

ナショナルサイクルルート指定審査総括表

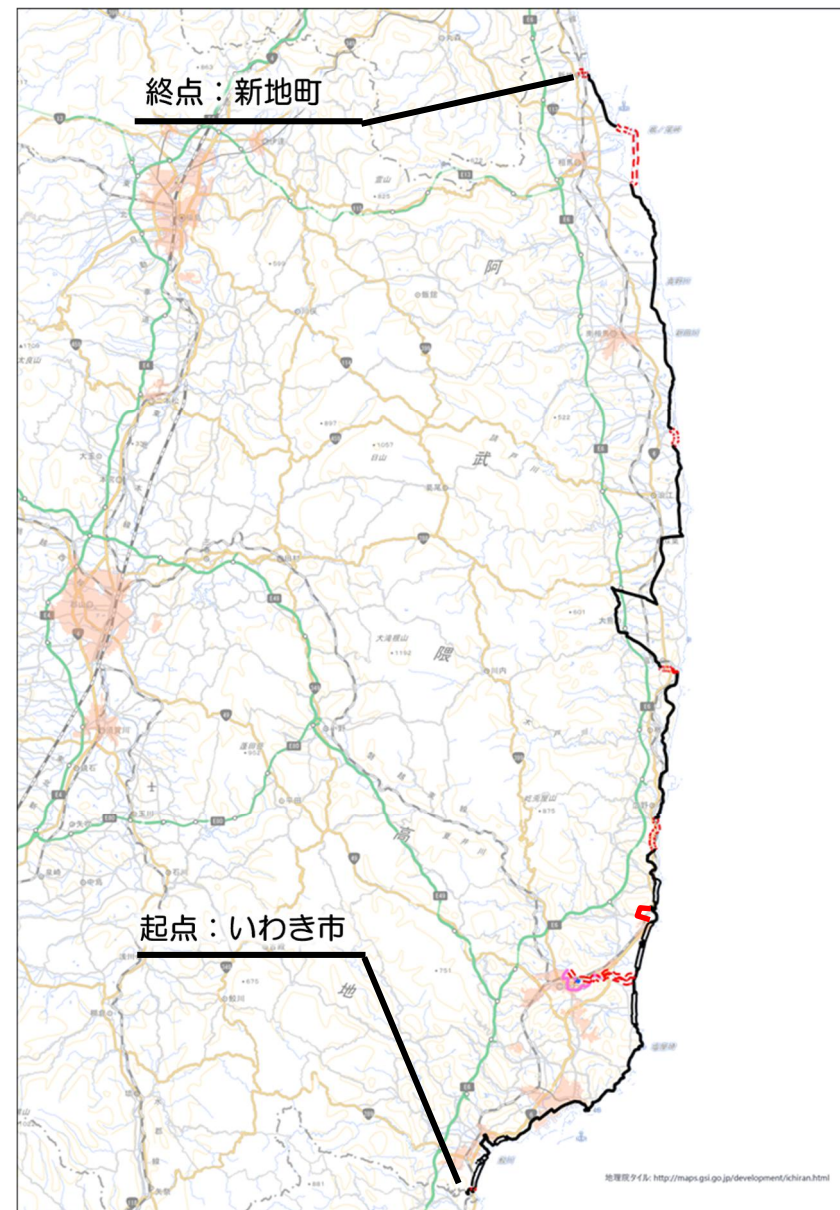
ふくしま浜通りサイクルルート(福島県)

【取扱注意】

ルートの概要

名 称	(日本語) ふくしま浜通りサイクルルート (英語) FUKUSHIMA HAMADORI CYCLE ROUTE
区 間	起点: ^{ふくしまけん} 福島県いわき市 終点: ^{ふくしまけんしんちまち} 福島県新地町
延 長	179km
名 称 の 由 来	復興が進むふくしま浜通り地域の多彩な魅力を体感できるルートであることを表現している。
コ ン セ プ ト	浜通りの海や里山など、ダイナミックな自然・景観に加え、東日本大震災や原発事故による光と影を体感できるサイクルツーリズムを推進
通 過 都 道 府 県	^{ふくしまけん} 福島県
市 町 村	^{し ひろのまち} いわき市、 ^{ならはまち} 広野町、 ^{とみおかまち} 楡葉町、 ^{おおくままち} 富岡町、 ^{ふたばまち} 大熊町、 ^{なみえまち} 双葉町、 ^{みなみそうまし} 浪江町、 ^{そうまし} 南相馬市、 ^{しんちまち} 相馬市、 ^{しんちまち} 新地町

概略図



【取扱注意】

審査結果は以下と評価する

要件	評価
必須要件	○：満たしていると評価
	△：満たしてはいないが概成していると評価できる（整備率として概ね8割程度達成している） 次回フォローアップ時に進捗を管理する
	×：満たしていないと評価
推奨要件	○：満たしていると評価
	△：満たしてはいないが概成していると評価できる（整備率として概ね8割程度達成している） 次回フォローアップ時に進捗を管理する
	×：満たしていないと評価

その他の意見については委員より現地審査時に意見のあったもので評価基準に該当しないものである。

【取扱注意】

1. ルート設定(1/2)

評価項目	評価基準	審査結果	対応方針
(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。)	○ ・179 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。	○ ・福島県浜通りの観光地を通過しており、自然・景観を楽しめる。また、サイクリングを楽しみながら、東日本大震災と原発事故からの復興の歩みを体感できる。 ・東日本大震災からの復興の歩みを体感できる施設:東日本大震災・原子力災害伝承館、震災遺構浪江町立請戸小学校、福島県復興祈念公園、Jヴィレッジ ・国際的に著名な観光地:相馬野馬追、アクアマリンふくしま ・地域を代表する観光地:浜の駅松川浦、いわき七浜(豊間、薄磯、四倉など) ・魅力的な景観:松川浦、夜の森の桜並木 ・地形条件:海岸部と里山を巡るなど変化を感じられる。	
(3)ルートの安全性	必須 ◎自動車交通量が概ね 10,000 台/日以上以上の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は3区間あり、当該区間では評価基準に即した整備がなされていない。	・サイクリスト及びドライバー双方に注意喚起を促すために、注意喚起看板や路面表示の設置を早期に実施いたします。
	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4箇所あり、注意喚起を行っている。 ・自動車向けの注意喚起が小さく分かりにくく、改善が望ましい。【委員意見】	・自動車の運転者が視認しやすいように、注意喚起の路面標示を大きくする等、早期に改善を実施いたします。

【取扱注意】

1. ルート設定(2/2)

評価項目	評価基準		審査結果	対応方針
(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。	○ ・生活道路は数区間存在するが、避けたルートを設定している。	
(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。	○ ・全線が自転車で通行できる。	
(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が4区間あるが、情報提供が不十分となっている。	・勾配注意の注意喚起看板を早期に設置し、サイクリストへの注意喚起を行うほか、利用者が事前に走行環境を把握できるよう、公式ウェブサイトやルートマップ等において位置、延長、勾配等の情報を明示します。 ・利用者が自身の体力や経験に応じたルート選択ができるよう情報提供の充実を早急に図ってまいります。 ・子どもなどが楽しく周遊できるルートについても御紹介するなど、幅広い世代の皆さんに楽しんでいただけるよう情報発信してまいります。
(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。	○ ・分かりやすいルート名称である。	

【取扱注意】

1. ルート設定に関するその他の意見

意見
・ ルートについて、海岸沿いの美しい海やトンネルの関係等で道路幅の狭い箇所も通ったが、むしろそういうところは緑に囲まれた空間である。さらには、車あまり通っていないところを通るという、様々な魅力が詰まったルートを走行していると感じたところ。その点で感銘を受けた。 ・ 震災を経験した福島で復興状況(具体的な場所、内容)をツーリストの方にも見ていただき、経験や知恵を学んでいただくことは地元の方々への地域振興として重要である。 ・ 防潮堤の付近を通る箇所は、一般道を通る区間が交互に入れ替わる。NCRとして一本のルートであるにしても、一般道走行と自転車道との使い分けについても、サイクリストの趣向に応じた方が良いのではないか。 ・ インバウンドについて、自然景観や街の景観、農山村景観など、そういったものを地域資源として考えた方がよい。外国人が民宿に泊まる例もあるので、そうしたところでもサイクリストにやさしい取り組みも検討してもよいのではないか。 ・ NCRとして何を提供したいのか、または地域を知る手段としてのNCR認定である。そのため、これからの対応の一つとして、まずは現地の学習体験で、地域の特色に触れる機会を増やす。そうした現地での経験が情報提供へつながると考える。 ・ NCRとして、一つの項目だけで勝負するのではなく、食やその他のジャンルを組み合わせたPRとすることで、オリジナリティが出るのではないか。自転車だからこそできる体験をもっとアピールするとよい。 ・ 起終点問題に関して、起終点のそれぞれの位置で満足できる達成感のある写真をSNSにアップして認知させる取り組みを提案する。びわいちは左回りがメインで右回りはサブである。湖が近くにあるので、湖畔を見ながら走るイメージである。今回のルートで言えば、海を見ながら走行したい方は新地駅を起点として勿来の関を終点とする考え方がある。または、海もいいけど山もという方については起点を勿来の関として終点を新地駅にする考え方もある。それを決める必要は全くないが、走り手がどういう見方をして、どちらを走るかという視点も起終点を意識する事につながると考える。 ・ 起終点を決めつけるルート設定は望ましくないと考える。海を見ながら走行したいとか山を見たいなど、本人の趣向に合わせた起終点の両方向からの見方もあると考える。例えば、海側を走行する場合、陸側に広がっていきこうとすると右折して行きにくい。そういった考えの場合は、陸側を走行するなど、人それぞれの考え方がある。ただルートを走り抜けるということも大事だが、地域振興につながる地域との交流も大事である。 ・ ルートを走的过程中で、どういうことを皆様へ提供したいのかというコンセプトやストーリーを一つではなく、組み合わせたものでアピールするのが大事である。今回の地域であれば、震災後の復興に向けた取組や海岸線がきれいだから海岸線を走行してほしいなどがあげられる。あとはメヒカリやワンダーファームで試食したトマトなど、いろいろな組み合わせでアピールすることで広く認知していただきたい。そういった何を提供したいのか、何を体験してほしいか、何をわかってほしいかを大事にしていきたい。 ・ 勾配部の注意喚起に延長の記載をすると利用者により良い情報となる。

【取扱注意】

2. 走行環境(1/4)

評価項目	評価基準	審査結果	対応方針
(1) 走行環境の安全性	必須 ◎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。	△ ・都市部を通過する 11km の区間ではガイドラインによる整備が行われている区間が 3km あるが、整備がされていない区間が混在している。 ・大半の区間で車道混在での整備が行われており、ガイドラインに基づく自転車専用通行帯など本来の通行空間整備形態に向けた取り組みが必要である。【委員意見】	・ガイドラインに基づく、本来の整備形態となるよう、利用状況等も踏まえ早期に整備を行います。
	必須 ◎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。	△ ・郊外部を通過する 168km のうち、138km で整備がなされている。 ・交通量が 10,000 台を超える区間について路肩幅員 1.5m(1.0m)以上の確保はできていない区間が 6 kmである。 ・いわき市勿来の区間は延長が短く他に経路がない区間であり、やむを得ないと判断できるが、安全対策を施す必要がある。【委員意見】 ・いわき市豊間の自転車歩行者専用道の並行区間において車道混在区間があるが、自転車歩行者専用道への誘導を図る必要がある。【委員意見】 ・自転車歩行者専用道について、自転車歩行者道だと混同されないよう、補助標識等で明確に示す必要がある。【委員意見】	・勿来バイパス開通後の交通状況を踏まえつつ、自転車走行環境整備の検討をおこなってまいります。 ・いわき市豊間の自転車歩行者専用道への誘導を行うための案内を実施いたします。 ・いわき市四倉の国道6号の区間については、関係者で再度現地調査を行い、内陸部への変更ルートを設定し、協議会にて内陸部へのルート変更を行いました。 ・ルート変更については地域の方々へ地元自治体を通じて周知するほか、変更ルートについては、矢羽根や注意喚起看板等の設置を今年度中に実施し、サイクリストの安全を確保してまいります。 ・自転車歩行者専用道が自転車歩行者道と混同されないよう、補助標識等による明示を実施します。

【取扱注意】

		・いわき市四倉の国道6号における、歩道通行となっている区間について、交通量が10,000 台を超えており路肩も狭く、車道混在では評価基準を満たさないため、ルート変更や安全対策を含め見直しが必要である。 【委員意見】 ・当該区間では、自転車通行空間を別途設けることも検討してほしい。【委員意見】	・いわき市四倉区間について、当面は変更したルートの走行環境整備を進めつつ、協議会において、海側における自転車走行環境として最も望ましいルートならびに整備形態について、3年後を目途に一定の結論を出すよう、検討してまいります。
--	--	---	--

【取扱注意】

2. 走行環境(2/4)

評価項目	評価基準		審査結果	対応方針
(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。	△ ・案内看板等での告知がされているが、設置していない区間がある。	・未設置区間については、令和9年度を目途に案内看板等の設置を行います。
	必須	◎トンネル、橋梁部、急勾配箇所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4箇所あるが、注意喚起の看板の案内表示がなされていない。	・今年度中に、トンネルの前後に注意喚起の案内表示を設置します。 ・また、自動車の運転者が視認しやすいように、注意喚起の路面標示を大きくする等、早期に改善を行います。
	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。	○ ・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。	○ ・一時停止が連続する区間がない。	
(3) 維持管理水準	推奨	○道路管理者等にてルートの管理基準(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。	△ ・海岸部があり、当該区間の管理基準について明確化が必要である。	・管理基準の設定を行い、早期に実施体制を明確化いたします。
(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。	○ ・道路通報の仕組みが活用できる。	

【取扱注意】

2. 走行環境(3/4)

評価項目	評価基準		審査結果	対応方針
(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	△ ・左記路面表示が、全ての必要箇所に設置されていない。 ・いわき七浜海道において、案内のみとなっている区間があり、浜通りとしての統一したサインとなっていない区間がある。【委員意見】	・新地町、南相馬市及び広野町の案内表示が未整備の区間については、現在設置工事の入札手続き中であり、年内に整備を実施いたします。 ・いわき市のいわき七浜海道の案内のみ区間については、早期にふくしま浜通りサイクルルートの案内表示を整備いたします。
	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	△ ・左記案内看板が、全ての必要箇所に設置されていない。 ・いわき七浜海道において、案内のみとなっている区間があり、浜通りとしての統一したサインとなっていない区間がある。【委員意見】 ・新地駅からルートまでの案内がまだできていないと感じたところ、ルートにスムーズにアクセスできるような案内が必要ではないか。【委員意見】 ・ルートの主要なポイントまでの距離や、右左折のタイミングなど、初めて来る人が分かりやすい案内が必要ではないか。【委員意見】	・いわき市のいわき七浜海道の案内のみ区間については、早期に、ふくしま浜通りサイクルルートの案内表示を整備いたします。 ・新地町の案内表示が未整備の区間については、現在設置工事の入札手続き中であり、年内に整備を実施いたします。 ・主要ポイントまでの距離表示や右左折箇所の表示について、早期に整備いたします。
	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。	△ ・左記案内看板が、全ての必要箇所に設置されていない。 ・いわき七浜海道の案内のみとなっている区間があり、浜通りとしての統一したサインとなっていない区間がある。【委員意見】	・新地町、南相馬市及び広野町の案内表示が未整備の区間については、現在設置工事の入札手続き中であり、年内に整備を実施いたします。 ・いわき市のいわき七浜海道の案内のみ区間については、ふくしま浜通りサイクルルートの案内表示を早期に整備いたします。
	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。	△ ・左記案内看板が、全ての必要箇所に設置されていない。	・早期に、主要ポイントまでの距離表示や右左折箇所の表示について整備いたします。

【取扱注意】

2. 走行環境(4/4)

評価項目	評価基準		審査結果	対応方針
(5)ルートの案内	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。	○ ・多言語対応がなされている。	
	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。	—	・NCR 指定後、速やかに NCR ロゴマークを設置します。なお、整備済の案内標識には、ロゴマークを表示するスペースを確保しております。

2. 走行環境に関するその他の意見

意見
- 歩道の通行について、一部区間ではあるものの、これからの課題となる。しかし、NCRとしては良いルートであるので、ご配慮いただきたい。 - ルートの北と南で起終点を越えて、次の県境まで案内するなど、全国的なつながりとして、起終点を越えた先の案内があれば、連続性も生まれると考える。 - 一部、車が通れない区間があった。ルートが自動車走行ルートから外れてしまう。また、その接続部分は少しわかりづらくなっている。そういう点について、サイクリストがわかりやすいかどうかを見ていかないといけないと思う。 - 一部区間では車道混在となっており、そういう箇所は通行空間が狭いと感じた。そういったところは交通量も多いため、安全対策をどうするべきか検討する必要があると感じた。

【取扱注意】

3. 受入環境(1/4)

評価項目	評価基準	審査結果	対応方針
(1)ゲートウェイの整備	必 須 ◎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。 【必要な機能】 ・レンタサイクル又はシェアサイクルが利用可能なこと ・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 ・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 ・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 ・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	○ ・ゲートウェイ機能すべてを満たす拠点が1箇所(いわき新舞子ハイツ)整備されている。 ・いわき新舞子ハイツは公共交通アクセスが不足しており、改善が必要。【委員意見】 ・いわき駅や新地駅の機能強化を進めることが必要。【委員意見】	・いわき新舞子ハイツの公共交通によるアクセス向上について、関係事業者等と連携しながら利便性向上に向けた整備を進めてまいります。 ・いわき駅について、いわき駅前駐車場を活用し、今秋にレンタサイクルサービスを供用開始するなど、ゲートウェイ機能の拡充を図ってまいります。 ・富岡駅前(タートルサイクル)及び新地駅のゲートウェイ機能の充実を図るとともに、利用者へ分かりやすい情報発信を行ってまいります。
	推 奨 【推奨する機能】 ・シャワー等が利用可能なこと ・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。 ・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。 ・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	△ ・いわき新舞子ハイツにおいて、運搬機能、託送以外の機能が提供されている。	・運送業者や颯サイクル等、地域の民間事業者と連携し、利用者目線に立ち、運搬機能、託送について、早期に改善してまいります。
	必 須 ◎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。	○ ・ゲートウェイはルート上に設置されており、案内の課題もない。	

【取扱注意】

3. 受入環境(2/4)

評価項目	評価基準	審査結果	対応方針
(2) サイクステーション (休憩施設)の整備	◎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、基準の間隔内(平均約 7.7km)で、ルート上に 23 箇所整備されている。 ・特に北部において、ルートから外れる位置にサイクルステーションが多いため、誘導看板等を設置する必要がある。【委員意見】	・利用者が安心して走行できるよう、現在地やサイクルステーションまでの距離を示した案内看板等の充実を早期に図ってまいります。
	【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 1 箇所では3項目、15箇所では2項目、6箇所では1項目の機能を有している。(工具等の貸出し21箇所、wifi15箇所、物品販売1箇所)	・物品販売や wifi の導入について、各ステーションにおける更なる充実を早期に図ってまいります。
(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。	○ ・サイクルタクシーを実施している。 ・JR 常磐線浜通りサイクルトレインを積極的に展開することが望ましい。	・JR 常磐線浜通りサイクルトレインやサイクルタクシーについて、公式ウェブサイト等により効果的に発信してまいります。
	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。	× ・必要な情報が提供されていない。	・サブルートや迂回ルートを設定するとともに、公式ウェブサイト等での情報発信を早期に強化してまいります。

【取扱注意】

3. 受入環境(3/4)

評価項目	評価基準		審査結果	対応方針
(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。	○ ・サイクルタクシーを実施している。 ・JR 常磐線浜通りサイクルトレインを積極的に展開することが望ましい。	・JR 常磐線浜通りサイクルトレインやサイクルタクシーについて、公式ウェブサイト等でより効果的に発信してまいります。
	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。	× ・必要な情報が提供されていない。	・JR 常磐線浜通りサイクルトレインやサイクルタクシーの具体的な利用方法について、公式ウェブサイト等で動画等を用いた分かりやすい情報発信を強化してまいります。
(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基準の間隔内(平均約 25.4km)で7箇所提供されている。	
	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	△ ・1箇所の宿泊施設で3項目、4箇所ですべて2項目、2箇所ですべて1項目の機能が提供されている。 (自転車など大型荷物を含む宅配の発送6箇所、日帰り利用も可能なシャワー設備4箇所、洗車施設3箇所)	・運送業者や颯サイクル等、地域の民間事業者と連携し、利用者目線に立ち、運搬機能、託送について、早期に改善してまいります。 ・洗車施設や日帰り利用可能なシャワー設備についても、地域の民間事業者と連携し、利用者目線に立ち、早期に改善してまいります。
(6)ガイドツアーの実施状況	推奨	○サイクリスト向けに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)	△ ・日英2か国語以上に対応したツアーガイドは実施されているが、公式ホームページでの情報発信が不足している。	・多言語(日・英・繁体語)に対応したツアーガイドを養成するとともに、ツアー造成に積極的に取り組んでまいります。また、当該情報を公式ウェブサイトに掲載する等、ツアーガイドを多くの方に活用いただけるよう情報発信を行ってまいります。
(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。	○ ふくしま復興サイクリングロードレースなどが実施されている。	

【取扱注意】

3. 受入環境(4/4)

評価項目	評価基準		審査結果	対応方針
(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。	○ ・ルート近傍に複数のホームセンターや自転車店が存在し、部品購入が可能である。 ・サイクルレスキューを実施している。	
(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	○ ・サイクルレスキューを実施している。 ・店舗の自助努力によるところがあり、地域として支える仕組みの構築が必要である。 【委員意見】	・ふくしま浜通りサイクルルート推進協議会として、関係自治体 15 市町村や民間事業者と協議を深め、地域での仕組みづくりを強化してまいります。
	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。	△ ・ルートマップに記載はあるが、公式ホームページ等での情報発信が不足している。	・ルートマップ上において明記するとともに、公式ウェブサイトでの情報発信を早期に強化してまいります。
(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。	○ ・サイクルレスキューを実施している。	
	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。	△ ・情報は提供されているが、記載が不足している。	・早期に、ルートマップ上において明記するとともに、公式ウェブサイトでの情報発信を強化してまいります。
(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。	○ ・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。	△ ・情報は提供されているが、記載が不足している。	・早期に、ルートマップ上において明記するとともに、公式ウェブサイトでの情報発信を強化してまいります。
	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。	○ ・全線においてカバーされている。	
(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。	△ ・救急箱・担架・AED 機器などの緊急支援物品が一部のサイクルステーションにしか整備されていない。	・救急箱・担架の導入について、主要ステーションへの設置を早期に進めてまいります。

【取扱注意】

3. 受入環境に関するその他の意見

意見
・ サイクルトレインの案内にあたっては、サイクリストだけでなく一般乗客にも情報提供を行い、相互理解ができるとよい。

【取扱注意】

4 情報発信(1/2)

評価項目	評価基準		審査結果	対応方針
(1)情報発信	必須	◎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・危険個所、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	○ ・公式ホームページにおいて必要な情報の多くは提供されている。 ・一般の旅行者向けに、コンテンツの充実を図り、情報発信を強化していくことが望ましい。 ・帰還困難区域内においては、ルート以外の道路は立入禁止となっているところ、自転車での通行に問題はない旨を情報発信してはどうか。【委員意見】	・浜通り地域ならではの復興の歩み、美しい景色、常磐ものを始めとする美味しい食など、多彩な観光資源の効果的な情報発信に取り組んでまいります。 ・利用者の多様なニーズを踏まえながら、ルート情報や沿線の観光情報等の充実を図り、利便性の向上に取り組んでまいります。 ・初心者や観光客の方々にも利用しやすいルート情報や分かりやすい利用案内の充実を早急に進めてまいります。 ・国道6号は帰還困難区域と隣接する箇所もあるが、自転車で安全に通行できることを標識や看板で明示するとともにウェブサイトやルートマップ上にも掲出し、サイクリストに周知を図ってまいります。
	必須	◎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。	○ ・多言語対応がなされている。	
(2)ルートマップ	必須	◎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・危険個所、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	○ ・ルートとしてのマップが作成されている。	
	必須	◎インバウンドの旅行者でも理解できるものであること。	○ ・英語、中国語マップが作成されている。	
	推奨	○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。	△ ・サイクリストに持ち運びしやすい大きさになっているが、水濡れに弱い仕様となっている。	・早期に、水濡れに強い仕様のルートマップへの変更を進めてまいります。

【取扱注意】

4. 情報発信(2/2)

評価項目	評価基準	審査結果	対応方針
(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	○ ・必要な資料入手は可能であり、マップの増刷がされれば配布は可能となっている。	
	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となっている。	
(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。	○ ・サイクルモード東京などの自転車展示会等への出展を実施している。	

4. 情報発信に関するその他の意見

意見
・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がされていない。 ・ルートとしての情報発信が弱い。既存ルートとの関係はあるが現地含めわかりにくい点の改善が必要。 ・NCRは誰でも利用できるものであるので、熟練度に応じ難易度の情報提供が重要である。特に、高齢者や家族連れなどの利用者の適性に応じて使い方や推奨ルート等の情報提供を考えた方が良い。 ・今回のようなルートは一日で走破できる人もいれば、初心者であれば30km程度の走行距離の方もいるので、熟練度に応じたルートや走り方の提案も重要である。それから、子どもや家族連れなどのタイプに応じた走り方の提案も必要と感じた。 ・観光客が訪れた際、旅程の合間に空き時間ができた場合でも、自転車を利用できることが分かるような案内にすると良いのでは。

【取扱注意】

5. 体制(1/1)

評価項目	評価基準	審査結果	対応方針
(1)取組体制	必須 ◎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	○ ・学識経験者・国・県・市町・商工会・観光協会・交通事業者・警察などを加えた協議会を設置しており議論を進めている。	
	必須 ◎上記の協議会が定期的に行われていること。	○ ・定期的に行っている。	
(2)地方版自転車活用推進計画への位置づけ	必須 ◎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	○ ・県の自転車活用推進計画に位置付けられている。	

5. 体制に関するその他の意見

意見
・利用者数の変化(年毎、月毎等)をモニタリング・分析することが重要。そのための体制を整備できるとよい。詳細な数字の把握が難しい場合は、ゲートウェイや道の駅における定点観測でもよい。