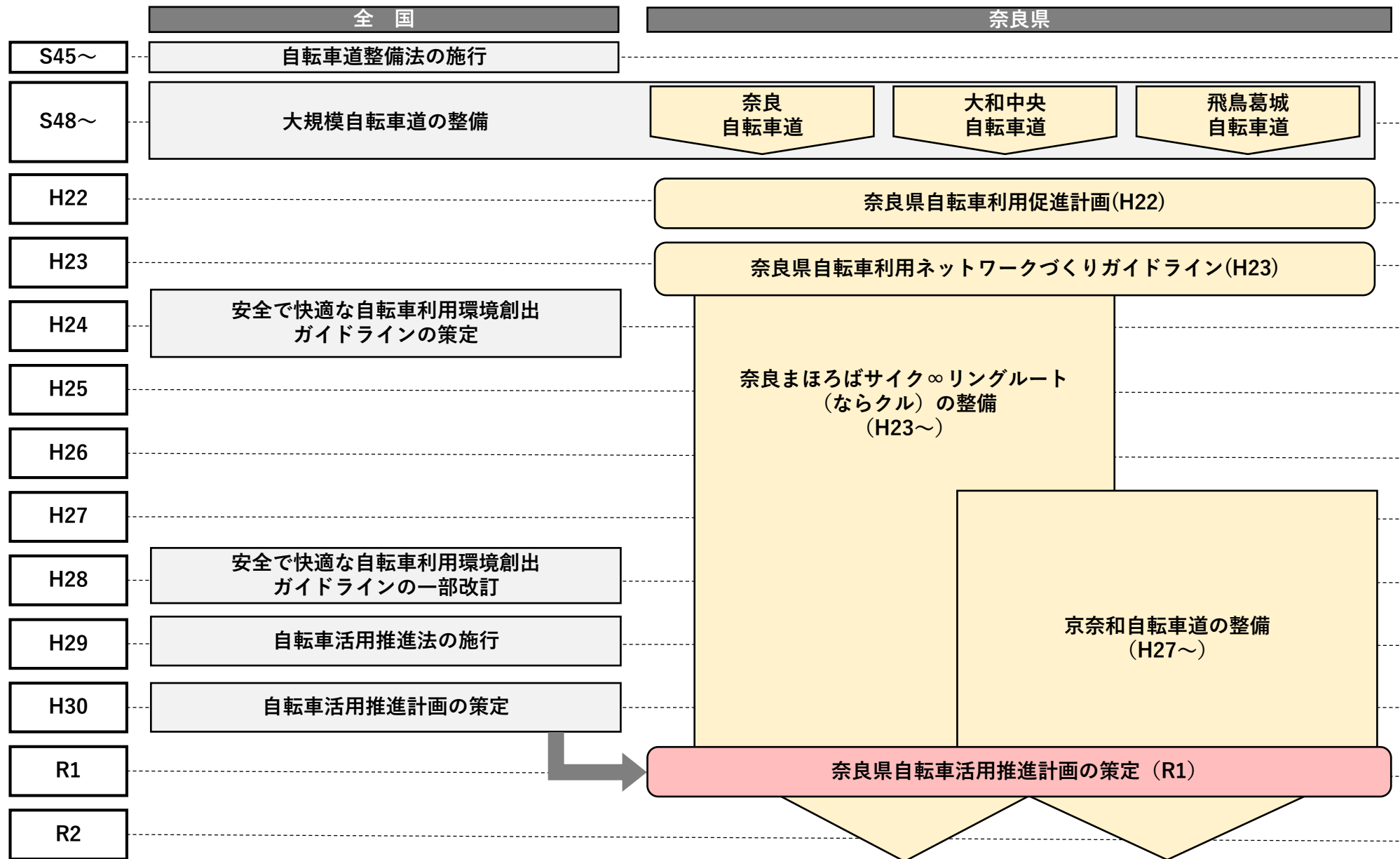
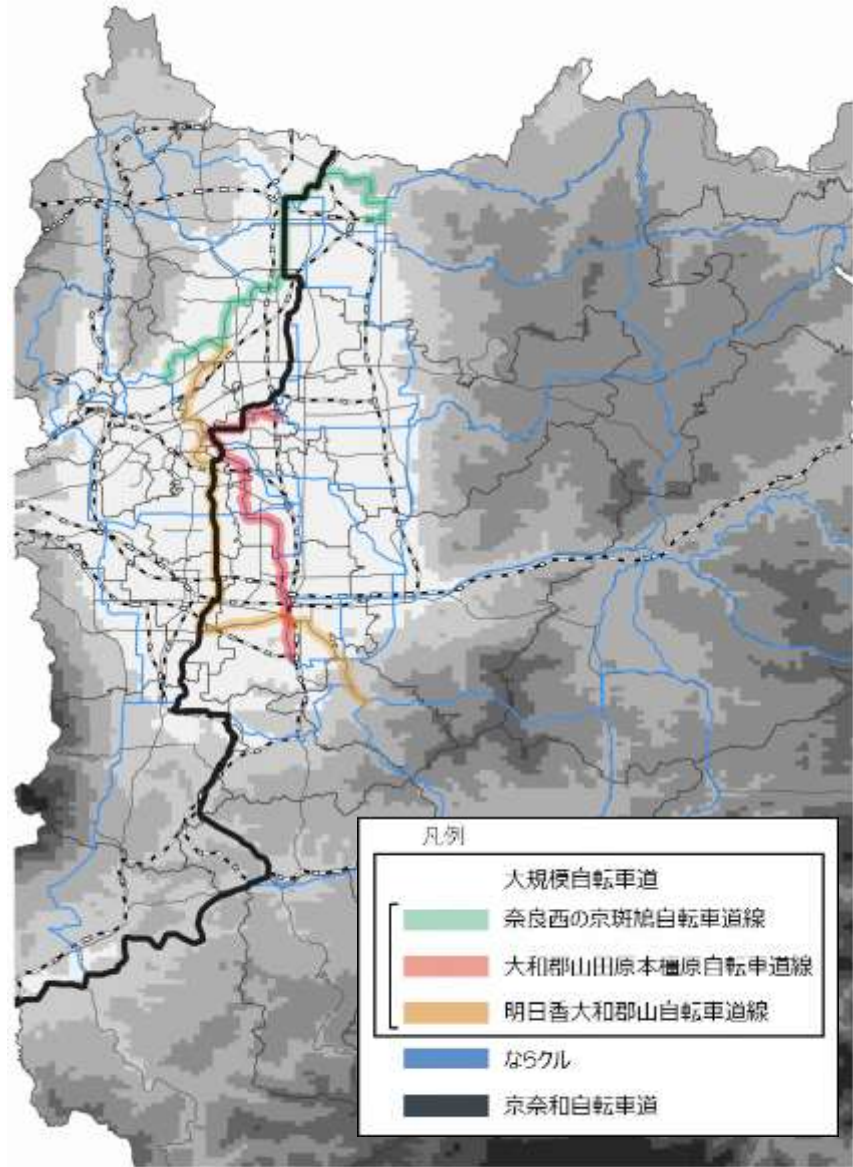


・ 自転車に関する取組を継続的に展開、令和元年3月に奈良県自転車活用推進計画を策定



・大規模自転車道、ならクル、京奈和自転車道により県内の自転車ネットワークを形成

▼県内の自転車ネットワーク



▼各取組での実施内容

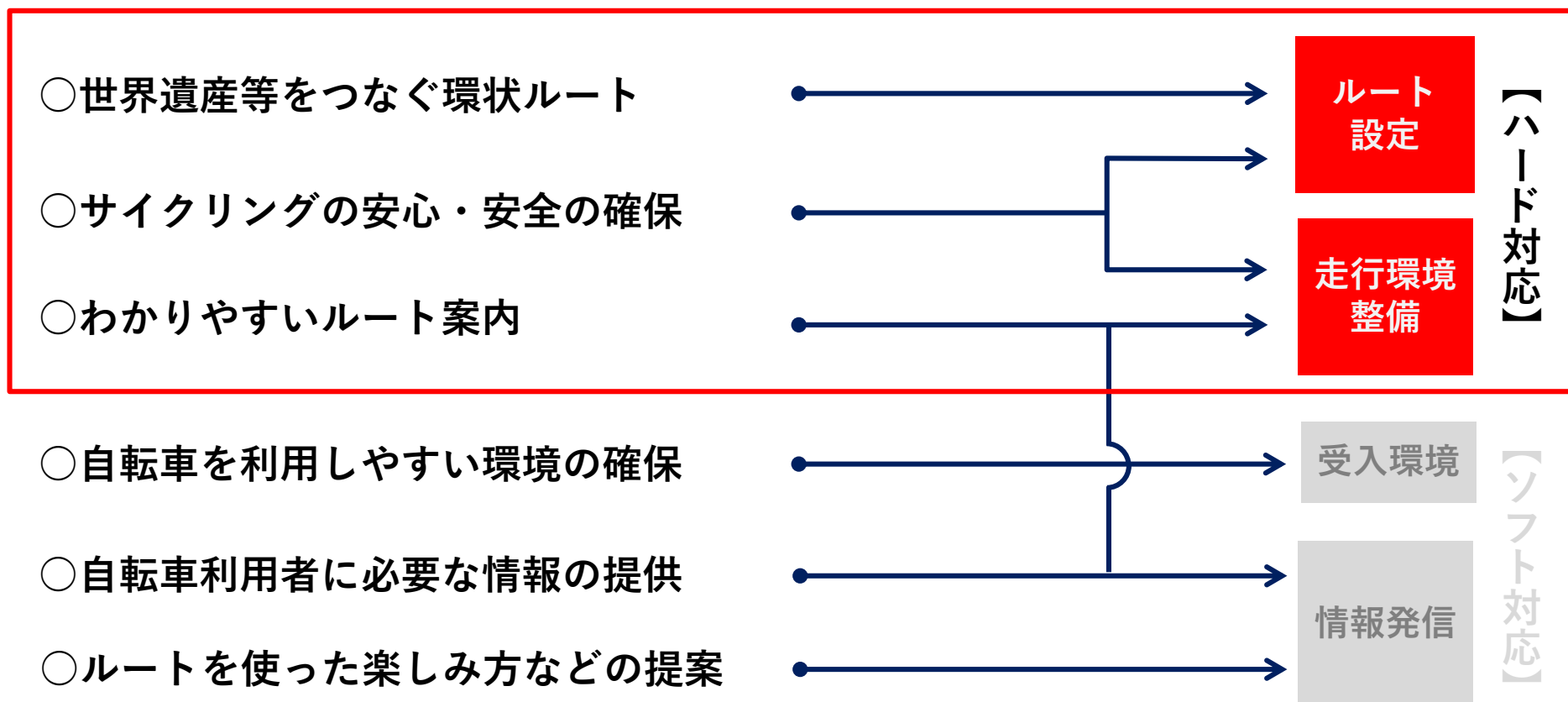
		大規模自転車道	ならクル	京奈和自転車道	
整備内容	概要	下記の3路線(約73km)を整備 ①奈良西の京斑鳩自転車道線(約22km) ②大和郡山田原本橿原自転車道線(約21km) ③明日香大和郡山自転車道線(約30km)	全長約600kmのサイクリングルート(全31ルート)を設定 ①幹線ルート(17路線) ②高原ルート(14路線) 他 補助幹線ルート(8路線)	京都府、奈良県、和歌山県と連携し、京都府の嵐山から和歌山県の和歌山港に至る全長180kmの広域自転車道(内、奈良県は75km)	
	サイン	案内サイン	案内サイン 	案内誘導サイン 	案内誘導サイン 
		注意喚起		注意喚起サイン 	注意喚起サイン 
	路面表示	矢羽根			矢羽根型路面表示(車道混在区間) 
ブルーライン				ブルーライン(自転車歩行者専用道路) 	

【コンセプト】

- 幅広い層が気軽に世界遺産等を巡りながら、古都奈良を満喫できるルート
- 誰にも分かりやすく、ぐるっと回れる環状ルート

【求められるもの】

【必要な取組】



(1) ルート設定

設定の考え方

① 3つの世界遺産等のエリアを環状に接続

・大和平野に位置する3つの世界遺産等のエリアを環状に接続

② 既存ネットワークを活用

・県内南北の軸「京奈和自転車道」を中心とし、「大規模自転車道」と「ならクル」の既存ネットワークを活用



▲ 大規模自転車道



▲ ならクル

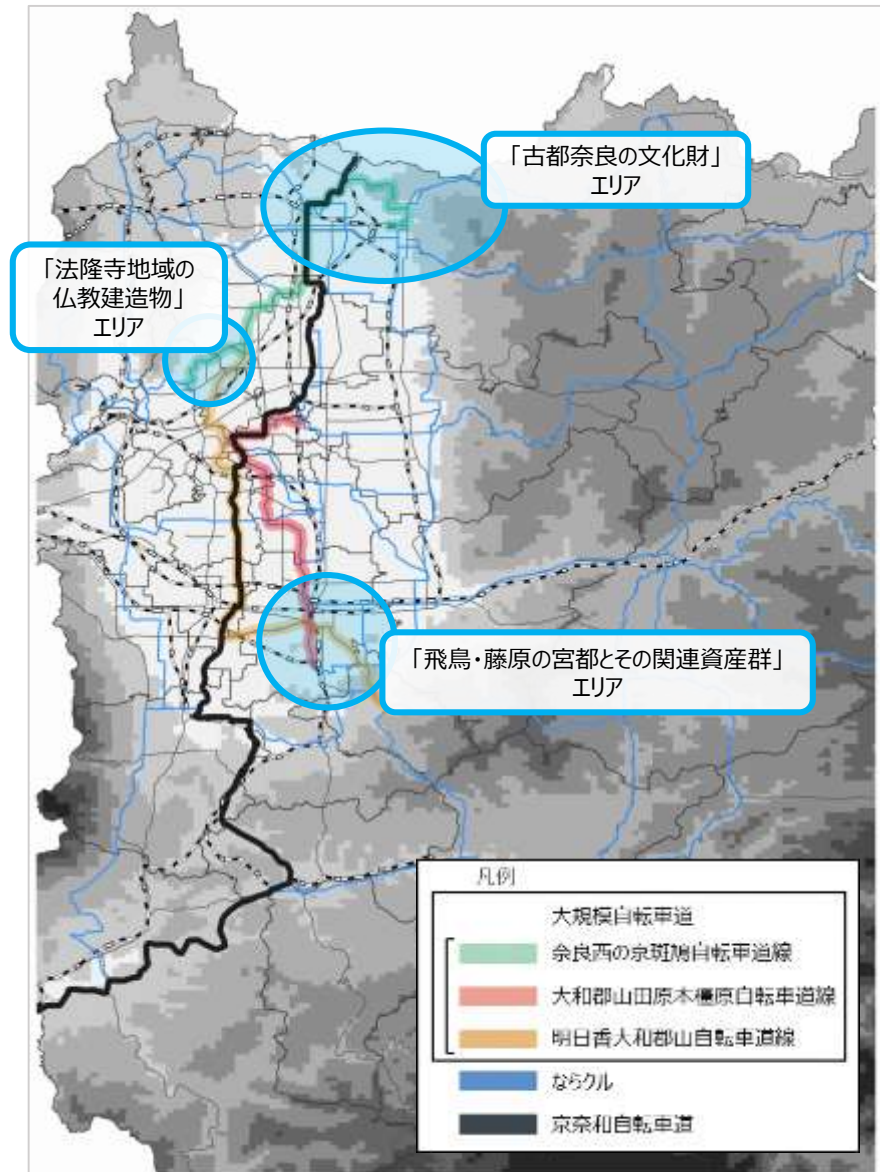


▲ 京奈和自転車道

③ 走行性・安全性を踏まえた調整

・①・②で設定される基本ルートに対し、既存ネットワークより走行性・安全性の高いルートがあれば調整

▼既存ネットワークと世界遺産エリア

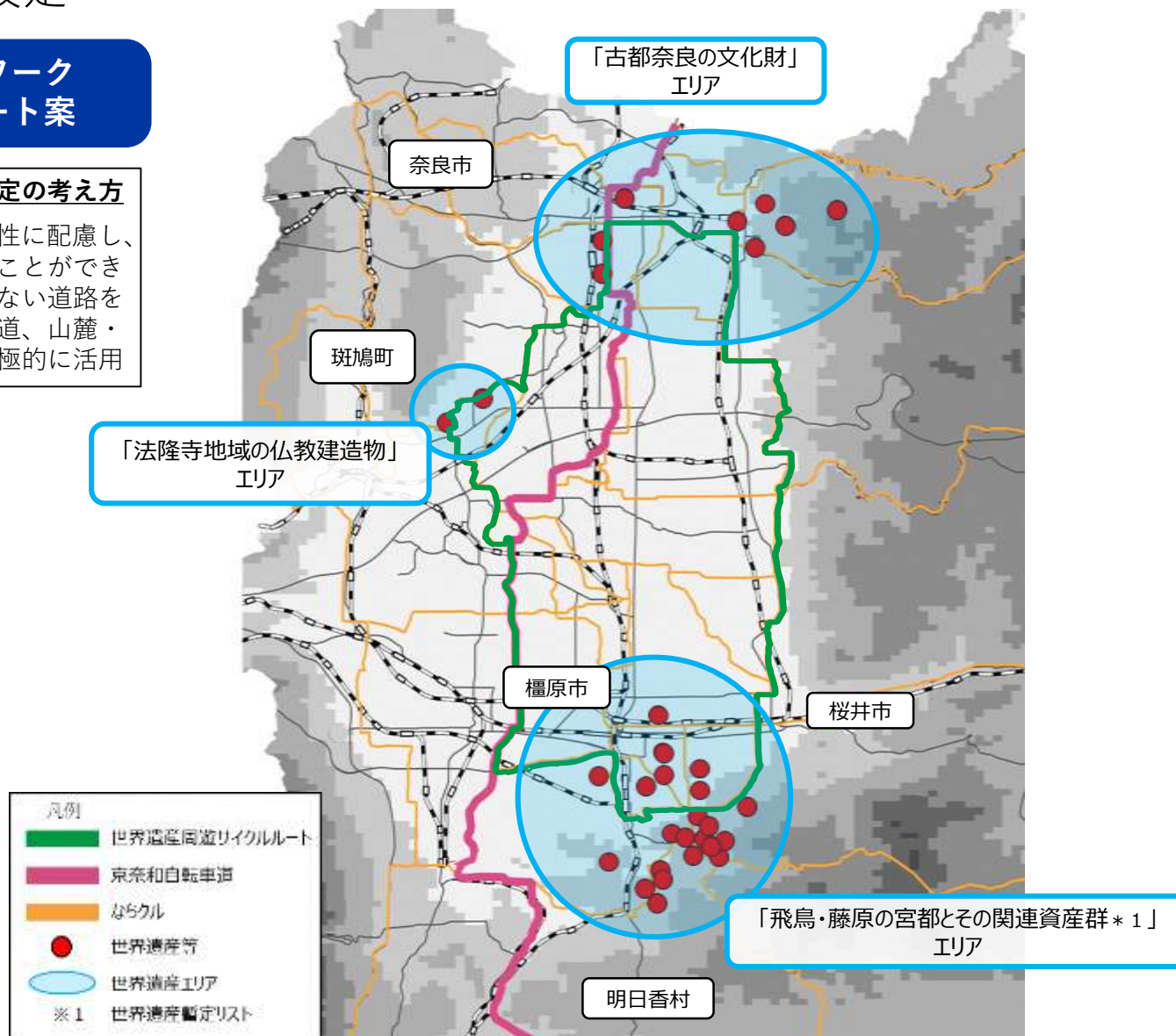


(1) ルート設定

既存ネットワーク 活用したルート案

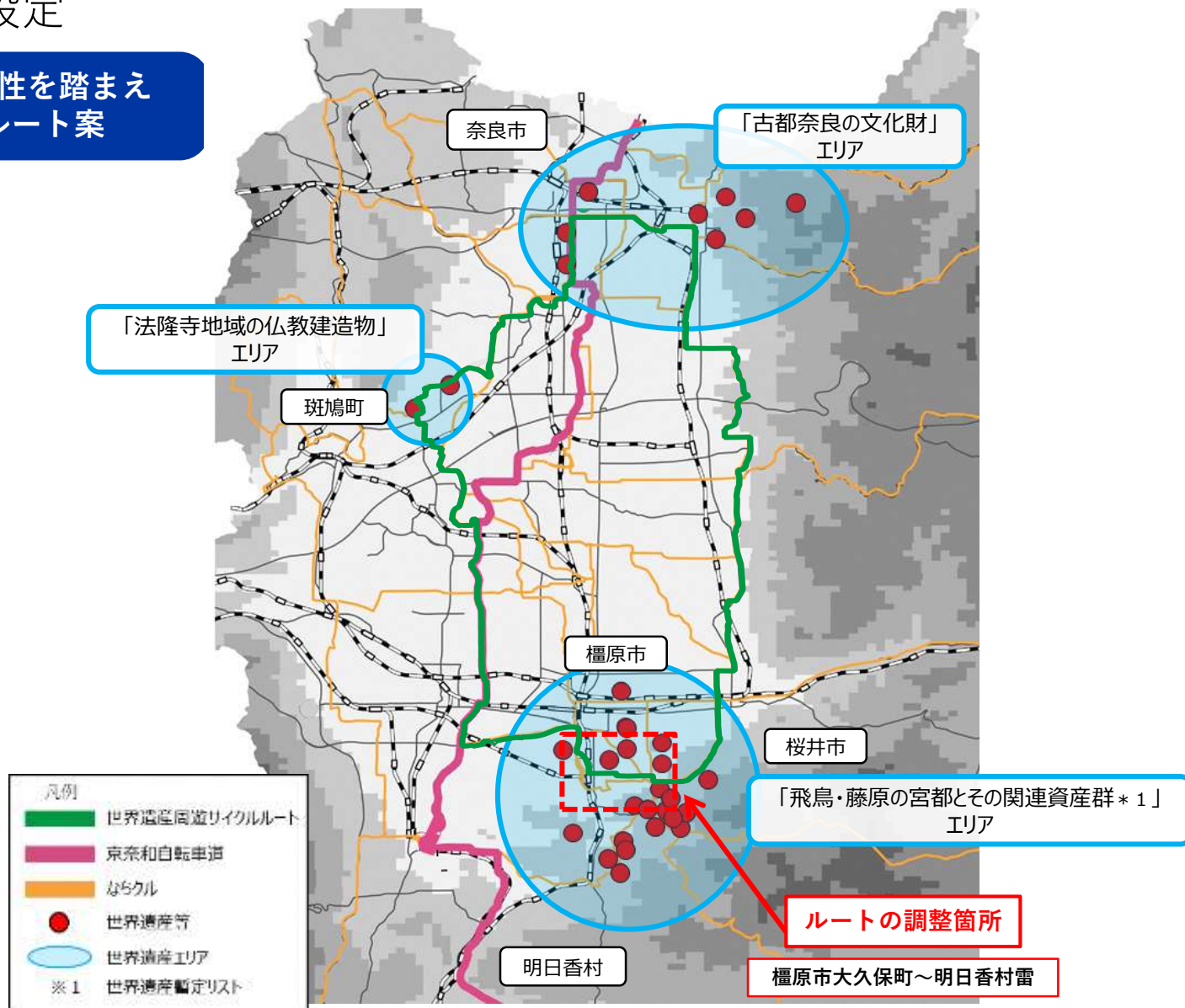
ならクルのルート設定の考え方

自転車利用の安全性に配慮し、沿道景観等を楽しむことができるよう、交通量の少ない道路を選択するほか、旧街道、山麓・河川沿いの道路を積極的に活用



(1) ルート設定

走行性・安全性を踏まえ
調整したルート案



(1) ルート設定

走行性・安全性を踏まえた調整

○ 橿原市大久保町～明日香村雷（「飛鳥・藤原の宮都とその関連資産群」エリア）



(2) 走行環境

整備の考え方

①ならクル、京奈和自転車道の整備方針を準拠

- ・ ナショナルサイクリルートの制度等を考慮
- ・ ならクルや京奈和自転車道の注意喚起サイン・路面表示を活用

②世界遺産周遊サイクリルートをイメージしやすいサインを採用

- ・ これまでの取り組みとの違いが分かるよう、色使い等を考慮したデザイン

③世界遺産等への案内を充実

(スポット案内・エリア案内サイン)

- ・ ルート上のスポット案内等を新たに実施

※世界遺産周遊サイクリルートにおける自転車通行位置の考え方

- ① 「車道左側通行」を基本
- ② 必要に応じて、交通量及び有効幅員を踏まえ、「自転車歩行者道」の通行を検討

▼ならクルの注意喚起サイン



▼京奈和自転車道の路面表示






(2) 走行環境

基本的な設置ルール (案)

※ルート案内及びスポット案内サインについて
 ・自転車に乗る人の目線の高さに合わせて150cmの高さで設置
 ・看板素材は衝突してもケガをしないように樹脂素材を採用

赤字：これまでとの変更箇所、新たな取り組み

	ならクル	京奈和	ナショナルサイクルルート要件 ◎：必須 ○：推奨
案内誘導	ルート案内		◎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 ○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。 ◎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。
	スポット案内	-	○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。
	エリア案内	-	
安全対策	注意喚起	※ならクルに準拠 	◎ならクルに準拠 
	路面表示	-	◎ならクルに準拠 

世界遺産周遊サイクルルート		
対象者	設置内容・方法	備考
自転車	<分岐部案内サイン> ・予告看板： すべての曲がり角の 50m～直前 に、曲がる方向、曲がり角までの距離を表示 ※箇所毎に分かり易い位置を選定 ※設置場所がない場合フットサインを設置 <単路部案内サイン> ・距離表示看板： 概ね5km毎に 、次のエリアまでの距離表示	※ならクル及びナショナルサイクルルート制度に準拠 ・複雑な箇所では、分岐直後にも単路部案内の設置を検討 ・設置位置の重複回避、密度抑制を図る
自転車	<スポット案内サイン> ・世界遺産施設等の案内看板： 施設や施設への分岐部の 50m程度手前	・周遊性を高める工夫等を検討
自転車	<エリア案内サイン> ・3つの エリアの入り口 に設置	※観光案内サイン整備ガイドラインに準拠
自転車・ドライバー	・ならクルの注意喚起サインを活用 ・ならクルルート以外については同様の考え方で設置	※ならクルに準拠
自転車・ドライバー	<一般道路区間> ・矢羽根（ドライバー向け）： 幅0.75m・長さ1.5m以上 10m～30m毎に設置 <専用道区間> ・ブルーライン（自転車向け）	※京奈和自転車道に準拠

(2) 走行環境

ロゴマーク案

- ・奈良を代表する鹿をはじめ、春日大社や法隆寺等の寺院、大和三山等の自然など、世界遺産を自転車で結び、奈良の魅力・奈良への興味を深めることをイメージ化
- ・深みのある紫を基調とし、奈良らしさを表現



▼ロゴの作成例

【ナショナルサイクルルート】



自転車を漢字の「和」をイメージ。和やかに個心地よいサイクリング、サイクリストが訪れた土地で出会うヒト、体験するモノやコトとのつながりを表現

【太平洋岸自転車道】



青海波をモチーフに太平洋の波をデザイン。自転車でスローツーリズムを楽しむ国内外の観光客等に太平洋の美しさの印象が残るように

【びわイチ】








BIWAICHI
ビワイチ

(2) 走行環境

ピクト案

・3つのエリアの世界遺産及び世界遺産候補について案内を実施
 ・ピクトは「やさしい奈良みち案内」のものを使用
 ※1 奈良県や国内複数の自治体で使用されているピクトグラム
 (「奈良わかりやすいみち案内 検討委員会」にて承認を受けたもの)

項目	ピクト	エリアごとの世界遺産等		
		古都奈良の文化財	法隆寺地域と仏教建造物	飛鳥・藤原の宮都とその関連資産群※2
神社	 * 1	・春日大社		
寺院	 * 1	・東大寺 ・興福寺 ・元興寺 ・唐招提寺 ・薬師寺	・法隆寺 ・法起寺	
古墳				・石舞台古墳 ・牽牛子塚古墳 ・天武・持統天皇陵古墳 ・キトラ古墳 ・菖蒲池古墳 ・中尾山古墳 ・高松塚古墳
史跡・遺跡		・平城宮跡		・飛鳥宮跡 ・飛鳥水落遺跡 ・藤原宮跡 ・飛鳥寺跡 ・山田寺跡 ・檜隈寺跡 ・本薬師寺跡 ・飛鳥京跡苑池 ・酒船石遺跡 ・藤原京朱雀大路跡 ・橘寺跡 (橘寺境内) ・川原寺跡 ・大官大寺跡
山		・春日山原始林		・大和三山 (天香具山・畝傍山・耳成山)

※2 出典：世界遺産「飛鳥・藤原」登録推進協議会 公式サイト

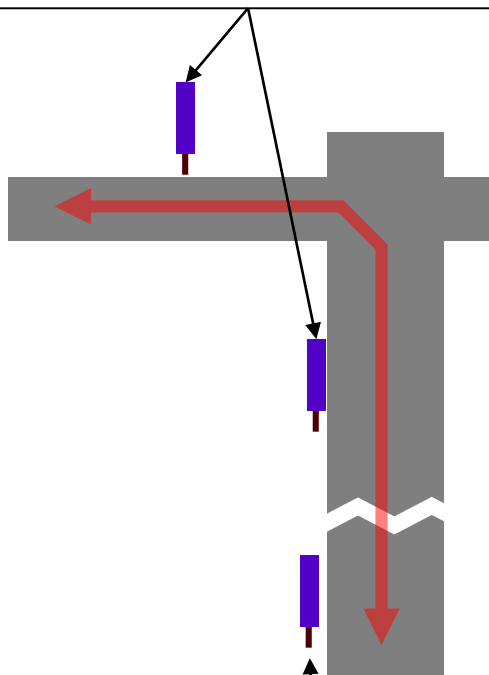
(2) 走行環境

ルート案内

■設置イメージ (案)

【分岐部案内サイン】

- ・ 曲り角、ルートが分かりにくい箇所に、行先の方向案内を設置
- ・ 曲がり角の手前 (50m~直前) に設置

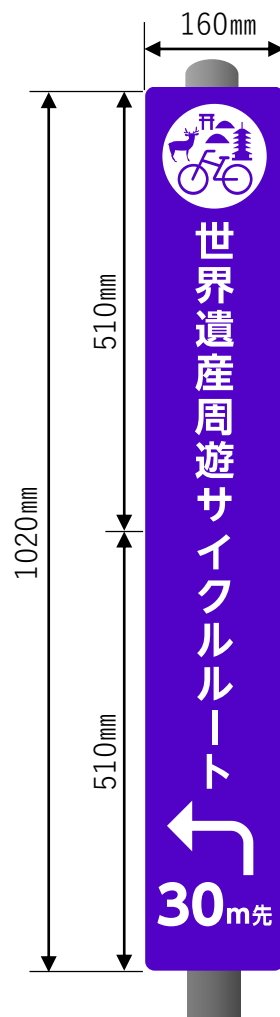


【単路部案内サイン】

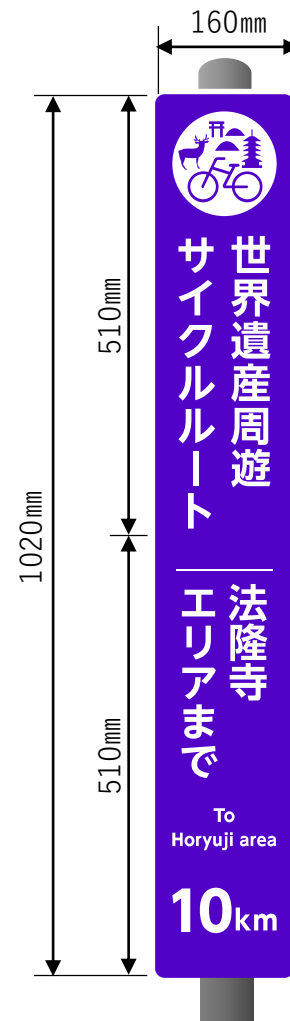
- ・ ルート上にいること、次のエリアまでの距離等を確認するために5 km程度おきに設置

■サインイメージ (案)

(分岐部案内サイン)



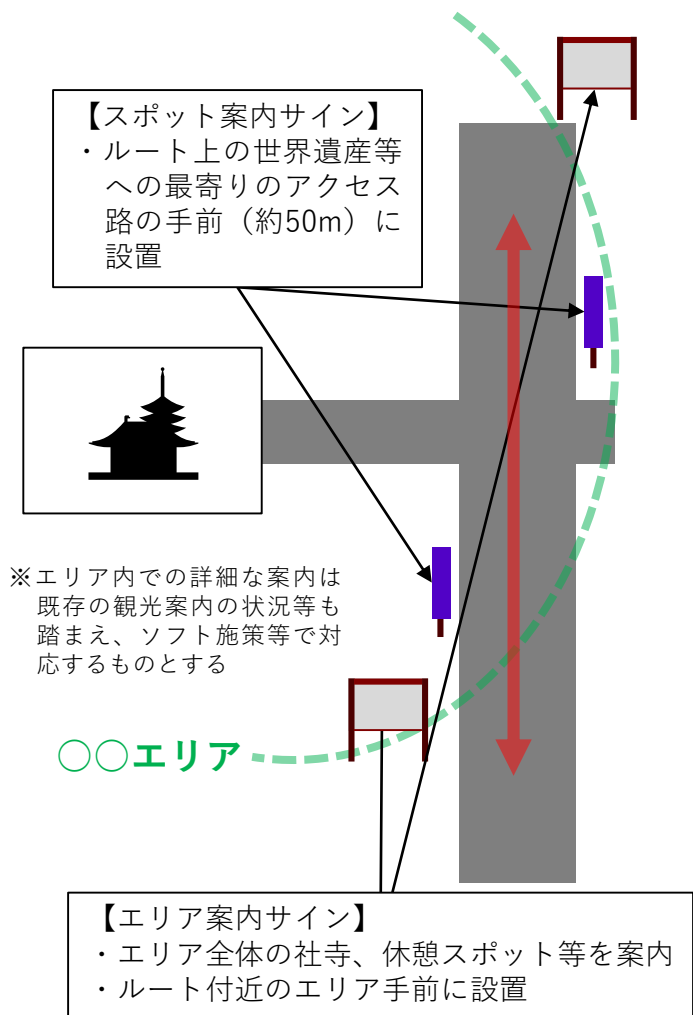
(単路部案内サイン)



(2) 走行環境

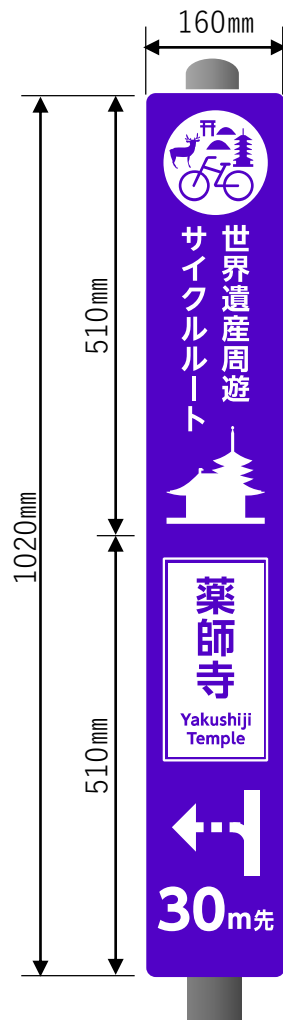
スポット案内・エリア案内

■設置イメージ (案)



■サインイメージ (案)

(スポット案内サイン)



(エリア案内サイン)



※「観光案内サイン 整備ガイドライン」に準拠

(2) 走行環境

安全対策

■ 注意喚起 (ならクルに準拠)

(自転車向け)



(ドライバー向け)



■ 路面表示 (京奈和自転車道に準拠)

矢羽根 (一般道路区間)



ブルーライン (専用道区間)



【参考】受入環境（ソフト対応）

①サイクリストにやさしい駐車場の認定推進

- ・サイクリストにやさしい駐車場の認定を推進し、サイクリストを受け入れる環境を確保



②自転車の休憩所、サイクリストに優しい宿の認定推進

- ・サイクリング中に気軽に立ち寄って休憩できる場所や自転車の屋内保管や自転車搬送の取引などのサービスを実施している宿泊施設の認定を推進

自転車の休憩所	
認定要件	駐輪スペースの提供、トイレの提供、スポーツサイクル対応空気入れの貸し出し
サイクリストにやさしい宿	
認定要件	自転車の屋内保管、自転車搬送サービスの取次

③サイクルステーションの整備推進

- ・自転車のメンテナンススペースやシャワーの貸出し、観光情報の提供などを行う「サイクルステーション」の整備を推進



④レンタサイクルへの支援

- ・自転車による周遊促進に向けてレンタサイクルポートの場所及びサービス内容の情報発信を行い、レンタサイクルの支援を実施

⑤公共用地へのサイクルポートの設置支援

- ・公共用地へのサイクルポート設置について支援を実施

<奈良バイクシェア>



<Pippa>



※奈良県自転車活用推進計画における措置を引用

【参考】情報発信（ソフト対応）

①HP等での情報発信

- ・HPリニューアル等により、奈良のサイクリングの魅力を国内外に発信するとともに、自転車利用者にとって必要な情報（サイクリストにやさしい駐車場・宿、自転車の休憩所、サイクルステーション、駐輪場など）を発信

▼奈良県自転車利用総合案内サイト



②サイクリングマップの作成

- ・ラストワンマイルの案内やモデルルートを使った楽しみ方を提案するサイクリングマップの作成

▼びわ湖スペシャルサイクリングコース



出典：「ビワイチ+cycle」HPより抜粋

【その他の考えられるソフト施策】

①アクティビティの意味付け

- 例) ・広域、達成感のある巡礼ルートとして
- ・仏像、建築めぐりとして
- ・宿坊、読経、座禅などを含めた文化体験（自転車修行旅的）として

②利用を後押しできる、魅力づくり

- 例) 世界遺産周遊サイクルルートの完走証
- 巡礼に用いる御朱印帖 など

▼完走証の例



出典：愛媛県自転車新文化推進協会HP

▼御朱印帖を活用して周遊を促す例



提供：下神明天祖神社

○ 制度の概要（令和元年9月9日創設）

自転車活用推進法（平成29年5月1日施行）優れた観光資源を有機的に連携した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に、一定の水準を満たす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。また、ルートにおける取組の継続性を評価する必要があることから、新たなルートの指定の有無の確認については、国の自転車活用推進計画期間内に1回とし、3～5年ごとに実施する。

（引用）国土交通省自転車活用推進本部「ナショナルサイクルルート制度」
https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/national_cycle_route/

○ 指定要件の観点と考え方

観点	考え方
1. ルート設定	サイクルツーリズムの推進に資する魅力ある安全なルートが設定されている
2. 走行環境	迷わず安心、安全に走行できる環境が整備されている
3. 受入環境	サイクリストのニーズに対応したサポートが充実している
4. 情報発信	必要な情報が容易に入手可能である
5. 取組体制	質の高いサイクリング環境を維持し、更なる向上を図るための継続的な取り組み体制がある

【参考】 第1次ナショナルサイクルルートの指定ルートは下記の3つを指定

- ・ つくば霞ヶ浦りんりんロード
- ・ ビワイチ
- ・ しまなみ海道サイクリングロード

【参考】 ロゴマークのコンセプト

「和」をイメージ。和やかに心地よいサイクリング、その土地で出会うヒトやモノやコトとのつながり。



○ 指定要件の詳細

観点	指定要件
1. ルート設定	① 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
2. 走行環境	① 誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること ② 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
3. 受入環境	① 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 ② いつでも休憩できる環境を備えていること ③ ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること ④ 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 ⑤ 地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること ⑥ 自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること ⑦ 緊急時のサポートが得られる環境を備えていること
4. 情報発信	① 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
5. 取組体制	① 官民連携によるサイクリング環境の水準維持等に必要取組体制が確立されていること

○ 「ルート設定」の認定要件

(引用) 国土交通省自転車活用推進本部「ナショナルサイクルルート制度」
https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/national_cycle_route/

要件	① サイクルツーリズムの推進に資する魅力ある安全なルートであること	
考え方	目的であ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必要があるため	
評価項目 ◎: 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)	評価項目	評価基準
	ルートの延長	◎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。)
	ルートの魅力	◎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。
	ルートの安全性	◎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。 ◎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。 ○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。
	ルートの連続性	◎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。
	子供や初心者への配慮	○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。
	ルートの名称	○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。

○ 「走行環境」の認定要件

(引用) 国土交通省自転車活用推進本部「ナショナルサイクルルート制度」
https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/national_cycle_route/

要件	① 誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること														
考え方	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														
評価項目 ◎: 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)	<table border="1"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">評価項目</th> <th style="text-align: left;">評価基準</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">走行環境の安全性</td> <td>◎ 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。</td> </tr> <tr> <td>◎ 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。</td> </tr> <tr> <td>○ 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。</td> </tr> <tr> <td>◎ 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。</td> </tr> <tr> <td>◎ 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。</td> </tr> <tr> <td>快適性</td> <td>◎ 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。</td> </tr> <tr> <td>維持管理水準</td> <td>○ 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。</td> </tr> <tr> <td>危険箇所等の通報システム</td> <td>○ 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。</td> </tr> </tbody> </table>	評価項目	評価基準	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。	◎ 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。	◎ 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。	快適性	◎ 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。
評価項目	評価基準														
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。														
	◎ 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。														
	◎ 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。														
快適性	◎ 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。														