

## 整備マニュアル見直し箇所一覧

ページ番号	内容
p2	本マニュアルで取り扱う路面表示（例）の図示に、ルート案内誘導線を追加
p3	車道混在における早期整備のための整備方法について1ページ追加
p5	自転車通行空間の明示の整備方法として、ルート案内誘導線を追加するとともに、ピクトグラムをルート案内ピクトに変更
p6	路面表示の仕様についての説明からピクトグラムを削除
〃	ルート案内誘導線の設置方法や仕様の説明を追記
p7	ルート案内看板、路面表示は分岐部直近に各1箇所とし、間違いやすい箇所には予告・確認を設置する考えで再整理
〃	交差点部における案内の図を差し替え （交差点部の案内看板・路面表示の設置方針や、単路部の路面表示の方針見直しに対応）
p9	看板の板下端までの高さは、設置条件に応じて適宜設定できる旨を追記
〃	看板の基板や支柱の材質について、アルミニウムは高価なため、適宜検討の余地を残す表記とした

「震災復興・伝承みやぎルート」  
整備マニュアル

改訂版

令和4年5月

宮城サイクルツーリズム推進協議会

# 目次

第1編	はじめに	1
1.	本整備マニュアルの位置づけ	1
2.	本整備マニュアルの対象	1
3.	本整備マニュアルの適用範囲	1
第2編	路面表示・看板編	2
1.	路面表示および看板の種類	2
2.	通行空間整備形態の選定	2
3.	整備基準	5
(1)	自転車通行空間の明示	5
(2)	ルート案内	7
(3)	目的地案内	10
(4)	注意喚起	18
4.	整備事例案	20
第3編	サイクルステーション編	24
4		24
1.	サイクルステーションの役割	
2.	サイクルステーションに求められる仕様	25
第4編	ゲートウェイ編	25
1.	ゲートウェイの役割・種類	
2.	ゲートウェイに求められる仕様	26
第5編	宿泊施設編	26
1.	宿泊施設の役割	
2.	宿泊施設に求められる仕様	27
第6編	サイクルショップ編	27
7		2
1.	サイクルショップの役割	
2.	サイクルショップに求められる仕様	

# 第1編 はじめに

## 1. 本整備マニュアルの位置づけ

本整備マニュアルは、「震災復興・伝承みやぎルート」において、自転車に乗る人が安全・安心・快適に走行できるよう、路面表示および看板の役割、種類、規格等を明確にすることを目的とする。

合わせて、「震災復興・伝承みやぎルート」の受入環境として必要となるサイクルステーション、ゲートウェイ、宿泊施設およびサイクルショップの備えるべき機能とその規模を設定するものである。

ただし、本整備マニュアルは一般的な整備手法を示したものであり、すべての整備地点における状況を押さえることは不可能である。そのため、マニュアル通りに整備することで安全性を阻害される恐れがある場合には、必ずこのマニュアル通りに整備するということではなく、整備箇所それぞれの状況に応じて、臨機応変に対応されることを前提としている。

## 2. 本整備マニュアルの対象

本整備マニュアルの対象は、以下の項目とする。

- 1 路面表示（第2編）
- 1 案内看板（第2編）
- 1 注意喚起看板（第2編）
- 1 サイクルステーション（第3編）
- 1 ゲートウェイ（第4編）
- 1 宿泊施設（第5編）
- 1 サイクルショップ（第6編）

なお、道路交通法で規定されている道路標識および道路標示については本整備マニュアルでは対象としていない。

## 3. 本整備マニュアルの適用範囲

本整備マニュアルの適用範囲は以下とする。

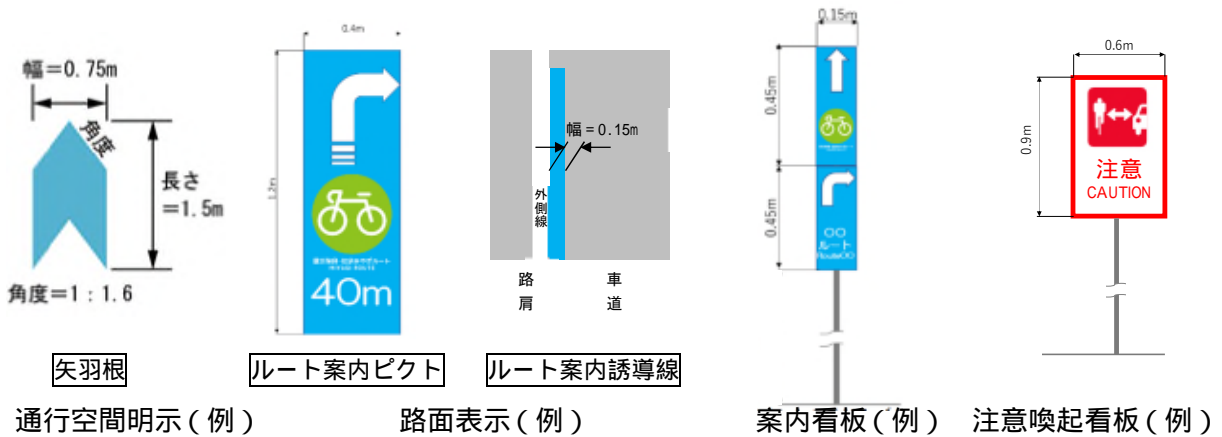
- 1 基幹ルート
- 1 アクセスルート

## 第2編 路面表示・看板編

### 1. 路面表示および看板の種類

- 1 本編で扱う路面表示および看板は、通行空間明示、路面表示、案内看板、注意喚起看板の4区分とする。

ルート案内誘導線を追加



注意喚起看板のピクトは現在検討中。

### 2. 通行空間整備形態の選定

- 1 路面表示および看板の詳細な検討を行う前に、自転車通行空間の整備形態を選定する。
- 1 既存道路の整備形態の選定にあたっては、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国土交通省道路局 警察庁交通局、平成28年7月)(以下、「国ガイドライン」という。)に従い行うものとするが、やむを得ない場合は、暫定形態(車道混在)で対応する。
- 1 なお、車道混在の整備に関しては、以下の点に留意する。

DID 地区において、自動車交通量が概ね 10,000 台/日以上 of 幹線道路においては、車道混在としないこと。(ルートに並行して代替ルートが無い場合を除く。)

郊外部(DID 地区以外)において、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。

郊外部(DID 地区以外)において、自動車交通量が概ね 10,000 台/日未満で車道混在の場合は、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。

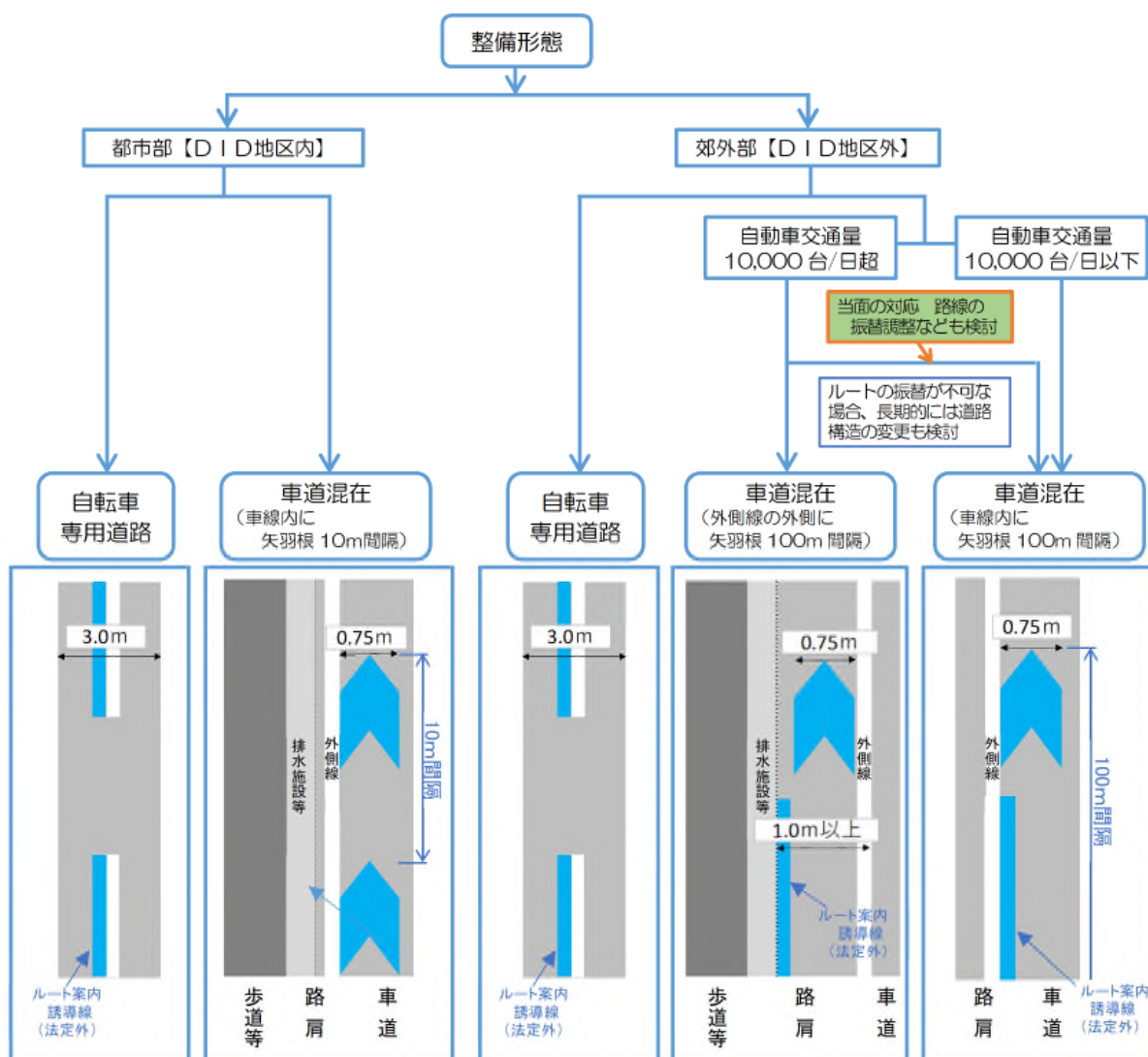
- 1 ただし、当面の間における暫定形態（車道混在）においては、ナショナルサイクルルート制度の評価基準に基づき、下記の整備形態によりネットワークの早期整備を目指すものとする。併せて、前述の整備方法が困難な区間は、代替ルートへの振り替えや、長期的には道路構造の変更を検討すること。

都市部（DID 地区内）においては、国ガイドラインに準じて 10m 程度の間隔で矢羽根を設置する。

郊外部（DID 地区以外）において、自動車交通量が概ね 10,000 台/日以上の場合、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、100m 程度の間隔で矢羽根を設置するが、困難な場合は、車線内に矢羽根を設置してもよいものとする。

郊外部（DID 地区以外）において、自動車交通量が概ね 10,000 台/日未満の場合は、100m 程度の間隔で矢羽根を設置する。

矢羽根を 100m 間隔で設置する区間には、ルート案内の連続性を補完する目的で、ルート案内誘導線を設置する。



自転車専用道路については、他の通行手段との混在がなく走行安全性が担保されていることから、矢羽根の設置は不要である。

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	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	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在(自転車と自動車を 車道で混在)

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	<p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>【路肩・停車帯内の対策】</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>※又右側路肩側車道は片側車線の下に車線が設けられることができる</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>歩道 車道</p>

出典：国ガイドライン（H28.7 国土交通省・警察庁）

### 3. 整備基準

ルート案内誘導線を追加、  
ピクトグラムをルート案内ピクトに変更

1 整備を行う路面表示および看板は以下の通り。

自転車通行空間の明示（矢羽根およびルート案内誘導線・ルート案内ピクト）

ルート案内（交差点部分（交差点前後を含む）での道案内）

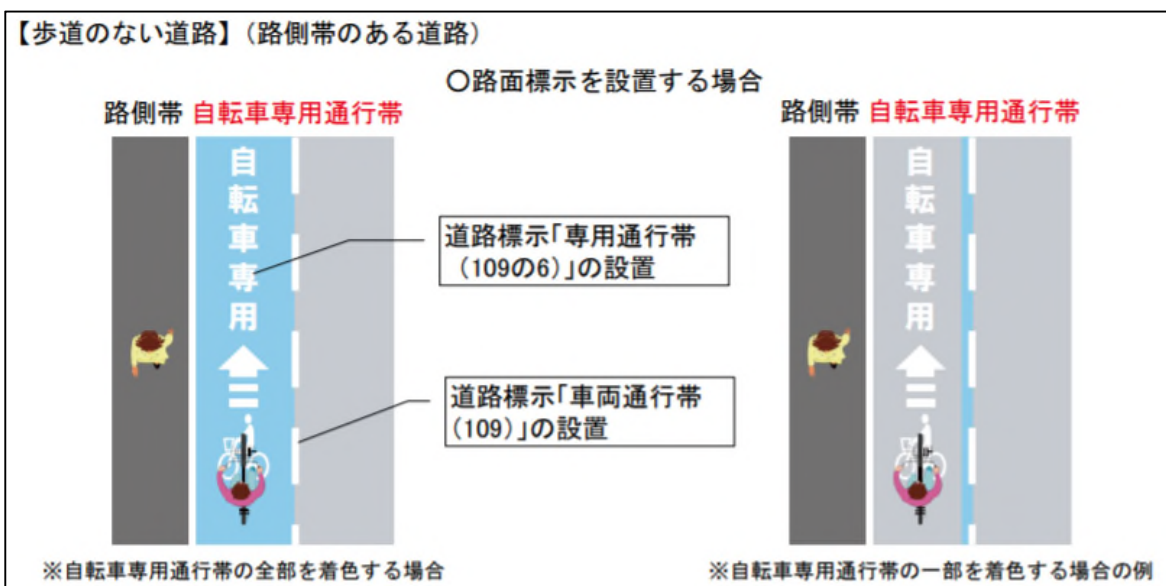
目的地案内（コース起終点やゲートウェイなどの施設案内）

④注意喚起

- 1 なお、特に記載のない限り、言語表記は日本語と英語の併記（2ヶ国語）とする。フォントは、「丸ゴシック体」を基本とする。
- 1 特に目的地案内で重要な情報は、日本語、英語、中国語（簡体字）、韓国語の4ヶ国語での表記とする。
- 1 なお、外国語表記は、「観光立国実現に向けた多言語対応の改善・強化のためのガイドライン」（国土交通省観光庁、平成26年3月）に準拠する。

#### (1) 自転車通行空間の明示

- ・自転車道の区間は、国ガイドラインに従い、基本は一方通行、2.0m以上の幅員で、縁石線等の工作物等により通行空間を区分する。自転車道を示すために道路標識「自転車専用（325の2）」を設置するとともに、自転車の通行方向を明示するためピクトグラムを設置する。
- ・自転車専用通行帯の区間は、国ガイドラインに従い、1.5m以上の幅員を基本とし、道路標識「車両通行帯（109）」に併せて、自転車専用通行帯を示す道路標識「専用通行帯（327の4又は327の4の2）」、又は、道路標識「専用通行帯（109の6）」を設置する。また、自転車専用通行帯では、その全幅あるいは一部を着色し、通行空間を区分するとともに、自転車の通行方向を明示するためピクトグラムを設置する。



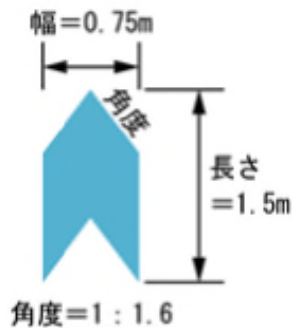
出典：国ガイドライン（H28.7 国土交通省・警察庁）



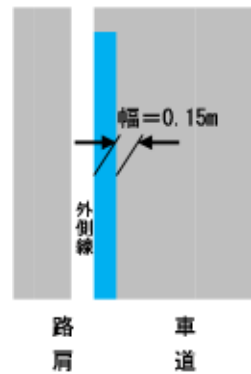
自転車専用 (325 の 2)	専用通行帯 (327 の 4)	普通自転車専用通行帯 (327 の 4 の 2)
		

出典：「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」別表第 2（内閣府・国土交通省令）

- ・ 車道混在の区間には、路面表示として矢羽根およびルート案内誘導線を設置する。
- ・ 郊外部（D I D 以外）では、矢羽根は原則として 100m の間隔で設置することを基本とするが、現地の状況（交差点の有無、勾配、見通し、幅員、交通量、交通事故発生状況等）を踏まえて、100m を超える間隔で設置とすることも可能とする。
- ・ D I D 地区では国ガイドラインにある設置間隔 10m を標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を 5m 間隔等、密に設置する。
- ・ 矢羽根を 100m 間隔で設置する区間には、ルート案内の連続性を補完する目的で、ルート案内誘導線を設置する。
- ・ 国ガイドラインを踏まえ、矢羽根の仕様は以下の通りとする。ルート案内誘導線は、15cm 幅の水色線を外側線の車道側に設置することを基本とする。



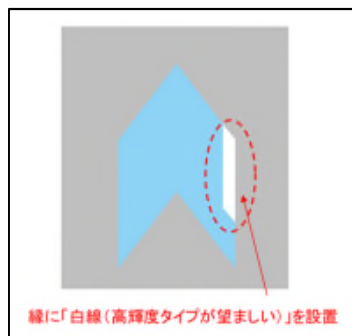
矢羽根



ルート案内誘導線

ピクトグラムを削除  
ルート案内誘導線を追加

- ・ 夜間の視認性を向上させる必要がある場合には、矢羽根型路面表示の縁に白線を設置する等の対応をとるものとする。



出典：国ガイドライン（H28.7 国土交通省・警察庁）

## (2) ルート案内

ルート案内看板、路面表示は分岐部直前に各1箇所とし、間違いやすい箇所には予告・確認を設置する考えで再整理

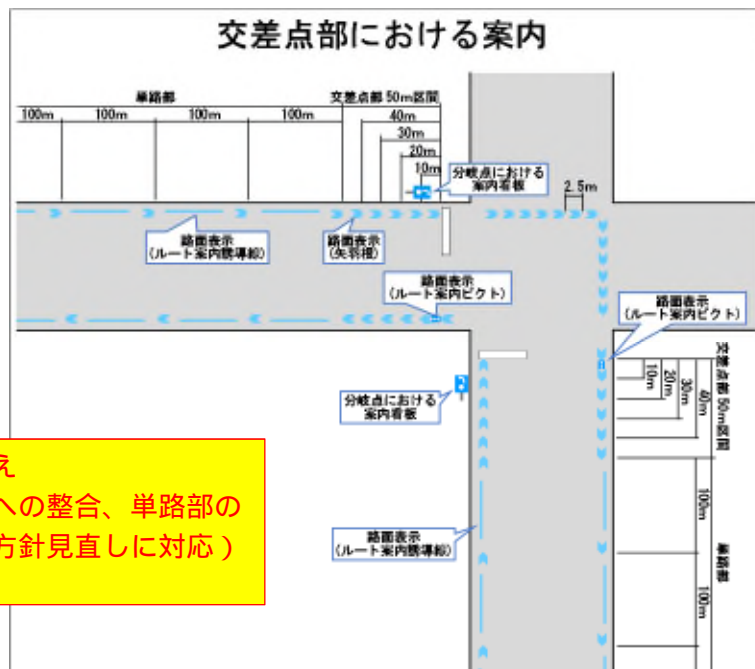
### 【右左折時案内】

- ・ 交差点などの分岐部において、右左折を行うときは、ルート案内の路面表示および案内看板を設置する。ただし、現地の状況等から設置が困難な場合には、代替案を検討するものとする。
- ・ 交差点形状が複雑、カーブ区間で見通しが悪いなど、サイクリストがルート選択を間違いやすい箇所においては、ルート案内看板を分岐箇所の200m手前、10m手前および分岐後の交差点から10mにも設置する。また、路面表示は分岐箇所（交差点停止線手前）、分岐箇所の40m手前に設置する。

分岐予告、分岐後の看板・路面表示等については地域の状況に応じて省略出来るものとする。

### 【直進の場合】

- ・ なお、分岐部を右左折せずに直進する場合は、走行ルートが非優先道路の場合や、信号交差点の場合、もしくはサイクリストが道を間違える可能性が高いと判断される場合には、路面表示を分岐後の交差点から0mに設置し、ルート案内看板を10m手前に設置する。なお、分岐箇所の路面表示および分岐部10m手前のルート案内看板を設置しても、サイクリストが道を間違える可能性が高いと判断される場合は、200m手前および分岐後10mにもルート案内看板を設置するものとする。



### 【アクセスルートの表記】

- ・ 基幹ルートの場合は案内にロゴを用いるが、アクセスルートの場合はロゴの代わりに「ルート名称」を記載する。
- ・ アクセスルートの案内は、基幹ルートの案内の下に併記する形をとるものとする。

【寸法、色、表示例】

- ・路面表示（1個あたり）の寸法は、幅 0.40m、長さ 0.80m を基本とする。分岐予告の路面表示では長さ 1.20m を基本とする。
- ・ロゴマークの色はグリーン（R128,G196,B28 / C50%,M0%,Y100%,K0%） 背景色はブルー（R0,G176,B240 / C100%,M26%,Y0%,K5%）を基本とする。

表 ルート案内の路面表示例

	分岐直前		分岐予告	分岐後
	交差点右左折	交差点直進		
基幹ルート上	分岐箇所（交差点停止線手前）に設置		分岐箇所の 40m 手前に設置	ルート分岐後の交差点から 0m に設置
アクセスルート上				

注) アクセスルートの名称「      ルート」は、地域ごとに今後検討して決定すべし  
 に対する抵抗が高い素材を用い、自動車の走行性、耐久性、コスト等を考慮して、溶融接着式等の適切な工法を採用

分岐予告，分岐後の看板・路面表示等については地域の状況に応じて省略出来るものとする。

看板の板下端までの高さは、設置条件に応じて適宜設定できる旨を追記

- 看板盤面（1個当たり）の寸法は、幅 0.15m、高さ 0.45m を基本とする。また、地面から看板下端までの高さは 1.2m を基本とするが、施設帯や歩道の有無など設置箇所の状況に応じて設定する。

表 ルート案内の看板表示例

	分岐直前		分岐予告	分岐後
	交差点右左折	交差点直進		
基幹ルート上	分岐箇所（交差点停止線手前）の 10m 手前に設置		分岐箇所の 200m 手前に設置	ルート分岐後の交差点から 10m に設置
アクセスルート上				

注) アクセスルートの名称「      ルート」は、地域ごとに今後検討して決定

基板や標識柱の素材には、重量が軽く耐食性に優れているアルミニウム合金板を基本とするが、経済性や設置条件を踏まえて適宜検討する。

分岐予告、分岐後の看板・路面表示等については地域の状況に応じて省略出来るものとする。

アルミニウムは高価なため、適宜検討の余地を残す表記とした

### (3) 目的地案内

- ・案内をする目的（目的地）としては、以下の通り。

基幹ルート of 終点までの距離案内（途中の基点となる地点までの距離も併記を検討）

アクセスルート上における基幹ルートまでの距離案内

ゲートウェイ案内

拠点施設（サイクルステーション）案内

観光施設案内

< 基幹ルートの終点までの距離案内 >

- ・基幹ルート上においては、「基幹ルートの終点までの距離」について、路面表示を 5 kmごと、案内看板を 1 kmごとを基本として設置する（設置位置は終点からの距離計算）。ただし、現地の状況等から設置が困難な場合には、代替案を検討するものとする。
- ・基幹ルート上においては、路面表示・案内看板ともに「終点までの距離」を表示する（北行きの場合は気仙沼までの距離、南行きの場合は山元までの距離）。

途中の基点となる地点までの距離については、併記を検討する。その場合、次の最も近い地点までの距離を終点の目的地に併記する。（例；気仙沼 200 km 松島 21 km、山元 180km 石巻 3 km）

- ・アクセスルート上については、「基幹ルートまでの距離」または「ゲートウェイまでの距離」を表示した案内看板を 1 kmごとに設置するため、「終点までの距離」は表示しない。
- ・路面表示（1 個当たり）の寸法は、幅 0.30m、長さ 0.80m を基本とする。
- ・看板盤面（1 個当たり）の寸法は、幅 0.15m、高さ 0.45m を基本とする。また、地面から看板下端までの高さは 1.2m を基本とするが、施設帯や歩道の有無など設置箇所の状況に応じて設定する。

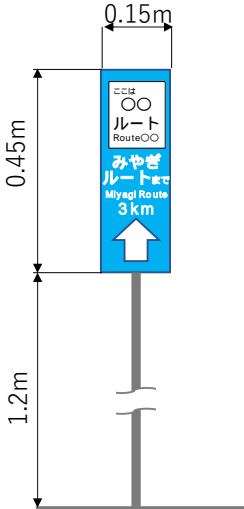
表 基幹ルートの終点までの距離案内例

	路面表示	看板
	5 kmごとに設置 (アクセスルート上はなし)	1 kmごとに設置 (アクセスルート上はなし)
基幹ルート上		
アクセスルート上		

< アクセスルート上における基幹ルートまでの距離案内 >

- ・アクセスルートにおいては、基幹ルートまでの距離を 1km ごとに設置する。  
(ゲートウェイ方面へ走行中の場合を除く。)
- ・看板盤面(1個当たり)の寸法は、幅 0.15m、高さ 0.45m を基本とする。また、地面から看板下端までの高さは 1.2m を基本とするが、施設帯や歩道の有無など設置箇所の状況に応じて設定する

表 アクセスルート上における基幹ルートまでの距離案内例

路面表示	看板
設置なし	1 kmごとに設置
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">アクセスルート上</div>	

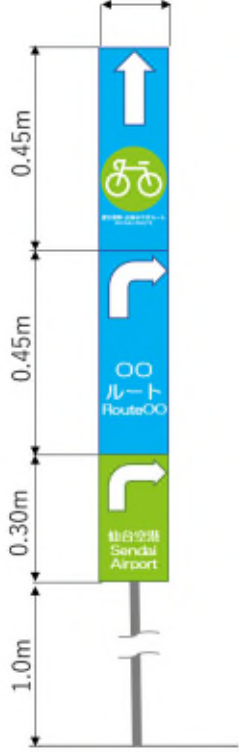
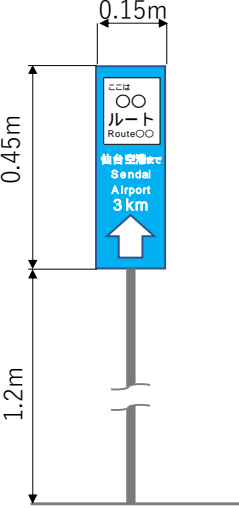
注) アクセスルートの名称「 ○○ ルート」は、地域ごとに今後検討して決定  
基幹ルートの名称を、ここでは「みやぎルート」と表記(今後、決定)

< ゲートウェイ案内 >

- ・ゲートウェイ（空港、鉄道駅、道の駅等）への基幹ルートからの分岐部については、目的地案内として看板を設置する。
- ・アクセスルートを通るとゲートウェイに到着することができるため、アクセスルートの案内がゲートウェイの案内になると思われる。そのため、アクセスルート案内と別でゲートウェイの案内を行う分岐部は、基幹ルートからの分岐箇所（分岐前 10m）1 箇所とする。
- ・ゲートウェイへのアクセスルート上で、ゲートウェイ方面へ走行中の場合は、1 kmごとに看板を設置し、ゲートウェイまでの距離を記載する。
- ・ゲートウェイへのアクセスルート上で、基幹ルート方面へ走行中の場合は、1 kmごとに看板を設置し、基幹ルートまでの距離を記載する。
- ・分岐部の看板盤面（1 個当たり）の寸法は、幅 0.15m、高さ 0.30m を基本とする。
- ・ゲートウェイまでの距離を記載する看板盤面（1 個当たり）の寸法は、「アクセスルート上における基幹ルートまでの距離案内」と同じ（幅 0.15m、高さ 0.45m）を基本とする。また、地面から看板下端までの高さは 1.2m を基本とするが、看板高さの合計が 1m を超える場合（3 段の看板など）には、地面から看板下端までの高さを 1.0m とする。また、施設帯や歩道の有無など、設置箇所の状況に応じて板下高さを設定するものとする。
- ・ゲートウェイ案内看板のうち分岐案内部分の背景色は、ロゴマークと同様のグリーン（R128,G196,B28／C50%,M0%,Y100%,K0%）とする。



表 ゲートウェイ案内例

路面表示	看板
設置なし	分岐部：分岐前 10m 単路部：1 kmごと（アクセスルート上のみ）
基幹ルート上	
アクセスルート上	

注) アクセスルートの名称「      ルート」は、地域ごとに今後検討して決定

< 拠点施設（サイクルステーション）案内 >

- ・拠点（サイクルステーション）を案内するために、目的地案内として看板を設置する。
- ・拠点（サイクルステーション）手前 200m および 10m 手前に看板を設置する。
- ・サイクルステーションは今後数が増えていくことも想定されるが、すべてのサイクルステーションを案内するわけではなく、案内を行う拠点となるサイクルステーションは別途定める。

表 拠点施設（サイクルステーション）案内例

	路面表示	看板
基幹ルート上	なし	200m 手前、10m 手前
アクセスルート上		

注) アクセスルートの名称「〇〇 ルート」は、地域ごとに今後検討して決定

< 観光施設案内 >

- ・観光施設を案内するために、目的地案内として看板を設置する。
- ・観光施設の手前 200m および 10m 手前に看板を設置する。(観光施設がルート上にない場合は、分岐部の手前 200m および 10m 手前。)
- ・観光施設への分岐を案内する場合は、観光施設の設置者が責任をもって分岐後の観光施設への案内を行うこと。
- ・案内を行う観光施設については、別途協議する。

表 観光施設案内例

	路面表示	看板
	なし	200m 手前、10m 手前
基幹ルート上		
アクセスルート上		

注) アクセスルートの名称「〇〇 ルート」は、地域ごとに今後検討して決定

< 複合案内 >

- ・サイクリストが立ち止まって、より多くの目的地案内情報を得ることを目的に、地図を含めた複合案内案内を設置する。
- ・掲載する情報は「ルート名」「地図」「次の基点（または基幹ルート）までの距離」「次のサイクルステーションまでの距離」の4つである。
- ・拠点（サイクルステーション）および5 kmごとに設置する。
- ・複合案内を新設する場合、その寸法は、幅 0.40m、高さ 1.50m を基本とする。
- ・既存の案内板などがある場合は、その案内板に必要な情報を記載する。

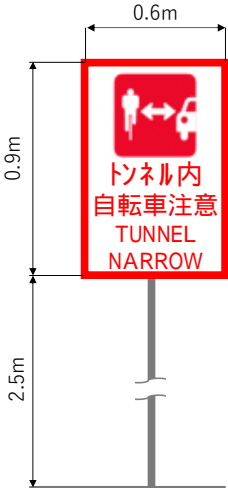
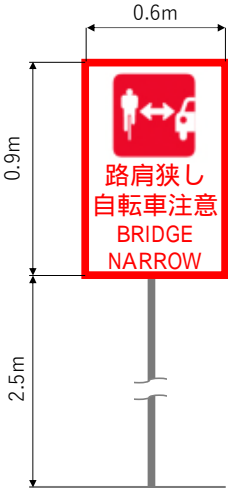

表 複合案内例

複合案内	
拠点（サイクルステーション）および5 kmごと	
<div style="writing-mode: vertical-rl; border: 1px solid black; padding: 2px;">基幹ルート上</div>	
<div style="writing-mode: vertical-rl; border: 1px solid black; padding: 2px;">アクセスルート上</div>	

#### (4) 注意喚起

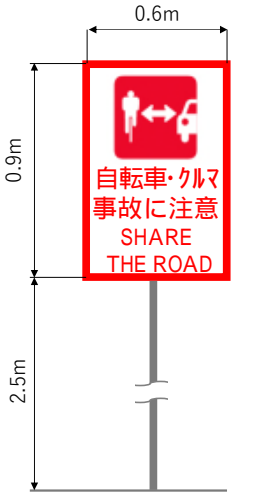
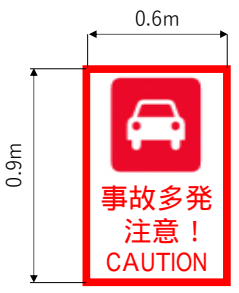
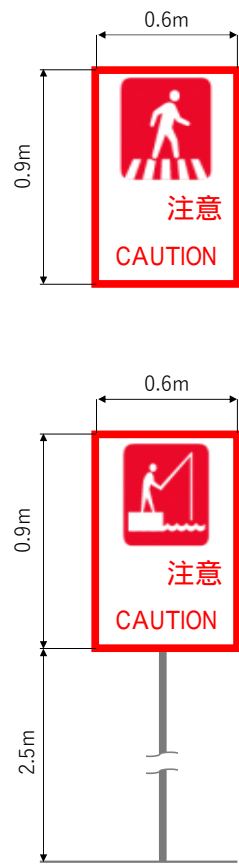
- ・自動車のドライバーおよび自転車利用者（サイクリスト）に注意を喚起し、安全を確保するため、危険度の高い箇所に注意喚起看板または路面表示を設置する。（ドライバーおよびサイクリスト双方への注意喚起は看板で、サイクリストのみへの注意喚起は路面表示で行う。）
- ・最低限、トンネル、橋梁部あるいは急勾配箇所の手前、車道混在区間には、必ず注意喚起看板を設置する。
- ・上記以外の箇所においても、危険と思われる個所には、積極的に注意喚起看板を設置する。
- ・注意喚起看板の寸法は、幅 0.6m、高さ 0.9m を基本とする。（ただし、危険度の特に高い箇所については、拡大することを検討する。）
- ・注意喚起の看板・路面表示の文字・枠の色はレッド（R255,G75,B0／C0%,M70%,Y100%,K0%）とする。
- ・優先道路でない道路がルートとなっている信号のない交差点については、一時停止の交通規制が実施されている場合には「止まれ」法定外表示を設置したり、事故多発注意等の路面表示等により注意喚起を行うものとする。

表 注意喚起例（1/2）

<トンネル>	<橋梁部>	<急勾配箇所>
看板	看板	看板
<p>・トンネル内は自動車のドライバーが自転車を見落としてしまう危険性が高いため、ドライバーおよびサイクリストの双方に対して、注意喚起を行う。</p>	<p>・橋梁部において自転車通行空間の整備ができていない箇所については、自転車事故の危険性が高いため、ドライバーおよびサイクリストの双方に対して、注意喚起を行う。</p>	<p>・急勾配箇所は、初級サイクリストにとっては自転車で登れない可能性があり、また下りではスピードが上がって事故の危険性が高くなるため、注意喚起を行う。</p> <p>・急勾配箇所は勾配 5%以上の区間を対象とする。</p>
		

ピクトは現在検討中。

表 注意喚起例(2/2)

<p>&lt; 車道混在区間の起 終点および車道混 在区間の主要な交 差点 &gt;</p>	<p>&lt; 事故多発箇所 / 衝突危険箇所 &gt;</p>	<p>&lt; その他の 注意喚起 &gt;</p>
<p>看板</p>	<p>路面表示</p>	<p>看板または 路面表示</p>
<p>・ 車道混在区間で は、自転車道およ び自転車専用通行 帯と比べて事故の 危険性が高いた め、ドライバーお よびサイクリスト の双方に対して、 注意喚起を行う。</p>	<p>・ 出会い頭の可能性 が高い箇所、歩行 者の多い箇所、事 故多発箇所など、 事故の危険性の高 い箇所において、 サイクリストに対 して注意喚起を行 う。</p>	<p>・ 上記以外の箇所に おいても、危険と 思われる個所 には、積極的に注意 喚起看板を設置す る。</p>
		

ピクトは現在検討中。

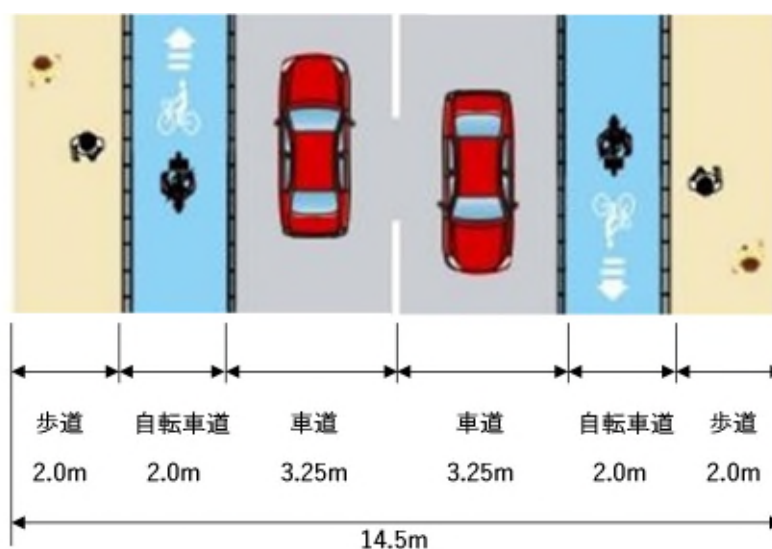
#### 4. 整備事例案

1 具体的な整備方法を、整備事例案として以下に記載する。

##### < 自転車道整備事例案 >

・都市部で規制速度 50km/h を超える区間では、自動車との構造的な分離を図り、自転車道を整備する。自転車道の区間は、国ガイドラインに従い、基本は一方通行、2.0m 以上の幅員で、縁石線等の工作物等により通行空間を区分する。自転車道を示すために道路標識「自転車専用（325 の 2）」を設置するとともに、自転車の通行方向を明示するためピクトグラムを設置する。

（ 図の幅員は参考例。写真はイメージであり、図の幅員とは一致しない。）



写真・図 自転車道整備例

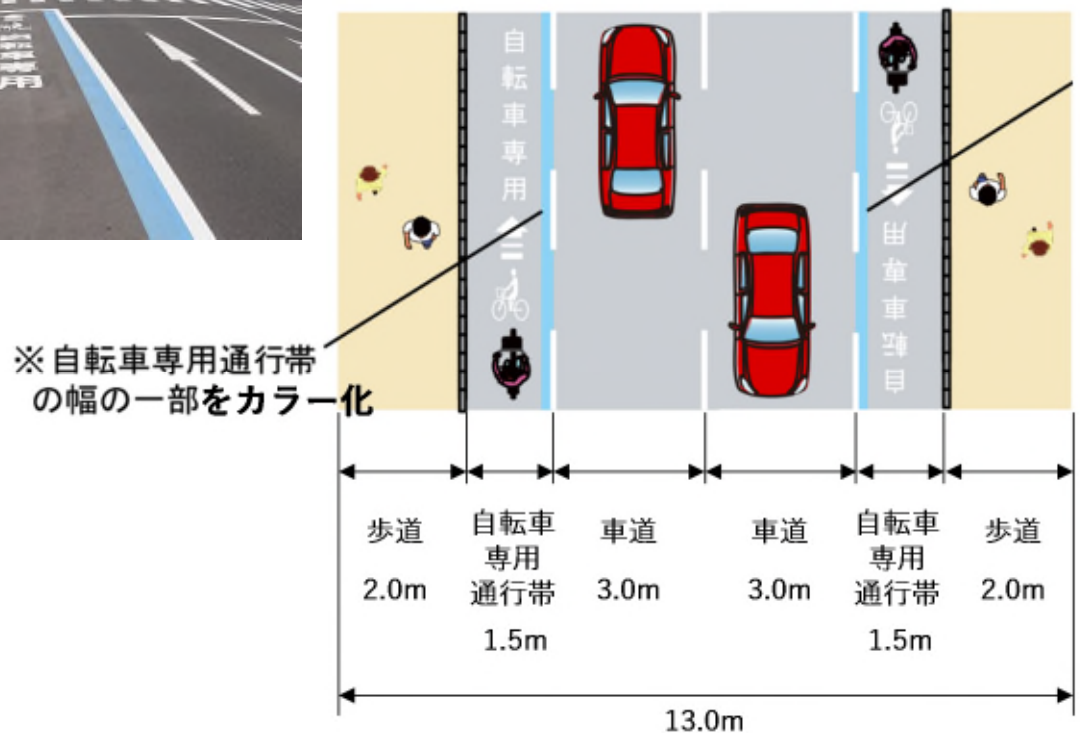
写真出典：「ナショナルサイクルルート制度」(自転車活用推進本部)

図出典：国ガイドラインをもとに作成

< 自動車交通量が 10,000 台/日以上 の DID 地区の幹線道路での整備事例案 >

- ・自動車交通量が 10,000 台/日以上 の DID 地区の幹線道路では、ルートに並行して代替ルートがない場合を除き、車道混在にはしない。( 暫定形態でも車道混在にはしない。)
- ・同幹線道路は、DID 地区にあり 50 km/h 超の自動車の速度ではないと考えると、国ガイドラインに基づくと「自転車専用通行帯」の整備となる。

( 図の幅員は参考例。写真はイメージであり、図の幅員とは一致しない。)



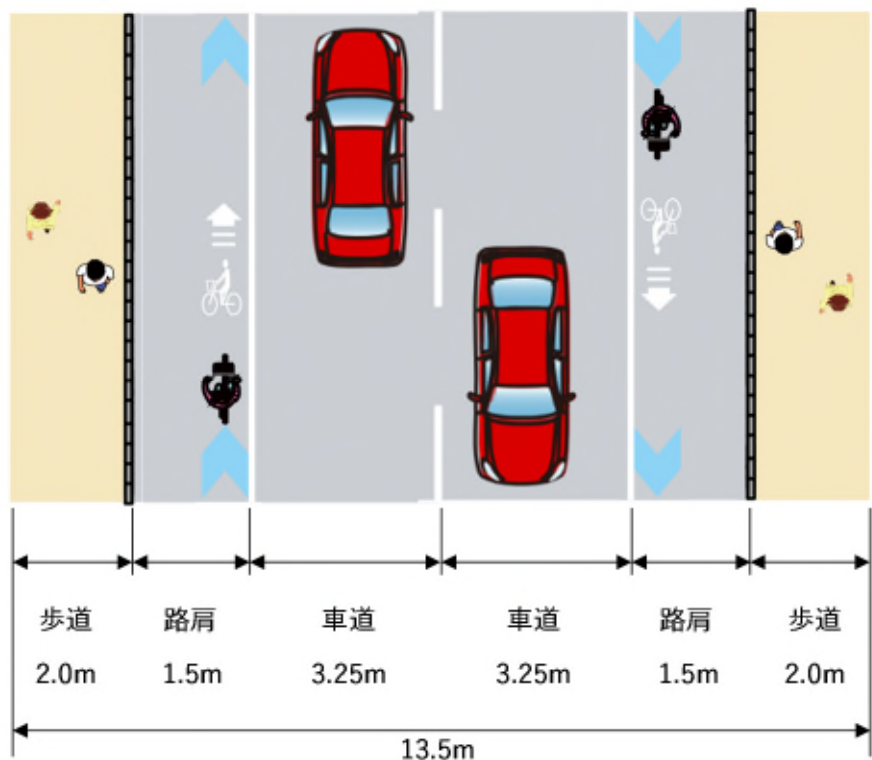
写真・図 自動車交通量が 10,000 台/日以上 の DID 地区の幹線道路での整備例

図出典：国ガイドラインをもとに作成



< 自動車交通量が 10,000 台/日以上 of 郊外部 ( DID 地区以外 ) の幹線道路での整備事例案 >

- ・自動車交通量が 10,000 台/日以上 of 郊外部 ( DID 地区以外 ) の道路では、国ガイドラインに基づくと自動車の速度 50 km/h 超の場合は「自転車道」の整備、速度 50 km/h 以下の場合は「自転車専用通行帯」の整備となる。ただし、暫定形態での「車道混在」の整備も可能である。
- ・暫定形態である「車道混在」の整備の場合は、「外側線の外側に 1.5m 以上 ( やむを得ない場合は 1.0m 以上 ) の幅員を確保すること」が必要である。  
( 図の幅員は参考例。写真はイメージであり、図の幅員とは一致しない。なお、歩道のない道路の場合は、外側線の車線側に矢羽根を設置することとする。 )

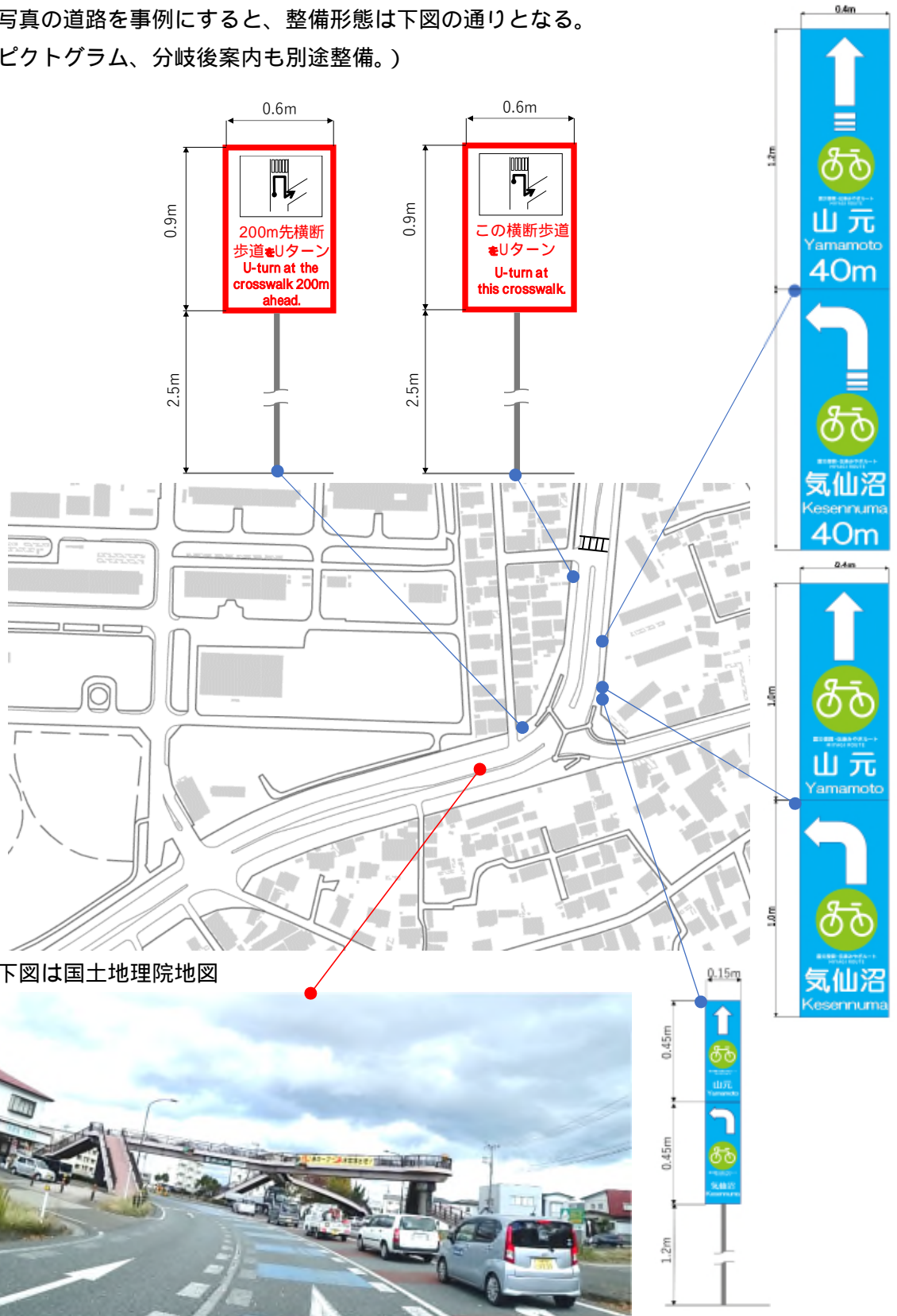


写真・図 自動車交通量が 10,000 台/日以上 of 郊外部 ( DID 地区以外 ) の幹線道路での整備例  
図出典：国ガイドラインをもとに作成

< 右折ができない交差点で迂回をする場合の整備事例案 >

- ・ 自転車用の信号がなく右折できない交差点では、迂回をしてルート上に戻ってくる必要がある。
- ・ 例えば下写真の道路を事例にすると、整備形態は下図の通りとなる。

( 矢羽根、ピクトグラム、分岐後案内も別途整備。 )



下図は国土地理院地図

写真 自転車用の信号がなく右折できない交差点の例  
 図 右折ができない交差点で迂回をする場合の整備例

## 第3編 サイクルステーション編

### 1. サイクルステーションの役割

サイクルステーションは、サイクルルート途中に一定間隔で配置されているサイクリストのための休憩施設である。

サイクルステーションは、道の駅などのように飲食店や物販施設を包含した大規模なものから、個人商店などの小規模なものまで様々な施設が想定される。

### 2. サイクルステーションに求められる仕様

#### ○必要とされる機能(必須項目)

サイクルステーションには、以下の機能を有することが必要とされる。

- 1 トイレ
- 1 空気入れの貸出し
- 1 水分補給(自動販売機・飲料水の提供)
- 1 休憩スペース・設備(屋根付きのテーブル・椅子)
- 1 サイクルラック
- 1 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)

#### ○推奨される機能(推奨項目)

サイクルステーションには、以下の機能を有することが推奨される。

- 1 物品販売(チューブ、携行食、モバイルバッテリー等)
- 1 工具等の貸出
- 1 wifiの提供
- 1 救急箱・担架・AED機器などの緊急支援物品

## 第4編 ゲートウェイ編

### 1. ゲートウェイの役割・種類

ゲートウェイは、サイクルルートへ向かう出発地点である。

ゲートウェイは、多様な交通手段に対応できる交通結節点であるとともに、快適で安心な自転車利用をサポートするための機能を有する役割がある。

ゲートウェイは、ルート近くにある空港、鉄道駅および道の駅が該当する。

### 2. ゲートウェイに求められる仕様

#### ○必要とされる機能(必須項目)

ゲートウェイには、以下の機能を有することが必要とされる。

- 1 レンタサイクル又はシェアサイクル
- 1 必要な情報(ルートマップ、宿泊施設、サイクルステーション、見所、食事、緊急サポート)
- 1 必要な物品販売(タイヤチューブ、パーツ、携行食等)
- 1 手荷物用のロッカー、着替えスペース
- 1 空気入れ、工具等の貸出

#### ○推奨される機能(推奨項目)

ゲートウェイには、以下の機能を有することが推奨される。

- 1 シャワー
- 1 屋内(もしくは屋根のある空間)での自転車組立スペース
- 1 自転車の運搬サービス(鉄道・バスなどでの輸送、航空機による輸送のための専用ボックスの提供や保管サービス、自転車託送サービス等)
- 1 宿泊施設等への自転車や荷物の託送サービス

## 第5編 宿泊施設編

### 1. 宿泊施設の役割

宿泊施設は、サイクリストが複数日に跨りサイクルルートを利用できるようにするための施設である。

通常の宿泊に加え、サイクリストが必要とする機能を備える施設であることが必要である。

### 2. 宿泊施設に求められる仕様

#### ○宿泊施設の位置

宿泊施設は、ルート沿道あるいはルートから1km未満のアクセスしやすい位置にあることが必要とされる。

#### ○必要とされる機能(必須項目)

宿泊施設には、以下の機能を有することが必要とされる。

- 1 室内(フロント、ロビー、客室等)での自転車の預かり・保管
- 1 フロント等での荷物の保管
- 1 洗濯

#### ○推奨される機能(推奨項目)

宿泊施設には、以下の機能を有することが推奨される。

- 1 自転車など大型荷物を含む宅配の発送、受取
- 1 洗車施設
- 1 日帰り利用も可能なシャワー設備

## 第6編 サイクルショップ編

### 1. サイクルショップの役割

サイクルショップは、サイクルルート途中にあり、トラブル発生時の部品販売や修理サービスを行う施設である。

### 2. サイクルショップに求められる仕様

#### ○必要とされる機能(必須項目)

サイクルショップには、以下の機能を有することが必要とされる。

- 1 補修部品・自転車用品販売
- 1 修理サービス
- 1 空気入れの貸出し

#### ○推奨される機能(推奨項目)

サイクルショップには、以下の機能を有することが推奨される。

- 1 必要な情報(ルートマップ、宿泊施設、サイクルステーション、見所、食事、緊急サポート)