

# 日南海岸サイクルツーリズム協議会(第7回) 令和3年度 整備部会報告資料

|                                 |      |
|---------------------------------|------|
| 1. R4年度までの整備計画等 .....           | P.1  |
| 2. 自転車通行空間の整備方針 .....           | P.6  |
| 3. ナショナルサイクルルート(NCR)の指定要件 ..... | P.15 |

令和3年9月

# 1. R4年度までの整備計画等 ~宮崎市中心部ルート~

◎宮崎市自転車ネットワーク、ネットワークに接続する市道等を対象に、矢羽根等による整備を実施。



0) 都市部かつ  
自転車ネットワーク計画あり  
(未整備区間：約5km)  
⇒自転車ネットワーク計画に基づく  
整備を検討。

1) 都市部かつ  
自転車ネットワーク計画なし  
(未整備区間：約3km)  
⇒100m間隔での矢羽根設置を基本とし、  
R4年度までの優先整備を目指す

— : 県管理  
— : 宮崎市管理  
— : 整備済



# 1. R4年度までの整備計画等 ～宮崎市南部ルート～

◎国道220号、中村木崎線、宮崎空港線等を対象に、矢羽根・案内サイン等による整備を実施。

**側道を走行**

**側道アンダーパスを横断**

**清武川渡河部は自歩道を案内**

**狭幅員化により自転車通行空間を確保**

■ : 国管理(国道220号)  
 ■ : 県管理  
 ■ : 宮崎市管理  
 ■ : 整備済



# 1. R4年度までの整備計画等 ～青島・堀切峠周辺ルート～

◎トンネル内(青島トンネル・堀切峠トンネル・内海トンネル)の案内は行わず、並行する内海加江田線(青島・堀切峠)や市道(内海トンネル並行路線)を案内。



■内海加江田線(青島)



■内海加江田線(堀切峠)



■内海加江田線(内海トンネル坑口)

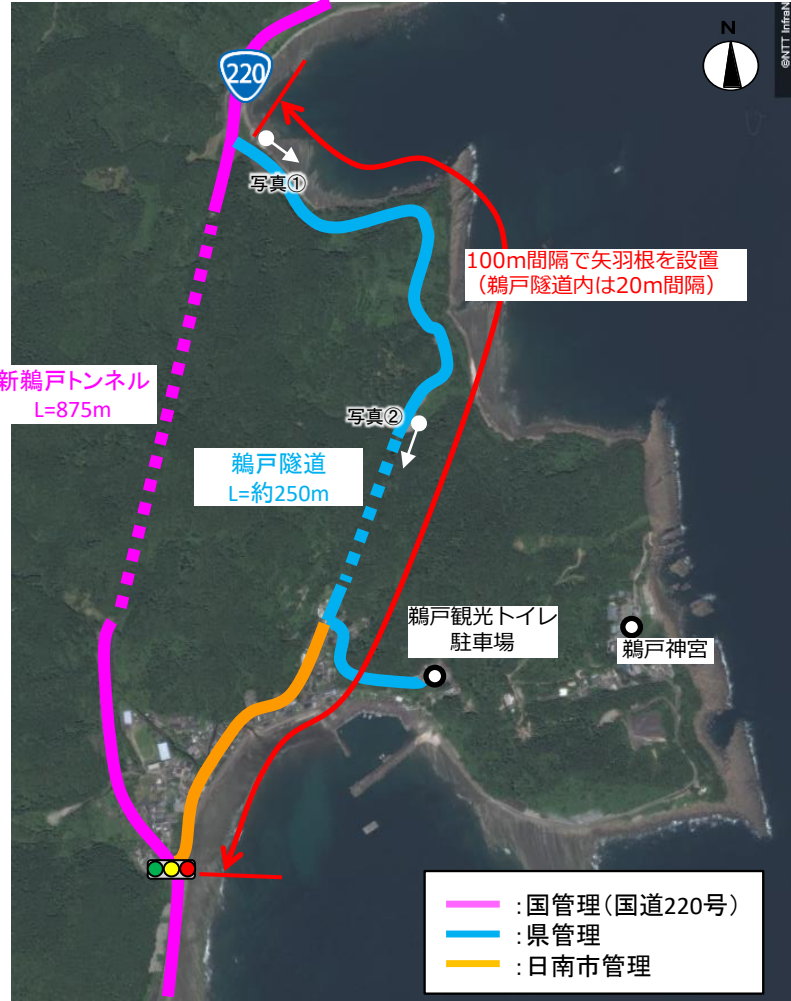




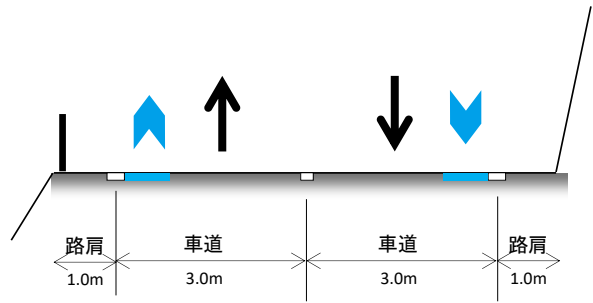
# 1. R4年度までの整備計画等 ～新鵜戸トンネル並行区間～

- ◎新鵜戸トンネル並行区間については、バス路線(上下15便/日)があり、鵜戸神宮を訪問する観光客等が利用する路線であることから、基本方針に基づき、100m間隔で矢羽根を設置。
- ◎鵜戸隧道には並行路線がないことから、トンネル内に20m間隔で矢羽根を設置。

## ■新鵜戸トンネル並行区間



## ■整備案



100m間隔で矢羽根を設置  
(鵜戸隧道内は20m間隔)

## 2. 自転車通行空間の整備方針 ～基本方針～

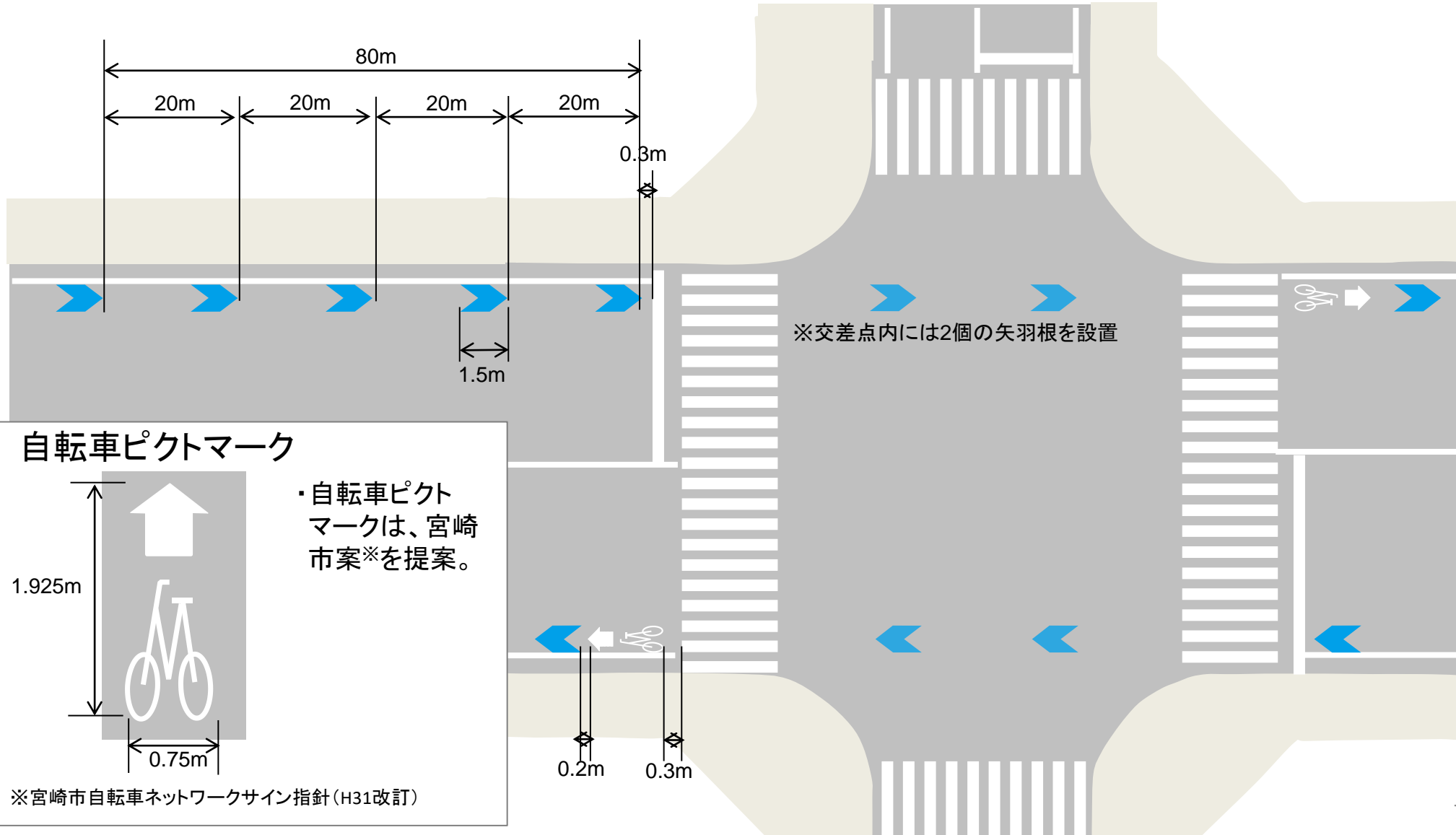
- ◎自転車利用者の安全性を考慮し、ガイドライン※に準じて、路肩幅員に応じた位置に矢羽根を設置。
- ◎路肩幅員1.0m未満の場合、路肩は狭く、車道部が歩道側より走行性に優れるため、「外側線内側(車道内)」に矢羽根を設置。
- ◎国道220号は、片側歩道で路肩幅員1.0m未満の区間が多いため、両側で統一して「外側線内側(車道内)」に設置となる。

|        | 歩道あり   |   | 歩道なし                       |
|--------|--|---|----------------------------|
|        | 路肩幅員1.0m以上<br>(側溝除く)                                 | 路肩幅員1.0m未満<br>(側溝除く)                        |                            |
| 設置位置   | 路肩<br>(歩道境界より25cm離隔)                                 | 外側線内側(車道内)<br>(外側線に隣接)                      | 外側線内側(車道内)<br>(外側線に隣接)     |
| 設置イメージ | <p>1.0m<br/>0.75m</p> <p>歩道 路肩 (1.0m以上) 側溝のぞく 車線</p> | <p>0.75m</p> <p>歩道 路肩 (1.0m未満) 側溝のぞく 車線</p> | <p>0.75m</p> <p>路側帯 車線</p> |

※安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H28.7)

## 2. 自転車通行空間の整備方針 ～交差点部～



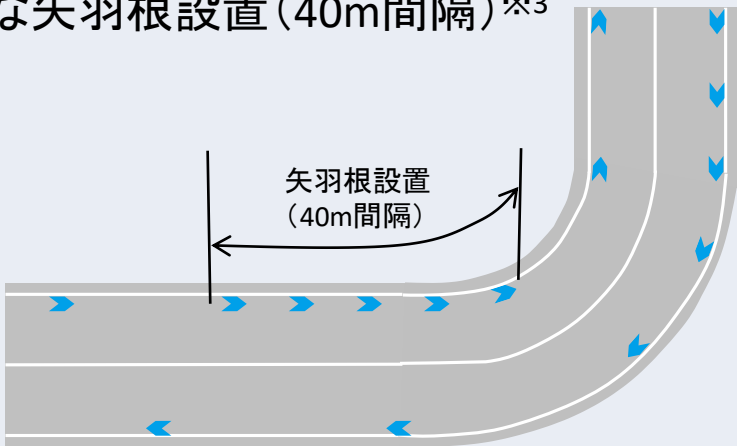
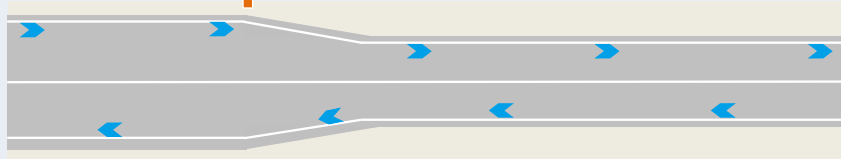
- ◎交差点部では、自転車利用者の安全性を考慮し、交差点部流入部では「20m間隔」、交差点内は「2個」の矢羽根を設置し、ドライバーや自転車利用者に対して注意喚起を行う。
- ◎交差点流出部に「自転車ピクトマーク」を設置。





## 2. 自転車通行空間の整備方針 ～急カーブ区間・危険箇所～

- ◎急カーブ区間では、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。
- ◎危険性が高い箇所(幅員狭小区間等)については、必要に応じて、ラバーポール等での注意喚起を実施。

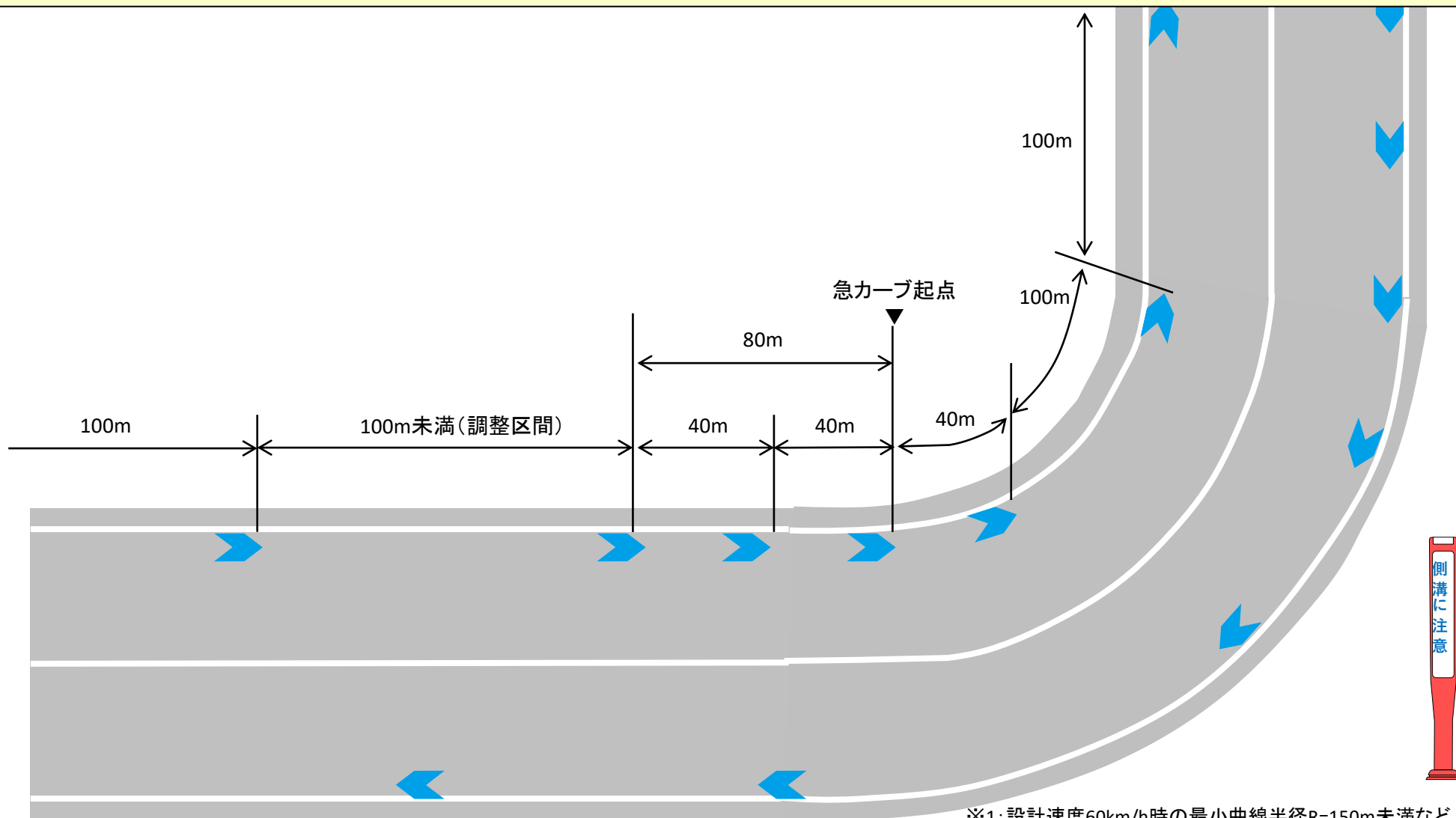
|             | 急カーブ区間  | 危険箇所(幅員狭小区間など)  |
|-------------|---|---|
| 対象箇所<br>(案) | 急カーブで危険性が高い箇所※1<br>下り勾配などスリップの危険性が高い箇所は除く  | 危険性が高い箇所<br>幅員狭小区間※2への幅員変化区間など         |
| 対策案         | 密な矢羽根設置(40m間隔)※3                         | ラバーポール等での注意喚起<br>危険性が高い箇所など必要に応じて実施  |

幅員狭小注意

※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

## 2. 自転車通行空間の整備方針 ～急カーブ区間・危険箇所～

- ◎急カーブ区間では、特に注意が必要なカーブ流入部での注意喚起を行うため、カーブ流入部に「40m間隔」での矢羽根設置を行う。カーブ流入直後にも、「40m間隔×1個」の矢羽根設置を行う。それ以降は、通常の「100m間隔」で矢羽根を設置。
- ◎危険性が高い箇所などは、必要に応じてラバーポール等での注意喚起を実施。



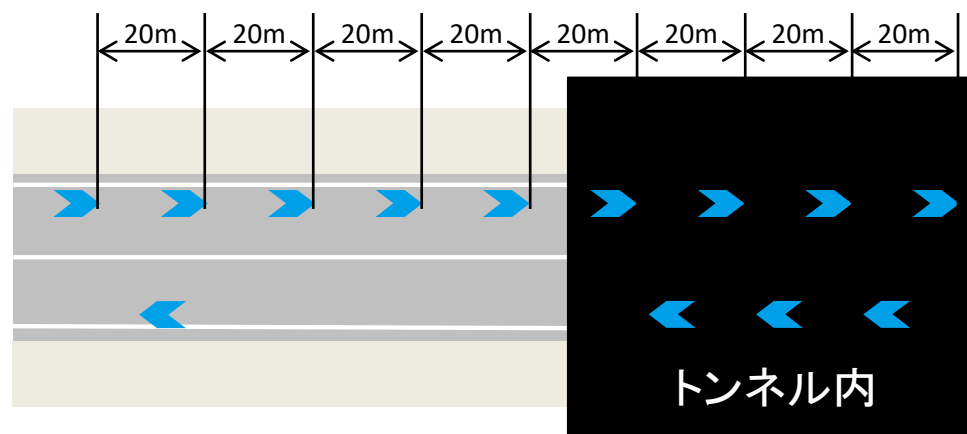
※1: 設計速度60km/h時の最小曲線半径R=150m未満など

## 2. 自転車通行空間の整備方針 ～トンネル部・歩道上での錯綜箇所～

- ◎トンネル部では、ドライバーへの注意喚起のため、トンネル流入部に20m間隔の矢羽根を5箇所程度で設置。トンネル内にも同様に20m間隔で矢羽根を設置。
- ◎自歩道において、走行位置が複雑で自転車同士の錯綜などが懸念される危険箇所では、自転車の走行位置明示のため、矢羽根を4～6箇所で設置(順走:青、逆走:赤)。

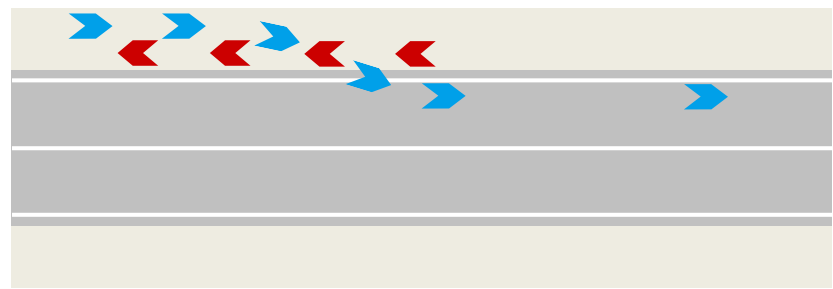
### ■トンネル部(鵜戸隧道等)

トンネル流入部に20m間隔の矢羽根を5箇所程度で設置。  
トンネル内には20m間隔で矢羽根を設置



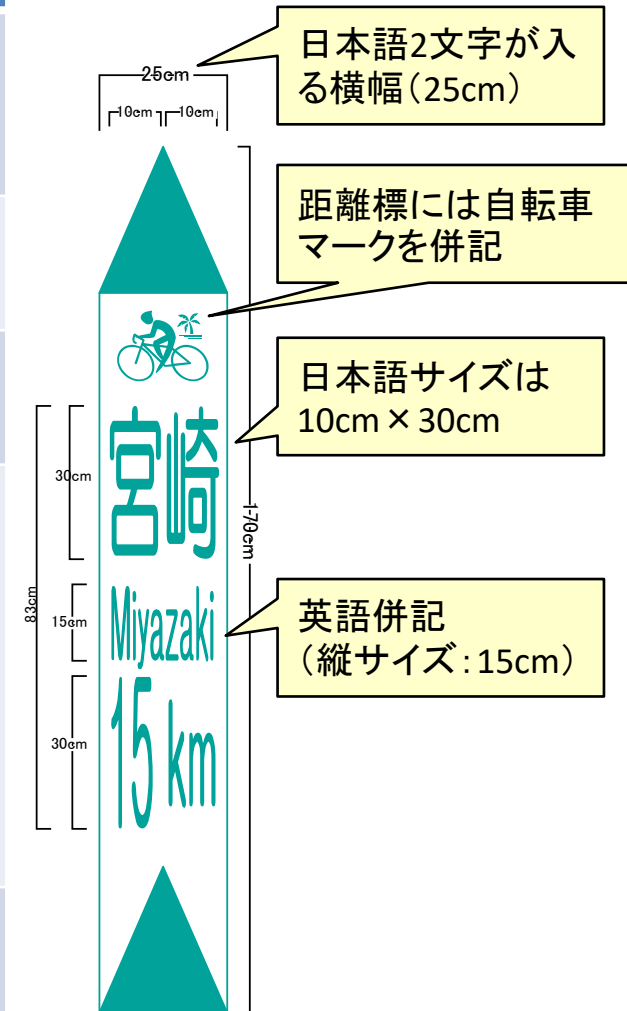
### ■歩道上での錯綜箇所(日南隧道周辺等)

走行位置を表すための矢羽根を4～6箇所程度で設置  
(順走:青、逆走:赤)



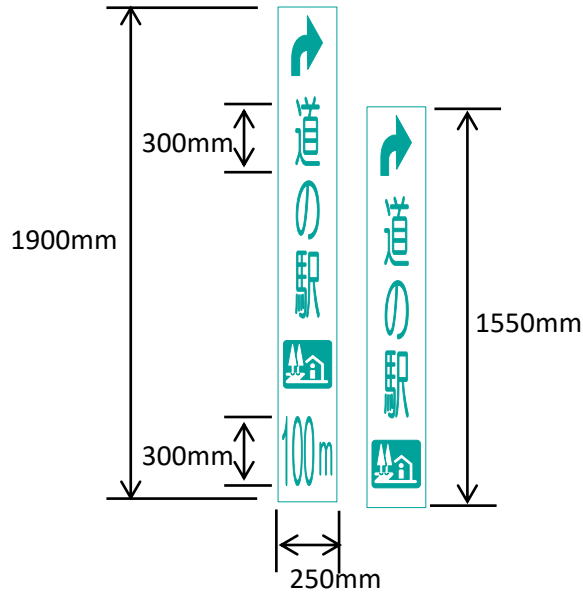
◎案内サイン(路面標示案)の基本方針は以下の通りとする。

| 項目           | 内容   | 設定理由   |
|--------------|--|--|
| 文字<br>(サイズ)  | 10cm(横幅)   | ・時速30km/h以下で走行する場合の文字サイズの基準値<br>(道路標識設置基準・同解説より)                 |
| 文字<br>(縦横比)  | 1(横):3(縦)<br>(10cm:30cm)                                 | ・路面標示の標準比率<br>(路面標示設置マニュアルより)                                    |
| 案内サイン<br>サイズ | 横幅250mm  | ・基準文字(W=10cm)2文字が並列で表示できる横幅                                      |
| 多言語<br>対応    | ・外国人にも読めるように「英語表記」を記載<br>・英語の縦サイズは「15cm」<br>(漢字30cmの1/2) | ・外国人サイクリストにも確認できるように英語併記<br>・英語サイズは漢字サイズの1/2<br>(道路標識設置基準・同解説より) |
| 自転車<br>マーク   | 自転車マークを併記(距離標)   | ・日南独自の自転車マークを併記  |

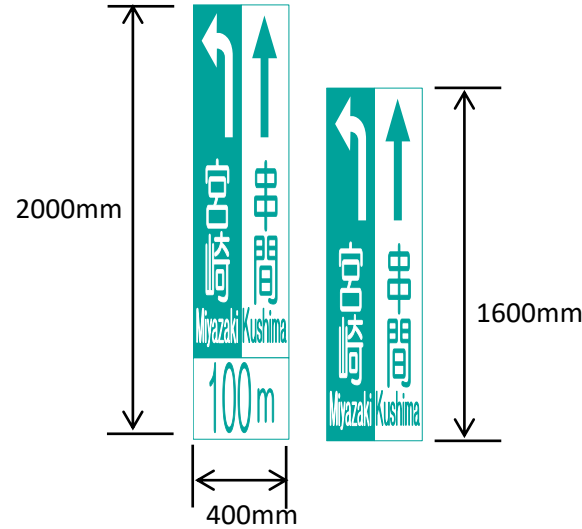


# 2. 自転車通行空間の整備方針 ~案内サイン・注意喚起サイン~

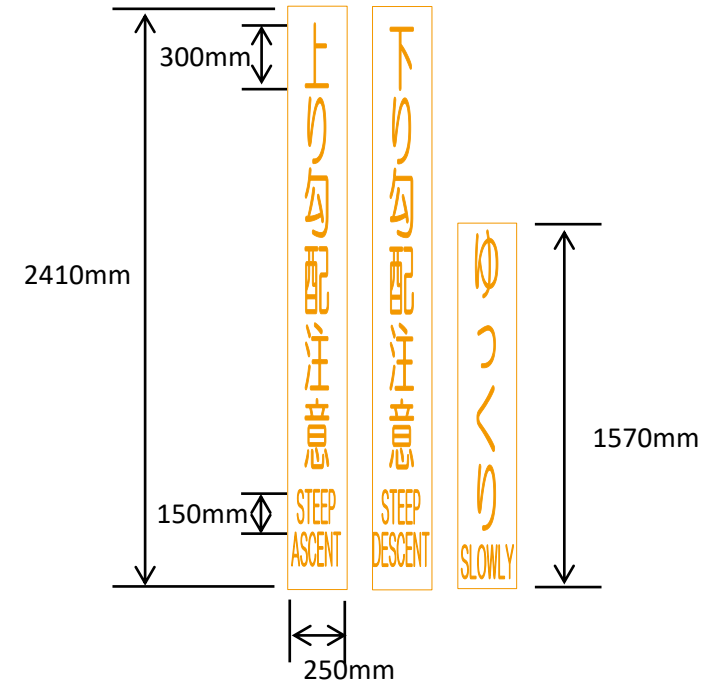
## ■ 観光地案内



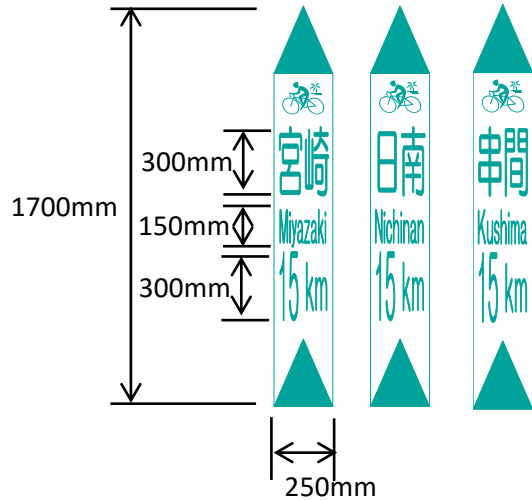
## ■ 分流部



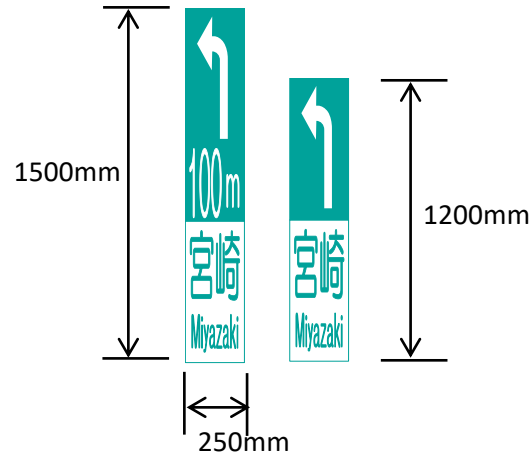
## ■ 安全対策



## ■ 距離標



## ■ 交差点部(右左折部)



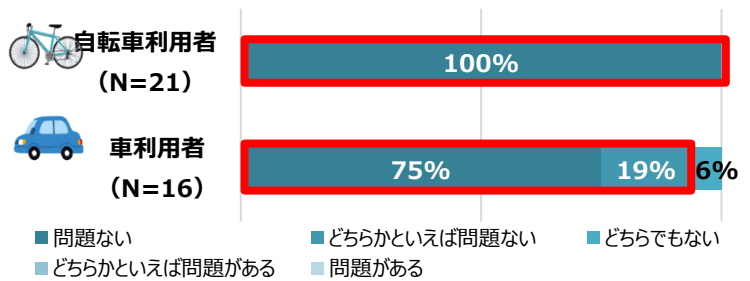
## 2. 自転車通行空間の整備方針 ～実走行結果～

- ◎伊比井潮風トンネル並行区間を対象に、自転車で走行する実走行調査を実施(R3.7)
- ◎走行後のアンケートより、サイクリスト・ドライバーの約9割以上は「100m間隔での矢羽根設置で問題ない」と回答
- ◎100m間隔の矢羽根と120m間隔の矢羽根の比較では、回答者の9割以上は「100m間隔の方が望ましい」と回答

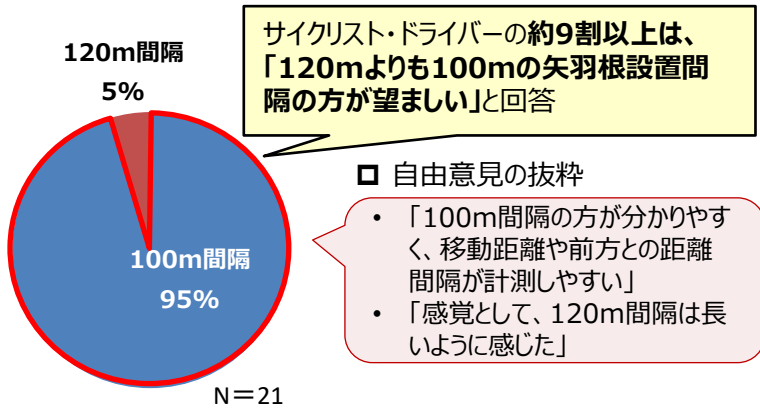


Q. 矢羽根の設置方針（単路部で100m間隔）について、当てはまるものをお答えください。（自転車・ドライバーの視点での評価）

サイクリスト・ドライバーの約9割以上は「100m間隔での矢羽根設置で問題ない」と回答

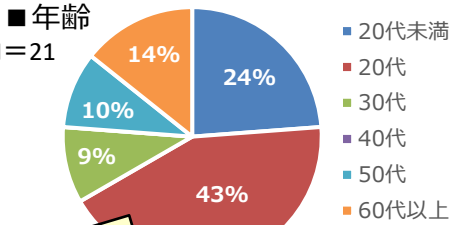


Q. 今回の走行箇所と120m間隔の矢羽根区間を比較して、どちらの矢羽根設置間隔（100m or 120m）が望ましいと思いますか。

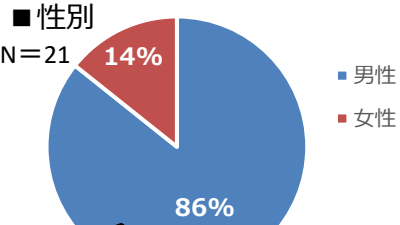


# 2. 自転車通行空間の整備方針 ~実走行調査結果~

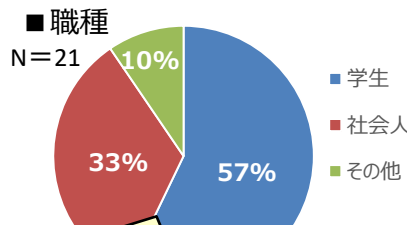
## 参加者属性



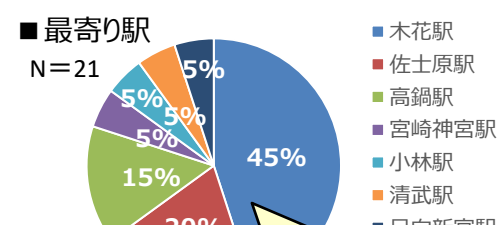
約7割が20代以下の参加者となった



約9割が男性の参加者となった



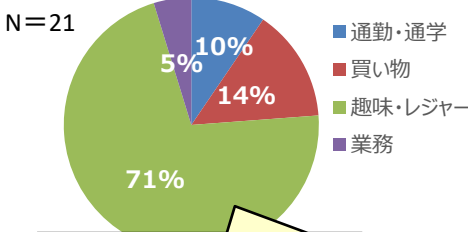
約6割が学生、約3割が社会人の参加者となった



約5割が木花駅が最寄り駅の参加者となった

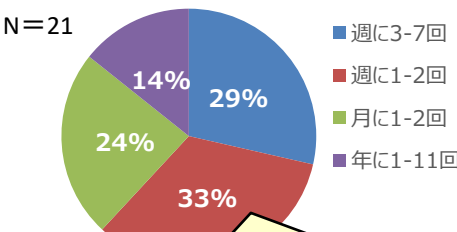
## 自転車利用状況

### 自転車の主な利用目的



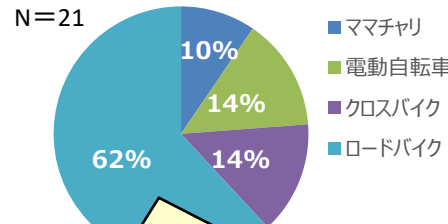
「趣味・レジャー」での自転車利用者が約7割となった

### 自転車の利用頻度



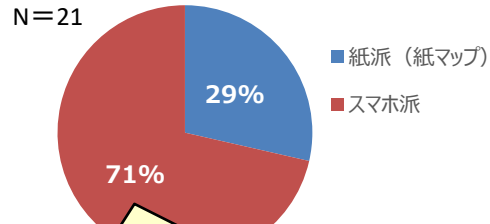
自転車利用頻度として、「週に1-2回」利用する人が約3割となった

### 日常的に利用する自転車



日常的に「ロードバイク」を利用する人が約6割となった

### サイクリングマップの使い方



サイクリングマップは「スマホ」を利用する人が約7割となった

## 望ましいルート案（内海トンネル・宮浦トンネル）

### 内海トンネル迂回ルート



内海トンネル経由ルートとして、「ルート②：トンネル迂回ルート」が望ましいと回答する人が約7割となった

#### 自由意見の抜粋

「トンネル内は暗く、危険であると感じる」  
「小学校や民家の近くを走行するのは迷惑がかかる」

### 宮浦トンネル迂回ルート



宮浦トンネル経由ルートとして、「ルート②：トンネル迂回ルート」が望ましいと回答する人が約7割となった

#### 自由意見の抜粋

「トンネルは車通りが多く、危険である」  
「景色を楽しむには、迂回ルートの方が望ましい」

## 2 走行環境



|   |  |  |
|---|--|--|
| <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><br>◎: 必須項目<br>(必ずクリアすべき項目)<br>○: 推奨項目<br>(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)。<br>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。<br>◎ 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)。<br>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。<br>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。<br>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。<br>○ 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。<br>◎ 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。<br>◎ 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。<br>○ 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。  |



## 2 走行環境



|   |   |   |
|---|---|---|
| <b>要件</b>   | 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                                       |   |
| <b>考え方</b>  | 多様なサイクリストが、ルート上を迷うことなく目的地まで行けることが必要であるため                          |   |
| <b>評価項目</b><br>◎: 必須項目<br>(必ずクリアすべき項目)<br>○: 推奨項目<br>(クリアが望ましい項目) | <b>評価項目</b>   | <b>評価基準</b>   |
|   | ルートの案内  | ◎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路面表示が設置されていること。<br>・単路部: 概ね5kmごと<br>・分岐部: 必要箇所全箇所                            |
|   |   | ◎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。<br>ただし、河川区域などで設置できない場合は除く。<br>・単路部: 概ね5kmごと<br>・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。  |
|   |   | ○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。  |
|   |   | ◎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。  |
|   | ◎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。 |   |

# 3. ナショナルサイクルルート(NCR)の指定要件

## ①宮崎市中心部(都市部: DID地区)

### ■ (参考)宮崎市自転車ネットワーク計画



※出典: 宮崎市自転車活用推進計画(R2.3)