

名護市自転車ネットワーク基盤整備調査報告書

【本編】



平成 24 年 3 月
名 護 市



目 次

1. 業務の概要	1
1-1. 業務の目的	1
1-2. 調査フロー	2
2. 自転車を取り巻く現況	3
2-1. 概況	3
2-2. 警察庁の動きと法制度	8
2-3. 名護市の概況及び自転車走行環境	17
2-4. 駐輪施設整備状況	27
2-5. 事故等発生状況	28
3. 自転車利用実態調査	33
3-1. 市民、高校生、名護市職員を対象とした自転車利用実態調査	33
3-2. 高校生の通学に関する自転車利用実態調査	84
4. 自転車利用上の課題	109
5. 自転車活用の必要性	111
5-1. 自転車利用の効果	111
5-2. 名護市が目指す自転車まちづくりの方向	113
6. 自転車活用の目標と方針	119
7. 自転車ネットワークの設定	121
7-1. 自転車ネットワーク設定にあたっての基本的な考え方	121
7-2. 自転車ネットワークの設定	121
8. 自転車道整備プログラムの策定	135
8-1. 自転車道整備プログラム策定の基本的な考え方	135
8-2. 優先順位評価の方法	136
8-3. 路線別優先順位の評価結果	137
8-4. 自転車道整備プログラム	141

9. 自転車まちづくり実現に向けた継続的な利用促進方策.....	143
9-1. 自転車利用の促進に対する考え方	143
9-2. 具体的な取り組み	144
資料編	147

1. 業務の概要



1-1. 業務の目的

第4次名護市総合計画では、まちづくりの基本目標に“人と自然が響きあい未来をひらく和みのまち”を掲げ、「支え合いの心で結ぶ笑顔あふれるまち」、「ふるさとに誇りを持ち心豊かな人を育むまち」、「自然の力を生かし創るエコな自立型産業のまち」、「人の和でつくる自然と都市が調和した快適なまち」、「健全な行財政運営と協働のまち」、「基地問題への対応」を方針として位置付けている。

さらに、平成23年度においては、施策方針として循環型環境都市の形成を掲げており、名護市の目指すまちづくりを実現する主要事業の中で、この「名護市自転車ネットワーク基盤整備」は、特に「低炭素型まちづくり」、「景観まちづくり」、「まちなか観光」に大きく寄与するものである。

平成23年度名護市まちづくり施策方針

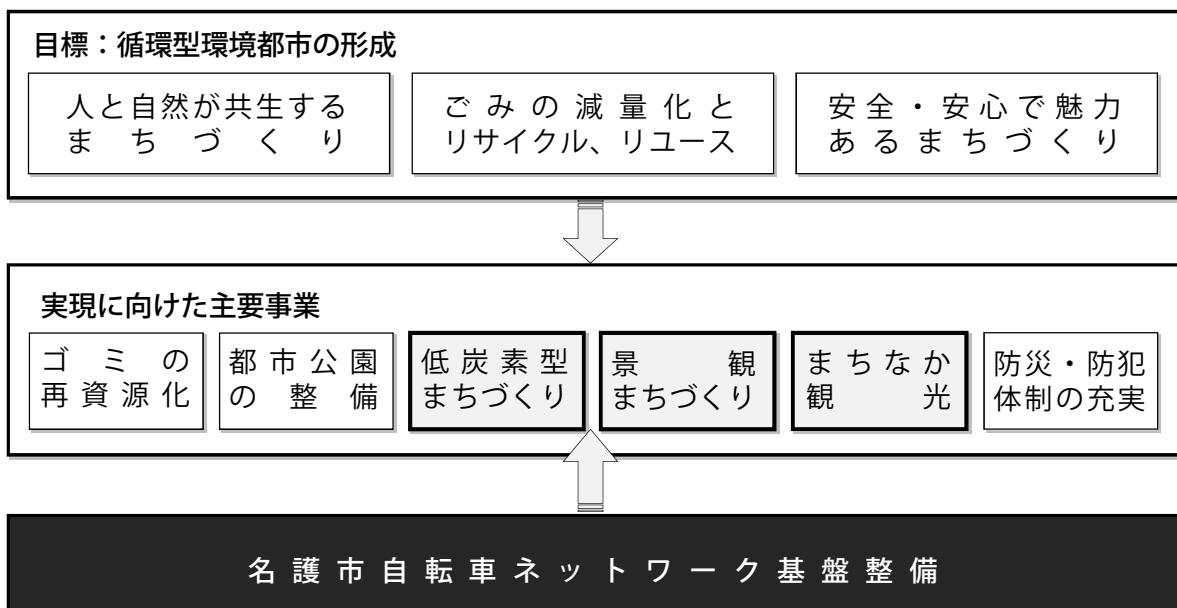


図1-1：平成23年度名護市施策方針と本業務の関わり

本業務は、名護市のまちづくりにおいて、「経済」、「観光」、「健康」、「環境」、「教育」等に良い効果をもたらす自転車まちづくりの推進、及び近年の自転車利用者の増加（高校生の3割強が通学に利用）に対応した安全性、利便性に優れた合理的な自転車ネットワークの設定、及び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の策定を目的とする。

1-2. 調査フロー

本業務の調査フローを下図に示す。

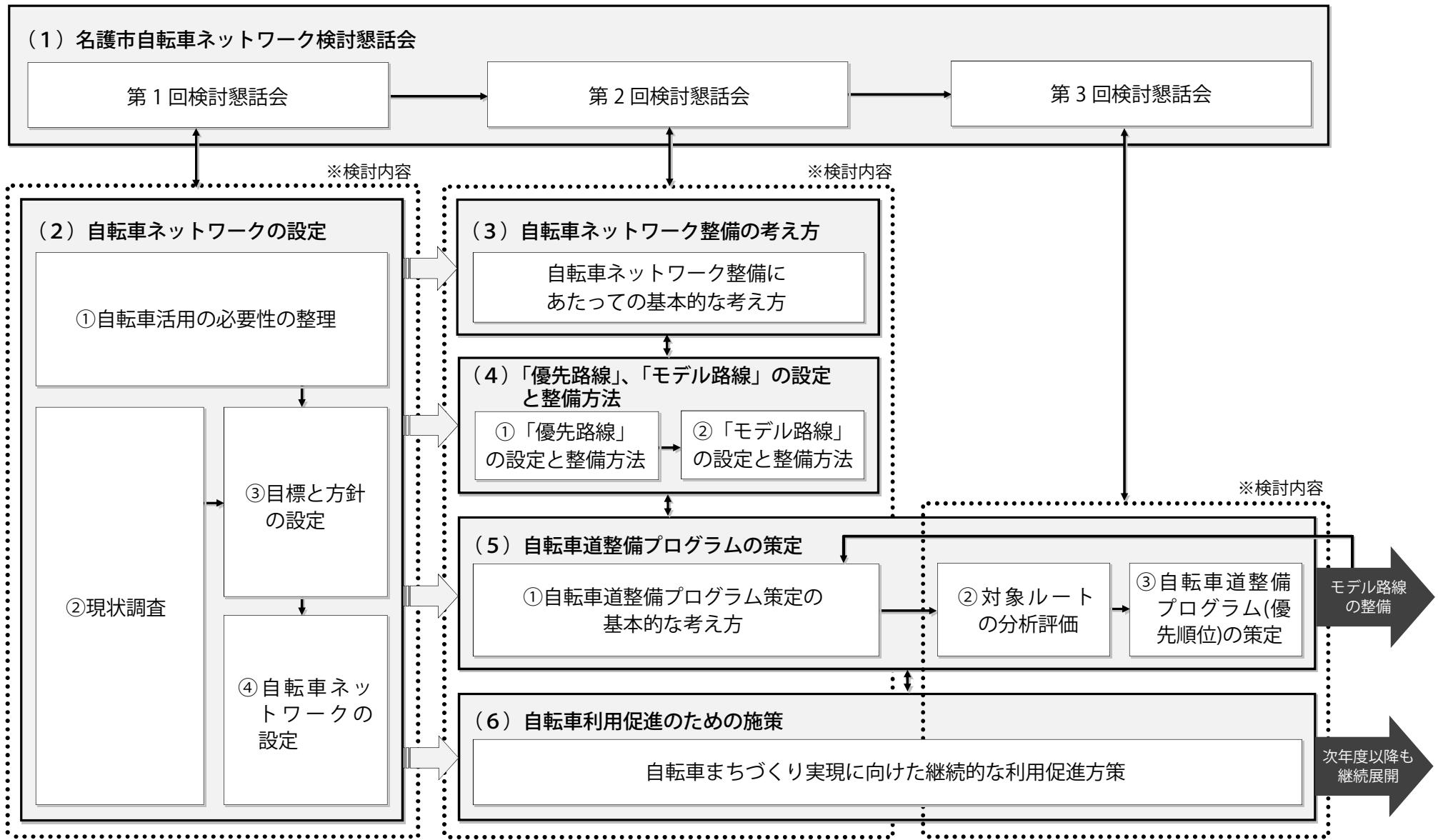


図 1-2：調査フロー

2. 自転車を取り巻く現況



2-1. 概況

(1) 国内における自転車利用状況

①自転車分担率の国際比較

日本の交通手段に占める自転車分担率は、国際的に見ても高い部類となっている（平成12年国勢調査より）。

一方で、欧米諸国の自転車先進国では、国家的戦略のもとで自転車走行空間の整備に取り組んでいるが、日本は世界に比較すると見劣りがする。

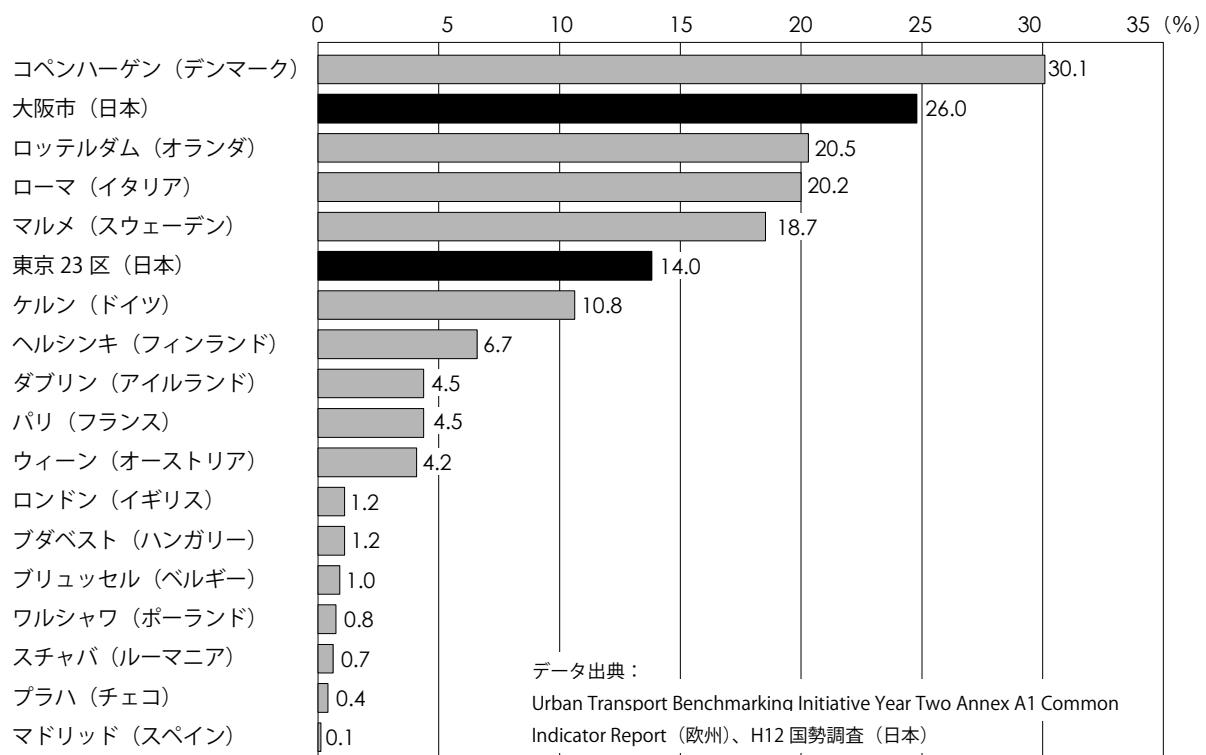


図 2-1：世界の諸都市における自転車分担率

（出典・参考：国土交通省道路局 HP「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会資料」より）

表 2-1：主要国とわが国の自転車走行空間

都市	走行空間	人口
欧 米 の 都 市	ニューヨーク市	2,896km
	ロンドン	900km
	パリ	700km
	ベルリン	397km
日本 の 都 市	大阪市	600km
	東京都千代田区・中央区	34km
	名古屋市	97km
	静岡市	293.9km

（出典・参考：古倉宗治著「成功する自転車まちづくり」より）

②国内における自転車保有台数と普及率

国内における自転車の保有台数は、近年増加傾向にあり、（財）自転車産業振興協会「自転車統計要覧」によると、平成21年時点で約70,000万台（国民の2人に1台）保有している状況となっている。

都道府県別の自転車普及率を見ると、地形条件や公共交通機関、マイカーの普及度等が影響し、地域によって普及率が異なっている。最も普及率が高いのは、埼玉県（76.9台/100人）であり、次いで大阪府（75.1台/100人）、東京都（72.2台/100人）となっている。一方で、最も普及率が低いのは、沖縄県（16.5台/100人）であり、長崎（21.7台/100人）、鹿児島（25.0台/100人）がこれに続いている。

また、内閣府「歩いて暮らせるまちづくりに関する世論調査（2009年7月調査）」によると、大都市ほど自転車保有率が高い傾向にある。全国的に見ると、自家用車と自転車の同時保有が自転車のみ保有の4倍近くなっているが、東京都区部では自転車のみ保有が上回っている結果となっている。

通勤・通学に利用する代表交通手段の過去30年間の推移は、バス、徒歩の割合が激減し、自動車の割合が増大しているが、自転車はほぼ一定の割合となっている。

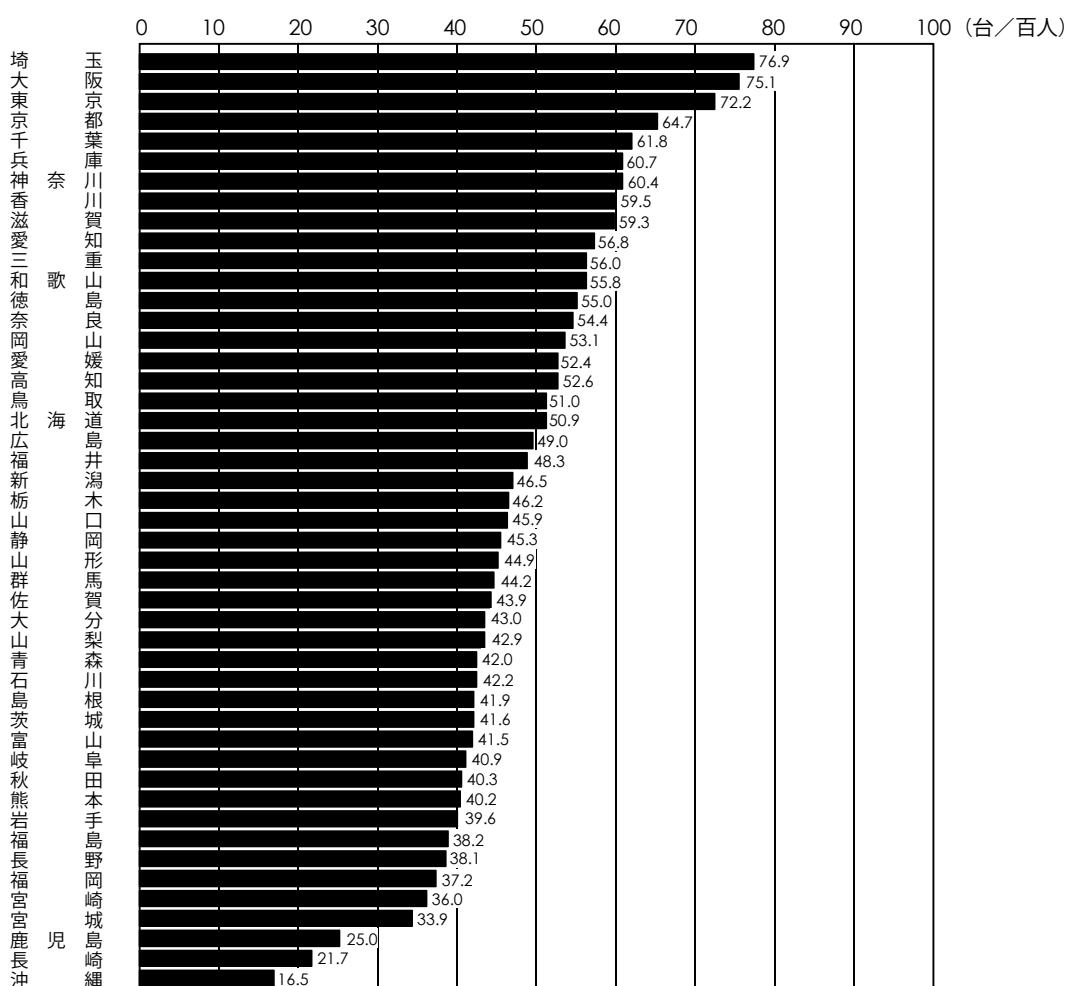


図2-2：都道府県別自転車普及率

(出典・参考：（財）自転車産業振興協会「自転車統計要覧」、社会実情データ図録より)

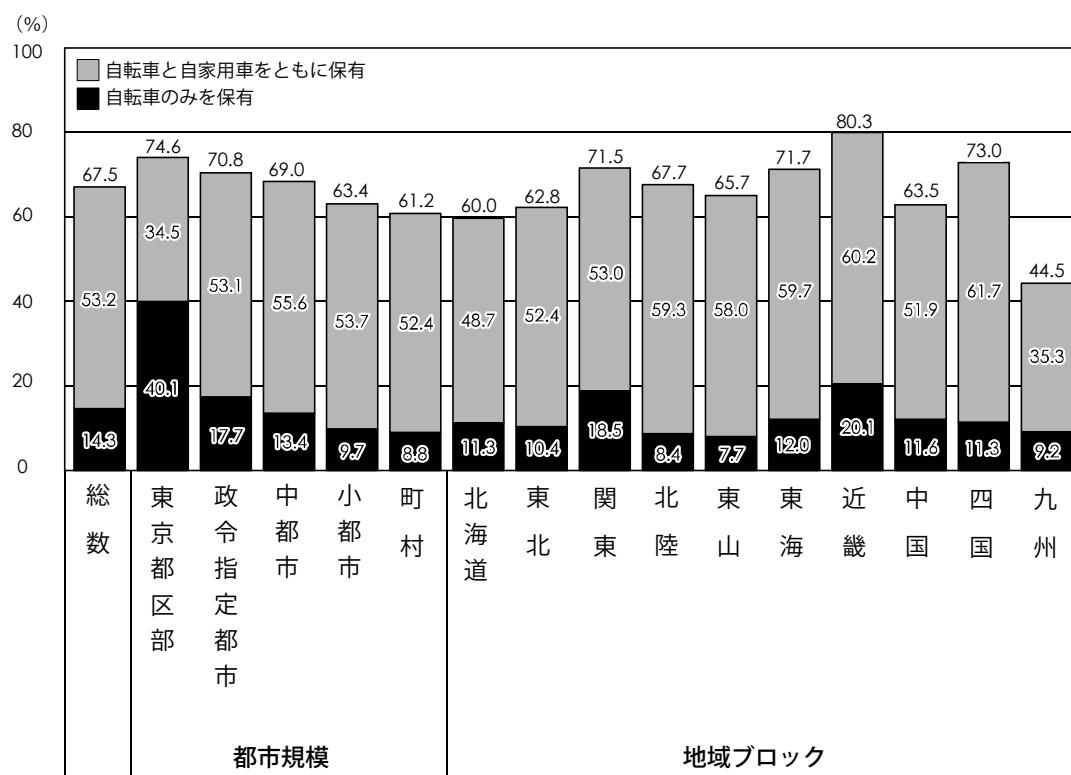


図 2-3：地域別自転車保有率

(出典・参考：内閣府「歩いて暮らせるまちづくりに関する世論調査（2009年7月調査）」より)

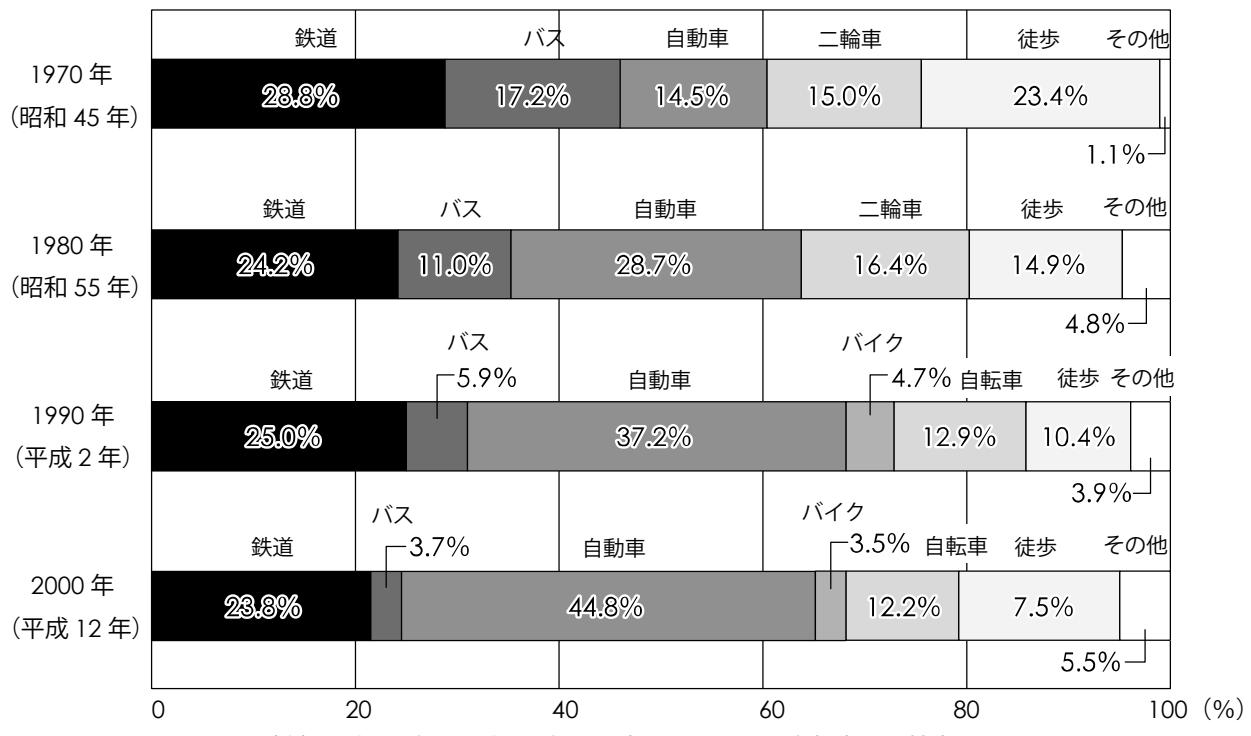


図 2-4：通勤・通学に利用する代表交通手段の割合

(出典・参考：総務省統計局「国勢調査」より)

(2) 沖縄県における自転車利用状況

沖縄県においては、他の都道府県と比べて、自転車保有台数が全国で最も少ない結果となっている（平成 20 年 230 千台、都道府県別平均 1,470 千台、（財）自転車産業振興協会「自転車統計要覧」より）。

前述の都道府県別の自転車普及率を見ると、沖縄県（16.5 台/100 人）が全国で最も普及率が低い結果となっている。

公共交通の整った那覇市における通勤・通学時間帯の自転車分担率は、3.0%（自家用車 45.0%）となっている（平成 12 年国勢調査より）。

那覇市内における代表交通手段別分担率の推移を見ると、平成元年と比較して 2 倍近くまで増加している（沖縄県「第 3 回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査」より）。

表 2-2：全国と沖縄県の自転車保有台数の推移

	全国平均（千台）	沖縄県（千台）
平成 11 年度	1,368	176
平成 12 年度	1,342	175
平成 13 年度	1,384	222
平成 14 年度	1,370	210
平成 15 年度	1,459	187
平成 16 年度	1,446	295
平成 17 年度	1,465	212
平成 18 年度	1,530	248
平成 19 年度	1,480	226
平成 20 年度	1,470	230

（出典・参考：（財）自転車産業振興協会「自転車統計要覧」より）

※調査は平成 21 年に終了

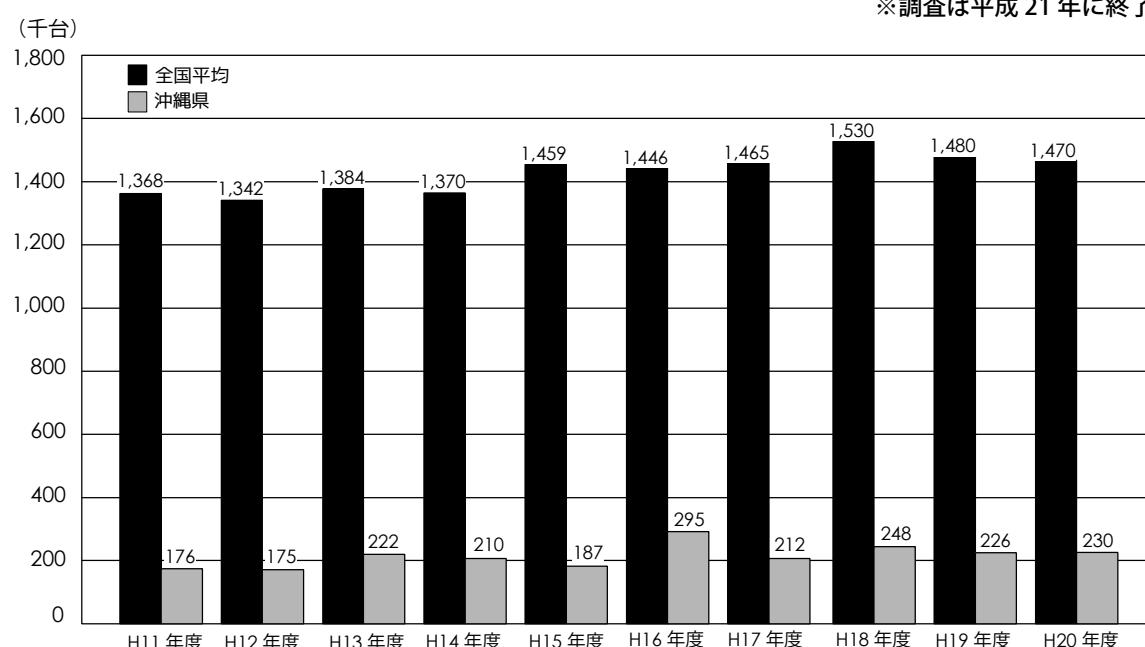


図 2-5：全国と沖縄県の自転車保有台数の推移

（出典・参考：（財）自転車産業振興協会「自転車統計要覧」より）

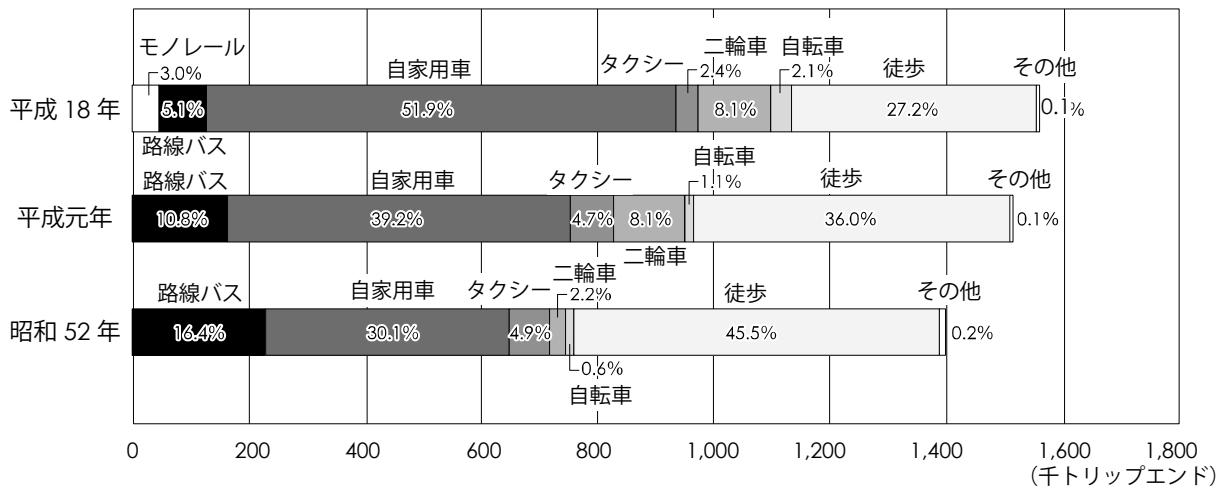


図 2-6：那覇市内における代表交通手段別分担率の推移（発生集中量）

（出典・参考：沖縄県「第 3 回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査」より）

（3）名護市における自転車利用状況

名護市では、「ツール・ド・おきなわ（自転車ロードレース大会）」が毎年 11 月第 2 土曜から日曜に名護市を中心に北部地域で 2 日間にわたり、1989 年から開催されており、全国から参加者が集まり賑わいを見せている。

しかし、名護市における自転車分担率は 3.2%（全国平均 12.4%）で、那覇市よりも高いが、公共交通が整っていないことから、自家用車（75.5%）に依存する傾向が強く、日常的な自転車利用が盛んではない現状にある（平成 12 年国勢調査より）。

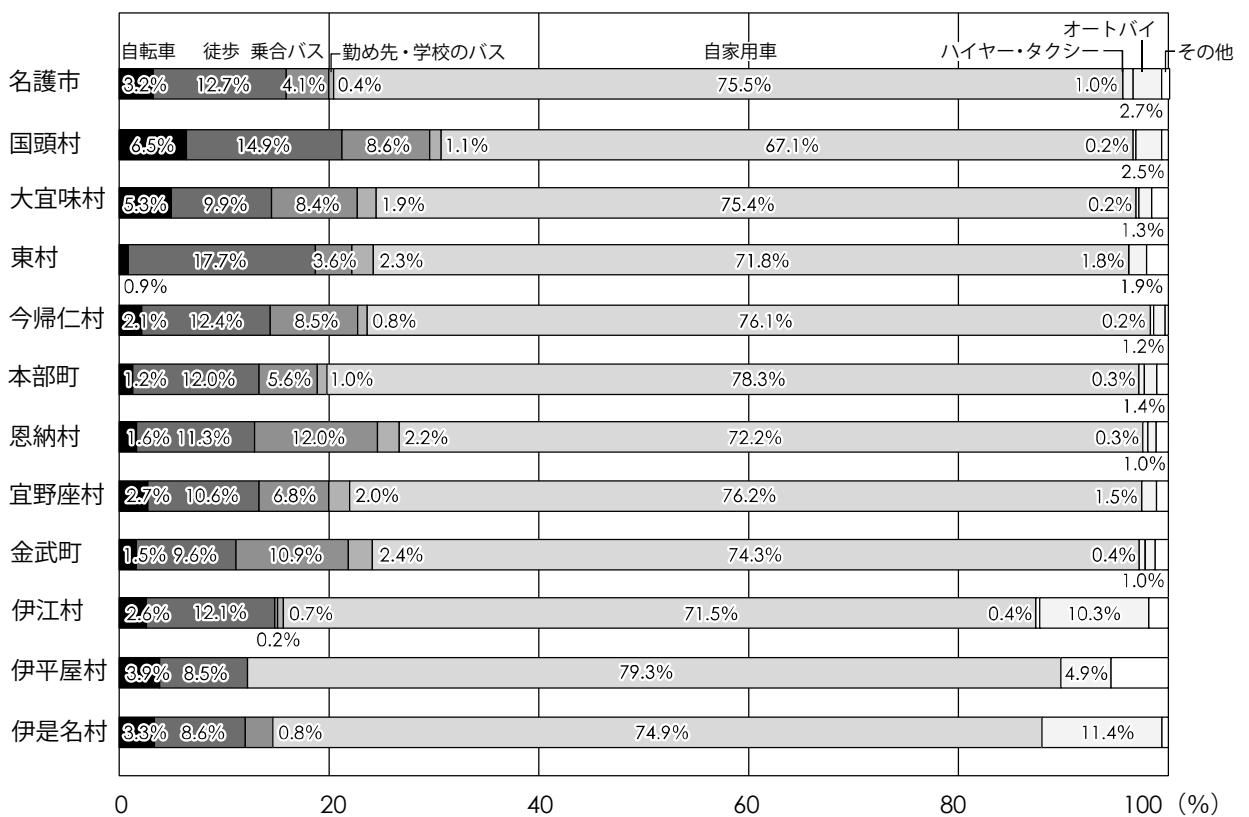


図 2-7：北部 12 市町村における代表交通手段別分担率

（出典・参考：総務省統計局「平成 12 年国勢調査」より）

2-2. 警察庁の動きと法制度

(1) 警察庁の動き（良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進）

自転車の交通マナーの向上を目指すため、警察庁は「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進」をまとめた（平成23年10月25日通達）。

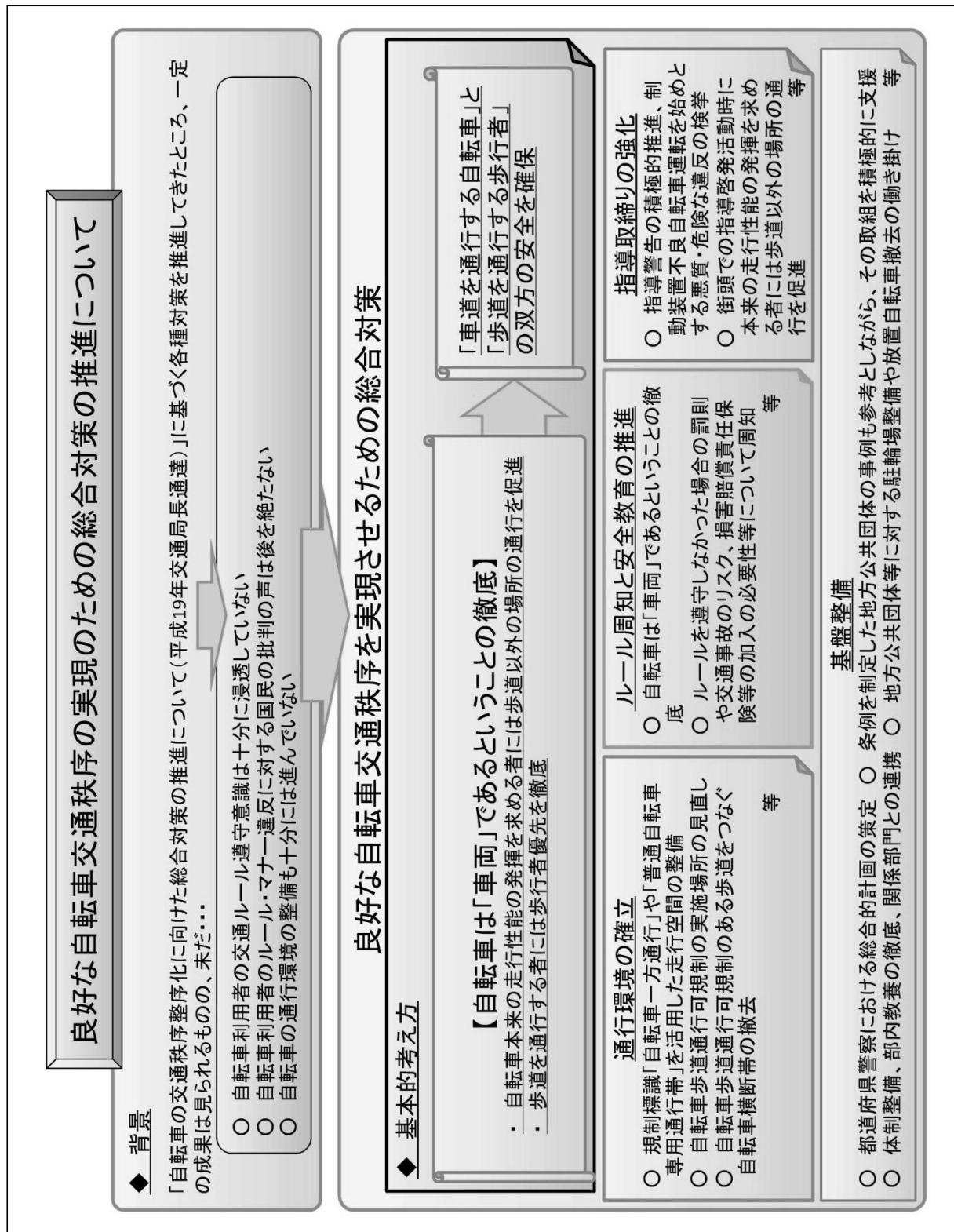


図2-8：「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進」について

（出典・参考：警察庁 HP 「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進」より）

(2) 道路交通法の改正

近年、自転車事故が増加するともに、自転車が歩道を無秩序に通行している実態が指摘されていたことから、自転車に関する交通秩序の整序化を図り、自転車の安全利用を促進するため平成20年6月1日より、道路交通法及び同施行令の一部が改正、施行され、これまでの「車道通行」(左端通行)の原則を維持しつつ、「自転車による歩道走行」等の要件が明確化された(表2-3:自転車通行に関する「道路交通法」改正内容参照)。

また、警察庁通達(平成19年7月)では、「自転車安全利用五則」の活用も明示している。

表2-3:自転車通行に関する「道路交通法」改正内容

		改正内容
道路交通法 改正	自転車が歩道を通行できる要件を明確化	<p>※歩道を通行できる要件</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路標識等で指定(歩道通行可)された場合 ・運転者が児童・幼児(13歳未満の子ども)の場合 ・運転者が70歳以上の場合 ・運転者が身体に障害のある場合 ・道路工事など、車道や交通の状況から自転車走行に適さない場合 <p>※歩行者も「普通自転車通行部分」をできるだけ避けて通行する努力義務</p>
	子どものヘルメット着用(努力義務の導入)	<ul style="list-style-type: none"> ・児童・幼児(13歳未満の子ども)を自転車に乗車させるとき、補助イスなどで同乗させるときは、乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない
道路交通法施行令 改正	道路空間を再配分することにより、自転車通行環境整備の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・車両(自転車)通行帯の幅員の下限1.5m→1.0mへの引き下げ
道路交通法標識 ・標示令改正	普通自転車の安全性を確保	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の専用通行帯における原動機付自転車(オートバイ)等の通行を禁止
	自転車が歩道を通行できることを認識しやすくする	<ul style="list-style-type: none"> ・道路標示「普通自転車歩道通行可」の新設

表 2-4：自転車安全利用五則

	内 容
自転車安全利用五則	<ul style="list-style-type: none"> ①自転車は、車道が原則、歩道は例外 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 <ul style="list-style-type: none"> ・飲酒運転・二人乗り・並進の禁止 ・夜間はライトを点灯 ・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を着用

(出典・参考：警察庁 HP 「自転車安全利用五則」より)

(3) 自転車の通行方法等に関する主なルール（通行場所・方法）

自転車の通行方法等に関する主なルール（通行場所・方法）については、以下のとおりとなっている（警察庁 HP 「自転車の通行方法等に関する主なルール」より）。

1) 車道通行の原則

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられ、歩道と車道の区別があるところでは車道を通行するのが原則であり、車道の左側（車両通行帯のない道路では左側端）を通行しなければならない。

著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、路側帯を通行することができるが、その場合は、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で通行しなければならない。

表 2-5：車道通行の原則（該当規定及び罰則）

	概 要
【該当規定】	道路交通法第 17 条第 1 項及び第 4 項、第 18 条第 1 項/第 17 条の 2
【罰 則】	3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金/2 万円以下の罰金又は科料

2) 歩道における通行方法

自転車が歩道を通行する場合は、車道寄りの部分を徐行しなければならず、歩行者の通行を妨げるような場合は一時停止しなければならない。

表 2-6：歩道における通行方法（該当規定及び罰則）

	概 要
【該当規定】	道路交通法第 63 条の 4 第 2 項
【罰 則】	2 万円以下の罰金又は科料

3) 交差点での通行

信号機のある交差点では、信号機の信号に従わなければならない。「歩行者・自転車専用」と表示されている信号機のある場合は、その信号機の信号に従う。

表 2-7：信号機のある交差点での通行（該当規定及び罰則）

概 要	
【該当規定】	道路交通法第 7 条
【罰 則】	3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金

信号機のない交差点で、一時停止すべきことを示す標識等がある場合は、一時停止しなければならない。また、狭い道から広い道に出るときは、徐行しなければならない。

表 2-8：信号機のない交差点での通行（該当規定及び罰則）

概 要	
【該当規定】	道路交通法第 43 条、第 36 条第 3 項
【罰 則】	3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金

4) 横断

道路や交差点又はその付近に自転車横断帯がある場合は、自転車横断帯を通行しなければならない。

表 2-9：横断（該当規定）

概 要	
【該当規定】	道路交通法第 63 条の 6、第 63 条の 7 第 1 項

5) 自転車道の通行

自転車道が設けられている道路では、やむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければならない。

表 2-10：自転車道の通行（該当規定及び罰則）

概 要	
【該当規定】	道路交通法第 63 条の 3
【罰 則】	2 万円以下の罰金又は科料

(4) 道路構造令

道路構造令で定められている自転車道及び自転車歩行者道は次頁「表 2-11：道路構造令（自転車及び自転車歩行者道）」のとおりとなっている。

表 2-11：道路構造令（自転車道及び自転車歩行者道）

	内 容
自転車道	<p>第 10 条 自動車及び自転車の交通量が多い第三種又は第四種の道路には、自転車道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p> <p>2 自転車の交通量が多い第三種若しくは第四種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第三種若しくは第四種の道路（前項に規定する道路を除く）には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、自転車道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p> <p>3 自転車道の幅員^{※1}は、2 メートル以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、1.5 メートルまで縮小することができる。</p> <p>4 自転車道に路上施設を設ける場合においては、当該自転車道の幅員は、第 12 条の建築限界を勘案して定めるものとする。</p> <p>5 自転車道の幅員は、当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定めるものとする。</p>
自転車歩行者道	<p>第 10 条の 2 自動車の交通量が多い第三種又は第四種の道路（自転車道を設ける道路を除く）には、自転車歩行者道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p> <p>2 自転車歩行者道の幅員^{※2}は、歩行者の交通量が多い道路にあっては 4 メートル以上、その他の道路にあっては、3 メートル以上とするものとする。</p> <p>3 横断歩道橋若しくは地下横断歩道（以下「横断歩道橋等」という）又は路上施設を設ける自転車歩行者道の幅員については、前項に規定する幅員の値に横断歩道橋を設ける場合にあっては、3 メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあっては 2 メートル、並木を設ける場合にあっては、1.5 メートル、ベンチを設ける場合にあっては 1 メートル、その他の場合にあっては 0.5 メートルを加えて、同項の規定を適用するものとする。ただし、第 3 種第 5 級又は第 4 種第 4 級の道路にあっては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りではない。</p> <p>4 自転車歩行者道の幅員は、当該道路の自転車及び歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。</p>

（出典・参考：道路構造令（昭和四十五年十月二十九日政令第三百二十号）より）

※1：規定する幅員は、自転車道の単位幅として自転車 1 台の占有幅 1.0m を基準とし、自転車同士のすれ違い、追越しを考えて 2.0m としたものである。

※2：規定する幅員は、歩行者と少数の自転車が混在して通行する場合を想定し、歩行者交通量の多い道路の 4.0m については、車いす（占有幅 1.0m）2 台と自転車（占有幅 1.0m）2 台のすれ違いや追越しが可能となるように定めたものである。

表 2-12：普通自転車歩道通行可の基準

	内 容
普通自転車通行可の規制を実施する道路	<p>1. 普通自転車歩道通行可は、原則として次のいずれにも該当する歩道とすること</p> <p>(1) 歩行者の通行及び沿道の状況から、歩行者の通行に支障がないと認められる道路</p> <p>(2) 勾配の急な歩道（縦断勾配がおおむね 10%以上の道路）以外で、自転車の通行に危険がないと認められる歩道</p> <p>(3) 原則として歩道幅員が 2 メートル以上^{※3} あること。ただし、橋梁、高架の道路、トンネル内等で特に必要がある場合は、1.5 メートル以上とすることができる。</p>
歩道通行部分を指定する道路	<p>2. 歩道通行部分を指定する場合は、普通自動車の歩道通行可の規制を実施している歩道幅員がおおむね 4.0 メートル以上の道路で、かつ、歩行者の通行に特に支障が認められない道路の区間とすること。</p>

（出典・参考：国土交通省道路局 HP 「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会資料」より）

※3：「普通自転車通行可の実施を規制する道路」については、これまで原則として「幅員が2メートル以上の歩道」で認めてきた通行を今後は、歩行者の通行が極めて少ない場合、車道の交通量が多く自転車が車道を安全に通行すると危険な場合を除き、「幅員が3メートル以上の歩道」に見直す動きが出ている（平成23年10月25日警察庁通達）。

（5）歩行者、自転車、自動車の交通分離について

社団法人日本道路協会「道路構造令の解説と運用」によると、歩行者、自転車、自動車の交通を分離するかどうかは、以下のとおり三者の交通量、速度差、沿道の状況等を総合的に考慮して判断し、交通量が多い場合は、分離を検討している。

●交通状況のうち、「交通量が多い」についての判断基準（目安）

自動車500～1,000 台/日以上^{※4}

自転車500～700 台/日以上^{※5}

歩行者500～600 人/日以上^{※6}

●自動車の走行速度が50km/h を超えるような道路では、比較的少ない自転車交通量に対しても自転車交通を分離する^{※5}。

●自転車交通量が 500～700 台/日を超えるか否かが自転車交通を分離する際の判断基準となる^{※5}。

※4：国土交通省道路局「道路構造令と都市計画との関係について」（平成 13 年 6 月）

※5：社団法人日本道路協会「道路構造令の解説と運用」（平成 16 年 2 月）

※6：国土交通省国土技術政策総合研究所道路研究部ほか「自転車走行空間の設計のポイント」（平成 21 年 3 月）

表 2-13：道路構造令上の規定による自転車走行空間の形態

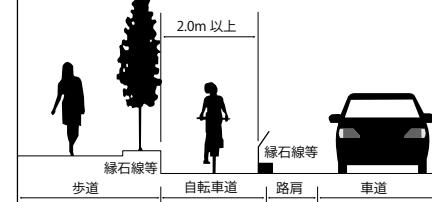
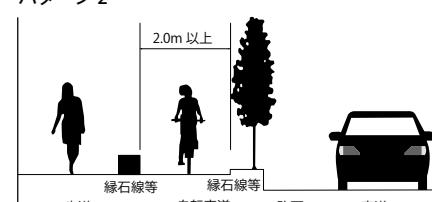
道路構造令 (用語の定義及び幅員)	
自転車道 (定義) 専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう（道路構造令第2条第2号） (幅員) 自転車道の幅員は2m以上とするものとする（道路構造令第10条第3項）。	 <p>2.0m 以上</p> <p>縁石線等</p> <p>歩道</p> <p>自転車道</p> <p>路肩</p> <p>車道</p>  <p>2.0m 以上</p> <p>縁石線等</p> <p>縁石線等</p> <p>歩道</p> <p>自転車道</p> <p>路肩</p> <p>車道</p>
自転車歩行者道 (定義) 専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう（道路構造令第2条第2号） (幅員) 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては4m以上、その他の道路にあっては3m以上とするものとする（道路構造令第10条の2第2項）。	<p>4.0m 以上 (3.0m 以上)</p> <p>縁石線等</p> <p>自転車歩行者道</p> <p>路肩</p> <p>車道</p> <p>3.5m 以上 (2.0m 以上)</p> <p>縁石線等</p> <p>歩道</p> <p>路肩</p> <p>車道</p>
歩道 (定義) 専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう（道路構造令第2条第1号） (幅員) 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5m以上、その他の道路にあっては2m以上とするものとする（道路構造令第11条第3項）。	<p>3.5m 以上 (2.0m 以上)</p> <p>縁石線等</p> <p>歩道</p> <p>路肩</p> <p>車道</p>
車道 (定義) 専ら車両の通行の用に供することを目的とする道路の部分（自転車道を除く。）をいう（道路構造令第2条第4号）。 路肩 (定義) 道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道または自転車歩行者道に接続して設けられている帯状の道路の部分をいう（道路構造令第2条第12号）。	<p>歩道あり</p> <p>縁石線等</p> <p>歩道</p> <p>路肩</p> <p>車道</p> <p>歩道なし</p> <p>路肩</p> <p>車道</p>

表 2-14：道路交通法上の規定による自転車走行空間の形態

道路交通法 (自転車走行空間の規程)		(通行方法)	
自転車道 (定義) 自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる車道の部分をいう（道路交通法第2条第3号）。	<p>縁石線等</p> <p>歩道</p> <p>自転車道</p> <p>路肩</p> <p>車道</p>	自転車道 (通行方法) 普通自転車は、自転車道が設置されている場合には、やむを得ない場合等を除き、自転車道を通行しなければならない（道路交通法第63条の3）。	<p>歩道</p> <p>自転車道</p> <p>車道</p>
歩道 (定義) 歩行者の通行の用に供するため縁石線又はさくその他これに類する工作物によって区画された道路の部分をいう（道路交通法第2条第2号）。	<p>歩道</p> <p>路肩</p> <p>車道</p>	普通自転車の歩道通行部分の指定 (通行方法) 普通自転車の歩道通行可の交通規制が実施されている歩道において、普通自転車の通行すべき部分が指定されている場合、普通自転車は、その指定された部分を徐行しなければならない（道路交通法第63条の4第2項）。	<p>歩道</p> <p>（普通自転車の歩道通行部分）</p> <p>（普通自転車歩道通行可）</p> <p>車道</p>
自転車専用通行帯 (定義) 自転車は、車両通行帯の設けられた道路において道路標識等により通行の区分が指定されている場合には、指定された車両通行帯を通行しなければならない（道路交通法第20条第2項） (幅員) 車両通行帯の幅員は3m以上（やむを得ない場合1.5m以上3m未満）（道路交通法施行令第1条の2第4項）。	<p>3.0m 以上 (1.5m 以上)</p> <p>自転車専用通行帯（自転車レーン）</p> <p>車道</p> <p>歩道</p>	普通自転車の歩道通行可 (交通規制) 普通自転車は、道路標識等により通行することができることとされている歩道を通行することができる（道路交通法第63条の4第1項）。	<p>歩道</p> <p>（普通自転車歩道通行可）</p> <p>車道</p>
車道 (定義) 自転車は、車両通行帯の設けられた道路において道路標識等により通行の区分が指定されている場合には、指定された車両通行帯を通行しなければならない（道路交通法第20条第2項）。	<p>3.0m 以上 (1.5m 以上)</p> <p>自転車専用通行帯（自転車レーン）</p> <p>車道</p> <p>歩道</p>	自転車専用通行帯 (通行方法) 自転車は、車両通行帯の設けられた道路において道路標識等により通行の区分が指定されている場合には、指定された車両通行帯を通行しなければならない（道路交通法第20条第2項）。	<p>歩道</p> <p>（自転車専用通行帯）</p> <p>（自転車レーン）</p> <p>車道</p>
路側帯 (定義) 歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帶状の部分で、道路標識によって区画されたものをいう（道路交通法第2条第3号の4） (幅員) 路側帯の幅員は原則0.75m以上（道路交通法施行令第1条の2第2項）。	<p>車道外側線</p> <p>0.75m 以上</p> <p>路側帯</p> <p>車道</p>	車道 (通行方法) 自転車は、歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない（道路交通法第17条第1項）。	<p>車道外側線</p> <p>路側帯</p> <p>車道</p>
		路側帯 (通行方法) 自転車は著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、路側帯（歩行者用路側帯を除く）を通行することができる（道路交通法第17条の2第1項）。	<p>車道外側線</p> <p>路側帯</p> <p>車道</p>

(出典・参考：国土交通省、警察庁「自転車利用環境整備ガイドブック」より)

2-3. 名護市の概況及び自転車走行環境

(1) 名護市の概況

①位置

名護市は、沖縄県本島北部に位置しており、東側は太平洋、西側は東シナ海に面しており、北西側を本部町、今帰仁村、北東側を大宜味村、東村、南側を恩納村、宜野座村に接しており、北部地域の中核都市としての機能を有している。

県都那覇市からの距離は約 64km で、国道 58 号、国道 329 号及び沖縄自動車道によって結ばれており、沖縄の玄関口である那覇空港からは、沖縄自動車道を使い、車で約 1 時間の距離にある。

総面積は 210.37k m²、東西に 25 km、南北に 20 km の広がりを見せていている。

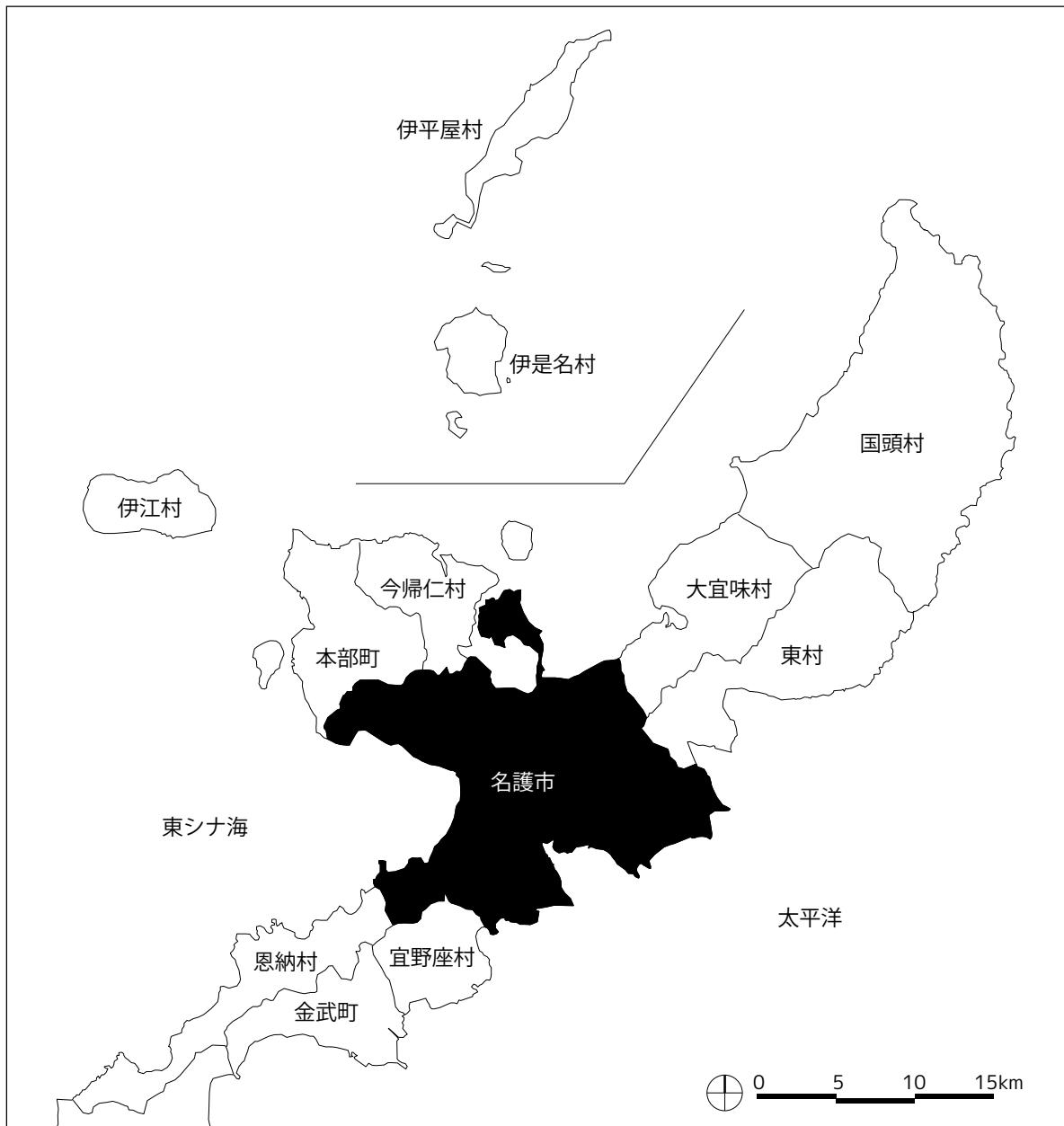


図 2-9：名護市の位置

②気候

名護市は、亜熱帯湿潤気候に属する温暖な気候下にあり、平成22年の年平均気温は22.7℃、最高気温32.1℃、最低気温7.3℃となっている。冬季も比較的温暖で、本土に比べ年間を通して寒暖の差は小さい地域に位置している。

また、降水量は、5月が470.5mmと最も多く、3月が38.5mmと最も少なく、年間降水量は2,572.5mmとなっている。名護市を含む沖縄地方は、夏季・秋季に台風が襲来する台風常襲地域であり、台風に伴う自然災害が多い。

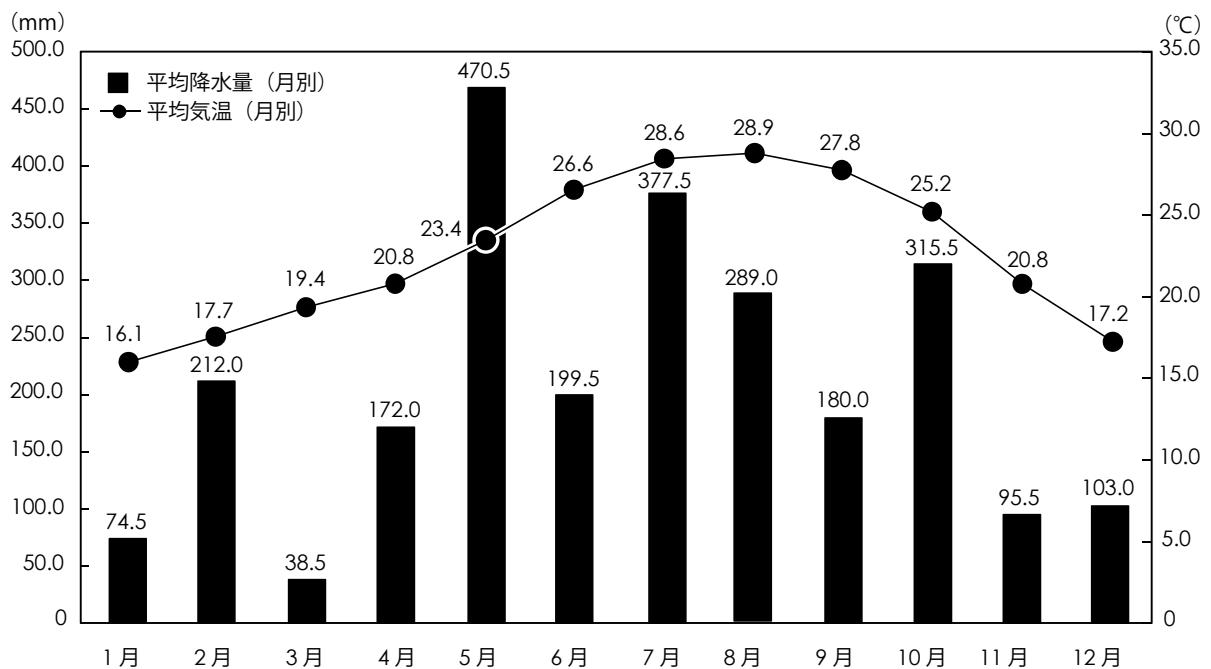


図2-10：平均気温・降水量（平成22年）

(出典・参考：気象庁 HP「気象観測データ（平成22年名護市）」より)

③地形

名護市は、概ね山地・丘陵地（急斜面）の地形であり、中央部を走る脊梁山地及び本部山地からなる。脊梁部には多野岳、名護岳、久志岳があり、開析された段丘が東海岸に迫っている。西方は、名護一羽地間の断層低地になり、さらに本部の山地に続き、八重岳や嘉津宇岳が本部町との境界にある。また、丘陵地は、東海岸一帯及び名護湾南海岸、本部山地下部から屋我地島西部一帯に発達している。

自転車利用としては、名護市の中北部を走る山地により、西側と東側に分断されている。

市街地は主に沿岸の埋立地、内陸部にかけて平坦な地形となっている。一方で東海岸は自然地形のため、急な勾配の道路が存在する。

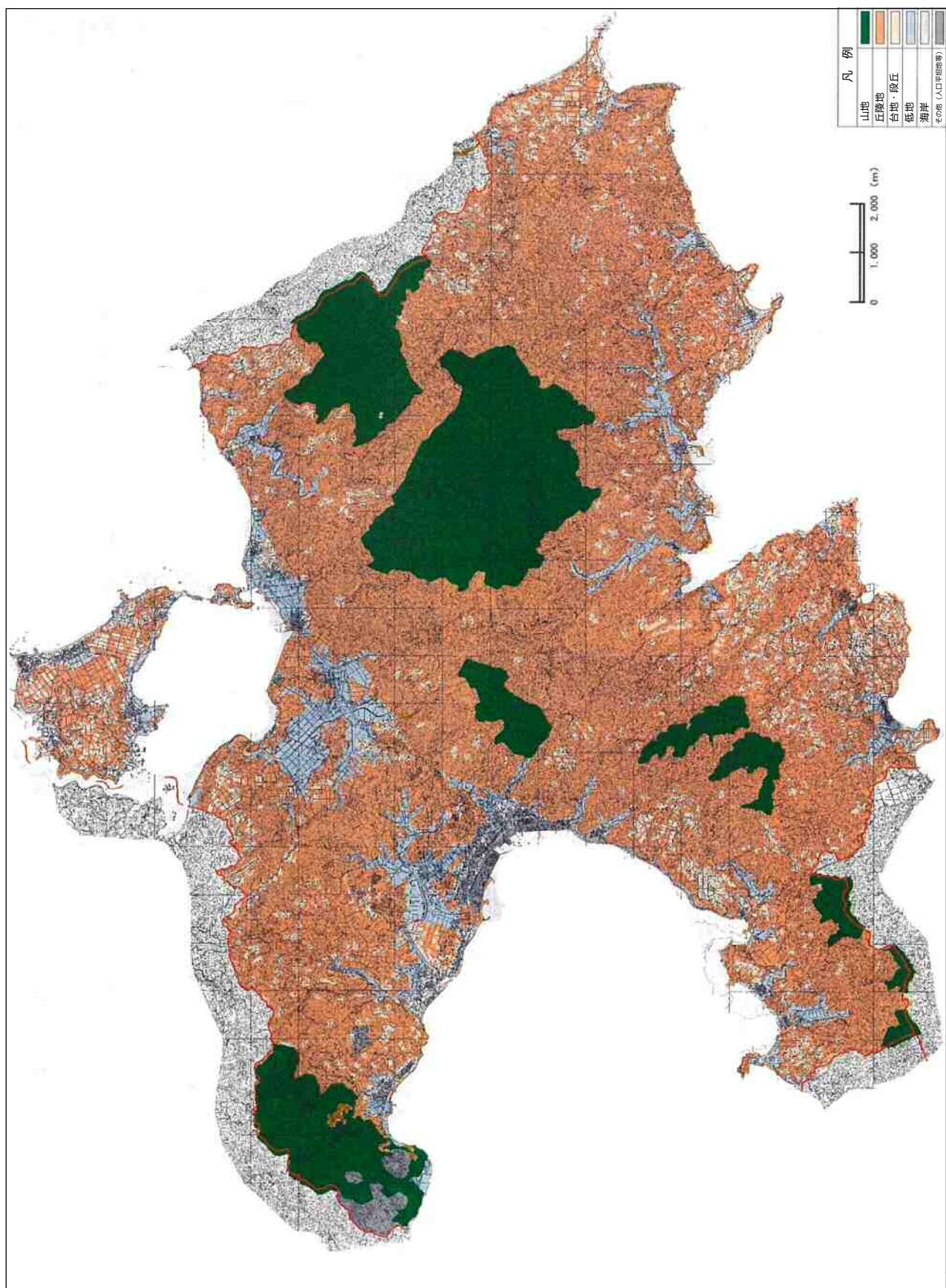


図 2-11：地形分布図

(出典・参考：名護市「土地利用調整基本計画（平成 18 年 8 月）」より)

④人口・世帯数の推移

名護市の人口は、平成 24 年 1 月 31 日現在で、60,974 人（男：30,482 人、女：30,492 人）、世帯数は 26,300 世帯となっている。

国勢調査から人口の推移を見ると、昭和 60 年に 49,038 人であった総人口は、平成 17 年度の国勢調査では、59,463 人と約 1 万人の増加が見られる。

また、人口増加に比例して、世帯数も増加しているが、1 世帯当たりの人員は昭和 60 年の 3.4 人から平成 17 年には、2.7 人となっており、世帯規模が縮小し、核家族化が進行している状況となっている。

表 2-15：人口・世帯数の推移

	昭和 60 年	平成 2 年	平成 7 年	平成 12 年	平成 17 年
総数 (人)	49,038	51,154	53,955	56,606	59,463
男性 (人)	24,233	25,373	26,669	28,340	29,823
割合 (%)	49.4	49.6	49.4	50.1	50.2
女性 (人)	24,805	25,781	27,286	28,266	29,266
割合 (%)	50.6	50.4	50.6	49.9	49.8
増加率 (%)	—	4.3	5.5	4.9	5.0
人口密度 (人/k m ²)	232.5	243.4	256.7	269.2	282.8
総世帯数 (人)	14,338	15,663	17,237	19,983	22,201
増加率 (%)	—	9.2	10.0	15.9	11.1
一世帯当たり人員(人)	3.4	3.3	3.1	2.8	2.7

(出典・参考：総務省統計局「国勢調査（昭和 60 年～平成 17 年）」より)

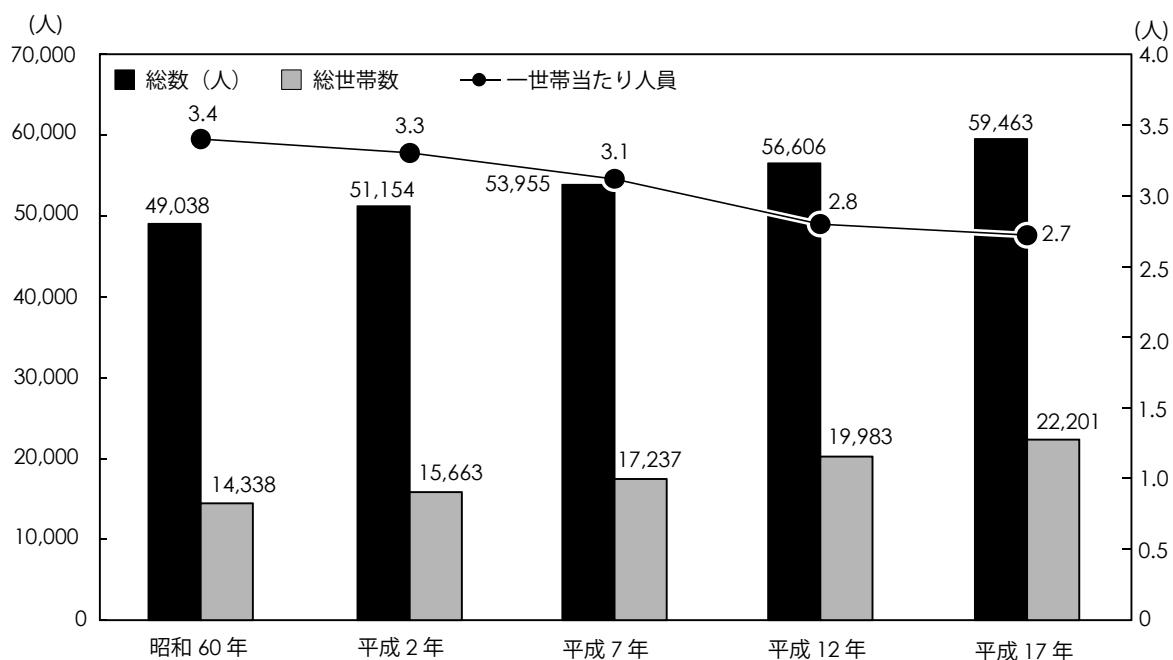


図 2-12：人口・世帯数の推移

(出典・参考：総務省統計局「国勢調査（昭和 60 年～平成 17 年）」より)

⑤年齢階層別人口

平成 17 年度の国勢調査による名護市の年齢階層別人口は、年少人口（0～14 歳）が約 18.6%、生産年齢人口（15～64 歳）が約 65.6%、老齢人口（65 歳以上）が約 15.8% となっている。

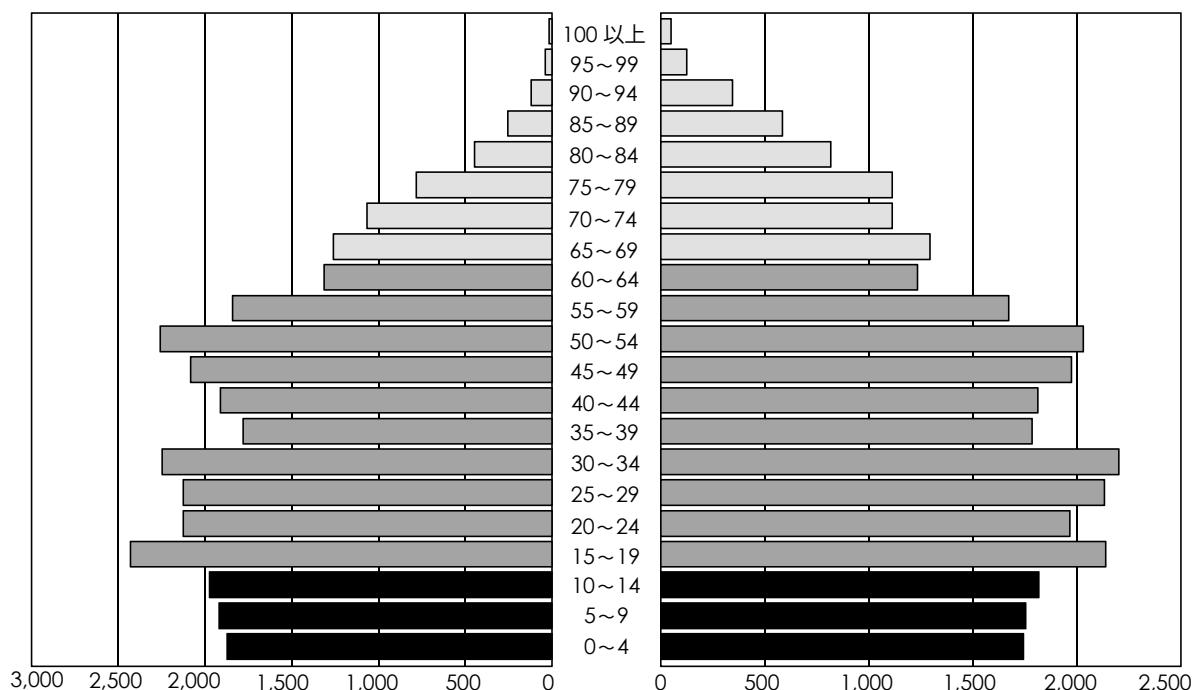


図 2-13：年齢階層別人口

（出典・参考：総務省統計局「平成 17 年国勢調査」より）

(2) 名護市における自転車走行環境

自転車歩行者道（自転車が歩道を通行可）となっているのは、国道 58 号及び二見バイパスのみである。

東海岸は、場所によって急な勾配の道路があり、自転車が走りやすい環境とはいえない。

市街地内の歩道幅員（植樹帯含む）は、1.5～4.5m 程度あり、路肩は 0.5～1.5m ある。

名護十字路を交差する（都）中央線及び（都）伊差川線をはじめ、市街地内においては、駐停車が多く自転車は路肩、車道を安全に走れない環境となっている。

市街地における歩行者の数は少ない。

交差点に自転車横断帯が設置されていない箇所がある。

※名護市における自転車走行環境については、次頁以降に整理（「図 2-14：名護市広域自転車走行環境」、「図 2-15：市街地内自転車走行環境」）。

図2-14:名護市広域自転車走行環境

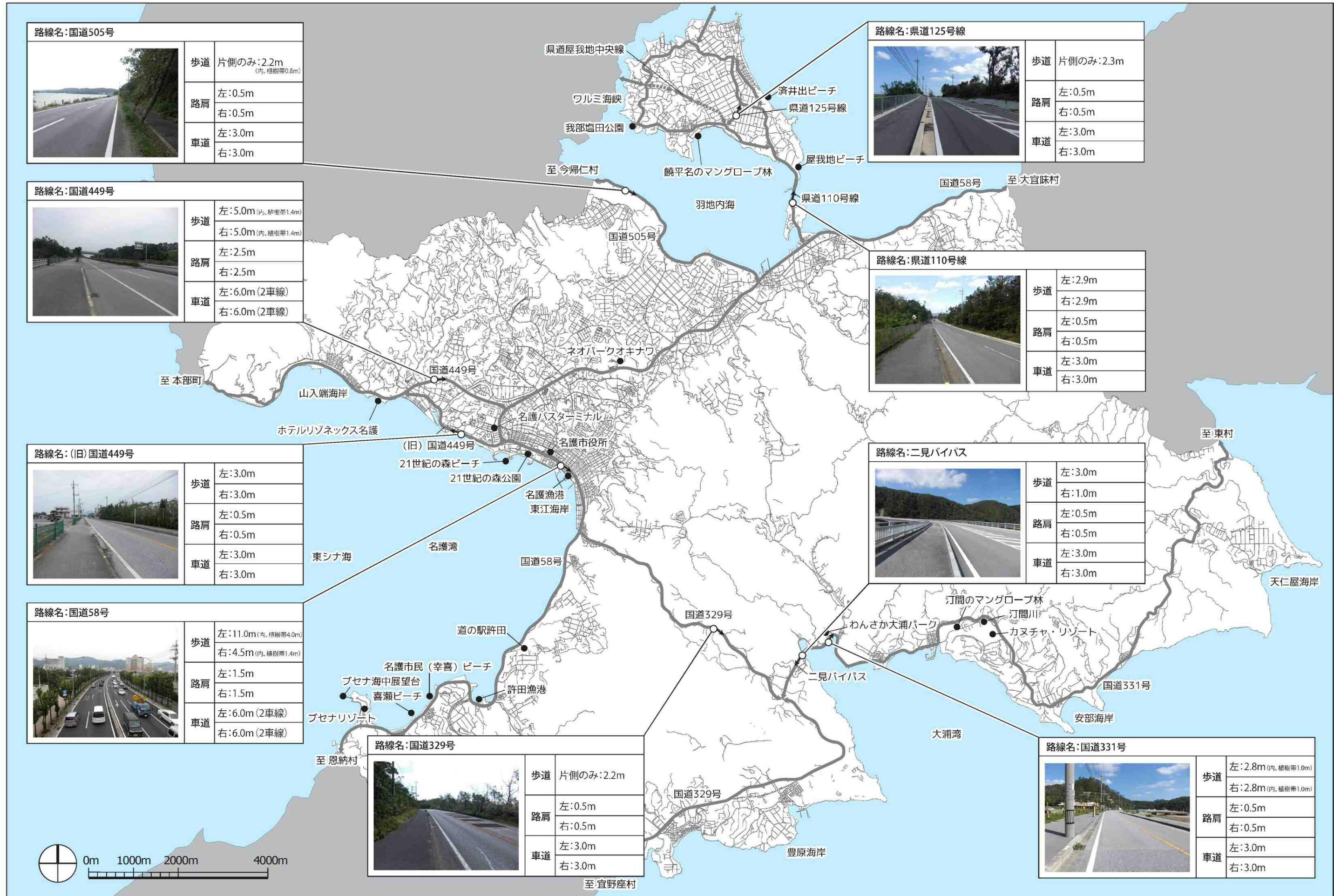


図2-15:市街地内における自転車走行環境



2-4. 駐輪施設整備状況

名護市の各施設における駐輪場設置状況は下表のとおりである。

名護漁港や21世紀の森公園をはじめ、空間的に停められる場所はあるものの、駐輪場が整備されている施設は一部のみであり、多目的な利用及び盗難対策等の部分で自転車利用者にとって、利用しやすい環境になっているとは言えない。

表 2-16：駐輪場設置状況

施設名	駐輪台数	備考
名護市営市場	10台	・前輪固定ラック（盗難防止）は設置されていない
せせらぎ公園	10台	・前輪固定ラック（盗難防止）は設置されていない
サンエー東江店	10台	・前輪固定ラック（盗難防止）を設置している
わんさか大浦パーク	20台	・前輪固定ラック（盗難防止）は設置されていない ・レンタサイクル（20台完備）



写真 2-1：サンエー東江店駐輪場
(前輪固定ラック付)



写真 2-2：せせらぎ公園駐輪場

2-5. 事故等発生状況

(1) 国内における事故発生状況

前述のとおり、国内の自転車事情としては、環境負荷の低い交通手段としての見直しがなされ、利用者のニーズが高まっている。その一方で、事故全数に比べ、自転車事故は増加し、特に歩行者との自転車事故が急増している。

平成 22 年の自転車乗用中の事故件数は、15 万 1,626 件で、10 年前（平成 12 年）の 0.87 倍となっている。しかし、近年は交通事故全体の件数が減少している中で、全体に占める自転車事故の割合は漸増しており、平成 22 年には 20.9% と 4 年続けて 2 割を超えている結果となっている。平成 22 年の自転車乗用中による死傷者数は 15 万 1,631 人、交通事故全体の死傷者数に占める割合は 16.8% と高い数値を示している。

自転車乗用中の死傷者数は、24 歳以下が約 4 割を占めている。

自転車と歩行者との分離されていない区間を走行中の歩行者のうち、約 15% が自転車と接触した経験があり、その割合は視覚的分離区間の約 3 倍となっている。

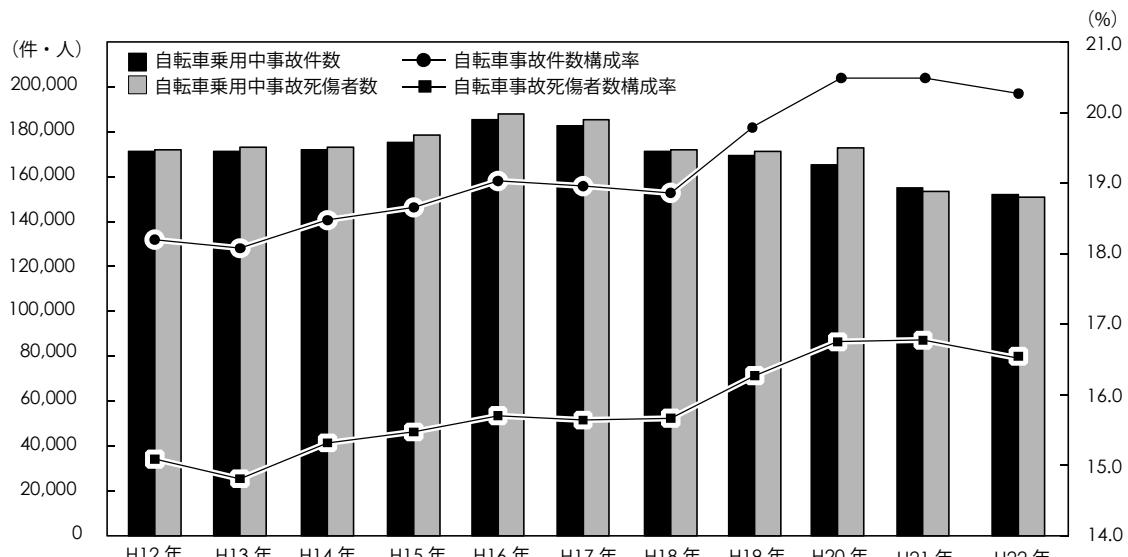


図 2-16：自転車事故件数・死傷者数の推移（全国）

（出典・参考：警察庁統計データより）

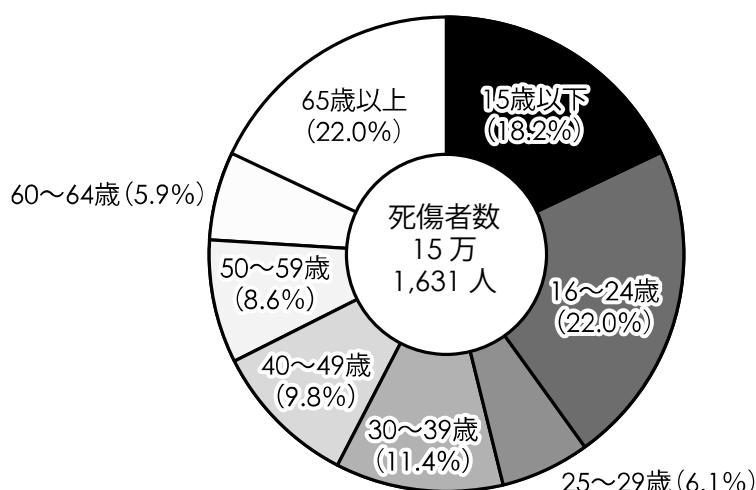


図 2-17：自転車乗用中の年齢層別死傷者数の割合（平成 22 年）

（出典・参考：警察庁統計データより）

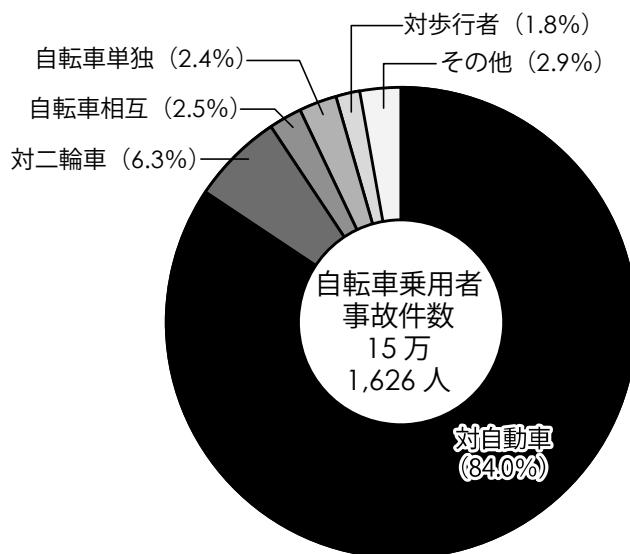


図 2-18：自転車乗用者相手当事者別事故件数の割合（平成 22 年）

（出典・参考：警察庁統計データより）

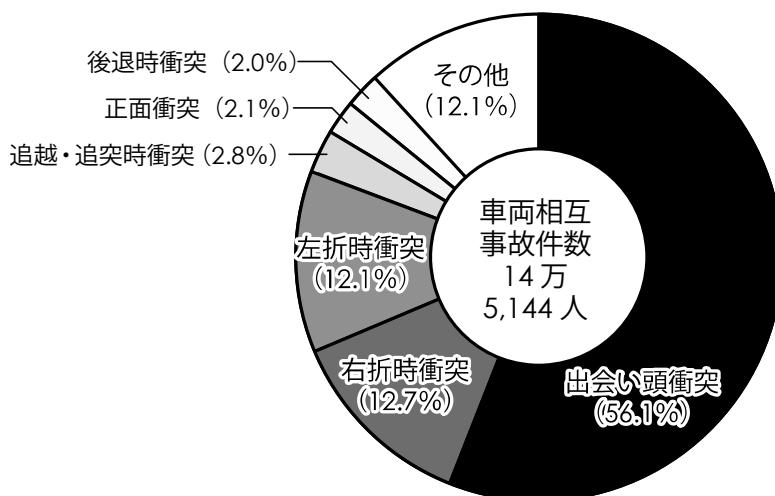


図 2-19：自転車乗用者事故類型事故件数の割合（平成 22 年）

（出典・参考：警察庁統計データより）

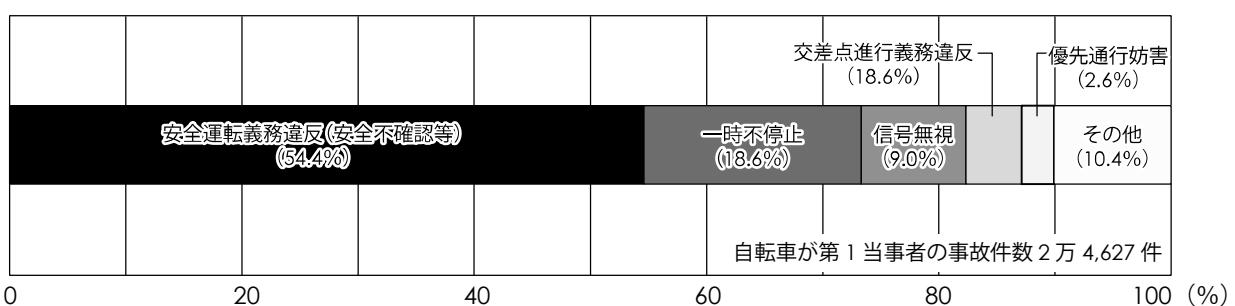
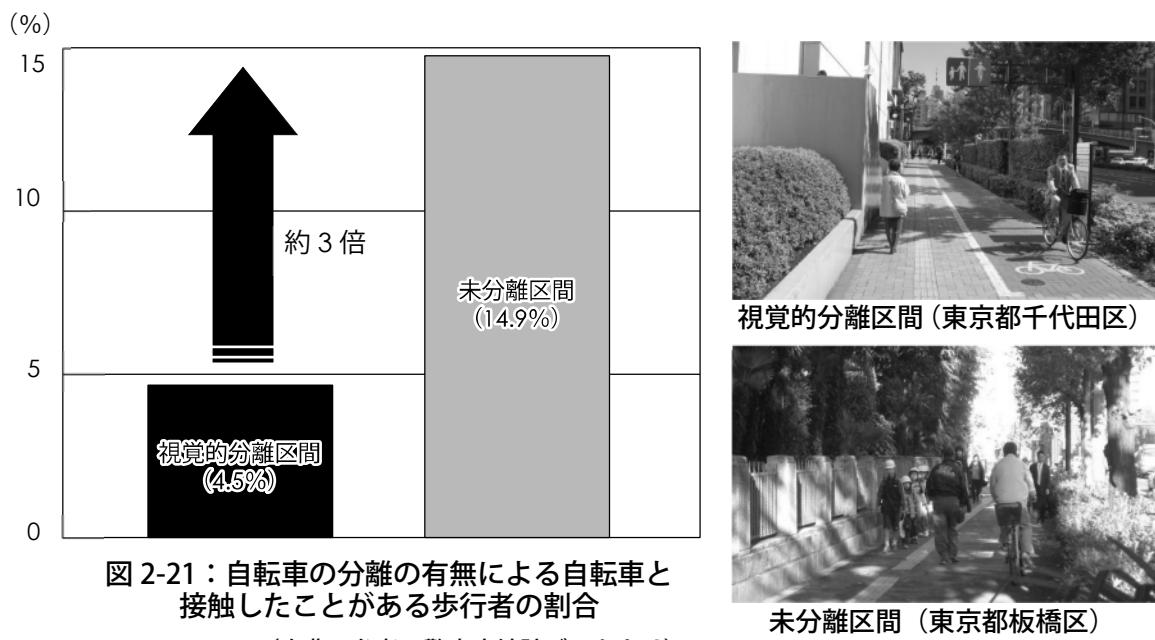


図 2-20：自転車の法令違反別交通事故件数の割合（平成 21 年）

（出典・参考：警察庁統計データより）

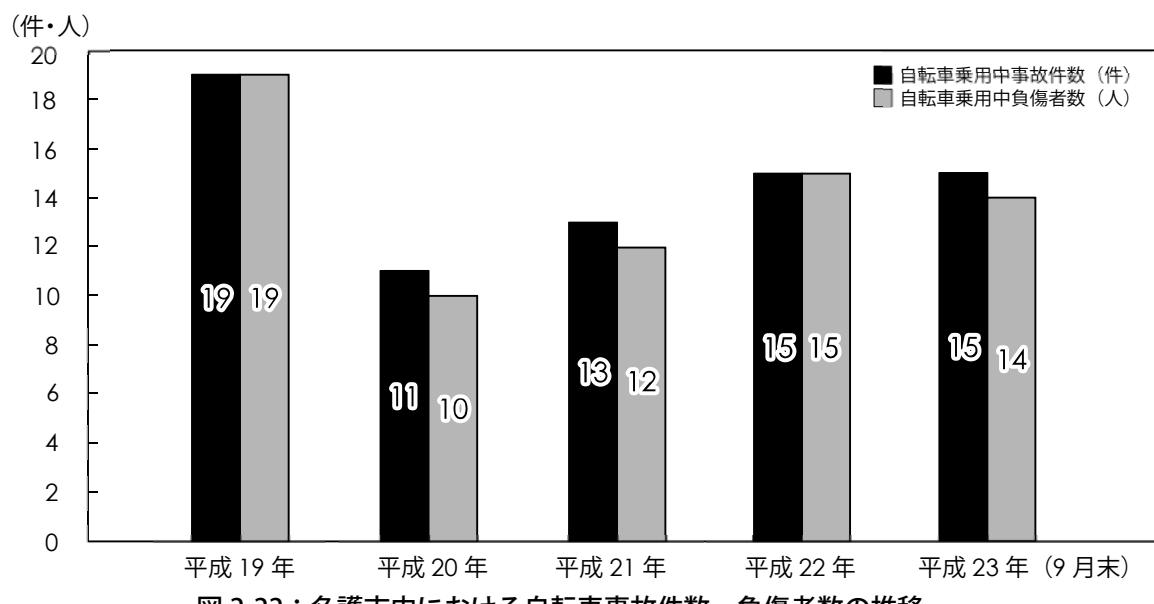


(2) 名護市における事故発生状況

名護市内における自転車事故の状況については、平成 19 年～平成 23 年 9 月末までの 5 年間で、毎年 10 件以上の届出がある。

そのうち、事故の 9 割以上が自動車との接触によるもので、発生部は「交差点（49.3%）」が最も多く、次いで「車道（45.2%）」となっている。また、届出があった範囲では、歩行者との接触事故は報告されていない。年齢層別負傷者数の割合は、「13 歳未満」が 30.1% と最も多く、次いで「13 歳～19 歳（16.4%）」であり、子ども・若者による事故が多い。

以上のことからも確認できるように、車道において自転車走行の安全性が確保されているとは言い難く、走行空間の早期整備が求められる。また、過去 5 年間で歩行者との接触事故が報告されていないことも含め、歩行者の少ない名護市においては普通自転車の歩道通行を見据えた検討を行っていくことも必要と考えられる。



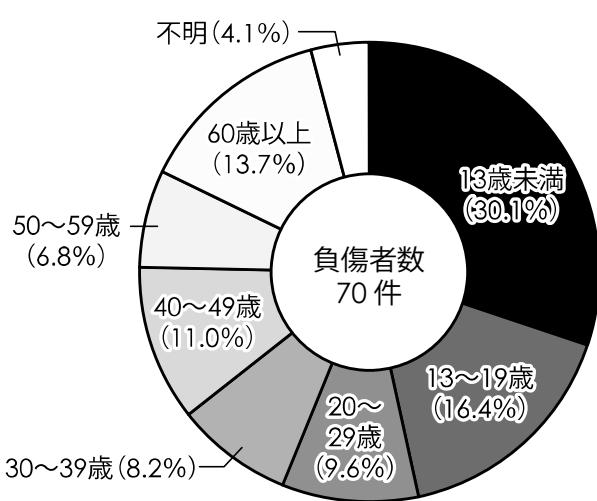


図 2-23：名護市内における自転車乗用中の年齢層別負傷者数の割合(平成 19 年～23 年)

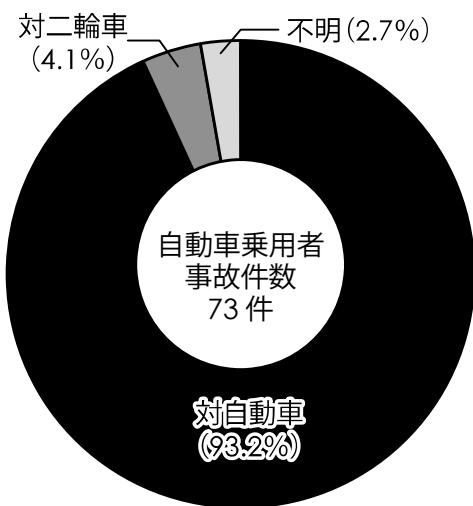


図 2-24：名護市内における自転車乗用車相手当事者別事故件数の割合(平成 19 年～23 年)

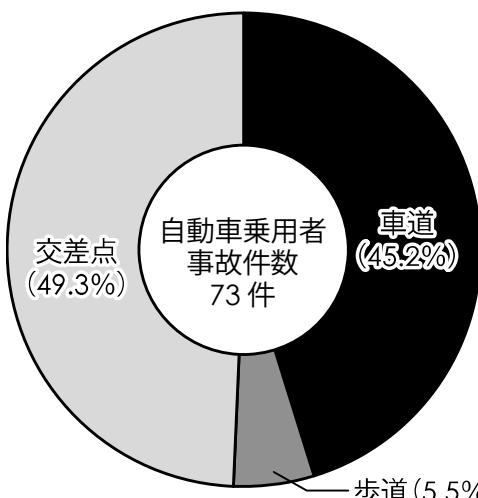


図 2-25：名護市内における事故発生部の割合(平成 19 年～23 年)

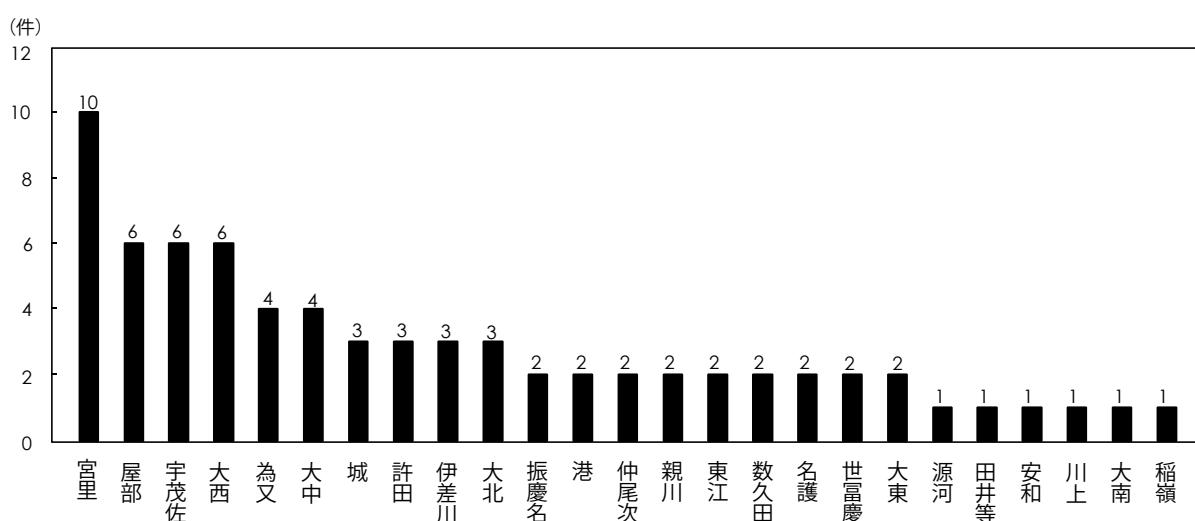


図 2-26：名護市内における事故発生地域の割合(平成 19 年～23 年までの過去 5 年)

(出典・参考：名護警察署提供データより)※上記図全て

3. 自転車利用実態調査



3-1. 市民、高校生、名護市職員を対象とした自転車利用実態調査

(1) 調査の目的

現状調査の一環として、市民、高校生、名護市職員を対象に、名護市における自転車の利用状況（通勤、通学、レジャー、体力づくり等）を把握し、本計画づくり（自転車ネットワークの設定、及び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の策定）に反映させることを目的とする。

(2) 調査対象及び実施期間

調査対象：①市民

②高校生（北部農林高等学校、名護高等学校、名護商工高等学校）

③名護市職員

実施期間：下記表のとおり。

表 3-1：実施期間及びアンケート回収数

対象者	実施期間	回収数
①市民	平成 23 年 7 月 25 日 (月) ~9 月 15 日 (木)	249
②高校生		237
北部農林高等学校	平成 23 年 7 月 13 日 (水) ~7 月 26 日 (火)	72
名護高等学校	平成 23 年 7 月 13 日 (水) ~7 月 20 日 (水)	77
名護商工高等学校	平成 23 年 7 月 13 日 (水) ~7 月 20 日 (水)	88
③名護市職員	平成 23 年 6 月 29 日 (水) ~7 月 19 日 (月)	76
合計		562

図3-1:通勤・通学走行ルート(市民、高校生、名護市職員)

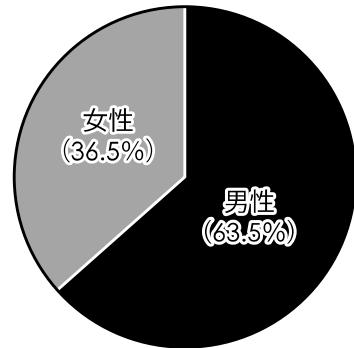


(3) 調査結果

1) 市民

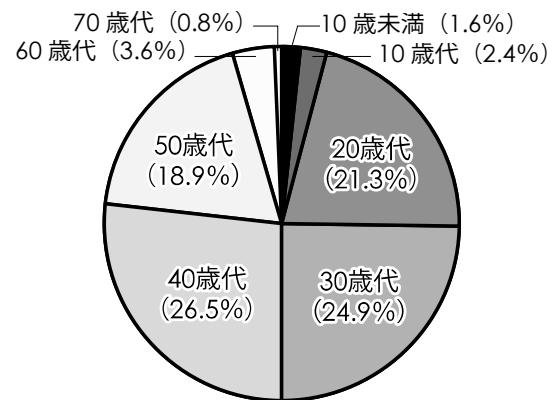
設問1. あなたの性別をお聞かせ下さい。

回答内容	回答数	構成比
① 男性	158	63.5%
② 女性	91	36.5%
計	249	100.0%



設問2. あなたの年齢をお聞かせ下さい。

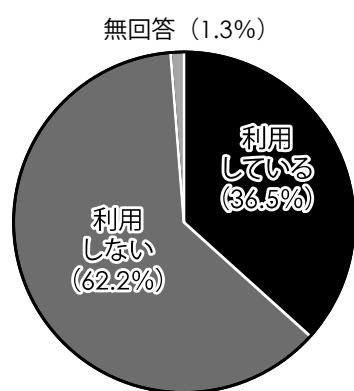
回答内容	回答数	構成比
① 10歳未満	4	1.6%
② 10歳代	6	2.4%
③ 20歳代	53	21.3%
④ 30歳代	62	24.9%
⑤ 40歳代	66	26.5%
⑥ 50歳代	47	18.9%
⑦ 60歳代	9	3.6%
⑧ 70歳以上	2	0.8%
計	249	100.0%



設問3. どのような目的で自転車を利用していますか？（複数回答可）

①自転車利用実態

回答内容	回答数	構成比
① 利用している	91	36.5%
② 利用しない	155	62.2%
③ 無回答	3	1.3%
計	249	100.0%



②利用目的（複数回答可）

回答内容	回答数	構成比
① 通勤	46	36.2%
② レジャー	36	28.3%
③ 体力づくり	25	19.7%
④ その他	20	15.8%
計	127	100.0%

表 3-2：利用目的（記述内容）

	記述内容
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物等の日常生活における移動（11件） ・子どもとサイクリング、遊ぶ時（4件） ・乗っていて気持ちが良いから ・通学 ・以前は通勤で使用していた

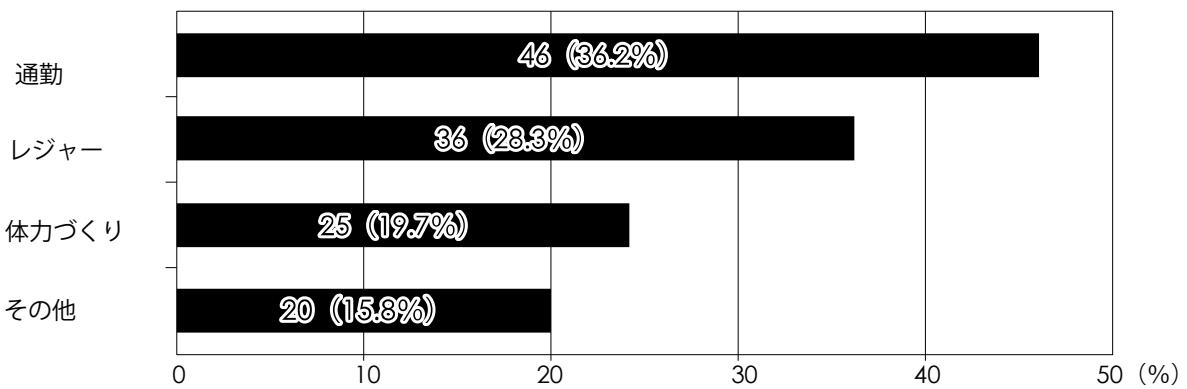


図 3-2：利用目的

設問 4. 通勤利用の方にお聞きします。

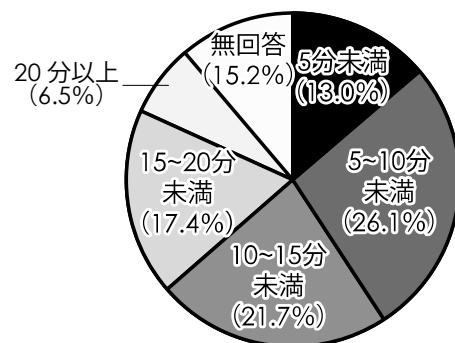
①お住まいの地域をご記入下さい。

回答内容	回答数	構成比
大北	9	19.6%
大東	8	17.4%
宇茂佐	6	13.0%
東江	5	10.9%
大西	4	8.7%
宮里	4	8.7%
大南	3	6.5%
大中	1	2.2%

回答内容	回答数	構成比
港	1	2.2%
城	1	2.2%
伊差川	1	2.2%
古我知	1	2.2%
旭川	1	2.2%
無回答	1	2.2%
計	46	100.0%

②所要時間はどれくらいですか？

回答内容	回答数	構成比
① 5分未満	6	13.0%
② 5~10分未満	12	26.1%
③ 10~15分未満	10	21.7%
④ 15~20分未満	8	17.4%
⑤ 20分以上	3	6.5%
⑥ 無回答	7	15.2%
計	46	100.0%



③自宅からどの様なルートを利用しますか？利用する道路名、もしくは通過する施設名を矢印の間にご記入下さい。矢印を書き足しても構いません。（※ルートについては、次頁参照）

図3-3:市民通勤ルート



④自転車通勤で困っていることはありますか？

回答内容	回答数	構成比
① ある	26	56.5%
② 特になし	10	21.7%
③ 無回答	10	21.7%
計	46	100.0%

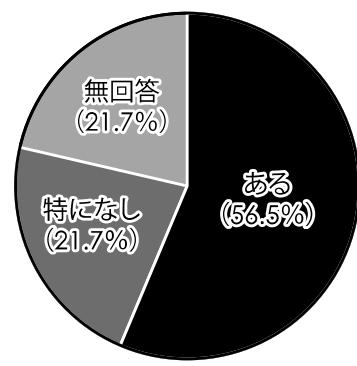


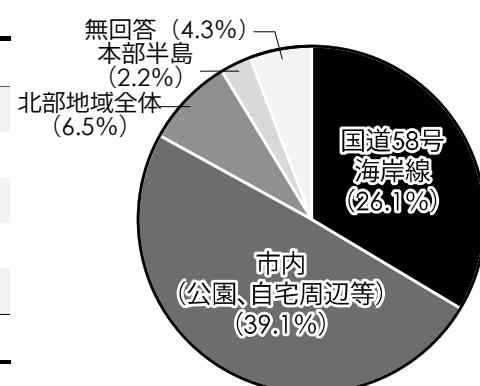
表 3-3：自転車通勤で困っていること（記述内容）

	意見内容
走行時に危険を感じる	<ul style="list-style-type: none"> ・道幅（路肩）が狭く、凸凹が多い（8件） ・車の運転者があまり自転車を意識していない（3件） ・歩道の駐車車両（3件） ・雨の時は滑りやすくこわい（グレーチング）（2件） ・ダンプカーの通行が多く、車道を走ると危険（2件） ・暗い。外灯から火花が散って電気が消えたので危ない（阿波根木工所前） ・車が多く車道を走るのが危険 ・車道を通るのは後部からの車に気を使う ・砂利
駐輪場等が整備されていない	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場に屋根がない
天候に左右される	<ul style="list-style-type: none"> ・雨天時（5件） ・夏は暑い（2件）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・出勤に使用した場合、大量の汗をかく（2件） ・職場にシャワーの完備があれば使用したい ・泥はね ・犬猫のウン処理

設問 5. レジャーで利用されている方にお聞きします。

①主にどこを走りますか？

回答内容	回答数	構成比
① 国道 58 号海岸線	12	26.1%
② 市内（公園、自宅周辺等）	18	39.1%
③ 北部地域全体	3	6.5%
④ 本部半島	1	2.2%
⑤ 無回答	2	4.3%
計	46	100.0%



②レジャーにおける自転車利用で困っていることはありますか？

回答内容	回答数	構成比
① ある	15	41.7%
② 特になし	6	16.7%
③ 無回答	15	41.7%
計	36	100.0%

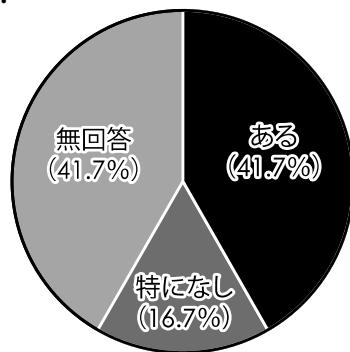


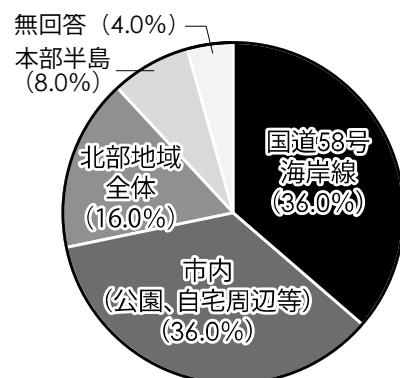
表 3-4：レジャーにおける自転車利用で困っていること（記述内容）

	意見内容
走行時に危険を感じる	<ul style="list-style-type: none"> ・道幅（路肩）が狭く、凸凹が多い（7件） ・歩道の駐車車両 ・自転車道が少ない ・トラックの往来が激しい ・坂道がきつい ・夜道が暗い ・砂利・草
駐輪場等が整備されていない	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車を安心して停める場所がない
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車が古い

設問 6. 体力づくりで利用されている方にお聞きします。

①主にどこを走りますか？

回答内容	回答数	構成比
① 国道 58 号海岸線	9	36.0%
② 市内（公園、自宅周辺等）	9	36.0%
③ 北部地域全体	4	16.0%
④ 本部半島	2	8.0%
⑤ 無回答	1	4.0%
計	25	100.0%



②体力づくりにおける自転車利用で困っていることはありますか？

回答内容	回答数	構成比
① ある	10	40.0%
② 特になし	4	16.0%
③ 無回答	11	44.0%
計	25	100.0%

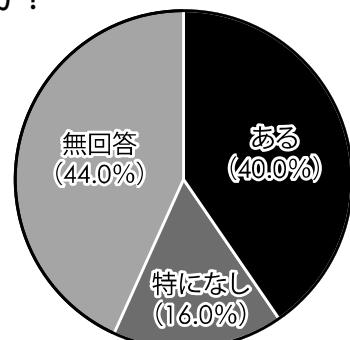


表 3-5：体力づくりにおける自転車利用で困っていること（記述内容）

	意見内容
走行時に危険を感じる	<ul style="list-style-type: none"> ・道幅（路肩）が狭く、凸凹が多い（6件） ・車道とグレーチングの隙間（タイヤがはまるくらい空いている箇所がある）（2件） ・歩道の駐車車両 ・自転車道が少ない ・自動車、バイクのマナーが悪い
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行帯を設置してほしい ・自転車公園を作つてほしい

設問 7. 通勤等で利用されていない方にお聞きします。その理由を教えて下さい。

表 3-6：通勤等で自転車を利用しない理由について

	意見内容
自転車を保有していない	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車を保有していないため（40件） ・購入する程の必要性を感じない（5件） ・これから購入する予定
他の移動手段を利用している	<ul style="list-style-type: none"> ・職場までの距離が遠いため、通勤で利用するのは困難（35件） ・移動の際には自動車を利用、車が便利（送迎や買い物）（28件） ・職場が近いため徒歩で通勤している（4件） ・バイクを利用する（3件） ・バスで通勤している（2件）
走行時の危険を感じる	<ul style="list-style-type: none"> ・車道を走る際に危険を感じる（6件） ・自転車専用道がなく、夜間は特に危険を感じる（3件） ・通勤路の坂が厳しい（3件） ・通勤ルートが工事中のため危険を感じる ・仕事が夜勤のため安全性を考えて
天候に左右される	<ul style="list-style-type: none"> ・夏場は大量の汗をかくため（8件） ・雨天時（3件） ・日焼けをするため
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・運転が出来ない（4件） ・ガソリン節約・環境保全と健康増進（3件） ・盗難が多い（2件） ・体力不足のため ・身体が不自由なため ・時間にゆとりがない ・制服（スカート）のため ・残業後に疲れて利用する気がしない

設問8. 自転車に関する取り組みについてご意見、ご要望があれば自由にご記入下さい。

表3-7：自転車に関する取り組みについての自由意見（記述内容）

	記述内容
自転車に関する取り組みについての意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車専用道路（優先道）をまちなか等に整備してほしい（10件） ・自転車でも安全に走れる環境を整えて欲しい（4件） ・盗難が多いため、盗難防止対策が必要（4件） ・道路幅が狭いため、路肩を広くし、走りやすくして欲しい（3件） ・自転車と歩行者が分離された歩道の整備の推進（2件） ・沖縄県が自動車社会になりすぎているので、もっと自転車を活用し地球温暖化低減し、健康体力づくりを増進した方がよい（2件） ・無灯火走行の自転車をよく見かけるため、指導が必要（2件） ・国道449号については歩道が広いので自転車通行可にして欲しい ・自動車交通量が多い道路は、自転車専用道路などがあれば両者にとって良いと思う ・歩道と車道の出入り箇所の段差を少なくしてバリアフリーにしてほしい ・沖縄は車社会であるため、本土と違って沖縄は自転車に乗る習慣がないと感じている ・通勤等で自転車を利用したいが、路側が狭いため、車との衝突や夜間残業後の通行（道路照明も含め）が心配 ・車道を走行しなければならないが、市内は路上駐車が多く、走りにくい ・名護市は沖縄で一番自転車を利用する方が多い（特に高齢者）と思うので、事故防止の観点から歩道、自転車道等の整備は必要だと思う ・自転車が車道を走ることが間違っている。ドライバーが多く迷惑だといわんばかりの意地悪な運転（危険行為）を受ける時がある（バイク、大型車両に多い）。教育を充実してほしい ・自転車は車両と同じ道路を使用するので今まで危ない人もいる。事故が増えないように考えて欲しい ・街路樹などのある曲がり角はとても危険だと思う ・歩行者の少ない歩道の走行 ・自転車の街に是非してほしい ・職場にシャワーが完備されれば使用したい ・ガソリン代削減 ・積極的な取り組みをお願いしたい。安全の確保が重要かと思う ・自転車公園の設置 ・市内にレジャーで利用できる施設があれば利用したい ・エアロバイクは毎日使っている ・東江サンエーのように停めやすい駐輪場がもっとあれば助かる

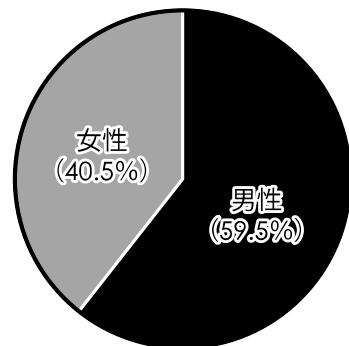
自転車に関する取り組みについての意見・要望	<ul style="list-style-type: none">・通勤に自転車なんて考えたこともなかった・沖縄の人は肥満傾向にあるのでもっと自転車を利用して体を動かした方が良いと思う・名護市民が土日に家族で楽しめるサイクリングマップの作成や自転車の魅力を感じてもらうイベントの実施をしてほしい・ミニベロ等、様々な自転車が見られるようになってきたがマナーが今一つ。やっぱり専用道路の設置を検討願いたい
-----------------------	--

2) 高校生

①全体（北部農林高等学校、名護高等学校、名護商工高等学校）

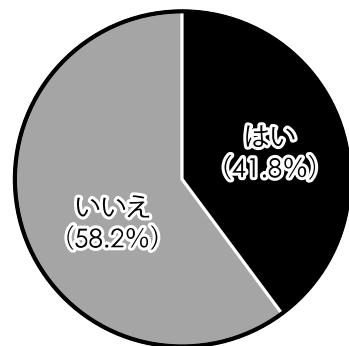
設問1. あなたの性別をお聞かせ下さい。

回答内容	回答数	構成比
① 男性	141	59.5%
② 女性	96	40.5%
計	237	100.0%



設問2. 通学で自転車を利用していますか？

回答内容	回答数	構成比
① はい	99	41.8%
② いいえ	138	58.2%
計	237	100.0%



設問3. 通学で自転車を利用される方にお伺いします。

①お住まいの地域をご記入下さい。

回答内容	回答数	構成比
宮里	18	18.4%
大北	12	12.2%
大西	7	7.1%
為又	7	7.1%
伊差川	7	7.1%
東江	6	6.1%
屋部	6	6.1%
大東	5	5.1%
城	5	5.1%
大中	5	5.1%
宇茂佐	5	5.1%
数久田	4	4.1%
田井等	3	3.1%
川上	2	2.0%
本部町	2	2.0%

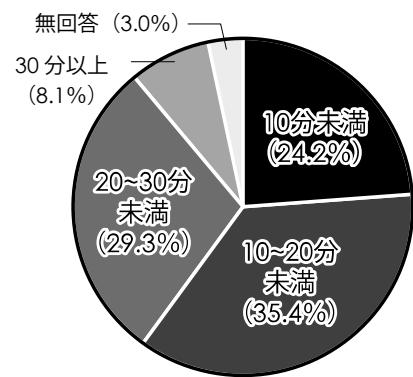
回答内容	回答数	構成比
大南	1	1.0%
吳我	1	1.0%
安和	1	1.0%
天仁屋	1	1.0%
無回答	1	1.1%
計	87	100.0%

図3-4:高校生通学ルート(北部農林高等学校、名護商工高等学校、名護高等学校)



②所要時間はどのくらいですか？

回答内容	回答数	構成比
① 10分未満	24	24.2%
② 10~20分未満	35	35.4%
③ 20~30分未満	29	29.3%
④ 30分以上	8	8.1%
⑤ 無回答	3	3.0%
計	99	100.0%



③自転車通学で困っていることはありますか？

回答内容	回答数	構成比
① 特にない	28	22.0%
② 車道走行時の危険性	8	6.3%
③ 天候	30	23.6%
④ 坂がきつい	41	32.3%
⑤ その他	17	13.4%
⑥ 無回答	3	2.4%
計	127	100.0%

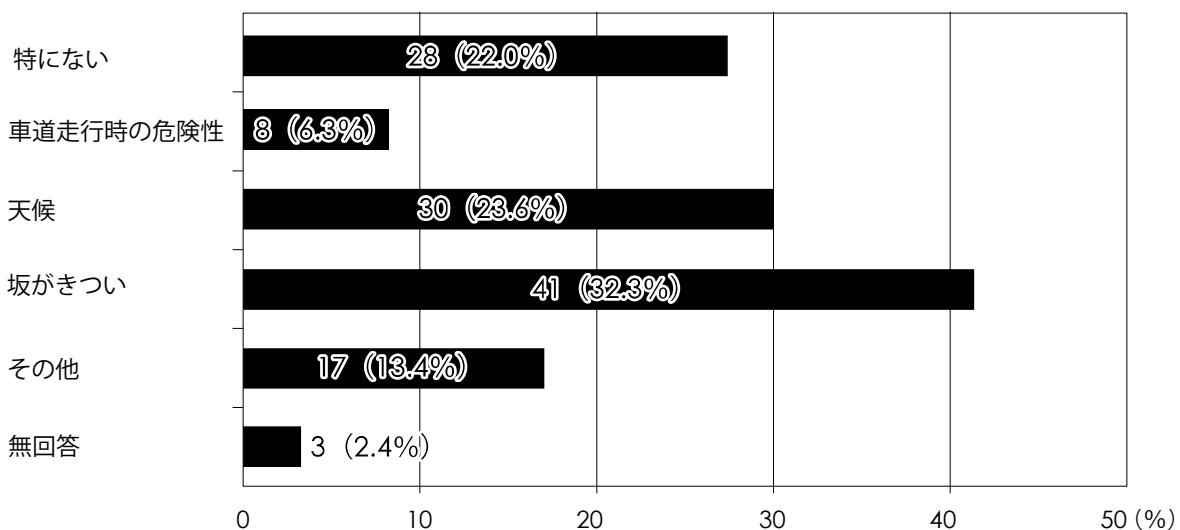


図 3-5：自転車通学で困っていること

表 3-8：自転車通学で困っていること（記述内容）

	記述内容
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・暑くて、汗をかく（8件） ・学校までの距離が遠い（2件） ・盗難の心配（2件） ・駐輪場が狭い ・向かい風のとき ・途中道路に出ないといけないからこわい

設問4. 通学等に自転車を利用されない方にお聞きします。その理由を教えて下さい。

回答内容	回答数	構成比
① 徒歩	38	26.6%
② 安全に走る場所がない	1	0.7%
③ 天候に左右される	4	2.8%
④ 上り坂等がきつい	4	2.8%
⑤ 自転車に乗れない	5	3.5%
⑥ 学校までの距離が遠い	59	41.3%
⑦ 事故にあったことがある	1	0.7%
⑧ その他	20	14.0%
⑨ 無回答	11	7.7%
計	143	100.0%

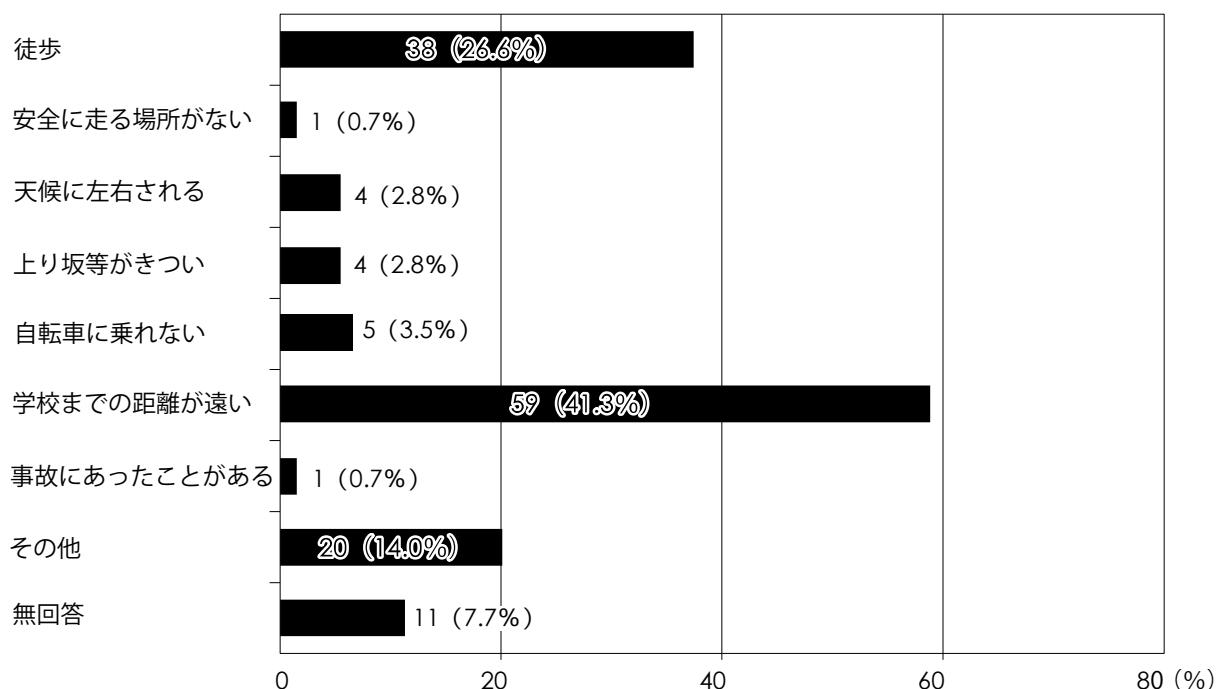


図3-6：通学に自転車を利用しない理由

表3-9：通学に自転車を利用しない理由（記述内容）

	記述内容
学校までの 距離が遠い	<ul style="list-style-type: none"> ・～10km (8件) ・10km～20km (15件) ・20km以上 (3件) ・分からぬ (2件) ・許田から名護まで ・本部町から
事故にあった ことがある	<ul style="list-style-type: none"> ・宮里周辺

その他	<ul style="list-style-type: none"> ・車での送迎（10件） ・自転車を持っていない（4件） ・難儀（2件） ・バス通学 ・盗難に遭った
-----	---

設問 5. 自転車に関する取り組みについて、ご意見、ご要望等があればご自由にご記入下さい。

表 3-10：自転車に関する取り組みについての自由意見（記述内容）

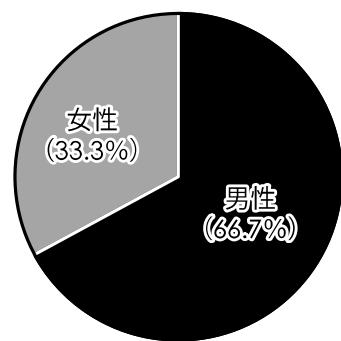
	記述内容
意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場が狭いため、もう少し大きくて欲しい（3件） ・いつか自転車を購入し、自転車通学をしたい（2件） ・駐輪場にチェーンをつけるための低めの棒が欲しい ・坂が多い

②学校別

a.北部農林高等学校

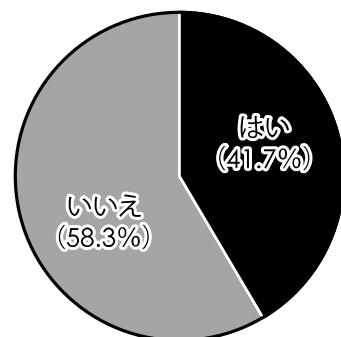
設問1. あなたの性別をお聞かせ下さい。

回答内容	回答数	構成比
① 男性	48	66.7%
② 女性	24	33.3%
計	72	100.0%



設問2. 通学で自転車を利用していますか？

回答内容	回答数	構成比
① はい	30	41.7%
② いいえ	42	58.3%
計	72	100.0%



設問3. 通学で自転車を利用される方にお伺いします。

①お住まいの地域をご記入下さい。

回答内容	回答数	構成比
大西	5	16.7%
宮里	4	13.3%
大北	4	13.3%
東江	3	10.0%
大東	2	6.7%
数久田	2	6.7%
城	2	6.7%
大中	1	3.3%
本部町	1	3.3%
屋部	1	3.3%
呉我	1	3.3%

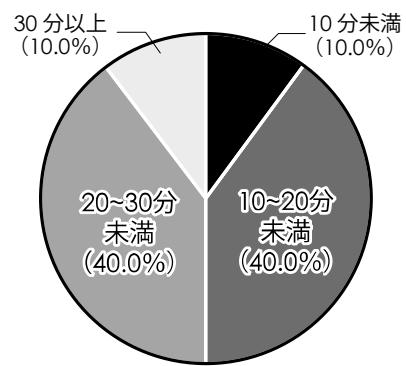
回答内容	回答数	構成比
天仁屋	1	3.3%
宇茂佐	1	3.3%
安和	1	3.3%
無回答	1	3.3%
計	30	100.0%

図3-7:高校生通学ルート(北部農林高等学校)



②所要時間はどのくらいですか？

回答内容	回答数	構成比
① 10分未満	3	10.0%
② 10~20分未満	12	40.0%
③ 20~30分未満	12	40.0%
④ 30分以上	3	10.0%
計	30	100.0%



③自転車通学で困っていることはありますか？

回答内容	回答数	構成比
① 特にない	11	33.3%
② 車道走行時の危険性	0	0.0%
③ 天候	13	39.4%
④ 坂がきつい	5	15.2%
⑤ その他	2	6.1%
⑥ 無回答	2	6.1%
計	33	100.0%

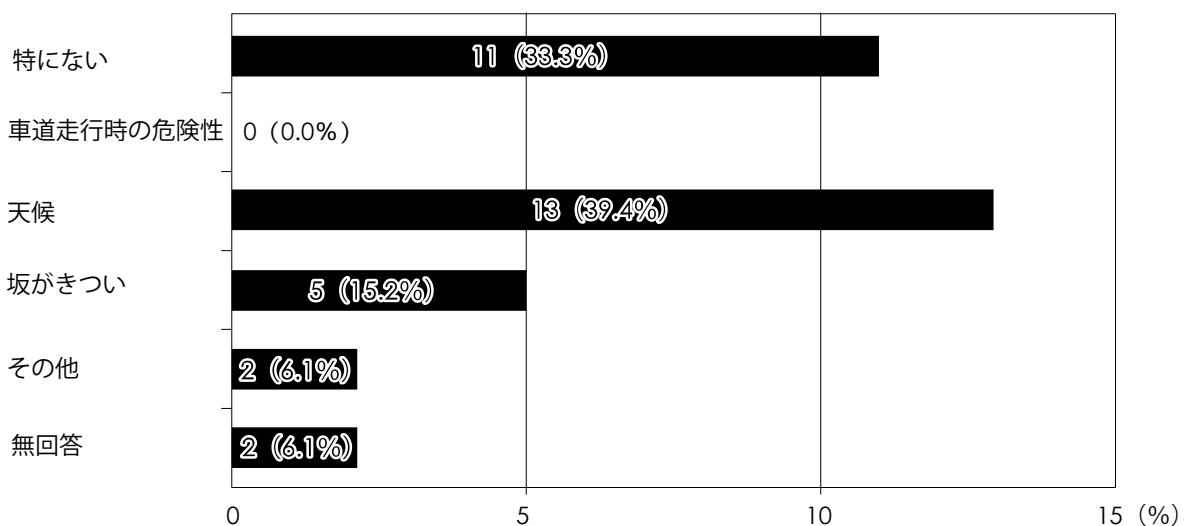


図 3-8：自転車通学で困っていること

表 3-11：自転車通学で困っていること（記述内容）

	記述内容
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・学校までの距離が遠い ・盗難の心配

設問4. 通学等に自転車を利用されない方にお聞きします。その理由を教えて下さい。

回答内容	回答数	構成比
① 徒歩	9	21.4%
② 安全に走る場所がない	0	0.0%
③ 天候に左右される	2	4.8%
④ 上り坂等がきつい	0	0.0%
⑤ 自転車に乗れない	0	0.0%
⑥ 学校までの距離が遠い	21	50.0%
⑦ 事故にあったことがある	1	2.4%
⑧ その他	6	14.3%
⑨ 無回答	3	7.1%
計	42	100.0%

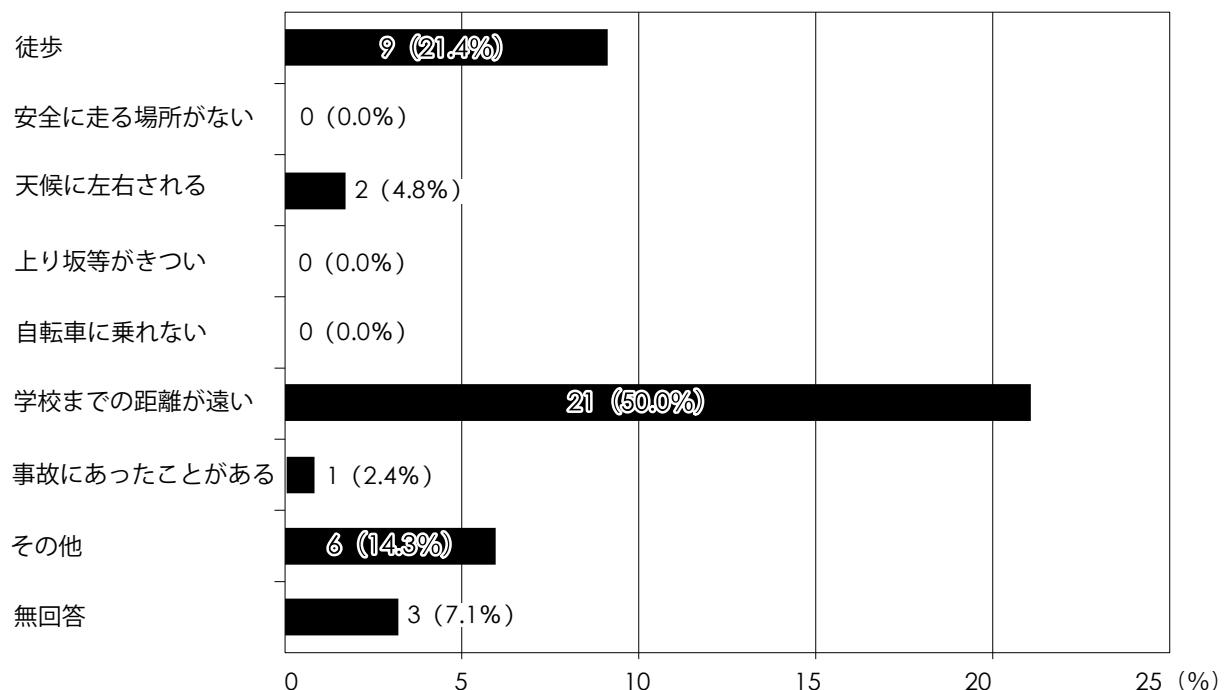


図3-9：通学に自転車を利用しない理由

表3-12：通学に自転車を利用しない理由（記述内容）

	記述内容
学校までの距離が遠い	<ul style="list-style-type: none"> ・～10km (2件) ・10km～20km (9件) ・20km以上 (2件) ・本部町から
事故にあったことがある	<ul style="list-style-type: none"> ・宮里周辺
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・車での送迎 (3件) ・自転車を持っていない

設問 5. 自転車に関する取り組みについて、ご意見、ご要望等があればご自由にご記入下さい。

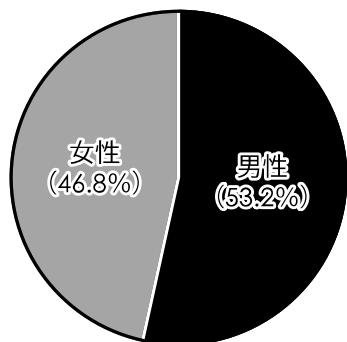
表 3-13：自転車に関する取り組みについての自由意見（記述内容）

	記述内容
意見・要望	特になし

b.名護高等学校

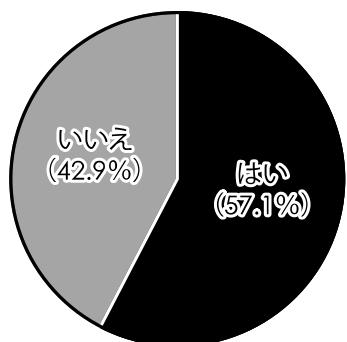
設問 1. あなたの性別をお聞かせ下さい。

回答内容	回答数	構成比
① 男性	41	53.2%
② 女性	36	46.8%
計	77	100.0%



設問 2. 通学で自転車を利用していますか？

回答内容	回答数	構成比
① はい	44	57.1%
② いいえ	33	42.9%
計	77	100.0%



設問 3. 通学で自転車を利用される方にお伺いします。

①お住まいの地域をご記入下さい。

回答内容	回答数	構成比
宮里	9	20.5%
大北	5	11.4%
伊差川	5	11.4%
大中	4	9.1%
宇茂佐	3	6.8%
屋部	3	6.8%
田井等	3	6.8%
為又	3	6.8%
大東	2	4.5%
城	2	4.5%
川上	1	2.3%

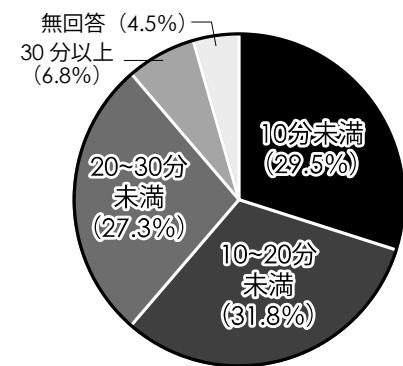
回答内容	回答数	構成比
大西	1	2.3%
大南	1	2.3%
東江	1	2.3%
本部町	1	2.3%
計	44	100.0%

図3-10:高校生通学ルート(名護高等学校)



②所要時間はどのくらいですか？

回答内容	回答数	構成比
① 10分未満	13	29.5%
② 10～20分未満	14	31.8%
③ 20～30分未満	12	27.3%
④ 30分以上	3	6.8%
⑤ 無回答	2	4.5%
計	44	100.0%



③自転車通学で困っていることはありますか？

回答内容	回答数	構成比
① 特にない	10	19.6%
② 車道走行時の危険性	4	7.8%
③ 天候	7	13.7%
④ 坂がきつい	20	39.2%
⑤ その他	9	17.6%
⑥ 無回答	1	2.0%
計	51	100.0%

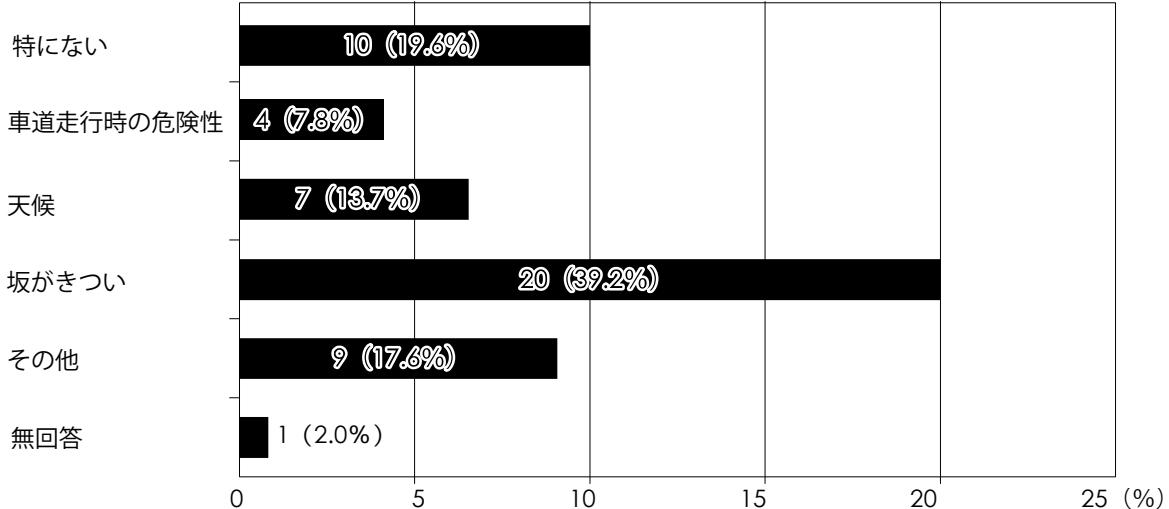


図 3-11：自転車通学で困っていること

表 3-14：自転車通学で困っていること（記述内容）

	記述内容
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・暑くて、汗をかく（5件） ・学校までの距離が遠い ・途中道路に出ないといけないからこわい

設問4. 通学等に自転車を利用されない方にお聞きします。その理由を教えて下さい。

回答内容	回答数	構成比
① 徒歩	13	36.1%
② 安全に走る場所がない	0	0.0%
③ 天候に左右される	0	0.0%
④ 上り坂等がきつい	1	2.8%
⑤ 自転車に乗れない	2	5.6%
⑥ 学校までの距離が遠い	13	36.1%
⑦ 事故にあったことがある	0	0.0%
⑧ その他	5	13.9%
⑨ 無回答	2	5.6%
計	36	100.0%

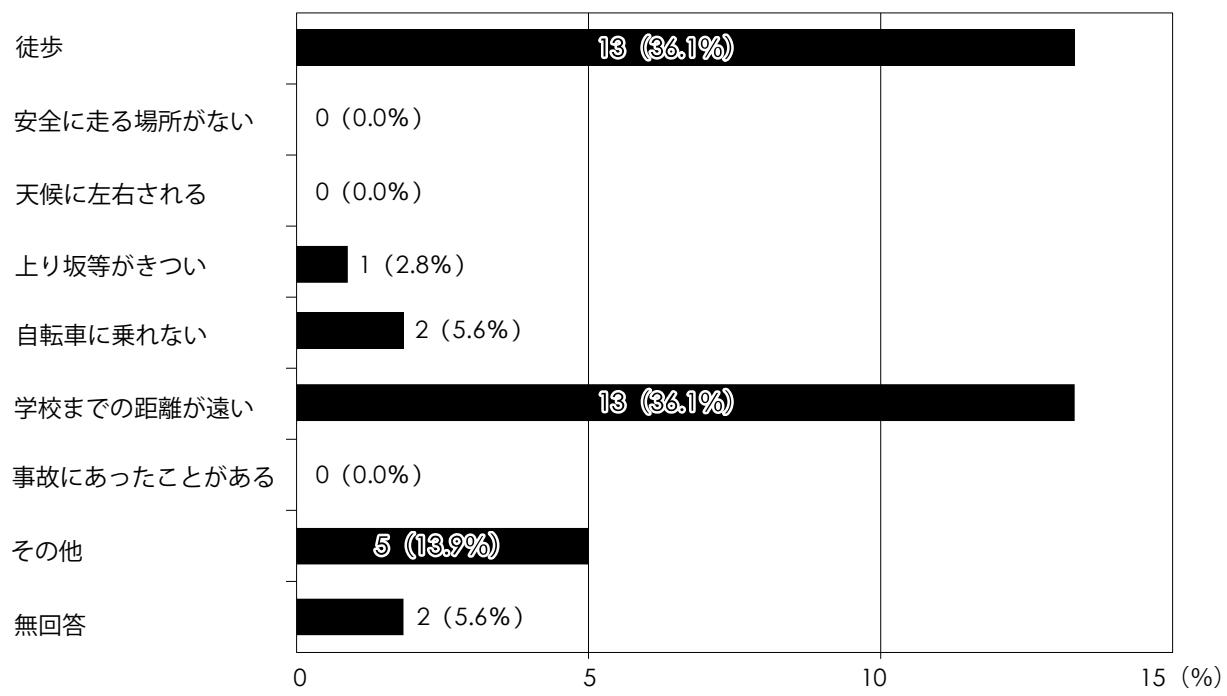


図3-12：通学に自転車を利用しない理由

表3-15：通学に自転車を利用しない理由（記述内容）

	記述内容
学校までの距離が遠い	<ul style="list-style-type: none"> ・～10km (2件) ・10km～20km (3件) ・許田から名護まで
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・車での送迎 (2件) ・自転車を持っていない (3件)

設問 5. 自転車に関する取り組みについて、ご意見、ご要望等があればご自由にご記入下さい。

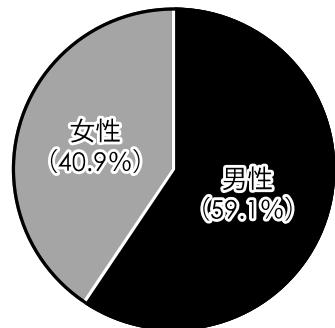
表 3-16：自転車に関する取り組みについての自由意見（記述内容）

	記述内容
意見・要望	<ul style="list-style-type: none">・駐輪場にチェーンをつけるための低めの棒が欲しい・いつか自転車を購入し、自転車通学をしたい・坂が多い

c.名護商工高等学校

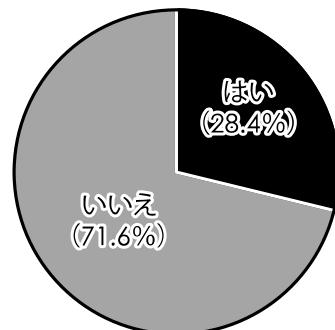
設問1. あなたの性別をお聞かせ下さい。

回答内容	回答数	構成比
① 男性	52	59.1%
② 女性	36	40.9%
計	88	100.0%



設問2. 通学で自転車を利用していますか？

回答内容	回答数	構成比
① はい	25	28.4%
② いいえ	63	71.6%
計	88	100.0%



設問3. 通学で自転車を利用される方にお伺いします。

①お住まいの地域をご記入下さい。

回答内容	回答数	構成比
宮里	5	20.0%
為又	4	16.0%
大北	3	12.0%
屋部	2	8.0%
東江	2	8.0%
伊差川	2	8.0%
数久田	2	8.0%
宇茂佐	1	4.0%
大東	1	4.0%

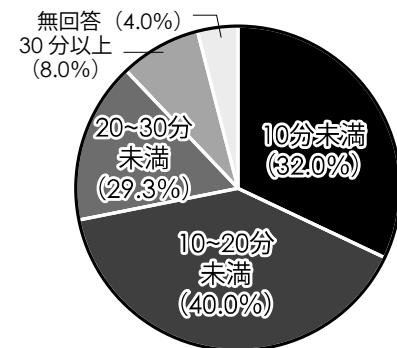
回答内容	回答数	構成比
城	1	4.0%
大西	1	4.0%
計	87	100.0%

図3-13:高校生通学ルート(名護商工高等学校)



②所要時間はどのくらいですか？

回答内容	回答数	構成比
① 10分未満	8	32.0%
② 10~20分未満	10	40.0%
③ 20~30分未満	4	16.0%
④ 30分以上	2	8.0%
⑤ 無回答	1	4.0%
計	25	100.0%



③自転車通学で困っていることはありますか？

回答内容	回答数	構成比
① 特にない	7	16.3%
② 車道走行時の危険性	4	9.3%
③ 天候	10	23.3%
④ 坂がきつい	16	37.2%
⑤ その他	6	14.0%
⑥ 無回答	0	0.0%
計	43	100.0%

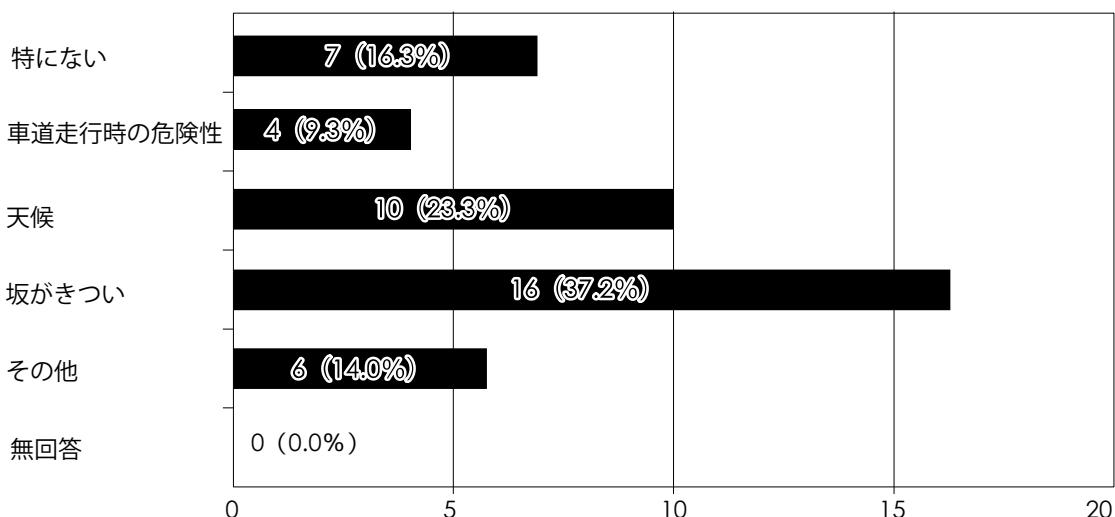


図 3-14：自転車通学で困っていること

表 3-17：自転車通学で困っていること（記述内容）

	記述内容
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・暑くて、汗をかく（3件） ・盗難の心配 ・駐輪場が狭い ・向かい風のとき

設問4. 通学等に自転車を利用されない方にお聞きします。その理由を教えて下さい。

回答内容	回答数	構成比
① 徒歩	16	24.6%
② 安全に走る場所がない	1	1.5%
③ 天候に左右される	2	3.1%
④ 上り坂等がきつい	3	4.6%
⑤ 自転車に乗れない	3	4.6%
⑥ 学校までの距離が遠い	25	38.5%
⑦ 事故にあったことがある	0	0.0%
⑧ その他	9	13.8%
⑨ 無回答	6	9.2%
計	65	100.0%

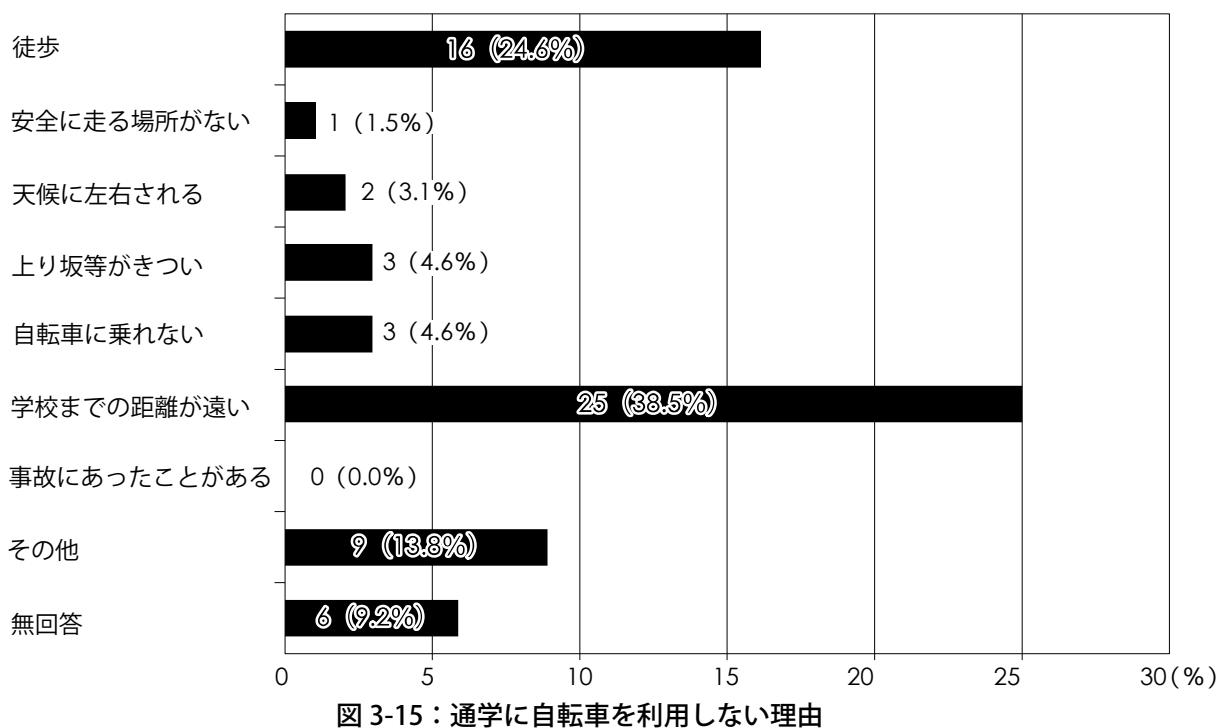


表3-18：通学に自転車を利用しない理由（記述内容）

	記述内容
学校までの 距離が遠い	<ul style="list-style-type: none"> ・～10km (4件) ・10km～20km (4件) ・20km以上 (2件) ・分からぬ (2件)
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・車での送迎 (5件) ・難儀 (2件) ・バス通学 ・盗難に遭った

設問 5. 自転車に関する取り組みについて、ご意見、ご要望等があればご自由にご記入下さい。

表 3-19：自転車に関する取り組みについての自由意見（記述内容）

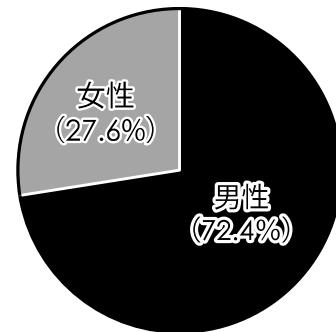
	記述内容
意見・要望	<ul style="list-style-type: none">・駐輪場が狭いため、もう少し大きくて欲しい（3件）・いつか自転車を購入し、自転車通学をしたい

3) 名護市職員

設問1. ご自身についてお聞かせ下さい。

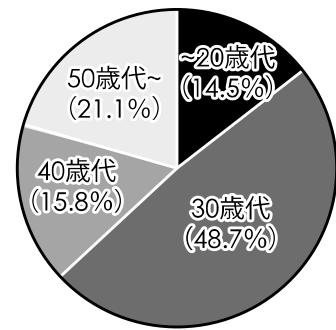
①性別

回答内容	回答数	構成比
① 男性	55	72.4%
② 女性	21	27.6%
計	76	100.0%



②年齢

回答内容	回答数	構成比
① ~20歳代	11	14.5%
② 30歳代	37	48.7%
③ 40歳代	12	15.8%
④ 50歳代~	16	21.1%
計	76	100.0%



③所在

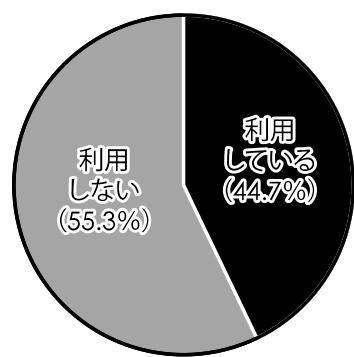
回答内容	回答数	構成比
宇茂佐	12	15.8%
宮里	11	14.5%
大東	8	10.5%
大西	7	9.2%
大中	4	5.3%
伊差川	3	3.9%
為又	3	3.9%
東江	3	3.9%
大北	3	3.9%
源河	2	2.6%
屋部	2	2.6%
世富慶	2	2.6%
大南	2	2.6%
我部祖河	2	2.6%
瀬嵩	1	1.3%

回答内容	回答数	構成比
安和	1	1.3%
城	1	1.3%
中山	1	1.3%
済井出	1	1.3%
港	1	1.3%
田井等	1	1.3%
幸喜	1	1.3%
無回答	4	5.3%
計	76	100.0%

設問2. どのような目的で自転車を利用していますか？（複数回答可）

①自転車利用実態

回答内容	回答数	構成比
① 利用している	34	44.7%
② 利用しない	42	55.3%
計	76	100.0%



②利用目的（複数回答可）

回答内容	回答数	構成比
① 通勤	24	50.0%
② レジャー	9	18.7%
③ 体力づくり	7	14.6%
④ その他	8	16.7%
計	48	100.0%

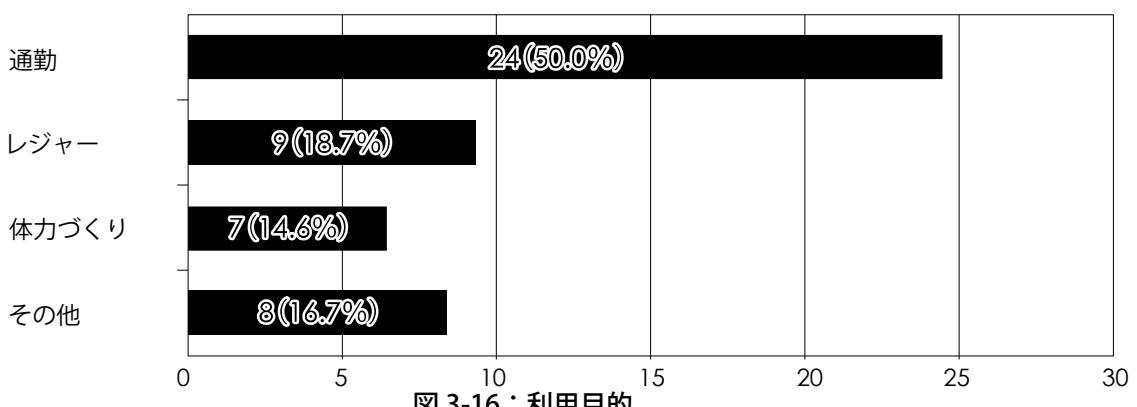


図3-16：利用目的

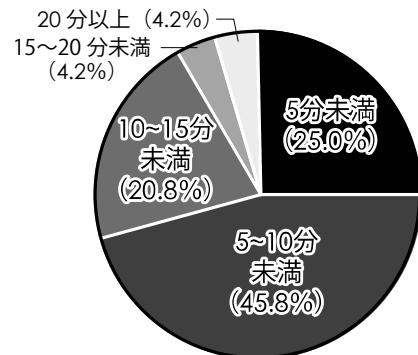
表3-20：利用目的（記述内容）

	記述内容
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・近距離の移動手段（5件） ・職場からの移動 ・気が向いたとき ・利用していた

設問3. 通勤利用の方にお聞きします。

①所要時間はどれくらいですか？

回答内容	回答数	構成比
① 5分未満	6	25.0%
② 5~10分未満	11	45.8%
③ 10~15分未満	5	20.8%
④ 15~20分未満	1	4.2%
⑤ 20分以上	1	4.2%
計	24	100.0%



②どの様なルートを利用しますか？利用する道路名、もしくは通過する施設名を矢印間にご記入下さい。矢印を書き足しても構いません。言葉で表現しづらい場合は、裏面の地図にご記入下さい。（※通勤ルートについては、次頁参照）

③自転車通勤で困っていることはありますか？

回答内容	回答数	構成比
① ある	16	66.7%
② 特になし	3	12.5%
③ 無回答	5	20.8%
計	24	100.0%

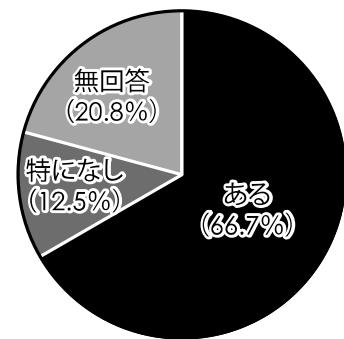


表 3-21：自転車通勤で困っていること（記述内容）

	意見内容
走行時に危険を感じる	<ul style="list-style-type: none"> ・路上駐車が多く、駐車車両の側を通過するとき、後方から来る車両に気を使う（3件） ・道路（アスファルト）状態が結構悪い箇所が多々ある（2件） ・歩道が狭く、車道を走る場合における路側帯が狭いため、自動車との距離が近い（2件） ・車道と歩道の段差（歩道の切れ目）が高いのでショックが大きく、走りづらい（2件） ・自歩道の道路が少ないうえに、電柱がじゃまである ・植樹の根による縁石の盛り上がり等があり危険である ・歩道を使っていると、横道から車が飛び出してきてひかれそうになる ・横断歩道を渡るとき、右折・左折してくる車が確認なしに飛び込んできてひかれそうになる ・車道脇を走ると、後ろから追い越す車との距離が近い ・歩行者やジョギング者との混在 ・ガラス等の割れ物
天候に左右される	<ul style="list-style-type: none"> ・突然の雨（2件） ・日差しが強い ・職場に着いてからの汗
ルート、駐輪場等が整備されていない	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪スペース（器具）がない（3件） ・ルートが整備されていない
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車は車道を走らなくてはいけないが、車が怖くてつい歩道を走らせてしまうので、自転車専用道路があると良い ・自転車通勤時にヒヤッとすることは、歩道を走っている子供たちの自転車で減速もせず路地を渡るとき。自転車の乗り方をしっかり指導したい

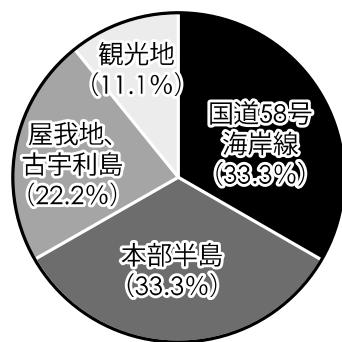
図3-17:名護市職員通勤ルート



設問4. レジャー利用の方にお聞きします。

①主にどこを走りますか？

回答内容	回答数	構成比
① 国道58号海岸線	3	33.3%
② 本部半島	3	33.3%
③ 屋我地、古宇利島	2	22.2%
④ 観光地（レンタサイクル）	1	11.1%
計	9	100.0%



②レジャーにおける自転車利用で困っていることはありますか？

回答内容	回答数	構成比
① ある	7	77.8%
② 特になし	2	22.2%
計	9	100.0%

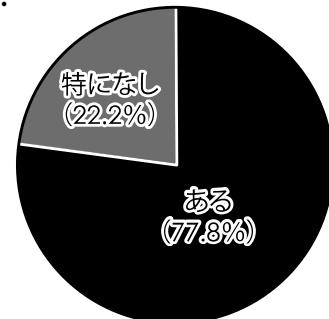


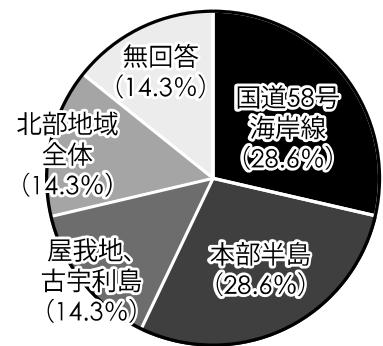
表3-22：レジャーにおける自転車利用で困っていること（記述内容）

	意見内容
走行時に危険を感じる	<ul style="list-style-type: none"> ・専用道路がなく車との接触事故が恐い ・車道を走るには危険すぎて歩道を走らざるを得ないこと ・路側帯が狭い ・基本的に車道を走行するが、大型車が往来する道路は危険 ・車道を走行する時の安全性
駐輪場、案内サイン等が整備されていない	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪施設がないこと ・案内サイン
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・新しい自転車が欲しいが、名護に専門店がない ・自転車屋さんがどこにあるのか分からず。故障した時に困る

設問5. 体力づくり利用の方にお聞きします。

①主にどこを走りますか？

回答内容	回答数	構成比
① 国道58号海岸線	2	28.6%
② 本部半島	2	28.6%
③ 屋我地、古宇利島	1	14.3%
④ 北部地域全体	1	14.3%
⑤ 無回答	1	14.3%
計	7	100.0%



②体力づくりにおける自転車利用で困っていることはありますか？

回答内容	回答数	構成比
① ある	6	85.7%
② 特になし	1	14.3%
計	7	100.0%

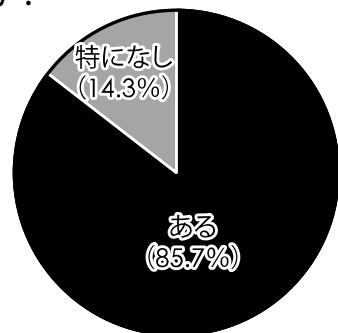


表3-23：体力づくりにおける自転車利用で困っていること（記述内容）

	意見内容
走行時に危険を感じる	<ul style="list-style-type: none"> ・車道を走行する時の危険性、安全性 ・国道449（本部町に入ってからの工事中の道路）など道路整備が進んでおらず危険 ・自動車運転手の自転車利用者への理解が足りない ・車道の右側を進行するように努めているが、路上駐車車両があると歩道を走行するか、車道右側に寄り走行せざるを得ない
ルートの整備がされていない	<ul style="list-style-type: none"> ・気分転換にさまざまなルートがあればいい
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車屋さんがどこにあるのか分からない。故障した時に困る

設問6. 自転車を利用しない方にお聞きします。その理由を教えて下さい。

表3-24：自転車を利用しない理由について（記述内容）

	意見内容
自転車を保有していない、乗る機会がない	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車を保有していないため（12件） ・購入する程の必要性を感じない（4件） ・乗る機会がほとんどないから
他の移動手段を利用している	<ul style="list-style-type: none"> ・移動の際には自動車を利用（3件） ・自動車が便利（子供の送迎や買い物等） ・自動車での移動に慣れてしまった ・徒歩で通勤しているため。20分～25分程度の距離なので、運動も兼ねて歩いて出勤している ・バイクを利用する ・目的の場所が5km以内であれば歩くことや走ることを普段の生活の中で心がけている ・通勤では遠すぎる ・自宅が源河ということもあり、通勤でも使えない
走行時の危険を感じる	<ul style="list-style-type: none"> ・名護市はツール・ド・おきなわ等、非日常での自転車利用については認知されていると思うが、日常利用を考えた場合、必ずしも利用しやすい環境とは思えない。【例えば：歩道と車道に段差があり、路面が濡れている場合、危険を感じる。公共施設等に駐輪場などが整備されていない。暑さをしのぐ場所がない。歩道の幅員が狭く、自転車で利用しづらい。（車道を走るのは、明確なすみ分けがなく、危険を感じる）】 ・車道では危険だし、歩道だと凸凹があり過ぎて乗りづらい（2件） ・交通事故は大変危険である。自転車に乗っている人がどんなに安全対策を心がけ走行していても、もらい事故を受ければ生命に関わる重大事故になりうる
小さい子供がいるため（送迎等）	<ul style="list-style-type: none"> ・子供の保育所・学校・塾の送迎に支障がある（3件） ・小さい子供がいるため（一緒に行動できない）
天候に左右される	<ul style="list-style-type: none"> ・雨の日が困る（2件） ・日焼け（2件） ・夏は暑いので厳しい
盗難	<ul style="list-style-type: none"> ・アパートに自転車置き場がないのと、盗みがひどくアパート3階まで自転車を持って上がらないといけない状態 ・新品購入後、施錠していたにも関わらず、3日で盗難被害にあった

その他	<ul style="list-style-type: none"> ・パンクした時など自転車のメンテナンスが自分ではできないため（2件） ・荷物が多い ・以前使っていた時、「沖縄は自転車使わないよ」と固定概念があるのかしょっちゅう言われていたので返答が難儀で使うのをためらっていた ・自転車通勤をしていたが、近隣に自転車屋がなく、修理をする際に手間がかかることから、徐々に自転車の所持が困難となった ・自転車をアパートのベランダ（6階）に置いており、自転車利用するためには下まで下ろさないといけないので、面倒くさくて利用していない ・修理で自転車販売店へ持ち込むのに、なぜか躊躇するため
-----	--

設問7. 自転車道が整備された場合、通勤等での利用を検討しますか？

回答内容	回答数	構成比
① 利用を検討する	46	60.5%
② 利用を検討しない	17	22.4%
③ 無回答	13	17.1%
計	76	100.0%

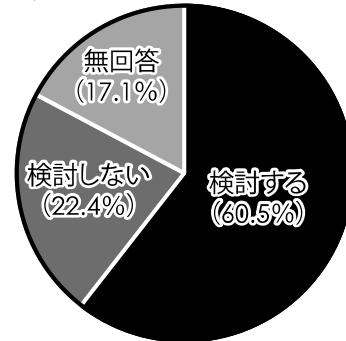


表3-25：自転車道が整備された場合の今後の自転車利用の継続及び転換の可能性について（記述内容）

意見内容	
利用を検討する	<ul style="list-style-type: none"> ・検討する（24件） ・安全かつ快適に自転車通勤が可能であれば検討する（4件） ・涼しい時期については、利用してみたい（4件） ・保育所への送迎があるため、通勤時は無理だが、レジャーで体力づくりで、利用してみたい ・整備ルートによる。便利で安全であれば当然利用する ・もちろん、通勤、レジャー、体力づくりをしていきたい ・個人的にはレジャーで利用したい ・通勤ルートに自転車道があるなら利用しても良い ・専用道路があれば、自転車通勤に切り替えたい ・自転車道というより、歩道に木陰ができるような木々を増やしてほしい（アカギではないもの） ・子供の送迎が無くなったら、自転車を利用したい ・アパートを引っ越したら、自転車道があれば通勤に自転車を利用ていきたい

利用を検討する	<ul style="list-style-type: none"> ・場合によっては検討するかもしれない ・あまり、意識に作用しないと思う。個人的には、自転車道の整備と自転車の利用意識にはあまり相関性がない。自転車道がないから自転車を利用しないというよりは、暑かったり、車より利便性に劣るという点で利用しないという理由の方が主たるもののような気がする。ただ、レジャーで自転車を利用する場合は、自転車道があった方が良いと思う ・庁舎内及び庁舎近隣でシャワー施設が利用できる場合は検討したい ・現状と同様に雨天時以外は自転車の利用に努める。経済性、エコにも繋げるため ・自転車道だけではなく、駐輪場等が整備されれば利用したいと思う ・自らは自転車を利用していないが、自動車の運転時等に自転車道の整備は必要だと感じている。整備されたら、通勤に限らず積極的に自転車を利用したいと思う
利用を検討しない	<ul style="list-style-type: none"> ・検討しない（8件） ・徒歩圏内に住んでいるため、おそらく自転車は利用しないと思う（3件） ・遠距離のため、通勤での利用は難しい（3件） ・通勤では利用しないと思う（距離的な問題と、通勤に子供の送迎を伴うため） ・今のところ利用は考えていない ・職場にシャワーが完備されていないので、汗だくのまま仕事したくない

設問8. 自転車政策に関して自由にご記入下さい。

表3-26：自転車政策に関する自由意見（記述内容）

	意見内容
自転車政策に関する意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車専用道路を整備してほしい（7件） ・駐輪場の整備（2件） ・環境面や健康面からして自転車利用の普及には大賛成 ・高齢化社会を迎え安全で安心して利用できる自転車道計画は必要な政策と思う。21世紀の森を中心として海岸ルートを整備してほしい ・車との事故や交通安全のため、自転車道の整備に力を入れて欲しい ・外郭線の交差点付近～市役所までの歩道が狭いため、自転車が歩道を通行すると歩行者の妨げになったりしているので、自転車専用道路を整備してほしい ・ルートの整備と継続的な施策の展開が必要 ・今回の調査により自転車利用環境の促進につながるような計画を策定されるものと期待するが、是非実現できる計画にしてもらいたい ・自転車道の整備にあたっては、安全性を優先することは当然だが、

自転車政策に関する意見・要望	<p>快適性の観点も入れてもらいたい（景観への配慮も）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通マナーの指導を徹底してほしい ・自転車道政策については、将来のやんばるを見据え、広域に整備し、観光にもつなげるようにすべきだと思う。特にやんばるの海を見ながら北部一周できる自転車道ができれば、すばらしいと思う ・安全に走れる場所があれば子供と一緒に乗りたいと思う ・休日子供とサイクリングは楽しそうなので整備されたら良い ・安全に乗れるならとても良いことだと思う。車道を走る自転車を見るととてもこわい ・夏の暑さ対策のため、街路樹が多く植えてあると嬉しい ・子供が大きくなるにつれ、自宅周辺での移動や子供の通学に自転車を利用していくことが予想されるため、市街地のみならず、出来れば郊外においても（例えば学校周辺に限っての整備でも…）自転車を安全に利用できるような環境整備や、通学に自転車を利用する子供たちへの教育も含めた政策を考えて頂けたらと思う ・2~3キロ近辺に住んでいる人などは積極的に自転車通勤してほしいと思う。自分も今は実家に住んでいるが、役所近辺に住むことになったら自転車通勤を検討してみる ・自動車通勤するよりは、自転車の方が地球環境にもやさしいと思う。しかし、雨が降っている場合や、天気が不安定な時、また冬の寒い時期は、やはり車を使ってしまう。通勤の際、旧名護校体育館横の道を通るが（大南公民館～交番までの間）、道が狭く、自転車が歩道を走っている場合、歩行者は歩くことができないし、また自転車利用者は歩行者がいる場合は車道を走っている状態 ・自転車通勤を推奨するのなら、シャワールームや更衣室の設置を考慮してもらいたい ・自転車交通安全講習会等を開催して安全には十分配慮すべし ・自転車政策というものがほとんど分からぬが、運動にも環境にも良いので進めばいいなと思う ・エコ・運動不足解消に良いと思う ・自転車利用者が増えるのは、自然環境への負荷、健康維持等を考えると好ましいことだと思うが、乗り手が交通ルールをきちんと守らないと返って事故が増えると思われる。自転車は道路交通法が適用されるため、市内各地に、自転車の交通ルールを記載した看板設置もあわせて検討してほしい。認知していない人が多いと思われる。実際、酒気帯び運転が多い ・オランダ等ヨーロッパ諸国では、市街地等の自転車利用が多く、低炭素社会を目指す流れになってきており、日本国内や県内でもそういう風潮になると思われる。観光等でも電気自動車を含め、今後利用者は増えていくと予想される。自転車利用者やツール・ド・おきなわなどの競技者が気持ちよく走れる街並み（ヨーロッパ風街灯設
----------------	--

自転車政策に関する意見・要望	<p>置等)を目指して欲しい</p> <ul style="list-style-type: none"> ・たまに自転車で本部半島などを一周するが、車道をロードレース用の自転車で走ると道路の拡幅や、路側帯が狭いため、車両に追い越される際に大変危険を感じる。自転車専用道路を早急に整備するのは当然必要であり、ツール・ド・おきなわを開催する名護市にとっては、自転車道を整備し、全国にエコ都市として発信できる絶好の機会と思っている ・自転車専用道路が整備されれば、歩行者、自転車との棲み分けができる、安全性及び利便性向上につながり、普及すると思う ・体力づくりや自然環境の面からも自転車利用を推進することは良いことだと思うが、安全安心な自転車利用ができるよう、ハード面の整備及びドライバーの安全運転の促進を図っていくことが重要だと思う。行政が自転車利用推進を掲げ、結果、事故が増えたということのないように ・自転車道を作るよりも、歩道の幅を十分に確保すること、段差対策を行うことで、歩行者と自転車利用者、車いす利用者に良いと思う ・自転車の利用には賛成。ただ心配な点もある。私は県外出身で、通学も自転車だった。自転車が多く利用されている環境で育ったと思う。自転車が多く利用されている自治体で頭を悩ませていたのが、放置自転車の処理だったと思う。駅前に自転車を止める場所がなく、路上に駐輪された自転車が非常時の交通等の妨げになったという例もよく聞く。自転車道の整備とともに、駐輪場の確保など、インフラ整備にも進める必要があると思う。もっとも、段階的に自転車利用人口が増えれば、こういった問題は当面ないかとは思う ・自転車利用者が増加すると、駐輪場の確保が必要になってくるのは。市役所本庁にも金属製の駐輪設備が設置されているのに気付いたが、その数はまだ少ないのでと感じている。必要に応じて可能であれば増設してもらいたい。自転車を利用するものとして一番気を使うことは、盗難である。施錠のためにも ・21世紀の森公園ができた当初、許田IC付近まで自転車道が整備され、記念サイクリング大会に参加した。私はその後2、3回自転車で散歩したことがあるが、利用している人をほとんど見かけたことがない。きっと誰かが（3人以上のグループとか）楽しく格好よく颯爽と走行していれば、自転車を利用しようと思う人も増えるのではないか。ただ、ここらの人は自転車の乗り方が危なっかしくて怖いし、ヒヤヒヤする。特にお子様は、ブレーキ掛けずに路地から飛び出したり、交差点に進入したりとひどい。大人が気をつけるのは勿論だが、小中学生への安全講習も必須で、最低限自分の身は守ってもらえるようにしてもらいたい。ハードの整備とソフトの整備をバランスよく充実させていけばフラットな街並みの名護に向いたお話だと思う。道の整備と自転車に乗りたくなる街の景色とか、利
----------------	--

自転車政策に関する意見・要望	<p>用者の自転車マナーの向上など、費用も時間もかかるが、オランダを目指してみてはどうか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗用車を運転していて自転車と接触しそうになりヒヤッとしたことがある。特にサイクリング自転車で一部交通マナーの悪い人がいるため危険である ・自転車の利用者が増えると接触事故等が増加する恐れはないのか ・車道、歩道、自転車道をしっかり区別することが可能なのか ・昨今の省エネ対策等を考慮すると自転車政策は良い考えと思うが、現実的な課題（交通ルールの厳守、盗難防止対策、駐輪場整備等）をクリアすることが重要と思う ・デンマークの首都コペンハーゲンのシティバイクのような政策は、市街地活性化にも役立つのではないかと思う ・自転車道の整備などハード面の政策よりも、自転車交通のルールやマナー等のソフト面の施策を先に行う必要があると思われる ・車が入ってこないような歩道と共有した自転車レーンがほしい。また、自転車でまちなかの店に行くと、自転車を停めるスペースがないため停める場所に困る。店ごとに駐輪場を設けるのが難しいのであれば、どこかで集約しておけるスペースをつくってほしい ・学生の登校や市民の移動の手段としてだけではなく、レーサーの方が練習のため公道を利用しているのをよく見かけるが、安全のためにも、また、ツール・ドを発端とした自転車のまちを実現するためにも自転車道の整備は必要だと思う ・通勤に自転車利用はとても良いと思うが、暑さが厳しい夏の沖縄での自転車利用は、10分の所要時間でも、汗びっしょりになる。また、本庁まで出掛けなくてはいけない場合もあるので、私は、本庁が休みの土、日利用している。職場にシャワーの整備も必要だと思う ・エコが騒がれている現代にとっては、とても良いことだと思う ・とても良い政策だと思う ・自転車利用促進と共に放置自転車対策もお願いしたい ・中心市街地活性化に位置付けられた“賑わいのあるクロスロードの整備”と併せ、自歩道の整備を行ってほしい（まちなか観光の展開や交流機会の創出といった様々な波及効果を期待したい） ・毎月第何曜日は、自転車通勤日などを設定し、少しずつ自転車利用について促進を図る ・自転車通勤手当みたいなものがあれば、自転車通勤に切り替える人も増えるのでは ・自治体、民間企業の通勤利用促進策として、5km 圏内近距離通勤手当を自転車購入支援金へ切り替え ・公共施設への駐輪施設設置（最低でも 10 台分） ・公社所有地を活用した公共駐輪所の整備 ・民間施設への普及促進のため、コンサルタント、設計士等への説明
----------------	--

自転車政策に関する意見・要望	<p>会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障害者にも安全に乗れる自転車の導入 ・自転車文化の啓蒙（自転車のまちをイメージさせる取り組み、イベント） ・整備については、今回の調査により市民の自転車利用の実態が分かるものと考えるが、実現性の観点から整備を行う場所を”モデル地区（路線）”とし指定し集中的に整備を行い、効果の検証（アンケート、利用実態等）を行った上で整備範囲を広げてはどうか？（市民の理解も得られやすいのでは） ・モデル地区（路線）の選定にあたっては、自転車利用の実態を踏まえることは当然必要だが、事業としての実現性の観点も重要である。【例えば、自転車空間を新たに設けるために、用地取得を行うことは効果の発現までに相当期間を要すると思われる所以、既存道路の幅員構成の範囲内で検討してみてはどうか。（植栽マス（帯）を自転車空間へ再配分する等）】 ・多くの人が自転車で移動するようになれば、車で移動するときに見えなかつた所が見えるようになり、①自分の街を知ることができる、②犯罪や事件が減る ・市街地、観光などの連携、相乗効果の工夫 ・自転車の行動範囲は広いので、名護市だけでなく、休憩ポイントや自転車屋の情報を共有したり、近隣市町村との連携が必要になると思う ・自転車の利用普及を図るには、自転車を利用する人や自動車、歩行者への自転車利用に関するルールやマナーを広く周知し、市民へ浸透させることが必要だと思う ・観光客向けに自転車観光ルート等があると面白いのでは ・自転車（部品含む）盗難などの恐れもあるので、駐輪場の整備・管理も重要ではないかなと思う。自動車を運転している立場としては、交差点等での左折時の巻き込みが怖いので、交差点の内側にポールを立ててもらえると、自動車が入れないだけではなく、スペースができる分、視野も広くなつて、自転車の接近が見やすくなると思う
----------------	--

3-2. 高校生の通学に関する自転車利用実態調査

(1) 調査の目的

自転車通学者と徒歩通学者の通学ルート及びそれぞれの視点からの危険性を把握し、本計画づくり（自転車ネットワークの設定及び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の策定）に反映させることを目的に、市内にある3つの高校を対象に通学に関するアンケート調査を実施。

(2) 調査対象及び実施期間

調査対象：名護市内の高校（北部農林高等学校、名護高等学校、名護商工高等学校）

実施期間：平成24年1月27日（金）～2月7日（火）

(3) 調査結果

調査結果は下記表のとおり。

調査結果詳細については、各校から100サンプル（計300サンプル）を抽出した結果である。

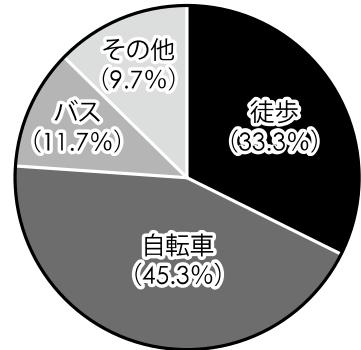
表3-27：調査結果

高 校		徒 歩	自転車	バ ス	その他	合 計
1	北部農林高等学校	106 (24.2%)	146 (33.3%)	62 (14.2%)	124 (28.3%)	438
2	名護高等学校	222 (26.3%)	261 (31.0%)	69 (8.2%)	291 (34.5%)	843
3	名護商工高等学校	165 (38.6%)	133 (31.1%)	42 (9.8%)	88 (20.6%)	428
合 計		493 (28.8%)	540 (31.6%)	173 (10.1%)	503 (29.4%)	1,709

1) 全体（北部農林高等学校、名護高等学校、名護商工高等学校）

設問1. 学校までどの手段を使って通っていますか？次の該当する番号1つに○を付けて下さい。

回答内容	回答数	構成比
① 徒歩	100	33.3%
② 自転車	136	45.3%
③ バス	35	11.7%
④ その他	29	9.7%
計	300	100.0%



設問2. 「徒歩」、「自転車」、「バス」で通学されている方にお聞きします。自宅からどのようなルートを使って、学校まで通っていますか？ 裏面の図面に自宅からのルートを直接書き込んで下さい（図面に載っていないところから通学されている方は、途中からのルートをご記入下さい）。「バス」で通学されている方は、バス停（バスを降りて）から学校までの徒歩ルートをご記入下さい。

設問3. 「徒歩」、「自転車」、「バス」で通学されている方にお聞きします。通学中に次のこととで危険を感じたことがある方は、危険を感じた場所（裏面の図面）全てに「○印」を付けて下さい（できるだけ色ペン等を使って、目立つように「○印」を付けて下さい）。

徒歩通学の方 → 通学中に「自転車」と接触した、あるいは接触の危険を感じた。

自転車通学の方 → 通学中に「自動車」と接触した、あるいは接触の危険を感じた。

バス通学の方 → バス停（バスを降りて）から学校までの間に「自転車」と接触した、あるいは接触の危険を感じた。

⇒自転車通学者の通学ルート及び危険個所をP87に示す。

⇒徒歩通学者（バス利用者含む）の通学ルート及び危険個所をP89に示す。

図3-18:自転車通学ルート及び危険個所(北部農林高等学校・名護高等学校・名護商工高等学校)

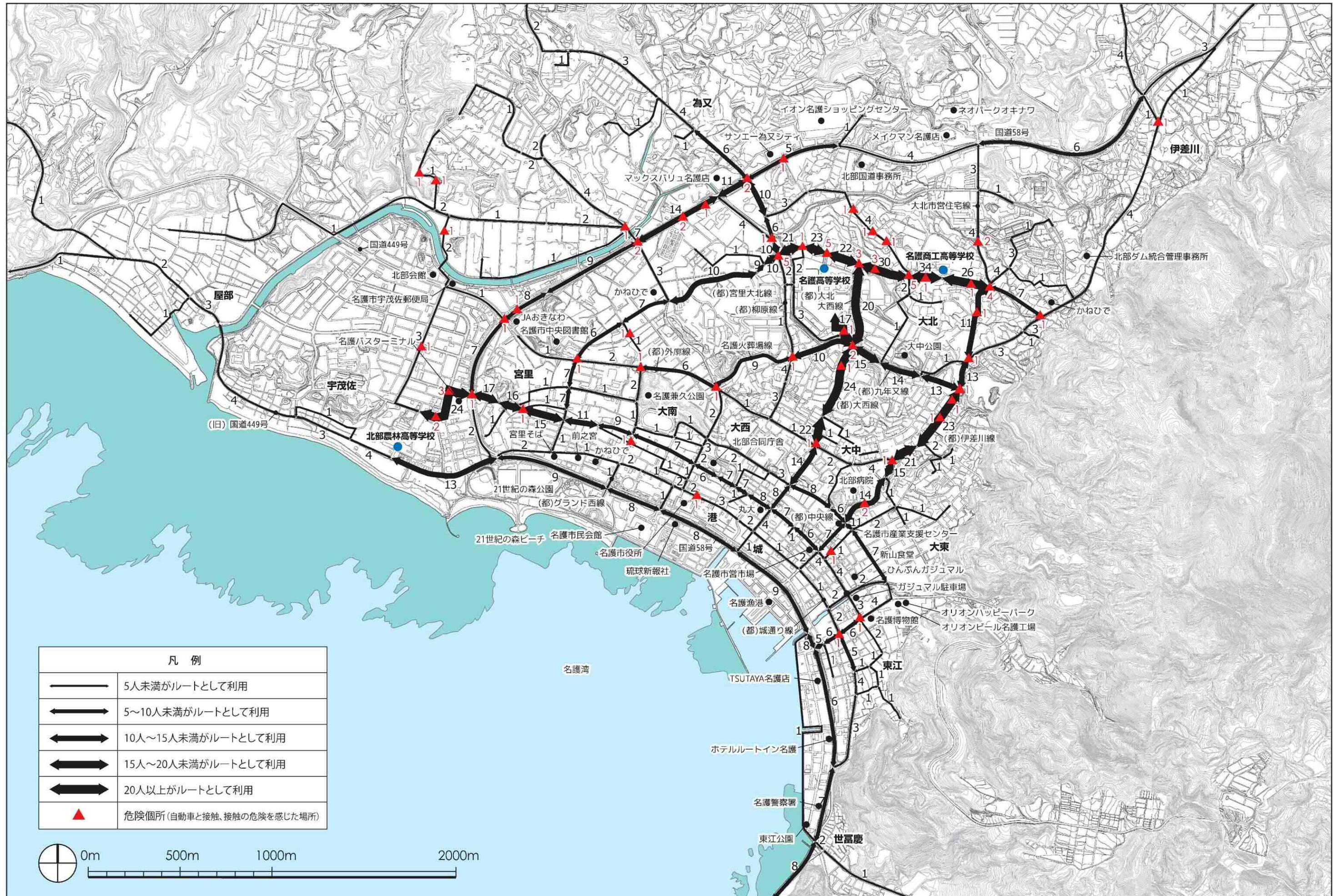
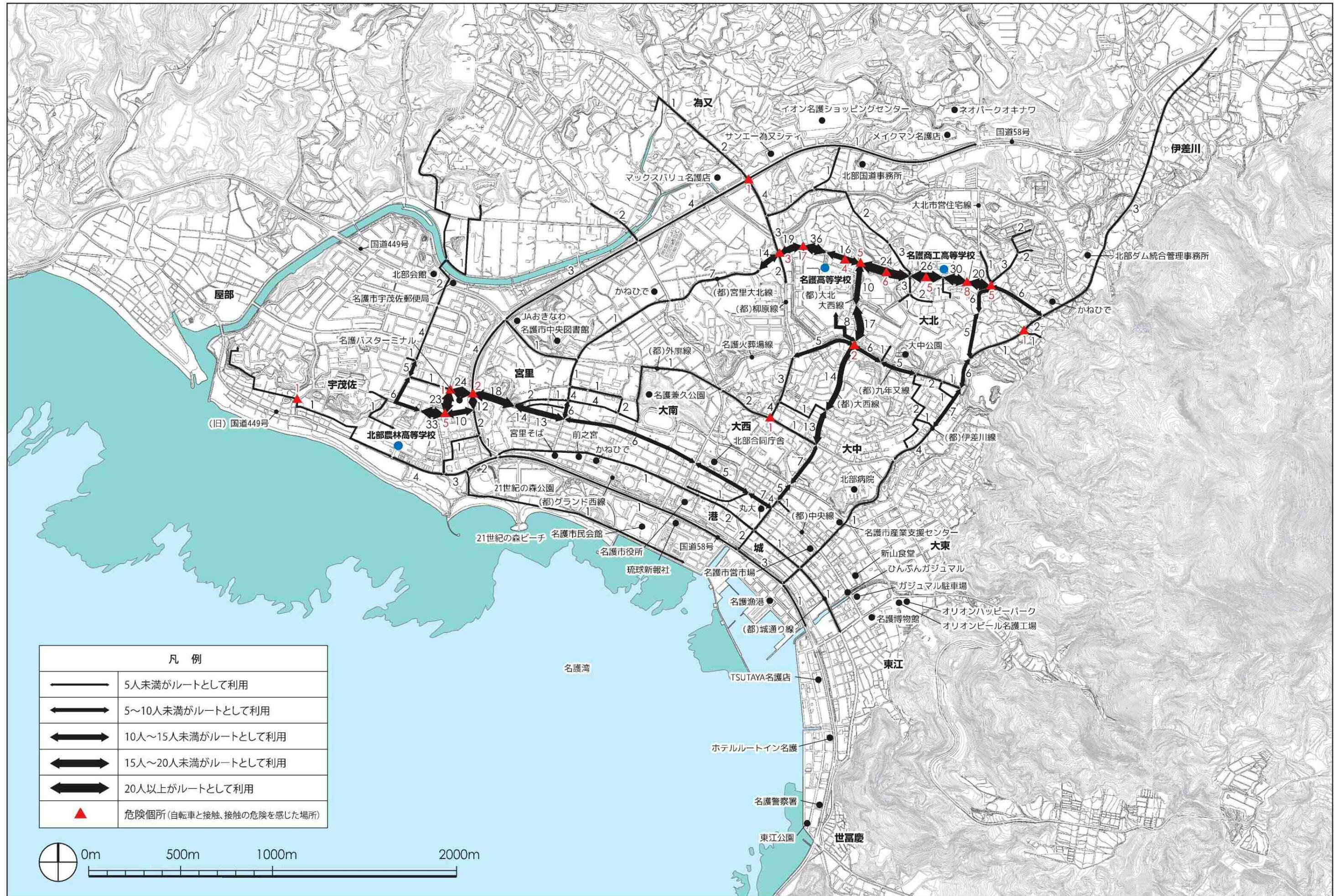


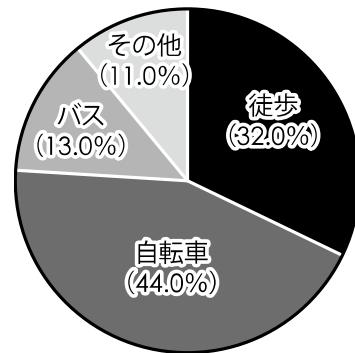
図3-19:徒歩通学ルート及び危険個所(北部農林高等学校・名護高等学校・名護商工高等学校)



2) 北部農林高等学校

設問 1. 学校までどの手段を使って通っていますか？次の該当する番号 1 つに○を付けて下さい。

回答内容	回答数	構成比
① 徒歩	32	32.0%
② 自転車	44	44.0%
③ バス	13	13.0%
④ その他	11	11.0%
計	100	100.0%



設問 2. 「徒歩」、「自転車」、「バス」で通学されている方にお聞きします。自宅からどのようなルートを使って、学校まで通っていますか？ 裏面の図面に自宅からのルートを直接書き込んで下さい（図面に載っていないところから通学されている方は、途中からのルートをご記入下さい）。「バス」で通学されている方は、バス停（バスを降りて）から学校までの徒歩ルートをご記入下さい。

設問 3. 「徒歩」、「自転車」、「バス」で通学されている方にお聞きします。通学中に次のこととで危険を感じたことがある方は、危険を感じた場所（裏面の図面）全てに「○印」を付けて下さい（できるだけ色ペン等を使って、目立つように「○印」を付けて下さい）。

徒歩通学の方 → 通学中に「自転車」と接触した、あるいは接触の危険を感じた。

自転車通学の方 → 通学中に「自動車」と接触した、あるいは接触の危険を感じた。

バス通学の方 → バス停（バスを降りて）から学校までの間に「自転車」と接触した、あるいは接触の危険を感じた。

⇒自転車通学者の通学ルート及び危険個所を P93 に示す。

⇒徒歩通学者（バス利用者含む）の通学ルート及び危険個所を P95 に示す。

図3-20:自転車通学ルート及び危険個所(北部農林高等学校)

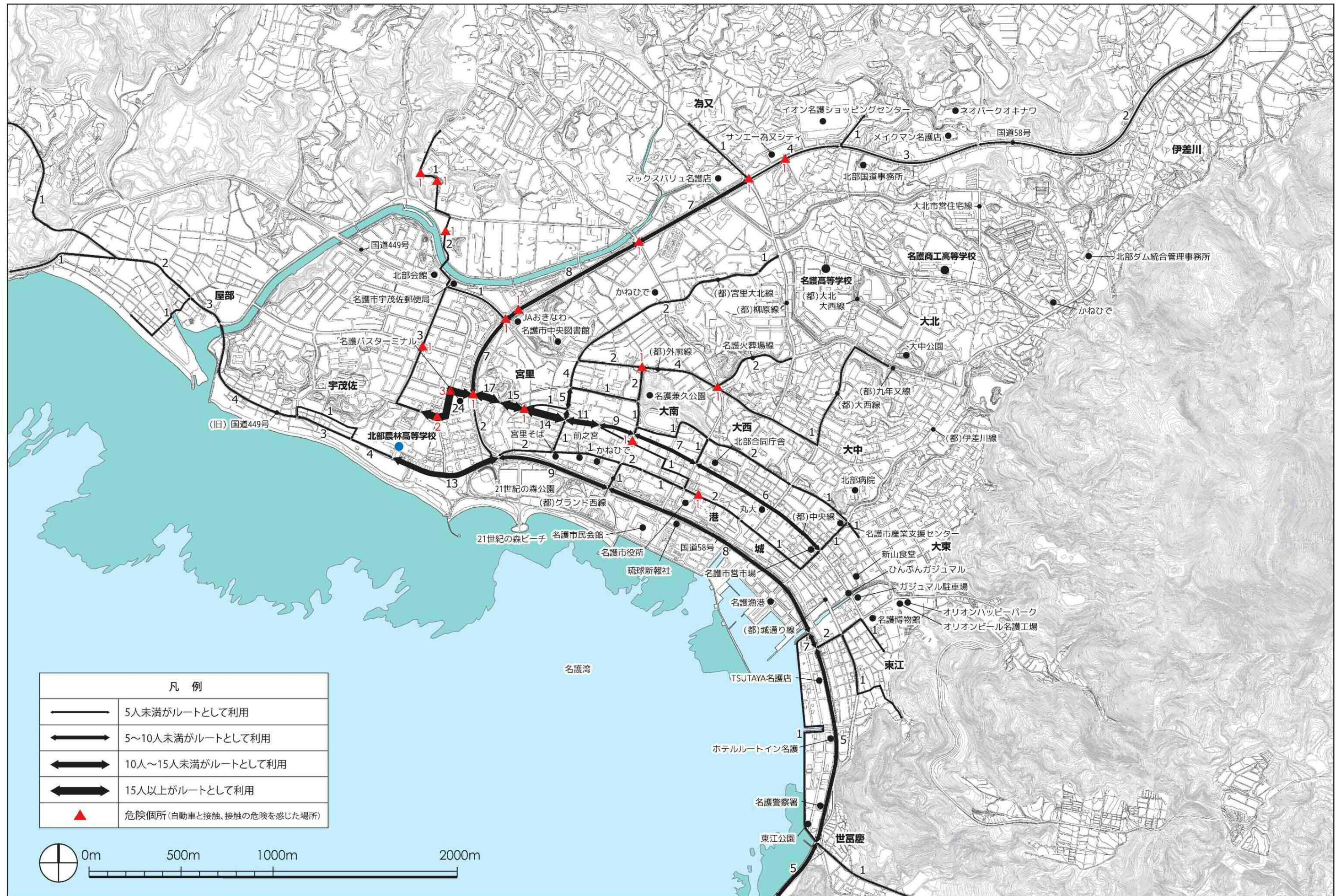


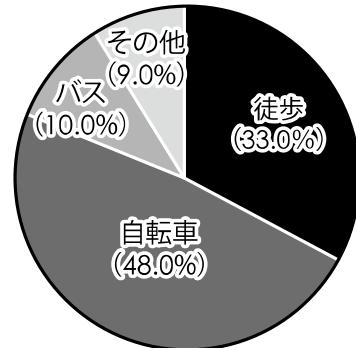
図3-21:徒歩通学ルート及び危険個所(北部農林高等学校)



3) 名護高等学校

設問 1. 学校までどの手段を使って通っていますか？次の該当する番号 1 つに○を付けて下さい。

回答内容	回答数	構成比
① 徒歩	33	33.0%
② 自転車	48	48.0%
③ バス	10	10.0%
④ その他	9	9.0%
計	100	100.0%



設問 2. 「徒歩」、「自転車」、「バス」で通学されている方にお聞きします。自宅からどのようなルートを使って、学校まで通っていますか？ 裏面の図面に自宅からのルートを直接書き込んで下さい（図面に載っていないところから通学されている方は、途中からのルートをご記入下さい）。「バス」で通学されている方は、バス停（バスを降りて）から学校までの徒歩ルートをご記入下さい。

設問 3. 「徒歩」、「自転車」、「バス」で通学されている方にお聞きします。通学中に次のことで危険を感じたことがある方は、危険を感じた場所（裏面の図面）全てに「○印」を付けて下さい（できるだけ色ペン等を使って、目立つように「○印」を付けて下さい）。

徒歩通学の方 → 通学中に「自転車」と接触した、あるいは接触の危険を感じた。

自転車通学の方 → 通学中に「自動車」と接触した、あるいは接触の危険を感じた。

バス通学の方 → バス停（バスを降りて）から学校までの間に「自転車」と接触した、あるいは接触の危険を感じた。

⇒自転車通学者の通学ルート及び危険個所を P99 に示す。

⇒徒歩通学者（バス利用者含む）の通学ルート及び危険個所を P101 に示す。

図3-22:自転車通学ルート及び危険個所(名護高等学校)



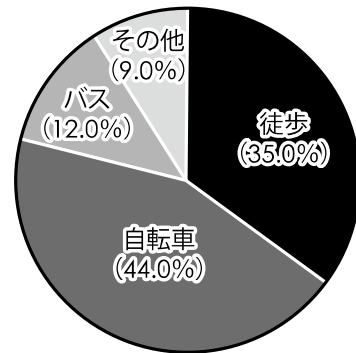
図3-23:徒歩通学ルート及び危険個所(名護高等学校)



4) 名護商工高等学校

設問 1. 学校までどの手段を使って通っていますか？次の該当する番号 1 つに○を付けて下さい。

回答内容	回答数	構成比
① 徒歩	35	35.0%
② 自転車	44	44.0%
③ バス	12	12.0%
④ その他	9	9.0%
計	100	100.0%



設問 2. 「歩歩」、「自転車」、「バス」で通学されている方にお聞きします。自宅からどのようなルートを使って、学校まで通っていますか？ 裏面の図面に自宅からのルートを直接書き込んで下さい（図面に載っていないところから通学されている方は、途中からのルートをご記入下さい）。「バス」で通学されている方は、バス停（バスを降りて）から学校までの歩歩ルートをご記入下さい。

設問 3. 「歩歩」、「自転車」、「バス」で通学されている方にお聞きします。通学中に次のことで危険を感じたことがある方は、危険を感じた場所（裏面の図面）全てに「○印」を付けて下さい（できるだけ色ペン等を使って、目立つように「○印」を付けて下さい）。

歩歩通学の方 → 通学中に「自転車」と接触した、あるいは接触の危険を感じた。

自転車通学の方 → 通学中に「自動車」と接触した、あるいは接触の危険を感じた。

バス通学の方 → バス停（バスを降りて）から学校までの間に「自転車」と接触した、あるいは接触の危険を感じた。

⇒自転車通学者の通学ルート及び危険個所を P105 に示す。

⇒歩歩通学者（バス利用者含む）の通学ルート及び危険個所を P107 に示す。

図3-24:自転車通学ルート及び危険箇所(名護商工高等学校)



図3-25:徒歩通学ルート及び危険個所(名護商工高等学校)



4. 自転車利用上の課題



名護市における自転車走行環境及び利用実態から自転車利用上の課題・問題点を以下とおり整理する。

①安全・安心な自転車走行環境の確保

- ・那覇市のような公共交通が整った地域に比べ、本市は、自動車に依存する傾向が強い（自家用車分担率 75.5%）ことから、市街地内の交通量も多い。また、市街地内における駐停車も多いことから、安全・安心な走行環境が整っていない。
- ・特に普通自転車歩道通行可となっているのは、国道 58 号、二見バイパスのみであり、歩行者・自転車・自動車が安全・安心に移動できる空間を確保が必要である。
- ・自転車利用実態調査を見ると、市街地内では、通学・通勤等での自転車利用が見られるため、自転車事故を防ぐ自転車空間として、自転車レーンの設置や歩行者が少ない現状等も踏まえて、名護市独自のルール構築等が必要になる。
- ・自転車に関する道路標識や交差点における自転車横断帯が設置されていないため、安全な走行環境の創出のために設置が必要である。

②地域間の交流・連携の促進

- ・自転車利用実態調査から、市民の健康や観光レクリエーションで利用する機会が少ない現状から、地域の拠点等を安全で快適に連絡するようなネットワークの形成が必要である。

③駐輪空間の確保

- ・市街地内においては、駐輪スペース等がなく、使いやすい環境になっていない。
- ・中心市街地に来街する自転車の利便性向上のためにも駐輪スペースの確保が必要である。

④自転車・自動車利用者のマナー向上

- ・自転車利用ルールが浸透していないため、自転車利用者の走行・駐輪マナー、歩行者への配慮の徹底が必要である。
- ・市街地内（伊差川線、中央線等）は自動車の駐停車が多く、自転車が安全に路肩、車道を走れない環境にあるため、自動車利用者に対しても自転車利用者に配慮した駐停車のマナー向上が必要になる。
- ・自転車の走行ルールや放置自転車等に対する駐輪規制の適正な運用が必要である。

5. 自転車活用の必要性

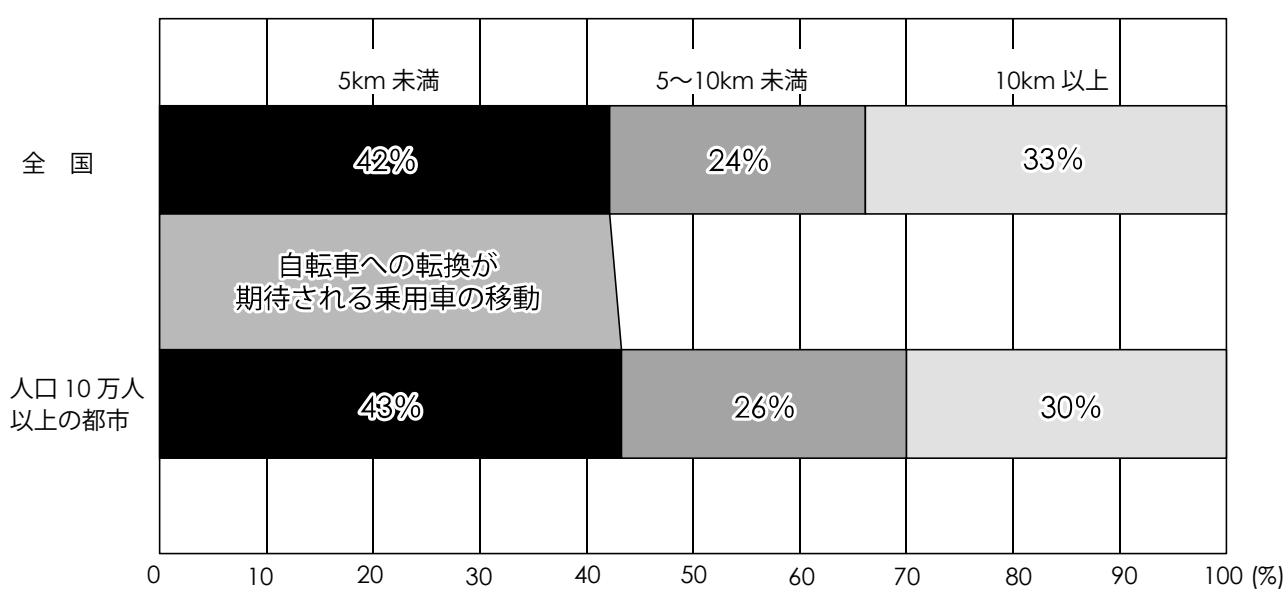
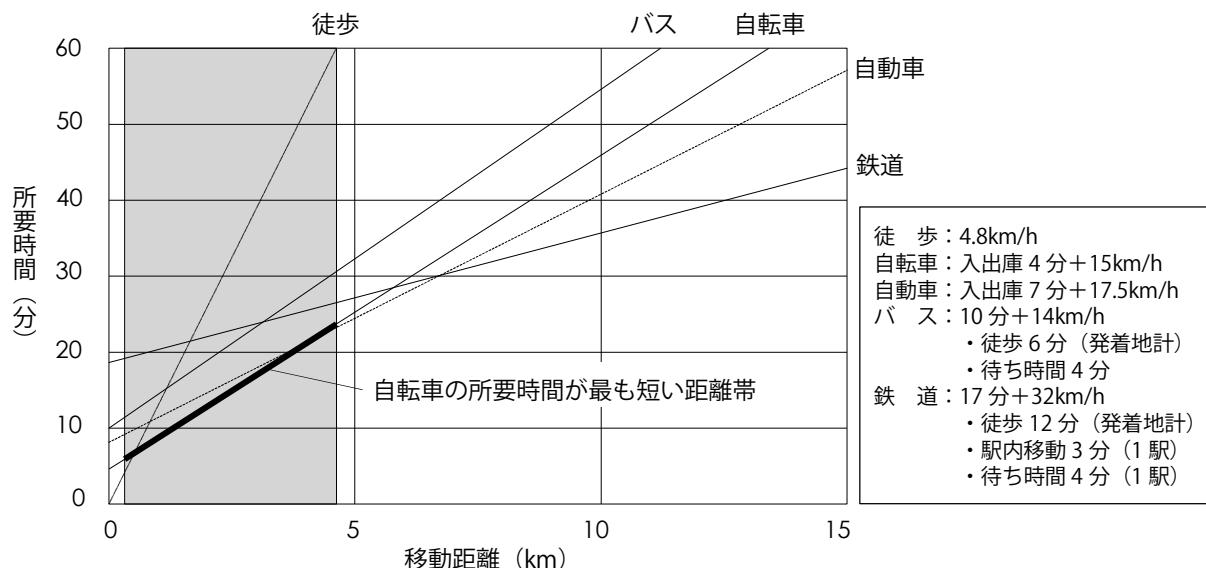


5-1. 自転車利用の効果

現在、地球環境の問題や健康志向の高まり、経済社会等を背景に、自転車利用が注目されている。しかし一方では、前述のとおり、自転車が関連する事故が年々増加傾向となっている。

自転車は、5km程度の短距離の移動においては、鉄道や自転車をはじめとしたどの手段よりも所要時間が短く、都市内交通として最も効率的な移動手段として考えられている。

特に都市部における5km未満の自動車の移動は、全体の4割となっており、自動車から自転車への転換が期待されている。



一般的に自転車利用を促進する際には、以下のようなメリットとデメリットが考えられる。メリットを最大限に活かし、デメリットとなる部分を上手にカバーする方策を同時にやっていくことが重要となる。

表5-1：自転車の持つ特性（メリット・デメリット）

	メリット	デメリット
利用者の視点	◎ 気軽に利用しやすい 近距離の移動に適しており、手軽に目的地まで行ける。また、公共交通と違い時間の制約が無い。	● 交通弱者になりやすい 対自動車において、交通事故の被害者になる場合が多い。
	◎ 経済的である 比較的安く手に入り、燃料・税金等が不要なため、経済的である。	● 交通加害者になりやすい 自転車利用のマナー・ルールが守られていないため、対歩行者において交通加害者になる場合が多い。
	◎ 健康に良い 体を動かし、適度に良い運動になるため、健康に良い。	● 盗難に遭いやすい 持ち運び等が可能であり、力ギも簡易なものが多いため、盗難に遭うケースが多い。
	◎ 自然を感じられる 全身で風を受けながら、自然を感じ心地よく走れる。	● 天候に左右される 雨、雪、気温などの気象条件により、乗りにくくなる。
まちと住民の視点	◎ 環境に優しい 大気汚染物質や二酸化炭素を排出せず、環境に優しい。 (環境面)	● 通行の阻害 歩道への違法駐輪により、誘導ブロックをふさぐなど、歩行者等の通行を妨げる場合がある。
	◎ 交通渋滞の緩和 道路空間や都市空間における占有面積が小さく、自動車利用よりも交通渋滞の緩和が期待される。(環境、経済面)	● 景観の悪化 違法駐輪により、都市の景観の悪化要因となっている。
	◎ 賑わいの創出 気軽に利用できることから、まちに気軽に訪れやすくなり、まちの活性化が期待される。(商業、観光面)	● 交通事故の増加 車道での自動車と自転車、歩道上の歩行者と自転車の事故が多発している。
	◎ 利用環境整備費用の削減 自転車に関する設備は、自動車に比べ安価に整備することができる。 (財政面)	● コストの増大 違法駐輪対策によって、撤去費用や廃棄処分費用などにかかる行政コストが増大している。

(グレー文字は現在の名護市ではあてはまらない)

5-2. 名護市が目指す自転車まちづくりの方向

(1) 上位・関連計画

①第4次名護市総合計画（平成21年3月）

まちづくりの基本理念	①ともに生きる～人、自然、地域社会が生命豊かなに支え合うまち～「共生」 ②自らはばたく～伸びやかに自分らしくはばたける誇りに満ちたまち～「自治」 ③響きあう～まずの一歩が力を結集し、大きく鼓動するまち～「協働」
まちづくりの目標	人と自然が響きあい 未来をひらく 和みのまち
政策	①支え合いの心で結ぶ笑顔あふれるまち ②ふるさとに誇りを持ち心豊かな人を育むまち ③自然の力を生かし創るエコな自立型産業のまち ④人の和でつくる自然と都市が調和した快適なまち ⑤健全な行政運営と協働のまち
交通に関連する施策	政策④：人の和でつくる自然と都市が調和した快適なまち 施策①：自然と共生するまち 施策②：道路・交通ネットワーク整備・拡充 地域間交流や産業・経済活動の活性化につながる道路・交通ネットワークの整備拡充を図る。また、誰もが安心して暮らし続けることができるよう、市民との連携の下で道路環境の整備を進めるとともに、利便性の高い公共交通システムの確立を図る。 ●具体的な取り組み ・計画的かつ効率的・効果的な道路整備事業の推進 ・安心・快適な道路環境の整備 ・交通安全対策の推進 ・公共交通システムの確立 施策③：快適な居住環境の整備 施策④：安全で安定した水の供給 施策⑤：生活衛生の向上 施策⑥：防災・防犯体制の充実

②名護市都市計画マスターplan（平成18年8月）

将来都市像	豊かな自然と魅力ある都市機能が調和した共生・自治・能動するまち・名護
基本方針	①コンパクトシティの形成と地域の特徴を生かしたまちづくり ②小さな世界都市を目指した魅力ある持続可能なまちづくり ③やんばるの自然と地域資源を守り育てるまちづくり ④安全で豊かな生活環境の創出と地域コミュニティを継承するまちづくり

交通に関する施策	<p>●市街地地域</p> <ul style="list-style-type: none"> 幹線道路として、名護本部線、県道18号線、（都）伊差川線、（都）中央線、（都）柳原線、（都）宮里大北線は各地域をつなぐ道路としての機能の維持・改善を促進する。 名護十字路交流市場の整備や沿道のファサードの統一、電線類の地中化、通過交通抑制のための一方通行化等、案内サインの充実、観光ガイド育成等により中心市街地における安全性と回遊性の確保と、歩いて楽しめるまちなか観光を促進する、まちなか散策路の整備を図る。 <p>●屋我地地域</p> <ul style="list-style-type: none"> 県道110号線及び県道125号線により島内周遊道路を形成し、集落間の移動はもちろん周遊観光ルートとしての利用を促進する。 屋我地農業公園から屋我地島中央を横断し、今帰仁村に至る県道110号バイパスの整備を促進することで広域観光ルートの形成を図る。また、フルミ大橋開通後は羽地内海を1周する羽地内海サイクリングロードの形成を検討する。 <p>●東海岸地域</p> <ul style="list-style-type: none"> 東海岸地域を連結する国道331号及び市街地地域から東海岸地域を結ぶ県道18号線の早期整備と、その機能の維持、安全面の強化等の改善を促進する。また、自然環境豊かな山間部や海岸部を通り、体験・滞在型観光の主要ルートとなることから自然環境との調和を図りながら沿道植栽等による景観形成を図る。
----------	---

③名護市中心市街地活性化基本計画（平成16年3月）

コンセプト・将来像	<p>●コンセプト 地域コミュニティの再生＝名護のちむぐくるを伝える活性化</p> <p>●将来像</p> <ul style="list-style-type: none"> 快適なまちなか居住の回復～「ほっと」するまち～ 交流と賑わいの核・名護らしさの集約拠点～「わくわく」するまち～ 「まち」が提供する多様なサービス機能のセンター～「いきいき」するまち～
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> 人々が集い賑わう環境づくり（観光、交流及び文化機能の充実） 誰もが安心して快適に暮らすための環境づくり（快適な居住環境の形成、福祉政策の推進） まちの経済を支え、親しみのあるサービス環境づくり（まちの商業機能の更新、経済再生） まちなかに人を引き込むための利便性の高い交通環境づくり（アクセス性、回遊性の向上）

基本方針	⑤地域自らが活性化を実現するための環境づくり（地域協働によるまちづくりの展開）
交通に関する施策	<p>基本方針④：まちなかに人を引き込むための利便性の高い交通環境づくり（アクセス性、回遊性の向上）</p> <p>①誰もがまちなかへ気軽に訪れることができる交通システムを構築する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス・タクシーの導入 ・港・城駐車場の機能性を高めるための環境整備 ・新たな駐車場整備についての検討 ・補助幹線道路の整備（都市計画道路大西線延長） <p>②まちなかの回遊性を高めるための人、環境にやさしい交通システムを構築する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車を活用した新交通システムの導入 中心市街地におけるモビリティの向上ならびに環境にやさしいまちなかを形成するため、自転車タクシーやレンタサイクルなど、まちなかの回遊性を高めるための新たなシステムを導入する。また、まちなかにおいては、こうした自転車交通システムにも対応した道路整備を推進し、回遊性のさらなる向上をめざす。 ・エコカーの導入

④名護市道路整備プログラム【平成21年改訂版】（平成21年9月）

策定の目的	国土交通省の「都市計画道路整備プログラムマニュアル（案）」（平成11年3月）、沖縄県の「沖縄県都市計画道路の見直しガイドライン」（平成18年6月）に基づき、国及び県、周辺町村による道路整備計画と整合を図りつつ、名護市において、これから道路整備を限られた財源の中で効率的かつ効果的に行うため、各道路の機能を明確化し、優先的に整備すべき路線を抽出することで道路整備事業の透明性及び公平性、必要性を市民に明らかにすることを目的とする。
調査対象道路	<p>本調査は、道路の整備優先度を検討することを目的とするものであり、検討作業にあたっては、都市内道路のうち都市内幹線道路及び幹線市道を対象に行う。</p> <p>●対象路線</p> <p>幹線道路：（都）外廓線 補助幹線道路：（都）大宮小学校前線、（都）山手線、（仮）宮里大南線、（都）大北大西線、（仮）大中公園線、市道柳原中線、市道大北2号線</p>

④名護市景観構想（平成23年3月）

策定の背景と目的	<p>●背景</p> <p>沖縄県北部に位置し、約210k m²の広大な面積を有する本市には、美しい海や豊かな緑などの自然景観、グスクや伝統的祭事などの歴史・文化景観、ビーチやレクリエーション施設などのリゾート景観等、豊富な景観資源を有している。しかし、資源に恵まれている一方で、これらをまもり・つくり・育て・いかす取り組み（景観まちづくり）が十分に進んでおらず、地域の魅力づくりに結び付けられていない現状がある。</p> <p>●目的</p> <p>「名護市景観構想」の策定は、景観計画や景観条例の策定に向けた基礎調査と、地域と協働で取り組む景観まちづくりに向けた枠組みづくりという二つの役割を持っている。本構想の策定を通じ、今後、地域の実情にあった住民自らが考える独自のルールの策定を目指し、地域内及び地域・行政間で景観の現状や課題、景観将来像などを共有することを目的としている。</p>
地域区分	<p>地域景観の現況を整理し、今後の景観計画策定へと円滑につなげるため、各地域における景観特性の同質性やまちづくりの方針、歴史的な背景などを踏まえ、名護市都市計画マスターplanで用いている7つの地域区分ごとに整理している。</p> <p>地域区分：市街地地域、瀬喜田地域、屋部地域、羽地地域、屋我地地域、東海岸地域、久辺地域</p>
景観分類	<p>①自然の景観 山林・丘陵、干潟・マングローブ、河川・水辺・島など、ある程度人為的な影響を受けていても私たちが「自然」と感じるもの</p> <p>②歴史・文化の景観 実際に目で見ることができる史跡や伝統的建築物、排所、また祭事などの伝統的な慣習も含めて、私たちに歴史や文化を感じさせるもの</p> <p>③まちなみ・くらしの景観 人々の生活する場や、人々の活動を通じて私たちの目の前にあらわれる景観</p> <p>④魅力ある景観を眺める場所 景観資源そのものではなく、私たちや観光客の皆さんのが意図的に景観を眺める場所（視点場）</p>

(2) 平成 23 年度施策方針

平成 23 年度の名護市まちづくりの施策方針として、循環型環境都市の形成を掲げており、目指すまちづくりを実現する主要事業の中で、「名護市自転車ネットワーク基盤整備」は、特に「低炭素型まちづくり」、「景観まちづくり」、「まちなか観光」に大きく寄与するものである。

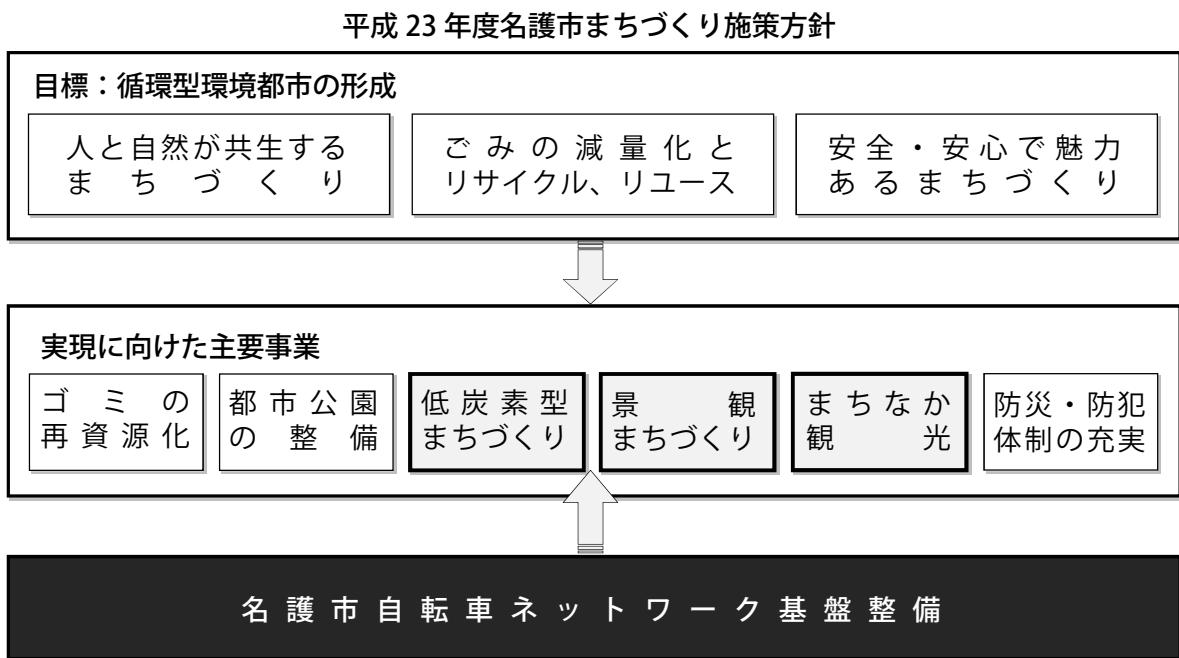


図 5-3：平成 23 年度名護市施策方針と本業務の関わり

6. 自転車活用の目標と方針



名護市における自転車利用上の課題等を踏まえ、以下のとおり、目標と方針を設定する。

●基本目標

各種法規制との調整を図り、歩行者・自転車・自動車が共存する安全・安心な自転車まちづくりを実現する

方針①：利用形態に合わせた自転車ネットワークの設定

- ・地域概況やアンケート調査結果等から、本市の自転車利用を大きく「日常利用」と「健康・観光レクリエーション利用」の2つの形態に分け、自転車ネットワークを設定する。
- ・「日常的利用」としては、主に通勤・通学等で利用する割合や地形的に平坦な市街地を対象とし、目的施設を中心にネットワーク化を図る。
- ・「健康・観光レクリエーション利用」としては、名護市広域を対象とし、各種の景観軸や地域の拠点等を結ぶネットワーク化を図る。

方針②：安全・円滑な自転車走行環境の形成

- ・市街地内において、歩行者・自転車・自動車の利用状況や道路幅員等を踏まえ、安全で円滑な走行空間を確保するために、市街地における自転車レーンの設置や名護市独自のルールを構築する。
- ・中心市街地へ来街する自転車の利便性向上に向けて、駐輪スペースを確保する。
- ・利用者が容易に理解できるように、統一的な案内板や路面表示による自転車走行位置を明示する。

方針③：地域交流・連携促進及び魅力の創造

- ・健康・観光レクリエーション利用の促進により、地域間の交流・連携を強化するために、海辺やまちなかにおける景観軸、地域の拠点等を安全で快適に連絡するようなネットワークを形成する（レンタサイクルの活用や景観軸を結んだ観光ネットワーク等）。

方針④：交通に関わる人の意識改革

- ・交通ルール・マナーの意識啓発を図る。
- ・自動車から自転車への利用転換等の自転車利用促進に向けた意識啓発を図る（利用促進に向けた情報発信の充実）。