



安全で快適な自転車利用のために

自転車の交通ルールやマナーを守りましょう

自転車の利用環境を整えることで、安全で快適な空間は確保されますが、交通ルールやマナーを守らなければ意味がありません。安全で快適に自転車を利用するために、自転車に乗るときは交通ルールやマナーを守りましょう。

自転車安全利用五則

1

自転車は、車道が原則、歩道は例外

自転車が歩道を通行できる場合は、

- ①道路標識等で指定された場合
- ②運転者が13歳未満の子ども・70歳以上の高齢者・身体の不自由な方
- ③車道または交通の状況からみてやむを得ない場合

2

車道は左側を通行

3

歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

4

安全ルールを守る

- ①飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
- ②夜間はライトを点灯
- ③交差点での信号遵守と一時停止・安全確認

5

子どもはヘルメット着用

児童・幼児の保護責任者は、児童・幼児を自転車に乗車させるときは、乗車用ヘルメットをかぶせるようにしましょう

※中学生の通学利用については、それぞれの中学校の規則に従ってください

名護市自転車 まちづくり

平成24年3月 名護市



お問い合わせ

名護市 建設部 建設計画課 計画係 〒905-8540 沖縄県名護市港1丁目1番1号
TEL: 0980-53-212 (内線229または246) FAX: 0980-54-2714 E-mail: keikaku@city.nago.okinawa.jp

nago city

名護市では、自転車利用が盛んなまちづくりに向けて取り組んでいます

🚲 取り組みの目的

名護市では、「循環型環境都市の形成」を施策方針として掲げており、健康によく環境にやさしい自転車を活用したまちづくりに向けて取り組んでいます。この自転車を活用したまちづくりは、単に自転車利用を促進することだけを目的としたものではありません。名護市のまちづくりにおいて、「経済」、「観光」、「健康」、「環境」、「教育」などに自転車をもたらす複合的な効果を期待するものです。

さらに近年の自転車利用の増加（高校生の3割強が通学に利用）に対応した安全性・利便性に優れた自転車ネットワークの整備が求められています。

平成23年度は、誰もが利用しやすい自転車のネットワークの設定や自転車道の整備優先度を明らかにする自転車道整備プログラムを策定することを目的とした調査を実施しましたので、その内容を紹介します。

この自転車まちづくり実現に向けては、身近な交通手段として活用してもらうため、地域の状況に見合った最適な施策を検討していきます。



🚲 自転車まちづくりに向けた利用促進方策

自転車まちづくりを実現する上では、基盤となる安全で快適な自転車利用環境を創出するための「ハード施策」と合わせて、自転車利用を促進するための「ソフト施策」も重要となります。名護市では、「ハード施策」と並行して、「ソフト施策」についても継続的に展開し、利用促進に向けて取り組んでいきます。



施策イメージ例



🚲 名護市における自転車の利用実態



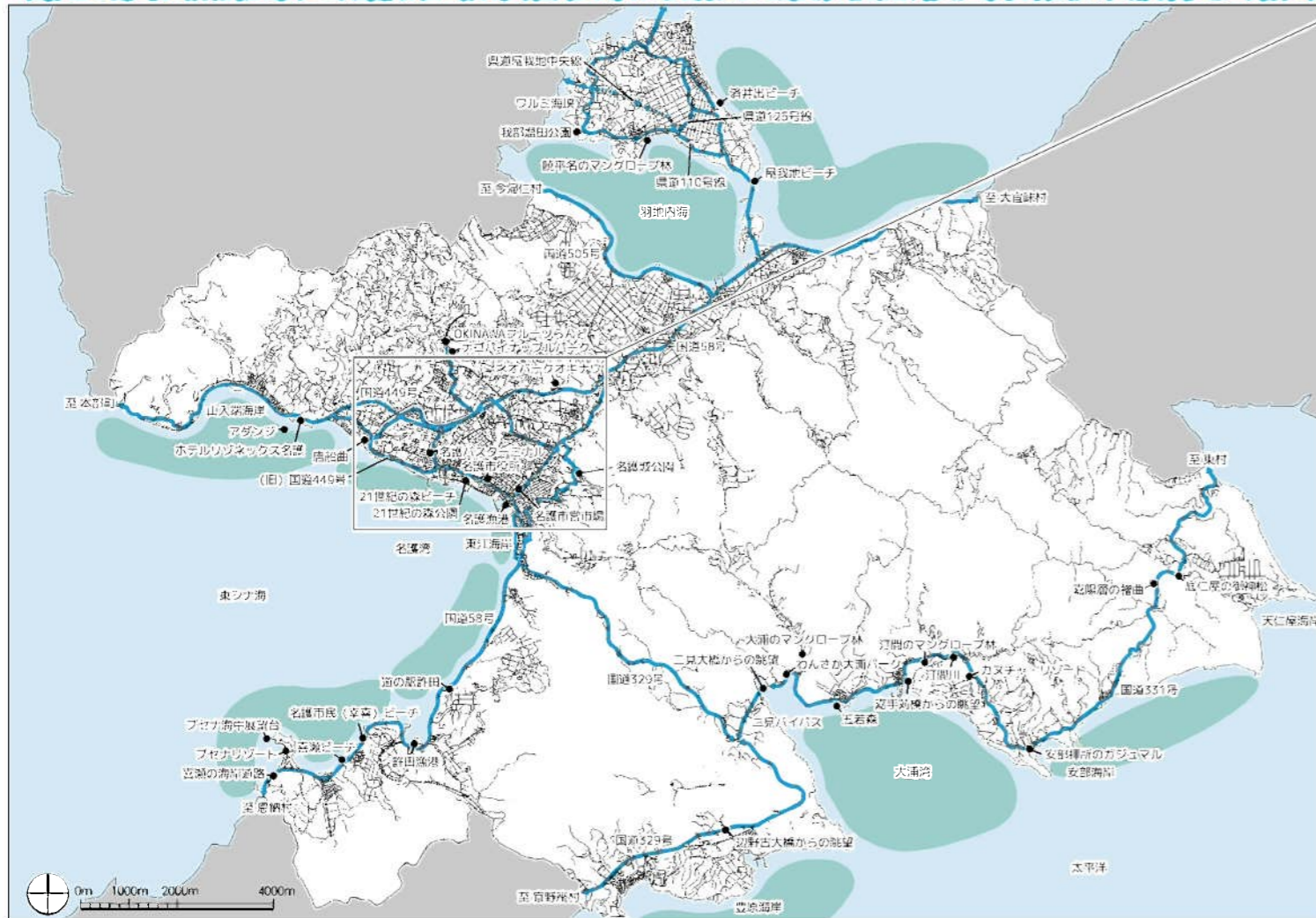
平成23年度調査の中では、名護市における自転車利用の実態を把握し、計画に反映させることを目的に、市民、高校生、名護市職員を対象に自転車利用実態調査（アンケート調査）を実施しました。その結果、通勤、通学等の日常で自転車を利用している人が多く、特に高校生（市街地内にある3校）については、約3割の生徒が通学で自転車を活用している結果が得られました。

名護市広域及びまちなかを対象とした「自転車ネットワーク」の設定

「自転車ネットワーク」の設定

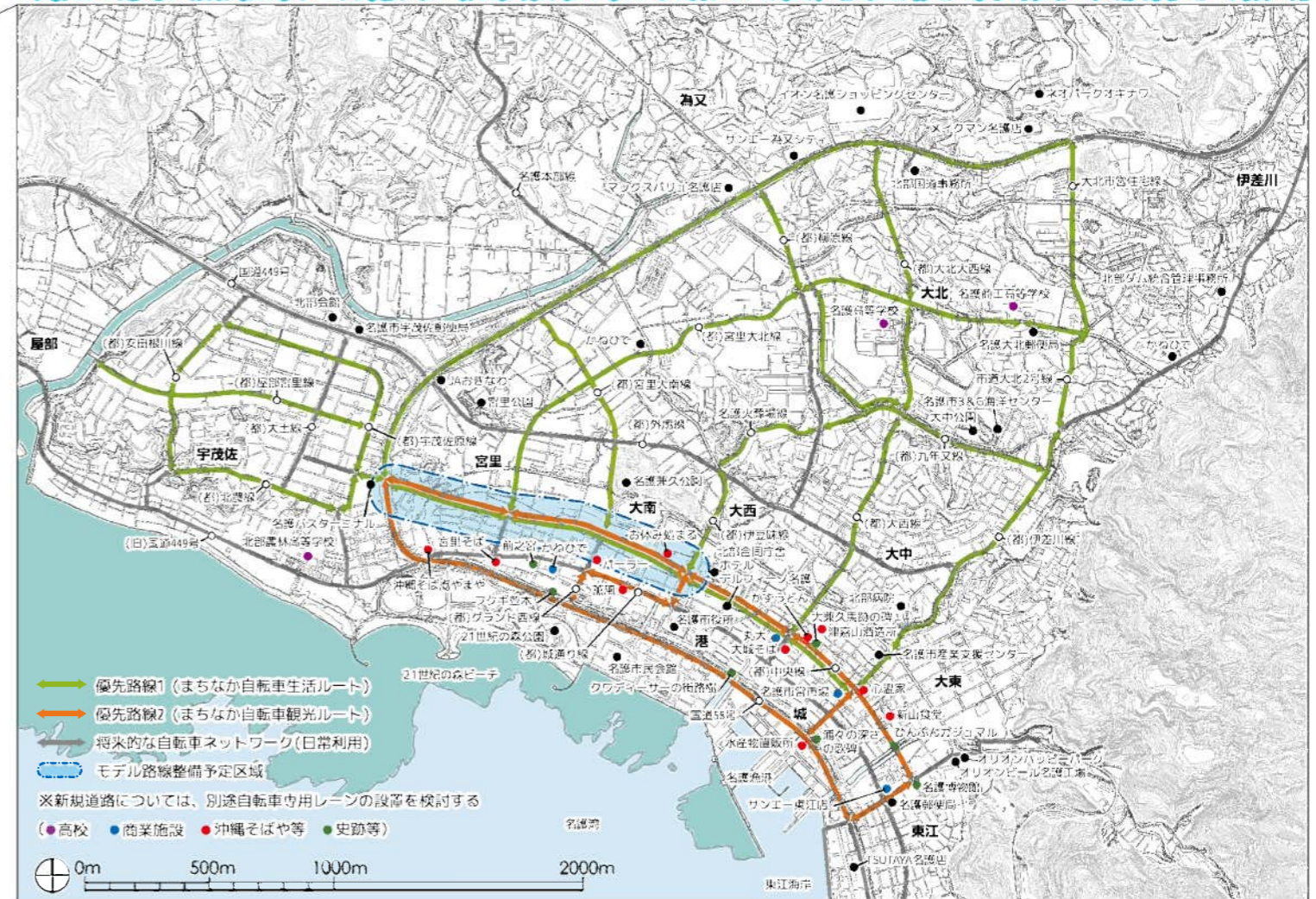
名護市の地域概況や自転車利用実態調査（アンケート調査）結果等から、本市における自転車利用を大きく「健康・観光レクリエーション利用（広域ネットワーク）」と「日常利用（まちなかネットワーク）」の2つの形態に分けて、将来的な自転車ネットワークを下記図のとおり設定しました。

健康・観光レクリエーション利用（広域ネットワーク）



「健康・観光レクリエーション利用（広域ネットワーク）」は、主に体力づくりや観光レジャーを利用目的とした自転車ネットワークです。ネットワークの対象範囲は名護市広域とし、各種の景観軸や地域の拠点等を結ぶ形でネットワークを図っています。

日常利用（まちなかネットワーク）



「日常利用（まちなかネットワーク）」は、主に通勤、通学、買物、まちなか観光を利用目的とした自転車ネットワークです。ネットワークの対象範囲は、地形的に平坦な市街地内とし、目的施設と住居地域を結ぶ形でネットワークを図っています。

また、ネットワークの中でも特に通勤、通学などの日常的な利用が多いルート「まちなか自転車生活ルート」、まちなか活性化など地域のまちづくりに資するルート「まちなか自転車観光ルート」として、優先的に整備を進めていく路線を「優先路線」と位置づけています。

さらにそれらの路線の中でも先行的に自転車走行空間を整備し、自転車利用者の安全性や利用促進等の効果を検証する路線を「モデル路線」として位置づけています。



自転車ネットワーク（優先路線）を対象とした路線別優先順位の評価結果

自転車走行空間整備イメージ：名護火葬場線

【整備方法】
名護火葬場線は、宮里、大南方面からの通学路として活用できる路線。歩道幅員が3.0m（片側のみ）確保されているため「普通自転車歩道通行可」とする。

自転車走行空間整備イメージ：九年又緑道

【整備方法】
名護高等学校は、奥口を利用する生徒も多いため、歩道幅員が3.0m確保されている九年又緑道を「普通自転車歩道通行可」とする。

自転車走行空間整備イメージ：(都)宮里大北線(名護高前)

【整備方法】
現状の道路幅員では自転車専用レーンの設置が困難なため、拡幅整備や植樹帯の撤去により、幅員1.0mの自転車専用レーンを設置する。

自転車走行空間整備イメージ：(都)宮里大北線(名護工商高前)

【整備方法】
現状の道路幅員では自転車専用レーンの設置が困難なため、拡幅整備により、幅員1.0mの自転車専用レーンを設置する。

自転車走行空間整備イメージ：(都)中央線(アカギ街路樹区間)

【整備方法】
路肩（1.0m）を活用し、自転車専用レーンを設置する。

自転車走行空間整備イメージ：名護十字路

【整備方法】
路肩（1.5m）を活用し、自転車専用レーンを設置する。また、交差点部での左折巻き込みに対する安全対策として、自転車用停止線を自動車よりも自転車1台分前出しして設置する。

自転車走行空間整備イメージ：(都)中央線(陸上競技場前)

【整備方法】
路肩（1.5m）を活用し、自転車専用レーンを設置する。また、現状から街路樹（クロキ）が車道側にかかり、自転車が安全に走行できないことから、街路樹の剪定も併せて行う。

自転車走行空間整備イメージ：(都)中央線(クロスロード区間)

【整備方法】
路肩（1.5m）を活用し、自転車専用レーンを設置する。

自転車走行空間整備イメージ：(都)中央線(バス停部) ※他のバス停も同様

【整備方法】
バス停部に限っては、自転車走行空間を一旦中断させ、バスの停車スペースを確保する。また、バス停前には注意喚起の看板等を設置する。

自転車走行空間整備イメージ：東江1丁目東交差点

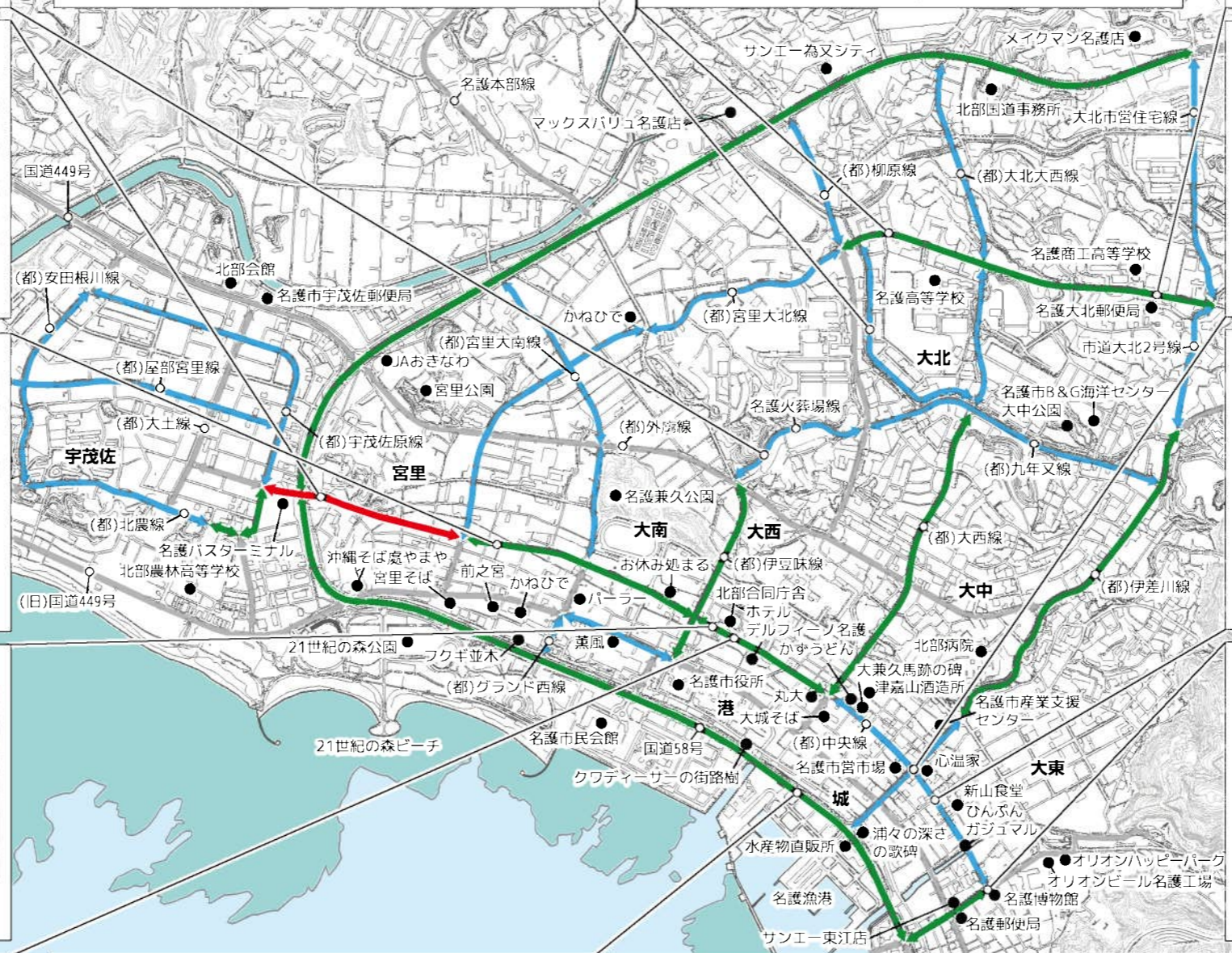
【整備方法】
路肩（1.5m）を活用し、自転車専用レーンを設置する。また、交差点部での左折巻き込みに対する安全対策として、自転車用停止線を自動車よりも自転車1台分前出しして設置する。

自転車走行空間整備イメージ：(都)中央線(北部合同庁舎前)

【整備方法】
路肩が0.75mしかないため、車道を狭め（片側3.5m→3.0m）、幅員1.25mの自転車専用レーンを設置する。

自転車走行空間整備イメージ：国道58号歩道(名護市役所側)

【整備方法】
国道58号歩道(名護市役所側)は、普通自転車歩道通行可で、且つ幅員が4.0m以上あるため、対向通行可能な自転車専用レーン(全幅員2.0m)を設置する。



路線別優先順位の評価

優先的な整備が望まれる路線として設定した自転車ネットワーク（優先路線）を評価対象路線と位置づけ、整備優先度の評価を行いました。路線評価にあたっては、4つの評価項目（①現道の状況、②地域との調整、③上位・関連計画との整合、④ネットワークとの整合）を設け、それらの評価点の合計により整備優先度を決定しています。

整備にあたっては、優先順位の高い路線から整備を行っていくことを原則としますが、整備に多くの事業費や関係機関との調整等に期間を要してしまい、効果的な自転車ネットワークが構築できないことも想定されますので、優先度評価に基づきつつ、状況に応じて効率的な整備を検討します。

→ 評価点10～11点の路線
 → 評価点8～9点の路線
 → 評価点7点以下の路線