

令和8年度 第1回 ナショナルサイクルルート審査委員会 議事概要

1. 開催日時等

日時 令和8年4月23日（木） 13:30～15:30
会場 中央合同庁舎第3号館 8階 特別会議室
議事 (1) ルート特性に関する情報提供について
(2) 既存ルートにおける走行環境のフォローアップについて
(3) 候補ルートの現地視察について
(4) 今後の進め方について
委員 屋井 鉄雄（委員長）
入谷 誠、楓 千里、古倉 宗治、高橋 幸博、畑中 絹代、
宮内 忍、山中 英生
事務局 国土交通省道路局自転車活用推進本部事務局

2. 委員からの主な意見

(1) ルート特性に関する情報提供について【資料1】

- ・論点を明確にすると、情報提供全般の話ではなく、ナショナルサイクルルート（NCR）として指定したルートの中には基準を満たしていない区間が残っており、その危険個所の情報を提供できていないことを問題視したものである。（屋井委員長）
- ・今回の議論としては、指定したルートの統一的な危険個所の情報提供の方法に特化したものであり、ルート全般の情報提供やルート選択に繋がる情報提供は別の論点として議論する必要がある。（屋井委員長）
- ・太平洋岸自転車道の愛知県と和歌山県の区間での階段区間や、静岡県内の大規模防潮堤工事による迂回が必要な区間については、その他の注意事項の表記だけでは伝わりにくい可能性がある。（宮内委員）
- ・路肩が狭く交通量が多いというピクトは、路肩が狭いピクトと交通量が多いピクトを分けて併記する方がよいと考える。（屋井委員長）
- ・区間設定の考え方で、区分する地点については資料の記載の要件のほかに、レンタサイクルの貸出や返却が可能な施設があることも1つの要件となるため、区間を区切る地点の説明を丁寧にするべきである。（山中委員）
- ・ルートの品質保証という観点からの情報提供ということではあるが、利用する立場からするとプランニングするための重要な情報となる。区間設定は細かく切れていればいるほど、利用者としては使いやすい。区切りの地点とその間の区間の危険情報の2つが入っていることが重要と考える。（山中委員）
- ・原則 30km として評価するが、区間を切れないところは例外としてはどうか。区切れないところは必然的にレベルが高くなる。（畑中委員）

- ・E-bike の利用でも、経験として 50km を走った人はかなり疲れている印象があり、体力レベル 2 のカバー範囲が広く感じることから、体力レベル 2 の基準値の設定はサイクリスト以外の一般の人を基準に考え直した方がよいと思う。(畑中委員)
- ・走行距離と獲得標高による区分は、両方の兼ね合いになると思う。獲得標高が少ない場合距離が延びるし、逆の場合は短くなる。また、レベルでは、家族連れだれが例示されているが、高齢者や体力のない方など幅広い種別の人の例示が欲しい。レベルの定義の平均的な体力という説明や急勾配の 5 %、8 %、自動車交通量 1 万台という数値は利用者がイメージしやすいように説明すべきである。(古倉委員)
- ・体力レベルの定義について、レベル 1 が子供連れや初心者でも誰でも走ることができるとあるが、ビワイチの例をみたときに交通量が多く路肩が狭い区間を子供が走れるのかが疑問であり、定義の仕方も見直すべきである(入谷委員)
- ・情報提供については、ゲートウェイにおいてルート全体の案内ができるかが重要であり、ゲートウェイでの情報提供のレベルについても議論すべき。(楓委員)
- ・交通量が多いところを避けた風光明媚な地域ルートと N C R のルートとの接合性について考える必要があり、スマホなどを見なくても旅前、旅中においてしっかりと情報提供できることが重要。(高橋委員)
- ・情報の気づきという意味では、利用者が混乱しないように、地方で進めているローカルルールを尊重しつつ、国としての考えを示すべき。(高橋委員)
- ・走行環境をアイコンで注意喚起していくことについては方向性として合意できたと考える。レベルの定義に子供連れや安全・安心などの表記があるが、体力レベルにはこれらの評価が関係しないため見直しを検討する。短い区間で区切って評価する方がよいという点も理解できるので、これらの意見を踏まえて、事務局で引き続き検討してほしい。(屋井委員長)

(2) 既存ルートにおける走行環境のフォローアップについて【資料 2】

- ・整備を進める地域側が動かないと審査委員側としても何とも言えない。指定を取り消すなども含めて対応をどうすべきか議論した方がよいのではないかと。今後の 3 次指定の話もあるので、今回しっかりとメスを入れるべき。(高橋委員)
- ・伊豆の場合は道路の評価だけではなく、サイクルトレインの話を積極的に提供するなどの対応も必要である。(山中委員)
- ・太平洋岸自転車道については、迂回コースの提案を同時にできるのであればよいということで、指定した記憶があるが、ウェブサイトを見ても迂回コースの情報は何も出ていない。指定時の情報がそのまま貼られている状況である点は問題。(畑中委員)
- ・太平洋岸自転車道については、5 年経過しても大きく変わらない状況である。代替交

通や迂回路などの案が出ていたが、それらを地元が積極的にPRして活用する意思があるのかが見えない。審査した側としてもいつまでにこういった整備、代替案の促進などの対策ができるのか示してもらう必要がある。(楓委員)

- ・今後のフォローアップのやり方として、5年間運用してきた中での実際の利用者の声を聞くという考えも検討するべきではないか。(古倉委員)
- ・今回データがしっかり示されたことで必要な議論をすることができた。交通量は重要な情報であるが、平休の違いや大型車混入率などの質的な情報があるとより評価がしやすくなる。(屋井委員長)
- ・改善が図れていない区間について、積極的なPRを控える。例えばvelo-cityのような場で情報発信していく際にその区間はPRしないということ。毎年フォローアップする中で整備の進捗を確認していくこととする。地域に任せるのではなく、推進本部として一括で情報提供を行い、改善を促すことが必要。(屋井委員長)

(3) 候補ルートの現地視察について【資料3】

- ・いしかわと鳥取のようにワンウェイのルートについては、端部(起・終点部)がどうなっているのかを把握したいため、視察箇所として加えてほしい。(宮内委員)
- ・いしかわについては、ルート独自のMAPはなく、「JAPAN Eco TRACK」のMAPを代用していると聞いているが、MAPは重要かつ基礎的な情報ツールであるため、NCR指定候補ルート独自のMAP作成状況について教えてほしい。(宮内委員)
- ・取組体制については、ルートによる違いがあり、体制によって取組状況が異なるので、複数箇所を視察する委員については、予算や体制、協議会の開催状況などを確認して比較してほしい。(高橋委員)
- ・視察時には今回の資料3のような図面に走行環境のピクトが入ったものがあるとよい。(楓委員)
- ・視察は平日が基本となるが、利用が多いのは土日であるため、休日の利用状況などがわかる動画などを見せてもらいたい。(楓委員)
- ・NCRは世界に誇りうる魅力が重要であり、コンセプトが重要。視察時にはコンセプトとしてこのルートを日本から発信する意義についても説明してもらいたい。(古倉委員)
- ・意見交換会には道路管理者だけでなく、この施策を推進して魅力を発信したいと考えている事業者、団体にも参加してもらいたい。(楓委員・畑中委員)
- ・石川について、加賀市の南側で階段や未舗装道路があるように見えるので、該当するのか確認したうえで、視察箇所に含めてほしい。(畑中委員)
- ・福島について、ルートの安全対策として交通事故対策以外でも災害時(例えば津波)への対応についても話を聞かせてほしい。(入谷委員)
- ・意見交換会が1時間で検討されているようであるが、時間に捉われずしっかりと時間

を確保してほしいため、最低 1 時間以上としてほしい。(山中委員)

- ・データについては、本部側にもバックデータがあると思うので、事前に地域にも確認したうえで、事前に提供できるものは委員に提供してほしい。(屋井委員長)

(4) 今後の進め方について【資料 4】

- ・わかさいくるのフォローアップについては、不足していた路面表示の部分について、至急の整備を進めると聞いているが、仮に今年度中に上記を整備した場合に、来年度としていた審査を早める可能性はあるか。(高橋委員)
- ・整備の状況や計画に応じて、早まる可能性もあるが、まずは不足していた部分の整備の進捗状況を把握し、地元と調整したうえで検討したい。(事務局)

(以上)