
河川空間におけるサイクリング環境 整備の基本的考え方（案）

事例・参考資料集

2024年6月

かわまちインフラデザイン研究会

目次

1. サイクリング環境の先進事例	1
1.1 ビワイチ	1
1.2 しまなみ海道.....	5
2. 河川のサイクリング環境の現状別の事例	8
2.1 河川のサイクリング環境の3類型.....	8
2.2 かわまちづくり実施河川	8
2.3 都市部の河川.....	9
2.4 地方部の河川.....	9
3. インフラのデザイン面での事例	10
3.1 検討・推進体制.....	10
3.2 自動車と兼用している道路の路面標示	11
3.3 幅員拡幅	11
3.4 レーン分け	12
3.5 車止め	12
3.6 転落防止柵	13
3.7 案内.....	14
3.8 利便施設	20
3.9 交差点	23
3.10 サイクリングコースマップ.....	26
3.11 情報サイト及びアプリ	27

3.12 公共施設の活用	29
3.13 ソフト施策.....	30
3.14 維持管理	31
3.15 相談支援	32
4. 参考資料.....	35
4.1 河川区域内の土地に自転車歩行者専用道路を設置する場合の取扱要領.....	35
4.2 河川と道路の整備基準の違いによる不連続（参考資料）	36
4.3 「河川区域内における樹木の伐採・植樹基準」【抜粋】	36
4.4 サイクリングコースに関する法令・基準等.....	36
4.5 交通マナー	40
4.6 サイクリストのニーズ	40
4.7 ナショナルサイクルルート指定要件	41

1. サイクリング環境の先進事例

1.1 ビワイチ

びわ湖一周サイクリング ビワイチ [滋賀県大津市]

幾重もの官民連携、継続的な官民連携で自転車の日常利用とサイクルツーリズムを両輪で進める



写真： 輪の国びわ湖推進協議会ウェブサイト <https://www.biwako1.jp/top>

■概要

琵琶湖の一周は約 200 キロメートルあり、日常的に使う道路がサイクリングロードとして活用されている。コースの大部分で、琵琶湖の自然が楽しめることに加え、桜の名所として知られる海津大崎やメタセコイア並木道、城跡や街道沿いの宿場町など美しい風景や歴史遺産などの魅力的なスポットが数多くある。

地元の人々にとって身近な存在である琵琶湖周辺には、子どもが冒険感覚で自転車によって琵琶湖を一周する（ビワイチ）文化が存在してきたという。エコや健康等の観点から自転車の利用を促進することで、サイクリング文化を醸成していこうと地元有志が集まり、平成 21（2009）年に「輪の国びわ湖推進協議会」が設立された。平成 24（2012）年には、日々の生活に自転車を取り込んでいこうという官民から成る団体「滋賀プラス・サイクル推進協議会」が設立された。

こうした取組の蓄積が認められ令和元（2019）年に国土交通省が認定したナショナルサイクルルートに指定された。

平成 29（2017）年 4 月に県のビワイチ推進室

が設置されると、令和 4（2022）年 3 月には「ビワイチ推進条例」の制定や「ビワイチ推進基本方針」の策定により、各種取組においてこれまで以上に行政間や官民で連携しながら、観光ブランドの一つとしての「ビワイチ」の確立が加速化している。



図 1 ビワイチサイクリングマップ

出典：滋賀県

<https://www.pref.shiga.lg.jp/ippan/shigotosangyou/kanoko/323447.htm>

■事業の経緯

H13 (2001)	ぐるっと琵琶湖サイクリラインの策定 (滋賀県土木交通部)
H21 (2009)	輪の国びわ湖推進協議会の設立
H24 (2012)	滋賀プラス・サイクル推進協議会の設立 (事務局：滋賀県土木交通部交通戦略課内)
H28 (2016)	滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の施行 「ピワイチサイクルサポートステーション」設置要領 施行
H29 (2017)	滋賀県商工観光労働部観光交流局(現在の観光振興局)にピワイチ推進室の設置
H30 (2018)	ピワイチ推進総合ビジョンの策定
R1 (2019)	ピワイチがナショナルサイクルルートに指定 滋賀県自転車活用推進計画の策定し、幅広い分野にわたる自転車関連施策を一体的に推進
R4 (2022)	自転車の観光に特化した全国初の条例である、ピワイチ推進条例施行 ピワイチ推進基本方針策定
R5 (2023)	「第2次滋賀県自転車活用推進計画～「ピワイチ」からひろげる自転車文化～」の策定 子どもピワイチ体験イベント第1弾 「いろんな自転車に乗ってみよう！」を実施 「ピワイチの子」推進事業の実施により、県内の小・中学生を対象にツアー料金の半額を助成

基本事項について

■実施体制

ピワイチの実施主体を示す(図2)。主な関係主体は、設立年代順に「輪の国びわ湖推進協議会」「滋賀プラス・サイクル推進協議会」「ピワイチ推進室」である。



図2 ピワイチの関係主体

出典：滋賀プラス・サイクル推進協議会事務局
佐々木和之氏提供

(1) 輪の国びわ湖推進協議会【民間】

市民団体、NPO、事業者等による民間主導の取組で、びわ湖一周認定証の発行、ピワイチ公式ガイドブックの出版、びわ湖一周ウェブサイトの運営や自転車生活のパンフレットの制作、安全啓発ポスターの制作などを行っている。一般社団法人輪の国びわ湖が事務局となり、活動の財源は自主財源(行政からの受託業務など)である。

(2) 滋賀プラス・サイクル推進協議会【民間と行政】

官民連携のプラットフォームで、暮らしの中で常に自転車を選択肢のひとつとして考えることを提唱する官民からなる団体である。委員は、滋賀県知事が会長をつとめ、学識経験者、自転車関連団体

(NPO等)、自転車事業者、観光関係団体、自転車利用者、交通安全関係団体、環境関係団体、国、県内市町、警察、教育委員会、県から成る。4つのテーマ(自転車の安全利用の推進、自転車ツーリズムの推進、自転車に関する情報発信、滋賀県版自転車活用推進計画への提言)で、ワーキンググループをおき、自転車の生活の中での利用と観光の両輪で進めている。県が事務局となり、活動の財源は自主財源と補助金である。

(3) ピワイチ推進室【行政】

ピワイチ推進室は滋賀県の組織であり、滋賀県商工観光労働部観光振興局内に設置されている。ピワイチ推進条例の制定・施行、サイクルステーションの設置、サイクリング専用アプリ『BIWAICHI Cycling Navi』の公開、ピワイチサイクルサポートステーションの登録、ピワイチサイクルツーリズムロゴマークの普及などに取り組み、活動の財源は県の予算である。

令和元年からは、ピワイチ推進室内に輪の国びわ湖推進協議会と滋賀プラス・サイクル推進協議会の事務局員を兼任するメンバーが席を置いている。

■連携に向けた継続的な取組

(1) 官民連携

輪の国びわ湖推進協議会のメンバーは、平成21(2009)年の協議会設立以来、滋賀県での自転車活用の取組やツーリズムとのつながりを見続けてきた。行政担当者は数年で異動することも多いため、輪の国びわ湖のメンバーが情報や経験等を蓄積し過去の経緯などを行政担当者に伝達・共有する役割を果たしている。また、行政の立場では公平性の観点から表明できない内容(例えば、特定の企業名や店舗名を出して商品を薦めるなど)も、民間の立場を活かして対外的に発信できるメリットがある。

他方、民間はサイクリング環境の整備に向けて道路などのインフラを作ることは制度的・財源的にもできないが、行政であれば可能である。双方が役割を補完しあっている。

官民が継続的に対話を重ねる具体的な場も重要である。ここでは、滋賀プラス・サイクル推進協議会の会議とワーキンググループがそのプラットフォームになっており、ワーキンググループは委員以外の有識者や実務者とも交流を重ねて、各テーマについて議論を深めている。ワーキンググループで検討・実施した結果は協議会全体へ報告されるなど情報共有の仕組みも整っている。

(2) 行政間での連携

ピワイチの取組は、滋賀県内では、商工観光労働部観光振興局ピワイチ推進室、土木交通部交通戦略課、土木交通部道路保全課及び滋賀県土木交通部道路保全課交通安全対策室の4部署が連携して推進している。また、中には、観光部局と道路部局を兼務している担当者もいるなど、部局間の連携がとりやすい体制である。

■サイクルツーリズムのターゲット

「ピワイチ推進総合ビジョン」には、施策の対象層としてA・B・C層の区分を設定している。

A層：県内各地を自転車を楽しむ方

B層：地域の周遊に自転車を利用する方

C層：琵琶湖一周体験を楽しむサイクリスト

上記の区分は、「びわ湖一周サイクリング認定証」を受けたびわ湖一周完走者の走行ログデータを分析して4つの層に分けたうえで、その上位3層を取り出した結果である。

令和5年度の施策では、B層に該当する女性や子ども層を取り込むことに重点を置いており、子どもピワイチ体験イベントや、県内の小・中学生を対象にツアー料金の半額を助成する推進事業を実施している。

サイクリングを活用した地域連携、広域連携

■各取組の評価指標や目標値

令和6年度までの数値目標については、「シガリズム観光振興ビジョン」のアクションプランにおいて設定している「琵琶湖一周サイクリング体験者数」をはじめ、以下の表のとおり設定されている。

表 1 数値目標の設定

数値目標一覧	令和3年度末	令和6年度末 (回復・変革期)
琵琶湖一周サイクリングの体験者数	84,000人	110,000人
経済波及効果	8.7億円	14.8億円
サイクルサポートステーション	345施設	375施設
「滋賀県サイクリストにやさしい宿」	50施設	60施設
デジタルスタンプラリーの開催	10市町	19市町
女性のアプリ利用割合	16%	30%
アプリダウンロード数	48,245件	68,000件

出典：滋賀県

<https://www.pref.shiga.lg.jp/file/attachment/5100684.pdf>

■特に効果大きいと考えられる取組

一番効果大きいと考えられるのは、滋賀県がピワイチの推進を表明したことである。地方公共団体が関

与することで、対外的にも信頼度が増し、民間事業者同士（一般社団法人と大手サイクル関連企業など）の横のつながりや交渉の機会が生まれている。

■民間や地域住民との連携や合意形成のポイント

従来、琵琶湖周辺の民間事業者（宿泊施設の経営者）は、夏は湖水浴、真冬はスキーが収入の柱であった。それがピワイチ推進を契機として春と秋はサイクリングを目的とした宿泊客を見込めるようになった。年間を通じた事業の柱ができ、実際に宿泊者数も増加したことで、自転車用のラックの設置やガイドブックの掲載などに協力的な民間事業者が増えた。

■広域連携を進める上での工夫点

沿岸の地方公共団体や民間事業者と一緒にイベント出展（例えばCYCLE MODE RIDE OSAKA 2024）する際には、「お付き合い」や「紹介」で出展の声掛け（仲間集め）をしないことが重要である。イベントへの来場者の特長や出展することのメリット、デメリットを説明し、納得してもらった上で各地方公共団体や民間事業者が参加するかどうかを判断できるようにする。それにより、広域連携に継続性が生まれる。

情報発信について

■情報の集約・コンテンツ作成の方法

輪の国びわ湖のウェブサイトは自主財源で、滋賀プラス・サイクル推進協議会のプラスサイクル滋賀ウェブサイトは、一部、受託業務として運営している。上記2つのウェブサイトの維持管理担当者が同一人物であることで、行政の情報、民間の情報をうまく集約し、情報の取捨選択や掲載方法について判断している。滋賀プラス・サイクル推進協議会は県の担当者もメンバーであるため、行政側からのイベント情報もこまめに共有することが可能となっている。また、輪の国びわ湖のメンバーがインターネットの検索サイトでピワイチの取組を自ら検索し、良い意見やアイデアがあれば行政に共有するようにしている。

また、ナショナルサイクルルートの情報発信は、県ではなく、輪の国びわ湖のウェブサイトが公式な発信源となっている。行政によるウェブサイトではなく、民間事業者の自主的な取組を尊重すべきと、当時の県の担当者が考え、既存の輪の国びわ湖のウェブサイトを公式なウェブサイトとした。情報の更新や維持管理を民間事業者が担うことで、掲載内容の充実や更新頻度の向上、維持費用の削減などメリットも多い。

■ブランディングの方法

（ロゴマークのデザイン等）

ピワイチの案内看板やルート案内のデザインは、基準が整備されている奈良県のロードサインを参照した（『観光案内サイン 整備ガイドライン』平成21年、奈良県）。

ピワイチのロゴが決まる前は琵琶湖のロゴマークは、各主体がそれぞれ作成し、その数も多かった。ピワイ

チ推進室が公募で全国から案を募り、それを滋賀プラス・サイクル推進協議会のツーリズムワーキングのメンバー全員で投票して決めた。順位付けの過程で、デザインの専門家からの意見も仰いだ。「みんなで決める」決定プロセスが大事である。

問い合わせ先

■問い合わせ先

(1) 輪の国びわ湖推進協議会
(一般社団法人輪の国びわ湖)
電話：070-5666-7435

(2) 滋賀プラス・サイクル推進協議会
(滋賀県土木交通部交通戦略課)
電話：077-528-3680

(3) ビワイチ推進室
(滋賀県商工観光労働部観光振興局)
電話：077-528-3746

しまなみ海道サイクリング [広島県尾道市～愛媛県今治市]

“インバウンド” サイクルツーリズムの取組も、情報発信も広域連携で支える



写真：しまなみジャパンウェブサイト <https://shimanami-cycle.or.jp/cycling/>

■概要

「瀬戸内しまなみ海道」とは、本州と四国の間にある6島を橋でつなげた本四架橋の一つの西瀬戸自動車道（尾道・今治ルート）の愛称であり、全長約 60 キロメートル（出典：本州四国連絡道路株式会社）のサイクリングルートのことである。

瀬戸内海の島々と美しい海、橋の景観、パノラマ風景や季節の花が楽しめる公園、海賊の遺品が展示された博物館、パワースポットとして知られる神社など数多くのみどころがある。

平成 6（1994）年には、瀬戸内しまなみ海道周辺地域振興協議会が設立され、平成 13（2001）年には瀬戸内しまなみ海道観光推進協議会が設立されるなど、サイクルツーリズムの取組以前から、広域連携の組織づくりが進められてきた。平成 19（2007）年には、両者が統合されて瀬戸内しまなみ海道地域振興協議会が、さらに平成 27（2015）年には一般社団法人しまなみジャパン設立が設立された。同年にはアメリカ CNN のトラベル情報サイトで「世界 7 大サイクリングロード」に選ばれるなど、海外での認知度も高まっ

ていることがうかがえる。

こうした取組の蓄積が認められ、令和元（2019）年に国土交通省が認定したナショナルサイクルルートに指定された。

▶瀬戸内しまなみ海道の島と橋



図 3 しまなみ海道サイクリングマップ

出典：「瀬戸内しまなみ海道の島と橋」
<https://www.mapple.net/articles/bk/12131/?pg=2>

■事業の経緯

S50 (1975)	本州と四国間の交通を円滑にするため尾道・今治ルートの建設が開始
H6 (1994)	瀬戸内しまなみ海道周辺地域振興協議会 設立
H13 (2001)	瀬戸内しまなみ海道観光推進協議会 設立
H16 (2004)	「サイクルツアー推進事業」モデル地区に選定（国土交通省補助事業）
H19 (2007)	瀬戸内しまなみ海道地域振興協議会 設立 （「瀬戸内しまなみ海道周辺地域振興協議会」と「瀬戸内しまなみ海道観光推進協議会」との統合）
H21 (2009)	特定非営利活動法人シクロツーリズムしまなみ 設立
H22 (2010)	広島県側にブルーライン距離標示整備開始
H23 (2011)	愛媛県側にブルーライン距離標示整備開始
H24 (2012)	愛媛マルゴト自転車道構想策定 「日台交流瀬戸内しまなみ海道サイクリング」開催
H27 (2015)	「愛媛サイクリングの日」制定 愛媛県「自転車新文化推進室」を設置
H28 (2016)	愛媛県自転車新文化推進協会 設立
H29 (2017)	一般社団法人しまなみジャパン設立
H30 (2018)	サイクリングアイランド四国推進協議会設立 台湾一周・四国一周の交流協定締結 愛媛県「自転車新文化推進課」に格上げ 愛媛・しまなみ海道地域振興ビジョンの策定
R3 (2021)	「サイクルトレイン」混乗実験開始
R4 (2022)	「えひめ・しまなみリンリントレイン」運行開始 自転車ロードレース「今治クリテリウム」（JBCF 最終戦）。今治の市街地で初開催 「サイクリングしまなみ 2022」（瀬戸内しまなみ海道・国際サイクリング大会）開催 しまなみ海道の公共レンタサイクル事業者の運営主体が（一社）しまなみジャパンへ変更

基本事項について

■実施体制

一般社団法人しまなみジャパン（以下、しまなみジャパン）は、しまなみ海道沿線にある3市町、広島県尾道市、愛媛県今治市、同県上島（かみじま）町を中心に構成された日本版DMOである。しまなみジャパンの実施体制を示す（図2）。

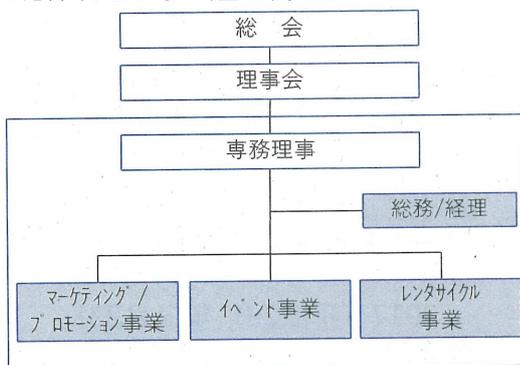


図4 一般社団法人しまなみジャパンの実施体制
出典：（一社）しまなみジャパン 坂本大蔵氏提供

（1）設立経緯

瀬戸内しまなみ海道周辺地域の観光を担っていた任意団体「瀬戸内しまなみ海道振興協議会」（尾道市、今治市、上島町の行政、商工観光関連22団体で構成）を発展改組し、平成29年3月に設立された。代表理事は尾道市長、副理事長は今治市長、上島町長がつとめる。

（2）組織・運営内容等の概要

官民連携のプラットフォームで、プロモーション事業（しまなみ海道の観光情報発信、体験ツアーの開催、サイクリングPR、食のブランディング等）とレンタサイクル事業（貸出）を行う。行政からの出向者と民間企業からの出向者（広報業、旅行業）から成る。財源は尾道市、今治市からの負担金と自主事業からの利益である。

情報発信について

■効果的な情報発信に向けた取組

平成29年から従来のウェブサイト統合し、行政ではなくしまなみジャパンが情報発信の主体を担うことで、特定の店舗や商品、新規施設の紹介などユーザー目線で情報発信を行えるようになった。また、広報業からの出向者が専門分野や人脈を活かして、ターゲットを明確にした情報収集・発信を実施している。

例えば、しまなみ海道は20代女性の来訪が少ないとの調査結果が出たことから、令和4年度までは「若年層の女性」に受け入れられるような、女性の二人旅をテーマにおすすめスポットやグルメ、体験施設の紹介に注力した。ウェブサイトやパンフレットの写真やデザイン、サイズも、パステル調の可愛らしい色味でポケットに収まるサイズに変更するなど工夫した。これら取組の結果、20代女性の来訪が増加している。

他方、若年層の女性に注力した結果、若年層の男性同士の旅やカップル、夫婦などの来訪割合が低くなっていることから、今後はこれらの方向けに記事の企画・撮影・発信を行う予定であり、しまなみジャパンのウェブサイト内の「しまなみタッチ」のコーナーで体験旅行の記事を掲載していく予定である。

インバウンド向けの取組として、現在は日本語ウェブサイト内に英語ページを設定しており、記事の企画・撮影・作成を、海外からの旅行者の感覚も持ち、かつ「文化の意識」を行える人材として、日本在住の英国人編集長（以下、「編集長」）に依頼している。記事は毎月4〜5本掲載しており、そのための企画会議をしまなみジャパンと編集長で頻繁に行っている。令和6年度には、現在の日本語ウェブサイト内に英語記事を掲載するという情報発信方法を一新し、しまなみジャパンの英語ウェブサイトを立て上げる予定である。

また、ナショナルサイクルルートのオフィシャルサイトとして、しまなみジャパンのウェブサイトが公表されている。

■スマートフォンアプリの運営や掲載内容の検討方法

令和5年10月からレンタサイクル利用者向けにしまなみ海道エリア周遊をサポートするスマートフォンアプリ「SHIMANAMI JAPAN」をリリースしている。観光情報の検索、自転車旅程の作成、音声案内、走行ルートの記録等を活用できる。

令和5年度はしまなみジャパンが観光庁の「事業者間・地域間におけるデータ連携等を通じた観光・地域経済活性化実証事業」に採択され、株式会社ナビタイムジャパンがアプリを開発し、データ分析はエヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズが行った。

掲載内容については、尾道市、今治市、上島町がそれぞれ観光スポットの紹介、株式会社伊予銀行が地域内事業者のリサーチなどを行い、その結果を代表団体のしまなみジャパンがとりまとめ、公表している。

アプリの開発・運営やデータの可視化等に経費はかかるが、周遊アプリを通じてGPSデータ(移動ログ、滞在時間)、旅行者属性(アンケート:年代、性別、居住地、同行者属性)、趣味嗜好(閲覧履歴、選択経路)に関するデータを収集することが可能となる。

サイクリングを活用した地域連携・広域連携

従来、取組の評価指標は、レンタサイクルの利用者数であった。今後、スマートフォンアプリを活用して最低3年間、サイクリストのGPSデータや旅行者属性等のデータを収集・分析し、分析結果を民間事業者などとも共有し、新たな評価指標や目標値を設定しながら、観光地経営の戦略を立てていく予定である。

しまなみジャパンは、サイクリングを通じて、しまなみ海道の地域に親しみをもち、交流人口や関係者人口が増え、さらに移住・定住へとつなげていくことも目標としている。

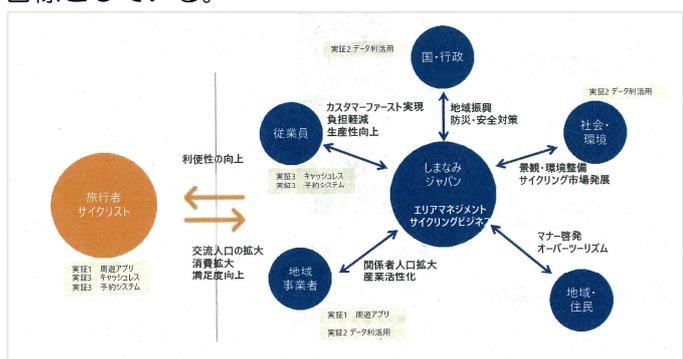


図5 サイクリングを基軸としたエリアマネジメント体制図
出典：(一社)しまなみジャパン 坂本大蔵氏提供

■効果への地元の民間事業者や地域住民の捉え方

最近では、インバウンドも回復基調にある。海外からの観光客は滞在日数も長く、客単価も高い傾向があることから、宿泊施設や飲食店の事業者などからは受け入れに対する好意的な声が聴かれる。

他方、地域住民からはサイクリストの中にゴミを捨てていく人がいることや、危険な走行への不安の声もあがっており、しまなみジャパンでは、サイクリングの振興とサイクリストのマナー向上を両輪で進めていくことを意識している。

■サイクリスト側が地域に求めるニーズや特徴

「令和4年度観光地域動向調査事業報告書」(令和5年3月中国運輸局)では、旅行者向けアンケート調査における良くなかった思い出として「自転車がぎつかった」という回答がある。そのため、レンタサイクルで使用する自転車の整備や各ステーションにおける貸出用の電動アシスト付き自転車の拡充、外国人利用も想定したトラブル時の対応(トラブル時の連絡方法の周知、サポート体制の充実)などのニーズへの対応が必要である。

また、しまなみ海道の各島へ様々な航路があるものの、その分かりにくさが指摘されており、航路利用促進のためにも観光客に分かりやすい情報提供が求められている。

外国人のサイクリストが多いという点では、飲食店における英語メニューの作成及び店頭での情報発信を行うだけでなく、ベジタリアンに対応したメニューの整理(現在のメニューでベジタリアン対応しているものにVマークを付ける)等のニーズがある。

■広域的な情報の収集・発信を行う上での工夫点

しまなみ海道における海外からの移住者たちをつなぐような取組をしまなみジャパンで進めている。例えば、毎年主催する「しまなみジャパン観光ビジネスセッション」において、海外出身の事業者による座談会を企画し、その企画や開催準備の過程で事業者どうしを紹介し、つないでいくことを意識している。しまなみ在住の外国人ネットワークを構築することで、海外からの旅行者がストレスなくしまなみエリアを旅行することにもつながると期待している。

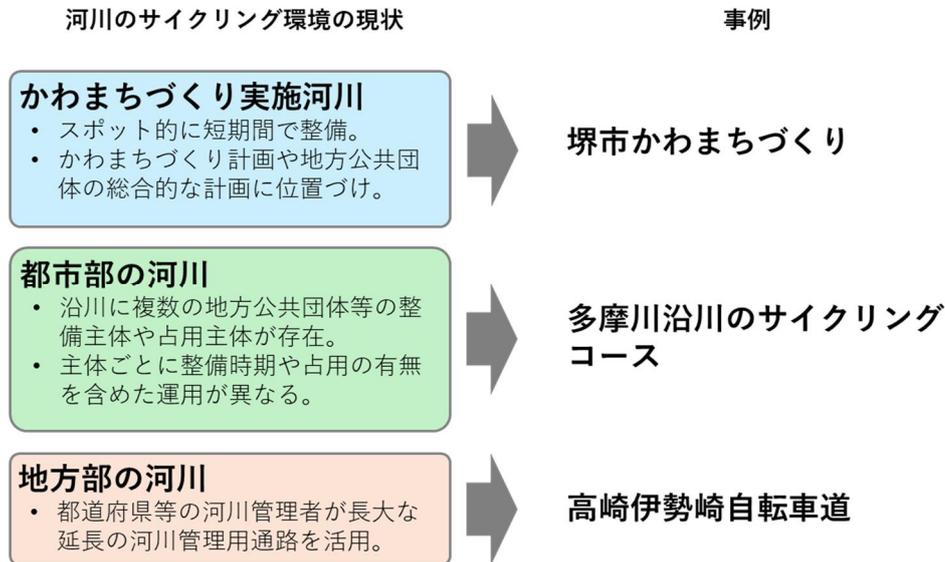
問い合わせ先

- 問い合わせ先
- (1) 一般社団法人しまなみジャパン
電話：0898-35-3194
- (2) 広島県 土木建築局 道路整備課
電話：082-513-3897
- (3) 愛媛県 観光スポーツ文化部 自転車新文化推進課
電話：089-912-2234

2. 河川のサイクリング環境の現状別の事例

2.1 河川のサイクリング環境の3類型

「河川空間におけるサイクリング環境整備の基本的考え方（案）」本編の「1.総則」に記載のとおり、今回の分析では河川のサイクリング環境を、その現状別に3つに類型している。この事例・参考資料集においても、3つの類型に合わせて次ページ以降で事例を掲載する。



2.2 かわまちづくり実施河川

かわまちづくり実施河川の事例として、堺市かわまちづくりをとりあげる。

かわまちづくり実施河川：堺市かわまちづくり

【概要】

■大和川サイクルライン（仮称）は、大和川上流部にある南河内サイクルラインと、大阪府南西部から大和川に接続する泉州サイクルルートをつないで、広域的な自転車周遊ルートを形成するサイクリングロードであり、「堺市かわまちづくり計画」に基づいて整備が進められている。また、堺市は2021年3月に策定した「堺市基本計画2025」において、この大和川サイクルライン（仮称）沿いに、サイクリングの拠点となる施設を民間事業者と連携しながら整備する方針を掲げている。



出典：堺市 https://www.city.sakai.lg.jp/shisei/sonota/teianyobo/r2_teianyobo/teianyobo_r2/r2_saijyuten/yamatogawasagan.files/yamatogawasaganmiryokukojo.pdf

2.3 都市部の河川

都市部の河川の事例として、多摩川沿川のサイクリングコース（サイクリングロード）をとりあげる。

都市部の河川：多摩川沿川のサイクリングロード

【概要】

- 多摩川沿川においては府中多摩川かぜのみち（府中市）、多摩川サイクリングコース（稲城市）、かわさき多摩川ふれあいロード（川崎市）等のサイクリングロードが整備されている。
- 左岸は、羽村市から大田区まで「たまりバー50キロ」としてPRしており、一部に河川管理用通路と一般道はあるものの沿川市区が占有している。
- かわさき多摩川ふれあいロードにおいては、利用者がお互いに譲り合いの気持ちを持ち、安心安全に利用できるよう、標識や段差（スピードハンプ）の設置、マナー啓発キャンペーン等の安全対策が実施されている。



出典：堺市 https://www.city.sakai.lg.jp/shisei/sonota/teianyobo/r2_teianyobo/teianyobo_r2/r2_saijuten/yamatogawasagan.files/yamatogawasaganmiryokukojo.pdf

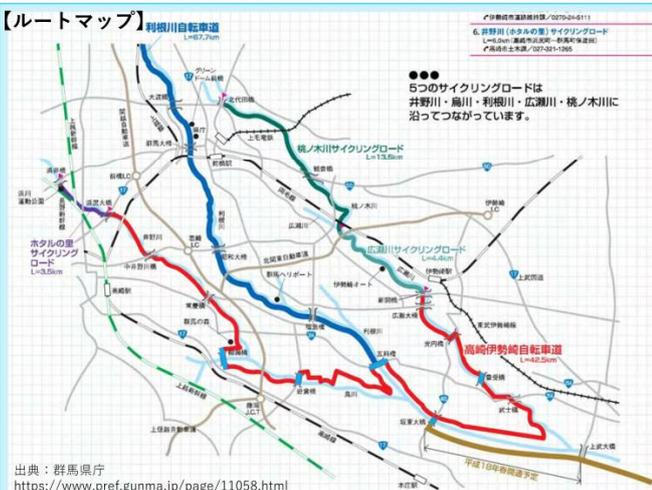
2.4 地方部の河川

地方部の河川の事例として、高崎伊勢崎自転車道をとりあげる。

地方部の河川：高崎伊勢崎自転車道

【概要】

- 高崎伊勢崎自転車道は高崎市浜尻町から伊勢崎市若葉町までの42.5 kmに及ぶサイクリングロードである。
- 沿川には、小中高の各学校が多く朝夕の通学にも利用されている。利根川に沿って点在するチビッコ広場や、ゴルフ・サッカー場、運動公園など多くのスポーツ施設を結ぶほか、華蔵寺公園遊園地、観音山古墳などの見どころもある。
- 安全な利用のために車止めや案内標識の設置などが行われている。



出典：群馬県庁 <https://www.pref.gunma.jp/page/11058.html>



ホテルの里サイクリングロード

出典：公益財団法人 前橋観光コンベンション協会 <https://www.maebashi-cvb.com/news/1389>



高崎伊勢崎自転車道

出典：群馬県 <https://www.pref.gunma.jp/uploaded/attachment/27527.pdf>



車止め



案内標識

出典：大規模自転車道調査報告書（第2版）pp.29-31 https://www.j-cycling.or.jp/about/pdf/PDF_research_02.pdf

3. インフラのデザイン面での事例

3.1 検討・推進体制

■協議会等を設置した事例①

美瑛川地区かわまちづくりでは、民間のサイクリングクラブがかわまちづくり協議会に参加している。また、ワーキンググループを設置し、美瑛川の河川空間をサイクリングロードとして活用するために必要な整備内容、地域との連携方法、PR方法を検討している。



図 6 協議会等の開催例（美瑛川地区かわまちづくり）

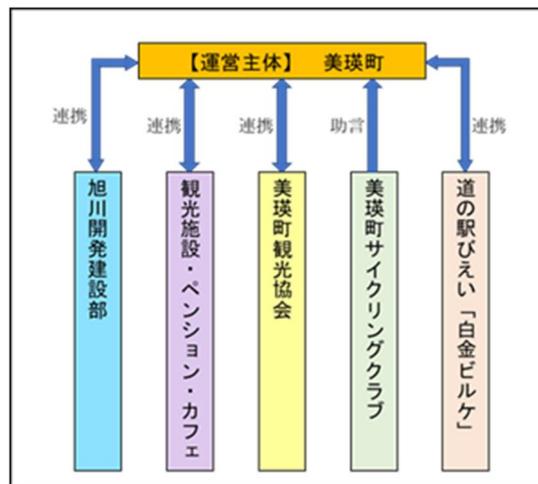


図 7 運営体制図例

■協議会等を設置した事例②

重信川サイクリングロード活性化推進実行委員会を設置し、魅力向上、周辺地域の活性化、利便性向上、サイクリングの裾野拡大に取り組んでいる。

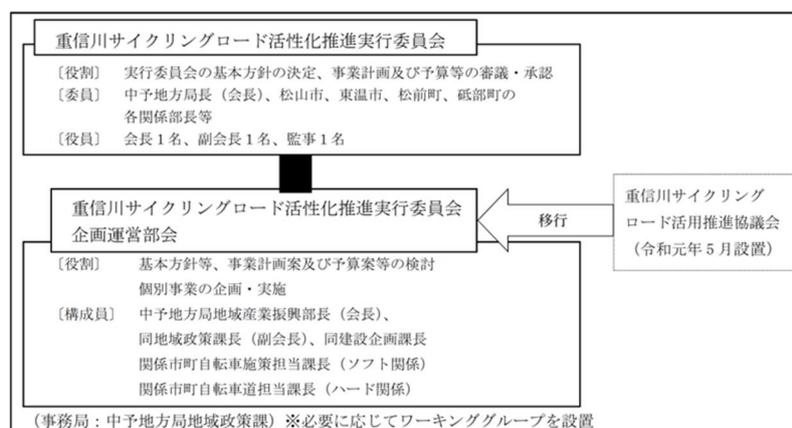


図 8 協議会等の組織図例（重信川かわまちづくり）

■ 庁内連携体制の事例

土浦市自転車施策庁内推進会議を設置し、計画に位置付けられた多岐にわたる施策の推進を図っている。

市長公室長，総務部長，市民生活部長，保健福祉部長，都市産業部長，建設部長，教育部長，
政策企画課長，広報広聴課長，人事課長，市民活動課長，生活安全課長，健康増進課長，
商工観光課長，農林水産課長，都市計画課長，道路課長，公園街路課長，文化生涯学習課長，
スポーツ振興課長，指導課長

図 9 庁内体制例

出典：土浦市自転車施策庁内推進会議設置要綱

3.2 自動車と兼用している道路の路面標示

霞ヶ浦湖岸の自転車と自動車が混在する道路に矢羽根印を設置して安全性を向上させている。



図 10 自動車混在道路に矢羽根印を設置した例

(つくば霞ヶ浦りんりんロード)

3.3 幅員拡幅

サイクリングロードとして活用するにあたり、川崎市が占用し必要となる幅員を確保するために堤防天端を拡幅している。

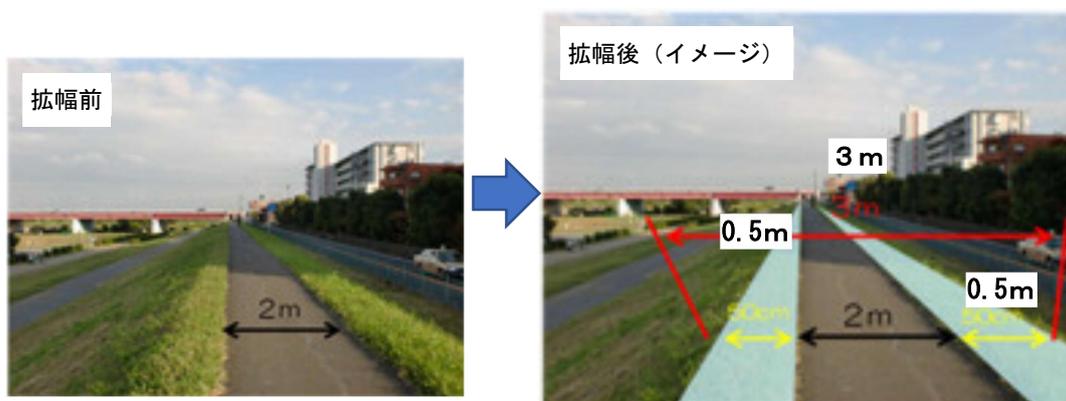


図 11 サイクリングロード拡幅イメージ (川崎市新多摩川プラン (案))

3.4 レーン分け

江戸川区では、利用者が多い区間を歩行者等と自転車のレーン分けを行い、安全性を向上させている。



図 12 歩行者と自転車をレーン分けした例（東京都江戸川区）

3.5 車止め

車止めの主な種類を以下に示す。

① 支柱タイプ



取り外しにより管理車両の通行幅を確保する。

② 逆Uタイプ



取り外しにより管理車両の通行幅を確保する。

③ ゲートタイプ



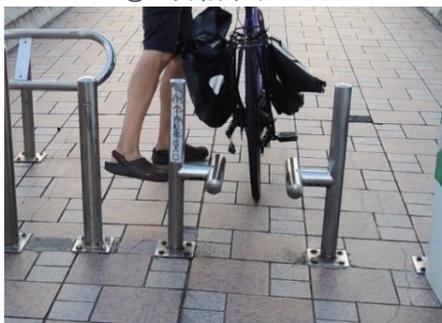
旋回やスライドにより管理用車両の通行幅を確認する。

④ 車いすゲート



車いす使用者やベビーカー使用者、歩行者が主に通過する。

⑤ 自転車ゲート



支柱の内側に突起を設けることでバイクの侵入を防止する。自転車は降りて通行する。

3.6 転落防止柵

■転落防止柵の種類

転落防止柵の種類を以下に示す。

①縦ビームタイプ



出典：日鉄神鋼建材（株）カタログ

すり抜けしにくい、支柱が多く景色がみにくい。

②横ビームタイプ



出典：JFE建材（株）カタログ

支柱が少なく景色がみやすいが、すり抜けしやすい。

■転落防止柵の設置事例

法面が急な箇所や一般道路と並走している箇所などに設置されている。



図 13 転落防止柵の設置例
法面急勾配（左：那珂川）、車道と並走（右：鬼怒川）

3.7 案内

■デザインの統一

茨城県では、地域の特徴などを踏まえたコンセプトを設定し、デザイン統一に配慮している。

○ 茨城県及び水郷筑波地域の特徴

- 筑波山や霞ヶ浦を中心とした豊かな自然や美しい景観、さらには、鹿島神宮や常陸風土記の丘などの歴史的・文化的資産や、桜川の桜、潮来のアヤメなど、数多くの地域資源を有しており、季節ごとに多様な風景を楽しむことができる。
- 肥沃な大地に田園風景が広がり、特にメロン、レンコンは全国一の生産量などを誇るとともに、果樹園では、梨やイチゴなどの果物狩りも楽しむことができる。

○ 視覚デザインの背景にあるコンセプト

- 肥沃な大地と筑波山。大きな湖。開けた空。おおらかでオープンな土地柄を表現し、コースに一貫したアイデンティティを付与する。

・ 大地については、サイン盤面や路面表示のデザインに直接的に図案化されていないが、下の黄色線は黄金の大地をあらわし、上の黄色線は、光を象徴している。

・ また、空の広がり表現することで、開けた大地を連想させることも意識している。

・ そして、サインそのものがランドスケープの一部になり、地域のアイデンティティとなることを目指している。

機能	名称	役割	形式	水郷筑波仕様	
案内	a-1	コース進行方向案内 (右折)	路面表示		
	a-2	コース進行方向案内 (左折)			
	a-3	コース進行方向案内 (直進)			
	a-4	矢羽根型コース案内	・ 自転車利用者に対し、サイクリングコースであることを案内するとともに、ドライバーに対しても、当該道路がサイクリングコースとして活用されており自転車が通行することの注意を促す	路面表示	
	a-5	矢羽根型コース案内 (アクセス)	・ サイクリングコース周辺道路からサイクリングコースへのアクセス案内	路面表示	
	a-6	矢羽根型コース案内 (歩行者向けアクセス)	・ 歩行者に向けた、サイクリングコースへのアクセス案内	路面表示	
	a-7	サイクリングコースへの案内	・ サイクリングコース周辺道路からサイクリングコースまでの距離を案内	路面表示	
	a-8	コースライン (コース案内)	・ サイクリングコースであることを案内	路面表示	
	a-9	コースライン (迂回路等案内)	・ 迂回路等のコースが分かりにくい区間において、コースであることを特に案内するときに設置	路面表示	

図 14 デザイン統一例

出典：水郷筑波サイクリング環境整備事業・自転車通行環境整備ガイドライン

■案内の種類

主な案内の設置及び設置間隔の事例を以下に示す。

①起終点の案内

容易に視認できるように大きな看板を設置した例。



図 15 起終点の案内例（ピワイチ 滋賀県）

出典：滋賀県ウェブサイト

②コース誘導案内

分岐点にサイクリングコースと一般道を示す案内を設置している例。



図 16 コース誘導案内例（鬼怒川 常総市）

③施設・観光地等への誘導案内

サイクリングコースから観光地への誘導にピクトグラムや複数言語を採用している例。



図 17 観光地への誘導例（美瑛川 美瑛町）

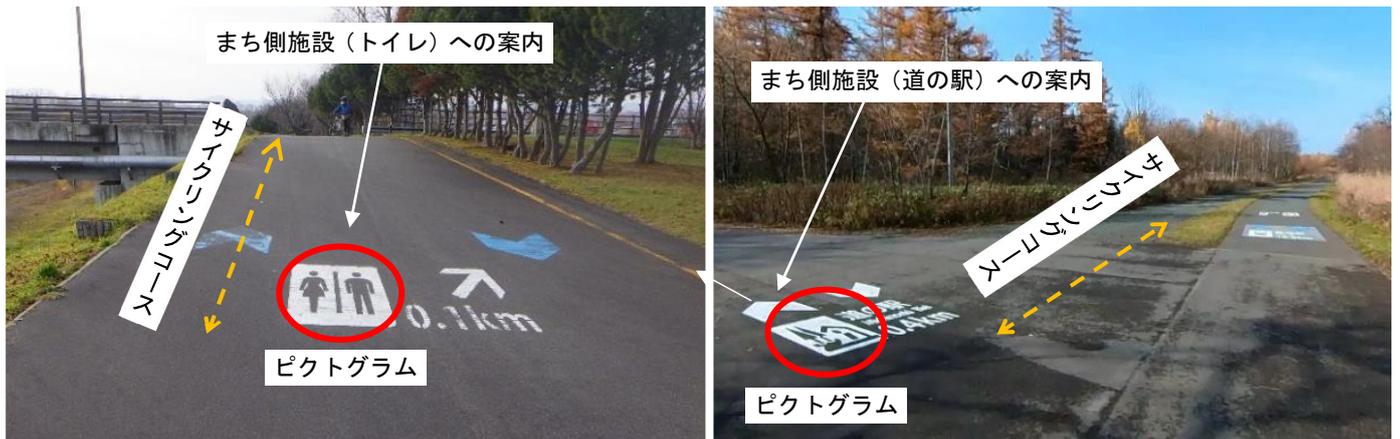


図 18 まち側施設への誘導例（美瑛川 美瑛町）

④ 起点からの距離又は終点までの距離の案内

(参考) 距離標だけではなく路面にも河口からの距離を記載している例。



図 19 距離標と路面標示を併用した例 (多摩川 川崎市)

⑤ 注意喚起案内

歩行者横断の注意喚起案内と横断箇所にカラー舗装を併用した例。



図 20 歩行者横断箇所の注意喚起例 (多摩川 川崎市)

⑥マナー案内

サイクリングロード上の看板や路面標示だけでなく地方公共団体ウェブサイトでもマナー案内をしている例。



図 21 サイクリングロード上と地方公共団体ウェブサイトでマナー案内をしている例 (多摩川 府中市)

⑦市町村名等の現在地の案内

現在地や周辺の施設がわかる案内例。



図 22 現在地を示す案内例 (荒川 江東区)

⑧自転車道を示す案内

ロゴマークによる一連のサイクリングロードを示している例。



図 23 自転車道を示す案内例（ビワイチ 滋賀県）

出典：滋賀県ウェブサイト

⑨コース全体の案内

距離だけでなく、標高も記載している例。



図 24 コース全体の案内標識の例（美瑛川 美瑛町）

⑩設置間隔

表 2 案内区分、設置間隔、記載内容（参考）

案内区分	設置間隔	記載内容
ルート案内（単路部）	2.5～5 kmを目安	進行方向
距離標	5 kmを目安	起点からの距離
案内地図	駅や道の駅等の拠点施設に設置	ルート概要、現在地等

「いばらき自転車ネットワーク 自転車通行環境整備ガイドライン」（R2.3）を抜粋編集

3.8 利便施設

利便施設には下表に示すものに加え、樹木による日陰がある。設置例及び設置間隔例を以下に示す。

表 3 利便施設の用途及び装備

利便施設名	用途	設置が望ましい設備
休憩施設	一時的な休息ができる	ベンチ、あずまや、サイクルラック、トイレ、給水場など
防災ステーション	休憩施設の用途に加え、掲示板や展示室で地域の情報を収集することができる	サイクルラック、トイレ、掲示板、展示室など
サポート施設	休憩室の用途に加え、簡単な自転車の整備ができる	休憩施設の設備に加え、工具など
サイクルステーション	サポート施設の用途に加え、長距離走行時の拠点になる	サポート施設の設備に加え、シャワー、更衣室、駐車場など

■休憩施設

美瑛川では、側帯の上面を活用して休憩施設を設置している。



図 25 側帯の休憩施設（美瑛川）

■サポート施設

サポート施設は、公共施設のほか、飲食店やコンビニエンスストア、道の駅、鉄道駅などの協力により設置されている場合がある。呼称は、地区により違う場合がある。



図 26 自転車の駅の例

出典：福井市ウェブサイト



図 27 サポートステーションの例

出典：つくば霞ヶ浦りんりんロードウェブサイト（一部編集）

■サイクルステーション

土浦市では、サイクリングロード沿いにサイクルステーションを設置している。



図 28 サイクルステーション外観と内観（土浦市）

樹木による日陰



図 29 左：境川（浦安市）、右：鳥山川（横浜市）

利便施設の設置・設置間隔

表 4 利便施設と設置間隔【参考】

利便施設の種類	設置間隔
休憩施設（ベンチ、水飲み場）	5km毎
休憩施設（上記+簡易トイレ、サイクルラック）	10km毎

「いばらき自転車ネットワーク 自転車通行環境整備ガイドライン」（R2.3）を抜粋編集

3.9 交差部

■橋梁交差部

まち側へのアンダーパス事例を以下に示す。



図 30 アンダーパスの事例（鬼怒川 常総市）

■支川合流部

高水敷に連絡橋を設置した事例を以下に示す。



図 31 連絡橋梁の事例（多摩川 川崎市）

出典：川崎市ウェブサイト

■緊急用河川敷道路

緊急用河川敷道路は、災害時の救助救命活動や緊急物資輸送を目的に整備されている。平常時は一般に開放し、多くの方々に利用されている。

荒川下流部では管理用通路を高速通行する自転車が多いため、沿川の地方公共団体と協働して、平成 22 年度に「荒川下流河川敷利用ルール」を作成している。

ルールでは河川区域内の禁止事項やマナー啓発を記載しており、そのなかで自転車のマナーとして安全配慮を促している。

また、自転車のマナー啓発として、沿川の地方公共団体の主要箇所ごとに、地方公共団体、警察書、自転車関係団体とマナーアップキャンペーンを毎年実施している。

守って変わろう！荒川下流河川敷利用ルール
あらかわろう！

物の者に迷惑をかける
ゴミはたさないで！

おたがいに
ゆずりあおう！

ペットはリードを！
フンほちもちかえてね！

ゴミは神妙かえろう！
たき火もしない！

荒川下流河川敷利用ルールとは？
誰もが安全で快適に荒川下流部の河川敷を利用することができるよう、
荒川下流河川敷利用ルールを制定・啓発活動により定めました。
平成20年2月から運用しているものです。

自転車は人の近くでは
徐行してね！

※河川敷の道は自転車専用ではありません！
荒川の河川敷にある道路は、災害時の救助救命活動や緊急物資輸送を目的に整備された「緊急用河川敷道路」であり、平常時は歩行者やランナー、自転車利用者等、様々な方に利用されています。

荒川下流河川敷利用ルール

禁止行為

- ・ごみの不法投棄は禁止です。 ・たき火やごみの焼却は禁止です。
- ・犬のノリードやペットなどのフンの放置は禁止です。
- ・自動車及びオートバイの河川敷への進入は禁止です。
(管理者の許可がある場合は除く)

危険・迷惑行為

- ・バットやゴルフクラブなどは使用しない。
- ・バーベキューや煮炊きなどは行わない。
- ・無人航空機及び模型航空機は飛ばさない。
- ・他の者に迷惑をかける騒音は出さない。
- ・2時から翌朝の6時まで花火をしない。

マナー

- ・自転車、歩行者は、お互いに譲歩しないよう十分に配慮しましょう。特に自転車は衝突した際、大事故につながるため注意し、周辺に歩行者がいるときは歩行者を優先して徐行しましょう。
- ・河川敷の道路に自転車を止めたり、荷物などを置いたり、キャッチボールをするなど通行の妨げとなることはやめましょう。

みんなで一緒にあらかわろう！
ARAKAWA TRANSFORMATION 令和4年7月作成

図 32 荒川下流河川敷利用ルール

<https://www.ktr.mlit.go.jp/arage/arage00138.html>

■コラム（ピクニック橋 川崎市）

川崎市は、用水路合流部の布田橋で途切れていたサイクリングロードを多摩川上流の稲城市まで繋げたいと考えていました。

平成 23 年 3 月 11 日の東日本大震災で、河川堤防を利用した帰宅困難者が布田橋から上流へ進めなかったことがあり、平成 27 年 5 月に布田橋の連絡について 2,850 人の署名入りの要望書が川崎市に提出され、市の上位計画やかわまちづくり計画に稲城市までの延伸が位置づけられました。

当初は、まち側の最寄りの橋梁へ迂回するルートを設定していましたが、車道の横断が発生すること、横断部の溜り場確保が困難など、安全面や利便性の観点から多摩川河川敷の連絡橋（ピクニック橋）を設置することとなりました。

川崎市は、上流の稲城市にもサイクリングコースがあることから同市と河川管理者など関係機関と協議・調整を行い、河川管理者から橋梁設置の許可を受け、令和元年 5 月にピクニック橋を完成させました。

ピクニック橋の設計・施工、維持管理は川崎市が行っています。



布田橋の状況



当初のまち側最寄りの橋梁への迂回案
出典：かわまちづくり計画書

ピクニック橋の概要

潜水橋

橋長 29.5m

全幅員 3.8m (有効幅員 3.0m)

設計費：2,200 万円

工事費：1 億 3,000 万円



3.10 サイクリングコースマップ

周辺情報が記載されたサイクリングコースマップの事例を以下に示す。



図 33 周辺情報が記載されたサイクリングコースマップ例

3.11 情報サイト及びアプリ

■サイクリストが活用している情報サイト

表 5 サイクリストが活用している情報サイトの例【参考】

民間サイクリング情報サイト	
サイクリングコースの紹介やイベントの案内、記事やコラム等を掲載している。	
<ul style="list-style-type: none"> • TABIRIN (たびりん) : https://tabi-rin.com/ • Cycle Sports : https://www.cyclesports.jp/ • ちりりん : https://chiririn.jp/ 	



図 34 民間サイクリング情報サイトのコース紹介例 (TABIRIN)

表 6 サイクリストが活用しているアプリの例【参考】

サイクリストが活用しているアプリ	
サイクリングコースの案内、位置確認、距離・標高計算等の機能がある。	
<ul style="list-style-type: none"> • 自転車 Navitime • キョリ測 • ゼンリンいつもNAVI 	

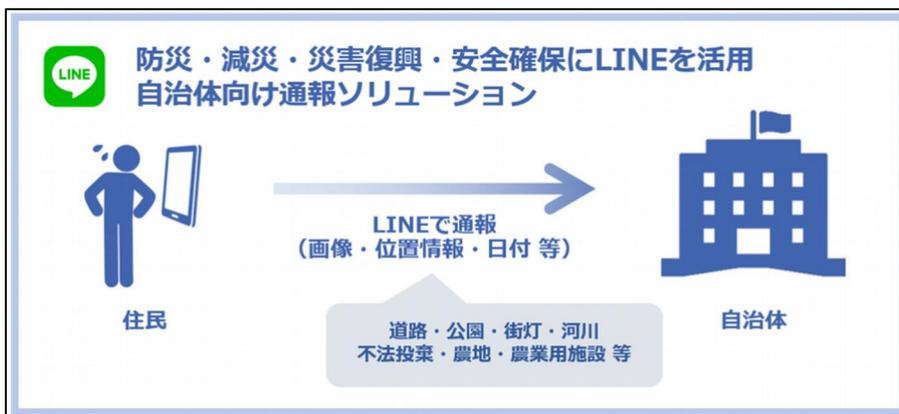
■不具合通報アプリ

表 7 サイクリストが活用しているアプリの例【参考】

不具合通報アプリ

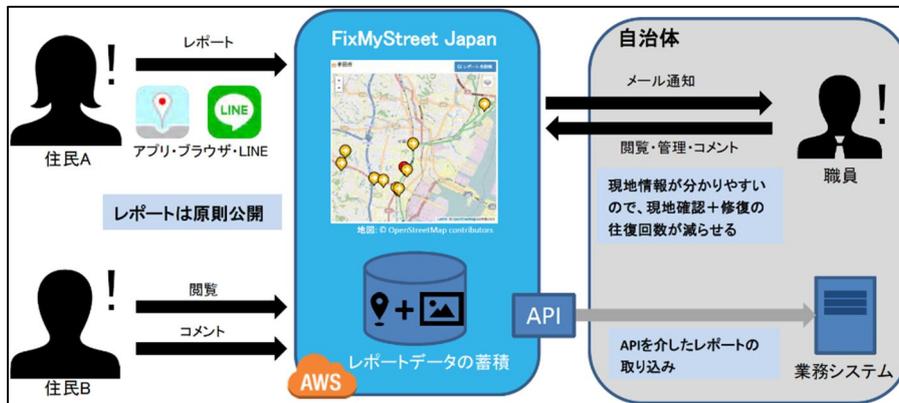
道路の不具合などサイクリングロード利用者から情報を提供してもらうことも考えられる。

- ・ 地方公共団体向け通報ソリューション



<https://kanameto.me/solution/report.html>

- ・ まちもん



<https://start.fixmystreet.jp/>

3.12 公共施設の活用

水防倉庫にサイクルスタンドを設置してサイクリストが立ち寄れるスペースを設けたり、防災ステーションの一角にパネルを展示して広報施設として活用したり、地方公共団体の施設にのぼりを設置するなど、公共施設の多様な活用例がある。



図 35 防災ステーションの広報施設の活用例

出典：五霞町ウェブサイト



図 36 地方公共団体公共施設の活用例（守山市）

3.13 ソフト施策

ソフト施策の例を以下に示す。



図 37 河川沿いにシェアサイクルの拠点を設置している例



図 38 サイクリングイベントでまち側施設を利用している例



図 39 まち側での散走イメージ

<https://www.ove-web.com/event/e-sanso/sa-report/entry-752.html>

3.14 維持管理

舗装端部からの損傷及び、縁石を設置して舗装端部を保護し損傷を防止している事例を示す。



図 40 舗装端部から損傷（左）、舗装端部に縁石設置（右）

3.15 相談支援

■国土交通省

国土交通省は、水辺空間の利活用に関する相談窓口「かわよろず」を設置しています。ご連絡方法は、電子メールにて、以下の情報を記載しご連絡下さい。

【かわよろず】

・メール送付先：hqt-kawayorozu@gxb.mlit.go.jp

(セキュリティ対策のため、※は@に置き換えた上で送信願います。)

・メール記載情報：

- (1)お名前、法人名、官公庁名など (必須)
- (2)ご住所
- (3)電話番号 (必須)
- (4)ご相談の対象となる河川名、住所
- (5)ご相談の概要 (なるべく具体的に) (必須)
- (6)その他、参考となる資料



■地方整備局等相談窓口

国土交通省の地方整備局等において、河川敷地の占用に関する、相談窓口を設けている。

- 北海道：北海道開発局・・・〒060-8511 北海道札幌市北区北8条西2丁目札幌第1合同庁舎
TEL:011-709-2311（代表）
- 東北：東北地方整備局・・・〒980-8602 宮城県仙台市青葉区本町3-3-1 仙台合同庁舎B棟（7F～14F）
TEL：022-225-2171（代表）
- 関東：関東地方整備局・・・〒330-9724 埼玉県さいたま市中央区新都心2-1
さいたま新都心合同庁舎2号館
TEL：048-601-3151（代表）
- 北陸：北陸地方整備局・・・〒950-8801 新潟県新潟市中央区美咲町1-1-1
新潟美咲合同庁舎1号館
TEL：025-280-8880（代表）
- 中部：中部地方整備局・・・三の丸庁舎 〒460-8514 愛知県名古屋市中区三の丸2丁目5番1号
（名古屋合同庁舎第2号館内）
TEL：052-953-8119（代表）
- 近畿：近畿地方整備局・・・〒540-8586 大阪府大阪市中央区大手前3-1-41 大手前合同庁舎
TEL:06-6942-1141（代表）
- 中国：中国地方整備局・・・〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館
TEL：082-221-9231（代表）
- 四国：四国地方整備局・・・〒760-8554 香川県高松市サンポート3番33号
TEL：087-851-8061（代表）
- 九州：九州地方整備局・・・〒812-0013 福岡県福岡市博多区博多駅東2丁目10番7号
福岡第二合同庁舎
TEL：092-471-6331（代表）
- 沖縄：沖縄総合事務局・・・〒900-0006 沖縄県那覇市おもろまち2丁目1番1号
那覇第2地方合同庁舎2号館
TEL：098-866-0031（代表）

■リバフロサポートセンター

公益財団法人リバーフロント研究所では、安全で豊かな河川と水辺、にぎわいのある地域づくりの実践をサポートしている。

◆ リバフロサポートセンターの窓口

現在、テーマ別に4つのサポート窓口で構成しています。各テーマの関連情報の入手、また相談については、各窓口をクリックしてください。また、どの窓口相談すべきか分からないテーマについてもお気軽にお問合せください。

多自然川づくり

かわまちづくり

河川環境管理シート

小さな自然再生

◆ 設立の背景と目的

公益財団法人リバーフロント研究所は、河川・流域の治水・自然環境・生態系、水辺のにぎわい、さらには健全な水循環系の視点から、これからの社会のあり方や価値観を提案し、その実現に向けた課題を見出し、施策提言・研究・技術開発・普及啓発などの活動を通じてその解決を図るとともに、現場実践、多様な主体との連携・協働を通じてスタンダードをつくり社会実装させることに日々挑戦しています。

私たちが強みとするテーマに関連する情報、研究成果、技術等を社会に還元するとともに、行政職員・市民団体・技術者・研究者など全国の川づくり・地域づくり・流域づくりの担い手を支援する窓口として、「リバフロサポートセンター」を2022年7月に設立しました。本サポートセンターは、治水と環境とにぎわいが共存する川づくり・まちづくり・流域づくりの更なる推進に貢献することを目的とします。

◆ リバフロサポートセンターの概要

- ・所在地：東京都中央区新川1丁目17番24号 NMF茅場町ビル7階（公益財団法人リバーフロント研究所内）
- ・センター長：中村圭吾（副センター長：都築隆禎）
- ・4つの機能：川づくり・まちづくり・流域づくりに関わる次の機能を担います。
 - ①技術開発・普及・・・・・・・・・・強みとするテーマの技術開発及び普及啓発
 - ②情報提供・・・・・・・・・・ナレッジ集約及び情報発信
 - ③技術指導・地域連携・・・・・・・・研修会、セミナー、講師派遣を通じた実務者等の人材育成
 - ④国際協力・・・・・・・・日本の経験の海外普及及び海外知見の日本への還元

◆ リバフロサポートセンターへの問合せ

リバフロサポートセンターへのお問合せは、お気軽にメールにてご連絡をお願いします。
Email:supportcenter☆rfc.or.jp（※ ☆を@に変えてご利用ください）

図 41 リバフロサポートセンター

4. 参考資料

4.1 河川区域内の土地に自転車歩行者専用道路を設置する場合の取扱要領

建設省河治発第九八号 昭和 50 年 11 月 19 日

河川区域内の土地に自転車歩行者専用道路を設置する場合の取扱いについて

標記については、別紙のとおり取扱い要領を定め、今後は、これに基づき実施することとしたので、下記事項に留意のうえ、遺憾のないようにされたい。なお、このことについては、道路局と協議済みである。

記

- 1 道路管理者が河川区域内の土地に設置することができるものは、道路法第四八条の七第二項に定める「自転車歩行者専用道路」とし、同法第四八条の七第一項に定める「自転車専用道路」については、原則として設置を認めないものとする。
- 2 河川管理用車両の通行路に自転車歩行者専用道路を設置することができるのは、河川管理用車両が制約なしに通行できる措置が講ぜられる場合に限るものとする。
- 3 道路管理者以外の者が設置するもっぱら自転車及び歩行者の通行の用に供する道路(いわゆる「遊歩道」を含む。)についても、本取扱い要領に準じて、措置するものとする。

(別紙)

河川区域内の土地に自転車歩行者専用道路を設置する場合の取扱要領

1 自転車歩行者道の設置位置

- (1)自転車歩行者専用道路(以下「自転車歩行者道」という。)の設置位置は、河川事業計画及び治水上の影響を勘案して定めるものとする。
- (2)自転車歩行者道の設置位置は、原則として、堤防天端、裏小段又は遊水地とする。ただし、地形、堤防の状況等によりやむを得ないと認められる場合には、表小段又は高水敷に設置できるものとする。

2 設置位置の細則

- (1)高水敷に設置する場合の位置は、次によるものとする。
 - イ 堤防法面に護岸が設置されていない場合には、堤防法尻からの距離は、原則として、一〇メートル以上離すものとする。ただし、舗装しない場合は、堤防法尻に接して設置することができるものとする。
 - ロ 堤防法面に護岸が設置されている場合には、堤防法尻に接して設置できるものとする。
 - ハ 低水路肩からの距離は、低水護岸が設置されているときは、原則として五メートル以上、低水護岸が設置されていないときは、原則として一〇メートル以上離すものとする。
- (2)遊水地においては、堤防法尻に接して設置することができるものとする。
- (3)自転車駐車場の施設は、原則として、堤防には設置しないものとする。

3 自転車歩行者道の構造

- (1)坂路の勾配は、「自転車道等の設計基準について」(昭和四九年三月五日付け建設省都街発第一三号、道企発第一二号、都市局長・道路局長通達)によるものとする。
- (2)川表側に設置する坂路の幅員は、河積等を勘案して定めるものとし、特に小規模な河川において、河積縮少の影響が大きいと認められる場合には、堤防法線の修正等を行ない、流過能力の確保を図るものとする。
- (3)川表側には、原則として、逆坂路は設置しないものとする。ただし、交通安全、自転車歩行者の確保等やむを得ない場合には、逆坂路を設置することができるものとし、必要な範囲に護岸を設置するものとする。
- (4)表小段に設置する場合で、堤防法面に護岸が設置されていないときは、原則として、路面は舗装しないものとする。また、表小段には、柵類は設置しないものとする。
- (5)高水敷に設置する場合には、洪水時における高水敷の洗掘を防止するため、舗道面の両側は、芝張り等によって被覆するものとする。
- (6)自転車駐車場の施設は、軽易なものであって、河川管理上の支障を生じない構造とするものとする。

4 自転車歩行者道の管理

- (1)堤防に設置する自転車歩行者道の管理は、「堤防と道路との兼用工作物管理協定(準則)について」(昭和四七年六月一九日付け建設省河政発第五七号、道政発第四九号、河川局長・道路局長通達)によるものとする。
- (2)高水敷及び遊水地に設置する自転車歩行者道については、兼用工作物とせず、河川法上の許可工作物として取扱い、もっぱら道路管理者が管理し、それに要する費用を負担するものとする。
なお、許可工作物としての河川敷地の占用の範囲は、路面を舗装する場合には、路面幅に両側それぞれ一メートルを加えた幅とし、舗装しない場合には、路面幅とする。
- (3)自転車歩行者道の設置後、河川管理上支障が生ずることとなった場合には、道路管理者が、河川管理者と協議のうえ、河川管理に支障のないよう措置するものとする。

4.2 河川と道路の整備基準の違いによる不連続（参考資料）

河川と道路の整備基準が違うことにより、接続部が不連続になる場合がある。

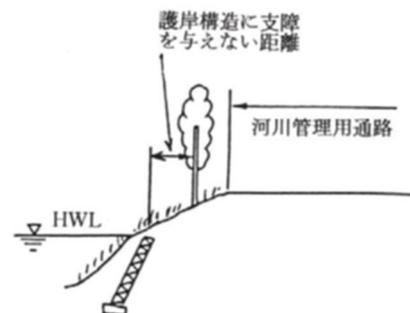


図 4-2 河川と道路の整備水準の違い（不連続性）のイメージ

4.3 「河川区域内における樹木の伐採・植樹基準」【抜粋】

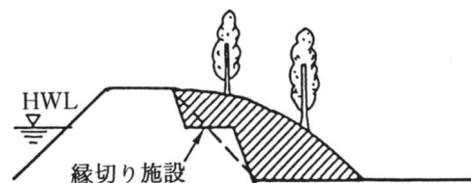
第7 3 河岸法面に植樹する場合には、次に掲げる基準に適合するよう行うものとする。

- 一 植樹は、護岸の高さが計画高水位以上の場合に限ること。
- 二 植樹を行った場合には、張芝等の法面保護工を実施すること。
- 三 超過洪水時における流水の疎通と法面の安定にも配慮すること。
- 四 高木の植樹は、河岸法面肩より堤内側が河川管理用通路（兼用道路を含む。）である場合に限ること。
- 五 植樹する高木は耐風性樹木であること。
- 六 高木の植樹は、樹木の主根が成木時においても護岸構造に支障を与えないよう、護岸法肩から必要な距離を離すこと。



第九 堤防の側帯に植樹する場合には、次に掲げる基準に適合するよう行うものとする。

- 一 植樹の位置は、漏水発生のおそれがないなど、堤防保全上の問題のない区間に限ること。
- 二 樹木の枝、根等が背後の民地との境界線又は道路の建築限界を侵すことのないようにすること。
- 三 第一種側帯においては、植樹木は低木のみとすること。
- 四 第二種側帯においては、高木の植樹は水防活動に資する場合に限ること。
- 五 高木の植樹は、樹木の主根が成木時においても計画堤防内に入らないよう行うこと。盛土部分がある場合には、必要に応じ堤防裏法面と盛土部分の間に縁切り施設及びドレーン工を設けて行うこと。この場合に、盛土が堤防の安定性を損なわないものであること。
- 六 五の盛土部分には張芝等の法面保護工を実施すること。



4.4 サイクリングコースに関する法令・基準等

河川敷地を利用したサイクリングコースに必要な機能と要素を抽出し、要素毎に法令、基準等を整理した。

(1) 河川敷地のサイクリングコースに必要な機能と要素

機能	必要な要素
走行性	自転車道、自転車歩行者専用道路 等
連続性	交差点（道路、鉄道）
	堤防等車両横断通行箇所
	支川合流点、用水路取水部、分岐点（本川・放水路、本川・旧川）
	坂路
安全性	標識、路面標示、立体減速標示（イメージハンプ）
	柵
	車止め
	利用・運用ルール
快適性	利便施設（トイレ、東屋、駐輪ラック）
	照明※
	休憩広場（側帯等）
	かわ側・まち側へのアクセス路
まちとの連続性・周遊性	河川隣接公園の活用
	サービス施設（サイクルステーション）、まちなか誘導標示
	地域解説表示板（サイクリングコース案内含む）
	拠点施設（駅、道の駅、空港、観光地、宿、船着場）

図 43 必要な機能と要素

(2) 法令、基準等の出典・整理

法令、基準は全国統一のものとし、以下を参照した。管理区分は河川側と道路側に分け、河川側は更に管理者と占有者に分けて整理し、幅員、路面、勾配については、別途詳細に整理した。

	参照基準・法令名	略称	適用管理区分
1	河川管理施設等構造令（平成27年8月1日データ）	「河令」	河川側の基準 管理者
2	河川管理施設等構造令施行規則（平成28年10月1日データ）	「規則」	
3	国土交通省河川砂防技術基準維持管理編（河川編）（平成27年3月改訂）	「維持」	
4	河川区域内の土地に自転車歩行者専用道路を設置する場合の取扱要領（昭和50年11月19日）	「要領」	河川側の基準 占有者
5	河川区域内の土地に自転車歩行者専用道路を設置する場合の取扱いについて（建設省河治発第98号 昭和50年11月19日）	「通達」	
6	工作物設置許可基準（平成14年7月12日改正）	「工許」	道路側の基準
7	河川敷地占用許可準則（平成28年5月30日改正）	「準則」	
8	道路構造令（令和2年11月25日施行）	「道令」	
9	自転車道等の設計基準について（昭和49年11月29日改正）	「基準」	

図 44 河川敷地のサイクリングコースに関して参照した法令・基準等

機能	必要な要素	河川敷地における 構造物等	河川側の基準		道路側の基準
			管理者	占有者	
走行性	自転車道、自転車歩行者専用道路等	管理用通路	「河令」堤防には、管理用通路を設ける。「規則」幅員は3m以上。「河令」天端幅3m以上	なし	なし
		自転車歩行者専用道路（占用）	なし	「通達」自転車歩行者専用道路のみ設置できる。「準則」占用施設として記載あり。	「基準」道路として整備される自転車道等に適用。
連続性	交差点（道路、鉄道）	アンダーパス等	「規則」高さ4.5m	なし	「基準」高さ2.5m
	車両横断通行箇所	車止め	なし	なし	なし
安全性	支川合流点等	管理用道路（水門部等）、橋梁、迂回路	【橋】「河令」流水の作用に対して安全な構造	【橋】「工許」流水の乱れや堤防への悪影響等が生じないこと。	【橋】「基準」設計荷重の記載
	坂路	坂路	「維持」緩傾斜化に努める。堤内から堤外に連続的な動線	「要領」勾配は原則5%、逆坂路は原則設置不可「工許」狭窄部・水衝部には設置不可	「基準」原則5%
快適性	標識、路面標示等	標識、路面表示等	なし	「工許」設置は安全上必要な場所に限る。	「基準」安全・事故防止のため必要な場合
	柵	柵	なし	「工許」設置は安全上必要な場所に限る。「要領」表小段に設置しない。	「道令」交通事故防止に必要な場合
まちとの連続性・周遊性	車止め	車止め	なし	「工許」設置は安全上必要な場所に限る。	なし
	トイレ、休憩所、ベンチ等	トイレ、休憩所、ベンチ等	なし	「準則」占用施設として記載あり。	なし
まちとの連続性・周遊性	照明	照明灯、電線管	なし	【管類】「工許」縦断的に設置しない。 【防犯灯】「準則」占用施設として記載あり。	「道令」交通事故防止に必要な場合
	休憩広場（側帯等）	側帯等	「河令」堤防の安定、土砂等の備蓄、環境保全に必要がある場合	【広場】「準則」占用施設として記載あり。	なし
まちとの連続性・周遊性	川側・まち側へのアクセス路	坂路	連続性の坂路と同じ。	連続性の坂路と同じ。	連続性の坂路と同じ。
	河川隣接公園の活用		なし	なし	なし
	サービス施設、まちなか誘導標示		なし	なし	なし
	地域解説表示板		なし	なし	なし
まちとの連続性・周遊性	拠点施設（駅、道の駅等）		なし	なし	なし

図 45 法令・基準等の整理

(3) 幅員、路面、勾配に関する法令、基準等の出典・整理

自転車道等の幅員、路面、勾配については以下の法令、基準等を参照した。また、参考として地方整備局の設計要領も一部参照した。

	参照基準・法令名	略称
1	河川管理施設等構造令施行規則（平成28年10月1日データ）	「規則」
2	道路構造令（令和2年11月25日施行）	「道令」
3	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月）	「ガイドライン」
4	自転車道等の設計基準について（昭和49年11月29日改正）	「基準」
5	（参考）河川に関する設計要領 各地方整備局	「参河設計」
6	（参考）道路に関する設計要領 各地方整備局	「参道設計」
7	歩道の一般的構造に関する基準（平成17年2月）	「歩基準」

図 46 幅員、路面、勾配に関して参照した法令・基準等

	河川管理用通路	自転車専用道路等（自転車専用道路・自転車歩行者専用道路）	自転車道	自転車専用通行帯	自転車歩行者道
定義	なし	「国土交通省道路局HP」：自転車専用道路・自転車歩行者専用道路は、自転車及び自転車と歩行者の一般交通用の道路又は道路の部分	「ガイドライン」もっぱら自転車の通行のために、緑石線又は柵等で区画して設けられる道路。道路交通法上も自転車道として扱われる。	「ガイドライン」普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定されたもの。	「ガイドライン」もっぱら自転車及び歩行者の通行のために、緑石線又は柵等で区画して設けられる道路。な道路交通法上は、歩道として扱われる。
幅員	「規則」3m以上、堤防天端幅以下。	「道令」自転車専用道路：幅員3m以上（2.5m）。自転車歩行者専用道路：4m以上。 「基準」1車線の幅員は1m（0.75m）。	「道令」「ガイドライン」2.0m以上（1.5m）。 「基準」1車線の幅員は1m（0.75m）。	「道令」「ガイドライン」1.5m以上（1.0m）。 「基準」1車線の幅員は1m（0.75m）。	「道令」歩行者の交通量が多い道路は4m以上、その他の道路は3m以上。 「基準」1車線の幅員は1m（0.75m）。
路面	「参河設計」各地方整備局等の河川に関する設計要領に準じる。	なし	「ガイドライン」簡易舗装または舗装とする。 簡易舗装要綱（日本道路協会）簡易舗装の表層は厚さ3～4cm	なし	「参道設計」各地方整備局等の河川に関する設計要領に準じる。
横断勾配	なし	「道令」安全かつ円滑に通行することができるもの。	「ガイドライン」2%を標準。	なし	「歩基準」2%を標準。透水性舗装等は、1%以下。縦断勾配で排水できる箇所は設けない。
縦断勾配	なし	「道令」安全かつ円滑に通行することができるもの。	「基準」原則5%。立体交差、橋及び高架の取付部については、この限りでない。	「基準」原則5%。立体交差、橋及び高架の取付部については、この限りでない。	「基準」原則5%。立体交差、橋及び高架の取付部については、この限りでない。 「歩基準」5%以下（8%以下）。

図 47 法令・基準等の整理

4.5 交通マナー

自転車安全利用五則を以下に示す。



図 48 自転車安全利用五則

出典：警察庁ウェブサイト（一部編集）
（令和4年11月1日 交通対策本部決定）

4.6 サイクリストのニーズ

サイクリストのニーズに関するアンケート結果を以下に示す。

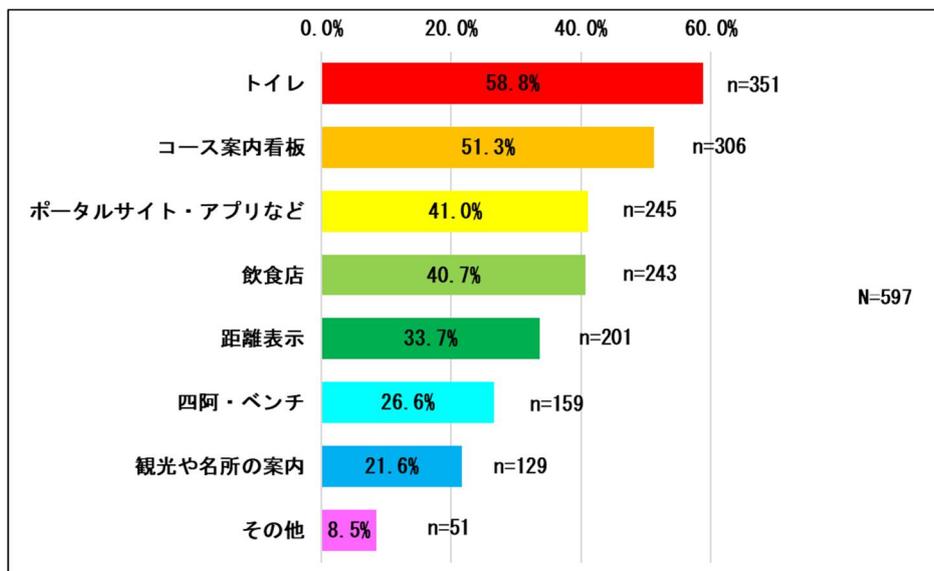


図 49 サイクリストのニーズに関するアンケート結果（複数回答）

4.7 ナショナルサイクルルート指定要件

ナショナルサイクルルートの指定要件は、ルート設定、走行環境、受入環境、情報発信、取組体制の観点から以下の通り設定しています。

観点	指定要件
ルート設定	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
走行環境	誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること 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
受入環境	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 いつでも休憩できる環境を備えていること 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 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 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 自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること 緊急時のサポートが得られる環境を備えていること
情報発信	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
取組体制	官民連携によるサイクリング環境の水準維持等に必要取組体制が確立されていること

○指定要件の評価項目及び評価基準には、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ています。

○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しています。

○必須項目は、指定の際にすべて満たしていることを基本とします。

必須項目の例

- ・ルートの延長がおおむね100km以上であること(島しょ部を除く)
- ・矢羽根等により自転車通行空間が整備されていること
- ・経路などの路面表示、案内看板が設置されていること
- ・鉄道駅などに、レンタサイクルや着替え場所等を備えた「ゲートウェイ」が整備されていること
- ・サイクルステーションがルート上におおむね20kmごとに整備されていること
- ・ルート直近にサイクリスト向けの宿泊施設がおおむね60kmごとにあること
- ・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

奨励項目の例

- ・急勾配が連続する区間を避けたルートであること
- ・サイクルトレイン、サイクルバスなどが利用できること
- ・ツアーガイドなどが実施されていること(日英2か国語以上)

○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します。

図 50 ナショナルサイクルルートの指定要件

出典：国土交通省 ナショナルサイクルルート ウェブサイト