

令和3年度第1回 県東地域サイクルツーリズム推進協議会
令和3年度第1回 県南地域サイクルツーリズム推進協議会
合同会議
議事概要

- 1 日時
令和3(2021)年9月10日(金) 14:00~16:00
- 2 場所
オンラインによるWeb会議(栃木県庁 本館6階 大会議室2)
- 3 出席者
別紙「出席者名簿」のとおり
※議事に先立ち、「県東地域サイクルツーリズム推進協議会」規約(案)及び「県南地域サイクルツーリズム推進協議会」規約(案)を確認し、篠原靖委員を各協議会の座長に選出した。
- 4 議事
(1) モデルルート(案)について
(2) 今後の進め方(案)について
- 5 議事概要
 - ・事務局からモデルルート(案)について説明。その後、質疑応答を行った。
 - ・今後の進め方(案)について、確認された。
- 6 委員の主な意見
 - 大森委員
 - ・県東・県南地域のモデルルートは多くの道の駅や鉄道駅の付近を通過しており、自動車や鉄道によるアクセス性が良く、観光スポットもルート付近に多いと感じる。
 - ・一方、ルートも複雑で長いため、プロフェッショナルでない方が利用することも想定して、モデルルートをブロック・エリア毎に分けて、ルートの難易度に関する情報を提供するのが良いのではないか。
 - 藤村委員
 - ・モデルルートの全長が県東・県南地域でそれぞれ約180kmに及んでいるので、例えば、ブロックごとの区間距離とその所要時間、初心者が走る場合の所要時間、更には女性が走る場合の消費カロリーなどの目安を示すことで分かりやすさが出るのではないか。
 - 岡田委員
 - ・各モデルルートのブロック(区間)ごとに、季節ならではの花や景色が見られる場所など魅力的なスポットを紹介することで、サイクルツーリズムへの参加意欲が増すのではないか。
 - 山本氏(荻原委員代理)
 - ・サイクリストならではの視点や意見を踏まえて、ルートマップに写真やポイントを示していればよい。

○高根沢委員

- ・那須高原ロングライドでは、「しまなみ」に無く那須にあるものとして山に着目し、「やまなみ」という付加価値をPRしていた。
- ・サイクリストのセグメント分け（上級者、初心者など）をして、それぞれのサイクリストが自分の選択ルートを楽しみ、安心して走れるような所要時間をはじめとするルート紹介やおもてなしが必要である。
- ・車と自転車との共存は難しいが、自転車に乗る側のマナーをどう示すかが大切であり団体やクラブのリーダー達がマナーの見本を示して皆が知識を得ていくという行動が必要である。
- ・モデルルートなど走行環境を整備した後が地域の人たちと連携してソフト施策に取り組むチャンスだと思う。例えば、那須ではホテル・コンビニエンスストア・道の駅などが那須に来たら日本一のおもてなしをするという趣旨を理解して、自己資金でバイクスタンドや修理セットを用意している。

○星氏（柿沼委員代理）

- ・県東・県南地域のモデルルートは、初級者だけでなく、中級者、上級者まで幅広く満足させられるルートになっていると感じる。
- ・県南地域では、ルートの目玉として渡良瀬遊水地が挙げられるが、ここをうまく利用しながら県外からも栃木県側に呼び込めるようなルート設定を検討していければよいと思う。

○若杉委員

- ・ルート延長が長く、多くの方に楽しんで頂くというのは難しいので、それぞれがレベルに合わせて、どこの区間でどのように楽しめる、という打ち出し方がルートの設定の検討段階から必要である。
- ・県東・県南地域は県北地域に比べ、自転車走行空間が車や歩行者と一緒にいる区間が多いので、車のドライバーや歩行者に対しても、自転車も楽しんで走るサイクリングルートが設定されているということが認識してもらえるようなルート設定になるとよい。

○佃委員

- ・県東・県南地域のモデルルートは東京や大宮などの大都市からも比較的アクセスしやすいという環境にあることから、例えば、在来線で気軽に駅に来てレンタサイクルでルートを巡ることができるよう、ルートとあわせてレンタサイクルの情報も提供できれば、すそ野の拡大に繋がると思う。

○鈴木氏（神宮委員代理）

- ・今回のモデルルートは長距離となっていることから上級者を対象にしていると感じる。
- ・上級者は鉄道駅よりも道の駅などを拠点としてモデルルートを巡ると思われるので、駅から手軽に自転車で周辺観光地にアクセスできるような環境づくりができれば鉄道と自転車を利用する観光客（初心者）との紐付けができると感じる。

○木下委員

- ・各モデルルートは長距離に及ぶため、インバウンドや上級者を踏まえたルートと認識している。
- ・鉄道事業者の視点からは、例えば駅にサイクルスタンドの設置など、サイクルフレンドリーな演出も必要になるかと思う。

○井上委員

- ・国の施策の状況として、ナショナルサイクルートの指定が行われてきており、これまで全国で6箇所が指定されている。
- ・これとは別に、国の自転車施策のホームページでは、モデルルートも紹介もされていることから、これらの仕組みも使いながら県外の人にも周知をして、様々な意見を聞きながら栃木県のルートの深みを増していければ良い。
- ・道の駅の活用は非常に重要な視点であるため、各市町や県と協力していきたい。

○栗原氏（工藤委員代理）

- ・鬼怒川自転車道（堤防道路）は自転車・歩行者が混在して利用している。河川管理者としては、それぞれがマナーを守って使ってもらえるようお願いしている状況にある。

○穴原氏（塚本委員代理）

- ・県南地域のモデルルートでは、渡良瀬遊水地から足利の葉鹿橋まで渡良瀬川堤防を通る区間がかなりある。河川堤防は幅が広く平坦なため初心者から上級者まで楽しめると感じる。
- ・川を地域振興や地域の活性化のために使える「かわまちづくり」という事業も使いながら河川堤防をサイクリングロード化することも考えられる。

○松本委員

- ・今回のルート案に加え、先進する他県のルートを戦略的に活用したルート設定が必要ではないか。
- ・具体的には、県東地域では、茨城県のつくば霞ヶ浦りんりんロードのスタート地点となる岩瀬駅がある桜川市と真岡市・益子町・茂木町が隣接しているため、その立地環境を生かした接続連携や、県南地域では桐生・足利・藤岡を結ぶ渡良瀬川自転車道の戦略的な活用が考えられる。
- ・それらの効果として、①ニーズに対応する新たなルートの創出により、多くのサイクリストをターゲットにできる。②連携して競うことによって、県内のサイクリズムの継続発展が見込める。③県境道路整備の目的が一層明確になり、地域間の道路交通網の整備推進が期待できる。

○富田氏（大山委員代理）

- ・上三川町は新4号国道や北関東自動車道等による車でのアクセス性の良さを生かし、公休日に利用されない上三川町役場の駐車場を活用したルートの設定や、サイクリストの誘客促進を図るため、地元商工会から地域の店先にサイクルスタンドの設置を依頼していくことも考えられる。
- ・一方で、自転車施策推進のための予算確保は町単独では困難な状況にあるため、補助金や他の自治体との連携協力を図っていくことも視野に考えていきたい。

○木住野氏（越石委員代理）

- ・道の駅との連携という観点において、県南地区では、道の駅どまんなかたぬまや道の駅みかもがルートに組み込まれていないため、そこをどのように活用するかという部分を調整していきたい。
- ・今後、県内すべてのルートが設定された際には、道の駅で実施しているスタンプラリーをそれぞれのモデルルートで実施し、スタンプを集めて達成感を味わうなどの仕掛

けも自転車利用のPR兼ねてできれば良いと思っている。

○宮本氏（安達委員代理）

- ・渡良瀬遊水地内の道路は河川管理者が管理しているが、歩行者と自転車が混在して利用されている中で、自転車が歩行者の横を高速で走り抜けて危険な状況を生んでいることが最近問題になっている。
- ・このような状況において、例えば道路管理者との連携等により遊水地内の道路利用者の安全確保が担保されないと、河川管理者としてはモデルルートに設定することは厳しいと感じている。

7 総括

○篠原座長

- ・サイクリングと言っても非常に広いシェアがある中で、初級・中級・上級の大きく3つに分かれていることを踏まえ、その人たちがどのエリア・ブロックに当てはまるのかをルートの難易度に関する表示も含めて、ワーキングのような形を作って検討してほしい。
- ・民間と連携する仕組みづくりが県としてできるかが組織の成功の鍵となるのではないかと思う。
- ・県のサイクルツーリズムについては、現在、道路のセクションが主体となって取組を進めているが、モデルルートを活用していくのは地域振興や観光のセクションとなる。それぞれの課が施策を立てているものについては、例えばホームページの統一化など、栃木県全体のサイクルツーリズムを推進できるよう、県観光物産協会とも連携しながら各担当部署が横串して情報を総括し、まとめていくことが必要である。

—以上—