

# ルート特性に関する情報提供(案)





1. 振り返り(審査委員会の意見と対応方針)
2. ルート特性に関する情報提供の検討
  - ・ 検討の流れ
    - ① レベルの設定
    - ② レベルの評価項目・基準
    - ③ レベルの評価
    - ④ 区間の設定
3. 既存のナショナルサイクルルートへの適用イメージ
4. 参考資料
  - ・参照した各事例の概要



## 1. 振り返り(審査委員会の意見と対応方針)



## 審査委員会の意見要旨

- ✓ 太平洋岸自転車道をはじめナショナルサイクルルートにおいて、力量やスキルに応じた各区間のルート特性について、情報のあり方等を国で取りまとめ、各ルート協議会や国よりルート特性に関する情報提供を推進する

## 検討方針

- ✓ 国内外における先行事例を比較・分析  
⇒ ルート特性に関する情報の表現方法を検討

## 【参考】 ナショナルサイクルルート審査委員会（R3.5）抜粋

### 審査委員会の意見

- ・力量に応じたルート選択ができるようにルート特性などの情報提供が必要。サブルートのご案内も有効。
- ・初級者向け、上級者向けといったルート特性に関する情報提供は大事。
- ・初級者向け、上級者向けなどの情報提供については、ルート側に任せきりではなく国も一定の関与を持つことが必要。
- ・自転車歩行者専用道路であることを識別できるようにすることが必要。
- ・太平洋岸は長いので、県単位ぐらいに分けた情報提供（ルート特性、電動アシスト自転車レンタルなど）が必要。
- ・基準を達成しさえすればよいという訳ではない。協議会等で利用動向を含めたフォローアップも必要。

### 自転車活用推進本部事務局の対応方針(案)

- ルート関係者と連携し、サイクリストの力量、スキル（初級者・上級者）に応じてルート選択ができるような情報について、国としてとりまとめる。
- とりまとめた上で、国としても情報提供を行っていく。  
(情報提供の例)
  - ・自転車活用推進本部及びJNTOのホームページ（ナショナルサイクルルートページ）において、各ルートのルート特性に関する情報を紹介するとともに、ルート特性が分かるルートマップを掲載するなどの情報提供を実施。
  - ・情報提供にあたっては、利用者が迷うことなく必要な情報が得られるようなホームページ構成にするとともに、現地での情報と異なることがないよう情報の更新を行う。
  - ・自転車歩行者専用道路の識別など、現地表示に関する検討を行う。



## 2. ルート特性に関する情報提供の検討



## レベルの評価

## 区間の設定

① レベルの区分



② レベルの評価項目・基準



③ レベルの評価

④ 区間の設定



ルート特性に関する情報提供のルール



各ルートにおいてルールに基づいて評価等を実施



ルート特性に関する情報提供を実施



## 2. ルート特性に関する情報の表現方法の検討

### － ① レベルの区分 －

# 先行事例におけるレベルの区分



- サイクリングルートレベル分けを実施し、また、基準等を示している先行事例を調査
- 先行事例では、「初級」「中級」「上級」等、3つのレベルに設定している例が多い

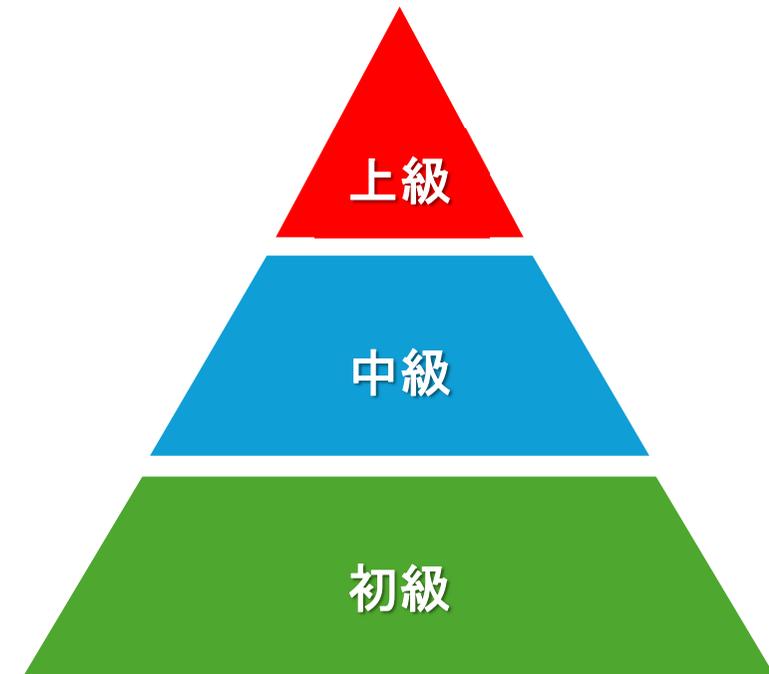
事例	各分類の概要				備考
	①	②	③	④	
<b>フランス</b> Cotation de la difficulté des itinéraires de tourisme à vélo	入門 家族向け	簡単 全ての自転車旅行者にとってお手頃なレベル	困難 経験が豊富な自転車旅行者向け	非常に困難 経験豊富かつスポーティーな自転車旅行者向け	評価は1日のステージ単位で実施
<b>スイス</b> Schwierigkeitsgrade Langsamverkehr LV für Freizeit und Tourismus	簡単 初心者や子供向け	普通 運転経験がある人	困難 質の高い運転経験がある人		評価は1日のステージ単位で実施
<b>ヨーロッパ (ECS)</b> European Certification Standard	「誰でも」利用可能な整備段階 子供連れの家族、ハンドバイク、タンデムなどの利用者	「一般の人」が利用可能な整備段階 サイクリングの基本的な知識・平均的な体力を有する人	「経験のある自転車旅行者のみ」が利用可能な整備段階 定期的な自転車旅行の経験者		評価は1日で走行可能な区間毎(通常15~90km)に実施
<b>JAPAN ECO TRACK</b>	体力レベル1 半日程度の行程	体力レベル2 1日程度または半日程度でも難易度が高い行程	体力レベル3 1日以上または1日程度でも難易度が高い行程		評価はルート全体で実施 体力のみのレベル区分
<b>TABIRIN</b>	初級 観光客等でサイクリング旅行が初めて又は経験の浅い人、家族連れも含む	中級 ある程度サイクリング経験がある人	上級 経験が豊富なサイクリスト		評価はルート全体で実施



- レベルの区分について、国内外の先行事例との整合性を考慮しつつ、サイクリングに関する知識や体力の状況により、3分類(初級・中級・上級)とする
  - ✓ 上級 : 専門的な知識・平均以上の体力
  - ✓ 中級 : 基本的な知識・平均的な体力
  - ✓ 初級 : 初心者・経験が少ない

## レベルの区分(案)

レベル	レベルの定義
上級	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ サイクリングの<u>専門的な知識</u>や<u>平均以上の体力</u></li><li>✓ ロングライドの経験が豊富で、基本的なトラブルにも自身で対応可能な人に推奨されるレベル</li></ul>
中級	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ サイクリングの<u>基本的な知識</u>・<u>平均的な体力</u></li><li>✓ ロングライドの経験が一定程度ある人が安心、安全に走ることができるレベル</li></ul>
初級	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ <u>サイクリングが初めて</u>、<u>または経験が少ない</u></li><li>✓ 子供連れの家族でも安心、安全に走ることができるレベル</li></ul>





## 2. ルート特性に関する情報の表現方法の検討

### － ② レベルの評価項目・基準 －

# 先行事例におけるレベルの評価項目



- レベルの評価項目は、距離・獲得標高の「移動量」と、道路構造や自動車交通等の「走行環境」に大別
- 先行事例を踏まえ、距離・獲得標高、最大勾配・道路構造・自動車交通量を評価項目として採用

		フランス	スイス	ヨーロッパ (ECS)	JAPAN ECO TRACK	TABIRIN	評価項目(案)		【参考】 NCR指定要件 ◎必須、○推奨
							採否	考え方	
移動量	距離	○	○		○	○	●	体力に影響 多くの事例で採用	◎ルートが延長が概ね100km以上
	獲得標高	○	○	○	○	○	●	体力に影響 多くの事例で採用	—
走行環境	最大勾配	○			○	○	●	体力に影響	○急勾配が連続する区間を避けたルート
	道路幅員			○					◎狭小幅員のトンネルを含まないルート
	道路構造	○	○				●	スキルや安全性・快適性に影響	◎自転車専用道路または適切に歩行者・自動車と分離された自転車通行空間等
	自動車交通量	○	○	○			●	スキルや安全性・快適性に影響	◎概ね10,000台/日以上の中幹線道路において車道混在となる区間を避けたルート
	自動車の速度			○					—
	路面状況			○	○				◎未舗装区間がないこと
	公共交通連携			○					◎主要な空港、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

# レベルの評価基準：移動量



- 距離・標高について、先行事例における閾値等を踏まえ、基準値(案)を設定
- 中級の基準値については、後述する評価の補正のため、中間値を設定する

		フランス	スイス	ヨーロッパ (ECS)	JAPAN ECO TRACK	TABIRIN	基準値(案)
移動量	距離	① ✓ ~30km	✓ ~40km	-	✓ ~30km	✓ ~30km	• 30km未満
		② ✓ ~50km	✓ ~60km		✓ ~80km	✓ ~120km	• 50km未満※ • 80km未満
		③ ✓ ~70km	✓ 60km~		✓ 80km~	✓ 120km~	• 80km以上
		④ ✓ 70km~					
	獲得標高	① ✓ ~100m	✓ ~400m	✓ ~60m	✓ ~300m	✓ ~100m	• 300m未満
		② ✓ ~300m	✓ ~900m	✓ ~500m	✓ ~800m	✓ ~2000m	• 500m未満※ • 1000m未満
		③ ✓ ~1000m	✓ 900m~	✓ ~1000m	✓ 1000m~	✓ 2000m~	• 1000m以上
		④ ✓ 1000m~					
備考				デイリーセクションの評価基準 各1kmの区間に対する基準			

※ 中級をさらに分割する場合の基準値

# レベルの評価基準：走行環境（1/2）



- 走行環境の評価について、先行事例では、移動量の評価を補正するために用いる例が多い
- 国内事例では、最大勾配のみを用いて、移動量による評価を補正  
フランスやスイスでは、道路構造と自動車交通量を組み合わせた基準を設定
- 先行事例を踏まえ、最大勾配と、道路構造・自動車交通量の組み合わせの、それぞれの基準値を設定

		フランス	スイス	ヨーロッパ (ECS)	JAPAN ECO TRACK	TABIRIN	基準値(案)
走行環境	位置づけ	移動量と併せて評価		移動量の評価を補正			2案(後述)
	最大勾配	<ul style="list-style-type: none"> <li>・入門: 3~5%</li> <li>・簡単: 5~7%</li> <li>・困難: 8~9%</li> <li>・非常に困難: 10%以上</li> </ul> ※500m以上連続する場合を対象	—	—	経験に基づき評価 (基準値なし)	経験に基づき評価 (基準値なし)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・5%未満</li> <li>・8%未満</li> <li>・8%以上</li> </ul> ※500m以上連続する場合を対象
	道路構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>・入門: 専用道 交通量500台/日未満の未整備区間 交通量1,000台/日未満の車道混在α専用レーン等</li> <li>・簡単: 交通量1,000台/日未満の未整備区間 交通量3,000台/日未満の車道混在α専用レーン等</li> <li>・困難: 交通量3,000台/日未満の未整備区間、交通量7,000台/日未満の車道混在α専用レーン等</li> <li>・非常に困難: 交通量3,000台/日以上未整備区間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・簡単: 交通量の少ない脇道 自転車専用道路、自動車に規制がある道路、速度制限 (20or30km/h) 区域</li> <li>・中間: 上記に加えて、混雑した脇道、自転車レーンのある主要道路</li> <li>・困難: 上記に加えて、自転車レーンのない混雑した主要道路</li> </ul>	—	—	—	道路構造と自動車交通量を組み合わせた基準値  (詳細は次ページ参照)
	自動車交通量			自動車交通量と自動車速度を組合せ <ul style="list-style-type: none"> <li>・~500台/日</li> <li>・~2,000台/日</li> <li>・~4,000台/日</li> <li>・~10,000台/日</li> <li>・10,000台/日~</li> </ul> + <ul style="list-style-type: none"> <li>・30km/h</li> <li>・50km/h</li> <li>・80km/h</li> </ul>	—	—	

※ 未整備区間…車道混在(路肩等なし)、未舗装 等

# レベルの評価基準：走行環境（2/2）



- 道路構造と自動車交通量を組み合わせた基準値(案)を検討
- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に定める整備形態の考え方や、ナショナルサイクルルートの指定要件に定める「走行環境の安全性」の評価基準を参考に、基準値を設定  
→ 自動車速度や矢羽根型路面表示の設置状況、外側線外側の幅員についても考慮

## ■ 走行環境（道路構造＋自動車交通量※）の基準値(案)

※ 自動車交通量が平日と休日で大きく異なる場合は、それぞれの交通量を把握したうえで評価

	考え方	道路構造（整備形態）		
		専用空間	自転車専用通行帯	車道混在
初級	ガイドラインに準拠	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車専用道路</li> <li>・自転車歩行者専用道路</li> <li>・自転車道</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車速度50km/h以下かつ自転車専用通行帯を設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車速度40km/h以下かつ自動車交通量4,000台/日以下かつ矢羽根を10m（郊外部は～100m）間隔で設置</li> </ul>
中級	（ガイドライン準拠外かつ）NCR指定要件に準拠等		<ul style="list-style-type: none"> <li>・上記以外</li> </ul>	<p>【都市部(DID)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・暫定形態の車道混在（自動車速度40km/h超または自動車交通量4000台/日超）</li> </ul> <p>【郊外部(DID以外)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車交通量10,000台/日未満 → 矢羽根を100m間隔で設置 または外側線外側に1.0m以上の幅員</li> <li>・自動車交通量10,000台/日以上 → 矢羽根を100m間隔で設置 かつ外側線外側に1.5m以上の幅員</li> </ul>
上級	NCR指定要件外			<ul style="list-style-type: none"> <li>・上記以外</li> </ul>

#500m以上連続する場合を対象として評価し、当該区間において複数の道路構造が混在する場合は、厳しい側で評価



## 2. ルート特性に関する情報の表現方法の検討

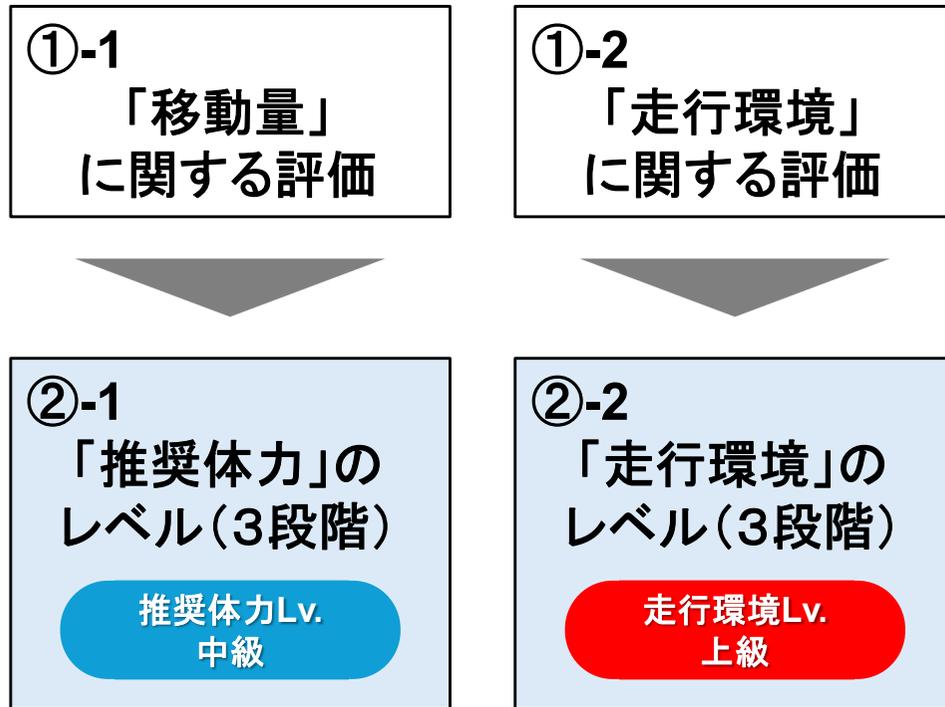
### － ③ レベルの評価 －

# レベルの評価方法(案)

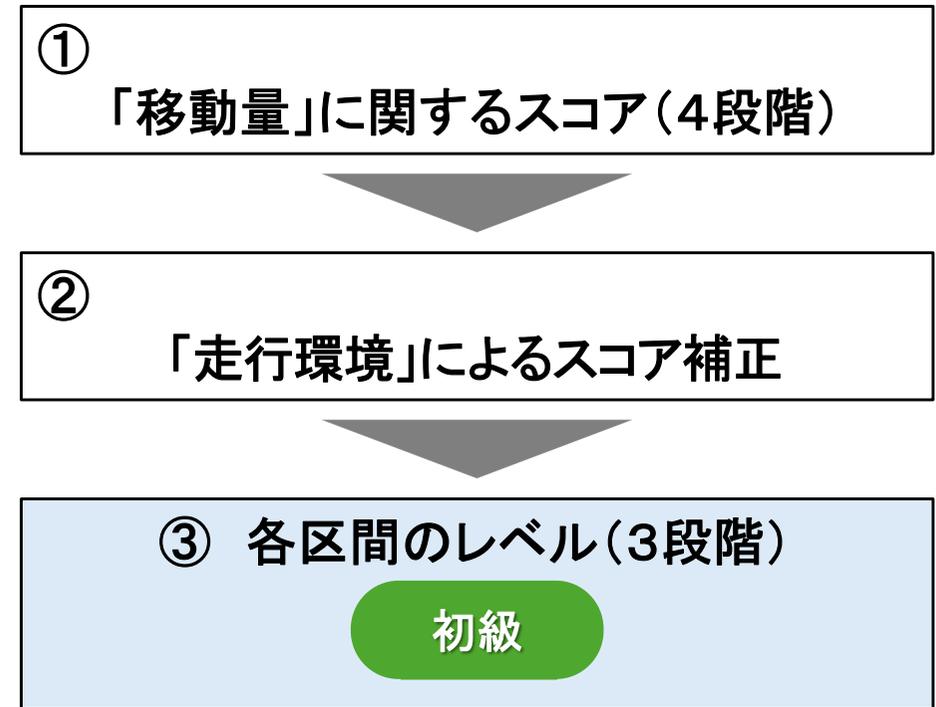


- レベルの評価項目は、
  - 「移動量」 : 距離、獲得標高 ……主に体力に関連
  - 「走行環境」 : 最大勾配、道路構造・自動車交通量※……主にスキルに関連、安全性・快適性に影響に大別されるが、評価方法は、「個別に評価して併記する案」と、「統合して評価する案」の2案を検討
- ※ 自動車交通量が平日と休日で大きく異なる場合は、それぞれの交通量を把握したうえで評価を行い、評価結果を表記
- 「移動量」に関する評価結果は、わかりやすく「推奨体力」のレベルとして提示

## 【案1】 移動量・走行環境の評価を併記



## 【案2】 移動量・走行環境の評価を統合

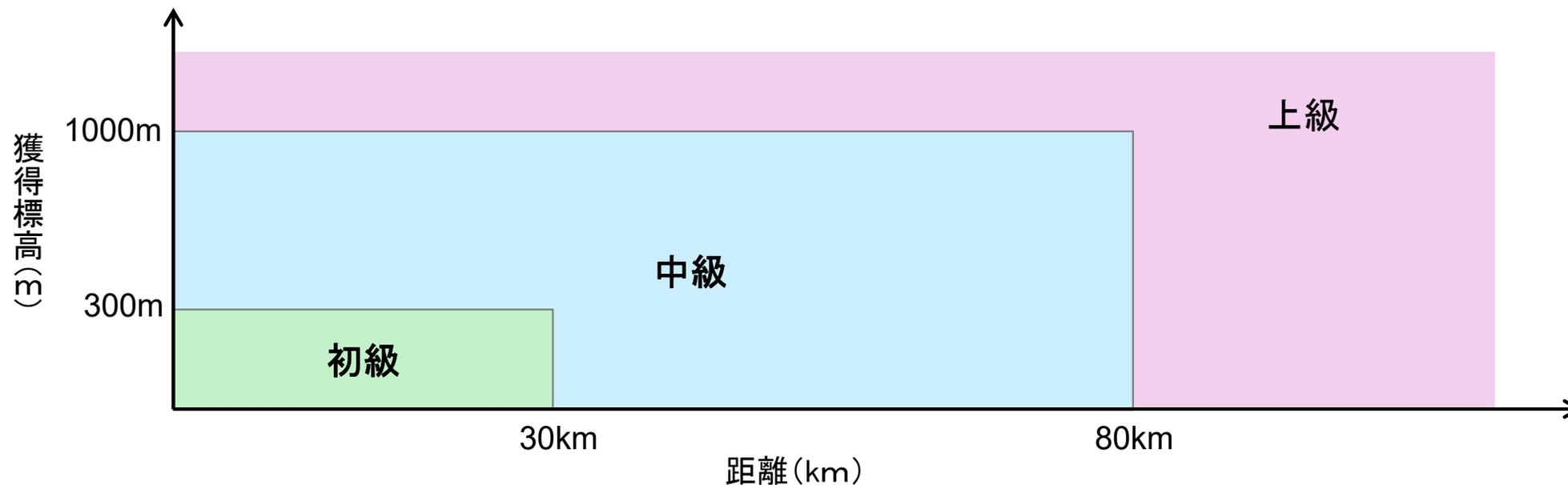




## ①-1 「移動量」に関する評価

評価項目		基準値	評価の考え方
移動量	距離	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ~30km</li> <li>• 30~80km</li> <li>• 80km~</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 基準値は概ねの目安</li> <li>✓ 「距離」と「獲得標高」を組み合わせで評価</li> <li>✓ 評価結果は、「推奨体力」のレベルとして、「初級」「中級」「上級」の3つのレベルを設定</li> </ul>
	獲得標高	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ~300m</li> <li>• 300~1000m</li> <li>• 1000m~</li> </ul>	

## ②-1 「推奨体力」のレベル



# 【案1】移動量・走行環境の評価を併記(2/2)



①-2 「走行環境」に関する評価

②-2 「走行環境」のレベル

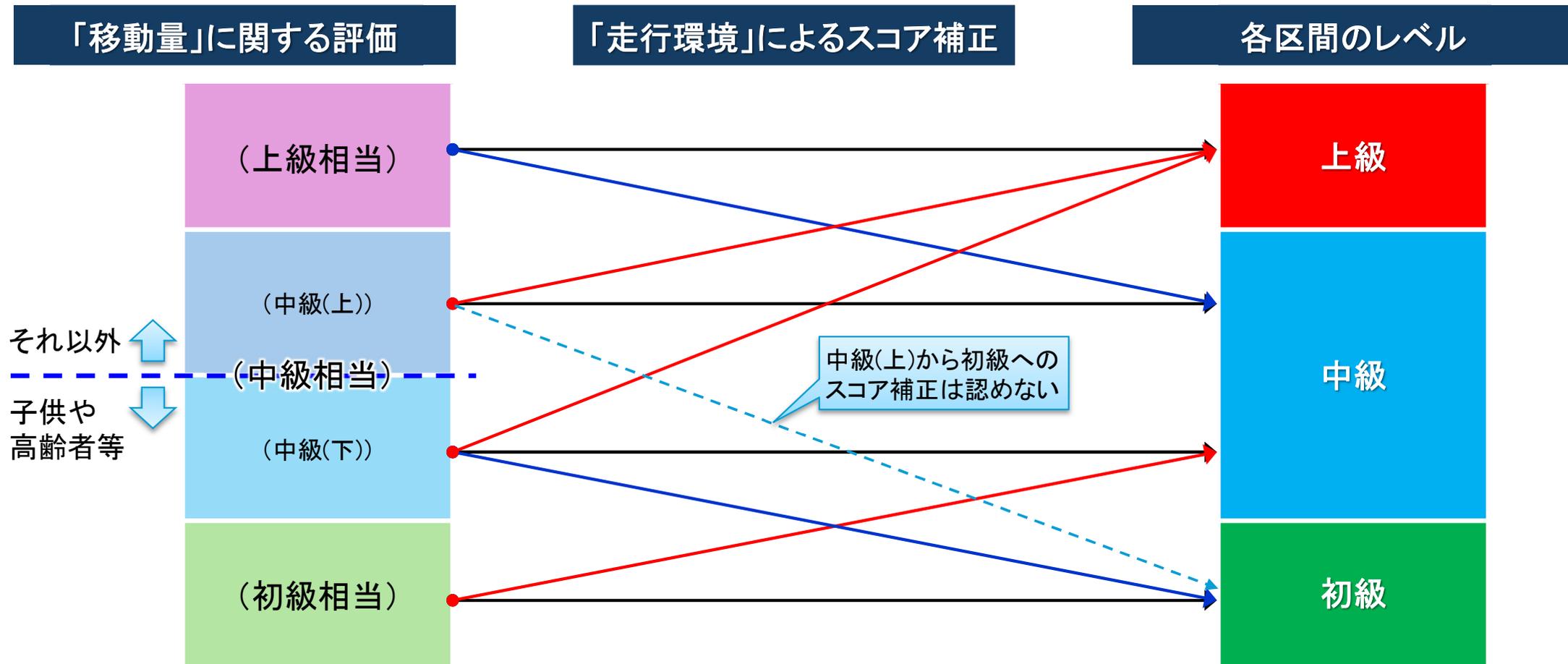
走行環境		最大勾配		
		5%未満	8%未満	8%以上
道路構造 + 自動車 交通量	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車専用道路</li> <li>・自転車歩行者専用道路</li> <li>・自転車道</li> <li>・自動車専用通行帯(50km/h以下)</li> <li>・車道混在(矢羽根;40km/h以下かつ4,000台/日以下)</li> </ul>	初級		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車専用通行帯(50km/h超)</li> <li>【都市部(DID)】</li> <li>・車道混在(暫定形態)</li> <li>【郊外部(DID以外)】</li> <li>・車道混在(矢羽根;10,000台/日未満)</li> <li>・車道混在(矢羽根;10,000台/日以上かつ外側線外1.5m以上)等</li> </ul>		中級	
	・上記以外			上級

# 【案2】移動量・走行環境の評価を統合（1/4）



## 「移動量」に関する評価、「走行環境」によるスコア補正 の考え方

- 案2では、「移動量」に関する評価を「走行環境」の評価で補正して、3つのレベルとして評価する。そのため、補正前の「移動量」に関する評価を精緻化し、より丁寧に評価を行うこととする。
- 具体的には、「移動量」は体力に影響する評価であり、体力は体格や年齢等により個人差があることから、対象の広い「中級」について体力差により2つに分割して評価を行うこととする。

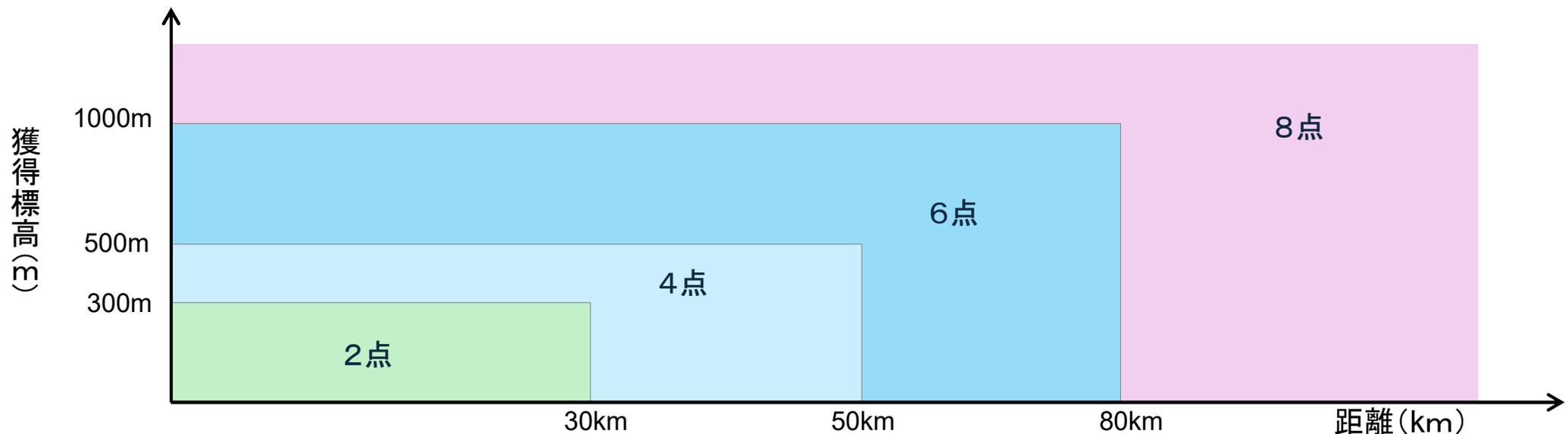




## ① 「移動量」に関する評価

- 距離、獲得標高それぞれの基準値を踏まえ、4段階で評価（中級相当を細分化）
- 「走行環境」によるスコア補正（±3点；後述）を踏まえ、各段階は2点差とする

評価項目	基準値	考え方
距離	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ~30km</li> <li>・ 30~50km</li> <li>・ 50~80km</li> <li>・ 80km~</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 基準値は概ねの目安</li> <li>✓ 基準値を踏まえ、距離と獲得標高の2軸によりスコア化して評価（下図参照）</li> </ul>
獲得標高	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ~300m</li> <li>・ 300~500m</li> <li>・ 500~1000m</li> <li>・ 1000m~</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 中級相当（距離30~80km、獲得標高（300~1000m）については、中間値（それぞれ50km、500m）により細分化</li> </ul>





## ② 「走行環境」によるスコア補正

- 最大勾配、道路構造+自動車交通量それぞれの基準値を踏まえ、初級相当を減点、上級相当を加点する
- 補正幅は、最大勾配: ±1点、道路構造+自動車交通量: ±2点とし、複合要素である後者に重みづけを行う  
⇒ 「走行環境」によるスコア補正: -3点 ~ +3点

	スコア補正	基準
最大勾配	-1点	5%未満
	0点	8%未満
	+1点	8%以上

	スコア補正	基準
道路構造 + 自動車 交通量	-2点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車専用道路</li> <li>・自転車歩行者専用道路</li> <li>・自転車道</li> <li>・自動車専用通行帯(50km/h以下)</li> <li>・車道混在(矢羽根;40km/h以下かつ4,000台/日以下)</li> </ul>
	0点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車専用通行帯(50km/h超)</li> <li>【都市部(DID)】</li> <li>・車道混在(暫定形態)</li> <li>【郊外部(DID以外)】</li> <li>・車道混在(矢羽根;10,000台/日未満)</li> <li>・車道混在(矢羽根;10,000台/日以上かつ外側線外1.5m以上)等</li> </ul>
	+2点	上記以外



## ③ 各区間のレベル

- 「移動量」に関する評価（+2 ~ +8点）、「走行環境」によるスコア補正（-3 ~ +3点）の合算により、各区間をスコア化（-1 ~ +11点）
- 各区間のスコアについて、p18に示す考え方に沿って、上級～初級のスコアを区分

レベル	補正後スコア	考え方(案)
上級	7点以上	✓ 移動量に関する評価が「中級(下)」*【4点】の区間について、 走行環境(最大勾配、道路構造+自動車交通量)に応じて、「上級」への補正可能 * 距離:30~50km、獲得標高:300~500m ⇒ 移動量:+4点 + 走行環境:+3点 = +7点 …「上級」として扱う
中級	3~6点	—
初級	2点以下	✓ 移動量に関する評価が「中級(上)」*【6点】の区間について、 走行環境(最大勾配、道路構造+自動車交通量)によらず、「初級」への補正不可 * 距離:50~80km、獲得標高:500~1000m ⇒ 移動量:+6点 + 走行環境:-3点 = +3点 …(初級とせず)「中級」として扱う



## 2. ルート特性に関する情報の表現方法の検討

### － ④ 区間の設定 －

# 先行事例における区間の設定



- 区間の分割地点について、海外の先行事例では、宿泊機能や交通アクセスを要件として設定
- 区間の延長について、先行事例では1日で走行可能な距離を考慮して設定している場合が多い

	区間の分割地点の要件		区間の延長
	宿泊機能	交通アクセス	
フランス	周辺に宿泊施設があること	概ねの地点で公共交通でのアクセスが可能	様々な延長 ※ただし、1日で完結できること
スイス	周辺に宿泊施設があること	概ねの地点で公共交通でのアクセスが可能	1日単位の走行距離で設定
ECS (デイリーセクション)	周辺に宿泊施設があること	公共交通のサービスがあること 重要なアクセスポイントが集中する集落	15～90km ※対象とするレベルのグループが 1日で走行可能であること
JAPAN ECO TRACK	1日の行動を終えて宿泊する、もしくは、公共交通機関(輪行)で帰るなど、現実的な行動に即して区間を分割		10～400km程度 ※HPで公表されているルート of 延長 ※延長が長いものは、1日の行程に分割して表示
TABIRIN	—	—	1～350km程度 ※ルート全体を評価するため、延長は様々

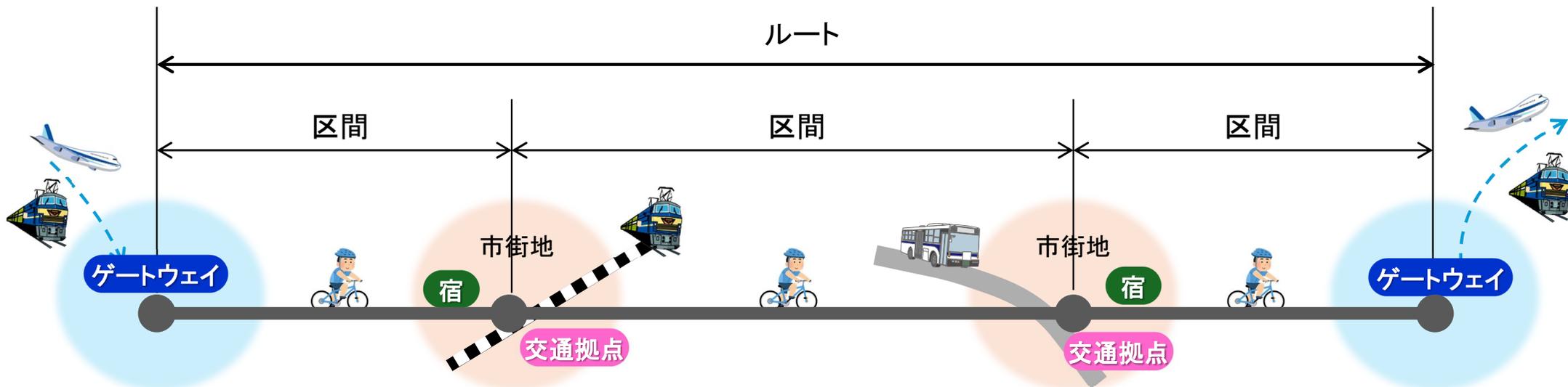


# 区間の設定 (案)

- 宿泊機能や交通アクセス機能を備える市街地においてルートを分割することを基本とする
- 区間の延長が短い場合、1日で走行できる距離を目安とし、区間の延長を調整する

## 区間の設定 (案)

- ① 以下の機能を備えている市街地においてルートを分割することを基本とする
  - ・ルート周辺にホテルなどの**宿泊施設**が立地していること
  - ・鉄道やバス等の**公共交通機関**によりアクセスできること
- ② ①において延長が短い場合、1日で走行可能な距離を目安として、区間の延長を調整する
  - ・1日で走行可能な距離は、初級の基準値(30km)を1つの目安





## 參考資料

# 【フランス】Cotation de la difficulté des itinéraires de tourisme à vélo

- 4つの評価項目に対して該当するランクの★の数を計上し、その★の合計数によりレベルを評価  
4つの評価項目のうち、「距離」と「累積獲得標高」を重視
- 1日の走行距離を想定した区間単位で、自転車に関する経験等に応じて4段階のレベルで評価

## ■評価項目・基準値

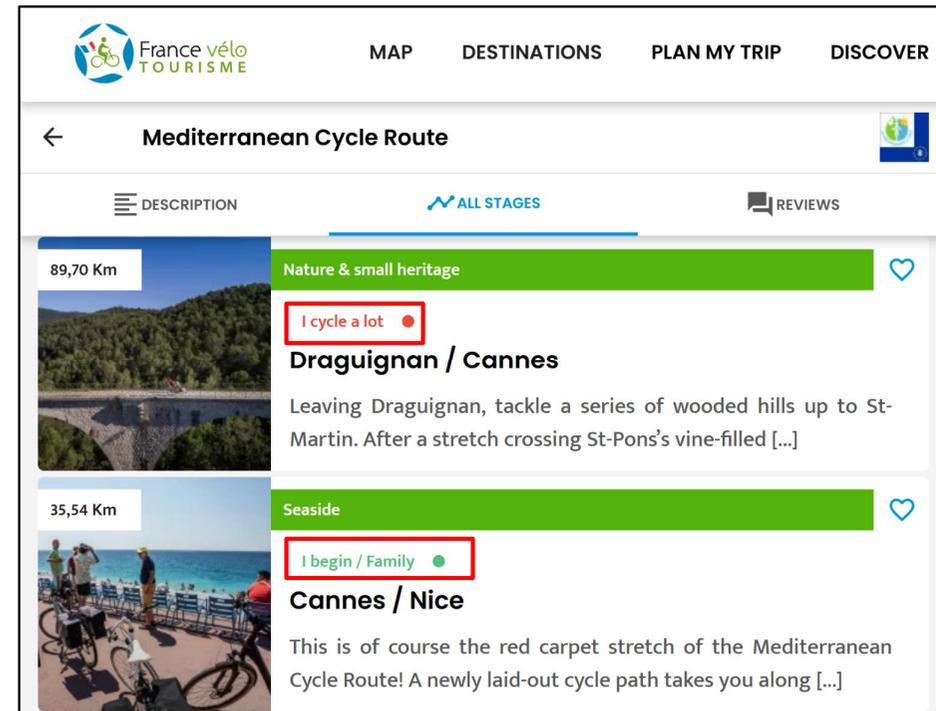
項目	とても簡単 ★	簡単 ★★	難しい ★★★	非常に難しい ★★★★
距離	0～30km	30～50km	51～70km	70km超
累積獲得標高	0～100m	101～300m	301～1000m	1000m超
道路の種類	ルートの種類と交通量 ✓専用道 or交通量500台/日未満の未整備区間 ✓交通量1,000台/日未満の車道混在or専用レーン等	✓交通量1,000台/日未満の未整備区間 ✓交通量3,000台/日未満の車道混在or専用レーン等	✓交通量3,000台/日未満の未整備区間 ✓交通量7,000台/日未満の車道混在or専用レーン等	✓交通量3,000台/日以上未整備区間
	勾配	3～5%	5～7%	8～9%

※「距離」と「累積獲得標高」が4つ星となるルートは、「非常に難しい」ランクとして評価  
※「勾配」は、少なくとも500m続く場合を対象

## ■評価レベル

レベル(難易度)	星の数(合計)	考え方(対象など)
非常に難しい	13～16個	経験豊富かつスポーティーな自転車旅行者向け
難しい	9～12個	経験が豊富な自転車旅行者向け
簡単	6～8個	全ての自転車旅行者にとってお手頃なレベル
とても簡単	4～5個	家族向け

## ■評価レベルの表示イメージ



資料:France Vélo Tourisme HP

## 【現地の案内イメージ】



# 【スイス】Schwierigkeitsgrade Langsamverkehr LV für Freizeit und Tourismus

- 距離、獲得標高、所要時間の3つの評価項目により評価し、3つのうち最も高いレベルを区間の評価として適用
- 1日の走行距離を想定した区間単位で評価し、複数日に渡るルートの場合は最も高いレベルをルートの評価として適用
- 評価レベルは、体力レベルに基づいて3段階で設定

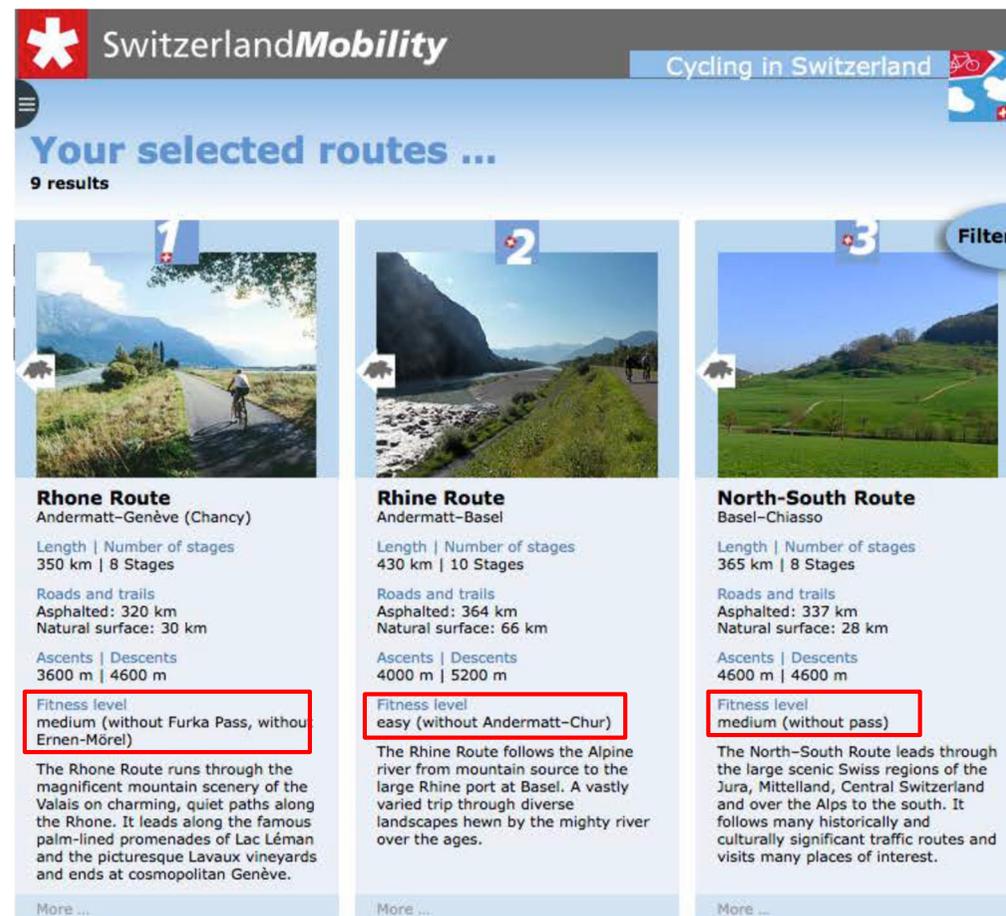
## ■ 評価項目・基準値

項目	簡単	普通	困難
距離	40km以下	60km以下	60km超
獲得標高	400m以下	900m以下	900m超
所要時間	4時間以下	5時間以下	5時間超

## ■ 評価レベル

体力レベル	考え方(対象など)
困難	難易度の高い自転車の運転経験が必要なレベル
普通	自転車の運転経験がある人向けのレベル
簡単	初心者や子供連れにも適したレベル

## ■ 評価レベルの表示イメージ



The screenshot shows the 'Switzerland Mobility' website interface for 'Cycling in Switzerland'. It displays 'Your selected routes ...' with 9 results. Three routes are highlighted with difficulty levels 1, 2, and 3. Each route card includes a title, start/end points, length, number of stages, road/trail details, ascent/descent, and a fitness level description. The fitness level descriptions for routes 1, 2, and 3 are highlighted with red boxes.

Route	Start/End	Length	Stages	Roads/Trails	Ascents/Descents	Fitness Level
Rhone Route	Andermatt-Genève (Chancy)	350 km	8 Stages	Asphalted: 320 km, Natural surface: 30 km	3600 m   4600 m	medium (without Furka Pass, without Ernen-Mörel)
Rhine Route	Andermatt-Basel	430 km	10 Stages	Asphalted: 364 km, Natural surface: 66 km	4000 m   5200 m	easy (without Andermatt-Chur)
North-South Route	Basel-Chiasso	365 km	8 Stages	Asphalted: 337 km, Natural surface: 28 km	4600 m   4600 m	medium (without pass)

資料:スイスモビリティ財団資料

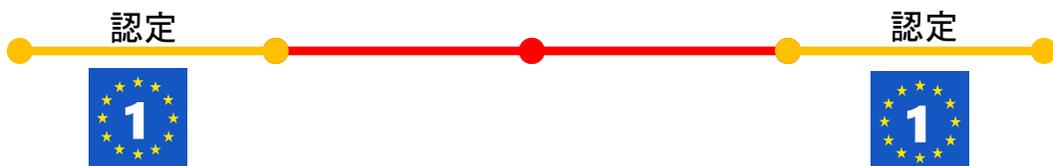
- EuroVeloでは、最初にルートを設定し、認定基準(ECS)のうち「一般的な人が利用できるために必要な基準」を満たした区間から、EuroVeloのサインを現地に設置可能

## ■EuroVeloの認定制度(概要)

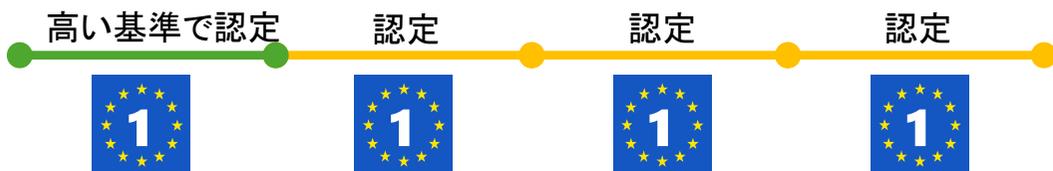
①初期段階: EuroVeloとして認定されていない



②基準を満たした区間からEuroVeloのサインを標識を設置

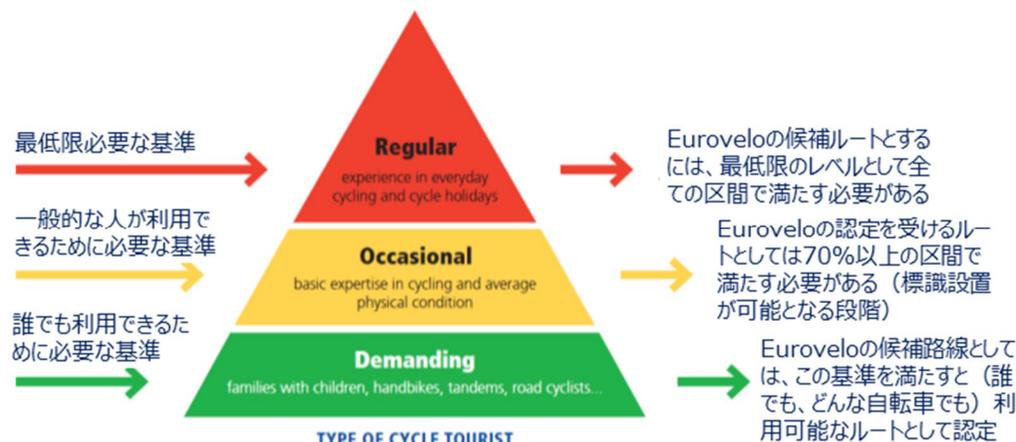


③「誰でも利用できるために必要な基準」での整備は任意



 EuroVeloのサイン  
※数字はルート番号

## 【ECSの認定基準の考え方】



資料: ECSマニュアル

- 各評価項目により、それぞれの区間において認定基準(ECS)のどの基準を満たしているかを評価
- 1日の走行距離を想定した区間単位で評価するが、評価のためのデータ収集は均一な特性の細かい区間単位で実施
- 認定基準は、自転車に関する経験等に応じて3段階で設定

## ■評価項目・基準値

項目	誰でも利用するために必要な基準 (家族等の初級者向け)	一般的な人が利用できるために必要な基準 (中級向け)	最低限必要な基準 (上級者向け)
獲得標高	どの1kmに対しても 累積標高差は60m未満	500m未満 (1日あたり)	1000m未満 (1日あたり)
道路幅員	多輪自転車(カーゴバイクやハンドバイクなど)が両方向にスムーズに通行できる幅員を確保	—	—
自動車交通量	整備形態別に、自動車交通量と自動車速度を組み合わせる評価 ①~500台/日 ②~2000台/日 ③4000台/日 ④10000台/日 ⑤10000台/日~		
自動車速度	①30km/h以下 ②31~50km/h以下 ③51~79km/h ④80km/h以上 →評価された交通環境の延長割合に応じてレベルを評価		

※ 上記の他、「路面の種類」(未舗装など)も評価項目に含まれる

## ■認定基準(評価レベル)

レベル	考え方(対象など)
最低限必要な基準 (上級者向け)	多くの経験のあるサイクリストに推奨される区間 ⇒上級者向けの区間としての位置づけ
一般的な人が利用できるために必要な基準 (中級向け)	一般的な人が利用できる基準を満たした区間 ⇒中級者以上向けの区間としての位置づけ
誰でも利用するために必要な基準 (家族等の初級者向け)	子供連れ等、誰でも利用することが推奨される区間 ⇒初級者を含む誰もが走ることができる区間

## ■評価レベル(認定状況)の表示イメージ



※「一般の人が利用できるための基準」を満たした区間においてEuroVeloの案内サインを設置可能



- ルートの距離、獲得標高、所要時間、平均勾配において体カレベル1・2・3の数値を設定。最も高い項目の体カレベルを表示
- 距離が長いルートは、1日の行程に分割して表示
- 1日の行動を終えて宿泊する、もしくは、公共交通機関(輪行)で帰るなど、現実的な行動に即して区間を分割

## ■評価項目・基準値

項目	体カレベル1	体カレベル2	体カレベル3
距離	30km以下	80km以下	80km超
獲得標高	300m未満	300～800m未満	1000m以上
所要時間	4時間未満	4～8時間未満	8時間以上
平均勾配	明確な基準値なし 経験や主催する大会の実績を踏まえて評価		

※ 上記の他、「路面の種類」(未舗装など)も評価項目に含まれる

## ■評価レベル

レベル	考え方(対象など)
体カレベル3	1日以上または1日程度でも難易度が高い行程
体カレベル2	1日程度または半日程度でも難易度が高い行程
体カレベル1	半日程度の行程

## ■評価レベルの表示イメージ

### 太平洋岸自転車道 神奈川セクション

33-01

国が指定するナショナルサイクルルートのひとつである太平洋岸自転車道は、千葉県銚子市から神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県の太平洋岸を結ぶサイクリングルートです。神奈川県区間は、久里浜港から神奈川県・静岡県県境を結ぶ延長約 100km の区間で、三浦半島や相模湾の絶景が楽しめます。

体カレベル: 3

眺望

海岸線

地形体感

歴史探訪

グルメ

距離 **103.9km** | 最大標高差 **82m** | 獲得標高 **809m** | 走行時間 **9時間**

資料 : JAPAN ECO TRACK HP



- ルート単位で、距離、獲得標高等の項目により、3つのレベルに評価し、最も高いレベルをルートの評価として適用
- 各レベルの基準値は、これまでの経験等を踏まえて設定

## ■評価項目・基準値

項目	初級	中級	上級
距離	30km以下	120km以下	120km超
獲得標高	100m以下	2000m以下	2000m超
平均勾配	明確な基準値なし 経験に基づき定性的に評価		

※距離と獲得標高のいずれか難易度が高い方の評価項目を採用

## ■評価レベル

レベル	考え方(対象など)
上級	経験が豊富なサイクリスト
中級	ある程度サイクリング経験がある人
初級	観光客等でサイクリング旅行が初めて又は経験の浅い人、家族連れも含む

## ■評価レベルの表示イメージ



### 別子鉱山鉄道下部鉄道跡サイクリングコース

愛媛 初級

距離：13.9km  
 ▲獲得標高 上り：28m  
 ▲獲得標高 下り：68m  
 ▲最大標高差：63m



### 荒川右岸ルート

埼玉 東京 中級

距離：79km ▲獲得標高 上り：32m  
 ▲獲得標高 下り：— ▲最大標高差：—

資料:TABIRIN HP