

今後の進め方について





1 ルート状況確認等について

前回3ルート指定時の現地視察を基本的には踏襲し、事前調査をもとに抽出した課題箇所、代表的箇所等を視察するとともに地元協議会等との意見交換会を実施。

【時期・方法】

- 3月第2週以降を想定。
- 延長の長いルートは分割し、1視察あたり2日間・委員2名程度を想定。
- 自動車により移動し、視察ポイントで降車して視察。

【視察対象】

- 事前調査をもとに抽出した課題箇所及びルートの魅力を代表する箇所を視察。
- 代表的なゲートウェイ・サイクルステーション及びサイクリスト向け宿泊施設、サイクルトレイン・フェリー等も視察。

【意見交換】

- 地元協議会等と走行環境、受入環境等に加えサイクルツーリズムを活用した地域活性化の観点から、現地にて意見交換を実施。

【行程の詳細】

- 今後、行程等の詳細を事務局にて立案するとともに日程調整等を実施。

【現地視察及び意見交換会のイメージ】

	太平洋岸自転車道						富山湾岸 サイクリングコース	トカプチ400
道県	①千葉県	②神奈川県	③静岡県 東部・中部	④静岡県 西部・愛知県	⑤三重県	⑥和歌山県	⑦富山県	⑧北海道
区間	銚子市 ～ 富津市	横須賀市 ～ 湯河原町	熱海市 ～ 牧之原市	御前崎市 ～ 田原市	鳥羽市 ～ 紀宝町	新宮市 ～ 和歌山市	氷見市 ～ 朝日町	帯広市 ～ 鹿追町

(参考) 前回指定時の現地調査・意見交換会について

- 前回指定時は主要な通行環境箇所と受入環境施設を視察。
- 通行環境は自動車を用いて視察。一部で自転車試乗を実施。

ルート名 (意見交換会開催場所)	実施日	訪問委員	通行環境視察箇所 ★印: 自転車による視察	受入環境視察箇所	
つくば霞ヶ浦りんりん ロード (土浦市 ラクスマリーナ)	2019/1/26~27	山中委員	つくば市北条地区 土浦市藤岡地区 霞ヶ浦北岸(かすみがう ら市内) 土浦市内★	りんりんスクエア 藤岡休憩所 いずみ荘(宿泊施設) かすみキッチン(CS) 道の駅たまつくり(CS)	 
ビワイチ (滋賀県庁)	2019/2/2~3	屋井委員長 長嶋委員 宮内委員 絹代委員	米原市内 長浜市内(一部) 高島市内 大津市内 【雨天中止】守山市~彦 根市★	米原駅(GW) 道の駅湖北みずどり(CS) 道の駅あぢかまの里(CS) 道の駅びわ湖大橋米プラザ (CS) ライドス(サービス事業者)	 
しまなみ海道 サイクリングロード (愛媛県東予振興局 今治支局)	2019/2/13~14 楓委員のみ 日程が異なる (12~13)	楓委員 古倉委員 高橋委員	今治市糸山地区 今治市大島 多々羅大橋(愛媛側) 来島海峡大橋★(古倉 委員・高橋委員のみ)	尾道駅(GW) サンライズ糸山(GW) 今治駅(GW) 瀬戸田サンセットビーチ (CS) よしみいきいき館(CS) 道の駅多々羅しまなみ公園 (CS)	 



2 審査の総括について

- 前回指定時と同様、下記のフォーマットの審査総括表に基づいて審査を実施。
- 第3回審査委員会にて提示予定。

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。)	◎176km。	—	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。	◎ 筑波山・霞ヶ浦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/日以上で車道混在となる区間が4区間(都市部1区間、郊外部3区間)存在する。 そのうち都市部の1区間については、自転車ネットワーク計画に位置付けられていない。	都市部の1区間について、令和元年度に自転車ネットワーク計画に位置付ける。 交通量が多く危険性が高い区間については、ルートマップ等において注意喚起を行う。	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。	—	P6
	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。	—	P6

3 今後の進め方について



2021年2月25日

第1回 審査委員会

- ・ 候補3ルート of 概要
- ・ 現指定ルート of フォローアップ

2021年 3月上旬～

ルート状況確認 & 意見交換

以降、ルート状況確認の実施状況等を踏まえて

- ・ 候補ルートの整備状況等確認
- ・ 地元協議会等との意見交換

第2回 審査委員会

- ・ ルート状況確認 & 意見交換の共有

第3回 審査委員会

- ・ 指定について

ナショナルサイクルルート指定