

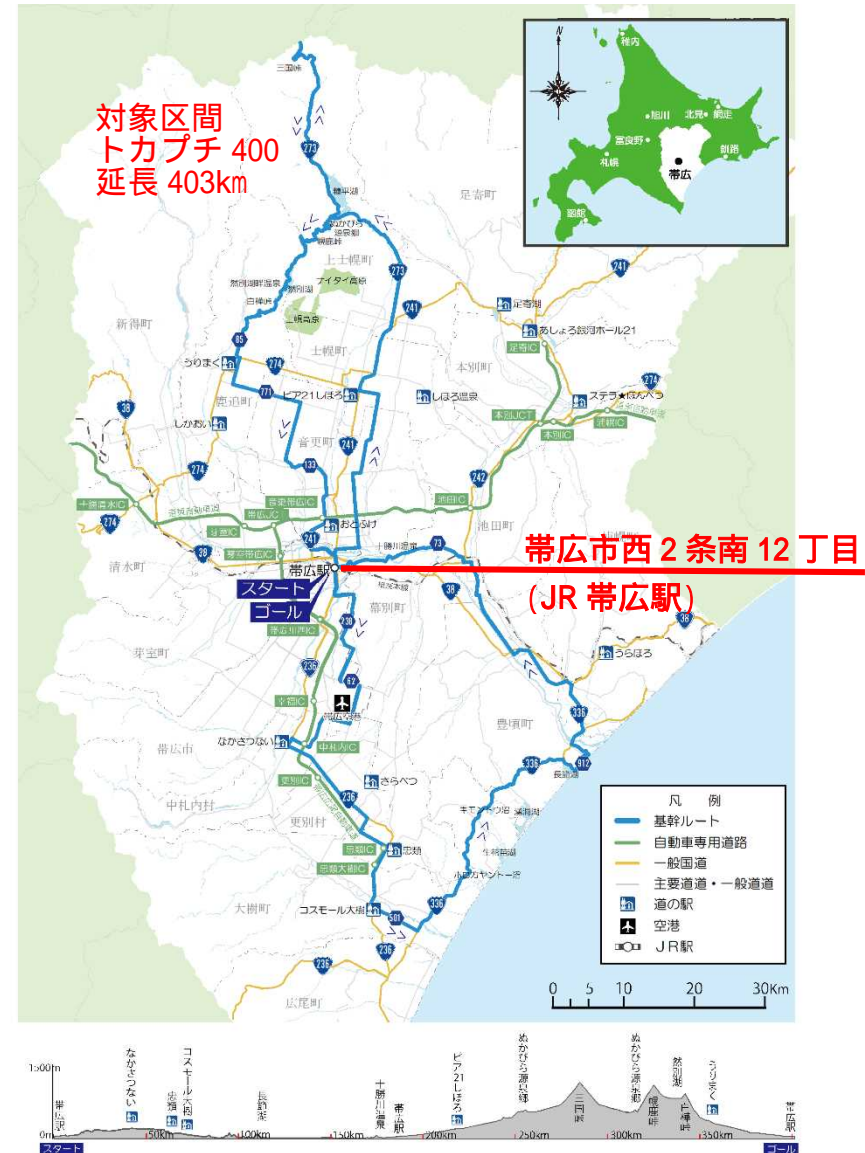
ナショナルサイクルルート指定に関する審査総括表

トカプチ400(北海道)

ルートの概要

名 称	(日本語) トカプチ 400 (英語) Tokapuchi400
区 間	おびひろ おびひろ 起終点: 帯広市西2条南12丁目(JR 帯広駅)
延 長	403km
名称の由来	十勝の語源であるアイヌ語のトカプチと走行延長の400kmをシンプルに組み合わせたサイクリングルート の略称
コンセプト	旅する「冒険大陸」北海道 大自然を駆け巡る魅力/食、景観、アクティビティ/ 冬も含め1年中楽しめる/様々な客層に対応 大雪山国立公園や太平洋などの広大かつ豊かな自然 風景、十勝平野の肥沃な大地に広がる農業・酪農の風 景、土地が生んだ風土や魅力的な産品といった、雄大な 十勝に広がる魅力を有機的に結ぶルートを設定し、コン セプトの実現を目指す。
通過都道府県	ほっかいどう 北海道
市 町 村	おびひろし まくべつちょう なかさつないむら さらべつむら たいきちょう 帯広市、幕別町、中札内村、更別村、大樹町、 とよこらちょう うらほらちょう いけだちょう おとふけちょう しほらちょう 豊頃町、浦幌町、池田町、音更町、士幌町、 かみしほらちょう しかおいちょう 上士幌町、鹿追町

概略図



1. ルート設定(1 / 2)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(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。)	403km。	
(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。	・大雪山国立公園、然別湖、三国峠などの広大かつ豊かな自然風景、十勝平野の肥沃な大地に広がる農業・酪農の風景、北海道遺産の旧国鉄士幌線コンクリートアーチ橋梁群、土地が生んだ風土や魅力的な産品といった、雄大な十勝に広がる魅力を有機的に連携している。 【委員意見】 ・各自治体は、ワーケーション誘致に力を入れている。滞在者のフリータイムの使い方として自転車も注目されている。この地域がナショナルサイクルルートになるのは自治体のワーケーション誘致の強みになる可能性がある。 ・地域ルートについて、ルート周辺に魅力が多く、開拓の余地がある。 ・今後、地域ルートの設定が重要。 ・サブルートへの誘導など地域経済への貢献を意識してほしい。	・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。 ・初級者や一般の観光客等も含め、様々な層をターゲットにした地域ルートを検討し、R4年度から順次設定を進める。
(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 of 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都市部 4 区間、郊外部 5 区間存在する。 ・郊外部については、矢羽根型路面表示は 100m 間隔で設置し、外側線の外側に 1.0m 以上の幅員が確保されている。 ・都市部については、自転車ネットワーク計画に位置付けられていない。また、現地及びルートマップで注意喚起がなされていない。	・都市部(帯広市、音更町)について、令和 4 年度に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る。また、現地及びルートマップで注意喚起を行う。
	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 16 箇所あり、現地(矢羽根)及びルートマップで注意喚起を行っている。	

1. ルート設定(2 / 2)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(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と言える。	
(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。	・自転車で通行できない区間がないルートとなっている。	
(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 13 区間存在する。 ・現ルート以外のルートは、交通量が多いなど、実質的に代替路がない。 ・現地(標識)で注意喚起を行っている。 【委員意見】 ・力量に応じたルート選択ができるようにルート特性などの情報提供が必要。	・利用者が自分の力量に応じてルート選択ができるように、ルート特性に関する情報提供をホームページで行う。
(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。	○ ・ルート名称は、北海道の東部の地名である十勝の由来となったアイヌ語とルート延長の400kmを短く簡潔に表し、日本人、外国人双方に分かりやすい名称である。	

2. 走行環境(1 / 3)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(1) 走行環境の安全性	<p>必須</p> <p>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。</p>	<p>・都市部を通過する 15km のうち、6km で改善が必要。 ・都市部を通過する 15km は、自転車活用推進計画における自転車ネットワーク計画の位置付けが必要。</p>	<p>・令和 6 年度を目途に、都市部において評価基準に準拠した整備を行う。 ・令和 4 年度に、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る。</p>
	<p>必須</p> <p>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。</p>	<p>・郊外部を通過する 388km のうち、88km で改善が必要。</p>	<p>・令和 6 年度を目途に、郊外部において評価基準に準拠した整備を行う。</p>

2. 走行環境(2 / 3)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(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。	・矢羽根や案内看板による注意喚起が行われているが、利用者の声を踏まえ今後も改善が必要。	・利用者の声を踏まえながら、改善を図っていく。
	必須 トンネル、橋梁部、急勾配箇所等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、現地に注意喚起の路面表示及び看板の案内表示がなされている。 ・狭小幅員の橋梁が9箇所、急勾配箇所が13箇所あり、その全てで現地に注意喚起の看板の案内表示がなされている。	
	見必 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。	・一時停止の割合が、全交差点の約5%となっている。	・一時停止の規制を極力減らしていくよう、検討していく。
(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。	・道路管理者において管理基準を設定し、実施している。 【委員意見】 ・グレーチングが幅広タイプのものだと走りにくい。路肩部の清掃をしっかりやればもっと走りやすい。	・グレーチングの幅広タイプは令和4年度から順次細幅タイプに変更するとともに、巡回等による確認を行い、必要に応じて清掃による対応を行う。
(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。	○ ・#9910により、意見を収集する仕組みが構築されている。 ・また、サイクルマップからQRコードでアクセスできるサイクルート北海道のWEBサイトで各ルートの、危険箇所や意見を収集する仕組み(口コミ欄)が構築されている。	

2. 走行環境(3 / 3)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(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	・単路部は概ね 5km ごとに全線で設置されている。 ・分岐部は設置が必要な 5 箇所全てに設置されている。	
	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	・単路部は概ね 5km ごとに全線で設置されている。 ・分岐部は設置が必要な 6 8 箇所全てに設置されている。 【委員意見】 ・シールによる案内表示を北海道方式でやってきているが、今後ナショナルサイクルルートとして全国的なレベルと合わせるという意味では、平板標識タイプのものでお願いしていく可能性が高いと考えている。 ・路面表示については雪で消える問題があるが、何年か残っている場所もあり、狭小トンネル内を含めて、メリハリをつけて設置する可能性は検討願いたい。	・令和 6 年度を目途に、現在シールによる案内表示を行っている箇所は視認性が高い平板標識タイプの整備を行う。 ・路面表示の維持については、引き続き検討していく。
	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。	× ・設置されていない。	・令和 3 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 4 年度から順次設置を行う。
	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。	× ・設置されていない。	・令和 3 年度中に設置箇所や案内する施設について検討を行い、令和 4 年度から順次設置を行う。
	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。	・路面表示や案内看板に数字、ピクトグラムを用いた案内となっている。	
	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。	・指定後に共通のロゴマークを設置する。	・令和 4 年度中に、起終点及び主要な分岐部に設置する。 令和 6 年度までに、残りの単路部、分岐部に設置する。

3. 受入環境(1 / 4)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(1)ゲートウェイの整備	<p>必須</p> <p>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。</p> <p>【必要な機能】</p> <p>レンタサイクル又はシェアサイクルが利用可能なこと</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p>	<p>以下の2箇所で、必要な機能を全て有するゲートウェイが設置されている。</p> <p>JR 帯広駅 + おびくる(バスターミナル)</p> <p>とかち帯広空港</p>	
	<p>推奨</p> <p>【推奨する機能】</p> <p>○シャワー等が利用可能なこと</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>	<p>推奨する機能のうち、「JR 帯広駅 + おびくる(バスターミナル)」では全ての機能を有しており、「とかち帯広空港」では3項目の機能を有している。</p>	<p>今後、ルートの沿線市町村と連携し、ゲートウェイの機能拡充を図っていく。</p>
	<p>必須</p> <p>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。</p>	<p>「とかち帯広空港」とルート間のアクセスルートの通行空間が整備され、そのアクセス方法もわかりやすく案内されている。</p> <p>「帯広駅 + おびくる(バスターミナル)」はルート上に設置されている。</p>	

3. 受入環境(2 / 4)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(2) サイクルステーション(休憩施設)の整備	<p>必須</p> <p>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。</p> <p>【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</p>	<p>・必要な機能を備えたサイクルステーションがルート上に 21 箇所整備されている。</p> <p>平均間隔約 19km 最大間隔約 62km</p>	
	<p>推奨</p> <p>【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</p>	<p>・推奨する機能のうち、サイクルステーション 6 箇所では全ての機能を、3 箇所では 2 項目、7 箇所では 1 項目の機能を有している。</p> <p>【委員意見】 ・道の駅がルート上に 9 つある。指定管理者任せではなく、首長さんが主体となってサイクリストをおもてなす環境を整えていただき、ナショナルサイクルルート沿線の道の駅は皆さんをお待ちしていますというメッセージを出してもらいたい。</p>	<p>・サイクルステーションの機能向上に、関係者と連携して取り組む。</p> <p>・市町村と連携し、サイクリストをおもてなす受入体制や受入環境の更なる充実を図る。</p>
(3) ルート上の迂回を図るための代替交通手段	<p>推奨</p> <p>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。</p>	<p>・地域のタクシー会社(2社)と連携し、24時間、緊急時のサイクリスト及び自転車の輸送体制が確保されている。</p>	
	<p>推奨</p> <p>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。</p>	<p>・ルートマップのみで情報が提供されている。</p>	<p>・令和 3 年度中を目途に、ルート独自のホームページを開設し、情報提供予定。</p>

3. 受入環境(3 / 4)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(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。	・地域のタクシー会社(2社)と連携し、24時間、緊急時のサイクリスト及び自転車の輸送体制が確保されている。	
	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。	・ルートマップのみで情報が提供されている。	・令和3年度中を目途に、ルート独自のホームページを開設し、情報提供予定。
(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	・ルート直近に必要な機能を備えた宿泊施設が15箇所ある。 平均間隔 約27km 最大間隔 約71km	
	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、宿泊施設8箇所ですべての機能を、5箇所ですべて2項目、2箇所ですべて1項目の機能を有している。	・推奨機能の整備について、関係者と連携して引き続き取り組む。 ・引き続き、サイクリスト向け宿泊施設の拡大を図る。
(6) ガイドツアーの実施状況	推奨 サイクリストに向けて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)	・英語にも対応したガイドツアーが一部区間(三國峠区間)で実施されている。	・外国語対応ツアーの強化を図る。
(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。	・「グランツールトカプチ400」や「トカチクライムキャンプ」などの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。	・ルート近くの6店舗の自転車店で補修部品・自転車用品が販売されているほか、5箇所の道の駅でチューブが販売されている。	
(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6店舗で自転車修理などのサービスが実施されている。 1店舗で出張修理が実施されている。	
	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。	・ルートマップのみで情報が提供されている。	・令和3年度中を目途に、ルート独自のホームページを開設し、情報提供予定。

3. 受入環境(4 / 4)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(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。	・地域のタクシー会社(2社)と連携し、24時間、緊急時のサイクリスト及び自転車の輸送体制が確保されている。	
	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。	・ルートマップのみで情報が提供されている。	・令和3年度中を目途に、ルート独自のホームページを開設し、情報提供予定。
(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。	・自転車歩行者専用道路全線にわたり緊急車両の進入が可能である。	
(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。	・自転車店などのサポート施設情報がルートマップ及びホームページに記載されている。	
	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。	・携帯電話不感地帯存在する。 ・不感地域に非常電話が設置されており、不感地域についてはルートマップにて情報提供がされている。 【委員意見】 ・事故の際の連絡などに不安があるので、不感地帯の解消に努めて頂きたい。	・令和3年度中を目途に、ルート独自のホームページを開設し、情報提供予定。 ・不感地帯解消に向け、関係機関と協議予定。
(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機器などの緊急支援物品が、サイクルステーション・宿泊施設など23箇所に整備されている。 平均間隔 約18km 最大間隔 約127km	

4 情報発信(1 / 2)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(1)情報発信	<p>必須</p> <p>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</p>	<p>・北海道全体のサイクルルートのホームページにて、必要な情報発信をしている。</p> <p>【委員意見】 ・力量に応じたルート選択ができるようにルート特性などの情報提供が必要。</p>	<p>・利用者が自分の力量に応じてルート選択ができるように、ルート特性に関する情報提供を行う。</p>
	<p>必須</p> <p>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。</p>	<p>・北海道全体のサイクルルートのホームページで日英2か国語により情報発信をしている。</p>	
(2)ルートマップ	<p>必須</p> <p>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</p>	<p>・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。</p>	
	<p>必須</p> <p>インバウンドの旅行者でも理解できるものであること。</p>	<p>・日本語、英語、タイ語、中国語の4つの言語に対応している。</p>	
	<p>推奨</p> <p>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。</p>	<p>・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。</p>	

4 情報発信(2 / 2)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(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、道の駅で入手可能となっている。	
	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。	
(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。	・H29・H30年度においてプロモーション動画を制作し、YouTube上で公開しているとともに、サイクリングマップへのQRコードの掲載、各種フォーラムや全国的なイベントでの上映等、PRを実施。	・国内外へのPR、プロモーションを更に展開していく。

5 体制

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(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	・観光協会や地域の事業者、国(開発局)、北海道、周辺自治体の官民で構成される協議会(北海道 TOKACHI サイクルツーリズムルート協議会)が設置され、国(開発局)が事務局となっている。	
	必須 上記の協議会が定期的開催されていること。	・令和元年12月、令和3年3月に実施。	
(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	・指定後速やかに、自転車活用推進計画に具体的に位置付ける	・令和4年度から順次、自転車活用推進計画に具体的に位置付ける。