

7. 自転車ネットワークの設定



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

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、本市の自転車利用を大きく「日常利用（まちなかネットワーク）」と「健康・観光レクリエーション利用（広域ネットワーク）」の2つの形態に分け、将来的な自転車ネットワークを設定する。

「日常利用（まちなかネットワーク）」としては、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。ネットワークの対象範囲は、地形的に平坦な市街地を対象とし、目的施設と住居地域を結ぶ形でネットワークを図る。

「健康・観光レクリエーション利用（広域ネットワーク）」としては、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。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る。

7-2. 自転車ネットワークの設定

（1）自転車ネットワーク（将来系）の設定

「日常利用」及び「健康・観光レクリエーション利用」の自転車ネットワーク路線の選定にあたっては、自転車利用者から得られた通勤、通学、買物、観光等で普段利用するルート及び道路現況等を踏まえた上で、以下に示す経路について自転車ネットワーク路線として選定する。

表 7-1：自転車ネットワーク設定の考え方

利用形態	目的施設	経路
日常利用	通勤利用	<ul style="list-style-type: none">・就業施設 <ul style="list-style-type: none">・結節点 ⇄ 目的施設・住居地域 ⇄ 目的施設・目的施設間
	通学利用	<ul style="list-style-type: none">・学校教育施設 <ul style="list-style-type: none">・住居地域 ⇄ 目的施設
	買物利用	<ul style="list-style-type: none">・商業・飲食施設・公共施設・公園・緑地 <ul style="list-style-type: none">・住居地域 ⇄ 目的施設・住居地域間・目的施設間
	まちなか 観光	<ul style="list-style-type: none">・商業・飲食施設・公共施設・公園・緑地・観光・宿泊施設 <ul style="list-style-type: none">・目的施設間
健康・観光 レクリエーション利用	体力づくり、 観光レジャー 利用	<ul style="list-style-type: none">・自然・歴史景観・商業・飲食施設・公共施設・公園・緑地・観光・宿泊施設 <ul style="list-style-type: none">・東西を連絡する経路・結節点 ⇄ 目的施設・目的施設間

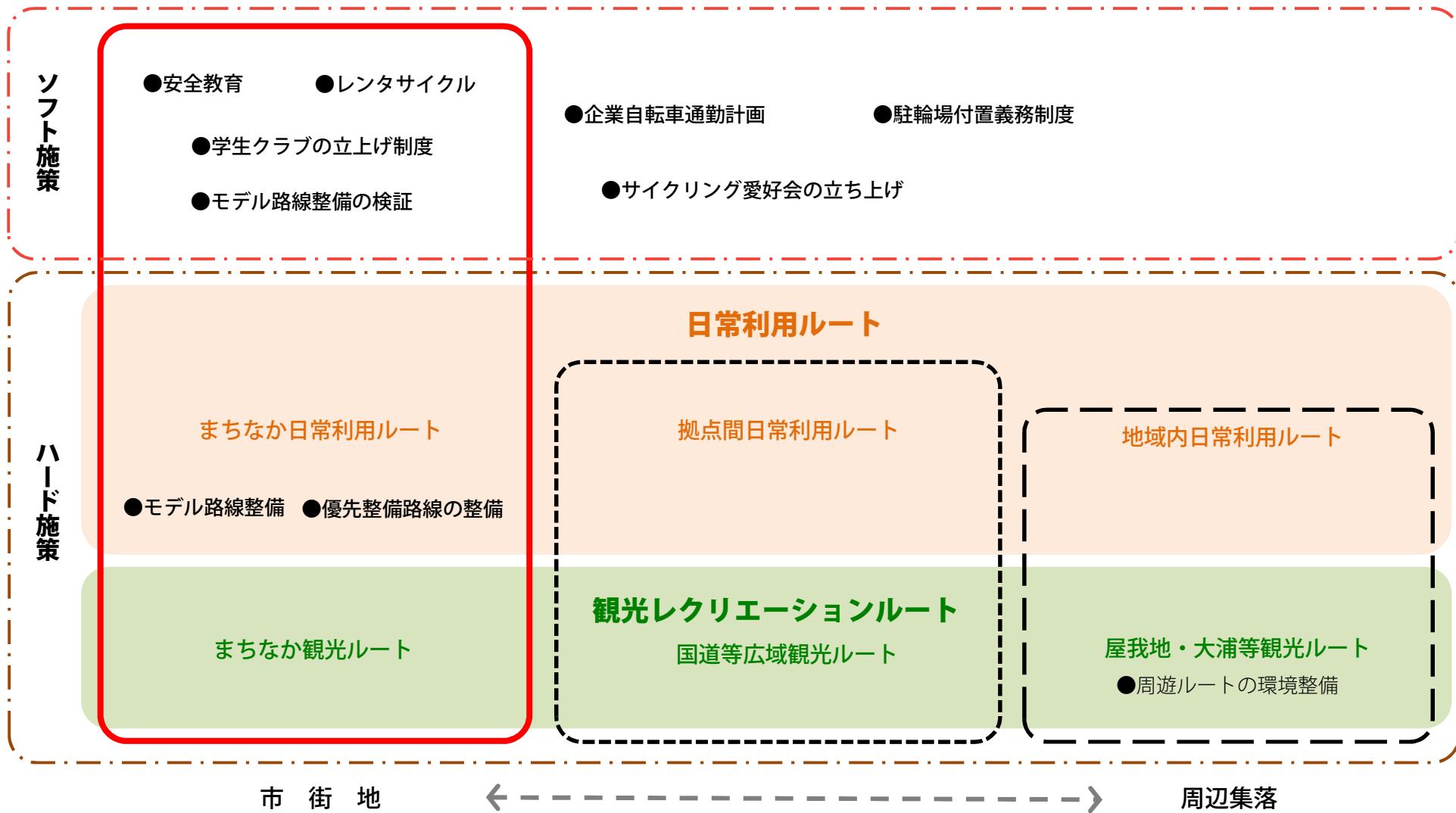
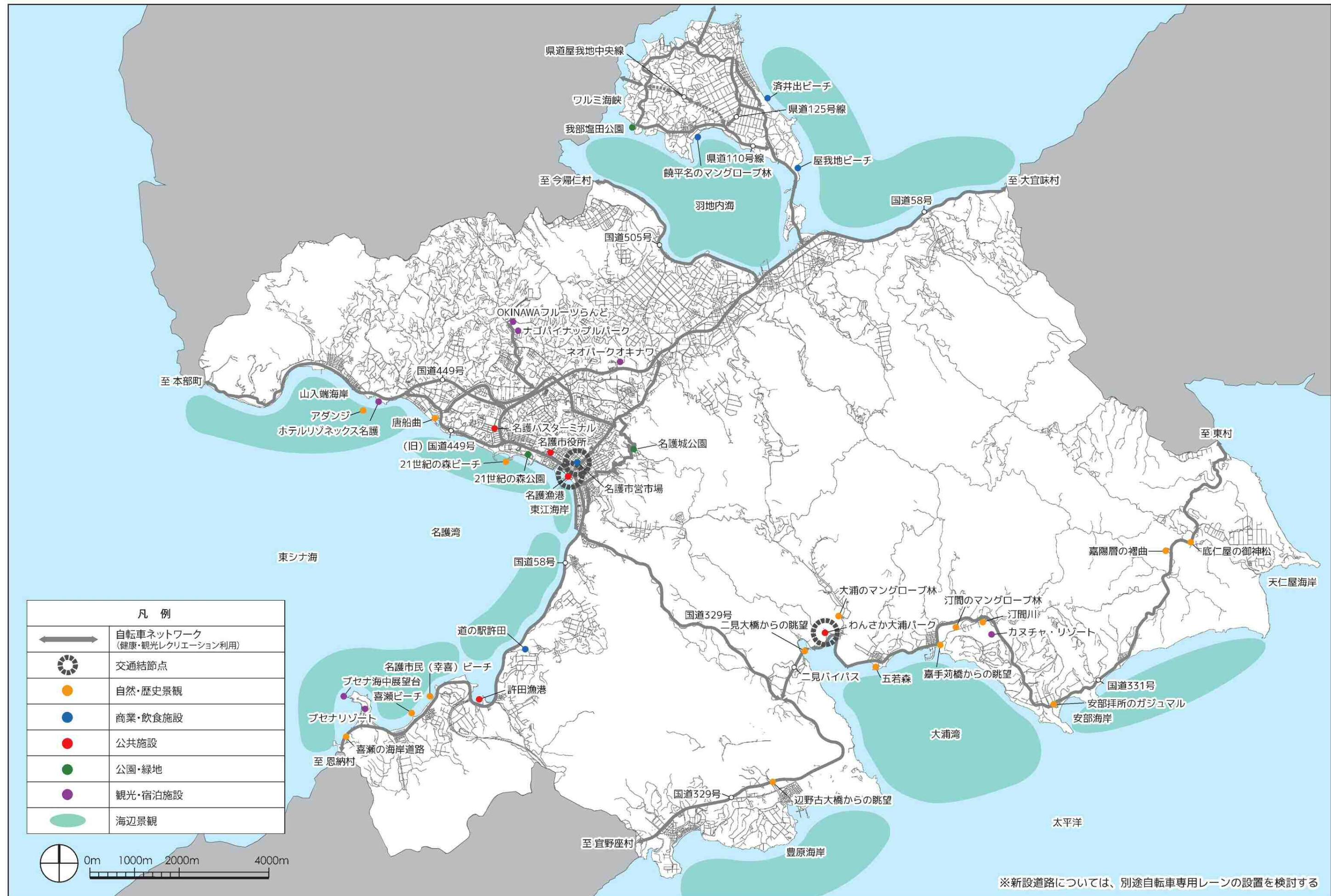


図 7-1：自転車ネットワーク整備と利用促進施策の展開イメージ

図7-2:自転車ネットワーク(日常利用)



図7-3:自転車ネットワーク(健康・観光レクリエーション利用)



(2) 自転車ネットワーク（「優先路線」、「モデル路線」）の設定

将来的な自転車ネットワークの実現に向けては、通勤・通学などの日常的な利用が多く「自転車利用に危険性を孕んでいるルート」や、安全で快適な自転車利用の推進により「地域のまちづくり^{※7}に資するルート」を、将来的な自転車ネットワークを見据えて、優先的に整備を行うことが望ましいと考える。

そのため、それらのルートをネットワークの安全性・快適性・連結性に留意しつつ、将来的な自転車ネットワーク実現に向けた「優先路線」と位置づけ、整備する。

さらに、それらの路線の中でも、先行的に自転車専用レーンを整備し、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、整備する。

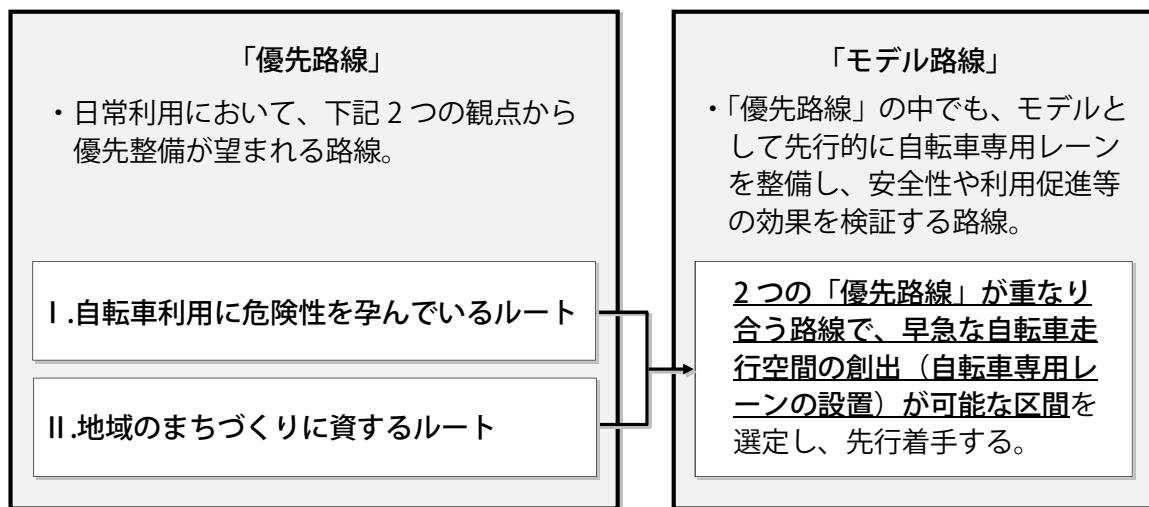


図 7-4：「優先路線」、「モデル路線」の考え方

※7：名護市では、平成 23 年度の施策方針として、「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、本計画は、特に「低炭素まちづくり」、「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。

① 「優先路線」の設定

I. 自転車利用に危険性を孕んでいるルート⇒「高校生の通学ルート」

⇒優先整備の必要性について

名護市の日常生活における主な自転車の利用目的としては、「通勤」や「通学」、「買物」等が挙げられる。その中でも市街地内には、「北部農林高等学校」、「名護高等学校」、「名護商工高等学校」の3つの高校があり、全体の約3割が通学時に自転車を活用している。

中でも「名護高等学校」及び「名護商工高等学校」の2校については、路肩幅0.5m、歩道幅員2.0m～2.3mの（都）宮里大北線沿いに位置し、通学時（正門利用）は徒歩通学者の多い歩道を自転車利用者の多くが走行しており、歩行者との接触事故の危険性を孕んでいる状況にある（通学時の現地調査より）。一方で、（都）宮里大北線は、自動車交通量が多く、路肩0.5mに加え、路面の凹凸等から車道を自転車が安全に走行できる環境とは言い難い。

上記の現地調査からの危険性把握に加え、自転車利用者と徒歩通学者それぞれの視点からの危険性を把握するために、同3校に通学に関するアンケート調査を実施した。

アンケート調査から、歩道利用に伴う自転車と歩行者の摩擦や、車道利用の危険性を感じている生徒が多い結果となっている。

以上の結果からも、特に通学ルートの安全性向上は早急な課題であり、さらには自転車利用のルールや安全教育を考える上でも、優先して整備を進める必要があるため、「優先路線」として位置づけ、整備を行う。

⇒「優先路線」設定の考え方

路線の選定にあたっては、アンケート調査結果から自転車利用の多い路線や早期整備が可能な路線等を中心にネットワークを設定する。また、この優先路線を「まちなか自転車生活ルート」としても位置付け、通学における安全性・快適性の向上だけでなく、市民への安全利用及び利用促進（通勤や買い物等）に向けた周知に繋げる。



写真 7-1：歩道を走行する生徒（名護高前）



写真 7-2：接触の危険がある現状（名護高前）

II. 地域のまちづくりに資するルート⇒「名護十字路を中心としたまちなかルート」

⇒優先整備の必要性

名護市では、平成23年度の施策方針として、「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、本計画は、特に「低炭素まちづくり」、「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。

また、平成16年3月に「名護市中市街地活性化基本計画」を策定しており、「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」をコンセプトに、市営市場やまちなか市営住宅を始め、今まで中心市街地の活性化実現に向けて様々な事業を展開している（「名護市中心市街地活性化基本計画」は単に一つの計画ではなく、いくつかの事業を組み合わせることによって実現され、効果が発揮できるものであり、計画実現に向けては実行可能な事業及び各事業間での緊密な連携をとることで事業効果を高めていくことが求められる）。

特にまちなかにおいては、車主体の交通体系からの脱却やまちなかの回遊性を高めることが大きな課題となっており、計画の中では、基本方針の一つとして、「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」を掲げている。その実現に向けた施策として、「自転車交通システムに対応した道路整備の推進」や「レンタサイクルの導入」が挙げられている。

課題解決に向けては、車主体の交通体系から「歩行や自転車、公共交通」が主体の交通体系に転換する“第一歩”として、その足がかりとなる施策・対策を早急に実施する必要がある。

さらに、まちなかには、古くから親しまれている沖縄そばやや歴史的な史跡・建築物等があり、これら地域資源を活かした施策（散策ルート）による回遊性の向上により賑わいの創出を図る必要がある。

以上を踏まえ、将来的な自転車ネットワークの構築に向けて、名護十字路を中心としたまちなかを自転車ネットワークの「優先路線」に設定し、課題解決への足がかりとして優先的に整備を行うことが望ましいと考える。また、まちなかを、自転車で安全・快適に巡ることができる環境を整えることにより、安全性・快適性に加えて、自然・歴史・文化などの地域ならではの風情と良さが感じられる環境の創出を図ることも可能となる。

⇒「優先路線」選定の考え方

路線選定にあたっては、「名護市中心市街地活性化基本計画」にも位置づけられている名護十字路のクロスロードを中心に、観光・景観資源が広く集中している路線を「まちなか自転車観光ルート」として設定する。

また、ルート設定と併せて、市営市場を活用し、レンタサイクルシステム（（仮）まちなかレンタサイクルステーション）を導入することにより、まちなかへの来訪者の利便性向上にも繋がると考える。

以上の考え方に基づき、ネットワークの安全性・快適性・連結性に留意しつつ、「優先路線」として「多くの利用者が想定されるルート（まちなか自転車生活ルート）」と「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）」を整備する。

② 「モデル路線」の設定

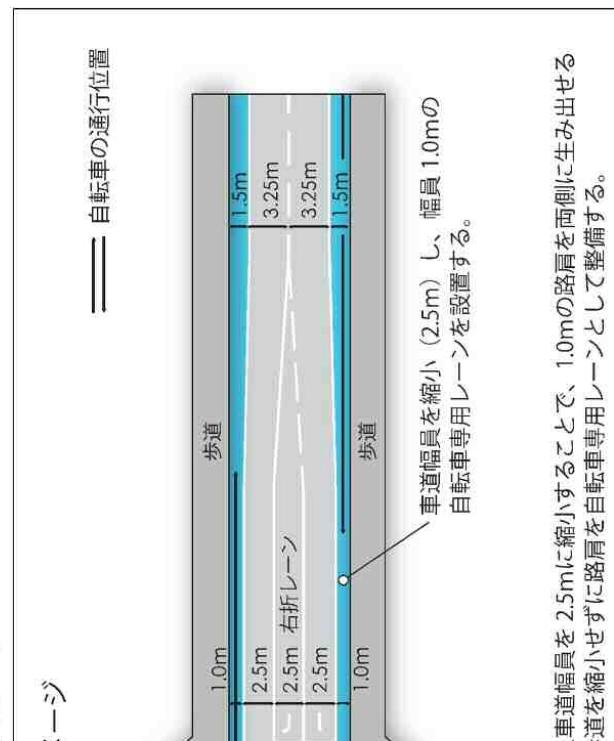
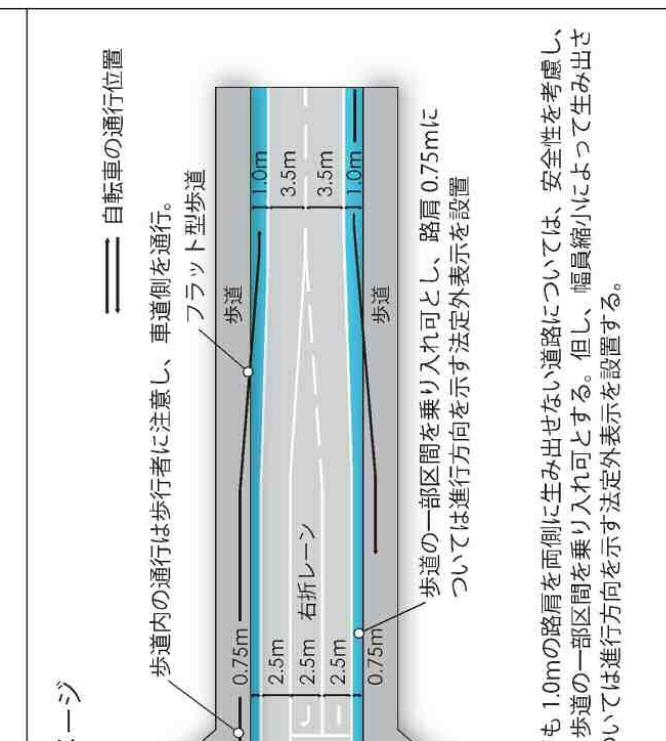
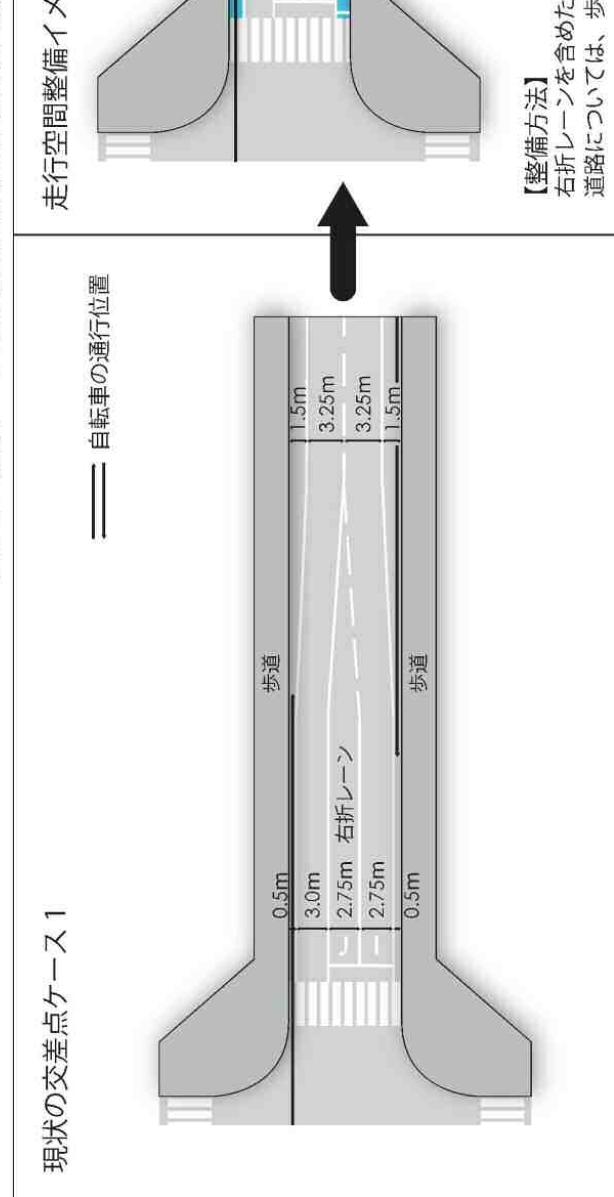
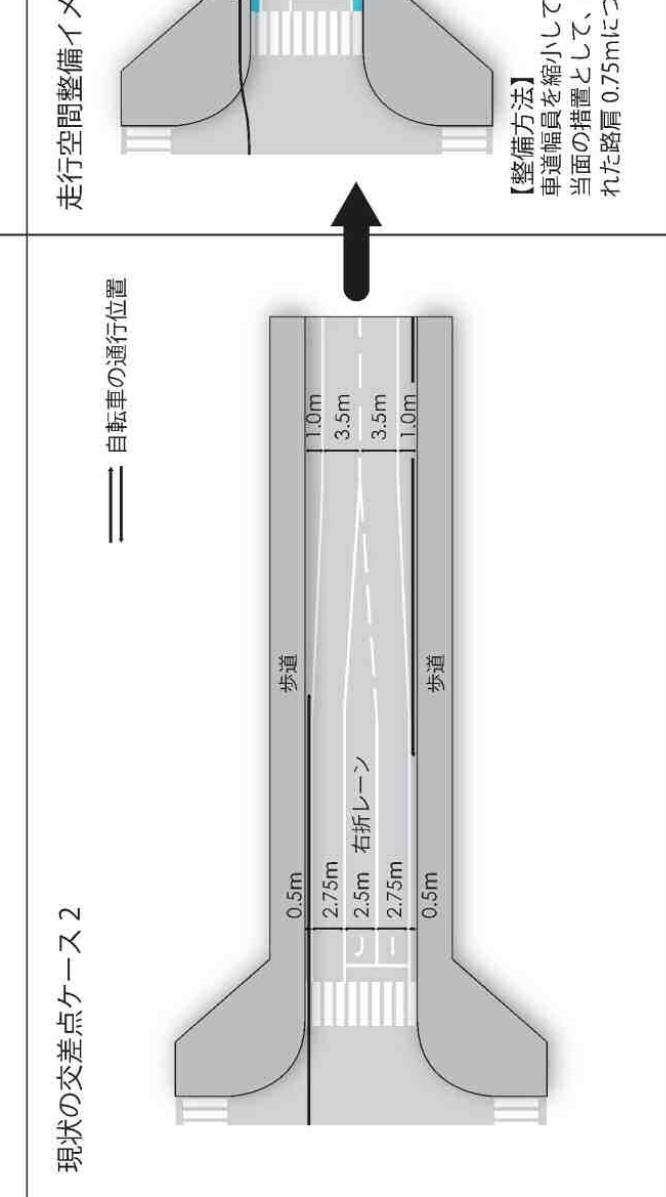
以上に示した2つの「優先路線(まちなか自転車生活ルート、まちなか自転車観光ルート)」の整備にあたっては、自転車利用の安全性や利用促進等の効果や影響の検証を行う必要がある。

そのため、2つの「優先路線」が重なり合い、かつ整備にあたっての難易度が低く早急な自転車走行空間の創出（自転車専用レーンの設置）が可能な区間を「モデル路線」として整備を先行着手し、上記の検証を行うことにより効果的な自転車ネットワークの実現を図る。

図7-5:「優先路線」、「モデル路線」の選定と走行空間整備計画



図7-6：右折レーンのある交差点部の走行空間整備イメージ

<p>現状の交差点ケース1</p> 	<p>走行空間整備イメージ</p>  <p>【整備方法】 右折レーンを含めた車道幅員を2.5mに縮小することで、1.0mの路肩を自転車専用レーンとして整備する。</p>
<p>現状の交差点ケース2</p> 	<p>走行空間整備イメージ</p>  <p>【整備方法】 車道幅員を縮小しても、1.0mの路肩を両側に生み出せない道路については、安全性を考慮し、当面の措置として、歩道の一部区間を乗り入れ可とする。但し、幅員縮小によって生み出された路肩0.75mについては進行方向を示す法定外表示を設置する。</p>

8. 自転車道整備プログラムの策定



8-1. 自転車道整備プログラム策定の基本的な考え方

今回の「自転車道整備プログラム」では、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、整備優先度を決定する。策定に向けた手順と将来的な展開に向けた考え方は下記図 8-1 のとおり。

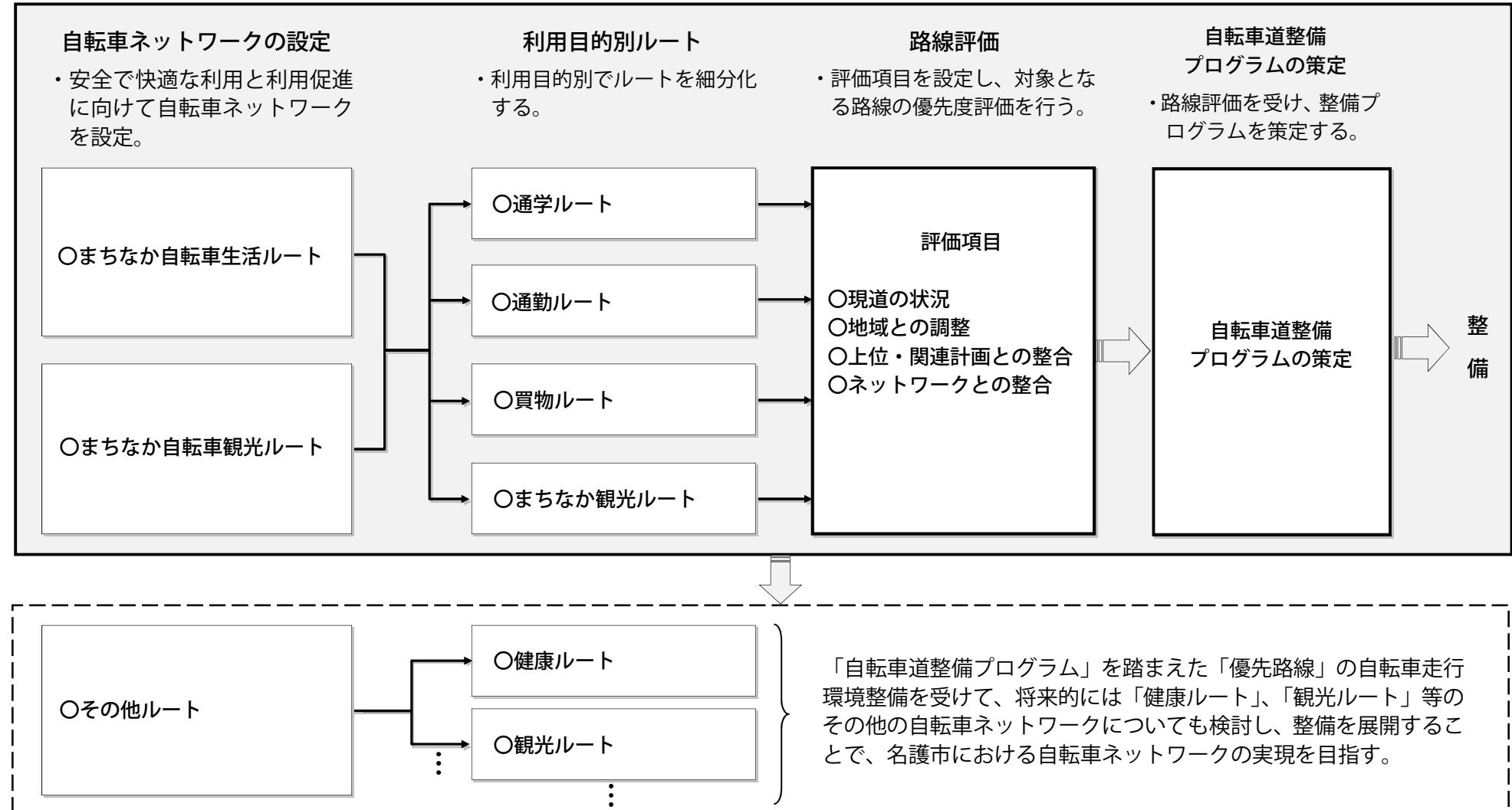


図 8-1：自転車道整備プログラム策定の手順と将来的な展開

8-2. 優先順位評価の方法

前頁で述べた4つの評価項目に対する評価点設定の考え方を下記表に示す。

4つの評価項目に基づき、各路線・区間ごとに評価点を与え、それらの合計点により整備優先順位を評価する。

表 8-1：評価点の設定

No	評価項目	評価の考え方	評価内容と評価点
1	現道の状況	安全性 ・各路線における現状の路肩、歩道幅員を基に評価	・路肩幅員 1.5m 以上 ・歩道幅員 3.0m以上 の路線 1
			・路肩幅員 1.0m以上 1.5m未満 ・歩道幅員 3.0m以上 の路線 1.5
			・路肩幅員 1.0m以上 1.5m未満 ・歩道幅員 3.0m未満 の路線 2
			・路肩幅員 1.0m未満 ・歩道幅員 3.0m以上 の路線 2.5
			・路肩幅員 1.0m未満 ・歩道幅員 3.0m未満 の路線 3
	快適性	・各路線における街路樹（日陰効果）の有無から評価	・街路樹（日陰効果）のある路線 1
			・街路樹（日陰効果）のない路線 0
	地域との調整	・地域との調整が必要な路線について、沿道状況を基に評価	・沿道に駐停車が必要な商業施設が集積している路線 1
			・沿道に駐停車の必要なない住宅地が集積している路線 2
3	上位・関連計画との整合	・「名護市中心市街地活性化基本計画」、「名護市景観構想」に位置付けられている方針、内容等を基に評価	・活性化を図る上で重要なシンボルロードとして位置づけられている路線 2
			・後背地人口の多いエリアからまちなかへのアクセス利便性が高い路線 1
			・沿道に観光・景観資源が集積している路線 1
4	ネットワークとの整合	・現状のネットワークとしての利用度合（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結果）を基に評価	・15人以上が利用 3
			・5人～15人未満が利用 2
			・5人未満が利用 1

8-3. 路線別優先順位の評価結果

優先順位評価の方法に基づき、路線評価を下記表に示す。

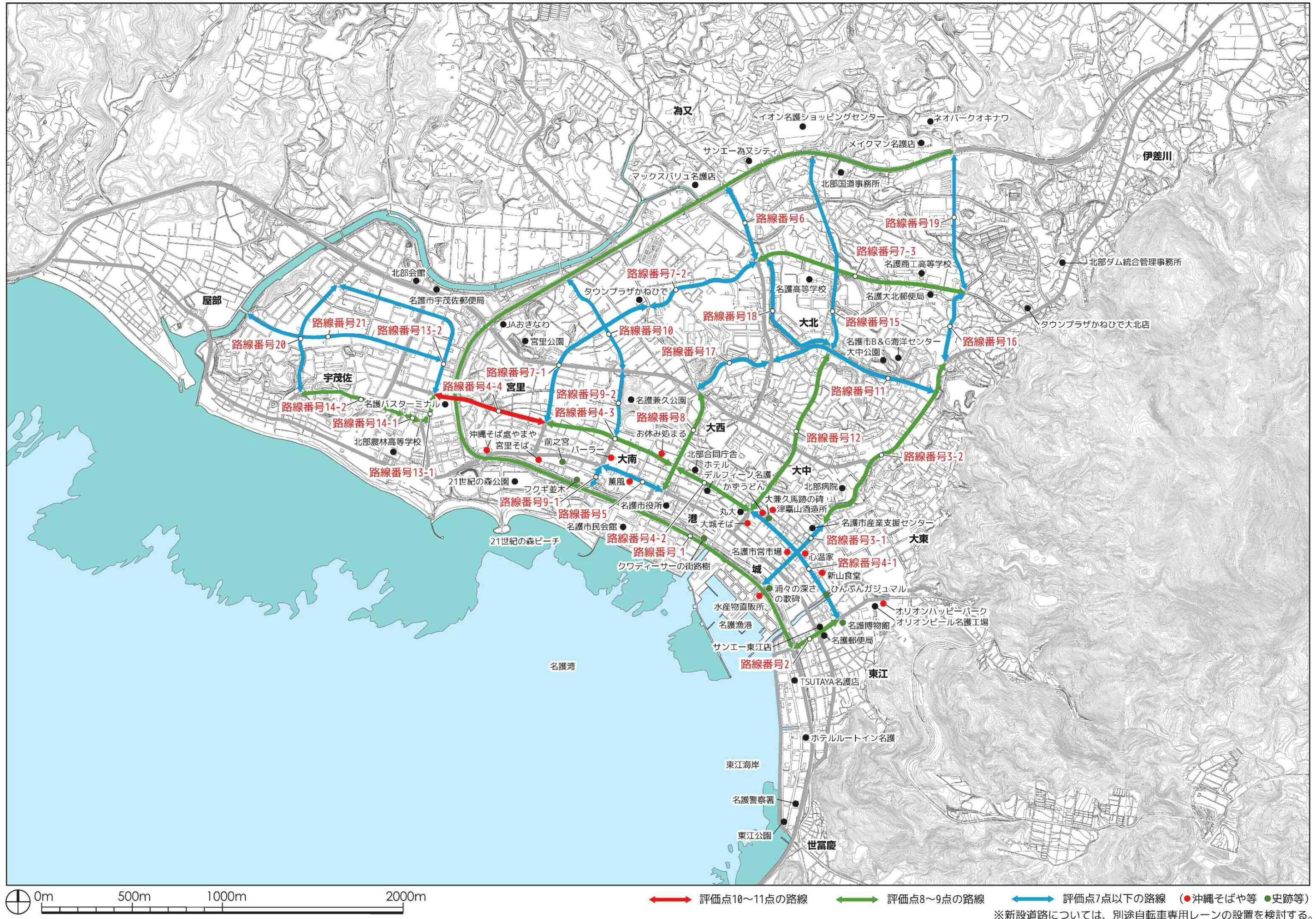
表 8-2：路線別優先順位の評価結果

路線番号	路線名	区間	評価項目					総合評価	
			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		
			安全性	快適性					
1	国道 58 号	県道 18 号線～大北市営住宅線	1	1	2	2	3	9	
2	県道 18 号線	起点～(都)中央線	1.5	1	2	2	2	8.5	
3	(都)伊差川線	3-1 クロスロード区間	1	—	1	2	3	7	
		3-2 大中南交差点～(都)九年又線	1	1	2	1	3	8	
4	(都)中央線	4-1 クロスロード区間	1	—	1	3	2	7	
		4-2 大西南交差点～(都)伊豆味線	2.5	—	2	2	2	8.5	
		4-3(都)伊豆味線～(都)宮里大北線	1.5	1	2	2	3	9.5	
		4-4(都)宮里大北線～(都)宇茂佐原線	3	1	2	2	3	11	
5	(都)城通り線	(都)グランド西線～(都)伊豆味線	1	1	2	1	2	7	
6	(都)柳原線	(都)宮里大北線～国道 58 号	2.5	1	2	—	2	7.5	
7	(都)宮里大北線	7-1 起点～(都)伊豆味線	2	1	2	—	2	7	
		7-2(都)伊豆味線～(都)柳原線	3	—	2	—	2	7	
		7-3(都)柳原線～終点	3	1	2	—	3	9	
8	(都)伊豆味線	起点～(都)外廓線	3	1	2	1	2	9	
9	(都)グランド西線	9-1 国道 58 号～(都)城通り線	2	1	2	1	1	7	
		9-2(都)中央線～(都)外廓線	2.5	1	2	1	1	7.5	
10	(都)宮里大南線	起点～終点	3	—	2	—	1	6	
11	(都)九年又線	起点～終点	1	1	2	—	3	7	
12	(都)大西線	起点～終点	2	1	2	1	3	9	
13	(都)宇茂佐原線	13-1(都)中央線～(都)北農線	2.5	1	2	—	3	8.5	
		13-2(都)安田根川線～(都)中央線	1.5	1	2	—	1	5.5	
14	(都)北農線	14-1(都)宇茂佐原線～北部農林高等学校裏口	3	1	2	—	3	9	
		14-2 北部農林高等学校裏口～(都)安田根川線	3	1	2	—	1	7	
15	(都)北大西線	起点～終点	1	—	2	—	3	6	
16	市道大北 2 号線	起点～終点	3	—	2	—	2	7	
17	名護火葬場線	起点～終点	3	—	2	—	2	7	
18	九年又緑道	起点～終点	3	—	2	—	1	6	
19	大北市営住宅線	起点～終点	2.5	1	2	—	1	6.5	
20	(都)安田根川線	(都)宇茂佐原線～(都)北農線	1.5	1	2	—	1	5.5	
21	(都)屋部宮里線	起点～終点	1	1	2	—	1	5	

□: 7 点以下 ■: 8~9 点 ▨: 10~11 点

※③上位・関連計画との整合：評価内容が複数該当する路線があるため、その場合は合計した点数を評価点としている

図8-2:路線別優先順位の評価結果



8-4. 自転車道整備プログラム

自転車道整備プログラムの策定にあたっては、前頁までに行った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する。しかし、優先順位の高い路線はあるが、整備に多くの事業費や関係機関との調整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るため、下記整備プログラムに基づきつつ、状況に応じて効率的な整備を検討する。

なお、モデル路線の整備及び検証の結果を必要に応じて整備プログラムに反映させるものとする。

表 8-3：自転車道整備プログラム

No	路線番号	路 線 名	区 間	優先度
1	4	(都)中央線	4-4(都)宮里大北線～(都)宇茂佐原線	高
2	4	(都)中央線	4-3(都)伊豆味線～(都)宮里大北線	
3	8	(都)伊豆味線	起点～(都)外廓線	
4	1	国道 58 号	県道 18 号線～(都)柳原線	
5	12	(都)大西線	起点～終点	
6	7	(都)宮里大北線	7-3(都)柳原線～終点	
7	14	(都)北農線	14-1(都)宇茂佐原線～北部農林高等学校裏口	
8	4	(都)中央線	4-2 大西南交差点～(都)伊豆味線	
9	13	(都)宇茂佐原線	13-1(都)中央線～(都)北農線	
10	2	県道 18 号線	起点～(都)中央線	
11	3	(都)伊差川線	3-2 大中南交差点～(都)九年又線	
12	6	(都)柳原線	(都)宮里大北線～国道 58 号	
13	9	(都)グランド西線	9-2(都)中央線～(都)外廓線	
14	7	(都)宮里大北線	7-1 起点～(都)伊豆味線	
15	7	(都)宮里大北線	7-2(都)伊豆味線～(都)柳原線	
16	3	(都)伊差川線	3-1 クロスロード区間	
17	4	(都)中央線	4-1 クロスロード区間	
18	16	市道大北 2 号線	起点～終点	
19	14	(都)北農線	14-2 北部農林高等学校裏口～(都)安田根川線	
20	11	(都)九年又線	起点～終点	
21	17	名護火葬場線	起点～終点	
22	5	(都)城通り線	(都)グランド西線～(都)伊豆味線	
23	9	(都)グランド西線	9-1 国道 58 号～(都)城通り線	
24	19	大北市営住宅線	起点～終点	
25	15	(都)大北大西線	起点～終点	
26	18	九年又緑道	起点～終点	
27	10	(都)宮里大南線	起点～終点	
28	13	(都)宇茂佐原線	13-2(都)安田根川線～(都)中央線	
29	20	(都)安田根川線	(都)宇茂佐原線～(都)北農線	
30	21	(都)屋部宮里線	起点～終点	低

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

9-1. 自転車利用の促進に対する考え方

名護市における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（自転車ネットワーク）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」も重要となる。

特に自転車まちづくりは「経済」、「観光」、「健康」、「環境」、「教育」全ての要素を含んでいため、庁内における横断的な推進体制を構築することにより、各セクションにおいて、様々な利用促進施策を継続的に展開していくことが重要となる。

そこで、自転車まちづくり実現に向けた全庁的な取り組みの考え方を以下に示す。

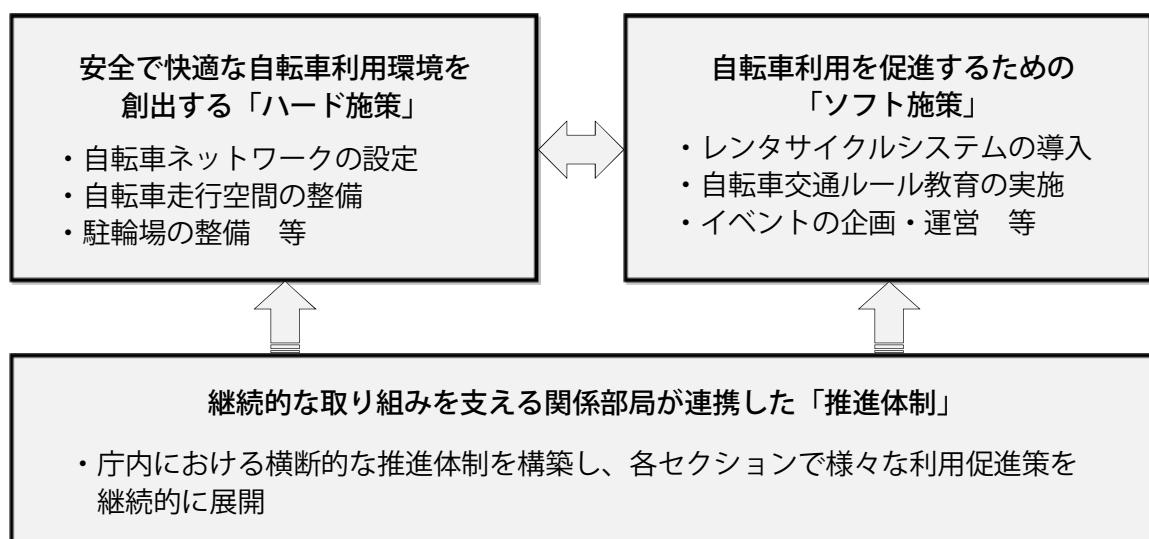


図 9-1：自転車まちづくり実現に向けた考え方

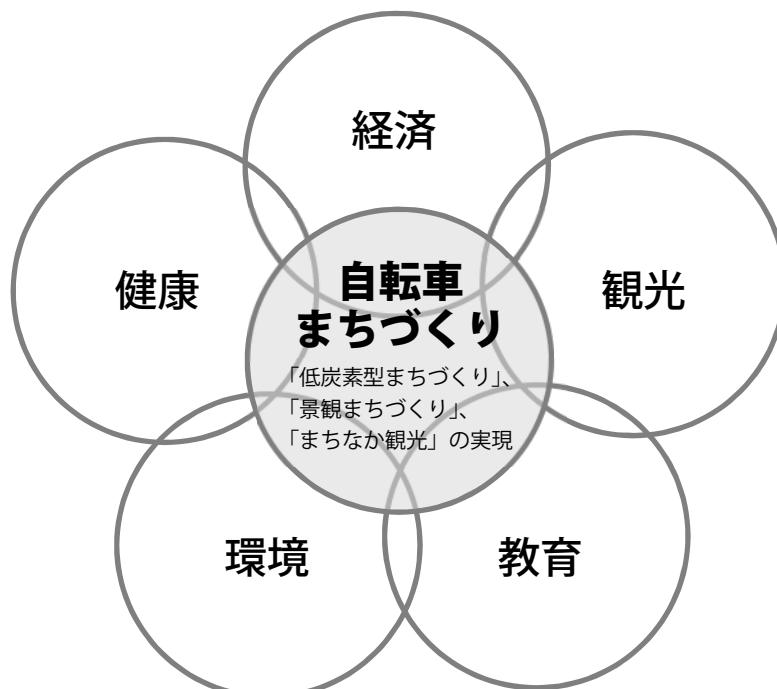


図 9-2：自転車まちづくりが持つ要素

9-2. 具体的な取り組み

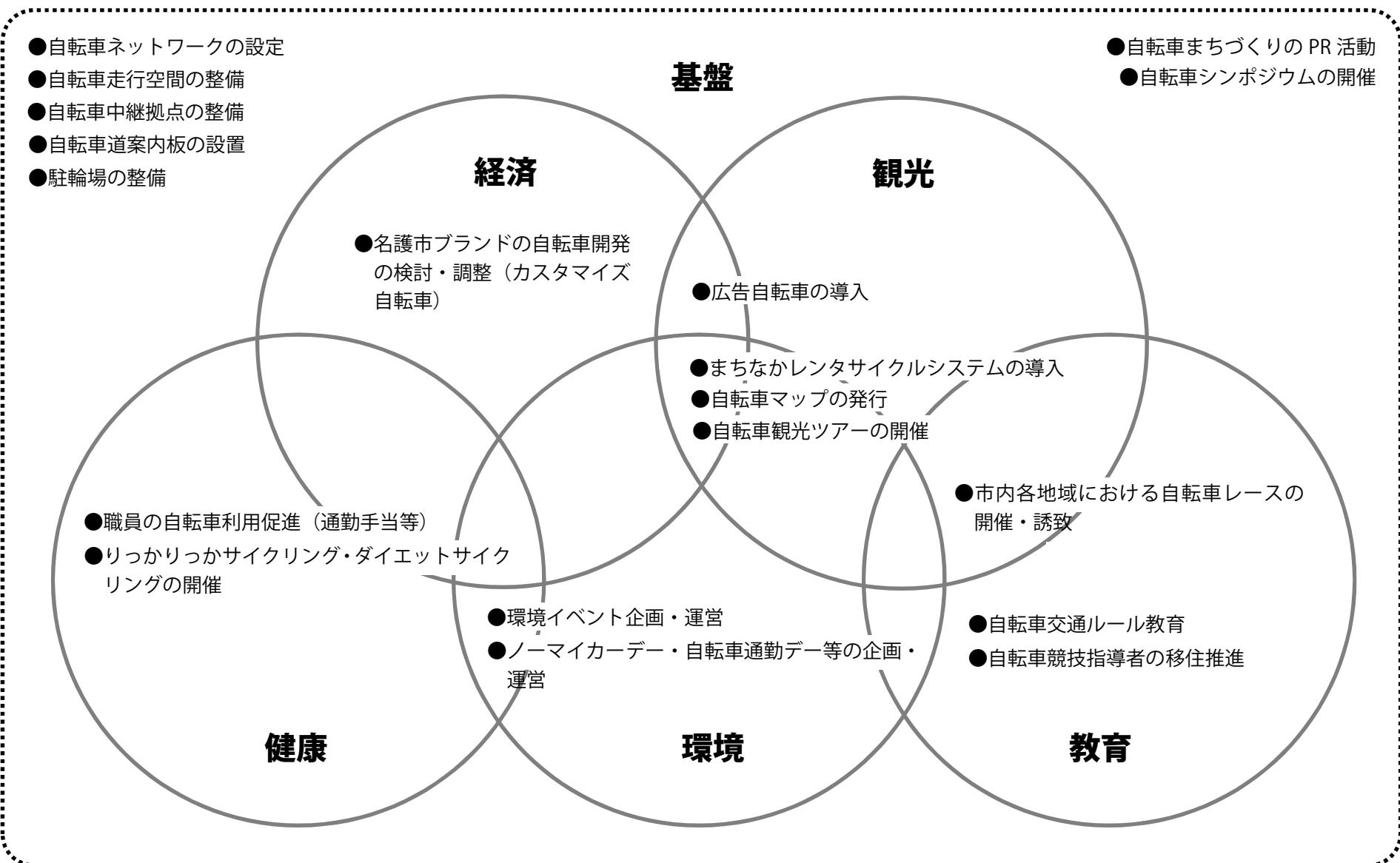


図 9-3：自転車まちづくり実現に向けた具体的な取り組み

自転車まちづくり実現に向けた全庁的な取り組みの一環として、これまでに検討し、取り組みを進めている利用促進策を以下に示す。

●まちなかレンタサイクルシステムの導入検討

自転車まちづくりを目指す上でも、中心市街地活性化に向けた取り組みは重要であり、特に車主体の交通体系からの脱却やまちなかの回遊性を高めることが課題となっている。

そこで、まちなかへの来訪者の利便性向上や回遊性を高めるまでの快適な移動手段として、優先路線として設定した「まちなか自転車観光ルート」と併せて、市営市場等を活用したレンタサイクルシステム（（仮）まちなかレンタサイクルステーション）の導入を検討している。



写真 9-1：レンタサイクルのイメージ

●「第1回名護市環境フェア」等のイベント開催

自転車の利用促進に向けては、市民に対して自転車の持つ有益性を意識づけするといった周知活動は重要な取り組みとなる。

その周知活動の一環として、名護市（主催：企画部環境対策課）では、平成23年8月21日（日）に市民、事業者、行政が協働し、地球温暖化防止対策を始め、環境美化活動、河川や海浜、里山との共生による水と緑の保全の取り組みや平成20年度より実施している「ごみ減量・資源化事業」など、市民一人ひとりが環境やエネルギーに配慮したライフスタイルへと転換を図るための機会を提供することを目的として「第1回名護市環境フェア」を開催した。

その中では、「自転車ブース」を出展し、名護市が考える自転車まちづくりの取り組みや環境という視点からの自転車利用の動向、海外事例、自転車交通ルールについてパネルを展示し、来客者に紹介した。また、パネル展示と併せて、パンク修理の実演や電動付自転車の試乗体験も実施し、自転車利用を促す周知に向けて取り組んだ。

こうした周知に向けた取り組みは、継続してしていくことが重要であるため、今後の展開についても現在検討を行っている。



写真 9-2：「自転車ブース」出展のようす①



写真 9-3：「自転車ブース」出展のようす②

資料編：「名護市自転車ネットワーク検討懇話会」実施概要及び議事録

(1) 第1回名護市自転車ネットワーク検討懇話会

①実施概要

日 時：平成23年11月7日（火）13:30～16:00

場 所：名護市役所2階庁議室

出席者：<委員>

嘉数 啓（名桜大学 理事長）【座長】

森 兵次（ツール・ド・おきなわ実行委員会 委員長）【副座長】

安里 廣（名護市観光協会 理事長）

上原 勇賢（北部国道事務所 所長）

神村 美州（北部土木事務所 所長）

渡真利 健良（名護警察署 署長）【代理：嘉手苅 定夫】

親川 敬（名護市役所 副市長）【代理：仲村 善文】

坂下 宙子（屋我地工コツーネット 代表）

<名護市建設計画課>

翁長 武嗣、仲間 進一郎、阿波根 奈生

<(株)沖縄まちづくり連合>

安藤 彰二、嶋岡 強太

次 第：1. 開会

2. 委嘱状交付
3. 名護市長あいさつ
4. 座長及び副座長選出
5. 議題

（1）名護市自転車まちづくりに向けた目標と方針（資料②）

（2）自転車ネットワークの設定について（資料③）

6. その他

7. 閉会



②議事内容

市長挨拶

市 長 今回皆様方には、名護市自転車ネットワーク懇話会を開催するにあたって、本懇話会の委員を快く引き受けて下さり、感謝申し上げたい。私はこれまで、施政方針等でも“自転車によるまちづくり”を市民の方々に訴えてきた。私自身も就任の日から自転車で通勤をしているが、いろいろな所を見ること、感じることができるようにになった。現代においては、環境問題への世界的な関心が示されており、低炭素社会の構築等に向けた取り組みがなされている中で、今や自転車がトレンドだと言われてきているが、残念ながら我が名護市や県内においてそのような風潮はまだ見られない。その点について議論を深め、しっかりと対応していかなければならぬと考えている。名護市においては、「ツール・ド・おきなわ」が今年で第23大会を迎える、最近では「美ら島オキナワセンチュリーラン」をはじめ、自転車による健康づくりや観光づくりが盛んになってきている。そのようなものをまちの中に引き込んでいくシステムを作り出していかなければいけないと思っている。名護市においては、購買型の商業施設が至る所に設置され、特に十字路周辺の市街地といわれるところが衰退をしていきている。これも一つには車社会がもたらした現象だと思う。車に頼らない社会を目指すにあたって、自転車をキーワードにしたまちづくりができないかと考えている。一方で、名護市では、平成24年度の景観条例、景観計画策定に向けて、動いている。我が名護市の位置する、特にやんばるの地理的条件にマッチしたまちづくりをこれからも進めていくためには、自転車を一つの大きな核とすることが重要と考えており、今回皆様方に懇話会の委員を依頼することになった次第である。自転車社会を実現していくために、それぞれの専門的な立場からご意見を頂いて、早い段階で手を打てる方法を見出したいと考えている。お忙しい皆様ではあるが、忌憚のないご意見と建設的な成果が得られることを期待して、挨拶に変えたい。

座長挨拶

嘉 数 ただいまご紹介に預かりました嘉数啓と申します。お手元に私が書いた文書があると思うが、去年の今頃に市長に提案をさせて頂いた。名桜大学には2,000名の学生があり、大半が車ではあるが、是非自転車を普及してほしいということもある。私自身、環境問題への関心や自転車に対する一種の憧れを持っており、素人ではあるが提案させて頂いた。森委員が一生懸命頑張られている「ツール・ド・おきなわ」は名護を本拠地としている。名護市自体を自転車タウンにしたいという考えを持っている。単に自転車を交通としての手段とするのではなく、自転車文化、自転車産業を育てたいという思いがある。交通や生活等あらゆる分野を含めて、自転車を中心とした社会構築が出来ないかと考えており、私の夢である。自転車に対する私の想いを汲み取って頂ければと思っている。森委員は自転車のプロであり、国や県、警察署といった方々も参加されているため、多方面から自転車文化を名護に根付かせる議論ができると考えている。

議題（1）名護市自転車まちづくりに向けた目標と方針について

森 現状としては、先程、事務局の説明にもあったように、沖縄県或いは名護市の自転車普及率は非常に低い状況になっている。現状の分析からは、将来の自転車交通、観光レクリエーションについて見えてこない部分があろうかと思う。やはり名護市のまちづくりが基本であって、それに関して自転車を何%活用させるようなまちづくりをするのかという目標というものを持った施策を考えるべきだと思う。現状だけを分析しても、自転車をあまり活用されていないのではないかで終わってしまう可能性があると思う。一方で自転車は世界的なブームになってきており、様々な都市での改革が進んでいる。今までの自動車に頼った効率的な社会から、人間の幸せや楽しみの部分をどうやって自分たちのまちの中で実現していくかということを皆さんが真剣に考えている中で、ヨーロッパが先行して自転車を生活の中に取り入れる動きが出てきている。アジアにおいても、韓国、台湾で積極的に自転車を活用している。韓国においては、自転車の安全性確保のために1車線を削るなど、急ピッチでまちの整備が図られている。また、台湾は韓国とは事情が違うが、観光地における自転車道路の整備は目を見張るものがあり、世界的にも台湾は自転車天国、パラダイスにするという意気込みでまちづくりに取り組んでいる。そのような動きが日本にも移ってきており、全国的にも自転車ネットワーク会議がいろいろな都市に設置されている。また、国土交通省においても、大きなテーマとして“人にやさしい道づくり”を掲げている。今回の懇話会が特に将来の名護市のあり方について、自転車をまちの中にどのように取り入れていくかを論議できる場になって欲しいと考えている。個人的には長い間「ツール・ド・おきなわ」に携わってきたこともあり、観光レクリエーションについては、いろいろな話は出来るが、まちの中の自転車となると地域に密着している人たちの方が遥かにご存じであると思う。実は11月4、5、6日の3日間にわたり、東京で「サイクルモード2011」という4万人を集めるスポーツ自転車の総合展示・試乗イベントがあった。お手元に「ロンドン自転車革命」という資料を配布させていただいているが、それは11月6日に青木さんという女性の方が講演をされた際に手に入れた資料であり、今回資料提供させていただいた。人口760万人の大都市ロンドンですら、自転車による革命を起こしている。パリにおいては、公共レンタサイクルを2万台導入している。この凄さというのは、1台あたり30万円もする自転車を、2万台も導入し、公共的なお金は1円もかけないとところにある。このような形で、レンタサイクル網を構築する人たちがいる。そういった面でヨーロッパでは、まちの中で自転車をどのような具合に活用させるかという部分を考えて実践している印象を受けた。このように勉強する材料はたくさんあるため、基本は名護市のまちづくりに自転車をどのように寄与させていくかという部分について議論ができればと考えている。

嘉 数 森委員がおっしゃったように、名護市の市街地活性化のために自転車を活用するという部分は、私も同感である。最近は市営市場も完成し、私も足を運んでいるが、交通アクセスがうまくいくっていない。当初、私は駐輪場を作つてはどうかという提案をしていたが、結局、車が出入りして中に自転車が入れないという問題が出ている。来年度、市営市場の2階の店舗スペースを借りて、名桜大学のアンテナショップを作りたいと考えており、実現に向けて現在検討してい

る。これにはまちなかに人を集中させたいというねらいがあり、特に名桜大学の学生が自転車で来て、交流を深めたり、場合によってはグッズを販売するなどして、体験型学習のスポットを作りたいと考えている。ただ、自転車の駐輪スペースや自転車で安全に乗入れできるような整備がなされていない現状があるため、そちらを優先的に進めるべきではないかと考えている。その中で、先程ご指摘のあった名護市の市街地活性化計画や総合計画の中で、自転車がどのような位置づけになっているのかお聞きしたい。

仲 村 名護市では、平成14年から15年にかけて「名護市中心市街地活性化基本計画」を策定している。本計画の中では、まちのフレームとして、“歩いて暮らせるまち”をテーマにまちなかの賑わいを創出する方向性が打ち出されていると考えている。その中で、できるものから先に着手するということで、中心商業地の整備やまちなか市営住宅、産業支援センターの整備を進めてきたが、特に地域の方々から「まちなかに駐車場がないから人が来ない」、「駐車場をまちなかに整備してほしい」といった意見が相当数出された。そういう経緯も含めて、計画の中には自転車で来遊させるような仕組みづくり、自転車のまちづくりが位置づけられていたような気がする。計画を策定した平成14年、15年においては、行政からの積極的な取り組みというのは見られないものがあった。身内の話で申し訳ないが、こういった施策というものは、トップリーダーである市長の自転車に対する思いが強ければ、努力次第で実現可能だという行政側の考え方もある。

嘉 数 自転車の普及率が低いという部分も含めて、来年度あたりは自転車による取り組みの元年として予算も確保し、計画書にのるような形にして欲しいと考えている。

安 里 自転車道路の件については、いろいろな絡みがある。例えば、自転車を普及させる際に現在の道路状況を見てみると自転車道路がなく、自転車が走りやすい環境になっていない点が挙げられる。また最近は、自転車に対する取り締まりが強化され、自転車はあくまで車両ということで、特別な場合を除き、歩道を通行した際はペナルティが科せられるといった問題もある。何から先に進めていくべきかという部分については、まちなかもそうだが、まずは公共施設を中心に自転車道路、駐輪場を早めに整備すべきだと考えている。そういうことから始めていけば、自然と自転車の方が便利だとすれば、自転車を利用すると思う。行政に対して、まずはそういう環境を早期に整えて欲しいと考えている。

嘉 数 後で議論する自転車ネットワークの関連で、特に道路整備については、予算も限られているため、プライオリティがあると思う。安里委員がおっしゃられた公共施設を中心について、中学校、高等学校、大学といった学校施設も含まれてくると思う。ここで事務局にお聞きしたいのが、目標の部分で「安全・安心な名護市独自のルールを構築する」とあるが、名護市独自のルールというはどういったものを考えられているのか。名護市だけが作れる自転車を安全に走らせるルールというものがあるのか。

事務局 この目標については、詳細に詰めていない部分があるが、例えば、自転車の歩道通行可ということに対して、歩道上では自転車と歩行者の問題が発生しているため、基本的に自転車は車道走行だというのが全国的なところでみれば、大きな潮流になっていると思う。私も日々自転車

で通勤しているが、名護十字路周辺においては、歩行者も多いが、そこから外に出ようとすれば、歩道を歩いている人はいないという状況がある。その状況を踏まえて、自転車がどこを走れば安全なのかということを考えた場合、幹線道路で車道を走れば、大型車も多いため、現状では歩行者のいない歩道を走った方が安全ではないかいうこともある。実際、自分たちが歩道を走るときには、ある意味後ろめたさを持って走っている以上は、自転車の利用促進には繋がらないと考えている。今までルール上グレーだった部分を名護の地域状況に合わせて、グレーから白へといくつか明確にできるものはしていくことが利用促進にも繋がると考えており、通行区分に対する基本的な考え方という部分がここでの独自のルールというもの一つとして考えている。

嘉 数 イギリスといったヨーロッパでは、資料（ロンドン自転車革命）にあるように自転車特区試験、サイクルフライデーといった施策を展開している。私は那覇の牧志に住んでおり、国際通りは散歩道であるが、毎週日曜日は歩行者天国（トランジットモール）により、自動車を排除している。そのような類で、名護市においても特定の日に限り車を排除した自転車デーのようなものをセットすることは可能かどうか、上原委員にお聞きしたい。

上 原 社会実験のような形で実施することは可能だと思う。実際の実施にあたっては、警察や道路管理者、実施主体組織等で調整することが必要になる。

嘉手苅 実施にあたっては実施区間の使用許可が必要になるため、主催者側からどういったイベント・施策を実施するという申請を頂いて、実施区間について許可を出すという手続きを行うことになる（名護署管内で実施可能）。

嘉 数 まず社会実験を手始めにやってみても面白いかもしれない。

森 先程名護市独自のルールについて、自転車を安全に走らせるための一つの手段として歩道通行というお話があったが、日本における一つの問題は、自転車を歩道に乗せたところも非常に大きな論議になっている。世界各国どこにいっても歩道を自転車で走って良いという国はなく、全て車道通行である。国際的な交流が進んでいくと、外国から来た人は、自分たちの国は車道を走ることしか認められていないため、歩道を走れないといった部分が必ず出てくると思う。安里委員からお話のあったように、むしろ日常的な利用の高い公共施設を結んで、自転車の走行環境、駐輪スペースを含めた環境整備が優先だと思う。駐車場にしても身障者向けの駐車スペースが一番利用しやすい場所に設けられているように、弱者のためのスペースが最優先されるべきという思想をまちづくりの中に入れて頂きたいと思う。歩道上における自転車の問題もいろいろあるが、やはり交通の弱者である歩行者が一番優先されるべきであって、それは守らなければならない。自転車を乗っている人にそのような考えを持っていれば、歩行者との事故も起きないと思うが、どうしても速く目的地に行かなければならぬという気持ちだけが優先されると事故は起こってしまう。これは車道上における自転車の立場を考へても同じことで、鉄で囲まれた自動車と、裸同然の自転車とでは安全性が違うため、常に自転車が交通の弱者であることを認識する必要があり、交通の弱者に対する配慮、優先度を持った交通のマナーを教育することが交通施策の中で必要だと常々思っている。

坂 下 私も自転車が好きで、ツアーの中でも自転車を積極的に活用している。一市民として、歩道を走るのには抵抗があるのと同時に、ここは歩道を走っても良いが、ここは駄目といった路線があると、非常に混乱する人が多いと思う。事故が起こった時にどっちが悪いということになってくると思うので、歩道を通行可としてしまうのは良くないと思う。屋我地においては、交通量は少ないが、実際に歩道を走っていても凹凸等があるため、修学旅行生を自転車に乗せても歩道は走らせないようにしている。現状の歩道を通行可としても安全性が保たれているとは言い難いと思う。ツアーの中でカヌ一体験等もあるが、雨天時の滑りやすい路面や車との接触等を考えると、自転車が一番危険度の高い乗り物だと考えている。先程の説明の中で、自転車と歩行者の接触事故が名護市ではないとあったが、全国的にみるとそうではないと思う。個人的に保険の仕事もしているが、自転車を運転させる方は保険に入っていないケースがほとんどであるため、名護市のルールに則って活性化していくのであれば、おそらく保障の方も検討が必要かと思う。現在、コープ沖縄でファイナンシャルプランナーという仕事をしているが、全国的に学校に出向いて自転車の危険性を DVD で紹介し、対処方法等についても講習しているぐらいなので、もっと自転車に対する危険性を認知してもらうことも重要だと考えている。

嘉手苅 車道と歩道の区分について、10月 25 日付で警察庁から出された通達では、自転車は車両であり、車道を通行するということを明確にする、浸透させるということが目的としてある。要するに、自転車は歩道を走ってはいけないということであり、現状の歩道通行に対する取り締まりを強化しなさいという通達である。取り締まり強化については、自転車の二人乗り等も含め、歩行者と自転車の安全性を確保することがねらいとしてある。当然、規制によって自転車を歩道通行可とする場合は良いが、規制のない部分については、自転車は走ってはいけないことになる。例えば、まちなか構想として、名護十字路から宮里に抜ける 2 車線道路については、片側 1 車線を一方通行とし、片側に自転車と自動車が停められるスペースを設けるといったできそうなことから考えていかないと、道路をすぐに作ろうという話には無理がある。当然、まちなか構想については、沿道に住む市民の方々の意見も汲み取る必要があるが、早期整備に向けた実現の可能性があるのではないか。

嘉 数 名護市の中心市街地活性化計画は何年計画かお聞きしたい。

仲 村 計画期限は設けておらず、中心市街地活性化計画に謳ったものが完成するときだと考えている。嘉手苅委員からお話をあった中央線の一方通行化については、4、5 年前に産業部の方で検討している。一番の問題は、沿道の住民、地権者との合意形成が難しい部分にある。今回も目標と方針を挙げているが、具体化過ぎた部分が困難となった要因の一つとして挙げられると考えている。あまり具体化し過ぎると意見の合致も難しくなるというところがあり、結果的に一方通行は反対でまとまらなかった経緯がある。私も事務局だが、今回の目標と方針について、目標として掲げているのが、「各種法規制との調整を図る…」といった部分で具体的過ぎるのではないかという感じがしている。この目標よりは、嘉数先生がまとめられる「名護チャリタウン構想」の中に理念があるが、“人間と環境”、“やさしく”、“ゆいまーる”といったキーワードのように、もう少し広い意味を持たせる必要があると思う。

- 嘉 数 私の基本的な考え方として自転車文化をどう根付かせるかということがある。乗り物に対する考え方、安全に対する考え方、環境に対する考え方といろいろな考え方がある中で何から先に考えて始めていくのかというところが行政の課題だと思う。今年、来年で何をやるのか、5年後、10年後何をやるのかといったプランが必要だと思う。中央線の一方通行化の話は私も賛成だが、コンセンサスを得るにはかなりの時間が必要だと思う。例えば、那覇市国際通りの日曜日だけの歩行者天国は、当初は商店街が丸反対して大変だったようだが、実際にやってみると逆に入れるようになった。そのような例からも現状のシャッター通りに人が集まるようになり、当初反対だった考えが変わる可能性もある。社会実験という話も出たように、そのような試みも取り入れながら自転車の考え方を普及させていくことも大事だと思う。仲村委員がおっしゃるように最初から具体的なものを出してしまったと拒絶反応を起こしてしまうケースも考えられる。名護市は「ツール・ド・おきなわ」の本拠地でありながら、思ったより普及率も占有率も低いため、それを引き上げるようなことも考えていく必要があると感じる。
- 坂 下 利用実態調査としてアンケート調査を行っているようだが、利用しない人がなぜ利用しないのかといった部分も分析することで、普及率が低い原因が見えてくるのではないか。利用していない人の理由も調査されているのかお聞きしたい。
- 事務局 参考資料のP30以降で取りまとめを行っているが、アンケートをとった中で自転車を利用されない方の理由としては、「遠方で距離的に利用が出来ない」、「車道走行時に危険を感じる」、「天候に左右される」といった意見が出されている。中には、「自転車に乗れない」ということも理由となっている。
- 坂 下 自転車は20台ほど所有しているが、メンテナンスが大変である。ちょっと乗らないだけで錆びてしまったり、パンク修理に500円かかるなど、他の都道府県に比べて、沖縄の場合はメンテナンスの問題が大きく保有しづらい地域だと感じている。そのような問題から、まず自転車を持つこと自体が面倒くさいのではないかと思う。
- 森 多分そうだと思う。名護市の中に自転車屋さんがないわけではないが、我々から見るとお客さまに対するサービスという点では少し違う感じがしている。自転車屋さんが市民に対して、安全面を含めた教育の場を設けているわけではないため、お互いが忘れられているような感じになっている。そのようなことからも名護に限らず沖縄全体で見ても自転車屋さんが少なく、自転車を利用する人の不便さが積み重なっているのが実態だと思う。一方で、多くの自転車屋さんが高齢化しており、儲からない仕事としてあるのも実態だと思う。しかし、安全面やメンテナンスの問題は、本来所有者が個人でやるべき問題でもある。自分のものは自分で管理をし、掃除をし、修理をするという意識がないといけないと思う。ヨーロッパの場合は、自転車を組み立てて売らずに、箱で売って買った人が自分で組み立てるようになっている。組み立てて欲しければ、組み立て料を別途払わないといけなくなる。自転車メーカーは自分で組み立てられるように設計して、箱で販売している。そういう意味での自己管理という面で、自転車に限らず日本人が弱い部分があると思う。自転車屋さんの問題もあるが、自己管理ができないような社会的な保護がある。

嘉 数 今の議題は、まちづくりに向けた目標と方針となっているが、目標については、自転車を使ってまちづくりをするとか、健康管理を行うといった部分で反対する人はいないと思う。であればいかにして自転車を使ってもらうかという部分が重要になる。それには先程から話の出ているハード面（道路整備、標識整備等）とソフト面（自転車を管理する意識の問題等）を同時並行的に行っていく必要があると思う。沖縄県の自転車保有台数については増えてきている統計上のデータもあるように、自転車はなくなっていくものではなく、これからの乗り物であるという位置づけが必要だと思う。名護高校に出向いて先生方と意見交換をしているが、駐輪場は自転車で満杯になっており、若い人たちが自転車を利用する習慣ができつつあるのではないかと感じている。名桜大学においても、本土からの学生（1年生）が5割以上増えているが、ほとんどが自転車に乗り慣れており、すぐに自転車に乗れるため、実際に自転車通学者が増えている。現在、名桜大学においても駐輪場の整備を検討しているところである。また、「ツール・ド・おきなわ」にも参加する自転車同好会を持っているが、このメンバーを中心に学生を対象に自転車の乗り方等について指導してもらうことも現在検討している。自転車の輪が広まってきていることも間違いないため、行政の方でもサポートして頂きたいと考えている。

森 子どもたちへの安全教育も含め、自転車免許証を発行するコンテストを行ってみても良いと思う。或いは、色々な意味で学生を活用して、自ら意識を持たせるような取り組みが動き出せば、良い教育に繋がると思う。

上 原 資料①の本年度業務の流れで、まず自転車ネットワークの設定を行い、次のステップで整備プログラムの策定となっているが、相当将来的な話になるようなイメージがある。もう少し安全性の話等を議論した中で、日常的な利用や観光レクリエーション利用についてしっかり仕分けをして、どこの路線が使われて良いのかといった部分を詰める必要があると思う。例えば名護高校や名護商工前の路線については、日常的な自転車利用が多いが、自転車を利用している高校生は歩道を走っているため、非常に危なっかしく感じる。そういうところで本当に歩道を走らせて良いのかどうか議論する必要があると思う。利用者が多いから歩道を走らせて良いということになれば、法規制等の絡みも当然出てくる。そういう部分を含めて、ネットワークの設定等についても基本的なところから整理してもらった方が議論しやすいのではないかと思う。日常利用、観光レクリエーション利用という仕分けを行い、実現可能な路線についての整理を踏まえた結果から、名護市の自転車利用を検討する形で、整備プログラムの策定に入る前に突き詰めて議論した方が良いと思う。

事務局 ご指摘の通りであり、次の「議題（2）自転車ネットワークの設定について」の中で、ご説明させて頂きたい。

議題（2）自転車ネットワークの設定について

- 嘉 数 名護市は2、3年前に道路整備プログラムを策定したと思うが、現在整備されつつある道路については、全て自転車を念頭に置いた整備をして欲しい。これについては、整備計画があるので、整備中の路線について確認したい。どうせ整備するのであれば、1.5mでも2.0mでもいいから自転車道を作つて欲しいと思う。
- 仲 村 道路の整備をするにあたつては、地権者の財産を削りながら、整備を進めていく中において、相当な理由、目的があつて初めて理解が得られる。単にこの路線だけ、自転車道を設置したいから道路幅員を広げるというのは、当然国の補助事業をもらっている中で補助の性格からしても厳しい部分がある。また、地権者の合意形成に対しても厳しいものがある。まずは、自転車の総合的な計画を作つて、その中でこの路線については自転車を道路構成のメインにするという位置付けをした上でなければ、現実的には厳しい。
- 嘉 数 そうではなく、できている路線に新しい自転車道を設けるのは抵抗があるが、これから整備する路線については自転車道も含めて考えるようにした方が良いと思う。そういう考え方を持つて地権者を説得するなど、自転車を活用するという前提で道路網も整備して欲しいと考えるがその辺についてはどうか。
- 仲 村 新たな道路を作る場合においても、道路整備プログラム、そして今回の自転車ネットワークを始め、景観計画等全ての計画を連携させながら、齟齬が出ないように進めていきたいと考えている。
- 森 私が一番危惧するのは、歩道の中に自転車レーンを作る考え方とか3.0mあるから歩行者と自転車と一緒に走らせて良いという考え方非常に問題があると思う。歩道というのは、左側を歩こうが右側を歩こうが、人間が歩道を歩くときは自由である。自転車を歩道に乗せることで、自転車も左側を走ろうが右側を走ろうが自由だという発想になってしまふ。この思想 자체が危険であると思う。歩道には絶対自転車を乗せないというような形で名護市の場合はやって頂きたいと思う。今の日本の法律の問題点はここだと思う。車道の場合は、逆走してくる者に対する注意や指導はやりやすいが、歩道の場合は注意できないため非常に危険である。自転車は車道を走行するべきであり、自転車を歩道に乗せるという考え方間違っていると思う。
- 嘉 数 嘉手苅委員にお聞きしたいが、自転車は車道を走ることが原則だが、実態としては歩道を走っている方が随分いる。この歩道を通行する自転車利用者に対する罰金等はないのか。
- 嘉手苅 基本的には交通違反ということで、検挙することもできる。基本的に最初は注意をして、それでも注意に従わない、聞かない場合は違反として検挙する形になる。また、最近はブレーキの効かない自転車等も増えてきており、これについても整備不良により検挙することになる。
- 嘉 数 そもそもブレーキの効かない自転車を走らせて良いのか。
- 嘉手苅 あくまでも競技用の自転車であり、本来は乗つてはいけない。
- 森 あれはトラック競技の中で楽しむ自転車であり、非常に危険である。
- 嘉手苅 交通規制との絡みでいくと、基本的にこのような自転車専用レーンを整備する場合において、自転車が1日何台通るのかという部分が問題となってくる。今のお話だと、名護高校前の路線

については、1日100台、路線を分けても1日20台、30台しか通行しないと現状ではなっているが、1日20台、30台しか通らない路線でも自転車専用レーンを作つて良いのかとなると、まずあり得ない。まず1日あたり自転車が何台通るのかカウントして、ここには自転道が必要だという判断によって設置していく流れとなる。まず、名護市民が本当に生活上、自転車を必要としているのかが問題である。現状ではまちなか構想のように必要だとは思うが、屋部や安和、羽地、幸喜、喜瀬、辺野古といった地域からすると同じ名護市に住んでいながら、名護市を活性化するために中心部だけ整備するというのは反対の意見も出ると思う。名護高校前の路線については、1日2往復したとしても1日200台しか通らない。そういうた道路に設置することは難しい。やはり一番のポイントは、名護市民が自転車を必要としているかということ。私も名護に住んで長いが、名護は自転車のまちかと言わると全然認識がない。5km圏内であれば自転車に乗るとは思うが、安和、羽地、幸喜から自転車を使ってまちなかに買い物で来るかと考えたら利用者はいないと思う。今のような構想で至る所に自転車専用のレーンを設置することは、通行量の関係から考えてまず無理である。名護市内で実施するのは厳しいのが現状である。

上 原 自転車歩行者道についても、警察の認可が必要となる。先程お話した指定通行帯については、那覇市内でも既に実施している。それも出来る限り歩行者と自転車が混在しないように分離している。現状からすると厳しいが、名護市内でもそのような区間を設けないことにはネットワーク的にも機能しないと思う。安全面で本当にやって良いのかどうか、一定の区間だけ指定すれば利用に繋がるのか、そのようなことについて、それぞれが共通の認識を持った上で考える必要があると思う。特にハード面からではなく、レーンを作れる一定の区間から始めて、成功すれば広がりを持たせていくような形が望ましいと思う。日常利用、観光レクリエーションそれぞれの目的、使われ方に応じた形で検討していくことが必要だと思う。

嘉 数 今の話を総合して事務局への提案だが、自転車をもっと利用したいという意思があるのか、ないのかアンケート調査を行ってみてはどうか。名護高校でも名桜大学でも良いが、現状で活用したいのか、活用するにはどのような条件整備が必要なのかといったアンケート調査をしてみてはどうかと思う。

嘉手苅 例えば、高校生が利用する宮里大北線においても、いくつか路線を分けて、自転車の専用道を整備するにはどの路線に通した方が良いのかということも検討してもらえばと思う。

事務局 おっしゃられるように、道路構造令からすれば、1日400台の通行といったものが前提となるが、この人口6万人、尚且つ市域が広い中で道路構造令に合うような需要というのが現実的には出てこないことが現状としてある。しかし出てこなければ整備できない、整備できなければ利用促進されないという非常に大きなジレンマがある。事務局の考え方としても、歩道に自転車を乗せるということが前提ではなく、先程見て頂いたとおり、路肩が1.5mある道路については、専用レーンを設置して誘導していくことが大前提で考えている。但し、右折レーンの関係から路肩が1.5mとれない交差点については、次の方法として、その区間だけは自転車の歩道通行可とする、という合わせ技の中で基本的には自転車と自動車、歩行者と自転車を分離

ていくことを考えている。ただ、そのような考えの中で、道路構造令にあるような数値基準については、この都市規模の中で条件を満足しえないが、なんとか改善策をとれる道筋がないかということをご指摘頂ければと考えている。

嘉 数 例えは、道路整備が先なのか、自転車の普及が先なのかという話ではなく、両方進めていく必要がある。先程、上原委員からご提案のあったように、自転車で通勤・通学しそうな路線をピックアップして、そこで社会実験を行うことで、市民にも自転車がこんなに便利だというところを見せて、普及も含めてそのような仕組みを考えた方が良いのではないか。

森 この懇話会の目的も、今おっしゃられたようなことだと思う。今の法律がこうだから整備できないということではない。先程お話のあった那覇では、青色で路面を着色して、自転車の通行帯を設けているが、市民性を高めている。自動車からも視覚的に自転車通行帯として見ることができる。自転車利用者にとっても、専用レーンになっているから、ここを通行しようという意識を持てる。道路に色を着けるだけでも、皆が意識を持つようになるため、そういったところからでもまず始めるべきだと思う。そういった取り組みを進めながら、やはり自転車は車道だという意識を与えた方が良いと思う。

嘉 数 私は自転車に保険があることを詳しく知らなかつたが、坂下委員もそういった保険に入っているのかお聞きしたい。

坂 下 ツアーの中で修学旅行生については、普通の障害保険的なものに入っている。私自身はまだ勉強中なので分らないが、賠償保険的なものになると思う。

森 保険で問題となっているのが、歩道で自転車が歩行者をはねた時の賠償が最高1億円要求されている。例え、中学生が相手を傷つけて死亡させたケースでも5千万円～1億円要求されている。これを親が負担しないといけないが、自転車の場合は、自動車のような自賠責保険がないため、この保険制度を確立すべきではないか話としてある。実際に自転車の保険はあるが、自転車を持っている人からすれば高く感じてしまうため、あまり入っていないのが実態で、制度自体も知られていない。自転車側から見ると保険は大きな問題となっている。私どもがサイクリングをやる時でも必ず保険をかけるようにしている。また、日本サイクリング協会の会員になった際には、1年を通じて保険に入るが、サイクリングするときは協会のメンバーだけが参加するわけではないため、必ず保険をかける形で、二重に保険に投資しながらやっているのが現状である。自転車の場合は、自動車のように共済保険、任意保険があるという形にはなっていない。そのようなことからも、自転車が事故を起こさないような仕組みを作る必要があると思う。

嘉 数 時間も残り少なくなってきたが、次の2回目の懇話会が本番で、3回目というのは多分、記者を集めて提言を出す類のものかと思う。事務局には、次の議論に向けて少しご発言をお願いしたい。今回の懇話会であがつた意見を踏まえると、少し絞り込んで議論した方が良いような印象を持った。

嘉手苅 先程から話に出ている名護高校前から名護商工前の路線について、両サイドに専用道が設置できるのかどうか、まずはできるものから検討して頂きたい。

- 森 名護市としてこのようなことをやる場合に、自転車の安全教室やシンポジウムといった啓発活動について、直接の部署は教育委員会等になるかもしれないが、そのようなお考えを持っておられるのかお聞きしたい。
- 仲 村 現在、役所の内部で総合行政という言葉を頻繁に使っている。それぞれのポジションがそれぞれのことをやれば良いというものではないということ。お互い部署が違っても関連するものについては、積極的に発言をして、できるものは連携をしながらやるという考え方を持っている。そういった中で、先週の金曜日に政策プレゼンがあり、そこで自転車のまちづくりということで提言をした。連携という部分では、産業部門におけるレンタサイクル、教育部門における安全教育等が挙げられる。安全教育に関しては既に名護署の方で実施している話も聞いているが、名護市全体を見た時にどうかということもあるので、教育委員会が行った方が、効果があるものに対しては教育委員会にお願いをする。産業部が観光の面で寄与するのであれば、商工観光課の方でやった方が、効果が得られるで、そちらにお願をする。また、職員の意識改革として、自転車通勤の促進など、それぞれの部署が持っている良いところを出し合いながら総合行政でやっていくという考えを持っている。当然自転車のまちづくりに関しても、そういった形で攻めていきたいと思っている。自転車のまちづくりに対して、我々建設部が生み出せる効果として、路面の凹凸を解消し、住環境の整備を整えたいという思いがある。役所としては、お互いの思いを重ねながらやっていく所存である。
- 森 ソフト面に関して言えば、我々は「ツール・ド・おきなわ協会」という NPO を立ち上げている。「ツール・ド・おきなわ」という年に 1 回の大きな大会をやるが、日常活動としてもっと自転車に係ることをやろうということで、事務局は名護にあるため活用して頂きたいと思っている。現在は年に 2 回程度、交通安全に関する事をやっているが、そんなものではないだろうと事務局には話をしている。サイクリングの中でマナー教育といったものは入っているが、もっと活用して頂ければ市民への啓発活動としてできることはたくさんあると思う。1 年中給料払って事務局を置いているため、動かさないといけない。眠っている自転車も 50 台程度あるため、ぜひ活用して頂きたい。
- 嘉手苅 警察署の方でも、小学校 3 年生までを対象に特定の学校に出向いて安全教育を行っている。但し、中学校、高校についてはやっていない。事故の割合として統計をみると、特に児童が多いという訳でもなく、中学校、高校の生徒、大人、お年寄りも含めた幅広い年齢で、同じ割合で発生している。誰しも事故に遭う傾向にあるのが、自転車事故の特徴だと思う。そのため、安全教育に関しても、小学校のみを対象とするのではなく全般に必要な取り組みだと感じている。
- 安 里 先程から自転車道に関する話が出ているが、自転車は凄くバランスの悪い乗り物であるため、お年寄りを考えると幅員をしっかりと確保することが重要になると思う。1.5m であれば大丈夫だと思うが、0.5m となると車道側にはみ出してしまう危険性がある。車道に関しても道路構造令で必要な幅員が決まっていると思うのでしっかりと確保し、自転車が通るところはマーカーするなりして整備していくべきだと思う。建設部にも整備に向けた予算を早めに確保してやって頂きたいと思う。

仲 村 建設部の方では、懇話会とは別に予算の関係もあるので、来年度のものに関しては財政と調整しているところである。先程、事務局より説明があったバスターミナルから中央線を通り、途中名護 49 号に合流し役所に伸びる区間を自転車専用レーン設置のモデル候補として考えている。これに関しては警察署の方とも調整をしながらにはなるが、市が予算を確保し、社会実験の一環として、両サイドの路肩を自転車専用レーンとして着色しようと現在考えている。現在、役所には約 500 名の職員があるので、役所とバスターミナルを結ぶ形でやってみようと考えている。横の線（中央線）については、路肩分を着色するだけでお金はかからないと思うが、縦の線（名護 49 号）にトックリキワタが街路樹として植えられており、現状では確保でない状況となっている。このトックリキワタについては、成長し過ぎて圧迫感を与えており、根の部分が木造の住宅地区まで及んで危険な状況にあることでの、市の単費にはなるが歩道も含めて再整備する方向で検討している。まずこの区間を自転車の社会実験として捉えて頂いて、自転車活用が増えたのか、交通安全面でどうなのかという部分を検証していきたいと考えている。また、産業部に頑張って欲しい部分ではあるが、市場の向かいに名護市の土地があり、そこにレンタサイクルを設置し、現在市場の駐車場を管理してもらっているところに、レンタサイクルを含めた両方を管理してもらうことができないかという考え方を持っている。現段階ではいつになるかは明言できないが、そのような考え方を持っている。

森 我々が現在やっている研究課題として、観光とサイクリングがある。11月 4、5、6 日の 3 日間の「サイクルモード 2011」というフェスティバルの中で、現在沖縄県の中で行われているサイクルスポーツイベント（ツール・ド・おきなわ、美ら海オキナワセンチュリーラン、シュガーライド、ツール・ド・宮古島、アースライド石垣等）に関するブースを設置し、イベントに来客した 4 万人に対してチラシ配布やアンケート、クイズ等を始め、ミス沖縄や世界で活躍している新城氏を招いたトークイベントを実施した。現在沖縄県で 6 つの自転車に関するイベントがあるが、来年は「全国サイクリング大会」が沖縄県で開催されるため、7 つになる。これらのイベントは全て、県外からの観光客を呼び込むためのものであり、県内だけで行う小さなイベントではない。今年開催される「ツール・ド・おきなわ」は 4,400 名程の参加者がいるが、それ以外の大会でも 1,000 名単位の規模の大きいイベントとなる。このようなことからもサイクリングが沖縄県の観光資源になるということを踏まえて、今回東京にブースを出展してきたわけである。非常に大きな反響を頂いており、アンケートは整理できない程集まり、用意したチラシも全てなくなってしまった。現在の沖縄県の考え方からして、既存の観光施設で 1 千万人の観光客を呼ぶのは難しいかもしれないが、地域に根付く文化やスポーツを活用すれば 1 千万人の観光客を呼び込むことは可能ではないかという考え方を持っている。そのような考え方から、サイクリングが沖縄県の立派な観光資源になり得ると県に訴えて、今回ブースを作って頂いた経緯がある。このような流れが世界中に起きている。スポーツツーリズムを観光振興にしようとする動きは、沖縄県に限らず日本全国にある。そういった動きがあるため、日常使用ではない観光レクリエーション的な面は必ず問題になってくる。そのためにどのようなことが必要かということで、今おっしゃられたレンタサイクルも非常に大きな問題になってくる。50km、

100km のサイクリングをするために沖縄に遊びに来る観光客にとって、高い自転車を持ってくるのは大変な負担になっている。送るとなると送料も高くついてしまう。手ぶらで来ても沖縄でサイクリングが楽しめるという仕組みを作つて欲しいという要望はたくさんある。最初に要望があったのは台湾で、そういう要望を突き付けてきている。頻度が少ないと、用意する側も採算が取れないため、二の足を踏んでいたら最近どんどん来るようになった。「ツール・ド・おきなわ」でも約 200 台のレンタサイクルを使用しているが、4,000 名からすると大した数ではない。しかし、将来はレンタサイクルが要望として出てきて、それが一つの仕事になる可能性がある。台湾の観光地で自転車専用道路が出来て、その周りに約 2,000 台のレンタサイクルが完備されている。週末に利用されるため、そのような現象が沖縄でも起こり得る可能性がある。名護市民のための生活の環境に合うようなものが、観光客のためにもなるというような視点を是非持つて頂きたい。警察の方々には大変迷惑をかけるかもしれないが、怒涛のように来る可能性があるかもしれない。ヨーロッパは陸続きでやりやすいが、沖縄は島国そのため、どうしても自転車を持ってくるというハンデがある。レンタサイクルでもママチャリや電動自転車のみでは、利用できる距離も知れているため、スポーツ車も含めて検討頂きたい。レンタル料も 5,000 円、6,000 円は当たり前だというような形のレンタサイクルが出来れば、経済的なメリットも出てくると思う。そういう対応を名護市が中心となって取り組んで頂きたいと思う。

嘉 数 同感である。仲村委員がおっしゃった総合行政という絡みの中で、総合的な自転車利用に向けた提案書を一度配つて欲しいと思う。できれば、この懇話会に産業部長や企画部長も同席できるように調整して頂きたい。私も自転車を観光産業の振興に使えないかということで提案しているが、今の話は彼らにも聞いて頂きたい。バス会社との連携も必要かと考えている。

仲 村 次回の懇話会には、産業部長、企画部長を呼べるように努力したい。

嘉 数 時間となったので、長時間ありがとうございました。次回また資料整理を宜しくお願ひしたい。
他に何かあるか。

上 原 県の方からも参考になるようなものがあれば、資料提供したいと考えている。

(2) 第2回名護市自転車ネットワーク検討懇話会

①実施概要

日 時：平成24年2月13日（月）13:30～15:30

場 所：名護市役所2階庁議室

出席者：**<委員>**

嘉数 啓（名桜大学 理事長）【座長】

森 兵次（ツール・ド・おきなわ実行委員会 委員長）【副座長】

安里 廣（名護市観光協会 理事長）【代理：宮城 良勝（地域観光サポータ-事業コ-テ-イネ-タ-）】

上原 勇賢（北部国道事務所 所長）

神村 美州（北部土木事務所 所長）

渡真利 健良（名護警察署 署長）【代理：嘉手苅 定夫（交通課長）】

親川 敬（名護市役所 副市長）

坂下 宙子（屋我地エコツーネット 代表）

<オブザーバー>

仲村 善文（建設部 部長）、仲宗根 勤（企画部 部長）、比嘉 一文（産業部商工観光課 課長）

<名護市建設計画課>

翁長 武嗣、仲田 宏、仲間 進一郎

<(株)沖縄まちづくり連合>

安藤 彰二、嶋岡 強太

次 第：1. 開会

2. 報告事項

（1）本年度業務の流れの変更について（資料①、資料⑤）

3. 議題

（1）自転車ネットワーク整備の考え方について（資料②）

（2）自転車道整備プログラム策定の基本的な考え方について（資料③）

（3）自転車まちづくり実現に向けた継続的な利用促進施策について（資料④）

4. その他

5. 閉会



②議事内容

議題（1）自転車ネットワーク整備の考え方について

嘉 数 よくまとめられていると思う。第1回目の議論から前進して、具体化されイメージが湧いてきた。第1回目の会議では、アンケート調査等に基づいて、「日常的利用」と「健康・観光レクリエーション」といった自転車ネットワークを設定された。「日常的利用」では、通勤、通学といったところが主な利用目的とされるが、特に高校生の自転車通学は増えてきているという現状がある。そのため、日常的に安全・安心を前提に自転車ルートを整備していく必要がある。これは待ったなしだと思う。ただ、それだけでは我々が集まって、公に懇話会を行うということは物足りない。特に前回森委員からも話があったように、日常的な利用ネットワークを超えて、「健康・観光レクリエーション」の自転車ネットワークを構築し、場合によっては自転車のイベント等も含めて、日常的な利用に加えて名護あるいは北部の産業の活性化に繋げるようなことも考えていく必要がある。そこで、事務局から説明があったように、予算的な面からも全ての路線を整備することは難しいことから、まずは優先的に整備を進める「優先路線」という考え方に基づいて、ネットワークを構築し、その中から「モデル路線」を考える。この「モデル路線」については、日常的な生活ルートとまちなかの観光ルートとして設定している2本の「優先路線」が重複する路線を設定し、その「モデル路線」を活用して、自転車の社会実験を行うということだったと思う。今回はアンケート調査を含めて設定していることから、より具体的になったと思う。

森 ここで掲げられている通学を主目的とした生活ルートやまちなか観光を中心としたものを優先的にできることから進めていくのは非常に良いことだと思う。また、車道における自転車通行帯の考え方は非常に良いと思う。できるだけ早く「優先路線」を設定し、整備を進めて市民にインパクトを与えてほしいと思う。ただ、若干危惧されるのは、整備の中で、歩道上を自歩道として活用される考え方があった。道路の構造上やむを得ない箇所はあるかと思うが、自転車は車道が原則であるため、それを利用者に理解させる必要があると思う。特に高校生も含めて歩道を通行している現状があるため、理解させることは非常に重要なことだと思う。交通安全の問題や自転車は車道であるということを理解させるためにも歩道との兼用型はできるだけ避けてほしいと思う。しかし、安全性の面からどうしても自歩道が必要な場合において、危惧する点がある。車道における自転車の通行帯を作った場合には、自転車は左側の一方通行となるため、相互の対面はない。しかし、歩道上に作った場合には、歩行者は対面通行が原則自由であるため、自転車が自歩道の中で対面通行されると、将来危険性を生む問題がある。歩道上に自転車の通行帯を作った場合にも、一方通行的に自転車が走行できるということであれば、安全性の面では安心できると思う。歩道であるため、歩行者と同じように自転車も対面通行できると間違った認識をされた場合、事故を生み出す原因にもなる。この辺の工夫が必要だと思う。名護市民にこれまでとは違ったインパクトを与えることを考えれば、できるところから早めに導入して頂きたいと思う。

- 嘉 数 整備というところでは「ハード面」だが、安全・安心に利用して頂くためには教育を含めた「ソフト面」も同時に考え、事故を防ぐことが重要になってくる。車は左側通行で運転手は右側を見ていることが多く、大半の事故は自転車が左から突っ切って来るとときに起こっていることが分かっている。その点を踏まえた道路整備をどう考えていくかが重要になる。
- 嘉手苅 資料②P3に高校生が歩道を走っている写真（2-1）があるが、道路交通法では車道走行に危険がある場合は、歩道に乗り入れが認められる特例がある。この写真にあるような（自動車交通量が多く、路肩も狭い）道路は歩道乗り入れが認められると思う。但し、歩道上は歩行者が優先であるため、歩行者がいるところでは自転車は降りないといけないルールがある。そのルールが守られるのであれば、自転車の歩道乗り入れは問題ないと思う。資料②P3の下の写真（2-2）は、歩道上に大勢の歩行者がいるが、こういった場合、自転車は一旦降りて歩行者を優先させる必要がある。道路交通法では、車道を走るのが危険な場合においての歩道乗り入れや13歳以下の子ども、身体障害者、高齢者（70歳以上）においては自転車の歩道通行が認められている（但し、歩行者優先）。自転車の利用ルールが守られるのであれば、歩道への乗り入れは問題ないと思うが、基本的には歩行者と自転車を分けた方が良いと感じる。
- 嘉 数 資料②P3の写真（2-2）は、本来左側通行である自転車が右側を走っている。高校などでは、自転車のルールについて、どこまで徹底して指導がなされているのか。
- 嘉手苅 小学校においては低学年から毎年、自転車利用の指導を行っている。高校についても指導を行ってはいるが、写真のような現状がある中で、理解されていないのか、理解しているがルールを守っていないのか分からない。
- 嘉 数 今回改めて行った高校生の通学に関するアンケート調査で、安全・安心な利用に向けて高校生から要望等は出ているのか。また、資料②P3の写真にある道路は、「優先路線」の一つかお聞きしたい。
- 事務局 今回行ったアンケート調査の中では、整備に対しての要望等は出されていない。資料②P3の写真の道路については「優先路線」の一つである。
- 上 原 資料②のP8にある模式図（自転車ネットワークの整備イメージ（案））について、具体的にご説明頂きたい。
- 事務局 前回の検討懇話会で、名護市街地を中心とした大々的な自転車ネットワークと全市的な自転車ネットワークを示させて頂いた。その中では、非常に膨大な整備量が伴ってくる中で、基本的には社会実験をして、順次ネットワーク整備を進めていく方が望ましいのではないかというご意見があった。そこで、資料②のP8にある模式図（自転車ネットワークの整備イメージ（案））の中で、赤で囲ってある部分（模式図左側）が概ね「優先路線」としての整備を位置づけている領域である。先程見て頂いた日常利用の中でも、特に高校生の通学において様々な危険を抱えているため、早急に整備しなければならない部分がある。一方で、まちなか観光という部分では、市営市場や漁港等の拠点整備が進められてきている中で、それらの拠点等を繋ぎ合わせることで活性化に繋げる必要がある。この領域を「優先路線」として

位置づけて整備していくという考え方がある。しかし、「優先路線」の整備を待ってからでないと次のネットワーク整備に移れないかというと必ずしもそうではない。「優先路線」を先行的に整備していく中で、場合によっては、屋我地や大浦等の周辺地域（模式図右側）においても自転車ネットワークを考えいかなければならない。また、市街地と周辺地域を結ぶところ（模式図中央）においては、拠点間の移動を支えるネットワークを考えいく必要があると考えている。「優先路線」という考え方がある中で、他の路線は整備対象外というように捉えてもらつては困るため、全体的な整備の考え方として模式図で示させて頂いた。

上 原 模式図の左側から右側にかけて、示している領域が狭くなっていくのは、利用頻度という観点で設定しているためか。一方で、利用促進という観点を踏まえると、こちらの模式図とは別の表現（左側から右側に展開が広がっていくイメージ）になるという理解でよろしいか。事務局 こちらの模式図は利用頻度という観点でそれぞれの領域を設定しているため、このような領域となっている。利用促進という観点では、こちらの考え方方に加えて先程からお話として挙がっている安全教育や観光レクリエーションという部分も含めて検討していく必要がある。あくまで、こちらの模式図では、「優先路線」だけを整備するものではないという認識を持つもらうために考え方を示させて頂いている。

嘉 数 予算的な制約もある中で、全ての路線をすぐに整備できないことから、まずは「優先路線」を設定し、さらにその路線の中から「モデル路線」を設定し検証等を行なながら整備していくという考え方だと思う。現在「優先路線」としていつくかピックアップしているが、整備の優先度については、どのように考えているのか。

仲 村 整備の優先度については、事務局よりまだ説明がされていないが、基本的には定性的な観点と定量的な観点から項目を抽出して頂いて、その項目に基づいて評価を行い、優先度を決定するという考え方を持っている。詳細については、後程事務局から説明があると思う。

宮 城 観光からの視点になるが、NPO 法人 HICO さんで、名護のまちなかから自転車をレンタルで貸出する取り組みが 4 月からスタートする。また、観光協会では設立 50 周年記念事業として、日帰りのバスツアーを行っている。その中で、名護のまちなかを歩くコースとして、午前中はがじゅまる広場から大城そば屋、午後は津嘉山酒造所に行く形で設定している。将来的には、宮里そばや日本ハムファイターズがキャンプを行っている名護球場までコースに含みたいが、安全上が確保されていないことからそこまで延ばせていない。但し、足はそこまで広げていく形で計画している。観光としてはそこからスタートしているが、今回提案のあった内容はとても良いと思う。自転車は環境にやさしいだけではなく、やんばるのゆったりした空間を散策しながら楽しめるものなので、是非取り組んでいけたらと考えている。また、まちなか観光ということで、歩きだけではなく、自転車でも散策できるように今年 1 年、観光協会と商工観光課、その他いろいろ含めて検討を進めているので、「ツール・ド・おきなわ」の前あたりから実施できれば非常に良いなど考えている。

嘉 数 まちなかで行う自転車レンタルの仕組み（貸出先や駐輪場等）について教えて頂きたい。
宮 城 自転車をレンタルするところは NPO 法人 HICO さんで、JTB さんが宣伝し、受付窓口は観光

協会となる。駐輪場等については新たに作るというのではなく、できるところから始めるという考え方で進めている。4月から9月までの時期ということで「るるぶ」に載るが、評判が良ければ、いろいろなルートやマップ等も作る形になると思う。そうすれば9月からもっと宣伝できるようになるが、9月に宣伝する場合には、3月か4月には内容を決めておかないと載せられない。そういう意味でも早く取り組んでいけたらと考えている。

- 嘉 数 現在、事務局で考えられている自転車ネットワークと重なると非常に理想的だと思う。
- 森 昨日、読谷村で月例サイクリングがあった。今回は読谷村観光協会とのタイアップ開催で今まで参加者が50名くらいで多くて100名程度であったが、昨日は180名ぐらいの人が集まつた。今回の月例サイクリングでは旅チャリ（電動アシスト付自転車）を導入した。現在、読谷村観光協会では、旅チャリを16台持っているが非常に稼働率が悪い。JTBさんが観光拠点に旅チャリをたくさん置いたが、どうしても利用率が上がらない。JTBさんが宣伝してもなかなか人は集まつてこない。首里には40台の旅チャリを置いたが全く使われていない。これは、雇用促進事業という形で予算を取つてやつたが、首里という勾配のある高台のところでレンタサイクルをやってもなかなかうまくいかない。もう一つの問題は、我々もJTBさんとサイクリングに関する企画をやつているが、自転車のお客さんを呼ぶ力は、旅行会社にはなかなかない。重要なのは、沖縄に来る前から名護に着いたら自転車に乗るという観光客を誘致する仕掛けであり、インターネットを活用した情報発信などをしないとなかなか人は集まらない。現在、我々が那覇でやって成功しているのは、観光客が沖縄に入る前にレンタサイクルの予約を取つてしまふ試み。沖縄に着いたときに自転車にすぐ乗れる形とつことで利用頻度は高くなっている。観光客が名護に来て初めてレンタサイクルを借りるという受け身の姿勢では利用促進はなかなかできない。現実として、沖縄における旅チャリの失敗はそこにある。内地から出るときに旅チャリを活用した旅行計画をうまい具合に立てていれば問題ないが、旅チャリの能力の限界は、わずか20km以内でしか電池が持たないところにある。将来的にはどうなるか分からぬが、現在はそれ以上走れないため、それだけの観光にしか活かすことができない。首里から那覇に行ってもたもたしている間に20km走つてしまふと勾配のきつい首里に戻つてくるのは容易ではない。そういう点も踏まえて、もう少し練り上げた形でいかないと、必ずしもレンタサイクルが成功するとは思わない。名護における取り組みとしては、今までよりは前進するのではないかと思う。長い目で見ると名護に自転車専用レーンなどが整備され、自転車ネットワークが形成されると、公共的なレンタサイクルシステムを考えていった方が良いのではないかと考えている。
- 事務局 坂下委員が、現在、屋我地で実際にやられている情報発信（発信ベースなのか着地ベースなのか）についてお聞きしたい。
- 坂 下 修学旅行のメニューの中に、自転車を入れており、少しずつだが反応が出てきている。私が自転車をメニューに加えた理由として、屋我地は道路が狭く、どこにでもバスが入れる環境はない。パイン狩りがしたいと言われても、バスが入れないからお断りせざるを得ない現実があった。現在メニューには、屋我地島の農業体験を入れており、昨年10月に1校実施し

た。修学旅行であれば前もって何をする、したいことを決めてくるので、誘致はしやすい。「るるぶ」での宣伝や修学旅行生向けのパンフレットの中に入れると先生方も安心する。修学旅行なので人数も多いため、稼働率も上がるのではないかと考えている。もう一つは大学生のボランティアツアーがあり、極力経費を落としたいというツアーの方々は、やんばるまではタクシーで来るが、2泊3日の間は移動手段がないため、必然的に自転車を活用せざるを得ない。アンケートを取ると自転車で移動しながらマングローブを見たり、ビーチクリーンをしたいということであった。自転車ははじめ難儀だと思う人が多いが、乗ってみると楽しかったという意見が多くかった。実際にレンタサイクルを導入するにあたっては、観光客がレンタカーを降りるほど魅力的なものであるかどうか重要だと思う。駐車場にしてもあるかどうかわからない、駐車して自転車に乗っている間に駐車料金が取られるのではないかといった不安も、観光客がレンタサイクルを利用しづらい要因かもしれない。

嘉 数 面白いと思う。おっしゃるように修学旅行生は自転車の利用率は上がるかもしれない。JTBさんの件では、おっしゃるように何か仕掛けを考えなければいけないと思うが、宮城委員はどうお考えかお聞きしたい。

宮 城 経緯としては JTBさんがやりたいということではなく、NPO法人 HICOさんがこういう形でやってみてはどうかという要望もあり、現在の取り組みを進めているところである。石垣の場合は、ホテルでレンタサイクルを行っており、2時間は無料で貸出を行っている（2時間以上は有料）。名護の場合だと、2時間で十分散策できるので、一番良いのはホテルにレンタサイクルを設けることだと思う。そこでマップ等も合わせて配布することで、利用率も上がると思う。ただ、まちなかに来れば自転車に乗って観光ができるという一つの認識を持ってもらうために「ツール・ド・おきなわ」にも携わっている NPO法人 HICOさんところで始めてみようということになった。

嘉 数 レンタカーとレンタサイクルをパッケージにすると良いと思う。バスにしても車体のフロント部分に自転車用ラックを付ければ、坂道のあるところはバスを利用して、帰りは自転車を利用するなど、自転車とバスの両方を利用することが可能となる。最近は宇都宮でもそういった取り組みが行われている。レンタカーやバス会社、旅行会社で自転車を含めたパッケージができれば理想的だと思う。

森 おっしゃる通り、将来的にはそうなると思う。但し、現在いろいろなところがアプローチしている中で、うまい具合に掴みきれていないというのが実態である。2009年に新たに誕生したホテルというのは、生きるか死ぬかというホテルの激戦時代に誕生したホテル。その2009年に誕生したホテルだけで勉強会を始めており、その中で自転車との結び付きを考え、JTBさんのパンフレットの1ページを借り上げてPRをしたが、結局お客様の誘致には結びつかなかった。広くPRしてもそこにお客さんはいない。やはり自転車を利用するお客様のいるところにPRしなければいけないが、掴みきれていないところが実態としてある。自転車の好きな人たちのところに情報がいくと、仮に値段が5千円から1万円しても借りる。実際に東京を出る前から確実に仮予約が来る。ただ、那覇に着いて、あるいは名護に着いて

これからレンタサイクルを借りる観光客はほんの僅かである。そのような人たちを相手にした商売は成り立たない。今の旅チャリは様々な補助で優遇されているため、成り立っているのであって、皆で支援しながら育成していかないと定着しないと思う。

嘉 数 いろいろ頭を使わないといけない。日常的な利用として挙げられる通勤、通学、ショッピングといった類の自転車利用は確実に増えてきている。そのためにどこをどう整備すべきか、あるいはどういう教育をすべきかという点が当面は焦点になると思う。当然、観光のネットワークも重要となってくる。

森 今提案されているルートは、名護のまちの中では、非常に良いルートを選んでおられると思う。そこを可能であれば色分けするなどしてもらえると、いよいよ自転車をまちの中に導入するという姿勢を市民に見せられると思う。そういう意味では早く実現して頂きたいと思う。

議題（2）自転車道整備プログラム策定の基本的な考え方について

嘉 数 非常に具体的になってきた。ご説明頂いたように利用目的別ルートとして、通学、通勤、買い物、まちなか観光が挙げられている。これらをどうウェイト付けするかという話になるが、委員の皆さんはどうお考えか。

宮 城 観光協会としては、自転車ルートの前に、いかに名護の魅力を PR できるかというところができる自転車の活用に繋がると思う。観光協会としても積極的に PR していきたいと考えているが、一つの例として、青年部の方が名護のサンセットを売りに出そうとしており、観光という視点からはサンセットルートを作ってはどうかと考えている。ご提案のあった観光の利用ルートはまちなかしかないが、東江の埋め立て地の方から海岸ルートを通るような形できれば、季節によって位置の変わる太陽を眺められる最高のロケーションを楽しむことができる。また、自転車からは話が逸れるが、名護城の拝殿の傍には、100 年の桜の木があり、ハート型になっている。そこでサンセットも眺められ、“恋が生まれる場所”として売り出せないかとも考えている。そういったまちなかから一つのストーリーを持った形で、サンセットルートが作れないかと考えている。サンセットが眺められる海岸ルートについては評判が良く、沿道には食事ができるお店もあるため、一つのスポットにならないかと考えている。

親 川 誰をターゲットにするかがポイントになる。まず市街地エリアの中にどのくらいの人が住んでいるのか。また、買い物のルートはなぜ短く設定しているのか。この 2 点について事務局にお聞きしたい。

事務局 1 点目の市街地エリアに関しては、約 3 万人の方が住んでおられる。2 点目の買い物ルートについては、独自のアンケート調査等は行っておらず、いかにまちなかを活性化させるかを考えた時にまちなかにおいて比較的買物をしやすい場所を設定している。

親 川 買物ルートとしては、東江方面から中心に向かっての 1 本があるが、人口からすると東江より宮里の方が何倍もいると思う。なぜ宮里方面からのルートが入っていないのか。

事務局 買物ルートはあくまでも、人を中心市街地に引き込みたいという観点で設定しているため、

提示させて頂いた形のルートとなっている。この買物ルートについては、内部でもいろいろ検討したが、宮里方面の人はまちなかよりも周辺の商業店舗を利用するのではないかという想定のもとで、ルートしては入れていない。

親 川 利用目的別で挙げられている4つのルートについては、評価項目に基づきこれから数年かけて整備するのだから、評価項目のところに検証ができるような項目をなぜ入れないのか。当面の整備対象路線なので、ここでうまくいくかどうか、何が課題なのか見えるような評価項目を入れないと、次に進めるもののように見えてしまう。また、「優先路線」の他に「モデル路線」があるが、それらの路線評価の仕方は同じで良いのかどうか。先程申し上げた検証の部分は「モデル路線」の評価に入れるべきだと思う。その辺の考え方をお聞きしたい。

事務局 整備の優先路線を決めるという意味では、事前評価になると思う。一方で、事前評価だけで良いのかという部分もあるため、今回設定している評価項目でうまくいったのかどうかという事後評価も必要になってくると考えている。それは、項目としてローテーションをかけていく中で、絶対的に必要だと思う。先程の説明で抜けておりましたが、名護バスターミナルから市役所までの利用が、まちなか観光や通学等においても利用の多い路線として重なっているため、この区間を「モデル路線」として設定している。「モデル路線」を整備することによって、社会実験に代わる実験検証を行う形で考えている。検証の中身としては、当初計画したもので安全性等に支障をきたしていないかどうか、利用実態によって利用が促進されたのかどうかという点が大きく挙げられる。明確な整理はできていないが、事後評価を検証結果として、路線評価のところに戻すような流れを考えていくことはできると思う。

嘉 数 「モデル路線」の設定は、どちらかというと観光より日常的な利用が高いところで設定していると思う。路線が重なっているといっても、日常的な利用が主だと思う。

神 村 「モデル路線」として設定している路線は、通勤、通学等の利用が多いということだが、私は毎朝通っているが、自転車の利用を見たことがない。これはパーソントリップ調査のように調査しているかは分からないが、実態として自転車を利用している人は少ない。高校生が自転車で通学しているところは1回も見たことがない。名護高校前の学園通りに関しては、通学しているところを見たことがある。先程、走行空間整備の話があったが、やり易いところを狙っているのかという印象を受ける。走行空間整備が容易なところを持ってきているのであれば、効果の検証ができるかどうか非常に心配している。また、「まちなか観光ルート」として設定している路線だが、1周約4kmあり、自転車で4kmの距離設定は妥当かどうかというところもある。まちなかの発展を支えるために強引に呼び込んできているイメージがある。それは仕方のないことかもしれないが、既存の道路で利用が多いところを対象に「モデル路線」を作らないと効果の検証ができるのかというイメージがある。また、必ずしも自転車と歩行空間を分ける必要があるのかどうか。危険度が高い所を整備して、危険度が低い所に関しては、ゼブラのような形で分離する必要もないように感じる。今設定されている「モデル路線」のところで、レーンを引いて効果の検証ができるかどうか疑問がある。

事務局 今回の市内3校を対象としたアンケートの中では、この区間の利用と危険箇所がある。これ

- はサンプル集計のため、16人～24人といった数字にはなるが、学校前と同程度の利用が見られるため、整備の必要性があるものと考えている。一方で「モデル路線」ということもあり、早期に実行しなければならない点も含めて、難易度の低い区間を設定している。
- 神 村 それらの区間において、自転車の台数調査等は行っているのか。
- 事務局 今回お見せした利用実態は自転車の台数調査ではなく、あくまで高校へのアンケート結果に基づいたものである。台数調査等に関しても、後日確認したいと思う。
- 森 評価項目の中に、上位・関連計画との整合が入っているが、「優先路線」や「モデル路線」に整合するようなものがあるのか。
- 事務局 上位・関連計画としては、一つ目にはまちなかに人が集まりやすい空間をつくるということで上位計画として「名護市中心市街地活性化基本計画」がある。2つ目には、関連計画になるが、現在名護市では、「景観まちづくり」として別途調査を進めている。その中で、先程お話の挙がっていた夕日を眺められる東江については、名護市を代表する景観に十分なり得るだろうということで地域での検討が進んでいる。そのため、今回提示させて頂いたルートについては、あえて含んでいないところがある。そういう動きとの整合を図っており、上位・関連計画と今回の「優先路線」、「モデル路線」が一致しているということではない。
- 嘉 数 神村委員のご指摘としては、「モデル路線」として選定した理由、効果をどう検証するかということだった。自転車の利用が低いところもあると思うが、この「モデル路線」を設定することによって、通勤や通学、買物、観光といった自転車の利用がどのくらい増えるのかという部分で効果は測れると思う（4つの利用目的に対して、0から測る）。
- 事務局 実際の利用実態は、後日台数調査等を実施して数字をおさえるが、アンケート結果からは利用が見られるということで「モデル路線」として設定している。これを「モデル路線」として整備し、社会実験で行うような検証（実態把握）をしていく。検証の中では、目的別の量だけではなく、自動車側の意識等もおさえていく中で、より安全で快適なものを他の路線でも展開していきたいと考えている。
- 嘉 数 4つの利用目的を検証するという意味では、実験的にやってみることは良いと思う。量だけでなく、快適性や利便性の面からも検証できれば良いと思う。
- 神 村 先程、優先順位の点数付けの話があったが、優先順位を点数化して1番優位なところを通常であれば「モデル路線」とすべきだと思うが、「モデル路線」はありきで進んでいるのか。
- 仲 村 「モデル路線」設定の位置づけは、先程座長がおっしゃられた通りだと考えている。優先順位の高いところから「モデル路線」をするという筋書きにはならないと思う。当然PDCAも踏まえて検証するため、優先順位の高いところを「モデル路線」としてもデータが不足すると考えている。後程、事務局より説明があると思うが、自転車のまちづくりには「経済」、「観光」、「健康」、「環境」、「教育」といった要素・キーワードが全て含まれる。そういうた様々な観点から検証するためには、量だけではなく、様々な情報が得られやすい路線を位置付けるべきだと考えている。
- 坂 下 「モデル路線」としては、車道上に自転車専用レーンを設けて、歩行者と分離する整備方法

で良いと思うが、私自身が自転車に乗るのであれば、国道 58 号線の歩道（市役所側）の中で自転車と歩行者を分離するパターンもやって頂きたいと思う。那覇市の奥武山公園は、歩道の中で分離している。学校側にアンケートを取るのであれば、生徒の目線から見た危険箇所しか出てこないと思う。国道 58 号線の歩道は、自転車に加えてランニングや子どもを連れて歩いている人もいる。そういう意味で危険を抱えているところだと思うので、自転車と歩行者双方が安心して利用できるようにしてもらえば凄く良いと思う。国道 58 号の歩道を「モデル路線」として位置づけるのは厳しいのか。

事務局 こちらの走行空間整備イメージが市役所側の歩道になる。現在は普通自転車通行可で歩道幅員が植樹帯等を除いて約 7m あるので、イメージにあるような歩行者と自転車の通行空間の分離を考えている。

坂 下 こちらの整備イメージでは、片側で自転車の対面通行を行うということか。

事務局 国道 58 号は歩道の幅員が市役所側と市民会館側で異なるので、広い市役所側を活用して自転車と歩行者の分離を検討している。これは自転車の対面通行型で考えている。

坂 下 歩道の中は自転車を走らせては危険という声もあるが、歩道の中でもちゃんと分離できるのであれば、自転車側も車との危険性が排除されるため、個人的には気に入っている。路肩を活用して自転車専用レーンを作るとなると、まちなかにおいては路上駐車も多い。逆に店舗側も荷物の積み下ろし等もあるため、路上駐車を排除してしまうと商売にならないと思う。また、路肩にはグレーチング等もあることから危険も多いと思う。そういう意味で「モデル路線」としては今ご提案している区間しかないと思うが、もう一つできるとすれば、歩道の中の分離タイプはどうかなと思う。

森 国道 58 号市役所側の歩道が非常に広いために、対面で自転車を走らせた場合、将来的に事故の危険性も出てくると思う。自転車は片側一方通行だから安全なのであって、広いためにスピードが出しやすい。歩道上に併設された自転車道路は徐行が原則だが、そういう指導はなかなか難しい。現状の道路交通法の中で、危険を感じたら歩道乗り入れ可、13 歳以下、高齢者等は歩道を走っても構わないというルールがあるが、非常に分かりづらい。自転車を利用する側からすれば、車道なら車道という形で限定されていれば非常に分かり易い。片側一方通行ならともかく、対面通行型で導入すると、将来的には問題が出てくる。また、ここだけ認めて、狭い歩道上は片側だけという理屈もなかなか通らないと思う。自転車の道路交通法に基づいた指導が非常にやりづらくなる。そこを見据えた方策は必要だと思う。

嘉 数 お話を挙がっている歩道の分離タイプは、社会実験の中に入ってくるのか。

事務局 社会実験としては考えていなかった。先程、歩道乗り入れというお話をあったが、「モデル路線」についても中央線から国道 58 号への接続部分は、右折レーン等の関係で路肩が非常に狭いため、この部分については歩道乗り入れを現在考えている。これは警察とも協議しながらにはなるが、一番問題になってくるのは交差点で、危険の多い交差点をどう処理していくかという部分も含めて、この区間を「モデル路線」として選定したというところもある。歩道乗り入れを認める場所については、注意喚起の看板等の設置も含めて、警察と協議して

- いるところである。当然、事業を進める上では、安全確保が前提になる。
- 嘉手苅 交差点近くになると、右折、左折の関係で自転車専用レーン設置の幅が足りないということで、そういう場合は危険を伴つてくるので、歩道乗り入れが可能となる。その際に道路標識はどう設置するのか等も含めて現状を確認しながら検討をしていきたいと考えている。
- 森 右折等について、2段階右折など自転車に定められた方法があるが、スペースの問題もあり歩道を活用せざるを得ないと思う。
- 嘉手苅 スペースのない場合の右折は、やはり一度歩道に乗り入れをし、横断歩道を歩いて渡って右折することになると思う。スペースがある場合は、自転車専用レーンを作れるから良いと思うが、作れない場合は、歩道乗り入れをせざるを得ないと思う。
- 事務局 先程、坂下委員からお話のあった歩道上の自転車と歩行者を分離する件について、国道事務所長の上原委員にも見解をお聞きしたい。
- 上 原 自歩道は、自転車と歩行者に分離するという目的で行うので、分離に必要な一定の幅以上あれば歩行者の安全性を確保するという点で整備可能だと思う。
- 森 十分幅はあるので問題はないと思うが、非常に自転車のスピードが気になる。
- 嘉 数 事務局の方で、優先順位のウェイト付けの案を作って頂きたいと思う。この場で細かい議論はできないと思う。

議題（3）自転車まちづくり実現に向けた継続的な利用促進施策について

- 嘉 数 今回はオブザーバーとして、建設部、産業部、企画部から出席されているが、自転車まちづくりに関連した部署になるという理解で宜しいか。
- 親 川 現時点での自転車まちづくりに向けた府内での組織された検討会は持っていない。ただ、先程説明のあったようにそれぞれの分野において、施策展開を進めている。
- 嘉 数 組織体制については、建設部の仲村部長がイニシアティブを取るのか、副市長がイニシアティブを取るのか分からぬが、是非、整えてもらいたい。利用促進施策については、我々も議論してきた部分であるが、何かご意見があれば伺いたい。
- 森 自転車の利用促進については、現在全国各地で検討がなされているが、我々としてもサイクリングを沖縄における観光資源の一つとしようと取り組んでいる。これらがスポーツツーリズムという形で沖縄の観光を啓発しようということと結び付いていく。やはり名護におけるレンタサイクル網の構築は、そういったものと連動しながら取り組んでいくと良いのではないかと考えている。先程も少し申し上げたが、東京の人を呼び込むのなら東京を経つときから沖縄で自転車を利用するという構えで来て頂かないとかなかな利用率は上がらない。着いてから利用してもらうという受け身の姿勢では、レンタサイクル事業は成り立たないと思う。県が主導しているスポーツツーリズムの中で、サイクリングが観光資源であるということを全面的に県外に打って出るような広報体制、その中にサイクリングや名護のまちを見て頂くような施策を入れて頂く形で取り組めば、効果を得られるのではないかと思う。ただ、まち

なかで自転車を多く活用してもらうという意味では、現在検討されている自転車の通行帯等を施策の中に取り込んで市民の目に見えるような形にして頂かないと利用の活性化は難しいと思う。そういう面で一步踏み出す今回の取り組みは良いと思う。

坂 下 旅行者の方はレンタカーを借りるので、レンタカーコンサルティングの協力あってのことだが、レンタカーとレンタサイクルをパッケージ（レンタカーの上に自転車ラックを設置等）にしてもらうと非常に良いと思う。やはり、一般の観光客に前もって旅行計画に自転車利用を含んでもらうためには、いろいろな形で知名度を上げる情報発信していかないと駄目だと思う。利用に際しては、マップの配布やエコグッズが貰えるスタンプラリーなど、利点がないと促進には繋がらないと思う。

嘉 数 「ツール・ド・おきなわ」も定着して、「環境フェア」等のイベントも展開しているが、もう少しイベントがあっても良いように感じる。例えば、月2回は自転車デーでまちなかはできるだけ車を乗らないようにするなど、そういうイベントがあっても良いと思う。

親 川 森委員にお伺いしたいが、よく自転車道路環境の話をしているが、自転車自体のステータスで乗りに来ることはどうなのか。国外では家に用途別の自転車を持っているという話を聞くが、例えば名護にしかない自転車や観光客向けの自転車、どこかのレースでチャンピオンになったモデルなど、乗りに来るという点での動きはどうなのかお聞きしたい。

森 我々がイベントの中で、大会に参加する人に自転車のレンタル（レンタル料：2万円、事前予約）という形でPRすると、この間の「美ら島オキナワセンチュリーラン 2012」の時に、レンタル料2万円の自転車が16台、他に5千円や1万円のレンタル自転車全て入れると約100台の自転車が借りられた。自分がいくら高い自転車を持っていても、沖縄まで持っていくリスクやお金を考えると結構かかってしまう。全日空のスペシャルプライスと言いながらも、自転車を沖縄の大会に持ってくると2万円程かかってしまう。梱包等を含めると高い3日前に全日空に自転車を預けないといけない。大会後も自転車が2~3日しないと手元に戻ってこない。そういう不便さや梱包に手間がかかってしまうため、会場で自分が使っている同等の自転車があれば、レンタル料が高くても借りても良いのではないかといったことが当たり前のこととして理解されるようになってきた。実際にハワイなどの大会を見ても、日本で1万円かけて借りる自転車というのは上等な自転車ではないが、ハワイまで自分の自転車を持っていくリスクを考えたら、1万円はそれほど高くない。幸いにも沖縄は島国であるため、この制度は今後有効になるのではないかと思う。特にサイクリングの大会というのは、スピードを競うものではなく、景色や交流を楽しむことを目的としているため、自分の自転車でなくてもそこそこ良いのでもあれば借りる。スポーツ系のレンタサイクルはこれから流行ってくるという期待を持っている。しかし、先程もお話したように、来てから借りるという人を待っていたのでは成り立たないと思う。やはり、東京であれば東京の人に沖縄ではこういう自転車が借りられるという情報を与えて、来て頂かなければならぬ。今回、3月4日に開催される「第1回シュガーライド久米島 2012」では、本土から70名ぐらいしか来ないが、既に60台のレンタサイクルを準備するように言われており、通常那覇で借りると1

日1,400円の自転車を久米島まで運んで、それを5千円（輸送料等の経費も考慮）で貸し出す形で進めている。それでもすぐに予約はいっぱいになっている。そういう時代になってきているため、名護にしかない自転車と言われると非常に難しいが、そういった面では、十分お客様が満足いくようなことをやれば、呼び込める。修学旅行生を相手にしたものであれば、料金が高いと借りられないため、そこは安い物を多用する形になると思う。利用者によって使い分けていく必要があると思う。まちなかでやる時に、ターゲットが何なのかをはっきりしとかないと、JTBさんがやった旅チャリのような失敗が出てくる。私はあの計画は大失敗だと思っている。JTBさんが使ってもらうために、通常2千円で貸していたものをタダでも良いから使ってくれという政策をどんどん打ち出している。そうしないと何のためにやったかと問われかねない。昨日の読谷でのサイクリングも動いていないから使ってくれということで旅チャリを導入した。タダでも良いから使ってもらって利用率を上げて成績を取ろうという形になっている。レンタサイクルが決して成功しているとは言えない。ただ、成功するのではないかと言われているのが、予約制のレンタサイクルで、予約を取ろうしてくれる人たちへのPRが必要になる。当然時間もかかると思う。幸いにも沖縄県は、500万円かけて東京で開催されたサイクルモードに出展した。おそらく今年はさらに予算をとって、流れに乗せる必要がある。

- 宮 城 先程私がお話したJTBさんは少し意味が違うので誤解して頂きたくないが、今回はJTBさんが無料で宣伝して頂けるということで、「ツール・ド・おきなわ」に携わっておられるNPO法人HICOの末吉さんとまちなかで自転車を使ってもらうための第1段としてやることになった。観光協会としてもまちなかのネットワークと合わせてこれから始まっていく形になる。その辺を誤解のないように理解して頂きたい。
- 嘉 数 そろそろ時間も迫ってきてるので、事務局より次回の懇話会開催時期や検討内容についてお聞きしたい。
- 事務局 次回は3月中旬を予定している。検討内容については、今回も議題として取り上げているソフト施策と自転車道整備プログラムについては事務局案をお持ちしたいと考えているので、その案についてご議論頂きたいと考えている。
- 嘉 数 それでは時間となったので、これにて閉会とさせて頂きたいが、他に何かあるか。
- 森 やはり自転車のまち名護を演出するためには、自転車の交通安全教育等を題材にいろいろな催しをやって盛り上げていく必要があると思う。やろうと思えば題材はいくらでもある。
- 嘉 数 それでは閉会とさせて頂きたい。長時間に渡り、ありがとうございました。

(3) 第3回名護市自転車ネットワーク検討懇話会

①実施概要

日 時：平成24年3月26日（月）13:30～15:30

場 所：名護市役所2階庁議室

出席者：**<委員>**

嘉数 啓（名桜大学 理事長）【座長】

森 兵次（ツール・ド・おきなわ実行委員会 委員長）【副座長】

安里 廣（名護市観光協会 理事長）【代理：宮城 良勝（地域観光サポータ-事業コ-テ-イネ-タ-）】

上原 勇賢（北部国道事務所 所長）

神村 美州（北部土木事務所 所長）

渡真利 健良（名護警察署 署長）【代理：嘉手苅 定夫（交通課長）】

親川 敬（名護市役所 副市長）

坂下 宙子（屋我地エコツーネット 代表）

<オブザーバー>

仲村 善文（建設部 部長）

<名護市建設計画課>

翁長 武嗣、仲田 宏、仲間 進一郎

<(株)沖縄まちづくり連合>

安藤 彰二、嶋岡 強太

次 第：1. 開会

2. 議題

（1）自転車道整備プログラム（案）について（資料①、資料②）

（2）自転車まちづくり実現に向けた継続的な利用促進方策について（資料③）

3. その他

4. 閉会



②議事内容

議題（1）自転車道整備プログラム（案）について

- 森 事務局から説明があったように、まずは「モデル路線」から整備されることが一番だと思う。やはり自転車ネットワークを道路の考え方の中に入れていくという意思表示をいち早く打ち出して頂きたい。そういう意味でも、優先順位が高いと言われている「モデル路線」から整備するのが望ましいのではないかと考えている。ただ、日頃から自転車を乗っている者としては、自転車道を作ったあの維持管理が問題として挙げられると思う。那覇にも自転車道があるが、維持管理がなされておらず、現在はさびしいような形になっている。維持管理の面でやり易いかやりにくいかといったら語弊があるかもしれないが、その辺の視点も整備される前にお考え頂ければと思う。
- 嘉 数 維持管理は大変重要だと思う。また、自転車が散在しても困るため、駐輪場の整備も重要なと思うが、これについて事務局のお考えを伺いたい。
- 事務局 今お話のあった駐輪場の件については、次の議題（自転車まちづくり実現に向けた継続的な利用促進方策）でご説明させて頂ければと思う。
- 親 川 資料②P4（図3-1：路線別優先順位の評価結果）に、優先順位評価の高い路線から順に色分け（赤色：10～11点、緑色：8～9点、青色：6～7点）されているが、「モデル路線」は赤色で塗られている路線にあたると思うが、あまりにも短いような気がする。
- 事務局 こちらの図（図3-1：路線別優先順位の評価結果）では、名護バスターミナルから（都）宮里大北線までが赤色で、評価点が11点で一番評価の高い路線となっているが、その延長となる（都）宮里大北線から（都）伊豆味線までの路線についても評価点が9.5点となっている。この9.5点は緑色の中で最も高い路線となっているため、評価の高い名護バスターミナルから名護市役所までの区間（約1.3km）を「モデル路線」として扱っている。お示しされている図（図3-1：路線別優先順位の評価結果）については、あくまで点数付けのものであり、赤色で示している路線が「モデル路線」ということではない。
- 親 川 前回設定した「モデル路線」と今回の調査（図3-1：路線別優先順位の評価結果）との兼ね合いについては、どう理解したらいいのかお聞きしたい。
- 事務局 自転車道整備プログラムについては、評価の高い路線から順に整備を行っていくことを原則とする形でご説明をさせて頂いたが、最終的には事業スタミナ（財源）の枠を決めていくことによって、「モデル路線」やそれ以降の路線についても、効果的な自転車ネットワークの構築と事業費的なところで区切りをつけていくことになろうかと思う。
- 嘉 数 事業スタミナの状況次第では、赤色で塗られている路線だけ優先して整備するということか。
- 事務局 市としては、評価の高い赤色（11点：名護バスターミナルから（都）宮里大北線）と次に評価の高い緑色（9.5点：（都）宮里大北線から（都）伊豆味線）から名護市役所までの区間（約1.3km）を新年度に「モデル路線」として整備していきたい考えをもっており、現在予算化に向けて調整を行っているところである。

- 森 まず「モデル路線」を整備して、全体的な自転車ネットワークの構築に向けて、路線を伸ばしていくことになると思うが、整備した自転車道を管理する主体はどこになるのか。
- 上 原 それぞれの道路管理者で管理を行っていくことになる。
- 親 川 まずは「モデル路線」のような短い区間でも先立って整備を進めていくことになると思う。ただ、名護のまちに誰が見てもここに自転車ネットワークがあると思ってもらうためにも、国道さんや県道さんにもご協力して頂いて将来的な自転車ネットワークを構築していく必要があると思うが、名護市が「モデル路線」のように先行して打出した場合、相乗効果の面から連携してできるということはないかお聞きしたい。
- 神 村 自転車の利用実態として感覚的に少ないという印象がある。通常であれば自転車の需要があつて自転車道を整備するパターンだが、今回は需要を喚起しながら進めていくイメージが強い。名護の市街地は地形的に平坦で、非常に良いことだとは思うが、県でも南部で自転車道を整備してはいるが、実際はほとんど使われていない。やはりソフト施策と並行して進めていくことが重要だと思う。県としては、名護市の現状として自転車の需要が見られない中で整備するというのは非常に厳しいものがある。「モデル路線」を整備して需要が見られるのであれば、可能性はあると思うが現時点では厳しいという考えを持っている。
- 上 原 神村委員がおっしゃったように、やはり需要がなければ整備することも難しいと考えている。
- 森 自転車利用が促進された欧米諸国（ロンドン、パリ等）では、自転車の活用施策を導入するにあたって、もともとは需要がなかった。そこで成功した背景には、政策者がうまく考えたまちづくりがある。現状として自転車の需要があるないといった論議ではなく、名護を自転車を中心としたまちにするという姿勢が重要だと思う。現状では、利用が少ないがゆくゆくは名護を自転車のまちにするという姿勢を持って取り組んで、名護に住まわれている人たちの生活や観光に活かして頂ければ良いと思う。どこでも最初は自転車ではなく、自動車のまちであるため、国道さんや県道さんも協力して頂いてまちづくりを進めてもらいたいと思う。
- 上 原 資料②P2（表 2-1 優先順位評価の方法）に、評価項目として安全性が挙げられているが、点数配分などをどういう観点で設定されているのかお聞きしたい。
- 事務局 この点については、安全性という項目ではあるが、裏を返せば危険性ということにもなる。評価点 3 点としている部分は、「路肩幅員 1.0m 未満、歩道幅員 3.0m 未満」ということで、路肩を走る際や歩道に乗せた際に危険であるという意味で評価点を高く設定している。相対の点数としても高い方から整備の必要性があるという考え方を持っている。また、路肩だけではなく、歩道幅員も含めているのは、右折レーンのある交差点部分では路肩が縮小され、歩道に乗り入れざるを得ない状況も想定されることから含めている。
- 嘉手苅 名護市内の市道で安全な道路はないと思う。場所によっては 1.5m の路肩幅員が確保されている路線もあり、自転車レーンとして色塗りをするのであれば適切だと思う。「モデル路線」については、まず整備して実用的に使えるかどうか検証する意味でも良い試みだと思う。
- 宮 城 前回の検討懇話会でもお話を頂いた NPO 法人 HICO さんと連携したレンタサイクルの取り組みが 4 月からスタートする。場所としてはひんぶんがじゅまるの傍になるが、今回の路

- 線別優先順位の評価結果では、評価の低い青色となっており、業者側としては一つランクを上げた緑色にしてくれないかといった要望が出てくることが考えられる。その上で行政を含めて地域で商売をされている方々と、4月にでも話し合いの場を設けて検討できればと思う。
- 坂 下 実際にできるところから整備を行っていかざるを得ないというところはよく分かる。まずはやってみないと分からぬところが多い。喜んでくれる市民もいれば、反対する市民も出てくると思うので、そういう意見を踏まえて、次の整備の際に反映して頂ければ良いと思う。
- 神 村 資料②P2（表2-1 優先順位評価の方法）に、評価項目として「地域との調整」を設定しているが、調整に時間がかかるところから先に整備していくという印象を受けるが、その点について、事務局の考え方をお聞きしたい。
- 嘉手苅 ひんぶんがじゅまるのある路線（（都）中央線クロスロード区間）については、沿道に商業店舗があることで車の駐停車が多く、そこに自転車道を整備して自転車を走らせることに多くの問題が出てくると思う。逆に商業店舗側にあっても荷物の積み下ろしなど駐停車ができないことは問題になるので、その辺の調整には時間がかかると思う。同じ路線でも「モデル路線」については、沿道に商業店舗等がなく整備するにはやり易い区間だと思う。
- 事務局 ご説明頂いたとおりで、過去に名護市の関連計画で（都）中央線等については一方通行化の議論の中でも駐停車需要をコントロールすることについては、地域として反対が強かった経緯がある。その部分についてはじっくりと周辺で実績を作りながら、逆に自分たちの区間にも自転車で流れてくる買い物客が増えて需要があると判断してもらえるまでは、周りから先行して整備を進めていくべきだと考えている。そういう点を踏まえて配点をしている。
- 嘉 数 約1.3kmの「モデル路線」を整備する上でもいろいろな議論が出てくると思う。仲村部長にお聞きしたいが、次年度に予算について、着工するにあたって、そういう点をどうクリアするお考えがあるのかお聞きしたい。
- 仲 村 基本的には、商店や駐停車がない路線から整備していくという考え方で、まずは「モデル路線」を整備して良いイメージを増幅させたいという考えがある。実際に整備する際にどういった問題が生じるかといろいろある。例えば、街路樹に関しても車道側にはみ出ているものについては剪定が必要になる。役所前の道路に関しても、樹木の根によって歩道や車道に影響を出しているものもある。また、本来は交差点部分も含めて自転車道だと思うが、右折レーンの関係で路肩が狭まっているところについては、歩道乗り入れも検討する必要がある。
- 森 名護バスターミナルから名護博物館までの路線（（都）中央線）の中で、市道と県道の堺はどこになるのかお聞きしたい。
- 事務局 名護博物館から北部合同庁舎の手前から山手を通っていく路線が県道となっており、北部合同庁舎の前は市道となっている。今回「モデル路線」として位置づけている区間については、全て市道となっている。

議題（2）自転車まちづくり実現に向けた継続的な利用促進方策について

嘉 数 面白い提案だと思う。例えば職員の自転車利用促進として通勤手当が挙げられているが、県

- 森 内で事例等はあるのかお聞きしたい。
- 森 通勤手当に関しては、事例はあまりないと思う。駐輪場を職場近くに設けるなど工夫しているところはあるようだが、シャワー設備等を兼ね備えたところはまだなくこれからだと思う。東京などでは、自転車を預かったり、シャワー設備を設けたりするだけで採算が取れるようなどころは出てきているが、沖縄ではまだない。
- 嘉 数 ご説明のあったように、自転車まちづくりは「経済」、「観光」、「健康」、「環境」、「教育」といった5つの要素を含んでいると思うが、観光客がどのくらい自転車を利用しているかといったデータはあるのかお聞きしたい。
- 事務局 観光客の自転車利用実態については、現在持ち合わせていない。
- 嘉 数 坂下委員にお聞きしたいが、屋我地で観光客を対象とした自転車利用実態のデータはあるか。
- 坂 下 データはある。修学旅行生で考えると年間1~2校ぐらいで、1校あたり30名程度になる。
- 嘉 数 教育の面で通学に関する自転車利用実態のデータはあるのか、事務局にお聞きしたい。
- 事務局 高校生（名護市内高校3校：北部農林高等学校、名護高等学校、名護商工高等学校）を対象とした自転車利用実態は持ち合せている（自転車利用者は31.6%）。
- 嘉 数 通勤に自転車を利用するといった促進計画はあるのか。例えば名護市では、自転車利用の促進策として実践している試みがあるのかお聞きしたい。
- 事務局 通勤に関する促進策としては、駐輪場を新年度から新たに増やす方向で進めている。
- 森 駐輪場については、画期的なものを作つて頂きたいと思う。県庁などにもあるが、あのようなものでは安心して置けない。屋根があつて施錠できるような画期的な駐輪場をお願いしたい。今ある屋外の駐輪場は、全く参考しなくても良いと思う。また、「モデル路線」を整備する際に、自転車を利用する側からも、自動車を運転する側からも認知でき、安全を喚起するようなサイン（標識）を同時に考えて頂きたいと思う。道路に色を塗るといったことはあるが、それと同様にサインは非常に重要なものだと考えている。
- 嘉 数 資料③P2（図1-3：自転車まちづくり実現に向けた具体的な取り組み）で、教育のところに自転車競技指導者の移住推進を挙げているが、これはどういう意味かお聞きしたい。
- 事務局 指導者がいない現状もあるが、競輪等で沖縄を拠点にしている人が増えてきていることもあり、そういう方たちを呼び込めないかということで挙げている。
- 森 教育であれば、まず教育されている方々の自転車に対する意識を変えて取り組んでいく必要がある。現状で警察以外の機関で自転車教育を行っているところはほとんどない。
- 嘉手苅 名護署管内では、4月1日から夏休みに入る前（7月中旬頃）までに、低学年を対象に各学校で安全教育を行っている。また、高校にも出向いて教育を行っている。警察の施策として毎月15日は自転車安全利用の日ということで現在指導しているところで、2月15日は名護高校に出向いてパンフレット等も配布して指導を行った。また、3月15日は屋部中学校に出向いて指導を行ったが、屋部中学校は遠方から通っている生徒については自転車通学を認めている。新年度からは全校生徒を自転車通学対象として認めたいというお話を聞いている。現状で自転車通学をされている生徒は30名程度だが、全校生徒を対象として認めた場合は

かなり増えると思う。基本的に利用が多いのは生徒・学生を中心だと思うが、今後「モデル路線」が整備されることで、企業に勤めておられる方たちの中で、通勤で自転車を利用される方が増えてくる可能性もあるので、楽しみである。

- 嘉 数 坂下委員のところでは、教育といった観点で何か取り組まれているかお聞きしたい。
- 坂 下 修学旅行生以外に大学生が屋我地島に来て、海岸清掃を含めたボランティアをしているが、行きはタクシーで来て、その後は自転車を利用している。都会から来る大学生が多く、自転車も小学校以来乗っていないこともあり、自転車に乗ること自体が新鮮で楽しいという人が多い。ツアーのコンセプトがエコであるため、自転車を取り入れるのは教育上も良いのではないかと思う。屋我地中学校も自転車通学（通学者 30 名程度）を認めており、4 月（新学期）の一番初めに自転車点検日という時間を設けて、ブレーキ等の簡単なものではあるが自転車のメンテナンスに関しても指導を行っている。自動車よりも自転車は自分で管理しやすい乗り物であり、教育の題材としても良いものだと思う。
- 嘉 数 観光協会では、NPO と連携でレンタサイクルといった取り組みをなされているとのことだったが、もう動き出しているのかお聞きしたい。
- 宮 城 ネットで出てはいるが、JTB さんと連携して本格的に動き出すのは 4 月に入ってからになる。修学旅行という観光の視点であれば、坂下委員が取り組んでいる屋我地や大浦わんさかパークなどを拠点として自転車を活用した取り組みができるか話し合いをこれから持つ予定でいる。
- 森 自転車を一番おつかない乗り方をするのは中学生で、中学生に対する教育の機会が非常に少ない。教育委員会でも中学生に対して自転車の乗り方の教育をして頂きたいと思う。小学生は素直で指導したことは守るが、中学生は守らない。自転車道ができた際には、そこを飛ばして走ることも想定される。
- 嘉 数 約 1.3km の「モデル路線」を整備しても使われないと困るため、その路線を活用した自転車教育等をやってみても良いかもしれない。そういうことも含めてプログラムを組んで欲しいと思う。
- 坂 下 現在、名護市の職員の方が使われている駐車場は無料なのかお聞きしたい。
- 事務局 職員のための駐車場は設けていない。車で通勤している職員の中で、月 5 千円程度の民間駐車場を利用している人もいれば、市民会館奥側の駐車場を利用している人もいる。現在 2km 以上については、通勤手当を出しているが、2km 以内については手当を出していない。ただ、1km 程度で自転車で通勤する職員については手当を出しても良いのではという話題は出てきている。
- 嘉 数 宮城委員にお聞きしたいが、自転車マップの発行等に何か準備されているものはあるか。
- 宮 城 これから商工観光課と普段のマップづくり含めて検討していく必要があると考えている。観光協会としては、利用促進という観点からいくと東江のルートイン、宮里のゆがふいん、為又のスーパーホテルに繋がるルートについてはできれば整備して頂きたいと思う。マップ等を作る上でもホテルとの連携は重要だと考えている。NPO 法人 HICO さんでまちなかレンタ

- サイクルを進めるにあたって一番問題なのは維持管理で、ホテルに自転車を置いてもらうにしても維持管理の面で嫌うと思う。1年間実証実験のような形で、利用促進に向けて取り組む必要があるのではないかと考えている。
- 嘉 数 名護にはレンタサイクルの業者はいないのかお聞きしたい。
- 宮 城 大浦わんさかパークでは、レンタサイクルとして自転車を置いているが、外に置いていたことで潮風を浴びて管理の面でうまくいっていない。
- 森 レンタサイクルは待ちの姿勢でやってしまうとほとんど駄目になてしまう。観光客がホテルに泊まって、そこにレンタサイクルがあるから利用するという形では発展しない。ホテルが一番嫌うのは事故である。自転車を貸したために事故が起きてしまい、その責任を受けることにも繋がりかねない。ムーンビーチで事故が起きたことがきっかけで、大手のホテルが一時期全部撤退したことがある。そこでは自転車とミニバイクをレンタルできるようなところで、初日にミニバイクで死亡事故が起きてしまった。レンタサイクルを成功させるためには、観光施策の中にプランとして入れないと、ホテルに泊まってレンタサイクルが利用できると後から知つてもらう待ちの姿勢では採算はなかなか取れない。JTBさんの旅チャリはほとんどのところで失敗している。観光客が沖縄に入る前からレンタサイクルを利用するというプランを立てさせないと採算は取れない。
- 宮 城 今回JTBさんと連携してやるというのは、観光客が名護に宿泊しようとした場合に、オプションで自転車が借りられる仕組みを取り入れている。
- 嘉手苅 名護署管内において、平成23年度の自転車関連の事故は19件発生している。内18件の事故が名護市内で、1件は国頭村で発生している。名護市内で発生した事故で亡くなられた方が1名で、重傷事故が4名出ている。自転車のまちづくりを推進していく上で、事故は増えることが想定されるので、その対策は必要だと思う。
- 嘉 数 資料③P2(図1-3:自転車まちづくり実現に向けた具体的な取り組み)にあるまちなかレンタサイクルシステムの導入は、ホテルや民間企業を考えられているのかお聞きしたい。
- 事務局 それだけではなく、名護市営市場には利用はされていないが駐輪場が設けられているため、そこを活用したレンタサイクルができないか、商工観光課に提案しているところである。これについては管理委託している業者が入っているため、そこに事業を組み込んでできないか検討している。また、水産物直売所にもそういうことができないか提案はしている。やはり森委員がおっしゃっているように駐輪場の整備がネックとなっており、行政だけでは行き詰ることころがあるため、民間を入れながらできればと考えているところである。
- 親 川 全部できるかどうかは別にして、ソフト施策を含めた取り組みを名護市として進めていく中で、国道さんや県道さんに名護市としてお願いに伺うことについてはどうお考えか。全市的にこれだけのことをやるのであれば、「モデル路線」以外の路線についても積極的に整備していく必要があると考えている。その上で、県道さんや国道さんとの連携は不可欠だと思う。
- 神 村 先程申し上げたように、この施策で需要がどれくらい伸びてくるかが重要な要素であると考えている。それなりに伸びるのであれば、対応していくべきだと思う。もう一つはこの施策

- の中で、自動車を入れないような規制もない中で自転車道を作っても、利用が増えるとは思えない。この自転車ネットワークの範囲は約 2km 程度で、その範囲もそれで良いのかどうか分からぬ。自転車の範囲としてはもう少し広くても良いと思う。
- 森 やはり公共交通を含めた全体に絡んでくる話だと思う。国道さんは人にやさしい道づくりといったテーマで、自転車を推進されておられるのではないか。
- 上 原 今ある国道 58 号の中で、快適に自転車と歩行者の棲み分けをさせるというところでは、自歩道上のライン引き（視覚的分離）にはすぐにできると思う。計画的に進めていくことは可能だと考えている。
- 嘉手苅 「モデル路線」については、現状の自転車交通量からいって本来はできないが、今から自転車のまちづくりを進めていく施策も良いのではないかということで検討を進めている。
- 事務局 「モデル路線」の整備や全体の自転車ネットワークを整備するにあたって、ソフト的な部分については来年度に視察に出向いて実現性の可否等も含めて勉強してきたいと考えている。
- 嘉 数 先進地視察は良いお考えだと思う。例えば、奈良市でも 4~5 年近く取り組みを進めており、国、県との連携の仕方なども含めて、非常に参考になると思う。
- 坂 下 名護さくら祭りでは、交通規制をかけると思うが、そこでレンタサイクル等を活用した自転車のイベント的な試みができれば面白いのではないかと思う。沖縄は気候的な面も含めて、自転車がすぐに錆びてしまうことから自転車 자체を持ちたくない人がたくさんいると思う。そういういたイベントがあると、試しに一日くらい乗ってみようと思うかもしれない。その中で「モデル路線」が活用できれば周知にも繋がって良いと思う。「モデル路線」で気になるのが、北部農林高校裏口まで少し足りないこと。名護バスターミナルがあるのであの区間が一番危ないと思う。遠回りの路線になっても良いから、北部農林高校の生徒が安全に通学できるような整備ができないかと思う。
- 事務局 その点については、実態に合わせて検討させて頂きたいと思う。
- 嘉 数 安全性の面からすると名護高校なども自転車通学が多いと思うが、優先的に整備する必要があるのではないかと思う。
- 森 「モデル路線」は先行的に進めていくということで良いと思うが、通学路の整備は重要だと思う。
- 事務局 「モデル路線」については、名護バスターミナルから名護市役所までの区間ということで、まずは先行的に整備し検証を行っていく形になる。次にお話のあった通学路の問題があるので、整備の進め方として通学路に足を延ばすような議論を事務局の中で行っている。
- 神 村 資料②P2（表 2-1：優先順位評価の方法）で、ネットワークの整合として、15 名以上の利用を評価点 3 点としている。名護商工高校学校及び名護高等学校前の路線（（都）宮里大北線）と、北部農林高等学校側の路線（（都）中央線）では、同じ 15 名以上の評価点 3 点となっているが、実際の利用実態の差が大きいので重み付け次第では、名護商工高校学校及び名護高等学校前の路線（（都）宮里大北線）の順位が高くなる可能性もある。
- 事務局 名護商工高校学校及び名護高等学校前の路線（（都）宮里大北線）については、植栽枠が中

- 途半端になっているため、その部分の整備と合わせて検討しているところである。
- 親川 資料②P4（図3-1：路線別優先順位の評価結果）では、「モデル路線」を整備した後に、どこを整備するのか明確に色分けされていない。通勤・通学の路線というところも重み付けした方が良いのではないかと思う。役所的に次の予算を付ける際にどこを整備するか手順を明確にしておく必要があると思う。
- 仲村 言って良いのかどうか分からぬが、役所としては、なにも自転車のまちづくりだけをやっているわけではなく、道路整備や住環境整備も合わせてやっていく必要があると考えている。そういった中で、役所がやる補助事業については、かつてはそういうことをやりたいというものがあれば道路の整備もできた。そうではなく、今後は誰のための道路かという戦略的な考え方を持ってやらないと駄目だと考えている。自転車の整備をすることによって、道路沿道の整備も一緒にできるといったものも全部含めて総合的にやっていく必要があると考えている。自転車道の優先順位を決める上でもそういった観点も踏まえてやる必要があると考えている。具体的には、（都）宮里大北線については都市計画道路で整備は一度されているが、今の道路環境のままで子どもたちの安全を守れるかというとそうではない。一度整備した道路を再整備するためには、自転車の観点も含めながら話を持っていかないとできないので、戦略的なものとして捉えている。
- 嘉数 先程、嘉手苅委員から名護市内で18件（名護署管内では19件）の自転車事故が発生しているというお話をあったが、どういった場所で発生しているのかお聞きしたい。
- 嘉手苅 世代も小学生から社会人まで、あらゆるところで発生しており、特定はできない。死亡事故については、ロードレースの練習中に国道で後ろから追突されたことが原因となっている。
- 森 気になっているのが、北部は中南部に比べると高齢者の比率が高い。名護市内についてはっきりしたことは分からぬが、高齢者が自転車を利用するケースが多く、安全性の面で最近問題になってきている。高齢者の事故については出ていないようだが、これから心配点としては、自転車はどこを走るものか知らない世代の人もいる。自転車は自動車の反対側を走った方が安全だという高齢者も多いが、高齢者に対する自転車教育の場がない。自転車レンタルを設置した際に、普通の人は自動車と同じ方向に進行するが、反対側から走ってくる高齢者が出てくるかもしれない。そういう面でも、サイン（標識）でうまく誘導する必要があると思う。
- 嘉手苅 警察の方では、高齢者大学を各自治体にお願いして開催し、その中で自転車の乗り方に関する指導は行っている。名護市内では小学生に対する安全教育が一番多い。
- 神村 自転車のネットワークとして、宇茂佐の路線が外れているのが気になる。屋部川沿いは遊歩道とちょっとした道路が整備されており、自転車利用者も多い。それも路線として含めもらつた方が良いのではないかと思う。
- 事務局 宇茂佐については、路肩幅員が十分確保されているという点と、屋部川沿いも管理用道路と遊歩道が一体となっており、現状として十分利用できる点も含めて、今回のネットワークからは外したような形になっている。今後の中で、路面表示等は必要になると思うので、いく

- つか加えていく必要があると考えている。
- 親 川 自転車は結構な距離を走れる。イベント的なことで市民に PR していく中でも自転車道を走ってもらった方が意識は高まると思う。その中で 1 本か 2 本は長いルートを整備した方が良いと思う。そこをメインにした方がソフト施策をやる上でも楽しいと思う。
- 事務局 第 1 回、第 2 回の検討懇話会時にご提示した「健康・観光レクリエーションルート」の中では、広域ルートとして屋部川沿いも位置付けているため、それを市街地の中にも併記をしていきたいと思う。
- 親 川 アリバイのことではなく、今回初めて打ち出すわけだから、長い路線を作っても良いのではないかと思う。
- 宮 城 本来ではあれば、安和や屋部まで自転車で通れるように整備するのが、途中で止まっている段階なので、そこを通れるようにできれば、今の時期だと安和の海岸線から鯨を見ることもできる。同時にサンセットも楽しめると思う。
- 嘉 数 非常に良い考えだと思う。漁港については、何か活用方法など考えておられることはないか。
- 事務局 漁港については、企画調整課の方で利用計画を作ろうとしている。漁港から名護十字路まで展開していかないかということで、利活用の検討しているところである。
- 宮 城 私がこれを言って良いのか分からぬが、名護市観光協会が今の場所にあることが本当に良いことなのかどうか。名護市民の 9 割が、観光協会が産業支援センターにあることが分からない。個人的には道の駅が望ましいと思うが、漁港でも展開できると思うので、産業支援センターで本当に機能しているのかどうか、そういう見直しも含めたことも副市長には是非検討して頂きたいと思う。

その他（自転車レーンの整備手法等について）

- 森 京都はまちなかの景観に合わないということで、青ではなく赤茶色を使用してもめている。国土交通省の一連のものでいくとほとんどのものが青で表示されている。
- 嘉 数 色付けした方が分かり易いと思うが、予算との兼ね合いもあるので事務局で一度検討して頂きたいと思う。
- 事務局 全部塗るのが望ましいのか、ピッチごとに塗るのが望ましいのか検討したい。
- 神 村 クイックシートについては、少し小さいように感じるが、そのサイズ（横幅 500mm × 縦幅 650mm）がベースになるのかお聞きしたい。
- 事務局 クイックシート自体のサイズは変えることができるため、自転車レーンの幅員に応じて対応していきたいと考えている。また、このクイックシートそのものは、個別のデザインもできるため、名護市バージョンを検討しても良いのではないかと考えている。
- 森 クイックシートについて自転車道ということは分かると言えば分かるが、味気ない印象を受ける。もう少し視覚的に訴えかけられるような面白みのあるものを検討して頂きたいと思う。例えば、行き先（名護市役所やバスターミナル等）を表示するなどの工夫も必要かと思う。また、色塗りをするにしても市道だから自由にできるかもしれないが、県道や国道はそうは

いかない可能性もある。そうなった場合に色や形も様々な自転車レーンができると困る。

仲 村 那覇市小禄に歩道上で分離をしている区間があるが、青色は古くなってしまうと見た目がよくな。

森 そういう面でも管理しやすいものというのは絶対必要だと思う。那覇市の場合は、維持管理がなされておらず、当初の意気込みとは全く違う。

神 村 名護市の場合は、色の指定等は定められているのかお聞きしたい。那覇市は色を定めており、県にものを言いよってくることがあった。

事務局 名護市では、現在景観の取り組みの中で基準を作ろうとしているところである。

嘉 数 それではこの辺で「第3回名護市自転車ネットワーク検討懇話会」を閉会とさせて頂きたい。これまで3回の検討懇話会を通して非常に有意義な議論ができたと思う。名護市が県内他市町村の先行的な事例・モデルケースになると思う。次年度からまずは「モデル路線」の整備に向けて動き出すと思うが、当然、国、県のサポートも必要になると思うので、その辺は宜しくお願いしたい。長時間に渡ってご議論頂き、ありがとうございました。