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

2025 年 3 月

かわまちインフラデザイン研究会

目次

１．総則 1
1-1. 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)」の目的 1
1-2. 検討の前提となる基本的考え方 3
1-3. 記載方法について 4
２．サイクリングコースの計画 5
2-1. 計画の考え方 5
2-2. 検討・推進体制 7
2-3. 整備内容の検討 8
2-4. 設置位置・他のサイクリングコースとの接続 10
３．ハード整備の検討 12
3-1. 構造 12
3-1-1. 幅員 12
3-1-2. 舗装 13
3-2. 坂路 14
3-3. 車止め 15
3-4. 転落防止柵等 15
3-5. 案内・デザイン 16
3-6. 利便施設 17
3-7. 平面交差部 20
3-8. 橋梁交差部 21
3-9. 支川合流部 23
４．ソフト施策の検討 24
4-1. 通行マナー 24
4-2. 情報提供 24
4-3. まちとの連携 25
５．維持管理 26
６．相談支援 28
７．語句説明 29
---------- 32
改定履歴 32

１．総則

1-1. 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）」の目的

河川空間は都市部・郊外によらず貴重な自然空間であるとともに連続したオープンな空間であることから、近年、サイクリングコースとして活用することで観光振興や地域活性化につなげている事例が全国で増えており、今後、益々の発展が見込まれている[1]。

しかしながら、河川空間を活用したサイクリングの取組を推進する際に、参考となる考え方や情報などが整理されていないことから、まちづくりとの連携などに必要な機能やサービスなどの情報が不足している、同一河川であっても、沿川に複数の地方公共団体等の整備主体や占用[2]主体が存在する場合、整備水準や運用ルールが統一されていないなどの課題がある。

そこで、河川管理者、地方公共団体[3]担当職員、地域住民や関係団体、具体の設計を担当する建設コンサルタント等の関係者が、河川空間のサイクリング利用の利便性等を向上させる整備や運用を行うため、「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）」（以下「基本的考え方（案）」という。）を作成した。

「基本的考え方（案）」を公表することで、以下のような効果が期待される。

＜かわまちづくり[4]実施河川：質的向上＞（事例：堺市かわまちづくり）

かわまちづくりを実施している河川では、サイクリング環境整備がかわまちづくり計画や地方公共団体の総合的な計画に位置づけられ、スポット的に短期間で進められる。その一方、まちづくりとの連携に必要な機能やサービス等の情報が不足しているといった課題がある。

そこで、「基本的考え方（案）」を参考として、ターゲットの明確化や利便施設等の整備を行うことにより、まちづくりと連携したサイクリング環境の充実が図られることが期待される。

---

[1] かわまちづくり計画登録 264 か所（令和 5 年度末時点）のうち、整備内容にサイクリングロードを含むものは 31 か所

[2] 「基本的考え方（案）」では、河川区域内の土地の占用のことを指し、河川管理者以外の地方公共団体や民間事業者等が土地を排他的かつ継続的に使用することをいう。

[3] 「基本的考え方（案）」において、「地方公共団体」とは市区町村及び都道府県のことをいう。都道府県は、複数の市区町村にまたがる広域のサイクリング環境整備を行う場合など、河川管理用通路を占用するなどして主体的にプロジェクトにかかわる場合がある。

[4] 河川空間とまち空間が融合し、賑わいあるまちづくりによる地域活性化に資する良好な空間形成を目指す取組のことをいう。「かわまちづくり」支援制度により、地方公共団体等の推進主体と河川管理者が共同で作成した「かわまちづくり計画」が国土交通省水管理・国土保全局に登録されることで、河川管理者により、河川管理用通路等の河川管理施設の整備など、ソフト・ハード両面の支援を受けることができる。

＜都市部の河川：連携促進＞（事例：多摩川沿川のサイクリングコース）

都市部の河川におけるサイクリング環境整備では、沿川に複数の地方公共団体等の整備主体や占用主体が存在し、主体ごとに整備時期や占用の有無を含めた運用が異なり、同一河川であっても主体間で整備水準や運用ルールが統一されていないなどの課題がある。

そこで、「基本的考え方（案）」を参考とすることにより、沿川の地方公共団体間のルールや整備水準等の整合が図られ、サイクリング環境の改善が図られることが期待される。

＜地方部の河川：量的拡大＞（事例：高崎伊勢崎自転車道）

地方部の河川では、長大な延長のサイクリング環境を整備するため、地方公共団体等が占用主体となり河川管理用道路を活用している事例がある。

一方で、こうした長大なサイクリング環境整備に必要となる基本的情報が不足している場合があり、進め方の参考となるような情報や事例が必要である。

そこで、「基本的考え方（案）」を参考とすることにより、河川空間を活用した長大な延長のサイクリング環境の整備が図られることが期待される。

今後、河川空間を活用したサイクリング環境全体の底上げ、各地域や取組の特性に応じた河川空間を活用したサイクリング環境の実現、河川空間を活用したサイクリングと連携したかわまちづくりが更に推進され、地域活性化を実現することにつながる将来を見据えて、この「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」は適時適切に内容の見直しを行っていくものとする。

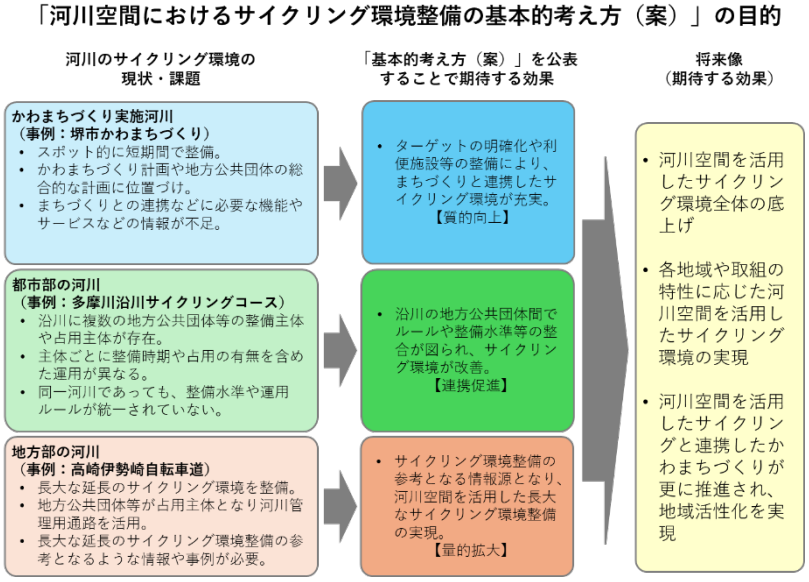


図 1「河川空間におけるサイクリング環境整備の基本的考え方（案）の目的

1-2. 検討の前提となる基本的考え方

・河川空間のサイクリングコースとしての活用は、“河川と人との触れ合い”につながり、河川法の目的である「河川環境の整備と保全」にも合致するものでもあるため、河川管理者と地域が、双方向で積極的に連携しながら、河川空間における「サイクリング環境」の向上に取り組むことが望ましい。

・「基本的考え方（案）」では、「サイクリング環境」は河川と人との触れ合いを促進する手段として、自転車によるサイクリングやポタリング[5]等のレクリエーションや地域交流を行うことが可能な、堤防天端、河川敷や河川管理用通路等の空間や施設を指し、散策やジョギングなど日常的な利用も共存する空間である。また、河川空間において「サイクリング環境」が連続する一連の区間のことを「サイクリングコース」と呼び、専ら自転車が通行する「サイクリングロード」と区別して使用する。

・河川空間は、沿川住民や来訪者など多くの人々が様々な目的で利用することから、サイクリング利用にあたっては、河川管理用通路を通行する場合でも、河川区域を占用して利用する場合でも、歩行者をはじめとした利用者の安全を確保することが必要不可欠である。

・河川管理者は、河川管理用通路の整備や補修において、サイクリングコースとしての活用に配慮し、自転車活用による地域振興をサポートする。また、サイクリングコースが複数の地方公共団体にまたがる場合、「サイクリング環境」の整備について必要に応じて調整等を行う。

・地方公共団体は、住民の河川敷利用等の実態・要望を踏まえつつ、河川の上下流等の広域的な交流を意識し、河川空間内をサイクリングコースとして利用していくことについて、地域の合意形成を図るとともに、サイクリングをサポートする利便施設の設置や、まち側へサイクリストを誘導することなどにより、自転車活用による地域振興策等を実施する。

・地域住民や関係団体は、サイクリングコースの使用や、サイクリストとの交流やサポート等について検討に参加する。

[5]ポタリング（和製英語：pottering）とは、散歩感覚で自由気ままに自転車を楽しむこと。散走ともいう。

1-3. 記載方法について

「基本的考え方（案）」では、河川空間においてサイクリング環境を整備する際の基本的な考え方や整備後の活用に必要な事項を箱書きにしている。それらの解説や配慮事項、留意事項を箱書きの下に記載している。

また、「基本的考え方（案）」で使用している語句のうち、河川管理やサイクリングにおける専門的な用語などについては、脚注や「7. 語句説明」において説明している。

２．サイクリングコースの計画

2-1. 計画の考え方

河川空間を活用したサイクリングを通じた地域の更なる活性化を目指して、サイクリング環境を上流・下流等を結ぶ一連区間となるよう整備するために、サイクリングの目的、地域計画や周辺施設等を踏まえたサイクリングコースを計画することが望ましい。

また、サイクリングコースの計画作成にあたっては、環境整備によって目指す地域のビジョンや対象とするサイクリスト層について河川管理者、沿川の地方公共団体、地域住民や関係団体等で調整し、共有することが望ましい。

【地域のビジョンやサイクリング層の設定】

サイクリストの目的は様々である（図 2)。「地域のビジョンは何か」「どのようなまちづくりを目指すか」によって対象となるサイクリスト層や整備内容などは変わる（図 3)。地域振興や観光振興など地域のビジョンを描き、「誰が」「何のために」「どのように河川空間のサイクリングコースを利用するのか」等の方針を検討するとともに関係者と共有することで、具体の施設整備や整備後の活用を進めやすくなる。

また、広域の地域振興に資するネットワークを形成するため、上流・下流等を結ぶ一連の区間を対象とし、まち側への誘導・連携も踏まえて計画することが望ましい。

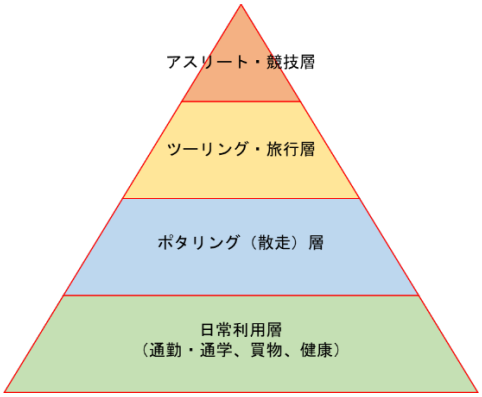


図 2 目的別サイクリスト層における人口ボリュームのイメージ

図 3 ビジョンによる整備内容の違いのイメージ（左：ツーリング・右：ポタリング）

【河川空間以外との連携】

広域なサイクリングコースを設定する場合は、河川改修の状況等により河川空間内で完結できない区間や周辺の住民の生活行動等に配慮した自転車走行が必要になる区間も想定される。そのような場合は、まち中の一般道と合わせてサイクリングコースに設定することも考えられる（図 4）。また、既に整備されているまち中のサイクリングコース等との接続を進めることで、広域の地域振興に資するサイクリングネットワークが形成される（図 5）。

まち側への誘導に関する地域振興や観光については、特に地域住民や関係団体と密接な調整を行っていくことが望ましい。

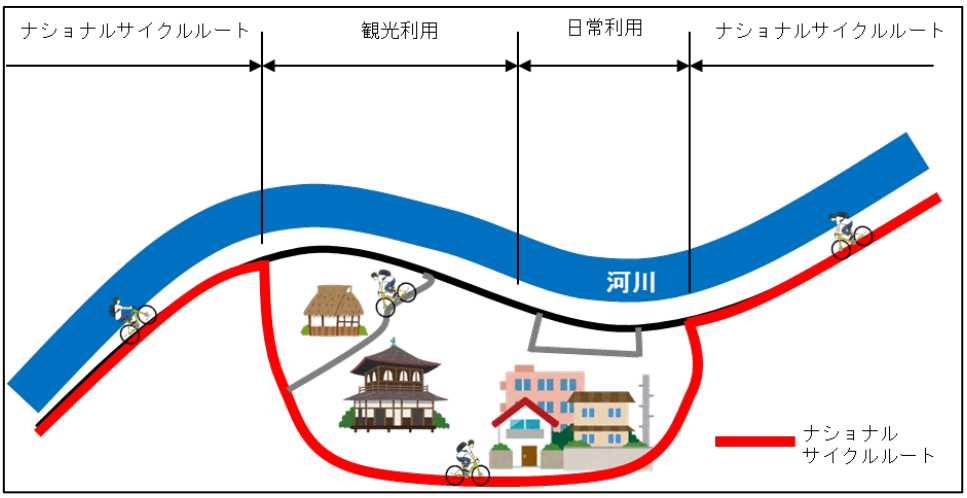


図 4 まち中の一般道をサイクリングコースに加えたイメージ

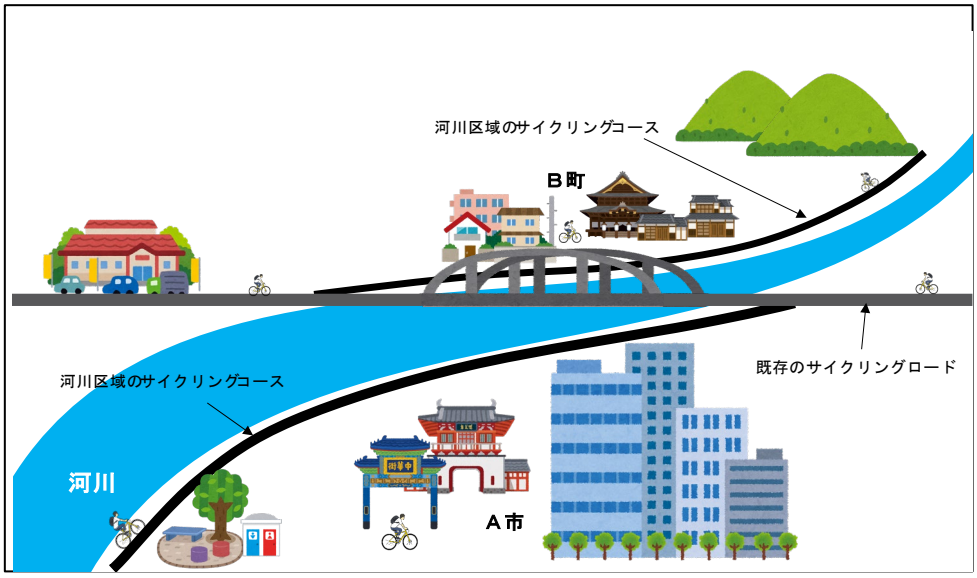


図 5 既存サイクリングロードと接続したイメージ

2-2. 検討・推進体制

サイクリングコースの整備や活用の検討及び推進にあたり、河川管理者、沿川の地方公共団体、地域住民・関係団体等の関係者が連携して行動していくことが重要である。

そのため、関係者が合意形成を図る体制を構築することが望ましい。

【各主体の役割】

河川管理者：河川管理用通路の整備・補修等にあたっては、サイクリングコースとしての活用にも配慮した「サイクリング環境」の確保に努める。また、サイクリングコースが複数の地方公共団体にまたがる場合、「サイクリング環境」の整備について必要に応じて調整等を行う。

沿川地方公共団体：地域住民等の地域の利用等を踏まえつつ、河川空間内をサイクリングコースとして利用していくことについて地域の合意形成を図るとともに、サイクリングをサポートする利便施設の設置や、まち側へのサイクリストの誘導による地域振興策等について実施する。

地域住民・関係団体：サイクリングコースの使用や、まち側へ誘導されたサイクリストとの交流やサポート等について検討に参加する。

【関係者の合意形成】

各関係者の合意形成を図る体制については、各地域の「かわまちづくり」やまちづくりなどの推進主体となっている協議会等の活用も有効である。また、サイクリングは河川のみならず道路、交通、まちづくり、商業、観光等の幅広い分野に関わるため、必要に応じ、地方公共団体内の各部門と連携することが望ましい。

2-3. 整備内容の検討

サイクリング環境整備によって目指す地域のビジョンや対象サイクリスト層に応じたハード整備及びソフト施策を計画することが必要である。

同一路線上で整備水準が異なる箇所がある場合は、整備状況が急変しないよう接続箇所での配慮を行うことが望ましい。

【整備水準】

対象とするサイクリスト層や利用形態等によって求められる整備水準が異なる(表 1)。そのため、各地域の目指すビジョンや状況に応じて、ハード整備及びソフト施策の内容を計画する必要がある。ただし、河川空間は自転車のみの利用に限定することは難しいため、サイクリングコース上の散策・ジョギング等の利用者（以降、歩行者等）の存在に留意する。

表 1 サイクリスト層(利用形態)ごとに求められる整備水準(例)

サイクリスト層 (利用形態)	走行性/ 快適性	連続性	誘導性	安全性	整備費/ 維持費/ 地域合意 の必要性
ツーリング・旅行層 (ロングライド)	・未舗装区間がないこと。ただし、快適性の劣らない自然地の未舗装区間等を除く。 ・サイクルステーションが概ね 20km ごとに整備されている。	・迂回の必要がない。または迂回の代替移動手段が確保されている。 ・コースの延長が概ね 100km 以上である。 ・全線で統一された仕様で路面表示や案内看板が設置されている。	・コースマップや周辺観光施設等の必要な情報についてウェブサイト、SNS などで発信している。 ・案内は多言語やピクトグラムで表示されている。	・橋梁部、トンネル、急勾配箇所に注意喚起の看板等の案内表示がされている。 ・走行上問題ある箇所について意見を収集し早期に対応できる仕組みが構築されている。	高
ポタリング・散走層	・自転車での通行が可能である（未舗装区間がないことが望ましい)。	・起点から終点までのルートが連続している。	・コースマップや周辺観光施設を示す案内が整備されている。	・コース上の危険箇所について看板等の案内表示がされている。	
日常利用層 (地域の利便性向上)	・特になし。	・特になし。	・特になし。	・走行マナーの周知がなされている。	低

※ツーリング・旅行層の内容は、ナショナルサイクルルート[6]の指定要件を参考に記載。

[6] ナショナルサイクルルートとは、2016 年に成立した「自転車活用推進法」に基づき、日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングロードとして一定の水準を満たし、国が指定したサイクルルートのことをいう。

【区間ごとの整備水準の違い】

一連の計画区間で、地域のビジョンや対象サイクリスト層の違い、地域状況、歩行者等のサイクリング以外の河川空間の利用状況等によって区間ごとに整備水準が異なる可能性があるが、利用者の混乱や安全面の観点から、整備水準を関係者間で共有し、接続箇所で急変しないよう配慮を行うことが望ましい。

図 6 整備水準（幅員）が急変する箇所のイメージ

2-4. 設置位置・他のサイクリングコースとの接続

河川空間におけるサイクリングコースの設置位置は、堤防天端、堤内地側（まち側）の小段[7]を基本とするが、河川管理用車両の通行に制約が生じない場合に限るものとする。

河川空間には利用目的が異なる様々な利用者がいることから、他の利用者への配慮や、付近の占用者との調整が必要である。

また、道路事業等で整備が進められたサイクリングロードと接続する場合は、整備水準や適用する基準が異なることもあるため、留意する必要がある。

【設置位置】

地形や堤防の状況により、堤外地側（川側）の小段や高水敷に設置することも可能であるが、設置位置の細則については、「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」[8]の規定に従うこととする。

河川敷や河岸・水面等を他の占用者が利用している場合は、占用箇所周辺の利用ルールや安全対策等について調整する必要がある。歩行者等の利用が多い場合は、地方公共団体が占用し通路内を自転車と歩行者等の通行空間に分離することで、安全性を高めることが可能なことがある。

堤防天端等が、道路として占用されている場合は、道路管理者と調整の上、自動車、自転車、歩行者のゾーン分け等を行うことが望ましい。

---

[7] 堤防の安定性を保つために、法面の途中に設ける水平な部分

[8] 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（昭和五〇年十一月十九日、建設省河治発第九八号）：https://www.mlit.go.jp/notice/noticedata/sgml/052/78000081/78000081.html

【河川と道路の整備基準の違い】

河川管理用通路として整備された通路は、河川構造物の仕様で整備されており、一般的な道路事業等で整備が進められるサイクリングロードの整備基準とは異なる部分があるため、サイクリングコースの整備にあたっては連続性に留意する必要がある。例えば、堤防天端の河川管理用通路をサイクリングコースとして設定する場合、計画高水流量 500m3/s 未満の河川では幅員が 3m となり、道路構造令における自転車歩行者専用道路の幅員である 4m と一致しない場合がある。

●河川管理施設等構造令施行規則[9]における河川管理用通路幅

第 15 条一　幅員は、三メートル以上で堤防の天端幅以下の適切な値とすること。

●河川管理用施設等構造令[10]における天端幅

第 21 条　　堤防の天端幅は(中略)計画高水流量に応じ、次の表の下欄に掲げる値以上とする(後略)。

表 2　計画高水流量と堤防天端幅

計画高水流量（単位　m^3/s）	天端幅（単位　m）
500 未満	3
500 以上 2,000 未満	4
2,000 以上 5,000 未満	5
5,000 以上 10,000 未満	6
10,000 以上	7

●道路構造令[11]における道路幅員

第 39 条　　（中略）自転車歩行者専用道路の幅員は四メートル以上とする。

図 7　自転車歩行者専用道路のイメージ

[9] 河川管理施設等構造令施行規則:https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=351M50004000013

[10] 河川管理用施設等構造令:https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=351CO0000000199

[11] 道路構造令:https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=345CO0000000320

３．ハード整備の検討

サイクリングコースのハード整備については、既存の自転車道整備等の基準類を尊重するとともに景観にも配慮して進めることが望ましい。

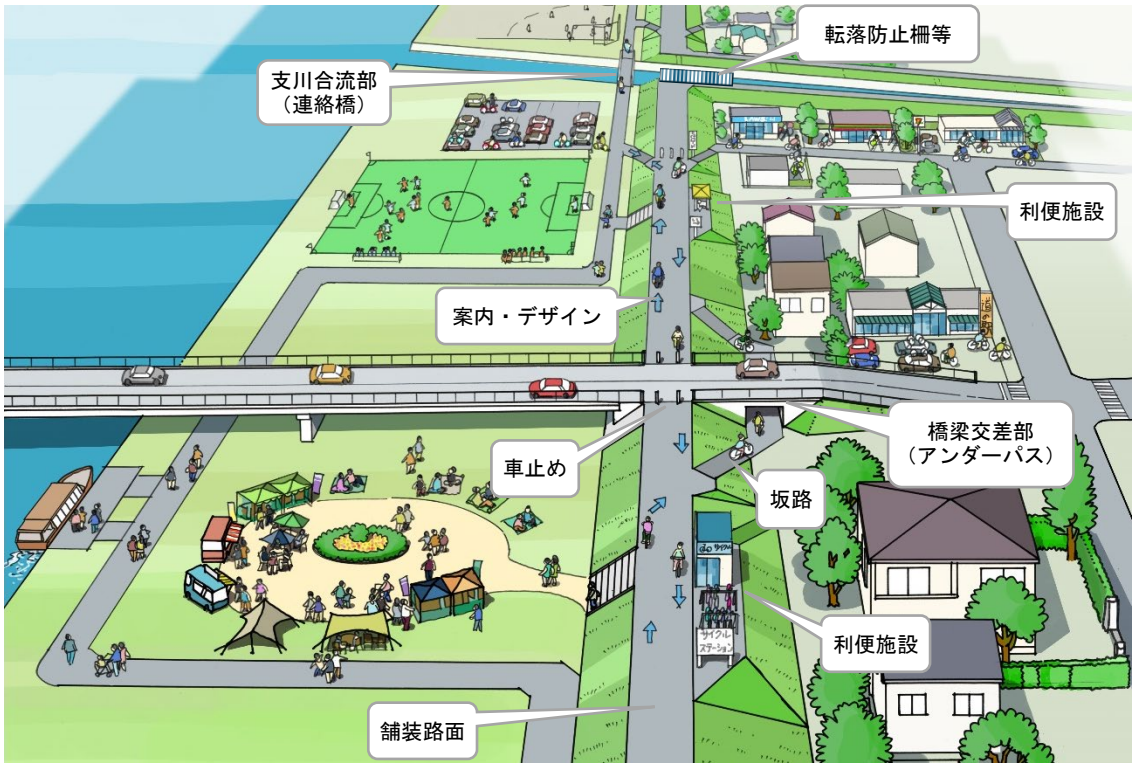


図 8 河川空間のサイクリングコースの主要ハード整備イメージ

3-1. 構造

3-1-1. 幅員

河川空間をサイクリングコースとして活用する際も、自転車歩行者専用道路の必要幅員 4m 以上を確保することが望ましい。

道路構造令では、自転車歩行者専用道路の幅員は 4m以上と規定されており、河川空間をサイクリングコースとして活用する際もこの幅員を確保することが望ましい。

例えば、河川敷に公園等がありサイクリングコース上に人が滞留する区間では、幅員を広く設定する又はレーン分けをするなど、サイクリスト層や歩行者の利用状況を勘案し、可能なところから幅員確保等の対策に努めていくことが考えられる。

3-1-2. 舗装

サイクリングコースの設定にあたっては、走行性の観点からコースが舗装されていることが望ましい。

近年は、堤防の雨水浸透対策や越水対策の観点から堤防天端に舗装がなされていることも多く、それらを活用してサイクリング環境を整備することも考えられるが、雨水の堤防内への浸透防止や洪水の越水に対する粘り強さ確保等の目的を損なうことがないよう、サイクリングコースとして活用する際には配慮する必要がある。また、河川管理用通路の舗装の仕様等については、各河川管理者の内規で規定されていることがある。

舗装されていない河川管理用通路をサイクリングコースとして選定する場合は、当該区間周辺の河川の整備状況等を考慮し、地方公共団体等の占用による舗装等、関係主体と調整して進める。

なお、「自転車道等の設計基準[12]」では、以下の基準が定められている。

(1) 自転車道等は、原則として簡易な構造の舗装を設けるものとする。
ただし、特別の理由がある場合には、この限りではない。

(2) 自転車道等の路面の横断勾配は、道路構造令第 24 条による。

[12] 自転車道等の設計基準:
https://www.mlit.go.jp/notice/noticedata/sgml/069/79000095/79000095.html

3-2. 坂路

まち側への誘導や高水敷へのアクセス等の観点から必要な位置に坂路を設置することが望ましい。

堤外地側（川側）に坂路を設置する場合は、洪水時の河川の流れを踏まえて設置する。

坂路は、計画堤防断面の外側に盛土をして設置するものとする。坂路の幅員や勾配、視距等の構造は、各河川管理者の内規で規定されていることがある。

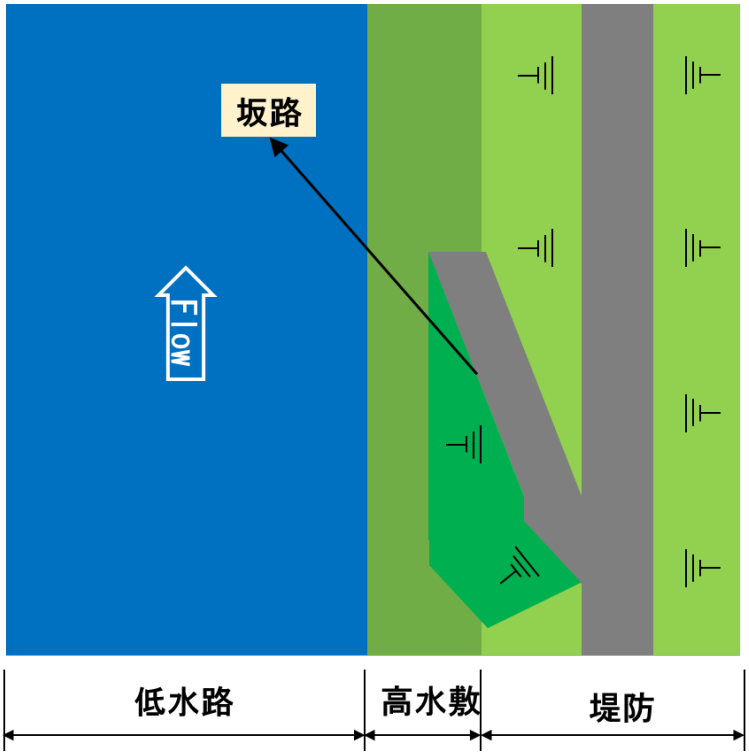


図 9 坂路の設置イメージ

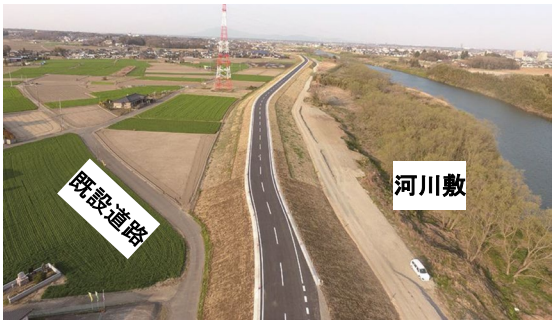


図 10 まち側既存道路との接続事例（左）とまち側・川側に坂路が無いイメージ（右）

3-3. 車止め

自転車が安全に通行できる環境を確保するため、車止めの設置要否や位置、通行幅等を検討する必要がある。

河川空間をサイクリングコースとして活用する際には、自転車の走行性や安全性等の観点から、必要に応じて車止めの改修や更新を行うことも考えられる。車止めの設置間隔の例として、「都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン」[13]には、“園路及び広場の出入り口に車止めを設ける場合は、当該車止めの相互間の間隔のうち１以上は 90cm 以上とすること”と記載されている。

車止めについては、接触による事故の事例があることから、日中の視認性確保とともに夜間でも視認できるように反射板等を設置することが望ましい。

3-4. 転落防止柵等

転落防止柵は、サイクリングコースの路外に転落等の危険が想定される区間などで自転車の転落を防止するため必要と認められる区間に設置することが望ましい。

河川堤防等の法面勾配が急な区間や段差のある区間、堤防と車道が並走している区間など、自転車利用者が転落や逸脱することが大きな事故につながる可能性のある区間には、転落防止柵を設置することが望ましい。堤体及び堤外地（川側）における転落防止柵等の安全施設の設置にあたっては工作物設置許可基準 [14]を遵守し、安全上必要と認められる部分に限るものとする。

また、河川管理用通路と橋桁のクリアランスが十分に取れていない場合などに、橋桁への衝突を防止するため、防護柵の設置等により自転車の進入を防ぐ安全対策を行うことも考えられる。

---

[13] 都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン：https://www.mlit.go.jp/toshi/park/content/001473665.pdf

[14] 平成 6 年 9 月 22 日建河治発第 72 号　最終改正平成 14 年 7 月 12 日国河治第 71 号　参考資料に追加

3-5. 案内・デザイン

計画対象区間では、案内（コース誘導、施設・観光地への誘導、注意喚起、コース全体の案内等）のデザインを統一する必要がある。

案内看板・路面標示のデザインを統一することで、利用者が一連のサイクリングコースと認識し安心して走行することができ、サイクリングコースのブランド化やイメージアップなどの PR 効果も期待できる。ピクトグラムの活用や複数言語の記載により、外国人観光客も理解することが可能となる。新設、既設いずれの場合も、記載内容や統一したデザインの考え方について検討し、その検討結果をガイドライン等にまとめ、関係者間で共有することが望ましい。

必要な案内の内容については、「4-2. 情報提供」の表 4 を参考とする。

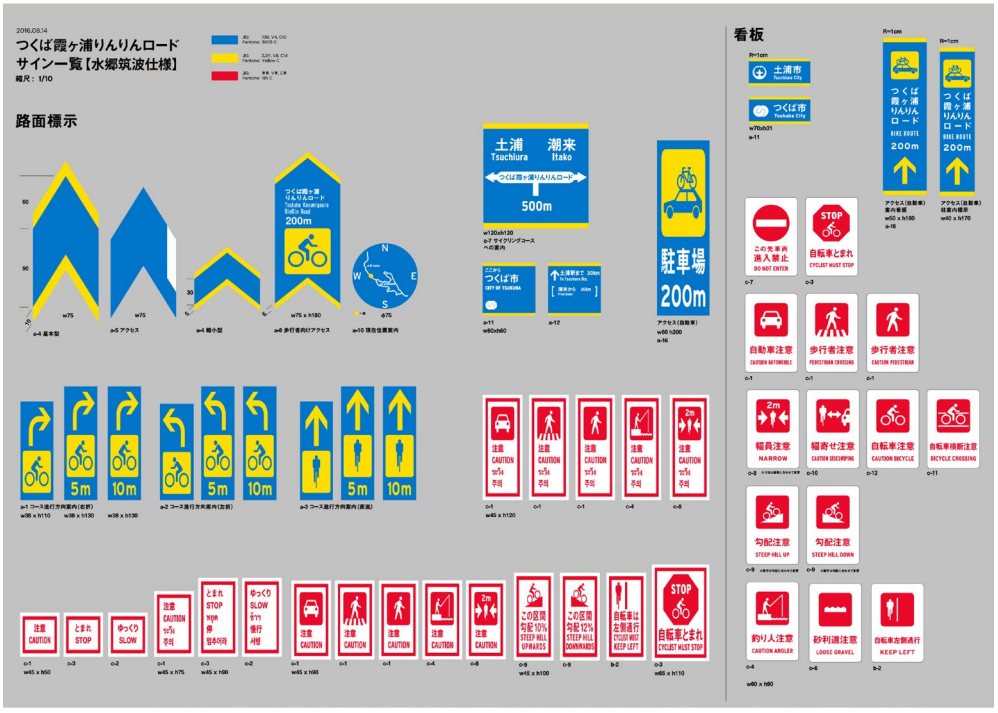


図 11 つくば霞ヶ浦りんりんロードサイン一覧 [15]

[15] 水郷筑波サイクリング環境整備事業自転車走行環境整備ガイドライン 概要版：
https://www.ringringroad.com/wp/wp-content/themes/ringringroad/assets/pdf/guideline.pdf

3-6. 利便施設

幅広いサイクリング層に、サイクリングコースが快適に活用されるよう、休憩施設、サイクリスト向けのサポート施設やサイクルステーション、走行中に適度な日陰を与える樹木等の利便施設を設置することが望ましい。

利便施設の設置に時間を要する場合や困難な場合は、周辺施設へ誘導することが望ましい。

表 3 利便施設の用途及び装備

分類	用途	設置が望ましい設備	施設整備者
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、自販機など	河川管理者 地方公共団体 民間事業者
サポート施設	休憩施設の用途に加え、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	地方公共団体 民間事業者
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	地方公共団体 民間事業者
MIZBE ステーション（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	河川管理者 地方公共団体 民間事業者

河川敷地占用許可準則（平成 11 年 8 月 5 日 建設省河政発第 67 号）[16]に定められた治水上又は利水上の基準等を満たす利便施設については、側帯等や河川敷に設置できる可能性がある。例えば、洪水時に堤内地側（まち側）へ搬出できる可搬式の施設にするなど、治水上の支障がない施設については、河川敷に設置できる可能性がある。また、地域と連携した上で河川管理者が都市・地域再生等利用区域[17]の指定を行うことで、民間事業者による利便施設の運営が可能になる。

図 12 側帯上の利便施設イメージ

[16] 河川敷地占用許可準則:
https://www.mlit.go.jp/river/hourei_tsutatsu/riyou/kasen_riyou/kyoka/h110805_jimujikan_h280530_kaisei.pdf

[17] 一般に河川区域の占用は公共性の高い利用に限られるが、地方公共団体等の要望を受け、河川管理者が河川敷地を「都市・地域再生等利用区域」に指定することで、民間事業者が営利活動を常時行うことが可能となる。

【売店・自販機等の設置について】

「河川敷地占用許可準則（平成 11 年 8 月 5 日 建設省河政発第 67 号)」では、公的主体が占用する施設について、「必要に応じて施設利用者のための売店を当該施設と一体をなす工作物としてその設置を許可することができる」とされている。また、前述の河川管理者による都市・地域再生等利用区域の指定により民間事業者による施設の占用及び営利活用が可能となり、河川区域での売店や自販機等の設置が可能な場合がある。

●<u>河川敷地占用許可準則における占用施設の記述</u>

第七　３　第１項に規定する占用施設については、必要に応じて、施設利用者のための売店を、（中略）当該施設と一体をなす工作物としてその設置を許可することができる。

※第１項に規定する占用施設には、自転車歩行者専用道路を含む

【樹木の植樹】

日陰等のため、サイクリングコース沿いや休憩施設付近などの堤防、河川敷などの河川区域において樹木を植樹する場合は、「河川区域内における樹木の伐採・植樹基準（平成十年六月十九日 建設省河治発第四四号)」[18]に基づく必要がある。

[18] 河川区域内における樹木の伐採・植樹基準:
https://www.mlit.go.jp/river/shishin_guideline/kasen/pdf/kasen_bassaishokuju_kijun.pdf

3-7. 平面交差部

河川敷や河川管理用通路等は歩行者や自転車利用者等、様々な目的で利用される可能性がある。

特に、歩行者との交差部には、注意喚起のための案内看板や路面標示の設置などの安全対策を講じることが望ましい。

グラウンド・公園付近など多くの方が利用するような河川管理用通路では、歩行者の動線と交差する平面交差部が生まれ、衝突事故が発生する懸念がある。そこで、実際の利用状況等に応じて、坂路の合流点や階段付近の横断箇所など必要箇所への案内看板の設置や路面標示（カラー舗装、ハンプ）を行うことが望ましい。

荒川では、自由使用の堤防天端や緊急用河川敷道路において、上記の安全対策を行うとともに、河川管理者や地方公共団体、警察などが連携してマナーアップの周知活動等を行っている。

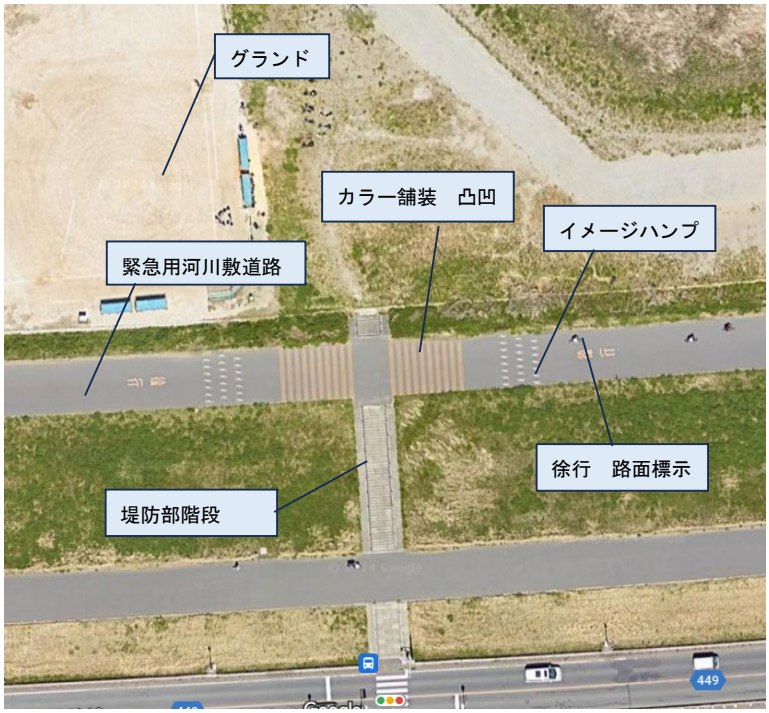


図 13 平面交差部の安全対策の事例（荒川：東京都足立区）

3-8. 橋梁交差部

自転車の走行性を確保するため、交通量の多い橋梁との交差部はアンダーパスにすることが望ましい。

アンダーパスは、堤内地側（まち側）に設置することを原則とする。ただし、やむを得ず堤外地側（川側）にアンダーパスを設置する場合は、治水・利水・環境[19]の機能に支障が生じないような対策を講ずる必要がある。

堤外地（川側）にアンダーパスを設置している事例として、緊急用河川敷道路があり、平常時はサイクリングやジョギング等に利用されている。

橋梁の平面交差箇所については、サイクリストにとって自転車を停止させ長時間橋梁上の自動車通行を待つ箇所となることも考えられる。

一定量以上の車両の通行がある（交通が途切れにくい）、交差部に信号設置が困難、中央分離帯があり横断できないなど、安全面や構造面に支障がある橋梁は、前述の坂路の設置によりアンダーパスを設けてサイクリング利用者を通過させることが望ましい。

河川の規模や周辺の土地利用の状況により、アンダーパスの設置が困難な場合は、まち側への迂回が考えられる。この場合は、サイクリング利用者が迷わないように迂回路の案内等を設置することが望ましい。

アンダーパスは治水上の支障となるおそれがあることから、堤内地側（まち側）に設置することを原則とする。ただし、やむを得ず堤外地側（川側）にアンダーパスを設置する場合は、治水・利水・環境の機能に支障が生じないような対策を講ずる必要がある。

図 14 堤内地（まち側）に設置されたアンダーパスの事例

[19]「多自然川づくり基本指針」で多自然川づくりはすべての川づくりの基本であり、調査・設計・施工・維持管理すべての河川管理が対象とされており、サイクリング環境の整備や占用もその対象となる。

堤外地（川側）にアンダーパスを設置している事例として、大規模な災害の発生時に備えて、緊急時の避難路や物資輸送路の確保のために河川管理者が河川敷に設置する緊急用河川敷道路がある。

緊急用河川敷道路は、治水・利水・環境の機能に支障が生じないよう対策が講じられており、平常時はサイクリングやジョギングに利用されている。

図 15 堤外地（川側）に設置されたアンダーパスの事例（緊急用河川敷道路）

3-9. 支川合流部

支川等合流部の迂回は、支川等の最寄りの橋梁まで迂回することを基本とする。

支川等合流部の迂回は、支川等の最寄りの橋梁まで迂回することが基本である。ただし、最寄りの橋梁が安全面から自転車の通行に適していない場合に、治水上支障が生じないよう配慮した上で、河川管理者の許可を受けた上で地方公共団体が連絡橋を設置した事例もある。

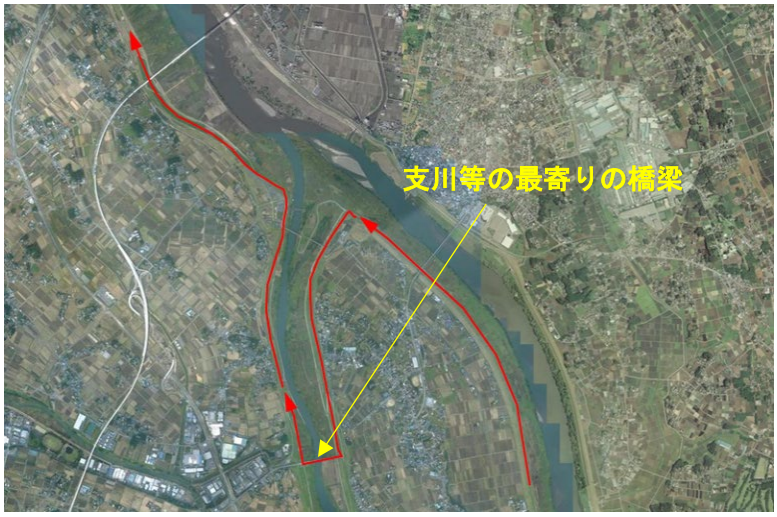


図 16 支川等第一橋梁への迂回イメージ

図 17 支川等水路上を横架する連絡橋イメージ

４．ソフト施策の検討

4-1. 通行マナー

歩行者と自転車が同じ通路を利用する場合、安全性の観点から通行方法等の通行マナーを設けることが望ましい。 また、一連の区間では、通行マナーを統一することが望ましい。

複数の地方公共団体を通るサイクリングコースの場合は、通行の在り方について関係者間で検討し、「自転車安全利用五則」[20]などを参考に、通行マナーを設ける必要がある。地域の状況や歩行者等の通行量の違い等により、途中で整備水準が変わる区間がある場合は、変更箇所に案内を設置するなど、周知に関する配慮が必要である。

通行マナーの周知については、地方公共団体の広報等に加え、ウェブサイト等での公表やサイクリングコース内で掲示することが望ましい。

4-2. 情報提供

サイクリストに対しては、コースの案内や周辺施設、コース内の工事等の基礎情報を提供することが必要であり、情報の提供にあたっては、関係団体のウェブサイトや SNS 等を活用するとともに、民間企業等によるサイクリング情報提供サイトとの連携等を行うことが望ましい。

表 4 サイクリストが必要とする基礎情報の例

コース・位置情報	起終点位置
	起点からの距離、終点までの距離
	市町村名等の現在地
	コース誘導
	コース全体
	工事箇所及び迂回ルート
施設情報	利便施設（3-6.利便施設を参照）［トイレのみも含む］
	まち中の飲食施設
	周辺の観光地
安全情報	走行マナー
	歩行者等横断箇所

[20] 自転車安全利用五則(警察庁ウェブサイト):https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/info.html

サイクリストへの情報提供の方法としては、コース上への案内の設置[21]、マップ作成及び関係施設での配布、ウェブサイトへの掲載、SNS への投稿などが考えられる。

近年は、民間のサイクリング関係の団体・事業者が運営する情報サイトやサイクリスト向けのスマートフォンアプリが充実している。サイクリストは表 4 のような情報を現地で入手できることを求めており、各情報サイトやアプリの運営主体と連携し、各種情報をそれらに反映する仕組みを構築することができれば、サイクリングコースの利用に必要な情報や役立つ情報をサイクリストがスムーズに受け取り、サイクリングの利便性が向上することが期待できる。

なお、サイクリスト向けのアプリには、全国の公的機関のサイクリングマップ等の情報を募集し公開するものもあることから、地方公共団体のウェブサイト上に必要な情報を公開するなど、連携を前提とした積極的な取組が重要である。

4-3. まちとの連携

サイクリストのまち側への誘導方法や、食事や観光ができる受け入れ施設、その他まち中を利用してもらうためのソフト施策等を、地域の取組として議論する必要がある。

河川管理者や地方公共団体の公共施設をサイクリストの受け入れ施設として有効に活用することが望ましい。

河川空間のサイクリングコースを経由して、まちを訪れるサイクリストを観光客として受け入れることは地域活性化にもつながる。

まちへの誘導方法には、まち側へ誘導するルートの案内[22]設置、サイクリストの受け入れ環境が整っている施設のマップ提供などが考えられる。

受け入れ施設には、食事や観光等のもてなす機能だけではなくサイクリストをサポートする機能[23]も必要である。地方公共団体の公共施設や MIZBE ステーション（平時における地方公共団体等の取組により、地域活性化や賑わいの創出が期待される河川防災ステーション）等の活用も考えられる。

まち側が利用されるための具体的なソフト施策については、受け入れ施設も含めた観光ルートマップの作成・提供、民間企業と連携したレンタサイクル・シェアサイクルの設置、地域を巡るポタリングイベントや他の地方公共団体と連携した広域周遊イベント（スタンプラリー、グルメライド等）等が考えられる。

---

[21] 「3-5.案内・デザイン」を参照

[22] 「3-5.案内・デザイン」及び「4-2.情報提供」を参照

[23] 「3-6.利便施設」を参照

５．維持管理

整備後の維持管理も含め、計画段階から関係者で協議し、安全に利用ができるよう適切に維持管理を図ることが必要である。

【除草】

■占用して利用する場合

サイクリングコースとして堤防天端や高水敷を占用して利用する場合には、幅員や視距の確保等、自転車の走行の支障とならないよう、必要に応じて除草を行うことが望ましい。例えば、利用の多い区間や視距の確保が必要な区間等について、頻度を上げて除草を実施している事例がある。また、除草費用の低減や除草作業による規制期間の短縮、景観への配慮の観点からも、河川管理者が行う堤防除草と占用者である地方公共団体が行うサイクリングコース法肩 1mの除草のタイミングを合わせるなど、各管理者で調整している事例がある。

サイクリングコース付近の除草については、河川管理者や地方公共団体が実施するだけでなく、ボランティア等によるサポートや、都市・地域再生等利用区域の占用者による除草など回数の増加について検討していくことが望まれる。

■自由使用の場合

堤防天端を占用していない場合は、河川巡視や点検の実施に支障となるときには、河川管理者が除草を行う。また、堤防天端がサイクリングコースとして利用されている場合、河川管理者は、その利用実態を踏まえて堤防除草の実施時期等を工夫することが望ましい。

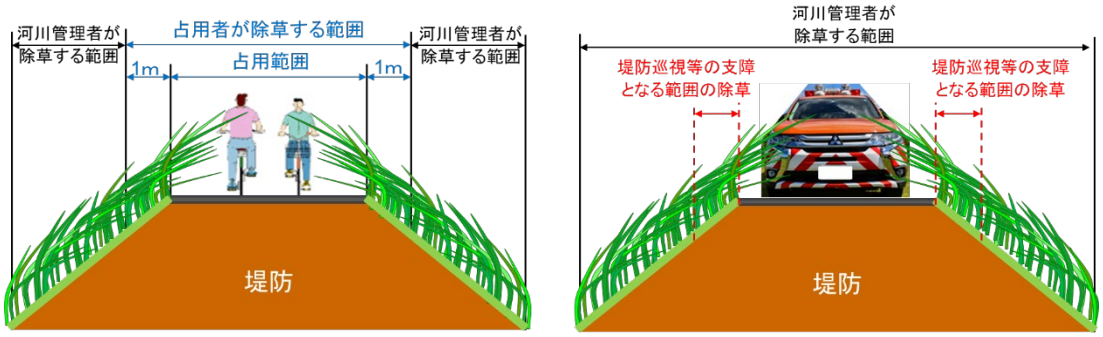


図 18 堤防天端の除草範囲イメージ（左：占用の場合、右：自由使用の場合）

【舗装路面】

舗装面の轍、クラック、なみうち等、自転車の走行の支障とならないよう、必要に応じて補修等を行う必要がある。

舗装路面の端部は、維持管理車両の通行により損傷しやすい場所であるため、端部に縁石を設置して保護することも考えられる。

【その他施設】

その他施設として、車止め、転落防止柵、案内、利便施設などがあり、利用者に支障がないようにそれぞれの目的に応じた維持管理を行う必要がある。

６．相談支援

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

（セキュリティー対策のため、@は※に置き換えています。
※を@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

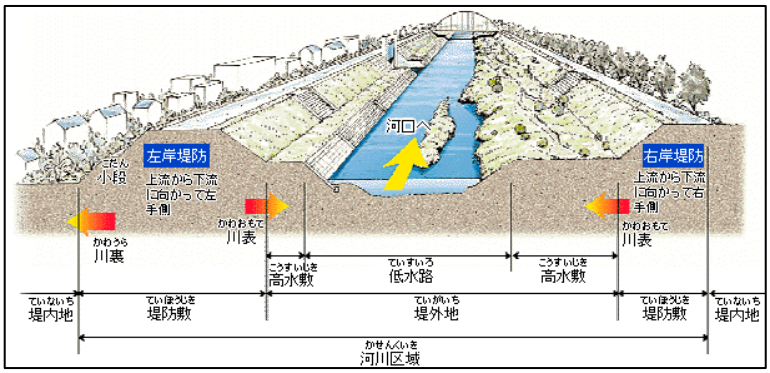
(5)ご相談の概要　（なるべく具体的に）（必須）

(6)その他、参考となる資料

7．語句説明

「基本的考え方（案）」で使用している語句の説明について、表 5 に示す。

表 5 語句説明

語句	説明
河川管理用通路	河川巡視、水防活動や災害復旧工事のための通行のために設けられた通路。
河川区域	河川法に基づく河川を管理するために必要な区域で、川の水が常時流れている区域及び河川管理施設（堤防、水門、護岸）の敷地である土地の区域等。  出典：国土交通省ウェブサイト（https://www.mlit.go.jp/river/pamphlet_jirei/kasen/jiten/yougo/03_04.htm）
かわまちづくり	河川空間とまち空間が融合し、賑わいあるまちづくりによる地域活性化に資する良好な空間形成を目指す取組。『「かわまちづくり」支援制度』により、地方公共団体等の推進主体と河川管理者が共同で作成した「かわまちづくり計画」が国土交通省水管理・国土保全局に登録されることで、河川管理者によるソフト・ハード両面の支援を受けることができる。
小段	堤防が高くなるとのり長（斜面の上下方向の長さ）が長くなるので、のり面の安定性を保つために、小段と呼ばれる水平な部分を設けることがある。小段は、維持補修や水防活動といった作業を容易にする役割ももっている。
サイクリング環境	河川と人との触れ合いを促進する手段として、自転車によるサイクリングやポタリング等のレクリエーションや地域交流を行うことが可能な空間のことで、散策やジョギングなど日常的な利用も共存する空間のこと。
サイクリングコース	河川空間においてサイクリング環境が連続する一連の区間のこと。「基本的考え方（案）」では、専ら自転車が通行するためのサイクリングロードと区別して使用している。

語句	説明
サイクリングロード	専ら自転車が通行するための道路、又は道路の部分（自転車通行空間）。
ポタリング （散走）	散歩感覚で自由気ままに自転車を楽しむこと。歴史や文化などに触れる・学ぶというポタリング（散走）イベントが各地で開催されている。
自転車歩行者専用道路	専ら自転車及び歩行者の一般交通の用に供する道路又は道路の部分。
占用	「基本的考え方（案）」では、河川区域内の土地の占用のことを指し、河川管理者以外の地方公共団体や民間事業者等が土地を排他的かつ継続的に使用することをいう。対象範囲には水面、上空、地下部分も含まれる。
側帯	堤防を安定させるため、又は非常用の土砂などを備蓄したり環境を保全したりするために、堤防の裏側（堤内地側）に土砂を積み上げた部分。 第 1 種側帯：旧河川の締切箇所、漏水箇所等に堤防の安定を図るために設けるもの 第 2 種側帯：非常用の土砂を備蓄するために設け、非常時に土砂を掘削し水防に利用するもの 第 3 種側帯：環境を保全するために設けられるもの
坂路	堤防天端から堤内地側又は堤外地側を接続する坂道。

かわまちインフラデザイン研究会
委員名簿

令和 6 年 3 月時点

	氏 名	所 属 ・ 役職	備 考
座 長	屋井 鉄雄	東京工業大学特命教授、名誉教授	
委 員	吉村 千洋	東京工業大学 教授	
委 員	池田 豊人	香川県知事	
委 員	大 島 明	国際航業(株) 西日本支社 事業担当部長	
委 員	太田 啓介	(株)オリエンタルコンサルタンツ 都市政策・デザイン部 副部長	
委 員	泊 宏	一般財団法人 ダム技術センター 理事長	
委 員	中村 圭吾	公益財団法人 リバーフロント研究所 主席研究員	
委 員	崎谷 和貴	土木研究所 流域水環境研究グループ 上席研究員	
委 員	舛田 直樹	国土交通省 水管理・国土保全局 河川環境課 技術調整官	R3.9～R5.3 信田智技術調整官
委 員	林 利 行	国土交通省 水管理・国土保全局 河川環境課 企画専門官	R3.9～R4.3 熊木雄一課長補佐 R4.4～R5.3 村山弘晃課長補佐
委 員	藤原 真一	国土交通省 水管理・国土保全局 河川環境課 河川保全企画室 課長補佐	R3.9～R4.3 小谷哲也課長補佐 R4.4～R5.3 前羽利治課長補佐
元 委 員	松林 功作	道デザイン研究会	R3.9～R3.11

(敬称略)

※事務局:水管理・国土保全局 河川環境課、公益財団法人 リバーフロント研究所

改定履歴

初　版　　令和6年　6月

第2版　　令和7年　3月