



4 自転車ネットワーク

4-1 対象路線の選定

(1) 路線選定の考え方

沖縄本島におけるこれまでのサイクルツーリズムに関する取組み(ツール・ド・おきなわ、ナショナルサイクルルート認定に向けた動き等)を踏まえ、本島1周をつなぐ。

(2) 路線選定の方法

路線選定にあたってはサイクリストへの分かりやすさや走行の安全性(規制速度、交通量、路肩幅員等)、走行の快適性(交差点数、坂道の有無等)、地域の魅力(観光資源分布等)などを考慮して選定する。



4-2 路線選定の結果

【沖縄本島全域】



図 4-1.自転車ネットワーク路線選定結果：沖縄本島全域

※自転車ネットワーク対象路線は、現地状況や関係機関等との調整により変更する場合があります。



【北部圏域】



図 4-2.自転車ネットワーク路線選定結果：北部圏域

出典：ちゅらチャリ HP、CYCY（サイサイ）HP 情報より作成

【中部圏域】



図 4-3.自転車ネットワーク路線選定結果：中部圏域

出典：ちゅらチャリ HP、CYCY（サイサイ）HP 情報より作成



【南部圏域】

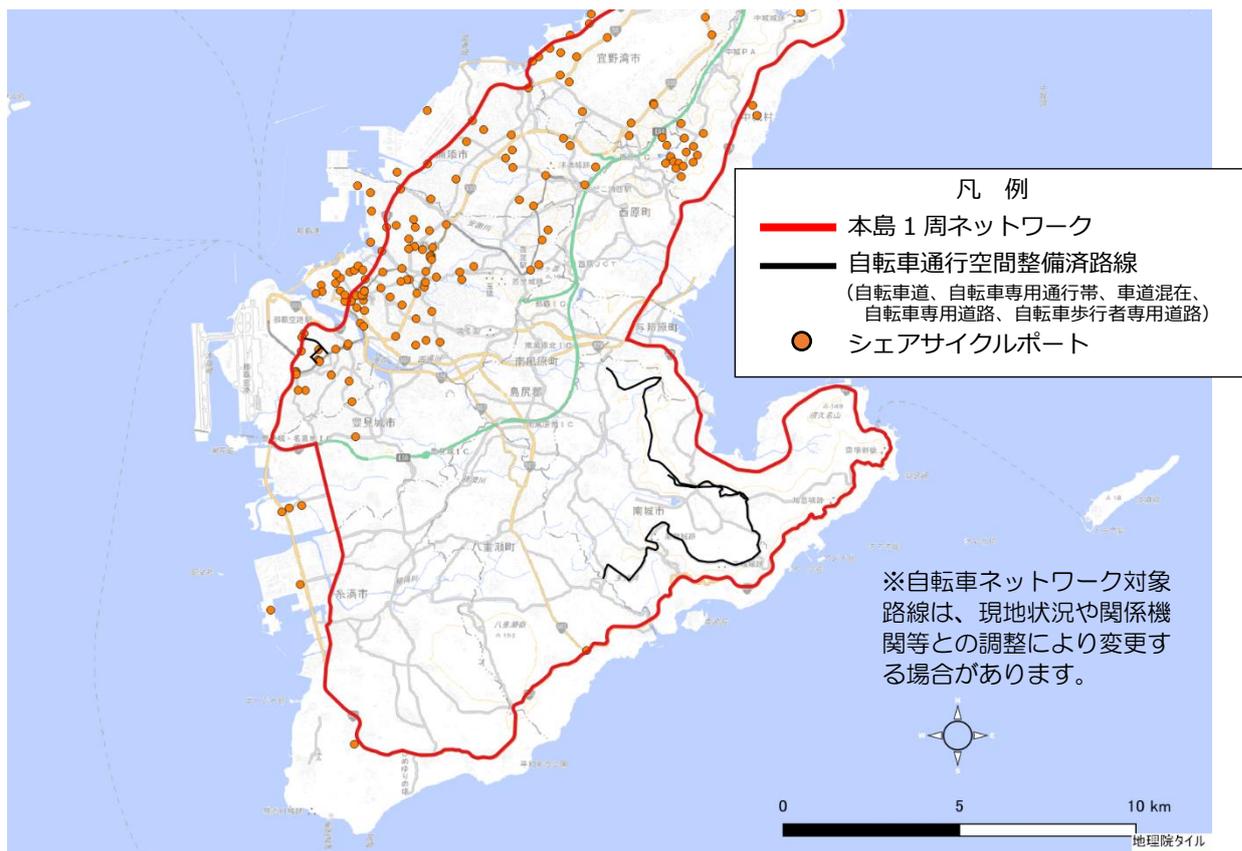


図 4-4.自転車ネットワーク路線選定結果：南部圏域

※自転車ネットワーク対象路線は、現地状況や関係機関等との調整により変動する場合があります。

出典：ちゅらチャリ HP、CYCY (サイサイ) HP 情報より作成



5 自転車通行空間の整備形態

5-1 基本的な整備形態

自転車通行空間は、整備ガイドラインに基づき検討するものとする。ここでは、同ガイドラインに示している3つの整備形態（自転車道、自転車（専用）通行帯、車道混在）を示す。

■ 基本的な整備形態のイメージ(国のガイドラインより)

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	
自転車専用通行帯	<p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重ねさせることができる</p>

図 5-1. 自転車通行空間の基本的な整備形態

出典：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、警察庁 H28.7）



5-2 暫定的な整備形態

自転車道、自転車（専用）通行帯での整備が理想的な自転車通行形態ではあるが、理想形での整備が困難な場合は、暫定形として車道混在や、当面の措置として自歩道による整備も考えられる。

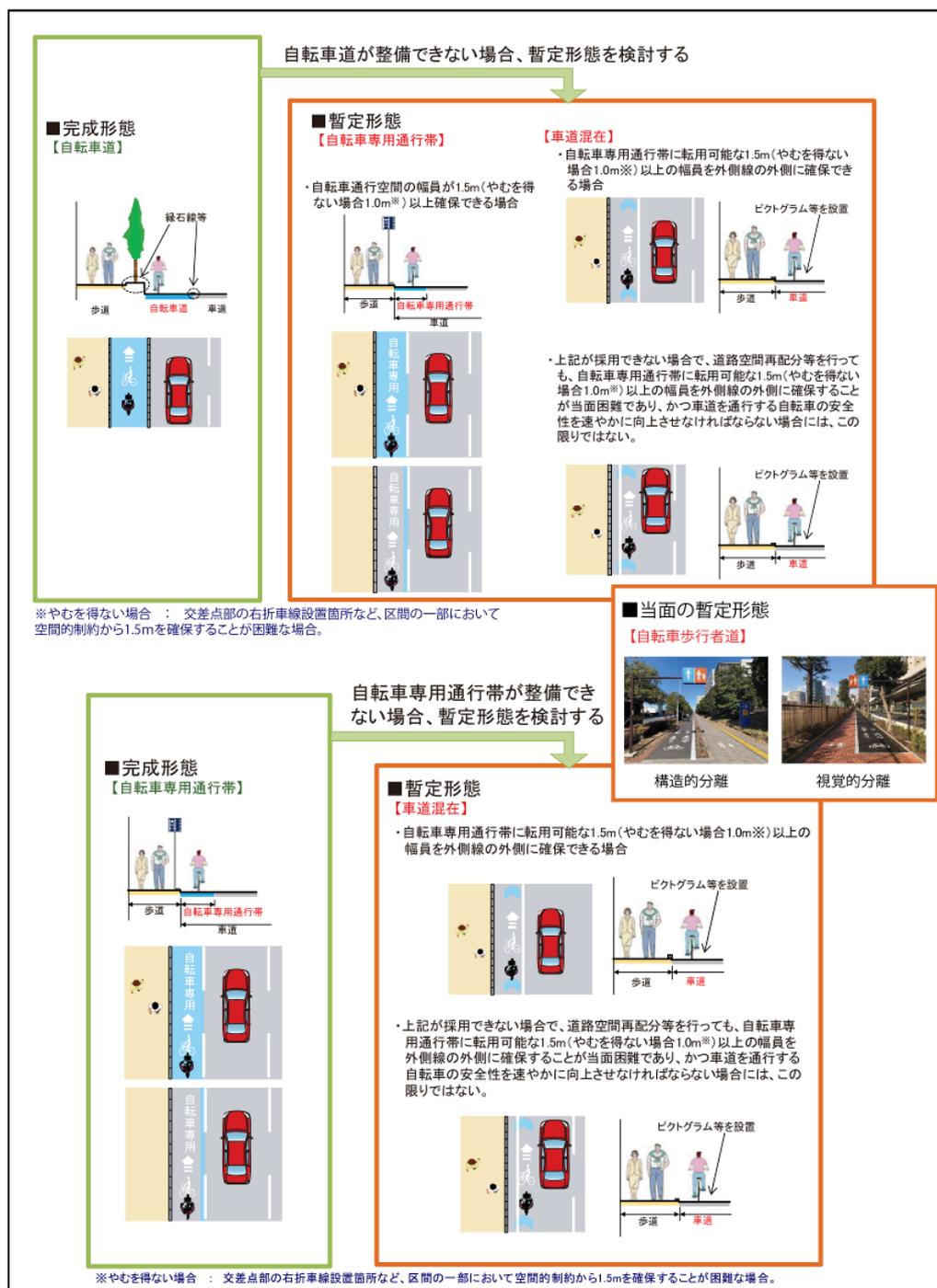


図 5-2.自転車通行空間の暫定的な整備形態

出典：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、警察庁 H28.7）



5-3 案内サインの設置

沖縄本島 1 周ルートでは、観光利用を想定しており、ルートの案内、観光地への案内サインの設置が重要となると考えられる。

そのため、別途サイン計画を検討し、統一的なサインをルート上の適切な場所に設置することとする。

単路部での案内例



愛媛県今治市大三島(しまなみ海道)

- 主要な地点までの距離について一定間隔(1kmごと)で設置



愛媛県今治市大島(しまなみ海道)

- 現在位置がわかる地点表を一定間隔(500mごと)で設置

交差点での案内例



①予告



②分岐



③分岐後

広島県尾道市(しまなみ海道)

- 交差点等の分岐部において、進行方向を示すために、①50m手前、②分岐部、③分岐後に案内表示を設置している。

図 5-3.しまなみ海道におけるサイン設置の事例

出典：国土交通省資料



6 ネットワーク路線形成のための留意事項

日常利用を中心とした自転車ネットワーク計画は、市町村を中心として検討することとなる。自転車ネットワーク計画の検討時には、沖縄県の道路の特性を踏まえて、下記について留意する。

6-1 自転車通行空間整備に関する留意事項

(1) 市町村間の自転車ネットワークの連続性

特に沖縄県南部においては市町村をまたぐ自転車の利用も多く、自転車ネットワークについても、市町村境で途切れることがないような整備が必要である。

そのため、各市町村における自転車ネットワーク計画の検討時には、市町村間の自転車利用者の移動の状況を踏まえ、沖縄県や周辺市町村と協議し、市町村を越えた連続性を確保する。

(2) 狭小道路の自転車通行空間整備に関する考え方

通学路に指定されているような区間は、ゾーン 30 やゾーン 30 プラスやスクールゾーンに設定されている場合が多く、未就学児や小学生といった歩行者が多く通行している。自転車ネットワークの整備においては、歩行者の安全に十分留意をする。

(3) 早期整備に関する対策

自転車通行空間の早期の整備を実現するため、各市町村で予定される無電柱化事業、街路整備事業、土地区画整理事業等といった事業に合わせた整備により、整備の促進を図る。



6-2 維持管理に関する対策

沖縄県は亜熱帯性気候に属しており、他県と違い冬季においても青々とした雑草が見られ、例えば、イネ科雑草のチガヤやススキについては、西日本以北では冬期に地上部枯死するのに対して、沖縄においては一年を通じて常緑で旺盛な生長が見られる。

このような地理的特性を踏まえ、自転車ネットワークにおける維持管理においては下記の点に留意する。

表 6-1.維持管理に関する対策

No	対策	対策場所	対策内容
①	維持管理	路面	<ul style="list-style-type: none"> ・ 除草 ・ 道路巡視 ・ 路面補修 ・ 路面清掃
		沿線休憩施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ トイレ清掃 ・ 巡視



刈払い直後（6月1日）



刈払い2週間後（6月24日）
2週間後には、草丈 30 cm程度に生長しています

図 6-1.植物の旺盛な生長の様子



図 6-2.12月の雑草繁茂の状況

出典：沖縄県沿道景観向上技術ガイドライン（平成 29 年 3 月）



6-3 その他

(1) 駐輪場整備に関する対策

都道府県別の駅周辺駐輪場の収容台数をみると、沖縄県は 448 台（モノレール駅周辺）となっており、全国で最も収容台数が少ない状況にある。

県民からの駐輪場整備に関する要望があるため、自転車通行空間の整備と合わせ、まちなか等における駐輪場の設置推進を行う。

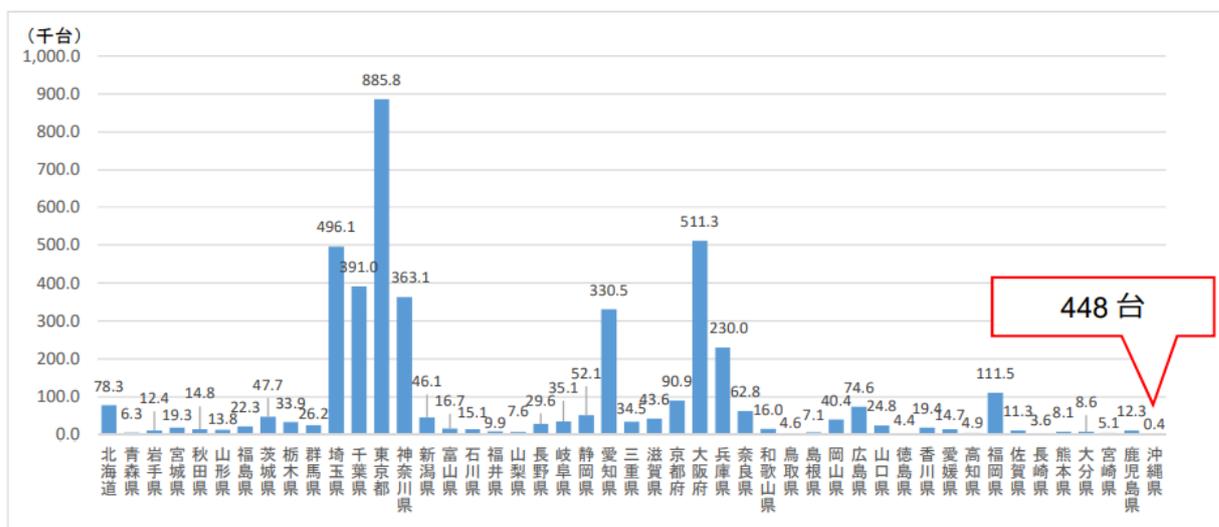


図 6-3. 駅周辺における自転車収容能力（平成 27 年 8 月末現在）

出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査（内閣府 平成 28 年 3 月）

(2) 自転車利用者のヘルメット努力義務への対応

道路交通法（道路交通法第 63 条の 11）の一部改正により、令和 5 年 4 月 1 日から全ての自転車利用者に乗車用ヘルメットの着用が努力義務化される。自転車通行空間の整備と合わせ、自転車利用者に対して、ヘルメット着用について周知推進を実施する。

