

# 太平洋岸自転車道に関する 取り組みの進捗について【報告】

国土交通省 中部地方整備局  
静岡国道事務所  
浜松河川国道事務所  
沼津河川国道事務所



# 目次

## 太平洋岸自転車道に関する取り組みの進捗について【報告】

1. 令和元年度の取り組み概要	1
2. 現計画ルート of 安全対策の検討	3
3. 案内看板等の設置位置の検討	4
4. 走行環境の整備	5
5. 今後の予定	6

# 1

## 令和元年度の取り組み概要

### ①これまでの取り組みと今年度の実施内容

#### ■これまでの取り組み経緯

##### ○平成29年度

- ・太平洋岸自転車道の整備ルートの設定
- ・案内誘導標識の設置ルールの方策

##### ○平成30年度

- ・太平洋岸自転車道の整備ルートの確定
- ・案内誘導標識等の設置ルートの確定
- ・休憩スポットの設置案の検討

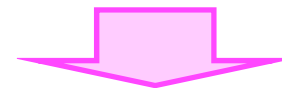


#### ■全国の動向 <令和元年9月27日>

- ・太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会設立

##### 【ナショナルサイクルルートの概要】

- ・優れた観光資源を走行環境や休憩・宿泊機能、情報発信など様々な取組みを連携させた**サイクルツーリズムを推進**することが目的。
- ・ソフト・ハード両面から**一定の水準を満たすルートを国が指定**



### 令和元年度の取り組み概要

#### ①現計画ルートの安全対策の検討

- ・過年度計画ルート細部を調整・確定
- ・静岡県自転車道等設計仕様書を基本とした自転車利用者への注意喚起に関する路面標示等の検討

#### ②案内看板等の設置位置の検討

- ・太平洋岸自転車道の統一ルールによる主要地点、分岐部、単路部における案内看板、路面標示の検討

#### ③走行環境の整備

- ・走行環境に関するナショナルサイクルルート指定要件への対応検討

※詳細は、参考資料（P1～5）を参照

# 1

## 令和元年度の取り組み概要

### ②静岡県内における走行環境の整備状況

- 静岡県内の太平洋岸自転車道は約470km。
- そのうち、約110kmは、自転車歩行者道路として全線整備済。
- 矢羽根整備区間（約360km）は約7割（約260km）で整備済。今後整備予定区間は約3割（約100km）。

#### ■太平洋岸自転車道の整備状況(静岡県)

整備形態	計画延長	整備延長	整備率	未整備延長
自転車歩行者道路	109km	109km	100%	—
矢羽根整備	359km	258km	72%	101km
合計	468km	367km	78%	101km



# 2

## 現計画ルートへの安全対策の検討

- 現計画ルートにおける安全対策は、**静岡県自転車道等設計仕様書（平成29年3月版）**及び**太平洋岸自転車道整備方針**に基づき検討。
- 「歩行者注意」「バス停注意」「自動車注意」「自転車徐行」の注意喚起標示の**設置位置を検討し、安全対策としての妥当性を確認。**

※ 太平洋岸自転車道統一ルールには注意喚起標示のルールはないため、静岡県の県内ルールを静岡県と調整中。

### ■ 注意喚起サインの種類と設置箇所

注意喚起サインの種類	設置箇所
 <p>歩行者注意</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者と混在する恐れの高い区間</li> <li>・自歩道をやむをえず活用する区間</li> <li>・観光地等ではその入口等</li> </ul>
 <p>バス停注意</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停留所の手前</li> </ul>
 <p>自動車注意</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・狭濫部における交差点やカーブ</li> <li>・見通しが悪い区間の入口部等</li> </ul>
 <p>スピード落とせ!</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・法定表示とは異なり注意喚起として徐行が必要な区間</li> <li>・徐行が必要な区間の起点部</li> </ul>

### ■ 「バス停注意」注意喚起標示の設置イメージ



#### 【設置理由】

進行方向にバス停があるため、一時停車するバスや乗降客に対し、自転車走行時の注意喚起が必要。

### ■ 詳細図（国道1号 164.6kp地点）※名古屋向きを图示



### ■ 設置イメージ



※詳細は、参考資料（P6～8）を参照



# 3

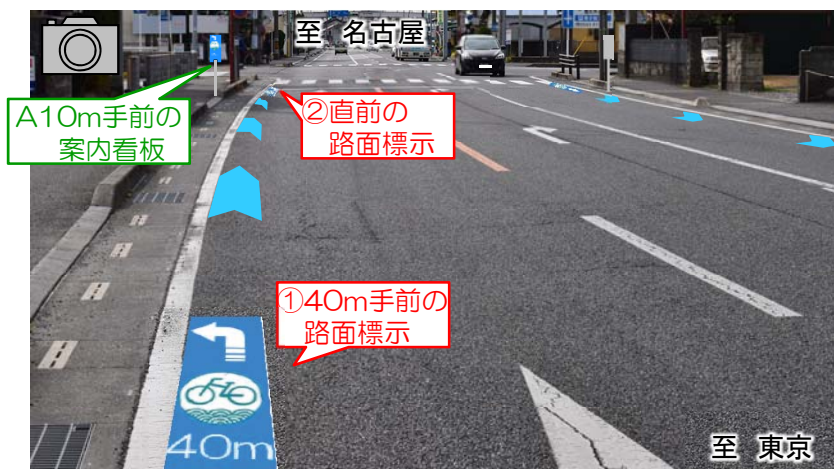
## 案内看板等の設置位置の検討

- 誰もが迷わず安心して太平洋岸自転車道を走行できるよう、案内看板等の設置位置を検討。
- 案内看板等は「太平洋岸自転車道統一ルール」を踏まえ、主要地点、分岐部、単路部、急カーブ区間に設置を検討。

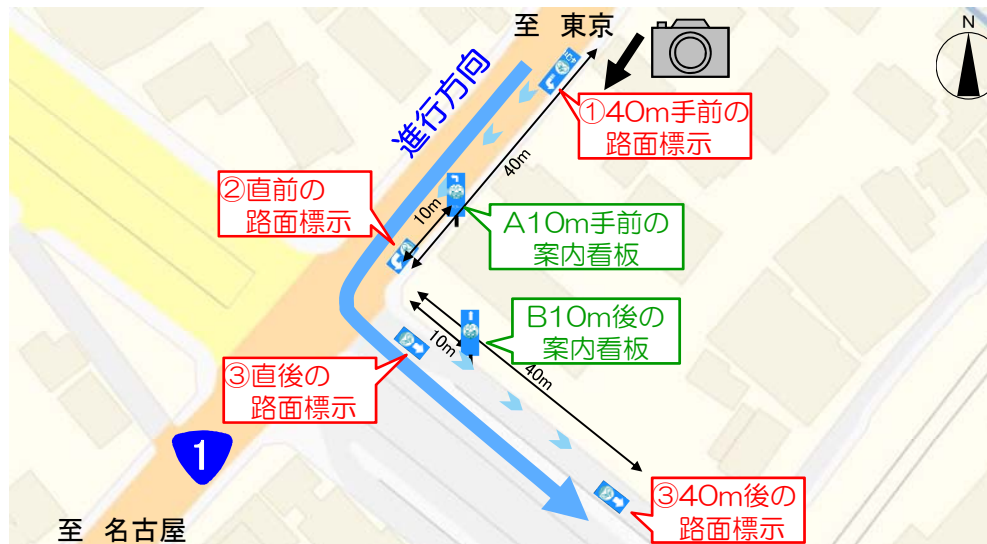
### ■ 広域図



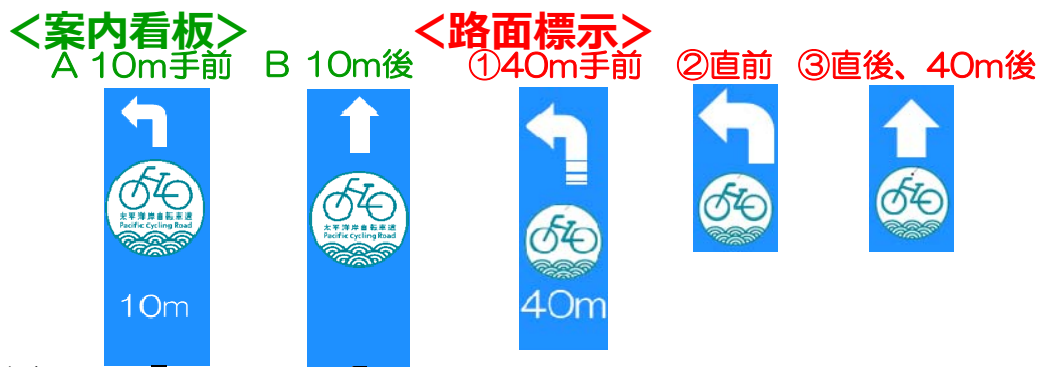
### ■ 設置イメージ



### ■ 詳細図 (国道1号 袖師交差点) ※名古屋向きを图示



### ■ 案内看板、路面表示のレイアウト



※詳細は、参考資料 (P9~11) を参照

## 4

# 走行環境の整備

- ナショナルサイクルルート指定要件を満たしていない区間は、今後の走行環境の整備にあたり、**個別に対応を検討**。
- 太平洋岸自転車道の走行環境は、**令和2年7月までに静岡県内の全線整備予定で推進**。

## ■ ナショナルサイクルルートへの指定に向けた走行環境の整備状況(静岡県)



### ■ ナショナルサイクルルート指定要件（抜粋）

- 適切に歩行者・自動車と分離された自転車通行空間の整備が必要である。
- 郊外部において、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において、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が必要である。

出典：ナショナルサイクルルート HP

#### <凡例>

自転車通行空間

- : R2.7整備予定
- : R2.3整備予定
- : R1.12整備済み
- : 整備済(H30まで)

出典：第2回 太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会 資料

※詳細は、参考資料（P12）を参照

### ① 現計画ルート of 安全対策の検討

- 静岡県の統一ルールに基づき安全確保のための対策を検討。  
⇒ 検討結果を踏まえ、太平洋岸自転車道の**安全対策の整備を推進**。

### ② 案内看板等の設置位置の検討

- 太平洋岸自転車道の統一ルールに基づき、分岐部等における設置位置を検討。  
⇒ 検討結果を踏まえ、分岐部等における**案内看板等の整備を推進**。

### ③ 走行環境の整備

- ナショナルサイクルルートの指定要件を踏まえた走行環境整備を個別に検討。  
⇒ 検討結果を踏まえ、矢羽根の設置等による**自転車の走行環境整備を推進**。

太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定に向けアクションプランの推進

東京2020オリンピック・パラリンピック開催（令和2年7月）までの整備を推進

※ 今後、太平洋岸自転車道の統一ルール策定等の動向に適宜対応。



# 参考資料



# 1

## 令和元年度の取り組み概要

参考資料

### ◆太平洋岸自動車道の概要

- 太平洋岸自転車道は、千葉県銚子市から和歌山県和歌山市に至る1,400kmの自転車道として昭和46年に事業着手。
- これまでに約6割（約860km）で自転車道等の整備を推進（R1.12末時点）。



### 【経緯】

昭和40年頃	本格的なモータリゼーションの進展に伴い、自転車道の法制化機運が高まり、国会に自転車専用道路の建設や法制化を求める請願が寄せられるようになった。
昭和42年	自転車道路建設促進協議会(43年より財団法人自転車道路協会)が発足。
昭和43年	自転車道路協会により建設大臣に全国一周自転車道路網構想を陳情。 第一次計画路線として <b>太平洋岸自転車道路建設計画(延長1,526km)を立案</b> 。
昭和44年	太平洋岸自転車道の通過6県連絡会議が行われ、構想を発表した。 総延長1,200～1,500km、工事費概算180億円。 その後、太平洋岸自転車道の調査基準の統一が進められる。
昭和45年	太平洋岸自転車道 計画全長1,500kmの試走が各県サイクリング協会員により行われる。 <b>同年3月「自転車道の整備に関する法律」が成立</b> 。
昭和46年	道路交通安全関係の予算により着工。

# 1

## 令和元年度の取り組み概要

参考資料

### ◆令和元年度の検討フロー

#### ① 現計画ルートでの安全対策

・自転車利用者に対する  
注意喚起標示の基本方針を  
策定

安全対策  
計画の立案

R1の検討内容

現地状況及び  
安全対策計画  
内容の確認

仕様書との  
整合性の確認

安全対策検討

対策内容確定

整備実施

R2予定

#### ② 案内看板等の設置検討

・案内誘導の路面標示、標識、  
看板の設置ルール※確定  
・休憩スポット候補施設の選定  
※県独自ルール

設置ルールを  
基に整備方  
針を策定

案内誘導  
計画の立案

R1の検討内容

統一ルールとの  
整合性の確認

案内看板等の  
設置位置の  
検討

整備内容確定

整備実施

#### ③ 走行環境の整備

R1の検討内容

リョウサイクルートの  
指定要件確認

太平洋岸自転車道  
現計画ルートに対する  
指定要件との  
整合性の確認

指定要件への  
対応検討

対応方針確定

整備実施

## ◆ ナショナルサイクルルートとは

## ■ ナショナルサイクルルートの概要

ナショナルサイクルルート制度は、優れた観光資源を走行環境や休憩・宿泊機能、情報発信など様々な取組を連携させたサイクルツーリズムの推進により、日本におけるあらたな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすルートを国が指定することで、日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとして国内外にPRを行い、サイクルツーリズムを強力に推進していくものです。



## ■ ナショナルサイクルルートの指定状況



しまなみ海道サイクリングロード



ビワイチ



つくば霞ヶ浦りんりんロード

出典：ナショナルサイクルルートHP



# 1

## 令和元年度の取り組み概要

参考資料

### ◆ナショナルサイクルルート制度の設立経緯

H29.5

自転車活用推進法の施行  
自転車活用推進本部の発足



H30.6

自転車活用推進計画の策定



R1.9

ナショナルサイクルルート制度の創設

#### 【自転車活用推進計画の措置】

日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートについて国内外へPRを図るため、ナショナルサイクルルート（仮称）の創設に向けて、インバウンドに対応した走行環境や、サイクリングガイドの養成等受け入れ先として備えるべき要件、情報発信のあり方等について検討する。

#### 【ナショナルサイクルルート制度の概要】

自転車活用推進法に基づき、自転車を通じて優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ナショナルサイクルルート制度を創設する。

サイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートであることなど、一定の要件を満たすサイクリングルートを対象としてナショナルサイクルルートに指定する。将来的には、全国のナショナルサイクルルートのネットワーク構想を検討する。

#### ナショナルサイクルルートの指定手続き

- ① 自転車活用推進本部事務局による候補ルートの選定
- ② 第三者委員会による審査
- ③ 自転車活用推進本部長による指定
- ④ ロゴマークの設置・サイクリング環境の水準維持等の取組み

第三者委員会構成員：

(株)JTバスジャパン、サイクルライフナビゲーター、(公財)自転車駐車場整備センター、(株)アーチ・ヒーロー北海道、(一財)全日本交通安全協会、サイクルツーリズムコンサルタント、東京工業大学、徳島大学

# 1

## 令和元年度の取り組み概要

参考資料

### ◆太平洋岸自動車道NCR指定に向けたアクションプログラムと今年度のテーマ関係

### 太平洋岸自転車道NCR指定に向けたアクションプラン(案)



項目	NCR指定要件	NCRでの評価項目	現状評価	対応方針	具体的な取組				
					現状 (R1.12末)	R2.3末	オリパラまで (R2.7末)	2020年まで (R2.12末)	
1. ルート設定	サイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートであること	延長: 概ね100km以上	合致	-(総延長約1480kmあることを確認)	-	-	-	-	
		魅力: 観光地と連携	合致	-(沿線に代表的な観光地が多数あることを確認)	-	-	-	-	
		ルート連続性: 自転車通行可能	合致	-(全区間で自転車通行可能を確認)	-	-	-	-	
2. 走行環境	誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること	安全性: 都市部・郊外部での走行環境整備	一部合致	ナショナルサイクルルートの要件を満たす自転車通行空間の整備を推進	整備延長: 約860km 整備率: 約60%	整備延長: 約1,040km 整備率: 約70%	整備延長: 約1,480km 整備率: 約100%	更なる整備推進	
		安全性: 危険箇所での注意喚起	未対応	注意喚起看板を設置し、安全性向上を図る	設置箇所数: 4箇所 設置率: 4%	設置箇所数: 7箇所 設置率: 6%	設置箇所数: 37箇所 設置率: 34%	設置箇所数: 108箇所 設置率: 約100%	
		安全性: 条例制定 (自転車損害賠償責任保険)	一部合致	自転車損害賠償責任保険に関する条例を制定する	条例制定 (4)	-	-	-	-
		快適性: 未舗装区間の有無	合致	-(未舗装区間はないことを確認)	-	-	-	-	
	誰もが迷わず安心して走行できる環境を備えていること	路面表示・案内看板の整備 ・単路部: 概ね5km ・分岐部: 全箇所	一部合致	統一ロゴを用いた、路面表示・案内看板を単路部や分岐箇所のすべてにおいて設置	設置箇所数: 0箇所 設置率: 0%	設置箇所数: 401箇所 設置率: 約50%	設置箇所数: 817箇所 設置率: 約100%	-	
		路面表示・案内看板の多言語化	合致	-(多言語化対応した統一ロゴ等を決定)	-	-	-	-	
3. 受入環境	多様な交通手段に対応したゲートウェイが整備されていること	必要機能を備えたゲートウェイ整備 ・レンタサイクル・シェアサイクル ・ロッカー・着替えスペース等	一部合致	12箇所のゲートウェイを選定【各県1箇所以上】 関係者と連携して必要な機能の整備	整備箇所	-	-	箇所	
		ゲートウェイとルートのアクセスルートの整備及び案内	一部合致	ゲートウェイとルート間のアクセスルートの通行空間を確保するとともに、わかりやすい案内を実施	整備箇所数: 4箇所	整備推進	整備箇所数: 12箇所		
	いつでも休憩できる環境を備えていること	概ね20km間隔で必要な機能を備えたサイクルステーション ・トイレ・空気入れ・ラック・情報等	一部合致	123箇所 (平均間隔: 約12km、最大間隔: 約30km)のサイクルステーションを選定。今後、関係者と連携して、必要機能を整備	整備箇所数: 80箇所 整備率: 約60%	整備推進	整備箇所数: 123箇所 整備率: 約100%		
	サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること	概ね60km間隔での必要な機能を備えた宿泊施設(室内管理・荷物預り・洗濯等)	一部合致	109箇所 (平均間隔: 約14km、最大間隔: 約78km)の宿泊施設を選定。今後、関係者と連携して、必要機能を整備	整備箇所数: 98箇所 整備率: 約80%	整備推進	整備箇所数: 109箇所 整備率: 100%		
	緊急時のサポートが得られる環境を備えていること	緊急車両進入路(概ね2km) 緊急時連絡サポート(情報掲載)	合致 一部合致	- HP等で情報発信	-	-	-	環境整備が完了した場合は、HP・MAPへ反映	
4. 情報発信	誰もがどこでも容易に情報が得られる環境を備えていること	HP、SNS等での情報発信 (インバウンド対応含む)	一部合致	太平洋岸自転車道全体HP作成・公表。更なる機能拡充を図る	HP公表 (R1.12.20)	-	-	作成後も内容の充実を図る	
		ルートマップ作成(インバウンド対応含む)	未対応	太平洋岸自転車道全体のルートマップを作成	マップに関する情報収集	マップ公表 (R2.3予定)	-	作成後も内容の充実を図る	
		ルートマップの入手が容易	未対応	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るように調整を図る	-	各所に配布	-	配布箇所の拡大を図る	

出典：太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会資料（令和元年12月20日）





# 2

## 現計画ルート of 安全対策の検討

参考資料

### ◆静岡県における統一ルール

- 以下の表のとおり、「歩行者注意」「バス停注意」「自動車注意」「自転車徐行」が必要な箇所へ路面標示を行い、自転車に注意喚起をすることで安全確保を図る。

注意喚起 サインの種類	設置場所	レイアウト
歩行者注意	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者と混在する恐れの高い区間</li> <li>・自歩道をやむをえず活用する区間(入口と交差点等に設置)</li> <li>・自歩道以外でも歩行者との混雑が予想される区間(観光地など)</li> <li>・観光地等ではその入口に当たる部分</li> </ul>	 <p>歩行者注意</p>
バス停注意	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停留所の手前</li> </ul>	 <p>バス停注意</p>
自動車注意	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車道混在区間における車道の出入り口がある区間</li> <li>・狭溢部(おおよそ幅員5.5m未満)における交差点やカーブ等</li> <li>・見通しが悪い区間においてはその入口部</li> </ul> <p>※最低の設置区間は500m程度。それ未満の設置は真に危険な場所に限る</p>	 <p>自動車注意</p>
自転車徐行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・法定表示とは異なり注意喚起として徐行が必要な区間</li> <li>・徐行が必要な区間の起点部に設置</li> </ul> <p>区間が250m以上続く場合は250mに1箇所程度設置</p> <p>※歩行者注意を併設する場合は交互に設置するなどが必要</p>	 <p>スピード 落とせ!</p>



# 2

## 現計画ルート of 安全対策の検討

参考資料

### ◆具体的な設置イメージ <歩行者注意・バス停注意のサイン>

#### ■歩行者注意サインの設置理由

- ・自歩道をやむを得ず活用する区間

#### <サインレイアウト>



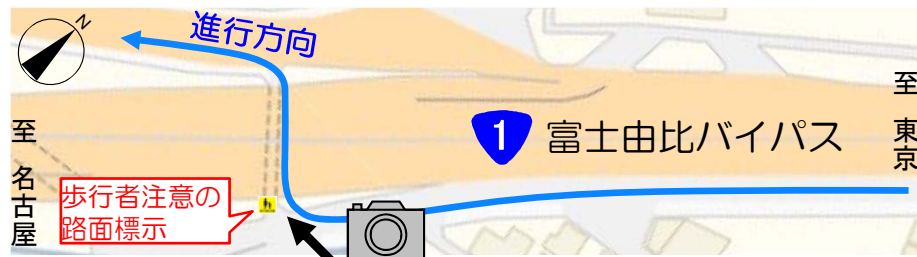
※歩行者注意については、レイアウトを検討中

#### ■広域図



#### ■詳細図 (国道1号 164.4kp地点)

※名古屋向きを図示



#### ■設置イメージ



#### ■バス停注意サインの設置理由

- ・バス停留所の手前

#### <サインレイアウト>

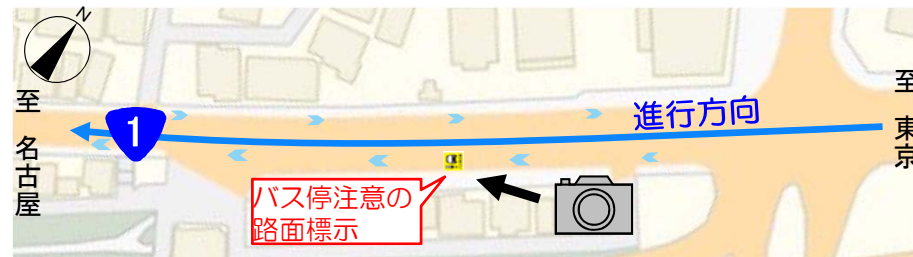


#### ■広域図



#### ■詳細図 (国道1号 164.6kp地点)

※名古屋向きを図示



#### ■設置イメージ





# 2

## 現計画ルート of 安全対策の検討

参考資料

### ◆具体的な設置イメージ <自動車注意・自転車徐行のサイン>

#### ■自動車注意サインの設置理由

- ・狭溢部におけるカーブ区間

#### <サインレイアウト>



#### ■広域図



#### ■詳細図 (国道1号 166.7kp地点)

※名古屋向きを図示



#### ■設置イメージ



#### ■自転車徐行サインの設置理由

- ・下り勾配かつ横断歩道があり、徐行が必要な区間

#### <サインレイアウト>

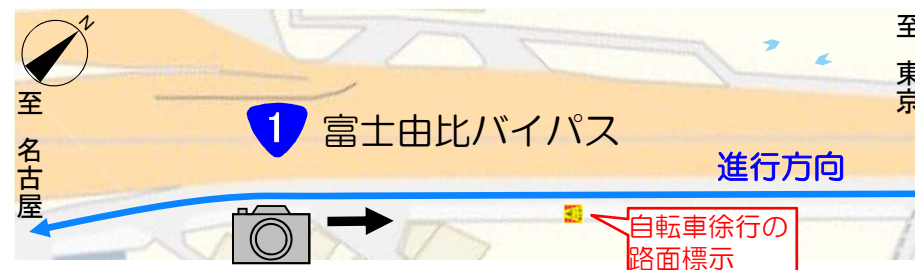


#### ■広域図



#### ■詳細図 (国道1号 164.3kp地点)

※名古屋向きを図示

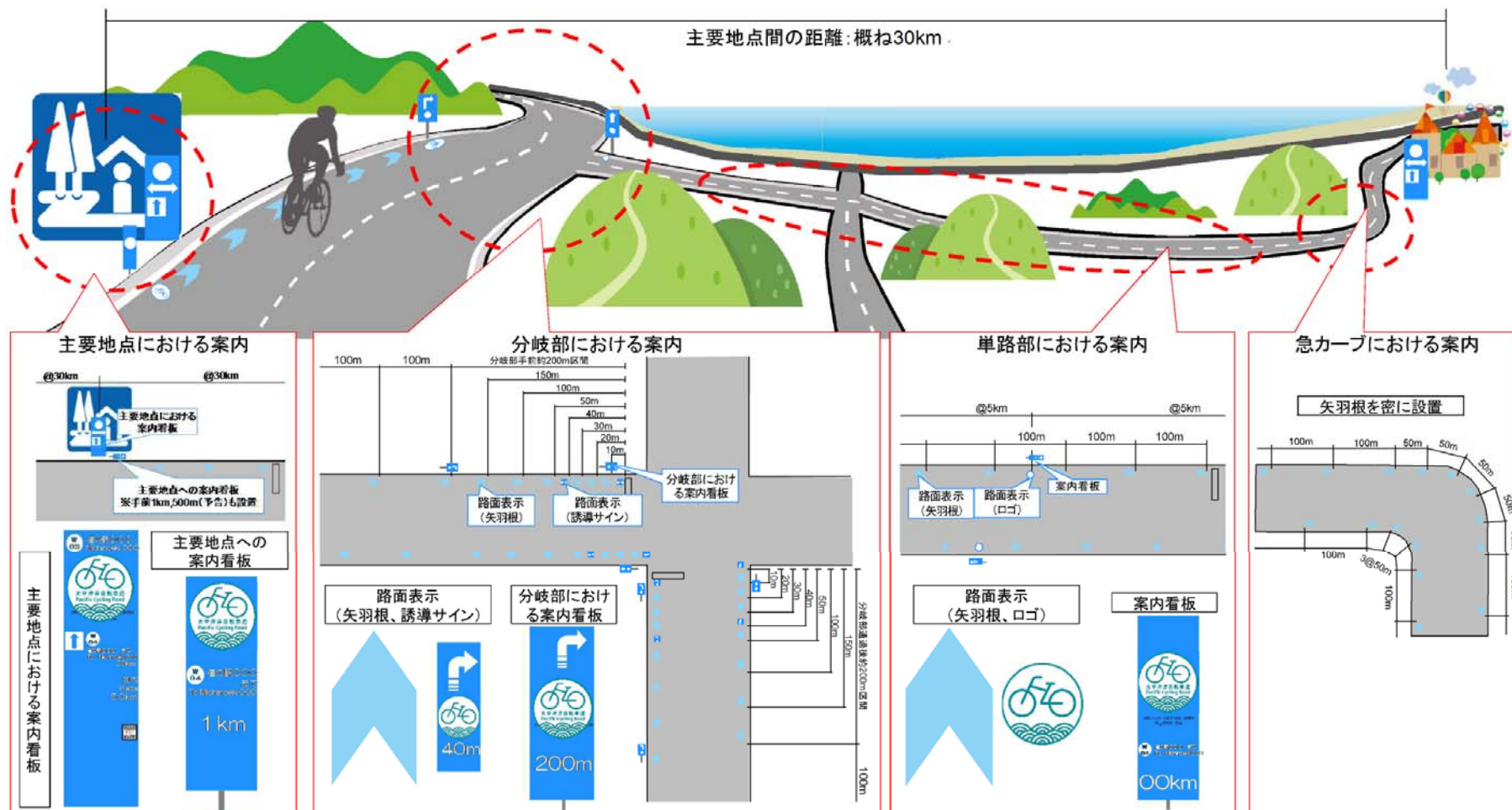


#### ■設置イメージ



## ◆太平洋岸自転車道統一ルール

- 誰もが迷わず安心して太平洋岸自転車道を走行できるよう、案内看板等は「太平洋岸自転車道統一ルール」を踏まえ、主要地点、分岐部、単路部、急カーブ区間に設置する。



出典：第1回 太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会 資料

# 3

## 案内看板等の設置位置の検討

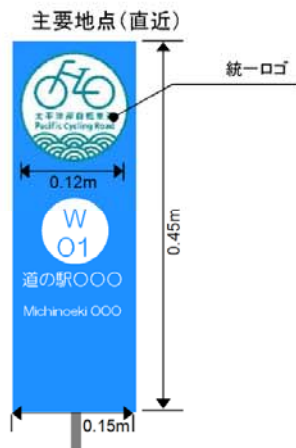
参考資料

### ◆主要地点における整備仕様（案）

#### 仕様項目一覧

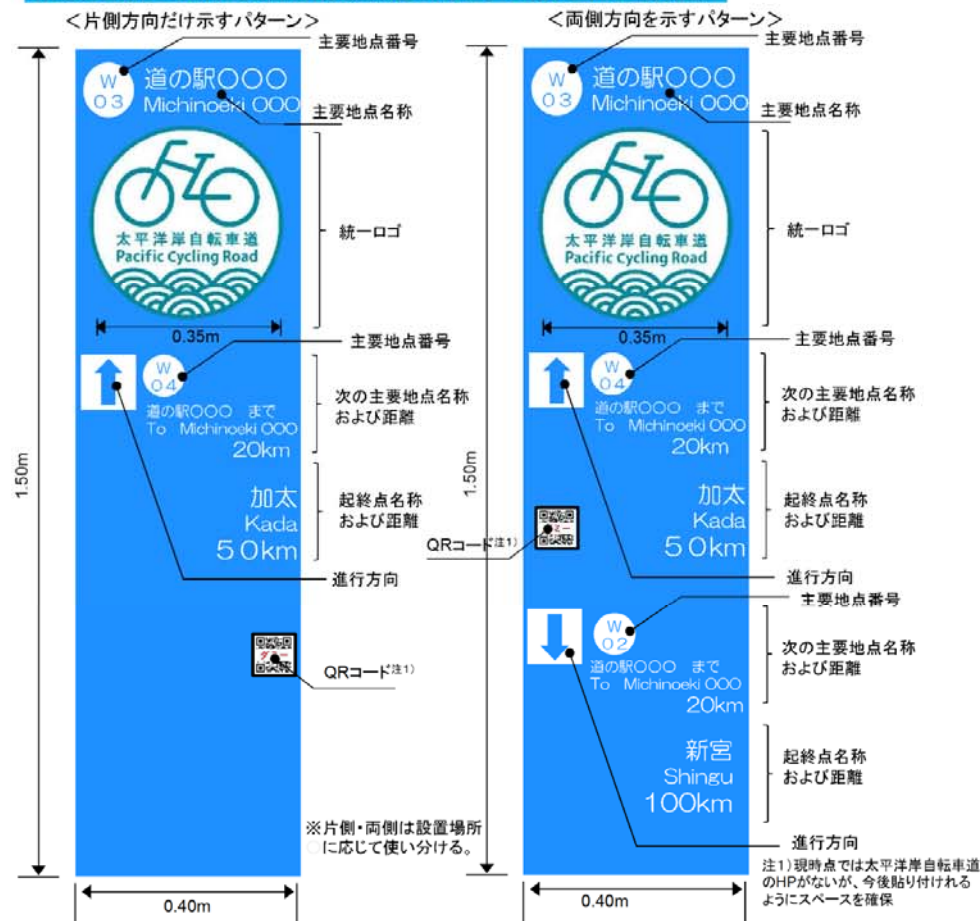
仕様項目	内容
主要地点番号ルール	千葉側を起点とする
統一ロゴのサイズ	(図のとおり)
看板サイズ	(図のとおり)
看板の色	マンセル値:10B5/10相当
進行方向	(図のとおり)

#### 主要地点への案内看板(道路側に設置)



※標識柱がある場合は、シール貼付とすることも検討  
 ※県境部においては、隣接県と調整を図るものとする

#### 主要地点における案内看板(道の駅等の敷地内に設置)





# 3

## 案内看板等の設置位置の検討

参考資料

### ◆単路部・分岐部における整備仕様（案）

#### 仕様項目一覧

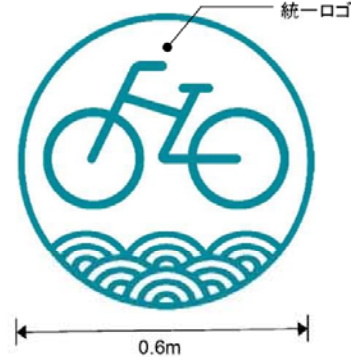
仕様項目	内容
統一ロゴのサイズ	(図のとおり)
看板サイズ	(図のとおり)
看板の色	マンセル値:10B5/10相当
路面表示サイズ	【誘導サイン】:図のとおり 【矢羽根】:サイズはガイドラインのとおり。間隔は右下参照。
路面表示の色	マンセル値:10B5/10相当
進行方向	(図のとおり)

単路部における案内看板・路面表示(ロゴ) ・設置間隔 5kmを基本。

#### 【案内看板】

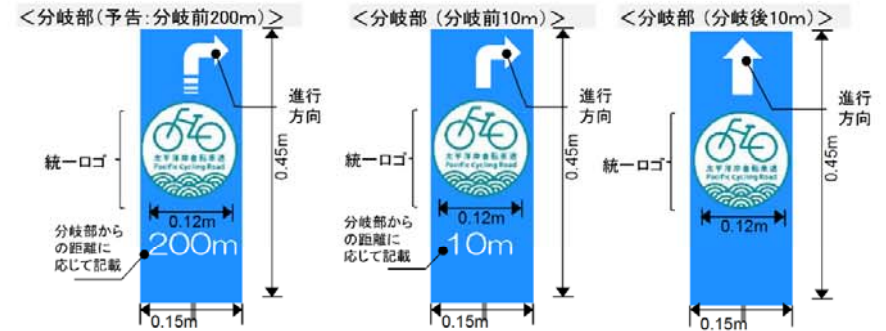


#### 【路面表示(ロゴ)】



#### 分岐部における予告看板

・設置間隔 分岐前後に設置。



※標識柱がある場合は、シール貼付とすることも検討

#### 路面表示(誘導サイン)

・設置間隔 分岐部前後に設置。



#### 路面表示(矢羽根)

・歩道・路肩からの距離 1.0m以上を基本。

・設置間隔 単路部は100mを上限。分岐部は分岐手前200mから分岐点にかけて徐々に密に設置することを基本。



# 4

## 走行環境の整備

### ◆ナショナルサイクルルート指定要件

- 適切に歩行者・自動車と分離された自転車通行空間の整備が必要である。
- 郊外部において、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において、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が必要である。

<b>要件</b>	① 誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること	
<b>考え方</b>	多様なサイクリストが安全に利用できる走行環境が整備されており、その維持管理がされていることは大前提となるため	
<b>評価項目</b> ◎：必須項目 （必ずクリアすべき項目） ○：推奨項目 （クリアが望ましい項目）	<b>評価項目</b>	<b>評価基準</b>
	走行環境の安全性	◎ 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。 ◎ 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。 さらに、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。 ○ 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。
	快適性	◎ 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。 ◎ 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。 ◎ 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。 ○ 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。
	維持管理水準	○ 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。
	危険箇所等の通報システム	○ 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。

出典：ナショナルサイクルルート HP