

ナショナルサイクルルート制度（詳細）



1 ナショナルサイクルルート制度について



自転車活用推進法に基づき、自転車を通じて優れた観光資源を有機的に連携する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、ナショナルサイクルルート制度を創設する。

サイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートであることなど、一定の要件を満たすサイクリングルートを対象としてナショナルサイクルルートに指定する。

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構想を検討する。

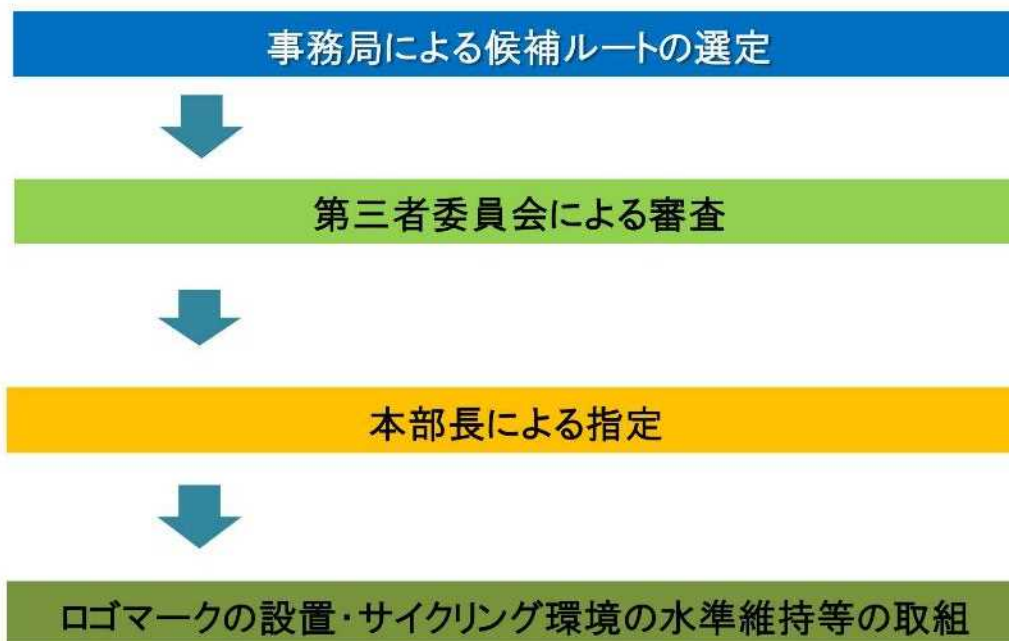
【参考】自転車活用推進計画(2018年6月8日決定) 措置

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。

2 ナショナルサイクルルートの指定手続き



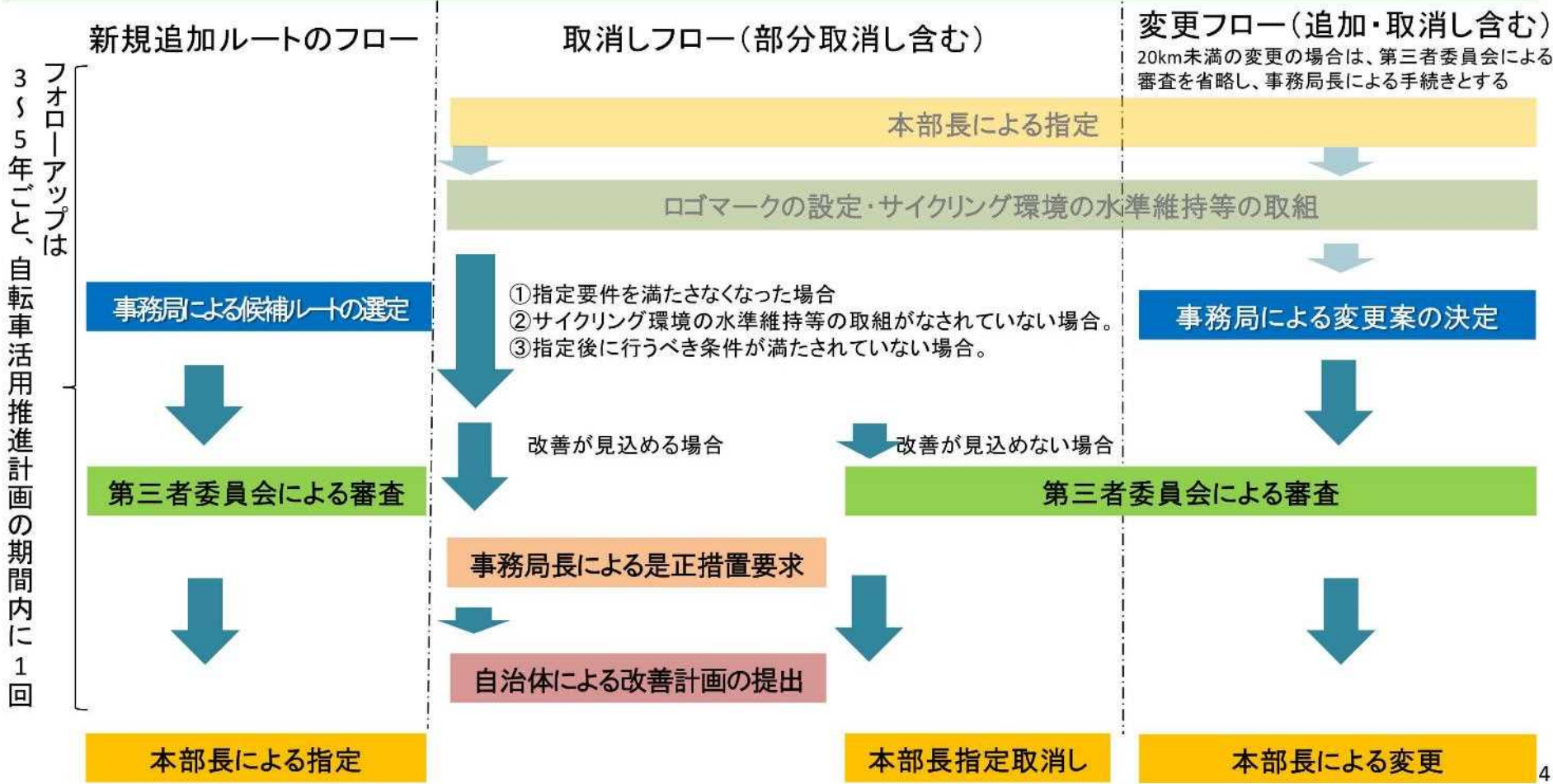
- 自転車活用推進本部事務局が選定した候補ルートについて、第三者委員会の審査を経た上で本部長が指定する。



3 ナショナルサイクルルート・フォローアップの手続き



- ルートにおける取組の継続性を評価する必要があることから、指定されたナショナルサイクルルートの状況確認、新規追加ルートの有無の確認などのフォローアップは、計画期間内に1回とし、3～5年ごとに実施する。
- ナショナルサイクルルートが指定要件を満たさなくなった場合などは、指定を取り消す。
- ナショナルサイクルルートの取消し・変更(軽微なものを除く)に当たっては、指定と同様の手続きを経るものとする。





4 ナショナルサイクルルートの指定要件

■ナショナルサイクルルートの指定要件の観点と考え方

- 指定要件については、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、以下の観点、考え方に基づき設定。

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安全な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

- 指定要件を評価する評価項目及び評価基準は、ナショナルサイクルルートとして満たすべき評価基準を必須項目として設定し、指定の際にすべて満たしていることを基本とする。
- また、更なるサイクリング環境の向上を目指した取組を促すため、満たしていることが望ましい評価基準を推奨項目として設定する。
- 更なるサイクリング環境向上のため、追加的に対応すべき取組を、指定の条件とすることができるものとする。

4 ナショナルサイクルルートの指定要件



観点	指定要件
1. ルート設定	① サイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートであること
2. 走行環境	① 誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること ② 誰もが迷わず安心して走行できる環境を備えていること
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整備されていること ② いつでも休憩できる環境を備えていること ③ ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること ④ サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること ⑤ 地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること ⑥ 自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること ⑦ 緊急時のサポートが得られる環境を備えていること
4. 情報発信	① 誰もがどこでも容易に情報が得られる環境を備えていること
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に必要な取組体制が確立されていること



指定要件の評価項目・評価基準

1 ルート設定

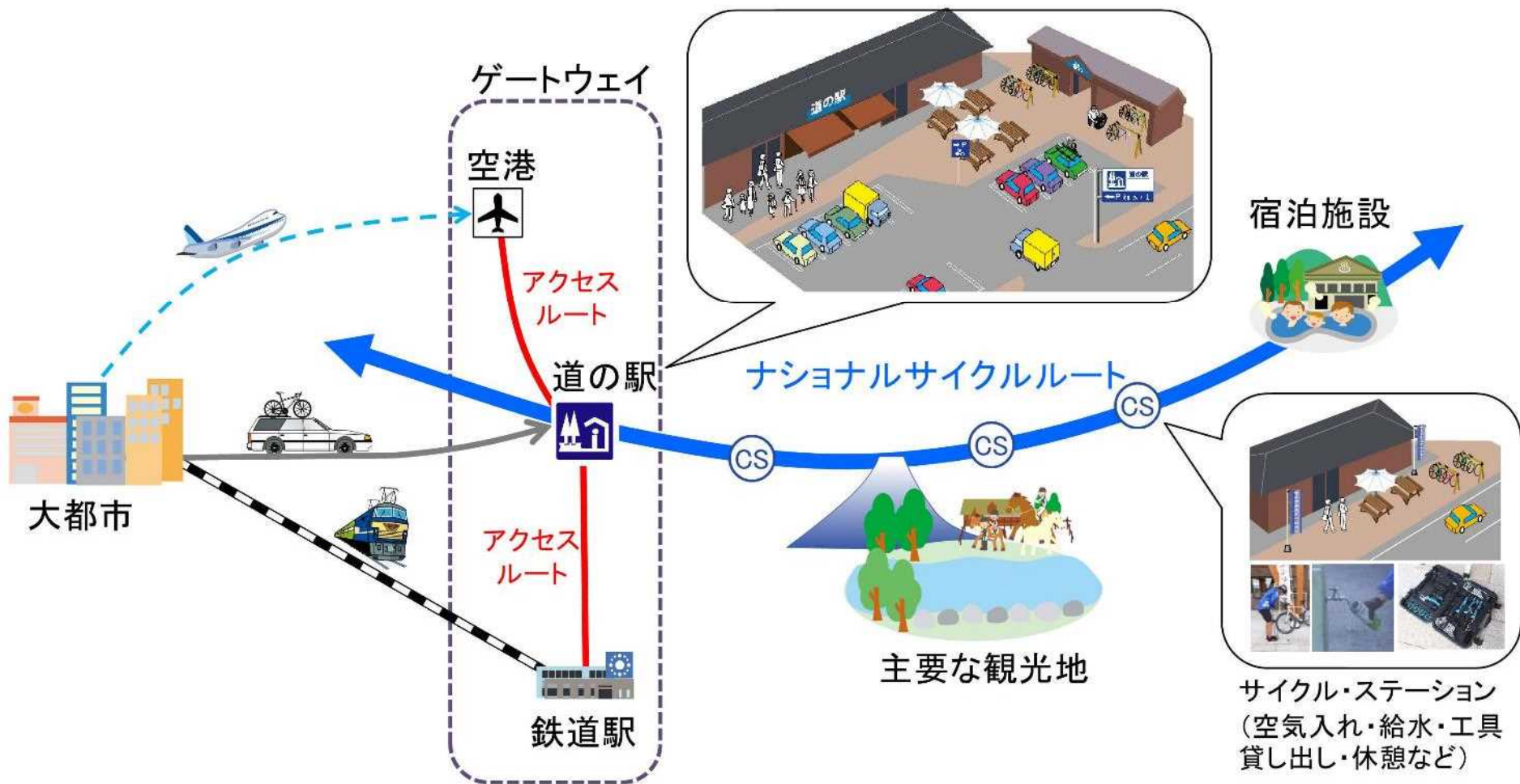


要件	① サイクルツーリズムの推進に資する魅力ある安全なルートであること														
考え方	目的であるサイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートである必要があるため														
評価項目 ◎: 必須項目 (必ずクリアすべき項目) ○: 推奨項目 (クリアが望ましい項目)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">評価項目</th> <th style="text-align: left;">評価基準</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ルートの延長</td> <td>◎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。)</td> </tr> <tr> <td>ルートの魅力</td> <td>◎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。</td> </tr> <tr> <td>ルートの安全性</td> <td>◎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。 ◎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。 ○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がなく、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。</td> </tr> <tr> <td>ルートの連続性</td> <td>◎自転車で通行でき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。</td> </tr> <tr> <td>子供や初心者への配慮</td> <td>○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。</td> </tr> <tr> <td>ルートの名称</td> <td>○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。</td> </tr> </tbody> </table>	評価項目	評価基準	ルートの延長	◎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。)	ルートの魅力	◎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。	ルートの安全性	◎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。 ◎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。 ○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がなく、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。	ルートの連続性	◎自転車で通行でき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。	子供や初心者への配慮	○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。	ルートの名称	○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。
	評価項目	評価基準													
	ルートの延長	◎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。)													
	ルートの魅力	◎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。													
	ルートの安全性	◎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。 ◎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。 ○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がなく、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。													
	ルートの連続性	◎自転車で通行でき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。													
	子供や初心者への配慮	○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。													
	ルートの名称	○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。													

1 ルート設定



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进行。ルート近傍の主要アクセスポイントである空港、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」を整備することが必要。



2 走行環境



要件

① 誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること

考え方

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

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)

評価項目	評価基準
走行環境の安全性	<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> <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。 さらに、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> <p>○ 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。</p> <p>◎ 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。</p> <p>◎ 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。</p>
快適性	<p>◎ 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。</p> <p>○ 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。</p>
維持管理水準	<p>○ 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。</p>
危険箇所等の通報システム	<p>○ 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。</p>

2 走行環境



都市部において、「ガイドライン」に基づき歩行者・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)

郊外部において、100m程度の設置間隔で矢羽根が設置されている例

事例：太平洋岸自転車道



三重県・熊野市

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。

サイクリングルート上における未舗装道路のイメージ



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を備えていること	
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)	評価項目	評価基準
	ルートの案内	◎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
		◎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
		○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。
		○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。
		◎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。
	◎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。	

2 走行環境



ルート名や自転車ピクトによる経路や距離に関する路面表示・案内看板等を設置

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 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整備されていること	
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)	評価項目	評価基準
	ゲートウェイの整備	◎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。 【必要な機能】 <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なこと ◎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 ◎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 ◎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 ◎空気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 【推奨する機能】 <ul style="list-style-type: none"> ○シャワー等が利用可能なこと ○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・バスなどでの輸行、航空機による輸行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。 ○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 ◎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。

3 受入環境



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



空気入れや工具の貸出



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 受入環境



要件	② いつでも休憩できる環境を備えていること	
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)	評価項目	評価基準
	サイクルステーション(休憩施設)の整備	◎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

3 受入環境



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



- ・ 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)
工具貸出し・空気入れ、
情報提供等

サイクルラック 温泉施設



- ・ 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 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を備えていること

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)

評価項目	評価基準
ルート上の迂回を図るための代替交通手段	○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。
	○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。
自転車回送サービスとしての代替交通手段	○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。
	○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。

3 受入環境



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 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を備えていること

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)

評価項目

サイクリスト向けの宿泊施設

評価基準

◎ 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

3 受入環境



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 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を備えていること

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)

評価項目	評価基準
ガイドツアーの実施状況	○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)
イベントの開催状況	○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。

3 受入環境



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 受入環境



要件

⑥ 自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること

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)

評価項目	評価基準
補修部品・自転車用品販売	○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。
修理サービス	○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
	○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。
トラブル時の自転車搬送サービス	○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。
	○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。

3 受入環境



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:しまなみ島走^{どうそう}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 受入環境



要件

⑦ 緊急時のサポートが得られる環境を備えていること

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)

評価項目	評価基準
緊急車両進入路	◎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。
緊急時連絡サポート	◎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。 ○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。
緊急支援物品	○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。

3 受入環境



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。

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環境を備えていること	
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)	評価項目	評価基準
	情報発信	◎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・危険個所、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 ◎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。
	ルートマップ	◎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・危険個所、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 ◎インバウンドの旅行者でも理解できるものであること。 ○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。
	ルートマップの入手	◎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 ◎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。
	ルートのPR	○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。



4 情報発信

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



Photo Gallery

- 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

- 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なく、空港などでの放映PRも実施している。



羽田空港での放映

【資料：サイクルルート北海道HP】

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に必要な取組体制が確立されていること

考え方

ナショナルサイクルルートに指定された後も、継続的な環境維持が必要であるため

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)

評価項目	評価基準
取組体制	<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> <p>◎上記の協議会が定期的に行われていること。</p>
地方版自転車活用推進計画への位置づけ	<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。</p> <p><計画への記載内容></p> <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 ・走行環境 ・受入環境 ・魅力づくり ・情報発信 等

5 取組体制



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。
- サイクリング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・外・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
(ココロ・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



(参考)

ナショナルサイクルルートにおける

望ましい走行環境



○ 都市部においては、自転車専用道路若しく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(ガイドラインに基づく暫定形態を含む)。なお、自転車歩行者専用道路は、橋梁やトンネルなどにおける危険回避を除き認めない。

当面の間はブルーラインも認めるが、速やかにしかるべき整備を行うものとする。

自転車道

	A 自動車の速度が高い道路
目安	速度が50km/h超
整備形態	完成形態は 自転車道



自転車専用通行帯

	B A、C以外の道路
目安	A、C以外の道路
整備形態	完成形態は 自転車専用通行帯



車道混在 (矢羽根型路面表示10m間隔)

	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
目安	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	完成形態は 車道混在



望ましい走行環境(郊外部: DID地区以外)



- 郊外部においても、自転車専用道路若しく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。
当面の間はブルーラインも認めるが、速やかにしかるべき整備を行うものとする。

交通量が多い道路

(矢羽根型路面表示100mの設置間隔+路肩1.5m)



※矢羽根の間隔が短い事例

交通量が少ない道路

(外側線の外側に1.0m以上の幅員)



(矢羽根型路面表示100mの設置間隔)



植樹帯を狭めて路肩を確保し、矢羽根型路面標示を設置するイメージ
(イメージ フォトモンタージュ)