

ナショナルサイクルルート指定に関する審査総括表

富山湾岸サイクリングコース

ルートの概要

名称	(日本語) 富山湾岸サイクリングコース (英語) Toyama Bay Cycling Route
区間	起点: <small>とやまけん ひみし</small> 富山県氷見市 終点: <small>とやまけん あさひまち</small> 富山県朝日町
延長	102km
名称の由来	「世界で最も美しい湾クラブ」に加盟した富山湾の美しい景色を眺めながら、湾岸沿いに富山県を横断するサイクリングコースとして、「富山湾岸サイクリングコース」としたものの。
コンセプト	富山湾に浮かぶ立山連峰、日本海側最大級の斜張橋「新湊大橋」と海王丸、美しいエメラルドグリーンの自然海岸であるヒスイ海岸、光と風が織りなす自然の芸術ともいえる屋気楼、これら美しい景色を楽しみながら、勾配が少なく、ファミリーからシニアまで幅広い世代の方が安全で快適に楽しんでいただける。
通過都道府県	<small>とやまけん</small> 富山県
市町村	<small>ひみし たかあかし いみずし とやまし なめりかわし</small> 氷見市、高岡市、射水市、富山市、滑川市、 <small>うおづし くるべし にゅうぜんまち あさひまち</small> 魚津市、黒部市、入善町、朝日町

概略図

対象区間
富山湾岸サイクリングコース
延長 102km



1. ルート設定(1 / 2)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(1)ルートの延長	必須 ルートの延長が概ね 100km 以上であること。(ただし、離島・島しょ部は除く。)	102 km	
(2)ルートの魅力	必須 以下のいずれかを満たすルートであること。 ・地域を代表する観光地(歴史・文化・景勝地等)を有機的に連携していること。 ・国際的に著名な観光地を有機的に連携していること。 ・魅力的な景観の地域を通過していること。 ・複数の地形条件を通過して地形の変化を楽しむことができるルートとなっていること。 域内のサイクリングルートと連携することにより回遊性を高め、より地域振興に寄与するルートを目指すこと。	富山湾や雨晴海岸、岩瀬の町並みなど地域を代表する観光地を有機的に連携している。 【委員意見】 ・周遊ではないルートの形状から、走り方(スタートへのアクセス含め)、楽しみ方を含めたルート提案が必要であると同時に、通過エリアそれぞれを楽しめるサブルートの提案があれば、より多くの層が楽しめるルートになるだろう。 ・サブルートへの誘導など地域経済への貢献を意識してほしい。	域内のサイクリングルートと連携することにより回遊性を高め、より地域振興に寄与するルートを目指す。 ・県内の既存コースである田園コースや湾岸・田園連絡コース、関係市町村が実施する地域でのサイクリングコース・イベントとの連携をさらに進めるとともに、家族連れや初級者向け等のモデルルートを設定して情報発信を行う。
(3)ルートの安全性	必須 自動車交通量が概ね 10,000 台/日以上で幹線道路において車道混在となる区間を避けたルートであること。 ただし、郊外部において、「走行環境の安全性」に規定する整備がされている場合を除く。 また、都市部においては、ルートに並行して代替ルートが無い場合は車道混在でもやむを得ないものとするが、市区町村の自転車活用推進計画における自転車ネットワーク計画に位置付けられていること。また、現地及びルートマップ等で注意喚起すること。	・交通量が 10,000 台/日以上で車道混在となる区間が都市部 2 区間、都市部・郊外部に跨る区間が 3 区間、郊外部 1 区間存在する。 ・郊外部については、矢羽根型路面表示の 100m 間隔での設置、外側線の外側に 1.0m 以上の幅員が確保されていない。 ・都市部については、富山県の自転車活用推進計画において全線を位置付けている。また、現地(看板)及びルートマップで注意喚起を行っている	・走行環境の安全性について、矢羽根型路面表示や注意喚起看板などの安全対策を行う。
	必須 狭小幅員のトンネルを含まないルートとすること。 近くに代替ルートが無い場合は狭小トンネルを利用したルートでもやむを得ないものとする。ただし、現地及びルートマップ等で狭小トンネルである旨注意喚起すること。	・狭小幅員のトンネルが 1 箇所あり、現地(看板)及びルートマップで注意喚起を行っている。	

1. ルート設定(2 / 2)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(3)ルートの安全性	推奨 生活道路を避けたルートであること。 代替路が交通量の多い幹線道路しかなく、自転車の安全確保のためやむを得ない場合や、2つの道路を合理的に結ぶためにやむを得ない場合の他、歴史的街並みなどの観光資源となっている場合などは除く。	・生活道路を避けたルートを設定していると言える。	
(4)ルートの連続性	必須 自転車で通行できない区間がないこと。 近くに代替ルートが無い場合はやむを得ないものとする。ただし、現地及びルートマップ等で注意喚起されているとともに、自転車を押して通行できること。	・新湊大橋(あいの風プロムナード)は自転車で通行できない。 ・代替ルートとして渡船による迂回が可能である。 ・また、新湊大橋では、自転車で通行できない旨を現地及びルートマップで注意喚起しており、自転車を押して通行することは可能である。	
(5)子供や初心者への配慮	推奨 ○子どもを含め、幅広い世代が楽しむことができるよう、急勾配が連続する区間を避けたルートであること。 ルートに並行して代替路がない場合は急勾配が連続したルートでもやむを得ないものとする。ただし、ルートマップ等で急勾配が連続する区間である旨注意喚起すること。	・急勾配が連続する区間を避けたルートとなっている。 【委員意見】 ・力量に応じたルート選択ができるようにルート特性などの情報提供が必要。	・利用者が自分の力量に応じてルート選択ができるように、ルート特性に関する情報提供を公式ホームページで行う。
(6)ルートの名称	推奨 ルート名称は、簡潔にルートの特徴をよく表し、日本人、外国人双方に分かりやすい名称であること。	○ ・ルート名称は、「世界で最も美しい湾クラブ」に加盟した富山湾を眺めながら海岸沿いに富山県を横断するコースであることから、富山湾岸サイクリングコース(Toyama Bay Cycling Route)としており、日本人、外国人双方に分かりやすい名称である。	

2. 走行環境(1 / 3)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(1) 走行環境の安全性	<p>必須</p> <p>都市部(DID地区)においては、自転車専用道路又はガイドラインに基づき市区町村の自転車活用推進計画における自転車ネットワーク計画に位置付けた上で、適切に歩行者・自動車と分離された自転車通行空間が整備されていること(暫定形態を含む)。 なお、自転車歩行者専用道路は認めるが、自転車歩行者専用道路であることが利用者に明確になるよう工夫すること。自転車歩行者道は、橋梁やトンネルなどにおける危険回避を除き認めない。</p>	<p>・都市部を通過する22kmのうち、21kmで改善が必要。 ・都市部を通過する22kmは、富山県の自転車活用推進計画における自転車ネットワーク計画に位置付けられている。</p>	<p>・令和5年度を目途に、都市部において評価基準に準拠した整備を行う。</p>
	<p>必須</p> <p>郊外部(DID地区以外)においても、自転車専用道路又はガイドラインに基づき、適切に歩行者・自動車と分離された自転車通行空間が整備されていること(暫定形態を含む)。 ただし、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。 なお、自転車歩行者専用道路は認めるが、自転車歩行者専用道路であることが利用者に明確になるよう工夫すること。自転車歩行者道は、橋梁やトンネルなどにおける危険回避を除き認めない。 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)を確保することとし、自動車交通量が概ね10,000台/日以上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)の幅員を確保した上で100m程度の間隔で矢羽根を設置することとする。</p>	<p>・郊外部を通過する80kmのうち、46kmで改善が必要。 ・交通量10,000台以上でかつ車道混在の区間が5km存在し、外側線の外側に1.0m以上の幅員の確保が必要。</p>	<p>・令和5年度を目途に、郊外部において評価基準に準拠した整備を行う。 ・なお、交通量10,000台/日以上でかつ路肩1.0m未満の区間については、矢羽根型路面表示や注意喚起看板などの安全対策を行う。</p>

2. 走行環境(2 / 3)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(1) 走行環境の安全性	推奨 情報板等でドライバーに対して当該道路がサイクリングルートとして活用されており自転車通行に配慮する旨、注意喚起を図ること。	・ブルーラインや自転車ピクトグラムによる注意喚起が行われているが、利用者の声を踏まえ今後も改善が必要。	・利用者の声を踏まえながら、改善を図っていく。
	必須 トンネル、橋梁部、急勾配箇所等の現地に注意喚起の看板等の案内表示がされていること。	・狭小幅員のトンネルが1箇所あり、現地に注意喚起の看板の案内表示がなされている。 ・急勾配箇所が1箇所あり、注意喚起の案内表示がなされていない。 【委員意見】 ・路肩に白いポール(反射板)が立っていると、溝に蓋がないところがあったのが怖かった。色を付ける等の注意喚起が必要。	・令和5年度を目途に、急勾配箇所に注意喚起の案内表示を行う。 ・路肩に設置しているデリネーター位置の見直し及び側溝の注意喚起を行う。
	必須 自転車損害賠償責任保険等の加入を義務(努力義務を含む)付ける条例が制定されていること。	・努力義務の条例が制定されている。	
(2) 快適性	必須 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。	・未舗装区間がない。	
	推奨 交差点では安全な通行を確保した上で、極力、一時停止の規制がなく、迂回する必要がなく通行可能であること。	・一時停止の割合が全交差点の約40%となっている。	・一時停止の規制を極力減らしていくよう、検討していく。
(3) 維持管理水準	推奨 道路管理者等にルートの管理基準(清掃・補修の水準)が設定され、維持管理の実施体制が明確であること。	・一般の道路の管理基準と同様に各道路管理者で維持管理をしている。 (月4回程度のパトロール) 【委員意見】 海岸沿いで砂を被る区間は、注意喚起、迂回路案内が必要。	・各道路管理者等と連携し、海岸隣接区間をはじめ、維持管理の更なる充実を図る。

2. 走行環境(3 / 3)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(4)危険箇所等の通報システム	推奨 サイクリストから走行上問題がある(路面の陥没や突起、草や落ち葉等)箇所について、意見を収集して早期に補修等の対応できる仕組みが構築されていること。	・ルートマップ及びウェブサイトにおいて、異常時の連絡先として 9910 や各管理者の連絡先を掲載している。	
(5)ルートの案内	必須 ルート全線で統一された仕様により、ルート名、自転車ピクトによる経路や距離に関する路面表示が設置されていること。 ・単路部:概ね 5km ごと ・分岐部:必要箇所全箇所	・単路部は概ね 5km ごとに全線で設置されている。 ・分岐部は設置が必要な 53 箇所全てに設置されている。	
	必須 ルート全線で統一された仕様により、ルート名、自転車ピクトによる経路や距離に関する案内看板が設置されていること。 ただし、河川区域などで設置できない場合は除く。 ・単路部:概ね 5km ごと ・分岐部:必要箇所全箇所	・単路部は概ね 5km ごとに全線で設置されている。 ・分岐部は設置が必要な 53 箇所全てに設置されている。	
	推奨 起点及び主要な目的地(主要都市や代表的な観光地等)までの距離を示す案内が一定間隔に設置されていること。	・起終点からの距離を示す距離標が 5km ごとに設置されている。 ・また、主要な目的地までの距離を示す案内が設置されている。	
	推奨 ルート沿線のゲートウェイ・観光施設・拠点(サイクルステーション)への案内(方面・距離等)が当該施設への分岐部及び一定の間隔にあること。	・サイクルステーションまでの距離を示す案内が手前 3km、2km、1km ごとに設置されている。 ・ゲートウェイ、観光施設の案内が設置されている。	
	必須 海外のサイクリストでも認識可能な多言語(日英2か国語以上)やピクトグラムでの案内となっていること。	・路面表示や案内看板にピクトグラムを用いているほか、主要な休憩施設などではコース全体を明示した3言語(日本語・英語・繁体字中国語)が表記されたルート全体の案内看板が設置されている。	
	必須 ナショナルサイクルルート指定後に自転車活用推進本部事務局がナショナルサイクルルートの共通仕様として示すロゴマークを設置すること。	・指定後に共通のロゴマークを設置する。	・令和5年度を目途に、起終点及び分岐部に設置する。

3. 受入環境(1 / 4)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(1)ゲートウェイの整備	<p>必須</p> <p>ルートの存する域内にある主要アクセスポイント(空港、鉄道駅、道の駅等)に、必要な機能を備えた「ゲートウェイ」が整備されていること。</p> <p>【必要な機能】</p> <p>レンタサイクル又はシェアサイクルが利用可能なこと</p> <p>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)が入手可能なこと</p> <p>必要な物品(タイヤチューブ、パーツ、携行食等)が購入可能なこと</p> <p>手荷物用のロッカー、着替えスペースが完備されていること</p> <p>空気入れ等の出発前の準備・調整に必要な工具の貸出があること</p>	<p>以下の1箇所で、必要な機能を全て有するゲートウェイが整備されている。</p> <p>氷見市漁業文化交流センター・ひみ番屋街(道の駅氷見)</p>	
	<p>推奨</p> <p>【推奨する機能】</p> <p>○シャワー等が利用可能なこと</p> <p>ゲートウェイにおいて、自転車を組み立てるスペースが屋内(もしくは屋根のある空間)に確保されていること。</p> <p>ゲートウェイまでの自転車の運搬サービス(鉄道・バスなどでの輪行、航空機による輪行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)が利用可能であること。</p> <p>ゲートウェイと宿泊施設等間で自転車や荷物の託送サービスが利用可能であること</p>	<p>推奨する機能のうち、2項目(シャワー等が利用可能なこと、自転車を組み立てるスペースが屋内(もしくは屋根のある空間)に確保されていること)の機能を有している。</p> <p>【委員意見】</p> <p>・ゲートウェイの追加についても考えるべき。</p> <p>・広域で連携したレンタサイクルも検討してほしい。</p>	<p>今後、ルートの沿線市町と連携し、ゲートウェイの追加や機能拡充を図っていく。</p>
	<p>必須</p> <p>ゲートウェイとルート間のアクセスルートが整備されており、そのアクセス方法もわかりやすく案内されていること。</p>	<p>ゲートウェイはルート上に設置されている。</p>	

3. 受入環境(2 / 4)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(2) サイクルステーション (休憩施設)の整備	必須 サイクリストが必要とする機能を備えた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。 ただし、河川区域などで困難な場合は、ルートの近くでもやむを得ないものとする。 【必要な機能】 トイレが利用できること 空気入れの貸出しをしていること 水分補給(自動販売機・飲料水の提供)が可能であること 休憩スペース・設備(屋根付きのテーブル・椅子)があること サイクルラックが設置されていること 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)が入手可能なこと	・必要な機能を備えたサイクルステーションがルート上に 8 箇所整備されている。 平均間隔 約 13km 最大間隔 約 20km	
	推奨 【推奨する機能】 ○物品販売(チューブ、携行食、モバイルバッテリー等)がされていること ○工具等の貸出しをしていること wifi の提供をしていること	・推奨する機能のうち、サイクルステーション 3 箇所では 2 項目の機能を有し、残り 5 箇所では 1 項目の機能を有している。	・サイクルステーションの機能向上に、関係者と連携して取り組む。
(3) ルート上の迂回を図るための代替交通手段	推奨 ルート上の迂回(ショートカットや危険箇所・峠道の回避)を図るための移動手段としてサイクルトレイン、サイクルバス、サイクルタクシーなどが設定されていること。	○ ・ルート上の迂回を図るため、以下の移動手段が設定されている。 ・あいの風とやま鉄道「サイクルトレイン」 (4月～11月期間運行。事前予約制) ・富山地方鉄道「サイクルトレイン」 (土曜・日曜・祝日及び年末年始運行) ・万葉線「サイクル ترام」 (4月～11月期間運行。事前予約制)	
	推奨 上記の手段について、利用者が計画を立てるのに必要な情報が提供されていること。	・公式ホームページ(とやまサイクルナビ)に情報が記載されているとともに、ルートマップにも情報が記載されている。	

3. 受入環境(3 / 4)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(4) 自転車回送サービスとしての代替交通手段	推奨 サイクリストの体力や経験・実力による「走行できる距離」を勘案し、拠点までの自転車回送サービスとしてのサイクルトレイン、サイクルバス、サイクルタクシーなどが設定されていること。	○ ・サイクルトレイン(あいの風とやま鉄道、富山地方鉄道、万葉線)や、自転車を載せることができるタクシー(6社)が運行されている。	
	推奨 上記の手段について、利用者が計画を立てるのに必要な情報が提供されていること。	・サイクルトレインの情報は、公式ホームページ(とやまサイクルナビ)に記載されているとともに、ルートマップにも記載されている。 ・タクシーの情報は記載されていない。	・自転車を載せることができるタクシーの情報の提供方法について検討する。
(5) サイクリスト向けの宿泊施設	必須 ルート直近にサイクリストが必要とする機能を備えた宿泊施設が概ね 60km ごとにあること。 【必要な機能】 室内(フロント、ロビー、客室等)で自転車の預かり・保管が可能であること フロント等にて荷物の保管が可能であること 洗濯が可能であること	・ルート直近に必要な機能を備えた宿泊施設が 2 箇所ある。 平均間隔 約 51km 最大間隔 約 53km	
	推奨 【推奨する機能】 ○自転車など大型荷物を含む宅配の発送、受け取りが可能であること ○洗車施設があること ○日帰り利用も可能なシャワー設備があること	・推奨する機能のうち、宿泊施設 2 箇所 で 1 項目(自転車など大型荷物を含む宅配の発送、受け取りが可能であること)の機能を有している。	・推奨機能の整備については、今後、関係者と連携して取り組む。 ・引き続きサイクリスト向け宿泊施設の拡大に取り組む。
(6) ガイドツアーの実施状況	推奨 サイクリストに向けて地域の魅力を紹介するツアーガイドなどが実施されていること。(日英 2 か国語以上に対応していること)	・民間によるサイクリングガイドが実施されている。	・県内在住の日本サイクリングガイド協会認定ガイドがガイドツアーの企画運営の事務所を設立しており、事務所のホームページができ次第、県のホームページで紹介する。
(7) イベントの開催状況	推奨 ルートを活用した幅広い層を対象としたイベント(ツーリングイベントやレース等)が定期的に行われていること。	・「富山湾岸サイクリング」などのサイクリングイベントが毎年開催されている。	-
(8) 補修部品・自転車用品販売	推奨 ルート近くにトラブル発生時に必要な補修部品、自転車用品などが販売されていること。	・ルート近くの 1 箇所のサイクルステーション、11 箇所の自転車店で補修部品・自転車用品が販売されている。	

3. 受入環境(4 / 4)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(9) 修理サービス	推奨 ○ルート近くにトラブル発生時に利用できる自転車修理サービスや自転車の出張修理などのサービスが実施されていること	・ルート近くの8店舗で自転車修理などのサービスが実施されている。	
	推奨 上記のサービスについて、利用者が緊急時に利用するために必要な情報が提供されていること。	・公式ホームページ(とやまサイクルナビ)に、サービス提供事業者の一覧、サービス内容、連絡先などの情報が提供されている。	
(10) トラブル時の自転車搬送サービス	推奨 ○トラブル発生時に利用できるメンテナンスのサービス拠点まで、自転車を搬送するサイクルタクシーなどのサービスが利用可能であること。	・自転車を載せることができるタクシー(6社)が運行している。	
	推奨 上記のサービスについて、利用者が緊急時に利用するために必要な情報が提供されていること。	× ・情報が提供されていない。	・情報の提供方法について検討する。
(11) 緊急車両進入路	必須 緊急時の事故対応等のため、自転車専用道路等に緊急車両の侵入が可能な環境が整備されていること。または、概ね2kmごとにアクセスが可能な環境が整備されていること。	・自転車歩行者専用道路全線にわたり緊急車両のアクセスが可能である。	
(12) 緊急時連絡サポート	必須 緊急時の連絡体制やサポート可能な施設情報がルートマップ及びホームページなどに記載されており、サイクリストが困らない情報提供がなされていること。	・自転車店などのサポート施設情報が公式ホームページ(とやまサイクルナビ)で情報提供されている。 ・また事故が発生した場合の緊急連絡先や医療機関を探す場合のとやま医療情報ガイドのQRコードなどがルートマップで記載されている。	
	推奨 緊急通報が可能なように、携帯電話のカバー圏に全線が含まれていること。含まれていない場合には一定間隔で緊急連絡が可能な公衆又は非常電話が存在すること。	・全ルート携帯電話のカバー圏に含まれている。	
(13) 緊急支援物品	推奨 救急箱・担架・AED機器などの緊急支援物品が途中のサイクルステーションに一定間隔以内で整備されていること。	・AED機器などの緊急支援物品が、8箇所のサイクルステーションに整備されている。 平均間隔 約13km 最大間隔 約22km	

4 情報発信(1 / 2)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(1)情報発信	必須 <p>ホームページ、SNS 及びパンフレットなどで以下のような必要な情報発信をしていること。 <情報の内容> ルートの紹介(写真や動画等)・地域の魅力・文化、地域の拠点・立寄スポット・周辺の観光スポット、ルートの経路・距離・高低差・勾配・路面状況・危険箇所、利用者別等推奨コース、アクセス方法(公共交通アクセス等)、ゲートウェイの場所と機能、サイクルステーションの場所と機能、レンタサイクル・宿泊施設・Wi-Fi 利用環境・ルートで利用できるサイクルトレイン等・ガイドツアー・緊急時サービス(自転車修理、医療施設等)・自転車宅配・荷物輸送等サービス情報、マップのダウンロード、GPS データのダウンロード</p>	<p>・公式ホームページ(とやまサイクルナビ)にて必要な情報発信がされている。</p> <p>【委員意見】 ・ナショナルサイクルルートに向かって、一生涯命やっているのは分かった。地域内外に魅力が分かりやすく伝えるという点でまだ弱いと感じた。 ・景色は美しく、さらには掲出物などいたるところにセンスの良さを感じた。自転車に乗る人に対する情報やツールを充実させてほしい。 ・家族連れやシニア等のビギナー層にも理解でき、実践できるような、富山湾岸を走って楽しんでいただくための情報を、わかりやすく発信してほしい。 ・力量に応じたルート選択ができるようにルート特性などの情報提供が必要。</p>	<p>・県内の既存コースである田園コースや湾岸・田園連絡コース、関係市町村が実施する地域でのサイクリングコース・イベントとの連携をさらに進めるとともに、家族連れや初級者向け等のモデルルートを設定して情報発信を行う。 ・また、利用者が自分の力量に応じてルート選択ができるように、ルート特性に関する情報提供を行う。 ・上記の内容を含め、公式ホームページのコンテンツの充実を図り、情報発信を強化していく。</p>
	必須 <p>インバウンドに対応した多言語(日英2か国語以上)で情報発信をしていること。</p>	<p>・公式ホームページ(とやまサイクルナビ)で日英2か国語により情報発信をしている。</p>	
(2)ルートマップ	必須 <p>以下のような内容が記載されたルートマップが作成されていること。 <記載内容の例> ルートの経路・距離・高低差・勾配・路面状況・危険箇所、利用者別等推奨コース、ゲートウェイの場所と機能、サイクルステーションの場所と機能、地域の拠点・立寄スポット・周辺の観光スポット、ルートの紹介(写真等)、レンタサイクル・宿泊施設・Wi-Fi 利用環境・ルートで利用できるサイクルトレイン等・ガイドツアー・緊急時サービス(自転車修理、医療施設等)・自転車宅配・荷物輸送等サービス情報、アクセス方法(公共交通アクセス等)、ホームページ等の URL</p>	<p>・ルートの経路や距離、高低差など、必要な情報が記載されたルートマップが作成されている。</p>	
	必須 <p>インバウンドの旅行者でも理解できるものであること。</p>	<p>・日本語・英語・中国語(繁体字)の3か国語に対応している。</p>	
	推奨 <p>サイクリストが持ち運びやすく、水濡れに強い仕様になっていること。</p>	<p>・サイクリストが持ち運びやすく、水濡れに強い仕様になっている。</p>	

4 情報発信(2 / 2)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(3)ルートマップの入手	必須 以下のような場所で容易に入手できること。 <入手場所> 観光案内所、サイクルステーション、複数の交通拠点(道の駅、鉄道駅、空港、フェリーターミナル、バスターミナル等)、宿泊施設	・ゲートウェイ・サイクルステーション・関係施設にて入手可能なほか、観光案内所等で配布している。	
	必須 データをホームページ上にアップし、PCまたはスマートフォンで閲覧できるとともに、PDF等でダウンロード可能であること。	・ホームページからダウンロード可能。	
(4)ルートのPR	推奨 ○海外の自転車展示会、旅行関係のイベント等に出展し、PRを積極的に実施していること。	・沿線の自治体等が台湾等の展示会(2017年度)に出展している。	・国内外の旅行関係のイベント等の開催状況を注視し、出展を検討していく。

5 体制(1 / 1)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(1)取組体制	<p>必須</p> <p>官民が連携し一体的に協議・検討・議論を行う常設の協議会、事務局が設置されていること。 協議会メンバーに国・都道府県・市区町村と道路管理者・観光部局、観光地域づくり法人(DMO)等、必要に応じて警察、鉄道会社・バス会社等が含まれた体制で設置されていること</p>	<p>・県、市町村、観光・交通関係者、自転車関係者などで構成される「富山県自転車活用推進連絡会議」及び国土交通省、県、市町村、サイクリング協会で構成される「富山県サイクリングコース整備連絡調整会議」が設置され、富山県が事務局となっている。</p>	
	<p>必須</p> <p>上記の協議会が定期的開催されていること。</p>	<p>・富山県自転車活用推進連絡会議 第1回 令和3年2月9日</p> <p>・富山県サイクリングコース整備連絡調整会議 第1回 平成30年8月31日 第2回 令和元年6月25日 第3回 令和2年3月24日</p> <p>【委員意見】 ・富山湾、内陸のルートを使っている活動家(サイクリング、まち歩き、まちづくり団体等)の意見を聞き、地域内の繋がり形成を目的にお客様を歓迎する姿勢を示し、官民協議会の形成が大事。</p>	<p>・走行環境の更なる充実を図るとともに、受入環境の充実に向けて関係団体等との連携を強化する。</p>
(2)地方版自転車活用推進計画への位置づけ	<p>必須</p> <p>指定されたナショナルサイクルルートに関する水準維持等に向けた取組内容を都道府県・政令市の地方版自転車活用推進計画に具体的に位置づけること。 <計画への記載内容> ・ナショナルサイクルルートの指定水準を維持するための具体的な施策と方針 ・ナショナルサイクルルートの認知度向上のための情報発信 ・更なる環境向上に向けた施策の展開方針 ・走行環境 ・受入環境 ・魅力づくり ・情報発信 等</p>	<p>・指定後速やかに、自転車活用推進計画に具体的に位置付けることとしている。</p>	<p>・令和3年度中に、県の自転車活用推進計画に具体的に位置づける。</p>