

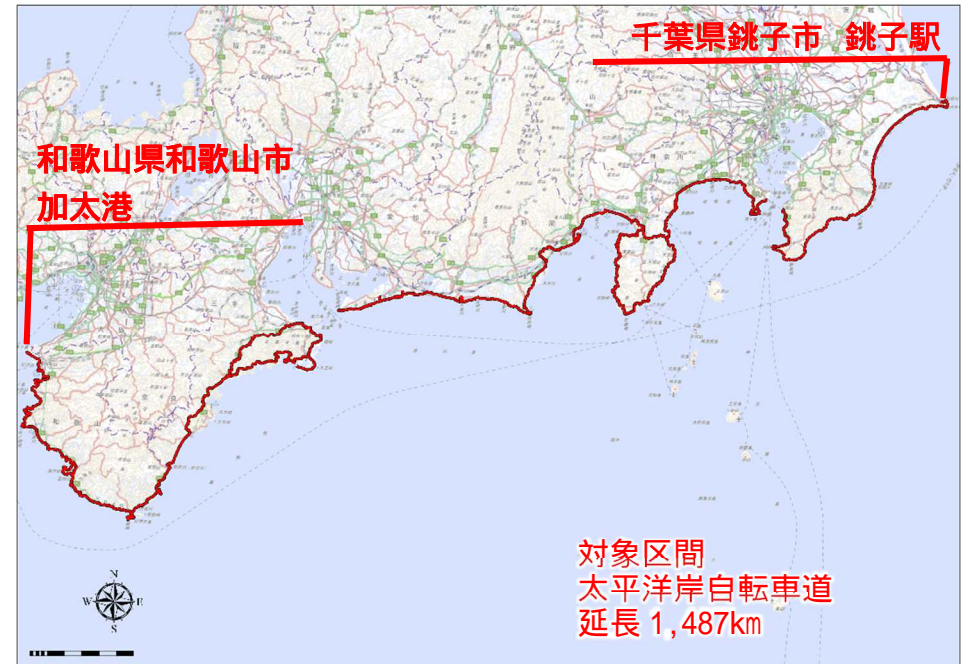
## ナショナルサイクルルート指定に関する審査総括表

太平洋岸自転車道

## ルートの概要

名称	(日本語) たいへいようがんじてんしゃどう 太平洋岸自転車道  (英語) Pacific Cycling Road
区間	起点: ちばけんちょうしし ちようしえき 千葉県銚子市 銚子駅  終点: わかやまけんわかやまし かだこう 和歌山県和歌山市 加太港
延長:	1,487km
名称の由来:	昭和40年代前半これからどんどんできてくるであろう各県毎の自転車道路をつなぐ大幹線道路の計画を立てなければならない、という考え方が、将来日本の人口の70%が集中すると予想される太平洋岸、いわゆる東海メガロポリスをつらぬく構想となり、ここから『太平洋岸自転車専用道路』のプロジェクトが誕生。
コンセプト:	～FAST ONLY から FAST & SLOW へ～ 日本を代表する魅力的な観光地・景勝地が多い“ゴールデンルート”に新たな「スローツーリズム」を提案。FAST & SLOW で、日本の文化を味わいつくそう！  千葉県から和歌山県6県に至る全体約 1,400km に世界遺産・観光地・景勝地が点在しており、これらを堪能できる(味わえる)ようにサイクリングの出発点となる GW を適所に設置するとともに、地域の魅力あふれるルートを有機的に結ぶことによりコンセプトの実現を目指す。
通過都道府県	ちばけん かながわけん しずおかけん あいちけん みえけん 千葉県、神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、 わかやまけん 和歌山県
市町村	別紙のとおり

## 概略図



(別紙)

太平洋岸自転車道通過市町村一覧

県	市町村
ちばけん 千葉県	ちょうしし あさひし そうさし よこしばひかりまち さんむし くじゅうくりまち おおあみしらさとし しらかまち ちょうせいむら いちのみやまち し おんじゆくまち 銚子市、旭市、匝瑳市、横芝光町、山武市、九十九里町、大網白里市、白子町、長生村、一宮町、いすみ市、御宿町、 かつらし かもがわし みなみぼうそうし たてやまし きよなんまち ふつつし 勝浦市、鴨川市、南房総市、館山市、鋸南町、富津市
かながわけん 神奈川県	よこすかし みうらし はやまち すしし かまくらし ふじさわし ちがさきし ひらつかし おおいそまち にのみやまち おだわらし まなづるまち ゆがわらまち 横須賀市、三浦市、葉山町、逗子市、鎌倉市、藤沢市、茅ヶ崎市、平塚市、大磯町、二宮町、小田原市、真鶴町、湯河原町
しずおかけん 静岡県	あたみし いたうし ひがしいずちよう かわづちよう しもだし みなみいずちよう まつざきちよう にしいずちよう いずし ぬまづし いず くにし かなみちよう 熱海市、伊東市、東伊豆町、河津町、下田市、南伊豆町、松崎町、西伊豆町、伊豆市、沼津市、伊豆の国市、函南町、 しみずちよう ふじし しずおかし ふじえだし やいづし よしだちよう まきのはらし おまえざきし かけがわし ふくろいし いわたし はままつし こさいし 清水町、富士市、静岡市、藤枝市、焼津市、吉田町、牧之原市、御前崎市、掛川市、袋井市、磐田市、浜松市、湖西市
あいちけん 愛知県	とよはしし たはらし 豊橋市、田原市
みえけん 三重県	とばし いせし しまし みなみいせちよう わたらいちよう たいきちよう おおだいちよう きほくちよう おわせし くまのし みはまちよう きほうちよう 鳥羽市、伊勢市、志摩市、南伊勢町、度会町、大紀町、大台町、紀北町、尾鷲市、熊野市、御浜町、紀宝町
わかやまけん 和歌山県	しんぐうし なちかつらちよう たいじちよう くしもとちよう すさみちよう しらはまちよう かみとんだちよう たなべし ちよう いなみちよう ごぼうし みはまちよう 新宮市、那智勝浦町、太地町、串本町、すさみ町、白浜町、上富田町、田辺市、みなべ町、印南町、御坊市、美浜町、 ひだかちよう ゆらちよう ひろがわちよう ゆあさちよう ありだし かいなんし わかやまし 日高町、由良町、広川町、湯浅町、有田市、海南市、和歌山市

1. ルート設定(1 / 3)

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	<p>必須</p> <p>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。)</p>	<p>約 1487km</p>	<p>-</p>
(2)ルートの魅力	<p>必須</p> <p>いずれかを満たすルートであること。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・国際的に著名な観光地を有機的に連携していること。</li> <li>・魅力的な景観の地域を通過していること。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>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。</p>	<p>・世界遺産である富士山・熊野古道をはじめ、日本を代表する観光地・景勝地が多数存在するゴールデンルートである。</p> <p>(例)                  犬吠埼、九十九里浜、屏風ヶ浦、鎌倉、湘南海岸、小田原城、三保松原、恋路が浜、伊良湖岬、伊勢神宮、和歌山城</p> <p>【委員意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・首都圏の人がちょっと来るのにいい位置にあり、いろんな景観がある。</li> <li>・地域住民の理解を得るためには、サイクリストが来たことで地域にメリットがないといけない。サブルートを使って、地元の店舗にサイクリストが立ち寄り、買い物をする等、地域の方々にサイクリストが来たことによるプラスがあるといい。</li> <li>・湘南、鎌倉と人気の観光地を貫き、見どころ、立ち寄りどころも豊富(その分、混んでいるのも課題だが)。三浦、湘南、小田原箱根に向かう空気感の遷移も魅力的。太平洋岸を「貫く」というこのルートの魅力と地域の魅力を再確認した。</li> <li>・伊豆一周ルートは、ユーロペロのように一部区間で完結するようなセクションの考え方を検討してもよいのではないか。</li> <li>・魅力的な空間をどう使っていくのか、ゲートウェイとの関係性も含め、ストーリー立てした方がよい。</li> <li>・県境を跨ぐ細谷海岸沿いのルートは、素晴らしい区間。地域ルートとする等、有効活用した方がよい。</li> <li>・太平洋岸自転車道は、全体が 1400km と長大であり、地域ルートとの連携を強化し、地域の魅力を感じながら、一部区間のみ楽しむ人もターゲットにしてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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とともに、ルートの細分化及び細分化されたルートの情報発信のあり方等について、令和3年度中に一定の改善策を協議会でまとめる。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・三重県の区間には沿線に伊勢神宮と世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」指定資産という世界水準の観光地がある。これら観光地と結びつけて有効に活用すべき</li> <li>・外国人向け観光ガイドブックの情報として三重県を見ると伊勢志摩と熊野古道が載っているの、それを最大限活かすべき</li> <li>・ナショナルサイクルルートを目指す中で、しっかり取り組んでいる印象。一推しの区間などストーリー付けをし、特徴を周りに示していくことが大事</li> <li>・海側の美しさのみではなく、山側の自然的景観、地域の歴史的文化的魅力等ルートとして多彩な要素を持っており、全体的に感動した。走行の楽しさのみでなく、多様な地域資源について地域が特徴を出しながら、連携できると良い</li> <li>・白崎の石灰岩礁海岸と湯浅の街並みは景観が素晴らしい。太地新宮自転車道、白浜日置川自転車道、田辺市天神崎の自転車歩行者道など海側の景観に優れてかつ安全な道がルートに組み込まれている</li> <li>・沿線に世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」指定資産が点々とあり、日本遺産「黒江・和歌浦」を通り、ルートの魅力という点では全く問題ない</li> <li>・太平洋岸自転車道全ルート 1400km における和歌山県ルート独自の特長や魅力を伝える必要がある</li> <li>・太平洋岸自転車道を起点から終点まで全部走ろうとするのは上級者。上級者以外には、ナショナルサイクルルートの一部を含めた地域に深く入り込んで回遊できるサイクリングコースを考えられるような工夫があるといい</li> <li>・経路の設定として、ターゲットをどういう方に据えるか。一般観光客は半分が日常自転車を使っているの、地域を自転車で観光してもらえるようにする。特に女性の利用も増やす。消費額が大きい家族連れなどにも自転車を使って楽しんでいただけることが大事</li> <li>・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。</li> </ul>
--	---

1. ルート設定(2 / 3)

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	<p>必須</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>・交通量が 10,000 台/日以上で車道混在となる区間が都市部 22 区間、都市部・郊外部に跨る区間が 24 区間、郊外部 45 区間存在する。</p> <p>・郊外部については、42 区間において、矢羽根型路面表示は 100m 間隔で設置しているが、外側線の外側に 1.0m 以上の幅員が確保されていない。</p> <p>・都市部については、12 区間において自転車ネットワーク計画に位置付けられていない。</p>	<p>・郊外部については、走行環境の安全性を早期に確保するため、当面は矢羽根型路面表示や注意喚起看板などの設置による安全対策を行う。</p> <p>・都市部について、早期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。</p>
	<p>必須</p> <p>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。</p>	<p>・狭小トンネルが 66 箇所あり、現地で注意喚起を行っている。</p>	-
	<p>推奨</p> <p>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。</p>	<p>・生活道路を通過する区間が 9 区間あるが、4 区間は 2 つの道路を合理的に結ぶためにやむを得ないルートであり、残る 5 区間は自転車の安全確保のため交通量の多い幹線道路を避けたルートとなっている。</p>	<p>・沿道住民に配慮した生活道路の通行マナーについて検討し、公式ホームページ(太平洋岸自転車道 HP)やルートマップ等で周知する。また、沿道住民に丁寧に説明し、理解を求める。</p>

1. ルート設定(3 / 3)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(4)ルートの連続性	<p>必須</p> <p>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。</p>	<p>・自転車で通行できない区間がないルートとなっている。</p>	-
(5)子供や初心者への配慮	<p>推奨</p> <p>○ 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。</p>	<p>○</p> <p>・急勾配が連続する区間が294区間存在する。うち292区間は代替路がルートより交通量の多い幹線道路、より急な勾配の区間、または迂回延長がかなり長くなるため、実質的に代替路がない。 ・ルートマップ等で注意喚起を行っている。</p> <p>【委員意見】</p> <p>・外房と内房で、景色が異なり大変魅力的。高低差もあり、自転車の好きな上級者には面白いコースであるが、道幅が狭く自動車の交通量の多い箇所も相当あるため、誰もが安心して快適に走行できるということならば、走行環境の整備やコースの状況に関する情報提供などについて工夫をしていく必要がある。 ・問題なのは道幅。特に、銚子付近など、道幅が狭く、アップダウンもあり、走行に不慣れな人には勧めにくい。交通量の多いエリアなども含め、難しいエリアにはサブルートを用意して、安全なルートを選んで走ってもらう等の工夫が必要。 ・三浦半島南端は、道幅や路肩が狭く、アップダウンもあり、交通量も多い。追い抜いた車が対向車にぶつかる可能性もあり、走行に不慣れな方には勧めにくい。 ・エリアによってサブルートを設定したり、最初の区間は上級者用と謳ってしまって、初心者にはその区間は避けてもらう方法もある。 ・どういう人が、どういう目的で走行するのか分かるような路線設定を行い、明確化して</p>	<p>・子どもを含め、幅広い世代が楽しむことができるよう、ルートの細分化及び細分化されたルートの情報発信のあり方等について、令和3年度中に一定の改善策を協議会でまとめる。 ・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。</p>

		<p>いくべき。色んなユーザーニーズに応え、それに適したルートを案内できるような仕組みづくりを検討してほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ルート上に世界的な観光資源や、景観のいい場所があり、愛好者には喜ばれるが海コースを選ぶと初心者にはしんどい。ダイナミックでタフなコースと案内したほうがよい</li> <li>・三重県区間には、距離が長い2重のルート区間(84.8kmの山ルートと120.0kmの海ルート)があり、さらに行き止まりになる往復ルート区間が3か所ある。他県よりもコース設定が複雑になっている。各分岐点にはゲートウェイの「鳥羽」、県境の「新宮」の行先表示を入れて進路の案内をわかりやすくすべき</li> <li>・三重県ゲートウェイの鳥羽駅から和歌山県境まで「海ルート」経由で行くと&lt;距離201.9km・獲得標高3055m・最大標高410m・想定所要時間13時間28分&gt;。中上級者向けのルートと言える。ダイナミックな景観を味わえるが、難度が高い中上級者向けコースと案内すべき</li> <li>・海沿いの自転車歩行者専用道路には、初心者を誘導してもいいのではないか。ただし、インバウンドを考慮し、日本語や日本のルールが分からなくても、走れるようにしてほしい。</li> <li>・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。</li> </ul>	
(6)ルートの名称	推奨	<p>○ 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。</p> <p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ルート名称は、太平洋岸を自転車で走るという名目を簡潔に表し、太平洋岸自転車道(Pacific Cycling Road)で、日本人、外国人双方に分かりやすい名称である。</li> </ul>	-



## 2. 走行環境(1 / 5)

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>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)。</p> <p>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 226km のうち、205km で改善が必要。</p> <p>・都市部を通過する 226km のうち、162km 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>【委員意見】</p> <p>・基準を達成しさえすればよいという訳ではない。</p> <p>・「誰もが安全・快適に走行できる環境をそなえていること」については、実現可能性を踏まえて改善方針の検討をしてほしい。</p>	<p>・早期に都市部において評価基準に準拠した整備を行うことを基本とする。</p> <p>・交通量、規制速度等を踏まえ、一部区間においては外側線外側の空間確保などによる安全性向上を図る。</p> <p>・早期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>

2. 走行環境(2 / 5)

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>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)。</p> <p>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。</p> <p>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>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 1262km のうち、264km で改善が必要。</p> <p>・また、交通量 10,000 台以上でかつ車道混在の区間が 275km 存在し、262km では外側線の外側に 1.0m 以上の幅員の確保が必要。</p> <p>【委員意見】</p> <p>・ナショナルサイクルルートに照らすと交通量の多い区間で一部課題がある。浜岡原発の付近の幹線道路上の歩道は、整備当時の経緯が不明だが、前後区間のように自転車歩行者専用道路に変更できるのか検討してもらいたい。</p> <p>・愛知県田原市和地の沿道については、この区間だけが自転車道になっても車道走行の利用者にとって使い勝手が良くないようも思う。路肩を拡幅すること、植栽マスを多少残すことなどがセットで可能であれば良いのではないか。</p> <p>・基準を達成しさえすればよいという訳ではない。</p> <p>・「誰もが安全・快適に走行できる環境をそなえていること」については、実現可能性を踏まえて改善方針の検討をしてほしい。</p>	<p>・早期に郊外部において評価基準に準拠した整備を行うことを基本とする。</p> <p>・交通量、規制速度等を踏まえ、一部区間においては矢羽根型路面表示の間隔を短くするなどによる安全性向上を図る。</p>
	<p>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。</p>	<p>・矢羽根や道路情報板など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。</p>	<p>・利用者の声を踏まえながら、改善を図っていく。</p>
	<p>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。</p>	<p>狭小幅員のトンネルが 66 箇所あり、現地に注意喚起の看板の案内表示がなされている。</p>	<p>・令和 6 年度を目途に、狭小幅員の橋梁及び急勾配箇所において現地に注意喚起の看板の案内表示を行う。</p>

	<p>狭小幅員の橋梁が 53 箇所あり、10 箇所 注意喚起の案内表示がなされていない。 急勾配箇所が 294 箇所あり、237 箇所 注意喚起の案内表示がなされていない。</p> <p>【委員意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバーに対し、トンネル通過時の車のライト点灯などの注意喚起や、自転車通行を告げる啓発も、目に付くようにしてほしい。</li> <li>・狭いトンネルが多い。対応としては注意喚起の表示やトンネル内の照明の LED 化をさらに進めて明るくしてもらえるとよい。サイクリストには前後のライト点灯を促してほしい</li> <li>・トンネル入口に「自転車に注意」表示が設置されていたが、さらに暗いトンネルでは LED 化によって照明を明るくすることは現実的な措置。サイクリスト側にも、前後のライト点灯励行や少人数の列走行等の安全走行を呼びかけていく必要がある</li> <li>・トンネル内に自転車がいるとライトが付く仕組みが好評と聞く。初心者はトンネルのないコースなどいろいろ考えてほしい</li> </ul>	<p>・トンネル内での安全対策については、注意喚起をはじめ、照明を明るくするなどの対応策を今後検討していく。</p>
--	--	--

2. 走行環境(3 / 5)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
	<p>必須</p> <p>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。</p>	<p>・5県で義務化、1県で努力義務化の条例が制定されている。</p>	
<p>(2) 快適性</p>	<p>必須</p> <p>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。</p>	<p>・未舗装区間がない。</p>	
	<p>推奨</p> <p>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。</p>	<p>・一時停止の割合が全交差点の約8%となっている。</p> <p>【委員意見】</p> <p>・白浜日置川自転車道線の椿温泉南側にスロープ付きの階段があるが、手前に「階段あり」の注意喚起表示を設置すべき。愛知県の大規模自転車道区間にもスロープ付きの階段があるが、注意喚起表示が設置されていた</p> <p>・他県の例だが、スロープ付き階段のスロープの幅が狭くしかも中央に柵が設けられているので柵にペダルが引っ掛かり”押し歩き”がしにくい箇所があった。スロープの幅を広げるべき</p> <p>・他県の例だが、安全ではない車止めが散見される。背の低い車止めは視認性が低いのでペダルを引っ掛けやすい。ポール状の車止め1本に変えるか再帰反射シートを貼って視認性を上げるべき</p> <p>・他県の例だが、自立式案内看板が通常の道路標識と同じ2.5mに設置されていて視認性が低い箇所がある。自転車乗車時のアイキヤッチになる高さ1.5mに変えるべき</p> <p>・車止めの視認性やスロープ付階段の注意喚起など、安全性に留意が必要。</p>	<p>・一時停止の規制を極力減らしていくよう、検討していく。</p> <p>・車止めの視認性やスロープ付階段の注意喚起など、安全性に留意した対策を講じる。</p>

2. 走行環境(4 / 5)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(3)維持管理水準	<p>道路管理者等にてルート<sup>①</sup>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。</p> <p>推奨</p>	<p>道路管理者において管理基準を設定し、維持管理を実施している。</p> <p>【委員意見】 和歌山県ではルートとなった道路に“堆砂”はなかった。他県では堆砂箇所が散見される。堆砂が深い箇所を走行すると前輪が急制動した状態になり転倒を誘発するので危険。堆砂の状況に合わせて、注意喚起の表示設置、迂回路設定、砂の除去などの対策が必要。</p> <p>・海岸沿いで砂を被る区間は、注意喚起、迂回路案内が必要。</p>	<p>・各道路管理者等と連携し、海岸隣接区間をはじめ、維持管理の更なる充実を図る。</p>
(4)危険箇所等の通報システム	<p>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。</p> <p>推奨</p>	<p>・#9910により、意見を収集する仕組みが構築されている。</p>	

2. 走行環境(5 / 5)

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	<p>必須</p> <p>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<b>路面表示</b>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</p>	<p>・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 498 箇所の全て設置されている。</p> <p>【委員意見】            ・誰が見ても自転車の通行方法が分かりやすいよう、マーク等の表示の工夫が必要            ・二重区間や枝線は丁寧な案内が必要。</p>	<p>・利用者にとって分かりやすい表示や丁寧な案内について検討を行い、現地に設置を行っていく。</p>
	<p>必須</p> <p>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<b>案内看板</b>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</p>	<p>・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 498 箇所の全て設置されている。</p> <p>【委員意見】            ・二重区間や枝線は丁寧な案内が必要。</p>	<p>・利用者にとって分かりやすい表示や丁寧な案内について検討を行い、現地に設置を行っていく。</p>
	<p>推奨</p> <p>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。</p>	<p>・概ね 5km ごとに起点終点及び主要な目的地までの案内(看板又は路面表示)が設置されている区間が多いが、設置の進んでいないエリアも存在する。</p> <p>【委員意見】            ・ルートとして分かりにくい印象。自転車に乗る人が迷うことで、危険になることは避けていかなければならない。            ・交差点は、行き先を視覚的にしっかりと分かるようにしてほしい。            ・誘導サイン(矢羽根、案内板)はよくできていると感じた。色んなユーザーニーズに適した案内ができる仕組みづくりの検討が必要。</p>	<p>・設置箇所や案内する目的地について検討を行うとともに、丁寧な案内方法について検討を行い、順次設置を行っていく。</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>・和歌山県内ルートには、メジャーな道路からマイナーな道路にルートが変わる箇所が多数ある。例えば国道や県道から自転車歩行者専用道の大規模自転車道(県道 802 号太地新宮自転車道線、県道 801 号白浜日置川自転車道線)などへの進路変更。その場合、交差点に分かりやすい進路の案内表示が必要</li> <li>・和歌山県内ルートには、ルートが2重になっている区間が2箇所ある。 富田橋～田鶴交差点の白浜の海岸ルートと当該ルートをショートカットする“口熊野ルート”、 小引バス停付近～衣奈漁港付近の由良町海側ルートと由良町山側ルート。2重になっているそれぞれのルートの難易度・経由地・距離を分岐点の手前に示す必要がある。小引バス停付近に設置されている平面図入りの案内看板は分かりやすかった</li> <li>・太平洋岸自転車道には、進路案内標識が希薄な区間が多々あり、進路に迷ってしまうので案内表示の整備が必要</li> <li>・太平洋岸自転車道には、2重ルート区間が数多くある。どちらのルートを進むべきか迷わないよう、分岐点に両ルートの難易度・距離・経由地の案内と平面図が必要</li> <li>・太平洋岸自転車道には、行き止まりになる往復区間が数箇所ある。行先・距離・往復路であることの案内が分岐点に必要な</li> </ul>	
推奨	<p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ゲートウェイ・観光施設・拠点(サイクルステーション)への案内表示を一部地域にて設置している。</li> <li>・一部地域で、ゲートウェイからサイクルルートの方面に関する案内がない。</li> </ul> <p>【委員意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鳥羽駅からの分岐、紀伊長島の分岐、パールロード・国道167号立体交差点の分岐、国</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設置箇所や案内する目的地について検討を行うとともに、丁寧な案内方法について検討を行い、順次設置を行っていく。</li> </ul>

		道260号浜島方面の分岐は、サイクリングする人には分かりにくい。また角も分かりにくい。ゲートウェイの「鳥羽」、隣県境の「新宮」方面を示す案内看板を置くなど、丁寧に案内をしてほしい ・案内に関して分岐の問題は残る。また、サイクルステーション(CS)のサインが分かりにくい	
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。	・路面表示や案内看板に日英2か国語またはピクトグラムでの案内となっている。	
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6年度を目途に、起終点及び分岐部に設置する。

X



3. 受入環境(1 / 6)

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>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 style="text-align: center;">必須</p>	<p>以下の 15 箇所で、必要な機能を有するゲートウェイが整備されている。</p> <p>(千葉県) 銚子駅、上総一ノ宮駅、勝浦駅、安房鴨川駅、館山駅、東京湾フェリー浜金谷港(神奈川県) 柳島スポーツ公園</p> <p>(静岡県) 伊豆高原駅、道の駅伊豆ゲートウェイ函南、清水駅、弁天島駅</p> <p>(愛知県) 道の駅とよはし</p> <p>(三重県) 鳥羽駅・鳥羽 1 番街</p> <p>(和歌山県) 南紀白浜空港 &amp; Shirahama Key Terrace Hotel Seamore、和歌山市中央卸売市場総合食品センター(わかやままるしえ)</p> <p>【委員意見】</p> <p>・ゲートウェイの柳島スポーツ公園のアクセスが弱い(最寄駅からバスで 15 分)。ビギナーでも走れるルート(別のスタート地点)提案など、力量に合った走り方ができるように再検討してほしい。柳島スポーツ公園をゲートウェイにするなら、ここからスタートして、ここに戻ってくる湘南としての楽しみ方のスタイルを一本作って、太平洋岸に伸びるメインルートとともに発展できればいい。</p> <p>・神奈川のゲートウェイはアクセスが弱い。</p>	<p>・ルートの沿線市町と連携し、アクセス改善や新たなゲートウェイ設置の可能性について検討を行っていく。</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、「南紀白浜空港 &amp; Shirahama Key Terrace Hotel Seamore」(1 箇所)では全項目、「銚子駅・上総一ノ宮駅・勝浦駅・安房鴨川駅・館山駅」(5 箇所)では 2 項目、「東京湾フェリー浜金谷港、柳島スポーツ公園、伊豆高原駅、道の駅伊豆ゲートウェイ函南、清水駅、弁天島駅、和歌山市中央卸売市場総合食品センター(わかやままるしえ)」(7 箇所)では 1 項目の機能を有している。「道の駅とよはし、伊良湖クリスタルポルト、鳥羽駅」(3 箇所)では推奨項目の機能を有していない。</p>	<p>・今後、ルートの沿線市町と連携し、ゲートウェイの機能拡充を図っていく。</p>

3. 受入環境(2 / 6)

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	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。	ゲートウェイのうち2箇所についてアクセスルートの整備がされていない。(道の駅伊豆ゲートウェイ函南、南紀白浜空港 & Shirahama Key Terrace Hotel Seamore)	・早期にゲートウェイとルート間のアクセスルートにおける通行空間整備、案内の整備を行う。
(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ルート上に127箇所整備されている。 平均間隔 約12km 最大間隔 約30km	
	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	・推奨する機能のうち、サイクルステーション30箇所では全ての機能を有し、47箇所では2項目、25箇所では1項目の機能を有している。 【委員意見】 ・各サイクルステーションにフロアポンプとラミネート加工された太平洋岸自転車道の地図が金属の箱に常備されているのは便利。ポンプ使用時に口金を仏式・米式・英式のバルブごとに切り替える操作が必要なので、その手順の説明書があると親切 ・クミッチなど数カ所のサイクルステーションでは、E-バイクのレンタルを実施し頑張っている ・細谷海岸沿いのルートは未舗装であるが自然地が残る風景としてポテンシャルがあり、道の駅を拠点にしてマウンテンバイク等を貸出して走行できるようにすることも考えられる。	・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。  ・関係者と連携し、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。

3. 受入環境(3 / 6)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(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、以下の移動手段が設定されている。 JR 東日本「サイクルトレイン(B.B.BASE)」 伊豆急行「サイクルトレイン」 豊橋鉄道「サイクルトレイン」 JR バス関東「サイクルバス」 など ・ルートと並行して運行されている鉄道もあることから、利用者の利便性の向上を図るため、更なる導入が求められる。 【委員意見】 ・既に B.B. BASE の運行により鉄道と自転車の親和性が高い。鉄道の並走区間もあり、鉄道を利用するショートカットや別の地点からのスタートを検討しやすくしてはどうか。	・迂回を図る移動手段の確保を交通事業者と連携して進める。
	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。	・一部の交通機関では、ホームページでサービスが利用可能であることが情報提供されている。	・誰もが分かりやすく、必要な情報を入手できるような情報提供のあり方の検討を行い、公式ホームページ(太平洋岸自転車道HP)に専用サイトを設けて、必要な情報を提供する。
(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。	・ルート上の迂回を図るため、以下の移動手段が設定されている。 JR 東日本「サイクルトレイン(B.B.BASE)」 伊豆急行「サイクルトレイン」 豊橋鉄道「サイクルトレイン」 JR バス関東「サイクルバス」 など ・ルートと並行して運行されている鉄道もあることから、利用者の利便性の向上を図るため、更なる導入が求められる。	・迂回を図る移動手段の確保を交通事業者と連携して進める。
	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。	・一部の交通機関では、ホームページでサービスが利用可能であることが情報提供されている。	・誰もが分かりやすく、必要な情報を入手できるような情報提供のあり方の検討を行い、公式ホームページ(太平洋岸自転車道HP)に専用サイトを設けて、必要な情報を提供する。

### 3. 受入環境(4 / 6)

評価項目	評価基準	評価結果	
(5) サイクリスト向けの 宿泊施設	<p>必須</p> <p>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</p>	<p>・ルート直近に必要な機能を備えた宿泊施設が167箇所整備されている。            平均間隔 約9km            最大間隔 約83km</p>	
	<p>推奨</p> <p>【推奨する機能】  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 洗車施設があること  <input type="checkbox"/> 日帰り利用も可能なシャワー設備があること</p>	<p>・推奨する機能のうち、宿泊施設 37 箇所ですべての機能を、68 箇所ですべての機能を、22 箇所ですべての機能を有している。</p>	<p>・推奨機能の整備については、今後、関係者と連携して取り組む。            ・引き続きサイクリスト向け宿泊施設の拡大を図る。</p>

### 3. 受入環境(5 / 6)

評価項目	評価基準	評価結果	今後の改善方針
(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)	一部地域でガイドツアーが実施されている。  【委員意見】 ・自然、文化体験、アドベンチャーなどを体験できるサイクリングというアクティビティを提供することが鍵 ・県内ですでに複数のガイドツアーが実施されている。滞在性を高めるために、太平洋岸自転車道からサブルートに誘導することが必要 ・グランフォンド熊野や大紀町地域活性化協議会がサイクルガイドツアーを始めていることは大きい。グランフォンドは100km以上だと上級者しか来ない。距離が半分のメディアフォンドや距離50km以下のグルメライドのクラスを設けるとターゲット層を広げられると思う。いかにファミリー、女性層、初心者と呼ぶかが大事	日本語の他、外国語でのガイドツアー実施に向けて、関係者と連携して取り組む。
(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。	・各種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117箇所の自転車店で補修部品・自転車用品が販売されている。	
(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93店舗で自転車修理などサービスが実施されている。	
	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。	・誰もが分かりやすく、必要な情報を入手できるような情報提供のあり方の検討を行い、公式ホームページ(太平洋岸自転車道)に専用サイトを設けて情報を提供する。

### 3. 受入環境(6 / 6)

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。	・一部地域において、トラブル発生時に、タクシー会社による自転車搬送サービスなどが利用可能である。	・関係機関と協議し、サイクルタクシー等のサービスについて実施を検討する。
	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。	× 公式ホームページ(太平洋岸自転車道)で必要な情報が提供されていない。	・公式ホームページ(太平洋岸自転車道HP)に専用サイトを設けて、分かりやすく必要な情報を提供する。
(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路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。	・サイクルステーションなどのサポート施設情報が公式ホームページ(太平洋岸自転車道)で情報提供されている。 ・また、事故が発生した場合の緊急連絡先などがルートマップで記載されている。	・誰もが分かりやすく、必要な情報を入手できるような情報提供のあり方の検討を行い、公式ホームページ(太平洋岸自転車道)に専用サイトを設けて情報を提供する。
	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。	・全ルート携帯電話のカバー圏に含まれている。	
(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 機器などの緊急支援物品が、52箇所のサイクルステーションに整備されている。 平均間隔 約2.9km 最大間隔 約11.1km	



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>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。          &lt;情報の内容&gt;          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スト等・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>必須</p>	<p>・公式ホームページ(太平洋岸自転車道)及び他関係機関のホームページ、またルートマップにより必要な情報発信をしている。</p> <p>【委員意見】</p> <p>・インバウンドに売り込むには、レンタサイクルの乗り捨てが出来るような仕組みや、荷物を送るサービスが必要。既に、サービスとしてあるのであれば、太平洋岸自転車道の web ともリンクさせ、サービスがあることを伝える取組をすべき。</p> <p>・魅力的なエリアを中心に、自転車を使い、それぞれの層が、安全に、自分の力量に合った楽しみ方を選択できるような情報発信がほしい。</p> <p>・観光資源が豊富であるため、自転車でしか体験できない観光ルートを形成してほしい。スイスモビリティのようにビジュアルから入りユーザーに訴えるような取組も検討すべき。</p> <p>・自転車に乗ってここに行く意味、自転車に乗ると何が違うのか出すべき。自転車の存在が見える風景を示す。ビジュアルを作る</p> <p>・和歌山県サイクリング総合サイト「RIDE ON WAKAYAMA」(多言語対応)を開設・運営しており、コース説明・コース地図・ニュース・イベント・撮影スポットが一元的にわかるようになっており、しっかりと取り組まれている</p> <p>・メールマガジン「サイクリング王国わかやま」での発信や、NAVI アプリ「自転車 NAVITIME」でわかやま 800 サイクリングコースを道案内するなど、様々な情報発信に取り組まれている</p> <p>・御座から浜島への英虞湾航路はフェリーではなく小型の高速船で便数も少なく、自転車</p>	<p>・誰もが分かりやすく、必要な情報を入手できるような情報提供のあり方の検討を行い、公式ホームページ(太平洋岸自転車道)に専用サイトを設けて情報を提供する。</p> <p>・ルートの細分化及び細分化されたルートの情報発信のあり方等について、令和3年度中に一定の改善策を協議会でまとめるとともに、利用者の力量に応じた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>も完成車状態のままでは乗せられない。その情報を発しないと自転車で渡れるという誤解を生じると思う</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>初級者向け、上級者向けといったルート特性に関する情報提供は大事。</li> <li>・初級者向け、上級者向けなどの情報提供については、ルート側に任せきりではなく国も一定の関与を持つことが必要。</li> <li>・太平洋岸は長いので、県単位ぐらいに分けた情報提供(ルート特性、電動アシスト自転車レンタルなど)が必要。</li> </ul>	
	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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	
(2)ルートマップ	必須	<p>以下のような内容が記載された<b>ルートマップ</b>が作成されていること。</p> <p>&lt; 記載内容の例 &gt;</p> <p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>【委員意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山ルートの大紀町役場から“道の駅奥伊勢木つつき館”を結ぶ往復ルートは青色矢羽でルート表示されているが、地図上では青線になっていない。他県においても、ルート表示が現地と地図で異なっている箇所があるので地図の修正が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルートの細分化及び細分化されたルートの情報発信のあり方等について、令和3年度中に一定の改善策を協議会でまとめるとともに、利用者の力量に応じたルート選択ができるように、ルート特性に関する情報をとりまとめたルートマップを作成していく。</li> </ul>
	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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日・英2か国語で作成されている。</li> </ul>	
	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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	



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	・観光案内所・ゲートウェイ・サイクルステーション・駅・空港等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。	× ・実施していない。  【委員意見】 インバウンド観光が解禁されたら、三重県のサイクリングルートを外国語のWebサイトや海外の旅行博覧会などでPRをしていくべき。	・国内外へのPR、プロモーションを関係者と連携して積極的に展開していく。

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	<p>必須</p> <p>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</p>	<p>・国土交通省、県や観光協会等の官民で構成される協議会が設置され、県が事務局となっている。</p>	
	<p>必須</p> <p>上記の協議会が定期的開催されていること。</p>	<p>・年に1回開催している。</p> <p>【委員意見】 ・安全は大事だが、道を拡幅するのは難しい。来訪者のレベルに合った安全に走れるルートの提案などとともに、地域住民やドライバーの方々に自転車通行に対して理解してもらうことが必要。 ・地域住民が利便を損なうことなく、みんながウィンウィンの関係を築けるよう、地域に合ったスタイルを模索し、地域を自転車で盛り上げてほしい。 ・取組体制が官主体で構成されているが、もっと地元で活動する方を巻き込んだ体制を作るべき。民間を入れていくことで、より魅力的なサブルート提案等も得られ、また地域に自然と自転車が受け入れられるようになるのではないかと。 ・行政だけでやろうとせず、地元の方々とタッグを組んで、民間からいろんな提案が出てきて進めていくのがベスト。 ・官民協議会の目的のあり方として、地域の成長のために、民間企業を育てることが重要。 ・事故が起きた場合にしっかり対応できる体制を作ることが、サイクルツーリズムを推進していくための重要なファクター。最初にしっかりと対応できるのは民間企業と愛好家である。そこをバックアップするレスキューのあり方を体制化すべき。</p>	<p>・走行環境の更なる充実を図るとともに、受入環境の充実に向けて関係団体等との連携を強化する。</p>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民、地元企業を巻き込んで、地域を発展させていくことが重要。専門家、地域のガイドツアーなど民間事業者を育て、観光滞在型の仕組みづくりを行政や協議会として検討するべき。</li> <li>・民間の事業者との話し合いや連携は始まっているが、数字を出していくにはまだまだこれからの状況と感じられた。</li> <li>・ナショナルサイクルルートは地元の受け入れ態勢が重要と言われているが、この地域では自転車だけでなく様々な魅力発信の取り組みが展開されていることが理解できた。引き続き取り組んでほしい。</li> <li>・伊勢湾フェリーがルートに入っているので同社に地域協議会に入っていただくべき</li> <li>・太平洋岸自転車道の自転車通行量が増えた場合、自転車通行に慣れていないドライバーと軋轢が生じやすい。中長期的には、ドライバーが幅寄せしたり、クラクションを鳴らしたりしない、自転車フレンドリーな県民の精神風土醸成が望まれる</li> <li>・関係者で、利用数の動向を共有していくことが持続可能性の観点から重要。データ分析はとても重要なので、是非取組を進めてほしい。</li> <li>・基準を達成しさえすればよいという訳ではない。協議会等でフォローアップも必要。</li> </ul>	
(2) 地方版自転車活用推進計画への位置づけ	必須	<p>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。</p> <p>&lt; 計画への記載内容 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・更なる環境向上に向けた施策の展開方針</li> <li>・走行環境</li> <li>・受入環境</li> <li>・魅力づくり</li> <li>・情報発信 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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こととしている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・早期に自転車活用推進計画に具体的に位置づける。</li> </ul>