

ナショナルサイクルルート指定審査総括表

あまいち(熊本県)

【取扱注意】

ルートの概要

名 称	(日本語) あまいち (英語) Amaichi
区 間	起点: くまもとけんうきし 熊本県宇城市 終点: くまもとけんあまくさし 熊本県天草市
延 長	152km
名 称 の 由 来	○「天草地域が「一体」となって取り組む」、「天草地域で一番の場所をサイクルしながら見つけて欲しい」、「天草を一周する」という思いを表しています。
コ ン セ プ ト	○『三角西港』や『潜伏キリシタン関連遺産・崎津集落』の世界文化遺産や山海の絶景、地元のグルメ、温泉、海沿いカフェでの休息等、五感で体験できるサイクルルート ○全長約 150km への挑戦や、エリアごとに走る等「天草で一番の場所」を見つけることができる対象者に応じたコース設定が可能 ○フェリーや旅客船を利用した長崎県や鹿児島県との連携
通 過 都 道 府 県	くまもとけん 熊本県
市 町 村	うきし かみあまくさし あまくさし れいほくまち 宇城市、上天草市、天草市、苓北町

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。	○ ・天草の美しい海岸線・多島海と山々を望むとともに豊かな文化景観を楽しむ。 ・二つの世界遺産(明治日本の産業遺産：三角西港、隠れキリシタン文化景観：崎津集落)を結ぶサイクルルートであるなど特筆できる。 ・地域を代表する観光地：天草五橋、富岡城、崎津 ・国際的に著名な観光地：三角西港(世界遺産)、崎津集落(世界遺産) ・景観：富岡城、天草五橋の島々 ・地形条件：リアス式海岸	
(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 R3 センサスでは 15km。 ・交通量が多い区間においては並行して自専道整備が進んでおり、今後のモニタリングが必要である。 ・天草地域の自転車ネットワーク計画については、観光の観点からメインで、都市部に関する記載内容が、郊外部と同程度にとどまっており、交差点等の安全性など、都市部で必要と思われる記載が十分ではない。計画の見直しも含めて内容の充実が必要である。 【委員意見】	・郊外部においては、ルートマップでの注意喚起に加え、植樹帯撤去による自転車の走行空間の確保を実施予定。(上島工区：令和12年度まで、下島工区：令和17年度までを目途に実施予定。) ・ルートと並行して高規格道路の整備を進めており、開通後、交通量のモニタリングを実施しながら、整備計画のフォローアップを行う。 ・都市部においては、矢羽根間隔を現状の 40m から 10mとなるよう、令和10年度までに、矢羽根の追加設置を行う。 ・都市部における安全対策等について、交通管理者との協議を実施し、必要に応じてネットワーク計画の見直しを行う。
	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は 2 箇所存在し、ルートマップにより注意喚起しているが、現地での注意喚起はされていない。	・令和9年度までに現地に注意喚起看板を設置する。

【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。	○ ・長い区間で急勾配が続く箇所はないが、比較的急勾配の箇所についてはルートマップにより注意喚起を実施している。	・子供や初心者に対して注意喚起する条件を整理し、今年度中にルートマップの更新し、注意喚起する。
(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。	○ ・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
・食や自然があるというだけでなく、世界に向けて「どういうストーリーで理解してほしいか」を明確にすることが重要である。例えば、潜伏キリシタンの歴史などはヨーロッパ人に響くだろう。何でもありますというのではなく、ストーリーを作り上げ、それに合わせて地域資源を配置し、情報発信して差別化を図るべきである。 ・地域の生活空間や裏道を巡るルートの方が、伝統・文化・景観を感じられる。生活空間でその息吹を感じながら走るには大事である。車では味わえない体験価値を高めるためにも、自転車特有の楽しみ方やストーリーづくりをさらに進めることが重要。 ・生活道路を避けたルートに係る評価基準について、地域によってはあえて生活道路を通した方がいい場合もあり、基準の見直しも検討事項と考える。

【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 3.5km において都市部の規定に満たす整備がされていない。ただし郊外部同様の整備が行われている。	・都市部においては、矢羽根間隔を現状の 40m から 10m となるよう、令和10年度までに、矢羽根の追加設置を行う。
	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 148.8km のうち、130.1km で整備がなされている。 ・1 日 1 万台を超える道路への対応について、グループでゆったり走れるような工夫や、交差点などの安全対策を県や警察と連携して進めて欲しい。その際、自転車の通行量などのデータを収集し、効果を測りながら進めることも留意して欲しい。【委員意見】 ・五橋入口交差点、国道 324 号の天草市道分岐部、瀬戸大橋入口交差点について、交差点改良や交差点のガイドラインに基づく矢羽根型路面表示の適切な設置など所要の改善を着実に実施していくことが必要。【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】	・郊外部においては、ルートマップでの注意喚起に加え、植樹帯撤去による自転車の走行空間の確保を実施予定。(上島工区: 令和12年度まで、下島工区: 令和17年度までを目途に実施予定。) ・ルートと並行して高規格道路の整備を進めており、開通後、交通量のモニタリングを実施しながら、整備計画のフォローアップを行う。 ・五橋入口交差点については、「あまいち」のルート上の矢羽根型路面標示(R57→R266 への左折、R266→R57 への右折)だけでなく、交差点全方向についてガイドラインに基づく矢羽根型路面標示及び交差点のコンパクト化について交通管理者と協議中であり、協議完了後、安全対策を令和9年度までに行う。 ・国道324号の天草市道分岐部及び瀬戸大橋入口交差点については、今年度中に交通管理者と協議を実施して安全対策の方針を決定する。 ・瀬戸歩道橋について、令和9年度までに自転車歩行者専用道路であることを示す補助標識を設置する。

【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。	△ ・注意喚起が不十分となっている。 ・天草五橋は、両側の景色の美しさもあり自転車を見落とす可能性が高く、ドライバー側に自転車が通行する区間である旨の注意喚起を手寧に行って欲しい。【委員意見】	・今年度中に注意喚起の看板を増やし、サイクルルートであることの周知を行う。 ・天草2～5号橋においては、今年度中に狭小区間が連続する旨をドライバーに周知するための注意喚起看板の設置を行う。
	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箇所あるが、注意喚起はなされていない。 ・橋梁部における狭隘区間には注意喚起の看板が設置されている。 ・注意喚起だけでなく、フェリーによるショートカットの案内等、総合的な案内を心がけてはどうか。【委員意見】	・令和10年度までに現地に注意喚起の看板の案内表示を行う。 ・幅員狭小の橋梁が連続する区間をキャンセル可能なクルーズ船が運航しており、マップへの追記や現地案内看板等、案内方法の検討を行う。
	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 of 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。	・単路部について、概ね 5km 毎に路面標示を設置済み。分岐部で未整備の2箇所については、令和9年度までに設置予定。
	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。	・単路部について、概ね 5km 毎に路面標示を設置済み。分岐部で未整備の2箇所については、令和9年度までに設置予定。
	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。	・設置箇所や案内する目的地などについて、検討を行い、令和9年度までに追加設置する。
	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。	・設置箇所や案内する目的地などについて、検討を行い、令和9年度までに追加設置する。
	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。	・案内看板について、日英の2か国語で案内している。 ・ピクトについては、経路、距離のピクトに2か国語表示としており、その他のピクトは、距離の表示のみ行っている。
	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、今年度中に既設の看板に追記する。

2. 走行環境に関するその他の意見

意見
・矢羽根や案内・路面表示が高い水準で整備されており、完成度が高い。あわせて天草は観光地として大きなポテンシャルを有しており、ルートの基盤は概ね整っている。 ・矢羽根の間隔は、維持管理が無理のない範囲でもう少し間隔を空けてもいいと思う。 ・推奨する方向を明確にしたうえで、海側を拡幅するなどにより空間確保を図ることを考えてもよい。

【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	○ ・必要な機能を全て有するゲートウェイが1箇所(ミオカミーノ天草)整備されているが、公共交通アクセスについて情報発信を丁寧に行い、初めての来訪者でも迷わずにアクセスできるよう環境を整えるべき。【委員意見】 ・ゲートウェイの充実が図られるとよい。区間で楽しんでもらうことを考えると、特に、牛深港、鬼池港、愛夢里が整備されるとよい。また、来訪者へのわかりやすさの観点では、JR三角駅もGWとして整備していくべき。【委員意見】	・区間を区切って楽しんでもらえるよう、区間ごとのストーリーを作るとともに、各区間にゲートウェイを配置し、整備することを検討する。
	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	○ ・ミオカミーノ天草において、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 27km)で、ルート上に 11 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 11 箇所では 2 項目(工具等(空気入れ)の貸出、Wi-Fi の提供)の機能を有している。	・空気入れは、全サイクルステーションに設置しており、工具についても早期に配置予定。物販については、施設管理者等と協議しながら、対応可能な部分で協力をお願いしていく。携行食・モバイルバッテリー等購入可能なコンビニエンスストアについてはマップに掲載済み。
(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。	△ ・サイクルシップが提供されているほか、サイクルバスの実施に向けて事業者と調整中である。	・輪行バッグであれば船舶もバスも対応可能である。船舶については事業所によって異なるが、輪行バッグであれば対応可能(一部そのまま持ち込みも可能)。当該対応に関する情報発信について、バス事業者や船舶事業者と調整のうえ、実施する。(今年度中対応)
	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。	・マップの改訂時には代替交通手段の情報も入れる。また、ホームページにおいても情報を追加し対応する。(今年度中対応)

【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。	△ ・サイクルシップが提供されているほか、サイクルバスの実施に向けて事業者と調整中である。	・輪行バッグであれば船舶もバスも対応可能である。船舶については事業所によって異なるが、輪行バッグであれば対応可能(一部そのまま持ち込みも可能)。当該対応に関する情報発信について、バス事業者や船舶事業者と調整のうえ、実施する。(今年度中対応)
	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。	・マップの改訂時には代替交通手段の情報も入れる。また、ホームページにおいても情報を追加し対応する。(今年度中対応)
(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、10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	○ ・推奨する機能のうち、5箇所の宿泊施設で3項目の機能が、3箇所で2項目の機能が、1箇所で1項目の機能が提供されている。	・一部の宿泊施設では洗車・シャワー機能が対応可能である。対応を行っていない観光事業者・宿泊事業者に対して、必要性に関する意識啓発を行い、整備に関して協議を進めていく。(今年度中対応)
(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)	△ ・民間のサイクリングクラブにおいて、ツアーガイドが実施されているが、多言語対応がなされていない。	・令和9年度までに多言語化対応が可能なよう受入体制を整える。
(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)が定期的で開催されていること。	○ ・トライアスロン等、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。	

【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おり、出張修理等実施中店舗もある。	
	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。	・マップの改訂時に修理サービスの情報も入れる。また、ホームページにおいても情報を追加し対応する。(今年度中対応)
(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。	△ ・情報の提供が十分ではない。	・マップの改訂時に代替交通手段の情報も入れる。また、ホームページにおいても情報を追加し対応する。(今年度中対応)
(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。	△ ・AEDは全施設で整備されているが、他の物品については十分ではない。	・救急箱・担架の設置状況を改めて確認し、来客者にもわかるようマップ等を通じて情報発信する。(今年度中対応)

【取扱注意】

3. 受入環境に関するその他の意見

意見
・ ミオカミーノ天草において、工具等のレンタルを積極的に案内できるとよい。 ・ 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を見える形で広げていくことが求められる。 ・ サイクルステーションの評価基準として示されているサイクルラックについて、通常の自転車は使いづらく、見直してもいいのではないかな。

【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	△ ・公式ホームページがあり、一定の情報は提供されているが、所要の情報すべてではない。 ・情報発信にあたっては、地域資源やストーリー、走行空間の価値を国際的な基準に照らして客観的に評価し、その結果に基づいて発信することが重要である。単なる魅力紹介ではなく、世界水準での位置づけを示すことで、より説得力のある情報発信に繋がるため、Euro Velo の評価基準も参考にすべきである。【委員意見】 ・公式ホームページの情報量が少なく、どこからどう走れるのか非常に分かりにくい。より丁寧な情報発信をすべき。【委員意見】 ・現状の県 HP による情報発信は、階層が深く検索しづらいうえ、行きたいと思わせる見た目になっていないと感じる。他のルートのように、専用の HP を構築するなど、利用者目線に立った分かりやすい情報発信をすべき。【委員意見】	・委員意見を参考に地域資源やストーリーを踏まえたコースの紹介、ターゲット別の情報発信の充実・強化を進める。(今年度中対応) ・ルート概要や走行方法、見どころ等の基本情報を県公式ホームページ上で案内するとともに、詳細な情報についてはサイクル関連ページへ誘導するなど、利用者にとって分かりやすく利便性の高い情報発信に努める。(今年度中対応) ・専用ページの構築に向け、現在検討を進めている。他自治体の HP の良い事例を参考に作成する。(今年度中対応)
	必須	○ ・英語で情報発信されている。 ・日本語版と同様、内容について丁寧な情報発信が求められる。	・マップについては日本語版と同じ内容を作成している。ホームページ・マップの多言語化を進め、インバウンド対応の情報発信を強化していく。(今年度中対応。なお、現状マップは日英2か国のみ)

【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
(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ートレイン等・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。	○ ・二か国語で作成されている。 ・日本語版と英語版で情報量やデザインが異なっている。	・日本語版と英語版は別々で作成している。次回の改訂では、より見やすいデザインとなるよう工夫する。(今年度中対応)
	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。	○ ・コンパクトで耐水のマップとなっている。	
(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。	○ ・ホームページから日英 2 か国語のデータのほか GPS も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。	△ ・積極的な実施には十分ではない。	・今後、自転車関係の展示会や旅行博等に出展し、海外向けのプロモーションを積極的に行う。海外事業者等と連携した情報発信についても検討している。(今年度中対応)

【取扱注意】

4. 情報発信に関するその他の意見

意見
・ 食や自然があるというだけでなく、世界に向けて「どういうストーリーで理解してほしいか」を明確にすることが重要である。例えば、潜伏キリシタンの歴史などはヨーロッパ人に響くだろう。何でもありますというのではなく、ストーリーを作り上げ、それに合わせて地域資源を配置し、情報発信して差別化を図るべきである。 ・ ターゲット層（例えば高齢者など）に対し、具体的なストーリーやアプローチ（どう使ってほしいか）を明確にすることが必要。 ・ 観光資源だけでなく、発電所等の産業施設、陶器等の地場産業といったものにも説明があると、地域の理解が深まる。 ・ 走行環境の改善計画は評価できる一方、トンネル内の「CAUTION」表示は対象者と注意を促す内容が不明確であり、NCRとして標準的な注意喚起項目の目安を示すとよいのでは。

【取扱注意】

5. 体制(1/1)

評価項目	評価基準	事前評価結果	現段階における指定に向けた課題
(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。