

自転車交通安全について (太平洋岸自転車道の安全点検検討会)

国土交通省 中部地方整備局
静岡国道事務所



目次

自転車交通安全について

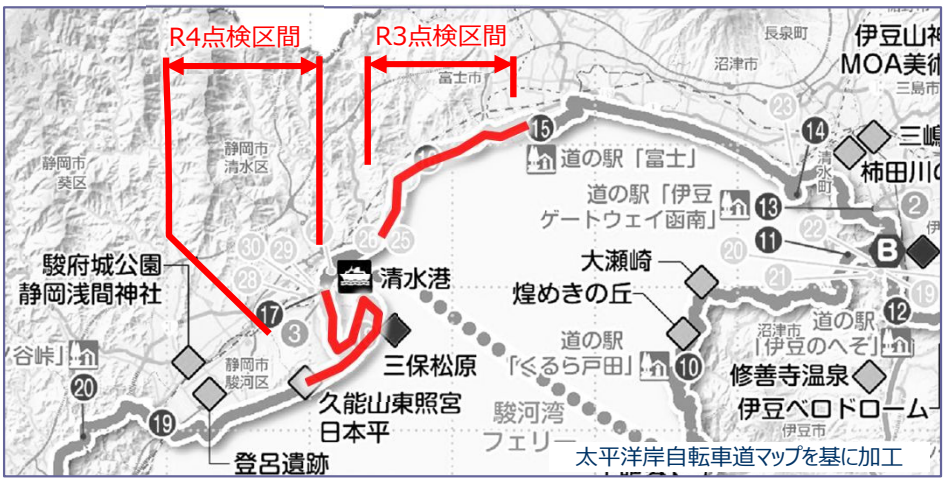
1. 令和5年度の太平洋岸自転車道の安全点検検討会の取組……	1
2. 太平洋岸自転車道(静岡県内)安全点検の手引き(案)の作成……	2
参考資料 太平洋岸自転車道(静岡県内)安全点検の手引き(案)……	3

1 令和5年度の太平洋岸自転車道の安全点検検討会の取組

○令和3年5月に太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルート指定を受け、「安全点検の手引き(案)」の作成を目的として安全点検検討会が設立され、令和3・4年度に計2回の安全点検(現地点検)を実施。
○これを踏まえ、令和5年度に「安全点検の手引き(案)」を作成。

① 令和3・4年度の安全点検(現地点検)

■ 現地点検区間



■ 記者発表

国土交通省 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

令和4年11月17日
国土交通省 中部地方整備局 静岡 道路部 企画課

プロサイクリングチームと自転車道の安全点検を実施します！
～太平洋岸自転車道の安全性・快適性向上を目指して～

●お知らせ内容
令和3年5月31日にナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道において、安全点検の手引き(案)を作成するため、プロサイクリングチーム等により設立した「太平洋岸自転車道の安全点検検討会」が、実走行による安全点検を実施しますので、お知らせします。

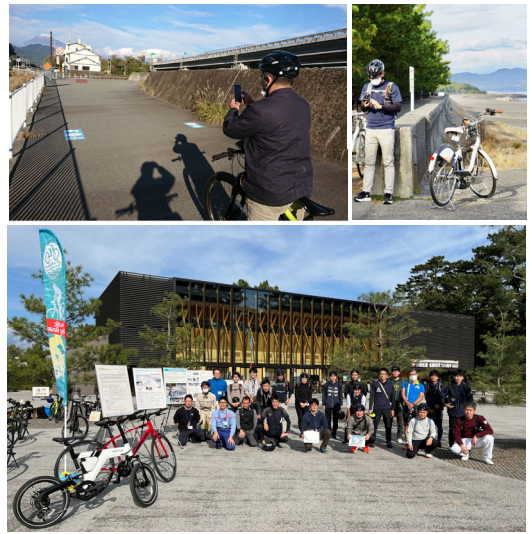
●点検日時 令和4年11月22日(火) 15時00分～
●開催場所 太平洋岸自転車道(静岡市清水区三保町)
●実施団体 太平洋岸自転車道の安全点検検討会
宇津野結城、レインチーフ静岡(プロサイクリングチーム)、ふじのくにe&tサイクリングクラブ、静岡競艇、静岡競馬、静岡市、富士市、静岡国道事務所
●点検内容 チェックリストを用いて、実走行による自転車道の安全点検を実施。詳細については、静岡国道事務所HPをご覧ください。
https://www.sdr.mlit.go.jp/shizuoka/for_hum/zenen/bicyclemeasure.html
●その他 静岡市清水区に於いて、新型コロナウイルス感染症の観点から、検閲、消毒を実施いたします。
雨天延期 開催日の変更は11月31日までに実施いたします。
※詳細は11月25日(金)までを予定。

1. 配布資料
資料1 太平洋岸自転車道の安全点検について
資料2 サイクリストの概要
資料3 安全点検の安全点検の手引き
資料4 取材申込書

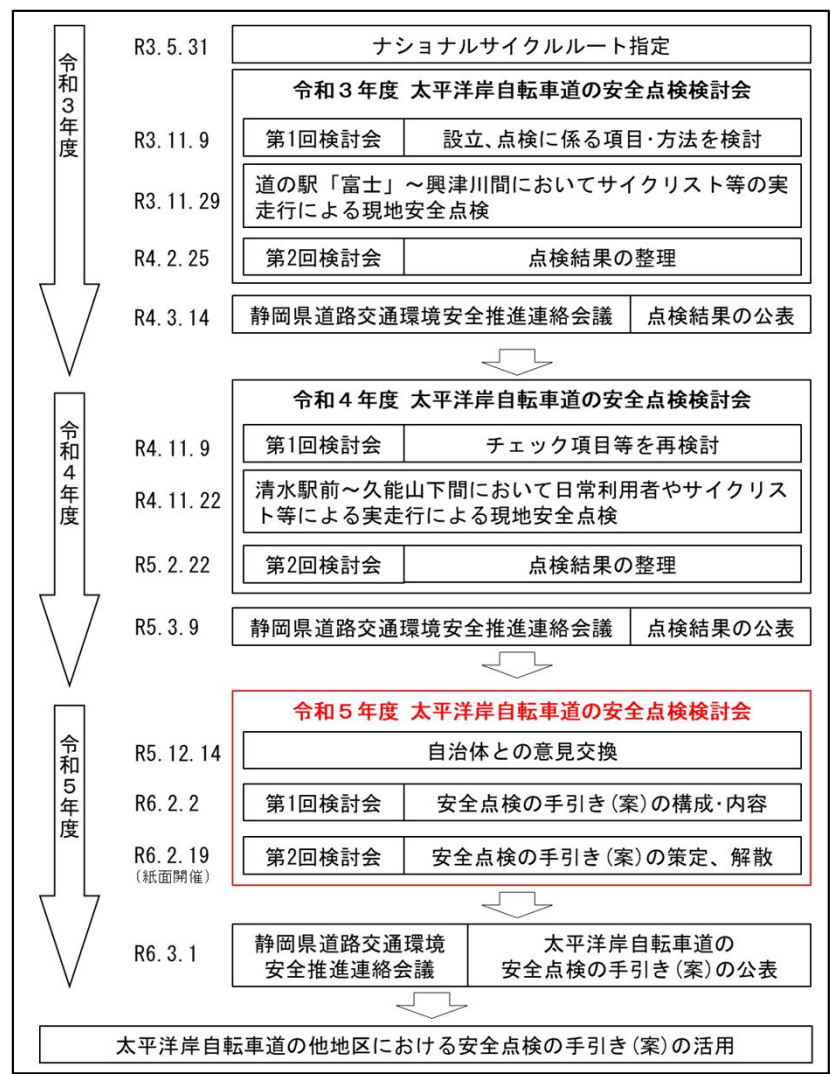
2. 配布先
静岡競艇クラブ、静岡市競艇クラブ、富士市競艇クラブ
3. 問い合わせ先
国土交通省 中部地方整備局 静岡国道事務所 課長 飯田 研哉
建設専門官 番田 英策
TEL 054-250-8907

道路の真実を発見したら・・・連絡先ダイヤル #400 (通話料無料・24時間受付)

■ 安全点検の様子



② 令和5年度の取組み



太平洋岸自転車道（静岡県内）安全点検の手引き（案）の作成

- 太平洋岸自転車道は、国道、県道、多くの市町道が連続することにより形成されるものであり、それぞれの点検手法に応じ安全な自転車走行環境の維持が望まれ、安全点検に関わるチェック項目を整理。
- 官民連携による安全点検の広がりに向けた「太平洋岸自転車道(静岡県内)安全点検の手引き(案)」を作成。
- 令和5年度静岡県道路交通環境安全推進連絡会議にて公表（安全点検検討会は解散）。

太平洋岸自転車道(静岡県内)
安全点検の手引き(案)

令和6年3月

太平洋岸自転車道の安全点検検討会

令和5年度第1回安全点検検討会における「太平洋岸自転車道(静岡県内)安全点検の手引き(案)」の審議の状況



目次

1. 太平洋岸自転車道の安全点検の目的	1
(1) 太平洋岸自転車道の概要	2
(2) ナショナルサイクルートの指定要件	2
(3) 太平洋岸自転車道の安全点検の目的	4
(4) 適用の範囲	4
2. 安全点検のチェック項目	5
(1) チェック項目(案)	6
(2) チェックの例	7
1) 路面状態	7
2) 走行空間	8
3) 注意喚起	9
4) 案内誘導	9
(3) チェック結果に対する留意事項	13
3. 点検手法(意見収集方法)	14
参考資料1 令和3～5年度における安全点検検討会の取り組み	16
(1) 太平洋岸自転車道の安全点検検討会の設立	17
(2) 太平洋岸自転車道の安全点検検討会の取り組みの概要	19
(3) チェック項目(案)の抽出	21
(4) カテゴリーの視点	28
(5) 点検手法(意見収集方法)	30
参考資料2 太平洋岸自転車道のルート図(静岡県内)	33

■チェック項目(案)

■チェック項目(案)			
		(道路管理者等向け)	
		(一般利用者向け)	
チェックの視点	チェック	チェック項目(案)	チェック
1)路面状態	路面の凹凸、バンク原因となる落下物、砂や落葉等の溜りなどにより危険性を感じるか	① 舗装・路面	未舗装、ひび割れ、わだち掘れ、ポットホール、隆起、溝、段差
		② 落下物	バンクの原因となるガラス破片・釘の散乱、通行の妨げになる落下物
2)走行空間	走行の妨げとなる植栽・道路施設(防護柵など)や、道路からの転落などの危険性を感じるか	③ 堆積物	砂や落葉等の堆積物
		④ 植栽	植栽の通行空間へのみ出し等
		⑤ 附帯施設	走行の妨げになる道路附属物(柵、標識、車止め等)
3)注意喚起	急な坂・トンネル・橋梁や、自動車・人の通行が多い箇所などにおいて注意を促す看板がなく危険性を感じるか	⑥ 防護柵	路外転落を防ぐための防護柵・転落防止柵の不足
		⑦ 老朽化	施設の老朽化や損傷している箇所はあるか
4)案内誘導	目的地・分かれ道や、拠点施設などへの案内が足りないと感じるか 多言語(日本語と英語)やピクトグラム案内が足りないと感じるか 標識や路面表示の劣化はあるか	⑧ 道路構造への注意喚起	トンネル、橋梁部、急勾配箇所等の注意喚起の不足
		⑨ 歩行者・自動車の注意喚起	歩行者・自動車が多い等の注意喚起の不足
5)その他	上記以外に気付いた点	⑩ 経路案内	経路、分岐点、距離に関する案内表示・ピクトグラムの不足箇所はあるか
		⑪ 拠点案内	拠点(サイクリストに優しい施設)への案内に不足箇所はあるか(サイクルステーション、トイレ、ビューストップ等への一定間隔の案内)
		⑫ 多言語案内・ピクトグラム表示	多言語(日英2か国以上)やピクトグラムでの案内の不足箇所はあるか
5)その他	上記以外に気付いた点	⑬ 案内表示の劣化	案内表示や矢羽根等の劣化はあるか
		⑭ その他	上記以外に気付いた点

[自転車交通安全 参考資料]
太平洋岸自転車道（静岡県内）安全点検の手引き（案）

未定稿

太平洋岸自転車道(静岡県内) 安全点検の手引き(案)

令和6年3月

太平洋岸自転車道の安全点検検討会

はじめに

令和3年5月に太平洋岸自転車道が「ナショナルサイクルート」に指定された。

ナショナルサイクルートは、魅力的で安全なルートであることなど一定の指定要件を満たす必要がある。特に指定要件「2. 走行環境」では、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誰もが迷わずに安心して走行できる環境を整えていることが示されている。また「5. 取組体制」では、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が示されている。これらの指定要件の評価基準には、「維持管理水準（道路管理者等にてルートの管理水準が設定され維持管理の実施体制が明確であること）」、「危険箇所等の通報システム（サイクリストから走行上問題がある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）」が推奨項目として挙げられている。

以上を踏まえ、「太平洋岸自転車道の安全点検検討会」（事務局：国土交通省中部地方整備局静岡国道事務所）が令和3年度に設立され、令和5年度までに安全点検検討会（計6回）や現地安全点検（計2回）が実施された。この『太平洋岸自転車道(静岡県内)安全点検の手引き(案)』は、安全点検検討会における先駆的に取り組みをチェック項目(案)としてとりまとめたものである。

太平洋岸自転車道は、国道、県道、多くの市町道が連続することにより形成されるものであり、それぞれの点検手法に応じて安全な自転車走行環境が維持されることが望まれる。その一助として、本手引き案が活用され太平洋岸自転車道の安全点検活動が広がることを期待するものである。

目次

1. 太平洋岸自転車道の安全点検の目的	1
(1) 太平洋岸自転車道の概要	2
(2) ナショナルサイクルルートの指定要件	2
(3) 太平洋岸自転車道の安全点検の目的	4
(4) 適用の範囲	4
2. 安全点検のチェック項目	5
(1) チェック項目(案)	6
(2) チェックの例	7
1) 路面状態	7
2) 走行空間	8
3) 注意喚起	9
4) 案内誘導	9
(3) チェック結果に対する留意事項	13
3. 点検手法(意見収集方法)	14
参考資料1 令和3～5年度における安全点検検討会の取り組み	16
(1) 太平洋岸自転車道の安全点検検討会の設立	17
(2) 太平洋岸自転車道の安全点検検討会の取り組みの概要	19
(3) チェック項目(案)の抽出	21
(4) カテゴリーの視点	28
(5) 点検手法(意見収集方法)	30
参考資料2 太平洋岸自転車道のルート図(静岡県内)	33

1. 太平洋岸自転車道の安全点検の目的

(1) 太平洋岸自転車道の概要

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、和歌山県の各太平洋岸を走り、和歌山市に至る延長 1,487km のルートである。世界遺産である富士山をはじめ、日本を代表する観光地・景勝地が多数存在している。

太平洋岸自転車道は、令和 3 年 5 月に「ナショナルサイクルルート」に指定され、静岡県内においては、静岡清水自転車道、静岡御前崎自転車道、浜松御前崎自転車道を含む L=468km が該当する。



図 1-1 太平洋岸自転車道の全体図

(2) ナショナルサイクルルートの指定要件

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が創設された。

ナショナルサイクルルートは、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必要があり、特に指定要件「2. 走行環境」では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



図 1-2 ナショナルサイクルルートの位置図

迷わず安心して走行できる環境を備えていることが示されている。また「5.取組体制」では、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が示されている。これらの指定要件の評価基準には、「維持管理水準（道路管理者等にてルートの管理水準が設定され維持管理の実施体制が明確であること）」、「危険箇所等の通報システム（サイクリストから走行上問題がある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）」が推奨項目として挙げられている。

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

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するため										
評価項目	<table border="1"> <thead> <tr> <th>評価項目</th> <th>評価基準</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>走行環境の安全性</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ◎ 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られるが、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。 ◎ 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られるが、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。 さらに、車道混在の場合は、100m程度の期間で矢羽根を設置、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。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程度の期間で矢羽根を設置することとする。 ○ 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。 ◎ トンネル、橋梁部、急勾配箇所等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。 ◎ 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。 </td> </tr> <tr> <td>快適性</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ◎ 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。 ○ 交差点では安全な通行を確保した上で、横断一時停止の規制がなく、迂回する必要がある通行可能であること。 </td> </tr> <tr> <td>維持管理水準</td> <td>○ 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</td> </tr> <tr> <td>危険箇所等の通報システム</td> <td>○ 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。</td> </tr> </tbody> </table>	評価項目	評価基準	走行環境の安全性	<ul style="list-style-type: none"> ◎ 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られるが、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。 ◎ 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られるが、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。 さらに、車道混在の場合は、100m程度の期間で矢羽根を設置、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。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程度の期間で矢羽根を設置することとする。 ○ 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。 ◎ トンネル、橋梁部、急勾配箇所等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。 ◎ 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。 	快適性	<ul style="list-style-type: none"> ◎ 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。 ○ 交差点では安全な通行を確保した上で、横断一時停止の規制がなく、迂回する必要がある通行可能であること。 	維持管理水準	○ 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	危険箇所等の通報システム	○ 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。
評価項目	評価基準										
走行環境の安全性	<ul style="list-style-type: none"> ◎ 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られるが、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。 ◎ 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られるが、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。 さらに、車道混在の場合は、100m程度の期間で矢羽根を設置、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。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程度の期間で矢羽根を設置することとする。 ○ 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。 ◎ トンネル、橋梁部、急勾配箇所等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。 ◎ 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。 										
快適性	<ul style="list-style-type: none"> ◎ 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。 ○ 交差点では安全な通行を確保した上で、横断一時停止の規制がなく、迂回する必要がある通行可能であること。 										
維持管理水準	○ 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										
危険箇所等の通報システム	○ 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。										

出典：ナショナルサイクルルート制度(国土交通省 自転車活用推進本部)
 図 1-3 ナショナルサイクルルートの指定要件

また、ルートにおける取組の継続性が評価され、指定されたルートの状況確認などのフォローアップは、国の自転車活用推進計画期間内に1回とし、3～5年ごとに実施される。

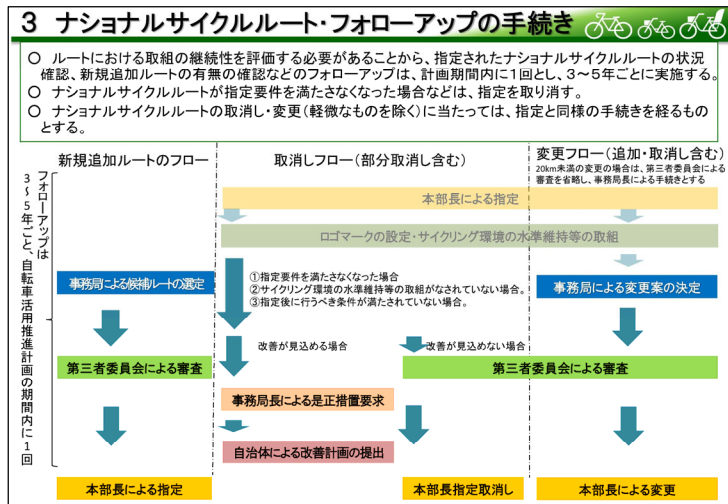


図 1-3 ナショナルサイクルルートのフォローアップの手続き

2. 安全点検のチェック項目

(3) 太平洋岸自転車道の安全点検の目的

ナショナルサイクルルートの指定要件を踏まえ、太平洋岸自転車道においても継続的な利用環境の水準の維持・向上が求められるものの、自転車道の維持管理等の実施体制・方法は確立されていない現状にある。

これを踏まえ、太平洋岸自転車道(静岡県内)の安全点検は、官民連携によりナショナルサイクルルートの指定要件「2. 走行環境」を継続的に満足させるために実施することを目的とする。

(4) 適用の範囲

この「太平洋岸自転車道の安全点検の手引き(案)」は、静岡県内の太平洋岸自転車道における適用に向け、令和6年3月に「太平洋岸自転車道の安全点検検討会」にて作成されたものである(参考資料1を参照)。

太平洋岸自転車道は、国道、県道、多くの市町道が連続することにより形成されるものであり、それぞれの点検手法に応じて安全な自転車走行環境が維持されることが望まれる。その一助として、本手引き案が活用され太平洋岸自転車道の安全点検活動が広がることを期待するものである。

(1) チェック項目(案)

ナショナルサイクルルートの指定要件、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)、太平洋岸自転車道の特性、および令和3~5年度の安全点検検討会を踏まえ設定されたチェック項目(案)を表2-1に示す。

チェック項目(案)は、道路管理の専門性などを考慮しつつ、一般利用者向けの大項目(チェックの視点)と、道路管理者等向けに細分化したチェック項目に区分している。

表2-1：太平洋岸自転車道の安全点検チェック項目(案)

一般利用者向け		道路管理者等向け	
チェックの視点	チェック	チェック項目(案)	チェック
1)路面状態	路面の凹凸、バンク原因となる落下物、砂や落葉等の溜りなどにより危険性を感じるか	① 舗装・路面	未舗装、ひび割れ、わだち掘れ、ポットホール、隆起、溝、段差
2)走行空間	走行の妨げとなる植栽・道路施設(防護柵など)や、道路からの転落などの危険性を感じるか	② 落下物	バンクの原因となるガラス破片・釘の散乱、通行の妨げになる落下物
3)注意喚起	急な坂・トンネル・橋梁や、自動車・人の通行が多い箇所などにおいて「注意を促す看板」がなく危険性を感じるか	③ 堆積物	砂や落葉等の堆積物
4)案内誘導	目的地・分かれ道や、拠点施設などへの案内が足りないと感じるか 多言語(日本語と英語)やピクトグラム案内が足りないと感じるか 標識や路面表示の劣化はあるか	④ 植栽	植栽の通行空間へのはみ出し等
5)その他	上記以外に気付いた点	⑤ 附帯施設	走行の妨げになる道路附属物(柵、標識、車止め等)
		⑥ 防護柵	路外転落を防ぐための防護柵・転落防止柵の不足
		⑦ 老朽化	施設の老朽化や損傷している箇所はあるか
		⑧ 道路構造への注意喚起	トンネル、橋梁部、急勾配箇所等の注意喚起の不足
		⑨ 歩行者・自動車の注意喚起	歩行者・自動車が多い等の注意喚起の不足
		⑩ 経路案内	経路、分岐点、距離に関する案内表示・ピクトグラムの不足箇所はあるか
		⑪ 拠点案内	拠点(サイクリストに優しい施設)への案内に不足箇所はあるか(サイクルション、トイレ、ビューホルト等への一定間隔の案内)
		⑫ 多言語案内・ピクトグラム表示	多言語(日英2か国以上)やピクトグラムでの案内の不足箇所はあるか
		⑬ 案内表示の劣化	案内表示や矢羽根等の劣化はあるか
		⑭ その他	上記以外に気付いた点

今後、各地で実施される安全点検の状況に応じ、適宜、チェック項目を追加・統廃合していくことが望まれる。

(2) チェックの例

令和3年度・4年度に実施された安全点検におけるチェックの例を示す。

1) 路面状態

路面の凹凸、バンク原因となる落下物、砂や落葉等の溜りなどにより危険性を感じるか	
①舗装・路面	未舗装、ひび割れ、わだち掘れ、ポットホール、隆起、溝、段差
②落下物	バンクの原因となるガラス破片・釘の散乱、通行の妨げになる落下物
③堆積物	砂や落葉等が堆積物



図2-1：路面に関するチェック結果の例①



図 2-2 : 路面に関するチェック結果の例②

2) 走行空間

走行の妨げとなる植栽・道路施設(防護柵など)や、道路からの転落などの危険性を感じるか	
④植栽	植栽の通行空間へのはみ出し等
⑤附帯施設	走行の妨げになる道路附属物(柵、標識、車止め等)
⑥防護柵	路外転落を防ぐための防護柵・転落防止柵の不足
⑦老朽化	施設の老朽化や損傷している箇所はあるか



図 2-3 : 走行空間に関するチェック結果の例

3) 注意喚起

急な坂・トンネル・橋梁や、自動車・人の通行が多い箇所などにおいて「注意を促す看板」がなく危険性を感じるか	
⑧道路構造への注意喚起	トンネル、橋梁部、急勾配箇所等の注意喚起の不足
⑨歩行者・自動車の注意喚起	歩行者・自動車が多い等の注意喚起の不足



図 2-4 : 注意喚起に関するチェック結果の例

4) 案内誘導

目的地・分かれ道や、拠点施設などへの案内が足りないと感じるか 多言語(日本語と英語)やピクトグラム案内が足りないと感じるか 標識や路面表示の劣化はあるか	
⑩経路案内	経路、分岐点、距離に関する案内標示・ピクトの不足箇所はあるか
⑪拠点案内	拠点(サイクリストに優しい施設)への案内に不足箇所はあるか (サイクルステーション、トイレ、ビュースポット等への一定間隔の案内)
⑫多言語案内・ピクトグラム表示	多言語(日英2か国以上)やピクトグラムでの案内の不足箇所はあるか
⑬案内表示の劣化	案内表示や矢羽根等の劣化はあるか



図 2-5 : 案内誘導に関するチェック結果の例

(参考) 太平洋岸自転車道(静岡県)における注意喚起表記

2 現計画ルートへの安全対策の検討

◆静岡県における統一ルール

● 以下の表のとおり、「歩行者注意」「バス停注意」「自動車注意」「自転車徐行」が必要な箇所へ路面標示を行い、自転車に注意喚起をすることで安全確保を図る。

注意喚起サインの種類	設置場所	レイアウト
歩行者注意	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者と混在する恐れの高い区間 自歩道をやむをえず活用する区間(入口と交差点等に設置) 自歩道以外でも歩行者との混雑が予想される区間(観光地など) 観光地等ではその入口に当たる部分 	
バス停注意	<ul style="list-style-type: none"> バス停留所の手前 	
自動車注意	<ul style="list-style-type: none"> 車道混在区間における車道の出入り口がある区間 狭路部(おおよそ幅員5.5m未満)における交差点やカーブ等 見通しが悪い区間においてはその入口部 ※最低の設置区間は500m程度。それ未満の設置は真に危険な場所に限る 	
自転車徐行	<ul style="list-style-type: none"> 法定表示とは異なり注意喚起として徐行が必要な区間 徐行が必要な区間の起点部に設置 区間が250m以上続く場合は250mに1箇所程度設置 ※歩行者注意を併設する場合は交互に設置する必要がある 	

2 現計画ルートへの安全対策の検討

◆具体的な設置イメージ <歩行者注意・バス停注意のサイン>

■歩行者注意サインの設置理由

- 自歩道をやむをえず活用する区間

■設置イメージ

■バス停注意サインの設置理由

- バス停留所の手前

■設置イメージ

2 現計画ルートへの安全対策の検討

◆具体的な設置イメージ <自動車注意・自転車徐行のサイン>

■自動車注意サインの設置理由

- 狭路部に沿ったカーブ区間

■設置イメージ

■自転車徐行サインの設置理由

- 下り急カーブ・視界不良あり、徐行が必要な区間

■設置イメージ

出典：太平洋岸自転車道に関する取り組みの進捗について
(令和元年度静岡県道路交通環境安全推進連絡会議)

https://www.cbr.mlit.go.jp/shizukoku/torikumi/data/R01_05-2_taiheyoyuganjitensyadou.pdf

(参考) 太平洋岸自転車道における案内表示等の統一ルール

仕様項目	内容
仕様の項目	内容
主要地点番号ルール	千葉側を起点とする
統一ロゴのサイズ	(図のとおり)
看板サイズ	(図のとおり)
看板の色	マンセル値:10B5/10相当
進行方向	(図のとおり)

主要地点への案内看板(道路側に設置)

※標識柱がある場合は、シール貼付とすることも検討
※県境部においては、隣接県と調整を図るものとする

主要地点における案内看板(道の駅等の敷地内に設置)

※標識柱がある場合は、シール貼付とすることも検討

仕様の項目

仕様項目	内容
統一ロゴのサイズ	(図のとおり)
看板サイズ	(図のとおり)
看板の色	マンセル値:10B5/10相当
路面表示サイズ	【誘導サイン】図のとおり 【矢羽根】サイズはガイドラインのとおり。間隔は右下参照。
路面表示の色	マンセル値:10B5/10相当
進行方向	(図のとおり)

分岐部における予告看板

・設置間隔 分岐前後に設置。

※標識柱がある場合は、シール貼付とすることも検討

単路部における案内看板・路面表示(ロゴ)

・設置間隔 5kmを基本。

路面表示(誘導サイン)

・設置間隔 分岐部前後に設置。

路面表示(矢羽根)

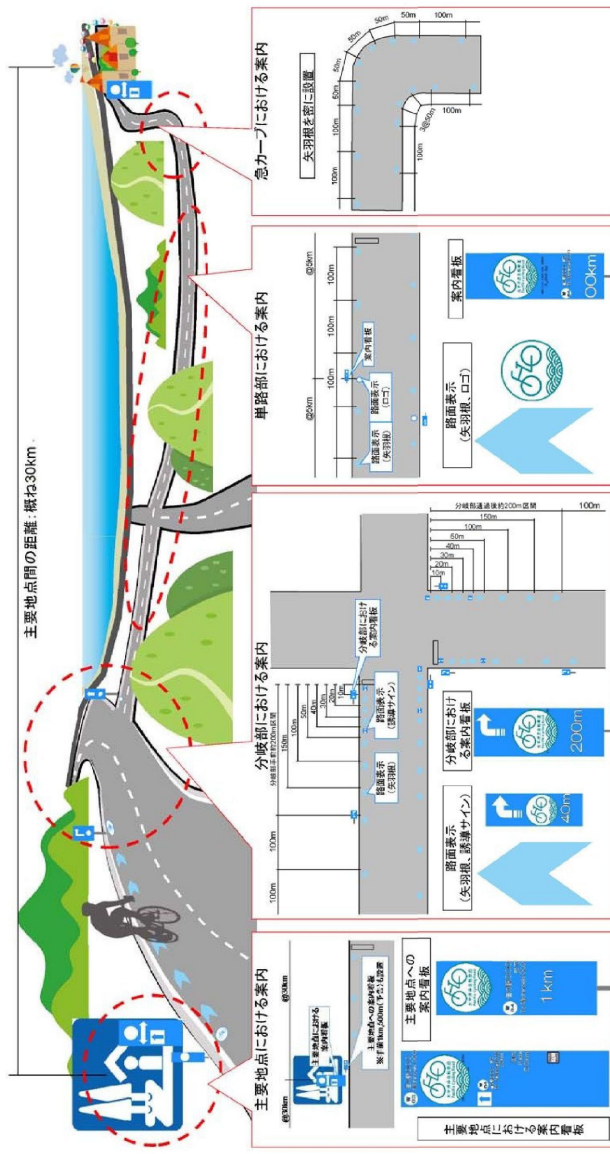
・歩道・路肩からの距離 1.0m以上を基本。
・設置間隔 単路部は100mを上限。分岐部は分岐手前200mから分岐点にかけて徐々に密に設置することを基本。

出典：太平洋岸自転車道に関する取り組みの進捗について
(令和元年度静岡県道路交通環境安全推進連絡会議)

https://www.cbr.mlit.go.jp/shizukoku/torikumi/data/R01_05-2_taiheyoyuganjitensyadou.pdf

(参考) 太平洋岸自転車道における案内表示等の統一ルール

- 誰もが迷わず安心して太平洋岸自転車道を走行できるよう、案内看板等は「太平洋岸自転車道統一ルール」を踏まえ、主要地点、分岐部、単路部、急カーブ区間に設置する。



出典：太平洋岸自転車道に関する取り組みの進捗について
(令和元年度静岡県道路交通環境安全推進連絡会議)

https://www.cbr.mlit.go.jp/shizukoku/torikumi/data/R01_05-2_taiheiyouganjitenyadou.pdf

(3) チェック結果に対する留意事項

- ① チェック結果への対応主体

安全点検によって得られたチェック結果への対応は、各道路管理者が主体となって検討する。走行環境の連続性に配慮し、他の道路管理者による対応状況も勘案して対応することが望ましい。
- ② 点検実施者の視点の考慮

点検者の自転車走行目的（長距離走行、高速走行、毎日の利用など）や自転車の種類（ロードバイク、シティサイクルなど）に応じチェックの視点が異なると考えられるため、どのような方からの意見かを把握することが対策検討の一助となる。
- ③ 対策の緊急度の考慮

歩行者・自転車・自動車に対する直接的な安全確保に関する意見や、案内誘導の不足などの付加的な走行環境改善に関わる意見について、緊急度や優先度を考慮して対応することが望ましい。

3. 点検手法(意見収集方法)

NCR 指定要件「5.取組体制」の指定要件の評価基準には、「維持管理水準（道路管理者等にてルート¹の管理水準が設定され維持管理の実施体制が明確であること）」、「危険箇所等の通報システム（サイクリストから走行上問題がある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）」が推奨項目として挙げられている。

太平洋岸自転車道は、国道、県道、多く市町道が連続することにより形成されるものであり、自転車走行環境の維持に向け各道路管理者の手法に応じた安全点検の実施が望まれる。意見収集方法の例としては、各道路管理者が導入している道路パトロールアプリ、メール・SNS等の活用、点検用紙の配布・回収、イベントの活用などが考えられる（参考資料1 (5) 点検手法を参照）。

参考資料1 令和3～5年度における安全点検検討会の取り組み

(1) 太平洋岸自転車道の安全点検検討会の設立

ナショナルサイクルルート(以下、NCR)の指定要件「5. 取組体制」において、『官民連携により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』が示されており、令和3年度に静岡県内において「太平洋岸自転車道の安全点検検討会」が立ち上げられた。

「太平洋岸自転車道の安全点検検討会」は、国土交通省静岡国道事務所・静岡県・静岡市・富士市(道路管理者・自転車推進部局)、静岡県警察本部の公的機関に加え、有識者(埼玉大学久保田教授、東海大学鈴木准教授)、プロサイクリストチーム・レバンテフジ静岡、ふじのくに east サイクリストクラブにて組織され、太平洋岸自転車道について安全点検を実施し、安全点検の手引き(案)を作成することを目的として、主にルート上における NCR 指定要件「2. 走行環境」に係る点検に関する事項について審議や調整を行った。

太平洋岸自転車道の安全点検検討会

会 則

(名称)

第1条 本会議は、「太平洋岸自転車道の安全点検検討会」(以下「検討会」と称する。

(目的)

第2条 検討会は、令和3年5月31日にナショナルサイクルルート(以下、「NCR」)に指定された太平洋岸自転車道について、安全点検を実施し、安全点検の手引き(案)を作成することを目的とする。

(構成員)

第3条 検討会は、別表に掲げる者より構成する。

(検討会)

第4条 検討会の会長は、国土交通省中部地方整備局静岡国道事務所副所長をもって充てる。

2 会長は、検討会の会務を総括する。

3 会長に事故のある場合は、予め会長が指名した者がその職務を代理する。

4 検討会の運営は、会長が行うものとする。

5 検討会は、次の事項の審議や調整を行うものとする。

(1) 太平洋岸自転車道のルート上での NCR の指定要件「2. 走行環境」に係る点検に関する事項

(2) その他、必要な事項

6 会長が必要と認める場合は、別表に掲げる者以外の出席を求めることができる。

7 検討会は、安全点検の手引き(案)を作成した時点をもって解散とする。

(事務局)

第5条 事務局は、国土交通省中部地方整備局静岡国道事務所管理第二課に置く。

(その他)

第6条 本会則に定めのない事項は、協議することとする。

付 則

この会則は、令和3年11月9日から施行する。

別表

太平洋岸自転車道の安全点検検討会 構成

所属機関	所属・官職
埼玉大学大学院 理工学研究科 環境科学・社会基盤部門	教授 久保田 尚
東海大学 工学部土木工学科	准教授 鈴木 美緒
レバンテフジ静岡	代表社員
ふじのくに east サイクリストクラブ	代表
静岡県 交通基盤部 道路局	道路整備課 主査 道路保全課 技師 道路企画課 班長
静岡県 スポーツ・文化観光部 スポーツ局	スポーツ政策課 主査
静岡県 警察本部 交通部	交通企画課 係長 交通規制課 係長
静岡市 建設局 道路部	道路保全課 主査 道路計画課 主査
富士市 建設部	建設総務課 調整主幹
富士市 産業交流部	交流観光課 統括主幹
国土交通省 中部地方整備局 静岡国道事務所	副所長 建設専門官
(事務局) 国土交通省 中部地方整備局 静岡国道事務所	管理第二課

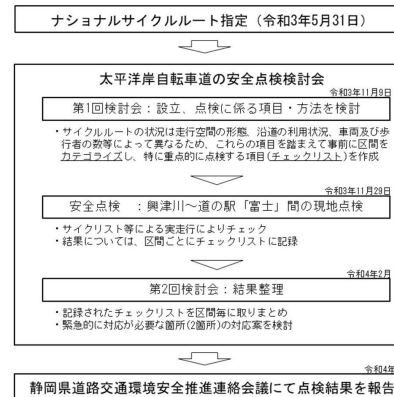
(2) 太平洋岸自転車道の安全点検検討会の取り組みの概要

令和3年度は、太平洋岸自転車道のうち興津川～道の駅「富士」間において安全点検が実施された。



また、検討会が2回開催され、主たる課題点として、「①安全点検時の意見収集方法」、「②カテゴリズの視点の視点」、「③チェック項目の設定」、「④点検結果への対応」が挙げられた。

【令和3年度の取り組み】



【令和3年度に挙げられた安全点検の課題点】

- ①安全点検時の意見収集方法
 - ・点検時の意見収集方法の簡略化の検討を行う。
- ②カテゴリズの視点
 - ・点検時に意見が無かったチェック項目について、カテゴリズの視点を追加。
- ③チェック項目の設定
 - ・事前現地踏査などにより、特に確認する項目、確認不要の項目を精査。
 - ・その他意見を踏まえ、チェック項目を追加。
 - ・国の維持管理基準(案)を基にチェック項目のほか、各自治体の維持管理基準も参考に、チェック項目の検証を行う。
- ④点検結果への対応
 - ・緊急的に対応が必要な点検結果に対しては、点検後に重みづけ評価を行うことを検討。

令和4年度 太平洋岸自転車道の安全点検検討会

令和3年度の安全点検の結果、意見が無かった項目を踏まえて令和4年度の安全点検区間を設定し、2回目の安全点検を実施

令和4年度は、太平洋岸自転車道のうち清水駅前～久能山下間において、安全点検が実施された。



また、検討会が2回開催され、令和3年度の課題点の改善に取り組み、チェック項目の妥当性検証などを行った。

【令和3年度安全点検時のチェック項目】		【令和4年度安全点検時のチェック項目】	
舗装・路面	<ul style="list-style-type: none"> 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 バ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 ⑦ 海沿いで砂が堆積している箇所はないか 	舗装・路面	<ul style="list-style-type: none"> ① 未舗装、ひび割れ、わだち掘れ、ポットホール、隆起、溝、段差はあるか ② バンクの原因となるガラス破片・釘の散乱、通行の妨げになる落下物はあるか ③ 植栽の通行空間へのはみ出し、街路樹からの落葉等の堆積はあるか
排水施設	<ul style="list-style-type: none"> ⑧ 排水施設による通行の妨げとなる段差や溝はないか 	排水施設	<ul style="list-style-type: none"> ④ 海沿いで水しぶきのかかる箇所はあるか ⑤ 海沿いで砂が堆積している箇所はあるか
防護柵	<ul style="list-style-type: none"> ⑨ 路外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あり) 	防護柵	<ul style="list-style-type: none"> ⑥ 路外転落を防ぐための防護柵の不足箇所はあるか(車両用防護柵のみの箇所あり)
附属物	<ul style="list-style-type: none"> ⑩ 走行の妨げになる道路附属物はあるか(標、標識、車止め等) 	附属物	<ul style="list-style-type: none"> ⑦ 走行の妨げになる道路附属物はあるか(標、標識、車止め等)
注意喚起	<ul style="list-style-type: none"> 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(標識板等) 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) 	注意喚起	<ul style="list-style-type: none"> ⑧ トンネル、橋梁部、急勾配箇所等の注意喚起の不足箇所はあるか ⑨ 経路、分岐点、距離に関する案内標示・ピクトの不足箇所はあるか
案内誘導	<ul style="list-style-type: none"> ⑬ 自転車ルー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) ⑭ 拠点(サイクリステーション)。(サイクリストに優しい施設)への案内が一定の問題にあるか 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 	案内誘導	<ul style="list-style-type: none"> ⑩ 矢羽根等の変化はあるか(追加) ⑪ 拠点(サイクリストに優しい施設)への案内に不足箇所はあるか(ピクトグラム、サイン、ピクトグラム等への一定間隔の案内) ⑫ 多言語(日英2か国以上)やピクトグラムでの案内の不足箇所はあるか
その他	<ul style="list-style-type: none"> ⑯ 上記以外に気付いた点(自由回答) 	その他	<ul style="list-style-type: none"> ⑬ 上記以外に気付いた点(自由回答)

令和5年度は、これまでの2ヶ年の検討会を踏まえ、『太平洋岸自転車道の安全点検の手引き(案)』をとりまとめた。

(3) チェック項目(案)の抽出

太平洋岸自転車道の安全点検のチェック項目(案)は、①道路管理者の視点(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))における自転車通行環境関連の項目を踏まえつつ、②NCR指定要件「2.走行環境」の安全性・快適性・ルート案内に着目するとともに、③太平洋岸自転車道の特性と、④計2回の安全点検を通じた意見などを鑑み設定した(⑤)。

① 道路管理者の視点

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)より抽出

維持管理基準(案)からのチェック項目抽出	
項目	チェック内容
2.1 道路巡回	・通常巡回、定期巡回、異常時巡回を実施 ・巡回頻度確保
2.2 清掃	・街路樹からの落葉等の除去 ・巡回頻度確保
2.3 除草	・建設物内側の通行の安全確保 ・交通安全設備等の設置
2.4 剪定	・建設物内側の通行の安全確保 ・交通安全設備等の設置
2.5 設備点検	・電気通信設備、道路管理施設の点検
2.6 照明施設の維持	・ランフラット(夜間走行必要)
2.7 除雪	・安全で円滑な冬期道路の確保
2.8 橋梁点検	・橋梁点検、トンネル点検、防犯点検
2.9 橋梁の補修	・点検結果に基づき、計画的に補修等の対策実施
2.10 トンネルの補修	・点検結果に基づき、計画的に補修等の対策実施
2.11 舗装の補修	・路面のひび割れ、わだち掘れ
2.12 防犯対策	・の面・非面等の対策実施
2.13 橋梁の耐震補強	・緊急輸送道路上の橋梁を重点的に耐震補強実施
2.14 防雪対策	・消雪車の更新
2.15 凍雪害防止	・増雪機の確保
2.16 事故その他の応急時における対応	・落下物の処理、路面・附属物の補修

② NCR 指定要件を踏まえた抽出

ナショナルサイクルートの指定要件からのチェック項目抽出	
項目	チェック内容
① 誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること	
走行環境の安全性・都市部	・歩行者・自転車と分離された自転車通行空間(暫定形態を含む) ・自転車歩行者道は、橋梁・トンネルなどにおける危険回避を確保しない(自転車専用歩道は認める)
走行環境の安全性・都市部	・歩行者・自転車と分離された自転車通行空間(暫定形態を含む) ・自転車歩行者道は、橋梁・トンネルなどにおける危険回避を確保しない(自転車専用歩道は認める)
走行環境の安全性・その他	・歩行者・自転車と分離された自転車通行空間(暫定形態を含む) ・自転車歩行者道は、橋梁・トンネルなどにおける危険回避を確保しない(自転車専用歩道は認める)
快適性	・未舗装区間がない ・安全点での緩急一時停止の規制がなく、迂回する必要がある
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	・ルート全線一貫したサイクルート、自転車ルートによる経路や距離に関する路面表示 ・車線部：幅が5km以上、分岐部：必要箇所を確保し、所川区間など設置できない場合は除く ・拠点及び主要な目的地(主要都市や代表的観光地等)までの距離を示す案内が一定間隔に設置 ・アクトワイ電光施設・拠点(サイクリステーション)への案内(距離・距離等)が当該施設への分岐部及び一定の間隔に設置 ・海外のサイクリストに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が一定の間隔に設置 ・共通仕様として表示マーク設置

③ 太平洋岸自転車道の特性

- ・海沿いで水しぶきのかかる箇所はないか
- ・砂が堆積している箇所はないか

④ 計2回の安全点検を通じた意見等

- ・バンクの原因となるガラス破片・釘等の散乱はないか
- ・通行の妨げになる落下物はないか
- ・矢羽根等の劣化はないか
- ・トイレ、ピュースポット等への一定間隔の案内があるか
- ・施設の老朽化や損傷はないか
- ・注意喚起(歩行者・車が多い)が必要な箇所はあるか
- ・水しぶきのかかる箇所は、2回とも意見がなく削除。
- ・道路管理に関する専門知識のない一般者に対しては判りやすい言葉を使用した方がよい。また、その内容は「あり」なしの問い、掛けよりも「危険を感じるか」のような平坦な言葉を使用した方がよい

⑤ 太平洋岸自転車道の安全点検のチェック項目(案)

チェックの観点	チェック	チェック項目(案)	チェック
1) 路面状態	散乱の防止、バンクの原因となる落下物、砂や落葉等の溜りなどの危険性を確認	① 舗装・路面	未舗装、ひび割れ、わだち掘れ、ポットホール、隆起、溝、段差
2) 通行空間	通行の妨げになる植栽・道路幅員の確保など、通行の妨げになる落下物の確認	② 落下物	バンクの原因となるガラス破片・釘の散乱、通行の妨げになる落下物
		③ 植栽物	植栽の通行空間へのはみ出し等
3) 注意喚起	通行の妨げになる植栽・道路幅員の確保など、通行の妨げになる落下物の確認	④ 植栽物	植栽の通行空間へのはみ出し等
		⑤ 防犯柵	路外転落を防ぐための防護柵の不足
4) 案内誘導	目印物・分岐点・距離、緊急輸送道路の案内など、通行の妨げになる落下物の確認	⑥ 経路案内	経路、分岐点、距離に関する案内標示・ピクトの不足
		⑦ 防犯対策	防犯対策の有無
5) その他	上記以外に気付いた点	⑧ 舗装・路面	未舗装、ひび割れ、わだち掘れ、ポットホール、隆起、溝、段差
		⑨ 案内誘導	経路、分岐点、距離に関する案内標示・ピクトの不足

① 道路管理者の視点(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)より抽出)

従来の道路管理の視点を踏まえた「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)」に基づきチェック項目を抽出した。

なお、自転車走行空間の整備形態(自転車道、自転車通行帯、車道混在、自転車歩行者道)については、ルート設定に関わる要件であるためチェック項目からは除外する。また、自転車道の維持管理基準に当てはまらない(車道等の維持管理に当てはまる)項目は、対象外とした。



(参考) 一般的な道路の維持管理計画

項目	内容
道路巡回	<ul style="list-style-type: none"> 平均交通量 50,000 台/日以上：1 日に 1 回 平均交通量 5,000 台/日以上～50,000 台/日未満：2 日に 1 回 平均交通量 5,000 台/日未満：3 日に 1 回 1年に1回、徒歩にて道路施設の状況を確認
道路清掃	<ul style="list-style-type: none"> 人口集中地区 (D I D 地区)：1 年に 6 回 その他区域：1年に1回 歩道清掃は、歩行者等の通行の安全性を確保するため、原則として、街路樹からの落葉等の除去に限定して実施 排水構造物清掃は、土砂の堆積状況等を勘案して、年1回を目安とし、適切な頻度を設定し実施 交通安全上危険な状況、地域で開催されるイベント、地元自治体との協議など特別な事情がある場合には、上記の基準によらず、適切な頻度で清掃を実施
除草	<ul style="list-style-type: none"> 建築限界内の通行の安全確保ができない場合 運転者から歩行者や交通安全施設等の視認性が確保できない場合 道路の構造及び沿道の土地利用の状況、景観への配慮、通行の安全確保のため対応が必要である等、特別な事情がある場合には、上記にかかわらず実施
剪定	<ul style="list-style-type: none"> 植栽の繁茂により沿道からの車両の出入りの際の見通しが悪い場合や建築限界・視認性の確保をする等、車両通行に支障をきたさない様に実施 高木、中低木：3年に1回程度、ただし、生長が早い樹種にあっては建築限界内の障害の発生防止や視認性の確保のため、2年又は1年に1回程度 寄植：1年に1回程度 景観への配慮、地域の特性、通行の安全確保のため対応が必要な状況である等、特別な事情がある場合には、上記にかかわらず、適切な頻度で選定を実施
舗装補修・修繕	<ul style="list-style-type: none"> 舗装補修・修繕は、道路路面上の穴ぼこや凹凸等による車両損傷やバイク等の転倒防止、騒音・振動の発生を防止すること及び舗装を延命化するために実施。 舗装点検で得られた情報(ひび割れ率、わだち掘れ量等)により健全性を診断し、その診断区分に基づき、舗装の補修又は修繕。 舗装補修は、道路路面上の穴ぼこの補修、ひび割れへの補修材の注入、削り取り作業などの部分的な手当を実施。 部分的な手当による対応では安全円滑な交通確保ができない場合や、過去に手当を実施した箇所において再手当が必要になるなど、舗装機能の劣化が認められる場合等には、全般的な舗装修繕も実施。 舗装修繕は、損傷範囲、道路の存する地域の地形の状況、通行の安全確保などを考慮し、修繕区間を適切に設定し、切削オーバーレイ等を実施。

(出典：道路維持管理計画(案)/中部地方整備局/H31.4)

「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)」を踏まえ、以下のチェック項目を抽出した。

維持管理基準(案)からのチェック項目抽出	
項目	チェック内容
2.1 道路巡回	・通常巡回、定期巡回、異常時巡回を実施
2.2 清掃	・街路樹からの落葉等の除去 ・通水阻害箇所
2.3 除草	・建築限界内の通行の安全確保 ・交通安全施設等の視認性
2.4 剪定	・建築限界内の通行の安全確保 ・交通安全施設等の視認性
2.5 設備点検	・電気通信設備、道路管理施設の点検
2.6 照明施設の維持	・ランプ切れ(夜間走行必要)
2.7 除雪	・安全で円滑な冬期道路交通を確保
2.8 構造物点検	・橋梁点検、トンネル点検、防災点検
2.9 橋梁の補修	・点検結果を基に、計画的に補修等の対策実施
2.10 トンネルの補修	・点検結果を基に、計画的に補修等の対策実施
2.11 舗装の補修	・路面のひび割れ、わだち掘れ
2.12 防災対策	・のり面・斜面等の対策実施
2.13 橋梁の耐震補強	・緊急輸送道路上の橋梁を重点的に耐震補強実施
2.14 防雪対策	・消融雪の更新
2.15 凍雪害防止	・堆雪幅の確保
2.16 事故その他の応急時における対応	・落下物の処置、路面・附属物の補修


② NCR 指定要件を踏まえた抽出

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指定要件を設定している。


指定要件の評価項目及び評価基準には、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いる。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している。

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。

NCR の指定要件「2. 走行環境」の安全性・快適性・ルート案内に着目し、以下のチェック項目を抽出した。

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
	走行環境の安全性
	評価基準
	◎ 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ないが、自転車歩行者専用道路であることが利用者にとって明確になるよう工夫すること。自転車歩行者専用道は、橋梁やトンネルなどにおける危険回避を除き認めない。
	◎ 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ないが、自転車歩行者専用道路であることが利用者にとって明確になるよう工夫すること。自転車歩行者専用道は、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。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。 ○ 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。 ◎ トンネル、橋梁部、急勾配箇所等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。 ◎ 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。
快適性	
評価基準	
◎ 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を除く。 ○ 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。 ○ 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。	
維持管理水準	
危険箇所等の通報システム	
○ 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。	

ナショナルサイクリングルートの指定要件からのチェック項目抽出	
項目	チェック内容
① 誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること	
走行環境の安全性・都市部(DID地区)	自転車ネットワーク計画に位置付けられている 歩行者・自動車と分離された自転車通行空間(暫定形態を含む) 自転車歩行者専用道は、橋梁やトンネルなどにおける危険回避を除き認めない(自転車専用道路は認める)
走行環境の安全性・都市部(DID地区以外)	歩行者・自動車と分離された自転車通行空間(暫定形態を含む) 自転車歩行者専用道は、橋梁やトンネルなどにおける危険回避を除き認めない(自転車専用道路は認める) 自動車交通量が概ね10,000台/日以上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)の幅員を確保した上で100m程度の間隔で矢羽根を設置 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
走行環境の安全性・その他	情報板等による自転車通行に配慮するむねの注意喚起 トンネル、橋梁部、急勾配箇所等の現地に注意喚起の看板等の案内表示
快適性	未舗装区間がない 交差点での極力一時停止の規制がなく、迂回する必要がない
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	
ルートの案内	ルート全線で統一されたルート名、自転車ピクトによる経路や距離に関する路面表示 ・単路部：概ね5kmごと ・分岐部：必要箇所全箇所 河川区域などで設置できない場合は除く。 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 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 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 共通仕様として示すロゴマークを設置

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
	ルートの案内
	評価基準
	◎ 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。	
◎ ナショナルサイクリング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リング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。	

出典：ナショナルサイクリングルート制度(国土交通省 自転車活用推進本部)

図 NCR の指定要件 (走行環境)

③ 太平洋岸自転車道の特性

太平洋岸自転車道の特性として海沿いであることが挙げられるため、令和3年度においては、下のチェック項目を追加した。

- ・海沿いで水しぶきのかかる箇所はないか（令和4年度の検討会にて項目削除）
- ・海沿いで砂が堆積している箇所はないか（令和4年度の検討会にて「海沿い」を削除）

④ 計2回の安全点検を通じた意見等

■サイクリストの意見

令和3年度安全点検検討会において、検討会構成員のサイクリストからの意見として、以下のチェック項目を追加した。

- ・パンクの原因となるガラス破片・釘等の散乱はないか

■令和3～5年度の安全点検検討会

令和3年度に実施した安全点検の結果、その他自由意見として、以下のチェック項目を追加した。

- ・通行の妨げになる落下物はあるか
- ・矢羽根等の劣化はあるか
- ・トイレ、ビュースポット等への一定間隔の案内はあるか

令和4年度安全点検検討会において、検討会構成員の意見として、以下のチェック項目を追加した。

- ・施設の老朽化や損傷はあるか
- ・注意喚起（歩行者・車が多い）が必要な箇所はあるか

また、海沿い以外にも砂の堆積があり、走行に影響がある箇所があったため、「海沿い」を削除するとともに、海沿いの水しぶきに関するチェックは2回の点検で意見がなかったことから項目を削除することとした。

- ・海沿いで水しぶきのかかる箇所はないか
- ・海沿いで砂が堆積している箇所はないか

また、令和4年度安全点検検討会や令和5年度の自治体意見交換会において、以下の意見が挙げられた。

- ・道路管理に関する専門知識のない一般利用者に対しては判りやすい言葉を使用した方がよい。また、専門知識に長けた道路管理者向けと同様とすると項目数が多くなり複雑なため、一般利用者のチェック項目はある程度まとめた方が活用しやすい。
- ・また、一般利用者向けのチェックについては、問題箇所や状況の「あり」「なし」の問い掛けとするよりも「危険を感じるか」のような平坦な言葉を使用した方がよい。

⑤ 太平洋岸自転車道の安全点検のチェック項目(案)

太平洋岸自転車道の安全点検のチェック項目(案)は、①道路管理の視点(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))における自転車通行環境関連の項目を踏まえつつ、②NCR指定要件「2.走行環境」の安全性・快適性・ルート案内に着目するとともに、③太平洋岸自転車道の特性と、④計2回の安全点検を通じた意見等を鑑み設定した。

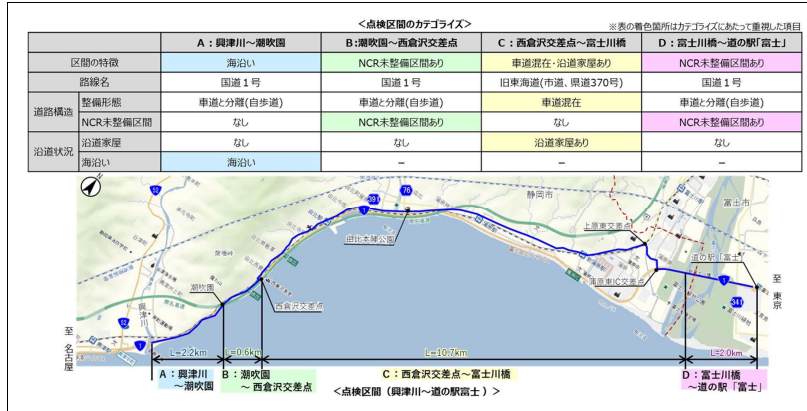
(一般利用者向け)		(道路管理者等向け)	
チェックの視点	チェック	チェック項目(案)	チェック
1)路面状態	路面の凹凸、パンク原因となる落下物、砂や落葉等の溜りなどにより危険性を感じるか	① 舗装・路面	未舗装、ひび割れ、わだち掘れ、ポットホール、隆起、溝、段差
2)走行空間	走行の妨げとなる植栽・道路施設(防護柵など)や、道路からの転落などの危険性を感じるか	② 落下物	パンクの原因となるガラス破片・釘の散乱、通行の妨げになる落下物
3)注意喚起	急な坂・トンネル・橋梁や、自動車・人の通行が多い箇所などにおいて「注意を促す看板」がなく危険性を感じるか	③ 堆積物	砂や落葉等の堆積物
4)案内誘導	目的地・分かれ道や、拠点施設などへの案内が足りないと感じるか 多言語(日本語と英語)やピクトグラム案内が足りないと感じるか 標識や路面表示の劣化はあるか	④ 植栽	植栽の通行空間へのはみ出し等
5)その他	上記以外に気付いた点	⑤ 附带施設	走行の妨げになる道路附属物(柵、標識、車止め等)
		⑥ 防護柵	路外転落を防ぐための防護柵・転落防止柵の不足
		⑦ 老朽化	施設の老朽化や損傷している箇所はあるか
		⑧ 道路構造への注意喚起	トンネル、橋梁部、急勾配箇所等の注意喚起の不足
		⑨ 歩行者・自動車の注意喚起	歩行者・自動車が多い等の注意喚起の不足
		⑩ 経路案内	経路、分岐点、距離に関する案内表示・ピクトグラムの不足箇所はあるか
		⑪ 拠点案内	拠点(サイクリストに優しい施設)への案内に不足箇所はあるか(サイクルステーション、トイレ、ビュースポット等への一定間隔の案内)
		⑫ 多言語案内・ピクトグラム表示	多言語(日英2か国以上)やピクトグラムでの案内の不足箇所はあるか
		⑬ 案内表示の劣化	案内表示や矢羽根等の劣化はあるか
		⑭ その他	上記以外に気付いた点

今後、各地で実施される安全点検の状況に応じ、適宜、チェック項目を追加・統廃合していくことが望まれる。

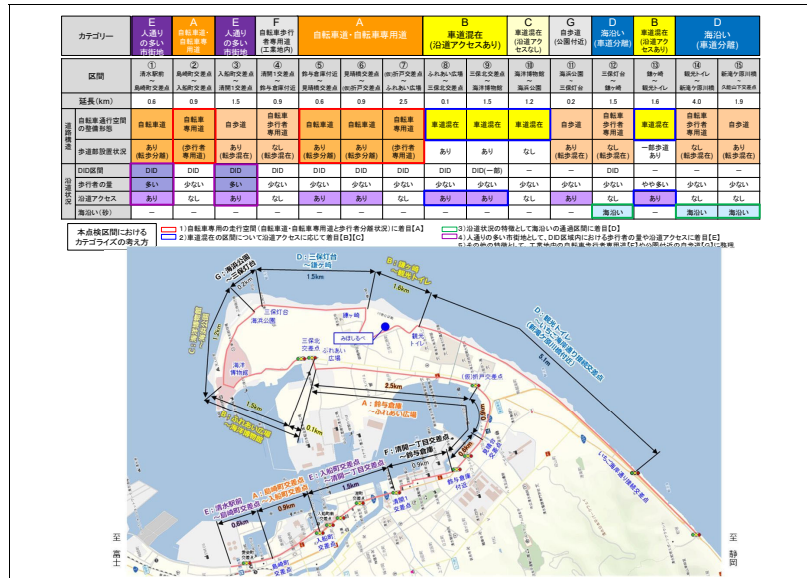
(4) カテゴリ別の視点

自転車走行空間の整備形態や沿道状況によってサイクルートの状況は異なる。効果的にチェック項目を抽出し対策を講じるために、点検区間の特性に応じて区分することが有効と考え、令和3年度及び令和4年度の安全点検では、サイクルートの区間に応じて下のようなカテゴリ分けを行った。

■令和3年度における点検区間のカテゴリ分け



■令和4年度における点検区間のカテゴリ分け



令和3年度・4年度における安全点検においては、カテゴリに応じてチェック項目を変える(重点的に確認する項目・確認不要の項目を設定する)ことで、安全点検の効率化を図ることについて検討した。しかしながら、点検者にとってはチェック項目に軽重をつける必要性は低いと考えられる結果となった。

一方で、道路管理者等の立場としては、カテゴリ化した区間特性に応じて効果的な対策を講じるために、収集された意見を分析・活用することが有用と考えられる。参考までに、「自転車通行空間の整備形態」と「沿道状況等」によるカテゴリ分け案を下に示す。



A-G: R4年度にカテゴリ分けして点検を実施。R3, R4の点検でカテゴリ分け未実施

図 サイクルルートのカテゴリ分け案

(5) 点検手法（意見収集方法）

自転車道の点検にあたっては、自転車に乗りながら実施することとなり走行安全性や利便性を考慮する必要がありますと同時に、どの場所でもどのような不具合があるかを正確に収集することが望ましい。

また、道路管理者等だけでなく、官民連携による点検が求められることから、いつ、どのような方法で実施していくのか、その手法が確立されていない。

以下に、令和3年度・4年度の安全点検検討会における点検手法(意見収集方法)の例を示す。

1)令和3年度・4年度の意見収集方法(静岡県事務所実施)

安全点検は静岡県事務所が主体となって実施されたことから、中部地方整備局において日常の道路パトロールのツールとして試験導入されている携帯端末(道路パトroid)を活用し意見収集を行った。



図 令和3年度・4年度に実施した安全点検における意見収集方法(道路管理用の携帯端末ツール)

この携帯端末ツールは、点検者が実際に自転車を走行しながら現地状況を確認し、現地にて停車中に携帯端末を操作しながら、チェックリストに応じた現地状況の写真を撮り、中部地方整備局の管理センターにデータを送付する仕組みである。

このツールを活用することにより、①自転車走行時における点検者のチェックの煩雑さの解消(令和4年度にかけて操作性を改善)、②点検時の点検者の安全性の向上、③写真位置データ取得による現地詳細位置の特定、④データの集中管理などの点検メリットがあった。

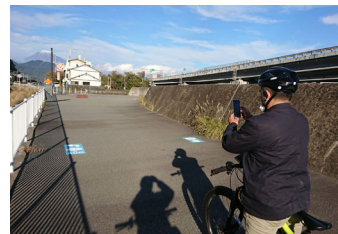


図 携帯端末ツールを用いた点検

2)自治体主体による実施の課題

R3・4年度に活用された携帯端末ツールは中部地方整備局が所有する限定されたツールであることから、他の道路管理者や一般利用者が点検時に使用する場合には、数の不足や端末を事前配布する必要があるなど、日常利用者の点検参加は限定的となる。

日常利用者主体の点検(不特定多数の利用者から365日の意見収集)を視野に入れた汎用性の高いアプリ開発や既存SNSなどを活用も考えられるが、この場合のデメリットとして、端末やサーバー等の維持管理費(初期コスト・ランニングコスト)、SNS利用に関わる個人情報や投稿情報の取得に関する懸念、自由回答が多くなる懸念、収集意見に対する道路管理者の対応課題などについて懸念が生じると考えられる。

	道路管理者主体の点検	日常利用者主体の点検
意見収集方法のイメージ	<p>【R3年度 意見収集方法】</p> <p>※現時点での想定であり、アプリ開発等は別途検討が必要</p>	<p>※アプリ設計開発は変更対象</p>
特徴	<ul style="list-style-type: none"> 事前に端末の配布が必要であるため、日常利用者の点検参加は限定されしまう(サイクリスト指名、イベントの活用) 	<ul style="list-style-type: none"> 日常利用者の参加も可能となる アプリ等の開発が必要となる⇒現時点での開発が必要?

図 自転車道の安全点検における意見収集方法のイメージ

そのため、自治体等が主体となった安全点検については、一般市民を含んだ日常的な安全点検などの手法は難しい場合も考えられ、サイクリスト協力などのイベントを活用した限定的な枠組みによることが現実的と考えられる。

イベント等において、携帯端末ツールを除いた具体的な意見収集方法の例としては以下が考えられる。

- (ア) 点検用紙の配布・回収
 - ・イベント等において点検参加者に、ルートやチェック項目が示された点検用紙を事前配布
 - ・点検走行時に確認された不具合について、位置やチェック内容を点検用紙に記載(写真受領は困難と考えられる)
 - ・点検終了後に自治体が回収し、集計・分析
- (イ) メール等の活用
 - ・イベント等において点検参加者に、通報アドレス(自治体あて)を通知
 - ・点検走行時に確認された不具合について、写真(状況や位置情報付き)を撮影し、可能な限りチェック項目を添えて、メール通報。
 - ・自治体が回収したメールを集計・分析
- (ウ) 自治体が導入しているパトロールアプリの貸し出し
 - ・R3,4年度と同様な端末ツールを自治体が導入している場合

