

日南海岸サイクルツーリズム協議会 R2年度 整備部会・報告資料

1. 自転車通行空間の整備方針(案)	P.1
2. 試行区間の整備と効果検証	P.6
3. 整備計画の検討	P.20

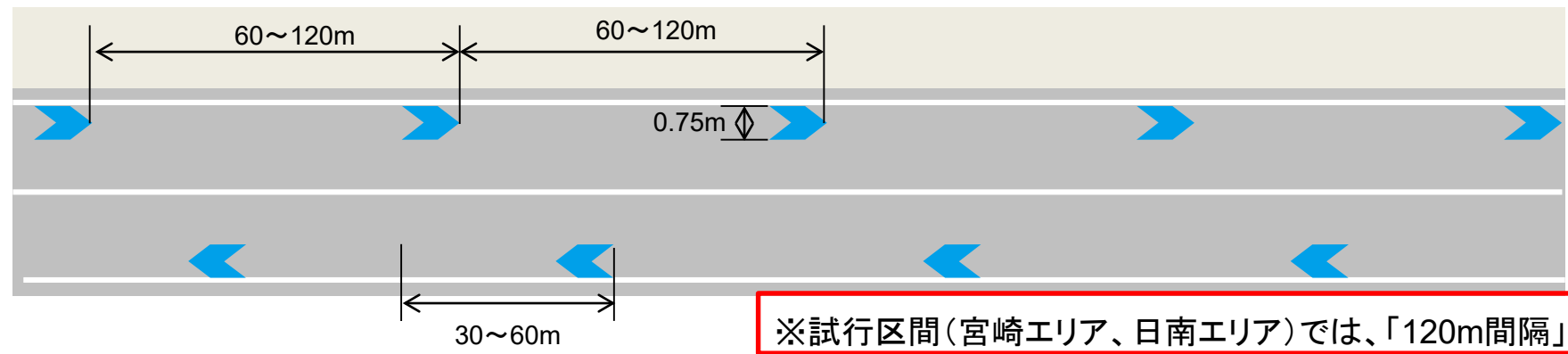
令和2年12月23日(水)

1-1. 自転車通行空間の整備方針(案) ～概要～

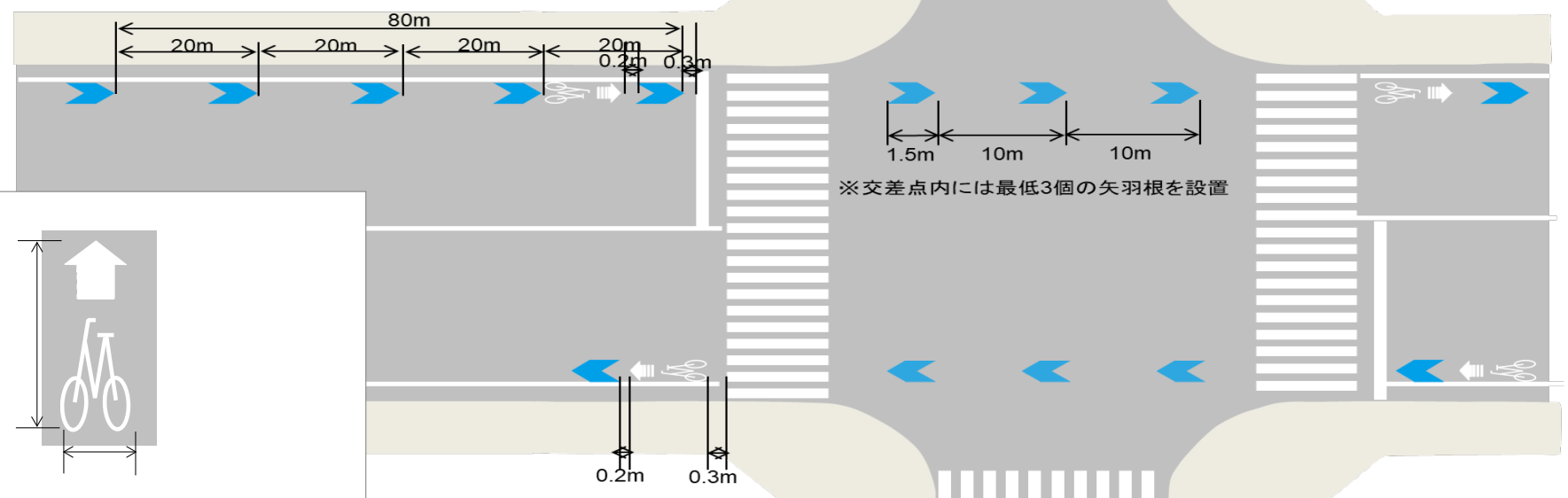
	項目		整備方針	考え方(根拠)
自転車通行空間の整備方針	基本事項	整備形態	「矢羽根」を設置	ガイドライン※
		設置間隔	「60～120m間隔」で設置	ガイドライン※は10m間隔であるが、自転車の走行性を確保するため全国事例(北海道、滋賀県)を参考に設定。
		設置位置	「外側線内側」を原則 ※路肩幅員に応じて調整	ガイドライン※
	単路部		「60～120m間隔」で「上下の千鳥配置」	全国事例(北海道)
	交差点部		交差点流入部:「20m間隔」で設置 交差点内:「10m間隔(最低3個)」で設置	安全性を考慮し、単路部より密の間隔で設置。間隔はガイドライン※を参考に設定。
特殊区間における整備方針	トンネル部		「迂回路案内」を原則 ※トンネル延長が短い、迂回路がない一部トンネルでは、トンネル内に矢羽根を設置し、「トンネル内走行」を案内	安全性を考慮し、迂回路案内を原則
	急カーブ区間		「40m間隔」で矢羽根を設置	安全性を考慮し、単路部より3倍程度、密の間隔で設定
	幅員狭小区間		「40m間隔」で矢羽根を設置 ※幅員変化区間に設置	安全性を考慮し、単路部より3倍程度、密の間隔で設定
ルート案内注意喚起サインの整備方針	ルート案内・路面標示		「距離標」、「交差点部(右左折箇所)」、「分流部」、「主要観光地手前」に設置	サイクリストが迷わないように各ポイントでルート案内を実施
	注意喚起・路面標示		「トンネル出入口手前」、「急勾配部手前」、「自歩道走行区間」に設置	サイクリストに対して危険箇所の注意喚起を促す
	注意喚起・看板		「自転車横断箇所手前」に設置	ドライバーに対して注意喚起を促す
試行区間の整備計画	整備区間		整備方針の検証可能な区間として、宮崎エリアは「堀切峠地区(約9.0km)」、日南エリアは「油津地区(約3.5km)」を整備。	検証後の再整備区間を短くするため段階的に整備

1-2. 自転車通行空間の整備方針(案) ~単路部、交差点部~

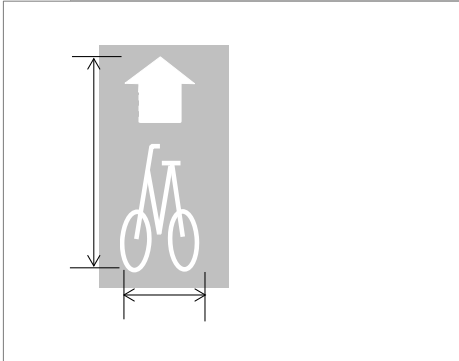
- 全国事例、ガイドライン等を参考に、走行性、安全性、地域性に配慮した通行空間の整備方針を立案。
- 単路部では、矢羽根(W=0.75m)を「60~120m間隔」で「上下の千鳥配置」で設置。
- 交差点部では、自転車利用者の安全性を考慮し、交差点部流入部では「20m間隔」、交差点内は「10m間隔又は3個以上」の密の間隔で矢羽根を設置し、ドライバーや自転車利用者に対して注意喚起を行う。交差点流入部、交差点流出部に「自転車ピクトマーク」を設置。



※試行区間(宮崎エリア、日南エリア)では、「120m間隔」で整備



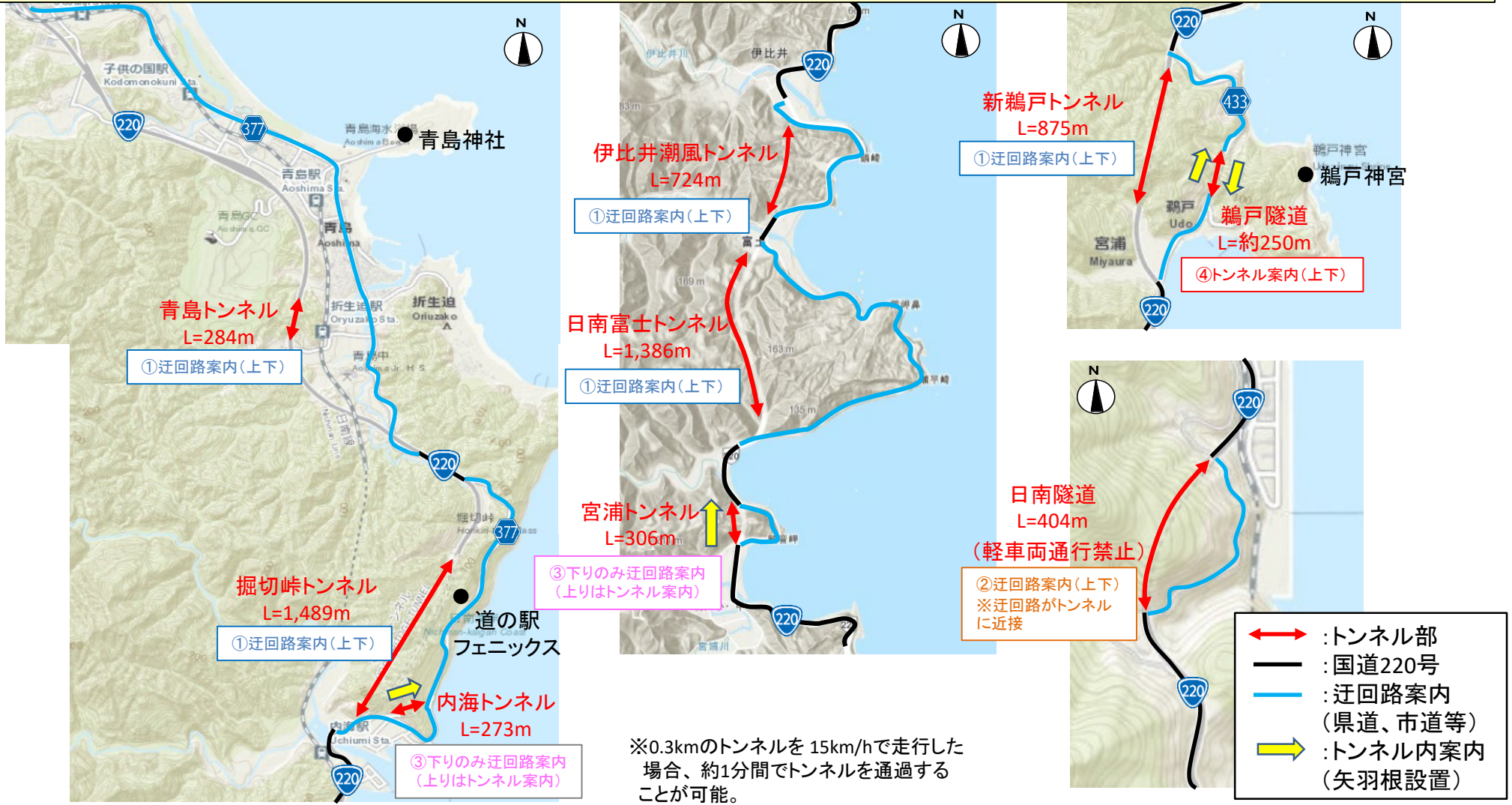
※交差点内には最低3個の矢羽根を設置



1-2. 自転車通行空間の整備方針(案) ～トンネル部(迂回路案内)～

R1.7協議会で確認

- ◎青島トンネル、堀切峠トンネル、伊比井潮風トンネル、日南富士トンネル、新鵜戸トンネル、日南隧道は県道市道への迂回を案内。
- ◎延長が短い内海トンネル、宮浦トンネルは、上りはトンネル内通行を案内し、下りは市道への迂回を案内。
- ◎迂回路が無い鵜戸隧道は、上り・下りともトンネル内通行を案内。



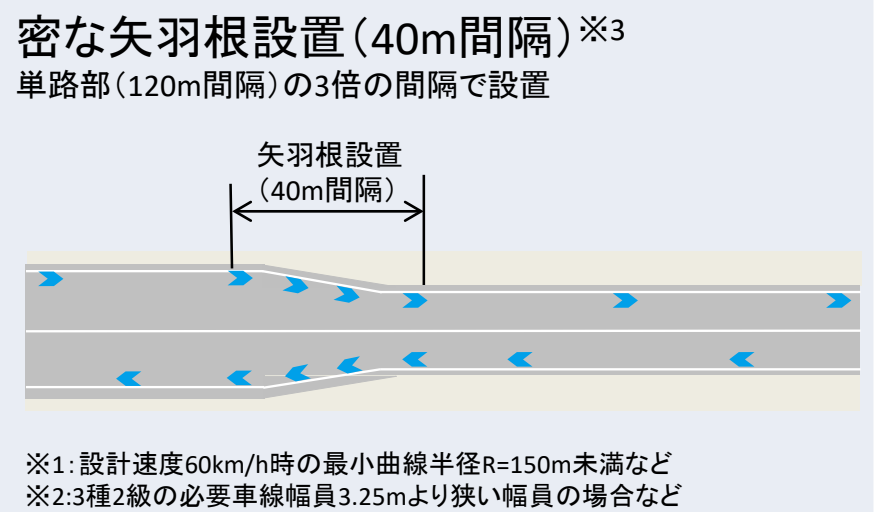
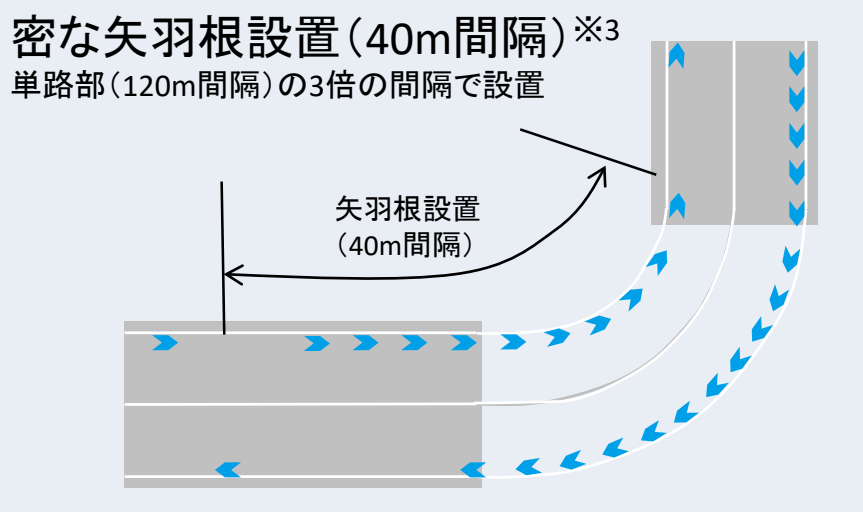
◎急カーブ区間や幅員狭小区間では、自転車利用者の安全確保のため、「40m間隔」の密な間隔で矢羽根を設置し、ドライバーや自転車利用者に対して注意喚起を行う。

	急カーブ区間	幅員狭小区間(幅員変化区間)
--	--------	----------------

対象箇所
(案)



対策案

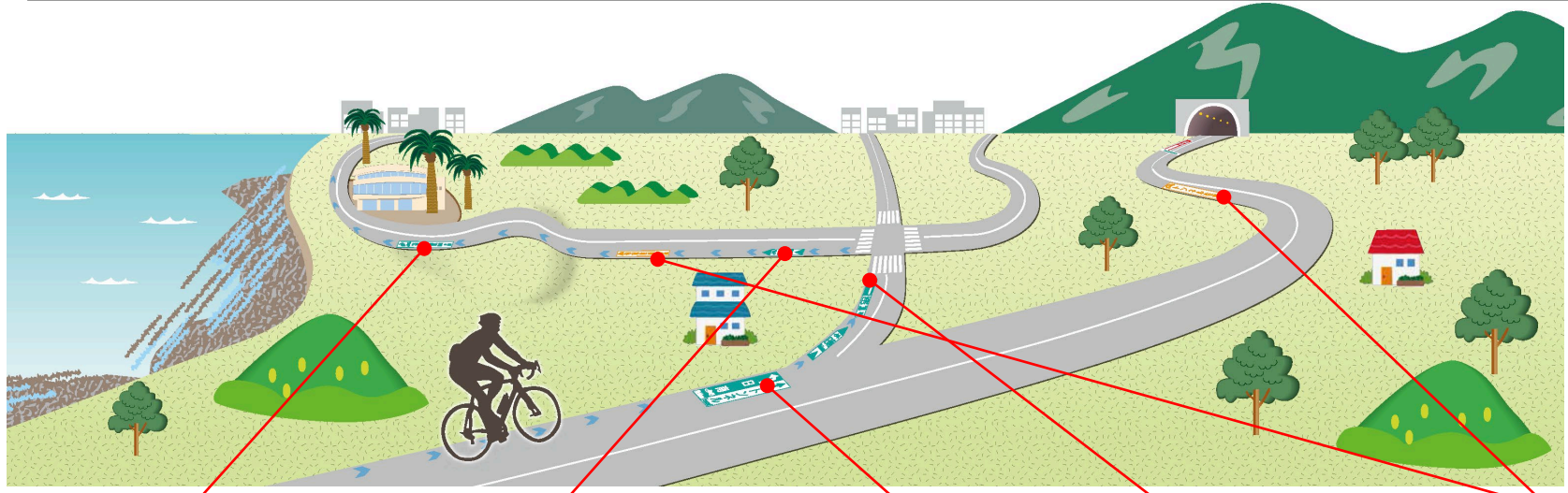


※1: 設計速度60km/h時の最小曲線半径R=150m未満など
 ※2: 3種2級の必要車線幅員3.25mより狭い幅員の場合など
 ※3: 矢羽根設置位置は、歩道の有無、路肩幅員に応じて設定

1-2. 自転車通行空間の整備方針(案) ~ルート案内サイン・注意喚起サイン~

R1.7協議会で確認

- ルート案内のための案内サイン、危険箇所における注意喚起サインを検討。
- 自転車利用者からの見易さを重視したうえで、全国事例などを基に、具体的なレイアウトを検討。



自転車利用者からの意見を
もとに日南海岸独自のシンボル
マークをデザイン



観光地案内: 主要観光地を案内
設置箇所: 主要観光地手前(道の駅、青島神社等)



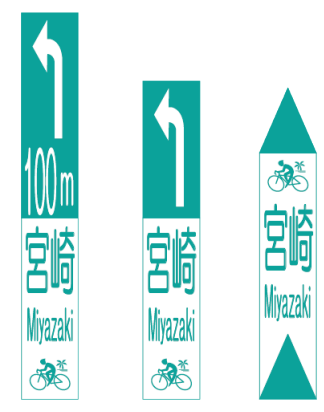
距離標: 主要地までの距離を案内
設置箇所: 主要ルート(国道220号等)



分流部: ルートが2つ以上分岐する分岐点において、それぞれのルート(行先)を案内
設置箇所: ルートが2つ以上分岐する交差点、トンネル迂回箇所



交差点部(右左折部): 右左折が必要な交差点部において、右左折を案内
設置箇所: 右左折が必要な交差点(油津港入口交差点等)

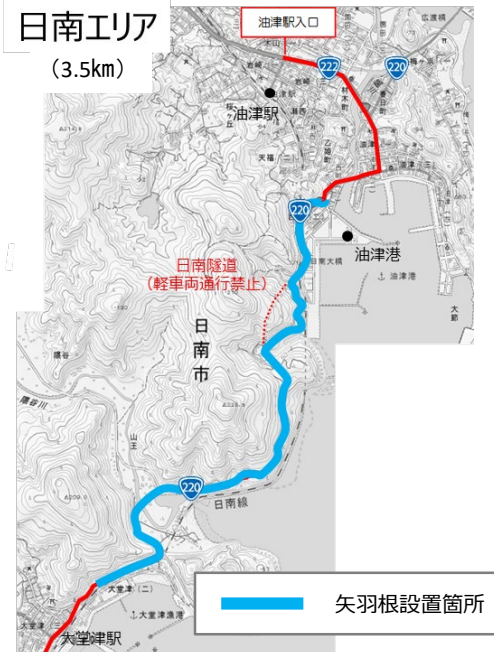
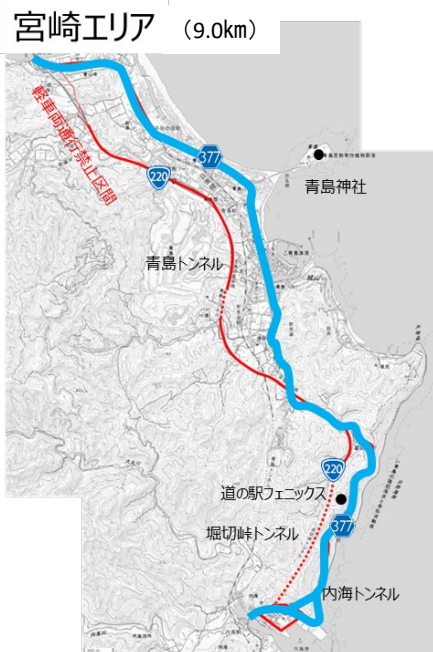


安全対策(自転車への注意喚起): 危険箇所があることをサイクリストに対して注意喚起
設置箇所: トンネル出入口手前、急勾配部手前、自歩道部



2-1. 試行区間の整備と効果検証 ～概要～ ①試行区間の検証方針

- ◎自転車通行空間の整備方針(案)をもとに試行区間にて、R2年度に施工。
- ◎アンケート調査、実走行調査、既存CCTV調査等により、安全性・快適性などについて整備効果を検証。
- ◎整備効果の検証結果を踏まえ、矢羽根や案内サインなどの改善策を検討。



項目	評価手法	箇所	主な評価指標
利用者心理	アンケート調査 (サイクリスト、ドライバー、地元住民)	試行区間全体	<ul style="list-style-type: none"> ・安全性(安心感等) ・快適性(コースの分かりやすさ等) ・景観(色、間隔等)
	実走行調査 (アンケート)	日南隧道周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・安全性(自歩道の安心感) ・快適性(走行性)
交通挙動	CCTV動画解析	折生迫 日南隧道周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・安全性(横断方法、通行位置)



整備効果の検証結果を踏まえて、改善策検討



- ・矢羽根設置間隔(120m間隔より密な間隔での設置が必要か)
- ・サイン・文字の寸法・色(視認性、景観など問題がないか)
- ・安全対策(横断箇所でのドライバーへの注意喚起標識等必要か)

▲施行区間(宮崎エリア・日南エリア)

2-1. 試行区間の整備と効果検証 ～概要～

②整備効果の検証結果、改善策

本日の審議事項

◎安全性・快適性などについて整備効果を検証。

◎整備効果の検証結果を踏まえ、矢羽根や案内サインなどの改善策を検討。

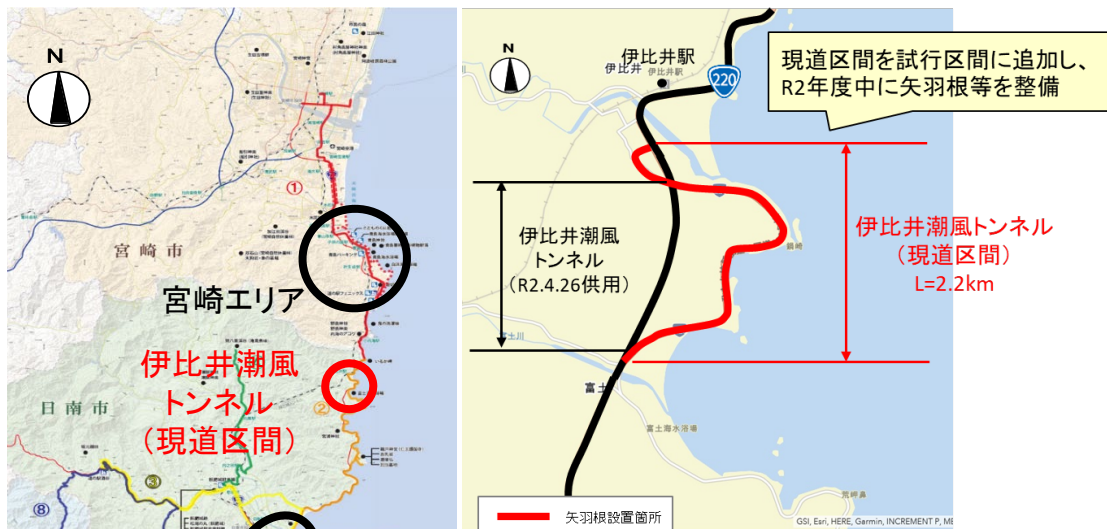
	項目	試行区間での整備状況	整備効果の検証結果			改善策
			安全性	快適性	その他	
自転車通行空間の整備方針	単路部	「上下の千鳥配置」で「120m間隔」で矢羽根設置	○ 向上効果を確認	△ 間隔が長い	-	単路部の矢羽根設置間隔を120m⇒100mへ改善を検討
	分流部 (交差点部)	交差点流入部:「20m間隔」で矢羽根設置 交差点内:「10m間隔(最低3個)」で矢羽根設置	○ 向上効果を確認	○ コースの分かりやすさを確認	-	
特殊区間における整備方針	トンネル出入口部 (堀切峠トンネル)	—	△ トンネル離隔が短い	-	-	トンネル出入り口付近の自転車横断箇所では、「注意喚起看板」の設置を検討
	トンネル出入口部 (日南隧道)	矢羽根による迂回路案内を設置 自歩道部での注意喚起サインを設置	△ 自歩道部での不安を確認	○ 快適性を確認	-	自歩道部に「ゆっくり」の注意喚起サインの追加設置を検討
	急カーブ区間	「40m間隔」で矢羽根を設置	○ 向上効果を確認	-	-	
ルート案内 注意喚起サインの整備方針	ルート案内・路面標示	「距離標」、「分流部」での案内サインを設置	-	○ コースの分かりやすさを確認	○ 色・サイズは適切	
	注意喚起・路面標示	「トンネル出入口手前」、「急勾配部手前」、 「自歩道走行区間」に設置	○ 向上効果を確認	-	○ 色・サイズは適切	
	自転車ロゴマーク	「自転車ロゴマーク」	-	-	○ デザインは好感が持てる	
	自転車横断サイン	「自転車横断サイン」	-	○ 横断箇所の分かりやすさを確認	-	
試行区間の整備計画	整備区間	騒音苦情を考慮し、民家が連続する区間(日南エリア)は矢羽根設置区間から除外	○ 騒音は気にならないことを確認			民家が連続する区間においても矢羽根を設置

2-1. 試行区間の整備と効果検証 ～概要～

③改善策の検証(伊比井潮風トンネル現道区間の試行区間追加)

- ◎東九州道(清武南IC～日南北郷IC)がR4年度開通予定のなか、改善策を早急に検証し、整備方針の確定が必要。
- ◎トンネルの現道区間はトンネル部への交通転換により、東九州道開通後の国道220号と同程度の交通環境と想定される。このなかで、伊比井潮風トンネルの現道区間は、一定距離(約2.2km)の交通環境が確保可能な区間である。
- ◎このため、伊比井潮風トンネル現道区間を試行区間に追加し、改善策にて整備を行い、検証を行う。

■伊比井潮風トンネル・現道区間の試行区間追加(L=2.2km)



■今後のスケジュール

R2.11～12

R2年度整備部会・協議会の開催

R2.12～R3.3

試行区間(伊比井潮風トンネル現道区間)の整備

※宮崎エリア・日南エリアの効果検証結果を踏まえた改善策での整備を実施
(矢羽根設置間隔:120m間隔→100m間隔に改善した整備を実施等)

R3.4以降

試行区間(伊比井潮風トンネル現道区間)の効果検証

※交通量が減少した状況下での安全性・快適性を検証
※効果検証結果を踏まえた改善策の妥当性を検証

2-2. 試行区間の整備と効果検証 ～トンネル迂回路の状況～

◎トンネル現道区間のなかで、伊比井潮風トンネル現道区間のみが、国道220号と同等の交通環境を一定距離で確保することが可能。

箇所	トンネル延長(km)	迂回路延長(km)	迂回路の状況
青島トンネル	0.3	5.5	主要観光地(青島)がある路線であり、一般的な国道220号と交通環境が異なる
堀切峠トンネル	1.5	3.3	主要観光地(堀切峠)がある路線であり、一般的な国道220号と交通環境が異なる
伊比井潮風トンネル	0.7	2.2	主要観光地がない迂回路であり、国道220号と同等の交通環境を一定距離で確保可能
日南富士トンネル	1.4	4.1	土砂崩れにより片側通行で運用中
宮浦トンネル	0.3	0.8	国道220号と同程度の交通環境を確保可能であるが、延長が短い
新鶴戸トンネル	0.9	2.1	歩道無し区間やトンネル区間など、国道220号と道路環境が異なる
日南隧道	0.4	0.6	迂回路の自動車走行は不可



▲トンネル位置図



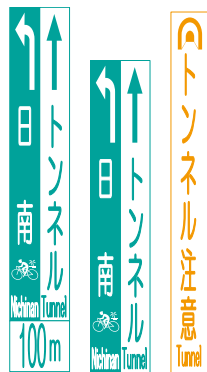
2-3. 試行区間の整備と効果検証 ～アンケート～ ①検証項目

◎アンケートでは、矢羽根や案内サイン等設置による利用者心理面での効果(安心感・注意力向上効果・コースの分かりやすさ等)を評価。

箇所	整備内容	整備目的	アンケートでの検証項目(案)
単路部 ※折生迫(国道220号) ※日南隧道周辺	・矢羽根(120m間隔)	・自転車走行位置案内 ・コース案内 ・ドライバーへの注意喚起	○矢羽根設置間隔の妥当性 ○安心感、注意力向上効果
急カーブ ※日南隧道周辺	・矢羽根(40m間隔)	・サイクリスト・ドライバーへの注意喚起	○矢羽根設置間隔の妥当性 ○安心感、注意力向上効果
分流部 ※折生迫(国道220号) 迂回路案内箇所 ※日南隧道	・案内サイン(右左折・分流・迂回路案内) ・矢羽根(流入部、交差点内)	・コース案内(右左折・分流案内) ・サイクリスト・ドライバーへの注意喚起	○サインの見やすさ(寸法、色) ○コースのわかりやすさ ○安心感、注意力向上効果
道路横断箇所・自歩道 走行箇所 ※日南隧道	・矢印(道路の横断案内) ・注意喚起サイン(自歩道)	・横断箇所案内 ・速度抑制(自歩道走行自転車)	○横断箇所のわかりやすさ ○サインの見やすさ(寸法、色) ○安心感、注意力向上効果



▲矢羽根(単路部)



▲案内サイン(分流部)



▲案内サイン



▲注意喚起サイン



▲道路の横断案内

2-3. 試行区間の整備と効果検証 ～アンケート～ ②実施方針

◎紙媒体・電子媒体でアンケート調査票を配布し、ポスト投函・メール返信等により、サイクリスト・ドライバー・地元住民等から590票を回収。

- 対象者 : 試行区間の通行経験があるサイクリスト・ドライバー、地元住民
- 回収サンプル : 590票 (宮崎エリア:サイクリスト:132票、ドライバー:153票)
(日南エリア:サイクリスト:149票、ドライバー:156票)
- 実施時期 : R2年8月中旬～10月上旬

	手法	配布方法	配布方法	回収方法
紙	①直接配布	・紙媒体の調査票を直接配布(返信用封筒を同封)	・自治会を通じて配布	ポスト投函 (郵送回収)
	②置き式	・紙媒体の調査票を施設等に設置(返信用封筒を同封)	・道の駅、自転車ショップ等に設置	
電子	③電子	・電子データをメールで送付(設問はプルダウンで選択回答)	・関係機関職員等にメールで送付	メール返信
	④Web	・Webアンケート調査	・対象路線の走行経験がある人を対象にWebでのアンケートを実施	Web回答

アンケート調査票 (自転車利用者用) 1/3
 (条件) : あなたが『自転車を利用している時の経験を踏まえてご回答をお願いします。』

【問2】単路部の矢羽根の設置について。

矢羽根の例

単路部の矢羽根設置状況

【問2-1】単路部での矢羽根について、それぞれ当てはまるもの一つに☑をご記入ください。

	そう思う。	どちらかというところ思う	どちらでもない	どちらかというところ思わない	そう思わない
①安全性が向上した。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
②矢羽根の設置間隔が大きい(長い)。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

【問2-2】単路部において、矢羽根の設置により、どのような効果が発現したと思いますか。以下のプラスの効果、マイナスの効果の中から、該当するものに☑をご記入ください。(複数回答可)。

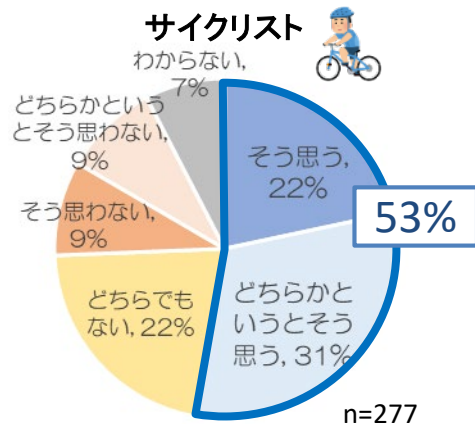
プラスの効果	マイナスの効果
<input type="checkbox"/> 走行位置が明確になり、安心して走行できるようになった。	<input type="checkbox"/> 矢羽根の設置により安全性が高まった。
<input type="checkbox"/> 自転車・歩行者との接触に対する不安が減少した。	<input type="checkbox"/> 矢羽根の設置間隔が適切でないため通行しづらい。
<input type="checkbox"/> 走行する自転車が少なくなった。	<input type="checkbox"/> 景観が損なわれた。
<input type="checkbox"/> 走行するコースが分かりやすくなった。	<input type="checkbox"/> その他
<input type="checkbox"/> その他	

▲アンケート調査票

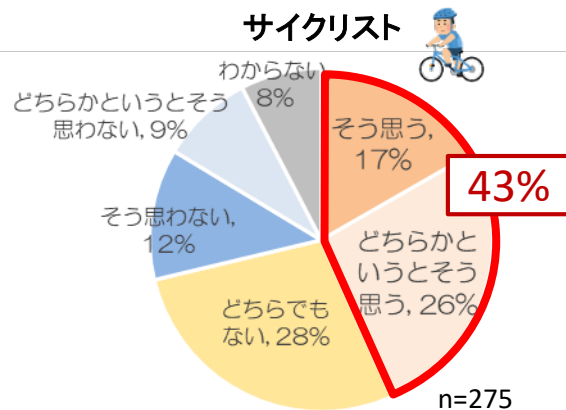
2-3. 試行区間の整備と効果検証 ～アンケート～ ③調査結果(単路部)

- ◎単路部の矢羽根の設置効果として、サイクリスト・ドライバーの約5割が矢羽根整備による安全性向上を実感。
- ◎一方で、矢羽根の設置間隔は120mでは長いと思う人が多く、100m間隔が妥当と思う人が多い。
- ◎ナショナルサイクルルート制度においても望ましい自転車走行環境として矢羽根設置間隔は100m程度を推奨。
⇒**単路部の矢羽根設置間隔の120m⇒100mへの改善を検討**

Q.矢羽根設置により安全性が向上したと思いますか？



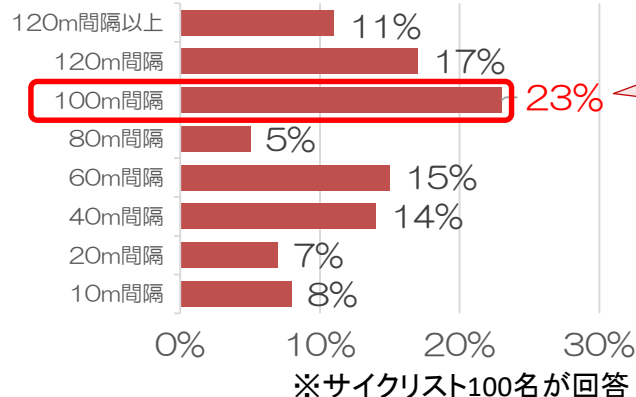
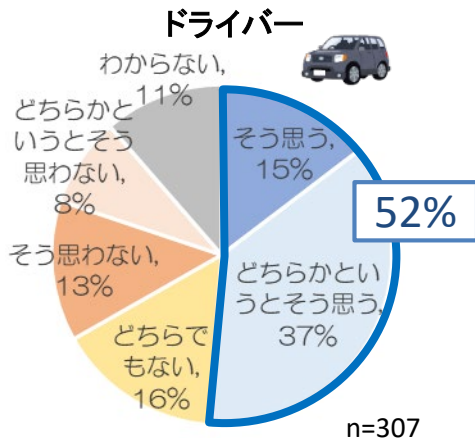
Q.矢羽根の設置間隔(120m)は大きい(長い)と思いますか？



□ 自由意見の抜粋

- ・「120m間隔では矢羽根の連続性がなく急に矢羽根が現れる印象があり、意識していないと落下物のようにも思え危険」
- ・「120m間隔だと連続性がないため、自動車の運転手が気づきにくい」

Q.単路部の矢羽根の設置間隔として、何m間隔での設置が妥当だと思いますか？



100m間隔が妥当と回答した理由として、「100m間隔であれば移動距離を測りやすい」の自由意見が多い

ナショナルサイクルルートの取組みにおいても、郊外部(DID地区以外)の車道混在道路の矢羽根設置間隔は100m程度を推進*

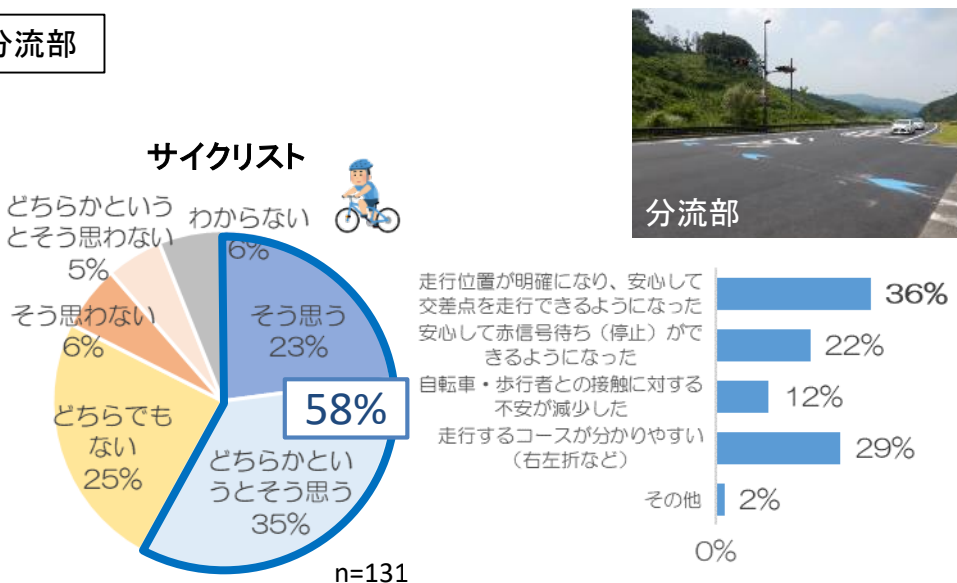
※出典:ナショナルサイクルルート制度(国土交通省)

2-3. 試行区間の整備と効果検証 ～アンケート～ ④調査結果(分流部・急カーブ区間)

◎分流部及び急カーブ区間の矢羽根の設置効果として、サイクリスト・ドライバーの約6割が矢羽根整備による安全性向上を実感。

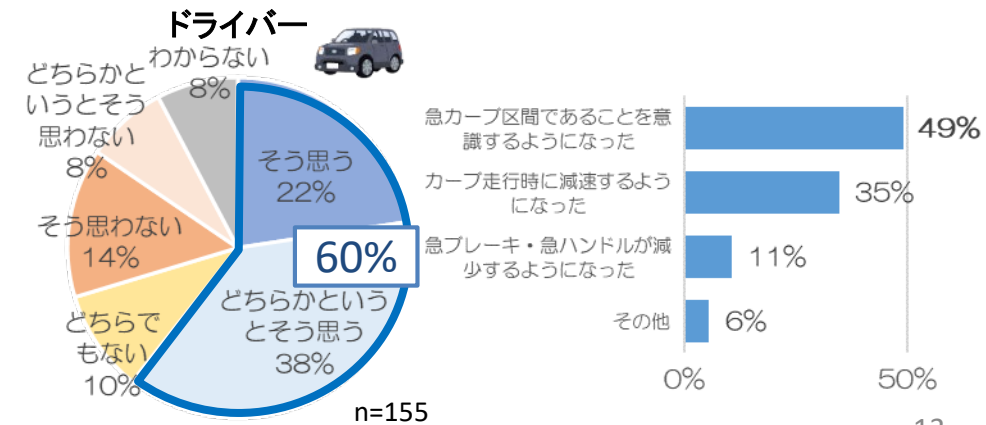
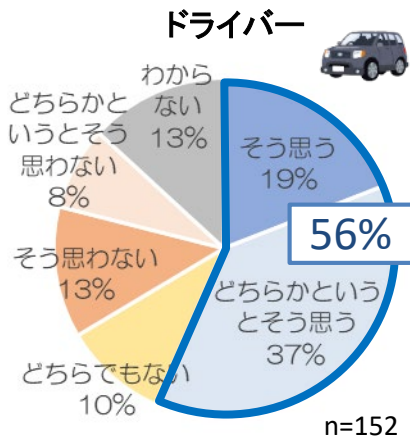
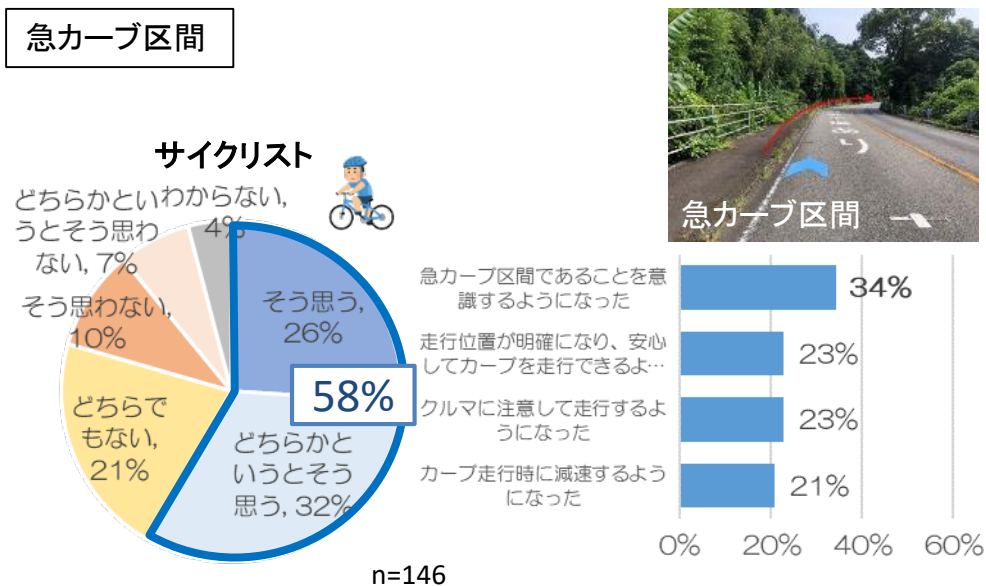
Q.矢羽根設置により安全性が向上したと思いますか？

分流部



Q.矢羽根設置により安全性が向上したと思いますか？

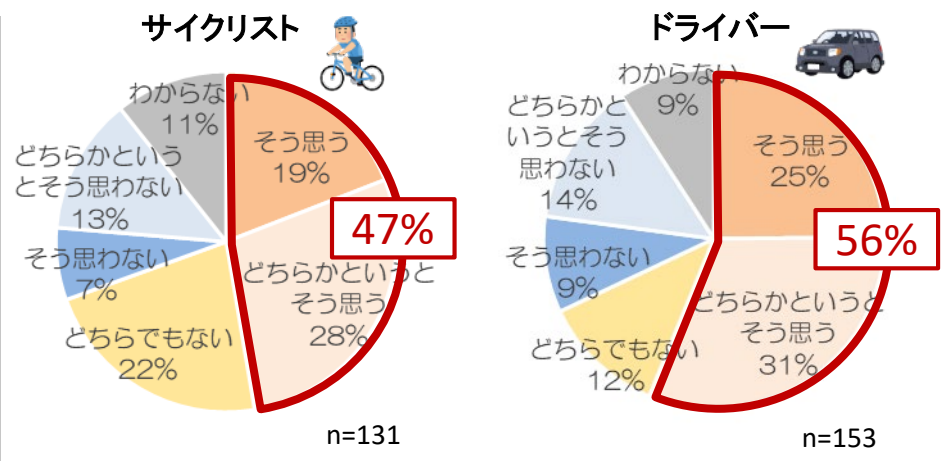
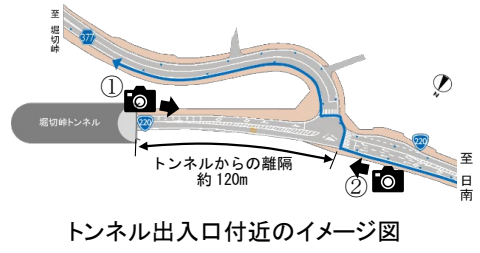
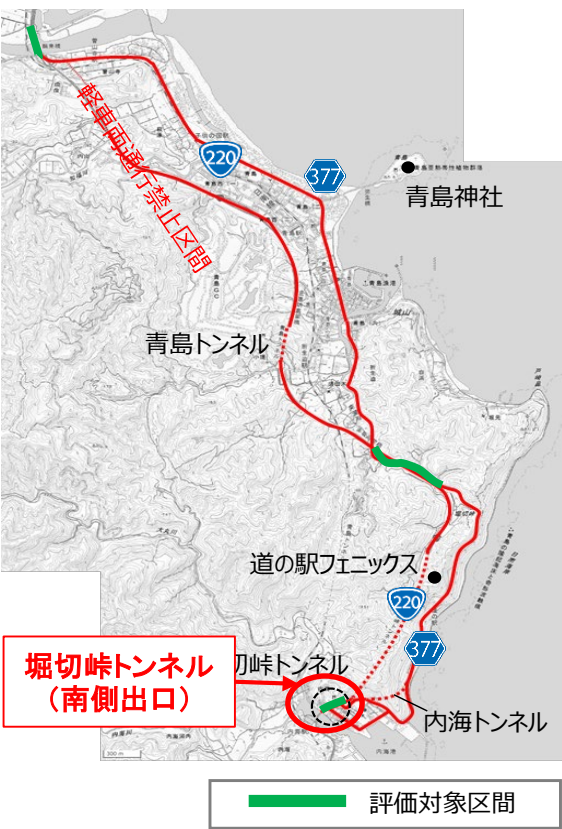
急カーブ区間



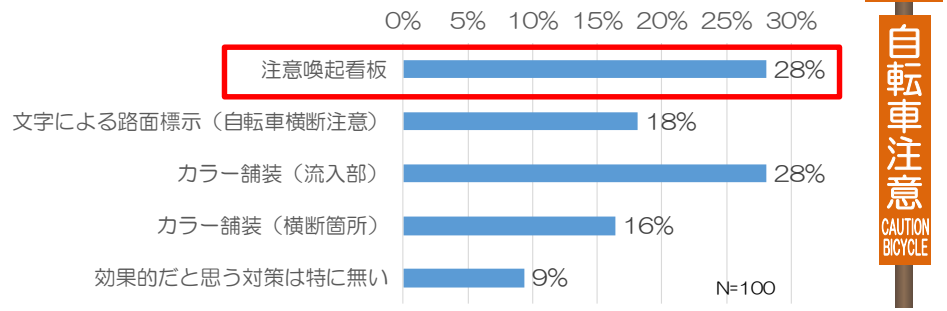
2-3. 試行区間の整備と効果検証 ～アンケート～ ⑤調査結果(堀切峠出入口)

◎堀切峠トンネル(南側)出入り口の自転車横断箇所の安全性に関して、サイクリストの約5割・ドライバーの約6割が、「自転車の横断箇所がトンネル出入り口に近く、危ないと感じる」と回答。
 ◎トンネル出入口における安全対策として、「カラー舗装(流入部)」、「注意喚起看板」が効果的という意見が多い。
 ⇒トンネル出入口付近の自転車横断箇所では、注意喚起看板設置等による安全対策を検討。

Q.自転車の横断箇所がトンネル出入口に近く、危ないと感じることはありますか？



Q.堀切峠トンネル(南側)出入り口の自転車横断箇所における効果的だと思う対策を教えてください。



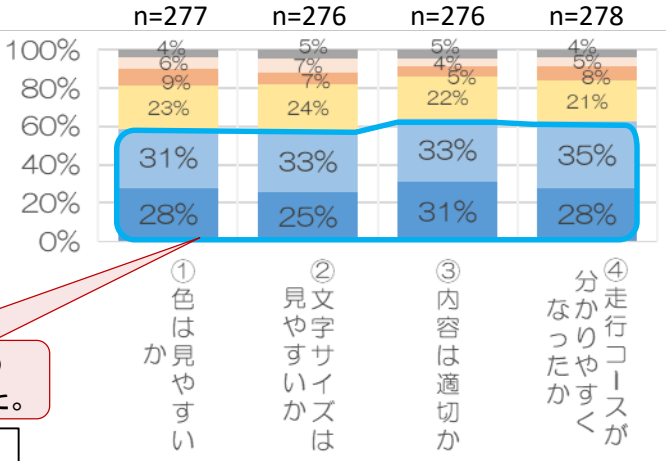
※サイクリスト100名が回答14

2-3. 試行区間の整備と効果検証 ～アンケート～ ⑥調査結果(案内サイン等)

◎案内サイン・注意喚起サイン・自転車ロゴマーク・自転車横断サインの視認性・設置効果に関して、サイクリストの5割以上が、案内サイン等の視認性(色、文字サイズ、内容)は適切だと回答。
 ◎サイクリストは、「走行コースが分かりやすくなった」「注意力が向上した」「横断箇所が分かりやすくなった」など、案内サイン等の設置効果を実感。

Q.案内サイン・注意喚起サイン・自転車ロゴマーク・自転車横断サインの視認性・設置効果について

案内サイン



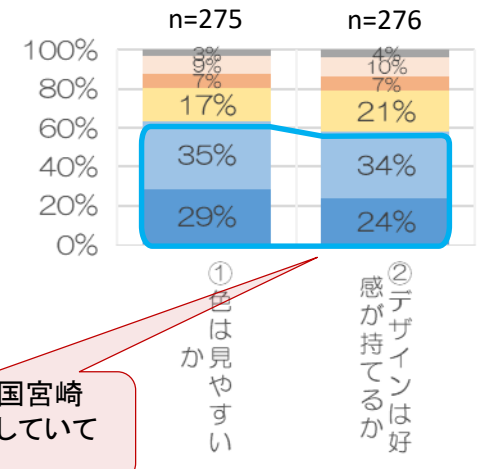
自由意見
 ロゴマークがあったので目につきやすかった。

凡例

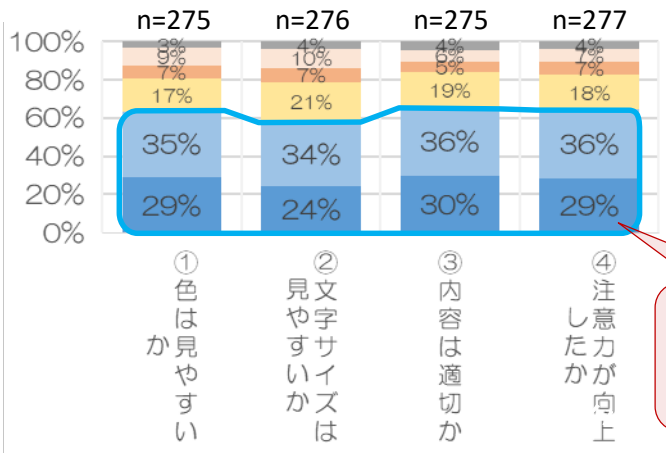
- わからない
- どちらかというと思う
- そう思わない
- どちらでもない
- どちらかというと思う
- そう思う

ヤシの木が南国宮崎の雰囲気を表していて良いと思った

自転車ロゴマーク



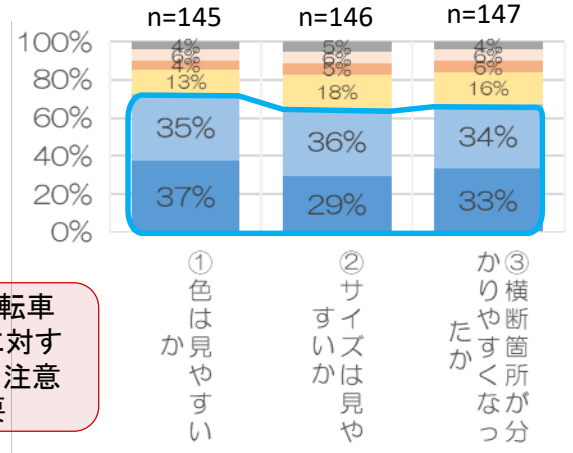
注意喚起サイン



自由意見の抜粋

自動車、自転車の運転者に対する走行上の注意喚起が必要

自転車横断サイン



※日南エリアのみ

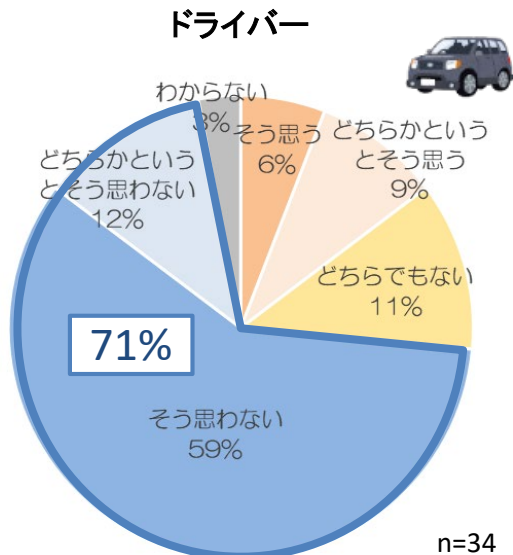
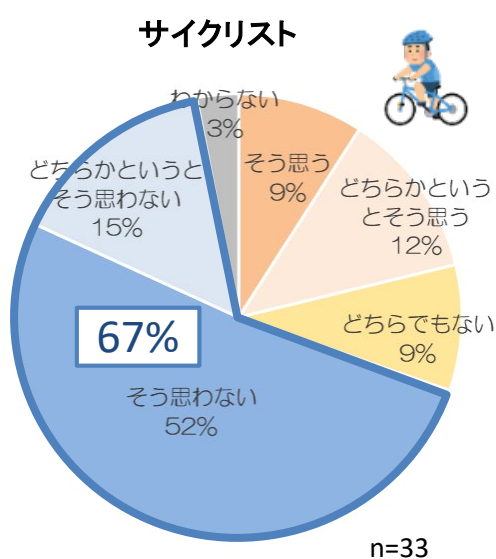
2-3. 試行区間の整備と効果検証 ～アンケート～ ⑦調査結果(騒音)

◎自転車による矢羽根整備箇所の走行時の騒音に関して、地元住民を含むサイクリスト及びドライバーを対象にアンケートを実施。

◎地元住民を含むサイクリスト・ドライバーの約7割が騒音は気にならないと回答。

⇒民家が連続する区間においても矢羽根設置を実施。

Q. 自転車が矢羽根整備箇所を走行する際の騒音が気になりますか？



n=33

n=34

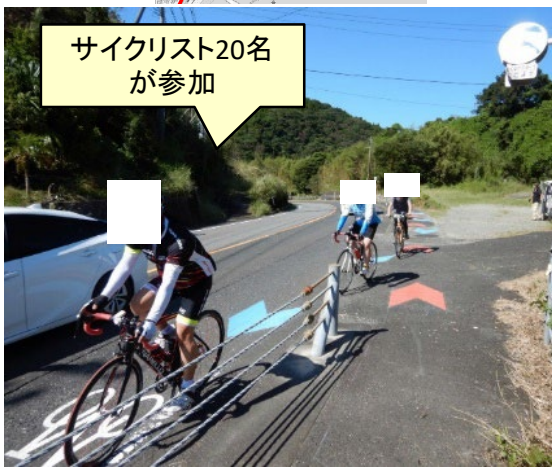
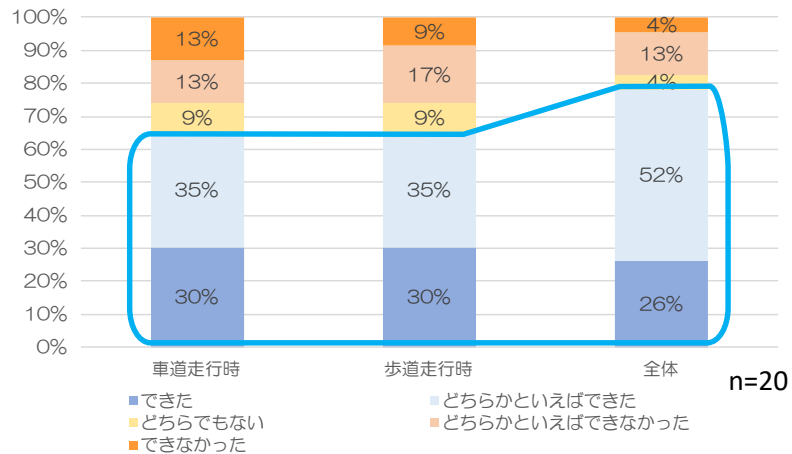
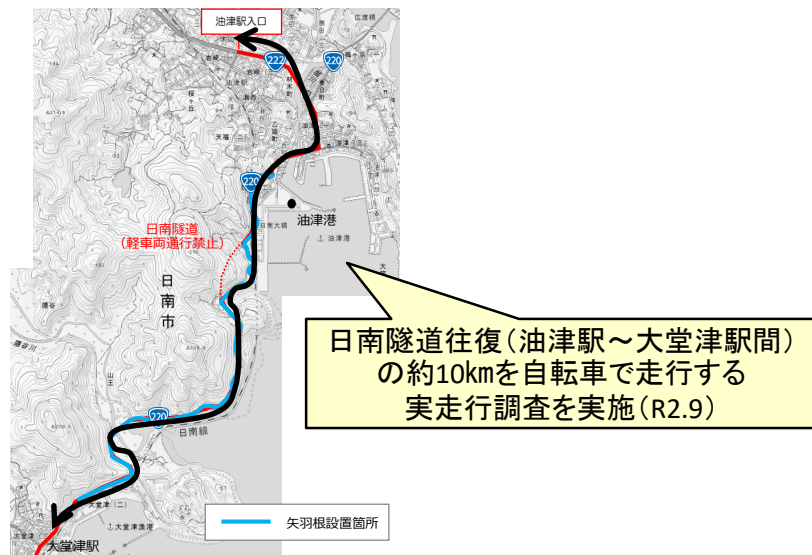
- ・油津地区等の地元住民、日南市サイクリング協会会員を対象にアンケートを実施
- ・約7割が「騒音は気にならない」と回答



2-4. 試行区間の整備と効果検証 ～実走行調査結果(日南隧道)～

- ◎日南隧道周辺を対象に、自転車で走行する実走行調査を実施(R2.9)。
- ◎車道走行時、自歩道走行時ともに約6割が安全・快適に走行できた実感。
- ◎自歩道走行時は、歩行者や対向自転車との錯綜を懸念する声も一部で見られる。
 →日南隧道周辺の自歩道部に「ゆっくり」の注意喚起サインを追加で設置。

Q.日南隧道周辺の車道部・歩道部等を安全・快適に走行できたか。

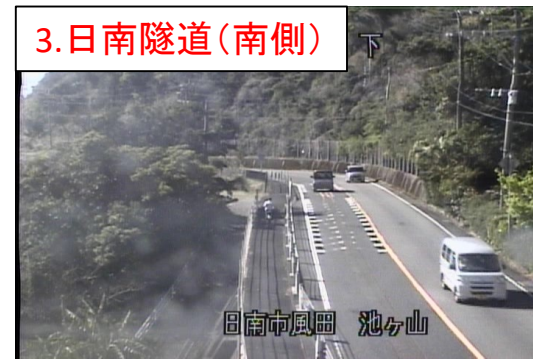


- 自由意見の抜粋
- 車道走行時
 - ・ 以前よりも車との間隔に余裕ができ、安全・快適に走行できた。
 - ・ カーブの矢羽根間隔がせばまっていたので、適切なスピードまで減速して走行できた。
 - ・ 自転車走行箇所がよく分かり、安心して走れる
 - 自歩道走行時
 - ・ 安心して走行できたが、歩道が狭いので歩行者や対向自転車が来た時が心配である。

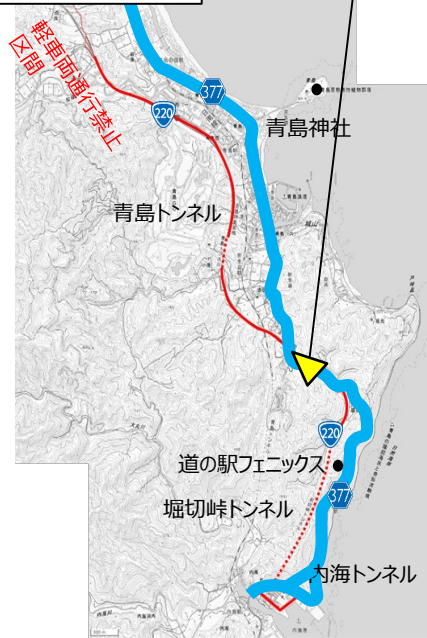


2-5. 試行区間の整備と効果検証 ～CCTV動画解析結果①～

◎宮崎エリア(折生迫)、日南エリア(日南隧道(北側)、日南隧道(南側))の3台のCCTV動画を用いて、試行区間での整備前後の自転車の交通挙動の変動状況を確認。



宮崎エリア



矢羽根設置箇所

日南エリア



矢羽根設置箇所

▼分析対象サンプル

	整備前	整備後
1. 折生迫	169	100
2. 日南隧道(北側)	71	69
3. 日南隧道(南側)	79	105

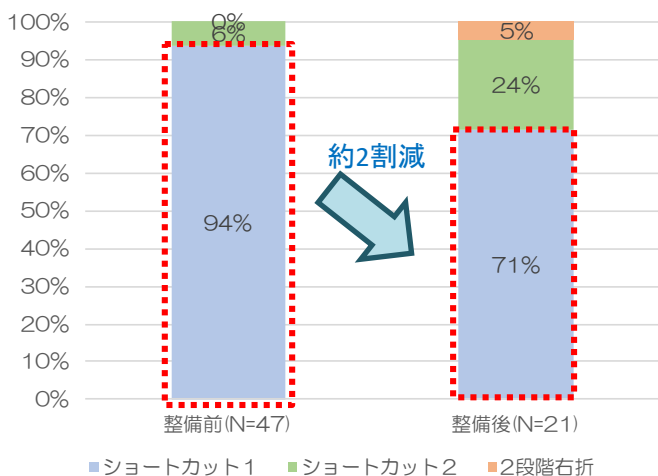
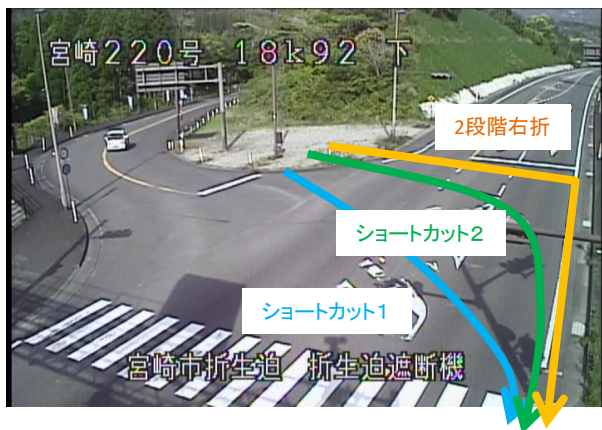
※整備前: R2.2~6月、整備後: R2.8~10月の休日を対象

2-5. 試行区間の整備と効果検証 ～CCTV動画解析結果②～

◎折生迫では、交差点内を大きくショートカットする挙動(ショートカット1)が約2割減少。

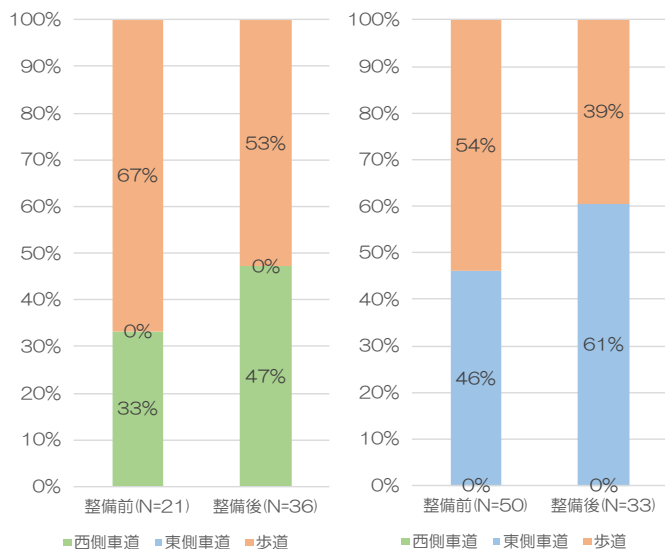
◎日南隧道(北側・南側)では、自転車走行位置の変化が見られず、案内サイン設置による走行位置案内の効果は十分に確認できない。解析のサンプルが少ないこともあり、引き続き効果を確認していく。

■横断手法(折生迫)



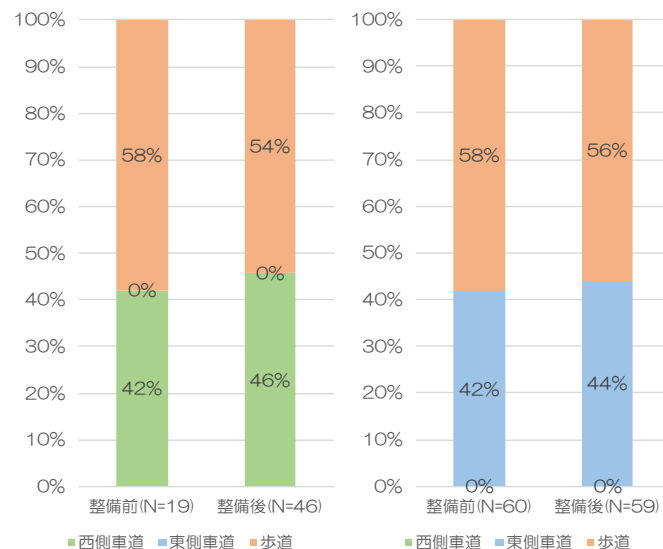
▲横断方法(折生迫)

■走行位置(日南隧道(北側・南側))



▲日南隧道(北側):上り方面

▲日南隧道(北側):下り方面



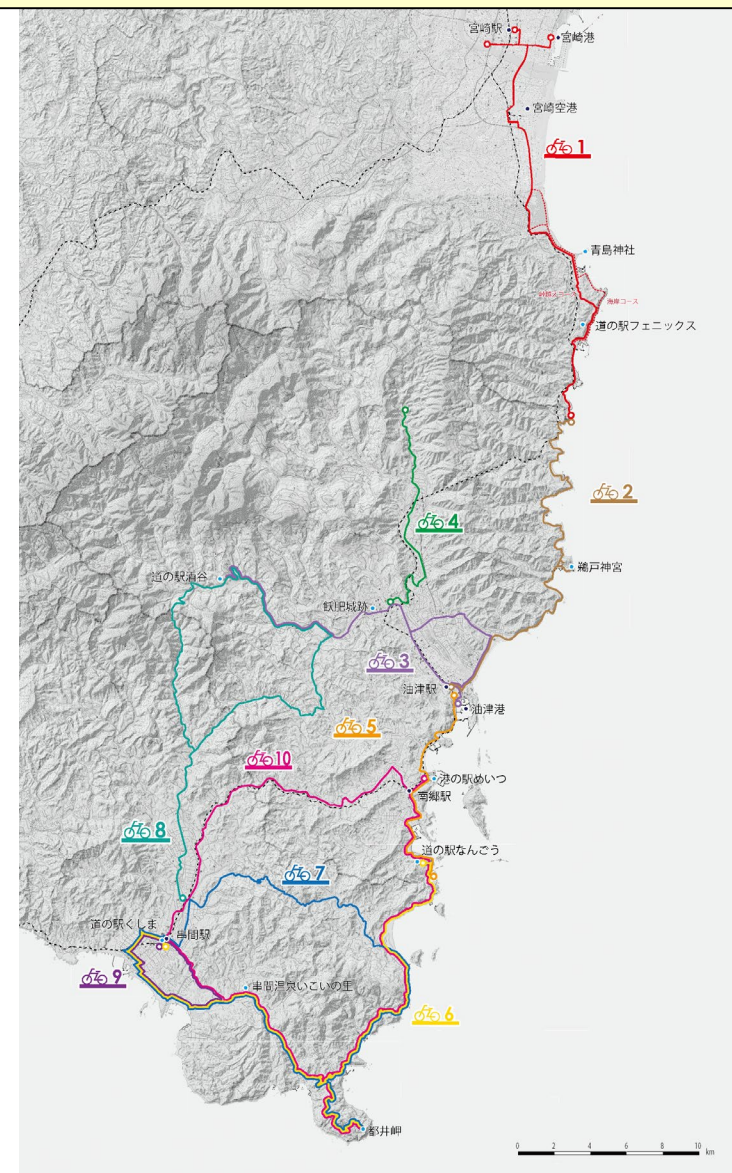
▲日南隧道(南側):上り方面

▲日南隧道(南側):下り方面

3-1. 整備計画の検討 ～検討方針～

◎令和4年度の東九州自動車道(清武南IC～日南北郷IC)の開通が予定されるなか、日南海岸サイクリングルート(10ルート)について、ルート上の路線(国道、県道、市道)の整備順位を検討。

項目	考え方	評価指標
必要性	サイクリストの利用が多いと想定される主要観光施設、サイクリストの集結拠点となりえる交通結節点周辺を優先的に整備	<ul style="list-style-type: none"> ・主要観光施設 ・交通結節点
安全性	市街地部(DID地区)、自転車事故件数が多い区間は、安全確保のため優先的に整備。	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地部(DID地区) ・自転車事故件数
ネットワーク連続性	連続するネットワークの早期整備を目指し、試行区間に接続する路線、連続する路線を優先的に整備。	<ul style="list-style-type: none"> ・試行区間の接続路線 ・連続する路線
地元ニーズ	自治体(日南市、串間市、宮崎市)、サイクリング協会の要望が高い箇所に対して優先的に整備	<ul style="list-style-type: none"> ・関係者要望箇所



▲日南海岸サイクリングルート(10ルート)

3-2. 整備計画の検討 ～整備順位～

◎必要性、安全性、ネットワーク連続性、地元ニーズ等をもとに、ルート上の路線の整備順位を検討。

No.	エリア	サイクリングルート	区間	距離 (km)	対象路線				必要性 主要観光施設及び交通結節点	安全性		ネットワーク連続性		地元ニーズ 関係者要望	整備順位	施設・拠点名	備考	
					国 (国道220号)	県 (補助国道)	県 (県道等)	市		市街地部 (DID地区)	自転車事故件数	試行区間	路線の連続性					
①	宮崎エリア	宮崎駅等～いるか岬南下ルート	宮崎駅～昭和町交差点	1.3				●	○	○		○	○	1	宮崎駅	宮崎駅～文化の森通り交差点(約0.7km)は整備済(車道混在・自転車専用通行帯)		
			宮崎市役所～大王町交差点	2.0				●		○	○		○	○	1			
			宮崎港～大王町交差点	1.6				●	○	○	○		○	○	1		宮崎港	
			大王町交差点～空港ランプ交差点	5.7				●	●	○	○	○		○	○		1	宮崎空港
			空港ランプ交差点～青島分岐点	6.4	●									○	○		1	
			青島分岐点～折生迫交差点	5.7	●			●		○			○	○	○		整備済	青島
			折生迫交差点～堀切峠分岐点	0.5	●			●		○			○	○	○		整備済	
			堀切峠分岐点～堀切峠トンネル南側	2.8				●	●	○			○	○	○		整備済	堀切峠
			堀切峠トンネル南側～いるか岬	5.1	●									○	○		1	
②	日南エリア1	いるか岬～油津駅ルート	いるか岬～伊比井潮風トンネル北側	2.6	●								○	○	1			
			伊比井潮風トンネル北側～伊比井潮風トンネル南側	2.2	●								○	○	○	1	試行区間(追加予定)	
			伊比井潮風トンネル南側～富士駐在所前	0.2	●								○	○	○	1	試行区間(追加予定)	
			富士駐在所前～日南富士トンネル南側	4.1				●						○	○	1		
			日南富士トンネル南側～宮浦トンネル北側	0.7	●									○	○	1		
			宮浦トンネル北側～宮浦バス停北側	0.8				●						○	○	1		
			宮浦トンネル	0.4	●									○	○	1	トンネル内は上りのみ整備(下りは市道を案内)	
			宮浦バス停北側～新鶴戸分岐	3.1	●					○				○	○	1	サンメッセ日南	
			新鶴戸分岐～鶴戸神宮前	1.9				●		○				○	○	1	鶴戸神宮	
			鶴戸神宮前～鶴戸交差点	1.8					●	○				○	○	1	鶴戸神宮	
			鶴戸交差点～風田交差点	7.5	●									○	○	1		
			風田交差点～見法寺交差点	3.1	●									○	○	1	No.3と重複	
			見法寺交差点～油津駅	1.1				●		○	○			○	○	1	油津駅	
③	日南エリア2	油津駅・油津港～道の駅酒谷ルート	油津港(漁協本所前)～ローソン 日南春日町店	1.1	●			●	○	○			○	1	油津港			
			ローソン 日南春日町店～油津駅入口交差点	0.7				●	○	○	○			○	1	油津駅		
			油津駅入口交差点～馬越交差点	3.8				●			○	○			2			
			ローソン 日南春日町店～風田交差点	3.5	●						○				1	No.2と重複		
			風田交差点～馬越交差点	5.4				●							2			
			馬越交差点～国道222・県道54分岐	6.1				●							2			
			国道222・県道54分岐～道の駅酒谷	9.7				●		○					2	道の駅酒谷		

※「優先順位」 ■:1. 最優先整備ルート、■:2. 優先整備ルート、■:3. その他
 ※宮崎市～串間市間の連続的なネットワーク形成を図るため、国道220号での整備を最優先整備ルートとして設定。
 ※「市街地部(DID地区)」、「自転車事故件数が多い区間」は、安全確保のために整備優先ルートとして選定。
 ※自転車事故件数:5.0件/10年・km以上の箇所を優先整備ルートとして選定。(県内平均2.5件/10年・kmの2倍以上、H20～H29を対象に集計)

3-2. 整備計画の検討 ～整備順位～

◎必要性、安全性、ネットワーク連続性、地元ニーズ等をもとに、ルート上の路線の整備順位を検討。

No.	エリア	サイクリングルート	区間	距離 (km)	対象路線				必要性 主要観光施設及び交通結節点	安全性		ネットワーク連続性		地元ニーズ 関係者要望	整備順位	施設・拠点名	備考	
					国 (国道220号)	県 (補助国道)	県 (県道等)	市		市街地部 (DID地区)	自転車事故件数	試行区間	路線の連続性					
④	日南エリア3	鉄肥駅～猪八重溪谷ルート	鉄肥駅～国道222・県道445分岐	0.04			●		○						3	鉄肥城跡		
			国道222・県道445分岐～おひ接骨院前	0.1				●								3		
			星倉一丁目交差点～猪八重溪谷入口	15.3			●									3		
⑤	日南エリア4	油津駅・油津港～夫婦浦パーキングルート	油津駅～西町バス停南側	1.0				●	○					○	3	油津駅		
			西町バス停南側～大堂津2丁目	3.5	●				○		○	○	○	○	整備済	油津港	試行区間(整備済)	
			大堂津2丁目～目井津港入口交差点	2.4	●				○			○	○	○	1	港の駅めいっ		
			目井津港入口交差点～南郷駅前交差点	1.2	●				○			○	○	○	1	港の駅めいっ、南郷駅	No.10と重複	
			南郷駅前交差点～道の駅なんごう	5.3		●			○				○	○	2	南郷駅、道の駅なんごう	No.10と重複	
			道の駅なんごう～夫婦浦パーキング	1.7		●			○				○	○	2	道の駅なんごう	No.10と重複	
⑥	串間エリア1	串間駅～道の駅なんごうルート	串間駅前交差点～県112・黒潮ロード交差点	1.5			●		○					○	3	串間駅、道の駅くしま	No.7、No.9と重複	
			県112・黒潮ロード交差点～七つ橋南側	1.7				●						○	3		No.7、No.9と重複	
			七つ橋南側～今町交差点	0.6	●									○	3		No.7、No.9と重複	
			今町交差点～本城交差点	7.5			●							○	3		No.7、No.9と重複	
			本城交差点～都井岬入口	9.8		●			○					○	2	串間温泉いこいの里	No.7、No.10と重複	
			都井岬入口～都井岬灯台	6.8		●			○					○	2	都井岬	No.7、No.10と重複	
			都井岬入口～国道448・県道48分岐	11.5		●								○	2		No.7、No.10と重複	
			国道448・県道48分岐～夫婦浦パーキング	7.5		●								○	2		No.10と重複	
夫婦浦パーキング～道の駅なんごう	1.7		●			○					○	2	道の駅なんごう	No.5、No.10と重複				
⑦	串間エリア2	都井岬発着周遊ルート	都井岬灯台～都井岬入口	6.8			●		○					○	2	都井岬	No.6、No.10と重複	
			都井岬入口～国道448・県道48分岐	11.5		●								○	2		No.6、No.10と重複	
			国道448・県道48分岐～串間市農村環境改善センター北側	15.9			●							○	3			
			串間市農村環境改善センター北側～蔵元交差点	2.9				●						○	3			
			蔵元交差点～串間駅前交差点	1.0		●			○					○	1	串間駅、道の駅くしま	No.9、No.10と重複	
			串間駅前交差点～県112・黒潮ロード交差点	1.5			●							○	3		No.6、No.9と重複	
			県112・黒潮ロード交差点～七つ橋南側	1.7				●						○	3		No.6、No.9と重複	
			七つ橋南側～今町交差点	0.6	●									○	3		No.6、No.9と重複	
			今町交差点～本城交差点	7.5			●							○	3		No.6、No.9と重複	
			本城交差点～都井岬入口	9.8		●			○					○	1	串間温泉いこいの里	No.6、No.10と重複	

※「優先順位」 ●:1. 最優先整備ルート、●:2. 優先整備ルート、●:3. その他
 ※宮崎市～串間市間の連続的なネットワーク形成を図るため、国道220号での整備を最優先整備ルートとして設定。
 ※「市街地部(DID地区)」、「自転車事故件数が多い区間」は、安全確保のために整備優先ルートとして選定。
 ※自転車事故件数:5.0件/10年・km以上の箇所を優先整備ルートとして選定。(県内平均2.5件/10年・kmの2倍以上、H20～H29を対象に集計)

3-2. 整備計画の検討 ～整備順位～

◎必要性、安全性、ネットワーク連続性、地元ニーズ等をもとに、ルート上の路線の整備順位を検討。

No.	エリア	サイクリングルート	区間	距離 (km)	対象路線				必要性 主要観光施設及び交通結節点	安全性		ネットワーク連続性		地元ニーズ 関係者要望	整備順位	施設・拠点名	備考	
					国 (国道220号)	県 (補助国道)	県 (県道等)	市		市街地部 (DID地区)	自転車 事故件数	試行区間	路線の連続性					
⑧	串間エリア3	日向北方駅発着周遊ルート	セブーンイレブン 串間上町店～市道・県道441号交差点	1.3				●							3			
			市道・県道441号交差点～黒潮ロード分岐	1.3			●									3		
			黒潮ロード分岐～揚原交差点	3.1				●								3		
			揚原交差点～田ノ野バス停北側	3.9			●									3		
			田ノ野バス停北側～国道222・県道54分岐	14.6			●									3		
			国道222・県道54分岐～道の駅酒谷	9.7		●										3		No.3と重複
			道の駅酒谷～あじさいロード分岐	2.4		●				○						3		道の駅酒谷
			あじさいロード分岐～田ノ野バス停北側	11.8				●								3		
⑨	串間エリア4	串間駅発着周遊ルート	串間駅前交差点～県112・黒潮ロード交差点	1.5			●		○					3	串間駅、道の駅くしま	No.6、No.7と重複		
			県112・黒潮ロード交差点～七つ橋南側	1.7				●						3		No.6、No.7と重複		
			七つ橋南側～今町交差点	0.6	●										3		No.6、No.7と重複	
			今町交差点～本城交差点	7.5			●								3		No.6、No.7と重複	
			本城交差点～蔵元交差点	4.2			●								2		No.10と重複	
			蔵元交差点～串間駅前交差点	1.0			●								2		No.7、No.10と重複	
⑩	日南・串間エリア	恋人ロードルート	目井津港入口交差点～南郷駅前交差点	1.2	●				○			○	○	1	南郷駅	No.5と重複		
			南郷駅前交差点～串間駅前交差点	22.5	●				○			○	○	1	串間駅、道の駅くしま			
			串間駅前交差点～蔵元交差点	1.0			●							○	2		No.7、No.9と重複	
			蔵元交差点～本城交差点	4.2			●							○	2		No.9と重複	
			本城交差点～都井岬入口	9.8			●			○				○	2	串間温泉いこいの里	No.6、No.7と重複	
			都井岬入口～都井岬灯台	6.8			●			○				○	2	都井岬	No.6、No.7と重複	
			都井岬入口～国道448・県道48分岐	11.5			●							○	2		No.6、No.7と重複	
			国道448・県道48分岐～夫婦浦パーキング	7.5			●							○	2		No.6と重複	
			夫婦浦パーキング～道の駅なんごう	1.7			●			○				○	2	道の駅なんごう	No.5、No.6と重複	
			道の駅なんごう～南郷駅前交差点	5.3			●			○				○	2	南郷駅	No.5と重複	

※「優先順位」 ■:1. 最優先整備ルート、■:2. 優先整備ルート、■:3. その他

※宮崎市～串間市間の連続的なネットワーク形成を図るため、国道220号での整備を最優先整備ルートとして設定。

※「市街地部(DID地区)」、「自転車事故件数が多い区間」は、安全確保のために整備優先ルートとして選定。

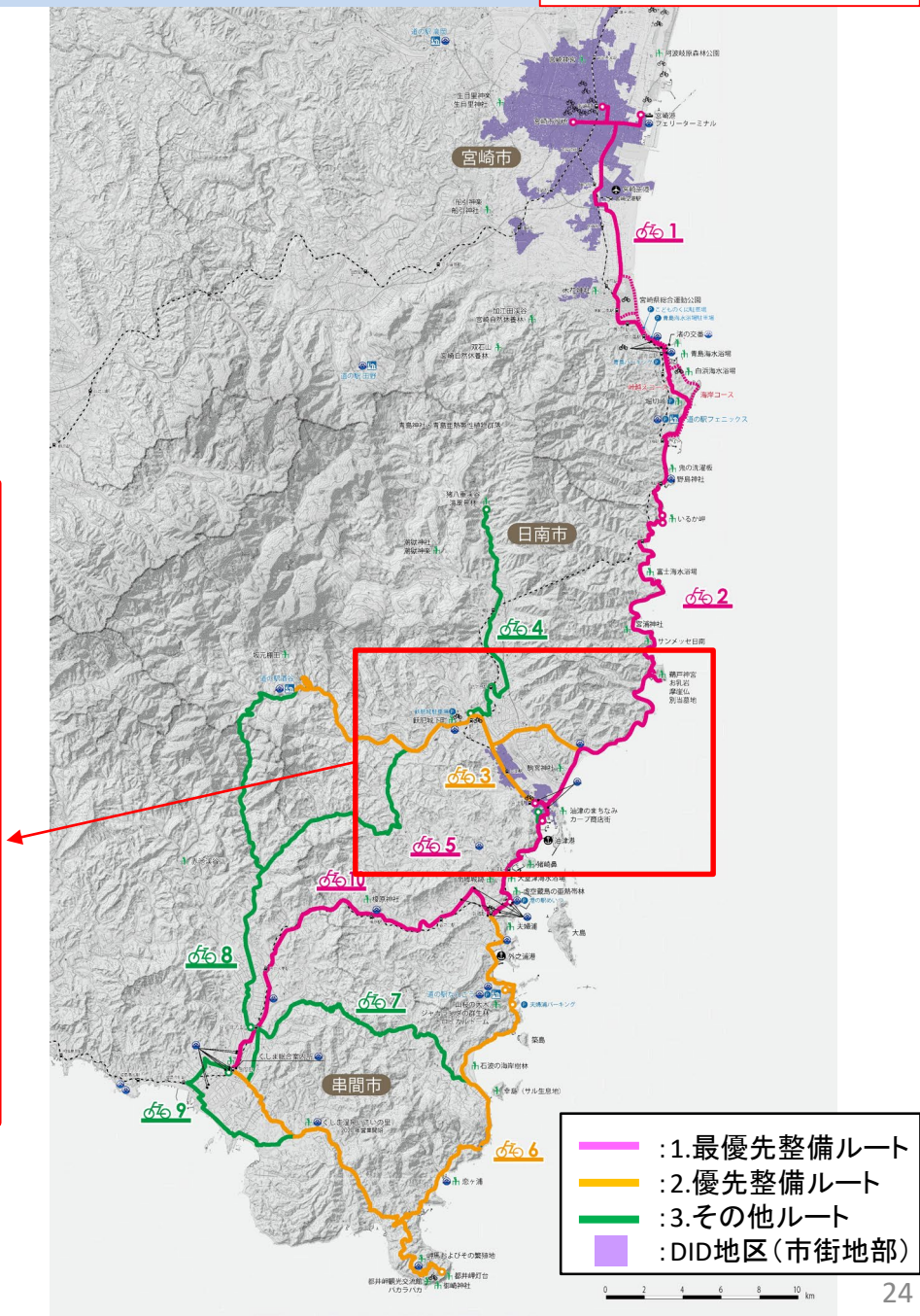
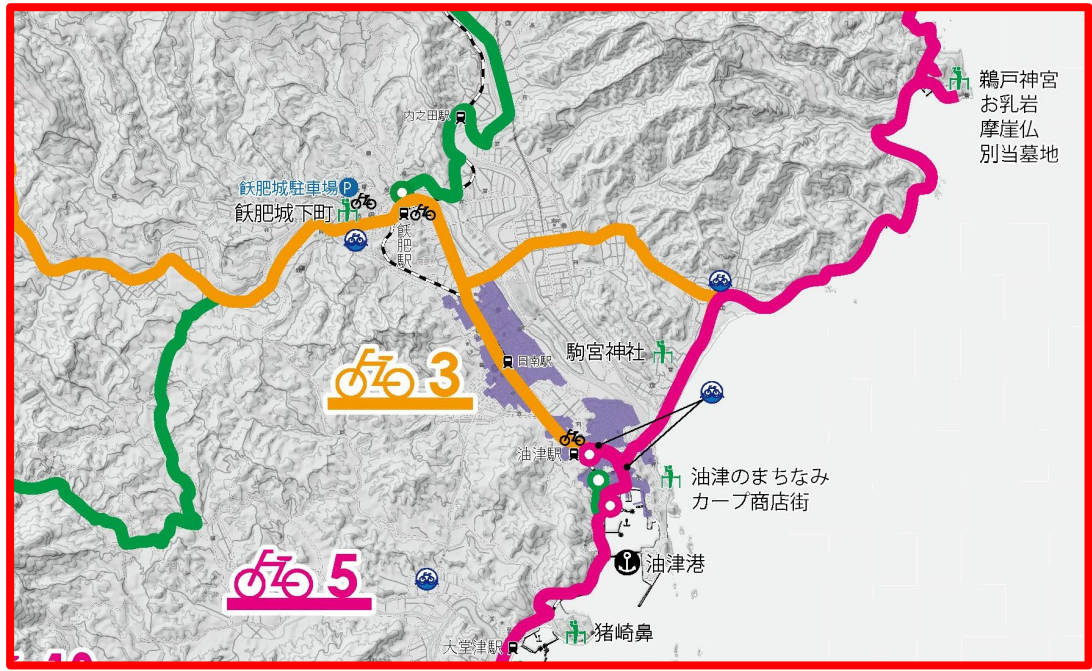
※自転車事故件数:5.0件/10年・km以上の箇所を優先整備ルートとして選定。(県内平均2.5件/10年・kmの2倍以上、H20～H29を対象に集計)

3-3. 整備計画の検討 ～整備の考え方～

◎地域の基軸となる国道220号を中心に優先整備を行い、その後、各地域へのアクセス路線となる枝線の整備を実施。

◎日南市の市街地部(DID地区)においては、ガイドライン※に基づく自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画を策定し、自転車通行空間を整備。

※安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H28.7)



- :1.最優先整備ルート
- :2.優先整備ルート
- :3.その他ルート
- :DID地区(市街地部)