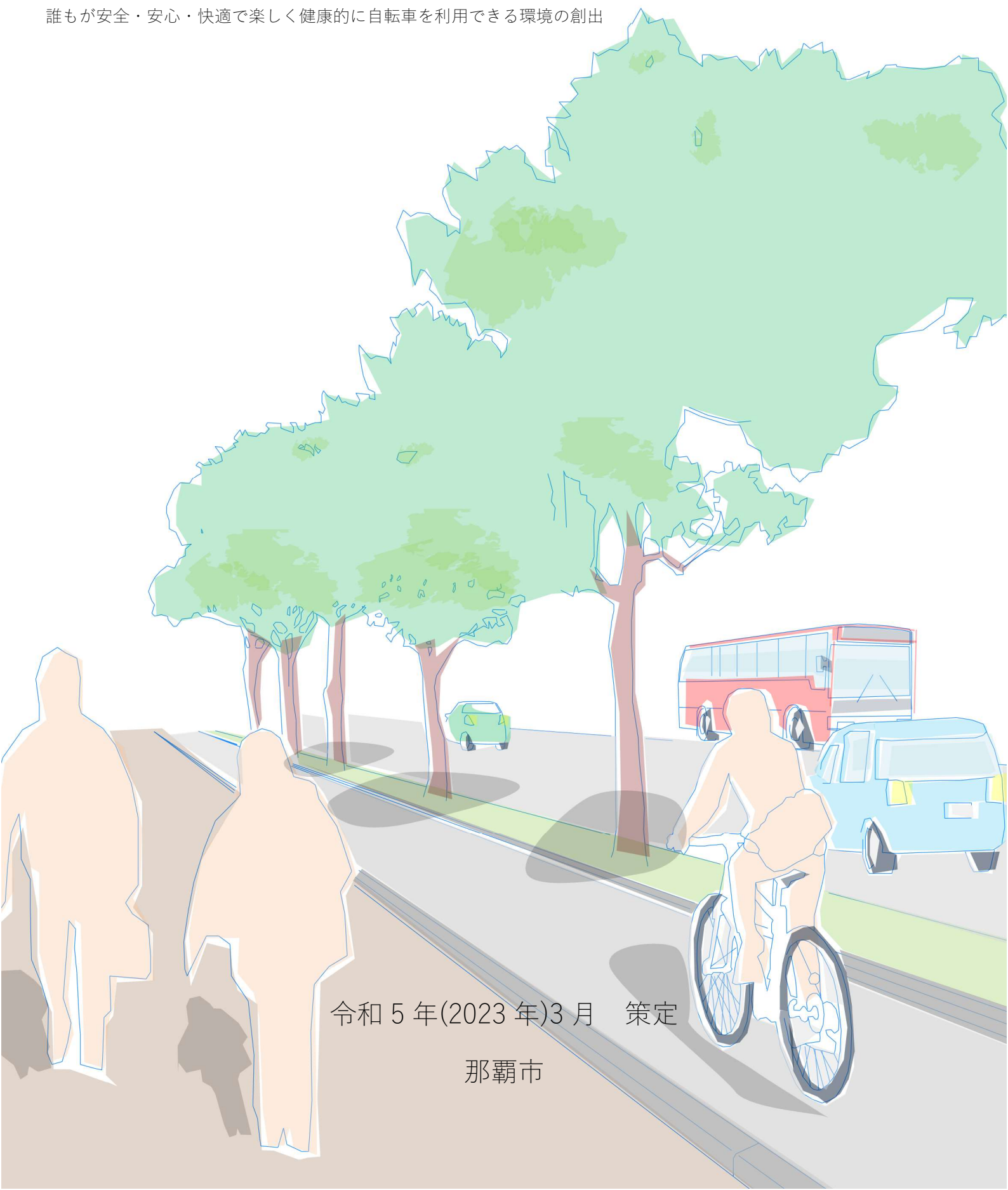


那覇市自転車活用推進計画

誰もが安全・安心・快適で楽しく健康的に自転車を利用できる環境の創出



令和5年(2023年)3月 策定

那覇市

目次

第1章	はじめに	1
1.1	計画策定の背景および目的	1
1.2	計画対象区域	2
1.3	計画期間	3
1.4	計画の位置づけ	3
第2章	自転車を取り巻く現況と課題	8
2.1	那覇市の概況	8
2.2	自転車交通に関する現状	19
2.3	現況・課題の整理	33
第3章	施策展開	35
3.1	基本方針	35
3.2	計画目標	35
3.3	施策体系	36
3.4	施策展開	37
第4章	那覇市自転車ネットワーク計画	53
4.1	整備形態の選定	53
4.2	車道混在における整備方法の選定	56
4.3	良好な自転車通行空間の整備	58
4.4	路面表示やサインの整備	59
4.5	那覇市内外を移動する自転車ネットワークの構築	62
第5章	計画推進とフォローアップ	80
5.1	計画の推進体制	80
5.2	計画のフォローアップ	80

第1章 はじめに

1.1 計画策定の背景および目的

近年、自転車は環境に優しく、健康にも効果の高い交通手段として、日常的な利用の他、観光や災害時など幅広い用途での自転車の利活用が進められています。

平成29年(2017年)5月には『自転車活用推進法』が施行され、平成30年(2018年)6月には国が「自転車活用推進計画」を、令和3年(2021年)3月には沖縄県が「沖縄県自転車活用推進計画」を策定しました。また新型コロナウイルスの流行拡大下では、三密を避けられる交通手段である自転車の価値が見直されることとなり、国では通勤・通学等において、より積極的な自転車利用を促進する動きが見られます。

本市においては、都市交通手段としての自転車利用を促進していくために平成30年(2018年)3月に「那覇市自転車ネットワーク計画」を策定し、安全で快適な自転車通行空間や駐輪場の整備を進めているところです。これらを有効に活用し、自転車利用を促進することで、観光や健康、交通教育など様々な分野が連携しながら、交通渋滞や高齢者の移動手段の確保などといった多様な地域課題に対応していくことが期待されます。その基本となる計画として、「那覇市自転車活用推進計画」の策定を行います。

1.2 計画対象区域

本計画の区域は本市全域とし、隣接市町とのネットワークのつながりにも配慮するもの
とします。

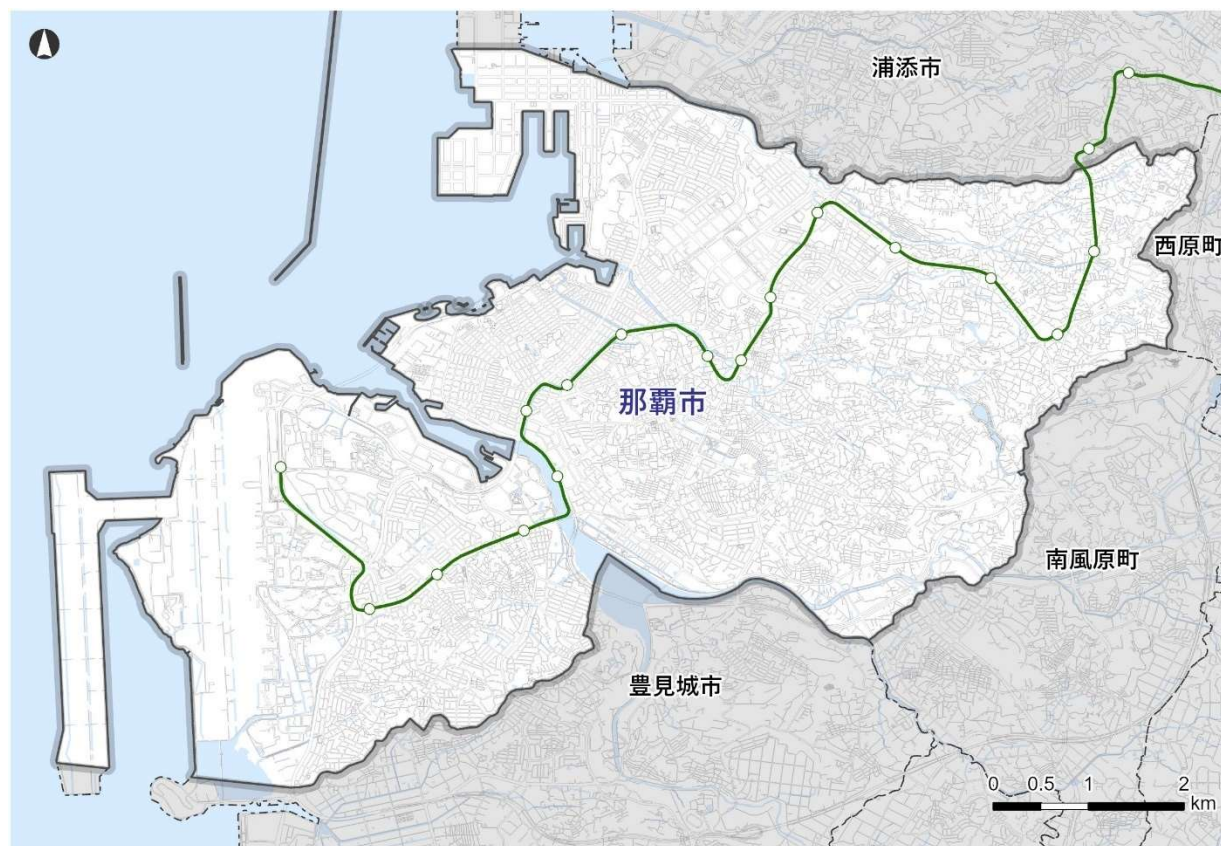


図 1-1 計画区域

1.3 計画期間

自転車ネットワークの整備など、推進には長期的な視野を持って対応する必要があることから、計画期間は令和 5 年度(2023 年度)から令和 14 年度(2032 年度)の 10 年間とします。進捗状況を確認しながら必要に応じて見直しを行います。

1.4 計画の位置づけ

本計画は、国の「第二次自転車活用推進計画」、沖縄県の「沖縄県自転車活用推進計画」および本市の最上位計画である「第 5 次那覇市総合計画」、「那覇市都市計画マスタープラン」、「那覇市交通基本計画」、「第二期那覇市総合交通戦略」を上位計画とし、まちづくり、交通、観光、健康、防災などの関連計画とも連携や整合を図りながら、幅広い地域課題に対応していきます。

平成 30 年 3 月に策定、令和 2 年 3 月に改定した「那覇市自転車ネットワーク計画」については、本計画の一部に位置づけ、引き続きネットワークの整備を推進していきます。

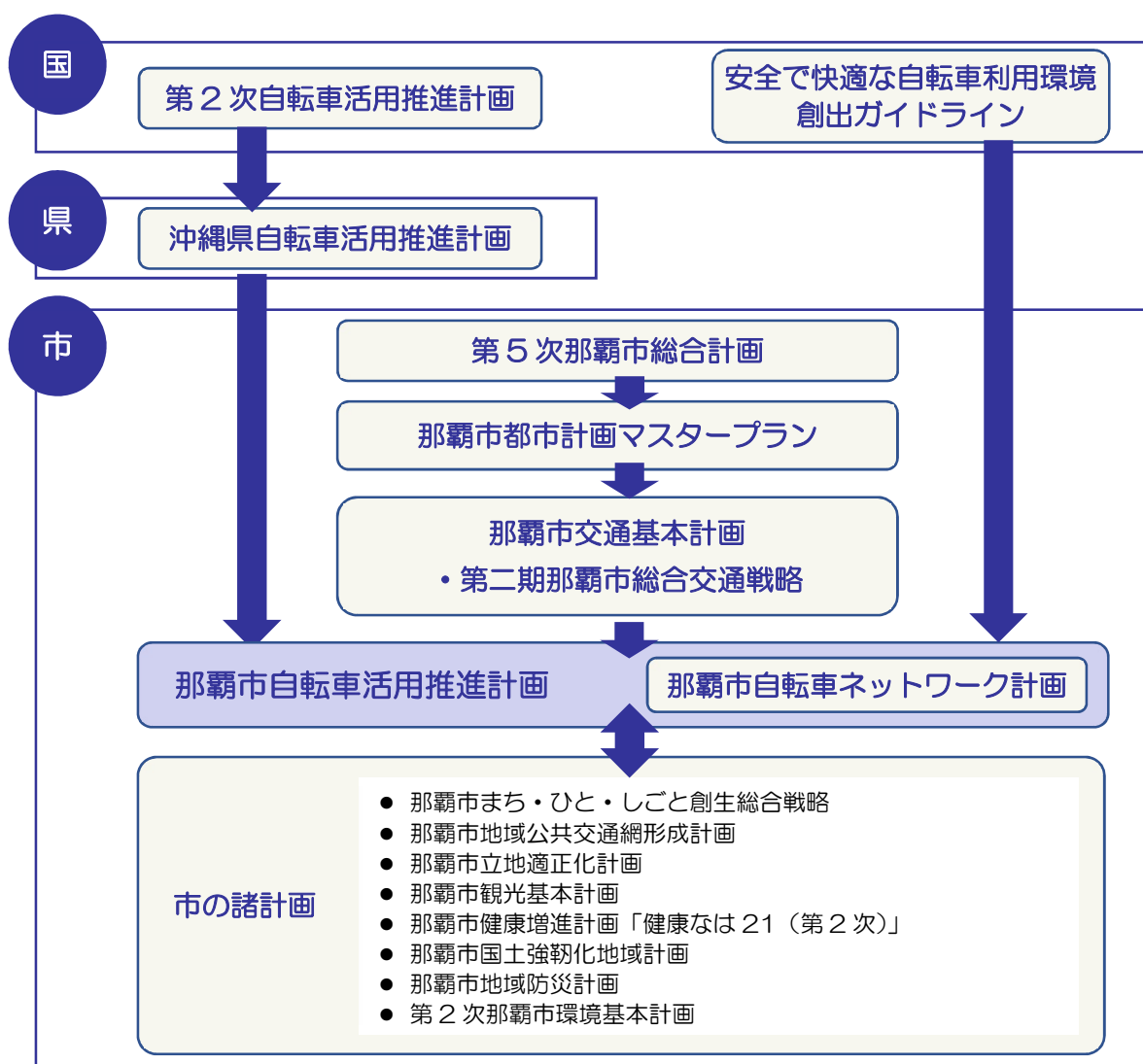


図 1-2 本計画の位置づけ

第2次自転車活用推進計画			国
策定年次	令和3年(2021年)5月	計画期間	令和7年(2025年)まで
目標と施策	目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成		
	施策1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進		
	施策2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進		
	施策3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等		
	施策4. シェアサイクルの普及促進		
	施策5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進		
	施策6. 情報通信技術の活用の推進		
	施策7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施		
	目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現		
	施策8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進		
	施策9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出		
	施策10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進		
	施策11. 自転車通勤等の促進		
	目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現		
	施策12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致		
	施策13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出		
	目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現		
	施策14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進		
	施策15. 多様な自転車の開発・普及の促進		
	施策16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進		
	施策17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施		
	施策18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進		
	施策19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進(再掲)		
	施策20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進(再掲)		
	施策21. 災害時における自転車の活用の推進		
	施策22. 損害賠償責任保険等への加入促進		

沖縄県自転車活用推進計画			沖縄県
策定年次	令和 3 年(2021 年) 3 月	計画期間	令和 3 年度(2021 年度)～ 令和 12 年度(2030 年度)
目指すべき姿	子どもから大人まで、誰もが安全・安心に自転車を利用できる バイシクルウェルカムな島		
目標と施策	目標 1 自転車が安全・安心・快適に通行できる空間整備を推進します 施策 1. 自転車通行空間の計画的な整備推進 施策 2. 自転車通行空間の安全確保 施策 3. まちづくりと連携した総合的な取組の実施 目標 2 自転車で県民のクオリティ・オブ・ライフを高めるための取組を推進します 施策 4. 自転車の利用促進を図るための駐輪場の設置推進 施策 5. シェアサイクルの普及推進 施策 6. 自転車を活用した健康づくりの推進 施策 7. 自転車通勤等の促進 目標 3 国内外からの交流人口拡大に向けたサイクルツーリズムを推進します 施策 8. サイクルスポーツ振興の推進 施策 9. 世界に誇るサイクリング環境の創出 目標 4 安全・安心な暮らしの実現に向けた自転車利用を推進します 施策 10. 世代等に応じた交通安全意識の向上に向けた取組の推進 施策 11. 自転車の安全利用の促進 施策 12. 自転車の点検整備の推進 施策 13. 災害時における適切な自転車の活用の推進 施策 14. その他の取組の推進		

第 5 次那覇市総合計画			那覇市
策定年次	平成 30 年(2018 年)3 月	計画期間	平成 30 年度(2018 年度)～ 令和 9 年度(2027 年度)
まちづくりの 将来像	なはで暮らし、働き、育てよう！笑顔広がる元気なまち NAHA ～みんなでつなごう市民力～		
整合を図る 施策内容	多様なつながりで共に助け合い、認め合う安全安心に暮らせるまち NAHA 地域の力が重なる安全安心のまちづくり 地域の防犯・交通安全活動を推進し、安全安心を実感できるまちをつくる 災害対応力の高いまちづくりをつくる		
	互いの幸せを地域と福祉で支えたい誰もが輝くまち NAHA 地域で暮らし地域で支えるまちづくり 小学校区などの身近な地域で、高齢者がいきいきと暮らせるまちをつくる すべての人が健康で生き生きと暮らせるまちづくり 市民一人ひとりが健康づくりを実践するまちをつくる		
	ヒト・モノ・コトが集い、育ち、ひろがる万国津梁のまち NAHA ビジネス・リゾートと歴史・文化が誘導する観光まちづくり 国際化に対応した観光環境の整備されたまちをつくる 那覇らしい観光資源の発掘・創造と魅力のあるまちをつくる		
	自然環境と都市機能が調和した住み続けたいまち NAHA 省エネを実践し、資源が循環するまちづくり 省エネを実践するライフスタイルへの転換を促進するまちをつくる 暮らしてよし歩いて楽しい快適なまちづくり 市街地の整備を促進し安全で快適な魅力あるまちをつくる 誰もが移動しやすいまちをつくる		

那覇市交通基本計画			那覇市
策定年次	平成 22 年(2010 年)3 月、 平成 26 年(2014 年)4 月一部改定	目標年次	令和 12 年度(2030 年度)
基本理念	なはの自然・文化が息づく交通まちづくり ～人中心のまちづくりをめざして～		
基本目標	誰もが移動しやすいまちをつくる		
整合を図る 施策	交通に対する意識改革 ① クルマに頼り過ぎない暮らしの推進 ・ 公共交通や自転車・徒歩等への利用転換を図るエコ通勤の推進 ② 道路空間の再配分 ・ 自家用車から人・自転車・自動二輪・公共交通への利用転換を促す道路空間の再配分 ・ 歩道・自転車専用道路等の自家用車以外の移動手段の空間を確保		
	公共交通利用環境の向上・充実 ② バス利用環境の向上・充実 ・ キス&ライド、サイクル&ライド等の推進による利用圏の拡大 ③ モノレール利用環境の向上・充実 ・ 駅周辺にタクシー乗り場、自家用車乗降場、駐車場、駐輪場等を備えた交通広場の整備によるキス&ライドやサイクル&ライドの推進		
	多様な移動手段の利用環境の向上・充実 ① 徒歩・自転車利用環境の向上・充実 ・ 市民が環境に優しい移動手段を抵抗なく選択できるような環境整備 ・ 既存の道路や緑道等を活用した歩行者や自転車が移動できるネットワークを構築 ・ 歩行者と自転車が分離された安全な空間の確保 ・ 主要バス停留所、モノレール駅周辺での駐輪施設の整備・充実 ・ レンタサイクル等様々な活用策の検討 ・ 自転車利用者に向けた交通ルール・マナーへの理解向上と安全利用の啓発 ・ 自動車の面的速度規制や一方通行化による空間の確保などのソフト的な施策も組み合わせながらネットワークを構築 ③ 観光客の移動手段の向上・充実 ・ 首里城周辺での、徒歩やレンタサイクル、観光周遊バスなどでの移動性の確保 ・ 主要観光拠点における、徒歩・自転車などでの散策・移動促進 ④ 高齢者等交通弱者の移動手段の向上・充実 ・ 自家用車に替わる移動手段となる公共交通の利用に対する支援		

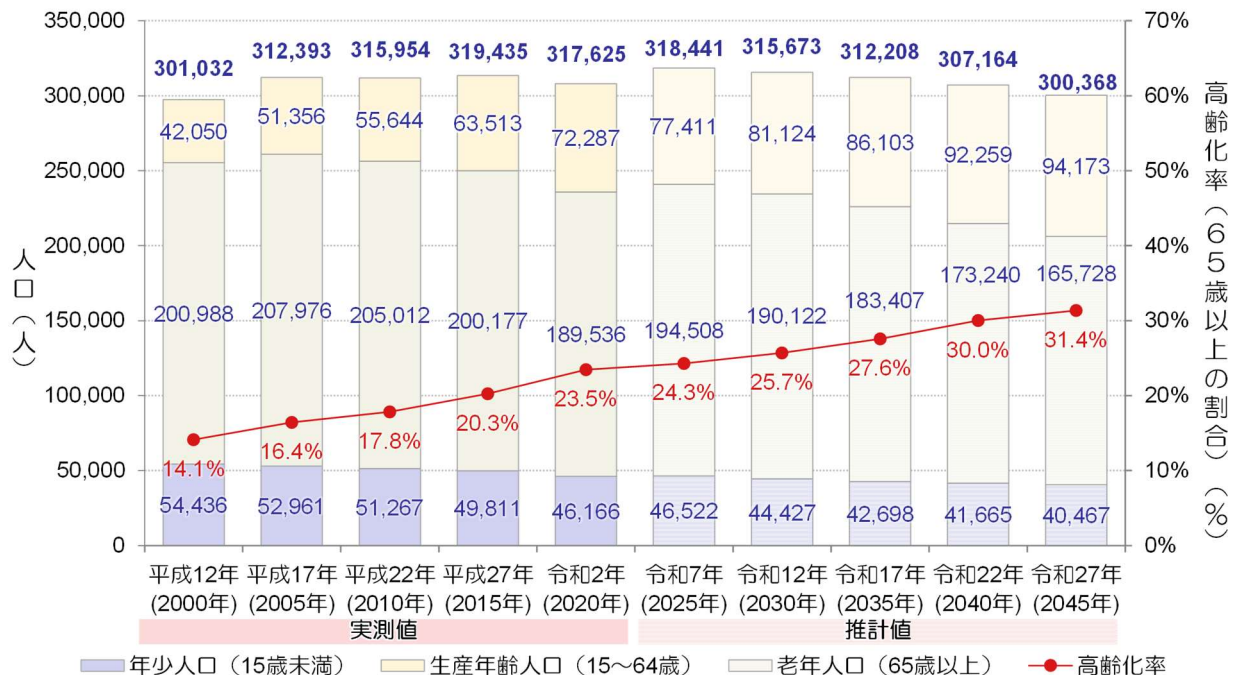
関連計画	整合を図る施策・取組み
那覇市都市計画マスタープラン (令和2年(2020年)3月策定)	『交通体系の方針』において、自転車通行空間の確保、レンタサイクルやシェアサイクルポートの拡充、駐輪場の整備推進等を掲げている。 『都市環境形成の方針』においては、自転車ネットワーク形成などによる自転車利用者に優しいまちづくりを掲げている。 また、健康につながる空間づくりや、観光における交通ネットワークの充実等を掲げている。
那覇市まち・ひと・しごと創生 総合戦略 -第2期- (令和2年(2020年)5月策定)	『安全安心快適なまちづくり』において、駅周辺等のシェアサイクルポートの拡充による自転車利用環境の向上を施策内容としている また、『健康・長寿おきなわの復活』において生活習慣予防につながる生活習慣の実践を施策内容としている。
第二期那覇市総合交通戦略 (令和3年(2021年)3月策定)	自転車利用環境の向上・充実(自転車ネットワーク計画)を施策としている。
那覇市地域公共交通網形成計画 (令和2年(2020年)3月策定)	フィーダーとなる移動手段の提供や利用しやすい交通結節点の整備を施策としている。
那覇市立地適正化計画 (令和2年(2020年)3月策定)	『居住誘導に係る取組』として、公共交通や自転車等の利用の推奨や、日常生活の中で運動ができる施策の検討などをあげている。 『交通に係る取組』では、自転車利用環境の整備(ネットワーク整備、駐輪場の設置推進、レンタサイクル・シェアサイクルポートの拡充等)公共交通・自転車・徒歩による通勤・通学の推進をあげている。
那覇市観光基本計画 (平成27年(2015年)5月策定)	『市内回遊できる仕組みづくり、二次交通の利便性向上』において、自転車走行空間と駐輪場の整備推進、レンタサイクルの利用促進を取組みとしている。 その他に、交通ターミナル機能の強化や、スポーツイベントの拡充、おもてなしの展開等を取組みとして掲げている。
健康なは21(第2次) (平成28年(2016年)3月策定)	『健康づくりを進める生活習慣の改善と環境づくり』では、運動習慣の定着や情報提供、環境づくり等を取組みとしている。
那覇市国土強靱化地域計画 (令和3年(2021年)2月策定)	『交通・物流』について、都市交通体制の環境整備を掲げており、横断的分野の『リスクコミュニケーション』では、事業者との連携強化を掲げている。
那覇市地域防災計画 (令和2年(2020年)5月策定)	災害時の初動体制の強化や市の活動体制整備について言及している。
第2次那覇市環境基本計画 (平成26年(2014年)6月策定)	『きれいな空気を守る』における市の取組で、自転車を利用しやすい環境を整備する、自転車等の利用を呼び掛けるとしている。

第2章 自転車を取り巻く現況と課題

2.1 那覇市の概況

(1) 人口

本市の人口は、令和2年(2020年)の国勢調査によると317,625人となっており、平成27年(2015年)調査時よりも人口が減少しています。一方で、高齢化率は上昇を続けており、将来的にも上昇が続くことが予測されます。



※推計値は平成27年(2015年)国勢調査時の人口を基に推計

※合計には年齢不詳を含む

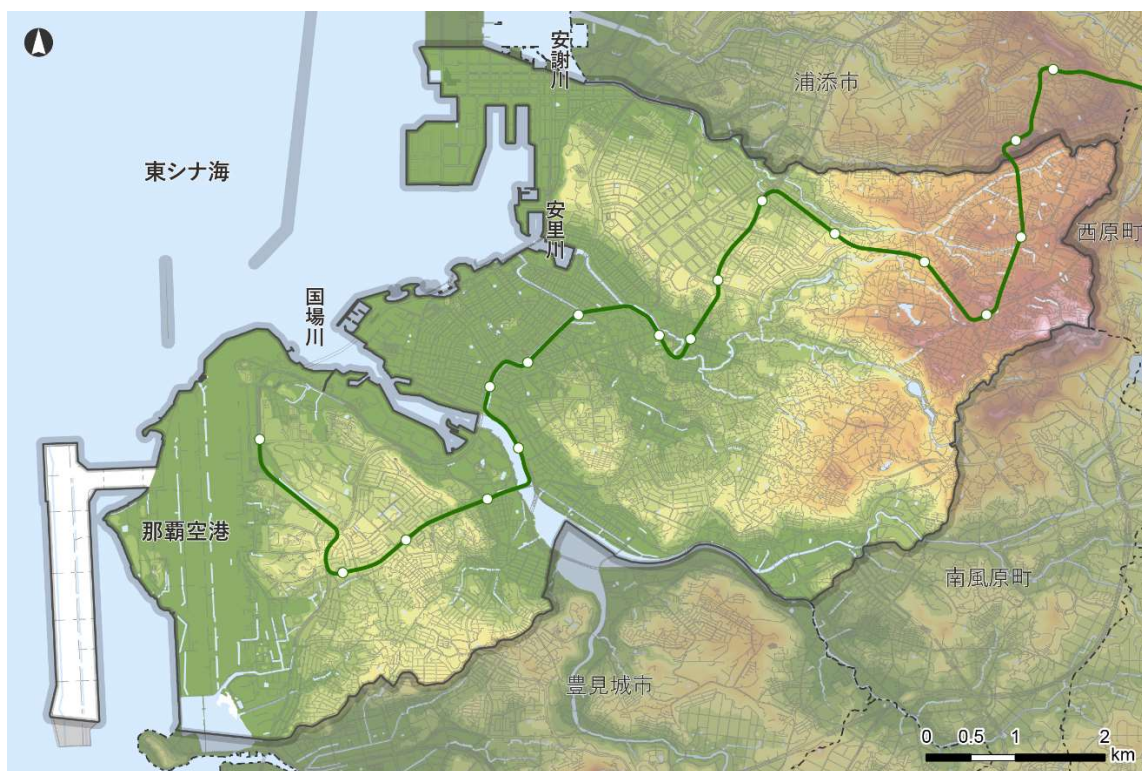
出典：(実測値) 国勢調査、(推計値) 国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口

図 2-1 人口推移・高齢化率

(2) 地勢・気候

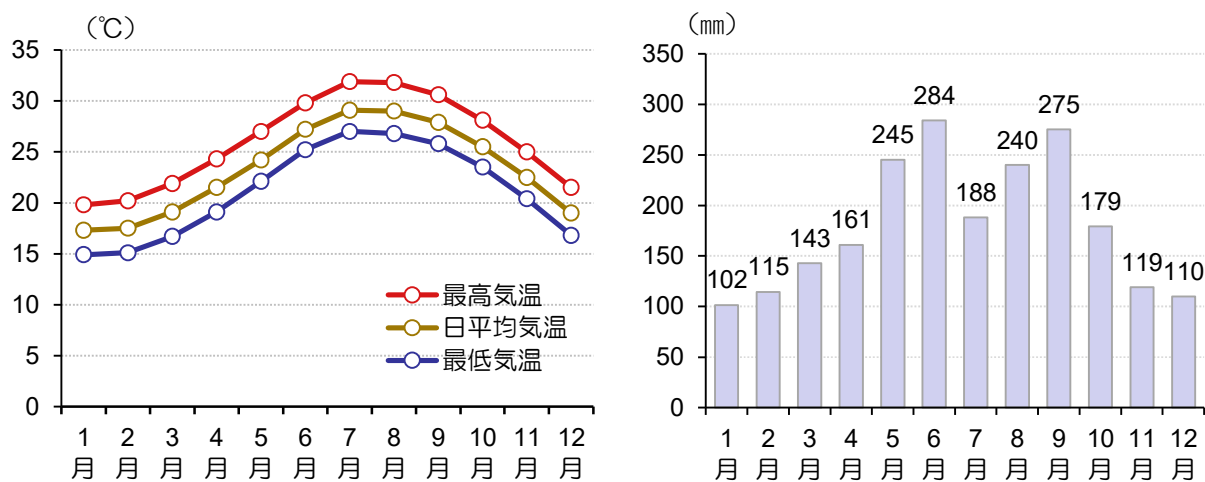
西方に東シナ海、南北及び東の三方は、他の市町村と隣接しています。西部は平坦な低地が広がっていますが、北東部は丘陵地帯となっています。

亜熱帯モンスーン地帯に属しており、令和3年(2021年)の年間の平均気温は21.5℃、平均湿度は77%となっています。冬は比較的温暖で、夏には30度前後の蒸し暑い気候が長く続きます。梅雨前線の活動が活発になる6月には降水量が多く、夏から秋にかけては台風の影響を受けやすく、長時間にわたる強風と降水をもたらします。



出典：基盤地図情報 数値標高モデルより作成

図 2-2 那覇市の地勢



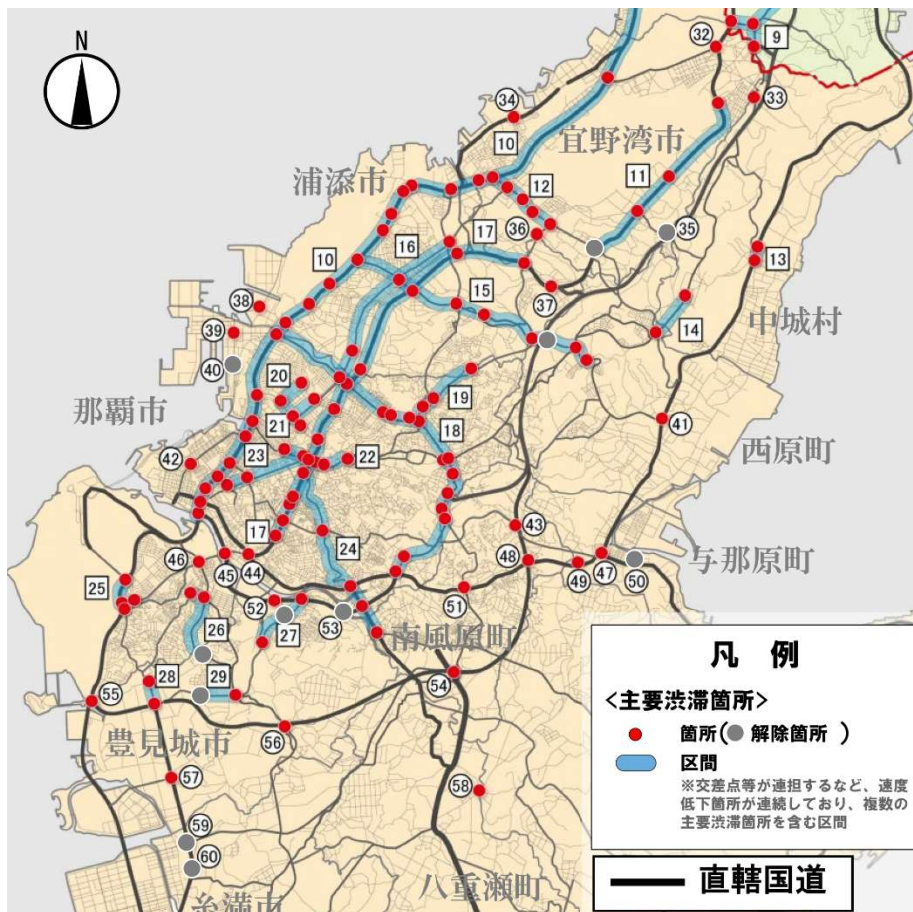
出典：気象庁 気象統計（平成3年(1991年)～令和2年(2020年)の平均）

図 2-3 月平均気温・月降水量

(3) 交通

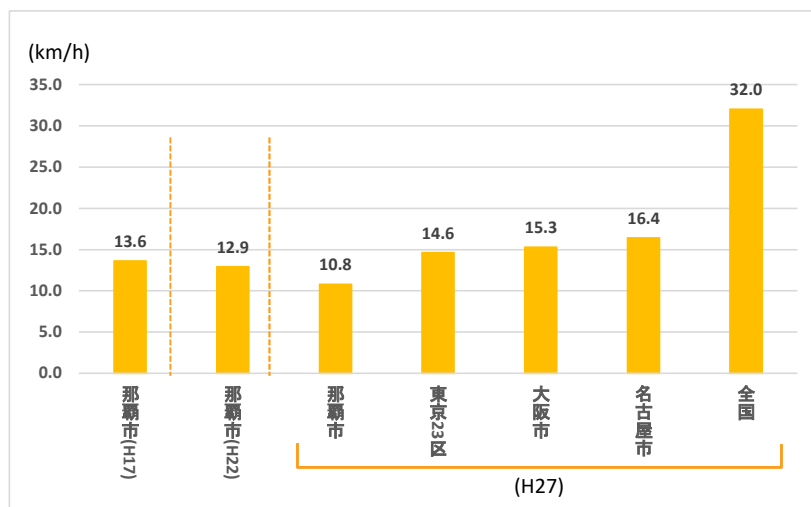
① 道路交通

市内の国道 58 号、国道 330 号、県道 82 号那覇系満線をはじめ、安里交差点及び付近の交差点等の多くが主要渋滞区間・箇所指定されており、混雑時旅行速度は大都市圏よりも遅くなっています。



出典：令和 4 年度(2022 年度) 第 1 回沖縄地方渋滞対策推進協議会 会議資料

図 2-4 那覇市の主要渋滞箇所



出典：第二期那覇市総合交通戦略より（道路交通センサスを基に作成）

図 2-5 混雑時旅行速度（平日）

② 公共交通

市内移動における公共交通は、モノレールと路線バスが主要な交通手段となっています。また、本市では「那覇市シェアサイクル事業」を令和2年度(2020年度)より行っています。

表 2-1 市内の公共交通サービス

モノレール (ゆいレール)	市内 16 駅		
	上り 平日	てだこ浦西駅 → 首里駅 124 便/日 (約 6.5 便/時)	→ 那覇空港駅 129 便/日 (約 6.8 便/時)
	下り 平日	那覇空港駅 → 首里駅 128 便/日 (約 6.7 便/時)	→ てだこ浦西駅 123 便/日 (約 6.5 便/時)
※1 時間あたり便数は 1 日便数を運行時間 19 時間 (5 時台～23 時台) で除した			
路線バス	■市内線 19 路線 ■近郊路線 12 路線 (隣接する市町をつなぐ路線 空港発着も含む) ■広域路線 61 路線 (隣接市町以外の市町村をつなぐ路線 空港発着も含む) ■空港路線 14 路線のほか、シャトルバスや観光バスが運行		
タクシー	沖縄県ハイヤー・タクシー協会に加盟する南部地域 (那覇地区、浦添地区、南部地区) の事業者数 タクシー58 社 (2,116 台) ハイヤー4 社 (111 台)		
シェアサイクル	「2.2 (3) シェアサイクル」に掲載		
福祉バス (ふくちゃん号)	4 コース (本庁コース、小禄コース、首里コース、真和志コース) それぞれ日曜・祝日等を除く週 3 日、4 便/日の運行		

※令和 4 年(2022 年)10 月時点

出典：モノレール：ゆいレール HP 時刻表

路線バス：那覇バス、琉球バス、沖縄バス、東陽バス 各社 HP

タクシー：(一社) 沖縄県ハイヤー・タクシー協会 HP 会員名簿、

福祉バス：那覇市 HP 福祉バス・ふくちゃん号の時刻表について

市内には那覇空港と那覇港を有しています。那覇空港は、県内離島のほか、日本各都市、アジアの主要空港を結ぶ便が就航しており、沖縄観光の玄関口であり、離島への中継地となっています。那覇港の定期航路は、多くが県内離島を結ぶ便ですが、クルーズターミナルには大型客船が入港でき、新型コロナウイルス流行前には、海外からも多くのクルーズ船が寄港していました。

表 2-2 広域の公共交通サービス

航空交通	就航都市		
	路線	地域・国	都市名
	国内線	北海道・東北	札幌、仙台
		関東・中部・近畿	東京（羽田、成田）、茨城、新潟、小松、静岡、名古屋、大阪（関西、伊丹）神戸
		中国・四国・九州	岩国、沖永良部、広島、岡山、松山、高松、福岡、北九州、長崎、熊本、宮崎、鹿児島、奄美、与論
		沖縄	石垣、宮古、久米島、北大東、南大東、与那国
	国際線	韓国	ソウル、釜山
		中国	北京、天津、青島、南京、上海、杭州、重慶
		台湾	台北、台中、高雄
		香港	香港
		シンガポール	シンガポール
		マレーシア	クアラルンプール
		タイ	バンコク
海上交通	定期旅客航路		
	航路		船種
	那覇—本部—与論—和泊—亀徳—名瀬—鹿児島		フェリー
	那覇—阿嘉—座間		フェリー
			高速船
	那覇—渡嘉敷		フェリー
			高速船
	那覇—粟国		フェリー
高速バス	高速バス路線		
	路線		便数（平日）
	那覇空港	名護バスターミナル（名護市）	14 往復/日
		具志川バスターミナル（うるま市）	5 往復/日
		美ら海水族館エリア（本部町）	9 往復/日
		東山駐車場（うるま市）	1 往復/日
		イオンモール沖縄ライカム（北中城村）	4 往復/日
	那覇バスターミナル	屋慶名バスターミナル（うるま市）	1.5 往復/日
	その他、空港シャトルバス等も高速利用		

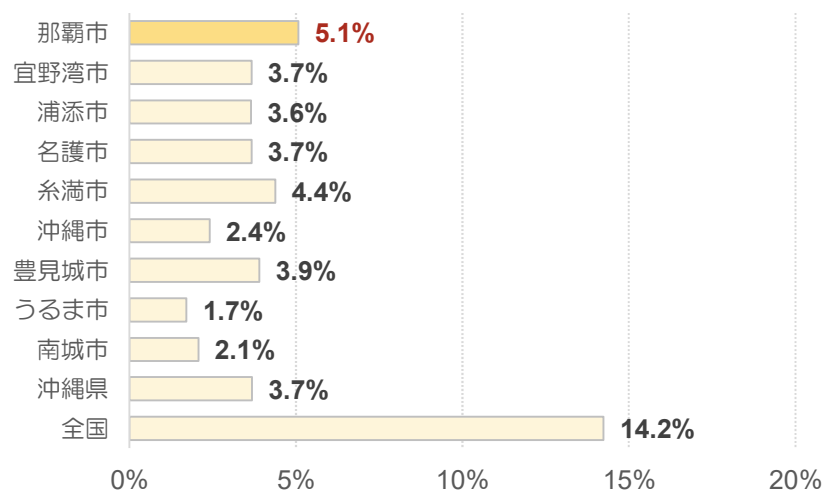
※令和4年(2022年)10月時点

出典：航空交通：那覇空港 HP 那覇空港乗り入れ就航都市数、
海上交通：那覇港管理組合 定期航路一覧（令和2年(2020年)8月7日公表）
高速バス：那覇バス、琉球バス、沖縄バス、東陽バス 各社 HP

③ 交通行動

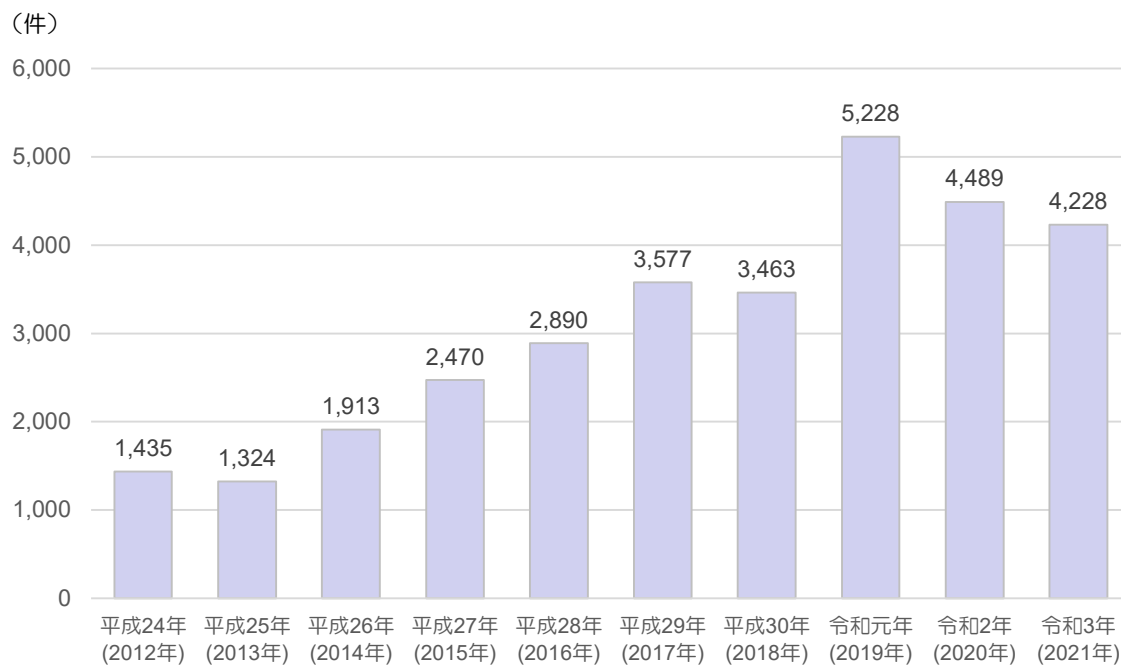
通勤・通学における自転車利用の割合は、沖縄県全体で低く、本市においても5.1%と全国平均より低い値となっています。

本県の高齢者の運転免許の自主返納件数は、新型コロナウイルスが流行した令和2年(2020年)には落ち込みましたが、それ以前は増加傾向が続いていました。



出典：令和2年(2020年)国勢調査

図 2-6 常住地別 通学・通勤における自転車利用割合



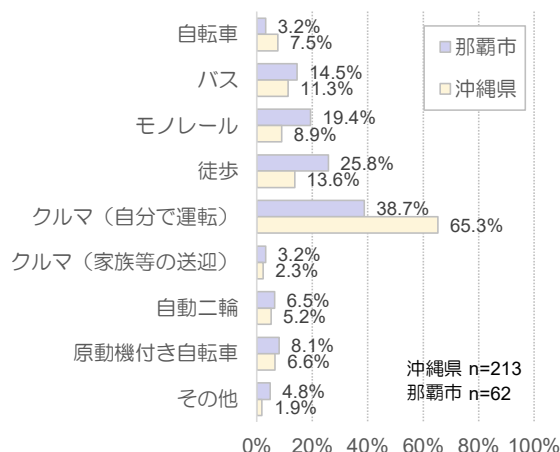
出典：警察庁 運転免許統計

図 2-7 沖縄県の運転免許自主返納者数推移

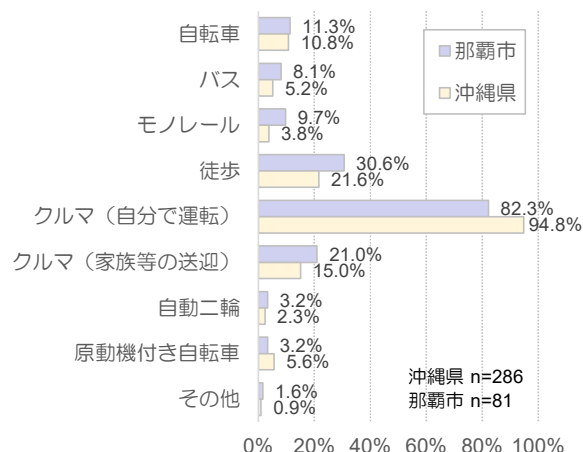
【参考：目的別の自転車利用割合】

「沖縄県 県民アンケート調査結果」によると、本市における目的別の自転車利用の割合は、通勤・通学よりも買い物・食事・習い事での自転車利用が多くなっています。

通勤・通学



買い物・食事・習い事



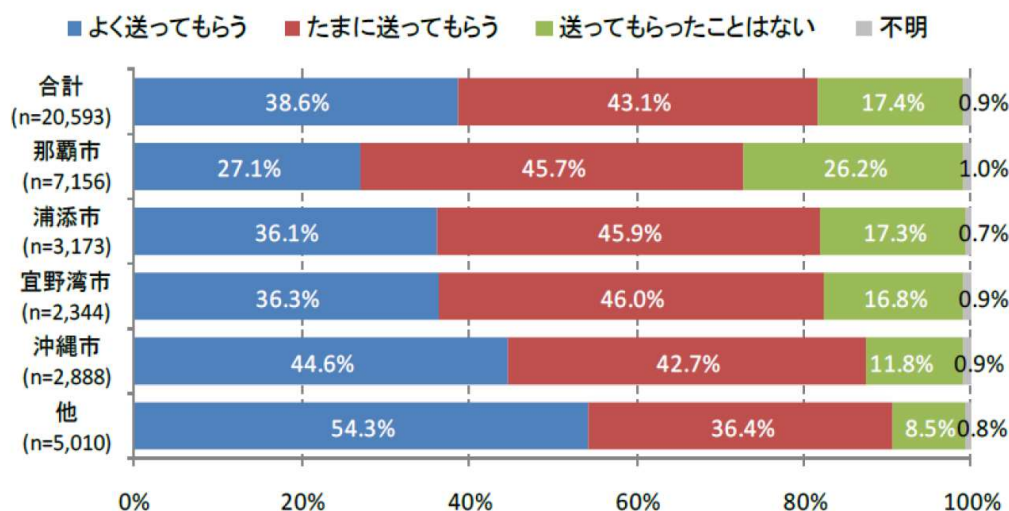
※複数回答

出典：沖縄県 県民アンケート調査（回数が多い外出目的と目的地までの交通手段）

図 2-8 目的別利用交通手段

【参考：通学の自動車での送迎状況】

那覇市における高校生の送迎割合（よく送ってもらう、たまに送ってもらう）は約7割以上、沖縄県全体でも約8割以上であり、家族による自動車での送迎が多くなっています。



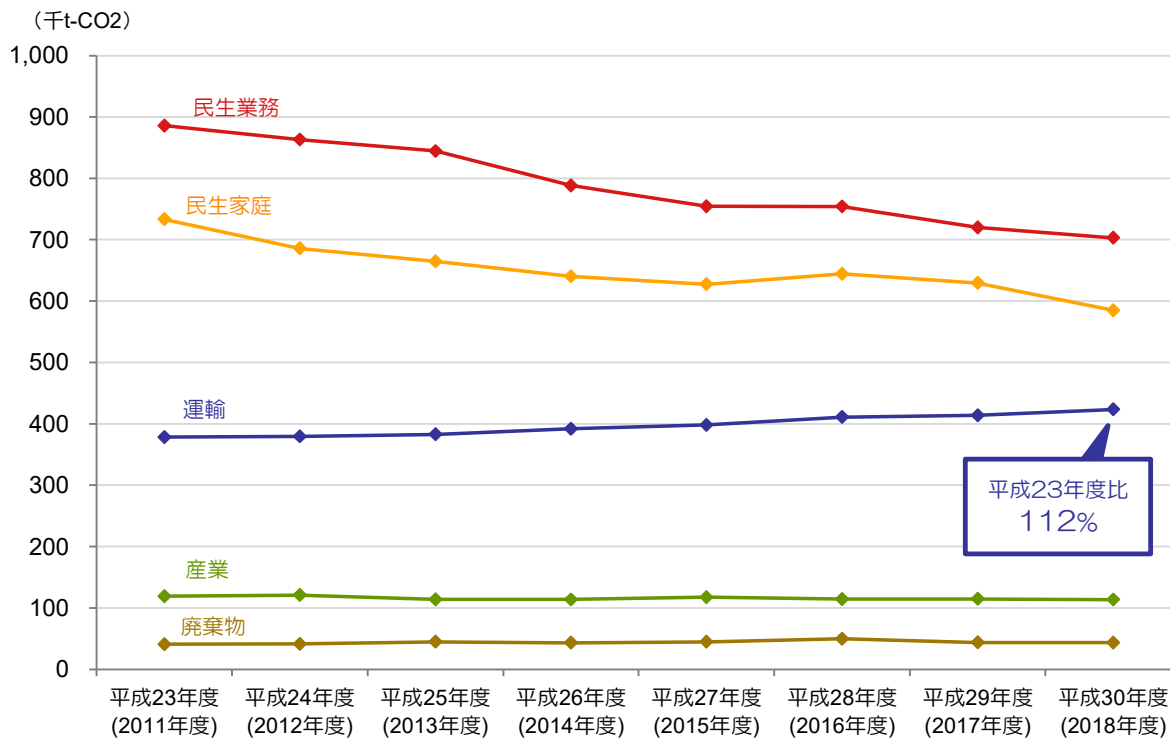
出典：沖縄県公共交通活性化推進協議会 H22 報告書
(沖縄県 TDM 施策推進アクションプログラム(平成29年(2017年)6月)に掲載)

図 2-9 高校生：居住地別の送迎の割合

(4) 環境

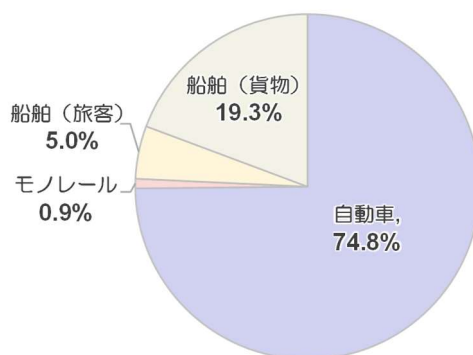
本市の部門別の CO2 排出量は民生業務部門が最も多くなっています。次に多い民生家庭部門については年々減少していますが、運輸部門においては年々増加しています。

運輸部門の内訳をみると、自動車による CO2 排出は約 75%となっています。



出典：那覇市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）令和2年度(2020年度)進捗管理報告

図 2-10 部門別 CO2 排出量推移



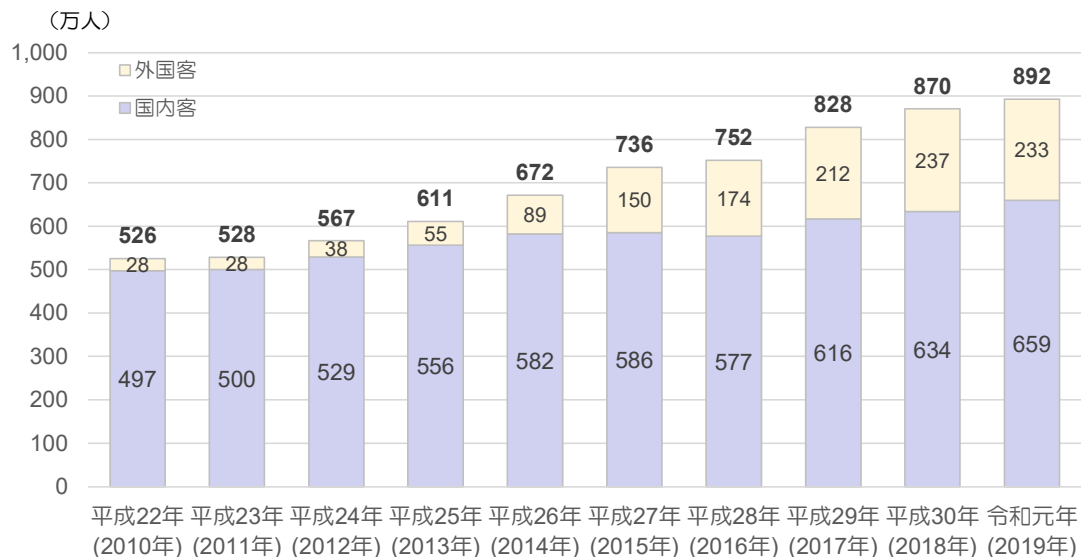
出典：那覇市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）令和2年度(2020年度)進捗管理報告

図 2-11 運輸部門の CO2 排出量内訳（平成30年度(2018年度)）

(5) 観光

観光客数は増加傾向で平成 22 年(2010 年)から令和元年(2019 年)まで毎年最高入込数を更新しています。特に外国人観光客の増加が目立ちます。令和 2 年(2020 年)以降は新型コロナウイルス流行の影響を受けましたが、今後は入込数の回復が期待されます。

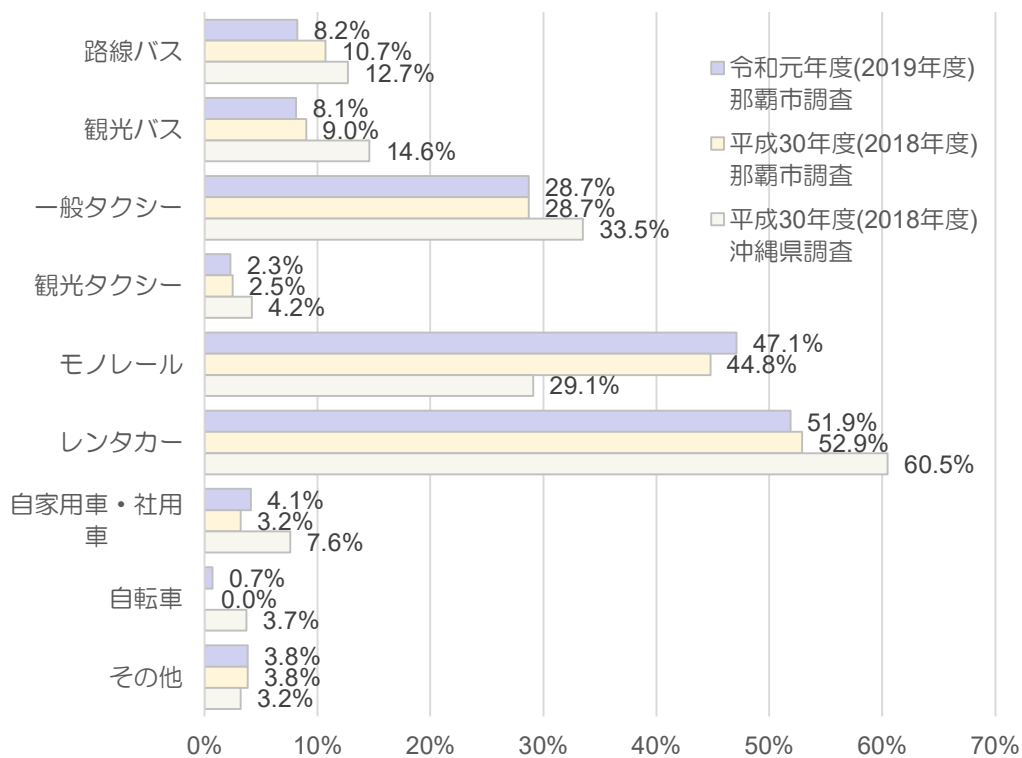
観光客の二次交通はレンタカーが最も多く、次いで、ゆいレールが利用されています。



※平成 27 年度(2015 年度)より算出方法が変更

出典：那覇市の観光統計

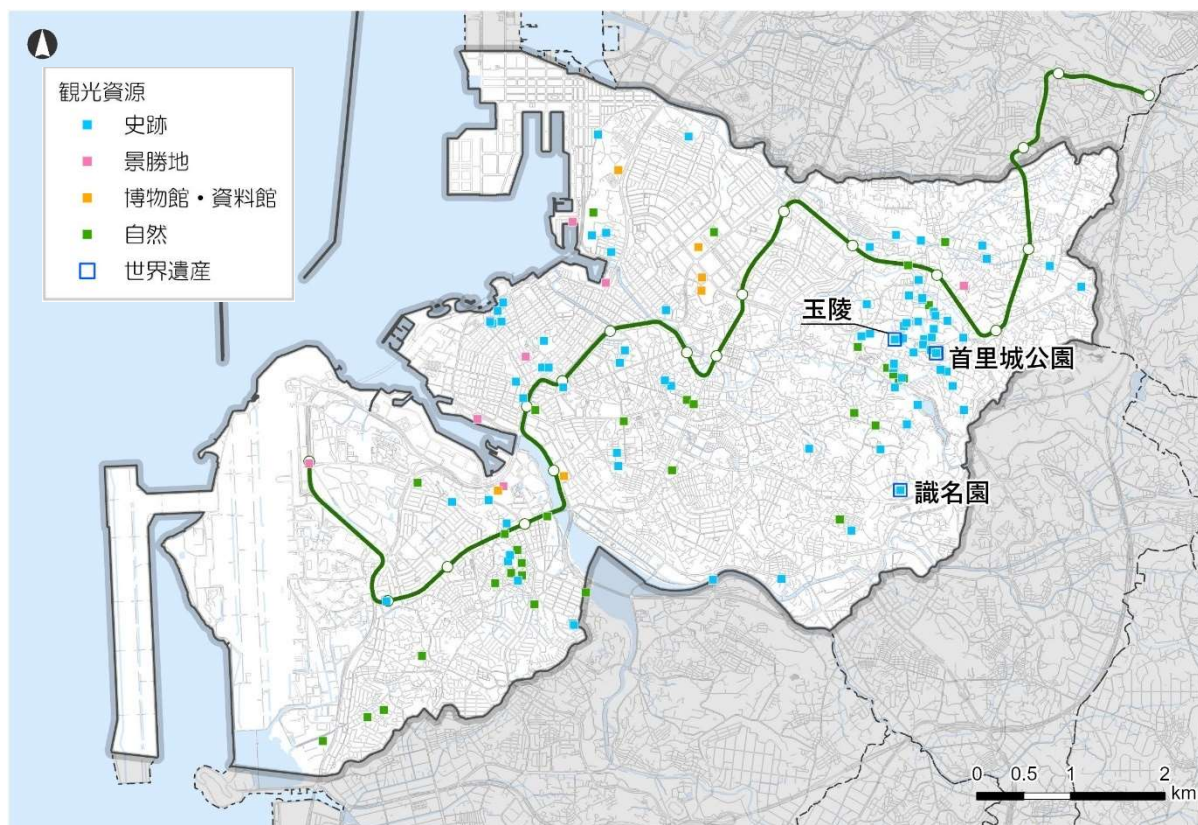
図 2-12 入込観光客数推移



出典：那覇市の観光統計（令和元年度(2019 年度)版）

図 2-13 観光客の市内における移動手段

また、観光資源は、市の広範囲に分布しています。特に首里エリアには、世界遺産の首里城跡史跡・玉陵など多くの史跡が存在しており、史跡めぐりを楽しめます。



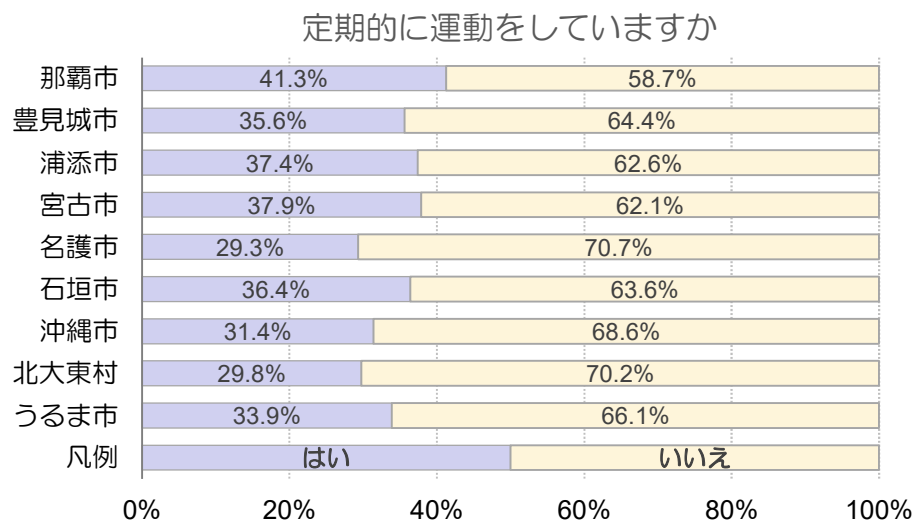
出典：那覇市観光資源データベースを基に作成

図 2-14 観光施設分布

(6) 運動習慣

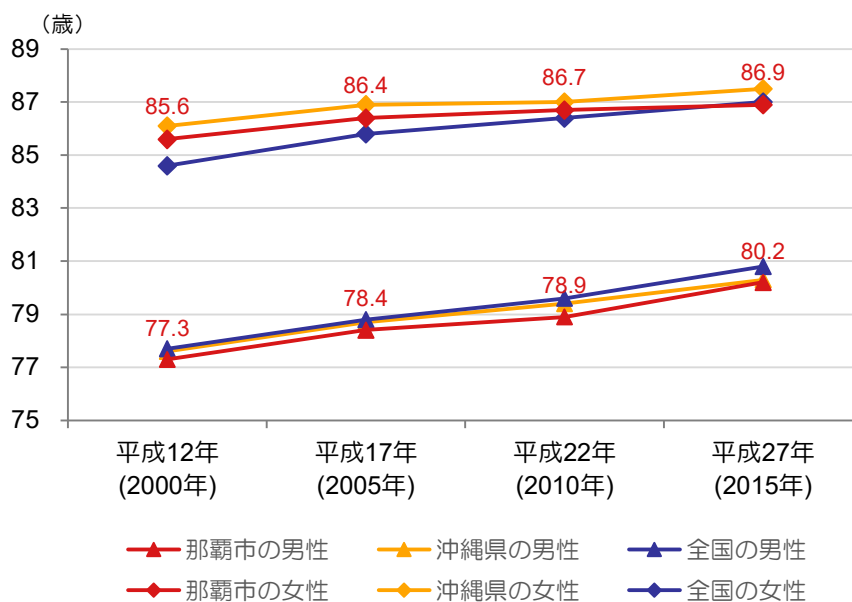
市民の運動習慣は、定期的に運動をしている割合は県内他市町村よりも高いですが、6割近くが定期的な運動習慣がありません。

また、平均寿命は年々延びており、健康で暮らせる状態の維持はますます重要になっています。



出典：沖縄県 市町村生活習慣等実態調査（平成 29 年度(2017 年度)）

図 2-15 定期的な運動習慣



※数値は那覇市の平均寿命

出典：厚生労働省 完全生命表（市町村別平均寿命）

図 2-16 平均寿命の推移

2.2 自転車交通に関する現状

(1) 自転車利用環境

① 自転車ネットワーク路線の整備状況

本市では、「那覇市自転車ネットワーク計画」に基づき自転車通行空間の整備¹を行ってきました。自転車ネットワーク路線の整備率は6.7%となっており、今後も着実な整備を推進し、安全で安心な自転車の走行環境を創出していきます。

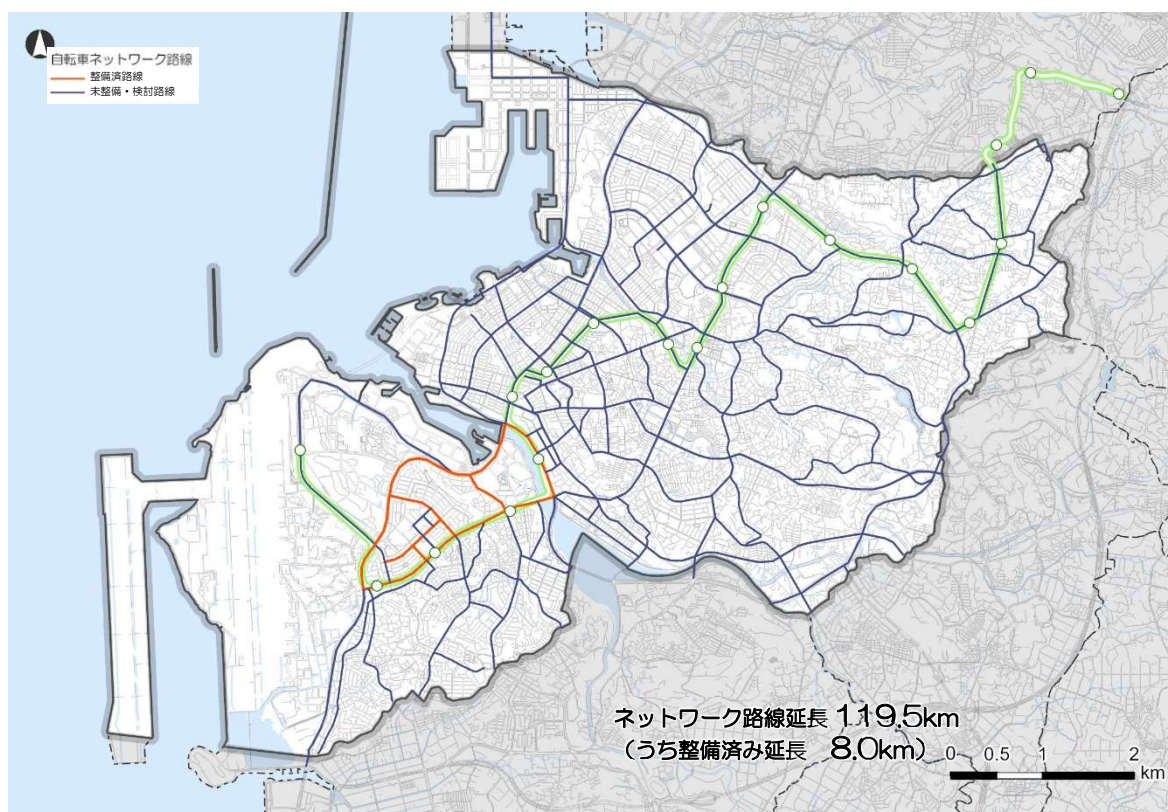


図 2-17 自転車ネットワーク路線の整備状況（令和4年(2022年)3月時点）

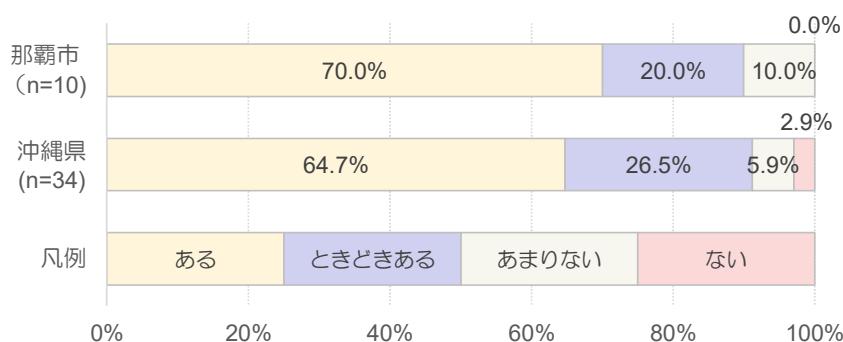
¹自転車道、自転車専用通行帯、車道混在型（矢羽根）や、自転車歩行者道内に物理的な分離やカラー舗装などの整備を指します。

② 駐車車両対策

路肩に駐停車している自動車車両は、自転車が車道の左側を走行する際に、妨げになることがあります。

本市では令和元年度(2019年度)・令和2年度(2020年度)に、渋滞緩和や通りの魅力向上を目的に、共同配送システムを導入し荷捌き車両数の流入を減らす「国際通り荷捌き車両対策実証実験」を行いました。同時に違法駐車を取り締まりも強化しており、これらの取り組みにより渋滞緩和だけではなく、自転車の安全な走行環境の確保につながることも期待されます。

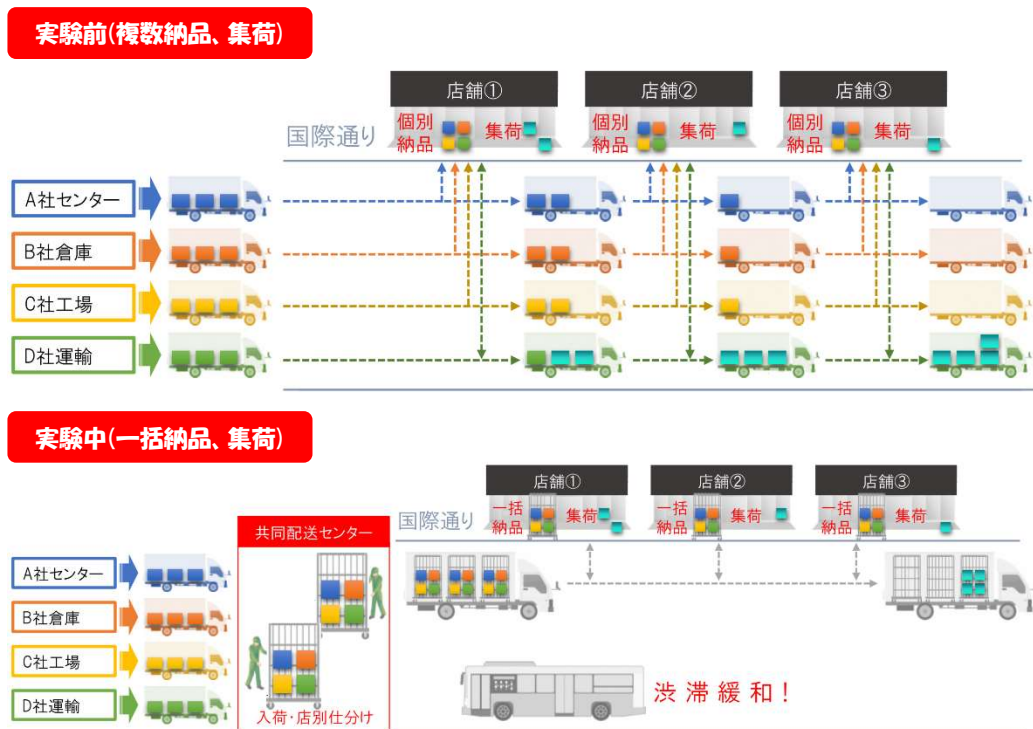
クルマの路上駐車が原因で、危ないと感じることはありますか



※自転車を日常的に利用する方のみ回答

出典：沖縄県 県民アンケート調査

図 2-18 路上駐車を危険と感じる割合



出典：那覇市 HP 国際通り荷捌き車両対策実証実験

図 2-19 実証実験のイメージ

③ 駐輪場の整備状況

「那覇市自転車ネットワーク計画」では、自転車とモノレール・バスの結節、公共施設や商業施設などへの自転車駐車場（以下、駐輪場と称す）の整備を推進しています。令和元年度(2019年度)には「那覇市自転車等駐車場の設置等に関する条例」を制定し、一定規模以上の特定建築物に自転車等駐車場の設置を義務づけました。

自転車活用の推進と駐輪場の整備はセットで行う必要があり、自転車の利用増加を見据えた駐輪容量が求められます。

表 2-3 「那覇市自転車等駐車場の設置等に関する条例」における
自転車等駐車場の設置義務台数

自転車等駐車場設置義務台数

対象地域	用途	規模	台数
指定区域※	百貨店・店舗	500m ² を 超えるもの	120m ² /台
	銀行・郵便局	500m ² を 超えるもの	150m ² /台
	ばちんこ屋	200m ² を 超えるもの	90m ² /台
	専修学校・予備校	500m ² を 超えるもの	20m ² /台
	共同住宅	19戸を 超えるもの	20戸/台

※指定区域 都市計画法（昭和43年法律第100号）第7条第1項の市街化区域

表 2-4 駐輪場の整備状況

駅名	駐輪台数	駅名	駐輪台数
石嶺	98	美栄橋	40
首里	26	県庁前	87
儀保	15	旭橋	68
古島	103	壺川	51
おもろまち	206	奥武山公園	12
安里	30	小祿	94
牧志	32	赤嶺	54
合計			916

④ 放置自転車への対応状況

本市では良好な生活環境の確保、都市美観の維持および自転車等利用者の利便増進を図ることを目的とした「那覇市自転車等の放置防止に関する条例および同施行規則」が令和3年(2021年)10月1日より施行されました。令和4年(2022年)4月1日より市内8カ所の放置防止重点区域において、放置自転車等を直ちに撤去保管することが可能となりました。

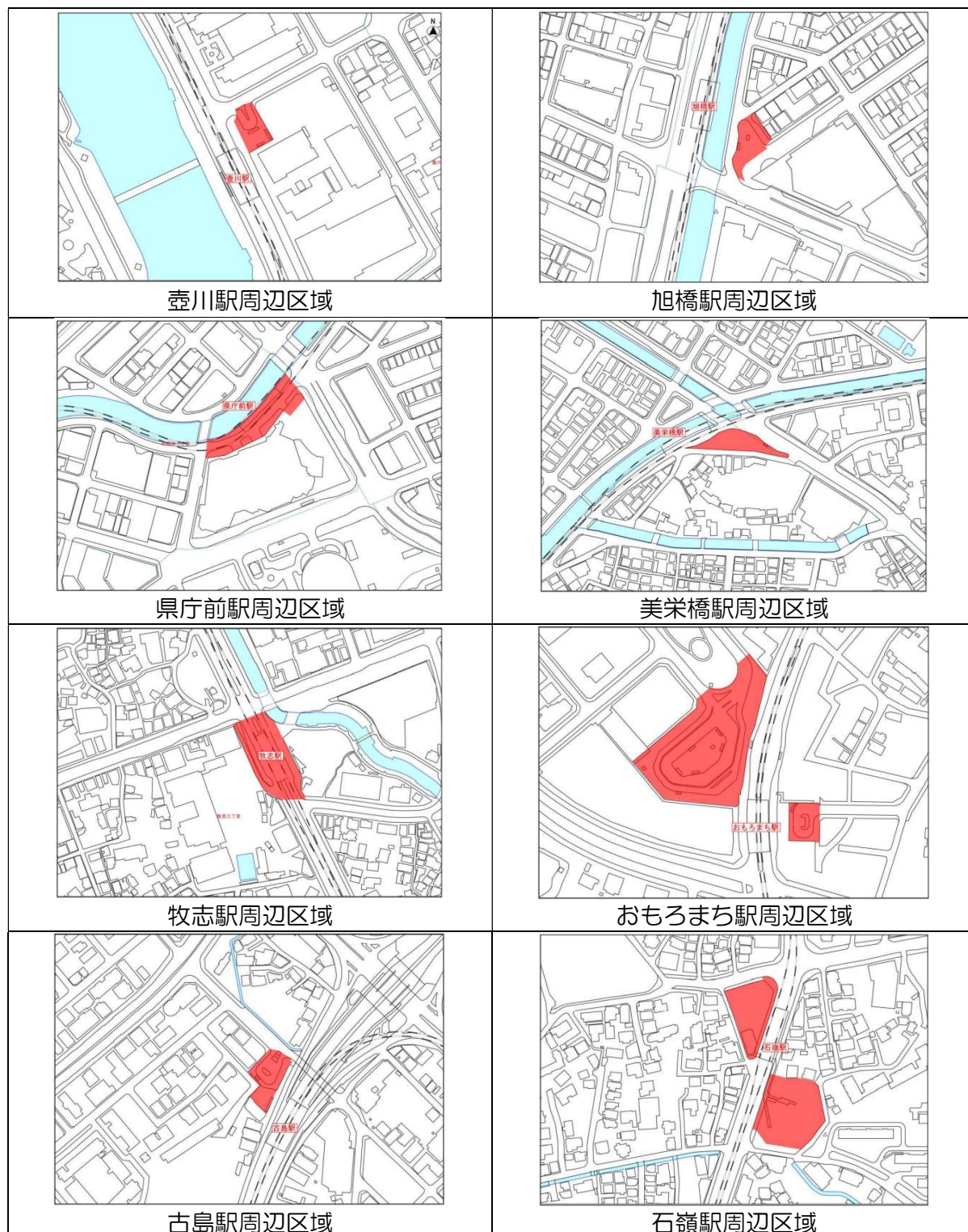
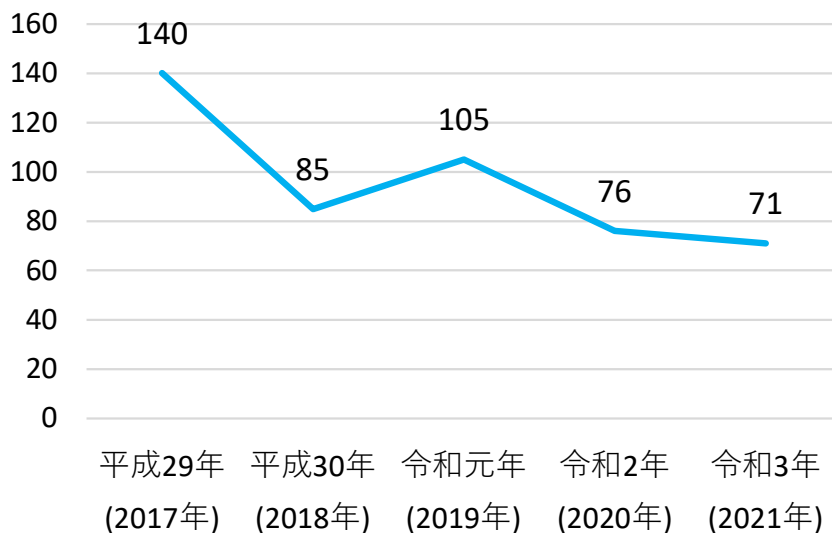


図 2-20 放置防止重点区域

(2) 自転車関連事故

自転車関連事故は、平成 29 年(2017 年)から令和元年(2019 年)の間で、140 件/年⇒85 件/年⇒105 件/年と推移しています。令和元年(2019 年)以降は、令和 3 年(2021 年)まで減少傾向ですが、年間 70 件以上の自転車関連事故が発生している状況です。



※自転車が第1当事者、第2当事者以下いずれの場合も関係した事故を含む

図 2-21 自転車関連事故発生件数の推移

沖縄県警察では、以下の区間を「自転車指導啓発重点地区・路線」と位置づけ、取締りを強化しています。いずれも交通量が多く、自転車利用者のルール違反が多いことから、重大事故の発生が懸念される路線です。



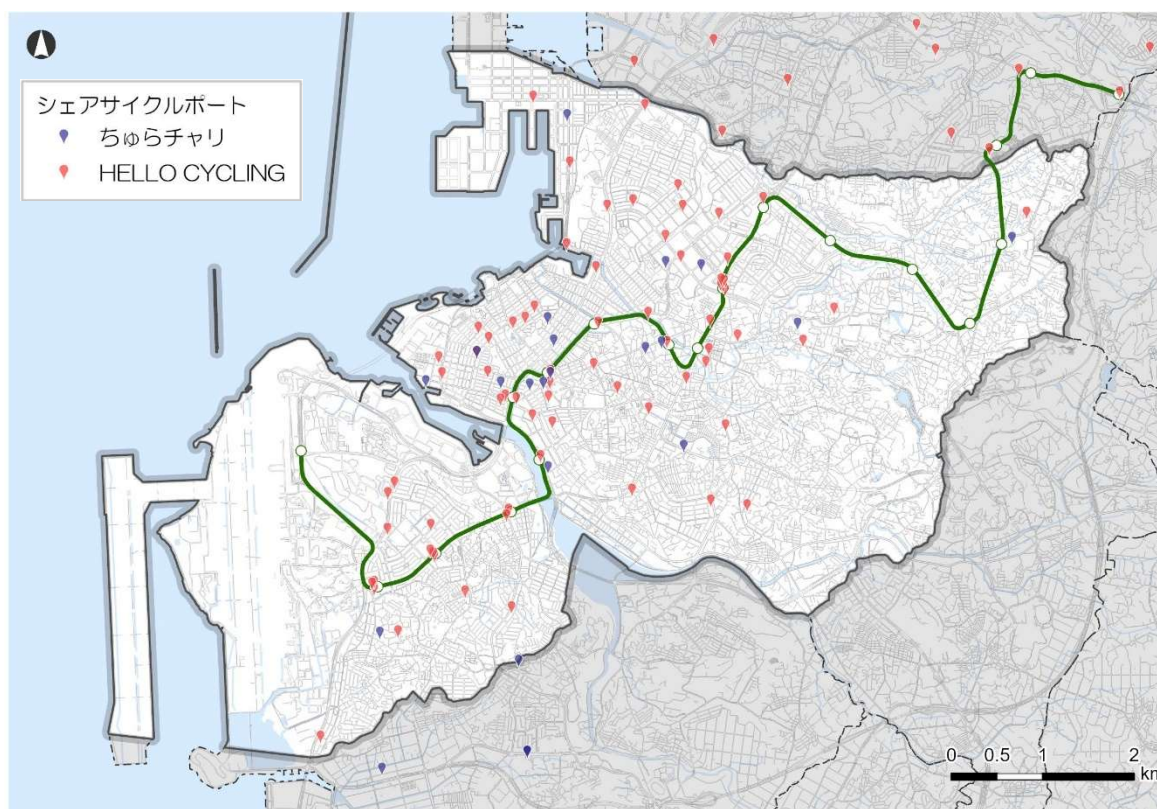
出典：沖縄県警察 令和4年(2022年)5月公表

図 2-22 那覇市の自転車指導啓発重点地区・路線図

(3) シェアサイクル

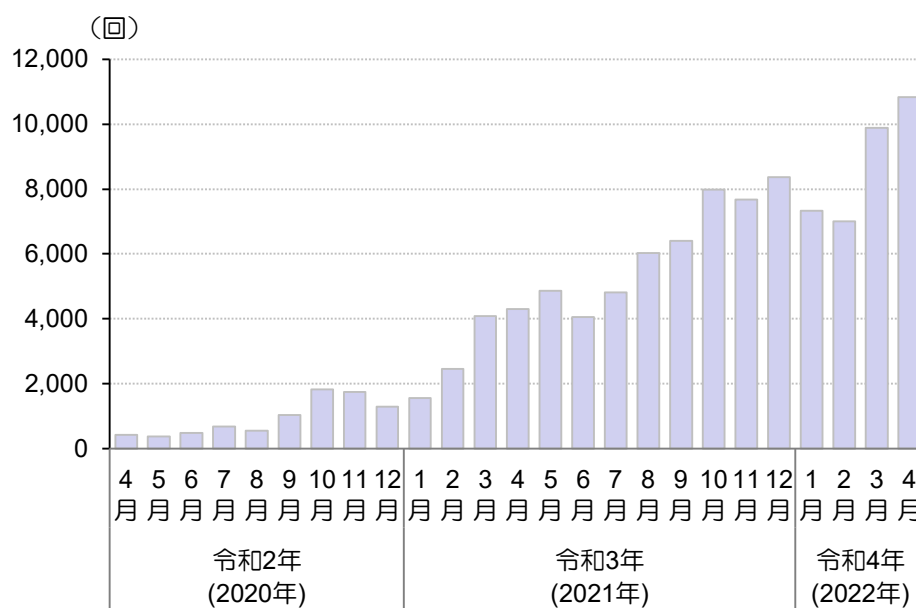
「那覇市シェアサイクル事業」を実施しており、市内 24 か所（令和 4 年(2022 年)4 月 12 日時点）の市有地などにシェアサイクルポートが設置されたほか、各シェアサイクル事業者により民地への設置も拡充されています。

利用者数も新型コロナウイルス流行下にもかかわらず増加傾向を続けています。



出典：HELLO CYCLING HP、ちゅらチャリ HP（令和 4 年(2022 年)7 月現在）

図 2-23 シェアサイクルポート位置

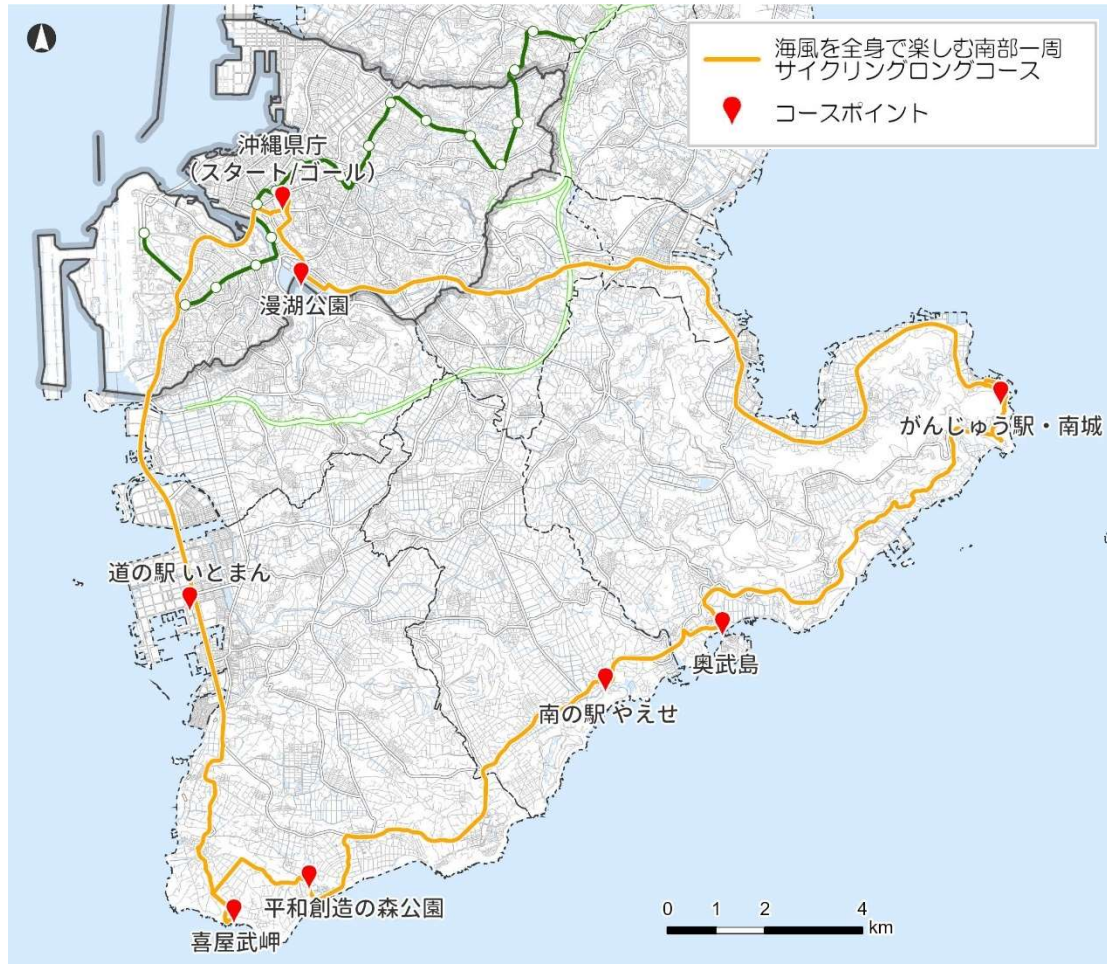


出典：那覇市シェアサイクル事業報告書

図 2-24 シェアサイクル利用者数推移

(4) サイクルツーリズム

沖縄県のスポーツツーリズム推進サイト「スポーツアイランド沖縄」では、沖縄県庁を発着点とする「海風を全身で楽しむ南部一周サイクリングロングコース」が紹介されています。漫湖公園がコースの立ち寄りポイントとなっています。



出典：スポーツアイランド沖縄 HP

図 2-25 サイクリングコース

また民間事業者や団体等が、本市内をコースとするガイドツアーやサイクリングコースの紹介を行っています。

表 2-5 市内のサイクリング・ポタリング²ガイドツアー

ちゅらぼた	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内の自転車専門店が運営するガイド付きサイクリング・ポタリングツアー ● テーマや所要時間が異なる3コースを提供、ガイドブックには載っていない場所などを有資格者ガイドが案内 ● スポーツバイクやヘルメットのレンタルも可
RUN RIDE POINT	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内のランニングステーションが運営するガイドツアー ● 1名から催行 ● 市内を巡るポタリングコース、北谷や南部までのサイクリングコースを提供、オリジナルツアーにも対応可能 ● ヘルメットがセットのスポーツバイクレンタルも利用可能

² ポタリング：目的地を定めず自転車でぶらぶらと散歩すること

(5) 自転車イベント

平成 30 年(2018 年)、令和元年(2019 年)には「沖縄国際トライアスロン」が開催されました(令和 2 年(2020 年)以降は新型コロナウイルスの流行により中止)。波の上ビーチをスタートし、うみそら公園をゴールとするコースで、自転車では那覇港の海沿いを 40km 走行します。令和元年(2019 年)大会には個人で 190 名、リレーで 7 組が参加しました。

また、民間では「キッズトライアスロン」など子供たちがサイクルスポーツに親しむイベントが実施されています。



出典：沖縄国際トライアスロン 2019 開催報告書

図 2-26 沖縄国際トライアスロン 2019 バイク競技の様子

(6) 自転車利用ルール・マナー

① 市民の自転車利用における安全意識

自転車の安全な活用には、自転車利用ルールの徹底が重要で、沖縄県警察などでも自転車安全利用五則の啓発を行っています。

自転車利用五則の認知度は、自転車の車道通行については最も知っている割合は高いですが、守っている割合は5割強にとどまっています。また、子どものヘルメット着用ルールについて守っている割合は5割程度、認知度は3割とルールの浸透が十分とは言えません。

また、自転車損害賠償保険の加入は自転車利用者の約5割程度となっています。

自転車安全利用五則

1 自転車は、車道が原則、歩道は例外

3月以下の懲役又は5万円以下の罰金
(道路交通法第17条)

道路交通法上、自転車は軽車両と位置づけられています。歩道と車道の区別があるところは車道通行が原則です。ただし、道路外の施設や場所に入出入りするた、やむを得ず歩道又は路側帯を横断するときは除きます。
 また、児童・幼児、高齢者(70歳以上)及び車道通行に支障がある身体の不自由な人が運転する場合、また車道通行が危険な場合も歩道通行ができます。

2 車道は左側を通行

3月以下の懲役又は5万円以下の罰金
(道路交通法第17・18条)

3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

2万円以下の罰金又は料
(道路交通法第63条の4)

上の標識のある歩道は自転車が行きませんが、歩行者のじやまになるときは一時停止しましょう。

4 安全ルールを守る

飲酒運転の禁止

5年以下の懲役又は100万円以下の罰金
(道路交通法第45条)

二人乗りの禁止

2万円以下の罰金又は料
(道路交通法第55・57条)

並進禁止

2万円以下の罰金又は料
(道路交通法第11条)

夜間はライトを点灯

5万円以下の罰金・過失同じ
(道路交通法第52条)
目視が5メートルまで明瞭に見える程度に照度が行われているヘッドライトを点灯する場合は可。

信号を守る

3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金・過失10万円以下の罰金
(道路交通法第7条)

交差点での一時停止と安全確認

3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金・過失10万円以下の罰金
(道路交通法第43条)

5 子どもはヘルメットを着用

(道路交通法第63条の11)

児童(12歳以上13歳未満)・幼児(10歳未満)を自転車に乗車させる時は、ヘルメットを着用させるよう努めなければなりません。

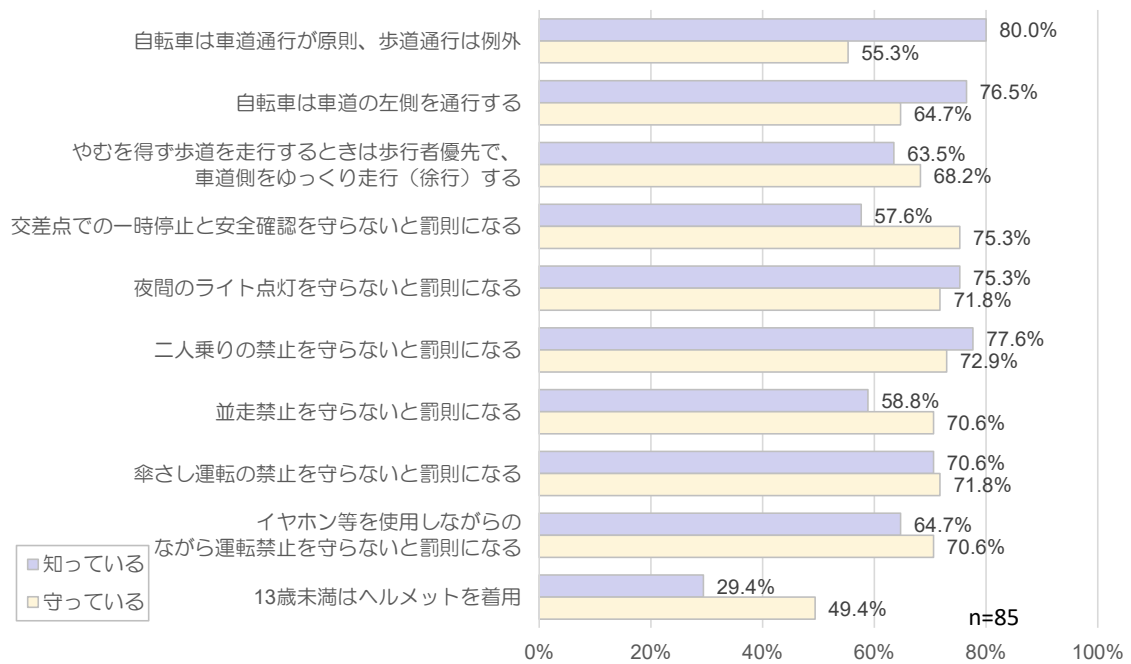
携帯電話やヘッドホンを使用しての運転、傘差し運転等も禁止されています。


※ブレーキ不良自転車の運転禁止(5万円以下の罰金・過失同じ)
自転車の悪質な交通違反は検挙され罰金を支払うこともあります。

沖縄県警察・沖縄県交通安全協会連合会

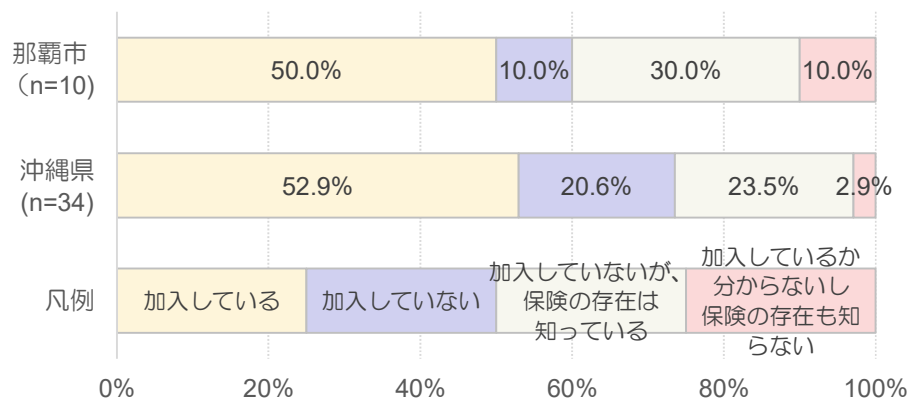
出典：沖縄県警察 HP

図 2-27 自転車安全利用五則



出典：沖縄県 県民アンケート調査（自転車利用安全五則を知っているか・守っているか）

図 2-28 自転車利用安全五則の認知度



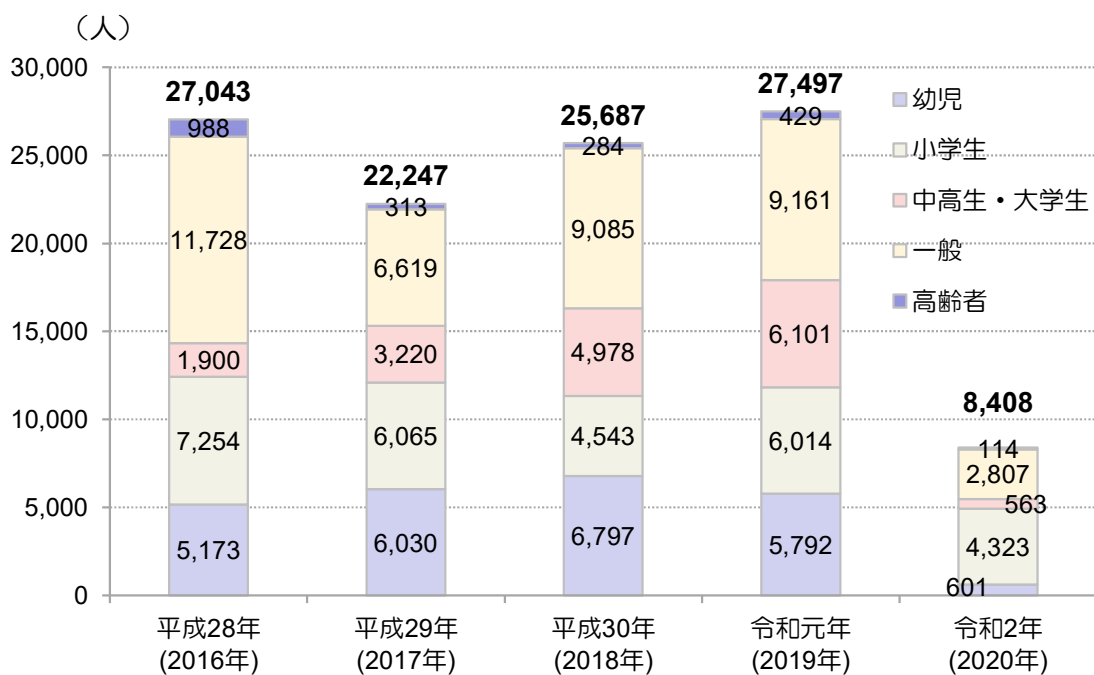
※自転車を日常的に利用する方のみ回答

出典：沖縄県 県民アンケート調査（自転車損害賠償責任保険に加入しているか）

図 2-29 自転車損害賠償保険への加入状況

② 安全教育

沖縄県警察および沖縄県交通安全協会連合会ではあらゆる世代に向けた交通安全教育を実施しています。新型コロナウイルスの流行以前には、毎年2万人以上の市民が安全教育を受けていますが、学校・企業等の大きな単位で受講する世代と違い、高齢者の受講者数は少ない状況です。



出典：沖縄県警察 交通白書

図 2-30 那覇警察署管轄における交通安全教育受講者数

(7) 災害時の自転車活用

近年、災害の激甚化が進んでいるとされており、台風などの影響を受けやすい本市においても、災害への対策は喫緊の課題となっています。

全国では、自転車の機動性を活かし、災害直後の情報収集や、避難者の移動手段としての活用が進められています。

事例 災害時用自転車の配備

(国土交通省富山河川国道事務所)

新潟中越地震で被災現場まで自動車が入れず、徒歩による調査・確認を余儀なくされたことを受け、被災状況調査を迅速に実施するために、機動性の高い自転車を道路パトロール車に配備



出典：富山河川国道事務所 記者発表資料より

図 2-31 パトロール車に配備した自転車

事例 災害時のシェアサイクル活用

(広島市)

平成 30 年(2018 年)7 月豪雨の際に、広島市ではシェアサイクル事業者の協力を得て、7 箇所の避難所に計 29 台のシェアサイクルを配置し、避難者の移動手段として無料で利用できるようにした。

他地域でも、災害時におけるシェアサイクルの活用に関する協定を結ぶ自治体が増えています。

2.3 現況・課題の整理

国の活用推進計画における自転車の活用推進に関する目標を踏まえ、本市における自転車を取り巻く現状として、「都市環境」、「健康」、「観光」、「安全・安心」の視点より整理を行いました。

那覇市における現況	
都市環境	<ul style="list-style-type: none">● 高齢化の進展● 東部首里地区で勾配が多く自転車移動が不便● 自転車の利用が少ない一方で、クルマ利用は多く、慢性的な渋滞● 自転車ネットワークの整備率が6.7%で断続的● 自動車の駐停車車両が、自転車の車道走行を阻害● 駐輪施設の整備を進めているが、自転車推進にあたってさらに必要● シェアサイクルのポート数・利用者数ともに増加傾向● 運輸部門の二酸化炭素排出量が年々増加
健康	<ul style="list-style-type: none">● 運動習慣を持たない割合が6割● 平均寿命は延伸
観光	<ul style="list-style-type: none">● 新型コロナウイルスの影響で観光客が減少● 二次交通はレンタカー利用が多く、渋滞に拍車● 勾配の多い市東部に史跡が多く分布● サイクリングコースの紹介やガイドツアーを実施
安全・安心	<ul style="list-style-type: none">● 自転車ルールの定着が不十分● 交通安全教育を受けている高齢者数が少ない● 災害の初動対応等に自転車を活用する事例が増えている

そして本市の現況や、自転車交通に関する現況を踏まえ、自転車利用に関する課題を整理しました。また、那覇市自転車ネットワーク計画策定時の課題についても引き続き対応が必要です。

那覇市自転車ネットワーク計画策定時に抽出された課題

- 過度に自動車に頼りすぎている現状より、自動車から公共交通や自転車を含む多様な交通手段への転換が求められる
- 今後も増加が見込まれる自転車利用者への対応が求められる
- 安全・安心な自転車利用環境の創出（自転車利用者及び自動車ドライバーへのルールの周知・モラルの向上）
- 公共交通施設などへの駐輪場の確保及び利用しやすい駐輪環境の充実
- 今後も増加が見込まれる観光客（外国人を含む）等も利用しやすい環境の創出
- 登坂区間の多い市域東部における快適な自転車利用環境の創出

新たに抽出された課題

- 自転車通行空間の整備状況は断続的であり、着実な整備の推進が求められる
- 長く元気で暮らせるよう、運動習慣として自転車を利用するための取組が必要である
- 駐輪場整備に加え路上駐車車両対策など、快適に自転車を利用できるための総合的な取り組みが必要となる
- シェアサイクルを公共交通を補完するサービスのひとつとして捉え、通勤通学や観光の二次交通などの多様な目的でのさらなる活用が求められる
- 気軽に乗って楽しめる自転車の観光価値を見直す必要があり、観光地や宿泊施設、飲食店、自転車販売店等、地域との連携が求められる
- 事故に備えた損害賠償請求への対応も考慮しなければならない
- 災害時における自転車活用について検討する必要がある

第3章 施策展開

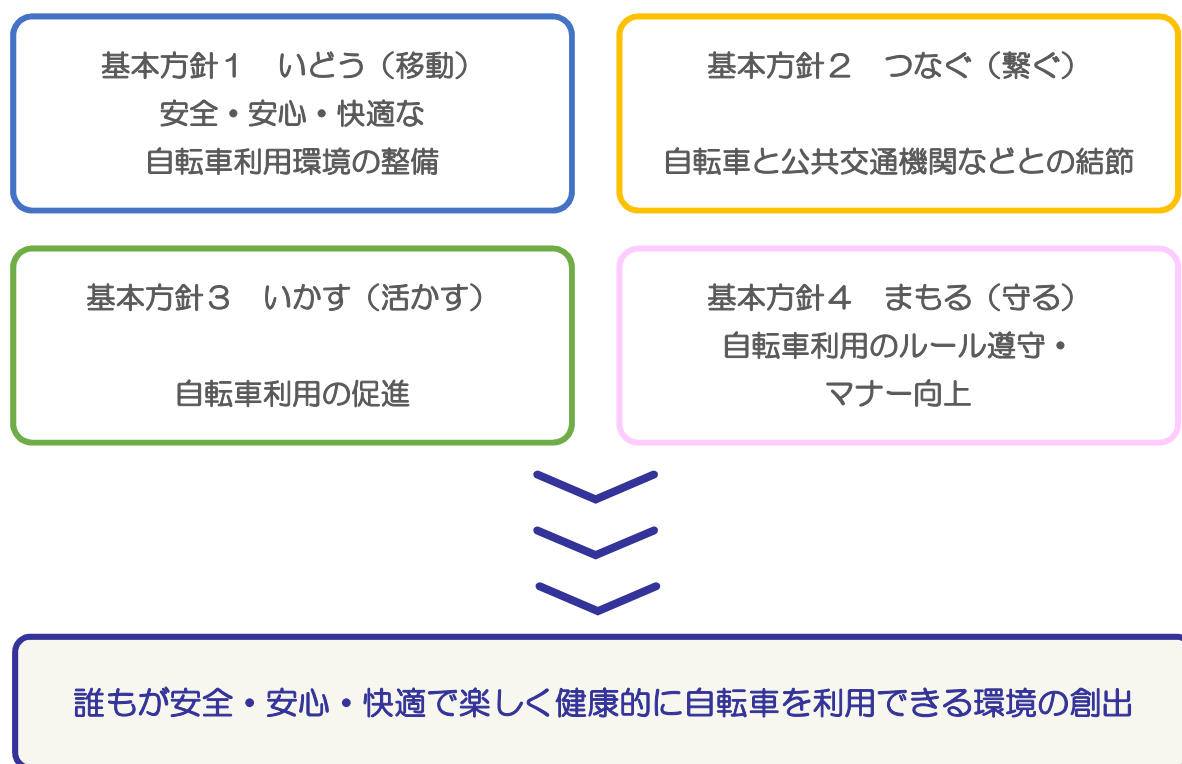
3.1 基本方針

基本方針については、「那覇市自転車ネットワーク計画」の方針である4つの柱を引き継ぎながら、より総合的に自転車利用を推進していきます。

3.2 計画目標

基本方針の4つの柱を推進することにより、目指すまちの姿を計画目標として定めました。

子どもから高齢者まで、市民から市外県外・海外からの来訪客まで、誰もが安全・安心・快適に自転車通行空間や駐輪場、シェアサイクル等を利用でき、さらには移動手段としてだけでなくレジャーや運動として自転車に親しめる環境の創出を目指します。



3.3 施策体系

那覇市自転車ネットワーク計画策定時の課題および、第2章で新たに抽出された課題を踏まえ、計画目標を達成するための施策体系を以下に示します。

SDGsのゴール

 保健

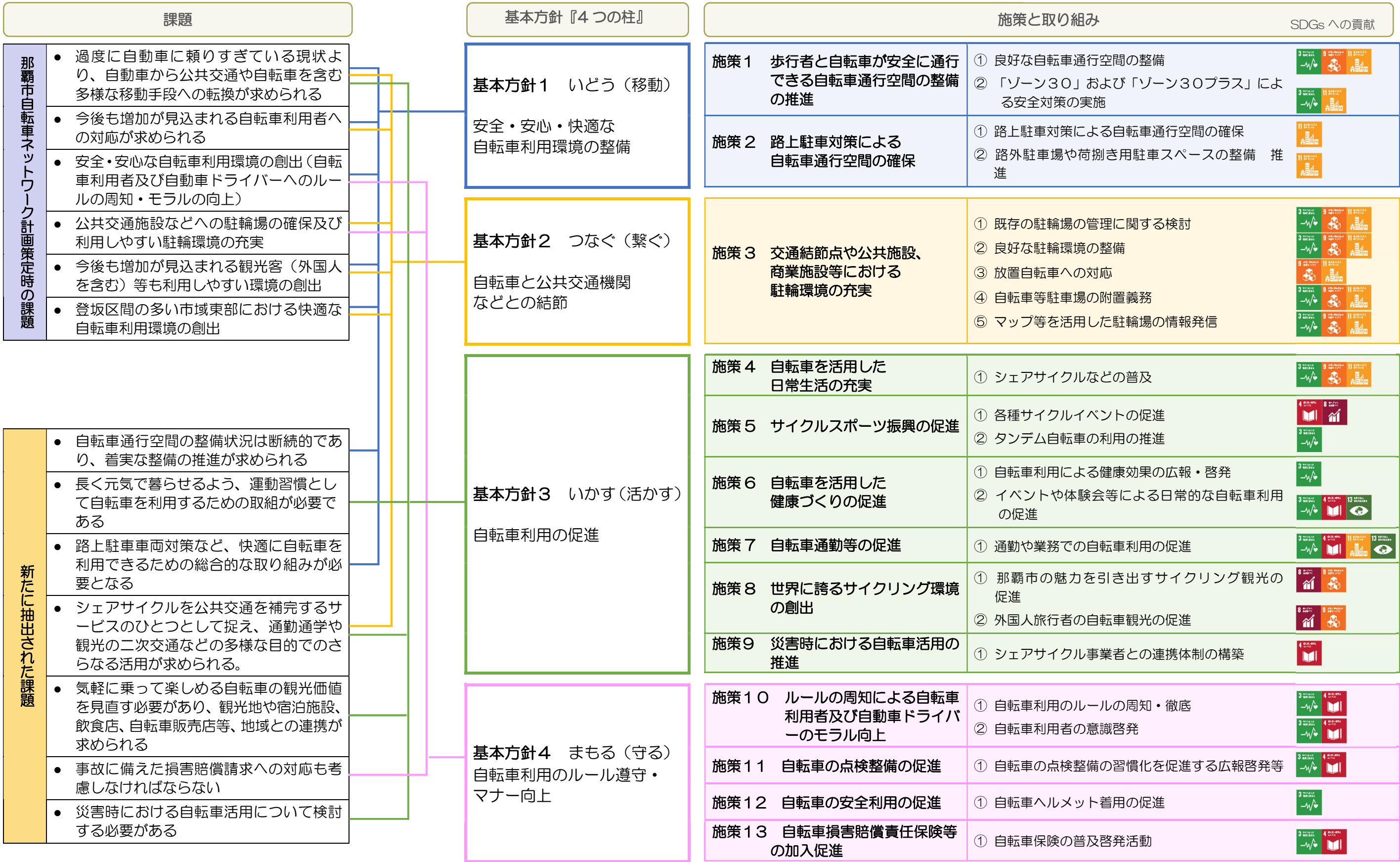
 教育

 成長・雇用

 イノベーション

 都市

 気候変動



3.4 施策展開

基本方針1

いどう（移動）

安全・安心・快適な自転車利用環境の整備

施策1. 歩行者と自転車が安全に通行できる自転車通行空間の整備の推進

本市では「那覇市自転車ネットワーク計画（※第4章参照）」に基づき、自転車通行空間を整備することで、自転車と歩行者の分離を促し、歩行者・自転車ともに安全に通行できる道路空間の創出を図ります。また、適切な道路標示等を整備し、自転車利用者の誘導だけでなく、自動車運転者に対する自転車への注意喚起にもつなげます。



取組① 良好な自転車通行空間の整備

「那覇市自転車ネットワーク計画」に基づき、自転車道、自転車通行帯、矢羽根や自転車ピクトグラムといった路面表示や注意喚起のサイン等による、自転車通行空間の整備を着実に進めることで、日常の通勤・通学・買い物や、観光・レジャーでの利用において利便性と快適性の高い、自転車ネットワークを構築します。

また、那覇市自転車ネットワーク計画については、進捗や新施設等の状況を踏まえて適宜見直しを行います。



自転車通行空間（例：混在空間、ピクトグラムによる注意喚起）

実施主体	国・県・市（都市計画課・道路建設課・道路管理課）		
関係団体	警察		
スケジュール	短期 （1～3年）	中期 （～5年）	長期 （～10年）
	継続的に実施		

取組② 「ゾーン30」および「ゾーン30プラス」による安全対策の実施

「ゾーン30」および「ゾーン30プラス」は、生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした安全対策の一つです。時速30キロメートルの速度規制を実施する区域「ゾーン30」を定めるほか、「ゾーン30」とハンプやスムーズ横断などの物理的デバイスを適切に組み合わせた区域「ゾーン30プラス」を定め、整備を行い交通安全の向上を図っています。

現在、市内には、「ゾーン30」が7箇所（那覇小学校、上間小学校、上山中学校、天久小学校、垣花小学校、小禄1丁目、小禄南小学校周辺）、「ゾーン30プラス」が1箇所（若狭小学校）指定されており、自転車通行空間をゾーン周辺の道路に整備し、自転車通行空間と面的に繋ぐことで、ゾーン内についても安全に通行できる空間として期待できます。



ゾーン 30 が指定された道路

〔「ゾーン30 プラス」の入口（イメージ）〕

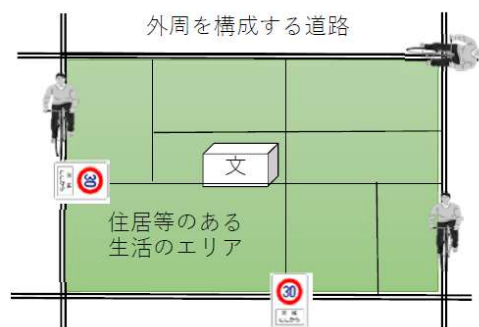


ハンプ



スムーズ横断歩道

ゾーン 30 プラスのイメージ及び
道路管理者による物理的デバイスの設置



速度規制区域イメージ

実施主体	市（道路建設課・道路管理課）・警察		
関係団体	－		
スケジュール	短期 （1～3年）	中期 （～5年）	長期 （～10年）
	継続的に実施		

施策2. 路上駐車対策による自転車通行空間の確保

路肩への駐停車車両が自転車通行空間を阻害している状況を緩和するために、路上駐車対策を行います。



取組① 路上駐車対策による自転車通行空間の確保			
違法な路上駐車に対する声掛けや取り締まりの強化、看板などの設置により、違法な路上駐車を減らし、自転車通行空間の確保を促進します。また、自転車専用通行帯の設置区間では、交通実態や沿道状況等を踏まえ、駐停車禁止等の規制も検討していきます。			
実施主体	警察		
関係団体	市（道路管理課）		
スケジュール	短期 （1～3年）	中期 （～5年）	長期 （～10年）
	継続的に実施		



取組② 路外駐車場や荷捌き用駐車スペースの整備推進			
商業エリアなど物流車両の多い路線においては、路外駐車場や荷捌き用駐車スペースの整備を推進します。自転車通行空間の確保だけでなく、渋滞緩和や商業エリアにおける賑わいの創出に寄与することが期待されます。			
実施主体	警察・民間（物流事業者）		
関係団体	市（都市計画課）		
スケジュール	短期 （1～3年）	中期 （～5年）	長期 （～10年）
	整備の推進		検証・検討

基本方針2

つなぐ（繋ぐ）

自転車と公共交通機関などとの結節

施策3. 交通結節点や公共施設、商業施設等における駐輪環境の充実

モノレール駅下道路や交通広場などの駐輪場の充実を図り、結節機能を強化することで、自転車と公共交通を利用した環境に優しい移動を促進します。

また、交通結節点だけでなく、公共施設や商業施設等においても駐輪容量の確保や、放置自転車対策、駐輪場の利用推進等を進めていきます。

取組① 既存の駐輪場の管理に関する検討

モノレール駅下道路や交通広場などの既存の駐輪場では、はみ出し駐輪、放置自転車がみられます。このような無秩序な駐輪を避けるために、見回りや声掛けを実施し、今後は有料化等を含めた管理のあり方についても検討していきます。

実施主体	市（道路管理課）		
関係団体	—		
スケジュール	短期 （1～3年）	中期 （～5年）	長期 （～10年）
	見回り等 → 見回り等／管理方法の検討		

取組② 良好な駐輪環境の整備

基幹急行バスをはじめとするバスとの結節を図り、サイクル&バスライドを促進するため、バス停付近に道路空間を活用した駐輪場などの整備を検討します。その際、利用者の安全・安心が確保されるよう、周囲からの見通しを確保するなど犯罪の防止に配慮することが望めます。また、商業施設や自転車通勤者実施企業などについても駐輪場の整備を促進します。



出典：現地撮影
結節点における駐輪場
【壺川駅】



出典：NPOしまづくりネットより提供
道路協力団体制度を活用した駐輪ラック
【例：国道58号松山交差点～旭橋交差点】

実施主体	市（道路管理課）・民間（商業施設 等）		
関係団体	—		
スケジュール	短期 （1～3年）	中期 （～5年）	長期 （～10年）
	継続的に実施		

取組③ 放置自転車への対応

自転車等放置防止重点区域において、「那覇市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき放置自転車に対する勧告や撤去等を行っています。自転車放置重点区域についてより多くの認知を促すために、放置防止重点区域であることの適切な掲示や、放置禁止および駐輪場への誘導等に関するポスター等の掲示を実施します。



出典：現地撮影

放置自転車防止看板【県庁前駅下】

実施主体	市（道路管理課）		
関係団体	—		
スケジュール	短期 (1～3年)	中期 (～5年)	長期 (～10年)
	継続的に実施		

取組④ 自転車等駐車場の附置義務

「那覇市自転車等駐車場の設置に関する条例」に基づき、原因者負担による駐輪場の整備を引き続き進めていきます。

適切に条例を運用していくために、まちづくりの状況等の変化に合わせ、原単位や隔地整備の距離などの見直しなどを施行から10年の令和10年(2028年)頃を目途に行っていきます。

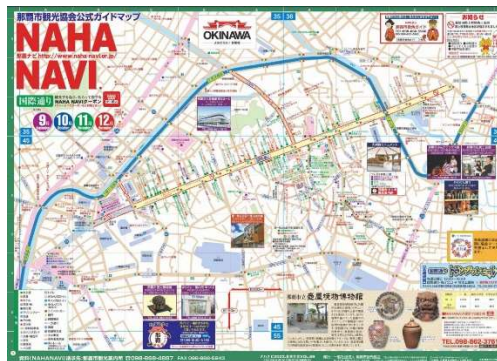
実施主体	市（建築指導課）		
関係団体	—		
スケジュール	短期 (1～3年)	中期 (～5年)	長期 (～10年)
	条例運用		

見直し 条例運用

取組⑤ マップ等を活用した駐輪場の情報発信

既存の駐輪場や新たに整備された駐輪場の位置や利用方法などに関する情報を自転車利用者に発信することで、駐輪場の有効活用を図ります。

既にあるコンテンツ（那覇市観光協会が発行する那覇ナビや、民間事業者の発行するマップ、施設案内ウェブサイト）を有効に活用できるよう、各団体・事業者等との連携を図ります。



出典：那覇市観光協会

那覇市観光ガイドマップ「NAHA NAVI」

実施主体	民間（沖縄県サイクリング協会等）・那覇市観光協会		
関係団体	—		
スケジュール	短期 （１～３年）	中期 （～５年）	長期 （～１０年）
	コンテンツ作成	継続的に発信	

基本方針3

いかす（活かす）

自転車利用の促進

施策4. 自転車を活用した日常生活の充実

市民および観光客などが気軽に利用できるシェアサイクル³など、自転車移動を支援する取り組みを推進します。



取組① シェアサイクルなどの普及

市内のシェアサイクルは電動自転車のため、高低差のある地域間等でも活用しやすく、モノレールやバスなどの公共交通と組み合わせることで、目的地までの移動がより円滑になることから、結節点となる場所などへのポートを拡充するとともに、市民および観光客に向けた広報を行い、さらなる活用を図ります。

また、民間事業者が実施するレンタサイクル等についても、広報などによる支援を行っています。



出典：現地撮影

シェアサイクル実施状況

実施主体	民間（シェアサイクル事業者等）		
関係団体	市（都市計画課）		
スケジュール	短期 （1～3年）	中期 （～5年）	長期 （～10年）
	継続的に実施		

³ シェアサイクルとは、IoT 技術により、自転車を共同利用する交通システムで、多数の自転車を都市内の各所に配置し、利用者はどこかの拠点（ポート）からでも借り出して、好きなポートで返却できる新たな都市交通手段を指します。

施策5. サイクスポーツ振興の促進

余暇の充実や心身の健康にもつなげるサイクスポーツを多くの市民が親しみ、また市外・県外からの来訪者も本市でサイクスポーツを楽しめる環境を創出します。

取組① 各種サイクイベントの促進

子どもや高齢者等の参加できるサイクイベントや、国内外からのサイクリストや観光客、県民が楽しむことができるサイクイベントを開催する民間事業者等の自主的な取り組みを支援します。

実施主体	民間（沖縄県サイクリング協会等）		
関係団体	市（市民スポーツ課・観光課）		
スケジュール	短期 （1～3年）	中期 （～5年）	長期 （～10年）
	継続的に実施		

取組② タンデム自転車の利用の推進

沖縄県では令和2年(2020年)10月よりタンデム自転車の公道走行が解禁されました。幅広い方々にサイクスポーツを楽しんでもらえるよう、タンデム自転車の利用環境を整備します。安全に通行できる空間やサインの整備のほか、乗車体験のできる公園等の整備、試乗会等、初心者の方の利用を支援する取り組みを行います。




出典：沖縄県サイクスポーツ振興協会ホームページ




タンデム自転車体験会

実施主体	民間（沖縄県サイクリング協会等）・警察		
関係団体	—		
スケジュール	短期 （1～3年）	中期 （～5年）	長期 （～10年）
	継続的に実施		

施策6. 自転車を活用した健康づくりの促進

自転車の利用には、心身の健康効果が期待されます。子どもにも高齢者にも身近な乗り物である自転車を活用し、市民の健康の維持や体力の向上などを図ります。

取組① 自転車利用による健康効果の広報・啓発 			
自転車利用による健康増進・維持に期待できるメリットについて、リーフレットの作成・配布、出前講座や、イベント等の機会を用いて広報啓発を行います。自転車利用と健康との関係について市民が理解し、自らの移動やレジャー等で自転車利用を選択するように促します。			
実施主体	市（健康増進課）		
関係団体	—		
スケジュール	短期 (1～3年)	中期 (～5年)	長期 (～10年)
	継続的に実施		

取組② イベントや体験会等による日常的な自転車利用の促進   			
スポーツバイクやE-bike、BMXなど様々な自転車の試乗体験できるイベントなどの実施により、市民が自転車に触れる機会を提供し、自転車に乗る楽しさを実感してもらい、日常的な利用を促します。			
実施主体	民間（沖縄県サイクリング協会等）		
関係団体	—		
スケジュール	短期 (1～3年)	中期 (～5年)	長期 (～10年)
	継続的に実施		

施策7. 自転車通勤等の促進

自転車通勤等を促進し、日常的な自転車利用による健康の維持や、自動車からの転換による環境負荷の低減を図ります。



取組① 通勤や業務での自転車利用の促進

本市への転入者に配布している公共交通ハンドブックの活用や交通に対する啓発活動など、クルマに頼りすぎない暮らしの推進を行うことにより、通勤や業務での自転車利用を促進します。

また、企業と連携しながら自転車通勤環境を整備します。通勤者用駐輪場の整備推進や、企業でのシャワー室設置が困難な場合の代替としてシャワーを利用できる施設との連携も検討していきます。



那覇市の公共交通ハンドブック

発行：那覇市都市計画課

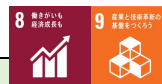


公共交通に関するパネル展

実施主体	市（都市計画課）・民間（企業等）		
関係団体	市（健康増進課）		
スケジュール	短期 （1～3年）	中期 （～5年）	長期 （～10年）
	継続的に実施		

施策8. 世界に誇るサイクリング環境の創出

本市は沖縄県の空と海の玄関口であり、本市のサイクリング環境を整えることは、県全体のサイクルツーリズムを盛り上げるうえでも重要です。本市の魅力を発信し、自転車愛好者はもちろん、そうでない方々でも気軽に本市で自転車を利用できる環境を創出していきます。



取組① 那覇市の魅力を引き出すサイクリング観光の促進

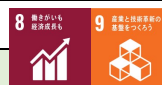
本市には観光資源や飲食店などが多く、自転車でゆったりと周遊することで新しい魅力が発見できます。那覇市観光協会等と連携して、おすすめコースや、立ち寄りスポット等の情報を発信することで、自転車で散歩をするように町を巡るポタリング観光などを促進していきます。



出典：スポーツアイランド沖縄ホームページ

那覇市内ポタリングツアーの様子

実施主体	民間（シェアサイクル事業者等）		
関係団体	市（観光課、都市計画課）・那覇市観光協会		
スケジュール	短期 （1～3年）	中期 （～5年）	長期 （～10年）
	継続的に実施		



取組② 外国人旅行者の自転車観光の促進

市内のシェアサイクル等を活用した、外国人旅行者の自転車観光を促進します。併せて、外国人旅行者がシェアサイクルを利用する際には、決済アプリ等から自転車利用方法や走行ルールに関する周知を行います。

実施主体	民間（シェアサイクル事業者等）		
関係団体	市（都市計画課）		
スケジュール	短期 （1～3年）	中期 （～5年）	長期 （～10年）
	継続的に実施		

施策9. 災害時における自転車活用の推進

自転車の機動性を活かし、災害時には迅速な情報収集や、避難者の移動手段などとして活用できるように環境を整備していきます。



取組① シェアサイクル事業者との連携体制の構築

災害時にシェアサイクルを有効に活用できるようその活用方法を検討し、連携体制の構築を事業者に働きかけます。

市の職員の移動や、避難所への臨時ポート設置、充電池の活用などが協定内容として考えられます。

サイクリング事業者との災害支援協力の協定【東京都稲城市】
稲城市は、OpenStreet 株式会社と、災害時における支援の協力に関する協定を締結した。

協定内容

- 大規模災害時には、シェアサイクルを職員の避難所への移動手段として活用
- 電動アシスト自転車に積載されているバッテリーを避難所におけるスマートフォン等充電用の電源として提供

実施主体	市（都市計画課） 民間（シェアサイクル事業者）		
関係団体	市（防災危機管理課）		
スケジュール	短期 （1～3年）	中期 （～5年）	長期 （～10年）
	検討	実施	

基本方針4

まもる（守る）

自転車利用のルール遵守・マナー向上

施策10. ルールの周知による自転車利用者及び自動車ドライバーのモラル向上

全ての自転車利用者および自動車ドライバーに対し、自転車利用のルール・マナーを周知し、安全利用の促進と理解向上による歩行者、自転車、自動車の共存を図ります。

取組① 自転車利用のルールの周知・徹底

基本的な考えである「自転車はくるまのなかま」の考えを、行政、警察、学校、交通事業者、地域等が一体となって普及させ、ルールの周知・徹底を図ります。

那覇地区交通安全協会が季節ごとに行う交通安全啓発活動の機会などを活用して、自転車ルールに関する啓発を行います。

また、外国人利用者の増加を見据え、外国人に対しても自転車ルールに関する啓発を行います。



出典：那覇地区交通安全協会ホームページ
交通安全クリスマス作戦
【那覇地区交通安全協会】



出典：沖縄県サイクルスポーツ振興会ホームページ
自動車ドライバーへの啓発ステッカー
【沖縄県サイクルスポーツ振興会】

実施主体	市（市民生活安全課）・警察		
関係団体	—		
スケジュール	短期 （1～3年）	中期 （～5年）	長期 （～10年）
	継続的に実施		

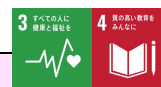
取組② 自転車利用者の意識啓発

全ての自転車利用者が正しく自転車を利用できるように、学校、企業、高齢者クラブ、幼稚園（保護者含む）等、様々な単位での安全教育を行います。

実施主体	市（市民生活安全課）・警察		
関係団体	—		
スケジュール	短期 （1～3年）	中期 （～5年）	長期 （～10年）
	継続的に実施		

施策11. 自転車の点検整備の促進

自転車利用の安全性を高めるために、日頃より点検整備を行うよう自転車利用者へ啓発を促進します。



取組① 自転車の点検整備の習慣化を促進する広報啓発等			
交通安全運動や、安全教室等の機会を活用しながら、自転車利用者に対し、日常的な安全点検を行うよう啓発を促進します。			
実施主体	市（市民生活安全課） 警察・民間（自転車販売店、沖縄県サイクリング協会等）		
関係団体	—		
スケジュール	短期 （1～3年）	中期 （～5年）	長期 （～10年）
	継続的に実施		

施策12. 自転車の安全利用の促進

自転車事故における死亡リスクや重大なケガを減らすために、自転車ヘルメットの着用を促進します。



取組① 自転車ヘルメット着用の促進

交通安全運動や、安全教室等の機会を活用しながら、自転車ヘルメット着用の効果や、13歳未満の子供には保護者が着用させる努力義務があることなどを、子供から大人まで広く啓発を促進します。

※改正道路交通法（第63条の11）の施行により、令和5年4月1日から自転車を運転する全ての人を対象に、ヘルメット着用が努力義務化されます。



出典：警察庁ホームページ
自転車乗用中のヘルメット着用状況別の致死率
(平成29年(2017年)～令和3年(2021年)合計)

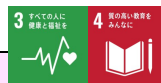


出典：警察庁ホームページ
乗車用ヘルメット着用促進ポスター【警察庁】

実施主体	市（市民生活安全課） 警察・民間（自転車販売店）		
関係団体	—		
スケジュール	短期 (1～3年)	中期 (～5年)	長期 (～10年)
	継続的に実施		

施策13. 自転車損害賠償責任保険等の加入促進

自転車を利用する上で、事故を起こさないことが最も大事ですが、万が一、自転車による事故で加害者となってしまった場合には、高額賠償を負う可能性があります。被害者を救済する意味でも、自転車利用者の自転車損害賠償責任保険等の加入を促進します。



取組① 自転車保険の普及啓発活動

自転車損害賠償責任保険加入のリーフレット等を作成し、自転車販売店等と連携しながら、自転車購入時の自転車損害賠償責任保険への加入を促します。

自転車保険に加入していますか？

自転車事故の高額賠償事例が増えています！
賠償額 約9,500万円

① 自転車保険に加入しているか確認しましょう！

スタート：自転車保険・共済に加入していますか？

現在：自転車・人身傷害・火災・盗難・賠償責任・共済・任意保険（任意）・クレジットカード・付帯保険などに入っていますか？

未加入の場合は加入しましょう！

② ヘルメットを着用しましょう！！

③ 自転車の点検・整備をしましょう！

沖縄県・沖縄県交通安全推進協議会

出典：沖縄県ホームページ

自転車保険広報チラシ【沖縄県】

自転車での加害事故例

自転車事故でも被害の大きさにより数千万円の賠償金を支払わなくてはならない場合もあります。この賠償責任は、未成年といえども責任を負うことはできません。

賠償額(円)	事故の概要
9,521,000	男子小学生(10歳)が横断歩道を歩行中に、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性(64歳)と正面衝突。女性は頸椎骨折等の重傷を負い、意識が戻らない状態となった。(神戸地方裁判所、平成25年7月6日判決)
9,266,000	男子高校生が暴走、自転車横断歩道のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で進んで来た男性会社員(4歳)と衝突。男性会社員に重大な障害(言語機能の喪失等)が残った。(東京地方裁判所、平成20年6月10日判決)
6,779,000	男性が歩道、横断歩道を無視して高速で交差点に入、青信号で横断歩道を横断中の女性(55歳)と衝突。女性は頸椎内損傷等で11日後に死亡した。(東京地方裁判所、平成19年4月11日判決)
5,438,000	男子高校生が暴走、歩道で交差点の横断歩道を進行中、自転車(62歳)の男性が運転するオートバイと衝突。自転車は最速内損傷で10日後に死亡した。(東京地方裁判所、平成17年9月14日判決)
4,043,000	男子高校生が暴走、歩道で交差点の横断歩道を進行中、自転車(62歳)の男性が運転するオートバイと衝突。自転車は最速内損傷で10日後に死亡した。(東京地方裁判所、平成17年9月14日判決)

■ 自転車を取り巻く事故のリスク

自分ケガをする、他人にケガをさせる、財物を壊す(損害を与える)

那覇地区交通安全協会・那覇警察署
那覇市交通安全市民運動推進協議会

出典：那覇市ホームページ

自転車での加害事故例

実施主体	市（市民生活安全課） 民間（自転車販売店・企業等）・警察		
関係団体	—		
スケジュール	短期 (1～3年)	中期 (～5年)	長期 (～10年)
	継続的に啓発実施		

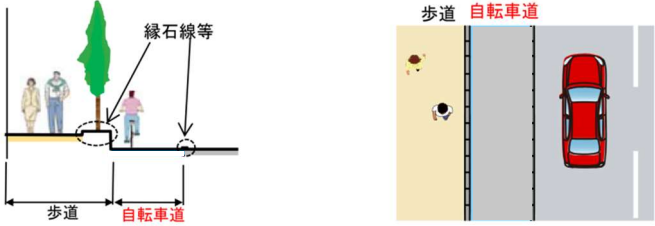
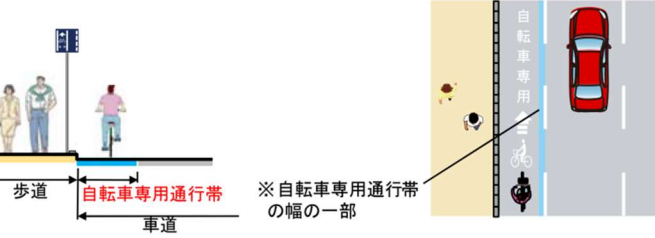

第4章 那覇市自転車ネットワーク計画

4.1 整備形態の選定

自転車ネットワークの整備形態は、①「自転車道」、②「自転車専用通行帯」、③「車道混在」を基本とし、道路改築の有無や路線ごとの交通状況等を踏まえ、整備形態の選定フロー（図 4-3）のとおり選定します。

既存の道路に自転車道及び自転車専用通行帯を整備する場合、道路空間の再配分や新たな交通規制を伴うため、一定の時間を要することが考えられます。本市では、自転車通行空間の可視化と自転車ネットワーク化を早期に実現するため、当面は、既存の道路空間を活用しながら、車道混在を暫定形態とした整備を検討します。

また、自転車は、通勤・通学、買い物などの日常的な利用以外にも、ツーリングなど多様な利用があることから、整備形態の選定にあたっては、各路線の利用方法等も十分に考慮することが望ましいです。

整備形態	整備イメージ	交通状況 (目安速度)
①自転車道 幅員：2.0m 以上		自動車の速度 50km/h を超える
②自転車専用通行帯 幅員：1.5m 以上 ※やむを得ない場合 一部区間で 1.0m 以下も可		自動車の速度 40km/h を超え 50km/h 以下
③車道混在		自動車の速度 40km/h 以下 かつ 自動車交通量 4,000 台/日以下

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

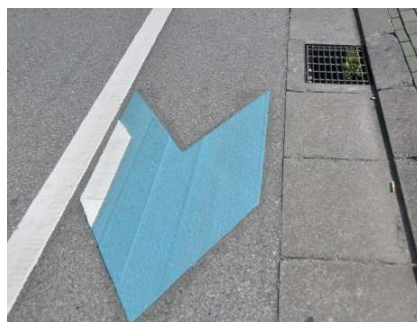
図 4-1 基本的な整備形態



自転車専用通行帯



車道混在



車道混在



車道混在

図 4-2 自転車通行空間の整備箇所

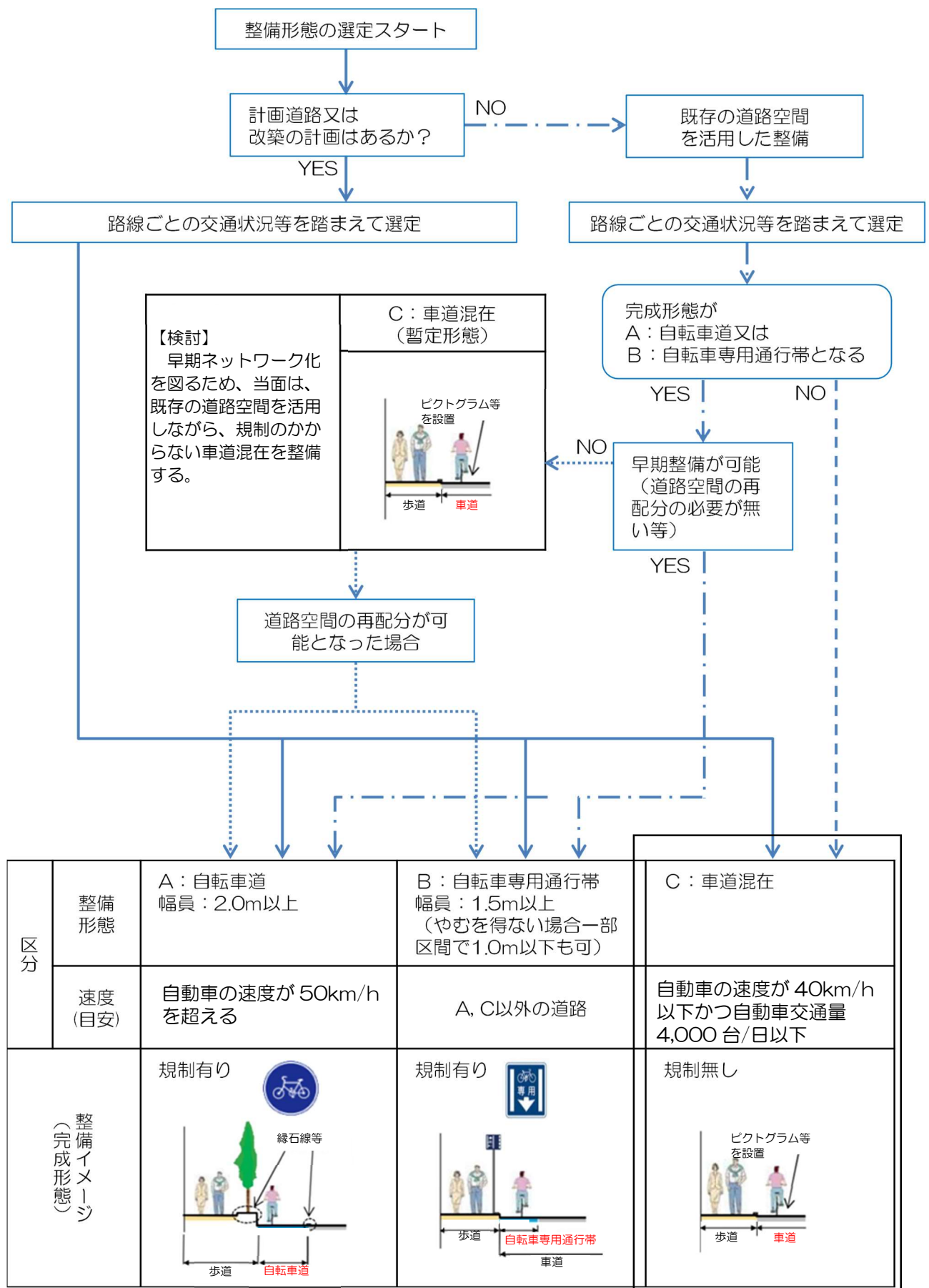


図 4-3 整備形態の選定フロー ※整備形態の選定にあたっては、整備後の利用方法等も十分に考慮することが望ましい。

4.2 車道混在における整備方法の選定

本市においては、車道混在となる路線が多くなることが予測されることから、本市において考えられる車道混在の整備方法を以下のとおり選定します。

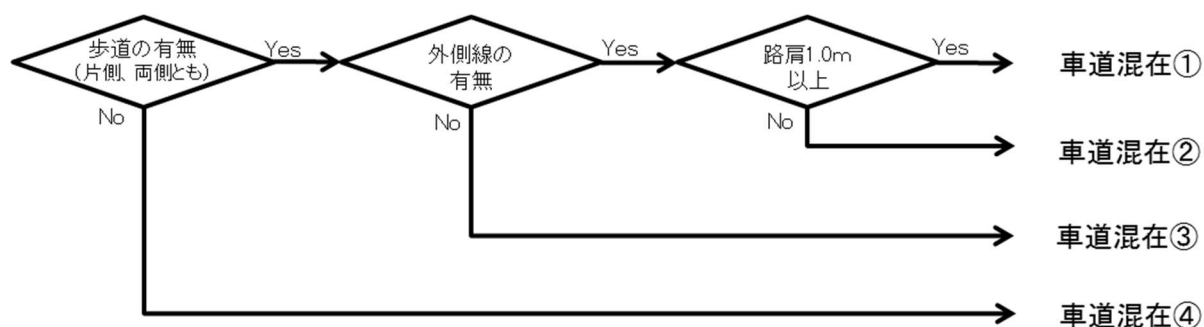
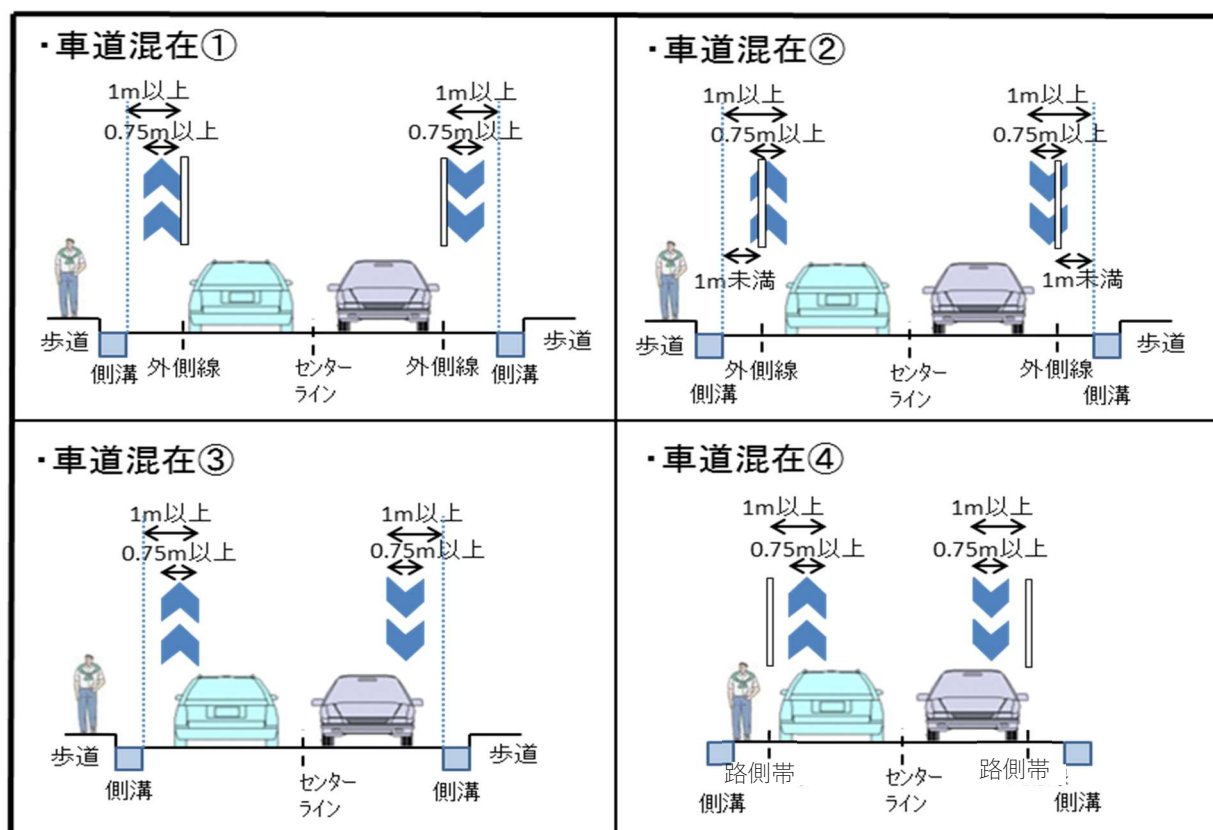


図 4-4 車道混在における整備方法の選定フロー



- 自転車通行空間としての舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて、1.0m以上確保することが望ましい。
- 歩道がある道路においては、矢羽根型路面表示の右端が路肩端から 1.0m以上の位置となるように設置する。
- 歩道がない道路においては、矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から車線内 1.0m以上離れた位置となるように設置することが望ましい。
- 歩道がなく、また、路側帯がない路線については、歩行者の通行空間を確保するため、路側帯を設置した後自転車通行空間を整備すること。

(出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン)

図 4-5 車道混在における整備方法の選定フロー

○整備形態ごとの整備方法と通行方法

自転車道

縁石や柵、その他の工作物を用いて、自動車、自転車、歩行者通行の分離を図る。本市では自転車ピクトグラムを設置し、路面着色は行わないものとする。

自転車道が設置された道路では、自転車は自転車道を通行しなければならない(自転車道で一方通行規制のある場合は、自動車と同じ方向の一方向のみとなる)。

自転車専用通行帯

車道に自転車が通行する専用通行帯(自転車専用レーン)の規制を実施し、自転車通行空間の明確化を図る。規制のための道路標示及び標識を設置するものとされている。本市では自転車専用通行帯を帯状路面表示にて明示するものとする。

自転車専用通行帯(自転車専用レーン)が設置された道路では、自転車は自動車と同じ方向の一方向のみの通行となる。なお、歩道については、13歳未満、70歳以上の方や安全を確保するためにやむを得ないと認められる場合には、徐行し、歩行者優先で通行することができる。

車道混在

自転車が本来通行すべき通行位置・通行方向を明示するために、矢羽根やピクトグラムを通行部分(左側端)に設置する。

車道混在は、上記「自転車道」「自転車専用通行帯」と異なり、交通規制は無いが、矢羽根やピクトグラム等を設置することで、自転車利用者にとって通行箇所が明確となるため、通行挙動の安定や逆走の防止、自動車ドライバーの自転車通行に対する意識啓発などの効果がある。なお、歩道については、13歳未満、70歳以上の方や安全を確保するためにやむを得ないと認められる場合には、徐行し、歩行者優先で通行することができる。

4.3 良好な自転車通行空間の整備

自転車道は構造的に歩道及び車道と分離し、雨水の排水やごみの滞留が無いように配慮します。



図 4-6 自転車道の構造的分離
縁石で分離した例（左）縁石と植栽帯で分離した例（右）

夜間などでも視認できることが必要であるため、道路照明の設置のほか、反射材や自発光式道路鋲の設置、縁石上への反射材付きゴム製ボールなどの設置が考えられます。ゴム製ボールなどを設置する場合は、視認性と共に景観に配慮します。



図 4-7 視認性への配慮
ゴム製ボール設置例(名古屋市)

自転車専用通行帯や車道混在を整備する場合は、通行の妨げとなる段差などを解消し、かつ、滑りにくい構造とする。道路状況に応じて、側溝、街渠、集水桝等については、エプロン幅の寸法を小型化したものや、グレーチングの形状を工夫し、滑り止め加工を施した製品等へ変更を行います。



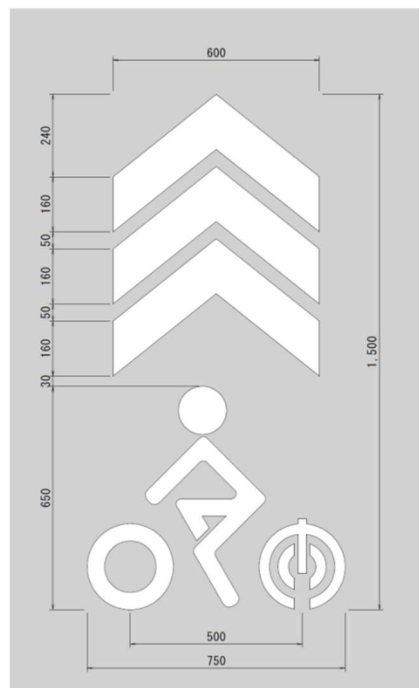
図 4-8 側溝の整備イメージ
格子間隔が狭く滑り止め加工された蓋の設置例（左）と設置イメージ（右）

4.4 路面表示やサインの整備

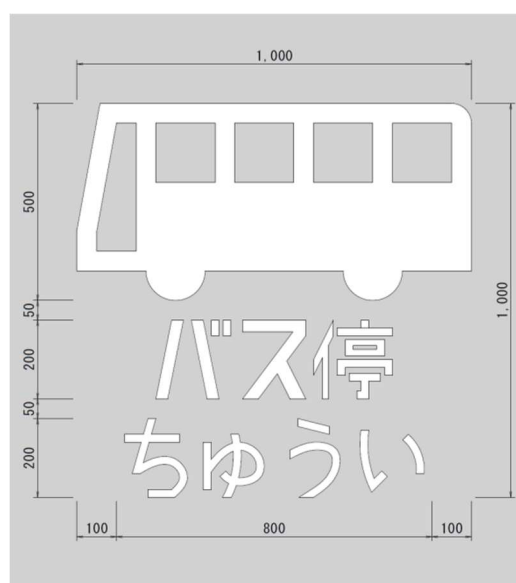
自転車通行部分を利用者に認識させ、わかりやすく誘導するため、路面表示やサインなどを設置する必要があり、矢羽根型路面表示の形状、寸法及び配置は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の標準仕様(案)に準ずるものとし、縦断勾配の大きい路線では、登坂する自転車を考慮し通常より幅を拡げる等の検討を行います。

一方で、路面表示やサインは、多用すると煩雑となり、利用者から視認されにくくなることから、誰もが正しく理解できるよう簡素化し、統一性のある意匠を基調とし、本市の景観に配慮したものとします。

本市では、法定の道路標示と区別するため、図に示す意匠を用いるものとします。



【自転車ピクトグラム】



【バス停ピクトグラム】

図 4-9 那覇市内で採用するピクトグラム

矢羽根型路面表示および帯状路面表示の色は、色相(H) 10B、明度(V) 6、彩度(C) 8を原則とします。

また、景観形成地域や、「那覇市景観計画」において定められた歴史エリア等、景観に配慮が必要な地域で採用する色は、色相(H) 7.5R、明度(V)を3、彩度(C) 6を原則とします。

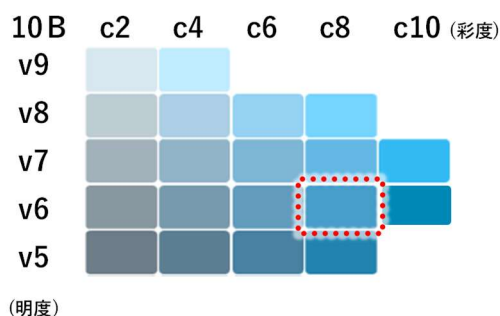


図 4-10 矢羽根型路面表示等で採用する色

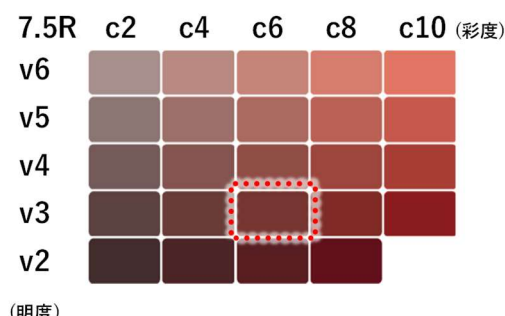
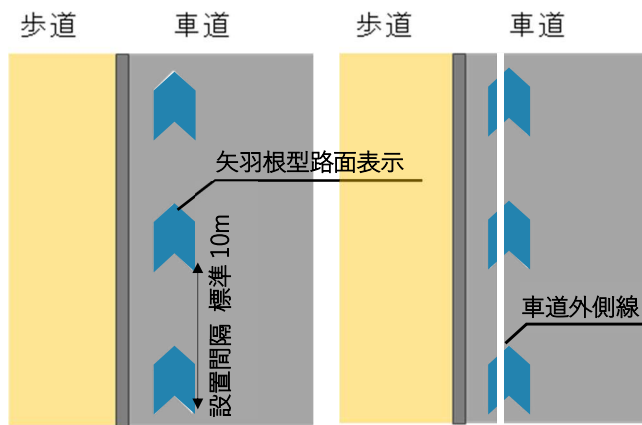


図 4-11 都市景観形成地域等で採用する色



矢羽根型路面表示（例） 矢羽根型路面表示と車道外側線が重なる場合（例）

図 4-12 車道混在の路面表示

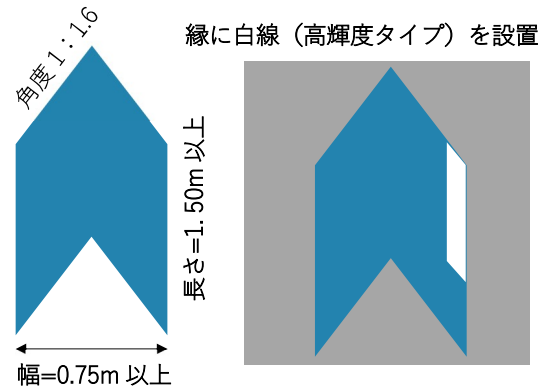
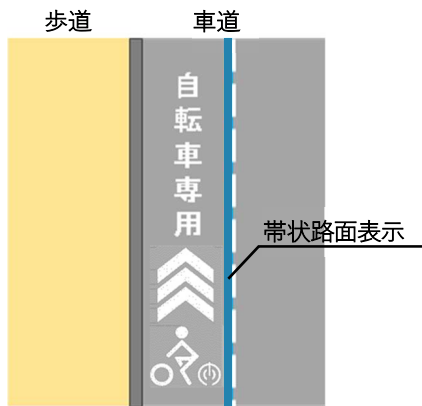
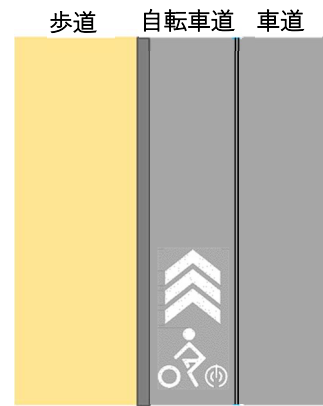


図 4-13 矢羽根型路面表示



带状路面表示は、15 cm以上の幅とし視認性を確保する。

図 4-14 自転車専用通行帯



進行方向を示した路面表示（ピクトグラム）を設置する。

図 4-15 自転車道



図 4-16 都市景観形成地域等

自転車利用者は、乗車中の目の高さが概ね地上より 150cm であり、やや下方を見ながら通行することから、道路上の標識等では視認されにくく、注意喚起サインを設置する際には、位置や高さ等に配慮する必要があります。

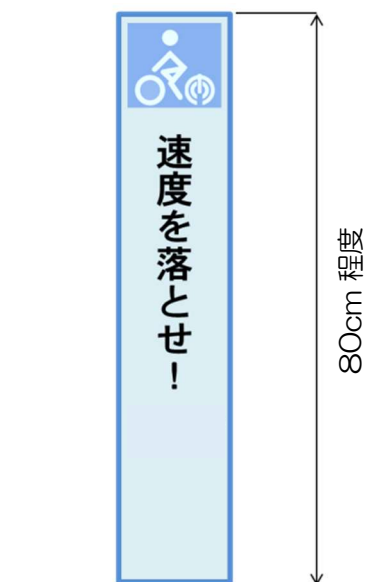
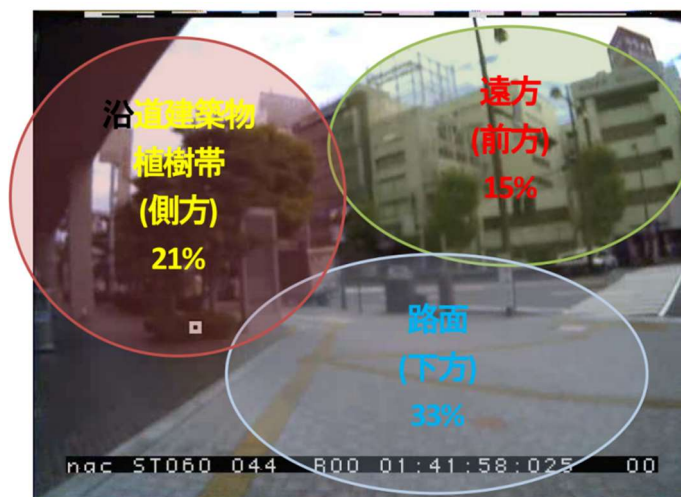


図 4-17 注意喚起サイン（例）



出典：自転車走行時の注視分析とサイン種別の評価

図 4-18 自転車走行時の視線方向

4.5 那覇市内外を移動する自転車ネットワークの構築

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成 28 年(2016 年)改定)」に基づき自転車ネットワークが構築されています。

(1) 自転車ネットワークの選定

本市の自転車ネットワーク路線は、以下の 8 つの項目により選定しています。

- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③ 自転車通学路の対象路線
- ④ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ⑤ 自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑥ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線
- ⑦ 自転車を利用した周遊観光を促進するために必要な路線
- ⑧ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

道路管理者等においては、関係機関と連携・協働し、路線ごとの交通状況等を踏まえた自転車通行空間の整備等の検討を進め、連続した自転車通行空間の形成を図り、自転車ネットワークの構築を図ります。

また、自転車需要の変化やガイドラインの改定等、必要に応じて、ネットワーク路線の変更（追加、削除）や整備形態の変更等について検討を行い、自転車ネットワークの構築に向けブラッシュアップを行います。

- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線

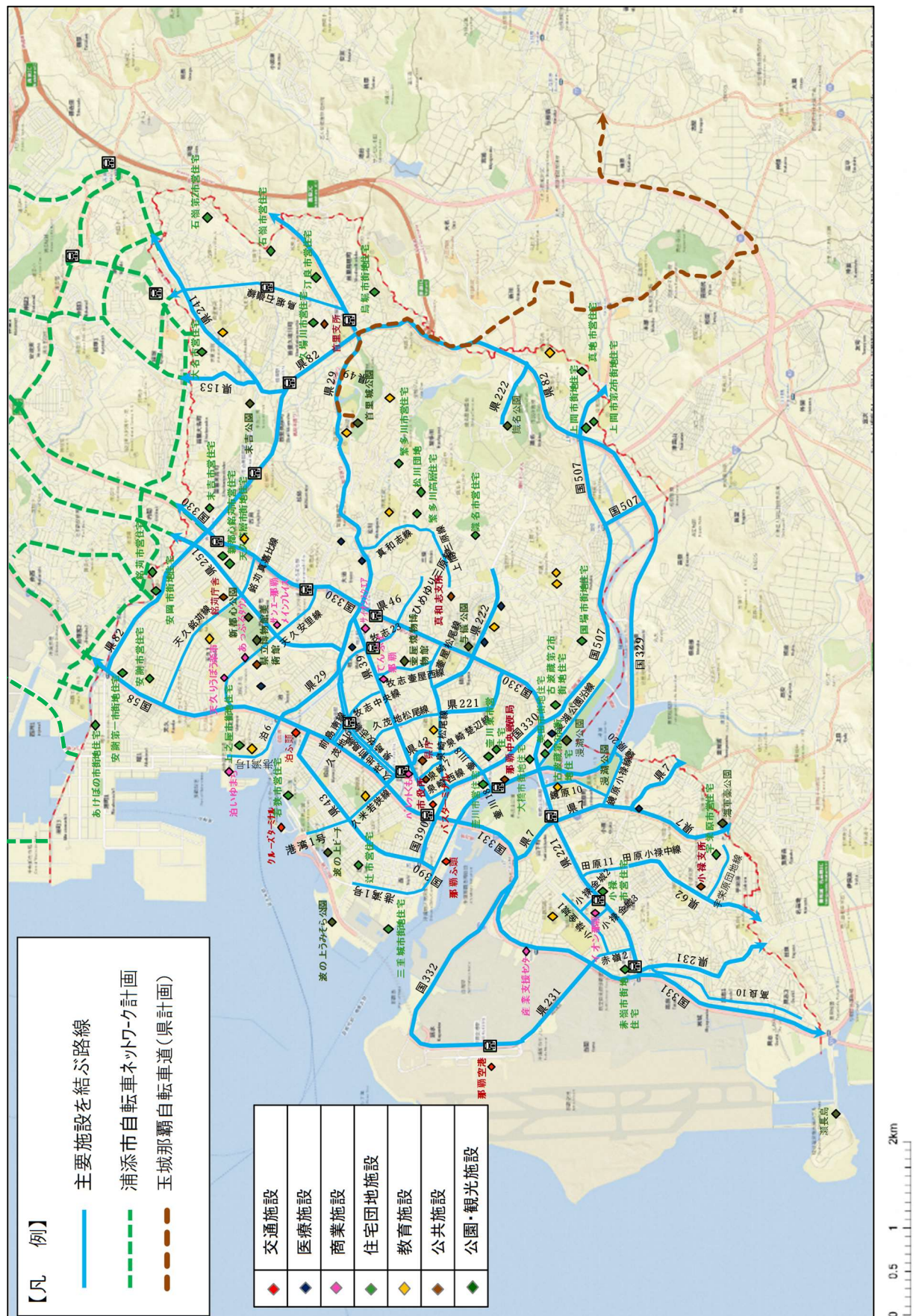


図 4-19 主要施設を結ぶ路線

- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線（平成24年(2012年)から平成26年(2014年)の自転車関連事故（3カ年で4件以上の）エリア内の路線を抽出）

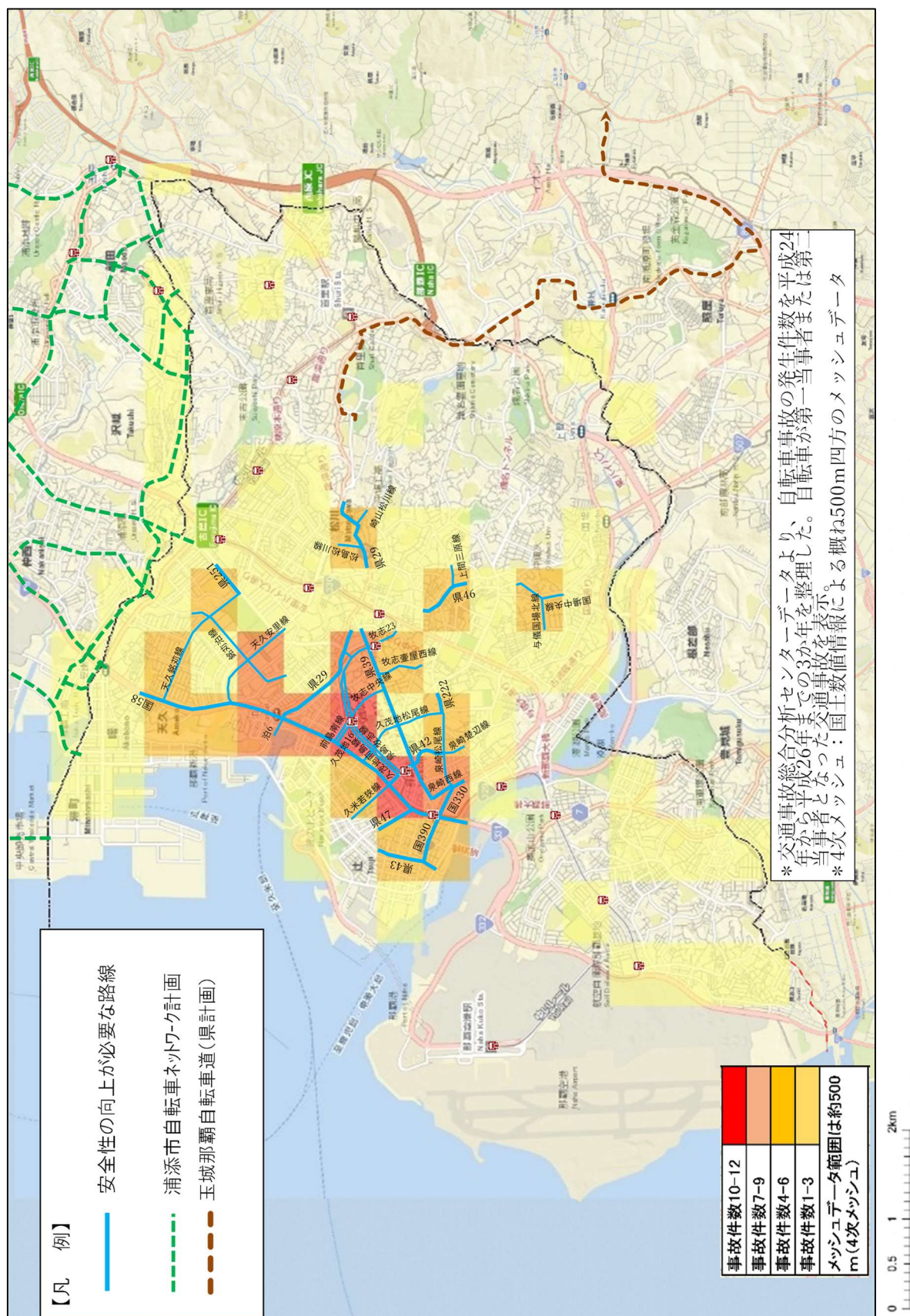


図 4-20 安全性の向上が必要な路線

③ 自転車通学路の対象路線（高校及び大学への通学が見込める路線）

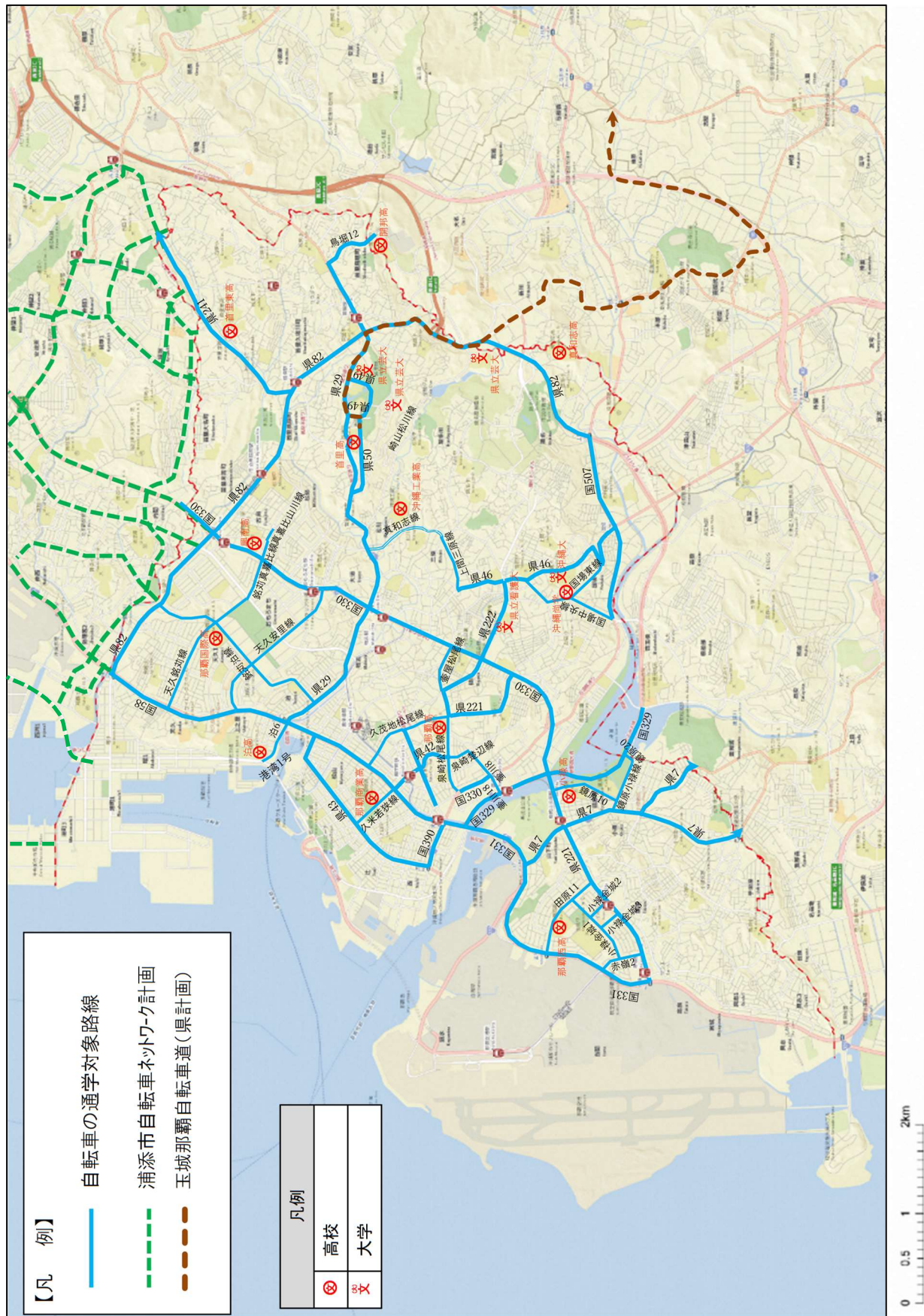


図 4-21 自転車の通学対象路線

- ④ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線（別途調査業務「那覇市内自転車等利用環境改善基礎調査業務（平成24年度(2012年度)）」で実施したアンケート調査結果からニーズの高い路線を抽出）

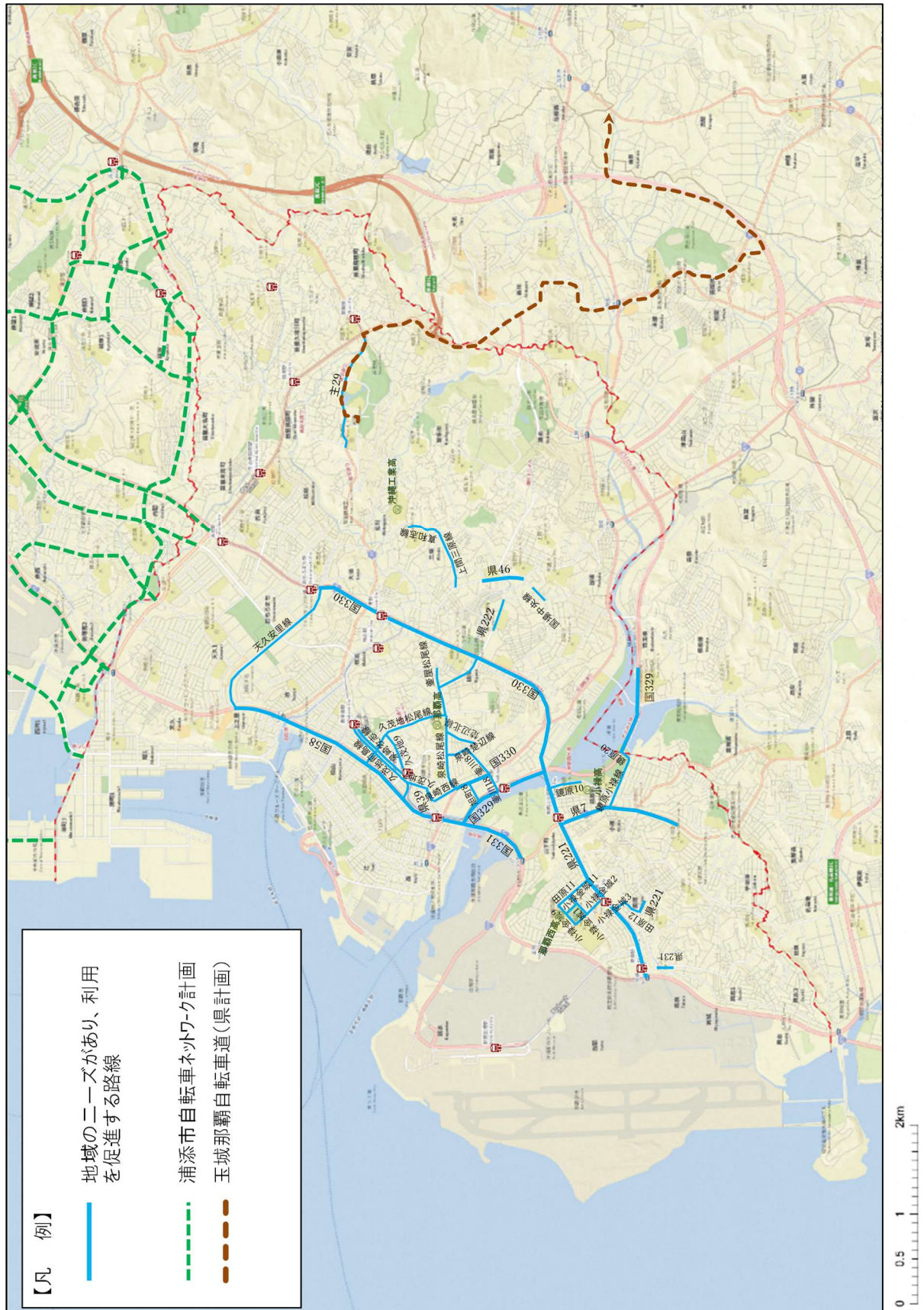


図 4-22 地域のニーズがあり、利用を促進する路線

【凡 例】

- 利用増加が見込まれる路線
- 浦添市自転車ネットワーク計画
- 玉城那覇自転車道(県計画)

67

- ⑥ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線（自転車通行環境整備のモデル地区として整備されている国道 329 号、国道 331 号、県道 221 号線、県道 7 号線の一部区間及び道路計画で自転車通行空間の整備が位置づけられている路線）（※令和 2 年(2020 年)3 月時点）

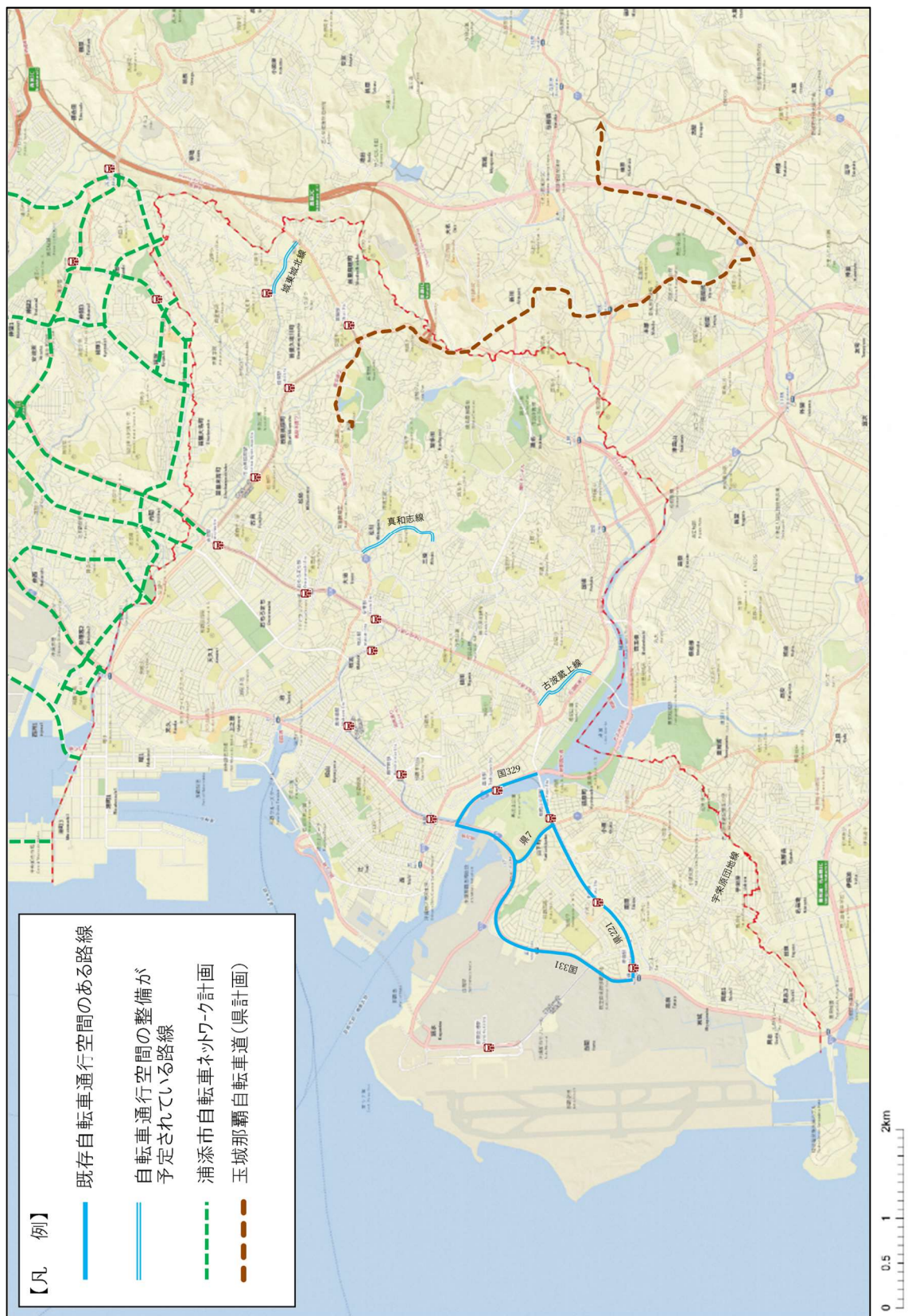


図 4-24 既存自転車通行空間のある路線（令和 2 年(2020 年)3 月時点）

- ⑦ 自転車を利用した周遊観光を促進するために必要な路線（「那覇市観光基本計画」で示されている観光ゾーニング内の周遊性を促進する路線と各ゾーンを結ぶ路線）

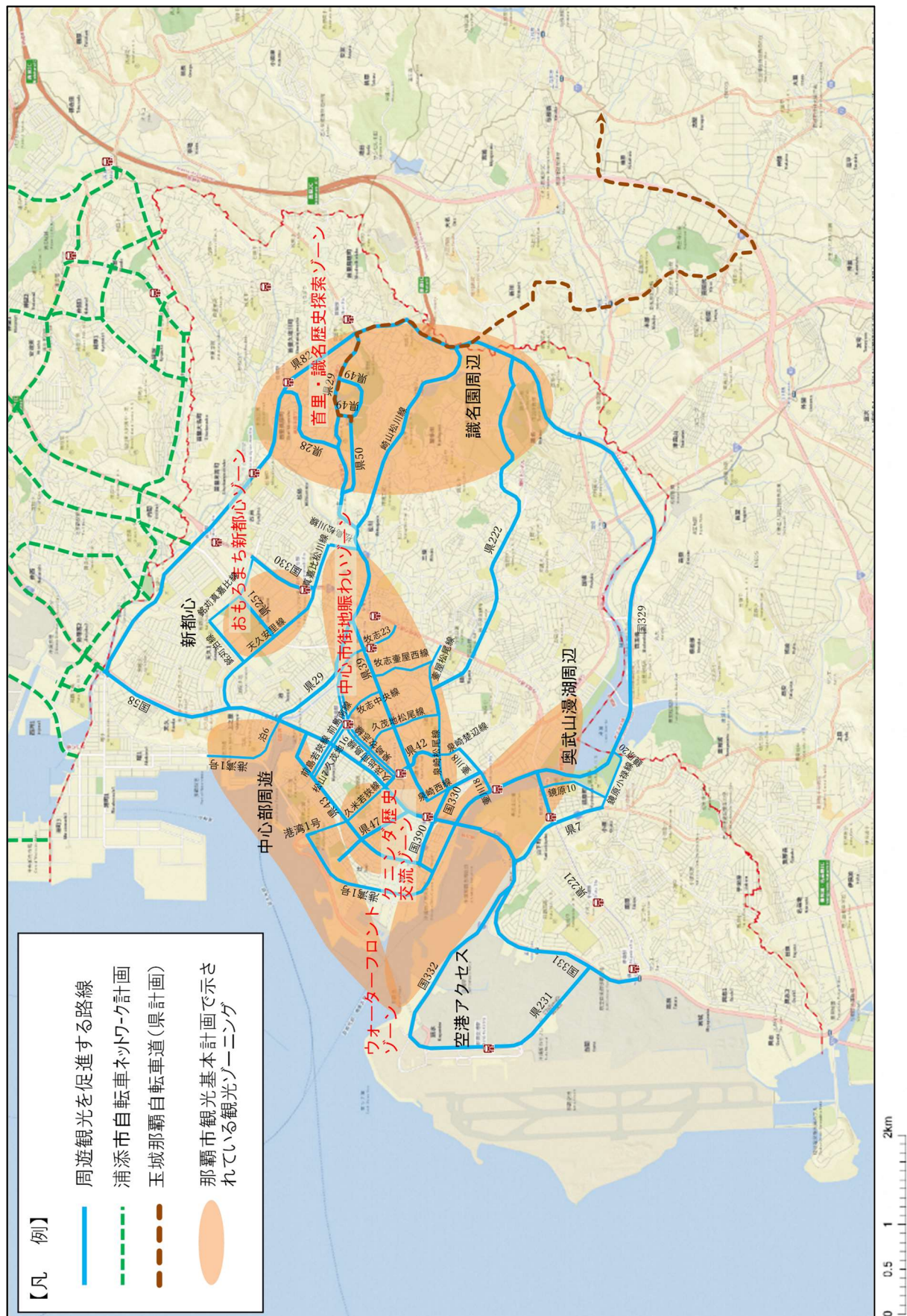


図 4-25 周遊観光を促進する路線

⑧ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線（①～⑦の路線の連続性を確保する路線）

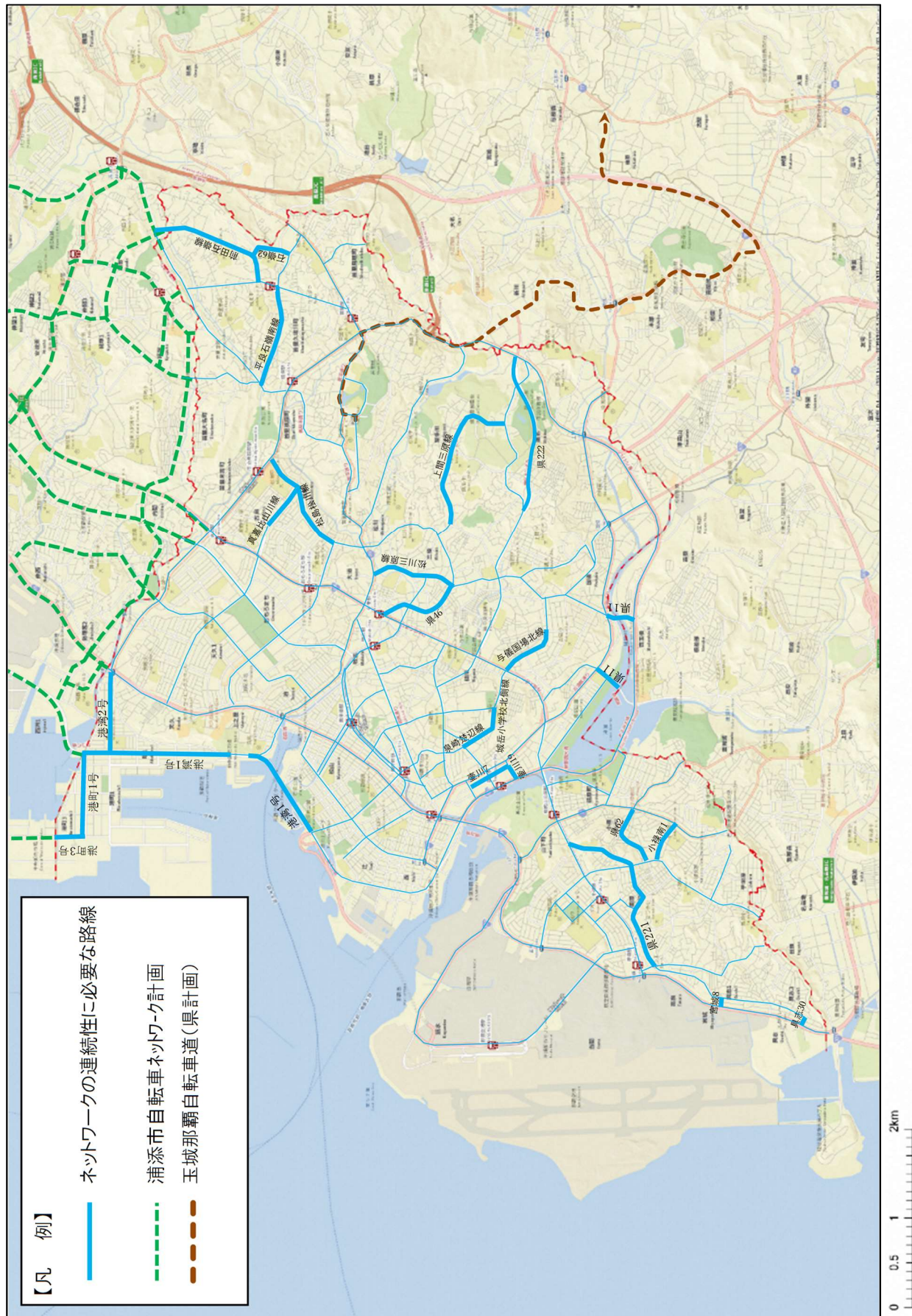


図 4-26 ネットワークの連続性に必要な路線

(2) 那覇市自転車ネットワーク路線【めざす将来自転車ネットワーク】

①～⑧の8つの項目により選定したネットワーク路線を以下に示します。

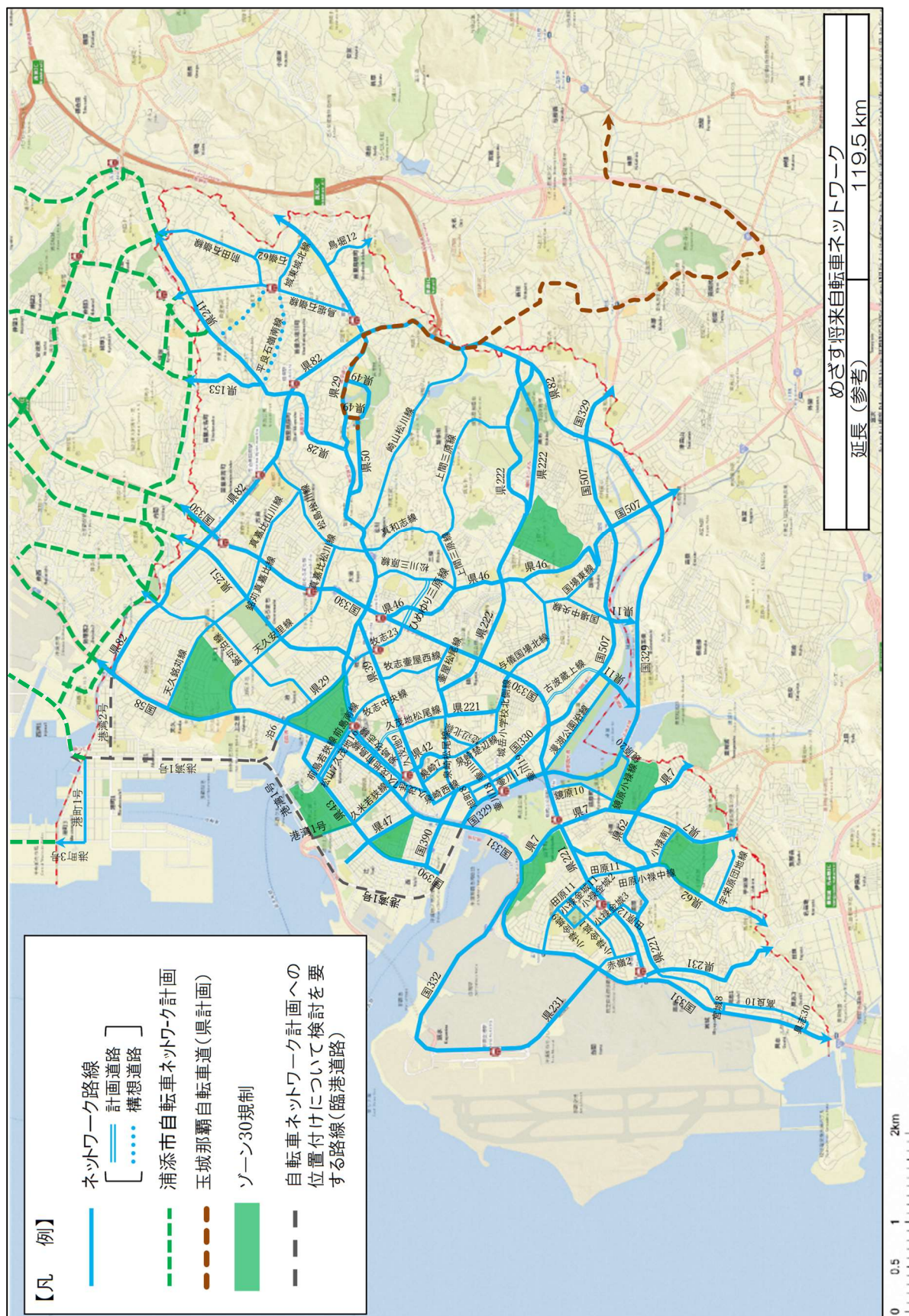


図 4-27 ネットワーク路線

(3) 那覇市自転車ネットワーク路線【重点的に取り組む将来自転車ネットワーク】

めざす将来自転車ネットワーク路線のうち、拠点区域（都市機能誘導区域）※¹における路線。

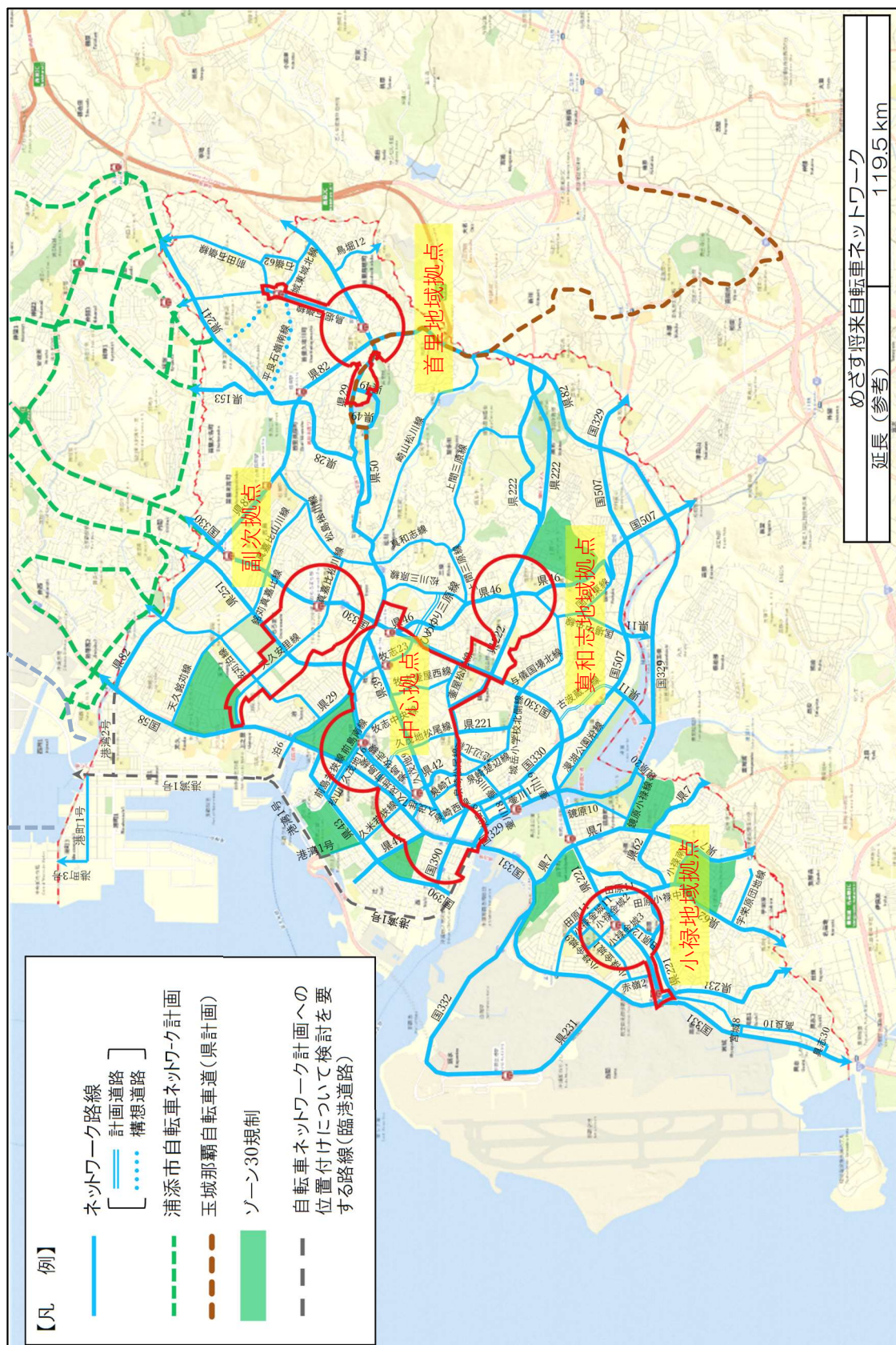


図 4-28 ネットワーク路線（重点的に取り組む将来自転車ネットワーク）

本市における自家用車による移動は、約 7 割であると報告されており※²、慢性的な渋滞を改善するためにも、自転車をはじめとする多様な移動手段の利用環境の向上・充実が求められます。

本市では、「那覇市立地適正化計画」において、5 つの拠点区域（都市機能誘導区域）を設定し、当該区域においては、歩行環境の改善や面整備とあわせ、交通結節機能の整備等を重点的に進めるものとしています。

当該計画を踏まえ、那覇市自転車ネットワーク路線のうち、拠点区域内の交通結節点を連絡する路線や、拠点区域間を連絡する路線について重点的に取り組むものとします。

路線の選定方法や個別の整備手法については、地域特性を考慮し各道路管理者が決定するものとします。

※ 1 本市では、都市再生特別措置法第 81 条に基づき、「那覇市立地適正化計画」において、交通結節機能の整備や一定の都市機能の利便性を高める取り組みを重点的に進めるエリアを拠点区域(都市機能誘導区域)として設定している。

拠点区域は、公共施設を含む幅広い生活利便施設の立地の誘導を図るとともに、歩行環境の改善や面整備、交通結節機能の整備等を重点的に進めるため、各拠点の中心となる交通結節点の周辺(徒歩 5 分・400m)の区域及びこれと連担する都市機能集積地を面的に設定している。

拠点区域名：中心拠点、副次拠点、小禄地域拠点、首里地域拠点、真和志地域拠点

※ 2 参考：「那覇市地域公共交通網形成計画」

表 4-1 那覇市自転車ネットワーク路線一覧（国管理）

那覇市自転車ネットワーク路線一覧（国管理）				路線選定の8つの項目									その他項目	
No	管 理	路線名	区間	参考延長 (km)	① 主要施設 を結ぶ	② 安全性向 上	③ 通学路	④ 地域の ニーズ	⑤ 利用増加 が見込ま れる	⑥ 既存自転 車通行空 間	⑦ 周遊観光 促進	⑧ ネット ワークの 連続性	⑨ 拠点区域	⑩ 景観に配 慮が必要 な地域
1	国	国道58号	安謝（市境）～明治橋【起点】	4.1	○	○	○	○	○			○	中心拠点	
2	国	国道331号	明治橋【起点】～赤嶺	2.8	○		○	○		○	○			
3	国	国道331号	赤嶺交差点～具志3丁目（市境）	2.0	○									
4	国	国道329号	上間（市境）～上間交差点	0.5	○									
5	国	国道329号	上間交差点～国場（市境）	1.3	○							○		
6	国	国道329号	鏡原（市境）～明治橋【終点】	1.9	○		○	○		○	○		中心拠点	
7	国	国道330号	首里末吉（市境）～古島イタ-交差点	0.4	○		○							
8	国	国道332号	垣花【起点】～那覇空港【終点】	2.8	○							○		
合計				15.8										
整備延長全体（国・県・港湾・市 管理）（参考）											126.0	km		

表 4-2 那覇市自転車ネットワーク路線一覧（県管理）（1/2）

那覇市自転車ネットワーク路線一覧（県管理）				路線選定の8つの項目									その他項目	
No	管 理	路線名	区間	参考延長 (km)	① 主要施設 を結ぶ	② 安全性向 上	③ 通学路	④ 地域の ニーズ	⑤ 利用増加 が見込ま れる	⑥ 既存自転 車通行空 間	⑦ 周遊観光 促進	⑧ ネット ワークの 連続性	⑨ 拠点区域	⑩ 景観に配 慮が必要 な地域
9	県	国道330号	古島1号交差点～安里十字路交差点	1.8	○		○	○			○		副次拠点	
10	県	国道330号	安里十字路交差点～古波蔵交差点	2.3	○		○	○					中心拠点	
11	県	国道330号	古波蔵交差点～旭橋【終点】	1.5	○	○	○	○	○		○		中心拠点	
12	県	国道390号	旭橋【起点】～西交差点	0.5	○	○	○				○		中心拠点	
13	県	国道390号	西交差点～通堂【終点】	0.2	○	○					○			
14	県	国道507号	古波蔵【起点】～国場交差点	2.3	○		○							
15	県	国道507号	国場交差点～上間交差点	0.9	○		○							
16	県	国道507号	国場交差点～仲井真交差点	0.5	○									
17	県	7号 奥武山米須線	山下交差点～山下（南）交差点	0.6	○		○			○	○			
18	県	7号 奥武山米須線	山下(南)交差点～小禄交差点	0.8	○		○	○			○			
19	県	7号 奥武山米須線	小禄交差点～小禄（市境）	0.7	○		○							
20	県	7号 奥武山米須線BP	小禄交差点～宇栄原（市境）	0.9	○		○	○						
21	県	29号 那覇北中城線	泊交差点～安里十字路交差点	1.5	○		○				○		中心拠点	
22	県	29号 那覇北中城線	安里十字路交差点～松川(東)交差点	1.3	○	○	○				○		中心拠点	
23	県	29号 那覇北中城線	松川（東）交差点～池端交差点	0.8	○	○	○	○			○			
24	県	29号 那覇北中城線	池端交差点～鳥堀交差点（龍潭線）	0.9	○		○	○			○		首里地域拠点	
25	県	29号 那覇北中城線	鳥堀交差点～石嶺二丁目（市境）	1.3	○		○						首里地域拠点	首里歴史 エリア
26	県	82号 那覇糸満線	安謝交差点～古島交差点	1.7	○		○				○			
27	県	82号 那覇糸満線	古島交差点～市立病院前交差点	1.0	○		○				○			
28	県	82号 那覇糸満線	市立病院前交差点～鳥堀交差点	1.7	○		○				○		首里地域拠点	
29	県	82号 那覇糸満線	鳥堀交差点～新川交差点	1.3	○		○				○		首里地域拠点	
30	県	82号 那覇糸満線	新川交差点～上間交差点	1.5	○		○				○			
31	県	ひめゆり三原線	姫百合橋交差点～三原2丁目	0.5	○								中心拠点	
32	県	241号宜野湾南風原線	儀保～石嶺（市境）	2.1	○		○							
33	県	153号線	平良交差点～首里大名（市境）	0.7	○								首里歴史 エリア	
34	県	11号線	古波蔵（東）～とよみ大橋（東）	0.5								○		
35	県	11号線	真玉橋（北）～真玉橋（南）	0.2								○		
36	県	28号線	山川交差点～儀保交差点	0.9							○		首里歴史 エリア	
37	県	39号線	安里三差路～バスターミナル交差点	2.0	○	○	○	○	○		○		中心拠点	

表 4-3 那覇市自転車ネットワーク路線一覧（県管理）（2/2）

那覇市自転車ネットワーク路線一覧（県管理）				路線選定の8つの項目									その他項目		
No	管 理	路線名	区間	参考延長 (km)	① 主要施設 を結ぶ	② 安全性向 上	③ 通学路	④ 地域の ニーズ	⑤ 利用増加 が見込ま れる	⑥ 既存自転 車通行空 間	⑦ 周遊観光 促進	⑧ ネット ワークの 連続性	⑨ 拠点区域	⑩ 景観に配 慮が必要 な地域	
38	県	42号線	久茂地交差点～県庁北交差点	0.3	○	○	○				○		中心拠点		
39	県	42号線	県庁北交差点～県庁南口交差点	0.4	○	○	○				○		中心拠点		
40	県	43号線	泊ふ頭入口交差点～西交差点	1.9	○	○	○				○				
41	県	46号線	安里駅前～寄宮2丁目	1.3								○	中心拠点		
42	県	46号線	寄宮2丁目～寄宮交差点	0.5		○	○	○					真和志 地域拠点		
43	県	46号線	寄宮交差点～寄宮中前	0.2			○	○					真和志 地域拠点		
44	県	46号線	寄宮中前～国場交差点	1.5			○	○					真和志 地域拠点		
45	県	47号線	泉崎交差点～波之上宮	0.8		○					○		中心拠点		
46	県	49号線	全線 首里池端町～首里当蔵町	0.7			○				○		首里地域拠点、 龍潭通り沿線地区都市 景観形成地域		
47	県	50号線	全線 首里山川町～首里真和志町	0.8			○				○			首里歴史 エリア	
48	県	62号線	田原南交差点～小禄交差点	0.6	○										
49	県	62号線	田原南交差点～字栄原（市境）	1.3								○			
50	県	221号内環状線	赤嶺交差点～古波蔵交差点	2.7	○		○	○		○	○		小禄地域拠点		
51	県	221号	赤嶺交差点～小禄	1.8				○				○	小禄地域拠点		
52	県	221号内環状線	那覇高校交差点～楚辺交差点	0.9	○		○						中心拠点		
53	県	222号真地久茂地線	那覇高校交差点～開南交差点	0.3	○	○	○	○	○		○		中心拠点		
54	県	222号真地久茂地線	開南交差点～与儀交差点	0.5	○		○	○	○		○		中心拠点		
55	県	222号真地久茂地線	与儀交差点～寄宮	0.9	○		○	○			○		真和志 地域拠点		
56	県	222号真地久茂地線	寄宮～識名	0.7	○		○	○			○		真和志 地域拠点		
57	県	222号真地久茂地線	識名～識名園	1.1							○			識名歴史 エリア	
58	県	222号真地久茂地線	識名～真地1丁目（トンネル）	1.6								○		識名歴史 エリア	
59	県	222号真地久茂地線	識名園～真地1丁目	0.7	○						○				
60	県	231号那覇・空港線	那覇空港南口交差点～安次嶺交差点	1.0	○						○				
61	県	231号線	赤嶺交差点～高良（市境）	1.4	○			○					小禄地域拠点		
62	県	251号 那覇宜野湾線	安里一丁目交差点～銘苅（市境）	2.1	○	○					○		副次拠点		
合計				58.9											

整備延長全体（国・県・港湾・市 管理）（参考）

58.9 km

表 4-4 那覇市自転車ネットワーク路線一覧（港湾管理）

那覇市自転車ネットワーク路線一覧（港湾管理）				路線選定の8つの項目									その他項目	
No	管理	路線名	区間	参考延長 (km)	① 主要施設 を結ぶ	② 安全性向 上	③ 通学路	④ 地域の ニーズ	⑤ 利用増加 が見込ま れる	⑥ 既存自転 車通行空 間	⑦ 周遊観光 促進	⑧ ネット ワークの 連続性	⑨ 拠点区域	⑩ 景観に配 慮が必要 な地域
63	港湾	臨港道路港湾1号線	明治橋交差点～若狭1丁目	2.1	○							○		
64	港湾	臨港道路港湾1号線	泊3丁目～港1丁目	0.6	○		○					○		
65	港湾	臨港道路港湾1号線	港1丁目～曙3丁目	1.5									○	
66	港湾	臨港道路港湾2号線	安謝交差点～曙交差点	0.8									○	
67	港湾	臨港道路港湾1号線	若狭インター入口～若狭1丁目	0.1	○							○		
68	港湾	臨港道路港湾1号線	若狭インター入口～港1丁目	1.4									○	
合計				6.5										
整備延長全体（国・県・港湾・市 管理）（参考）											8.8	km		

表 4-5 那覇市自転車ネットワーク路線一覧（市管理）（1/2）

那覇市自転車ネットワーク路線一覧（市管理）				路線選定の8つの項目									その他項目	
No	管 理	路線名	区間	参考延長 (km)	① 主要施設 を結ぶ	② 安全性向 上	③ 通学路	④ 地域の ニーズ	⑤ 利用増加 が見込ま れる	⑥ 既存自転 車通行空 間	⑦ 周遊観光 促進	⑧ ネット ワークの 連続性	⑨ 拠点区域	⑩ 景観に配 慮が必要 な地域
69	市	高良10号	字栄原交差点～具志3丁目	1.7	○									
70	市	田原11号	田原(北)交差点～田原4丁目	0.4	○		○	○					小禄地域拠点	
71	市	田原11号	金城交差点～田原(北)交差点	0.9			○	○					小禄地域拠点	
72	市	田原12号	田原4丁目～田原3丁目	0.2				○					小禄地域拠点	
73	市	赤嶺2号	安次嶺交差点～赤嶺(東)交差点	0.4	○		○							
74	市	小禄金城1号	赤嶺1丁目～金城3丁目	0.8	○		○	○					小禄地域拠点	
75	市	小禄金城2号	金城5丁目	0.2	○		○	○					小禄地域拠点	
76	市	小禄金城3号	金城5丁目（県道221北側）	0.2	○		○	○					小禄地域拠点	
77	市	小禄金城3号	金城5丁目（県道221南側）	0.1				○					小禄地域拠点	
78	市	小禄金城9号	金城3丁目（西高南側）	0.3				○					小禄地域拠点	
79	市	小禄金城11号	金城3丁目（公園東側）	0.1				○					小禄地域拠点	
80	市	壺川17号	壺川3丁目	0.4								○		
81	市	壺川8号	壺川交差点～泉崎2丁目	0.3	○		○	○			○			
82	市	壺川18号	壺川第一交差点～壺川交差点	0.2	○		○	○			○			
83	市	壺川19号	壺川3丁目	0.1								○		
84	市	旭町8号	壺川第二交差点～壺川（西）交差点	0.2				○						
85	市	泉崎楚辺線	県庁南口交差点～泉崎2丁目	0.2	○	○	○	○			○		中心拠点	
86	市	泉崎楚辺線	泉崎2丁目～楚辺1丁目	0.3								○		
87	市	城岳小学校北側線	楚辺2丁目	0.2								○		
88	市	漫湖公園沿線	那覇大橋（東）～古波蔵四丁目	1.1	○									
89	市	泉崎松尾線	旭町交差点～那覇高校交差点	0.8	○	○	○	○	○		○		中心拠点	
90	市	泉崎西線	泉崎1丁目～バスターミナル	0.2	○	○		○	○		○		中心拠点	
91	市	泉崎7号	（全線）泉崎1丁目	0.3	○								中心拠点	
92	市	楚辺北線	泉崎2丁目（全線）	0.3				○						
93	市	久茂地松尾線（一銀線）	松山交差点～那覇高校交差点	1.0	○	○	○	○	○		○		中心拠点	
94	市	久茂地7号	久茂地1丁目～久茂地3丁目	0.1				○					中心拠点	
95	市	久茂地9号	久茂地3丁目～牧志1丁目	0.4	○			○	○				中心拠点	
96	市	久米若狭線	久茂地交差点～若狭1丁目	0.8	○	○	○				○		中心拠点	
97	市	久米若狭線(松山線)	若狭1丁目	0.3	○						○		中心拠点	
98	市	泉崎牧志線	久茂地3丁目～崇元寺交差点	1.3	○	○		○			○		中心拠点	
99	市	久茂地前島線	久茂地4丁目～崇元寺交差点	1.3	○	○		○			○		中心拠点	
100	市	牧志23号	崇元寺交差点～姫百合橋交差点	0.8	○	○					○		中心拠点	
101	市	牧志中央線	むつみ橋交差点～牧志2丁目	0.5	○	○					○		中心拠点	
102	市	前島南線	前島交差点～前島1丁目	0.2	○	○					○		中心拠点	

表 4-6 那覇市自転車ネットワーク路線一覧（市管理）（2/2）

那覇市自転車ネットワーク路線一覧（市管理）				路線選定の8つの項目									その他項目		
No	管 理	路線名	区間	参考延長 (km)	① 主要施設 を結ぶ	② 安全性向 上	③ 通学路	④ 地域の ニーズ	⑤ 利用増加 が見込ま れる	⑥ 既存自転 車通行空 間	⑦ 周遊観光 促進	⑧ ネット ワークの 連続性	⑨ 拠点区域	⑩ 景観に配 慮が必要 な地域	
103	市	久茂地16号	前島交差点～前島1丁目	0.2	○	○					○		中心拠点		
104	市	前島若狭線	前島交差点～前島3丁目	0.3							○		中心拠点		
105	市	松山7号	前島交差点～前島3丁目	0.3							○		中心拠点		
106	市	泊6号	泊交差点付近（全線）	0.1	○	○	○				○				
107	市	銘苅泊線	銘苅交差点～泊2丁目	2.0		○	○				○		副次拠点		
108	市	銘苅真嘉比線	新都心公園交差点～真嘉比交差点	0.4	○		○				○				
109	市	天久銘苅線	天久交差点～新都心公園交差点	1.4	○	○	○								
110	市	天久安里線	上之屋交差点～おもろまち駅前交差点	1.6	○	○	○	○			○		副次拠点		
111	市	鳥堀石嶺線	汀良交差点～石嶺交差点	1.6	○								首里地域拠点	首里歴史 エリア	
112	市	上間三原線	寄宮3丁目～三原3丁目	0.5	○	○	○	○							
113	市	上間三原線	真地4丁目～三原3丁目	1.7								○		地名歴史 エリア	
114	市	鏡原小祿線	小祿1丁目～鏡原	0.5	○			○			○				
115	市	鏡原20号	鏡原～とよみ大橋（西）交差点	0.1	○		○	○							
116	市	鏡原10号	鏡原	0.7	○		○	○			○				
117	市	真嘉比松川線	おもろまち駅前交差点～松川	0.5							○		副次拠点		
118	市	銘苅真嘉比線	国道330号～興南高校	0.1			○								
119	市	真嘉比山川線	興南高校～真嘉比3丁目	0.6								○			
120	市	松島松川線	松川(西)交差点～真嘉比3丁目	0.4							○				
121	市	松島松川線	真嘉比3丁目～市立病院前交差点	1.0								○			
122	市	崎山松川線	松川交差点～首里崎山4	2.2		○					○			首里歴史 エリア	
123	市	国場中央線	国場1丁目～国場6丁目	1.0		○	○	○							
124	市	与儀国場北線	楚辺交差点～寄宮	0.9								○			
125	市	国場東線	国場149～国場1186	0.2			○								
126	市	壺屋松尾線	壺屋交差点～開南交差点	0.5	○		○	○	○		○				
127	市	松川三原線	寄宮2丁目～大道	0.8								○			
128	市	牧志壺屋西線	牧志3丁目～壺屋1丁目	0.6	○	○			○		○		中心拠点	壺屋地区都市 景観形成地域	
129	市	鳥堀12号	首里石嶺町2丁目～首里鳥堀町4丁目	0.5			○								
130	市	石嶺62号	首里石嶺町2丁目	0.4								○			
131	市	宮城8号	宮城1丁目 ～国道331号	0.1								○			
132	市	具志30号	具志3丁目～国道331号	0.1								○			
133	市	宇栄原団地線	宇栄原(南)交差点～宇栄原4丁目	0.9	○										
134	市	小祿南1号	小祿3丁目～小祿4丁目	0.4								○			
135	市	田原小祿中線	田原4丁目～田原南交差点	0.2	○								小祿地域拠点		
136	市	平良石嶺南線	平良交差点～首里石嶺1丁目	1.0								○			
137	市	前田石嶺線	(浦添市)前田4丁目～首里石嶺町2丁目	1.3								○			
138	市	真和志線（計画）		0.6	○		○	○		○					
139	市	城東城北線（計画）		0.5						○					
140	市	古波蔵上線（計画）		0.7						○					
141	市	港町1号線	曙2丁目～港町4丁目	0.8								○			
142	市	港町3号線	港町4丁目～市境	0.5								○			
合計				44.8											

整備延長全体（国・県・港湾・市 管理）（参考）

44.8 km

第5章 計画推進とフォローアップ

5.1 計画の推進体制

計画の実現に向けて、市民、企業、関係団体、行政（国・県・市）、交通管理者、学校、公共交通事業者など、さまざまな主体が連携・協働して取り組みを進めていきます。

5.2 計画のフォローアップ

今後、道路管理者等においては、各関係機関と連携・協働し、路線ごとの交通状況等を踏まえた自転車通行空間の整備等の検討を進め、基本方針1「いどう（移動）」の施策の推進を図ります。

基本方針2～4「つなぐ（繋ぐ）」「いかす（活かす）」「まもる（守る）」についても、関係機関と連携・協働しながら具体的な施策へ展開していくものとします。

また、各施策の推進にあたっては、シェアサイクルなどのプローブデータやオープンデータなど、情報通信技術を活用するとともに、各施策の進捗状況などに関するフォローアップを実施し、その結果を公表します。

なお、施策・事業を適正に管理、評価するために、客観的かつ定量的で計測可能な指標を設定しました。

目標の進捗状況や、自転車需要の変化、ガイドラインの改定等を踏まえたうえで、必要に応じて指標の見直しを図り、計画目標の達成に向け計画のブラッシュアップを図ります。

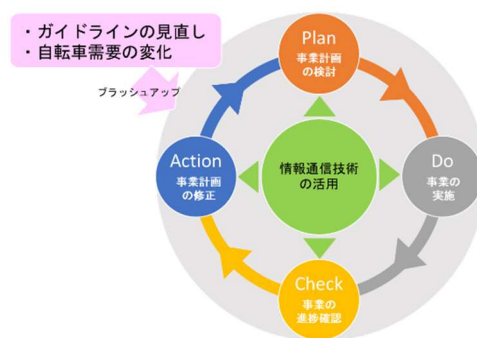


図 5-1 計画のフォローアップ

表 5-1 計画の評価指標

指標	基準値 (令和4年度) (2022年度)	目標値 (令和14年度) (2032年度)	指標の測定方法
那覇市自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の整備※1	2.9 km※2	17.9 km	道路管理者へのヒアリング
シェアサイクル用駐輪場	67 箇所※3	110 箇所	シェアサイクル事業者へのヒアリング
常住地別通勤・通学時の自転車利用率	5.1%※4	6.0%※4	国勢調査

※1 市道のみ対象、道路の両側を整備（片側のみの整備の場合は片側のみの延長を計上）

※2 令和3年度(2021年度)末時点の総延長

※3 令和3年度(2021年度)末時点の那覇市シェアサイクル事業における駐輪場（民地も含む）

※4 基準値については令和2年度(2020年度)国勢調査、目標値については令和12年度(2030年度)国勢調査を設定