

ナショナルサイクルルートの点検について

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。



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

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	◎ 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。
		◎ 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。
		○ 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	◎ 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、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。
	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。

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。

