

第3回 ナショナルサイクルルート制度検討小委員会

日 時：令和元年8月27日（火） 13：30～15：30

場 所：中央合同庁舎3号館 11階特別会議室

【議事】

- (1) ナショナルサイクルルートの指定手続き（案）について
- (2) ナショナルサイクルルートの指定要件（案）について
- (3) 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
古倉 宗治	(公財) 自転車駐場整備センター 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	一般財団法人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

敬称略

委員長以外は五十音順

○は委員長

○事務局

- ・定刻となりましたので、ただいまから第3回ナショナルサイクルルート制度検討小委員会を開催いたします。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。
- ・報道の方へのお願いですが、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、御了承ください。
- ・小委員会を始めるに当たりまして、自転車活用推進本部事務局次長の犬野より御挨拶を申し上げます。

○事務局（犬野）

- ・自転車活用推進本部事務局次長の犬野でございます。本日はお忙しい中、本小委員会に御出席いただき、ありがとうございます。
- ・前回、御議論いただいた要件に基づき、いろいろな現場の状況等も整理しながら、どのような評価項目、評価が妥当なのかということについて詳細に検討を重ねてきたところであり、少し時間が掛かってしまい申し訳ありませんでした。私どもも早期にこの制度を創設すべく、更に検討を続けていきたいと思っています。
- ・本日は限られた時間ではありますが、活発な御意見を頂きますようお願い申し上げ、私の冒頭の挨拶とさせていただきます。本日は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は御遠慮ください。
- ・議事の進行に先立ちまして、お手元に配布いた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」をおめくりいただきますと、資料1～資料3、参考資料1と参考資料2がございます。順に「資料1 ナショナルサイクルルートの指定手続き（案）について」「資料2 ナショナルサイクルルートの指定要件(案)について」「資料3 今後の進め方(案)」「参考資料1 第2回小委員会での指摘事項及び対応方針」「参考資料2 ナショナルサイクルルートにおける望ましい走行環境（案）について」です。
- ・そのほか、本日欠席の山中委員より事前に意見が提出されていますので、お配りしております。
- ・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ください。
- ・委員の御紹介につきましては配席図をもって代えさせていただきます。なお、山中委員、絹代委員におかれましては、本日欠席との連絡をいただいております。
- ・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いたします。屋井委員長、よろしくお願いいたします。

【(1) ナショナルサイクルルートの指定手続き (案) について】

○屋井委員長

- ・早速ですが、資料の議事に従って進めてまいりたいと思います。最初に前回の議事の確認も含めて、(1) 番をお願いします。

○事務局

- ・お手元の参考資料1「第2回小委員会での指摘事項及び対応方針」として、前回の小委員会での委員の皆様からの御指摘、また、御指摘への対応方針を整理しています。御指摘を踏まえて資料1、資料2を整理していますので、こちらの説明の中で適宜触れていくこととし、参考資料1の説明は省略させていただきます。
- ・それでは資料1について御説明いたします。
- ・表紙をおめくりいただきまして、まず、ナショナルサイクルルートの考え方を整理しています。自転車活用推進法の措置を受け、中段に「目指すべき方向性」として次のように整理しております。
- ・「自転車活用推進法に基づき、自転車を通じて優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツー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、ナショナルサイクルルート制度を創設する。」
- ・「サイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートであることなど、一定の要件を満たすサイクリングルートを対象としてナショナルサイクルルートに指定する。将来的には、全国のナショナルサイクルルートのネットワーク構想を検討する」。
- ・そして、「指定の手続き」としまして、「予め指定要件を公表するとともに、自転車活用推進本部事務局の調査に基づく候補ルート案について、第三者委員会において、指定要件を満たしていることを確認する。」
- ・「ルートにおける取組の継続性を評価する必要があることから、新たなルートの指定の有無の確認については、国の自転車活用推進計画期間内に1回とし、3～5年ごとに実施する」こととしております。
- ・次のページは、具体的な「ナショナルサイクルルートの指定手続き (案)」です。
- ・自転車活用推進本部事務局において候補ルートの選定をします。第三者委員会による審査を経て、自転車活用推進本部長がナショナルサイクルルートを指定します。
- ・指定されたナショナルサイクルルートにおいては、ロゴマークの設置やサイクリング環境の水準維持等に取り組んでいただきます。
- ・次のページは、「ナショナルサイクルルート・フォローアップの手続き (案)」です。絹代委員、楓委員、山中委員それぞれから、ナショナルサイクルルートの指定後におけるフォローアップの手続き・取消し・ルート変更について御指摘をいただいております。これらの手続きを定めるとともに全体像をお示ししています。
- ・ルートにおける取組の継続性を評価する必要がありますから、指定されたナショナルサイクルルートの状況確認、新規追加ルートの指定の有無の確認などのフォローアップについては、計画期間内に1回とし、3～5年ごとに実施することとしています。

- ・ ナショナルサイクルルートが指定要件を満たさなくなった場合などは指定を取り消すこととしています。
- ・ ナショナルサイクルルートの取消し・変更にあたっては、指定と同様の手続きを経ることとしています。ただし、変更については軽微なものを除くこととさせていただいております。
- ・ 具体的なフローは資料の下の方にお示ししているとおりです。新規追加ルートのフロー、取消しフロー、変更フローと大きく3つに分かれております。
- ・ まず、新規追加ルートのフローです。取組の結果、要件を満たすルートが出てきましたら、事務局において候補ルートを選定し、第三者委員会の審査を経た上で本部長が指定します。こちらは指定と同じフローになります。
- ・ 次に取消しフローです。ナショナルサイクルルートに指定された後に指定要件を満たさなくなった場合、サイクリング環境の水準維持等の取組がなされていない場合、指定後に行うべき条件が満たされていない場合、いずれかの場合に指定を取り消します。
- ・ ただし、改善が見込める場合は、事務局長による是正措置を要求し、自治体による改善計画を提出の上、改善に取り組んでもらうこととなります。改善が見込めない場合は、第三者委員会に諮った上で、本部長による取消しとなります。
- ・ 最後に変更のフローです。事務局で決定した変更案を第三者委員会の審査を経て本部長が変更します。
- ・ 資料1については以上です。

○屋井委員長

- ・ ありがとうございます。それでは、参考資料1に前回の小委員会での指摘事項、特に指定手続きに関して意見と対応方針が出ていますので、そちらも参照していただきながらになりますが、ポイントは3枚目の「手続き（案）」を更新していただいたということです。前回は半年ぐらい前なので、思い出していただきながら、いかがでしょうか。

○古倉委員

- ・ まず、取消しフローについてです。
- ・ 行政法上もはっきりした手続きではなく、それに準ずるような話になると思いますが、「指定要件を満たさなくなった場合」の「指定要件」というのは、必須の条件ですね。たくさんある中で1つでも満たさない場合、要するに軽易なものを1つでも欠く場合は取消しということになるのですか。何個か必須要件があったと思いますが、それをちょっとでも満たさなくなった場合、その辺の欠格の判断はどのようになるのか、よく分からないところがあります。いかがでしょうか。

○事務局（大野）

- ・ 基本的には、新しく指定する際、必須のものを中心に満たすべき要件を満たさなくなった場合には、それがわずかなものであれば、それを改善してくださいという要求を行うことで処置はできるのではないかと考えております。

- ・取消しというのはよほどの状況であると考えております。大幅にもう改善もできないような状況になった場合には、やはり自治体や関係者と調整した上で、今後、取消しというようなことになり得ると考えております。

○古倉委員

- ・そうすると、1条件でも、あるいは軽易な要件1つでも一応満たさなくなった場合は、指定の取消しを検討するという理解ですね。その改善を求めて、それが是正されないと指定を取り消すことになるのですか。
- ・わざと又は過失ではない場合での要件を満たすことができなくなった場合、例えば途中の崖崩れがあったりして距離が「概ね100キロ」を満たさなくなったとか、それに数年以上掛かるとか、又は是正ができなくなった場合、そのようなケースがあったりするかもしれません。例えばその1点だけで是正要求をしてもたぶん何年以内には改善できないとなると、やはりその指定は取り消す。こんな感じになってしまうのですか。

○事務局（大野）

- ・要件には様々な必須項目がありますが、基本的にはそれを満たさなくなれば、改善をしてくださいという要求を関係する方に出すことになろうかと考えております。
- ・ただ、それに対し、災害対応のようなケースもあり得るとは思いますが、将来改善することが明らかに見込める場合には、その改善計画を出していただくことで、それは存続すると考えております。

○古倉委員

- ・例えば今申し上げたがけ崩れの災害があった場合で、ショートカットにせざるを得ず、距離がだいぶ短くなって、距離の要件を是正のしようがないことになってしまったというケースも十分ありえます。今は延長しか頭に浮かばないのですが、道路がショートカットされて要件を満たさなくなってしまう。「もうちょっとのところだけ」というのがあり得るような気がするのです。
- ・例えば「原則、満たさなくなった場合」という表現であれば読み取れると思うのですが、「満たさなくなったら直ちに」というのは、しかも、故意又は過失ではないような場合、せっかく世界にも発信してたくさん来ていただいているのに、「ちょっと要件が欠けたから指定はやめよう」というのも厳しいような感じもします。その辺の感触はどのように考えているのか、お伺いしたい。

○事務局（大野）

- ・指定要件を少しでも満たさなくなったとか、満たさなくなったことに対してどうしても改善ができないような場合には、おそらく、そのルート全体の具体的な内容の変更ということになろうかと思えます。
- ・その変更が、大規模か小規模かによって、第三者委員会の審査を経るかかどうかという、正式

な手続きによって、将来的にある部分を落とさざるを得ないという場合には、変更で済ますかどうかの判断をした上で、ルートの特続をここで判断することになるのではないかと考えています。

○古倉委員

・変更ということもあるということですね。分かりました。

○屋井委員長

・今の関係で言うと、災害が原因の場合はおそらく指定取消しはないですね。ですので、それについては逆に、「地元はこういう状態で、指定がそのまま継続していると問題が起きるのなら返上させてくれ」とか、返上というのはできないが、やめてくれという要請が仮にあれば、そういうものがあるかもしれない。でも、災害によって一部途絶されているからということだけで、国の方から取消しというのは当てはまらないように思います。

○事務局（大野）

・災害を例にとりますと、まずは復旧いたしますので、復旧するということであれば改善があり得るということで、その改善の計画を出してもらえば何の変更もなく特続ということになるかと思えます。

○屋井委員長

・そうですね。

○事務局（大野）

・一方で、例えば迂回ルートを経るとか、それが長期にわたるとなると、やはり変更も考えざるをえないケースも出てくるかとは思っています。

○屋井委員長

・分かりました。

○長嶋委員

・委員長と同じ質問をしようと思っていました。それが1つ。
・もう1つは取消しの場合です。これは前回も絹代委員がおっしゃったような気がするのですが、要件に満たなくなったというチェックは、指定された自治体又は団体さんから、「こういうところが変更になった」という申告なのか、それとも、事務局から常に何かをチェックされて指定要件を欠いてしまったという判断をされるのか。その辺りは何かお考えがありますか。

○事務局（大野）

- ・ 取消し、変更も含め、フォローアップを3～5年に1回目、これは国において実施することを考えています。その中で取消し、変更等の必要性を国において判断していきたいと考えております。
- ・ ただ、先ほどのような、短期的に不測の事態が生じたことによる変更等の場合、そういった事象については、様々な道路管理者同士の話の中、また、自治体からの連絡等において、随時対応できるような形で手続きを進めていきたいと考えております。

○屋井委員長

- ・ よろしいですか。ほかはいかがでしょうか。

○高橋委員

- ・ 取消しに当たって、ハード系と言いますか、構造物、例えば道路が通れなくなったような場合の取消しや改善というのもあるのですが、我々観光事業者側から見ると、やはりソフトの方ですね。認定されなくなった。例えば今、一定期間改善している最中にとは言えども、ソフトもやっている私どもの観光のツーリズムだと、お客さんが入って予約が入っているわけです。今ナショナルサイクルルートとして改善をしなければいけないという状況があった場合、私どもはブランドを使って海外からお客さんを呼び、更に国内からお客さんを呼ぶようなこともやっている中で、いわゆる観光事業者向けのフォローアップという視点もあって良いのではないかと。
- ・ ハードの目線、行政の目線、道路管理者の目線もそうですし、道路使った観光事業者ですとか、そういった配慮もあると良いなと思いました。
- ・ 意見ですが、その辺でもし何かあるのであればお願いします。

○事務局（大野）

- ・ 基本的には、よほどのことがなければ取消しということは想定しておりません。なるべく協議会を作った上で、こういった水準が維持できるように、また、改善してより良いものになるように努力した上で、それでもなお水準が維持できない事態になったという状況を想定しています。そういった中でいろいろな方々の御意見等も聴きながら、最終的な判断になっていくのだと思います。唐突に取消しになるようなことは想定していません。

○楓委員

- ・ 今のお話にも通じますが、変更も含めて、改善・是正が要求されても最終的に不幸にも取消しというケースもあると思います。このフロー自体がオープン化されていることによって、観光面を含めてお客さまも情報が入手できるので、是非ともこの辺りの情報開示を的確にお願いできればと思います。

○事務局（大野）

- ・フォローアップの手続きをどのようにするのかについては、今後、制度が発足して何年か経った場合の話になるかと思えます。第三者委員会も発足した後の話になりますので、その要件について、どのようにオープンにして開示していくのかについては、今後、更に検討を進めていきたいと思っております。

○屋井委員長

- ・私からも1点。今回のフロー案でいうと、「自治体による改善計画の提出」というのが、どこか欠格というか、何か条件を満たしていないことを前提で作ってもらうのですが、片や、ナショナルサイクルルートに指定された地域には、誰がというところはなかなか難しいけれど、フォローアップするタイミングぐらいまでに何らかの活動報告書なりレポートなりを公表してもらおうとか出してもらおうということがあってもよさそうな気がします。
- ・それを要求にするかどうかということはいろいろ議論があるけれども、地元の視点で自ら活動をしてきて、これだけ改善しています、工夫していますということをアピールするようなレポートがあって、一方で、国としてはフォローアップの際に、いろいろ協力も得ながらと思えますが、国からの視点でモニターし、チェックしていく。もちろん、その場合の前提になるようなものがあってということですが、その辺りはどうでしょうか。

○事務局（大野）

- ・改善のプロセスについては、一定の水準を保つために要件の中にも入れておりますが、関係者から成る協議会を設置し、その中でどのように水準の維持を行うのか、また、どのような取組を毎年行っていくのか、定期的にきちんと議論できるような体制は整えていきたいと思っております。
- ・さらに、これから改善に向けてどのような取組を進めていくのかということについては、具体的な取組、ルートも含めまして、全て自治体の「自転車活用推進計画」にきちんと位置付けてもらうことをお願いすることにしてあります。そういたしますと、「自転車活用推進計画」にのっとったナショナルサイクルルートの取組がどのような状況になっていくか、基本的には自治体においてもフォローアップすることになるかと思っております。

○屋井委員長

- ・言い方が多少悪かったかもしれませんが。改善課題がないナショナルサイクルルートについても3～5年間の活動の実績報告書みたいなものを作ってもらわなくて良いですかという質問です。

○事務局（大野）

- ・ナショナルサイクルルートの制度自身は申請主義ではありませんので、誰か相手がいるというものではなく、国が自ら調査をしてやりますので、この3年間にどのような取組を行ってきたかについては国において取りまとめを行い、きちんと外に出していけるような体制をと

っていきたいとは思っております。

○屋井委員長

・分かりました。

【(2) ナショナルサイクルルートの指定要件(案)について】

○屋井委員長

- ・それでは次の議題、(2)の指定要件です。よろしくお願いします。

○事務局

- ・資料2について御説明いたします。
- ・1ページの「ナショナルサイクルルートの指定要件の観点と考え方」は、大きくは変わっておりません。
- ・「指定要件については、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ともに、一貫したコンセプトの下で継続的に利用環境の水準の維持、更なる向上を図る必要があることを踏まえ、以下の観点、考え方に基づき設定」。
- ・そして、観点及び考え方ですが、「1. ルート設定」。考え方として「サイクルツーリズムの推進に資する魅力ある安全なルートが設定されている」「2. 走行環境」。考え方は、「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維持し、更なる向上を図るための継続的な取組体制がある」としております。
- ・また、「指定要件を評価する評価項目及び評価基準は、ナショナルサイクルルートとして満たすべき評価基準を必須項目として設定し、指定の際にすべて満たしていることを基本とする」「また、更なるサイクリング環境の向上を目指した取組を促すため、満たしていることが望ましい評価基準を推奨項目として設定する」「更なるサイクリング環境向上のため、追加的に対応すべき取組を、指定の条件とすることができるものとする」。
- ・次に「ナショナルサイクルルートの指定要件(案)」ですが、先ほどの「観点」に対して要件を整理しています。具体的には次のページから御説明いたします。
- ・「指定要件の評価項目・評価基準(案)」。「①サイクルツーリズムの推進に資する魅力ある安全なルートであること」という要件に対し、評価基準は◎が必須項目、○が推奨項目としております。また、適宜、見開き下段のイメージ図や写真も御参照いただければと思います。
- ・まず、評価項目の「ルートの延長」。評価基準として「ルートの延長が概ね100km以上であること。ただし、離島・島しょ部は除く。」としております。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。一方、離島・島しょ部は地形上の制約があることから除外としております。
- ・次に「ルートの魅力」では「以下のいずれかを満たすルートであること」とし、「地域を代表する観光地(歴史・文化・景勝地等)を有機的に連携していること」「国際的に著名な観光地を有機的に連携していること」「魅力的な景観の地域を通過していること」「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」のいずれかを満たすルートであることを必須項目としています。

- ・次に「ルートの安全性」として、「自動車交通量が概ね1日10,000台以上の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」を必須項目としています。ただし、郊外部において、この後に出てきます「走行環境の安全性」に規定する整備がされている場合は、車道混在でもよしとしております。
- ・また、都市部においては、ルートに並行して代替ルートが無い場合は車道混在でもやむを得ないものとしませんが、この場合、ガイドラインに基づく自転車道あるいは自転車通行帯の暫定形態としての位置付けとなりますので、完成形態に向けた整備を進めていただくため、「市区町村の自転車活用推進計画における自転車ネットワーク計画に位置付けられていること」を求めています。
- ・「また、現地及びルートマップ等で注意喚起すること」を求めています。
- ・2つ目の評価基準としまして、「狭小幅員のトンネルを含まないルートとすること」を必須項目としています。ただし、「近くに代替ルートが無い場合は狭小トンネルを利用したルートでもやむを得ないもの」とし、この場合、「現地及びルートマップ等で狭小トンネルである旨注意喚起すること」を求めています。
- ・3つ目の評価基準としまして、「生活道路を避けたルートであること」を推奨項目としています。ただし、「代替路が交通量の多い幹線道路しかなく、自転車の安全確保のためやむを得ない場合や、2つの道路を合理的に結ぶためにやむを得ない場合は除く」としてしております。
- ・次に「ルートの連続性」として、「自転車で通行できない区間がないこと」を必須項目としています。ただし、「近くに代替ルートが無い場合はやむを得ないもの」とし、「現地及びルートマップ等で注意喚起されているとともに、自転車を押して通行できること」を求めています。
- ・次に「子供や初心者への配慮」として、「急勾配が連続する区間を避けたルートであること」を推奨項目としています。ただし、「ルートに並行して代替路がない場合は急勾配が連続したルートでもやむを得ないもの」とし、「ルートマップ等で急勾配が連続する区間である旨注意喚起すること」を求めています。
- ・次に「ルートの名称」として、「ルート名称は、ルートの特徴をよく表し、日本人、外国人双方に分かりやすい名称であること」を推奨項目としています。
- ・これは宮内委員の御指摘を踏まえたものです。
- ・次に「走行環境」です。要件として2つあります。
- ・まず、「誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること」です。走行環境の安全性について、自転車通行空間整備につきましては、都市部と郊外部に分けてそれぞれ必須項目として整理しています。
- ・屋井委員長の御指摘を踏まえ、それぞれ危険回避を除き、自転車歩行者道は認めないこととしております。
- ・まず、都市部です。「都市部（DID地区）においては、自転車専用道路又はガイドラインに基づき、市区町村の自転車活用推進計画における自転車ネットワーク計画に位置付けた上で、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（暫定形態を含む）」

としております。「なお、自転車歩行者専用道路は認めるが、自転車歩行者道は、橋りょうやトンネルなどにおける危険回避を除き認めない」としてしております。

- ・郊外部につきましては、屋井委員長の前回の御指摘を踏まえ、車道混在を基本と考えております。
- ・また、矢羽根も都市部ほど設置する必要がないことから、評価基準の最下段に書いております「車道混在の場合」のところから説明させていただきますが、「100m 程度の間隔で矢羽根を設置、または、外側線の外側に 1.0m 以上の幅員（排水施設等の幅員を除く）を確保することとし、自動車交通量が概ね 1 日 10,000 台以上の場合、外側線の外側に 1.5m 以上（やむを得ない場合は 1.0m 以上）の幅員を確保した上で 100m 程度の間隔で矢羽根を設置することとする」としてしております。
- ・また、車道混在より高い整備水準であるガイドラインに基づく自転車通行空間は都市部同様、認めることとしております。ただし、自転車交通量が概ね 1 日 1 万台以上で暫定形態の矢羽根の場合は、更に外側線の外側に 1.5m 以上の幅員を確保することとしております。
- ・さらに、「情報板等でドライバーに対して当該道路がサイクリングルートとして活用されており自転車通行に配慮する旨、注意喚起を図ること」を推奨項目としております。
- ・加えて、「トンネル、橋梁部、急勾配箇所等の現地に注意喚起の看板等の案内表示がされていること」及び「自転車損害賠償責任保険等の加入を義務付ける条例が制定されていること」を必須要件としております。
- ・第 1 回目の指定に当たりましては、都市部、郊外部を併せてルートの概ね 3 分の 2 以上が整備されていることを基準として考えております。また、指定後、2、3 年でここに示されている形態で、全ルートの整備を完成させることを考えております。
- ・次に「快適性」として、宮内委員の指摘を踏まえ、「未舗装区間がないこと」を必須項目としております。
- ・また、「交差点では安全な通行を確保した上で、極力、一時停止の規制がなく、迂回する必要がなく通行可能であること」を推奨項目としています。
- ・次に「維持管理水準」ですが、「道路管理者等にてルートの管理基準（清掃・補修の水準）が設定され、維持管理の実施体制が明確であること」を推奨項目としています。
- ・「危険箇所等の通報システム」として、「サイクリストから走行上問題がある（路面の陥没、草や落ち葉等）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」を推奨項目としております。
- ・なお、「誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること」という要件の下に、前回資料では「並走や追い越しが可能な自転車通行空間が整備されていること」が推奨項目として入っております。しかし、関係省庁から、道交法で原則禁止とされている並走化を推奨事項として評価項目に入れることはふさわしくないとの意見もあり、こちらは評価基準から落としております。
- ・次に「誰もが迷わず安心して走行できる環境を備えていること」という、走行環境の 2 つ目の要件です。「ルートの案内」として必須項目を 4 つ、推奨項目を 2 つ設定しております。
- ・路面表示と案内看板それぞれについては、「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が設置されていること」とし、「単路部については概ね 5km ごと」「分岐部については必要箇所に全部」案内が設置されていることとしております。また、起点及び主要な目的地までの距離を示す案内、又はルート沿線のゲートウェイ・観光施設・拠点への案内設置については、それぞれ推奨項目としています。

- ・国内外のサイクリストを対象としておりますので、「海外のサイクリストでも認識可能な多言語（日英2か国語以上）やピクトグラムでの案内となっていること」を必須項目としております。
- ・また、「ナショナルサイクルルート指定後に自転車活用推進本部事務局がナショナルサイクルルートの共通仕様として示すロゴマークを設置すること」を指定の条件としております。
- ・次に「受入環境」です。要件は7つです。
- ・1番目の要件は、「多様な交通手段に対応したゲートウェイが整備されていること」です。ゲートウェイとは、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、準備をするための結節点となることです。
- ・ゲートウェイの備えるべき内容としては、「レンタサイクル又はシェアサイクルが利用可能なこと」「必要な情報（ルートマップ、宿泊施設、サイクルステーション、見所、食事、緊急サポート）が入手可能なこと」「必要な物品（タイヤチューブ、パーツ、携行食等）が購入可能なこと」「手荷物用のロッカー、着替えスペースが完備されていること」などを考えております。
- ・また、ゲートウェイとルートの間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も必須項目としております。
- ・2番目の要件は、「いつでも休憩できる環境を備えていること」です。「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上に概ね 20km ごとに整備されていること」を評価項目として設定し、「河川区域などで困難な場合は、ルートの近くでもやむを得ないもの」としております。
- ・「必要な機能」と「推奨する機能」とを分けて整理させていただいているところです。
- ・3番目の要件は、「ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること」です。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、サイクルトレイン、サイクルバス、サイクルタクシーが利用可能であることを推奨項目として設定しております。また、前回の楓委員からの御指摘を踏まえ、「それぞれについて利用者が計画を立てるのに必要な情報が提供されていること」を推奨項目として追加しております。
- ・4番目の要件は、「サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること」です。「ルート直近にサイクリストが必要とする機能を備えた宿泊施設が概ね 60km ごとにあること」を必須項目として設定しています。
- ・「必要な機能」と「推奨する機能」を分けて資料に表示しております。
- ・5番目の要件は、「地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること」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実施されていること。（日

英2か国語以上に対応していること)」。そして、「ルートを活用した幅広い層を対象としたイベント（ツーリングイベントやレース等）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おります。

- 6番目の要件は、「自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること」です。「ルート近くにトラブル発生時に必要な補修部品、自転車用品などが販売されていること」「ルート近くに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が実施されていること」、「利用者が緊急時に利用するために必要な情報が提供されていること」「トラブル発生時に利用できるメンテナンスのサービス拠点まで、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」及び「利用者が緊急時に利用するために必要な情報が提供されていること」をそれぞれ推奨項目としております。
- 7番目の要件は、「緊急時のサポートが得られる環境を備えていること」です。「緊急時の事故対応等のため、自転車専用道路等に緊急車両の進入が可能な環境が整備されていること。または、概ね2kmごとにアクセスが可能な環境が整備されていること」「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ホームページなどに記載されており、サイクリストが困らない情報提供がなされていること」を必須項目としております。その他推奨項目として、「緊急通報が可能なように、携帯電話のカバー圏に全線が含まれていること。含まれていない場合には一定間隔で緊急連絡が可能な公衆又は非常電話が存在すること」「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一定間隔以内で整備されていること」を設定しております。
- 続きまして「情報発信」です。「誰もがどこでも容易に情報が得られる環境を備えていること」ということで、評価項目ですが、「ホームページ、SNS及びパンフレットなどで以下のような必要な情報発信をしていること」。また、ルートマップの評価項目にありますように「以下のような内容が記載されたルートマップが作成されていること」として、記載内容の例を掲げさせていただいております。これらホームページ等での情報発信、ルートマップが作成されていることそれぞれについて、「インバウンドに対応した多言語（日英2か国語以上）で情報発信をしていること」「インバウンドの旅行者でも理解できるものであること」を必須項目としております。
- ルートマップについては「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、また、「ルートマップの入手」は「以下のような場所で容易に入手できること」とし、観光案内所等々の施設を掲げさせていただいております。そして、「データをホームページ上にアップし、PC又はスマートフォンで閲覧できるとともに、PDF等でダウンロード可能であること」を「ルートマップの入手」という項目に対する必須項目としております。
- また、「ルートのPR」とし、「海外の自転車展示会、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に必要な取組体制が確立されていること」としております。取組体制ですが、「官民が連携し一体的に協議・検討・議論を行う常設の協議会、事務局が設置されていること」「協議会が定期

的に開催されていること」を必須項目として設定しています。

- ・また、「地方版自転車活用推進計画への位置付け」として、「指定されたナショナルサイクルルートに関する水準維持等に向けた取組内容を都道府県・政令市の地方版自転車活用推進計画に具体的に位置付けること」を必須項目としております。
- ・資料につきましては以上であります。
- ・ここで山中委員から提出していただいた御意見について、事務局次長の^{大野}より御説明をさせていただきます。

○事務局（大野）

- ・お手元に、山中委員より提出がありました意見についてお配りさせていただいております。事前に趣旨の確認とこちらの対応についてお話しした内容についても併せて報告させていただきます。
- ・要件の中で、協議会を設置して水準維持に向けた取組を行うということを位置付けておりますが、その中で更に改善に向けたPDCAを回す取組を位置付けるべきではないかということ意見を意見として受けております。
- ・このPDCAの取組につきましては、指定の段階ではなく、その先の更なる改善に向けた取組ですので、今後、協議会の運営等、現地と協力し、こういった取組が進むようにこちらも指導を進めていきたいと考えています。
- ・また、基準に関する意見がいくつか出されております。
- ・1点目は、保険の加入義務に関する条例の制定を要件に挙げておりますが、これについて外来者、インバウンド関係者には関係ない項目ではないかという意見を受けております。これは条例で義務付けいたしますと、地域住民のみならず、外から来た方々、観光者、外国から来られた方についても保険の義務付けが必要となります。特に子どもが条例の内容で自治体をお願いしておりますのが、現在、レンタサイクルの自転車に関してはほとんどの地域で無保険のような状況になっております。このようなことがないよう、レンタサイクル、シェアサイクル等にも保険の加入を義務付ける条例の制定をお願いしています。
- ・こういった条例は、地域住民のみならず、外来者、インバウンド観光者にも適用されることを御理解いただいた上で、義務付けるだけではなく、地域においてそういった保険加入が必要であることをちゃんと情報発信していくことが重要ではないかということ委員から追加で御指摘を受けております。これについては、我々も地域と連携してしっかりと進めていきたいと考えております。
- ・次に、自転車歩行者専用道路と自転車歩行者道が同じ標識だと外国人には理解しがたいという意見。また、自歩道について、橋梁、トンネルの危険回避など以外にもあり得るのではないかという御意見であります。
- ・まず、両者の標識の表示が分かりにくい部分につきましては、現地で誘導をきちんとしっかりとするという。また、その区別が付きやすいような、なんらかの表示が可能かということは今後検討していきたいと考えております。
- ・また、自歩道について、橋梁、トンネルの危険回避など以外にもあり得るということですが、

そういったものにつきましては、運用の中で、現地の個別の状況を見ながら判断していきたいと考えております。

- ・郊外部における車道混在の場合については、2つの形態を挙げさせていただいております。1つは100mごとに矢羽根を設置し、その道路を自転車を通るのだということを明確にする。または、外側線の外側に1m以上の幅員を設けるということです。矢羽根については、100mおきであっても矢羽根によってそこに震動が起きるので除かせるということですが、やはり安全確保をする上では矢羽根の設置は一定程度有効であると考えておりますので、理解を得ていきたいと考えております。
- ・ただ、外側線の外側を自転車が走行するというのですが、特に北海道を始めとした積雪地域においては外側の外に大きく除雪した雪を積み上げる幅広いスペースがあります。実態的には自車道を走るよりはそこのスペースを走るのが安全であり、また、そこを走っているような自転車もありますので、そこについては、矢羽根を車道に設置して車道に誘導するよりはその外側の外を走っていただいた方が安全なケースもありますので、そういったものを取り入れていきたいと考えているところです。
- ・次に、「自治体の指定承諾を受ける必要があるのではないか」という御意見ですが、これについては、指定候補のルート为国において選定する前に様々な関係者と調整を行った上で、「ここは改善する必要がある」と指定をするというような、関係者の承諾を頂いた上でルートを決めることを考えております。
- ・また、その条件についても第三者委員会等に示す場合には、これは誰が対応する要件なのかを明示した形で処理するというのを、山中委員には御説明させていただいたところです。
- ・最後に、「指定後の海外プロモーションが重要である。これについては引き続き検討すべきではないか」という御意見を頂きました。これは私どもも非常に重要な課題であると考えており、指定後に更にもどのような取組を進めていくかについては継続して検討していきたいと考えております。
- ・以上です。

○屋井委員長

- ・御説明ありがとうございました。それでは、山中先生からの御意見も含め、資料2について御意見、御質問を頂きたいと思っております。

○宮内委員

- ・1ページ目の「指定要件の観点と考え方」のところですか。これはサイクリングルートということの定義に関することなのですが、スイスの場合、サイクリングルートにおけるルート標識のアイコンは青色で約9,000kmです。それとは全く別に、ルート標識のアイコンは黄色のマウンテンバンクルートが3,300kmあります。2種類あります。ですから、今回のナショナルサイクルルート制度はあくまでもサイクリングのルートであって、マウンテンバイクのルートではないという説明を入れておかないと、利用する人も整備を進める人も誤解をする可能性があります。できれば、定義に関してそういう補足的な説明を入れていただいた方が良

いのではないかと思います。

○事務局（大野）

- ・御指摘の点を踏まえまして、検討をさせていただきたいと思います。

○宮内委員

- ・3 ページ目ですが、「生活道路を避けたルートであること」が推奨項目になっています。その上に「ルートの魅力」という点で「地域を代表する観光地（歴史・文化・景勝地等）を有機的に連携していること」「魅力的な景観の地域を通過していること」とあります。これは例えば旧街道などが含まれるのですが、現状では、旧街道はほとんど生活道路になっています。つまり、バイパスが開通したところはもう生活道路になっている。「生活道路を避けたルートであること」というと、「ルートの魅力」の設定がかなり難しくなると思います。旧街道は交通量が少なく安全で、沿線に地域を代表する観光地（歴史・文化・景勝地等）がある道路なので、できればこれは外していただけないでしょうか。
- ・同じ3 ページの「狭小幅員のトンネルを含まないルート」ですが、「狭小トンネルを利用したルートでもやむを得ないものとする」のところに「トンネル内の照度を上げる」を入れていただきたいのですが。
- ・それから、このページの「ルートの連続性」のところに「自転車を押して通行できること」と書いてあるのですが、階段がある場合はスロープを設けることを付け加えていただきたいと思います。現状で、大規模自転車道で階段を設けているところを複数箇所知っています。階段の脇でも中央でもスロープを設けていただければ自転車を押し歩きして上がれます。スロープが設けられていないと、自転車を持ち上げなければならない。ツーリング用の荷物を積んでいる時は重たくなるので、自転車を持ち上げて階段を登るのは非常に大変です。あるいはこれから増えてくる電動アシスト自転車という重量のある自転車の場合は、持ち上げて運ぶのは更に大変なことになります。階段がある場合はスロープを設けるという文言を追加していただけないかと思います。
- ・次に5 ページ。「未舗装区間がないこと」。これは◎必須項目ではなくて○推奨項目で良いのではないかと思います。と言うのは、安全で走行に支障がないような状態であれば、私はそちらのルートの方が代替として良いと思います。
- ・「危険箇所等の通報システム」のところで、細かいことなのですが、よくあるのが路面の陥没や突起です。木の根が張って路面が盛り上がり突起状になることがよくあります。それと木の枝も張っているので「木の根と枝」と入れていただきたいと思います。
- ・このページに追加で設けていただきたいのは車止めに関することです。車止めの構造というか、設計は千差万別です。基本的に車止めがある場合は、「乗車した状態で通行できる構造であること」を○推奨項目にしていただきたいと思います。
- ・古い大規模自転車道でタイルのようなものを張った区間があります。滑りやすく非常に危険ですので、「滑りにくい舗装であること」を○推奨項目で付け加えていただきたいと思います。
- ・9 ページ。「空港においては自転車運搬用の箱やケースを預かるサービスを実施すること」を

○推奨項目で追加していただきたい。海外の方が自転車を飛行機に積んでくるのに使うのは、輪行袋よりも箱です。自転車の出荷用の段ボール箱に詰めてくるか、高価なハードケースに入れてくるかのどちらかです。これらの容器はものすごく大きいので、預かりサービスなしは大型ロッカーが無いと、自転車を組み立てても運搬容器の置き場に困りますので、そういう項目を入れていただきたいと思います。

- ・さらに、段ボール箱やハードケースなどの自転車運搬容器を空港において販売する。スイスなど海外の空港では売っており、簡単に買うことができます。そういうことを○推奨項目に入れていただきたいということです。
- ・次に23ページ、「情報」のところで、広域ルートの場合は「区間」を設定していただきたいと思います。「区間」は英語でステージと言います。スイスのナショナルルートは全部で9つあります。一番短いルートは155kmですが7区間に分けられています。一番長いルートは、510kmで10区間。これはどういうことかということ、例えば510kmをいきなり提示されても普通の人にはどんな日程で走れば良いか分からない。ステージというのは1行程です。それを情報で示すことによって、これは何日くらい掛ければ行けるということが分かりやすくなります。
- ・というのは、日本でも非常に広域のルートがあります。例えば、太平洋岸自転車道の1,400kmと四国一周の1,000kmは今整備が進んでいます。1,400km、1,000kmといきなり提示されても走る人はどう攻略して良いか分からないので、区間と拠点の情報を付け加えていただければと思います。
- ・それから23ページの「情報」です。最後に「海外の自転車展示会」とあります。来年3月に、アジアで最大、世界で2番目に大きい台北サイクルという見本市が行われます。今までは製品のみを展示する見本市でしたが、私は、日本に自転車活用推進法ができた2年前に、サイクルツーリズムを展示するブースのエリアを是非作って欲しいと主催者に申し入れました。今まで先方の答えはノーだったのですが、来年からオーケーになりました。資料を用意していますので、御出席者で興味のある方はおっしゃってください。差し上げます。
- ・以上です。

○屋井委員長

- ・ありがとうございました。宮内委員から御意見を頂きましたが、かなり関係するという御意見がありましたら、今お受けしてしまっても良いのですが、よろしいですか。それではここまで1回切りますか。どうもありがとうございました。

○事務局（大野）

- ・まず、「生活道路を避けたルートであること」という点につきましては、著名な観光地も含め、都市部に入りますと当然、生活道路を通る場合があるかと思います。この規定がなぜ入ったかと言いますと、幹線道路をできるだけ避けることを基本にした場合に、安易にその代替ルートとして生活道路を選ばない。そういう意味合いでこの規定を入れているものであります。ですから、妥当な考えで生活道路にルートが設定されるものを排除するものではありません。

この項目の趣旨を理解いただければと思っております。

- ただ、トンネルの照度を上げるという話、また、自転車を押していくところをスロープ等で改善するという話は両者とも、ルートを選定時に関わるよりも問題がある場所を改善していくという項目ですので、それについては要件にするのではなく、今後、個別の課題に対して判断し、改善するという扱いにさせていただければと思います。
- 同様に車止めの話もございました。車止めに直結した、その場所の何を防ぐか、こういったものを対象にして付けるか、かなり形態が異なりますので、一概に規定ができない。現場の対応で「これは換えた方が良い」という、将来的には改善の項目として考えさせていただければと思います。
- また、「未舗装区間がないこと」を○推奨項目にということですが、◎必須項目が当たり前のことだと思っていました。そんな舗装されていない場所はないだろうという想定はしていたのですけど。

○宮内委員

- 海外のナショナルルートとユーロヴェロを視察してきた例で言いますと、「良好な未舗装路」と言ったら良いのか、そういう区間がかなりあります。未舗装路も例外的ではなく、ごく普通に組み込まれています。どちらが安全かという視点では、舗装していることよりも未舗装であっても安全性の方が優先されているルート選定をかなり見聞したものですから、私は、◎必須項目ではなく、○推奨項目が適切かと思ったわけです。

○事務局（大野）

- 分かりました。検討いたします。
- それと危険箇所の中であった、陥没だけではなく突起の話。これについては例示として追加させていただければと思っております。
- 9 ページで飛行機等の運搬のボックスの話。これは「推奨する機能」の3つ目に「航空機による輸行（専用ボックスの提供）」として「提供」の部分だけがありましたが、「保管」の概念もここに加えるように考えてみたいと思います。
- 23 ページでいくつかいただきました。このルートマップは確かに広範囲なルートになっています。また、マップ等の情報発信の伝え方で分割してやるという話につきましては、おそらく、自然にそういう形態での情報発信になってくるかと思えます。太平洋岸自転車道も、現在、各地域で検討している中では、マップ等も地域、地域で分けて検討しているのが実態であります。
- それについては、要件とするというよりはそういった形できちんと指導していく分野になるのではないかと。あえて要件にするまでもないかとは思っており、そういった方向で指導していきたいと思っております。
- 以上です。

○宮内委員

- ・分かりました。どうもありがとうございました。

○屋井委員長

- ・先ほどの舗装の話。例えば「未舗装区間がないこと」と書いてありますが、走行上、「快適」まで入れるかどうかは分からないが、「安全で快適な舗装がされていること」というのは一般的な要件になりますよね。

○事務局（大野）

- ・はい。

○屋井委員長

- ・そこで先ほどの「ある程度滑りにくい」とか、いろいろなものを含めてということになるのだけど、確かに舗装に関しては「未舗装区間がないこと」以上にはあまり書かれていない認識をしたのですが、もしそうだとしたら、そういうやり方もあるかもしれません。御参考までにということです。
- ・生活道路関係については、「生活道路」という言葉が、いろいろと解釈できる場所もありますので、歴史的な風景街道ではないような場所で、一定の幅員があって交通量が少なく、安全に通行できる場所はルートに入れて構わないのでしょうか。それが極めて狭幅員で、生活が営まれていて、自転車がかなりのスピードで入ってきたら危ないみたいのところ、そういうところも自然体で行くと避けた方が良いのだけど、そういうところで仮に地元が「それでも良いですよ。指定してください」と言うならば、そこはなるのかもしれませんが。
- ・その辺は、今度は地元がそのルートをどう位置付けるかで、もし、位置付けない場合でも、地域ルートの幹線のルートから外れてでも「ここは是非寄り道してください。だけど、そこには生活が営まれていて危ないからゆっくりと通行してください」というようなことがはっきりしてくれば、それは良いのでしょうか。
- ・そういった類のことはどこかでなんとなく伝わった方が良いのではないか。先ほどの御説明で「生活道路を避けること」の背景はよく分かったのですが、背景以外の理解をされてしまうとところが若干心配な気がしました。これもコメントです。

○事務局（大野）

- ・この部分は誤解が生じないように、正確な記述になるように検討いたします。

○楓委員

- ・3 ページの名称のところでは、昨今、本の題名もテレビのタイトルも延々と長いのがはやっており、長い名称の風景街道もいくつもあります。英訳するのは大変という現状がありますけど、名称は、地域が付けられたものをチェックする機会があるのでしょうか。それとも地元がお決めになったものはそのままなのか。文字数を制限することは難しいかもしれません

が、やはり端的な名称が付いていると海外の方にも分かりやすいと思います。ここでは「分かりやすい」という表現だけになっているのですが、「短く」など具体的に指示しても良いかと思っています。

- ・もう1点は17ページで、「ガイドツアーが実施されている」が推奨になっています。ガイドツアーが実施されていることも大事なのですが、できればそのルートの認定ガイドさん、それこそ高橋さんのような方がいらっしゃるルートで、かつ、ガイドツアーが実施できている。そのようなことができていれば、ガイドさんの養成・育成にもつながってくるのではないかと思います。

○事務局（大野）

- ・名称につきましては、かなり分かりやすい名称になるように指導はしてまいりたいと思います。長い短かというところで一律に規定はできないかと思っています。今後の調整・指導の中でそのように指導していきたいと思っています。
- ・地元と調整して「こういう名称で」ということも含め、第三者委員会でこの議事に照らして議論していただき、御意見を受けた上で最終的な決定ということになるかと思っています。そのところで1段階の手続きはあるかとは思いますが、そんなに長いものは私どもも推奨はしませんので、そこは指導で対応させていただきたいと思っています。
- ・認定のガイドが現地にいるかどうかにつきましては、現地に行く場合もあれば広域的に活動されているガイドの方もおられますので、ガイドの方がその地域にいるかどうか、規定はかなり難しいかと思っています。確かに、将来的に認定ガイドというものが公的なものになり「ツアーガイド」の内容の区分が更に可能になれば、より質の良いガイドツアーの規定を目指していきたいと思っています。ただ、こういったものがやられていないところはまだ多いですから、まずはこれをやってもらう努力をしていただきたいと思いますと考えております。

○屋井委員長

- ・ありがとうございました。確かに楓委員がおっしゃるようにルートの名称の評価基準というのは、特徴をよく表し、日本人ばかりか外国人双方にも分かりやすく書いてあるでしょう。それはディスクリプティブというか、技術的に一生懸命説明しないと表せないという誤解を与える心配もあって、逆にやりたいことは簡潔で識別しやすいこと。それができれば良いわけですから、誤解する人はいないと思うけれども、「分かりやすさを求めて長くなってしまった」ということにならないようにしなければいけない。そういうことを求めているわけではないからね。

○事務局（大野）

- ・今のところ、「しまなみ」「ピワイチ」等に引きずられて短い名前がはやっている形になっております。逆にあまり短くしすぎて訳が分からなくなっているものもありますので、そこは状況に応じて、長いのが良いのか、短いのが良いのかというのは、地元との調整の中で判断していければと考えております。

○長嶋委員

- ・一応、念のための確認で恐縮です。先ほど山中委員の御意見に対する説明のところでもありましたが、5 ページで「自転車損害保険等の加入を義務付ける条例が制定されていること」が◎になっています。この「義務付け」の意味ですが、努力義務も含むという理解でよろしいでしょうか。

○事務局（大野）

- ・これは地元との調整も入ってくるのだと思いますが、思いとしては、努力義務は含まずに完全な義務付けを想定しております。

○長嶋委員

- ・そうなった場合に、東京都は今度加入義務化になるので良いのですが、茨城県などはつい先日、努力義務にしたばかりで、加入義務に条例を変えることがなかなか困難ではないかと思えます。そういった場合に◎必須項目にしておいて大丈夫なのか。私としては、加入義務で○推奨項目にしてほしいのですが、お尋ねしたいと思います。

○事務局（大野）

- ・考えとしては、努力義務のところは指定後、義務化の条例を制定いただく。この場合は場合には当然、先ほどの山中委員からの御意見もありますが、関係者である自治体と調整する必要があると思えます。
- ・対象になりそうなところは条例がないところもありますけど、努力義務のところもいくつかはあります。そういったところは、指定後、義務化の条例を制定いただく調整はしていきたいと思っております。
- ・確かに万が一ということで、意見を踏まえて○推奨項目に落とすことも可能だとは思いますが。

○長嶋委員

- ・個人的には、◎必須項目のままに残しておいていただいた方がよろしいのではないかという気はするのですが、現実問題として、条例を一度努力義務にした後に加入義務にすることは、都道府県自治体としては、かなり厳しい条件ではないかと思えます。そこは皆さんの御意見を踏まえた上でと思えます。

○屋井委員長

- ・個人的な意見です。私もお気持ちは分かるけど、努力義務というものが今1つのオプションとして進んでいるところもあるのが1つ。一方で、自転車活用推進本部としての考え方としてよく分かるのだけれども、今回はナショナルサイクルルートだけを対象に指定しようとしているから、ナショナルサイクルルートを利用する上での条件の中にきっちりと整合性があるかって入っていくのだったら良いのですが、山中委員の意見などもあるように、これがあるか

らといって安全か。特に歩行者などの安全というのは大きいかもしれませんが、全て満たされる条件でもないわけです。

- ・一方で自治体としては、ナショナルサイクルルート以外のところでも安全を高めていく必要があるのは間違いないけれども、それはもちろん、ナショナルサイクルルートがあるからこそ条例を作りましょうという関係でもないのです。だから、一方では条件とするのは厳しいという感じもします。これは個人的な意見、コメントです。

○事務局（大野）

- ・基本、外国人の方と生じるトラブルを減らしたいという意味合いでもあります。これについてはいろいろな御意見がありますが、推奨にする方向で検討したいと思います。

○屋井委員長

- ・表現が難しいですが、今のままだと「義務付ける条例が」になっているので、義務付けていないと「該当しない」となってしまうのだけど、今、2つのタイプの条例化が進んでいるわけですね。

○事務局（大野）

- ・そうですね。◎必須項目にして「努力義務を含む」とするか、○推奨項目にするか、どちらかだと思います。方向としては、「努力義務を含む」ということで対応していければと思います。

○屋井委員長

- ・是非御検討いただきたい。

○事務局（大野）

- ・はい。

○長嶋委員

- ・私も思いますけど、条例が全くないというか、推進本部としては被害者救済という観点から条例を作り、自転車事故のための被害者救済の1つとして賠償責任保険を作ろうという努力をしているわけですので、そういった方向性を考えますと、努力義務であっても含んでいただく形にして、◎必須項目で残すというのはあるのかもしれないと思います。

○事務局（大野）

- ・検討いたします。

○古倉委員

- ・4点あります。1つは、ゲートウェイというのはどうも空港とか、鉄道とか、道の駅とか、

つまり、車や鉄道や飛行機で来るということですが、例えばナショナルサイクルルートがいわゆるモデルルートと接続しているとかの場合に自転車でやってくることもあるとすれば、モデルルートがゲートウェイであるという想定があるのかなのか。

- 例えば、後から御紹介しようと思っていますが、今年大阪府のサイクリストに対するアンケート調査をしたところ、やはり自転車で出発点まで来ているという人が結構ありました。だとすると、ゲートウェイになるのかどうかよく分かりませんが、自転車で来るようなアクセス手段、すなわち、これにアクセスする自転車ルートもゲートウェイという想定があっても良いのではないかと思います。
- 2点目は逆に、私がいろいろな地方公共団体の委員会に参加したところ、ナショナルサイクルルートを使って、そこから自分の町へどんどん誘致したい。つまり、ナショナルサイクルルートに接続するルートと言いますか、そこから休憩時間に沿道の町の方へ人々に来て回遊してもらい、少しお金を落としてもらおう。そういうしつらえと言いますか、これはもちろん必須要件ではないと思いますが、そういうことをここに書いておいた方がよりこのナショナルサイクルルートの意義が明示されることになると思います。○推奨要件で十分だと思いますが、そういう域内への接続ルートがあることという要件があれば良いのではないかというのが2番目です。
- 3番目は、これは制度創設後の話かもしれません。例えば9ページのゲートウェイでも良いですし、あるいは15ページの宿泊施設ののところでも良いのですが、大阪で行ったアンケート調査ではサイクリストの88%の人が日帰りです。その人たちは年間平均35回ぐらいサイクリングに行っている。そういう人たちは日帰りが多いのです。
- 書き方が確かに「泊まることができる宿泊施設があること」という、ちょっとニュートラルな書き方になっている。それから、9ページのところも、例えばゲートウェイでみやげ物や地域の産物をどんどん買ってもらう。つまり、地域振興という視点が要件として前面に出ていないと思います。ナショナルサイクルルートが単に唯我独尊で、そのサイクルルートがあって、後は適当にそちらの方で、滞在型にするような仕組みや土産や飲食などの地域活性化を図る仕組みの用意を考えて欲しいという内容で、これが○推奨要件は設定されていないということです。ナショナルサイクルルートへの付加価値と言いますか、そういった施設を更に付けてくれということは、ナショナルサイクルルートの指定の後の話になってしまっていると思います。
- 指定した後、指定した責任として、地域振興なり、宿泊してもっとお金を落としてもらうなり、地域活性化を図るような仕組みなりストーリーをこの制度の中に入れる。あるいは最低現、指定した後のやり方として要請するかが必要かだと思います。
- 4点目は、今と同じ観点なのですが、ナショナルサイクルルートを家族向けにすることが重要です。この間、「サイクリスト国勢調査」が発表になりました。ここで出てくるサイクリストというのは、どうも総人口からいうと1%ぐらいの方々です。ところが、普段使いをやっている人は全人口の53%ぐらいという結果が出ております。そういった人たちがナショナルサイクルルートを利用するに当たっての視点と言いますか、そういう盛り込み方がちょっと欠けていると思います。「家族向けのルートも用意されていること」という表現では足りず、

もっと地域振興にもっとたくさんの人に來てもらおうようにするために、そんな1%の人があっちに行ったりこっちに行ったりするのではなくて、もっと幅広い層に來てもらえるようなルートのストーリーと言いますか、思想と言いますか、そういったものがこの制度からは読み取りにくい気がします。

- ですから、もし、この制度に明示できない場合は、指定された後、あるいは制度が発足した後、例えばAというルートを指定したら、「Aルートはこういうものに向いているから家族の皆さんもどんどん來てください」「あるいは長距離のサイクリングを楽しむ方も來てください」という仕組みや地元の対応の在り方をこの中に更に付加し、地元と協議されていくことが必要であると思います。
- このナショナルサイクルルートの指定要件だけから見ると、家族向けとか初心者向けとかいった広がり、あるいは地域にお金をどんどん落としてもらうような雰囲気というか、そういうストーリーが非常に読み取りにくい。
- ですからその辺は、この制度の中に入れるか、あるいは制度を作った後、制度のより適切な運用として、地域の活性化なり、非常に幅広い層へ広げていただけるようなしつらえを指導又は要請していただくか、そのどちらかですが、その辺を御検討いただきたいと思います。できたら少なくとも、このナショナルサイクルルート制度の中にそういう思想だけでも明示されている方が良いと思います。今回の制度の文章は、ルートを指定するハード、ソフトの要件を淡々と書いているだけであり、そういう思想というか、哲学というか、そういうものが少しどこかで出てくると良いのかなという気がしました。

○屋井委員長

- なかなか難しいというか、本質的な点なのですが、言われてみるとそんな感じもするのはなぜかという、もともと頭の中に描いているのがおそらく、地元で最大限全力を挙げて一生懸命頑張っているようなルートが頭にあるからですよ。ところが、それが前提としているルートは、「しまなみ」のようなところですけど、それ以外にも将来的に候補になり得るルートが数多あるわけですが、そこに対するメッセージとしては確かに弱い感じがします。
- 「観光政策や観光の取組などが地域でしっかりとできているか」というようなものは、確かに要件としてないと言えないのではないかと。「⑤地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること」とあるのですが、中身はガイドツアーとイベントの開催状況ですよ。もっとしっかりとした地域の長期的な魅力を高めていく、総合的ないろいろな取組がきちんとあるかどうか。改めてお話を聞いていると、「その辺をちゃんと持ってね」というメッセージなどは十分に伝わっていないのかもしれないかもしれません。例えばです。

○事務局（大野）

- 最初に9ページに記載しているゲートウェイの関係ですが、都市部等からそのルートが存在する地域にアクセスする上でこれがないと、まずどこを目指して行けば良いのか分からないという人が多い。何駅を目指して行けばそこで自転車が乗れるのか。そういうことがないように、空港、鉄道、道の駅に主要なものについて、レンタサイクルではなくいろいろな施

設を設けることにより、そこを目的地にして、そのルート上に来てもらおうということを狙った施設です。家から自転車で来る人はかなり自由にこのルートにアクセスが可能な方だと思いますから、ゲートウェイとしてはそういった人を想定はしておりません。

- ただ、その中でも物販や食事であるとか、そういったことはサイクルステーション等いろいろな形でサービス化できることを想定しています。
- 次に地域の魅力の観点です。これについては確かに弱いところがあって、3ページの「ルートの魅力」に、魅力あるルートということで、いろいろな観光地が有機的に連携しているとか、どういった地域を通るといことは規定しています。ただ、サイクリングのルートと著名な観光地との有機的な連携というのは観光地によってかなり様子が異なりますので、これについては地域ごとに考えていただく部分になるのではないかと考えています。
- そういった意味で、ナショナルサイクルルートは基幹となるロングライドなルートを想定しておりますが、それと接続する地域内を観光するルートというのは、有機的に連携する形で地域において自由に設定していただく。それについては、案内板も工夫をし、そちらに誘導していく。この要件とは別に、地域の観光振興を考える上でそういったことを考えていただきたいということを今後、地域と連携していきたいと思っております。
- それから、ファミリーの関係です。ナショナルサイクルルートは必ずしも自転車上級者の1%の人を想定したものではありません。3ページの下から2番目にありますが、「子供や初心者への配慮」ということで急勾配が連続するような、いわゆる山岳ルート等は排除したことで、幅広い層に走っていただけるようなルートを設定していただきをお願いしております。
- 確かにメッセージ性としてはちょっと弱いかなとは思いますが、こういった配慮の中でルートを考えていただきたい。ただ、それも必須にすると、山間部を排除してしまいますので、これは推奨ということで、そういった配慮をすることとして考えているところです。
- 付加価値等につきましても、先ほどの地域振興と同じで、地域の観光振興の付加的な取組はルートと併せて追加的に考えていただくよう、今後、地元と調整をしていきたいと考えております。

○古倉委員

- 今までいろいろと調整しておられますが、やはり、今のお話も含めて、家族向けとか、あるいは初心者サイクリスト向けとか、そういうものにどんどん使えるものだよというメッセージ性を◎必須項目ではなくて○推奨項目で入れられれば。それから、勝手につなげよというのではなく、周辺の市内を周回するようなものも、ある程度は推奨する項目として当然、あっても良いのではないかと思います。
- 今までいろいろ議論を重ねてきましたので、あまり急にというわけにはいかないとは思いますが、その辺とのバランスを考えながら、今後、推奨するというメッセージ性も含めて検討していただければありがたいという意見を申し上げておきたいと思っております。

○高橋委員

- 17ページの地域振興の点とも重なるのですが、私は、ナショナルサイクルルートの認定を目

指している地域とつながって事業組み立てをやっている県とか、いろいろなところに呼ばれて話をしておりますが、地方の観光事業者でサイクルツーリズムだけでは儲かっている会社というのはそんなにありません。

- 以前、広島でアウトドア事業者を集めたワークショップを行った際に、着地型の観光事業者が売り上げている金額は平均で 300 万円から 600 万円でした。その際に地方は、やはり、着地型観光を目指さなければいけないと思いました。
- 通過型観光だと、広島のクラスでは例えば SUP やシーカヤックとか地域に根差した観光。サイクルガイド事業者も出てきていて、プロンプトン、折り畳み自転車を使ったようなツアーなどが具体的に出てきていますが、それも 1,000 万円に届かない売り上げだと聞いて驚きました。それだとスタッフは 1 人しか行けない。
- ナショナルサイクルルートに懸ける地方の期待、または、ジャパンサイクリングブランドみたいな意味でナショナルサイクルルートというのはやはり注目されて、インバウンドも国内も増えてくるだろうというのは、広島以外でも全国にそういう熱い思いがありますので、やはりナショナルサイクルルートを目指す。今回入らなくても 3 年後に目指そうとか、入らなくてもそこをコツコツやっっていこうというのがあります。
- あと、北海道の事例でもお話ししたのですが、自転車はいわゆるコースメニューのメインではなく、ツールとしていくのが一番良い。地域でもそれぞれみんな戦略を持っていますので、例えば農業とか、漁業とか、有名な観光地とか、地域産業をまず自転車で移動ツールだとか持っていくと。自転車のユーザーの持つ概念をうまく地方に解くことができます。分かりやすく説明する事業がナショナルサイクルルートの役割としてもあるだろう。ルート認定だけではなくそういう概念を学ぶ。地方の事業を組み立てる。これから新しい概念として自転車を組み立てることによって、新しい魅力というか、新しい商品、新しいプログラム、新しい事業を興していけるぐらい皆さんが期待している声を聞きました。
- 「地域振興に寄与する環境を備えていること」というところでは、私の言葉で言うと人材育成。人材もサイクリングガイド育成だけではありません。自転車を活用した地域の価値。地域プロデューサーという言葉で僕らは言っているのですが、そういった人材を使った事業を組み立てること。自転車以外でもいま地域プロデューサー育成事業があります。経産省もそうですし、中小企業庁なども地方のプロデューサー育成に入っていますので、なんとなく私もサイクリングガイド育成ではなく自転車を活用した地方の事業プロデュースといった概念でよく聞かれているので、17 ページの「地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境」というのは、おそらく、そういった新しい概念の事業のことかと思います。
- 有名な「しまなみ」や「ビワイチ」以外でも、ナショナルサイクルルートは落ちても新しい価値ある事業ができたとか、隣とつながってできたというようなことが、ひょっとしたら新規事業の誘致につながる。これもまた 1 つの大きな成果ではないかと思っています。
- 私はガイドツアーということで、サイクリングガイド事業者やサイクリングのイベントもプロデュースする機会をいただいておりますが、ガイドの保険の料金は低い印象があります。ガイドの金額はもちろん、どこのイベントもツアーも皆さん明示してはいますが、それで十分か。海外の方と国内の方では求めているところが圧倒的に違っていたりします。あと、

海外のツアー事業者は、いわゆる怪我等の対応とか、緊急時の対応のところをすごく見ますので、海外の点は特にそういったところを強く出した方が良いというのがあります。

- ・私からはこの2点とさせていただきます。

○事務局（大野）

- ・地域プロデュース、人材育成につきましては、先ほど楓委員からもお話がありました。北海道ツアーもそうなのですが、やっている方がその域内にいる場合と、広域的にやっている場合とがあります。ですから、ルートの認定と併せて地域での取組を要件と規定してしまますと、その地域において人材育成、地域プロデュースがされているかという話になってまいりますので、ルートの認定と位置付けることはかなり難しい部分があるだろうと思います。ナショナルサイクルルート全体の課題として取り組む必要がある問題だとは思っております。それはいろいろな省庁と連携して対応していきたいと思います。
- ・もう1つ、怪我等の対応。これは緊急時の対応ですので、いろいろな緊急時の対応の取組は21ページに一定の要件として挙げております。

○楓委員

- ・テクニカルな話になるのですが、9ページも含めてゲートウェイだったりサイクルステーションだったり、そういう施設の機能やサービス、ここにはシャワーがあるかというようなことも含めて、細かい施設の内容をある程度サインで示す必要があると思います。ピクトグラムみたいなものなのでしょうけども、そのルートで一定程度統一的なデザインでステーションの機能が分かることが、外国人の方も含めて必要になってくると思います。そういうことを、地域にお任せすることも必要かもしれませんが、ナショナルサイクルルートとして一定の統一も必要なのではないかと思いますので、いかがでしょうか。

○事務局（大野）

- ・現在、サイクルステーションの機能に対するサイン自体も地域で様々であります。そういった点をどこまで統一できるかという点。それから、マップや情報提供をする様々な手段の中で、今言ったような機能のサイズをある程度合わせていけるかという部分。確かに地域によってはマップ等工夫されている部分も見掛けますので、それが統一できるかどうか、国際的な規定があるのかも含めて今後調べて、全国として整合がとれるようなサインが決められるかどうか、検討していきたいと思います。

○宮内委員

- ・先ほどの古倉委員の御意見に関することです。ナショナルサイクルルート指定後にそのルートが、例えば難度を情報として提供するとか、あるいはこのルートは初心者やファミリー向けであるという指定やマークを付けるとか、情報発信するとか、そのようなことで捕捉するお考えはありますでしょうか。

○事務局（大野）

- ・今後、具体的なルートの指定の段階で、こちらは走り慣れない人、こちらは初心者と、ルートを分けて設定したいというような地域が出てまいりましたら、どういった区分の仕方があるのかも含めて、そこはケースに応じて対応していきたいと考えています。

○宮内委員

- ・もう1つ、これは要件にするか、文言にするかどうかは別として、先ほど古倉委員が言った回遊性の部分です。この前、この委員会で「ビワイチ」の視察をさせていただきました。屋井委員長も行きましたが、琵琶湖を一周するサイクリングルートには2ルートあります。国道を中心とした自動車がメインの一番合理的な速く走れるルート。要するに快速サイクリングを楽しむ人たちはこちらを走っているわけです。ビワ2という1日に琵琶湖を2周してしまうサイクリングをする人もいるほどです。しかし、今ナショナルサイクルルートを目指しているビワ1ルートは、それより更に内側の非常にローカルな、琵琶湖岸に沿った安全な道を指定しようとしている。
- ・どちらにせよ湖沿いだけ走っているのは、実はその魅力的な部分がかかなり阻害されてしまう。ビワ1を走ったという外国人が「全然面白くなかった」と言うので「どこを通ったの？」と聞いたのですが、要するに湖の周りを通っているだけではやはり面白くはない。やはり、八幡堀やラコリーナ、彦根城などの地域を代表する観光地（歴史・文化・景勝地等）を訪れて初めてこのコースの魅力を味わえるのです。
- ・要するにこういう楽しいルートは、移動という面では非合理的なルートなのです。合理的なルートが一番速いのですが、ツーリズムとしては一番面白くない。滞在性や回遊性を促進するサブルートとうまく組み合わせるようなことを要件として、あるいは指導として入れていただいた方が良くはないかと思いました。

○事務局（大野）

- ・確かに、観光地を有機的に連携するというのを重視するのか、または、シンボリックに、湖を一周、場合によっては島を1周というようなことを重視するのか。各地いろいろなメインのルートに設置方法案があります。サブルートとの組み合わせを検討することは重要であります。
- ・記述があるかというのは非常に難しいですけど、3ページの「ルートの魅力」の「有機的に連携する」という部分。記述としては「以下のいずれかを満たすルートであること」とありますが、それに補足として通常ということで、更に回遊性のあるルートと有機的な連携を図るような概念を入れることも検討できればと思います。

○屋井委員長

- ・ありがとうございます。いろいろな御意見が出ていて、それを全て要件に入れるのが適切かどうかという論点は、また御意見があると思います。ただ、現在、国としてナショナルサイクルルートを指定しようとしている段階にあり、目指している方向がどういうものかを多少

解説的に書くような文章が別途あっても構わないし、その方がミスリードしないので、そういう中にももちろん地域ルートとの関係をうまく作りながら、更に魅力的な、そして利用者も増やしていく。観光資源として、観光とサイクルが一緒になって魅力を作ろうとしているのだから、両方とも頑張ってもらわなければいけないわけです。

- だから、その辺も含めて伝わるような、簡単な文章が出てくると良いのではないか。先ほどの資料2番目でしたか、1番目でしたか、そこには4行か5行かの方向性しか書いていないので、そのあたりをもう少し細かくしてもらえると、今の御意見も踏まえ、方法論もあるのではないかと思います。全部要件に入れるか入れないかという、イチ・ゼロにしないで対応することもできると思います。
- それから1つだけ、山中委員の御意見の中で「自転車歩行者専用道は認めるけど、自転車歩行者道は例外以外認めない」。まさにこのとおりで、日本では同じ標識を使っているから自歩道と自転車歩行者専用道が区別できない。これは日本の問題でナショナルサイクルルートの問題ではないのだけれども、これを一気に解決することはできないから、せめてナショナルサイクルルート上においてだけということですけど、しかし、そこでも十分な解決はできない。すなわち日本人だって分かっていないのに、外国人に分からせるなんてとてもじゃないけどできないという状況にあります。
- ですから、そういう現実に照らして言うと、このナショナルサイクルルート上に位置付けられている自転車歩行者専用道は、標識は同じなのだけれども、その下の補助標識のところには「自転車歩行者専用道」という漢字の表示はやってもらう。その意味が分からない日本人の方ももちろんいるのだけれども、それによって分かる人には分かるし、それから、分かっただけじゃあきっかけにはなるので、そこは自転車歩行者道ではない。すなわち、道路の一部の歩道ではないので徐行の義務はないのだということを、まずは日本人にも分かっただけじゃあ。だからこそナショナルサイクルルートに指定をしているのだという、行政の一貫性も伝えるための1つの条件だと思しますので、それについては警察とも相談してやってもらえると良いかと思います。
- 例外的な自歩道に関しては交差点部やトンネル部に残るけれども、そこはしょうがない。もしやれるならそこにも「自転車歩行者道」と入れるかもしれないけれども、日本人だってその2つの区別がつかないかもしれないから、少なくともルートに認定している自転車歩行者専用道は自歩道ではないということが分かるようにしてもらいたいと思います。

○事務局（大野）

- 今の点につきましては、外国人の方を含めて迷わずに安心して走れることが重要だと思いますので、どういう表示の仕方が可能かということも含め、警察等も含めて相談をさせていただきたいと思います。

○屋井委員長

- ほかによろしいでしょうか。
- 先ほど宮内委員から御発言がありましたが、琵琶湖の方で今整備が進行中なのが、道路の脇

の路肩部分を広げて自転車が走れる空間を作っているというものです。

- ただ、自転車歩行者専用道も幅員が十分にあるから、琵琶湖のルートをナショナルサイクルルートとして使いたいと、これが先ほどの宮内委員の御発言だと思います。ただ、速く行きたい自転車は右側の車道上の左側を走れるし、ゆったり行きたい人は柵の左側の専用道を走れるということです。
- でも先ほどの御発言の趣旨は、このどちらを走っていても魅力的ではないということですね。

○宮内委員

- いや、ただ走っていれば満足する人もいますが、世界的に見ればそれはサイクルツーリズムの対象としては実は多数派ではないのです。一般観光客の場合、ほかのルートで聞いても「面白くなかった」と言うので走ったところを聞くと、それは観光地など訪れるべき所に寄っていないということでした。訪れるべき所やグルメスポットが、そのルートから外れていることがよくあります。また、よくあるのは、鉄道廃線跡の自転車道路というのは元が線路ですから、道沿いには何もないのです。そういうことが実は落とし穴になっているのではないかと。何もなかったから面白くない、1回来たら次は来ないよということになってしまいます。

○屋井委員長

- そうですね。繰り返しになってしまうから、その当たりも要件なのか、要件ではないところで趣旨をうまく伝えるのか、工夫をしていただければと思います。
- では、本日いろいろ頂いた御意見を踏まえ、要件としては手続きと指定要件の両方とも最終版を作っていかなければいけないことになりましたが、欠席委員の方もおられますし、多少御意見を頂く機会、時間を取り、そしてまとめていくことになると思いますので、委員の方々ももし更に御意見があれば、事務局へメールなどでお伝えいただければと思います。
- 今後は事務局と私で対応を検討していきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「はい」の声)

- ありがとうございます。これで審議事項は終わります。

【(3) 今後の進め方】

○屋井委員長

- ・今後の進め方についてお願いします。

○事務局

- ・それでは資料3の「今後の進め方（案）」を御覧いただければと思います。
- ・2018年11月30日に第1回小委員会を開催し、本日3回目の小委員会で制度についての議論は終了させていただき、2019年秋、ナショナルサイクルルート制度の創設を考えております。その次に、2019年秋ということでナショナルサイクルルートの指定を考えております。このような形で進めさせていただければと思っております。
- ・以上です。

○屋井委員長

- ・今後の進め方ですが、よろしいでしょうか。
- ・概ね時間もまいっているようですが、ほかに御発言ありますか。
- ・それではこれで本日の第3回小委員会を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

○事務局

- ・長時間にわたり多くの御意見をいただきまして、ありがとうございました。閉会の前に大野より御挨拶を申し上げます。

○事務局（大野）

- ・本日は長い時間、貴重な御意見を頂き、ありがとうございました。ナショナルサイクルルートの手続き・指定実現に向け、頂いた御意見については反映できるところは反映し、制度の創設に向けて更に検討を続けてまいりたいと思っております。
- ・また、今回の制度創設に向けて御検討いただきました本小委員会の委員の先生方におかれましては、この制度について非常に詳しいところもありますので、今後ともナショナルサイクルルート制度創設後のルートの御指導なり、さらに、制度改善に向け、引き続き御指導を賜りますよう申し上げたいと思います。
- ・本日はどうもありがとうございました。

○事務局

- ・以上をもちまして、第3回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。