

第2章 うるま市における自転車をとりにまく現状

2-1 うるま市の自転車利用状況の現況把握

2-1-1 うるま市の概況

(1) うるま市の人口

うるま市内の人口は平成 27 年時点で 118,125 人となっており、昭和 50 年頃から人口総数は増加傾向にあるが、近年では増加幅は小さい（平成 30 年 4 月、123,450 人）。

また、年齢別をみると 15 歳未満及び 65 歳未満は減少傾向にあるが、65 歳以上が増加傾向を示している。

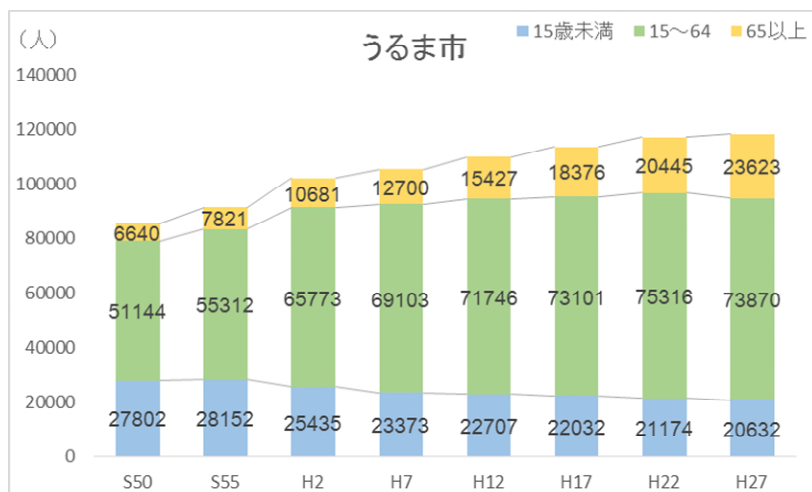


図 2-1 年齢別人口

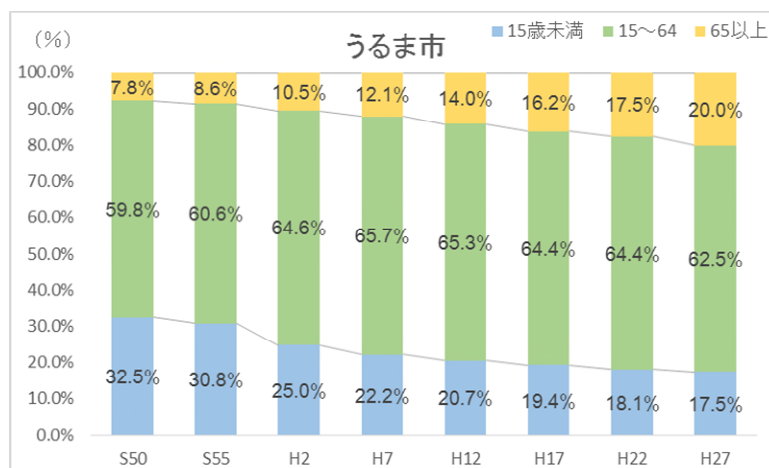


図 2-2 年齢別人口の割合

出典：国勢調査

(2) 人口集中地区（DID-H27）

うるま市内における人口集中地域は北部地域、中部地域及び東部地域の中心に DID が集中している。



図 2-3 うるま市人口集中地区

出典：国土地理院 HP

(3) 地形

うるま市の地形は、海岸線の一部に平坦部があり、全体的に起伏のある地形となっている。

また、島嶼地域では、平安座島の一部が平坦となっているが、宮城島、浜比嘉島は起伏のある地形となっている。

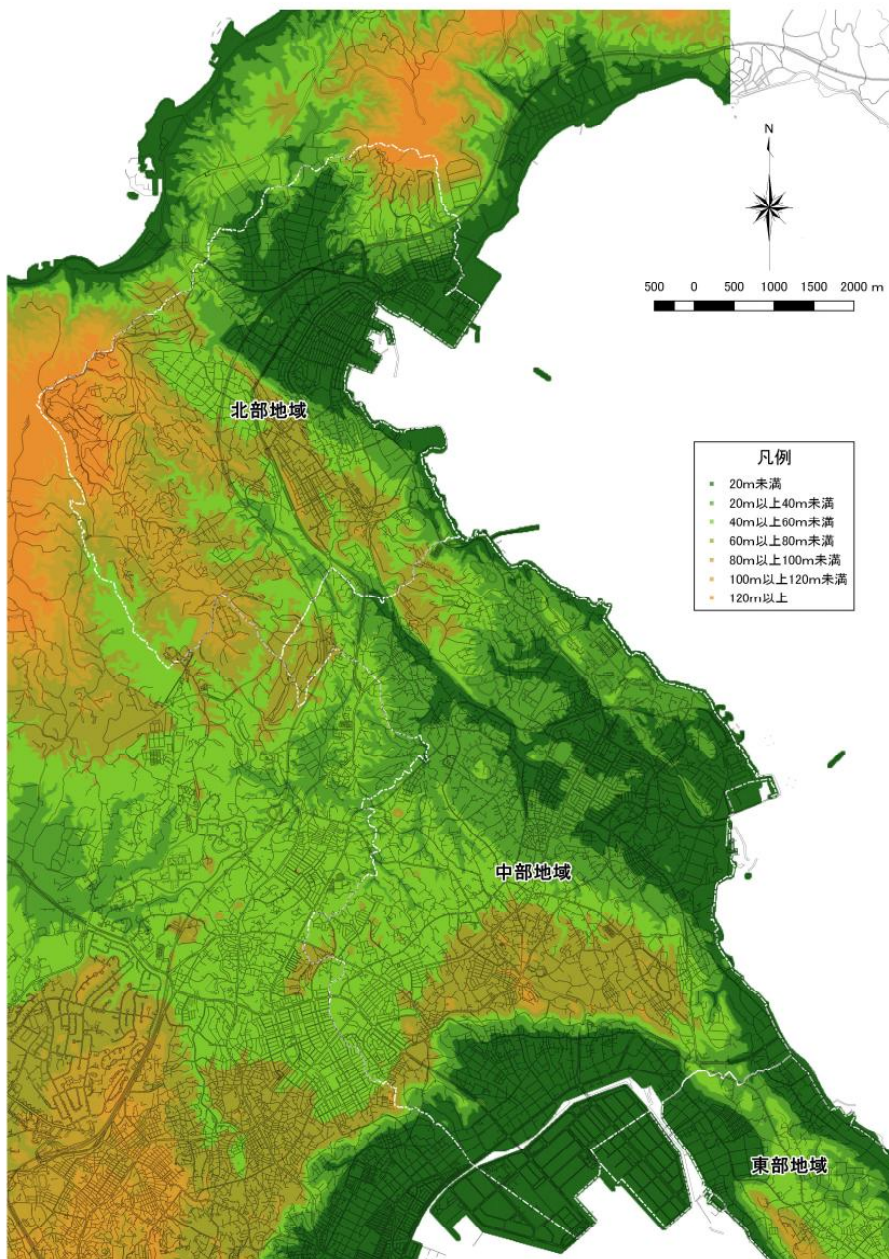


図 2-4 うるま市の地形（北部地域・中部地域）

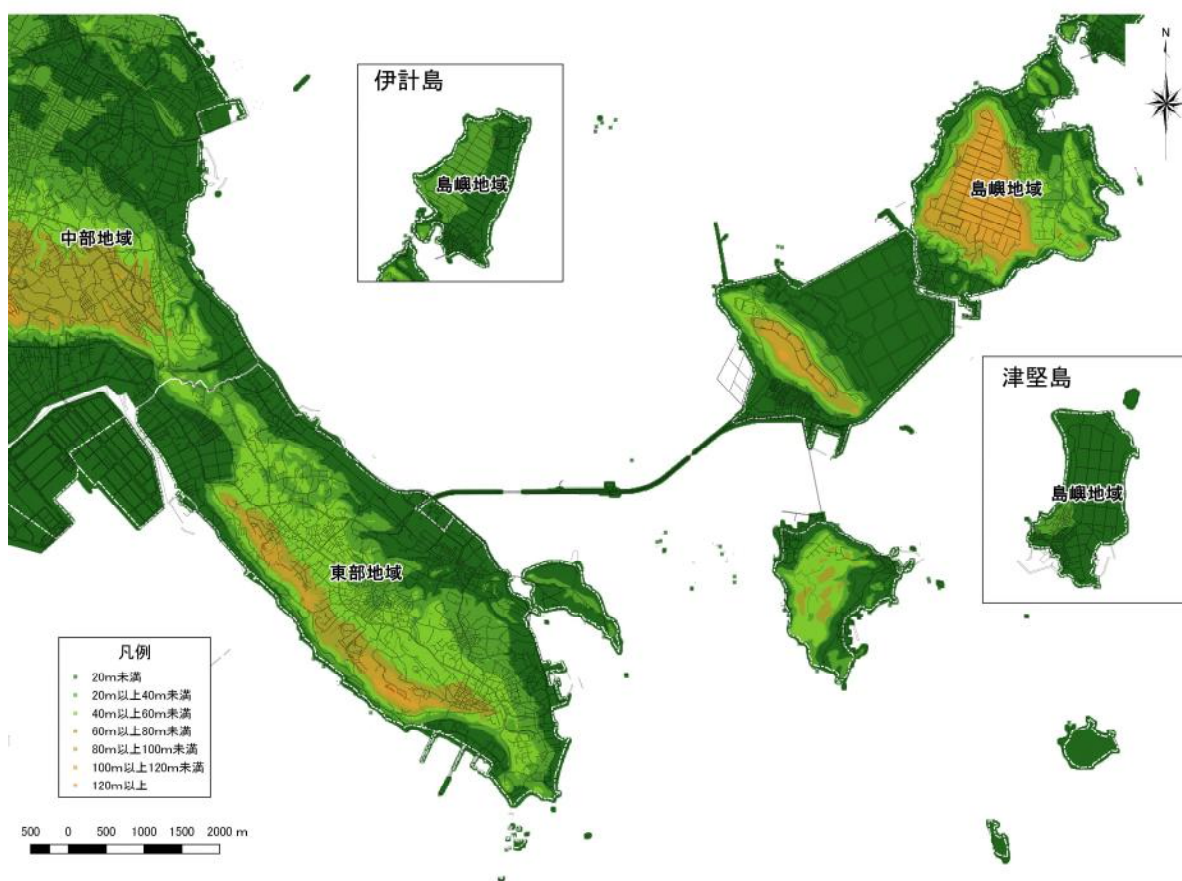


図 2-5 うるま市の地形（東部地域・島嶼地域）

2-1-2 うるま市の道路交通状況

(1) 自動車交通

うるま市の北部地域、中部地域における幹線道路は、10,000 台/日以上交通が発生している。

勝連半島では、概ね 4,000～10,000 台/日、海中道路から島嶼地域では、交通量が 4,000 台/日以下となっている。



図 2-6 うるま市自動車交通量

出典：H27 道路交通センサス

(2) 自転車・歩行者交通

中部地域、北部地域の市街地における自転車交通は約 50～100 台/12h、勝連半島の市街地では 38 台/12h となっている。勝連半島における自転車利用の実態は少ない状況となっている。

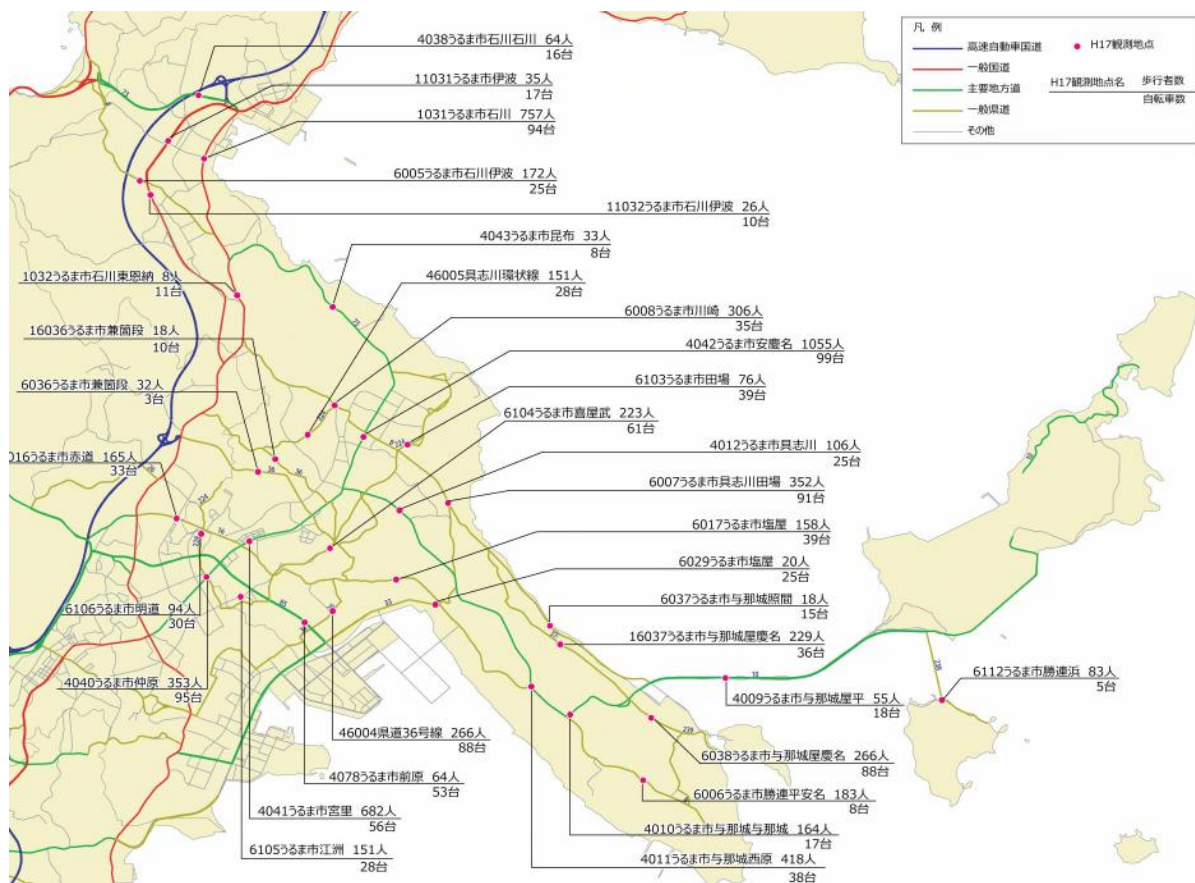


図 2-7 うるま市歩行者・自転車交通量

出典：H17 道路交通センサス

※H17 以降の道路交通センサスからは自転車台数の測定なし

(3) 海中道路における交通実態

本計画では、海中道路における自動車及び自転車の交通実態把握を目的とする交通量調査を実施している。

・ 調査内容

本調査では、海中道路通過に要する主要な4つの交差点において、車種別交通量の観測を平日・休日の2日間行った。（表 2-1、図 2-8 参照）

表 2-1 調査内容

No,	交差点名称	調査日	観測項目
1	与勝交差点	平日：平成 30 年 7 月 19 日（木）	・自転車・動力付二輪車 ・乗用車類・レンタカー ・バス類・小型貨物車 ・大型貨物車・タンクローリー車
2	海中道路西口交差点	休日：平成 30 年 7 月 15 日（日）	
3	海中道路東口交差点（仮称）	観測時間帯：7:00～19:00	
4	島色前交差点（仮称）	（12 時間）	



図 2-8 調査箇所

調査結果

調査結果より、与勝交差点を除く 3 つの交差点において休日の自動車交通量が平日より増加しており、レンタカーの交通量は 2 倍近く増加している。この結果より、休日における海中道路は観光目的での利用が多いことが考えられる。（図 2-9 参照）

また、自転車の交通量においても同様な傾向となっており、観光を目的とした自転車利用が多いと考えられる。一方で、島色前交差点（仮称）における自転車交通量が少ないことから、海中道路を通過するほとんどの自転車利用者は宮城島区内の路線を利用していないことが考えられる。（図 2-10 参照）

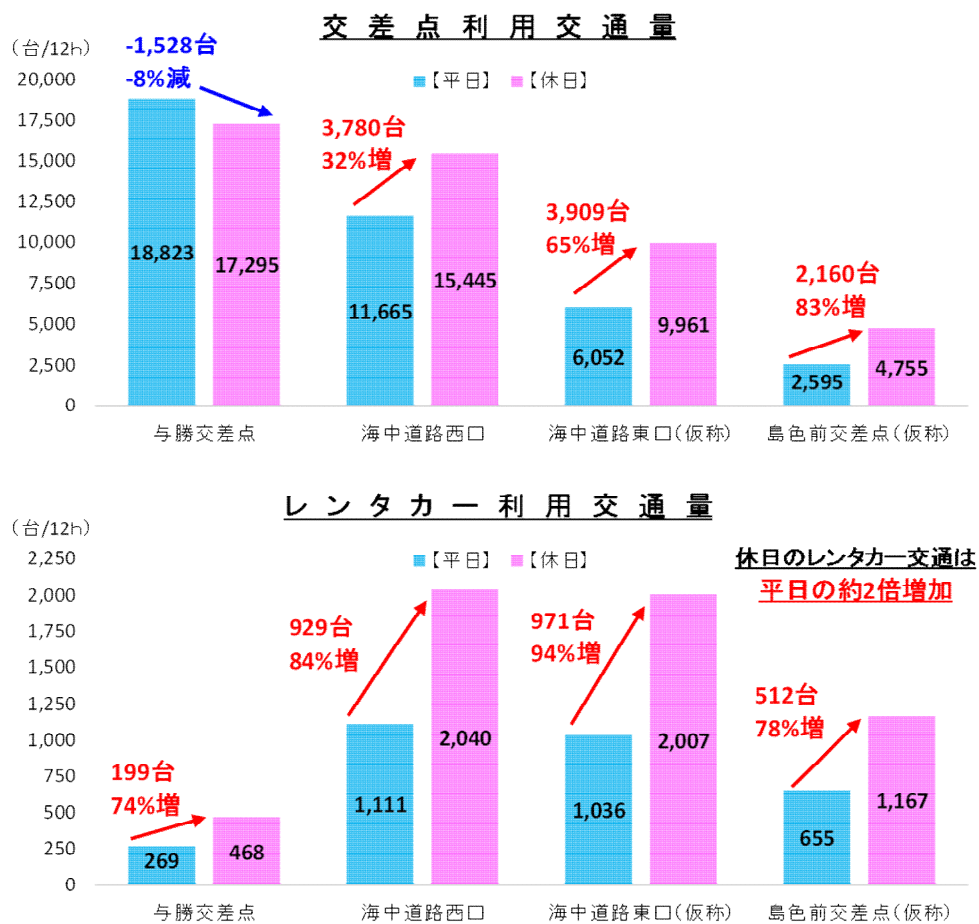
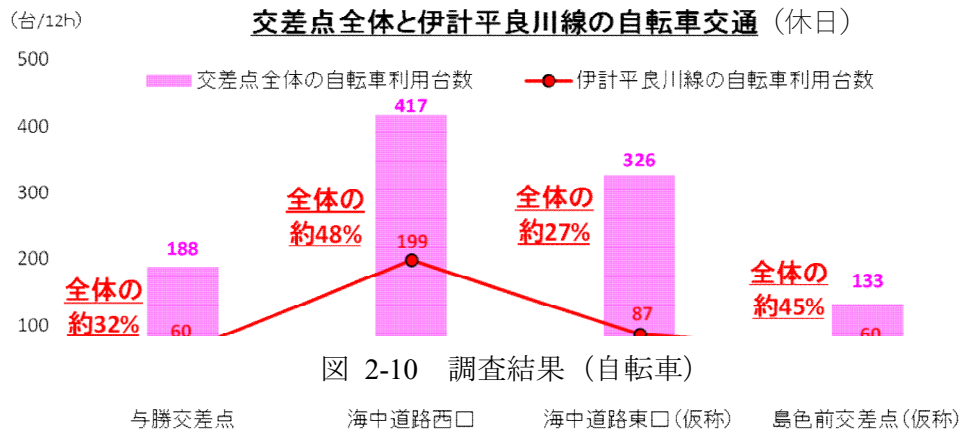
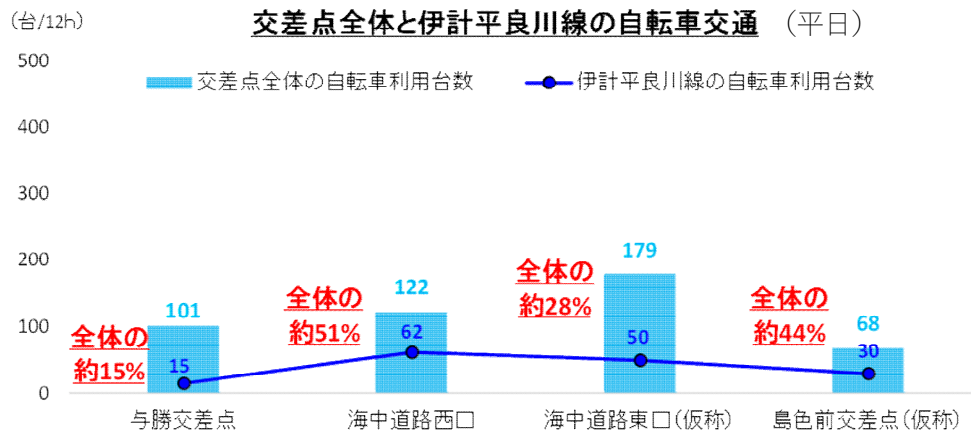


図 2-9 調査結果（自動車）



- 海中道路における自転車利用者の特徴

交通量調査を行った4つの交差点周辺で確認された自転車利用者の特徴を以下に示す。

- ① 与勝交差点

与勝交差点で見られた自転車利用者の特徴としては、小・中学生の学校帰宅後の外出に利用するケースが多く確認された。

- ② 海中道路西口交差点

海中道路西口交差点では、海中道路に流入するスポーツバイクの利用が多く目立った。また、地域の学生（中学生）が釣り等を目的に多く利用する姿が目立った。スポーツバイクは車道を主に利用しているが、地域住民は歩道を利用する特徴も確認された。

- ③ 海中道路

海中道路内の主な自転車利用者はスポーツバイク型であり、車イス自転車の利用も確認された。また、早朝（6時～8時）の自動車交通量の少ない時間帯に多く利用していることがうかがえた。

- ④ 宮城島

宮城島においても自転車利用者はスポーツバイク型の自転車を利用しており、伊計島方面へと向かう様子が確認された。



図 2-11 観測時に見られた自転車利用者の様子

2-1-3 うるま市民の交通特性

(1) 自動車 OD 分布

うるま市発着の自動車交通は、隣接する沖縄市間の移動が約 65,000 台/日と最も多く、那覇市、宜野湾市、浦添市、名護市に加えて、近隣の恩納村、金武町、読谷村では 5,000 台/日以上交通が発生している。

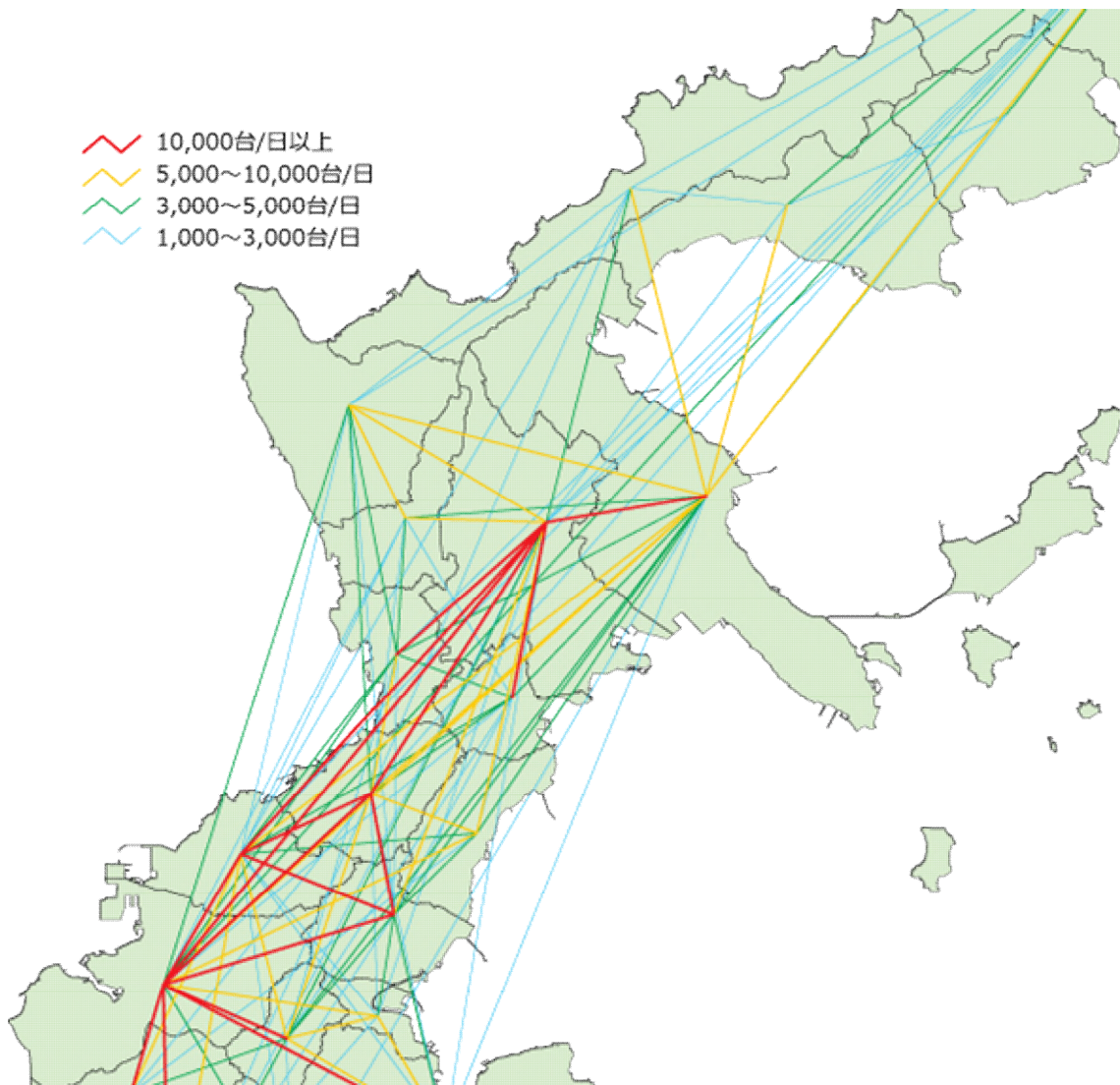


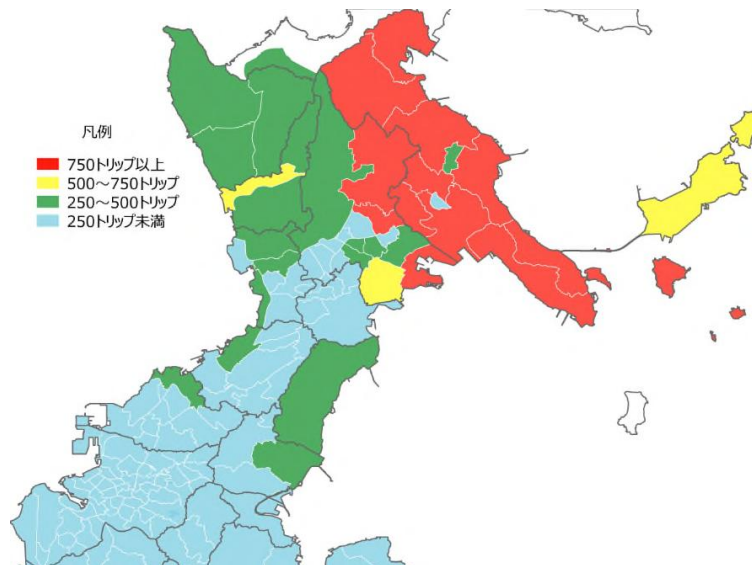
図 2-12 うるま市民トリップ分布（市内⇄市外）

出典：H22 道路交通センサス

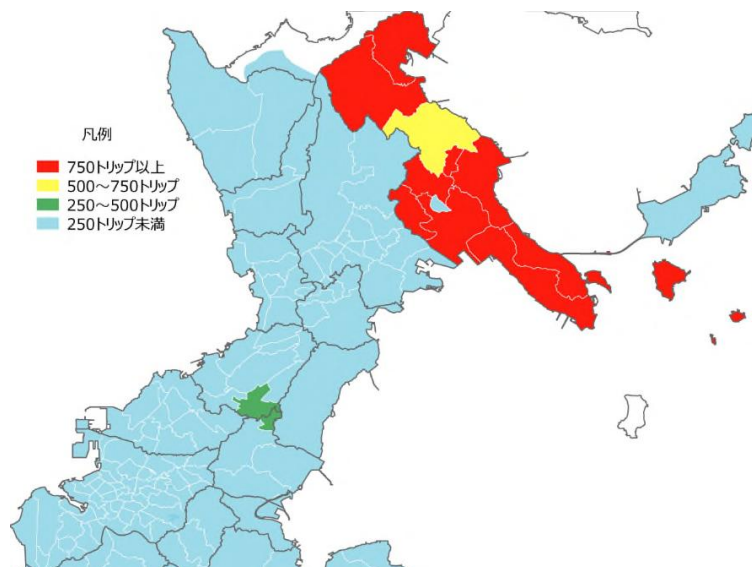
(2) うるま市発の目的別到着地（市町村別）

うるま市からの移動は各目的ともうるま市を中心に隣接する沖縄市が多く、通勤、業務は比較的広い範囲に到着地が広がっているが、通学はうるま市に集中している。

① 通勤目的の到着地

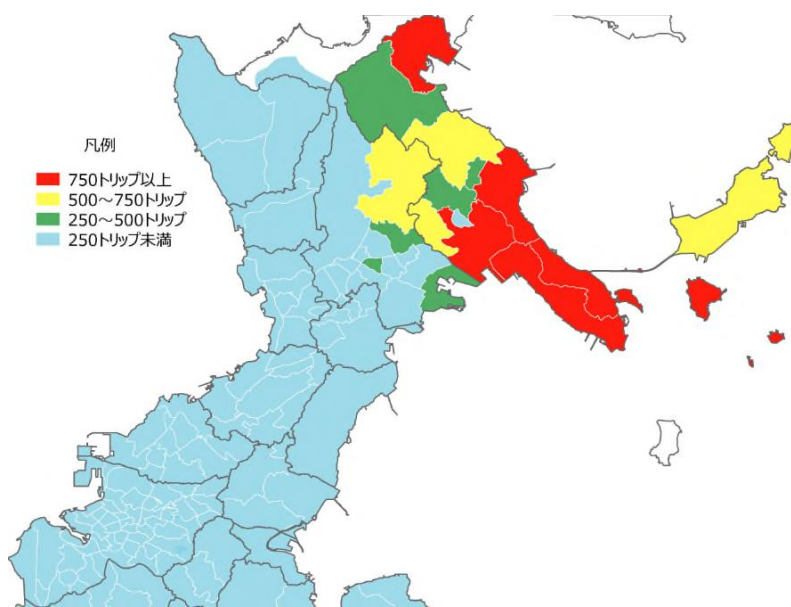


② 通学目的の到着地

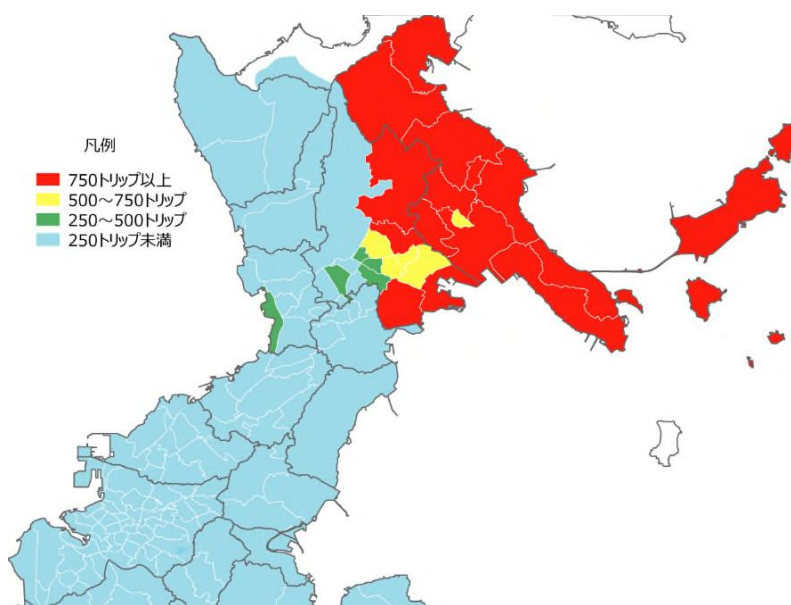


出典：H18 パーソントリップ調査

③ 業務目的の到着地



④ 私事目的の到着地

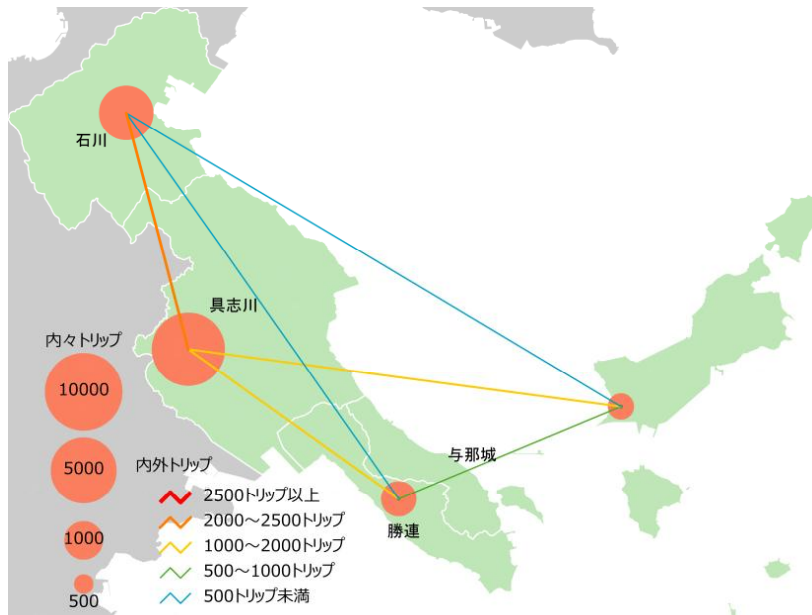


出典：H18 パーソントリップ調査

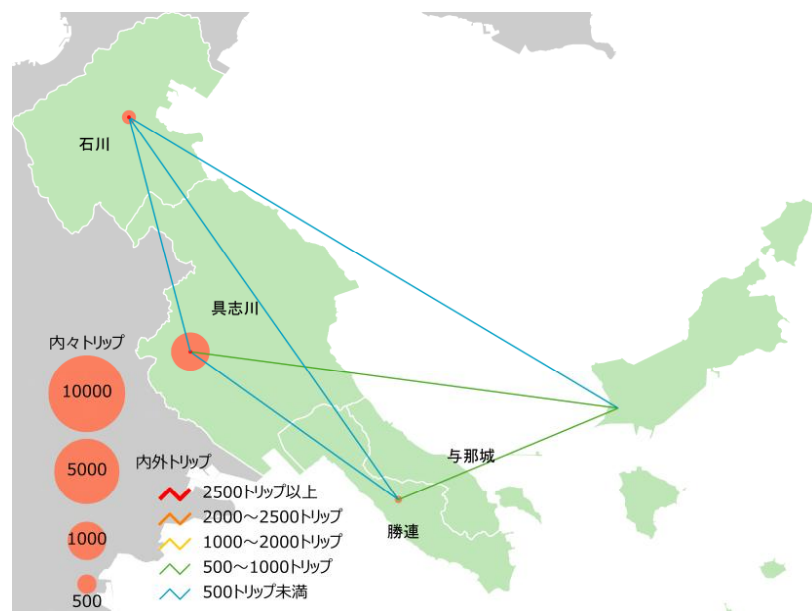
(3) うるま市発の目的別 OD（うるま市内）

うるま市内の移動は隣接するゾーン間の移動が多い傾向にあるが、通勤は中部地区に集中している。

① 通勤時の到着地

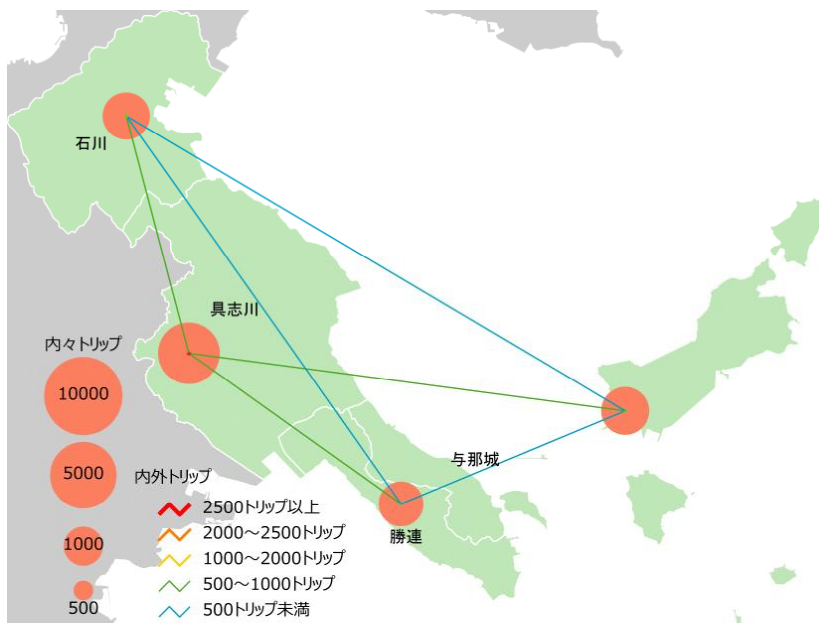


② 通学時の到着地

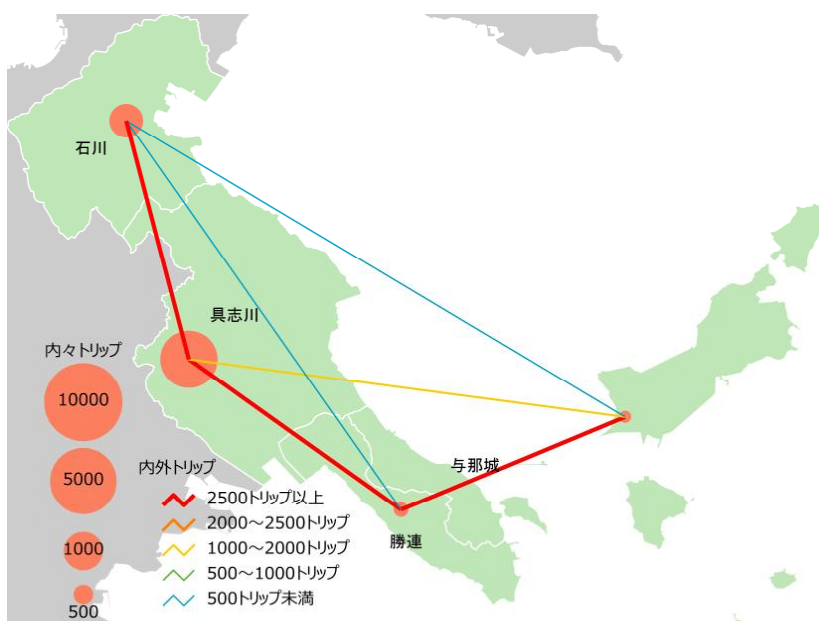


出典：H18 パーソントリップ調査

③ 業務時の到着地



④ 私事の到着地



出典：H18 パーソントリップ調査

(4) うるま市の交通分担率

① うるま市内の交通手段

うるま市の交通手段分担率は、自動車が77.4%で最も高く、PT調査全体の68.7%よりも高い傾向にある。

また、自転車の分担率では1.0%で他の交通手段と比べても低く、PT調査全体の1.6%より低い傾向を示している。

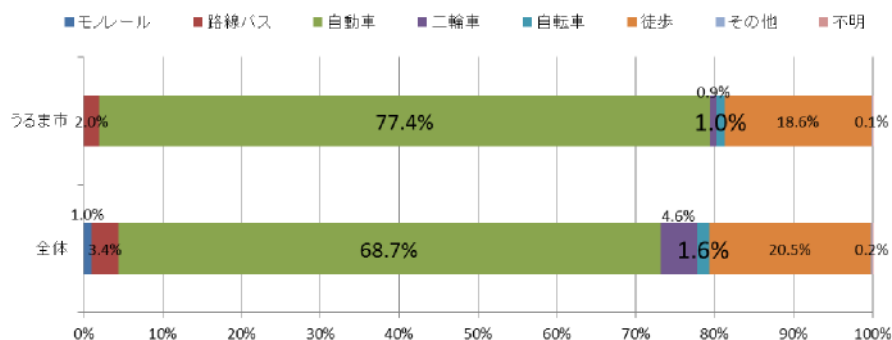


図 2-13 うるま市民交通量分担率（市内⇄市外）

出典：H18 パーソントリップ調査

② うるま市内の自転車利用実態

うるま市における通勤・通学者の利用交通手段の自転車の分担率は1.5%となり、県内の他市と比べても低い値を示している。

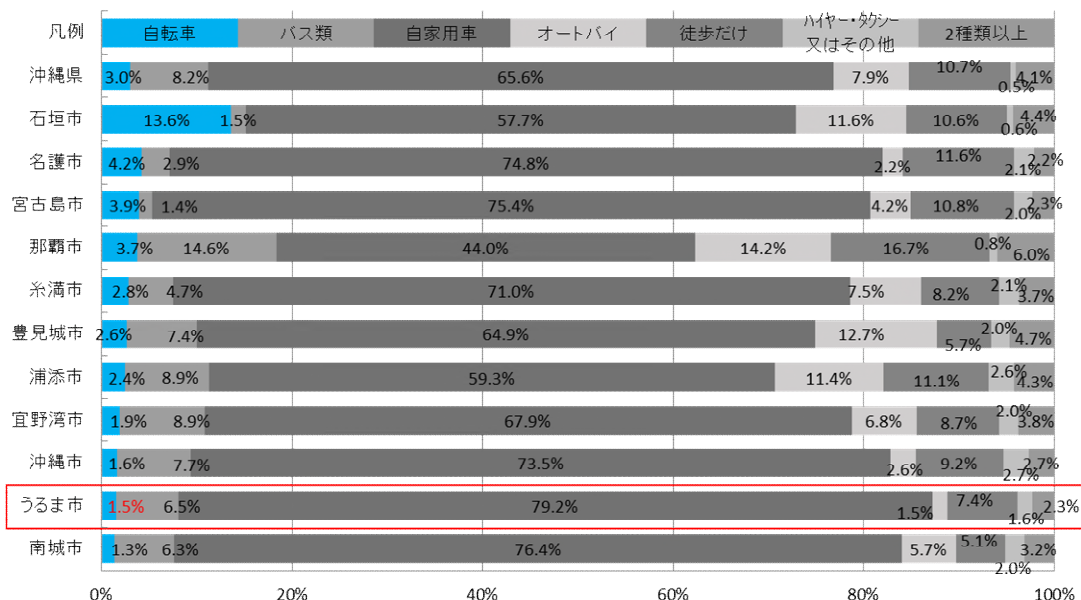


図 2-14 通勤・通学時の利用交通手段

出典：H27 国勢調査

(5) 平均乗車人員及びトリップ分布

うるま市の平均乗車人員は 1.83 人/台となり、沖縄県平均乗車人員 2.04 人/台より低い値を示している。また、通勤目的の一人乗り自動車は約半数が 10km 未満を占め、短距離移動における自動車の利用傾向を示している。

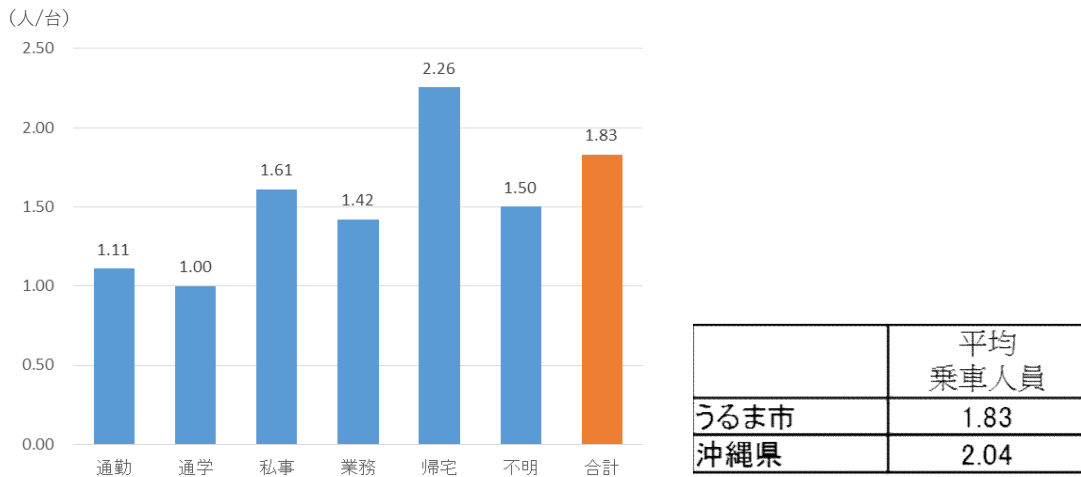


図 2-15 うるま市の目的別平均乗車人員

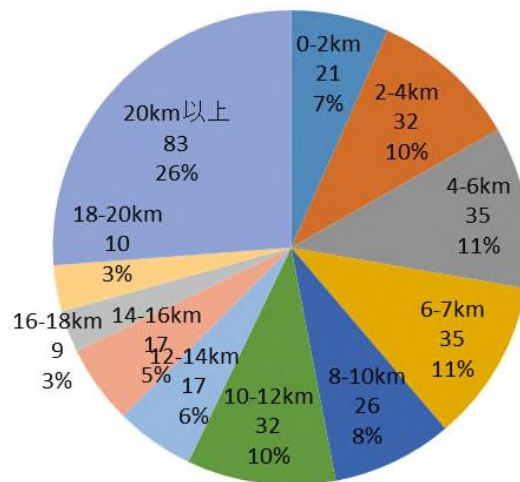


図 2-16 通勤目的の一人乗り自動車のトリップ長分布(通勤)

出典：H22 道路交通センサス

(6) うるま市内の自転車利用実態

うるま市民及び市職員へのアンケート結果から、70%以上が自転車を利用していない結果となっている。また、自転車利用者の50%以上が、年数回もしくは月数回程度の利用頻度が低い傾向となっている。

なお、利用目的では約50%が私事目的、通勤・通学目的では約15%となっている。

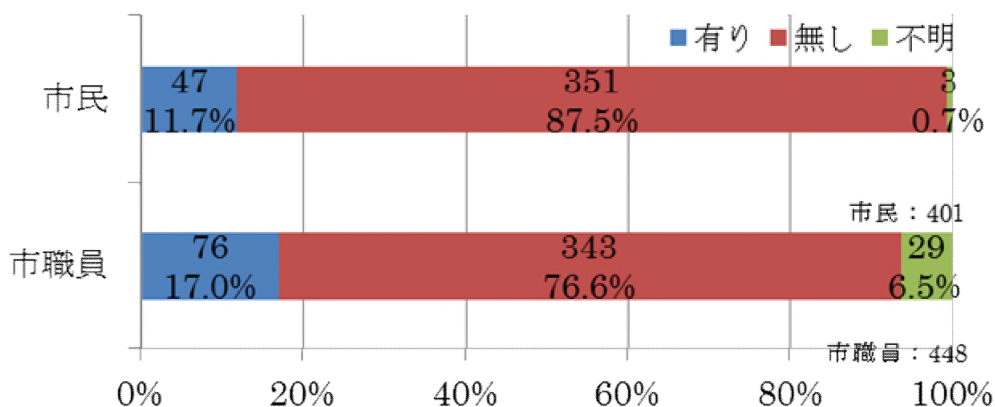


図 2-17 自転車利用の有無

出典：H29 アンケート結果

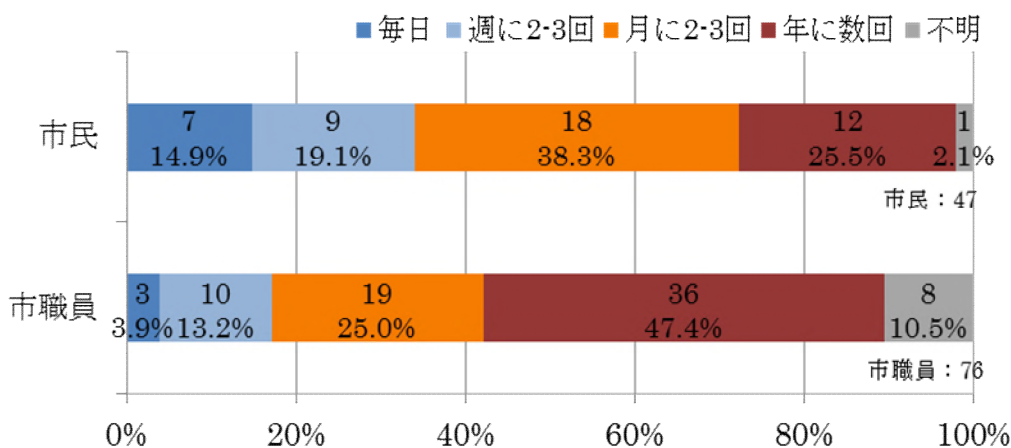


図 2-18 自転車の利用頻度

出典：H29 アンケート結果

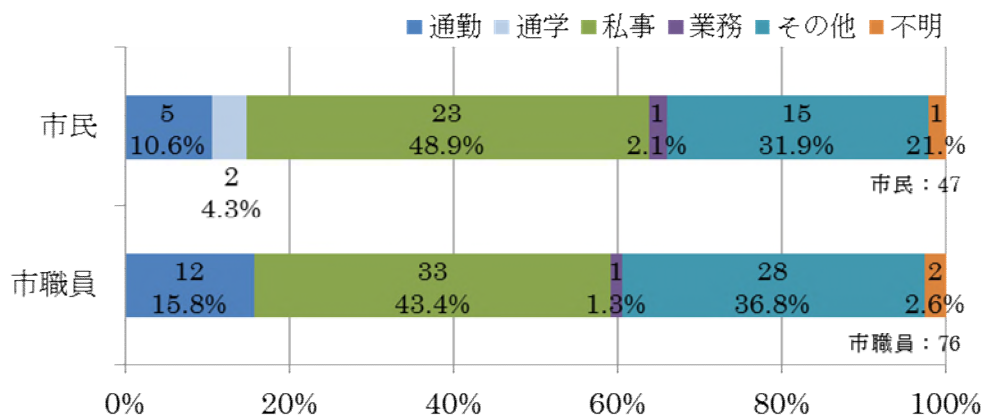


図 2-19 自転車利用の目的

出典：H29 アンケート結果

(7) 自転車利用における交通ルールの認知（うるま市民）

自転車利用における交通ルールの認知度は、ほとんどの項目においては 70%以上を示しており、自転車利用のルールの認知度は高い傾向にある。

しかし、「③歩道通行」で 30.5%、「⑥二人乗り」で 52.5%となり、他の項目に比べ認知度が低い値を示している。

自転車の利用ルールについて

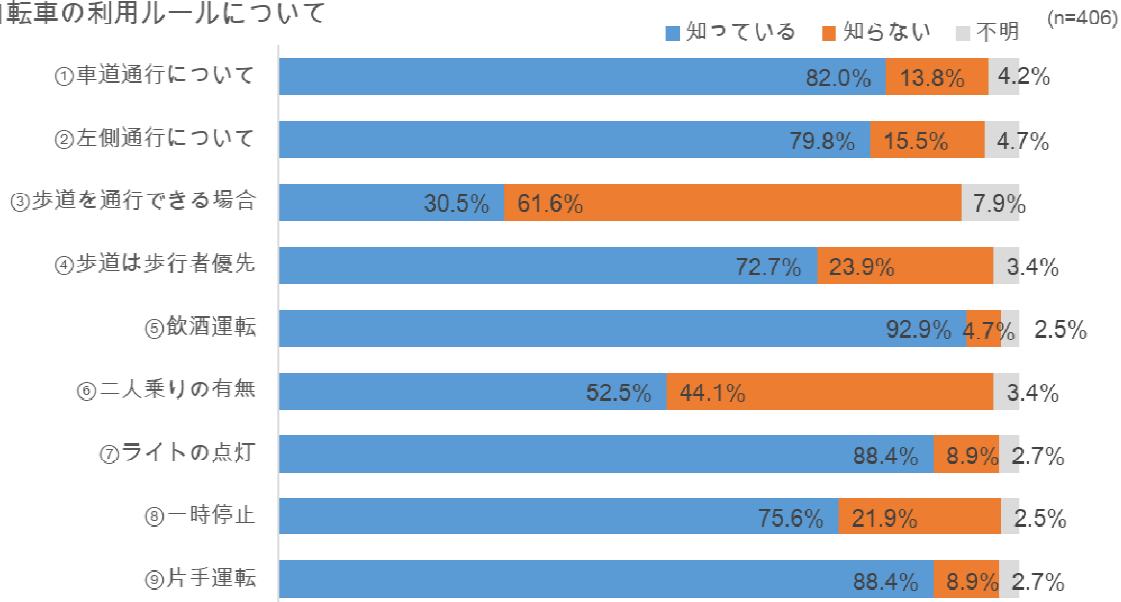


図 2-20 自転車利用ルールの認知度

出典：H29 アンケート結果

(8) 沖縄県内の自転車関連事故

沖縄県内における自転車関連の事故は平成19年で485件、平成28年度では300件と減少傾向を示しており、平成28年度では、自転車乗車中の死傷者は0人となっている。

しかし、平成29年度では、うるま市内において自転車に関する重大事故が3件発生している。

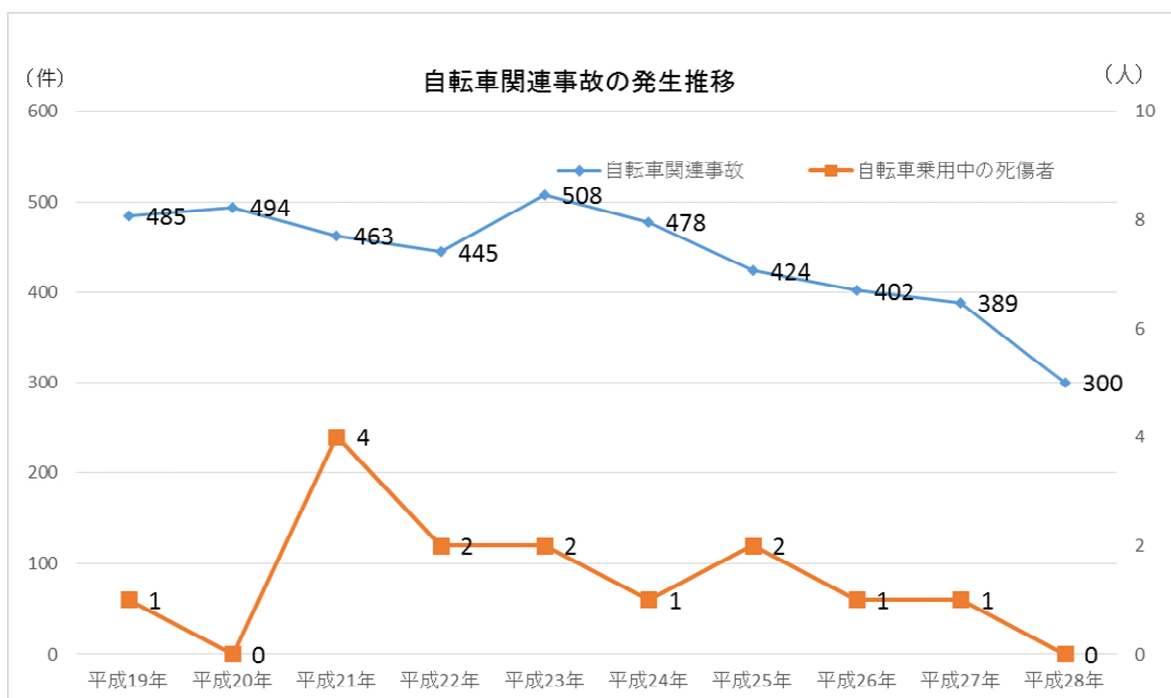


図 2-21 県内自転車関連事故発生状況

出典：平成28年度交通白書（沖縄県内）

2-1-4 うるま市民の健康実態

年齢調整死亡率（26～64歳）では、男性は全国及び沖縄県より高く、女性は全国より高い傾向を示している。また、主要な死因として脳血管疾患と心疾患による死亡率が県平均より高い傾向を示している。

また、肥満者の割合を見ると、男性は30歳代、女性では40歳代から3割以上となっている。

年齢調整死亡率（人口10万対）

性別	うるま市				沖縄県				全国			
	2005年	2009年	2010年	2015年	2005年	2009年	2010年	2015年	2005年	2009年	2010年	2015年
男性	655.2	560.9	557.3	559.7	576.6	582.7	547.3	498.5	593.2	541.0	544.3	486.0
年齢調整死亡率 (20-64歳)	365.9	335.3	319.4	303.5	323.3	350.8		258.9	278.4	256.6		214.3
女性	280.0	265.5	261.7	265.5	288.0	262.1	267.0	251.7	298.6	272.5	274.9	255
年齢調整死亡率 (20-64歳)	147.5	135.5	114.6	125.4	145.3	135.8		128.1	128.2	119.2		106.8

図 2-22 うるま市と沖縄県、全国の年齢調整死亡率

出典：第2次 健康うるま21（素案）

主要死因(H27年)

順位	うるま市		沖縄県		全国	
	死亡原因	死亡率 (10万対)	死亡原因	死亡率 (10万対)	死亡原因	死亡率 (10万対)
1位	悪性新生物	248.2	悪性新生物	219.5	悪性新生物	295.5
2位	心疾患	117.1	心疾患	108.5	心疾患	156.5
3位	脳血管疾患	70.1	肺炎	63.3	肺炎	96.5
3位	肺炎	70.1	脳血管疾患	62.2	脳血管疾患	89.4
5位	老衰	44.5	老衰	44.4	老衰	67.7
	全死因	832.9	全死因	796.3	全死因	1029.7

図 2-23 主要死因

出典：第2次 健康うるま21（素案）

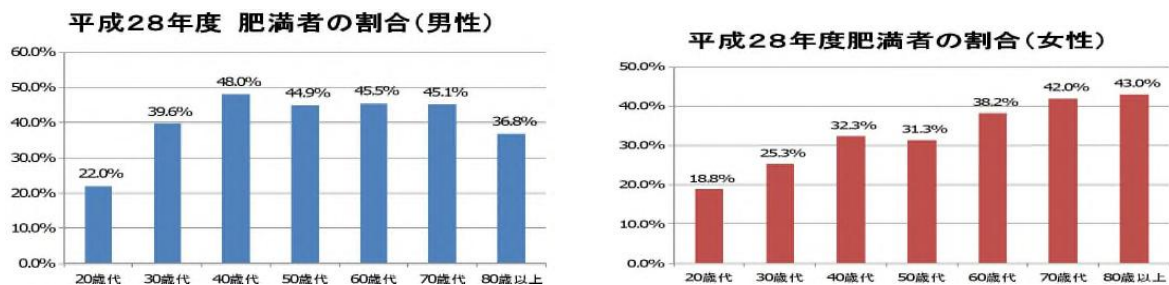


図 2-24 肥満度の割合（左：男性、右：女性）

出典：第2次 健康うるま21（素案）

2-1-5 うるま市の観光

(1) うるま市への来訪

沖縄県外から県内へ来訪する観光客をみると、うるま市への来訪は 13.9%と低い傾向を示しており、うるま市へ行かない理由をみると、「うるま市になにがあるか分からない」、「行くきっかけがない」等となっており、回答理由からうるま市の情報発信の不足が課題といえよう。

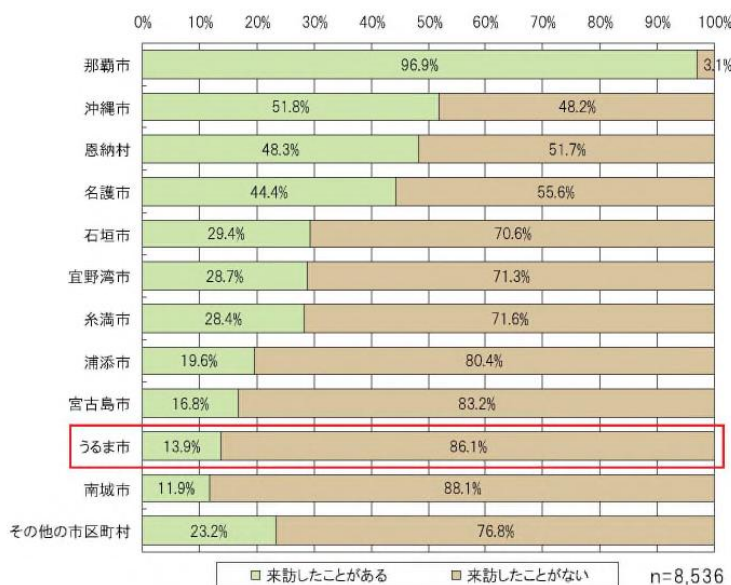


図 2-23 うるま市への立ち寄り

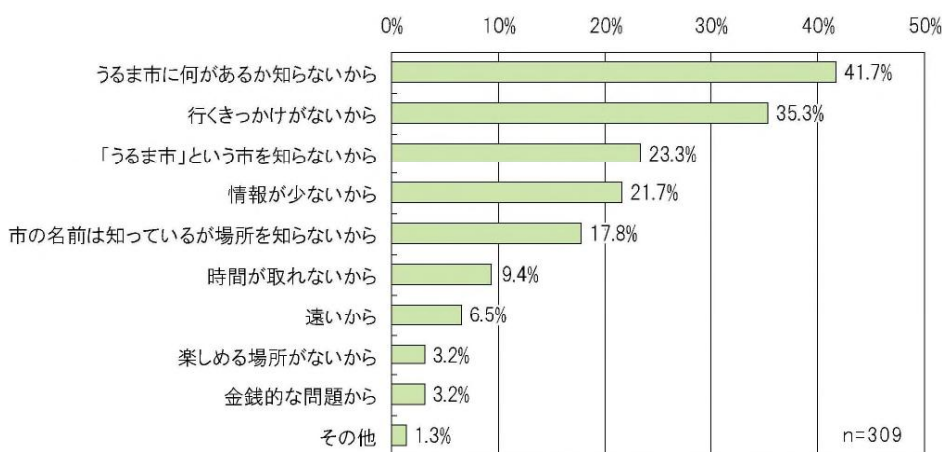


図 2-24 うるま市へ行かない理由

出典：第2次うるま市観光振興ビジョン

(2) うるま市内の観光施設への立ち寄り

観光客が県内で立ち寄った観光地として、うるま市内では海中道路、勝連城跡、ビオスの丘となっている。

勝連城跡では観光入込客数が増加傾向にあるが、海中道路（海の駅）では減少傾向にあり、海中道路や勝連城跡などの風光明媚な観光資源のさらなる情報発信が必要と考えられる。

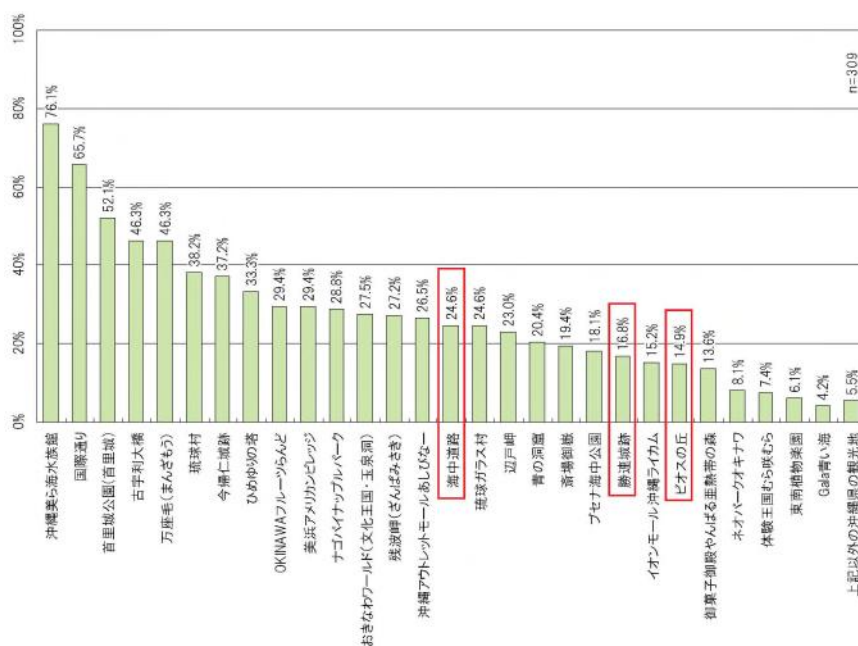


図 2-25 うるま市内の観光施設への立ち寄り率

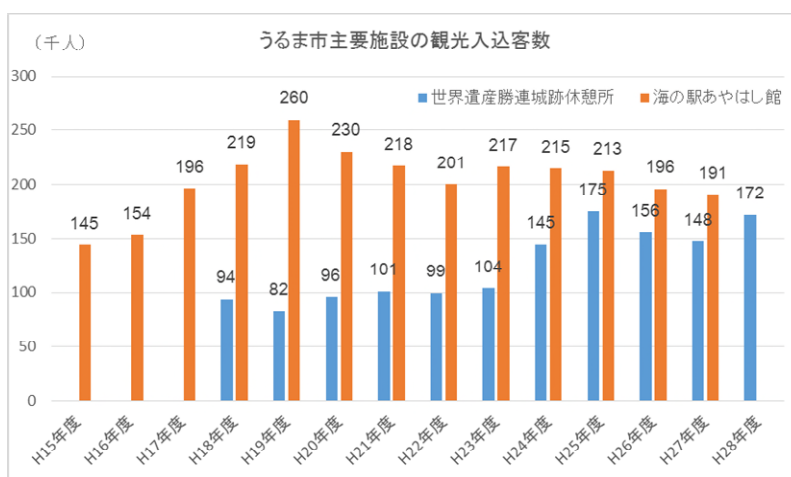


図 2-28 観光主要施設への入込客数の変化

出典：第2次うるま市観光振興ビジョン

(3) うるま市の自転車観光

現在、うるま市内の海中道路にある海の駅において、うるま市物産協会が自転車のレンタル事業を運営しており、島嶼地域を周遊するルートでの観光販売も行っている。なお、自転車の保有台数は常時 15 台となっているが、団体客には増車にて対応している。

また、自転車イベント「美ら島オキナワ Century Run2018」では、海中道路がコース(160km)に含まれ、平成 29 年度には「美ら島オキナワ Century Run2018」のアフターコースとして、浜比嘉島コースが観光販売されている。



図 2-26 自転車レンタル及び利用状況

出典：うるま市観光物産協会及び同 HP



図 2-30 美ら島オキナワ Century Run2018 及びアフターコース

出典：美ら島オキナワ Century Run2018 HP

2-1-6 関係機関ヒアリング

(1) うるま市観光物産協会

- ・ 年間を通じた利用状況は、ゴールデンウィークが最も多く、次いで11月～5月頃が多い傾向にある。なお、夏場は海のレジャーが多いと考えられることから、利用者は少ない傾向にある。（ゴールデンウィークは県外の利用者が多く、県内の利用者は冬場の方が多）
- ・ 利用者の年齢層は幅広く、家族連れが多い。
- ・ また、近年では海外からの観光客も増加し、台湾の方が多く、香港の方も増加。
- ・ 自転車ラックスタンドが無く、自転車利用者が困っている状況が見受けられる。海の駅周辺では、芝地に自転車を横倒しにしている状況が多く見られる。



図 2-31 サイクリングマップ及び自転車周遊

出典：うるま市観光物産協会 HP

(2) 与勝高校

- ・ 現在、与勝高校での自転車通学（許可者のみ）の人数は15名であり、1日当たりの自転車通学者は3名程度となっている。（駐輪場は15台程度）
- ・ 通学の現状は、車による送迎がほとんどを占めており、バス通学、徒歩通学は少ない。
- ・ 与勝高校の生徒による自転車通学時の事故は、平成29年度に1件（自転車の不注意によりトラックの後方に衝突）発生している。
- ・ 県道沿いは駐車車両が多く、自転車が通行する際に車道にはみ出るため危険な状況。



図 2-32 高校の所在地及び駐輪場

表 2-2 生徒数

全校生徒	699名
緑が丘中学校	240名
与勝高校	459名
自転車通学許可	15名（約3%）
※中学生は自転車通学禁止	

2-2 自転車に関する上位計画及び関連法等

現在、うるま市においては、交通基本計画（H31.2 策定予定）の検討が進められている。また、交通基本計画策定後に交通戦略（H32.2 策定予定）の検討が行われる予定となっている。その他自転車に関連する上位計画及び関連法等を示す。

(1) 第2次うるま市観光振興ビジョン（平成29年3月）〔市〕

【アクセス機能の強化】

- ◇市内の観光資源及び他地域の観光拠点を結ぶ観光周遊ネットワークの構築を推進
- ◇世界遺産勝連城跡から島しょ地域までを周遊できる自転車ネットワーク計画を策定し、自転車道等の整備を推進

【スポーツツーリズムの推進】

- ◇うるま市のスポーツツーリズムを推進するため、行政、（一社）うるま市観光物産協会、事業者等で構成するスポーツツーリズム推進協議会の設立を検討し、市民の施設利用に配慮しながら、協議会主導による取り組みを推進
- ◇うるま市の地域特性や既存施設を活かした、マリンスポーツ、サイクリング、車いすマラソン等のスポーツツーリズムを推進



(2) 勝連城跡周辺回遊観光整備基本計画（平成27年3月）〔市〕

- ・ 勝連城跡公園周辺の回遊観光を目指す
- ・ 勝連城跡公園を訪れる観光客が、「楽しむ」、「滞在時間の延長」、「消費拡大」へつなげる

■ 回遊観光の基本方針

1) 歴史・文化のストーリー化

- 地域資源の魅力を最大限に引き出し、勝連城跡周辺を回遊させるきっかけを創出するために、地域全体の歴史・文化の「ストーリー化」をしてつなげ、県内外に広く認知されることを目指す。
- また、観光客に見せるための整備がされていない集落内にある地域資源を、ストーリーに沿った歴史・文化を感じられる観光資源として活用することを目指す。

2) 地域住民との交流の創出

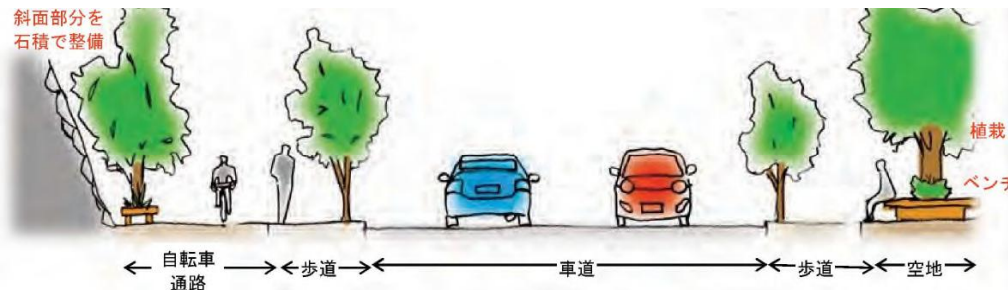
- 勝連城跡周辺への訪問者の滞在時間や消費額の拡大につなげるために、地域住民の暮らしや文化を活用した体験型のメニューなど、観光客と地域住民との交流の促進を目指す。
- また、地域住民が学芸員となって観光客を受け入れられるように、地域住民の人材育成を積極的に行い、受け入れ体制の構築を目指す。

3) 移動したくなる環境の整備

- 観光客にとって魅力的な目的地（ゴール）の設定と移動しやすい環境を整備することにより、回遊したくなる環境を目指す。
- また、休憩所やベンチ、美しい植栽、歴史的なまち並みの景観など、移動中も回遊を楽しんでもらえる環境を目指す。

4) 地域主体による管理・運営

- 屋根のない博物館では、豊かな自然や景観、多様な地域資源、地域住民との交流を活用した地域全体の取り組みを推進するため、勝連城跡周辺で活動している各市民団体と協力・連携を図り、地域住民など地域主体による管理・運営を目指す。
- また、地域住民が主体となって、地域の歴史・文化資源や産業などの地域資源を活かした、着地型観光*を企画し、地域の活性を目指す。



(3) 第10次交通安全基本計画〔国〕

- ・ 交通安全基本計画は、交通安全対策基本法に基づき、陸上、海上及び航空交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等を定めるもの
- ・ 中央交通安全対策会議において昭和46年に第1次の交通安全基本計画が作成され、以降5年ごとに作成

【計画の基本理念】

- ・ 人優先の交通安全思想の下、道路交通事故死者数については、過去最悪時の4分の1以下にまで減少。
- ・ より高い目標を掲げ、今後なお一層の交通事故の抑止を図るためには、従来の施策の深化はもとより、先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組む。また、公共交通等の安全対策に一層取り組む。

【道路交通の安全についての目標】

- ・ 交通事故死者数の15年ぶりの増加や安全運転義務違反に起因する死亡事故の割合が相対的に高くなっていることなどから、本計画の目標を達成し、世界一安全な道路交通を実現していくためには、これまでの対策の深化とともに、日々進歩する交通安全に資する先端技術や情報の活用を一層促進していくことが重要。
- ① 平成32年までに24時間死者数を2,500人(※)以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。
(※この2,500人に平成27年中の24時間死者数と30日以内死者数の比率を乗ずるとおおむね3,000人)
 - ② 平成32年までに死傷者数を50万人以下にする。

【道路交通の安全についての対策】

<視点>

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

① 高齢者及び子供の安全確保 ② 歩行者及び自転車の安全確保 ③ 生活道路における安全確保

2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項

① 先端技術の活用推進 ② 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進 ③ 地域ぐるみの交通安全対策の推進

<対策の柱>

① 道路交通環境の整備

【第10次計画における重点施策と新規施策】

○ 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 ○ 生活道路における交通安全対策の推進 ○ 通学路等における交通安全の確保 ○ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備 ○ 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化 ○ 幹線道路における交通安全対策の推進 ○ 事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)の推進 ○ ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現 ○ 自転車利用環境の総合的整備 ○ 高度道路交通システムの活用 ○ 災害に備えた道路交通環境の整備 ○ 総合的な駐車対策の推進 ○ 道路交通情報の充実

② 交通安全思想の普及徹底

③ 安全運転の確保

④ 車両の安全性の確保

⑤ 道路交通秩序の維持

⑥ 救助・救急活動の充実

⑦ 被害者支援の充実と推進

⑧ 研究開発及び調査研究の充実

(4) 第 10 次沖縄県交通安全計画〔県〕

- ・ 平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間に講ずべき陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めた
- ・ 安全で安心な沖縄県を実現させ、子供から高齢者まですべての県民が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要

【交通安全計画における目標】

本計画の計画期間である平成 32 年までに、「年間の 24 時間死者数を 33 人以下にする」、「死傷者数を 6,600 人以下にする」ことを目指す

【歩行者及び自転車の安全確保】

- ・ 自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の通行空間の確保を積極的に進める
- ・ 自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する
- ・ 自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る
- ・ 歩道上など放置自転車が問題となっている場合には、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を進める
- ・ 自動車等の運転者については、歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る

(5) 自転車活用推進法（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**

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**

(6) 自転車活用推進計画（平成30年6月閣議決定）〔国〕

自転車活用推進計画の要件（自転車活用推進法第9条）

政府は、自転車の活用の推進に関する施策の総合かつ計画的な推進を図るため、前条に定める自転車の活用の推進に関する基本方針に即し、自転車の活用の推進に関する目標及び自転車の活用の推進に関し講ずべき必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を定めた計画（以下「自転車活用推進計画」という。）を定めなければならない。

自転車の活用の推進に関する基本方針（法第8条）

自転車の活用の推進に関して、重点的に検討され、及び実施されるべき施策は、次に掲げるとおりとする。

- | | |
|----------------------|-------------------|
| 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 |
| ⑮その他特に必要な施策 | |

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

1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進
 【指標】自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数
 【実績値】0団体(2017年度)→目標値 200団体(2020年度)】
 【指標】都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク概成市町村数
 【実績値】1市町村(2016年度)→目標値 10市町村(2020年度)】
2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保
3. シェアサイクルの普及促進
 【指標】サイクルポートの設置数 【実績値 852箇所(2016年度)→目標値 1,700箇所(2020年度)】
4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
5. 自転車のIOT化の促進
6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

目標 2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
8. 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
9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
10. 自転車通勤の促進
 【指標】通勤目的の自転車分担率 【実績値 15.2%(2015年度)→目標値 16.4%(2020年度)】

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

11. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
12. 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
 【指標】先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数
 【実績値】0ルート(2017年度)→目標値 40ルート(2020年度)】

目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
 【指標】自転車の安全基準に係るマークの普及率
 【実績値 29.2%(2016年度)→目標値 40%(2020年度)】
 【指標】自転車乗用中の交通事故死者数[※] 【実績値 480人(2017年度)→目標値 第10次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。(2020年度)】 ※ (13～17の関連指標)
14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
 【指標】自転車技士の資格取得者数[※]
 【実績値 80,185人(2017年度)→目標値 84,500人(2020年度)】 ※ (13,14の関連指標)
15. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
16. 学校における交通安全教室の開催等の推進。
 【指標】交通安全について指導している学校の割合
 【実績値99.6%(2015年度)→目標値 100%(2019年度)】
17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進（再掲）
18. 災害時における自転車の活用の推進

出典：国土交通省 自転車活用推進計画

目標	実施すべき施工	講ずべき措置
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	1. 自転車通行空間の計画的な整備推進	①地方公共団体における自転車環境推進計画策定の支援②ガイドラインに基づく自転車通行空間の整備推進③「自転車車線」設置に関する規定の追加 ④自転車通行空間の事例集作成⑤道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用⑥自転車マップ作成及びWeb地図の在り方の検討 ⑦オリンピック・パラリンピックに向けた自転車通行空間の整備推進⑧自転車の利用促進に関する広報啓発
	2. 路外駐車場の整備及び違法駐車取締りの推進	①路外駐車場の整備等の推進②植樹帯の活用等による停車帯の設置に関する検討③パーキング・メーター等の撤去の検討④駐車禁止等の規制実施 ⑤違法駐車取締りの積極的な推進⑥駐車監視員による違反車両の確認
	3. シェアサイクルの普及促進	①シェアサイクル事業の規制・支援の在り方の検討②公共用地・民地等へのサイクルポート設置の在り方の検討 ③鉄道駅周辺へのサイクルポート設置の推進④サービス提供エリアにおける自転車通行空間の整備促進⑤貸出・返却システム共同化の検討 ⑥交通系ICカードによる利用に向けた運用改善⑦経路検索の対象化に向けた検討⑧オリンピック・パラリンピックに向けた重点配備
	4. 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進	①路上への駐輪場設置の促進に向けた検討②ニーズに応じた駐輪場の整備事例等の周知③鉄道事業者への積極的な協力の要請 ④サイクルラックに関する技術基準の見直し
	5. 自転車のIoT化の促進	①全国統一のICタグ導入の検討②シェアサイクルの自転車再配置へのIoT技術の活用③情報通信技術の活用方策に関する調査研究
	6. まちづくりと連携した総合的な取組の実施	①まちづくりと連携した自転車施策の推進②生活道路における交通安全対策の実施③無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備
目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現	7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進	①競技施設整備に対する支援の在り方に関する検討
	8. サイクルスポーツ振興の推進	①既設競輪場や公園等の有効活用の促進②多様な自転車の走行環境の在り方に関する検討③タンDEM自転車の公道走行に関する検討
	9. 自転車を活用した健康づくりの推進	①自転車活用による健康増進に関する広報啓発②健康増進と連携した観光事業の促進③自転車活用による健康増進の好事例の収集・展開④健康増進効果に関する調査研究⑤まちづくりと連携した自転車施策の推進⑥生活道路における交通安全対策の実施⑦無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備
	10. 自転車通勤等の促進	①自転車通勤拡大のための広報啓発②「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの創設③国の機関における駐輪場の整備
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	11. 国際的なサイクリング大会等の誘致	①国際会議の開催誘致②国際的なサイクリング大会に対する支援の在り方の検討
	12. 世界に誇るサイクリング環境の創出	①官民連携による先進的なサイクリング環境の整備②広域的サイクリングロードの整備推進③「ナショナルサイクルート」の創設 ④好事例の共有によるサイクルートイン等の実施拡大⑤交通結節点等におけるサイクリスト受入サービスの充実
目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	13. 安全性の高い自転車普及の促進	①自転車の安全基準の在り方に関する検討②消費者の安全な自転車利用につながる広報啓発③自転車の積載制限に関する検討
	14. 自転車の点検整備の促進	①自転車技士・自転車安全整備士制度への支援等②自転車技士・自転車安全整備士の受験要件等に関する検討
	15. 自転車の安全利用の促進	①自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知②交通安全意識向上を図るための広報啓発③ヘルメット着用の促進に向けた広報啓発④自転車運転者講習制度の着実な運用⑤交通安全に関する指導技術の向上⑥高齢者向けの交通安全教室の実施⑦自転車通行空間の整備に合わせた通行ルールの広報啓発⑧公務員に対するルールの遵守の徹底⑨自動車教習所における教育の実施⑩高齢者をはじめとする多様なニーズに関する自転車製品の開発⑪自転車指導啓発重点地区・路線における重点的な取締りの実施⑫リヤカー牽引自転車への交通ルールの周知徹底⑬地域交通安全活動推進委員等による指導啓発活動の推進
	16. 学校における交通安全教育の推進	①交通安全教室の講師へ向けた講習会開催②交通安全教育の海外先進事例等の周知③自転車通学・通行の視点を踏まえた通学路の安全点検の実施④自転車通行空間の整備に合わせた通行ルールの広報啓発
	17. 自転車通行空間の計画的な整備推進	①地方公共団体における自転車活用推進計画策定の支援②ガイドラインに基づく自転車通行空間の整備推進③「自転車車線」設置に関する規定の追加④自転車通行空間の事例集の作成⑤道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用⑥自転車マップ作成及びWeb地図の在り方の検討 ⑦オリンピック・パラリンピックに向けた自転車通行空間の整備推進
	18. 災害時における自転車活用の推進	①災害時における自転車活用に関する検討②国道事務所等への自転車配備による危機管理体制の強化

出典：国土交通省 自転車活用推進計画より抜粋

(7) やんばるサイクリングロード計画（北部市町村会：平成30年3月策定）

【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

