

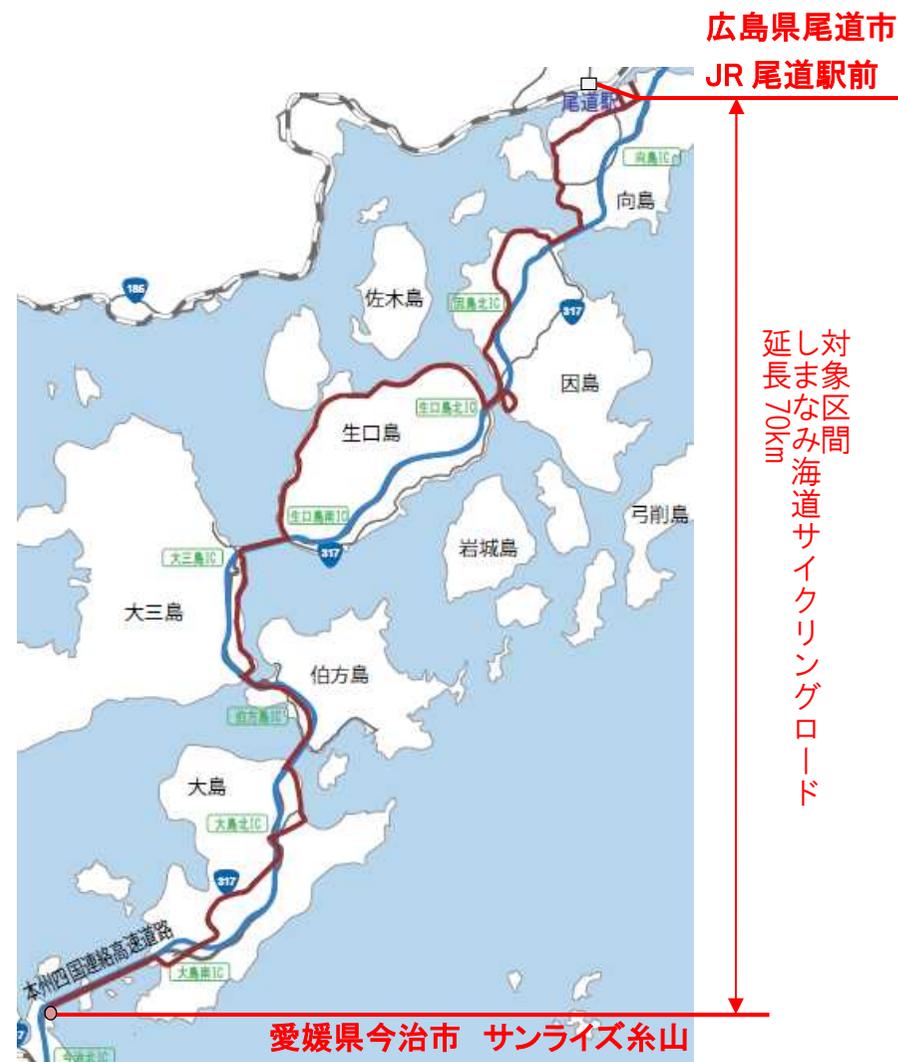
ナショナルサイクルルート指定に関する審査総括表

③しまなみ海道(広島県・愛媛県)

ルートの概要

名称	(日本語) しまなみ海道サイクリングロード (英語) SHIMANAMI KAIDO cycling road
区間	ひろしまけんおのみち 自: 広島県尾道市 JR 尾道駅前 えひめけん いまばりし いとやま 至: 愛媛県今治市 サンライズ糸山
延長	70km
名称の由来	西瀬戸自動車道の開通にあたり、尾道市、今治市など沿線二十市町村で結成された「西瀬戸道周辺地域振興協議会」において、愛称を一般公募し「島々の美しい景観を連想させ、海道という言葉が歴史・文化を感じさせる」愛称として「瀬戸内しまなみ海道」が選定されており、その自転車道を利用したサイクリングロードとして名称が定着したもの。
通過都道府県	
市町村	広島県尾道市、愛媛県今治市

概略図



1. ルート設定(1/2)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針	補足説明資料
(1)ルートの延長	必須 ◎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。)	◎70km(島しょ部)。	—	P1
(2)ルートの魅力	必須 ◎以下のいずれかを満たすルートであること。 ・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。 ※域内のサイクリングルートと連携することにより回遊性を高め、より地域振興に寄与するルートを目指すこと。	◎しまなみの多島景観などの魅力的な景観の地域を通過している。 また、国際的に著名な観光地である「しまなみ海道」、平山郁夫美術館・来島海峡の潮流など地域を代表する観光地を有機的に連携している。	—	P2
(3)ルートの安全性	必須 ◎自動車交通量が概ね10,000台/日以上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。 ※ただし、郊外部において、「走行環境の安全性」に規定する整備がされている場合を除く。 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するが、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。また、現地及びルートマップ等で注意喚起すること。	◎交通量が10,000台/日以上以上の箇所はない。	—	P3
	必須 ◎狭小幅員のトンネルを含まないルートとすること。 ※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する。ただし、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。	◎狭小幅員のトンネルを含まないルートとなっている。	—	P5
	推奨 ○生活道路を避けたルートであること。 ※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の他、歴史的街並みなどの観光資源となっている場合などは除く。	○生活道路を避けたルートとなっている。	—	P5

1. ルート設定(2/2)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針	補足説明資料
(4)ルートの連続性	必須 ◎自転車で行けない区間がないこと。 ※近くに代替ルートが無い場合はやむを得ないものとする。 ただし、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。	◎ 自転車で行けない区間がないルートとなっている。	—	
(5)子供や初心者への配慮	推奨 ○子どもを含め、幅広い世代が楽しむことができるよう、急勾配が連続する区間を避けたルートであること。 ※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する。ただし、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。	○ 急勾配が連続する区間が15区間存在するが、橋梁への接続区間でやむを得ない区間その他、現ルート以外のルートは、より急な勾配の区間、生活道路の区間であるなど、実質的に代替路がない。	急勾配が連続する15区間については、現地及びルートマップ等で注意喚起を行う。	P5
(6)ルートの名称	推奨 ○ルート名称は、簡潔に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。	○ ルート名称は、ルートを代表するしまなみ海道を表し、日本人、外国人双方に分かりやすい名称である。	—	

2. 走行環境(1/3)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針	補足説明資料
(1) 走行環境の安全性	<p>必須</p> <p>◎ 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)。 なお、自転車歩行者専用道路は認めるが、自転車歩行者専用道路であることが利用者に明確になるよう工夫すること。自転車歩行者道は、橋梁やトンネルなどにおける危険回避を除き認めない。</p>	◎ 都市部を通過する 3km の全区間で、整備がなされている。	令和3年度を目途に、都市部の全区間において、評価基準に合致した整備を行う。	P3
	<p>必須</p> <p>◎ 郊外部(DID地区以外)においても、自転車専用道路又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(暫定形態を含む)。 ただし、自動車交通量が概ね 10,000 台/日以上でかつ車道混在の場合は、更に外側線の外側に 1.5m 以上(やむを得ない場合は 1.0m 以上)の幅員を確保すること。 なお、自転車歩行者専用道路は認めるが、自転車歩行者専用道路であることが利用者に明確になるよう工夫すること。自転車歩行者道は、橋梁やトンネルなどにおける危険回避を除き認めない。 車道混在の場合は、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 10,000 台/日以上の場合は外側線の外側に 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。</p>	◎ 郊外部を通過する 67km の全区間で、整備がなされている。	令和3年度を目途に、郊外部の全区間において、評価基準に合致した整備を行う。	P3

2. 走行環境(2/3)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針	補足説明資料
(1) 走行環境の安全性	推奨 ○ 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。	△ 矢羽根・ブルーラインなどにより注意喚起を図っている。	情報板等でドライバーに対して注意喚起を行う。	
	必須 ◎ トンネル、橋梁部、急勾配箇所 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。	◎ 狭小幅員のトンネルを含まないルートとなっている。 狭小幅員の橋梁は存在しない。 急勾配箇所は 18 箇所あり、13 箇所 で注意喚起がされていない。	令和 2 年度を目途に、注意喚起がされていない急勾配箇所 13 箇所に、看板又は路面表示による注意喚起を行う。	P5
	必須 ◎ 自転車損害賠償責任保険等の加入を義務(努力義務を含む)付ける条例が制定されていること。	◎ 愛媛県においては努力義務の条例が制定されている。 広島県においては条例が制定されていない。	関係者と連携して、自転車損害賠償責任保険への加入等について、海外サイクリストを含めた利用者に対して周知する。 愛媛県は、12 月議会上程し、令和 2 年 4 月 1 日の義務化施行を目指す。 広島県は、義務化の条例について令和 2 年度中の制定を目指す。	
(2) 快適性	必須 ◎ 未舗装区間がないこと。ただし、快適性の劣らない自然地の未舗装区間等を除く。	◎ 未舗装区間がない。	—	
	推奨 ○ 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。	○ 一時停止の割合が全交差点の半分以下となっている。 一時停止箇所は橋梁アプローチ道路から島内道路等への出口部であり走行安全上やむを得ない。	—	P6
(3) 維持管理水準	推奨 ○ 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。	△ ルートの管理基準は設定していない。定期的な巡視体制を構築している。	ルートの各管理者と連携して、令和元年度中に、ルートの管理基準を設定し、維持管理体制を明確にする。	
(4) 危険個所等の通報システム	推奨 ○ サイクリストから走行上問題がある(路面の陥没や突起、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。	○ #9910 により、意見を収集する仕組みが構築されている。	—	

2. 走行環境(3/3)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針	補足説明資料	
(5)ルートの案内	必須	◎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路面表示が設置されていること。 ・単路部:概ね 5km ごと ・分岐部:必要箇所全箇所	◎ 単路部は概ね 1km ごとに全線で設置されている。 分岐部は必要な 30 箇所全てに設置されている。	—	P7
	必須	◎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看板が設置されていること。 ただし、河川区域などで設置できない場合は除く。 ・単路部:概ね 5km ごと ・分岐部:必要箇所全箇所	◎ 単路部は概ね 1km ごとに全線で設置されている。 分岐部は、設置が必要な 30 箇所全てに設置されている。	—	P7
	推奨	○起点及び主要な目的地(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。	○ 起終点及び代表的な観光地までの距離を示す案内看板が概ね 1km ごとに設置されている。	—	
	推奨	○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。	○ ゲートウェイ・観光施設・サイクルステーションへの案内が主な分岐部、単路部に概ね 3km ごとに設置されている。	令和 2 年度を目途に、その他分岐部への設置について、関係者と連携して取り組む。	
	必須	◎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。	○ 日・英 2 か国語での案内となっている。	—	
	必須	◎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。	○ 指定後に共通のロゴマークを設置する。	令和元年度中に、起終点及び主要な分岐部に設置する。 令和 2 年度までに、残りの単路部、分岐部に設置する。	

3. 受入環境(1/4)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針	補足説明資料
(1)ゲートウェイの整備	<p>◎ルートに存する域内にある主要アクセスポイント(空港、鉄道駅、道の駅等)に、必要な機能を備えた「ゲートウェイ」が整備されていること。</p> <p>【必要な機能】</p> <p>◎レンタサイクル又はシェアサイクルが利用可能なこと</p> <p>◎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</p> <p>◎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</p> <p>◎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</p> <p>◎空入れ等の出発前の準備・調整に必要な工具の貸出があること</p> <p>【推奨する機能】</p> <p>○シャワー等が利用可能なこと</p> <p>○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。</p> <p>○ゲートウェイまでの自転車の運搬サービス(鉄道・バスなどでの輸送、航空機による輸送のための専用ボックスの提供や保管サービス、自転車託送サービス等)が利用可能であること。</p> <p>○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</p>	◎ 以下の3箇所、必要な機能を全て有するゲートウェイが整備されている。 ・尾道駅 ・尾道港 ・今治駅	既存の3つのゲートウェイについて、推奨機能の整備に関係者と連携して取り組む。	P9
	必須	◎ゲートウェイと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。	◎ 今治駅とルート間のアクセスルートの通行空間が整備され、そのアクセス方法もわかりやすく案内されている。 尾道駅と尾道港はルート上に整備されている。	令和3年度を目途に、今治駅とのアクセスルートについては、「走行環境の安全性」の評価基準に合致した整備を行う。

3. 受入環境(2/4)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針	補足説明資料
(2) サイクルステーション(休憩施設)の整備	<p>必須</p> <p>◎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。 ただし、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する。 【必要な機能】 ◎トイレが利用できること ◎空気入れの貸出しをしていること ◎水分補給(自動販売機・飲料水の提供)が可能であること ◎休憩スペース・設備(屋根付きのテーブル・椅子)があること ◎サイクルラックが設置されていること ◎必要な情報(ルートマップ、宿泊施設、休憩施設、見所、食事、緊急サポート)が入手可能なこと 【推奨する機能】 ○物品販売(チューブ、携行食、モバイルバッテリー等)がされていること ○工具等の貸出しをしていること ○wifi の提供をしていること</p>	<p>◎</p> <p>必要な機能を備えたサイクルステーションがルート上に 49 箇所整備されている。 平均間隔 約 1km 最大間隔 約 10km</p>	<p>推奨機能の整備については、今後、関係者と連携して取り組む。</p>	P9
(3) ルート上の迂回を図るための代替交通手段	<p>推奨</p> <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>	<p>○</p> <p>自転車を搭載できる高速バス、自転車と共に希望の場所へ送迎するレスキュータクシー及びサイクルスタンドを装備したフェリーが設定されている。</p>	—	P10
	<p>推奨</p> <p>○上記の手段について、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。</p>	<p>△</p> <p>ホームページで情報提供されているが、公式ホームページでは情報が提供されていない。</p>	<p>公式ホームページに専用サイトを設けて、分かりやすく必要な情報を提供する。</p>	

3. 受入環境(3/4)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針	補足説明資料	
(4) 自転車回送サービスとしての代替交通手段	推奨	○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。	○ 自転車を搭載できる高速バス、自転車と共に希望の場所へ送迎するレスキュータクシー及びサイクルスタンドを装備したフェリーが設定されている。	—	P10
	推奨	○上記の手段について、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。	△ ホームページで情報提供されているが、公式ホームページでは情報が提供されていない。		
(5) サイクリスト向けの宿泊施設	必須	◎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。 【必要な機能】 ◎室内(フロント、ロビー、客室等)で自転車の預かり・保管が可能であること ◎フロント等にて荷物の保管が可能であること ◎洗濯が可能であること 【推奨する機能】 ○自転車など大型荷物を含む宅配の発送、受け取りが可能であること ○洗車施設があること ○日帰り利用も可能なシャワー設備があること	◎ ルート直近に必要な機能を備えた宿泊施設が 22 箇所ある。 平均間隔 約 3km 最大間隔 約 15km	推奨機能の整備については、今後、関係者と連携して取り組む。 引き続き、サイクリスト向け宿泊施設の拡大を図る。	P11
(6) ガイドツアーの実施状況	推奨	○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)	○ 英語にも対応したガイドツアーが通年で実施されている。	—	
(7) イベントの開催状況	推奨	○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。	○ 「しまなみ縦走」が毎年、「サイクリングしまなみ」が2年に一度開催されている。	—	
(8) 補修部品・自転車用品販売	推奨	○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。	○ ルート近くの7店でチューブ、パンク修理材などが販売されている。	—	

3. 受入環境(4/4)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針	補足説明資料	
(9)修理サービス	推奨	○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	○ ルート近くの8店で自転車の修理、うち4店で出張修理サービスが実施されている。	—	
	推奨	○上記のサービスについて、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。	△ ホームページで情報提供されているが、公式ホームページでは情報が提供されていない。	公式ホームページに専用サイトを設けて、分かりやすく必要な情報を提供する。	
(10)トラブル時の自転車搬送サービス	推奨	○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。	○自転車と共に希望の場所へ送迎するレスキュータクシーなどの自転車搬送サービスが設定されている。	—	
	推奨	○上記のサービスについて、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。	△ ホームページで情報提供されているが、公式ホームページでは情報が提供されていない。	公式ホームページに専用サイトを設けて、分かりやすく必要な情報を提供する。	
(11)緊急車両進入路	必須	◎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。	◎ 自転車歩行者専用道路の全線にわたり緊急車両のアクセスが可能である。	—	
(12)緊急時連絡サポート	必須	◎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。	◎ レスキュータクシーなどのサポート施設情報がルートマップ及び公式ホームページに記載されている。	サポート施設で提供するサービス内容を情報提供する。 また、情報提供するサポート施設を拡充するなど、情報提供を充実させる。	
	推奨	○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。	○ 全ルート携帯電話のカバー圏に含まれている	—	
(13)緊急支援物品	推奨	○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。	○ AED機器などの緊急支援物品が、6箇所のサイクルステーションに整備されている。 平均間隔 約12km 最大間隔 約18km	—	

4 情報発信(1/2)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針	補足説明資料	
(1)情報発信	必須	◎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。 ＜情報の内容＞ ルートの紹介(写真や動画等)・地域の魅力・文化、地域の拠点・立寄スポット・周辺の観光スポット、ルートの経路・距離・高低差・勾配・路面状況・危険箇所、利用者別等推奨コース、アクセス方法(公共交通アクセス等)、ゲートウェイの場所と機能、サイクルステーションの場所と機能、レンタサイクル・宿泊施設・Wi-Fi 利用環境・ルートで利用できるサイクルトレイン等・ガイドツアー・緊急時サービス(自転車修理、医療施設等)・自転車宅配・荷物輸送等サービス情報、マップのダウンロード、GPS データのダウンロード	◎ ホームページ・パンフレットで必要な情報発信をしている	複数のホームページに跨がって発信されている情報を、公式ホームページに集約するとともに、発信情報を充実させる。	P12
	必須	◎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。	◎ ホームページで日・英・中・韓 4 か国語により情報発信をしている。	外国語での情報発信を充実させる。	P12
(2)ルートマップ	必須	◎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。 ＜記載内容の例＞ ルートの経路・距離・高低差・勾配・路面状況・危険箇所、利用者別等推奨コース、ゲートウェイの場所と機能、サイクルステーションの場所と機能、地域の拠点・立寄スポット・周辺の観光スポット、ルートの紹介(写真等)、レンタサイクル・宿泊施設・Wi-Fi 利用環境・ルートで利用できるサイクルトレイン等・ガイドツアー・緊急時サービス(自転車修理、医療施設等)・自転車宅配・荷物輸送等サービス情報、アクセス方法(公共交通アクセス等)、ホームページ等の URL	◎ 必要な情報が記載されたルートマップが作成されている	—	
	必須	◎インバウンドの旅行者でも理解できるものであること。	◎ 日・英・中・韓 4 か国語で作成されている。	—	
	推奨	○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。	× 未対応	次回増刷する場合は、水濡れに強い仕様とする。	

4 情報発信(2/2)

評価項目	評価基準		評価結果	今後の改善方針	補足説明資料
(3)ルートマップの入手	必須	◎以下のような場所で容易に入手できること。 <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	◎ 観光案内所・ゲートウェイ・サイクルステーション・駅・空港・港・宿泊施設等で入手可能となっている。	—	P12
	必須	◎データ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。	◎ ホームページからダウンロード可能。	—	
(4)ルートのPR	推奨	○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。	○ 海外の自転車展示会(タイ、台湾)、旅行博(英、仏、米、豪、中国、台湾、香港、韓国、タイ、シンガポール)に出展し、PR している。	国内外へのPR、プロモーションを更に展開していく。	

5 体制

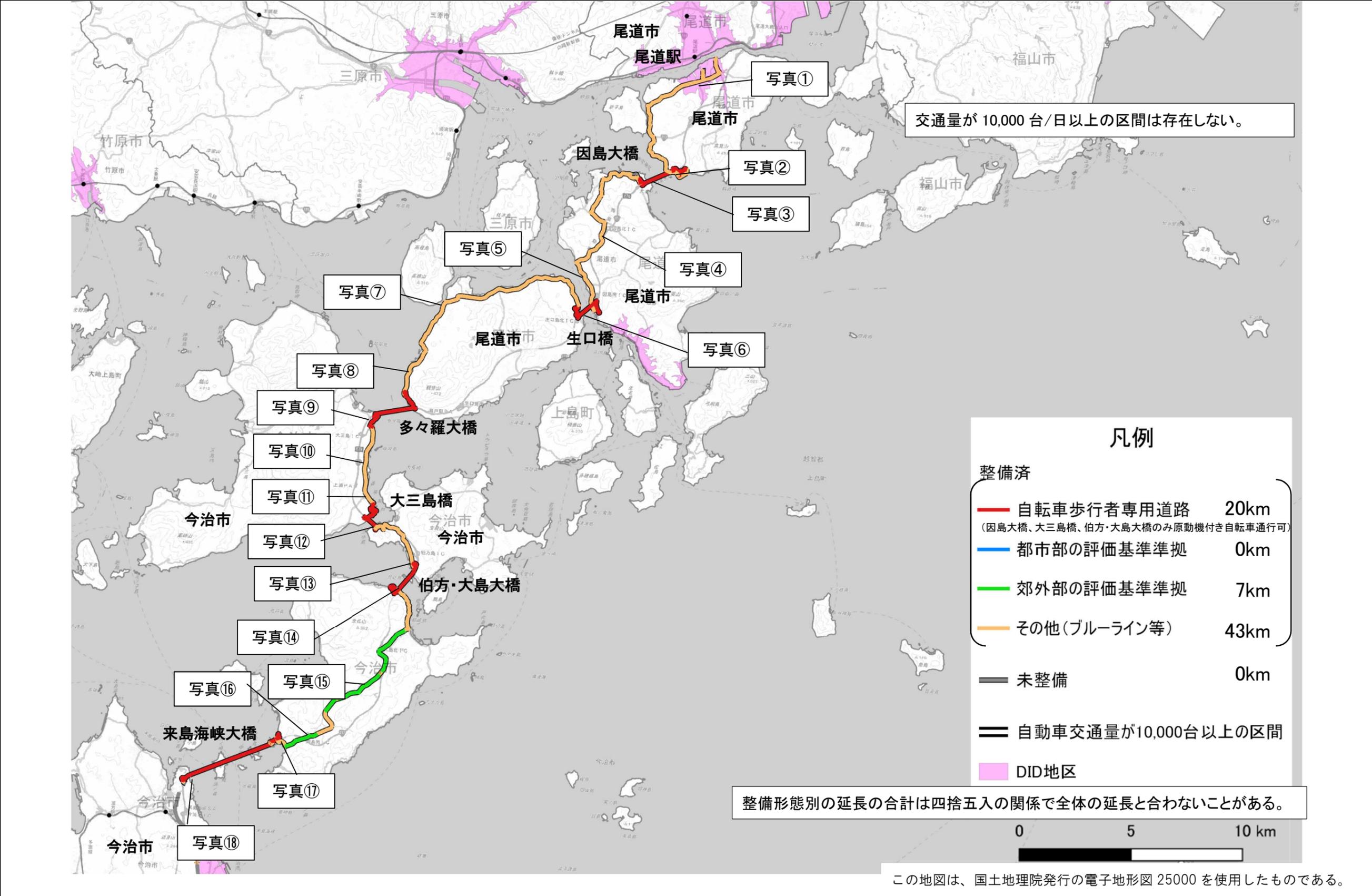
評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針	補足説明資料
(1)取組体制	<p>必須</p> <p>◎官民が連携し一体的に協議・検討・議論を行う常設の協議会、事務局が設置されていること。 ※協議会メンバーに国・都道府県・市区町村と道路管理者・観光部局、観光地域づくり法人(DMO)等、必要に応じて警察、鉄道会社・バス会社等が含まれた体制で設置されていること</p>	◎ 行政や観光協会など官民で構成される協議会が設置され、DMOに専属の事務局が設置されている。	—	
	<p>必須</p> <p>◎上記の協議会が定期的に行われていること。</p>	◎ 今年度2回開催済み	引き続き、定期的に行われ、水準維持等に向けた取組を実施していく。	
(2)地方版自転車活用推進計画への位置づけ	<p>必須</p> <p>◎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づけること。 <計画への記載内容> ・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 ・走行環境 ・受入環境 ・魅力づくり ・情報発信 等</p>	◎ 指定後速やかに、(1)取組体制における官民連携の協議会を含む関係機関で具体的な取組を決定し、自転車活用推進計画の見直しに併せ、具体的に位置付ける。	令和元年度中に、官民連携の協議会を含む関係機関で具体的な取組を決定する。 令和2年度の見直しに合わせ、自転車活用推進計画に具体的に位置付ける。	

ナショナルサイクルルートに関する審査補足説明資料

③しまなみ海道サイクリングロード(愛媛県・広島県)

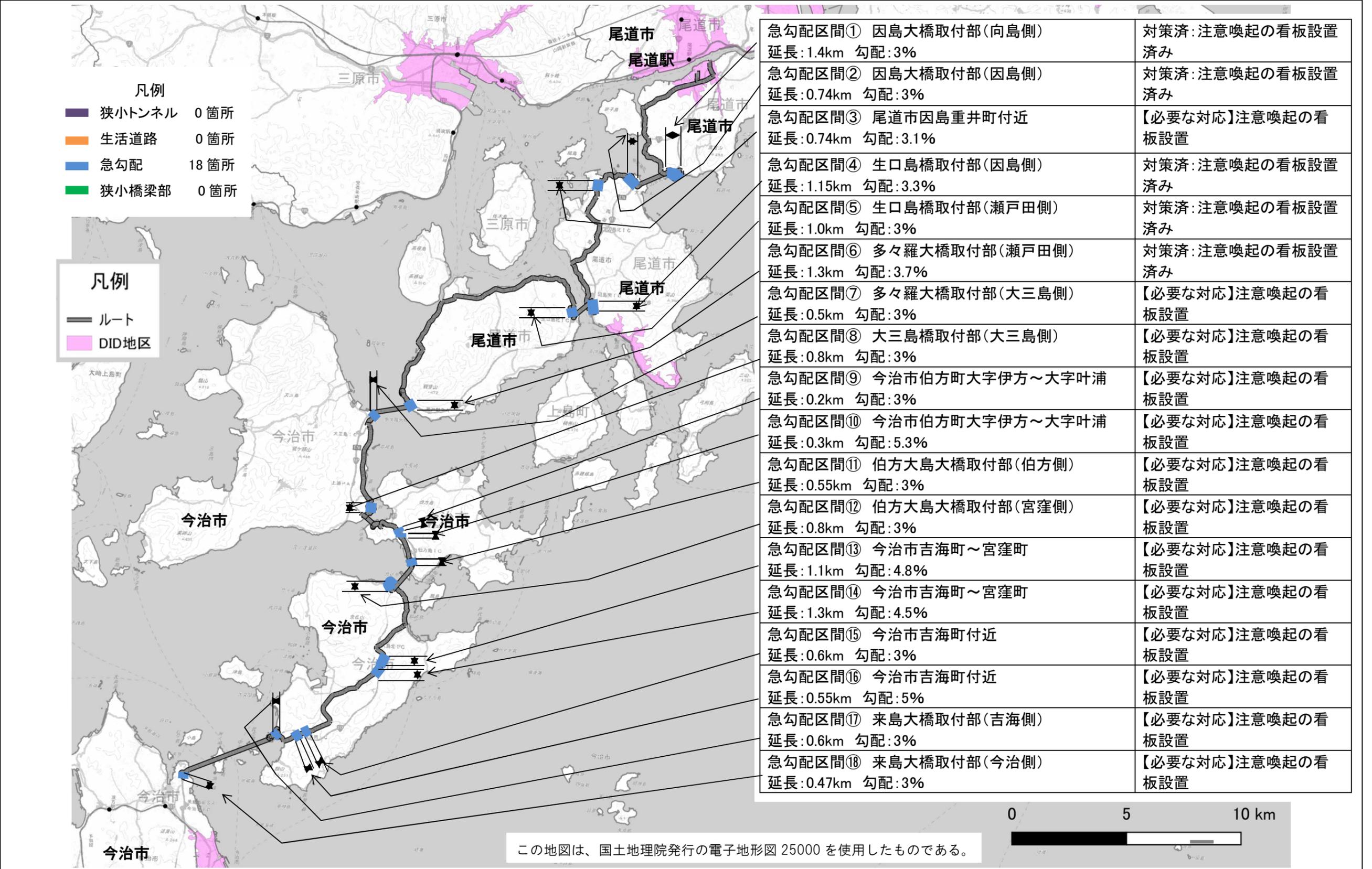
ルート・走行環境の安全性(整備状況)

ルート名称 しまなみ海道サイクリングロード 図葉番号 図3



ルート・走行環境の安全性(整備状況)

写真①	写真②	写真③【自転車歩行者専用道】	写真④	写真⑤
				
写真⑥【自転車歩行者専用道】	写真⑦	写真⑧	写真⑨【自転車歩行者専用道】	写真⑩
				
写真⑪	写真⑫【自転車歩行者専用道】	写真⑬	写真⑭【自転車歩行者専用道】	写真⑮
				
写真⑯	写真⑰	写真⑱【自転車歩行者専用道】		
				



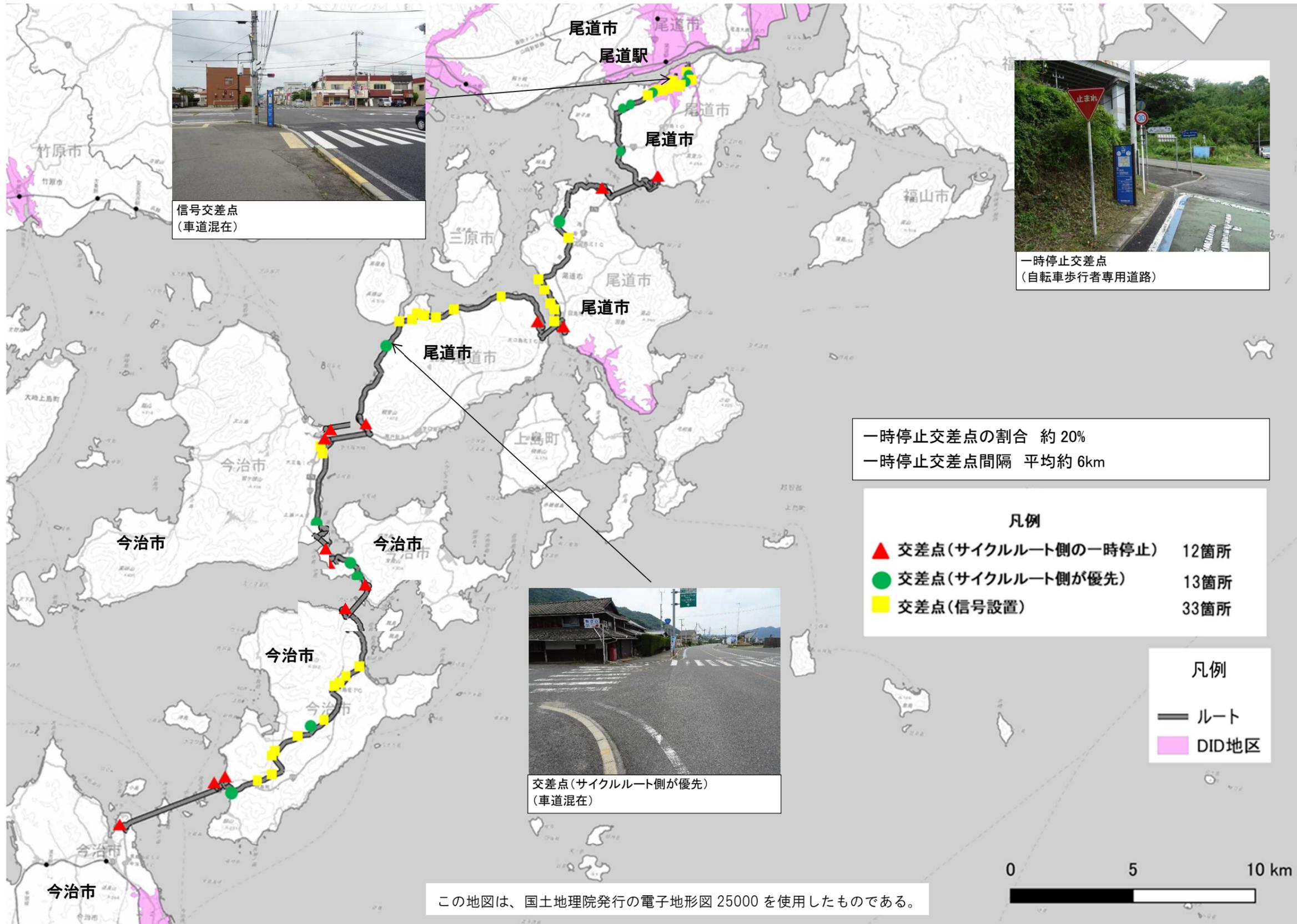
一時停止・交差点概要図(1/1500000)

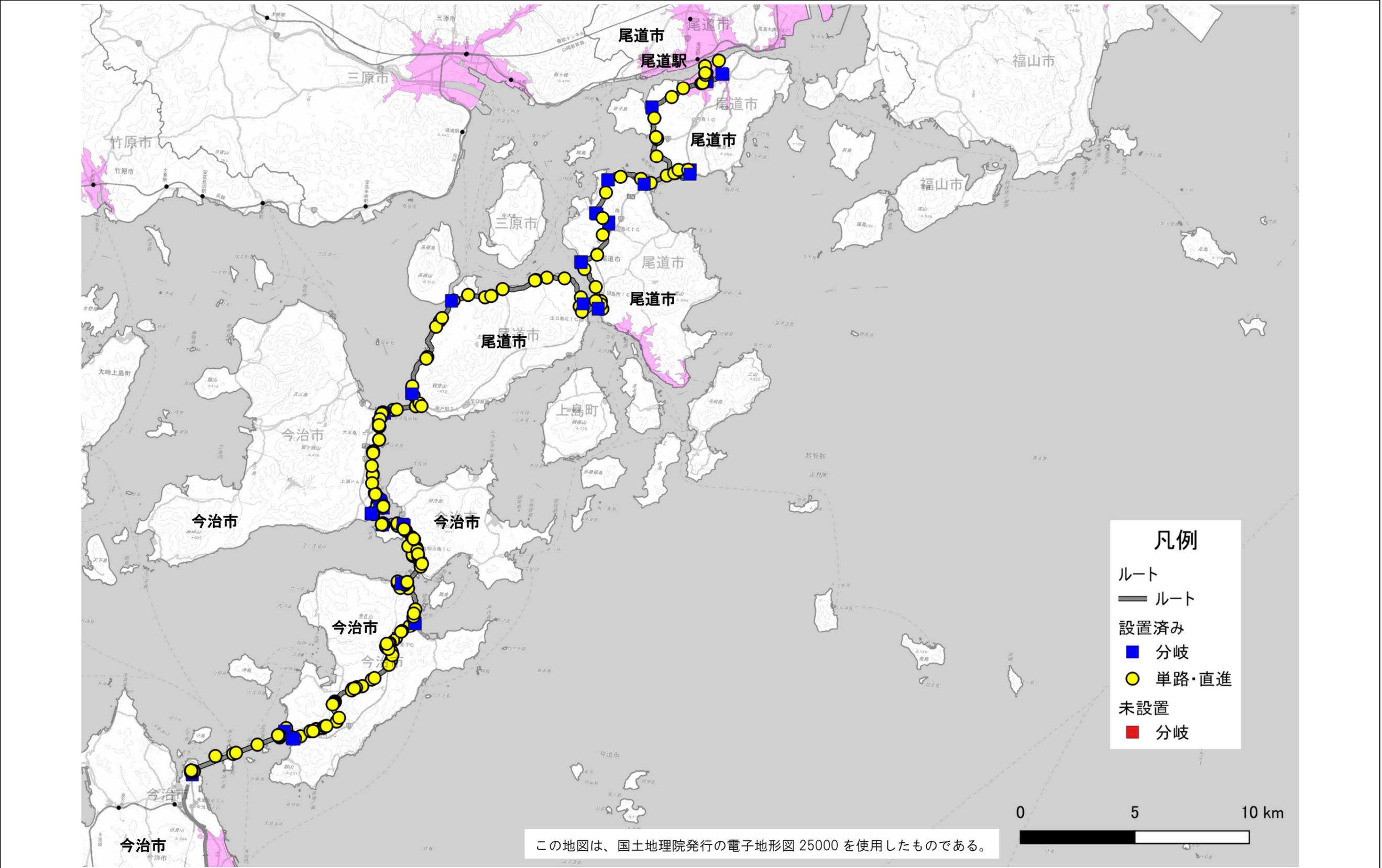
ルート名称

しまなみ海道サイクリングロード

図葉番号

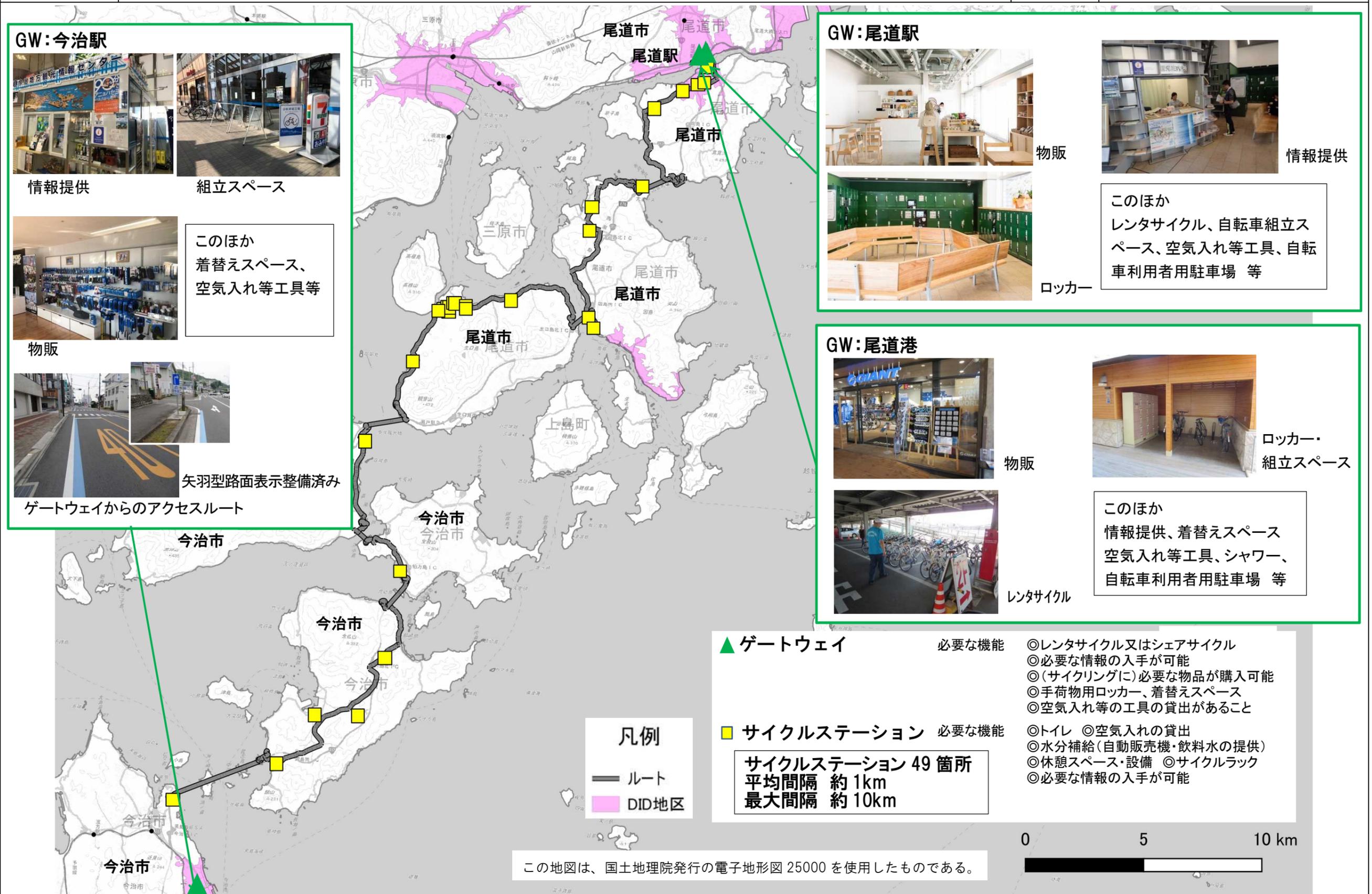
図5





案内看板・路面表示設置例

<p>分岐 案内看板</p>				
<p>分岐 路面表示</p>				
<p>单路 案内看板</p>				
<p>单路 路面表示</p>				



受入環境(宿泊施設)位置図

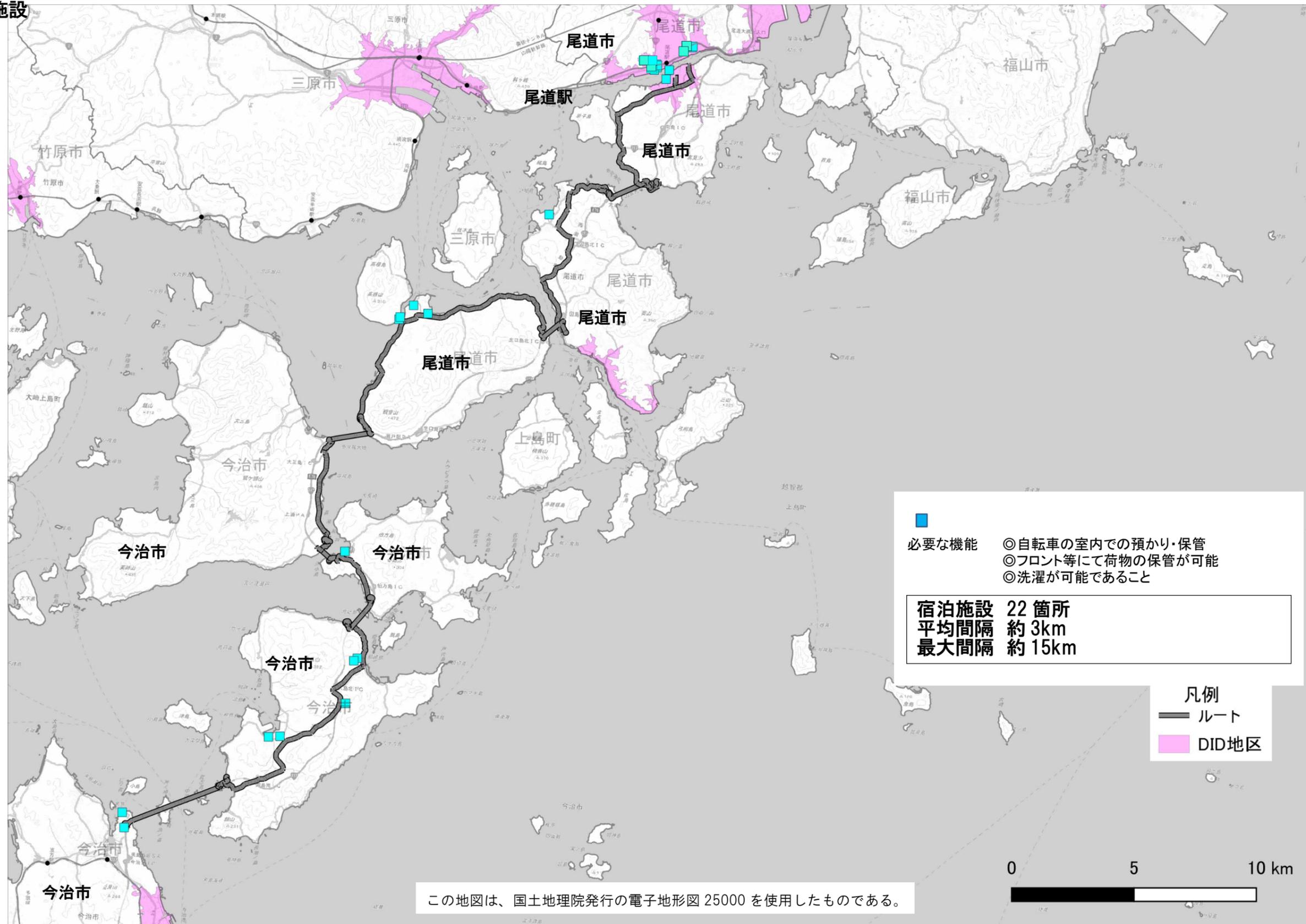
ルート名称

しまなみ海道サイクリングロード

図葉番号

図9

宿泊施設



【参考資料】情報発信

■公式 HP

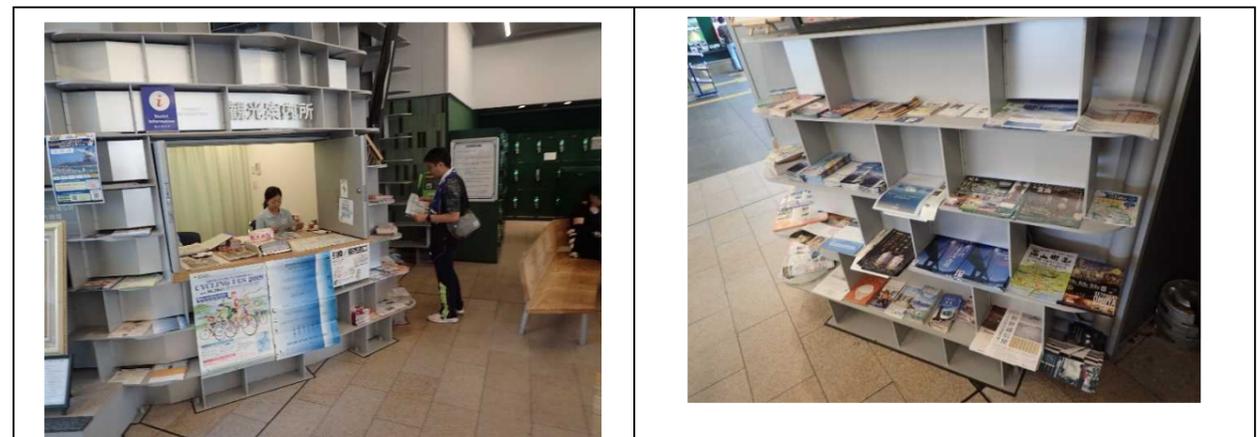
日本語



英語



■ルートマップ図



尾道駅での配布の様子



今治駅での配布

サンライズ糸山での配布

■雑誌等での PR



地元発行の情報誌での特集