令和８年度 第２回 ナショナルサイクルルート審査委員会　議事録

日時：令和８年７月１６日（木）１４：００～１６：００
場所：中央合同庁舎第２号館　共用会議室３Ｂ

１．開会

事務局　：時間になりましたので、始めさせていただきたいと思います。ただいまから令和８年度第２回ナショナルサイクルルート審査委員会を開催いたします。本日はお忙しい中、会議にご参加いただきまして誠にありがとうございます。司会を務めます、国土交通省道路局の野村です。どうぞよろしくお願いします。それでは、会議の開催にあたりまして、自転車活用推進本部事務局長の沓掛よりご挨拶申し上げます。

沓掛局長　：ご紹介いただいた自転車活用推進本部事務局長、道路局長の沓掛です。本日は、皆さんお忙しい中、また暑い中でお集まりいただきまして、ありがとうございます。皆さんご案内のとおり、我が国の代表するサイクリングルートとして指定するナショナルサイクルルートにつきましては、今回６つのルートを候補としまして、先月まで委員の皆様に現地を視察いただきました。現地視察の中では、各ルートにおきまして、指定要件を満たしているかをご確認いただくのと併せて、実際に体感していただいて、受入環境であったり走行環境について、たくさんの貴重なご意見をいただいたところでございます。

本日の委員会では、現地視察の結果を踏まえまして、6つの候補ルートにつきまして、指定要件の達成状況を整理するとともに、委員の皆様からご指摘いただいた件につきまして、いろいろな課題に対する対応方策を整理いたしましたので、ナショナルサイクルルートの指定に関する審査をお願いしたいというふうに思っております。委員の皆様におかれましては、専門的見地から忌憚のない意見をいただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

事務局：　ありがとうございました。続きまして、屋井委員長よりご挨拶をお願いします。

屋井委員長：沓掛局長、どうもありがとうございました。前回、7月はじめに報告会ということで各ルートの皆様に改めてプレゼンテーションを行っていただき、我々の方も理解が深まったというところで今日の審査会になりました。ナショナルサイクルルートは日本が世界に誇るルートとしてのブランド、これをしっかりしていくというタイミングにもあるということで今回の審査会ということになりました。

本当に地域の方々の熱意、今に至るまでの取組は我々しっかり理解しているところです。これからナショナルサイクルルートが継続的に世界の方々から認められて、ブランドとして定着していくためには、それなりの投資、整備を今後していく必要があると思います。もちろんマーキングだけでも十分な箇所もたくさんありますが、インフラとしてもしっかり投資していくことの効果、これが非常に大きいものである、必ずしもＢ／Ｃで計測できない非常に大きな効果があるんだということを、他の国はしっかりと受け止めて進めていますので、我々としてもインバウンドだけではなくて、地域に根ざしたインフラとしてしっかりと整備していく、こういうことを念頭にした審査をしていきたいと思います。よろしくお願いします。

事務局：　委員長、ありがとうございました。それでは、報道関係者の皆様におかれましては、以降の写真撮影はご遠慮いただきますようにお願いします。各委員の皆様のご紹介につきましては、配席図を持って代えさせていただきます。沓掛局長は別の公務により途中で退席をさせていただきますが、あらかじめご了承いただければと思

います。それでは、以降の議事進行は屋井委員長にお願いしたいと思います。屋井委員長、よろしくお願いいたします。

２．議事

屋井委員長：それではさっそく始めたいと思います。議題（１）現地視察の総括からです。よろしくお願いします。

事務局　　：自転車活用推進本部事務局土田でございます。私の方から、資料に基づきまして、説明をさせていただきます。資料１をご覧いただければと思います。現地視察ということで、5 月から 6 月にかけて、審査委員の皆様には、現地にそれぞれ入っていただきまして、実際の走行環境、あるいは受入環境を確認いただいたところです。また、局長からもありましたように、それぞれの現地において、各委員の皆様から大変貴重な指摘、あるいは改善すべき課題をいただいたところでして、本日、また別途資料としてまとめておりますが、その課題についてもご議論いただきたいというふうに思います。

1 ページ目が、どのルートにどの委員が入ったかということをお示ししておりまして、主な視察箇所、試走区間ということでお示ししておりますが、観光施設となる箇所だけではなくて、実際にルート自体を走っていただくことで体感いただいたという形になっております。福島については、2 ページでこういったところをご覧いただきながら見ていただいた。3 ページ目はその様子を写真でご紹介しております。4 ページ目から 3 枚ほどお付けしているのが、それぞれの指定要件の項目が大きく 5 つございますけれども、その 5 つに分類して、現地でいただいたご意見、あるいは、それ以降でこうすべきとご指摘いただいた点についてまとめてございますので、説明は割愛いたしますけれども、見ていただいただけで分かるように、大変多くのご意見、しかもそれぞれこのルートをより良くするために、こうしたらいいんじゃないかという示唆に富んだご指摘をいただいたところでございます。それが、全部で 6 ルート分、同じ構成で続いてございますので、別途ご覧いただければと思います。こちらはそれぞれの委員ご案内のところだと思いますので、説明は以上とさせていただければと思います。

屋井委員長：はい、どうもありがとうございました。では、皆さんからご意見等ありましたらよろしくお願いします。

（意見なし）

よろしいですか。それでは次の（２）のナショナルサイクルルートの指定に関する審査というところに入らせていただきます。

事務局　　：私が引き続きご説明申し上げます。資料としては、資料 2 と資料 3 で枝番がついている 6 ルート分でございます。また、参考資料といたしまして、走行環境に関する写真の資料をお付けしておりますので、そちらを活用しながら見ていただければと思います。

まず、概要について資料 2 でご説明申し上げます。復習ですが、指定要件といたしまして大きく 5 項目に分かれておりまして、それぞれ必須項目と推奨項目に分かれております。必須項目については、すべて満たしていることを前提にこの審査に臨むことになっておろうかと思っておりまして、特にこの必須項目の適合具合が重要と考えております。それぞれ以降のページでは、1 ルート 1 枚ずつ、この 5 項目の審査項目における必須項目、そして推奨項目において、満たしているのか、満たせていないけれども改善方針で示されているのかという観点で、○△×ということで

分類をさせていただいており、その項目数を整理させていただいております。例えば、福島におきましては、ルート設定の必須項目５項目があるうち、すべての要件を満たしているものが４つ、残念ながら一部満たしてないんだけれども、改善方針として明確にこういう形で改善していきます、いずれはこの要件を満たしますということで書いているのが１項目という形で、それぞれ５項目まとめさせていただいております。さすがに必須項目で×はないんですけれども、推奨項目においては一部できていない項目がございましたけれども、こちらについても、そのまま放置しているわけではなく、いずれこういう形で改善していきましょうという形で示しておりますので、現時点ではできていないけれども、改善方針が示されている項目として整理させていただきました。

以降、フジイチ、魚沼、石川、鳥取、あまいち、こういう形で整理をさせていただいておりますけれども、ご覧いただくと、まず福島においては、必須項目で満たせていないのが、やはり走行環境が８項目のうち５項目△がついている状況になってございます。また、フジイチにおきましても、走行環境が８項目のうち４項目満たせていない、かつ、ルート設定の中でも８項目のうち５項目、５項目のうち２項目満たせていない項目がございます。この２項目も、走行環境に関する必須項目がございますので、おおむねこの走行環境に関する必須項目が完璧にできていない状況になっております。魚沼、ご覧いただきましても同様に、ルート設定の部分が５項目のうち２項目、走行環境に関する部分が８項目のうち４項目ということで、一部できていないところがある。石川におきましても同様の傾向でございまして、ルート設定のところで５項目のうち２項目、走行環境のところで８項目のうち５項目という形になっております。鳥取についても傾向としては同じ、項目は少し減りますけれども、ルート設定で５項目のうち１項目、走行環境で８項目のうち２項目という形になっております。あまいちも同じで、ルート設定で５項目のうち２項目、走行環境では８項目のうち５項目という形になってございます。

こうしたのを集計しまして、それぞれ一番下に合計として掲げておりますけれども、概ね 28 項目ある必須項目のうち、20 項目前後が満たせている状況なのが、すべての６ルートに当てはまるかなというところです。今申し上げた通り、走行環境に関する部分が△が多い。さらには、これまでの審査員の皆様からのご指摘も、走行環境に関する部分、やはりナショナルルートというルートの性格を考えたときに、安全安心に走れる環境が一番大事であるという観点の中で、多くのご指摘をいただいたところですので、本日のご説明は、特にこの走行環境のところを中心に、参考資料をご覧いただきながら、ご説明を申し上げたいと思います。

＜①福島浜通りサイクルルート＞

事務局　　：では、まず福島の方から、個票に基づいて説明を申し上げたいと思いますが、最初なので、２ページ目で凡例をまず申し上げます。必須項目、推奨要件ということで分かれており、〇は満たせているのですべて完璧にできている状態。△は一部満たしていないけれども、今後対応方針をきちんと行うことで〇になるだろうと期待できるもの。×は全くできていないもの。こういうことで整理させていただいております。そして、３ページ目をご覧いただきますと、必須項目の部分については、左から２番目の評価基準のところに◎をつけております。推奨のところは〇という形で区別しているので、ご参照いただければと思います。

まず、ルート設定のところの必須で申し上げますと、下から２つ目の１万台の区間

をなるべく避けましょうというところでありますが、そこがまだ3区間残っているので△ということにさせていただいておりますが、こちらは右側にそれぞれ対応方針を記載しておりますけれども、きちんと評価基準に沿ったような形で、注意看板であるとか、路面表示を早期に実施するというところで書いてございます。
続いて、6ページ目をご覧いただければと思います。大事な走行環境のところで、上から2つ目の、郊外部の走行環境について、特に多くのご指摘ご心配をいただいておりまして、ここを参考資料も使いながらご説明したいと思います。参考資料の3ページ目をご覧いただければと思います。この中の委員意見として書いております国道6号の四倉（よつくら）のところでございます。もともと赤のルートを候補ルートとして考えていたところですが、ご指摘も踏まえ、要はここの区間が非常に通行量も多いですし、路肩もなかなか幅が取れていないという区間でしたので、「ルート変更も含めて検討すべきではないか」というのがまず1つ。「将来的には、この6号に沿った形で自転車の通行空間をしっかりと整備することも大事ではないか」、あるいは、「この変更後の緑色のコースを恒常的なものにするのであれば、それが妥当であることをしっかりと整理すべきではないか」、こういったご意見をいただいたところでございます。この点については、まず、もともと考えていた赤いルートではなく、より安全に走れる緑色の線にルートを変更するという方針をとりたいと思っています。一方で、まだ変更後のルート、緑色については、基準に沿った整備が整っていないものですから、それを早急に進めるとともに、併せて注意看板であるとか、迷わないような情報発信をしっかりとしていきたいと思っております。
もう1箇所、参考資料でいうと4ページ目でございます。勿来（なこそ）という地区において、少し距離は短いんですけども、一部区間、非常に台数が多くて、ここも路肩の幅が取り切れていないところがあります。ここについては、左側に勿来バイパスと書いてある点線がありますけれども、ここが今事業中ですので、開通後の交通状況を踏まえて、改めてここの区間をどうするかというのは考えていきたいというふうに思っているところです。また、参考資料には載せておりませんが、いわき市の豊間（とよま）というところで、自歩専道と車道混在空間の両方が並走している区間があり、どちらを通ってよいか分からないという区間がございましたので、それはわかりやすく自歩専道の方を通るように周知するということで対応したいと思っています。標識も、自歩専道なのか自歩道なのかわかりにくいことがないよう、補助標識でしっかりと自転車歩行者専用道だというのを発信していくようにしたいと思っています。以上が走行環境でございます。
続いて、受入環境のところでございます。11ページ目の上の箇所でございますが、こちらは〇を記載してございます。ゲートウェイすべて機能を満たすところが1つあるので、結果としては〇なんですけれども、貴重な意見をいただいているので、ご紹介をしたいと思います。「いわき駅や新地駅、そういったところにおいても機能強化を進めてゲートウェイとしての機能を持たせるべきだ」というご意見をいただいておりまして、こちらについては地元としてもその方向でしっかりと環境整備を進めるということで対応していきたいというふうに思っております。
また、この中で必須で△になっているのが14ページ目でございます。緊急時の連絡サポートのところでありまして、緊急時の連絡体制がきちんと発信されているということでありますけれども、情報は提供されているんですが記載が不足しているというふうに判断しております。ここもしっかりと発信するということで対応

させたいと思います。
情報発信、16 ページの上、こちらも〇なんですけれどもご紹介したいのが、ホームページ等々で必要な情報の発信という点について、発信はされているので〇にはしておりますけれども、委員の方から、特に帰還困難区域を通っている区間、これは参考資料の 5 ページ目もご覧いただければと思いますが、両脇に帰還困難区域が広がっていて、脇に入ろうとすると当然立ち入り禁止になっているので、こういった区間通っても大丈夫なのかと不安に思われないようにするためにも、自転車で安全に通行していいんですよ、という発信を丁寧に行うということで対応していきたいと思っております。では、まず福島については以上でございます。

屋井委員長：ありがとうございます。ただいまの説明に対して何か意見があればよろしくお願いします。

宮内委員　：参考資料 4 ページの勿来地区のところなんですが、ここは国道 6 号の交差が 2 箇所あるという理解でよろしいでしょうか。

事務局　　：バイパスではなくて、どのことでしょうか。

宮内委員　：青い線がルートで、この赤い線のところに交差が発生するんでしょうか。

事務局　　：はい、そうです。

宮内委員　：この 2 箇所は、何かその案内ですとか、安全対策は施されているんでしょうか。あるいはそういう計画があるんでしょうか。

事務局　　：1 個 1 個お答えする形で？

屋井委員長：そうだね、時間の管理の関係から言うと、重ねて意見があればいただいて、最後に回答してもらいましょうか。
まず私からですが、総括表の 6 ページに「路肩幅員 1.5m以上の確保はできていない区間が 6㎞ である」という表記があるんですが、これらの対策を行った場合に整備が行われていない区間が何 ㎞ 残るのか、それに対する対応方針をどう考えればいいのかというのもお聞かせいただければと思います。他はいかがでしょうか。

楓委員　　：今のお話に関連して、ここだけではないのですが、対応方針、今はできていないけれど今後こういうふうに改善していきますということが、いったいいつまでにしようとしているのか、確約ではないとしても、ある程度の目処は示していただくのが適切かと思います。以上です。

屋井委員長：最後の話は全体に関わるところでもあるし、前回の報告会でも議論になりました。なぜかというと、これを対応するときに道路管理者が責任を持って対応してくれないとできないところがあると。地方の場合は地方がしっかりやるということになるんだけども、直轄国道というケースもけっこうあるので、それに関しては地方がやりますと言っても簡単にはできないところがある。国の立場でＮＣＲにしていこうとされているわけだから、国の考えとして、いつまでというのは明確ではないにしても、国として関わる部分で課題となっているところについてはこういうふうに対応していきますと、個別というよりは全体に関する考え方を示していただくのはどうでしょうか。

事務局　　：国道 6 号の 2 箇所ある交差については必要な案内があるという状況でございます。加えて、6㎞ の部分については、右側に書いてある各箇所の対応が終わると、全部足し上げてこの 6㎞ になるというふうに理解しておりますので、右側を対応することでこの 6㎞ が埋まるというふうにお考えいただければと思います。

屋井委員長：横断については対応するということですが、そこは横断歩道があるのか、交差点なのか、どういう対応をするのか。

入谷委員　：いいでしょうか。私、福島へ行ってきましたので。勿来の関三叉路については、横断歩道が作られていまして、信号ができていました。警察と対応して渡れるようにしたと現地で説明を受けています。ここの交差の部分については、横断歩道と信号ができています。

事務局　　：国道6号の2箇所ある交差のうち、南側のところが信号と横断歩道、北側のところが横断歩道となります。

屋井委員長：それは明確になっているということですね。分かりました。先ほどの全体的な話についてはいかがですか。今でなくてもいいけど。

事務局　　：今、お答えできるところですと、先生から、国としてお勧めするルートとして発信をするのであれば、特に直轄が関係するところはしっかりと対応すべきだということについては、もちろんその通りだと思います。また、以降ご説明いたしますが、直轄が関わっているところで整備を進めなければいけないところ、かつ、抜本的な対策が必要なところについては、3年を目処にということで、一定の結論を出す期間を設定しています。他の項目については、各道路管理者の検討がいつまでにというのは言えるところと言えないところがあるのですが、書けるところについては何年度までにこれをやりますというふうに書かせていただいているところでございます。書いていないところをどこまでにできるのかというのは、もう一回確認をしなければいけないところですけれども、我々としては早期に改善をさせるようにフォローアップをしていきたいと思いますので、この委員会も基本的には指定するタイミングでフォローしていただけで、毎年フォローができていなかったと思います。毎年のフォローの対象は太平洋岸自転車道だけで、他のルートについては毎年やらなくてもいいよねと、制度上はそうなっておりますけれども、楓委員のご指摘も踏まえますと、こういった他のルートについてもやはり毎年、早期に改善と書いてあるけど現状どうなっているんだ、というのは1年おきに少なくとも見ていただいて、ご指摘いただくのが妥当かなと思っておりまして、そのフォローアップの中でさらにご指摘をいただいて、こういう検討ならこうすべきじゃないかというご示唆をいただいて、作り上げていければありがたいと思っております。

屋井委員長：はい、どうもありがとうございました。前回の資料でフジイチが作ってくれた整備状況を表現した図がありましたが、安全上課題になっている箇所が利用者にも分かるようになっていました。ああいう情報が毎年更新されていくと、我々も理解し判断できると思うんです。ぜひよろしくお願いします。

事務局　　：ありがとうございます。まさにおっしゃっていただいた、できているところ、できていないところがわかりやすい地図を作って、その地図でいうと基準に満たないところが点線になっておりますけれども、その点線がどんどん少なくなっていくようなフォローアップができるといいなと思いますので、そこはまた改めて議論させていただければと思います。

屋井委員長：はい、どうもありがとうございました。それでは、次にまいりましょうか。

＜②フジイチ＞

事務局　　：フジイチでございます。フジイチについても、走行環境とルート設定のところで△が多いところでございますので、そこを中心に申し上げたいと思います。3ページ目でありますが、ルートの安全性の必須項目のところで、ここで特にご指摘いただいていたのが、山中湖畔の自転車歩行者専用道路の区間でございます。参考資料の7ページ目をご覧いただければと思いますが、今のルートが左側の青い線でござい

ますけれども、実はこの湖の際に自歩専道がございます。せっかく自歩専道が通っているのであれば、車道を通さずにこちらの自歩専道を通すべきではないかというご意見を現地でいただいたところです。ルートとも相談をして、この自歩専道の方をルートにすべく、今後検討を進めたいということでございまして、令和９年度にこのルート変更を実施したいということで考えています。
もう１ついただいていたのが、総括表４ページ目のルートの連続性のところで、自転車で通行できない区間がないことという項目の中で、河口湖の産屋ヶ崎（うぶやがさき）交差点のところで押し歩き区間がございます。こちらは参考資料の８ページ目をご覧いただければと思いますが、右上の地図でいうと、右下から下ってきた際に左に入ってねというふうに言われるところが左下の写真でございます。高架を下る通るところを自転車降りてくださいね、ということになっているところでございます。理由としては、この先の交差点の交通量が多いですとか、交差点の処理あるいは通行のさせ方に不安があったということですけれども、路肩の確保であるとか、交差点の二段階右折の考え方を整理させていただくことで、令和９年度にはこの押し歩きをやめて車道へのルート変更を実施したいということでございます。それが完了するまでは、案内標識とかマップ等々できちんと情報発信を行うことで丁寧に対応したいと考えております。
総括表に戻っていただきまして、走行環境の５ページ目ですけれども、必須のところがまだできていない区間が残っているところについては、右側にありますように、それぞれ基準を満たすような整備を行うということで書かせていただいております。自転車歩行者専用道路がありますので、自歩道だと混同されないようにわかりやすい案内を補助標識等で行いたいと思っております。
フジイチで申し上げますと、９ページ目に書かせていただきますが、こちらもゲートウェイについてのご指摘をいただいております。必要な機能をすべて満たすものが１カ所ございますので、審査としては〇にしてございますけれども、やはり新富士駅をはじめ、ゲートウェイとしての候補地がいくつかございます。新幹線が停まる新富士駅への期待も多くいただいたところもありますので、こういったところについては今後整備を進めて、いろいろなところからアクセスができて、いろいろなところから帰れるように、そういった環境をぜひ構築をしていきたいというふうに思っております。
また、11 ページ目でございます。これは推奨ですけれども、(6) のガイドツアーのところでありまして、特に楓委員の方からご期待込みでいただいたところですが、富士山は世界遺産でありまして、そこを一周するルートとして発信をしていくことになるわけなので、その魅力を伝えられるようにきちんとガイド付きツアーを行っていくことが重要だという意見をいただいておりまして、そこをしっかり現地としても対応をしていきたいというふうに思っているところです。フジイチは以上でございます。

屋井委員長：どうもありがとうございました。では、何かご意見ありますか。

高橋委員　：フジイチを担当させてもらった高橋です。ゲートウェイの駅のところで、必要な機能をすべて満たすべきところとして富士吉田駅、本当に小さい駅なんですけど素晴らしく、民間事業として、スペースが無い中で着替え場所だとかサインだとか、利用者にすごく見えるような形で現状使われているっていう状況なんですけども。その半面、そういったがんばっている民間の駅を見た後に、ＪＲさんの新幹線の駅でしたけども、ここはルートから離れたアクセスルートの駅ではありますが、利用者

の人数を考えれば新幹線ですので相当大きな利用者が見込まれるところで、これは他のナショナルサイクルルートもちょっと言えるんですけども、ＪＲの駅の合意形成がなかなか進んでないんじゃないかなと思っています。なぜなら、自転車のピクト１枚も増えてないというようなところも他のルートでも見受けられましたし、旅が始まる場所として自転車を持参するなりレンタサイクルなり、あと多言語で来たお客様というのは言葉が分からないので、ピクトグラムというのは非常に大きな役割を果たすのかなと思うんですね。そういったところでは、いい事例が富士吉田駅にあるということを、県内を含め県外の他のルートの皆さんも学びといいますか、参考事例にしていただければと思いました。

これは意見ですけども、ナショナルサイクルルートにすでに指定されたルートでも駅が弱点なところもあるので、そういった合意形成のプロセスを、できれば定期的に学ぶ場、もしくは情報共有の場みたいなものを自転車活用本部のホームページで紹介したり、各ルートのホームページで多言語で紹介していく。まだ今検討中というところや、いま合意形成してがんばっているというプロセスを、新聞や地元メディア、経済界、観光協会、自治体、そういった方たちのいい事例を自分たちのルートで作っていくプロジェクトをぜひ応援していただければと思います。一意見として述べさせていただきました。

屋井委員長：大変重要な視点ですね。今後またそういう議論もしていきましょう。私からで１点だけですが、参考資料７ページの山中湖畔のルートの見直しはけっこうなんですが、車道と自転車歩行者道が併走って書いてあって、自転車歩行者道っていうのは一般的に歩道の中を走るイメージなんですよね。この右側の図の青い線の凡例が「自転車歩行者道等」って書いてあるんです。地元で作られた図面だと思うんですけど。この山中湖畔の北側は見るからに自転車歩行者専用道路の規格でしっかりと作られているんです。それからぐるっと左側回ってくると、なんかデッキみたいな感じで、プロムナード的に見えるけどもそれが自転車歩行者専用道だと言われればそうんだろうという区間がずっと続いて、未整備なところもこういう形で整備されるのなら素晴らしい環境になるだろうなと思います。

そこからぐるっと回って、185 号の東側行ったところのエリア、そして今回一般道から入るところの間、これは一部昔作ったおそらく自転車歩行者専用道的なものがあるんだけど、そんなのも無さそうなところもあって、車道に隣接している歩道が使われているんじゃないかとも思うんです。もしそうだったらあえてそこに入れなくても、この区間はそんなに交通量多くないと思いますし。歩道に入れるようなことがないかが心配なので、車道でよければ車道にするという、元々がそういう案だったと思いますので、ちょっとディテールで恐縮ですが「自転車歩行者道等」って書いてあるから。自転車歩行者道はナショナルサイクルルートにはならないというのは地元の自治体の方もご存じだと思いますけども、念のために。後日確認してください。

事務局　　：ありがとうございました。屋井先生のコメントについては現地に確認させていただきたいと思います。高橋委員のご意見については、ＮＣＲに指定されているルートの協議会みたいな組織も作りながら、お互いのノウハウの共有とか、うまくいった合意プロセスの共有とかを行えるような場作りも、我々としてやっていきたいというふうに思います。どうしてもＪＲそれぞれ会社も分かれているのと、支社ごとの判断で結構変わったりすると聞いておりますので、なかなか一筋縄ではいかないところもあるかもしれませんが、こういうやり方をするとうまくいくよというのを、

ぜひ共有をしてうまく活用していただいて、全体として前に進むと非常に我々としてもありがたいので、その場づくりを考えたいと思います。

屋井委員長：はい、では次いきましょうか。

＜③雪国魚沼 Golden Cycle Route＞

事務局　　：魚沼に行かせていただきます。魚沼についても、同様の傾向で、ルート設定と走行環境のところで△の項目がありますので、そちらを中心にご説明を申し上げたいと思います。特に魚沼の観点ですと、まず 3 ページ目のルートの安全性のところについては、1 万台の区間が 3 区間、4km 存在するというところ。また、狭小トンネルで一部注意喚起の看板がないところがございましたので、そこは令和 8 年度中にトンネルの整備を完了させたいと思います。併せて、必要な矢羽根の区間についても、令和 8 年度中に整備完了したいと思っております。

特にご意見が多く集中いたしました、ご懸念いただいたのが 6 ページ目に書いてあるところです。2 箇所、国道の交差がございまして、これは参考資料を見ていただければと思いますが、10 ページ目でございます。湯沢のあたりに国道の交差する箇所が 2 箇所ありまして、ガーラ湯沢駅と書いてあるところの〇の 2 つの部分です。11 ページ目を見ていただければと思います。先ほど屋井委員長もおっしゃっておりましたが、この国道を何も表示がなく渡らせるのはありえないと、強めのご懸念をいただいたところでございます。ここをＮＣＲルートとして指定するのであれば、将来的な抜本的対策を示すべきであるということでございました。例えばトンネルであるとか、橋を上にかけるとかを考えるべきではないか、もし抜本的な対策に時間がかかるのであれば、それまでの間は滞留スペースの確保であるとか、案内の充実、さらには警察と協力して自転車横断帯の設置、こういったものも当面の対策として行うべきではないか、というご意見を頂戴しておりました。

まず、参考資料 12 ページ目にあります暫定的な対策、当面の対策として、しっかりと注意看板の表示でありますとか、今は準備ができておりませんけれども、横断するための滞留対策、こちらはしっかりと作っていきたいというふうに思ってございます。また、自転車横断帯についても、警察と協力して設置することができるかについて、現地でしっかりと検討したいと思います。

そして、抜本的な対策につきましては、やはり一定の時間がかかってしまう見込みでございます。一方で、いつまでにやるんだというところも大事かと思いますので、先ほどのご指摘も踏まえながら、対応方針の 2 つ目ですが、3 年後を目処に一定の結論を出すようにしたいと思っておりますので、このフォローアップの中で改めてご報告をしたいと思います。

もう 1 つの五十嵐交差点というところの押し歩き区間でございますけれども、こちらが 13 ページ目でございます。こちらも多くご指摘をいただいていたところでございます。こちらは特に、押し歩き区間であるというのが初めて来た方でも分かりやすいように、看板の設置の仕方であるとか、表記の仕方を工夫しなきゃいけないよ、というご指摘もいただいておりますので、そこはしっかりと対応させていただきつつ、この黄色い線というのが迂回ルートとして使えそうだなというのを現地でも確認いただきました。一方で、ここが企業さんの社有地になっておりますので、ここを通るにはその土地の所有者との交渉が必要となっております。その交渉に着手していただいて、将来的にはここがルートとして設定できるように準備を進めたいと思っているところです。

走行環境は以上でございまして、魚沼についてはその他の受入環境等々について必須項目で満たせていない項目がございませんでしたので、特にこの走行環境について改めて確認をいただければと存じます。以上でございます。

屋井委員長：どうもありがとうございました。いかがでしょうか。

楓委員　　：参考資料 13 ページと 14 ページですが、改めて、ここは横断歩道は両方とも無い状況なんでしょうか。

事務局　　：現状は無いです。

楓委員　　：横断歩道が無いところを押し歩きしましょうねというのは、そもそもありなんでしょうか。

事務局　　：押し歩き自体は五十嵐交差点のところでして、この湯沢の方の交差は自転車で待ってもらって、漕ぎながら行くという形です。自転車の横断帯については、警察と協議して、ここの交差するところに置けるかどうかは議論したいと思います。

楓委員　　：なるほど。横断歩道が無いというのは･･･。

屋井委員長：はじめて出てきたテーマなんですよ。その対策は必要です。

事務局　　：かつ、ここは直轄の部分でありますので、そこをしっかり我々も国として受け身をとらないと行けないと。

古倉委員　：すいません、そこは法定外表示で自転車が横断しそうなところに路面表示は不可能なんですかね。要するに、法定の表示は難しいかもしれませんが、まずはどこを通っていいのかと。横断場所については、そういう表示があったほうが安心して渡れるかなと思いますが。安全性を考えるとそういう検討も必要かと思います。

宮内委員　：参考資料の 12 ページ、右側は横断するところに矢羽根が敷かれている、左側には無い。やっぱり路面表示があった方が私もわかりやすいと思います。同時に、五十嵐交差点の横断に関しても、案内看板を設置されるんでしょうけども、これも路面表示で横断を案内する方がやはりいいのではないかと思います。以上です。

畑中委員　：現地を担当しました畑中です。この地域が豪雪地帯で路面表示がもたないという事情がありまして、そこも踏まえて考えると、路面表示に頼りすぎるのも問題なのかなと思います。上を通れないかとか、トンネルが掘れないかとか検討していますが、今の現状の対策に関しても、路面に頼りすぎない、上の方で見えるようなものをトライしていく方向でないと、コストの面であったり維持管理が難しいのかなと考えています。他にも雪で悩まれている地域があると思うので、今回この地域の整備を通じて、降雪があって路面表示が難しいところが共通して使えるような新しいサインを協議をしながらぜひ作っていただいて、それをまた横展開して、北陸の他のルートであったり、類似の雪が降る地域で共有していただけたら、全国のルートの安全性が高まるのかなと感じております。

屋井委員長：はい、ありがとうございます。長期的な観点については 3 年を目処に結論を出すんだと、それは前向きにやってもらうことを期待しています。ただ、明日から、今日からどうするかという課題は今現在も残っているというね。現実問題として、どれほどの利用者がいるかというのをちゃんとチェックをしていただきましょうよ。今はそんなに多くないと思いますが。

自動車、トラックのドライバーに、ここで横断するぞっていうことをよく理解してもらわないと。北海道でいうと「鹿注意」みたいなね。極論、乱横断ですからね。乱横断ないぞって思っているドライバーに、ここはあるぞって伝えないといけないから。雪で消えちゃったとしてもやらなきゃいけない話だから。そこは道路管理者に対応してもらわないといけない。自転車にここは渡る場所ですよっていうのを一

生懸命伝えるよりは、抜本的な対策を早めにやるというのが重要だと思います。

入谷委員　：国道ということでありますが、国土交通省としてここでどういう対策ができるんじゃないかというお考えはあるんでしょうか。

屋井委員長：では答えはあとで。

古倉委員　：すいません。意見交換会でもお話したのですが、なぜここを自転車が横断しているのかという理解をより深めていただく観点で、丁寧に発信をするというところをしっかりと行ってほしいと思います。ここはナショナルサイクルルートが通っていて自転車が横断するんですよ、地域振興のために全国から来ていただいているんですよ、というようなドライバーの理解を深めることをやっていただけると良いと思います。

事務局　　：たくさんご指摘いただきありがとうございました。ここははじめてが 2 つあるのかなと。まず国道を交差させるのもはじめてですし、ルートとして冬は走れないというのもはじめてなのかなと思います。まずは抜本的対策を 3 年を目処にやっていくことが大事で、それまでの間、自転車だけではなくドライバーにも丁寧に発信することを行いたいと思います。雪国地帯のナショナルルートとしてのサインのあり方というのも、ここをリーディングケースになるかなというふうに思いますので、現地と相談をしながら考えていきたいと思います。入谷委員からあった国の対策としては、抜本的対策は今後しっかりと考えなきゃいけない中で、屋井先生からはトンネルであったり橋であったりということで、イメージ図も頂戴しながら議論をしていかなきゃいけないなと思っているところでございます。

畑中委員　：こういう標識って作れるんですか？オリジナルの「自転車注意」。

山中委員　：自転車注意っていうのはもうありますけどね。

畑中委員　：任意の看板よりは公式の看板の方をドライバーは絶対見るので。

山中委員　：横断注意という意味でいうと、自転車の渡りきる先から来る自動車に対して注意すべきなんですよね。手前ではなくて。

畑中委員　：両方の手前から警告しないと。

山中委員　：そっちのほうが危険性が高いので。

畑中委員　：矢羽根がない地域から来るんですもんね。

山中委員　：矢羽根は意味無いです。自転車はここを渡るんだなというだけの表示なので。車にとっては横向きの矢羽根は見えないですから。むしろ手前で、自転車を渡る場所があるよという注意喚起をする。しかも横断帯をつけちゃうと自転車優先になっちゃって車は止まれって話になるんですけど、多分ここじゃ止まらないので余計危ないことになるんじゃないかなと思いますけど。信号、横断歩道をつけるのも悩ましいかなと思いますので、とにかく注意喚起を手前からするというのが重要かなと思います。

事務局　　：ありがとうございます。抜本的な対策までは工夫をしたいと思いますし、利用者のモニタリング込みでしていきたいと思います。

屋井委員長：くどいようだけど、国としてナショナルサイクルルートに指定するというのは道路管理者としての責任を伴うことなので。山中先生もおっしゃったけど、交通工学の専門家の立場から言ったらここは何付けても危ないですよ。だから標識やペイントを一生懸命がんばりすぎても意味が無いから、構造物としてしっかりした看板なんか作っちゃって、しばらく 10 年間 20 年間そのままという方向になるよりは、ここは危ないんだから早めに抜本的な対策をするんだという覚悟を決めて、国としてもしっかりやりますと言ってくれないと、こんなところそもそもナショナルサイクル

ルートにするなよってことなんですよ。ここは地域の方が単に提案してきているだけで、ここをアプライして応募多数の中から選んでいるわけではなくて、国としてここはやれるっていう判断、審査をするものだから。国が管理しているところでどうやったって危ないでしょ、ヨーロッパじゃ絶対やらないでしょってことを今やろうとしているんだから。ごめんなさい3年後にはブリッジつくります、トンネルじゃなくていいから、安全な整備を作りますということならば、その区間の利用者増やすのは待ってねでもいいんだから。他にいっぱい魅力的なところがあるからね。そういう対応をしないと、看板を立派にしていくというのは逆方向だと思います。これは日本のナショナルサイクルルートがブランドとして成立するかの瀬戸際みたいなものだから。はい、では次いきましょう。

＜④いしかわ里山里海サイクリングルート＞

事務局　：では、続けて石川に移ります。石川も、ルート設定、走行環境のところが△が多いところでありますので、そこを中心にご説明申し上げます。4ページ目、必須項目を申し上げますと、1万台あって路肩の幅が取れていない部分が11㎞あるというところで、ここは右側にございますように、それぞれの区間について対応方針を取らせていただくところでございます。小松あたりのところは、ルート変更も込みで対応したいと思っておりますので、次でご説明を申し上げたいと思います。

6ページ目をご覧ください。奥能登で震災からの復旧が同時進行で進んでいる箇所がございますので、そこの継続的な状況の確認が大事じゃないかとご指摘をいただいているところでございます。また、特にご指摘が多くございました箇所といたしましては、参考資料16ページ目でございます、小松空港の脇を走るルートについて多くのご懸念をいただきました。元々は黒のルートでございましたけれども、ここが交通量も多いし、路肩も狭いし、特にそのインターが2つあって非常に走るのに危険性を伴うのではないか、こういったお声もいただいておりました。改めてご指摘を踏まえ、地元と協議させていただきまして、この小松空港の逆側を走るルートを改めて確認をしたところ、共用空港ですので自衛隊の飛行機も飛んだりですとか、その様子を間近で撮影ができる場所が点在していたりということで、飛行機が好きな方にとってはむしろいいルートがこちらのコースであれば取れるのではないかというふうに考え、こちらのグリーンとブルーで記載しているコースに変更をしたいと思います。当然、まだ今から変更するものですので、通行空間が矢羽根等々も含めて整備が追いついておりませんけれども、それも早急に整備をさせていただきたいというところでございます。

また、現地でご指摘いただいたのが、17ページでございます。この小松空港の先にある福井県境のところですが、一部、この×印で書いてあるところに押し歩き区間がございまして、かつ、この海岸での押し歩きでちょっと使いづらいような階段の区間がございました。これはもう現地でのご指摘の中で、ここは通すの難しいのではないかということであり、その場でどのルートを別で通すのがいいのかというのも確認をいただいたというところであり、これは緑色のルートに変更するべく、走行環境の整備を含めて対応させていただきたいと思います。

また、能登の方でございますけれども、和倉温泉のところもご指摘をいただきました。それが参考資料の18ページ目ですけれども、ルートとしては紫色のルートですけれども、ここが1万台以上で幅員が狭いところになっております。一方で、ここはもう事業化に取り組むことを決めているところでありまして、その路肩の拡幅

をする事業化に取り組みたいと思っております。それまでの間は、ちょっと迂回する暫定的なコースとして、緑色の点線で書いてあるコースを通っていただきたいと。その際も迷わないで進んでいただけるように、案内であるとか、情報発信をしっかりしていきたいと思っているところでございます。
もう１つございました。総括表の８ページ目でございます。これは宮内委員の方から特にご指摘いただいた件ですが、ジャパントレイルというモンベルさんがやっている取組みと共通している、あるいは共用しているものが多く散見されるので、ナショナルサイクルルートだよというのを専用で用意するようにというご指摘をいただいているところでございます。この８ページ目の上にあるルートの表示等々においても、ジャパンエコトラックと共用されていてわかりにくいので、ＮＣＲ用の表示をさせたいと思っているところでございます。
受入環境のところでご指摘いただいていたのが、10 ページ目の上のところでございます。こちらのゲートウェイについてご指摘ございました、金沢駅、新幹線の通るゲートウェイである場所ですけれども、ここは基本的にはすべて満たせているんですが、実はちょっと必要な機能が離れていたりして、本当に単一のゲートウェイとしてみなせるのかというご指摘をいただいております。ここはしっかり距離、散らばっている機能が１つに、もう少し近い場所で揃えられるように見直しをさせたいというふうに思っておりますのと、あとはこの欄の下の方にありますけれども、他の駅、あるいは空港、加賀温泉駅であるとか、小松空港、能登空港、こういったところもゲートウェイとしてしっかり整備することで、特に距離が 500㎞と非常に長いルートですので、複数のところから出入りがしやすいように、このゲートウェイの機能もしっかりと整備をしていきたいということで考えてございます。
少し飛びまして、情報発信のところでもご指摘をいただいております。総括表の 14 ページ目でございます。情報発信の中で、特に奥能登の地震を踏まえて、復興の邪魔になるからむしろ来訪しない方がいいんじゃないかと思われるような皆さんに対して、いやいや今だからこそ来てくださいと、むしろウェルカムです、というのを積極的に発信すべきではないかという意見をいただいております。参考資料の 19 ページ目にお付けしているように、地元としてもこういった打ち出しを積極的にしたいというものでありまして、むしろ今だからこそ走りたいので来てください、能登の自転車旅を楽しんでください、というような情報発信をしっかりと行いたいというふうに思っております。石川については以上でございます。

屋井委員長：どうもありがとうございます。いかがでしょうか。

宮内委員　：資料４の１ページ目なんですけども、コンセプトというところがあると思うんですが、ここは他のルートよりもすごく短く書かれているんですけど。このルートを理解するのに、発表する段階でいいんですけども、この石川県復興プランの中に４つの施策が位置づけられているんですけど、サイクルツーリズムがその中に位置づけられているんですよ。それを一番最初の情報のところに明示していただかないと、県民もそうですし、ステークホルダーもそうですし、来訪者もそうですし、復興中のところをなぜルートに入れてるんだということが分からないと思うんですね。だから、発表の段階で、しかもこれは山中委員が有識者会議でご提案されたと私聞いたんですけども、そういう形できちんと位置づけられているプランだということを最初に明示していただきたいと思います。以上です。

山中委員　：このプランですね、この委員会に参加させていただいたんですけども、一番ちょっと悩ましいなと思っているのは、この海岸隆起の仮設道路、これがどこまで維持さ

れるかという話。それから今本線を作っていてけっこう速くできると聞いていますので、こういった形で指定していくのかと。今は仮設道路を走った方が気持ちよくて、サイクルツーリズムに合う、ものすごくうってつけの道路なんです。ただ、本当に仮設で、一冬で潰れてしまうかもしれないとおっしゃってましたので、どういう状況で維持されていくのか非常に気にしているんですが。なんとか市町村は残ってほしいみたいな話も現地でしてたんですけど。ナショナルサイクルルートとしてはどういう方向でこれを指定していくのかについては、ある程度地元ときちっと議論しておいたほうがいいんじゃないかなと思います。

宮内委員　：超絶景ルートです。今まで見たことのない景色で。

山中委員　：今しか見れないということで売ってるんですけど、今後どうしていくのか。ナショナルサイクルルートとしては本線の方に持っていこうとされていて、そのような形で自転車走行空間も作ろうとされているので。どんな形で指定していくのかは、現場と調整していく必要があるのかなと思います。

屋井委員長：他どうですか。

畑中委員　：いろいろ課題もあったんですけれども、いろいろ検討していただいて。皆さんに議論を進めていただいたことに感謝いたします。本当に 517km、今までないくらい長くて、さらに復興途中で復興工事の完成が数年後という特別な事情があり、やはり意識していかなければいけないところがあるのかなというふうに思っています。今回、今でもウェルカムだよという発信をしていただけるということだったんですけれども、やはりどこが通れて、どこが通れなくて、どの施設が使えて、どのサービスが使えないのかみたいなものを、ぜひリアルタイムで発信していただくことで、ウェルカムと言われてもやっぱりいろんなことがしっかりわかっていないとなかなか来られないですから、そういった情報を充実させて、リアルタイム情報を今後発信していただけたらなということがまず 1 つ。

ご事情が県内の中でも異なる地域が連なってできていることもあり、協議会組織をしっかりと横連携を進めていただいて、関わる皆さんが我々意識を持ってこのルートについて考えて、おそらく復興工事 3 年後に向けて皆さんで向かっていく形になると思うんですけれども、このルートの魅力を高めるような形で皆さんが継続的に取り組んでいかれるような体制に、これだけ広くなると県も関わってこないと難しいと思いますので、県もしっかり関わり続けていただいて、皆さんの合意形成をもらいながら志を掲げて進んでいただけたらと思います。震災というのをポジティブに捉えて、食や温泉など唯一無二のものがたくさんありますから、ぜひ日本一のルートを目指していただけたらなと思います。私からは以上です。

高橋委員　：私、石川県庁に呼んでいただいていたというか、県議の方が知事とのミーティングということでお話しする機会がありました。県庁のナショナルサイクルルートの今後の推進体制として他県の事例を聞きたいということで、私からは鳥取県と福井県、福島県を担当したので、県の中で観光の部署がナショナルサイクルルートの事務局機能として情報収集していて、県庁内を調整して、アウトプットできるようなことを重ねていくようなものをしています。なかなかちょっと今、石川県はこの 17 自治体、517km の、しかも能登の復興と加賀の温泉という全く違ったエリアとしても観光地として違いますし、能登に関しては復興がまだありきですし、どのように地元の皆さんが調整していくかというのはなかなか大変なんだというお話を伺ったんです。

特に、経産省から出向されている副知事の方と話したときに、3 つミッションとし

て企画の方で考えていると。やっぱり復興がまず第一で、その次に国家プロジェクトとしてのインキュベーションセンター、いま能登空港の活用と併せて、あそこは今ポケモン空港にしたり、いわゆるドローン特区だとか、能登を特区として、福島の浜通りでも似ているプロジェクトなんですけど、そこを唯一無二の場所にしていくというような国家プロジェクトの誘致。それとナショナルサイクルルートの３本で、できれば観光の部署でこれをやるのではなく、県庁の企画の部署でそのような調整室みたいな、推進室みたいなものを、ナショナルサイクルルートだけじゃなくてこのエリアの復興を推進するようなものを検討していけたらなと。

逆にそれちょっと聞かれたんですけども、非常にそこは福島浜通りとも親和性があって、復興ルートとして15年前からやっている福島浜通りと、2年経っている石川の連携というところでいえば、そういうところの情報共有ですとか、いろんなノウハウやプランニングも含めて一緒にできるんじゃないかというような意見交換をさせていただきました。

他のルートにおいても、既存のルートにおいても、どこに向かっていくかというのは各県それぞれですし、私も見てて協議会がここにも一応あるということになっていますが、このナショナルサイクルルートのためにできている協議会には僕には見えていなかったので、よりＮＣＲに特化して県庁の方、自治体の方、国など関係者がきちんと使えるような情報を集めるだけでも非常に大変なことだと思います。その辺はどのように僕らも応援していくかというのは、地域の皆さんありきだとは思いますけども、そこをしっかり、いろんな情報をお伝えしたり情報共有する場というのは非常にこのナショナルサイクルルートでは大事じゃないかなと思うわけですね、石川だけではなくて。情報共有としてお伝えさせていただきました。

屋井委員長：はい、他にありますか。

古倉委員　：いっぱいありますけど、簡単に申し上げます。福島でも感じたのですが、震災復興というのは非常に重要なテーマになっていると。その中で、例えばこの資料では地域の魅力というのはだいぶ強調されているんですが、この517kmで、確かにいろんなものがありますが、大変恐縮ですが、たくさん並べてはいるんですがここにストーリーがちょっと薄いんじゃないかと思います。やはり地域の魅力を世界に発信することが重要なポイントですので、インフラがあるというのも重要ですが、ここのルートが世界に向けてどういうオリジナリティがあるのか、それをもうちょっと組み合わせて、いろんな切り口を持って。例えば食とか文化とか自然景観とか、そういう切り口がいくつかあると思います。それは１つでなくていい。そういったものを組み合わせながら、もうちょっと地域の魅力の情報発信をやっていただければと思います。

福島は復興に関連する切り口を明確に出しておられまして、それにより非常にわかりやすいテーマが設定されていました。そういうわかりやすいテーマ、オリジナリティがありますので、非常に有望な地域資源を使いながら設定していただけると、世界に発信できるものになると思います。以上です。

屋井委員長：じゃ私から確かに１点だけ、確認で。総括表の中で、委員意見はいろいろあったけども、全体の何kmが整備されているのかという表現が無いので実態が分からないんですよね。総括表の６ページ、輪島のところですけど。そこを確認させてください。

事務局　　：まず、コンセプトのお話がございました。復興を前面にという中で、コンセプト自体に書くのがいいのかというのはちょっと議論させていただきたく。というのも、

このコンセプト自体は復興とは関係なく、普遍的なこのコースの魅力をお伝えするところかなという考えもありますので、3年後なり数年先にはきちんと復興として完成することをみんなで走っているものの、コンセプト自体に書くのが適切かというのは改めて少し相談させていただければと思います。いずれにしても復興を前面にというのはその通りかと思いますので、ホームページのトップに持ってきたりとか、いろんな場面を通じてこの復興を前面にして、むしろ観光客の方に来ていただきたいところなんです、それがひいては復興の助けになるんです、というところを打ち出していきたいと思います。その打ち出し方はちょっと改めて相談させていただければと思います。

山中委員の方から、応急復旧の今後の方針について意見がございました。まさに今地元で議論中で、先生よくご案内だと思いますけれども、議論を重ねているところであり、本復旧が終わった後の仮設の扱いについても複数のご意見があると。残して自転車のために取っておくのがいいのではないか、せっかく本当に絶景なので、というご意見と、一方で維持管理のコストを考えたりすると復旧後のルートをどうしたらいいのではないか、いろんなご意見があるというところでありますので、もう少し復旧の状況を見ながら、並行してご意見を伺いながら検討させていただければという状況でございます。また、そうした状況について情報のアップデートをリアルタイムで、というのはおっしゃる通りだと思いますので、そこはルートとも相談をして、どういう形で発信ができるか考えていきたいと思います。

また、古倉委員から、福島の復興の切り口を比べると、なかなかストーリーあるいは地域の魅力の伝わりが少し薄く感じるのではないか、というご意見もございました。これももしかすると、高橋委員や畑中委員からいただいた協議会のあり方も関係してくるのかもしれません。距離が長いからこそ、いろんな地域・地区を通って異なった魅力があるんだけれども、それを1つのコンセプトでまとめようとしているのが、もしかしたらちょっと無理があるのかもしれませんけれども、地区ごとの良さというものもしっかり打ち出せるように、協議会の組織においても、そういった多様な意見、地区の多様な魅力発信ができるような体制も込みで、県とも相談をしながら検討をさらに進めたいと思っているところでございます。

輪島の方ですが、輪島以外の数字になってしまいますが、ルート全体としては90%をＮＣＲの基準に基づいた整備が行われている状況でございます。ちょっと輪島にフォーカスした数字が今手元にございませんので、改めて屋井委員長の方にはご説明申し上げ、必要に応じて審査結果にも数字を記載したいと思います。

山中委員　：1か所だけ、細かなことなんですけど、この道路で今県道が通れなくなっているんですよね、38号。でもこの図面は県道を通る図面になっているような気がするんです。ここ指定しても、自転車も車も行けない、通り抜けられない状況で、これ直すと多分5年やそこらで直らないって聞いているんで。ちょっとそこはルートを変えた方がいい。この鵜入（うにゅう）っていう街に行けない。

事務局　　：確かに候補ルートとしてはそうなんですが、いずれはこの緑色の方にもなるべくという･･･。

山中委員　：わかりますが、でも今指定しちゃうと、行けないので。

事務局　　：おっしゃる通りですね。ちょっとそこはですね、発信の仕方は現地も含めて検討して工夫したいと思います。ありがとうございます。

宮内委員から最初言われた4つの基本方針が出ている話は、おっしゃる通り、そこはしっかり連携をさせていただいて。ご指摘はそこの明記がされていなかったとい

うことですから、そこはしっかり対応していきます。また、この 19 ページ目ですが、わかりにくいんですけど、まさに山中委員がおっしゃったように、現地としてはまさに今復興真っ只中で本当にがんばっている状況も含めて、今だからこそ走りたいというような打出しをしていまして、これはすでに県のホームページにおいても発信していまして、まさにこの復旧期間中だからこそ走ってほしいという思いで作っていると聞いています。今現状どこが通れるか通れないかというところを書きつつ、先ほどおっしゃっていた海岸の仮設道路についても、今後しっかり検討していきたいということは、ちょっと字は小さいですが書かせていただいていまして、まさにそこは現場も、まさに山中委員と同じ思いでがんばっています。

畑中委員がおっしゃっていたリアルタイムでの情報更新というのは、おっしゃる通り現状はホームページもされていますが、引き続き状況がどんどん変わっていくことになると思いますので、スケジュールも変わり次第しっかり更新してＰＲできるように、そこは県と連携して進めていきます。ご指摘いただきましてありがとうございます。

屋井委員長：はい、ではよろしいでしょうか。次にいきましょう。

＜⑤鳥取うみなみロード＞

事務局　　：それについての走行空間のところで、ご指摘をいただいている△があるところでございますので、そちらを中心に申し上げます。まずルートの安全性、総括表の 3 ページ目のところです。ここは 28㎞ほどまだ残っている部分については計画的に対応を進めるということで方針を決めているところであり、加えて、いただいているご意見としては、弓ヶ浜（ゆみがはま）のサイクリングコースについてでございます。参考資料の 21 ページをご覧いただければと思いますが、弓ヶ浜については屋井委員長含め、非常にいい評価をいただいているところであり、いいコースであるからむしろ境港の方に延伸するように努力してはどうか、というご意見をいただいているところでありまして、この地図にありますように、延伸ができるように関係者と協議検討を行うということで地元の方針を決めさせていただいたところでございます。

また、5 ページ目、走行環境の安全性のところでご指摘いただいていたのが、皆生（かいけ）温泉の海岸沿いのルートでございます。参考資料の 22 ページをご覧いただければと思いますけれども、ここにちょっと変わった標識がありまして、歩行者専用道路とされているんですけれども、軽車両を除くということで、半ば無理やり歩行者専用道路に自転車を通している、こういうコースになっておりまして、ここはＮＣＲとしてなかなか厳しいのではないかというご意見をいただいたところです。ここについては、きちんと自転車がメインで通れるような空間だという形で、標識も含めて交通ルールを含めて変えるように調整をさせていただくということでございます。

また、参考資料 23 ページ、鳥取砂丘こどもの国の交差点というところがありまして、ここについては、自転車と歩行者が分離されていない箇所が一部あると。ちょっと細かいかもしれませんが、一部、歩道に誘導してしまっている箇所がありました。ここについては、この左側から伸びている自転車歩行者専用道を延ばす形で、つまり自歩道を通さないような形で変更をする、さらにそれに合わせた標識の設置も検討いたします。合わせてその補助標識をきちんと設置することで、自歩道じゃなく自転車道だよ、という明示ができるようにさせたいと思っているところでござ

います。
鳥取につきましては、もう 1 つ細かい点で 12 ページでございます。受入環境のところで△になっている部分、触れさせていただきますと、こちらも緊急連絡時のサポート体制の情報提供が一部不十分だったので△にしておりますけれども、これは早急に対応を取るということでございましたので確認いただければと思います。鳥取は以上でございます。

屋井委員長：はい、いかがでしょうか。

山中委員　：自転車歩行者専用道と自転車道と自歩道。なかなか現地では多分普通の人はわからない状況になってるんですよね。特に自歩道と自転車歩行者専用の標識は一緒なので、なんて書いたらいいんだろうってことになっていると思うんですよ。自転車歩行者専用と書いたところで多分本人もわからない。特に外国人なんかはどういうルールかわからないので、自転車歩行者専用道なら徐行義務がないということになるんですけども、自転車歩行者道なら徐行義務がある。現地に行かないとわからないでしょうけど、これここで議論する話じゃないかもしれませんが、ＮＣＲでこれをちゃんと区別してやるのであれば、なんかちょっと工夫した統一的なマークを作ってあげないと、現地は大変困るんじゃないかなという気がしています。まともにやり始めると全国的な問題になっちゃうんですけど。せめてナショナルサイクルルートで、そういう自転車歩行者専用道というのを通すということで指定していくということであれば、そういう道路なんだよということを、現地の人あるいは外国人の人にわかるようにしていく工夫が必要かなと思います。
あそこ行きましたが、今の規制だともう外した方がいいでしょうと、高橋さんと 2 人では。裏道があるんですね。そっちに回した方がいいでしょう、という議論をしてたんですが、現地の人たちはやっぱりそこが一番にぎやかなので通したいということでこういうことになっていると。いざこれを自転車歩行者専用道の標識にしたところで、今の標識との違いが現地の方が分かるかどうかというと、ほとんどわからない状況ですので、どういうふうに指導していくかというのをちゃんと決めた方がいいと思います。現実はほとんど一緒なんだと思うんです。歩行者がたくさんいればとても走れる状況ではないですし、朝方のように歩行者が全然いなければ多分全然走れる状態の道路です。

入谷委員　：今のご意見に関連してですが、ここは補助標識によって軽車両を走らせることを可能にしていると。ここはどういう形で変えようとされているんでしょうか。基本的に、道交法の歩道扱いということですと、自転車は歩道においては歩行者がいるときは歩行者の通行を妨げてはいけませんし徐行しなければいけませんので、そういう道路として使用するということになるんでしょうか。その場合、ナショナルサイクルルートとして本当にそれでいいのかという。

屋井委員長：ちょっと最後の点だけは、私が現地に言ってますのでね。先ほどのご説明をもう一回補足すると、このままじゃナショナルサイクルルートにはできないので。ただ、よく見ていただくと、左手に歩行者が歩けるスペースがあるんですよ。この右側の堤防側の方は自転車が走りやすい環境にはできるので、そこを 2 つを分けて、少なくともこちら側の自転車の空間に関しては自転車歩行者専用道路、全体をそうするかわからないけど、とにかく自歩道ではないし歩道でもない、そういう扱いにしない限りはナショナルサイクルルートにはできませんよということで、現地と考え方は共有できています。それを今どういうふうにするかを検討してもらっていると。
それと関連して、山中先生が言われたことはもうずっと昔からの本質的な日本が抱

えている問題なので。あるとき標識令の検討委員会のほうで、補助標識というか下にくっつけるプレートに「自転車歩行者専用」という言葉を漢字で書く。外国人は全くわからないけれども、まずは形式的・ルール的には整合性を持った形でナショナルサイクルルートの指定をしていきましょうと。実質的な問題はまだそんなんで解決できないんだけど、まずは形式的かもしれないけれども、自歩道を指定することはありえませんよと。そういうことで一番最初のビワイチのところ、管理道路の部分は自転車歩行者専用道路の指定になっているところがあって、歩道と紛らわしい区間があるんだけど、歩道じゃダメだから歩道じゃないというふうに変えてもらったと。

それは利用者から見たら区別つかないじゃないかというのは、確かに言われる通り、日本人だって漢字が書いてあったってわからないんだけど、だけどもそれはもうしょうがないと、日本の抱えている問題を全部解決するのは。

山中委員　：そうですね。多分一番問題なのは、海外だと自転車専用道だと歩行者非優先なんですね。自転車が走っているところで歩行者が歩いてたら怒られるようなところっていうことなんですね。彼らはそう思って空間を見ます。歩道だとそうじゃなくてシェアドスペースなので、完全に歩行者が優先だと彼らは思っています。その話をどう理解させるか。自転車歩行者専用道というところでどう理解させるか。

屋井委員長：ただね、その彼らもかなり変わってきて、彼らこそが今一番東京なんかで歩道をがんがん走っているんですよ。日本はこれでいいと思ってやって、全く外国人は無遠慮で歩道上を疾走しているよ。

山中委員　：日本に慣れちゃってる人たちはそうなっちゃっています。

屋井委員長：それが現実なのでね、外国人だからとか日本人だからっていうのも超えた課題だと思います。ただ一方で、特に東京都内なんかは、自歩道はほとんど看板が撤去されてきているから、無くなっているんですよね。田園調布管内なんかは、1 枚もありませんって断言してましたから、警察が。

山中委員　：あともう 1 つは、いわゆるサイクリングルートで自転車と歩行者の空間が分けられているところ、これも自転車歩行者専用道路になってるんですけど、自転車の空間と歩行者の空間がちゃんと線で分けられてて。屋井先生もおっしゃったように、海岸側は自転車、内側は歩行者と分けるということをすれば、普通のサイクリスト達はわかって走ると思うんですけど、混ぜ混ぜにしちゃうとさっきのと同じことが起きちゃうので、そこも含めて現地で確認したほうがいいと思います。分けた方が僕は正解だと思いますけど、この場所は海岸沿いを歩くのが気持ちがいいので、なかなか歩行者がよけるっていうか、そこからどけちゃうという話は難しそうです。

屋井委員長：歩道を区別つかないところを線引いて分けるというのは、ガイドライン的にみても方向が真逆なのでなかなかできないと思うんですけど、街の中は特に。

宮内委員　：資料 3 の 9 ページ、ゲートウェイ。空港 2 つが〇になっているんですけど、実際サイクルツーリズムの相性で言うと、鉄道の駅なんですよ。それで言うと西側の境港駅なんかはクルーズ船が年間 60 回も寄港するところですし。真ん中は鳥取駅、これは特急が停まる。東側の岩美駅はレンタルサイクルですとかツアーが盛んに行われている。やっぱり鉄道駅をゲートウェイとしていただいた方が、使い勝手は全然良くなるかなと思います。以上です。

事務局　　：ありがとうございます。自歩道・自歩専道については、ご議論いただいたように根本的な課題が内包されていると思いますけれども、ＮＣＲとして何ができるのかというのは、先ほどの魚沼のサインの件も含めてまた相談をさせていただければと思

います。また、ゲートウェイについてのご指摘がございました。こちらはおっしゃる通りで、せっかく鉄道が並行して通っているルートでもありますので、この鉄道の駅をゲートウェイとしてしっかり整備を進めるというのはぜひ取り組んでいきたいと思っており、そこは9ページの右側にあるように、ＪＲあるいは該当市町村も含めて整備を進めていくということで今検討をしていただくべく考えておりますので、フォローアップの中でご確認いただければと思います。

屋井委員長：ナショナルサイクルルートとして指定する以上は、やっぱり自転車が徐行しなくて済むような空間、もっと言うと自転車が優先されているような空間、これだからこそナショナルサイクルルートになると。そういう空間が指定できないんだったらそれは指定しなければいい。歩行者が優先されるべき場所がたくさんあるわけだから。だから先ほどのケースでいうと、山中先生おしゃったみたいに、他のルートがあるんならそっちに回したっていいと。自転車が優先できるなら。道になっているところを指定するのであれば、自転車が徐行しないで済むようにしてくださいね、というのがナショナルサイクルルート側からの条件ですので、そこを判断するのは地元なので。それでは次いきましょう。

＜⑥あまいち＞

事務局　　：では、最後のあまいちでございます。あまいちも同様にルート設定、走行環境のところに△がございますので、そこを中心に申し上げたいと思います。まず3ページ目でございます。1万台以上ある区間が、まだ基準に満たしていないところが一部残っているところでございますので、そこの対応をしっかりと進めていくというところでございます。また、ここはネットワーク計画についても少し言及をいただいており、当該地域ではネットワーク計画をもちろん作っていただいているんですけれども、観光の観点がメインでありまして、都市部で必要と思われるような交差点の安全性ですとか、そういった記載の内容が十分ではない箇所が散見されるので、内容の充実含めて計画の見直しを考えてもらう必要があるのではないか、ということでございました。こちらも検討をしていただく考えでございます。また、狭小トンネルのところも2箇所ございますが、現地での注意喚起がちょっと十分ではなかったので、ここは令和9年度までに注意喚起の看板を設置させたいというふうに思っております。

走行環境、5ページ目でございます。ここは3箇所ほど改良が必要なところをご指摘いただいてございまして、参考資料で言いますと25ページ目以降でございます。まず五橋（ごきょう）入口ということで、天草の橋に上る手前の交差点でございますけれども、矢羽根が必要な箇所に必要な整備が整っておりませんので、ここを早急に対応を行う、令和9年度までを目処に行うということでございます。また26ページ目ですけれども、ここは県道との交差がございます。市道の方に寄せるために県道をまたいで、この26ページ目にあるように、きちんと迷わず安全にルートが変更できるように、矢羽根あるいは案内標識を設置したいというところでございます。27ページ目でございますけれども、瀬戸大橋の入り口の交差点、ここもわかりにくい交差点の処理の部分でございますので、必要な標識や路面表示を整えていきたいというところでございます。また、こちらも自歩専道がございますので、そちらの箇所については補助標識含めてわかりやすく表示ができるようにしていきたいというところでございます。

8ページ目で受入環境のところを少し触れさせていただければと思います。ゲート

ウェイで全部の機能を備えているミオカミーノという施設がございますので○にしておりますが、一方でいくつか港もございますのと、あとはＪＲの駅が１つルートのたもとまで来ておりますので、そちらの港あるいは駅をゲートウェイとして整備することで、いろんなところから来て帰れるような環境を作るべきということで意見をいただいてございます。こちらも関係者とともに整備するべく検討をさせていきたいと思っております。

また 13 ページ目、情報発信で△をしているところが１箇所ございまして、こちらはホームページについてです。県のホームページの中に公式ホームページとして開設をされているんですけれども、専用のホームページを設けているルートと比べると若干階層が古くて、どこにどんな情報が書いてあるのかわかりにくいようなのが正直なところですので、そこをわかりやすいように整えていくべきではないかというご意見をいただいているところでありまして、ここは他の自治体を参考にしながら今年度中に専用ページの構築に向けて進めていくというところで対応していきたいと思います。あまいちは以上でございます。

屋井委員長：はい、ありがとうございます。いかがでしょうか。

山中委員　：確かこの間の会議でも 25 ページの交差点改良図は直した方がいいと言いましたが、まだこれ前のままですよね。たぶんそうだと思うんですが。ここは三叉路交差点で、どれぐらいの交通量があるか僕もピンと来てないんですけど、コンパクト化をがんばってやるよりは、ちゃんとレーンの空間を作ってあげて、自転車だけが行けるような信号現示があって、ちゃんと分離できるような信号現示が取れるのなら、そういうやり方をした方が正解のような気がするんですよね。今、左折レーンの中に直進自転車が入るような構造があったり、自転車の左折と直進車が混じるような構造があったり、なんかいっぱいしてますので、もう少し整理をしていただきたいなと思います。これは、自転車の交差点設計の練習問題によく出てくるやつなので、ぜひ一度検討していただきたいと思います。

事務局　　：ありがとうございます。まさにここは直轄の部分でもありますので、きちんと事務所も含めて議論させていただき、満点が取れるように、先生とも相談させていただきながら対応していきたいと思います。

山中委員　：けっこう空間はありそうなので、処理はできそうです。

屋井委員長：はい、どうもありがとうございました。6 つのルートについてのご説明がありました。途中でご質問もありましたし、ご回答もありましたように、現時点でパーフェクトな候補ルートは一つも無い。さまざまな課題がありますが、特に走行環境に関しては安全に直結するところでもありますし、非常に重要な観点ということで多くのご指摘をいただきました。3 年という言葉がありましたけども、遅れているところはマーキングなど速やかに、今年度中にやっていただくということだと思いますが、多少時間がかかるところはおおむね 3 年以内に結論を出していく、それを前提とするということと、それから、今までやってこれなかったけどもモニタリングを進めていくということ。

それと、今日はデータとしてはっきりと出ていないですが、ある種インベントリと言うのかな、今の整備状況を道路空間に当てはめてＣＡＤ化するような、そういうこともなかなか進んでいなかったりしますので、そういうものをあるレベル感で作っていただければ基準を満たしていないところ、課題があるところについてははっきりするので、そういうものを地図上に表現していって、利用者が的確に判断でき

るような情報提供を速やかにしていただく。そして我々もそれを見て、毎年の進捗を確認させていただいて、十分進んでなければ議論していく、こんなことになっていくと思うんです。
それらを前提とした上で、この6ルートについて、ＮＣＲの要件をおおむね満たしているということで指定を認めていいかどうかということを最後判断したいと思います。ご意見あればお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。
ではこの6ルートについて、指定を行うことに問題はないというものとしたいと思いますが、委員の皆さんどうでしょうか。
（異議なし）
はい、どうもありがとうございます。

山中委員　：ちょっとだけいいでしょうか。例えば、あまいちの16ページの下に、利用者数の変化についてモニタリングしてほしいとあります。他のルートでも書いてありました。最初にあったように、元々世界から認められるルートを目指しているので、それがどれぐらい認められたかというレビューは政策的に重要だと思います。これだけ路線が増えていけば、そういうのをちゃんとレビューしていかないと、やっぱり政策として本当にそうなっているのかというのをやっていく必要があると思いますね。だからこれ以外にも、例えば外国人利用者数の数をなんとか取れませんかみたいなことも、提案していただいて。デジで取るとか、レンタサイクルで取るとか、そういう数字ってそれぞれ工夫があると思うんですね。ちょっとでも工夫があれば、レンタサイクルだとこれぐらいの人が外国人率で実際に増えてきましたよとか、そういうのはすごく重要だと思うので、なんかちょっとここは工夫していただいて、特に外国人利用者の動向みたいなものはぜひとも掴んでほしいと思います。以上です。

屋井委員長：はい、どうもありがとうございます。このタイミングでこれを条件とするわけじゃなくて意見なんだけど、例えばカウンターを置いて利用者数を計るとか、そういうことが全国的にできるととてもいいと思いますので、利用者数の把握をどういう方向でやっていくかを検討いただければと思います。

山中委員　：いろんな工夫が出てくると思うので、それでうまく整理していただいて、こういう方向でナショナルサイクルルートは整理しましょう、みたいなことが次の段階で制度のところに入れられれば一番いいかなと思います。

屋井委員長：はい、場合によってはそういうものの地元への支援ができるようなことがあればいいですね。これは条件というわけではなくてお願いというか、こちらからの意見も含めながらになりますが、改めてこの6ルートについて指定していくということでご了解いただければと思います。では、最後に資料4の今後の進め方についてよろしくお願いいたします。

事務局　　：資料4でございます。1ページ目をご覧いただければと思います。本日、現地視察の総括をご確認いただき、ＮＣＲに関する審査を行っていただきました。もともと夏ごろ指定をさせていただくと。ＮＣＲの制度上は、審査委員会の皆様のご意見を聞いて、自転車活用推進本部長である国土交通大臣が指定をする、という仕組みになっておりますので。その指定行為を夏頃とさせていただいてございましたので、本日指定を進めて問題がないということでいただきましたので、この作業に移りたいというふうに思っております。
一方で、今回は7分の6ルートについてのご議論でございました。わかさいくる、大事なものが残っておりますので、こちらのフォローアップも並行してさせていた

だきつつ、時期が来た時に改めての審査をお願いしたいと思います。併せて、右側でございますが、もともと3月、4月で議論をさせていただいていた制度レビュー、特にルート特性に関する情報提供、こちらは先ほどの議論の中でも今の現状を見える化して地図上でプロットするのにも関係する議論でございますので、こちらを夏以降行わせていただくことで、この制度がより良いものになるようにしていきたいというふうに思っておりますので、審査委員の皆様のご知見をいただければと考えております。

屋井委員長：はい、ありがとうございます。夏以降、また委員会を開催するということですね。

事務局　　：おっしゃる通りです。

古倉委員　：すいませんちょっと1点だけ。レビューに情報提供等と書いてあります。それが中心になるという理解なんですかね。私が常々気にかけているのはやはり地域の魅力のあり方ですね。それがどういうふうに評価できるか。例えば、延長ですとkmなどはっきり出てますからわかるんですが。世界に情報発信するナショナルサイクルルートですから、地域の魅力が他でもあるという意味だとちょっとしんどいなという感じがします。そういう地域の魅力度を出さないと、走行空間も大事ですが、それに加えてセットで世界に発信できるコンテンツを持ったルートであることのチェック、そういったものを検討したほうがいいと思います。以上です。

屋井委員長：はい、ありがとうございます。それを地元に任せっぱなしではなくて、国としてこのシステム、スキームを作っている立場から、ある種のストーリー、全体を束ねたコンセプト、考え方があるし、そういうものを作っていく工夫はあって良いと思います。

楓委員　　：すいません、私もそこが一番気になっておりまして、フジイチに伺ったときに、ぐるり富士山サイクルツーリズム推進協議会の田中座長から、「ビュンビュン回ってもらうだけが目的ではない。ナショナルと付く以上は、日本の文化であったり歴史であったり風土にどう接してもらいたいとか、それをきちんと理解してもらうような進め方をしていかなければいけない」と。それは受入環境であり情報発信でもあるんですが、一つは観光庁としっかりと連携が必要だと思います。走行環境のところはおそらく地方整備局がされるところもあるんですが、地方運輸局も含めて、今レンタカーの利用促進の委員会が観光庁で立ち上がっていますけれども、それと同じようにサイクルツーリズムということで大きく考えていくという流れを作っていく必要があると思いますので、ぜひ連携を進めていただければと思います。

屋井委員長：そういう意味では、先ほどの鉄道もそうだけども、いろんなステークホルダーが一緒に入ってもらった会議体、ワーキングのようなものを作って、観光庁にも入ってもらって、うまく一緒になるとか、いろんな工夫ができそうな気がしますね。では、そういうことで私はマイクをお返しします。

3．閉会

事務局　　：屋井委員長、ありがとうございました。本日は多くの議論をいただきましてありがとうございました。最後に、自転車活用推進本部事務局長代理の土田からご挨拶いたします。

本来であれば審議官の方からご挨拶したかったところですが、ちょっと別の用務が16時からある関係で私の方から最後のご挨拶をさせていただければと思います。

本日は長時間たくさんのご指摘をいただきまして本当にありがとうございます。これまでの議論の過程を通じて、6ルートの問題意識や当事者意識、課題意識がすご

く高まったというふうに、我々も一緒に議論していて思います。本当にこの議論を通じてより良いルートになる方向性がしっかりと示せたというふうに思います。特に走行環境については様々なご指摘をいただきまして、時期を限りながら対応を進めていくべきということでいただいておりますので、我々事務局としてもそのフォローをさせていただきつつ、審査委員会の皆さんにきちんとご報告できるようにしていきたいと思います。
また、最後のご指摘含めてございました制度自体の見直しについても、やはりこの議論の中でいくつか出てきたというふうに思います。それも取り込ませていただいて、改めてその3月、4月に議論させていただいたことに加えて、論点として提供させていただくべく、改めて整理をさせていただき、夏以降お時間をいただければと思います。
本当に本日は長時間のご議論をいただきましてありがとうございました。頂戴したご意見を踏まえつつ、指定に向けた所要の手続きも進めていければというふうに考えてございます。今後ともご指導ご協力いただきますようにお願い申し上げ、感謝の言葉とさせていただきます。本日はありがとうございました。

以上