

# 地方版自転車活用推進計画の策定

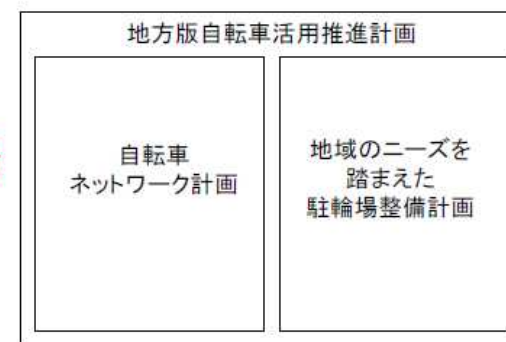
## 4) 計画の位置付けの整理

### a. 国の推進計画及び地方版推進計画との関連

- 都道府県は、**国の推進計画を勘案するとともに、周辺の地方版推進計画との整合を図り計画を定める必要がある。**（都道府県が策定する計画は、市町村が計画を策定する際のベースとなることに留意し、市町村の意見を反映した計画とすることが望ましい。）
- 市町村は、**国の推進計画及び都道府県の地方版推進計画を勘案するとともに、地域の実情に応じて、周辺の地方版推進計画との整合を図る必要がある。**

### b. 自転車に関する既存計画との関連

- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく「**自転車ネットワーク計画**」及び地域のニーズに応じた**駐輪場整備計画**を、**地方版推進計画内に位置付けることを検討する。**
- その際、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律に基づく「**自転車等の駐車対策に関する総合計画**」が既に策定済みである場合には、**整合性に留意する。**



- **また、自転車の通行空間の確保は、自転車活用推進の基本であるため、特に市町村の地方版推進計画においては、自転車ネットワーク計画を位置付けることを基本とするべきである。**

※地方版推進計画策定済み自治体の内、約2割が自転車ネットワーク計画を未策定

# 地方版自転車活用推進計画の策定

## 5) 計画目標の設定方法

- 地域の関連計画や、自転車に関する現状・課題を踏まえるとともに、国の推進計画の目標を勘案した上で設定する。
- なお、目標設定に関しては、地域ごとに設定すること、テーマ別（交通安全編、観光編など）に設定することも考えられる。

参考：国の推進計画における自転車の活用推進に関する目標

- 目標 1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
- 目標 2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
- 目標 3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
- 目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現



# 地方版自転車活用推進計画の策定

## 計画の推進体制、計画のフォローアップ及び見直し方法

### 1) 計画の推進体制

- 指標達成のため、**関係部署、関連団体が緊密に連携して施策の推進**を図る。
- 地方版推進計画に関連する施策は多岐にわたり、関連部局も多く存在するため、地方版推進計画の進捗を把握するための**協議会を設置し、推進状況を共有**する。

※なお、計画推進に関する体制として参画する構成メンバーは、計画策定時の協議会構成メンバーと同一とすることも考えられる。

### 2) 計画のフォローアップ及び見直し方法

#### a. 計画のフォローアップについて

- 必要に応じて有識者等の助言を受けつつ、**毎年度当初に、各施策の進捗状況等に関するフォローアップを実施し、その結果を公表**する。
- フォローアップを行うに当たっては、**できる限り、地域における指標を設定**する。
- 指標設定に当たっては、必要に応じて、**客観的かつ定量的な指標の活用も考慮し、指標の項目については、自転車交通に関するものに限らず、地域の実情に応じて社会、環境等、幅広い項目を設定することが考えられる。**

※なお、国の推進計画に示された指標と同じ指標を設定する際には、指標の定義について整合を図る。

#### b. 計画の見直しについて

- **計画期末までに、施策の効果に関する評価を行うとともに、社会情勢の変化等を踏まえて、計画の見直しを行う。**

※なお、国の推進計画、及び、各地方公共団体が属する都道府県の地方版推進計画において改定がなされた場合には、改定内容と当該計画の記載内容との整合性を確認した上で、必要に応じて各計画の見直しを検討する。

# 地方版自転車活用推進計画の策定

○地方版自転車活用推進計画を策定することによるメリット

- ① **地方への交付金に関する重点配分**による自転車通行空間の整備等の環境整備が促進可能。
- ② 自転車を活用した取り組みを積極的に推進することによる**地域活性化**

【社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金における配分の考え方】（R2年度 国土交通省）

v) 地方版自転車活用推進計画に基づく自転車通行空間整備

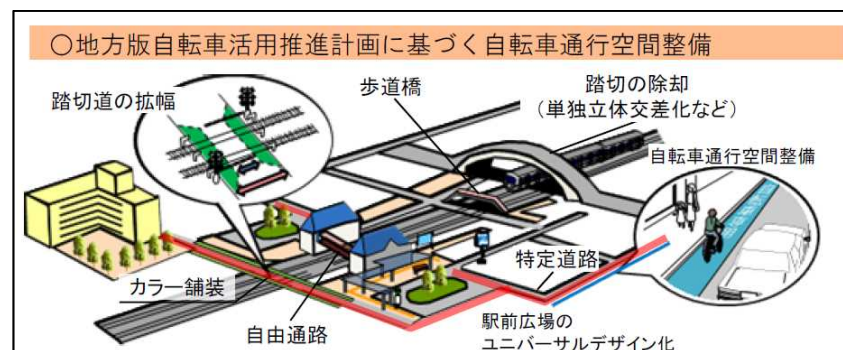
(注) 自転車活用推進法に基づき都道府県又は市町村が定める

「都道府県自転車活用推進計画」又は

**「市町村自転車活用推進計画」に基づく事業。**

<特に重点配分を行う事業>

ナショナルサイクルルートにおける自転車通行空間整備



【先行自治体（石狩市）の例】

自転車活用推進計画を策定した石狩市では、交付金を活用して計画ルートの市道約90kmに矢羽根型路面表示を整備予定。また、ルート上の交差点部に約100箇所の案内看板（既存柱への看板の取付、新設の単独柱での看板設置）を整備予定。



## 2. ナショナルサイクルルート等の 国の施策動向について



## 北海道のサイクルツーリズム推進について 【 役割分担と責務 】

### ルート協議会

#### 各ルートで活躍するプレイヤー

##### ○ 位置付け、役割

- ・各ルートで活動する自治体、地域の観光事業者、自転車事業者等により構成
- ・基幹ルート、地域ルートを設定し、現地で主体的にサイクルツーリズム環境を提供
- ・当面の取組を「実施計画」として作成し、連携協議会や関係者と共有し連携を図る
- ・決定したルート及び実施する取組内容について、北海道及び関係市町村の自転車活用推進計画に位置付ける
- ・連携協議会と連携し、サイクルツーリズム環境の提供・改善に努めることを責務とする

##### ○ メンバー（案）

- ・市町村（基幹ルートは都市間を繋ぐため、複数を想定）
- ・総合振興局・振興局（複数となる場合もある）
- ・開発建設部（事務所含む）
- ・各ルートの民間事業者団体（観光協会、商工会議所等）
- ・各ルートで活動する自転車関連団体 など

連携  
/  
協働

情報を共有し連携

異なる立場・組織力を活かし、各々が協働

連携

### 協賛メンバー

- ・各ルートで連携して取組むバイプレイヤー
- ・JR、バス等の交通機関、コンビニ、GS、レストラン、ホテル等の沿道企業、道の駅、観光協会、銀行など
- ・自転車メーカー、スポーツウェアメーカーなど後援・協賛する企業

### 連携協議会

#### 各ルートを繋ぎ全道を牽引

##### ○ 位置付け、役割

- ・各ルート協議会と連携し、全道を繋いでいく立場で活動
- ・各ルート協議会と多面的に連携・支援
  - ※ 走行空間等の施設管理者は、路面表示・案内看板等を設置。観光関係団体は、既往の取組と整合を図り統一を目指す。広く内外にプロモーションを実施。関連データを収集し改善につなげるなど
- ・各ルート協議会と連携し、サイクルツーリズム環境の提供、改善に努めることを責務とする
- ・各ルート及び実施する取組内容について、北海道及び関係市町村の自転車活用推進計画に位置付ける

##### ○ メンバー

- ・開発局、運輸局、道庁（本庁）
- ・道商連、観光機構、SBW支援センター

助言

### アドバイザリー会議

- ・サイクルツーリズムに知見を有する有識者（大学教授、民間事業者等）により構成
- ・先進的なサイクルツーリズム環境の実現に向け、広範に助言をいただく

## 北海道におけるモデルルート (R元～)



<p><b>1 きた北海道ルート</b> ルート全長：365km / 標高標高：1,261m ストレスフリーで駆け抜けろ！ 目指せ日本のトップへ！</p> <p>Route features: 北海道最長の天窓川に併走し自然を肌で感じながら信号がほとんどなく、どこまでも続くかのようなまっすぐな道を堪能できる日本最北のルート。</p>	<p><b>8つのモデルルートを</b> ご紹介！</p>	<p><b>6 オホーツクサイクリングルート</b> ルート全長：320km / 標高標高：2,337m 雄大な風景と いにしへの民謡に思いをはせるルート</p> <p>Route features: 美幌峠や石北峠、樺太湖、地取湖、オホーツク海などの雄大な自然。季節により移り変わる美しい景観・旬の味覚を堪能できるルート。</p>
<p><b>2 石狩川流域圏ルート</b> ルート全長：430km / 標高標高：212m 大河と大地を体感！ ルート全長は約200km</p> <p>Route features: 石狩川本流をベースに、葎雲城から石狩川河口の別川まで走行可能な箇所を積極的に活用したルートであり、北海道の玄関口である新千歳空港及び稚川空港からのアクセス性に優れたルート。</p>	<p><b>4 トカプチ400</b> ルート全長：403km / 標高標高：2,617m 山、平野、海へ 雄大な自然を感じるサイクリングルート</p> <p>Route features: 北海道で一番標高の高い峠までの山岳、広大な平野、雄大な河川、海岸沿いのパノラマなど多様な「千路」を堪能できる総長約400kmの「8の字」ルート。</p>	<p><b>7 石狩北部・増毛サイクリングルート</b> ルート全長：290km / 標高標高：2,147m 自転車道で遊ぼう！ 石狩北部と増毛！</p> <p>Route features: 石狩市、当別町、増毛町、新富良野町を自転車道で巡り、雄大な自然の中隊に広がる田園風景などの自然、歴史豊かな町並みなどを堪能できるルート。</p>
<p><b>3 阿寒・摩周・釧路湿原ルート</b> ルート全長：304km / 標高標高：2,369m 雄大なふたつの国立公園を感じるサイクリングロード</p> <p>Route features: 原始の高、湿原のパノラマ、険しい山岳コース、牧草地、変化に富んだロケーション、野生動物たちの出会い、阿寒摩周、釧路湿原の2つの国立公園を通るルート。</p>	<p><b>5 富良野美瑛サイクリングルート</b> ルート全長：248km / 標高標高：2,262m アジアNo.1のサイクリングの聖地</p> <p>Route features: 湖畔の美しい風景や美瑛の丘を巡るパノラマロード、丘陵や田園、十勝岳連峰が見渡せるジ・ットコースターの路など多様な風景、道を楽しめるルート。</p>	<p><b>8 羊蹄ニセコエリアサイクリングルート</b> ルート全長：140km / 標高標高：1,497m ピギナーから コンベディターまで楽しめる道の深さ！</p> <p>Route features: ピギナーからコンベディターまで楽しめる、田園風景や日羊海、「野馬富士」羊蹄山を中心とした、豊かな食と景観を楽しむことができるルート。</p>

**連携協議会**：北海道商工会議所連合会、北海道観光振興機構、シーニックバイウェイ支援センター、北海道、北海道開発局により構成

**ルート協議会**：質の高いサイクルツーリズムを提供する団体。市町村、総合振興局・振興局、開発建設部、民間事業者団体（観光協会、商工会議所等）、自転車関連団体等により構成

走行環境…サイクリストがセルフガイドで迷わず安心して走行できる統一的なルート案内と路面表示による安全対策を実施



案内シールによるルートの案内



路面への通行位置明示

受入環境…わかりやすいルート案内、休憩施設を一定間隔で設置



サイクルラックや修理工具の設置(道の駅等の立寄施設)



路線バスを活用した自転車輸送

情報発信…ルートの魅力や休憩施設等の情報発信やサイクリストからの意見を把握



総合的な満足度 4/5  
★★★★☆  
道の走りやすさ 4/5  
★★★★☆  
-----  
全体的に走りやすい道が多く、景色も最高でした！

スポット情報

コミュニケーションサイト



サイクリングマップ  
ルートの案内や周知



## ナショナルサイクルルート制度について



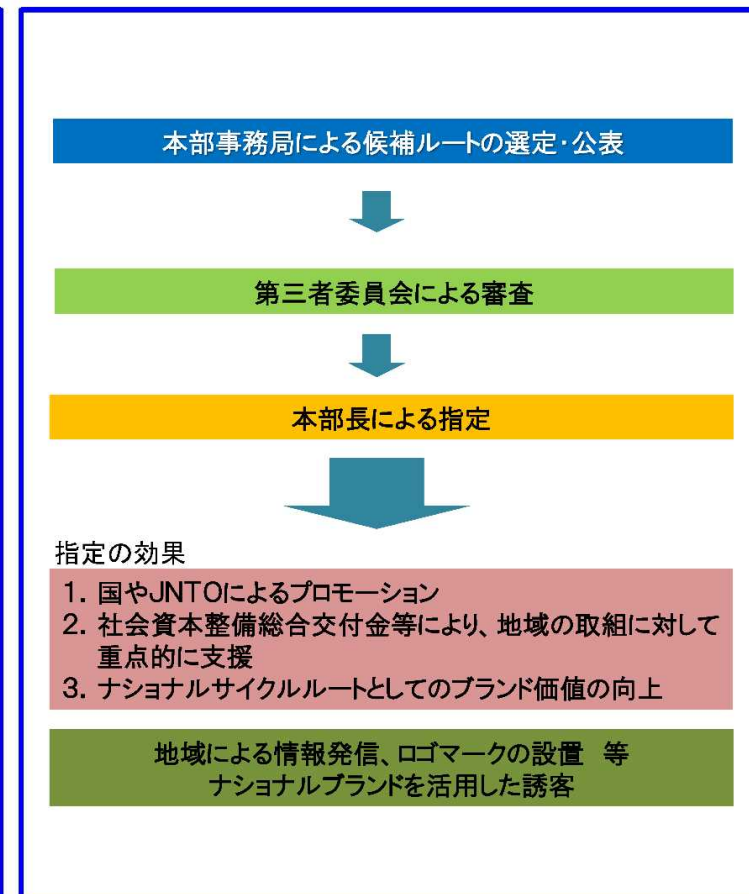
令和元年9月9日  
自転車活用推進本部決定

- 優れた観光資源を有機的に連携した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に、一定の水準を満たす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。
- 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、新たなルートの指定の有無の確認については、国の自転車活用推進計画期間内に1回とし、3～5年ごとに実施する。

### ■ 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ある安全なルートであること ・ルートの延長が概ね100km以上であること(島しょ部を除く) 他
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 ・矢羽根等により自転車通行空間が整備されていること 他 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 ・経路などの路面表示、案内看板が設置されていること 他 (単路部概ね5kmごと、すべての分支部)
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 ・鉄道駅などに、レンタサイクルや着替え場所等が整備されていること 他 ②いつでも休憩できる環境を備えていること ・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 他 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 ・ルート直近にサイクリスト向けの宿泊施設が概ね60kmごとにあること 他 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 ・救急車などが概ね2kmごとに到達できること 他
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 ・ホームページなどで日英2か国語以上により情報発信をしていること 他
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を取組体制が確立されていること

### ■ ナショナルサイクルルートの指定手続き





Press Release

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

令和3年5月31日

自転車活用推進本部



## 第2次ナショナルサイクルルートを指定しました

我が国を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとして、新たに3つのナショナルサイクルルートを指定しました。

### 1. 第2次ナショナルサイクルルート（別紙1参照）

名称	延長	起終点
<u>トカプチ 400</u>	403km	自：北海道帯広市 JR 帯広駅 至：北海道帯広市 JR 帯広駅 (帯広市を起終点とし上土幌町から大樹町までを8の字で結んだルート)
太平洋岸自転車道	1,487km	自：千葉県銚子市 銚子駅 至：和歌山県和歌山市 加太港
富山湾岸サイクリングコース	102km	自：富山県氷見市 脇 至：富山県朝日町 境

※第1次ナショナルサイクルルートは、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」(茨城県)、「ピワイチ」(滋賀県)、「しまなみ海道サイクリングロード」(広島県、愛媛県)の3ルートです。

### 2. 各ルートの概要

#### ・トカプチ 400

大雪山国立公園や太平洋などの広大かつ豊かな自然風景、十勝平野の肥沃な大地に広がる農業・酪農の風景があります。北海道東部に広がる十勝平野を8の字に結んだ、延長403kmのルートです。

#### ・太平洋岸自転車道

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のルートです。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ます。

#### ・富山湾岸サイクリングコース

「世界で最も美しい湾クラブ」に加盟している富山湾の魅力が体感できる氷見市から朝日町までの延長102kmの湾岸沿いルートです。

### 3. これまでの経過

- (1) 候補ルートの選定（令和3年1月29日）
- (2) ナショナルサイクルルート審査委員会による審査（計3回、現地視察も実施）  
審査委員会の開催状況については、以下のHPをご参照ください。  
<https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/ncr-root/index.html>
- (3) ナショナルサイクルルートの指定（令和3年5月31日）

※ナショナルサイクルルート制度の概要は別紙2を、詳細は以下のHPをご参照ください。

[https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/assets/pdf/jitensha\\_detail.pdf](https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/assets/pdf/jitensha_detail.pdf)

### 4. その他

後日、指定式（仮称）を開催する予定です。詳細は決まり次第、お知らせいたします。

#### お問い合わせ先

国土交通省道路局参事官（自転車活用推進本部事務局） 菅沼、船津

電話 03-5253-8111（内線38103、38127）

03-5253-8497（直通）

FAX 03-5253-1622

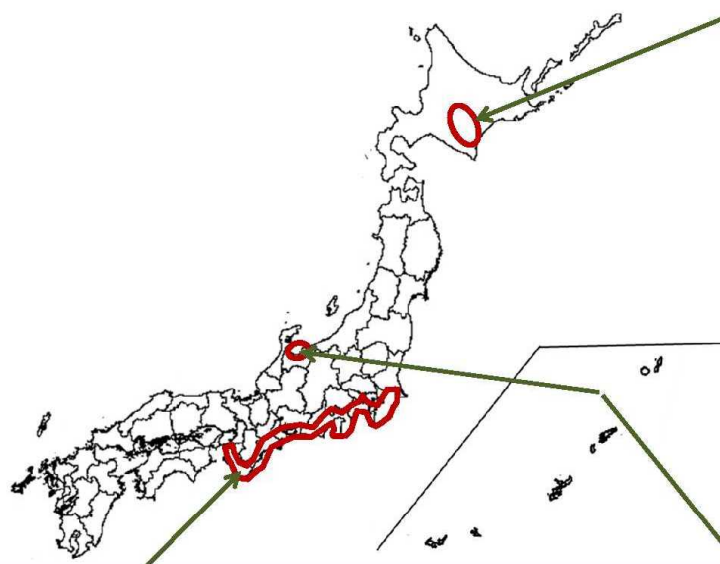


自転車活用推進本部



## 第2次ナショナルサイクルルート指定ルート

### 別紙1



### トカプチ400

**■概要**  
 帯広市を起終点とし上士幌町から大樹町までを8の字で結んだルート(北海道)  
 延長: 403km

**■取組内容**  
**【走行環境の整備】**



**【サイクルツーリズム推進のための取組】**



### 太平洋岸自転車道

**■概要**  
 銚子市(千葉県)～和歌山市(和歌山県)  
 延長: 1,487km

**■取組内容**  
**【走行環境の整備】**



**【サイクルツーリズム推進のための取組】**



### 富山湾岸サイクリングコース

**■概要**  
 水見市～朝日町(富山県)  
 延長: 102km

**■取組内容**  
**【走行環境の整備】**



**【サイクルツーリズム推進のための取組】**





- 「地方版自転車活用推進計画」策定時は「自転車ネットワーク計画」も合わせて策定
- それぞれの自治体に合った計画策定を（無理をしない）
- 策定に際し、困ったことがあれば、遠慮無く開発局、北海道にご相談下さい（可能な限りお手伝いします）

ご静聴ありがとうございました。