

第2回 ナショナルサイクルルート制度検討小委員会 議事録

日 時：平成31年3月1日（金） 10:00～12:00

場 所：合同庁舎2号館低層棟1階供用会議室2A2B

【議事】

- (1) ナショナルサイクルルートの制度及び要件について
- (2) ナショナルサイクルルートに設置する路面表示・案内看板について
- (3) ナショナルサイクルルートの情報発信のあり方について
- (4) 今後の進め方

【委員出席者】

○屋井 鉄雄	東京工業大学大学院教授・副学長
楓 千里	(株) JTB パブリッシング・エグゼクティブアドバイザー
絹 代	サイクルライフナビゲーター
古倉 宗治	(公財) 自転車駐車場整備センター 自転車総合研究所長
高橋 幸博	(株) アーチ・ヒーロー北海道 代表取締役
長嶋 良	(一財) 全日本交通安全協会事務局長
宮内 忍	サイクルツーリズム コンサルタント
山中 英生	徳島大学大学院教授

敬称略

委員長以外は五十音順

○は委員長

○事務局

- ・それでは定刻となりましたので、ただいまから第2回ナショナルサイクルルート制度検討小委員会を開催させていただきます。本日司会を務めさせていただきます、国土交通省道路局自転車活用推進官の和賀と申します。よろしくお願いいたします。
- ・報道の方へお願いですが、カメラ撮影は事務局の挨拶までとさせていただきますので、ご了承ください。
- ・小委員会を始めるにあたりまして、自転車活用推進本部事務局次長の大野よりご挨拶を申し上げます。

【事務局次長挨拶】

○事務局（大野）

- ・おはようございます。本日は委員の皆さま方にはお忙しい中、本検討会に出席いただきましてどうもありがとうございます。本日は、夏に向けて創設を目指しておりますナショナルサイクルルートについて、その制度の概要、要件のほか、前回の検討会でもご指摘のありました案内表示の関係、また情報提供のあり方等について議論していただく予定です。限られた時間ではございますが、今後の検討の参考にさせていただきたいと思っておりますので、活発なご意見をよろしくお願いいたします。本日はどうもありがとうございます。

○事務局

- ・ありがとうございました。報道の方におかれましては、これ以降のカメラ撮影についてはご遠慮ください。
- ・議事の進行に先立ちまして、お手元に配布しました資料の確認をさせていただきます。議事次第、委員名簿をおめくりいただくと、資料1から資料4までございます。順に、資料1はナショナルサイクルルートの制度及び要件について、資料2はナショナルサイクルルートに設置する路面表示・案内看板について、資料3はナショナルサイクルルートにおける情報発信のあり方について、資料4は今後の進め方です。不足している資料がございましたら事務局までお知らせいただけますでしょうか。よろしいでしょうか。
- ・委員のご紹介については配席図をもって代えさせていただきたいと思っておりますので、ご了承ください。
- ・それでは議事次第に基づき小委員会を進めてまいります。ここからの議事進行につきまして、は屋井委員長にお願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【座長挨拶】

○屋井委員長

- ・改めて、おはようございます。年度末の大変お忙しい時期になりました。今日は全員参加です。ありがとうございます。その間、各地を試走していただきどうもありがとうございました。

- ・それでは早速、きょうは議事が（1）から（4）まであります。最初に（1）から始めます。前回の議事録みたいなものは出ていないけど、今回はおそらく資料の中に入っているのものでそれで説明いただけるということですね。それでは（1）からよろしくをお願いします。

【議事】

○事務局

- ・それでは資料1についてご説明します。まずナショナルサイクルートの考え方を整理しています。自転車活用推進法に措置として、日本を代表し世界に誇りうるサイクリングルートについて国内外へPRを図るため、ナショナルサイクルートの創設に向けて、インバウンドにも対応した走行環境や、サイクリングガイドの養成等受け入れ先として備えるべき要件、情報発信のあり方等について検討する、という措置が位置づけられています。
- ・これを受けて、目指すべき方向性として次のように整理しています。優れた観光資源を有機的に連携したサイクルーツリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るために一定の水準を満たすルートを対象としてナショナルサイクルートに指定します。将来的には、全国のナショナルサイクルートのネットワーク計画構想を策定します。
- ・続きまして、指定要件の観点と考え方について次のように整理しています。要件についてはハード・ソフト両面から一定の水準を満たす環境が必要であることに加え、それらの魅力的な環境を国内外に向けて情報発信すると共に、一貫したコンセプトの下で継続的に利用環境の向上を図る必要があることを踏まえ、以下のように設定します。
- ・そして、観点及びその考え方として、観点について1から5で整理しています。一つ目から、ルート設定。考え方はサイクルーツリズムの推進に資する魅力あるルートが設定されている。2. 走行環境。迷わず安心・安全に走行できる環境が整備されている。3. 受入環境。サイクリストのニーズに対応したサポートが充実している。4. 情報発信。必要な情報が容易に入手可能である。5. 取組体制。質の高いサイクリング環境を創出する継続的な取組体制がある、としています。
- ・なお、1回目の資料でこのほかに観点として「魅力」というものがありましたが、この魅力に関しては複数の観点にまたがるものですので、観点の中の要件等に反映していきたいと考えています。
- ・最後に制度の手続きですが、指定要件を満たすサイクルートを事務局が調査し、第三者委員会での審議を踏まえ、自転車活用推進本部長が指定としています。これはこの資料の最後で改めてご説明させていただきます。
- ・引き続き、ナショナルサイクルートの要件（案）です。1から5の観点ごとに要件として整理しています。こちらについては次のページから具体的に説明させていただきたいと思っております。

- ・4 ページ目をお開きください。要件と評価項目です。1. ルート設定ですが、要件としては二つありまして、サイクルツーリズムの推進に資するルートであること、安全なルートであることを要件としています。まず一つ目、サイクルツーリズムに資するルートについてですが、考え方としては、目的であるサイクルツーリズムの推進に資する魅力的なルートである必要があるため設定しています。
- ・評価項目は◎を必須項目、○を推奨項目として必須とはしておりません。まず基幹ルートの延長がおおむね 100km 以上であることを評価項目としています。サイクルツーリズムの推進の観点から、宿泊して楽しめる規模のルートとして設定しています。
- ・次に、地域を代表する観光地を有機的に連携するもの、国際的に著名な観光地を有機的に連携するもの、魅力的な景観の地域を通過することのいずれかを満たすルートであることを必須要件としています。
- ・次に推奨項目として、複数の地形条件を通過して地形の変化を楽しむことができるルートとなっていることとしています。つまり単調な景観ではなく、景観の変化を楽しめるといったようなことを推奨項目としています。
- ・次に家族連れでも楽しめるよう、平坦な区間が連続して一定距離あることとして、多くの人が楽しめるルートとなるよう設定しています。最後にサイクリスト目線のルート設定となっていることとして、単に延長を稼ぐために設定されたルートではないことを推奨項目としています。
- ・次のページにルート設定の概念図を付けておりますので、参考にしてください。
- ・引き続きまして、ルート設定です。二つ目の要件として安全なルートを設定しています。評価項目ですが、自動車交通量の多い幹線道路において、車道混在となる区間を避けたルートであること。狭小幅員のトンネルを含まないルートとすることとして、ルート設定の段階から安全に配慮したルートとすることを求めています。ただし、代替性がなくやむを得ない場合は除くこととしています。
- ・次のページに交通量の多い国道ではなく、並行する県道をルートに設定した例と、狭小トンネルを避けて並行する市道をルートとした例を提示しています。
- ・次のページをお願いします。次に観点の二つ目、走行環境です。走行環境についての要件としては二つあります。まず一つ目は誰もが安全・快適に走行できる環境です。安全の観点から評価項目としては、都市部についてはガイドラインに基づき適切に歩行者・自動車と分離された自転車通行空間が整備されていること、郊外部においては自転車専用道路、自転車歩行者専用道路等により快適な走行環境が整備されていること、自転車歩行者道については幅員を狭めて路肩を広げることにより自転車と歩行者を分離、または構造的に分離して自転車通行空間を確保する等の改善を図ることとしています。

- ・ルート設定段階でも安全確保を図った上で都市部についてはガイドラインに基づき、郊外部も適切に通行空間の整備をして安全を確保することを大前提と考えています。なお、いわゆる自転車歩行者道については歩道を自転車が通行するタイプのものですが、歩道の幅員を狭めて路肩を広げ、自転車が車道を通るようにするとか、構造的に分離して自転車通行空間を確保する等の改善を求めています。
- ・次に情報板等で当該道路をサイクルルートとして活用しており、自転車通行に配慮する旨、注意喚起を図ること。特にトンネル・橋梁部においては現地に注意喚起の看板等を設置することを設定しています。
- ・次に、景色のよいところなどで家族連れなどがゆっくり対話しながら走行できるよう、並走や追い越し可能な自転車通行空間が整備されていることや、急勾配箇所や危険箇所に注意喚起の案内表示がされ、迂回ルートが確保されていることを推奨項目として設定しています。
- ・維持管理の観点からは、道路管理者等にてルートの管理基準や体制を設定し、維持管理計画に明記されていることを必須項目。サイクリストから走行上問題がある箇所について意見を収集して、早期に補修等の対応ができる仕組みが構築されていることを推奨項目として設定しています。
- ・次のページに沖縄の国道で自転車道を整備している事例、狭小トンネルで注意喚起を図っている例を付けていますので参考にいただければと思います。
- ・続きまして、走行環境の二つ目の要件、誰もが迷わず安心して走行できる環境です。案内の観点から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表示、看板が設置されていることを必須項目、主要な目的地、各種拠点への距離や案内、基点からの距離の表示については推奨項目としています。
- ・また、海外のサイクリストでも認識可能な多言語対応として、最低でも日英の2カ国語以上に対応や、ピクトグラムでの案内となっていることを必須項目として設定しています。
- ・そのほか、ナショナルサイクルルートに指定されてからのことですが、ナショナルサイクルルートのブランド化を図るために、ナショナルサイクルルート指定後に国がナショナルサイクルルートの共通仕様として示す統一したロゴマークを設置することを必須項目としています。次のページに、しまなみ海道での案内表示の例をお付けしています。
- ・続いて、観点の3つ目、受入環境です。要件としては7つあります。一つ目は多様な交通手段に対応したゲートウェイが利用可能な環境です。ゲートウェイは、飛行機や鉄道、車でサイクリングに来た方がサイクリングを開始する拠点として、持ってきた自転車を組み立てたり、情報を入手したりといった準備等をするための結節点となるところです。
- ・自動車に対して道の駅などの駐車場を有する拠点がゲートウェイとして整備されていることを評価項目としています。また、サイクルルートからおおむね10キロ圏内にある空港や鉄道主要駅についてもゲートウェイとして整備されていることを要件としています。

- ・ゲートウェイの備えるべき内容としては、レンタサイクルやシェアサイクルが利用可能であること、必要な情報が入手可能であること、必要な物品等が購入可能であること、手荷物用のロッカーや着替えスペース、シャワーなどが利用可能であることとして例示させていただいております。
- ・次にゲートウェイとサイクルルート間のアクセスルートが整備されており、そのアクセス方法も分かりやすく案内されていることを必須項目として設定しています。その他、推奨項目として、ゲートウェイにおいて自転車を組み立てるスペースが屋内に確保されていること、ゲートウェイまでの自転車の運搬サービスが利用可能であること、ゲートウェイ、宿泊施設等の間で自転車や荷物の託送サービスが利用可能であることを設定しています。
- ・次のページにサイクリング拠点の事例として、土浦駅に直結した、りんりんスクエア土浦の事例を付けています。
- ・引き続き、受入環境の二つ目、いつでも休憩できる環境として、評価項目としては、サイクリストが必要とする機能を備えたサイクルステーションがルート内に一定間隔以内に整備されていること（民間施設を含む）としています。必要な機能としては、資料に整理させていただいているものを例示として整理させていただいております。
- ・次のページにサイクルステーションの例として、つくば霞ヶ浦りんりんロードと、トカプチ400の事例を付けています。
- ・受入環境の3つ目です。ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境です。二つとも推奨項目としていますが、ルート上の迂回を図るため、またサイクリストの体力や経験、実力による走行できる距離を勘案して、サイクルトレイン、サイクルバス、サイクルタクシーなどが利用可能であることを設定しています。
- ・次のページにバスやフェリーで自転車を運搬する事例を付けております。
- ・受入環境の4つ目です。サイクリストが安心して宿泊可能な環境です。サイクリスト向けのサービスを実施する宿泊施設がルート沿線にあること、この宿泊施設のある地域までのアクセスルートが整備されていることを必須項目として設定しています。
- ・サイクリスト向けのサービスの内容としては、例示として自転車の預かり、荷物の保管、洗車施設、宅配の受け取り、洗濯機、日帰りシャワーなどを挙げております。次のページにそのような宿泊施設の例として、尾道にあります、Onomichi U2を事例として付けております。
- ・引き続き、受入環境の5つ目、地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境です。サイクリスト向けに地域の魅力を紹介するツアーガイドなどが行われていること、日英2カ国語以上に対応していること、セルフガイドツアーのための案内マップが用意されていること、日英2カ国語以上に対応していること、サイクルルートを活用した幅広い層を対象としたイベントが定期的開催されていることを推奨項目として設定しています。次のページにガイドツアー、サイクルイベントの事例を付けております。

- ・受入環境の6つ目です。自転車のトラブルに対応できる環境として、評価項目ですが、ルート上の道の駅・公共施設・民間施設等を活用することで一定の間隔でメンテナンス拠点を確保して、工具や空気入れの貸し出しなどを行っていることを必須項目として設定しています。
- ・また、推奨項目として補修部品や自転車用品などが販売されていること、自転車ショップのネットワーク化などにより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が実施されていること、また連絡先やルートマップ及びHPなどに記載されていること。そして、メンテナンスなどの拠点まで自転車を搬送するサイクルタクシーなどのサービスが利用可能であることを設定しています。
- ・次のページにメンテナンス拠点、自転車修理サービスの事例を付けております。
- ・続いて、受入環境の最後になりますが、緊急時のサポートが得られる環境です。自転車専用道路等について、緊急時の事故対応等のため緊急車両の進入が可能な環境が整備されている、または一定間隔でアクセスが可能な道路が存在すること。また、緊急時の連絡体制やサポート可能な施設情報がルートマップ及びHPに記載されており、サイクリストが困らない情報提供がなされていることを必須項目としています。
- ・その他推奨項目として、緊急時の通報に際して自分の位置を明確に伝えられるように目印となる看板等が一定間隔で設置されていること、緊急通報可能なように携帯電話のカバー圏に全線が含まれていること、また救急箱、担架、AED機器などの緊急支援物品が途中のサイクルステーションに整備されていることを設定しています。
- ・次のページに緊急時の連絡サポート体制、自転車歩行者専用道路における緊急車両の通行を考慮している事例を付けております。
- ・4つ目の観点、情報発信です。二つの要件がありますが、一つ目は、誰もがどこでも容易に情報が得られる情報発信です。日英2カ国語以上で各種情報をWebやSNS、ルートマップ及びパンフレットなどで情報発信していることを必須項目として設定しています。また、海外の自転車展示会や旅行関係のイベント等に出展しPRを積極的に実施していることを推奨項目として設定しています。
- ・次のページに、情報発信の例として四国一周とトカプチ400の事例を付けています。四国一周は一部の内容は英語・中国語・韓国語にも対応しています。トカプチ400ではルートの魅力などを動画で紹介していますが、日本語のほか、英語・中国語版を作成しています。
- ・情報発信の二つ目です。携帯可能で分かりやすいルートマップが入手できる環境として、評価項目としては、必要な情報が記載されたルートマップが作成されていて、各種拠点等で容易に入手できることとしています。また、その内容がWeb上から閲覧できると共にPDF等でダウンロード可能であることを必須項目としています。
- ・また、ルートマップはサイクリストが持ち運びやすく水濡れに強い仕様になっていることを推奨項目としています。ルートマップの記載内容、入手場所としてはこのような項目、このような場所で入手可能であるということを例示として挙げております。
- ・次のページに多言語標記のルートマップの事例を付けております。

- ・最後に、取組体制です。要件としては、官民連携によるサイクリング環境の水準維持等の継続的な取組体制の存在、及び官民連携によるサイクリング環境の水準維持等の実施計画の存在です。それぞれ必須評価項目として、官民が連携し、具体的に協議・検討・議論を行う常設の協議会、事務局が設置され、継続的に開催されていること。サイクルルート環境維持等に向けた取組内容が都道府県政令市の地方版自転車活用推進計画に具体的に位置づけられていることを設定しております。
- ・次のページに、つくば霞ヶ浦りんりんロードの協議会の事例を付けております。
- ・資料1の最後になります。ナショナルサイクルルートの制度のあり方についてです。考え方としては透明性、客観性の確保のため、基準が明確な指定要件とすると共に、第三者委員会において候補ルートが要件を満たしていることを確認します。基準が明確な指定要件のもと、申請・審査に関する負担を軽減するため、申請ではなく国の調査によることを前提とします。ナショナルサイクルルートの指定水準維持等のための体制の確立が必要であり、実効性を担保するため、指定要件の一つとしてルートの利用環境維持等の取組を地方版自転車活用推進計画に具体的に位置づけることを規定します。そのため、取組の中心である自治体との緊密な協議・連携が必要となります。
- ・これを受けて、基準が明確な指定要件に基づき、国が候補となるルートを調査し第三者委員会の審議を経て本部長が指定することとし、指定に際しては事前に自治体と十分な協議を行うものとし、指定後は地方版自転車活用推進計画に記載した具体的な計画に基づき、ルートや受入環境の水準維持等の取組や組織体制の確立などを求めることとします。
- ・具体的な指定フローを次のページに示しております。国による候補の調査・選定を行い、現地調査により指定要件を満たしているか確認します。その後、第三者委員会による審議を経たあと自治体と協議を行い、指定の意向を確認し、指定後にサイクリング環境の水準維持等のために対策を取る合意をもって本部長指定を行い、速やかに統一ロゴの設定、サイクリング環境の水準維持等の対応等の取組を実施していくこととなります。
- ・資料1については以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。それでは、いまご説明いただいた内容についてご質問、ご意見をいただきたいと思います。

○宮内委員

- ・30ページですが、取組体制の要件で「官民連携によるサイクリング環境の水準維持等の継続的な取組体制の存在」と1行目にあります。これは○ではなくて私は◎だと思います。このサイクリング環境の水準維持などにおいては、官民および広域の連携を必要とするいろいろな施策が盛り込まれているので、この取組体制がないと実際は何も進まないと思います。ですから私は○ではなくて◎にしていきたいと思います。

○事務局

- ・記載が誤解を招いて申し訳ありません。要件のところのこの○は①、②であるべきでした。要件としては①、②と二つありまして、その下に評価項目として両方◎にしております。分かりづらくて申し訳ありません。

○宮内委員

- ・とんでもないです。というのは、欧州の広域サイクルルートである EuroVelo の場合、この取組体制が実現と運営の根幹になっています。各国にナショナル・コーディネーション・センターという組織を作る、あるいは組織がないところはナショナルコーディネーターという担当者を決めるということが明確に記されています。お答えの通りであれば問題ありません。

○事務局

- ・もちろんです。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。

○宮内委員

- ・あともう一ついいですか。個々のナショナルサイクルルートの名称についてお考えはあるのでしょうか。もしどこかをナショナルルートとして認めた場合、その名称、名前の付け方に何かお考えはありますか。

○事務局

- ・それは例えば「しまなみ海道」のような名称ですか。

○宮内委員

- ・そうです。個々のルートについて。

○事務局

- ・最終的な名称については自治体との協議の中で名称を決めていくことになるかと思います。最終的に何のルートを指定したということは決めないといけないので、指定の前に名前を決めているということになります。

○宮内委員

- ・これも EuroVelo の例ですが、分かりやすく特徴が明らかになるようにという指針が明確に記されています。「しまなみ海道」という名称は非常に分かりやすいので、そういった要件が必要かと思います。あまり無機的ではなく、単なる地名だけではなく、地名も必要ですけど全体像が分かるような名称が必要だと思います。ナンバリングは今回、おそらく後になるでしょうから、最初はナンバリングがないということなので、個々のルートの特徴が分かりやすくなるので、要件もあつたほうがいいと思います。

○屋井委員長

- ・ご意見どうもありがとうございました。

○古倉委員

- ・いまの点ですが、山中先生が委員長をやられた奈良県でやったときに、住民から公募しました。そういうのもまたこれから実際に指定されたあとの名前の付け方というのは、参考資料ぐらいで奈良県の事例などを少しご紹介されるとよりいいのかなと思います。結構いい案がどんどん出てきて、地域の盛り上がりを一層盛んにしたという記憶がありますので、そういう例も参考資料なりに、今後の運用の方法の中ではそういうことも検討されればいいのかなと思います。

○事務局

- ・名称にあたっては地元とよく調整した上で決めていきたいと思います。もし指定後に名称を改めて公募するというような意向をお持ちのようであれば、仮称で認めるようなこともあり得るかと思います。ただ、どの地域も誇りを持って付けている名称が現段階ではあると思われるので、現段階ではそこまでの心配はしていません。

○古倉委員

- ・いまの段階で国が基準で縛るというのは、縛るといふか設定するのはあれかもしれませんが、いろいろな指定の付け方みたいなのを。また別の部分にも意見があるのですが、作り方について実際に現地に入ったときの作り方というのもこれから。それは名称の設定の仕方とかその他、いろいろな設定の仕方についての参考資料みたいなものをこれから豊富に作られれば、作ったあとの参考になるのではないかなと思いますので、ご検討いただければ。

○屋井委員長

- ・大概のものには公式の名称と愛称みたいなものがありますよね。今回はそれで言うとどうなりますかね。正式な名称は、「ナショナルルート」というのはどこかで。そもそも法律上はないわけですよね。どういうふうに書かれていましたか。

○事務局

- ・法律上は指定する制度だけが本部決定で制度を作ることになります。ただ、名称というのは法令上規定があるものではありませんので、自由度はかなり高い。ただ、指定するときに仮称であっても名称は付けないといけませんので、その付け方にどこまで国が関与するかということがあります。

○屋井委員長

- ・例えば「ナショナルサイクルルート」という名称は統一的にないと駄目でしょう。「ナショナルサイクルルート No.7」でもいいけど、将来的に作るかもしれない。それが正式名称だとして、愛称と呼ばれている名前としては「〇〇りんりん」とかいろいろあると思う。こういうようなイメージもあるけど、そうではないのか。

○事務局

- ・いまナショナルサイクルルートとしての名称としては一般的な、いま委員長がおっしゃった愛称と言っているもの。それをきちんとルート名として、決定するときにはそのルート名で決定するということになるのかとは思っています。

○屋井委員長

- ・いずれにしても今後の議論というか、検討はこれからですね。

○事務局

- ・はい。

○高橋委員

- ・官民連携でやるときに、県単位だとか、いまのところのサイクルツーリズムの背景を見ると、例えば私は北海道ですが、北海道だったら「十勝」というのがあったり、ニセコのエリアもそうですが、小さな県単位のものや名称と住民というか愛好家の目線は、自分たちの地名を使ってほしいという思いがかなりあって、これは3つぐらいのカテゴリーで大きく分かれると思います。

- ・大きな県単位のもの、地方 DMO で出ているような、例えば単独の DMO で 1 自治体、もしくは複数の自治体、3 つとか 4 つぐらいの DMO で動いているところ。これはこの地名を使ってほしいというのがサイクリングのルートやイベントの名前などでよく出てきます。あと小さなコミュニティの中で出てくるようないわゆる自治体内のサイクルロード。要はナショナルルートというのが根本のまずメインの一番の長いところだった場合、サブルートだとかそういったことも僕らものちのちの名称のことを考えていかないと、大きなルートの名前の中に小さなものが入ってきたり、もしくは大きな名前のところになんか小さな名称で距離の短いものが作られたということがないように、僕らもナショナルサイクルルートとして、知名度はある、例えば「しまなみ」だとか「りんりん」だとかそういったのはあれですが、その名称の付け方も、観光のいわゆる DMO や観光協会とか、地方のサイクルツーリズムをやっている方は「僕も付けたい」と思いがちです。そのあたりのところのナショナルサイクルルートというのはどういうふうに付けますというのを、有名でないサイクルルートがあるところも納得するような、47 都道府県が納得するような理由も必要かなと思います。

○屋井委員長

- ・今後の議論でまたぜひやりましょう。ありがとうございます。名称の話はこのぐらいにさせてもらって、今日の要件、水準の中身にいきましょう。

○楓委員

- ・16 ページの自転車を運搬しながら移動可能な環境というところですが、今回「しまなみ海道」を視察して、ここが非常に重要だということを実感しました。特に先ほどの要件の中にファミリーにもぜひ走ってもらいたいと入っていますので、なおさらのこと、ここが整備されていないと、初心者やファミリーの方には難しいと思います。
- ・実際に現地へ行ってみるとこういう移動手段が、イベントや土日だけに用意されているケースが多いのですが、推進する上では常時自転車の運搬手段が用意されていることが望ましいと思います。
- ・情報発信とセットですが、運搬手段に関しては詳細な情報提供が必要です。代替手段があると思っただけで試してみたらなかったというリスクはかなり高いはずで、ここの伝え方や具体的な内容はかなり気を付ける必要があると思います。

○屋井委員長

- ・ご意見をまずはということで、どうぞ。

○事務局

- ・確かに、これはもともと電車手段もないような、バス路線もないような区間もありますので、必須とするのは非常に難しいサービスであるとは思いますが。ただ、推奨項目でもあってもこれを掲げることによってこういったサービスを採用入れることも検討していただけるのではないかとということで推奨登録にしています。
- ・情報提供と密接にリンクするというのはご指摘の通り非常に重要だと思います。現地のサービスの状況を誤解を招かないようにきちんと情報提供していくことは、他のサービスもそうですが、非常に重要だとは思っております。

○屋井委員長

- ・ただ、◎にするのには厳しそうな条件ではありますけどね。でも、そういうことがちゃんとはっきりしていれば間違った理由にならない。これは場所によっては長い距離ですね。「しまなみ」なら船もあるし、いろいろな手段で戻ってきたりできますが。

○長嶋委員

- ・内容的にはいろいろな視点が網羅され、◎、○ということで指定要件としてはずいぶんまとまってきたという感じを受けています。一応念のための確認ですが、この制度は本部長が指定するということになっています。例えば 33 ページを見ると、最後に本部長が指定することになるわけですが、この指定の仕方ですね。事務手続き的な問題なのかもしれませんが、指定をした場合にそのルートが指定されたということの告知は、例えばですけれども、道路の一般的な告示指定などと同じような形での指定になるのか、それとも対象の、例えば先ほどの茨城だと、りんりんロード活用推進協議会というのがありますが、そういった協議会に対して指定書みたいなものを交付するような手続きになるのか、そのあたりはどのようにお考えなのか教えていただければと思います。

○事務局

- ・これは認定制度ではありませんので、国が指定したということで、基本的には国の方で、告示行為というものではないと思いますが、本部長決定しましたということで世の中に対してアナウンスしていくということになるかと思いますが。
- ・ただ、それを地元に対して伝えることについて、どういったセレモニーをするかということになるかと思いますが、基本的には自治体相手に協議を行いますので、特に都道府県を想定していますが、そこに対しては指定されましたという通知はするという。そこに認定の交付書を。

○長嶋委員

- ・指定書みたいなものを出すというものではないという理解でよろしいですか。

○事務局

- ・通知を出すということです。本部長からの指定しましたということを自治体に対して通知することはあり得ると思います。その詳細な手続きやセレモニーをどうするかということはまだこれからの検討ではあります。

○長嶋委員

- ・ありがとうございました。地方版自転車活用推進基準の中にも盛り込むということですから、何か明確に通知なり、指定をしたということが明らかになったほうがいいだろうなと思ってお尋ねした次第です。

○屋井委員長

- ・ぜひそうしていただいたほうがね。これは法定計画に位置づけられた一つの施策というか行為で、ナショナルプロジェクトをいまやっているわけですよ。だから根拠はそこにあるということかな。計画を国として実施している。これが指定なんですね。

○事務局

- ・指定の根拠は、計画だけ創生するというので、計画に基づいた施策ですが、その施策に基づく制度としては、制度自身を本部決定。本部でこういう制度を作るということを本部決定して、指定の行為は本部長が指定するという制度になろうかと思います。

○屋井委員長

- ・なるほど。

○山中委員

- ・要件について、たぶん暗黙の了解になっているのだと思うのですが、そもそもこのルートはたぶんサイクリストたちに知られていて、かつ使われているルートであるという条件はたぶん必須かなと僕は思っています。つまり使われていることを確認する作業が結構必要で、そういうことが要件として、あるいは前提条件なのか、必要なのではないかなと思っています。
- ・皆さんの頭の中にたぶんそれがあって、そもそも使われているところだろうというのがあって、ただちょっと恐ろしいのは、経験したんですが、ルートを設定するときこの観光地も入れたい、この観光地も入れたいと言って、実はサイクリストがあまり行かないようなところもルートにはめていくという行為が時々あるんですね。そうすると、何となくサイクリスト目線ではない使われていない場所までルートに入れられる。

- ・実際にはそういうところを入れると歩行者とのコンフリクトが起きたり、あるいはいろいろな問題が起きるからやめましょうということが起こるのですが、そもそも使われているルートであるということを確認するか。あるいは利用者を確認する手段をちゃんと持っているとか、そういうのは結構重要な要件なのではないかなと思っています。
- ・もう一つは、ゼロイチ判定のような感じで、選ばれたらイチと書いてあるんですね。むしろ利用者を増やすような改善をしていかなければならないところなので、そもそも利用者促進を目標としていただくような改善をしていただくことも含めて利用者を増やす、あるいは利用者の実態を調べるということは結構重要なファクターなのではないかなと。前提条件に入っている感じはしますが、それをちょっと感じています。

○屋井委員長

- ・最後のところに関しては、先ほどの長嶋さんにも関わるけども、指定をされてもその後の維持というか改善がされていなかったら指定を取り消すというか、すいませんと。

○山中委員

- ・それは指定したときの状況を維持するということは書いてあるんですけど、さらにプラス。

○屋井委員長

- ・というか、指定するときどういう条件でいくとか。

○山中委員

- ・さらによい状態にしていくという活動が何かあってもいいかなと思うので、それを見ていくためにはやはり利用が増えるという状況を頑張ってもらいたい。

○屋井委員長

- ・最初におっしゃったような、どのぐらい使っていますかとか、使用上に問題がありませんかということに関してのモニタリングだとか、ある種の継続的な評価も必要だと。制度上は必要だということね。

○山中委員

- ・組織のところに「維持」という言葉が書いてあったのがちょっと気になったんです。改善自体をやっていただくような組織体制があってもいいなと思いました。

○屋井委員長

- ・それは山中先生と昔よく議論になったけど、いま現在使っているからいいだとか、それともちょっと違うしね。

○山中委員

- ・でも、そもそも使っているところとか、サイクリストが走りたいところという前提はたぶんあると思うんですね。

○屋井委員長

- ・それがいま現状で歩行者と問題を起こしている観光地があったり、それは問題になるよね。

○山中委員

- ・その場合はルートを変えなければいけないのかもしれませんが、その場合はルートを変更する。部分的に変更する形ですよ。

○屋井委員長

- ・そういうことを言っているのかもしれないです。

○山中委員

- ・でもやっぱり使われているということはサイクリストが走りたいルートであることが基本だと思います。

○屋井委員長

- ・サイクリストにもいろいろあって、ヘルメットをかぶって素晴らしい格好をして、歩道を疾走しているのがありますからね。いろいろなサイクリストがいます。

○山中委員

- ・部分的な。セクションの問題ではなくて、そこから作るのもここからここに行きたいというニーズ。それは結構重要なと思いますね。

○楓委員

- ・いま先生がおっしゃった取り消し条項はかなり重要です。ご存じのように道の駅が 1145 個所に増え、ブランド価値が上がったのにも関わらず、道の駅として相応しくない施設もあるのが現状ですが、取り消し条項がないので、いかんともしがたい状況にあります。最初に一定程度定め、それで取り消しがなければ一番いいのですが、やはり決めておく必要はあると思います。

○事務局

- ・いまご指摘いただいた環境の維持について、「維持」が前面に言葉としては出ていますが、30 ページにあります。推進計画に向けてもらうというものの中には、更なる環境向上に向けた展開というものをお願いしているところです。

- ・また、利用状況を調べてもらうことは、これは要件というものではないかと思いますが、実際に要請はしていきたいなと思っています。ただ、廃止の規定については、ほかにそういう制度があるのかどうかというのを少し調べてみます。可能であれば設ける方向に少し検討していきたいと思っています。

○宮内委員

- ・ナショナルサイクルルートの指定にあたって、本決定といいますか、例えば候補というような、副次的なルートを指定する構想はありますか。候補に挙げたルートは、要件を満たせばこれは決定に至るといような形です。

○事務局

- ・候補と言えば、要件に当てはまるかどうかというルートを調べて、机上の公開されているデータや情報等で把握できたものを一応候補として、そこに対して詳細に調査をかけてきちんと整理をする調査方法は、いまイメージしています。そういう意味で、要件に当てはまりそうなルートは候補だと現段階では考えています。
- ・ただ、前段でネットワークの構想を持つことは、おそらく将来的な課題だと思います。その構想を持った段階では、指定される前に、この地域にルートをというようなものは、国として作り上げていくという候補の段階に入る可能性はあります。

○屋井委員長

- ・例えば今日の要件で言うと、議論になった 30 ページの組織の問題がありますよね。これが要件だから、組織がないところはもともと候補にあがらないという考え方をとれば、それだけで上がってくるルートは絞れてしまいますよね。そういう、◎の要件が引っかかるところで、まずは候補的なものがリストアップ可能なのかもしれない。

○事務局

- ・そうです。たぶん公開されている情報で、○×はある程度はつけられます。

○屋井委員長

- ・そのときに利用されているところとか、いろいろ出てきますね。組織はあるけど全然利用されていないとちょっと困るから、その要件のところも変わってくるでしょうけど。でもそういう意味で言うと、ある種候補はどこかの段階で上がってくるでしょうね。

○事務局

- ・そうですね。

○屋井委員長

- ・例えば次回の委員会かどこかで、要件で当てはめてみたらこんな感じですよ、というのは示されることになるんですか。

○事務局

- ・そこは、この検討会のお場でお出しできるかどうかですね。

○山中委員

- ・そこをちょっと気になっていて、申請方式ではない、手上げ方式ではないので、結局どれを候補にして調査するか自体も、第三者委員会が決めていく感じなんですか。それとも、あらかじめリストを持っていて、順番に調査をしていくという感じですか。

○事務局

- ・リストは国のほうで用意していきます。最後に指定する前に要件に合っているかどうかをご確認いただくのが、大きな役割になろうかとは思っています。

○山中委員

- ・申請がないので、リストにしたがって、調査も結構手間だと思うんですけど、結構自己チェックをされるというお話をされていたので、たぶん認定してもらいたいと思っている組織はある程度自己チェックをされて、かつ改善をしていくというプロセスを期待されていると思います。
- ・そこがあまりにもクローズで、リストが見えないと、自分たちがどのランクにいてどこがまずいのが全然分からなくなってしまいます。すると、せっかく頑張って認定されたいところも、何を直していったらいいのだろうと。どこが一番ポイントなのか、そういうやりとりはどこまでできるのかなと、ちょっと気になっているんですけど。

○屋井委員長

- ・そうですね。

○絹代委員

- ・第1回目の認定は来年度中なのか。どれくらいのタイミングですか。

○事務局

- ・いま表には、制度創設から速やかに指定するという言い方をしています。

○絹代委員

- ・そのあとの、路線が大丈夫かどうかのチェックや、候補にあがっているところのチェックは
ずっと定期的に計画に組み込まれていくのですか。

○事務局

- ・いまのところは、いまの推進計画の中では今回の指定が最後になると。道の駅のように毎年
指定していくイメージではなくて、何年かに1回指定するというのをイメージしています。

○絹代委員

- ・随時ではないんですね。例えば協議会がないから協議会を作りました。でも次の認定は4年
後です、みたいな感じになるんですね。

○事務局

- ・随時ではないです。そういうことです。

○屋井委員長

- ・そういうこともはっきりさせたほうがいいです。まだ、いまは制度設計の小委員会ですから、
制度検討の全体がはっきりしていない部分もあるので。それを次回ぐらいまでにははっきり
させて。

○宮内委員

- ・あと、候補になったところが、公表されるかどうかというところ。

○事務局

- ・非常に難しいところではあります。

○長嶋委員

- ・役所としては、候補となったことをあらかじめお示しするのは難しいんじゃないかなという
気がしています。逆に、国交省推進本部で指定するための候補としてピックアップしたあと、
それぞれのところと指定要件のチェックをされて、現地調査、協議をしていきますよね。そ
の中で個別に、例えば協議会がないとか、道路がこういうところはまずいですよねというこ
とを、調査の過程で個別指導、行政指導的な形で行い、さらにそこが改善されスキルアップ
したときに、次の機会に指定をしていくというイメージでいたんですけども。

○事務局

- ・事務局としては、制度創設のみならず、要件については決定したいと思います。それは世の中にオープンにしたいと思っております。自治体の相談を受ければ随時助言は行うということイメージしています。
- ・そういう日ごろの積み重ねの中で、定期的にクリアするところを指定していくスタイルになるかとは思っています。

○屋井委員長

- ・いろいろ考え方もあるでしょうけど、まとまっていないので、そういう考え方を整理して出して、示しておくことが必要です。それができないと、次の指定がいつあるか分からないままで、いろいろな自治体さんがいろいろな形で来たりするわけでしょう。だから、透明感を一定程度高めておくほうがかえってお互いにやりやすいから、ぜひ検討をいただければと思います。
- ・今日は全体の制度というよりは、まずは水準と、どちらかという要件ですよね。ここを議論してもらわないといけません。

○絹代委員

- ・ここに盛り込まれていないだけだと思うのですが、琵琶湖を視察したときに、歩行者専用道路と自転車歩行者道の標識がなかったという問題がありました。
- ・いま全国の自治体さんで、サイクリングロードをより良いものにしたいと模索されているところが多いので、このナショナルサイクルルートの要件が決まると、これが目指すスタンダードになってくると思います。そういうタイミングなので、いろいろなルールがもう少し分かりやすく整理できたらと思います。例えばこの自転車歩行者専用道路と、自転車歩行者道。ご存知ない方がいらっしゃるので、標識をしっかりと分けて広報するとか、そういうものが同時にあったらいいなということです。
- ・あと少し思ったのは、ナショナルサイクルートを走れるのは普通自転車だけなのかです。例えばリカンベントとか、障害を持たれている方の自転車があって、それらがすべて普通自転車の幅と長さに収まるとも限りません。私自身がサイクリングロードを子供乗せ自転車で走っていても、車止めの柵がすごくたくさんあって、行ったけれども子供乗せ自転車はチャイルドシートが引っかかってもう戻るしかなかったといったことが過去に結構ありました。
- ・ルールとして、安全に快適に走行できる、なんですけれど、やっぱり自転車がストレスなく走れるというのが、ナショナルサイクルルートの最低限なのかなと思います。この中に引っかかってくるか分からないのですが、過度な車止めみたいなものをどうするか。あと車道と交差したときに自転車が向こうの自転車道に戻れなくて、ものすごい迂回をして遠くの横断歩道を渡ってきなさいという指示があるところもあります。

- ・あくまでルールを守ってですが、ストレスなく向こう側の続きのサイクリングロードに戻れるようにするとか、横断歩道を作るとかなんでもいいですが、自転車が少し優先される、自転車を走らせやすくする環境を配慮してもらえたらと思います。
- ・そのほか、自転車歩行者専用道路にしても自転車歩行者道にしても、どのみち歩行者の方と混在になってくるときに、いままでドライバーさんに自転車に配慮してくださいという議論はたくさんあったと思いますが、歩行者の方に自転車に配慮してくださいと。やはり広がって歩かれていたらどうにもならないシーンもあるし、歩行者側にも何か努力義務とか、意識を払ってもらってはできないものなのではないでしょうか。
- ・並走が可能な自転車通行空間の整備が推奨項目で上がっていて、特にファミリーで走るようになると、前と後ろだととても危ないので、子供と横で走りたい。ファミリーだと並走されることが増えてくると思います。そうするとどんどん走行が横に広がる形にもなりがちです。やはり旅を、友達とサイド・バイ・サイドで走りたい方も多いと思います。
- ・そうなったときにトラブルが起きないように、万が一歩行者の方との事故が起きてしまったときに、どんなルールでそれを処理するのか、今後自転車が増えてくることを考えたら、そこをいまのうちに考えておかないといけないのではと思いました。

○屋井委員長

- ・ありがとうございました。いろいろな観点でいただきました。最初の提案は私のほうから。自転車歩行者道と自転車歩行者専用道。明らかなのは、自転車歩行者道はナショナルルートに入らないですね。唯一入るとしたら、緊急避難。
- ・先ほどおっしゃったように、車止めなどがあって自転車が通行しにくい環境がある。そこはある種の緊急避難として、ごめんなさいという、そういう場所があっても仕方ないですね。それは認められるけれども、そこがたまたま自転車歩行者道ということはあり得るかもしれない。
- ・でも、自転車歩行者道がナショナルルートの一部とは言えません。自転車歩行者専用道は徐行義務がないので、歩行者がそれでもやはり最優先だと思います。だから歩行者がいたときにどうするかは課題としてはありますが、徐行義務はないから、そこはゆったりと地域を楽しみながらナショナルルートを楽しみたいという方は使えるルートだと思います。
- ・専用道は可能だと思います。そうすると、外国人の方は区別が、日本人だっついていないんだから、この機会に両者の違いを伝えること、あるいは、専用道だからここはルートの一部なんですよと同時に伝えることは必要になってくると思います。そこは、われわれと地域と両方の考え方をうまく一致させていかないと実現しません。

- ・例えば琵琶湖のケースだと、自転車歩行者専用道があり、かつ、車道の方の路肩を広げて、速く走りたい自転車は車道を走る。ゆったりと湖を眺めながら走っていきたい人は専用道を通行できる。こういうダブルで一つの区間ができているでしょう。それはそれで優れたナショナルルート構成要素になっていると思います。それが自歩道しかないとなると、それは到底含めることはできないでしょう。しかもそれが市街地の中にあつたらここに書いてあるようなガイドラインが出てきますからね。

○絹代委員

- ・注意喚起などはできませんか。歩行者の方が音楽を聴いて広がっていると、いくら後ろからすいませんと言っても、全くどいてくださらない歩行者の方などが結構いらっしゃいます。気づいたときにもものすごくびっくりして転倒してしまうことがあります。ここは自転車も来ますということと一緒に書いていただくとか、ナショナルサイクルルートに限らなくても、歩行者の方へもシェアするのだったら、注意喚起みたいなものが一緒にもう少しできなかなと思うんですが。

○屋井委員長

- ・専用道ですね。

○絹代委員

- ・専用道でも、自転車と歩行者がシェアする空間というのも、自転車と車がシェアする空間と同様に、やっぱり双方が理解してお互いの存在をどこかで思っていないと絶対に危険は出てきてしまうと思います。
- ・いままで歩行者への注意喚起はなかったと思うので、自転車側がどんなに注意して走っていても、ウォーキンググループがいたときなど、びっくりさせてしまってトラブルになることもあります。

○古倉委員

- ・それは私も賛成です。自転車歩行者専用道は両方が通れて、当然歩行者が優先なのですが、そうは言っても歩行者があまりにも広がりすぎて自転車の走行を難しくすると、お互いのシェアする意識が醸成されていないということになると思います。
- ・すべての区間ではないと思いますが、ぜひ、交錯する可能性がある部分に、何かそういう注意喚起でもいいですから、やっていただくのは、いろいろな事故やトラブルを防ぐ重要な要素だと思います。

- ・自転車も、歩行者が歩いている区間ですから、ちょっとスピードを緩めているいろいろな配慮をして通らしようという自転車に対する注意喚起はないと駄目だと思います。あまり歩行者を刺激しないで、歩行者を優先という立場は崩さないにしても、歩行者へのそれなりの注意喚起が、お互いの事故が起こらない、トラブルが生じない、大きな方策になるのではないかと思います。そこは少しあってもいいかという感じがいたします。いままであまりそういうのはなかったと思います。

○山中委員

- ・ただ、それを要件として入れるかどうかは別の問題になるのではないかと思います。一般論から言えば、この道路は自転車も通ります、歩行者の方は注意してくださいという任意の表示の看板を立てているところも記憶ではあったように思います。本当にそういう錯綜する部分であれば、そういう方法も一つはあり得るだろうと思います。
- ・ただ、これはこことはまた別の話になりますが、ナショナルサイクルルートとして指定した場合に、地元の、そこを利用する方の意識をどれだけ高めるかというところに、もう一つ大きな課題があるだろうとは私も普段から思っています。
- ・あり方としては、おっしゃったように看板を立てるなどもありますが、要件として入れるかという、いかがなものかなという気はします。

○屋井委員長

- ・資料2で出てくるけれど、そっちのほうに関わってくるような。まずは要件というところというと、自転車歩行者専用道。これはナショナルルートの対象にしているの、という問いに対して、特に異論がなければおそらく、いまの8ページの◎みたいなのが、必須項目として認められるということです。ただし、自転車歩行者道。これについては書き方が微妙です。狭めてでもいいから路肩を広げてくださいという改善を図るということですが、自転車歩行者道自体は、候補にならない。

○絹代委員

- ・自転車歩行者道については、車道上に走行空間を作ることという意味なんですね。構造的に、路肩を広げてできる限り下ろすという意味ですね。

○屋井委員長

- ・そうです。だから、もともと自転車歩行者道は候補になるわけではないのですが。

○宮内委員

- ・でも、しまなみのあれ、自転車歩行者道ですよ。

○屋井委員長

- ・専用道じゃないの。橋の上。

○宮内委員

- ・橋の上とアクセスのところが。

○屋井委員長

- ・アクセスのところ。橋の本道ではなくて。

○宮内委員

- ・橋へ至る道がそうです。

○屋井委員長

- ・下から上がってくるところ？

○宮内委員

- ・橋へアクセスする坂道は全部そうです。

○事務局

- ・あれは、自転車歩行者専用道。自歩道ではないです。

○屋井委員長

- ・ちょっと待って。そういうふうに、われわれの中でもよく分かっていないから。だからそこが十分なインベントリのチェックというか、整理してはっきりさせていかないと、議論になりません。

○山中委員

- ・結構重要だと思うのは、日本特有のルールがあって外国人が困ってしまうのはよく聞きます。歩道の上で、いったいどこ向かって走ったらいいの、みたいな外国人がいます。みんな走りまくっているけど、これは走っていいのと思う人たちが結構いるんですよね。
- ・ルールをどう伝えるかは結構重要で、ナショナルサイクルルートといったときに、現場で適切に多言語化したルールを示さないと、いまみたいな議論で結局はどうしようもない区間が結構出てきます。交差点でも車道進入禁止になっている交差点が結構あって、そこを通すのか通さないのかという議論が出てくると思います。

○屋井委員長

- ・そこは通さないでしょう。それから、どうしようもないルートも。

○山中委員

- ・その本当にどうしようもない区間をどう処理するかがさらに出てくるので、それをきちんとやるのは結構重要です。

○屋井委員長

- ・例えば簡単に言うと、ピワイチだって東側の海岸沿いは、かなりのところは自転車歩行者専用道なんです。だから自転車は徐行しないで走れます。一部自歩道が残っています。自歩道区間だけど、同じ幅の、立派な4メートルぐらいの通行区分ですから、外国人はどこが自歩道でどこが専用か分かるわけありません。日本人だって分からないですから。
- ・だから例えば、その区間を自転車歩行者専用道に指定しなおしてもらおう。すごくハードルは高いかもしれないけれど、変えてもらおうと法律上は全部一貫して自転車も使えるから、ゆったりと走りたい自転車はこちら。速く行きたいときは車道と整合性がある。

○山中委員

- ・ただそれをマストにすると、たぶん認められる場所が一切なくなると思います。改善要求として、そういうものを改善していってくださいという方向は正解だと思います。だけどそうでないと認められないというゼロイチ判定をしてしまうと、いまみたいな議論は全然、すっ飛ばしちゃいますねというのが、さっきの話です。

○屋井委員長

- ・いや、議論は絶対すっ飛ばさせません。

○山中委員

- ・認める、指定する話と、改善すべき要件というのは、少し整理をしたほうがいいと思います。

○屋井委員長

- ・当然、おっしゃる通りだと思います。私も大賛成です。

○古倉委員

- ・別のことですが、26ページの難易度別等推奨コース。難易度別というのは、指定されるときに、例えばここは上級コース、中級コース、初級コースとか、そういうのをつけられるのか、あるいはそれはとにかく指定だけで、その中の具体的な区間とかコースは、高低差が何メートルという情報提供される程度でしょうか。

- ・例えば山梨県なら高低差が 500 メートル以上だと上級コース、中級コースは高低差が 200 メートルから 500 メートルの間と、そういう基準を設定されて、コースを分類されています。それぞれ、山中湖を通るコースは上級コース、南の方を通るコースは中級コースと書くことで、はじめからコースの指定と難易度を指定する。そうすると初心者がどこへ行こうかというときに、そういうコースを見て、コースの中の区間でこういう部分は初心者で走れるというセットで作られるのかどうか、その辺はどのようにお考えでしょうか。
- ・単にコースをそのまま指定して、難易度はあとで説明の中に入れる。そんな感じでしょうか。層を広げるときに割と重要なポイントではないかと思います。

○事務局

- ・ここは、指定する際のルートはどこを指定するかになると思います。基本的には、難易度が高いルートというよりは、誰でも通れるルートを指定することを考えています。ただ、その区間を複数ルート指定したいという意向については、自治体との調整の中で考えていきたいと思っています。

○宮内委員

- ・それから情報発信の面で、これはファミリーでも OK ですよというような情報が必要になってきます。ドイツのナショナルルートはそういう情報を出しています。

○古倉委員

- ・ルート全体と、部分の情報発信。この前しまなみに行ったときも聞きましたが、家族向きの場合はどの辺を走れるのですかと、あまりそれは考えていないという感じです。やはり情報発信するときは、例えばここは家族用、ここは初心者用と分けて、きめ細かく対象者を分けながら発信されたほうが、広げることができるのではないかと思います。

○宮内委員

- ・しまなみ海道、70 キロの基幹ルートは、実はそんなに標高差は大きくないので一般向きです。そこから派生する島一周のサブルートは、実は結構難度が高いコースが入っています。それはおっしゃる通り、コースの難易度の情報を入れないと、脚力が伴わない人が行ってしまうと辛い目に遭います。

○絹代委員

- ・14 ページの受入環境。小さいことですが、物販施設、チューブ販売、携行食販売とありますが、ここにバッテリーを入れられませんか。皆さんスマートフォンとかで来ていて、バッテリーが落ちて生命線が断たれる方がライド中にあります。ワンコインで充電できるとか携帯用のバッテリーが売っていたら、スマートフォン頼りでいらっしゃっている方もすごく安全ですから、もしこのカッコの中にバッテリーや充電が入れられれば。
- ・情報発信で、何かウェブ上でそこを見ると情報があるということと同時にやられるならいいと思います。また、サイクルステーションにフリーWi-Fiがあれば、そこで迷ってしまった方も修正できますし、いいのかなと思いました。
- ・あと、これは情報発信のところですが、手荷物輸送で自転車宅配みたいなものもあるといいと思います。ジャパンレールパスなどで鉄道を乗り継いで、何か所かを旅される海外の方も多いです。一カ所で走り終わったあとに自転車を梱包して発送すると、日本は本当に宅配が早いので、日本ならではの宅配を味わっていただけます。自転車も箱に入れれば宅配できるものも同時に情報発信していただけると、すごくいろいろな土地で皆さん楽しんでいただけるのかなと思いました。

○屋井委員長

- ・分かりました。そういう点も検討しましょう。何かありますか。

○事務局

- ・サイクルステーションの機能は場所によって差があります。全部の機能をそろえるのは、いきなりはなかなか難しいと思いますので、例示としてそういうものも加えることによって整備を促していきたいと思います。
- ・宅配サービスの例は個々のサービスになりますので、こういう要件とは別の議論だとは思いますが、情報発信の中で可能なものは促していきたいと思います。

○宮内委員

- ・話題が変わってしましますが、6 ページと 8 ページに関わることですが、舗装の状態は要件としてどのくらいを考えていますか。EuroVelo でいうと、平均的なユーザーが年間を通して荷物を積んだトレッキングバイク、つまりツーリング用の自転車またはツーリングバイクで走行できるという一つの例示が入っています。舗装に関しては、要件的にはどういうふうを考えますか。

○事務局

- ・そうですね。補修水準までうたっていますので、舗装の水準も、どういう記載が可能か検討したいと思います。たぶんダートを排除するかという議論になりますので。

○宮内委員

- ・ドイツのナショナルルートでは、未舗装区間はごく普通にあります。逆に言うと安全かどうかというほうの路面状況を重視しているようです。EuroVelo の場合は、一応改善項目には、舗装の要改善、舗装を目指してほしいというのは謳っているようです。舗装をどういうふうに盛り込んでいくかだと思います。

○事務局

- ・検討いたします。

○屋井委員長

- ・私の意見を改めて。6 ページ、8 ページに書かれたことは、結構、根幹的な重要な要件ですね。6 ページはおそらく 100 キロに渡るようなルートの取り方、道の選択の仕方、そういう観点で安全なルートが選ばれているかを要件にしている。8 ページのほうは、道路断面、道路の構造、道路上における自転車走行空間の作り方の観点から安全をみているという理解でよさそうなのですが。
- ・8 ページだけを見てしまうと、郊外路においては自転車のためはかなりきっちりとした道路を作らなければいけないように見えてしまいましたが、そうではなくて、原則自転車は車道ですし、車道を走っていればいいではないか。特にバイパスなどができて、幹線系でも交通量の少ないところも結構ありますから。観光地は特に少なかつたりもしますから、そういうところは、車道混在が原則で一向に構わないようなところがたくさんあるわけです。そこが一つの考え方ではないかと。
- ・都市部に入ったときには、歩道も出てきますし、先ほど言ったように歩道を通行していることも多いです。その中でわれわれも歩道を通行しなければいけないのかと思うようなルートの取り方、道の作り方ではうまくないし。そう考えると、ガイドラインに基づいて分離を原則にしてきっちり作っていく、交通量が多くなってきたら対応するような完成形を目指してやろうね、ということになってくるのですが。これを見るとその辺が曖昧な感じがして、もっとはっきり書いてもらったほうが誤解がないかなと思います。
- ・それで1点だけ、6 ページ、例外が先に書いてあって「自動車交通量の多い幹線道路において車道混在となる区間を避けたルートであること」これは当然なのですが。交通量の少ないところは、車道混在でいいわけですね。
- ・そうなってくると、このカッコの中に書いてある「代替性がなくやむを得ない場合は除く」というのがすごく曖昧で、この曖昧な条件が二重丸というのはすごく難しく。何キロだと、車は多いけれどもごめんなさい、車道混在しかできないというときに、ほかにルートを取れませんという。せっかく風光明媚なところを通っているけれども、みんながそこを通りたいから車もたくさん集まってくるときに、代替性がないからやむを得ないというのですが、それが何十キロも続きます。何十キロ続いてもやむを得ないということになってくるのです。

- ・例外措置ということであれば、下がそうです。トンネルというのは、極めて短区間のものが多いので、もちろん 10 キロのトンネルもありますが、大概是短いからごめんなさい、ここしかないでここはやむを得ないですよというのは、分かりますが。上の二重丸は少し曖昧ですね。このあたりはなにか考え方はありますか。

○山中委員

- ・それに関して EuroVelo は、確か距離の規定がいくつかあります。200 メートル以内とか、部分的にその先のところとか、全体は 100 キロですが、そのうち 1 キロぐらいは少しレベルの低いところがありますというのも認める、といった規定が入っていると思います。そんなのが 10 キロも続いたら駄目ですよという。どのように認定しているかは分かりませんが、いろいろ色分けしながらやっています。
- ・だからそういうカバー率みたいなものをある程度議論しておかないと、理想図を描けばたぶんいまの日本の状況でいくと、どこも認められないと。すべてが改善を終わらなければ、ナショナルサイクルルートは現れないという状況になるので。
- ・むしろ先ほど候補という議論がありましたが、目指すべき水準があって、それを目指してもらうような仕掛け作りを、この仕組みに作ったほうがいい。つまり、改善が継続的に進む仕組みがあったほうがいいと僕自身は思っております。認められればそれが最終コースというイメージでやってしまうと、非常にもったいない気がします。
- ・その意味でいうと、ルートもいまは仕方がないからこの道ですが、先ほどおっしゃったような、景色がよくて車道混在になるようなところを、歩道を縮めて路肩を作ってレーンを作ろうという議論があって。それを作るには 4 年、5 年かかりますが、変えようという議論が出てくる可能性があるのです。
- ・どのように指定するかによって、ルートを変えては駄目ということになると変な話になるので。どう結んであるものと指定していくのか、あるいは道路で指定していくのか、そこも含めて改善できていく仕掛けを考えていただいたほうがいいのかなど。いまの段階でゼロイチで判断してしまうと、少しもったいない感じがします。

○屋井委員長

- ・先ほどと重ねてご意見をいただいて、私も基本的には賛成なので、それはまた全体で、この 6 ページの議論だけではないですよ。

○宮内委員

- ・6 ページの「代替性がなくやむを得ない場合を除く」の「代替性」は、ほかの交通機関を例示したほうが分かりやすいかもしれません。例えば、しまなみ海道の最初の尾道の駅から向島までは渡船利用が指定されています。実は尾道大橋が東側に架かっていて自転車も通れるのですが、自転車の通路が狭く危険だから渡船の利用を推奨しているわけなのです。

- ・台湾一周の環島（ファンダオ）も東海岸の断崖が続く蘇花（スファこうろ）公路の区間は、鉄道に自転車を乗せることが推奨されています。そういった公共交通機関も一つの代替として例示したほうが分かりやすいかもしれないと思います。EuroVeloにおいても、公共交通との連携は重要な要素になっています。

○事務局

- ・この項目の趣旨というのは、自由にこの規定がなくルートを考えますと、幹線道路でもなんであっても、任意に引かれる状況になってしまいます。ただ幹線道路の側に代わりとなるルートがあるときは、そちらを指定してほしいという意味合いでこれは入っています。
- ・日本は田舎に行きますとそれほどネットワークが密ではありませんので、幹線道路は駄目よと言ってしまおうと、走るルートがなくなってしまう。ですからそこは幹線道路を否定しているわけではなく、代わりになるルートがあれば必ずそちらを回してくださいという意味合いです。

○山中委員

- ・屋井先生がおっしゃったように、もう最初から幹線ルートも頑張って改善しようというならダブルルートで入れていくというのが先ほどおっしゃった考え方なのですか。幹線道路の方もルートとして入れておいて、こちらも場合によっては改善していきます。
- ・要するに、一つしかルートがないのか、選択肢がいくつかあってその中の一つなのか。

○事務局

- ・それは幹線道路ではないルートを指定していくという意味合いです。

○山中委員

- ・その場合に幹線道路が改善されたときは、また指定を変えてもらうということですか。

○事務局

- ・それは、指定の際にはルートの図面は添付した形で決定するイメージです。ですから、ルートが変更になった場合はその図面を差し替えて変更ということになります。

○山中委員

- ・またそれは審査があるのですか。

○屋井委員長

- ・一般論になってしまうけれども、広い意味でいうとおそらく代替性は必ずどこかにありますよね。道路はネットワークになっているのですから。

○山中委員

- ・相当な迂回をすればという。

○屋井委員長

- ・極論をすれば。だから、もしもそれが、合理性が全くないものは別だけれども、本当に安全に行きたい人は自分がそちらを選べる、もちろん船も選べる、鉄道も選べるということなのですが。道路についても、かなり迂回するけれどもゆったりと交通量の少ないところを周りながら戻ってくるということがあったときに、その区間は両方が何となくナショナルルートの一部になっているという考え方もある気はしますが。図面の示し方をどうするかというのは、確かに工夫がいりますけれども。

○山中委員

- ・四国もおっしゃるように 55 号などは大変なので、迂回させているのです。旧道を走ると相当迂回になるのです。やはり 55 号の歩道をいじめてレーンをつけようという議論をしているのです。そういうときに、レーンがついたときにやはりそちらを通してほしいという話になると思うのです。

○屋井委員長

- ・そうですね。そこまでの区間は両方だというか。少しその辺もまた議論がいりますけれども。この代替性がなくやむを得ないというものばかりでやってもいけないし。

○宮内委員

- ・路面表示と案内看板ですが、このデザイン・大きさ・設置位置を決めるにあたって、例えば実験等をおやりになりますか。確か山中先生は奈良の自転車道でやりましたね。

○山中委員

- ・やりましたけれども。

○宮内委員

- ・やりましたよね。確か3種類ぐらい付け替えて実験されて。

○山中委員

- ・路面のやつもかなりきちんとできている。

○宮内委員

- ・それを1カ月ぐらいやったのですか。

○山中委員

- ・いや、そんなにやっていないはずですよ。1週間もなく3日間で。

○宮内委員

- ・現状にあるしまなみ海道とか案内看板も整備がされていて、仮にあそこがナショナルサイクルルートに指定された場合、そこにあとからステッカーのようなものを貼って、それでオーケーにするとか。そういったかなり細かい話なのですが、サインのルールは作っていくわけですよ。

○事務局

- ・それは次の資料2で。

○屋井委員長

- ・次にいきましょうか。

○事務局

- ・資料2をご覧ください。ナショナルサイクルルートに設置する路面表示・案内看板についてという表紙をめくって1枚目です。こちらが「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」で示されている考え方を示したものでございます。
- ・ガイドラインでは自転車通行空間を示す路面表示について、標準仕様を規定してございます。矢羽根とピクトグラムにつきまして、0.75メートル以上の幅員と示してございます。これらにつきましては、自転車利用者とドライバーの双方に自転車通行ルールを分かりやすく伝えるとともに、自転車通行空間を実質的に確保して自転車利用者の安全性を確保するためのものとして、仕様を定めて設置を進めているということでございます。
- ・次のページから、いくつか実際のサイクリングルートの路面表示・案内看板の事例をご紹介します。まず、しまなみ海道の事例です。写真の1、2をご覧ください。車道の外側線沿いに、推奨ルートを案内することを目的としたブルーラインと距離を表す路面表示を整備しています。
- ・また写真3のように、緊急時を含め、利用者が島内での位置を確認するための地点標を500メートル間隔で設置しています。写真4のように、周辺の広域図を設置して周辺の主要施設や現在地の案内をしています。写真5では、分岐部につきましてそれぞれのコースの方向を表示しています。案内看板に関しましては、インバウンドに対応したピクトや多言語表示もされています。

- ・次のページです。ビワイチの例です。写真 1 ですが、一部の交差点ではビワイチのロゴマークを路面に設置してルート上であることを明示しています。写真 2 ですが、湖北の一部区間におきましては、ルート案内機能とドライバーへの注意喚起も兼ねた矢羽根型の路面表示を採用しています。
- ・写真 3 と写真 4 です。分岐点では方向を案内したり、あるいはルート上に 5 キロメートルごとに距離標を設置したりといったこともされています。
- ・続きまして、つくば霞ヶ浦りんりんロードです。つくば霞ヶ浦におきましても、ガイドラインを定めてそれに基づき順次整備をしているということです。写真 1 ですが、矢羽根を設置している例です。写真 2 につきましてはコースの案内を、写真 3、4 ですが、注意喚起のための路面表示も実施されておりまして、これらにつきましては、2020 年度を目標に全線に設置予定とのこと。また、5 番の案内看板の仕様ですが、こちらにつきましても順次追加をしていきたいということでお話を伺っています。
- ・引き続きまして、太平洋岸自転車道の例です。オリンピック、パラリンピックが開催される 2020 年夏までに太平洋岸自転車道全線に渡りまして、路面表示・案内看板の設置等、路線として統一感のある整備を実施することとしています。統一感のある整備のために路面表示・案内看板について仕様を設定して、案内看板は青色で統一し、ロゴ、進行方向、主要地点名・番号、主要地点までの距離を明示したものを設置予定でございます。
- ・迷走の恐れの高い分岐部では、予告看板や路面表示を設置して、太平洋岸のルートを迷わずに走行できる環境を構築する予定です。
- ・これらの例も見ながら、ナショナルサイクルルートの路面表示・案内看板の基本的な考え方を、上段の下側に整理をさせていただいております。機能、設置場所としましては、安全確保ということと、案内機能、その両方を考慮する必要があるということと、路面表示と案内看板を適切な場所に設置することが必要だと考えています。
- ・仕様と言語ですが、サイクルルートとして統一した仕様に基づき設置することとし、最低でも日本語と英語で表示することが必要だと考えています。
- ・ロゴにつきましては、ナショナルサイクルルートの統一ロゴを記載すること。留意点としまして、走行する自転車から判別可能であることが求められるということと、また、法定の標識と混同しないものとする必要があると考えています。
- ・この考え方を踏まえまして、路面表示と案内看板それぞれにつきまして、交差点、分岐部と単路部ごとに要件を整備しております。交差点と分岐部に関しましては、路面表示・案内看板とも迷わないように経路を案内するために設置することを案として考えています。
- ・単路部の路面表示について車道混在の場合におきましては、自転車の安全確保のために自転車通行空間を実質的に確保する矢羽根型路面表示を設置することとします。また、単路部でルート上から外れていないことが確認できるようにするため一定間隔でロゴを設置します。
- ・単路部の案内看板につきましては、主要地点の名称や起終点名称、距離、進行方向が記載された案内看板を一定間隔で設置することを考えています。

- ・以上のような要件ですが、ナショナルサイクルルート路面表示・案内看板として、いま申しました要件と同様の考え方、表示内容の太平洋岸自転車道の仕様に準拠した仕様としてはどうかと考えています。
- ・設置場所や仕様の概要につきましては、このスライドにお示ししている通りでございます。ただし、初回のナショナルサイクルルートの指定後に指定された自治体と協議の上、最終的な決定と考えています。
- ・次のページから仕様をお示ししています。単独で設置する場合の案内看板ですが、交差点部の方向誘導は、進行方向を示す矢印とナショナルサイクルルートのロゴを設置するということです。単路部の案内は、ナショナルサイクルルートのロゴと地域ルートの名称、次の主要地点の名称や距離を記載すると考えています。主要地点までの距離の案内は、ロゴと地域ルートの名称に加えて主要地点名称と距離といったものも表記していくということです。
- ・その下が既存のロゴを併記する場合で、地域ごとにロゴを定めている場合がございます。そういうところは、地域のロゴとともに一緒に表示したいということであれば、ナショナルサイクルルートのロゴを上の方に別途このような形で設置していくことも考えられるということで整理しています。
- ・続いて路面表示につきまして、交差点での分岐部と単路直線部で二つに大きく分けてあります。分岐する場合には、分岐の手前から予告と分岐部と分岐後に路面表示、誘導サインを設置していくということです。進行方向とロゴ、予告の場合は分岐部までの距離を示していくということです。
- ・また単路直線部につきましては、このような形で矢羽根とロゴを設置していきますが、案内に加え、先ほど申しましたように実質的に自転車の通行空間を確保するという観点から矢羽根の路面表示も適切に設置していくことを仕様として定めています。
- ・最後 11 ページですが、既に既存のサイクリングルートとして案内看板等、設置されている場合は、全部それを取り替えることは現実的ではないことから、当面は工夫をしてナショナルサイクルルートのロゴを設置していただければと思っております。柱がある場合は、その上か下にロゴを設置していただく、あるいは、案内看板等の空きスペースにロゴを設置する、こういったようなことを当面の対応として実施していただいて。こういう看板を更新していくときに、先ほどお示した仕様で置き換えていただければと考えております。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す。いかがでしょうか。

○絹代委員

- ・おそらくこれが共通のフォーマットになっていくのだと思いますが、こちらのいままでの要件のところに出てきたような注意喚起の看板というものは、なにか共通のフォーマットは作らないのでしょうか。例えば、ここから急勾配になるから、ここから何キロ先で、例えばそれも何キロ手前でそれを出すのかという議論もあると思いますが。急勾配になってしまうので、こちらのルートにそれる準備をしてくださいとか。あとはトンネルとか、何カ所かに注意喚起の看板を設置するのが要件になっているのですけれども、そのナショナルサイクルルートのフォーマットは作らないのでしょうか。

○事務局

- ・どういうケースが想定されるのかということですが。まだルートの具体的な状況というのが、原則となるものが未定の中での議論ですので。そういう課題の箇所がルートとして多いということであれば、必要に応じて調整して決めていきたいと思います。

○屋井委員長

- ・一般的な注意喚起とは別に、ある種特殊な例外的な区間とか、ナショナルルートとして認めているけれども、それがなにか課題があるところとか、そういうところにはある一定のルールの下に設置するとか、そういう考え方もあるので。少し工夫がいると思いますけれども。
- ・太平洋岸自転車道はナショナルルートにはならないのですか。

○事務局

- ・要件によるかと思います。まだ整備途上のものですので、ルートになるかどうかというのは要件を見ながら判断して。

○屋井委員長

- ・このサインをオリンピックまでに、最初に設置してしまうわけですね。違いますか。

○事務局

- ・もう太平洋岸自転車道は、この様式を関係する道路管理者で合意をして、いま整備を進めている。

○屋井委員長

- ・このきょうの6ページのサインがもう付いているのですか。

○事務局

- ・そうです。もう既に整備を進めているところです。

○屋井委員長

- ・それに合わせて今回のサインを作っているということですね。

○事務局

- ・そうですね。なかなか実現化された案内看板は、まだ例が少ないので。その案内看板をどうするかという議論になったときには、完成している例としては太平洋岸自転車道が参考になるということで、それをいまは標準にしようということでやっています。
- ・表示については基本的にはガイドラインの矢羽根、いろいろな表示があちこちに乱立するというのは混乱が生じますので。ガイドラインで指定されている矢羽根をベースとした路面表示というのをここでは考えています。

○屋井委員長

- ・その間隔については提案があるのですか。それはないのですか。

○事務局

- ・いまのところは、それは地域の状況に応じて判断していくということを考えています。太平洋岸では郊外部、単路部においては100メートルおきに設置する方向で整備しています。

○屋井委員長

- ・また山中先生と同じことになってしまうのですが、地域の実情に応じて分るけれども、その将来とか、あるいは理想とする姿とか、なにかそういうものを持った上で判断したほうがいいので。そこが一事が万事、現状と自治体ごとのような感じになるとね。

○山中委員

- ・そうです。どこまで、ナショナルサイクルルートが広がっていくかということにもよるのかもしれませんが、おっしゃるように、標準案みたいなのが一応示されているのですよね。それでやってくださいというのがベースですが、いまあるものを使う場合はこうしてくださいという希望になります。

○屋井委員長

- ・そうならないと、ちょっとね。その辺ですよ。

○事務局

- ・その間隔は、いま決めるとすると、ベースになっているのは一番長い延長が大きい。

○山中委員

- ・それであれば、例えばナショナルサイクルルートになっていないけれども標準案を使って置いて、なったらここにステッカーを貼れるという形で整備を進めていく可能性もあるかなと思っています。

○事務局

- ・矢羽根が引かれているルート、しまなみもそうなのですが、ほとんどないという状況でして、基本はこのブルーラインというのは、ほとんど安全上の意味がないものです。矢羽根をベースにしてとすると、いま矢羽根で整備を進めているのが太平洋岸しかないという状況ですから。

○屋井委員長

- ・霞ヶ浦も引いてあるのではないですか。

○事務局

- ・霞ヶ浦も最近つけ始めました。

○山中委員

- ・要するに標準案というのがあって、それを一応皆さんにお示しして、さらに現在のものを使う場合はこういうふうにしてくださいと、そういう見立てになっているので。標準案をベースにしておけば、屋井先生がおっしゃったように、これから考えようというところは、まずナショナルサイクルルートのステッカーを貼る場所だけをよけて、標準化案を作っていくというのがあるのですかねという相談ですか。

○屋井委員長

- ・一応どこを見ているかということ、ナショナルで世界に向けてということで、万人にというのは難しいけれども、ほぼ万人に分かりやすいというか、ある種統一感があるような、ある一定の水準のそういうルート体制、体系を作っていくというその目標の下でやっていると思うのです。それは1日ではできないけれども。
- ・一定程度の何か、考え方を整理して、それに合致していないからすぐさまダメかということではなくて、ある種のこういう形があったらいいし、そうでないときに、そうでないということが、外国人も含めて分かるようになっていかなければいけない。だから、幹とか、あるレベルとか、考え方がないといけない。それよりも下にあるか上にあるかということが、一定程度、分かるようにしておかなければいけない。100メートルというのが太平洋岸自転車道なんですよ。

○事務局

・そうです。

○屋井委員長

・だから、例えばそういう程度のあったらいいねというのがあれば、それを目安にしながら、それより密だったらそんなにいらぬのかということになるかもしれないし、幅が広がったら、もうちょっと頑張って、将来、やっていかなければいけないということになります。しまなみだけ見てるから、こうなってしまう。

○事務局

・8 ページ以降がナショナルサイクルルートの仕様案として考えています。確かに間隔についてはまだ規定はしていません。間隔まで現段階で決めたほうがいいということであれば、検討します。

○屋井委員長

・逆に言うと、都市内が10メートルとか8メートルだから、あの間隔でやらなければいけないと思っておられるところもあります。そういう自治体も実際にあるのです。ガイドラインだから。そうすると、何百キロもそれでやるのは大変なことになります。そんなことは要求していません。

○事務局

・それでいま、出てきているのが、太平洋岸については、郊外部、単路部に100メートルおきに設置しようということです。仕様について、現段階では相手がいませんので、国のほうで決めて示すということもできるのですが、最初のルートに指定して、その自治体も含めた形で指定後に決定をしていきたいということは、現段階で思っています。

○屋井委員長

・決定というか、目安を示すということですね。

○事務局

・はい、そうです。

○屋井委員長

・目安を示すのだし、しかもおそらくそんなに大きく変わらないから、ある程度、出しておいても構わない気はします。しょせん、100とか80とか120とか、そんなものでしょう。

○事務局

- ・延長については整理をするようにいたします。

○屋井委員長

- ・市内はもっと密にするとか。

○宮内委員

- ・これから指定される場所が増えた段階で、最終的にはネットワークになるかもしれないのですが、ルートとルートが交錯したり重複したり、そこから派生するというのが現実には起きてくると思うのです。例えば、オーストリアとかスイスのナショナルサイクルルートはそうなっているのですが、接合部における案内看板の仕様案を考えておいたほうが良いと思います。実際、オーストリアのドナウ川沿いのルートでは、こちらは6号線、こちら方向は別の何号線という案内看板を見たことがあります。例えば太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルートになった場合、そこに別のナショナルサイクルルートが接するなどがイメージとしては考えられます。案内看板の仕様案としてネットワーク化された状況も考えておいたほうが良いのかなと思います。

○事務局

- ・分かりました。

○古倉委員

- ・どこかに書いてあるのかもしれませんが、例えば夜間の視認性、特に看板は、これからご検討されると思うのですが、どうしてもコースを走っていて遅れてしまったというときに、たぶん、街路灯がないところを走ることになると思うので、路面表示は夜間の視認性について少し議論をした記憶があるのですが、看板についてしっかり見えるようにしてほしいと思います。特に気にかかったのは、11 ページの左側の二つのロゴは道路の外側にありますので、夜間に通ると、暗いところだとたぶん、見えないと思うのです。つまり、ロゴが貼ってあっても夜間だと見えにくいという部分があると思いますので、夜間の視認性についてもどこかで一つ、触れておかれたほうがよいのではないかなという感じがします。

○屋井委員長

- ・ありがとうございます。資料1と2、全体を通してでも構いません。では資料3にいきましょう。

○事務局

- ・それでは資料 3 についてご説明いたします。こちらは EuroVelo のポータルサイトでございます。情報発信のあり方として、事例からご説明させていただきたいと思っております。EuroVelo というヨーロッパにおけるナショナルサイクルルートの情報発信の事例でございます。ポータルサイトを設置して、ルートの魅力を写真等で情報発信しています。また SNS を活用した発信もなされています。グルメ情報などの各ルートの魅力や各国の取組も紹介されています。そのほか、EuroVelo のネットワーク図も提供されています。
- ・次のページは、いま申しましたように、EuroVelo の全体的な、あるいは概要の情報発信にとどまらず、個別のルートのページにつきましても統一のロゴで紹介しております。象徴的な写真を活用して、コースの特徴や魅力を発信するとともに、レンタサイクルやガイドツアー、イベント情報など、ルートにおけるサービスに関する情報も、ポータルサイトから直接、情報発信がされている状況でございます。
- ・次のページは、ポータルサイトからリンクで移動した、地域が運営する個別ルートの情報です。レンタサイクルやガイドツアー、宿泊施設等の実用的な情報を網羅的に掲載しています。サイクルルートに関する歴史や文化などの情報も提供しています。
- ・このような事例から、ナショナルサイクルルートの情報発信の視点として、一つにはポータルサイトによる情報発信の視点が必要だろうと考えています。ナショナルサイクルルートの概要を写真や SNS を活用して情報発信するとともに、個別ルートにつきましても、ポータルサイト自体から自立した情報として発信して、より詳細な情報につきましても、地域で運営するホームページにリンクで誘導するといったことが考えられるのではないかと思います。
- ・引き続きまして、個別ルートの情報発信の事例ということで、国内の二つの事例でございます。まずは四国一周 1000km ルートの事例です。ルートの基本情報のほか、インスタグラムや完走者の声など、ルート情報や魅力を利用者から発信してもらえる仕組みとなっています。いしかわ里山・里海サイクリングルートの事例は、動画やフォトギャラリーを活用してサイクリングルートの魅力を発信されている事例でございます。
- ・このような事例を参考に、ナショナルサイクルルートの情報発信の視点の二つ目として、個別ルートの情報発信の考え方でございます。個別ルートの概要を写真や SNS により情報発信するとともに、個別ルートに関連する実用的で詳細な現地の情報を、集約して情報発信していくことが必要だと考えています。そのほか、電子データのほか、ルートマップやパンフレットなど、印刷された形態での情報提供も必要かと思っております。
- ・以上のようなポータルサイト、また個別ルートの情報発信といったことを踏まえて、9 ページで、ナショナルサイクルルートの情報発信のあり方として、国と地域の役割分担を整理しております。

- ・まず基本的な考え方としましては、ナショナルサイクルルートとしてのブランディングと、利用者が必要とする情報提供の観点から、国はポータルサイトでナショナルサイクルルートの全体及び個別ルートの情報も直接的に発信するとともに、ロゴの紹介を行っていくことを考えています。地域については各ルートの情報発信、特に実際に現地を訪問する際に必要となる詳細な情報の提供を行うことを基本的な考え方としております。
- ・情報の内容としましては、ナショナルサイクルルートのブランディングや誘客の観点から、ルートの魅力や口コミ情報などを発信していくということが考えられます。
- ・魅力や認知度向上、情報入手の容易性の観点から、ツールとしましては写真や動画を活用するとともに、SNS など、多様な媒体での情報発信をしていくことが考えられます。また海外に向けても情報発信をしていく必要がございますので、多言語での情報発信に加え、JNTO などとの連携を考えていく必要があると考えております。
- ・残りのページはもう少し細かく、情報の内容を役割分担ということで整理をさせていただいております。簡単ではございますが、以上です。

○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

- ・何でも平等に扱う公的なポータルサイトで一番弱いのは、レコメンデーションがしにくいところだと思います。日本は四季それぞれ、その季節だからこそのお勧めルートがあります。特に海外からのお客様であれば、一番いい時期に最適なルートを選んでいただきたいので、ポータルサイトが一定程度のレコメンデーションの機能を持つことによって、日本の魅力への理解が深まりますので、その辺を考慮していただけたらと思います。

○屋井委員長

- ・よろしく申し上げます。

○古倉委員

- ・いまのご意見の関連なのですが、サイトに、こういうものがある、こういうものがあるという情報は豊富にあるのですが、例えばいまの季節のお話で、冬枯れのときにどこに行こうかと考えるときに、選ぶ側から考えると、季節ごとの推薦があるとか、あるいは家族連れで行くとか、素人が何人かで行ってみようというときに、どういうものがあるのか。そういうシーンとか季節とか、カップルで行くとか家族連れで行くとか、訪れる側の立場でのバラエティーに富んだ推薦、先ほどレコメンデーションというお話がありましたが、きめ細かい情報、向こうがこれだけあげようと言うより、いまの季節にこういうグループやこういう形で行きたいというときに、どういうものがあるのかということを含め細かくレコメンデーションでできるような方法があるといいという気がします。
- ・特に冬枯れの時期だと、皆さんに来ていただけません。この間も、しまなみにお伺いしましたが、寒い季節でいまが一番、落ち込んでいるときだという話がありました。そういうときにミカンとか、地元の産品を実体験してもらえるととか、いろいろな情報を含めていまの季節のお薦めはこれとか、地域からのお薦めという観点を前面に出していただくと、訪れる側としての選びやすさが出てくるのではないかと思います。それを入れていただければありがたいと思います。

○屋井委員長

- ・ありがとうございます。

○絹代委員

- ・さっき、ルートをレベル分けするかどうかという議論があったのですが、海外の方が日本に行こうと思っても全く分からない状態で選ばれると思うので、お二人と意見は同じなのですが、ソートするとか、キーワードを入れて自分の好みに合致した、例えばアクティビティがあるとか、日本文化に触れられるとか、この季節は花がいいとか、選びやすくする機能みたいなものを盛り込んでいただくと非常にいいのではないかと思います。そのためには多分、レベル分けみたいなものは絶対に必要で、プラスその地域の売りにしているものが、1個1個、地域をクリックして探さなくても選び出せるような仕組みがあるとすごくいいと思います。

○山中委員

- ・おっしゃる通りで、もう一つ、SNS のところに書いてあるのですが、最近、デジタルマーケティングでインフルエンサーを使うみたいな議論がかなり、あちこちで地方自治体でも動きがあって、海外に発信できる人たち、あるいは海外の人たちの中で、EuroVelo だとインスペクターという人がいます。そういう人たちを認定していくとか、そういう人たちに依頼していくような仕組み、人を通じたマーケティングみたいなものを、ここに入れておいたほうがいいのではないかと。
- ・国、自治体のどちらがやるかは、いろいろ、アイデアはあると思うのですが、その発信力というのは SNS をやりますよというだけではなくて、そういう人たちが発信するだけで相当違うので、あるいはナショナルサイクルルートを走ってもらうような機会を作るとか、そういうのが結構、重要なかなと思います。

○高橋委員

- ・観光の目線で考えると、ブランドを作るにはインフルエンサーというか、EuroVelo の関係者もそうですが、旅行会社やサイクルツーリズムに関する現地のインフルエンサーであるブロガーだとか、そういったところはもう既に日本では台湾から来たりとかありますが、地方性もあると思うのです。例えば宿が多いところとか、そんなにないところとかもそうですし、長い距離でブランディングをしたいというところは、地方はどのようなタイプの方を選ぶかというのがあると思うのですが。
- ・ナショナルサイクルルートとしては英語と日本語とありますが、ターゲットとして、ヨーロッパレベルのナショナルサイクルルートであることを示すためには、そこを最初にインフルエンサーとして呼んだほうがナショナルサイクルルートの把握もぐっと上がりますし、そこに地方も追随して、ヨーロッパのナショナルサイクルルートのレベルが日本にやってきているのだということで、例えばツーリズムで言うとアジアの旅行客を狙おうというのはその次で、ここではヨーロッパを意識したほうがいいのではないかとというのが私の考えです。

○屋井委員長

- ・ありがとうございます。最初、英語版しか作らないみたいな話もありました。

○宮内委員

- ・EuroVelo で言いますと、ユーザーのためのポータルサイトと、運営関係者向け、つまりプロフェッショナル向けのポータルサイトと 2 つあるのです。利害関係者、ここにはたくさんの団体や人が係わっていますが、そういった人向けのサイトを EuroVelo を統括している ECF、欧州自転車連盟は 2 種類作っています。一般の利用者向けと関係するプロフェッショナル向け。そういうプロフェッショナル向けのサイトないしはメールニュースみたいなものはお考えがありますか。

○事務局

- ・これから。

○楓委員

- ・ヨーロッパのサイトのレベルが分かりませんが、ポータルサイト機能の重要なポイントは利用者にとって便利な予約につながる場所です。ここが日本の観光サイトの弱いところでもあるのですが、宿の予約だけでなく、レンタサイクルや代替の交通機関の予約など、きめ細かいレベルまで整備して欲しいと思います。特にナショナルルートに選ばれたエリアは利用者目線に立って整備を指導していただきたいと思います。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございます。極めて重要な点ですね。サービスをどこまで一体的に提供できるか。

○高橋委員

- ・補足なのですが、全く違った形態の、例えばインバウンドで考えても、30日単位で旅行に来るとか、そういう方たちがナショナルルートというブランドを見れば、徒歩とかサイクリングとか、そういう形の人たちも見ているので、例えばヨーロッパのオーストリアのエージェントが、カップル2名の60日とか30日の予約を入りに宿を全部確認していくんです。そういう新しいツアーの形態も入ってきますので、日本のシステムではない形のものがあると思います。要はレコメンデーションなのですが、宿がナショナルルート上のどこかというのもビジネスで探しているの、ルート認定するとそういう動きになってくると思います。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。時間になりましたので、資料4に。

○事務局

- ・資料4でございます。上から二つ目、本日3月1日、第2回小委員会を開催しまして、ナショナルサイクルルートの制度及び要件、路面表示・案内看板、情報発信のあり方についてご議論いただきました。いただきましたご意見を踏まえまして、2019年の春頃、第3回小委員会でナショナルサイクルルートの制度案の提案といったところまでいきたいと考えております。
- ・その後、有識者会議に諮りまして、夏頃にナショナルサイクルルート制度創設といった流れで進めていきたいと思っておりますので、引き続きよろしく願いいたします。以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。今日は大変、活発なご議論をいただいて、今日の議論を十分に踏まえながら、事務局のほうで制度設計を進めていただきたい。次回は制度案ということですから、今日を踏まえながら全体の制度を示していただくことになりますので、よろしくをお願いします。今日はどうもありがとうございました。

○事務局

- ・長時間にわたりまして、多くのご意見をいただきましてありがとうございました。追加のご意見などがありましたら、事務局までご連絡いただければと思います。
- ・なお、次回の小委員会につきましては、先ほど申しましたように春頃ということで予定しております。事務局より改めて日程についてご連絡させていただきます。以上をもちまして、第2回の小委員会を閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。