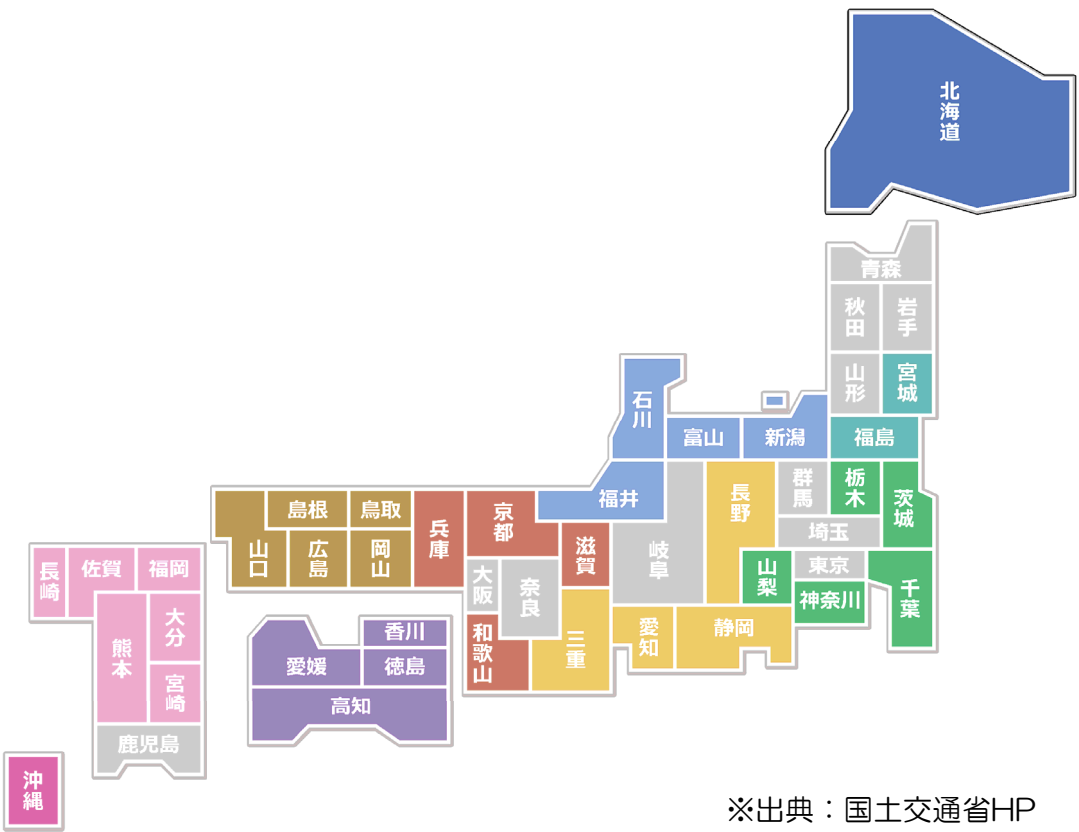


国のモデルルート①(設定状況)

○先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートを設定し、関係者等で構成される協議会において、走行環境整備、受入環境整備、魅力づくり、情報発信を行うなど、官民が連携して世界に誇るサイクリングロードの整備を図る。

OR4.12末時点で77ルートがモデルルートに設定されており、うち6ルートはナショナルサイクルルートに指定（東北地方のモデルルートは3ルート）。

国のモデルルートの設定状況



設定状況	ルート数
国のモデルルート	77ルート
うちナショナルサイクルルート	6ルート
つくば霞ヶ浦りんりんロード	R1.11指定
ピワイチ	R1.11指定
しまなみ海道サイクリングロード	R1.11指定
トカプチ400	R3.5指定
太平洋岸自転車道	R3.5指定
富山湾岸サイクリングコース	R3.5指定
東北地方のモデルルート	3ルート
震災復興・伝承みやぎルート	宮城県
大川喜多方サイクリングロード	福島県
奥久慈街道	福島県

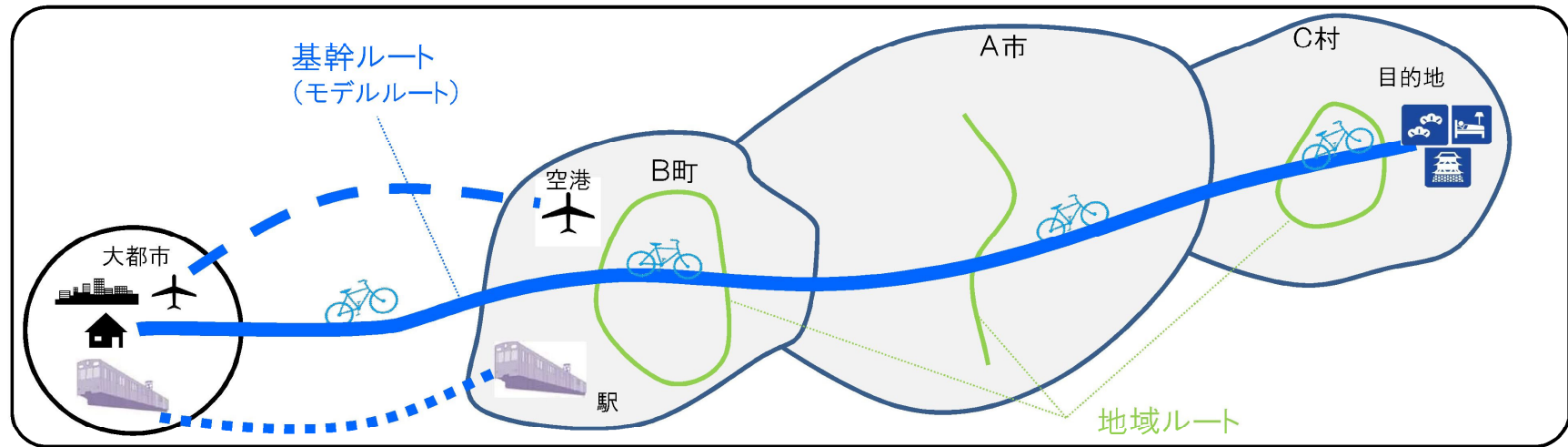
※出典：国土交通省HP

※R4.12末時点

国のモデルルート②（設定の考え方）

○モデルルートは、試行への協力が得られる地域の活動主体が存在するとともに、市町村をまたぐような骨格となる「**基幹ルート**」となるよう設定。

	基幹ルート(モデルルート)	地域ルート
特徴	市町村をまたぐような骨格となるサイクルルート	(基幹ルート周辺の) 地域の短距離のサイクルルート
コンセプト	空港や駅、大都市と目的地を結び、安全・安心に移動できる (案内や休憩等施設が整っている)	基幹ルートから離れているビューポイントなど、隠れた地域資源を楽しめる



○試行を行う箇所(モデルルート)は、基幹ルートや試行の内容を踏まえ、下記を満たすように設定

- ① モデルルート試行への協力を得られる地域の活動主体が存在
(受入環境の充実や情報発信のためのデータ収集、アンケートの実施等)
- ② 市町村をまたぐような、骨格となるルート(基幹ルート)であること

つくば霞ヶ浦りんりんロード



○サイクリングを核に筑波山や霞ヶ浦などの豊かな地域資源を結びつけ、東京圏からの優れたアクセス性を活かしながら、誰もが多様にサイクリングを楽しむことができるサイクリング環境を構築している。

つくば霞ヶ浦りんりんロード利活用推進協議会
 ・官民一体となって情報発信や誘客促進、広域レンタサイクル等の取組推進（部会等を実施）

メンバー（県、市町村、国、関係団体、民間企業）

快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

○自転車走行空間の整備

・旧筑波鉄道の廃線敷を利用し整備した「つくばりんりんロード」と霞ヶ浦湖岸の道路を一体化し総延長約180kmとなるサイクリングコースとして設定している。



（矢羽根とルート案内）

○ルート案内や注意喚起等のサイン整備

・初めて訪れたサイクリストでも分かりやすいルート案内や安全で快適に走行できるよう多言語による注意喚起等のサインを設置している。



（多言語のサイン）

【使用言語】

- ・日本語
- ・英語
- ・タイ語
- ・中国語
- ・韓国語

サイクルツーリズム推進のための取組

○最新スポーツバイクによる広域レンタサイクルシステムの導入

※貸出・返却施設（11箇所）、貸出自転車（スポーツバイク等158台）

○地域の魅力を活かしたサイクリングイベント等の開催

○多言語に対応した情報発信

○JR駅直結のサイクリング拠点施設「りんりんスクエア土浦」の整備

○JR駅ビル内にサイクリスト向けホテルを誘致

○車利用者向けのサイクリング拠点施設「りんりんポート土浦」の整備

○官民一体となった推進体制を構築

○サイクリストにやさしい宿の認定（36施設：R3.11月現在）

○霞ヶ浦広域サイクルーズ船の運航

BEB5土浦
駅ビル直結の
サイクリングホテル
（2020.3.19開業）



英語、繁体字に
対応したマップ、
観光情報も充実

りんりんスクエア土浦
茨城県が主体となって、土浦市と連携し整備した全国初の鉄道駅直結サイクリング拠点（2018.3.29開業）



りんりんポート土浦
サイクリング拠点「りんりんポート土浦」（2019.3.30開業）



【広域図】

全長約180km



つくば霞ヶ浦りんりんロード 自転車利用者数（人）

R2 約10.5万人
 R1 約9.3万人
 H30 約8.1万人
 H29 約5.5万人

国のモデルルート④ (ナショナルサイクルルート②)

ビワイチ



日本最大の湖「琵琶湖」を一周する「ビワイチ」を中心に、サイクリストから家族連れ、海外旅行者などの多様な来訪者が県内各地を安全に自転車で周遊できる環境を構築している。

安全で快適な自転車走行環境の構築

○自転車走行空間の整備

青矢羽根の設置や植栽帯を活用した路肩拡幅による自転車通行帯の設置、自転車歩行者専用道路の指定によりサイクリストの走行空間整備を推進

○案内看板の設置

ルートを案内する看板や路面表示だけでなく、距離標や観光拠点への案内看板を設置



距離標・案内看板設置例 路面表示設置例 植栽帯を活用した空間創出例

自転車観光の推進のための取り組み

○サイクルサポートステーション、レンタサイクル拠点の整備

○情報発信(WEB、アプリ、イベント出展等)

○「ビワイチ」ツアーガイド養成など、おもてなし人材の育成

○「ビワイチマインド」の普及の取組として、漫画のキャラクターを活用したマナー啓発冊子の作成

※「ビワイチ」、および内陸部を周遊する「ビワイチプラス」の取組を加速化し、国内外からの誘客を図るとともに、県内全域への自転車観光の周遊を促進することで、地域活性化につなげる。



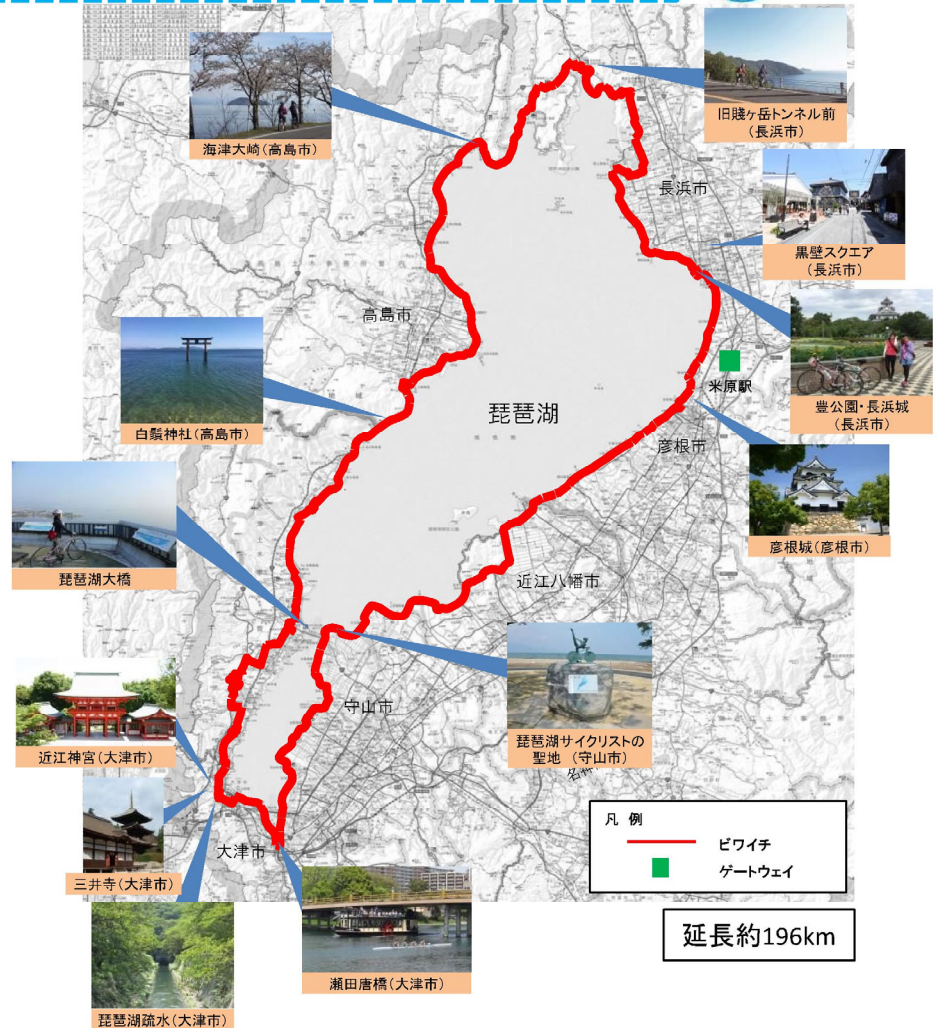
サイクルサポートステーション(トイレ・ポンプ貸出、休憩所等) 337か所:R3.12現在)

マップ4種類を作成(日本語、英語、繁体字、简体字)

マナー啓発冊子

ビワイチ走行台数(人数)
R1 約10.9万人
R2 8.7万人

R1 約10.9万人
H30 約10.6万人



凡例
— ビワイチ
■ ゲートウェイ

延長約196km

しまなみ海道サイクリングロード

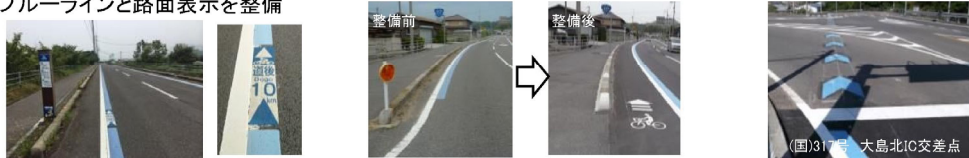


○瀬戸内海の島々が織りなす絶景を望む、日本初の海峡を横断する自転車道として、官民一体となり、サイクリング環境向上の取組みを継続的に推進し、更なるブランド力の向上を図っている。

快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

○自転車走行環境整備(ルートの明示・案内表示)

- ・ 車道の路側に推奨ルートを明示するブルーラインと路面表示を整備
- ・ 歩道幅員を再配分し路肩を拡幅
- ・ 主要交差点に矢羽根を設置



- ・ 平成26年7月19日より自転車通行料金の無料化を実現し、料金所で一旦停止する必要がなくなり、利用環境が格段に向上

サイクルツーリズム推進のための取組

- 地元との協働による休憩スポット・レスキューポイントの整備
- 自転車を直接持ち込めるサイクルトレイン、サイクルシップの運行
- 全国初のサイクリスト専用ホテルがオープン(H26.3)
- 民間企業の協賛によるセーフティマット・広告看板の設置
- 国際サイクリング大会の開催(2014・2016・2018・2022予定)
- H26年に米国CNN「世界7大サイクリングルート」に選定。ニューヨークタイムズで「2019年に行くべきデスティネーション」(52エリア)に「瀬戸内の島々 Setouchi Islands」が日本で唯一選出。
- HPに英語版サイクリングマップ掲載、英語版グーグルマップにおけるルート及びレンタサイクルターミナルの表示(R1.7)
- 外国人観光客向けHP「VISIT HIROSHIMA」に多言語(英・仏・韓・中)でしまなみ海道のサイクリング情報を掲載
- R2年から民間 レンタサイクル事業者によるE-BIKEレンタサイクルを本格運用
- サイクリングを核とした、しまなみエリアの地域資源を活用した体験型コンテンツの造成
- しまなみ海道の情報をメインとした愛媛県のサイクリング観光ポータルサイト(多言語(英・韓・中))による情報発信



サイクルオアシスの整備 企業協賛によるセーフティマット設置等



ONOMICHI U2 (サイクリスト専用ホテル) しまなみサイクルトレイン(JR四国)



CNN「世界7大サイクリングルート」に選定 多言語に対応したHP



サイクリングしまなみ2018

平成30年参加者: 7,215人 (うち海外26の国と地域から701人)



国のモデルルート⑥ (ナショナルサイクルルート④)

トカプチ400



○十勝地域における世界最高水準のサイクルツーリズムを進展させ、サイクリスト誘客による地域活性化を目指し、必要な取り組みを関係者間で「協働・連携」しながら推進するためのきっかけをつくる場として、「十勝サイクルツーリズム研究会」を発足し、その後「北海道TOKACHIサイクルツーリズムルート協議会」を令和元年より設置し活動を実施。

北海道TOKACHIサイクルツーリズムルート協議会

- ・情報発信や受入環境・走行環境整備等を実施(各部会を設置し実施)
- ・メンバー(自転車関連団体、商工会、観光協会、NPO団体、行政等)

快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

○路面表示(矢羽根)による安全対策

・車道における自転車通行位置を自転車利用者とドライバーの双方に示し「安全」な走行環境を確保するため、ナショナルサイクルルート(NCR)基準に基づきルート上の主要な交差点部、急カーブやトンネルの入口手前、路肩狭小幅員区間等に設置



矢羽根型路面表示



○統一的なルート案内

- ・道路附属物(道路標識、道路照明、固定式視線誘導等)の支柱等に案内看板を貼付。今後大型化を予定
- ・河川管理用通路上では路面表示により案内

サイクルツーリズム推進のための取組

○休憩・宿泊施設の充実

・民間施設や関係機関と連携し、休憩・宿泊施設の登録制度を進め、充実を図る。

○移動サポート体制の構築

・地域の民間企業や運輸会社等との連携により、輸送サービスや緊急サポート体制、荷物輸送サービスの構築を図る。また、レンタサイクル等の移動サポート体制の構築を図る。

○地元ガイドの育成

・地域の自転車関連団体による地元サイクリングガイドの養成やガイド同士の連携を図る。

○情報発信(ホームページ、サイクリングマップ、PR動画等)

- ・トカプチ400公式ホームページの作成、SNS等を利用し情報発信を行う。
- ・フォーマットを統一した持ち運びしやすいサイクリングマップを制作し、ゲートウェイや公共施設等で配布し、情報共有を図る。
- ・ルートの魅力周知のため、民間企業や自治体と連携しサイクリングイベントやモニターツアーの実施を進める。



道路パトロールカーによる緊急サポート体制の構築



レンタサイクルの移動サポート体制の構築

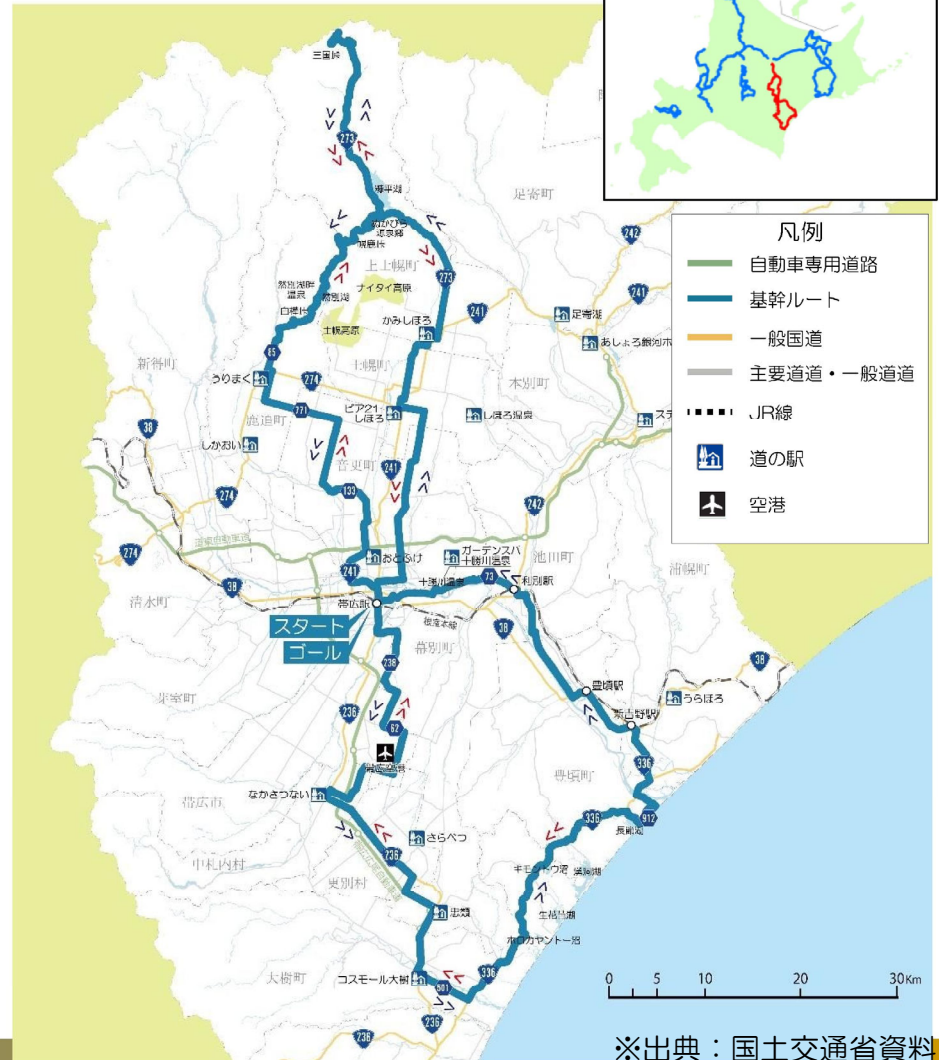


サイクリングガイド事業者交流会



公式ホームページの作成

全長約403km



※出典：国土交通省資料

太平洋岸自転車道



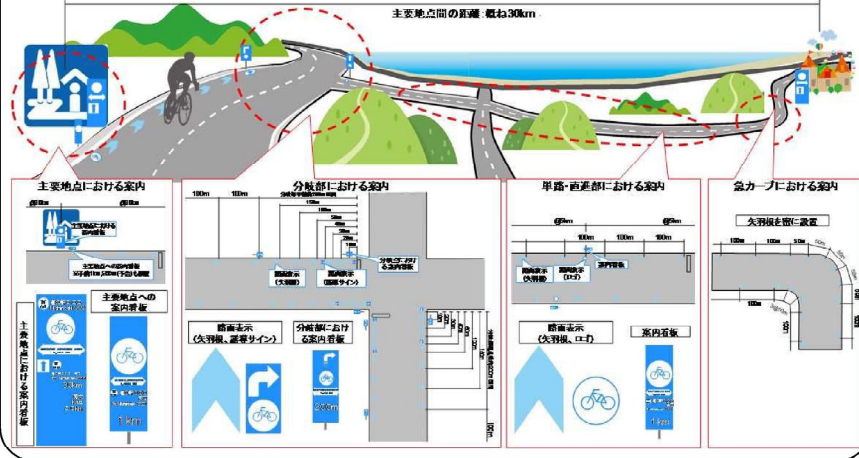
○太平洋岸自転車道構想の早期実現に向け、全線を通じた統一的なコンセプトのもとで整備が進められるよう、基本的な方針について必要な検討や調整等を行うとともに、サイクリストの受入環境整備、魅力づくり、ICTを活用した情報発信を行う等、官民が連携した取組を行うことを目的に平成30年11月に太平洋岸自転車道推進協議会を設立

太平洋岸自転車道推進協議会：沿線6県の国・自治体で構成される協議会で、各県では道路管理者の他、民間の観光・自転車関係者を含む地区協議会（下部組織）をあわせて設立

快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

○自転車走行空間の整備・ルート案内サインの整備

・2020年（オリンピック）までを目標に以下の統一コンセプトに基づき、整備を推進



サイクルツーリズム推進のための取組

○統一ロゴの作成 ※右上参照

○路線MAP・HPの作成

- ・各地域でHP・MAPによる情報発信していくことを基本とし、必要に応じてその他の情報提供ツールを活用した情報発信を行う。
- ・各地域のHPやMAPは、愛称・ロゴの活用、色合いなど最低限デザインに統一感を持たせることを検討。

○官民連携による取組

- ・各地域で共通のサイクルステーション認定制度を設け、認定を受けたステーションは、各地域のHPやMAPに掲載するなど、官民連携し、受入環境を整備する。その他、連携可能な取り組みがあれば、各地域で実施していく。
- ・なお、短期的には、地元の機運が従前より高く、サイクリストの拠点となり得るエリアを対象に、各地整と各県関係自治体が連携して先行整備区間を設定し、官民連携による受入環境の整備について検討・実施していくこととする。

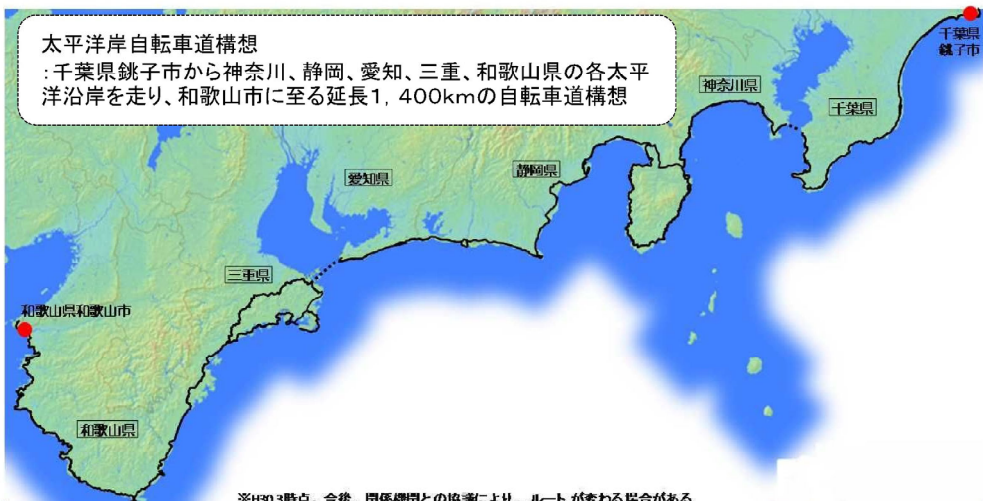
太平洋岸自転車道の統一ロゴの決定・活用

- ・平成31年3月に開催された第2回太平洋岸自転車道推進協議会において、統一感を持った自転車道の整備の一環として統一ロゴを決定
- ・千葉県、神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県の大学から募集し、応募された5つの作品の中から、協議会委員による投票により、私立横浜美術大学の学生さんが作成したもので決定



【デザインコンセプト】

- ・日本の代表的な吉祥文様の1つである青海波（せいがいば）をモチーフに太平洋の波をデザイン。
- ・自転車でスローツーリズムを楽しむ国内外の観光客や、また海と共存している私たちにしても日本の太平洋の美しさが印象に残るようなイメージ。
- ・六県にまたがる海からの大きな恩恵を6つの波に込め、暖かみのある青色は、穏やかで包み込むような大海原を表現。
- ・自転車はできるだけシンプルな表現で、どんな人にも見やすく、わかりやすい形を目指した。
- ・日本語バージョンは視認性の高さを、英語バージョンは斜体でスピード感を表現。



太平洋岸自転車道構想
：千葉県銚子市から神奈川、静岡、愛知、三重、和歌山県の各太平洋沿岸を走り、和歌山市に至る延長1,400kmの自転車道構想

※H30.3時点。今後、関係機関との協議により、ルートが変わる場合がある

富山湾岸サイクリングコース



- 「富山湾岸サイクリングコース」をはじめとしたサイクリングコースの走行環境の充実を図るため、「富山県サイクリングコース整備連絡調整会議」を2018年に設置。
- 富山県自転車活用推進条例及び同計画に基づき、サイクリストの受入環境の充実やコース周辺の魅力向上など、官民連携のさらなる取組みの充実・強化を図るため、「富山県自転車活用推進連絡会議」を2021年2月に設置。

○富山県サイクリングコース整備連絡調整会議（メンバー：自転車協会、国、県、市町村）
 ○富山県自転車活用推進連絡会議
 （メンバー：観光・交通関係団体・事業者、自転車・スポーツ・教育関係者、県、市町村等）

快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

○ルート案内サインの整備

2014年から、湾岸7市2町を横断する「富山湾岸サイクリングコース」を整備

- ・ナビゲーターラインによるルート案内
- ・目的地距離標の設置
- ・コース分岐点誘導標識の設置
- ・全体コース案内看板の設置
- ・矢羽根型路面表示
- ・自転車ピクトグラム、NCRロゴマークの設置



(矢羽根型路面表示)



(案内看板イメージ)



(自転車歩行者専用道路)

○自転車走行空間の整備

- ・自転車歩行者専用道路の整備 等



富山県の歴史と文化を感じながら田園風景の中を走る「田園サイクリングコース」や湾岸と田園を結ぶ「湾岸・田園連絡サイクリングコース」とともに、総合的に取組みを推進

サイクルツーリズム推進のための取組

○受入環境の整備

- ・サイクルステーション・サイクルカフェの整備
- ・バイクラックの設置、修理工具の貸出し等のサービスを提供
- ・サイクルふらっとの認定
- ・沿線のコンビニエンスストアにバイクラック等を設置予定
- ・サイクリスト受入環境整備に取り組む宿泊事業者への支援

サイクルふらっと
タペストリー



サイクルステーション、サイクルカフェの看板

○情報発信・認知度向上

- ・ウェブサイト「とやまサイクルナビ」、サイクリングマップの多言語化（日本語、英語、中国語）及び内容の充実
- ・サイクリング専門誌への掲載及びSNS等による発信
- ・富山湾岸サイクリングコースPR映像等を作成し、国内外に情報を発信



サイクリングマップ

○サイクリングコース周辺の魅力づくり

- ・コースを活用した官民連携による「富山湾岸サイクリング」の開催（2015年（H27）から毎年開催）
- ・台湾とのサイクリング交流や誘客促進

とやまサイクルナビ



2014年10月に「世界で最も美しい湾クラブ」への加盟が認められた「富山湾」の美しい眺望を楽しみながら、湾岸沿いに富山県を横断する「富山湾岸サイクリングコース」(2015年4月開設)

全長約102km



毎年開催している「富山湾岸サイクリング」

<凡例>
 富山湾岸サイクリングコース
 サイクルステーション

震災復興・伝承みやぎルート



○震災復興・伝承みやぎルートは、県沿岸部を南北に縦断し、沿岸地域における漁業・海産物等の魅力を生かしつつ、東日本大震災の遺構や伝承施設等を巡るルートである。
サイクルツーリズムを推進し、国内外を通じてサイクリストの誘致を図りサイクリング観光の活性化を目的とし地域の活性化を図るもの。

快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

○事業内容

・案内看板設置、ゲートウェイやサイクルステーション整備、ホームページ及びルートマップ作成ツアーガイド養成等、環境整備を推進していく。

○統一的なルート案内

・道路付属物（道路 標識、道路照明、固定式視線誘導等）の支柱に案内看板を整備していく。
・支柱がない箇所や設置河川管理用通路等では路面表示により案内する。
・観光施設と連携したルートマップを作成し、宮城の観光施設を案内していく。

サイクルツーリズム推進のための今後の取組

○休憩施設の充実

・サイクルステーション整備を推進し、休憩施設の箇所の充実を図る。

○移動サポート体制の構築

・運送会社等との連携により、輸送サービス等の充実化を図る。
・レンタルサイクルステーションとの連携により手軽にサイクリングを楽しめるようにする。

○情報発信

・ルート、イベントの周知のため、各自治体と連携しサイクリングマップやイベント等掲載したホームページを作成し周知する。
・持ち運びしやすいルートマップを作成し、拠点施設と連携しながら配布していく。
・外国人観光客も利用できる環境やルートマップを作成していく。



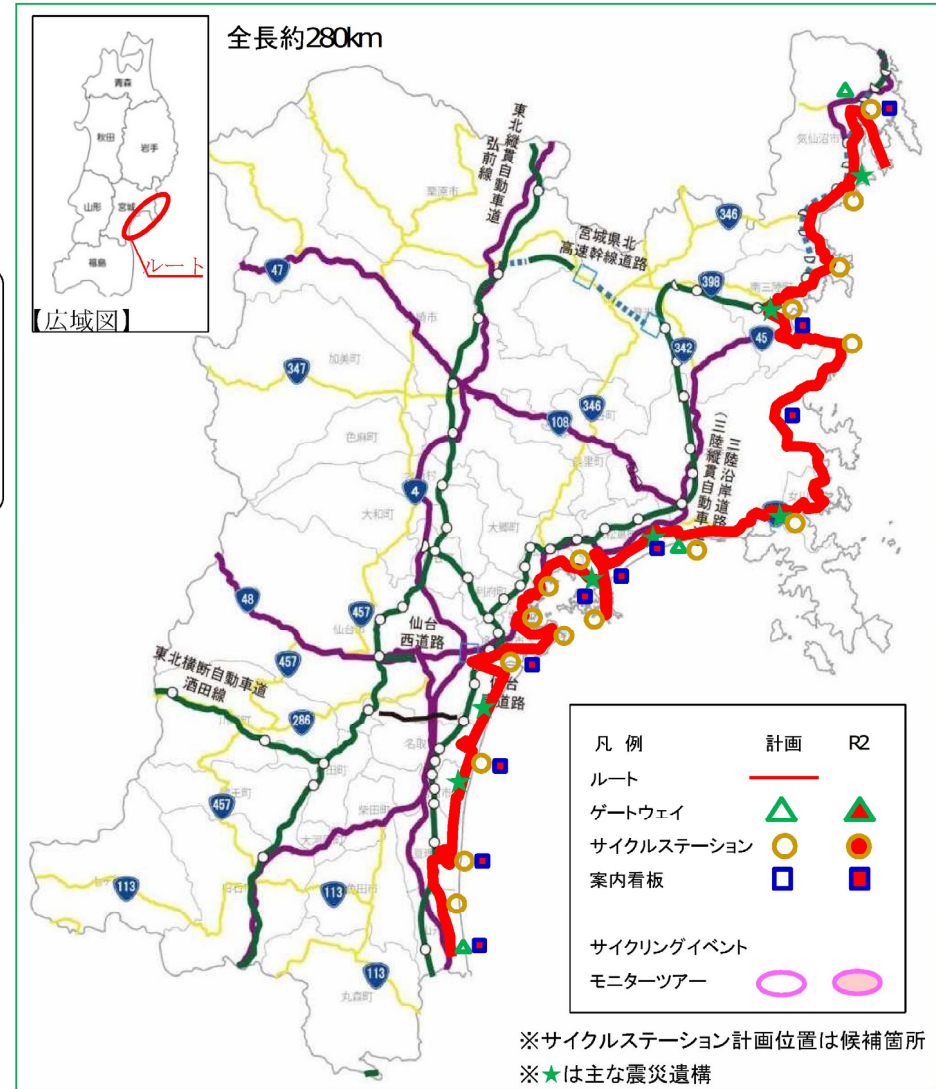
イベント開催（例）
（ツール・ド・東北）



観光施設との連携
（かわまちてらす 関上 名取市）



震災遺構伝承館



大川喜多方サイクリングロード



○県道会津若松熱塩温泉自転車道線(大川喜多方サイクリングロード)の利活用を通して、周辺の地域活性化することを目的として、利活用推進検討会を令和2年12月に設置、活動中。

大川喜多方サイクリングロード利活用推進検討会

- ・サイクリングロードの利活用を通し、周辺の地域活性化に資する施策等を検討
- ・メンバー(自治体、道路管理者、鉄道会社、道の駅、サイクリング協会、観光協会など)

快適で安全・安心にサイクリングができる環境の整備

○案内誘導計画の策定

- ・誘導方法の統一化
(案内誘導サイン、距離標、注意喚起看板、路面表示など)

○利用者(サイクリスト)の視点に立った走行環境整備

- ・案内誘導計画に基づき現在整備中
(案内誘導サイン、距離標、注意喚起看板、路面表示など)



維持管理活動



利活用推進検討会

○維持管理、美化活動

- ・うつくしまの道サポート制度
締結団体による維持管理活動

サイクルツーリズム推進のための取組

○休憩施設の充実

- ・休憩施設の整備



↑休憩施設



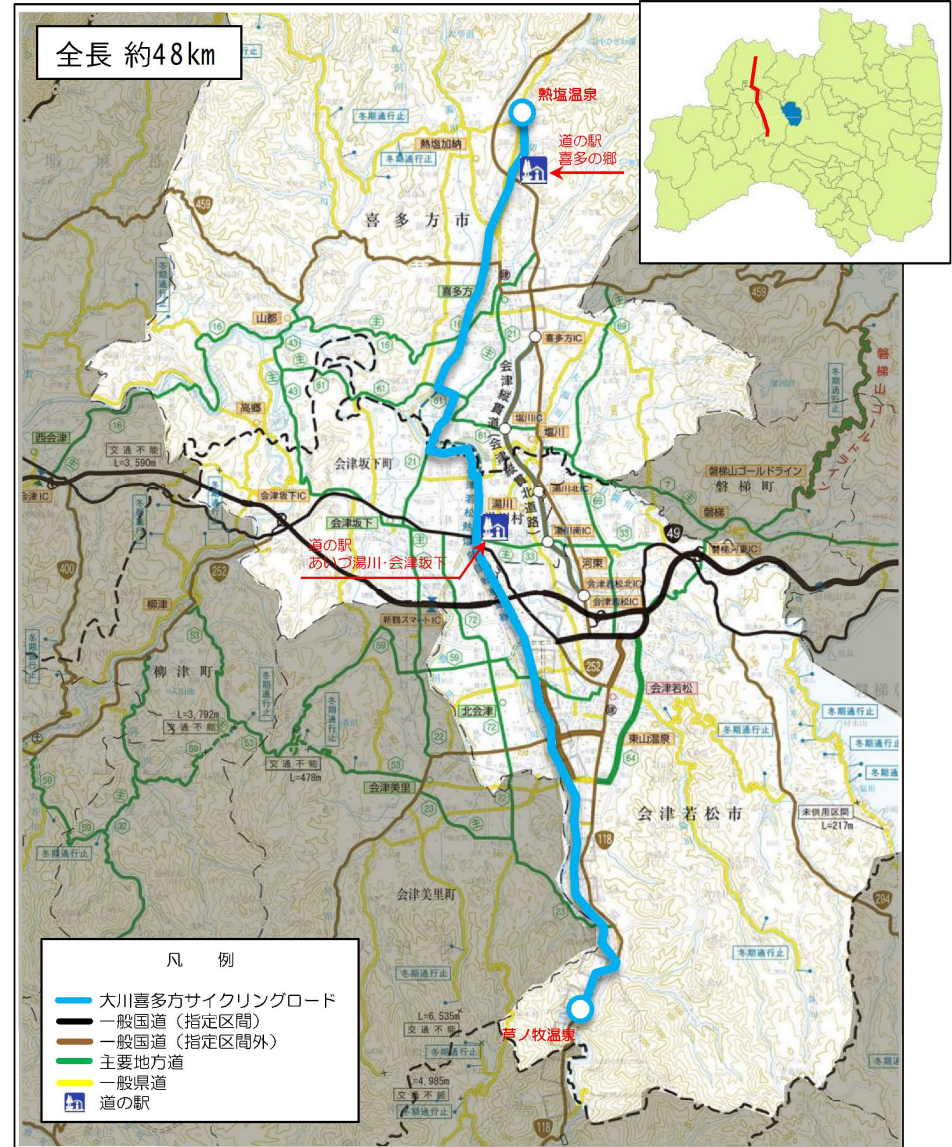
↑合同現地調査

○官民連携の取組

- ・イベント開催、PR方法、モデルルート等の検討
- ・合同現地調査で
サイクルトレイン乗車体験



←サイクルトレイン



奥久慈街道 ~OKUKUJI CYCLE ROUTE~



○奥久慈ならではの地形を生かしたアウトドアスポーツにサイクリングを組み合わせた独自のサイクルツーリズムを通じた地域活性化を目的とし、東白川地方自転車活用推進協議会を設置

東白川地方自転車活用推進協議会: 東白川地方4町村が連携し、令和元年10月に設置
 ・ハード面、ソフト面、それぞれに作業部会やワークショップを実施。整備部門では主に自転車空間環境整備、プロモーション部門ではイベント開催、情報発信、調査等を担当。
 ・メンバー: 東白川地方4町村・福島県・観光事業者・鉄道/バス等の交通事業者・民間企業
 ・外部アドバイザー: 東京大学大学院教授 千葉学

快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

○自転車走行空間の整備

・サイクリスト、歩行者、自動車が安心・安全に走行できる自転車走行空間を整備するための道路整備計画を策定し、2021年度から3年計画で、看板や路面表示を整備

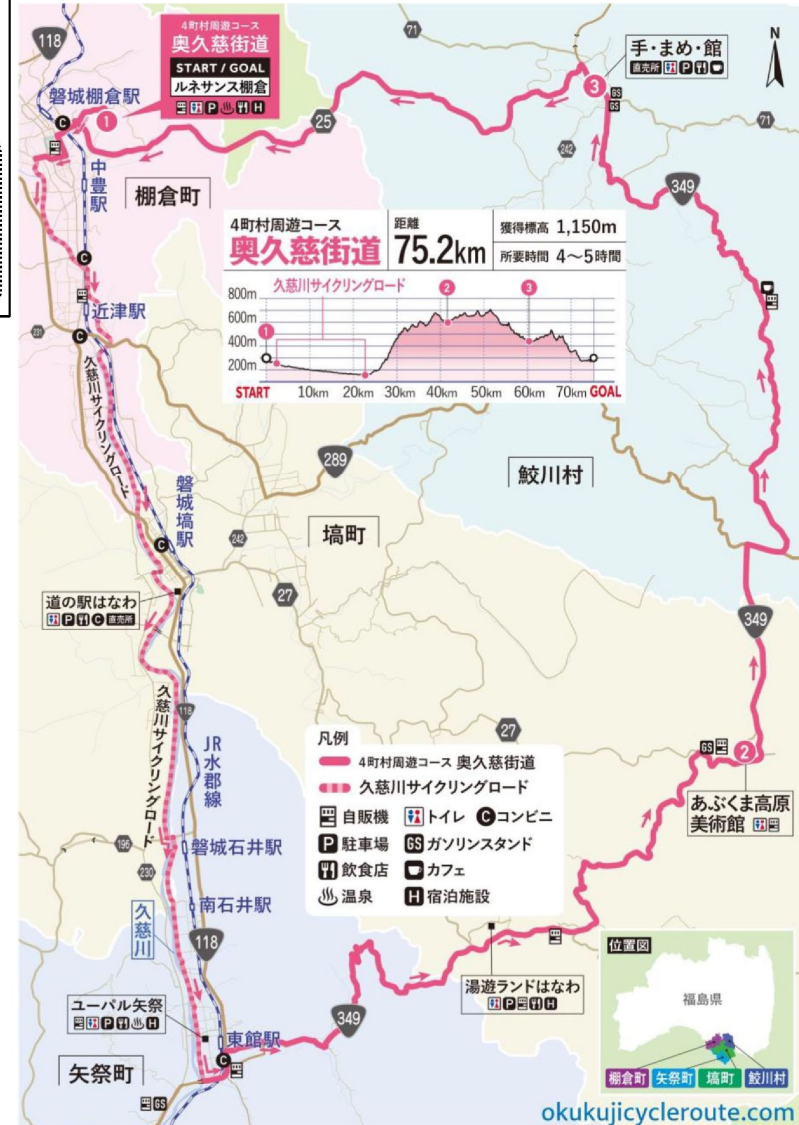


○ルート案内サインの整備

・プロのデザイナーに依頼し、統一したカラーやロゴ・アイコンを使用し、サイクリストにとってわかりやすい看板や道路表示を制作

サイクルツーリズム推進のための取組

- コース沿いを流れる久慈川に並走するようにJR水郡線が走る。コース沿いに鉄道が走るコースは全国でも珍しく、鉄道を活用したイベント等を開催
- 湯岐温泉は秘湯として愛され、江戸時代より続く湯治場。コース内に各町村それぞれに温泉があり、施設によってe-bikeのレンタルもおこなっている
- GPS位置情報を活用したアプリを使用し、ロゲイニングイベントを年間通じて開催
- 4町村の連携を生かし、e-bikeの相互乗り入れや広域のサイクリングイベントを実施



- 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。

国のモデルルート⑬ (ナショナルサイクルルートの指定要件②)

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

国のモデルルート⑭ (ナショナルサイクルルートの指定要件③)

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)	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/日以上の中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しかなく、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。

国のモデルルート⑮ (ナショナルサイクルルートの指定要件④)

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。	

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)

交差点での案内例



①予告



②分岐

- 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)



③分岐後

広島県尾道市(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。

国のモデルルート⑰ (ナショナルサイクルルートの指定要件⑥)

<p>要件</p>	<p>② いつでも休憩できる環境を備えていること</p>	
<p>考え方</p>	<p>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</p>	
<p>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)</p>	<p>評価項目</p> <p>サイクルステーション(休憩施設)の整備</p>	<p>評価基準</p> <p>◎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。</p> <p>【必要な機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◎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 <p>【推奨する機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 ○w ifの提供をしていること

国のモデルルート⑱ (ナショナルサイクルルートの指定要件⑦)

<p>要件</p>	<p>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</p>	
<p>考え方</p>	<p>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</p>	
<p>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)</p>	<p>評価項目</p> <p>サイクリスト向けの宿泊施設</p>	<p>評価基準</p> <p>◎ 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。</p> <p>【必要な機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◎ 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 <p>【推奨する機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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

- 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。
 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



国のモデルルート⑳(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)

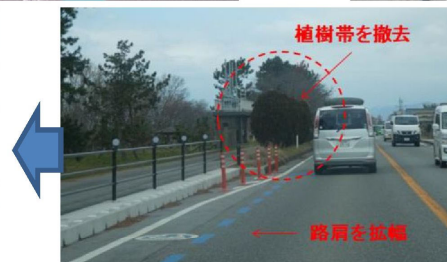


※矢羽根の間隔が短い事例

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)