

現地視察の総括について



現地視察の日程及び概要



現地視察として、6ルートを対象に実施。
各ルートに委員2名が参加。地方整備局、地元自治体、民間団体等による説明を実施。

ルート名	実施日	視察委員	主な視察箇所	自転車試走区間
ふくしま浜通り サイクルルート	5/13・14	入谷委員 古倉委員	いわき駅(GW)、Jヴィレッジ(CS)、TURTLE CYCLE(GW)、東日本大震災・原子力災害伝 承館(CS)、新地駅(GW)ほか	塩屋崎灯台～いわき新舞子ハイツ、東日本大 震災・原子力災害伝承館～震災遺構浪江町 立請戸小学校
いしかわ里山里海 サイクリングルート	5/20-22	畑中委員 宮内委員	のと里山空港(GW)、ひよっこり温泉(CS)、千里 浜レストハウス(CS)、e-cruttto(GW)ほか	道の駅千枚田～ココハサトマチ、大野灯台周辺、 金沢市街地、鶴来駅～瀬木野休憩所
あまいち	5/25・26	古倉委員 山中委員	mio kamino AMAKUSA(GW)、道の駅有明 (CS)、崎津教会、道の駅崎津(CS)ほか	道の駅有明～熊本県天草広域本部、高浜港 ～道の駅崎津
フジイチ	5/28・29	楓委員 高橋委員	富士山こどもの国(CS)、JR御殿場駅(GW)、大 石公園、富士ミルクランド(CS)ほか	道の駅朝霧高原～富士ミルクランド
鳥取うみなみロード	6/1・2	屋井委員長 宮内委員	米子鬼太郎空港(GW)、夢みなとターミナル・夢 みなとタワー(CS)、鳥取砂丘、鳥取砂丘コナン 空港(GW)ほか	夢みなと公園～皆生コグステ、下北条駅～長 瀬公園モニュメント、港カフェ～海と大地の自然 館
雪国魚沼 Golden Cycle Route	6/4・5	屋井委員長 畑中委員	越後湯沢駅(GW)、大源太湖、守門 目黒邸 (CS)、道の駅入広瀬(CS)、魚沼の里(CS)ほ か	越後湯沢駅～八色の森公園

ふくしま浜通りサイクルルート



現地視察概要

実施日	視察委員	主な視察箇所
5/13・14	入谷委員 古倉委員	いわき駅(GW)、Jヴィレッジ(CS)、TURTLE CYCLE (GW)、東日本大震災・原子力災害伝承館(CS)、新地駅(GW)ほか



ふくしま浜通りサイクルルート



視察状況



いわき駅
(ゲートウェイ:ロッカーの確認)



TURTLE CYCLE
(ゲートウェイ:メンテナンス拠点の確認)



いわき新舞子ハイツ
(サイクルステーション:レンタサイクル)



自転車試走
(走行区間:塩屋崎灯台～いわき新舞子ハイツ)



1. ルート設定

- 狭小幅員のトンネルにおいて、自動車向けの注意喚起が小さく分かりにくく、改善が望ましい。
- ルートについて、海岸沿いの美しい海やトンネルの関係等で道路幅の狭い箇所も通ったが、むしろそういうところは緑に囲まれた空間である。さらには、車があまり通っていないところを通るとい、様々な魅力が詰まったルートを走行していると感じたところ。その点で感銘を受けた。
- 震災を経験した福島で復興状況(具体的な場所、内容)をツーリストの方にも見ていただき、経験や知恵を学んでいただくことは地元の方々への地域振興として重要である。
- 防潮堤の付近を通る箇所は、一般道を通る区間が交互に入れ替わる。NCRとして一本のルートであるにしても、一般道走行と自転車道との使い分けについても、サイクリストの趣向に応じた方が良いのではないか。
- インバウンドについて、自然景観や街の景観、農山村景観など、そういったものを地域資源として考えた方がよい。外国人が民宿に泊まる例もあるので、そうしたところでもサイクリストにやさしい取り組みも検討してもよいのではないか。
- NCRとして何を提供したいのか、または地域を知る手段としてのNCR認定である。そのため、これからの対応の一つとして、まずは現地の学習体験で、地域の特色に触れる機会を増やす。そうした現地での経験が情報提供へつながると考える。
- NCRとして、一つの項目だけで勝負するのではなく、食やその他のジャンルを組み合わせたPRとすることで、オリジナリティが出るのではないか。自転車だからこそできる体験をもっとアピールするとよい。
- 起終点問題に関して、起終点のそれぞれの位置で満足できる達成感のある写真をSNSにアップして認知させる取り組みを提案する。びわいちは左回りがメインで右回りはサブである。湖が近くにあるので、湖畔を見ながら走るイメージである。今回のルートで言えば、海を見ながら走行したい方は新地駅を起点として勿来の関を終点とする考え方がある。または、海もいいけど山もという方については起点を勿来の関として終点を新地駅にする考え方もある。それを決める必要は全くないが、走り手がどういう見方をして、どちらを走るかという視点も起終点を意識する事につながると考える。
- 起終点を決めつけるルート設定は望ましくないと考える。海を見ながら走行したいとか山を見たいなど、本人の趣向に合わせた起終点の両方向からの見方もあると考える。例えば、海側を走行する場合、陸側に広がっていこうとすると右折して行きにくい。そういった考えの場合は、陸側を走行するなど、人それぞれの考え方がある。ただルートを走り抜けるということも大事だが、地域振興につながる地域との交流も大事である。
- ルートを走る中で、どういうことを皆様へ提供したいのかというコンセプトやストーリーを一つではなく、組み合わせたものでアピールするのが大事である。今回の地域であれば、震災後の復興に向けた取組や海岸線がきれいだから海岸線を走行してほしいなどがあげられる。あとはメヒカリやワンダーファームで試食したトマトなど、いろいろな組み合わせでアピールすることで広く認知していただきたい。そういった何を提供したいのか、何を体験してほしいか、何をわかってほしいかを大事にしていきたい。
- 勾配部の注意喚起に延長の記載をすると利用者により良い情報となる。



2. 走行環境

- 都市部(DID地区)において、大半の区間で車道混在での整備が行われており、ガイドラインに基づく自転車専用通行帯など本来の通行空間整備形態に向けた取り組みが必要である。
 - いわき市勿来の区間は延長が短く他に経路がない区間であり、やむを得ないと判断できるが、安全対策を施す必要がある。
 - いわき市豊間の自転車歩行者専用道の並行区間において車道混在区間があるが、自転車歩行者専用道への誘導を図る必要がある。
 - 自転車歩行者専用道について、自転車歩行者道だと混同されないよう、補助標識等で明確に示す必要がある。
 - いわき市四倉の国道6号における、歩道通行となっている区間について、交通量が10,000台を超えており路肩も狭く、車道混在では評価基準を満たさないため、ルート変更や安全対策を含め見直しが必要である。
 - 当該区間では、自転車通行空間を別途設けることも検討してほしい。
 - いわき七浜海道において、案内のみとなっている区間があり、浜通りとしての統一したサインとなっていない区間がある。
 - 新地駅からルートまでの案内がまだできていないと感じたところ、ルートにスムーズにアクセスできるような案内が必要ではないか。
 - ルートの主要なポイントまでの距離や、右左折のタイミングなど、初めて来る人が分かりやすい案内が必要ではないか。
 - いわき七浜海道の案内のみとなっている区間があり、浜通りとしての統一したサインとなっていない区間がある。
-
- 歩道の通行について、一部区間ではあるものの、これからの課題となる。しかし、NCRとしては良いルートであるので、ご配慮いただきたい。
 - ルートの北と南で起終点を越えて、次の県境まで案内するなど、全国的なつながりとして、起終点を越えた先の案内があれば、連続性も生まれると考える。
 - 一部、車が通れない区間があった。ルートが自動車走行ルートから外れてしまう。また、その接続部分は少しわかりづらくなっている。そういう点について、サイクリストがわかりやすいかどうかを見ていかないといけないと思う。
 - 一部区間では車道混在となっており、そういう箇所は通行空間が狭いと感じた。そういったところは交通量も多いため、安全対策をどうすべきか検討する必要があると感じた。



3. 受入環境

- いわき新舞子ハイツは公共交通アクセスが不足しており、改善が必要。
- いわき駅や新地駅の機能強化を進めることが必要。
- 特に北部において、ルートから外れる位置にサイクルステーションが多いため、誘導看板等を設置する必要がある。
- トラブル発生時に利用できる自転車修理サービスや自転車の出張修理などのサービスについて、店舗の自助努力によるところがあり、地域として支える仕組みの構築が必要である。
- サイクルトレインの案内にあたっては、サイクリストだけでなく一般乗客にも情報提供を行い、相互理解ができるとよい。

4. 情報発信

- 帰還困難区域内においては、ルート以外の道路は立入禁止となっているところ、自転車での通行に問題はない旨を情報発信してはどうか。
- サイクリングコース・イベントとの連携をさらに進めるとともに、家族連れや初級者向け等のモデルルートなどの情報提供が必要。
- 利用者が自分の力量に応じてルート選択ができるように、ルート特性に関する情報提供がされていない。
- ルートとしての情報発信が弱い。既存ルートとの関係はあるが現地含めわかりにくい点の改善が必要。
- NCRは誰でも利用できるものであるので、熟練度に応じ難易度の情報提供が重要である。特に、高齢者や家族連れなどの利用者の適性に応じて使い方や推奨ルート等の情報提供を考えた方がよい。
- 今回のようなルートは一日で走破できる人もいれば、初心者であれば30km程度の走行距離の方もいるので、熟練度に応じたルートや走り方の提案も重要である。それから、子どもや家族連れなどのタイプに応じた走り方の提案も必要と感じた。
- 観光客が訪れた際、旅程の合間に空き時間ができた場合でも、自転車を利用できることが分かるような案内にすると良いのでは。

5. 取組体制

- 利用者数の変化（年毎、月毎等）をモニタリング・分析することが重要。そのための体制を整備できるとよい。詳細な数字の把握が難しい場合は、ゲートウェイや道の駅における定点観測でもよい。

いしかわ里山里海サイクリングルート



現地視察概要

実施日	視察委員	主な視察箇所	自転車試走区間
5/20-22	畑中委員 宮内委員	のと里山空港(GW)、 ひよっこり温泉(CS)、千 里浜レストハウス(CS)、 e-cruttto(GW)ほか	道の駅千枚田～ココハ サトマチ 大野灯台周辺、金沢市 街地、鶴来駅～瀬木野 休憩所



いしかわ里山里海サイクリングルート



視察状況



のと里山空港
(ゲートウェイ: 施設概要の確認)



kuru,ru. Ono Bicycle Base
(サイクルステーション: 施設機能の確認)



内灘町サイクリングターミナル
(サイクルステーション: 自転車競技場及び宿泊施設機能の確認)



自転車試走
(走行区間: 柴垣海岸～滝港)



1. ルート設定

- 金沢市内について本ルートでは駅までしかアクセスできず、兼六園や茶屋街が入っていないが、「地域を代表する観光地を連携している」と言えるのか、来訪者の期待と一致するよう、ルートのコンセプトやストーリーを明確にしたうえで、発信する必要がある。
- 加賀温泉について、片山津温泉のみがルートに入っているが、その他3つの温泉地も魅力があることから、発信の仕方は工夫してもよいのではないかな。
- ルート距離が長大であり、部分的に指定することも考えられるところ、小松付近や奥能登をはじめ、全線において安全に走れることが確認できるようにして欲しい。
- 加賀海岸において、階段があるほか、路面の整備が行き届かない等課題がある。
- 復興遺産は感動がある。今立ち上がろうとしている地域で、とても勇気づけられた。隆起している地形を見るなど素晴らしいと思う。
- 復興の中にサイクルツーリズムを位置づける必要がある。“誰もが”走れる視点はNCRで重要。
- 魅力については、数え切れないほど魅力的な要素があるため、その点については問題ない。ただ、魅力の打ち出し方は工夫が必要。例えば、廃線跡の大規模自転車道が2か所含まれていることは、それ自体が大きな魅力である。金名線の歴史など独自のストーリーがあるので、そのストーリー性を前面に打ち出したほうが良い。
- 513キロという距離は、一般の方が訪れた際にプランニングができない。複雑なコースであればなおさら。二重ルートになっている箇所もあり、適切な案内誘導でよりわかりやすくするほか、区間を分けて丁寧に情報発信するべき。
- 能登地域については、完全に復旧が完了するまでは、レベルの高いサイクリスト向けとならざるを得ないことから、復旧の進捗に応じて、推奨するサイクリストのレベル等について情報提供等を行うべき。



2. 走行環境

- 安全の確保が最優先である。交通量が1万台以上の箇所はリスクが高いため、計画を作成していただく必要がある。
- 奥能登地域は災害復旧の途上であり、走行環境は今後変化すると思われる。走行環境の状況、走行の可否、注意すべき箇所や項目などの情報を、ホームページ等を通じて丁寧に発信することが必要である。
- 交通量が1万台を超える小松空港付近の横は1車線しかないうえに路肩も狭く、ルートとする意味も伝わってこず、NCRとして指定することは難しい。ルート変更を含めた見直しを進めるべきである。
- 当該区間は、迂回路も普通の道路であり、ルートとするには、ストーリーや意味、目的を持たせる必要がある。
- 和倉温泉周辺の逃げ場のない箇所は海沿いのルートも利用できるとのことだが、子連れやシニア層でも安心してセルフガイドで走れるルート環境であることが最も重要だと思うので、検討をお願いしたい。
- 自転車歩行者専用道について、自転車歩行者道だと混同されないよう、補助標識等で明確に示す必要がある。
- ルート全線で統一された仕様により、ルート名、自転車ピクトによる経路や距離に関する路面表示が、全ての必要箇所に設置されているが、Japan ECO Trackのものと共用されており、利用者が混乱する恐れがあるのではないか。
- ルート全線で統一された仕様により、ルート名、自転車ピクトによる経路や距離に関する案内看板が、全ての必要箇所に設置されているが、Japan ECO Trackのものと共用されており、利用者が混乱する恐れがあるのではないか。
- 案内看板の表示地名やルート誘導が分かりにくく、どこへ行くのかどこを通るのがすぐに理解することが難しい。
- 奥能登地域では案内が一定区間ない区間があり、整備が不十分と感じた。
- 迂回路を通る必要がある箇所については、その旨周知する必要がある。
- 起点及び主要な目的地(主要都市や代表的な観光地等)までの距離を示す案内看板が、全ての必要箇所に設置されているが、Japan ECO Trackのものと共用されており、利用者が混乱する恐れがあるのではないか。
- 整備されている案内はJapan ECO Trackのものであり、当該ルートのサインではない。
- 二重ルートになっている箇所は、どちらにいくかで1日違うので、こっちに行くとどうなるかという情報が必要。
- 課題は、路面、片側一通、工事車両が通ること。サイクリングの玄人以外は走るの難しいと思う。案内看板が少なく、誰でも走れる状況ではない。
- 案内看板が不足している箇所があり、案内が十分にできていない印象を受けた。途中で案内が途切れてしまうのはまずいので、路面表示が整備されるまでの間、代替策や情報提供を行わないと利用者が混乱してしまうので、そこは確実に対応していただきたい。
- 513キロという距離は、一般の方が訪れた際にプランニングが難しい。二重ルートになっている箇所もあり、どちらのルートを選べばよいのか分かりづらい。これを解決するには、区間制の導入が必要。ヨーロッパのEuroVeloでも導入されているが、飲食や宿泊などのサービス拠点、あるいは交通結節点で区切っていくもの。区間制を導入しないと、513キロという長距離をどう走ればよいのか分からない。
- NCRは、513キロを一気通貫で走るための制度ではない。県民の日常利用、例えば健康維持のためでも構わないし、スポーツ目的だけでなくレジャーや実用的な移動でも利用していただけるように整備するもの。それを使いやすくするためには、区間を区切らないと分からない。例えば、大規模自転車道の区間だけでも走ってもらえば良い。
- 現在、審査委員会でも区間制が検討されている。トカプチ400など、すでに導入済みのナショナルサイクルルートの例もある。どのように導入すればよいかは、整備に携わった方に相談すれば分かると思う。



3. 受入環境

- 1箇所(金沢駅)において、ゲートウェイ機能全てが提供されているが、各機能が離れており、単一のゲートウェイとならないのではないかと懸念。
- 金沢駅のゲートウェイ機能を強化できると良い。シェアサイクルのまちのりはレンタサイクルも含めて良いサービスなので、金沢駅からまちのりを利用する際の案内を改善できるとよい。
- 加賀温泉駅、小松空港及び能登空港の活用などを含め検討する必要がある。
- 能登地震の影響で機能していないサイクルステーションも存在することから適切な情報提供が必要である。
- 能登地震の影響で機能していない宿泊施設も存在することから適切な情報提供が必要である。
- ガイドツアーについては、復興状況をしっかり伝えるガイドがきちんとできることを前提に、七尾や能登空港が拠点となるような体制を整える必要がある。
- 奥能登地域における営業施設情報などを適切に提供する必要がある。
- 店舗情報などが不明確であり、営業していない店舗もあるため情報を積極的に出す必要がある。
- 地域にスポーツバイク専門店が複数立地しており、その活用を検討しても良いのではないかと期待。

4. 情報発信

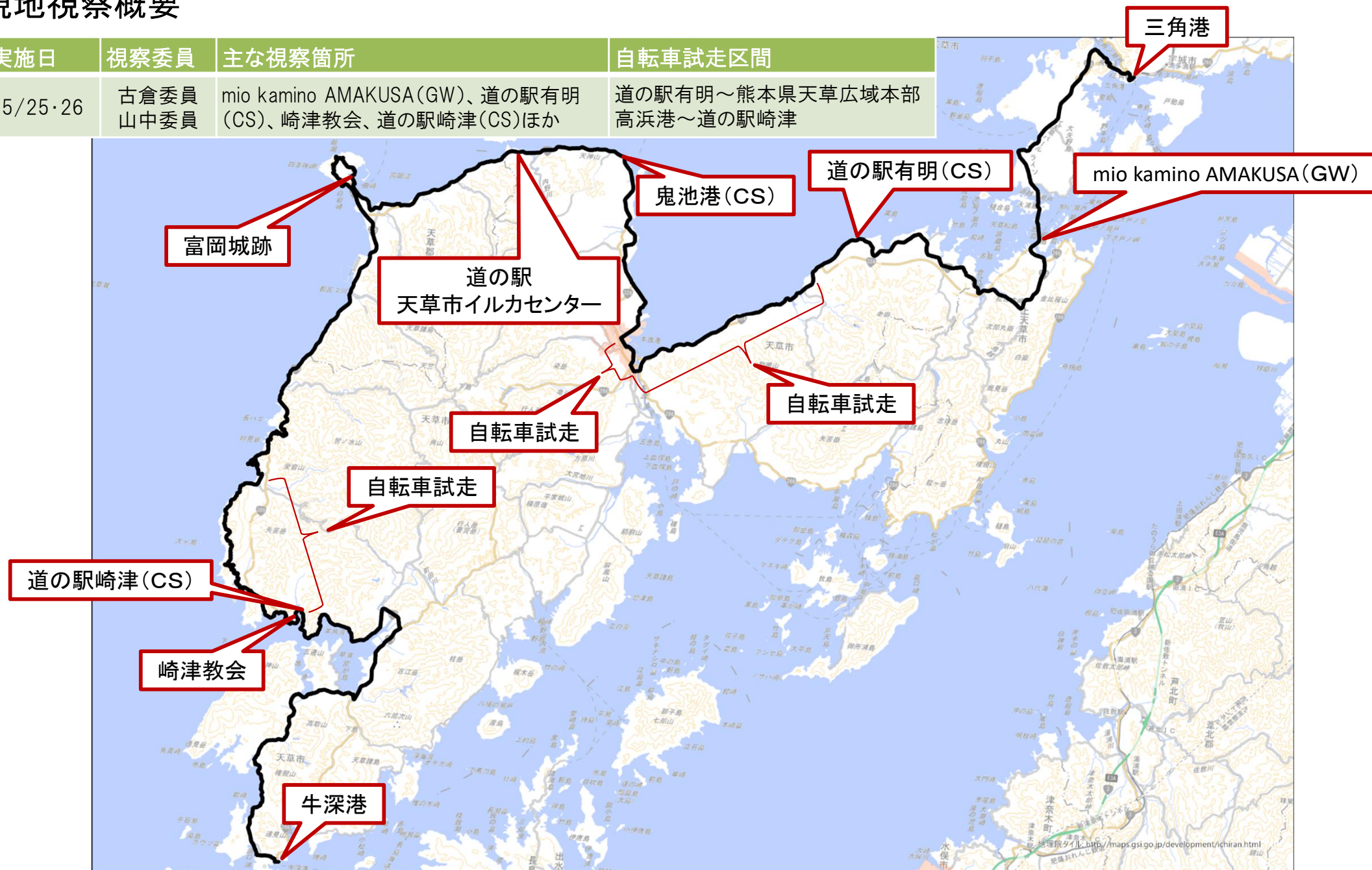
- 復興の邪魔になるから来訪は避けるとの気持ちにさせないように、HPのトップにおいて、サイクルツーリズムが復興計画に位置づけられていることを明確にする等、ルートへの来訪が歓迎であることを明確に打ち出す必要がある。
- ルートマップについて、Japan ECO Trackのマップと兼用されているのは不十分であるため、独自のマップを作るべきではないかと懸念。
- 情報発信はされているがJapan ECO Trackの情報と重複しており、独自の公式HP、マップ等が存在しない。
- 現在のJapan ECO Trackの地図を見ても、大規模自転車道の位置が分からない。明確に把握でき、地図上ではっきりと分かるようにしていただきたい。
- 来る前はかなり情報を検索したのだが、どこに行けば何ができるのかが非常に分かりにくく、困惑した。多くの方が情報の分かりにくさで利用を諦めてしまうのではないかと懸念。一般の人が情報を探した際に必要な情報が一箇所にまとまっていないと、不安のほうが大きくなってしまふ。誰でも不安なくスタートして楽しめるよう、すべての情報が一箇所で分かるようなサイトを作っていただきたい。
- ポータルサイトの作成は今や必須。英語版も用意する。道路よりも安い予算でできる。英語版のサイトがあれば、海外からの旅行者が自ら情報を探してやって来る。ポータルサイトがあれば、起点も分かり、レンタサイクルなどのサービスも把握できる。
- 現在のポータルサイトは、基本的にはPDFがダウンロードできる形式になってしまっているため、どのエリアにどのような魅力があるのかが分かりやすい形に改修していただきたい。ただ線を引いただけの地図では、一般の方にはイメージが伝わりにくい。
- 地元の方とのコミュニケーションも重要だと思う。能登に行って応援したい人はたくさんいると思うが、振る舞い方が分からないので、地元の方とコミュニケーションを取りながら、どのような行動をとれば地元の方の迷惑にならず、喜んでいただけるのかという情報が欲しい。

5. 取組体制

- ルート協議会に、観光部局のほか、スポーツサイクルの専門店やガイドツアーの提供主体等、現場で活動するプレーヤーが参加するとより良い。
- 利用者数の変化(年毎、月毎等)をモニタリング・分析することが重要。そのための体制を整備できるとよい。詳細な数字の把握が難しい場合は、ゲートウェイや道の駅における定点観測でもよい。

現地視察概要

実施日	視察委員	主な視察箇所	自転車試走区間
5/25・26	古倉委員 山中委員	mio kamino AMAKUSA(GW)、道の駅有明(CS)、崎津教会、道の駅崎津(CS)ほか	道の駅有明～熊本県天草広域本部 高浜港～道の駅崎津



視察状況



mio kamino AMAKUSA
(ゲートウェイ:施設概要の説明)



道の駅有明
(サイクルステーション:サイクルラック)



道の駅崎津
(サイクルステーション:レンタサイクル)



自転車試走
(走行区間:道の駅有明～熊本県天草広域本部)



1. ルート設定

- 天草地域の自転車ネットワーク計画については、観光の観点がメインで、都市部に関する記載内容が、郊外部と同程度にとどまっており、交差点等の安全性など、都市部で必要と思われる記載が十分ではない。計画の見直しも含めて内容の充実が必要である。
- 食や自然があるというだけでなく、世界に向けて「どういうストーリーで理解してほしいか」を明確にすることが重要である。例えば、潜伏キリシタンの歴史などはヨーロッパ人に響くだろう。何でもありますというのではなく、ストーリーを作り上げ、それに合わせて地域資源を配置し、情報発信して差別化を図るべきである。
- 地域の生活空間や裏道を巡るルートの方が、伝統・文化・景観を感じられる。生活空間でその息吹を感じながら走るには大事である。車では味わえない体験価値を高めるためにも、自転車特有の楽しみ方やストーリーづくりをさらに進めることが重要。
- 生活道路を避けたルートに係る評価基準について、地域によってはあえて生活道路を通した方がいい場合もあり、基準の見直しも検討事項と考える。

2. 走行環境

- 1日1万台を超える道路への対応について、グループでゆったり走れるような工夫や、交差点などの安全対策を県や警察と連携して進めて欲しい。その際、自転車の通行量などのデータを収集し、効果を測りながら進めることも留意して欲しい。
- 五橋入口交差点、国道324号の天草市道分岐部、瀬戸大橋入口交差点について、交差点改良や交差点のガイドラインに基づく矢羽根型路面表示の適切な設置など所要の改善を着実に実施していくことが必要。
- 自転車歩行者専用道について、自転車歩行者道だと混同されないよう、補助標識等で明確に示す必要がある。
- 天草五橋は、両側の景色の美しさもあり自転車を見落とす可能性が高く、ドライバー側に自転車が通行する区間である旨の注意喚起を手寧に行って欲しい。
- 注意喚起だけでなく、フェリーによるショートカットの案内等、総合的な案内を心がけてはどうか。
- 矢羽根や案内・路面表示が高い水準で整備されており、完成度が高い。あわせて天草は観光地として大きなポテンシャルを有しており、ルートの基盤は概ね整っている。
- 矢羽根の間隔は、維持管理が無理のない範囲でもう少し間隔を空けてもいいと思う。
- 推奨する方向を明確にしたうえで、海側を拡幅するなどにより空間確保を図ることを考えてもよい。



3. 受入環境

- 必要な機能を全て有するゲートウェイが1箇所(ミオカミーノ天草)整備されているが、公共交通アクセスについて情報発信を丁寧に行い、初めての来訪者でも迷わずにアクセスできるよう環境を整えるべき。
- ゲートウェイの充実が図られるとよい。区間で楽しんでもらうことを考えると、特に、牛深港、鬼池港、愛夢里が整備されるとよい。また、来訪者へのわかりやすさの観点では、JR三角駅もGWとして整備していくべき。
- ミオカミーノ天草において、工具等のレンタルを積極的に案内できるとよい。
- 地域で観光を産業として育てるには、行政だけでなく民間の力を活かしながら仕組み化を進めていくことが重要である。海外向けPRは広域連携のもとで展開し、JNTO等の支援も活用しながら受け入れ体制を整えることで、地域全体に観光の効果を見える形で広げていくことが求められる。
- サイクステーションの評価基準として示されているサイクルラックについて、通常の自転車は使いづらく、見直してもいいのではないか。

4. 情報発信

- 情報発信にあたっては、地域資源やストーリー、走行空間の価値を国際的な基準に照らして客観的に評価し、その結果に基づいて発信することが重要である。単なる魅力紹介ではなく、世界水準での位置づけを示すことで、より説得力のある情報発信に繋がるため、Euro Veloの評価基準も参考にすべきである。
- 公式ホームページの情報量が少なく、どこからどう走れるのか非常に分かりにくい。より丁寧な情報発信をすべき。
- 現状の県HPによる情報発信は、階層が深く検索しづらいうえ、行きたいと思わせる見た目になっていないと感じる。他のルートのように、専用のHPを構築するなど、利用者目線に立った分かりやすい情報発信をすべき。
- 食や自然があるというだけでなく、世界に向けて「どういうストーリーで理解してほしいか」を明確にすることが重要である。例えば、潜伏キリシタンの歴史などはヨーロッパ人に響くだろう。何でもありますというのではなく、ストーリーを作り上げ、それに合わせて地域資源を配置し、情報発信して差別化を図るべきである。
- ターゲット層(例えば高齢者など)に対し、具体的なストーリーやアプローチ(どう使ってほしいか)を明確にすることが必要。
- 観光資源だけでなく、発電所等の産業施設、陶器等の地場産業といったものにも説明があると、地域の理解が深まる。
- 走行環境の改善計画は評価できる一方、トンネル内の「CAUTION」表示は対象者と注意を促す内容が不明確であり、NCRとして標準的な注意喚起項目の目安を示すとよいのでは。

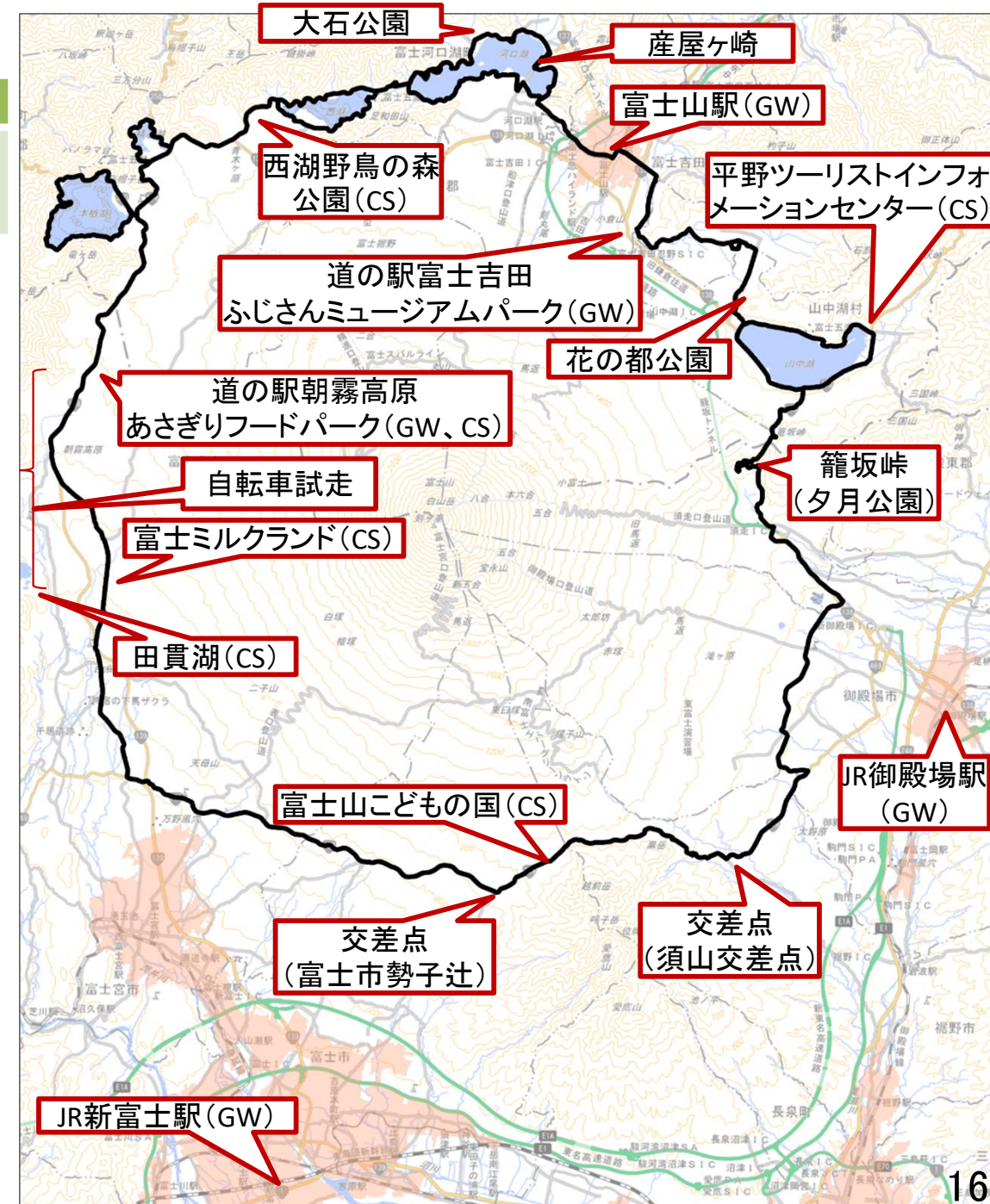
5. 取組体制

- 利用者数の変化(年毎、月毎等)をモニタリング・分析することが重要。そのための体制を整備できるとよい。詳細な数字の把握が難しい場合は、ゲートウェイや道の駅における定点観測でもよい。



現地視察概要

実施日	視察委員	主な視察箇所	自転車試走区間
5/28・29	楓委員 高橋委員	富士山こどもの国(CS)、JR御殿場駅(GW)、大石公園、富士ミルクランド(CS)、ほか	道の駅朝霧高原～富士ミルクランド



視察状況



道の駅富士吉田
(ゲートウェイ: 施設概要の説明)



平野ツーリストインフォメーションセンター
(サイクルステーション: サイクルラックの確認)



西湖野鳥の森公園
(サイクルステーション: 案内状況の確認)



自転車試走
(走行区間: 道の駅朝霧高原～富士ミルクランド)



1. ルート設定

- 山中湖畔において自転車歩行者専用道が並行する区間でわざわざ車道混在で幹線道路側を通しているが、専用道をルートにした方が望ましいのではないか。
- 当該区間については、分岐箇所を含め、どちらを走行すべきなのか、初心者や家族連れにも明確に分かるように案内や情報発信を実施すべき。
- 河口湖産屋ヶ崎交差点付近で歩道押し歩き区間があるが、急に方向転換を迫るルートになっていて分かりにくく、そのまま車道を通した方がいいのではないか。
- 当該区間については、分岐箇所を含め、どちらを走行すべきなのか、初心者や家族連れにも明確に分かるように案内や情報発信を実施すべき。
- 今後は世界遺産とフジイチがセットで情報発信されることになるため、富士山の構成資産を巡るツールとして自転車を活用してほしい。世界遺産の関係者とも連携できるとよい。
- ルート名称について、外国人がその意味を理解できる英訳等を検討することが望ましい。

2. 走行環境

- 自転車歩行者専用道について、自転車歩行者道だと混同されないよう、補助標識等で明確に示す必要がある。
- 幅員が狭い箇所のリスクが公式のマップでは整理されていなかったが、紙媒体やデジタル系のコンテンツ、さらには多くの利用者と接するレンタルサイクル事業者からの情報発信など、トータルに発信していく必要がある。
- 河口湖ほか二重区間の案内が分かりづらく、交差部に方向地点名を記載するなど必要である。
- 河口湖ほか二重区間の案内が分からない。交差部における方向地点名の記載などが望ましい。
- 走行環境について、ドライバーの理解はあるとみられるが、観光客も多いなど一見のドライバーも多いことから、その意識醸成には工夫が必要である。
- 今後は世界遺産とフジイチがセットで情報発信されることになるため、富士山の構成資産を巡るツールとして自転車を活用してほしい。世界遺産の関係者とも連携できるとよい。
- 自転車のカウントについて、増減は大事な指標なので、現在活用しているAIカメラでの取組は重要。
- 自転車に事故はつきもの。転倒などの軽微なものは統計データに出てこないため、NCRの指定に伴い利用が増えることを想定して、エリア限定でもよいので、そうしたデータをあぶり出すような仕組みを検討するとよい。致命的な事故の防止にも繋がる。



3. 受入環境

- 主要アクセスポイントの候補地6か所(富士山駅、道の駅朝霧高原、富士宮駅、新富士駅、御殿場駅、道の駅すばしり)では、必要な機能が全て満たされていないため、今後整備を進める必要がある。
- 新富士駅からのアクセスルートについて、大型車が多く走行環境に問題がある。
- 勾配箇所が多いフジイチでは迂回手段としてサイクルタクシーが重要となるところ、レンタルサイクル事業者と連携し、受付の際にサイクルタクシーの手配方法などを情報提供することを、事業者の動機付けも含めて検討してはどうか。
- 世界遺産である富士山の魅力を伝えるガイド付きツアーが重要と考えるところ、構成遺産も含むことから自然や文化を知ってもらうようなガイディングの工夫を十分に実施すべき。
- サイクルタクシーについては、緊急時の連絡を円滑にできるようにすることも含め、使い勝手を向上させることが重要。今後、アプリ等のデジタルコンテンツを整備する際にも情報を掲載すると良い。
- 駅からゲートウェイまでの案内がしっかり入っている点は評価できる。
- 個人の自転車の保管は観光協会が窓口になって、民間に流していくとよい。
- 富士吉田の道の駅は、休日かなり混むのであれば、自転車やオートバイの動線を誘導するサインが必要。富士吉田の道の駅は民間の施設も誘致しており、更なるポテンシャルがある施設。
- 横に広げるための繋がりをつくるような施設ができると、そこに民間が入り込んでいい循環が生まれる。
- レンタサイクルについては、事業者を巻き込んで利用実態を把握しておいた方がよいので、自治体が主体となってまとめるべき。
- 休憩施設にジオパークのような休憩しながら学べる、見て楽しめる機能があると、次に家族を連れてくる等リピートにも繋がる。
- バッテリー交換ポイントがマップに記載されているとよい。
- ロッカー利用についての使い分けは事前の情報提供が必要。
- 国土交通省は道の駅をまちぐるみの施設としており、地域交流や雇用を生む施設になるとよい。情報発信など、ルート上の道の駅のGW同士の連携が重要。
- ガイドツアーの際には、世界文化遺産である富士山の素晴らしさを、自転車に乗りながらしっかりと知ってもらえるよう取り組んで頂きたい。
- 富士山駅では、分かりやすいピクト表示をはじめ動線が分かりやすく整理されている。他の駅も参考にされたい。
- E-Bikeの利用が多い区間でありレンタサイクルの乗り捨て可否などを含め利用者にわかりやすい案内も含め実施する必要。



4. 情報発信

- 「フジイチ」というブランド力は非常に強力であることから、NCR指定後は利用者の期待が非常に高くなることが予想される。期待が大きいからこそ、取組めていないこと、リスク情報等についても正直に発信していくことが重要。
- ルートのPRにおいては、世界遺産とともにPRする商品づくりも重要。PRする場としても、B to Cだけでなく、旅行博等のB to Bも活用したい。
- NCRのルートのみのご案内だけではなく、接続するルートもきちんと案内してあげることが重要。
- 将来的には、アプリの活用により、情報提供の充実や、レンタルタクシー等のサービスをワンプッシュで利用可能とする仕組みが実現できると良いのでは。
- ブランドの確立に向け、地域の魅力を生かした旅行商品の造成に取り組むと良いのでは。
- 田貫湖では、通信手段を持たないインバウンドにはレンタサイクルは貸し出さないことは現場の判断として理解するが、きちんとポリシーを発信して、来た人にマイナスにならないようにして欲しい。
- フジイチはインパクトが強い反面、整備がされていない場合のネガティブ評価もありうる。整備状況等に関する情報発信が不可欠である。
- 2県にまたがるルートであることから情報発信が重要である。
- 富士山一周をする層と山中湖畔を走る層は違うので適切な情報発信や案内誘導が必要である。

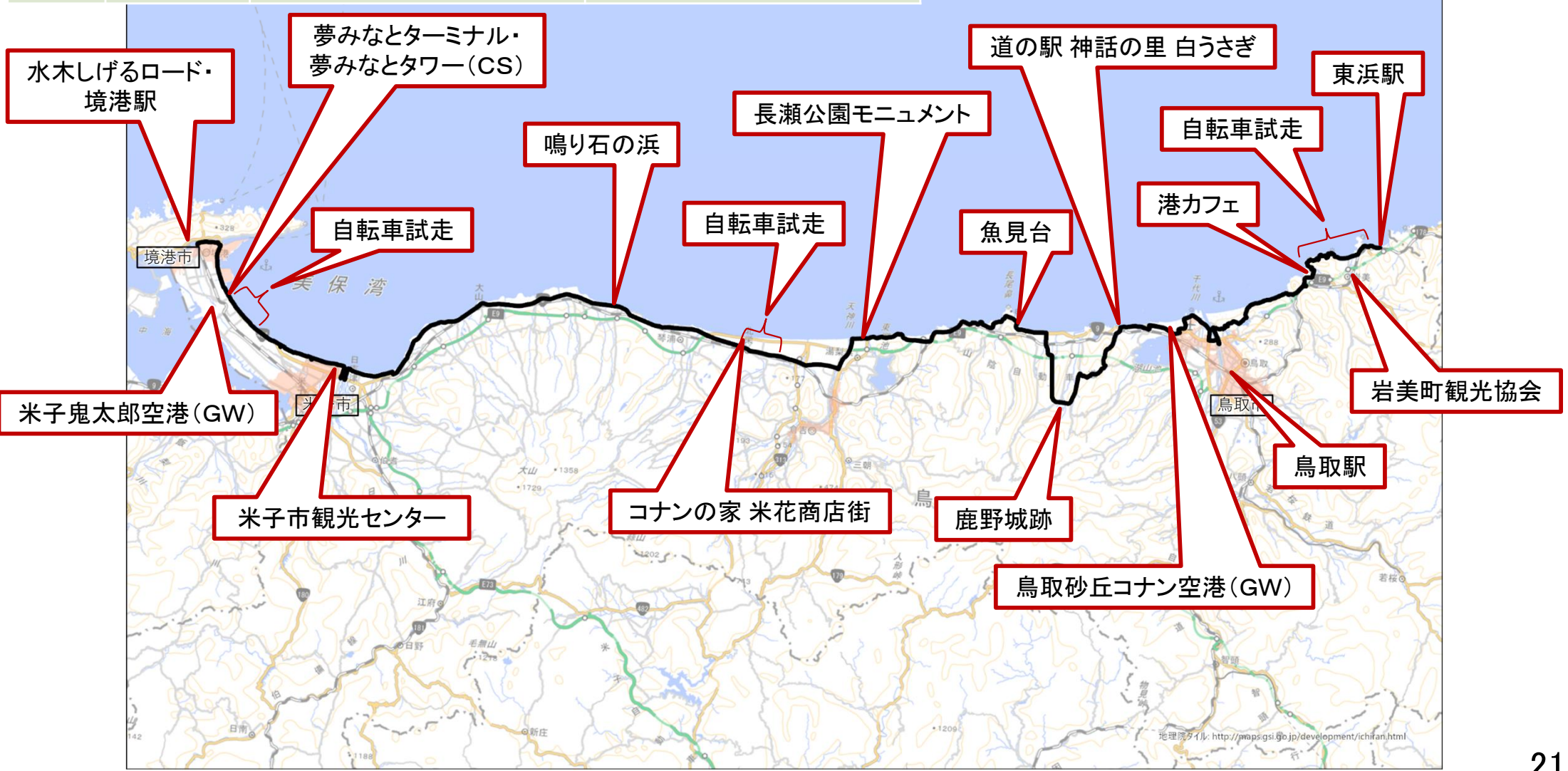
5. 取組体制

- ルートのブランドを確立すべく、ルートを所管する県同士がしっかりと連携し、情報発信に務められたい。
- 世界的に認知されているという点で「しまなみ海道」は体制面をはじめ参考になる。山梨県・静岡県が連携し、しっかりと体制を構築して「富士山・フジイチらしさ」を意識した取組を継続していただきたい。
- 多くのプレイヤーや長年携われている方達が、10年後、20年後を見据えて関係者がアイデアを出し合う場を用意し、失敗を含めて色々なことに挑戦しながら取り組むことに期待。
- 協議会の中で、学識経験者に座長をお願いする事例がある。学識経験者が入ることで、行政の担当者が異動しても、バックボーンが残るため5年、10年、15年と持続していける形になる。フジイチが研究対象やフィールドワークの場にさせていただくと面白いのではないかな。
- 利用者数の変化(年毎、月毎等)をモニタリング・分析することが重要。そのための体制を整備できるとよい。詳細な数字の把握が難しい場合は、ゲートウェイや道の駅における定点観測でもよい。



現地視察概要

実施日	視察委員	主な視察箇所	自転車試走区間
6/1・2	屋井委員長 宮内委員	米子鬼太郎空港(GW)、夢みなとターミナル・夢みなとタワー(CS)、鳥取砂丘、鳥取砂丘コナン空港(GW)ほか	夢みなと公園～皆生コグステ、下北条駅～長瀬公園モニュメント、港カフェ～海と大地の自然館



視察状況



米子鬼太郎空港
(ゲートウェイ: インフォメーションセンターの確認)



コグステーション皆生
(サイクルステーション: レンタサイクルの確認)



港カフェ
(緊急時サポート: サイクルキャリア搭載タクシーの確認)



自転車試走
(走行区間: 美保湾展望駐車場～弓ヶ浜展望駐車場)



1. ルート設定

- ・ 自専道整備による交通量減少の把握、ルート変更等を含めた対応が必要である。
- ・ 弓ヶ浜のサイクリングコースは日本の誇る高規格自転車道となる路線であった。将来的に境港方面へ延伸するようなことができるとネットワークとして充実するので、前向きに検討してほしい。
- ・ 自転車にとどまらず地域のことまで手を入れているルートであった。
- ・ 西の島根県側はサイクリングルートに繋がっているが、東の兵庫県側は繋がっていないため、連携が必要。

2. 走行環境

- ・ 市街地における自転車の通行環境については、車道上を安全に走れる空間を作ることが必要である。
- ・ 皆生温泉の海岸沿いのルートにおいて、歩行者専用道で軽車両を例外扱いすることで通行させている区間があるが、歩行者専用道を無理に通すのは好ましくなく、改善する必要がある。
- ・ 自転車と歩行者が分離されていない箇所（鳥取砂丘のこどもの国交差点付近）について、改善する必要がある。
- ・ 自転車歩行者専用道について、自転車歩行者道だと混同されないよう、補助標識等で明確に示す必要がある。
- ・ 鳥取大橋において、東西方向でルートが異なるので、特に丁寧な案内が必要。
- ・ 今回のルートは既に通勤・観光双方に活用可能な高水準の自転車走行環境が整備されており、整備水準は全国的にも高いレベルであった。こうした強みを活かし、自転車利用の魅力や利便性を積極的に発信すべきだ。
- ・ 弓ヶ浜の自転車専用道は、十分な道幅、信号のない連続走行性、自転車優先の設計、展望施設や案内表示が充実しており、整備水準は非常に高いが、もう少し磨けるのではないかな。



3. 受入環境

- 鉄道の駅（特に鳥取駅）について、ゲートウェイとしての整備を進めて欲しい。
- JR山陰線の東側区間においても、サイクルトレインが提供されるよう検討して欲しい。
- レンタサイクルの乗り捨て利用（ワンウェイサイクル）ができなく、利用面に制約が生じている。観光利用を促進するためにも乗り捨てサービスの導入や、その対価として適切な料金の設定を行ってもよい。
- セルフガイドツアーは充実しているが、ガイドツアーをより充実できるとよい。
- 弓ヶ浜や皆生温泉等におけるレンタルサイクルについて、片道利用もできるよう、相互返却ができるとよい。

4. 情報発信

- ガイド付きツアーについても、事業者数が限られている現状を踏まえ、受入体制を強化すべきである。加えて、自転車道区間が分かりやすく発信されておらず、価値があるものなのでもっと分かりやすく工夫することが必要ではないか。
- 長距離ルート全体の走破を前提とするのではなく、一部区間のみの利用でも十分魅力があることを明確に示すなど、利用者目線での情報整理をすべきではないか。

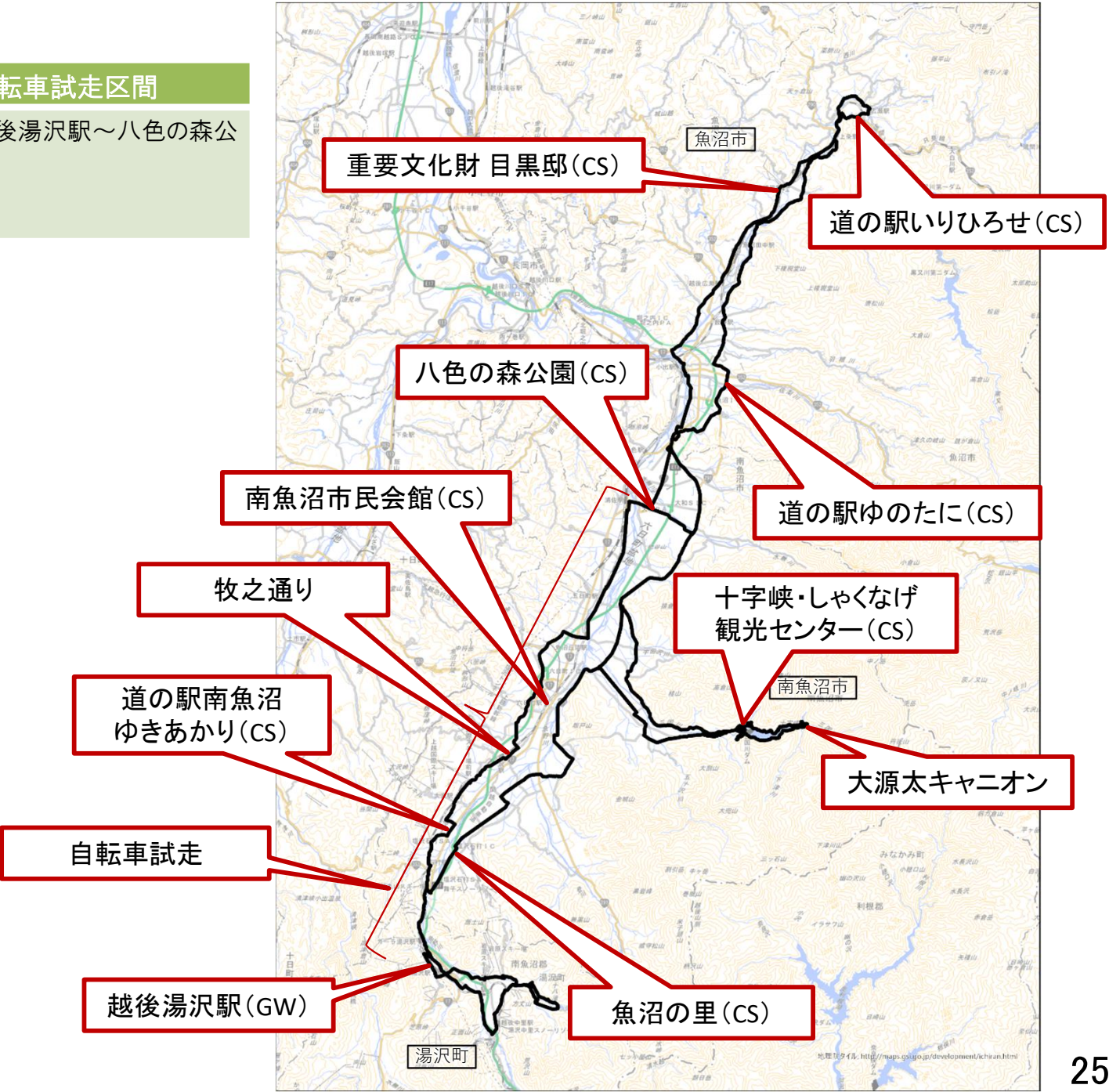
5. 取組体制

- ルート協議会に、スポーツサイクルの専門店やガイドツアーの提供主体等、現場で活動するプレーヤーが参加するとより良い。
- 利用者数の変化（年毎、月毎等）をモニタリング・分析することが重要。そのための体制を整備できるとよい。詳細な数字の把握が難しい場合は、ゲートウェイや道の駅における定点観測でもよい。



現地視察概要

実施日	視察委員	主な視察箇所	自転車試走区間
6/4・5	屋井委員長 畑中委員	越後湯沢駅(GW)、大源太湖、守門 目黒邸(CS)、道の駅入広瀬(CS)、魚沼の里(CS)ほか	越後湯沢駅～八色の森公園



視察状況



越後湯沢駅
(ゲートウェイ:案内状況の確認)



八色の森公園
(サイクルステーション:サイクルラックの確認)



道の駅ゆのたに
(サイクルステーション:レンタサイクル)



自転車試走
(走行区間:越後湯沢駅～八色の森公園)



1. ルート設定

- ・ 押し歩きになっている区間は、認定要件上は問題ないものの、利用者にとって合理的な対応になっていないと感じるため、迂回ルートへの変更を含めた見直しを検討してほしい。
- ・ 押し歩きであることが、初めて通る者でも分かるよう、現地での案内を工夫すべき。
- ・ 地域の本気度や熱意、コース設定が十分に伝わった。総評すればきわめて魅力的であり、未来に向けてポテンシャルを有するナショナルサイクルルートになると感じる。
- ・ 乗り手の立場からの印象を共有する。幹線道路を避けた生活道路を通過する非常に珍しいルートだった。このような道であれば家族連れや初心者でも安心して利用することができる。
- ・ 生活を感じることができる反面、プライバシーの問題も考えられるので、地域の理解や利用者のマナーが重要であり、広報や利用者啓発を行ってほしい。
- ・ 水田を大切に慈しみながら育てる暮らしぶりや地域の想いを走ることで感じることができる素晴らしいルートであった。
- ・ 魅力はあるので、雪国、米どころ、食文化を含めた歴史を以下に伝えるか。また、地域のインフラツーリズムと連携し、学びあるサイクルツーリズムになると良い。
- ・ 河川沿いの美しい景観を取入れるために河川管理道路の活用を検討してほしい。

2. 走行環境

- ・ 国道との交差が2箇所見受けられたところ、NCRとして指定する以上は、将来的な抜本的対策を示すべき。
- ・ 湯沢町内については、トンネルや橋の設置等の抜本的な改善を検討すべき。
- ・ 五十嵐交差点付近については、迂回路へのルート変更を早期に進めて欲しい。
- ・ 抜本的な改善までの暫定的な対策として、滞留スペースの確保や案内の充実等の注意喚起のほか、警察と協力し自転車横断帯の設置を進めてほしい。
- ・ 三国川ダム付近は自動車に向けた一層の注意喚起が必要と思われる。
- ・ 右左折の表示標識について、右左折をする箇所には必ず付ける方針とのことだが、看板と路面表示に加えて、曲がった後にルートのシールを張り付けていたことが分かりやすいと感じた。
- ・ 矢羽根は消えてしまう課題があるため、塗り替えが頻繁に必要な。交通量の少ない・狭い道路空間は無くてもいいのではないかな。
- ・ 方向感覚がない人や初心者でも迷わずに安心してルートを走行できる仕組みが重要。例えば、電信柱等を活用し、統一的な色合いをあしらった道案内等。



3. 受入環境

- 地域で観光を産業として育てるには、行政だけでなく民間の力を活かしながら仕組み化を進めていくことが重要である。海外向けPRは広域連携のもとで展開し、JNTO等の支援も活用しながら受け入れ体制を整えることで、地域全体に観光の効果が見える形で広げていくことが求められる。
- 物品についてユーザーの声を聴いて商品選択を進めてほしい。

4. 情報発信

- 雪国魚沼ゴールデンサイクルルート193kmやロードバイクによる広報では家族連れや初心者はターゲットになりにくい。本ルートは旅をする方がゆったりと自転車で観光を楽しむルートとしてPRするのがいいのではないか。そのコンセプトに従ってビジュアルも修正する必要があるのでは。

5. 取組体制

- 利用者数の変化（年毎、月毎等）をモニタリング・分析することが重要。そのための体制を整備できるとよい。詳細な数字の把握が難しい場合は、ゲートウェイや道の駅における定点観測でもよい。