

ナショナルサイクルルート指定審査総括表

フジイチ(山梨県・静岡県)

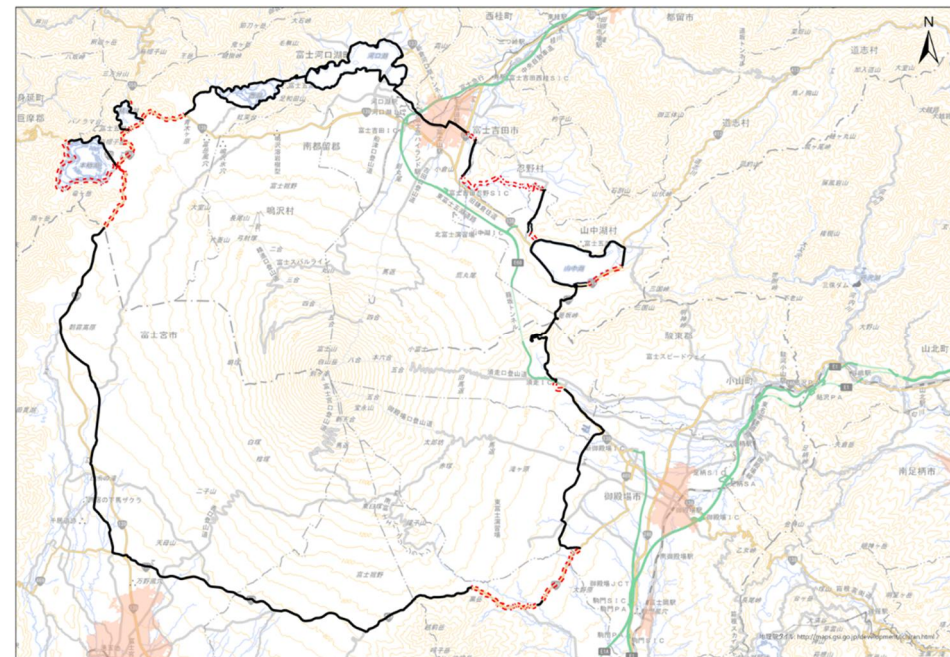
【取扱注意】

ルートの概要

名 称	(日本語) フジイチ (英語) FUJIICHI
区 間	起点: 静岡県富士宮市根原(道の駅朝霧高原) 終点: 静岡県富士宮市根原(道の駅朝霧高原)
延 長	163km
名 称 の 由 来	富士山1周は、既に多くのサイクリストに人気があり、サイクルイベントでは、イベント名称にも使用されるなど、『フジイチ』の愛称で親しまれている。また、海外サイクリストに対しても富士山を想像しやすく、呼びやすい名称
コ ン セ プ ト	日本を象徴する富士山をぐるりと一周し、四季折々に様々な表情を見せる富士山の雄大な風景を楽しむことが出来るサイクリングルート
通 過 都 道 府 県	やまなしけん 山梨県
市 町 村	ふじよしだし みのがちよう おしのむら やまなかこむら なるさわむら 富士吉田市、身延町、忍野村、山中湖村、鳴沢村、 ふじかわぐちこまち 富士河口湖町 しずおかけん 静岡県 ふじし ふじのみやし ごてんばし すそのし おやまちよう 富士市、富士宮市、御殿場市、裾野市、小山町

概略図

対象区間 フジイチ
延長 163km



【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。)	○ ・163km	
(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。	○ ・富士山の周囲をぐるりと周遊できるルートであり、ダイナミックな地形変化と富士山を見ながらのサイクリングができる。 ・地域を代表する観光地:富士山、富士五湖忍野八海、青木ヶ原樹海、白糸の滝、浅間神社 ・国際的に著名な観光地:富士山 ・景観:富士山、忍野八海、富士五湖、朝霧高原 ・地形条件:火山、湖、扇状地	
(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は1区間存在しているが、所要の整備はなされていない。 ・山中湖畔において自転車歩行者専用道が並行する区間でわざわざ車道混在で幹線道路側を通してはいるが、専用道をルートにした方が望ましいのではないかと【委員意見】 ・当該区間については、分岐箇所を含め、どちらを走行すべきなのか、初心者や家族連れにも明確に分かるように案内や情報発信を実施すべき。【委員意見】	・交通量 10,000 台/日以上で区間については、R9年度の整備完了を目指し、交通空間の再配分や改良の実施に取り組む。それまでの間は案内や情報発信を丁寧に実施する。 ・R9 年度に自転車歩行者専用道へのルート変更を実施しそれまでの間は案内標識・路面標示、さらにはマップ等による情報発信を丁寧に実施する。 ・ルートの安全性や自転車利用者の走行状況を精査し、関係者との調整結果も踏まえ、車道ルートの取り扱いを検討する。
	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はない。	

【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。	○ ・生活道路は忍野村、山中湖村で数区間存在するが、観光地でありやむを得ない。おおむね避けたルートを設定している。	
(4)ルートの連続性	必須 ◎自転車で行け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。	△ ・河口湖産屋ヶ崎交差点付近で歩道押し歩き区間があるが、急に方向転換を迫るルートになっていて分かりにくく、そのまま車道を通した方がいいのではないか。【委員意見】 ・当該区間については、分岐箇所を含め、どちらを走行すべきなのか、初心者や家族連れにも明確に分かるように案内や情報発信を実施すべき。【委員意見】	・R9 年度に車道へのルート変更を実施し、産屋ヶ崎交差点においては自転車の 2 段階右折を促すことで安全確保を図る。それまでの間は案内表示・路面標示、さらにはマップ等による情報発信を丁寧に実施する。
(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6区間あり、延長も長く、勾配も急である。幅員も狭いなど幅広い層の通行には課題が残る。	・急勾配が連続する区間(6区間)についてルートマップ・ホームページ等に明示し、注意喚起を行っているが、ルートマップ(再版)に走行に注意が必要な区間等について、よりわかりやすい注意喚起を明記する。また、ホームページ(更新時)も同様に対応する。
(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。	○ ・富士山一周をイメージする分かりやすいルート名称である。	

1. ルート設定に関するその他の意見

意見
・ 今後は世界遺産とフジイチがセットで情報発信されることになるため、富士山の構成資産を巡るツールとして自転車を活用してほしい。世界遺産の関係者とも連携できるとよい。 ・ ルート名称について、外国人がその意味を理解できる英訳等を検討することが望ましい。

【取扱注意】

2. 走行環境(1/3)

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 2.0 km の全線で整備がされている。	
	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 160.9km のうち、124.9km(山梨県:64.9km、静岡県:60km)で整備がなされている。 ・交通量 10,000 台を超える区間が、郊外部に1区間 0.5 km存在する。 ・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】 ・幅員が狭い箇所のリスクが公式のマップでは整理されていなかったが、紙媒体やデジタル系のコンテンツ、さらには多くの利用者と接するレンタルサイクル事業者からの情報発信など、トータルに発信していく必要がある。【委員意見】	・裾野市須山～御殿場市板妻の縮小矢羽根設置区間(8km)については令和8年度中に矢羽根を設置する。 ・小山町須走の電線共同溝事業中区間(0.9km)については令和9年度までに矢羽根を設置する。 ・山梨県の矢羽根未整備区間(国・県・市管理道路 計 27.1km)について令和 8 年度中に矢羽根を設置する予定。 ・交通量 10,000 台/日以上以上の区間については、R9年度の整備完了を目指し、交通空間の再配分や改良の実施に取り組む。それまでの間は案内や情報発信を丁寧に実施する。 ・自転車歩行者専用道路区間について現状の標示だけでなく、自転車利用者に混同されないようさらにわかりやすい現地案内を補助標識等で明確に示す。 ・走行上リスクがある箇所について、ルートマップ・ホームページ等に明示し、注意喚起を行っているが、ルートマップ(再版)に走行に注意が必要な区間等について、よりわかりやすい注意喚起を明記する。また、ホームページ(更新時)も同様に対応する。 ・レンタサイクル事業者からの情報発信等について、提供すべき情報を整理し、関係者と調整を行った上で了解が得られた事業者によるサイクリストへの情報発信を令和8年度から順次行っていく。

【取扱注意】

2. 走行環境(2/3)

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。	○ ・所要の注意喚起が図られている。	
	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。	△ ・注意喚起の案内表示が、一部にとどまっている。	注意喚起の案内表示の未整備箇所については、令和9年度を目途に完了予定。 ＜整備済箇所＞ ・狭小幅員のトンネル:0 箇所／13 箇所 ・狭小幅員の橋梁部:27 箇所／36 箇所
	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。	○ ・一時停止が連続する区間がなく、その割合は全交差点の約20%以下となっている。	
(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。	○ ・所要の管理基準が設定され、維持管理に係る実施体制が構築されている。	

【取扱注意】

2. 走行環境(3/3)

評価項目	評価基準		審査結果	対応方針
(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。	○ ・所要の仕組みが構築されている。	
(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	△ ・左記路面表示が、全ての必要箇所に設置されていない。 ・河口湖ほか二重区間の案内が分かりづらく、交差点に方向地点名を記載するなど必要である。【委員意見】	・交差点部における方向別の地点名表示の明確化など、利用者にとって分かりやすい案内となるよう、路面表示および案内標識の改善に取り組む。(令和8年度設置位置や表示内容等検討、令和9年度順次関係機関協議及び設置を予定。)
	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。 ・山梨県内において、県のモデルルートのサインと混在しており混乱する。 ・河口湖ほか二重区間の案内が分からない。交差点における方向地点名の記載などが望ましい。【委員意見】	・交差点部における方向別の地点名表示の明確化など、利用者にとって分かりやすい案内となるよう、路面表示および案内標識の改善に取り組む。(令和8年度設置位置や表示内容等検討、令和9年度順次関係機関協議及び設置を予定。)
	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。	・令和8年度中に設置箇所や案内する目的地について検討を行い、令和9年度から順次設置を行う予定。
	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。	・令和8年度中に設置箇所や案内する目的地について検討を行い、令和9年度から順次設置を行う予定。
	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。	○ ・英語表記がなされている。	
	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。	—	・令和8年度を目途に主な分岐部に設置する。 ・令和9年度までに残る単路部と分岐部に設置する予定。

【取扱注意】

2.走行環境に関するその他の意見

意見
・ 走行環境について、ドライバーの理解はあるとみられるが、観光客も多いなど一見のドライバーも多いことから、その意識醸成には工夫が必要である。 ・ 今後は世界遺産とフジイチがセットで情報発信されることになるため、富士山の構成資産を巡るツールとして自転車を活用してほしい。世界遺産の関係者とも連携できるとよい。 ・ 自転車のカウントについて、増減は大事な指標なので、現在活用している AI カメラでの取組は重要。 ・ 自転車に事故はつきもの。転倒などの軽微なものは統計データに出てこないため、NCR の指定に伴い利用が増えることを想定して、エリア限定でもよいので、そうしたデータをあぶり出すような仕組みを検討するとよい。致命的な事故の防止にも繋がる。

【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	○ ・必要な機能を全て満たすゲートウェイが1箇所(道の駅富士吉田)整備されている。 ・候補地6か所(富士山駅、道の駅朝霧高原、富士宮駅、新富士駅、御殿場駅、道の駅すばしり)では、必要な機能が全て満たされていないため、今後整備を進める必要がある。【委員意見】	・富士山駅[整備済]:4/5項目(必要な物品購入について調整中) ・JR御殿場駅[整備済]:4/5項目(必要な物品購入について調整中) ・道の駅朝霧高原[整備済]:4/5項目(必要な物品購入について調整中) ・JR富士宮駅[整備済]:4/5項目(必要な物品購入について調整中) ・JR新富士駅[整備済]:3/5項目(必要な物品購入、着替えスペースについて調整中) ・道の駅すばしり[整備済]:2/5項目(必要な物品購入、レンタサイクル、ロッカー・着替えスペースについて調整中)
	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	△ ・道の駅富士吉田において、託送・搬送以外の機能が提供されている。	・ルートの沿線市町等と連携し、ゲートウェイの機能を拡充する。
	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。	○ ・御殿場駅において、アクセスルートが設置されており、案内の課題もない。 ・その他のゲートウェイについては、整備及び案内が不十分となっている。 ・新富士駅からのアクセスルートについて、大型車が多く走行環境に問題がある。【委員意見】	・御殿場駅については、アクセスルートの通行空間整備、案内の整備が概成しており、令和9年度を目途に整備を完了する。 ・その他のゲートウェイについては、令和8年度から順次整備を行う。 ・新富士駅からのアクセスルートについて、ルート変更に向けた検討を進める。

【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、基準内の間隔(平均約 6km)で、ルート上に 27 箇所(山梨県 7 箇所、静岡県 20 箇所)整備されている。	
	【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 6箇所では3項目、7箇所では2項目、13 箇所では1項目の機能を有している。	
(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。	○ ・サイクルトレイン(1 社)及びサイクルタクシー(10社)が提供されている。 ・勾配箇所の多いフジイチでは迂回手段としてサイクルタクシーが重要となるところ、レンタルサイクル事業者と連携し、受付の際にサイクルタクシーの手配方法などを情報提供することを、事業者の動機付けも含めて検討してはどうか。【委員意見】	・レンタサイクル事業者からの情報発信等について、動機付けに資する施策も検討しつつ、提供すべき情報を整理し、関係者と調整を行った上で了解が得られた事業者によるサイクリストへの情報発信を令和8年度から順次行っていく。
	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。	○ ・ルートマップ及びホームページで情報が提供されている。	

【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。	○ ・サイクルトレイン(1社)及びサイクルタクシー(10社)が提供されている。	
	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。	○ ・ルートマップ及びホームページで情報が提供されている。	
(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、基準内の間隔(平均約 16km)で、9箇所(山梨県 4 箇所、静岡県 5 箇所)ある。	
	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	○ ・2箇所の宿泊施設で3項目、4箇所で2項目、1箇所で1項目の機能が提供されている。	
(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)	△ ・太平洋岸自転車道と連携したツアーを実施(台湾ツアー等)している。 ・世界遺産である富士山の魅力を伝えるガイド付きツアーが重要と考えるところ、構成遺産も含むことから自然や文化を知ってもらうようなガイディングの工夫を十分に実施すべき。【委員意見】	協議会の民間メンバーが主体となり、「ぐるり富士山アドベンチャーツアー」を実施。令和5年度には、台湾や北海道等、各地から約10名が参加し、3泊4日で富士山世界遺産構成資産や地域の食を楽しみながら自転車でフジイチを巡るツアーを行った。 ・養成したサイクルツアーガイドに世界文化遺産富士山についての見識を深めてもらい、地域の歴史や文化、自然の魅力を案内するツアーを実施していく。
(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。	○ ・「富士いち」等のサイクル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。	

【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
(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12箇所(店舗)において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。	○ ・ルートマップ及びホームページで必要な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(10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。	○ ・ルートマップ及びホームページで必要な情報が提供されている。	
(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。	○ ・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。	△ ・ホームページの記載はあるが、連絡体制が不明確である。	・緊急時の連絡体制等をホームページへ掲載するとともにルートマップ(再版)に反映する。
	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。	○ ・AED機器等の緊急支援物品が12箇所では整備されている。	

【取扱注意】

3. 受入環境に関するその他の意見

意見
・ サイクルタクシーについては、緊急時の連絡を円滑にできるようにすることも含め、使い勝手を向上させることが重要。今後、アプリ等のデジタルコンテンツを整備する際にも情報を掲載すると良い。 ・ 駅からゲートウェイまでの案内がしっかり入っている点は評価できる。 ・ 個人の自転車の保管は観光協会が窓口になって、民間に流していくとよい。 ・ 富士吉田の道の駅は、休日かなり混むのであれば、自転車やオートバイの動線を誘導するサインが必要。富士吉田の道の駅は民間の施設も誘致しており、更なるポテンシャルがある施設。 ・ 横に広げるための繋がりをつくるような施設ができると、そこに民間が入り込んでいい循環が生まれる。 ・ レンタサイクルについては、事業者を巻き込んで利用実態を把握しておいた方がよいので、自治体が主体となってまとめるべき。 ・ 休憩施設にジオパークのような休憩しながら学べる、見て楽しめる機能があると、次に家族を連れてくる等リピートにも繋がる。 ・ バッテリー交換ポイントがマップに記載されているとよい。 ・ ロッカー利用についての使い分けは事前の情報提供が必要。 ・ 国土交通省は道の駅をまちぐるみの施設としており、地域交流や雇用を生む施設になるとよい。情報発信など、ルート上の道の駅の GW 同士の連携が重要。 ・ ガイドツアーの際には、世界文化遺産である富士山の素晴らしさを、自転車に乗りながらしっかりと知ってもらえるよう取り組んで頂きたい。 ・ 富士山駅では、分かりやすいピクト表示をはじめ動線が分かりやすく整理されている。他の駅も参考にされたい。 ・ E-Bike の利用が多い区間でありレンタサイクルの乗り捨て可否などを含め利用者にわかりやすい案内も含め実施する必要。

【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	○ ・公式 HP が開設され、積極的な情報発信がされている。	
	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。	○ ・英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	○ ・ルートとしてのマップが作成されており、配布もされている。	
	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。	○ ・多言語対応がなされている。	
	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。	△ ・運びやすいが水濡れに強いとは言えない。	・ルートマップ(再版)を水濡れに強い仕様にする。

【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	○ ・ゲートウェイ、サイクルステーション等で配布されている。	
	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。	△ ・より積極的にイベント等への出展・PR を実施することが望ましい。	・以下を始めとする各種イベントにおいて、ルートの魅力を PR する。 ・サイクルモード東京 ・台北サイクル ・自転車利用環境向上会議 ほか

4. 情報発信に関するその他の意見

意見
・「フジイチ」というブランド力は非常に強力であることから、NCR 指定後は利用者の期待が非常に高くなることが予想される。期待が大きいからこそ、取組めていないこと、リスク情報等についても正直に発信していくことが重要。 ・ルートの PR においては、世界遺産とともに PR する商品づくりも重要。PR する場としても、B to C だけでなく、旅行博等の B to B も活用したい。 ・NCR のルートのみの案内だけでなく、接続するルートもきちんと案内してあげることが重要。 ・将来的には、アプリの活用により、情報提供の充実や、レンタルタクシー等のサービスをワンプッシュで利用可能とする仕組みが実現できると良いのでは。 ・ブランドの確立に向け、地域の魅力を生かした旅行商品の造成に取り組むと良いのでは。 ・田貫湖では、通信手段を持たないインバウンドにはレンタサイクルは貸し出さないことは現場の判断として理解するが、きちんとポリシーを発信して、来た人にマイナスにならないようにしてほしい。 ・フジイチはインパクトが強い反面、整備がされていない場合のネガティブ評価もありうる。整備状況等に関する情報発信が不可欠である。 ・2 県にまたがるルートであることから情報発信が重要である。 ・富士山一周をする層と山中湖畔を走る層は違うので適切な情報発信や案内誘導が必要である。

【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	○ ・国・県・市町・観光協会・民間事業者などを加えた協議会を設置しており議論を進めている。 ・ルートのブランドを確立すべく、ルートを所管する県同士がしっかりと連携し、情報発信に務められたい。【委員意見】	
	必須 ◎上記の協議会が定期的開催されていること。	○ ・定期的開催している	
(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
- 世界的に認知されているという点で「しまなみ海道」は体制面をはじめ参考になる。山梨県・静岡県が連携し、しっかりと体制を構築して「富士山・フジイチらしさ」を意識した取組を継続していただきたい。 - 多くのプレイヤーや長年携われている方達が、10年後、20年後を見据えて関係者がアイデアを出し合う場を用意し、失敗を含めて色々なことに挑戦しながら取り組むことに期待。 - 協議会の中で、学識経験者に座長をお願いする事例がある。学識経験者が入ることで、行政の担当者が異動しても、バックボーンが残るため5年、10年、15年と持続していける形になる。フジイチが研究対象やフィールドワークの場にしていただくと面白いのではないかな。 - 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。