

閲覧用

やんばるサイクリングロード（仮）

北部市町村会

Contents

I やんばるサイクリングロード（仮）整備の方針

ページ

1 やんばるサイクリングロード（仮）の構築	… 1
2 沖縄県の上位計画での位置づけ	… 3
3 やんばるサイクリングロードの基本方針(ねらい)	… 4
4 やんばるサイクリングロードのイメージ	… 5
5 やんばるサイクリングロードのネットワーク図	… 6
6 やんばるサイクリングロード構築の方針	… 7
7 やんばるサイクリングロード導入ガイドライン（※ガイドラインの内容は次年度以降検討）	… 8
8 基本計画の推進	… 10

II 地域ネットワーク案・交通特性・参考

1 本部・今帰仁・名護エリアネットワーク案	… 11
2 恩納・金武・宜野座エリアネットワーク案	… 18
3 国頭・東・大宜味エリアネットワーク案	… 24
4 伊平屋エリアネットワーク案	… 30
5 伊是名エリアネットワーク案	… 34
6 伊江エリアネットワーク案	… 38
7 交通特性	… 42

【参考】自転車活用推進法 平成28年12月16日公布・平成29年5月1日施行	… 46
--	------

1 やんばるサイクリングロード（仮）の構築

【自転車利用の推進】

自転車は、徒歩に比べて、速く、楽に移動が出来る日常の生活に手軽な移動手段です。

健康と環境を志向するライフスタイル（ロハス）の広がりが見られ、移動自体を楽しむ自転車がレクリエーションとして注目されております。

やんばるを訪れる方々に美しい海と山々を、自転車でゆっくり、マッタリと満喫してもらい、まち中で地域の方々とふれあう事を通して、新たなやんばるの魅力の発見と観光振興による地域活性化への道を拓くことができます。

- 自転車利用の推進は、
低炭素社会の実現、
交通渋滞緩和、
健康増進、
観光振興、
中心市街地の活性化等
の効果が期待されています。
- 北部広域市町村圏では、
北部地域の活性化に自転車を活用した、
まちづくりを進めていきます。



自転車の期待される効果及び機能と特徴

【期待される効果】

① 渋滞緩和

- ・ 沖縄県の平均乗車人員は2.09人。通勤は1.07人。
- ・ 一人乗りの自動車が減れば、道路交通への負荷が小さくなり、渋滞緩和につながります。

② 公共交通の活性化

- ・ 自転車がバス交通と連携し、バス利用者の増加が期待されます。

③ 商店街の来客数が増加

- ・ 県民及び観光客の移動が便利になり、来客数の増加が期待されます。
- ・ 車では気づかない商店街の風景、お店の雰囲気や商品に気付くことができるため、集客が期待できます。

④ 観光活性化

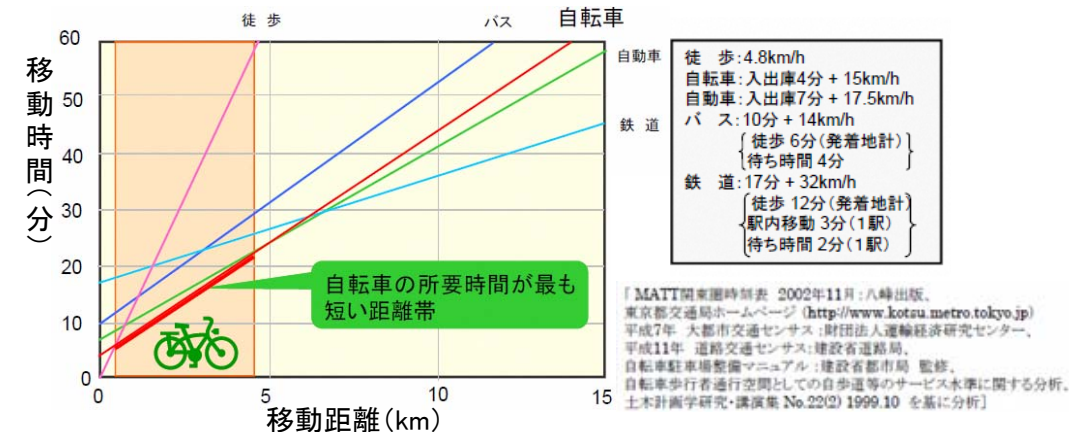
- ・ 自動車ではアクセスの難しい観光資源の活用も可能です。
- ・ 適度な速度が移動を観光のアクティビティに変え、風景や地形といった地域そのものが観光資源に変わります。
- ・ のんびりとした旅のスタイルを促し、北部地域への滞在日数が伸びることが期待されます。

⑤ 健康増進

- ・ 徒歩と自動車の間を移動距離を担い、必ずしも自動車が必要でない移動を自転車が行うことが可能です。
- ・ 子供から大人まで幅広い年齢層が利用出来、子供の自立心を養い、大人の健康増進にも寄与します。

【機能と特徴】

① 市街地内では目的地に早く移動可能



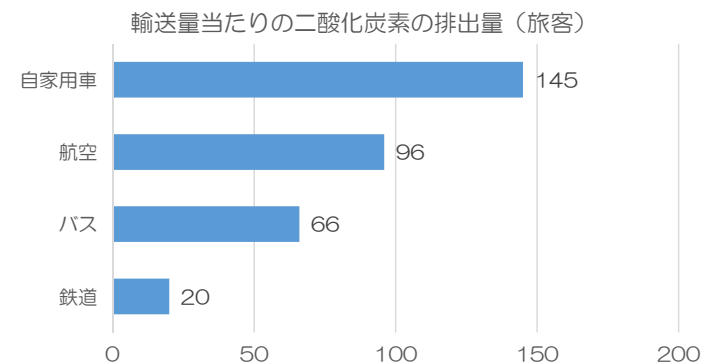
出典：国土交通省HP「第32回総合的交通基盤整備連絡会議 資料」

② 多くの人利用可能

- ・ 免許証が不要なため、子供からお年寄りまで利用可能

③ 渋滞への影響が少ない

- ・ 渋滞の中でもスムーズに移動



出典：国土交通省HP

単位：g-CO2/人キロ

「運輸部門における二酸化炭素排出量(2015年)」

2 上位計画での位置づけ

沖縄県の上位計画である『**沖縄21世紀ビジョン基本計画**』において

- 1 人間優先のまちづくり、人にやさしい交通手段の確保として
快適な自転車の走行空間の整備に取り組むとともに、駐輪場設置やコミュニティサイクルの普及等を促進すること
- 2 世界水準の観光リゾート地の形成、観光客の受け入れ態勢の整備として
観光周遊自転車ネットワークの整備が位置づけられています。



交通施策推進の指針である『**沖縄県総合交通体系基本計画**』では

- 1 国内外との交流及び沖縄観光の魅力向上を支える交通体系、観光周遊、魅力を高める交通システムの整備として
 - ①**観光周遊自転車ネットワークの整備**
- 2 災害に強く安全、安心、快適な暮らしを支える交通体系、交通事故を抑制するための基盤整備の強化及び効果的な交通規制の実施として、自転車専用の走行空間、駐輪場の整備等の
 - ①**自転車利用の安全性確保のための通行環境の整備**が位置づけられており、
- 3 多様な利用目的に応じた道路網の整備として
 - ①**自転車ネットワーク整備促進等は短・中期の取組方針**とされています。

沖縄本島北部地域の総合的な地域交通の計画である『**北部地域交通体系基本計画**』において

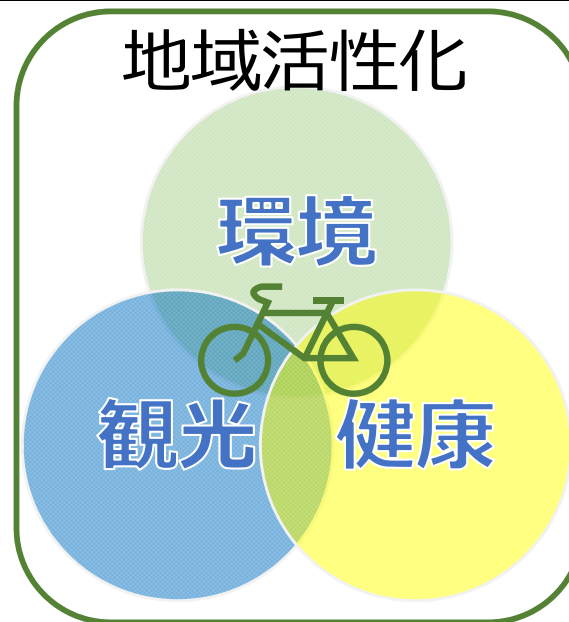
- 1 **自転車による観光周遊を促進する利用環境整備**とツール・ド・おきなわと連携した**自転車による観光地域づくり**
 - ①名護市を中心に観光・レジャーの地域づくりとして**自転車ネットワークの形成をはじめとした自転車走行環境の整備**がいちづけられています。

3 やんばるサイクリングロードの基本方針(ねらい)

- 1 やんばるの自然を大切にする心と低炭素社会の実現を目指す強い意志の醸成
- 2 県民や海外から訪れる観光客も含めた人々の健康増進
- 3 ホスピタリティと自転車利用者の安全・安心の確保
- 4 ゆっくり・ゆったり自然・人々とのふれあい
- 5 公共交通と自転車でゆっくり・じっくり観光
- 6 自転車をとおした観光振興・まちの活性化を追求
- 7 世界水準の観光リゾート地の形成

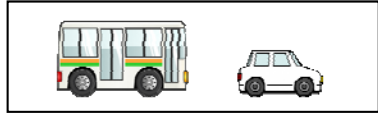


サイクリングロード推進のねらい
低炭素社会の実現、県民・観光客の健康増進、観光地域活性化

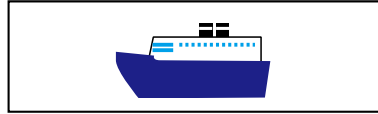


4 やんばるサイクリングロードのイメージ

自家用車・バスから



クルーズ観光客



ホテルから



自転車に乗り換え

- ・交通結節点
- ・ホテル
- ・港
- レンタサイクル



効果

- ①低炭素社会の実現
- ②渋滞緩和
- ③健康増進
- ④地域とのふれあい
- ⑤北部に長く滞在
(観光振興)

地域活性化

元気・あかるい
まちづくり



地域活性化

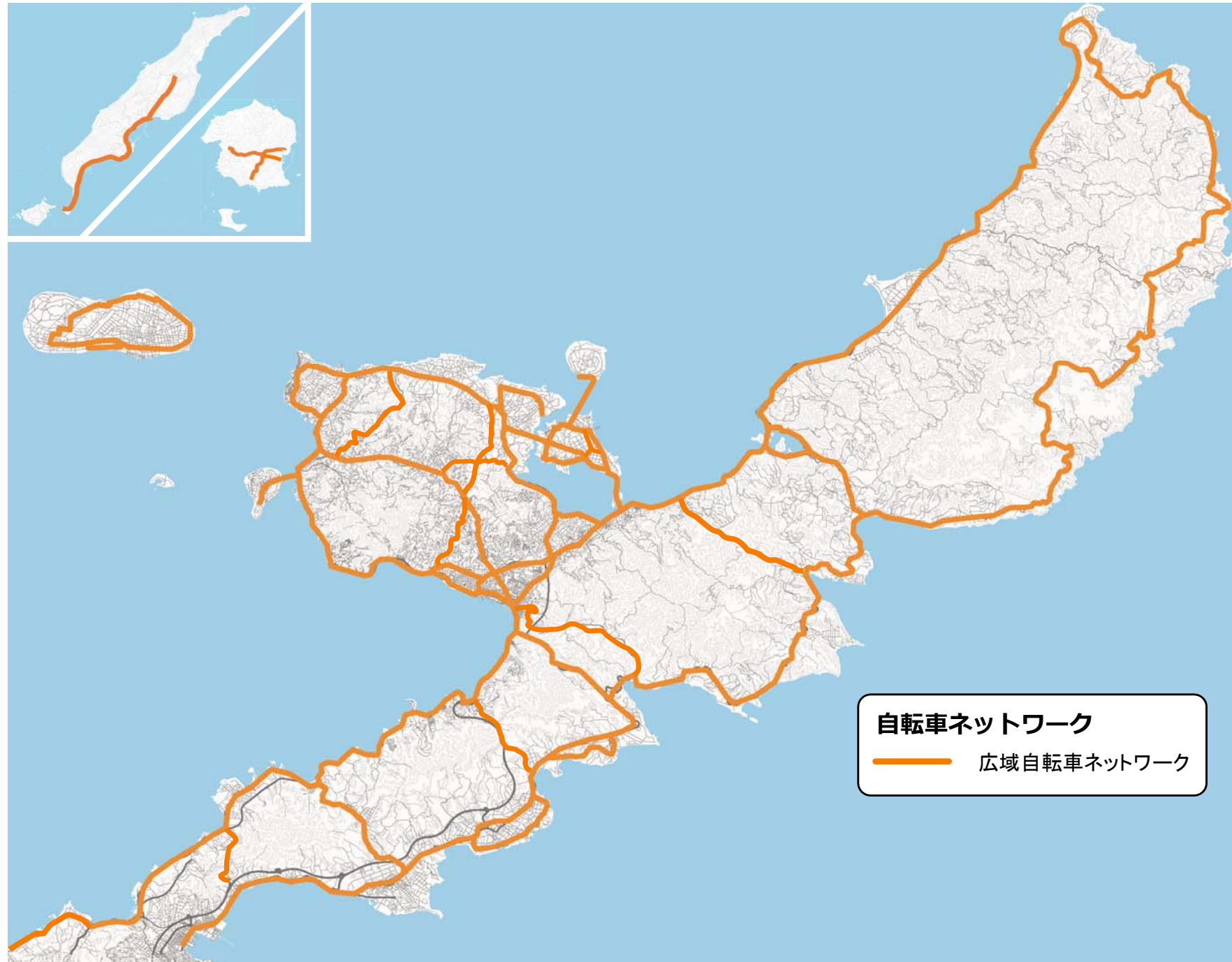
環境

観光

健康



5 やんばるサイクリングロードのネットワーク図



6 やんばるサイクリングロード構築の方針

自転車ネットワークの早期整備に向けた方針

やんばるサイクリングロードのねらい及び効果を早期に発現させるためには、地域の特性に応じた自転車ネットワークの早期整備が重要である。
早期の自転車ネットワーク構築を図るため導入空間については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を基本に、やんばるの実情に応じ、次のやんばる・サイクリングロード導入ガイドラインに基づいて実施するものとする。



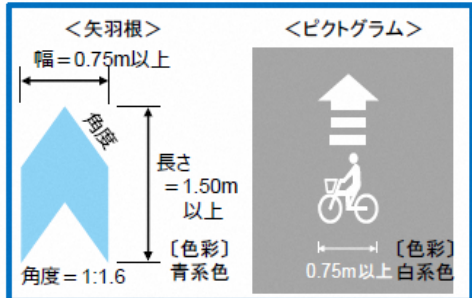
＜自転車道＞



＜自転車専用通行帯＞



＜車道混在＞



＜車道混在とする場合に併用する路面表示の標準仕様＞



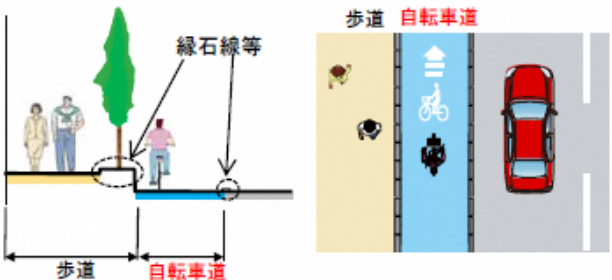
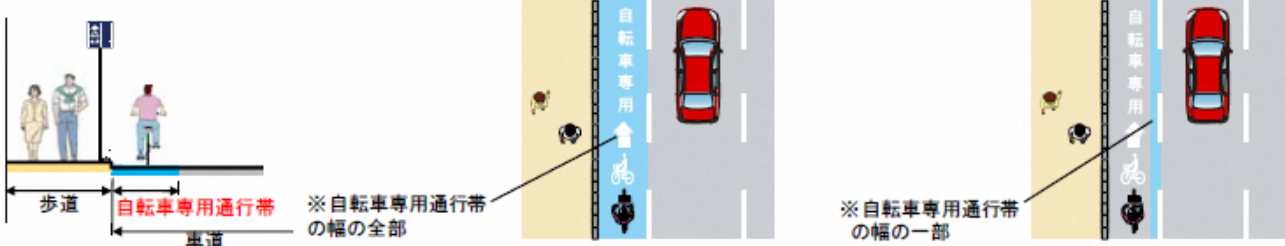
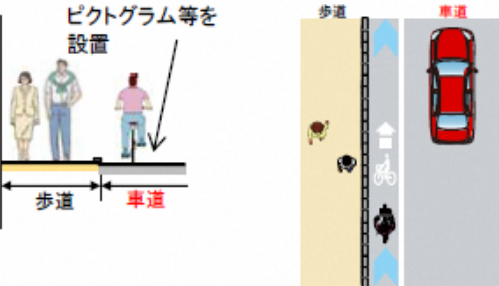
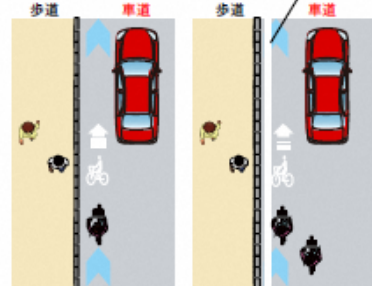
図 ブルーラインの整備事例（しまなみ海道）

図 歩行者と分離された自転車通行空間の整備

出典：国土交通省HP「第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議」資料

7やんばるサイクリングロード導入ガイドライン

1 ガイドラインに基づく整備
「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく整備形態（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在）を設置するものとする。

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	
自転車専用通行帯	
自転車と自動車混在通行とする道路(車道混在)	(1) 歩道のある道路における対策 【路肩・停車帯内の対策】  【車線内の対策】  (2) 歩道のない道路における対策 【車線内の対策】 

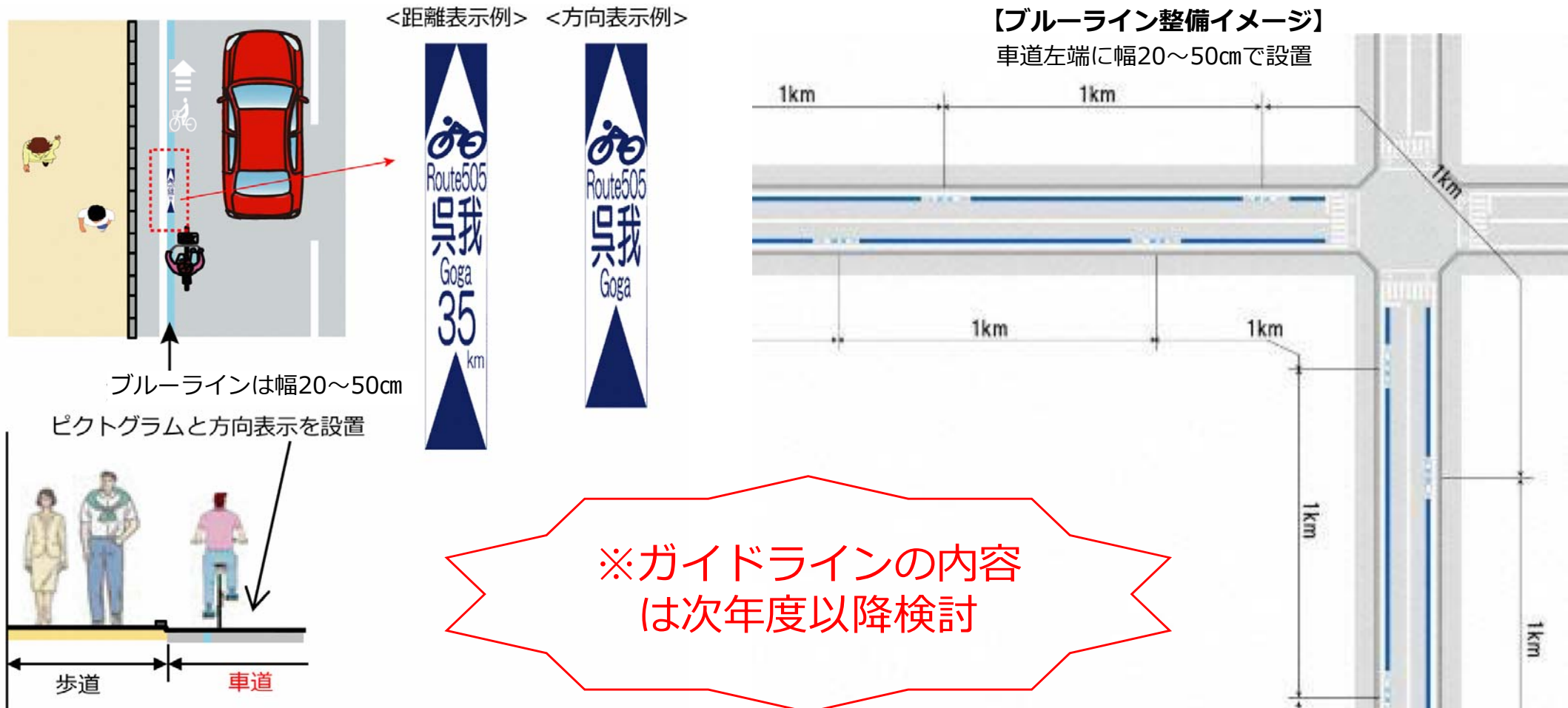
7やんばるサイクリングロード導入ガイドライン

2 自転車の安全性を向上するための暫定整備

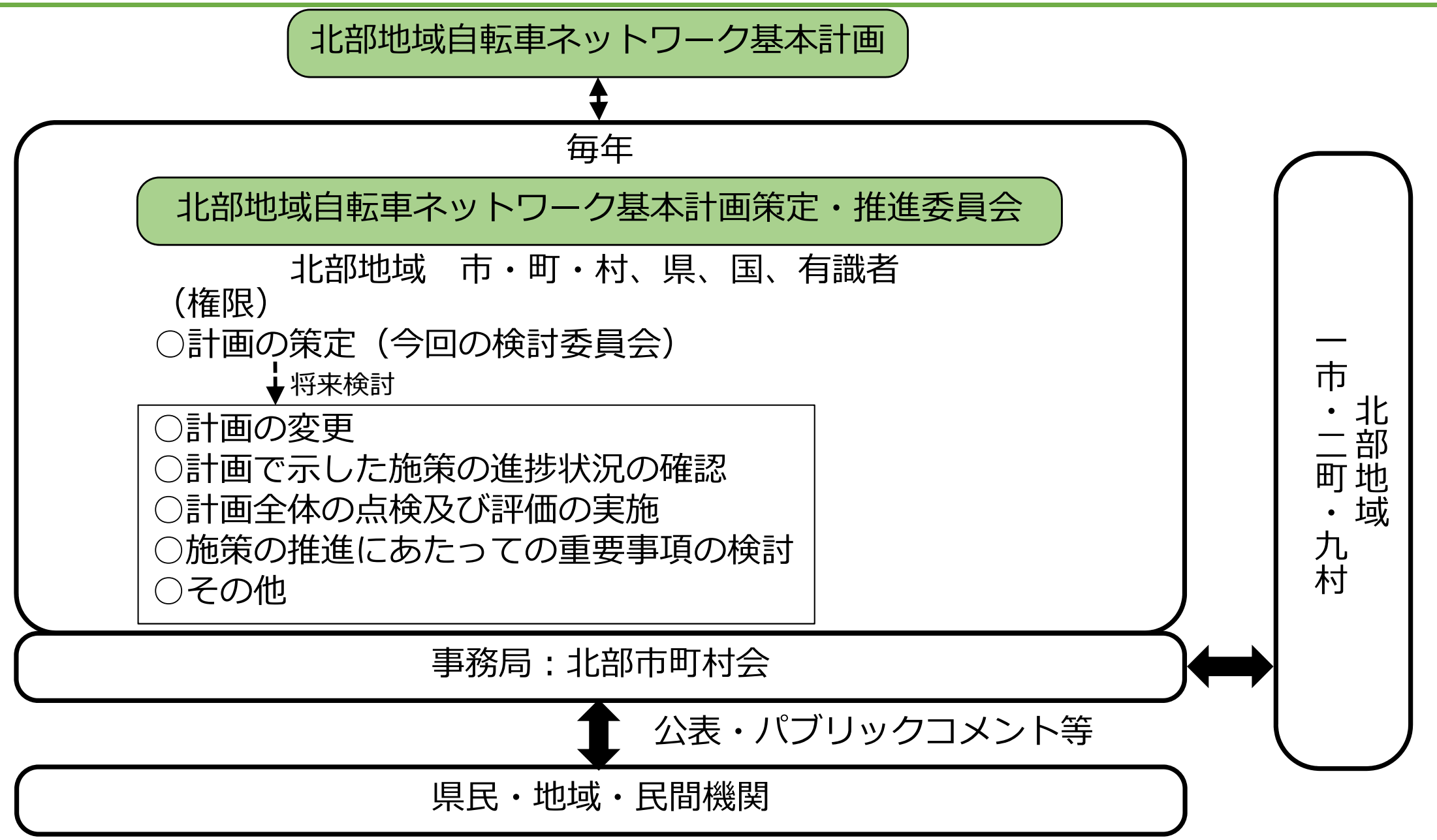
事業費の確保が出来ない等からガイドラインに基づく整備が中長期となる区間は、自転車利用者の安全性向上を目的に車利用者が自転車利用への注意を促すブルーラインを設置する。

効果：①自転車と車利用者の接触事故の減少

②自転車の逆走防止



8 基本計画の推進



やんばるサイクリングロード整備に向けた組織体制

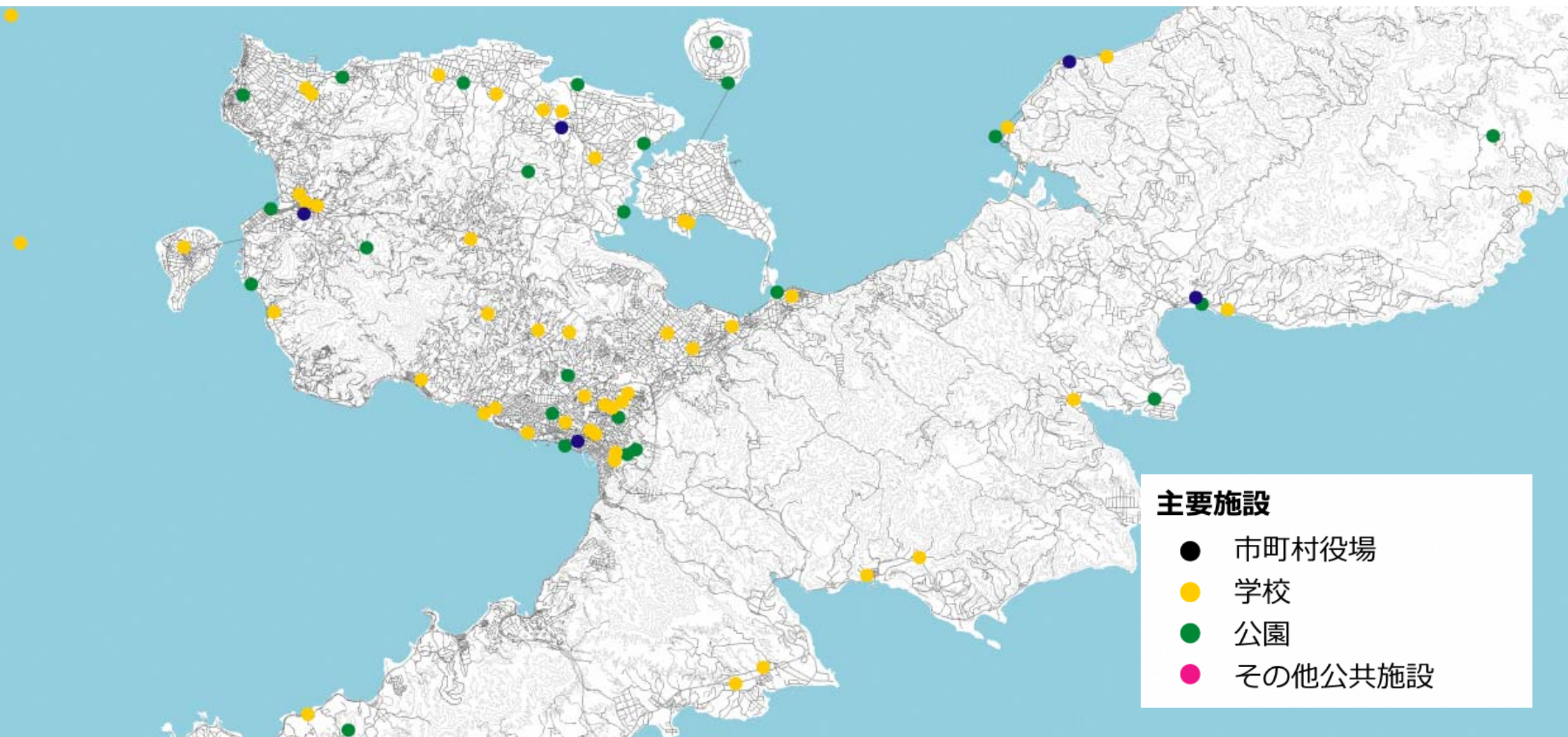
やんばるサイクリングロード

地域ネットワーク図

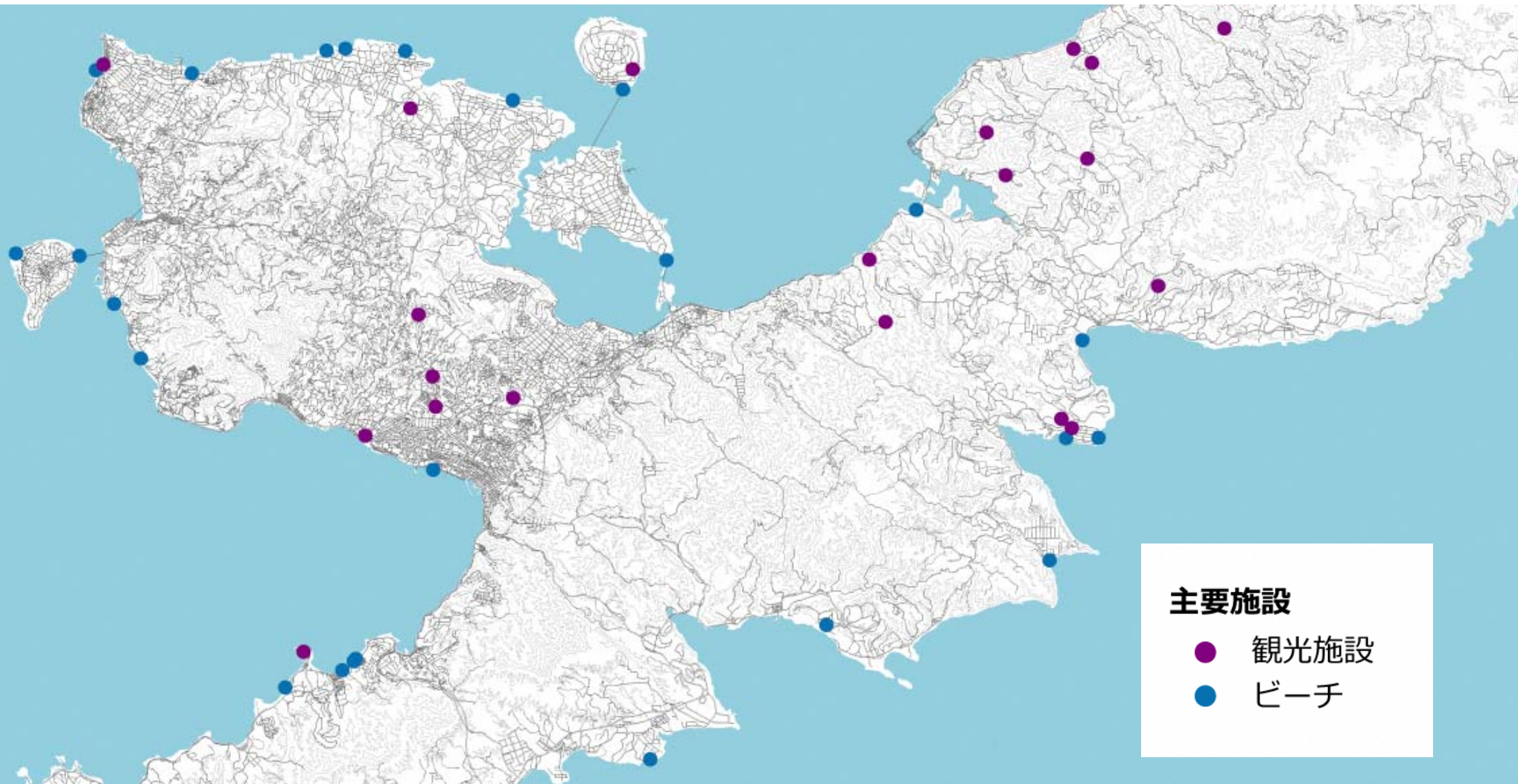
1 本部・今帰仁・名護エリアネットワーク案



公共施設の分布（本部・今帰仁・名護エリア）



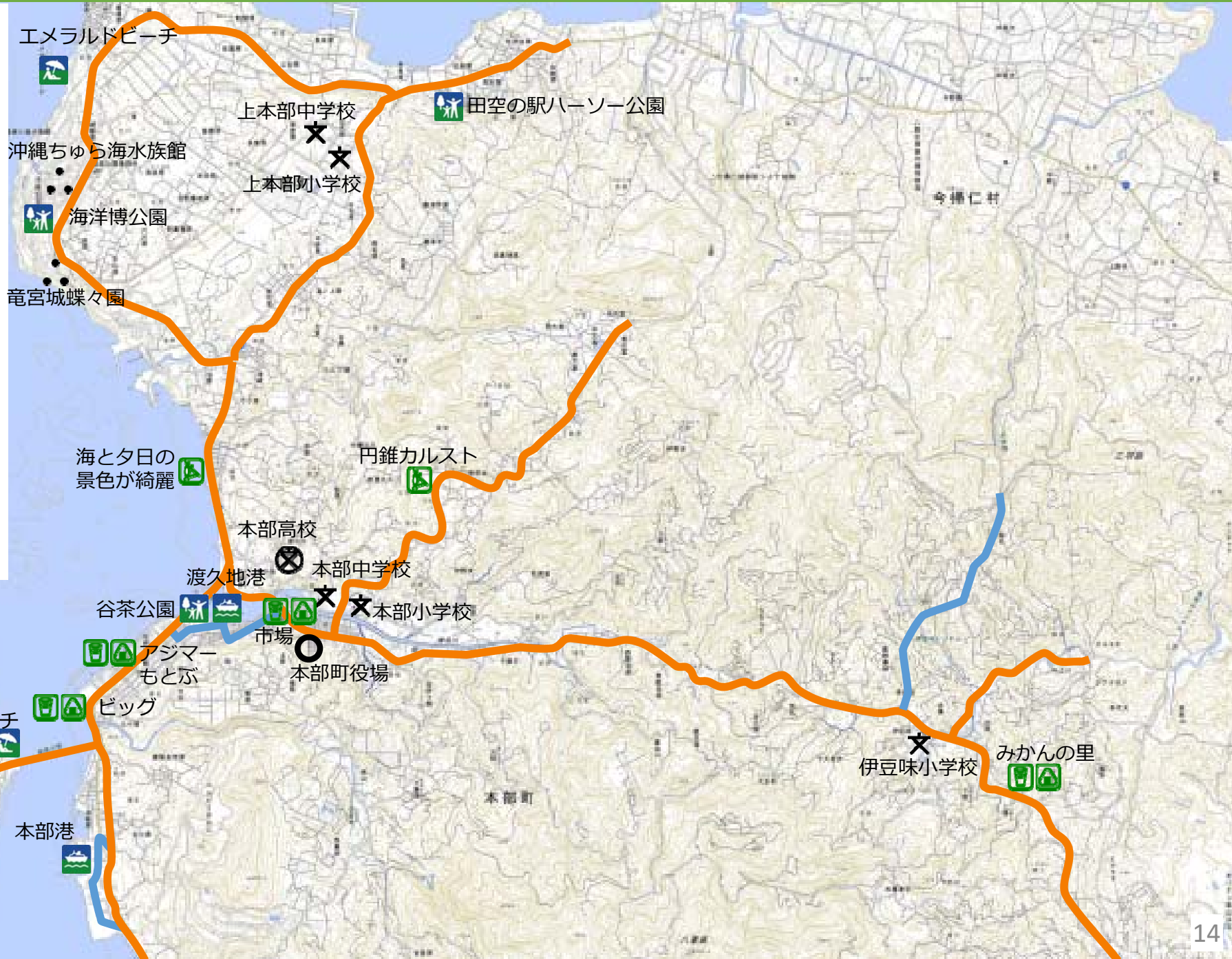
景勝地、観光地（本部・今帰仁・名護エリア）



本部町ネットワーク案

凡 例

- 広域自転車ネットワーク(案)
- 幹線自転車ネットワーク(案)
- その他自転車ネットワーク(案)
- 市町村役場
- ⊗ 文 高校、小中学校
- 公園
- 交通拠点
- 観光施設
- ビーチ
- バス停
- 水・食料
- 見どころ



今帰仁村ネットワーク案



名護市ネットワーク案



名護市ネットワーク案



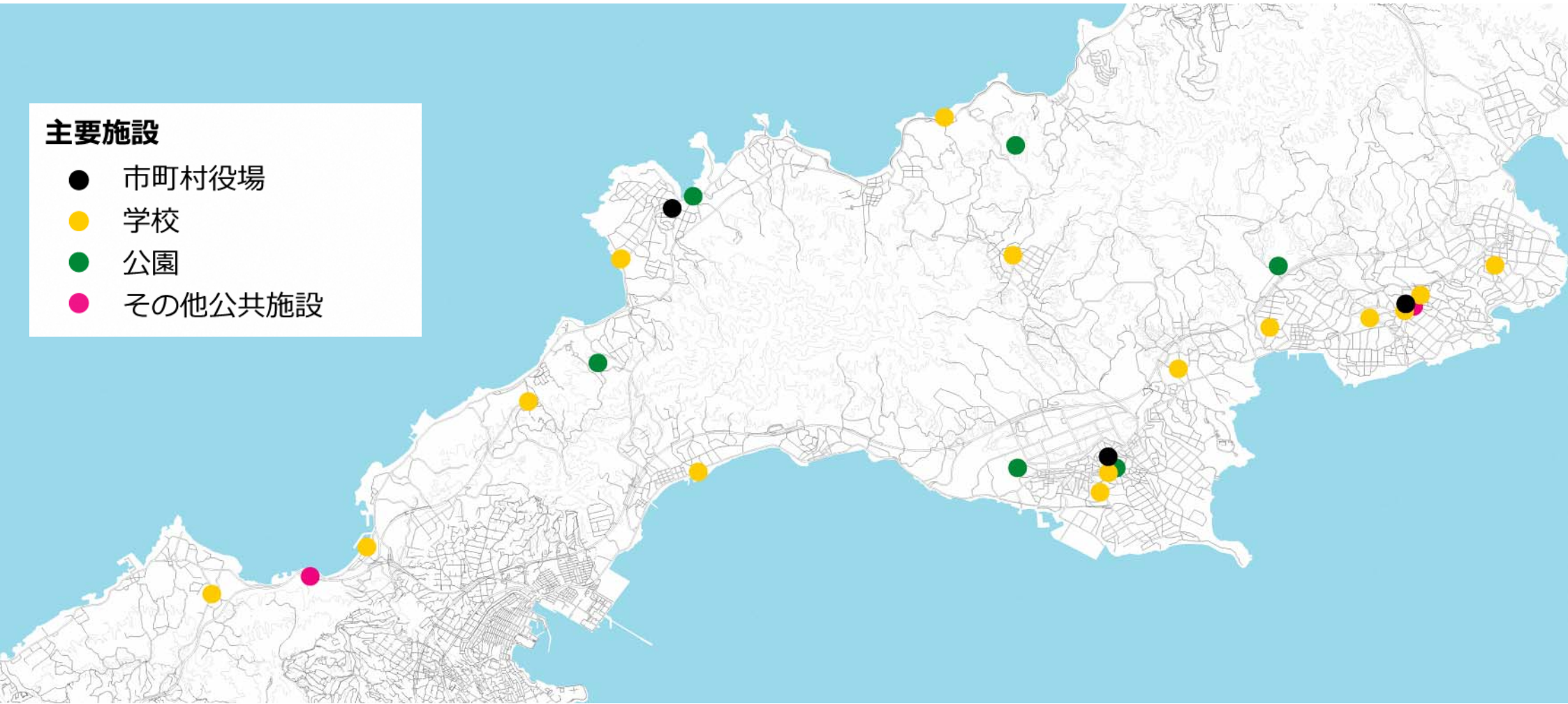
2 恩納・金武・宜野座エリアネットワーク案



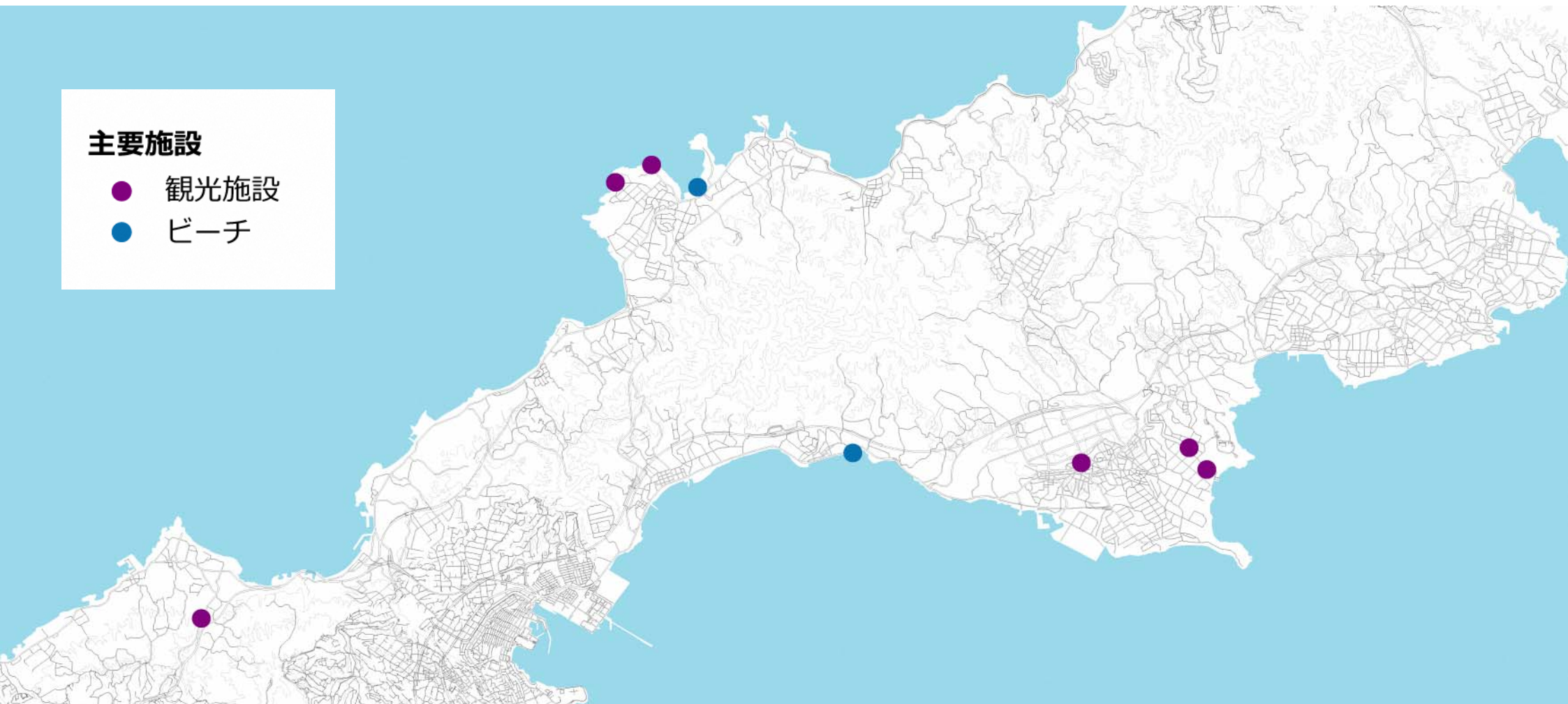
公共施設の分布（恩納・金武・宜野座エリア）

主要施設

- 市町村役場
- 学校
- 公園
- その他公共施設



景勝地、観光地（恩納・金武・宜野座エリア）



恩納村ネットワーク案

凡 例

- 広域自転車ネットワーク(案)
- 幹線自転車ネットワーク(案)
- その他自転車ネットワーク(案)
- 市町村役場
- 高校、小中学校
- 公園
- 交通拠点
- 観光施設
- ビーチ
- バス停
- 水・食料
- 見どころ



金武町ネットワーク案

凡 例

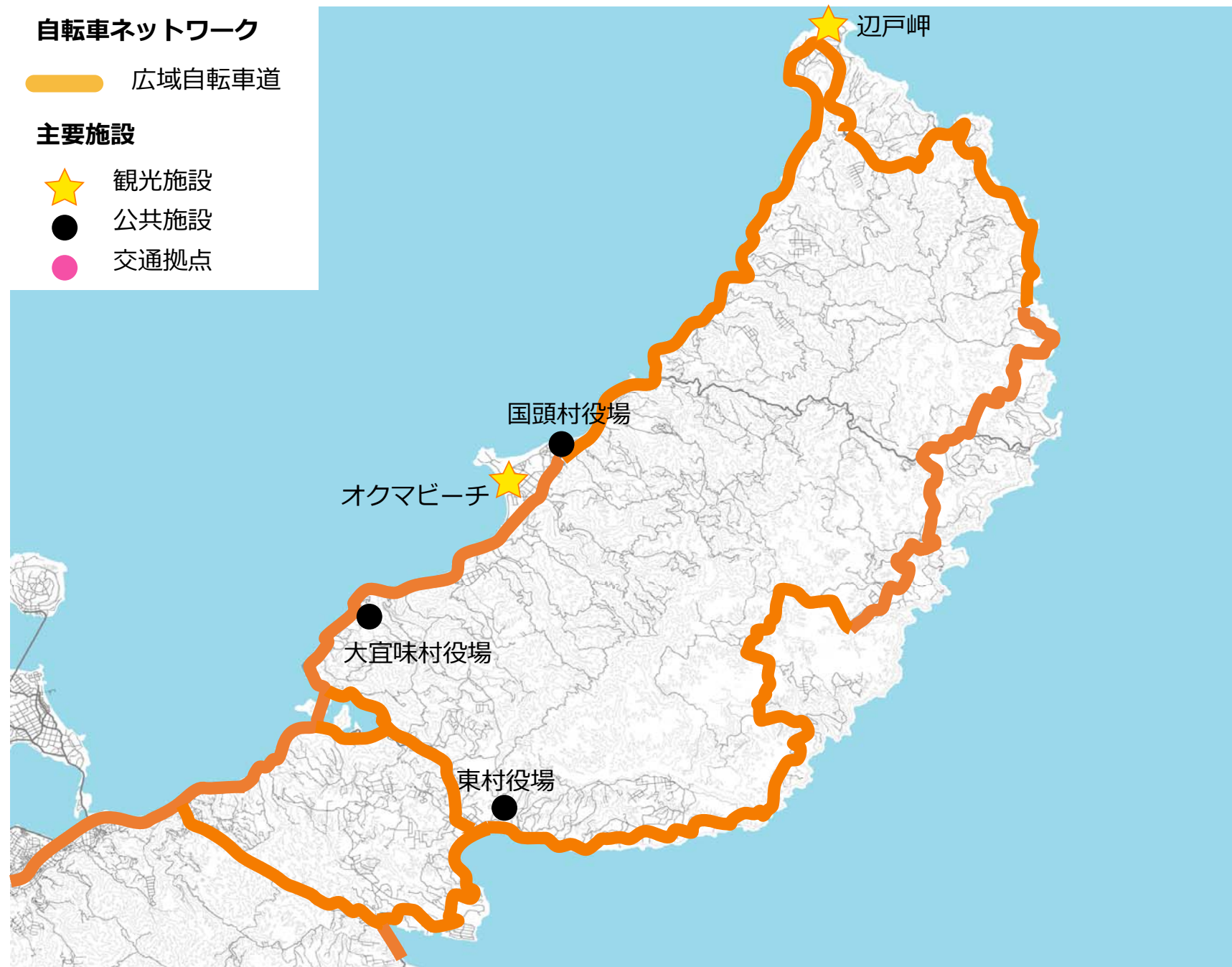
- 広域自転車ネットワーク(案)
- 幹線自転車ネットワーク(案)
- その他自転車ネットワーク(案)
- 市町村役場
- 文 高校、小中学校
- 公園
- 交通拠点
- 観光施設
- ビーチ
- バス停
- 水・食料
- 見どころ



宜野座村ネットワーク案



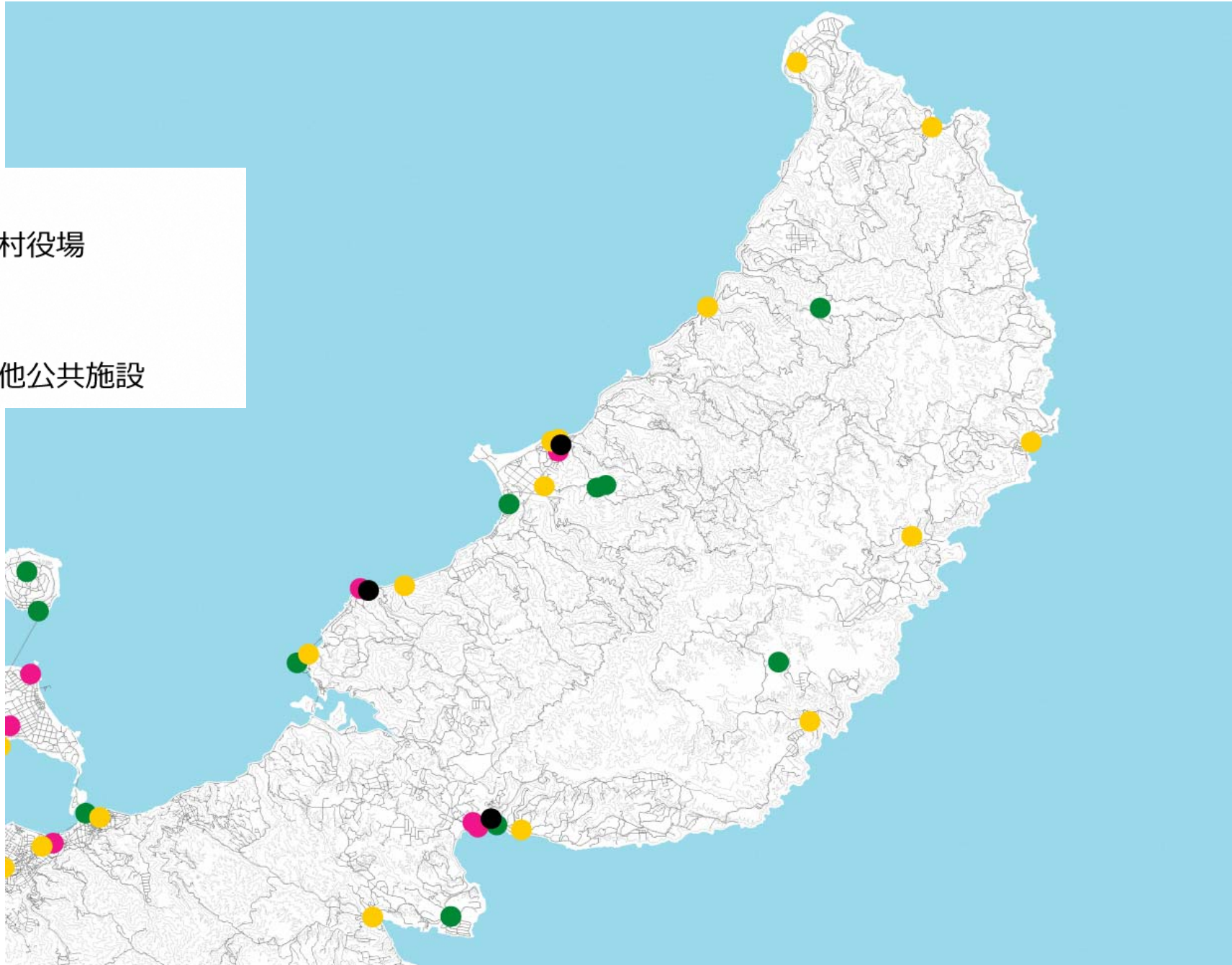
3 国頭・東・大宜味エリアネットワーク案



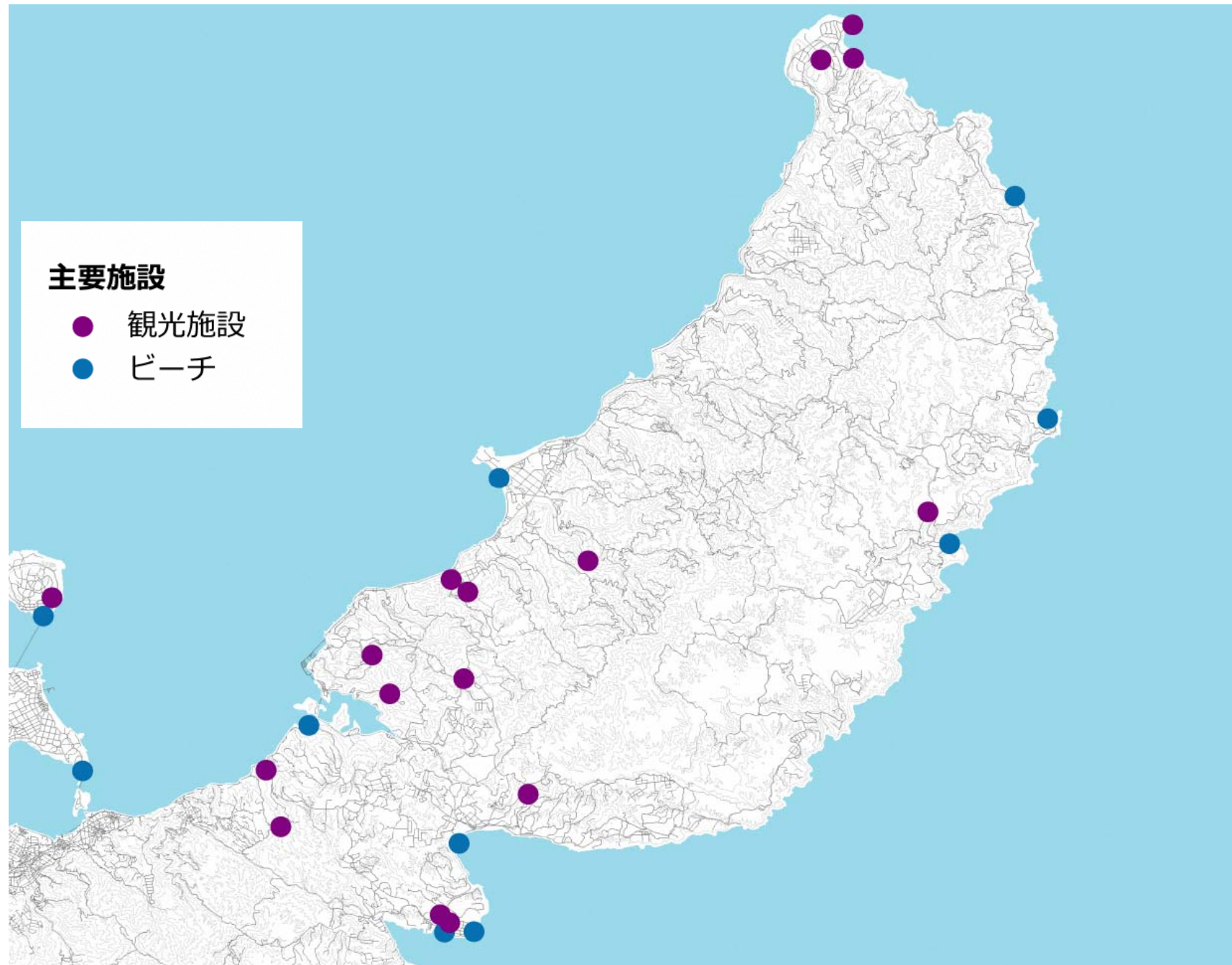
公共施設の分布（国頭・東・大宜味エリア）

主要施設

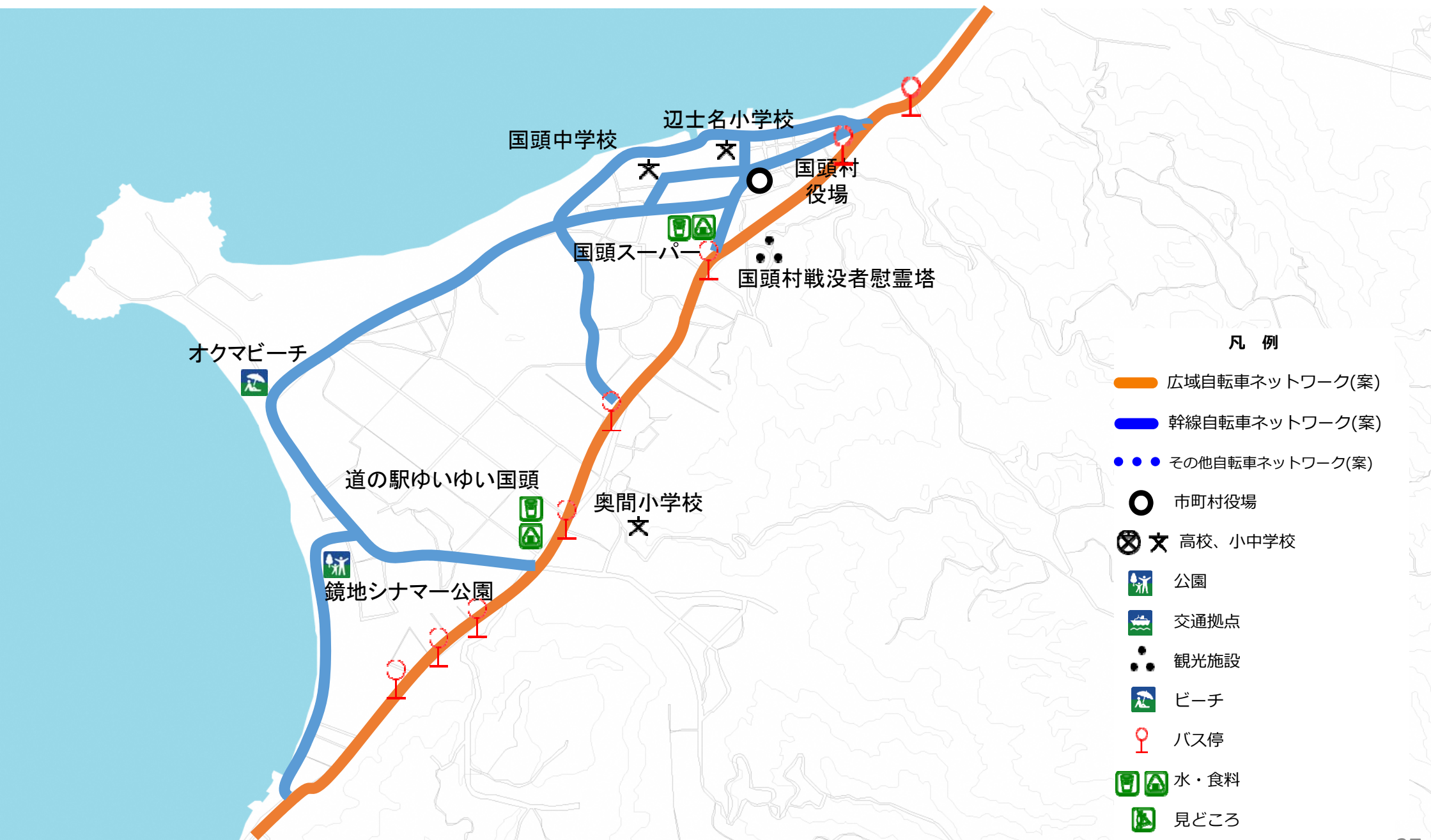
- 市町村役場
- 学校
- 公園
- その他公共施設



景勝地、観光地（国頭・東・大宜味エリア）



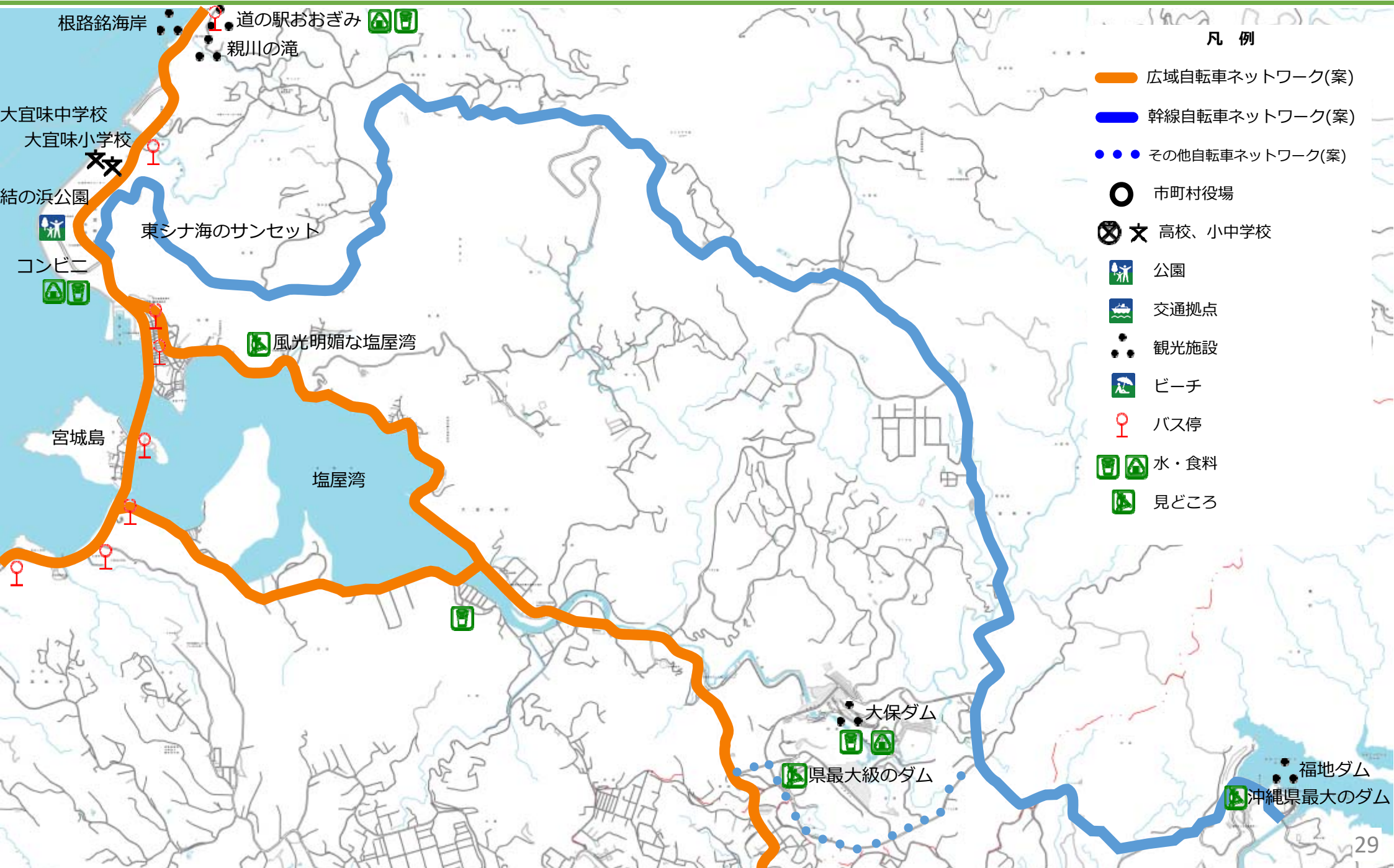
国頭村ネットワーク案



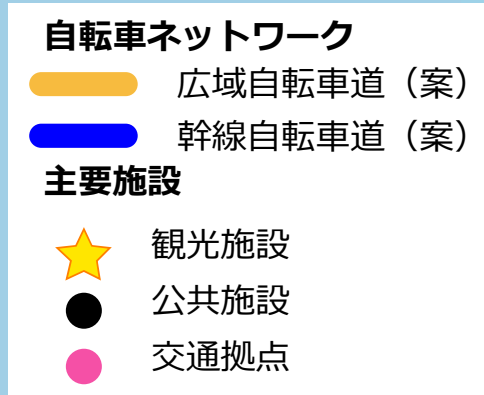
東村ネットワーク案



大宜味村ネットワーク案



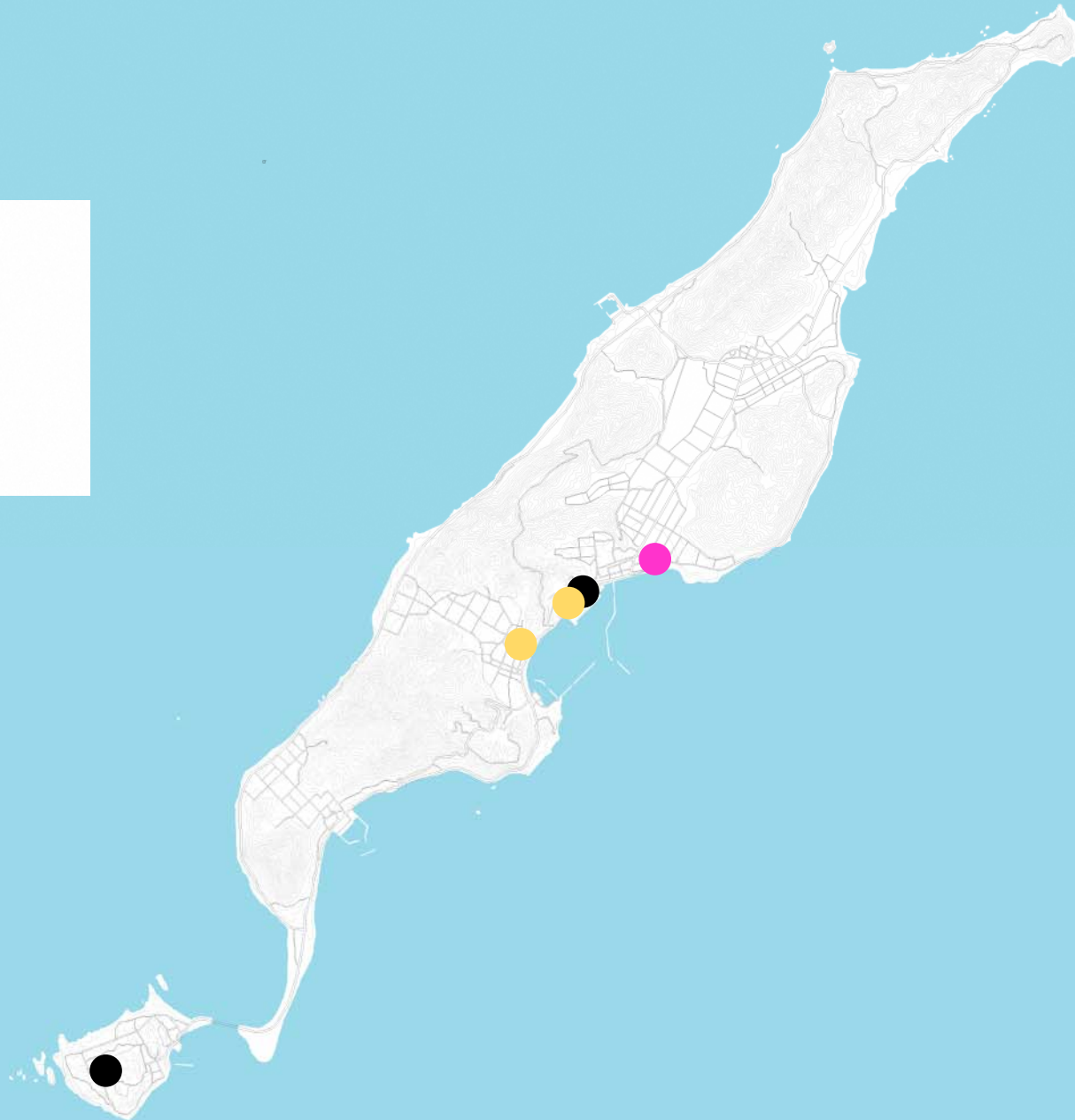
4 伊平屋エリアネットワーク案



公共施設の分布（伊平屋エリア）

主要施設

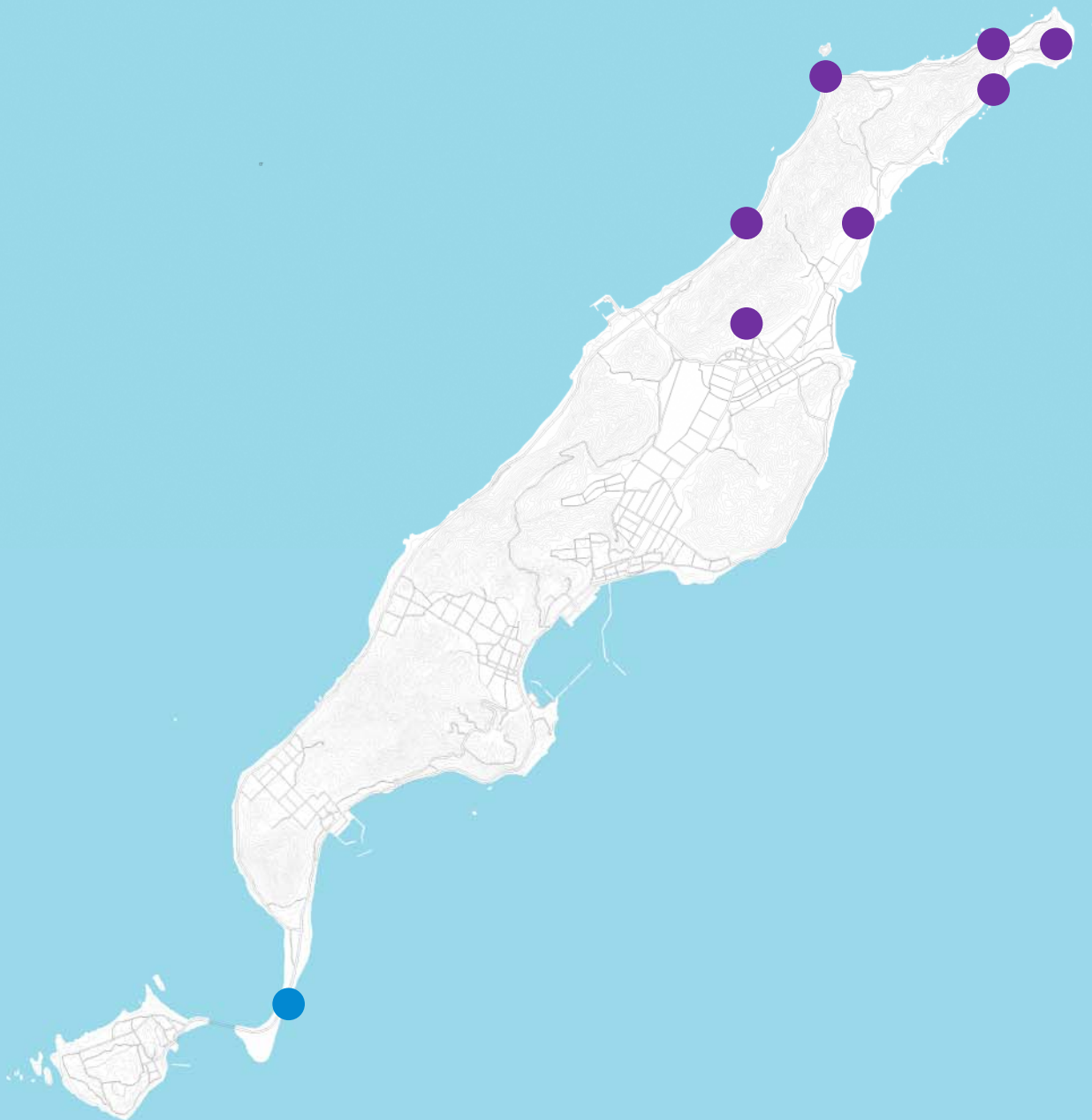
- 市町村役場
- 学校
- 公園
- その他公共施設



景勝地、観光地（伊平屋エリア）

主要施設

- 観光施設
- ビーチ



伊平屋村エリアネットワーク案

凡 例

- 広域自転車ネットワーク(案)
- 幹線自転車ネットワーク(案)
- その他自転車ネットワーク(案)
- 市町村役場
- 高校、小中学校
- 公園
- 交通拠点
- 観光施設
- ビーチ
- バス停
- 水・食料
- 見どころ



5 伊是名エリアネットワーク案

自転車ネットワーク

広域自転車道（案）

幹線自転車道（案）

主要施設

★ 観光施設

● 公共施設

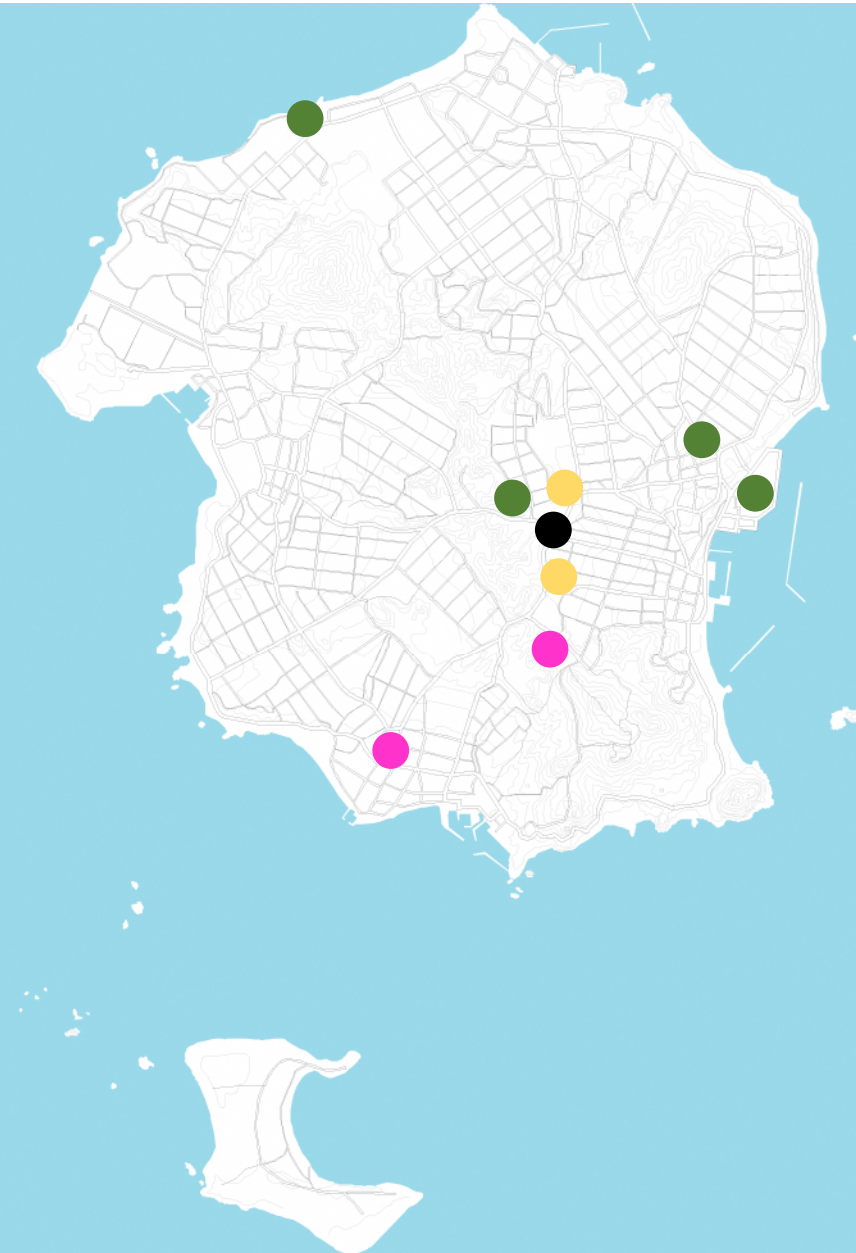
● 交通拠点



公共施設の分布（伊是名エリア）

主要施設

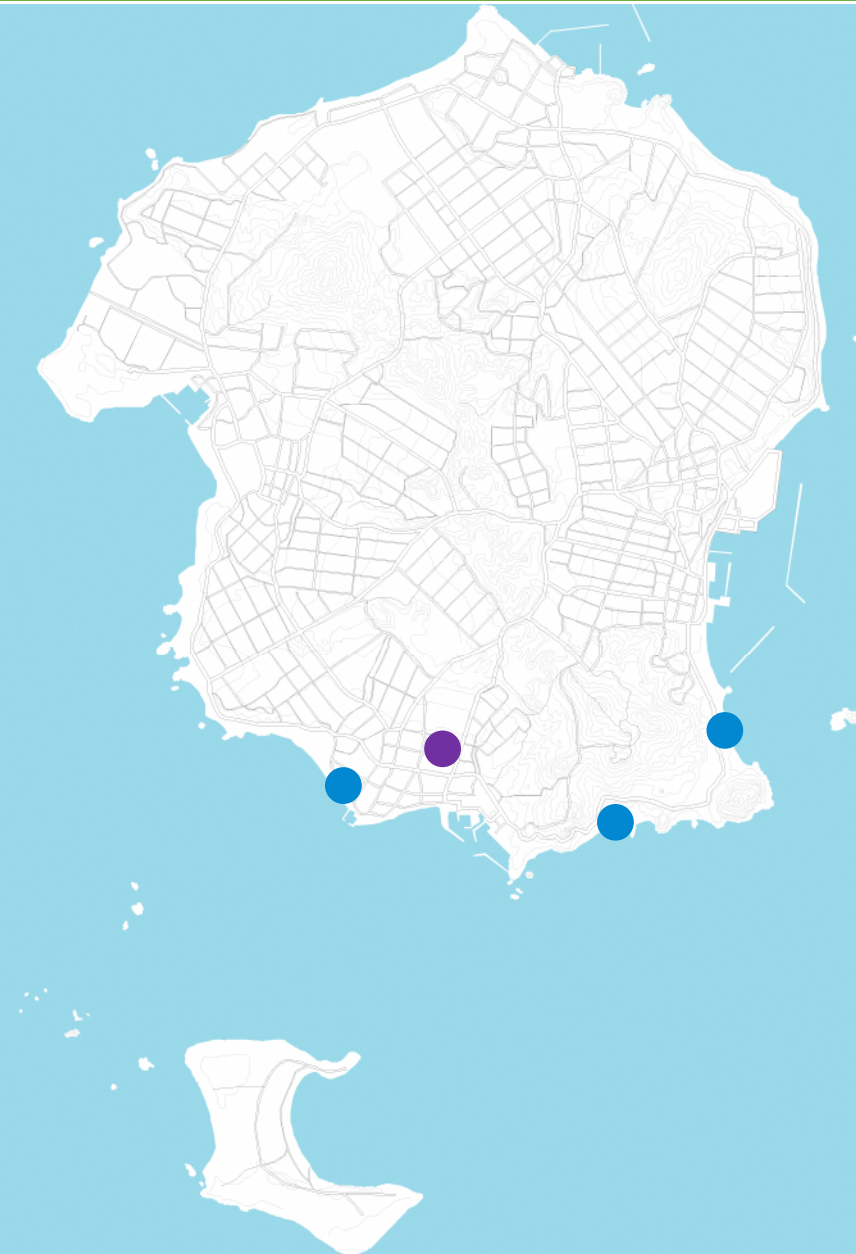
- 市町村役場
- 学校
- 公園
- その他公共施設



景勝地、観光地（伊是名エリア）

主要施設

- 観光施設
- ビーチ



伊是名村ネットワーク案



6 伊江エリアネットワーク案

自転車ネットワーク

広域自転車道 (案)

幹線自転車道 (案)

主要施設

★ 観光施設

● 公共施設

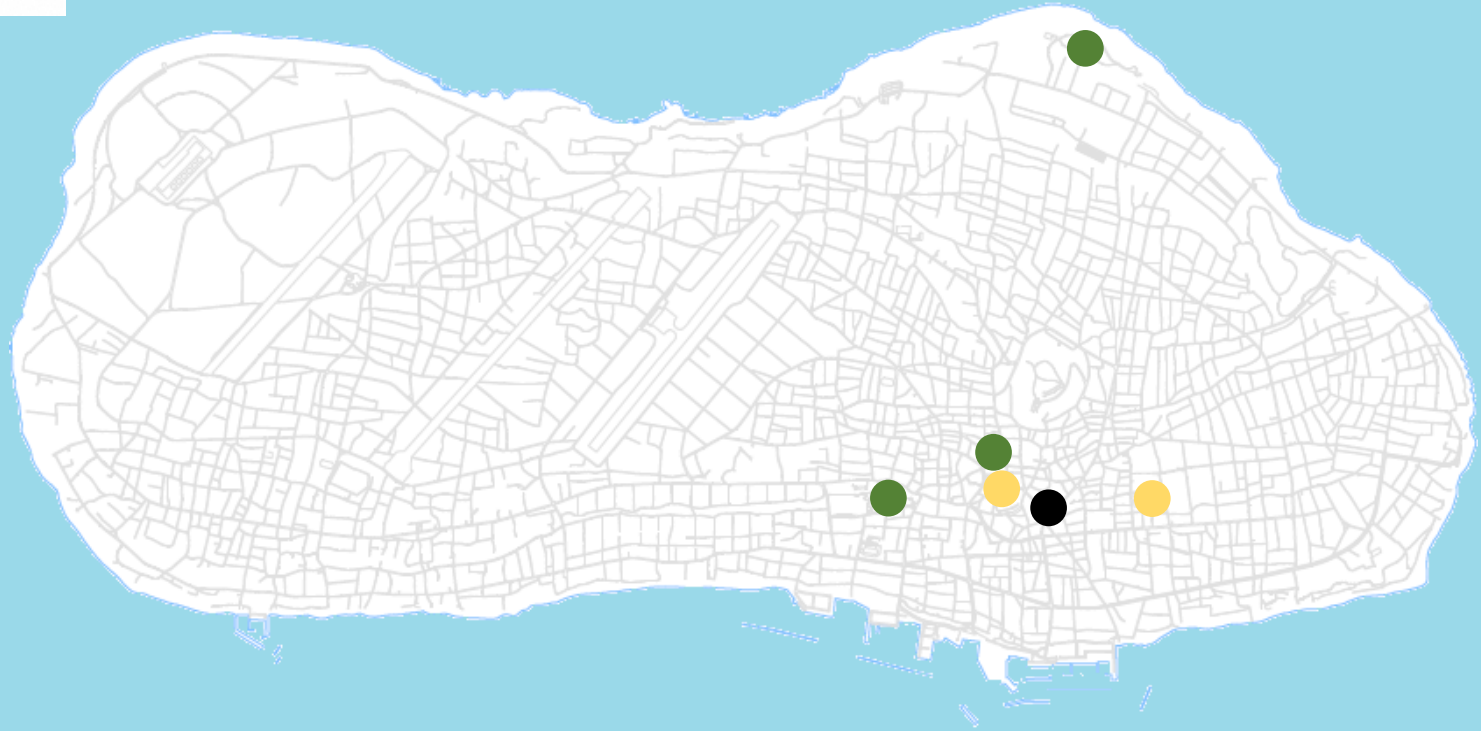
● 交通拠点



公共施設の分布（伊江エリア）

主要施設

- 市町村役場
- 学校
- 公園
- その他公共施設



景勝地、観光地（伊是名エリア）

主要施設

- 観光施設
- ビーチ



伊江村ネットワーク案

凡 例

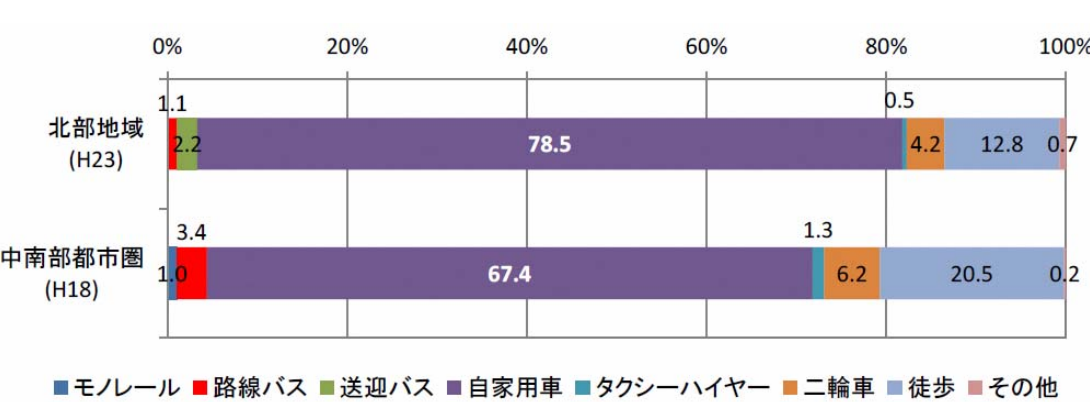
- 広域自転車ネットワーク(案)
- 幹線自転車ネットワーク(案)
- その他自転車ネットワーク(案)
- 市町村役場
- 高校、小中学校
- 公園
- 交通拠点
- 観光施設
- ビーチ
- バス停
- 水・食料
- 見どころ



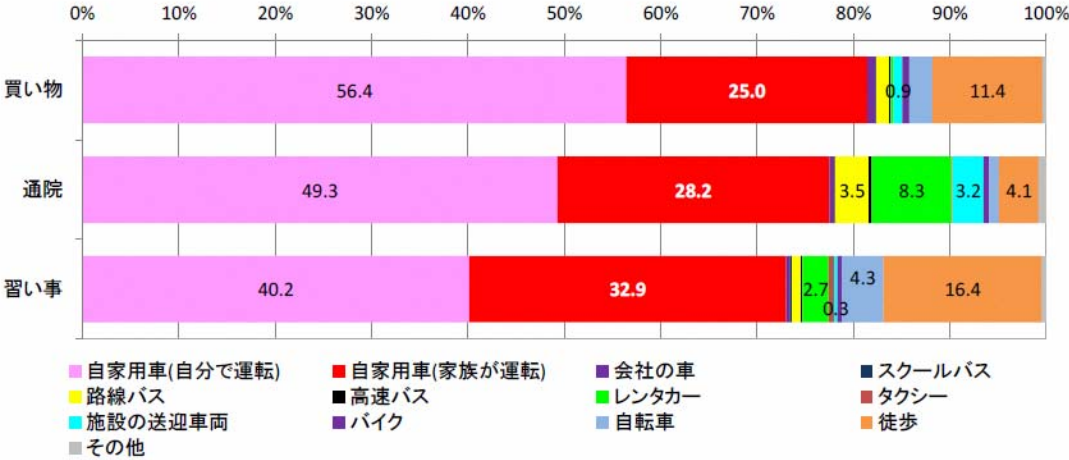
7 交通特性

交通手段分担率

- 北部地域の代表交通手段は自家用車が78.5%となっており、中南部都市圏の67.8%と比べても高い。
- 北部地域住民が生活交通手段で外出する際の交通手段は、自家用車が概ね40%～55%であり、自家用車（家族が運転）が概ね25%～30%である。
- また、北部地域には病院や自動車学校などの送迎バスが運行しており、病院送迎バスの利用が3.2%となっている。



代表交通手段



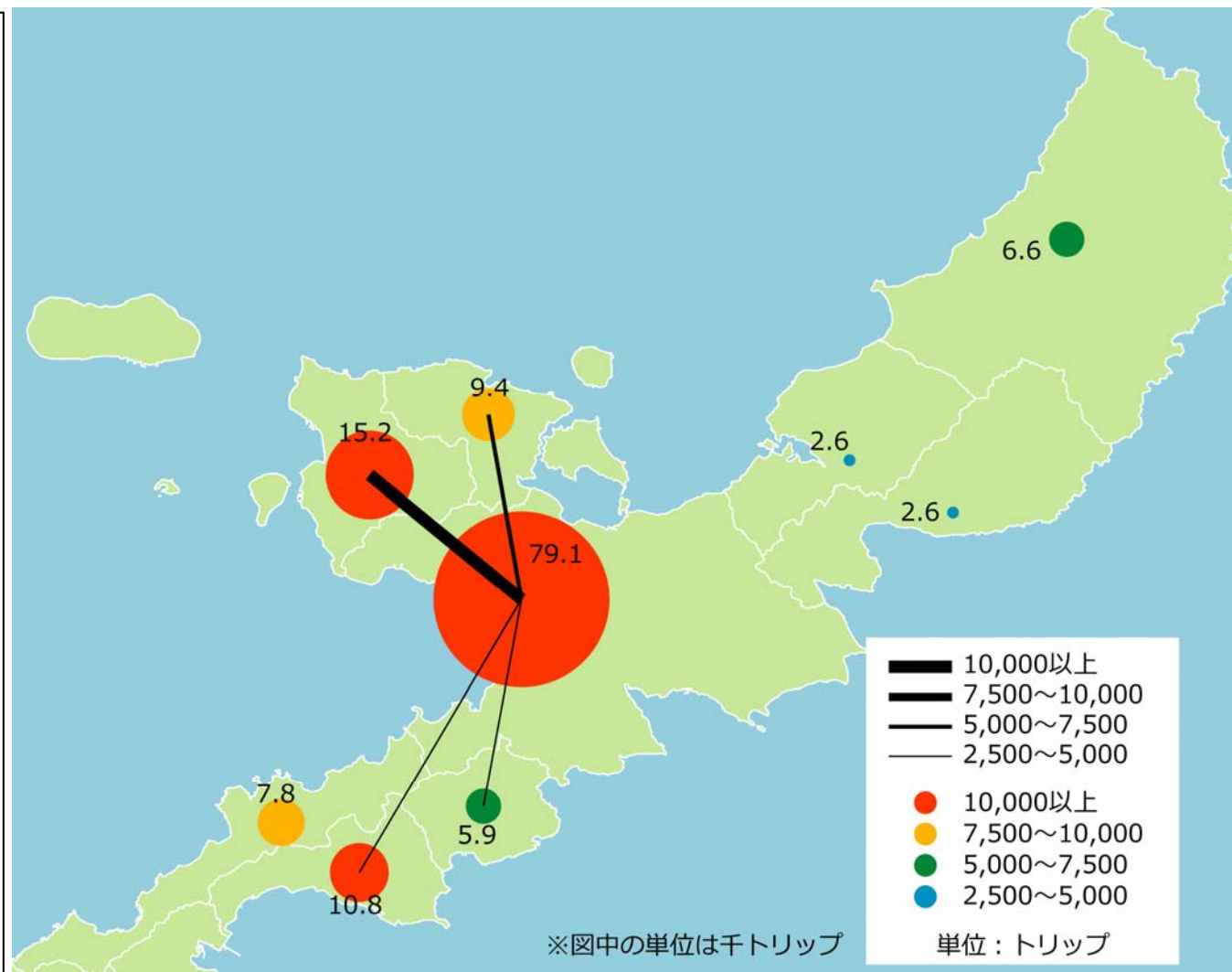
生活交通の交通手段

出典：北部地域交通体系基本計画（H26.3）

7 交通特性

自動車OD（道路交通センサス）

- 北部地域の市町村間ODは、名護市発着の交通量が多くなっている。
- その他の市町村間のODは2,500トリップを下回っている。
- 市町村内々の移動で最も多いのが、名護市で79.1千トリップとなっている。

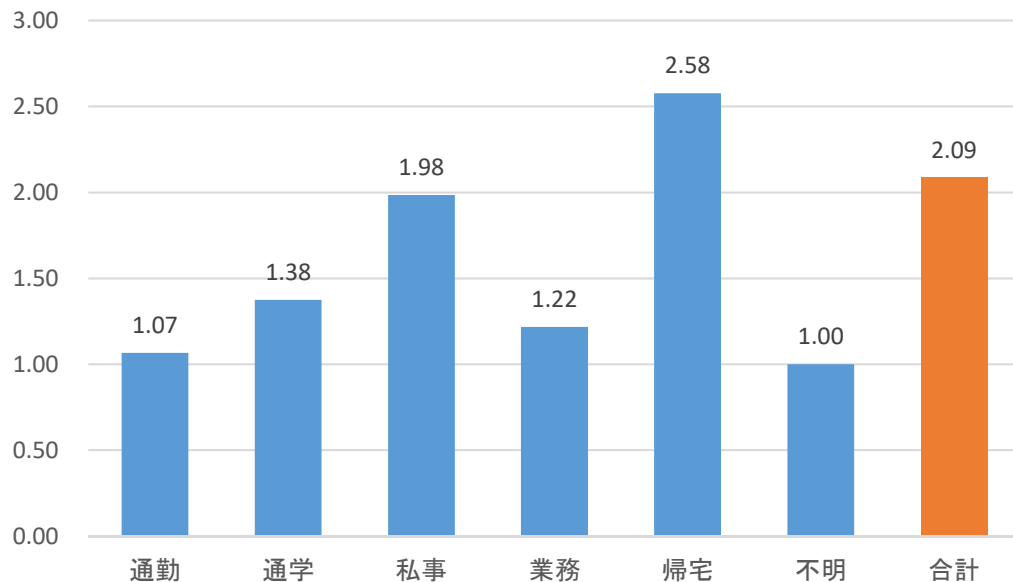


出典：平成22年道路交通センサス

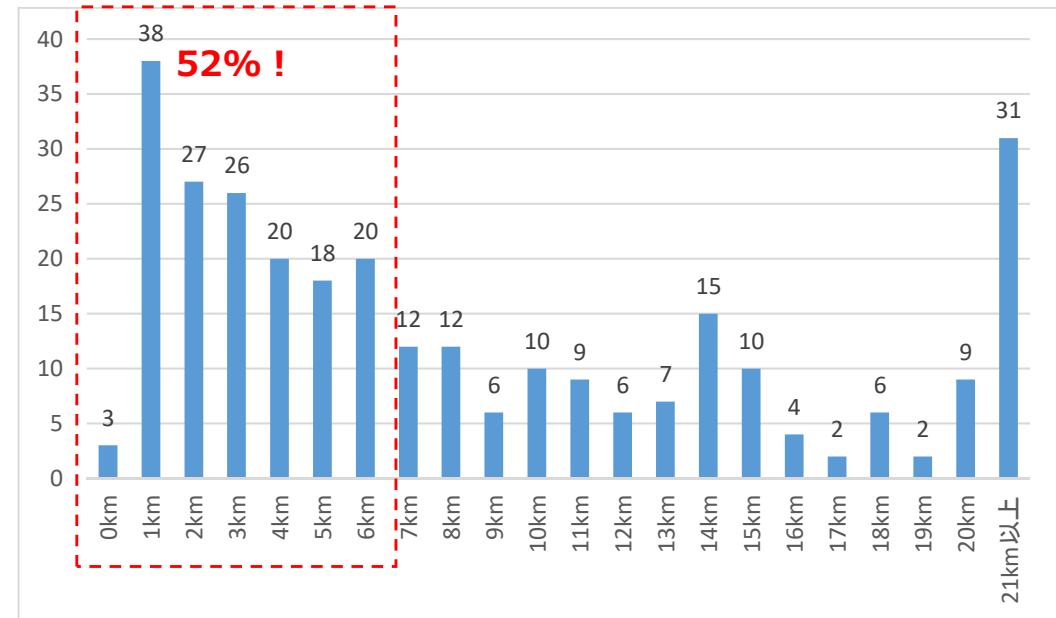
7 交通特性

自動車乗車人員

- 北部地域発の自動車の平均乗車人員は、2.09人となっている。
- 目的別では通勤が1.07人となっている。
- 通勤目的の1人乗り自動車の移動距離を見ると1kmが最も多く、7km未満の移動が過半数を占めている。



目的別平均乗車人員（北部地域）



通勤目的1人乗り自動車移動距離
（北部地域）

出典：平成22年道路交通センサスよりサンプルベースで集計

7 交通特性

将来の交通特性 本部港のクルーズ船拠点化

- ・ 「官民連携による国際クルーズ船拠点形成」事業において本部港がクルーズ船拠点として選定された。
- ・ 平成32年の運用開始を予定。
- ・ 海外の観光客（特に台湾など）の県内におけるサイクリング需要は高く、那覇港クルーズ船ターミナルに寄港するクルーズ船の利用客によるサイクリングツアーが既に実施されている。



【参考】自転車活用推進法

平成28年12月16日公布・平成29年5月1日施行

基本理念

- ・自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的
- ・自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
- ・交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- ・交通安全の確保



自転車の活用を総合的・計画的に推進

国等の責務

- ・国 : 自転車の活用を総合的・計画的に推進
- ・地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施
- ・公共交通事業者 : 自転車と公共交通機関との連携等に努める
- ・国民 : 国・地方公共団体の自転車活用推進施策への協力

【参考】自転車活用推進法

平成28年12月16日公布・平成29年5月1日施行

基本方針

以下の施策を重点的に検討・実施

- | | |
|----------------------|-------------------|
| ①自転車専用道路等の整備 | ②路外駐車場の整備等 |
| ③シェアサイクル施設の整備 | ④自転車競技施設の整備 |
| ⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備 | ⑥自転車安全に寄与する人材の育成等 |
| ⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化 | ⑧交通安全に係る教育及び啓発 |
| ⑨国民の健康の保持増進 | ⑩青少年の体力の向上 |
| ⑪公共交通機関との連携の促進 | ⑫災害時の有効活用体制の整備 |
| ⑬自転車を活用した国際交流の促進 | ⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援 |

自転車活用推進計画

- ・政府：基本方針に即し、計画を閣議決定し、国会に報告
- ・都道府県・市区町村：区域の実情に応じ計画を定めるよう努める

自転車活用推進本部

- ・国土交通省に、自転車活用推進本部を設置
- ・本部長は国土交通大臣、本部員は関係閣僚とする

自転車の日・月間

- ・5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする

附則で定められた検討事項

- ・自転車活用推進を担う行政組織の在り方の検討・必要な法制上の措置
- ・自転車の運転に関する道路交通法違反行為への対応の在り方
- ・自転車の運行により人の生命等が害された場合の損害賠償保障制度