

沖縄県自転車活用推進計画（仮称）
（案）

令和3（2021）年2月

沖 縄 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

2 1-1 計画の目的

3 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
4 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
5 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
6 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
7 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
8 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
9 学の積極的な推進がなされています。

10 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那覇市周辺都市圏における道
11 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
12 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
13 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。

14 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
15 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
16 推進計画」（以下「国計画」という。）が閣議決定されました。

17 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
18 活用推進計画（以下「本計画」という。）を策定しました。

19 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）

20 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 21 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 22 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。 23 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 24 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 25 認識の下に行われなければならない。 26 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 27 ばならない。 28 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。
--

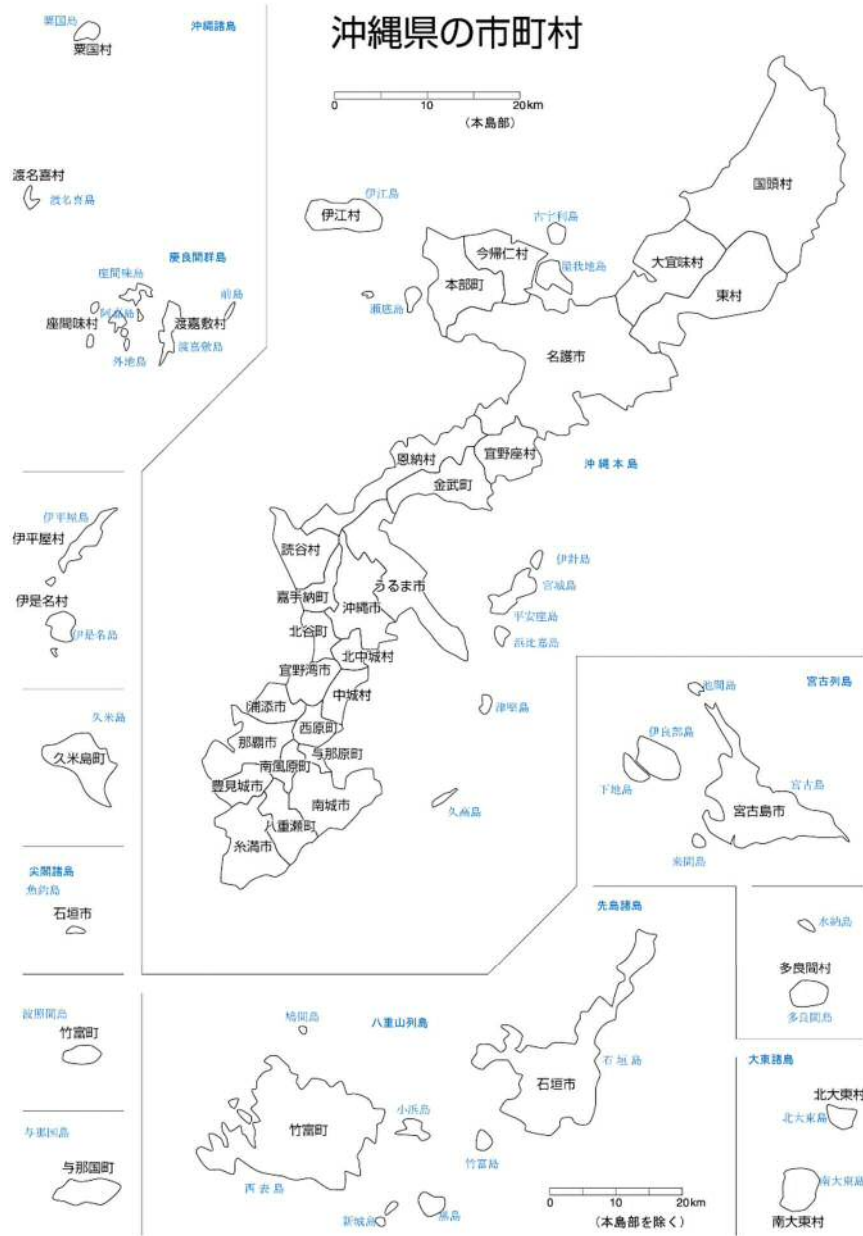
29 表 1.2 【参考】国の自転車活用推進計画（平成 30（2018）年 6 月 8 日閣議決定）

30 ~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 31 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~ 32 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 33 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 34 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 35 目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現
--



1 1-2 計画の区域

2 計画の対象区域は沖縄県全域とします



3 図 1.1 計画の対象区域（離島を含む沖縄県全域）



1 1-3 計画期間

2 **計画期間は、2021年度～2030年度までの10ヶ年とします。**

3 「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
4 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
5 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
6 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。

7 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
8 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
9 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
10 とします。

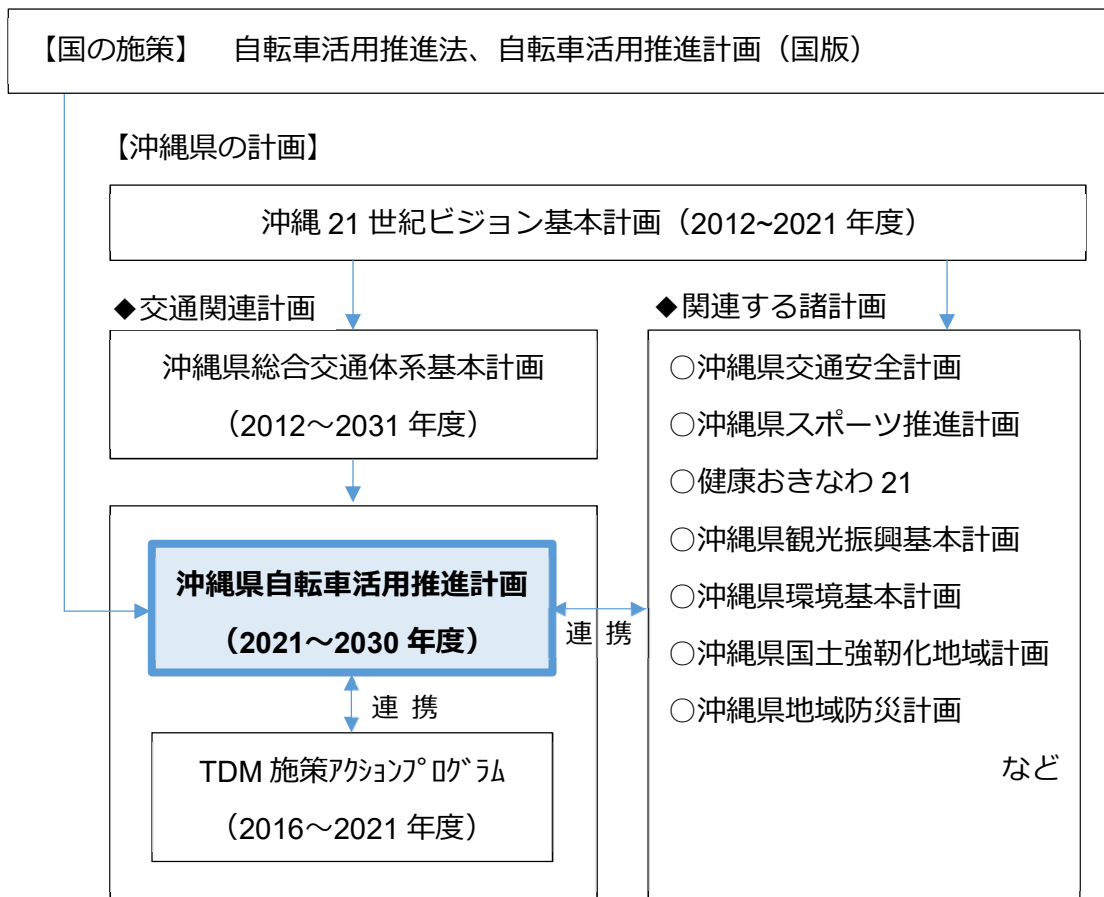


1-4 計画の位置付け

2 **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、**
3 **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。**

4 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
5 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
6 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
7 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。

8 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。



9

図 1.2 計画の位置付け



1 1-5 本県の都市交通体系における自転車の位置付け

2 **本県の都市交通体系において、**
3 **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。**

4 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
5 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
6 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
7 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。

8 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
9 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
10 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。

11 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、
12 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。

13 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
14 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」と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。



1 <自転車活用を通じた目指すべき将来の姿>

2 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 3 バイシクルウェルカムな島

4 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。

5 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
6 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
7 観点から、その実現に寄与することが考えられます。

8 【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、 9 自転車なら、例えば次のように実現に寄与します

10 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
11 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
12 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
13 である「低炭素島しょ社会の実現」に寄与します。

14 【将来像 2】 心豊かで、安全・安心に暮らせる島 に対して、 15 自転車なら、例えば次のように実現に寄与します

16 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
17 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
18 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
19 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
20 の一つである「健康・長寿おきなわの推進」に寄与します。

21 【将来像 3】 希望と活力にあふれる豊かな島 に対して、 22 自転車なら、例えば次のように実現に寄与します

23 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
24 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により、国内
25 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
26 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。



1 **【将来像4】 世界に開かれた交流と共生の島 に対して、**

2 **自転車なら、例えば次のように実現に寄与します**

3 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
4 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
5 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
6 多様な交流の推進」に寄与します。

7 **【将来像5】 多様な能力を発揮し、未来を拓く島 に対して、**

8 **自転車なら、例えば次のように実現に寄与します**

9 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
10 「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
11 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
12 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
13 しい個性を持った人づくりの推進」に寄与します。



14 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

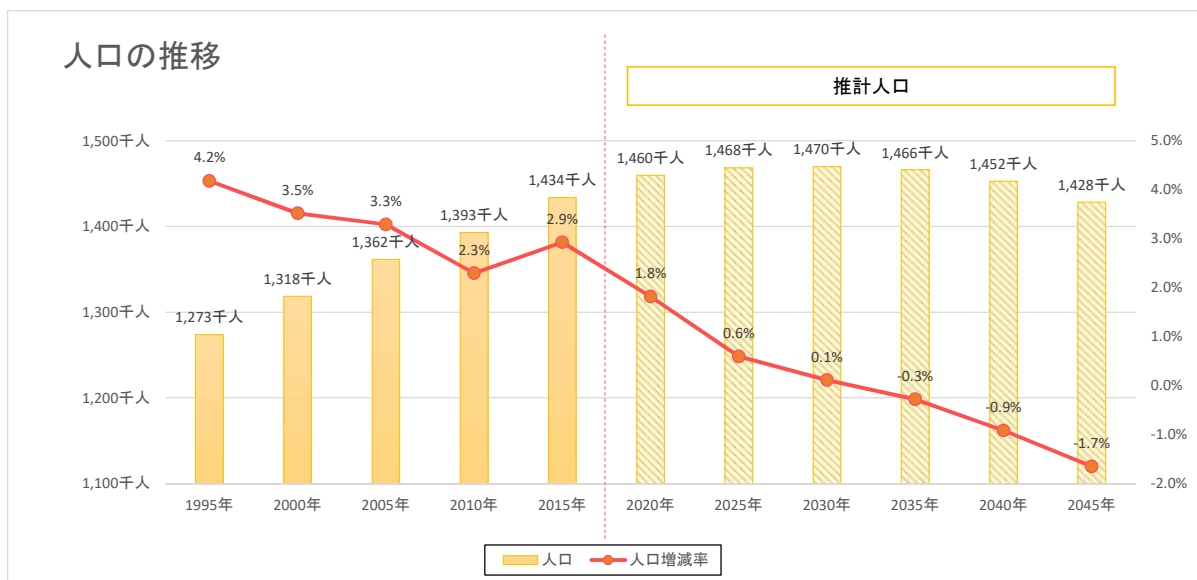


1 3 現状と課題

2 3-1 沖縄県を取り巻く概況

3 (1) 人口等の推移

4 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
5 見られます。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
6 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

7

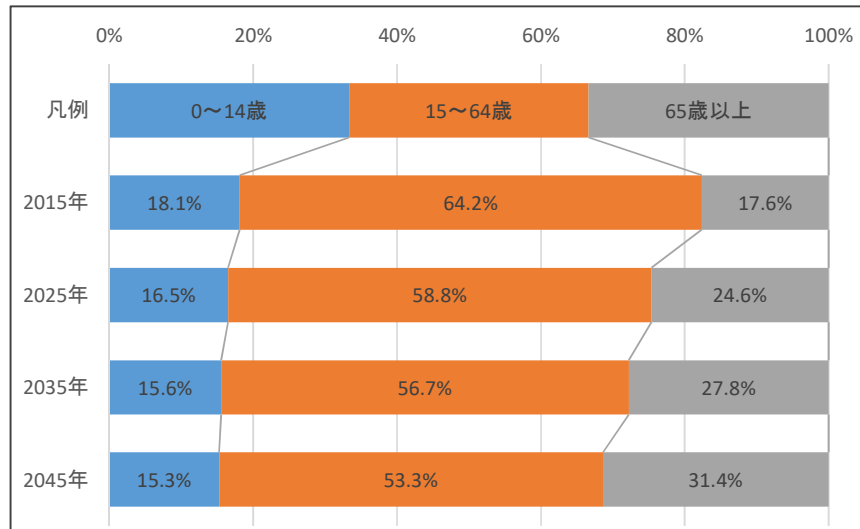
図 3.1 沖縄県の人口の推移



1 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
 2 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。

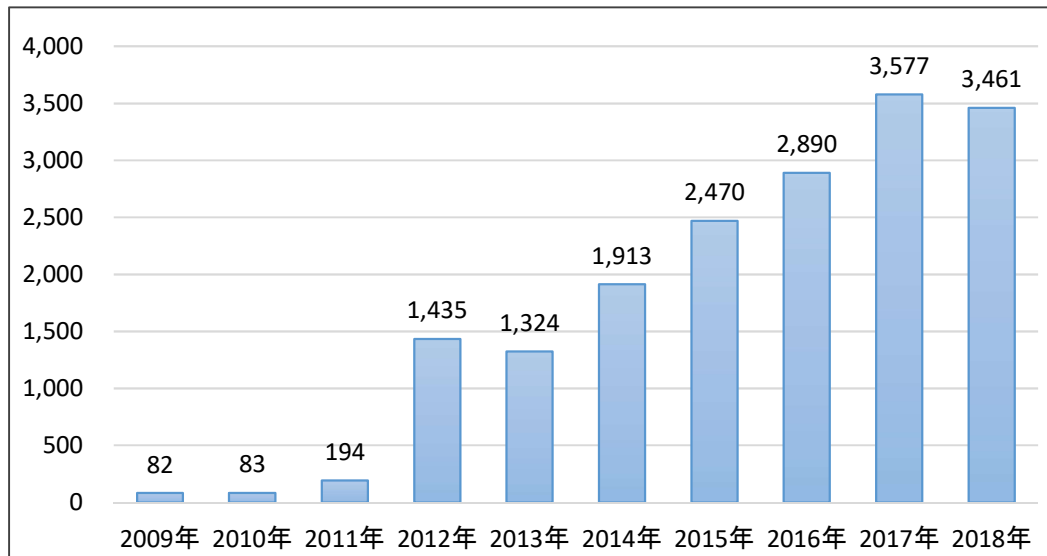
3 そのような中、運転免許証の自主返納者数の推移をみると、2012年ごろから急激に増加
 4 しています。

5 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
 6 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

7 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

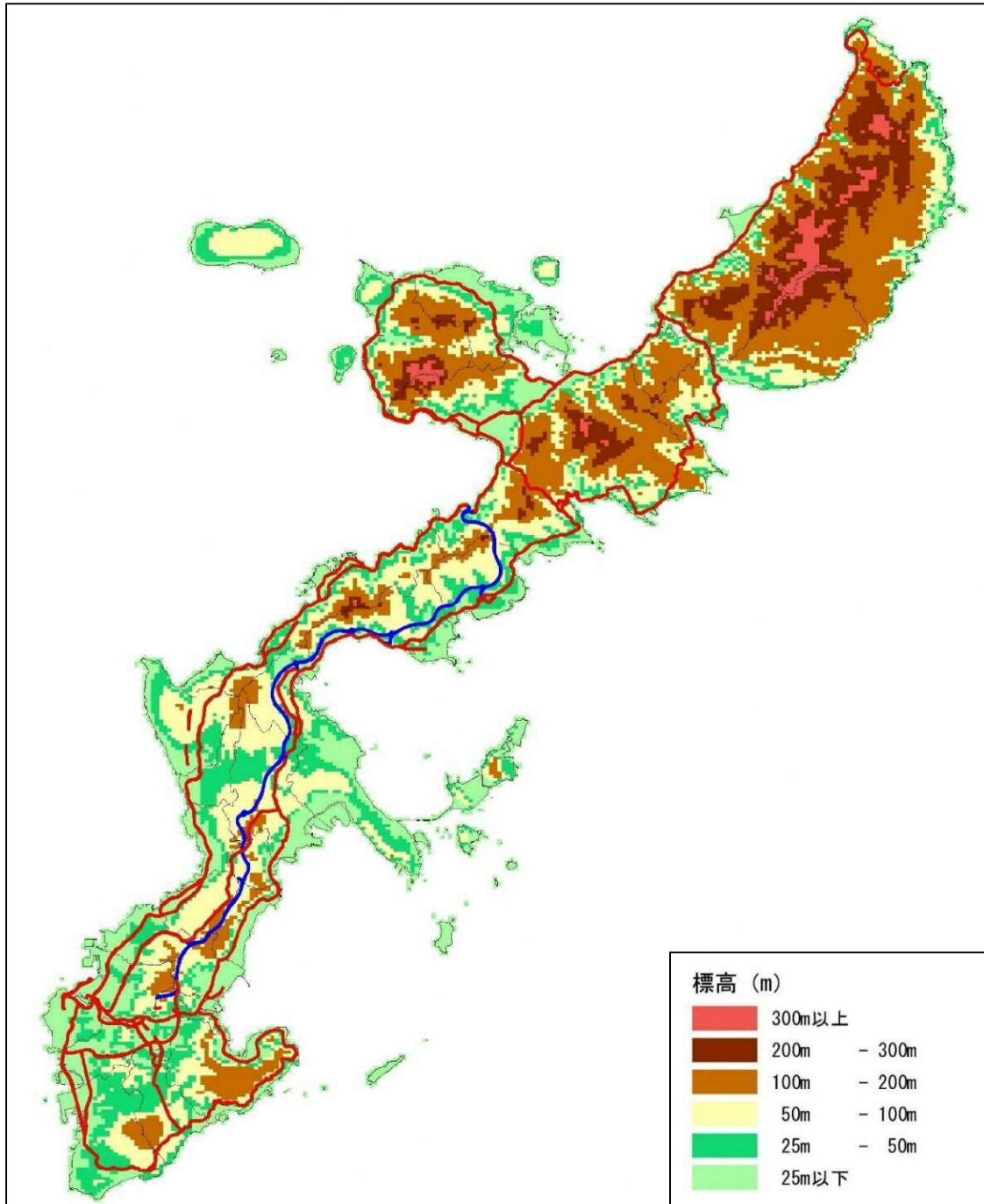
8 図 3.3 沖縄県の運転免許証自主返納者数の推移



1 (2) 地勢

2 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
3 が 300mを超える箇所があります。

4 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
5 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

6



1 (3) 交通基盤

2 1) 交通渋滞

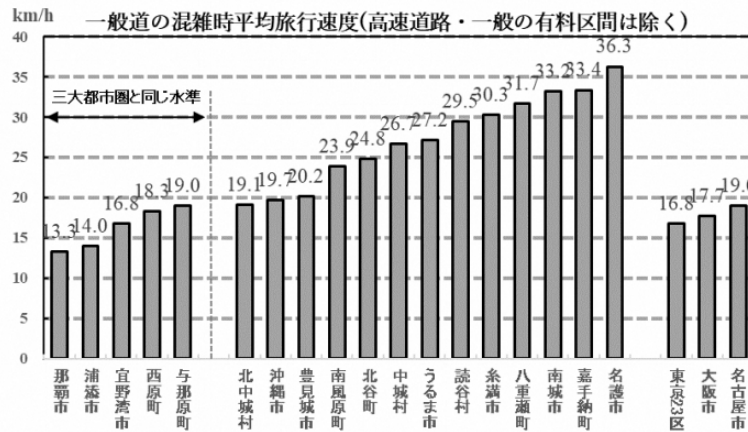
3 県内の交通渋滞の状況を見ると、那覇市をはじめ、浦添市、沖縄市等における道路混雑時の旅行速度は、東京 23 区などの三大都市圏と同等の低い水準となっており、慢性的な交通

4 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

5 渋滞を引き起こしています。

6 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

7 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

8



図 3.6 主要渋滞箇所(中南部都市圏)

9



1 2) 移動手段

2 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、
 3 全国平均に比べて低い状況です。

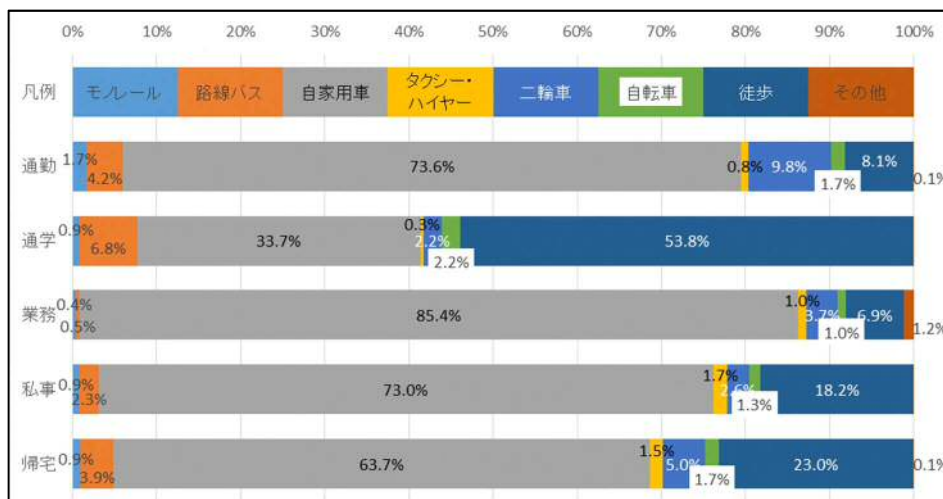
4 一方で、自動車（運転・同乗含む）の割合が7割弱を占めています。

5 また、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
 6 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。



出典：全国都市交通特性調査より作成

7 図 3.7 代表交通手段分担率（平日）



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

8 図 3.8 目的別交通手段分担率

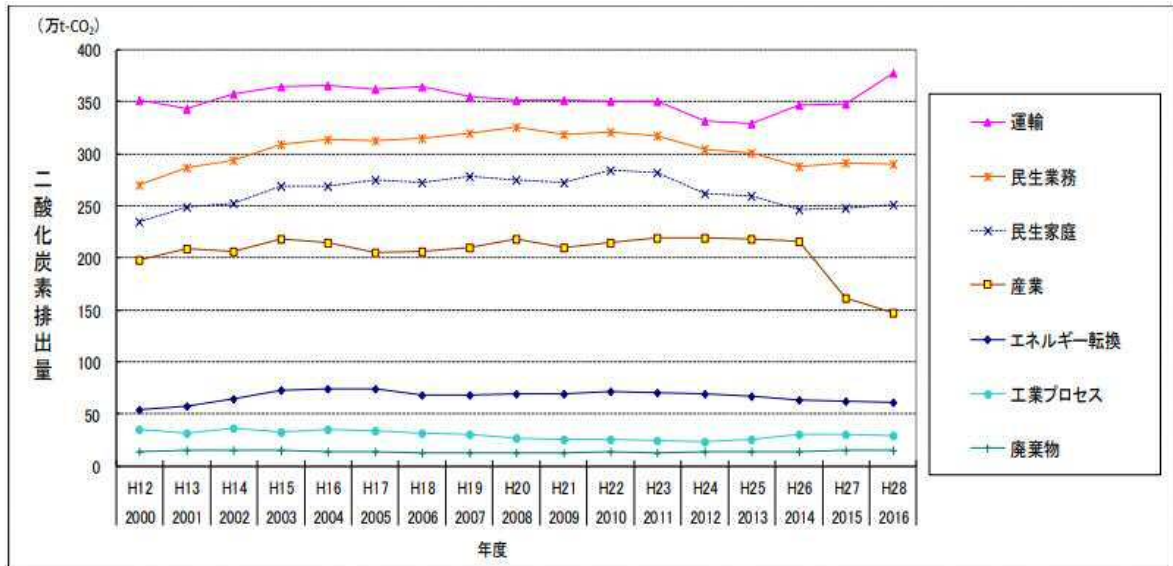


1 (4) 環境

2 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
3 以降は増加に転じています。

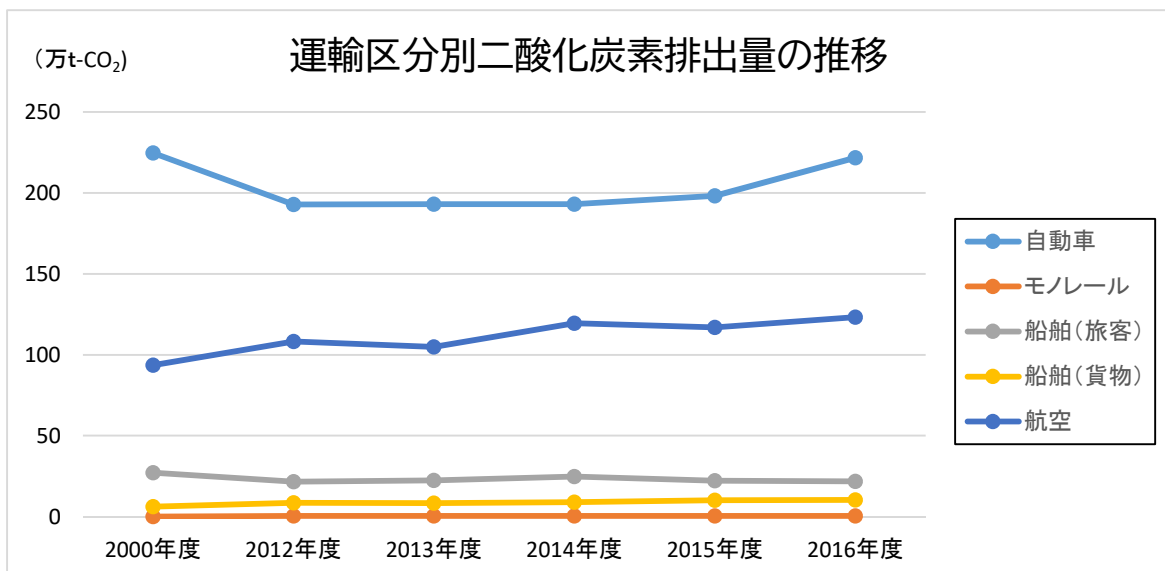
4 さらに、運輸部門の中の区分別排出量をみると、自動車の排出量が最も大きく、2016 年
5 度には上昇しています。

6 環境保全の観点からも、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)

7 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

8 図 3.10 運輸区分別二酸化炭素排出量の推移



1 (5) 観光

2 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・
3 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）、
4 参加人数（163,198 人→198,536 人）ともに増加しています。

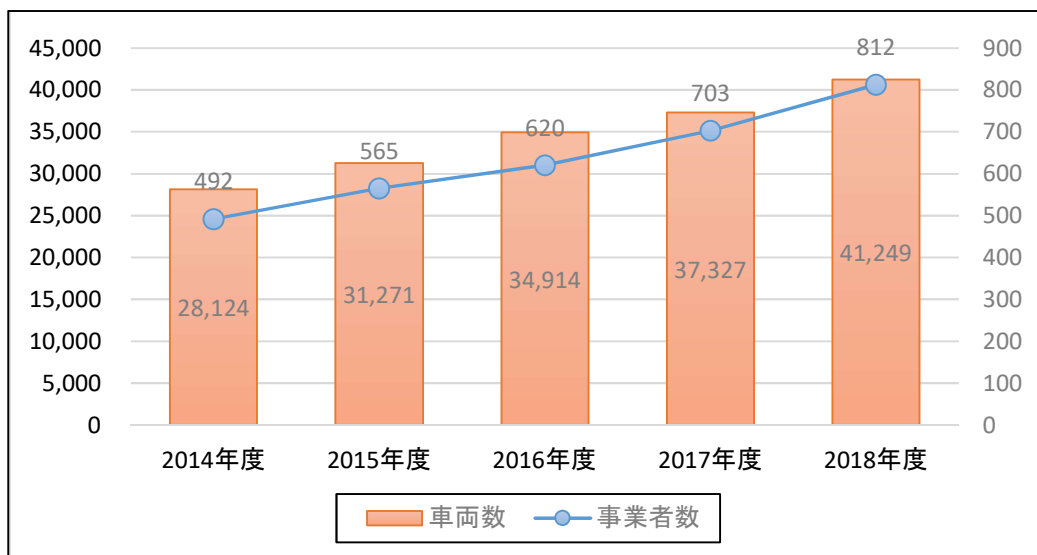
5 ツール・ド・おきなわ等をはじめとするサイクルイベントが活況であり、平成 30 年度に
6 は 6 イベント開催（8,045 人参加）とマラソン大会に次ぐ参加者となっています。

7 また、平成 29 年度には「瀬戸内しまなみ海道」を有する今治市と名護市が「自転車を通
8 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
9 性化を図ることとしています。

10 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
11 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
12 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。

13 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
14 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
15 ています。

16 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、
17 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

18

図 3.11 レンタカー事業者数及び車両数の推移



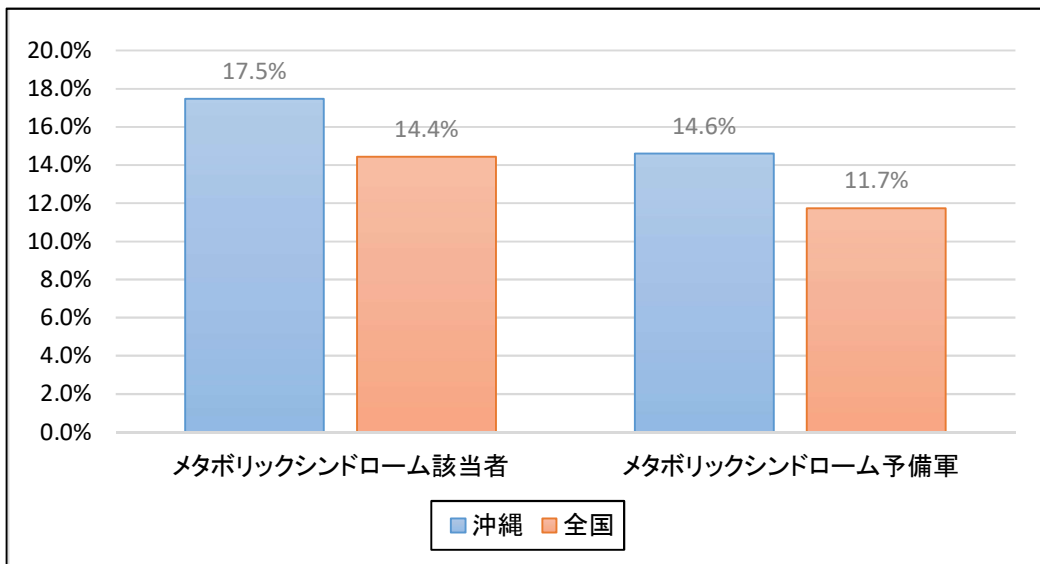
1 (6) 健康づくり

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

4 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場合が多
5 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
6 要があります。

7 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
8 す。

9 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
10 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

11

図 3.12 メタボリックシンドローム該当者・予備軍の割合



1 3-2 沖縄県の自転車を取り巻く環境

2 (1) 自転車の保有状況

3 1) 自転車保有台数・1世帯当たり保有台数

4 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
5 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。

6 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
7 微増しています。

8 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
9 改善が求められます。

10 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

11 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

12 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

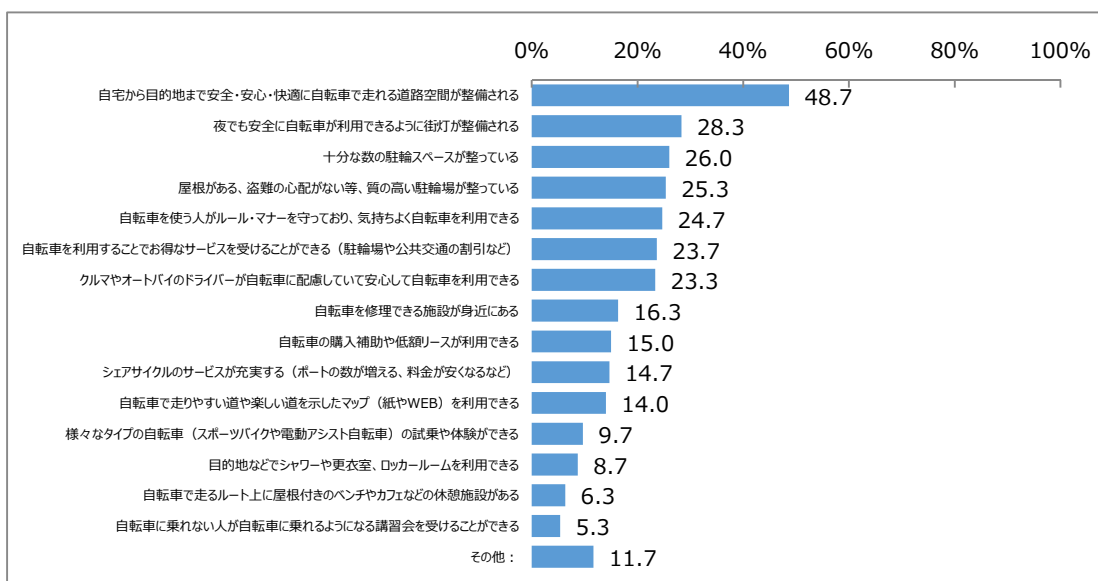
出典：平成24年度・平成30年度 自転車の保有実態に関する調査報告書（一財）自転車産業振興協会より作成



1 **【沖縄で自転車利用が進まない要因】**

2 アンケート調査結果から、「どのような環境を整えば自転車を利用してもよいと思うか/（自
3 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
4 できる道路空間の整備を望む回答が多くなっています。

5 自由意見からも、自転車専用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
6 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
7 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
8 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）

9 図 3.13 どのような環境を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

10 **【自由意見からみる自転車利用が進まない要因】**

11 **■ 自転車利用のための環境整備に関する意見**

12 自転車専用道路・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・
13 狭い 等

14 **■ 自転車利用は難しいという意見**

15 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

16 **■ 安全・マナー・ルール等に関する意見**

17 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
18 車のルールや安全について学ぶ機会を増やすべき 等

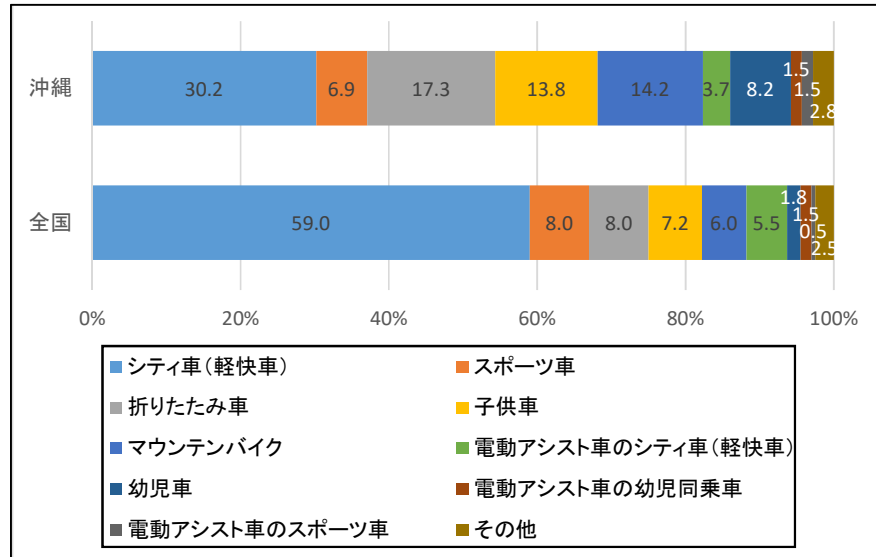
出典：自転車利用に関するアンケート調査（県民 WEB 調査）



1 2) 車種別保有割合

2 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
 3 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。

4 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
 5 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。

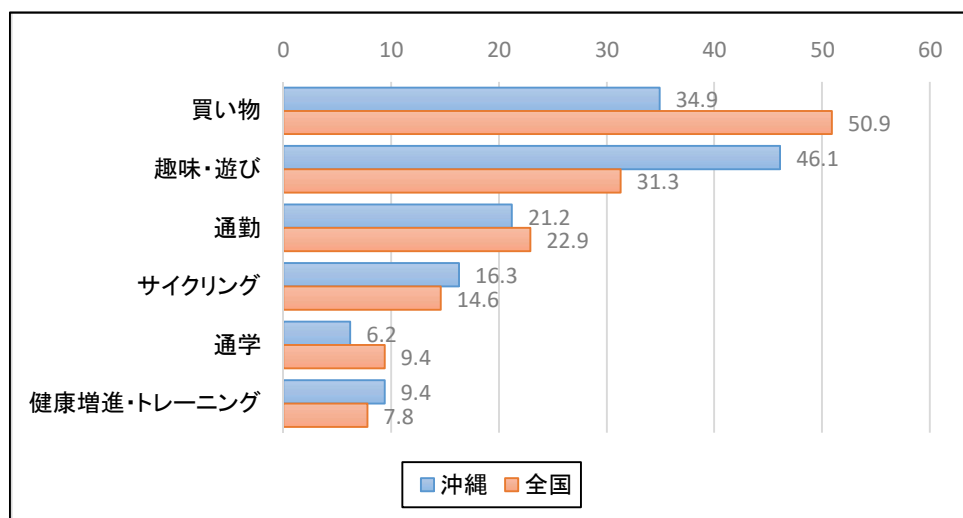


出典：平成30年度 自転車の保有実態に関する調査報告書((一財)自転車産業振興協会)より作成

6 図 3.14 車種別保有台数

7 3) 自転車の使用用途

8 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%）、
 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
 10 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

11 図 3.15 自転車の使用用途



1 (2) 自転車の事故状況

2 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。

3 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。

4 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
5 めています。

6 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
7 校生」の死傷者が比較的多くなっています。

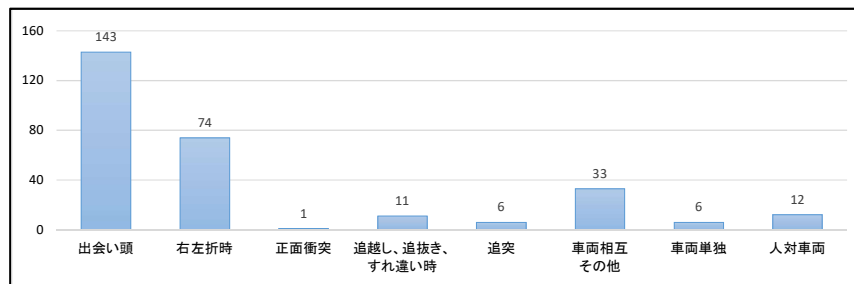
8 学校等と連携して自転車に関する安全指導等に取り組むなど、交通事故の防止に努める必
9 要があります。

10 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

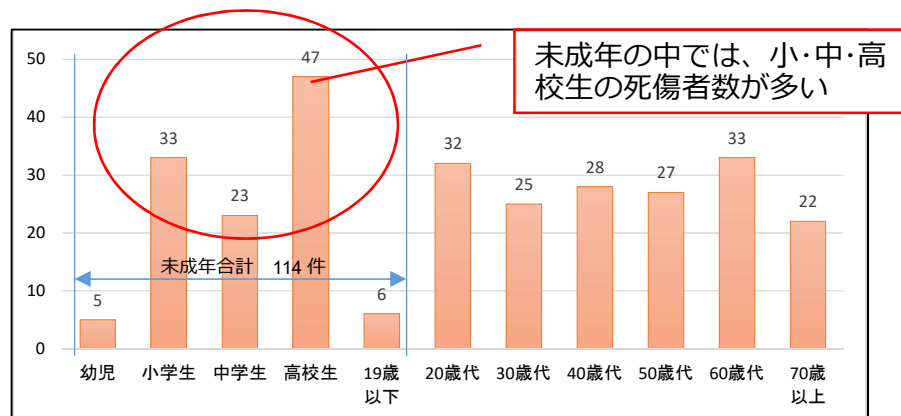
※関連事故発生件数は、自転車が第1当事者、第2当事者以下いずれの場合も関係した事故を含む。
※死者数、負傷者数は、交通事故により自転車に乗車中の者が死傷した人数。

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

11 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

12 図 3.17 学齢・年齢層別自転車乗車中の死傷者数（平成30年）



1 (3) 自転車通行空間

2 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
3 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
4 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
5 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
6 ているものと推測されます。

7 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
8 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
9 いる状況です。

10 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
11 で課題が残っています。
12

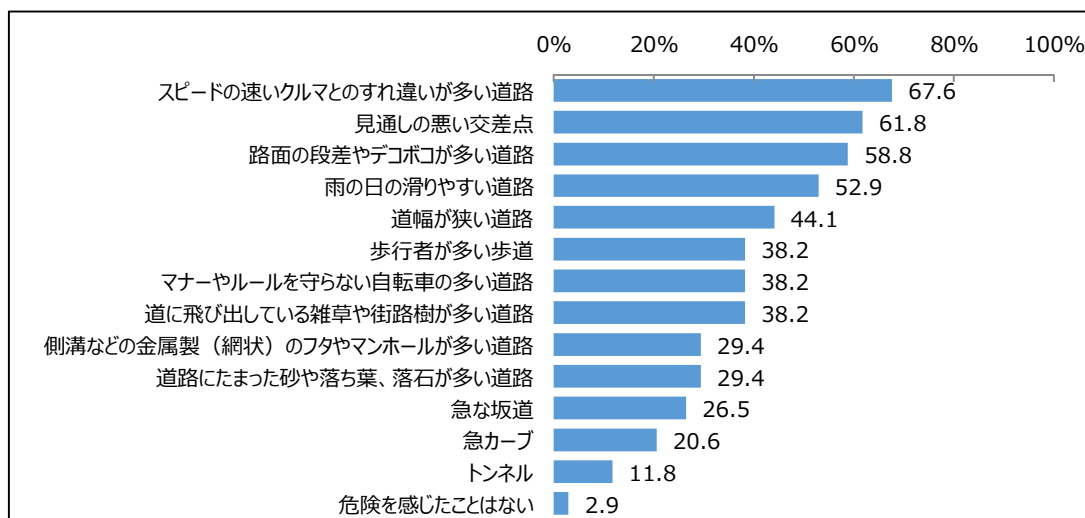
13 表 3.5 自転車通行空間（沖縄）

	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）

14

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）

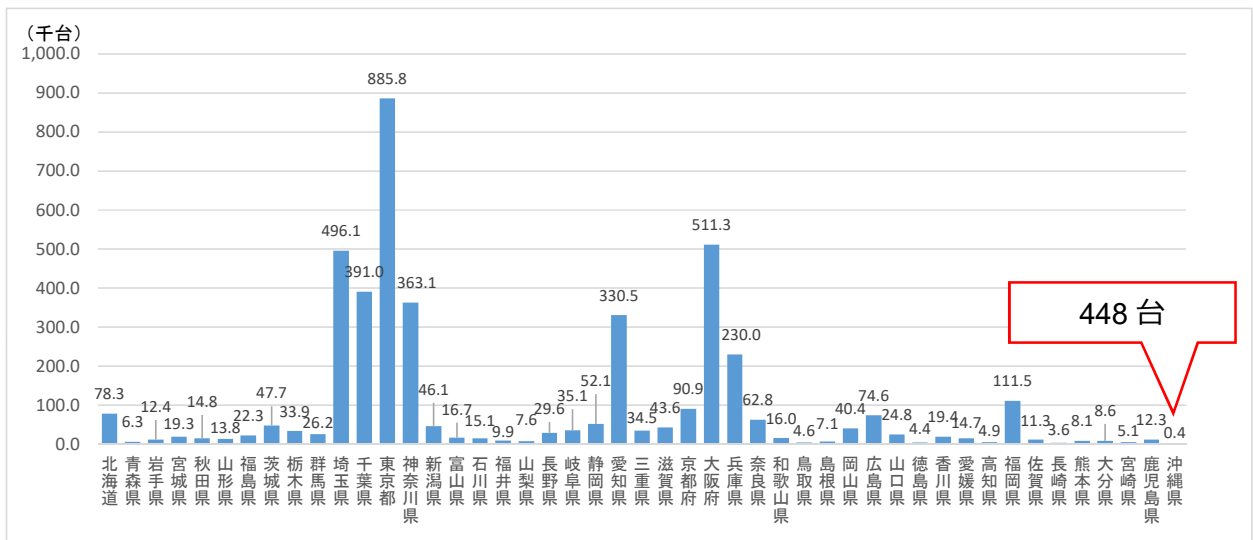


1 (4) 駐輪場の状況

2 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）
 3 となっており、全国で最も収容台数が少ない状況です。

4 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
 5 です。

6 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
 7 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)

8 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)

9 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)



1 (5) 安心・安全

2 1) 点検・整備状況

3 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
 4 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
 5 グでみ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。

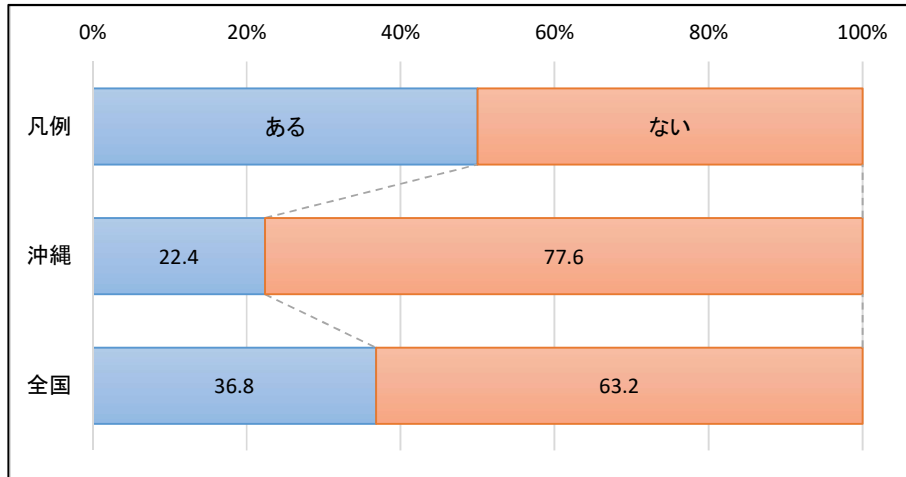


表 3.8 ランキング

	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%

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

8 2) 自転車損害保険への加入状況

9 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%）
 10 と、全国（38.1%）に比べて低く、ランキングでみると最下位となっており、1位京都府
 11 （58.2%）の約3分の1の割合です。

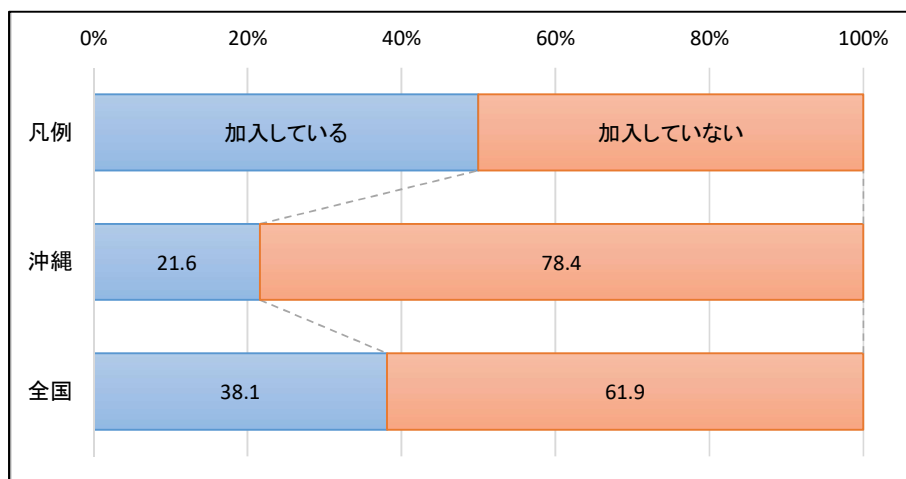


表 3.9 ランキング

	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%

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



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。

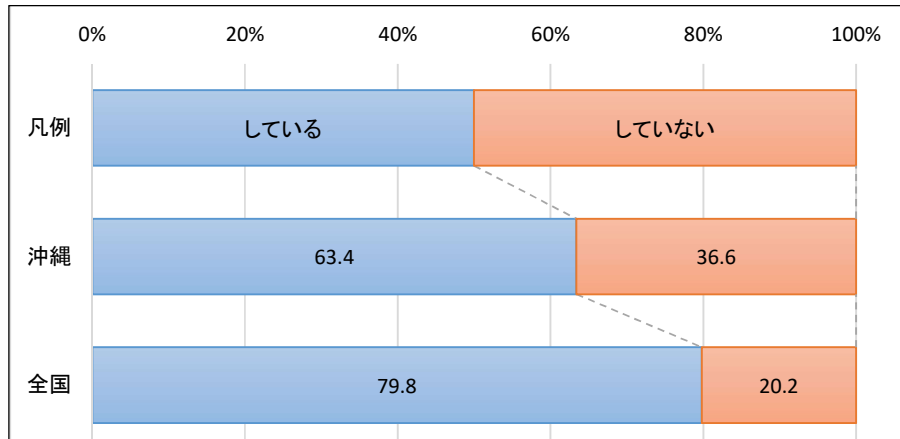


表 3.10 ランキング

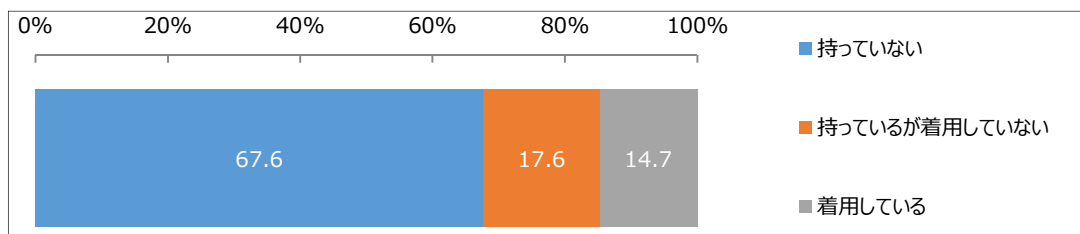
都道府県	防犯登録「している」
1位 東京都	89.2%
2位 埼玉県	85.9%
3位 神奈川県	85.7%
⋮	
45位 茨城県	63.7%
46位 沖縄県	63.4%
47位 長崎県	56.0%

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。

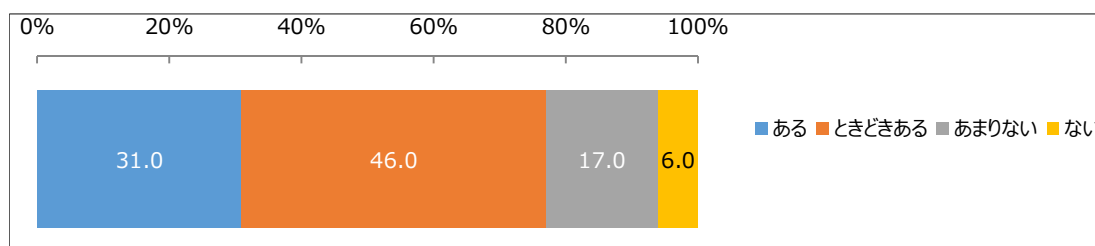


出典：自転車利用に関するアンケート調査（県民 WEB 調査）

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

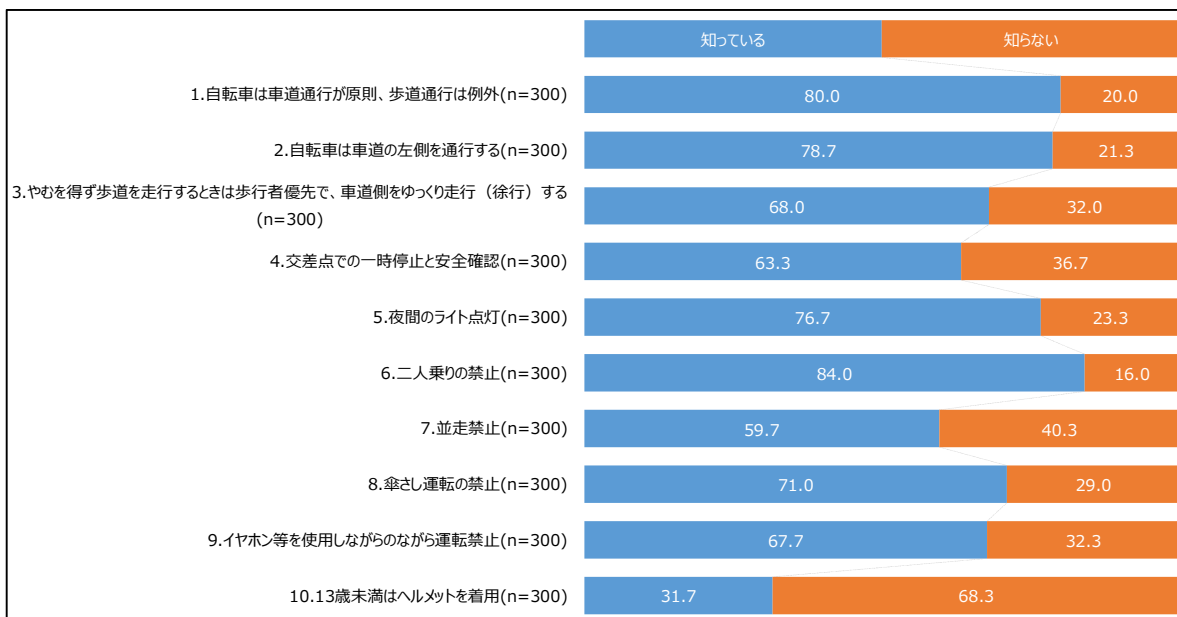


1 6) 自転車通行ルールの認知度・遵守状況

2 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
3 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。

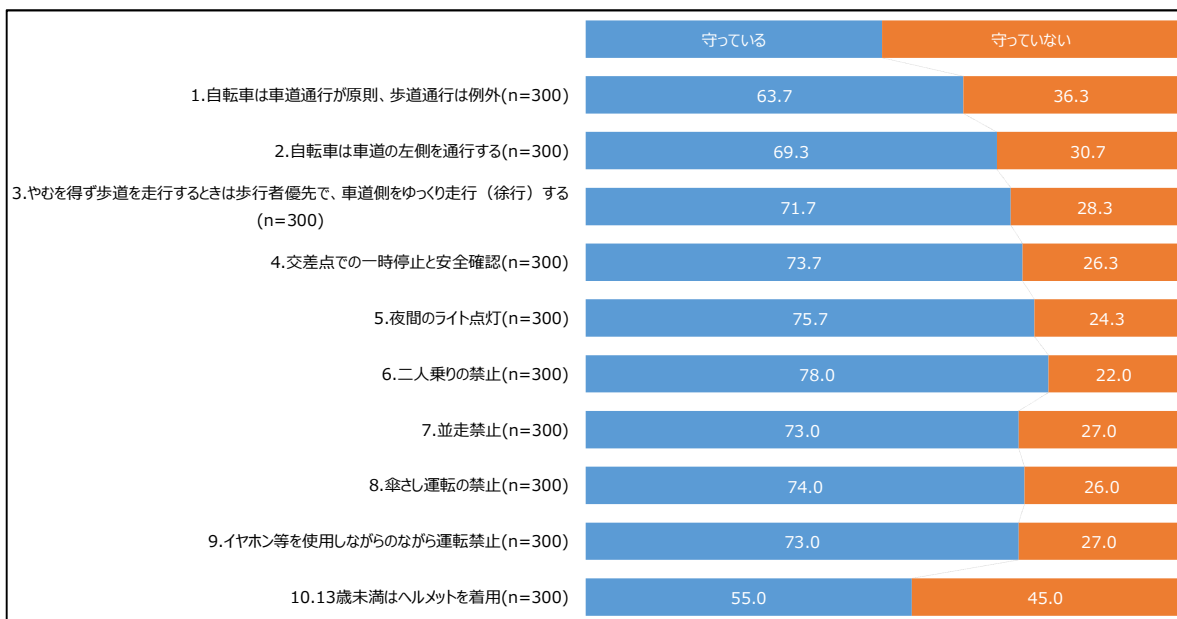
4 遵守状況をみると、全体的にルールを守っている者の割合が高くなっています。

5 「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
6 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、走行空間が十
7 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)

8 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)

9 図 3.26 自転車通行ルールの遵守状況



1 (6) サイクリングイベント

2 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。

3 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
4 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あります。

5 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	美ら島沖縄センテ キュリーラン実行委 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	主催
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
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
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

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)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。

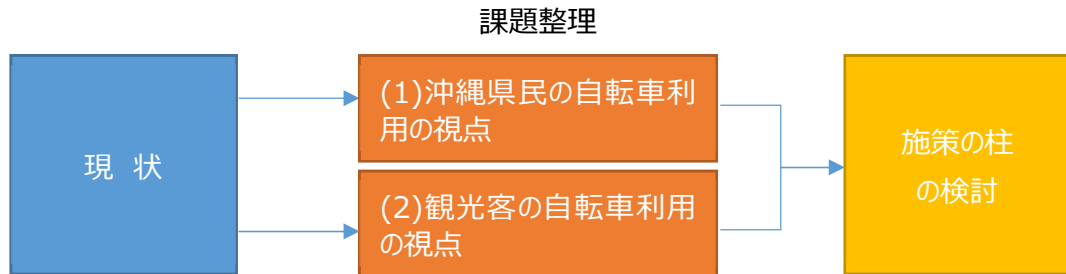


図 3.27 課題と施策の柱の抽出のスキーム

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。

その中で、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走行空間をみると、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走行空間について、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。



1 2) 観光客の自転車利用の視点からの課題のまとめ

2 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
3 人の大台を突破しました。

4 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ブ
5 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
6 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
7 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、
8 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、
9 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。

10 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
11 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、
12 課題となっています。

13 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
14 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
15 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
16 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
17 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
18 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
19 「安全・安心の島・沖縄モデル」の構築を図ります。

20 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
21 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
22 必要となっています。



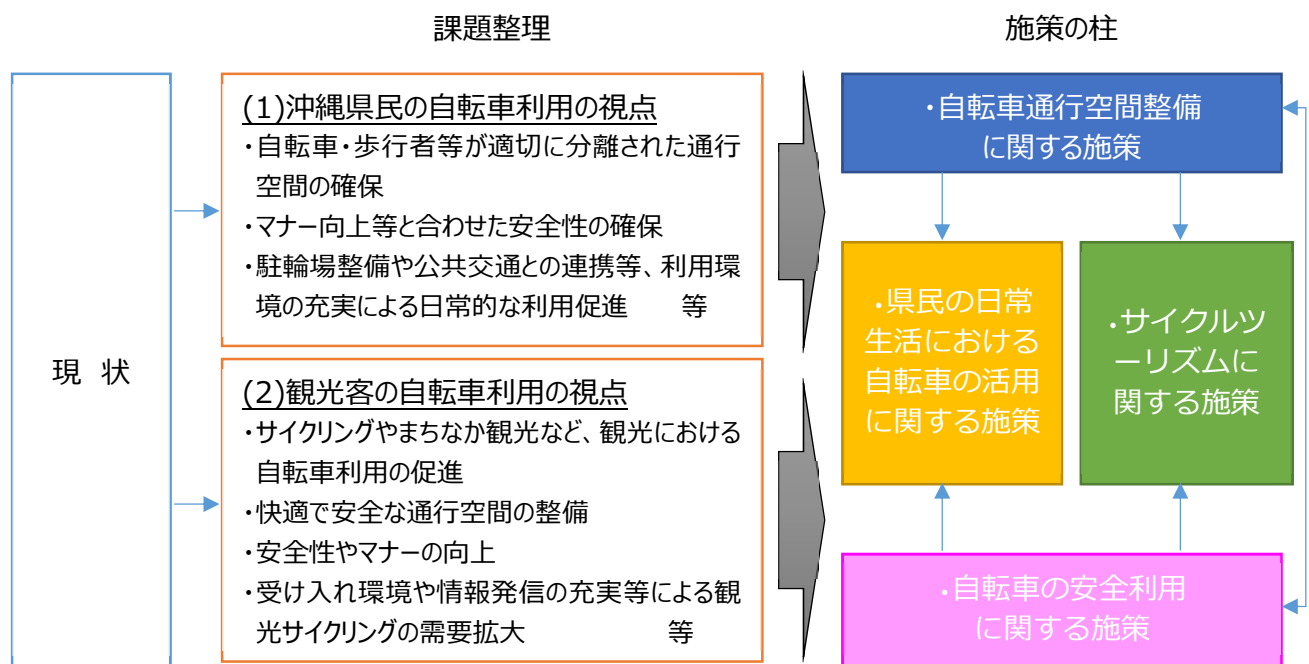
1 3) 施策の柱の検討

2 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
3 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
4 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
5 要があります。

6 そのため、施策の柱を以下の通り設定します。

7 ■ 施策の柱

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



12

図 3.28 施策の柱の抽出



1 (2) 各施策の柱における要点の再整理

2 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。

3 自転車通行空間整備に関する施策

- 4 ・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
5 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
6 づけ、整備に関するガイドラインの作成などが必要です。
7 ・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
8 間の確保が必要です。

9 県民の日常生活における自転車の活用に関する施策

- 10 ・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
11 きる環境を整えていく必要があります。
12 ・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
13 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
14 利用を促進していく必要があります。
15 ・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。

16 サイクルツーリズムに関する施策

- 17 ・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
18 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
19 図っていく必要があります。
20 ・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
21 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。
22 ・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
23 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
24 ていく必要があります。
25 ・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
26 仕組みを検討していく必要があります。

27 自転車の安全利用に関する施策

- 28 ・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
29 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。
30 ・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、
31 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。



1 4 計画の目標

2 4-1 目標

3 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
4 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
5 に関わる取組を、県と市町村が一体となって推進します。

6 <計画の目標>

7 **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**

8 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
9 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
10 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
11 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。

12 **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**

13 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
14 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
15 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
16 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
17 組を推進します。

18 **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**

19 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
20 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
21 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
22 イクルツーリズムを推進します。

23 **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**

24 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
25 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
26 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、
27 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。



1 4-2 SDGs (持続可能な開発目標) への貢献

2 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
3 り、本計画も、SDGsへの貢献を視野に入れた計画とします。

4 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
5 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
6 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
7 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
8 しています。

9 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
10 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。



11 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/)



1 5 実施すべき施策・スケジュール

4つの施策目標を踏まえ、実施すべき14の施策を定め、これらの施策を着実に推進するため、計画期間中に講ずべき23の具体的な措置について、次のとおり定めます。なお、各措置のうち、特に重点的に取り組むべき15の措置を、**重点措置**として示しています。また、各措置の詳細は次ページ以降をご覧ください。

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

県 (実施) (重点的に実施) 県以外

＜計画の目標に対する実施すべき施策・措置・スケジュールの一覧＞

計画の目標	施策	措置	SDGsへの貢献	重点措置	掲載ページ	スケジュール(年度)									
						令和3 2021	令和4 2022	令和5 2023	令和6 2024	令和7 2025	令和8 2026	令和9 2027	令和10 2028	令和11 2029	令和12 2030
1. 自転車が安全・安心・快適に通行できる空間の整備推進	1. 自転車通行空間の計画的な整備推進	1-① 市町村の自転車活用推進計画の策定		○	35	[Progress bar from 2021 to 2030]									
		1-② 自転車ネットワーク計画等に基づく自転車通行空間の整備		○	36	[Progress bar from 2021 to 2030]									
	2. 自転車通行空間の安全確保	2-① 路上駐停車対策の推進		○	37	[Progress bar from 2021 to 2030]									
2-② 路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備の推進			—	38	[Progress bar from 2021 to 2030]										
3. まちづくりと連携した総合的な取組の実施	3. まちづくりと連携した総合的な取組の実施	3-① ゾーン30や狭さく等による安全対策の実施		○	39	[Progress bar from 2021 to 2030]									
		4. 自転車の利用促進を図るための駐輪場の設置推進		○	40	[Progress bar from 2021 to 2030]									
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	5. シェアサイクルの普及推進	5-① 公共施設、交通結節点、商業施設、ホテル等の周辺におけるサイクルポートの設置		○	41	[Progress bar from 2021 to 2030]									
		6. 自転車を活用した健康づくりの推進		○	42	[Progress bar from 2021 to 2030]									
	7. 自転車通勤等の促進	6-① 自転車活用による健康増進に関する広報の実施		○	43	[Progress bar from 2021 to 2030]									
6-② 日常的な自転車利用の促進			○	43	[Progress bar from 2021 to 2030]										
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	8. サイクルスポーツ振興の推進	7-① 自転車通勤促進のための取組推進		○	44	[Progress bar from 2021 to 2030]									
		8-① 各種サイクリングイベントの推進		—	45	[Progress bar from 2021 to 2030]									
	9. 世界に誇るサイクリング環境の創出	8-② タンデム自転車の一般公道での通行環境の整備		—	46	[Progress bar from 2021 to 2030]									
		9-① 本部半島・羽地内海コース等を活用したサイクルツーリズムの推進		○	47	[Progress bar from 2021 to 2030]									
		9-② サイクルステーション(休憩施設)の整備		○	48	[Progress bar from 2021 to 2030]									
		9-③ 海上交通へのサイクリング環境の整備		—	48	[Progress bar from 2021 to 2030]									
		9-④ 公共交通への自転車の持ち込みの促進		—	49	[Progress bar from 2021 to 2030]									
9-⑤ まちなか等における駐輪場の設置推進(再掲)		—	49	[Progress bar from 2021 to 2030]											
4. 安全・安心な暮らしの実現に向けた自転車利用の推進	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	10-① 世代毎の自転車安全教育の実施及び交通指導取締りの推進		○	50	[Progress bar from 2021 to 2030]									
		10-② 交通安全意識向上を図る広報啓発		○	51	[Progress bar from 2021 to 2030]									
	11. 自転車の安全利用の促進	11-① 自転車ヘルメット着用の促進		○	52	[Progress bar from 2021 to 2030]									
		12. 自転車の点検整備の推進	12-① 自転車の点検整備の習慣化を促進する広報啓発等の取組実施		—	53	[Progress bar from 2021 to 2030]								
	13. 災害時における適切な自転車の活用の推進	13-① 災害時に備えた自転車の配備		—	54	[Progress bar from 2021 to 2030]									
		14. その他の取組の推進	14-① 自転車損害賠償責任保険等の加入促進		○	55	[Progress bar from 2021 to 2030]								



1 **目標 1 自転車及安全・安心・快適に通行できる空間の整備推進**

2 **施策 1：自転車通行空間の計画的な整備推進**

3 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な利用を促すとともに、公
 4 共交通と自転車の連携拡大等を図るために、県民や国内外のサイクリスト、自転車を利用する観
 5 光客等、子どもから高齢者まで、誰もが安全・安心・快適に通行できるよう、自転車通行空間の
 6 整備を推進します。

7 また、市町村版の自転車ネットワーク計画や自転車活用推進計画の策定支援に取り組む等、県
 8 と市町村が一体となって取組を推進します。



9 **【措置 1-①】市町村の自転車活用推進計画の策定 重点措置**

10 内容

11 ● 市町村版自転車活用推進計画（ネットワーク計画含む）の策定を検討している市町村に対し、必要な助言や資料提供等を行い、市町村の取組を支援する。

12 実施 県担当課 道路管理課

13 主体 県以外の事業主体 市町村

実施スケジュール

R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
県									
市町村									

重点的に実施： 、実施：



1	【措置 1-②】 自転車ネットワーク計画等に基づく自転車通行空間の整備		重点措置							
2	内容	<ul style="list-style-type: none"> ●自転車ネットワーク計画に位置付けられた道路等について、自転車通行空間の整備及び自転車通行空間整備に関するガイドラインに基づきインバウンドにも対応した統一的な案内誘導、注意喚起等のサイン等整備を行う。 ●自転車通行空間の整備について、市町村に対して必要な技術的支援を行う。 								
3		4	5	6	7	8	9	10	11	
6	実施	県担当課	道路管理課、道路街路課							
7	主体	県以外の事業主体	国、市町村							
実施スケジュール										
	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
	県									
	国、市町村									

重点的に実施： 、実施：



1 **施策 2 : 自転車通行空間の安全確保**

2 違法車両や工作物等の設置による自転車通行の障害を防止し、自転車通行空間の交通の安全
 3 と円滑を図るため、交通指導取締りを推進します。

4 **【措置 2-①】 路上駐停車対策の推進** 重点措置



5 内容

- 自転車道等において、自転車を含めた交通実態や沿道状況等を踏まえ駐停車禁止等の規制を実施する。
- 悪質で迷惑性の高い駐車違反等の違反車両に対する交通指導取締りを推進する。

9 実施 県担当課 交通規制課（県警察）、交通指導課（県警察）

10 主体 県以外の事業主体 -

実施スケジュール

R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
県									

重点的に実施： 、実施：





1 **【措置 2-②】 路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備の推進**

2 内容

3 ● 物流活動が周辺交通へ与える影響を抑制し、安全で快適な自転車通行環境を

4 つくるため、道路状況に応じて、路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備に努める。

5 実施 県担当課 道路管理課、道路街路課、交通規制課（県警察）、交通指導課（県警察）

6 主体 県以外の事業主体 国、市町村

実施スケジュール

R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
県									

重点的に実施： 、実施： 



1 **施策 3 : まちづくりと連携した総合的な取組の実施**

2 歩行者や自転車中心の道路空間を確保するため、生活道路や観光エリアに通じる道路等にお
3 いて、各種安全対策を推進します。



4 **【措置 3-①】ゾーン 30 や狭さく等による安全対策の実施** 重点措置

5 6	内容	●自転車利用が多い路線や事故発生路線等の危険な区間等において、生活道路等におけるゾーン 30 の整備や狭さくの設置などの安全対策を推進する。								
7	実施	県担当課	交通規制課（県警察）							
8	主体	県以外の 事業主体	市町村							
実施スケジュール										
	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
	県									
	市町村									

重点的に実施： 、実施：



1 **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**

2 **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**

3 自転車の利用促進を図るため、市町村や公共交通事業者等と連携し、駐輪場の設置を推進しま
4 す。



5 **【措置 4-①】 まちなか等における駐輪場の設置推進** 重点措置

6 **内容**

7 ● 県民のクルマからの転換を促すとともに放置自転車を解消するため、市町村等
8 と連携しながら、まちなかや交通結節点（モノレール駅等）周辺において駐輪場
9 の設置を検討する。なお、検討にあたっては、放置自転車対策も考慮する。

● サイクルラックの設置を推進する。

10 **実施** 県担当課 道路管理課、都市計画・モノレール課

11 **主体** 県以外の事業主体 市町村、民間企業・団体

実施スケジュール

R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
県					県				
市町村、民間企業・団体					市町村、民間企業・団体				

重点的に実施： 、実施：



1 **施策 5 : シェアサイクルの普及推進**

2 自転車の利用促進を図るため、官民の連携により、ホテルや観光施設、商業施設、交通結節点
 3 等、県民や観光客が様々なシーンで自転車をシェアできる空間へのサイクルポート設置を推進
 4 します。



5 **【措置 5-①】 公共施設、交通結節点、商業施設、ホテル等の周辺におけるサイクルポートの設置** 重点措置

6 7 8 9 10	内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 県民の自転車の日常利用や観光客の回遊を促すため、利用ニーズの高い公共施設の敷地内や交通結節点（モノレール駅等）、コンビニエンスストアなどの商業施設、観光の起点となるホテルや観光施設等の周辺へのサイクルポートの設置について、市町村や民間企業・団体への連携を働きかける。 ● シェアサイクル認知度向上のための広報啓発を実施する。
------------------------	----	---

11	実施	県担当課	交通政策課、観光振興課
12	主体	県以外の事業主体	市町村、民間企業・団体

実施スケジュール


R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
県					重点的に実施				
市町村、民間企業・団体					実施				

重点的に実施： 、実施：



1 **施策 6 : 自転車を活用した健康づくりの推進**

2 自転車は、子どもから高齢者までが手軽に楽しめる身近な乗り物であり、日頃からの利活用が
 3 県民の健康の維持・増進につながることから、日常的な自転車利用の促進を図る広報啓発や自転
 4 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。

5 **【措置 6-①】 自転車活用による健康増進に関する広報の実施** 重点措置 

6 7 8	内容	●自転車利用による健康増進を図るため、自転車利用による生活習慣病の予防や改善などの健康維持・増進等の自転車を利用することによるメリット等に関する情報など、広報啓発を行う。								
9	実施	県担当課	健康長寿課							
10	主体	県以外の事業主体	市町村							
実施スケジュール										
	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="width: 80%; height: 20px; background-color: #00a0e3; border: 1px solid black; margin-bottom: 5px;"></div> <div style="text-align: center; font-weight: bold;">県</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="width: 80%; height: 20px; background-color: #d9e1f2; border: 1px solid #00a0e3; border-style: dashed; margin-bottom: 5px;"></div> <div style="text-align: center; font-weight: bold; color: #00a0e3;">市町村</div> </div>										

重点的に実施 :  、実施 : 





1	【措置 6-②】 日常的な自転車利用の促進 重点措置									
2	内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 県民の日常生活（買物、通学等）における自転車の積極的利用を促すため、自転車の体験機会の提供等、県民が自転車を楽しめる環境づくりや広報啓発を行う。 ● 県民の自転車活用促進を啓発するイベントを開催する。 								
3										
4										
5										
6	実施	県担当課 道路管理課、交通政策課								
7	主体	県以外の事業主体 市町村、民間企業・団体								
実施スケジュール										
	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
	県									
	市町村、民間企業・団体									

重点的に実施： 、実施：



1 **施策 7：自転車通勤等の促進**

2 企業の健康経営や従業員の心身の健康維持・増進等に伴う生産性の向上等につながります。ま
 3 た、年齢や体力を問わず、日常習慣の一つとして気軽にチャレンジできる取組であることから、
 4 市町村と一体となって、県民・企業等の双方に対し、自転車通勤を促す広報啓発や環境づくりを
 5 推進します。



6	【措置 7-①】 自転車通勤促進のための取組推進		重点措置							
7	内容	●県民の自転車通勤を促すため、県内市町村と一体となって、企業・団体に対し								
8		て「自転車通勤導入に関する手引き」等を活用し、自転車通勤制度導入を働きか								
9			ける。							
10	実施 主体	県担当課	健康長寿課							
11		県以外の 事業主体	市町村、民間企業・団体							
実施スケジュール										
	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度

重点的に実施：、実施：



1 **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**

2 **施策 8 : サイクルスポーツ振興の推進**

3 本県は、国内で高い知名度を誇るサイクルスポーツの土壌が形成されており、県民や県外のサイ
 4 クリングファンの更なる拡大に向け、観戦者の立場も考慮したサイクリングイベント等の推
 5 進など、サイクルスポーツ振興を推進します。

6 **【措置 8-①】 各種サイクリングイベントの推進**



7
8
9
10
11
12

内容	<ul style="list-style-type: none"> ●地域のサイクリング関連団体や観光協会等の観光関連団体、県内外で活躍するアスリート等と連携し、地域特性を活かし豊富な地域資源と組み合わせ、様々なレベルのサイクリストや国内外からの観光客、県民が楽しむことのできるサイクリングイベントや自転車レース等の継続及び充実を図る。 ●県民や国内外からの観光客が観戦しやすい環境づくり及び観戦に併せた地域の観光メニューの開発を行う民間事業者等の自主的な取組を支援する。 	
----	---	--

13
14

実施 主体	県担当課	スポーツ振興課、観光振興課
	県以外の 事業主体	市町村、民間企業・団体

実施スケジュール

R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
<div style="background-color: #4f81bd; color: white; padding: 5px; display: inline-block; margin-bottom: 5px;">県</div>									
<div style="background-color: #4f81bd; color: white; padding: 5px; display: inline-block; margin-bottom: 5px;">市町村、民間企業・団体</div>									

重点的に実施： 、実施：



1 **【措置 8-②】 タンデム自転車の一般公道での通行環境の整備**

2 3	内容	●タンデム自転車の公道走行が実現したことを受けて、タンデム自転車が安全に通行できるよう、通行環境やサイン等の整備を推進する。								
4	実施	県担当課	道路管理課、道路街路課、交通規制課（県警察）							
5	主体	県以外の事業主体	国、市町村							

実施スケジュール

R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
									

重点的に実施：  、実施： 



1 **施策 9 : 世界に誇るサイクリング環境の創出**

2 本県の「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か
 3 し、国のサイクルツーリズムの推進モデルルートに指定されている「本部半島・羽地内海コース」
 4 等について、県と市町村が一体となって、国内外からのサイクリストの受け入れ態勢の強化を図
 5 ります。さらに、国内外からの観光需要を喚起し誘客促進を図るため、情報発信や観光プロモー
 6 ション等と連携した取組を推進します。



7 **【措置 9-①】 本部半島・羽地内海コース等を活用したサイクルツーリズムの推進** 重点措置

8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
内容

- 当モデルルート等において国内外からサイクリスト等を受け入れる環境を整えるため、市町村や地域のサイクリング関連団体や DMO 等の観光関連の企業や団体等と連携し、以下の態勢強化を図る。
- ① 道の駅等の多様な交通手段に対応したサイクル拠点（ゲートウェイ）の整備（例えば、e-BIKE を含むレンタサイクルやシェアサイクル、シャワー、ロッカー・更衣室、空気入れ・工具貸出、必要な物品の販売、自転車組立場、手荷物や自転車の搬送、情報発信など）
- ② 県内における e-BIKE を含むレンタサイクルやシェアサイクルの充実
- ③ サイクルタクシーなどの自転車回送サービスの検討
- ④ 宿泊施設等の受入態勢の整備
- ⑤ 多言語に対応したツアー・ガイドの実施
- ⑥ 緊急時のサポート・レスキュー体制の構築検討
- ⑦ 魅力あるサイクリングルートをもとめたサイクリングマップの作成
- ⑧ WEB 等の各種媒体による国内外への情報発信や観光プロモーション等による PR の実施
- ⑨ 複数の手段を乗り継ぐ観光 MaaS 等の検討
- ⑩ 案内看板等走行環境の整備

23 実施
24 主体

県担当課	道路管理課、スポーツ振興課、観光振興課
県以外の事業主体	国、市町村、民間企業・団体

実施スケジュール

R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
県（特に①、④、⑦、⑧、⑩）					県（特に③、⑥、⑧、⑨）				
国、市町村、民間企業・団体									

重点的に実施： 、実施：



1 **【措置 9-②】 サイクルステーション（休憩施設）の整備** 重点措置

2 内容 ●官民連携により、サイクリングコースや観光地周辺に、自転車利用者が休憩や

3 着替え、簡単な修理等を行うことのできるサイクルステーションを整備する(サ

4 イクリングコースのルート上に概ね 20km ごとに整備)。

5 実施 県担当課 スポーツ振興課、観光振興課

6 主体 県以外の事業主体 市町村、民間企業・団体

実施スケジュール

R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
県					市町村、民間企業・団体				

7 **【措置 9-③】 海上交通へのサイクリング環境の整備**

8 内容 ●船舶へのサイクルスタンド導入により、高速船や定期船利用者に対するサイク

9 リング環境整備を推進する。

10 実施 県担当課 交通政策課

11 主体 県以外の事業主体 民間企業・団体

実施スケジュール

R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
県									
民間企業・団体									

重点的に実施： 、実施：





1 **【措置 9-④】 公共交通への自転車の持ち込みの促進**

2 3	内容	●バスやモノレール等に自転車を持ち込むために必要な輸行バック等の貸し出しの普及を図る。								
4	実施	県担当課	-							
5	主体	県以外の事業主体	民間企業・団体							
実施スケジュール										
	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
民間企業・団体										

6 **【措置 9-⑤】 まちなか等における駐輪場の設置推進（再掲）**



7 8 9 10	内容	●県民のクルマからの転換を促すとともに放置自転車を解消するため、市町村等と連携しながら、まちなかや交通結節点（モノレール駅等）周辺において駐輪場の設置を検討する。なお、検討にあたっては、放置自転車対策も考慮する。 ●サイクルラックの設置を推進する。								
11	実施	県担当課	道路管理課、都市計画・モノレール課							
12	主体	県以外の事業主体	市町村、民間企業・団体							
実施スケジュール										
	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
県					県					
市町村、民間企業・団体					市町村、民間企業・団体					

重点的に実施： 、実施：



1 **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**

2 **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**

3 安全・安心な暮らしの実現に向け、自転車事故を減らすためには、従来からの交通安全教育に
 4 とどまることなく、地域の実情や交通事故の実態に即した柔軟で効果的な安全教育を実施する
 5 必要があることから、市町村や民間企業・団体等と一体となって、幼児から高齢者まで、世代に
 6 応じた自転車安全教育を実施します。

7 また、自転車だけでなくドライバーや歩行者等、国籍を問わず道路を利用する全ての人互いに
 8 を思いやり、安全・安心に通行できる環境を創出するために、自転車通行ルールの理解促進を図
 9 る等、自転車の安全利用に向けた取組を推進します。



【措置 10-①】世代毎の自転車安全教育の実施及び交通指導取締りの推進 重点措置									
内容	<ul style="list-style-type: none"> ● ライフステージ等に応じた自転車の通行ルールやマナー等の周知を図るため、段階的かつ体系的な安全教育や普及啓発活動を推進する。 ● 自転車事故の死傷者は小中高校生などの子どもが多いため、学校等との連携による安全指導の実施や安全意識の向上を図る。 ● 自転車利用者に対する指導取締りの強化等を実施する。 ● 実技指導や自転車シミュレーターを活用した参加・体験型の自転車教室の推進 ● 企業、各種団体等に対する交通安全教育の場など、あらゆる機会を通じて、自転車の安全確保に関する交通安全教育を推進する。 								
実施 主体	県担当課	消費・暮らし安全課、保健体育課、 交通企画課（県警察）、交通指導課（県警察）							
	県以外の 事業主体	市町村、民間企業・団体							
実施スケジュール									
R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
<div style="background-color: #00a0e3; color: white; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">県</div> <div style="background-color: #add8e6; color: #00a0e3; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">市町村、民間企業・団体</div>									

重点的に実施： 、実施：





1 **【措置 10-②】交通安全意識向上を図る広報啓発** 重点措置

2 **内容**

3 ●自転車の安全利用について、地域住民の交通安全意識の向上を図るため、全国

4 交通安全運動等様々な機会を利用して、自転車の安全確保に向けた広報啓発に

5 努める。

6 ●自転車安全利用五則等を活用し、全ての年齢層の利用者に対する自転車の通行

7 ルール等の周知を図る。

8 ●県民や県外から来訪するサイクリスト、観光客等、国籍を問わず正しい自転車の

9 利用を促すため、多言語に対応した自転車の交通ルールの周知を図る。

9 **実施** 県担当課 消費・くらし安全課、交通企画課

10 **主体** 県以外の事業主体 市町村、民間企業・団体

実施スケジュール


R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
県									
市町村、民間企業・団体									

重点的に実施： 、実施：



1 **施策 11：自転車の安全利用の促進**

2 自転車事故における死亡リスクの低減に効果的な自転車ヘルメットの着用促進を図るため、
 3 市町村や民間企業・団体と一体となって、自転車ヘルメット着用の普及・広報啓発を推進します。

4 **【措置 11-①】自転車ヘルメット着用の促進** 重点措置 

5 6 7	内容	●子どもから高齢者まで、自転車利用者に対して、自転車ヘルメット着用の促進に向けた普及・広報啓発を図る（例えば、自転車ヘルメット着用による死亡リスクの低減効果等）。								
8	実施	県担当課	消費・暮らし安全課、保健体育課、交通企画課（県警察）							
9	主体	県以外の事業主体	市町村、民間企業・団体							
実施スケジュール										
	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
	<div style="background-color: #00a0e3; color: white; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 5px;"> 県 </div> <div style="background-color: #add8e6; color: #00a0e3; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 5px;"> 市町村、民間企業・団体 </div>									

重点的に実施：、実施：



1 **施策 12：自転車の点検整備の推進**

2 県民の自転車の点検整備の習慣化を促進するための広報啓発等の取組を推進します。

3 **【措置 12-①】自転車の点検整備の習慣化を促進する広報啓発等の取組実施**



4 **内容**

5 ● 自転車利用者に対し、整備不良の自転車利用による事故防止のため、定期的な

6 点検整備促進に向けた広報啓発を行う。

7 ● 消費者が安全に自転車を利用できるよう、必要に応じて独立行政法人国民生活

8 センターによる商品テストの結果等を活用し、消費者へ自転車の安全な利用に

9 に向けた広報啓発等を行う。

9 **実施** 県担当課 消費・くらし安全課、保健体育課、交通企画課（県警察）

10 **主体** 県以外の事業主体 民間企業・団体

実施スケジュール

R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
県									
民間企業・団体									

重点的に実施： 、実施：



1 **施策 13 : 災害時における適切な自転車の活用の推進**

2 災害時の迅速な被災状況の把握や、人や物資の輸送等における適切な自転車の活用により、災
 3 害時における危機管理体制の強化を図るため、災害時に備えた自転車の配備等、災害時において
 4 適切に自転車を活用できる環境づくりを推進します。

5 **【措置 13-①】 災害時に備えた自転車の配備**



6 内容

- 災害時の迅速な被災状況の把握や人・物資の輸送等の危機管理体制の強化に向け、災害時における自転車の活用方策（例えば、道路パトロールにおける自転車活用等）を検討する。
- 災害時の渋滞や、落下物等によるクルマの通行不能に備えて、自転車の配備を検討する。

11 実施
12 主体

県担当課	防災対策関係各課、道路管理課
県以外の事業主体	市町村、民間企業・団体

実施スケジュール

R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度
2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
県									
市町村、民間企業・団体									

重点的に実施： 、実施：



1 **施策 14 : その他の取組の推進**

2 自転車利用者の万一の事故に備え、市町村と一体となって、自転車損害賠償責任保険等の加入
3 促進に向けた取組を推進します。



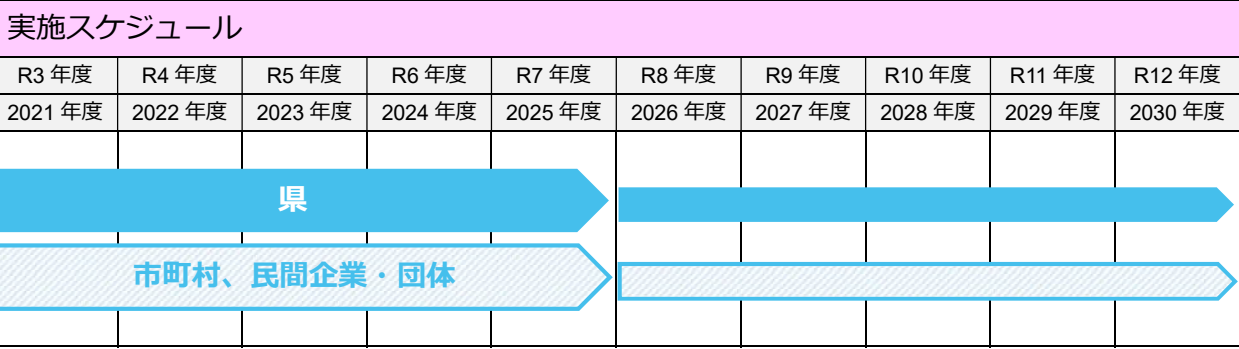
4 **【措置 14-①】 自転車損害賠償責任保険等の加入促進** 重点措置

5
6
7
8

内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車を利用する県民に対し、交通安全教室やイベント等で、自転車損害賠償責任保険等への加入促進に向けた広報・啓発を実施する。 ● 自転車損害賠償責任保険等への加入を規定する条例制定の必要性について検討する。
----	---

9
10

実施 主体	県担当課	消費・暮らし安全課、保健体育課、交通企画課（県警察）
	県以外の 事業主体	市町村、民間企業・団体



重点的に実施： 、実施：



1 6 計画の推進体制・見直し方法

2 6-1 計画の推進体制

- 3 計画に位置付けられた取組を推進するため、国や関係機関と連携しながら先導的な取組を推
- 4 進します。
- 5 沖縄県、国、市町村、企業・団体、県民等がそれぞれの役割を認識し、相互に連携を深めなが
- 6 ら、自転車活用の推進に向けて取り組んでいきます。



1 6-2 計画のフォローアップ及び見直し

2 (1) 計画のフォローアップ

3 各施策の進捗状況のフォローアップにあたって、客観的かつ定量的で計測可能な以下の指標
4 を設定します。

5 表 6.1 施策の目標

施策	指標	目標値	指標の測定方法
施策 1. 自転車通行空間の計画的な整備推進	市町村版自転車活用推進計画策定数	【2020 年度】 1 市町村 【2025 年度】 10 市町村 【2030 年度】 20 市町村	市町村へのヒアリング
施策 6. 自転車を活用した健康づくりの推進	1 世帯あたりの自転車保有台数	【2018 年度】 0.695 台/世帯 【2025 年度】 0.850 台/世帯 【2030 年度】 1.000 台/世帯	自転車産業振興協会 統計情報等
施策 9. 世界に誇るサイクリング環境の創出	県内のナショナルサイクルルート数	【2020 年度】 0 ルート 【2025 年度】 1 ルート	—
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	自転車保有台数 あたり自転車関連 事故件数	【2018 年度】 7.3 件/万台 【2025 年度】 5.5 件/万台 【2030 年度】 4.6 件/万台	沖縄県警資料、自転車産業 振興協会統計情報等

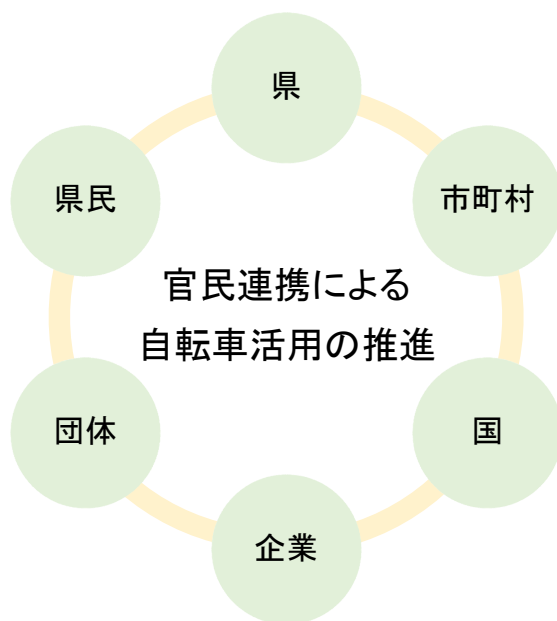
6 計画の進行管理にあたっては、各措置の担当課が、施策の指標を踏まえつつ事業の P D C A サ
7 イクルを着実に展開します。また、計画の推進を行う連絡会議を毎年度開催し、各施策の進捗状
8 況等に関するフォローアップを実施し、その結果を公表するとともに、次年度以降の予算措置に
9 向けた検討につなげます。

10 なお、フォローアップにおいては、技術動向等を踏まえながらシェアサイクルの移動データ等
11 の収集・活用を検討します。



1 (2) 計画の見直し

- 2 5年目の年度（2025年度）は中間年度とし、計画の進捗状況やフォローアップの結果、社会
- 3 情勢の変化、県の上位・関連計画の見直し結果などを考慮するとともに、シェアサイクルの移動
- 4 データ等の必要な統計・分析、MaaSのような複数の交通モードやまちづくりとの連携等の調
- 5 査・研究を踏まえ、前期計画を見直し、後期計画（2026～2030年度）の策定を行います。



6

図 6.1 計画の推進イメージ



