

平成18年度

自転車乗用に関する調査研究事業
報告書

大規模自転車道の実態調査

財団法人 日本サイクリング協会



さまざまな表情を見せる大規模自転車道



- ①久慈川自転車道 ②渡良瀬川自転車道 ③印旛沼自転車道 ④九十九里一宮大原自転車道 ⑤筑波自転車道 ⑥静岡清水自転車道 ⑦みちのく自転車道 ⑧静岡御前崎自転車道

【クルマ止め】

クルマ止めは、自転車道への自動車やオートバイの進入防止と、交差点への自転車の車道への飛び出し等を防ぐために設けられている。しかし、これらを物理的に解決することに傾注するあまり、自転車が通過する際に無理なハンドル操作を強いられる事態も生じている。また、倒されたり撤去されたりしたクルマ止めが、本来の役割を果たせないのみならず、危険な障害物と化している事例が見られる。それぞれのクルマ止めに関する評価の詳細は、① P.33 ② P.39 ③ P.71 ④ P.46 ⑤ P.48 ⑥ P.60 ⑦ P.68 を参照されたい。



【案内標識（標示）】

自転車道には、一般道と交差する箇所や一般道に併設された歩道を走行する箇所、さらには未整備のため自転車道が存在しない箇所がある。これらは利用者が迷いやすく、案内標識（標示）の設置が欠かせない。適切な情報がわかりやすく掲載された標識は自転車道の利便性を高め、ひいては利用者増へつながるものとする。それぞれのクルマ止めに関する評価の詳細は、① P.28 ② P.19 ③ P.39 ④ P.15 ⑤ P.52 ⑥ P.23 ⑦ P.24 を参照されたい。



①



②



③

④

⑤

⑥

⑦

【案内地図】

自転車道全体の姿を示した案内地図は、自転車道利用者が走行を始めるにあたっての目安となり、かつ走り通してみようという意欲をかき立てるものとして、大きな役割を担っている。ただし、親しみを持たせようという意図で描かれた案内地図は、絵柄を多用したりデフォルメしたりすることで、地図本来の機能が損なわれていることが多く、簡潔な表現をすべきである。それぞれの案内地図に関する評価の詳細は、① P.72 ② P.20 ③ P.67 ④ P.47 ⑤ P.40 ⑥ P.55 ⑦ P.61 を参照されたい。



平成 18 年度

自転車乗用に関する調査研究事業
報 告 書
大規模自転車道の実態調査

目 次

口 絵	さまざまな表情を見せる大規模自転車道 クルマ止めの事例 案内標識（標示）の事例 案内地図の事例 調査研究委員会名簿	6
はじめに	財団法人日本サイクリング協会	7
1. 調査の概要		8
2. 調査の方法と大規模自転車道の評価一覧		9
3. 大規模自転車道の個別評価		13
4. 大規模自転車道を利用したサイクリングイベント調査		73
5. 総括（まとめ） 筑波大学大学院教授 蓮見 孝		90
[付録]		
6. お奨め自転車道 30 選		92
7. イギリスにおける中心市街地活性化とモビリティへの施策 ー TCM（タウン・センター・マネジメント）とショップモビリティー		128

平成 18 年度「自転車乗用に関する調査研究事業」

大規模自転車道の実態調査

－調査研究委員会－

委員長	蓮見	孝	筑波大学大学院	教授	
委員	堀内	正弘	多摩美術大学	助教授	
	岩田	淳雄	(株)八重洲出版	サイクルスポーツ	編集長
	大前	仁	(有)大前事務所	代表取締役	
	澤田	裕	フリーランス	編集者	
	渋谷	良二	(財)日本自転車普及協会		事業第一部部長
	小鷹狩	幸一	(財)自転車産業振興協会		統括事業部部長
	川口	豊勝	(社)自転車協会		業務部部長
	河合	正勝	(財)日本サイクリング協会		専務理事
	長澤	恵一	(財)日本サイクリング協会		総務部部長
	小林	博	(財)日本サイクリング協会		業務第一部次長
	山口	文知	(財)日本サイクリング協会		業務第一部課長

(順不同)

はじめに

財団法人 日本サイクリング協会

本書は、「自転車乗用に関する調査研究事業」の報告書である。この調査研究は、平成 17 年度に行われた同名の研究を継続させたもので、財団法人日本サイクリング協会（「JCA」と略す）が競輪の補助金により実施したものである。自転車乗用の基盤インフラストラクチャである自転車道を中心とした自転車環境の現状調査を基盤とし、今後の自転車乗用環境の整備に必要な諸対策や、将来の自転車乗用環境の“あるべき姿”を描き出すための諸施策のあり方について研究し提案することを目的としている。

本年度の主要研究テーマを「大規模自転車道乗用環境実態調査」とした。昨年度に行った大規模自転車道（「自転車道」と略す）に関する調査研究（実走調査／ネット調査／自治体対象のアンケート調査）から得られた「ハードおよびソフト面の整備の必要性」という結論を今回の課題として、既存の施設や設備を最大限に有効活用した自転車乗用環境の整備のための細密な調査研究を行おうとした。

ハード面に関する調査研究では、特に切実な問題点として指摘されている「クルマ止め」「案内標識」「案内地図」に絞り、より詳細な実地調査を行った。北海道から愛媛県まで全国 33 カ所の自転車道にあるクルマ止め、案内標識、案内地図を自転車乗用という観点から個々に評価を行い問題点を抽出した。

ソフト面に関する調査研究では、各都道府県サイクリング協会を対象に、全国で開催されたサイクルイベントにおける自転車道の活用実態とイベント開催に関わる問題点についてアンケート調査を行い、その結果をまとめた。

また本研究では、上記の主要研究テーマに加えて、各都道府県のサイクリング協会の協力を得て全国の自転車道を対象とした「お勧め自転車道」の選定を企画し、応募のあった 22 の自転車道を巻末に付録として掲載した。これは、自転車乗用機会の一層の促進を図る一環として、全国の自転車道の存在を広く一般に広報しようとして行ったものである。

また、自転車を含むさまざまな乗りものによるまちづくり支援のしかけとしての「タウンモビリティ」に注目し、イギリスで活発に取り組まれている「ショップモビリティ」についての調査報告を、合わせて巻末に掲載した。

上記の調査概要の詳細内容については本文を閲覧いただきたい。この調査研究成果が、大規模自転車道をはじめとする自転車乗用環境の整備とともに一層の自転車乗用の促進に生かされれば幸甚である。

平成 19 年 3 月

1. 調査の概要

日本サイクリング協会では平成13年度～15年度の3年間にわたり、「自転車乗用に関する調査研究事業」を実施し、首都圏を対象に、幹線道路および自転車道が安全かつ快適な自転車乗用に適しているかどうかの調査・研究を行った。特に平成15年度は「ロングライド」に焦点を絞り、広域関東圏に存在する大規模自転車道に着目した。

昨年度の調査は、その範囲を全国の大規模自転車道に拡大して実施し、さらに国土交通省のウェブサイト「自転車のホームページ：大規模自転車道の紹介」〈<http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/road/index.html>〉に掲載されている大規模自転車道の地図等の情報について、その実用性や操作性に関する調査・研究も行った。

本年度は昨年度の調査・研究結果を踏まえ、その中で特に問題点が指摘されたクルマ止めと案内標識（標示）に絞って実地に調査を行った。この報告書は北海道から愛媛県まで全国33か所の大規模自転車道に存在するクルマ止めと案内標識（標示）を評価し、翌年度において自転車道の標準とすべきクルマ止めと案内標識（標示）を提案するための足掛かりを探るものである。

さらに全国の都道府県サイクリング協会の協力を得て、大規模自転車道を利用した自転車関連イベントの実態調査も行った。地域に存在する自転車道を積極的に活用することが、自転車道に対する関心を喚起し、ひいては自転車道の整備や充実につながるものと考えからである。回答は22都道府県と半数に満たないものとなったが、この実態調査は現状において自転車道を利用していない府県にとっては回答しづらいものであり、この回答数自体も利用実態の一端を示すものといえよう。

なお、前述の実態調査では「お奨め自転車道30選」と題し、それぞれの地域にある自転車道のうち特に優れているものをその理由とともに推薦していただいた。しかし、今回の調査の限りでは寄せられた数が十分ではなかったため、これに関しては参考資料として巻末に掲載した。

2. 調査の方法と大規模自転車道の評価一覧

前述したように、実地に調査した大規模自転車道は全国 33 か所。そのすべてについて、起点から終点まで未整備区間も含めて自転車で実走した(ただし印旛沼自転車道に関しては、未整備区間は未調査)。なお、一部の案内標識(標示)を見落とした可能性があることをあらかじめ指摘しておく。また、この実走調査は 2004 年 5 月に始まったものであり、調査期間は 3 年近くに及ぶ。そのため初期に調査した自転車道に関しては、現況と若干異なっている可能性があることもご了承いただきたい。調査対象とした大規模自転車道に地域的な偏りがあるのも、このような事情によるものである。

それぞれのクルマ止めや案内標識(標示)の評価は、当時の調査メモや撮影した画像を用い、実走した調査者自身が行った。なお P.10 から P.12 の表下に列挙した評価基準は、実走した調査者が安全かつ快適に自転車走行をするうえで必要不可欠と考えるものを調査研究委員会に提案し、それを全体の検討を経たうえで決定したものである。

各自転車道の評価は、評価基準を点数化した一覧表を冒頭に掲げることで比較できるようにした。点数化にあたっては、評価基準をおおむね満たしている場合には「2」、部分的に満たしている場合には「1」、ほとんどもしくはまったく満たしていない場合には「0」とし、右端欄は総合点とした。

続いて個別のクルマ止めと案内標識(標示)、案内地図の写真を載せ、それぞれに関する短評を付した。特に案内標識(標示)については、その案内標識(標示)が設置された場所の状況がわかるよう現地の詳細図もあわせて掲載した。地図内に記した実線が自転車道の経路で、カメラのアイコンが案内標識(標示)を撮影した位置、丸印が案内標識(標示)の設置位置である。

各自転車道のクルマ止め評価一覧

地域	名称	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	総合
北海道	一般道道支笏湖公園自転車道線 (P.13)	2	2	2	0	1	1	2	0	10
福島	一般県道須賀川二本松自転車道線 (P.15)	2	1	2	0	0	2	2	0	9
福島	一般県道矢祭棚倉自転車道線 (P.17)	2	1	1	0	0	1	2	0	7
福島	一般県道会津若松熱塩温泉自転車道線 (P.19)	2	1	1	0	0	2	2	1	9
茨城	一般県道岩瀬土浦自転車道線 (P.21)	1	2	2	0	2	2	2	2	13
茨城	一般県道茨城大洗自転車道線 (P.24)	1	1	1	1	0	1	1	1	7
茨城	一般県道取手水海道自転車道線 (P.25)	0	2	2	1	1	2	2	2	12
栃木	一般県道二宮宇都宮自転車道線 (P.26)	0	2	2	2	1	0	1	1	9
栃木	一般県道桐生足利藤岡自転車道線 (P.28)	2	2	2	2	0	1	0	1	10
群馬	一般県道高崎伊勢崎自転車道線 (P.29)	1	2	2	0	0	2	2	0	9
群馬	一般県道桐生足利藤岡自転車道線 (P.32)	2	1	1	1	0	1	0	1	7
埼玉	一般県道さいたま武蔵丘陵森林公園自転車道線 (P.33)	2	2	2	2	0	1	2	2	13
埼玉	一般県道三郷幸手自転車道線 (P.36)	2	2	2	0	0	1	0	1	8
埼玉	一般県道川越狭山自転車道線 (P.37)	2	2	2	1	1	2	2	2	14
埼玉	一般県道川島こども動物自然公園自転車道線 (P.39)	2	2	2	2	2	2	2	2	16
千葉	一般県道我孫子流山自転車道線 (P.41)	2	1	1	1	1	1	2	2	11
千葉	一般県道八千代印旛栄自転車道線 (P.43)	2	1	1	1	2	2	2	2	13
千葉	一般県道松戸野田関宿自転車道線 (P.45)	2	1	1	2	0	1	2	2	11
千葉	一般県道九十九里一宮大原自転車道線 (P.46)	0	2	2	0	0	0	2	0	6
東京	一般都道保谷狭山自然公園自転車道線 (P.48)	0	0	0	0	2	0	1	1	4
神奈川	一般県道藤沢大和自転車道 (P.50)	1	1	1	1	0	1	0	0	5
山梨	一般県道富士吉田山中湖自転車道線 (P.53)	0	0	2	0	0	2	2	0	6
岐阜	一般県道岐阜千本松原公園自転車道線 (P.54)	2	0	1	0	0	2	2	2	9
静岡	一般県道静岡清水自転車道線 (P.56)	1	1	0	0	0	0	0	0	2
静岡	一般県道静岡御前崎自転車道線 (P.58)	2	1	1	0	0	0	1	1	6
静岡	一般県道浜松御前崎自転車道線 (P.60)	1	2	1	0	0	0	0	0	4
静岡	一般県道浜名湖周遊自転車道線 (P.62)	0	0	0	0	0	0	0	1	1
愛知	一般県道豊田安城自転車道線 (P.63)	1	0	1	0	1	1	1	1	6
福井	一般県道永平寺福井自転車道線 (P.64)	2	2	2	0	0	1	1	2	10
大阪	一般府道八尾河内長野自転車道線 (P.66)	1	2	1	0	0	1	0	1	6
香川	一般県道塩江香川高松自転車道線 (P.68)	0	2	1	0	0	1	2	1	7
香川	一般県道丸亀琴平観音寺自転車道線 (P.70)	0	2	1	1	0	1	0	1	6
愛媛	一般県道松山川内自転車道線 (P.71)	2	2	2	2	0	1	2	2	13

- ①クルマ止めは一般道との交差部など必要な箇所に設置し、かつ必要最小限にとどめる。
- ②クルマ止めは互い違いに配置せず、横一列とするのが望ましい。
- ③クルマ止め相互の間隔はユニバーサルデザインを考慮し、車いすが通過できる程度の間隔（具体的な数値は次年度に確定）を確保する。
- ④クルマ止めを設置する場所には「車両進入禁止」の標識も設置し、クルマやオートバイに対する周知徹底を図る。
- ⑤「一時停止」の標識の設置や路面の凹凸処理等で、自転車や歩行者に対して注意を喚起する。
- ⑥クルマ止めの形状は逆U字型もしくは円柱型を基本とし、1つの自転車道内においては同一の形状とするのが望ましい。
- ⑦ぶつかった際のケガや通過する際の引っ掛かりなどを避けるため、突起や鋭利な角のないものとする。
- ⑧昼夜間の視認性に配慮し、クルマ止めに反射板（蓄光性のものでも可）もしくは信号灯を取り付ける。

各自転車道の案内標識（標示）評価一覧

	名称	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	総合
北海道	一般道道支笏湖公園自転車道線 (P.13)	0	2	2	1	1	0	0	0	0	6
福島	一般県道須賀川二本松自転車道線 (P.15)	0	2	1	1	2	0	0	0	1	7
福島	一般県道矢祭棚倉自転車道線 (P.17)	1	2	1	1	2	0	0	2	1	10
福島	一般県道会津若松熱塩温泉自転車道線 (P.19)	0	2	2	0	2	0	0	2	0	8
茨城	一般県道岩瀬土浦自転車道線 (P.22)	1	1	0	0	0	1	2	2	2	9
茨城	一般県道茨城大洗自転車道線 (P.24)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
茨城	一般県道取手水海道自転車道線 (P.25)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
栃木	一般県道二宮宇都宮自転車道線 (P.26)	1	1	0	0	1	1	0	2	1	7
栃木	一般県道桐生足利藤岡自転車道線 (P.28)	1	1	0	0	1	1	0	2	0	6
群馬	一般県道高崎伊勢崎自転車道線 (P.29)	2	2	2	2	1	2	1	2	0	14
群馬	一般県道桐生足利藤岡自転車道線 (P.32)	1	0	0	0	0	0	0	0	2	3
埼玉	一般県道さいたま武蔵丘陵森林公園自転車道線 (P.34)	2	0	2	1	0	2	0	2	0	9
埼玉	一般県道三郷幸手自転車道線 (P.36)	1	1	2	0	0	2	0	2	0	8
埼玉	一般県道川越狭山自転車道線 (P.37)	2	2	1	0	0	2	0	2	2	11
埼玉	一般県道川島こども動物自然公園自転車道線 (P.39)	1	2	2	0	1	0	0	2	0	8
千葉	一般県道我孫子流山自転車道線 (P.41)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
千葉	一般県道八千代印旛栄自転車道線 (P.43)	2	2	2	0	0	0	0	2	2	10
千葉	一般県道松戸野田関宿自転車道線 (P.45)	1	1	0	0	1	0	0	2	0	5
千葉	一般県道九十九里一宮大原自転車道線 (P.46)	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
東京	一般都道保谷狭山自然公園自転車道線 (P.49)	0	1	0	0	0	0	0	0	2	3
神奈川	一般県道藤沢大和自転車道 (P.51)	0	1	0	0	0	0	1	0	1	3
山梨	一般県道富士吉田山中湖自転車道線 (P.53)	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
岐阜	一般県道岐阜千本松原公園自転車道線 (P.54)	1	0	1	0	0	0	0	1	0	3
静岡	一般県道静岡清水自転車道線 (P.56)	0	0	1	0	0	0	0	1	0	2
静岡	一般県道静岡御前崎自転車道線 (P.58)	0	2	2	1	2	0	0	1	0	8
静岡	一般県道浜松御前崎自転車道線 (P.60)	0	1	1	0	0	1	0	0	0	3
静岡	一般県道浜名湖周遊自転車道線 (P.62)	1	2	0	0	0	0	0	2	0	5
愛知	一般県道豊田安城自転車道線 (P.64)	0	2	2	0	2	0	0	2	1	9
福井	一般県道永平寺福井自転車道線 (P.64)	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
大阪	一般府道八尾河内長野自転車道線 (P.66)	0	2	2	2	1	0	0	2	2	11
香川	一般県道塩江香川高松自転車道線 (P.68)	0	2	0	0	1	0	0	0	0	3
香川	一般県道丸亀琴平観音寺自転車道線 (P.70)	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
愛媛	一般県道松山川内自転車道線 (P.71)	1	2	1	0	2	2	0	0	0	8

- ①表示された内容が理解されやすいよう、適切な場所に設置する。
- ②遠くからも識別できるよう、視認性の高いものとする。
- ③標識内に表示する文字や図版には、情報の重要度に応じて強弱を付ける。
- ④一般道を横断する箇所に設置する場合は、そこで自転車道から離れられるよう、住所、一般道の名称、一般道の行き先などを記載する。
- ⑤自転車道内においては、同一のデザインコンセプトに基づいた統一形状とする。
- ⑥案内標識と路面にペイントする標示とを効果的に併用する。
- ⑦全面にわたってカラー舗装(もしくは特殊舗装)された自転車道は、経路を把握しやすいため望ましい。
- ⑧複雑な形状の交差点(五差路など)では、その経路を一目で判断できるように工夫を凝らした標識とする。
- ⑨起点からの距離や終点までの距離などを明示した里程標を等距離間隔で設置する。

2. 調査の方法と大規模自転車道の評価一覧

各自転車道の案内地図評価一覧

	名称	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	総合
北海道	一般道道支笏湖公園自転車道線 (P.14)	1	2	2	1	0	2	2	0	1	1	1	0	1	2	16
福島	一般県道須賀川二本松自転車道線 (P.16)	1	2	2	2	0	2	2	2	1	2	2	0	2	2	22
福島	一般県道矢祭棚倉自転車道線 (P.18)	1	2	2	2	0	0	0	0	2	2	2	0	2	2	17
福島	一般県道会津若松熱塩温泉自転車道線 (P.20)	1	2	2	2	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	21
茨城	一般県道岩瀬土浦自転車道線 (P.23)	2	2	2	1	0	0	0	0	1	1	2	0	2	2	15
茨城	一般県道茨城大洗自転車道線 (P.24)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
茨城	一般県道取手水海道自転車道線 (P.25)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
栃木	一般県道二宮宇都宮自転車道線 (P.27)	1	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	2	2	8
栃木	一般県道桐生足利藤岡自転車道線 (P.28)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	3
群馬	一般県道高崎伊勢崎自転車道線 (P.30)	1	1	1	2	0	2	0	0	1	2	2	0	0	0	12
群馬	一般県道桐生足利藤岡自転車道線 (P.32)	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	2	7
埼玉	一般県道さいたま武蔵丘陵森林公園自転車道線 (P.35)	1	2	2	0	0	2	2	2	2	2	2	0	2	2	21
埼玉	一般県道三郷幸手自転車道線 (P.36)	1	1	1	1	0	0	0	1	1	2	0	0	2	2	12
埼玉	一般県道川越狭山自転車道線 (P.40)	2	2	2	2	0	2	1	0	2	1	2	0	2	2	20
埼玉	一般県道川島こども動物自然公園自転車道線 (P.39)	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	8
千葉	一般県道我孫子流山自転車道線 (P.42)	1	1	1	0	0	0	0	2	0	1	0	0	2	2	10
千葉	一般県道八千代印旛栄自転車道線 (P.44)	1	2	2	2	1	0	1	0	2	2	2	2	2	2	21
千葉	一般県道松戸野田関宿自転車道線 (P.45)	1	1	1	2	1	2	0	2	1	2	0	0	2	2	17
千葉	一般県道九十九里一宮大原自転車道線 (P.47)	1	1	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	8
東京	一般都道保谷狭山自然公園自転車道線 (P.49)	1	1	1	0	0	0	0	0	1	2	2	0	2	2	12
神奈川	一般県道藤沢大和自転車道線 (P.52)	1	2	0	2	0	2	1	2	2	2	1	0	2	2	19
山梨	一般県道富士吉田山中湖自転車道線 (P.53)	1	2	2	2	0	2	0	2	2	1	0	0	2	2	18
岐阜	一般県道岐阜千本松原公園自転車道線 (P.55)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	2	7
静岡	一般県道静岡清水自転車道線 (P.57)	1	1	1	2	0	0	0	0	1	1	0	0	2	2	11
静岡	一般県道静岡御前崎自転車道線 (P.59)	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	2	9
静岡	一般県道浜松御前崎自転車道線 (P.61)	1	2	2	2	1	0	0	0	1	1	0	0	2	1	13
静岡	一般県道浜名湖周遊自転車道線 (P.62)	1	2	2	2	0	0	0	2	2	2	1	0	2	2	18
愛知	一般県道豊田安城自転車道線 (P.64)	1	0	1	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	2	7
福井	一般県道永平寺福井自転車道線 (P.65)	1	2	2	2	0	0	0	0	2	2	1	0	2	2	16
大阪	一般府道八尾河内長野自転車道線 (P.67)	1	2	2	2	0	0	0	0	2	2	2	0	1	2	16
香川	一般県道塩江香川高松自転車道線 (P.69)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
香川	一般県道丸亀琴平観音寺自転車道線 (P.70)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
愛媛	一般県道松山川内自転車道線 (P.72)	1	2	2	2	0	2	2	2	2	2	2	0	2	2	23

- ①自転車道の起終点、休憩所、整備区間と未整備区間の境界には必ず設置する。
- ②途中で自転車道から離れてもさしつかえないよう、標識には主要な道路と鉄道路線は必ず記載する。
- ③自転車道の近くにある名所・旧跡に立ち寄ることのできるよう、それぞれの場所を記載する。
- ④「北が上」を基本とし、方位を記載する。
- ⑤利用者が居場所を確認しやすいよう、起終点からの距離や案内標識の所在地（連番など）を記載する。
- ⑥トイレや休憩所の場所と、それぞれの間の距離と平均的な所要時間を記載する。
- ⑦自転車道の管理責任者の名称と電話番号を記載する。
- ⑧ユニバーサルデザインを考慮し、トイレや休憩所、コンビニエンスストアなどの標示にはアイコンを使用する。
- ⑨カメラ付き携帯電話やデジタルカメラで撮影するケースに配慮し、必要な情報を漏らさず掲載したものとする。
- ⑩標識は機能を重視し、自転車に乗った人の絵や名所・旧跡の写真など、案内に不必要なものは掲載しない。
- ⑪未整備区間も掲載し、途中で分断された状況であるとしてもつないで走ることができるようにする。
- ⑫コース全体を見通せる全体図のほか、必要に応じて案内標識の置かれた場所周辺の拡大図も併載することが望ましい。
- ⑬自転車道のコースやトイレ、休憩所、自転車ショップ、交番などが一目でわかるよう、視認性の高い色遣いに配慮する。
- ⑭経年変化によって見にくくならないよう、耐候性のある素材（ベースとなる板および塗料）を使用する。

3. 大規模自転車道の個別評価

■一般道道支笏湖公園自転車道線 (支笏湖公園自転車道)

【クルマ止め】

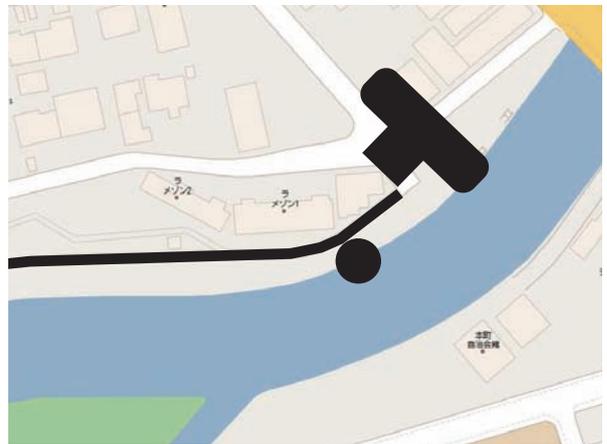


形状は一般的な逆U字形ながら、その設置の仕方に特徴がある。通常、進行方向に対して直交する位置で設置されるが、このクルマ止めは右が手前となる斜め位置で設置されている。これは自転車が左側通行であることを考えると理にかなったもので、仮にクルマ止めに衝突しても衝撃は少ないし、クルマ止めが誘発する心理的な圧迫感も軽減される。また、クルマ止めをばさんで自転車同士が対向した場合も、それぞれが進行方向左側をスムーズに選択し、衝突を回避することができる。



形状は一般的な逆U字形。やや小型であるうえ何の塗装も施されていないため、視認性はやや落ちる。道路の中央に1つだけ設置して、両脇を自転車が通過するという方法は、自転車同士が対向した場合にもスムーズにすれ違えるため、理にかなっている。設置に要する費用も半分になるわけで、路肩の状況など条件さえ許せば望ましい設置方法といえる。

【案内標識（標示）】



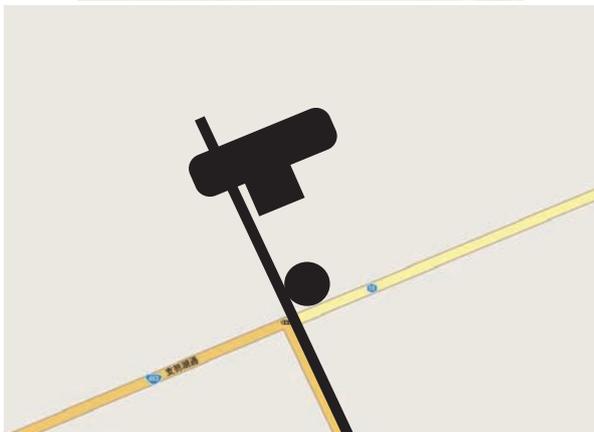
自転車道の起点に立っている案内標識。すぐ隣にコース全体の案内地図も設置されている。もともとはこの標識だけがあって、そこに全体の案内地図が追加されたため、この標識自体はすでに存在意義を失っている。

3. 大規模自転車道の個別評価



ただ、この自転車道は自転車道としては珍しく、起点から終点に向かって上り勾配となっているため、それを示した高低図が欲しい。また、地図にある苫小牧市丸山の交差点から先は、右折する自転車道のほかに苫小牧に向かって直進する別の自転車道もあるため、それを地図内に明記してほしい。

主要な道路と鉄道路線、現在地、主な立ち寄りポイントなどの情報は、過不足なく記載されている。特に道路と鉄道に関しては名称も記されているため、人に尋ねるときにも説明がしやすい。また、主な立ち寄りポイントに描かれた絵は、そのポイントの特徴を端的に示したものとなっている。



自転車道が国道453号線と県道16号線の交差にぶつかる手前に設置されたもので、自転車道は国道と平行に直進すればよいのだが、この標識は単に行き先のみを表示しているため、自転車道はどちらに向かったらよいのかが不明で、また、実際には左にクランクしてから直進するのだが、それらの情報を明確に表示する標識の設置が望まれる。

【案内地図】



主な通過ポイント間の距離がくわしく掲げられており、所要時間や難度を知る手がかりを与えてくれる。

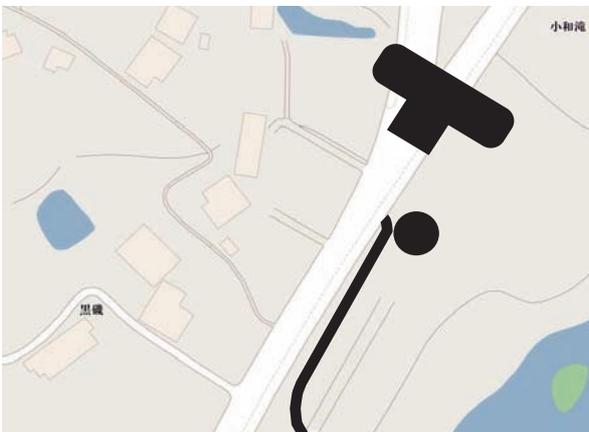
■一般県道須賀川二本松自転車道線
(みちのく自転車道)

【クルマ止め】



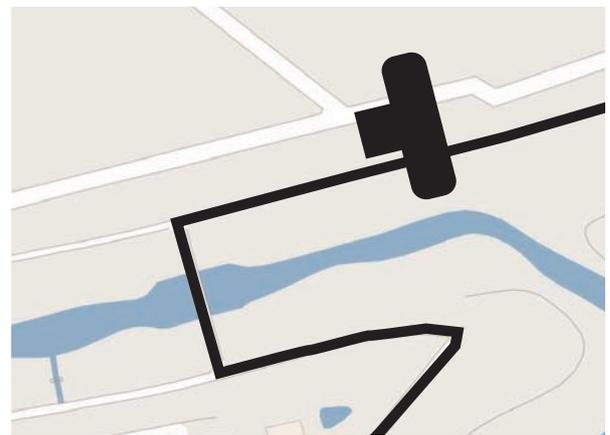
形状は一般的な逆U字形。赤白に塗り分けられているため視認性は高い。道路の中央に1つだけ設置して、両脇を自転車が通過するという方法は、自転車同士が対向した場合にもスムーズにすれ違えるため理にかなっている。ただし、3輪の自転車や車いすの通行を想定した場合、間隔がやや狭いものと思われる。

【案内標識 (標示)】



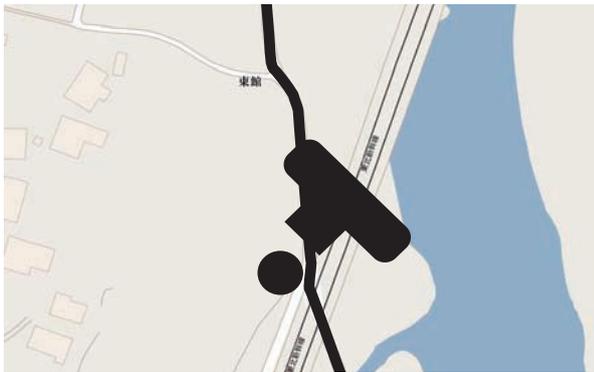
起点に設置された案内標識は一般的な形状ながら、標

識本体に自転車道の名称、補助標識に現住所、最寄りの通過ポイントまでの距離など、最低限必要な情報は掲示されている。ここにコース全体を示した案内地図が併置されていれば万全となり、案内地図の設置が望まれる。

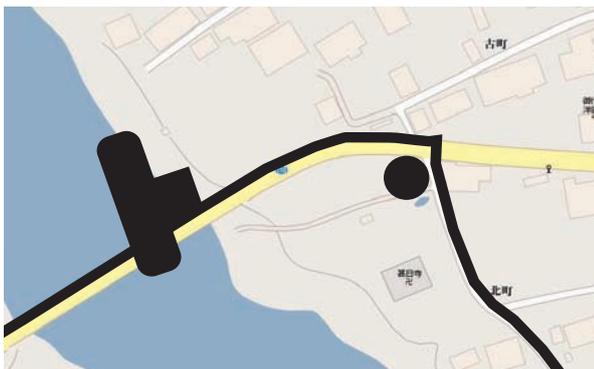


ここは左手の橋を渡らなければならないのだが、それを示す標識はなく、しかも路面のセンターラインは直進方向につながっているため、この場所を訪れた人は間違いなく直進するであろう。標識の事例としてはまったく好ましくない例であり、本来設置されていなければならない箇所に、必要な案内標識の設置が望まれる。

3. 大規模自転車道の個別評価



JR 東北新幹線のガードをくぐる手前に設置された案内標識。標識本体の自転車道の名称が省かれているほかは、起点に設置されていたものと同様、現住所、最寄りの通過ポイントまでの距離が表示されていることは評価される。



左折して交差する県道 110 号線に合流し、自転車道が途切れた状態で御代田橋を渡った先に立っている右折を促す案内標識。橋の手前に案内地図があり、その地図にこれから左折して橋を渡ること、さらに渡ってからすぐに右折することが示されているため、この標識を見落とす可能性は少ないが、もう少し視認性を高める工夫が欲しい。

【案内地図】



案内地図には主要な道路と鉄道路線、現在地、トイレや休憩所など必要最低限の情報が網羅されている。特に道路と鉄道に関しては名称も記されているため、人に尋ねるときにも説明がしやすい。主な立ち寄りポイントや最寄り駅に関しては、区間距離も明示されていて実用性が高い。

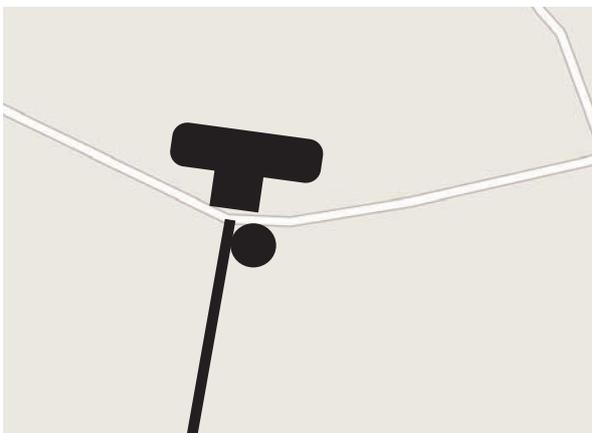
■一般県道矢祭棚倉自転車道線
(久慈川自転車道)

【クルマ止め】

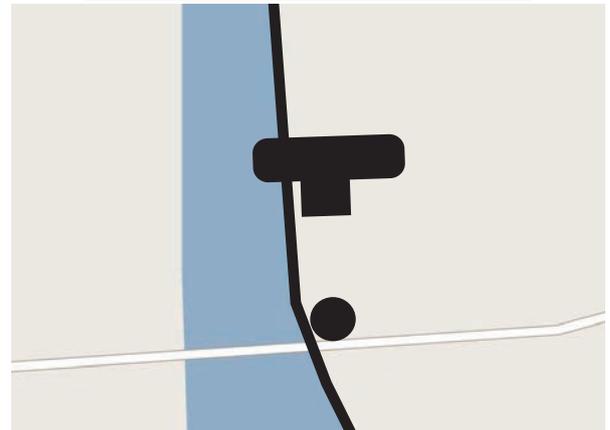


形状は一般的な逆U字形。赤白に塗り分けられているため視認性は高い。互い違いに設置されているため、通過する際には慎重なハンドル操作が求められる。

【案内標識（標示）】



自転車道の起点に設置された一般的な形状の案内標識で、自転車道の名称の他、矢印の補助標識が掲示されている。自転車道をはさんで独自形状の標識が掲示されているが、こちらにも自転車道の名称以外の情報は載せられていない。周囲を見渡せばここが起点であることは容易に理解できるが、やはり「起点」の掲示は必要であろう。なお、ここにはコース全体の案内地図はないが、わずかに進んだ休憩所に案内地図があり、「起終点に全体の案内地図を」という評価基準は一応満たしている。

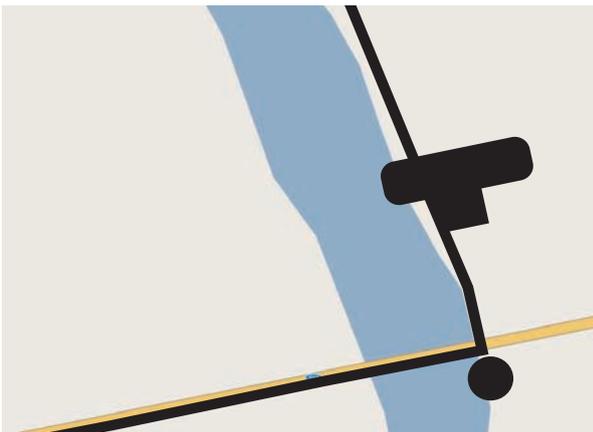


前掲の案内標識と同じようだが、こちらには補助標識に休憩所・トイレまでの距離が示されており、利用者にとって有用な情報を掲示している好例である。

3. 大規模自転車道の個別評価



主な立ち寄りポイントに関しては、自転車道からそのポイントまで向かう道の表示も含め、もう少しいいに表示がしてあることが望ましい。主な立ち寄りポイントに関しては、自転車道からそのポイントまで向かう道の表示も含め、もう少しいいに表示がしてあることが望ましい。



こちらの案内標識も前述のものと同様。休憩所・トイレまでの距離を示した補助標識が、この先の自転車道の方を指し示す役割も果たしている。

【案内地図】



案内地図には主要な道路と鉄道路線、現在地、休憩所など必要最低限の情報が網羅されている。特に道路に関しては名称も記されているため、目的地や経路を尋ねるときにも説明がしやすい。

鉄道の名称が記されていない点、休憩所が三角マーク標記のため、識別性に欠けること、および休憩所の施設内容（トイレ、ベンチ、駐車場など）不明な点などを改善すれば、更に評価は高まる。

■一般県道会津若松熱塩温泉自転車道線
(大川喜多方自転車道)

【クルマ止め】

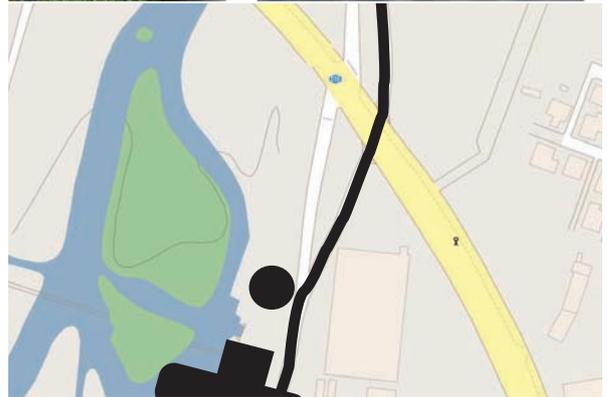


大川緑地手前に設置されたクルマ止め。形状は一般的な逆U字形で問題はないが、互い違いに設置された相互の位置と距離が自転車の円滑な通行をやや妨げている。視認性は、Uの字の枠内に取り付けられた鳥の透かし絵が視認性の低さを補っているものの、塗色が路面と同系色でクルマ止め全体として見ると視認性は低い。夜間用の反射テープも巻かれていない。

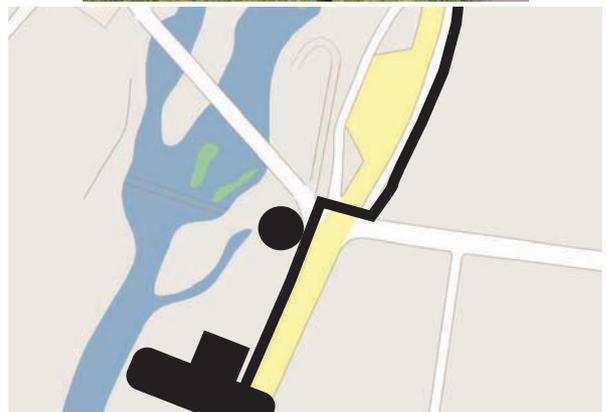


自転車道の終点手前 1.65km の場所に設置されたクルマ止め。形状は一般的な逆U字形。互い違いに設置されているものの、数は2つのみで間隔も十分に空けられているため、無理なハンドル操作を強いられることはない。黒を基調とした色は、落ち着いたうえに路面との対比も十分で、昼間の視認性は高い。またUの字の枠内に取り付けられた絵入りの看板が、視認性をさらに高めている。

【案内標識 (標示)】



車道に合流する道との分岐に設置された案内標識。自転車道を走り続ける場合にどちらを選べばよいかが一目瞭然であるうえ、指標となる橋の名前、車道に合流して右折した場合の行き先も示されている。



3. 大規模自転車道の個別評価

この先の自転車道は、やや複雑な経路をとらなければならないが、それが端的に表現されている。現在地表示もあるため、地図と現況との照合も容易である。

【案内地図】



全体図と周辺図が併記されているため、おおまかな位置関係を把握する際にも、周辺の見どころを確認する際にも役に立つものとなっている。線と文字で描かれた非常にシンプルなデザインの案内地図で、デフォルメされている部分はなく、正確に地形をトレースしている。それゆえ位置関係や距離などを把握するのが容易である。主要な道路と鉄道路線、現在地、トイレ、主な立ち寄りどころなどが記載され、特に道路と鉄道と橋、主要な公共施設に関しては名称も記されているため、目的地や経路を人に尋ねるときにも説明がしやすい。道路に関しては国道と県道、市道が色分けされており、識別性をさらに向上させている。

■一般県道岩瀬土浦自転車道線 (筑波自転車道)

【クルマ止め】



円柱形のクルマ止めには、色分けや反射テープなど特別な措置は施されていない。そのため視認性に欠けるところはあるものの、クルマ止めの間隔そのものは十分に確保されているため、衝突や接触の危険性は回避されている。



同じく円柱形のクルマ止め。前述のものと比較して細身であるため、視認性はさらに劣るが、それを補うために反射テープが巻かれており、夜間の視認性は向上している。ただし、一時停止の標識が設置され、自転車横断帯が表示されていることから、交差する道路のほうが道路交通法上の優先道路と推測されるが、このクルマ止めが設置されている箇所の状況は、交差する道路は未舗装かつ1車線で整備もされていない。このような場所に安全を促す設備を設置する場合は、現状に応じた規模の設備の設置が望まれる。



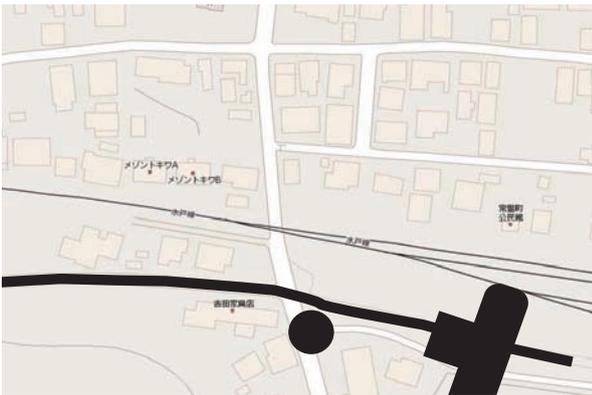
歩道への合流部に設置されたものであり、合流する歩道は縁石で車道と区別されていることから、これはクルマ止めではなく、自転車がスピードを出したまま歩道に合流することを避けるためのものであることがわかる。形状は典型的な逆U字形で、色分けや反射テープなど特別な措置は施されていない。配置が不規則なことから、実際には3つ並んだクルマ止めの両脇を通過するものと想定される。特に左側の空きは大きいので、歩道への自転車の飛び出しを抑止する効果は薄いものと思われる。



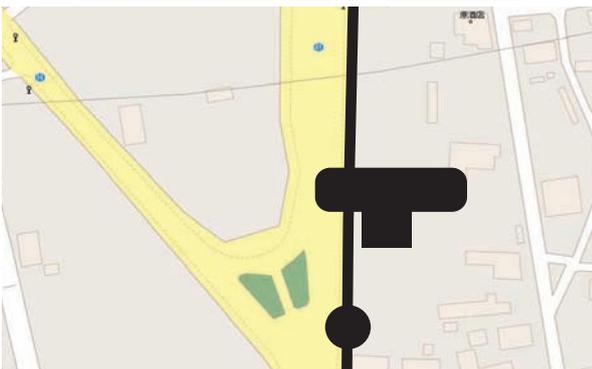
自転車道の終点到に設置されたもので、形状・配置とも水準以上に達している。クルマ止め手前の路面にペイントされた「止まれ」の注意表示からもわかるように、クルマの進入を防ぐものというよりは、自転車が車道に飛び出すことを防ぐために設けられたものであることがわかる。

3. 大規模自転車道の個別評価

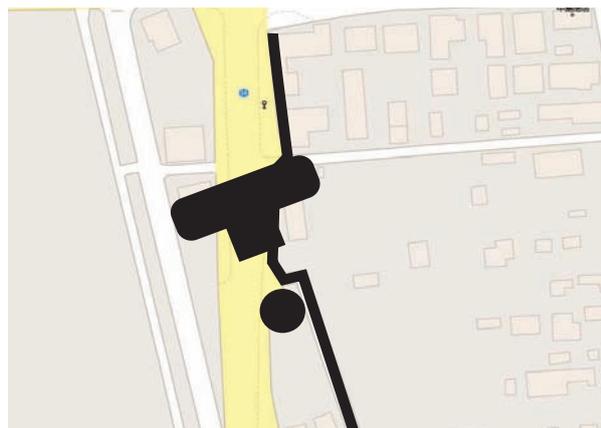
【案内標識（標示）】



路面にペイントされた「止まれ」の標示と自転車歩行者道であることを示す標識があるだけで、ほかにルートを示すようなものはないが、路面がカラー舗装されているため自転車道のルートが一目でわかる。コストは掛かるだろうが、カラー舗装は自転車道のルートを示すのに最も有効な方法である。

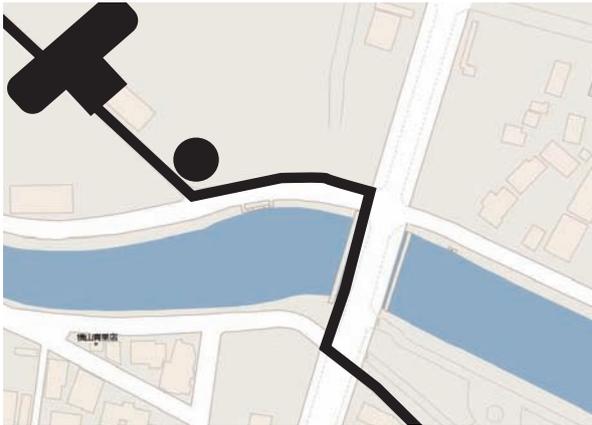


交差点の渡り方が、路面のペイントによって示されている。これも前述のものと同様にわかりやすい点が評価できる。ただし、この路面のペイントの手前には路面のペイントも標識もない区間があり、ルートを外れてしまったのではないかと不安に感じた。路面をカラー舗装する以上、それをすべての区間に適応しないと、逆に不安をあおる結果となる。



一般道から独立した自転車道に入る入り口の部分に設置された標識。大きさは十分で視認性は高い。

いて、自転車道、一般道、鉄道などがはっきりと区別できる。ただ、この地図は東が上となっているにもかかわらず、そのことを示す表示はいつさいない。地図の世界では北を上にするのが常識なので、それとは異なる地図とする場合には、必ず明記しなくてはならない。また、途中の休憩所は記載されているものの、その休憩所に何かがあるか（トイレ、ベンチ、駐車場など）が明示されていないので、それらをアイコンで表示してもらいたい。



この標識を見た人のほとんどは、「止まれ」の標識を右折するものと思うだろうが、実際にはいったん左折して、その先にある橋を右折して渡るという意味である。標識の矢印の左方向を表す線の下に手前の直線部分の意味を表す垂直線を加えるか、標識そのものを左折した先に設置するかのいずれかの策を講じる必要がある。

【案内地図】



線と文字で描かれたシンプルなデザインの案内地図で、デフォルメされている部分はなく、正確に地形をトレースしている。それゆえ位置関係や距離などを把握するのが容易である。また、明解な色遣いとなって

3. 大規模自転車道の個別評価

■一般県道茨城大洗自転車道線 (涸沼自転車道)

【クルマ止め】

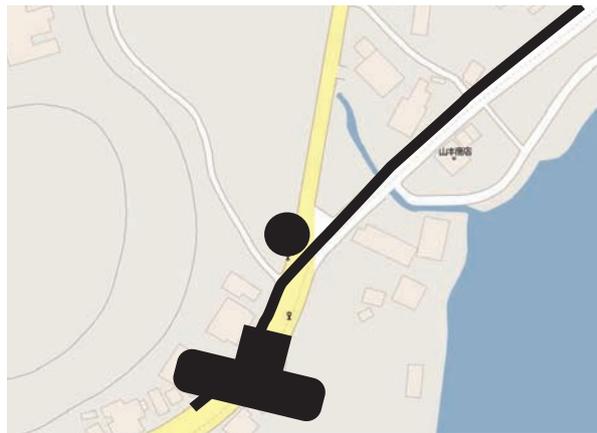


円柱形の上部に巻かれた反射テープは夜間の視認性を高めるものとして好ましいが、上端にフランジが出っ張っており、接触した場合危険である。配置は2列に並べる必然性がない。



この先は段差を経て未舗装となるため、こういう場所からこそクルマ止めが必要であるにもかかわらず、置かれていたクルマ止めが持ち去られ、差し込み穴のみが残っており、危険な状態が放置されている。仮にここで事故が起こった場合、道路管理者の責任が問われることは避けられないだろう。早急な整備が望まれる。

【案内標識（標示）】



分岐の真ん中に立つ案内標識に、「湾岸道路 サイクリング道路」とあるが、他にいくつかの標識や看板が立っているため、見落とす可能性が高い。視認性の高い案内標識の設置が望まれる。

【案内地図】

自転車道の沿道に、総合的な案内地図の設置がなく、自転車道としての最低条件を満たす案内地図の設置が望まれる。

■一般県道取手水海道自転車道線
(小貝川自転車道)

【クルマ止め】



形状は一般的な逆U字形ながら、なぜか左右で形が異なっている。間隔は十分であり、蛍光テープが視認性を高めている。クルマ止め設置箇所に必要な注意を促す案内標識がなく、その設置が望まれる。

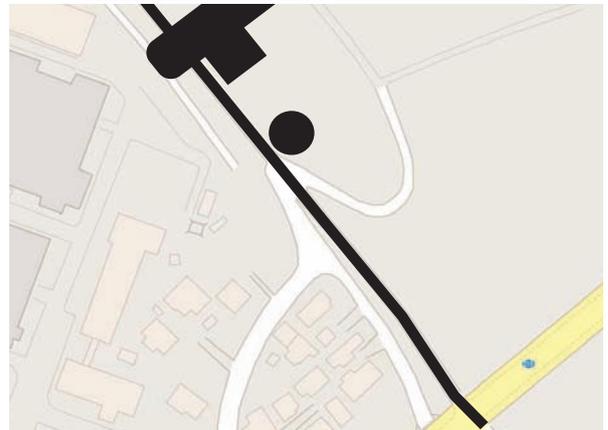


本来自転車道でありながら、必要な箇所にクルマ止めも標識もないため、実態は一般道と化し、クルマも自由に往来&駐車しており、危険な状態が放置されている。早急な整備が望まれる。



最初のものと同様の形状。間隔・視認性ともに十分確保されている。クルマ止め設置箇所に必要な注意を促す案内標識がなく、その設置が望まれる。

【案内標識 (標示)】



県道 210 号線を交差する手前に立つ案内標識。この標識では進行方向として直進を指示しているが (ただし遊歩道として)、実際には右に分岐してガードをくぐる方が危険が少ないため、標識の表示内容を利用者の安全を考慮した内容に変更することが望まれる。

【案内地図】

自転車道の沿道に、総合的な案内地図の設置がなく、自転車道としての最低条件を満たす案内地図の設置が望まれる。

3. 大規模自転車道の個別評価

■一般県道二宮宇都宮自転車道線 (鬼怒川自転車道)

【クルマ止め】



使用されているパイプが細いため、視認性に欠け、耐久性にも不安が残る。左右の間隔も足りない。自転車およびクルマの双方に注意を喚起する標識の併置が望まれる。



円柱の上部にテープが巻かれて視認性を高めている。間隔も十分。また、並行する一般道と共用の一時停止の標識も設置されている。



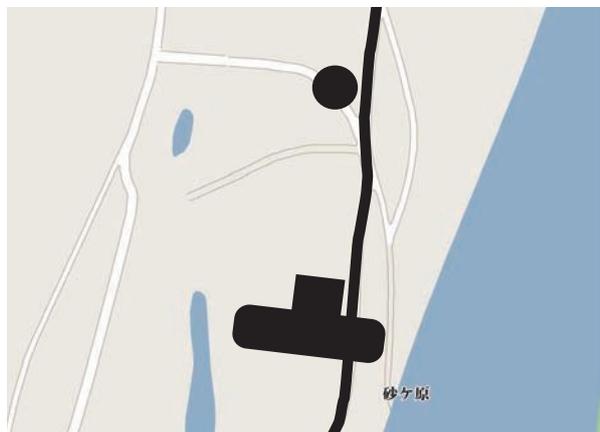
円柱タイプのクルマ止め。配置や間隔は問題ないが、

視認性は白色に塗られてはいるものの、夜間の視認性を高める反射テープなどの工夫が望まれる。併置されるべき規制標識もなく、その設置も望まれる。



形状そのものは逆U字型の一般的なもので、反射テープも巻かれている。配置は余りにも間隔が空いているために通行を抑止する効果はまったくなく、クルマでも自由に通行できる。早急に適正な配置にすることが望まれる。

【案内標識 (標示)】



一般路を横断した先に立つ案内標識には、自転車歩行者道であることを示す標識の下に、特定の車両の通行

を除外することを示した補助標識が掲出されている。

に向かおうとしても情報がほとんどなく、これらの改善が望まれる。



自転車道が一般道から右に分岐していく箇所には、路面に自転車のマークと矢印がペイントされ、自転車道の進むべき道筋が明瞭に示されていてわかりやすい。

【案内地図】



地図内に方位が記され、主な立ち寄りポイントも記されていることは評価できる。ただし、地形図を下敷きにしていていると思われるが、自転車道をはじめデフォルメされている部分も多く見られるため、地図としての正確性や信頼性は余り感じられない。また、道路名称の記載がないなどの理由により、実際にそのポイント

3. 大規模自転車道の個別評価

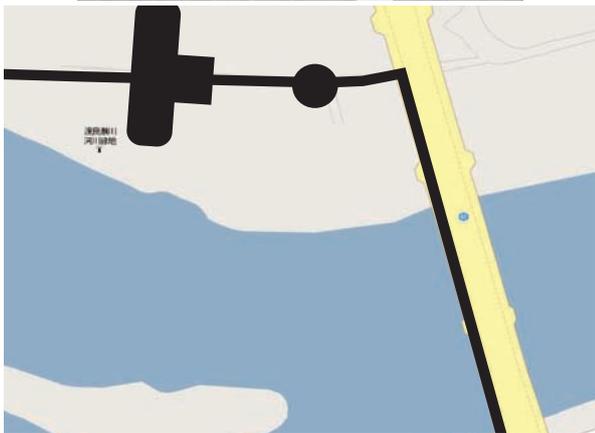
■一般県道桐生足利藤岡自転車道線 (渡良瀬川自転車道) = 栃木県管理部分

【クルマ止め】



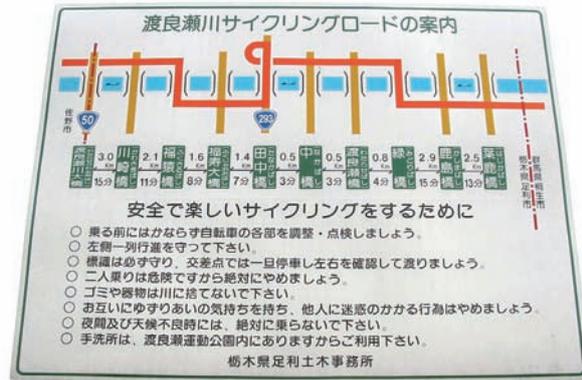
白色の円柱形で夜間の視認性を高める工夫は見られない。間隔もやや不十分であり、改善が望まれる。

【案内標識 (標示)】



至極簡易なものであるが、進行中の道が自転車道であること、およびこれから進むべき方向が明瞭に路面ペイントにより示されている。路面ペイントが経年劣化で不鮮明な状態にならぬよう、定期的な保守整備が望まれる。

【案内地図】



自転車道のルートを橋と交差する道路のみで示した非常にシンプルな案内地図である。周辺の立ち寄りどころや鉄道路線などはまったく掲載されていないため、付近の史跡などに寄り道する場合には使えないが、自転車道を「走る」という目的に限定した場合には、橋と橋の間距離や所要時間も明示されるなど、実用的な情報が盛り込まれており、限定目的の利用者には有用となる事例である。



かなりデフォルメされているため、地図としての正確性や信頼性に欠ける。主要な道路と鉄道路線は記されているが、それらと自転車道をつなぐ経路が記されていないため、結果として意味をなしていない。また、現在地の表示もなく、非常に不親切な案内板の事例である。

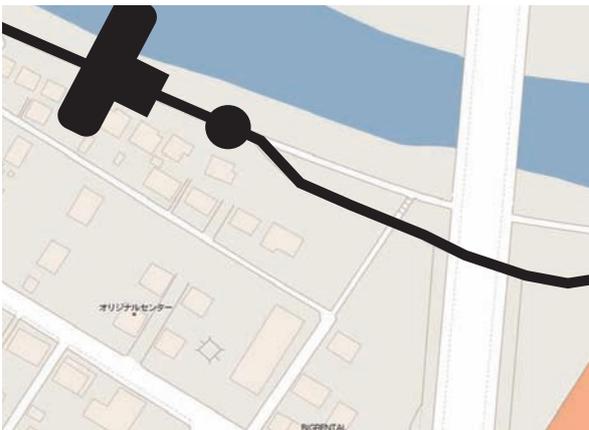
■一般県道高崎伊勢崎自転車道線
(高崎伊勢崎自転車道)

【クルマ止め】

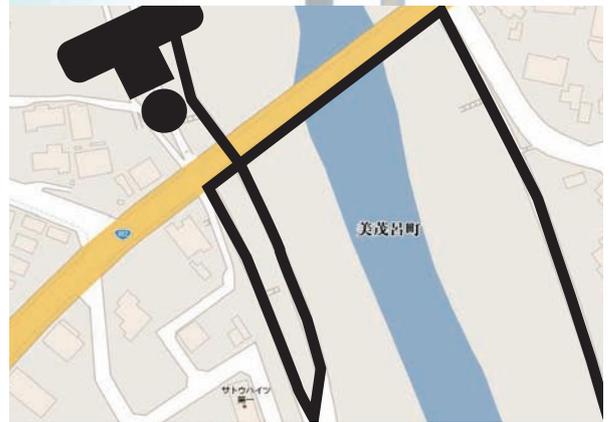


逆U字型の内側が格子状となっていて、視認性を高めている。ただし、全体が暗色で反射テープも巻かれていないため、夜間の視認性は劣る。間隔はやや狭く、車いすなどが円滑に通過できないおそれがあり、改善が望まれる。

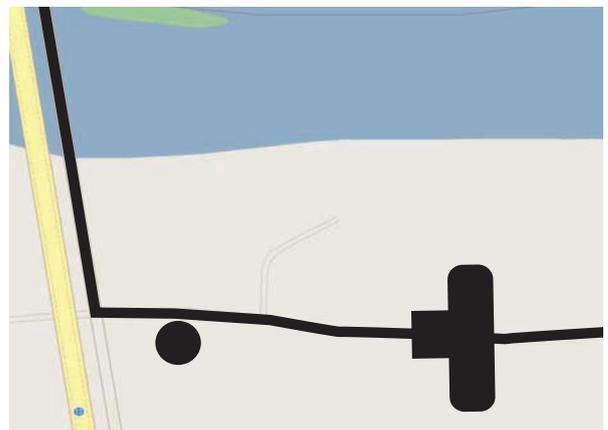
【案内標識（標示）】



自転車道と一般道への接続路との分岐は、路面のペイントによって明瞭に示されている。さらに分岐点に立つ案内標識によって現在地と自転車道をたどった場合の次の目的地も明示されている。

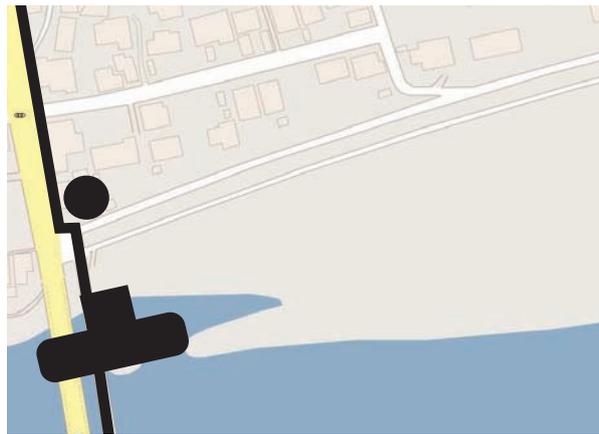
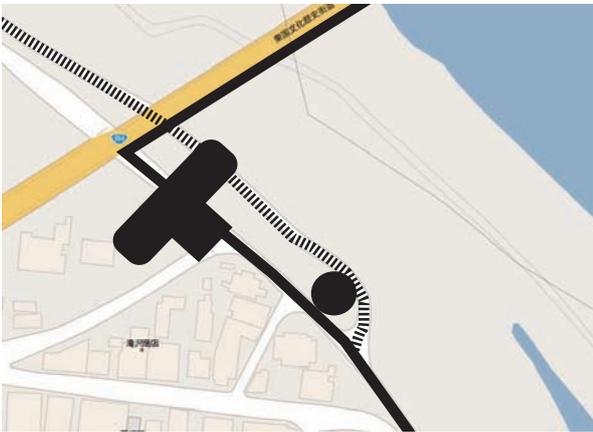


自転車道のルート、現在地、最寄りの場所の名称、交差する一般道の名称、その一般道の行き先など必要な情報が網羅されており、なおかつそれらがうまく整理されているため見やすさも損なわれていない。



3. 大規模自転車道の個別評価

一般道に架かる橋に並行する自転車歩行者専用橋を渡ることを指示する案内標識。凡庸だが最寄りの場所の名称とそこまでの距離が明示されている点は評価できる。



自転車道は五料橋を渡り、川下に向かってわずかに進んだところで、そのまま直進する高崎伊勢崎自転車道と、Uターンして川上に向かう県央自転車道に分岐する。その地点には案内標識が立っているものの背を向けた状態となっており、しかもそこが両自転車道の分岐であることを示すものではない。自転車道の分岐で別の自転車道に誤って進んでも、同じ自転車道なので気づくのが遅れる場合が多い。そのような判断ミスを防ぐため、それぞれの経路が明瞭に示された標識の設置が望まれる。

柳瀬橋を渡った先に立つ案内標識。ここから一般道右側の歩道を1kmほど進んだ群馬の森で右折することになるのだが、この標識では1km先という事実が示されず、あたかもすぐに右折するような表示である。確かに一般道右側の歩道には自転車道であることを示すペイントが施されているものの、左側通行という道交法を遵守して走行すると見逃してしまう可能性が高い。何らかの工夫が望まれる。

【案内地図】



線線と文字で描かれたシンプルなデザインの案内地図で、デフォルメされている部分はなく、正確に地形をトレースしている。それゆえ位置関係や距離などを把

握するのが容易である。地図下に主の経由地の区間距離が示されている点も好ましい。ただ、経年劣化により鮮明度の低下が進行し、赤色を用いた部分などは判別が困難になっている。この案内板は、木の板に手書きで記したものと思われるが、この手法だと経年劣化は避けられず、定期的な保守を行うか、金属やプラスチックの板にプリントするなど、より耐久性のあるものに換置するなどの改善が望まれる。また、地図には主要な道路と現在地は記載されているが、鉄道路線と主な立ち寄りどころに関しては、ごくわずかしか掲載されておらず、また、川沿いに敷かれた自転車道であるにもかかわらず、途中で通過する橋の名称はまったく記されていない。これらについても改善が望まれる。

3. 大規模自転車道の個別評価

■一般県道桐生足利藤岡自転車道線 (渡良瀬川自転車道) = 群馬県管理部分

【クルマ止め】



相互の設置が互い違いになっている点はマイナス点だが、U字型の内側を赤白の斜め縞として視認性を高めている点と、その裏側に「自転車専用」と明記している点は評価できる。

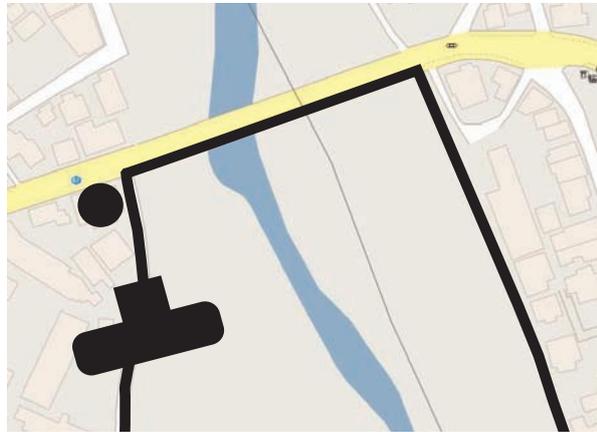


円柱の上部にテープが巻かれて視認性を高めており、設置間隔も十分である。ただし、一般道の歩道と交差する箇所なので、一時停止の標識の設置は絶対に必要である。

【案内標識（標示）】



起点からの距離を標示する里程標。走るときの目安となるだけでなく、緊急時に現在地を伝える手がかりともなるため、他の自転車道にもぜひ設置を望みたい。



案内標識にある「県道桐生岩船線」とは一般道の名称であって、これが自転車道の標識であるとは言いがたい。わずかな距離であれ一般道の右側を通行することとも相まって、この標識で右に進ませるには無理があり、改善が望まれる。

【案内地図】

自転車道の沿道に、総合的な案内地図の設置がなく、自転車道としての最低条件を満たす案内地図の設置が望まれる。

■一般県道さいたま武蔵丘陵森林公園自転車道線 (荒川自転車道)

【クルマ止め】



形状・配置ともに評価基準にかなったものであり、自転車はスムーズに通過できる。パイプの太さも十分、かつ上部には反射テープが巻かれており、視認性に関しても問題はない。管理用車両が通行する際には、両端を軸にして回転させることで簡単に対処できるようになっており、その点も評価できる。



前掲のものと形状・配置とも似通っている。違いは前述のものが上部に反射テープが巻かれているのに対し、ここはU字の枠内に標識の入った看板が取り付けられていて、昼夜間の視認性に関しては甲乙つけがたい。



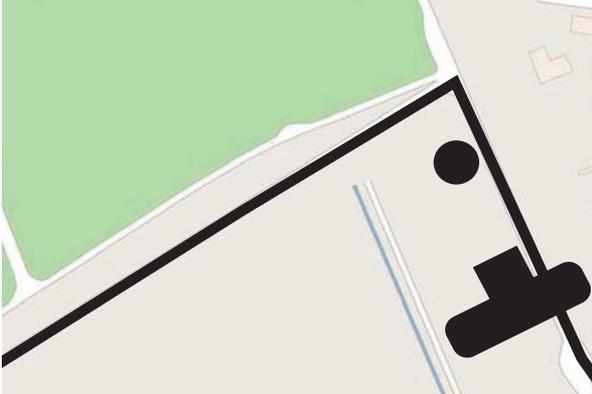
これも前掲のものと似通っているが、パイプを逆U字形に曲げたものではなく、縦横別々のパイプを溶接して製作している点が異なる。サイズもひとまわり大きく、人によっては圧迫感を覚えるかもしれない。一方、まんべんなく反射テープが巻かれているため、視認性はきわめて高い。



2種類の逆U字形のクルマ止めを組み合わせている。一般に異なった形状のクルマ止めを組み合わせているものは、通過する際にクルマ止めと自転車の間隔を確認することが難しくなって望ましくないが、間隔が十分に確保されていることで、その問題は解消されている。中央のクルマ止めをはさんで、その両側から通過することができるため、対向する自転車があってもスムーズにすれ違える。

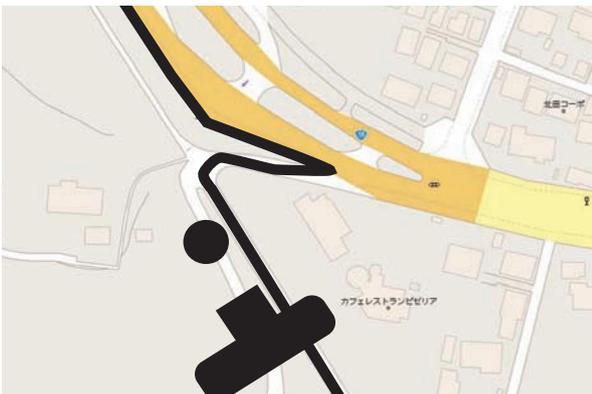
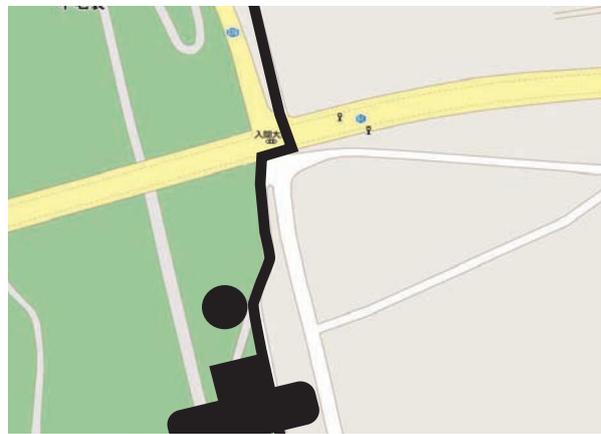
3. 大規模自転車道の個別評価

【案内標識（標示）】



この案内標識には、自転車道のルートが明瞭に示されている。さらに文字による補足もあり、設置位置も適切で、案内標識の好例である。

この案内標識は、右にクランクして進むことを示している。説明が困難なルートを、うまく図示している。ただし、接続するその他の道を点線ではなく、もう少し判別しやすいよう表現に工夫が欲しい。



この先にある五差路の進行方向を、わかりやすく表現している。また、進行方向以外の道についても、行き先が明示されており、ここで自転車道を離れようという人にとっても役立つものとなっている。欲をいうならば、標識に従って進行する際には、信号のある横断歩道を2回渡らなければならないので、そのことも表現されているとなお良い。

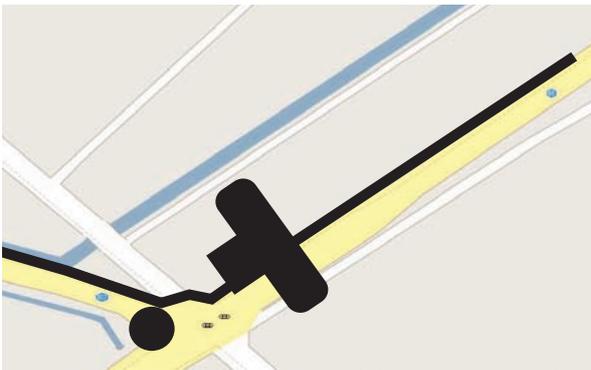
3. 大規模自転車道の個別評価

これも前掲と同じ形状の案内標識。ただし、手前側に立っているため、視認性は高い。標識の適切な設置箇所の好例である。

【案内地図】



線線と文字で描かれたシンプルなデザインの案内地図で、デフォルメされている部分はなく、正確に地形をトレースしている。それゆえ位置関係や距離などを把握するのが容易である。また、明解な色遣いで、自転車道、一般道、鉄道などが明確に区別できる。自転車道の全域を適切な縮尺の範囲内に収めるため、地図を横長としたことにも好感が持てる。途中の休憩所も適切に記載され、その休憩所に何があるか（トイレ、駐車場など）がアイコンで明示されている。きわめて実用性の高い案内板である。惜しむらくは、この地図は筑波自転車道の案内地図と同様、東が上となっているにもかかわらず、そのことを示す表示がなく地図では北を上にするのが常であるので北を上としない場合は方位を示す表示が必要である。



ここも五差路となっているが、自転車道の進行方向を示すものは、1つ目の横断歩道を渡った先にある小さな案内標識だけである。しかもこの案内標識は3段に分かれており、自転車道の名称を示した部分は緑地に黄色の文字と目立たないため、見逃してしまう可能性が高い。道なりに直進してしまうとルートから完全に外れてしまうので、こういう場所には、独立した視認性の高い標識を設置する必要がある。



3. 大規模自転車道の個別評価

■一般県道三郷幸手自転車道線 (江戸川自転車道)

【クルマ止め】



形状は一般的な逆U字形で、クルマ止めの間隔も十分である。上部や左右の足の一部には、塗り分けられた箇所も見られる。ただし、晴天時に逆光となる場合は、その効果が十分に発揮されない。

【案内標識（標示）】



この案内標識は、東武野田線の鉄道橋をくぐるためのルートを示している。これで迷うことはないが、標識にある自転車の絵は若干理解を妨げる要因となり不要である。また、文字で江戸川とだけあるのは不親切で、せめて川の流れを図示してほしい。なお図中の「自転車道の名称は、正式名称の一部である「三郷幸手自転車道」となっているが、通称の「江戸川自転車道」の方が理解しやすく、江戸川自転車道が三郷幸手自転車道ということを知らない者にとって混乱を招くことになり、改善が望まれる。

【案内地図】



この案内地図は全体図ではなく、通過地点である三郷駅周辺の詳細図である。沿道に全体図がまったくないため、やむを得ずこの案内地図を取り上げた。案内地図に掲載された範囲が狭く地形を正確にトレースしたものであるため、実用性は十分に高い。特に沿道には簡易型でないトイレの設置が少ないので、この地図に掲載されたトイレの情報は非常に有用である。

■一般県道川越狭山自転車道線 (入間川自転車道)

【クルマ止め】



平塚橋の手前に設置されているクルマ止め。逆U字形ゆえ通過は容易であり、視認性も高い。また、上部の1か所と脚部左右1か所ずつに赤の蛍光塗料が塗られており、夜間の視認性も確保されている。道の両端に設置されているが、その間隔が広過ぎ、自転車の通過は問題ないものの、大型のオートバイの通過をも可能にさせる間隔は修正する必要がある。

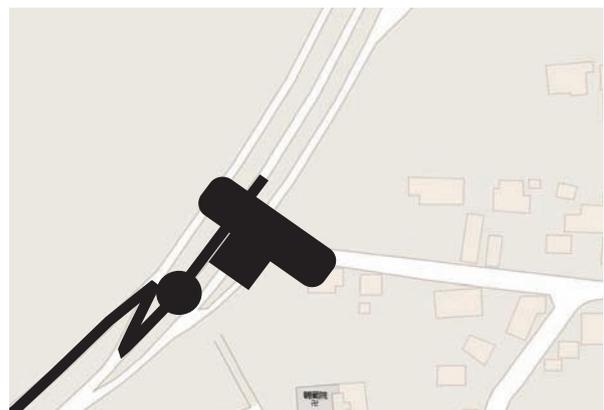


釘無橋際の県道12号線の交差部に設置されたクルマ止め。黄色と黒色の縞模様は視認性が高いうえ、注意を促す一般の道路標識と同色なので、前方に危険な箇所があることが一目でわかる。しかし前掲の箇所と同様、道の両端の設置の間隔が広過ぎ、自転車の通過は問題ないが、大型のオートバイの通過をも可能にさせる間隔は修正する必要がある。

【案内標識(標示)】



入間大橋を渡った先にある路面にペイントされた標識。至極簡易なものであるが、これから進むべき方向が明瞭に指し示されているため、実用性が高い。ただし、路面ペイントゆえ、経年劣化が進行しており、再塗装が望まれる。



3. 大規模自転車道の個別評価

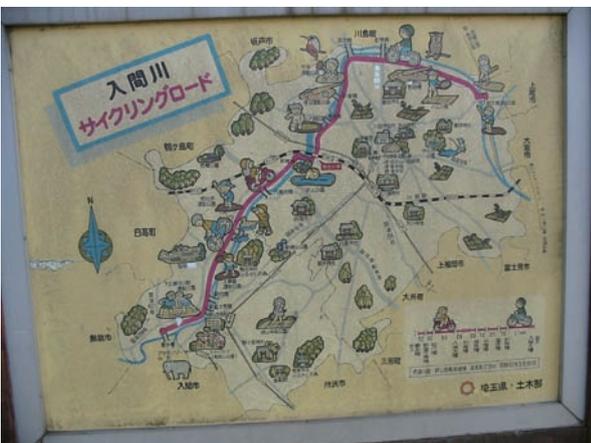
この箇所も路面ペイントのみだが、矢印と自転車道の路側帯の相乗効果によって、経路の視認性が高められている。経年劣化の状況は前掲の箇所と同様であり、再塗装が望まれる。

め、評価点・問題点もほぼ同様であるが、こちらの地図には JR 川越線のみ名称が記載されており、一貫性が見られない。

【案内地図】



案内地図には主要な道路と鉄道路線、現在地、主な立ち寄りポイントが記載されている。特に主な立ち寄りポイントに関しては、沿線の公園、神社仏閣などがすべて網羅されているため、非常ににぎやかな案内板となっている。異なる視点に立てば、雑然としていてどこに立ち寄るべきか迷ってしまうことになるので、もう少しメリハリを付けることが望まれる。これは道路の表現に関しても同様で、自動車専用道と国道と一般道が、なんら区別されることなく記載されている（自動車専用道と国道には名称が記されているのだが）。せめて自動車線専用道ぐらいは色を分けるなど、区別しやすい工夫が望まれる。また、鉄道路線の名称が省かれている点も実用性を損なう結果を招いており、この点も改善が望まれる。途中で経由する橋に関する情報は、名称とともに付録図に区間距離が表示されている点が評価できる。



前掲の案内板と同様のコンセプトで作成されているた

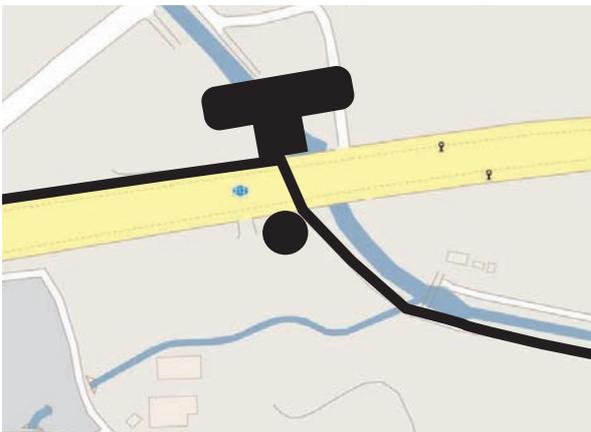
■一般県道川島こども動物自然公園自転車道線
(比企自転車道)

【クルマ止め】



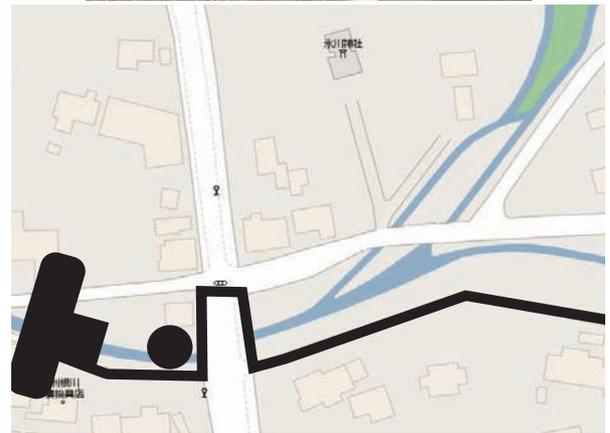
形状は一般的な逆U字形で、U字の枠内に取り付けられた看板と相まって高い視認性を発揮する。クルマ止めの間隔も十分である。

【案内標識 (標示)】



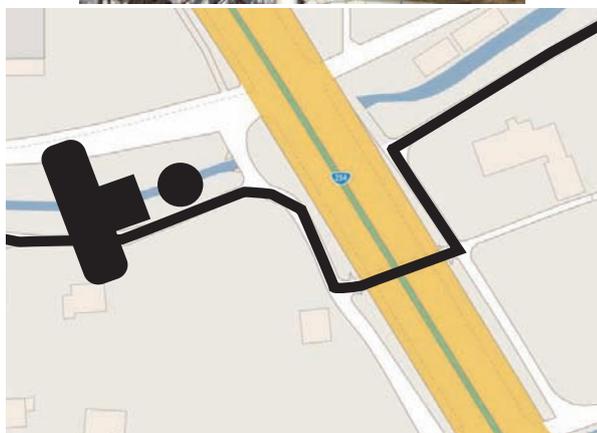
計画上の起点は手前にある「こども動物自然公園」なのだが、そこからここまでの区間には自転車道であることを示すものは何もなく、実際上はここが起点となっている。それゆえ標識を設置する際に、自転車道

の名称、現住所、最寄りの通過ポイントまでの距離など、最低限必要な情報を掲示するべきで、改善が望まれる。



この案内標識では一般道を横断する際に、左に迂回して横断歩道を渡ることを指示している。やや説明しづらいことであるが、この標識はそれを簡潔明瞭に示している。しかも交差する一般道の行き先も記載されているため、ここで自転車道から離れようという利用者にとっても参考になる。標識の色遣いも適当である。

3. 大規模自転車道の個別評価



前述の案内標識と同様、この標識も伝えるべき情報を簡潔明瞭に示している。

【案内地図】



主要な道路と鉄道路線、現在地、主な立ち寄りどころなどが記載され、道路と鉄道に関しては名称も記されている（ただし、鉄道はJRのみ）。道路に関しては国道と自動車専用道が色分けされており、識別性は高い。ただし、国道および県道と一体となって自転車道の識別が困難になる区間を明示していない（案内地図

では国道と一体となる区間が国道とは別に自転車道があるかのように表示されている）ため、せっかく識別性が高くても、それが活かされていない点が惜まれる。また、周辺まで地図に含めようとするあまり、肝心の自転車道を表示するスペースが小さくなっており、それもあって必要な説明が省かれてしまっていることが評価を下げる要因となっている。



形状は異なるものの、前記の案内地図と同様のコンセプトで作成されたものであるため、評価点・問題点もほぼ同様。

■一般県道我孫子流山自転車道線
(手賀沼自転車道)

【クルマ止め】



形状は一般的な逆U字形で、黄色と黒色の縞模様が施されているため、昼間も夜間も視認性は高い。横に並べた配置も評価されるが、間隔がわずかに狭い点が惜しまれる。



逆U字形と円柱形、2つの異なった形状のクルマ止めを二重に配置しているため、手前の円柱形のクルマ止めに対する注意が削がれる恐れがある。また、それぞれの間隔も一定ではなく、通過しようとする利用者は、どこを通過すればいいか、一瞬迷いが生じることもあるだろう。どちらの種類のクルマ止めも、それぞれ対比のハッキリした色でペイントされているため、視認性は十分である。



前掲のクルマ止めのうち、円柱形のみを使用している。色のペイントによって視認性は高められ、さらに円柱

の上部には反射テープが巻かれていて夜間の視認性も十分。適度な間隔が空けられている配置に関しても問題はない。



ほかには例を見ない変形タイプのクルマ止め。管理用車両が通行する際には、左側を回転させることで簡単に対処できる。視認性は高く、反射テープは巻かれていないものの、この色遣いと形状により夜間の視認性も確保されている。配置に関しても問題はない。

【案内標識 (標示)】



クルマ止めの手前の路面に「車止め注意」の文字を配して注意を呼びかけている。クルマ止めによる物理的な制限のみに頼らない姿勢は評価できる。

3. 大規模自転車道の個別評価

【案内地図】



手賀沼に注ぐ大津川の河口に、手賀沼の沿岸部分に限って掲載した案内地図がある。沿道の観光ポイントは過不足なく取り上げられているものの、主要な道路は省かれているため、そこに向かうにはどうすればいいのかがわからない。トイレや水飲み場、レストラン、レンタサイクルなどがアイコンで標示されている点は評価できる。全体の色遣いも明瞭である。

■一般県道八千代印旛栄自転車道線 (印旛沼自転車道)

【クルマ止め】



印旛捷水路の途中で設置されたクルマ止め。丸パイプを逆Uの字型に曲げた形状については問題ない。Uの字の枠内に取り付けられた「交差点 左右安全確認」の看板も、視認性の向上に一役買っている。この看板は夜間も有効であろうが、反射テープもしくは蓄光性の塗料が付加されていればさらによい。また、クルマ止めは互い違いに配置されているものの、その重なりはわずかでしかも中央部に空きがあるため、自転車が通過する際に支障になることはない。なお、中央に置かれた古タイヤは、手前中央にあったクルマ止めを撤去した跡に何らかの理由で置いたものと推測され、機能的には問題ないが、体裁は良くなく改善が望まれる。



印旛沼自転車道の整備区間と未整備区間の境界近くに設置されたクルマ止め。形状は前掲のものと同様。自転車道が車道を斜めに横断することになるため、各クルマ止めの間に車道を通行するクルマに対する注意標識が立っている。これがちょうど自転車の進行方向に対し、直交することになるため、通過するとき上半身への障害になり、改善が望まれる。

【案内標識 (標示)】



休憩所までの距離を標示する里程標。走るときの目安となるだけでなく、緊急時に現在地を伝える手がかりともなるため、他の自転車道にもぜひ設置を望みたい。

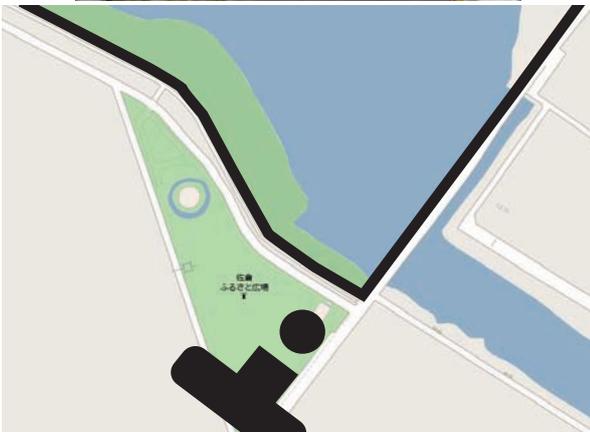


このような簡易な標識であっても、自転車に危険を知らせるうえでは十分である。クルマ止めによる物理的な規制だけに頼らず、このような標識も併用することで、自転車にとってもクルマや歩行者にとっても安全も快適さも確保される。

3. 大規模自転車道の個別評価



道番号が掲載されているものの、経年劣化によって色が落ち、やや見にくくなっているのが残念である。沿道の名所・旧跡については、名称のみと簡素ではあるが網羅されている。酒直水門から先が未整備であることも示されている。



一般道を走行する人に、左端にある歩道の一部区間が自転車道であることを示す案内標識。ドライバーの注意を促すという意味のある標識ではあるが、自転車にとっては左折する手前にそのことを示す標識が立っていないため、そのまま一般道を横断してしまう可能性があり、改善が望まれる。

【案内地図】



地形を正確にトレースした地図で、主要な道路と鉄道路線が明記されている。道路に関しては国道番号と県

■一般県道松戸野田関宿自転車道線 (江戸川左岸自転車道)

【クルマ止め】



ほかには例を見ない変形タイプのクルマ止め。管理用車両が通行する際には、左側を回転させることで簡単に対処できる。赤白に色分けされたパイプが、十分な視認性を発揮する。ただし、配置に関しては問題がある。左右両端から伸ばされたパイプが互い違いで重なりあっているため、通過する自転車は無理なハンドル操作を強いられることになる。手賀沼自転車道の事例に見られるように、もう少し短いパイプを用いて横に並べ、その間を通過できるようにしたほうが、はるかに危険が少ない。

【案内標識（標示）】



路面のペイントで危険を知らせている。このような例は他に類を見ないものであるが、自転車が原因となる重大な死傷事故が増えている状況もあって、より積極的に活用されることを望みたい。

【案内地図】



案内地図の標題にあるとおり、これは自転車道のものではない。ただし掲載された範囲に関しては、自転車にとっても十分に実用的である。特に橋の名称や川にまつわる旧跡が示されていることで、立ち寄ってみようという興味が引き立てられるし、鉄道路線や主要道、中小河川も記されているため（ただし県道に関する名称はなし）、アプローチの際にも利用できる。

3. 大規模自転車道の個別評価

■一般県道九十九里一宮大原自転車道線 (九十九里一宮大原自転車道)

【クルマ止め】



このような標識でクルマに対して駐車不可の注意を喚起している点は評価できるが、異なる視点に立てば、それだけ自転車道への違法駐車が多いということである。

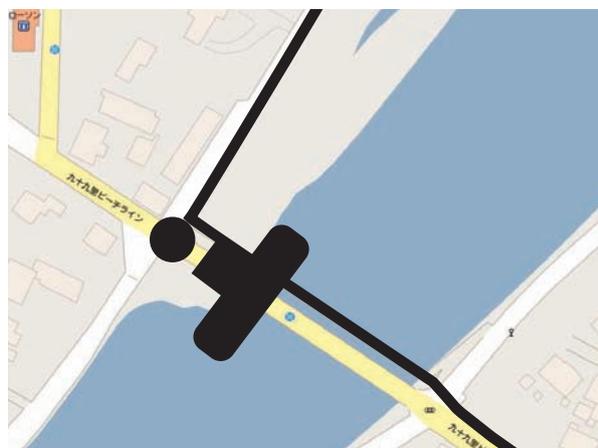
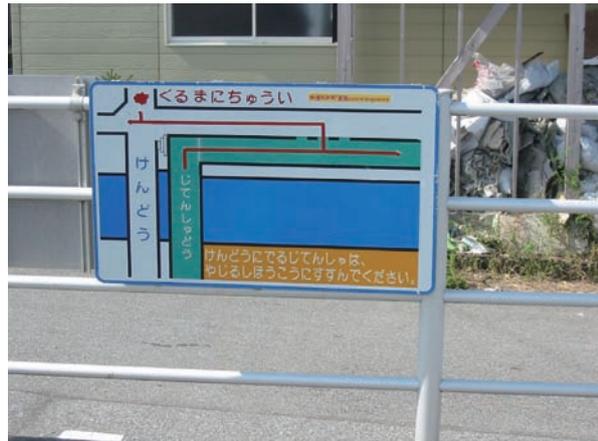


互い違いのクルマ止めの直前に更に円柱形のクルマ止めを設置。非常に通過しづらいうえ、円柱形のクルマ止めは衝突した場合のダメージが大きい。進入を物理的に防ごうとすると、かえって危険なものになってしまうという事例。規制標識を併置することで、自転車やクルマに対して注意を喚起するほうが望ましい。



違法駐車の実例。クルマ止めがまったく用をなしていないことがわかる。

【案内標識 (標示)】



可倒式のクルマ止めが倒れたままになっている。不注意で自転車で乗り上げてしまうと非常に危険であり、早急な補修が望まれる。

自転車道と一般道が色違いになっているため判別しやすい。ただし、行き先を示す矢印が経年劣化によって剥げかかっており、再塗装が望まれる。

【案内地図】



ムダな絵が多く書き込まれていることで、必要な情報を伝えるという地図本来の機能がなくなるにせいでいる印象を受ける。事実、主要な道路の名称は記されているものの、掲載範囲が狭いこともあって、それがどこに向かう道なのか分からない。経年劣化によって、とくに水（海や川）の色に退色が目立ち、不具合な部分を含め改善することが望まれる。



これも多少の劣化は見られるが、判別の支障となることはない。主要道に関しては向かう先が明記され、実用性も確保されている。それにしても、制作時期の違いによるのだろうが、わずかな区間にある3つの案内図のデザインがすべて不統一である。3箇所の案内地図を統一して再製作することが望まれる。



前掲の地図以上に劣化が進んでいる。主要道の名称などはもともと書き込まれていなかったこともあって、さらに実用性は低い。こうした案内板を放置しているということは、管理者の姿勢を如実に示したものである。

3. 大規模自転車道の個別評価

■一般都道保谷狭山自然公園自転車道線 (多摩湖自転車道)

【クルマ止め】



起点から1kmほど進んだ場所に設置されたクルマ止め。夜間の視認性は上部に貼られた反射テープは面積が大きく、良好と思われるが、形状は上部が左右に出っ張っているため、ペダルを接触させてしまう可能性が高い。歩行者も下腿部を接触する可能性がある。また、設置の間隔もつかみにくく、不要な緊張を強いられるクルマ止めの事例である。



2種類のクルマ止めは、形状も配置も統一されておらず、わざと引っ掛けさせよう、つまずかせようとしているのではないかと邪推したくなる。手前のクルマ止めは明らかに不要で、このクルマ止めを活用して後方のクルマ止めの位置に置くだけでいい。交差する車道は1車線の狭い道なので、横断歩道の手前部分に段差を設け、クルマのほうを徐行させるべきだろう。クルマ一辺倒の道路行政の姿勢が、はからずも明かされている事例である。



これもよくぞこれだけ置いたものと、逆に感心してしまう事例。クルマ止め1つの設置費用はさしたるものではないが、手前4つのクルマ止めは明らかに不要。衝突や接触の危険性を増大させているという点では、むしろ有害である。

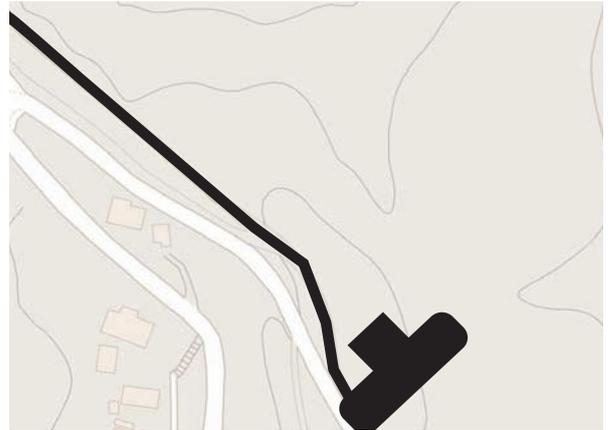


これも同様。後方のクルマ止めは、坂道を下ってきた自転車がスピードを上げたまま合流するのを防ぐという意味では理解できる。ただ、その目的は後方のクルマ止めだけで十分に果たせるわけで、手前のクルマ止めは何の意味もなしていない。むしろ衝突や接触の危険性を増大させているだけである。

【案内標識（標示）】



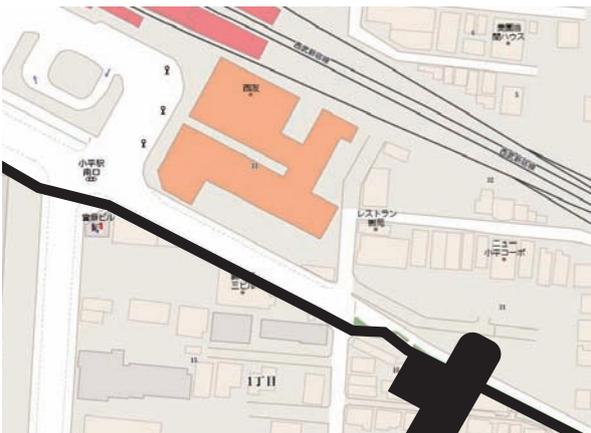
里程標は走るときの目安となるだけでなく、緊急時に現在地を伝える手がかりともなるため設置が望まれるものの、この里程標のようにどこから（もしくはどこまで）の距離を示したものであるかが示されていない場合、まったく意味をなさないという事例である。



一般道に接続する道（左）と自転車道（右）の分岐。ここにも標識はなく、どちらに向かったらよいのか迷うところであり、必要な箇所に必要な標識の設置が望まれる。



【案内地図】



ここ（小平駅手前）で自転車道はいったん途切れ、直進した先で再開するのだが、そのことを示す標識はない。必要な箇所に必要な標識の設置が望まれる。



主要な道路や鉄道路線はもれなく掲載されている。起点からの距離や沿道の見どころも掲載され、実用性は高い。色遣いも明瞭である。ただし、前述した小平駅前後の迷いやすい区間に関して、それをカバーするような情報の掲載はない。

3. 大規模自転車道の個別評価

■一般県道藤沢大和自転車道 (境川自転車道)

【クルマ止め】



自転車道の起点近くに設置されたクルマ止め。背が低くてインパクトに欠ける形状および色なので視認性が低く、気づかずにぶつかってしまう恐れもある。その場合、衝突箇所が低いゆえ、前転して予想外に大きな事故になってしまうことも考えられる。



同じく起点からまもなくの場所に設置されたクルマ止め。形状の特徴は共通。ただし、こちらは中央に1個だけ。オートバイの進入を防ぐ効果は余り期待できず、その一方で大きな自転車事故を招く恐れもあって、機能よりも見た目が優先されたクルマ止めと評価できる。



同じく起点から間もなくの場所に設置されたクルマ止め。中央部と両端部で異なった形状のクルマ止めが使われているが、異なった形状のものだと、通過する際にクルマ止めから離れなければならない距離などが微妙に異なり、思いもかけずペダルなどを接触させてしまう可能性がある。通過の際の事故を防ぐ意味では、同一形状のクルマ止めを用いることが望ましい。



互い違いに設置されたクルマ止めの重なる部分は少ないので、通過すること自体に支障はないが、余分なハンドル操作を強いられることに変わりはない。もちろん、オートバイの進入を防止する効果は期待できるが、ハンドル操作が加わることで、通過の際の注意がクルマ止めに向けられてしまい、向こうからやってくる歩行者や自転車に対する注意、横断する車道を往來するクルマに対する注意が損なわれてしまうことになる。クルマ止めを設置して逆効果となる事例である。



このクルマ止めも前掲と同様、中央部と両端部で異なった形状のクルマ止めが使われている。前の円柱形のクルマ止めが、あとで追加されたものと推測されるが、この措置によってオートバイの進入を防ぐ効果が上がったようには思われない。



入村橋際に設置されたクルマ止め。形状は一般的な逆U字形で問題はないが、やはり互い違いに設置されている。たびたび指摘していることであるが、オートバイの進入を物理的に防ぐことは困難で、自転車や歩行者の通行を妨げるという逆の効果を生みがちである。やはり進入禁止の案内標識を設置するなど、ソフト面での対処が望まれる。



国道 246 号線に接する終점에設置されているクルマ止め。間隔はおおむね適切であり、自転車が通過する際に支障になることはない。形状に注目すると、円柱形は視認性にはやや欠けるものの、円柱の上部に巻かれた 2 種類の反射テープが補っている。

【案内標識（標示）】

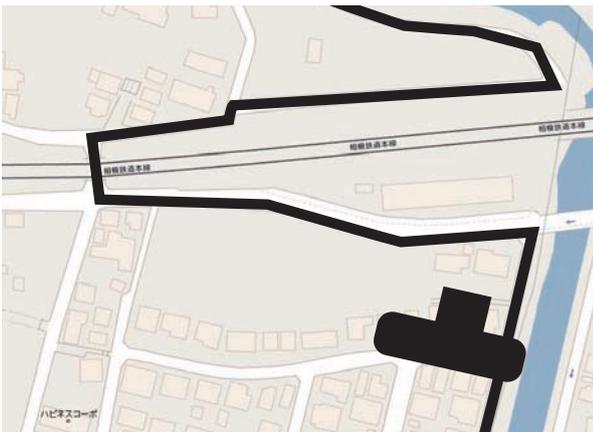


国道からの距離を標示する里程標。走るときの目安となるだけでなく、緊急時に現在地を伝える手がかりともなるため、他の自転車道にもぜひ設置を望みたい。

3. 大規模自転車道の個別評価



途中の休憩所手前に立つ案内標識。せつかくの案内標識ではあるが、情報量が少なすぎるためあまり意味をなさないという事例である。



計画ではここを直進することになっているが、写真のように線路に阻まれている。そのため左に迂回する必要があるにもかかわらず、そのことを示す標識はない。

【案内地図】



主要な道路と鉄道路線が明記されているため実用性が高い。引地橋から鷹匠橋までの自転車道が分断されていることで、そこが未整備であることはわかるが、それをはっきりと示すべきである。また、地図にある国道1号線の自転車の通行不可も明示すべきで、現状では地図を見た利用者が間違っ国道1号線に進入する恐れがある。橋と橋の間の距離を示している点はまだもう少し大ざっぱであるほうが把握しやすいものの評価できる。トイレ・ベンチ・水飲み場がアイコンで示されている点も評価できる。地図の欄外にある見どころの写真と地図内の連番がリンクしていて下手に地図内に絵などを書き込むと見づらくなってしまうので、この試みも評価できる。



自転車道の終点に立つ案内図。地図そのものは正確で、かつ主要区間の距離も示された実用的なものであるが、国道246号線の沿道にあるせいか経年劣化により黒ずんでおり、何が書かれているのかを判読するのが困難となっているので補修が望まれる。

■一般県道富士吉田山中湖自転車道線
(山中湖自転車道)

【クルマ止め】



自転車道の終点に立つ案内図。地図そのものは正確で、かつ主要区間の距離も示された実用的なものであるが、国道246号線の沿道にあるせいか経年劣化により黒ずんでおり、何が書かれているのかを判読するのが困難となっているので補修が望まれる。



逆U字形に比べて視認性に劣る円柱形ながら、その太さにより欠点が補われてる。反射テープは巻かれておらず、夜間の視認性に関しては一考の余地がある。



形状は一般的な逆U字形で、反射テープが巻かれていないため夜間の視認性は劣ることと、パイプそのも

のが細いため、逆U字形にしては視認性が劣る。配置に関しては問題はない。

【案内標識（標示）】



頭上高く設置されてしかも小さいため、うっかり見落としてしまう可能性が高いという事例である。

【案内地図】



この地図は自転車道の地図ではなく、観光地である山中湖周辺の観光図である。そのため自転車道の全線が示されているわけではないが、主要な道路や観光ポイントなどの情報は十分実用に堪える。アイコンも適宜使用され、判読しやすい地図となっている。

3. 大規模自転車道の個別評価

■一般県道岐阜千本松原公園自転車道線 (長良川自転車道)

【クルマ止め】



もともと互い違いに置かれたものであったが、真ん中の1つがなく結果的に横一列となっており、間隔も十分に確保されている。ただし、交差する一般道はそここの交通量があるため、自転車側の側面に対する注意を喚起する案内標識の設置が欠かせない。



同じく互い違いに置かれたものであったが、真ん中の1つがなく、結果的に横一列となっている。写真ではわかりづらいが、ここには「止まれ」の標識が立っていて、自転車道利用者に対して注意を喚起している。



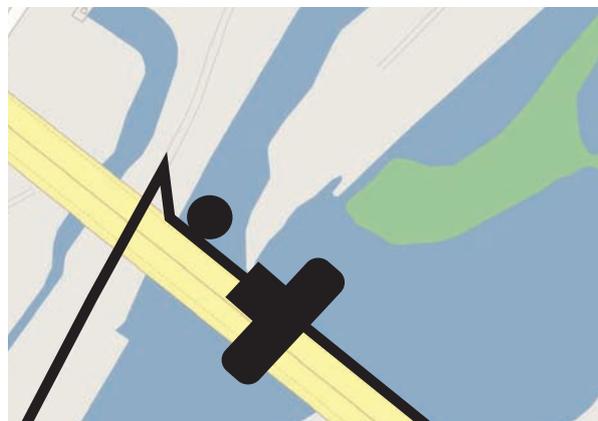
ここは互い違いのクルマ止めがそのまま残されてい

る。中央の1つが小ぶりなうえ、経年劣化によって塗装が剥げ、視認性が低下してしまっている。左右のクルマ止めに気にしていると、うっかり見落とすこともありうる。

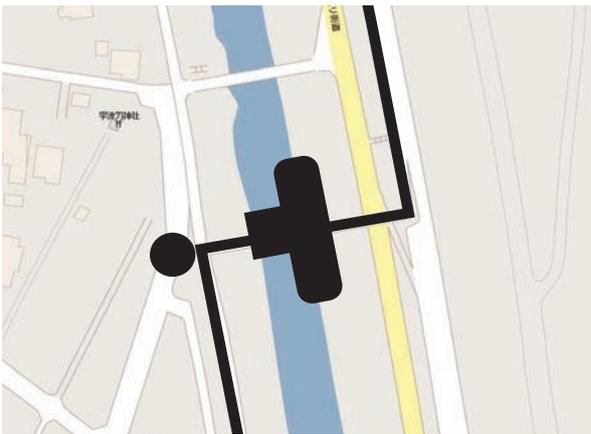


ここも互い違いのクルマ止め。経年劣化は見られないので、視認性は十分に確保されている。U字の内側の文字も効果的であるが、「STOP」ではなく「生まれ」のほうが理解しやすいであろう。

【案内標識 (標示)】



橋を渡った先、この標識のあるところで右手の急な坂を下り、Uターンして橋をくぐる。標識は十分な大きさがあり、視認性は高い。



自転車道専用橋を渡った先で、左折するところにある案内標識。標識内にある「L = 23km」という文字は終点の木曾三川公園までの距離を示しているのだが、説明が不十分である。

【案内地図】



自転車道利用者への注意書きに付け加えただけの簡単な地図である。通過する橋の名称はわかるものの、それ以外の情報はなく、地図としての実用性はない。この自転車道にはこれ以外の案内地図はなく(正確には、この近くに同じ内容の古いものはある)、早急な改善を望みたい。

3. 大規模自転車道の個別評価

■一般県道静岡清水自転車道線 (静岡清水自転車道)

【クルマ止め】



前方と後方、2種類のクルマ止めが用いられているが、前方のクルマ止めは明らかに不要。コンクリートブロック製なので、誤って衝突した場合には人車ともに甚大な被害が生じることもあろう。しかも、そのクルマ止めが互い違いで置かれているため、衝突しないまでもハンドル操作を誤って引っ掛けることは十分に考えられる。後方のクルマ止めの一部は、クルマがぶつかったのであろうか。ひしゃげてしまって間隔が狭まり、その部分は通過できなくなっている。ムダなクルマ止めを設置するのではなく、既存のクルマ止めに支障があるならば、そちらを直すべきではないだろうか。



上部がすばまった円柱形のクルマ止め（灯台を模している？）が互い違いに置かれている。のみならず、その配置に規則性がなく、間隔がバラバラとなっている。そのため、ここを通過しようとした場合には、どの透き間を通過したらよいものか、一瞬迷うのではないだろうか。仮に対向する自転車や横切るクルマがあった場合には、そちらに向けるべき注意がそがれてしまい、衝突や接触を引き起こすこともあり得る。

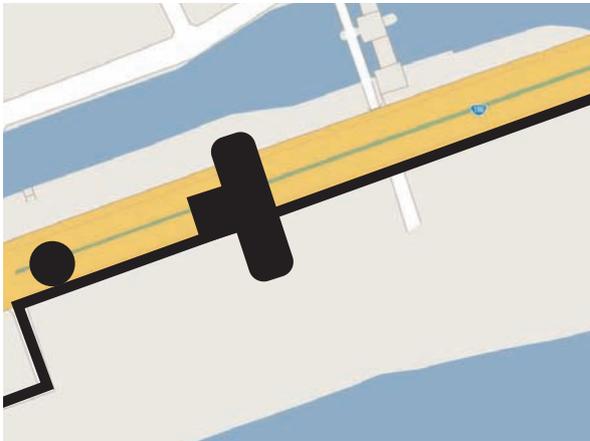


これも前述のクルマ止めと同じ形状ながら、横一線に配置されているため、前述のクルマ止めに見られた危険性は減少している。一般的な逆U字形のクルマ止めと比較して、設置に掛かる費用が高額であると推定するが、その経費をもって、一般的な形状のクルマ止めを設置し、それに反射テープを巻くなどの安全性を高めることに費やすべきである。

【案内標識（標示）】



自転車道と遊歩道の分岐にある案内標識。そのことを考慮して遊歩道に向かう際には自転車を降りるよう指示している。ただし、自転車道をそのまま進もうと思っても、そちらに対する指示はない。



国道 150 号線に併設された歩道から、左に分岐する箇所に設置された案内標識。路面にも進行方向がペイントされて理解を助けている。標識の中には「太平洋岸自転車道（静岡市中島～清水市三保）」とあるが、清水市三保はこの自転車道の通過地点に過ぎないため、誤解を招く恐れがある。地名を掲載するのであれば、正確な起終点にすべきだし、それよりも現在地を掲載するほうがよい。

【案内地図】



地図に記載された区間は自転車道の一部であるうえ、主要な道路や鉄道路線の示し方も中途半端であるため、案内地図としての実用性に欠けている。羽衣の松の前後は、自転車道が迂回を強いられ、かつ別の選択肢として遊歩道があるということを示してはいるのだが、それが余りにも大ざっぱすぎるため、自転車道と遊歩道のどちらを選んだ場合でも迷いそうになる。この図では上半分を自転車道の名称を示すスペースとして使用しているが、この部分を縮小して地図スペースを広げるだけで、もう少し使いやすくなると思われる。

3. 大規模自転車道の個別評価

■一般県道静岡御前崎自転車道線 (静岡御前崎自転車道)

【クルマ止め】



円柱形のクルマ止めで、視認性は十分。車いすなどの通行を考えた場合、間隔はもう少し広いほうがいいだろう。自転車道の迂回を示す看板が、標識の役割も果たしている。

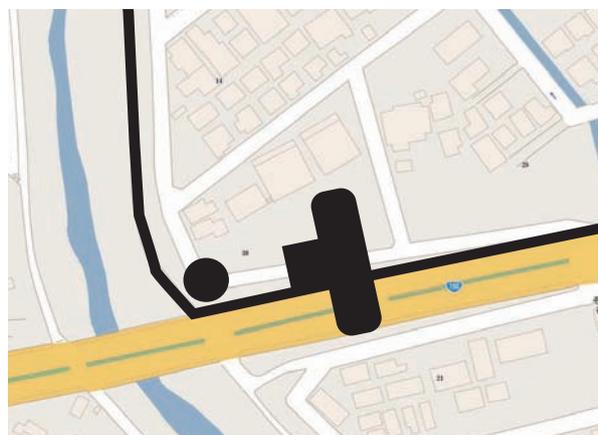


円柱形のクルマ止めは背が低くて色も路面の色と近いので、見落とす可能性がある。仮に衝突した場合のダメージは大きく、前転しかねないため、かえって危険である。



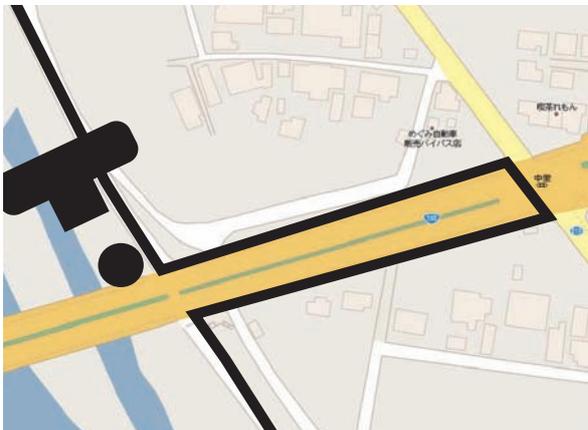
円柱形のクルマ止めが、一見したところ無秩序に置かれている。後方ものは互い違いに置いているのであろうが、明らかに不要。手前の4本だけで十分である。

【案内標識 (標示)】



国道150号線に併設された歩道から、右に分岐する箇所に設置された案内標識。標識の中には「太平洋岸自転車道(静岡市丸子～清水市南安倍)」とあるが、

静岡市丸子はこの自転車道の通過地点に過ぎないため、誤解を招く恐れがある。地名を掲載するのであれば、正確な起終点にすべきだし、それよりも現在地を掲載するほうがよい。



川沿いに直進することができないため、左に迂回して横断歩道を渡るよう指示した案内標識。矢印やアイコンが適切に使用されていてわかりやすい。

【案内地図】



この図も前述の静岡清水自転車道の案内地図と同一のデザインコンセプトで作られたものなので、評価もまったく共通する。



案内地図と文字のバランスに対する評価は共通。この図では未整備区間を点線で示しているのだが、そのことは図の中でまったく触れられていないため、想像するしかない。また、広域を扱った地図ゆえに記述が大ざっぱになることはある程度やむを得ないものの、記されているのは主要な道路とその道路名、鉄道路線、川とその名称のみで、案内地図としての実用性ははなはだ低い。

3. 大規模自転車道の個別評価

■一般県道浜松御前崎自転車道線 (浜松御前崎自転車道)

【クルマ止め】



コンクリートブロック状のクルマ止めのうち、片方が撤去されている。この形状、素材のクルマ止めは視認性が低いうえ、衝突した際の衝撃も大きいため、クルマ止めにはふさわしくないものだが、撤去した跡に穴が空いていて危険性は非常に高い。早急な改善が望まれる。

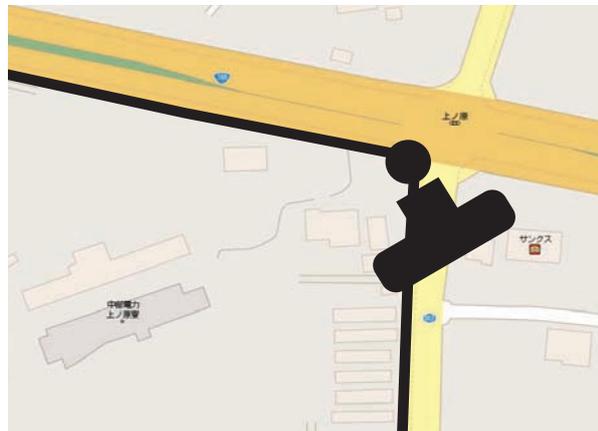


コンクリート製のクルマ止めは円柱形で、地味な色および小さな形状が相まって、視認性が高いとはいえない。衝突したときの衝撃の大きさを考慮すると、コンクリートはクルマ止めの素材として向かないと考えるのが妥当であろう。



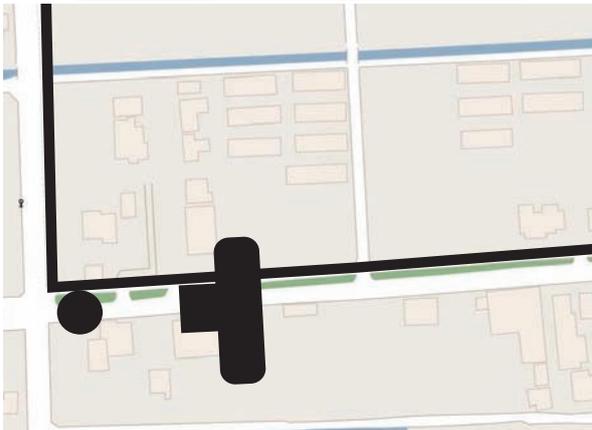
これも浜名湖周遊自転車道と同様、3種類の異なったクルマ止めを寄せ集めて再利用した結果と推測されるが、安全性はもちろん、美的な観点からも望ましくない。特に中央に置かれた円柱形のクルマ止めは不要である。

【案内標識 (標示)】



路面ペイントは簡易なものであるが、これから進むべき方向が明瞭に指し示されているため実用的である。

路面ペイントは経年劣化も早いいため、定期的なチェックが望まれる。



県道 376 号線を表す道路標識の支柱に、自転車道の名称と進むべき方向を示した補助標識が付加されたものである。進むべき方向を示した補助標識は他の自転車道にも見られるが、この場合は道路標識に付けたため、一般の道路標識の補助標識に見られる「規制区間の始まりを示したものなのか、それとも自転車道の行き先を示したものなのかを判別することができない。改善が望まれる。

【案内地図】



自転車道の案内地図であるにもかかわらず、周辺の観光ポイントの案内がメインとなっていて、肝心の自転車道は左右とも途中で切れてしまっている。まったく本末転倒な案内地図というしかない。実際問題として御前崎からこの自転車道をたどった場合、未整備区間（案内地図で赤の点線で示されたところ）には案内標識がなく、途中で迷いかねない状況となっている。主要な道路と主な立ち寄りどころ、主要な公共施設に関しては名称も記されているわけだが、それがあまりにも多く、煩雑な印象も与えている。

3. 大規模自転車道の個別評価

■一般県道浜名湖周遊自転車道線 (浜名湖周遊自転車道)

【クルマ止め】

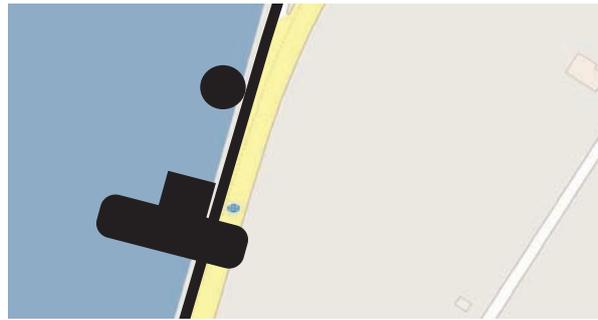


形の微妙に異なるクルマ止め8個が、横一列に並べられている。クルマ止めの間隔もバラバラで、しかも狭すぎるため、これでは安全に通過することはできない。形が異なるのは設置時期の違い、もしくは再利用した結果かもしれないが、美的な観点からも望ましくない。



もともとこの場所にあった白いクルマ止めに、新たに2つのクルマ止めが加わっている。もともと別の場所に置かれていたものを再利用しているのであろうか、それとも簡易な移動式としてつくられたものであろうか、土台となるコンクリートブロックが露出したままである。土台のコンクリートブロックが上部の逆U字形の部分よりも左右に出っ張っているため、逆U字形の部分を目安に進んだ場合、タイヤやペダルがコンクリートブロックに衝突することになる。これは非常に危険である。路面の色に同化したコンクリートブロックは視認性も低く、さらに危険を増している。

【案内標識（標示）】



自転車道の進行方向が明瞭に示されている。大きな標識なので、視認性も高い。

【案内地図】



全体図と広域図が併記されているが、縮尺にさしたる違いはなく、必要性は感じられない。全体図そのものは線と文字で描かれた非常にシンプルなデザインの案内図で、デフォルメされている部分はなく、正確に地形をトレースしている。それゆえ位置関係や距離などを把握するのが容易である。ただ、自転車道としての距離が長く、かなり広範囲をカバーしなければならないためか、細かな部分の説明が足りない。この地図には主要な立ち寄りポイントが写真付きで載せられているが、それよりも経路のわかりにくい部分を抜き出して、その詳細図を載せた方が利便性は高まる。主要な道路と鉄道路線、現在地、主な立ち寄りどころなどが記載され、特に道路と鉄道に関しては名称も記されているため、目的地や経路を尋ねるときに説明がしやすいことは評価できる。

■一般県道豊田安城自転車道線
(豊田安城サイクリングロード)

【クルマ止め】



円柱形のクルマ止めで、視認性は十分である。



形状は一般的な逆U字形で、反射テープが巻かれていないため夜間の視認性は劣ることと、パイプそのものが細いため、逆U字形にしては視認性が劣る。ただし、路面に「止まれ」の標示があって、視認性の低さを補っている。



互い違いに置かれたクルマ止め。重なっている部分はないため、さほど無理なハンドル操作を強いられるこ

とはない。ただし車いすが通行するためにはもう少し間隔を空けたい。また、反射テープが巻かれていないため、夜間の視認性に不安が残る。



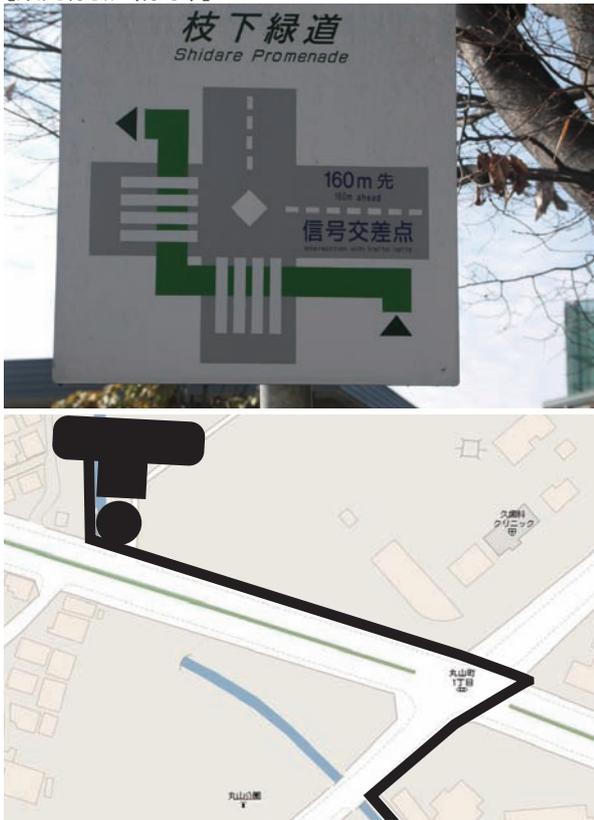
同じく互い違いに置かれたクルマ止め。パイプが細い分を反射テープで補っている。やはり重なっている部分はないため、さほど無理なハンドル操作を強いられることはない。ただし、この箇所を設置する必然性が不明である。



コンクリート製のクルマ止めは円柱形で、地味な色および小さな形状が相まって視認性は低い。それを赤色のペイントで辛うじて補っている。衝突したときの衝撃の大きさを考慮すると、コンクリート製のクルマ止めは、その素材として適していない。

3. 大規模自転車道の個別評価

【案内標識（標示）】



一般道との交差点に立っている案内標識。すぐに左折して160m先の交差点を2段階右折して、さらに左折することを示している。説明の難しい経路を端的に示しているものの、最後の左折が信号を渡ってすぐに左折して一般道右端の歩道を進むものなのか、それとも直進してその先を左折するものなのかが判然としない。実際には后者であるが、1つの案内標識で多くのことを説明しようとしても、それを受け取る側が理解できなければ意味はない。2段階右折をした先にもう1つ案内標識を設ければ、1つの標識で説明する内容を限定することができ、誤ることなく理解できる。



未整備区間が始まることを明示した標識。多くの自転車道で未整備区間の存在を隠すかのように必要な標識

を立てていないのに対し、ここではその存在とともに距離も明示することで、確実に理解できるようにしている好例である。



終点までの距離を標示する里程標に、現在地名も付加されている。走るときの目安となるだけでなく、緊急時に現在地を伝える手がかりともなるため、他の自転車道にもぜひ設置を望みたい。

【案内地図】



航空写真をそのまま地図の下絵としたもので、そこに示された見どころのおおよそ位置関係はわかるものの、この案内地図を頼りにして見どころを訪ねることはできない。必要な情報とそうでないものを整理するためにも、航空写真をそのまま使うのではなく、必要な情報（主要道路や鉄道路線、自転車道沿道の休憩施設）が一目でわかるよう、地図の形態をとるべきであろう。

■一般県道永平寺福井自転車道線 (ファインロード)

【クルマ止め】

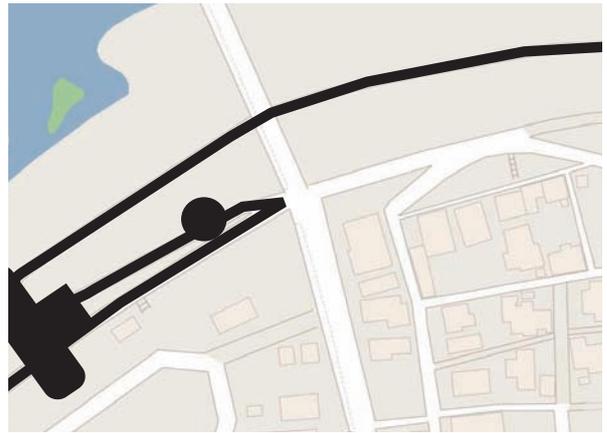


福井総合運動場に隣接した起点に設置されているクルマ止め。間隔は十分に空いており、自転車が通過する際に支障になることはない。オートバイの進入も可能となっているため、それを防ぐ進入禁止の案内標識を併置することが必要となる。形状に注目すると、円柱形は視認性にはやや欠けるが、未使用時に本体を地中に埋設できるのが利点。第三者が勝手に埋設できないよう、基部に錠前が取り付けられている。また、円柱の上部には2種類の反射テープが巻かれており、夜間の視認性が確保されている。



日野川への合流部に設置されているクルマ止め。太い逆U字形で、塗装処理は施されていないものの、両端に反射テープが巻かれている。そのテープとパイプの太さが相まって、視認性は十分。クルマ止めの左右の空間を通過させるという点にも問題はないが、左右の空間が不均等で、特に向かって右側の空間が足りない。また、この先の自転車道は一般道を横断した先に延びているため、そのことを示す案内標識を併置することも必要となる。

【案内標識 (標示)】



交差する一般道の橋をくぐるため、左に大きくクランクする手前に設けられている案内標識。頭上高く掲げられ、視認性が高い。さらに左カーブを示す補助方式も立っている。

【案内地図】



明快な色遣いで視認性に優れた案内地図となっている。鉄道や主要道の名称、通過する橋の名前も明記されて実用性が高い。トイレなどをアイコンで標示し、区間距離も併記されていれば、さらに優れたものとなる。

3. 大規模自転車道の個別評価

■一般府道八尾河内長野自転車道線 (南河内サイクルライン)

【クルマ止め】



形状は一般的な円柱形。経年劣化によって塗装が剥げかけている点気になる。併置された標識が、オートバイに対して進入禁止の注意を促している。



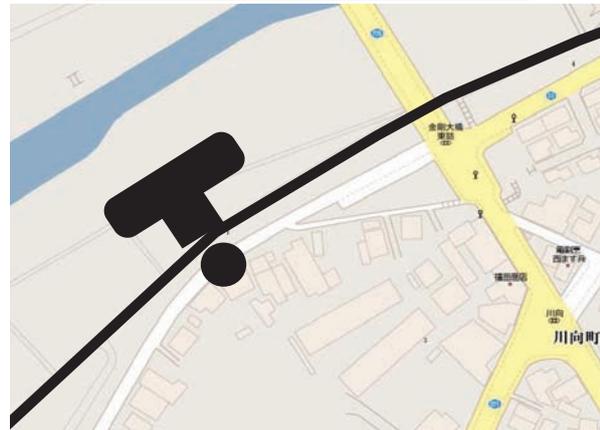
中央に置かれたコンクリート製のクルマ止めは角柱形で、地味な色および小さな形状が相まって視認性は低く、タイヤ、ペダルが接触しやすいため危険である。



形状は一般的な円柱形。経年劣化によって塗装が剥げかけている点気になるが、前出と比較して上部に巻

かれた反射テープが視認性の低さを補っている。

【案内標識（標示）】



他の自転車道に見られるものとは大きく異なり、全体図の一部を切り出したかのようなものである。そのおかげで標識が設置された場だけに限らず、前後のルートも示されている。周辺の見どころや駅も表示されていて、観光や自転車道の途中で離脱する際にも役立つ。

【案内地図】



線と文字で描かれた非常にシンプルなデザインの案内図である。デフォルメされている部分はなく、正確に地形をトレースしている。それゆえ位置関係や距離などを把握するのが容易である。主要な道路と鉄道路線、現在地、主な立ち寄りどころなどが記載され、特に道路と鉄道と橋に関しては名称も記されているため、目的地や経路を尋ねるときにも説明がしやすい。

3. 大規模自転車道の個別評価

■一般県道塩江香川高松自転車道線 (香東川自転車道)

【クルマ止め】

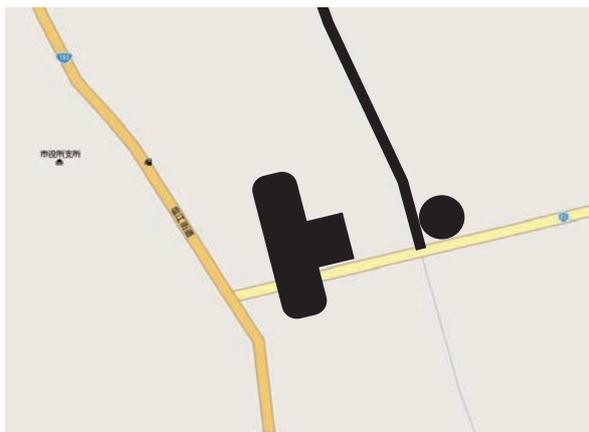


置かれていたクルマ止めが撤去され、道ばたに放置されている。これは道路管理者もこの状況を放置していることを示すものでもある。



逆U字型クルマ止めの一般的な設置から90度ひねった状態である。その分、視認性が劣っている。

【案内標識（標示）】

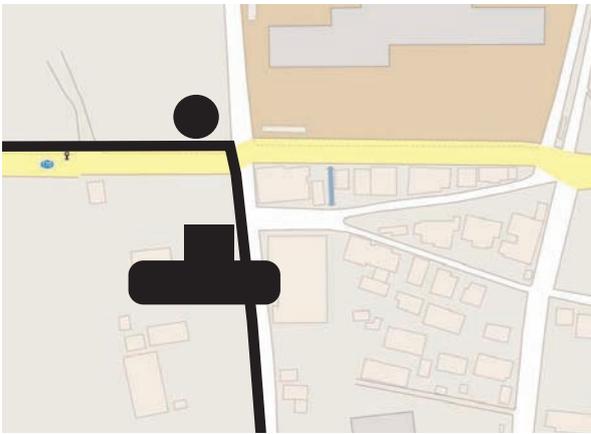


自転車道の起点に立つ案内標識。大きさは適切で指示内容も明確であるが、標識に従って左折した先には一般道が続くだけである。そのため、この先に自転車道の始点があると勘違いする人がいるかもしれず、改善が望まれる。



路面のペイントは経年劣化により、判別が困難となっている。まわりの景色に気を取られていたら、見落と

す可能性が非常に高い。早急に再塗装することが望まれる。



始点にあった案内標識と同じデザインのもの。自転車道全体で統一が図られている。

【案内地図】

沿道に自転車道全体を示した案内地図の設置がなく、自転車道としての最低条件を満たす案内地図の設置が望まれる。

3. 大規模自転車道の個別評価

■一般県道丸亀琴平観音寺自転車道線 (土器川自転車道)

【クルマ止め】



形状は一般的な円柱形。オートバイ、自転車双方に対して標識が設置され、注意を促している。



上部に巻かれた反射テープは、夜間の視認性を高めるものとして望ましいが、円柱形の上端にフランジが出っ張っていて、このような突起は避けたい。



道の真ん中に1本だけ設置されたクルマ止め。クルマの進入を防ぐためであれば、これだけでも十分である。もちろん、クルマと自転車の双方に対し、注意を

促す標識を併置することは欠かせない。

【案内標識（標示）】



沿道にある数少ない案内標識の1つ。ただし、この標識は交差する一般道から見るようになっていて、普通に自転車道を走っているときには気づかない。改善することが望まれる。

【案内地図】

沿道に自転車道全体を示した案内地図の設置がなく、自転車道としての最低条件を満たす案内地図の設置が望まれる。

■一般県道松山川内自転車道線
(重信川自転車道)

【クルマ止め】



円柱形のクルマ止めは、反射テープが巻かれており視認性は十分である。駐車禁止や車両通行止めの案内標識も併置されており、ハード面・ソフト面の双方で自転車道への進入を防止しようとの意図が感じられる。

かれており視認性は十分である。駐車禁止のほか車両通行止めの案内標識も併置されており、ハード面・ソフト面の双方で自転車道への進入を防止しようとの意図が感じられる。



1本だけ微妙に形状が異なっているが、暗黒色は路面と同化しやすいため、視認性が劣る。それを反射テープで補っている。



円柱形のクルマ止めは、反射テープが巻かれており視認性は確保されているものの、暗黒色は路面と同化しやすいため、全体的には視認性が劣る。

【案内標識（標示）】



非常に簡素な形式であるが、案内標識として必要な機能を備えている。このような簡便で有用な標識を随所に整備することが望まれる。



前掲と同様、円柱形のクルマ止めは、反射テープが巻

3. 大規模自転車道の個別評価

【案内地図】



主要な道路と鉄道路線は明記され、自転車道の途中から離れることになんの支障もない。一般道と併用する区間や未整備区間もはっきりと明示されている。トイレ・ベンチ・水飲み場のみならず、駐車場やコンビニエンスストアまでもがアイコンで示されているため、きわめて実用性が高い。色遣いも適当で、案内地図の見本といってよいものである。

4. 大規模自転車道を利用したサイクルイベント調査

大規模自転車道を利用実態を調査するなかで、本協会では全国の47都道府県サイクリング協会に協力を仰ぎ、各協会が主催・あるいは協力して開催している各種イベントについてのアンケートを行った。

アンケートの質問項目は、イベントで利用している大規模自転車道に関し、イベントの距離や参加人数、利用している区間や利用することになった経緯、理由などを尋ねたほか、今後の大規模自転車道利用に対する意向、そして「大会で自転車道の利用を促進するためにはどうすれば良いか」という項を設けて、この資料の普遍的な価値を高める方向性をもたせた。

回答はおよそ半数近い都道府県からあり、存在している自転車道を貴重に感じ、積極的に利用しようとする姿勢がはっきりと現れていた。数多く寄せられた自転車道の改善に対するアイデアは大会開催側ならではのもので、今回の調査結果がぜひ有効に活用されることを期待したい。例えば、イベントを運営する立場から見れば、トイレや休憩施設の要望は予想されたことだが、交互通行させる場合の道幅、歩行者と共用でない自転車専用道の実現、クルマ止めの改良、当然であるが路面の補修など、道路管理者にとっては耳の痛い意見が多数みられた。

明るいデータとしては、参加者千名を超える4大会（「オホーツクサイクリング」＝北海道、「ぐるつと浜名湖」＝静岡県、「ぐる輪サイクリング」＝愛知県、「来島海峡大橋サイクリング大会」＝愛媛県）の資料は、自転車道の有効活用の好例として見ることができる。

イベント全体の走行距離は17kmから212kmとかなりバラつくが、最長距離のイベント（「オホーツクサイクリング」）であっても大規模自転車道を走行する区間は26kmと長いものではなく、自転車道の整備状況や一般道との接続状況など、今後掘り下げて検討する必要がある。

同様に参加費用は数百円～2000円程度のところが最も多く、それらイベントの参加者が傷害保険など必要最低限の負担だけで走ることができていることを示しているが、ボランティアに大きく依存していることもまた読みとれる。

イベントに利用されていたのは大規模自転車道に限らず、地元で日常的に自転車道として認識されている道、イベント利用に対し地元の理解の得られる道である。さらにアンケートからは「自転車道に転用できるのではないか？」との提案さえも得られた。それらの短いルートは自転車道を合理的につなぐ役割にあるため、「自転車道」と定義した方が走りやすいことは明らかである。これらについては、「サイクルリンク」として当調査研究委員会での検討課題としていく計画である。

また、イベントの多くは地域に深く根ざした「市民サイクリング」であることが多いが、「来島海峡大橋サイクリング大会」の例に代表されるように、国内外に広く告知したイベントは、大規模自転車道が「県外からも走りに来たくなる道」であることも証明した。これは、距離や観光要素など複雑な事情が重なるが、本来の大規模自転車道の特性に鑑みて、県外からも走りに来たくなる内容を持った道が、これからの日本のサイクリングを担っていると考えられる。

4. 大規模自転車道を利用したサイクルイベント調査

[北海道]〈焼き肉&ゆっくりサイクリング〉

○大会概要

- ・開催日：9月23日
- ・主催者：エルフィンロードクラブ
- ・協力組織：札幌サイクリング協会
- ・ボランティア：記載なし
- ・後援自治体：記載なし
- ・参加者数：約100名
- ・参加費：800円
- ・距離：約20km

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

札幌恵庭自転車道（JR北広島駅～JR上野駅付近）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

A そもそも自転車道の利用を促進するため大会を始めた

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

A 自転車道の利用を促進するため

B 参加者が安全に走行できるため

C 参加者が快適に走行できるため

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。

[北海道]〈お花見サイクリング〉

○大会概要

- ・開催日：5月7日
- ・主催者：エルフィンロードクラブ
- ・協力組織：札幌サイクリング協会
- ・ボランティア：記載なし
- ・後援自治体：記載なし
- ・参加者数：約80名
- ・参加費：無料
- ・距離：約32km

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

札幌恵庭自転車道（JR北広島駅～白石：万生公園＝32km）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

A そもそも自転車道の利用を促進するため大会を始めた

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

A 自転車道の利用を促進するため

B 参加者が安全に走行できるため

C 参加者が快適に走行できるため

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。一般道との交差がなく、安全性が高い。自然の中を走れる。

[北海道]〈全道サイクリング札幌大会〉

○大会概要

- ・開催日：7月25日
- ・主催者：日本サイクリング協会、北海道サイクリング協会
- ・協力組織：記載なし
- ・ボランティア：約55名
- ・後援自治体：北海道、札幌市
- ・参加者数：約85名
- ・参加費：4700円
- ・距離：約30km

全道サイクリング札幌大会 B コースで、参加費は日帰りコース分の参加費。参加者数は B コースの人数。ボランティアは A・B 両コースを合わせたもの。

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

一般道道滝野上野幌自転車道線

（真駒内野外競技場～滝野＝11.4km）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

B 大会を始めたきっかけではないが当初から自転車道を積極的に利用している

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

B 参加者が安全に走行できるため

C 参加者が快適に走行できるため

4. 大規模自転車道を利用したサイクルイベント調査

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。

・協会やクラブ等で自転車道を常日頃活用し、状況を把握して、改善すべきところは管理者に要望し、利用しやすい道にする。

・道の管理者等と共催で、積極的にイベントに取り入れ、住民にアピールして多いに活用してもらうようにする（安全な自転車の乗り方教室や健康と自転車教室等）。

・春先にサイクリング協会やクラブ等が率先して道の清掃のボランティア行事を行ってはどうか。

・道の管理者から改善等についての事前に要望がとれるよう連携を密にする必要がある。

・道のパトロールも、サイクリング協会やクラブ等がボランティアでやってはどうか。

[北海道]〈SCA 集中サイクリング（手稲前田公園）〉

○大会概要

・開催日：10月3日

・主催者：札幌サイクリング協会

・協力組織：記載なし

・ボランティア：記載なし

・後援自治体：記載なし

・参加者数：約50名

・参加費：2000円

・距離：約17km

手稲前田公園への集中サイクリングであり、サッポロサイクリングクラブの10数名が、自転車道の一部を使用した。自転車道は数カ所寸断しており、案内板もなく迷った。後日、管理者である札幌市土木部へ、案内板の設置と早急な自転車道の完成を要望した。

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

一般道道真駒内茨戸東雁来自転車道線

（山の手橋～新川中央橋＝12.0km）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

B 大会を始めたきっかけではないが当初から自転車道を積極的に利用している

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

B 参加者が安全に走行できるため

C 参加者が快適に走行できるため

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。

・協会やクラブ等で自転車道を常日頃活用し、状況を把握して、改善すべきところは管理者に要望し、利用しやすい道にする。

・道の管理者等と共催で、積極的にイベントに取り入れ、住民にアピールして多いに活用してもらうようにする（安全な自転車の乗り方教室や健康と自転車教室等）。

・春先にサイクリング協会やクラブ等が率先して道の清掃のボランティア行事を行ってはどうか。

・道の管理者から改善等についての事前に要望がとれるよう連携を密にする必要がある。

・道のパトロールも、サイクリング協会やクラブ等がボランティアでやってはどうか。

[北海道]〈ファミリーサイクリング〉

○大会概要

・開催日：8月27日

・主催者：旭川サイクリング協会

・協力組織：旭川市内3サイクリングクラブ

・ボランティア：約25名

・後援自治体：旭川市教育委員会

・参加者数：約85名

・参加費：300円

・距離：約35～60km

旭川市発行の市民広報誌による広報とサイクリング協会、各サイクリングクラブ等での参加者募集のみにてチラシ等の資料はない。

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

旭川層雲峡自転車道（旭川市常磐～愛別休憩所＝60km）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

4. 大規模自転車道を利用したサイクルイベント調査

B 大会を始めたきっかけではないが当初から自転車道を積極的に利用している

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

B 参加者が安全に走行できるため

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。

- ・砂、砂利、樹木（枝）等の撤去、清掃
- ・一般道との交差点、パークゴルフ場、ラジコン滑空場等自転車道併設施設周辺での一般車両、オートバイ等の自転車道通行禁止の徹底。すでに接触事故あり。
- ・2006年3月、中愛別まで（片道35km）当該自転車道が延伸整備されたので、さらに延長したサイクリング大会を検討。

[北海道]〈第29回バイコロジ-運動十勝帯広大会〉

○大会概要

- ・開催日：6月25日
- ・主催者：北海道十勝バイコロジ-をすすめる会
- ・協力組織：十勝サイクリング協会帯広支部、十勝自転車協会
- ・ボランティア：約10名
- ・後援自治体：記載なし
- ・参加者数：約50名
- ・参加費：2000円
- ・距離：記載なし

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

十勝大平原自転車道（十勝川サイクリングパーク～池田町利別駅＝50km）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

B 大会を始めたきっかけではないが当初から自転車道を積極的に利用している

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

B 参加者が安全に走行できるため

路面が悪く走りづらいのだが、利用することによって整備改修の要望をするため

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

C（近接もしくは並行する一般道と比べて）参加者が快適に走行できないため

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。

大平原自転車道は完成して20年以上が経過し、路面は大変傷んだ状態にあり、大変走りづらい状態にあるが、サイクリングロードの現状を知り、利用することで、改修要望の運動につなげるべく数年ぶりに利用した。対クルマに対しては安全なのだが、路面はでこぼこ、アスファルトの割れ目からは雑草が生え、危険でもある。歩道と共用のため、一般にはサイクリングロードとして認識されていないかもしれない。

[北海道]〈2006 釧路サイクルスポーツ大会〉

○大会概要

- ・開催日：10月1日
- ・主催者：日本サイクリング協会、北海道サイクリング協会
- ・協力組織：日本自転車振興会、釧路自転車商組合
- ・ボランティア：記載なし
- ・後援自治体：記載なし
- ・参加者数：約110名
- ・参加費：800円
- ・距離：約30km

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

釧路阿寒自転車道（釧路川鶴見橋～釧路動物園＝15km、釧路川鶴見橋～阿寒町舌辛＝25km）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

A そもそも自転車道の利用を促進するため大会を始めた

B 大会を始めたきっかけではないが当初から自転車道を積極的に利用している

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

A 自転車道の利用を促進するため

B 参加者が安全に走行できるため

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

4. 大規模自転車道を利用したサイクルイベント調査

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。一般道との交差点をなくしてほしい。

[北海道]〈秋のサイクルスポーツ大会〉

○大会概要

- ・開催日：10月15日
- ・主催者：千歳サイクリング協会
- ・協力組織：記載なし
- ・ボランティア：約5名
- ・後援自治体：記載なし
- ・参加者数：約30名
- ・参加費：2000円
- ・距離：約26.5km

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

支笏湖公園自転車道（千歳市錦町～千歳市支笏湖温泉＝26.5km）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

B 大会を始めたきっかけではないが当初から自転車道を積極的に利用している

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

B 参加者が安全に走行できるため

C 参加者が快適に走行できるため

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。出発地点に駐車場が整備されているとよい。

[北海道]〈全日本 25km 個人タイムトライアル in オホーツクサイクリングロード〉

○大会概要

- ・開催日：8月21日
- ・主催者：日本サイクリング協会、北海道サイクリング協会

・協力組織：網走サイクリング協会、斜里サイクリング協会、日本サイクリング協会北海道支部、北海道自転車競技連盟、日本自転車振興会、網走支庁、網走土木現業所、網走市、常呂町、網走市教育委員会、常呂漁業協同組合、網走タイムズ、読売新聞社、朝日新聞社、毎日新聞社、NHK、HBC、STV、UHB、HTB、伝書鳩、北海道新聞社

・ボランティア：記載なし

・後援自治体：北海道、網走市、常呂町（現・北見市）

・参加者数：約200名

・参加費：小中高生&会員3000円、その他4000円

・距離：約25km

1996年から2005年までの間、10回にわたり大会を開催。2006年は大会を休止し、2007年からはコースを再検討し、10kmタイムトライアルとして開催予定。

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

オホーツクサイクリングロード（北見市常呂町東浜～網走市大曲＝25km）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

A そもそも自転車道の利用を促進するため大会を始めた

B 大会を始めたきっかけではないが当初から自転車道を積極的に利用している

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

A 自転車道の利用を促進するため

B 参加者が安全に走行できるため

C 参加者が快適に走行できるため

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。一般道との交差の改良。たとえば立体交差の整備、自転車道の優先化など。

[北海道]〈インターナショナルオホーツクサイクリング〉

○大会概要

4. 大規模自転車道を利用したサイクルイベント調査

- ・開催日：7月7日～9日
- ・主催者：網走支庁、網走開発建設部、網走市、紋別市、北見市、雄武町、興部町、湧別町、上湧別町、佐呂間町、小清水町、斜里町、網走支庁管内町村会、オホーツク圏観光連盟、北海道サイクリング協会、北海道新聞社北見支社、日本サイクリング協会
- ・協力組織：関係市町村交通安全指導員会ほか
- ・ボランティア：約300名
- ・後援自治体：北海道
- ・参加者数：約1000名～約1700名
- ・参加費：15000円
- ・距離：約212km

1996年から2005年までの間、10回にわたり大会を開催。2006年は大会を休止し、2007年からはコースを再検討し、10kmタイムトライアルとして開催予定。

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

オホーツク自転車道（北見市常呂町豊浜～網走市大曲＝26km）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？
B 大会を始めたきっかけではないが当初から自転車道を積極的に利用している

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

A 自転車道の利用を促進するため

B 参加者が安全に走行できるため

C 参加者が快適に走行できるため

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。

[北海道]〈利尻島一周ふれあいサイクリング〉

○大会概要

- ・開催日：8月27日
- ・主催者：利尻島サイクリングロードイベント実行委員会
- ・協力組織：4漁業協同組合、両町交通安全協会
- ・ボランティア：記載なし

・後援自治体：宗谷支庁、稚内土木現業所

・参加者数：約230名

・参加費：無料

・距離：約60.2km

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

利尻島サイクリングロード（野塚駐輪駐車公園～利尻町運動公園＝24.9km）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

A そもそも自転車道の利用を促進するため大会を始めた

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

A 自転車道の利用を促進するため

B 参加者が安全に走行できるため

C 参加者が快適に走行できるため

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。

[岩手県]〈06盛岡市民サイクリング大会〉

○大会概要

・開催日：5月3日

・主催者：盛岡市・盛岡市教育委員会・盛岡市体育協会

・協力組織：岩手県自転車二輪車商業協同組合盛岡支部

・ボランティア：約25名

・後援自治体：記入なし

・参加者数：約76名

・参加費：500円／大人、300円／子供

・距離：約50km

5月の盛岡市主催のイベントの中にサイクリング部門があり、運営については各種目別にそれぞれの責任者が盛岡市と打ち合わせをし実施する大会で、長期間（10年以上）行われている。今年度は、自転車道を主体に3コースを設定（別紙開催要項）。

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

盛岡矢巾自転車道（バイパス南大橋下、河川敷～太田スポーツセンター折り返し＝30km）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

C 当初は自転車道を利用していなかったが途中から利用するようになった

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

A 自転車道の利用を促進するため

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

D 大会に参加していない自転車道利用者に迷惑となるのを避けるため

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

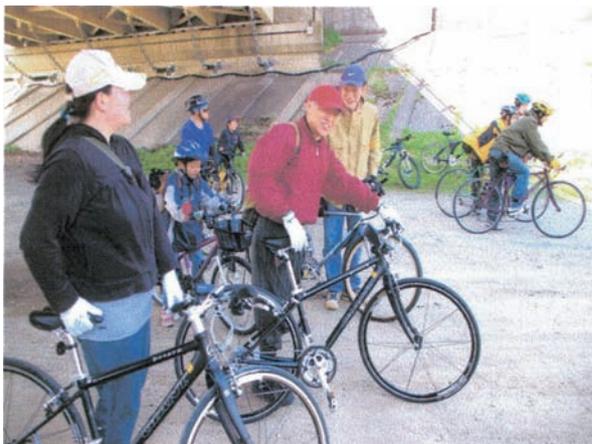
A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。

・サイクリング道路と幹線道路に架かる橋とが平面交差のため、横断時に下車を強いられサイクリングの楽しさが半減してしまう。

・終点の徳田橋（矢巾）は道路そのままです工事が終了しているため、旋回ができず袋小路に入った状態になる。

・サイクリング道路付近に、野球場や川遊びなどの出入りのため横断が多く、砂利が散乱していて危険である。



〔秋田県〕〈ふるさと川の風に吹かれて自然と歴史を訪ねるのんびりサイクリング〉

○大会概要

・開催日：9月17日 10月14日

・主催者：エフエム樺台自転車倶楽部（チーム796）

・協力組織：秋田県サイクリング協会、地元の農家・商店

・ボランティア：約10名

・後援自治体：記入なし

・参加者数：約80名

・参加費：1000円

・距離：約55km

地元コミュニティFM局のリスナーの「若い人のようにガンガンは走れないけれど、時速

15～20kmぐらいで、1日かけてのんびり走りたい」という要望を受けて企画。局に隣接する雄和サイクリングターミナルにつながる自転車道をコースに取り込み、そのコース沿いの雄物川や岩見川をもう一度見直そう……とみんなで楽しんでいる。

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

雄物川自転車道、岩見川自転車道（雄和サイクリングターミナル～雄和サイクリングターミナル＝12km）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

B 大会を始めたきっかけではないが当初から自転車道を積極的に利用している

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

B 参加者が安全に走行できるため

C 参加者が快適に走行できるため

E 特に理由はない、またはその他の理由

ふるさとを流れる2本の大きな川沿いを走り、その沿岸の地区の農家、商店の方々と交流したが、そこへ

4. 大規模自転車道を利用したサイクルイベント調査

行くための道路は通行量が多く危険なため、ちょっと遠回りだけど自転車道を利用。

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。自転車専用道が少なすぎる。自転車道ではないが、川沿いの堤防でマウンテンバイクだったら走れるダートの道路がたくさんある（主に農家の人が田畑に行くために使用）。

これらの道路は、ちょっと手を加えるだけで、ちゃんとした自転車道になるので、整備して今ある自転車道とつなげてもらえると、もっとサイクリング人口も増えると思っている。

[宮城県]〈秋の100kmライド〉

○大会概要

- ・開催日：11月5日
- ・主催者：宮城県サイクリング協会
- ・協力組織：JCA 宮城支部
- ・ボランティア：約18名
- ・後援自治体：関係自治体、教育委員会、各報道機関
- ・参加者数：約70名
- ・参加費：3000円
- ・距離：約100km

参加者から路面が荒れているので走りにくいとの声あり。

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

仙台名取自転車道（名取市サイクルスポーツセンター～岩沼市納屋＝5km）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

B 大会を始めたきっかけではないが当初から自転車道を積極的に利用している

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

B 参加者が安全に走行できるため

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

自転車道が短いので、全コースとして利用できない。

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

B 現在は自転車道を利用しているが、今後は利用を減らしたい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。

コースの整備から年数が経っているので、路面がひどいところがある。

[茨城県]〈霞ヶ浦一周サイクリング大会〉

○大会概要

- ・開催日：6月11日
- ・主催者：日本サイクリング協会
- ・協力組織：茨城県サイクリング協会、白帆サイクリングクラブ、茨城県自転車二輪自動車商協同組合ほか
- ・ボランティア：約70名
- ・後援自治体：土浦市
- ・参加者数：約429名
- ・参加費：2000円～5000円
- ・距離：約90km

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

霞ヶ浦自転車道（潮来市永山～かすみがうら市歩崎＝20km）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

C 当初は自転車道を利用していなかったが途中から利用するようになった

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

B 参加者が安全に走行できるため

一般道よりも危険な箇所はあるが、全体的に見れば管理しやすい。

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

A 大会開催予定地の近くに適当な自転車道がなかったため

C（近接もしくは並行する一般道と比べて）参加者が快適に走行できないため

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。

4. 大規模自転車道を利用したサイクルイベント調査

1. 起点および終点の整備（十分な駐車場、トイレ、休憩所、完走時に感動を与える看板、大会であれば広場）
2. 荒れた路面の整備（舗装はがれ、凹凸、草、放置状態のところもある）
3. 十分な幅員の確保（安心してすれ違える幅は最低限必要。できれば4m。大会であれば6m）
4. 不当進入車両の排除（釣り客などの進入と駐車は見通しが悪く危険。沿線住民の私的駐車場化と抜け道利用も問題）
5. クルマ止めの改良（見通しがよければぶつからないが、大会になれば衝突は必ず起きる）
6. 車両運転者のマナー向上（一般道横断は避けられない。また、整備工事中の一般道迂回も避けられない）
7. 自転車道以外の道路整備（自宅から自転車道までの一般道が危険であれば、親は参加させたくない）
8. 環状路の計画整備（大会利用が目的なら環状路とすべき。現在の往復狭路では危険）
9. 警察幹部への意識教育（たとえ自転車専用道であろうとも、事故の可能性がゼロでなければ反対意見がくる）

[群馬県]〈06 ふれあい健康サイクリングフェスタ〉

○大会概要

- ・開催日：10月29日
- ・主催者：日本サイクリング協会、群馬サイクリング協会、群馬テレビ
- ・協力組織：前橋競輪施行者協議会、群馬県自転車商協同組合
- ・ボランティア：約50名
- ・後援自治体：群馬県教育委員会、前橋市教育委員会、群馬県レクリエーション協会
- ・参加者数：約250名
- ・参加費：500円
- ・距離：約20km

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

利根川自転車道（前橋グリーンドーム～斎田休憩所折り返し＝20km、前橋グリーンドーム～玉村町東部スポーツ広場＝30km）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

A そもそも自転車道の利用を促進するため大会を始めた

●（利用している場合）大会で自転車道を利用してい

る理由を教えてください。

B 参加者が安全に走行できるため

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。



[千葉県]〈CCA 潮風サイクリング〉

○大会概要

- ・開催日：5月14日
- ・主催者：千葉県サイクリング協会
- ・協力組織：千葉県教育委員会、千葉市教育委員会、千葉日报社ほか
- ・ボランティア：約名
- ・後援自治体：千葉県、千葉市、八千代市、佐倉市
- ・参加者数：約36名
- ・参加費：1500円
- ・距離：約32km

スタート前に千葉県西警察署交通課長から道路交通法の改正についての講演とグッドマナーサイクリスト賞の交付が参加者全員にありました。

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

花見川サイクリングロード、新川サイクリングロード、印旛沼サイクリングロード（稲毛サイクリングセンター～弁天橋＝13km、大和橋～阿宗橋＝10km、阿宗橋～佐倉ふれあい広場＝7km）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

4. 大規模自転車道を利用したサイクルイベント調査

B 大会を始めたきっかけではないが当初から自転車道を積極的に利用している

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

B 参加者が安全に走行できるため

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。路面の整備。

ウォーキングやジョギングなど歩行者の多い区間は、路面に色分けして通行区分を明確にする→稲毛海岸から5kmの区間、八千代運動公園の前後5kmの区間、佐倉ふるさと広場の前後5kmの区間など

大会で使用しているが、現状では道幅が狭く、路面も荒れており、おすすめのコースとはいえない。特に八千代運動公園付近の新川サイクリングロードは危険である（路面写真参照）。



[千葉県]〈関宿・渡良瀬遊水池サイクリング〉

○大会概要

- ・開催日：4月9日
- ・主催者：千葉県サイクリング協会北部支部
- ・協力組織：記載なし
- ・ボランティア：約13名
- ・後援自治体：記載なし
- ・参加者数：約34名
- ・参加費：1500円
- ・距離：約32・90・140km

32kmは希望者が少なく中止。140kmコースは当日

強風のため進行が遅れ、無理と判断して90kmに変更。

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

一般道松戸野田関宿自転車道線

（松戸市古ヶ崎～野田市関宿町三軒家＝39km）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

B 大会を始めたきっかけではないが当初から自転車道を積極的に利用している

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

B 参加者が安全に走行できるため

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

F（利用することによって）コース設定が難しくなるのを避けるため

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。休憩所やトイレを増やしてほしい。集合地のための大きな空き地とトイレ、近くに駐車場を設置していただきたい。利根川サイクリング道路の関宿城と境大橋間の土手上を舗装していただきたい。江戸川サイクリング道路の右岸関宿橋下流2600m地点の約20mの砂利道を舗装していただきたい。

[東京都]〈東京センチュリーライド〉

○大会概要

- ・開催日：5月4日
- ・主催者：東京サイクリング協会
- ・協力組織：記載なし
- ・ボランティア：約20名
- ・後援自治体：記載なし
- ・参加者数：約80名
- ・参加費：2000円
- ・距離：約120km、約80km、約40km

本来、大規模自転車道には制定されていないが、同等の自転車道を利用している。全コース120kmのうち、一般道路を走行するのは若洲海浜公園から湾岸道路までの区間（2.8km）のみ。

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

4. 大規模自転車道を利用したサイクルイベント調査

荒川河川敷道路、江戸川荒川堤防自転車道、葛西臨海公園、新木場緑道公園、若洲海浜公園サイクリングコース

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

B 大会を始めたきっかけではないが当初から自転車道を積極的に利用している

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

C 参加者が快適に走行できるため

自転車道路を利用することにより、参加者へのルート案内が容易である。参加者にとっても長距離を気を使わずに安心して走行できる。

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。出入りに対するアプローチの容易さが必要である。途中で一般道と交差する場合に設置されているクルマ止めの配置に気を配る必要がある。一般の人間（特に歩行者）との交錯に注意する必要がある。

[静岡県] くぐるっと浜名湖ツーリズム 2007 浜名湖サイクル・ツーリング チャリ・DE・浜名湖)

○大会概要

- ・開催日：3月18日
- ・主催者：天竜川・浜名湖地区広域市町村圏協議会
- ・協力組織：静岡県サイクリング協会、静岡県西遠自転車商業協同組合
- ・ボランティア：約150名
- ・後援自治体：静岡県
- ・参加者数：約1400名
- ・参加費：一般2000円、小学生1000円
- ・距離：レギュラー約88km、ファミリー約20km

風光明媚な浜名湖の景観を楽しめる浜名湖周遊自転車道を活用し、浜名湖地域の交流人口拡大を図ることを目的として、平成14年度からスタートし、今年で5回目。浜名湖ガーデンパークをスタートし、浜名湖を一周するレギュラーコースと、浜名湖ガーデンパークをスタートし、館山寺ベイストリートを通り、浜名湖ガーデンパークに戻るファミリーコースの2種類が

あるサイクルイベント。競走ではなく、浜名湖の景観を楽しみながら自転車で走ることが目的。

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

浜名湖周遊自転車道（三ヶ日～弁天島＝48km）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

A そもそも自転車道の利用を促進するため大会を始めた

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

A 自転車道の利用を促進するため

B 参加者が安全に走行できるため

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。自転車道の定期的な整備をお願いしたい。

[愛知県] くぐる輪サイクリング)

○大会概要

- ・開催日：10月29日
- ・主催者：愛知県サイクリング協会
- ・協力組織：深谷産業
- ・ボランティア：約50名
- ・後援自治体：田原市、田原市教育委員会、中日新聞社
- ・参加者数：約1145名
- ・参加費：2500円／一般、1500円／小中学生
- ・距離：約95km、65km、20km

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

渥美豊橋サイクリングロード（高松一色太平洋ロングビーチ～伊良湖岬＝18km）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

B 大会を始めたきっかけではないが当初から自転車道を積極的に利用している

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

C 参加者が快適に走行できるため

初心者が多いときは、なるべく軽快かつ安全に走って

4. 大規模自転車道を利用したサイクルイベント調査

もらうために利用する。

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

E（利用することによって）一般道の横断など危険箇所を避けるため

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。自転車道はほとんど歩行者と兼用で、走行しにくいことがしばしばあり、また、段差もあり、走行しにくいために、すぐ車道に出て走行してしまう。車道に自転車専用車線があったらいいと思う。

[和歌山県]〈市民サイクリング、下津町長保寺サイクリングほか〉

○大会概要

- ・開催日：毎年、春・秋に実施
- ・主催者：和歌山県サイクリング協会
- ・協力組織：和歌山サイクリング同好会、紀ノ川サイクリングクラブ
- ・ボランティア：約 30 名
- ・後援自治体：和歌山県教育委員会、和歌山市教育委員会ほか
- ・参加者数：約 100 名
- ・参加費：600 円
- ・距離：約 60km

和歌山市を中心に、約 50km～70km のサイクリングを市民サイクリングとして、春と秋の 2 回繰り返して実施してきた。毎回 60～100 人の参加者を集めている。その都度、サイクリング道路をできる限り利用してる。

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

紀三井寺緑道、貴志川河川敷サイクリング道路、紀ノ川市粉河の河川敷サイクリング道路（和歌山市紀三井寺～海南市黒江＝4km、海南市旧国道 42 号線藤白ドライブイン前～下津女子高前＝8km）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

B 大会を始めたきっかけではないが当初から自転車道を積極的に利用している

●（利用している場合）大会で自転車道を利用してい

る理由を教えてください。

B 参加者が安全に走行できるため

C 参加者が快適に走行できるため

100 名近く参加する自転車は、長蛇の列どころではなく、クルマの少ない道を選ばなければならない。

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

E（利用することによって）一般道の横断など危険箇所を避けるため

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。太平洋岸自転車道 1200km のうち、和歌山県内には 250km あると思われるが、2km～12km と切れ切れで、ほとんどつながりがない。しかも、県南部に多いため、非常に使いにくい道路になっている。それとここ 10 年余り、工事はなされていない。国道 42 号線側にサイクリング道路になっているのであるが、白浜～日置、日置～すさみの間は、旧国道をそのままサイクリング道路に使用している。新しい道はトンネル、自転車は峠を越えるといった感じ。



4. 大規模自転車道を利用したサイクルイベント調査



〔京都府〕〈第73回市民サイクリング〉

○大会概要

- ・開催日：1月14日
- ・主催者：京都サイクリング協会
- ・協力組織：記載なし
- ・ボランティア：約10名
- ・後援自治体：記載なし
- ・参加者数：約100名
- ・参加費：会員300円、一般500円
- ・距離：約km

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

4. 大規模自転車道を利用したサイクルイベント調査

京都八幡木津自転車道線

(桂大橋～上津屋橋= 20km)

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

B 大会を始めたきっかけではないが当初から自転車道を積極的に利用している

●(利用している場合) 大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

A 自転車道の利用を促進するため

●(利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合) 自転車道を利用しない理由を教えてください。

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。自転車道だけで日本一周ができるよう国に働きかける。



[島根県]〈サイクリング in 電車〉

○大会概要

- ・開催日：10月15日
- ・主催者：出雲サイクリング協会
- ・協力組織：出雲市体育協会、宍道湖周辺地区サイク

ルツアー推進協議会

・ボランティア：約6名

・後援自治体：出雲市、出雲市教育委員会、島根県

・参加者数：約60名

・参加費：1000円

・距離：約20km

一畑電車を利用して自転車を運び、少し遠出してサイクリングを楽しむ。

●大会で利用している大規模自転車道は？(複数の利用の場合はすべて記入)

宍道湖湖北自転車道(フォーゲルパーク～松江市浜佐田町= 10km)

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

A そもそも自転車道の利用を促進するため大会を始めた

●(利用している場合) 大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

A 自転車道の利用を促進するため

B 参加者が安全に走行できるため

C 参加者が快適に走行できるため

●(利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合) 自転車道を利用しない理由を教えてください。

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。

・島根県において自転車道の未整備区間の整備が進められていますが、早期の全線整備が行われるとよいと思う。

・以前に整備された区間において、幅員が狭い区間があります。しかし、用地確保がむずかしいので、拡幅は困難である。新しいルートに変更して、走りやすい自転車道の整備も検討する必要もあると思う。

・途中の景色がよい場所に、休憩所・トイレが設置されていると便利でいいと思う。

・観光施設・道の駅などと組み合わせた施策の推進が必要と思う。

4. 大規模自転車道を利用したサイクルイベント調査



[香川県] 〈市民サイクリング〉

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

塩江香川高松自転車道線（高松市番町～高松市塩江＝20km ※県大会3回、市民サイクリング2回利用）

香川坂出丸亀自転車道線（県大会1回、市民サイクリング2回利用）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。

[愛媛県] 〈第8回来島海峡大橋サイクリング大会〉

○大会概要

・開催日：10月29日

・主催者：今治市、今治サイクリング協会、今治地方観光協会

・協力組織：今治市教育委員会

・ボランティア：約188名

・後援自治体：記載なし

・参加者数：約1272名

・参加費：一般1500円、高校生500円、中学生以下無料

・距離：約100km

8回連続参加の北海道からの参加者等、県外サイクリストの参加が増加している。

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

来島海峡大橋～伯方大島大橋～大三島橋の専用道や各島内専用道（今治市サイクリングターミナル～同左＝100km）



[愛媛県] 〈第2回潮流体験サイクリング〉

○大会概要

・開催日：7月16日

・主催者：今治市、今治サイクリング協会、今治地方観光協会

・協力組織：今治市教育委員会

・ボランティア：約188名

・後援自治体：記載なし

・参加者数：約55名

4. 大規模自転車道を利用したサイクルイベント調査

・参加費：一般 1500 円、高校生 500 円、中学生以下無料

・距離：約 km

今治地方観光協会との共催で、宮窪町（今治市）にオープンした水軍資料館見学や、能島（水軍城跡）を小型船で巡り、この地域特有の潮流の速さを体験する。参加者に好評である。

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

来島海峡大橋の自転車道や目的地宮窪までのサイクリングロード（今治市サイクリングターミナル～同左＝50km）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

A そもそも自転車道の利用を促進するため大会を始めた

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

A 自転車道の利用を促進するため

B 参加者が安全に走行できるため

C 参加者が快適に走行できるため

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。
今治～尾道までの橋上は、片側をバイク、もう一方を歩行者と自転車が使用している。歩行者、双方からの自転車の離合の際の接触などが起きているが、重大事故はないようであるが、各島内での専用道は、片側のみ指定であるため、今治から尾道、また、その逆コースでの大会参加者と一般サイクリストとの接触の危険性の高いことを、一般サイクリストから注意を受けました。今後、関係各団体に働きかけて、ぜひ道路の両側ともサイクリングロード化し、一般サイクリストと大会参加者の安全確保に努めたい。

[福岡県]〈第 32 回福岡県センチュリーラン大会〉

○大会概要

・開催日：10 月 14 日

・主催者：福岡県サイクリング協会

・協力組織：久留米市自転車商工組合、久留米サイク

リングクラブ

・ボランティア：約 45 名

・後援自治体：記載なし

・参加者数：約 300 名

・参加費：3000 円

・距離：約 90km

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

筑後川サイクリングロード（久留米百年公園下～原鶴温泉下＝25km）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

B 大会を始めたきっかけではないが当初から自転車道を積極的に利用している

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

B 参加者が安全に走行できるため

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。
自転車道を広く取り、対向車とのゆとりを持った離合ができるよう、また、サイクリングロードを利用する一般歩行者・ランニングの市民との安全を考え、通行区分を分けてほしい。

[宮崎県]〈第 16 回九州センチュリースポーツ in 宮崎県大会〉

○大会概要

・開催日：11 月 19 日

・主催者：宮崎県サイクリング協会

・協力組織：記載なし

・ボランティア：約 40 名

・後援自治体：宮崎市、綾町、国富町、西都市、木城町、高鍋町、川南町

・参加者数：約 200 名

・参加費：会員 3000 円、一般 4000 円

・距離：約 110km、約 60km、約 40km

自転車道路をもっぱら利用するのは C コース約 40km で、綾町サイクリングターミナル出発で綾川、本庄川、大淀川沿いの平坦なコースで、信号機付きの交差点数

カ所で途中、田園風景大淀川学習館を見学するコースも含まれている。児童、初心者、高齢者向き。

●大会で利用している大規模自転車道は？（複数の利用の場合はすべて記入）

宮崎市～綾町サイクリングロード（綾町～宮崎市平和台大橋＝40km）

●どのような経緯で利用するようになりましたか？

C 当初は自転車道を利用していなかったが途中から利用するようになった

●（利用している場合）大会で自転車道を利用している理由を教えてください。

A 自転車道の利用を促進するため

B 参加者が安全に走行できるため

C 参加者が快適に走行できるため

●（利用していない場合、もしくは一部のみ利用している場合）自転車道を利用しない理由を教えてください。

●今後の自転車道利用意向をお聞かせください。

A 現在自転車道を利用しており、今後も引き続き利用したい

●大会で自転車道の利用を促進するためには、どうすれば良いでしょうか。自由回答で記入してください。

平坦な自転車道ではあるが、40kmであるので、小学4年生以上の児童と自転車健康を心掛けている中年以上に参加の広報を呼びかけることが大会を盛り上げることになると思う。特に若～中年の女性に声掛けしてみたらと思う。

5. 総括（まとめ）

委員長 蓮見 孝

私たちが住む地球環境は、温暖化を始めとして、ますます切実な状況になりつつある。1997年に合意された京都議定書以降10年になろうとする今、ドイツを中心にヨーロッパ諸国が一致して具体的な行動を起こし始めるなど、各国の環境改善への取り組みは危機感をつのらせながらますます真摯さを強めている。またアル・ゴアの著書である「不都合な真実」がベストセラーになるなど、一般の人々の環境に対する認識も高まりつつある。人類が取り組むべき21世紀の主要テーマは、エコロジーに関わる諸課題の解決であり、現代はまさにエコの時代といえるだろう。そのような問題意識の中で、先進諸国では、温暖化への関わりが指摘される交通体系のあり方に注目し、ハイブリッド車や低燃費車などのロー・エミッション車、あるいは電気自動車や燃料電池車などのゼロ・エミッション車への転換や、LRT（軽量軌道交通）などの環境にやさしい交通体系の整備、さらには自動車を排除した中心市街地の再開発など、具体的で効果的な諸施策が活発に実践されている。

自転車乗用の促進や自転車乗用環境の整備は、脱パーソナルカーの切り札としてだけでなく、健康増進という大きなメリットにも注目しながら、各国でさまざまな諸施策の実践が試みられており、今後は、自動車を代表とする多様な人間スケールの乗り物の普及促進が社会的な重要課題の一つとして一層重視され受け入れられるようになるに違いない。

しかし、日本における自転車乗用環境の現状を先進諸国と比較して見ると、さまざまな問題点が浮かび上がる。3月2日に閣議決定された道交法改正案では、自転車専用レーンの設置と歩行者との分離が示されているが、日本では“自転車が正当に市民権を与えられていない”という根本的問題についての論議が不十分のままに、自転車の車道走行を推進することはきわめて危険なことである。自転車道についても、整備されている区間の多くが河川敷やローカル鉄道の廃路線を流用したものであり、各自転車道のつながりも分断されているため、目的地間の効率的なロングライドには適していない。これは幹線路での自転車専用レーンの整備を積極的に図ってきた自転車先進国との大きな違いである。そのような自転車の社会的な位置づけの問題は、自ずと自転車乗用のマナーの悪さにもつながっているように思われる。無秩序な駐輪や点字ブロックの上に平然と並ぶ違法な駐輪、また不要自転車の放置や盗難など、犯罪にもつながりかねない深刻な社会問題の存在を改めて再認識する必要があるだろう。

環境の時代に望まれる理想的な乗り物の一つとして自転車を位置づけ、自転車を社会的に生かしていくためのさまざまな施策のあり方を模索すべきであり、本研究はそのような問題意識から、自転車乗用環境の整備を目的とする調査・研究事業を行ってきた。自転車乗用環境の整備のための施策は大きく、ハード面の整備と、ソフト面の整備という二面からとらえることができる。ハード面とは、主に基盤インフラストラクチャの整備であり、安全で、走りやすく、楽しく、効率的に移動ができる道路や付帯設備の整備が重要なポイントである。今年度の調査・研究では、具体的な対象として、「クルマ止め」「案内標識」「案内地図」に着目した。クルマ止めについての調査結果をみると、さまざまなタイプが混在し統一が図られていないという現状が明らかになった。また設置の目的が自転車の走行のためかオートバイや自動車の自転車道への進入を阻止するためなのか、位置付けが一貫していない現状も見られた。

さらに一部には道路の陥没がみられるなど深刻な事故につながりかねない事例も発見された。自転車道にアクセスするための最寄りの駅からの標識や未整備区間の標識についても同様に、さまざまなスタイルやかたちの標識や表示が混在し、走りにくいという実態があることが明らかになった。これは自転車道が一時期積極的に建設されてきたにもかかわらず、建設後のきめ細かい管理・運営や改善のための施策が疎かにされている実態を示すものである。次年度は本研究の成果を生かし、より好ましい「クルマ止め」「案内標識」「案内地図」をデザインしていくためのガイドラインの作成・提案を行いたい。

ソフト面では、各都道府県サイクリング協会を対象に、平成18年度に自転車道を利用して行われた17のサイクルイベントについて、その実態調査を行った。その結果、22都道府県から回答を得た。その多くが既存の自転車道を貴重なインフラストラクチャと認識し積極的に有効活用を図ろうとしている実態があきらかになった。また利用者の立場から、改善に関する多様なアイデアが提案されている。

同実態調査と合わせ、それぞれの地域で特に優れていると思われる自転車道を推薦していただいた。それを「お奨め自転車道30選」と題してまとめ、巻末に付録として掲載した。問題発見・問題解決という手法とともに、よいものを褒めるという顕彰活動も、自転車環境の整備・充実には必要と認識している。

さらに付録では、これからのモビリティのあり方を示すキーワードの一つとして「タウンモビリティ」を取り上げ、その源であるイギリスの「ショップモビリティ」を紹介している。環境問題や少子高齢化が課題となっている今、あらゆる人たちがまちや道路を共有し、「一日に一度は出ていきたくなるようなまちづくり・道づくり」をさまざまな立場や視点から論議し連携し合いながら推進していく必要があると考える。

自転車乗用環境の整備をハコモノづくりで終わらせず、継続的な整備・改善を図るとともに、既設の自転車道を活用したサイクルイベントの振興に関する調査・研究活動も平行して推進していきたい。

最後になりましたが、本調査研究の推進にあたり、多大なご協力とご指導をいただいた、各都道府県サイクリング協会のみなさまに、委員会を代表して厚く御礼申し上げます。

平成19年3月

5. お奨め自転車道 30 選

以下に掲載するものは、各都道府県のサイクリング協会の協力を得て行った全国の自転車道を対象とした「お奨め自転車道」アンケートの集計結果である。本アンケートは各都道府県内に設置された自転車道のなかから、ハード面およびソフト面において特に優れたものを推薦していただき、それを調査研究委員会の場で検討し、最終的に 30 の自転車道を選んで広く告知しようとの意図で行った。

協力をお願いしたのが年末から年始にかけての忙しい時期と重なったためか、あるいは北国においては降雪時期ということで十分な調査を行い得なかったためか、残念ながら調査研究委員会で期待したほどの回答を得ることはできなかった。

そのため調査研究委員会の場での検討は行わず、応募のあった 22 の自転車道を巻末に付録として掲載するにとどめることとした。むろん、これで打ち切りというわけではなく、今回の結果を踏まえ、アンケートの方法や時期などについて再考し、改めて協力を願う所存である。

【「お奨め自転車道」30 選調査】〔岩手県〕

○推薦理由（項目選択）：

※ハード面：道幅、距離、整備、○高低差、カーブ、信号、横断歩道、トイレ、コンビニ、付属設備、案内図、標識、車止め、○駐輪場、○駅からの利便性、その他
 ※ソフト面：景観、史跡、沿線観光地、食べ物、その他

○大規模自転車道名：「盛岡矢巾自転車道」約「30」km

○推薦理由（自由回答）：

岩手県が誇る風光明媚な岩手山（通称：片富士岩手）を仰ぎ、自然豊かな雫石川河川敷を西側に向けて走行する気分は爽快である。また、盛岡の奥座敷といわれる温泉街、その眼下に御所湖があり、御所湖畔は周回できるようになっている。

自動車を気にせず、雄大な自然を、遠くは岩手山、近くには御所湖、雫石川、北上川と、岩手が誇る山と川戸湖畔を周回しながら眺望を楽しむことができる。

改良点

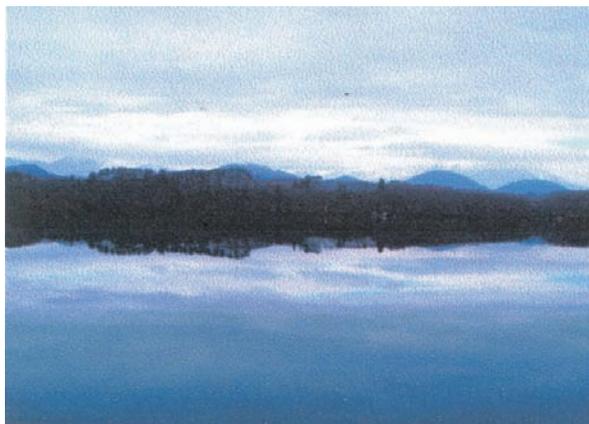
①クルマ止めの脇を自転車が通りにくい

約 8km の河川敷内にクルマ止めが 34 か所もあり（わずか 1.5km で 14 か所もある）、ストレスとなる。1 枚だけとして、左右にゆとりが必要である。

②船場箸交差点は交通量が多い割に横断道もなく、路面もでこぼこのため危険である。河川敷に自転車道を設け、立体交差が望ましい。

※岩手県内には 3 か所のサイクリング道路が認められていますが、この調査依頼は 12 月にきまして、1 月末までに提出ということで時間がなく、今年は珍し

く雪がなかったので写真を撮ることができましたが、このほかにもお勧めしたい自転車道がありましたが、遠隔地で冬ということで推薦できません。ちなみに、遠野東和自転車道は「民話の里遠野」地域はロマン豊かな地域で、次回に紹介します。



上方は駒ヶ岳、下方は湖面に映った駒ヶ岳



左側は雫石川。春以降は葉が生い茂っているのだが、

雪のない冬場の道路は寂しい



左側建物は公衆トイレ。クルマ止めの間隔が狭すぎて、落車または超徐行となる



進行方向に向かって、左手は雫石川。右手は遠くに岩手が誇る岩手山の眺望



安全上の問題かもしれないが、これでは快適なサイクリングは望めない



桜が満開！ 天気は快晴、進め進め



サイクリング道路と一般道が平面交差しているが、立体交差が望ましい



ショートロングオプションの3コースに分かれ、スタート前の緊張感

6. お奨め自転車道 30 選



昔は自然豊かであったが、今はビルが林立して少し残念



畑です



比較的新しい橋なのに、自転車道もなければ歩道もない。自動車天国

【「お奨め自転車道」30選調査】[秋田県]

○推薦理由（項目選択）：

※ハード面：道幅、距離、整備、高低差、カーブ、信号、横断歩道、トイレ、コンビニ、付属設備、案内図、標識、車止め、駐輪場、駅からの利便性、その他

※ソフト面：景観、史跡、○沿線観光地、○食べ物、その他

○大規模自転車道名：「雄物川岩見川自転車道」約「」km

○推薦理由（自由回答）：

秋田空港や秋田自転車道の秋田空港 IC のすぐ近くに位置する秋田雄和サイクリングターミナルを起点とした自転車道を利用して点在する農家のみなさんの直売所巡りをして、新鮮野菜や緑いっぱいの森林浴、親子で楽しめる清流での川遊び、天然水巡りなど田舎の自然をたっぷり楽しめるコースがとれる（夏には自転車道沿いでホテル観察ができるところもある）。

【「お奨め自転車道」30選調査】[宮城県]

○推薦理由（項目選択）：

※ハード面：道幅、○距離、整備、高低差、カーブ、
○信号、横断歩道、○トイレ、コンビニ、○付属設備、
案内図、標識、車止め、駐輪場、○駅からの利便性、
その他

※ソフト面：○景観、史跡、沿線観光地、食べ物、そ
の他

○大規模自転車道名：「阿武隈川自転車道」約「17」
km

○推薦理由（自由回答）：

大河阿武隈川の流れと河口の雄大な展望

5月、堤防斜面に4kmにも及ぶ菜の花の自然群生

山頂に雪を抱く県境の山並み

自転車道入り口付近には、小規模ながら自転車の貸し
出し所がある

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点
と理由をご説明ください。

開始地点「」から

終了地点「」まで

区間距離「」km



菜の花が満ちる自転車道



堤防に咲き乱れる菜の花



阿武隈川河口

6. お奨め自転車道 30 選

【「お奨め自転車道」30 選調査】[茨城県]

○推薦理由（項目選択）：

※ハード面：道幅、距離、整備、高低差、カーブ、信号、横断歩道、トイレ、コンビニ、付属設備、案内図、標識、車止め、駐輪場、駅からの利便性、その他
 ※ソフト面：景観、史跡、沿線観光地、食べ物、その他

○大規模自転車道名：「筑波自転車道」約「」km

○推薦理由（自由回答）：

1. 関東平野の広々とした景色の中を一直線に走れる快感。
2. 土浦標高 4m、岩瀬標高 50m 間に一切の坂がない。
3. ほとんどの区間が、1 台同士ならば徐行せずにはすれ違える幅員がある。
4. 廃線跡のため、旧駅が適度な間隔で存在し、広場休憩所トイレがある。
5. ほとんどの区間が「筑波りんりんロード」と重複し、地元自治体によって管理整備される。
6. 1km ごとに里程標柱があり、走行実績がわかる。
7. 自転車道に隣接して無料駐車場がいくらかもある。
8. 土浦市街地と桜川市酒寄を除けば、一般道との混用や横断が少ない。
9. ほとんどの場所で見通しがよく、ランドマークとして常に筑波山を見ることが出来る。
10. 両端地ともに JR の駅と隣接し、輪行でも利用しやすい。

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。

開始地点「」から

終了地点「」まで

区間距離「」km



各所にある無料駐車場（これは岩瀬駅）



一般道横断箇所は舗装を変えて注意を促す



茨城県の設置した現在地と行程を示す看板



全体像の説明看板



クルマ止めの手前でわざと振動を起こして気づかせる舗装



クルマ止め以外の手法でもクルマの進入をやめさせる努力



筑波山と気持ちのよい直線



1km ごとにある里程標



一般道路横断が少なく、見通しのよい道



途中にあるトイレ (これは真壁駅跡)



旧駅に石柱を立て、歴史を忘れず愛着心を起こす

6. お奨め自転車道 30 選



子供を飽きさせない工夫 (その 1)



子供を飽きさせない工夫 (その 2)



一般道路との共用区間にある誘導表示



途中の駅跡地にある休憩所トイレ駐車場 (これは藤沢駅跡)

【「お奨め自転車道」30 選調査】〔群馬県〕

○推薦理由 (項目選択) :

※ハード面 : 道幅、距離、整備、高低差、カーブ、信号、横断歩道、トイレ、コンビニ、付属設備、案内図、標識、車止め、駐輪場、駅からの利便性、その他

※ソフト面 : 景観、史跡、沿線観光地、食べ物、その他

○大規模自転車道名 : 「利根川、広瀬川、桃木川、烏川、井野川」約「81」km

○推薦理由 (自由回答) :

8 の字状に周遊することができる。サイクリングを楽しみながら、地域の魅力をゆっくり堪能できるサイクリングロード。一部に一般道約 9km がある。このサイクリングロードは平たんで、親子でサイクリングが楽しめる。

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。

開始地点「井野川群馬の森」から

終了地点「烏川新町」まで

区間距離「5」km

井野川

群馬の森 (旧陸軍岩鼻火薬製造所跡) 日本ダイナマイト発祥地。今は群馬の森公園で、県立博物館や県立近代美術館があり、さまざまな施設で楽しめる自然公園となっている。

烏川

北方に雄大な赤城山や榛名山、西方に浅間山が眺められる。



群馬の森駐輪場



群馬の森トイレ



群馬の森サイクリングロード



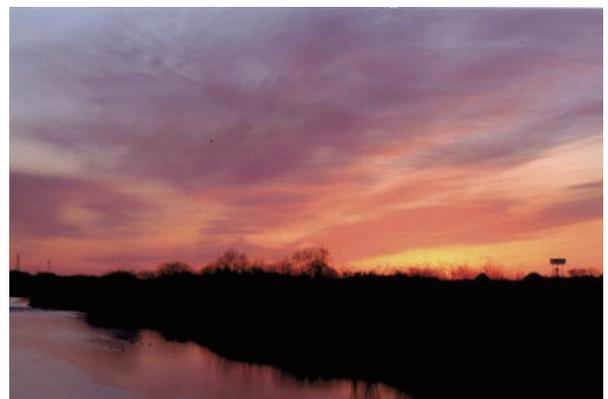
群馬の森



群馬の森



群馬の森サイクリングロード



烏川柳瀬橋サイクリングロードより朝焼け



高崎市綿貫町観音山古墳

6. お奨め自転車道 30 選

【「お奨め自転車道」30 選調査】[千葉県]

○推薦理由（項目選択）：

※ハード面：○道幅、○距離、○整備、○高低差、カーブ、○信号、横断歩道、○トイレ、○コンビニ、付属設備、案内図、標識、○車止め、駐輪場、○駅からの利便性、その他

※ソフト面：景観、史跡、沿線観光地、食べ物、その他

○大規模自転車道名：「手賀沼自転車道（我孫子市布佐～流山市深井新田）」約「13」km

○推薦理由（自由回答）：

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。

開始地点「柏市沼南町曙橋」から

終了地点「柏市柏下の北柏橋」まで

区間距離「9.4」km

道幅約3mと広く、狭い区間（250m）でも2.2m幅がある。距離も9.4kmと長い。道路はほぼ平坦で、高低差は2m以下の緩い坂が8か所あるだけ。完成後1年強で整備良好。クルマは通行不可で信号はない。トイレは沼南道の駅およびふるさと公園にある。コンビニも150mの近くに1か所あり、道の駅では食事も可能。クルマ止めは必要な箇所に完備。駐車場はふるさと公園、道の駅、曙橋休憩所で利用できる。アクセスもJR北柏駅から470m、JR柏駅から2390mと近い。手賀沼の自然を満喫しながらサイクリングができる。沼の対岸には、武者小路実篤邸跡、柳宗悦別荘地跡、嘉納治五郎別荘地跡、志賀直哉旧宅などの旧跡のほか、手賀沼親水公園、手賀沼公園、鳥の博物館など見るところが多い。



新川サイクリング道路。八千代運動公園対岸付近のサイクリングロードが特に荒れている。道幅も狭く、散

歩の人、ランナーが多い



花見川サイクリングロード（未舗装遊歩道）



稲毛海岸沿いの工事現場（上側：歩道、下側：自転車道）。スタートのサイクリングコース（稲毛海岸沿い）は自転車と歩道を分ける工事が進んでおり、昨年より改善されている



運河合流点（ここから運河に入って、利根川に出て利根川サイクリング道路を関宿まで）



集合場所（松戸市古ヶ崎）



北柏駅から 0.4km 地点 (150m) 右手に慈恵医大病院、中央奥に柏公園と柏文化会館、左手に柏体育館がある



舗装希望箇所①（江戸川右岸海から 54.8km）



手賀の丘公園から自転車道を望む。北柏橋から 8.9km 地点。自転車道から手賀の丘公園まで約 1km



舗装希望箇所②（利根川右岸、海から 120.5km）



蓮畑。北柏橋から 5.3km 地点。写真右手の沼の中

6. お奨め自転車道 30 選



天然温泉（建設中）。北柏橋から 4.6km 地点。手賀沼大橋下



沼南道の駅。北柏橋から 4.5km 地点。手賀沼大橋下



ふるさと公園。北柏駅から 0.7km 地点（隣接）。夏にはジャズフェスティバルが開催される

【「お奨め自転車道」30 選調査】[静岡県]

○推薦理由（項目選択）：

※ハード面：道幅、○距離、整備、○高低差、カーブ、信号、横断歩道、トイレ、コンビニ、付属設備、○案内図、標識、車止め、駐輪場、○駅からの利便性、その他

※ソフト面：○景観、○史跡、○沿線観光地、○食べ物、その他

○大規模自転車道名：「一般県道浜名湖周遊自転車道」約「40」km

○推薦理由（自由回答）：

このコースの最大の特徴は、何と言ってもそのコース上の美しい景観にある。コースは浜名湖を約半周する形を取るが、始発点と終着点丁度半円を描く南北の位置関係にある為、自分がこれから走るコース、あるいは走って来たコースが一望できる。サイクリストなら誰でも経験する事だが、これから走るコースを目にした時には挑戦を、走って来たコースを振り返る時には達成感を感じる事ができる。これは単なる海岸沿い、川沿いの、あるいは山岳コースでは体験できない、湖の周回コースならではのものである。コース上の標高差は少なく、初心者にも抵抗が無い。その一方でコースを往復走ればおおよそ 80km を数え、ベテランサイクリストにも満足を与えられるものと確信する。コース上ではウインドサーフィンやヨット、ジェットスキー等のマリンスポーツも見られるし、季節によっては釣りや潮干狩りも楽しめる。コースが貝殻の散らばる湖面すれすれの所を走る場所もあり、その素晴らしさは筆舌に尽くしがたい。

またコース近くでは温泉施設（足湯あり）や宿泊施設（ホテル、旅館、キャンプ場）にも恵まれ、遊園地（遠鉄パルパル）や市営動物園、フラワーパークに寄って遊ぶのも一興だ。この他、このコースの別の利点としては、交通利便性をあげられる。

コース南端端には国道 1 号線が走り、JR 東海道線の弁天島駅もすぐ近くにある。新幹線で大阪から来る場合は豊橋で東海道線に乗り替え、東京から来る場合は浜松で乗り替えれば大変に便が良い。

コース北端には東名高速道路の三ヶ日 IC があり、自動車で関東、関西から来るにも便が良い。更には天竜浜名湖鉄道がほぼコース北端に沿う形で走っているので、鉄道マニアが多いと言われるサイクリストに訴える力は大きい。西は新所原、東は掛川から輪行でコースに入れば、地方鉄道とサイクリングの両方を一度に

楽しむ事ができる。

食べ物は言わずと知れた「うなぎ」「あさり」「海苔」、最近では「すっぽん」遠州灘の「天然とらふぐ」などの海産物おいしい。昔から知られる三ヶ日みかんも味わえる。コース上の随所にはコースガイドが設置され、案内も万全だ。

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。

開始地点「」から

終了地点「」まで

区間距離「」km



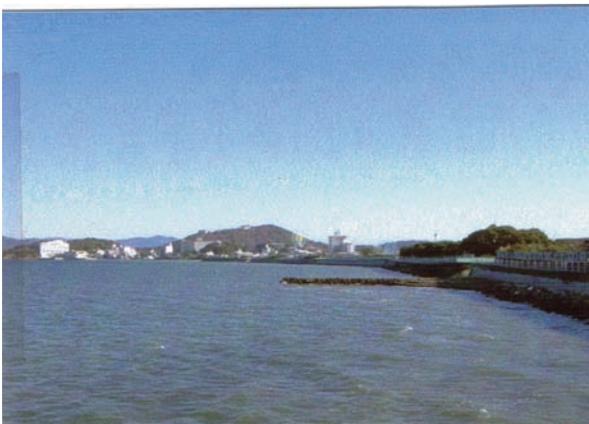
足湯（館山寺）



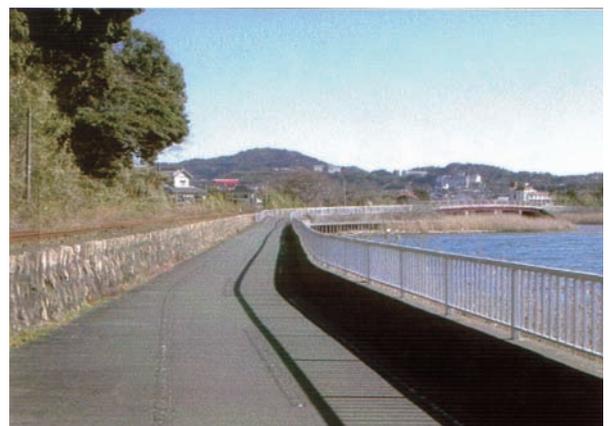
コース南端弁天島渚園キャンプ場レンタサイクル



渡り鳥がえさを求めて飛び交う天竜浜名湖鉄道「佐久米駅」をコース上から見る



コースから見える遊園地パルパルの観覧車（館山寺）とホテル



天竜浜名湖鉄道と並んで走る自転車道（旧三ヶ日町役場近く）

6. お奨め自転車道 30 選



浜名湖の波打ち際を走る（三ヶ日町大崎近く）

【「お奨め自転車道」30 選調査】〔愛知県〕

○推薦理由（項目選択）：

※ハード面：道幅、距離、整備、高低差、カーブ、信号、横断歩道、トイレ、コンビニ、付属設備、案内図、標識、車止め、駐輪場、駅からの利便性、その他

※ソフト面：景観、史跡、沿線観光地、食べ物、その他

○大規模自転車道名：「香流川サイクリングロード」約「5」km

○推薦理由（自由回答）：

市内で一番長い自転車道。道幅は3m、途中で道路が横断しているところには信号機があり、信号機の横断歩道にはクルマ止めもあり。早朝には付近の人たちが散歩したりジョギングしたり、自転車でポタリングを楽しむ姿も見られる。春には桜が咲き、見事な桜のトンネルができる。また、サイクリングロードの終点より、一般道県道長久手線の自転車道を使って、万博公園までのコースができ、ちょっとしたファミリーサイクリングができる。

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。

開始地点「愛知県長久手町天然温泉ござらっせ」から終了地点「愛知青少年公園愛愛地球博記念公園モリコロパーク」まで

区間距離「3」km

万博開催中に造られた自転車道。距離は短いけれど、のどかな田舎道が整備され、万博公園は丘の上であり、少々上り坂ながら、ペダルを踏み公園に着くと気分は爽快。



渥美豊橋サイクリングロード①



渥美豊橋サイクリングロード②



渥美豊橋サイクリングロード案内板



渥美豊橋サイクリングロード③



長久手町より愛地球博記念公園までの自転車道①



渥美豊橋サイクリングロード④



長久手町より愛地球博記念公園までの自転車道②



伊良岬 恋路ヶ浜



長久手町より愛地球博記念公園までの自転車道③

6. お奨め自転車道 30 選



愛地球博記念公園の入り口



香流川サイクリングロード。道幅は3mある



愛地球博記念公園は現在工事中。一部開園



香流川サイクリングロード。桜並木



長久手天然温泉ござらっせ



香流川サイクリングロード



香流川サイクリングロード。桜並木とクルマ止め



香流川サイクリングロード

【「お奨め自転車道」30 選調査】[和歌山県]

○推薦理由（項目選択）：

※ハード面：道幅、距離、整備、高低差、カーブ、信号、横断歩道、トイレ、コンビニ、付属設備、案内図、標識、車止め、駐輪場、駅からの利便性、その他

※ソフト面：景観、史跡、沿線観光地、食べ物、その他

○大規模自転車道名：「太平洋岸自転車道（和歌山市内のみ）」約「6」km

○推薦理由（自由回答）：

海南市黒江より紀三井寺まで約4km。和歌山市手平にできた体育館の併設道路（国道42号線そば）約1.8km、それでもクルマを仕切っているから、自転車は走りやすい。国道42号線の新しい道路は、歩道を広く取っているが、段差（約2cm）あり、自転車走行は困難である。どのサイクリング道路も、弁当その他飲み物も購入はできない。あらかじめ、購入可能なところをチェックしておく必要がある。

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。

開始地点「海南駅裏」から

終了地点「海南市沖野々」まで

区間距離「8」km

野上電鉄の線路跡地にレクリエーション道路ができた。駅跡は公園や休憩所になり、のんびり走れる道になった。

どのサイクリング道路にも共通するが、店舗やトイレがないので、イベントに使用する前に十分な調査が必要。最近では女性の参加者も増えているので、特に注意しなければならない。



名東区千代田橋。香流川サイクリングロード入り口



香流川サイクリングロード



①太平洋岸自転車道の串本町の一部。片側だけが走りやすい部分である。このような道が続いていても、

6. お奨め自転車道 30 選

突然切れて反対側にまた続くといったところである。長い部分で3km 短いところでは200m。国道42号線だから、クルマは多く車道の走行は危険。したがって、快適なサイクリングを楽しめるコースとは言いがたい



②太平洋岸自転車道の海南市塩津の道。国道42号線の旧道で比較的坂のないところだが、この道層、民家のクルマまで切ることができない。したがって若干のクルマが入る。しかし、サイクリングを十分に楽しむことができる



③和歌山市手平の体育館に沿った道。太平洋岸道といえるかどうか疑問だが、約2kmの道がある。ジョギングを楽しむ人と一緒になるが、走りやすいところ。市民サイクリングに利用する



④和歌山市紀の川右岸の工事用の道路。大堰や橋の架

け替え工事等々に使用中だが、休日は使わないので国土交通省に無理をお願いして市民サイクリングに使用している



⑤かなり広いところもあり、ゲームや宝探しを実施する。自転車乗り方教室もやる。意外と好評



⑥休日の様子。少し違った視線から景色を眺めることができる。町中であることを、ふと忘れるようなひと時



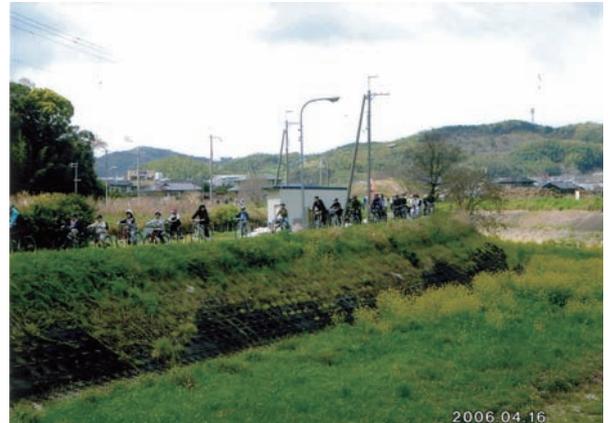
⑦紀の川市粉河町にある紀ノ川左岸のサイクリング道路。約2.8kmある。なかなか道で楽しく遊べるといった感じだが、出口、入り口が悪い。閉鎖された状

態といってよいだろう。市側は「開放的にするとゴミ捨て場になる恐れがある」とのこと



⑧紀ノ川市貴志の貴志川右岸河川敷レクリエーション道路。われわれはサイクリング道路といった感じで使用している。諸井橋から調月まで約5km すばらしいサイクリング道である

ほとんどクルマが入ってこない。むしろ集団で自転車が走っていると、避けてくれる感じ。コースを設定する前に2万5000分の1地図で線を引くが、現地へ行って調査をし、クルマの少ない道を探す。100人の集団サイクリングを可能にするための努力の結果と思う



⑩この道もクルマが入ってこないから、このようなサイクリングができる。70台の自転車が並んでいる



⑨正月の初詣サイクリング。この年は寒風の吹く寒い冷たい日だった。しかし、このサイクリング道路に入ると、楽しさが湧き出るよう。のびのびとサイクリングを楽しんでいる感じがわかる



⑫この道も一般道路。いっぱい広がって、わが物顔で走っている。最後尾のクルマは協会のクルマ。のんびり楽しそうに走っている様子がわかると思う



⑩これはサイクリング道路ではなく一般道路。しかし、

6. お奨め自転車道 30 選

【「お奨め自転車道」30 選調査】[京都府]

○推薦理由（項目選択）：

※ハード面：道幅、距離、整備、高低差、カーブ、信号、横断歩道、トイレ、コンビニ、付属設備、案内図、標識、車止め、駐輪場、駅からの利便性、その他

※ソフト面：景観、史跡、沿線観光地、食べ物、その他

○大規模自転車道名：「京都八幡木津自転車道線」約「45」km

○推薦理由（自由回答）：

全コース、クルマと接することなく走れる。

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理をご説明ください。

開始地点「」から

終了地点「」まで

区間距離「」km



宮前橋付近。ここが最後のクルマと接する箇所であったが、橋の下を通れるようになり、全コースクルマと接することなく走れるようになった



桂川沿いの快適なコースの一部

【「お奨め自転車道」30 選調査】[岡山県]

○推薦理由（項目選択）：

※ハード面：道幅、距離、整備、高低差、カーブ、信号、横断歩道、トイレ、コンビニ、付属設備、案内図、標識、車止め、駐輪場、駅からの利便性、その他

※ソフト面：景観、史跡、沿線観光地、食べ物、その他

○大規模自転車道名：「蒜山高原自転車道」約「28」km

○推薦理由（自由回答）：

岡山県北地区最大の観光地（標高 500m）で、西の軽井沢と呼ばれている。ジャージー牛の放牧される草原あり、ブナやナラの原生林あり、避暑地として生を受けた高原である。太古の時代に蒜山三座、大山の火山活動で生まれた盆地で、旭川の源流でこんこんと湧き出る塩釜の冷泉、環境庁の選定した名水百選の 1 つ。こうした名所旧跡のある自転車道で、ソフト面では大変優遇されているコースである。

*ハード面＝道幅 3m、距離 28km、高低差 150m、信号 1 か所、横断歩道 6 か所（大きな交差点は 2 か所）、トイレあり、食堂レストランあり、レンタサイクルあり、駐輪場駐車場あり

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。

開始地点「ひるぜん高原センター」から

終了地点「蒜山やつか温泉（快湯館）」まで

区間距離「15」km

ひるぜん高原センター、郷原漆器の館、蒜山郷土博物館、ひるぜんジャージーランド、道の駅蒜山高原「ホテル蒜山ヒルズ」、自然牧場公園八東、塩釜の冷泉、蒜山やつか温泉（快湯館）





ひるぜん高原センター

センターの裏が遊園地になっており、この建物の中にレストラン、喫茶店、お土産コーナーがある。この建物に、体長 150cm、体重 35.5kg、世界最大級のオオサンショウウオを飼育している



蒜山郷土博物館

四つ塚古墳群の出土品を中心とした「古代の蒜山」、蒜山の四季と大宮踊りを中心とした「蒜山の自然と文化」の2つのテーマで蒜山を紹介



郷原漆器館

「伯耆の国に通じる大山道の旅人が、皆ここに宿をとる。住んでいる人の多くは漆器を作りこれを売って云々」という話が、新作陽誌に書かれているほど、伝統の香り高い民芸特産品。その歴史は約 600 年

ひるぜんジャージーランド

蒜山大山の大パノラマの中で、作り立ての乳製品やジャージー牛のステーキ、チーズフォンデュなど日本一の産地ならではの味が楽しめる。乳製品工場も見学できる

6. お奨め自転車道 30 選



道の駅蒜山高原「ホテル蒜山ヒルズ」

ホテル蒜山ヒルズ蒜山山菜茶屋サイクルセンターを核とする道の駅。タッチパネルで目的地を簡単にチェックできるコーナーや、蒜山の特産品も購入できるようになっている。人気メニューの山菜そば、山菜うどん、山菜定食は、ここでしか味わえない一品



自然牧場公園八束

道の駅「蒜山高原」やホテル蒜山ヒルズの向かいに位置する自然牧場公園は、蒜山の豊かな自然を楽しめ、高原でのんびりとした時間を過ごすのに最適です。すぐ後ろに雄大な蒜山三座を望むことができるこの公園は、4月下旬～10月下旬までジャージー牛が放牧され、間近でその姿を見ることができる。季節ごとの花や樹木も楽しめ、芝生広場や簡単な子供の遊具設備もあるので、家族連れにもおすすめ



塩釜の冷泉

触れて驚き、飲んで感動の天然水。地元の人たちから「塩釜さま」と呼ばれている名水の源。この泉こそが、天上の国に湧くという真の名泉「天の真名井」だといわれる。それはそれは冷たくて、透き通った水の園である。昭和60年に環境庁により全国「名泉百選」の1つに選ばれた。一年中11℃の清らかに澄んだ冷水が湧出している



蒜山やつか温泉（快湯館）

自転車に乗って広大な自然を楽しんだあとは、ここ快湯館でのんびりと湯に浸かって高原の眺めを満喫する
といい。施設内は、大浴場カラオケルーム休憩室を完備。温泉は神経痛五十肩冷え性高血圧症婦人病などに
効能があり、洋風露天風呂から見る景色は最高

【「お奨め自転車道」30 選調査】[広島県]

○推薦理由（項目選択）：

※ハード面：道幅、距離、整備、高低差、カーブ、信号、横断歩道、トイレ、コンビニ、付属設備、案内図、標識、車止め、駐輪場、駅からの利便性、その他

※ソフト面：○景観、○史跡、沿線観光地、食べ物、○その他

○大規模自転車道名：「広島大田川河川敷サイクリング周遊コース」約「30」km

○推薦理由（自由回答）：

春、夏、秋、季節の変化がはっきりしている景観、史跡があるところ。広島市内のど真ん中にある中央公園（淪華園）をスタートし、大田川の左岸を北上。ランニングと自転車専用道路。春には桜やツツジ、夏には深緑。左手に川の流れ。途中には市内唯一の吊り橋。川の中州では水鳥のアオサギが枝で翼を休めている。さらに行くと、国宝の不動院があり、河川敷にはゴルフ場があり、広島の水瓶である高瀬堰を折り返し、右岸を走る。若草の生えるころの川面に映える景観はすばらしいものがある。さらに右岸を下っていくと、三滝駅、三滝寺への参道と続く。秋の紅葉が美しい三滝橋を渡り、コースを左岸に変え、平和大通りを経て平和公園に入り、原爆ドームでゴールとなる。

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。

開始地点「」から

終了地点「」まで

区間距離「」km

6. お奨め自転車道 30 選

【「お奨め自転車道」30 選調査】[鳥取県]

○推薦理由（項目選択）：

※ハード面：道幅、距離、整備、高低差、カーブ、信号、横断歩道、トイレ、コンビニ、付属設備、案内図、標識、車止め、○駐輪場、○駅からの利便性、その他
※ソフト面：○景観、○史跡、○沿線観光地、食べ物、その他

○大規模自転車道名：「米子境港自転車道」約「25」km

○推薦理由（自由回答）：

コース開始&終着地となる米子～境港間は、JRでのアクセスが容易であり、米子駅前ではレンタサイクルも可能である。コース全体はほぼフラットで、初心者でも気軽に楽しめる。米子市内を流れる加茂川沿いは、かつて舟で荷物が行き交った土蔵や古い町並みが続き、往時を偲ぼせる。ラムサール条約湿地へ登録された中海には米子水鳥公園があり、西日本最大のコハクチョウの越冬地として著名である(米子水鳥公園は、米子市内から西へ5km、コース沿線から中海方向に2km)。自転車道は弓ヶ浜半島中央を流れる用水「米川」に沿い、周囲は田園地帯となり、米子市特産の白ネギ畑が続き、遠景には伯耆富士とも形容される秀麗な「大山」が望め、境港に向かっては、島根半島の山並が間近に控えている。マグロの水揚げ、鬼太郎やねずみ男に会える町として有名になった境港、水木しげるロードでは、妖怪オブジェたちが出迎えてくれる。



境港市水木しげるロード、「ねずみ男」ブロンズ像



ラムサール条約湿地の中海、米子水鳥公園



米子市内加茂川沿いにある土蔵群



米子境港自転車道。大山を望み、周囲に白ネギ畑などが広がっている

【「お奨め自転車道」30 選調査】〔島根県〕

○推薦理由（項目選択）：

※ハード面：道幅、距離○、整備○、高低差○、カーブ、信号、横断歩道、トイレ、コンビニ、付属設備、案内図、標識、車止め、駐輪場、駅からの利便性、その他
 ※ソフト面：景観○、史跡○、沿線観光地○、食べ物、その他

○大規模自転車道名：「出雲路自転車道、宍道湖湖北自転車道」約「53」km

○推薦理由（自由回答）：

稲佐の浜付近は、潮風を受けながら海岸沿いを気持ちよく走ることができていい。

神戸川河口付近は、自転車道際に松が生えているので、松のトンネルを走る感じがする。

自転車道から少し離れると、旧 JR 大社駅舎出雲ドーム島根ワイナリー出雲大社など観光地がある。

高瀬川沿いは柳がゆらゆらと揺れ、川のせせらぎを聞きながら走ることができ、とてもいやされる。

斐伊川沿いの自転車道は、クルマの進入がなく、何の障害もないので、風を切って気持ちよく走ることができる。

宍道湖沿いの自転車道と一畑電鉄線路が並走しており、途中走るのが疲れたときは、一畑電車に自転車を持ち込むことができるので、自分に合ったスタイルでサイクリングを楽しむことができる。

宍道湖の風景は、自転車の足を思わず止めてしまうほど絶景の場所が多い。場所によっては、夕日に染まる宍道湖をクルマを気にせずに楽しめる。

自転車道沿いには、松江フォーゲルパークやルイス C ティファニー庭園美術館、ちょっと足を延ばせば松江城や堀川地ビール館、武家屋敷など多くの観光地を楽しむことができる。

自転車道沿いには、世界でも珍しい花と鳥の楽園、松江フォーゲルパークがあり楽しむことができる



(堀川遊覧と武家屋敷)

松江城の堀川を利用し、遊覧船が運航されており、水辺から見た松江城や水面に映る四季折々の景色により心が和む。近くには、当時の姿をほぼそのまま残し、武家の暮らしぶりを偲ばせる武家屋敷もある



(松江城と桜)

ちょっと足を延ばせば松江城があり、城山公園中を走ることもできる。静寂で落ち着いた風情がある



(松江フォーゲルパーク)



(夕日に染まる宍道湖)

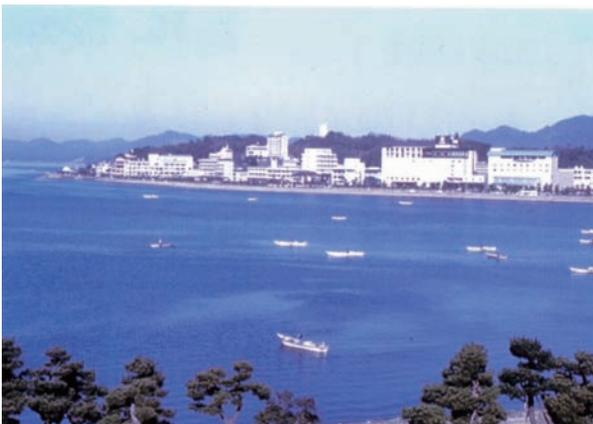
6. お奨め自転車道 30 選

場所によっては、夕日に染まる宍道湖を楽しむことができる



(宍道湖沿い)

宍道湖沿いは自転車道と一畑電鉄線路が並走しており、電車を利用したサイクリングが楽しめる。また、宍道湖の風景は、自転車の足を思わず止めてしまうほど絶景の場所が多い



(宍道湖の風景)

松江宍道湖温泉街とジジミ取りの船、宍道湖の美しい景色を見ながらのサイクリングは気持ちがいい



(斐伊川)

美しい模様の砂州と水の流れが幻想的な世界に導いてくれる。斐伊川土手は車道と完全に分離されているので、安全で風を切ってサイクリングを楽しめる



(一畑電鉄)

自転車道と並走しており、途中走るのに疲れたときや、少し遠出したいときは、電車に自転車を持ち込むことができるので、自分に合ったスタイルでサイクリングを楽しむことができる



(斐伊川土手)

車道と完全に分離されているので、安全で風を切ってサイクリングを楽しむことができる



(斐伊川土手)

車道と完全に分離されているので、安全で風を切ってサイクリングを楽しむことができる



(高瀬川沿い)

高瀬川沿いは柳がゆらゆら揺れ、川のせせらぎを聞きながら走ることができ、とてもいやされる



(旧 JR 大社駅舎)

少し足を延ばせば、旧 JR 大社駅舎がある。切符売り場やポストがレトロな雰囲気を漂わせており、懐かしい気持ちにさせてくれる



(高瀬川)

柳にくすぐられながらのサイクリング。川のせせらぎと情緒ある町並みを満喫できる



(出雲ドーム)

少し足を延ばせば、田園にひときわ目立つ白い出雲ドーム。近くで見るとより大きくて圧倒される



(出雲大社)

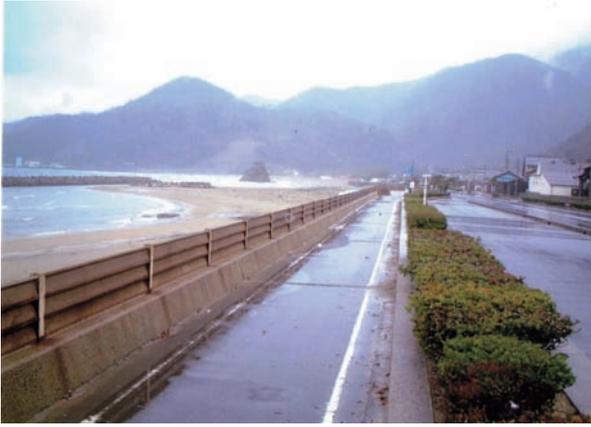
ちょっと足を延ばせば、縁結びの神福の神として全国から信仰を集めている出雲大社がある



(神戸川河口付近)

自転車道際に松が生えているので、松のトンネルといった感じ。西風によって松が傾いており、独特の景観が広がる

6. お奨め自転車道 30 選



(稲佐の付近)

潮風を受けながら、海岸沿いを気持ちよく走ることができる



(稲佐の浜付近)

潮風を受けながら、海岸沿いを気持ちよく走ることができる。また、日本海に沈む夕日は絶景

【「お奨め自転車道」30選調査】〔徳島県〕

○推薦理由（項目選択）：

※ハード面：○道幅、○距離、整備、○高低差、カーブ、○信号、横断歩道、○トイレ、コンビニ、付属設備、○案内図、○標識、車止め、○駐輪場、○駅からの利便性、その他

※ソフト面：○景観、○史跡、○沿線観光地、○食べ物、その他

○大規模自転車道名：「鳴門徳島自転車道」約「32.8」km

○推薦理由（自由回答）：

家族のレジャー青少年の健全なスポーツなど、憩いの場として自然に親しむことができる。コースは鳴門市撫養町を起点とし、徳島市川内町を終点とする沿線の景観と交通の安全を考慮し主に海岸線や河川の堤上などを利用して、沿線に数多くの名所旧跡など臨まれている。清少納言の墓所といわれているあま塚、岡崎城（鳥居記念博物館）岡崎月見ヶ丘海水浴場、また徳島の空の玄関徳島空港、十郎兵衛屋敷などあります。また沿線は海岸線の自然美だけでなく、砂地に開けたサツマイモ、大根などの農業の風景も楽しめます。

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。

開始地点「岡崎海岸」から

終了地点「月見ヶ丘休憩所」まで

区間距離「13.5」km

鳴門海峡に架かる本四連絡大鳴門橋の遠景を一望し、対岸には淡路島を眺め、また南東部には紀伊水道が開けており、特に夜は漁り火が海一面に広がる光景が見られる。海鳥が多く見られる。空の玄関徳島空港があり、現在拡張のため整備中で、できあがればたくさんの利用者も増え、快適なコースといえます。休憩所には、海水浴場の施設として、トイレ、水道などあります。テント村もあります。



岡崎海岸より大鳴門橋を望む



加賀須野橋から小松休憩所までの間



鳴門海峡に架かる本四連絡大鳴門橋の遠景を一望し、対岸には淡路島を眺め、また南東部には紀伊水道が開けており、夜は漁り火が海一面に広がる光景が見られる。



加賀須野橋から小松休憩所までの間



岡崎海岸～月見ヶ丘休憩所



小松海岸トイレ前



クルマ止め

6. お奨め自転車道 30 選

【「お奨め自転車道」30 選調査】〔愛媛県〕

○推薦理由（項目選択）：

※ハード面：道幅、距離、整備、高低差、カーブ、信号、横断歩道、トイレ、コンビニ、付属設備、案内図、標識、車止め、駐輪場、駅からの利便性、その他

※ソフト面：景観、史跡、沿線観光地、食べ物、その他

○大規模自転車道名：「一般県道今治大三島自転車道と来島海峡大橋、伯方大島大橋、大三島橋の自転車道」約「49」km

○推薦理由（自由回答）：

平成16年2月、国土交通省がしまなみ海道地区をモデル地区として指定し、これを受け、県はサイクルツアー推進協議会を発足させ、施設、案内図、標識などの整備がなされつつある。また、協議会には有識者や地元グリーンツーリズムの役員や私どもサイクリストの代表も含まれているが、特に伯方島のグリーンツーリズムの活動は、昨年秋、その方面での大きな賞を受けた。今治から大三島までのコースは息つく間もないほど見どころが多く、ありすぎるぐらいですので、観光パンフを同封させていただきます。来島海峡大橋とループの取り付け道、大島、伯方島、大三島それぞれに訪れるサイクリストの心をいやしてくれる、この地域の海は母の胎内で、しまなみ街道はへその緒にも例えることができますと思います。とにかく一度走ってほしいです。世界中のサイクリストがへその緒をつたって母の胎内へ。いつか3000以上のサイクリストの祭典にしたいと思っています。

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。

開始地点「」から

終了地点「」まで

区間距離「」km



開会式直前の森恒雄会長（中央）。右は越智市長、左は藤原助役



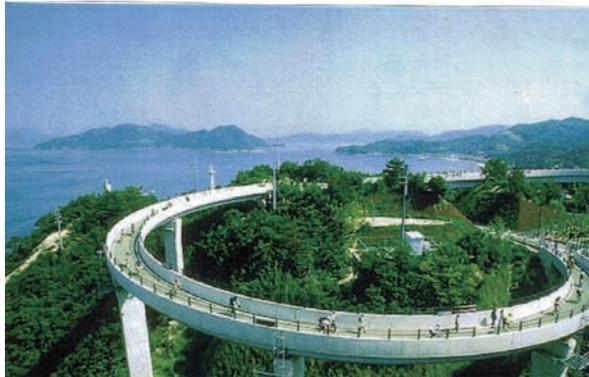
サンライズを出発、ループ状の取り付け道を来島海峡大橋へと上る参加者、もうすぐ橋上だ



開会式



開会式



サンライズ横から来島海峡大橋までの取り付け道



船折瀬戸休憩所



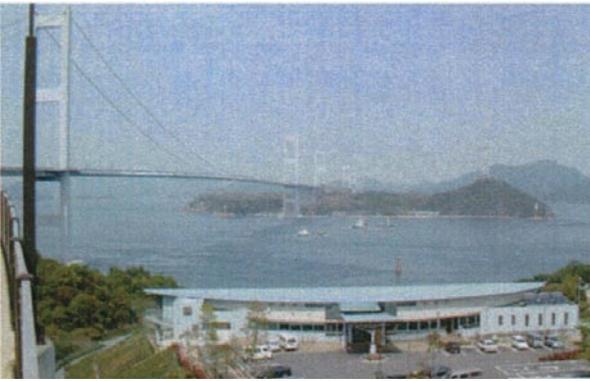
案内標識設置状況



駐輪施設



案内板設置状況



来島海峡大橋



距離標



サンライズ糸山正面



路面表示

6. お奨め自転車道 30 選

【「お奨め自転車道」30 選調査】[福岡県]

○推薦理由（項目選択）：

※ハード面：○道幅、距離、○整備、○高低差、カーブ、信号、横断歩道、トイレ、○コンビニ、付属設備、案内図、標識、○車止め、駐輪場、駅からの利便性、その他

※ソフト面：○景観、○史跡、沿線観光地、食べ物、その他

○大規模自転車道名：「一般県道西ノ浦今宿自転車道線」約「15.5」km

○推薦理由（自由回答）：

このコースのお奨めは、優れた自然景観です。このコースのある糸島半島は、さほど広くないエリアに豊かな「海田園林間」の自然環境がコンパクトに詰まっています。特色ある飲食店や海水浴釣りサーフィンゴルフパラグライダーなどの多様なリゾート施設も整っていて、観光農園や自然歩道（小さな山登り）も楽しむことができます。この自転車道をメインにこれらの要素を織りまぜ、いろいろなコースを設定できることがこのコースの実最大の優位性です。サイクリングの動機や目的、またランの距離時間帯季節にも幅広く対応可能です。交通安全面の心配もほとんどありません。

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。

開始地点「」から

終了地点「」まで

区間距離「」km



松並木の道



鎌倉時代の元寇防塁跡



糸島半島二見ヶ浦



海岸を通る道



市街地を通る道

【「お奨め自転車道」30選調査】〔佐賀県〕

○推薦理由（項目選択）：

※ハード面：道幅、距離、整備、高低差、カーブ、信号、横断歩道、トイレ、コンビニ、付属設備、案内図、標識、車止め、駐輪場、駅からの利便性、その他

※ソフト面：景観、史跡、沿線観光地、食べ物、その他

○大規模自転車道名：「徐福サイクリングロード」約「5」km

○推薦理由（自由回答）：

このサイクリングコースは、以前国鉄佐賀線だった線路を自転車道として舗装した道となっています。道はほぼ平坦で直線2車線のコースとなっており、初心者や子供連れのサイクリングに向いています。沿道は桜の木が並んでおり、春先は桜のトンネルを走り抜けることができます。コースの途中には駅舎やプラットフォームが残っており、レトロな雰囲気を残したポイントとなっています。コースの終点では筑後川昇開橋があります。可動鉄橋は今は歩道として動いており、筑後川を渡ることができます。橋上からは有明海を隔てて雲仙岳を望む景色もすばらしいです。

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。

開始地点「」から

終了地点「」まで

区間距離「」km



駅舎が残っています



桜並木



駅のプラットフォーム



踏切はもうありません。横断する道路に注意



案内図



まっすぐ延びる鉄道の跡

6. お奨め自転車道 30 選



陸橋です



終点は公園になっています



雲仙岳の眺め



昇開橋

【「お奨め自転車道」30 選調査】[宮崎県]

○推薦理由 (項目選択) :

※ハード面:○道幅、距離、○整備、○高低差、○カーブ、信号、横断歩道、○トイレ、○コンビニ、付属設備、○案内図、○標識、車止め、駐輪場、駅からの利便性、その他

※ソフト面:○景観、○史跡、○沿線観光地、○食べ物、その他

○大規模自転車道名:「宮崎佐土原西都自転車道」約「32」km

○推薦理由 (自由回答) :

宮崎市～綾町のサイクリング道路は、九州センチュリースポーツ in 宮崎県大会として毎年活用されていますが、宮崎市東部から旧国鉄路線跡のサイクリング道路とされている道は活用されることは少ない。数年前に九州大会で利用されたことはある。宮崎市の海の玄関口、宮崎港隣にヨットハーバーなどを備えるサンビーチツ葉海浜公園もほぼ整備され、防潮の長い松林の中に 13km 余りの歩行者自転車専用道路が完成整備されている。幅員 2～3m、高低差 2m、カラー舗装、宮崎駅から自転車で 20 分のところに公園があり、西都市公園まで専用路で 32km。

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。

開始地点「サンビーチ海浜公園」から

終了地点「宮崎市営自然動物園」まで

区間距離「13」km

ツ葉有料道路沿いの黒松林の中をときどき曲折している茶色塗装の歩行者自転車専用道路で、宮崎市主催のサイクリング大会が開催されている。児童を含めた参加者で青年の参加は少ない。道幅は 2～3m、高低差 2m で、一般車両と交差するところは 2 か所くらいで危険性はない。動物園、海浜公園とも大型駐車場が整備されている。付近にホテルなど宿泊施設もある。大型ホテル西側は立派な公園道路が 3km 余延びている。



大淀川河口左岸近くに2～3年前に完成した広大な海浜公園で、日向灘に面し、近くにはカーフェリー発着の港、一ツ葉有料道路に沿った広い駐車場もある。案内図左下に大型トイレなどの設備がある。



東方からの潮騒を肌を感じ、眺望は抜群



サンビーチ一ツ葉



写真中央が管理棟。南方に公園内の道路が伸びている



みやざき臨海公園駐車場



この地の裏西側の長い松林の中には、大型ゴルフ場、ホテルオーシャン、オーシャンドームなどの観光施設もある



日向灘を西方から公園を入れて撮影



6. お奨め自転車道 30 選



西都原古墳群まであと 21km の標柱。前方左手に国民宿舎石崎浜荘



標柱の右側にある案内板



黒松の繁る茶色舗装で曲折、2～3m の高低差のある 3km ぐらいの専用道路に続く道

右側は日向灘と砂浜で、ウミガメの産卵地帯とされている。松林は切れている



専用道路西沿いには、世界的プロゴルファー設計のトムワトソンゴルフコースが延びている

一ツ瀬浜沿いの専用道路を北上すると、熊本県境を水源としている大型の一ツ瀬川右岸河口に当たり、左折して川沿いを西進することになる



一ツ瀬川河口に設置してある案内板



茶色舗装と青色表示。←のサイクリングロード案内標識



一ツ瀬川右岸沿い（堤防道）の専用道路



西都原古墳群内に立つ案内板



西都原古墳群まであと 7km の標柱



広大な敷地には日本で一、二という前方後円墳をはじめ、未調査の大型古墳を含め、春の菜の花、桜並木、秋のコスモスの花園、博物館も新設され、観光客も増加しつつある



旧国鉄妻線路跡を自転車専用道路とした橋と青色の表示

西都市街入り口付近の自転車道路

7. イギリスにおける中心市街地活性化とモビリティへの施策

—TCM（タウン・センター・マネジメント）とショッピングモビリティ—

本調査研究事業では、自転車乗用環境の整備をテーマに様々な活動を行っているが、対象を自転車だけに絞り精緻な調査研究を行う反面で、環境時代のまちづくり・社会づくりという広い視野からモビリティのあるべき姿を考察する視点も必要と考える。その一環として、1980年代初頭に先進的な大手小売業者などによって提唱され参官民のパートナーシップで積極的に取り組まれてきたTCM（タウン・センター・マネジメント）と呼ばれる中心市街地活性化の取り組みと「ショッピングモビリティ」について論じる。

TCM について

環境時代のまちづくりについて考察するにあたり、1980年代初頭に、マークス&スペンサーやブーツといった先進的な大手小売業者などによって提唱されたTCM（タウン・センター・マネジメント）と呼ばれる中心市街地活性化の取り組みに注目したい。1980年頃のイギリスでは、多くのまちの中心市街地が荒廃し、治安上も危険な状況に陥っていた。TCMは、郊外に展開される近代的なショッピングセンターに対抗するために、その成功要因と同じものを中心市街地に取り入れようとした。それは、定期的な清掃とゴミ収集による清潔な環境、歩行者通路、車両アクセス道路、駐車場などの配慮によるアクセスのよさ、全体的なプロモーションとマーケティングの実施、消費者を誘引するイベントや催事を開催するマネジメント組織の設立、などである。イギリスでは、TCMの宣告組織であるATCMが1991年に結成され、2000年現在で289のTCMが登録されている（横森豊雄：英国の中心市街地活性化～タウンマネジメントの活用～、同文館、2001）。

TCMは、地方自治体、民間事業者、商工会議所コミュニティ団体によって構成されるパートナーシップ型の組織であり、協働的に作成されたビジネスプランのもとに、タウンセンターマネージャーとワーキンググループが個々の事業を担っている。すなわちTCMは、まちにかかわるあらゆる人が連携力を発揮し、まちの魅力向上の諸施策を総合的に進め、より多くの人

びとをまちに誘引し、にぎわいを創出しようとする運動体である。

ショッピングモビリティについて

もう一つの注目するまちづくりのしかけは、「ショッピングモビリティ（Shomobility）」と呼ばれるイギリス特有の歩行者支援の社会サービスシステムである。TCMによって、歩いて楽しいまちづくりが推進されるようになると、自然とモール（歩行者専用道路）が広がるようになった。自動車で目的のショッピングの至近までアクセスできなくなることで、歩行に困難のある人びとは困惑することになるのだが、ショッピングモビリティという歩行に困難のある人に歩行支援機器である電動スクータや車いすを貸し出すシステムが普及し、その問題に適切に対処している。1979年に新興都市ミルトンキーンズで始まったショッピングモビリティは全国に広がり、全英で250カ所以上が運営されている（タウンモビリティ推進研究会編：タウンモビリティと賑わいまちづくり 高齢社会のバリアフリー・ショッピング、学芸出版社、1999）。

2000年7月に1週間にわたり、TCMとショッピングモビリティの現地調査を行った。調査地は、イギリス中部の大都市であるノッティンガムとレスタ、地方の小都市であるバートン・アボン・トレント、新興都市であるミルトンキーンズ、歴史的な大学の町ケンブリッジ、ロンドン郊外の町キングストン・アボン・テムズ、ロンドン市内のイベント・パークであるザ・ドームの6カ所である。

この調査から、TCMの推進により、地域産業の衰退によって荒廃していた地方都市が、にぎわいをとりもどすことにより、安心して歩ける楽しいまちに整備されていることが確認できた。中心市街地はどの町も共通して、アクセシビリティ、ユーザビリティ、アメニティ、エンターテイメントという4要素がバランスよく配慮され、魅力的なタウンデザインがなされていた[図18～27]。また行政、事業所、ボランティア、一般住民のパートナーシップにより、きめ細かいタウン・サービスが適切に運営されていることも確認でき

た。日本とのもっとも大きな違いは、行政がデザイン・ディレクション力を持ち、戦略的なタウンマネジメントのリーダーシップを発揮していたことである。日英の比較は、土地所有制度の違いなどにより単純には比較できないものの、これからの参画型デザインングによるまちづくりの参考として生かせる知見を得ることができた。

ショッピングモビリティとタウンモビリティの比較考察

イギリスでは市民権を得ているショッピングモビリティが、日本では、なかなか普及しない。その原因は根本的に、まちづくりの考え方にあるとの仮説を立て、両者の比較を行った。イギリスのショッピングモビリティ4カ所（ノッティンガム、レスタ、バートン、ケンブリッジ）と、日本のタウンモビリティ4カ所（広島市、金沢市、秋田県鷹巣町、石川県輪島市）を実地調査し、その差異を比較検証した（Hsumi, T., Matsui, A., Shiraishi, M., : Comparison and evaluation of shopmobility and town mobility by QOL maps, Include 2005, CD-ROM, 2005）。

調査は、イギリスでの7カ所のショッピングモビリティ調査から得られた「まちづくりの5特質」、すなわちアクセシビリティ、ユーザビリティ、アメニティ、エンターテイメント、パートナーシップが、日本ではどのような実態であるかということ調べた。

ショッピングモビリティに見られるユーザビリティ、アメニティ、エンターテイメント、パートナーシップは、高齢者や障がい者の社会コミュニケーションレベルの高度化に効果的と思われる。すなわち、ベッドや部屋に閉じこもりがちな人に外出を促し、外出によって社会との交流を愉しみ、まちでの主体的行動を通して、社会的活動への参画を促すというステップアップ効果があると思われるからである。ショッピングモビリティとタウンモビリティを比較すると、表面的なサービス・メニューにおいては大差はないものの、タウンモビリティには、高齢者や障がい者の社会コミュニケーションレベルを高めるコンテンツに、さまざまな不足点や問題点が存在することが観察できた。

生活の充実を図りその質を高めようとする行為は、日本では、治療以外は個人的問題としてとらえられ、個人やその家庭のマネジメントに任せられている。高齢社会においては、社会全体が個人の生活の質の確保と向上に対してさまざまな働きかけを行い、その動機付けのための多様なプログラムを準備し、高齢者の選択

に供すべきである。まちづくりも、そのための効果的なプログラムの一つと位置づけられるべきであり、「毎日外出したくなるようなまちづくり」を社会全体の英知を結集して推進する必要がある。閉じこもりがちな人に対し、積極的に外出の動機付けを行い、まちに誘い出し、日常的な軽度の運動を持続的に行わせることにより、低コストで効果的な健康維持が図れる可能性がある。

タウンモビリティは、「アクセシビリティ」や「ユーザビリティ」という基礎的メニューの整備段階に留まっており、さらに複合的なまちづくりの推進が必要である。

以下にいくつかの具体的施策をリストアップしてみる。

- アクセシビリティ：交通システムの一層の多様化（パーク&ライド、ダイアル・ア・ライド、レンタサイクルなど）、駐車スペースと管理の改善
- ユーザビリティ：バリアフリーの改善（モールなど人・車共存システムの工夫、歩道の改善、自転車専用道の整備、トイレの整備など）、
- アメニティ：休憩施設の整備（ポケットパーク、ベンチの整備など）、設え・彩りのデザイン（花のまちづくりなど）
- エンターテイメント：モールの魅力化（屋台（Street Traders）の配置、イベントの企画・開催、コミュニケーションの場の整備、スタッフの配置
- パートナーシップ：チャリティやボランティアマインドの育成、生涯学習プログラムの整備とまちでのさまざまな実践機会の提供

イギリスのショッピングモビリティと日本のタウンモビリティの比較を通して、以下のようなまちづくりの課題が明らかになった。

「ユーザビリティやアクセシビリティはユニバーサルデザインの入口として重要ではあるが、それだけではユニバーサルデザインは完結しない」、「ユニバーサルデザインのプログラムには、生活環境全体に、心地よさや調和性、質の高いアメニティ要素が必要不可欠である」、「まちには、多くの人が行ってみたい、歩き回りたと思うような楽しさや魅力、すなわちエンターテイメント性が必要である」、「隅々まで行き届いたユニバーサルデザインを実現していくためには、社会のあらゆる人の理解と参画による社会づくりのデザインング、すなわちソシオデザインが求められる」、

7. イギリスにおける中心市街地活性化とモビリティへの施策

「生活の質を高め、人と生活空間とのよりよい関係性や調和をめざすことが社会の目標であるというビジョンが、あらゆる人に共有され維持され続ける必要がある」、などである。これを、「ユーザビリティ」「アクセシビリティ」→「アメニティ」→「エンターテイメント」→「パートナーシップ」というように単純化してとらえてみると、ユニバーサルデザインの考えに立ったまちづくりの階層構造が見えてくる。タウンモビリティが根づかない日本の社会は、ソシオデザインやユニバーサルデザインがまだ未成熟な段階にあるといえる。



モール（ユーザビリティ）

イギリスのショッピングモビリティ



ダイアル・ア・ライド・サービス(アクセシビリティ)



ノンステップバス（ユーザビリティ）



駐車場至近のオフィスアクセシビリティ



笑顔のスタッフ（アメニティ）

7. イギリスにおける中心市街地活性化とモビリティへの施策



休憩スペース (アメニティ)



チャリティの学生フタッフ達 (エンターテイメント)



演奏家たち (エンターテイメント)



キャスト意識の高いスタッフ達(エンターテイメント)



ストリートパフォーマンスショー (エンターテイメント)

平成 18 年度「自転車乗用に関する調査研究事業」

報 告 書

大規模自転車道の乗用環境実態調査

財団法人 日本サイクリング協会

〒 107-0052 東京都港区赤坂 1-9-3

URL : <http://j-cycling.org/>

Mail : jca@j-cycling.org

Tel : 03-3583-5628 Fax : 03-3583-5987

2007 年 3 月



この調査研究事業は、競輪の補助金を受けて実施しました。