

ナショナルサイクルルート指定審査総括表

雪国魚沼 Golden Cycle Route(新潟県)

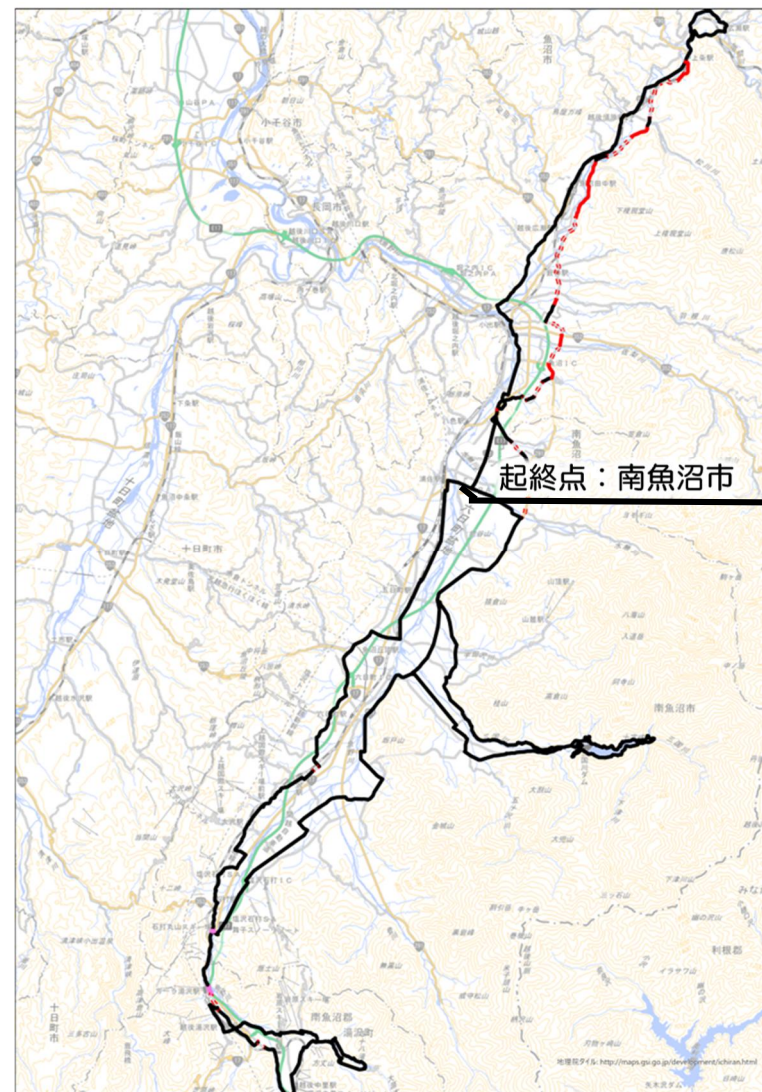
【取扱注意】

ルートの概要

名 称	(日本語) ゆきぐにうおぬまごーるでん さいくる るーと 雪国魚沼Golden Cycle Route (英語) Yukiguni-Uonuma Golden Cycle Route
区 間	起点: にいがたけんみなみうおぬまし 新潟県南魚沼市 終点: にいがたけんみなみうおぬまし 新潟県南魚沼市
延 長	193km
名 称 の 由 来	ルート名のゴールデンに、コシヒカリの稲穂で魚沼一面が黄金色になる様子と、日本を代表するサイクリングルートになってほしいという願いを込めている。
コ ン セ プ ト	雪国ならではの四季の移ろいに富んだ自然はもちろんのこと、地域に点在する雪国の優れた文化や風土を感じることができる魅力的なコース
通 過 都 道 府 県	にいがたけん 新潟県
市 町 村	みなみうおぬまし うおぬまし ゆざわまち 南魚沼市、魚沼市、湯沢町

概略図

対象区間 雪国魚沼 Golden Cycle Route
延長 193km



【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。)	○ ・193 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。	○ ・わが国を代表するスノーリゾートであり、また越後三山や上越国境を始めとする山に囲まれた山岳リゾートである。 ・わが国の原風景ともいえる田園地帯を貫きこれまでの指定ルートにはない景観がみられるなど特徴的なルートと言える。 ・地域ルートも取り組んでおり回遊性を高め地域振興に資するルートとなっている。 ・地域を代表する観光地：八海山、越後湯沢温泉 ・国際的に著名な観光地：越後湯沢(GALA湯沢・湯沢高原)、清津峡 ・景観：破間川溪谷、三国川ダム、大源太湖など ・地形条件：盆地部及び魚沼丘陵、山岳部	
(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が郊外部で3区間・4km存在する。	・交通量が 10,000 台/日以上で車道混在となる区間(郊外部3区間)および、郊外部の矢羽根型路面表示については、現在整備中であり、令和8年度中に整備が完了する見込みです。
	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 16 箇所あり、ほぼすべてに注意喚起の看板の案内表示がなされている。マップでの注意喚起はされているが一部のみとなる	・狭小幅員のトンネルへの注意喚起看板設置については、現在整備中であり、令和8年度中に整備が完了する見込みです。また、ルートマップにおける狭小幅員のトンネルへの注意喚起の記載については、次回のマップ更新時に対応します。

【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。	○ ・生活道路を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。	○ ・全線が自転車で通行できるが、押し歩き推奨区間がある。 ・押し歩きになっている区間は、認定要件上は問題ないものの、利用者にとって合理的な対応になっていないと感じるため、迂回ルートへの変更を含めた見直しを検討してほしい。【委員意見】 ・押し歩きであることが、初めて通る者でも分かるよう、現地での案内を工夫すべき。【委員意見】	・押し歩き区間では、看板設置を整備中であり、令和8年度に整備が完了する見込みです。わかりやすい案内になるよう工夫いたします。また、マップにおいても更新時に注意喚起を明記するなど、利用者に分かりやすい対策を講じつつ、交通実態、接続するルート、周辺状況などを確認しながら、より安全性を確保できないか代替案を検討します。
(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。 ・一部の急こう配区間では、現地及びマップでの情報提供が不十分となっている。	・幅広い世代が安全走行できるよう、急勾配箇所には注意喚起看板を現在整備中であり、令和8年度に整備が完了する見込みです。また、ルートマップでの記載は次回のマップ更新時に行います。
(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。	○ ・ルート名称として分かりやすい。	

【取扱注意】

1. ルート設定に関するその他の意見

意見
・ 地域の本気度や熱意、コース設定が十分に伝わった。総評すればきわめて魅力的であり、未来に向けてポテンシャルを有するナショナルサイクルルートになると感じる。 ・ 乗り手の立場からの印象を共有する。幹線道路を避けた生活道路を通過する非常に珍しいルートだった。このような道であれば家族連れや初心舍でも安心して利用することができる。 ・ 生活を感じることができる反面、プライバシーの問題も考えられるので、地域の理解や利用者のマナーが重要であり、広報や利用者啓発を行ってほしい。 ・ 水田を大切に慈しみながら育てる暮らしぶりや地域の想いを走ることを感じることができる素晴らしいルートであった。 ・ 魅力はあるので、雪国、米どころ、食文化を含めた歴史を以下に伝えるか。また、地域のインフラツーリズムと連携し、学びあるサイクルツーリズムになると良い。 ・ 河川沿いの美しい景観を取入れるために河川管理道路の活用を検討してほしい。

【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。	－ ・都市部を通過する区間は存在しない。	
	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 193km のうち、174km で整備がなされている。 ・交通量 10,000 台以上でかつ車道混在の区間が 3 区間・4km 存在するが、外側線の外側に必要な幅員が確保されているものの、矢羽根型路面表示の整備が進んでいない。 ・国道との交差が 2 箇所見受けられたところ、NCR として指定する以上は、将来的な抜本的対策を示すべき。【委員意見】 ・湯沢町内については、トンネルや橋の設置等の抜本的な改善を検討すべき。【委員意見】 ・五十嵐交差点付近については、迂回路へのルート変更を早期に進めて欲しい。【委員意見】 ・抜本的な改善までの暫定的な対策として、滞留スペースの確保や案内の充実等の注意喚起のほか、警察と協力し自転車横断帯の設置を進めてほしい。【委員意見】	・郊外部および交通量が 10,000 台/日以上 の矢羽根型路面表示については、現在 整備中であり、令和8年度に整備が完了す る見込みです。 ・国道交差箇所の湯沢町内における抜本 的な改善の取組みについては、交通実 態、接続するルート、周辺状況などを確認 しながら、横断位置や横断方法などの検 討を、3年後を目途に一定の結論を出すよ うに進めます。 ・なお、抜本的な改善までの対応として、 滞留スペースの確保や案内標識・注意喚 起看板の設置などの安全対策を進めてい ます。また、自転車横断帯の設置など警 察と調整しながら安全対策を進めます。 ・国道交差箇所の五十嵐交差点付近にお ける改善の取組については、検討ルートの 敷地所有者に対し自転車専用道として舗 装整備が行えないかなど、調整を進めてい ます。

【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。	△ ・デリネーターポールへのステッカー貼付や幟旗、観光看板等を活用したPRによりサイクリングルートであることは周知されているが、注意喚起には至っていない。 ・三国川ダム付近は自動車に向けた一層の注意喚起が必要と思われる。【委員意見】	・案内看板については、現在整備中であり、令和8年度に整備が完了する見込みです。 ・三国川ダムをはじめとする箇所において、ドライバーへの周知徹底を図るため、路面案内表示や案内看板の整備を充実させ、サイクルルート上であることを明示します。 ・交通量が多い路線の横断箇所には、注意喚起看板を設置します。
	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16箇所あり、ほぼすべて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10箇所あり、注意喚起の設置が一部にとどまっている。	・危険箇所注意看板については、現在整備中であり、令和8年度に整備が完了する見込みです。
	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。	○ ・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25%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。	△ ・農業地域における泥や山地部の落ち葉等の対策を、春の除雪時に合わせて実施することが必要となっている。	・冬期閉鎖路線については、春の交通開放前の路面清掃を行っています。 ・春以降は、適期の道路パトロールを行い安全な走行環境を確保します。

【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。	○ ・マップに通報先の記載がある。	
(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。	・矢羽根型路面表示(ルート名[GCR]、自転車ピクト含む)については、現在整備中であり、令和8年度に整備が完了する見込みです。また、アクションプランに分岐部の全箇所と単路部の概ね2 km(5分～8分程度)間隔でピクトグラムとロゴを設置することを定めているため、これに基づき順次設置を進めます。
	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。 ・右左折の表示標識について、右左折をする箇所には必ず付ける方針とのことだが、看板と路面表示に加えて、曲がった後にルートのシールを張り付けていたことが分かりやすいと感じた。【委員意見】	・矢羽根型路面表示(ルート名[GCR]、自転車ピクト含む)及び案内看板(5km 間隔距離標含む)については、現在整備中であり、令和8年度に整備が完了する見込みです。 ・視線誘導標(デリネーターポール)へのルートシールの貼り付けは既に完了しています。今後は、右左折の案内看板に加えてこれらのルートシールも活用し、より分かりやすい案内に努めます。
	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。	・案内看板(5km 間隔距離標含む)については、現在整備中であり、令和8年度に整備が完了する見込みです。また、アクションプランで起終点部における看板の設置を定めていますので、指定後にナショナルサイクルルートのロゴがある看板を設置します。
	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。	・案内看板(5km 間隔距離標含む)については、現在整備中であり、令和8年度に整備が完了する見込みです。
	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。	○ ・案内看板は英語表記となっている。	

【取扱注意】

	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。	—	ナショナルサイクルルート指定後は、コース上の案内標識を活用し、NCR のロゴマークを単路部の5km・10km ごとの距離案内表示および起終点看板に設置します。また、あわせてデリネーターポールへの設置についても検討を進めます。
--	----	---	---	--

2. 走行環境に関するその他の意見

意見
・ 矢羽根は消えてしまう課題があるため、塗り替えが頻繁に必要になる。交通量の少ない・狭い道路空間は無くてもいいのではないかな。 ・ 方向感覚がない人や初心者でも迷わずに安心してルートを走行できる仕組みが重要。例えば、電信柱等を活用し、統一的な色合いをあしらった道案内等。

【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 ◎ルートに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	○ ・必要な機能を全て有するゲートウェイが1箇所(越後湯沢駅)整備されている。 ・1箇所(浦佐駅)のゲートウェイについて、必要な機能に不足がある。	・浦佐駅での、ゲートウェイ機能として必要な、レンタサイクル、必要な情報(ルートマップ)、手荷物ロッカー、空気入れ(工具等)は整備されていますが、必要な物品(タイヤチューブ等)が整備されていません。駅構内の観光案内所で供給が実施できるよう協議を進めています。
	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	○ ・越後湯沢駅において、推奨する機能の全てが提供されている。	
	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。	○ ・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) サイクルステーション (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 5km)で、ルート上に 38 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	○ ・サイクルステーション 38 施設において、6 施設では3項目の機能を、24 施設では2項目の機能を、8 施設では 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。	○ ・ルート上の迂回を図るため、サイクルタクシーが設定されている。	
	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。	○ ・公式ホームページやルートマップにおいて、必要な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。	○ ・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。	○ ・ルートマップにも記載されている。	
(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(約 48km)で、4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	○ ・4箇所全ての宿泊施設で3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)	○ ・民間によるサイクリングガイドが実施されている。	
(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。	○ ・南魚沼市において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、部品購入が可能となっている。	

【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
(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	△ ・修理サービスは行われているが、出張修理等は行われていない。	・現在は出張修理サービスが提供されていませんが、修理対応が可能な事業者に対し、出張での対応も可能となるよう協力を要請してまいります。
	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。	△ ・必要な情報の提供が十分ではない。	・トラブル発生時に利用できる修理店やサポート窓口の情報について、Web サイト等で分かりやすく発信し、利用者が必要な支援を受けられる環境づくりに努めます。
(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。	○ ・自転車を載せることができるタクシーが運行している。	
	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。	○ ・マップにおいて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。	○ ・マップにおいて必要な情報が記載されている。	
	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。	△ ・三国川ダムエリアにおいて圏外が存在している。(調査時)	・三国川ダムエリアの一部に通信圏外となる箇所がありますが、通信事業者によってエリア拡大に向けた整備が進められています。引き続き通信環境の改善状況を注視しながら、利用者への適切な情報提供に努めます。

【取扱注意】

(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。	△ ・緊急支援物品の整備が十分ではない。	・サイクルステーションの道の駅ゆきあかりには AED、救急箱や担架を設置してあります。また、他のサイクルステーションについても設置できるように検討を進めます。
------------	----	---	-------------------------	---

3. 受入環境に関するその他の意見

意見
・ 地域で観光を産業として育てるには、行政だけでなく民間の力を活かしながら仕組み化を進めていくことが重要である。海外向け PR は広域連携のもとで展開し、JNTO 等の支援も活用しながら受け入れ体制を整えることで、地域全体に観光の効果が見える形で広げていくことが求められる。 ・ 物品についてユーザーの声を聴いて商品選択を進めてほしい。

【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	○ ・公式ホームページがあり、必要な情報は提供されている。	
	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。	○ ・英語での情報発信がなされている。	
(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。	
	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。	○ ・英語での作成がなされている。	
	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。	△ ・サイクリストが持ち運びやすいが、水濡れに強いとまでは言えない。	・次回作成時には耐水用紙を採用し、天候等に左右されにくい対策を講じることで、利用者の利便性向上に努めます。

【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	○ ・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。	△ ・Velo-City への出展協力を行っている。	・令和8年9月には『自転車利用環境向上会議』を当地域で開催します。また、国内最大級のサイクルイベントである『サイクルモード東京』への毎年の出展に加え、今後は『Velo-city』への参加やポスターセッションへの出展についても前向きに検討を重ねます。

4. 情報発信に関するその他の意見

意見
・雪国魚沼ゴールデンサイクルルート 193km やロードバイクによる広報では家族連れや初心者はターゲットになりにくい。本ルートは旅をする方がゆったりと自転車で観光を楽しむルートとして PR するのがいいのではないか。そのコンセプトに従ってビジュアルも修正する必要があるのでは。

【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	○ ・国・県・市町・警察・民間を加えた協議会を設置しており、常設の部会で議論を進めている。	
	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
・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。