

既存ルートにおける走行環境のフォローアップ (案)





- フォローアップの手続きとしては、改善が見込めない場合は指定取り消しを含む判断があり得る仕組みにしている。
- ナショナルサイクルルート各ルートに、インバウンドをはじめとする利用者を誘致するにあたり、安全面から走行環境の整備は特に重要である。
- 太平洋岸自転車道について、交通量が多く路肩も不足している区間などが残っており、走行環境の整備進捗が懸念される。
- 路肩の不足は改善するのが大変なのは理解するが、整備が終了するまでの間は、少なくともマップで注意喚起したほうがよい。
- 各ルートのマップは、フォーマットを統一すべきである。

既存ルートの取組状況の概要①

名称		つくば霞ヶ浦 りんりんロード	ビワイチ	しまなみ海道 サイクリングロード	トカプチ400	富山湾岸 サイクリングコース	
ロゴマーク							
指定年月日		令和元年11月7日			令和3年5月31日		
都道府県		茨城県	滋賀県	広島県、愛媛県	北海道	富山県	
延長		176km	196km	70km	403km	102km	
サイクリング環境の整備	走行環境	通行空間	100%	100%	100%	98%	85%
		案内表示	10割	10割	10割	10割	10割
		案内看板	10割	10割	10割	10割	10割
	受入環境	ゲートウェイ	サイクルパークつくば等、 3箇所	米原駅サイクルステーション等、 2箇所	尾道駅等、 3箇所	JR帯広駅等、 3箇所	ひみ番屋街、 1箇所
		ステーション	537箇所	243箇所	231箇所	23箇所	10箇所
		宿泊施設	35箇所	60箇所	64箇所	21箇所	19箇所
年間利用者数(推計)		13.2万人 (R6年度)	11.9万人 (R6年)	33.3万人 (H30年度)	-	2.7万人 (R6年度)	

既存ルートの取組状況の概要②

名称		太平洋岸自転車道						
ロゴマーク								
指定年月日		令和3年5月31日						
都道府県		千葉県	神奈川県	静岡県	愛知県	三重県	和歌山県	
延長 (計1487km)		218km	102km	468km	78km	300km	323km	
サイクリング環境の整備	走行環境	通行空間	74%	65%	73%	97%	87%	78%
		案内表示	10割	10割	10割	10割	10割	10割
		案内看板	10割	10割	10割	10割	10割	10割
	受入環境	ゲートウェイ	銚子駅等、 6箇所	横須賀港等、 5箇所	伊豆高原駅等、 4箇所	道の駅とよはし、 1箇所	鳥羽駅・鳥羽1番街、 1箇所	南紀白浜空港等、 2箇所
		ステーション	21箇所	9箇所	30箇所	4箇所	20箇所	46箇所
		宿泊施設	32箇所	1箇所	33箇所	7箇所	59箇所	34箇所
年間利用者数(推計)		-						

走行環境等の整備状況(トカプチ400)



※「整備済」とは、ナショナルサイクルルート指定要件の「走行環境の安全性」に定める評価基準を満たすよう整備されていることを示す

走行環境等の整備状況(富山湾岸サイクリングルート)



※「整備済」とは、ナショナルサイクリングルート指定要件の「走行環境の安全性」に定める評価基準を満たすよう整備されていることを示す

走行環境等の整備状況(太平洋岸自転車道(千葉県))



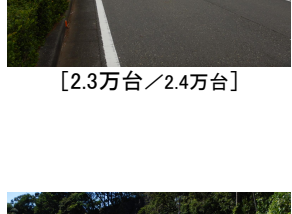
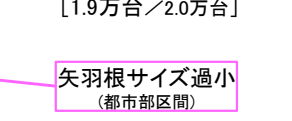
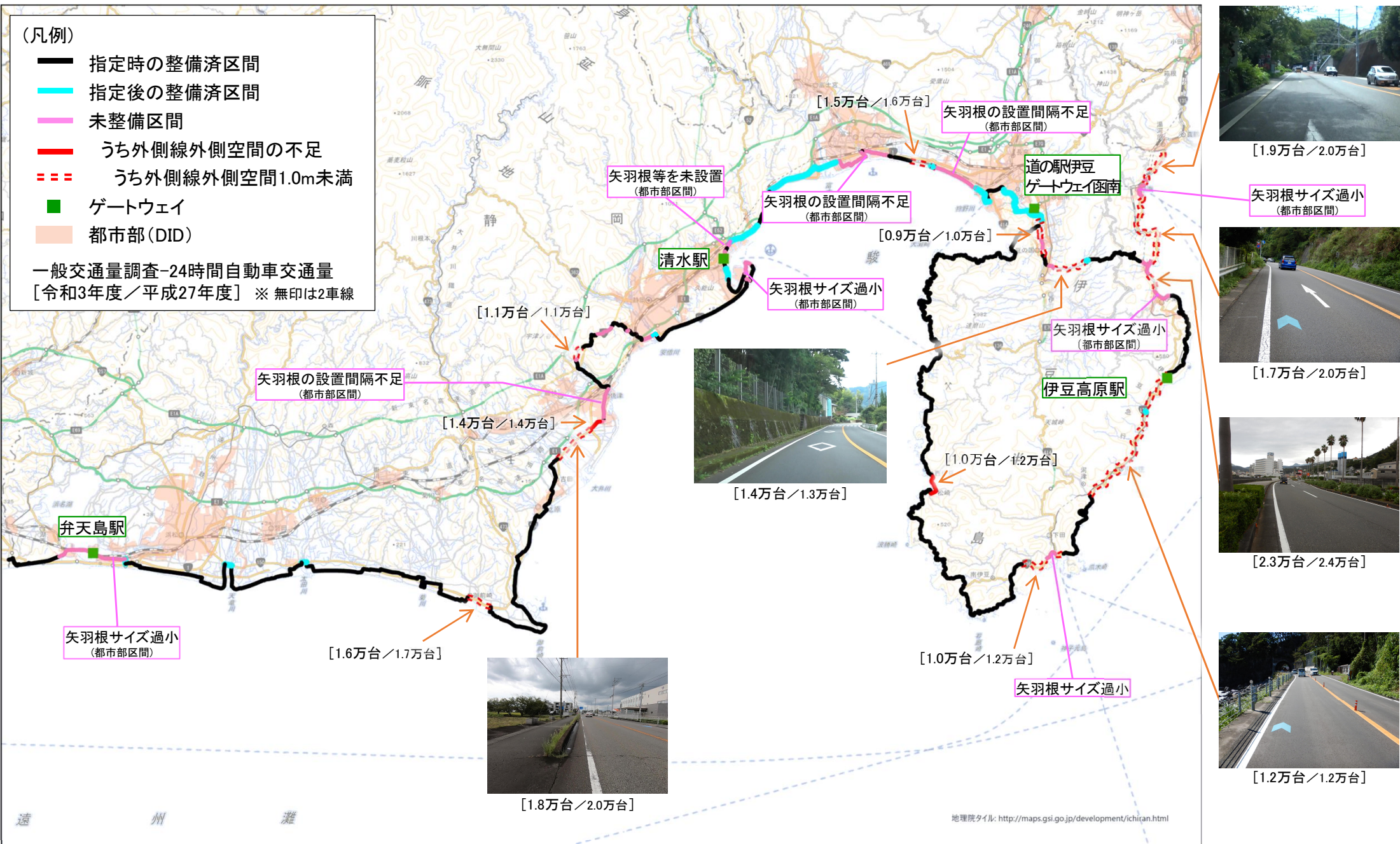
※ 「整備済」とは、ナショナルサイクルルート指定要件の「走行環境の安全性」に定める評価基準を満たすよう整備されていることを示す

走行環境等の整備状況(太平洋岸自転車道(神奈川県))



※ 「整備済」とは、ナショナルサイクルルート指定要件の「走行環境の安全性」に定める評価基準を満たすよう整備されていることを示す

走行環境等の整備状況(太平洋岸自転車道(静岡県))



※「整備済」とは、ナショナルサイクルルート指定要件の「走行環境の安全性」に定める評価基準を満たすよう整備されていることを示す

走行環境等の整備状況(太平洋岸自転車道(愛知県))



- (凡例)
- 指定時の整備済区間
 - 指定後の整備済区間
 - 未整備区間
 - うち外側線外側空間の不足
 - == うち外側線外側空間1.0m未満
 - ゲートウェイ
 - 都市部(DID)
- 一般交通量調査-24時間自動車交通量
[令和3年度/平成27年度] ※ 無印は2車線



[0.9万台/1.0万台]

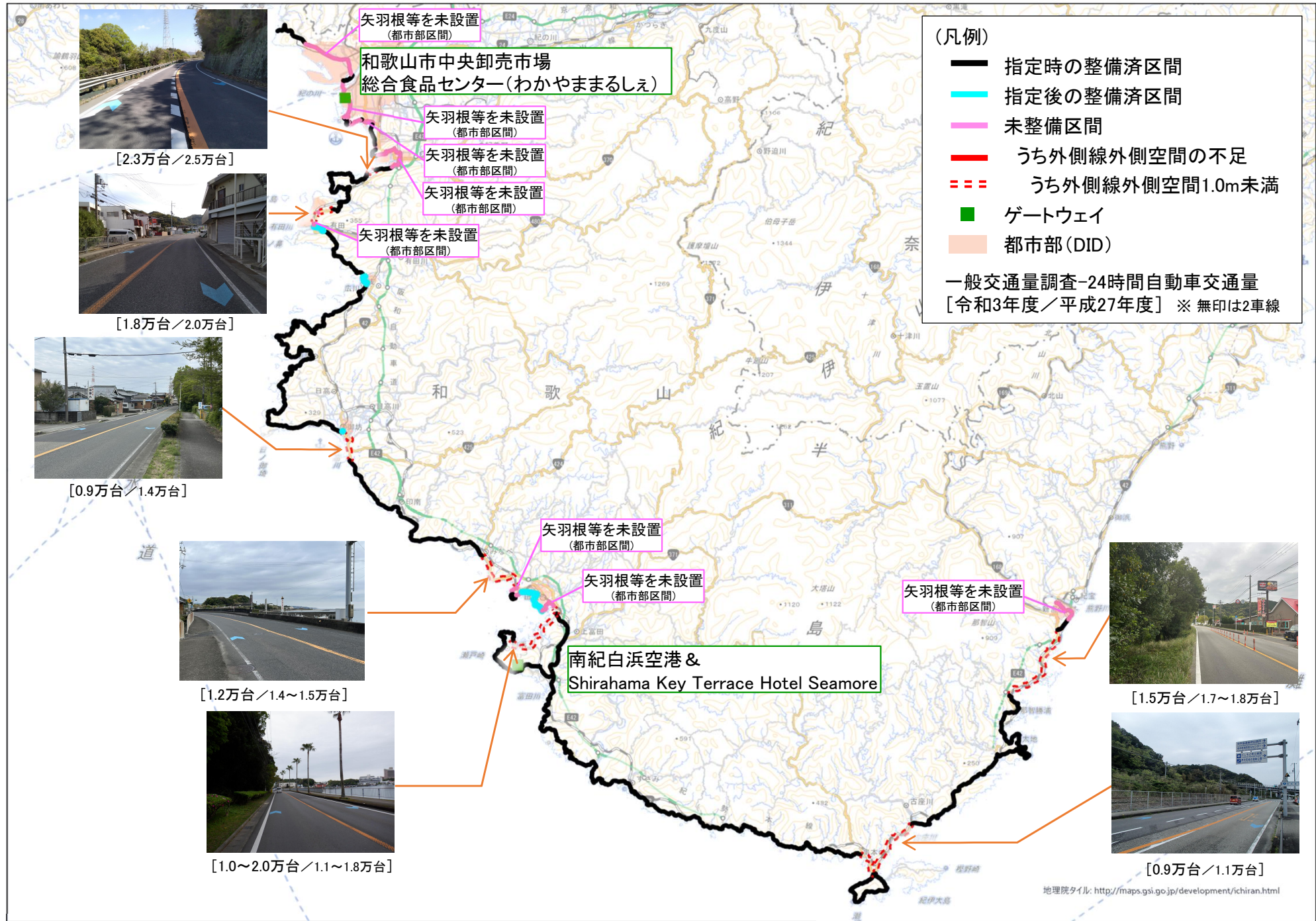
地理院タイル: <http://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>

※ 「整備済」とは、ナショナルサイクルルート指定要件の「走行環境の安全性」に定める評価基準を満たすよう整備されていることを示す

走行環境等の整備状況(太平洋岸自転車道(三重県))



走行環境等の整備状況(太平洋岸自転車道(和歌山県))



※ 「整備済」とは、ナショナルサイクルルート指定要件の「走行環境の安全性」に定める評価基準を満たすよう整備されていることを示す



■フォローアップ結果の総括

①一次指定ルート

- 一次指定の3ルート(つくば霞ヶ浦りんりんロード、ビワイチ、しまなみ海道サイクリングロード)については、走行環境・受入環境いずれも指定要件を満たしており、受入環境のさらなる拡充に取り組んでいる。

②二次指定ルート(太平洋岸自転車道以外)

- 二次指定の3ルートのうちトカプチ400と富山湾岸サイクリングコースについては、走行環境は未だ100%ではないものの着実に整備を進めている。また、受入環境の拡充等、ナショナルサイクルルートとして適切な整備が行われている。

③二次指定ルート(太平洋岸自転車道)

- 二次指定のうち太平洋岸自転車道については、受入環境は指定要件を満たし、また、更なる拡充にも取り組まれているものの、走行環境に課題が残る。
県単位で見た場合、走行環境の整備率が7割程度の県が複数あり、これらでは特に交通量が1万台を超える区間の走行環境の改善が進んでおらず、矢羽根型路面表示が規格外のものや路肩の幅員が狭い等の課題が残されている。

■フォローアップ結果を踏まえた今後の対応方針

①一次指定ルート

②二次指定ルート(太平洋岸自転車道以外)

- 各ルートのマップにおいて、走行環境の注意情報の記載内容や表現方法等が異なることから、走行環境の注意情報について統一した考え方によりマップ等で表示を行う。また、走行環境が未整備の区間は急ぎ整備を行う。

③二次指定ルート(太平洋岸自転車道)

- 走行環境の整備率が比較的高い県については、走行環境の注意情報について統一した考え方によりルートマップにおいて表示を行う。また、走行環境が未整備の区間は急ぎ整備を行う。
- 走行環境の整備率が比較的低い県については、走行環境の注意情報について統一した考え方によりルートマップにおいて表示を行う。また、走行環境が未整備の区間は急ぎ整備を行う。さらに、引き続き1年ごとにフォローアップを図り、走行環境の整備率が一定の水準を超えるまでの間は国による積極的なPRは控える。

太平洋岸静岡県内(伊豆地区 神奈川県境～清水駅)

