

第8章 自転車利用ルールの徹底及び総合的な取り組みの検討

8-1 自転車利用ルールの徹底及び総合的な取り組みの検討の概要

自転車の通行空間の整備を行っても、自転車の利用促進が図られなければ、その効果の発現は期待できない。また、利用促進が図られた場合、利用ルールが守られない無秩序な状態では、従来、起こらなかった問題が発生する恐れが出てくる。

そこで、自転車の安全で快適な通行環境を構築するため、自転車の利用ルールの徹底と、自転車の利用促進を図るための総合的な取り組みについても検討を行う。

8-2 自転車利用ルールの徹底

自転車が安全で快適に通行できる利用環境を創出するためには、自転車通行空間の整備と合わせて自転車利用者のみならず、歩行者、自動車などのすべての道路利用者に自転車は車両であるという意識を徹底するとともに、自転車利用に関する様々なルールの徹底を図る必要がある。

表 8-1 自転車利用ルールの周知の例

	観点	概要
1.利用ルールの周知	○自転車利用の原則の徹底	・右側通行（逆走）禁止、歩道通行時の徐行義務の徹底
	○全ての道路利用者に各種機会を捉えた周知	・運転免許取得時や免許証更新時を活用した周知 ・児童、学生への自転車安全教育 ・交通ボランティア等と連携した街頭指導
	○販売店や関係団体等と連携した周知	・点検や整備の必要性、ヘルメット・尾灯の重要性、保険加入の重要性等の周知
	○ルールを伝える空間整備	・路面標示等の視覚的な工夫や統一的運用
2.ルール遵守のインセンティブ付与	○遵守効果が高まる工夫	・児童等への自転車運転免許証の交付
	○ルール順守意識の向上	・ルールを守らない場合の罰則や事故発生の危険性の周知
3.交通違反の指導取締り	○指導取締りの積極的実施	・街頭活動における指導警告の積極的推進 ・悪質、危険な交通違反に対する検挙措置 ・指導取締りの活動状況の周知

8-2-1 自転車利用ルールに関する分析

(1) 自転車利用ルールの認知度

- 自転車の利用者と非利用者別にみると、全てのルールで自転車利用者が非利用者に比べて認知度が高くなっている。

⇒自転車利用者の利用ルールの徹底が必要なことは言うまでもないが、全ての道路利用者に自転車が車両であるという意識を徹底するためには、自転車非利用者に対しても利用ルールの周知活動が必要である。

7.自転車利用ルールについて、ご存じのルールを全て選んでください。また、その利用ルールは守っていますか？

※歩道通行できる条件

- 普通自転車歩道通行可の標識等がある場合
- 13歳未満の子供や70歳以上の高齢者等である
- 車道または交通状況に照らし合わせて自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ない場合

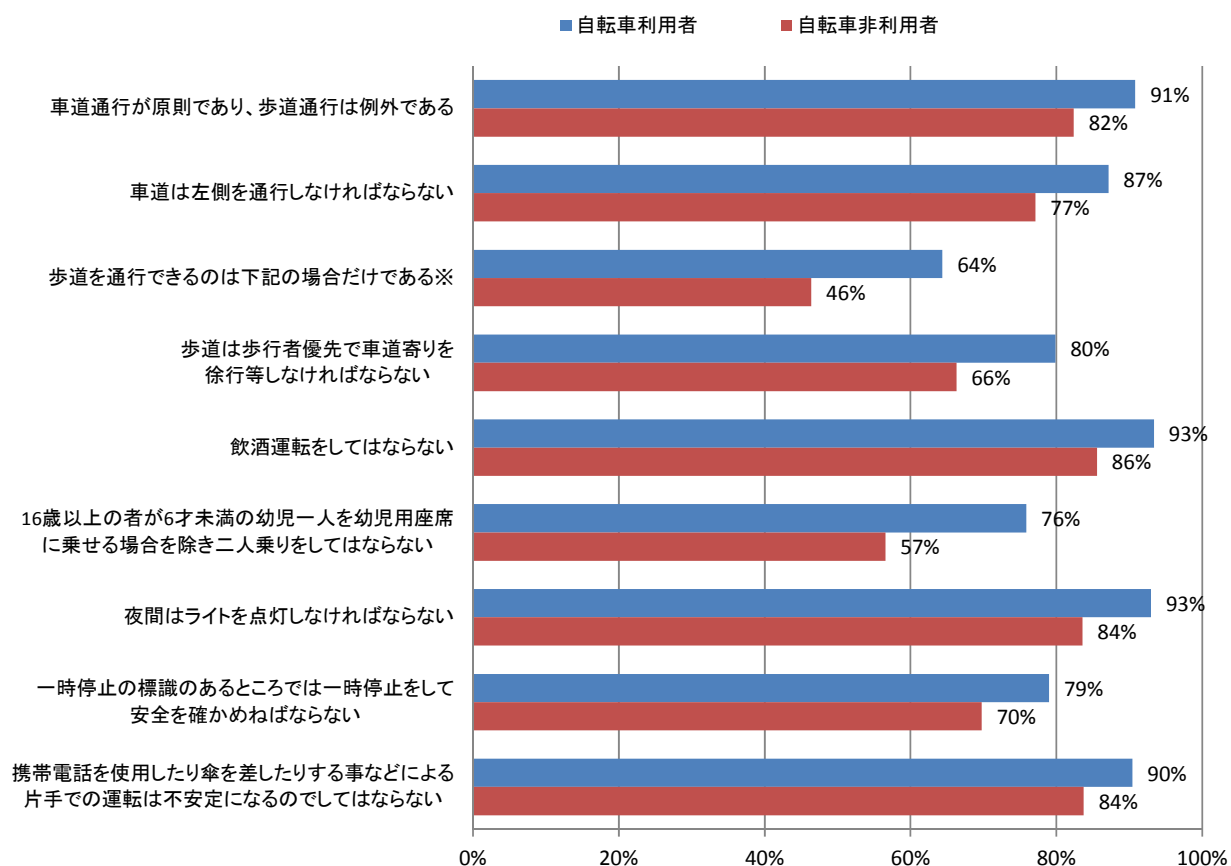


図 8-1 自転車利用ルールの認知度

(浦添市民・浦添商工会議所・高校生、利用者=1,524人、非利用者=5,265人)

(2) 自転車利用者の自転車利用ルールへの遵守度

- 自転車利用者は、自転車利用ルールに関する認知度は高いが、そのルールの遵守度については、低い結果となっている。
- 飲酒運転に関しては、93%がルールを認知しているものの、遵守している人は59%に留まっている。
- 自転車の通行方法に関しては、「車道通行が原則であり、歩道通行は例外である」は91%がルールを認知しているものの、遵守は30%に留まっており、「車道は左側通行しなければならない」は87%が認知しているものの、遵守は38%に留まっている。また、「歩道を通行できる条件」は、認知が64%と他と比べて低く、遵守は26%に留まる結果となっている。

⇒自転車利用者は、自転車利用ルールの認知度は高いものの遵守度が低いことが明らかとなり、利用ルールの遵守の徹底が必要である。

7.自転車利用ルールについて、ご存じのルールを全て選んでください。また、その利用ルールは守っていますか？

※歩道通行できる条件

- 普通自転車歩道通行可の標識等がある場合
- 13歳未満の子供や70歳以上の高齢者等である
- 車道または交通状況に照らし合わせて自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ない場合

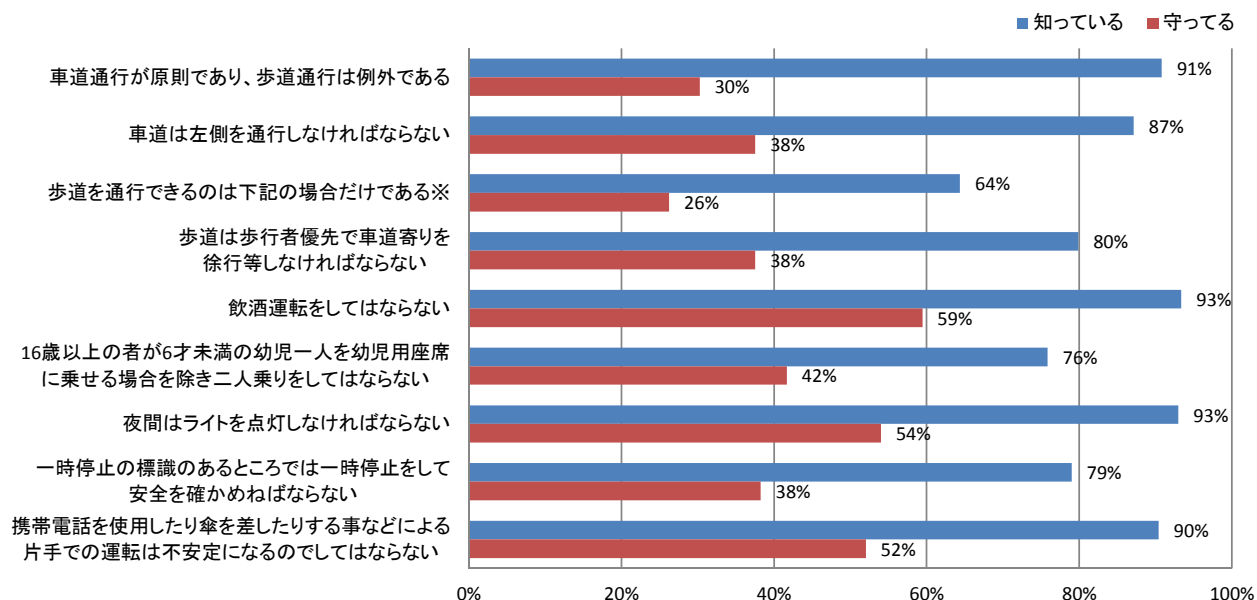


図 8-2 自転車利用ルールの認知度と遵守度（浦添市民・浦添商工会議所・高校生，n=1,524 人）

集計条件：自転車をほとんど又は全く利用しない、不明を除く

(3) 自転車関連事故の自転車の違反状況

- 自転車に関連する死傷事故のうち、自転車の違反は 44%となっている。
- 違反別にみると、前方・左右及び後方の安全不確認が 14%で最も多く、次いで交差点安全進行義務違反が 6%、自転車の通行方法違反が 6%と続いている。
- 自転車が第一当事者となる事故は増加し、平成 18 年以降は 50 件以上で推移しており、平成 24 年は自転車関連事故の 11%を占めている。

⇒自転車関連の死傷事故のうち自転車の違反は 44%を占め、自転車の過失も存在している。また、自転車利用者が加害者になりうる事故も起こっている。このことから、自転車を安全に利用するためには、自転車利用ルール の周知徹底が必要である。

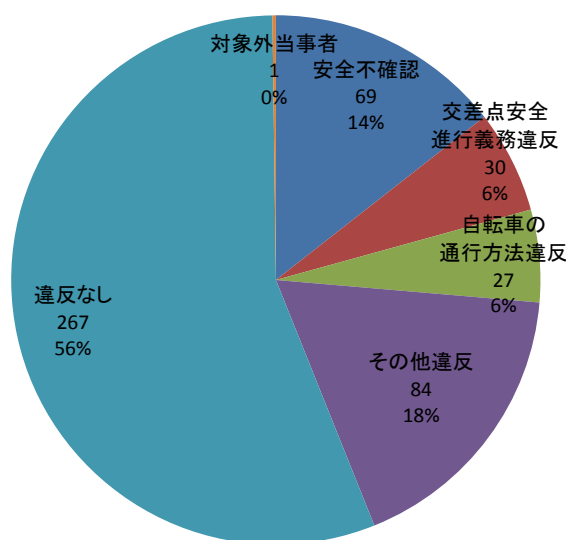


図 8-3 自転車の事故違反別発生状況（平成 24 年）⁵¹

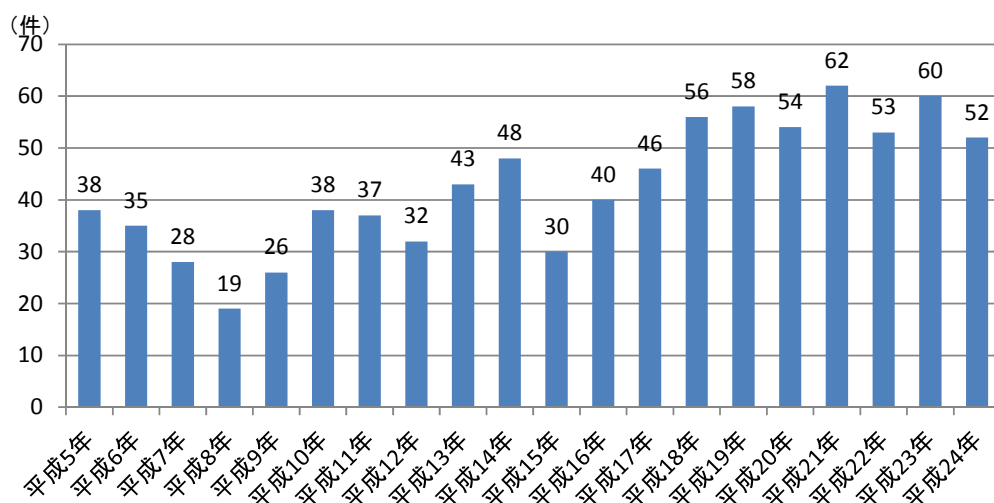


図 8-4 自転車が第一当事者の交通事故発生件数⁵¹

⁵¹ 交通白書（沖縄県警察本部，平成 5～24 年版）

8-2-2 自転車利用ルールの徹底に向けた取組

市民及び、高校生を対象にしたアンケート調査の結果から、自転車利用ルールに関して、一定の認知度は確認できたものの、自転車利用者に比べて非利用者の認知度が低いことが明らかとなった。また、自転車利用者に関しては、高い認知度に比べて、遵守度の低さが明らかとなっている。このような状況にあるなか、道路を利用する全ての人が安全で通行できるよう、自転車の通行空間の整備とともに、自転車を利用するルールの徹底を行う必要がある。また、自転車利用者以外に対しても、利用ルールを十分に周知することで、例えば自動車利用者に対して自転車への配慮した運転を促すことなどが必要となってくる。

そこで、自転車利用ルールの周知徹底に向け、ガイドラインでは3つの視点で取組を整理している。浦添市においては、実施主体となる関係部署等と調整を図りながら、実施可能なものから取り組む必要がある。

- ① 利用ルールの周知
- ② 利用ルール遵守に関するインセンティブの付与
- ③ 交通違反に対する指導・取締り

(1) 利用ルールの周知

(a) 自転車利用原則の徹底

利用促進を図ると同時に利用ルールの周知を図ることは必要不可欠である。そこで、自転車利用の大原則をまとめた「自転車安全利用五則」の活用等が挙げられ、警察庁ではHP上で利用ルールの周知を図っている（図 8-5 参照）。

浦添市においては、同様のチラシやポスターを作成し、地域への配布や、市HPでの告知等が考えられる。



図 8-5 自転車安全利用五則⁵²

(b) 全ての道路利用者に各種機会をとらえた周知

他にも自転車利用者のみならず、歩行者、自動車など全ての道路利用者に対して、地域住民、学校等の関係者と連携して利用ルールを周知する。

周知の時期はいつでもよいが、特に、自転車通行空間の整備や、後述するコミュニティサイクルの実証実験開始時期等のタイミングに合わせて重点的に周知活動を行うことが望ましい。

周知の方法としては、下記の取組が挙げられている。

- ① 運転免許証の更新時におけるドライバーに対する自転車に配慮した運転を促すよう依頼や、運送会社等を通じてドライバーに周知を要請
- ② 運転免許を保有していない児童、学生に対する学校や地域を通した自転車安全教育の実施
- ③ 交通ボランティア、地域住民、学校、自転車関係団体と連携し、自転車利用ルールを周知する自転車安全教室や街頭交通安全指導の実施や交通安全指導を行う指導者の育成
- ④ 「道の日（8月10日）」、「全国交通安全運動（春・秋）」、「自転車月間（5月）」「自転車の日（5月5日）」に合わせた利用ルール周知のキャンペーンや自転車交通安全教育の促進等
- ⑤ 地域全体で重点的に利用ルールを周知するための地域独自の「自転車の日」を制定
- ⑥ 地域のイベント開催時に来場者に対して自転車利用ルールの認知度テストを実施
- ⑦ 自転車を利用する宅配業者等に自転車利用ルールを周知

県内においては、③や④に関連して地域の自治会において小学生を対象とし、自転車シミュレーターを活用した自転車安全教室（与那原警察署）を開催している。また、④に関連して自転車月間に合わせて自転車愛好家によるパレード（沖縄警察署）が行われている。他県においては、平成 25

⁵² 警察庁 HP（<http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/index.htm>）

年 12 月の道路交通法改正に伴い自転車の路側帯の通行方法等が示されたことに合わせて街頭交通安全指導が行われている。このように県内外での事例を参考にしながら、警察や地域、関係部署と連携した活動を行う。また、自転車安全教育等では、交差点の通行方法など、浦添市に即した内容の教材を作成することで、より分かりやすく実用的な取組とすることが望ましいと考える。

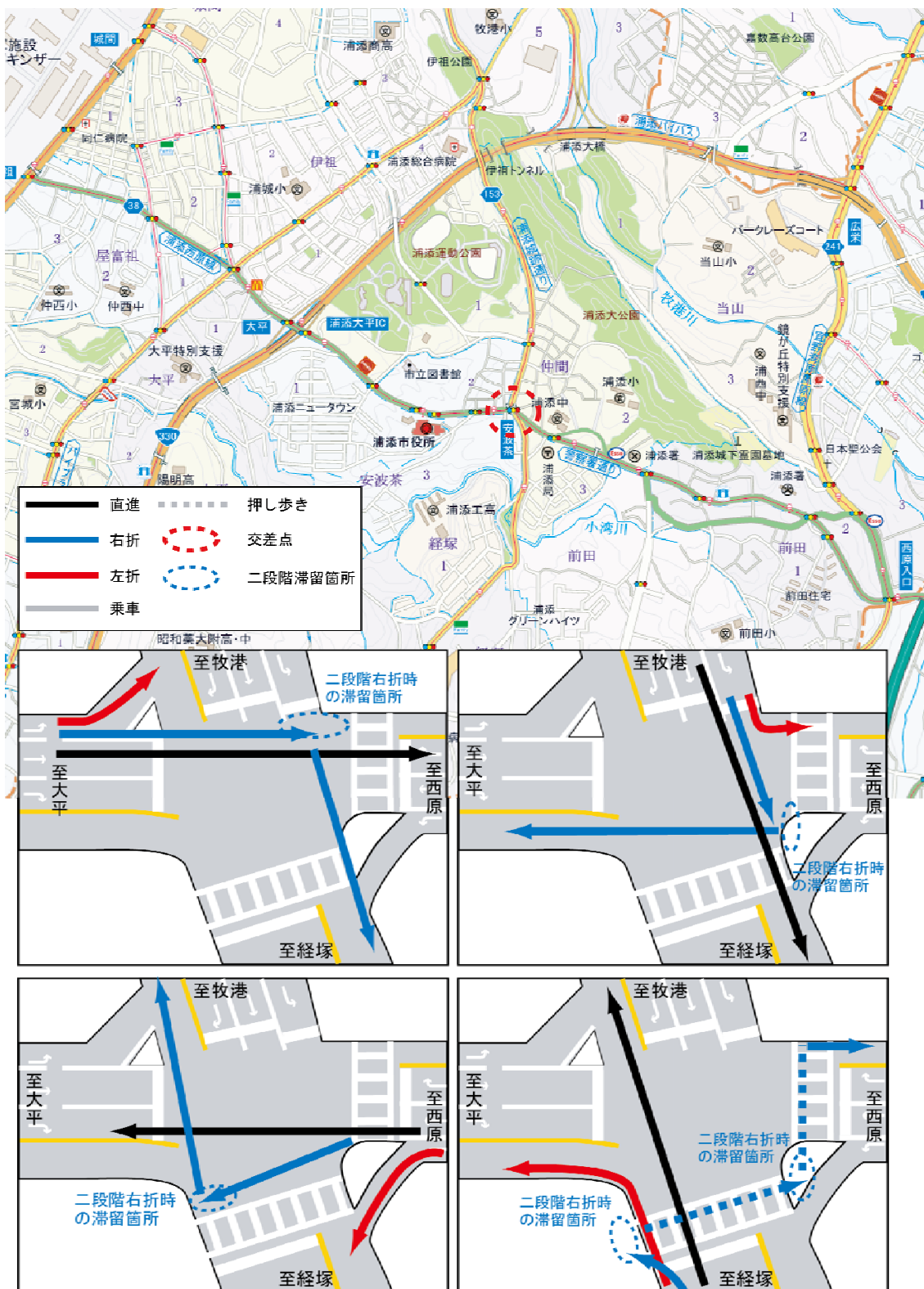


図 8-6 交差点の通行方法（安波茶交差点）

(c) 販売店や関係団体等の連携した周知

自転車販売店等は自転車の安全利用のための十分な情報提供を行うよう努める義務があることから、それらが適切に行われるよう自転車販売店等に対して必要な働きかけ、助言等を行うものとする。浦添市内においても、大型の量販店等の自転車販売を行う店舗があり、これらの店舗と連携して、民間機関の定めた安全基準の活用により安全な自転車の普及を図りつつ、自転車の安全利用に関する周知等を行う。

また、周知に必要となる資料を警察や関係団体（沖縄県サイクリング協会、沖縄県自転車競技連盟等）と連携しながら、作成することが望ましい。周知する内容の一例として下記に整理する。

- 前照灯の点灯の必要性
- 飲酒運転の違法性
- 傘をさして運転することの危険性
- 自転車のブレーキ、空気圧等の点検や整備の必要性
- ヘルメット着用や尾灯装備の重要性
- 自転車保険加入の重要性

(d) ルールを伝える空間整備

通行方向や通行位置等の自転車の通行ルールを分かりやすく伝えられるよう、自転車の通行空間の整備とともに、路面標示・着色や看板について、視覚的に工夫されたデザインや色彩の統一的な運用に努めるものとする。また、自転車専用通行帯や車道混在のような整備形態の路線については自転車利用者に対する標識、路面標示等の案内について、自動車利用者も認識できるよう、建築限界に留意し、大きさ、設置位置等を配慮する。

図 8-7 は東京都の事例で、西葛西駅周辺に路面標示がなされている。



図 8-7 路面標示の例（東京都江戸川区）

(2) 利用ルール遵守に関するインセンティブの付与

利用ルールの周知と合わせて自発的な遵守を促すため、正しく自転車利用ルールを理解した人を対象にした自転車運転免許証の発行などのインセンティブの付与が挙げられる。

このような取り組みは、地方自治体や警察、学校、PTA が協力して取り組んでおり、講義、筆記試験、実技講習を経て、自転車運転免許証を交付している。荒川区では、小学4年生以上（大人も含む）を対象に実施、小・中学生には運転免許証を、そのほかの方には講習修了証を交付している。また、参加者全員に反射材仕様のシールを提供している。

また、自転車が交通事故の加害者になりうる可能性があり、刑事責任や損害賠償を負う可能性があることを紹介し、利用ルール遵守に努める必要性や損害賠償責任保険等への加入の促進等を具体的な事例を示すことも重要である。



図 8-8 自転車運転免許証（左）と反射材シール（右）⁵³

(3) 交通違反に対する指導・取締り

自転車利用ルールの周知、インセンティブの付与と合わせて、交通違反に対する指導・取締りが必要である。全国的に問題となったいわゆるピスト自転車の制動装置不良自転車に加えて、県内では無灯火、信号無視、一時不停止、逆走等の違反が散見される。これらに対して、街頭での指導・取締りを実施するとともに、これらの取り締まり件数等を公表し利用者の自発的な通行ルールの遵守の意識を高める必要がある。

実施に向けては警察と調整を行いながら取締りの強化を要請する。また、結果の公表については、市の広報誌やHP等の各種媒体の活用を検討を行う。

⁵³ 荒川区 HP (<http://www.city.arakawa.tokyo.jp/kurashi/kurashi/jitensha/jitenshamenkyo.html>)

8-3 自転車利用促進策の検討

安全で快適な自転車利用環境を創出するためのソフト対策として、利用ルールの徹底に加え、自転車利用の総合的な取り組みを行う必要があることから、ガイドラインでは自転車通行空間の効果的利用への取り組みと、自転車の利用促進に向けた取り組みについて示している。

表 8-2 自転車利用の総合的な取り組みの例

	観点	概要
1.駐停車・荷捌き車両対策	○駐停車空間の確保	・路外または路上における駐停車空間を確保
	○駐停車禁止規制の実施・違法駐停車の取締り	・自転車専用通行帯の設置区間等で、沿道状況に応じ、駐車禁止や駐停車禁止の規制を実施 ・駐車監視員活動ガイドラインにおける重点路線、重点地域の指定により取締りを強化 等
2.放置自転車対策	○駐輪場の整備	・駅周辺の自転車の需要の多い地域における駐輪場の整備（公共駐車場の活用、鉄道事業者等との協力等） ・駐輪場の分かりやすい案内 等
	○放置自転車の撤去	・放置禁止区域の指定及び放置自転車の集中的な撤去
3.自転車利用促進	○地域の課題やニーズに応じた自転車利用の促進	・住民との協議による自転車マップの作成 ・市民参加型スポーツイベントの開催 ・観光拠点等へのレンタサイクルの導入等

8-3-1 自転車通行空間の効果的利用の取組

自転車の通行空間の効果的利用の取組について、ガイドラインでは、駐停車対策や荷捌き車両への対策と放置自転車対策が示されている。

駐停車対策に関しては、ニーズ調査において自転車の通行位置を明示する路面標示が路上駐車に対して一定の抑止効果となることが期待できる結果（図 8-9 参照）を得ているが、荷捌き車両に関してはやむを得ず路上駐車を行うことが想定される。これに対して、浦添市総合交通戦略で位置づけられた都市軸における路外の荷捌きスペースの整備を展開することが必要である。

放置自転車に関しては、現在、浦添市内にモノレール駅がないことから、県外や那覇市内で見られるような駅周辺の放置自転車の問題は顕在化していない。しかしながら、今後、沖縄都市モノレールが延長され、浦添市内には 3 つの駅が新設される。また、国道 58 号における基幹バスの導入に向けた検討が進められている。このような広域的で大量の輸送機関の導入が見込まれる中で、端末手段として自転車を活用することは非常に有効であり、駅やバス停の交通結節点における駐輪施設整備が公共交通の利用促進につながる可能性がニーズ調査で明らかとなっている（図 8-10 参照）。そこで、今後見込まれる、自転車需要に対応するため、あらかじめ交通結節点への駐輪施設を設けることで、放置自転車が起こらないよう取り組むことが重要である。

9.自転車の安全な通行空間を確保するため、車道に写真のような路面標示があった場合、あなたは、この路面標示がある箇所に路上駐車をしますか？

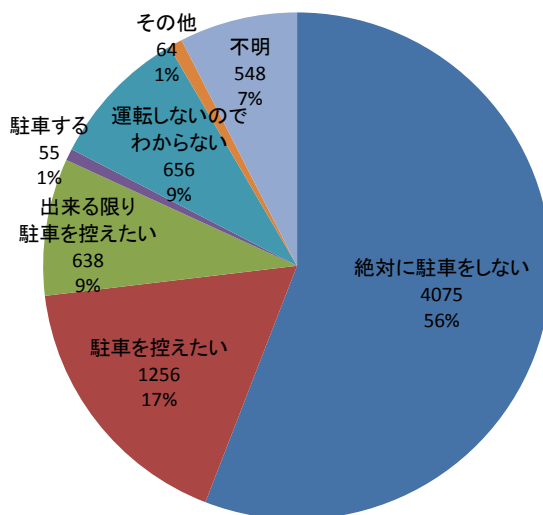


図 8-9 自転車通行空間の路面標示の例（左）と通行空間上への路上駐車の意向（右）
（浦添市民・浦添商工会議所・高校生，n=7,292）

11-1.自転車を停めてバスやモノレールを利用したいと思いますか？

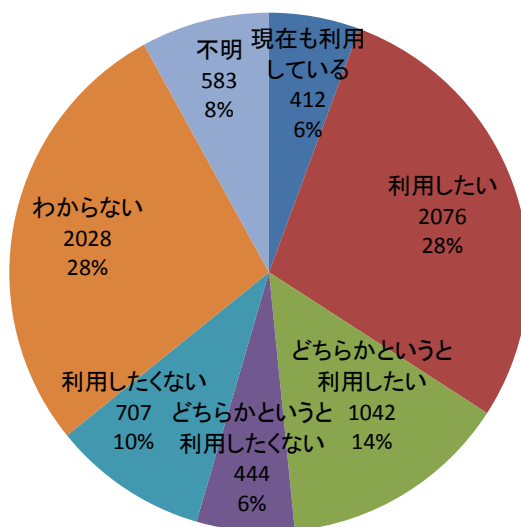


図 8-10 バス停や駅に駐輪場を整備した場合の公共交通の利用意向
（浦添市民・浦添商工会議所・高校生，n=7,292）

8-3-2 自転車利用促進策の検討内容

(1) 自転車の利用促進に必要な取組について

浦添市において自転車利用促進に必要な取組として、安全に走行できる道路の整備が最も多く、全体の 81.0%となっている。次いで、公共施設での駐輪場の整備が 52.3%となり、公共施設等の複数の場所でのレンタサイクルの実施が 21.5%、自転車の走りやすさマップが 18.3%と続いている。このことから、自転車の利用促進において、安全で快適に走行できる道路の整備とともに、駐輪場の整備を行いながら、コミュニティサイクルや走りやすさマップといったソフト施策も同時に取組むことが必要であると考える。

(2)～(4)で各施策について整理を行う。

10.浦添市において自転車の利用を促進するために必要だと思う取り組みを教えてください。

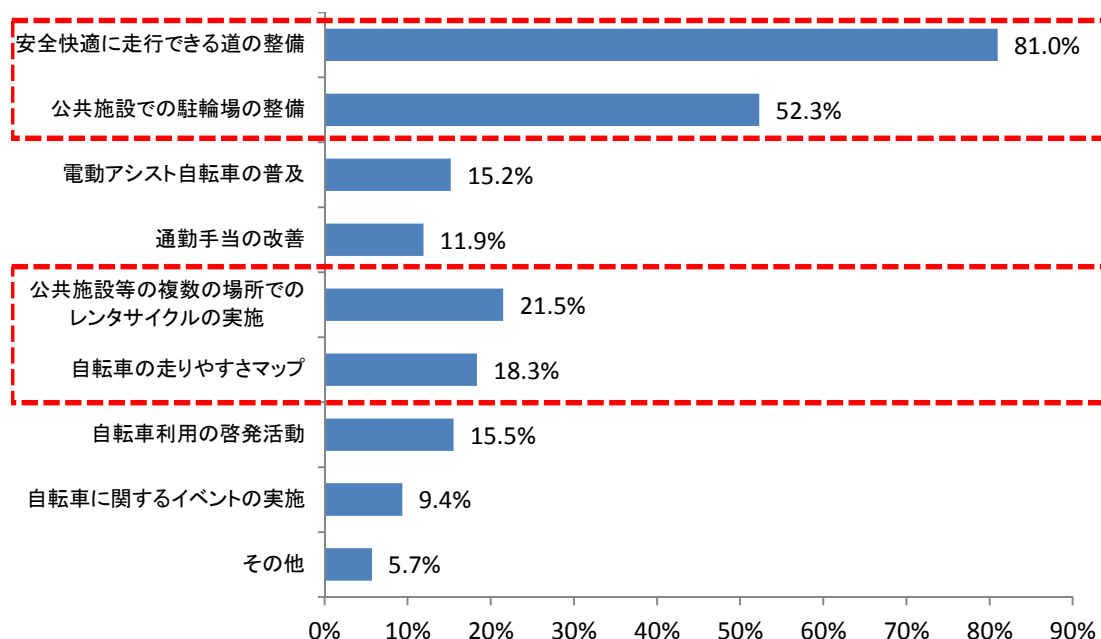


図 8-11 自転車の利用促進に必要な取組（浦添市民・浦添商工会議所・高校生，n=7,292）

(2) 駐輪施設整備の検討

自転車駐輪施設現況調査において、調査を行った市内の公共施設、大型商業施設、観光施設 24 ヶ所のうち、駐輪施設があったのは半数の 12 ヶ所に留まっていることが明らかとなった。駐輪可能な施設においては、自転車専用ではなく、自動二輪と共有する形式となっている。

各施設の駐輪台数は、図 8-12 に示す通りで、サンエー経塚シティが 70 台と最も多い結果となった。公共施設については、浦添市役所が 37 台と 2 番目に多い結果となったが、浦添運動公園は 10 台と少ない結果となっている。

駐輪施設がない施設でも駐車場は確保されている施設がほとんどで、そこに駐輪することは可能だが、自転車の利用促進を図る際に無秩序な駐輪が生じないように、特に公共施設や観光施設での駐輪施設の確保は必要であると考ええる。

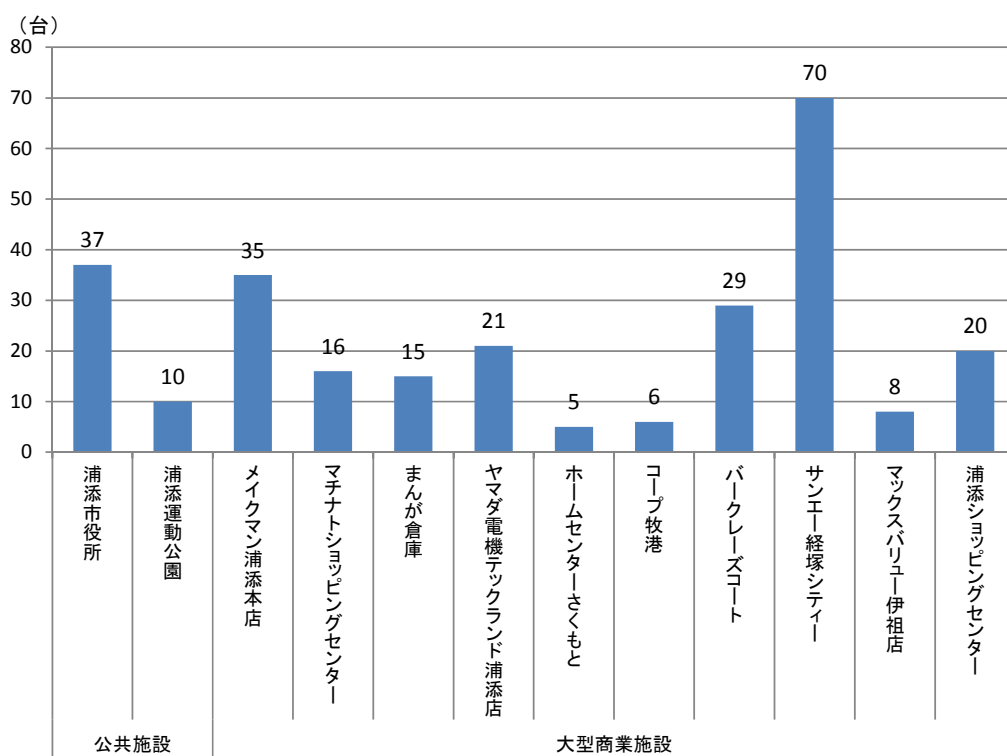


図 8-12 施設別駐輪台数

バス停やモノレール駅に駐輪場を整備した場合の利用意向がある回答者は約半数おり、その目的は通勤が19%、通学が9%、私事が52%となっている。これらの目的で普段利用している交通手段をみると、通勤では378人が、通学では73人が、私事では1,102人が自動車となっている。これは、通勤・通学で自動車を使っている人の17%、私事で自動車を使っている人の26%が、交通結節点における駐輪施設整備によって自動車から転換する意向があることを示している。

このように、公共交通結節点における駐輪施設整備によって公共交通の利用促進につながり、さらには自動車利用の減少にも寄与することが期待できることから、公共交通と自転車の連携は必要不可欠である。

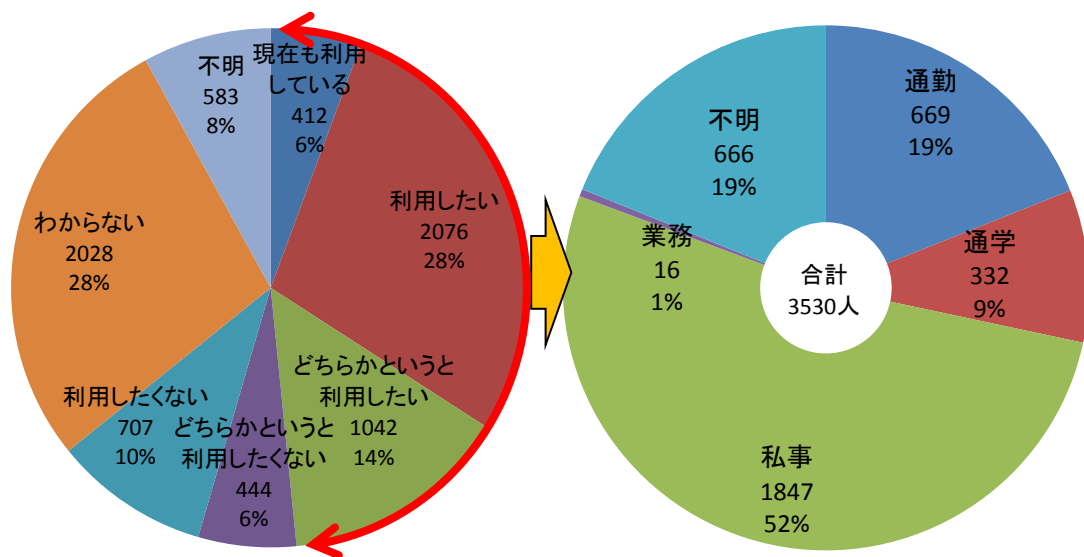


図 8-13 バス停や駅に駐輪場を整備した場合の公共交通の利用意向と目的
(浦添市民・浦添商工会議所・高校生, n=7,292)

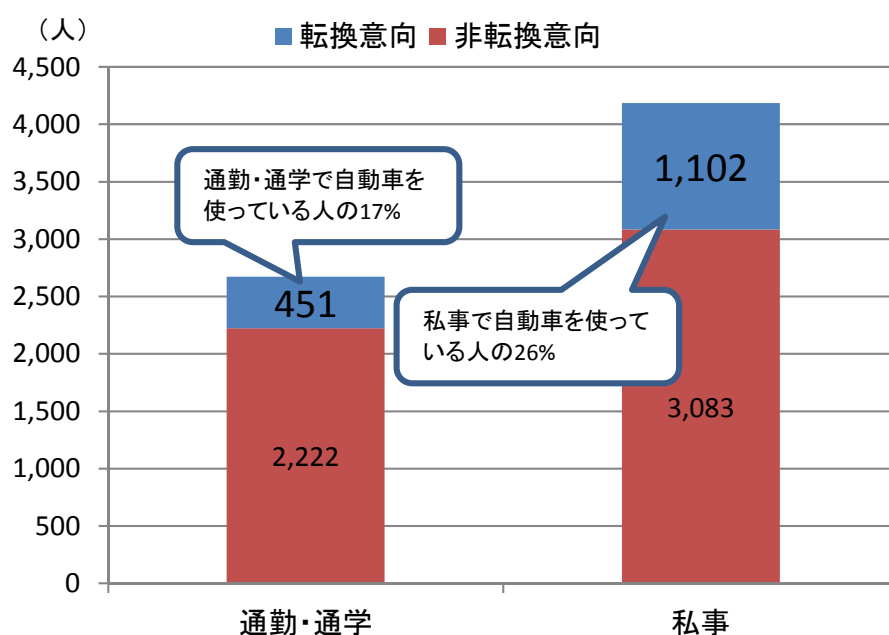


図 8-14 バス停や駅に駐輪場を整備した場合、自動車からの転換意向がある人
(浦添市民・浦添商工会議所・高校生、通勤・通学=2,673 人、私事 4,185 人)

集計条件：通勤・通学または私事で自動車を利用（運転、送迎）している人

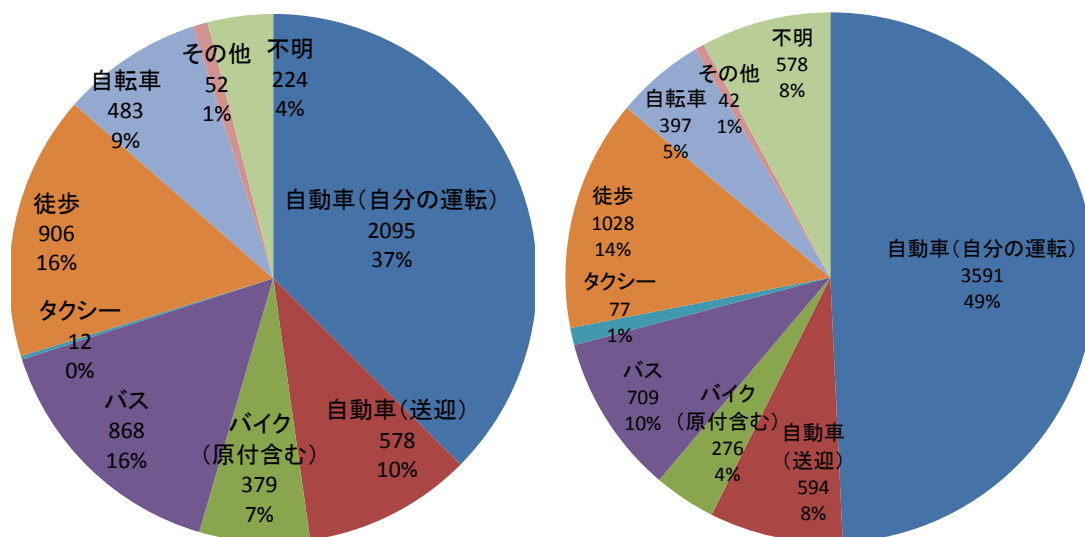


図 8-15 通勤・通学の交通手段（左）と私事の交通手段（右）
(浦添市民・浦添商工会議所・高校生、通勤・通学= 5,597 人、私事=7,292 人)

集計条件：通勤・通学は主婦・無職を除く、私事は全数

既存のモノレール駅においては、全 15 駅中、12 駅で駐輪施設の整備がなされている。また、南部国道事務所では国道 58 号の牧港高架下の空間を活用して図 8-16 に示す自動二輪、自転車のパーク&バスライドの検討が行われたこともある。

今後は、ニーズ調査の結果を踏まえて公共交通と自転車の連携を目的に、図 8-18 に示す浦添市総合交通戦略で位置づけられた交通結節点を中心に駐輪施設の整備促進を図ることが必要であるとする。また、駐輪場整備に当たっては、防犯対策や秩序ある駐輪を考慮して、図 8-17 に示すサイクルラックを設けることが望ましい。

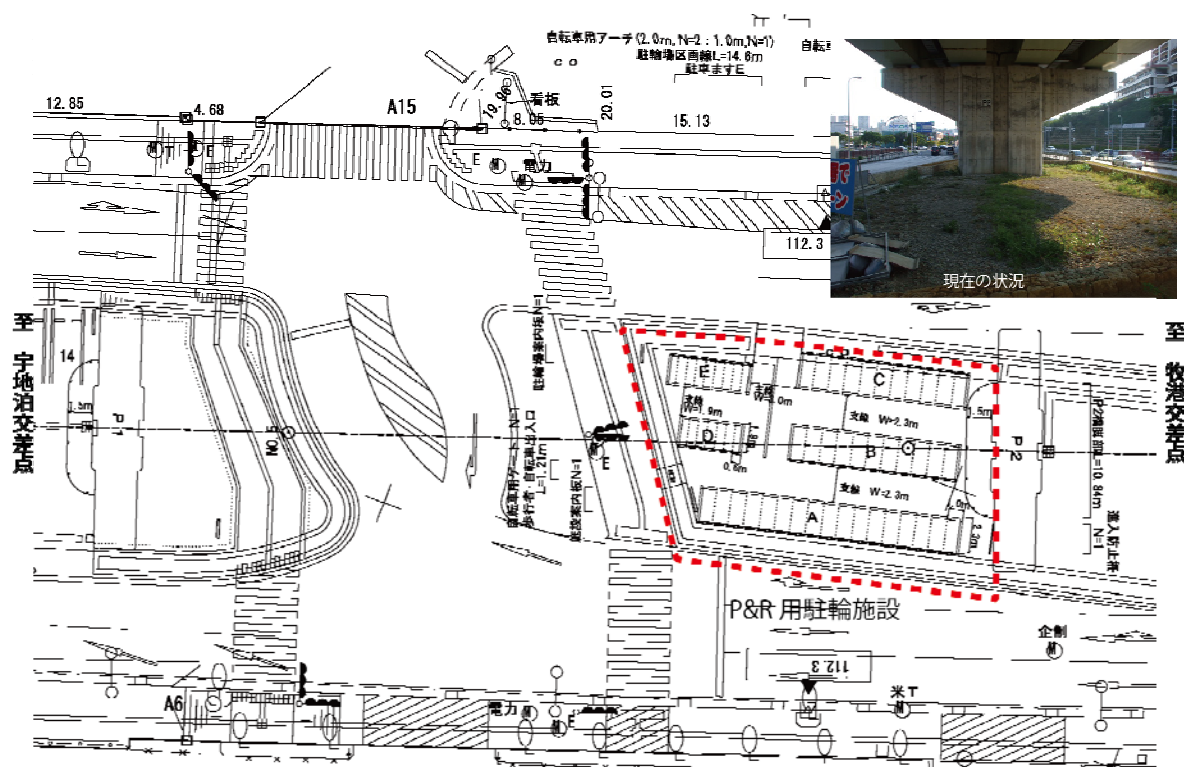


図 8-16 牧港高架下を活用した駐輪施設設計画検討案⁵⁴

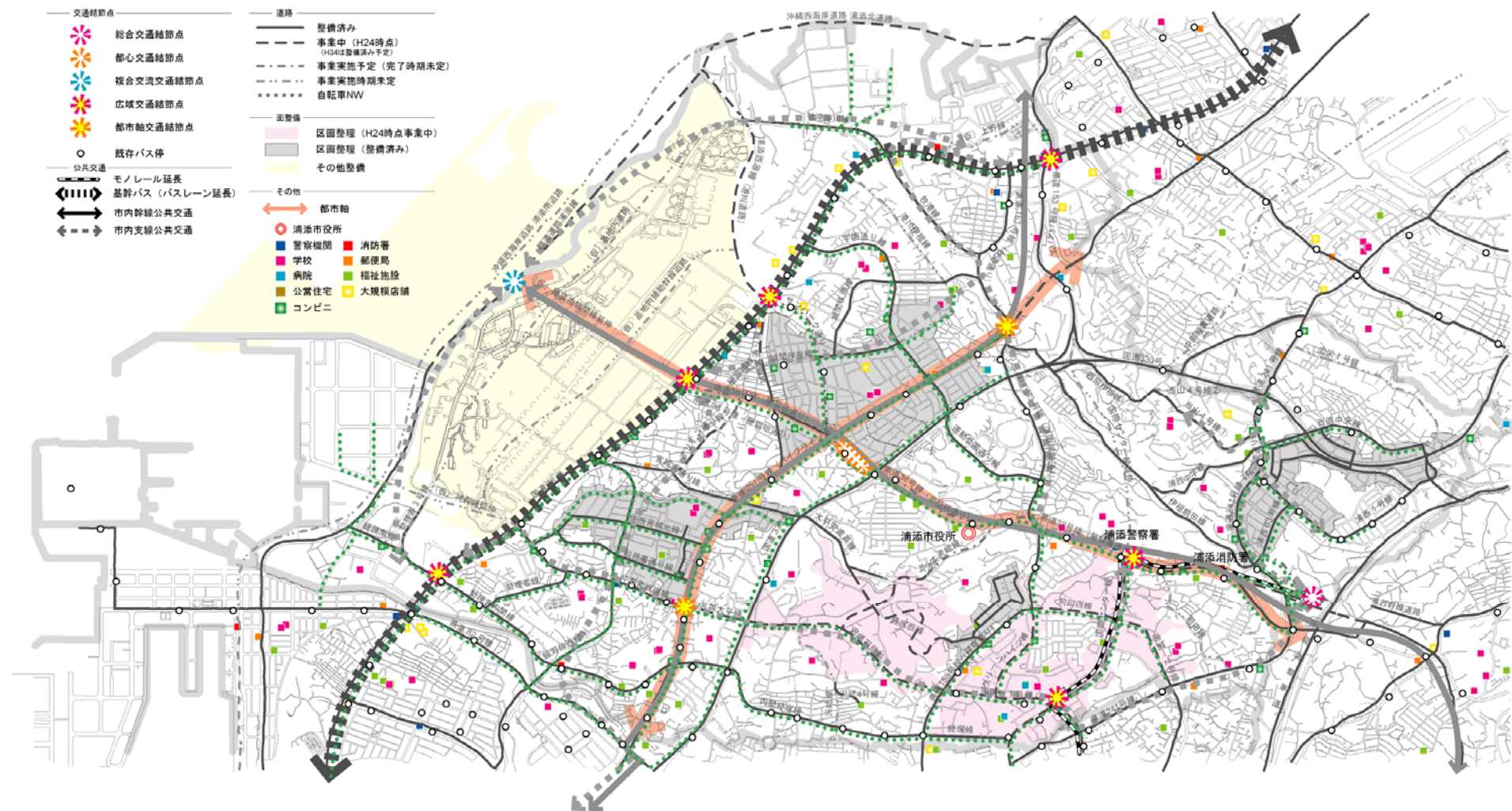


8-17 おもろまち駅の駐輪施設

図

⁵⁴ 南部国道管内設計業務（南部国道事務所，平成 22 年 3 月）

10年後（H34）を想定した基盤整備状況

図 8-18 浦添市総合交通戦略の交通結節点⁵⁵⁵⁵ 浦添市総合交通戦略（浦添市，平成 25 年 2 月）

(3) コミュニティサイクルの検討

コミュニティサイクルとは、レンタサイクルの一種である。コミュニティサイクルの特徴としては複数のポート（貸出返却施設）を設置し、どこでも自転車の貸出・返却可能なシステムのことである。コミュニティサイクルは、県外の都市で導入が進められおり、平成 25 年 12 月現在で 54 都市が本格的な導入を行っている。他にも 17 都市が社会実験を実施し、25 都市が社会実験実施の検討をしているところであり、様々な都市で都市交通の一つとしてコミュニティサイクルの検討・導入が進められている状況である。

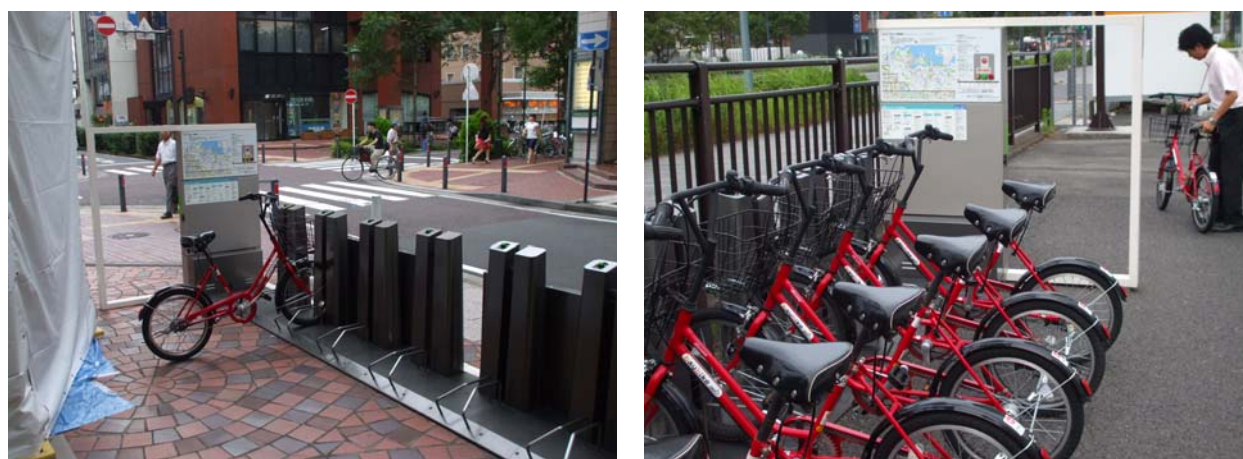


図 8-19 コミュニティサイクル（横浜市、ベイバイク）

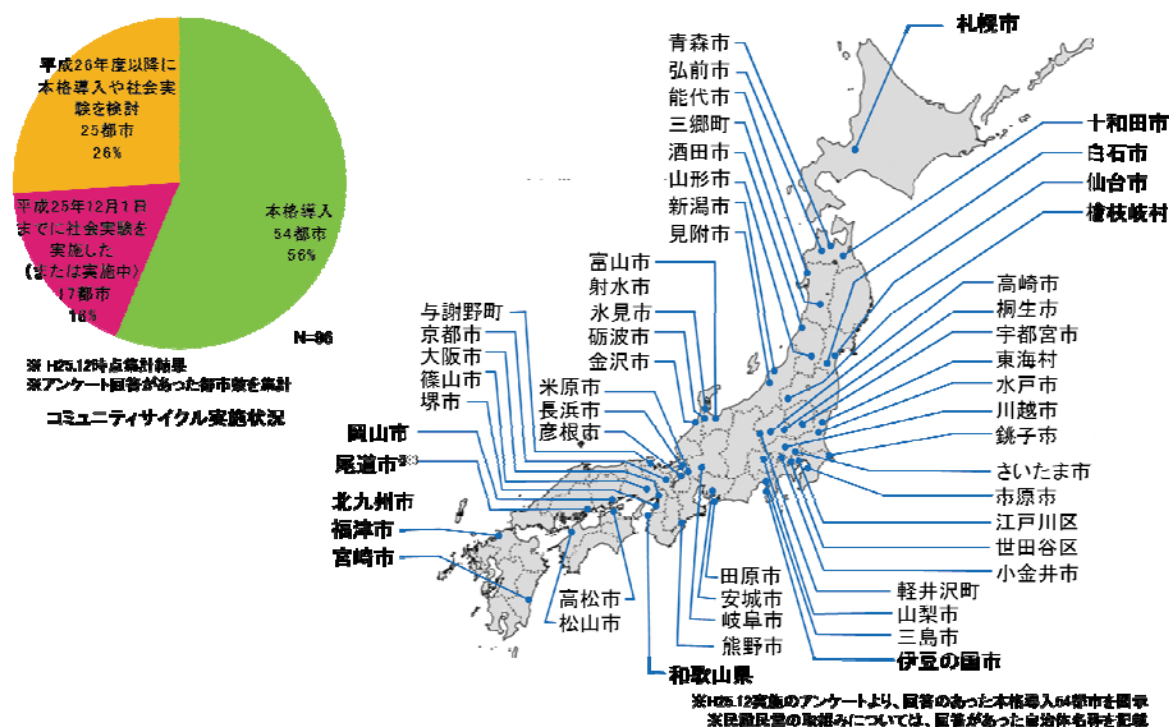


図 8-20 コミュニティサイクルの実施状況（右は本格導入都市） 56

⁵⁶ 全国コミュニティサイクル担当者会議資料「コミュニティサイクルの取組状況」（国土交通省、平成26年2月）

コミュニティサイクルを導入した場合の利用意向がある回答者は 37%おり、その目的は通勤が 15%、通学が 8%、私事が 71%となっている。駐輪施設整備の結果と比べると私事利用での意向が高いことがうかがえる。また、これらの目的で普段利用している交通手段をみると、通勤では 250 人が、通学では 57 人が、私事では 1,195 人が自動車となっている。これは、通勤・通学で自動車を使っている人の 11%、私事で自動車を使っている人の 29%が、コミュニティサイクル導入によって自動車から転換する意向があることを示している。

このように、コミュニティサイクル導入によって自動車利用の減少に寄与することが期待できる。

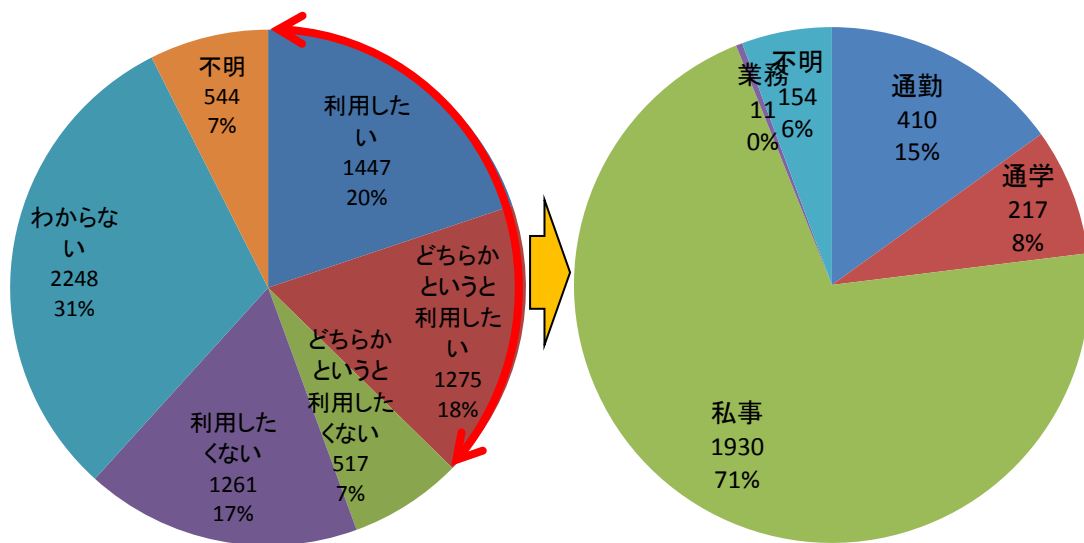


図 8-21 コミュニティサイクルを導入した場合の利用意向と目的
(浦添市民・浦添商工会議所・高校生, n=7,292)

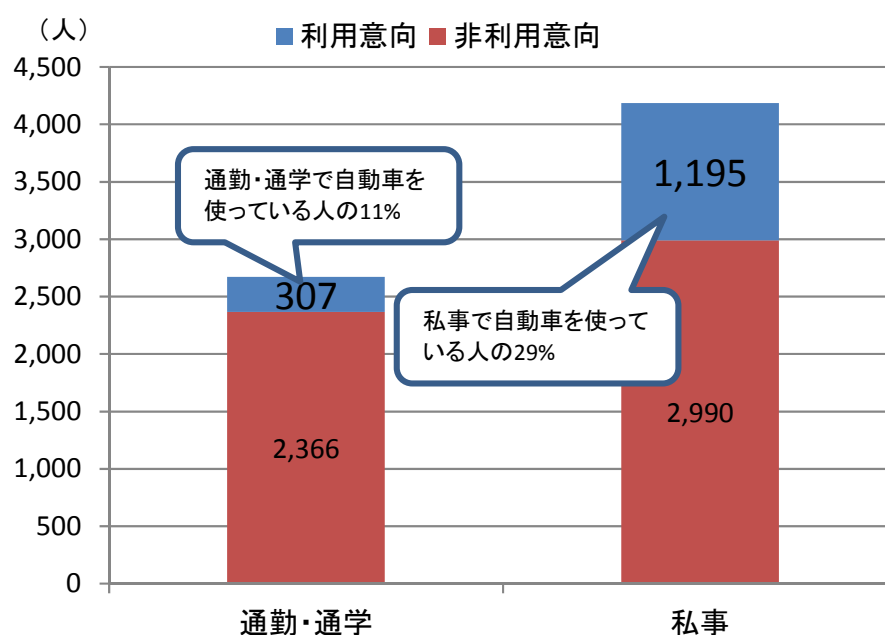


図 8-22 コミュニティサイクルを導入した場合、自動車からの転換意向がある人
(浦添市民・浦添商工会議所・高校生、通勤・通学=2,673 人、私事 4,185 人)

集計条件：通勤・通学または私事で自動車を利用（運転、送迎）している人

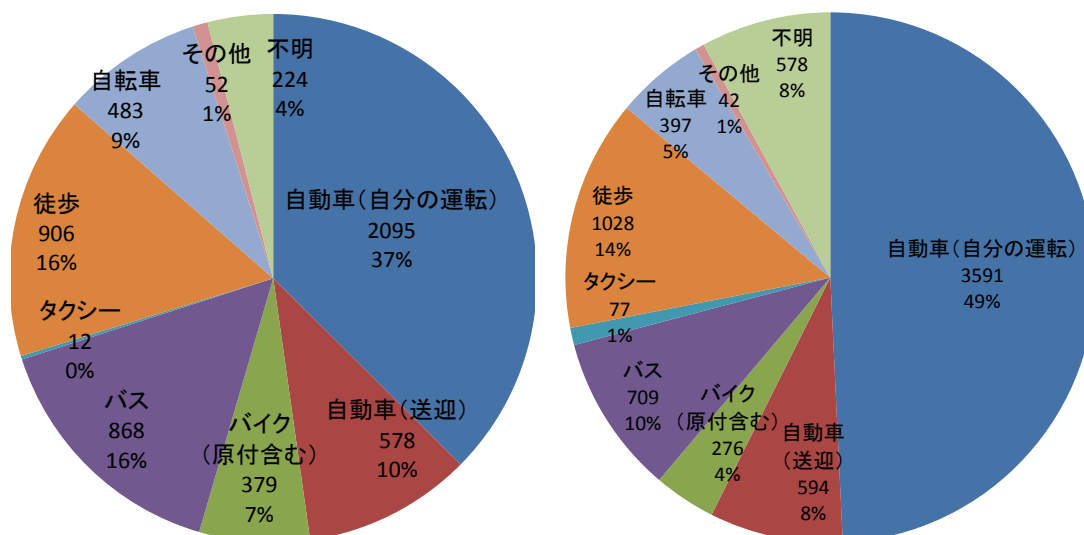


図 8-23 通勤・通学の交通手段（左）と私事の交通手段（右）（再掲）
(浦添市民・浦添商工会議所・高校生、通勤・通学= 5,597 人、私事=7,292 人)

集計条件：通勤・通学は主婦・無職を除く、私事は全数

利用意向がある人の目的は通勤が 15%、通学が 8%、私事が 71%であった。このことから、コミュニティサイクルの導入に当たっては、これらの目的にターゲットとしながら展開する必要があると考える。通勤、通学に関しては公共交通の端末の利用を想定し、交通結節点や就業地や学校周辺へのポートの配置を検討する。また特に利用意向の多い私事に関しては、私事利用の多い公共施設や商業施設での展開についても検討する必要があると考える。図 8-24 は浦添市総合交通戦略の目標を高める施策のイメージ図であり、今回検討する、自転車ネットワーク沿線または近傍の空間（施設等）を対象に候補箇所を選定することが望ましいと考える。

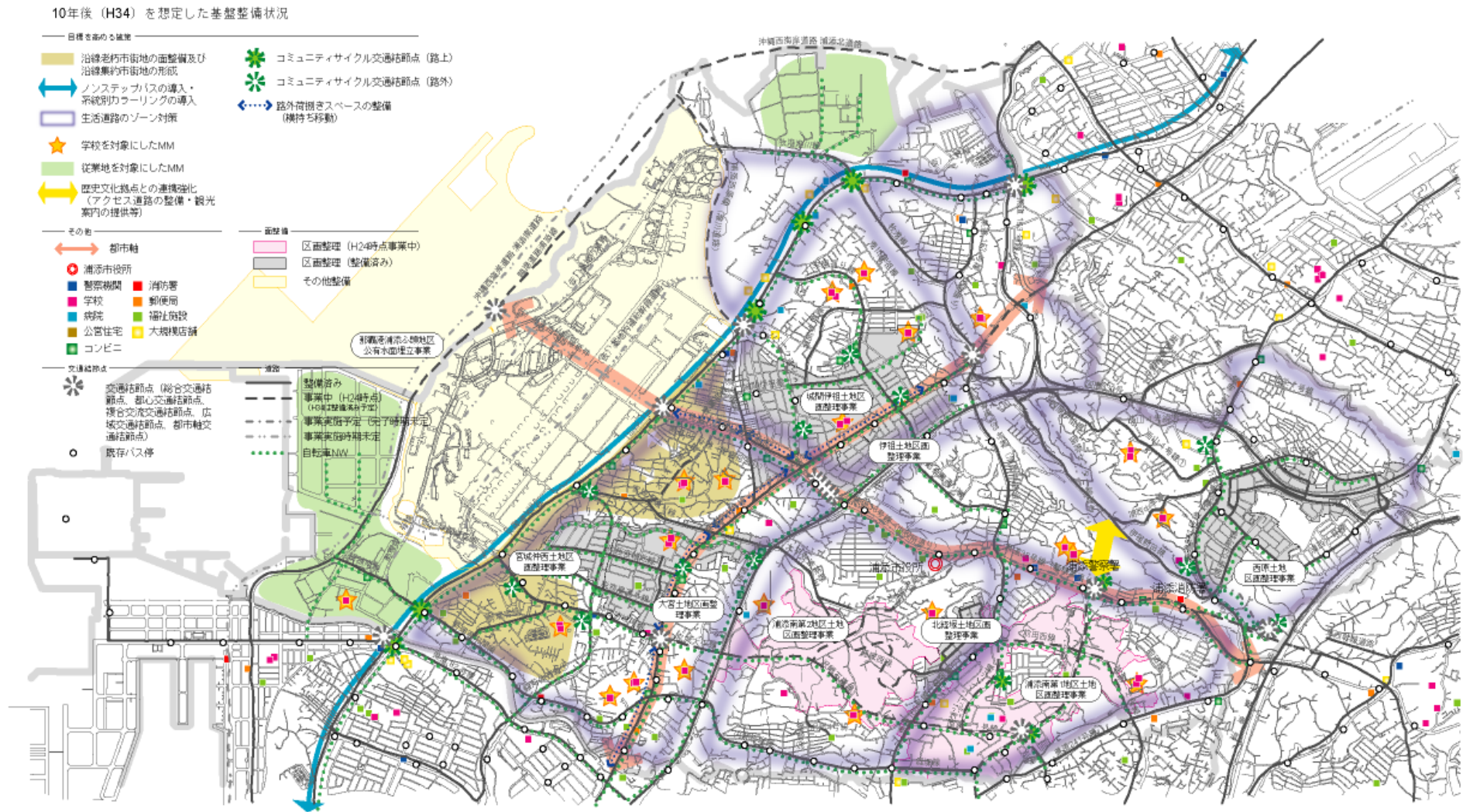


図 8-24 浦添市総合交通戦略の目標を高めるための施策⁵⁷

⁵⁷ 浦添市総合交通戦略（浦添市，平成 25 年 2 月）

(4) 自転車マップ（走りやすさマップ）の検討

自転車の利用促進を行う上で通行空間の整備が必要であるが、既存の空間でも走りやすい道路や注意すべき箇所をあらかじめ情報提供を行うことで、安心して自転車を利用できるような取組も必要である。

提供する情報としては、道路の走りやすさに加えて、注意する箇所、自転車が駐輪可能な施設等について情報提供を行う。また、観光利用として自転車マップの場合、観光施設や推奨するルートについても情報発信を行っている。

沖縄総合事務局では、那覇都市圏における自転車ネットワーク計画の中で自転車の走りやすさマップの提案を行っている。この走りやすさマップの作成に当たっては走行会の結果を踏まえて、各道路の評価を行っている。本計画の検討にあたっては走行会を開催していることから、この走りやすさマップと連携することで、那覇都市圏版の走りやすさマップで評価していない浦添市内の市道等の評価を加えることでより充実したマップを作成することが可能と考えている。

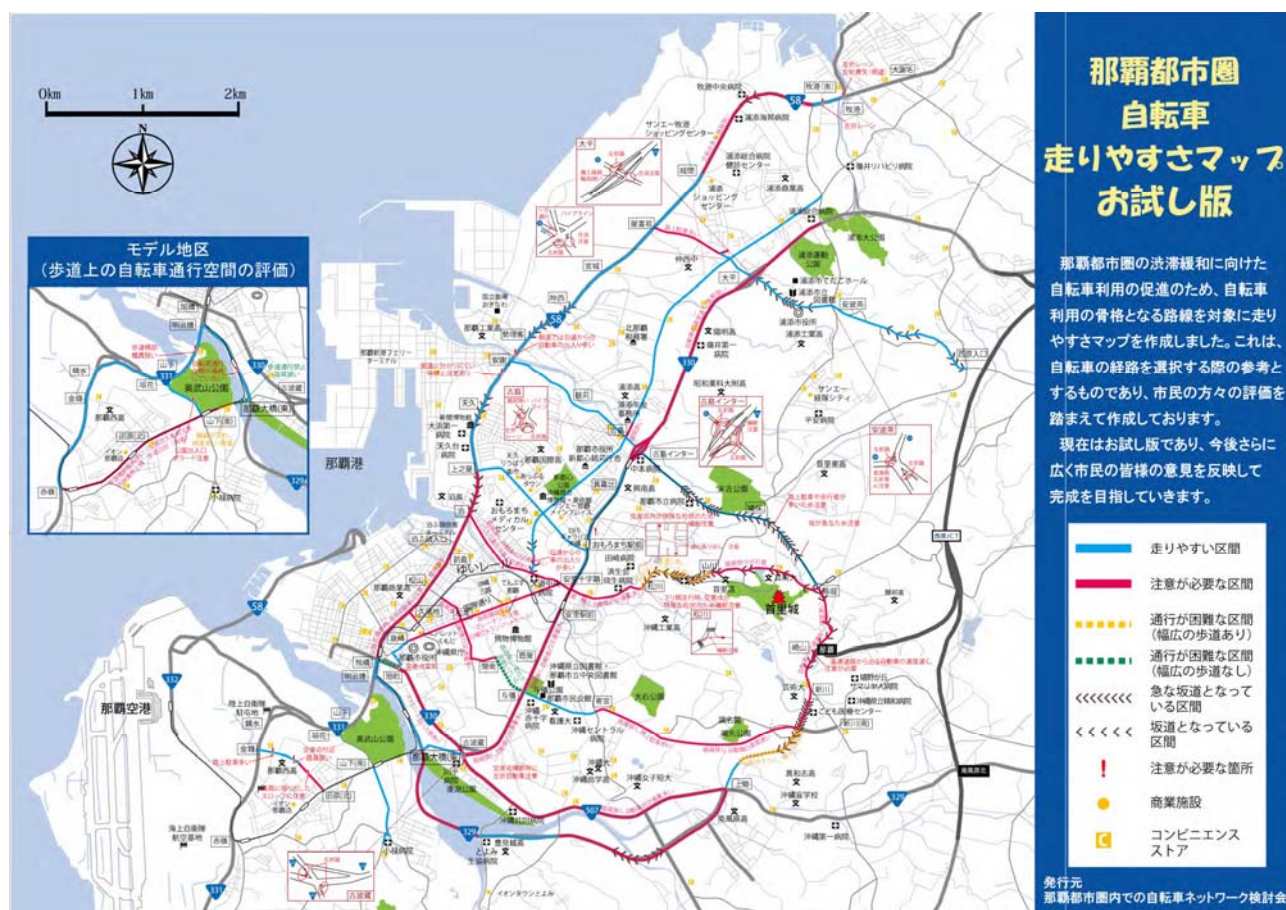


図 8-25 那覇都市圏版自転車走りやすさマップ⁵⁸

⁵⁸ 那覇都市圏内における自転車ネットワーク整備計画検討業務（沖縄総合事務局開発建設部，平成 25 年 3 月）

この走りやすさマップは、主に都市内の利用を目的にしていると考えられるが、この走りやすさマップをベースに観光施設等を周遊できるようなマップ作成を行うことで、今後の観光振興にも寄与することの可能性も考えられる。

沖縄コンベンションビューローでは、自転車に関連する各種情報に加えて、サイクリングルートを示したサイクリング・アイランド・オキナワを発行し、HP でも公表している。また、県外においても同様の事例があり、図 8-27 は奈良県が発行するならくるマップである。奈良県は、このほかにも奈良京都マップや奈良和歌山マップといった地元の観光資源を活かした長距離のマップも作成している。

このような浦添市の観光施設を紹介したマップの作成は、浦添市観光協会や関係課と連携してルート設定、掲載する情報の検討を行うことが望ましい。



図 8-26 サイクリング・アイランド・オキナワ〔改訂版〕⁵⁹

⁵⁹ おきなわ物語（一財沖縄観光コンベンションビューロー，<http://www.okinawastory.jp/dc/pamphlet/>）

[illegible]

図 8-27 ならくるマップ⁶⁰

⁶⁰ 奈良県自転車利用総合案内サイト（奈良県，<http://nara-cycling.com/>）