資料1

ナショナルサイクルルート制度の見直しに係る論点（案）



ナショナルサイクルルート制度　創設の背景

【制度創設時の背景：第1次自転車活用推進計画（H30.6）】

- ✓ 「全国各地の官民様々な関係者が連携して、サイクリストの期待を超えるホスピタリティの提供を目指し、自転車の走行環境、サイクリストの受入環境、サイクリングルート沿線の魅力づくり等に取り組むことにより、ハード・ソフト両面から世界に誇るサイクリング環境の創出を目指す」
- ✓ 「全国のサイクリングルートのサービス水準が向上した段階で、これらについて、我が国を代表するサイクリングルートとしてブランド化を図り」、「国内外のサイクリストの全国各地への誘客を図る」
- ✓ 「日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートを国内外へ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」検討する

【ナショナルサイクルルートの指定手続き】

自転車活用推進本部事務局による候補ルートの選定

↓

ナショナルサイクルルート審査委員会による審査

↓

自転車活用推進本部長による指定

【現行方式を採用した観点と意図】

国が「日本を代表するルート」を厳選してブランド化することを意図

観点	現行方式での制度創設の意図
ブランド形成・発信	「国が厳選した特別なルート」というブランド価値を形成・発信できる
品質保証	制度主体が有望なルートを選ぶことで、一定以上の走行環境を確保しやすい
国の政策誘導	「NCRが求めるレベル」というベンチマークを先行事例によって示せる
制度の早期立上げ	国主導で、既に成熟した代表的ルートから指定できる

ナショナルサイクルルートの指定経緯

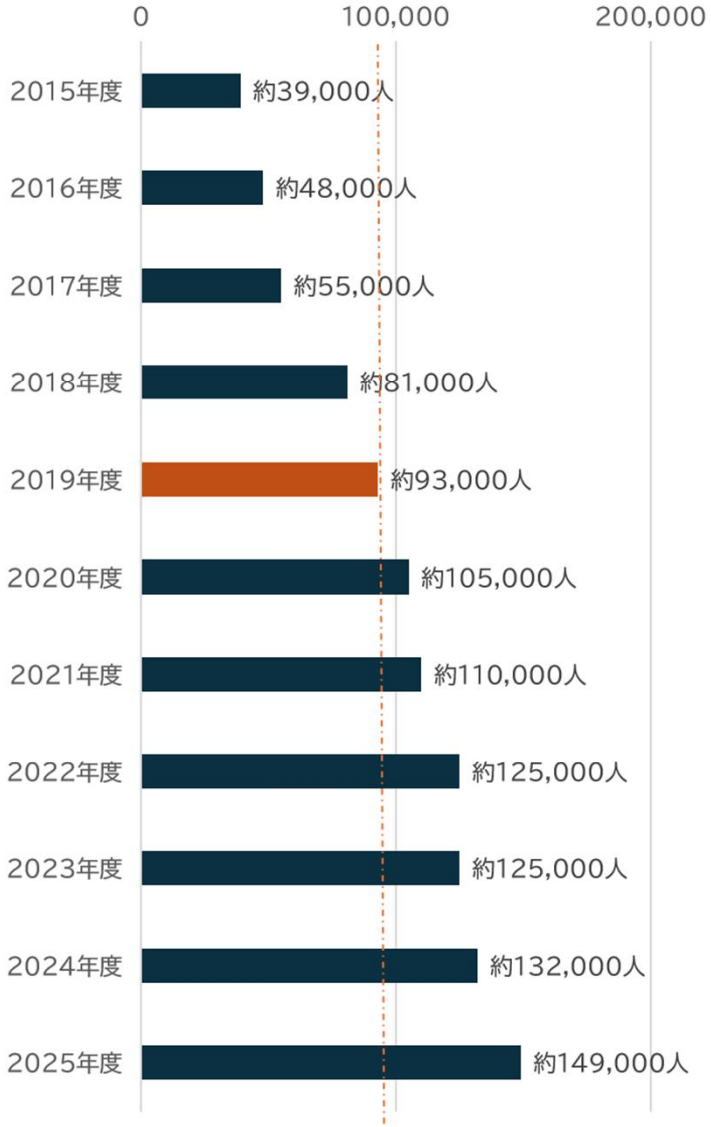
2018年11月：ナショナルサイクルルート制度小委員会
2019年 9月：制度創設
※同プレスにおいて、第１次候補ルートとして選定した３ルートも発表
2019年 9月：ナショナルサイクルルート審査委員会設置
2019年11月：第１次ルートを指定（３ルート）
2021年 5月：第２次ルートを指定（３ルート）
2026年 7月：第３次ルートを指定（６ルート）



ナショナルサイクルルートの効果

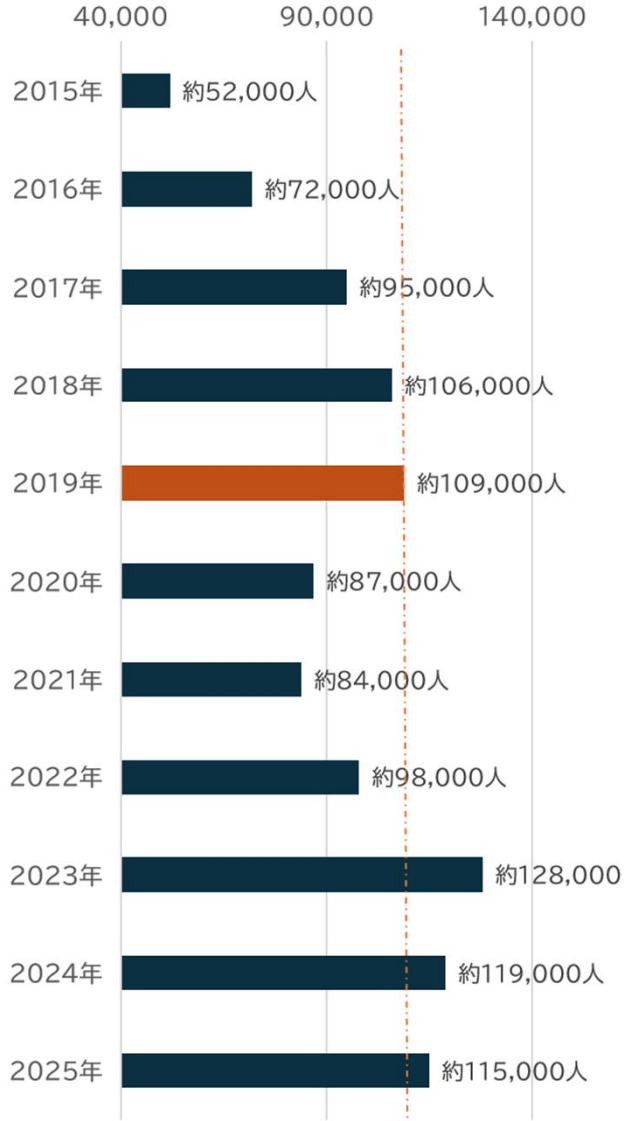
○1次指定の3ルート（つくば霞ヶ浦りんりんロード、ビワイチ、しまなみ海道）では、コロナ禍（2020年1月頃～2023年5月頃）の影響を受けつつ、増加傾向を維持し、それぞれ指定前よりも増加。

つくば霞ヶ浦りんりんロード利用者数



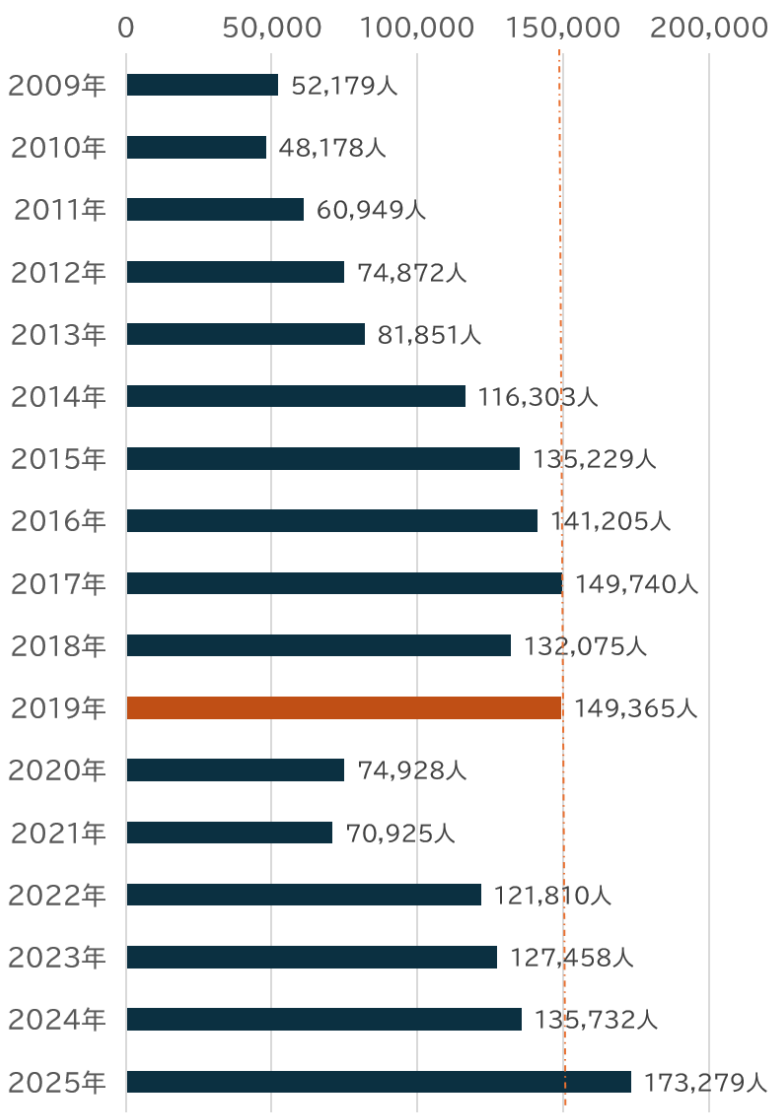
利用者数出典：茨城県資料を基に国土交通省で作成

ビワイチ利用者数



利用者数出典：滋賀県資料を基に国土交通省で作成

しまなみ海道レンタサイクル利用者数



利用者数出典：愛媛県・広島県資料を基に国土交通省で作成

ナショナルサイクルルート制度の課題

○現行制度において、顕在化している主な課題や状況変化について、4つの区分に応じて整理。

顕在化している課題・状況変化	区分
・選定プロセスが不透明で、地域が「声かけ待ち」になりやすい ・制度自体に関する地域への説明が十分ではなく、ルートがなすべき内容が不明確 ・指定要件について、前例踏襲や独自解釈が生じやすい ・制度主旨や指定要件の内容が正確に伝わらず、交通アクセスやゲートウェイなどを考慮しないルート設定等、ターゲットやコンセプトが不明確になるおそれ ・地域のサイクリングルートづくりに係る主体的な取組が徐々に進められている状況	①選定手続き
・全国一律の基準であり、寒冷地・積雪地・海沿い等の特性を有する地域には厳し過ぎる要件が含まれている ・生活道路を避ける、狭小幅員に対する注意喚起等に係る意図や考え方が正確に伝わらず、ルートの適正な設定や必要な整備につながらない ・定性的な要件による独自解釈が発生（狭小幅員の数値、勾配の規定、GW機能の分散、案内看板の内容等） ・サイクルステーションによるラックなど利用形態の変化等に対応できない要件が存在	②指定要件
・ルートごとの体力的難易度や走行環境の違いに関する情報発信が統一されておらず、利用者がレベルに応じたルート選択をしにくい	③走行レベルの分類
・指定が目的化して、指定後の改善が進みにくいおそれ ・指定後のモニタリングの実施間隔が長く、サービスレベルの維持やルート改善のインセンティブが弱いおそれ ・指定後の変更手続きが不明確であり、改善を図っても反映すべきタイミングが分かりにくい ・ナショナルサイクルルート指定の効果やメリットが実感しにくい	④フォローアップ ・ブランディング

第3次自転車活用推進計画におけるナショナルサイクルルート関連の記載

○自転車活用推進計画では、ナショナルサイクルルートのこれまでの運用状況等をレビューし、制度の充実・改善を図ることと明記されている。

3．自転車を巡る現状及び課題

【観光地域づくり】

自転車で沿道の景色や地域の観光資源を楽しみながら移動することを目的とするサイクルツーリズムについては、前計画期間中において、ナショナルサイクルルート（※１）やサイクルツーリズム推進モデルルートの取組が進展した。ナショナルサイクルルートは新たに３ルートが加わって計６ルート（※２）となり、モデルルートは令和６年度時点で117ルートとなった。サイクルツーリズムは、地域資源を活かした持続可能な観光に資するものであり、インバウンド等の観光需要の地方部への誘引だけでなく、災害復興に向けた交流人口の拡大等の多様な観点から取り組まれており、引き続き、サイクリストの受入環境整備やインバウンドに対応した情報発信等、世界に誇るサイクリング環境の整備が求められる。

(※１)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周知を図るため、走行環境や受入環境等について一定の要件を満たすルートを対象として、自転車活用推進本部長が指定するもの。

(※２)令和8年7月23日に新たに６ルートが追加となり、同日時点で計12ルート。

4．自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

【目標５ サイクルツーリズム等の推進による観光地域づくりや地域の活性化】

国内外から地方部等へ観光客を呼び込む一つのコンテンツとしてもサイクルツーリズムを推進するため、ナショナルサイクルルート制度の充実をはじめ、サイクリングルートの走行環境及び受入環境の整備並びに情報発信の強化や、マウンテンバイクを活用した様々な取組の推進等により、世界に誇るサイクリング環境を創出する。

〔実施すべき施策〕

28. サイクルツーリズムの推進に向け、世界に誇るサイクリング環境を創出する。

5．自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

【目標５ サイクルツーリズム等の推進による観光地域づくりや地域の活性化】

施策	講ずべき必要な措置
28. サイクルツーリズムの推進に向け、世界に誇るサイクリング環境を創出する。	①走行環境や受入環境の整備、地域の魅力づくり等を支援し、ナショナルサイクルルートをはじめとする世界に誇りうるサイクリングルートの整備を推進し、これらのサイクリングルートについて、自転車活用推進本部や日本政府観光局（JNTO）等のウェブサイトの活用等により情報発信を実施し、国内外のサイクリストの誘客を図る。また、ナショナルサイクルルートのこれまでの運用状況等をレビューし、制度の充実・改善を図る。

ナショナルサイクルルート制度の見直しに係る論点（案）

○課題等を踏まえ、ナショナルサイクルルート制度の見直しに係る方向性を4つの論点から整理。
○選定手続きについては、制度見直しの出発点として、論点を詳細に提示。
→　見直すべき論点が網羅されているかご意見賜りたい

論点（案）	見直しの方向性（案）
①選定手続き	制度主旨や指定要件を理解したうえで、地域における指定に向けた主体的な取組を促進する方策 **1. ルートの選定方法** ・現行の候補ルートの選定手続きをどうすべきか **2. 指定要件の区分** ・選定方法を踏まえ、ルート品質の確保・向上のために、必須項目、推奨項目の区分をどうすべきか **3. 一部区間の先行指定** ・一部の区間が非常に高い水準のルートについての扱いをどうすべきか **4. 指定周期** ・計画期間内に1回とされ、概ね5年に1回の指定周期をどうすべきか
②指定要件	指定手続きの見直しも踏まえた、指定要件の見直し・明確化
③走行レベルの分類	指定要件の見直しも踏まえた、ルートの特性を分かりやすく示す仕組みの導入
④フォローアップ ・ブランディング	・指定後も取組を維持・改善する方策 ・ルート変更手続きの明確化 ・NCRとしてのブランドを維持・向上させるための方策