

2-3 サイクルツーリズムに関する取組

(1) ツール・ド・おきなわ

ツール・ド・おきなわは、沖縄県北部地域において、毎年11月頃に開催されるサイクリングスポーツイベントである。市民レース部門、サイクリング部門、国際ロードレース部門の種目がある。

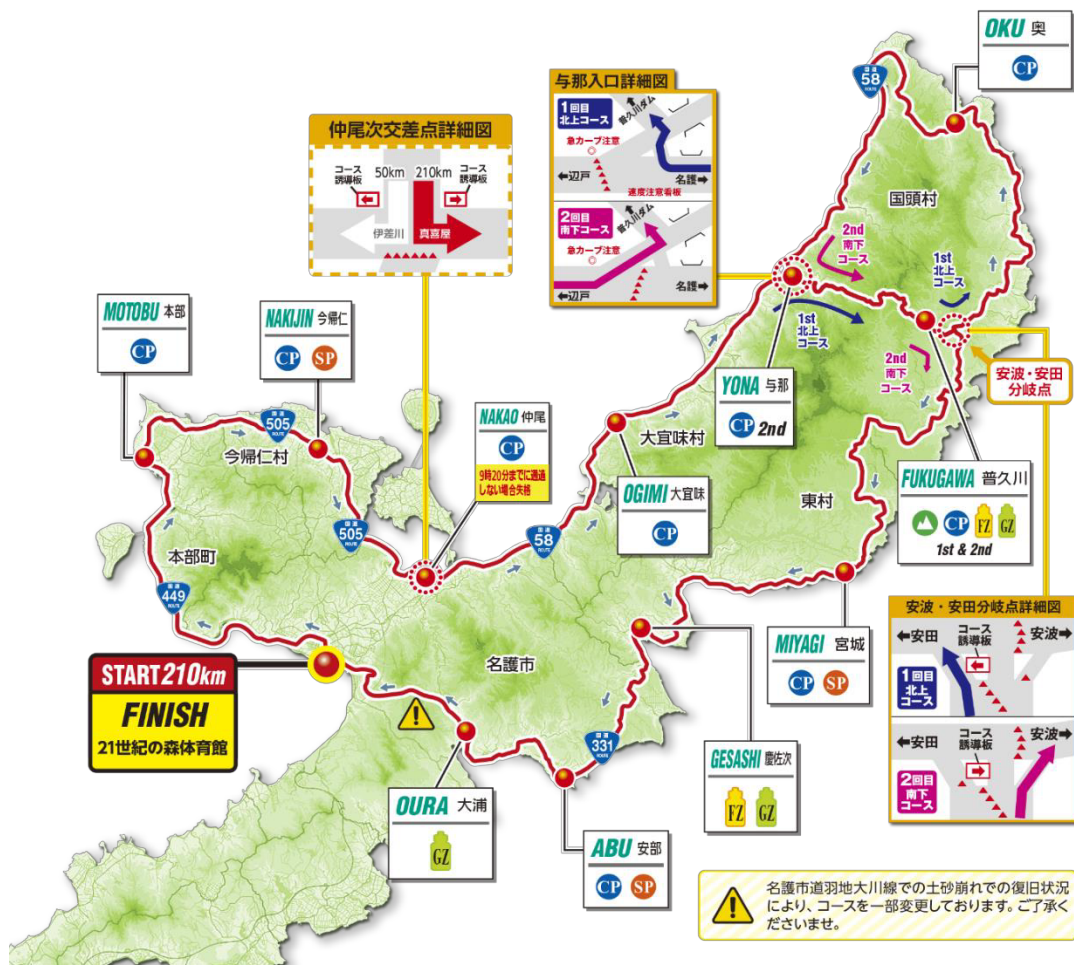


図 2-16. ツール・ド・おきなわ 市民レース (210km) コース

出典：ツール・ド・おきなわ HP



(2) 各自治体で設定しているサイクリングコース

県内の各自治体では、地域をサイクリングしてもらうために、サイクリングコースを設定している。設定されているコースは以下のとおり。

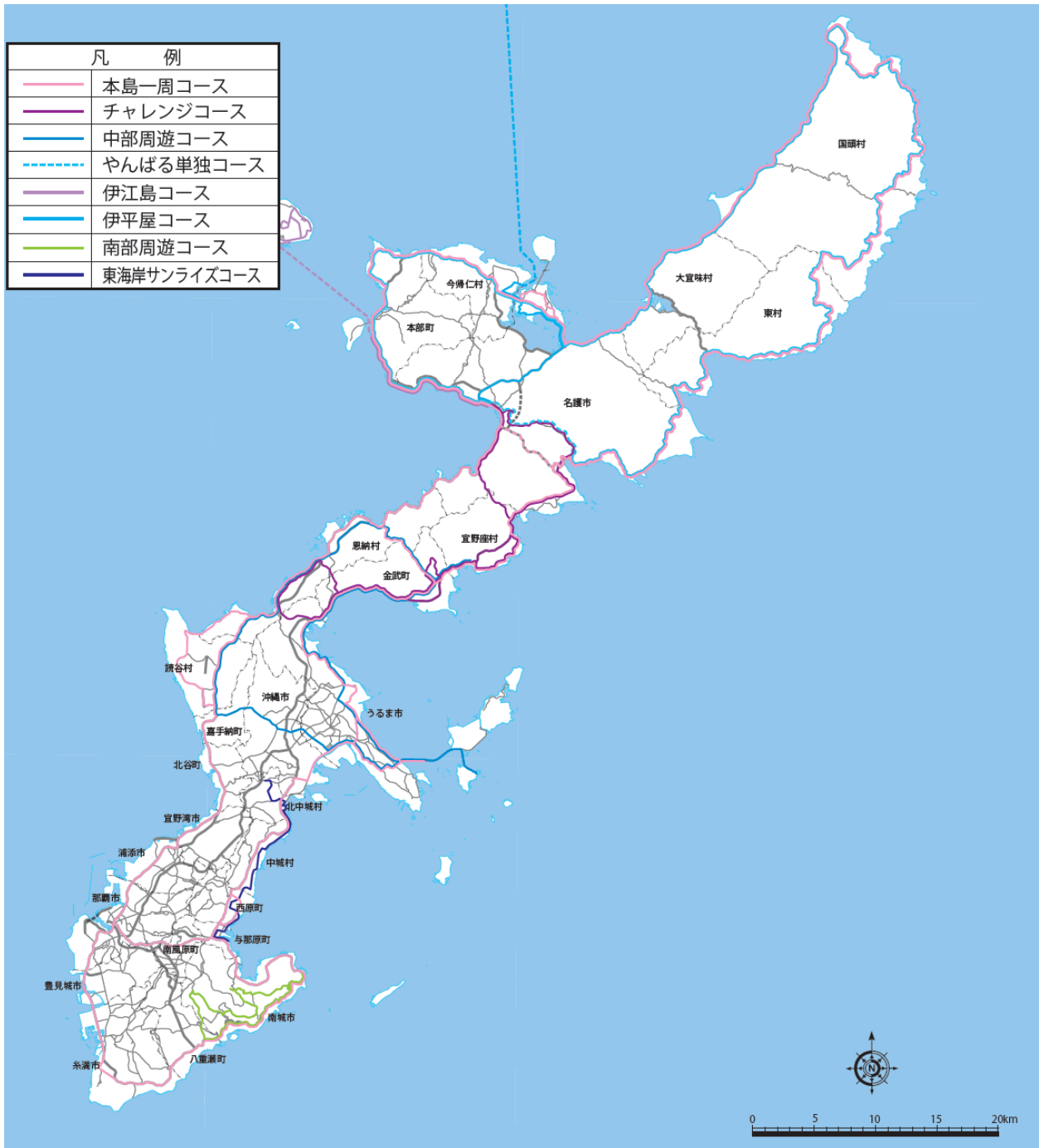


図 2-17. 沖縄本島におけるサイクリングコースの設定状況



(3) ナショナルサイクルルート認定に向けた動き

沖縄県自転車活用推進計画では、2025年までにナショナルサイクルルート1ルート認定を目標としている。

令和元年9月に創設されたナショナルサイクルルート制度は、優れた観光資源を走行環境や休憩・宿泊機能、情報発信など様々な取組を連携させたサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすルートを国が指定する制度で、6ルート（令和5年2月時点）が認定されている。

名護市では、北部近隣市町村と連携し、ナショナルサイクルルート認定に向けた取組を実施することとしている。

観点	指定要件
1. ルート設定	① サイクルツーリズムの推進に資する魅力ある安全なルートであること ・ルートの延長が概ね100km以上であること（島しょ部を除く） 他
2. 走行環境	① 誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること ・矢羽根等により自転車通行空間が整備されていること 他 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 ・経路などの路面表示、案内看板が設置されていること 他 （単路部概ね5kmごと、すべての分岐部）
3. 受入環境	① 多様な交通手段に対応したゲートウェイが整備されていること ・鉄道駅などに、レンタサイクルや着替え場所等が整備されていること 他 ② いつでも休憩できる環境を備えていること ・サイクルステーションがルート上に概ね20kmごとに整備されていること 他 ③ ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること ④ サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること ・ルート直近にサイクリスト向けの宿泊施設が概ね60kmごとにあること 他 ⑤ 地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること ⑥ 自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること ⑦ 緊急時のサポートが得られる環境を備えていること ・救急車などが概ね2kmごとに到達できること 他
4. 情報発信	① 誰もがどこでも容易に情報が得られる環境を備えていること ・ホームページなどで日英2か国語以上により情報発信をしていること 他
5. 取組体制	① 官民連携によるサイクリング環境の水準維持等に必要取組体制が確立されていること



図 2-18. ナショナルサイクルルートの指定要件（左）、ナショナルサイクルルートに指定された（右）

出典：国土交通省



2-4 関連計画・法令等の最新動向の整理

令和3年5月に閣議決定された国の「第2次自転車活用推進計画」や、「自転車活用の推進に向けた有識者会議」の会議資料等の関連計画や動向を収集・整理した。

(1) 第2次自転車活用推進計画（R3.5）

令和3年5月に、国の第2次自転車活用推進計画が策定され、自転車ネットワークや、駐輪等に関して施策の強化が図られている。

具体的には、ネットワーク路線の計画への位置づけや、都市部での計画策定推進、データを活用した計画策定、自転車通行空間の整備状況等のオープンデータ化による経路検索等への活用、ナショナルサイクルルート等の整備といった措置が強化措置として示されている。

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

- 施策**
1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
 2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
 3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
 4. シェアサイクルの普及促進
 5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
 6. 情報通信技術の活用推進
 7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

目標2 サイクスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

- 施策**
8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
 9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
 10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
 11. 自転車通勤等の促進

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現


- 施策**
12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
 13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

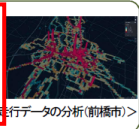
目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現


- 施策**
14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
 15. 多様な自転車の開発・普及の促進 **【新規】**
 16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
 17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
 18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
 19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進（再掲）
 20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（再掲）
 21. 災害時における自転車の活用推進
 22. 損害賠償責任保険等への加入促進 **【新規】**


3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置


第1次計画からの主な強化措置

- 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。
 - ・ **計画の質の向上**（ネットワーク路線の計画への位置付け等）
 - ・ **計画に基づく取組の実施のフォロー**（整備事例の効果分析）等
- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進**。（利用者の多様性、将来に渡る便の広がり等に留意しガイドラインも見直し）


- 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
 - ・ **データを活用した計画策定**への支援
 - ・ 自転車通行空間の整備状況等の**オープンデータ化**による経路検索等への活用
 - ・ **シェアサイクル**への**MaaS**や**AI**の活用 等

- 企業の自転車通勤のための環境整備**を更に推進。
 - ・ 「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
 - ・ 環境整備のための支援策の具体化 等

- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
 - ・ **商業施設**（コンビニ等）等と**連携**した受入サービスの充実
 - ・ サイクルツーリズムを含む**体験型・滞在型コンテンツ**の推進
 - ・ **マウンテンバイク**のコース整備や森林の保全管理等の推進
- サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施。（ナショナルサイクルルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信）


- 高齢者、障害者等も含め、**身体に合った多様な自転車の開発・普及**を促進。
- 身体に合った自転車選び**をアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。


- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
 - ・ 対象：**配達員や自動車運転者**を含む道路利用者全体、（小学校以上の学校教育に加え）**未就学児**やその**保護者**
 - ・ 機会：**自転車購入時**等、自動車運転**免許更新時講習**（高齢者講習）
- 条例策定支援のほか、**自転車販売店**等を通じて保険加入を促進。

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

図 2-19.第2次自転車活用推進計画における主な強化措置

出典：国土交通省



令和3年3月に開催された「令和2年度第6回自転車活用推進に向けた有識者会議」では、参考資料として東京国道事務所の取組が紹介されている。

東京国道事務所では、放射軸路線を対象に、自転車通行空間の確保を図る整備計画を策定している。

直轄国道が放射状に形成されていることもあり、都道、区道と連携して、各放射軸に接続する自転車通行空間の整備促進を図るとしている。

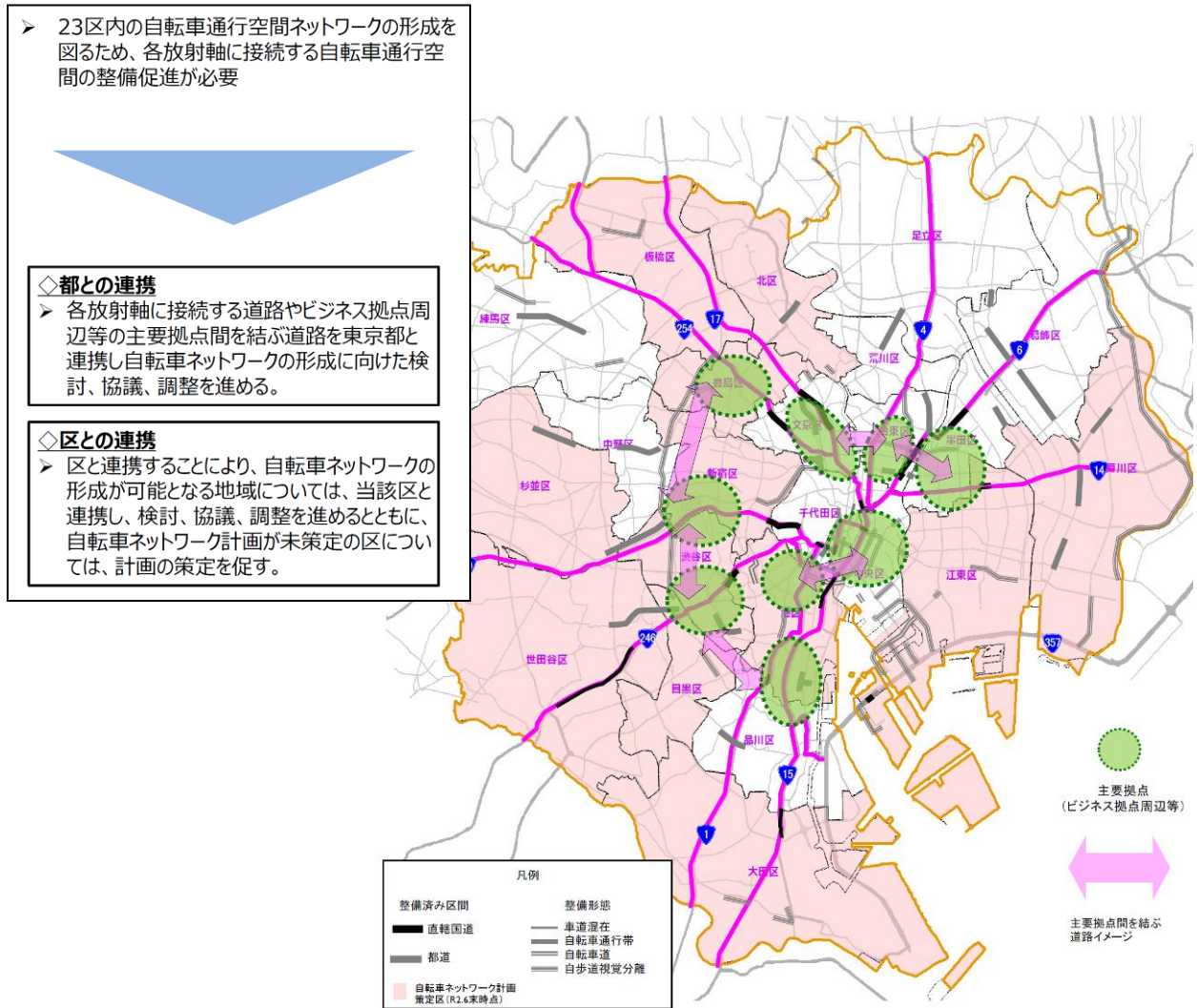


図 2-20. 自転車ネットワークの形成に向けた東京国道事務所と都、区との連携

出典：令和2年度第6回自転車活用推進に向けた有識者会議



(3) シェアサイクルの展開

県内では、南部を中心にシェアサイクルポートが設置されている。

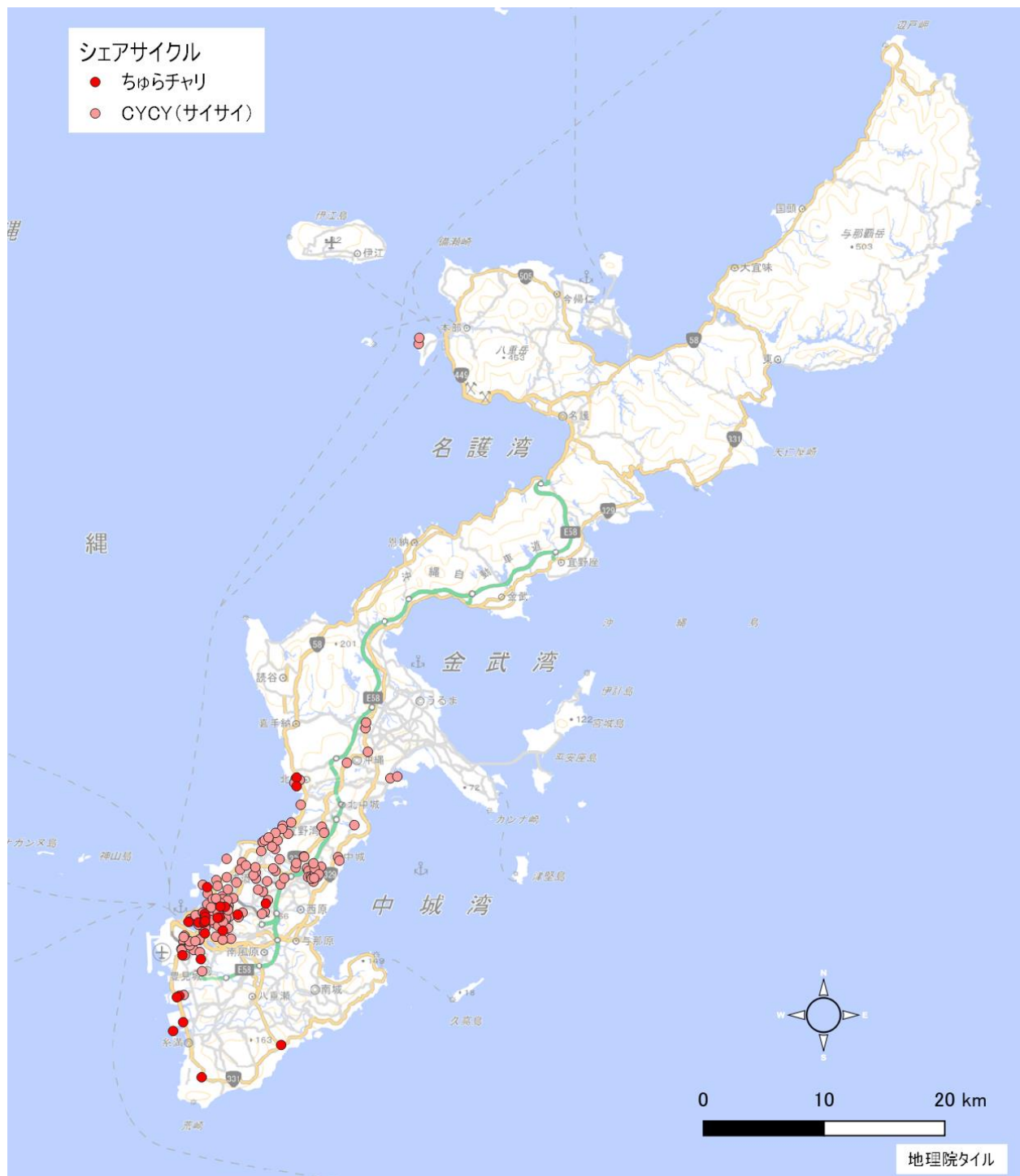


図 2-21.県内におけるシェアサイクルポートの設置状況 (R4.1 末時点)

出典：ちゅらチャリ HP、CYCY (サイサイ) HP 情報より作成



2-6 広域自転車ネットワークに関する課題の再整理

沖縄県自転車活用推進計画に示された課題整理をもとに、①自転車利用が多い拠点・エリアまでのアクセス、②拠点・エリア間の連絡、③市町村間の接続の3つの区分で、自転車ネットワークの連続性、整備状況の視点から、課題を再整理した。

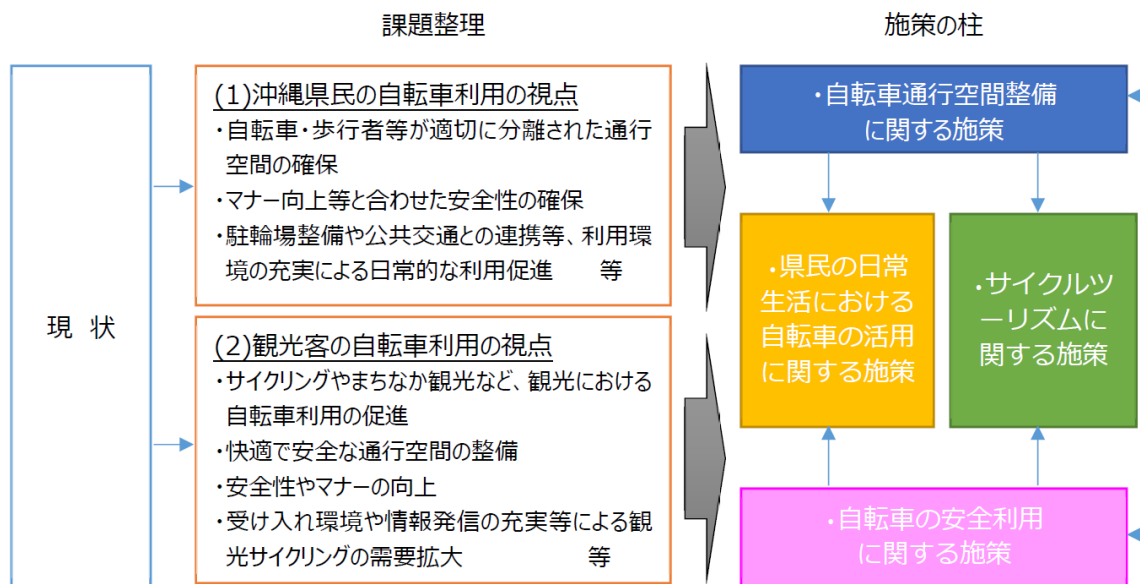


図 2-22. 沖縄県自転車活用推進計画における課題整理

なお、「交通安全施設調査計画業務」(H28.3)においては、自転車利用が阻害される想定される要因が整理されており、課題の再整理にあたって留意した。

表 2-8. 想定される沖縄で自転車利用が阻害される要因

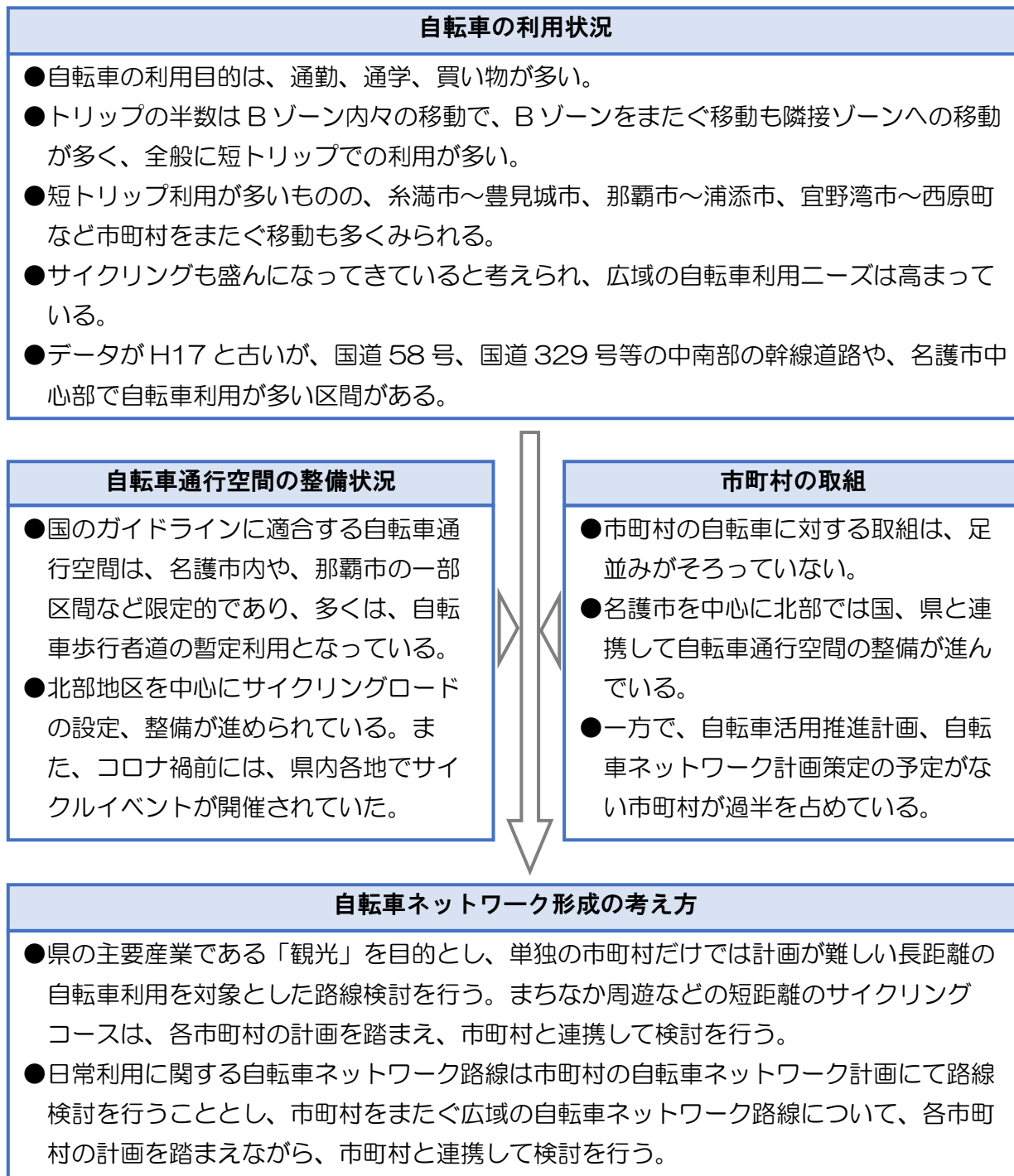
区分	想定される阻害要因
自転車利用環境に起因する阻害要因	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車ネットワークの未整備 ● 路上駐車による通行阻害 ● 駐輪場の未整備
地域性に起因する阻害要因	<ul style="list-style-type: none"> ● 超クルマ社会 ● クルマのドライバーのマナーの悪さ ● 盗難が多い(全国2位)
地勢に起因する阻害要因	<ul style="list-style-type: none"> ● 傾斜地が多い地形 ● 高温多湿の気候、急な雨 ● 強い風 ● 塩害

出典：交通安全施設調査計画業務（沖縄県 H28.3）



3 基本方針及び計画目標

3-1 ネットワーク形成の考え方



3-2 基本方針

自転車ネットワーク形成の考え方を踏まえ、2つの基本方針にもとづき、自転車ネットワークを検討する。

方針① 沖縄本島の観光目的の自転車ネットワークの柱となる本島1周の幹線軸を形成

沖縄本島における広域移動の主目的である観光で自転車利用する際に、連続的な移動が出来る観光の柱となる本島1周の自転車ネットワーク路線の形成を図る。

観光目的のうち、シェアサイクルでまちなかを散策するような自転車利用を想定した自転車ネットワークは、市町村が路線を選定し、整備については連携して行う。

方針② 市町村間を連絡するネットワークの形成

本自転車ネットワーク計画は、市町村の自転車ネットワーク計画において、隣接市町村との接続を考慮する上で指針となる性格を有している。

各市町村は、幹線道路の整備状況、自転車の利用ニーズ等を考慮しながら、市町村間における自転車ネットワークを検討するが、隣接市町村と連携する様な広域な自転車ネットワークは、県と市町村で連携し検討を進める。

表 3-1. 本計画における利用目的に応じた自転車ネットワークの形成

利用目的		対象者	自転車利用のイメージ	対象コース/路線
観光	長距離サイクリング/トレーニング	上級者	自身のスポーツバイクを持参	方針① 本島一周の長距離サイクリングコース
	まちなか散策	初級者/県民	シェアサイクルやレンタサイクルを借りる	方針① まちなかや観光エリアを周遊する短距離コース →市町村で路線を選定し、整備
日常	通勤・通学・買物などの日常移動	県民	所持する自転車を利用 シェアサイクルを借りる	方針② 市町村で自転車ネットワーク路線として選定。 →隣接市町村間を跨ぐ広域ネットワークは、県と市町村で連携



3-3 計画目標

自転車活用推進計画の目標を踏まえ、3つの計画目標を設定した。

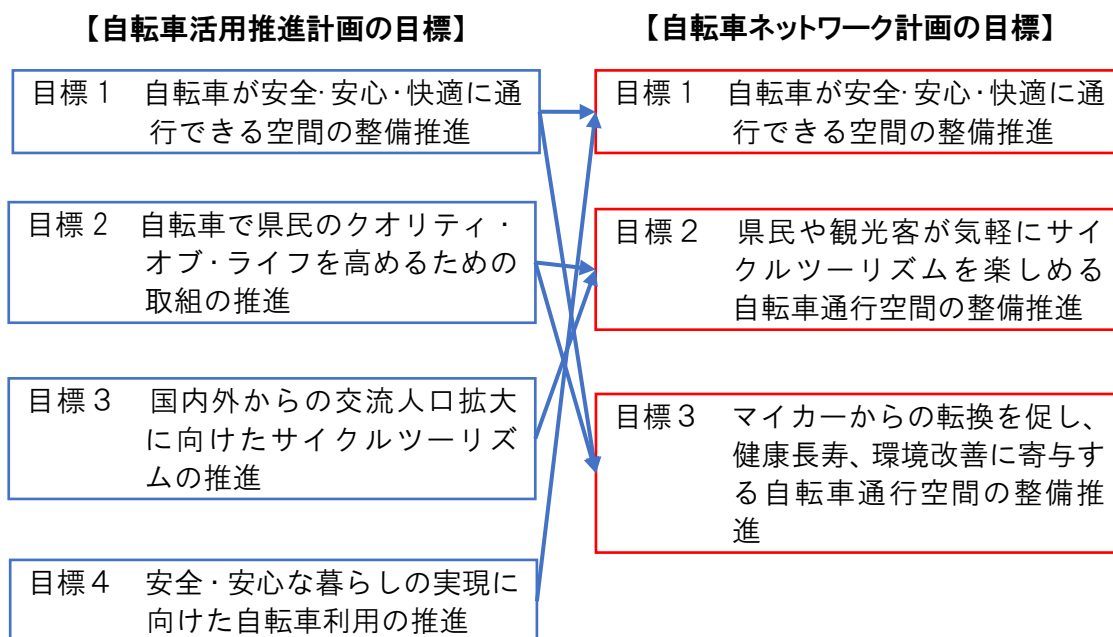


図 3-1. 沖縄県自転車ネットワーク計画の目標

