

ナショナルサイクルルート指定審査総括表

鳥取うみなみロード(鳥取県)

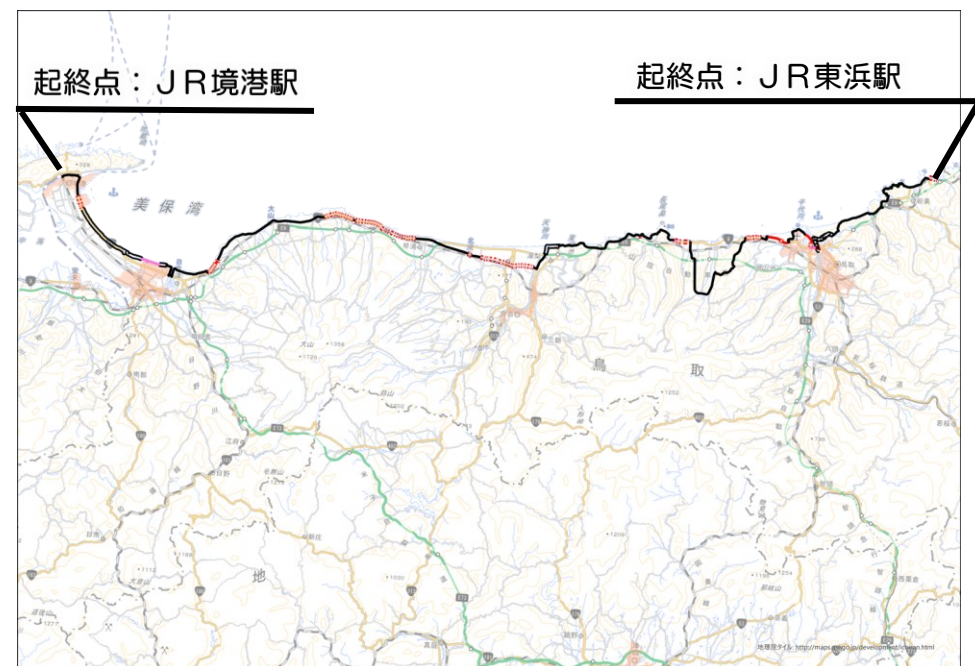
【取扱注意】

ルートの概要

名 称	(日本語) 鳥取うみなみロード (英語) Tottori Uminami Road
区 間	起終点: 鳥取県岩美町 JR東浜駅 起終点: 鳥取県境港市 JR境 港 駅
延 長	152km
名 称 の 由 来	鳥取県を横断する日本海沿岸を走るサイクリングルートとして、日本海の「海」と「波」、それに「鳥取」を組み合わせて、呼びやすく親しみやすい名称とした。
コ ン セ プ ト	「世界が認めた絶景と歴史・文化を巡る鳥取」 世界が認めた山陰海岸ユネスコ世界ジオパークの浦富海岸や鳥取砂丘の絶景と、中国地方最高峰・大山(だいせん)をはじめとする雄大な自然、神話やマンガ・アニメなど鳥取ならではの文化資源に加え、各地に点在する温泉地や海と山の恵みが織りなす食の魅力を結び、自然・歴史・文化・食を五感で体感できるサイクリングルート。
通過都道府県 市 町 村	とっとりけん 鳥取県 いわみちょう とっとりし ゆりはまちょう ほくえいちょう こううらちょう 岩美町、鳥取市、湯梨浜町、北栄町、琴浦町、 だいせんちょう ひえづそん よなごし さかいみなとし 大山町、日吉津村、米子市、境港市

概略図

対象区間
延長 152km



【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。)	○152 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。	○ ・鳥取砂丘、弓ガ浜、リアス式海岸など変化に富む海岸沿いのルートであり、大山を望む景観など美しい景観も存する。 ・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:鳥取砂丘、弓ガ浜、大山 ・国際的に著名な観光地:鳥取砂丘、山陰海岸ユネスコジオパーク ・景観:浦富海岸、鳥取砂丘、 ・地形条件:リアス式海岸、砂丘、砂洲	
(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 28km存在する。 ・自専道整備による交通量減少の把握、ルート変更等を含めた対応が必要である。【委員意見】 ・弓ヶ浜のサイクリングコースは日本の誇る高規格自転車道となる路線であった。将来的に境港方面へ延伸するようなことができるとネットワークとして充実するので、前向きに検討してほしい。【委員意見】	・沿線市町の自転車ネットワーク計画の策定を推進しつつ、改善に向けて令和8年度中に今後計画を定めたアクションプランを作成し、計画的に対応を進める。 ・一部区間において自転車走行空間確保事業を令和8年度に事業化。(国道9号湖山地区自転車走行空間整備事業) ・弓ヶ浜サイクリングコースの境港への延伸について、関係者と協議・検討を行う。 ・ルートマップ・公式 HP において分かりやすく案内をするとともに、現地においても看板等による注意喚起を行う。
	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 2 箇所あり、注意喚起を行っている。	

【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。	・今後、急勾配の上り坂の現地に案内看板の設置をしていく。
(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。	

1. ルート設定に関するその他の意見

意見
・ 自転車にとどまらず地域のことで手を入れているルートであった。 ・ 西の島根県側はサイクリングルートに繋がっているが、東の兵庫県側は繋がっていないため、連携が必要。

【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 10 kmの全線ではガイドラインに基づく整備がなされているが、暫定形態が存在する。 ・一部で自転車の通行が難しい区間(歩道押し歩き)が存在するため対応が必要。 ・市街地における自転車の通行環境については、車道上を安全に走れる空間を作ることが必要である。【委員意見】	・沿線市町の自転車ネットワーク計画の策定を推進しつつ、改善に向けて令和8年度中に今後計画を定めたアクションプランを作成し、計画的に対応を進める。 ・一部区間において自転車走行空間確保事業を令和8年度に事業化。(国道9号湖山地区自転車走行空間整備事業)
	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 118km のうち、101km 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)以上の確保ができていない。 ・皆生温泉の海岸沿いのルートにおいて、歩行者専用道で軽車両を例外扱いすることで通行させている区間があるが、歩行者専用道を無理に通すのは好ましくなく、改善する必要がある。【委員意見】 ・自転車と歩行者が分離されていない箇所(鳥取砂丘のこどもの国交差点付近)について、改善する必要がある。【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】	・沿線市町の自転車ネットワーク計画の策定を推進しつつ、改善に向けて令和8年度中に今後計画を定めたアクションプランを作成し、計画的に対応を進める。 ・一部区間において自転車走行空間確保事業を令和8年度に事業化(国道9号湖山地区自転車走行空間整備事業) ・ルートマップ・公式 HP において分かりやすく案内をするとともに、現地においても看板等による注意喚起を行う。 ・皆生温泉の海岸沿いルートについては、自転車徐行のない自転車及び歩行者用道路の規制に変更するとともに標識交換(自転車マーク有)を行うよう調整する。。 ・また、鳥取砂丘こどもの国交差点付近についても、自転車歩行者専用道路区間を変更(延伸)するとともに標識等を設置を検討する。 ・自転車歩行者専用道であることがわかる補助標識等の設置について調整する。

【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。	○ ・積極的にアピールがされており、ポスターの告知なども含め進んでいる。	
	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。	○ ・狭小幅員のトンネルが2箇所あり、注意喚起の案内表示がなされている。 ・急勾配箇所が7箇所あり、注意喚起の案内表示がなされている。	
	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5%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、維持管理の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。	△ ・仕組みの構築が十分ではない。	・異常時の連絡先として#9910や、各道路管理者の連絡先等を公式 HP やマップなどに掲載する。
(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	○ ・左記案内看板が、全ての必要箇所に設置されている。	
	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。	○ ・左記案内看板が、全ての必要箇所に設置されている。	
	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。	△ ・左記案内看板が、全ての必要箇所に設置されていない。 ・鳥取大橋において、東西方向でルートが異なるので、特に丁寧な案内が必要。【委員意見】	・令和8年度中に設置箇所等を再度整理、検討し、令和9年度以降に順次設置を行う。 ・鳥取大橋については、看板・路面標示等により分かりやすく案内を行う。
	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。	○ ・多言語及びピクトグラムでの案内が行われている。	
	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。	—	・指定後早期に起終点への設置とともに、その他の設置箇所の検討を行い、順次設置を行う。

【取扱注意】

2. 走行環境に関するその他の意見

意見
・ 今回のルートは既に通勤・観光双方に活用可能な高水準の自転車走行環境が整備されており、整備水準は全国的にも高いレベルであった。こうした強みを活かし、自転車利用の魅力や利便性を積極的に発信すべきだ。 ・ 弓ヶ浜の自転車専用道は、十分な道幅、信号のない連続走行性、自転車優先の設計、展望施設や案内表示が充実しており、整備水準は非常に高いが、もう少し磨けるのではないか。

【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	◎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	○ ・必要な機能を全て有するゲートウェイが2箇所(鳥取コナン空港・米子空港)整備されている。 ・鉄道の駅(特に鳥取駅)について、ゲートウェイとしての整備を進めて欲しい。【委員意見】	・該当市町村やJRなどと連携し、ゲートウェイ整備に向けて検討を進めていく。
	【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	△ ・鳥取空港及び米子空港において、組み立てスペースの機能のみ提供されている。	・対象の施設等と連携して、既存ゲートウェイの機能の更なる充実を図る。
	◎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に隣接しており、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	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、基準内の間隔(平均約 3.6km)で、ルート上に 42 箇所整備されている。	
	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 42 施設において、9 施設では3項目の機能を、12施設では2項目の機能を、21施設では1項目(工具貸出)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。	○ ・サイクルタクシーが実施されているほか、JR山陰線で便数限定で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。	○ ・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。	○ ・サイクルタクシーが実施されているほか、JR山陰線において、便数限定でサイクルトレインが実施されている。 ・JR山陰線の東側区間においても、サイクルトレインが提供されるよう検討して欲しい。 【委員意見】	・該当市町やJRと連携してサイクルトレインの鳥取駅より東側の延伸について協議・検討を進めていく。
	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。	○ ・必要な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 17km)で、9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	○ ・宿泊施設9施設において、2施設では3項目の機能が、4施設では2項目の機能が、2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)	○ ・区間の一部を含めたツアー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。	○ ・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。	

【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	○ ・修理サービス及び出張修理等が実施されている。	
	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。	△ ・情報の提供が十分ではない。	
(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。	○ ・サイクルタクシーが実施されている。	
	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。	○ ・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。	○ ・自転車歩行者専用道区間についても 2 km 以内の自動車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。	△ ・ルートマップ及びホームページでの記載が不十分となっている。	・今後、ルートマップや県公式 HP において、分かりやすく情報提供をしていく。
	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 機器がサイクルステーション7箇所 で整備されている。	

【取扱注意】

3. 受入環境に関するその他の意見

意見
・ レンタサイクルの乗り捨て利用(ワンウェイサイクル)ができなく、利用面に制約が生じている。観光利用を促進するためにも乗り捨てサービスの導入や、その対価として適切な料金の設定を行ってもよい。 ・ セルフガイドツアーは充実しているが、ガイドツアーをより充実できるとよい。 ・ 弓ヶ浜や皆生温泉等におけるレンタルサイクルについて、片道利用もできるよう、相互返却ができるとよい。

【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が、荷物輸送やアクセス等についての情報が不十分となっている。	
	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。	○ ・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。	○ ・日英繁体字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。	・防水版のルートマップを作成しているが、防水版マップは限定的に配布をしているため、今後、配布方法等を検討していく。

【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。	○ ・ホームページから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。	○ ・台湾等の展示会に出展している。	

4. 情報発信に関するその他の意見

意見
・ガイド付きツアーについても、事業者数が限られている現状を踏まえ、受入体制を強化すべきである。加えて、自転車道区間が分かりやすく発信されておらず、価値があるものなのでもっと分かりやすく工夫することが必要ではないか。 ・長距離ルート全体の走破を前提とするのではなく、一部区間のみの利用でも十分魅力があることを明確に示すなど、利用者目線での情報整理をすべきではないか。

【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
・ルート協議会に、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。