

おきなわサイクルツーリズム推進基本構想

令和7年3月

おきなわサイクルツーリズム推進協議会

<目次>

第Ⅰ部 基本構想策定の基本的な考え方

第1章 おきなわサイクルツーリズム推進基本構想策定の背景と目的	P 3
---------------------------------	-----

第2章 基本構想の位置付け	P 4
---------------	-----

第Ⅱ部 サイクルツーリズムを取り巻く現況

第1章 自然環境	P 6
----------	-----

第2章 自転車交通に関する現況	P 9
-----------------	-----

第3章 ナショナルサイクルルートの国内動向	P20
-----------------------	-----

第4章 その他環境の変化	P25
--------------	-----

第5章 海外におけるサイクルツーリズム	P31
---------------------	-----

第Ⅲ部 サイクルツーリズムを通して目指す沖縄県の姿

第1章 サイクルツーリズムの可能性	P35
-------------------	-----

第2章 基本構想で目指すべき姿	P37
-----------------	-----

第3章 基本方針及び施策	P38
--------------	-----

第Ⅳ部 参考資料

第1章 参考文献	P44
----------	-----

第2章 おきなわサイクルツーリズム推進協議会設置要項・委員名簿	P46
---------------------------------	-----

第 I 部

基本構想策定の基本的な考え方

第 1 章 おきなわサイクルツーリズム推進基本構想策定の背景と目的

第 2 章 基本構想の位置付け

第1章 おきなわサイクルツーリズム推進基本構想策定の背景と目的

沖縄県では、サイクルツーリズムを活用し、沖縄観光の課題である「観光閑散期（主に冬季）と繁忙期（主に夏季）の平準化」及び「滞在日数の延伸等による1人あたりの観光消費額向上」に取り組むため、令和6年度から「サイクルツーリズム推進事業」を新たに立ち上げました。

サイクルツーリズムとは、自転車を利用した観光のことを指し、自転車で観光地を巡ったり、自然や文化を楽しんだりする形式の観光活動を言い、海外では観光メニューのひとつとして以前から普及している形態です。

サイクルツーリズムは、県内外の利用者問わず、自転車に乗ることそのものを楽しむことに加え、自動車の移動では味わえない景色や周辺地域の魅力に触れることができます。また、自転車の利用が進めば、利用者は適度な運動により健康増進につながり、移動手段が自動車から自転車に変わることによって、二酸化炭素の排出量を削減し環境への負担を低減することができます。

これらは、自転車活用推進法（平成29年5月1日施行）においても掲げられており、本法施行を契機に全国各地で官民が連携し、サイクルツーリズムを活用した地域づくりが進められております。

おきなわサイクルツーリズム推進基本構想（以下「基本構想」という。）は、県内のサイクルツーリズムの受入環境を整え、国内外からさらなる観光誘客を目指すとともに県民のサイクルツーリズムに対する理解の促進など、サイクルツーリズムを推進するための基本的なビジョンを示すことを目指します。

策定にあたっては、行政、業界団体及び民間事業者等で構成する「おきなわサイクルツーリズム推進協議会」（以下「協議会」という。）を設置し、官民が連携して県内におけるサイクルツーリズムの推進に向けて必要な方針などを決定しました。

今後、沖縄県では、基本構想に基づき、協議会と連携してサイクルツーリズムを推進してまいります。

おきなわサイクルツーリズム推進協議会	
目的	<u>・県内サイクリング受入環境を整備し、国内外の観光誘客に取り組む。</u> <u>・ナショナルサイクルルート指定に向けて取り組む。</u>
構成団体	<u>・県民のサイクルツーリズムに対する理解促進に取り組む。</u>
沖縄県 文化観光スポーツ部スポーツ振興課	沖縄県 土木建築部道路管理課
公益財団法人 沖縄県スポーツ協会	一般財団法人 沖縄観光コンベンションビューロー
内閣府沖縄総合事務局 開発建設部道路管理課	内閣府沖縄総合事務局 運輸部観光課
沖縄県サイクリング協会	一般社団法人 沖縄県サイクルスポーツ振興協会
一般社団法人 沖縄県サイクルツーリズム推進協会	特定非営利活動法人 ツール・ド・おきなわ協会
県内サイクリングアスリート	学識・有識経験者

図 おきなわサイクルツーリズム推進協議会の構成イメージ（事務局にて作成）

第2章 基本構想の位置付け

基本構想は、「新・沖縄21世紀ビジョン」、「第2期沖縄県スポーツ推進計画」及び「沖縄県自転車活用推進計画」を上位計画として策定しました。

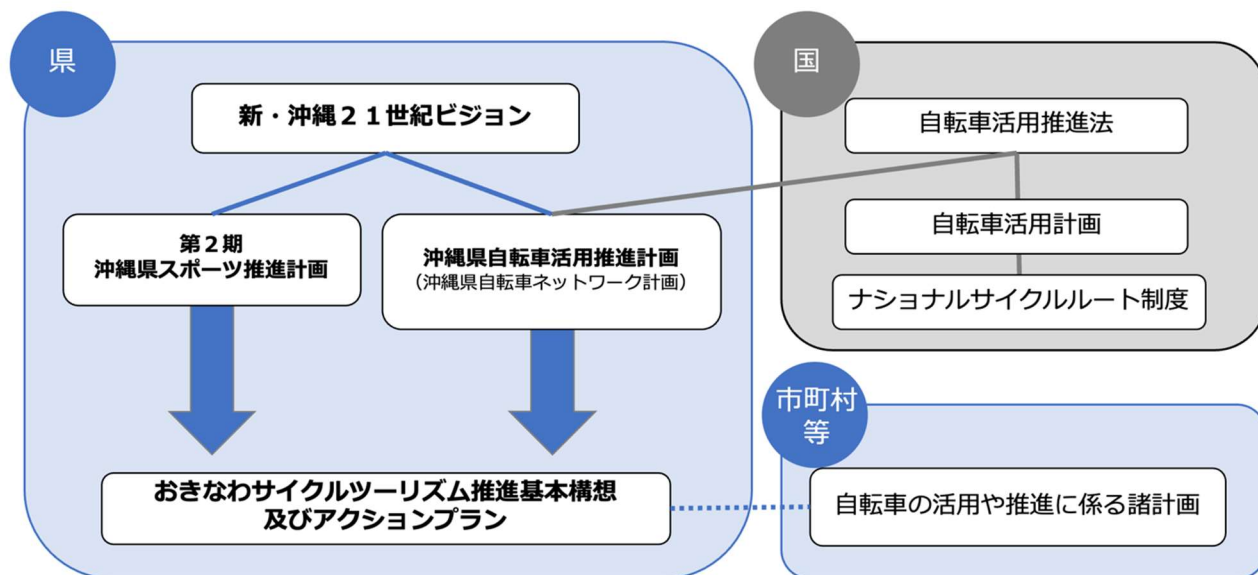


図 基本構想の位置付け（事務局にて作成）

第Ⅱ部

サイクルツーリズムを取り巻く現況

第1章 自然環境

第2章 自転車交通に関する現況

第3章 ナショナルサイクルルート of 国内動向

第4章 その他環境の変化

第5章 海外におけるサイクルツーリズム

第1章 自然環境

1 地勢

「沖縄県自転車活用推進計画」によると、地勢について「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。」と述べられています。

沖縄の地勢を活かしたサイクルツーリズムはまだ見ぬ新しいコースを求めるサイクリストにとって「走ってみたい」という動機づけに繋がります。世界自然遺産に登録された沖縄島北部や東海岸ののどかな風景、潮風を受けて走る海沿いの道、沿道のサトウキビ畑、牧歌的な南部の道、これらの沖縄の多面的なシチュエーションは、サイクルツーリズムにおける優位性に挙げられます。

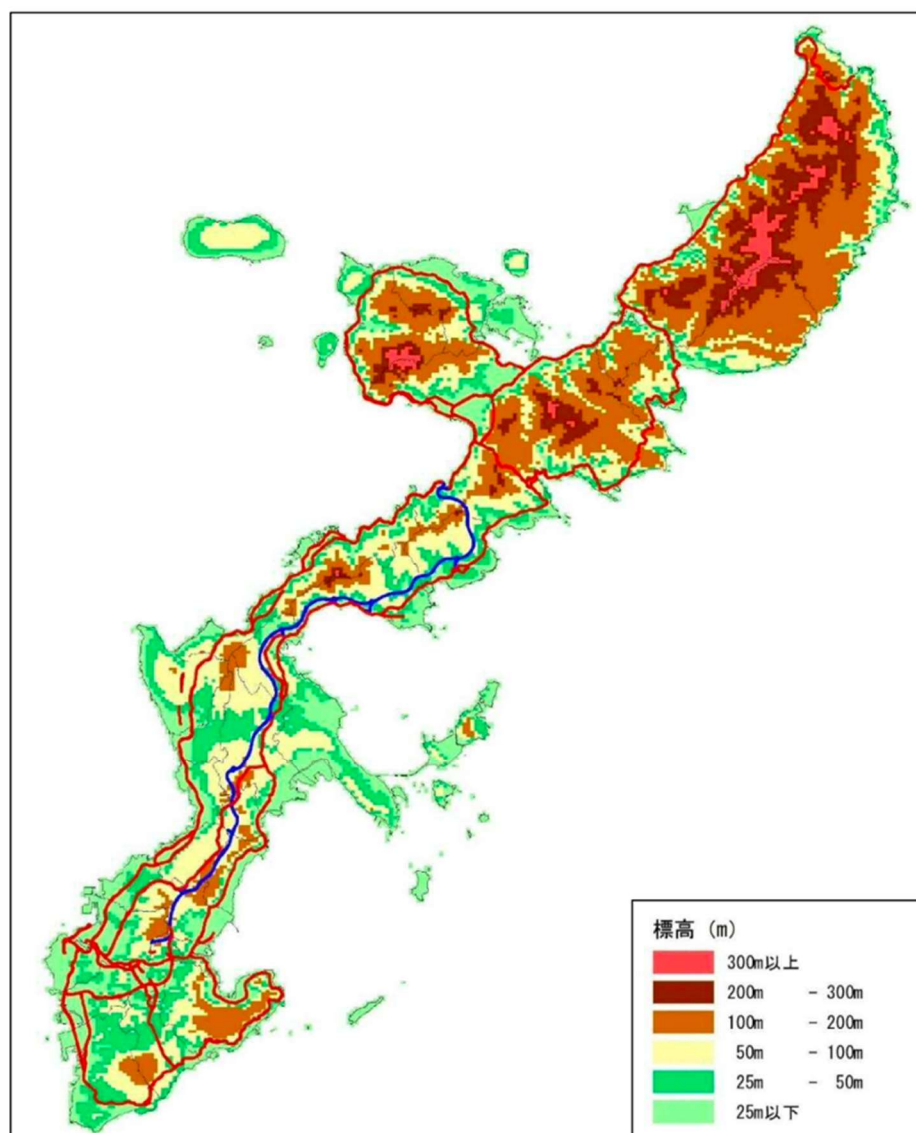


図 沖縄県の標高 (出展：国土数値情報 標高・傾斜度、国土交通省)

2 気候

東京都と比較して、年間を通して平均気温の高い沖縄は、亜熱帯地域に位置し、温暖な気候により年間を通じて路面凍結のリスクが無いことから、サイクリストにとって魅力な地域といえます。このことは、「沖縄の気候を活かした広域サイクルツーリズムによる差別化戦略（令和2年、りゅうぎん総合研究所発表）」において述べられている冬季のレンタサイクルの稼働率の高さや、冬季の運動に適しているとして国内外のプロスポーツのキャンプ地として高い評価を得ていることなど、他地域との差別化するうえでの強みとして挙げられます。

那覇市と東京都の年間の平均気温の比較（℃）

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
那覇市	17.3	17.5	19.1	21.5	24.2	27.2	29.1	29.0	27.9	25.5	22.5	19.0
東京都	5.4	6.1	9.4	14.3	18.8	21.9	25.7	26.9	23.3	18.0	12.5	7.7

※1991年～2020年の統計平均値（国土交通省気象庁データより作成）

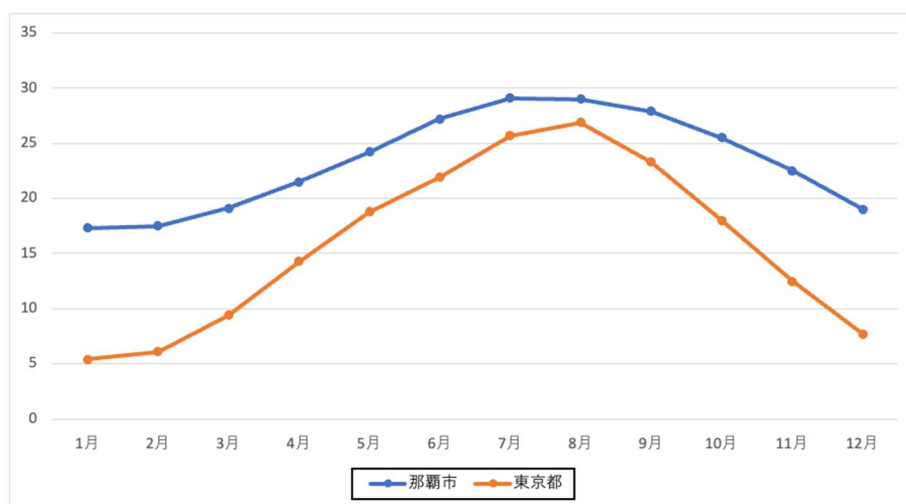


図 那覇市と東京都の年間平均気温の比較（国土交通省気象庁データより作成）

3 危機管理

近年、地震や津波、地球温暖化の影響とされる様々な災害が生じています。沖縄県においても、台風の常襲以外に、令和6年4月の沖縄本島での津波警報、11月の沖縄本島北部での記録的な大雨による浸水・土砂崩れ被害などがあり、県民の防災意識が高まりつつあります。観光業がリーディング産業である沖縄県において、観光客や観光業の被害に備える「観光危機管理」は重要な視点であり、サイクルツーリズムの推進においても考慮する必要があります。

4 SDG s の推進

サイクルツーリズム推進を、平成27年9月の国連サミットで採択されたSDG s（持続可能な開発目標）に当てはめると、目標3「すべての人に健康と福祉を」、目標11「住み続けられるまちづくりを」に関連すると考えられます。

(1) SDG s 目標3「すべての人に健康と福祉を」

健康寿命を維持するためにも、健康増進を図り生活の質を向上させるには、適度な運動が不可欠です。自転車は身体への負担が少ない有酸素運動であるため、多くの人にとって適度な運動が可能となり、運動不足の解消、生活習慣病の予防や健康寿命の延伸に有効な手段となり得ます。

また、車社会の沖縄県において、サイクルツーリズムを推進することは、過度な車への依存からの緩和や脱却が期待されます。このことにより、大気汚染の対策やエネルギーの節約、自動車事故の減少などにもつながります。

(2) SDG s 目標11「住み続けられるまちづくりを」

国内では、著しい少子高齢化と過疎化による人口減少が産業やインフラの劣化を招き、地域の衰退の一因となっています。沖縄県においては、特に沖縄本島北部や離島地域において懸念される課題です。サイクルツーリズムによって、各地域の特性や魅力が再発見され、交流人口が増えることは、小売業や宿泊業などの産業振興や地域社会の活性化につながります。

また、自転車は人々にとって最も身近な乗り物であるため、自転車を快適に利用できるまちづくりを進めることは、地域で暮らす住民にとっても住みやすい環境作りに結びつくことが期待されます。

第2章 自転車交通に関する現況

1 交通基盤

県内の交通渋滞の状況について、那覇市をはじめ、浦添市や宜野湾市などにおける道路混雑時の旅行速度は、東京23区等の三大都市と同等に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る現状があることが下記の図から読み取れます。

著しく車に依存した状態、交通渋滞による時間損失や機会損失から脱却を図るひとつの手段として県民の自転車利用を進めることが重要であると考えられます。

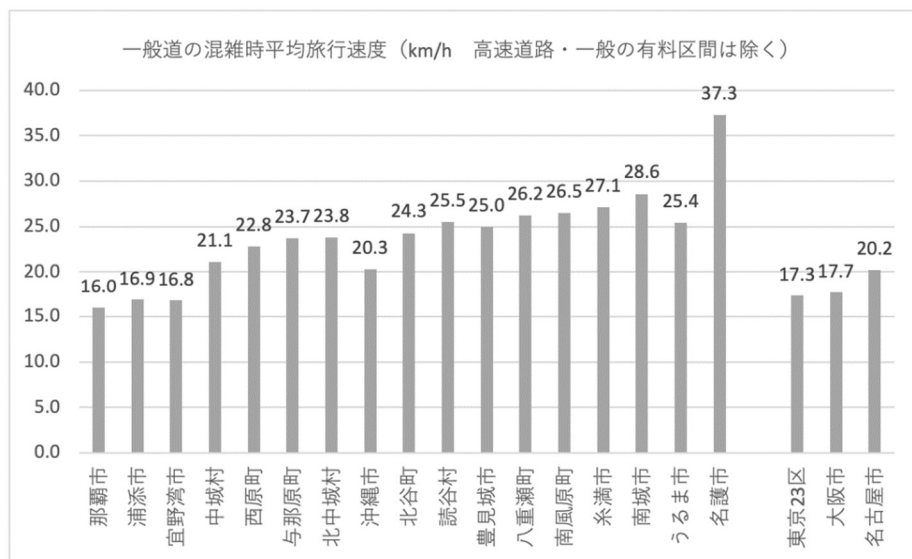


図 一般道の混雑時平均旅行速度（出展：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査を基により作成）



図 主要渋滞箇所（中南部都市圏）（引用：沖縄県自転車活用推進計画）

2 移動手段

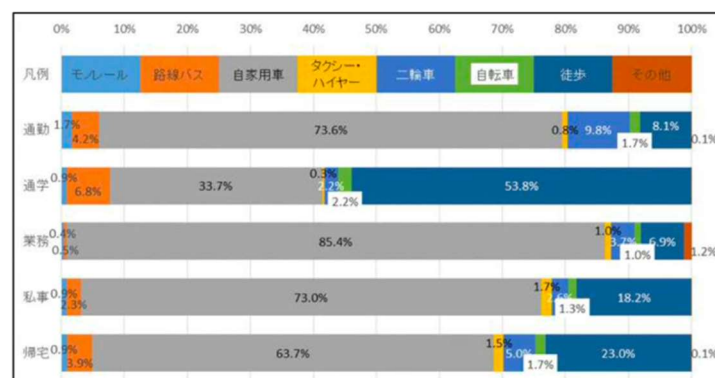
「沖縄県自転車活用推進計画」によると、県民の移動手段について「代表交通手段分担率でみると、自転車の割合は2%前後となっており、全国平均に比べて低い状況です。一方で、自動車（運転・同乗含む）の割合が約70%を占めており、目的別交通手段分担率をみると、通勤、業務、私事、帰宅での『自家用車』の分担率が60～80%超と高くなっています。これらは、いずれも自動車依存の高さを示しています。また、令和3年度に策定された『TDM施策推進アクションプログラム』では、小学生～高校生の全体の約30%が、車による送迎で日常的に通学しており、このような車での送迎が交通渋滞や交通事故の発生要因のひとつとなっていることが考えられます。」と述べられています。

鉄軌道の交通網が発達していない交通基盤に併せて、共働きをしながらこどもの送迎、郊外型スーパーでの日常的な買い物といった社会的な環境と、強い日差しや突発的な降雨という気候的な要因も相まって、本県での移動手段としての自転車の利用には多くの課題や障壁があると考えられます。



出典：全国都市交通特性調査より作成

図 代表交通手段分担率（引用：沖縄県自転車活用推進計画）



出典：第3回沖縄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 目的別交通手段分担率（引用：沖縄県自転車活用推進計画）

3 自転車の保有状況

自転車の保有状況について、平成30年度と令和3年度の都道府県別の自転車保有台数（推計値）を比較してみると、沖縄県は301千台で41位、1世帯あたりの保有台数は0.491台で46位となっており、全国と比較して保有台数が少ない状況にあります。

近年台頭する「シェアカー」、「シェアサイクル」や「ライドシェア」などの新しいサービスの充実化が図られることで、自転車の利用環境の整備推進にもつながると期待されます。

	保有台数(千台)			R3年1世帯 当たり保有 台数(台)		保有台数(千台)			R3年1世帯 当たり保有 台数(台)	保有台数ランキング		
	H30	R3	増減			H30	R3	増減			都道府県	保有台数 (千台)
北海道	2,540	2,069	(471)	0.838	滋賀県	865	683	(182)	1.196			
青森県	500	416	(84)	0.817	京都府	1,552	1,386	(166)	1.166	1位	東京都	7,692
岩手県	658	482	(176)	0.983	大阪府	5,969	5,596	(373)	1.356	2位	大阪府	5,596
宮城県	1,041	824	(217)	0.840	兵庫県	3,073	2,607	(466)	1.087	3位	埼玉県	4,024
秋田県	484	334	(150)	0.870	奈良県	697	558	(139)	1.026		：	
山形県	589	419	(170)	1.055	和歌山県	475	464	(11)	1.178	41位	沖縄県	301
福島県	847	639	(208)	0.863	鳥取県	265	213	(52)	0.972		：	
茨城県	1,489	1,146	(343)	0.970	島根県	262	261	(1)	0.974	47位	長崎県	212
栃木県	1,013	891	(122)	1.120	岡山県	1,062	891	(171)	1.115			
群馬県	1,102	908	(194)	1.131	広島県	1,346	1,178	(168)	0.949			
埼玉県	4,507	4,024	(483)	1.274	山口県	662	506	(156)	0.846			
千葉県	3,189	2,959	(230)	1.069	徳島県	423	295	(128)	0.961			
東京都	8,168	7,692	(476)	1.066	香川県	540	450	(90)	1.109			
神奈川県	4,264	3,759	(505)	0.893	愛媛県	742	651	(91)	1.084			
新潟県	1,055	798	(257)	0.925	高知県	413	406	(7)	1.293			
富山県	503	475	(28)	1.180	福岡県	2,199	1,891	(308)	0.816			
石川県	496	427	(69)	0.910	佐賀県	375	267	(108)	0.859	1位	大阪府	1.356
福井県	374	336	(38)	1.156	長崎県	314	212	(102)	0.381	2位	高知県	1.293
山梨県	391	293	(98)	0.866	熊本県	771	621	(150)	0.866	3位	埼玉県	1.274
長野県	1,113	823	(290)	0.991	大分県	473	317	(156)	0.650		：	
岐阜県	970	847	(123)	1.087	宮崎県	501	435	(66)	0.928	46位	沖縄県	0.491
静岡県	1,853	1,602	(251)	1.082	鹿児島県	546	509	(37)	0.701	47位	長崎県	0.381
愛知県	4,098	3,768	(330)	1.165	沖縄県	393	301	(92)	0.491			
三重県	908	618	(290)	0.834	全国	66,070	57,247	(8,823)				

表 都道府県別自転車保有台数・1世帯あたりの保有台数及びランキング
(出展：平成30年度・令和3年度 自転車の保有実態に関する調査報告書より作成)

4 自転車通行空間

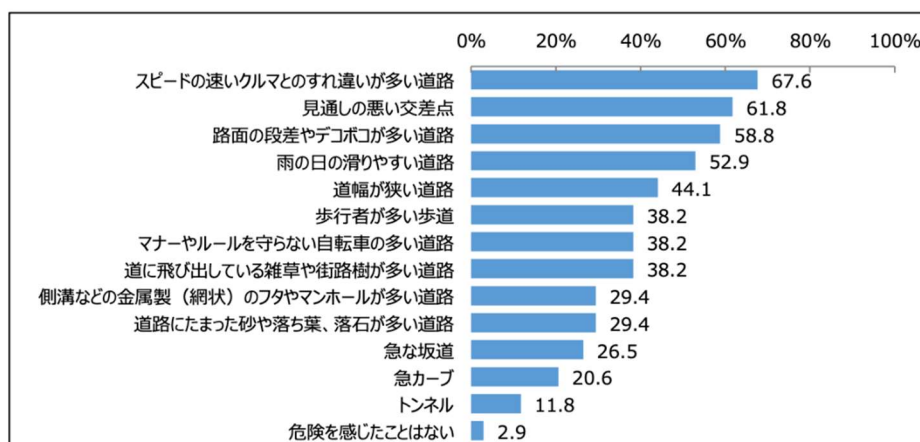
「沖縄県自転車活用推進計画」によると、県内の自転車の通行空間について「道路総延長に対して自転車歩行者道が57.2%、自転車道が0.6%、自転車レーンが0.2%となっています。ただし、これは平成27年度調査をもとに整理したものであり、この間に整備された国道58号線（名護市内）の自転車道や名護市街地等の自転車レーンは集計に入っていないことから、これらの割合は増加しているものと推測されます。全国と比較すると、一見、自転車通行空間の割合が高く、整備が進んでいるようにみえますが、そのほとんどが『自転車歩行者道』となっており、自転車と歩行者の通行空間が混在している状況です。また、アンケート調査結果から、自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。」と述べられています。

来訪するサイクリストにとって、自転車を利用しやすいインフラが整えられていることは非常に重要です。例えば「十分な幅の路側帯や進行方向を示す標識」「走りやすい（滑りにくい）路面状況」「レンタサイクルやメンテナンスができる施設」「視認性の高いコースマップやルート案内」「コンビニエンスストア、商店、道の駅などの休憩施設のサイクルラック設置」「高価な自転車を安全に保管できる宿泊施設」などのインフラ整備が重要だと考えられます。

	延長(km)	総延長に対する割合(%)		延長(km)	総延長に対する割合(%)
自転車歩行者道	917.1	57.2%	自転車歩行者道	46,942.1	24.2%
自転車道	9.5	0.6%	自転車道	174.8	0.1%
自転車レーン	3.7	0.2%	自転車レーン	105.1	0.1%
総延長	1,603.6	－	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

表 自転車通行区間（左：沖縄、右：全国）（引用：沖縄県自転車活用推進計画）



出典：自転車利用に関するアンケート調査（県民 WEB 調査）

図 自転車に乗っているときに危険に感じる場所（複数回答）

（引用：沖縄県自転車活用推進計画）

5 交通安全・防犯

(1) 点検・整備状況

点検・整備状況について「沖縄県自転車活用推進計画」によると、使用している自転車の整備・点検状況について、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 22.4%と、全国（36.8%）に比べて低く、ランキングでみると 47位となっており、1位の京都府（43.7%）の約半分の割合となっています。

前述の「3 自転車の保有状況」に比例するように、自転車の保有台数が多い地域においては点検・整備の環境が進んでおり、沖縄県においても環境整備が求められます。

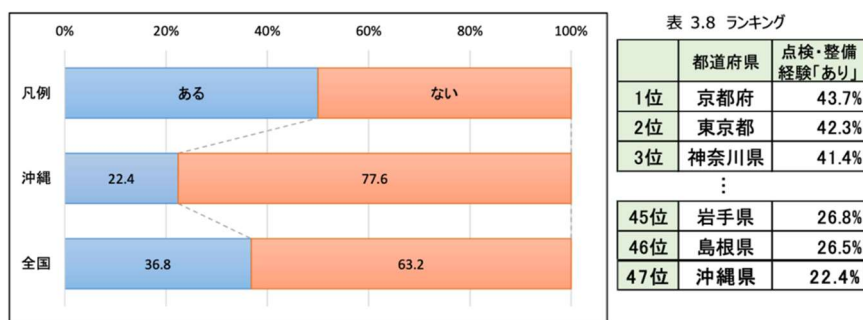


図 3.20 自転車販売店での点検・整備経験の有無

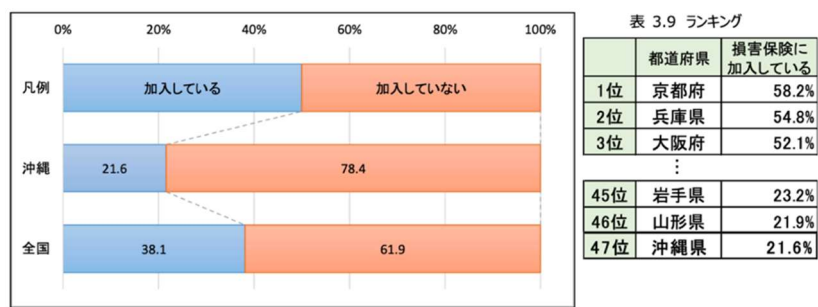
出典：30 年度 自転車の保有実態に関する調査報告書（（一財）自転車産業振興協会）より作成

図 自転車販売店での点検・整備経験の有無及びランキング（引用：沖縄県自転車活用推進計画）

(2) 自転車損害保険への加入状況

自転車損害保険への加入状況について「沖縄県自転車活用推進計画」によると、加入者の割合は21.6%と、全国（38.1%）に比べて低く、ランキングでみると 47位となっており、1位の京都府（58.2%）の約 3 分の 1 の割合となっています。

これは、「自動車保険」「生命保険」「農業保険」等あらゆる保険商品・保険料金が所得に対して割高と感じてしまう本県の特性に類するものと推察されます。しかし、ひとつのアクシデントが肉体的な接触に直結する自転車事故のリスクに対しては、利用者の危機管理の理解不足・意識の向上が課題に挙げられ、すみやかに改善を図る必要があります。



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

図 自転車損害保険加入状況及びランキング（引用：沖縄県自転車活用推進計画）

(3) 防犯登録の状況

自転車の防犯登録の状況について「沖縄県自転車活用推進計画」によると、防犯登録をしているものの割合は63.4%と、全国（79.8%）に比べて低く、ランキングでみると46位となっています。

前述の「(2) 自転車損害保険の加入状況」同様に危機管理の意識の低さや、地域コミュニティにおける寛容さ、紫外線による劣化や塩害の影響を受けやすい沖縄県において「自転車は消耗品」として粗雑な扱いとなっていることなどが見受けられます。

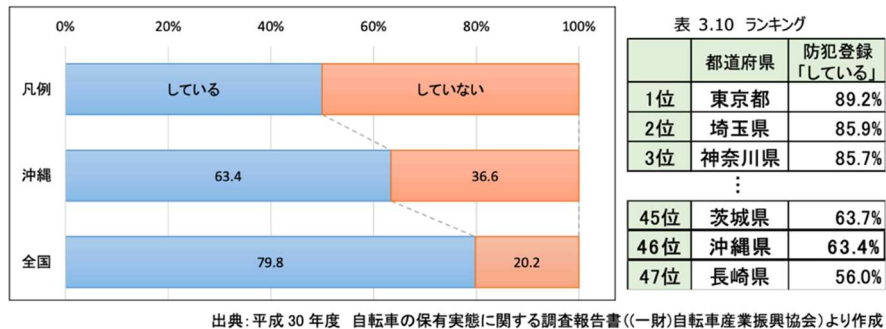


図 防犯登録の有無及びランキング（引用：沖縄県自転車活用推進計画）

(4) ヘルメット着用率

外出時のヘルメットの着用率について「沖縄県自転車活用推進計画」によると、「着用していない（持っていない、を含む）」の割合が80%以上を超えています。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。

着用率の低さは、正しい乗り方や走り方が定着していないことや、周りに正しい乗り方を指導できる大人や機会が少ないという可能性が挙げられます。令和5年4月1日より道路交通法の一部改正により、自転車の乗車用ヘルメットの着用は、すべての自転車利用者に対して努力義務が課されていることから、その指導機会の創出が求められます。

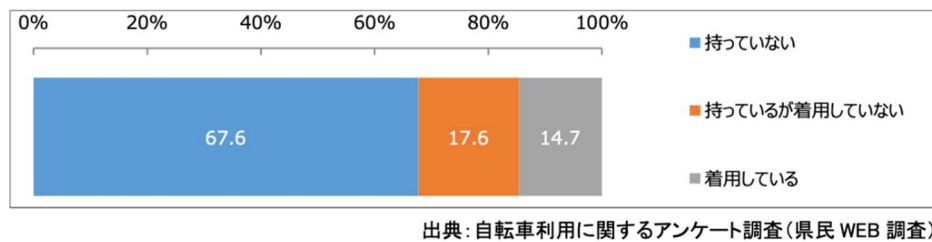


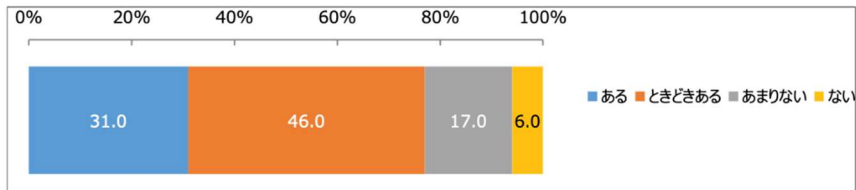
図 3.23 外出時のヘルメット着用率

図 外出時のヘルメット着用率（引用：沖縄県自転車活用推進計画）

(5) 路上駐車

路上駐車について、「沖縄県自転車活用推進計画」によると、県外在住で、沖縄県内に来訪しサイクリングをしたことがある人の80%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。

通勤・通学の送迎をはじめとする乗降時や、短時間の買い物など、低水準な交通モラルが理由のひとつである路上駐車は、サイクリストの安心・安全を脅かす危険な事故を誘発するため、路上駐車に係る規範意識の向上に取り組む必要があります。



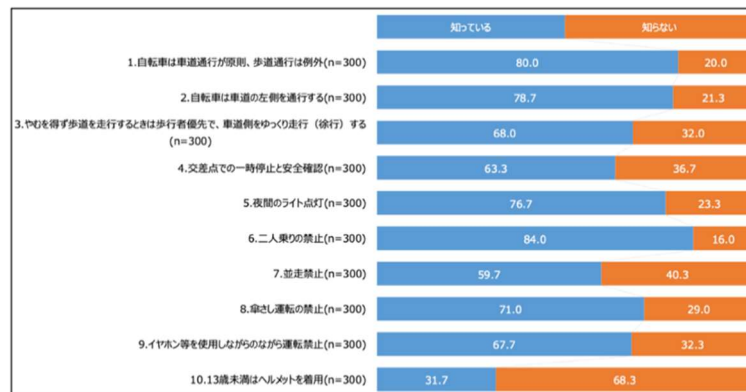
出典：沖縄県来訪時の自転車利用に関するアンケート調査(日本人観光サイクリストWEB調査)

図 車の路上駐車が原因で危険を感じた経験 (引用：沖縄県自転車活用推進計画)

(6) 自転車通行ルールの認知度・遵守状況

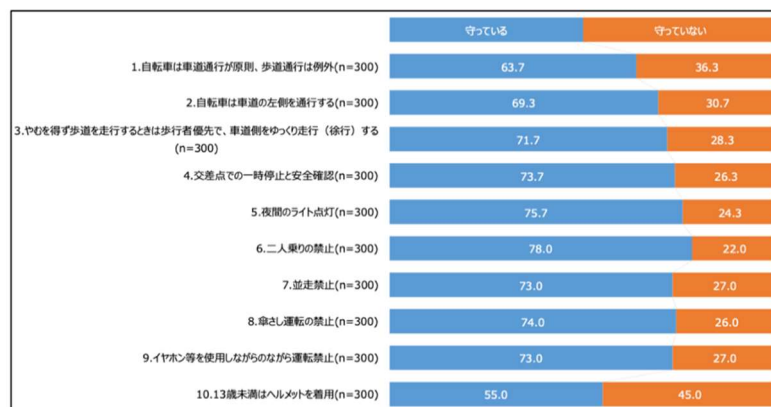
自転車通行ルールの認知度・遵守状況について「沖縄県自転車活用推進計画」での県民の自転車通行ルールの認知度をアンケート調査からみると、全体的に認知度は高くなっていますが、「13歳未満はヘルメットを着用」のみ半数を下回っています。遵守の状況をみると、全体的にルールを守っている者の割合が高くなっています。「自転車は車道通行が原則、歩道通行は例外」や「自転車は車道の左側を通行する」の項目では、ルール自体の認知度に比べて守っている者の割合が低くなっており、通行空間が十分に確保されていないことや安全意識が定着していないことが推測されます。

令和6年11月1日道路交通法の改正に伴い、自転車についても「ながら運転」などに対してのあらゆる罰則規定が設けられています。警察や交通安全協会等との連携を図りながら、ルールの普及啓発や意識向上に資する取組を行う必要があります。



出典：自転車利用に関するアンケート調査(県民WEB調査)

図 自転車通行ルールの認知度 (引用：沖縄県自転車活用推進計画)



出典：自転車利用に関するアンケート調査（県民WEB調査）

図 自転車通行ルールの遵守状況（引用：沖縄県自転車活用推進計画）

6 シェアサイクル・レンタサイクルの拡大

近年、県内でもシェアサイクル・レンタサイクルのサービスが拡大しており、それに伴いステーション数も増加しています。一例を挙げると、シェアサイクルを展開している「C Y C Y (サイサイ)」のステーションは、中南部エリアを中心に約165拠点が設置されており、令和6年9月には累計利用回数が50万回に達しています。(株式会社プロトソリューション、<https://www.protosolution.co.jp/cycy/>)

また、与那原町では自治体が主体となって実証実験を開始しているほか(令和6年10月)、沖縄本島北部の本部町瀬底(瀬底島)にもシェアサイクルステーションが設置されており、ポタリングで観光を楽しむことや交通手段のひとつとして、シェアサイクル・レンタサイクルは拡大している傾向にあるといえます。

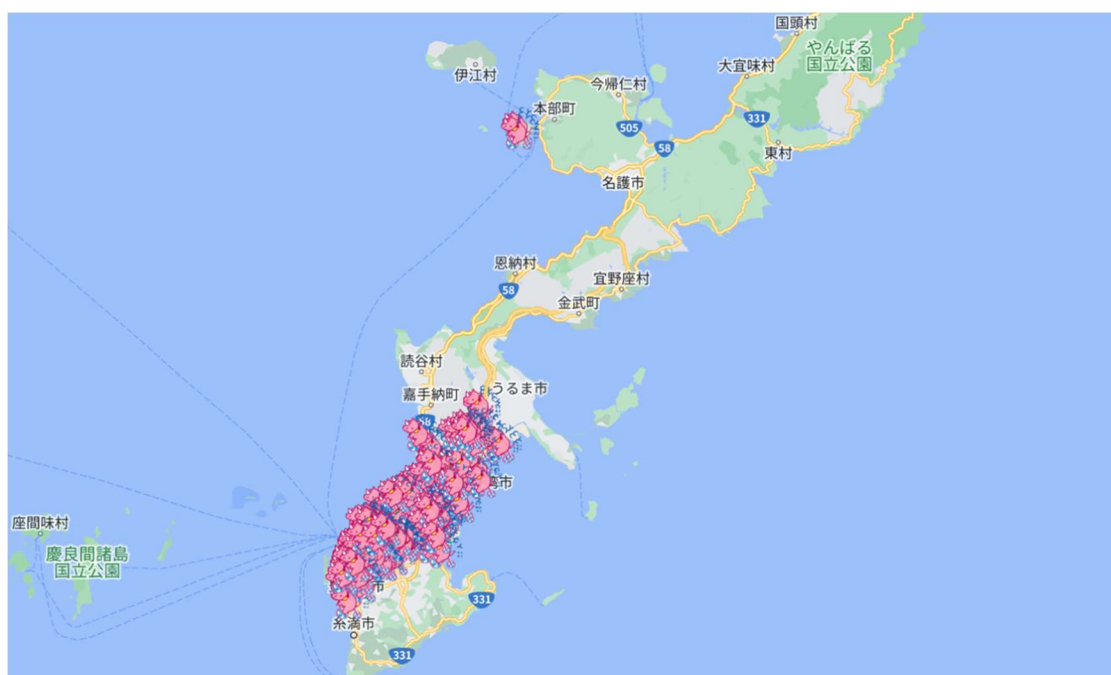


図 沖縄県内のHELLO CYCLINGステーション情報

(引用：C Y C Y公式HP <https://www.protosolution.co.jp/cycy/>)

7 サイクリングイベント

県内で実施されている主なサイクリングイベントは下記のとおりとなっており、初心者を対象にした啓発イベントからプロ選手が参加するロードレースなどが各地で様々に催されています。

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、伊是名村を除く）	NPO法人ツール・ド・沖縄協会、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。	5,000～10,000人	主催
美ら島オキナワ Century Run	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
ちゅうみ海道サイクリング	北部	本部町、今帰仁村、国頭村、大宜味村、名護市	沖縄県サイクリング協会	1月	やんばるの自然、海、山を走ろうをコンセプトに3種類のコースを選んで走行できるサイクリング大会。	180人	後援
グランフォンド美ら島	北部	名護市	グランフォンド美ら島実行委員会	2月	やんばる地域の復興支援を目的の一つに観光振興や地元経済の活性化を目指すサイクリングイベント	200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・沖縄協会、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
金武町杯サイクルロードレース	北部	金武町	沖縄県、沖縄県教育委員会、沖縄県スポーツ協会、沖縄県公園・スポーツ進行協会	12月	上級者から初級者、小学生までそれぞれのコースで異なる距離や周回で競うレース大会。	120人	後援
いぜ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
いぜな88トライアスロン大会	北部	伊是名村	伊是名村、沖縄タイムス	11月	伊是名村等が主催するトライアスロン大会。	260人	主催

図 県内の主なサイクリングイベントや取組①（引用：沖縄県自転車活用推進計画をもとに作成）

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
おきいち サイクルポール	本島全域	本島全域	ツール・ド・ニッポン事務局	12月	全国のサイクリングオフシーズン時でも走行できるメリットを活かし、アプリを使ってセルフで走行する期間型イベント。	438名	後援
サンライズサイクリング	中部・南部	北中城村、中城村、西原町、与那原町	東海岸地域サンライズ推進協議会	2月	東海岸地域を巡るサイクリングイベントでゆったりポタリングを楽しめる。	40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
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
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
首里城復興チャリティーサイクリングイベント	南部	沖縄県	首里城復興チャリティーサイクリングイベント実行委員会	12月	短いコースから長いコースまで設定されているチャリティーサイクリングイベント。	120人	後援
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	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大会。	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
新城幸也選手と一緒に走ろう！イベント	八重山	石垣市	石垣市	12月	サイクルロード選手の新城幸也選手と計3コースを走るサイクリングイベント。	200人	主催
西表島HAPPY77トライアスロン	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

図 県内の主なサイクリングイベントや取組②（引用：沖縄県自転車活用推進計画をもとに作成）

第3章 ナショナルサイクルートの国内動向

1 ナショナルサイクルートについて

令和元年9月から始まったナショナルサイクルート制度は、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、優れた観光資源と走行環境や休憩・宿泊機能、情報発信など、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすルートを国が指定する制度で、現在6ルートが指定されています。

沖縄県自転車活用推進計画では、令和7年までにナショナルサイクルートの指定を目標としており、指定を通して、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を目指しています。

国内のナショナルサイクルートは以下のとおりとなっており、地域の環境や特性を活かしたルートが指定されています。

(1) トカプチ400

北海道帯広市を起終点とし、北海道東部に広がる十勝平野を周回するように上士幌町から大樹町までを8の字で結んだルートで、延長は403kmあります。西に日高山脈、東には太平洋、そして山脈から海へと流れる十勝川や湖、温泉など、広大かつ豊かな自然風景を楽しむことができます。

(2) 太平洋自動車道

千葉県銚子市から神奈川県、静岡県、愛知県、三重県の各太平洋岸沿いを走り、和歌山県和歌山市に至る延長1,487kmの自転車道です。沿線は、世界遺産である富士山をはじめ、日本を代表する観光地・景勝地が多数存在するルートです。

(3) 富山海岸サイクリングコース

富山湾の魅力が体感でき氷見市から朝日町までの延長102kmに及ぶ湾岸沿いに整備されているサイクリングコースです。富山湾の景色を楽しみながらサイクリングできるよう、湾岸沿いの眺望のよい道路をコースとして設定しています。

(4) つくば霞ヶ浦りんりんロード

旧筑波鉄道の廃線敷と霞ヶ浦を周回する湾岸道路を合わせた、JR岩瀬駅からJR土浦駅、霞ヶ浦湖岸を一周する全長約180kmのサイクリングコースです。霞ヶ浦などの水郷地域や筑波山地域などの豊かな自然や風景、鹿島神宮に代表される歴史的・文化的遺産など様々な地域の魅力が楽しめるコースです。

(5) ビワイチ

日本最大の湖「琵琶湖」を反時計回りに一周する約200kmのサイクリングコースです。1周完全走破だけでなく、琵琶湖大橋の北側（約150km）だけや南側（約50km）だけ、さらに船を組み合わせるショートカットすることもできます。

(6) しまなみ海道サイクリングロード

広島県尾道市と愛媛県今治市を結ぶ、日本初の海峡を横断する70kmのサイクルルートです。瀬戸内海の島々が織りなす絶景を楽しむサイクルルートとして、世界中のサイクリスト達から注目を集めています。

2 沖縄県の現状（沖縄本島1周自転車ネットワーク計画）について

沖縄県自転車活用推進計画及び沖縄県スポーツ推進計画では、ナショナルサイクルルート指定を目標に掲げています。自転車走行空間の整備に関する具体的な計画である「沖縄県自転車ネットワーク計画」（令和5年3月、沖縄県土木建築部）では、国・県・市町村管理道路から成る本島1周をつなぐ路線をネットワーク路線として選定しています。

基本構想策定にあたり協議会においては、離島や地域活性化に寄与するルートにも言及しており、今後の離島を含めた地域の受入環境の整備が課題として挙げられています。

また、自転車ネットワークの整備を推進するにあたり道路ガイドラインを定める警察との連携を図ること等、ハード面とソフト面の両面から取り組む必要があります。



図 沖縄自転車ネットワーク（引用：沖縄県自転車ネットワーク計画）

3 ゲートウェイ設置の検討

ナショナルサイクルルート指定においては、サイクリストの基幹的な受入施設となる「ゲートウェイ」を設置することが必要です。ゲートウェイは一般的にルートの主要アクセスポイントである空港、駅、港、道の駅等に設置されることが望ましいと考えられています。本県のゲートウェイの候補地としては、協議会において、那覇空港、奥武山公園、泊港、旭橋バスターミナル、沖縄県庁前、泊緑地等が挙げられました。

またルート整備の観点からも、ゲートウェイを設置することは、スタート地点・0 km地点を設置し、一体となったルートの起点・象徴とされる等、サイクルツーリズムを活性化するためにも重要なポイントとなります。

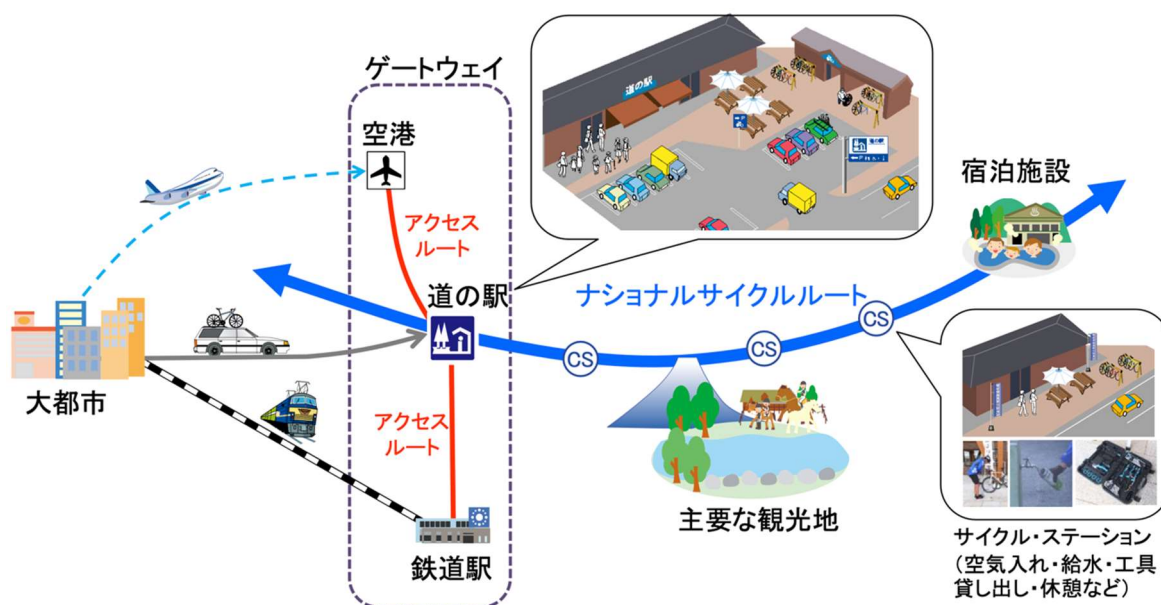


図 ゲートウェイ設置の考え方（引用：国土交通省自転車活用推進本部）

4 モデルルートの設定状況

ナショナルサイクルルート指定の準備段階において、本県では現在「東海岸地域サンライズ自転車ルート」がサイクルツーリズムの推進モデルルートとして認定されています。

基本構想では今後、推進モデルルートを参考に、沖縄本島1周自転車ネットワークの走行環境・受入環境の整備等を進める方法を柱としながら議論を深める必要があります。

5 ナショナルサイクルルート指定に向けたルート調査について

「沖縄県自転車活用推進計画」では、令和7年度までにナショナルサイクルルートの指定を目標としているため、基本構想の策定にあたり、沖縄本島1周自転車ネットワークをモデルコースとして位置付け、国土交通省が示すナショナルサイクルルート制度の指定要件に適合するかどうかルート調査を行いました。

(1) 調査概要

①調査対象

沖縄本島1周自転車ネットワークを9区間に分けて実施

②調査方法

ア 9区間の実走行を行い、道路環境及び走行環境を確認

イ 調査内容を「調査報告書」として作成

③調査期間

令和6年10月7日～令和6年11月25日

(2) 総括

ナショナルサイクルルートの指定要件に際しては、走行環境の安全性（誘導看板等や注意喚起、自動車損害賠償保険等の加入を義務付ける条例の制定）やルート案内（路面表示や多言語案内の設置）、受入環境（ゲートウェイの整備）の項目において満たさない箇所が見受けられました。指定要件を満たすためには、検討委員会等による協議や、各市町村での自転車活用推進計画を推進し道路環境の整備を行うなど、地域と連携した取組が必要です。

サイクルルートとしては目立った危険箇所は無く、高架道路2箇所、トンネル8箇所、右折交差点3箇所と、中級者や上級者には走行しやすい環境だと評価できます。

ルート上にはコンビニエンスストア145店舗、共同売店9店舗、道の駅等15箇所、自転車店25店舗があり（令和6年度11月調査時点）、これらをサイクルステーションとして活用することによりサイクルツーリズムの受入環境が向上することが期待できます。しかしながら、ルート上の名護市以北である大宜味村、国頭村、東村、宜野座村、金武町には自転車店が国頭村辺土名の1店舗しかなく、サイクリストの自転車の故障修理等における対策が求められます。また路肩の除草や清掃を定期的に行い、安全・安心な走行環境の提供を行うことも重要です。

第4章 その他環境の変化

1 スポーツの成長産業化とスポーツの市場規模

「第2期沖縄県スポーツ推進計画」においては下記のように言及されており、このことは、サイクルツーリズムにおける他地域と差別化に繋がり、強いアドバンテージを発揮します。

スポーツ関連産業は裾野が広く、波及性が高いことから、国は第3期スポーツ基本計画（スポーツ庁）における政策目標として、「スポーツ市場を拡大し、その収益をスポーツ環境の改善に還元し、スポーツ参画人口の拡大につなげるという好循環を生み出すことにより、スポーツ市場規模5.5兆円を令和7年までに15兆円に拡大することを目指す」としています。

スポーツは観光との親和性が高いことから、スポーツ産業の中でもスポーツツーリズムの市場規模の拡大が大きく見込めるものとなっています。

加えて、これまでのスポーツコンベンションの成果（プロチームキャンプの集積等）により、アフターコロナのスポーツに関する関係人口の増加による「スポーツ×地域活性」（スポーツの産業化を含む）への取組が可能な段階にあると考えられています。

沖縄県におけるスポーツの具体的な優位性としては、

- ・ 東アジアの中心に位置する地理的特性
- ・ 温暖な気候
- ・ 文化芸能や農産物など多種多様な地域資源
- ・ 沖縄科学技術大学院大学等の世界最高レベルの研究教育機関の存在等

となっており、将来に向け大きな可能性を備えています。

2 自転車を取り巻く観光

本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います。令和6年度には9件のサイクリングイベントが開催され、近年のイベント参加者数は8,000人から10,000人まで達し、マラソン大会に次ぐ参加者となっています。

そのほか、本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、コロナ禍を越えて令和5年には事業者が1,885社、車両数が5万台を突破しています。

国が推進する施策に加えコロナ禍を機に「密にならない移動手段として」自転車の価値や利用の幅が広がっています。自転車に乗ること自体を目的とする観光、旅行やレジャーの中で自転車を利用すること、また自転車にまつわるイベントに参加することなど、サイクルツーリズムにはあらゆるスタイルと可能性が秘められています。ツーリング、グルメ、観光スポット周遊等、自らの力で目的を定め、または自由気ままに多種多様に地域を巡ることができる「体験型観光」がサイクルツーリズムといえます。

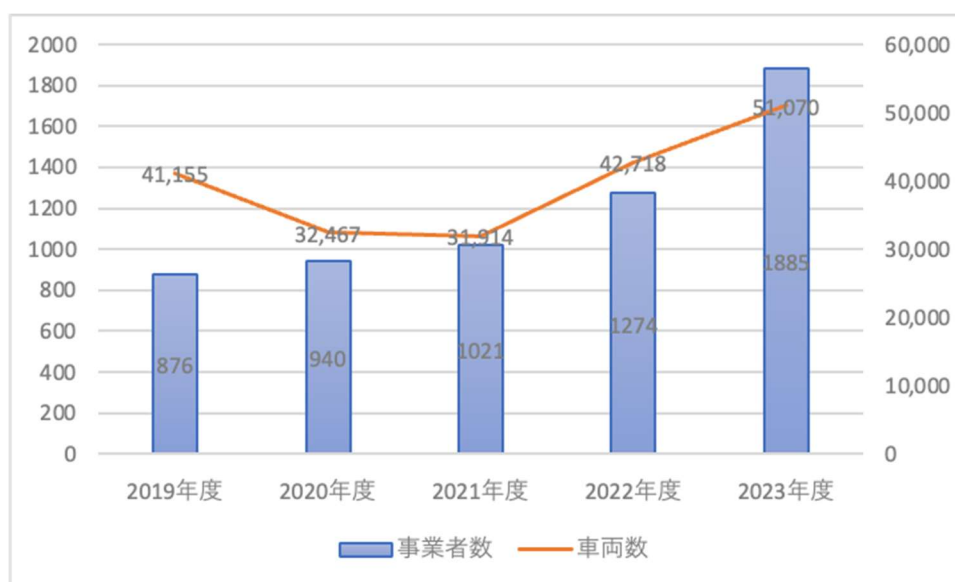


図 レンタカー事業者及び車両数の推移（台数）
（沖縄総合事務局陸運事務所、業務概況より作成）

3 サイクリスト誘客による経済効果

令和5年に民間事業者が発表した調査によると、サイクリストの観光消費単価は80,845円となり、サイクリストが閑散期に多く来訪する傾向を踏まえ、4-6月期、10-12月期、1-3月期の一般的な国内観光客と比較すると、消費単価で1.12~1.25倍ほど大きくなることが示されました。中でも宿泊、飲食に対する消費が大きくなった理由のひとつに、サイクリストは一般的な国内観光客と比べて滞在日数が長い傾向にあるためと考えられます。

消費動向の違いにより、モノやサービスを提供する県内産業に及ぼす影響が異なってくることから、これを経済効果の観点から推計した結果、県内の様々な産業に波及し、特にサービス業に対する効果が大きく、沖縄観光におけるサイクルツーリズムは新たな観光コンテンツのひとつとして有益だと言えることがわかりました。

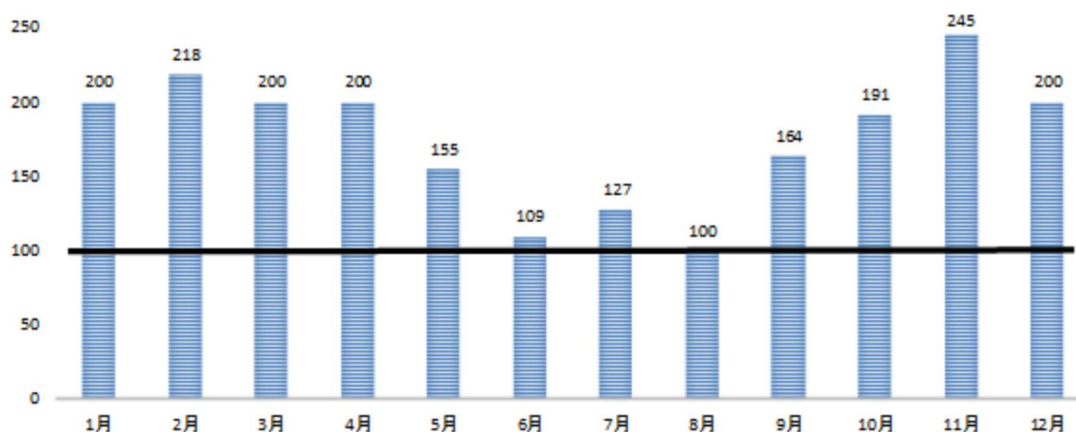


図 沖縄にサイクリストが訪れた時期の指数

※8月に訪れたサイクリストの人数=100とする

(引用:「沖縄におけるサイクリスト誘客効果の推計」りゅうぎん総合研究所)

客層/費用(円)	宿泊費	県内交通費	土産・買物費	飲食費	娯楽・入場費	その他	総額
沖縄での自転車観光時(n=50) ※沖縄サイクリスト	37,000 (0.0%)	5,983 (0.0%)	6,767 (0.0%)	28,469 (0.0%)	2,626 (0.0%)	-	80,845 (0.0%)
(参考) 自転車に興味としている観光客(n=88)	34,501 (-6.8%)	6,769 (13.1%)	7,099 (4.9%)	23,875 (-16.1%)	4,676 (78.1%)	-	76,921 (-4.9%)
【2018年4-6月期】国内観光客	19,486 (-47.3%)	10,272 (71.7%)	13,647 (101.7%)	15,655 (-45.0%)	8,635 (228.8%)	1,852 (—)	69,547 (-14.0%)
【2018年10-12月期】国内観光客	23,370 (-36.8%)	10,269 (71.6%)	13,817 (104.2%)	16,191 (-43.1%)	7,703 (193.3%)	970 (—)	72,320 (-10.5%)
【2019年1-3月期】国内観光客	20,649 (-44.2%)	9,056 (51.4%)	11,924 (76.2%)	15,520 (-45.5%)	6,133 (133.5%)	1,314 (—)	64,598 (-20.1%)

表 サイクリストと一般的な国内観光客(閑散期)の消費単価の比較

※()の数値は費目別沖縄サイクリスト比

(引用:「沖縄におけるサイクリスト誘客効果の推計」りゅうぎん総合研究所)

客層/日数、費用	平均滞在日数	宿泊費/日	飲食費/日
沖縄での自転車観光時(n=50) ※沖縄サイクリスト	5.44 (0.0%)	8,333 (0.0%)	5,233 (0.0%)
(参考) 自転車を趣味としている観光客(n=88)	4.70 (-13.6%)	9,325 (11.9%)	5,080 (-2.9%)
【2018年4-6月期】 国内観光客	3.55 (-34.7%)	7,642 (-8.3%)	4,410 (-15.7%)
【2018年10-12月期】 国内観光客	3.61 (-33.6%)	8,954 (7.5%)	4,485 (-14.3%)
【2019年1-3月期】 国内観光客	3.58 (-34.2%)	8,003 (-4.0%)	4,335 (-17.2%)

表 サイクリストと一般的な国内観光客（閑散期）の滞在日数と1日あたり消費単価の比較

※（）の数値は費目別沖縄サイクリスト比

（引用：「沖縄におけるサイクリスト誘客効果の推計」 りゅうぎん総合研究所）

4 その他社会環境の変化

近年のサイクルツーリズムに関連する社会環境の変化は下記が挙げられます。

(1) 本部町における観光クルーズ拠点港の形成

本部町へのクルーズ船寄港を促進することにより、観光入域客数の増加が見込まれ那覇市（南部）や周辺離島と、沖縄本島北部市町村の観光業の活性化が期待されます。

(2) 電動キックボードの参入とステーションの増加

自動車離れの傾向にある若年層等において、電動キックボード等の参入とステーションの増加により観光の交通手段の変化や多様化が進んでいます。

(3) 沖縄島北部の世界自然遺産登録

世界遺産登録に伴い国際的な知名度が高まったことから、国頭村・大宜味村・東村の3村を中心に北部観光のさらなる活性化と同時にオーバーツーリズムへのリスク管理が求められています。

(4) アドベンチャーツーリズムの振興

「自然」「アクティビティ」「文化体験」の3要素のふたつ以上で構成される旅行であるアドベンチャーツーリズムの振興は、文化的感度の高いターゲット層との親和性からサイクリングニーズの高まりが期待できます。

(5) 市町村の取組

名護市の自転車教室、うるま市のサイクルツーリズム事業、東海岸サンライズ協議会の自転車利用促進事業、各市町村の自転車活用推進計画策定の推進等、市町村でも自転車利用への取組が進められています。

(6) これまでのサイクルツーリズムに関連する取組

各市町村での取組をはじめ、沖縄県による「自転車旅」の周知広報、バイクラック設置等、サイクリングを醸成する取組が進んでいます。

(7) 民間事業者の取組

レンタサイクルショップ、サイクリングツアーの造成販売、ガイド付ツアーの実施、サイクリストに優しい宿の設置等、民間事業者によるサイクルツーリズムを活性化する取組が進んでいます。

(8) 既存交通に対する代替手段としてのサイクルツーリズム

沖縄本島北部におけるクルーズ船の寄港やテーマパークの開園による交通渋滞の発生が課題となっていますが、代替可能な交通手段として、自転車による移動・観光も効果が期待できます。

(9) 災害時におけるシェアサイクルの活用

災害時における道路の損壊や交通機関の運行停止など、自動車等による移動手段が失われたときの代替可能な交通手段として、シェアサイクルの活用が注目されています。

第5章 海外におけるサイクルツーリズム

サイクルツーリズムは、ヨーロッパを中心に世界的な広がりを見せています。ここでは先進国として代表的なベルギー及び近隣のサイクリングの先進地である台湾の取組を紹介します。

1 欧州のサイクルツーリズムについて

欧州では自転車を利用した観光施策として、サイクルツーリズムの取組が活発化しています。欧州の中で特にサイクルツーリズムに力を入れているのが、ベルギーの北部地域に位置するフランダース地方です。

その背景にはSDGsに対する関心の高まりがあり、自転車は環境への負荷が低く、二酸化炭素排出量削減、大気汚染低減、騒音軽減、渋滞緩和、燃料抑制、医療費削減等に貢献するとされています。

自転車競技の発祥地として知られるフランダース地方では、サイクリングが文化として根付いています。フランダース地方のサイクルツーリズムの一事例として、ベルギーにおいて最も人気の高い1DAYレース「ツアー・オブ・フランダース」のヘリテージスポーツツーリズムがあります。

ヘリテージスポーツツーリズムとは、「ヘリテージ（文化遺産）」と「スポーツ」を融合させた観光形態のことを指します。具体的には、地域の伝統的な文化や歴史、自然遺産を背景にしたスポーツイベントやアクティビティを通じて、その地域の魅力を体験し、楽しむことが目的です。ツアー・オブ・フランダースではヘリテージスポーツツーリズムを取り入れたコンテンツが注目されています。

また、同じくフランダース地方で発展した「サイクルノードネットワーク」という手法があります。サイクルルートが交差する地点を指す「ノード」に番号を付け、格子状のネットワークを形成し、各交差点には、その地点の番号と、隣接する地点への方向を示す道標が設置され、観光客はウェブサイトやアプリを用いて簡単にサイクルノードネットワークのルートを作成することができます。

この取組はベルギー全土に広がり、サイクルツーリズムを推進する重要な要素となっています。

2 台湾のサイクルツーリズムについて

台湾では、自転車は娯楽・スポーツとして親しまれており、世界のサイクリストが注目する地域の一つです。自転車と公共交通機関の連携（ダブルタイヤ）や自転車道である「環島1号線」のインフラ整備の充実、6月3日の世界自転車デーに合わせた大型プロモーションなど、自転車利用を促進する施策が講じられています。また、自転車産業が盛んで、ハイスペック自転車から一般向けの自転車まで幅広く製造されており、製造会社のひとつであるGIANTは、製造だけでなくサイクリング専門の会社やシェアサイクル事業も手掛けています。

基本構想の策定にあたり、本県における自転車の利用の促進におけるサービスの充実とルート整備の観点での調査、またサイクルツーリズムにおける連携の可能性を高めるため、令和6年12月3日から5日間、サイクリングの先進地である台湾を訪問し、現地法人事業者やインフルエンサーを訪ね、先進事例に係るヒアリングや今後の沖縄送客プロモーションに資するPR調査を行いました。

視察の訪問先においては、自転車旅を造成しサイクルツーリズムの推進に貢献する東南旅行社・GIANT ADVENTURE・台湾近畿国際旅行社の旅行代理店の視点、自転車利用機会を創出するためのサービスやイベント主催の活動を行う自転車新文化基金会・中華民国自転車騎士協会の協会団体の視点、自身で世界中へ自転車旅をし、SNSのファンに向けた自転車旅の情報を発信するJerry氏・Eva氏・Linda氏のサイクリストの視点、3つの視点からヒアリングを行い、台湾における自転車利用の促進のポイントや沖縄に対するサイクルツーリズムの課題や可能性、沖縄送客について意見を交換しました。

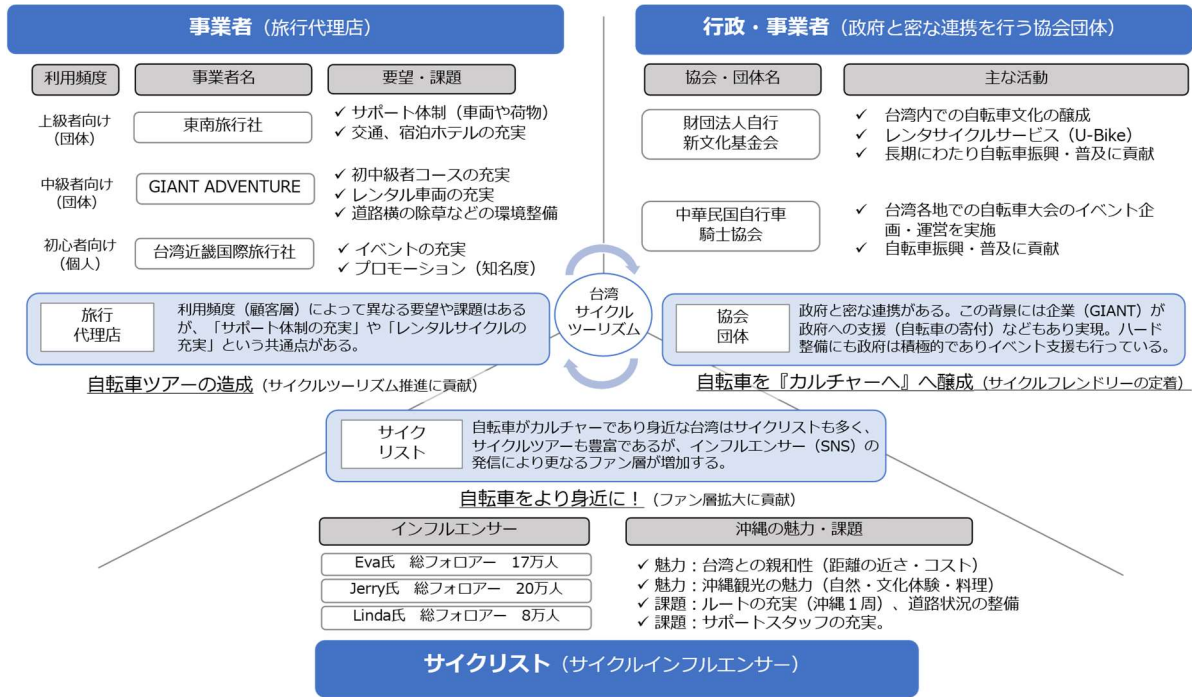


図 訪問先と3つの視点 (事務局にて作成)

視察の結果、製造業や国策として自転車産業が発展している台湾のハード整備の推進において、県民への浸透度が低い本県との違いが見られました。台湾においては下記のように3つの視点からの取組・アプローチが成熟しており、官民一体の連携が進んでいます。ハード・ソフト両面で課題がある本県は、解決していくためのアクションプランの整理が重要だと考えられます。サイクルツーリズムを推進する上では、先進地の台湾に倣い、継続的な交流から誘客へ繋げるとともに、計画的なハード面の整備推進と沖縄独自の観光資源を生かした閑散期におけ

る観光需要の平準化を狙うアプローチ、県民への普及啓発が不可欠だと考えられます。