

ナショナルサイクルルート の制度及び要件について



1 ナショナルサイクルルートの方



【自転車活用推進計画(2018年6月8日決定) 措置】

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ルート(仮称)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入れ先として備えるべき要件、情報発信の在り方等について検討する。



【目指すべき方向性】

優れた観光資源を有機的に連携した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ルートに指定。
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計画構想を策定。

【指定要件の観点と考え方】

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、以下のように設定。

観点	考え方
1. ルート設定	サイクルツー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維持し、更なる向上を図るための継続的な取り組み体制がある

【制度の手続】

指定要件を満たすサイクル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。



2 ナショナルサイクルルート要件(案)

ナショナルサイクルルート要件(案)

観点	要件
1. ルート設定	① サイクルツーリズムの推進に資するルート
	② 安全なルート(自動車交通量が少ない、道路幅員が広いなど)
2. 走行環境	① 誰もが安全・快適に走行できる環境
	② 誰もが迷わず安心して走行できる環境
3. 受入環境	① 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
	② いつでも休憩できる環境
	③ ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境
	④ サイクリストが安心して宿泊可能な環境
	⑤ 地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境
	⑥ 自転車のトラブルに対応できる環境
	⑦ 緊急時のサポートが得られる環境
4. 情報発信	① 誰もがどこでも容易に情報が得られる情報発信
	② 携帯可能で分かり易いルートマップが入手できる環境
5. 取組体制	① 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
	② 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

3 要件と評価項目(案)



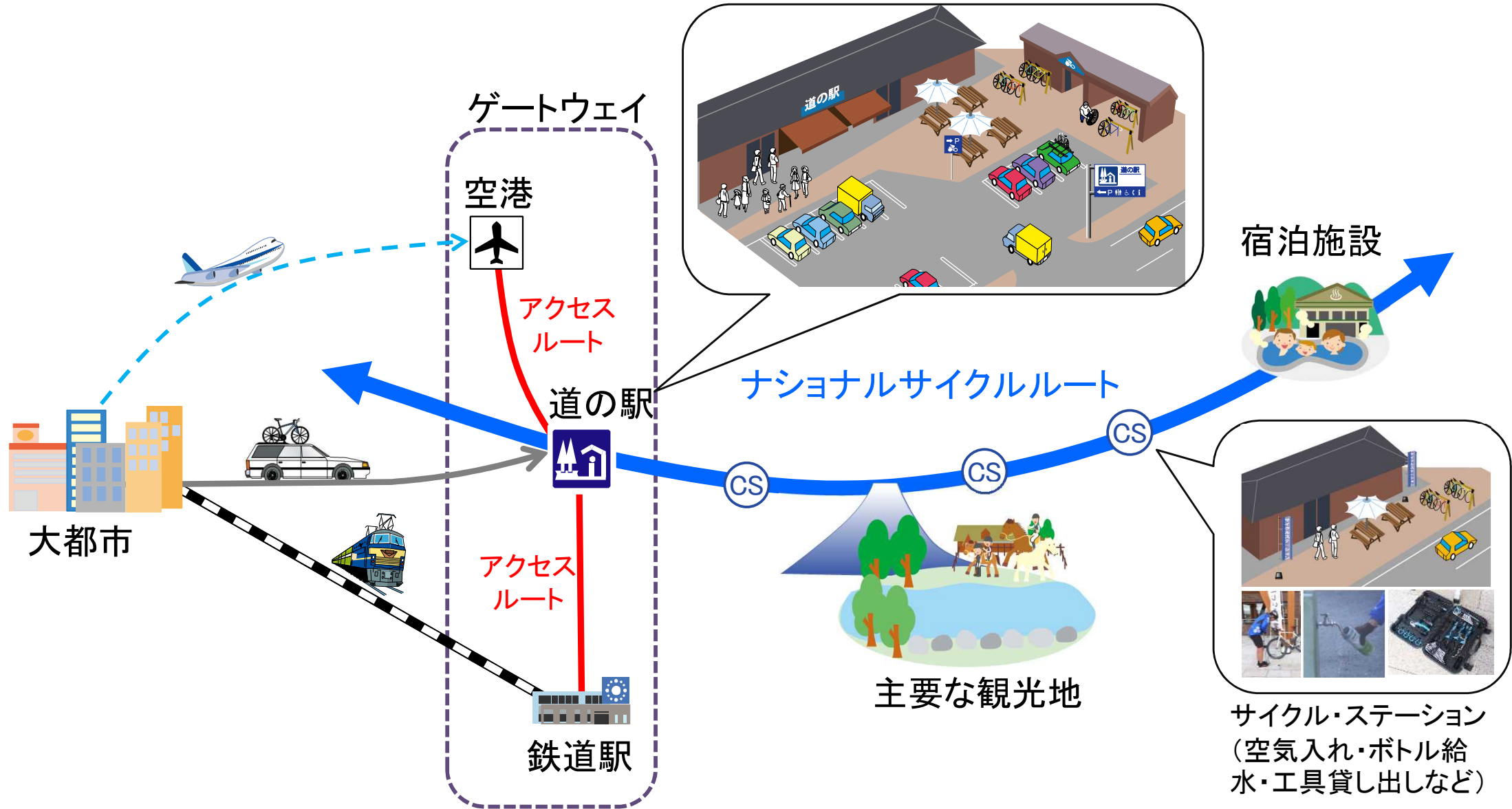
1. ルート設定

要件	① サイクルツーリズムの推進に資するルート
考え方	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
評価項目 ◎: 必須項目 (必ずクリアすべき項目) ○: 推奨項目 (クリアが望ましい項目)	<p>◎基幹ルートの延長が概ね100km以上であること。</p> <p>◎自転車で行き通れない区間がないこと。(やむを得ない場合は注意喚起されていること)</p> <p>◎以下のいずれかを満たすルートであること。</p> <ul style="list-style-type: none">・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。 <p>○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。</p> <p>◎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。</p> <p>○サイクリスト目線のルート設定となっていること。(延長要件クリアのためだけの理由等で設定された区間がないこと)</p>
委員の意見	<ul style="list-style-type: none">・Euroveloでは基準が3つくらいあり、エッセンシャル、インポート、アディショナルの3つの基準がある。すべてを満たすルートはなかなかないし、あったとしても距離が短くなってしまふ。ナショナルという限りはある程度長いルートが欲しいので、日本なりのレベリング、基準が必要。(山中委員)・一定の長さは必要ということになるか。まち乗りだと迫力がない。(屋井委員長)・距離のことを地方の方は気にしている。59ルートの中で、浜名湖は整備が67km。しまなみも片道70km。この中で一番長いのは太平洋岸の1400km、四国一周の1000km。今あげたところはナショナルサイクルルートに入ってきて良いのではないかと個人的には考えているが、往復でもよい、他のルートと組み合わせるとよい等、運用のところでは対応できないか。(宮内委員)・オーストラリアからのお客様、年齢が69歳だが、2か月程度滞在し、歩くときは一日20km。一週間の内一日だけ豪華なホテルで休むが、それ以外は簡素なもの。サイクリングをするときも6~70km。(高橋委員)・ドイツだと、これ以外にも川沿いに100kmのルート等がたくさんある。Euroveloはある程度名前の知れた都市を出発地と到着地でつなぐという意味がある。(山中委員)・ナショナルサイクルルートのポイントはローカルということだと思う。イベントに参加したことはないが、しまなみだとミカンを出してくれたり、地域の特産品を競技中に提供いただけただけのこと等が、走った方の記憶に一番残るのではないかと。地域の魅力をサイクリストの方に伝えられる拠点やサービスやおもてなしといったことを魅力と受け入れ両方の部分についてして欲しい。(楓委員)

3 要件と評価項目(案)



ナショナルサイクルルートは複数自治体を跨ぎ、主要な観光地を連絡する延長100km超のロングライドルートを設定。空港、鉄道駅、道の駅等に、サイクリストの受入施設となる「ゲートウェイ」を整備することが重要。



3 要件と評価項目(案)



1. ルート設定

要件

② 安全なルート（自動車交通量が少ない、道路幅員が広いなど）

考え方

多様なサイクリストが安全に利用できるルートを選択していることは大前提となるため

評価項目

◎：必須項目
(必ずクリアすべき項目)
○：推奨項目
(クリアが望ましい項目)

◎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。(代替性がなくやむを得ない場合は除く)

◎狭小幅員のトンネルを含まないルートとすること。(代替性がなくやむを得ない場合は除く)

委員の意見

- ・悩ましいのは、車道を走っているところだと1万台の交通量があるとだめ、となっている。そうなると国道はダメになる。Euroveloの基準だと日本だとなかなか厳しいので、どのようにクリアしていくか。危ないなりのやり方や意図を示し、危ないところもあるが、全体としてナショナルルートだとして訴える方法もあるのではないか。(山中委員)
- ・具体的な話になるが、候補になっているような景観が良いダイナミックなルートを走ってきたが、路面が割れている、草が路面を割って出てきている、路肩がノーケアという地域も多い。海沿いでガードレールもないようなところもサイクルルートに設定されており、自動車の交通量が少ないために自転車のルートがそこに割り当てられている。(絹代委員)
- ・検討していく中でつながってくれば将来的にそのような議論になるうが、今の状況ではその展望ではない。もっともベースとなっている自転車走行空間から怪しいので、OWNリスクで行ってもらう段階ではないのではないかと。ただし交通量が少ないところは多いので、ピクトグラムを置くことでドライバーにわかるようにしてあげれば、OWNリスクではあるが安全は確保できている。海外の人はそのレベルで十分に走行できるはず。自転車専用道がないとだめだということではない。そういう前提であれば、それなりの場所で選ぶことができるのではないかと。(屋井委員長)

3 要件と評価項目(案)



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为例

事例:ビワイチ

交通量の多い幹線道路(国道161号)



滋賀県高島市(国道161号)

並行する県道(県道333号)



滋賀県高島市(県道333号)

- 自動車交通量の多い幹線道路(15,560台/12h)を回避して、隣接する県道(8,511台/12h)を利用。

狭小幅員のトンネルを含まないルートとした例

事例:千葉県サイクルツーリズム南房総エリア

狭小トンネルを含む区間(国道127号)



千葉県富津市(国道127号)

LatLongLab
ルートラボ
ルートを見る | ルートを描く | 地図から検索 (B) | ルートを管理
https://yahoo.jp/dMqoB

金谷から紅葉・内房海岸線コース

場所
千葉県富津市金谷

タグ
--

距離
51.4km

最大標高差
446m

平均傾度
全体: 0%
上り: 3.9%
下り: 4%

縦断標高
上り: 614m
下り: 619m

規定所要時間
車: 1時間17分
自転車: 3時間25分
徒歩: 10時間16分

狭小トンネル

狭小トンネルを避けたルートを設定

【出典:千葉県公式観光物産サイト 千葉県サイクルツーリズム】

- 幅員が狭いトンネルを含む区間を回避して並行する市道を利用。

3 要件と評価項目(案)



2. 走行環境

<p>要件</p>	<p>① 誰もが安全・快適に走行できる環境</p>
<p>考え方</p>	<p>多様なサイクリストが安全に利用できる走行環境が整備されており、その維持管理がされていることは大前提となるため</p>
<p>評価項目 ◎: 必須項目 (必ずクリアすべき項目) ○: 推奨項目 (クリアが望ましい項目)</p>	<p>◎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。</p> <p>◎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。</p> <p>○並走や追越しが可能な自転車通行空間が整備されていること。</p> <p>○急こう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。</p> <p>◎道路管理者等にてルートの管理基準(清掃・補修の水準)や体制を設定し、維持管理計画に明記されていること。</p> <p>○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できる仕組みが構築されていること。</p>
<p>委員の意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ナショナルサイクルルートは、ハイスピードで走るサイクリストだけを対象としたルートにするのではなく、家族連れも楽しめるようにこれに適したルートも併設するなどを検討することとされたい(ドイツ、デンマークなどでは一般の利用者に対する利用にも重点。特に後者11の全国広域ネットワークルートを持つデンマークでは、全日の利用のサイクリスト25%に対して、短時間の利用の一般の人75%が利用するものであるとされている)。(古倉委員) ・候補になっているような景観が良いダイナミックなルートを走ってきたが、路面が割れている、草が路面を割って出てきている、路肩がノーケアという地域も多い。海沿いでガードレールもないようなところもサイクルルートに設定されており、自動車の交通量が少ないために自転車のルートがそこに割り当てられている。(絹代委員) ・ナショナルサイクルルートとすると品質は求められる。ハード面では落ち葉やコケがあると、下り坂では命の危険につながる。(絹代委員) ・徐行義務のある自転車歩行者道はルートに入れてほしくない。入れるとすれば緊急避難であり、その形態を変えていくということが示されないと、無条件には入れてはいけないと感じる。(屋井委員長)

3 要件と評価項目(案)



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例

事例: 名護市内 本部・羽地内海ルート



沖縄県名護市(国道58号)

- 交通量が多い幹線道路(18,870台/12h)の区間において自転車道を整備している。

トンネル部における安全確保のため、自転車だけではなく自動車などに対しても注意喚起をしている例

事例: 太平洋岸自転車道



千葉県鋸南町(国道127号)

- 狭小幅員トンネルにおいて、自転車通行に関する注意喚起を自動車ドライバーに対して実施している。

3 要件と評価項目(案)



2. 走行環境

要件	② 誰もが迷わず安心して走行できる環境
考え方	多様なサイクリストが、ルート上を迷うことなく目的地まで行けることが必要であるため
評価項目 ◎: 必須項目 (必ずクリアすべき項目) ○: 推奨項目 (クリアが望ましい項目)	<p>◎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。</p> <ul style="list-style-type: none">・単路部: 一定間隔・危険箇所: 一定間隔・交差点・分岐部: 必要箇所 <p>○主要な目的地(主要都市や代表的な観光地等)までの距離を示す案内が一定間隔に設置されていること。</p> <p>○ルート沿線のゲートウェイ・観光施設・拠点(サイクルステーション)への案内(方面・距離等)が当該施設への分岐部及び一定の間隔にあること。</p> <p>○起点からの距離が案内されていること。</p> <p>◎海外のサイクリストでも認識可能な多言語対応(日英2カ国語以上に対応していること)やピクトグラムでの案内となっていること。</p> <p>◎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。</p>
委員の意見	・サイクルルートとして認識されやすいように、統一的な案内看板及び標準仕様の矢羽根による路面表示が全行程連続的に整備され、それらがネットワークで繋がることにより、自転車利用者はもとより、それ以上にドライバーに対して、ここは広域的に自転車が走行する空間であることを示し、自転車に対する配慮を促す意識啓発と安全確保の効果が期待できる。(古倉委員)

3 要件と評価項目(案)



ルート名や自転車ピクトによる経路や距離に関する案内表示・看板を設置

事例:しまなみ海道

単路部での案内例



愛媛県今治市大三島(しまなみ海道)

- 主要な地点までの距離について一定間隔(1kmごと)で設置



愛媛県今治市大島(しまなみ海道)

- 現在位置がわかる地点表を一定間隔(500mごと)で設置

交差点での案内例



①予告



②分岐



③分岐後

広島県尾道市(しまなみ海道)

- 交差点等の分岐部において、進行方向を示すために、①50m手前、②分岐部、③分岐後に案内表示を設置している。

3 要件と評価項目(案)



3. 受入環境

要件	① 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
考え方	ゲートウェイは、サイクリングの出発地点となることから、利用者の快適で安心な利用をサポートするための機能が利用可能であるとともに、多様な交通手段に対応できる必要があるため
評価項目 ◎: 必須項目 (必ずクリアすべき項目) ○: 推奨項目 (クリアが望ましい項目)	◎自動車によるアクセスを考慮し、サイクルルートに存する域内にある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。
	◎サイクルルートに存する域内(おおむね10km圏程度)に空港や鉄道主要駅(新幹線または特急の停車駅)がある場合、「ゲートウェイ」として整備されていること。
	◎ゲートウェイにおいて、以下のような環境が整備されていること。 <ul style="list-style-type: none">・レンタサイクル又はシェアサイクルが利用可能・必要な情報(サイクルルート、ルートマップ、宿泊施設、休憩施設、見所、食事、緊急サポート)が入手可能・必要な物品、食事等が購入可能・手荷物用のロッカー、着替えスペース、シャワーなどが利用可能
	◎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わかりやすく案内されていること。
	○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(もしくは屋根のある空間)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(鉄道・バスなどでの輪行、航空機による輪行(専用ボックスの提供)、自転車託送サービス等)が利用可能であること。
	○ゲートウェイと宿泊施設等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
委員の意見	

3 要件と評価項目(案)



サイクルルートの存する地域における鉄道主要駅でのゲートウェイ施設の整備例

事例:「りんりんスクエア土浦」(JR土浦駅) (つくば霞ヶ浦りんりんロード)



周辺の観光情報や宿泊施設情報を提供



レンタサイクル



コインロッカー



屋内ラック・
宅配便ロッカー (荷物の発送・受取が可能)



シャワー室

- 鉄道駅と直結した駅ビル内に周辺観光情報や宿泊情報の提供、レンタサイクル、コインロッカー、屋内ラック、宅配ロッカー、シャワー等が利用可能なゲートウェイ施設を整備。

3 要件と評価項目(案)



3. 受入環境

要件	② いつでも休憩できる環境
考え方	ナショナルサイクルルートとして求める規模を勘案すると、一定間隔でサイクリストに必要な機能を有した休憩施設が必要となるため
評価項目 ◎:必須項目 (必ずクリアすべき項目) ○:推奨項目 (クリアが望ましい項目)	◎サイクリストが必要とする以下のような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で整備されていること。(民間施設含む) ●サイクルラック ●メンテナンススペース ●工具・空気入れ等の貸出 ●休憩スペース ●トイレ ●水分補給(自動販売機・飲料水の提供) ●情報提供サービス ●食事が可能なスペース ●シャワー ●物販施設(チューブ販売、携行食等) ●荷物の託送サービス
委員の意見	

3 要件と評価項目(案)

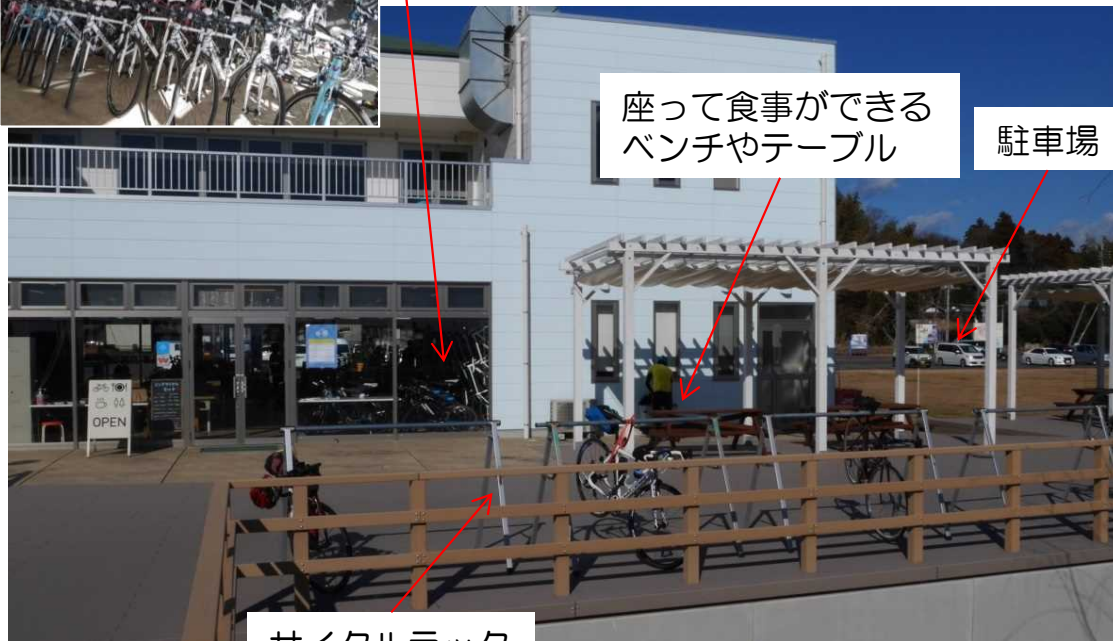


サイクリストが必要とする機能を備えたサイクルステーションがルート内に整備されている例。

事例:かすみがうら市交流センター
(つくば霞ヶ浦りんりんロード)

【屋内】

飲食スペース、土産物販売、
空気入れ・工具貸出し・レンタサイクル等



座って食事ができる
ベンチやテーブル

駐車場

サイクルラック

- 休憩やメンテナンス、食事等に利用するサイクルステーション。
- 地域産品による飲食の提供、土産物販売などに加え、レンタサイクルにも対応している。

事例:十勝川温泉サイクルステーション(トカプチ400)

座って食事ができる
ベンチやテーブル

工具貸出し・空気入れ、
情報提供等

温泉施設



サイクルラック

【写真:北海道開発局】

- 休憩やメンテナンスに利用するサイクルステーション。
- 温泉施設に併設しており、入浴も可能となっているほか、飲食(レストラン)などもできる。

3 要件と評価項目(案)



3. 受入環境

要件	③ ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境
考え方	ナショナルサイクルルートとして求める規模を勘案すると、サイクリストのレベルや地形条件に応じて、公共交通による他の代替移動手段が確保されていることが重要であるため
評価項目 ◎: 必須項目 (必ずクリアすべき項目) ○: 推奨項目 (クリアが望ましい項目)	<p>○ルート上の迂回(ショートカットや危険箇所・峠道の回避)を図るための移動手段と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設定されていること。</p> <hr/> <p>○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、拠点までの自転車回送サービスとしてのサイクルトレイン、サイクルバス、サイクルタクシーなどが設定されていること。</p>
委員の意見	

3 要件と評価項目(案)



ルート上の迂回(ショートカットや危険箇所・峠道の回避)を図るための移動手段が設定されている例

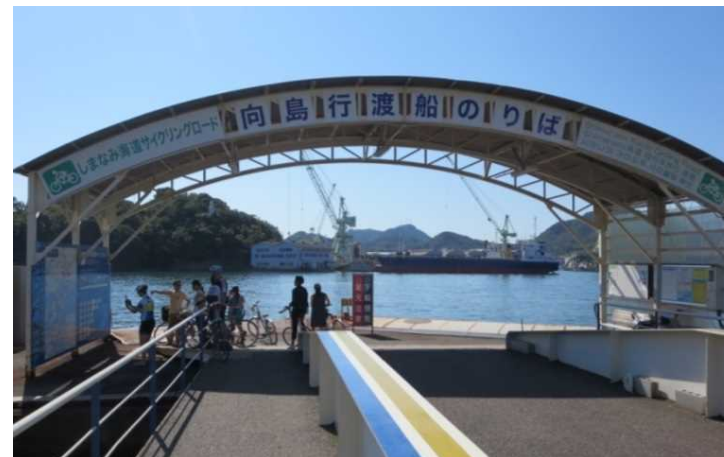
事例:湯ヶ島河津間路線バス (伊豆半島ルート(天城路ルート))

事例:広島県尾道市(尾道~向島) (しまなみ海道)



【写真:伊豆市観光サイト】

- バス前部に設置したサイクルラックを利用して自転車の輸送を可能としている。
- 1日5往復(10便)が設定され、ループ橋や狭隘な区間がある天城峠区間を迂回するサービスとして実施している。



- 路肩幅員が狭い橋梁である尾道大橋の迂回路として、自転車の航送が可能なフェリーが利用されている。
- フェリーは頻繁に運行されており、ゲートウェイとなる駅前施設から直接乗り込める。

3 要件と評価項目(案)



3. 受入環境

要件

④ サイクリストが安心して宿泊可能な環境

考え方

ナショナルサイクルルートは、複数日に跨り宿泊を伴いながら利用できることを想定しているため、サイクリストが利用可能な宿泊施設が必要であるため

評価項目

◎: 必須項目
(必ずクリアすべき項目)
○: 推奨項目
(クリアが望ましい項目)

◎ 以下のような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。
自転車の預かり、荷物の保管、洗車施設、宅配の受取、洗濯機、日帰りシャワー等

◎ 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。

委員の意見

- ・オーストラリアからのお客様、年齢が69歳だが、2か月程度滞在し、歩くときは一日20km。一週間の内一日だけ豪華なホテルで休むが、それ以外は簡素なもの。サイクリングをするときも6~70km。(高橋委員)
- ・ドイツでは家族連れがキャンピングカー等で来て、来てから準備されている自転車に乗って走るなどを見たことがある。その中の一部がナショナルサイクルルートや他の町につながっているが、途中には相当危険なところもある。(山中委員)

3 要件と評価項目(案)



サイクルルート沿線に位置するサイクリスト向けのサービスを実施する宿泊施設の例

事例: Onomichi U2 (広島県尾道市 しまなみ海道)



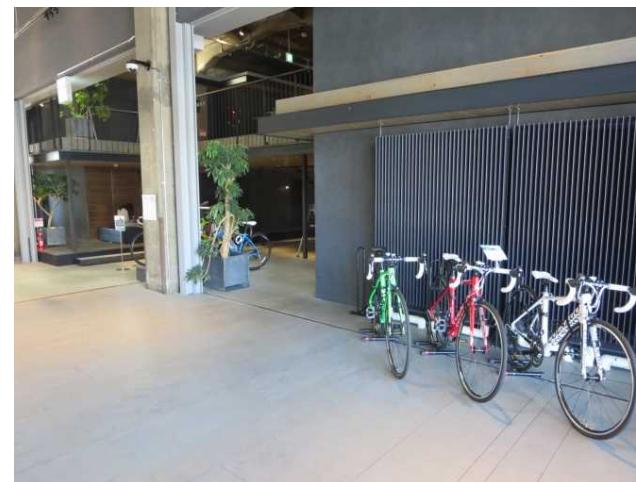
自転車を部屋に持ち込むことができる



サイクリングスタート地点まで及び帰路の宿泊施設までの自転車搬送を実施



屋内のメンテナンススペース



宿泊者用レンタサイクル

- サイクリスト向けに自転車の部屋への持ち込みや屋内でのメンテナンススペース確保、サイクリングスタート地点まで及び帰路の宿泊施設までの自転車搬送、レンタサイクルなどのサービスを実施。



3 要件と評価項目(案)

3. 受入環境

要件

⑤ 地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境

考え方

日本における新たな観光価値を創造する上で、来訪者に地域の魅力を伝え、その魅力により地域振興を図る仕掛けが必要であるため

評価項目

◎: 必須項目
(必ずクリアすべき項目)
○: 推奨項目
(クリアが望ましい項目)

○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(ツーリングイベントやレース等)が定期的に行われていること。

委員の意見

3 要件と評価項目(案)



地域の魅力を紹介するサイクルガイドツアーの事例

事例: シクロツーリズムしまなみ(しまなみ海道)



【写真: シクロツーリズムしまなみ 公式サイト】

- しまなみ海道をめぐり、地域の魅力を紹介するガイドツアーを日本語、英語で実施している。
- ポタリング(散走)や全線走破などユーザーのレベルやニーズに合わせたガイドツアーを実施している。

幅広い層を対象としたサイクルイベントの事例

事例: 美ら島オキナワCentury Run (本部・羽地内海ルート)



【写真: 美ら島オキナワCenturyRun公式サイト】

- 『美ら島オキナワCentury Run』は、「日本一早い桜と、碧い海を走る。」をコンセプトに毎年1月に開催されるファンライドイベント。沖縄の美しい景色と自然に触れる魅力的なコースを自転車で巡るものであることから人気が高い。
- 2019年で10回目となり、参加人数は1900人を超えた。
- 海外からの参加者は223名(約12%)であり、韓国(142名)、台湾(33名)、米国(21名)、香港(14名)、中国(2名)、シンガポール(2名)など。とりわけ地理的に近い韓国・台湾からの参加者が多い。 【出典: 美ら島オキナワCenturyRun公式サイト】

3 要件と評価項目(案)



3. 受入環境

要件	⑥ 自転車のトラブルに対応できる環境
考え方	長距離のサイクリングにおいて、トラブルが発生した時に対応できることが必要であるため
評価項目 ◎: 必須項目 (必ずクリアすべき項目) ○: 推奨項目 (クリアが望ましい項目)	<p>◎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。</p> <p>○補修部品、自転車用品などが販売されていること。</p> <p>○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、連絡先がルートマップ及びホームページなどに記載されていること。</p> <p>○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。</p>
委員の意見	

3 要件と評価項目(案)



民間施設の活用による自転車メンテナンス拠点確保の例

事例:しまなみサイクルオアシス (しまなみ海道)
130箇所/70km (1.9箇所/km)



事例:サイクルサポートステーション(つくば霞ヶ浦りんりんロード)
272箇所/180km (1.5箇所/km)



- ルートごとに統一された「のぼり旗」や「バナー」を設置し、提供するメンテナンス等のサービスをピクトグラムで表示。

自転車の修理サービスの実施例

事例:しまなみ^{とろろ}島走レスキュー (しまなみ海道)



- 自転車の修理やメンテナンスのサービス拠点を指定。
- 自転車の故障時等に、メンテナンスのサービス拠点まで自転車を搬送するタクシーサービスも実施。

【写真:シクロツーリズムしまなみ 公式サイト】

3 要件と評価項目(案)



3. 受入環境

要件	⑦ 緊急時のサポートが得られる環境
考え方	長距離のサイクリングにおいて、緊急時にサポートが得られることが必要であるため
評価項目 ◎: 必須項目 (必ずクリアすべき項目) ○: 推奨項目 (クリアが望ましい項目)	<p>◎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侵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。</p> <p>◎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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p>
委員の意見	<ul style="list-style-type: none">・ナショナルサイクルルートを設定していくとすれば、利用者の安全を考えてあげないといけない。その中で特に気になっているのは、必ずしも交通の利便の良いところだけは知っているわけではない。そうすると求められるのは万が一の事故の際に、救急車が一時的にルートに入る必要があるのではないか。・自転車専用道路、自転車歩行者専用道路の中に救急隊員が入っていける環境を作っておく必要がある。もしくは山の中であれば、その周辺からでも救急隊員が現地に向かえるようなバックアップを考えていかなければいけない。(長嶋委員)

3 要件と評価項目(案)



緊急時の連絡体制・サポートの事例

事例:しまなみ島走レスキュー(しまなみ海道)

緊急の事故の場合

事故が発生した場合

負傷者がいる場合はまず負傷者の救出、
救急連絡先へ

119番(救急)

110番(警察)



レンタサイクルを利用されている方は
貸出ターミナルへ連絡をお願いします。
※使用申込書の裏に連絡先が掲載されています。
係員の指示に従って、対応をお願いします。

病院のご案内について

最寄りの病院、救急病院のお問合せは、
貸出ターミナル(営業時間内)または
下記へご連絡ください。

休日・夜間の病院連絡先(音声案内) 広島県:0120-169901 愛媛県:0898-32-3300

瀬戸内しまなみ海道 Location Marker

瀬戸内しまなみ海道 Location Markerとは、しまなみ海道サイクリングルートの中で目印となる施設等が少ないルート上に、各島の地点距離を500m間隔で記した表示板です。警察・消防・レンタサイクル事業者とも連携していますので、緊急時やトラブル発生時の場所を伝える時などにも便利です。
※海側の縁石上、護岸、ガードレール等に設置されています。



自転車故障した場合

しまなみ島走レスキュー

自転車のパンクや故障などのトラブルに、地元の自転車店やタクシー会社などが修理のお手伝いやタクシーによる搬送など、状況に合わせて対応してくれます。レスキューポイントやレスキュータクシーの詳細はHPでチェック!

tousou-rescue.com

しまなみ島走レスキュー

検索



- 緊急時に現在地をわかりやすく示す「Location Marker」(主要地点からの距離を記載)を設置している。

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侵入を可能とした事例

事例:つくば霞ヶ浦りんりんロード



茨城県土浦市

- 自転車歩行者専用道と一般道の交差部に設置されている進入防止柵を着脱式とし、緊急車両の進入を可能としている。

3 要件と評価項目(案)



4. 情報発信

要件

① 誰もがどこでも容易に情報が得られる情報発信

考え方

多様なサイクリストがそれぞれのニーズに基づいた必要な情報を容易に確認できることが必要であるため

評価項目

◎: 必須項目
(必ずクリアすべき項目)

○: 推奨項目
(クリアが望ましい項目)

◎ 以下のような情報を、ホームページ、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。(日英2カ国語以上に対応していること)

<情報の内容>

- ・ルートの紹介(写真や動画等)
- ・難易度別等推奨コース
- ・危険個所等
- ・地域の魅力や立寄スポット
- ・アクセス方法
- ・サイクリスト向けサービス(レンタサイクル、休憩施設、宿泊施設、手荷物輸送)
- ・緊急時サービス

○ 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。

委員の意見

3 要件と評価項目(案)



WEBポータルサイトによる情報発信の例

事例: 四国一周1,000kmルート



- ルート情報、レンタルショップや自転車ショップ、宿泊等の情報や、SNSによる投稿など、ポータルサイトとして必要な情報が一元的に得られるものとなっている。
- 日本語のほか、一部のコンテンツを英語・中国語(繁体)・韓国語で情報を提供している。

ルートの紹介や地域の魅力などを動画により情報発信している例

事例: トカプチ400



中国語(繁体)



英語



羽田空港での放映

- ルート・地域の魅力などを動画で紹介。日本語・英語・中国語(繁体)で作成している。
- 動画公開サイトだけではなく、空港などでの放映PRも実施している。

【資料: サイクルート北海道HP】

3 要件と評価項目(案)



4. 情報発信

要件

② 携帯可能で分かり易いルートマップが入手できる環境

考え方

多様なサイクリストがそれぞれのニーズに基づいた必要な情報を得るうえで、ルートマップはそれらの情報がコンパクトにまとめられた重要なツールとなるため

評価項目

◎:必須項目
(必ずクリアすべき項目)
○:推奨項目
(クリアが望ましい項目)

◎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て、以下のような場所で容易に入手できること。

<記載内容>

拠点位置、経路・距離、高低差、アクセスポイント、休憩・補給ポイント、ホームページのリンク、公共交通サービス(サイクルレイン・サイクルバス・フェリーなど)、レンタサイクル拠点、緊急時サービス(空気入れ・工具貸出、自転車修理、自転車輸送、医療施設)、難易度別等推奨コース

<入手場所>

観光案内所、サイクルステーション、複数の交通拠点(道の駅、鉄道駅、空港、フェリーターミナル、バスターミナル等)、宿泊施設

◎ルートマップの内容をホームページ上にアップし、PCまた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。

○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。

委員の意見

3 要件と評価項目(案)



経路や距離、拠点情報、休憩・食事ポイントへのリンクや高低差情報など必要な情報を記載したルートマップの例。

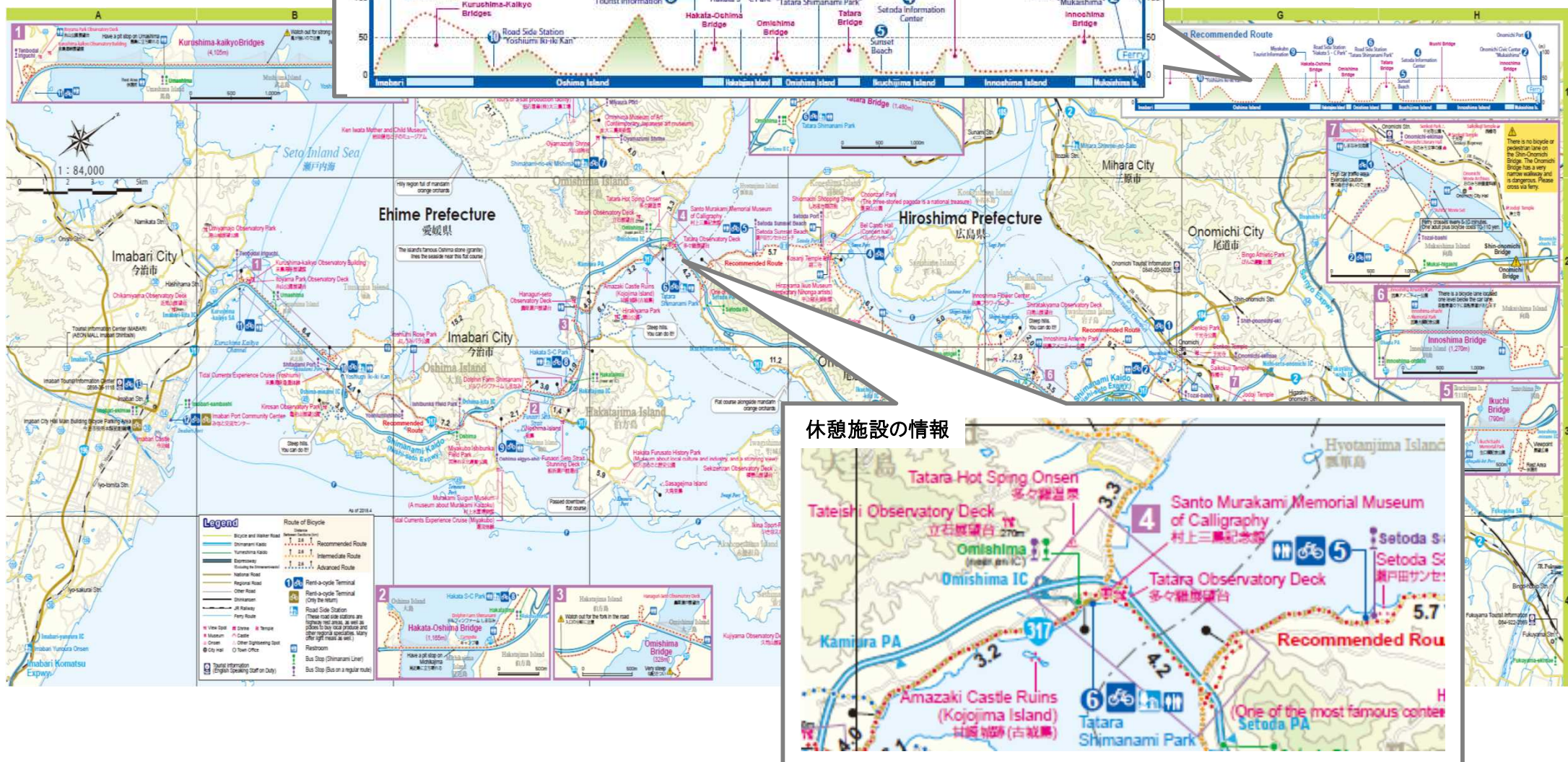
事例:しまなみ海道

高低差の情報

Elevation Along Recommended Route



(英語版マップ)



- サイクリストが求める情報(勾配(高低差)、立ち寄りスポット、休憩施設など)を網羅したマップを制作。
- 多言語に対応し、日本語に加え、英語・中国語(繁体・簡体)・韓国語版を作成。

3 要件と評価項目(案)



5. 取組体制

要件	① 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 ② 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
考え方	ナショナルサイクルルートに指定された後も、継続的に環境を維持していくことが必要であるため
評価項目 ◎:必須項目 (必ずクリアすべき項目) ○:推奨項目 (クリアが望ましい項目)	◎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、定期的に協議会が開催されていること。 (協議会メンバーに国・都道府県・市と道路管理者・観光部局、必要に応じて警察、鉄道会社・バス会社・観光協会等が含まれていること) ◎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。 ＜計画への記載内容＞ <ul style="list-style-type: none">・ナショナルサイクルルートの指定水準を維持するための具体的な施策と方針・ナショナルサイクルルートの認知度向上のための情報発信・更なる環境向上に向けた施策の展開方針<ul style="list-style-type: none">・走行環境・受入環境・魅力づくり・情報発信
委員の意見	

3 要件と評価項目(案)



官民連携により継続的にルートの利用環境向上を図るための協議会の事例

- つくば霞ヶ浦りんりんロードでは、行政や交通事業者、関係団体、一般企業から構成される広域の協議会を設置。
- サイクルルートや受入環境の向上に必要な関係者を一同に集めて継続的な取組を実施中。
- 関係団体数は115団体(2019年1月現在)で、下部組織としてPR・誘客部会や広域レンタサイクル部会、施設整備部会を設置して、個別の施策毎に関係者が集まって取組を推進。

つくば霞ヶ浦りんりんロード利活用推進協議会

行政

茨城県

土浦市・石岡市他 周辺14市町村

国土交通省 関東地方整備局
道路部・霞ヶ浦河川事務所

独立行政法人水資源機構
利根川下流総合管理所

交通事業者等

茨城県
バス協会

JR東日本

関東鉄道・
関鉄観光バス

茨城県ハイヤー・
タクシー協会

ヤマト運輸
茨城主管支店

関係団体・一般企業

各市町村
観光協会

各市町村
商工会議所

茨城県旅行業協会

茨城県ホテル旅館
生活衛生同業組合

茨城大学

旅行会社
(JTB・ヒットツアーズ)

自転車事業者
(ホダカ・サイクルスポット等)

県内ホテル事業者

銀行
(常陽銀行・筑波銀行・水戸信用金庫)

郵便局

ラクスリーナ

株式会社アトレ

ファミリーマート

マスメディア
(茨城新聞社・土浦ケーブルテレビ)

生命保険会社

飲料メーカー
(コカロー・キリン・大塚製薬)

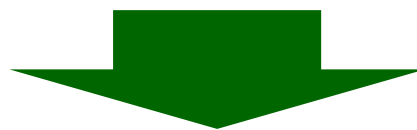
サイクリスト
(茨城県サイクリング協会・霞ヶ浦Cycling Team)

など



■ナショナルサイクルルートへの制度のあり方

- 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ともに、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する。
- 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する。
- ナショナルサイクルルートへの指定水準維持等のための体制の確立が必要。実効性を担保するため、指定要件の1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する。そのため、取組の中心である自治体との緊密な協議・連携が必要となる。



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。

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。

ナショナルサイクルルート指定フロー(案)



■ナショナルサイクルルート指定フロー(案)

