

日南海岸サイクルツーリズム協議会 整備部会 報告資料

1. 日南海岸版自転車通行空間整備の手引き（仮称）の目次構成イメージ	1
2. 本「手引き」の位置づけ	2
3. 日南海岸地域における道の使われ方と現状	3
4. 東九州自動車道の開通に伴う自動車交通の変化	4
5. 現況道路空間の概況（着目すべき特殊区間の整理）	5
6. 整備の基本的な考え方	6
7. 特殊区間における整備の方向性	9
8. サイクルツーリズムにおける誘導サインの考え方	18
9. サイクルツーリズムにおける休憩施設の考え方	28
10. 試行区間設定（案）	29

平成30年3月26日

1. 日南海岸版自転車通行空間整備の手引き(仮称)の目次構成イメージ

日南海岸版

自転車通行空間整備の手引き(仮称)



平成●年●月

日南海岸サイクルツーリズム協議会

「手引き」の記載事項について次頁以降で議論(特に「論点」の部分で議論)

第1章:はじめに

- 1-1. 本書の目的
- 1-2. 本書の位置づけ
- 1-3. 日南海岸地域における道の使われ方
- 1-4. 東九州自動車道の開通に伴う自動車交通の変化

第2章:整備の基本的な考え方

- 2-1. 日南海岸サイクリングルート(案)
- 2-2. 整備の基本方針
- 2-3. 特殊区間における整備方法
 - (1)幅員が狭い区間
 - (2)トンネル区間
 - (3)幅員が広い区間

第3章:誘導サイン

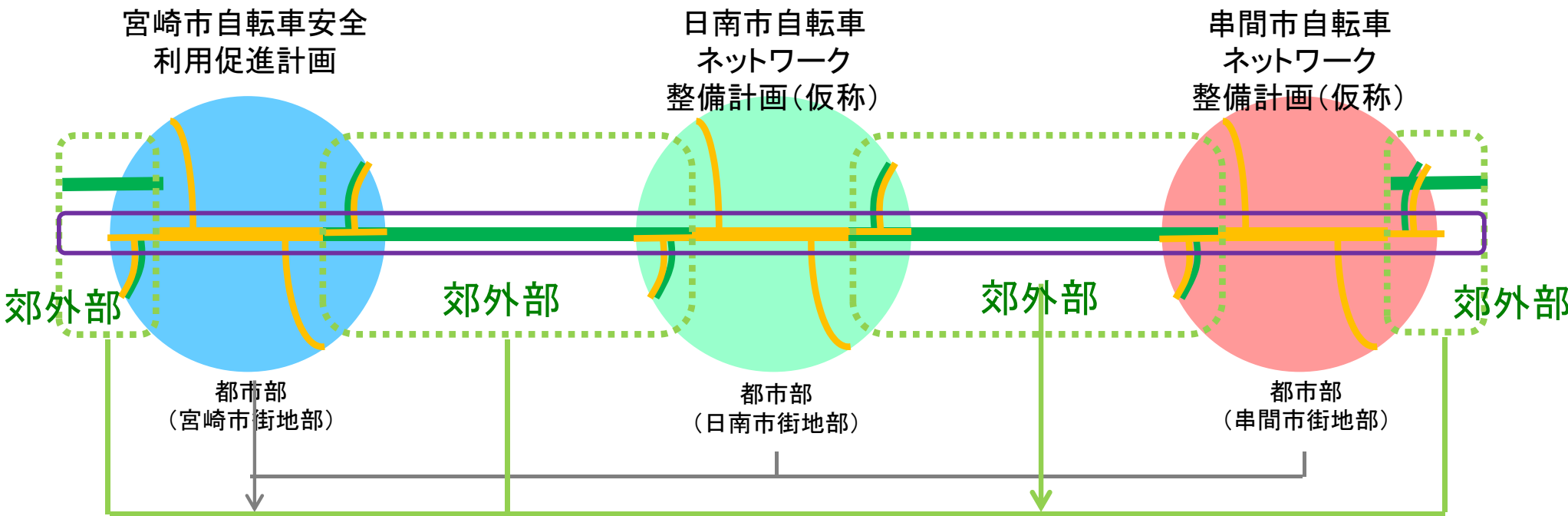
- 3-1. 誘導サインの基本方針
- 3-2. 誘導サインの体系
- 3-3. 誘導サインの整備基準
 - (1)色彩
 - (2)寸法
 - (3)設置位置
 - (4)文字の形
 - (5)自転車マーク(ピクトグラム)

第4章:休憩施設

- 4-1. 整備施設
- 4-2. 施設設置及び管理主体

2. 本「手引き」の位置づけ

- ◎本「手引き」は、市街地間を結ぶ「郊外部」の自転車通行空間整備が対象。
- ◎各市の自転車ネットワーク整備計画は、本「手引き」と整合を図りプランニングすることが望ましい。



安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン【H28.7】

- I 自転車ネットワーク形成の進め方
 - ・自転車ネットワーク路線の選定等
- II 自転車通行空間の設計
 - ・安全で快適な自転車通行空間の設計に関する基本的な考え方

「日南海岸版自転車通行空間整備の手引き」(仮称)

- ・サイクルツーリズムに資する案内・誘導を主
- ・地域の実情に合わせたガイドラインの基準緩和や案内誘導のピクトグラム等を検討

黄色い線 ガイドラインを基本とするエリア 緑色の線 「日南海岸版自転車通行空間整備の手引き(仮称)」を基本とするエリア

紫色の枠 日南海岸サイクルツーリズム協議会で定めるサイクリングルート

3. 日南海岸地域における道の使い方と現状

- ◎物流、生活移動を目的とした自動車利用が主体。(信号も少なく、高速走行が目立つ)
- ◎その他(少ないが)自転車(ロードバイク、一般自転車)、シニアカー、歩行者の利用もある。

⇒自動車(クルマ)利用が主体で、その他の利用者にとって通りづらい箇所がある



クルマ、一般自転車、ロードバイク、シニアカー、歩行者等、多様な利用がある



しかし現況の道路空間は・・・



分合流部(左折導流路)では
車道を自転車が行きづらい



車道が狭く、自転車や
シニアカー等が行きづらい



トンネルが多く自転車や
シニアカー等が行きづらい

4. 東九州自動車道の開通に伴う自動車交通の変化

東九州自動車道(清武JCT～日南東郷IC)の開通に伴い、地域の自動車交通は大きく変化するものと想定。

主な周辺道路	H42推計交通量	備考
国道220号	4,500台/日	整備あり
	11,700台/日	整備なし

※出典：H26九州地整事業評価監視委員会資料
※交通量は「清武JCT～日南北郷IC間」の推計数値



【国道220号利用形態の変化(想定)】

●交通量(利用者)が減少

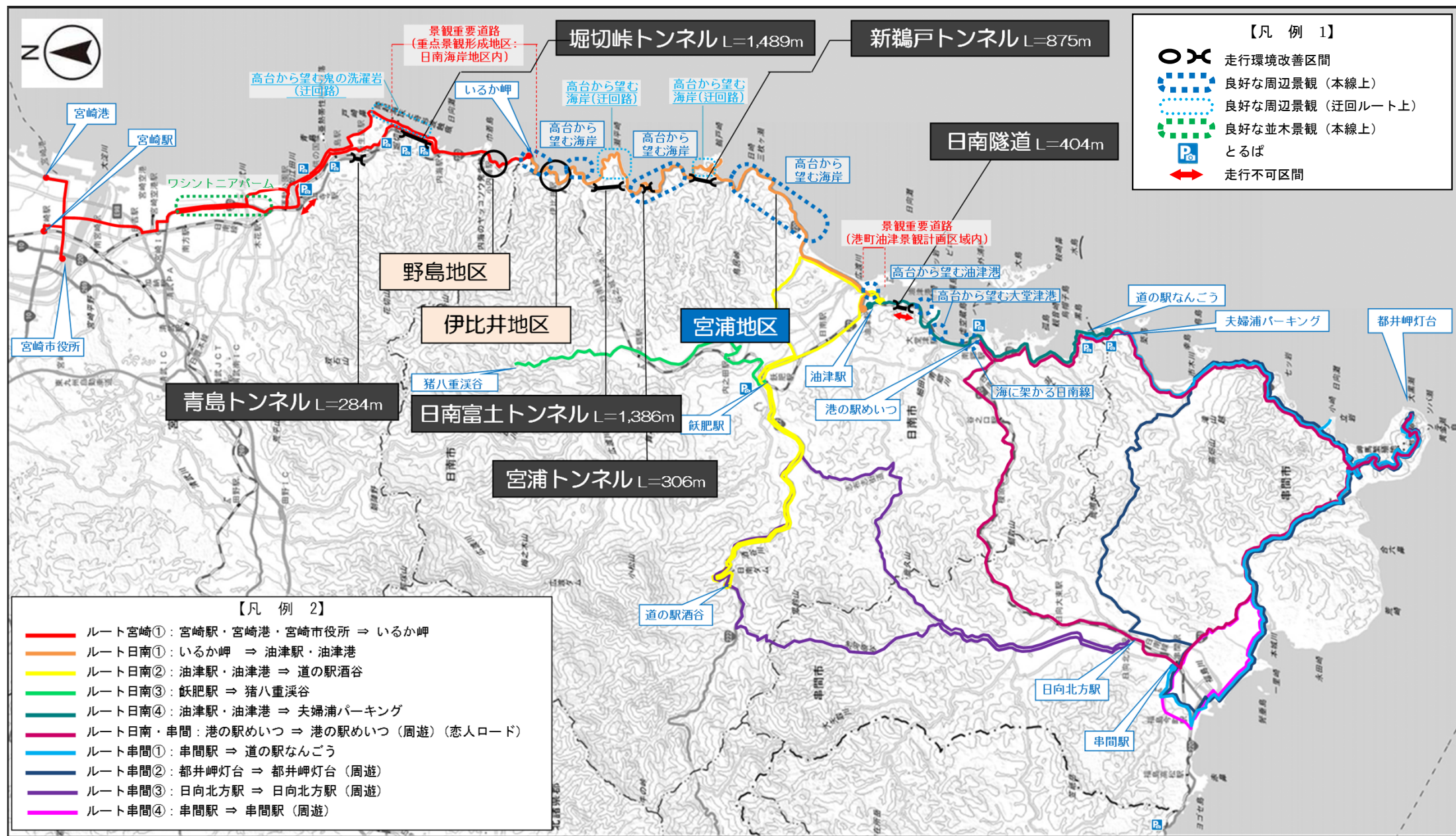
- ⇒サイクルツーリズム等には好都合で、走行環境としては向上する可能性あり。
- ⇒交通量減少による沿道地域の衰退(道の駅、集客施設、店舗等への立ち寄り減少)が懸念。

●短距離利用主体(地元住民)に変化

- ⇒市街地間(拠点間を結ぶ区間)は特に交通量が減少し、風景を楽しめる交通環境となる可能性あり。
- ⇒大型車(貨物等)の減少に伴い、小型車が走りやすくなる反面、走行スピードが上がると危険。

5. 現況道路空間の概況（着目すべき特殊区間の整理）

■特殊区間⇒ 狭小幅員 トンネル 広い幅員



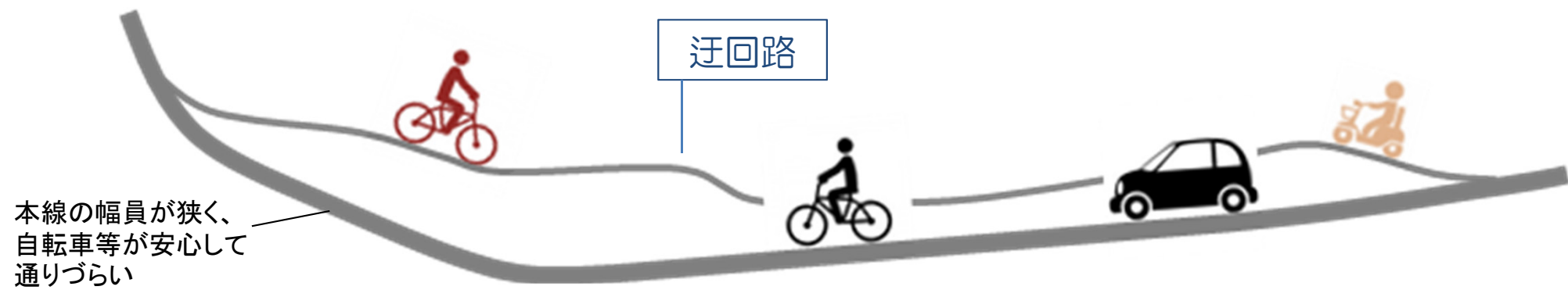
※基幹道路となる国道220号の特殊区間を表記

6. 整備の基本的な考え方

市街地部については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準じて整備するものとし、ここでは、郊外部における整備の基本的な考え方を整理した。
日南海岸サイクルツーリズムの基幹道路となる国道220号は、道路用地に限りがあり、車道混在による整備とならざるを得ないことを踏まえ、下記の考え方を整理した。

(1) 誘導動線: 自転車等が通りづらい区間で、迂回路がある場合は、迂回路に誘導する。(側道等も含む)
・国道220号は地域の基幹道路であり、クルマの走行速度も速いことから、なるべく動線を分けた方が安全・安心にサイクルツーリズムを楽しめる。

例①: 本線の道幅が狭い



例②: 車道の走行速度が速い



宮崎南バイパス(規制速度60km/h)



側道を走行する自転車の様子

例③: トンネル



暗くて不安・風景も見えない

(2)誘導位置: 自転車利用者の安全性を考慮し、その場の道路空間に応じた誘導位置とする。

- ・迂回路がなく本線を誘導する場合、基本的に外側線の外側(民地側)に配置することが望ましいが、側溝の存在や路肩が狭い実情を踏まえると、外側線の内側(車道内)を走行せざるを得ない区間が多い。
- ・ただし、一部、幅員に余裕がある区間等については、自転車利用者の安全を第一に考え、外側線の外側(民地側)を誘導することが望ましい。

◎パターン①: 道路幅が狭く余裕がない区間(路肩幅が1m未満しか確保できない区間)



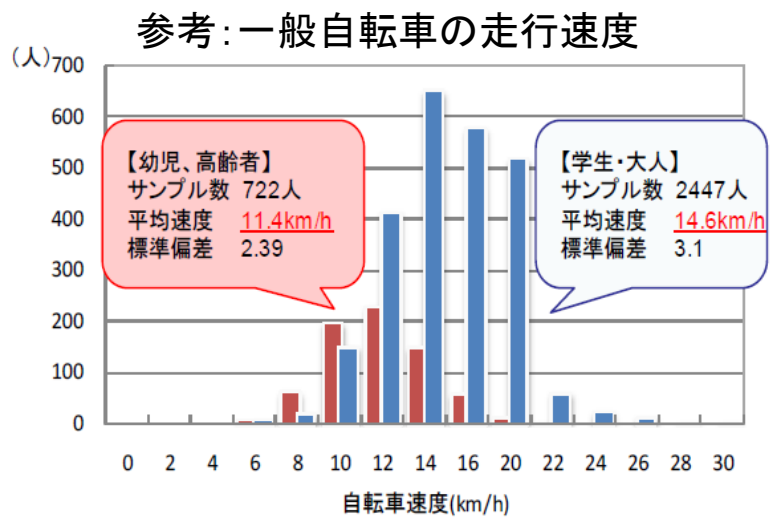
◎パターン②: 道路幅が広く余裕がある区間(路肩幅が1m以上確保できる区間)



※リブ付白線: クルマの車道外への逸脱を防止する(運転者への注意喚起)ことを目的に、危険性の高い区間で整備している。サイクリストにとっては走りにくいとの意見も聞かれるが、事故リスクの高さを考慮し、今後も安全対策としてのリブ付白線の整備は継続する。【P.23参照】

(3) 表示方法: 多様な利用者を考慮しつつ、効果的、走行性、誘導性に配慮した表示方法とする。

- ・車道混在型は、矢羽根の表示が基本となるが、一般的な自転車に比べ、ロードバイク等は走行速度が速く、長距離利用者が多いことが特徴。
 - 一般自転車: 速度10～15km/h・移動距離～5km程度
 - ロードバイク等(中級以上): 速度20～30km/h・移動距離50km以上
- ・そのため、ロードバイク等については、矢羽根の上を走行するときの「走行性」や「誘導性」を考慮する必要がある。
- ・路面表示は、クルマ(ドライバー)に対して「自転車走行空間」の存在を認知していただく機能があり、自転車の安全確保を目的として表示することも必要。



出典: 我が国の自転車利用実態把握(土木技術資料51-4: 諸田恵士ほか)

郊外部については、市街地部とは異なる表示方法を視野に入れた検討が必要
※ただし、交差点や道路分合流部等については、安全性を考慮し、矢羽根表示によって注意喚起を促す必要がある。

案①: 走行速度を考慮し「広間隔の矢羽表示」

ガイドラインに基づく一般的な10m間隔

走行速度も考慮して間隔を広げる(適正な間隔については別途検討)

※コスト⇒ ガイドラインに基づく矢羽根(W=750mm・10m間隔の場合) 約1,050千円/km

案②: 誘導明確性を重視し「ライン表示」

参考例: しまなみ海道(生口島)【出典: /広島県】

ライン(30cm幅の場合) 約2,150千円/km 参考: 自転車ピクト・約20千円/箇所 (金額は工事費ベース)

※具体的な表示方法については、今後、現地検証(試験施工や仮設施工等)を実施して検討を深める予定

7. 特殊区間における整備の方向性

(1) 狭小幅員: 「歩行者」「シニアカー」「自転車」「自動車」が安全に通行できる共存空間の創出

- ◎JR日南線駅に隣接した場所に集落が存在。
- ◎「歩行者」「シニアカー」「自転車」等の歩道利用が想定される。
- ◎集落区間においてクルマの走行速度が低減されていないように見える。
- ◎片側歩道のため、無信号の横断歩道で本線を横断しなければならない箇所もある。



方法①

地形的、用地的に事業化の可能性があれば、皆が通りやすい幅員へと見直し



方法②

幅員の見直しができない場合は、自転車等の「迂回路への誘導」や「注意喚起」を促す整備

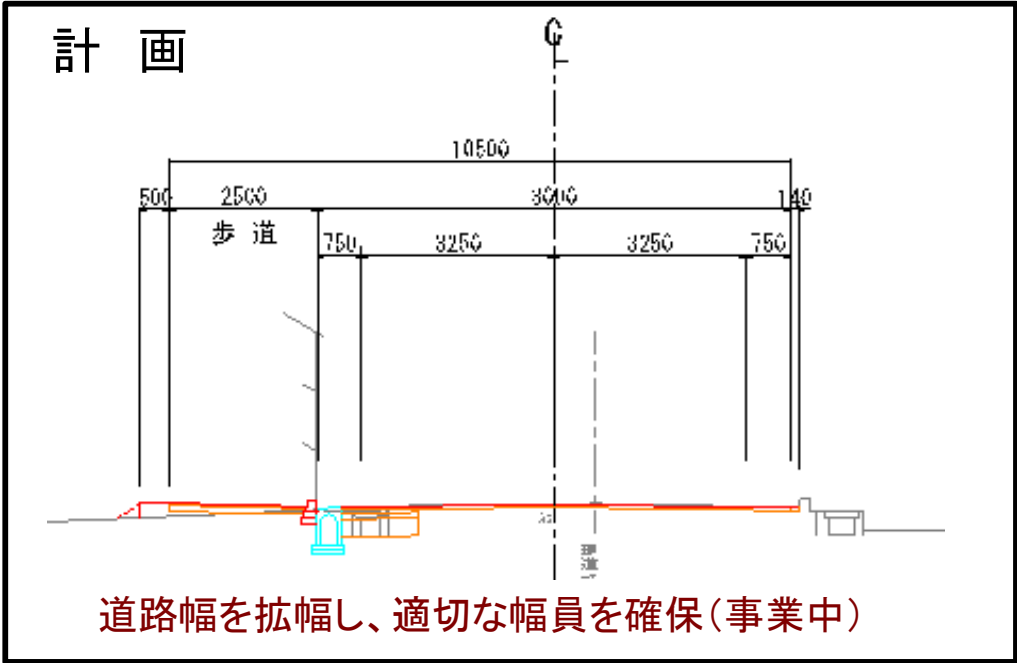
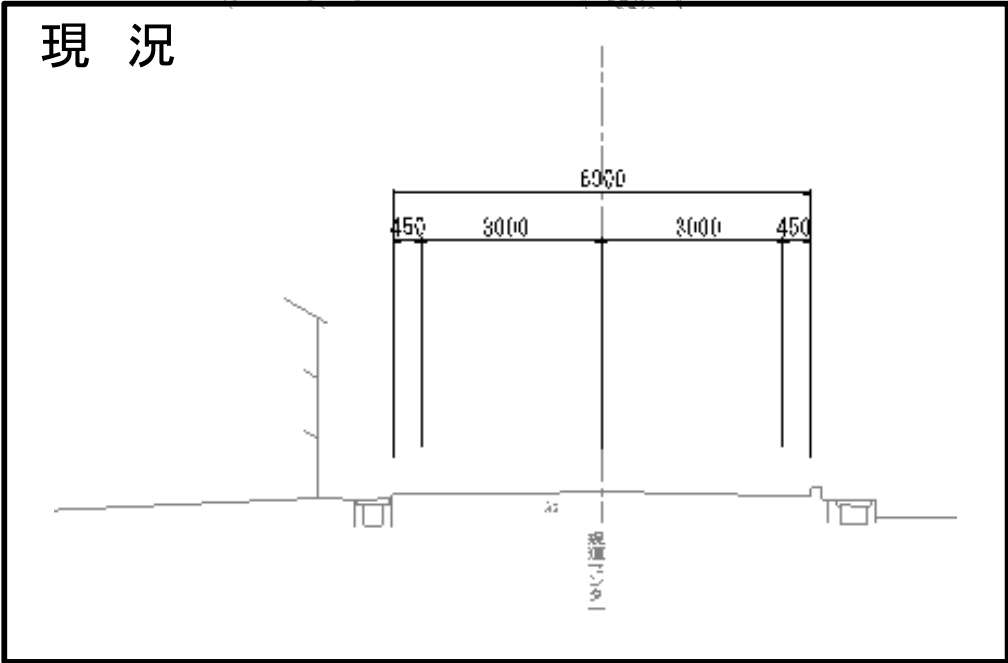
■方法①:幅員の見直しが可能な「伊比井地区」の方向性

【現況】・車道は一定の幅員(W=3m)以上を確保している。
・歩道が「狭い区間」と「広い区間」が混在し、位置(左右)も入れ替わって連続していない。

【動線の凡例】

- 歩道通行
- 路肩通行
- 横断歩道

◎東側(平面図上側)に歩道がない
・横断歩道はある
・歩行者は路肩を通行



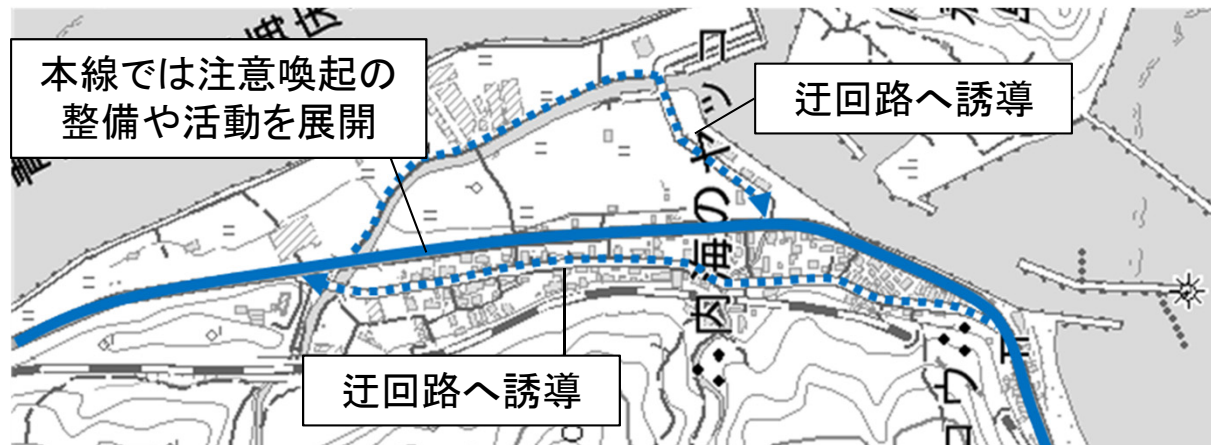
■方法②:幅員見直しが困難な「野島地区」の方向性

○迂回路への誘導

バイパス等の整備によって迂回できる旧道等の別動線が現存している場合、その道路を活用し、歩行者、低速小型モビリティ等の交通弱者を誘導する。

○注意喚起

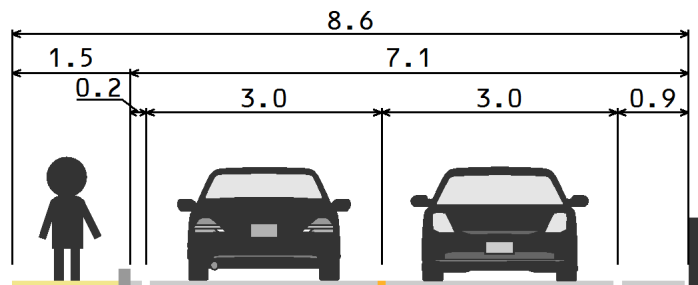
多様な道路利用者の安全を確保するため「道路幅員の見直し」「注意喚起サインの整備」「ドライバーの意識啓発」を行う。



- サイン : 多様なモビリティが共存して利用していることを注意喚起する「標識」
利用者が適切な場所を移動するよう動線を明示する「路面表示」
- 意識啓発: 思いやりドライブゾーンの意識啓発活動を展開

【現況】

- ・現在、道路構造令に基づく車道最小幅(3m)であり、現実的には幅員見直しは困難。
- ・路面表示等の「注意喚起」や「思いやりドライブゾーン」等の意識啓発(運動)が主体とならざるを得ないのが実情。



野島地区の現況横断構成



路面表示(例)



ネーミング・サイン(例)



思いやり1.5m運動の展開

(2)トンネル: 快適な走行性を求める自転車(ロードバイク)のための迂回路の設定と誘導

【青島・堀切峠・日南富士・宮浦・新鵜戸トンネル】

- ◎空間が閉塞的で不安感がある。
- ◎片側歩道のため、歩行者、シニアカー、一般自転車はトンネル前後で本線横断を要する。
- ◎歩道幅が狭く(日南富士、宮浦、新鵜戸は幅1.5m)すれ違いしにくい。
- ◎ロードバイク(自転車)についても、路肩幅が狭く走行しづらい。(恐怖感あり)

【日南隧道】

- ◎歩道がない。
- ◎軽車両通行禁止のため、自転車は通行できない。
- ◎歩行者、自転車は迂回路(旧道: 自歩道指定)を通らなければならない。

※詳細は、次頁参照。



新鵜戸トンネルの様子



日南隧道の様子

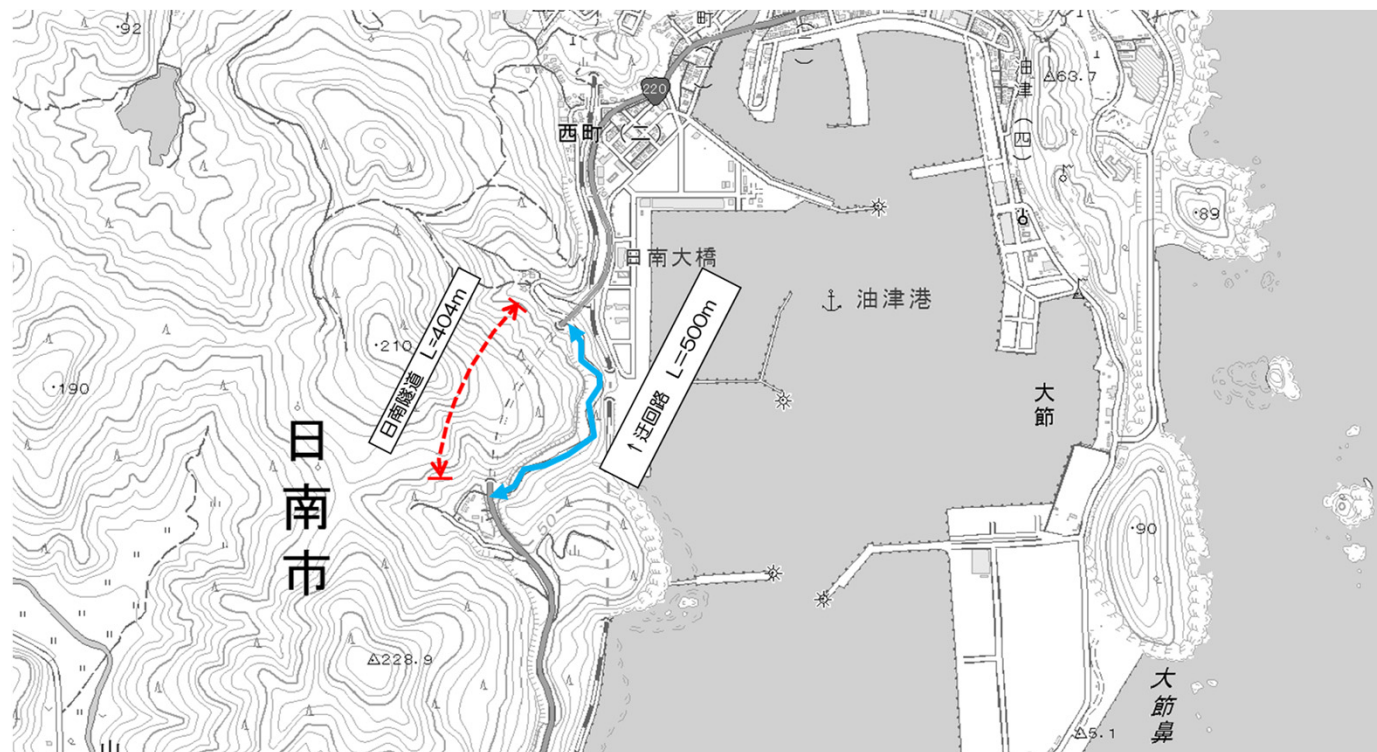
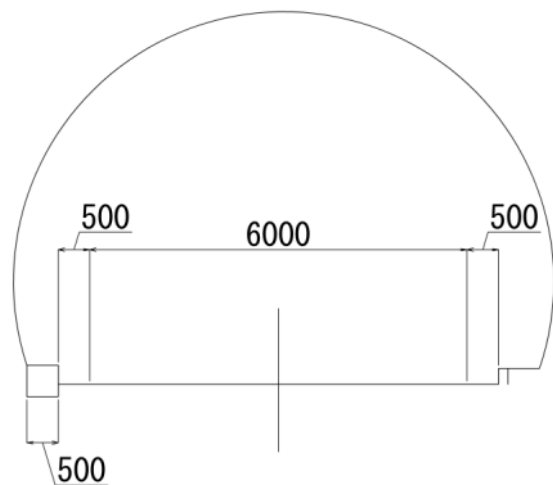
改善策の方向性

- 歩行者、一般自転車は、短距離移動優先でトンネル内の歩道を通行。(日南隧道除く)
- ロードバイクは、走行距離は長くなっても、美しい風景を有する迂回路へと誘導することが、交通安全上においても望ましい。

■日南隧道の場合(例示)

【現況】

- ・歩道がなく、歩行者・軽車両通行禁止区間に指定。
- ・迂回路への誘導が必須。



トンネルの状況



歩行者・軽車両通行禁止の標識



海側の迂回路(自転車歩行者道)

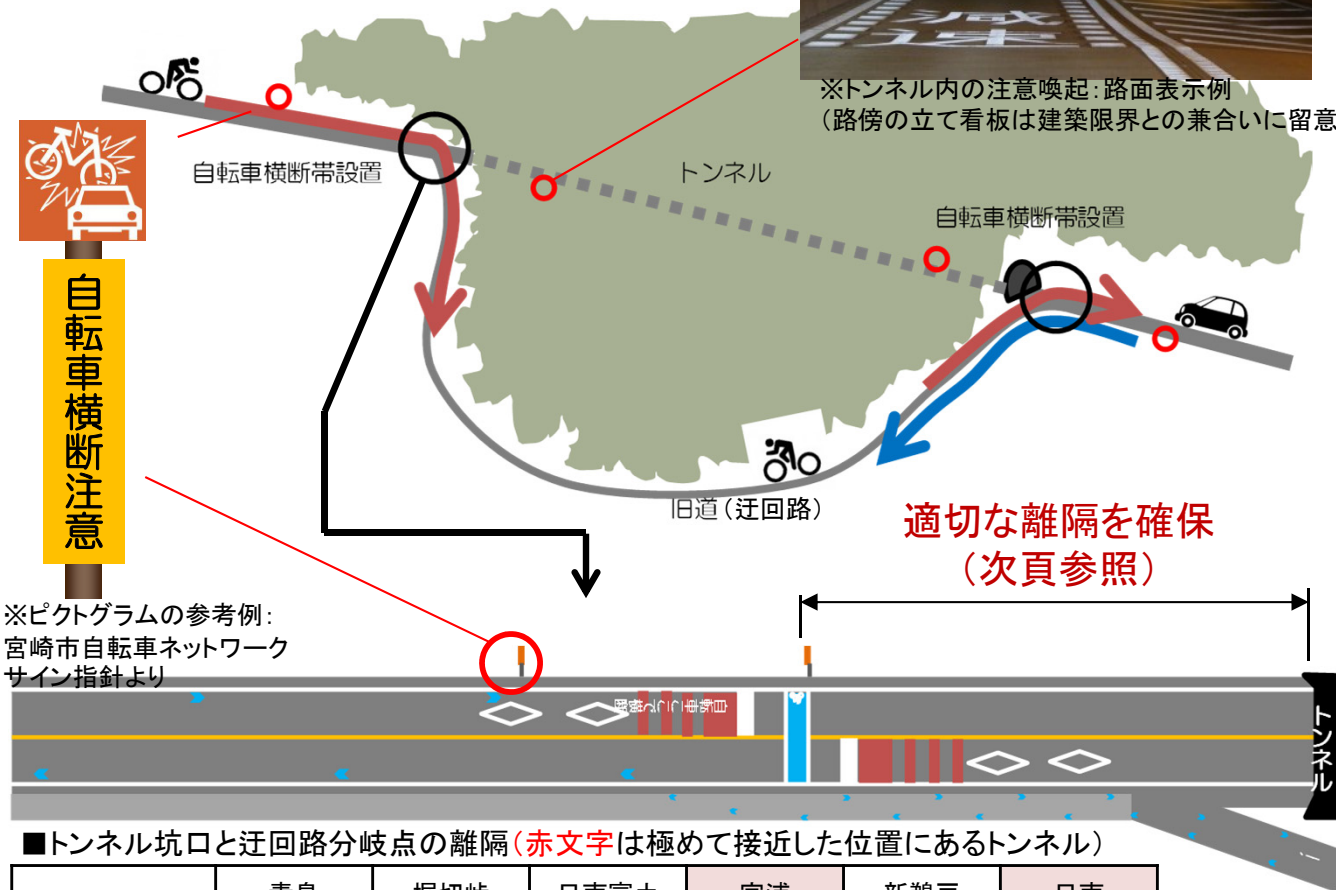
○迂回路への誘導

- ・道路改良以前の旧道を活用して迂回するよう誘導する。

(日南隧道以外のトンネルにおいても、基本的にトンネル区間の車道を自転車は走行しないように誘導)

○車道横断部の明確化と注意喚起

- ・トンネル前後の必要な箇所に「自転車横断帯」を設置し、自動車利用者に対する注意喚起(路面表示やサイン)を実施する。



	青島	堀切峠	日南富士	宮浦	新鶴戸	日南
起点側(m)	なし	640	160	15	140	20
終点側(m)	250	110	435	40	560	15



※トンネル内の注意喚起: 路面表示例
(路傍の立て看板は建築限界との兼合いに留意)

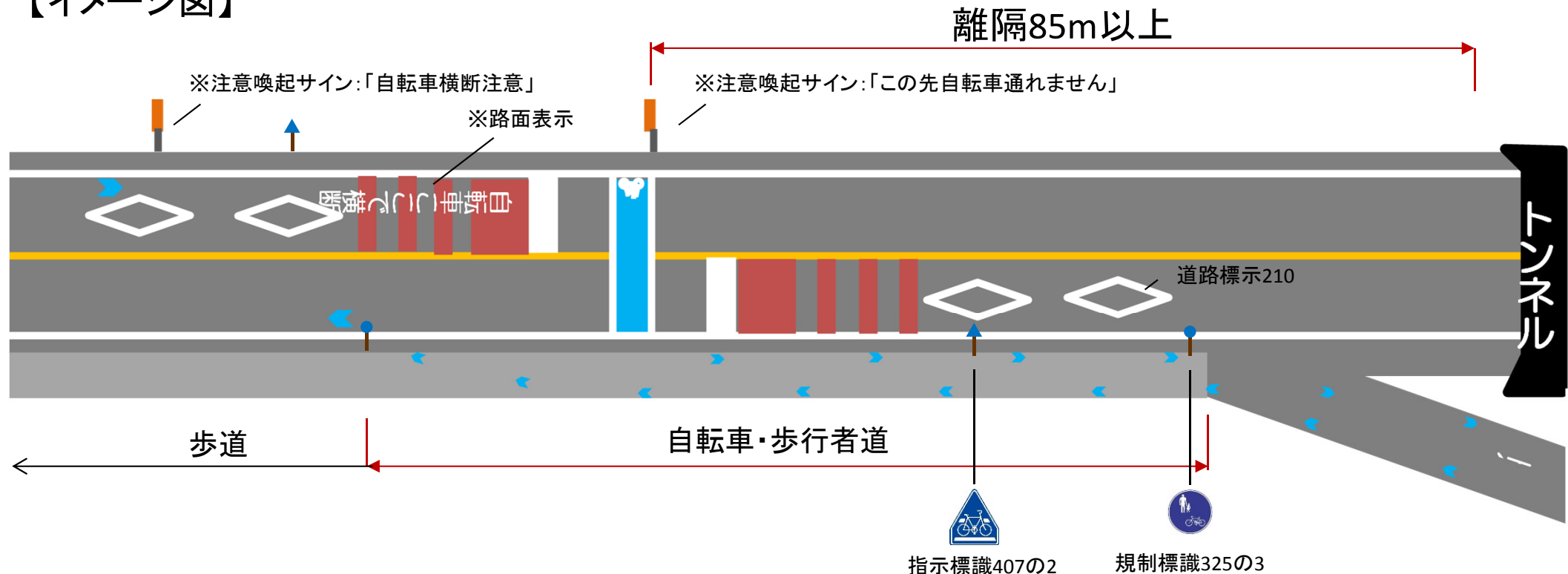
【参考】トンネルと自転車横断帯との離隔について（代表箇所：最も離隔が近い日南隧道）

- 日南隧道内における実勢走行速度⇒指定速度より高めに利用されている
- 走行車における制動視距⇒概ね70m程度（道路構造令の解説と運用より）
- 人の目の明順応（眩惑の回復）にかかる時間⇒概ね1秒程度（走行距離で約15m程度）



自転車横断位置は、トンネル坑口から85m以上の離隔を確保（机上での暫定設定）

【イメージ図】



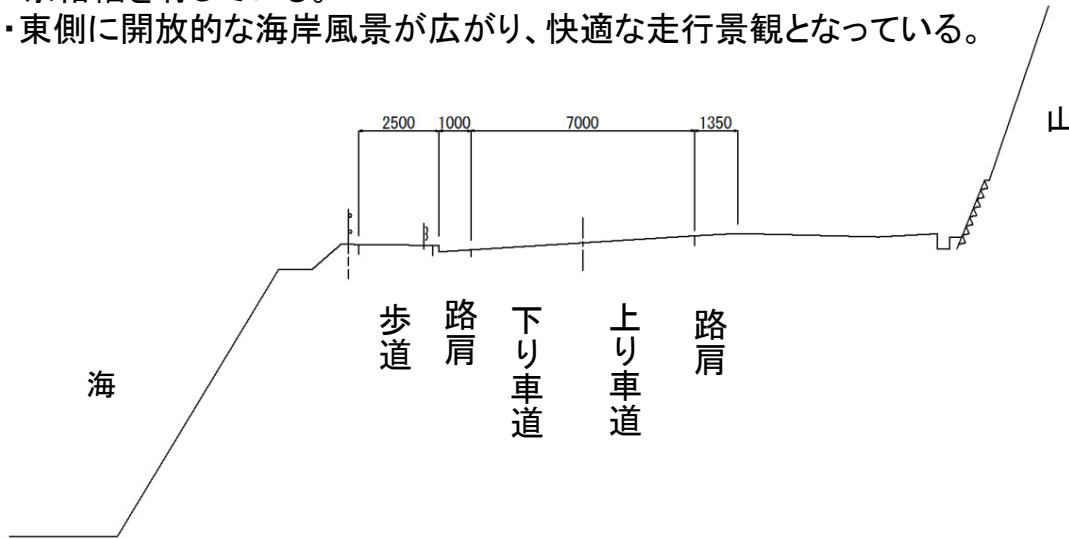
※具体的な横断帯の離隔・自転車誘導方法（自歩道路面上の矢羽根orライン等）については、今後、検討を深める予定

(3) 広い幅員:「自転車」「自動車」等がより安全かつ、快適に通行できる道路空間の創出

■ 例示: 宮浦地区

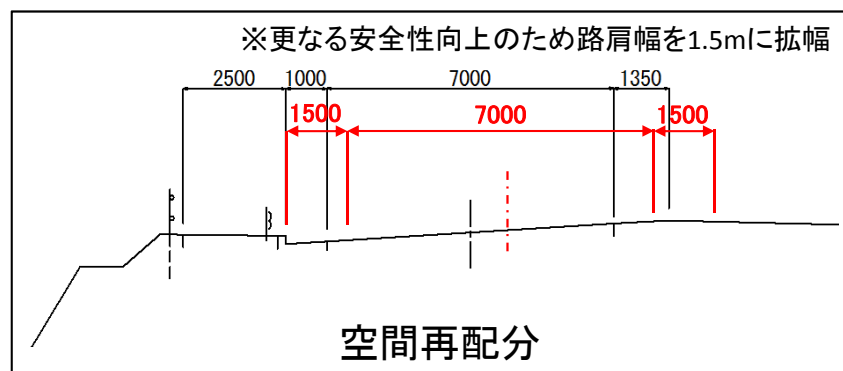
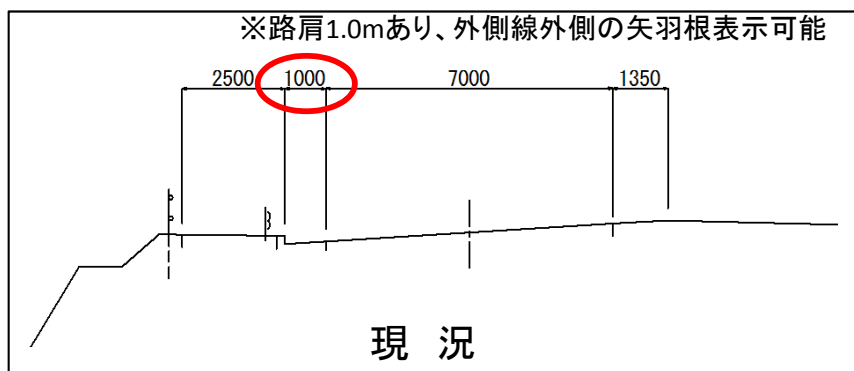
【現況】

- ・歩道 (W=2.5m)、路肩 (W=1.0m以上) が確保され、更に山側に余裕幅を有している。
- ・東側に開放的な海岸風景が広がり、快適な走行景観となっている。



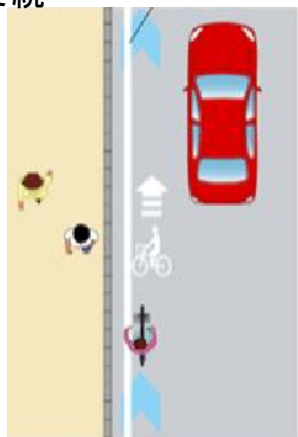
○道路空間再配分の必要性を検討

- ・道路中心を山側にシフトし、路肩幅を拡幅する。
- ・拡幅した路肩の中で、自転車通行空間の位置づけ(自転車通行帯or車道混在)を検討する。



案1

外側線内側矢羽根表示
現況幅員を変えずに外側線内側に矢羽根表示で統一



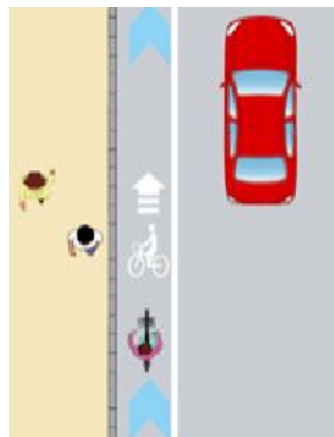
案2

外側線外側矢羽根表示
現況幅員を変えずに外側線外側に矢羽根表示



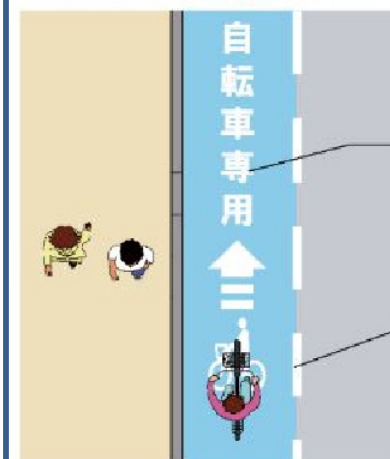
案3

外側線外側矢羽根表示
路肩幅を広げ、外側線外側に矢羽根表示



案4

路肩を自転車専用通行帯として整備
路肩幅を広げ、外側線外側に自転車専用通行帯として整備



道路標示「専用通行帯(109の6)」の設置

道路標示「車両通行帯(109)」の設置

※上記は、いずれも通常の舗装修繕事業に併せて実施 17

8. サイクルツーリズムにおける誘導サインの考え方

◎誘導サインは、景観に配慮し「無駄のない」整備を心掛ける。

- ・誘導は、各種「情報伝達ツール」の「連携」「役割分担」を明確にする。
- ・既存の道路案内サイン等の情報以外に必要な情報提供に限定する。

伝達ツール		情報の種類	サインの役割	場 所
事前情報	MAP	①紙	・コースの全体像 ・地域情報の提供	・「道の駅」 ・サイクルレスト よってね！（注1）
		②Web	・コース情報（距離、勾配等）の提供	—
現地整備	標識サイン	①総合案内	・全体像の把握 ・周辺地域情報の把握 ・現在地の確認	・「道の駅」
	路面表示 ※必要に応じて標識サインの補完設置を検討（注2）	②誘導	・ツーリングコースの明確化 ・自転車が通行することの意識啓発	・車道外側線付近
		③注意喚起	・「クルマ」と「自転車」交錯部の明確化	・自動車や歩行者等との交錯部 （本線自転車横断帯・左折導流路等）
		④距離標	・現在地の確認 ・目印（マイルストーン）	・一定間隔
		⑤難所	・コース情報の事前情報提供 （利用者が判断するための情報）	・トンネルの存在（迂回） ・長距離の急な上り坂 ・長距離の急な下り坂

○自転車（ロードバイク）利用者は前傾姿勢となり、路面状態を確認しながら走行するため、路面表示が最も効果的。（次頁参照）

○建柱式の標識サインは、基本的に歩道設置となるため、歩道を物理的に占有し、有効幅員を狭めてしまう。

○したがって、自転車を対象としたものは「路面表示」を基本とする。

（注1）サイクルレストよってね！：日南海岸地域シーニックバイウェイ協議会における活動の一環として、自転車の休憩所としてサイクリスを受け入れている施設をサイクルレストよってね！として登録していただき、共通のロゴマーク（P.22参照）で案内する取り組み。

（注2）標識サインの補完設置：路面表示だけでは不十分な場合は、建柱式の「標識サイン」を補完設置することを検討。

【参考】 自転車利用者の目線－効果的な誘導サインについて



前方の路面状態を確認しながら走行
⇒路面表示が最も効果的

「日南海岸版サイクルツーリズム」の誘導サインシステム【概念図】

(注) 図は全てイメージの例示

事前情報・携行情報ツール



MAP(道の駅、空港、駅等で配布)

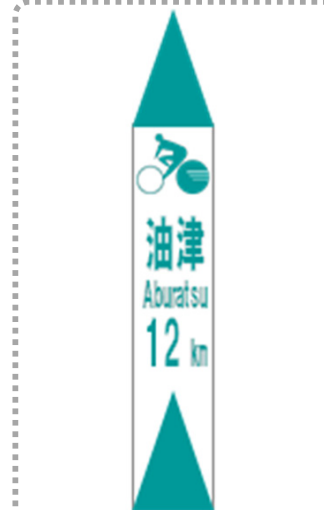


Webや携帯でMAP情報提供

現地情報ツール



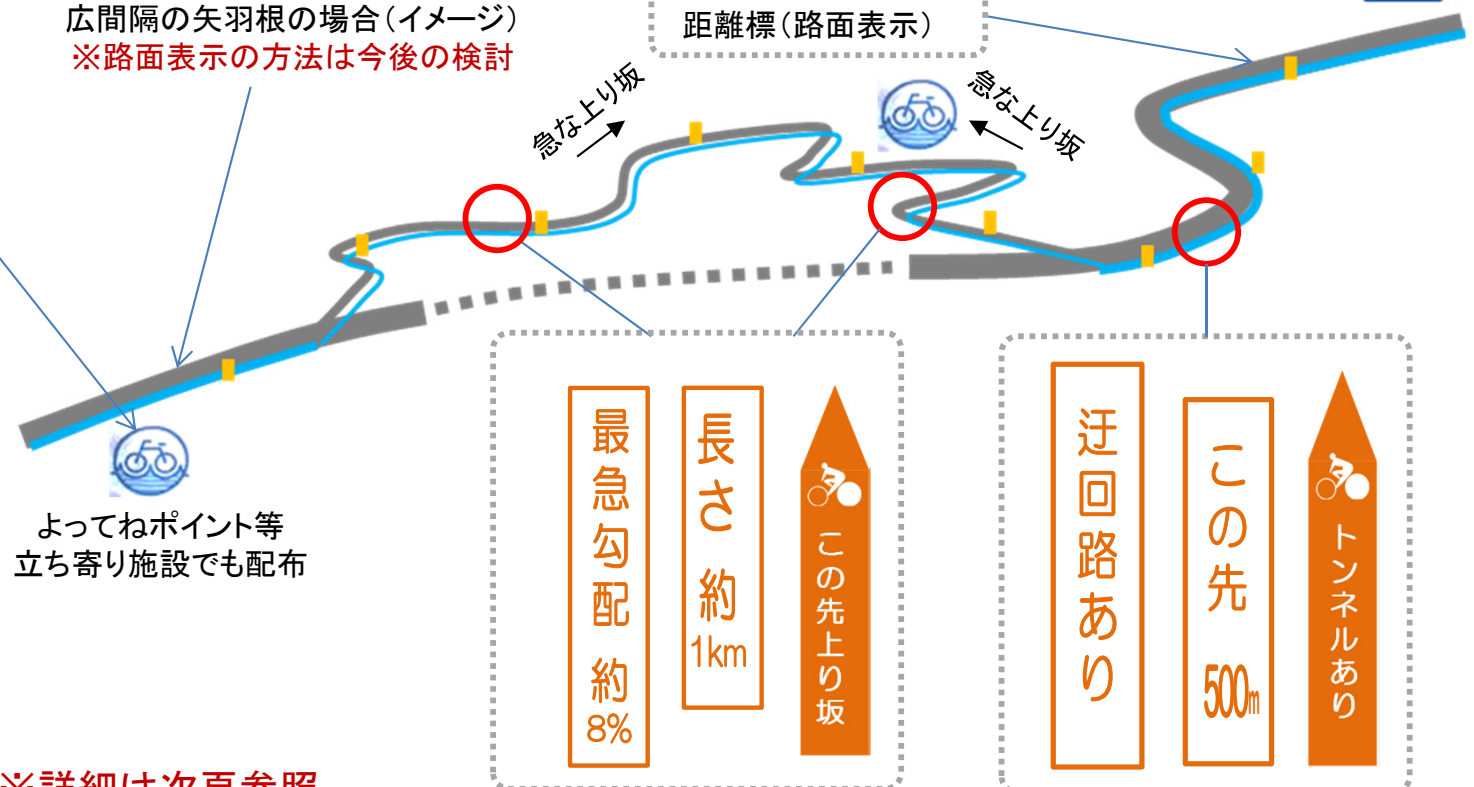
広間隔の矢羽根の場合(イメージ)
※路面表示の方法は今後の検討



距離標(路面表示)



総合ルート案内
(道の駅等の立ち寄り施設に設置)



※詳細は次頁参照

注意喚起の路面表示(事前の情報提供)

【参考】路面表示の「種類」と「設置位置」の基本的な考え方

	イメージ(一例)	
距離標	主要目的地まで1km間隔で路面表示 	(トンネル内の距離標) 
難所案内 (注意喚起)	トンネル坑口の500m手前に設置 	
	坂道の「距離」「最急勾配」を表示 ※坂道区間の設定は、現地検証を実施しながら今後検討予定 	

※具体的なデザイン・標記ワード・設置箇所・サイズ等については、今後、検討及び議論を深め、設定していく予定

【参考】「日南海岸版サイクルツーリズム」のピクトグラムについて

【標準化されている自転車関連のマーク】

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（標識令）



道路標示「普通自転車歩道通行可（114の2）」

安全で快適な自転車利用環境
創出ガイドライン



ピクトグラムの例

（記載事項）

自転車のピクトグラムは、法定外表示のため、自転車利用者とドライバーの双方に誤解を与えないよう、標識令で定められた道路標示と類似したデザインとしないものとする。

JIS Z8210



【オリジナルで設定する場合に考慮すべきデザイン要素（例）】

○サイクルツーリズム ⇒ スポーツバイク（ロード） ○スポーツバイク ⇒ スピード感 ○日南海岸 ⇒ マリンカラー、波 等

例①



例②



例③



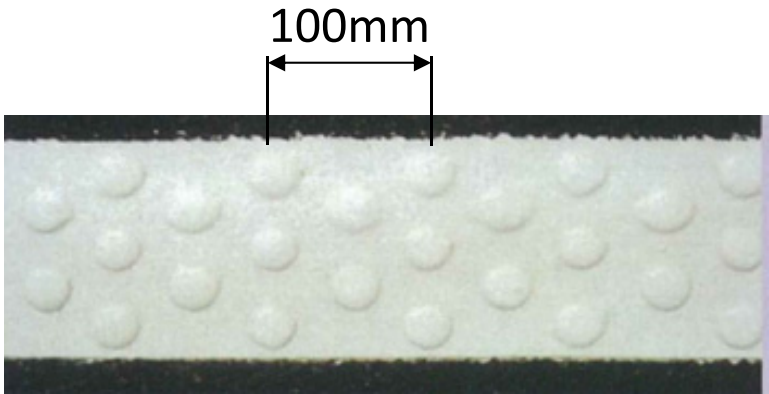
例④

（サイクルレスト：よってねマーク）



※具体的なデザイン・表示箇所については、今後、検討及び議論を深め、設定していく予定

【参考】注意喚起型の外側線について

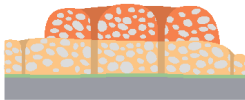
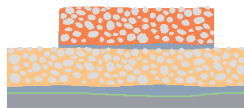
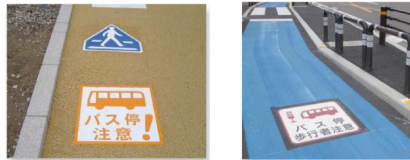
		リブ型	ドット型
概 要			
突起量		5mm	4mm
コスト		620円/m(上記仕様の場合)	602円/m(上記仕様の場合)
ドライバーへの 注意喚起効果	逸脱防止	・振動が大きく、注意喚起効果に優れる。	・走行音の変化により、注意喚起効果はある。
	夜間視認性	・突起や溝により再帰反射が得られ、夜間視認性に優れる。	・突起により再帰反射が得られ、夜間視認性に優れる。
自転車の走行性		・突起間隔が広いため、凸部の自転車走行時のガタツキが大きく、走行性、安全性に劣る。	・突起間隔が密なため、自転車のタイヤ設置面積が大きく、比較的走行性に優れる。
評 価		△	○

※参考：アトミクス(株)HP

自転車走行環境の観点のみから考えると「ドット式」の方が望ましい

【参考】路面表示の工法について

■参考：積水樹脂HP

	溶融接着式 		圧着接着式 	
	はめ込み 	積層 	はめ込み 	積層 
概 要	・一体シートで表面がフラット。 ・現場での配置作業の手間を省ける。		・一体シートで表面がフラット。 ・圧着するだけで手軽に施工できる。	
イメージ				
厚み	◎ 1.2mm		◎1.2mm	
耐久性	◎剥離の懸念なし		○密着性あり	
コスト(※注)	△(1.5)		△(1.5)	
評 価	○		△	

※注：コスト欄の()内の数値は、最も経済的な「溶融接着式・積層」を1(基準)とした場合の概ねの金額割合。(数字が大きい方が高価)

凹凸があることによって若干走行性に劣るが、耐久性やコストを考慮すると「溶融接着式：積層」工法が望ましい

【参考】安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省道路局・警察庁交通局)

◎路面表示の設計(単路部の抜粋)

○ピクトグラム

- ・自転車道、自転車専用通行帯、及び車道混在には、法定外表示である自転車のピクトグラムを設置。
- ・自転車のピクトグラムは、法定外表示のため、自転車利用者とドライバーの双方に誤解を与えないよう、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」で定められた道路標示「普通自転車歩道通行可(114の2)」と類似したデザインとしない。



図II-1 自転車のピクトグラムの例



○矢羽根型の路面表示

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	<標準形> 幅=0.75m以上※1 長さ=1.50m以上 角度=1:1.6 道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路など)では、必要に応じて、以下を採用。 幅=0.75m 長さ=0.60m 角度=1:0.8	設置間隔=10m※2 1.0m以上※3	設置間隔=10m※2 1.0m以上(0.75m以上※4)
備考	※1: 自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分を、その左端に沿って通行することが原則である。このため、路面表示の幅員は、標準仕様を用いない場合でも、この原則を逸脱しない範囲で適切な形状を設定するとともに、自転車通行空間として必要な幅員を自転車と自動車の両方に認識させることが重要である。 ※2: 矢羽根型路面表示の設置間隔は10mを標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にする。 ※3: 路面表示の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。 ※4: 現地の交通状況に応じて、0.75m以上とすることもできる。		

○車道混在の場合の路面表示

■歩道のある道路

- ・自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するため、車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示及びピクトグラムの設置を検討。
- ・車道内に矢羽根型の路面表示をする場合は、矢羽根の右側が路肩端から1.0m以上の位置になるように設置する。

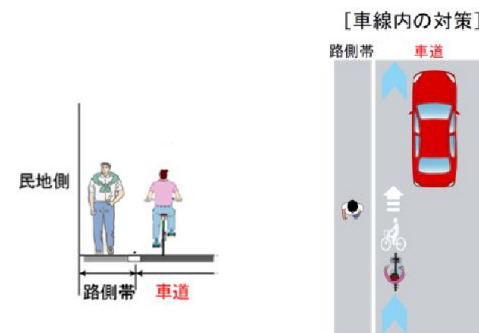
■歩道のない道路

- ・路側帯は、自転車の通行が可能であるものの、主として歩行者の通行空間であるため、車線内に自転車の通行位置を示す矢羽根型路面表示やピクトグラムを設置した上で、路側帯内に歩行空間であることを示すピクトグラム等を設置することが考えられる。

【歩道のある道路】



【歩道のない道路】(路側帯のある道路)

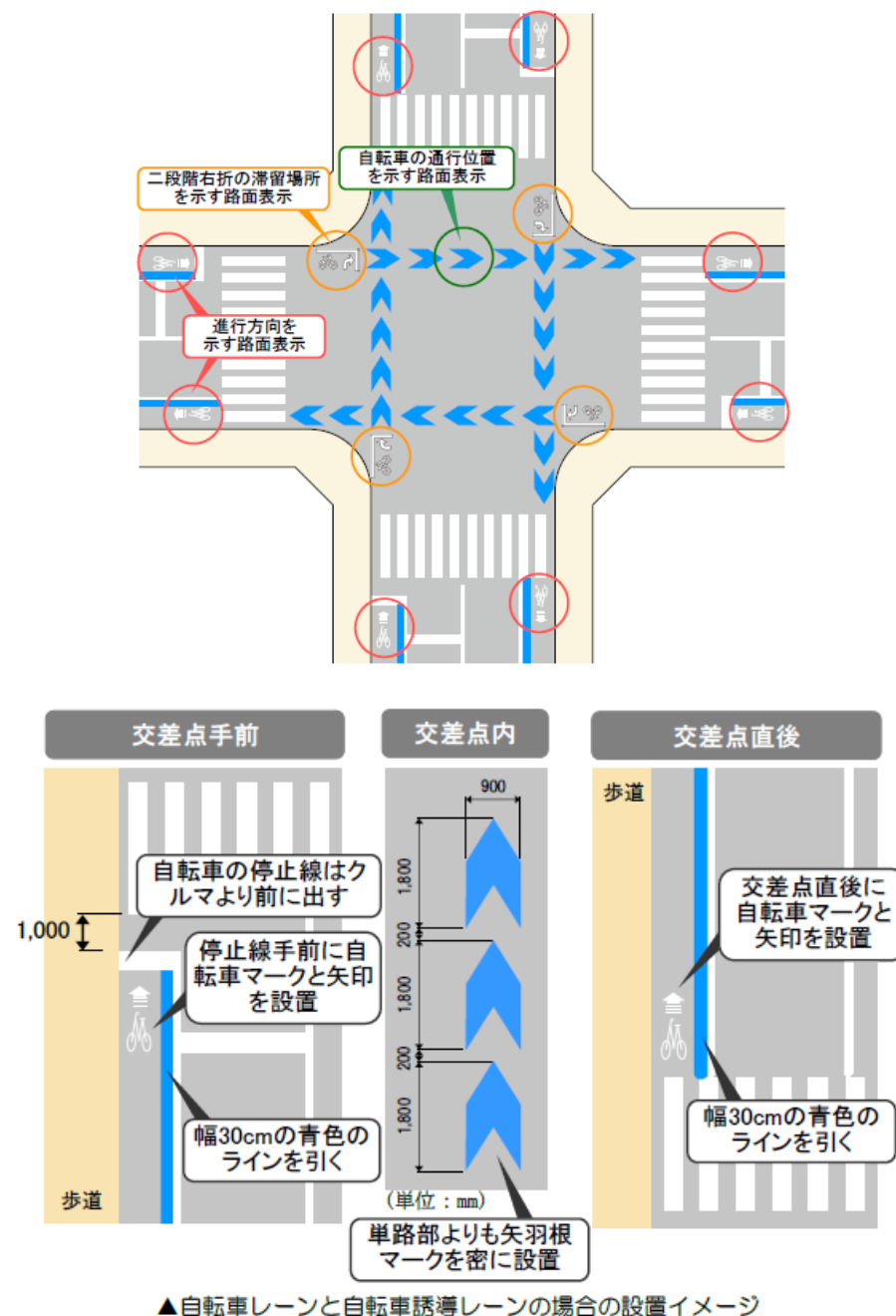


【参考】宮崎市自転車ネットワークサイン指針①

◎単路部(車道混在の場合)

概要	「宮崎市自転車安全利用促進計画」に基づいた仕様とします。 - 車道混在区間では自転車とクルマが同じ車道内を縦列で通行するため、車道内に自転車の通行位置と方向を矢羽根マークによって明示し、通行方法を自転車に案内するとともに、クルマに対して注意喚起を図ります。
対象	クルマ及び自転車利用者を対象とします。
サイン	矢羽根マークの大きさは、歩道がある場合は幅 900mm、縦 1,800mm、路側帯に用いる場合は幅 600mm、縦 1,800mm を標準とし、3,200mm 間隔で配置します。 ■歩道がある場合 ■路側帯の場合 ▲矢羽根マークの大きさ (単位: mm)
設置位置・イメージ	■歩道がある場合 ■路側帯の場合 ▲車道混在区間における路面表示の設置イメージ (単位: mm)

◎交差点部



【参考】宮崎市自転車ネットワークサイン指針②

◎使用する色

使用されている色	本指針指定色	案内標識 (看板)	2.5PB 3.5/10
		宮崎市自転車レーン	2.5PB 4/10
		規制標識	7.5R 4/15
宮崎市色彩パレット(青系、黄系)		空	5.1PB 2.6/5.9
		空	1.6PB 5.6/6.2
		海	1.6BG 5.8/3.0
		海	8.0B 5.2/5.5
	本指針指定色	マンゴー	5.0YR 5.7/9.0
		キンカン	0.1Y 7.1/8.8

◎自転車マーク



◎危険箇所サイン

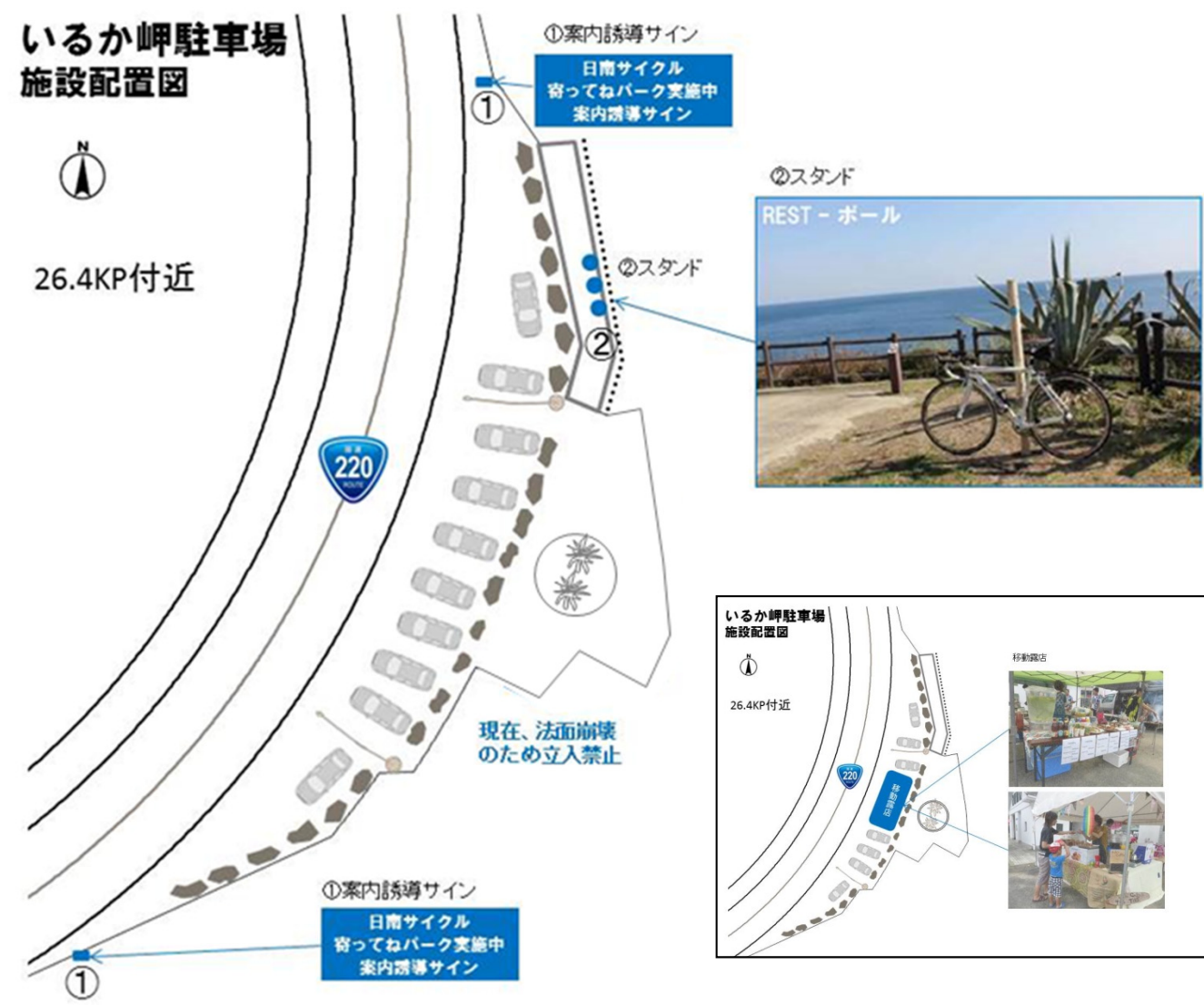
- 寸法(参考)
- ・右図参照
- マンゴー色のマンセル値
- ・5.0YR5.7/9.0
- 看板の種類
- ・夜間でも視認性を高めるため高輝度のものを使用する。



(単位:mm)

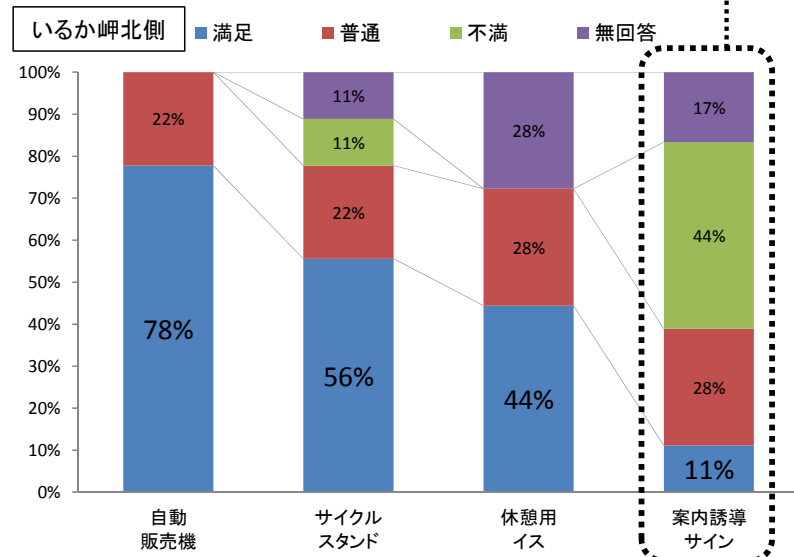
9. サイクルツーリズムにおける休憩施設の考え方

- ◎サイクリスト休憩施設:「自動販売機(水分補給)」「サイクルスタンド」「休憩用イス」
- ・施設(アメニティアイテム)の設置・維持管理は、「道路協力団体」の占用によって実施
 - ・「道路協力団体」による「移動露店(イベント時等)」「自動販売機」での収益は、「公益活動(除草、交通安全教育等)」の活動費に補填



社会実験結果(H29):モニター意見の傾向

- ・自動販売機、サイクルスタンド、休憩用イスの満足度は、比較的高かった。
- ⇒今後、道路協力団体と調整を図る
- ・案内誘導サインは不満の意見が多かった。 ←
- ⇒実験として小さいサインを直前に設置したため、満足度が得られなかったと想定。
- ⇒休憩空間はマップ等でも存在が認識されている可能性が高いことから、現地サインそのものの必要性は低いと判断。



10. 試行区間設定(案)

◎試行区間設定の目的

目的①:「手引き(素案)」の内容精査

・「手引き(素案)」の記載事項(整備の方向性)の可否や、新たな課題を抽出するため、現地レベルでの適用検討を進め、「手引き(素案)」の内容をスパイラルアップする。

目的②:関係者の連携強化

・具体の現場レベルでの取り組みを通じ、行政(国県市)、道路協力団体、地域(サイクル団体、住民等)、交通事業者等、多岐にわたる関係者の合意形成と連携を強化する。

	方法1:問題タイプ別設定型	方法2:ルート(区間)設定型
概 要	「狭小空間」「トンネル」の代表箇所を設定し、具体の整備検討を進める。	問題タイプが網羅されるよう、一定距離の連続した区間設定を行い、具体の整備検討を進める。
メリット	・細部にわたる具体条件を明確にすることができる。 ・モデル地域を分けられる(宮崎、日南、串間)ため、地域全体の関係者と検討レベルが合わせやすい。	・連続して整備することになるため、道路利用者にとって利用しやすい(わかりやすい)。 ・未想定の新たな課題が抽出される可能性が高い。
デメリット	・整備区間と未整備区間(現況)が混在することから、道路利用者が混乱する懸念あり。	・問題タイプを網羅しようとする、設定距離が長くなり、モデルケース整備としての費用増となる。
評 価	△	○



◎試行区間設定の方針(案)

- ・「方法2:ルート(区間)設定型を基本」として設定を行う。
- ・基軸となる国道220号を主体に、具体検討及び試行整備による検証を進める。



【理由】

- 日南海岸の美しい典型的な景観が広がっている。
- 東九州自動車道の開通により、地域の自動車交通状況が大きく変化する可能性がある。
- 課題となる「トンネル」区間を含んだ検討が必要である。
- 国道220号に「軽車両通行禁止区間(自転車等)」があり、迂回路への誘導案内の検討が必要である。
- 休憩ポイントとなっている「道の駅」フェニックスがある。
- 多くの観光客が訪れ、取組みのパイロット的な位置づけとするには、路線の中で最も注目度が高い。



国道220号ルートの様子



県道377号ルートの様子



【理由】

- 美しい日南の海岸線が見える。
- 軽車両通行禁止の「日南隧道(空間閉塞)」を含んでいる。
- 油津駅、南郷駅、油津港をルート上に含み、鉄道や船舶との連携について、具体の議論ができる。
- 大堂津地区等、道路幅員が狭い区間を含む検討が可能である。
- 休憩ポイントとなる拠点(油津港、目井津港)が沿道に立地している。



軽車両通行禁止の「日南隧道」



幅員の狭い大堂津地区の様子