

沖繩県 自転車活用 推進計画



国道 505 号 (名護市呉我)

令和 3 年 3 月

沖 繩 県



目次

| | |
|--------------------------------|----|
| 1 はじめに | 1 |
| 1-1 計画の目的 | 1 |
| 1-2 計画の区域 | 2 |
| 1-3 計画期間 | 3 |
| 1-4 計画の位置付け | 4 |
| 1-5 本県の都市交通体系における自転車の位置付け | 5 |
| 2 自転車活用推進を通じた目指すべき将来の姿 | 6 |
| 3 現状と課題 | 9 |
| 3-1 沖縄県を取り巻く概況 | 9 |
| (1) 人口等の推移 | 9 |
| (2) 地勢 | 11 |
| (3) 交通基盤 | 12 |
| (4) 環境 | 14 |
| (5) 観光 | 15 |
| (6) 健康づくり | 16 |
| 3-2 沖縄県の自転車を取り巻く環境 | 17 |
| (1) 自転車の保有状況 | 17 |
| (2) 自転車の事故状況 | 20 |
| (3) 自転車通行空間 | 21 |
| (4) 駐輪場の状況 | 22 |
| (5) 安心・安全 | 23 |
| (6) サイクリングイベント | 26 |
| 3-3 沖縄県内における自転車利用課題の整理と施策の柱の検討 | 28 |
| (1) 課題抽出のスキーム | 28 |
| (2) 各施策の柱における要点の再整理 | 31 |
| 4 計画の目標 | 32 |
| 4-1 目標 | 32 |
| 4-2 SDGs(持続可能な開発目標)への貢献 | 33 |
| 5 実施すべき施策・スケジュール | 34 |
| 6 計画の推進体制・見直し方法 | 56 |
| 6-1 計画の推進体制 | 56 |
| 6-2 計画のフォローアップ及び見直し | 57 |
| (1) 計画のフォローアップ | 57 |
| (2) 計画の見直し | 58 |

1 はじめに

1-1 計画の目的

自転車は環境にやさしく健康的で、誰でも気軽に使える乗り物であり、近年の健康志向の高まりや環境意識の変化などから、積極的に自転車を活用する動きが高まっています。観光分野においては、国内外からの誘客につながる体験型観光コンテンツとしてサイクルツーリズムなどによる地域活性化に向けた取組が活発化している他、平常時だけでなく災害時において、機動性の高い乗り物としても注目されています。さらには、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」において、3密を回避でき運動にもなる乗り物であることから、国として自転車通勤・通学の積極的な推進がなされています。

その一方で、本県は、自動車保有台数の増加が顕著であることや沖縄県の中南部地域における道路混雑時の旅行速度が三大都市圏（東京 23 区等）と同等の低い水準であるなど、依然としてクルマ中心の社会構造となっています。那覇都市圏等においては、こうした道路交通問題の解決に寄与するため、自転車ネットワーク計画の策定が進められています。

国においては、2017 年（平成 29 年）5 月 1 日に「自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号。以下「法」という。）」が施行され、翌年 2018 年（平成 30 年）6 月 8 日には「自転車活用推進計画」（以下「国計画」という。）が閣議決定されました。

こうした流れの中、自転車の活用について総合的かつ計画的な推進を図るため、沖縄県自転車活用推進計画（以下「本計画」という。）を策定しました。

表 1.1 【参考】自転車活用推進法 第二条基本理念（平成 29（2017）年 5 月 1 日施行）

- | |
|---|
| <p>第二条 自転車の活用の推進は、自転車による交通が、二酸化炭素、粒子状物質等の環境に深刻な影響を及ぼすおそれのある物質を排出しないものであること、騒音及び振動を発生しないものであること、災害時において機動的であること等の特性を有し、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。</p> <p>2 自転車の活用の推進は、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼす等公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。</p> <p>3 自転車の活用の推進は、交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを旨として、行われなければならない。</p> <p>4 自転車の活用の推進は、交通の安全の確保を図りつつ、行われなければならない。</p> |
|---|

表 1.2 【参考】国の自転車活用推進計画（平成 30（2018）年 6 月 8 日閣議決定）

- | |
|---|
| <p>～自転車活用推進法の目的や基本理念を踏まえるとともに、自転車を巡る現状及び課題に対応するため、国の自転車活用推進計画では以下の4つの自転車の活用の推進に関する目標が掲げられている～</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p> |
|---|



1-2 計画の区域

計画の対象区域は沖縄県全域とします

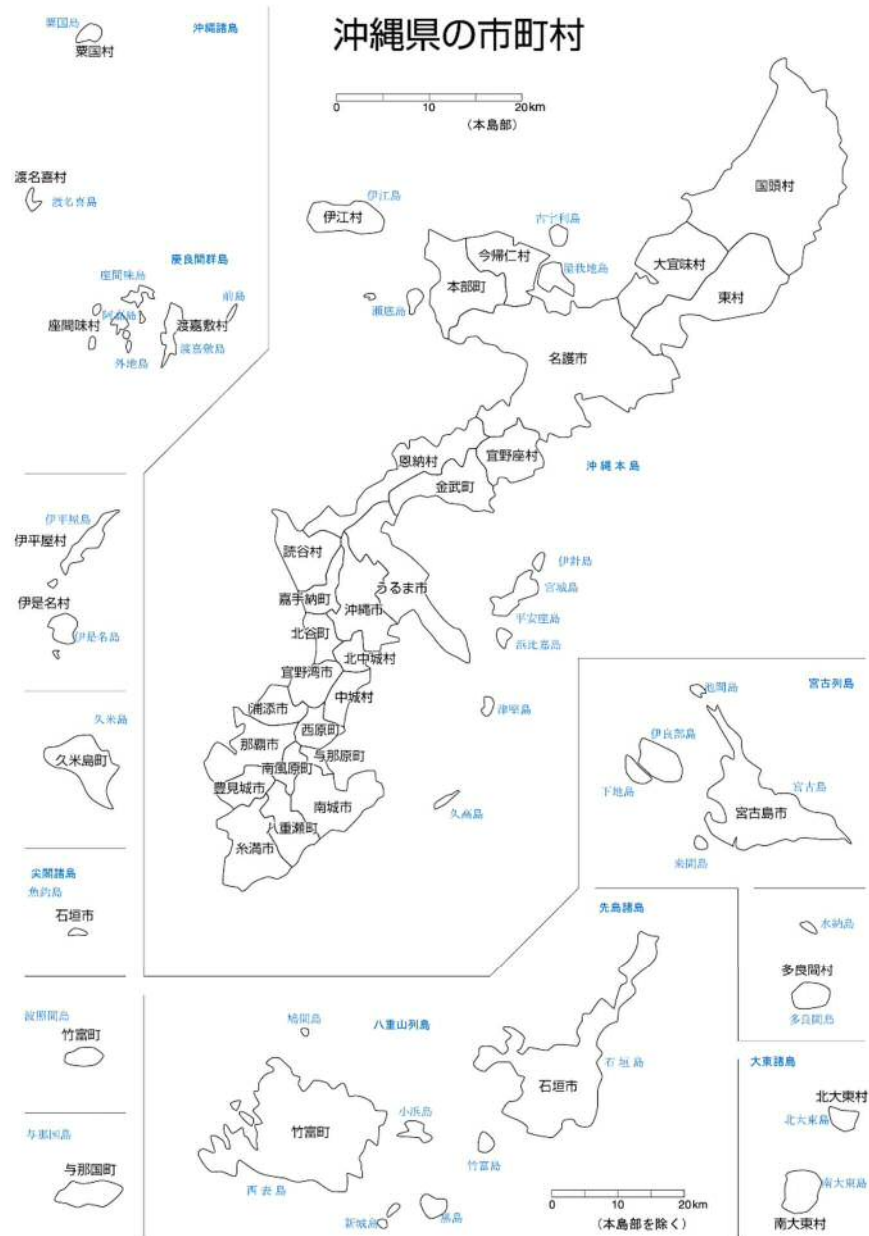


図 1.1 計画の対象区域（離島を含む沖縄県全域）



1-3 計画期間

計画期間は、2021 年度～2030 年度までの 10 ヶ年とします。

「国計画」に則り、自転車の利用を推進するためには、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備や交通安全の確保が課題となっています。これらはいずれも一朝一夕に達成することは容易ではなく、長期的な視点に立った着実な取組が必要となることから、国計画や県の上位・関連計画との連携を図りながら、本計画を着実に推進していく必要があります。

こうした現状を踏まえるとともに、県の最上位計画である「沖縄 21 世紀ビジョン（平成 23 年 3 月）」の目標年（概ね 2030 年）との整合も考慮し、本計画の計画期間を 2021～2030 年度までの 10 ヶ年とします。また、2021～2025 年度を前期計画、2026～2030 年度を後期計画とします。



1-4 計画の位置付け

**本計画は、国計画（自転車活用推進計画）や県の上位・関連計画を踏まえ、
本県における自転車の活用推進に関わる最上位計画と位置付けます。**

本計画は、「国計画（自転車活用推進計画）」を踏まえ、「法」に基づく都道府県版自転車活用推進計画とします。また、「沖縄 21 世紀ビジョン（平成 23 年 3 月）」やその他の関連計画等（下図参照）との整合を図り、本県における自転車の活用による地域の活性化等に向けた取組を総合的・計画的に推進するための最上位計画として位置付けます。

さらに、市町村が自転車活用推進計画を策定する際の指針として位置付けるものです。

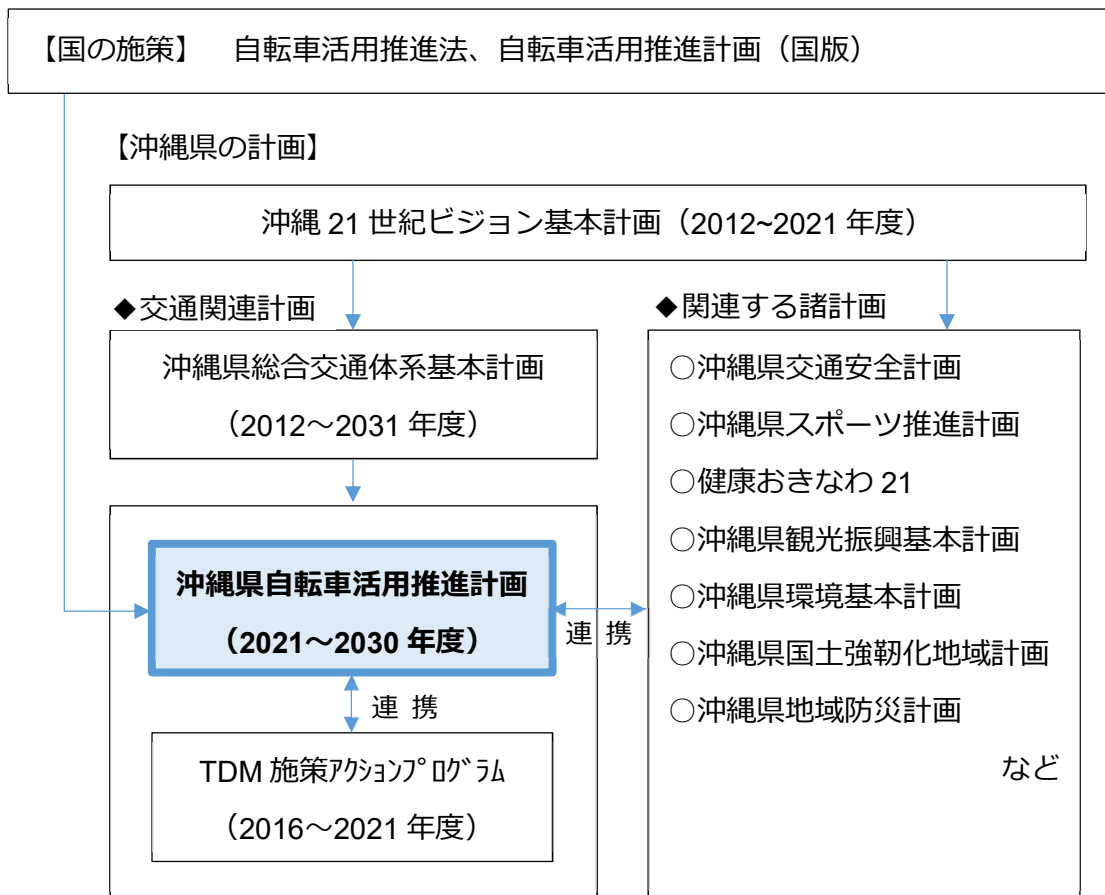


図 1.2 計画の位置付け



1-5 本県の都市交通体系における自転車の位置付け

**本県の都市交通体系において、
自転車を「近距離の移動における最も重要な交通手段」と位置付けます。**

自転車の活用を推進すること、特に、クルマと自転車の使い分けの中で、積極的な自転車の活用を図ること（＝移動のすべてをクルマから自転車に転換するのではなく、必要な部分はクルマも利用すること）は、交通渋滞の緩和、健康維持・増進、地域の活性化、環境負荷の低減などにつながり、市民だけでなく、事業者、そして地域に大きなメリットをもたらすものです。

しかし、こうしたメリットを最大限発現させるためには、クルマや公共交通などの様々な交通手段がある中で、自転車の位置付けを明確にし、かつ、それぞれの交通手段との連携や、場合によってはクルマ利用の抑制なども含めて取組を進めていく必要があります。

特に、沖縄県は、首都圏に匹敵する交通渋滞が発生しており、交通渋滞の緩和を図るためにも、クルマの過度な利用を控え、積極的に自転車利用を図る必要があります。

そこで、本計画では、自転車を県の都市交通体系において「近距離の移動における最も重要な交通手段」として位置付け、その活用を推進します。



2 自転車活用推進を通じた目指すべき将来の姿

本計画において、自転車活用推進を通じた目指すべき将来の姿を、「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」と掲げます。

本県における最上位計画「沖縄 21 世紀ビジョン（平成 23 年 3 月）」では、県民が望む目指すべき将来像として、以下の 5 つを掲げています。

- 【将来像 1】 沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島
- 【将来像 2】 心豊かで、安全・安心に暮らせる島
- 【将来像 3】 希望と活力にあふれる豊かな島
- 【将来像 4】 世界に開かれた交流と共生の島
- 【将来像 5】 多様な能力を発揮し、未来を拓く島

これらの実現に向けて、本県では「沖縄 21 世紀ビジョン基本計画【改定計画】（平成 24 年度～令和 3 年度）」および、「沖縄 21 世紀ビジョン実施計画（後期：平成 29 年度～令和 3 年度）」に基づき取組を推進しています。

本計画についても、これらの将来像の実現に寄与すべきものです。そのためには、子どもから大人まで、自転車を利用する人だけでなく歩行者からドライバーまで、国籍や身体障がい問わず道路を利用する誰もが、「沖縄 21 世紀ビジョン」で示された県民が望む将来像の実現において、自転車が「大切なもの」であるという認識のもと、正しくルールを理解しながら日常的により積極的に自転車を活用するとともに、日常利用・観光利用の双方において自転車をウェルカムなものとして受け入れる環境や状況が形成されることで、その実現に向けた効果が最大限発現されるものと考えられます。また、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」の中でも自転車の利用が推奨されており、3密を避ける移動手段としての役割も期待されています。

そこで、本計画における「自転車活用を通じた目指すべき将来の姿」を次のとおり掲げ、自転車の活用推進に向けた取組を推進します。



＜自転車活用を通じた目指すべき将来の姿＞

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

自転車に優しいバイシクルウェルカムな島は、誰にとっても優しい島になるはずなのです。

この、「自転車活用を通じた目指すべき将来の姿」が実現されれば、沖縄 21 世紀ビジョン（平成 23 年 3 月）で掲げられた県民が望む目指すべき 5 つの将来像に対し、例えば以下のような観点から、その実現に寄与することが考えられます。

【将来像 1】 沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島 に対して、 自転車なら、例えば次のように実現に寄与します

クリーンな乗り物である自転車の積極的利用や、自転車と公共交通の適切な連携による公共交通の利用促進によりクルマの利用が減ることで、CO2 をはじめとした温室効果ガスの排出量低減や、交通渋滞の緩和につながり、将来像 1 の実現に向けた道筋の一つである「低炭素島しょ社会の実現」に寄与します。

【将来像 2】 心豊かで、安全・安心に暮らせる島 に対して、 自転車なら、例えば次のように実現に寄与します

子どもから高齢者まで、誰もが気軽に利用できる自転車を、通勤や買物等のいつもの生活習慣の一つとして取り入れることで運動機会を得ることができ、生活習慣病の予防・改善をはじめとした健康の維持・増進、また、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」の一つとしても期待されていることから、将来像 2 の実現に向けた道筋の一つである「健康・長寿おきなわの推進」に寄与します。

【将来像 3】 希望と活力にあふれる豊かな島 に対して、 自転車なら、例えば次のように実現に寄与します

豊かな自然環境、特色ある島々、独自の歴史・文化、沖縄らしい風景等が醸し出す癒しの雰囲気など、沖縄が持つ優れた資源を活用したサイクルツーリズム等（沖縄一周等）により、国内外からの新たな観光需要の創出につながることを期待され、将来像 3 の実現に向けた道筋の一つである「世界水準の観光リゾート地の形成」に寄与します。



【将来像4】 世界に開かれた交流と共生の島 に対して、

自転車なら、例えば次のように実現に寄与します

安心・安全・快適な自転車通行空間を整備することは、海外からの旅行者や移住者に対して快適な移動環境を提供することで、活動の広域化が図られ、交流の促進が期待されることから、将来像4の実現に向けた道筋の一つである「国際ネットワークの形成と多様な交流の推進」に寄与します。

【将来像5】 多様な能力を発揮し、未来を拓く島 に対して、

自転車なら、例えば次のように実現に寄与します

自転車先進国の一つである台湾や、国内の自転車先進地である愛媛県では、自転車は「健康」、「生きがい」、「友情」を育むものと提唱されており、自転車を通じた地域や人々との交流体験は、共生の心、地域を誇りに思う心、社会で生きていく上で必要な能力等の醸成につながることを期待され、将来像5の実現に向けた道筋の一つである「沖縄らしい個性を持った人づくりの推進」に寄与します。



図 2.1 沖縄本島におけるサイクルツーリズム推進のネットワークイメージ

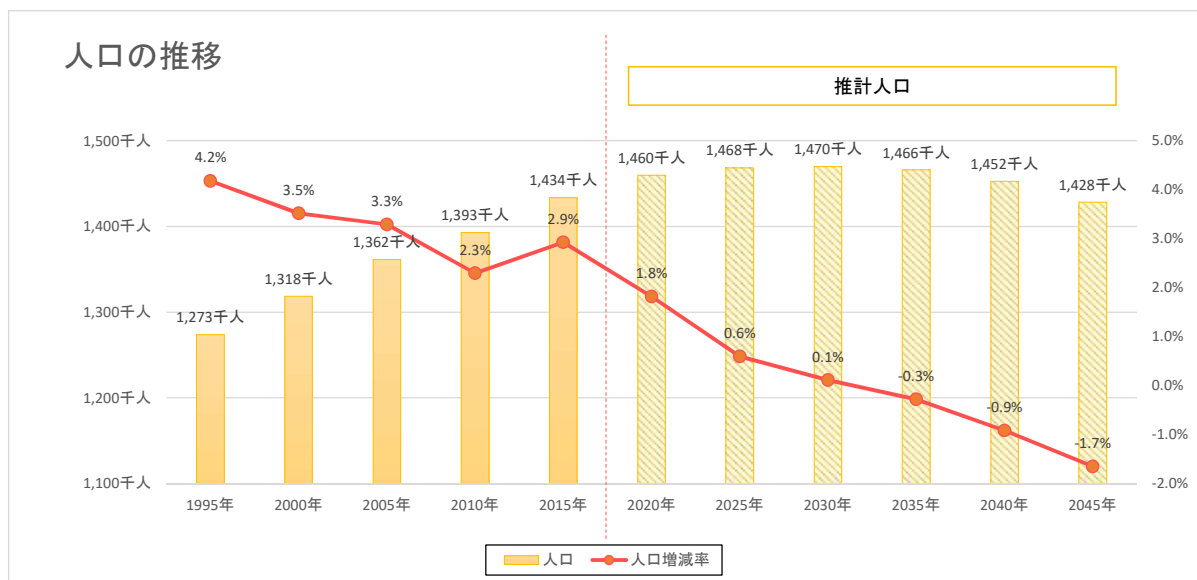


3 現状と課題

3-1 沖縄県を取り巻く概況

(1) 人口等の推移

沖縄県の人口は増加傾向で推移しており、今後もしばらくは増加傾向が継続するものとみられます。一方、人口増減率をみると増加率は鈍化しており、2030年頃をピークにマイナスに転じると予測されています。



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

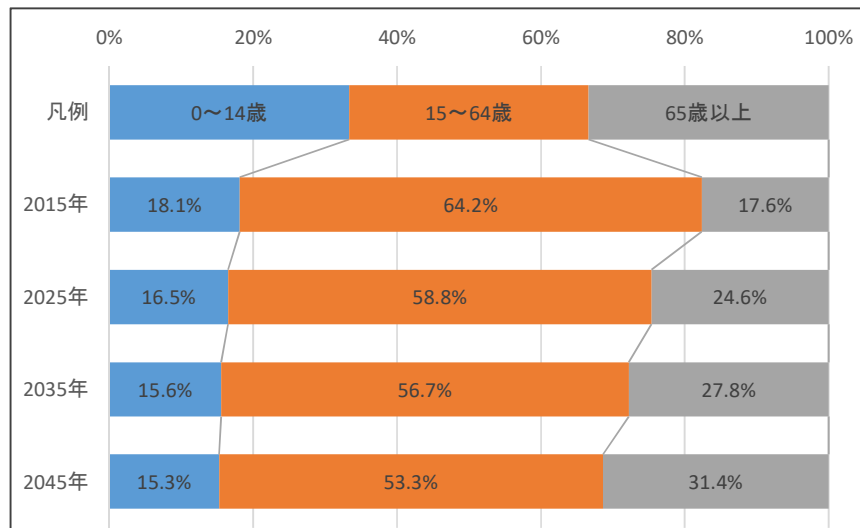
図 3.1 沖縄県の人口の推移



沖縄県の年齢3区分別人口割合の推移をみると、15～64歳未満人口の減少と65歳以上人口の増加が目立ち、今後ますます高齢者の割合が増加していく見込みです。

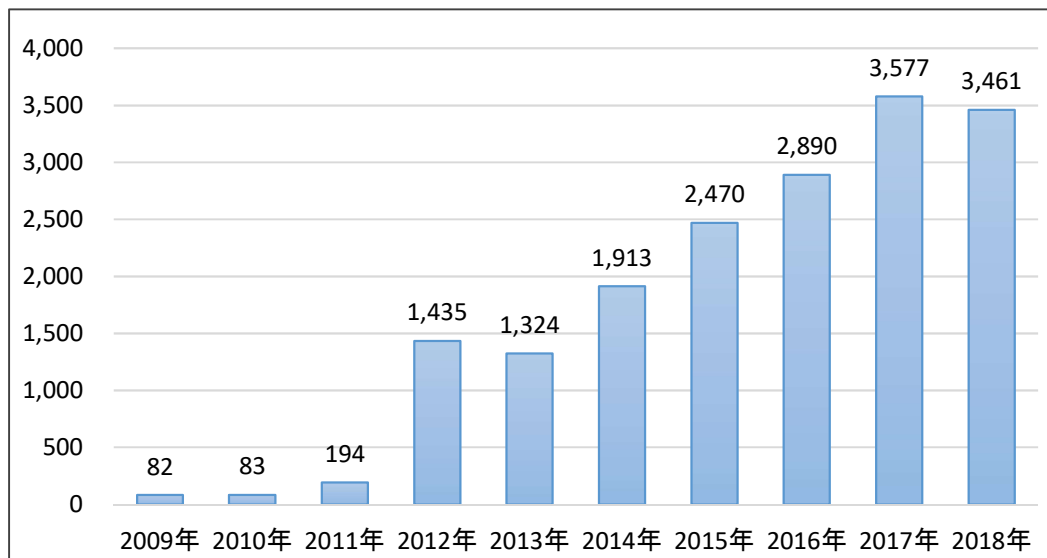
そのような中、運転免許証の自主返納者数の推移をみると、2012年ごろから急激に増加しています。

今後、高齢者をはじめとするクルマを運転できない方々の移動手段確保の重要性・緊急性が高まっていくものと推測されます。



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

図 3.2 沖縄県の年齢3区分別人口の推移



出典：平成30年版交通白書（沖縄県警察）より作成

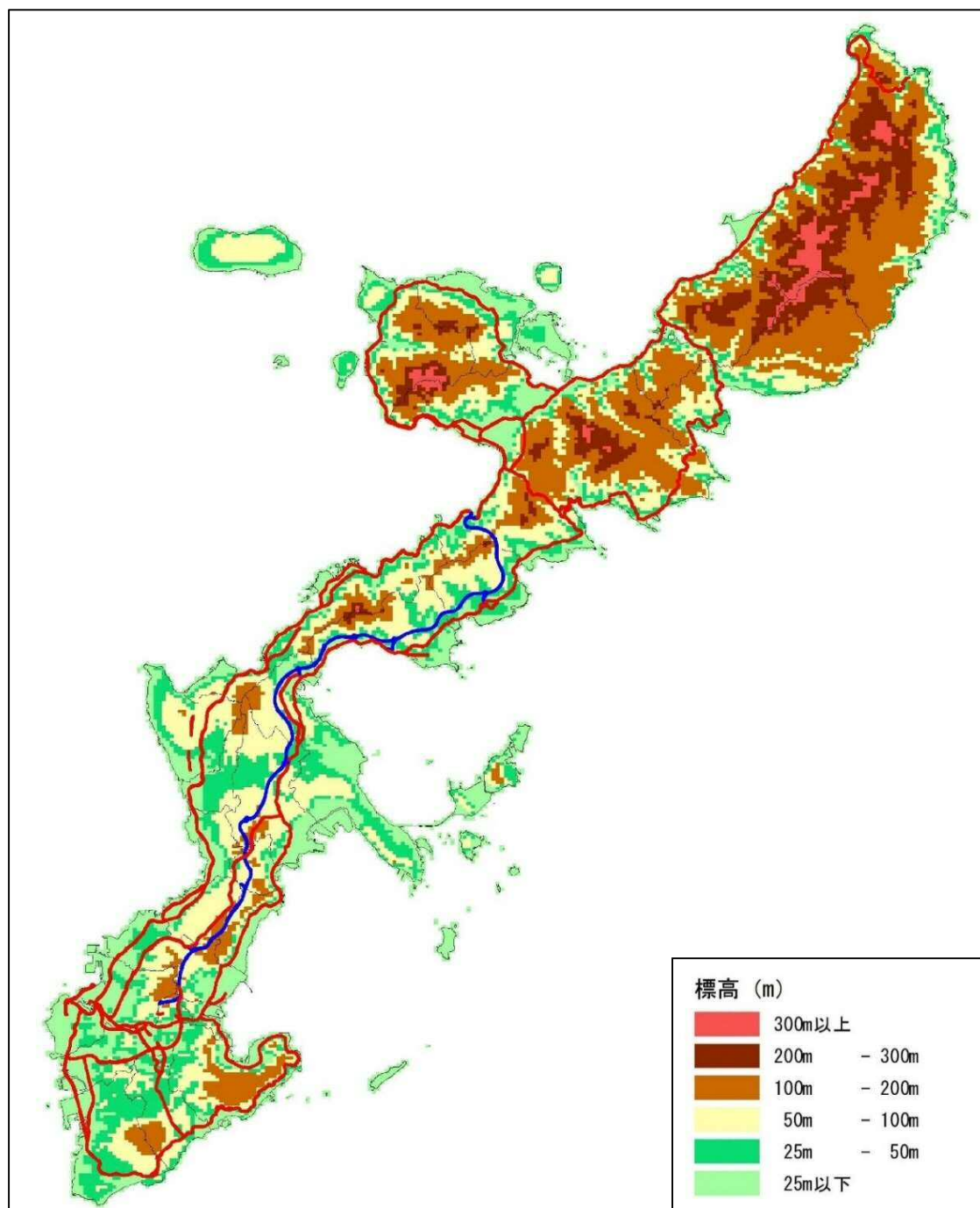
図 3.3 沖縄県の運転免許証自主返納者数の推移



(2) 地勢

沖縄本島の標高は北部が高く、中南部が低くなっており、国頭や本部半島、名護では標高が300mを超える箇所があります。

起伏に富んだ地形は、ダイナミックな風景や海への眺望など、沖縄の自然を楽しみたいサイクリストや観光客には魅力的な要素となる可能性があります。



出典:国土数値情報 標高・傾斜度 5次メッシュ(国土交通省)

図 3.4 標高

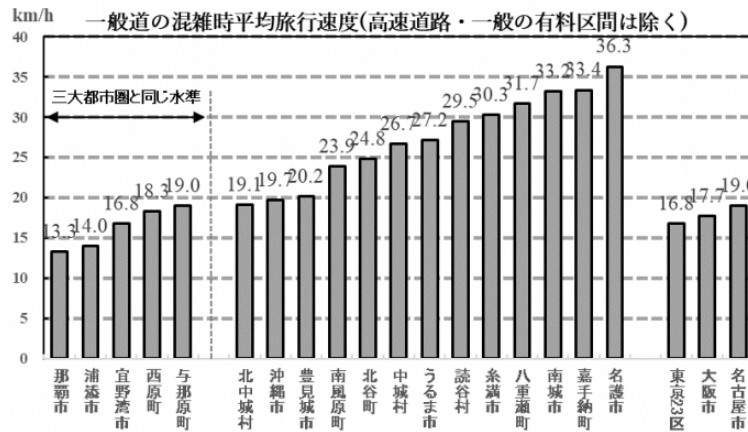


(3) 交通基盤

1) 交通渋滞

県内の交通渋滞の状況を見ると、那覇市をはじめ、浦添市、沖縄市等における道路混雑時の旅行速度は、東京 23 区などの三大都市圏と同等の低い水準となっており、慢性的な交通渋滞を引き起こしています。

このため、自動車依存からの脱却を図るための代替交通手段の検討が急務となっています。



出典: 平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

図 3.5 一般道の混雑時平均旅行速度

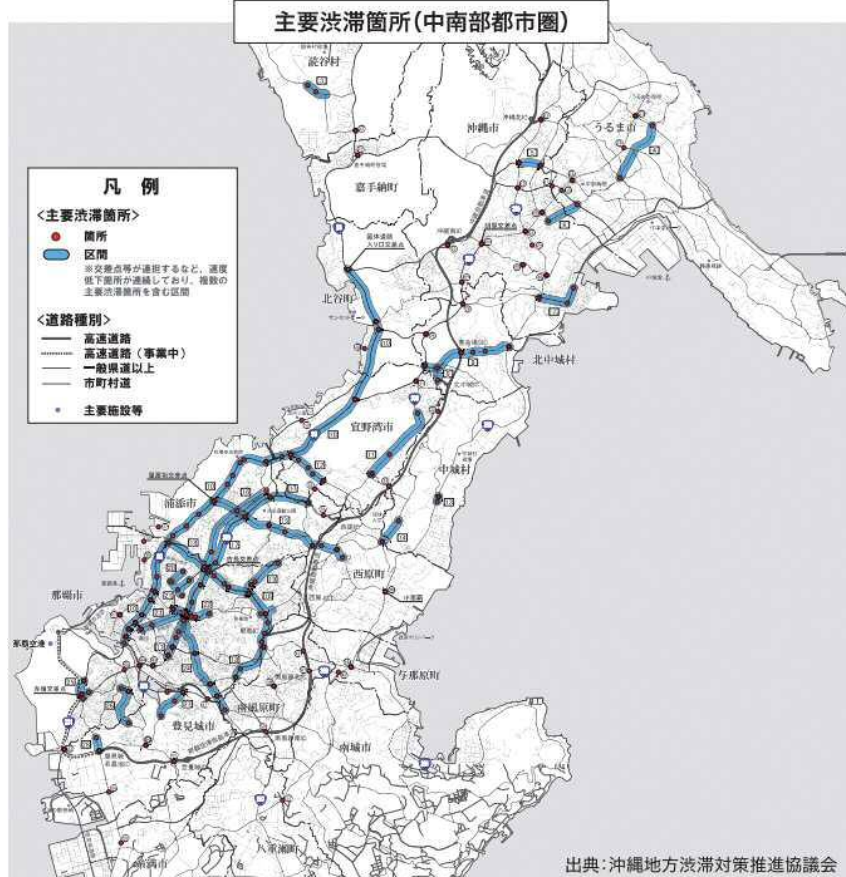


図 3.6 主要渋滞箇所(中南部都市圏)

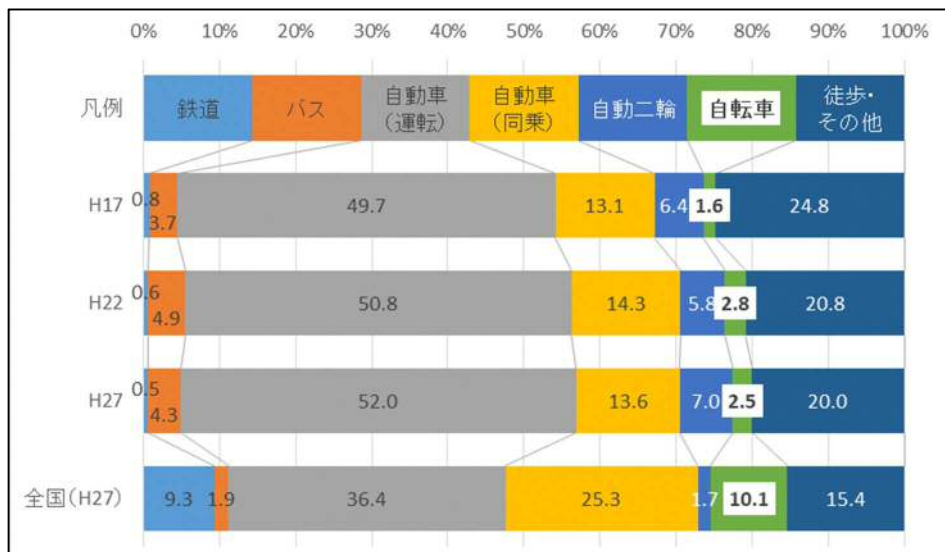


2) 移動手段

県民の移動手段を代表交通手段分担率でみると、自転車の割合は2%前後となっており、全国平均に比べて低い状況です。

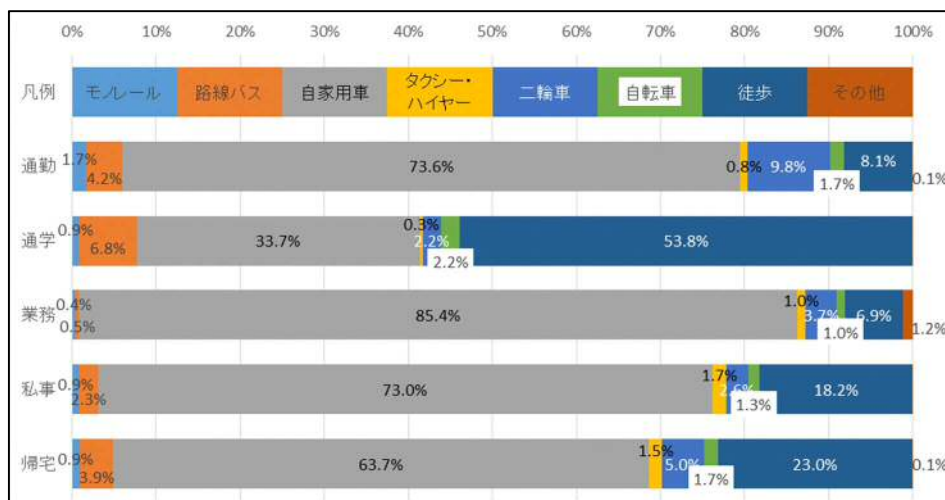
一方で、自動車（運転・同乗含む）の割合が7割弱を占めており、目的別交通手段分担率をみると、通勤、業務、私事、帰宅での「自家用車」の分担率が6割～8割超と高くなっていますが、いずれも、自動車依存の高さを示しています。

また、県が平成29年度に策定した「TDM 施策推進アクションプログラム」では、小学生～高校生の全体の3割が、クルマによる送迎で日常的に通学しており、このようなクルマでの送迎が交通渋滞や交通事故の発生要因の一つとなっていることが考えられます。



出典：全国都市交通特性調査より作成

図 3.7 代表交通手段分担率（平日）



出典：第3回沖繩本島中南部都市圏パーソントリップ調査報告書（平成21年3月）より作成

図 3.8 目的別交通手段分担率

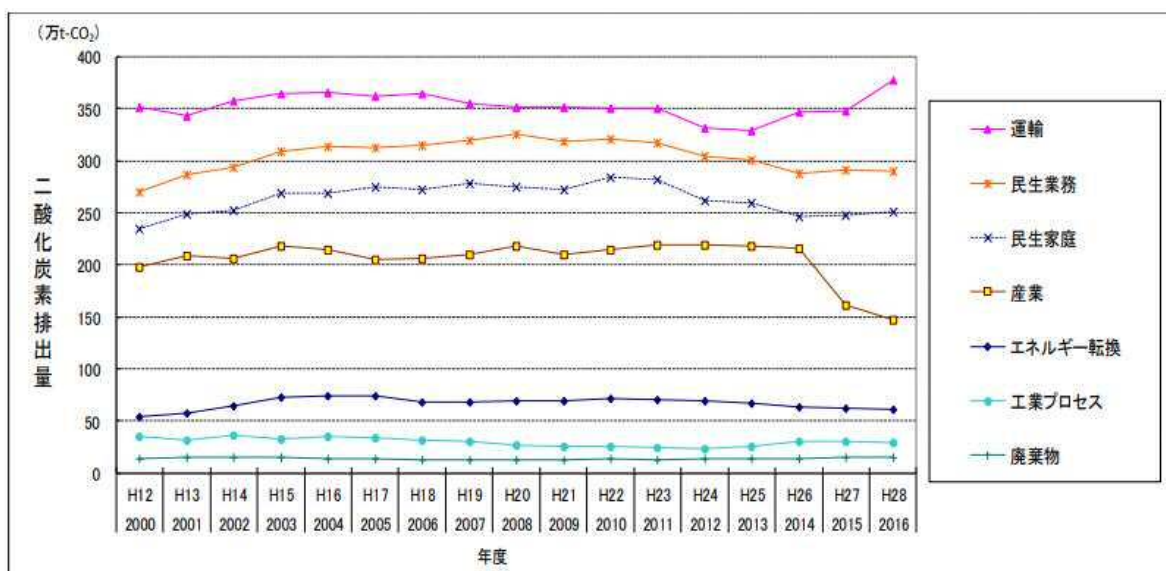


(4) 環境

部門別二酸化炭素排出量の推移をみると、運輸部門の排出量が最も大きく、平成 25 年度以降は増加に転じています。

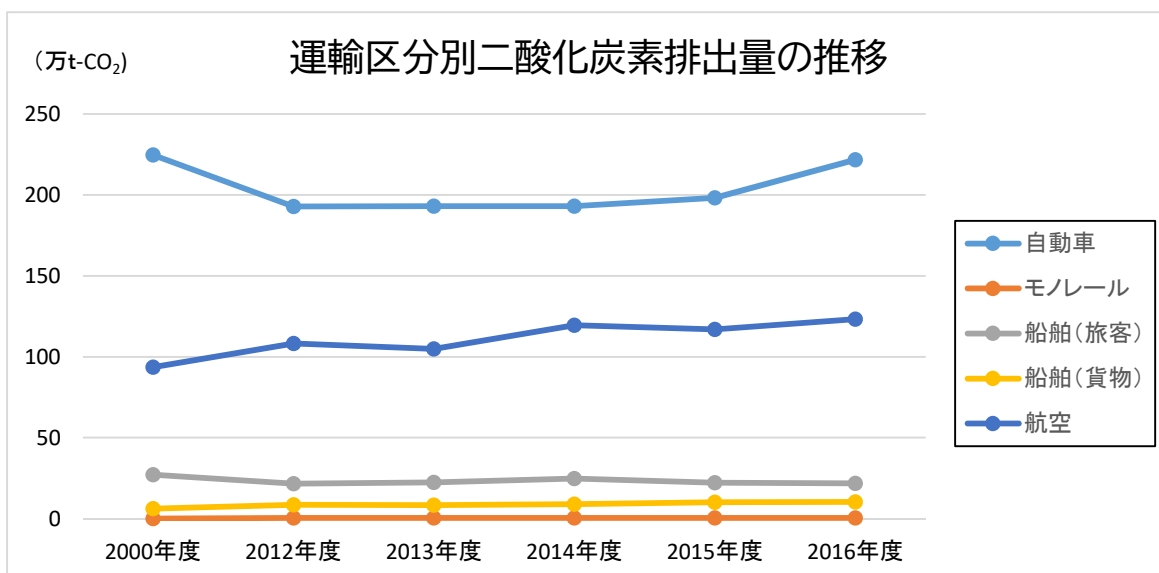
さらに、運輸部門の中の区分別排出量をみると、自動車の排出量が最も大きく、2016 年度には上昇しています。

地球温暖化対策の観点からも、自動車依存社会からの脱却が急務となっています。



出典：沖縄県地球温暖化対策実行計画 進捗管理報告書(平成 31 年 3 月)

図 3.9 沖縄県の部門別二酸化炭素排出量の推移



出典：沖縄県地球温暖化対策実行計画 進捗管理報告書(平成 31 年 3 月)より作成

図 3.10 運輸区分別二酸化炭素排出量の推移



(5) 観光

沖縄県においてはサイクリング等のスポーツイベントが多く開催されており、スポーツ・コンベンションの開催実績は平成 23 年度から 30 年度にかけて件数（453 件→682 件）、参加人数（163,198 人→198,536 人）ともに増加しています。

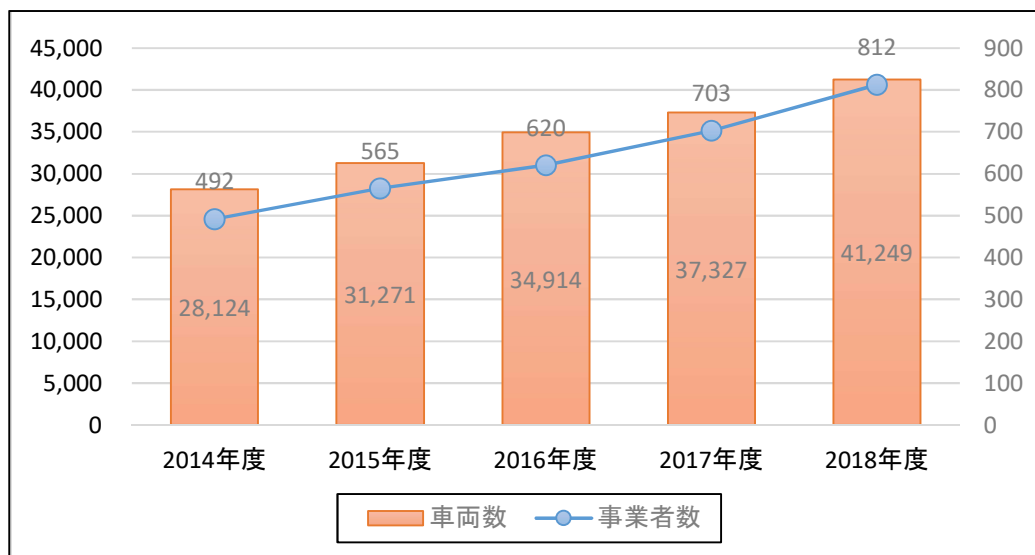
ツール・ド・おきなわ等をはじめとするサイクルイベントが活況であり、平成 30 年度には 6 イベント開催（8,045 人参加）とマラソン大会に次ぐ参加者となっています。

また、平成 29 年度には「しまなみ海道サイクリングロード」を有する今治市と名護市が「自転車を通じたまちづくり交流協定」を締結し、インバウンド旅行客の獲得による観光振興や地域の活性化を図ることとしています。

東海岸においても与那原町、西原町、中城村、北中城村で構成する「東海岸サンライズ推進協議会」において、令和 2 年に「サイクリングルート」を設定しています。今後は本ルートにおいて看板設置、路面表示を行うことやイベントの開催等を検討しています。

そのほか、沖縄県の入域観光客数の増加に伴い、レンタカー事業者数・車両数が急増しており、2014 年度～2018 年度の 5 年間では事業者数が 65.0%、車両数が 46.7%も増加しています。

県民だけでなく、観光客の移動も自動車（レンタカー等）に依存している状況がみられ、空港やレンタカー受け渡し拠点周辺でも交通渋滞が起きています。



出典：沖縄総合事務局運輸部 業務概況より作成

図 3.11 レンタカー事業者数及び車両数の推移



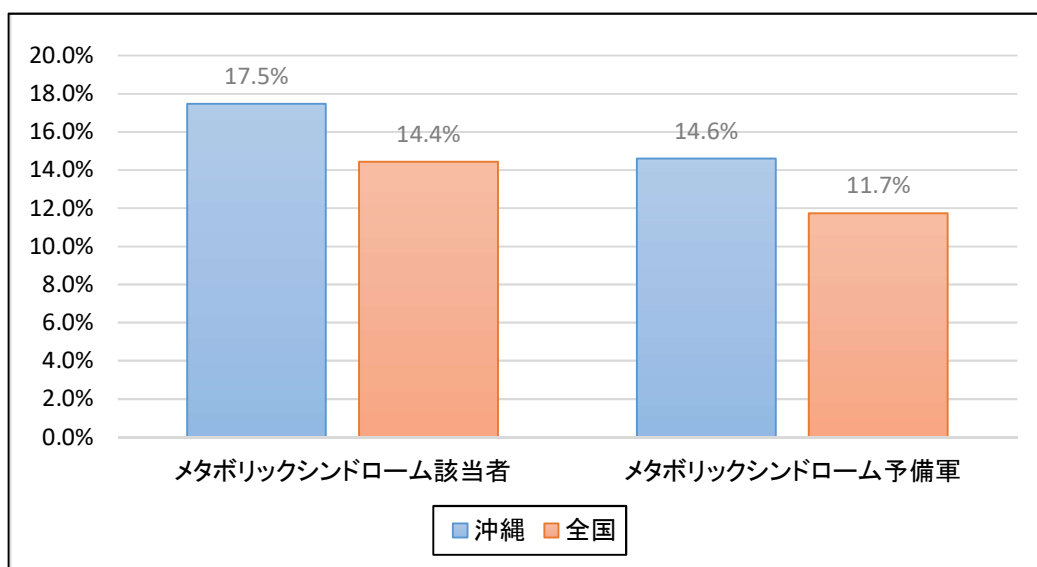
(6) 健康づくり

メタボリックシンドローム該当者及び予備群の割合をみると、沖縄県は全国平均と比較して割合が高い状況です。

メタボリックシンドロームは運動不足や食生活の乱れ等の積み重ねに起因する 경우가多く、将来的に重篤な病気を患う確率が高くなるため、県民の生活習慣の改善を図っていく必要があります。

自転車利用による健康増進等のメリットをPRして、自転車利用促進を図る必要があります。

通勤・通学や趣味・娯楽等の暮らしの中で、自転車が利用される環境を整備していく必要があります。



出典：平成 27 年度 特定健康診査・特定保健指導に関するデータ(厚生労働省)より作成

図 3.12 メタボリックシンドローム該当者・予備軍の割合



3-2 沖縄県の自転車を取り巻く環境

(1) 自転車の保有状況

1) 自転車保有台数・1世帯当たり保有台数

都道府県別の自転車保有台数（推計値）をみると、沖縄県は393千台で40位、1世帯当たり保有台数は0.695台で46位、全国と比較して保有台数が少ない状況です。

一方、平成24年からの推移をみると、全国的に保有台数が減少していますが、沖縄県は微増しています。

この流れを止めずに自転車利用を促進していくための自転車の利用環境（通行空間等）の改善が求められます。

表 3.1 都道府県別自転車保有台数・1世帯当たり保有台数

| | 保有台数(千台) | | | H30年1世帯 当たり保有 台数(台) | | 保有台数(千台) | | | H30年1世帯 当たり保有 台数(台) |
|------|----------|-------|-------|---------------------------|------------|------------|------------|----------|---------------------------|
| | H24 | H30 | 増減 | | | H24 | H30 | 増減 | |
| 北海道 | 2,872 | 2,540 | (332) | 1.031 | 滋賀県 | 923 | 865 | (58) | 1.595 |
| 青森県 | 672 | 500 | (172) | 0.971 | 京都府 | 1,682 | 1,552 | (130) | 1.334 |
| 岩手県 | 722 | 658 | (64) | 1.331 | 大阪府 | 6,488 | 5,969 | (519) | 1.508 |
| 宮城県 | 1,216 | 1,041 | (175) | 1.093 | 兵庫県 | 3,245 | 3,073 | (172) | 1.315 |
| 秋田県 | 587 | 484 | (103) | 1.236 | 奈良県 | 732 | 697 | (35) | 1.303 |
| 山形県 | 604 | 589 | (15) | 1.487 | 和歌山県 | 535 | 475 | (60) | 1.200 |
| 福島県 | 959 | 847 | (112) | 1.149 | 鳥取県 | 279 | 265 | (14) | 1.215 |
| 茨城県 | 1,564 | 1,489 | (75) | 1.313 | 島根県 | 338 | 262 | (76) | 0.982 |
| 栃木県 | 1,194 | 1,013 | (181) | 1.316 | 岡山県 | 1,139 | 1,062 | (77) | 1.362 |
| 群馬県 | 1,083 | 1,102 | 19 | 1.413 | 広島県 | 1,592 | 1,346 | (246) | 1.101 |
| 埼玉県 | 4,927 | 4,507 | (420) | 1.503 | 山口県 | 661 | 662 | 1 | 1.097 |
| 千葉県 | 3,711 | 3,189 | (522) | 1.212 | 徳島県 | 503 | 423 | (80) | 1.372 |
| 東京都 | 8,553 | 8,168 | (385) | 1.208 | 香川県 | 638 | 540 | (98) | 1.345 |
| 神奈川県 | 4,553 | 4,264 | (289) | 1.064 | 愛媛県 | 805 | 742 | (63) | 1.244 |
| 新潟県 | 1,117 | 1,055 | (62) | 1.233 | 高知県 | 442 | 413 | (29) | 1.284 |
| 富山県 | 574 | 503 | (71) | 1.274 | 福岡県 | 2,430 | 2,199 | (231) | 0.991 |
| 石川県 | 537 | 496 | (41) | 1.085 | 佐賀県 | 367 | 375 | 8 | 1.232 |
| 福井県 | 397 | 374 | (23) | 1.325 | 長崎県 | 361 | 314 | (47) | 0.556 |
| 山梨県 | 401 | 391 | (10) | 1.171 | 熊本県 | 906 | 771 | (135) | 1.086 |
| 長野県 | 1,035 | 1,113 | 78 | 1.368 | 大分県 | 522 | 473 | (49) | 0.965 |
| 岐阜県 | 1,091 | 970 | (121) | 1.277 | 宮崎県 | 507 | 501 | (6) | 1.074 |
| 静岡県 | 1,917 | 1,853 | (64) | 1.285 | 鹿児島県 | 604 | 546 | (58) | 0.748 |
| 愛知県 | 4,197 | 4,098 | (99) | 1.325 | 沖縄県 | 386 | 393 | 7 | 0.695 |
| 三重県 | 981 | 908 | (73) | 1.249 | 全国 | 71,551 | 66,068 | (5,483) | 1.226 |

表 3.2 保有台数ランキング

| | 都道府県 | 保有台数 (千台) |
|------------|------------|--------------|
| 1位 | 東京都 | 8168 |
| 2位 | 大阪府 | 5969 |
| 3位 | 埼玉県 | 4507 |
| ⋮ | | |
| 40位 | 沖縄県 | 393 |
| ⋮ | | |
| 47位 | 島根県 | 262 |

表 3.3 1世帯当たり

| | 都道府県 | 1世帯当たり 保有台数(台) |
|------------|------------|-------------------|
| 1位 | 滋賀県 | 1.595 |
| 2位 | 大阪府 | 1.508 |
| 3位 | 埼玉県 | 1.503 |
| ⋮ | | |
| 45位 | 鹿児島県 | 0.748 |
| 46位 | 沖縄県 | 0.695 |
| 47位 | 長崎県 | 0.556 |

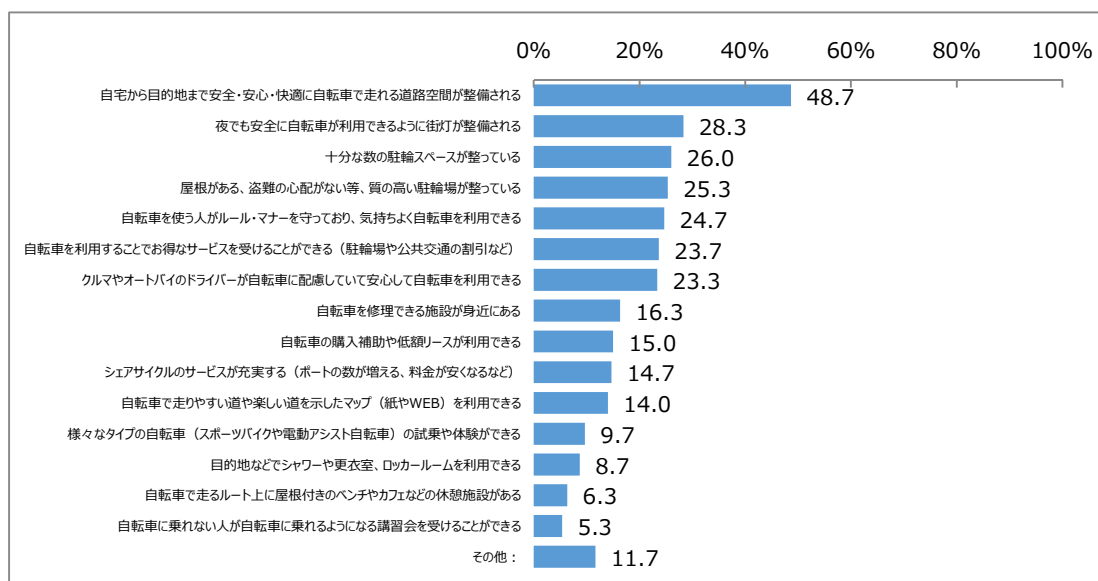
出典：平成24年度・平成30年度 自転車の保有実態に関する調査報告書（一財）自転車産業振興協会より作成



【沖縄で自転車利用が進まない要因】

アンケート調査結果から、「どのような環境が整えば自転車を利用してもよいと思うか/（自転車利用者は）より自転車を利用したいと思うか」の設問をみると、安全・安心・快適に走行できる道路空間の整備を望む回答が多くなっています。

自由意見からも、自転車通行空間や駐輪場などの利用環境が整っていないという意見のほか、沖縄の気候・地形等が自転車に不向き、自転車・クルマ双方のマナーが課題であるという意見が挙がっており、自転車利用が進まない要因となっていると推察されます。こうした状況を改善していくことが自転車利用促進につながるものと考えられます。



出典：自転車利用に関するアンケート調査（県民 WEB 調査）

図 3.13 どのような環境が整えば外出時に自転車を利用しても良いか/（利用者は）より自転車を利用したいと思うか

【自由意見からみる自転車利用が進まない要因】

■ 自転車利用のための環境整備に関する意見

自転車道・自転車レーンの設置／自転車が安全に利用できる空間が必要／駐輪場が少ない・狭い 等

■ 自転車利用は難しいという意見

坂が多く、突然雨が降る、暑い沖縄の環境は不向き／日差しが強い 等

■ 安全・マナー・ルール等に関する意見

自転車・クルマのマナーが悪い／歩道を歩いていて自転車とぶつかったことがある／自転車のルールや安全について学ぶ機会を増やすべき 等

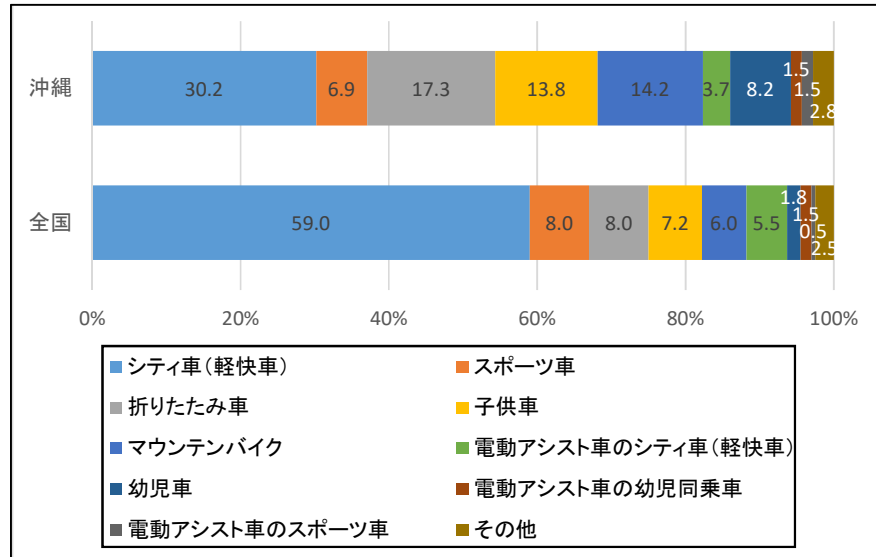
出典：自転車利用に関するアンケート調査（県民 WEB 調査）



2) 車種別保有割合

沖縄県内の車種別保有割合をみると、「シティ車（軽快車）」が3割（30.2%）で最多、次いで「折りたたみ車」（17.3%）、「マウンテンバイク」（14.2%）と続いています。

全国と比較すると、「シティ車（軽快車）」の割合は全国平均の約半分、一方、「折りたたみ車」や「マウンテンバイク」は約2倍程度と比較的高い状況です。

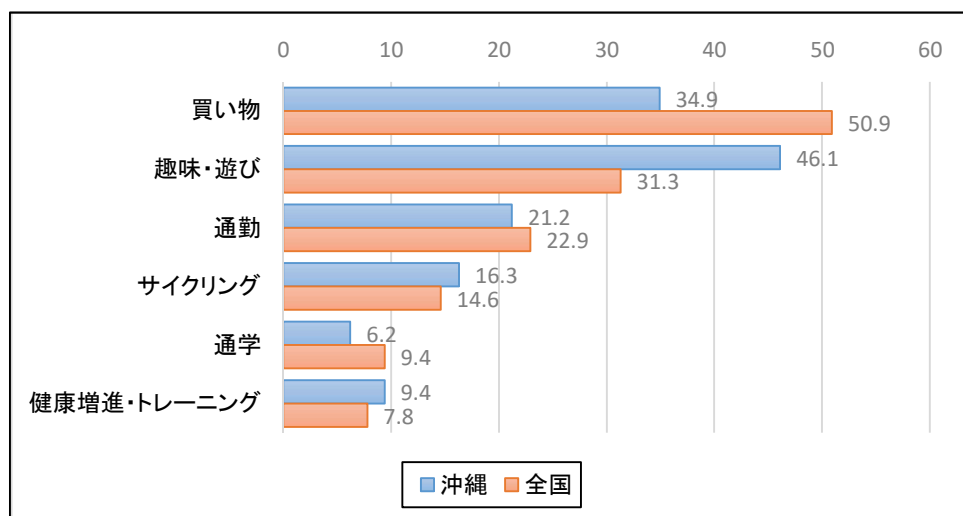


出典：平成30年度 自転車の保有実態に関する調査報告書((一財)自転車産業振興協会)より作成

図 3.14 車種別保有台数

3) 自転車の使用用途

自転車の使用用途をみると、沖縄県は「趣味・遊び」（46.1%）、「買い物」（34.9%）、「通勤」（21.2%）の順に高く、沖縄と全国では1位と2位が逆転しており、買い物など日常的な使用よりも娯楽的使用の面が強い様子がうかがえます。



出典：平成30年度 自転車の保有実態に関する調査報告書((一財)自転車産業振興協会)より作成

図 3.15 自転車の使用用途



(2) 自転車の事故状況

沖縄県内の自転車関連の事故発生件数を見ると、おおむね減少傾向で推移しています。

2009年を1とした場合の2018年の指数は0.6となり、4割程度の減少となっています。

平成30年に発生した事故を類型別にみると、「出会い頭」での事故が5割（50.0%）を占めています。

死傷者数を10歳階級別にみると、未成年（20歳未満）の件数が多く、中でも「小・中・高校生」の死傷者が比較的多くなっています。

学校等と連携して自転車に関する安全指導等に取り組むなど、交通事故の防止に努める必要があります。

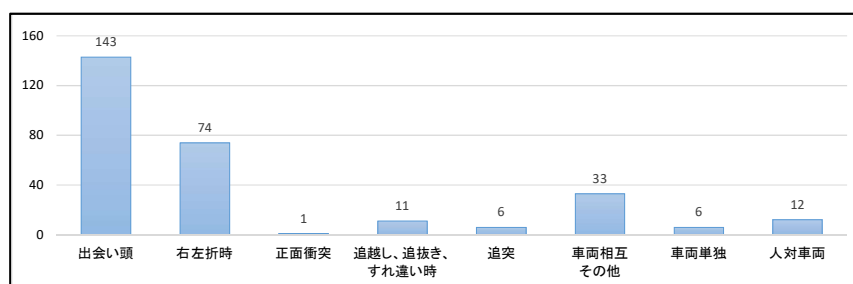
表 3.4 自転車関連の事故件数及び死傷者数の推移

| | 2009年 | 2010年 | 2011年 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年 | 2016年 | 2017年 | 2018年 |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 自転車関連事故発生件数 | 463 | 445 | 508 | 478 | 424 | 402 | 389 | 300 | 368 | 286 |
| 指数(2009年を1とする) | 1.0 | 1.0 | 1.1 | 1.0 | 0.9 | 0.9 | 0.8 | 0.6 | 0.8 | 0.6 |
| 死者数 | 4 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| 負傷者数 | 465 | 447 | 514 | 474 | 420 | 398 | 384 | 296 | 361 | 281 |
| うち重傷者 | 58 | 60 | 62 | 51 | 56 | 45 | 55 | 34 | 43 | 53 |
| うち軽傷者 | 407 | 387 | 452 | 423 | 364 | 353 | 329 | 262 | 318 | 228 |

※関連事故発生件数は、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。

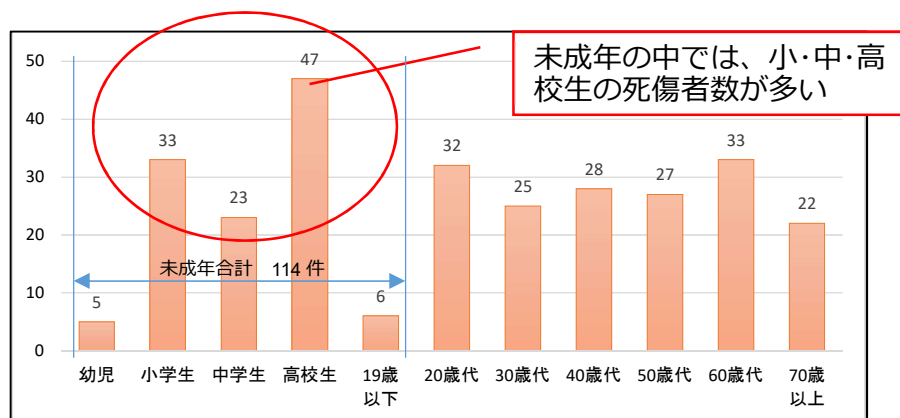
※死者数、負傷者数は、交通事故により自転車に乗車中の者が死傷した人数。

出典：平成30年版 交通白書 沖縄県警察より作成



出典：平成30年版 交通白書 沖縄県警察より作成

図 3.16 事故類型別自転車関連事故発生状況（平成30年）



出典：平成30年版 交通白書 沖縄県警察より作成

図 3.17 学齢・年齢層別自転車乗車中の死傷者数（平成30年）



(3) 自転車通行空間

沖縄県内の自転車の通行空間についてみると、道路総延長に対して自転車歩行者道が57.2%、自転車道が0.6%、自転車レーンが0.2%となっています。ただし、これは平成27年度調査をもとに整理したものであり、この間に整備された国道58号線（名護市内）の自転車道や名護市街地等の自転車レーンは集計に入っていないことから、これらの割合は増加しているものと推測されます。

全国と比較すると、一見、自転車通行空間の割合が高く、整備が進んでいるようにみえますが、そのほとんどが「自転車歩行者道」となっており、自転車と歩行者の通行空間が混在している状況です。

また、アンケート調査結果から、自転車利用時の危険な場所として、「スピードの速いクルマとのすれ違いが多い道路」が最も多く、歩行者・自転車・クルマの通行空間の分離という面で課題が残っています。

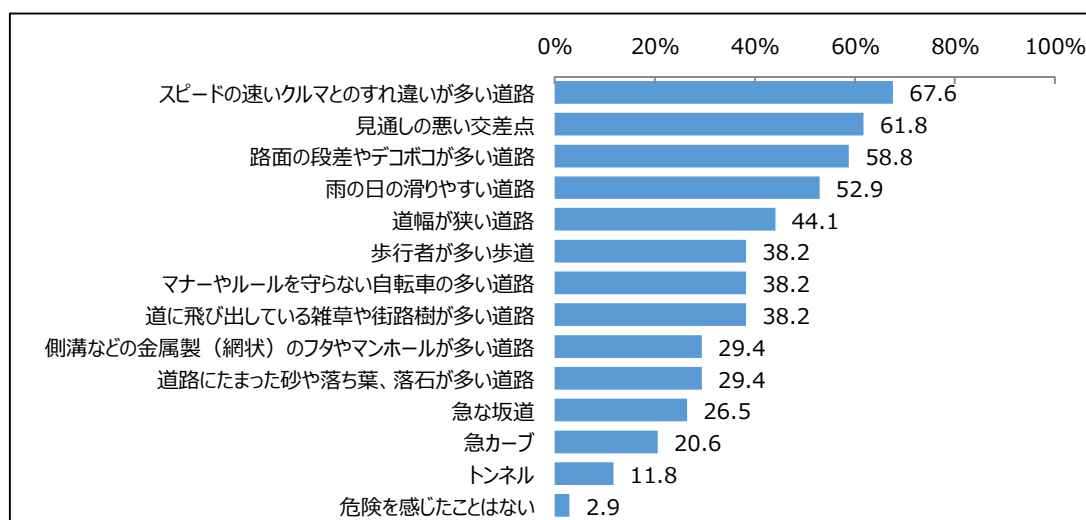
表 3.5 自転車通行空間（沖縄）

| | 延長(km) | 総延長に対する割合(%) |
|---------|---------|--------------|
| 自転車歩行者道 | 917.1 | 57.2% |
| 自転車道 | 9.5 | 0.6% |
| 自転車レーン | 3.7 | 0.2% |
| 総延長 | 1,603.6 | - |

表 3.6 自転車通行空間（全国）

| | 延長(km) | 総延長に対する割合(%) |
|---------|-----------|--------------|
| 自転車歩行者道 | 46,942.1 | 24.2% |
| 自転車道 | 174.8 | 0.1% |
| 自転車レーン | 105.1 | 0.1% |
| 総延長 | 193,593.4 | - |

出典：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 集計結果整理表より作成
※普通自転車通行指定が無い部分も含む



出典：自転車利用に関するアンケート調査（県民WEB調査）

図 3.18 自転車に乗っているときに危険と感じる場所（複数回答）

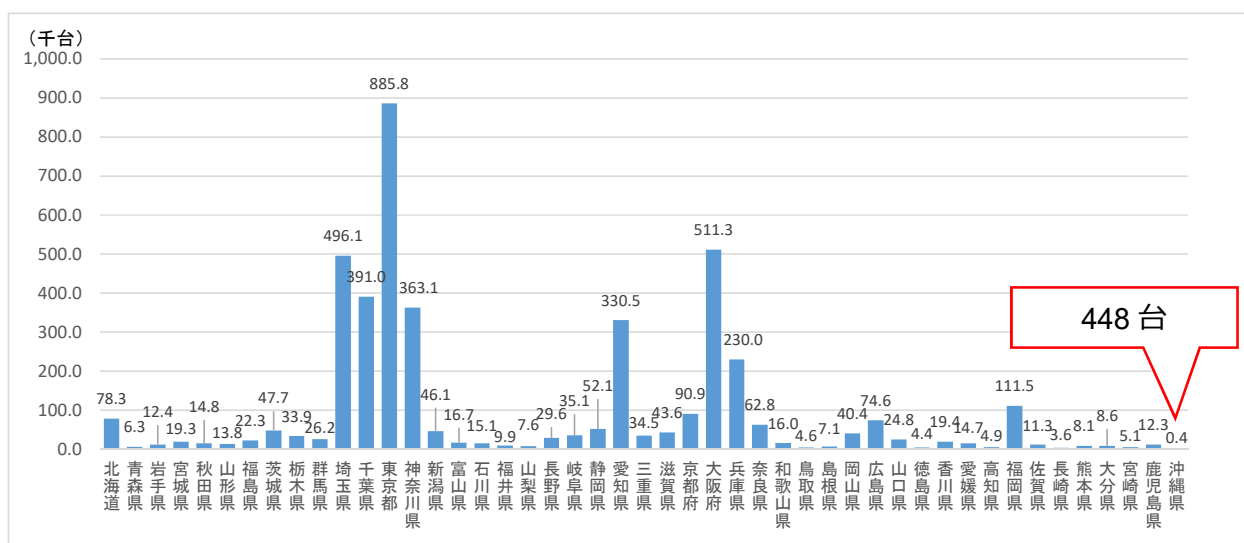


(4) 駐輪場の状況

都道府県別の駅周辺駐輪場の収容台数をみると、沖縄県は 448 台（モノレール駅周辺）となっており、全国で最も収容台数が少ない状況です。

自転車の利便性向上を図るためには、交通結節点や主要な目的地等への駐輪場の整備が必要です。

アンケート調査の結果をみると、「そもそも駐輪場がない」や「屋根がない」といった不満点が多いことから、駐輪場の環境が不十分である様子が見えます。



出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査（内閣府 平成 28 年 3 月）

図 3.19 駅周辺における自転車収容能力（平成 27 年 8 月末現在）

表 3.7 駐輪場の環境に対する不満

| | n | 上段：件数、下段：% | | | | | | | |
|---------|-------|------------|---------|-----|----------|--------|------------|------|--------|
| | | 屋根がない | スペースが狭い | 暗い | 盗難対策が不十分 | 利用料が高い | そもそも駐輪場がない | その他 | 不満点はない |
| 1.自宅 | 34 | 5 | 6 | 2 | 3 | 0 | 6 | 0 | 15 |
| | 100.0 | 14.7 | 17.6 | 5.9 | 8.8 | 0.0 | 17.6 | 0.0 | 44.1 |
| 2.職場・学校 | 34 | 8 | 4 | 2 | 3 | 0 | 6 | 4 | 10 |
| | 100.0 | 23.5 | 11.8 | 5.9 | 8.8 | 0.0 | 17.6 | 11.8 | 29.4 |
| 3.駅・バス停 | 34 | 6 | 3 | 2 | 6 | 1 | 8 | 3 | 8 |
| | 100.0 | 17.6 | 8.8 | 5.9 | 17.6 | 2.9 | 23.5 | 8.8 | 23.5 |
| 4.商業施設 | 34 | 5 | 4 | 0 | 9 | 1 | 4 | 2 | 10 |
| | 100.0 | 14.7 | 11.8 | 0.0 | 26.5 | 2.9 | 11.8 | 5.9 | 29.4 |

出典：自転車利用に関するアンケート調査（県民 WEB 調査）



(5) 安心・安全

1) 点検・整備状況

沖縄県の使用自転車の整備・点検状況についてみると、自転車販売店で点検・整備を行ったことがある人の割合は2割程度（22.4%）と、全国（36.8%）に比べて低く、ランキングで見ると最下位となっており、1位京都府（43.7%）の約半分の割合です。

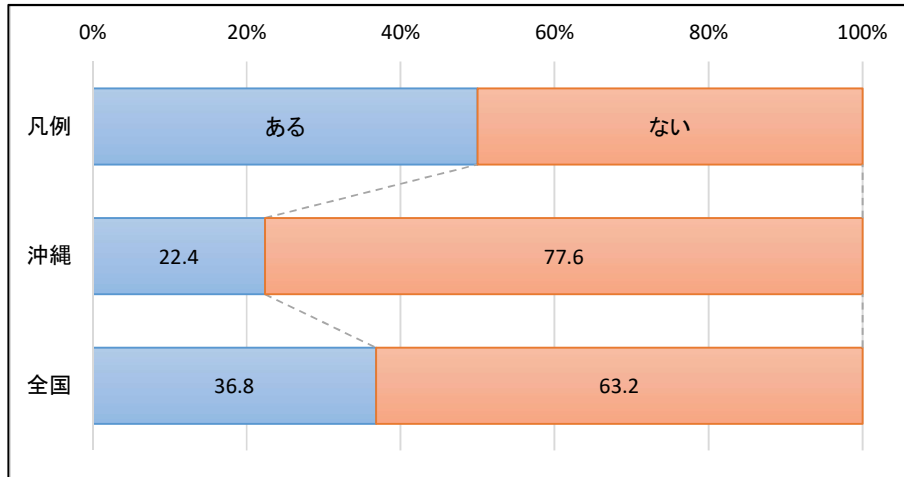


図 3.20 自転車販売店での点検・整備経験の有無

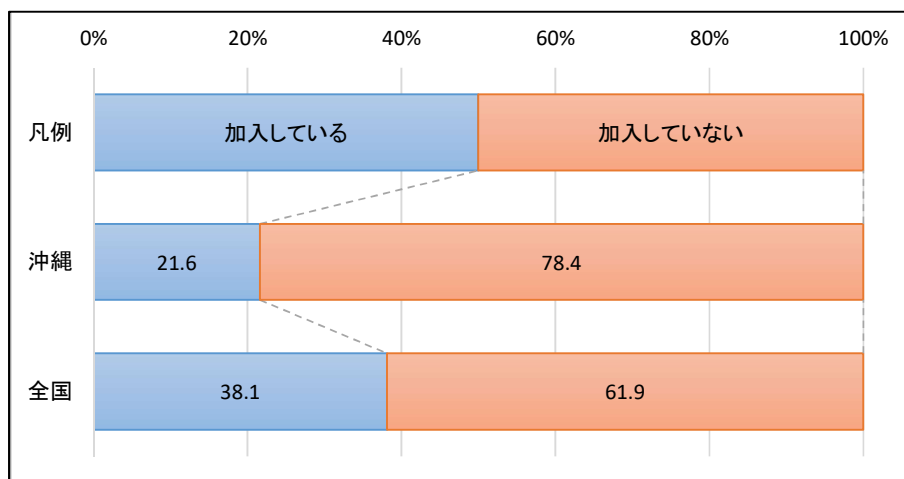
出典:30年度 自転車の保有実態に関する調査報告書((一財)自転車産業振興協会)より作成

表 3.8 ランキング

| | 都道府県 | 点検・整備経験「あり」 |
|-----|------|-------------|
| 1位 | 京都府 | 43.7% |
| 2位 | 東京都 | 42.3% |
| 3位 | 神奈川県 | 41.4% |
| ⋮ | | |
| 45位 | 岩手県 | 26.8% |
| 46位 | 島根県 | 26.5% |
| 47位 | 沖縄県 | 22.4% |

2) 自転車損害保険への加入状況

沖縄県の自転車損害保険への加入状況についてみると、加入者の割合は2割程度（21.6%）と、全国（38.1%）に比べて低く、ランキングで見ると最下位となっており、1位京都府（58.2%）の約3分の1の割合です。



出典:30年度 自転車の保有実態に関する調査報告書((一財)自転車産業振興協会)より作成

図 3.21 自転車損害保険加入状況

表 3.9 ランキング

| | 都道府県 | 損害保険に加入している |
|-----|------|-------------|
| 1位 | 京都府 | 58.2% |
| 2位 | 兵庫県 | 54.8% |
| 3位 | 大阪府 | 52.1% |
| ⋮ | | |
| 45位 | 岩手県 | 23.2% |
| 46位 | 山形県 | 21.9% |
| 47位 | 沖縄県 | 21.6% |



3) 防犯登録の状況

沖縄県の自転車の防犯登録の状況についてみると、防犯登録をしているものの割合は6割程度（63.4%）と、全国（79.8%）に比べて低く、ランキングでみると最下位から2番目となっています。

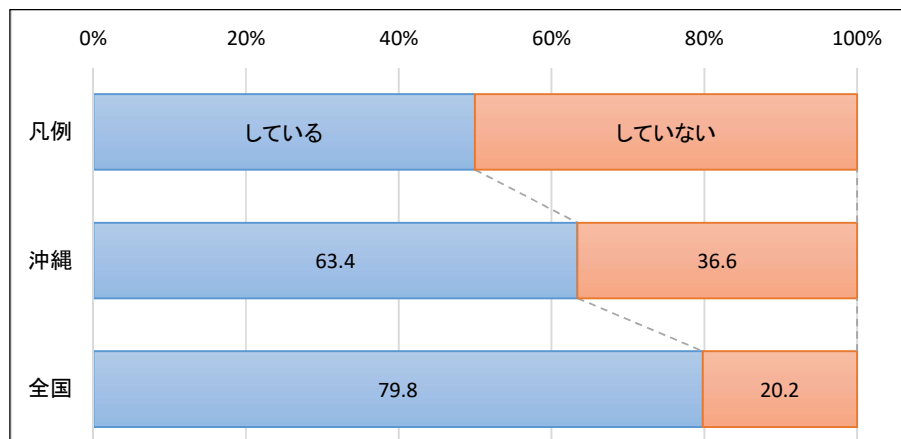


表 3.10 ランキング

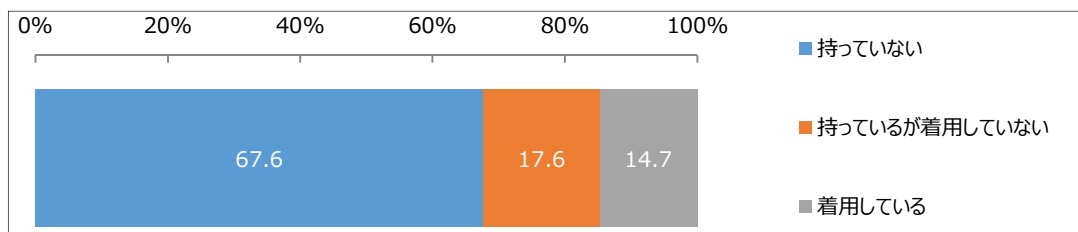
| | 都道府県 | 防犯登録「している」 |
|------------|------------|--------------|
| 1位 | 東京都 | 89.2% |
| 2位 | 埼玉県 | 85.9% |
| 3位 | 神奈川県 | 85.7% |
| ⋮ | | |
| 45位 | 茨城県 | 63.7% |
| 46位 | 沖縄県 | 63.4% |
| 47位 | 長崎県 | 56.0% |

出典：平成30年度 自転車の保有実態に関する調査報告書（（一財）自転車産業振興協会）より作成
 図 3.22 防犯登録の有無

4) ヘルメット着用率

アンケート調査から、沖縄県民の外出時のヘルメットの着用率をみると、「着用していない（持っていない含む）」が8割を超えています。

ヘルメットの着用を含め、安全意識の向上が必要となっています。

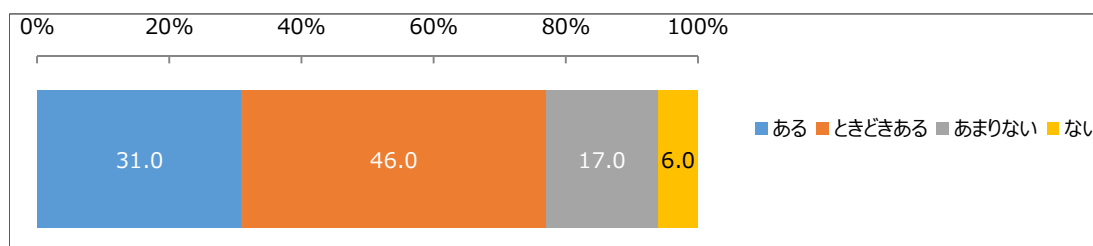


出典：自転車利用に関するアンケート調査（県民 WEB 調査）

図 3.23 外出時のヘルメット着用率

5) 路上駐車

県外在住で、沖縄県内に来訪しサイクリングを実施したことがある人の8割程度が、路上駐車が原因で「危険を感じたことがある（ときどきあるを含む）」と回答しています。



出典：沖縄県来訪時の自転車利用に関するアンケート調査（日本人観光サイクリスト WEB 調査）

図 3.24 クルマの路上駐車が原因で危険を感じた経験

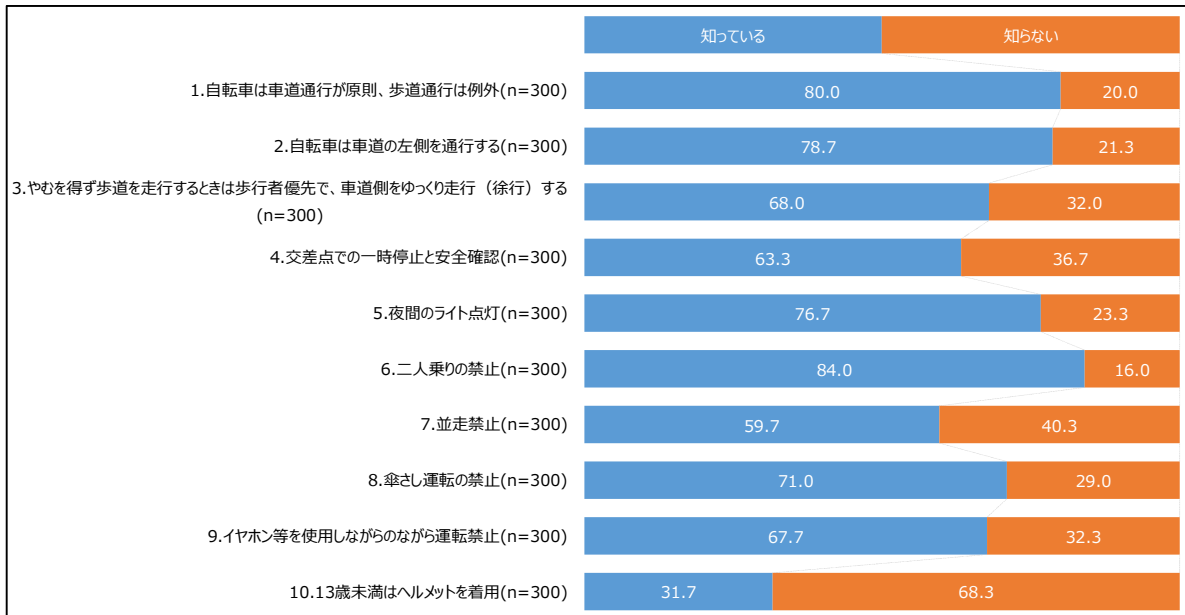


6) 自転車通行ルールの認知度・遵守状況

アンケート調査から、沖縄県民の自転車通行ルールの認知度をみると、全体的に認知度は高くなっていますが、「13歳未満はヘルメットを着用」のみ半数を下回っています。

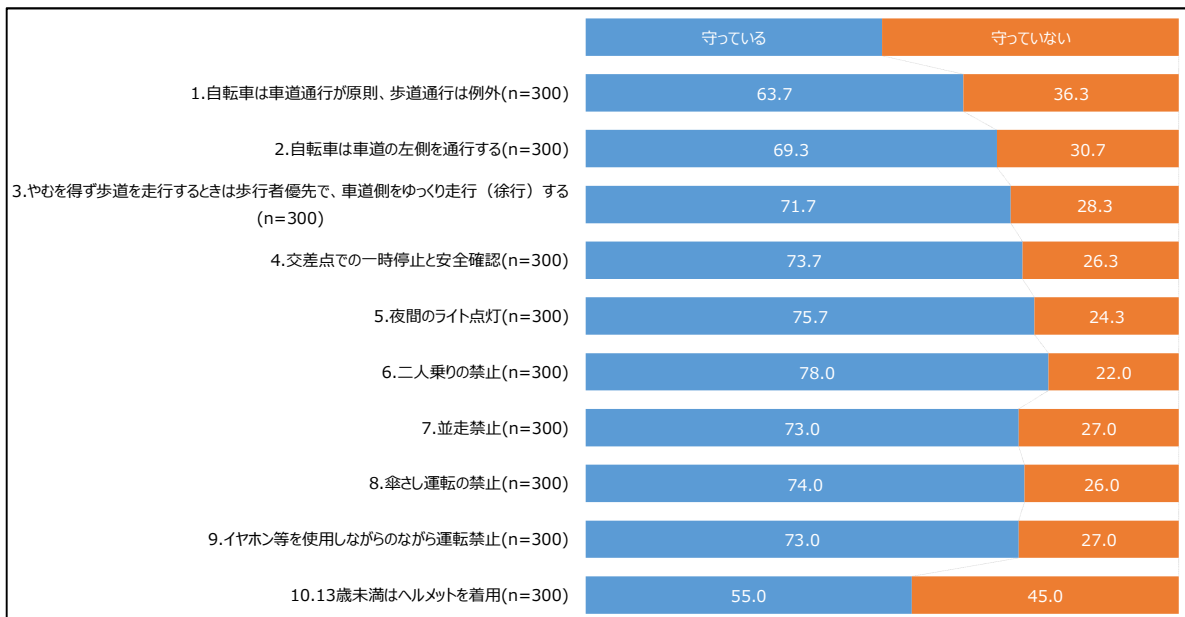
遵守状況をみると、全体的にルールを守っている者の割合が高くなっています。

「自転車は車道通行が原則、歩道通行は例外」や「自転車は車道の左側を通行する」の項目では、ルール自体の認知度に比べて守っている者の割合が低くなっており、通行空間が十分に確保されていないことや安全意識が定着していないことが推測されます。



出典: 自転車利用に関するアンケート調査(県民 WEB 調査)

図 3.25 自転車通行ルールの認知度



出典: 自転車利用に関するアンケート調査(県民 WEB 調査)

図 3.26 自転車通行ルールの遵守状況



(6) サイクリングイベント

沖縄県内で実施されている主なサイクリングイベントを下表に整理します。

県内最大のサイクリングイベントであるツール・ド・おきなわは、4,000～5,000 人が参加する大きなイベントとなっており、県内外から多くの参加者がいます。

表 3.11 県内の主なサイクリングイベント (1/2)

| イベント名 | エリア | 市町村 | 主催者 | 実施時期 | イベント内容 | 参加人数 | 行政の関わり |
|---------------------------|-------|---|---|------|--------------------------------------|--------------------|--------|
| ツール・ド・おきなわ | 北部 | 北部地区各市町村（伊平屋村、伊是名村除く） | NPO 法人ツール・ド・おきなわ協会、北部広域市町村圏事務組合、日本自転車競技連盟 | 11月 | 沖縄本島北部を中心に開催される自転車ロードレース大会。 | 4,000～5,000人 | 主催 |
| 美ら島オキナワ Century Run（開催中断） | 北部・中部 | 名護市、本部町、今帰仁村、恩納村、金武町、宜野座村、うるま市、読谷村、嘉手納町 | 美ら島沖縄センチュリーラン実行委員会 | 1月 | 本島中北部の50～160kmの4つのコースが設定されたサイクリング大会。 | 1,700人 | 後援 |
| 屋我地サイクルロードレース大会 | 北部 | 名護市 | 沖縄県自転車競技連盟 | 6月 | 屋我地島を周回するロードレース大会 | 250人 | 後援 |
| 伊江島ファミリーサイクリング大会 | 北部 | 伊江島村 | NPO 法人ツール・ド・おきなわ協会、北部広域市町村圏事務組合、日本自転車競技連盟 | 11月 | 伊江島の観光地を巡る家族が対象のサイクリング大会。 | 50人 | 主催 |
| いげな美ら島ママチャリ耐久レース | 北部 | 伊是名村 | 伊是名村 | 6月 | チームでコースを周回するママチャリの耐久レース。 | 300人 | 主催 |
| 沖縄国際トライアスロン大会 | 南部 | 那覇市 | 沖縄国際トライアスロン大会組織委員会 | 6月 | 沖縄国際トライアスロン大会組織委員会主催のトライアスロンレース。 | 個人：550人 リレー：50組 | 主催 |
| 沖縄県キッズトライアスロン | 南部 | 那覇市 | 一般社団法人沖縄県トライアスロン連合 | 6月 | うみそら公園での小学生のトライアスロン大会。 | 120人 | 後援 |
| ロックの日（鍵の日） | 南部 | 那覇市 | 那覇警察署 | 6月 | 那覇警察署主催のイベント。自転車のツーロックを推進。 | 40人 | 支援 |



表 3.11 県内の主なサイクリングイベント (2/2)

| イベント名 | エリア | 市町村 | 主催者 | 実施時期 | イベント内容 | 参加人数 | 行政の関わり |
|-----------------------|-----|------|-----------------------|------|------------------------------------|--------|--------|
| マウンテンバイク大会 | 南部 | 糸満市 | 糸満市エコスポーツ拡大事業実行委員会 | 1月 | H24~28 に開催。 | 500人 | 主催 |
| とみぐすく美ら島ママチャリ5時間耐久レース | 南部 | 豊見城市 | 美ら島ママチャリ耐久レース実行委員会 | 11月 | ママチャリのレース。 | 2,000人 | 後援 |
| 自転車で巡る、八重瀬発見を満喫する旅 | 南部 | 八重瀬町 | 八重瀬町 | 2月 | ポタリング初心者向け、サイクリング初心者向けの2コースで町内を周遊。 | 18人 | 主催 |
| シュガーライド2018 | 南部 | 久米島町 | シュガーライド久米島実行委員会 | 11月 | リゾート気分が満喫できるサイクリング大会。 | 114人 | 運営補助 |
| ツール・ド・宮古島(開催中断) | 宮古 | 宮古島市 | 宮古島市、(有)パワースポーツ | 6月 | 宮古島市主催のサイクリングレース。 | 700人 | 主催 |
| 全日本トライアスロン宮古島大会 | 宮古 | 宮古島市 | 宮古島市、琉球新報 | 4月 | 宮古島市等主催のトライアスロン。 | 1,700人 | 主催 |
| 石垣島トライアスロン | 八重山 | 石垣市 | 石垣島トライアスロン大会2021実行委員会 | 4月 | 石垣島で開催されるトライアスロン大会 | 1,000人 | 共催 |
| 西表島HAPPY77トリアスロン | 八重山 | 竹富町 | 西表プロジェクト | 12月 | 順位を付けない誰でも参加できる大会。 | 69名 | 後援 |

出典: サイクリングコネク特支援業務報告書 平成30年9月
(株式会社大東エンジニアリング・株式会社アール・ピー・アイ)等より作成



3-3 沖縄県内における自転車利用課題の整理と施策の柱の検討 (1) 課題抽出のスキーム

ここでは、自転車の主な利用者として想定される沖縄県民の利用の視点と主たる来訪者である観光客の利用の視点から課題の整理を行い、施策の柱を検討します。

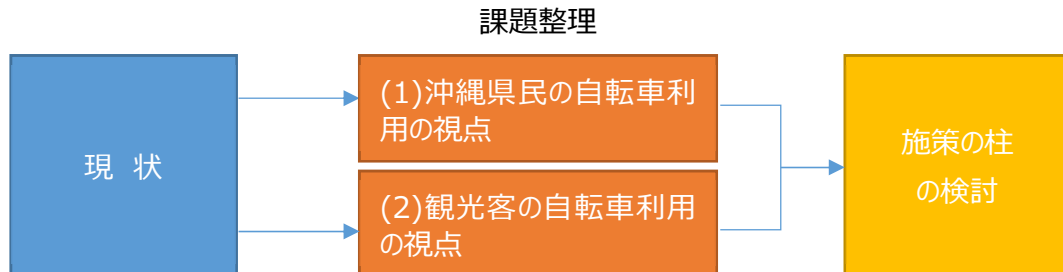


図 3.27 課題と施策の柱の抽出のスキーム

1) 沖縄県民の自転車利用の視点からの課題のまとめ

県民の交通に関する現状を概観すると、主たる交通手段はクルマが半数以上を占めるなどクルマ依存の状況がみられ、それに起因する深刻な交通渋滞等が発生しています。一方で、高齢者や外国人などクルマに依存できない居住者は増加傾向にあり、足元交通をどのように確保していくかが課題となっています。また、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」の一つとして、自転車の通勤等への活用が推奨されているところです。

このような中で、沖縄県では自転車の日常的な買い物目的の利用割合が全国の約 6 割と低いことから、自転車の利用によりクルマが持つ交通機能の一部をどのように担っていくかを検討していく必要があります。

本県の地形・気候等についてみると、起伏が多い地形や高温多湿の気候により自転車の日常利用を妨げる要因となっています。

通勤・通学等の日常的な利用を促進する観点からみると、バス・モノレール等との結節をはじめとする駐輪場整備や、自転車利用後に利用できるシャワー施設設置、通勤費用支給等のインセンティブの検討等が求められています。

道路空間における自転車通行空間をみると、クルマ、歩行者、自転車の通行空間が十分に分離されているとはいえず、また、現在自転車を利用している人は通行空間について、一定の危険性を感じており、走行中の安全確保が大きな課題となっています。

自転車利用における安全教育やリスク対策についてみると、本県の自転車整備の状況や防犯登録状況、事故を起こした場合の損害保険の加入状況などはいずれも全国最低レベルとなっており、安全意識の高揚等が課題となっています。



2) 観光客の自転車利用の視点からの課題のまとめ

本県では観光客は日本人・外国人ともに増加傾向で推移しており、2018年度には1,000万人の大台を突破しました。

観光の視点からみると、観光客の受け入れに際して、県内の宿泊施設で自転車利用者用のプランや、観光サイクリスト向けの観光ガイド付きサイクリングツアーなど、多様な企業が需要拡大に向けて様々な取組を展開してきたほか、自転車を含めたスポーツツーリズムとして、東海岸地域において沖縄県総合運動公園や吉の浦公園などの総合スポーツ施設が立地し、更に、沖縄アリーナの建設が進められ、スポーツ・コンベンションの拠点形成が位置づけられる等、観光コンテンツの一つとして着実に取組が実施されています。

一方で、県外のサイクリストからは自転車の通行空間（路上駐車、交差点の見通し、速度の速いクルマとのすれ違い）や情報発信、安全性やマナーに関する不満が一定数あげられており、課題となっています。

世界に開かれたスポーツアイランドの形成を目指し、サイクルツーリズムの推進強化を図るためには、官民の連携により快適で安全な走行環境の整備や受け入れ環境の充実、走行マナーの向上等の準備を図っていく必要があります。また、「三つの密」を回避する観点から自転車利用が注目されており、市町村が取り組んでいる「自転車ネットワーク計画」の広域的な連携と展開等により自転車通行空間の安全性の確保やシェアサイクルの整備等、都市交通システムにおける交通手段である自転車利用環境を向上させ、防疫フロンティア・沖縄としての「安全・安心の島・沖縄モデル」の構築を図ります。

そのほか、2019年に「ナショナルサイクルルート」として県外の3ルートが国から指定を受けた状況を踏まえ、沖縄観光の新たな価値創造のためにも、こうした動向を意識した取組が必要となっています。



3) 施策の柱の検討

前述の 1)、2)の内容から、自転車利用を促進するためには、すべての人が快適に走行できる通行空間の整備とそれを支える安全対策が必要であり、また、県民、観光客それぞれの目的や用途（日常利用、観光利用など）に合わせた利用促進のための環境づくり等を行っていく必要があります。

そのため、施策の柱を以下の通り設定します。

■ 施策の柱

- ・ 自転車通行空間整備に関する施策
- ・ 県民の日常生活における自転車の活用に関する施策
- ・ サイクルツーリズムに関する施策
- ・ 自転車の安全利用に関する施策

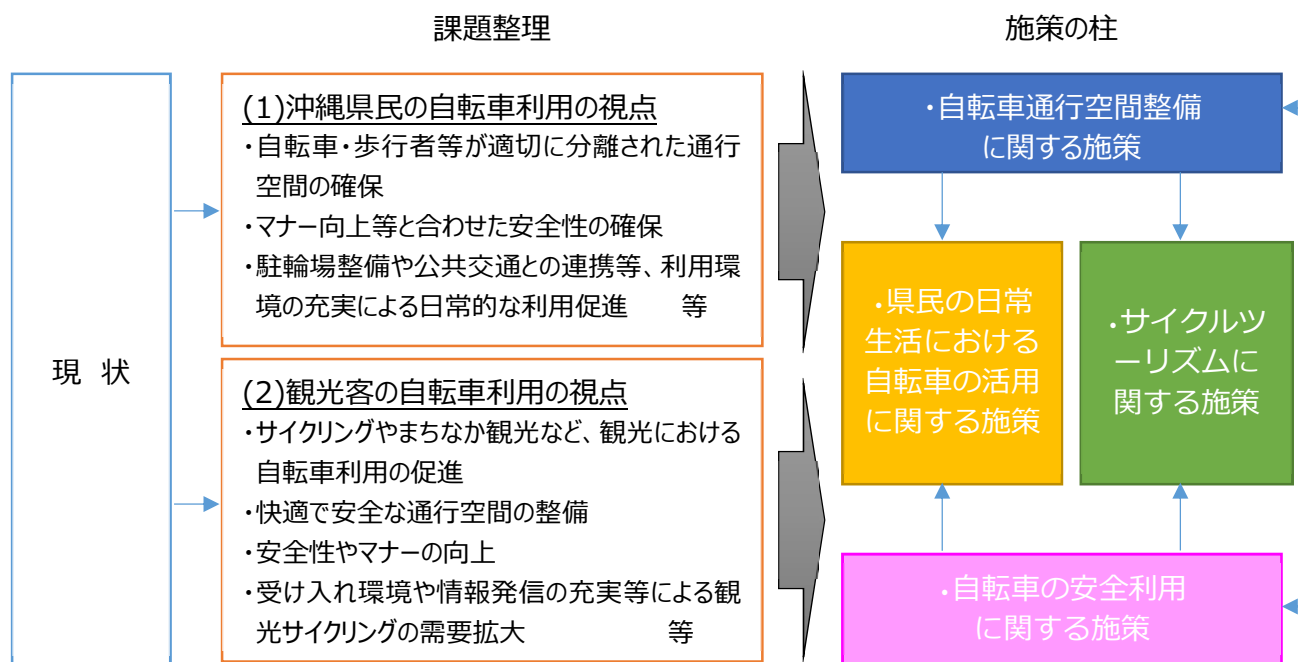


図 3.28 施策の柱の抽出



(2) 各施策の柱における要点の再整理

ここでは、前項で設定した施策の柱に基づき、要点の再整理を行います。

自転車通行空間整備に関する施策

- ・自転車の利用促進を図っていくためには、自家用車、歩行者、自転車がそれぞれ安心・安全に通行できる空間を確保（分離）していく必要があります、そのための路線選定や優先順位づけ、整備に関するガイドラインの作成などが必要です。
- ・路面状況や路上駐車等に危険を感じる人が一定数いるなど、自転車が安全に通行できる空間の確保が必要です。

県民の日常生活における自転車の活用に関する施策

- ・ニーズに応じた駐輪場の整備やシェアサイクルの普及促進など、日常的に自転車が利用できる環境を整えていく必要があります。
- ・交通結節点やまちなか等における駐輪場整備や公共交通と自転車の連携促進、自転車活用によるメリットの普及啓発等により、通勤や通学、買物等における暮らしの中での自転車利用を促進していく必要があります。
- ・併せて、自転車の日常利用を応援する機運づくりや仕組みを検討していく必要があります。

サイクルツーリズムに関する施策

- ・県内で開催されているサイクリングやレースイベントには多数の参加者が国内外から参加しており、サイクルスポーツの振興を図る上では重要な取組であるため、継続及び充実を図っていく必要があります。
- ・まちなか観光や観光地がまとまって分布するエリアにおける観光客の足として、シェアサイクルなどの普及を図り、クルマに依存しない観光を推進していく必要があります。
- ・サイクリストの受け入れ環境（ゲートウェイ、休憩施設、宿泊、食事等）の充実を図るとともに、公共交通との連携などソフト面の充実を図り、サイクルツーリズムの推進を図っていく必要があります。
- ・観光コンテンツとしてのサイクリングを推進していくための情報集約・発信を担う組織や仕組みを検討していく必要があります。

自転車の安全利用に関する施策

- ・自転車の安全な利用に向けては、日ごろからの点検・整備の実施や自身を守る安全装備など、事故や被害の予防・リスク低減に向けた取組や環境づくりが必要です。
- ・子どもたちから自転車に触れる機会をつくるとともに、安全指導や乗車体験等を通して、交通ルールの定着やマナーの向上を図っていく必要があります。



4 計画の目標

4-1 目標

法の理念や国計画の4つの施策目標との整合を考慮しつつ、本県の目指すべき将来像や自転車に関わる現状と課題の整理結果を踏まえ、計画の目標を以下のとおり掲げ、自転車の活用推進に関わる取組を、県と市町村が一体となって推進します。

<計画の目標>

目標1 自転車が安全・安心・快適に通行できる空間の整備推進

国内で最も自転車の分担率が低く、クルマ社会である本県において、クルマだけでなく自転車の積極的利用を促すとともに、公共交通と自転車の連携拡大を図るために、県民や国内外のサイクリスト、自転車を利用する観光客等、子どもから高齢者まで、だれもが安全・安心・快適に通行できる自転車通行空間の整備を推進します。

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の推進

県民のクオリティ・オブ・ライフ（生活の質）を高めるとともに、健康維持・増進等に伴う社会保障費の削減等に向けて、県民に時間的・経済的に効率的でかつ心身にとっても有益な自転車を、生活の様々なシーンでより積極的に利用してもらうために、自転車活用の有用性に関する広報啓発や自転車の利用機会の創出等の仕組みや環境づくりに関する取組を推進します。

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の推進

国内外からの交流人口拡大による地域の活性化や稼げる地域づくりに向け、国内で高い知名度を誇るサイクルスポーツの土壌を活かしたスポーツツーリズムや、沖縄県の「美ら海（美しい海）」、琉球の伝統的な「歴史・文化」などの優れた資源を最大限活用したサイクルツーリズムを推進します。

目標4 安全・安心な暮らしの実現に向けた自転車利用の推進

安全・安心な暮らしの実現に向け、自転車に関わる事故を減らし、自転車だけでなくドライバーや歩行者が互いを思いやり、道路を利用する全ての人が安全・安心に通行できる環境を創出するために、世代に応じた自転車の安全教育やドライバー等に対する広報啓発、自転車通行ルールの理解促進等、自転車の安全利用に向けた取組を推進します。



4-2 SDGs (持続可能な開発目標) への貢献

沖縄県では、2019年度より、全庁をあげて、本格的にSDGsの取組を開始することとしており、本計画も、SDGsへの貢献を視野に入れた計画とします。

SDGsとは、2015年9月、「国連持続可能な開発サミット」において採択された「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための2030アジェンダ」で掲げられた、2030年までの国際社会全体の目標です。17のゴール（目標）と169のターゲットから構成され、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指し、経済・社会・環境をめぐる広範な範囲に総合的に取り組むこととしています。

全ての目標が直接自転車に結びつくものではありませんが、自転車活用を推進することで、特に、下図の青枠で囲った「6つのゴール（目標）」に貢献できると考えられます。



図 4.1 自転車活用により実現できる目標（青枠）

出典：国際連合広報センターホームページより作成

(https://www.unic.or.jp/activities/economic_social_development/sustainable_development/2030agenda/)

