

太平洋岸自転車道の安全点検について

増田 彩羅¹・喜畑 友美¹・田中 敦規¹

¹中部地方整備局 静岡国道事務所 管理第二課（〒420-0054 静岡県静岡市葵区南安倍2丁目8番1号）

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、和歌山県和歌山市に至る約1,487kmの自転車道であり、令和3年5月に「ナショナルサイクルルート」に指定された。ナショナルサイクルルートは、走行環境など一定の指定要件を満たすルートであり、継続的な評価が必要なことから、統一的な点検等の考え方を「安全点検の手引き（案）」として整理することを目的に、当管内における太平洋岸自転車道の安全点検検討会を設立した。本稿では、実走による安全点検の方法、結果及び課題、今後の目指すべき展開について報告する。

キーワード 太平洋岸自転車道, ナショナルサイクルルート, 安全点検

1. はじめに

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、令和元年に「ナショナルサイクルルート（以下、NCR）」制度が創設された。「太平洋岸自転車道」は、世界遺産である富士山をはじめ、日本を代表する観光地・景勝地が多数存在するルートであり、令和3年5月にNCRに指定された。（図1）

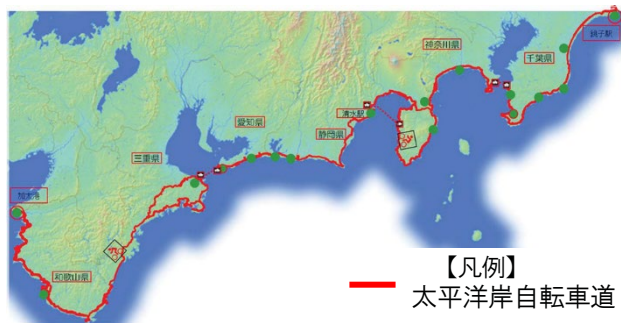


図-1 太平洋岸自転車道

NCRは、ルート設定・走行環境・受入環境・情報発信・取組体制の観点から『NCRの指定要件』を設定している。（図2）指定要件は、NCRとして満たすべき評価基準を必須項目として設定しており、必須項目は、指定の際にすべて満たしていることを基本としている。

また、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NCRの状況確認などのフォローアップは、3～5年ごとに実施するものとされている。

（図3）NCR指定要件を満たさなくなった場合は、指定を取り消される可能性がある。

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

図-2 NCR 指定要件

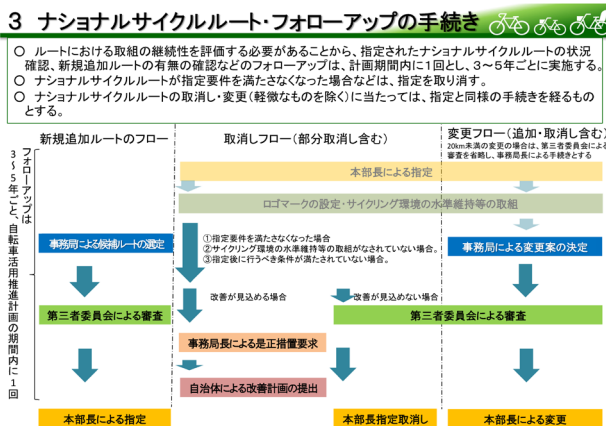


図-3 NCR フォローアップの手続き

2. 継続的な評価における課題

道路管理者としては、NCR指定要件のうち『誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること』、『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』の走行環境に係るフォローアップが求められる。しかし、太平洋岸自転車道のルートは、複数の道路管理者（国・

県・市) がいるため、統一的な点検等の考え方が確立されていないことが課題である。

3. 太平洋岸自転車道の安全点検検討会の設立

以上の状況を踏まえ、『NCRの指定要件』のうち「走行環境」に係る点検実施方法を評価し、統一的な点検等の考え方を「安全点検の手引き(案)」として整理することを目的として、「太平洋岸自転車道の安全点検検討会」を設立した。

「太平洋岸自転車道の安全点検検討会」は、沿線自治体や警察のほか、自転車への造詣が深い地域関係者(サイクリスト)や学識経験者で組織した。また、以下のフローのとおり取組を進めた。(図4)

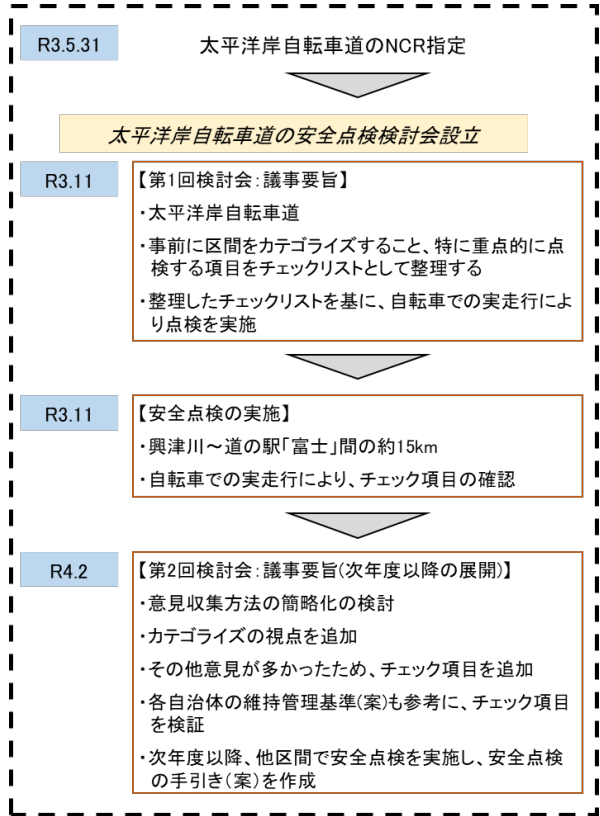


図-4 取組内容フロー

4. 安全点検実施方法の検討

(1) 点検区間のカテゴリ化

安全点検を実施する区間をルートの特長(走行空間の形態、沿道の利用状況等)を踏まえて、事前に区間をカテゴリ化しました。(図5)

	A:興津川～潮吹園	B:潮吹園～西倉沢交差点	C:西倉沢交差点～富士川橋	D:富士川橋～道の駅「富士」
区間の特徴	海沿い	自歩道・沿道家屋なし	車道混在・沿道家屋あり	自歩道・沿道家屋なし
路線名	国道1号	国道1号	旧東海道(市道、県道370号)	国道1号
道路構造	車道と分離(自歩道)	車道と分離(自歩道)	車道混在	車道と分離(自歩道)
沿道状況	沿道家屋なし	沿道家屋なし	沿道家屋あり	沿道家屋なし
沿道状況	海沿い	海沿い	海沿い	海沿い

※表の着色箇所はカテゴリ化にあたって重視した項目

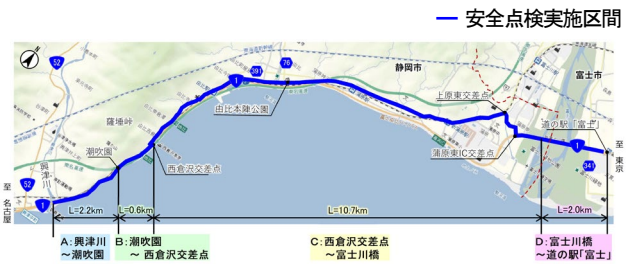


図-5 点検区間のカテゴリ化

(2) チェックリストの作成

「NCR指定要件」及び「国が管理する一般国道及び高速自動車国道の維持管理基準(案)」等に基づき、以下の表の通りチェックリストを作成した。(表1)

(1)でカテゴリ化した区間ごとに、特に重点的に確認する項目、確認不要の項目を整理した。

表-1 チェックリスト

		ルートのカテゴリ			
		A 興津川 潮吹園	B 潮吹園 西倉沢交差点	C 西倉沢交差点 富士川橋	D 富士川橋 道の駅「富士」
舗装・路面	①	未舗装となっていないか			
	②	路面のひび割れ、わだち掘れ、ポットホール、隆起、溝、段差はないか			
	③	パンクの原因となるガラス破片・釘等の散乱はないか			
	④	植栽の通行空間へのはみ出しはないか			
	⑤	街路樹からの落葉等の堆積はないか			
	⑥	海沿いで水しぶきのかかる箇所はないか	○ (海沿い)	○ (海沿い)	○ (海沿い)
	⑦	海沿いで砂が堆積している箇所はないか	○ (海沿い)	○ (海沿い)	○ (海沿い)
排水施設	⑧	排水施設による通行の妨げになる段差や溝はないか	○ (歩道端側溝あり)	○ (車道端側溝あり)	○ (車道端側溝あり)
防護柵	⑨	車道への転落を防ぐための防護柵があるか(車両用防護柵のみの箇所など)	○ (中小橋あり)	○ (中小橋あり)	○ (中小橋あり)
附属物	⑩	走行の妨げになる道路附属物はあるか(橋、標識、車止め等)	○ (未整備区間)	○ (未整備区間)	○ (未整備区間)
注意喚起	⑪	ドライバーに対する、自転車通行に配慮する旨の注意喚起の有無(情報板等)	○ (興津川橋)	○ (車道混在)	○ (車道混在)
案内誘導	⑫	自転車に対する、注意喚起の看板等の案内表示の有無(トンネル、橋梁部、急勾配箇所等)	○ (興津川橋)	○ (急勾配: 旧東海道 × 県396、800)	○ (富士川橋)
	⑬	自転車ビクトによる経路や距離に関する路面標示の有無(一定の区間、分岐部)	○ (興津川橋)	○ (由比本陣公園)	○ (道の駅富士)
	⑭	拠点(サイクルステーション)、(サイクリストに優しい施設)への案内が一定の間隔にあるか	○ (興津川橋)	○ (由比本陣公園)	○ (道の駅富士)
その他	⑮	多言語(日英2か国以上)やビクトグラムでの案内があるか	○ (興津川橋)	○ (由比本陣公園)	○ (道の駅富士)
その他	⑯	上記以外に気付いた点(自由回答)			

(3) 実走による安全点検

初開催の安全点検は、興津川～道の駅「富士」間を点検区間として設定し、2班体制で現地を走行した。

点検時の意見収集は、Android端末を活用し、現地の写真・チェックリスト番号及びコメントの入力により実施した。(図6)



図-6 安全点検実施の様子

(4) 安全点検の結果

安全点検を実施した結果、113件の意見を収集した。全体意見のうち、『案内誘導』に関する意見が約30%と最も多く、次いで『その他』が約28%、『植栽』に関する意見及び『舗装の隆起・段差等』が約12%であった。その他意見は、ゴミ（落下物）、矢羽根の劣化、トイレ案内、ビュースポットの案内追加等が挙げられた。

一方で、6個のチェック項目については、意見を収集することが出来なかった。（図7）

【凡例】
 : 特に確認する項目
 : 確認不要の項目
 : 安全点検の意見割合

チェック項目	全体 N=113	A区間 (海沿い) N=21	B区間 (NCR未整備 区間あり) N=6	C区間 (車道遊歩 道遊歩道あり) N=62	D区間 (NCR未整備 区間あり) N=24
舗装・路面					
① 未舗装となっていないか	4.4%		16.7%	1.6%	
② 路面のひび割れ、わだち掘れ、ポットホール、隆起、溝、段差はないか	21.5%		16.7%	19.4%	
③ パンクの原因となるガラス破片・釘等の散乱はないか	3.5%	14.3%	16.7%		
④ 植栽の通行空間へはみ出しはないか	2.4%	9.5%		14.5%	
⑤ 街路樹からの落葉等の堆積はないか					
⑥ 海沿いで水しぶきのかかる箇所はないか					
⑦ 海沿いで砂が堆積している箇所はないか	0.9%	4.8%			
排水施設					
⑧ 排水施設による通行の妨げになる段差や溝はないか	0.9%	4.8%			
防護柵					
⑨ 路外への転落を防ぐための防護柵があるか(車道用防護柵のみ(箇所など))					
附属物					
⑩ 走行の妨げになる道路附属物はあるか(柵、標識、車止め等)	4.4%	9.5%	16.7%	3.2%	
注意喚起					
⑪ ドライバーに対する、自転車通行に配慮する旨の注意喚起の有無(看板等)					
⑫ 自転車に対する、注意喚起の有無(看板等)	1.8%	9.5%			
案内誘導					
⑬ 自転車道に関する経路や距離に関する路面標示の有無(一定の区間、分岐点)	31.5%	9.5%	33.3%	29.6%	
⑭ 拠点(サイクルステーション)・(サイクルストに優しい施設)への案内が一定の間隔にあるか					
⑮ 多言語(日英2か国以上)やピクトグラムでの案内があるか					
その他					
⑯ 上記以外に気付いた点(自由回答)※	30.5%	28.6%		27.4%	

※ゴミ（落下物）、矢羽根の劣化、トイレ案内、ビュースポットの案内追加 等の意見。

図-7 安全点検の結果

(5) 安全点検実施方法の評価

a) 安全点検の実施方法(全体)

安全点検区間を事前にカテゴリ化し、チェックリストを整理したことで、予め点検すべき項目を絞り込むことができ、安全点検の効率化が図られた。

b) 意見収集方法

意見収集方法に関して、Android端末入力後のチェック番号のアンマッチや点検者によって選択するチェック番号が異なる結果が見られたため、簡略化を行うべきと評価した。

c) カテゴリ化の視点

意見が収集出来なかったチェック項目に着目したところ、カテゴリ化の視点を抽出する段階において、区間に合致するか確認する等、更なる検討が必要であることが判明した。

d) チェック項目の設定

その他意見の割合が多かったことから、チェック項目の見直しを検討する必要があることが判明した。

5. 今後の展開

(1) 安全点検の手引き(案)作成

安全点検実施方法の評価を踏まえ、他区間で安全点検を実施し、点検時の意見収集方法の簡略化・点検区間のカテゴリ化視点の追加・チェック項目の見直しについて検討を行い、統一的な点検等の考え方を確立した「安全点検の手引き(案)」を作成する。

(2) 他区間への展開

静岡県内のサイクルルートの走行環境の向上に寄与するよう、作成した手引き(案)の展開を図る。

(3) 手引き(案)によるフォローアップ

作成した手引き(案)に従って安全点検を継続的に実施し、『誰もが安全・快適に走行できる環境』『誰もが迷わず安心して走行できる環境』を備えたルートであり続けるため、フォローアップに努めていく。

6. おわりに

前述のとおり、「太平洋岸自転車道」は世界遺産である富士山をはじめ、日本を代表する観光地・景勝地が多数存在することから、安全点検を実施する中で、魅力をもっと多くの人に伝えなければいけないといった意見が出された。

前例がなく手探り状態からスタートした本取組に理解をいただき、積極的な意見を頂戴した構成員の方々にこの場を借りて深く感謝申し上げたい。



図-8 安全点検に参加した皆様

参考文献

国土交通省自転車活用推進本部

：ナショナルサイクルルート制度について