

第1回 大鳴門橋自転車道検討部会(R5.1.31)  
大鳴門橋自転車道に関する「管理運営」「魅力向上」について

資料1

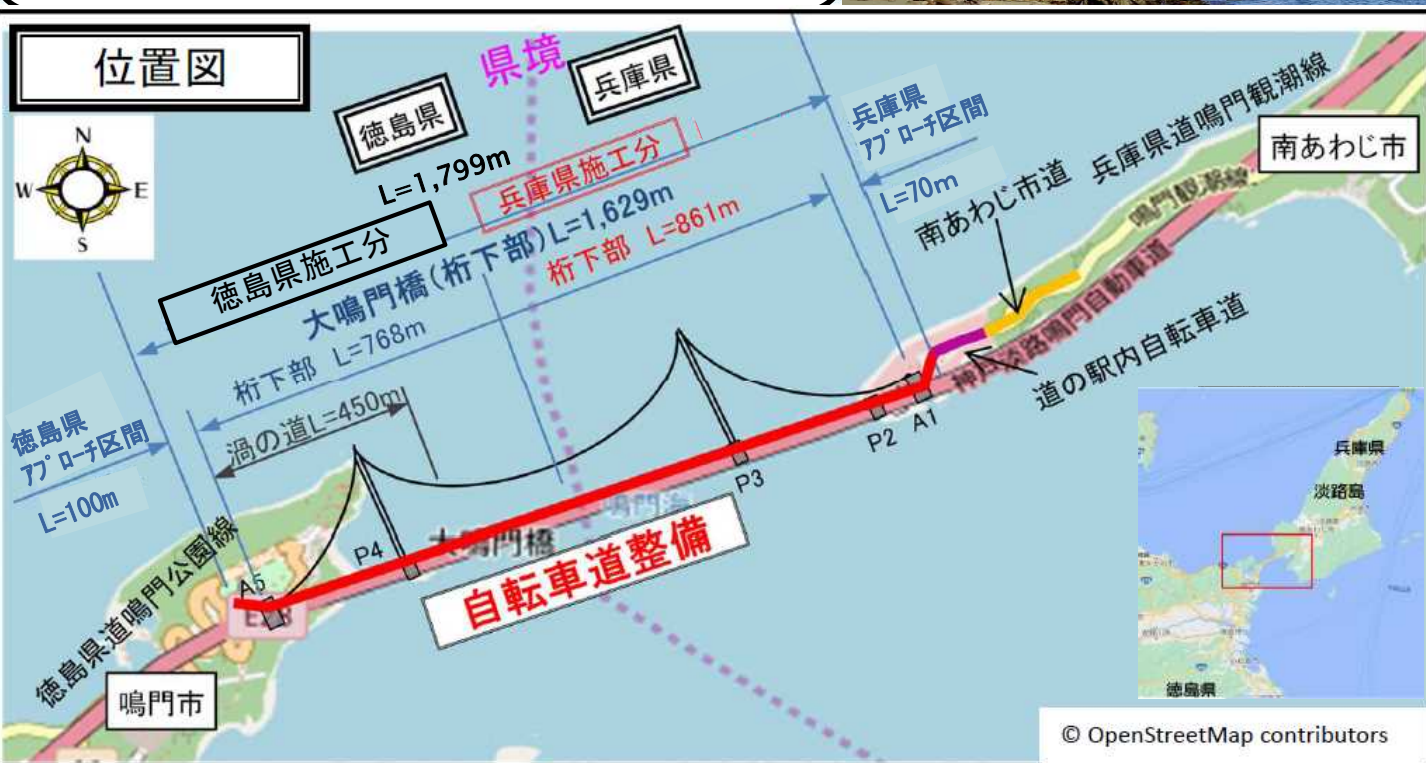




## 【自転車道設置の目的】

サイクリングに対する需要が高まっている中、兵庫県と連携し、大鳴門橋の「桁下の新幹線空間(四国新幹線整備までの期間)」を活用した自転車道を設置し、

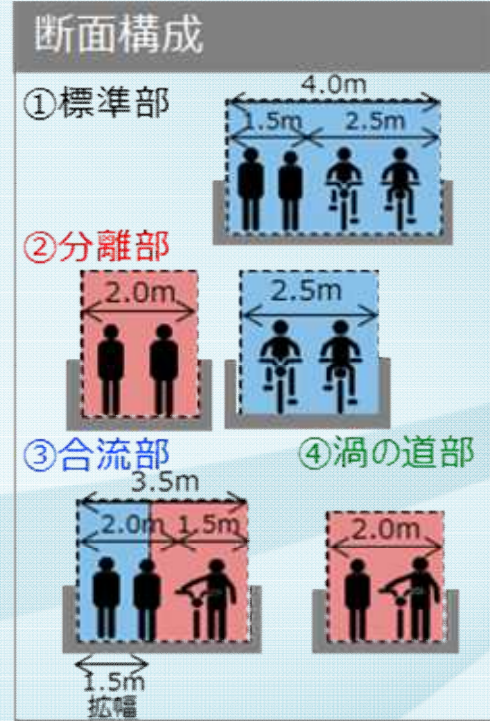
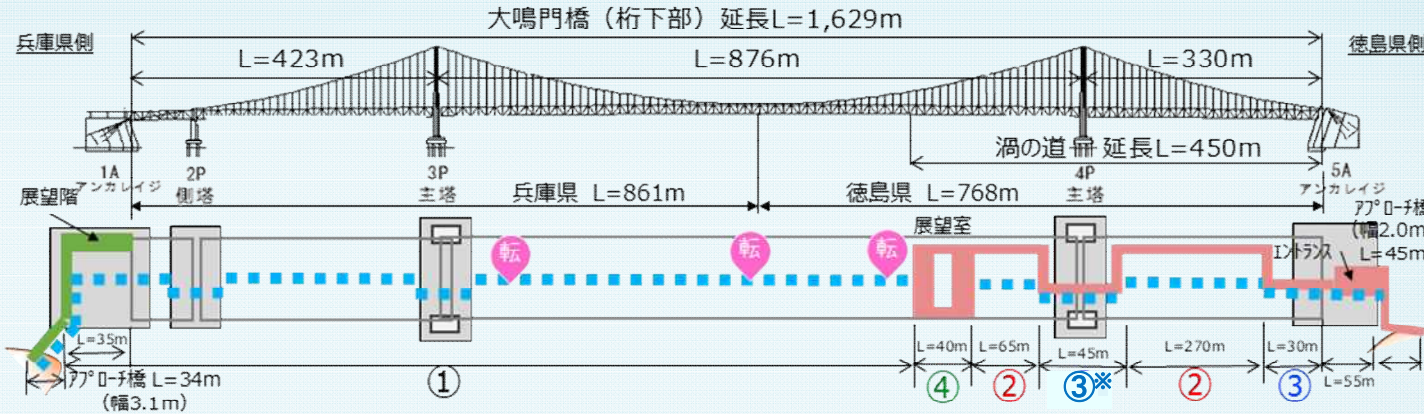
- ・交流人口の拡大(鳴門海峡の往来)
- ・観光振興の推進(サイクルツーリズムの推進)
- ・ポストコロナ新時代の生活様式変容に対応するための「自転車人口拡大」に繋げる。





# (1-2) 事業概要

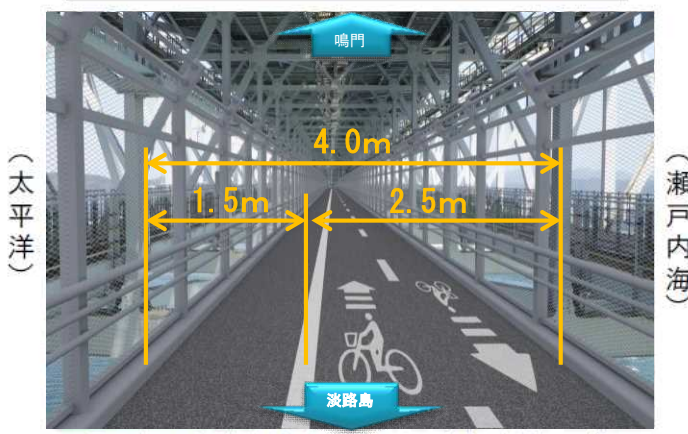
- ① 総事業費：約28億円<全体約58億円>
- ② 予定期間：工事着手後4～5年
- ③ 延長：868m（桁下768m+アプローチ100m）<全体1,799m（70m+1,629m+100m）>



【大鳴門橋桁下空間】



【自転車道整備イメージ】



- 四国新幹線整備までの期間を有効利用
- 自転車道の機能を持つ「観光施設」として整備（利用は自転車・歩行者）  
（自転車道の断面は、「しまなみ海道 因島大橋の自転車道」を参考）
- 「渦の道」との共存が前提

参考 因島大橋





## (2) これまでの検討状況

### ① 自転車道付加による耐風安定→O.K

#### <風洞試験の結果>

「因島大橋の自転車道」を参考にした模型で実施

照査風速: 87.6m/s(設計風速73m/s × 1.2)

設計風速: 150年確率 安全率: 1.2

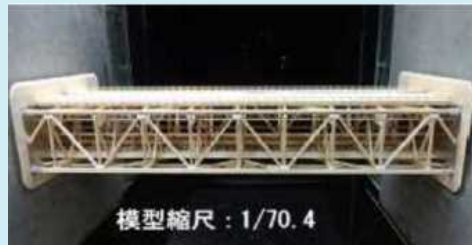
風向: 橋軸直角方向(瀬戸内海側→太平洋側)

【より厳しい風向条件】



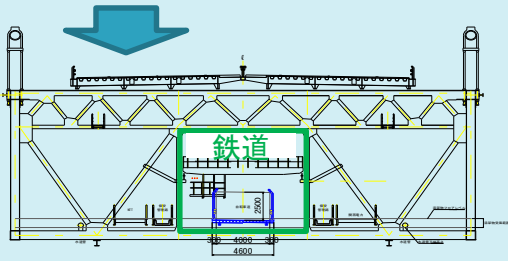
耐風安定性の確保可能

※今後、これまでの検討結果を考慮した構造で、確認のための風洞試験を実施予定



### ③ 空間配置→O.K

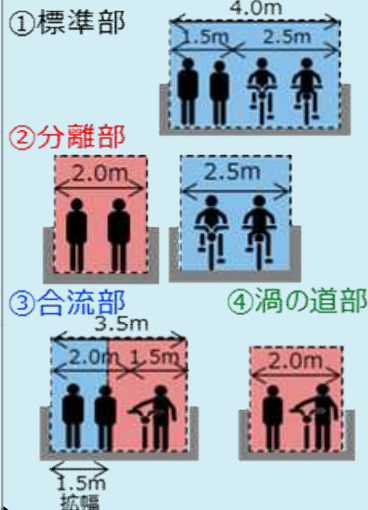
- ・既存設備への影響
- ・「渦の道」への影響



【標準部】 自転車道は中央配置

※「渦の道」と兼用する一部区間(エントランス・展望室・主塔部)は、安全、眺望等を考慮し、自転車は、歩行(押し歩き)を想定

#### 断面構成



### ② 法的規制→O.K【見込み】

#### <道路法>

- ・道路区域(大鳴門橋)の占用

#### <自然公園法>

- ・瀬戸内海国立公園内の工事

#### <文化財保護法>

- ・名勝「鳴門」との調和

#### <建築基準法>

- ・「渦の道」を含めた建築確認

### ④ 需要予測→多くの利用見込み

約55万人(渦の道) ※R元: 新型コロナの影響前



自転車道設置後

#### <想定利用者数>

約65万人~75万人(渦の道含む)

内、サイクリスト約9万人(マイ自転車)

※安全で快適な通行や円滑な施設運営等に支障のない適切な利用者数となるよう兵庫県と「料金設定」等を検討・調整

※自転車道の維持費等は料金収入で確保見込み



### (3) 前回の検討委員会の意見と今後の方針 (案)

#### (1) 管理運営

##### <意見: 利用対象車種>

- 通行の安全確保の面から、利用対象車種の限定(確認)が必要  
→ 検討中。

例えば、対向の可否を考慮し、

普通自転車の最大幅(W=60cm)を超えない車両を基本に検討する。

※押し歩き(普通自転車)の占有幅 W=80cm ※対向時 W=180cm

(参考: 様々な車両)



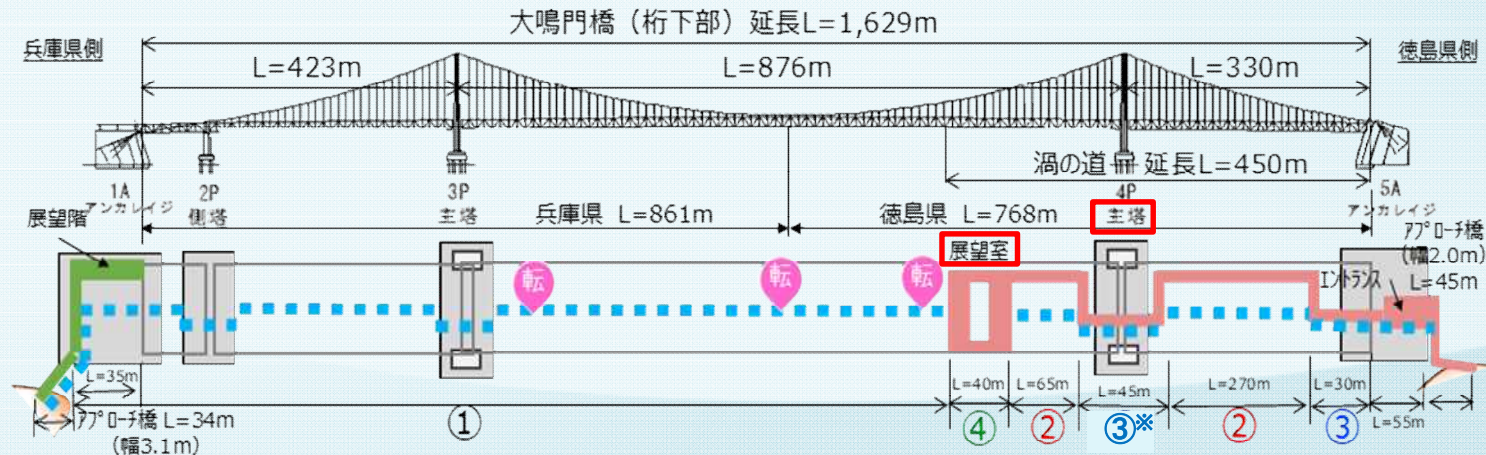
(参考: 対向イメージ ※渦の道W=2m)





## <意見:押し歩き>

- 安全確保のため、「④展望室～③合流部(主塔部)」は、「乗る」又は「押し歩き」に統一。
- 「渦の道」の繁忙期に、自転車を押し歩くにしても、非常に心配。
- 滞留による混雑が想定される展望室は、安全通行を第一に「押し歩き」となることから、「展望室～合流部(主塔部)」は、「押し歩く」こととし、対向が可能な「渦の道」を活用する。
- 繁忙期も含め、展望室での自転車の「押し歩き」による混雑を軽減させるため、②の「分離部(点線65m区間)」は、「駐輪場」として活用の検討を進める。
- 繁忙期の混雑軽減として、自転車の「入場コントロール」などを検討する。



## <意見:通行区分>

- 標準部幅員4mの内、歩道1.5mは厳しいため、通行方法の工夫が必要。
- 物理的な通行区分は障害となる恐れがあることから行わず、「路面標示」での対応を検討する。

(例) 歩行者(又は自転車)が、前方から来る自転車(又は歩行者)を視認し、安全かつ柔軟に通行できるよう、自転車は中央部で対面、歩行者は端部で一方通行

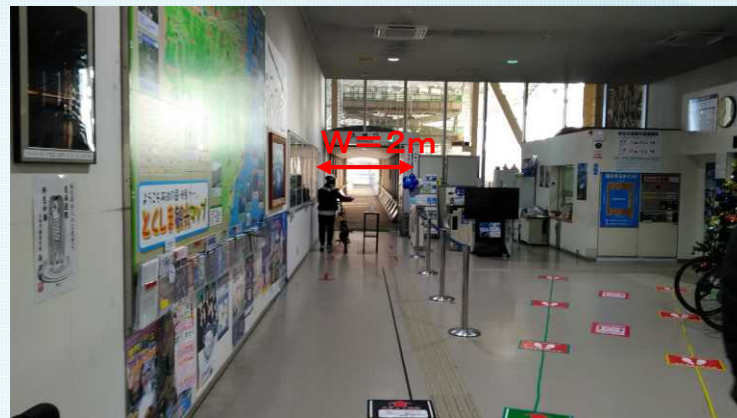




## <意見: エントランス部>

- 利用者増に対応するため、「渦の道」の出入口の拡幅が必要  
→検討中。

(参考: 渦の道 エントランス部 W=2m(入口通行部)、W=2m(チケット收受部))



## <意見: アプローチ橋>

- 自転車と人が混在するアプローチ橋(鳴門公園～渦の道)の改善が必要  
→検討中。

(参考: W=2m)









# <意見:レンタサイクル>

- レンタサイクルスポットの位置の検討が必要
- 鳴門市、地元関係団体等と連携して取り組む。

## 鳴門市のレンタサイクルの状況

短距離コース	28.2km
中距離コース	43.5km
長距離コース	69km

**JF北灘 さかな市**

**道の駅 「第九の里」**

**道の駅 「くるくるなると」**

**鳴門駅**

**なると物産館**

**鳴門市観光情報センター**

**宿泊施設**

**UZU PARK サイクルステーション**



## <意見:サイクルステーション>

- サイクリストの受入拠点となる「サイクルステーション」が必要  
→休憩、メンテ、県内周遊の情報発信等の機能を持つサイクルステーションを、既存施設の有効活用の観点から、「エディ」活用の検討を進める。

(参考:サイクルステーション UZU PARK)





<意見: 県内各地への誘導・連携、ガイドツーリング、など>  
 → 鳴門市、地元関係団体等と連携して取り組む。

<広域サイクルルートの拠点>

大鳴門橋への自転車道設置が実現すれば、

- ・「しまなみ海道」を走行する、瀬戸内海一周ルート「セトイチ」
- ・ナショナルサイクルルートの指定に向けた取り組みが進む  
淡路島一周ルート「アワイチ」
- ・四国4県が連携して進めている四国一周ルート「シコイチ」  
の3つの広域ルートの唯一の接点となる鳴門から  
本県の様々なサイクリングルートへの接続が可能。
- ・鳴門周辺のルートを重点的に整備。



個別ルート

鳴門海峡渦潮コース

鳴門海峡をさまざまな景色を見ながら巡ります。鳴門の代表的な観光スポットの鳴門公園千景歌や大鳴門橋「渦の道」に立ち寄り、渦潮を眺めよう。



総距離	30.7km
高低差	96m
駐車台数	318台
所要時間	122分

スタート&ゴール

「鳴門ウチノ海総合公園」が拠点。ゴールの後は、ウチノ海をのぞむ芝生広場でんびりと休憩できます。

アクセス

- 鳴門駅から自転車道約25分
- 徳島駅から車で約27分
- 徳島阿波おどり空港から車で約18分

危険力所

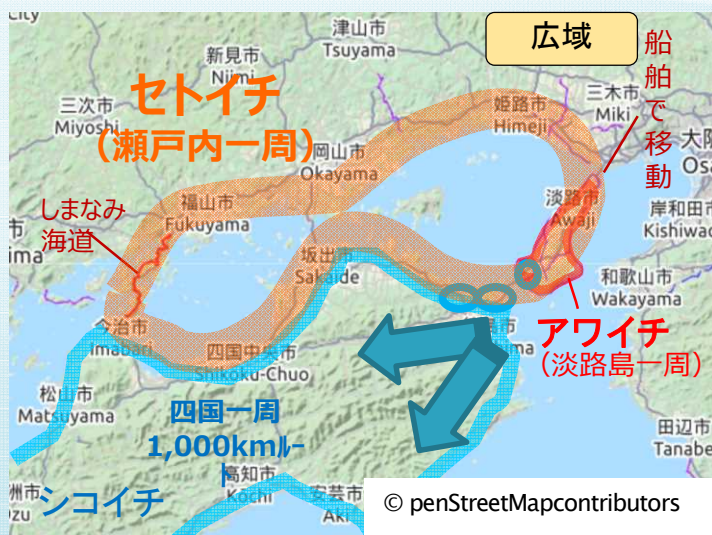
思島の小道は非常に狭くガードレールがありません。車も通りますので道を譲りましょう。スカイラインや鳴門公園の下り坂では、車が多いのでスピードを必ず落としましょう。

難所

室津港からの上り坂は短いですが急勾配となっています。その後もアップダウンが続き、鳴門公園の上りも急な勾配です。

コラム&ワンポイントアドバイス

スカイラインを途中でそれ島田島島内を寄り道、大鳴門橋を真横から見ることができる思島の小道からの眺めは絶景です。鳴門公園の後通る長い海岸線は砂浜が美しく、ウチノ海沿いの小道は静かな風景です。様々な海の姿を堪能しましょう。



© penStreetMapcontributors



