

第2次鹿児島県自転車活用推進計画

令和5年3月

(令和6年4月改定)

鹿 児 島 県

目 次

第1章 計画の目的・期間, 計画の位置付け

1 計画の目的	1
2 計画期間	3
3 計画の位置付け	4

第2章 自転車を取り巻く現状・課題

1 自転車の利用	6
2 自転車の通行空間	9
3 自転車の事故等	11
4 サイクルツーリズムによる観光振興	14
5 その他の自転車を取り巻く現状・課題	17

第3章 計画の目標, 施策の基本方向・取組

1 計画の目標	22
2 実施すべき施策の基本方向・取組	23

第4章 計画の推進体制, フォローアップ及び見直し等

1 計画の推進体制	32
2 計画のフォローアップ	32
3 国の第2次自転車活用推進計画における見直しなど	33

巻末資料

● 本県におけるサイクルモデルルート	34
--------------------	----

1 計画の目的

自転車は、通学、通勤、買物などの身近な交通手段として、子どもから高齢者までの幅広い年齢層に利用され、また、近年は、環境負荷の低減、交通渋滞の緩和、健康増進、観光等の様々な観点から自転車の利用の意義が再認識されており、今後も、人の移動や貨物の輸送の手段として、利用の増加が見込まれているところです。

本県では、平成29年3月に、自転車の安全で適正な利用に関する施策の基本的事項を定めた「かごしま県民のための自転車の安全で適正な利用に関する条例」が施行され、自転車に関係する交通事故の防止及び被害者の保護を図り、もって県民が安心して暮らすことができる地域社会の実現に向けた各種施策を展開しているところです。

こうした中、国においても、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、平成29年5月に、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」（以下、「推進法」という。）が施行されました。

また、基本方針に則した自転車活用推進計画を、平成30年6月に策定し、その後のコロナ禍における生活の変容や高齢化等の社会情勢の変化等を踏まえ、令和3年5月に第2次計画が策定されました。

本県の自転車を取り巻く現状や課題を踏まえ、自転車の活用に関する取組を総合的かつ計画的に推進することは、健康づくりの推進や観光の振興と地域の活性化、自転車事故のない安心・安全な社会の実現に寄与するものと考え、「鹿児島県自転車活用推進計画」（以下、「第1次計画」という。）を令和2年3月に策定しました。

これまで、第1次計画に基づいて取り組んできたところですが、新型コロナウイルス感染症の拡大により、人との接触を低減する移動手段として自転車の利用が注目され、また、高齢化社会の進展等により、多様な者が自転車を安全かつ快適に利用できる環境が必要となるなど、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、自転

車の活用の一層の推進と着実な取組を図るため、今回、「第2次鹿児島県自転車活用推進計画（以下、「本計画」）」を策定するものです。

2 計画期間

本計画は、長期的な視野に立ち着実に取り組むため、令和5年度から令和9年度までの5箇年を計画期間とします。

また、国の自転車活用推進計画では、関連を有する社会資本整備重点計画、交通政策基本計画等の各種計画と連携を図りつつ、東京オリンピック・パラリンピック競技大会のレガシーとしても、自転車フレンドリーなまちづくりや自転車文化を各地で発展・定着させ、次世代へ継承していくことが必要であることを踏まえ、計画期間を令和7年度までとしていることから、国の次期計画等の動向を踏まえ、計画期間内においても、適宜見直しを行うこととします。

3 計画の位置付け

(1) 計画の法的位置付け等

本計画は、推進法第10条に基づき策定するものであり、推進法第11条に規定する「市町村自転車活用推進計画」を策定する際の基本となるものです。

また、本計画は、鹿児島県全域を対象とします。

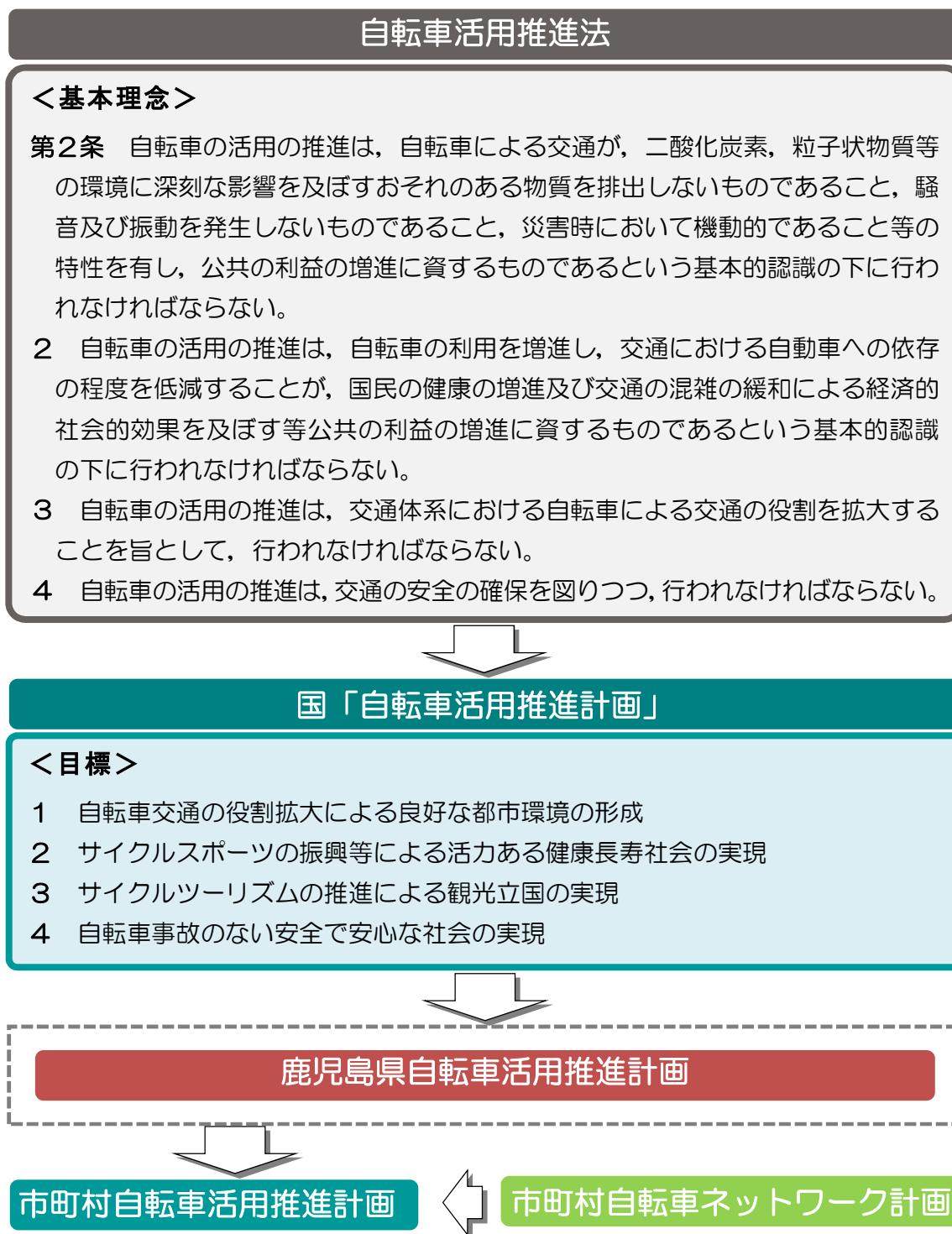


図1-1 計画の法的位置付け

(2) 県のその他の計画との関連

本計画は、本県の目指すべき姿や施策展開の基本方向等を示す「かごしま未来創造ビジョン（改訂版）」や各種関連計画との整合を図った、本県における自転車施策に関する最上位計画として位置付けます。

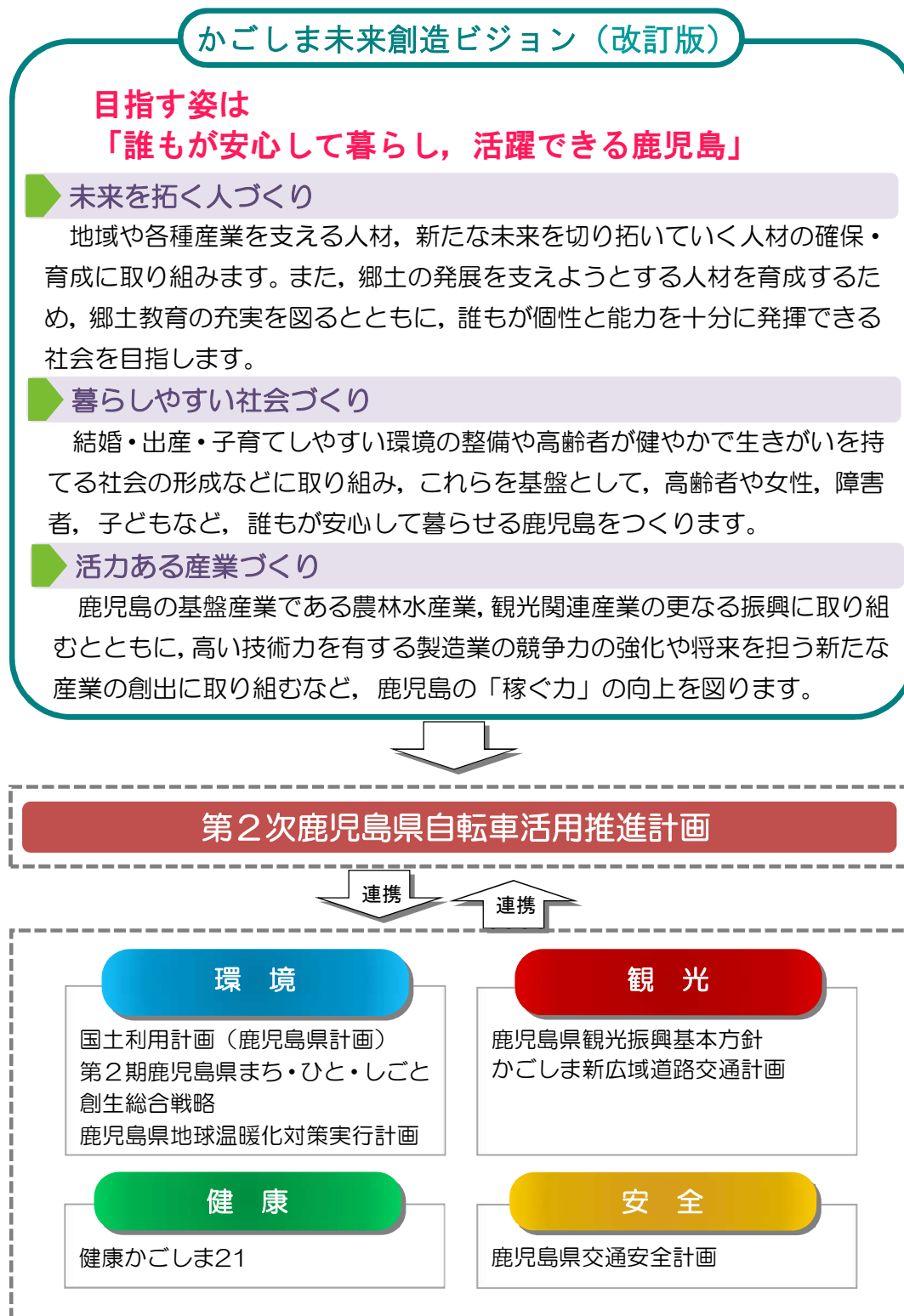


図1-2 県のその他の計画との関連

第2章

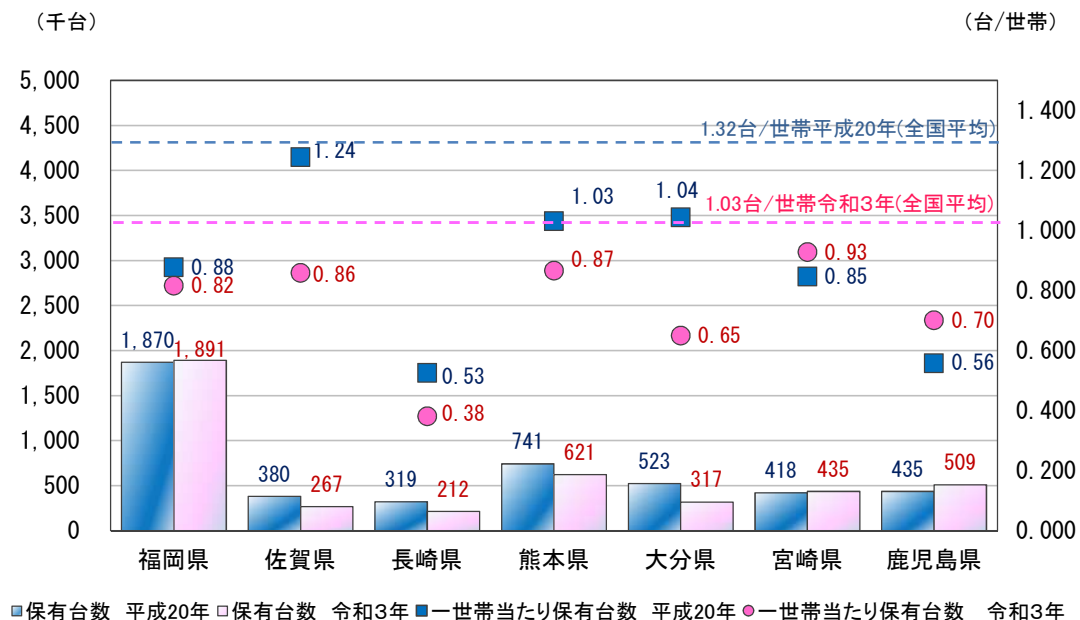
自転車を取り巻く現状・課題

1 自転車の利用

(1) 自転車の利用状況

本県の自転車保有台数は、令和3年で約509千台、一世帯当たり0.70台と推計されています。平成20年時点の保有台数が435千台で、一世帯当たり0.56台であったため、最近13年間で、自転車保有台数は17.0%、一世帯の保有台数は0.14ポイント増加しています。これは、電動アシスト車、スポーツ車等の販売台数増加や健康増進、環境保全等自転車の利用スタイルが多様化していることが考えられます。

本県の自転車保有台数は、九州では福岡県を除くその他近隣県とほぼ同水準となっていますが、1世帯当たりの保有台数は長崎県、大分県に次いで3番目に低い水準となっています。その要因としては、本県は長崎県と同様に他県と比べ、都市部の平地面積が少なく坂道が多いといった地域特性に起因することが影響しているものと推察されます。



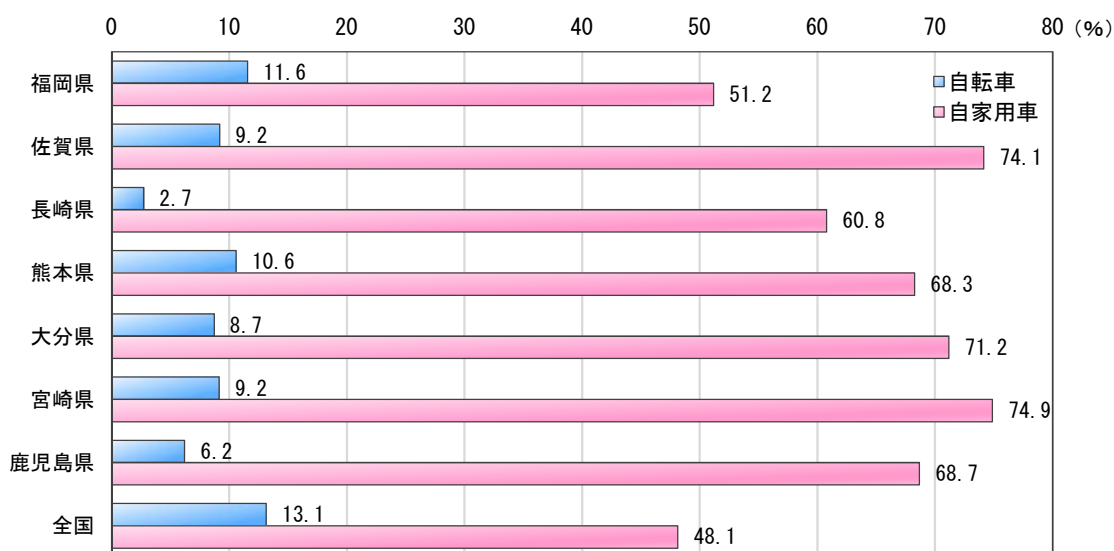
資料：平成30年度自転車保有実態に関する調査報告書（（一社）自転車産業振興協会）※H29を基にした推計値
2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書（（一社）自転車産業振興協会）

図2-1 九州地方各県別自転車保有台数推計

(2) 移動のための利用交通手段

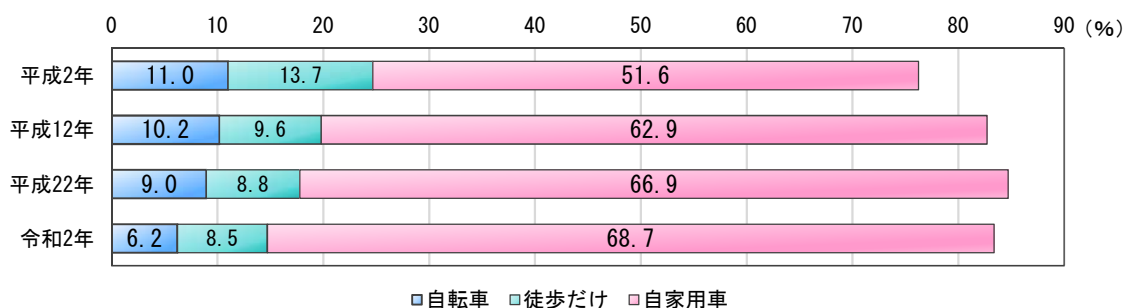
国勢調査によると、通勤・通学における自動車利用の割合は、宮崎県・佐賀県、大分県に次いで高い水準であり、平成2年からの30年間では17.1%増加しています。一方、通勤・通学における自転車利用の割合は長崎県に次いで低い水準であり、平成2年からの30年間では4.8%減少しています。

モータリゼーション^{※1}の進行は、少子高齢化の進行を背景とした高齢ドライバーの事故の増加、容易な移動を可能とする一方で引き起こされる運動不足・肥満など、様々な分野に影響を及ぼすことが予想されます。このため、多様な移動手段を選択できる地域社会を構築するなど、モータリゼーションの進行を抑制する様々な取組を推進することが必要となっています。



資料：国勢調査（総務省）

図2-2 九州地方各県別自転車・自家用車による通勤・通学状況（令和2年度）

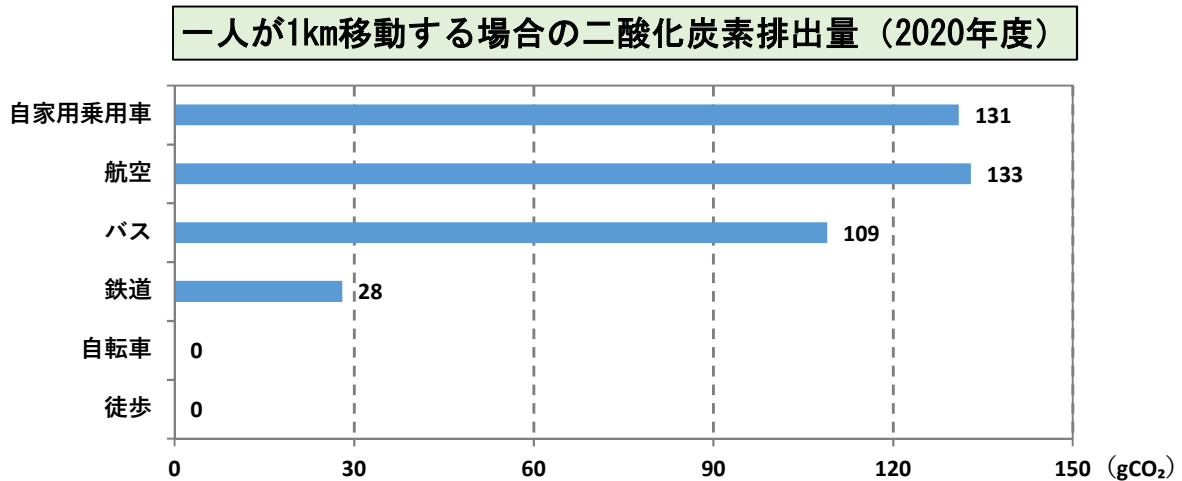


資料：国勢調査（総務省）

図2-3 鹿児島県交通手段別の通勤・通学推移（自転車，徒歩，自家用車）

※1 自動車が社会と大衆に広く普及し、生活必需品化する現象のことで、「車社会化」とも言い換えられる。

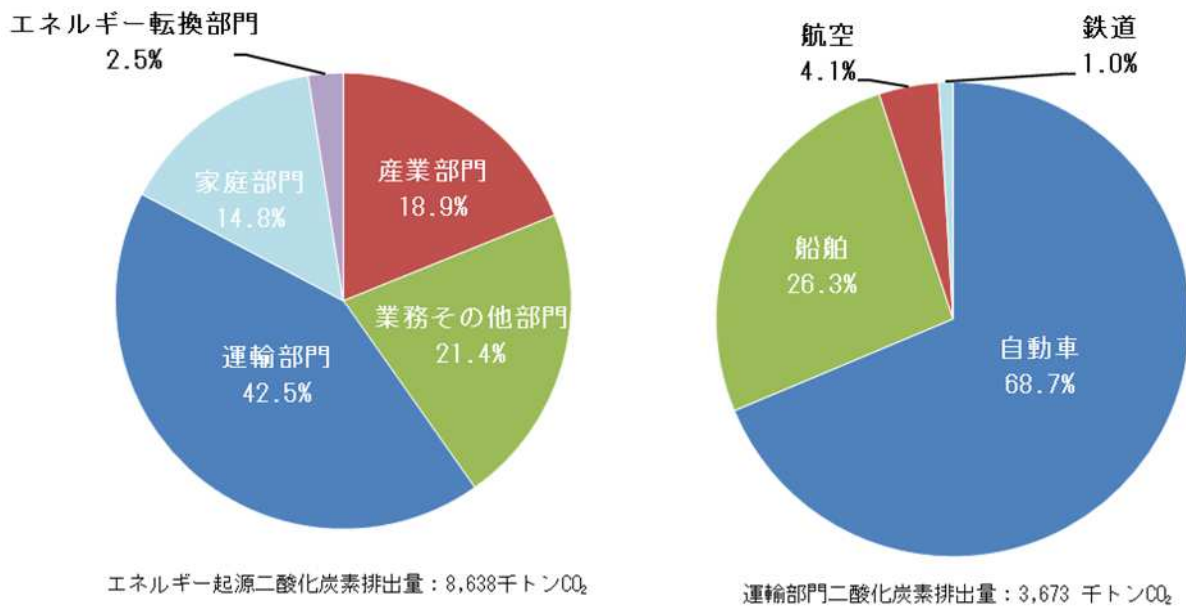
また、自転車は環境負荷が少なく、二酸化炭素などの温室効果ガスを排出しない環境に優しい移動手段です。短中距離の自動車利用を、公共交通機関の利用との組合せを含めた自転車の利用へ転換することで、二酸化炭素排出量の削減等が期待されます。



資料: 国土交通省ホームページ 輸送部門における二酸化炭素排出量

図2-4 交通手段別の二酸化炭素排出量

本県では、二酸化炭素排出量の約43%を運輸部門が占めており、そのうち約69%が自動車を発生源としています。2023（令和5）年度3月に改定した「鹿児島県地球温暖化対策実行計画」では、公共交通機関や自転車の利用等を促進し、自動車交通の依存度を低減することにより運輸部門における二酸化炭素排出量削減に取り組むこととしています。



資料: 鹿児島県地球温暖化対策実行計画(令和5年3月改定)

図2-5 部門別及び機関別の二酸化炭素排出量

2 自転車の通行空間

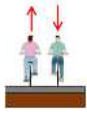

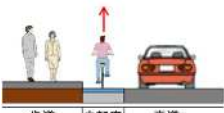
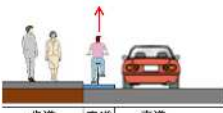




(1) 自転車通行空間の整備状況

平成24年11月に、国土交通省道路局と警察庁交通局による「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が策定されて以降、全国的に自転車通行空間の整備が促進されてきました。

県内においては、道路総延長約27,331km（令和3年4月1日現在）のうち、約53km^{※2}が自転車通行空間として整備されておりますが、安心・安全な自転車利用を促進するため、更なる自転車通行空間の整備・推進が課題となっています。

このほか、歩行者と自転車の通行区分が分離されていない自転車通行空間として、自転車歩行者道内に自転車通行位置が明示された道路が約23km、独立して設けられた自転車歩行者専用道路が、一般県道加世田日吉自転車道線(23.9km)と一般県道東串良吾平自転車道線(19.2km)を含め約80km整備されています。

表2-1 歩行者との通行空間が分離された自転車道の整備延長(令和4年3月末現在)

	自転車専用道路	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
	専ら自転車の一般交通の用に供するため、独立して設けられているもの	道路の部分として設けられるもので、車道・歩道から物理的に分離	道路標識または道路標示による交通規制がかかっている	路肩・停車帯のカラー化や、車線上の矢羽根(やばね)の路面標示等
整備形態				
写真は全国の事例				
道路法	第48条の13第1項	—	—	—
道路交通法	—	第2条第3項の3 第8条第1項	第20条第2項	—
全国	80km	160km	540km	2,150km
鹿児島県	0.0km	約0.8km	約4km	約48km



■ 鹿児島市内の自転車通行空間

※2 歩行者と自転車が分離された「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「自転車と自動車と混在通行する道路」を合わせた延長。

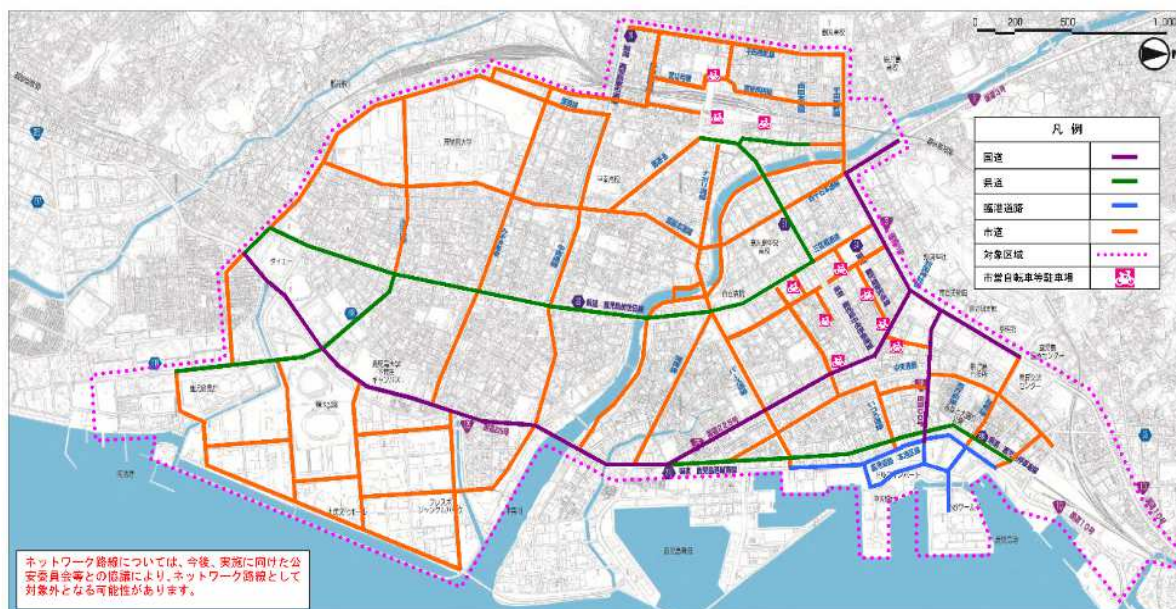
(2) 自転車ネットワーク計画の策定状況

自転車ネットワーク計画とは、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線^{※3}を選定し、その路線の整備形態等を示した計画です。

自転車通行を効果的かつ効果的に整備していくためには、市町村による「自転車ネットワーク計画」の策定が望まれます。

本県では、鹿児島市において「自転車ネットワーク計画」が策定されており、自転車通行空間の整備・促進に向けて、県内その他市町村の「自転車ネットワーク計画」の策定が進んでいないことが課題となっています。

(参考)自転車ネットワーク計画



資料:(鹿児島市自転車走行ネットワーク整備計画より)

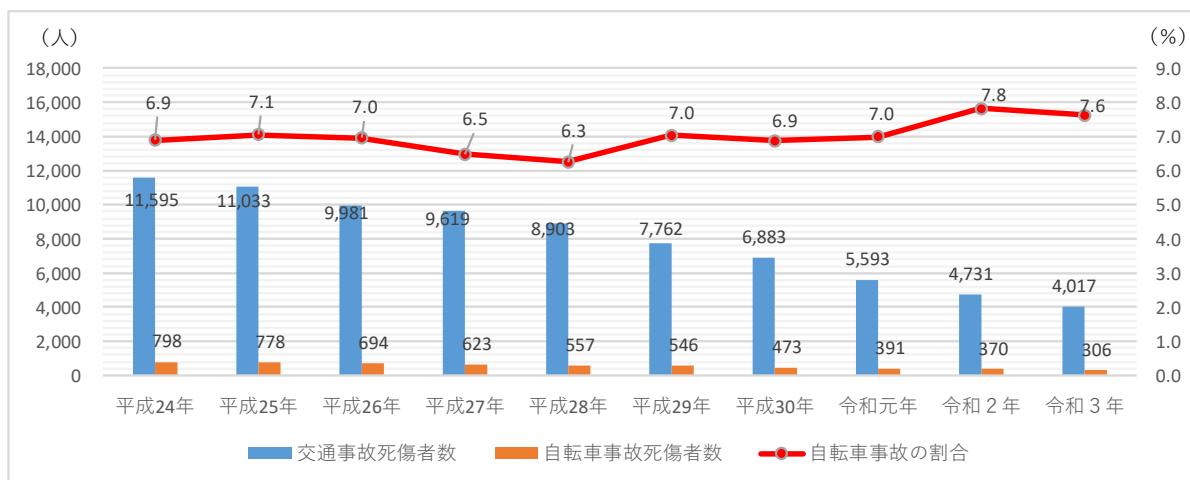
^{※3} 自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線。

3 自転車の事故等

(1) 自転車の事故の状況

本県の交通事故死傷者数は減少傾向にあり、自転車事故死傷者数も平成21年以降一貫して減少しています。令和3年時点の自転車事故死傷者数は306人で、平成24年と比べ61.7%の減少となっています。

全事故死傷者数に占める自転車事故死傷者数の割合は、平成24年と比較して令和3年では0.7%高い7.6%となっています。



参考: 交通統計(鹿児島県警資料)

図2-6 鹿児島県の交通事故死傷者数の推移

(2) 自転車条例の施行について

自転車は通勤，通学，買い物などの身近な交通手段として，子どもから高齢者までの幅広い年齢層に利用されており，今後も，人の移動や貨物の輸送の手段として，利用の増加が見込まれています。

一方，交通ルール・マナーを遵守しない自転車の運転が社会的に問題となるとともに，自転車を利用する者が加害者として高額な損害賠償請求を受ける交通事故も発生しています。

自転車に関係する交通事故をなくし，自転車を今後も身近な交通手段として利用するためには，自転車が道路交通法において通行方法等の規制を受ける車両であることや自転車を利用する者が加害者となった場合に備えた損害賠償保険等への加入の必要性の周知，交通ルール・マナーの遵守など，県民や関係者が協働して自転車の安全で適正な利用の推進に取り組むことが重要です。

このような中，自転車の安全で適正な利用の推進に関し，県の責務及び自転車利用者等の役割を明らかにするとともに，施策の基本的事項を定めることにより，もって自転車に関係する交通事故の防止及び被害者の保護を図り，県民が安心して暮らすことのできる地域社会の実現に寄与することを目的として，「かごしま県民のための自転車の安全で適正な利用に関する条例」が平成29年3月に施行されたところです。

本県では，今後とも引き続き，交通ルールの遵守や安全運転の意識向上に取り組むとともに，自転車損害賠償保険等への加入義務のより効果的な周知啓発，自転車利用時の乗車用ヘルメット着用の促進などを図っていく必要があります。

かごしま県民のための 自転車の安全で適正な利用に関する条例

平成29年3月24日施行

交通安全教育・啓発



自転車の安全適正利用



平成29年10月1日施行

乗車用ヘルメット着用



保護者の中学生以下の子に乗車用ヘルメットを着用させる義務

自転車損害賠償保険等への加入



自転車利用者等の自転車損害賠償保険等への加入義務

鹿児島県

自転車条例のなぜ？ どうして？ 条例 Q&A

Q1

なぜ、この条例ができたの？

自治体が行なう交通安全教育(学校等)は、安全に自転車に乗ることを学ぶ機会が少ない。また、自転車利用者が増えることで、交通事故の発生が増えることが予想される。



Q2

自転車利用者が気をつけることは？

自転車利用者には、交通安全教育を受ける機会が少ない。また、自転車利用者が増えることで、交通事故の発生が増えることが予想される。

- 自転車を定期的点検し、必要に応じて整備を行う
- ヘルメットを着用する
- 同乗する幼児にヘルメットを着用させる(義務)
- 自転車損害賠償保険等に加入する(義務)



Q3

保護者としての責任があるの？

- 交通安全ルールやマナーについて話し合い、自転車の安全で適正な利用に関する標旗、知識を習得させる。
- 中学生以下の生徒等にヘルメットを着用させる責任があります。(義務)



Q4

保険加入を義務化するの？

自転車利用者への加入義務化により、自転車の安全で適正な利用に関する標旗、知識を習得させる機会が増えることが予想される。



※ 自転車利用者等・事業者も損害賠償保険等への加入が義務となりました。
（もし事故を起こせば…高額の損害賠償を命じられることもあります）



自転車での加害事故は、損害賠償額が非常に高額になる可能性があります。また、事故による怪我等が、社会的に大きな問題となります。そのため、自転車利用者等は、自転車損害賠償保険等に加入することが求められています。

※ 本条例では、自転車損害賠償保険等への加入やヘルメットの着用などについて義務化していますが、罰則は設けておりません。
 「かごしま県民のための自転車の安全で適正な利用に関する条例」の情報は、鹿児島県ホームページにあり、お問い合わせ先は、鹿児島県男女共同参画局 暮らし生活協働課 暮らし安全係 電話099-286-2523

自転車保険への加入と子どものヘルメット着用※ 鹿児島県で義務!!

平成29年10月1日から

自転車損害賠償保険等への加入は利用者の義務です!

約1億円の
高額賠償事例も!

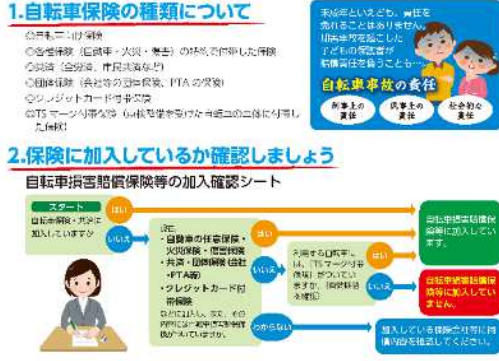
自転車死亡事故の約6割は頭部を損傷

※中学生以下の子にヘルメットを着用させることは保護者の義務です!!

鹿児島県

自転車保険に加入しましょう!!

鹿児島県内では条例により、自転車を利用する場合、自転車損害賠償保険等に加入しなければなりません。



3. 未加入の場合は加入しましょう

加入している保険会社、共済等の自転車保険 (TSマーク) に問い合わせたり、保険料を利用している場合には、各保険会社に加入していることを確認して、加入していただく。

ヘルメットを着用しましょう!!

万一の事故や転倒から頭部を守るため、「SGマーク」など安全基準を満たしたヘルメットを着用するようにしましょう。

自転車利用者の乗車用ヘルメット着用についても努力義務となっており、万一の交通事故に備え、被害軽減に有効なヘルメットを着用しましょう。

「かごしま県民のための自転車の安全で適正な利用に関する条例」の情報は、鹿児島県ホームページにあり、お問い合わせ先は、鹿児島県男女共同参画局 暮らし生活協働課 暮らし安全係 電話099-286-2523

4 サイクルツーリズムによる観光振興

(1) サイクルモデルルート等の状況

本県では、一般県道加世田日吉自転車道線や、一般県道東串良吾平自転車道線を整備してきました。

令和3年7月には、県内市町村及び関係団体等が連携・協力し、本県の自然・景観など豊かな地域資源を生かしたサイクルモデルルートを設定し、国内外へ地域の魅力を発信することにより、県内全域への自転車による周遊観光を推進し、交流人口の拡大を推進することを目的とした、「鹿児島県サイクルツーリズム推進協議会」が設立され、令和5年度末までに離島、奄美を含む24ルートが設定されました（巻末資料参照）。また、県内各所にサイクリングコースが設定されており、出水市サイクルツーリズム推進協議会では、『Le TSURU de Rest Izumi（サイクルステーション）』を市内29箇所にオープン（阿久根市・長島町を含む）するなど、サイクルツーリズムによる観光振興が進められています。

今後、更なる人口減少・少子高齢化が見込まれる中で、観光による交流人口の拡大を図っていくことは地方行政における重要な課題の一つであり、サイクルツーリズムによる観光振興の更なる促進が求められます。

吹上浜サイクリングロード



Le TSURU de Rest Izumi(サイクルステーション)



■天然温泉ぬくもりの湯



■味処魚松

(2) サイクルイベントの開催状況

本県では、多くの市町村でサイクリングに関する様々なイベントが開催されています。

引き続き、地域活性化の観点からもサイクリングを活用した各種取組を全県的に普及していくことが求められます。

表2-2 県内の主なサイクルイベント (令和5年1月時点)

No	大会名	主催	場所	時期	種目
1	サイクルフェスタ in 桜島	サイクルフェスタ in 桜島実行委員会, 県自転車競技連盟	桜島溶岩道路等 (鹿児島市)	3月	○個人タイムトライアル 2.8km ○ヒルクライムロードレース 5.2km
2	ツール・ド×桜島	鹿児島市	桜島溶岩道路等 (鹿児島市)	12月	○桜島一周(48.6km)
3	サイクリング屋久島	屋久島観光協会 屋久島町商工会 屋久島町, サンケイスポーツ	屋久島一般道 (屋久島町)	2月	○島一周 100km ○ショートコース 50km ○ファミリーコース 20km
4	金峰レクの森MTB大会	加世田サイクリング倶楽部	金峰レクの森公園 (南さつま市)	5月	○60分エンデューロ ○30分エンデューロ
5	県照葉樹の森サイクルジャンボリー	県自転車競技連盟	県照葉樹の森(錦江町)	5月	○ヒルクライムレース (約29km・約20km)
6	かのやマウンテンバイカーズFES.	鹿屋市	霧島ヶ丘公園マウンテンバイクパーク内 (鹿屋市)	8月	○60分耐久レース ○120分耐久レース ○キッズアタック
7	ツール・ド・南さつま「海道八景めぐり」	南さつま市, サイクルシティ南さつま推進協議会, かせだサイクリング倶楽部	南さつま市内一般道 (南さつま市)	5月	○南さつま海道コース 約100km ○さつますんくじらコース 約60km
8	ジロ・デ・種子島	ジロ・デ・種子島実行委員会	日泊みなと公園	未定	○島一周 150km ○島半周 78km ○タイムトライアル
9	ツール・ド・おおすみサイクリング大会	ツール・ド・おおすみ実行委員会	大隅地域一般道 (鹿屋市, 錦江町, 肝付町, 東串良町)	11月	○Aコース 約108km ○Bコース 約50km ○Cコース 約33km
10	指宿温泉MTB 5時間耐久	指宿マウンテンバイク大会実行委員会	指宿ベイヒルズ特設コース(指宿市)	11月	○3・5・8時間耐久レース, ロング・ショート(ソロ, チーム, エンジョイ, お友達, 縁結びの各クラス)

No	大会名	主催	場所	時期	種目
11	かのやサイクルフェスティバル	鹿屋市，鹿屋市サイクリング協会	霧島ヶ丘公園（鹿屋市）	12月	○小学生男女8km ○中学生男女・高校一般女子16km ○高校・一般男子21.6km ○エリート女子 21.6km ○エリート男子 32.4km
12	奄美大島チャレンジサイクリング	奄美大島チャレンジサイクリング実行委員会	奄美大島一般道（奄美市，龍郷町，瀬戸内町，宇検村，大和村）	12月	○一周コース 210km ○ハーフコース 130km ○シーサイドコース 60km

※ 開催状況は，コロナの影響等により変更になることがあります。

■ ツール・ド・おおすみ



資料(2019 ツール・ド・おおすみ公式サイトより)

■ かのやマウンテンバイカーズF E S.



資料(かのやマウンテンバイカーズFES. 2022 より)

■ サイクリング屋久島



資料(屋久島町より)

5 その他の自転車を取り巻く現状・課題

(1) 市町村版自転車活用推進計画の策定状況

本県の市町村では、令和4年度末時点において、鹿屋市，湧水町（えびの市と共同），南さつま市，南九州市の4市町で策定されています。

その他の市町村においても、近年、自転車利用のニーズの高まりにより、自転車活用推進計画の策定が求められています。

(2) 県内放置自転車対策の状況

本県では、鹿児島市及び霧島市で、自転車等の駐車対策に関する条例を定め、放置自転車等の対策に取り組んでいます。このうち、鹿児島市においては、条例によって商業施設等における自転車等駐車場の設置を義務付けるとともに、鹿児島中央駅周辺及び天文館地区周辺において放置自転車禁止区域を定めるなど、放置自転車等の対策の強化を図っています。

誰もが安心して自転車を利用できる環境と自転車利用の普及促進を図るためには、こうした放置自転車等の対策を進めるとともに、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を促進することが必要です。そのため、引き続き、管内各市町村との連携のもと、自転車等の駐車対策に関する条例の普及及び駐輪場の整備促進が課題となっています。

表2-3 鹿児島市条例^{※4}(施設の新築の場合の自転車等駐車場の設置について)

施設の用途	施設の規模	自転車等駐車場の規模
百貨店，スーパーマーケット その他の小売店舗	店舗面積500㎡を超えるもの	新築に係る店舗面積25㎡ごとに1台
銀行その他の規則で定める金融機関		
遊技場	店舗面積300㎡を超えるもの	新築に係る店舗面積15㎡ごとに1台

鹿児島市放置自転車禁止区域



※4 鹿児島市自転車等の駐車対策に関する条例

(3) シェアサイクル等の導入状況

本県では、南九州市において、観光振興を目的としたシェアサイクル^{※5}「茶巡(チャーリー)」が導入されています。

また、鹿児島市において、自動車等から環境にやさしい「自転車プラス公共交通」への転換を図るとともに、中心市街地における回遊性の向上及び観光振興を図ることを目的としたコミュニティサイクル^{※6}「かごりん」^{※7}が導入されています。

南さつま市では、「サイクリングターミナルりりん」のレンタサイクルが導入されるなど、県内各所においてレンタサイクルが導入されています。シェアサイクルやコミュニティサイクル、その他レンタサイクルの普及は、自転車利用への転換を促進し、環境負荷の低減による脱炭素化を図るとともに、観光振興の面からも重要な施策となります。そのため、県内各市町村及び民間事業者との連携を図り、引き続き、普及拡大を図ります。

また、地域の住民生活を支え、域外との交流を活性化するため、バス、鉄道、航路などの公共交通手段と連携した利便性向上(デジタル化)を図ることが必要とされています。

■シェアサイクル設置状況



資料:(南九州市より)

※5 複数の自転車貸出場所が設置され、どの貸出場所でも貸出・返却が可能な貸出自転車(主に民設民営)

※6 複数の自転車貸出場所が設置され、どの貸出場所でも貸出・返却が可能な貸出自転車(主に公設民営)

※7 令和5年4月以降スマートフォンアプリを利用する新たなかごりんに移行。

表2-4 県内のシェアサイクル等の導入状況

No.	市町村名	区分	取組名	管理運営	自転車数
1	鹿児島市	コミュニティサイクル	かごりん ^{※8}	株式会社 JTB 鹿児島支店	215
2	枕崎市	レンタサイクル	レンタサイクル	枕崎市観光協会	5
3	阿久根市	レンタサイクル	レンタサイクル	肥薩おれんじ鉄道	3
4	出水市	レンタサイクル	H I R A R I N	出水市観光特産品協会	10
5	垂水市	レンタサイクル	レンタサイクル	垂水市観光協会	8
6	日置市	レンタサイクル	日置市レンタサイクル	日置市	15
7	霧島市	レンタサイクル	B I K E & T R I P	(公社)霧島市観光協会	20
8	霧島市	レンタサイクル	レンタサイクル	鹿児島空港ビルディング(株)	4
9	霧島市	レンタサイクル	レンタサイクル	(有)エース美研	8
10	霧島市	レンタサイクル	横川チャリンコ探訪	横川 Kito	4
11	南さつま市	レンタサイクル	サイクリングターミナルりんりん	(株)ガンバリーナ活性化協議会	92
12	南さつま市	レンタサイクル	南さつま市観光協会	(一社)南さつま市観光協会	19
13	南さつま市	レンタサイクル	坊津観光案内所	NPO 法人坊津やまびこ会	3
14	南さつま市	レンタサイクル	県立吹上浜海浜公園	(公財)鹿児島県地域振興公社	約 250
15	南九州市	シェアサイクル	シェアサイクル 茶巡(チャーリー)	南九州市観光協会	30
16	始良市	レンタサイクル	あいらレンタサイクル	(一社)始良市観光協会	9
17	長島町	レンタサイクル	レンタサイクル	獅子島汽船	3

18	南大隅町	コミュニティサイクル	南隅地区観光連絡協議会レンタサイクル事業	南隅地区観光連絡協議会	7
19	肝付町 東串良町 大崎町	レンタサイクル	ゆるぶらサイクリング	おおすみ半島サイクリング事業推進実行委員会	12
20	瀬戸内町	レンタサイクル	ぐるっとイイ旅E-Bike	瀬戸内町 水産観光課	26

■ レンタサイクル利用状況



■ サイクリングターミナルりんりん



■ サイクリングターミナルりんりん自転車一覧看板



*8 令和5年4月以降スマートフォンアプリを利用する新たななごりに移行。

表2-5 鹿児島市コミュニティサイクル「かごりん」^{※9}の事業概要

管理運営	株式会社JTB 鹿児島支店																
規模	サイクルポート：27箇所 自転車：215台（ラック：308基）																
登録方法	<ul style="list-style-type: none"> ●端末機：携帯番号・氏名で認証 ●窓口：専用ICカードで認証 																
料金体系・支払方法	<p>【料金体系】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>料 金</th> <th>登録料</th> <th>利用料</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1日(24時間)会員</td> <td>200円/日</td> <td>・会員期間内なら何回利用しても30分以内は無料</td> </tr> <tr> <td>1ヵ月(31日)会員</td> <td>1,000円/月</td> <td>・30分を超えると30分ごとに100円</td> </tr> <tr> <td>法人会員 <small>※窓口登録のみ</small></td> <td>2,000円/月</td> <td>※一旦、自転車をポートに返すと、また30分は無料です。</td> </tr> <tr> <td>時間貸</td> <td colspan="2">200円/30分（クレジットカードのみ精算可）</td> </tr> </tbody> </table>	料 金	登録料	利用料	1日(24時間)会員	200円/日	・会員期間内なら何回利用しても30分以内は無料	1ヵ月(31日)会員	1,000円/月	・30分を超えると30分ごとに100円	法人会員 <small>※窓口登録のみ</small>	2,000円/月	※一旦、自転車をポートに返すと、また30分は無料です。	時間貸	200円/30分（クレジットカードのみ精算可）		<p>【支払方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆現金（100円玉のみ） ◆クレジットカード <p>※一部ポートは電子マネー（nanaco、WAON）等も利用可</p> 
料 金	登録料	利用料															
1日(24時間)会員	200円/日	・会員期間内なら何回利用しても30分以内は無料															
1ヵ月(31日)会員	1,000円/月	・30分を超えると30分ごとに100円															
法人会員 <small>※窓口登録のみ</small>	2,000円/月	※一旦、自転車をポートに返すと、また30分は無料です。															
時間貸	200円/30分（クレジットカードのみ精算可）																
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ●端末機は5言語（日本語、英語、韓国語、中国語（簡体・繁体）対応 ●デジタルサイネージを併用し、情報発信 ●ホームページで各ポートの満空情報をリアルタイムで表示 																



■鹿児島中央駅東口 CP



■天文館公園 CP



■桜島栈橋 CP



■西郷銅像前 CP

表2-6 南九州市シェアサイクル「茶巡（チャーリー）」貸出場所一覧

名称	位置	台数
番所公園サイクルポート	穎娃町別府 番所公園駐車場横	30台
麓公園サイクルポート	知覧町郡 麓公園トイレ付近	
知覧平和公園サイクルポート	知覧町郡 旧知覧観光案内所横	
川辺文化会館サイクルポート	川辺町平山 川辺文化会館駐車場内	
岩屋公園サイクルポート	川辺町清水 岩屋公園駐車場内	

表2-7 南さつま市レンタサイクル整備状況

1 「サイクリングターミナルりんりん」			
台数	92台	料金	1台1回（2時間以内）100～500円（車種による）

※9 令和5年4月以降スマートフォンアプリを利用する新たなかごりに移行。

第3章 計画の目標，施策の基本方向・取組

1 計画の目標

本県の自転車を巡る現状と課題，推進法の目的・理念等を踏まえ，本県における自転車活用の推進に関する目標を次のとおり設定します。

目標1（環境） 自転車を快適に利用できる環境の整備【脱炭素・デジタル化】

自転車は身近な交通手段であることから，子どもから高齢者までの幅広い年齢層に利用されており，利用者が自転車を快適に利用できる環境の整備が必要となっています。

このため，自転車が安全に通行できるよう通行空間整備を進めるとともに，違法駐車取締りや駐輪場の設置などに取り組むこととします。

また，環境負荷の少ない自転車の利用により脱炭素社会の取組を推進し，手軽に自転車利用ができるようシェアサイクル等の普及を進め，デジタル技術の活用について検討していきます。

目標2（健康） 自転車を活用した健康づくりの推進【脱炭素】

健康かごしま21（平成25年度～令和5年度）の最終評価によると，個人の生活習慣や生活習慣に起因する高血圧有病者やメタボリックシンドローム該当者が増加しており，食生活や運動などの生活習慣の改善が必要となっています。

また，近年，高齢化の進行や人口の減少に伴って，健康寿命の延伸は，ますます重要な課題とされています。

こうした状況を踏まえ，エコ通勤（脱炭素化）や日頃の運動等に自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発を推進し，健康長寿社会の実現を図ります。

目標3（観光） サイクルツーリズムの推進による観光振興と地域活性化【稼ぐ力・脱炭素】

サイクルツーリズムの推進に向けては，市町村や近隣県等と連携し，魅力あるサイクルモデルルートの設定や関連するイベントの開催など，国内外から訪れるサイクリストや観光客の誘客による交流人口の拡大や地域活性化を図ります。

また，観光客が利用する空港などにおいて，官民が連携して快適にサイクリングを楽しめるようにサイクリストの受入体制を整えます。

目標4（安全） 自転車事故のない安心・安全な社会の実現【安全・安心】

自転車利用への転換を図るためには，自転車事故を低減する取組の強化が必要です。そのため，全ての道路利用者に対して，自転車の安全利用にかかる普及・啓発や交通安全教育などを通じて，自転車交通事故ゼロの社会の実現を目指します。

2 実施すべき施策の基本方向・取組

設定した目標を達成するために必要となる各施策の基本方向と、具体的取組及び目標の達成状況を評価するための各指標を次のとおり設定します。

目標1（環境） 自転車を快適に利用できる環境の整備

【指標】 県内市町村における自転車活用推進計画又は自転車ネットワーク計画の策定市町村数
5市町（令和4年度） → 10市町村（令和9年度）

《施策の基本方向と取組》

1 自転車通行空間の整備等の推進

- ① 生活道路において自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図り、歩行者及び自転車中心の空間にすることを目的に、ゾーン30の整備や狭さくの設定等、ハードとソフト両面から交通安全対策を推進します。
- ② 自転車専用通行帯等により自転車の通行空間が整備されている交差点においては、より快適な走行を確保するため、交通状況等を踏まえ必要に応じて自転車横断帯の撤去を推進します。
- ③ 自転車を含め、全ての交通に対しての安全と円滑化を図るために、道路標識や道路標示、信号機等の適切な設置、維持管理や運用に努めます。
- ④ 自転車活用推進計画や自転車ネットワーク計画に位置付けられた道路について、自転車通行空間を明確化するため、幅員の確保、矢羽根等の路面標示などを用いて、良好な自転車通行空間の整備に努めます。
- ⑤ 市町村に対して、自転車ネットワーク路線が位置付けられた自転車活用推進計画又は自転車ネットワーク計画を策定するための支援を行うなど計画策定の促進を図ります。
- ⑥ 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間では、自転車を含めた周辺の交通実態や沿道状況等を踏まえ、駐車禁止等の規制の実施を検討します。

2 シェアサイクル等の普及促進

- ① シェアサイクル等は、自家用自動車等から自転車及び公共交通機関への転換を促進する目的であることから、複数の交通機関が集まる交通結節点となっている箇所については、利用者の利便性を考慮し、サイクルポートの整備支援を行います。
- ② スマートフォンアプリ等により地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対して、複数の公共交通やシェアサイクルを含めたそれ以外の移動手段等を組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うことが可能なサービスである MaaS について、活用可能性等の検討を行います。

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。



3 駐輪場の設置・拡充促進

- ① 県内を運行している鉄道事業者に対し、必要に応じて駐輪場の設置・拡充について要請します。

4 まちづくりと連携した総合的な取組の実施

- ① 交通における自動車への依存の程度を低減し、運輸部門の脱炭素化を図るため、環境負荷の少ない自転車利用や徒歩と公共交通機関との組合せによるエコ通勤を推進します。
- ② 市町村におけるコンパクト・プラス・ネットワーク^{※10}形成の取組やまちづくりと連携した自転車通行空間や駐輪場の整備等を促進します。
- ③ 安全で快適な自転車通行空間を確保するため、無電柱化の推進など自転車通行の障害物をなくす取組を行います。



■ 鹿児島市営駐輪場の状況

※10 地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりをすすめること

目標2（健康）

自転車を活用した健康づくりの推進

【指標】

1日30分以上の運動を週2回以上実施し、1年以上継続している人の割合※

【20～64歳】

男性 17.3%（令和4年度） → 30.0%（令和15年度）

女性 9.5%（令和4年度） → 30.0%（令和15年度）

【65歳以上】

男性 33.1%（令和4年度） → 50.0%（令和15年度）

女性 23.6%（令和4年度） → 50.0%（令和15年度）

※本指標は「健康かごしま21（令和6年度～令和17年度）」における目標値

《施策の基本方向と取組》

5 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進

- ① 生活習慣病の発症・重症化を予防し、県民の健康寿命の延伸を図るため、県の健康増進計画である「健康かごしま21」に基づき、運動習慣者（1日30分以上の運動を週2回以上実施し、1年以上継続している者）の割合が増加するよう自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発を推進します。

6 自転車通勤の推進

- ① 交通における自動車への依存の程度を低減し、運輸部門の脱炭素化を図るため、環境負荷の少ない自転車利用や徒歩と公共交通機関との組合せによるエコ通勤を推進します。（再掲）
- ② 自転車通勤のニーズの高まり等により「自転車通勤導入に関する手引き（令和元年5月自転車活用推進官民連携協議会作成）」の見直しが検討されており、その動向に注視しつつ、県のホームページを利用して周知を図ります。



■ 自転車通勤の状況

目標3（観光） サイクルツーリズムの推進による観光振興と地域活性

【指標】 モデルルートにおけるサイクルステーションの登録施設数
0箇所（令和4年度） → 103箇所（令和9年度）

《施策の基本方向と取組》

7 サイクルツーリズムの推進

- ① サイクルツーリズムを推進するため、国、県、市町村、関係団体等で構成される県サイクルツーリズム推進協議会においてモデルルートの設定を行うとともに、県サイクルツーリズムロゴマークなどを活用し、県ホームページ等による情報発信を行います。
- ② 誰もが安心してサイクリングを楽しんでいただけるよう、官民が連携してモデルルートなどにおける休憩施設等サイクルステーションや案内看板等を整備するなど、サイクリストの受入環境を整えます。
- ③ 県・市町村・関係団体が一体となり、国際サイクルレース「ツール・ド・九州」やサイクリングイベント、お勧めのサイクルルート等の積極的なPRなどにより、国内外から訪れるサイクリスト・観光客の誘客による交流人口の拡大や地域活性化につなげます。
- ④ 「九州・山口広域推奨ルート」の「ナショナルサイクルルート」指定に向けて、九州・沖縄・山口の各県等と連携して検討を進めます。
- ⑤ サイクルツーリズムの推進に向けた県内のモデルルートの策定に当たり、市町村への支援を行うなど取組の促進を図ります。
- ⑥ モデルルートを誰もが迷わず安心して走行できるよう、案内看板や矢羽根等の路面標示などの整備に努めます。

■ ジロ・デ・種子島



資料：(ジロ・デ・種子島 2019 公式サイトより)

■ ツール・ド・南さつま



資料：(南さつま市観光協会より)

■ かごしまサイクルステーションのぼり旗及びステッカー



8 鉄道や空港と連携した受入環境の充実

- ① 県内を運行している鉄道事業者のサイクルトレインの運行や、受入環境の充実等を図る取組に対し支援します。
- ② 鹿児島空港において、サイクリングなど趣味性の高い観光客の増加に対応するため、道具の保管等に係る体制の充実について検討します。

■ 鹿児島空港のサイクルステーション



自転車の組み立てや解体ができるスペースです。

自転車の組み立て等に必要なお道具セットや空気入れは、1階観光総合案内所にて貸し出ししております。



使用上の注意

- 工具・空気入れは区内線ターミナル1階 観光・総合案内所にて貸出しております。
- 自転車から離れる際は、カギをかけてください。当空港は、盗難・破損に伴う責任は負いかねますのでご了承ください。
- 前面道路の歩道は、自転車走行は禁止です。

資料：(鹿児島空港ホームページより)

【指標】 自転車乗車中の交通事故死傷者数
306人(令和3年) → 現状値より減少(令和9年)

《施策の基本方向と取組》

9 自転車の安全利用の促進

- ① 生活道路において自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図り、歩行者及び自転車中心の空間にすることを目的に、ゾーン30の整備や狭さくの設置等、ハードとソフト両面から交通安全対策を推進します。(再掲)
- ② 学校の教職員、市町村担当者、交通指導員等に対して、安全教育の実施方法に関する資料の配付や講習会を行うなど、指導者の技術向上を図ります。
- ③ 交通安全運動を組織的・継続的に展開し、市町村、関係機関・団体、地域住民等による主体的な交通安全活動の促進を図ります。
- ④ 「かごしま県民のための自転車の安全で適正な利用に関する条例(通称：かごしま自転車条例)」に規定された「自転車損害賠償保険等の加入義務」、「中学生以下の子どもにヘルメットを着用させる保護者の義務」、「全ての自転車利用者は、乗車用ヘルメットを着用する努力義務」、「自転車販売業者の販売時における保険加入の有無の確認義務」等をポスター、チラシ、ウェブサイト等を活用して広報啓発を行い、自転車の安全で適正な利用を推進します。
- ⑤ 未就学児から高齢者まで幅広い年齢層に対し、自転車利用時の交通ルールの遵守とマナーの周知を図るため、関係団体等と連携し、安全運動や街頭活動、自転車購入時など様々な機会を活用した広報啓発活動を行います。
- ⑥ 自転車利用者のほか、自動車の運転者等すべての道路利用者に対し、道路交通法上の自転車の正しい通行方法や自転車の特性を踏まえた安全な運転について広報啓発を行い、自転車の安全利用に関する理解の促進を図ります。

- ⑦ 自転車指導啓発重点地区路線^{※11}等において、自転車利用の交通違反者に対しては、積極的に指導警告を行うなど、自転車による交通違反も、交通切符による検挙処置の対象となり得ることを自覚させます。

また、指導警告に従わず違反行為を継続するなど、悪質性の高い交通違反については、検挙を行います。

さらに、自転車通行部分等に違法な駐車車両がある場合には、積極的に指導・取締りを行います。

- ⑧ 一定の違反行為を反復して行った自転車運転者を対象として、自転車運転者講習制度の着実な運用を図ります。
- ⑨ 高齢者の自転車事故を防止しつつ、社会参加の機会を確保するために、更新時の高齢者講習における啓発のほか、自転車に係るシミュレーターやVR等の機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。
- ⑩ 障害者や幅広い年齢層からの利用が見込まれるタンデム自転車の安全利用についての広報啓発を図ります。

■ VR 機材イメージ



■ タンデム自転車



※11 歩道上における自転車と歩行者の交錯、車道における自転車の右側通行、信号無視等の実態から自転車関連事故が現に発生し、又は発生が懸念され、自転車交通秩序の実現が必要と認められる路線

10 高い安全性を備えた自転車の普及促進

消費者が安全に自転車を利用できるよう、必要に応じて独立行政法人国民生活センターによる商品テストの結果等を活用し、消費者へ自転車の安全な利用に向けた広報啓発を行います。

11 学校における交通安全教育等の推進

- ① 学校においては、警察や交通安全協会、市町村の交通安全関係部局等と連携して、体験的な交通安全教室を実施し、児童生徒の交通ルールや交通マナーの習得に努めるほか、保護者を対象とした講習や情報提供により、補完的な交通安全教育の推進を図ります。
- ② 教職員に対しては、自転車の安全な利用の在り方等について指導ができるよう、研修会等を開催し、資質の向上を図ります。
- ③ 教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等により、自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検を行います。

■シエルブルー鹿屋による小学校での交通安全教室開催状況(鹿屋市)



■自転車通学許可校等担当者研修会の様子



1 計画の推進体制

本計画の推進に当たっては、関係部局が連携して施策の推進を図ります。

また、地域の実情に応じた自転車活用の施策推進には、市町村との連携を図ることが重要であり、市町村と連携して計画の推進に取り組みます。

その他、本計画の着実な推進に向けて、県民一人ひとりの理解と協力が必要であることから、イベントやWebサイト等を通じて、広く県民に自転車活用に関するPRを発信していきます。

2 計画のフォローアップ

本計画策定に当たり、鹿児島県自転車活用推進計画（令和2年3月作成）における設定指標のフォローアップを行いました。

【目標1】 自転車を快適に利用できる環境の整備

指標：県内市町村における自転車活用推進計画の策定市町村数

基準値 (令和元年度)	目標値 (令和4年度)	実績値 (令和4年度)	評価
0 市町村	5 市町村	4 市町村	概ね達成

県内市町村における自転車活用推進計画策定については、会議等の機会を通じて自転車活用推進の取組や策定方法を説明するなどの策定支援を行い、概ね目標を達成しました。

【目標2】 自転車を活用した健康づくりの推進

指標：1日30分以上の運動を週2回以上実施、1年以上継続している人の割合

基準値 (平成23年度)	目標値 (令和5年度)	実績値 (令和4年度)	評価
[20～64歳] 男性：16.5% 女性：13.2%	[20～64歳] 男性：27.0% 女性：23.0%	[20～64歳] 男性：17.3% 女性：9.5%	[20～64歳] 横ばい 悪化
[65歳以上] 男性：29.1% 女性：26.6%	[65歳以上] 男性：39.0% 女性：37.0%	[65歳以上] 男性：33.1% 女性：23.6%	[65歳以上] 改善傾向 悪化

本指標は、「健康かごしま21（平成25年度～令和5年度）」の目標値。

【目標3】 サイクルツーリズムの推進による観光振興と地域活性化

指標：サイクルツーリズムにおけるモデルルートの設定数

基準値 (令和元年度)	目標値 (令和4年度)	実績値 (令和5年度)	評価
0 ルート	2 ルート	24 ルート	達成

モデルルートの設定については、鹿児島県サイクルツーリズム推進協会において、県内を7エリアに分け、検討を行った結果、当初の目標値を大幅に上回るモデルルートの設定を行うことが出来ました。

【目標4】 自転車事故のない安心・安全な社会の実現

指標：自転車乗車中の交通事故死傷者数

基準値 (平成30年)	目標値 (令和4年)	実績値 (令和4年)	評価
473 人	基準値より減少	297 人	達成

自転車乗車中の交通事故死傷者数は、基準値よりも減少する結果となりましたが、全事故死傷者数に占める割合は、増加しております。

なお、第2次計画の実現に向けては、進捗状況について設定指標を用いたフォローアップを行います。

【その他】 これまでの取組実績

- ・ 肥薩おれんじ鉄道にサイクリートレインが導入されました。(令和3年2月)
- ・ 鹿児島空港に、サイクルステーションが設置されました。(令和3年3月)
- ・ 自転車走行空間の整備促進を図りました。(県内国道及び県道、市町村)

(令和4年3月末現在)

年度	自転車専用道路	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
平成31年3月末	0.0 km	約0.2 km	約4 km	約8 km
令和4年3月末	0.0 km	約0.8 km	約4 km	約48 km
整備量	0.0 km	約0.6 km	約0 km	約40 km

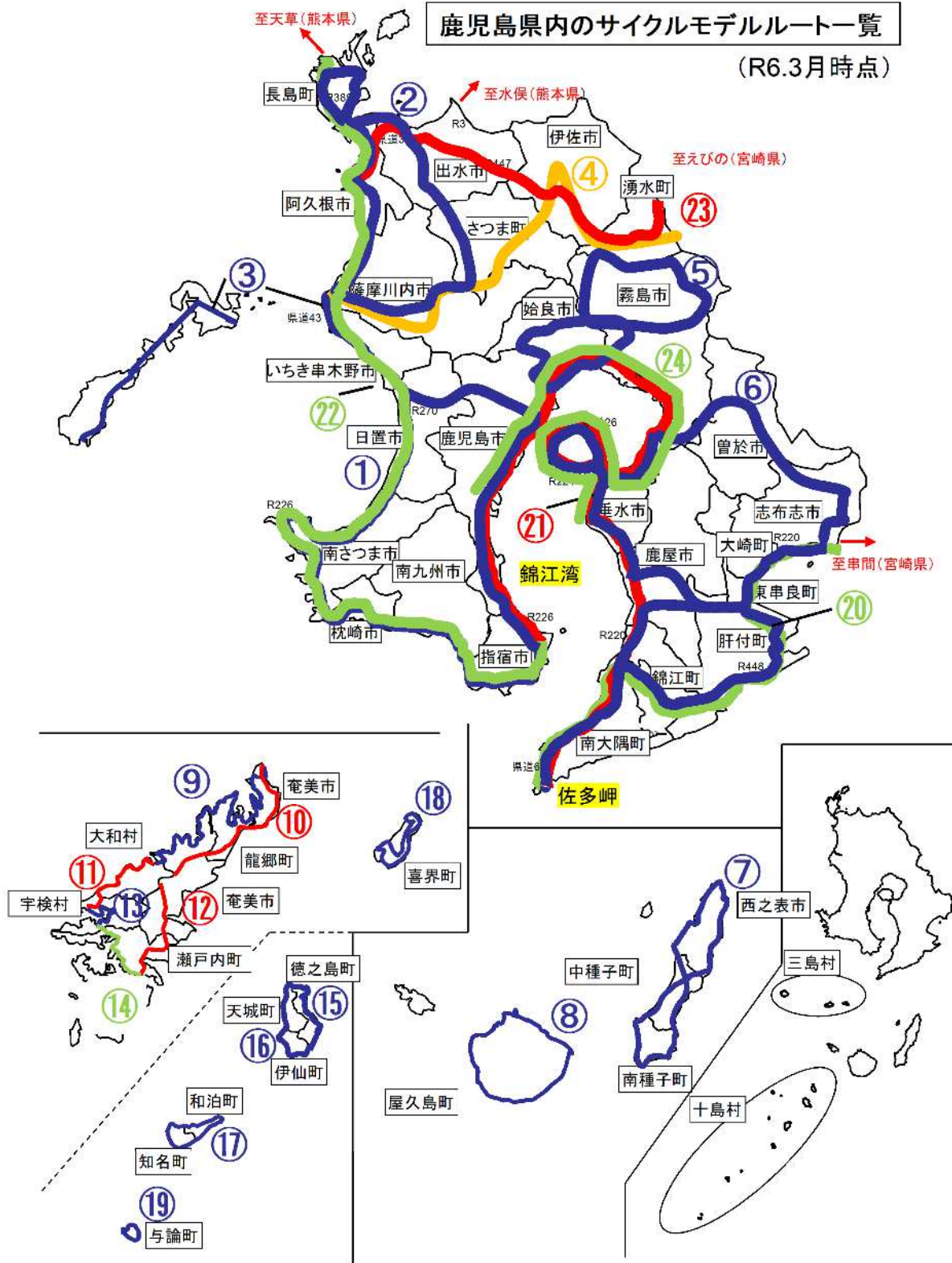
3 国の第2次自転車活用推進計画における見直しなど

本計画は、国における第2次自転車活用推進計画を勘案し、本県における課題や取組を検討し策定しましたが、国の第2次自転車活用計画における施策「国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進」、「自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進」及び「災害時における自転車の活用の推進」については、国の動向を注視しつつ、社会情勢の変化等を踏まえながら、必要に応じて本計画の見直しを行います。

巻末資料 本県におけるサイクルモデルルート

鹿児島県内のサイクルモデルルート一覧

(R6.3月時点)



鹿児島県内のサイクルモデルルート一覧

(R6.3月時点)

No.	名称	設定日	地域部会等	起点	終点	通過市町村	距離	獲得標高
1	南薩ルート	令和5年2月	南薩	サイクリングターミナルりんりん (南さつま市加世田)	サイクリングターミナルりんりん (南さつま市加世田)	鹿児島市、枕崎市、指宿市、日置市、 南さつま市、西九州市	約 223.0 km	約4,203m
2	北薩ルート	令和4年2月	北薩摩	川内駅	川内駅	阿久根市、出水市、薩摩川内市、 さつま町、長島町	約 183.5 km	約3,551m
3	薩島ルート	令和4年2月	北薩摩	川内港	川内港	薩摩川内市、いちき串木野市	約 100.8 km	約960m
4	川内川流域ルート	令和5年2月	北薩摩	JR七隈駅	川内港	薩摩川内市、伊佐市、さつま町、 湯水町	約 105.6 km	約1,143m
5	霧島・姶良ルート	令和5年2月	霧島・姶良	鹿児島空港	鹿児島空港	霧島市、姶良市	約 145.6 km	約2,695m
6	大隅ルート	令和5年2月	大隅	垂水港	垂水港	鹿児島市(桜島)、鹿野市、垂水市、 曾根市、志布志市、大崎町、薩江町、 朱野良町、南大隅町、肝付町	約 369.2 km	約7,963m
7	種子島ルート	令和4年2月	種子	由之浜港	由之浜港	由之浜市、中種子町、南種子町	約 160.6 km	約2,654m
8	屋久島ルート	令和4年2月	種子	宮之浦港	宮之浦港	屋久島町	約 97.7 km	約2,171m
9	奄美北西コース	令和4年5月	大島	AIATひろば (奄美市名瀬末広町)	夢をかなえる「カメ」さん (奄美市幸利町大字用)	奄美市、徳郷町	約 72.3 km	約1,015m
10	奄美北東コース	令和4年5月	大島	夢をかなえる「カメ」さん (奄美市幸利町大字用)	AIATひろば (奄美市名瀬末広町)	奄美市、徳郷町	約 44.0 km	約114m
11	奄美中部北 (大和村)コース	令和4年5月	大島	鹿児島社 (大島郡宇検町宇検)	AIATひろば (奄美市名瀬末広町)	奄美市、大和村、宇検村	約 49.3 km	約1,145m
12	奄美中部南(住 用)コース	令和4年5月	大島	AIATひろば (奄美市名瀬末広町)	ハートが見える風景 (大島郡瀬戸内町嘉数)	奄美市、瀬戸内町	約 45.3 km	約931m
13	奄美南西コース	令和4年5月	大島	名瀬集落 (大島郡宇検町名瀬)	鶴崎集落 (大島郡宇検町宇検)	宇検村	約 24.8 km	約328m
14	奄美瀬戸内町コ ース	令和4年5月	大島	カトリック (大島郡瀬戸内町森刈)	名瀬集落 (大島郡宇検町名瀬)	宇検村、瀬戸内町	約 39.4 km	約961m
15	徳之島北部コ ース	令和4年5月	大島	平十郎港 (大島郡大城町大城)	倉徳港 (大島郡徳之島町徳津)	徳之島町、大城町	約 43.9 km	約382m
16	徳之島南部コ ース	令和4年5月	大島	鶴崎港 (大島郡徳之島町徳津)	平十郎港 (大島郡大城町大城)	徳之島町、天瀬町、伊仙町	約 40.7 km	約154m
17	沖永良部島コ ース	令和4年5月	大島	和泊港(大島郡和泊町 手々知名)	和泊港(大島郡和泊町 手々知名)	和泊町、知名町	約 56.9 km	約415m
18	喜界島ルート	令和5年2月	大島	喜界空港	喜界空港	喜界町	約 48.6 km	約125m
19	与論島ルート	令和5年2月	大島	与論空港	与論空港	与論町	約 22.3 km	約223m
20	志布志市・南人 間町ルート	令和4年5月	九州・山口サイ クルツーリズム六 海連発委員会	志布志市	伊多岬(南大隅町)	志布志市、人形町、東串良町、 肝付町、鶴江町、南大隅町	約 135.4 km	約2,441m
21	南大隅唯一指宿 市ルート	令和4年5月	九州・山口サイ クルツーリズム六 海連発委員会	伊多岬(南大隅町)	山川港(指宿市)	南大隅町、鶴江町、鹿屋市、垂水市、 霧島市、姶良市、鹿児島市、指宿市	約 243.7 km	約2,068m
22	指宿市唯一長島町 ルート	令和4年5月	九州・山口サイ クルツーリズム六 海連発委員会	山川港(指宿市)	蔵元元港(長島町)	指宿市、西九州市、枕崎市、南さつま市、 日置市、いちき串木野市、長島町、 薩摩川内市、阿久根市	約 224.3 km	約3,280m
23	湯水町・阿久根 市ルート	令和4年5月	九州・山口サイ クルツーリズム六 海連発委員会	湯水町	阿久根市	阿久根市、出水市、伊佐市、湯水町	約 197.8 km	約2,063m
24	錦江湾島ル ート	令和5年5月		釜水新港(垂水市)	鳴瀬港(鹿児島市)	鹿児島市、垂水市、霧島市、姶良市	約 114.6 km	約1,616m
合計							約 2,789.3 km	

モデルルート1：南薩ルート

■起点：サイクリングターミナルりんりん（南さつま市） 終点：サイクリングターミナルりんりん（南さつま市） 時計回り一周ルート

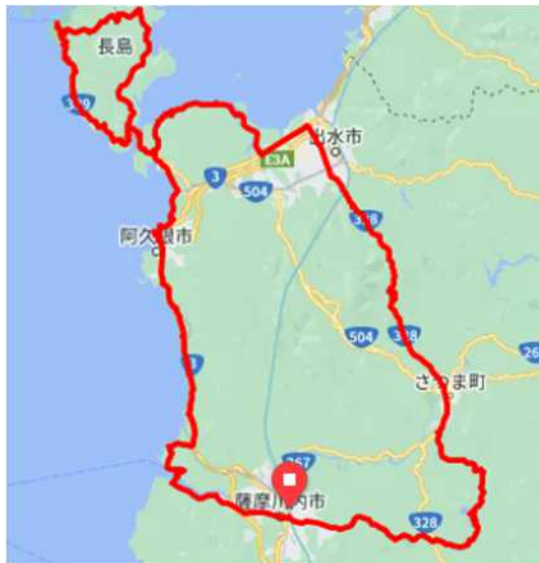
■総走行距離：約 223km ■獲得標高：約 4,203m



モデルルート2：北薩ルート

■起点：川内駅 終点：川内駅 時計回り一周ルート

■総走行距離：約 183.5km ■獲得標高：約 3,551m

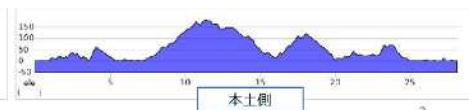
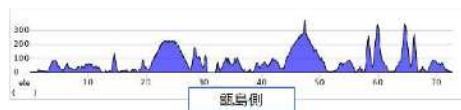
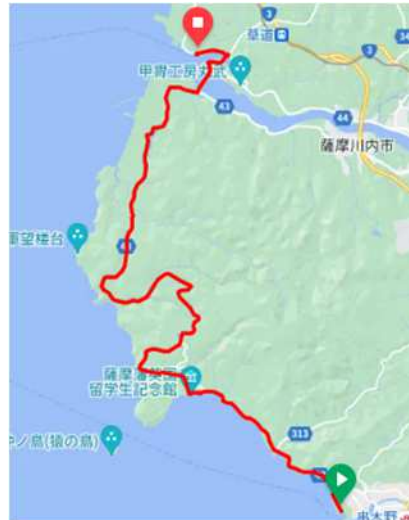


モデルルート3：甌島ルート

■起点：川内港 終点：川内港

(川内港～里港・長浜港～串木野新港間は航路利用の一周ルート)

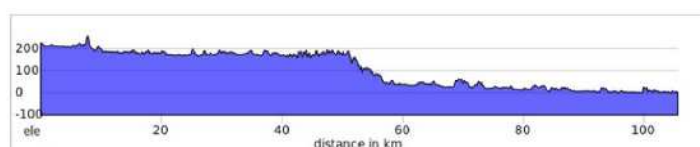
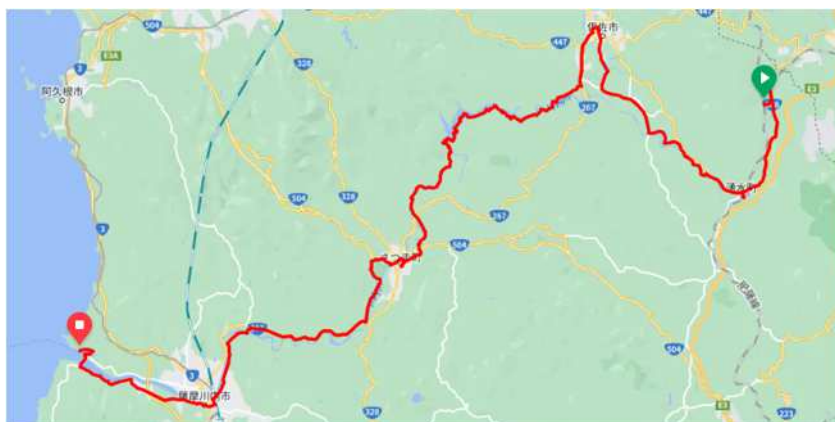
■総走行距離：約 100.8km (甌島 72.7km, 本土 28.1km) ■獲得標高：約 960m



モデルルート4：川内川流域ルート

■起点：JR吉松駅 終点：川内港

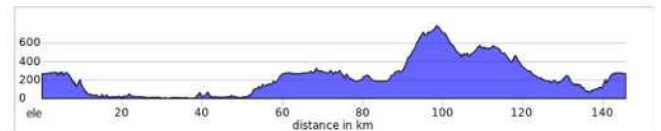
■総走行距離：約 105.6km ■獲得標高：約 1,143m



モデルルート5：霧島・始良ルート

■起点：鹿児島空港 終点：鹿児島空港

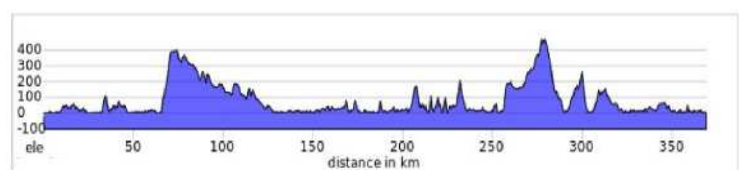
■総走行距離：約 145.6km ■獲得標高：約 2,695m



モデルルート6：大隅ルート

■起点：垂水港 終点：垂水港

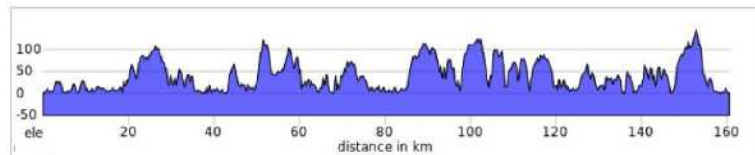
■総走行距離：約 369.2km ■獲得標高：約 7,963m



モデルルート7：種子島ルート

■起点：西之表港 終点：西之表港 時計回り一周ルート

■総走行距離：約 160.6km ■獲得標高：約 2,654m



モデルルート8：屋久島ルート

■起点：宮之浦港 終点：宮之浦港 反時計回り一周ルート

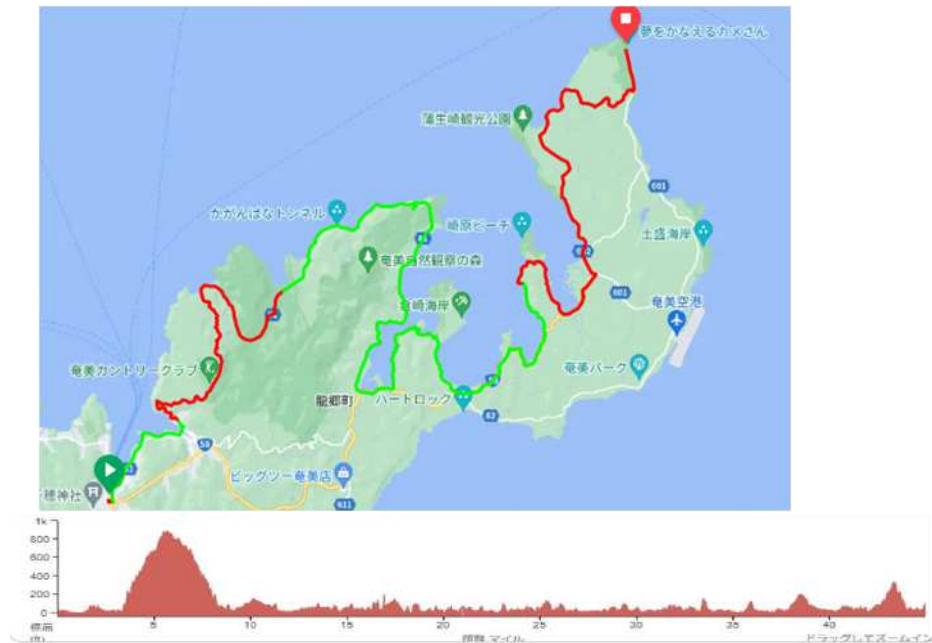
■総走行距離：約 97.7km ■獲得標高：約 2,171m



モデルルート9：奄美北西コース

■起点：AIAIひろば（奄美市名瀬） 終点：夢をかなえる「カメ」さん（奄美市笠利町）

■総走行距離：約 72.3km ■獲得標高：約 1,015m



モデルルート10：奄美北東コース

■起点：夢をかなえる「カメ」さん（奄美市笠利町） 終点：AIAIひろば（奄美市名瀬）

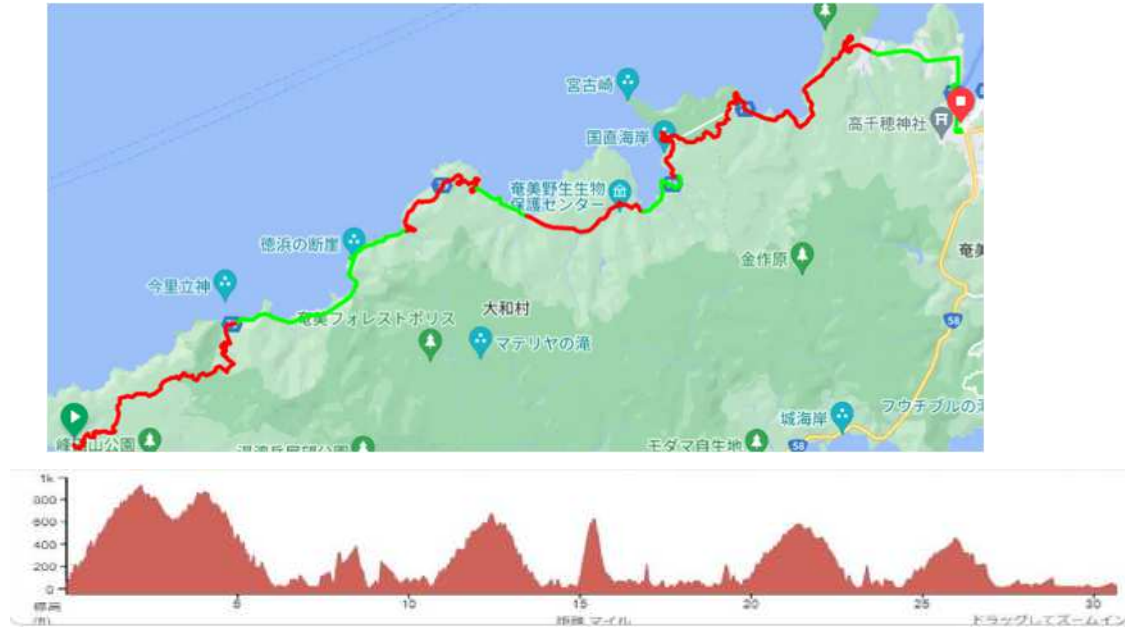
■総走行距離：約 44.0km ■獲得標高：約 414m



モデルルート 11：奄美中部北（大和村）コース

■起点：巖島神社（大島郡宇検村） 終点：AIAIひろば（奄美市名瀬）

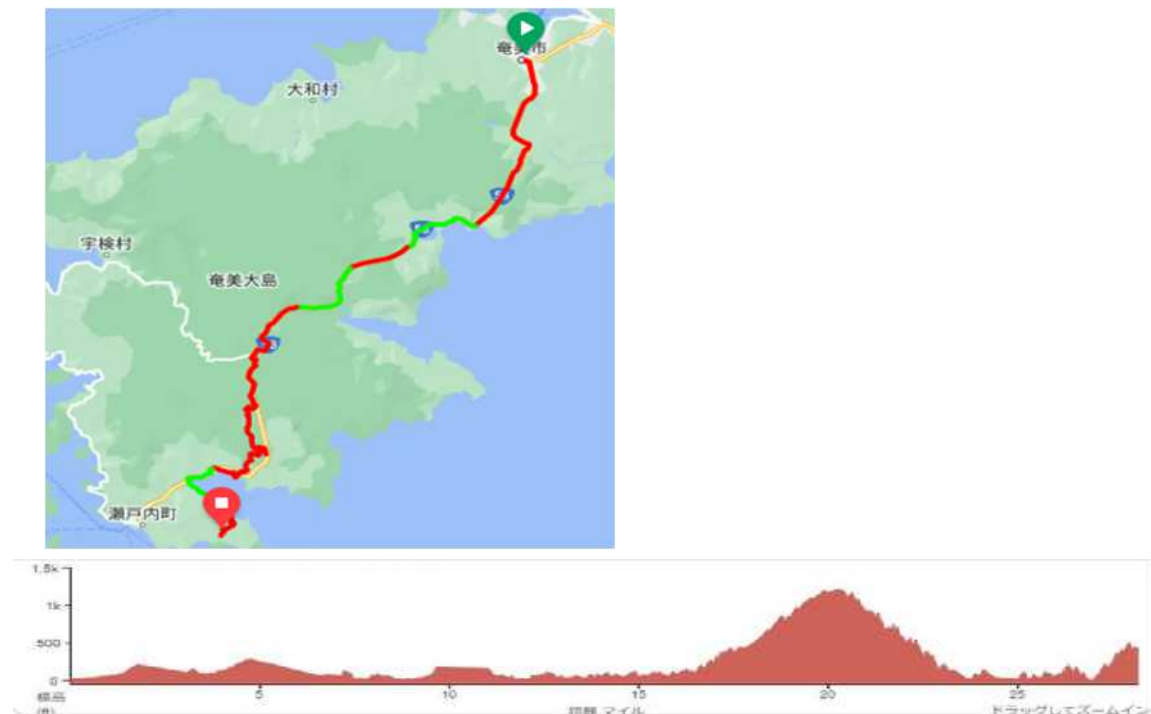
■総走行距離：約 49.3km ■獲得標高：約 1,145m



モデルルート 12：奄美中部南（住用）コース

■起点：AIAIひろば（奄美市名瀬） 終点：ハートが見える風景（大島郡瀬戸内町）

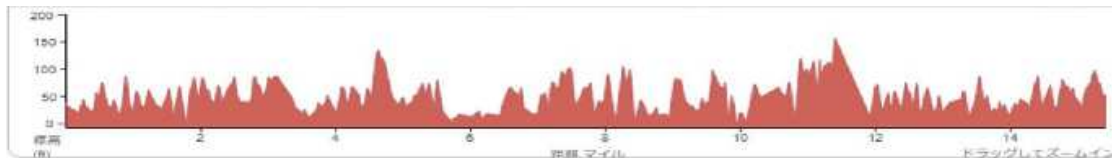
■総走行距離：約 45.3km ■獲得標高：約 931m



モデルルート 13：奄美湯湾コース

■起点：名柄集落（大島郡宇検村） 終点：船越海岸（大島郡宇検村）

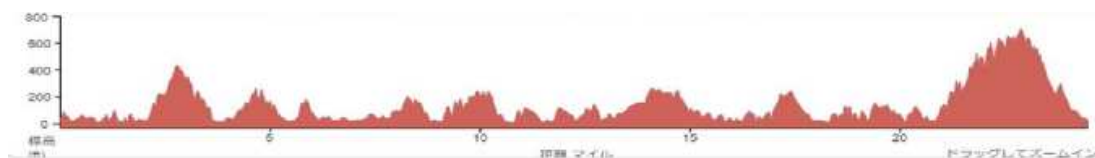
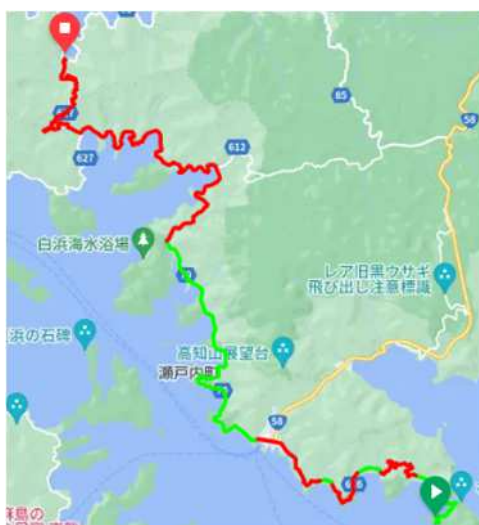
■総走行距離：約 24.8km ■獲得標高：約 328m



モデルルート 14：奄美瀬戸内町コース

■起点：ヤドリ浜（大島郡瀬戸内町） 終点：名柄集落（大島郡宇検村）

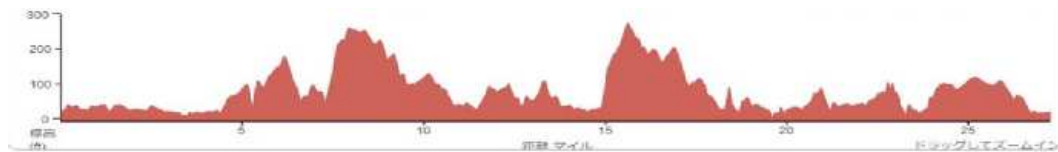
■総走行距離：約 39.4km ■獲得標高：約 961m



モデルルート 15：徳之島北部コース

■起点：平土野港（大島郡天城町） 終点：亀徳港（大島郡徳之島町）

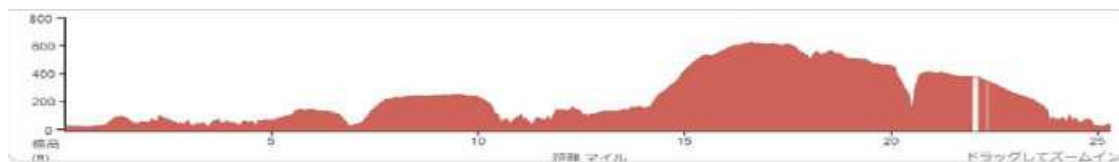
■総走行距離：約 43.9km ■獲得標高：約 382m



モデルルート 16：徳之島南部コース

■起点：亀徳港（大島郡徳之島町） 終点：平土野港（大島郡天城町）

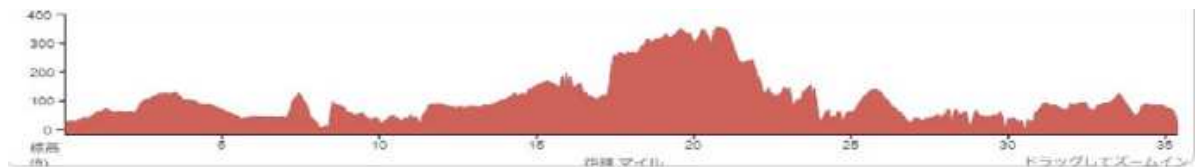
■総走行距離：約 40.7km ■獲得標高：約 454m



モデルルート 17：沖永良部島コース

■起点：和泊港（大島郡和泊町） 終点：和泊港（大島郡和泊町） 時計回り一周ルート

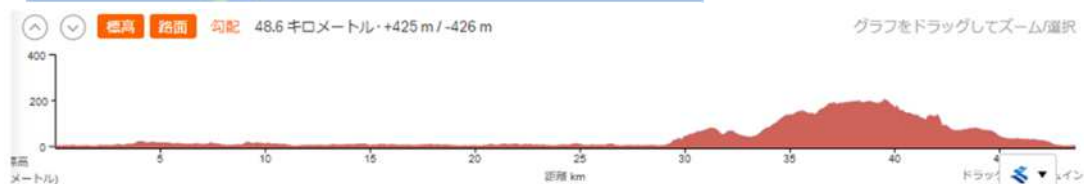
■総走行距離：約 56.9km ■獲得標高：約 415m



モデルルート 18：喜界島ルート

■起点：喜界空港（大島郡喜界町） 終点：喜界空港（大島郡喜界町） 時計回り一周ルート

■総走行距離：約 48.6km ■獲得標高：約 425m



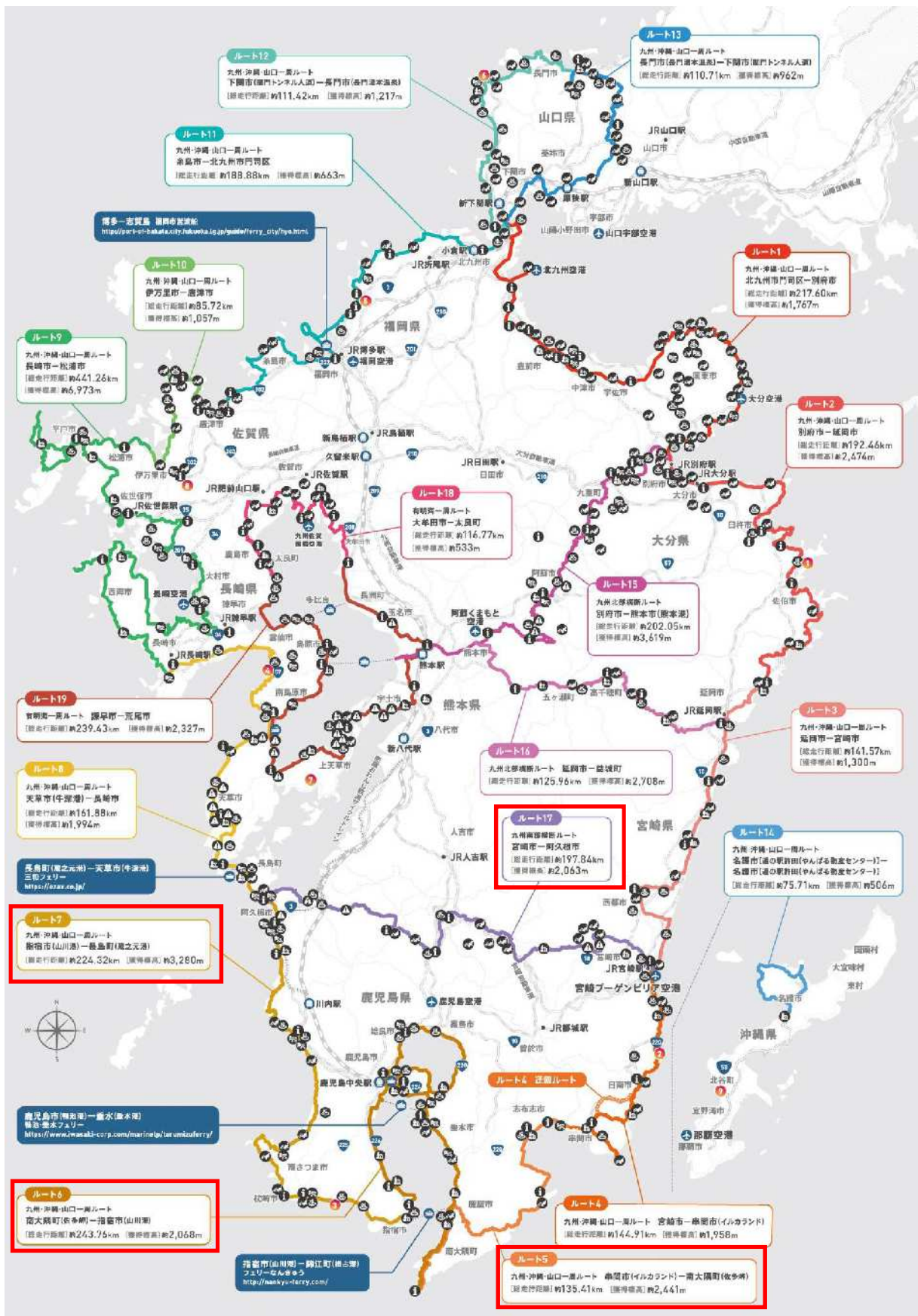
モデルルート 19：与論島ルート

■起点：与論空港（大島郡与論町） 終点：与論空港（大島郡与論町） 時計回り一周ルート

■総走行距離：約 22.3km ■獲得標高：約 223m



九州・山口広域推奨ルート



モデルルート20:志布志市 - 南大隅町ルート

起点:志布志市 終点:佐多岬(南大隅町)

ルート5
九州・山口一周ルート
串間市(イルカランド) - 南大隅町(佐多岬)

Route with GPS

総走行距離 約135.4km 標準時刻 約2,441分

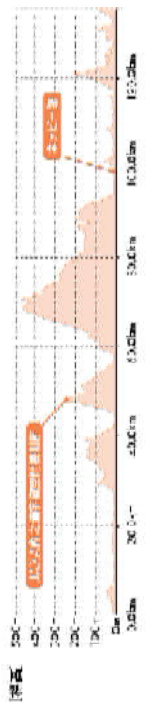
高度 500m 400m 300m 200m 100m 0m
0km 200m 400m 600m 800m 1000m

串間市(イルカランド) 南大隅町(佐多岬)

Route with GPS

総走行距離 約243.7km 標準時刻 約2,068分

太平洋を臨み、名物の赤城が深く延び海を切り盛り、西之瀬手首釜公園観音瀬戸を直に走り、花洞自然公園や堀川の滝など、自然も温泉、巨巻の太パノラマが魅力の本土最南端の佐多岬がゴールです。



VIEW POINT

- 1 志布志海上温泉産所
- 2 志布志

BREAK POINT

- 3 道の駅・SORAARCILE
- 4 志すぼる大橋

お土産等

- 5 うなぎ
- 6 串間島
- 7 串間島、シーベン
- 8 花洞自然公園



モデルルート21:南大隅町 - 指宿市ルート

起点:佐多岬(南大隅町) 終点:山川港(指宿市)

ルート6
九州・山口一周ルート
南大隅町(佐多岬) - 指宿市(山川港)

Route with GPS

総走行距離 約243.7km 標準時刻 約2,068分

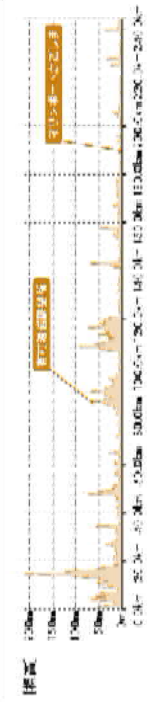
高度 1000m 800m 600m 400m 200m 0m
0km 200m 400m 600m 800m 1000m

南大隅町(佐多岬) 指宿市(山川港)

Route with GPS

総走行距離 約243.7km 標準時刻 約2,068分

雄大な景色が目の前に現れ、美しい海を一周するループ、湯谷目の産湯半島と大隅半島、道の駅や立ち寄りスポット、観光を満喫するまで、アムールを満喫し、自分に合わせたコース設定が可能です。



VIEW POINT

- 1 道の駅
- 2 湯谷産所

BREAK POINT

- 3 湯谷産所
- 4 湯谷産所

お土産等

- 5 かんぱち
- 6 湯谷産所
- 7 湯谷産所
- 8 湯谷産所



モデルルート22:指宿市ー長島町ルート

起点:山川港(指宿市) 終点:蔵之元港(長島町)

ルート7
九州・沖縄・山口ー瀬戸内
指宿市(山川港)ー長島町(蔵之元港)



前半は、かつお節の香りをまといながら走れる世界的にもユニークなコースで、リアス式海岸沿いのアツアツアツを走りぬけたら、青い空や海の色、美しい風景に魅了され、さわやかな風を感じながら、東シナ海沿いを走ります。

【総走行距離】約22,432km 圏外増減 約3,280m



VIEW POINT

- 1 耳鳴の展望所
- 2 耳鳴の展望所
- 3 耳鳴の展望所

BREAK POINT

- 4 耳鳴の展望所
- 5 耳鳴の展望所

名園自慢

- 6 耳鳴の展望所
- 7 耳鳴の展望所
- 8 耳鳴の展望所

モデルルート23:湧水町ー阿久根市ルート

起点:湧水町 終点:阿久根市

ルート17
九州高気圧圏内ルート
宮崎市ー阿久根市



石原郡からの前半ルートは、自転車乗用道路を安全に走行しながら美しい景色を楽しむ、開国以来の歴史も感じる、運動量が増える、日本各地方の気候が、選手がマイアライアと呼ばれる、冬には一石原を越える道を見ることが出来る道があります。

【総走行距離】約197,84km 圏外増減 約2,063m



VIEW POINT

- 1 湧水町の景色
- 2 湧水町の景色

BREAK POINT

- 3 湧水町の景色
- 4 湧水町の景色

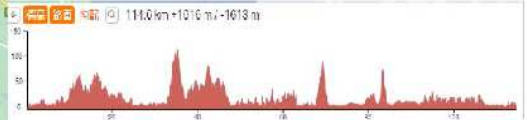
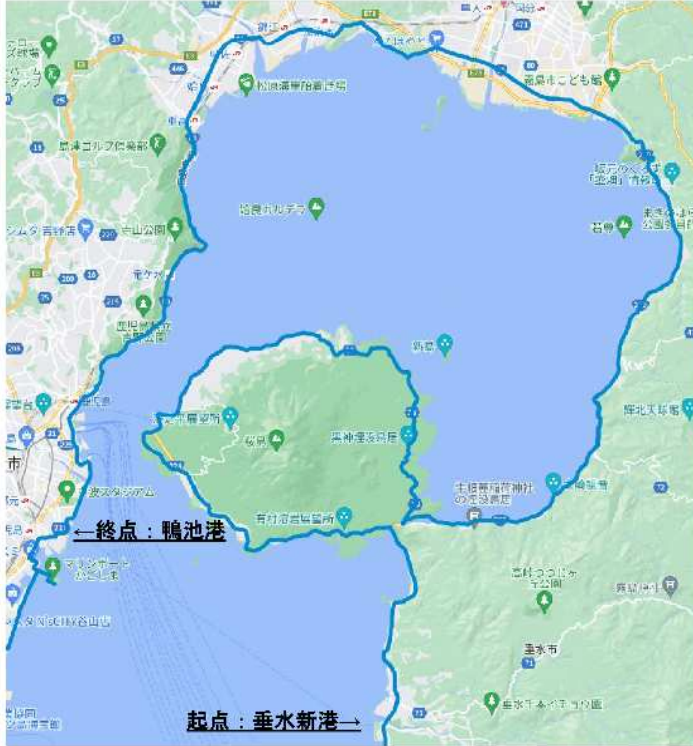
名園自慢

- 5 湧水町の景色
- 6 湧水町の景色
- 7 湧水町の景色
- 8 湧水町の景色

湾奥ルート

■起点：垂水港 終点：鴨池港

■総走行距離：約 114.6km ■獲得標高：約 1,616m



ルート関連情報

◆意義

湾奥地域に特化した部会で、錦江湾奥ルートの魅力を発信

◆起点 垂水新港

終点 鴨池港

◆進行方向 垂水新港→鴨池港

(錦江湾沿いを反時計回り)

◆特長

桜島及び錦江湾奥を一周できるルート

【九州・山口広域推奨ルート：ルート6（九州・山口サイクリズム推進委員会作成）の一部】

※R2.11.3、11.8に九州・山口サイクリズム広域推奨ルート設定検討委員会で試走済み。

◆走行環境

交通量が多いところがあるが、錦江湾や桜島を満喫できるルート