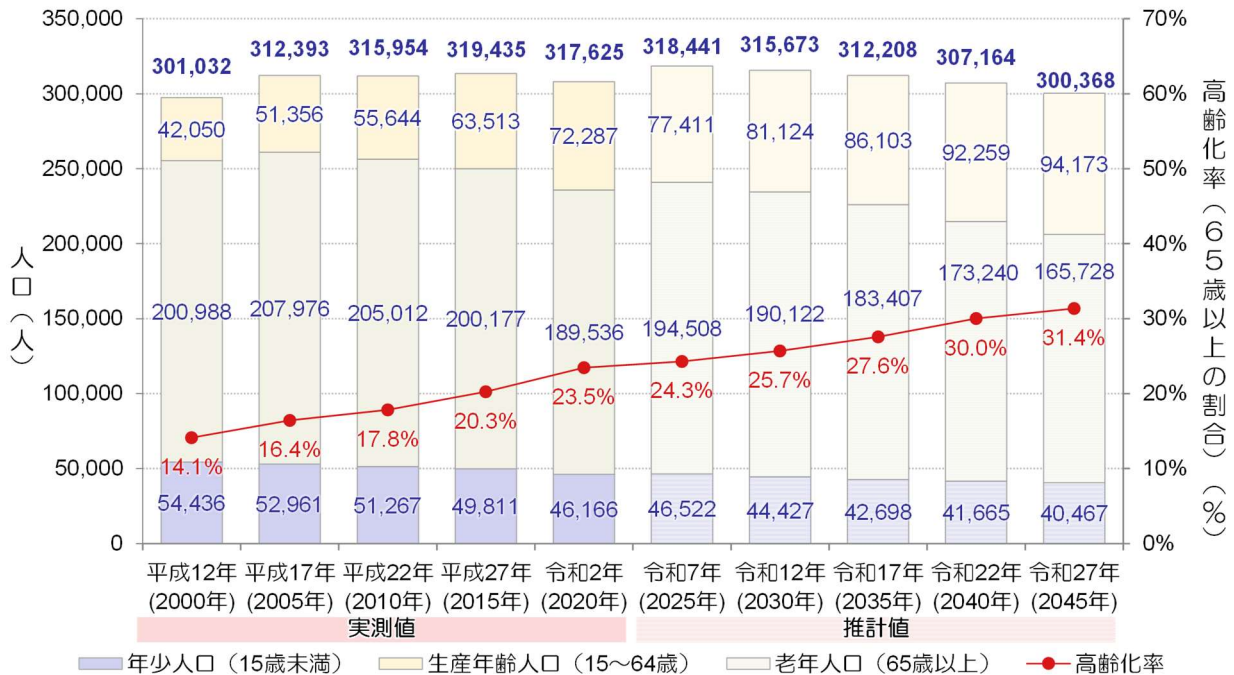


## 第2章 自転車を取り巻く現況と課題

### 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

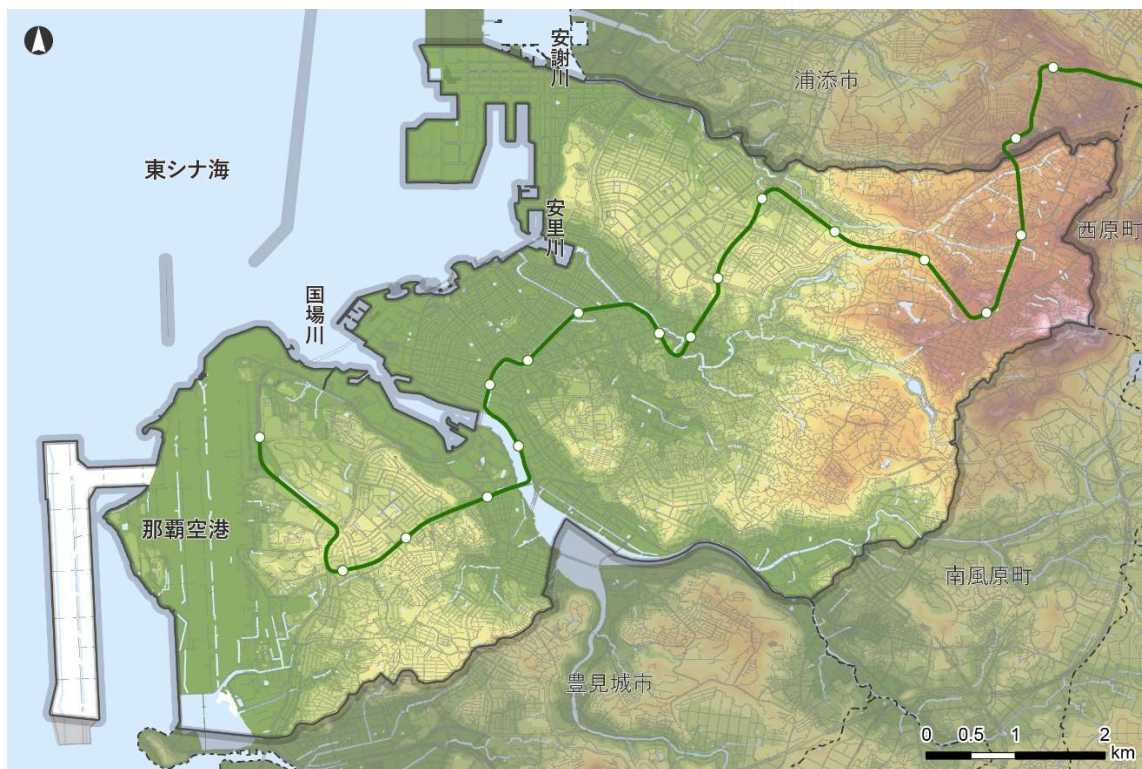
出典：(実測値) 国勢調査、(推計値) 国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口

図 2-1 人口推移・高齢化率

## (2) 地勢・気候

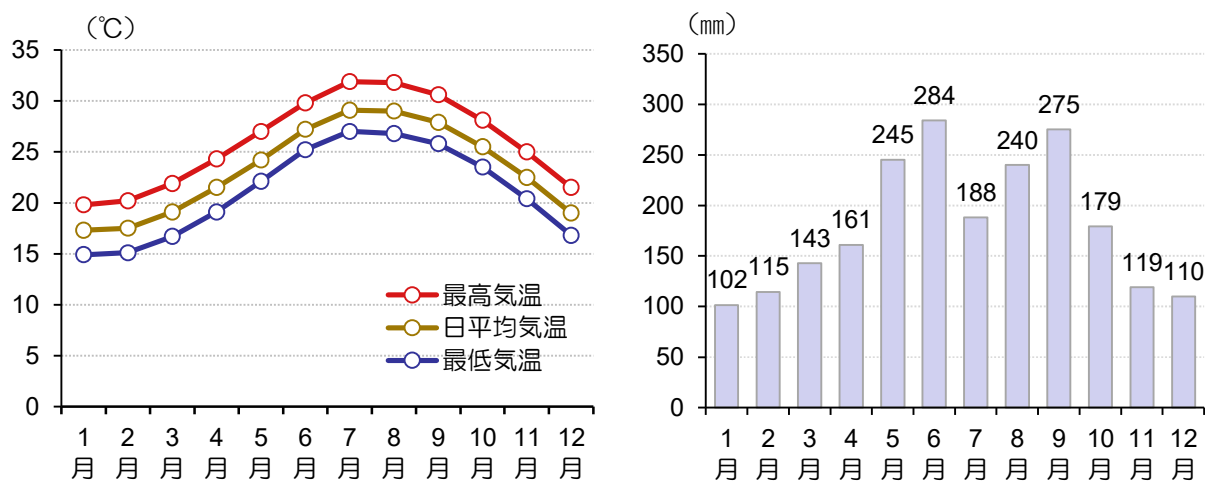
西方に東シナ海、南北及び東の三方は、他の市町村と隣接しています。西部は平坦な低地が広がっていますが、北東部は丘陵地帯となっています。

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



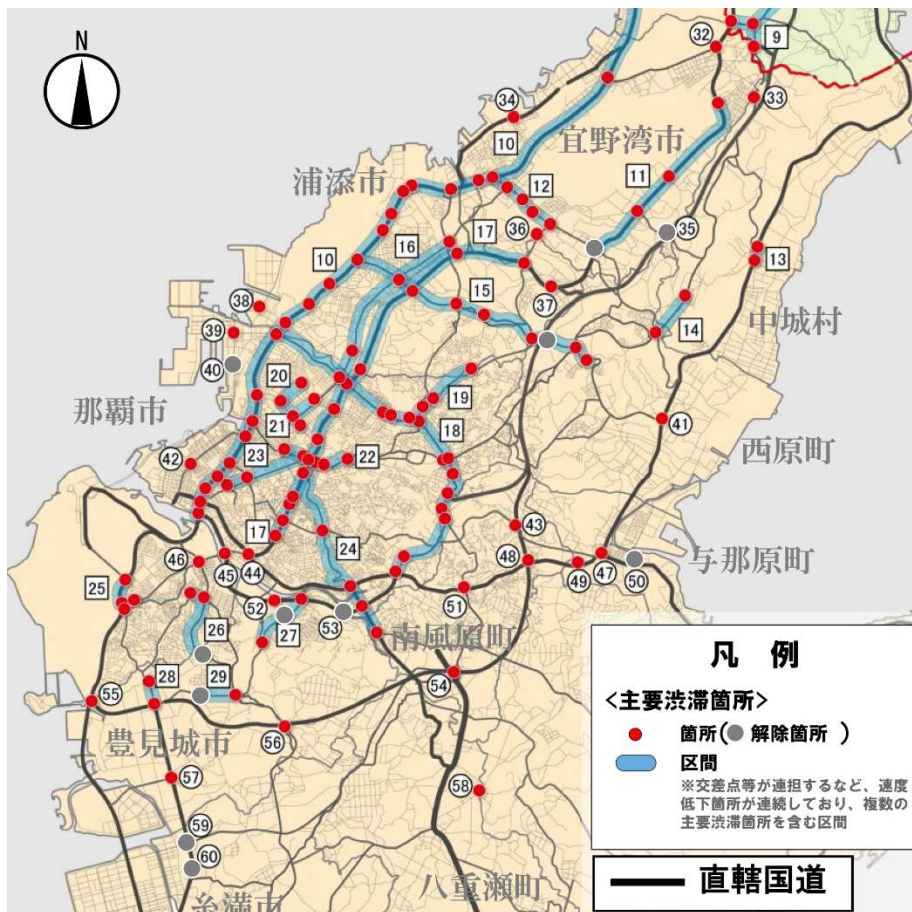
出典：気象庁 気象統計（平成3年(1991年)～令和2年(2020年)の平均）

図 2-3 月平均気温・月降水量

### (3) 交通

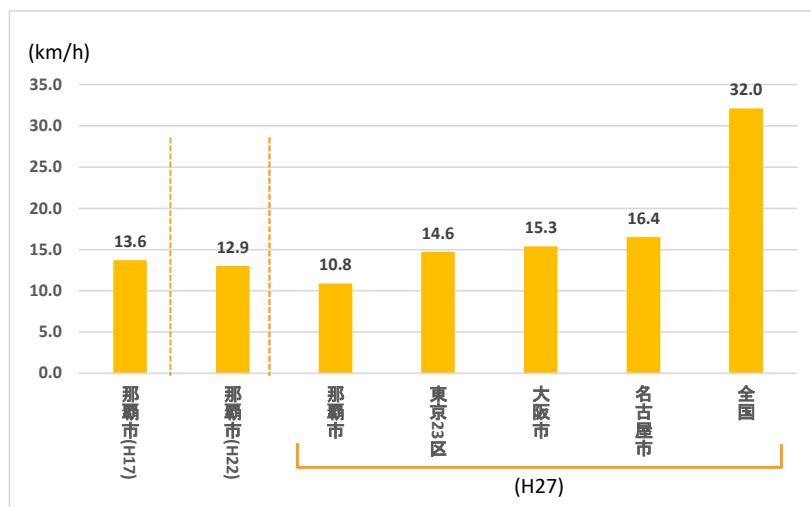
#### ① 道路交通

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■市内線 19 路線</li> <li>■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)</li> <li>■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)</li> <li>■空港路線 14 路線のほか、シャトルバスや観光バスが運行</li> </ul>		
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

	就航都市			
	路線	地域・国	都市名	
航空交通	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	1 往復/日
		那覇—阿嘉—座間	フェリー 高速船	1 往復/日 2 往復/日
		那覇—渡嘉敷	フェリー 高速船	1 往復/日 2 往復/日
		那覇—粟国	フェリー	1 往復/日
		那覇—渡名喜—兼城（久米島）	フェリー	2 往復/日
		那覇—北大東島・南大東島	貨客船	6 往復/月
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				

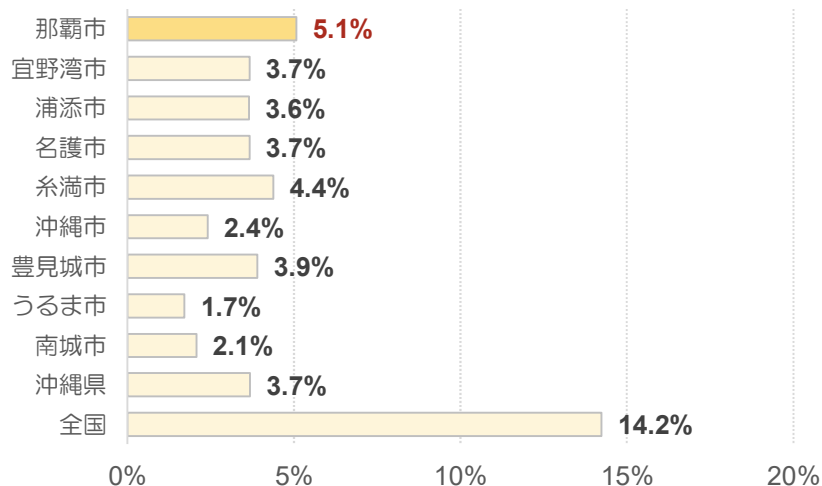
※令和4年(2022年)10月時点

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

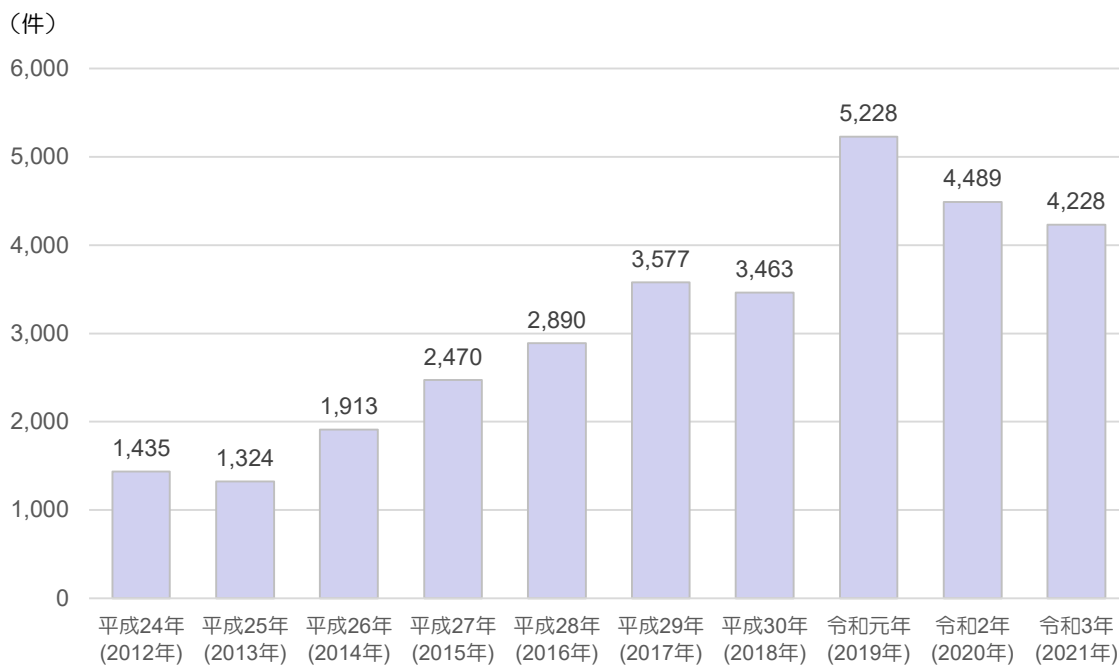
通勤・通学における自転車利用の割合は、沖縄県全体で低く、本市においても5.1%と全国平均より低い値となっています。

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



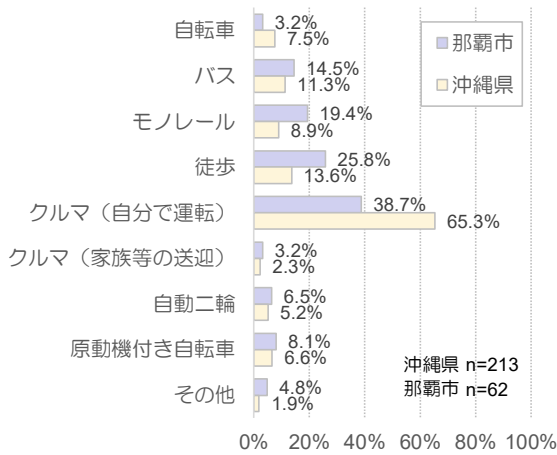
出典：警察庁 運転免許統計

図 2-7 沖縄県の運転免許自主返納者数推移

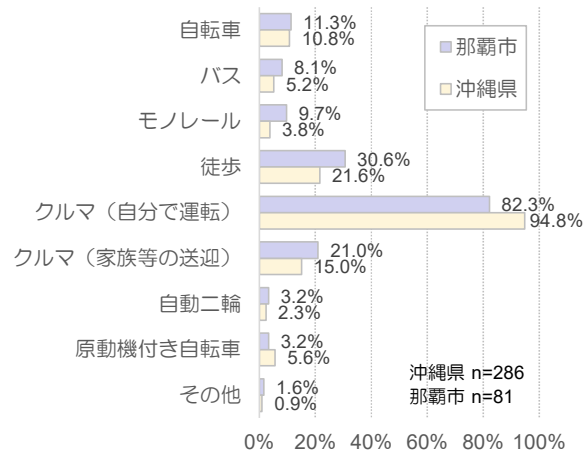
【参考：目的別の自転車利用割合】

「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



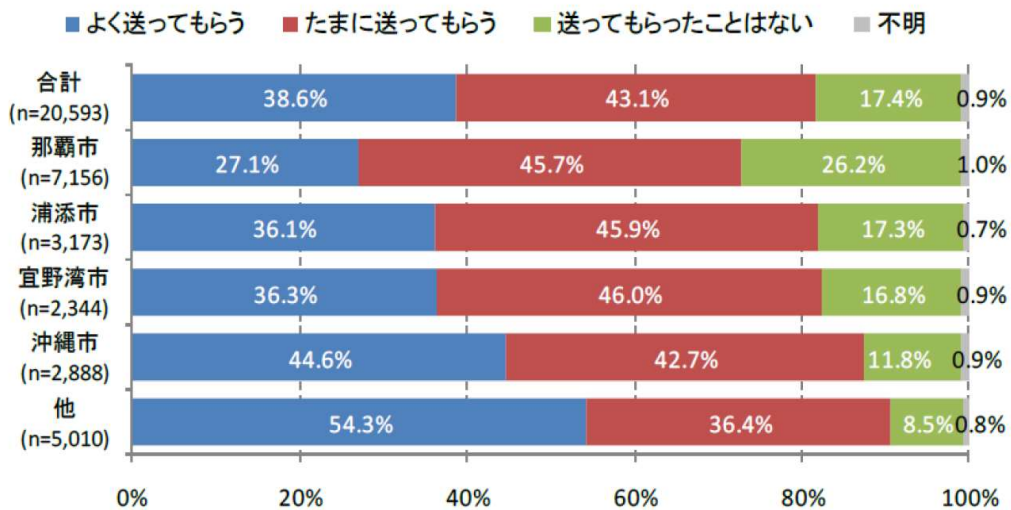
※複数回答

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。



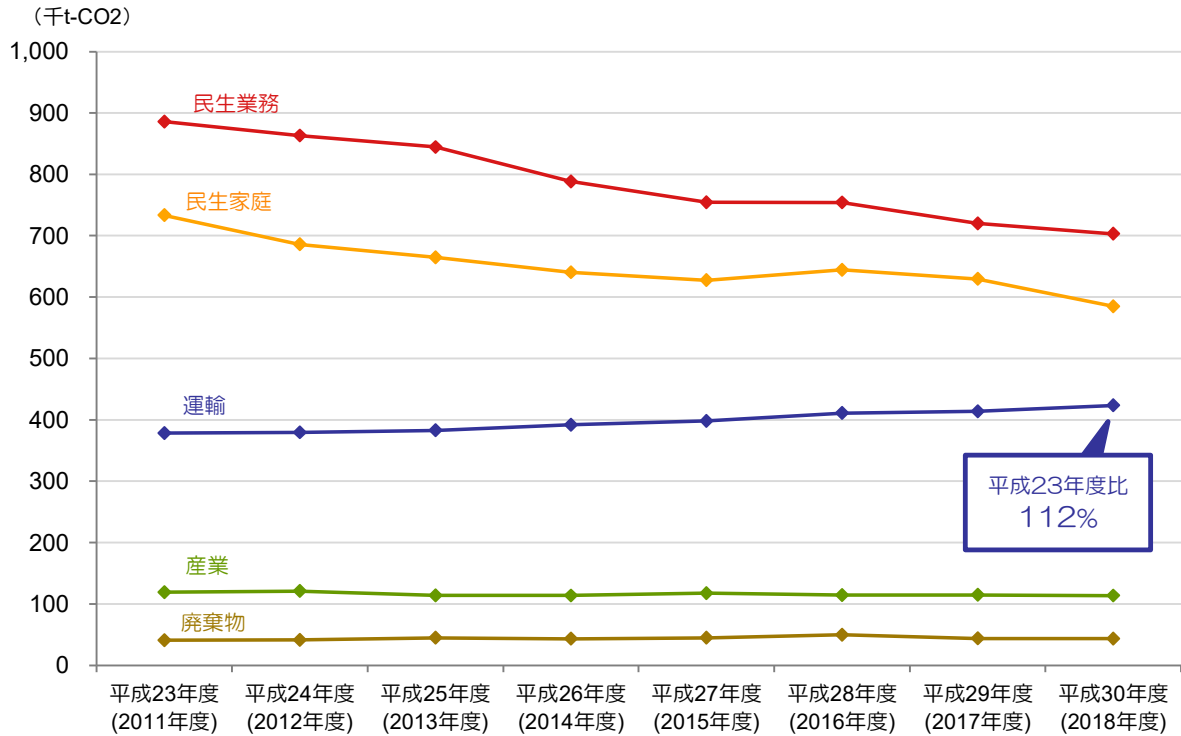
出典：沖縄県公共交通活性化推進協議会 H22 報告書  
(沖縄県 TDM 施策推進アクションプログラム (平成 29 年(2017 年)6 月) に掲載)

図 2-9 高校生：居住地別の送迎の割合

#### (4) 環境

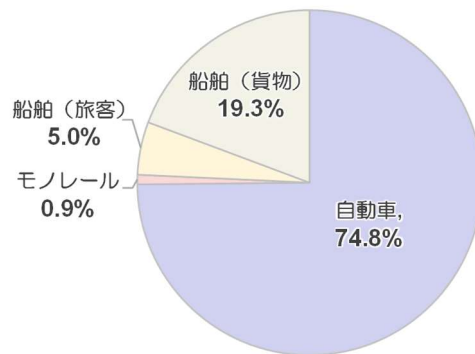
本市の部門別のCO2排出量は民生業務部門が最も多くなっています。次に多い民生家庭部門については年々減少していますが、運輸部門においては年々増加しています。

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

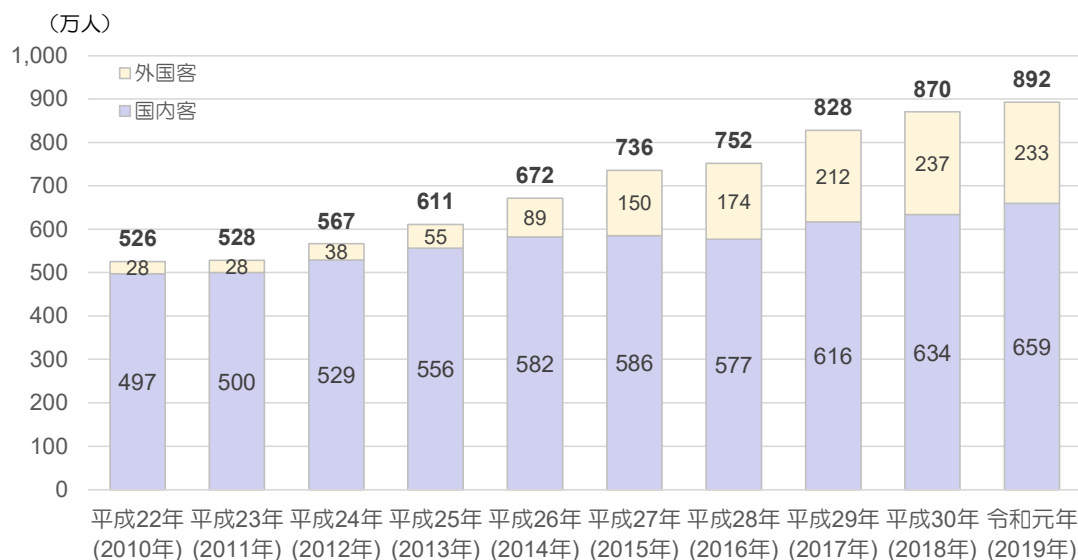
図 2-11 運輸部門のCO2排出量内訳(平成30年度(2018年度))



## (5) 観光

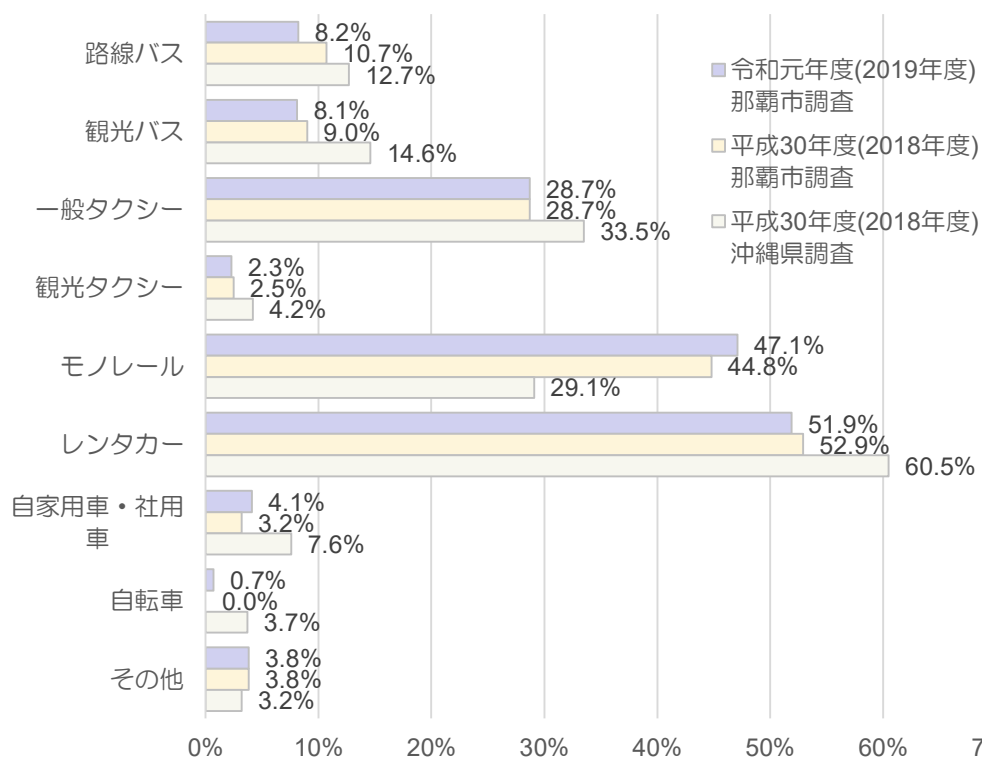
観光客数は増加傾向で平成 22 年(2010 年)から令和元年(2019 年)まで毎年最高入込数を更新しています。特に外国人観光客の増加が目立ちます。令和 2 年(2020 年)以降は新型コロナウイルス流行の影響を受けましたが、今後は入込数の回復が期待されます。

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

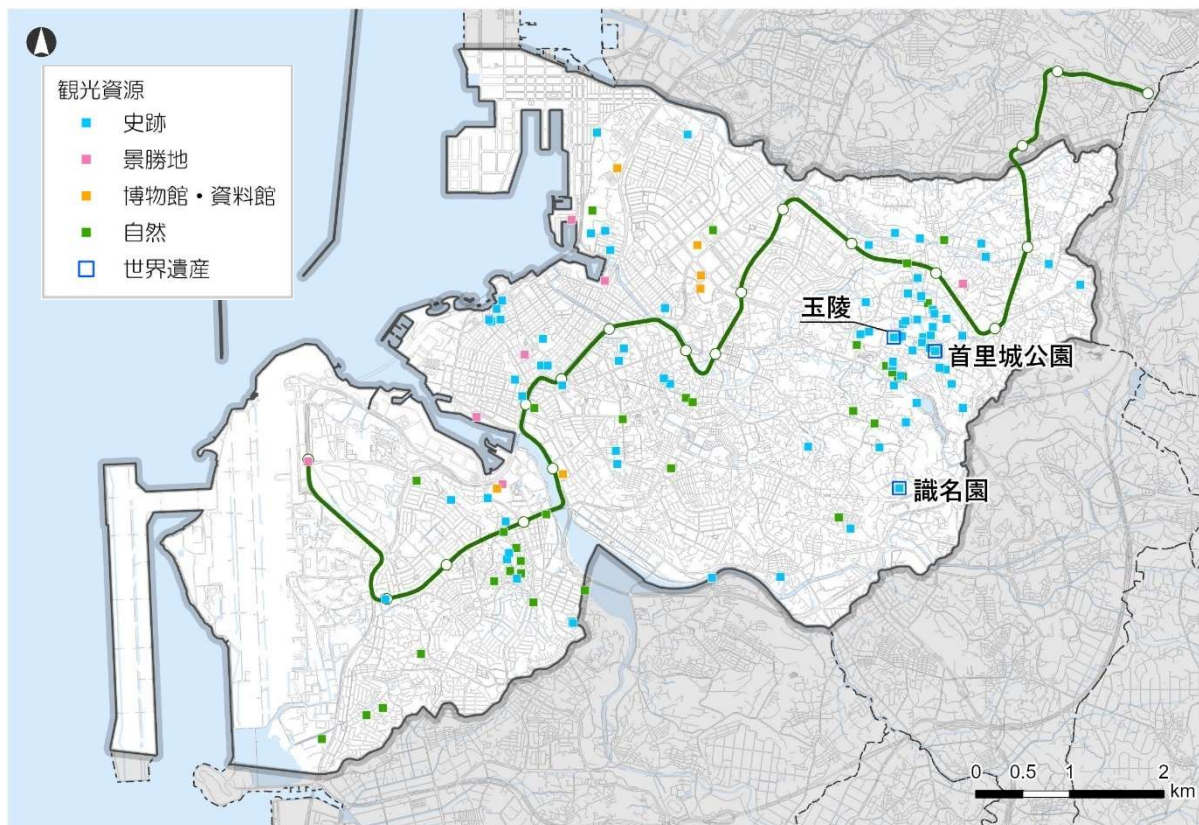
図 2-12 入込観光客数推移



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。



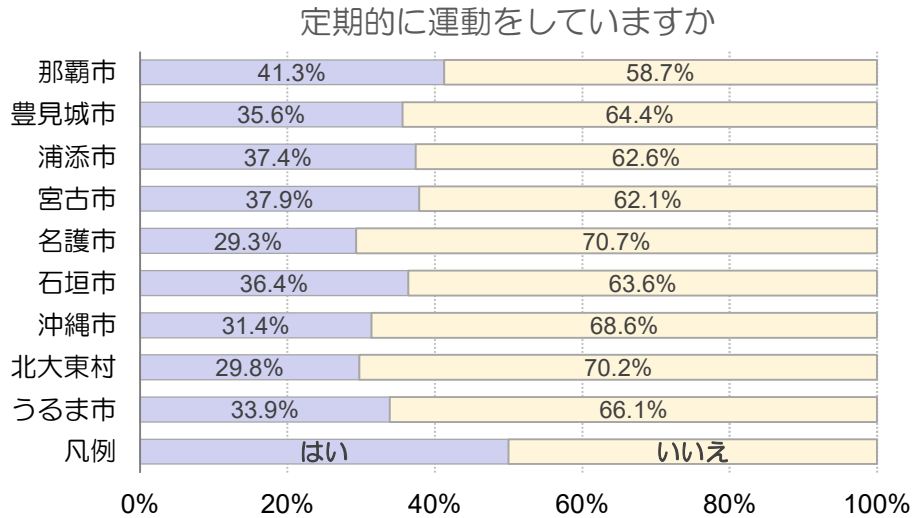
出典：那覇市観光資源データベースを基に作成

図 2-14 観光施設分布

## (6) 運動習慣

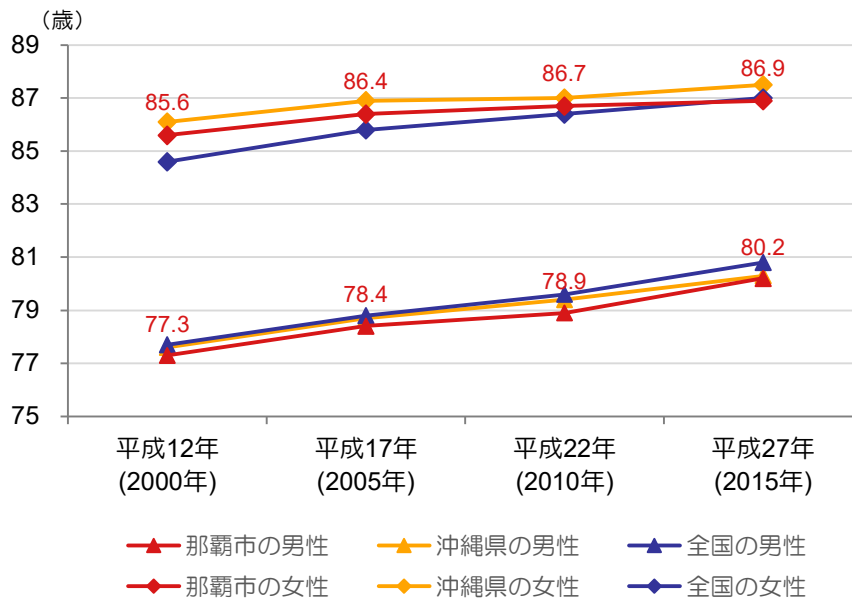
市民の運動習慣は、定期的に運動をしている割合は県内他市町村よりも高いですが、6割近くが定期的な運動習慣がありません。

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きます。



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<sup>1</sup>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。

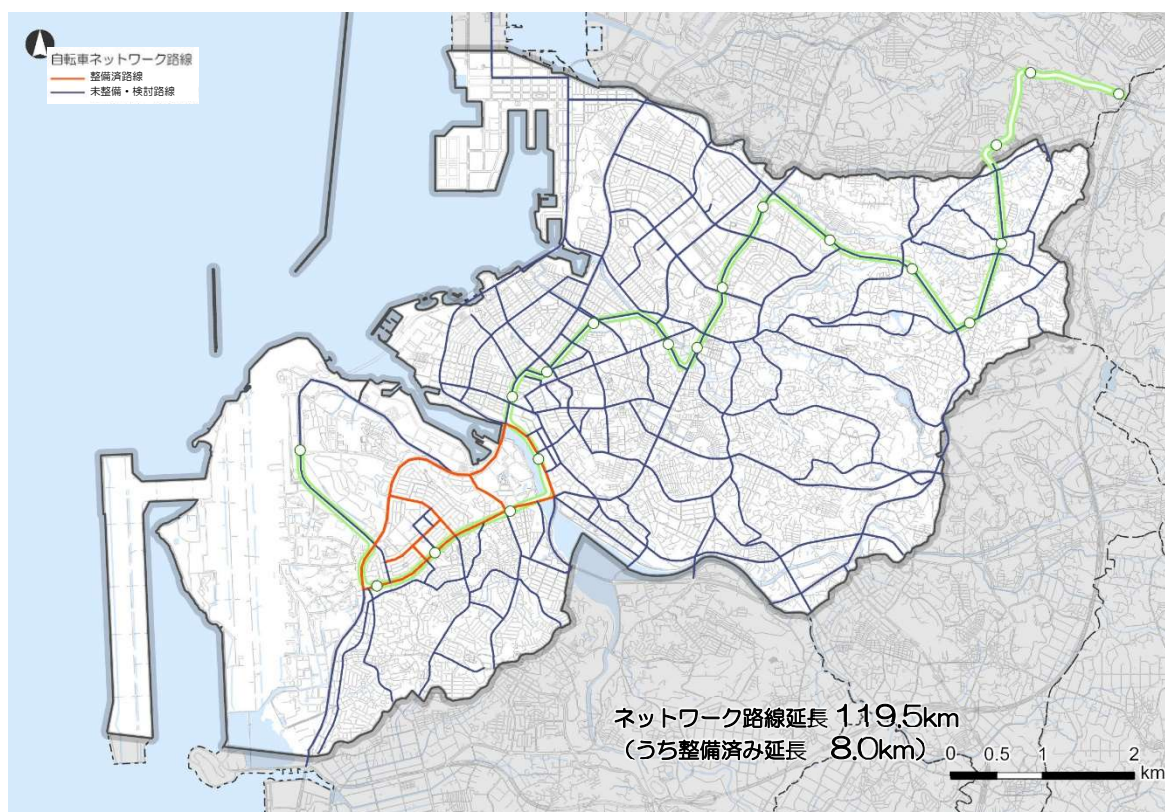


図 2-17 自転車ネットワーク路線の整備状況（令和4年(2022年)3月時点）

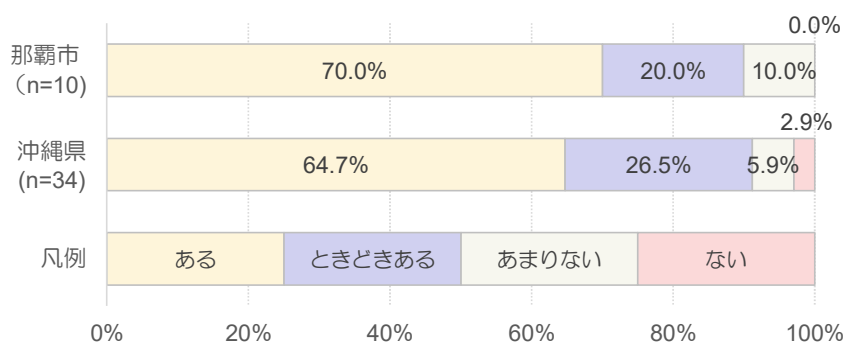
<sup>1</sup>自転車道、自転車専用通行帯、車道混在型（矢羽根）や、自転車歩行者道内に物理的な分離やカラー舗装などの整備を指します。

## 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。

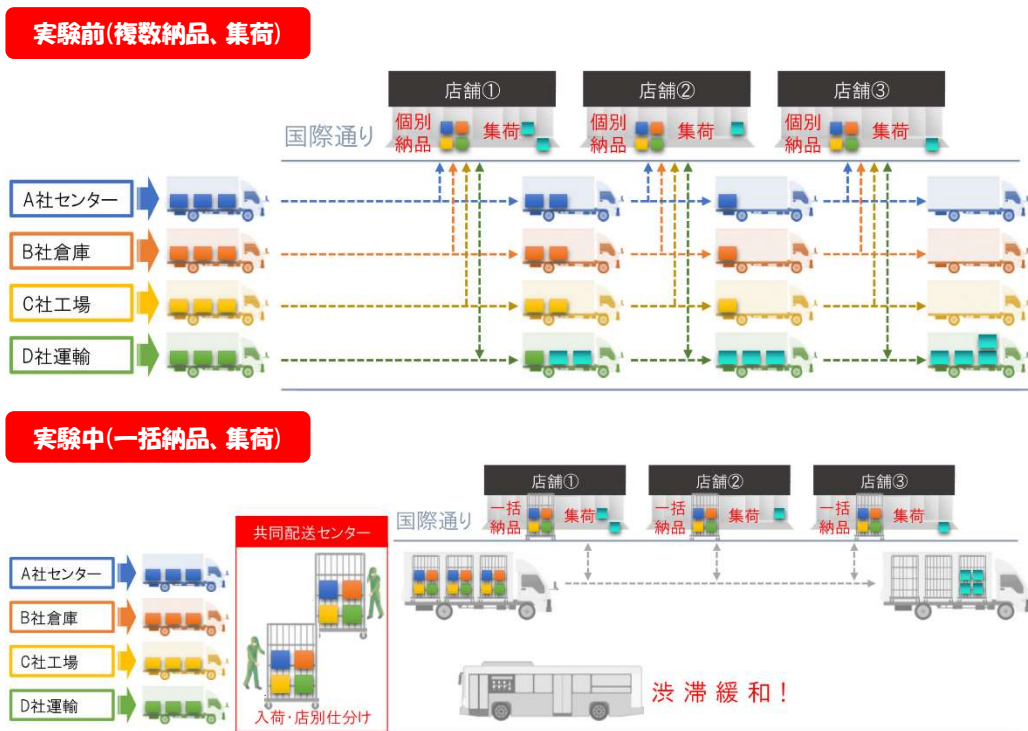
本市では令和元年度(2019年度)・令和2年度(2020年度)に、渋滞緩和や通りの魅力向上を目的に、共同配送システムを導入し荷捌き車両数の流入を減らす「国際通り荷捌き車両対策実証実験」を行いました。同時に違法駐車を取り締まりも強化しており、これらの取り組みにより渋滞緩和だけではなく、自転車の安全な走行環境の確保につながることも期待されます。

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輪場（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「那覇市自転車等駐輪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輪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 「那覇市自転車等駐輪場の設置等に関する条例」における  
自転車等駐輪場の設置義務台数

#### 自転車等駐輪場設置義務台数

対象地域	用途	規模	台数
指定区域※	百貨店・店舗	500m <sup>2</sup> を超えるもの	120m <sup>2</sup> /台
	銀行・郵便局	500m <sup>2</sup> を超えるもの	150m <sup>2</sup> /台
	ばちんこ屋	200m <sup>2</sup> を超えるもの	90m <sup>2</sup> /台
	専修学校・予備校	500m <sup>2</sup> を超えるもの	20m <sup>2</sup> /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。

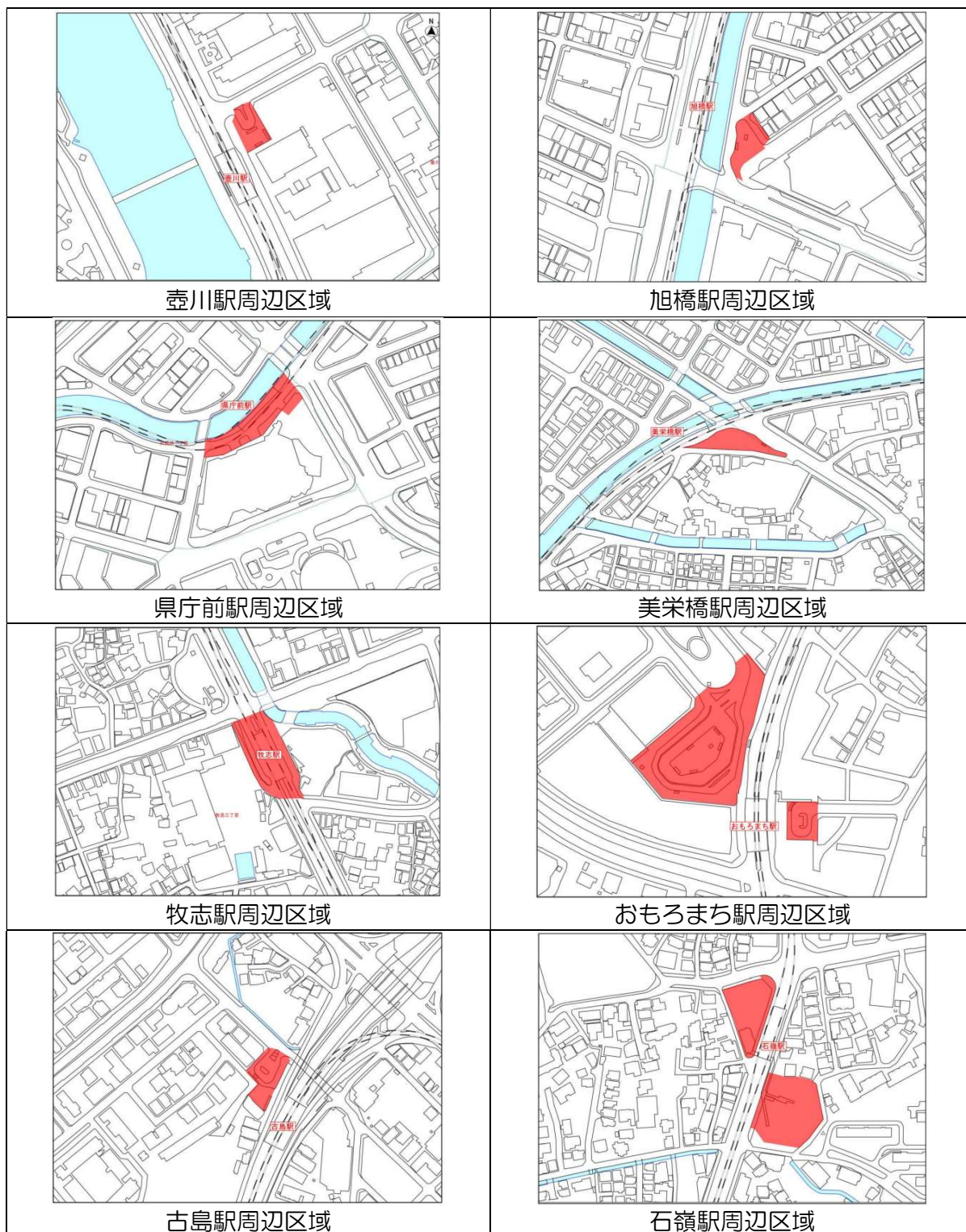
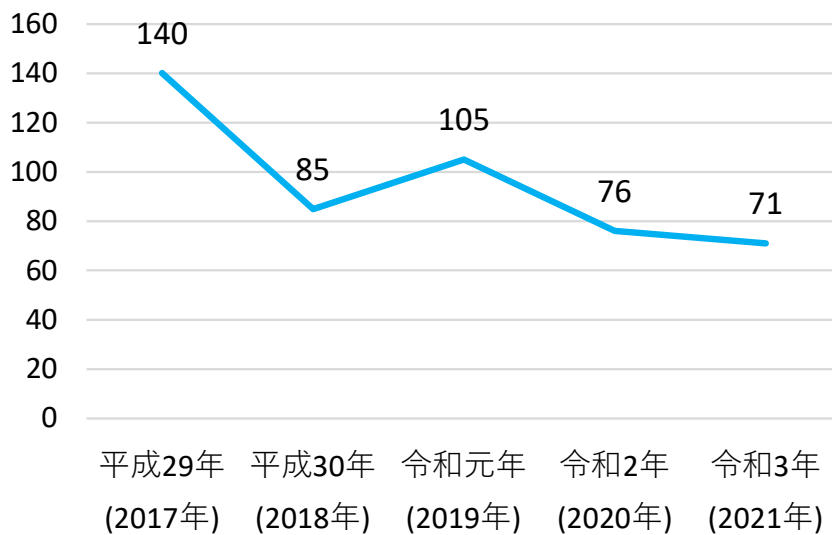


図 2-20 放置防止重点区域

## (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。

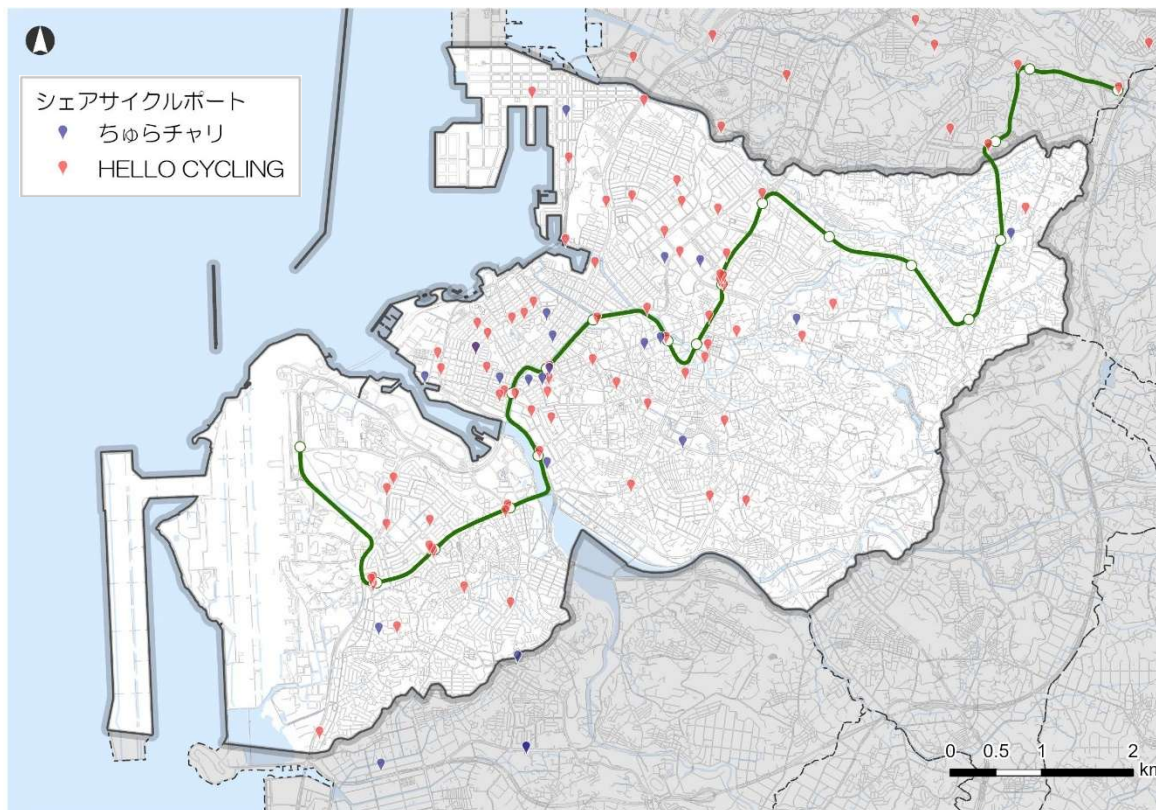


出典：沖縄県警察 令和4年(2022年)5月公表  
 図 2-22 那覇市の自転車指導啓発重点地区・路線図

### (3) シェアサイクル

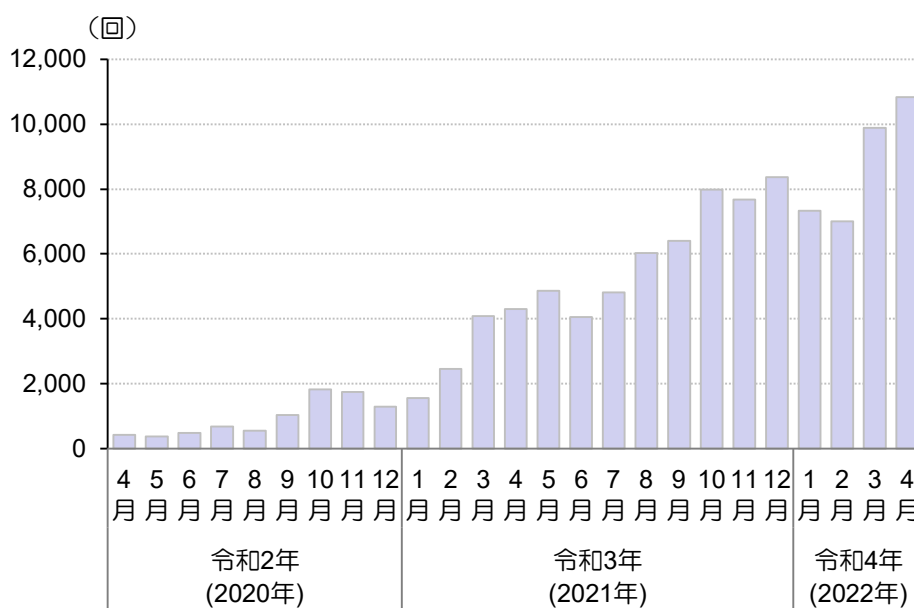
「那覇市シェアサイクル事業」を実施しており、市内 24 か所（令和 4 年(2022 年)4 月 12 日時点）の市有地などにシェアサイクルポートが設置されたほか、各シェアサイクル事業者により民地への設置も拡充されています。

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

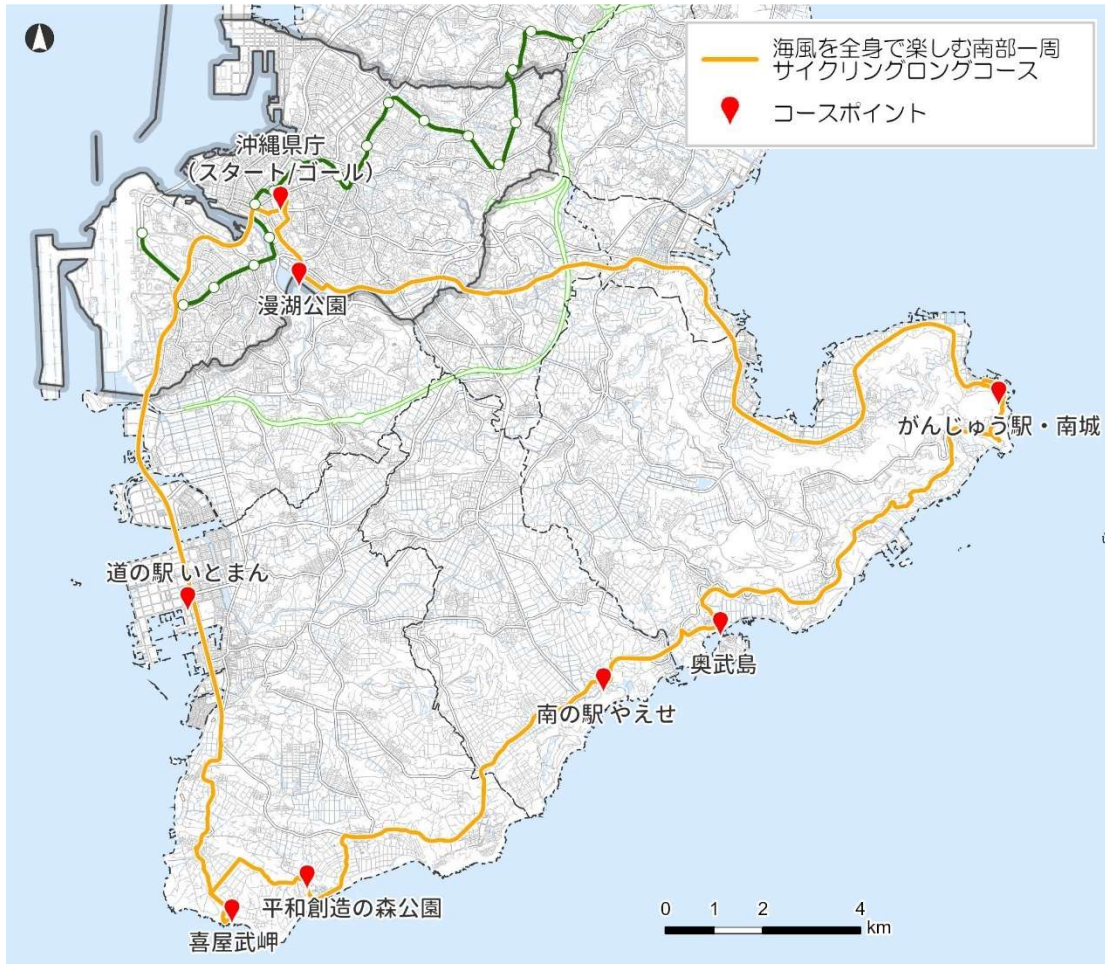


出典：那覇市シェアサイクル事業報告書

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<sup>2</sup>ガイドツアー

ちゅらぼた	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 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</li> <li>● スポーツバイクやヘルメットのレンタルも可</li> </ul>
RUN RIDE POINT	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 1名から催行</li> <li>● 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</li> <li>● 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</li> </ul>

<sup>2</sup> 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**  
**罰 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付けられています。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入りするため、中心をはずす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**  
**罰 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**  
**罰 2万円以下の罰金又は料料**  
(道路交通法第63条の4)

上の標識のある歩道は自転車も通行できますが、歩行者のじゃ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**  
**罰 5年以下の懲役又は100万円以下の罰金**  
(道路交通法45条)



**二人乗りの禁止**  
**罰 2万円以下の罰金又は料料**  
(道路交通法59・57条)



**並進禁止**  
**罰 2万円以下の罰金又は料料**  
(道路交通法11条)



**夜間はライトを点灯**  
**罰 5万円以下の罰金過失同じ**  
(道路交通法52条)  
前照灯50メートルまで視程に見える程度に照度が行わなければならないを運行する場合を除く。



**信号を守る**  
**罰 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7条)



**交差点での一時停止と安全確認**  
**罰 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43条)



**5 子どもはヘルメットを着用**  
(道路交通法63条の11)

児童(6歳以上13歳未満・幼児(6歳未満))を自転車に乗せるときは、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いる運転、傘差し運転等も禁止されています。**

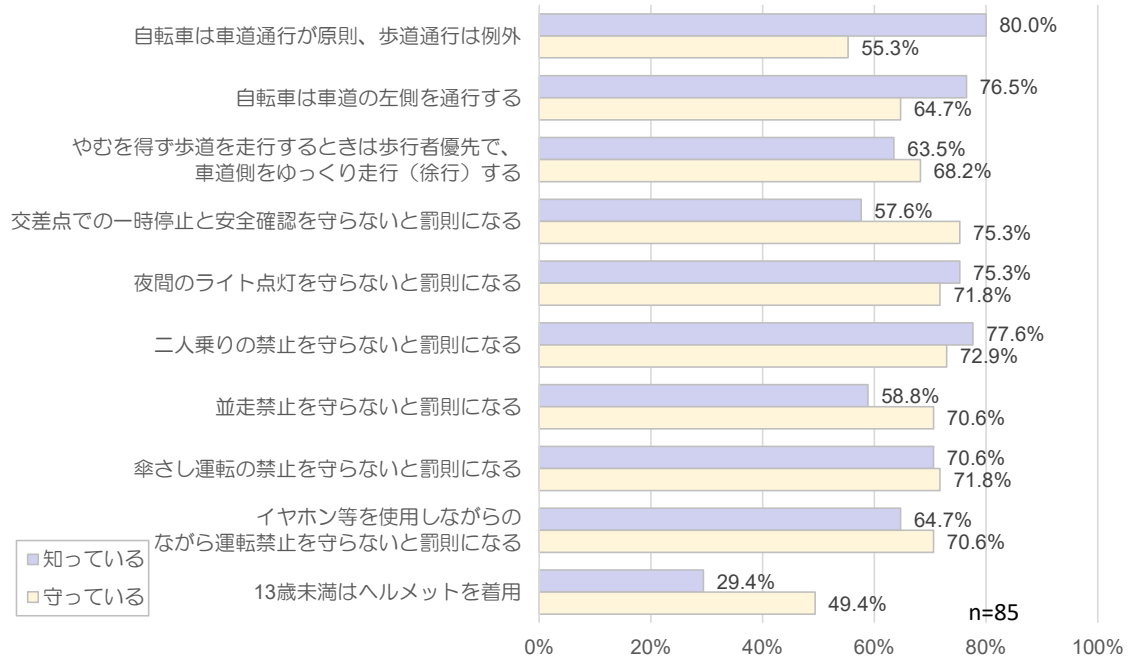


**※ブレーキ不良自転車の運転禁止 (5万円以下の罰金・過失同じ)**  
**自転車の悪質な交通違反は検挙され罰金を支払うこともあります。**

沖縄県警察・沖縄県交通安全協会連合会

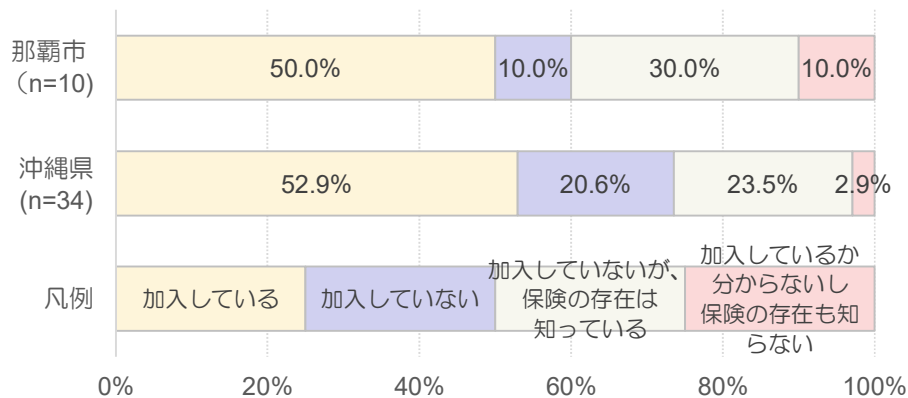
出典：沖縄県警察 HP

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



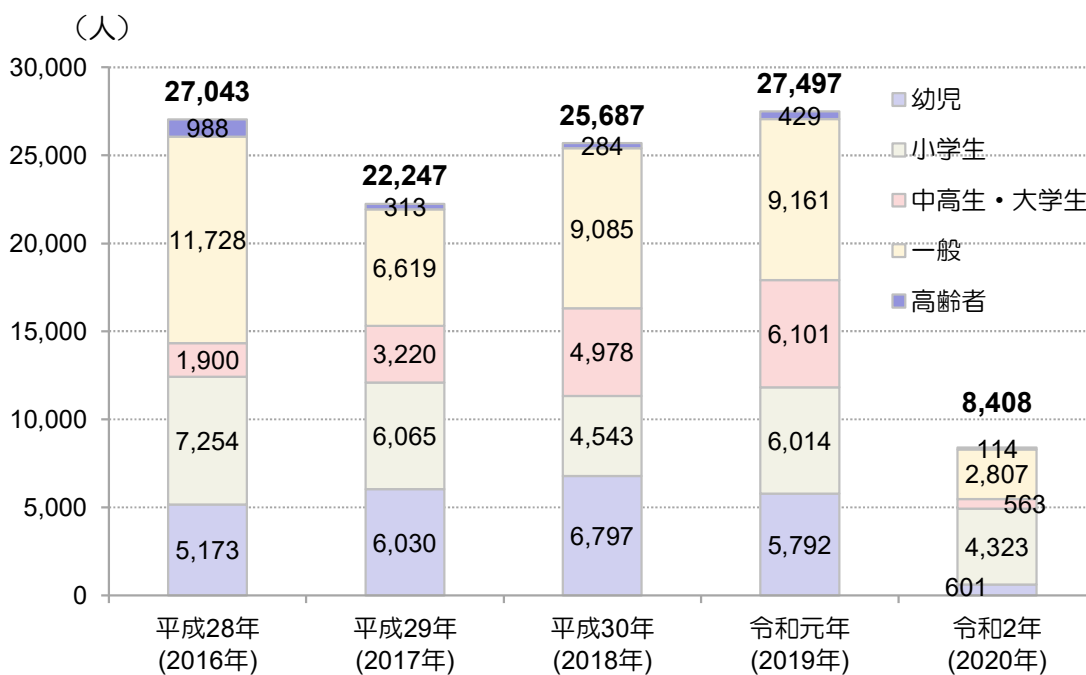
※自転車を日常的に利用する方のみ回答

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"><li>● 高齢化の進展</li><li>● 東部首里地区で勾配が多く自転車移動が不便</li><li>● 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</li><li>● 自転車ネットワークの整備率が6.7%で断続的</li><li>● 自動車の駐停車車両が、自転車の車道走行を阻害</li><li>● 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</li><li>● シェアサイクルのポート数・利用者数ともに増加傾向</li><li>● 運輸部門の二酸化炭素排出量が年々増加</li></ul>
健康	<ul style="list-style-type: none"><li>● 運動習慣を持たない割合が6割</li><li>● 平均寿命は延伸</li></ul>
観光	<ul style="list-style-type: none"><li>● 新型コロナウイルスの影響で観光客が減少</li><li>● 二次交通はレンタカー利用が多く、渋滞に拍車</li><li>● 勾配の多い市東部に史跡が多く分布</li><li>● サイクリングコースの紹介やガイドツアーを実施</li></ul>
安全・安心	<ul style="list-style-type: none"><li>● 自転車ルールの定着が不十分</li><li>● 交通安全教育を受けている高齢者数が少ない</li><li>● 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</li></ul>

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