

平成22年度

自転車乗用に関する調査研究事業 報告書

—観光資源の魅力化におけるサイクリング活用方策の調査研究—

財団法人 日本サイクリング協会

KEIRIN



競輪補助事業

魅力化が進むしまなみ海道①：雄大な景観と昔ながらの風情を堪能



しまなみ海道を代表する来島海峡大橋は、世界初の三連吊り橋（上）。その標高50mを超える橋桁から、見下ろした瀬戸内海と島々（左）



因島の土生地区は、造船で栄えた歴史ある町（左）。生口島の観光スポット、耕三寺の五重塔（右）

魅力化が進むしまなみ海道②：アクセシビリティ、ユーザビリティ



①JR尾道駅と、向島に渡る船乗り場は目と鼻の先。②埠頭から渡船へは簡単に乗り込める。自転車も立てかけるだけ。③道の駅「ようみいきいき館」の駐車場。ここにはレンタサイクルのターミナルもある。④橋の手前、もしくは後にある無人の料金所。⑤因島大橋は、歩行者と原付&自転車で走行区分されている。⑥大三島内には、自転車道なのに階段が。⑦白線の右に引かれた「しまなみブルー」のカラーライン。

魅力化が進むしまなみ海道③：アメニティ、エンタテインメント



①案内板を見入る外国人サイクリスト。②しまなみブルーに彩られた案内標識には、最寄りの観光ポイントが示されている。③「サンライズ糸山」に配備されたタンデムのレンタサイクル。④耕三寺の門前には、スタンドを備えた駐輪場がある。⑤大山祇神社脇のサイクリターミナルにはシャワー室も。残念なことにあまり使用されていないようだ。⑥各島内では遍路巡りができる。⑦日本総鎮守と呼ばれる大山祇神社。⑧潮の満ち干により見え隠れするお地藏様。

魅力化が進むしまなみ海道④：ホスピタリティ



尾道駅前の観光案内所（左）、向島への渡船のアーチには「サイクリングロード」のマークと文字（右）



フェリーが着いた佐木島の港では、地元の観光ボランティアの方々が横断幕を用意して迎えてくれた



耕三寺近くの商店街は、サイクリスト歓迎の姿勢を示す

3月以降も延長されることが決まった
フェリーや渡船の割引が受けられるパスは、



平成22年度
自転車乗用に関する調査研究事業
報告書

-観光資源の魅力化におけるサイクリング活用方策の調査研究-

目次

口 絵 魅力化が進むしまなみ海道	1
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
巻頭コラム（「ノー・マップ・サイクリング」のすすめ～「サイクリングターミナル」を見なおそう）	8
本調査研究の概要	14
調査地レポート1：「ファミリー向けテーマパーク型」	16
調査地レポート2：「ビギナー向けテーマコース型」	51
調査地レポート3：「コアユーザー向けロングライド型」	112
巻末コラム（バイクラックつきバスにできることは～広島県が推進する「瀬戸内 海の道構想」）	132
総括（まとめ）	143

平成22年度「自転車乗用に関する調査研究事業」
-観光資源の魅力化におけるサイクリング活用方策の調査研究-

調査研究委員会

委員長	蓮見 孝	筑波大学大学院	教授
委員	岩田 淳雄	(株)八重洲出版	サイクルスポーツ 編集長
	沢田 昌樹	時事通信社	整理部次長
	澤田 裕	フリーランス編集者	
	土肥 志穂	フリーライター	
	斉藤 円華	フリーライター	
	金子 義男	千葉県サイクリング協会	理事/北部支部副支部長
	渋谷 良二	(財)日本自転車普及協会	常務理事
	川口 豊勝	(社)自転車協会	業務部長
	加藤 元彦	(財)日本サイクリング協会	専務理事
事務局	小林 博	(財)日本サイクリング協会	業務第一部部長
	山口 文知	(財)日本サイクリング協会	業務第一部課長
	矢島 淳	(財)日本サイクリング協会	業務第一部課長補佐

(順不同)

はじめに

財団法人 日本サイクリング協会

財団法人日本サイクリング協会（「JCA」と略す）では平成17年度から6年間にわたり、競輪の補助金を受けながら「自転車乗用に関する調査研究事業」を継続・発展的におこなってきた。環境や健康についての意識が世界的な高まりを見せるなかで自転車の有効性が見直され、さらにインフラやライフラインが遮断される震災時においても自転車のメリットを再認識する報道が見受けられる。化石燃料や電気を浪費せずCO₂の排出もなく、さらに健康増進にも有効でレジャー性も高い自転車は、これからの理想的モビリティとして、いっそう注目度を高めていくに違いない。

このように多様なメリットを有する自転車を観光資源として生かしていこうとする動きも随所で見られるようになってきた。そこで本年度の調査研究テーマを「観光資源の魅力化におけるサイクリング活用方策の調査研究」と定め、サイクリングを地域振興やまちづくりに生かそうとする自治体や関係団体等の活動に資する情報提供と方策提言を目的とする事例調査と分析研究をおこなうこととした。本報告書は、その成果をまとめ報告するものである。

本調査研究では、自転車を活用し積極的に観光の魅力化や地域ブランディングをおこなっている地域や自治体を事例として選び、実走を基本とする調査と分析研究をおこなう。事例を、大きく3つのタイプ（テーマパーク型、テーマコース型、ロングライド型）に分類し、さらにそれぞれを3つのエリア（都市、郊外、景勝地）に分類して調査結果をまとめ、5つの視点（アクセシビリティ、ユーザビリティ、アメニティ、エンタテインメント、ホスピタリティ）から評価をおこなうものである。

本調査研究事業報告の詳細内容については本文を閲覧いただきたい。この調査研究事業の成果が、自治体や各種団体など、自転車乗用環境の整備と利活用に関わる多くの方々に参照・活用され、自転車乗用環境のいっそうの改善に生かされれば幸甚である。

平成23年4月

巻頭コラム

カラーライン「しまなみブルー」に学ぶ、「ノー・マップ・サイクリング」のすすめ

サイクリングロードやサイクリングコースを作っても、それを示すもの（看板や地図など）がなければ、サイクリングに利用してもらうことはできない。それは当然のことなのだが、そのアウトプットの方法が問題だ。特に紙の地図。

たいていのサイクリングロードやサイクリングコースでは、紙の地図が配布される。紙の地図はコース全体を把握するにはいいが、サイクリング中はこれが至って使いにくい。

地図を作成された担当者さんには、ぜひ一度、地図を持って自転車に乗ってみて欲しい。ルートを確認するたびにペダルを止め、地図をポケットから出し、広げなければならないことがどれだけわずらわしいか。サイクリングはスピーディかつ軽快に移動できるのが魅力であるのに、それが台なしといってもいい。せっかく作ったルートも魅力半減だ。

サイクリングロードやコースを作ったら、基本的には「ノー・マップ」で走れるよう工夫をしてほしい。たとえば、今やサイクリストの聖地ともなっている「しまなみ海道」では、看板やフットサインを充実させ、ほとんど「ノー・マップ」で往来ができる。

ただし、看板やフットサインが多すぎるのも問題。街の景観を損ねるからだ。その点も、しまなみ海道の看板やフットサインは適度であると思う。また、最近お目見えした「しまなみブルー」と称される新たなカラーラインにも注目だ。

サイクリングロードやコースを示すために、多くの場合は自転車走行レーンを「面」で塗りつぶす。国際的には水色で塗りつぶす例が多く、否が応でも目に飛び込んでくる鮮やかさだ。自転車レーンの認知や注意喚起にはいいかもしれないが、街の景観になじんでいるとは正直言えない。しかし、先述の「しまなみブルー」は色こそ水色であるものの、「面」でなく「線」で塗られている。しかも車道外側線に沿わせ、その同幅で引かれているため、まったく違和感がない（写真参照）。なんととっても、「しまなみブルー」というネーミングがステキではないか。

サイクリストはこの「しまなみブルー」のラインをたどって行けば、迷わずゴールへたどり着ける。つまり「ノー・マップ・サイクリング」ができる。住んでいる人にも、サイクリストにも優しい取り組みであるといえる。

ただし、しまなみ海道は広島県と愛媛県で行政区分が分かれてしまうため、問題も生じる。残念ながらこの「しまなみブルー」が引かれているのは、広島県側のみ。利用者にとっては1本のサイクリングルートであるのに、途中で道しるべが変わってしまうのはいかなるものか。この問題を抱えるルートは多々ある。

一方で、このカラーラインは寄り道には適さない。このライン上以外にも立ち寄ってもらうためには、やはり地図が必要だ。そこでこの地図を電子化してしまうことをおすすめしたい。

最近では自転車用のGPS機器もたくさん発売されてお



白線の右に引かれた「しまなみブルー」のカラーライン

り（ガーミンの Edge800J やユピテルのアトラス ASG-CM シリーズなど）、ルート検索だけでなく、事前にオンライン上でサイクリングルートを落とし込むこともできる。

たとえば、各自治体等はサイクリングルートの専用サイトを作り、サイクリングを計画している人には、そのサイトからルートをダウンロードしてもらいサービスを実施してはどうか。これならルートは無限大に紹介できるし、地図はいつも最新にできる。実際に走った人から、オススメのルートや立ち寄りスポットを

投稿してもらうことも可能だ。GPS はハンドルまわりにマウントすることができるので、止まって地図を取り出す必要はなくなり、サイクリストは示されたラインをたどって行けばいい。GPS を持っていない人のために、レンタサイクルステーションなどでの貸し出しサービスをするのもいいだろう。その際はステーションにパソコンを1台置き、そこから好きなルートをダウンロードできるようにするといい。もちろん係の人がオススメルートを説明できれば、コミュニケーションの輪も広がるだろう。

このように「ノー・マップ・サイクリング」が実現できれば、おのずとそのサイクリングコースやルートの評判も上がり、口コミで利用者も増えていくはずだ。サイクリングコースやルートを作ってもらえるのは大変うれしいことだが、そのアウトプットの方法も重要事項だと、ぜひ認識してもらいたい。



ガーミン Edge800J (左) とユピテルアトラス ASG-CM21 (右)

バイクラックは魔法のアイテム。これひとつでバイクフレンドリーな街づくり

ロードバイクに乗ってさっそうと街を走ると、今でこそ「かっこいい！」と言われるようになったが、昔はどうだろう。ピタピタジャージにヘルメット姿のロードバイク乗りは「マニアック」と言われ、道路でも自歩道でも邪魔者扱い。それでも昔からの愛好家は、世の中の端っこを黙々と走り続けた。この楽しさをわかってもらえなくとも、自分が楽しければいいと思い、決して人に「自転車が好き」と告げることもなかった。言ってもわからないと思っていたからだ。でもそこへ、昨今のロードバイクブームがやってきた。爆発的なブームの要因のひとつは、今まで「自転車が好き」と言えなかった人たちが、ようやく表に出てきたからではないかと思う。堂々と、「自転車に乗ろうぜ」と誘えるようになった。

それでもまだまだ潜在的なマニアック意識は薄れず、世間に少しでも優しくしてもらえると、その温かさに涙が出そうになるくらいだ。

たとえば最近、「サイクルトレイン」という、自転車を列車に載せられるサービスが増えてきて、昔からのサイクリストは感動している。「自転車を列車に載せて、何がうれしいんだ？」と思われるかもしれないが、自転車文化が根づいている欧州では、自転車を袋に入れることなく列車に載せられるのが一般的で、そのスタイルに日本のサイクリストはあこがれていたのだ。欧州はそれだけ、「自転車に対する世間への受け入れられ度」が違う。そのあこがれが日本で実現するのであれば、これほどうれしい

ことはない。

ただしサイクルトレインの実施は、現実的には日本では難しい。実施されている路線も、乗客の少ない地方路線や土日限定または期間限定が多い。実施にも多くの準備が必要だろう。

そこで、もっと簡単な方法でサイクリストに感動してもらえる手を紹介しよう。用意するのは1万5000円前後のバイクラック。これを街に置くだけ。



バイクラックがあるだけで、サイクリストの好感度はアップ

スポーツバイクの多くは、キックスタンドをつけていない。つまり、

何かに立て掛けるか地面に寝かせるかしなければ駐輪することはできないのだ。しかも片手で持ち上げられるぐらい車体が軽いので、何かと結びつけてカギを掛けたい。既存の駐輪場のほとんどは、駐輪場スペースを白いラインで囲っているだけだが、これではスポーツバイクは駐輪できない。そこでバイクラックの登場だ。

バイクラックにはさまざまな形態のものがあるが、おすすめできるのがサドルを掛けるタイプのバイクラックだ。折りたたみ式なので必要なときに組み立て、たとえば店の前に置いておけば、サイクリストは「おお！ この店は私たちのために駐輪場を用意してくれている！ つまりサイクリスト歓迎の店なのだ！」と、それだけでその店に寄りたくなってしまふ。バイクラックを置いてくれた思いやりを、無視できなくなってしまうのだ。

埼玉に「パン工房 シロクマ」というパン屋さんがある。このパン屋さん、パンがおいしいのはもちろんだが、店先にバイクラックが置いてある。埼玉のサイクリストが練習途中によくお邪魔する「パン工房 シロクマ」へ、(自分たちのために)バイクラックをプレゼントしたのが始まりという。おいしいパンとバイクラックが評判を呼び、そのファンは徐々に増え続け、今では「シロクマ Cafe Racing」というアマチュアチームまでできてしまったほどだ。ちなみにシロクマの店主は、自転車にはまったく縁のない方であったが、今では自らもサイクリングを楽しんでいる。

この「パン工房 シロクマ」の様子を見て、近所の店にバイクラックを置くところが多数出てきている。関係者は、「このあたりではバイクラックを置いてないと商売にならない」と言う。しかもサイクリストが「この店にもバイクラックがあった」と、その感動をブログなどに書き込むものだから、口コミは広がる一方だ。今ではルートマップに、バイクラック設置店も示されるようになった。

サイクリングコースやサイクリングルートを設定したら、立ち寄りスポットを紹介するのは自然な流れだろう。しかし、せっかく紹介された場所に、自転車を止める場所がなければ意味がない。再びサイクリストは、「どうせそんなもんか」と日蔭の世界へ気持ちに戻ってしまう。逆にバイクラックひとつあれば、サイクリストの感動の大きさといったら……。バイクラックを設置した人の想像を、はるかに超える感動となることだろう。

レンタサイクルで地域を元気に 秘訣は「利用者目線」

「レンタサイクルを使って地域の魅力を引き出そう」という取り組みが、各地で起こっている。特に観光地では、電車やバスなどの公共交通機関やマイカーよりも小回りが効き、徒歩よりも行動範囲が圧倒的に広い自転車への需要と期待は大きい。

全国の観光地に電動アシスト自転車を配置し、宿泊旅行者に貸し出す JTB の「旅チャリ」というビジネスもスタートした。

しかし、ただ漫然とレンタサイクルを用意すればいいのだろうか。道路を安全に走れなければ、あえて自転車に乗ろうとは思わない。また、一度はレンタサイクルを利用して見たとしても、サイクリングコース、あるいは街そのものが魅力に乏しかったりつまらなかったりしたら、二度と乗ろうとは思わないだろう。

つまり、「レンタサイクルが勝手に観光客を誘致してくれる」と考えるのは認識が浅いことになる。レンタサイクルで地域おこしや町おこしをしようと思えば、そこには必然的に自転車で楽しく走ってもらうための工夫が必要だ。

新潟市では、信濃川と日本海に囲まれた新潟島と呼ばれる区域を中心にレンタサイクルを利用した町おこしが進む。地元商店街らが運営する「新潟市自転車を活用したまちづくり推進協議会」では市と協力して、再生放置自転車を使用した「にいがたレンタサイクル」や、スポーツ車を 1 日 2500 円でレンタルする「スマートクルーズ」などのサービスを実施する。にいがたレンタサイクルの年間貸し出し回数は 2 万回。利用者の 55% がビジネスや観光が目的の県外者だ。

一連の事業の中心人物で、新潟市上古町商店街振興組合の高橋正良氏は、レンタサイクル活用の根本的な考え方について「歩行者、自転車利用者の重視」と言い切る。マイカー利用者は郊外型ショッピングセンターに行くが、市街地、わけても商店街の滞在者や利用者はそのほとんどが歩行者や自転車利用者だ。



「京都サイクリングツアープロジェクト」が運営する「京都駅レンタサイクルターミナル」



「スマート・クルーズ」で貸し出されるロードバイク。1 日 2500 円

そうした人々が利用しやすい環境を整えるため、上古町商店街では歩道と車道との段差をなくしたり、あえて路側の白線を消すことで自動車が心理的に入りにくい＝歩行者と自転車には安全で安心な通行空間を作ったりすることで、新たな人の流れを呼び込むことに成功している。

高橋氏は「商店街はコミュニティを守りながら発展している。そのコミュニティの中心に位置する歩行者が安心して歩ける『町のしつらえ』をつくるのが商店街の使命。金儲けのほうだけを向いてはいけない」

と話す。レンタサイクルという手段に振り回されず、地域再生という大局的な視点の中で自転車をどう活用すればよいかきちんと定まっているのである。

高橋氏は自転車店を経営するほどの自転車好きだが、自転車乗りの視点でサービスを提供できるのが強みだ。同じことは京都市の「京都サイクリングツアープロジェクト」でも言える。内装 8 段変速機と MTB サイズのタイヤを装備したオリジナルのシティサイクルは、坂や細かい段差の多い京都市内を快適に走れる。

同社の多賀一雄代表は、「ただ自転車を貸すのではなく、自転車による観光（サイクリングツアー）が目的」と話す。同じ「貸す」でもその街に合った使いやすさ、乗りやすさを提供できるかどうかは、利用者の印象を大きく左右する。これは、自転車好きでなければ提供できないサービスだ。

今後、自転車を利用した町おこしが各地に広がるだろうが、事業を手掛ける人はぜひ新潟と京都の事例から「利用者目線」を学んでほしい。

経済効果の向上に。あなたの街にもあるサイクリストの宿「サイクリングターミナル」を見なおそう

全国には 26 か所の「サイクリングターミナル」という宿泊施設がある。その名前から想像つくように、サイクリストのための宿である。昭和 45 年に第 1 号が三重県度会郡大宮町に建設され、一時は全国 63 か所にも広がった。しかし当時の自転車ブームがすたれ、施設の老朽化が進むなどして、閉鎖または自転車とは関係のない公共の宿に姿を変えるところが増え、現在の数に落ち着いている。

ただ、サイクリングターミナルとして続いているところでさえも、名前こそ「サイクリングターミナル」を名乗っているが、一般的な公共の宿として運営しているところが多く、正直言って支配人や責任者に自転車の知識がある人はほとんどいない。では、なぜサイクリングターミナルかというと、レンタサイクルの用意があることがまずひとつ。それがいわゆる大義名分といってもいい。でも、もうひとつ見落とされがちな大義がある。それは、宿泊者が自転車で訪ねて行ってもビックリされないことである。

一般の宿では宿泊者が遠くから自転車で訪ねたら、「えっ、自転車で来たんですか！ 自転車置き場……、うーん、どうしましょ」と、ヘタをすれば邪魔者扱いされることさえある。しかし、サイクリ



JR 奈良駅の「駅リンくん」で貸し出されるシティサイクル

ングターミナルはサイクリストの宿であるからビックリされることはなく、基本的に温かく迎えられる。それはサイクリストにとって、とても大切なことである。また、サイクリングターミナルにはレンタサイクルがあるので、それを置く保管倉庫がある。自分の自転車で訪ねたサイクリストは、その保管庫に自転車を預かってもらえる。大切な自転車だ。できれば外に置きたくない。サイクリングターミナルによっては部屋まで持ち込むことが可能なところもあるので、それだけでその宿を選びたくなるうれしいサービスだ。



佐波川自転車道沿いにある「防府市サイクリングターミナル」

最近では自転車を持って遠くへ旅してみたいサイクリストが増えている。電車や飛行機などに持ち込むため、自転車を袋に入れて持って行くことを「輪行（りんこう）」と言うが、その輪行をして普段とは違う環境の中で走ってみたい人は多い。輪行の解説をした専門書まで出るほどで、そういう人を宿泊を伴う観光客として取り込むためには、必ずサイクリストに優しい宿が必要だ。まずは、自転車で行ってもビックリされない宿。そして、自転車を大切に保管してくれる宿であって欲しい。そういった宿をイチから育てるのもいいが、近くにサイクリングターミナルがあれば、そこをテコ入れするのはどうだろうか。～うちにはサイクリストに優しい宿があります～そう PR するだけで、遠くから訪ねてくれるサイクリストが増えると思われる。マスメディアだって、ぜひ取り上げたいネタだと思うのだが。



一般のホテルでは、自転車をそのまま部屋に持ち込むことはできないケースが大半を占める。そのため大事な自転車は、輪行バッグに入れて持ち込むことになる

自転車引き出し！観光資源-本調査研究の概要

環境負荷が低く、健康にもいい。通勤に使えば渋滞知らずのうえに、通勤電車からも解放されてストレス解消……。近年のスポーツ車を中心とした自転車人気は、マイカーなどの自動車に代わりうるモビリティ（自由な移動）の可能性を社会に示しつつある。

そして今、こうした自転車の長所に注目し、観光や地域おこしに自転車を積極的に取り入れ、活用する動きが各地で起こっている。クルマや公共交通機関では点から点への移動になりがちだが、小回りが効き、寄り道もしやすい自転車で移動すれば、地域の魅力をまるごと面的に引き出せるということに、各自治体や商店街、NPOなどが気づき始めている。

（財）日本サイクリング協会では、平成 22（2010）年度自転車乗用に関する調査研究事業を実施するに当たり、テーマを「観光資源の魅力化におけるサイクリング活用方策に関する調査研究」と定めた。

本事業では行政が主体となって自転車を活用し、観光資源の魅力化に成功していると思われる地域や自治体を選び、実走を基本に調査分析を実施する。その成果を報告書にまとめることで成功事例および問題点を明らかにし、自転車を活用した街おこしをめざす自治体などの各団体に資するべく、情報の提供、および有効な方策を提言することを目的とする。

各地の自転車活用事例に学べ～本調査の背景と経緯

（財）日本サイクリング協会では、レジャーとしてのサイクリングについて実践的な調査と研究を積み重ねることで、単発・単年度の調査では明らかになりにくいサイクリングをめぐる諸問題を明らかにすることを追求してきた。

具体的には、平成 13（2001）年度から平成 15（2003）年度の 3 年間で首都圏を中心としたサイクリングコース設定の可能性を探り、平成 17（2005）年度から平成 21（2009）年度までの 5 年間で大規模自転車道での乗用環境の調査を契機に「サイクル・リンク構想」という概念を提唱した。

この概念は、途切れた各自転車道を新たに相互にリンクさせることで、当初個別単体のコースに設定した以上の機能と価値を見出そうというものだ。このサイクル・リンク構想は平成 21 年度に茨城県土浦市が「水郷筑波サイクルリンク整備事業」として採用するなど、一定の成果を挙げている。

そこで本年度からは、本文冒頭に述べたような近年の動向を踏まえつつ、大規模自転車道調査やサイクル・リンク構想で見出された観光資源としての自転車道の可能性をさらに探るべく調査をおこなうことにした。

すなわち、自転車と観光資源を関連させて地域振興を図る全国各地の自治体や民間団体の事例を調査し、その成功例と失敗例を分析することで今後への教訓を得ようとするものである。

自転車乗りの目線で実施～調査実施方法

本調査は平成 22 年 5 月 28 日（金）に第 1 回会議をおこない、それ以降も数度の会議を経るなかで調査対象のコースと地域、および調査の項目や方法などについて議論を重ねた。その結果を踏まえて同年 9 月から 12 月を中心に調査を実施しており、本報告書はその成果である。

以下、具体的な調査方法と本報告書の編集方針について記す。

利用者とコースの特性に応じて分類

行政や民間団体を主体に、自転車を活用して観光資源を魅力化している全国各地の事例から、特徴的な18事例を抽出した。これを子供連れ家族が中心となって楽しめる「ファミリー向けテーマパーク型」、サイクリング初心者が20km～50km程度の距離を走ることを想定した「ビギナー向けテーマコース型」、中上級サイクリストが走ることで自体を楽しむことに主眼を置いた「コアユーザー向けロングライド型」の3タイプに分類した。さらに各タイプを立地条件から「都市エリア」「郊外エリア」「景勝地エリア」の3つに分類して調査を実施している。

実走を基本に18事例を調査

こうした分類で各コースの性格をはっきりさせたうえで、調査項目については次のように定めた。

「アクセシビリティ」……各コースへの公共交通機関やマイカーによるアクセスのよさ

「ユーザビリティ」……自転車での走りやすさ。道幅、クルマ止めの有無、段差の度合い、一方通行の実施、自転車専用道か自転車歩行者道か、あるいは一般道かなど。レンタサイクルの有無と、その車種構成や整備状況も含む

「アメニティ」……自転車で走る際の快適さ。トイレや休憩所（あずまや）、売店やレストランなどの有無と整備状況

「エンタテインメント」……公園や遊園地、博物館や名勝史跡など、自転車で訪れてみたいと思わせる観光資源の有無とその利用情報

「ホスピタリティ」……サイクリスト＝観光客をもてなそうという気持ち。商店に空気ポンプが整備されていたり、路面が掃き清められていたり、景観維持に努めていたりするなど、実際に走って楽しく、また来たいと思わせる要素

調査は原則として調査委員による実走を基に実施した。また、各項目については、コースの魅力が観光資源の実情とどのように関係しているのかを明らかにするために、たとえば列車の初電・終電時刻や本数、観光施設の開館時間や料金などというように、具体的に細かく調べている。また、調査員のコメントも、あわせて掲載している。

調査項目に収まらない各種動向・トピックはコラムで紹介

上記の調査項目では網羅できない、自転車による観光資源の魅力化の最新動向については、調査委員の執筆によるコラムで補足する形とした。サドルの先端部分をひっかけることでキックスタンドのないスポーツ車でも簡単に駐輪できる「バイクラック」がもたらす商店への集客の効用や、解禁する自治体が増えていることでにわかに注目が集まるタンデム自転車（2人乗り自転車）、看板やフットサイン、ナビゲートシステムを利用した「ノーマップサイクリング」など、参考となる話題や事例を紹介している。さらに自治体の取り組みの事例として、「広島県・海の道プロジェクト」も紹介している。

自転車による観光資源の魅力化の取り組みは、全国的に見てもまだ緒についたばかりだ。現時点で本調査事業に求められているのは、まずは成功・失敗の各事例の収集・分析を通じて、そこで得られたニーズや教訓を今後の各地での施策に反映させていくことであろう。

なお本事業の実施に際しては、(財) JKA がおこなう平成22年度競輪補助事業による補助金の助成を受けた。

調査結果の概要：「ファミリー向けテーマパーク型」

「ファミリー向けテーマパーク型」を、「都市」「郊外」「景勝地」という3つのエリアに分類し、事例として都市では「代々木公園」と「駒沢オリンピック公園」という2つの都立公園を、郊外では「武蔵丘陵森林公園」と「昭和記念公園」という2つの国営公園を、景勝地では「日本サイクルスポーツセンター」と「関西サイクルスポーツセンター」という2つの施設を事例として取り上げ調査をおこなった。

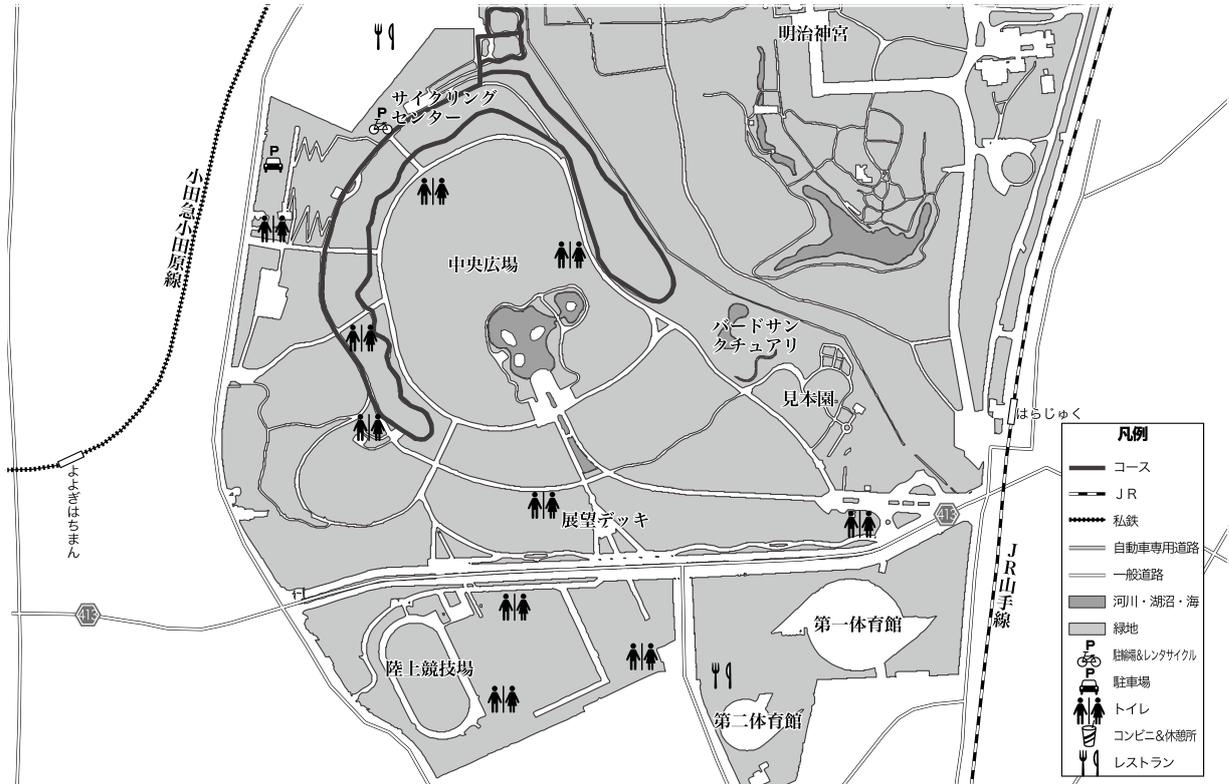
テーマパーク型は外界から遮蔽されているという点で、煩雑な自動車や歩行者の動きに気を使うことなく、のびのびとサイクリングを楽しめるという特質を持っている。裏返せば、自転車乗用の楽しさを理想的なかたちで実感できるような場でなければならないともいえる。

◆都市エリア：都立2公園は、人口が過密な都市におけるオアシスといえるだろう。幼児を持つ親の休日は、親子ともども安価に楽しめる場が少ないため、その存在意義は高い。2事例とも「一方通行」「回遊型」の自転車専用道という基本要件を満たしており、これはまさにテーマパークのアトラクション施設の基本要件とも一致する。特に代々木公園は緑に覆われ環境もよく、東京都内の一般道では走行が禁止されているタンDEM型のレンタサイクルも楽しめる。駐車場の台数が限られ料金も高い都内では、公共交通機関の利用が妥当である。したがってレンタサイクルの利用が一般的となるため、そのメンテナンスとバリエーションが評価ポイントとなる。しかし駒沢オリンピック公園のように、特に優れた面は見られないものの利用者は多い、という実態も見られる。過密都市では防災やイベントの場の確保という観点も含め、さらに多くのサイクリング施設の設置が求められる。

◆郊外エリア：国営の2施設（武蔵丘陵森林公園、昭和記念公園）は、サイクルスポーツセンター（後述）に準じるレベルである。広い公園内は緑にあふれ、ともに10km以上の十分な距離を有した自転車専用道となっており、「一方通行」「回遊型」という基本要件が守られているため、本格的なサイクリングを安心して楽しめる。レンタサイクルも完備しているが、整備のレベルはサイクルスポーツセンターと比べると十分とはいえない。ヘルメットの貸し出しもあるが、本報告書に添付されている写真を見ると、子どもをはじめ、だれもヘルメットを装着しておらず、課題として指摘しておかなければならない。CSCで徹底されている「安全走行ガイドンス」をおこなう必要があると思われる。武蔵丘陵森林公園ではレストランや売店などのアメニティ施設のレベルが指摘されている。公園全体のレベルは高くても、レストランのメニューが焼きそばや揚げ物ばかりではたまらない。専門業者に任せっぱなしの運営形態に問題があると思われる。自転車乗用の理想的環境イメージを体験できることに加え、食文化も含めて質の高い休日を手軽に楽しむことができれば、さらにサイクリングの魅力に引き込まれる人が増えるだろう。

◆景勝地エリア：サイクリングコースの「あるべき姿」に最も近いかたちは、景勝地エリアにつくられた2か所のサイクルスポーツセンター（日本サイクルスポーツセンター＝CSC、関西サイクルスポーツセンター＝KCSC）であろう。ともに競輪の補助金等により十分に手をかけた施設となっており、当然ながら質も高いわけだが、施設づくりの模範例として参照する意義がある。すがすがしい風景の中で、高性能なレンタサイクルを駆って爽快なサイクリングを楽しむことができる。「一方通行であること」「回遊型コースであること」「自転車の整備が完璧に行き届いていること」「自転車乗用に関する基本的知識やマナーを学ぶガイドンスがおこなわれること」等のユーザビリティの高さが評価ポイントとして挙げられる。また、施設に付帯するトイレやレストラン等のアメニティの質の高さや、1日ゆったり遊べるような遊園地等のエンタテインメントの充実、さらにスタッフの対応のよさ、というようなホスピタリティの高さ、など総合的な質の高さが評価できる。

◎テーマパーク型／都市エリア-1【都立代々木公園】



〈アクセシビリティ〉

■公共交通機関の設置状況について

Q.最寄りの駅名（バス停名）は？

JR山手線「原宿駅」

東京メトロ千代田線「代々木公園駅」

小田急線「代々木八幡駅」

Q.最寄りの駅（バス停）から施設までの所要時間（徒歩）は？

「原宿駅」から3分（原宿門）

「代々木公園駅」から3分（西門）

「代々木八幡駅」から6分（西門）

Q.主要駅からその駅（バス停）に向かう電車（バス）の1日の本数は？

297本／外回り、285本／内回り（原宿駅）

Q.その駅（バス停）に到着する電車（バス）の、主要駅における初電の時刻は？

新宿駅04時42分発→原宿駅04時46分着（JR山手線）

渋谷駅04時38分発→原宿駅04時40分着（JR山手線）

新宿駅05時発→代々木八幡駅05時05分（小田急小田原線）

Q.その駅（バス停）から出発する電車（バス）の、主要駅に向かう終電の時刻は？

調査地レポート 1：「ファミリー向けテーマパーク型」

原宿駅 00 時 55 分発→新宿駅 01 時着（JR 山手線）

原宿駅 01 時 04 分発→渋谷駅 01 時 07 分着（JR 山手線）

代々木八幡駅 00 時 42 分発→新宿駅 00 時 48 分（小田急小田原線）

Q.その駅（バス停）から主要駅までの運賃は？

130 円（新宿駅～原宿駅）

130 円（渋谷駅～原宿駅）

120 円（代々木八幡駅～新宿駅）

■エリア内の駐車場の設置状況について

Q.駐車場の収容台数は？

150 台

Q.駐車場の営業時間は？

24 時間

Q.駐車場の定休日は？

なし

Q.駐車場の利用料金は？

1 時間 400 円

〈ユーザビリティ〉

■コースについて

Q.エリア内の各コースの距離は？

1 コースのみ 1.841km

Q.エリア内の各コースの道幅は？

約 3.5m

Q.コースは自転車専用となっているか？……○

Q.コースは一方通行となっているか？……○

Q.エリア内の各コースは平滑で段差は存在しないか？……○

Q.エリア内の各コースは平坦を基調とし、高低差は少ないか？……○

Q.エリア内の各コースに一般道の横断箇所は存在しないか？……○

Q.エリア内の各コースにクルマ止めが設置されているか？……×

Q.エリア内の各コースの概要を示した標識が設置されているか？……×

■レンタサイクルについて

Q.レンタサイクルの種類と、それぞれの台数は？

50 台／子供用（14"）、173 台／大人用（22"～27"）、10 台／タンデム

Q.レンタサイクルは十分な整備がなされているか？……○

⇒ TS マークは付与されていない。空気圧は OK



サイクリングコースの風景



幼児用サイクリングコース

・営業時間は？

09 時～ 16 時 30 分

・定休日は？

月曜

・利用料金は？

100 円／ 1 時間（子供用）

200 円／ 1 時間（大人用）

Q. レンタサイクル用のヘルメットやグローブが用意されているか？

ヘルメットを常備



貸し出し用タンデム自転車

Q.走行中にパンクやトラブルが発生した際には、どのような対応がなされているか？

サイクリングセンターで他車と交換

〈アメニティ〉

Q.エリア内にトイレは何か所あるか？

公園内に 10 か所

Q.エリア内に水飲み場は何か所あるか？

公園内に 20 か所

Q.エリア内に休憩所（東屋）は何か所あるか？

2 か所

Q.エリア内に自動販売機は何か所あるか？

未確認

Q.エリア内にレストランは何か所あるか？

売店が 3 か所

〈エンタテインメント〉

Q.エリア内に遊園地があるか？……×

Q.エリア内に公園があるか？……○

⇒エリアそのものが公園

Q.エリア内に博物館があるか？……×

Q.エリア内に美術館があるか？

隣の明治神宮に「明治神宮宝物殿・宝物展示室」がある

・開館時間は？

09 時～ 16 時 30 分（11 月～ 3 月は 16 時閉館）

・休館日は？

平日

・入館料は？

500 円

Q.エリア内に史跡があるか？

隣に明治神宮

・開館時間は？

日の出～日没

・休館日は？

無休

・入館料は？

無料

Q.エリア内の各施設には駐輪施設が設置されているか？



代々木公園内のレストハウス

あり

〈ホスピタリティ〉

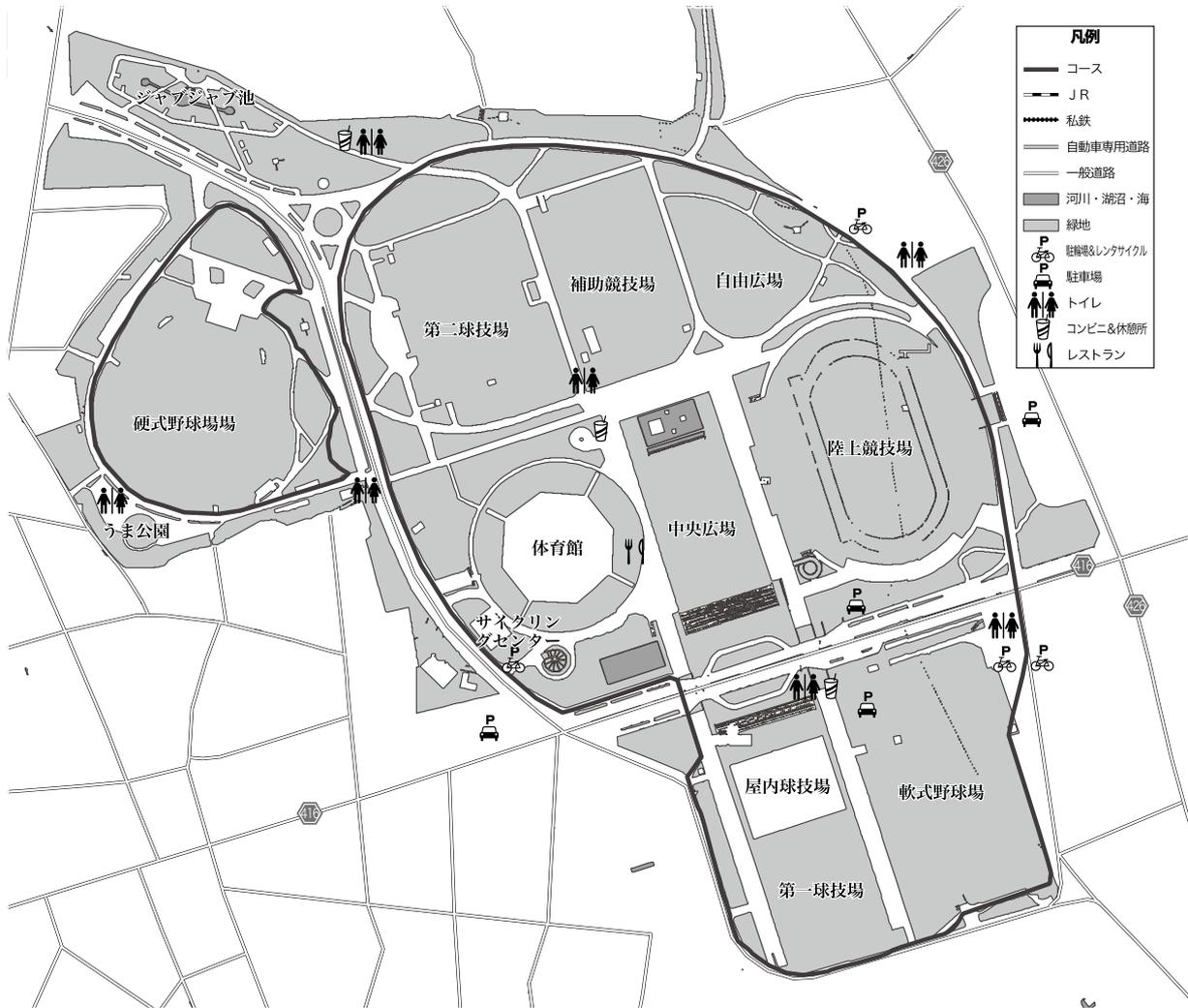
植栽がよく整えられ、自転車道も走りやすい。自転車もまざまざ整備されている。

〈コメント〉

コースの距離が2km弱と短いので、小さな子供連れの家族が楽しむのには最適だ。隣接して幼児用サイクリングコースも併設されており、親も安心して子供を遊ばせることができる。

都会の公園のサイクリングコースということで、他の利用者の傾向がおもしろい。明治神宮の参拝の後に立ち寄ったり、夏には近所で働く大人が涼みがてら走ったりする人が多いという。春に多いのは花見客。年中いろいろなタイプの利用者が訪れているとのことだ。緑に覆われているのでクルマの排気ガスや建物からの熱気などと隔てられているのも大きな理由だろう。

◎テーマパーク型/都市エリア-2【都立駒沢オリンピック公園】



〈アクセシビリティ〉

■公共交通機関の設置状況について

Q.最寄りの駅名（バス停名）は？

東急田園都市線「駒沢大学駅」

Q.最寄りの駅（バス停）から施設までの所要時間（徒歩）は？

徒歩 13分

Q.主要駅からその駅（バス停）に向かう電車（バス）の1日の本数は？

172本/上り、148本/下り（駒沢大学駅）

Q.その駅（バス停）に到着する電車（バス）の、主要駅における初電の時刻は？

渋谷駅 05時05分→駒沢大学駅 05時13分（東急田園都市線）

Q.その駅（バス停）から出発する電車（バス）の、主要駅に向かう終電の時刻は？

駒沢大学駅 00時22分→渋谷駅 00時29分（東急田園都市線）

Q.その駅（バス停）から主要駅までの運賃は？

150 円（駒沢大学駅～渋谷駅）

■エリア内の駐車場の設置状況について

Q.駐車場の収容台数は？

255 台

Q.駐車場の営業時間は？

24 時間

Q.駐車場の定休日は？

年中無休

Q.駐車場の利用料金は？

300 円／1 時間＋100 円／30 分

〈ユーザビリティ〉

■コースについて

Q.エリア内の各コースの距離は？

2.1km／周回路

800m／ファミリーコース

160m／チリリン練習場（子供用コース）

Q.エリア内の各コースの道幅は？

3m／周回路

2.5m／ファミリーコース、チリリンコース

Q.コースは自転車専用となっているか？……○

Q.コースは一方通行となっているか？……○



駒沢公園サイクリングコースの様子



ジョギングコースと並走するサイクリングコース

- Q.エリア内の各コースは平滑で段差は存在しないか？……○
Q.エリア内の各コースは平坦を基調とし、高低差は少ないか？……○
Q.エリア内の各コースに一般道の横断箇所は存在しないか？……○
Q.エリア内の各コースにクルマ止めが設置されているか？……×
Q.エリア内の各コースの概要を示した標識が設置されているか？……○

■レンタサイクルについて

Q.レンタサイクルの種類と、それぞれの台数は？

110 台／14"～27"、10 台／タンデム、15 台／ペアペア（変わり種 4 輪自転車）※ファミリーコースのみ

Q.レンタサイクルは十分な整備がなされているか？……○

⇒空気圧、ブレーキの効きともに問題なし。チェーンのきしみも感じなかった。

・営業時間は？

09 時～16 時 30 分

・定休日は？

月曜

・利用料金は？

200 円／1 時間＋100 円／30 分

Q.レンタサイクル用のヘルメットやグローブが用意されているか？……○

⇒ヘルメット常備

Q.走行中にパンクやトラブルが発生した際には、どのような対応がなされているか？

ステーションで交換

〈アメニティ〉

Q.エリア内にトイレは何か所あるか？

7か所

Q.エリア内に水飲み場は何か所あるか？

未確認

Q.エリア内に休憩所（東屋）は何か所あるか？

未確認

Q.エリア内に自動販売機は何か所あるか？

未確認

Q.エリア内にレストランは何か所あるか？

1か所／売店



サイクリングセンター



変わり種4人乗り自転車「ペアペア」

〈エンタテインメント〉

Q.エリア内に遊園地があるか？……×

Q.エリア内に公園があるか？……○

⇒エリア自体が公園

Q.エリア内に博物館があるか？……×

Q.エリア内に美術館があるか？……×

Q.エリア内に史跡があるか？……○

⇒駒沢公園オリンピック記念塔、中央広場

・開館時間は？

24 時間

・休館日は？

無休

・入館料は？

無料

Q.エリア内の各施設には駐輪施設が設置されているか？……○

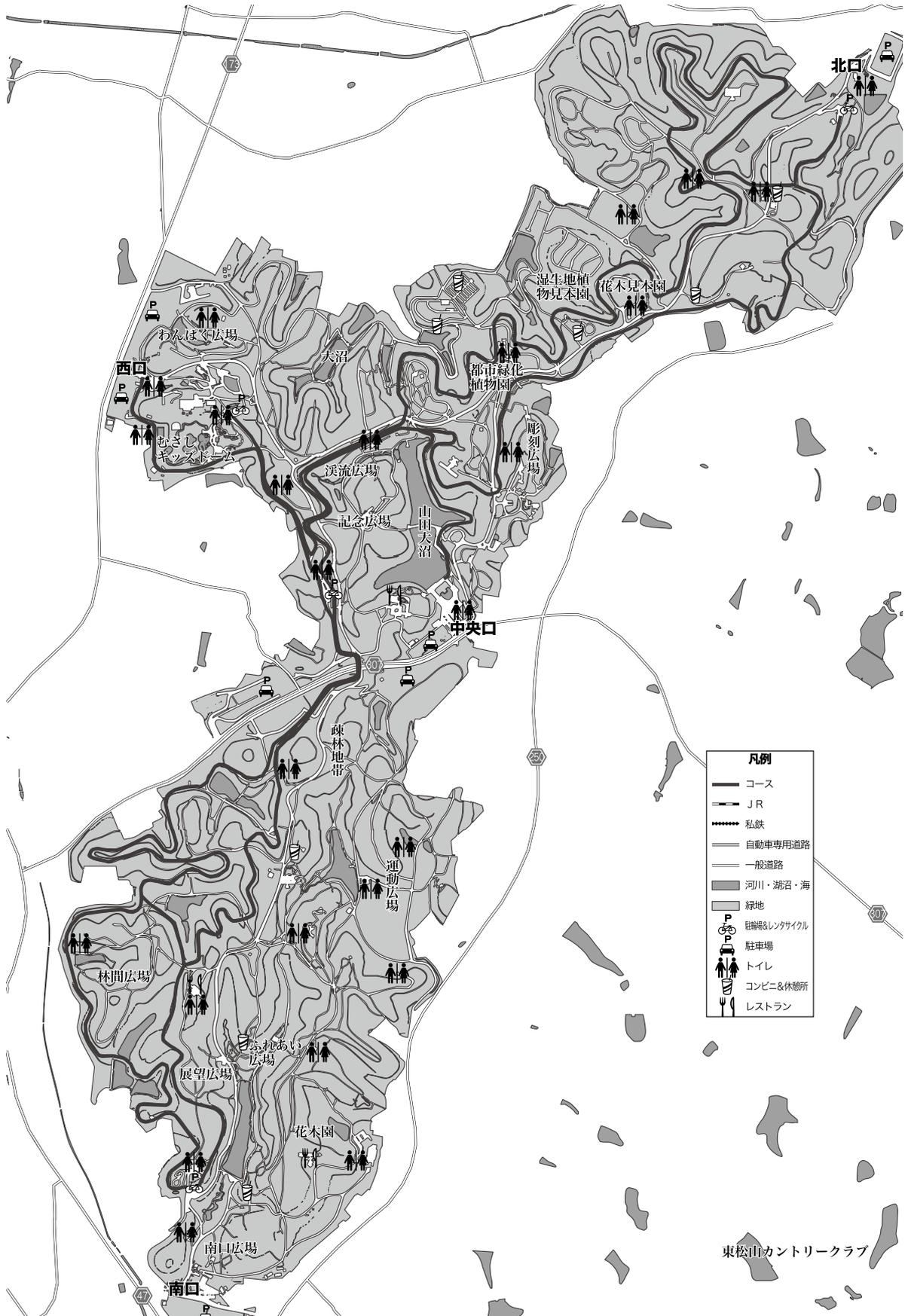
〈ホスピタリティ〉

手軽に自転車で汗を流したいというファミリー需要を特に意識しているように感じられる。

〈コメント〉

スポーツ公園の外周を走るサイクリングコースである。緑が豊かというよりは、体育施設の外側をコースに沿って走るという印象が強い。付近に取り立てて観光名所があるわけでもなく、交通の便も微妙によくはない。特にアメニティに優れているわけではないのだが、それでも春と秋には手軽にサイクリングを楽しめるとあって走りに来る人が多いそうだ。また、中央広場を使って各種イベント（東京ラーメンショーなど）が催される時も、レンタサイクルの利用者が多いという。

◎テーマパーク型／郊外エリア-1【国営武蔵丘陵森林公園】



〈アクセシビリティ〉

■公共交通機関の設置状況について

Q.最寄りの駅名（バス停名）は？

東武東上線「森林公園駅」

Q.最寄りの駅（バス停）から施設までの所要時間（徒歩）は？

森林公園駅から中央口まで 5.8km

Q.主要駅からその駅（バス停）に向かう電車（バス）の1日の本数は？

95本（森林公園駅）

Q.その駅（バス停）に到着する電車（バス）の、主要駅における初電の時刻は？

池袋駅 05時05分発→森林公園駅 06時14分着（東武東上線）

Q.その駅（バス停）から出発する電車（バス）の、主要駅に向かう終電の時刻は？

森林公園駅発 22時57分発→池袋駅 00時07分着（東武東上線）

Q.その駅（バス停）から主要駅までの運賃は？

700円（池袋駅～森林公園駅）

■エリア内の駐車場の設置状況について

Q.駐車場の収容台数は？

1663台／乗用車

Q.駐車場の営業時間は？

開園時間に準じる

Q.駐車場の定休日は？

開園日に準じる

Q.駐車場の利用料金は？

600円／1日

〈ユーザビリティ〉

■コースについて

Q.エリア内の各コースの距離は？

約17km

Q.エリア内の各コースの道幅は？

5m～3m

Q.コースは自転車専用となっているか？……○

Q.コースは一方通行となっているか？……○

Q.エリア内の各コースは平滑で段差は存在しないか？……○

Q.エリア内の各コースは平坦を基調とし、高低差は少ないか？……×



コース脇の公園内案内図



一方通行のサイクリングコース

⇒ところどころに上下約3%弱の坂がある。

Q.エリア内の各コースに一般道の横断箇所は存在しないか？……○

Q.エリア内の各コースにクルマ止めが設置されているか？……×

Q.エリア内の各コースの概要を示した標識が設置されているか？……○

⇒エリア内に点在する駐輪場に設置

■レンタサイクルについて

Q.レンタサイクルの種類と、それぞれの台数は？

79台／18"子供車、130台／20"子供車、100台／20"MTBルック車、60台／20"ミニサイクル、50台／22"ミニサイクル、278台／24"ミニサイクル、139台／24"子供席付き、205台／26"シティサイクル、167台／26"MTB

Q.レンタサイクルは十分な整備がなされているか？……○



レンタサイクルの MTB



コース脇に空気入れを設置。バルブは各タイプに対応

⇒整備のうえ TS マークを貼付。MTB は変速機の動きがやや渋い印象あり。

・営業時間は？

下記開園時間に準じる。

09 時 30 分～ 17 時 / 3 月～ 10 月

09 時 30 分～ 16 時 30 分 / 11 月 1 日～ 11 月 30 日

09 時 30 分～ 16 時 / 12 月～ 2 月

・定休日は？

年末年始 (12/31、1/1)、1 月の第 3・第 4 月曜

・利用料金は？

400 円 / 3 時間 + 70 円 / 30 分 (大人)

250 円 / 3 時間 + 30 円 / 30 分 (子供)

Q. レンタサイクル用のヘルメットやグローブが用意されているか？……○

⇒ヘルメット常備

Q.走行中にパンクやトラブルが発生した際には、どのような対応がなされているか？……○

⇒各サイクルセンターで交換

〈アメニティ〉

Q.エリア内にトイレは何か所あるか？

36 か所

Q.エリア内に水飲み場は何か所あるか？



コース脇の売店と休憩エリア



コース脇の非常電話

調査地レポート 1：「ファミリー向けテーマパーク型」

51 か所

Q.エリア内に休憩所（東屋）は何か所あるか？

15 か所

Q.エリア内に自動販売機は何か所あるか？

未確認

Q.エリア内にレストランは何か所あるか？

2 か所、他に売店が 11 か所

〈エンタテインメント〉

Q.エリア内に遊園地があるか？……○

⇒公園内にアスレチックや水遊び場などがあり

Q.エリア内に公園があるか？……○

⇒エリア自体が公園

・入園料は？

400 円／大人（15 歳以上）

200 円／65 歳以上

80 円／子供（小中学生）

Q.エリア内に博物館があるか？……×

Q.エリア内の各施設には駐輪施設が設置されているか？……○

〈ホスピタリティ〉

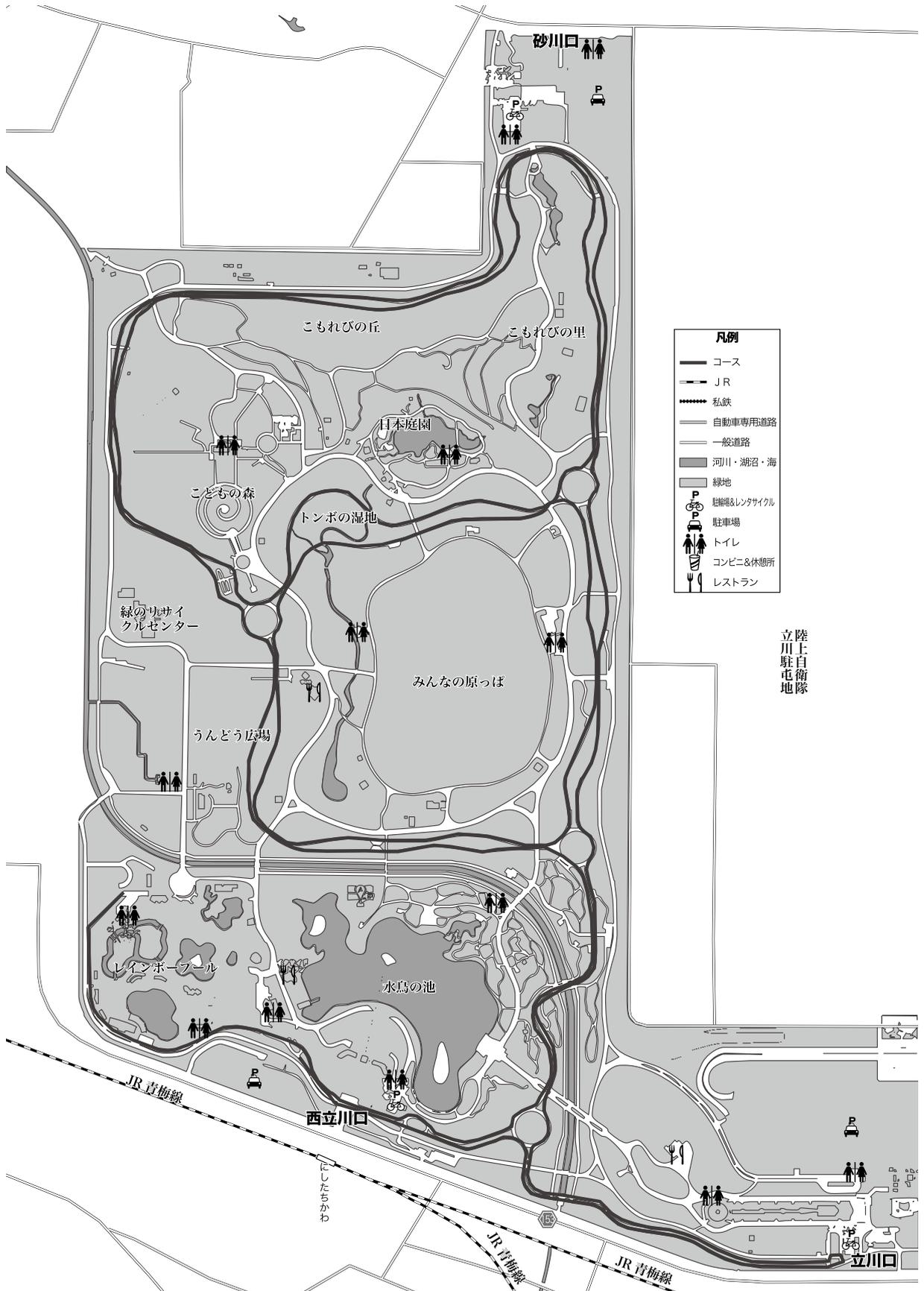
コース内各所には空気ポンプが設置され、ひと気のないところには連絡用電話ボックスも設置しており、配慮が行き届いた印象を受ける。コースはよく整備されており、走りやすい。

〈コメント〉

埼玉県の比企丘陵の一面を利用して設けられた武蔵丘陵森林公園は、自然豊かな里山で家族がサイクリングを楽しめるという点で特徴的だ。雑木林の風景や展望台からの秩父連山、熊谷市街などの眺望が楽しめる。何といても郊外の静けさときれいな空気がうれしい。また、ここは荒川自転車道の終着点であり、中長距離のサイクリングコースに組み入れて楽しむことも可能だ。

難点はレストランや売店のメニューの貧弱さであろうか。せっかく楽しくサイクリングできたのに、メニューが焼きそばや空揚げ、あるいはカツカレーなどしかないというのはいかがなものだろうか。コーヒーと焼き立てパンが楽しめるカフェテラスとか、もっと気軽に食べられるバリエーションがあってもよさそうなものだが……。

◎テーマパーク型／郊外エリア-2【国営昭和記念公園】



〈アクセシビリティ〉

■公共交通機関の設置状況について

Q.最寄りの駅名（バス停名）は？

JR 青梅線「西立川駅」

Q.最寄りの駅（バス停）から施設までの所要時間（徒歩）は？

徒歩 1 分（北口に立川門が接続）

Q.主要駅からその駅（バス停）に向かう電車（バス）の1日の本数は？

125 本（西立川駅）

Q.その駅（バス停）に到着する電車（バス）の、主要駅における初電の時刻は？

新宿駅 04 時 58 分発→西立川駅 05 時 47 分着（JR 中央線、JR 青梅線）

Q.その駅（バス停）から出発する電車（バス）の、主要駅に向かう終電の時刻は？

西立川駅 23 時 46 分発→新宿駅 00 時 37 分着（JR 青梅線、JR 中央線）

Q.その駅（バス停）から主要駅までの運賃は？

450 円（新宿駅～西立川駅）

■エリア内の駐車場の設置状況について

Q.駐車場の収容台数は？

2531 台

Q.駐車場の営業時間は？

開園時間に準じる

Q.駐車場の定休日は？

開園時間に準じる

Q.駐車場の利用料金は？

800 円／普通車

〈ユーザビリティ〉

■コースについて

Q.エリア内の各コースの距離は？

14km

Q.エリア内の各コースの道幅は？

5m（ロータリー付近）～ 2m（対面走行区間の片側車線幅）

Q.コースは自転車専用となっているか？……○

Q.コースは一方通行となっているか？……○

⇒立川門～昭島門区間は対面走行

Q.エリア内の各コースは平滑で段差は存在しないか？……○



サイクリングコースの風景



サイクリングコース上の横断歩道

Q.エリア内の各コースは平坦を基調とし、高低差は少ないか？……○

Q.エリア内の各コースに一般道の横断箇所は存在しないか？……×

Q.（存在する場合には）横断歩道や信号機など十分な安全施設が設置されているか？……△

⇒横断歩道はあるが、信号機はなし

Q.エリア内の各コースにクルマ止めが設置されているか？……×

⇒自動車は完全分離されているため

Q.エリア内の各コースの概要を示した標識が設置されているか？……○

⇒エリア内に点在する駐輪場に設置

■レンタサイクルについて

Q.レンタサイクルの種類と、それぞれの台数は？

618 台／18"～20" (子供車)、838 台／22"～26"、188 台／22"～26" (チャイルドキャリア付き)、
100 台／タンデム、45 台／MTB、31 台／1 輪車

Q.レンタサイクルは十分な整備がなされているか？……○

⇒TS マークを貼付。ただし空気圧が甘く、タイヤのトレッドが消えかかっている車体も

・営業時間は？

09 時 30 分～閉園の 1 時間前まで

・定休日は？

開園日に準ずる

・利用料金は？

400 円／3 時間＋70 円／1 時間 (大人)

250 円／3 時間＋30 円／1 時間 (子供)

Q.レンタサイクル用のヘルメットやグローブが用意されているか？……○

⇒ヘルメットを常備

Q.走行中にパンクやトラブルが発生した際には、どのような対応がなされているか？



レンタサイクル貸し出し場の様子



貸し出し用ヘルメット

ステーション（2か所）で交換。ステーションまでは自分で持っていく

〈アメニティ〉

Q.エリア内にトイレは何か所あるか？

50か所

Q.エリア内に水飲み場は何か所あるか？

未確認

Q.エリア内に休憩所（東屋）は何か所あるか？

3か所

Q.エリア内に自動販売機は何か所あるか？

未確認

Q.エリア内にレストランは何か所あるか？

3か所

〈エンタテインメント〉

Q.エリア内に遊園地があるか？……×

Q.エリア内に公園があるか？……○

⇒エリアそのものが公園

・開園時間は？

09時30分～16時30分／11月～3月

09時30分～17時／4月～10月

・休園日は？

年末年始（12月31日と1月1日）および2月の第4月・火曜

・入園料は？

400 円

Q.エリア内に博物館があるか？……○

⇒昭和天皇記念館

・開館時間は？

09 時 30 分～ 17 時／ 3 月～ 10 月

19 時 30 分～ 16 時 30 分／ 11 月～ 2 月

・休館日は？

毎週月曜、年末年始

・入館料は？

500 円／大人

Q.エリア内の各施設には駐輪施設が設置されているか？……○

〈ホスピタリティ〉

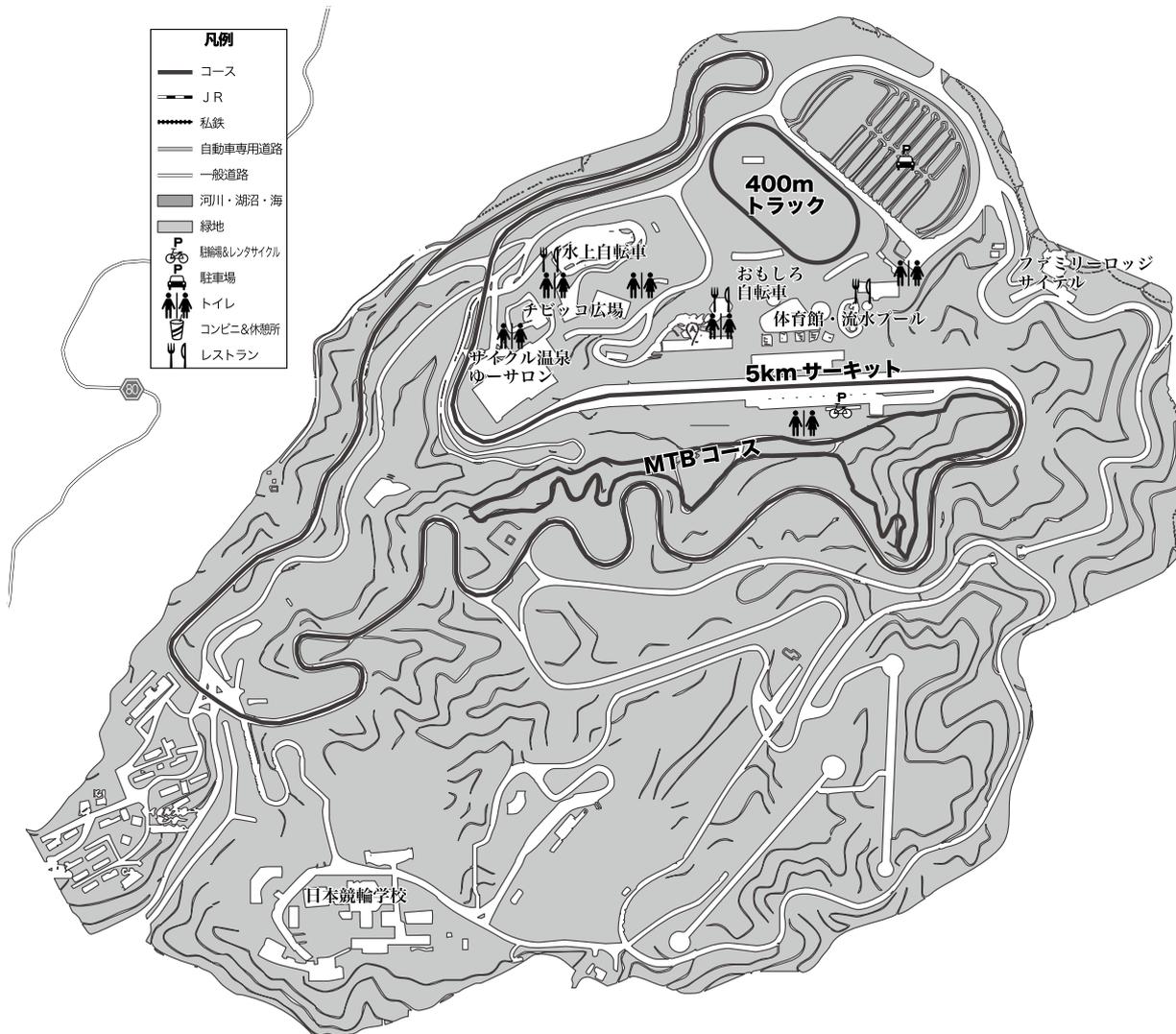
植栽がよく整えられ、自転車道も走りやすい。自転車もまづまづ整備されている。

〈コメント〉

都心からも近く、14kmという手頃な距離でのサイクリングを楽しめる。昭和記念公園はイチョウの紅葉や秋のコスモスなどが有名だ。家族で楽しむには必要十分な規模を備えた施設といえる。自転車の持ち込みも可能なので、サイクリストが手軽にサイクリングを楽しむという使い方も可能だ（実際、コース内でスポーツ車を見かけた）。

あえて難点を挙げるとしたら、①自己完結した施設なので他の地域の参考事例になりにくい、②多摩に立地しているという地域の独自性がまったく感じられない、の2点である。

◎テーマパーク型/景勝地エリア-1【日本サイクルスポーツセンター（CSC）】



日本サイクルスポーツセンター（CSC）は、伊豆半島の付け根からやや南に位置し、東海岸側の伊東と内陸にある伊豆長岡を結ぶ線上のほぼ中間に位置する山中に、日本競輪学校に隣接して整備された日本で初めての自転車遊びの総合施設である。運営は（財）日本サイクルスポーツセンターがおこなっており、山間部を開発した広大な敷地の維持管理、さらに建物関係施設、遊戯施設、膨大な数の自転車を維持管理する経費を含めたランニングコストは相当な額となっている。

これらの経費の一部が競輪の補助金で賄われているおかげで入場料や施設利用料は低廉に抑えられているが、昨今の事業仕分けの影響を受け、競輪補助金が削減されると、各種利用料の値上げや現在の施設規模、提供サービスの種類の縮小が懸念される。

CSCは、最新のスポーツバイクからおもしろ自転車まで自転車遊びを満喫できるほか、体で動かす乗り物が整備された遊園施設や体育館、デイキャンプ場や本格的な温泉施設も付随した自転車の総合ランド的な内容であり、桜の季節には修善寺側からの道が約1km近い桜のトンネルになり桜の名所に数えられるほどである。また、近隣の江間や韮山などのイチゴ狩り、東海岸の網代や宇佐美周辺のミカン狩りと、温泉にCSCを加えたパッキングツアーも盛んに催されている。首都圏からのアクセスを考えると、

時間的、経済的ハードルを乗り越えてファミリー単位のリピーターをつかむには、さらなる工夫が必要であると思われる。

〈アクセシビリティ〉

アクセスは、東京方面からも名古屋方面からも、JR 東海道新幹線「三島駅」から伊豆箱根鉄道駿豆線に乗り換え、終点の「修善寺駅」で CSC 行きのバスで行く方法のほか、東京方面からは本数は少ないものの修善寺駅直通の JR 特急「踊り子号」が運行され、東京駅を始点とした場合の所要時間は新幹線こだま利用で約 2 時間 30 分（4900 円＋バス代 480 円）、踊り子号利用で 3 時間弱（4890 円＋バス代 480 円）である。

自家用車利用の場合、名古屋方面からであれば、東名高速道路の沼津 IC から国道 1 号線→国道 136 号線→県道 19 号線というルートで、沼津 IC から条件がよければ約 1 時間の道のりである。東京方面からは、東名高速道路を沼津 IC まで行くか、途中の厚木 IC で厚木小田原自動車道→箱根ターンパイク→伊豆スカイライン→県道 19 号線というルートで東京料金所から 3 時間弱である。

首都圏在住の親子 4 人のファミリーが行くことを想定すると、東京駅までの移動時間を 1 時間として、ドアからドアが約 3 時間 30 分。交通費は親子 4 人で往復 3 万円以上となり、自家用車利用の場合は、移動にかかる経費はクルマ 1 台分で済むが、日祝日での往復とも高速道路利用を想定すると、交通状況によっては施設で遊んでいる時間より移動している時間が圧倒的に長くなることも考えられる。時間的、経済的に行きやすいとはいいいにくいだが、駿東圏を対象とした場合は三島駅からは鉄道、バスとも本数もあり、クルマでも伊豆中央自動車道と修善寺道路が利用でき、アクセスしやすい。

■公共交通機関の設置状況について

Q.最寄りの駅名（バス停名）は？

伊豆箱根鉄道駿豆線「修善寺駅」、中伊豆東海バス「サイクルスポーツセンター（CSC）バス停」

Q.最寄のバス停から施設までの所要時間（徒歩）は？

「サイクルスポーツセンター（CSC）バス停」から 1 分

Q.主要駅からその駅（バス停）に向かう電車（バス）の1日の本数は？

70 本（伊豆箱根鉄道駿豆線）、平日 6 本・土日祝 9 本（中伊豆東海バス）

Q.その駅（バス停）に到着する電車（バス）の、主要駅における初電の時刻は？

三島駅 05 時 43 分発→修善寺駅 06 時 20 分着（伊豆箱根鉄道駿豆線）

修善寺駅 08 時 20 分発→CSC バス停 08 時 39 分着（中伊豆東海バス）

Q.その駅（バス停）から出発する電車（バス）の、主要駅に向かう終電の時刻は？

CSC バス停 16 時 45 分発→修善寺駅着 17 時 06 分（中伊豆東海バス）

Q.その駅（バス停）から出発する電車（バス）の、主要駅に向かう終電の時刻は？

CSC バス停 17 時 09 分発→修善寺駅 17 時 28 分着（中伊豆東海バス）

修善寺駅 22 時 56 分発→三島駅 23 時 31 分着（伊豆箱根鉄道駿豆線）

Q.その駅（バス停）から主要駅までの運賃は？

500 円（三島駅～修善寺駅）

480 円（修善寺駅～サイクルスポーツセンター）

■エリア内の駐車場の設置状況について

Q.駐車場の収容台数は？

692 台／大駐車場※ペロドローム完成後、120 台／ゆーサロン専用駐車場

Q.駐車場の営業時間は？

原則として CSC の営業時間

Q.駐車場の定休日は？

原則として CSC の休業日

Q.駐車場の利用料金は？

無料

〈ユーザビリティ〉

通常では不可能な 400m トラックの走行、本格的なロードバイクからおもしろ自転車までさまざまなコースと自転車が利用でき、各施設の利用は待たされることなく、気持ちよく利用できる。自転車用の各コースは、多段ギヤを装備したスポーツバイク向けで高低差もかなりある比較的上級者向けの 5km コース、子供 2 人乗せやタンデム自転車も用意されているファミリー向けの平坦な 2km コース、本格的 MTB を体験できる MTB コースがあり、どのコースも自転車専用で走行方向が決められており、よく整備されている。そのほか遊園施設も内容が豊富であるが、山間部を開発した広大な敷地のため、各施設間の移動は施設によって距離や高低差があり、幼児連れのファミリーが移動する場合は多少時間を要するところもある。

■コースについて

Q.エリア内の各コースの距離は？

5180m / 5kmサーキット (以下 5km)

1800m / 2kmサーキット (以下 2km)

3410m / MTB コース (以下 MTB)

326m / BMX コース (以下 BMX)

400m トラック 周長 400m (最大カント 32°の公認自転車競技場・身長制限あり)

Q.エリア内の各コースの道幅は？

30m ~ 8m / 5km

3.5m / 2km

8m ~ 1.5m / MTB

10m ~ 6m / BMX

Q.コースは自転車専用となっているか？……○

Q.コースは一方通行となっているか？……○

Q.エリア内の各コースは平滑で段差は存在しないか？

平滑で段差なし / 5km・2km、土の地肌・凹凸あり / MTB

Q.エリア内の各コース平坦を基調とし、高低差は少ないか？

高低差約 110m (勾配-10%~+12%) / 5km



MTB コースは子どもでも楽しめる

ほぼ平坦 (勾配-4%~+4%) / 2km

高低差約 85m (勾配は不明) / MTB

Q.エリア内の各コースに一般道の横断箇所は存在しないか?……○

Q.エリア内の各コースはクローズされ、不用意にコース外に出ることはないか?……○

■レンタサイクルについて

Q.レンタサイクルの種類と、それぞれの台数は?

79 台/ロードバイク、77 台/クロスバイク、70 台/MTB タイプ (5km)

165 台/クロスバイク、155 台/子供車、32 台/2 人乗りタンデム、25 台/幼児 1 人乗せ、15 台/幼児 2 人乗せ (2km)

121 台/MTB 大人用、57 台/MTB 小人用 (MTB)

15 台/シングルギヤ前後ブレーキ付き (400m トラック)

Q.レンタサイクルは十分な整備がなされているか?……○

・営業時間は?

09 時 30 分~16 時 30 分/3 月 1 日~7 月 19 日・9 月 1 日~11 月 30 日

09 時~17 時/7 月 20 日~8 月 31 日

10 時~16 時/12 月 1 日~2 月末日

・定休日は?

木曜※祝日および 3 月 20 日~4 月 5 日、4 月 29 日~5 月 5 日、7 月 20 日~8 月 31 日、12 月 25 日~1 月 5 日は営業、12 月第 1 月曜から 5 日間、1 月第 4 月曜から 5 日間

・利用料金は?

600 円/1 周 (5km)

400 円/30 分以内 (2km)

600 円/1 時間以内 (MTB)

400 円/30 分以内 (400m トラック)

調査地レポート 1：「ファミリー向けテーマパーク型」

600 円／1 回 (BMX)

Q. レンタサイクル用のヘルメットやグローブが用意されているか？……○

⇒ヘルメット着用は義務で、サイズ・種類とも豊富。グローブはなく、希望者には軍手を貸し出し

Q. 走行中にパンクやトラブルが発生した際には、どのような対応がなされているか？

モニター監視→車両出動、非常電話→車両出動、巡回→対応 (5km)

巡回→対応 (2km)

モニター監視→車両出動、非常電話→車両出動、巡回→対応 (MTB)

〈アメニティ〉

施設内外は植栽も含めよく整備&清掃されており、機材整備も行き届き、おおむね心地よい空間が保たれている。特に温泉施設は専用の温泉源を使用し、露天風呂も楽しめ、休憩所も備えられた温泉施設で一日を過ごす利用者もいる。

Q. エリア内にトイレは何か所あるか？

2 か所／スタート地点、秀峰亭 (5km)

1 か所／スタート地点 (2km)

2 か所／スタート地点、秀峰亭 (MTB)

1 か所／ホームスタンド内 (400m トラック)

Q. エリア内に休憩所 (東屋) は何か所あるか？

3 か所／山中沢、秀峰亭、ゴール地点 (5km)

2 か所／不老の泉、ゴール地点 (2km)

なし (MTB)

安全対策上なし (400m トラック)



ゆーサロン内にある露天風呂

〈エンタテインメント〉

CSCの自転車乗用関連施設、遊戯施設のほとんどではさまざまな非日常的な体験ができ、夏季は流水プールが開設されるなど、ファミリーで楽しめる施設である。400mトラックや高低差があり道路幅もかなり広い5kmサーキットなどスポーツ自転車の醍醐味が味わえるコースも用意されている。また、MTBコースは、MTBの本来のおもしろさを教えてくれるコースである。

Q.エリア内に遊園地があるか?……○

・開園時間は?

09時30分～16時30分/3月1日～7月19日・9月1日～11月30日

09時～17時/7月20日～8月31日

10時～16時/12月1日～2月末日

・休園日は?



空中走行が楽しめるサイクルモノレール



緑の大自然を巡るサイクルコースター

調査地レポート 1：「ファミリー向けテーマパーク型」

CSC 休園日と同一

木曜※祝日および 3 月 20 日～4 月 5 日、4 月 29 日～5 月 5 日、7 月 20 日～8 月 31 日、12 月 25 日～1 月 5 日は営業、12 月第 1 月曜から 5 日間、1 月第 4 月曜から 5 日間

Q.遊園地の入園料は？

800 円／大人、600 円／小人※団体割引料金あり

Q.エリア内に公園があるか？……×

Q.エリア内に博物館があるか？……×

Q.エリア内に美術館があるか？……×

Q.エリア内に史跡があるか？……×

〈ホスピタリティ〉

自転車など機材の整備状況は、訪れた人の印象を左右する大きな要素であるが、自転車をはじめとする各種機材はよく整備されている。もう一つの大きな要素である従業員の接客態度もよい。

〈5kmサーキット〉

- ・有資格者が日々点検整備をおこない、完璧に整備されたレンタサイクルを提供している。
- ・自転車競技経験者を配置し、利用者への確かなアドバイスをおこなっている。
- ・デローザ、ピナレロ、メルクス等、誰もがあこがれるような高級ロードバイクを配備している。

〈2kmサーキット〉

- ・有資格者が日々点検整備をおこない、完璧に整備されたレンタサイクルを提供している。
- ・コース内の危険箇所にトリックアート等の路面標示を施し、楽しい雰囲気の中で速度抑制を喚起している。
- ・幼児2人乗り自転車など話題性の高い自転車を導入し、試乗に供している。

〈MTB コース〉

- ・有資格者が日々点検整備をおこない、完璧に整備されたレンタサイクルを提供している。
- ・プロライダーを配置し、利用者への的確なアドバイスと指導をおこなっている。
- ・さまざまな難易度のコースを設置し、利用者が自分の技量に応じてコースを選択できる。

〈400mトラック〉

- ・有資格者が日々点検整備をおこない、完璧に整備されたレンタサイクルを提供している。
- ・トラック競技経験者を配置し、利用者に走行中も含め、的確なアドバイスをおこなっている。

◎テーマパーク型/景勝地エリア-2【関西サイクルスポーツセンター】



調査地レポート 1：「ファミリー向けテーマパーク型」

大阪難波から南に約 30km 下った河内長野市天野町の山中にある関西サイクルスポーツセンター (KCSC) は、日本サイクルスポーツセンター (CSC) とほぼ同時期に整備された近畿圏唯一の有料の自転車総合施設である。施設は金剛生駒紀泉国定公園内にあり、限られた敷地の中に自然の地形を利用したサイクリングコース、その周辺や内外に 400m バンク、プール施設、キャンプ場、遊歩道、レストラン、変わり種自転車広場などを巧みに配し、四季折々の草花を植栽するなど自然を身近に感じさせる森の中の総合スポーツ公園を目指して運営されている。

運営は (財) 自転車センターがおこなっており、CSC 同様、競輪補助金削減の運営面への影響が懸念されるが、大阪難波からの所要時間は約 1 時間程度でアクセスがよく、手軽に自転車を楽しめることに加え、子供向けやテーマを掲げてのイベントなどを常に開催して集客に努力しているほか、長年にわたり「夢の自転車」と題しておもしろ自転車のアイデア公募と優秀作品の製作をイベント化する事業を実施している。

本調査の趣旨とは異なるが、社会への貢献をめざす社会的活動や地域との交流活動、自転車教室など施設外でのさまざまなサイクルイベント活動を積極的におこなっていることが注目される。

〈アクセシビリティ〉

大阪難波から南海電鉄の急行を利用して 20 分、または近鉄 大阪阿部野橋駅から 40 分で最寄り駅となる河内長野駅に到着する。河内長野駅からは、1 日の本数が少ないことが難点のコミュニティバスで 25 分、トータル約 1 時間から 1 時間 30 分程度で到着する。バス時間さえ事前調査しておけば行きやすい場所といえる。

■公共交通機関の設置状況について

Q.最寄りの駅名 (バス停名) は?

南海高野線 & 近鉄長野線 「河内長野駅」

南海バス & 日野・滝畑コミュニティバス 「サイクルセンターバス停」

Q.最寄りの駅 (バス停) から施設までの所要時間 (徒歩) は?

1 分

Q.主要駅からその駅 (バス停) に向かう電車 (バス) の 1 日の本数は?

50 本以上 (南海高野線)

30 本以上 (近鉄長野線)

平日 8 本・土日祝 8 本 (南海バス & 日野・滝畑コミュニティバス)

Q.最寄りの駅 (バス停) から施設までの所要時間 (徒歩) は?

0 分

Q.その駅 (バス停) に到着する電車 (バス) の、主要駅における初電の時刻は?

南海難波駅 05 時 06 分発→河内長野駅 05 時 50 分着 (南海高野線)

大阪阿部野橋駅 05 時 28 分発→河内長野駅 06 時 25 分着 (近鉄南大阪線 & 近鉄長野線)

河内長野駅 09 時 04 分発→サイクルセンターバス停 09 時 26 分着 (日野・滝畑コミュニティバス)

Q.その駅 (バス停) から出発する電車 (バス) の、主要駅に向かう終電の時刻は?

サイクルセンターバス停 19時27分発→河内長野駅 19時53分着（日野・滝畑コミュニティバス）

河内長野駅 23時19分発→南海難波駅 00時02分着（南海高野線）

河内長野駅 23時32分発→大阪阿部野橋駅 00時22分着（近鉄長野線&近鉄南大阪線）

Q.その駅（バス停）から主要駅までの運賃は？

540円（南海難波駅～河内長野駅）

540円（大阪阿部野橋駅～河内長野駅）

370円（河内長野駅～サイクルセンターバス停）

■エリア内の駐車場の設置状況について

Q.駐車場の収容台数は？

1000台／普通乗用車

Q.駐車場の営業時間は？

10時～17時※季節により異なる

Q.駐車場の定休日は？

火曜※祝日の場合は営業、12月と1月に3週間程度

Q.駐車場の利用料金は？

1000円／普通車

〈ユーザビリティ〉

各施設が巧みにレイアウトされており、施設間の移動がしやすく、敷地が比較的コンパクトなことが使い勝手のよさになっている。

■サイクリングコースについて

Q.エリア内の各コースの距離は？

約3km（周回コース）

Q.エリア内のコースの道幅は？

13m～3m、平均約4m

Q.コースは自転車専用となっているか？……○

Q.コースは一方通行となっているか？……○

Q.エリア内の各コースは平滑で段差は存在しないか？……○

Q.エリア内の各コースは平坦を基調とし、高低差は少ないか？……×

⇒コース内は50mの高低差があり、KCSCでは健康とスポーツ・体力作りのためとしている

Q.エリア内の各コースに一般道の横断歩道は存在するか？……○

⇒敷地内の初心者練習広場へ行くため、サイクリングコースを横断する通路として独立した横断歩道3mが設けられている

Q.（存在する場合には）形状や設置状況が安全に十分配慮されているか？……○

⇒設置場所は平坦で見通しのよい場所に点滅信号が設けられており、安全面に問題はない

Q.エリア内の各コースはクローズされ、不用意にコース外に出ることはないか？……○



園内を周回するサイクリングコース

⇒サイクリングコースは案内看板・安全柵でコース以外と区分、規制されている

■レンタサイクルについて

Q.レンタサイクルの種類と、それぞれの台数は？

16 台／最新電動アシスト自転車 26"、13 台／電動アシスト自転車 24"、34 台／MTB タイプ 26"、21 台／特殊 MTB タイプ 26"、46 台／クロスバイク・シティタイプ 26"、64 台／MTB タイプ 24"、62 台／シティタイプ 24"、43 台／MTB タイプ 22"、57 台／シティタイプ 22"、48 台／MTB タイプ 20"、28 台／シティタイプ 20"

※このほか繁忙期に、各サイズ各タイプで約 500 台、合計約 1000 台が用意されている

Q.レンタサイクルは十分な整備がなされているか？……○

⇒自転車安全整備士が整備を常時実施し、すべての貸し出し車・利用者ごとに対し、各部品点検チェック・身長によるシート調整を実施。不具合があれば自転車交換し、不具合車を即、修理している

・営業時間は？

10 時～ 17 時※季節により異なる

Q.貸し出し自転車の定休日は？

火曜※祝日の場合は営業、12 月と 1 月に 3 週間程度

・利用料金は？

500 円／1 時間（レンタルサイクル＋サイクリングコース利用料）

350 円／1 時間（サイクリングコース利用料）

Q.貸し出し自転車のヘルメットやグローブが用意されているか？……○

⇒ヘルメットは幼児用サイズ・子供用サイズ・大人用サイズで約 600 個用意されている。また、無料の貸し靴や子供用安全エルボーパッドも用意されている

Q.走行中にパンクやトラブルが発生した際には、どのような対応がなされているか？

利用者全員に対し、事前にコースの説明講習（ライセンスカード発行）をおこなっている。その際にヘルメットの装着、自転車の選び方、ブレーキのかけ方、変速機の使い方を説明するほか、初めて乗車

する電動アシスト自転車の注意事項、休憩所トイレの箇所、非常電話の通話方法・設置数などを説明している。巡回員は配置していないが、施設自体がコンパクトなため各施設のスタッフで対応している。

〈アメニティ〉

施設の設置環境が適度に凹凸のある森の中で、コンパクトな敷地、従事員やスタッフの対応などがミックスされた全体的雰囲気がとても心地よい空間をつくりだしている。

Q.エリア内にトイレは何か所あるか？

自転車貸し出し所を含め3か所設置（すべて男女別）

Q.エリア内に休憩所は何か所あるか？

4か所／展望台、緊急避難用

〈エンタテインメント〉

森の中で宿泊キャンプでの非日常的体験はできるが、自転車関連で「わくわくどきどき」させるものがおもしろ自転車のほかにもあると、さらによいと思われる。

Q.エリア内に遊園地はあるか？……○

⇒KCSC 自体がファミリー向け施設であるという観点では施設自体が遊園地であるといえる

Q.エリア内に公園はあるか？……○

⇒施設そのものが総合スポーツ公園となっている

Q.エリア内に博物館はあるか？……○

⇒公式な博物館ではないが、本館内にサイクル情報室を設け、常設展示で「世界の蝶と昆虫たち（433種 1194匹）」を展示し、「世界自転車冒険アドベンチャーサイクル展」などを時節に応じて開催している

Q.エリア内に美術館はあるか？……×



広場にある変わり種自転車の数々



サイクル eco フェスタで最優秀作品となったイモムシ連結自転車

Q.エリア内に史跡はあるか？……×

〈ホスピタリティ〉

施設内は常に清掃されており、スタッフは親しみやすい雰囲気を醸し出している。人数の少ない部分は、コース内に自転車のマナーアップ標語の掲示やコース内のサイン関係を掲示するなどの工夫で補われている。その他、初回利用者にスタンプカード（ブルーライセンスカード）を配布し、利用回数に応じた特典を設け、リピーター獲得に工夫している。このほか「夢の自転車の研究開発・製作」や自転車に乗れない人への乗車訓練としての「自転車初心者教室」を開催するほか、「自転車の安全な乗り方の指導」を時期に応じて開催している。また、一般公募で具現化した夢の自転車を広く共有するため、近隣および遠方都市へ出向くキャラバン活動を展開している。

調査結果の概要：「ビギナー向けテーマコース型」

「ビギナー向けテーマコース型」を、「都市」「郊外」「景勝地」という3つのエリアに分類し、都市では「奈良」と「新潟」という2つのエリアを、郊外では「筑波自転車道」、「手賀沼自転車道」、「印旛沼自転車道」という3つの自転車道を、そして景勝地として「しまなみ海道」、「吉備路自転車道」、「片鉄口マン街道」の3コースを事例として取り上げ調査をおこなった。

ビギナー向けテーマコース型は、「家族同士が自転車で遊ぶ」ことが意識されたテーマパーク型と、走りに徹する熟練者をターゲットとするロングライド型の中間にあり、広く一般的なサイクリストに提供される日本の自転車乗用環境の標準型と位置づけられるだろう。多様な年齢の人が対象であり、散歩程度のポタリングから、かなり長距離を走るロングライドまで多様である。

◆都市エリア：奈良と新潟という2つの事例調査結果を比較することによって、都市におけるビギナー対象のコースの課題やあるべき姿を明らかにすることができる。両事例とも高い観光特性をもった地方都市であり、点在する複数の観光拠点を効率的に巡れるよう、自転車の利用を促進しようとしている。加えて自動車による混雑の緩和や、エコ・イメージの訴求効果も期待されていると思われる。

両事例ともに都市の表玄関である鉄道駅が発着地として位置づけられている。観光都市とはいえず、サイクリングコースは日常的な都市空間を走行するため、段差や急坂、歩道走行、路肩に駐車する車などによりスムーズに走ることは難しく、日本の一般的な自転車乗用環境の根本的課題が露呈している。したがって、既存の道路環境や付帯施設をうまく活用し、よりよいコースを生み出すことが重要な課題となるが、その大きなポイントとなるのが、自転車道と一般道をつなぐ「サイクル・リンク」という概念である。サイクル・リンクの手法については、それを調査研究のテーマとした平成19年度、20年度の報告書を参照されたい。

アクセシビリティを高めるためには、わかりやすくイメージしやすい発着地を設定すべきである。奈良のように、駅前のわかりやすい位置に観光案内所があれば、旅のスタートの気分が高揚することだろう。さらにユーザビリティの向上のためには、進路や見どころを明示する標識や案内板の整備は欠かせない。正確な地図や見どころ・味わいどころなどが掲載されたガイドマップも役に立つ。さらにレンタサイクルの整備は必要不可欠といえるだろう。車体色や貸しヘルメットの統一などにより、観光地らしい雰囲気が醸し出されるはずだ。専用のラック付き駐輪場が各所に整備されれば、さらに「自転車のまち」という雰囲気が高まるに違いない。

観光都市では、質の高いアメニティやエンタテインメントが求められるし、ホスピタリティも期待される。新潟のコース沿道にある田中屋本店は笹だんごの製造元だが、立ち寄るサイクリストを温かくもてなし旅情を盛り上げることに貢献していることが調査結果から見て取れた。このようなささやかな気配りが旅人にはうれしいことであり、そのためにも市民や民間事業者の協力は不可欠である。奈良では、NPO「さんが俵座」などの参加により、利用者目線に立った自転車利用促進活動の高まりが見られるというが、実態としては自転車乗用環境の整備が遅れている。特に奈良ドリームランド跡裏付近のロードハンプとクルマ止めの併用は、転倒事故も予想されるほど危険なものであり、自転車を楽しんでもらおうとする思いが感じられない。管理志向の行政主体の道づくりから、利用者マインドの高い団体や市民を巻き込んだ多角的な参画型の取り組みへのシフトが、いっそう強力になされていくことを期待したい。

◆郊外エリア：都市エリアに比して、郊外エリアのコースの走りやすさと爽快さは圧倒的に高い。

自転車道の距離も長く、風景も広く美しい。それだけに走行速度も速くなりがちなので、安全走行への考慮が必要である。また疲労や天候の負荷（夏の暑さや雷など）に対する配慮も求められる。

アクセシビリティについては、3事例ともに鉄道駅が至近にあること、またコース沿いに無料の駐車場が点在していることなどから、きわめて良好と判断できる。レンタサイクルについては、台数や整備状況において不十分な面やヘルメットの貸し出しがないなどの課題が見られた。スピードも高く本格的なサイクリングがおこなわれることが予想されるため、サイクルスポーツセンターでの取り組みを参考にした改善が求められる。手賀沼や印旛沼では、レンタサイクルショップが連携して、どのショップに返却してもよいシステムが実現していた。沿道に多様な交通機関が存在するというコース特性に沿ったサービスが存在していることを評価したい。

ユーザビリティでは、相互交通や対歩行者・ランナー等との混在が必然となるため、走行車線を明示する工夫、あるいはルールを守らせる管理手法が必要となる。むやみにクルマ止めが放置されていたり、走行レーンがあいまいに指示されていたり、管理志向のコースづくりの弊害が随所に見られた。

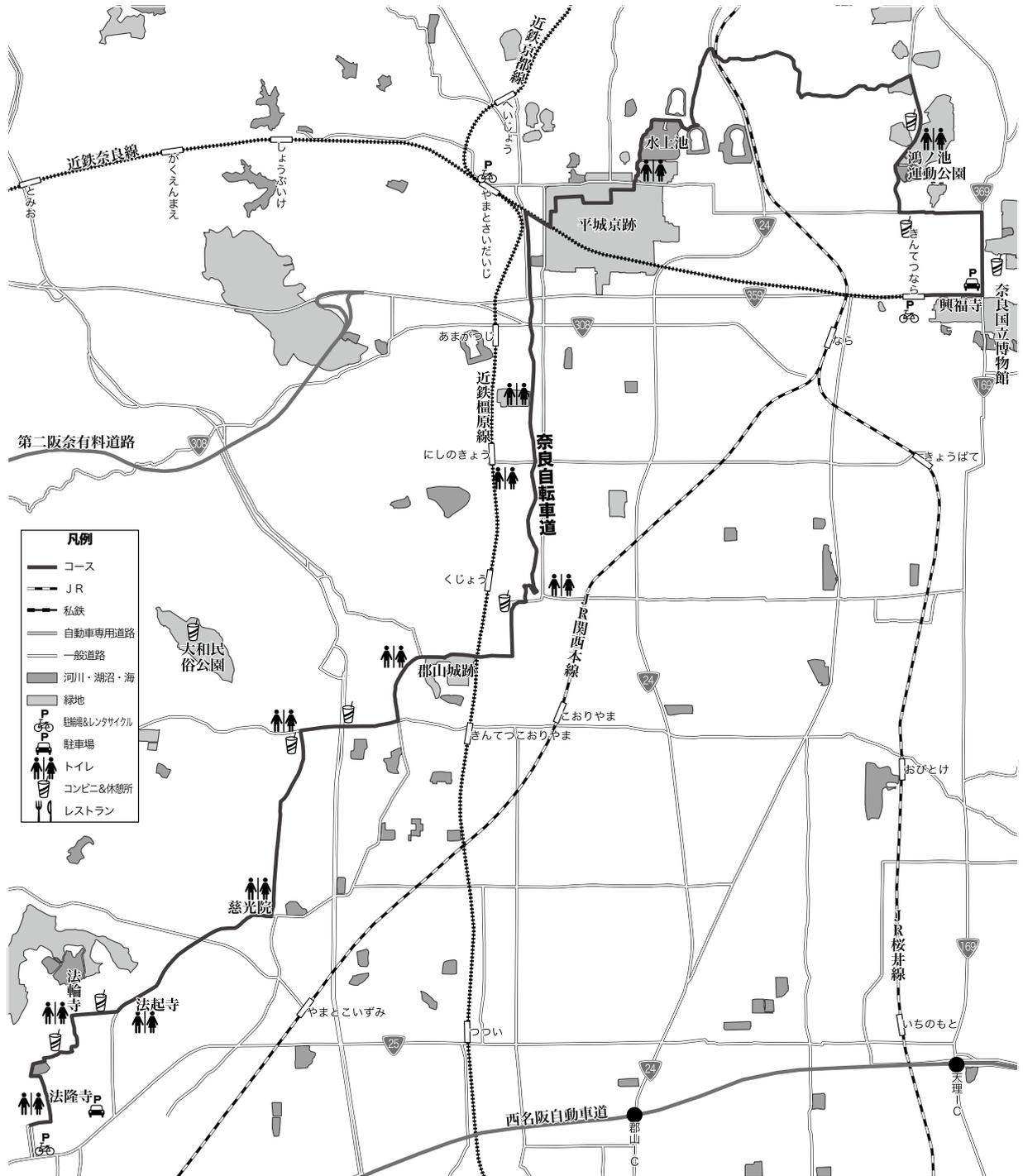
アメニティでは、距離ポストが安心して走るために効果的であることが認められた。トイレや休憩施設も、天気の急変や体調悪化等のトラブルから身を守るために必要不可欠であるといえるが、3事例ともによく整備されていた。エンタテインメントについては、3事例に共通して、周辺の見どころや観光拠点に誘導する工夫に欠けることがわかった。コースの整備に限定され、それ以上の活用や工夫に欠けているのは、資源を最大限に生かすという意味ではもったいない。この調査で調査員から指摘された典型例は、印旛沼である。史跡や美術館が多く存在する佐倉市内とコースとが離れており、アクセスする道の誘導標識も整備されていないため、現状では自転車で巡ることが難しい。幹線は自動車の交通量が多く危険であるが、裏にまわれば快適なサイクリングが楽しめる道が存在している。そのようなコース誘導の情報が標識やパンフレットで示され、サイクル・リンクが実現されるとよい。

◆景勝地エリア：「瀬戸内サイクリングロード」の中核である「しまなみ海道」は、NHKの連続ドラマなどで注目される観光地などを結び、コースも島々を巡るというスケールの大きなものである。期待にそぐわず、道の整備やよくメンテナンスされたレンタサイクルなど諸施設の充実ぶりは抜きん出ている。橋の通行料金が半額となるクーポンや島々を結ぶ船の料金が割引となるパスなど、快適にサイクリングを楽しんでもらおうとする管理者の思いが伝わる観光サービスが見られる。イベントも積極的におこなわれ、サイクリストから“聖地”とうたわれるようになり、ブランド性が定着した。全国でしまなみ海道レベルの自転車コースの整備が競い合われるようになれば、日本の観光立国としての文化レベルも向上することだろう。

吉備路自転車道は、史跡の中をぬって走るコースが魅力である。片鉄口マン街道は、駅舎がそのまま残されていたりトンネルがあったり、車両が動態保存されていたり、自転車道に隣接して柵原鉱山資料館があったりして飽きることがなく、何度も訪ねたくなる魅力に満ちている。

景勝地エリアでは、明快な「テーマ」の設定と、それを強調するようなコースの工夫が求められる。海がテーマのしまなみ海道、史跡がテーマの吉備路自転車道、鉄道軌道跡を鉄道博物館のように設けてある片鉄口マン街道など、ある意味でテーマパーク型のコースであるともいえ、それゆえに、人を喜ばせる巧みなデザイン力が求められるといえる。

◎テーマコース型／都市エリア-1【奈良】



〈アクセシビリティ〉

■公共交通機関の設置状況について

Q.コースの沿道から5km圏内に、自転車を持ち込める公共交通機関があるか？……○

⇒ JR 奈良線&近鉄奈良線

Q.最寄りの駅名（バス停名）は？

JR 奈良線「奈良駅」

近鉄奈良線「近鉄奈良駅」

Q.最寄りの駅（バス停）からコースまでの最短距離は？

約 1km（奈良駅）

0m（近鉄奈良駅）

Q.主要駅からその駅（バス停）に向かう電車（バス）の1日の本数は？

62 本（JR 奈良線）

143 本（近鉄奈良線）

Q.その駅（バス停）に到着する電車（バス）の、主要駅における初電の時刻は？

京都駅 05 時 31 分発→奈良駅 06 時 34 分着（JR 奈良線）

大阪難波駅 05 時 12 分発→近鉄奈良駅 06 時 06 分着（近鉄奈良線）

Q.その駅（バス停）から出発する電車（バス）の、主要駅に向かう終電の時刻は？

奈良駅 23 時 09 分発→京都駅 00 時 09 分着（JR 奈良線）

近鉄奈良駅 23 時 18 分発→大阪難波駅 00 時 15 分着（近鉄奈良線）

Q.その駅（バス停）から主要駅までの運賃は？

690 円（京都駅～奈良駅）

540 円（大阪難波駅～近鉄奈良駅）

■コース沿道の駐車場の設置状況について

Q.駐車場の収容台数は？

計 406 台（奈良市営 JR 奈良駅前第一・第二駐車場）※ほかにも駐車場多数

Q.駐車場の営業時間は？

06 時～ 00 時 30 分（奈良市営 JR 奈良駅前第一・第二駐車場）

Q.駐車場の定休日は？



JR 奈良駅前の奈良市総合観光案内所。市内観光地図などが入手可能

なし（奈良市営 JR 奈良駅前第一・第二駐車場）

Q.駐車場の利用料金は？

150 円／30 分、1 日最高 1500 円（奈良市営 JR 奈良駅前第一・第二駐車場）

〈ユーザビリティ〉

■コースについて

Q.コースの距離は？（自転車専用および自転車歩行者専用区間）

約 8km

Q.コースの距離は？（一般道区間）

約 13km



路上駐車が自転車通行を阻む



危険なガード（奈良ドリームランド跡裏付近）

調査地レポート 2：「ビギナー向けテーマコース型」

Q.コースの道幅は？最大幅 最小幅（自転車専用および自転車歩行者専用区間）

2m～3.5m

Q.コースの道幅は？最大幅 最小幅（一般道区間）

3.5m ※片側車線も含む

Q.コースは平滑を基調とし、存在する段差も走行に支障を与えない程度のものか？……×

⇒歩道に上がる場所もあり、段差が多い

Q.コースは平坦を基調とし、高低差は少ないか？……×

⇒奈良ドリームランド跡地付近には5%前後の急勾配があり、駅レンタサイクルのシティサイクルでは苦しい思いをする

Q.コース内の勾配のきつい箇所に、速度超過を防ぐ措置を施されているか？……×

⇒奈良阪付近にガードが設置されているが、事故を誘発しかねず、ないほうが安全

Q.コースに一般道の横断箇所は存在しないか？……×

Q.（存在する場合には）横断歩道や信号機など十分な安全施設が設置されているか？……○

Q.（存在する場合には）クルマ止めが適切に設置されているか？……×

⇒先述の通り、奈良阪付近に危険なガードが存在するため

Q.（設置されている場合には）形状や設置状況が安全に十分配慮されているか？……×

⇒考慮されているとは思えない場所がある＝奈良阪付近

Q.コースに沿って設置されている標識に従えば、迷うことなくコースを走りきることができるか？

……△

⇒一応、走破可能

■レンタサイクルについて

Q.コースの沿道にレンタサイクルがあるか？……○

Q.レンタサイクルの種類と、それぞれの台数は？

90台／22"～26"シティサイクル（3段変速装備）、6台／電動アシスト自転車※奈良駅のレンタサイクル「駅リンクン」（JR西日本）

Q.レンタサイクルは十分な整備がなされているか？……△

⇒TSマークは貼付されていない

・営業時間は？

08時～18時

・定休日は？

なし

・利用料金は？

700円／1日※電動アシスト自転車は1500円

Q.レンタサイクル用のヘルメットやグローブが用意されているか？……×

Q.走行中にパンクやトラブルが発生した際には、どのような対応がなされているか？……×

⇒貸し出し場所まで自力で返却しなければならない



レンタサイクル「駅リンくん」のシティサイクル

〈アメニティ〉

Q.コースの沿道にトイレは何か所あるか？

7か所

Q.コースの沿道に休憩所（東屋）は何か所あるか？

奈良公園、平城宮跡地など

〈エンタテインメント〉

Q.コースの沿道から2km圏内に遊園地があるか？……×

Q.コースの沿道から2km圏内に公園があるか？……○

⇒奈良公園

Q.コースから公園までの道順は示されているか？……○

・開園時間は？

24時間

・休園日は？

無休

・入園料は？

無料

Q.公園には駐輪施設が設置されているか？……○

Q.コースの沿道から2km圏内に博物館があるか？……○

⇒平城宮跡資料館、奈良市ならまち格子の家

Q.コースから博物館までの道順は示されているか？……○

⇒コース沿道にある

・開館時間は？

調査地レポート 2：「ビギナー向けテーマコース型」

09 時～ 16 時 30 分※入館は 16 時（平城宮跡資料館）

09 時～ 17 時（奈良市ならまち格子の家）

・休館日は？

月曜、年末年始（平城宮跡資料館）

月曜、土日を除く祝日の翌日、12 月 26 日～ 1 月 5 日（奈良市ならまち格子の家）

・入館料は？

無料（平城宮跡資料館、奈良市ならまち格子の家）

Q.博物館には駐輪施設が設置されているか？……○

⇒奈良国立博物館

……×

⇒奈良市ならまち格子の家

Q.コースの沿道から2km圏内に美術館があるか？……○

⇒奈良国立博物館

Q.コースから美術館までの道順は示されているか？……○

⇒コース沿道にある

・開館時間は？

09 時 30 分～ 17 時

・休館日は？

月曜、年末年始

・入館料は？

500 円／大人

250 円／大学生

無料／ 18 歳以下

Q.美術館には駐輪施設が設置されているか？

未確認

Q.コースの沿道から2km圏内に史跡があるか？……○

⇒東大寺、唐招提寺、薬師寺など多数存在

Q.コースから史跡までの道順は示されているか？……○



奈良の大仏。市内は観光資源に富む



古い街並みが残る奈良町の通り

⇒東大寺はコース沿道にある

・開館時間は？

07時30分～17時30分／4月～9月※冬期は若干短縮される（東大寺大仏殿）

・休館日は？

なし

・入館料は？

500円／大人、300円／小学生（東大寺大仏殿）

Q.史跡には駐輪施設が設置されているか？……○

⇒東大寺

〈ホスピタリティ〉

観光都市だけあり、観光客へのもてなしという意味では観光案内所が整備され、数多くの名所旧跡や古い街並みが地元の努力でよく守られている。道路にゴミもほとんど見かけない。しかし、自転車が走りやすい街とは言い難い。段差も多いし、自転車レーンはまず整備されていない。レンタサイクルもシティサイクル(ママチャリ)、他には電動アシスト自転車だけで、スポーツ車が選べないのは物足りない。

〈コメント〉

押しも押されもせぬ歴史の街であり、観光都市である奈良市。東大寺や奈良公園をはじめとして、平城遷都1300年で注目を集めた平城宮跡や神社仏閣、天皇陵の古墳群など、見るべき場所は無数にある。奈良町と呼ばれる江戸末期からの古い町家の家並みなど、隠れた観光スポットを訪ねるのも楽しい。

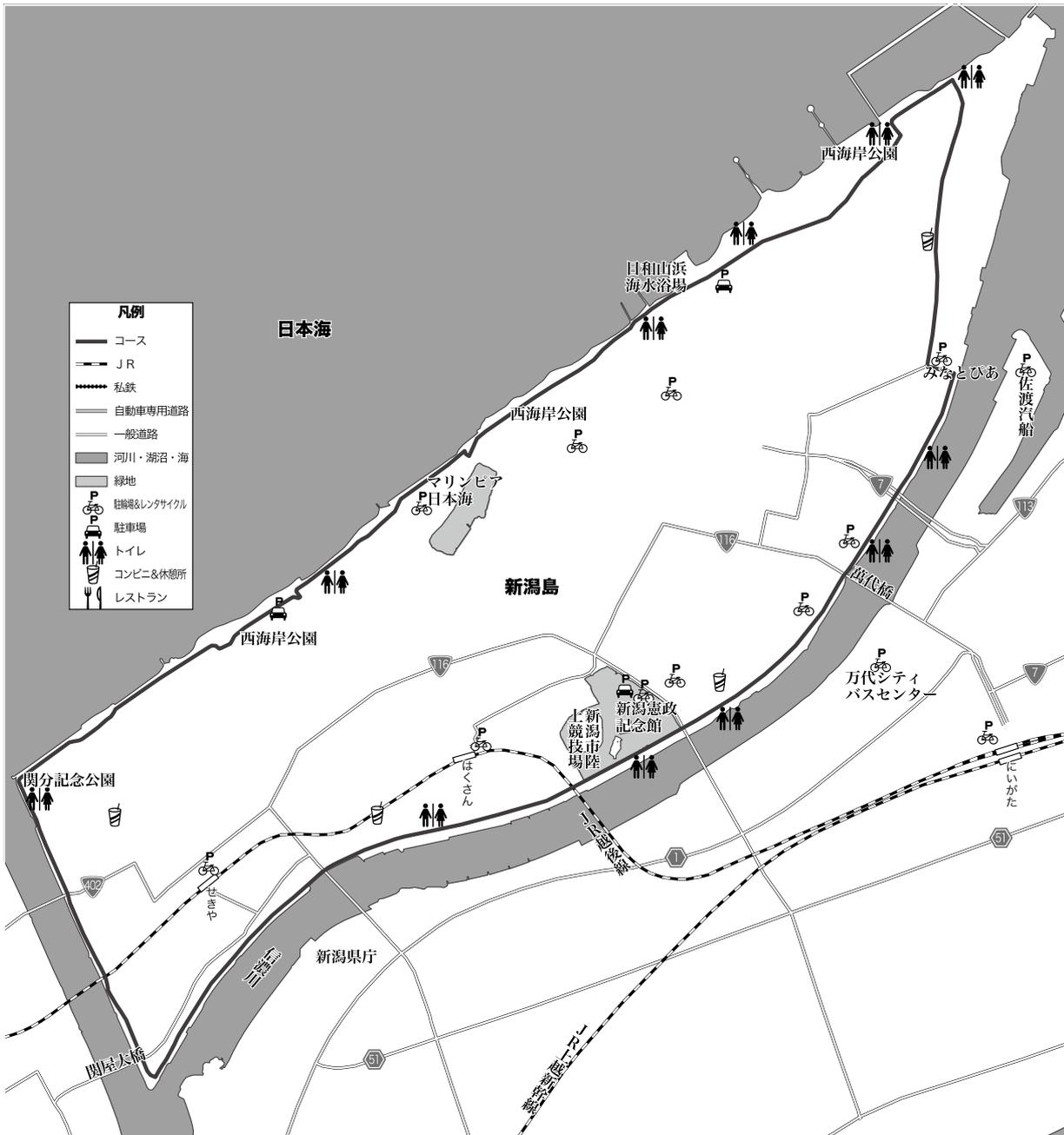
今回、奈良駅で借りた3段変速のシティサイクルで、奈良自転車道を含む約21kmの行程を実際に走ったのだが、奈良公園、東大寺、平城宮跡、唐招提寺、奈良町を一気に訪れることができたのは、自転車の機動力があればこそだった。改めて滞在型の都市観光と自転車との親和性の高さを感じた次第だ。

そして、そうであるからこそ、自転車が快適に走れるための環境整備の遅れを痛感する。車道に自転車レーンは皆無だし、自転車専用コースにはなぜか危険なガードが設置してある。急坂もあるコースなのにスポーツ車がレンタルできない。ペダルを漕げばおながすすくの、気軽に利用できるフードサービスを提供する売店も貧弱だ（というよりない。一般道にコンビニがいくつかあるのみ）。

現在、観光などでの自転車利用の促進を担当するのは奈良県だが、こうした問題については把握しているようで、2010年12月15日に県土木部道路・交通環境課は、道路環境の整備や乗り捨て可能な広域レンタサイクルの導入などを柱とした「自転車利用促進計画」を発表した。2011年度から取り組みを本格化させるという。

奈良での自転車利用の取り組みは、NPO「さんが俵座」などが参加した社会実験の取り組みなどの積み重ねがある。自転車乗りの目線で、自転車乗りにやさしい自転車利用の活性化策を具体化してほしい。

◎テーマコース型/都市エリア-2【新潟～新潟島一周コースをメインに】



〈アクセシビリティ〉

■公共交通機関の設置状況について

Q.コースの沿道から5km圏内に、自転車を持ち込める公共交通機関があるか？……○

⇒ JR 上越新幹線 & JR 信越本線ほか

Q.最寄りの駅名（バス停名）は？

JR 上越新幹線 & JR 信越本線ほか「新潟駅」

Q.最寄りの駅（バス停）からコースまでの最短距離は？

1.2km（新潟駅）

Q.主要駅からその駅（バス停）に向かう電車（バス）の1日の本数は？

39本（JR 上越新幹線）

Q.その駅（バス停）に到着する電車（バス）の、主要駅における初電の時刻は？

東京駅 06時08分発→新潟駅 08時14分着（JR 上越新幹線）

Q.その駅（バス停）から出発する電車（バス）の、主要駅に向かう終電の時刻は？

新潟駅 21時32分発→東京駅 23時40分着（上越新幹線）

Q.その駅（バス停）から主要駅までの運賃は？

1万70円（東京駅～新潟駅）

■コース沿道の駐車場の設置状況について

Q.駐車場の収容台数は？

350台（新潟駅西駐車場）

Q.駐車場の営業時間は？

24時間

Q.駐車場の定休日は？

無休

Q.駐車場の利用料金は？

160円／30分、1600円／1日

〈ユーザビリティ〉

■コースについて



新潟島一周自転車道の風景



自転車道から見る「朱鷺メッセ」と「萬代橋」

Q.コースの距離は？（自転車専用および自転車歩行者専用区間）

約 15km※一般道と自転車歩行者道が混在（新潟島一周サイクリング道）

Q.コースの距離は？（一般道区間）

約 15km※一般道と自転車歩行者道が混在（新潟島一周サイクリング道）

Q.コースの道幅は？最大幅 最小幅（自転車専用および自転車歩行者専用区間）

2.5m ～ 3m

Q.コースの道幅は？最大幅 最小幅（一般道区間）

片側車線で 3.5m

Q.コースは平滑を基調とし、存在する段差も走行に支障を与えない程度のものか？

自転車歩行者道と一般道が混在するため、段差は多い

Q.コースは平坦を基調とし、高低差は少ないか？……○



「新潟島一周自転車道」の標識

Q.コース内の勾配のきつい箇所に、速度超過を防ぐ措置を施されているか？

未確認

Q.コースに一般道の横断箇所は存在しないか？……×

Q.(存在する場合には)横断歩道や信号機など十分な安全施設が設置されているか？……○

Q.(存在する場合には)クルマ止めが適切に設置されているか？……○

Q.(設置されている場合には)形状や設置状況が安全に十分配慮されているか？……○

Q.コースに沿って設置されている標識に従えば、迷うことなくコースを走りきることができるか？
……○

■レンタサイクルについて

Q.コースの沿道にレンタサイクルがあるか？……○

Q.レンタサイクルの種類と、それぞれの台数は？

250台／シティサイクル(にいがたレンタサイクル：放置自転車再生車)

25台／スポーツ車(スマートクルーズ)

Q.・レンタサイクルは十分な整備がなされているか？……○

・営業時間は？

09時～17時※貸し出しステーションにより異なる

・定休日は？

荒天日

・利用料金は？

100円／3時間＋100円／1時間(にいがたレンタサイクル)

1500円／3時間、2500円／1日(スマートクルーズ)

Q.レンタサイクル用のヘルメットやグローブが用意されているか？……△

⇒スマートクルーズのみ

Q.走行中にパンクやトラブルが発生した際には、どのような対応がなされているか？



「にいがたレンタサイクル」のレンタサイクル(新潟駅付近)

ステーションに持ち込み、交換

〈アメニティ〉

Q.コースの沿道にトイレは何か所あるか？

20 か所

Q.コースの沿道に休憩所（東屋）は何か所あるか？

未確認

〈エンタテインメント〉

Q.コースの沿道から2km圏内に遊園地があるか？……×

Q.コースの沿道から2km圏内に公園があるか？……○

⇒西海岸公園、やすらぎ堤など

Q.コースから公園までの道順は示されているか？……○

⇒コース沿いにある

・開園時間は？

24 時間

・休園日は？

無休

・入園料は？

無料

Q.公園には駐輪施設が設置されているか？……○

Q.コースの沿道から2km圏内に博物館があるか？……○

⇒新潟県政記念館、みなとぴあほか

Q.コースから博物館までの道順は示されているか？

コース沿いにある

・開館時間は？



新潟県政記念館の第4展示室（議場）



旧新潟税関庁舎

09時～16時30分（新潟県政記念館）

09時30分～17時（みなとぴあ）

・休館日は？

月曜、祝日、年末年始（新潟県政記念館）

月曜、休日の翌日、年末年始（みなとぴあ）

・入館料は？

無料（新潟県政記念館）

300円／大人、200円／高校生、100円／中学生以下（みなとぴあ）

Q.博物館には駐輪施設が設置されているか？……○

Q.コースの沿道から2km圏内に美術館があるか？……○

⇒新津記念館、敦井美術館

Q.コースから美術館までの道順は示されているか？……×

⇒市内各所で配布のマップに記載

・開館時間は？

10時～16時（新津記念館）

10時～17時（敦井美術館）

・休館日は？

月曜、10月～4月上旬、8月13日（新津記念館）

日祝、年末年始、展示替え期間（敦井美術館）

・入館料は？

800円／大人、400円／中学生以下（新津記念館）

500円／大人、400円／高校生、300円／中学生以下（敦井美術館）

Q.美術館には駐輪施設が設置されているか？

未確認

Q.コースの沿道から2km圏内に史跡があるか？……○

⇒旧新潟税関庁舎、旧第四銀行住吉町支店など

Q.コースから史跡までの道順は示されているか？……○

⇒コース沿い

・開館時間は？

09時30分～17時（旧新潟税関庁舎）

09時30分～21時（旧第四銀行住吉町支店）

・休館日は？

みなとぴあに準じる（旧新潟税関庁舎、旧第四銀行住吉町支店）

・入館料は？

無料（旧新潟税関庁舎、旧第四銀行住吉町支店）

Q.史跡には駐輪施設が設置されているか？……○

〈ホスピタリティ〉



笹だんごの「田中屋本店」

新潟島一周自転車道は一般道と自転車道が混在しており、時に走りにくさを感じるものの、標識が整備されていて道に迷うということはない。また、コースの至るところに史跡や博物館、展望台などがあるほか、それらを案内するガイドマップが充実しており、「走りたい」という気にさせる。新潟名物「笹だんご」の製造販売元もコース沿道にあり、観光客をもてなしてくれる。

〈コメント〉

新潟市は新潟駅の北口側、すなわち信濃川をはさんだ市中心部で自転車活用が進んでいることで知られる。放置自転車を再生利用する「にいがたレンタサイクル」の利用者は半数以上が県外者で、Jリーグサポーターがスタジアム観戦の足としてよく使うのだそうだ。

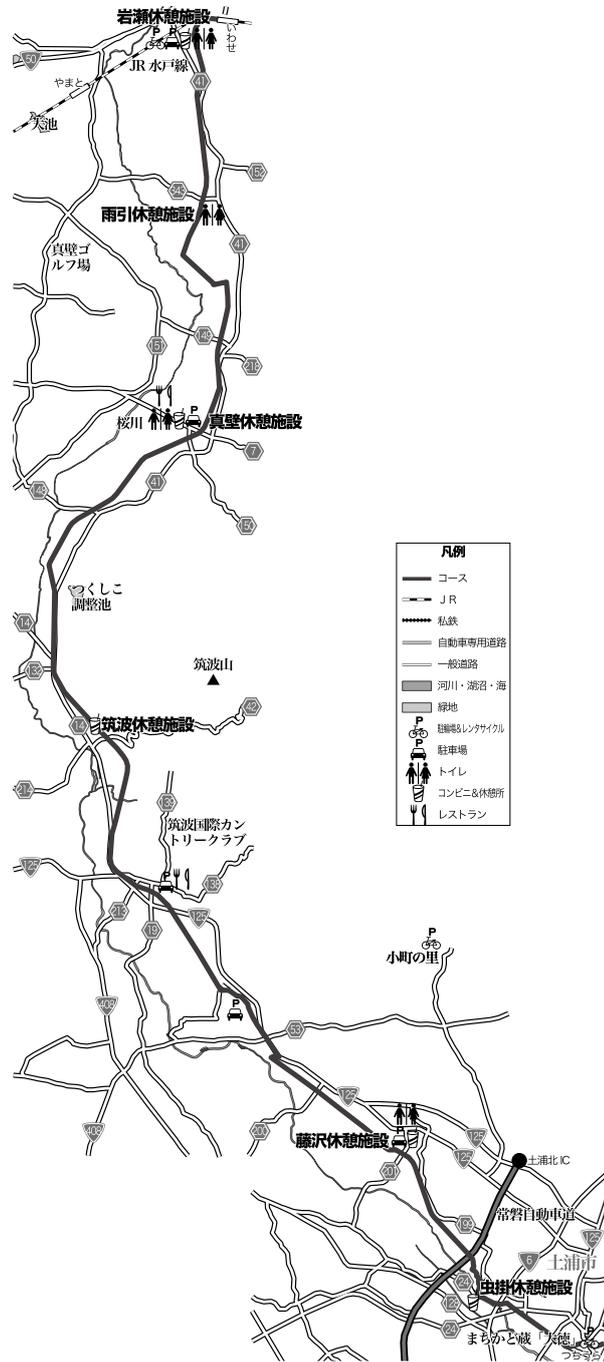
特に新潟島（川と運河に囲まれた文字どおりの島）では、新潟島一周自転車道が整備されてサイクリングが楽しめる。沿道には港や海岸、史跡など観光名所が連なる。港を行きかう漁船やフェリーの様子は見ていて飽きないし、古い建物がよく残された景観はまさに「新潟市の旧市街」と呼ぶにふさわしい。

笹だんごを製造販売する「田中屋本店」はコース沿道にあるのだが、お土産にと買い求めた店内では試食がふるまわれ、東京から来たと話したら「それは寒いでしょう」とお茶まで出してくれた。客人をもてなしてくれる心根が何ともうれしい。

魅力が詰まったコンパクトな市域を囲む形で自転車道を設定し、シティサイクルだけでなくスポーツ車までもレンタルできる。一般道に自転車レーンがないのが残念だが、そんな欠点を補って余りあるほど、新潟島一周自転車道の試みは成功しているといえよう。

レンタサイクル事業を運営する「新潟市自転車を活用したまちづくり推進協議会」では今後、国指定重要文化財の万代橋や新潟県政記念館、旧新潟税関などを巡る自転車ガイドツアーも計画しているという。

◎テーマコース型／郊外エリア-1【筑波自転車道（つくばりんりんロード、県道桜川土浦自転車道）とその周辺】



〈アクセシビリティ〉

■公共交通機関の設置状況について

Q.コースの沿道から5km圏内に、自転車を持ち込める公共交通機関があるか？……○

⇒ JR 常磐線、JR 水戸線、つくばエクスプレス線、つくバス=バイクラック付き

Q.最寄りの駅名（バス停名）は？

調査地レポート 2：「ビギナー向けテーマコース型」

JR 常磐線「土浦駅」＝起点から最も近い駅

つくばエクスプレス線「つくば駅」＝コース中間部にアクセス可能

つくばエクスプレス線「つくば駅」／つくバス「筑波山口駅」＝つくばりんりんロード「筑波休憩施設」に直結

JR 水戸線「岩瀬駅」＝終点から最も近い駅

Q.最寄りの駅（バス停）からコースまでの最短距離は？

0.4km（土浦駅）

5.0km（つくば駅）

0.0km（筑波山口駅）＊つくばりんりんロード「筑波休憩施設」に直結

0.5km（岩瀬駅）

Q.主要駅からその駅（バス停）に向かう電車の1日の本数は？

100 本以上／JR 常磐線・下り、100 本以上／つくばエクスプレス線・下り、63 便／つくバス・北部シャトル「H07」・下り、33 本／JR 水戸線・下り

Q.その駅（バス停）に到着する電車（バス）の、主要駅における初電の時刻は？

上野駅 05 時 10 分発→土浦駅 06 時 13 分着（JR 常磐線）

秋葉原駅 05 時 30 分発→つくば駅 06 時 30 分着（つくばエクスプレス線）

つくば駅 08 時 55 分発→筑波山口駅 09 時 38 分（つくバス＊バイクラック利用可能時間帯）

上野駅 05 時 10 分発→岩瀬駅 06 時 25 分着（JR 東北本線）

Q.その駅（バス停）から出発する電車（バス）の、主要駅に向かう終電の時刻は？

土浦駅 22 時 38 分発→上野駅 23 時 41 分着（JR 常磐線）

つくば駅 23 時 14 分発→秋葉原駅 00 時 11 分着（つくばエクスプレス線）

筑波山口駅 15 時 25 分発→つくば駅 16 時 08 分（つくバス＊バイクラック利用可能時間帯）

岩瀬駅 21 時 03 分発→小山駅 21 時 46 分着・小山駅 21 時 54 分発→上野駅 23 時 11 分着（JR 水戸線・JR 東北本線）

Q.その駅（バス停）から主要駅までの運賃は？

1110 円（土浦駅～上野駅）

1150 円（つくば駅～秋葉原駅）

400 円（筑波山口駅～つくば駅）

1760 円（岩瀬駅～小山駅～上野駅）

※その他のルート

JR「土浦駅～友部駅～岩瀬駅」

高速バス「筑波大学行き」・東京／八重洲→つくばセンター

■コース沿道の駐車場の設置状況について

Q.駐車場の収容台数は？

500 台（霞ヶ浦総合公園）

10 台（藤沢駅休憩施設）

10 台程度（旧小田駅）

10 台程度（旧北条駅）

10 台程度（筑波休憩施設）

20 台程度（真壁休憩施設）

10 台程度（岩瀬駅）

Q.駐車場の営業時間は？

終日（霞ヶ浦総合公園、藤沢駅休憩施設、旧小田駅、旧北条駅、筑波休憩施設、真壁休憩施設、岩瀬駅）

Q.駐車場の定休日は？

無休（霞ヶ浦総合公園、藤沢駅休憩施設、旧小田駅、旧北条駅、筑波休憩施設、真壁休憩施設、岩瀬駅）

Q.駐車場の利用料金は？

無料（霞ヶ浦総合公園、藤沢駅休憩施設、旧小田駅、旧北条駅、筑波休憩施設、真壁休憩施設、岩瀬駅）

〈ユーザビリティ（コース周辺）〉

■コースについて

Q.コースの距離は？（自転車専用および自転車歩行者専用区間）

40.1km

起点（旧筑波鉄道・土浦駅）-3.7km→虫掛休憩施設-3.8km→藤沢休憩施設-12.8km→筑波休憩施設-9.9km→真壁休憩施設-5.3km→雨引休憩施設-4.6km→終点（旧筑波鉄道・岩瀬駅）

Q.コースの道幅は？最大幅 最小幅

3m 程度（旧筑波鉄道跡のためほぼ一定）

Q.コースは平坦を基調とし、存在する段差も走行に支障を与えない程度のものか？……○

Q.コースは平坦を基調とし、高低差は少ないか？……○

Q.コース内の勾配のきつい箇所に、速度超過を防ぐ措置を施されているか？……×

⇒高低差のきつい箇所はなし

Q.コースに一般道の横断箇所は存在しないか？……×

⇒「一旦停止標識+クルマ止め」の交差点が 170 か所あり



土浦駅前に立つ、自転車道の案内標識



りんりんロード終点：岩瀬駅



休憩施設ごとに立てられている距離表示の案内板



1kmおきに設置された距離ポスト

Q. (存在する場合には) 横断歩道や信号機など十分な安全施設が設置されているか? ……○

⇒私道や農道との交差点も含め、あまりに交差点が多いため、徐々に注意力がマヒし、危険な交差点を見逃す危険性がある。要改善のポイントである

Q. (存在する場合には) クルマ止めが適切に設置されているか? ……x

⇒同上

Q. (設置されている場合には) 形状や設置状況が安全に十分配慮されているか? ……△

⇒ほとんどが「ポール・タイプ」であり、徐行を促す記号性が弱い

Q. コースに沿って設置されている標識に従えば、迷うことなくコースを走りきることができるか? ……○

■レンタサイクルについて

Q. コースの沿道にレンタサイクルがあるか? ……○

Q. レンタサイクルの種類と、それぞれの台数は?



花崗岩の石材産地である加波山を背景にした駅跡



沿道に設置された「サイエンスシティつくば」らしい雰囲気を醸す国土地理院の不思議なオブジェクト



個人の庭先に入る私道との交差点でも、りんりんロード側にクルマ止めと一旦停止のサインがある。結果として約 200m ごとに1つのクルマ止めが存在することになり、爽快なサイクリングを阻害している



りんりんロードから、周辺の見どころに誘導するために土浦市が設置した案内標識。QRコードがついている



りんりんロードと周辺を示す茨城県による案内地図。範囲が広すぎ、至近の見どころにアクセスしにくい欠点があるものの、積極的に情報提供しようとする姿勢は評価できる



危険なロードハンブに見えるが、変化に乏しい平地走行時の気分転換に有効。しかし高齢の地元利用者には迷惑かも

15 台（国民宿舎・水郷＝霞ヶ浦総合公園脇※無料駐車場あり）

15 台（まちかど蔵「大徳」）

15 台（小町の里※無料駐車場あり）

17 台（筑波休憩施設※無料駐車場あり）

10 台（真壁休憩施設）

10 台（岩瀬休憩施設）

・営業時間は？

09 時～ 17 時 30 分（国民宿舎・水郷＝霞ヶ浦総合公園脇※無料駐車場あり）

09 時～ 17 時 30 分（まちかど蔵「大徳」）

09 時～ 17 時 30 分（小町の里※無料駐車場あり）

09 時～ 18 時 30 分（筑波休憩施設※無料駐車場あり）

09 時～ 16 時＊期間限定（真壁休憩施設）



筑波休憩施設に併設されたレンタサイクルステーション

09 時～ 16 時＊期間限定（岩瀬休憩施設）

・定休日は？

無休(国民宿舎・水郷＝霞ヶ浦総合公園脇、まちかど蔵「大徳」、小町の里、筑波休憩施設、真壁休憩施設、岩瀬休憩施設)

・利用料金は？

500 円（国民宿舎・水郷＝霞ヶ浦総合公園脇、まちかど蔵「大徳」、小町の里、筑波休憩施設、真壁休憩施設、岩瀬休憩施設）

Q.レンタサイクルは十分な整備がなされているか？

係員が常駐している（国民宿舎・水郷＝霞ヶ浦総合公園脇、まちかど蔵「大徳」、小町の里、真壁休憩施設、岩瀬休憩施設）

隣接のバス会社に管理委託。整備のできるスタッフがいるわけではないので、整備状況が整っているとは言い難い（筑波休憩施設）

Q.レンタサイクル用のヘルメットやグローブが用意されているか？……×

Q.走行中にパンクやトラブルが発生した際には、どのような対応がなされているか？

つくば駅のレンタサイクルの場合、通常の使用で発生したトラブルに関し、近くにサイクルショップがあればそこで修理してもらい、修理代金は領収書との引き換えで変換。なければそこに自転車を置いたままにしておけば、後ほど回収に向かうとのこと。

※自転車道沿道にサイクルオアシス的な「ピットストップつくば北条」が2011年4月に開店（軽食、自転車用品販売、簡易宿泊、トイレ、シャワー等の機能充実をめざしている）

〈アメニティ（コース周辺）〉

Q.コースの沿道にトイレは何か所あるか？

5か所（虫掛休憩施設、藤沢休憩施設、筑波休憩施設、真壁休憩施設、岩瀬休憩施設＊終点）

Q.コースの沿道に休憩所（東屋）は何か所あるか？

5 か所（虫掛休憩施設、藤沢休憩施設、筑波休憩施設、真壁休憩施設、岩瀬休憩施設* 終点）

〈エンタテインメント（コース周辺）〉

Q.コースの沿道から2km圏内に遊園地があるか？……×

Q.コースの沿道から2km圏内に公園があるか？……○

Q.コースから公園までの道順は示されているか？……×

・開園時間は？

24 時間

・休園日は？

無休

・入園料は？

無料

Q.公園には駐輪施設が設置されているか？……○

Q.コースの沿道から2km圏内に博物館があるか？……○

Q.コースから博物館までの道順は示されているか？……○

Q.博物館の開園時間は？

09 時 30 分

Q.博物館の休園日は？

月曜日、祝日

Q.博物館の入園料は？

105 円（一般）、50 円（小中高生）

Q.博物館には駐輪施設が設置されているか？……○

Q.コースの沿道から2km圏内に美術館があるか？……×

※期間限定のアートイベント：野外彫刻展「雨引の里と彫刻 2011-冬のさなかに」（2011 年 1 月 15



真壁休憩所先のロード沿いにあるカフェ「メアリ」。真壁以北ではほとんど唯一の食事どころ

調査地レポート 2：「ビギナー向けテーマコース型」

日～3月21日、桜川市大和田地区、レンタサイクルあり)

Q.コースの沿道から2km圏内に史跡があるか?……○

⇒武者塚古墳、小町の里、小田城址、平沢官衙遺跡

Q.コースから史跡までの道順は示されているか?……△

⇒小町の里は道順掲示あり、小田城址はコース上

〈ホスピタリティ (コース周辺) 〉

自転車道沿道にサイクルオアシス的な「ピットストップつくば北条」が開店

*詳細は、以下のコメントを参照。

恒例イベントとして以下のものがある。

- ・土浦花火競技大会 (10月第1土曜日)
- ・筑波山梅祭り (2月中旬～3月末日)
- ・筑波山ガマ祭り (8月第1日曜日)
- ・真壁のひなまつり (2月～3月3日)
- ・まかべの夜祭 (8月下旬)

〈コメント〉

1987年に廃線になった筑波鉄道の跡地を活用して2002年に全線開通した筑波自転車道「りんりんロード」は、全長40.1kmのコースのほとんどすべてが平坦であり、かつての主要駅舎が休憩施設として整備されている。3～12kmの間隔でトイレや水飲み場、屋根のある東屋が完備している。また1kmごとに距離ポストがあるため、起点から終点まで安心して走ることができ、子どもや初心者もムキになることなくゆったりと楽にサイクリングを楽しむことができる。

反面、一本道で変化に乏しいことや回遊性に欠けることが惜まれる。また相互交通でランニングや散歩の利用も多いため、走行には気を使う必要がある。主要交差点だけでなく私道や農地の出入り口にも設置されたクルマ止めや一旦停止の標識は、コース全体で170か所にも及び、ほぼ200mごとに止まらなければならないという現実性に欠ける面も見られる。

起点がJR常磐線の土浦駅から500mと至近であり、終点の岩瀬もJR水戸線の岩瀬駅の脇にあるため、鉄道によるアクセスが便利である。また休憩施設には10台強が駐車できる無料の駐車場があり、自家用車でのアクセスもしやすい。

問題はレンタサイクルの質である。サイクルターミナルが分散しており台数が限られるとともに、整備状況も万全とはいえない。乗り捨てもできないため、往復80km超のコース全体を無理のないスピードで走り抜くためには、5時間程度の時間が必要であり、町乗りタイプの自転車では相当の苦行が求められる。一部スポーツタイプのレンタサイクルもあるが、自治体に問い合わせるなど事前の情報収集が不可欠である。

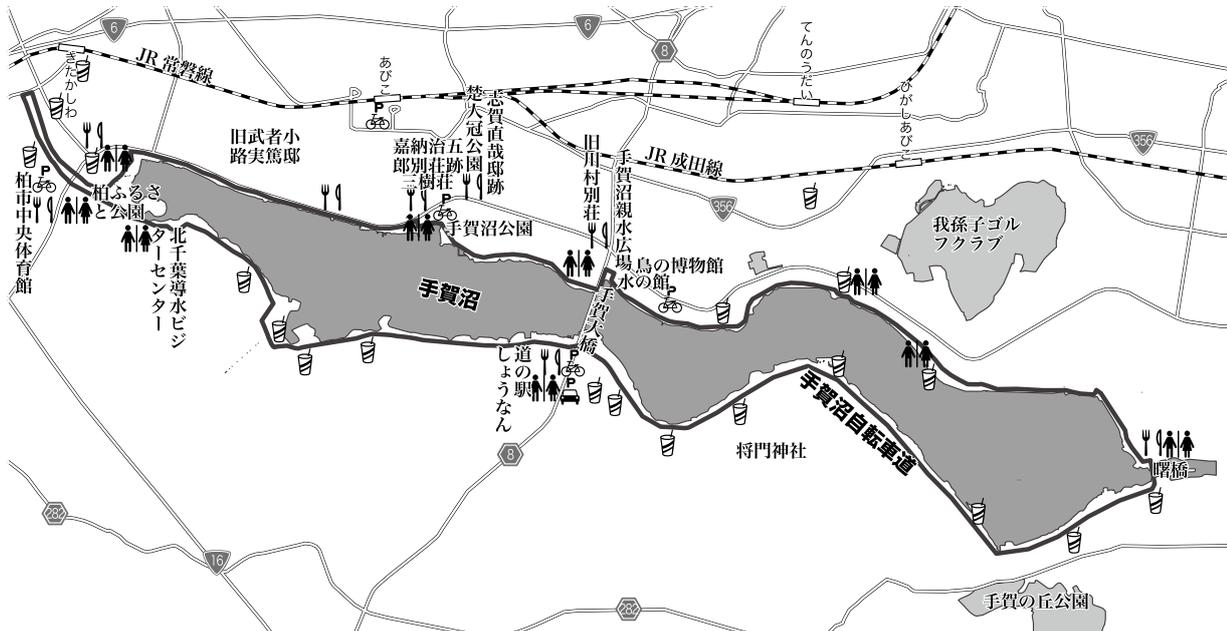
筑波山が間近に見えるポイントもあるが、全体では一本道で変化に欠けがちなコースではあるものの、面的に楽しんでもらおうとする工夫もおこなわれている。土浦市では、一本道のりんりんロードから沿道近くに点在する歴史的名所や「小町の里」などの観光拠点に誘導するサインを整備したり、市内

の観光案内所で地図を配付したりしている。つくば市は、つくばエクスプレスのつくば駅に隣接するつくばセンターバスターミナルと筑波山口を結ぶコミュニティバス「つくバス」の「北部シャトル」便にバイクラック（1台のみ）を装備した。桜川市は、伝建地区（重要伝統的建造物群保存地区）に指定された真壁町を巡れるように、真壁休憩施設や岩瀬駅前にて、レンタサイクルの用意やガイドマップの配付を期間限定ではあるがおこなっている。

基本的課題としては、県や沿線の自治体が連携してりんりんロードの継続的魅力化を図ろうとする動きに欠けることである。利用者にとっては自治体の違いは認識できず、コースの評価を一体としておこなうはずだからである。コースに面したカフェやレストランも少なく、質の高いアメニティやエンタテインメントを満足させてくれるようないっそうの情報提供サービスが求められる。

〈Pit Stopつくば北条〉：このような状況の中で、サイクリストに温かいもてなしのサービスを提供しようとする有志市民が立ち上がり、自己資金を投資して、2011年4月から休憩と自転車のセルフメンテナンスができる拠点をりんりんロード沿道に開設した。パンフレットには、「喉がかわいた、お腹がすいた、トイレに行きたい、日陰で休みたい、携帯電話が電池切れ、雷が鳴りだした、自転車の調子が悪い、というようなとき、誰でも気軽に利用できる自転車ピット（サポートステーション）を筑波山麓につくり、サイクリストの利便性を高めるサービスと情報を提供します」と書かれてある。当面は無理をせず、土日・祝日のみの営業だが、ゆくゆくは宿泊施設もオープンさせたいと、オーナーは夢を語っていた。

◎テーマコース型／郊外エリア-2【手賀沼自転車道】



〈アクセシビリティ〉

■公共交通機関の設置状況について

Q.コースの沿道から5km圏内に、自転車を持ち込める公共交通機関があるか？……○

⇒ JR 常磐線 & JR 成田線

Q.最寄りの駅名（バス停名）は？

JR 常磐線「北柏駅」

Q.最寄りの駅（バス停）からコースまでの最短距離は？

420m

Q.主要駅からその駅（バス停）に向かう電車（バス）の1日の本数は？

120本

Q.その駅（バス停）に到着する電車（バス）の主要駅における初電の時刻は？

松戸駅 04時27分発 → 北柏駅 04時43分着

Q.その駅（バス停）から出発する電車（バス）の、主要駅に向かう終電の時刻は？

北柏駅 00時59分発 → 松戸駅 01時15分着

Q.その駅（バス停）から主要駅までの運賃は？

210円（北柏駅～松戸駅）

■エリア内の駐車場の設置状況について

Q.駐車場の収容台数は？

310台（柏市中央体育館）

- 30 台（柏市中央体育館）
- 34 台（北柏ふるさと公園）
- 50 台（手賀沼公園）
- 120 台（アビスタ）
- 60 台（鳥の博物館）
- 24 台（水の館）
- 65 台（手賀沼親水広場）
- 30 台（曙橋）
- 約 220 台（道の駅しょうなん）
- 26 台（ヒドリ橋）
- 34 台（導水ビジターセンター）

Q.駐車場の営業時間は？

- 07 時～ 22 時（柏市中央体育館）
- 24 時間（柏ふるさと公園）
- 24 時間（北柏ふるさと公園）
- 08 時 30 分～ 21 時 30 分（手賀沼公園）
- 08 時 30 分～ 21 時 30 分（アビスタ）
- 09 時 30 分～ 16 時 30 分（鳥の博物館）
- 09 時～ 17 時（水の館）
- 24 時間（手賀沼親水広場）
- 24 時間（曙橋）
- 24 時間（道の駅しょうなん）
- 24 時間（ヒドリ橋）
- 09 時 30 分～ 17 時（導水ビジターセンター）

Q.駐車場の定休日は？



曙橋近くの無料駐車場

調査地レポート 2：「ビギナー向けテーマコース型」

無休（柏市中央体育館）
無休（柏ふるさと公園）
無休（北柏ふるさと公園）
無休（手賀沼公園）
無休（アビスタ）
月曜（鳥の博物館）
月曜（水の館）
無休（手賀沼親水広場）
無休（曙橋）
無休（道の駅しょうなん）
無休（ヒドリ橋）
月曜（導水ビジターセンター）

Q.駐車場の利用料金は？

無料（柏市中央体育館）
無料（柏ふるさと公園）
無料（北柏ふるさと公園）
無料／～1時間＋100円／1時間（手賀沼公園）
無料／～1時間＋100円／1時間（アビスタ）
無料（鳥の博物館）
無料（水の館）
無料（手賀沼親水広場）
無料（曙橋）
無料（道の駅しょうなん）
無料（ヒドリ橋）
無料（導水ビジターセンター）

〈ユーザビリティ〉

■コースについて

Q.コースの距離は？

9.4km（南岸）
5.9km（北岸東）
1.95km（北岸中央）
1.23km（北岸西）

Q.コースの道幅は？最大幅 最小幅

1.81m～2.85m（南岸）
1.83m～3.71m（北岸東）
1.66m～2.31m（北岸中央）



手賀沼の葦原を眺めながら、自転車道を快走する



クルマ止めの間隔は十分

2.01m ~ 3m (北岸西)

Q.コースは平滑を基調とし、存在する段差も走行に支障を与えない程度のものか?.....○

⇒南岸、北岸東、北岸中央、北岸西

Q.コースは平坦を基調とし、高低差は少ないか?.....○

⇒南岸、北岸東、北岸中央、北岸西

Q.コース内の勾配のきつい箇所に、速度超過を防ぐ措置を施されているか?.....○

⇒南岸、北岸東、北岸中央、北岸西

Q.コースに一般道の横断箇所は存在しないか?.....○

⇒南岸、北岸東、北岸中央、北岸西

Q.(存在する場合には)横断歩道や信号機など十分な安全施設が設置されているか?.....○

⇒南岸、北岸東、北岸中央、北岸西

Q.(存在する場合には)クルマ止めが適切に設置されているか?.....○

⇒南岸、北岸東、北岸中央、北岸西

Q.(設置されている場合は)形状や設置状況が安全に十分配慮されているか?.....○

⇒南岸、北岸東、北岸中央、北岸西

Q.コースに沿って設置されている標識に従えば、迷うことなくコースを走りきることができるか?
.....○

⇒南岸、北岸東、北岸中央、北岸西

■レンタサイクルについて

Q.コース沿道にレンタサイクルがあるか?.....○

⇒柏市中央体育館、我孫子駅南、手賀沼公園、鳥の博物館、道の駅しょうなん

Q.レンタサイクルの種類と、それぞれの台数は?

15台/大人用、15台/子供用、2台/スポーツタイプ(柏市中央体育館)

6台/大人用(我孫子駅南)

30台/大人用/30台/子供用(手賀沼公園)

12台/大人用、10台/子供用、3台/スポーツタイプ(鳥の博物館)

20台/大人用、20台/子供用(道の駅しょうなん)

Q. レンタサイクルは十分な整備がなされているか？……△

⇒ 前輪の空気圧不足 & 後輪ブレーキ（柏市中央体育館）

……△

⇒ 前後輪の空気圧不足 & 後輪ブレーキ（我孫子駅南）

……○

⇒ 手賀沼公園

……○

⇒ 鳥の博物館

……△

⇒ 前輪ブレーキ（道の駅しょうなん）

・ 営業時間は？

09 時～ 16 時※ 10 月、11 月、3 月は 09 時～ 15 時 30 分

・ 定休日は？

土曜、日曜、祝日以外の平日、および冬季※ 12 月～ 2 月

・ 利用料金は？

300 円／大人用・日、100 円／子供用・日

Q. レンタサイクル用のヘルメットやグローブが用意されているか？……△

⇒ 子供用自転車にはヘルメット貸し出し

Q. 走行中にパンクやトラブルが発生した場合には、どのような対応がなされているか？……△

⇒ 電話にて相談、返却は上記のどの店でも OK

〈アメニティ〉

Q. コース沿道にトイレは何か所あるか？

3 か所（南岸）

6 か所（北岸東）

0 か所（北岸中央）

1 か所（北岸西）

Q. コース沿道に休憩所（東屋）は何か所あるか？

24 か所（南岸）

10 か所（北岸東）

0 か所（北岸中央）

3 か所（北岸西）

〈エンタテインメント〉

Q. コース沿道から 2km 以内に遊園地があるか？……×

Q. コース沿道から 2km 以内に公園があるか？……○

⇒ 北柏ふるさと公園、柏ふるさと公園、手賀の丘公園、峠下広場、滝下広場、五本松公園、水生植物



レストランや農産物直売所がある道の駅「しょうなん」

園、手賀沼親水広場、手賀沼公園

Q.コースから公園までの道順は示されているか？……○

⇒北柏ふるさと公園、柏ふるさと公園、峠下広場、滝下広場、水生植物園、手賀沼親水広場、手賀沼公園

……×

⇒手賀の丘公園、五本松公園

・開園時間は？

24時間（北柏ふるさと公園、柏ふるさと公園、手賀の丘公園、峠下広場、滝下広場、五本松公園、水生植物園、手賀沼親水広場、手賀沼公園）

・休園日は？

無休（北柏ふるさと公園、柏ふるさと公園、手賀の丘公園、峠下広場、滝下広場、五本松公園、水生植物園、手賀沼親水広場、手賀沼公園）

・入園料は？

無料（北柏ふるさと公園、柏ふるさと公園、手賀の丘公園、峠下広場、滝下広場、五本松公園、水生植物園、手賀沼親水広場、手賀沼公園）

Q.公園には駐輪施設が設置されているか？……○

⇒手賀の丘公園

……×

⇒北柏ふるさと公園、柏ふるさと公園、峠下広場、滝下広場、五本松公園、水生植物園、手賀沼親水広場、手賀沼公園

Q.コース沿道から2km以内に博物館があるか？……○

⇒北千葉導水ビジターセンター、鳥の博物館、水の館、白樺文学館

Q.コースから博物館までの道順は示されているか？……○

⇒鳥の博物館、水の館、白樺文学館

……×

調査地レポート 2：「ビギナー向けテーマコース型」

⇒北千葉導水ビジターセンター

・開館時間は？

09時30分～16時（北千葉導水ビジターセンター）

09時30分～16時30分（鳥の博物館）

09時～17時30分／4月～9月、09時～16時30分／10月～3月（水の館）

10時～17時（白樺文学館）

・休館日は？

月曜、祝日の翌日、年末年始（北千葉導水ビジターセンター）

月曜、祝日の翌日、年末年始、館内整理日（鳥の博物館）

月曜、祝日の翌日、年末年始（水の館）

月曜、祝日の翌日、年末年始、臨時休館日（白樺文学館）

・入館料は？

無料（北千葉導水ビジターセンター、水の館）

300円／大人、200円／高校・大学生、100円／小中学生（鳥の博物館）

200円／大人、100円／中学生以下（白樺文学館）

Q.博物館には駐輪施設が設置されているか？……○

⇒鳥の博物館、水の館、白樺文学館

……×

⇒北千葉導水ビジターセンター

Q.コース沿道から2km以内に美術館があるか？……×

Q.コース沿道から2km以内に史跡があるか？……○

⇒将門神社、旧川村別荘、志賀直哉邸跡、楚人冠公園、嘉納治五郎別荘跡、三樹荘、武者小路実篤邸跡

Q.コースから史跡までの道順は示されているか？……○

⇒旧川村別荘、志賀直哉邸跡、楚人冠公園、嘉納治五郎別荘跡、三樹荘、武者小路実篤邸跡

……×

⇒将門神社

・開館時間は？

24時間（将門神社、志賀直哉邸跡、楚人冠公園）

09時～16時（旧川村別荘）

09時30分～15時30分（嘉納治五郎別荘跡）

入館できず（三樹荘、武者小路実篤邸跡）

・休館日は？

無休（将門神社、志賀直哉邸跡、楚人冠公園）

火曜（旧川村別荘）

火曜&年末年始（嘉納治五郎別荘跡）

－（三樹荘、武者小路実篤邸跡）

・入館料は？

無料（旧川村別荘、志賀直哉邸跡、楚人冠公園、嘉納治五郎別荘跡）



北千葉導水ビジターセンターでは、導水路に関する展示が見られる

－（三樹荘、武者小路実篤邸跡）

Q.史跡には駐輪施設が設置されているか？……○

⇒志賀直哉邸跡

……×

⇒将門神社、旧川村別荘、楚人冠公園、嘉納治五郎別荘跡、三樹荘、武者小路実篤邸跡

〈ホスピタリティ〉

- ・パンフレット：手賀沼周辺にあるレンタルサイクルショップや名所旧跡が記載された地図も掲載。
- ・長イス：上記休憩所の他に、長イス2脚をベースにした休憩ポイントがたくさん準備されている。南岸コース（50か所）、北岸東コース（34か所）、北岸西コース（4か所）
- ・テーブル：上記休憩所の他に、テーブルと長イス3脚をベースにした休憩ポイントが準備されている。南岸コース（7か所）、北岸東コース（3か所）。
- ・レンタルサイクル：5か所のレンタルサイクル店が協力して、どの店に返却してもいい。
- ・手賀沼昔話：手賀沼の昔話を記載した碑がコース上にある。
- ・草刈：サイクリング沿道の草刈が定期的におこなわれる。
- ・ゴミ拾い：南岸コースは毎日、軽トラックにてゴミ拾いがおこなわれている。
- ・距離ポスト：南岸コースには北柏橋からの距離を示す距離ポストが、500mごとに設置されている。
- ・手賀沼サイクリングロード一周コース、半周コースのコースバリエーションを選択可能。
- ・手賀川サイクリングロードが曙橋から隣接接続し、大堀川サイクリングロードが北柏橋から隣接接続されていて、さらに長い距離のサイクリングを楽しめる。

評価点

- ・コースに沿って交通機関が発達しており、JRの各駅が近くにあり、電車便数も多く、沿線駐車場も多くアクセシビリティに富んでいる。
- ・南岸コース最小幅はほとんどのところで2.85mに統一されていて走りやすく、自動車の横断進入はま

調査地レポート 2：「ビギナー向けテーマコース型」

れで、クルマ止め間隔も適切である。北岸コースも標準幅2m～2.3mで統一されている。

- ・レンタサイクルは5店舗のどこに返却することも可能で、トラブル時にも近くの店舗に自転車を持ち込みやすい。
- ・コース上にたくさんの休憩所や食事場所が設置されていて、いたるところで休憩や食事ができる。
- ・沿道にたくさんの史跡や博物館や公園がある。
- ・南岸コースには距離ポストが500mごとに設置されていて、サイクリングコースのどこにいるかわかるようになっている。
- ・サイクリングコースを示すパンフレットが配布されていて、周辺の見どころやレンタサイクル店などもわかるようになっている。
- ・定期的にコースを活用したサイクリング大会（親子ふれあいサイクリング）が開催されている。
- ・南岸コースは毎日、軽トラックにてゴミ拾いがおこなわれている。
- ・手賀沼を囲むように8の字状にサイクリングコースが設置されていて、一周コース、半周コースのコースバリエーションを選択可能。
- ・下記のようにビギナーだけでなく、ファミリーやコアユーザーも楽しめるようになっている。

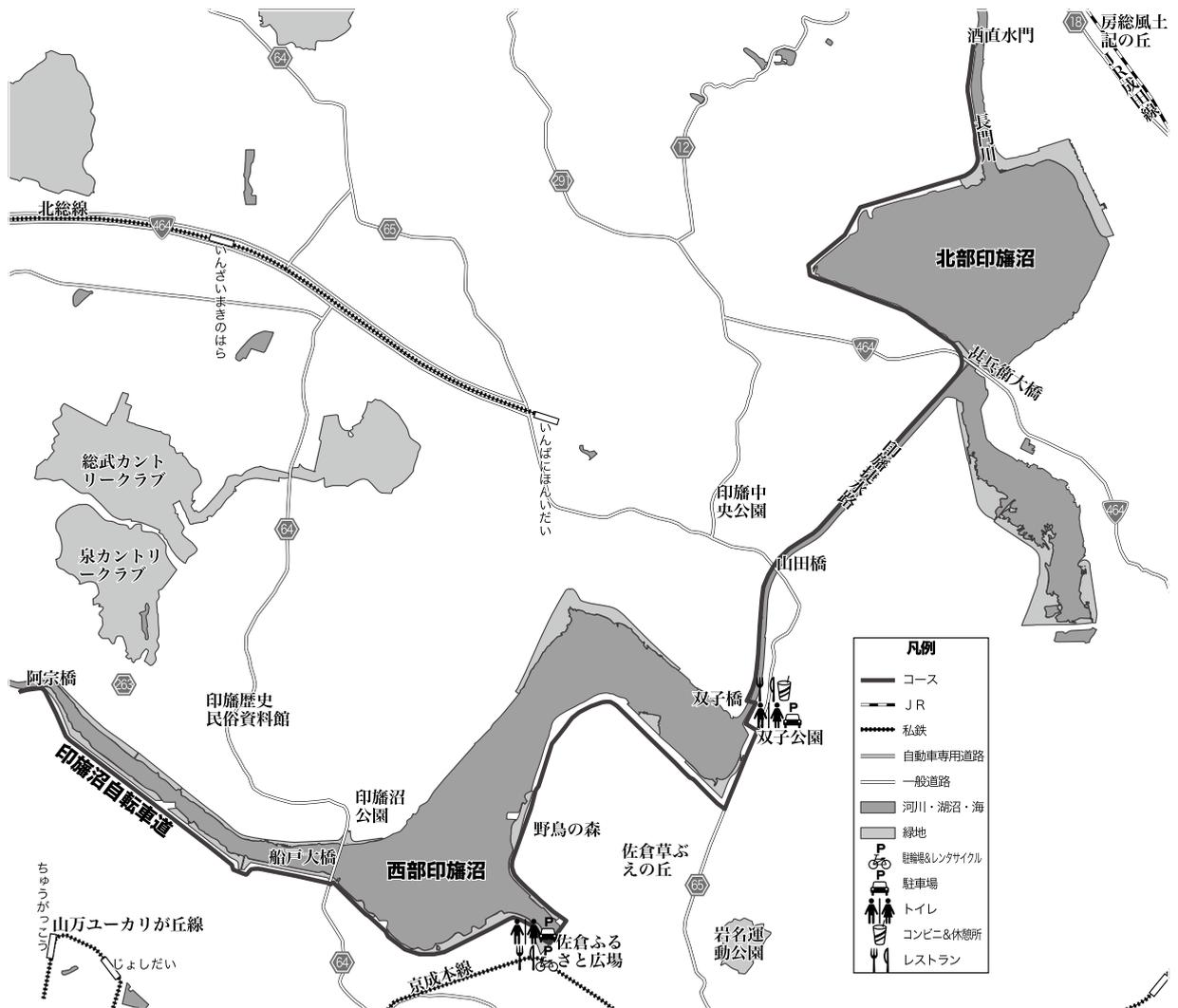
問題点

- ・北岸サイクリングコースのコース案内がない。
- ・周辺の公園や史跡の案内板がない。
- ・レンタサイクルにTSマークがない。
- ・北岸東コースにスポット的な狭いコースが何か所かある。

改善要望点

- ・サイクリングコースから周辺の公園や史跡に向かう出口に、案内板が設置されているとよい。
- ・サイクリングコース内に史跡通りの地図が掲載されているとよい。
- ・レンタサイクルにTSマークが付くように定期的な整備をおこなうべき。
- ・北岸東コースのスポット的な狭いコースの拡幅をおこなうべき。

◎テーマコース型／郊外エリア-3【印旛沼自転車道】



〈アクセシビリティ〉

■公共交通機関の設置状況について

Q.コースの沿道から5km圏内に、自転車を持ち込める公共交通機関があるか？……○

⇒京成本線

Q.最寄りの駅名（バス停名）は？

京成臼井駅（京成本線）

Q.最寄りの駅（バス停）からコースまでの最短距離は？

1.72km

Q.主要駅からその駅（バス停）に向かう電車（バス）の1日の本数は？

113本

Q.その駅（バス停）に到着する電車（バス）の主要駅における初電の時刻は？



双子公園にある駐車場

京成津田沼駅 05 時 14 分発→京成白井駅 05 時 33 分着（京成本線）

Q.その駅（バス停）から出発する電車（バス）の、主要駅に向かう終電の時刻は？

京成白井駅 23 時 30 分発→京成津田沼駅 23 時 50 分着（京成本線）

Q.その駅（バス停）から主要駅までの運賃は？

310 円（京成津田沼駅～京成白井駅）

■エリア内の駐車場の設置状況について

Q.駐車場の収容台数は？

約 250 台（佐倉ふるさと広場）

40 台（双子公園）

95 台（佐倉市美術館）

Q.駐車場の営業時間は？

24 時間（佐倉ふるさと広場、双子公園、佐倉市美術館）

Q.駐車場の定休日は？

無休（佐倉ふるさと広場、双子公園、佐倉市美術館）

Q.駐車場の利用料金は？

無料（佐倉ふるさと広場、双子公園、佐倉市美術館）

〈ユーザビリティ〉

■コースについて

Q.コースの距離は？

12.6km（西部印旛沼）

4.15km（印旛捷水路）



のどかな田園地帯の、まったく中を抜ける自転車道

5.08km（北部印旛沼）

Q.コースの道幅は？最大幅 最小幅

1.7m ～ 2.99m（西部印旛沼）

1.85m ～ 2.85m（印旛捷水路）

1.85m ～ 1.87m（北部印旛沼）

Q.コースは平滑を基調とし、存在する段差も走行に支障を与えない程度のものか？……○

⇒印旛捷水路、北部印旛沼

……△

⇒西部印旛沼

Q.コースは平坦を基調とし、高低差は少ないか？……○



自転車道のハイライトとなる印旛捷水路

調査地レポート 2：「ビギナー向けテーマコース型」

⇒西部印旛沼、印旛捷水路、北部印旛沼

Q.コース内の勾配のきつい箇所に、速度超過を防ぐ措置が施されているか？……○

⇒西部印旛沼、印旛捷水路、北部印旛沼

Q.コースに一般道の横断箇所は存在しないか？……×

⇒西部印旛沼、印旛捷水路、北部印旛沼

Q.（存在する場合には）横断歩道や信号機など十分な安全施設が設置されているか？……○

⇒西部印旛沼、印旛捷水路、北部印旛沼

Q.（存在する場合には）クルマ止めが適切に設置されているか？……○

⇒西部印旛沼、印旛捷水路、北部印旛沼

Q.（設置されている場合は）形状や設置状況が安全に十分配慮されているか？……○

⇒西部印旛沼、印旛捷水路、北部印旛沼

Q.コースに沿って設置されている標識に従えば、迷うことなくコースを走りきることができるか？……○

⇒西部印旛沼、印旛捷水路、北部印旛沼

■レンタサイクルについて

Q.コース沿道にレンタサイクルがあるか？……○

⇒佐倉ふるさと広場、佐倉市観光協会、JR 佐倉駅前観光情報センター、おはやし館、佐倉草ぶえの丘、ユーカリが丘、印旛沼サンセットヒルズ

Q.レンタサイクルの種類と、それぞれの台数は？

34 台／大人用、12 台／子供用、2 台／電動（佐倉ふるさと広場）

5 台／大人用、0 台／子供用、2 台／電動（佐倉市観光協会）

5 台／大人用、1 台／子供用、2 台／電動（JR 佐倉駅前観光情報センター）

5 台／大人用、0 台／子供用、2 台／電動（おはやし館）

5 台／大人用、0 台／子供用、2 台／電動（佐倉草ぶえの丘）



幼児用もあるレンタサイクル

5台／大人用、0台／子供用、0台／電動（ユーカリが丘）

7台／大人用、2台／子供用、0台／電動（印旛沼サンセットヒルズ）

Q. レンタサイクルは十分な整備がなされているか？……○

⇒ TS マークシール添付があり（佐倉ふるさと広場、JR 佐倉駅前観光情報センター、おはやし館、佐倉草ぶえの丘、印旛沼サンセットヒルズ）

……△

⇒ TS マークシール添付があり（佐倉市観光協会、ユーカリが丘）

・ 営業時間は？

09 時～ 16 時

・ 定休日は？

無休

・ 利用料金は？

500 円／日※電動自転車は 1000 円／日

Q. レンタサイクル用のヘルメットやグローブが用意されているか？……△

⇒ 佐倉ふるさと広場では子供用自転車にヘルメットを貸し出している。佐倉市観光協会、JR 佐倉駅前観光情報センター、おはやし館、佐倉草ぶえの丘、ユーカリが丘、印旛沼サンセットヒルズにはなし。

Q. 走行中にパンクやトラブルが発生した場合には、どのような対応がなされているか？……△

⇒ 電話にて相談

〈アメニティ〉

Q. コース沿道にトイレは何か所あるか？

2 か所（西部印旛沼）

Q. コース沿道に休憩所（東屋）は何か所あるか？

2 か所（西部印旛沼）



直販の農産物も扱う「佐倉ふるさと広場」の売店



オランダ風車は印旛沼自転車道のシンボル

〈エンタテインメント〉

Q.コース沿道から2km以内に遊園地があるか？……×

Q.コース沿道から2km以内に公園があるか？……○

⇒印旛沼公園、白井城址公園、佐倉ふるさと広場、野鳥の森、佐倉草ぶえの丘、市民の森、双子公園、中央公園

・開園時間は？

24 時間（印旛沼公園、白井城址公園、佐倉ふるさと広場、野鳥の森、市民の森、双子公園、中央公園）
09 時～ 17 時（佐倉草ぶえの丘）

・休園日は？

無休（印旛沼公園、白井城址公園、佐倉ふるさと広場、野鳥の森、市民の森、双子公園、中央公園）
年末年始（佐倉草ぶえの丘）

・入園料は？

無料（印旛沼公園、白井城址公園、佐倉ふるさと広場、野鳥の森、市民の森、双子公園、中央公園）
400 円／大人、300 円／小人、150 円／幼児（佐倉草ぶえの丘）

Q.公園には駐輪施設が設置されているか？……○

⇒白井城址公園、佐倉ふるさと広場、佐倉草ぶえの丘、双子公園

……×

⇒印旛沼公園、野鳥の森、市民の森、中央公園

Q.コース沿道から2km以内に博物館があるか？……×

Q.コース沿道から2km以内に美術館があるか？……×

Q.コース沿道から2km以内に史跡があるか？……○

⇒先崎地蔵尊、鷲神社、白井八幡社、星神社、実蔵院、妙覚寺、妙伝寺、宗徳寺、円応寺、阿多津の碑、長源寺、光勝寺、角来八幡社、円通寺

Q.コースから史跡までの道順は示されているか？……×

⇒先崎地蔵尊、鷲神社、白井八幡社、星神社、実蔵院、妙覚寺、妙伝寺、宗徳寺、円応寺、阿多津の碑、長源寺、光勝寺、角来八幡社、円通寺

・開館時間は？

24 時間（先崎地蔵尊、鷲神社、白井八幡社、星神社、実蔵院、妙覚寺、妙伝寺、宗徳寺、円応寺、阿多津の碑、長源寺、光勝寺、角来八幡社、円通寺）

・休館日は？

無休（先崎地蔵尊、鷲神社、白井八幡社、星神社、実蔵院、妙覚寺、妙伝寺、宗徳寺、円応寺、阿多津の碑、長源寺、光勝寺、角来八幡社、円通寺）

・入館料は？

無料（先崎地蔵尊、鷲神社、白井八幡社、星神社、実蔵院、妙覚寺、妙伝寺、宗徳寺、円応寺、阿多津の碑、長源寺、光勝寺、角来八幡社、円通寺）

Q.史跡には駐輪施設が設置されているか？……×

⇒先崎地蔵尊、鷲神社、白井八幡社、星神社、実蔵院、妙覚寺、妙伝寺、宗徳寺、円応寺、阿多津の碑、長源寺、光勝寺、角来八幡社、円通寺

〈ホスピタリティ〉

- ・パンフレット：印旛沼周辺にあるレンタルサイクルショップや名所旧跡を記載した地図がある。
- ・長イス：上記休憩所の他に、西部印旛沼コースには各1から3脚の長イスが11か所に設置されている。
- ・レンタルサイクル：6か所のレンタルサイクル店が協力して、どの店に返却してもよい。
- ・距離ポスト：阿宗橋からの距離を示す距離ポストが100mごとに設置されている。
- ・スタンプラリー：佐倉地区、白井地区、ユーカリが丘地区ごとに観光地図があり、各地区ごとに全観光地のスタンプを集めると粗品がもらえる。
- ・草刈：サイクリング沿道の草刈が定期的におこなわれる。
- ・定期的にコースを活用したサイクリング大会が開催されている。

評価点

- ・コースに沿って交通機関が発達しており、しかもJR、京成線、北総線が入り込んでいて電車便数も多く、沿線駐車場も大きくアクセシビリティに富んでいる。
- ・コース最小幅はほとんどのところで1.85mに統一されていて走りやすく、クルマ止めの間隔も適切である。
- ・レンタサイクルは6店舗のどこに返却することも可能で、トラブル時にも近くの店舗に自転車を持ち込みやすい。また定期点検がおこなわれていてTSマークが付いていて安心できる。
- ・白井地区には沿道にたくさんの史跡がある。
- ・距離ポストが100mごとに設置されていて、サイクリングコースのどこにいるかわかるようになっている。
- ・サイクリングコースを示すパンフレットが配布されていて、周辺見どころやレンタサイクル店なども、わかるようになっている。見どころの簡単な説明が記載されていて、スタンプをすべて集めると記念品がいただける。
- ・定期的にコースを活用したサイクリング大会（潮風サイクリング）が開催されている。
- ・下記のようにビギナーだけでなく、ファミリーやコアユーザーも楽しめるようになっている。

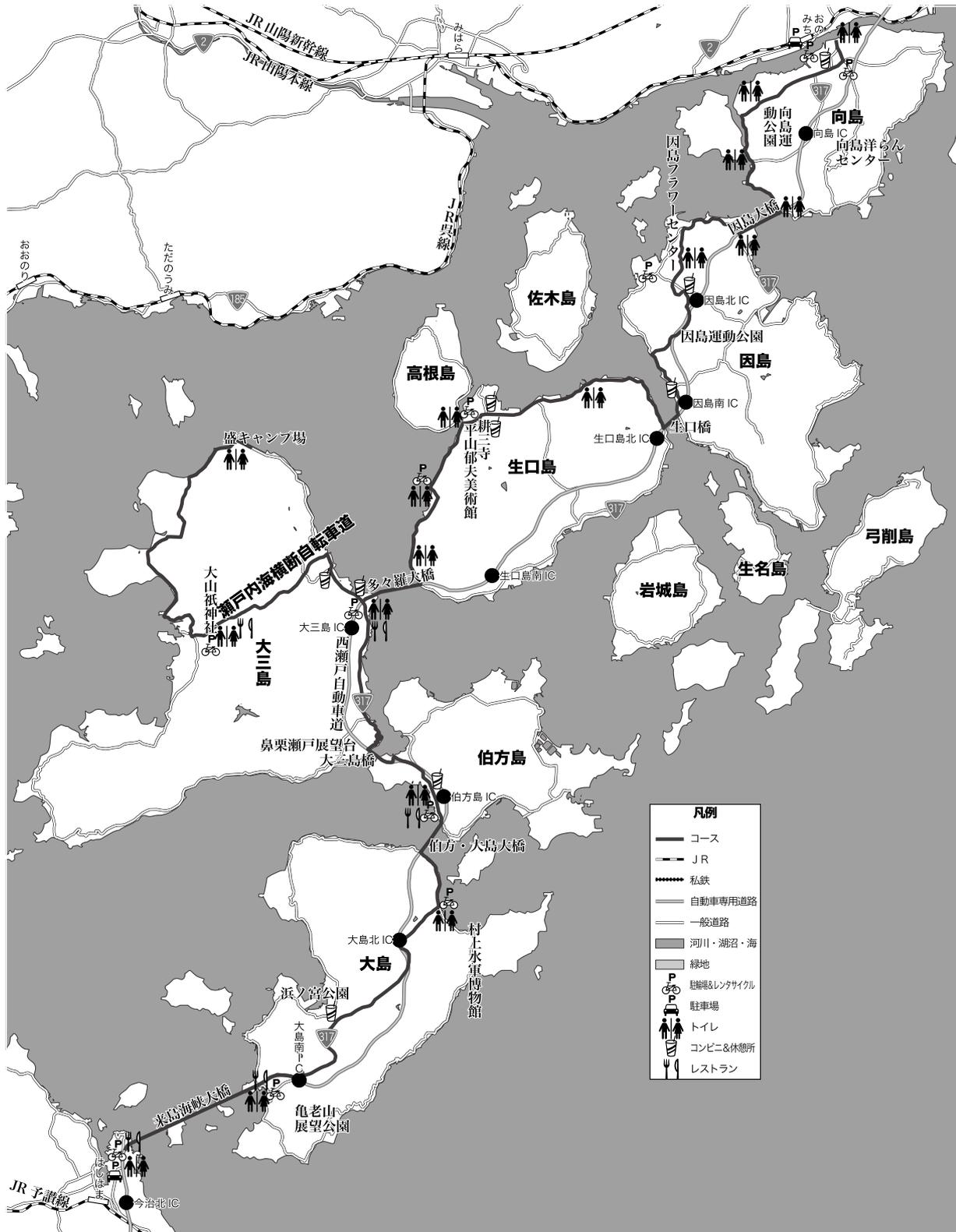
問題点

- ・白井地区やユーカリが丘地区には史跡等の案内板がないので、設置していただきたい。
- ・コース上の草刈が定期的におこなわれているようだが、頻度が少ないようで、コース幅を狭くしているところもある。

課題

- ・佐倉市内には史跡や美術館等がたくさんあるが、印旛沼サイクリングコースと離れていて、せっかくの史跡等を自転車で見に行くことが難しい。現在、鹿島川沿いの土手を舗装化中であるが、ここに市内入り口まで続くサイクリング道路を設置していただきたい。そうすることで、市内見学や印旛沼見学を同時にサイクリングで楽しむことができ、魅力が飛躍的に向上する。
- ・上記の場合、佐倉市内の幹線は自動車が多く、サイクリングには厳しいが、裏道には自動車が少ない通りがある。自動車の少ないサイクリング道路を探して、パンフレットにて紹介すべきである。

◎テーマコース型／景勝地エリア-1【しまなみ海道】



〈アクセシビリティ〉

■公共交通機関の設置状況について

Q.コースの沿道から5km圏内に、自転車を持ち込める公共交通機関があるか？……○

⇒ JR 山陽本線 & JR 予讃線

Q.最寄りの駅名（バス停名）は？

JR 山陽本線「尾道駅」

JR 予讃線「波止浜駅」

Q.最寄りの駅（バス停）からコースまでの最短距離は？

0.3km（尾道駅※渡船を利用）

0.8km（波止浜駅）

Q.主要駅からその駅（バス停）に向かう電車（バス）の1日の本数は？

62本／下り、37本／上り（尾道駅）

24本／下り、23本／上り（波止浜駅）

Q.その駅（バス停）に到着する電車（バス）の、主要駅における初電の時刻は？

福山駅 05時40分発→尾道駅 05時59分着（JR 山陽本線）

三原駅 05時40分発→尾道駅 05時51分着（JR 山陽本線）

今治駅 00時16分発→波止浜駅 00時21分着（JR 予讃線）

松山駅 22時02分発→波止浜駅 23時07分着（JR 予讃線）

Q.その駅（バス停）から出発する電車（バス）の、主要駅に向かう終電の時刻は？

尾道駅 23時28分発→福山駅 23時47分着（JR 山陽本線）

尾道駅 23時44分発→三原駅 23時56分着（JR 山陽本線）

波止浜駅 00時16分発→今治駅 00時21分着（JR 予讃線）

波止浜駅 22時02分発→松山駅 23時07分着（JR 予讃線）

Q.その駅（バス停）から主要駅までの運賃は？

400円（福山駅～尾道駅）

230円（三原駅～尾道駅）

200円（今治駅～波止浜駅）

830円（松山駅～波止浜駅）

■コース沿道の駐車場の設置状況について

Q.駐車場の収容台数は？

約230台（尾道駅前港湾駐車場）

50台（サンライズ糸山）

Q.駐車場の営業時間は？

24時間（尾道駅前港湾駐車場）

Q.駐車場の定休日は？

無休（尾道駅前港湾駐車場）

Q.駐車場の利用料金は？

最初の 1 時間は 200 円、以後 30 分ごとに 100 円（尾道駅前港湾駐車場）
無料（サンライズ糸山）

〈ユーザビリティ〉

■コースについて

Q.コースの距離は？（自転車専用および自転車歩行者専用区間）

59.1km

Q.コースの距離は？（一般道区間）

9.4km + 1.9km

Q.コースの道幅は？最大幅 最小幅

1.5m ~ 3m

Q.コースは平滑を基調とし、存在する段差も走行に支障を与えない程度のものか？……×

⇒大三島内の自転車道の一部に、階段となっている箇所がある

Q.コースは平坦を基調とし、高低差は少ないか？……×

⇒各島をつなぐ橋脚は、船の通過を妨げないように高い位置に設置されているため、それぞれ 40m から 80m 程度の高低差がある。また、生口島島内や大三島、大島島内にもそれぞれ 40m から 80m 程度の高低差がある

Q.コース内の勾配のきつい箇所に、速度超過を防ぐ措置を施されているか？……×

Q.コースに一般道の横断箇所は存在しないか？……×

Q.（存在する場合には）横断歩道や信号機など十分な安全施設が設置されているか？……○

Q.（存在する場合には）クルマ止めが適切に設置されているか？……○

Q.（設置されている場合には）形状や設置状況が安全に十分配慮されているか？……○



しまなみ海道には長距離旅行者も訪れる

Q.コースに沿って設置されている標識に従えば、迷うことなくコースを走りきることができるか？
……△

⇒各橋と島内の道をつなぐアプローチ区間は専用道となっているうえ、明瞭な案内標識も出ているため迷うことはないが、一般道を利用する各島内のルートには路面のペイントなどによる表示はあるもののその数は限られており、地図がないと迷う可能性がある

■レンタサイクルについて

Q.コースの沿道にレンタサイクルがあるか？……○

⇒尾道市瀬戸田サンセットビーチ、サンライズ糸山など全14か所

Q.レンタサイクルの種類と、それぞれの台数は？

シティサイクル、電動アシスト自転車、タンデム自転車

Q.・レンタサイクルは十分な整備がなされているか？……○

⇒すべてをチェックしたわけではないが、立ち寄った場所のものは整備されていた。

・営業時間は？

09時～17時（尾道市瀬戸田サンセットビーチ）

08時～20時（サンライズ糸山）

・定休日は？

無休（尾道市瀬戸田サンセットビーチ、サンライズ糸山）

・利用料金は？

500円／シティサイクル・中学生以上、300円／シティサイクル・小学生以下、800円／電動アシスト自転車、500円／タンデム自転車※貸し出し時に保証金1000円が必要

Q.レンタサイクル用のヘルメットやグローブが用意されているか？……×

Q.走行中にパンクやトラブルが発生した際には、どのような対応がなされているか？

広島県側であれば尾道市因島市民会館、広島県側であればサンライズ糸山に連絡を入れさえすれば、現地まで代車を持ってきてくれる。

〈アメニティ〉



向島にあるレンタサイクルターミナル



よく整備されたレンタサイクルターミナルの自転車

調査地レポート 2：「ビギナー向けテーマコース型」

Q.コースの沿道にトイレは何か所あるか？

5 か所 + α

Q.コースの沿道に休憩所（東屋）は何か所あるか？

1 か所 + α

〈エンタテインメント〉

Q.コースの沿道から2km圏内に遊園地があるか？……○

⇒因島フラワーセンター

Q.コースから遊園地までの道順は示されているか？……×

・開園時間は？

09 時～ 17 時

・休園日は？

火曜

Q.遊園地の入園料は？

500 円

Q.遊園地には駐輪施設が設置されているか？……○

Q.コースの沿道から2km圏内に公園があるか？……○

⇒多々羅しまなみ公園、亀老山展望公園

Q.コースから公園までの道順は示されているか？……○

⇒多々羅しまなみ公園、亀老山展望公園

・開園時間は？

24 時間（多々羅しまなみ公園、亀老山展望公園）

・休園日は？

無休（多々羅しまなみ公園、亀老山展望公園）

・入園料は？

無料（多々羅しまなみ公園、亀老山展望公園）

Q.公園には駐輪施設が設置されているか？……○

⇒多々羅しまなみ公園、亀老山展望公園

Q.コースの沿道から2km圏内に博物館があるか？……○

⇒村上水軍博物館

Q.コースから博物館までの道順は示されているか？……×

・開館時間は？

09 時～ 17 時

・休館日は？

月曜※祝日の場合は翌日、年末年始

・入館料は？

200 円／高校生以上、無料／中学生以下

Q.博物館には駐輪施設が設置されているか？……○

Q.コースの沿道から2km圏内に美術館があるか？……○

⇒平山郁夫美術館

Q.コースから美術館までの道順は示されているか？……○

⇒自転車道に隣接

・開館時間は？

09時～17時

・休館日は？

不定休

・入館料は？

800円／一般、400円／大学・高校生、200円／中・小学生

Q.美術館には駐輪施設が設置されているか？……△

⇒スペースはあるものの、駐輪場と明記されているわけではない

Q.コースの沿道から2km圏内に史跡があるか？……○

⇒耕三寺、大山祇神社

Q.コースから史跡までの道順は示されているか？……○

⇒自転車道に隣接

・開館時間は？

09時～17時（耕三寺）

～17時（大山祇神社）

・休館日は？

無休（耕三寺、大山祇神社）

・入館料は？

1200円／一般、700円／高校生、無料／小・中学生（耕三寺）

無料（大山祇神社）

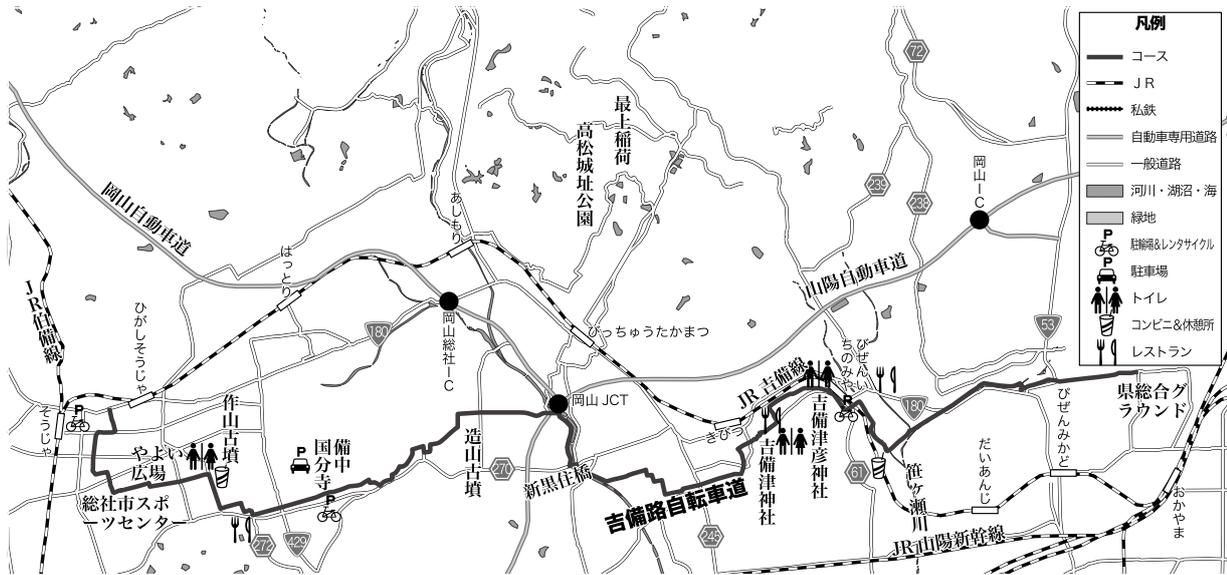
Q.史跡には駐輪施設が設置されているか？……○

⇒耕三寺、大山祇神社

〈ホスピタリティ〉

後述する「瀬戸内 海の道構想」にもあるように、しまなみ海道は「瀬戸内サイクリングロード」の中核として、関係各市町から大きな期待を寄せられている。現状においても道の整備やレンタサイクルなど諸施設の充実ぶりは、他の大規模自転車道と比べても一頭地を抜くものとなっている。それに加え、各橋梁の通行料金が半額（500円→250円）となる期間限定の「サイクリングクーポン」、しまなみ海道の最寄りとなる島々を結ぶ連絡船やフェリーの料金が割引となる「しまなみサイクルーズPASS」なども用意され、「懐を痛めることなく、しまなみ海道を堪能してほしい」との思いが伝わってくる。また、自転車を完成車のまま載せられるサイクルトレインも、期間限定ながら広島・愛媛の両県で運行されている。「CYCLE MODE しまなみアイランドライド」や「来島海峡大橋サイクリング大会」といったサイクリングイベントも年間を通じて催されるなど、サイクリストから“聖地、とも評されるようになっている。

◎テーマコース型／景勝地エリア-2【吉備路自転車道】



〈アクセシビリティ〉

■公共交通機関の設置状況について

Q.コースの沿道から5km圏内に、自転車を持ち込める公共交通機関があるか？……○

⇒ JR 山陽本線 & JR 吉備線 & JR 伯備線

Q.最寄りの駅名（バス停名）は？

JR 山陽本線 & JR 山陽新幹線ほか「岡山駅」

JR 吉備線 & JR 伯備線「総社駅」

Q.最寄りの駅（バス停）からコースまでの最短距離は？

2.4km（岡山駅）

1.7km（総社駅）

Q.主要駅からその駅（バス停）に向かう電車（バス）の1日の本数は？

最寄り駅自体が主要駅（岡山駅）

28本／吉備線・下り、4本／伯備線・上り、34本／伯備線・下り（総社駅）

Q.その駅（バス停）に到着する電車（バス）の、主要駅における初電の時刻は？

岡山駅 05時28分発→総社駅 05時55分着（JR 伯備線）

倉敷駅 05時45分発→総社駅 05時55分着（JR 伯備線）

米子駅 05時36分発→総社駅 07時34分着（JR 山陰本線 & JR 伯備線）※特急やくも利用

Q.その駅（バス停）から出発する電車（バス）の、主要駅に向かう終電の時刻は？

総社駅 22時54分発→岡山駅 23時28分着（JR 伯備線）

総社駅 22時41分発→倉敷駅 22時51分着（JR 伯備線）

総社駅 21時30分発→米子駅 23時45分着（JR 伯備線 & JR 山陰本線）※特急やくも利用



自転車道の中間地点にある吉備路風土記の丘 県営南駐車場

Q.その駅（バス停）から主要駅までの運賃は？

480 円（岡山駅～総社駅）

230 円（倉敷駅～総社駅）

3670 円（米子駅～総社駅※特急やくも利用）

■コース沿道の駐車場の設置状況について

Q.駐車場の収容台数は？

約 77 台（吉備路風土記の丘 県営南駐車場）

Q.駐車場の営業時間は？

24 時間（吉備路風土記の丘 県営南駐車場）

Q.駐車場の定休日は？

無休（吉備路風土記の丘 県営南駐車場）

Q.駐車場の利用料金は？

無料（吉備路風土記の丘 県営南駐車場）

〈ユーザビリティ〉

■コースについて

Q.コースの距離は？（自転車専用および自転車歩行者専用区間）

20.6km

Q.コースの距離は？（一般道区間）

国土交通省のウェブサイトではすべて整備済みとなっているが、実走調査の結果、そのうちの 11.74 kmは自動車も並走する一般道区間となっている。

Q.コースの道幅は？最大幅 最小幅（自転車専用および自転車歩行者専用区間）



史跡巡りが楽しめる自転車道の象徴というべき、備中国分寺の五重塔

約 1.5m ~ 3m

Q.コースの道幅は？最大幅 最小幅（一般道区間）

約 3m

Q.コースは平滑を基調とし、存在する段差も走行に支障を与えない程度のものか？……○

⇒吉備津彦神社の境内を通過する区間が未舗装となっているものの凹凸はない。その他の区間も平滑を基調とし、顕著な段差はない

Q.コースは平坦を基調とし、高低差は少ないか？……○

⇒岡山市北区榎津地内で国道 180 号線を立体交差する跨道橋や、備中国分尼寺から備中国分寺跡に至る区間に緩やかなアップダウンがあるものの、その区間を除けばほぼ平坦

Q.コース内の勾配のきつい箇所に、速度超過を防ぐ措置が施されているか？……△

⇒跨道橋に速度超過を防ぐ措置は施されていない。その他に勾配のきつい箇所はない

Q.コースに一般道の横断箇所は存在しないか？……×

Q.（存在する場合には）横断歩道や信号機など十分な安全施設が設置されているか？……○

⇒幹線道路との交差部には信号機のある横断歩道、その他の一般道には横断歩道が備わり、最低でも「止まれ」の標識が設置されている

Q.（存在する場合には）クルマ止めが適切に設置されているか？……○

⇒数多くはないものの、必要な箇所には設置されている

Q.（設置されている場合には）形状や設置状況が安全に十分配慮されているか？……○

⇒形状が不統一であるという問題はあるものの、間隔は適当で、ペダルを引っ掛ける恐れはない

Q.コースに沿って設置されている標識に従えば、迷うことなくコースを走りきることができるか？……△

⇒岡山市北区一宮地内※鼻ぐり塚そばに設置された標識に不備があり、岡山市内方面から向かった場合、本来は右折しなくてはならないのに、左折するかのように見て取れる→その後、市が対応して改善された。



総社駅前にあるレンタサイクルの貸し出し所



自転車道の案内標識にはレンタサイクルの場所が示されている

■レンタサイクルについて

Q.コースの沿道にレンタサイクルがあるか？……○

⇒総社駅前レンタサイクル 荒木、国分寺前レンタサイクル 高谷

Q.レンタサイクルの種類と、それぞれの台数は？

300台（総社駅前レンタサイクル 荒木）

24台／大人用、4台／小人用（国分寺前レンタサイクル 高谷）

Q.レンタサイクルは十分な整備がなされているか？……○

・営業時間は？

09時～18時（総社駅前レンタサイクル 荒木、国分寺前レンタサイクル 高谷）

・定休日は？

無休（総社駅前レンタサイクル 荒木、国分寺前レンタサイクル 高谷）

・利用料金は？

400円／～2時間＋200円／1時間、1000円／乗り捨てまたは1日（総社駅前レンタサイクル 荒木、国分寺前レンタサイクル 高谷）



作山古墳の前にあるきれいなトイレ

調査地レポート 2：「ビギナー向けテーマコース型」

Q. レンタサイクル用のヘルメットやグローブが用意されているか？……×

⇒ 総社駅前レンタサイクル 荒木、国分寺前レンタサイクル 高谷

Q. 走行中にパンクやトラブルが発生した際には、どのような対応がなされているか？

電話を入れてくれれば交換にうかがうとのこと。提携する他の貸出場所で対応することも可能。

〈アメニティ〉

Q. コースの沿道にトイレは何か所あるか？

3か所

Q. コースの沿道に休憩所（東屋）は何か所あるか？

2か所

〈エンタテインメント〉

Q. コースの沿道から2km圏内に遊園地があるか？……○

⇒ 池田動物園

Q. コースから遊園地までの道順は示されているか？……×

・ 開園時間は？

09時～17時30分／4月～10月 09時～17時／11月～3月

・ 休園日は？

11月21日～2月20日、5月21日～7月20日の毎週水曜

Q. 遊園地の入園料は？

1050円／大人、840円／高校生、630円／小・中学生、315円／3歳以上の幼児

Q. 遊園地には駐輪施設が設置されているか？……○

Q. コースの沿道から2km圏内に公園があるか？……○



吉備津神社と双壁をなす吉備津彦神社の社殿

⇒津島運動公園

Q.コースから公園までの道順は示されているか？……○

⇒自転車道の起点に隣接

・開園時間は？

24 時間

・休園日は？

無休

・入園料は？

無料

Q.公園には駐輪施設が設置されているか？……○

Q.コースの沿道から2km圏内に博物館があるか？……○

⇒総社市まちかど郷土館

Q.コースから博物館までの道順は示されているか？……×

・開館時間は？

09 時～ 17 時

・休館日は？

月曜※祝日の場合は翌日、年末年始

・入館料は？

無料

Q.博物館には駐輪施設が設置されているか？……×

Q.コースの沿道から2km圏内に美術館があるか？……×

Q.コースの沿道から2km圏内に史跡があるか？……○

⇒吉備津彦神社、吉備津神社、造山古墳、備中国分寺など

Q.コースから史跡までの道順は示されているか？……○

⇒いずれもコースに隣接している

・開館時間は？

05 時～ 18 時（吉備津神社）

05 時 30 分～ 20 時（吉備津彦神社）

・休館日は？

無休（吉備津神社、吉備津彦神社）

・入館料は？

無料（吉備津神社、吉備津彦神社）

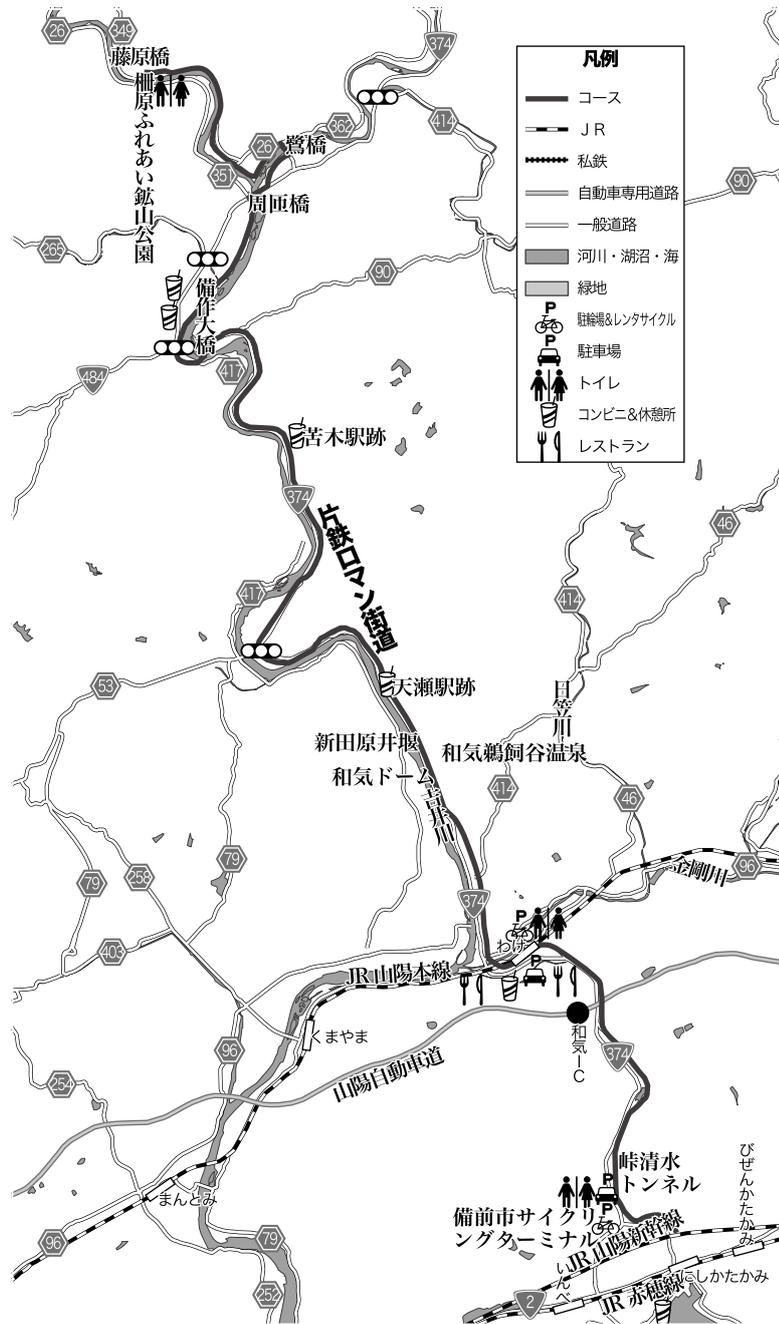
Q.史跡には駐輪施設が設置されているか？……×

⇒吉備津神社、吉備津彦神社

〈ホスピタリティ〉

自転車道の全体を案内する標識の中にレンタサイクルの貸し出し拠点を明記しているのは、他の自転車道には見られない特徴として挙げられる。

◎テーマコース型／景勝地エリア-3【片鉄ロマン街道】



〈アクセシビリティ〉

■公共交通機関の設置状況について

Q.コースの沿道から5km圏内に、自転車を持ち込める公共交通機関があるか？……○

⇒ JR 赤穂線 & JR 山陽本線

Q.最寄りの駅名（バス停名）は？

JR 赤穂線「西片上駅」



和気駅（自転車道の右側）が自転車道の間地点

JR 山陽本線「和気駅」

Q.最寄りの駅（バス停）からコースまでの最短距離は？

0.7km（西片上駅）

0.1km（和気駅）

Q.主要駅からその駅（バス停）に向かう電車（バス）の1日の本数は？

25本／上り、19本／下り（西片上駅）

16本／上り、34本／下り（和気駅）

Q.その駅（バス停）に到着する電車（バス）の、主要駅における初電の時刻は？

岡山駅 05時14分発→西片上駅 05時53分着（JR 赤穂線）

播州赤穂駅 05時59分発→西片上駅 06時37分着（JR 赤穂線）

岡山駅 06時16分発→和気駅 06時46分着（JR 山陽本線）

相生駅 05時49分発→和気駅 06時22分着（JR 山陽本線）

Q.その駅（バス停）から出発する電車（バス）の、主要駅に向かう終電の時刻は？

西片上駅 22時51分発→岡山駅 23時31分着（JR 赤穂線）

西片上駅 22時03分発→播州赤穂駅 22時31分着（JR 赤穂線）

和気駅 22時31分発→岡山駅 23時01分着（JR 山陽本線）

和気駅 22時19分発→相生駅 22時53分着（JR 山陽本線）

Q.その駅（バス停）から主要駅までの運賃は？

570円（岡山駅～西片上駅）

400円（播州赤穂駅～西片上駅）

480円（岡山駅～和気駅）

650円（相生駅～和気駅）

■コース沿道の駐車場の設置状況について

Q.駐車場の収容台数は？



自転車道の起点に近い備前サイクリングターミナルの駐車場

18 台（備前サイクリングターミナル）

170 台（和気駅南駐車場）

Q.駐車場の営業時間は？

24 時間（備前サイクリングターミナル、和気駅南駐車場）

Q.駐車場の定休日は？

無休（備前サイクリングターミナル、和気駅南駐車場）

Q.駐車場の利用料金は？

無料（備前サイクリングターミナル、和気駅南駐車場）

〈ユーザビリティ〉

■コースについて

Q.コースの距離は？（自転車専用および自転車歩行者専用区間）

33.1km※このうち約 28kmは、一般道とは別に敷設されている。

Q.コースの距離は？（一般道区間）

0.5km

Q.コースの道幅は？最大幅 最小幅

軌道跡に敷かれた自転車道なので、幅はおおむね 3m を確保

Q.コースは平滑を基調とし、存在する段差も走行に支障を与えない程度のものか？……○

⇒一般道に併設された区間に入ると歩道と車道との段差を越えなければならなくなるが、それもさほど多くはない

Q.コースは平坦を基調とし、高低差は少ないか？……△

⇒高低差は 60m 余りと自転車道にしては大きいですが、軌道跡ということで勾配は適度。かえって単調さを解消する存在となっている



関西圏からもサイクリストが訪れる



沿道の随所で、鉄道の名残が感じられる

Q.コース内の勾配のきつい箇所に、速度超過を防ぐ措置が施されているか？……△

⇒勾配はさほどきつくないため、速度超過を防ぐ措置も施されていない

Q.コースに一般道の横断箇所は存在しないか？……×

Q.（存在する場合には）横断歩道や信号機など十分な安全施設が設置されているか？……○

⇒必要性の高いところには設置されている

Q.（存在する場合には）クルマ止めが適切に設置されているか？……○

⇒横断歩道や信号機のないところでも、クルマ止めは設置されている

Q.（設置されている場合には）形状や設置状況が安全に十分配慮されているか？……○

⇒形状は単柱型で反射テープが貼られており、視認性は確保されている。また、間隔も適度で、支障なく通過できる

Q.コースに沿って設置されている標識に従えば、迷うことなくコースを走りきることができるか？

……△



備前市サイクリングターミナルのレンタサイクル

⇒いったん自転車道に入ってしまうと、軌道跡に敷かれた自転車道ということでルートは明瞭、かつ案内標識も十分に設置されており、迷うことはない。起点の最寄り駅である JR 赤穂線・西片上駅の駅前からも、「片鉄ロマン鉄道」の案内標識が出ている。ただし、この案内標識は自転車道の起点ではなく、途中の備前サイクリングターミナルまでを案内するものである。したがって、実際には別のルートをとって起点に向かったほうがよい

■レンタサイクルについて

Q.コースの沿道にレンタサイクルがあるか？……○

Q.レンタサイクルの種類と、それぞれの台数は？

16 台／変速機なしシティサイクル、2 台／ミニサイクル、1 台／MTB、1 台／子供用 MTB

Q.・レンタサイクルは十分な整備がなされているか？……○

⇒当直者がチェックをしており、不良なものには使用禁止の注意書きがなされていた

・営業時間は？

09 時～ 17 時

・定休日は？

月曜※祝日の場合は翌日、年末年始

・利用料金は？

無料※貸し出し時に保証金必要

Q.レンタサイクル用のヘルメットやグローブが用意されているか？……×

Q.走行中にパンクやトラブルが発生した際には、どのような対応がなされているか？

電話を入れさえすれば、現地まで代車を持って対応にうかがうとのこと。

〈アメニティ〉

Q.コースの沿道にトイレは何か所あるか？



清水駅跡のトイレは、当時の駅舎を模したもの



かつての駅舎が格好の休憩所となっている

5 箇所

Q.コースの沿道に休憩所（東屋）は何か所あるか？

7 箇所

〈エンタテインメント〉

Q.コースの沿道から2km圏内に遊園地があるか？……×

Q.コースの沿道から2km圏内に公園があるか？……○

⇒和気鶉飼谷交通公園、柵原ふれあい鉱山公園

Q.コースから公園までの道順は示されているか？……○

⇒自転車道に隣接（和気鶉飼谷交通公園、柵原ふれあい鉱山公園）

・開園時間は？

09 時～ 22 時（和気鶉飼谷交通公園）

24 時間（柵原ふれあい鉱山公園）

・休園日は？

無休※ミニ SL & ゴーカートは土日祝のみ営業（和気鶉飼谷交通公園）

無休（柵原ふれあい鉱山公園）

・入園料は？

無料（和気鶉飼谷交通公園、柵原ふれあい鉱山公園）

Q.公園には駐輪施設が設置されているか？……○

⇒和気鶉飼谷交通公園、柵原ふれあい鉱山公園

Q.コースの沿道から2km圏内に博物館があるか？……○

⇒柵原鉱山資料館

Q.コースから博物館までの道順は示されているか？……○

⇒自転車道に隣接

・開館時間は？

09 時～ 17 時

・休館日は？



往時の様子に接することのできる柵原鉱山資料館



柵原鉱山資料館内にある昭和を感じる自転車店の展示

月曜※祝日の場合は翌日、年末年始

・入館料は？

500 円／高校生以上、300 円／小学生以上

Q.博物館には駐輪施設が設置されているか？……○

Q.コースの沿道から2km圏内に美術館があるか？……○

⇒岡山県備前陶芸美術館

Q.コースから美術館までの道順は示されているか？……×

・開館時間は？

09 時 30 分～17 時

・休館日は？

月曜※祝日の場合は翌日、年末年始

・入館料は？



往時の様子に接することのできる柵原鉱山資料館



コスモスの開花に合わせて、沿道でコスモスまつりを開催

700 円／大人、400 円／高校・大学生、無料／小・中学生

Q.美術館には駐輪施設が設置されているか？……△

⇒駐輪場と明示されているわけではないが、建物の東側に駐輪できるスペースがある

Q.コースの沿道から2km圏内に史跡があるか？……×

〈ホスピタリティ〉

軌道跡に敷かれた自転車道という特性を生かし、駅舎のみならず動態保存されている車両(ボランティアグループ「片上鉄道保存会」による月1回の展示運転もおこなわれている)、トンネル、信号機、勾配標といった鉄道遺跡が沿道の随所があり、鉄道ファンならずとも楽しめる。そのため県内はもとより、関西圏から訪れる人もあり、週末ともなれば行き交うサイクリストが多く見受けられる。

管理する県でもさらなる利用拡大に向け本腰を入れているようで、取材した当日には利用実態を把握するための交通量調査をおこなっていた。また、沿道が近隣住民の生活エリアと重なっていることもあつてか、雑草やごみなどは放置されることなく処理されているようである。

調査結果の概要：「コアユーザー向けロングライド型」

「コアユーザー向けロングライド型」を、「都市」「郊外」「景勝地」という3つのエリアに分類し、都市では「荒川自転車道」と「江戸川自転車道」という2つの自転車道を、郊外では「筑後川自転車道」を、そして景勝地として「浜名湖周遊自転車道」を事例として取り上げ調査をおこなった。

◆都市エリア：荒川、江戸川の2自転車道を調査したが、共通して「殺風景」という印象が報告されている。「護岸部を自転車も走れるようにしておく」という程度の管理者の意識が感じられ、沿線の自治体も、それを積極的に地域の魅力化に生かそうとする意欲に欠けているように見える。まさに日本社会の自転車注目度の低さの象徴といえるかもしれない。まずは標識の不備の改善から始めていくことを提唱したい。コースを通して、休憩をとったり食事をしたりする施設がないというのも、大げさかもしれないが、人道上の問題である。利用者の協力を得て、改善を進めて欲しい。

◆郊外エリア：筑後川自転車道を調査したが、都市型の2事例と同じように、注目される殺風景な状況が見られた。自転車道から3km離れたところに西日本随一の自転車テーマパークである「久留米サイクルファミリーパーク」があるにもかかわらず、相互の関連が薄いのは、縦型社会の問題点であろう。利用者の視点に立って、沿道にあるさまざまな観光施設やスポットを発掘し、つないでいく工夫と連携体制の構築が求められる。

◆景勝地エリア：風光明媚である浜名湖周遊自転車道は、「ぐるっと浜名湖サイクリングゆ〜りん」という名称の統一された標識が随所に設置されているが、これはこのコース全体をマネジメントしようとする意識や組織がある証であろう。これからのコースづくりでは、トータルデザインの見事さが求められるようになるだろう。特筆すべきこととしては、過剰なクルマ止めの撤去がおこなわれたことである。その端緒は毎年おこなわれる「浜名湖サイクルツーリング」というイベントであったという。“造ったら終わり”というモノづくり型のコースが多い中で、頻繁にイベントをおこない、“垢落とし”的にコースの改良をおこなっているケースとして評価したい。有名な舘山寺温泉など見どころやスナップ写真をとるポイントも多くあり、足湯などの施設も整えられていて、十分に楽しめる。



自転車道の沿道に設置された「ぐるっと浜名湖サイクリングゆ〜りん」の標識

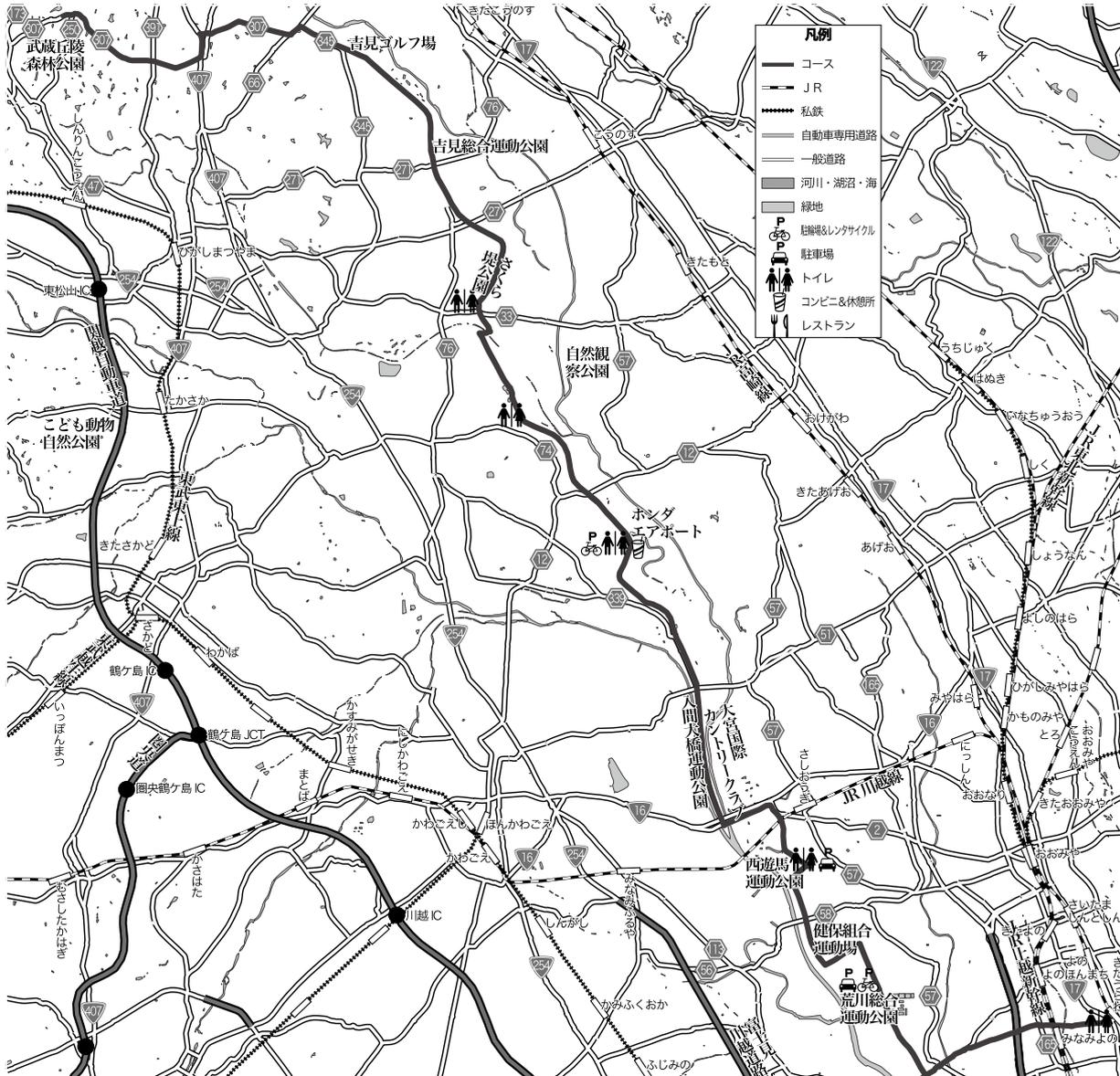
3つのコースタイプに共通した自転車環境魅力化の基本的要件についてまとめておきたい。

- 1) 明確な「テーマ」の設定：たったひとつのキャッチコピーで表せるようなインパクトの強いテーマを設定すること。テーマに沿ったコースの設えを工夫すること。たとえば「しまなみ海道」や「片鉄ロマン街道」。
- 2) 5要素の整備：
 - アクセシビリティでは、発着点がわかりやすく、案内所やレンタサイクル等が集合していること。
 - ユーザビリティでは、標識や案内地図を整備し、ルートをわかりやすくし、サイクル・リンクが形成されていること（特に自転車道と一般道の結節）。走行車線や交差点を明示し、対ランナーや歩行者、自動車との事故を避ける工夫をおこなうこと。走りやすく楽しめるような施設づくりをめざし、過度な管理志向（危険なロードハンブや煩雑なクルマ止めの設置など）を改めること。
 - アメニティでは、休憩所や食事をとる場所の質が高いこと。
 - エンタテインメントでは、テーマパークを意識し、地域固有の観光資産を魅力的に演出すること。コースを孤立させることなく、周辺の観光拠点とリンクさせるルートの情報提供をおこなうこと。
 - ホスピタリティでは、さりげないもてなしのサービスが提供できるよう、民間との連携を図ること。さまざまなメリットが得られるようなクーポン発行等の工夫をおこなうこと。
- 3) 利用者の目線が活かされるような企画・運営のしくみづくり。民間活力の導入。
- 4) 「造ったら終わり」ということでなく、多様なイベントを実施しながら、そのノウハウを活用し、よりよいコースの整備を継続しておこなうこと。
- 5) 初心者（幼児も含む）から上級者まで、サイクリングを正しく楽しむ人口を増やせるような総合的な施策をおこなうこと。さらに育成という視点から、マナーや自転車の整備が身につくような学習機会の提供をおこなうこと。



自転車道を活用したサイクリングイベント

◎ロングライド型／都市エリア-1【荒川自転車道】



〈アクセシビリティ〉

■公共交通機関の設置状況について

Q.コースの沿道から10km圏内に、自転車を持ち込める公共交通機関があるか？……○

Q.最寄りの駅名（バス停名）は？

JR 京浜東北線「北浦和駅」

東武東上線「森林公園駅」、JR 高崎線「熊谷駅」

Q.最寄りの駅（バス停）からコースまでの最短距離は？

0.3km（北浦和駅）

5.8km（森林公園駅）

Q.主要駅からその駅（バス停）に向かう電車（バス）の1日の本数は？

143本／南行、147本／北行（北浦和駅）

95本（森林公園駅）

熊谷駅：大宮駅から高崎線が日中1時間に6本～7本運行

Q.その駅（バス停）に到着する電車（バス）の、主要駅における初電の時刻は？

北浦和駅：東京駅発 04時45分 大宮駅発 04時30分

森林公園駅：池袋駅発 05時05分

熊谷駅：大宮駅発 05時39分 高崎駅発 05時21分

Q.その駅（バス停）から出発する電車（バス）の、主要駅に向かう終電の時刻は？

北浦和駅：東京駅行き 0時36分 大宮駅行き 1時09分

森林公園駅：池袋行き 22時57分

熊谷駅：大宮行き 23時11分 高崎行き 0時53分

Q.その駅（バス停）から主要駅までの運賃は？

北浦和駅：東京駅 450円 大宮駅 150円

森林公園駅：池袋駅 700円

熊谷駅：大宮駅 570円 高崎駅 740円

〈ユーザビリティ〉

■コースについて

Q.コースの距離は？（自転車専用および自転車歩行者専用区間）

45.9km

Q.コースの道幅は？

最小幅 2m

最大幅 5m

Q.コースは平滑を基調とし、存在する段差も走行に支障を与えない程度のものか？……○

Q.コースに一般道の横断箇所は存在しないか？……×

Q.（存在する場合には）横断歩道や信号機など十分な安全施設が設置されているか？……△

⇒安全施設がないところも多い

Q.（存在する場合には）クルマ止めが設置されているか？……△

⇒ところどころにクルマ止めあり

Q.（設置されている場合には）形状や設置状況が安全に十分配慮されているか？……○

Q.コースの概要を示した標識が設置されているか？……○

〈アメニティ〉

Q.コースの沿道にトイレは何か所あるか？

7か所（公園内の仮設も含む）



荒川自転車道に紛れ込んだ一般車両（さいたま市羽根倉橋付近）



荒川自転車道の風景（さいたま市内）

Q.コースの沿道に水飲み場は何か所あるか？

5か所

Q.コースの沿道に休憩所（東屋）は何か所あるか？

4か所

Q.コースの沿道に自動販売機は何か所あるか？

未確認

Q.コースの沿道にレストランは何か所あるか？

売店1か所

〈エンタテインメント〉



さくら堤公園にある水飲み場。その奥に見えるのはトイレ

Q.コース沿道の景観が優れているか？……○

Q.ライディングを楽しめるよう、走行を阻害する要素が排除されているか？……△

⇒交通量の多い車道を走ったり、コースの一部が工事中で通行止めだったり、主にさいたま市内の北浦和付近はまったく走りにくい。一方、川島町以北は比較的、ライディングに集中できる

Q.周辺の立ち寄りスポットを案内する標識が設置されているか？……×

⇒埼玉県が配布するコースマップには立ち寄りスポットの記載があるが、標識はほとんど見当たらない

〈ホスピタリティ〉

吉見総合運動公園管理事務所にはサイクルスタンドが常備してあるほか、おにぎりなどの販売コーナーもあって、サイクリストの使い勝手を意識してくれていることが伝わり好感が持てる。

〈コメント〉

大規模自転車道としての荒川自転車道が、北浦和駅西口前の国道463号線から始まることは、今回の調査で初めて知った。荒川自転車道は荒川河口から始まるものだとばかり思っていたが……。いずれにせよ国道463号線では一般道を走ることになるが、交通量も多くて走りにくい。

その一方、いったん荒川沿いの自転車道に入れば、おおむね走りやすい。広々とした河川敷の風景、開けた空などが都会生活者にとっては癒しになる。ホンダエアポート内に事務所を構える「東京スカイダイビングクラブ」では、前日までに予約すると飛行場から離陸して高度4000mからのスカイダイビングが楽しめる(3万2000円)。サイクリングと組み合わせれば、どこにもない非日常のアクティビティを体験できるだろう。

ただし、コースでは周辺の観光名所へサイクリストを誘導しようという意図が非常に希薄で、実にもったいない。しかもサイクリストに飲食を提供するフードサービスが、コンビニを除けば吉見総合運動公



極端に狭く危険な自転車道(滑川町大里付近)



吉見総合運動公園管理事務所のバイクラック

園管理事務所の1か所しかない(しかも、品ぞろえがきわめて貧弱)というのはあまりにも悲しすぎる。

適度な距離で自然にも恵まれ、観光資源もある。サイクリングコースとしての潜在能力は高いのだ。そのことに周辺の自治体や住民がほとんど気づいていないという印象を受けた。



スカイダイビングの風景(ホンダエアポートで)

◎ロングライド型／都市エリア-2【江戸川自転車道】



〈アクセシビリティ〉

■公共交通機関の設置状況について

Q.コースの沿道から10km圏内に、自転車を持ち込める公共交通機関があるか？……○

Q.最寄りの駅名（バス停名）は？

JR 京葉線「葛西臨海公園駅」

JR 常磐線「松戸駅」

Q.最寄りの駅（バス停）からコースまでの最短距離は？

約 100m（葛西臨海公園駅）

約 1.6km（松戸駅）

Q.主要駅からその駅（バス停）に向かう電車（バス）の1日の本数は？

144 本／上り、135 本／下り（葛西臨海公園駅）

294 本／上り、293 本／下り（松戸駅）

Q.その駅（バス停）に到着する電車（バス）の、主要駅における初電の時刻は？

蘇我駅 04 時 50 分発→葛西臨海公園駅 05 時 25 分着（JR 京葉線）

東京駅 04 時 55 分発→葛西臨海公園駅 05 時 09 分着（JR 京葉線）

土浦駅 05 時 22 分発→松戸駅 06 時 09 分着（JR 常磐線）

上野駅 04 時 30 分発→松戸駅 04 時 50 分着（JR 常磐線）

Q.その駅（バス停）から出発する電車（バス）の、主要駅に向かう終電の時刻は？

葛西臨海公園駅 00 時 46 分発→蘇我駅 01 時 21 分着（JR 京葉線）

葛西臨海公園駅 00 時 35 分発→東京駅 00 時 49 分着（JR 京葉線）

松戸駅 00 時 02 分発→土浦駅 00 時 50 分着（JR 常磐線）

松戸駅 00 時 29 分発→上野駅 00 時 49 分着（JR 常磐線）

Q.その駅（バス停）から主要駅までの運賃は？

210 円（東京駅～葛西臨海公園駅）

570 円（蘇我駅～葛西臨海公園駅）

370 円（上野駅～松戸駅）

820 円（土浦駅～松戸駅）

〈ユーザビリティ〉

■コースについて

Q.コースの距離は？（自転車専用および自転車歩行者専用区間）

江戸川右岸自転車道（葛西臨海公園駅前～千葉県関宿）約 63km

江戸川左岸自転車道（千葉県関宿～千葉県松戸市葛飾橋）約 40km

Q.コースの道幅は？

最小幅 2.5m



江戸川自転車道の風景（江戸川区内）



江戸川自転車道の風景（葛飾区内）

最大幅 7m

- Q.コースは平滑を基調とし、存在する段差も走行に支障を与えない程度のものか？……○
- Q.コースに一般道の横断箇所は存在しないか？……×
- Q.（存在する場合には）横断歩道や信号機など十分な安全施設が設置されているか？……△
⇒信号がないところもある
- Q.（存在する場合には）クルマ止めが設置されているか？……○
- Q.（設置されている場合には）形状や設置状況が安全に十分配慮されているか？……○
- Q.コースの概要を示した標識が設置されているか？……×

〈アメニティ〉

- Q.コースの沿道にトイレは何か所あるか？



江戸川左岸自転車道にあるトイレ

右岸 3か所

左岸 4か所

Q.コースの沿道に水飲み場は何か所あるか？

右岸 3か所

左岸 4か所

Q.コースの沿道に休憩所（東屋）は何か所あるか？

右岸 1か所

左岸 2か所

Q.コースの沿道に自動販売機は何か所あるか？

未確認

Q.コースの沿道にレストランは何か所あるか？……×

〈エンタテインメント〉

Q.コース沿道の景観が優れているか？……○

Q.ライディングを楽しめるよう、走行を阻害する要素が排除されているか？……△

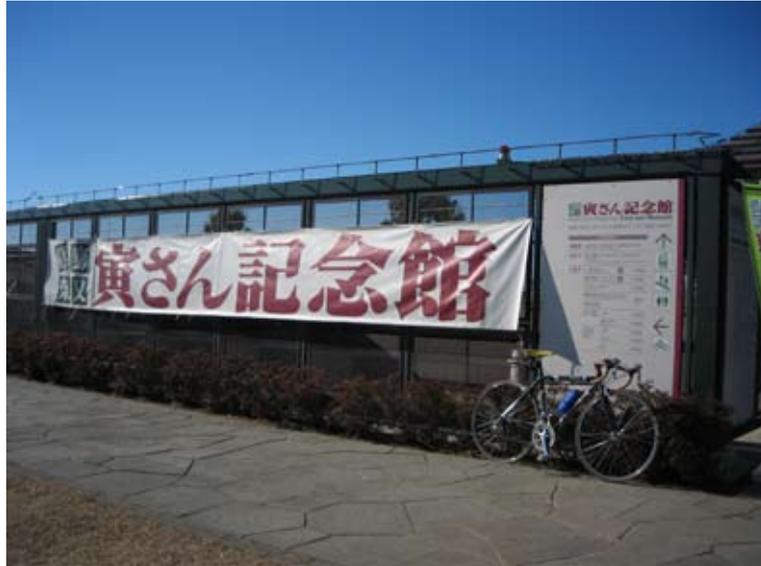
⇒都内では自転車道が途切れたりしていて、走りにくい

Q.周辺の立ち寄りスポットを案内する標識が設置されているか？……△

⇒ほとんど見かけない

〈ホスピタリティ〉

コース全体を占める標識が皆無。飲食できるフードサービスの提供場所もほぼ絶無といってよい。サイクリングコースだけがある印象。



「寅さん記念館」脇（葛飾区内）

〈コメント〉

利根川に端を発する江戸川をさかのぼる江戸川右岸自転車道と、利根川との分岐点・千葉県関宿から下流へと向かう江戸川左岸自転車道。コース沿道には寅さん記念館や矢切の渡し、巨大な「地底神殿」を見学できる施設として最近一部で人気の高い首都圏外郭放水路・地底博物館「龍Q館」、グライダーの離着陸が見られる関宿滑空場など、観光資源も多い。都内のごみごみした風景から関宿付近の純田舎の風景へと移り変わるコントラストは新鮮な印象を受けた。

けれどもサイクリストへのアメニティという点では、まったくがっかりするのもここの特徴である。まずコースを示す標識がほとんど、どころかまったく、ない。見落としたとも思えないが、もしあるのだとしたら余程見えにくい場所に設置しているのだろう。

関宿城博物館に併設された売店は木造のきちんとした造りで好感が持てるが、陳列してある食料品は昔懐かしい和菓子が中心で、サイクリストにとっては不満の残る品ぞろえだった。

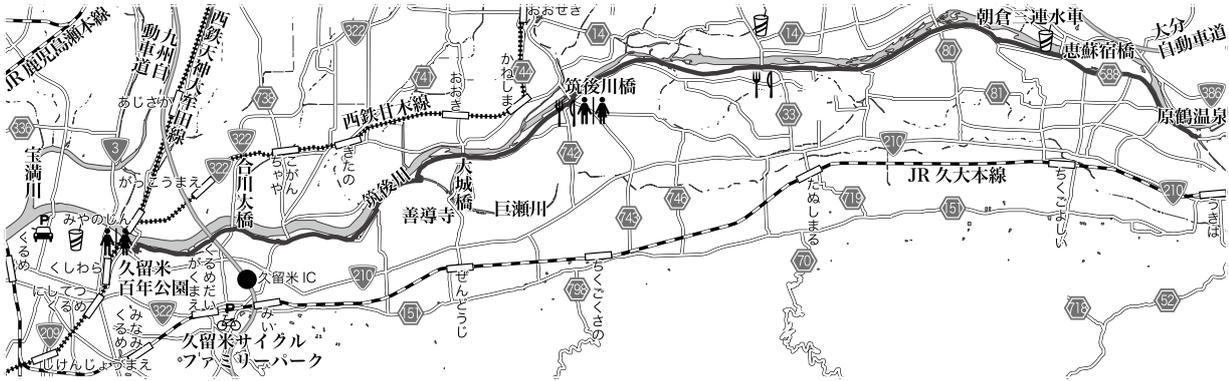


江戸川自転車道沿いにある首都圏外郭放水路・地底博物館「龍Q館」



関宿城博物館脇の休憩所兼売店

◎ロングライド型／郊外エリア【筑後川自転車道】



〈アクセシビリティ〉

■公共交通機関の設置状況について

Q.コースの沿道から10km圏内に、自転車を持ち込める公共交通機関があるか？……○

⇒西鉄天神大牟田線&西鉄甘木線・JR 久大本線

Q.最寄りの駅名（バス停名）は？

西鉄天神大牟田線&西鉄甘木線「宮の陣駅」

JR 久大本線「うきは駅」

Q.最寄りの駅（バス停）からコースまでの最短距離は？

1.1km（宮の陣駅）

1.6km（うきは駅）

Q.主要駅からその駅（バス停）に向かう電車（バス）の1日の本数は？



自転車道の起点近くにある駐車場

91本／上り、31本／下り（宮の陣駅）

22本／上り、3本／下り（うきは駅）

Q.その駅（バス停）に到着する電車（バス）の、主要駅における初電の時刻は？

西鉄福岡駅 05時17分発→宮の陣駅 06時08分着（西鉄天神大牟田線）

西鉄久留米駅 05時31分発→宮の陣駅 05時33分着（西鉄天神大牟田線）

大分駅 08時19分発→うきは駅 10時16分着（JR久大本線）※特急ゆふ利用

久留米駅 06時37分発→うきは駅 07時18分着（JR久大本線）

Q.その駅（バス停）から出発する電車（バス）の、主要駅に向かう終電の時刻は？

宮の陣駅 23時28分発→西鉄福岡駅 00時06分着（西鉄天神大牟田線）

宮の陣駅 00時37分発→西鉄久留米駅 00時39分（西鉄天神大牟田線）

うきは駅 19時57分発→大分駅 22時55分着（JR久大本線）

うきは駅 21時38分発→久留米駅 22時16分着（JR久大本線）

Q.その駅（バス停）から主要駅までの運賃は？

600円（西鉄福岡駅～宮の陣駅）

150円（西鉄久留米駅～宮の陣駅）

4090円（大分駅～うきは駅）

630円（久留米駅～うきは駅）

〈ユーザビリティ〉

■コースについて

Q.コースの距離は？（自転車専用および自転車歩行者専用区間）

27.4km

Q.コースの道幅は？最大幅 最小幅（自転車専用および自転車歩行者専用区間）

コース全般にわたって3m前後は確保されている

Q.コースは平滑を基調とし、存在する段差も走行に支障を与えない程度のものか？……○

⇒河川敷に敷かれたコースということで、冠水による多少の路面の荒れはあるものの、走行に支障が生じるようなことはない

Q.コースに一般道の横断箇所は存在しないか？……○

⇒一般道や鉄道との交差部は、すべて橋桁をくぐる立体交差となっている

Q.コースの概要を示した標識が設置されているか？……×

〈アメニティ〉

Q.コースの沿道にトイレは何か所あるか？

2か所以上

Q.コースの沿道に休憩所（東屋）は何か所あるか？

0か所



鉄道や一般道とはすべて立体交差となっている

〈エンタテインメント〉

Q.コース沿道の景観が優れているか？……×

Q.ライディングを楽しめるよう、走行を阻害する要素が排除されているか？……○

⇒周辺の立ち寄りスポットを案内する標識が設置されている

〈ホスピタリティ〉

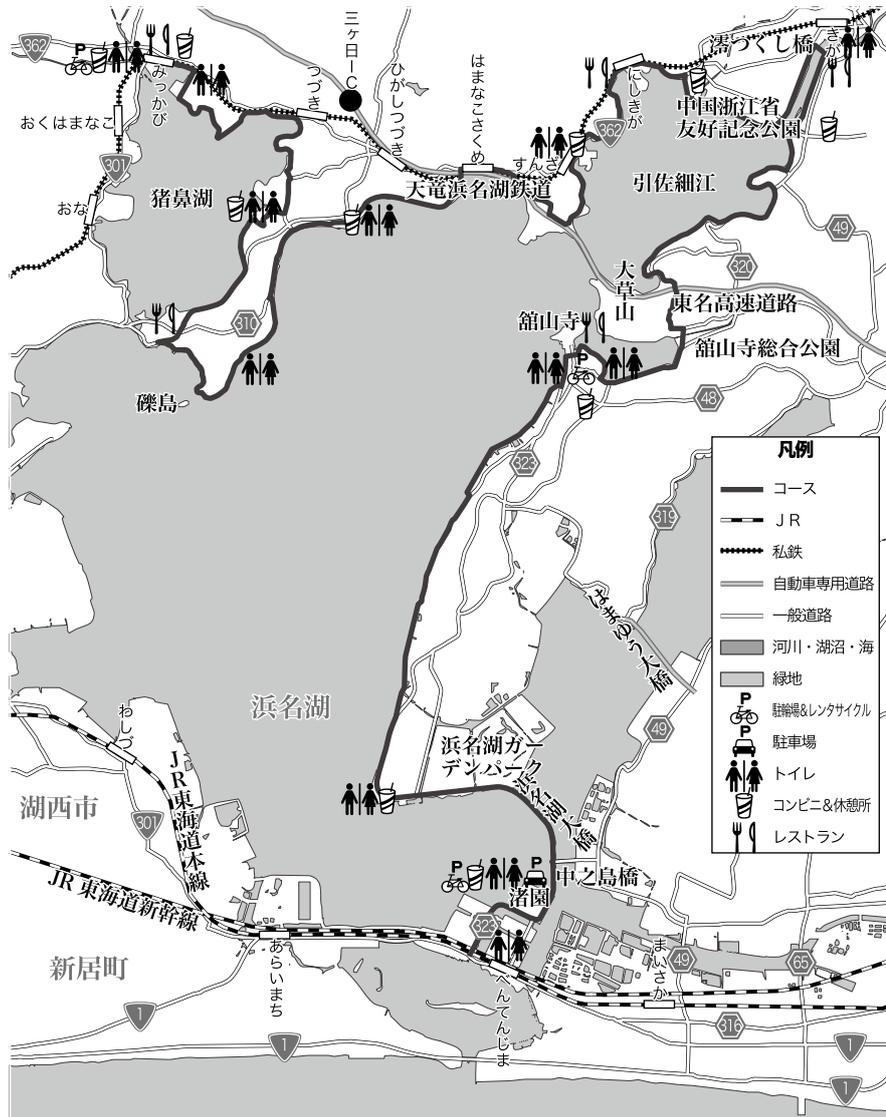
自転車道最寄りの久留米百年公園にはレンタサイクルを備えたサイクリングセンターがあり、週末に営業している。さらに自転車道を利用して、久留米緑の市民会議が主催する「緑のサイクリング」がおこなわれている。一方、自転車道から3km余りの場所には西日本随一の自転車テーマパーク「久留米サ



200年以上前に当時の灌漑技術を結集してつくられた朝倉三連水車

イクルファミリーパーク」があるとはいうものの、自転車道との関連は薄く、久留米周辺を紹介する観光案内マップの中に記されている程度である。また、久留米市の公式ウェブサイトでの紹介も簡単なものであり、自転車道を積極的にアピールするといった姿勢は感じられない。

◎ロングライド型／景勝地エリア【浜名湖周遊自転車道】



〈アクセシビリティ〉

■公共交通機関の設置状況について

Q.コースの沿道から10km圏内に、自転車を持ち込める公共交通機関があるか？……○

⇒ JR 東海道本線・天竜浜名湖鉄道

Q.最寄りの駅名（バス停名）は？

JR 東海道本線「弁天島駅」

天竜浜名湖鉄道「三ヶ日駅」

Q.最寄りの駅（バス停）からコースまでの最短距離は？

0.5km（弁天島駅）

0.2km（三ヶ日駅）

Q.主要駅からその駅（バス停）に向かう電車（バス）の1日の本数は？

52本／上り、51本／下り（弁天島駅）

17本／上り、24本／下り（三ヶ日駅）

Q.その駅（バス停）に到着する電車（バス）の、主要駅における初電の時刻は？

浜松駅 06時03分発→弁天島駅 06時14分着（JR東海道本線）

豊橋駅 05時39分発→弁天島駅 05時58分着（JR東海道本線）

新所原駅 06時01分発→三ヶ日駅 06時20分着（天竜浜名湖鉄道）

掛川駅 06時33分発→三ヶ日駅 08時26分着（天竜浜名湖鉄道）

Q.その駅（バス停）から出発する電車（バス）の、主要駅に向かう終電の時刻は？

弁天島駅 23時39分発→浜松駅 23時50分着（JR東海道本線）

弁天島駅 23時46分発→豊橋駅 00時08分着（JR東海道本線）

三ヶ日駅 22時11分発→新所原駅 22時30分着（天竜浜名湖鉄道）

三ヶ日駅 20時20分発→掛川駅 22時12分着（天竜浜名湖鉄道）

Q.その駅（バス停）から主要駅までの運賃は？

230円（浜松駅～弁天島駅）

400円（豊橋駅～弁天島駅）

410円（新所原駅～三ヶ日駅）

1120円（掛川駅～三ヶ日駅）

〈ユーザビリティ〉

■コースについて

Q.コースの距離は？（自転車専用および自転車歩行者専用区間）

40.2km

Q.コースの道幅は？最大幅 最小幅（自転車専用および自転車歩行者専用区間）

1m～3m

Q.コースは平滑を基調とし、存在する段差も走行に支障を与えない程度のものか？……△

⇒コースの後半部分にある玉砂利を固めたような舗装は、細かい振動をハンドルに伝える。細かい亀裂も見受けられる

Q.コースに一般道の横断箇所は存在しないか？……×

Q.（存在する場合には）横断歩道や信号機など十分な安全施設が設置されているか？……○

Q.（存在する場合には）クルマ止めが適切に設置されているか？……○

⇒以前は無用のクルマ止めが多数置かれて走行を阻害していたが、それらは撤去されている

Q.（設置されている場合には）形状や設置状況が安全に十分配慮されているか？……○

Q.コースの概要を示した標識が設置されているか？……△

⇒「ぐるっと浜名湖サイクリングゆ〜りん」という名称の、統一された標識が随所に設置されている。ただし、後半部分の一般道との併設区間においては、この標識のみが頼りとなるにも関わらず、一部において設置場所が適切でないものがあった



自転車のシンボルとなっている滞つくし橋



1か所だが歩道橋を通らなければならない

〈アメニティ〉

Q.コースの沿道にトイレは何か所あるか？

18か所

Q.コースの沿道に休憩所（東屋）は何か所あるか？

11か所

〈エンタテインメント〉

Q.コース沿道の景観が優れているか？……○

⇒沿道は静岡県西部有数の観光地ということで、浜名湖そのものをはじめ館山寺温泉など見どころは尽きない



終盤に現れる海岸線沿いの道は、やや幅が狭い

Q.ライディングを楽しめるよう、走行を阻害する要素が排除されているか？……○

⇒周辺の立ち寄りスポットを案内する標識が設置されている

〈ホスピタリティ〉

毎年3月に「ぐるっと浜名湖ツーリズム 2011 運営事務局」が、この自転車道を利用して「浜名湖サイクルツーリング」を開催している。そのおかげで、当初あった不要なクルマ止めが撤去され、案内標識も整備された。また、コース沿いにある水神松公園では足湯が楽しめる。



内浦の南岸にある水神松公園の足湯

サイクリングフィールドの拡大を図る。バイクラックつきバスにできることは、過疎地の活性化?

神奈川県にある民間のバス会社「神奈川中央交通」では、茅ヶ崎駅界隈にバイクラックつきのバスを走らせている。09年3月より茅ヶ崎駅を中心とした湘南地区で実証実験を始め、同年9月に本格運行を開始した。

神奈川中央交通が採用しているバイクラックは、バスの前面に取り付けられており（写真参



照)、このタイプのバイクラックつきバスは国内初だという。ラックに載せられる自転車は2台。自転車1台につき、積載料として100円がかかる。

神奈川中央交通ではこれまでも、バス停まで自転車で来る乗客のための整備を進めてきたそうだが、駐輪場に止めるよりもバスに載せてしまおうという発想が面白い。茅ヶ崎方面を選んだのは、「海岸沿いに県が整備したサイクリングロードがあったから」と、「(茅ヶ崎市が)バスと自転車でのまちづくりを力を入れているから」だと言う。

定期的な利用が見込まれたため、実証実験から本格導入へと切り替わったのだが、さらに多くの利用を望めるのが山間部のような。同社では本厚木から宮ヶ瀬方面へのバイクラックバスの実証実験を開始した。もしバイクラックつきバスを検討する団体があれば、この路線に注目してほしい。

宮ヶ瀬は、上り系ライダーにとっては有名な場所だ。宮ヶ瀬湖を回るサイクリングコースはもちろん、近くにはヒルクライマーのあこがれ「ヤビツ峠」がある。都心から自転車で行くには遠いが、電車・バスを利用して近くまで行き、走りやすい湖畔サイクリングコースだけを走るの、なんとも理想的なパターンだ。

自転車で走りやすい場所というのは、当然、都心から離れている場合が多く、飛行機、鉄道交通も不便な場所が多い。そこへサイクリストを自転車とともに運んでくれるもの……、それがバスだ！ 過疎地へ向くバスへバイクラックをつければ、経済の活性化も望めるかもしれない。思いっきり走りたい人にとっては、田舎であるほどいいのだから。

バイクラックが難しければ、輸送した自転車が載せられるようになればいい。路線バスや高速バスには、輸送した自転車さえ載せられないケースが、実は多い。ぜひ規制緩和をお願いしたい。

神奈川中央交通では、宮ヶ瀬方面への実証実験の結果、その集客が見込めると判断し、2011年4月1日から本格運行に移行した。この取り組み、今後も各地に広がっていくかもしれない。

2日で1500人参加のイベントより、毎月100人のサイクリスト誘致を目指せ

昨今の自転車ブームにより、各地で開催される自転車関連のイベント数が急増している。新しく始まったイベントのほとんどは、「自転車文化を日本に根づかせる」ことよりも、「地域振興」を第一の目的としたものが多いようだ。もちろんイベントというものは、開催地の経済が潤わなければならない。特に自転車イベントの場合は、その地域の公道を利用する機会が多いので、なおさら地元のメリットを考えるべきである。

新興自転車イベントが増えた理由のひとつは、その集客力が注目されたためだろう。各地で「2000人集まった」、「のべ4000人の参加者で沸いた」など、「自転車イベント」＝「人が集まる」という認識が広がっている。実際、自転車イベントは人が集まっているようで、さらに「エコ」や「健康」というイメージも伴って人気が高い。

でも、よく考えてみよう。たとえば1500人を2日間で受け入れるには、かなりの労力が必要だ。企画立案から運営、セキュリティ、事務処理等々……、多くのボランティアの手も必要になる。特に自転車イベントの場合、走行距離が200kmを超えるものも人気のため、沿道の立哨人員の数も想像以上となる。たくさんの参加者が笑顔でイベントを堪能してくれればやりがいも感じられるだろうが、いざイベントが終わってみれば、つわものどもが夢のあと。疲労感だけが残るという事態になりかねない。

イベントは起爆剤で使うにはいい方法だ。イベントをきっかけに、地域の魅力を知ってもらえるだろう。だが、これを1か月に100人のサイクリストが来てくれるように地域改造するほうに発想を転換できないだろうか。1か月に100人ということは、1週間に25人、1年間で1200人。1年間のうち2日間で1500人か、1年かけて1200人かの選択である。長い目で見た地域振興を考えるのなら、後者のほうを選択したほうが賢いのではないか。

1か月に100人のサイクリストを誘致するには、走る場所の提供が不可欠だ。走りやすいサイクリングコースの提案、案内板の充実は最低限やらなければならない。走りやすいサイクリングコースは、地元のサイクリストに相談すればいくらでも出てくるだろう。彼らは日々、目的に合った最適なサイクリングコースを探しているからだ。

そのサイクリングコースへアクセスするまでの快適性も、忘れてはならない。たとえば年間を通してサイクルトレインを走らせるとか、そこまでできなくとも、輸送した自転車の置き場を確保するとか、遠くからやってくるサイクリストのことも考慮するべきだ。平成22年度、尾道市では「しまなみサイクルーズPASS」といって、自転車を載せられる渡船の充実と割引サービスを実施した。いわゆるしまなみ海道の王道ルートからは離れる島へも、船でなら気軽に渡ることができる。期間限定の取り組みであったが、通年化も予定されている。何も大げさなことはしなくていい。「自転車を持ち込まれても係員が戸惑わない」とか、「スタンドがないロードバイクを持ち込んでも、ちゃんと固定する場所がある」とか、それくらいの気遣いで、大変喜ばれるはずだ。

本当に、ちょっとした気遣いが大事なのだ。「主要駅に着替えの場所がある」、「お店やレストランに自転車置き場がある」、「宿泊先の部屋に自転車を持ち込める」、「お土産を買う間、輸送袋を一時預かりしてくれる」などなど、サイクリストが「これはうれしい」と思うちょっとしたサービスを通年化すれば、きっと1週間に25人、1か月に100人、年間1200人のサイクリストが集まってくれるはずだ。そして起爆剂的にイベントを仕掛ければ、サイクリストだけで年間4000人の集客も現実的な話となる。いや、もっと大きい数字を見込むことも可能だろう。

プロジェクトネームを決める前にちょっと待った。そのネーミング、ロコミで広がりやすいですか？

サイクリングロードを作ったり、レンタサイクルを始めたり、何かプロジェクトを始めるときは名前をつけようと思う。たとえば徳島県は、「自転車王国とくしま」というプロジェクト名にしたし、大和郡山市のレンタサイクルは「古都りん」と呼ばれた。突然「自転車王国」と宣言するのはかなりのプレッシャーだとは思いますが、宣言してしまって実行を急ぐ手もありか。「古都りん」は響きがかわいらしいいうえに、古都・奈良をイメージさせて奈良県内でも好評であった。

「古都りん」のようになじみのいいネーミングは、口にもしやすいため、まさしく「ロコミ」で広がりやすい。話は飛ぶが、昔は「結婚相談所へ行く」と言っていた行動が、「婚活する」と言われるようになっただけでずいぶん明るいイメージになり、声に出して言いやすくなったと思う。自転車関連のネーミングをするときも、それと一緒だ。たとえばブログに書くときでも、「大和郡山で“古都りん”に乗りました」と書いてあれば、読んだ人は「古都りん」という言葉に注目するだろうし、「私も古都りん乗りました！」というレスがもらえたり、ほかの人が「古都りん初挑戦！」などという別のブログを書いたり……などの期待もできる。

ほかに、省略して言えるネーミングもいい。たとえば多摩川サイクリングロードは「多摩サイ」と呼ばれ、「荒川サイクリングロード」は「荒サイ」と呼ばれるようになってから、爆発的に人気が出たように思う。「週末、多摩サイ走ろう」とか、「いつか荒サイ走ってみたい」とか、フルネームを言うよりはずいぶん口にしやすい。

幸いサイクリストは、ネットによるコミュニケーションを活用する人がなぜか多い。だからこそロコミで広がりやすいネーミングは、そのプロジェクトが成功するかどうかのカギとなるといっても過言ではない。

タンDEM自転車、ブレイク寸前？ 許可自治体が少しずつ増加

先日、玉川上水に沿ってサイクリングしていたところ、タンDEM自転車に乗った若いカップルに遭遇した。たしか都内では許可されていないはずだが……。公道でタンDEM車に出会ったのはこれが初めてだ。その行為のよしあしを脇に置けば、タンDEM車の人気が高まってきた証拠の一つといえるだろうか。

ネットで「タンDEM車 購入」と検索すると、小径車やMTB、ロードバイクなど各種タンDEM車の情報がヒットする。26"、7段変速タイプが7万2000円、キャノンデールのロードタンDEM車が44万9000円(!)等々、よりどりみどりだ。

2人でペダルをこぐタンDEM車は、前に乗り操舵も担当するパイロットと、ペダリングに専念するコ・パイロットの一体感が楽しめるのが最大の特徴だが、ホイールベースが長く小回りがしにくいなど、通常の自転車とは乗車感覚が大きく異なる。

そのため公道走行は、ほとんどの自治体で長らく禁止されてきた。しかし、近年は少しずつ解禁する自治体が増え、2010年現在でタンDEM車の公道走行が可能な自治体は長野県、兵庫県、山形県、愛媛県、広島県となっている。また、公園内のサイクリングコースなら走行可能な場所はいくつもあり、大抵レンタルも可能だ。

タンDEM車に試乗するイベントも実施されている。2010年4月、平城遷都1300年祭のメイン会場で開催された「奈良サイクルフェスティバル」ではタンDEM車50台が貸し出され、視覚障がい者も

ボランティアの補助でペダリングを楽しんだ。

同様のイベントが和歌山市でも開催されたほか、11月に開かれた「第11回瀬戸内しまなみ海道来島海峡大橋サイクリング大会」では、今回初めて愛媛県今治市と広島県尾道市を結ぶしまなみ海道をタンDEM車が快走した。愛媛と広島で相次いでタンDEM車走行が解禁されたのを受け、実現したものだ。

2011年4月には淡路島を一周する本格的なサイクリングツアー「淡路島タンDEMサイクリング」も実施される予定という。しかしいずれにせよ、安全にタンDEM車を楽しむには初心者を対象とした事前講習が欠かせない。

タンDEM車といえば、これまではサイクリングコースで貸し出される変わり種自転車というのが一般的な認識だった。しかし自転車人気の高まりと自転車へのニーズの多様化で、公道での乗用に耐えうるタンDEM車も登場している。この流れを自転車による町おこしにうまく取り入れることも、不可能ではないだろう。東京でも公道走行が解禁されれば、乗ってみたい気がする。

今後のサイクリングの活用に向けて カンタンサイクリングの勧め

ママチャリOK！＝サイクリングの概念その1

本調査研究でいうサイクリングとは、自転車に乗ること、もしくは利用することによって精神的解放感を得る行為をいう。自転車に乗ることで風を感じる、季節を感じる、スピードを楽しむことであり、自転車を利用して非日常的な経験をすることである。したがってサイクリングに使う自転車は、必ずしもスポーツバイクである必要はない。

たとえば家事をひと区切りした主婦が、「天気がいいのに家にいるのはもったいない」とばかりにジャージにスニーカー、手入れしていない髪を隠すキャップを被って……というスタイルでもOK。近くの公園なり土手なりを目指し、ママチャリのカゴにペットボトルとお気に入りの本か通販カタログでも放り込み、着いたらしばらく木陰で解放感に浸るといこともサイクリングである。

仲間と共有＝サイクリングの概念その2

一人で日常世界からの脱出もよいが、複数でのサイクリングも、同じ体験を共有することから単独行とは違う楽しさが味わえる。

例えば史跡巡りや写真撮影のロケハン、スポット巡り、地元Bグルメ探訪などのテーマを持ったの自転車散策は、同行の者からテーマに関する思わぬ情報が得られたり、同好の士同士の交流が生まれる等の楽しさがある。また、もう少し長い距離、時間を要する場合は、単独行よりもアクシデントに対応する許容範囲が格段に広がるというメリットもあり、仲間と走ることサイクリングの一つの形である。

音頭とりが欲しい＝行政の出番

(財)健康・体力づくり事業財団の2008年度調査において、男性のやってみようスポーツの第1位がサイクリングという結果にも表れているとおり、中高年を中心に年齢性別にかかわらずサイクリングをしてみたい、と思っている人は相当数存在する。しかし多くの場合、気持ちはあるが機会がない、一人ではなんとなく心配であるというような人がほとんどである。

この、「やってみたいが、どうやればいいかわからない」という層に対しては、安心感のある行政主導のサイクリングイベントは有効である。

ただし、地方自治体がサイクリングイベントを計画する場合、いきなり 1000 人以上のサイクリングイベントを想定する傾向がみられるが、すでに開催されているイベントの中には、その開催にかかるマンパワー、経費は 1 年のうちのわずか 1 日か 2 日かけられるものであるが、回数を重ねるうちに地元関係者が疲弊してしまい、継続できなくなる事態に陥ってしまった大会もある。

よって「100 人ずつ観光」の項でも紹介されているが、1000 人を年間で分散して開催する方法も展開策として視野に入れておくことが必要である。

まずは自ら＝身近な仲間とやってみる、実践でノウハウの把握

サイクリングイベント開催を計画したいが、ノウハウがまったくない場合、各都道府県のサイクリング協会の協力を得ることが好ましい。ただし、テーマ設定以前のこととして、イベントの何が問題で、どう解決すればよいかもわからなくては、テーマ設定もおぼつかない。つまり主催者となるためには、さまざまな問題点を理解している必要がある。

そのためには主催者となる者が、自らサイクリングを実践しておくことが必要である。ただし組織の長が現場で走る必要はなく、自転車を所有し、比較的行動の自由な層が代表で実施することで十分である。

目指すサイクリングイベントがシティサイクル、子ども向けの 30 名程度ののんびりサイクリングであれば、受付場所や危険箇所、休憩場所などを想定しながら、交通量の少ないコースを選んで史跡なり、公園なりまでを往復してみることである。

競技系であればクルマに影響されないコースを選び、距離を設定し、参加者の走行タイムを計時する。これだけでもコースの選定、集合場所の確保、計時要員の配置、故障自転車の対応策、けがをしたときの対応策の基礎が見えてくる。クルマに影響されない道路が身近なところになれば、駐車場でスラロームコースを設定することでも同じ問題が見える。

競技系でないイベントであれば、集合、解散の場所までの移動手段、集合、解散に適した場所、集合から解散までの時間設定に合わせた交通量の少ないコース設定、安全管理対策、休憩場所の設定、自転車故障、体調悪化などのアクシデント対応、食事・給水の方法、見どころ設定、などの問題点が見えてくる。まずは 3～4 名で、これらのことを意識しながら走ってみることである。

サイクリングイベントをおこなうには

赤字は出せない！＝規模と予算

参加者が 100 人を超えるサイクリングイベントを開催するには、さまざまな経費が発生する。イベントの種類にかかわらず発生する支出項目としては、開催告知のための PR 経費、募集＆申し込みに係る経費、大会の会場（スタート・ゴール）やエイドステーション＆チェックポイント設営費、安全確保にかかる経費、参加記念品、参加者とスタッフの識別のための帽子やジャンパーなどの経費、イベント全体を管理＆進行するための経費などがある。

これらの経費を賄う収入としては、参加費、補助金、賛助金が想定されるが、収入の見込みを現実的

な額として予算立てしなければ負債が生じてしまう。100人以下の小振りなイベントであれば経費の規模も少なく抑えられることはいうまでもないが、収入見込みに応じた大会規模とすることが肝要である。

だれが引っぱるの？＝中核者必要

100人以上のサイクリングイベントを開催するためには、行政関係、警察関係、消防関係、運輸関係、商工会関係、地元自治会関係などとの説明、折衝をおこなうことになり、それらの人的配置や根回しなど雑多で面倒な用務が発生する。また、実行委員会など人数が集まればさまざまな意見が出されることになるが、その意見を集約させなければならない。これらの用務を遂行するにあたり、「この大会を成功させる」という強い意志を継続的に発揮できる中核となる者が必要である。多くの場合、そういう者がいない大会は開催までには至らないことが多い。単発開催でなく、複数年次にわたって継続するつもりなら、特に行政関係者のように人事異動で担当者が代わってしまうような場合には、後継者を確実に確保しておかなければならない。

売りは何？＝外向けアピール

サイクリング系、競技系にかかわらず、開催しようとするイベントの“売り”は必須である。全国各地でさまざまなサイクリングイベントが開催されており、新たに始めるには、既存イベントと差別化するための特徴・特色を設定し、アピールしなければ多くの参加者を獲得できない。

例として、(財)日本サイクリング協会が関わるサイクリングイベントの“売り”を記す。

- ・日本の蔵王ヒルクライム・エコ大会（宮城蔵王エコーライン／ハイラインヒルクライムレース）
＝雪の回廊（森林限界線から現れる除雪後の雪壁の間を走る）
- ・Mt 鳥海バイシクルクラシック（鳥海山ヒルクライムレース）
＝前日の個人タイムトライアルとヒルクライムスタート前の市街地パレードラン
- ・ツール・ド美ヶ原高原自転車レース大会（松本市美ヶ原ビーナスライン利用ヒルクライム）
＝激坂（スタート 1kmからいきなり 3km以上続く勾配 10%～20%の上り坂）
- ・耐久レース（1周 2kmのサーキットを 1チーム 6名で 10時間で何周できるか）
＝仲間と思い切りスピードサイクリング
- ・全日本マウンテンサイクリング in 乗鞍（県道乗鞍岳線畳平前までのヒルクライム）
＝最高峰（ゴール地点が国内ヒルクライムレース最高標高）
- ・Mt.FUJI エコサイクリング
＝自然を感じながら富士山を一周
- ・東京シティサイクリング（新宿都庁スタート、お台場経由の神宮外苑前ゴール）
＝東京再発見

コンセプト＝サイクリングイベントのコンセプト設定は重要

イベントに係る地元関係組織、企業、官公庁、地元スタッフなどに対しては、イベントへの前向きなさまざまな協力体制を導き出すため、地元には有用な大会であることを明確に理由付けし、説明する必要がある。

行政が設定するコンセプトの多くは「地域振興」であるが、他地域からの流入による地域振興を 1

日の大会に集約するか、通年とするか、両方にするかは、その地域の有している観光資源、住民特性などの地域性により大会の規模も含め、柔軟に計画していくことが肝要である。

強力な推進者のもとに初回から強引に大規模なイベントを敢行して地元関係者が疲弊し、2回目を開催する気力が起きなくなってしまうという事態だけは避けたい。過去の事例から、そういう地域は相当な期間を経なければ次のサイクリングイベントの開催はできない。

安全・安心＝主催者としての構えをきちんと。安心が楽しさの支え

参加費の有料もしくは無料、サイクリング系、競技系にかかわらず、参加者を募る側の主催者は、参加者の安全に関しての責任を持たなければならない。参加者の保険（団体総合補償制度費用保険・個人賠償責任保険）は必須であり、事故を起こさないための施策、事故が起こった場合の対応策を策定し、運営面に反映させなければならない。コースの危険箇所での誘導、コース分岐点での案内、事故の原因となる疲労をためないための適切な距離ごとのエイドステーション設置、レスキューシステムとしては移動管理員の配置、連絡網確立、医師・看護師待機、イベント開始前のメンテナンスブース設置や走行中のメカトラブル対応のためのメカニックカー運行等の措置、回収車配置などが、参加者が安心して参加でき、次回大会への参加意識の誘引への大きな要素である。

しゃんしゃんと進めよう＝実行委員会の運営

イベント規模が大きくなるに従い、さまざまな協力を得るため、実行委員会、運営委員会などの組織は多人数とならざるをえない。わが国における組織の意思決定プロセスと同様、事務局案を策定して審議事項とするが、十分に詰められていない案や選択案では議事が進まない事態も生じてしまう。その結果、最終期限に間に合わなくなると、決定すべき事項を決めないまま開催し、大概は現場に責任を負わせてしまい、現場スタッフの意気を削ぐ結果となってしまふ。

こういう事態を避けるには、問題を十分に把握している少数の中枢者によって現実的で実行可能な案を策定し、委員会の了承を得る方法を採用することにより、効率的な委員会運営が可能となる。

率先垂範＝言いだしっぺは自転車通勤を

サイクリングイベントをおこないたいと思った者は、自ら率先して自転車通勤を実践することである。特に日頃、法令諸規則になじんでいる行政関係者は、自転車通勤をすることにより、自転車に対する道路構造および道路交通法の問題点や、法規遵守の状況、クルマの自転車運転者に対する状況、自転車通勤の制度、施設の受け入れ態勢などさまざまな問題点が見えてくるようになる。

また、自転車通勤を継続することにより得られる、疲労しにくい自転車乗車方法や操作方法の習熟が、自転車乗用の快適性の発見といった体感につながり、参加者との自転車乗用の有用性を共有できることにもなる。

一方、組織として自転車通勤を実践することが、自転車イベントを意図する行政としての姿勢を地元関係者や住民、報道機関はもちろんのこと、参加者に対しても強力にアピールできる手段となる。

滞在型・継続型旅行のインフラとしての自転車

快走を目指さないサイクルツーリングでは平均時速が15km程度となるため、どんなに長く見積もつ

ても1日の走行距離は70km程度となる。今回、実走調査をおこなったしまなみ海道が70kmということで、ぎりぎり1日で走りきることも可能だが、そうすると途中に寄ってみたいところがあっても通過せざるをえない。というわけでサイクルツーリングでしまなみ海道を走る場合には、最低でも1泊2日の予定を組んだほうがいい。さらに途中で訪れる島の中も巡ってみる、あるいはフェリーや連絡船を利用して橋でつながっていない島にも訪れようとするれば走行距離は次第に延びていき、時間やお金が許すなら2泊3日や4泊5日を費やすこともあるだろう。となればこの地域への滞在がより長期かつ広範囲に及ぶこととなり、宿泊や食事、買い物といった支出が生み出す経済的な効果もいっそう大きなものとなる。

その最たるものが、四国を一周する歩き遍路である。これは通しでも約50日かかるため、宿泊費と飲食費だけで、合わせて40万円ほどを支出することとなる。もちろん、そこまでは望むべくもないものの、その代わりルートがほぼ定まっていて、経済的な効果が及ぶ範囲もそのルート周辺に限られる歩き遍路に対し、サイクルツーリングの場合は前述したように推奨ルート以外にも足を延ばす可能性が十分にあり、経済的な効果も広範囲に及ぶ。

また、これも歩き遍路と共通する特徴として、滞在する期間が長期化するということは観光客が集中する週末に限らず、平日にも観光客が増えることを意味している。これは観光庁が検討を進める休暇分散化においても示されているものであり、多くの観光施設も望むことであろう。

平日の利用促進を図るには、国内に限らず国外からの観光客を増やすことも重要であろう。平成12年とやや古い統計（観光白書）であるが、外国人旅行者の平均滞在日数は8日となっている。そのため外国人旅行者が増加すれば、必然的に平日の利用が増加することになる。

とはいえ外国人旅行者の主体が欧米からアジアへとシフトしており、それに伴って滞在日数の減少も見られている。また、欧米からの旅行者には個人旅行が多いのに対し、アジアからの旅行者は団体旅行が中心ということで、こと自転車（レンタサイクル）の利用に限っていえば、アジア諸国における自転車のステータスが低いという実情とも相まって、自転車乗用環境の整備促進が、外国人旅行者を誘致する要因とは必ずしもなっていない。

そのなかで京都は外国人旅行者数が多いだけでなく、他の都道府県と比べて欧米人の比率が高いことから外国人旅行者のレンタサイクル利用は盛んで、2001年に設立された京都サイクリングツアープロジェクトの場合、外国人比率は30%を超えている。奈良や広島、神奈川なども外国人旅行者が多く、また、欧米人の比率も比較的高いことから、京都と同様に外国人旅行者の自転車利用が見込まれる。

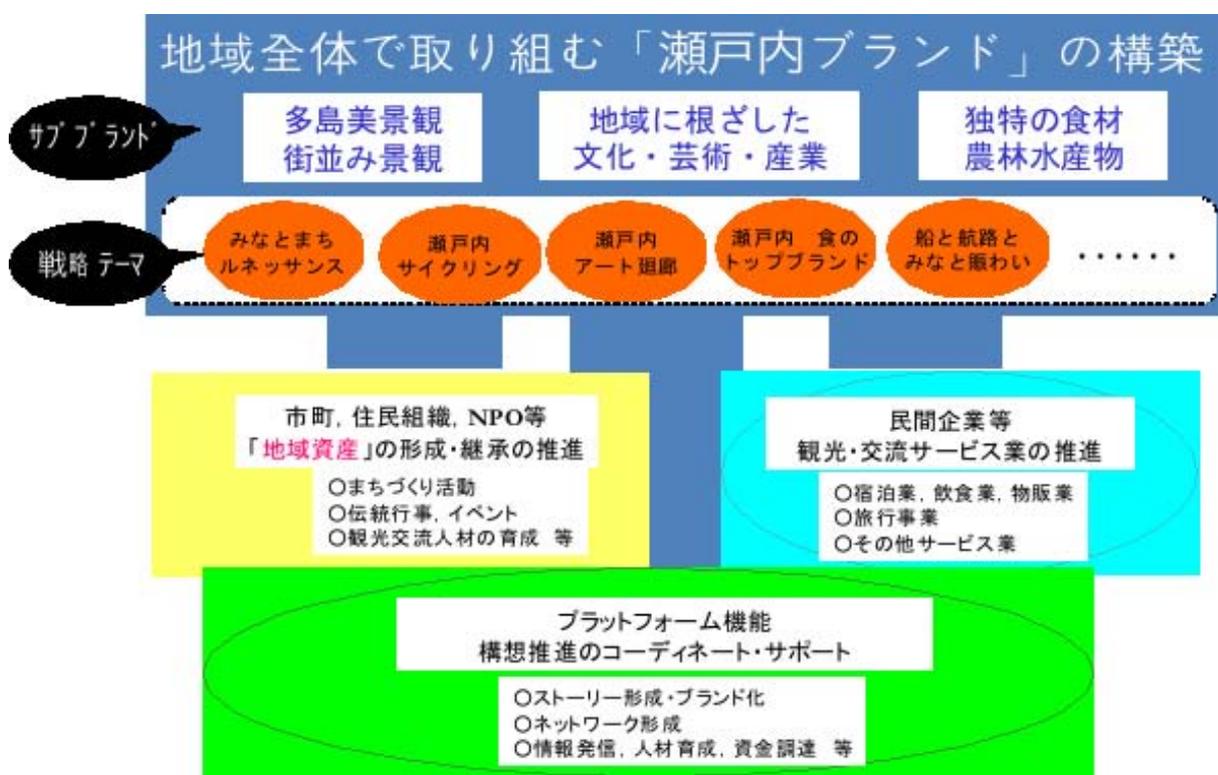
サイクルツーリングは、継続型旅行へと発展する可能性も秘めている。自動車や公共交通機関のみを利用する旅行では、観光ポイントを訪れることのみが目的が特化してしまうため、一度訪れた地域を改めて訪れてみようという気にはならない。対してサイクルツーリングの場合は、移動の最中もというか移動そのものが旅行の目的となるため、同じ地域であってもルートさえ異なれば、新たな感動や発見を手にすることができる。しまなみ海道の場合も、最初は推奨ルートを走行したサイクリストが、次はそれぞれの島内を巡る、あるいはフェリーや連絡船を利用して他の島を訪れるといったスタイルで、リピーターとなっているようである。

また、同じサイクルツーリングイベントに何度も参加する人がおり、この場合は同じルートを走行することになるわけだが、それは他の参加者との再会が楽しみであったり、その時々や健康状態、精神状態などによって、同じルートであったとしても受け止める感覚が少しずつ異なってくることに意味を見出していることと推察される。

1. 「瀬戸内 海の道構想」の概要

広島県では、ひろしま未来チャレンジビジョンに掲げた4つの挑戦のうち、「新たな経済成長」と「豊かな地域づくり」に関わる主要施策として、「瀬戸内 海の道構想」を策定している。この構想は、これまで十分に活用されてこなかった地域資源を発掘し、磨き、広域的につなぐことにより瀬戸内海ブランドの向上を図り、消費や経済波及効果の増大および雇用の促進等に結びつけることを狙いとしている。

構想の推進にあたっては、瀬戸内の特徴的な強みとして、「多島美景観・街並み景観」、「地域に根ざした文化・芸術・産業」、「独特の食材・農林水産物」の3つのサブブランドと戦略テーマを定め、地域が一体となって中長期的にプロジェクトを展開することとしている。



2. 「瀬戸内サイクリングロード」の取り組みについて

戦略テーマのひとつである「瀬戸内サイクリングロード」については、平成22年度、現状と課題や各地域の取り組み状況の把握などを通じて、今後の方向性を検討するため、次のとおり実証的な取り組みをおこなった。

(1) サイクリングロード検討会議

しまなみ海道のサイクリングロードは、日本経済新聞「プラス1」の何でもランキングで、おすすめのサイクリングコースの第1位として紹介されるなど、全国的な知名度も上がっているが、しまなみ海道だけではなく、三原市・竹原市といっ



サイクリングロード検討会議 (H22.10)

自治体名	現在の取組・今後の方針
愛媛県	・観光振興計画を平成22年度中に策定 ・サイクリング関連では、タンデム、スタンプラリー、一般からも参加できるレースを実現したい
今治市	・サイクリングに注力しており、しまなみ海道のレンタサイクルも実施している ・今後は、タンデム自転車企画を考えていきたい
上島町	・しまなみ海道からはずれているので、船に乗る回り道コースを提案中 ・おいしいB級グルメと温泉をウリにしたサイクリングロードを整備する
呉市	・平成22年12月に安芸灘とびしまオレンジライド2010を開催し、約1,100名の参加があった ・とびしま海道にサイクリングの拠点と案内板の設置を推進していく予定
竹原市	・東広島市・三原市と連携してさざなみ、しまなみ、とびしまのサイクリングロードのトライアングル化を目指している ・今後、さざなみ海道のマップ作成、コンビニと連携した修理・メンテナンス体制の確立、サイクルスタンドの整備等を進めていく。
三原市	・大和町のサイクリングターミナル、中央森林公園のサイクリングコース、佐木島のトライアスロン開催などのサイクリング関連資源は多い ・これらの資源をどのように活用するかが課題ととらえている
尾道市	・平成22年10月にしまなみアイランドライドを開催し、約1,500名が参加 ・平成22年11月に尾道～大三島～岡村島間で実証的にサイクルシップを運航し、約80名が利用 ・尾道駅前の県営上屋倉庫の賑わい施設整備にあわせてサイクルステーションを整備予定 ・同時に、サイクリスト向けの案内板の設置やサイクリングマップの多言語化を推進していく
江田島市	・平成22年4月からサイクリング関連事業に着手し、江田島市サイクリングマップを作成 ・2箇所のサイクルステーションにおいてレスキューサービスを行うなど、環境整備を進めている
大崎上島町	・商工会と連携して、サイクリストを誘致するためのサイクリングマップを作成中 ・今後、レンタサイクルの導入などを検討していく
尾道地区 旅客船協会	・平成22年9月から23年2月まで、試行という形で、しまなみサイクルーズPASS(自転車を持た乗船する場合の運賃割引制度)を実施 ・広島県内全域の他の航路においても、サイクルーズPASSの取組みを平成23年4月から実施予定
広島県	・尾道市、尾道観光協会、広島県でサイクルトレイン実行委員会を立ち上げ実証実験を実施 ・広島駅～尾道駅間で計7日間試験運行し、約300名が利用 ・平成23年度も引き続き実施予定

た沿岸部のさざなみ海道、呉市内からつなぐるとびしま海道、さらには広島湾エリア（江田島）などでもサイクリングの取り組みが始まっている。

これらの地域の市町や愛媛県側と連携し、将来的には世界一の多島美を楽しめる「瀬戸内サイクリングロード」として誘客につなげるため、広域的に誰もが楽しめるサイクリングエリアの形成に向けて検討会を開催し、各地域・団体の取り組み把握や課題の共有化を図った。

検討会に出席した各団体の取組みは次のとおり。

また、次の点が主な共通課題であることがわかっている。

- 個々の取り組みの面的な連携が不十分で、効果的な情報発信ができていない
- 案内標示や広域的なレンタルシステムなど、受け入れ態勢の整備が不十分

(2) 瀬戸内サイクリングロード資源調査

広島県の沿岸部、島嶼部を中心に、メインとなるサイクリングルートを設定し、ルートの現状確認と課題整理を目的に地域資源調査を実施した。

調査においては関係の自治体だけではなく、地元観光協会、地元商工会、NPO法人などと協働・連携することで総計600件を超える情報を収集。当初予定していた地域に加え、各サイクリングロードを結ぶルートとして大崎上島、佐木島（三原市）まで調査対象が拡大するなど、すでにサイクリングに関する取り組みが広がりを見せている。

今回調査を踏まえて、「瀬戸内 海の道サイクリングロード（仮称）」マップを作成中。これは瀬戸内海に面する広島県沿岸部、山口県沿岸部、愛媛県沿岸部に各島嶼部を含んだ瀬戸内海をサイクリングロー

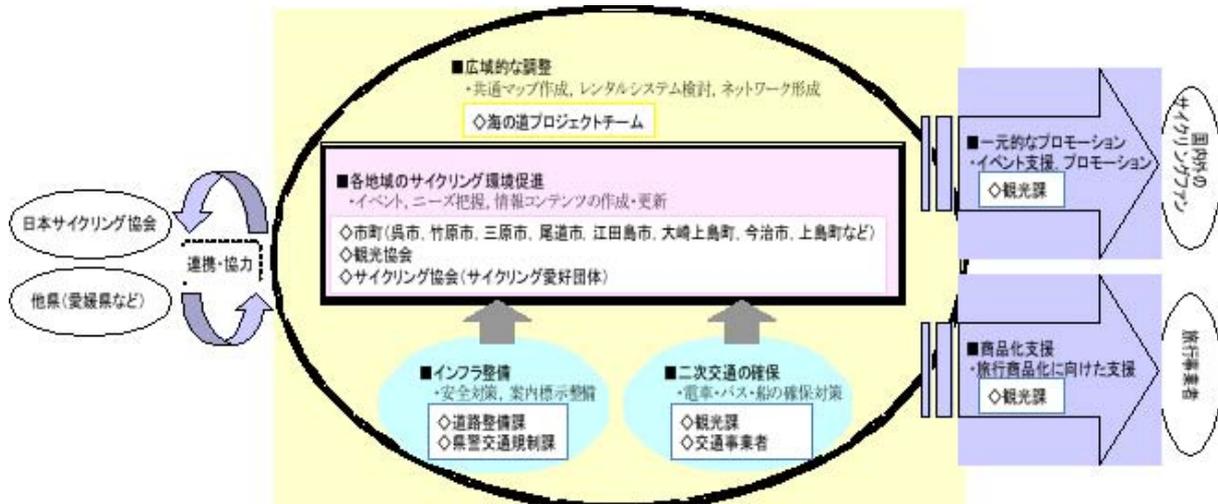


瀬戸内海の道サイクリングロードマップ (仮称・イメージ図)

ドと海上交通で結ぶ壮大なスケールのマップとなっている。

3.今後の取り組み

平成 23 年度以降、サイクリングロード別の地域資源・アクセス等を盛り込んだマップやデジタル情報を整備し、効果的な PR をおこないたい。また、サイクリングロードの整備については、個別エリアの課題を明らかにするとともに、サイクリングに取り組む市町、住民、団体等を後方支援しながら、ハード面およびソフト面での課題解決に取り組んでいく。



来年度の推進体制 (イメージ)

総括（まとめ）

委員長 蓮見 孝

自転車は環境共生の時代に適する無排気の乗り物であるだけでなく、人々の心身を健やかにする優れたフィットネス・ツールでもある。幼児からお年寄りまで、年齢や特性を問わず多くの人々の日常生活用具として認識・活用されているという点で、ユニバーサルデザインの乗り物ともいえるだろう。それゆえに2輪だけでなく3輪のタイプや、車いすと一体化できるデバイスもつくられているのである。

先進諸国と日本における自転車乗用の実状比較

200年ほど前に現在の自転車の始祖となる「ドライジーネ」が誕生した欧州や北米などの自転車先進国においては、自転車の社会的効用が早くから認識され、さまざまな利用促進策や乗用環境の整備が国家的規模で推進されてきた。その方策は大きく4つに分類できるだろう。

- 1) 自転車専用道や駐輪スペース、レンタサイクルシステムの整備
- 2) 車両としての位置づけの明確化と、自動車や歩行者との明確な棲み分け
- 3) 交通マナーの遵守
- 4) 自転車乗用を促進・PRするためのイベントやプロモート活動の実施

しかし日本においては、自転車の社会的位置づけが不明確なままモータリゼーションの時代が到来したことにより、自動車のスムーズな通行と交通弱者である歩行者の保護に偏った道路整備が進められた。その結果として自転車の位置づけは不明確なまま放置され、走りにくい、あるいは乗る楽しみを享受しにくい環境が形成されてきた。日本における自転車の問題・課題は、上記の4分類に照らすと以下のようなになるだろう。

- 1) 自転車専用道や走行レーンの不備や、車道の走りにくさ、歩道走行をせざるを得ない現状。安全・快適な走行はサイクリストのあいまいな判断にまかされている
- 2) 車両としての位置づけが不明確であるため、対自動車、対歩行者の両面で事故が多発
- 3) 自動車による通行妨害や、歩道での自転車の高速走行、また放置自転車等の交通マナーの低さ
- 4) 自転車乗用を促進・PRするためのイベントやプロモート活動の少なさ、自転車文化度の低さ

自転車乗用環境整備の意義と課題

先進諸国では、自転車をポスト・パーソナルカーへの旗手と位置づけ、幹線道路や市内道路における自転車専用レーンの整備や、自動車からの乗り換え促進の活動が積極的に推進されており、ノーカーデーや都市中心部への自動車乗り入れ禁止および2輪車への優遇策、使いやすいレンタサイクルシステムなどが知的なライフスタイルとして自然に受け入れられるようになってきている。自転車は、誰にもわかりやすく受け入れられやすい環境活動のテーマになり得る。多くの人が日常的に使用している自転車を環境活動実践のシンボルと位置づけ、より積極的に活用することによって環境活動が大きく広がっていくに違いない。

日本が取り組むべき喫緊の課題は、諸先進国に比べて遅れをとっている自転車乗用環境の整備であろう。その整備は、国土交通省や地域の自治体における土木的な事業と位置付けられてきた。国土交通省

総括（まとめ）

が推進してきた主要な事業は、1970年代から今日まで全国に整備されてきた大規模自転車道である。しかし道路と付帯設備というハードウェアの整備にとどまり、自転車の魅力や強みをプロモートできる魅力的なサイクリングコースを総合的に整備するというレベルに至らないまま、事業仕分けの対象とされている。またメンテナンスが不十分なため、陥没や砂に埋まった箇所が放置されているという実態も見られる。1970年からはサイクリングターミナルの整備が始まり、63か所が相次いで開設されたが、利用促進策が伴わないために閉鎖されたり公共の宿に変わったりし、現在は全国26か所に減少し、本来の存在意義も希薄化している。国土交通省は2004年に、ハード整備事業とソフト事業を一体化した“まちづくり支援型”の「サイクルツアー推進事業」構想を発表し、全国15のモデル地区が選定され整備がおこなわれた。大規模自転車道の整備がロングライドを想定した“線”の整備であるとする、サイクルツアー推進事業は、グリーン・ツーリズム（G・T）にもつながる“面”の整備という性格を持つものである。しかし実態を調査してみると、短距離のサイクリングロードの路面整備やレンタサイクルの配備程度に留まり、活発な運動の広がりは見られない。

本調査研究の位置づけと経緯

本調査研究事業は、画期的な進展が見られない日本の自転車乗用環境の整備状況を多角的な視点から調査・考察し、よりよいあり方や効果的な方策を導きだし提言しようとするものである。したがってこの調査研究は、自転車乗用環境全般に及び、それゆえに長期にわたる調査研究期間が必要となった。それは大きく、前期（平成13～15年度）と後期（平成17～22年度）に分類できる。9年間に及ぶ調査研究の概要を述べながら、本年度の調査研究の位置づけと成果について報告し、総括としてまとめた。

◆前期：平成13～15年度の調査研究

[平成13年度の調査研究]では、自転車環境の現状と、将来的に整備を図るべき検討事項を明らかにすることを目的に、都心部の幹線道路と自転車道路を対象に、その現状と問題点を実走調査により調査・分析した。都内25幹線道路を実走調査した結果、自動車との混流はきわめて危険性が高く、自転車走行可の歩道を走らざるを得ない実態があること、さらに歩道上も放置自転車等が多く危険であることが明らかになった。さらに、34の自転車道と25の公園内サイクリングコースを実走調査し、それぞれの距離が短くつながりが悪いこと、歩行者との共用による危険性、クルマ止めによる走行のしにくさ、道路補修がなされていない箇所の点在、などの現状を明らかにした。総じて、東京周辺の幹線道路や自転車道が放射状に分断されて存在し、相互の連結性や回遊性に欠けることがわかった。

[平成14年度の調査研究]では、平成13年度の調査・研究で明らかになった「自転車乗用に適する道路相互の連結性や回遊性の欠如」という問題点に着目し、その改善の一方策として、サイクリングに適した既存道路（自転車道路、武蔵野の路21コース、公園、緑地、幹線道路沿いの歩道、迂回路）をできるだけ多く掘り起こし、それらをリンクさせて魅力的なコースを編集し、地図にまとめて自転車乗用の促進に供しようとした。調査対象エリアは首都圏とし、東は荒川、西は八王子、北は埼玉県境、南は多摩川までとした。この範囲内を縦横3kmのメッシュで区切り、自転車乗用に適する道路の存在状況を調べた。実走調査した幹線道路は54、自転車道は57、緑道・遊歩道は49である。その結果、一部の丘陵部を除くほとんどすべてのメッシュ内に、1つ以上はサイクリングに好適な道路が存在することが確かめられた。したがって、それらを巧みにつないでいくことにより、首都圏においては、多様な回遊型コースが形成され得ることを実証することができた。また自転車乗用環境を整備していくために

は、道路や付帯設備というようなハードウェアの整備を進めるだけでなく、多くの人に自転車のメリットを実感してもらうためのソフトウェア、すなわちプロモーション・プログラムを効果的に実施していくことが必要であると結論づけた。

〔平成 15 年度の調査研究〕では、首都圏に限定していた調査研究の範囲を関東圏に広げ、ロングライドとグリーン・ツーリズム（G・T）という、いわば“線”と“面”という2つの視点から、自転車乗用環境の現状と課題について調査研究をおこなった。ロングライドについては、全国に135ある大規模自転車道の中から、広域関東圏（茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川）に存在する27の大規模自転車道を対象とし、53のコースについて実走により乗用好適性について調査と評価をおこなった。それらを可能な限り精密にピックアップし地図上に掲載するとともに、実走による評価を1/200,000の地図に掲載し、巻末に添付した。この調査からは、自転車道が河川敷等のつくりやすいところを選んで整備されているため景色の変化が乏しいこと、また個々の路線が孤立し結節性や回遊性に欠けること、主要駅などからの案内標識がなくアクセスが難しいこと、などの問題点・課題を抽出した。

G・Tについては、首都圏から60km圏内にある茨城県の玉里村（現・小美玉市）をフィールド事例として取り上げ、衰退が進む地域のまちが有する自転車乗用の適性を評価するとともに、サイクリングが地域再生に役立つ可能性について評価した。玉里村には際だった地域観光資源や景勝地があるわけではないが、実走による評価から、丸一日サイクリングが楽しめる基盤が潜在していることがわかった。地域全体をサイクリング・パークとみなして整備を図ることで、好ましい乗用環境の創出と地域活性化を同時に推進することができる可能性を実証した。

◆後期：平成17～21年度の調査研究

〔平成 17 年度の調査研究〕では、“線”としての大規模自転車道に関する調査研究の範囲を、広域関東圏から全国に拡大し、実走とネット調査により調査研究をおこなった。実走とアンケートによる自転車道の評価を、全国および1都7県についてまとめた。とくに評価が低く今後の整備課題と考えられる項目は、「駐車場の少なさ」「公共交通機関の少なさ」「公共交通機関の駅等から自転車道までの案内看板の少なさ」「未整備区間から整備区間への案内標識の不備」「アンダーパス部分での注意喚起の標識の少なさ」「事故発生時に場所を知らせるのに有効な標識・表示の少なさ」「トイレの少なさ」等であった。

また大規模自転車道へのアクセシビリティの評価として、リニューアルされた国土交通省のホームページ「自転車とホームページ：大規模自転車道の紹介」を取り上げ、掲載されている地図等の情報の実用性や操作性についても評価をおこなった。国土交通省のホームページについては、「路線検索のしやすさ」や「役立つ」に対する評価は高いものの、「操作性」「駐車場に対する情報」「コンビニ等の所在情報」「更新頻度」に対する評価は低く、とくに「未整備区間がある場合の連絡経路情報」については、半数以上がわかりにくいと回答した。

〔平成 18 年度の調査研究〕では、前年度に指摘した大規模自転車道の整備課題をハードとソフトの両面からより詳細に調査した。ハード面では、北海道から愛媛県までの33か所の自転車道を対象に、本調査研究を通して課題と位置づけられた「クルマ止め」「案内標識」「案内地図」について詳細な評価をおこない、問題点を抽出し解決策を提示した。クルマ止めでは仕様の不統一や使いにくく危険なものの存在、案内標識や案内地図ではイラストが添付された不正確な情報（縮尺、距離、方位の情報欠落等）や一般道との結節についての情報の不備などが観察された。ソフト面では、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リイベントにおける大規模自転車道の活用実態とイベント開催に

総括（まとめ）

伴う諸問題についてアンケート調査をおこなった結果、既存の自転車道を生かし、積極的に有効活用を図ろうとするニーズが強いことがわかった。

[平成 19 年度の調査研究] では、前年度の調査研究で顕在化した「一般道とのリンクがスムーズではない」という実状に注目し、アメリカで「ミッシングリンク」（ブツ切り状態）と称される概念を紹介しながら、各所で分断されている自転車道を一般道の有効活用によってつないでいく「サイクル・リンク」という新たなしくみの可能性について検討し、先進的な 4 事例を紹介した。

[平成 20 年度の調査研究] では、首都圏に近接する水郷筑波国定公園を対象エリアとして、茨城県や土浦市の協力を得ながらミッシングリンクの発見とサイクル・リンクの構築を試みる実証的調査研究をおこなった。エリア内に存在する既存の大規模自転車道 2 路線がわずか 500m 程度の区間でつながっていない状況等を発見し、それに対する解決方法の提示や、船を活用したモータルミックスによるコースの立案、情報提供の方法、付帯設備のよりよいあり方などをまとめた。

[平成 21 年度の調査研究] では、過去 7 年間に及ぶ調査研究の成果を総説的なガイドラインにまとめ、自転車乗用環境の整備をめざす自治体や事業所、関係団体、サイクリストの活動に供されることをめざし、大きく「ビジョン」「ストラテジー」「プログラム」に分けて、自転車乗用環境のあるべき姿を描き出す試みをおこなった。

本年度の調査研究について

平成 22 年度の調査研究では、8 年間に及ぶ本調査研究の蓄積を生かしながら、「自転車の魅力や強みを効果的にプロモートできる魅力的なサイクリングコースを総合的に整備する」という、本来の自転車乗用環境整備のあるべき姿について考察し、その可能性を提示した。自転車先進諸国に比して自転車の社会的位置づけが低く乗用環境の整備が遅れている日本において、今まで着実に整備が進められてきた大規模自転車道やサイクリングターミナル等を最大限に活用し、さらに既存の道路や付帯設備、公共交通等、観光資源との効果的なリンク化を図ることによって、地域振興や観光立国をめざす施策にも自転車を生かすことができると考えた。道路行政という“線”の整備に留まっていた自転車乗用環境の整備を、点在する拠点や多様な線とつなぎリンクさせることによって、“面”としての魅力的な自転車乗用エリアに整え直すことができるはずである。自転車の強みは、そのスピードにもある。ウォーキングよりも景色の変化を実感でき、自動車よりもゆっくりと地域の味わいを賞味できる“ほどよいスピード感”が、自転車の持ち味なのである。

本調査研究の進め方は、まず自転車を活用し積極的に観光の魅力化や地域ブランディングをおこなっている地域や自治体を事例として選び、実走を基本とする調査と分析研究をおこなった。事例を、大きく 3 つのタイプ（テーマパーク型、テーマコース型、ロングライド型）に分類し、さらにそれぞれを 3 つのエリア（都市、郊外、景勝地）に分類して調査結果をまとめ、5 つの視点（アクセシビリティ、ユーザビリティ、アメニティ、エンタテインメント、ホスピタリティ）から評価した。さらに、日頃からロングライドを実践している委員やワーキングのメンバーの体験的知識を集め、サイクリストへのきめ細かいサービスのあり方について、コラムというかたちでまとめ提示した。

今後、自転車への社会的期待値はますます高まっていくに違いない。それに伴って、おもてなしの文化が醸成され、景勝地が多く比較的コンパクトなランドスケープを持つ日本では、欧米の先進国を凌駕する魅力的なサイクリングコースが生まれる可能性がある。そして自らの潜在的魅力を磨き上げ、交流人口の増加をめざす地域づくりの胎動と競い合いが高まることになるだろう。本調査研究が、多くの自

治体や事業者、そしてサイクリストに活かされることを望みたい。

「本調査研究の概要」でも述べた通り、本事業は、第Ⅰ期と第Ⅱ期の調査研究を合わせると9年もの長きにわたる。本事業は、調査研究委員会委員およびワーキンググループメンバーの強力な支援と尽力によって成し遂げられてきたものであり、厚く感謝したい。また本事業の推進にあたっては、JCA傘下の各都道府県サイクリング協会会員、さらに国土交通省、広島県をはじめとする多くの自治体、そして自転車乗用の振興活動に関わる市民団体など、数え切れないほど多くのみなさまのご協力に支えられてきた。改めて、自転車を愛し、その乗用環境の改善・整備に努力されてこられた関係各位に、心より御礼を申し上げます。

平成 22 年度「自転車乗用に関する調査研究事業」

報 告 書

- 観光資源の魅力化におけるサイクリング活用方策の調査研究 -

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

2011 年 4 月