

ナショナルサイクルルート指定審査総括表

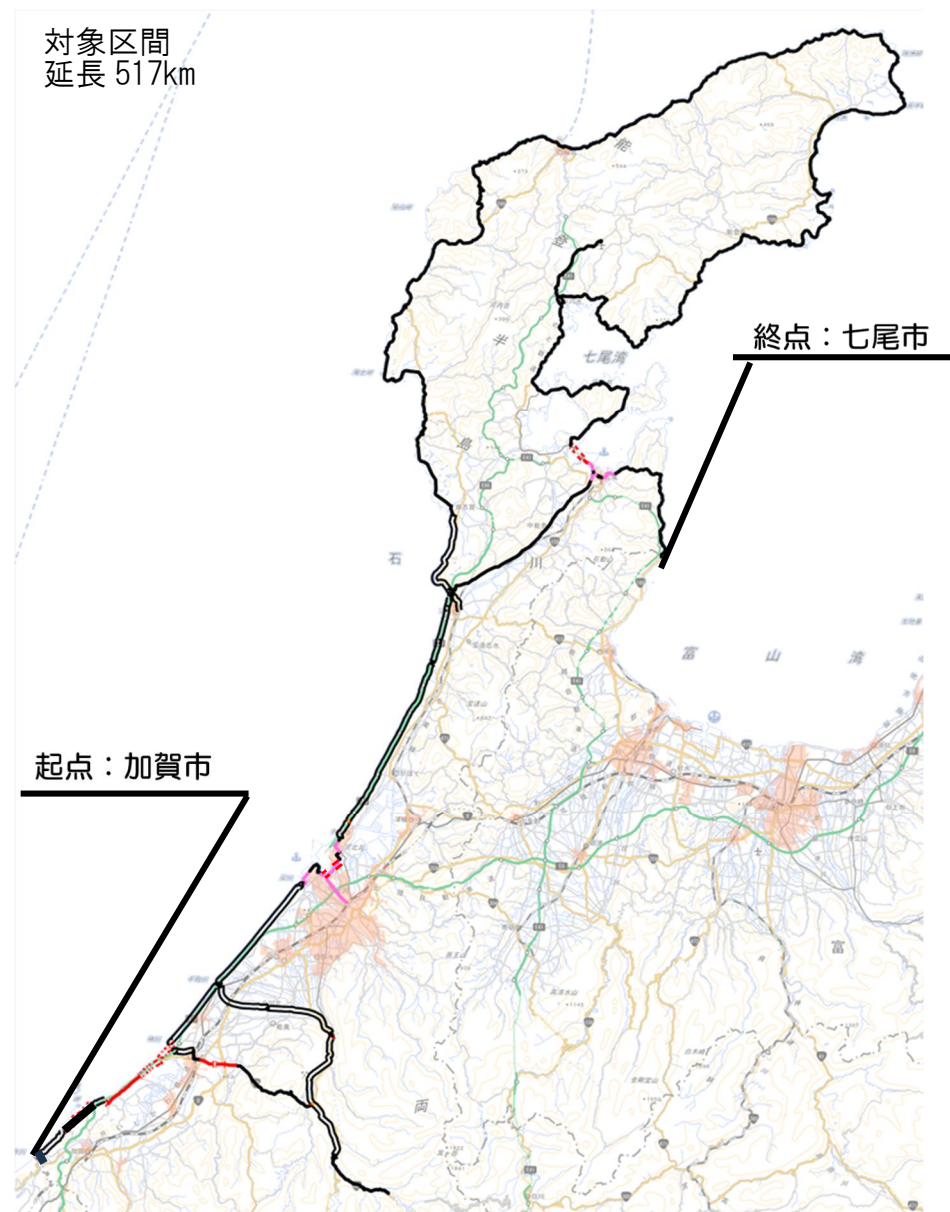
いしかわ里山里海サイクリングルート(石川県)

【取扱注意】

ルートの概要

名 称	(日本語) いしかわ ^{さとやまさとうみ} 里山里海サイクリングルート (英語) Ishikawa Satoyama-Satoumi Cycling Route
区 間	起点: いしかわけん か が し 石川県加賀市 終点: いしかわけん な な お し 石川県七尾市
延 長	517km
名 称 の 由 来	石川県ならではの「里山」と「里海」の両方の魅力を、自転車をつないで体感できるルート
コ ン セ プ ト	里山と里海を自転車をつなぎ、ゆっくりと石川県の自然・文化・暮らしを体感すること
通 過 都 道 府 県	いしかわけん 石川県
市 町 村	か が し こまつし のみし はくさんし かわきたまち 加賀市、小松市、能美市、白山市、川北町、 かなざわし うちなだまち し ほうだつし みずちよう 金沢市、内灘町、かほく市、宝達志水町、 はくいし しかまち わじまし すずし のとちよう 羽咋市、志賀町、輪島市、珠洲市、能登町、 あなみずまち ななおいし なかのとまち 穴水町、七尾市、中能登町

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(1/3)

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。)	○ ・517 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。	○ ・石川県の豊かな里山里海の景観を体感できるダイナミックなルート。 ・地域を代表する観光地:能登半島、片山津温泉、和倉温泉 ・国際的に著名な観光地:能登半島 ・景観:能登半島、千里浜 ・地形条件:隆起海岸 ・金沢市内について本ルートでは駅までしかアクセスできず、兼六園や茶屋街が入っていないが、「地域を代表する観光地を連携している」と言えるのか、来訪者の期待と一致するよう、ルートのコンセプトやストーリーを明確にしたうえで、発信する必要がある。 【委員意見】 ・加賀温泉について、片山津温泉のみがルートに入っているが、その他3つの温泉地も魅力があることから、発信の仕方は工夫してもよいのではないか。【委員意見】

【取扱注意】

1. ルート設定(2/3)

評価項目	評価基準	審査結果	対応方針
(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 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 の区間が複数あり、路肩幅員が取れていない区間が約 11 km 存在する。 ・ルート距離が長大であり、部分的に指定すること考えられるところ、小松付近や奥能登をはじめ、全線において安全に走れることが確認できるようにして欲しい。【委員意見】	・松任宇ノ気線(5km): 路肩拡幅の検討とあわせて、一部ルート変更を行うこととしたい。 ・七尾輪島線(3km): 路肩拡幅について、早期着手に向け取り組んでまいりたい。 ・小松加賀線(3km): 小松空港周辺の小松加賀線についてはルート変更を行うこととしたい。 ・奥能登の対応 迂回が必要な区間については、案内看板による迂回措置を行うとともに、矢羽根未整備の区間については、R8 に整備を行う。また、HP に復興施策としてサイクルツーリズムの位置付けを示し、来訪が地域の力となることを丁寧に発信して歓迎の意思を分かりやすく伝えてまいりたい。
	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対策はなされており、注意喚起等もなされている。	
(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るとともに、自転車を押して通行できること。	△ ・加賀海岸において、階段があるほか、路面の整備が行き届かない等課題がある。【委員意見】	・加賀海岸の区間についてはルート変更を行うこととしたい。

【取扱注意】

1. ルート設定(3/3)

評価項目	評価基準		審査結果	対応方針
(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。	△ ・奥能登エリア(珠洲市内、輪島市内)で急峻な地形による急こう配が存在する。	・ルートマップで急勾配箇所を記載し注意喚起を行ってまいりたい。(R8 対応予定)
(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が、Japan ECO Track の名称と類似して紛らわしい。	・ナショナルサイクルルートに合わせたルート名の再編に向けて関係者と調整を行ってまいりたい。 (例)「いしかわ里海めぐりコース」と「白山・手取川コース」を「いしかわ里山里海サイクリングルート」に集約。

1. ルート設定に関するその他の意見

意見
・復興遺産は感動がある。今立ち上がろうとしている地域で、とても勇気づけられた。隆起している地形を見るなど素晴らしいと思う。 ・復興の中にサイクルツーリズムを位置づける必要がある。“誰もが”走れる視点はNCRで重要。 ・魅力については、数え切れないほど魅力的な要素があるため、その点については問題ない。ただ、魅力の打ち出し方は工夫が必要。例えば、廃線跡の大規模自転車道が 2 か所含まれていることは、それ自体が大きな魅力である。金名線の歴史など独自のストーリーがあるので、そのストーリー性を前面に打ち出したほうが良い。 ・513 キロという距離は、一般の方が訪れた際にプランニングができない。複雑なコースであればなおさら。二重ルートになっている箇所もあり、適切な案内誘導でよりわかりやすくするほか、区間を分けて丁寧に情報発信するべき。 ・能登地域については、完全に復旧が完了するまでは、レベルの高いサイクリスト向けとならざるを得ないことから、復旧の進捗に応じて、推奨するサイクリストのレベル等について情報提供等を行うべき。

【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 7km の全線で郊外部同等の整備であり都市部の要件に準拠した整備がなされていない。 ・七尾市(3km): 矢羽根 10m ピッチの施工 ・内灘町(2km): 矢羽根 10m ピッチの施工 ・金沢市(2km): 矢羽根 10m ピッチの施工 市ガイドラインに基づく路面標示
	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 510 km のうち 454 km で整備がされている。 ・輪島地区で災害により整備がなされていない区間があり、継続的な確認が必要である。 ・安全の確保が最優先である。交通量が 1 万台以上の箇所はリスクが高いため、計画を作成していただく必要がある。【委員意見】 ・奥能登地域は災害復旧の途上であり、走行環境は今後変化するとう理解している。走行環境の状況、走行の可否、注意すべき箇所や項目などの情報を、ホームページ等を通じて丁寧に発信することが必要である。【委員意見】 ・交通量が 1 万台を超える小松空港付近の横は 1 車線しかないうえに路肩も狭く、ルートとする意味も伝わってこず、NCRとして指定することは難しい。ルート変更を含めた見直しを進めるべきである。【委員意見】 ・当該区間は、迂回路も普通の道路であり、ルートとするには、ストーリーや意味、目的を持たせる必要がある。【委員意見】 ・和倉温泉周辺の逃げ場のない箇所は海沿いのルートも利用できるとのことだが、子連れやシニア層でも安心してセルフガイドで走れるルート環境であることが最も重要だと思うので、検討をお願いしたい。【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】 ・能登地域: 能登地域の走行環境整備は災害復旧とあわせて行ってまいりたい。(石川県創造的復興プランに基づき、R14 までの完了を目指す) ・能登地域については、公式 HP に復興施策としてサイクルツーリズムの位置付けを示し、災害復旧中であっても、来訪が地域の力となることや、サイクリストが現在安全に走れる箇所の情報や宿泊情報など、丁寧に発信して歓迎の意思を分かりやすく伝えてまいりたい。 ・小松加賀線(3km): 小松空港周辺の小松加賀線についてはルート変更を行い、小松基地や空港滑走路横のルートとする。これにより、迫力ある飛行機等の離発着を間近で感じられ、また道路脇に展示されている戦闘機、記念壁画が見られるほか、地域を代表する観光地の片山津温泉を経由するルートとし、安全性と魅力の双方を確保してまいりたい。 ・七尾輪島線(3km): 路肩拡幅について、早期着手に向け取り組んでまいりたい。海沿いのルートについては、生活道路を通過する必要があることから、工事期間中の迂回ルートとして使用してまいりたい。 ・ルート上の自転車歩行者専用道について、補助標識と案内標識の設置を行ってまいりたい。

【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。	○ ・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。	△ ・急勾配箇所における注意喚起はされているが、それ以外の箇所での注意喚起は不十分である。	・再度、必要箇所を調査のうえ、注意喚起看板の設置を行ってまいりたい。
	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、箇所数も極めて少ない。	
(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。	○ ・所要の管理基準が設定され、維持管理の実施体制が構築されている。	
(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。	

【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
(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るが、Japan ECO Track のものと共用されており、利用者が混乱する恐れがあるのではないか。【委員意見】	・関係者と協議し再編したルート名による路面標示の整備を行ってまいりたい。
	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	△ ・複数のルートに枝分かれするが、該当箇所において適切な案内誘導がされていない。 ・左記案内看板が、全ての必要箇所に設置されているが、Japan ECO Track のものと共用されており、利用者が混乱する恐れがあるのではないか。【委員意見】 ・案内看板の表示地名やルート誘導が分かりにくく、どこへ行くのかどこを通るのがすぐに理解することが難しい。【委員意見】 ・奥能登地域では案内が一定区間ない区間があり、整備が不十分と感じた。【委員意見】 ・迂回路を通る必要がある箇所については、その旨周知する必要がある。【委員意見】	・関係者と協議し再編したルート名による案内看板の設置を行ってまいりたい。
	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るが、Japan ECO Track のものと共用されており、利用者が混乱する恐れがあるのではないか。【委員意見】	・関係者と協議し再編したルート名による案内看板の設置を行ってまいりたい。
	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おらず、特に沿線施設への誘導が不十分となっている。	・沿線の施設管理者と協議してまいりたい。
	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。	○ ・英語併記がなされている。	
	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。	－	・ロゴマークの設置を行ってまいりたい。

【取扱注意】

2. 走行環境に関するその他の意見

意見

- ・ 整備されている案内は Japan ECO Track のものであり、当該ルートサインではない。
- ・ 二重ルートになっている箇所は、どっちにいくかで 1 日違うので、こっちに行くとうなるかという情報が必要。
- ・ 課題は、路面、片側一通行、工事車両が通ること。サイクリングの玄人以外は走るの難しいと思う。案内看板が少なく、誰でも走れる状況ではない。
- ・ 案内看板が不足している箇所があり、案内が十分にできていない印象を受けた。途中で案内が途切れてしまうのはまずいので、路面表示が整備されるまでの間、代替策や情報提供を行わないと利用者が混乱してしまうので、そこは確実に対応していただきたい。
- ・ 513 キロという距離は、一般の方が訪れた際にプランニングが難しい。二重ルートになっている箇所もあり、どちらのルートを選べばよいのか分かりづらい。これを解決するには、区間制の導入が必要。ヨーロッパの EuroVelo でも導入されているが、飲食や宿泊などのサービス拠点、あるいは交通結節点で区切っていくもの。区間制を導入しないと、513 キロという長距離をどう走ればよいのか分からない。
- ・ NCRは、513 キロを一気通貫で走るための制度ではない。県民の日常利用、例えば健康維持のためでも構わないし、スポーツ目的だけでなくレジャーや実用的な移動でも利用していただけるように整備するもの。それを使いやすくするためには、区間を区切らないと分からない。例えば、大規模自転車道の区間だけでも走ってもらえれば良い。
- ・ 現在、審査委員会でも区間制が検討されている。トカプチ400など、すでに導入済みのナショナルサイクルルートの例もある。どのように導入すればよいかは、整備に携わった方に相談すれば分かると思う。

【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 ◎ルートの中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	△ ・1箇所(金沢駅)において、ゲートウェイ機能全てが提供されているが、各機能が離れており、単一のゲートウェイとならないのではないかと。【委員意見】 ・金沢駅のゲートウェイ機能を強化できると良い。シェアサイクルのまちのりはレンタサイクルも含めて良いサービスなので、金沢駅からまちのりを利用する際の案内を改善できるとよい。【委員意見】 ・加賀温泉駅、小松空港及び能登空港の活用などを含め検討する必要がある。【委員意見】	・金沢駅もしくは金沢駅周辺のまちのり事務局に必要な機能を集約できるよう関係者と調整してまいりたい。 ・能登空港については、レンタサイクルや着替えスペースの実証実験などの、ゲートウェイ機能の拡充に向けた取り組みを行ってまいりたい。 ・加賀温泉駅、小松空港については、ゲートウェイ施設としての機能拡充について、関係者と調整を進めてまいりたい。
	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・バスなどでの輸送、航空機による輸送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	△ ・金沢駅において、荷物の託送サービス及びシャワーの機能が提供されている。	・関係者と協議を行い、ゲートウェイ機能の拡充に向けた取り組みを行ってまいりたい。
	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。	○ ・アクセスルートについては、所要の整備がなされているが、案内については、駅をはさんで反対側であり、誘導が必要である。	・まちのり事務局にナショナルサイクルルートへの案内の整備について調整を進めてまいりたい。

【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	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基準の間隔内(平均約 12km)で、ルート上に 44 施設整備されている。 ・能登地震の影響で機能していないサイクルステーションも存在することから適切な情報提供が必要である。【委員意見】	・毎年受け入れ調査を実施し、地震の影響も反映したうえで、現在再開しているサイクルステーションについて、情報提供しており、今後も引き続き、調査を実施し、最新の情報提供を行ってまいりたい。また、公式HPを改修し、一元的に情報発信できるよう対応してまいりたい。(R8 対応予定)
	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	○ ・サイクルステーション 44 施設において、2 施設では3項目の機能を、13 施設では 2 項目の機能を、11 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。	○ ・北陸鉄道(石川線、浅野川線)においてサイクルトレインが実施されている。	
	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。	△ ・情報の提供が十分ではない。	・公式 HP の改修により、最新の情報発信を行ってまいりたい。(R8 対応予定)

【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。	○ ・北陸鉄道(石川線、浅野川線)においてサイクルトレインが実施されている。	
	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。	△ ・情報の提供が十分ではない。	・公式 HP の改修により、最新の情報発信を行ってまいりたい。(R8 対応予定)
(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	○ ・必要な機能を備えた宿泊施設が、基準の間隔内(平均約 14km)で、ルート上に 38 箇所整備されている。 ・能登地震の影響で機能していない宿泊施設も存在することから適切な情報提供が必要である【委員意見】	・毎年受け入れ調査を実施し、地震の影響も反映したうえで、現在再開している宿泊施設について、情報提供しており、今後も引き続き、調査を実施し、最新の情報提供を行ってまいりたい。また、公式 HP を改修し、一元的に情報発信できるよう対応してまいりたい。(R8 対応予定)
	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	○ ・宿泊施設 38 施設において、8 施設では 3 項目の機能が、4 施設では 2 項目の機能が、11 施設では 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)	△ ・インバウンド向けも含め、地元ショップや複数の観光関連事業者により実施されている。 ・ガイドツアーについては、復興状況をしっかり伝えるガイドがきちんとできることを前提に、七尾や能登空港が拠点となるような体制を整える必要がある。【委員意見】	・能登地域の創造的復興に呼応して、県主催のサイクリング体験イベントの開催(R7～)や民間による国内向けの能登でのガイド付きのサイクリングツアー(R8～)に取り組んでいるほか、インバウンド向け事業者によるガイドツアーについても、震災以降、能登地域で一部再開されている。 ・引き続き、モニターツアーを継続し地元ガイドの掘り起こしや育成に繋げてまいりたい。
(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。	○ ・ツール・ド・のと等、各種イベントが実施されている。	
(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。 ・奥能登地域の状況確認が必要である。	・毎年受け入れ調査を実施し、地震の影響も反映したうえで、現在営業している施設について、情報提供しており、今後も引き続き調査を実施し、最新の情報提供を行ってまいりたい。また、公式 HP を改修し、一元的に情報発信できるよう対応してまいりたい。(R8 対応予定)

【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	○ ・ルート近傍に複数のホームセンターや自転車店が存在し、修理や出張修理が可能である。	
	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。	△ ・情報の提供が十分ではない。	・公式 HP の改修により、最新の情報発信を行ってまいりたい。(R8 対応予定)
(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。	× ・サービスの提供がなされていない。	・サービスの提供に向けて、交通事業者に働きかけてまいりたい。
	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。	△ ・情報の提供が十分ではない。	・公式 HP の改修により、最新の情報発信を行ってまいりたい。(R8 対応予定)
(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。	○ ・全線でアクセス可能である。	
(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。	○ ・マップに記載がある。	
	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。	○ ・29 施設で救急箱が、3 施設で担架が、29 施設で AED が設置されている。	

3. 受入環境に関するその他の意見

意見
・奥能登地域における営業施設情報などを適切に提供する必要がある。 ・店舗情報などが不明確であり、営業していない店舗もあるため情報を積極的に出す必要がある。 ・地域にスポーツバイク専門店が複数立地しており、その活用を検討しても良いのではないかな。

【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リトレイン等・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が、Japan ECO Track のサイトを兼ねており、ルートとしての情報が絞り込まない。 ・復興の邪魔になるから来訪は避けるとの気持ちにさせないよう、HP のトップにおいて、サイクルツーリズムが復興計画に位置づけられていることを明確にする等、ルートへの来訪が歓迎であることを明確に打ち出す必要がある。【委員意見】	・公式 HP の改修により、最新の情報発信を行ってまいりたい。(R8 対応予定) ・能登地域については、公式 HP に復興施策としてサイクルツーリズムの位置付けを示し、災害復旧中であっても、来訪が地域の力となることや、サイクリストが現在安全に走れる箇所の情報や宿泊情報など、丁寧に発信して歓迎の意思を分かりやすく伝える。
	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。	○ ・現地案内含め多言語による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リトレイン等・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。 ・Japan ECO Track のマップと兼用されているのは不十分であるため、独自のマップを作るべきではないか。【委員意見】	・ナショナルサイクルルート独自のルートマップの作成及び公式 HP の改修により、適切な案内誘導を行ってまいりたい。(R8 対応予定)
	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。	○ ・英語版が作成されている。	
	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。	△ ・マップが大きく持ち運びにくい。	・ルートマップの作成時に対応してまいりたい。(R8 対応予定)

【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。	○ ・ダウンロード可能である。	
(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。	○ ・北陸三県連携で国内のサイクリングイベントへに出展しているほか、Velo-city2027 に出展予定である。	

4. 情報発信に関するその他の意見

意見
・ 情報発信はされているが Japan ECO Track の情報と重複しており、独自の公式 HP、マップ等が存在しない。 ・ 現在の Japan ECO Track の地図を見ても、大規模自転車道の位置が分からない。明確に把握でき、地図上ではっきりと分かるようにしていただきたい。 ・ 来る前にかなり情報を検索したのだが、どこに行けば何ができるのかが非常に分かりにくく、困惑した。多くの方が情報の分かりにくさで利用を諦めてしまうのではないか。一般の人が情報を探した際に必要な情報が一箇所にまとまっていないと、不安のほうが大きくなってしまう。誰でも不安なくスタートして楽しめるよう、すべての情報が一箇所で分かるようなサイトを作っていただきたい。 ・ ポータルサイトの作成は今や必須。英語版も用意する。道路よりも安い予算でできる。英語版のサイトがあれば、海外からの旅行者が自ら情報を探してやって来る。ポータルサイトがあれば、起点も分かり、レンタサイクルなどのサービスも把握できる。 ・ 現在のポータルサイトは、基本的には PDF がダウンロードできる形式になってしまっているため、どのエリアにどのような魅力があるのかが分かりやすい形に改修していただきたい。ただ線を引いただけの地図では、一般の方にはイメージが伝わりにくい。 ・ 地元の方とのコミュニケーションも重要だと思う。能登に行って応援したい人はたくさんいると思うが、振る舞い方が分からないので、地元の方とコミュニケーションを取りながら、どのような行動をとれば地元の方の迷惑にならず、喜んでいただけるのかという情報が欲しい。

【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
・ルート協議会に、観光部局のほか、スポーツサイクルの専門店やガイドツアーの提供主体等、現場で活動するプレーヤーが参加するとより良い。 ・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。