平成２１年度

自転車乗用に関する調査研究事業
報　告　書

－ サイクル・リンク化によるサイクル先進圏構築へのガイドライン －

財団法人 日本サイクリング協会

KEIRIN 競輪補助事業

COP15 サイクリングツアー

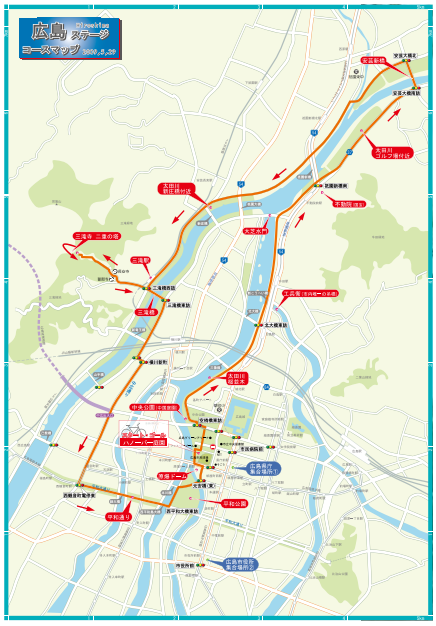
地球温暖化防止への思いをアピールするため 2009 年 5 月におこなわれた COP15 サイクリングツアーでは、デンマーク駐日大使とともに全国 9 カ所を自転車で巡った。訪問した各自治体の首長から受け取った環境メッセージは、その年の 12 月に COP15（第 15 回気候変動枠組条約締約国会議）の開催が予定されていたコペンハーゲンで、環境大臣に手渡された。（写真提供：日本サイクリング協会）

サイクルリンク 1

福島大会／東京大会、安城大会に続き、福島市の十六沼公園からサイクリングがスタート

札幌大会／赤レンガの北海道庁前をサイクリングするデンマーク大使と参加者

COP15 サイクリングツアー



広島大会／平和への想いを強く抱いて原爆ドームの前を走るデンマーク大使

京都大会／国内最終ステージとなった

デンマーク国会議事堂で近藤大使からコニー・ヘーデゴア環境大臣に環境メッセージが手渡された

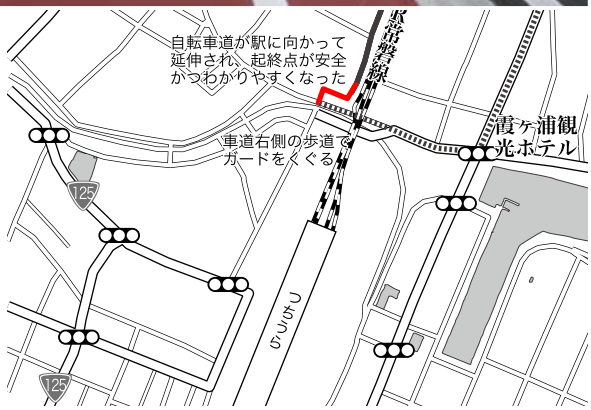
つくばりんりんロード起終点の改修

サイクルリンク2

土浦駅西口にある「筑波自転車道（つくばりんりんロード）」の起点が改修された。これは本調査研究委員会の成果が反映されている。昨年度、夏と秋に土浦市と茨城県に現状の説明と要望をおこなったが、いずれも「難しい」との答えであった。それが年度の終わりに大整備がおこなわれた。案内が不明確で狭隘な場所にあったものが、市民や来訪者からも見えやすく、明るく広く、しかも安全になっている。昨年度の報告書には他の指摘箇所もあり、さらなる整備計画が検討されることを期待したい。

筑波自転車道

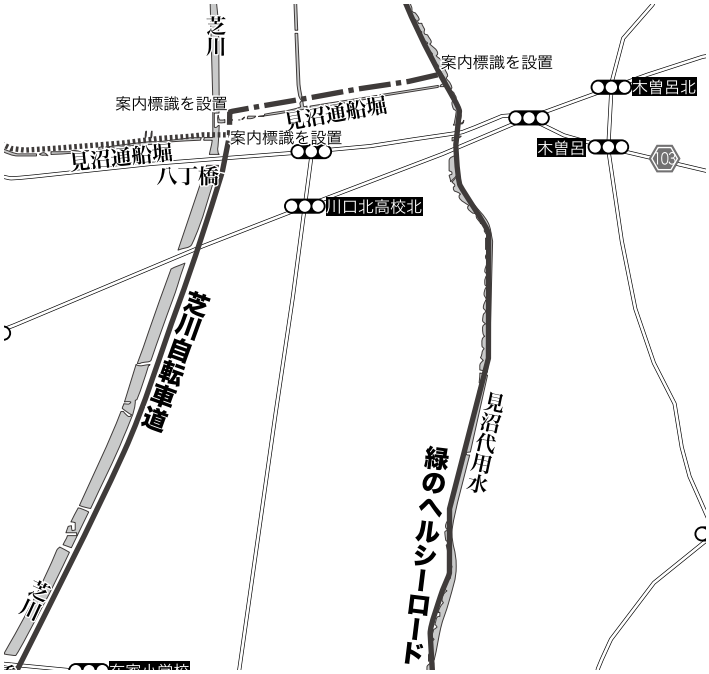
霞ケ浦自転車道



芝川自転車道と緑のヘルシーロードとの接続部

サイクルリンク3

芝川自転車道整備区間終点と緑のヘルシーロード中間地点は目と鼻の先。接続する道は見沼通船堀沿いで、四季折々の風景が楽しめる。



平成 21 年度

自転車乗用に関する調査研究事業

報　告　書

- サイクル・リンク化によるサイクル先進圏構築へのガイドライン -

目　次

口　絵　　COP15 サイクリングツアーほか …… 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

本調査研究の概要…… 8

第 1 章　サイクル・リンクの理念と背景　…… 11

第 2 章　サイクル・リンク構築の手順 - 水郷筑波国定公園を事例に - …… 50

第 3 章　サイクル・リンク構築のための具体的方策（事例の紹介）…… 53

資料編　お奨め自転車道 30 選 …… 98

総　括（まとめ）　……134

平成 21 年度「自転車乗用に関する調査研究事業」

- サイクル・リンク化によるサイクル先進圏構築へのガイドライン -

–調査研究委員会–

委員長	蓮見　孝	筑波大学大学院	教　授
委　員	堀内　正弘	多摩美術大学	准教授
	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	運動部次長
	大脇　鉄也	国土交通省国土技術政策総合研究所	
	澤田　裕	フリーランス編集者	
	丸山　俊英	（財）自転車産業振興協会	統括事業部次長
	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
	青山　俊士	茨城県サイクリング協会	常任理事
	佐藤　米治	（財）日本サイクリング協会	専務理事
事務局	高谷　徳成	オフィス泰平（有）	代表取締役
	小林　博	（財）日本サイクリング協会	業務第一部次長
	山口　文知	（財）日本サイクリング協会	業務第一部課長
	矢島　淳	（財）日本サイクリング協会	業務第一部業務係長

（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 5 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」をおこなってきた。環境共生のあり方や健康についての市民意識が大きな高まりを見せるなかで、生活に身近な実践活動と位置付けられる自転車乗用の環境を整備し、その利活用の促進を図るための効果的な方策のあり方について調査・研究をおこなうことを目的としている。本報告書は、平成 21 年度におこなった「自転車乗用に関する調査研究事業」の成果について報告するものである。

本調査研究では初年度の平成 17 年度に、自転車乗用に供される既存インフラストラクチャとして注目される全国 135 カ所に及ぶ「大規模自転車道」(「自転車道」と略す）を対象に、その施設や設備の現状に対する実走調査と評価をおこなった。平成 18 年度には、ハード面の問題･課題として指摘した「クルマ止め」「案内標識」「案内地図」などについて詳細な調査・研究をおこなうとともに、各種イベントにおける自転車道の活用状況や問題点についてまとめた。平成 19 年度には、2 年間に及ぶ調査・研究を通して浮かび上がった「自転車道などの自転車乗用環境の分断やつなぐしかけの欠如」という基本的な問題点に焦点を当て、自転車道と一般道を効果的につなぐことによって既存の施設の有効活用を図ろうとする「サイクル・リンク」という概念を提示した。さらに平成 20 年度には、サイクル・リンク形成のモデル地区として、茨城県南に広がる「水郷筑波国定公園」を選定し、多角的な視点からサイクル・リンクの概念適用を試み、その有効性を確かめようとする実践的な研究をおこなった。

本年度は、平成 17 年度から 5 年間にわたり継続的におこなってきたサイクル・リンクなどに関する調査研究事業の成果を、大きく「ビジョン（理念)」「ストラテジー（戦略)」「プログラム（実践項目)」の 3 部に分けて整理し、総説的な「ガイドライン」としてまとめるものである。

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、サイクル先進圏づくりをめざす自治体など、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、自転車乗用環境の整備およびその利活用の一層の促進に生かされれば幸甚である。

平成 22 年 3 月

本調査研究の概要

調査研究の目的と背景

（財）日本サイクリング協会は、実践的調査・研究活動を積層させることにより、単発的な調査研究では発見しにくい本質的な問題点を明らかにすることを目的に、8 年間にわたる調査研究事業を継続的におこなってきた。それは、「自転車道などの自転車乗用環境の分断や、つなぐしかけの欠如」という、わが国の自転車乗用環境の根本的な問題点の存在に着目したからである。個々に見ると優れた施設や設備、サービスではあっても、実際に利用する立場で現状を観察してみると、それら相互をつなぐ仕組みや配慮が欠如していたり不十分であったりするために、総体としては魅力に欠ける自転車乗用環境になっているケースが多々発見された。本研究では、このような分断状況を「ミッシングリンク」と称し、それをつなぐしくみとして「サイクル・リンク」と呼ぶ新たなキーワードを導き出している。

本年度は、自転車道と一般道を効果的につなぐことにより、既存の施設を最大限に有効活用し、さらに付帯的に施設や設備、サービスなどを整備しながら、広域的な自転車乗用環境の魅力化を図ろうとする方策のあり方について研究し、その成果を「ガイドライン」というかたちにまとめることを試みる。今後はこのガイドラインを複数の地域を対象に試行的に導入する社会実験をおこない、その効果を検証するとともに、より精度の高いガイドラインにまとめていく活動が必要である。

調査研究の経緯

「自転車乗用に関する調査研究事業」は、平成 13 年度（2001 年度）より今年度まで、8 年間にわたり継続的におこなってきた調査研究事業である。この一連の研究は、「第Ⅰ期」（平成 13 年度～ 15 年度の 3 年間）と、「第Ⅱ期」（平成 17 年度～ 21 年度の 5 年間）に分けられる。第Ⅰ期は、主に「東京都中心部とその周辺の首都圏地域」に的を絞って自転車乗用環境の調査研究をおこなったものであり、第Ⅱ期では、主に「全国 135 路線の大規模自転車道」に的を絞り自転車乗用環境の調査研究をおこなっている。

第Ⅰ期各年度の調査研究概要

第Ⅰ期の調査研究では、東京都中心部およびその周辺の首都圏地域の主要幹線道路を対象に、自転車乗用の好適性について評価した。その結果、生活拠点と位置付けられる複数の町を結ぶ国道等の幹線道路には、自転車では走りにくく危険な箇所が多数存在し、早急に整備を図る必要があることが明らかとなった。また、河川敷を利用したサイクリング道路や緑道などの自転車乗用に好適と思われる道路（「サイクリング好適道路」と称する）についても調査をおこない、サイクリング好適道路は各所に存在するものの、相互につながりが悪く〝ブツ切れ状態〟（以降「ミッシングリンク」と呼ぶ）となっているため、「ポタリング」（短距離のサイクリング）や「ロングライド」（長距離のサイクリング）の双方ともに楽しみにくい乗用環境となっている実態を明らかにした。この実態を逆にとらえ、「つなげる工夫」を積極的におこなえば、どこからでもサイクリング好適道路にアクセスでき、［自宅発～自宅着］のロングライド・サイクリングが楽しめる基盤環境が存在するはずであるとの仮説を立て、その検証調査をおこなった。具体的には東京・多摩地区を一辺 3㎞のメッシュで区切り、サイクリング好適道路の分布状況を確かめてみた。その結果、ほとんどすべてのメッシュにサイクリング好適道路が存在するという事実を確

サイクリング好適道路が存在するという事実を確認したメッシュ地図

認した（上図参照）。

さらに東京都の外周を囲む広域関東圏を対象にした調査研究をおこない、ロングライドとグリーンツーリズム型ポタリングの可能性について評価をおこなった。この調査研究から、ロングライド型サイクリングの普及・促進を図るためには、河川敷や堤防上などを流用することが多い既存のサイクリング道路などに加え、幹線道路に沿った広域自転車道の整備を図り、それらをつなぎ回遊性を高めていくことが有効であること、また鉄道や駐車場などの補完的乗用環境の整備が求められるとの改善方向を導き出した。また、関東圏の各地域には、多くの歴史的・文化的な固有資産が多数現存しており、ポタリングが楽しめる魅力的なコースを容易につくれる基盤があることを明らかにした。

第Ⅱ期各年度の調査研究概要

平成 17 年度の調査研究では、調査研究の範囲をロングライドに利活用される全国 135 路線の大規模自転車道に拡大し、JCA 傘下の 1 都 7 県協会（群馬、栃木、茨城、埼玉、千葉、東京、神奈川、静岡）による実走調査や、自転車会員 2 万人を擁するネットサイト「スポーツエントリー」の登録会員を対象とするアンケート調査、さらに大規模自転車道を管理する 1 都 7 県の自治体に対するアンケートと聞き取り調査をおこない、その結果を集計・分析した。国土交通省のウェブサイトに関する評価については、全体としては高評価だが、操作性や駐車場の情報提供などに問題があることがわかった。全国および 1 都 6 県を対象とする路線評価では、輪行時の公共交通機関の利便性の悪さやパーク・アンド・ライド時の駐車場の少なさ、案内標識の不備などがマイナスに評価され、総じてアクセシビリティ（アプローチのしやすさ）の悪さが利活用の阻害要因になっていることが認められた。また、未整備区間の走行環境の悪さ（標識など）も挙げられた。走りやすさを阻害するクルマ止めや歩道との兼用部分における段差の存在、整備後のメンテナンスの悪さ、休憩所やトイレの少なさなどユーザビリティの問題も明らかになった。

平成 18 年度の調査研究では、大規模自転車道の個別評価および大規模自転車道を利用したサイクルイベントについての問題点を明らかにした。全国 33 カ所の大規模自転車道を対象として、起点から終点まで未整備区間を含めて実走し、「クルマ止め」「案内標識」「案内地図」について評価基準を設けて

評価し、それぞれの設置やデザインにおける留意点について詳しく解説している。サイクルイベントの調査では、協会傘下の全国 47 都道府県サイクリング協会を対象に、各協会が主催する各種イベントについて、イベントの距離、参加人数、利用区間、利用の経緯などについてアンケート調査をおこなった。その結果、大規模自転車道の存在を貴重なものとして認識し、積極的に利用しようとする姿勢が明確に見られた。また利用者の立場から、トイレや休憩所の不備、道幅の狭さ、クルマ止めの改良、路面の補修などの要望点を明らかにするとともに、今後の整備に役立つと思われるさまざまな意見を記録している。また、本報告書においては各都道府県サイクリング協会の協力により、全国の自転車道を対象とした「資料編　お奨め自転車道 30 選」を巻末に掲載した。

平成 19 年度には、各所で分断されつなぐしかけに欠ける自転車道の状況をアメリカで使用されている「ミッシングリンク」という言葉で表現し、それらを一般道の効果的な活用により走りやすい道に整備しようとする「サイクル・リンク」と称する新たな概念を提示した。サイクル・リンクを単に道路をつなぐしかけと限定せず、広く自治体間で統一されていないサインや色の統一、連携・交流による広域サイクリングイベントの実施など、さまざまなモノ（ハード）やコト（ソフト）、人や環境をつなぐしかけとして位置付けている。世界の自転車先進国ですでに意欲的におこなわれているサイクル・リンク化の先進的事例を紹介するとともに、国内でも取り組まれているサイクル・リンクの実践事例を調査・紹介しながら、サイクル･リンクを推進するための施策のあり方をハードとソフトの両面から提示した。また、資料編として「『統一サイン、色彩』の国内事情」および「自転車に係わる最近の動き」を巻末に掲載している。

平成 20 年度は、継続的な調査研究を通して発見されたミッシングリンクを、サイクル・リンクと呼ぶ新たな概念によってつなぎ、既存の自転車乗用環境を画期的に改善していこうとする仮説の検証をおこなうために、特定の地域を選択し、実走を基本とする現状調査（ミッシングリンクなどの問題点の発見と整理）をおこない、サイクル・リンク構築のための検討に基づいて具体的な施策提言をまとめようとした。モデル地区として茨城県南に広がる「水郷筑波国定公園」を選定し、茨城県企画部、土浦市、かすみがうら市、行方市、小美玉市のバックアップをいただきながら、多角的な視点からサイクル・リンクの概念適用を試み、自転車乗用環境の先進モデル地区を構築しようとするフィールドリサーチ型の調査研究を推進し、サイクル・リンクの可能性を確かめた。

以上の概要と経緯のもと、本年度は今までの調査研究事業のすべての成果を俎上に載せ、それらを大きく「ビジョン（理念）」「ストラテジー（戦略）」「プログラム（実践項目）」の 3 部に整理・分類し構造化することにより、サイクル先進圏づくりを進める自治体など自転車乗用環境の整備に関わる関係者の参考書として活用されるような総説的な「ガイドライン」としてまとめ上げることをめざす。

第１章　サイクル・リンクの理念と背景

1-1　自転車乗用環境整備の意義

地球温暖化は、世界が連携して強力に取り組むべき今日的重要課題であり、排出抑制目標が示される現実的な実践課題となっている。アメリカのオバマ大統領が政策提案したグリーンニューディール政策や鳩山政権の排出ガス 25%削減の公約など、主要な政策課題として位置付けられるとともに、ハイブリッドやコージェネレーション・システムなどさまざまな新技術開発やその導入が積極的に進められるようになっている。市民の環境意識も高まりを見せており、マイ箸運動やレジ袋の有料化、またマータイ氏が唱えた「MOTTAINAI キャンペーン」に注目が集まるなど、日常生活の中で、さまざまな環境配慮の活動が自然に受け入れられ実践されるようになっている。

なかでも自転車は完全無排気という特性を持つだけでなく、だれもが楽しく環境活動の実践ができるという点で社会的にも注目されており、COP15 の広報のために駐日デンマーク大使のメルビン氏が日本全国 9 カ所でおこなった COP15 サイクリングツアーは、多くの参加者を集めるとともにメディアにも大きく取り上げられ注目を集めた。

さらに自転車には、健康維持と体力増強に有効な有酸素運動であるというメリットもある。特に近年急速に進む少子高齢化により、高齢者とその予備軍の人たちには、モータリゼーション発展以前の主要移動機器であった自転車に回帰する傾向が見られる。「アクティブエイジング」（注 1）という調査結果を参照すると、50 歳以上の人を対象とした調査において、参加したいスポーツの第 1 位にサイクリングが挙げられている（男性で 1 位、女性では 5 位）。

今後サイクリングは、ウォーキングなどとともに、だれもが気軽に取り組める効果的な健康維持プログラムとしてますます普及していくことが予想される。事実、先進諸国においては、交通手段としての自転車の普及・活用が、これからの環境志向型社会の切り札として有効なものであるとの認識が共有されるようになり、それにともなって自転車専用レーンの整備やレンタサイクル・システムの導入など、具体的な自転車乗用環境の整備が着実に進められている。

しかし日本においては、道路交通法をはじめとして自転車の社会的位置づけがあいまいなままになっており、自転車乗用環境の整備も、河川敷や鉄道廃線敷の転用による自転車道の整備というようなレクリエーションとしての位置付けに留まっているように見える。

本調査研究では、自転車乗用の促進を、環境・共生および健康社会の実現を一体的にめざす重要な実践課題と位置付け、既存の自転車乗用環境（インフラ、ソフト）を最大限に有効活用し効果的にリノベートさせるしくみとして、「サイクル・リンク」という概念を提示する。

本事業のテーマである自転車乗用に関する調査研究を通して、官民が一体となった自転車乗用の普及・促進を図っていきたい。

注 1. 中高年者の身体活動に対する潜在的ニーズと選択肢の予測調査 - アクティブエイジング全国調査 2008、（財）健康・体力づくり事業財団、2009 年 3 月

1-2　ミッシングリンクとサイクル・リンクの概念

アムステルダム（オランダ）やコペンハーゲン（デンマーク）など自転車活用が早くから推進されている欧州の都市では、都心部にあるほとんどの幹線道路に自転車レーンが設置されている（下写真参照）。アメリカでは欧州に比較すると近年、1990 年代になって連邦政府による自転車マスタープラン策定に対する奨励制度が導入され、都市部における自転車走行環境の整備が急速に進められてきた。そのなかで出てきたキーワードが「Missing Link：ミッシングリンク」である。ミッシングリンクとは、自転車走行環境の形成段階において断片的に整備された自転車レーン等の〝不連続部分〟のことを指す。そもそもミッシングリンクとは高分子化学において、分子の構造が切れている状態を示す用語であるが、そのアナロジーとしてさまざまな分野で使われている。

コペンハーゲンの自転車レーン

アメリカなどでは、自転車レーンに不連続部分＝ミッシングリンクがあれば安全に走行できないので、「それをいかにしてつなぐか」が社会的な課題となり、ミッシングリンクをつなげる方法について検討がなされる（下写真参照）。特に市民の側からミッシングリンクの検証や提案がなされることが多い。自動車と異なり、自転車は必ずしも自転車レーンや自転車専用道路といった純粋なかたちで整備されなくても、いわば次善の策でも実用になる。したがってミッシングリンクの解決方法は多面的に検討され

ミッシングリンク解消をアピールするホームページ：米国マディソン

る。例えば民地内の通り抜け通路を活用するケース、あるいは歩道橋が障害となっていた箇所では、市民団体が手作りで自転車を押し上げやすくするためのガイドレールを設置したところ、その後正式に設置されたというケースもある。

より小さなスケールにおいては、交差点や路面電車の停留所で自転車レーンの連続性が途切れるということもミッシングリンクである。この問題に対しては、交差点部分の路面（車道）に白線で区切られた自転車通行帯を表示するという手法が導入される。車道との交差部分での自転車通行帯の視認性を高めるためには、自転車通行帯を青色に塗ることが一般的である（下写真参照）。これはポートランド（オ

停留所でのミッシングリンク解消

交差部で自転車レーンを青色に塗装する

レゴン州）で最初におこなわれたが、この手法は今では全米的に、そして欧州の都市にも普及している。

このようにして大きなスケールから小さなスケールまで、自転車走行環境の不連続部分をなくすことで、長距離にわたって安全に走行できる「自転車ルート」のネットワークが生み出される。自転車ルートは標識や路面標示によって誘導され、都市によっては自転車ルートに番号がふられて管理されている。サンフランシスコでは、南北方向は奇数、東西方向は偶数の番号を持つ自転車ルートが中心市街地全域にくまなく制定されており、番号をたどっていけば目的地に着けるようなシステムとなっている（次ページ写真参照）。

わが国では自転車レーン（道路交通法に基づく交通規制による自転車専用通行帯）の整備が大変に遅れており、道路改良工事の年次施工分だけ自転車レーンが出現し、その前後はまったく普通の道路のま

サンフランシスコの自転車ルート標識

ロンドンの自転車ルート標識

まであるといったケースも多い。また、歩道上に色分けして敷かれた自転車通行帯は、さらにさまざまな歩道上の障害物による分断箇所が多い。現状では自転車走行環境の理想型である自転車レーンの整備のテンポは遅く、欧米の自転車環境整備先進都市に比べると、いわば〝ミッシング〟の部分のほうがよほど長いので、一般道の自転車レーンの整備にその概念を適用するのは難しいといえよう（次ページ写真参照）。

わが国で〝ミッシングリンク〟の概念をすぐにでも適用が有効なのは、大規模自転車道などすでにルートが定められており、利用者が多い自転車専用道路等に関わるケースである。現地で実走調査をしてみると、起終点などでの一般道との接続部分、都市中心部や幹線道路などを横断する部分などで、その先どちらに進めばいいのかわからないといったミッシングリンクが多く見受けられる。そのミッシングリンクを解消することで、より長距離にわたって安全に走行できる自転車ルートを生み出すことができる。本調査では、このように主要な自転車ルートを連携すること、あるいは連携して生み出された広域にわたる自転車ルートのことを「サイクル・リンク」と名付ける。

これまでの自転車ルートは道路管理者等が現場対応で整備を進めてきたきらいがある。それに対し「サイクル・リンク」は、より上位のマスタープランとして位置づけられ、明確な目的を持って広域的に整備されることが望ましい。サイクル・リンクは常に自転車利用者の視点から検証されることで、自転車利用者に必要な施設（休憩所など）や、既存の施設（名所、近隣のコンビニエンスストアなど）との連

日本における不連続な事例（その 1）

日本における不連続な事例（その 2）

続性も考慮に入れたものとなる。それらの要素がわかりやすいサインシステムによって自転車利用者がアクセスしやすいような配慮がなされる。大規模自転車道のおもな利用イメージを柱にサイクル・リンクを構築すると、「自転車を使った観光」というジャンルが浮かび上がってくる。これは欧米の都市に見られる、いわば「都市型」の自転車ネットワークに対して、サイクリング利用者を主なターゲットとした「地方型」の自転車ネットワークだといえよう。

サイクル・リンクを構築するためには、自転車ルートのミッシングリンクを解消することが課題となるが、欧米のケースにならうと、必ずしも新規に道路施設を設置しなくても、既存のルートから開拓して連続性を確保できる場合が多いと考えられる。マスタープランに基づいた実地検討をおこない、不連続部分＝ミッシングリンクを特定できたら、接続部分の一部構造の改善、自転車ルートの連続性を示すサインの設置や既存サインの改善・統一といった、具体的な手法を現場対応で開拓するという流れが考えられる。

サイクル・リンクを構築するためには、まずその目標を明確にし、行政の各セクションを横断的にまたいだ検討をおこなう体制を作る必要がある。言葉のあやになるが、いわば行政セクション相互のミッシングリンクの解消をすることが必要である。そして市民や民間セクターとの連携を軸に、人々の意識をつなぐことから始めなければならない。

1-3　日本におけるサイクリング環境整備の経緯

1-3-1 「大規模自転車道（＋サイクリングターミナル)」について

「車道とは分離した自転車道を」の声が上がる

昭和 30 年代以降、自動車保有台数の急速な増加に道路整備が追いつかず、交通事故死者数が日清戦争での日本の戦死者を上回る勢いで増加し、「交通戦争」と言われる事態となった。都市では道路混雑で路面電車やバスの定時運行が困難となり、年々低下する運行速度に市民の信頼は薄らいできた。全国各地で市内電車の撤去が始まったのもちょうどこの頃である。

一方、昭和 40 年代に入ると爆発的なサイクリングブームが訪れて、軽快なスポーツ車が普及するようになってきた。しかし、混雑する道路を自動車と並んで走れば、自転車が事故に遭うのは自明のことである。自転車関連の死亡事故は、交通死亡事故全体の 10 〜 13%に達していた。また、そのわずかに前となる昭和 30 年代の中頃からは、車道とは分離した形の自転車道を作れないだろうかとの声も出始めた。そして、昭和 40 年初頭になって自転車道法の立案が具体化し、「交通戦争に第 3 の道路を」のスローガンを掲げた「自転車道路建設促進協議会」が発足した。

難産の末、自転車道法が成立

「交通戦争から被害者の立場にある自転車や歩行者を守ろう。そのためには交通事故の根本原因とされている高速車（クルマやオートバイ)・低速車（自転車)・歩行者の混合交通を排徐し、分離交通による秩序の確立が急務である。観光地も安心してサイクリングやハイキングできる道路が余りにも少ない。交通安全と健康な生活のために、自転車道路や歩道をつくろう。」

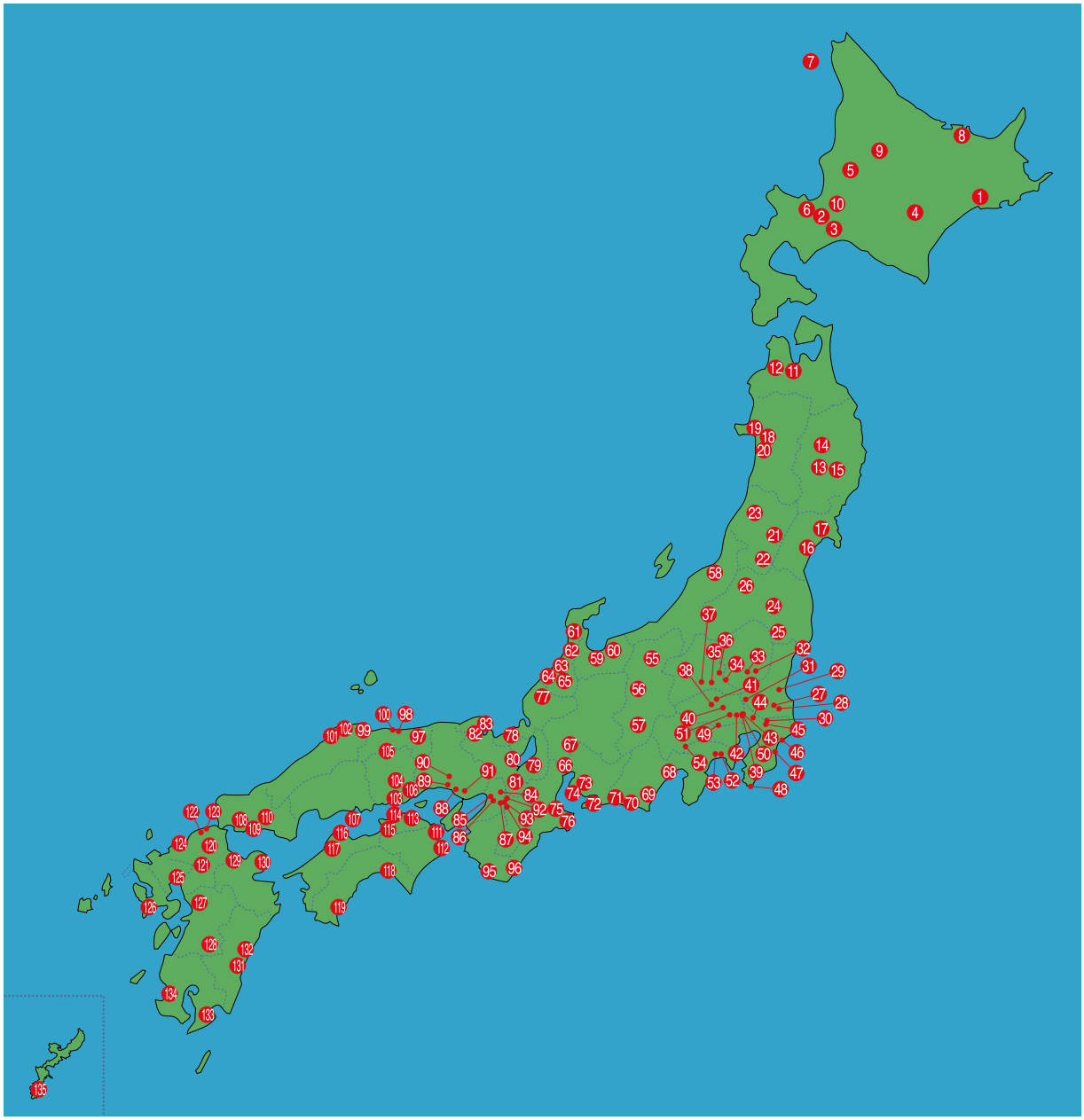
これは昭和 41 年 9 月、同協議会発起人が関係各方面に送ったあいさつ状の一節、目的に関する文章である。①自転車関係 160 団体への協力呼びかけ、②国会請願、③地方自治体への陳情署名運動、④地方組織の結成、⑤モデル道路の建設、⑥法規整備などの促進を当面の運動内容としてスタートした同協議会は、自転車道の先進国であるオランダやドイツに関する情報収集のほか、国内の調査も実施。その結果、徳島市や高知市、長岡市にわずか数㎞ながら自転車道の先駆が存在することがわかった。これらは自転車交通事故防止のため、地元警察の要請で各国道工事事務所が設計施工したものである。

先述した自転車道法案については、建設大臣を務めた遠藤三郎代議士が衆参両院議員約 200 名を擁する「自転車道路建設促進国会議員懇談会」の代表世話人として尽力し、議員提出法案として成立をめざす方針を立てた。そして、昭和 44 年に入って「自転車道の整備等に関する法律」案は国会提出の運びとなったが、当時の国会混迷のあおりを受け、惜しくも審議未了となった。

それでも「自転車道路建設促進協議会」はあきらめず、全国各地で署名活動をおこなった結果、148 万人の署名を集めることに成功。昭和 45 年 3 月､第 63 回国会衆･参議院本会議で全会一致で可決され、「自転車道の整備等に関する法律」は成立した。これを受けて道路法、同施行規則、道路交通法などの一部改正がおこなわれ、標識令に新しく自転車道標識が加えられた。

「太平洋岸自転車道」建設計画を陳情

自転車道法成立に至る経緯は以上のとおりだが、それとは別に昭和 43 年 9 月、「自転車道路建設促



全国 135 路線に上る大規模自転車道

進協議会」が改組した「自転車道路協会」は、「全国一周自転車道路網構想」のプランを携えて保利茂建設大臣に陳情。昭和 44 年に入って協会は、地方組織を動員してサイクリングコース候補地選定調査を実施し、内容をさらに充実させた。そして同年 10 月、「全国一周自転車道路網構想」の第 1 次計画として、「太平洋岸自転車道」建設計画を坪川信三建設大臣に陳情したうえ、関係 6 県に呼びかけた。

当時は「自転車道の整備等に関する法律」案の骨子が固まりつつある段階で、自転車道は第一に車道における自動車との分離によるもの、第二にはレクリエーションを兼ねる専用道とするものとの 2 点に分けられていた。その後者の具体的ビジョンとして、スケールの大きい、そして明るく伸びやかなイメージの「太平洋岸自転車道」案が、陳情対象として取り上げられたのである。その内容は千葉県の銚子を起点とし、神奈川・静岡・愛知・三重の各県を経て和歌山県に至る延長 12OOkm、黒潮寄せる太平洋岸を走る緑の自転車専用道を建設しようという雄大なものであった。

大規模自転車の展開

「自転車道路協会」は引き続いて、各地の自転車道を体系的に整備するための「全国自転車道幹線網５万キロ構想」計画を発表。昭和 45 年から「太平洋岸自転車道」を皮切りに、「関西史跡周遊自転車道路」、そして四国・東北・九州・中国・北海道の各一周自転車道路と、調査は営々と続いた。そして、この努力は昭和 48 年度からの「大規模自転車道整備事業」によって報われることになった（前ページ図参照）。

その「大規模自転車道整備事業」は、自転車交通の安全を確保し、あわせて国民の心身の健全な発達に資することを目的とするわが国の代表的なレクリエーション系自転車道としスタートしたものである。ことに自然公園、名所・旧跡、スポーツレクリエーション施設などと密接な関係をもっており、そのルートは河川堤防や鉄道廃線敷などを有効に利用している。さらに都道府県道として認定のうえ、国がその事業費の一部を補助して整備を図ることになっている。

このようにして「大規模自転車道整備事業」は、昭和 48 年度から 40 年近くにわたって継続されてきた結果、平成９年度に計画延長 4,087㎞のうち 2,004㎞が、平成 20 年度現在では計画延長 4,277㎞のうち 3,440㎞が完成した。ちなみに、平成９年度以降に新たに着工された大規模自転車道は霞ヶ浦自転車道のみであり、この事業が既存の大規模自転車道の整備へと完全にシフトしたことがうかがわれる。

なお、大規模自転車道構想が発展したものの一つに、昭和 63 年度を初年度とした「自然と文化・歴史のふれあい回廊」整備計画があった。この計画は、豊かな自然環境やすぐれた史跡・名勝や公園・スポーツレクリエーション施設を、自転車道、遊歩道などで有機的に連結したネットワークによって、うるおいのあるレクリエーションゾーンを形成しようとするものである。

これは後の平成 15 年に、自転車道と観光資源などの連携により観光施策を推進する「サイクルツアー推進事業」へと発展。全国 15 地区がモデル地区として指定を受けた。この詳細、および近年の大規模自転車道の実態については別の項にて紹介する。

サイクルスポーツの拠点として

昭和 45 年 10 月、三重県大宮町に本邦初となる 120 名収容の「サイクリングターミナル」がオープンした。それから 40 年が経過した平成 21 年度末におけるサイクリングターミナルは、現在は北海道から九州まで、全国に 25 か所ある。

このターミナル整備事業は、青少年が安全にかつ快適に、しかも経済的にサイクリング旅行ができることを目的として始まった。当初は先述した「全国一周自転車道路網構想」が練られた時点であり、そのネットワークの中継拠点となることも想定されていた。

現在はサイクリング旅行における宿泊以外にも、貸し出し用自転車（レンタサイクル）なども用意されているため、自転車を持参しなくてもファミリーやグループで一日ゆっくりとサイクリングを楽しむことができる。また、個人や家族での宿泊ばかりでなく、グループでの研修や懇親会などの催事にも利用されている。

リーズナブルな宿泊料金で、中には温泉施設を備えるところもあり、地元の素材を使った四季折々の料理も魅力のひとつとなっている。

■全国の「サイクリングターミナル」

北海道・東北

［北海道］音更町サイクリングターミナル「はにうの宿」
［秋　田］秋田市雄和サイクリングターミナル
［宮　城］名取市サイクリングターミナル「名取市サイクルスポーツセンター」
［福　島］楢葉町サイクリングターミナル「展望の宿天神」

関越・中部

［栃　木］宇都宮市サイクリングターミナル「こがしの宿」
［群　馬］館林市サイクリングターミナル「つつじが岡パークイン」
［新　潟］八海山麓サイクリングターミナル
［石　川］富来サイクリングターミナル「ファミリーホテルますほ」
［石　川］内灘町サイクリングターミナル
［石　川］白山市サイクリングターミナル「シーサイドまっとう」
［岐　阜］八幡町サイクリングターミナル「せせらぎ街道の宿たかお」
［三　重］おおみやサイクリングターミナル

近畿・中四国

［滋　賀］長浜市サイクリングターミナル「ホテルグリーンハウス」
［滋　賀］大津市サイクリングターミナル「リバーヒル大石」
［奈　良］橿原市サイクリングターミナル「千輪荘」
［兵　庫］南あわじ市サイクリングターミナル「ゆずるは荘」
［広　島］八千代町サイクリングターミナル
［山　口］防府市サイクリングターミナル
［島　根］奥出雲町サイクリングターミナル「ベルグリーン仁多」
［愛　媛］今治市サイクリングターミナル「サンライズ糸山」

九州

［大　分］耶馬渓町サイクリングターミナル
［大　分］国東市サイクリングターミナル「道の駅くにさき」
［熊　本］山鹿サイクリングターミナル
［宮　崎］綾町サイクリングターミナル
［鹿児島］南さつま市サイクリングターミナル「りんりん／宿泊施設：さんぱる」

※参考：「日本の自転車道 30 年／財団法人　自転車道路協会」、日本サイクリング協会ウェブサイト

1-3-2　実走調査に基づく現状評価（問題点、課題、今後の方向性、活用の可能性）

全国各地の大規模自転車道の実走調査を通じて、それらに共通する課題が浮かび上がってきた。ここではそれらを列記するとともに、それがなぜ課題といえるのか、どのような改善を図っていけばいいのかを次に論じていく。

公共交通機関（市街地）からのアクセスを最優先課題に

大規模自転車道のほとんどは用地の取得に掛かる費用を抑えるため、河川の堤防上や河川敷、鉄道廃線敷など土地利用率の低い場所に設けられている。その必然として鉄道など公共交通機関からのアクセスは不便であり、自転車道の沿道に目印となるようなものがないという例も往々にして見受けられる。そうなると事前の下調べなくしては、自転車道にたどり着くことすらおぼつかないことになる。

ただし自転車の走行特性を鑑みれば、公共交通機関から多少離れていたとしても、案内する標識が整備されていさえすれば、距離のハンディは十分にカバーできる（下写真参照）。加えて最寄りの駅前など一般の目に触れる場所に設置された案内標識は、自転車道の存在を知らない人にその存在を知らしめる効果も期待できる。それだけに自転車道まで誘導するための諸設備の役割や効果は、想像以上に大きい。また、その役割や効果に比して設備投資に掛かる費用はわずかである。

最寄り駅近くに設置された自転車道の案内標識

一般のサイクリストからも、「案内板が現状の 10 倍 20 倍も必要。地元の人も知らないようなものであれば存在の意味がない」（茨城県・40 代男性）、「大規模自転車道へのアプローチをご検討願います。各ポイントへの駐車場の増設や、自転車道近隣 20㎞の市町村からのアプローチルートに、サイクリングレーン（着色舗装で十分）を設置していただけるとうれしいです」（埼玉県・30 代男性）といった声が上がっている。

未整備区間こそ積極的な告知を

未整備区間をはさんで両側に整備済みの自転車道がある場合は、その経路の有無と走行環境が問題となる。未整備区間の案内標識が整備されていなければ、いくら書類上で 1 本の自転車道としたところで利用者がそのように認識することはできず、その自転車道の総体としての価値を低める結果にもつながる。行政は整備した区間に関しては積極的な告知を図ろうとするものの、未整備区間については、その存在を隠そうとしているかのようにも感じられる。

何の前触れもなく、突然途切れてしまった自転車道

未整備区間の道のりを示した地図

だが、利用者側のニーズはむしろその逆である。整備した区間については案内標識を見ずとも走り続けることができるが、一般道に埋没してしまっていたり未舗装であったり、迂回が必要であったりする未整備区間については、案内標識がないことにはその先にある整備区間にたどり着くことはできない。この未整備区間にこそ案内標識が必要だということをよく理解してほしい（上写真参照）。

一般のサイクリストからも、「未整備区間の整備を飛び飛びにおこなうのではなく、現在の路線から延長する方式で進めてほしい」（茨城県・20 代男性）、「あまり完全なものをめざさなくても、迂回路の案内などがピンポイントであるほうがうれしい。この先がどうなっているのか、現地でわからないことが多いので。そうした案内を充実させたほうが、プランニングも現地での対応もスマートにできるはず」（神奈川県・30 代男性）、「部分的な開通である場合、その始点と終点、さらに次へのつながりはどうであるのかの掲示が必要である」（山口県・50 代男性）、「大規模自転車道とありますが、実際走ってみると一般道と重なりわかりにくい場所があります。もう一度再検討する必要があると思われます」（群馬県・40 代男性）といった声が上がっている。

未整備区間の案内標識との関連では、自転車道の起終点にも、そのことを示す標識を設けてもらいたい。これがあれば、そこまでたどり着いた人にいくばくかの達成感を与えることができるし、逆になければ「まだ先があるのだろうか？」と、いらぬ心配をさせることになる。一般のサイクリストからは、「終始点には立派な看板などの演出が欲しい。『え、ここが終点（始点）!?』『達成感がないな～』『なんか寂しいな～』と思うので」（京都府・30 代男性）という声が上がっている。

一般道との交差部には信号や横断歩道の設置を

一般道の横断は、自転車道を利用する際に最も危険を伴うものである。それゆえ安全性を向上させるための手だてが講じられていることが多い。見通しや道路構造の問題については、減速したり止まったりと、自分自身がコントロールすることで危険を回避することが可能であるのに対し、信号の設置状況が影響する横断中のクルマやオートバイとの接触や衝突に関しては、サイクリスト自身の対応には限界がある。信号はクルマやオートバイの通行を規制することで安全を確保するもので、これが必要な箇所にない場合、利用者の不満が大きくなるのは当然である（下写真参照）。

一般道との交差部に信号も横断歩道もない事例

自転車が安全に通過できるクルマ止めに

一般道との交差部に設置された柵（クルマ止め）もサイクリストには評判が悪く、多くの自転車道に共通する構造上の問題として挙げられる。このクルマ止めはクルマやオートバイが勝手に入り込むことを防ぐため、いわば〝必要悪〟として認められているものであるが、その間隔が狭すぎてペダルを引っ掛けたり、夜間走行時など気づかずに激突する可能性もある。安全を守るはずのクルマ止めが、逆に危険な存在となっているという現状は、早急に改善しなければならない（下写真参照）。

なお、クルマ止めの形状によりいっそうの工夫が必要なことはいうまでもないが、オートバイの侵入に関してはクルマ止めに頼らず、モラルの徹底など別に解決の道を求める方策を考えるべきであろう。

自転車の通過を拒絶しているかのようなクルマ止め

交差する鉄道や一般道の路線名、橋の名称の明記を

多くの自転車道は目標物の少ない場所に敷設されているため、サイクリストが現在位置を正確に把握するのは意外と困難である。となると自転車道に設置された標識に頼るほかはないのだが、始点もしくは任意の地点（海など）からの距離表示はある程度設置されている一方、交差する鉄道や一般道の路線名、橋の名称を記したものはほとんど見受けられない（下写真参照）。

橋桁に名称や一般道の路線名があれば現在地がわかる

現在位置を知ることは、サイクリストにとって走行時の目安となるばかりでなく、仮に事故で負傷するなどトラブルがあった場合、救急車両に発生地点を伝える際の目安にもなる。交差する橋の橋桁部、あるいは該当する地点の自転車道路面にペイントするなど容易に対応できるため、ぜひとも対応を進めていただきたい。

アンダーパスやオーバーパスには注意喚起の標識を

鉄道や道路との交差部にあるアンダーパスやオーバーパスは、平面交差によって生じる事故の危険性を減らし、不要なスタート＆ストップによって快適性が損なわれるをことを防ぐものとしても有用性は高く、積極的に推奨すべきものである。しかし、このアンダーパスやオーバーパス部分は勾配があるためオーバースピードになりがちであり、また、前方の視界が妨げられることにより、自転車同士あるいは自転車と歩行者との衝突も起こりがちである。したがって、このアンダーパスやオーバーパス部分に

注意を喚起するアンダーパス部の案内表示

ついては注意を喚起する標識が必要であるが、実態としてその整備が十分とはいえない（前ページ写真参照）。

利用の向上を促す日常的なメンテナンス

設置された当初は走りやすかった自転車道も、年を経るに従い道端に草が生えて路面は荒れ、標識は塗装がはげてくる。特に川沿いや海沿いの自転車道は、大雨や高波によって路面が水没すると路面は凹凸が目立つようになり、運ばれてきた土砂やゴミによって路面が覆われてしまうこともある。こうなれば利用者は減り、次第に忘れられた存在になっていく。一般のサイクリストからも「砂で埋もれていて走れないばかりか、釣り客などの自動車の侵入、舗装路面の激しい痛みなど、まったく自転車道としての機能を感じません。サイクルスポーツ愛好家の一人としてあのような道を〝大規模自転車道〟などとして扱うこと自体､行政サイドの大きな自己満足行為であり税金のムダ使いというほかありません」（石川県・40 代男性）といった厳しい声が上がっているが、それに限らず土砂やゴミが障害物となって、思わぬ事故を招くことも考えられる（下写真参照）。

砂で路面が埋まり、通行不能となっている自転車道

その一方、自転車道が生活道と化している例もある。設置されていたはずのクルマ止めは撤去されてクルマやオートバイが自由に往来するうえ、目印となっていた路面のペイントははげ落ち、そこが自転車道かどうかも判然としない状態となっている。もちろん「それでも通行できるだけマシ」という考え方もあるだろう。また、地元住民にしてみれば、「使われない自転車道をそのまま放置するより、生活

生活道と化している自転車道

道として利用したほうがいい」と考えるのも無理はない。そうであればこうした区間は未整備区間に戻すなり、自転車道から外すなりすればいいのだが、少なくとも国土交通省のウェブサイト上では整備区間とされているため、無用の混乱を招いてしまうのである（前ページ写真参照）。

このような事態に陥るのを未然に防ぐのが、日常的なメンテナンスである。自転車道を管理する地方自治体の多くが財政難に陥っている現況において、その整備に十分な資金を割きえないという事情もあるだろうが、都市部に近い自転車道では利用者が急増し、それに伴って利用者から行政に寄せられるクレームも増えている。わずかな整備費用を抑えることで信用の低下を招いたり、事故が起こった際に管理責任を問われたりすることは、長い目で見れば地方自治体にとっても大きなマイナスとなろう。一般のサイクリストからは、「管轄の自治体によってメンテナンス状況や舗装状況が異なるので、自治体単位でなく、一括で管理する体制を取って欲しい（東京都・40 代男性）との声が上がっている。

なお一部の自転車道において、どの自治体が管理をおこなっているか不明瞭となっていた。これはメンテナンスをおこなうかどうか以前の問題として、早急に解決してもらいたい。

利用者の急増に伴ってトラブルも増加

利用者の急増に関連して、歩行者や他のサイクリストとの間で発生するトラブルが増えていることも見過ごすことはできない。一般のサイクリストからも、「自転車道にとって最も嫌なものは犬の散歩者である。離しっぱなしで歩かせてる人・犬の糞はそのまま、マナーが悪過ぎます。半分位の人は犬の糞の処理をしてないと思う」（群馬県・50 代男性）「最近はウオーキングをしているお年寄りやペットの散歩などをしている人が多いために、スポーツ自転車で軽快に走りにくくなっています。歩行者と自転車をはっきりと分けられれば事故も少なくなるのではないでしょうか」（埼玉県・50 代男性）といった声が上げられている（下写真参照）。

利用者が急増している都市部の自転車道

とはいえ「自転車道」といっても、そのうちの 9 割は歩行者と共用する「自転車歩行者道」であり、法律の条文どおりに解釈すれば、歩行者がいる場合には自転車が徐行と一時停止の義務を負っていることに変わりはない。

ところが自転車道もしくはサイクリングロードという名称から、多くのサイクリストはこの道が自転車優先だと勘違いしており、共用する歩行者に恐怖感を与えたり、場合によっては危害を及ぼすこともある。その結果として大規模自転車道の例ではないが、自転車に対して何らかの規制をおこなう方向で

動きが見られ、自転車に対してスピードを落として歩行者に注意し優先するよう呼びかける標示や掲示物も目立つようになった。この問題の根本は、自転車と歩行者という速度も行動特性もまったく異なるものを混在させていることにあるのだが、サイクリストの主張や考え方に対する理解を広く一般に広めるためにも、サイクリストがルールを守ることが先決のように思われる。

1-3-3 「サイクルツアー推進事業」について

サイクルツアーとは

サイクルツアーとは、「サイクリングを楽しみながら地域の魅力をゆっくりと堪能する新しいツーリズム（サイクルツアー）を普及し、地域の活性化を図るため、サイクリングロードと観光資源、川の親水施設、港湾緑地等との連携を強化する各種施策を総合的に推進」（国土交通省道路局のウェブサイトより）するものである。

平成 15 年度に全国 15 地域（「新川・夏井川地区」「群馬県央地区」「長野県千曲川地区」「横浜都心部地区」「美濃地区」「金華山･長良川地区」「泉州地区」「宍道湖周辺地区」「防府地区」「下関地区」「松山地区」「しまなみ海道地区」「中津耶馬溪地区」「加世田地区」「玉城・佐敷地区」）が選定を受け、自転車を利用した観光促進策や各施設の整備方針が推進計画として策定された。各地域では協議会を立ち上げ、そこで策定した「サイクルツアー推進計画」に基づき、国土交通省所管の道路や河川、港湾、観光事業の各種施策により総合的な支援を受けた。

このサイクルツアーは「新しいツーリズムの普及」というこれまでにない目標に掲げることで、ハードウェアの整備優先からソフトウェアの提供も含めた総合的な施策への転換を図るという画期的なものであった（下写真参照）。

全国 15 地域が指定された「サイクルツアー」

事業を起爆剤として

各自治体でおこなった施策は、①自転車道の延伸のほかガードパイプや案内板の設置といったハードウェアの整備、②サイクリングマップの作成やレンタサイクル、サイクルトレインなど利便性および認知度を向上するためのソフトウェアの整備、③サイクリング大会やスタンプラリーなど各種イベントの

実施の３つに大別される。

このうちハードウェアの整備は、「美濃地区」「防府地区」「中津下毛地区」など多くの自治体が手掛けた。これは従来の施策の延長線上にあるもので、「サイクルツアー」によって大きな変化が見られたとは言いがたい。ただし、各自治体が財政難に陥っている現況において、自転車道関連の整備事業が凍結もしくは延期される例が多々あることを考慮すると、資金を確保して整備に努めようとする姿勢は十分に評価できる。また、おこなわれる整備の内容も、サイクルツアー協議会で策定した推進計画に基づいていたことから、利用者側のニーズをよりいっそう踏まえたものになっていたものと考えられる。

ソフトウェアの整備については、「群馬県央地区」（サイクリングコース情報冊子作成）、「横浜都心部地区」（都心部レンタサイクル回遊実験）、「美濃地区」（サイクルステーションでの貸し自転車とサイクルコースのパンフット作成）、「泉州地区」（サイクルトレイン）、「下関地区」（観光レンタサイクルの社会実験）などがおこなわれた。それぞれ地域の実情を踏まえた施策を実施しており、新しい事業に挑戦しようという各自治体の努力が認められるものであった。

各種イベントの実施は、「千曲川地区」（サイクリングイベント）、「宍道湖周辺地区」（出雲路・宍道湖サイクリングスタンプラリー）、「下関地区」（源平チャリ）などでおこなわれた。これらはいずれも継続しているあるいは継続しつつあるもので、単発でおこなわれたものを含めれば、より多くの自治体が手掛けたものと思われる。

事業の継続性が課題に

ハードウェアの整備については、いったんできあがったものであれば多少の劣化はあれ、現時点においても引き続き成果をもたらしているものと考えられる。もちろん、それが利用者のニーズに応えたものであるかどうかの検証は必要である。

続いてソフトウェアの整備については、「行動範囲が広がった」「移動に便利」（横浜都心部地区）、「自転車の利用促進のきっかけづくりとなった」（泉州地区）、「観光地＝レンタサイクルという観光スタイルが定着」「観光の活性化を推進し地域経済の発展に寄与」「市民一人ひとりが環境問題を意識するきっかけを作る」（下関地区）など具体的な成果が挙げられていた。その一方で「安全な走行空間の確保」（横浜都心部地区）、「道路整備・市民へのピーアールはまだまだこれから」（美濃地区）、「利用者は非常に少ない」（泉州地区）、「コスト面で」（下関地区）といった課題も挙げられた。

各種イベントの実施については、「自転車での目線（範囲・速さなど）で、当町を見ていただけるように」（千曲川地区）、「国土交通省のウェブサイト上で紹介」（宍道湖周辺地区）「県外からの観光客を含む参加者に、沖縄の自然景観や歴史文化などの地域の魅力を発信」「沖縄県南城市エリアの地域活性化にも貢献」（玉城・佐敷地区）といった成果が挙げられた。イベントに関してはコストや労力の点で負担が大きく、継続的な実施は困難である。だからこそイベントの参加者などに対するアンケート調査を実施し、その成果を具体的に検証することが必要となろう。

自転車利用者との共同で

サイクルツアーの選定を受けた各地域においては、行政主導ではなく、サイクリング愛好者など日常的に自転車を利用している人を組織することの必要性が多く語られていた。これはまさに「サイクルツアー」が提唱する協議会に関わるものであり、「県民ボランティアのサイクルツアー応援隊と協働」（県央地区）など先進的な事例も見られたが、多くの自治体においては当初こそ協議会を開催したもののや

がて形骸化し、従来型の整備に終始してしまったようである。

また、「サイクルツアー」は自転車と観光を結びつけた施策として位置づけられているが、近年では自転車に関わる施策そのものが「生活系へとシフトされている」（千曲川地区）という指摘もあった。確かに道路交通法の改定に伴い、日常的な自転車の乗用環境の整備に力点が置かれるという流れがあることは事実である。スポーツやレクリエーションの道具と日常の足という自転車が有する２つの側面をどう捉えればいいかが、この「サイクルツアー」の今後のあり方にも関わってくる。

1-3-4　地方自治体の取り組み - 注目すべき事例 -

一般道に案内標識や距離標識を設けた「ぐるっとびわ湖サイクルライン」

ここまで「自転車道に未整備区間が存在する」あるいは「自転車道へのアクセスが優れない」という状況が多々見られることを論じてきたわけであるが、管理する各自治体においても、この状況に対して単に手をこまねいていたわけではない。滋賀県が設置した「ぐるっとびわ湖サイクルライン」は、この問題の解決を図るため、自転車道のみならず一般道にも案内標識や距離標識を設け、両者を組み合わせることでサイクリングに適した環境を整備するとの考えを基本としている。まずは、その概要について紹介しよう（下写真参照）。

滋賀県庁に近い琵琶湖の南端部

面積 670.33㎢ と、日本一の大きさを誇る琵琶湖を一周するコースは１泊～２泊程度のツーリングにうってつけで、湖岸の景色の美しさとも相まって、古くからサイクリストに親しまれてきた。近年ではロングライドの目標としても注目されており、完走を果たした者に、えも言われぬ達成感を与えている。この「ぐるっとびわ湖サイクルライン」も、瀬田唐橋の中の島を起終点する全長約 193㎞に及ぶ琵琶湖周回コースの１つである。その特徴は「既存の道路の中から比較的自転車が安全かつ快適に走行できる琵琶湖周遊道路を選定し、特に地理に不案内の人が安心してサイクリングできる道路として推奨」したことで、一部が「一般県道近江八幡安土能登川自転車道線」（びわ湖よし笛ロード）と「一般県道守山大津志賀自転車道線」（びわ湖レイクサイド自転車道）という大規模自転車道となっているものの、多くは国道・県道・市町村道といった一般道である。また、琵琶湖を一周しながら周辺の自然や歴史、観光地などが楽しめるサイクリングコースにもなっている。

この「ぐるっとびわ湖サイクルライン」制定の経緯などについて、滋賀県土木交通部道路課の武田

篤氏と竹田昌史氏に話をうかがった。以下、その話に基づいて滋賀県の取り組みから得られた教訓を探っていく。

自転車好きだった前知事が推進

平成 13 年当時に知事を務めていた國松善次氏が自転車が好きで、自らが琵琶湖一周を走るだけでなく、新採の職員研修でも、琵琶湖一周を課題として与えていた。このように知事が自転車施策に積極的だったということが、「ぐるっとびわ湖サイクルライン」制定の背景に挙げられる。もちろん知事の意向に限らず、琵琶湖一周に対するニーズはその当時から十分にあった。

琵琶湖一周という以上、湖岸近くを走行することが望まれる。あまり殺風景なコースでは、サイクリングの理想から離れてしまうこともあるからだ。ただ、整備を進めるといっても琵琶湖の周長が 200㎞もあるため、それが一足飛びにできるわけではない。大規模自転車道の事業自体、すでに終息して資金も時間も限られるなか、現実に走る人がいるのだから、その人たちの安全を守ることが第一と考え、できる範囲で安全を確保することに努めた。その結果、交通量が多くて路肩の幅員も十分でない区間においては、少し内陸に入っても安全に走行できる道を選んだ。

それでも山が琵琶湖に迫っているようなところは道を選択する余地がなく、交通量が多い国道をルートとした。ただ、その一部には国道のバイパスの建設を進めているところがあり、そこはすでに用地の取得は終えているものの実際の供用が 10 年も先となっていたため、全体の工事に先行する形で、自転車が走行する部分を国に舗装してもらうことにした。さらに県が接続する橋（幅員 3m・橋長 27m）を架け、安全に通行できるようにした。

こうして全体の 8 割ほどは、だれが選んでもこの道だということですんなりとルートが決定。残りの 2 割は安全に走れるかどうかを何回か試走し、コースを選定した。ただ、2 割の道を選ぶときもゼロからコースを選んだわけではなく、一般のサイクリングクラブがすでに地図を作っていたため、それらを参考にしたところもある。

選定にかかった期間は 1 年。最終的なコースは道路課で決め、歩道が設置されていなかったり段差があったりといった問題がある箇所については、それが市や国の管轄であれば、それぞれ補修を依頼した。

この選定に関しては、警察の対応が慎重だったことで時間を要したという側面もある。県が「幹線道路を走るより、こちらを走ったほうが安全」という理由で、裏道など歩道がない道を選定したことに対し、警察から「歩道も自転車道もできていないのに、そういう道に案内するのは安全性の点から困る」という話があったためである。

この点については「安全な道があるにもかかわらず、幹線道路を走ることによって危険が増大するのであれば、それは問題。だから完全に安全というわけではないが、より安全に走るのであれば、交通安全の趣旨にも沿うだろう」ということで、警察にも納得してもらった。結果的には警察が事故に関する情報をたくさん持っているため、それを後述するサイクリングマップに反映させることもできた。また、所轄の警察署からも意見を出してもらえた。

ルートマップの作成と案内標識・距離標の設置

「ぐるっとびわ湖サイクルライン」選定後に滋賀県土木交通部道路課が手掛けたことは以下の通りである。

①ルートマップの作成

広げた状態で A1 判、たたむと A5 判になる地図。琵琶湖全体の地図には推奨する一周ルートのほか、一部の区間にはサブルートも示されている。危険な箇所や注意を要する箇所、ビューポイントがアイコンとともに表示され、起終点（瀬田唐橋）からの距離も記されている。裏面には①沿道の見どころの写真と説明、②温泉や宿泊施設（民宿、キャンプ場、国民宿舎・休暇村・ユースホステル）、レンタサイクル施設の一覧、③自転車の点検項目と服装や持ち物、④走行に当たっての注意事項、⑤アクセス、⑥モデルコースなどが記載され、必要な情報に関してはこれ 1 つでカバーされている。滋賀県庁などで無料配布（送料は希望者負担）されている。

このサイクリングマップは好評で、2 年前に作成した前回分（5000 部）がなくなったため、新たに 5000 部を作成した。これも NHK の昼の情報番組で紹介したところ、直後から毎日 100 部ずつ申し込みが来た。送付先を集計してみると県外が多くり、「ぐるっとびわ湖サイクルライン」およびこのサイクリングマップが、県外からの集客に一定の役割を果たしていることが見て取れる。なお、今回の改訂では一般の方からの指摘を受けてトイレの位置を記載し、もともと入っていたコンビニエンスストアの情報も更新している（下写真参照）。

昨年末に改訂版が発行されたサイクリングマップ

②起終点、案内標識、距離標

進行方向のわかりづらい分岐点に案内標識もしくは青色ラインを、また、起点からの走行距離を示す距離標を右回り、左回りに、それぞれ 5㎞間隔で設置している（次ページ写真参照）。

③その他県内のサイクリングコースとの連携

統一された案内標識で道を誘導する

東近江地域振興局が設定した「東近江エコ・サイクルロード」や、社団法人びわこビジターズビューローが作成した「しがサイクリングマップ」に加え、滋賀県湖北地域振興局が湖北地域の JR 駅を起終点とする 14 のサイクリングコースを設定し、「湖北サイクルロード」と命名。平成 17 年 3 月までに、このサイクルロードの案内標識を県と管内の市町で協力して設置した。「ぐるっとびわ湖サイクルライン」が主幹となり、そこから地域ごとのコースが枝葉となって延びているイメージで、全部で 100 コースほどとなっている（下写真参照)。

地域ごとのサイクリングコースも随所にある

6 路線の大規模自転車道に加え、多くの自転車道を敷設

続いて、県内に敷かれた大規模自転車道のミッシングリング解消の事例を、埼玉県県土整備部道路環境課の秋山泰輝氏と井口知一氏にうかがった。以下、その話に基づいて埼玉県の取り組みから得られた教訓を探っていく。

埼玉県内には「一般県道さいたま武蔵丘陵森林公園自転車道線」(荒川自転車道)「一般県道三郷幸手自転車道線」(江戸川自転車道)「一般県道川越狭山自転車道線」(入間川自転車道)「一般県道川島こども動物自然公園自転車道線」(比企自転車道)「一般県道足立さいたま自転車道線」(芝川自転車道)「一般県道利根川自転車道線」(利根川自転車道）という 6 路線の大規模自転車道がある。県内部分の総延長は 155.5㎞で、このうち「荒川自転車道」の 14.3㎞と「芝川自転車道」の 0.2㎞は政令指定都市であ

るさいたま市が管理しており、残りの 141㎞が県道路課の管理となっている。この６路線という数は関東１都６県の中でも千葉県と並ぶものであり、総延長もほぼ等しい。また、千葉県との比較では、千葉県内６路線のうち半分の３路線が「太平洋岸自転車道」の一部として定められ、海岸線に沿って敷かれているのに対し（残る３路線のうち２路線は湖沼沿いに、１路線は河川沿いに敷かれている)、埼玉県は内陸県ということで、６路線のうち５路線は県内を貫流する河川に沿って敷かれている点が異なっている（残る１路線も、おおむね河川沿いに敷かれている)。

さらに埼玉県内では、大規模自転車道とは別に「金子地区自転車歩行者専用道路＝ 1.7㎞」「新河岸川サイクリングコース＝ 5.2㎞」「鴻巣市自転車歩行者専用道路＝ 5.1㎞」「利根サイクリングコース＝ 26.9㎞」「内牧サイクリングコース＝ 4.5㎞」「荒川左岸堤防敷サイクリングコース＝ 6.6㎞」「西島新井線＝ 3.9㎞」「元荒川自転車道＝ 25.1㎞」「坂戸市サイクリング道路＝ 4.1㎞」「秋ヶ瀬緑道＝ 1.9㎞」「上尾サイクルロード＝ 16.8㎞」「さきたま緑道＝ 5.2㎞」「緑のヘルシーロード（見沼代用水）＝ 45.9㎞」「水と緑のふれあいロード（騎西領・中須用水コース）＝ 26.3㎞」「水と緑のふれあいロード（中島用水路）＝ 13.7㎞」といった自転車道が敷かれている。

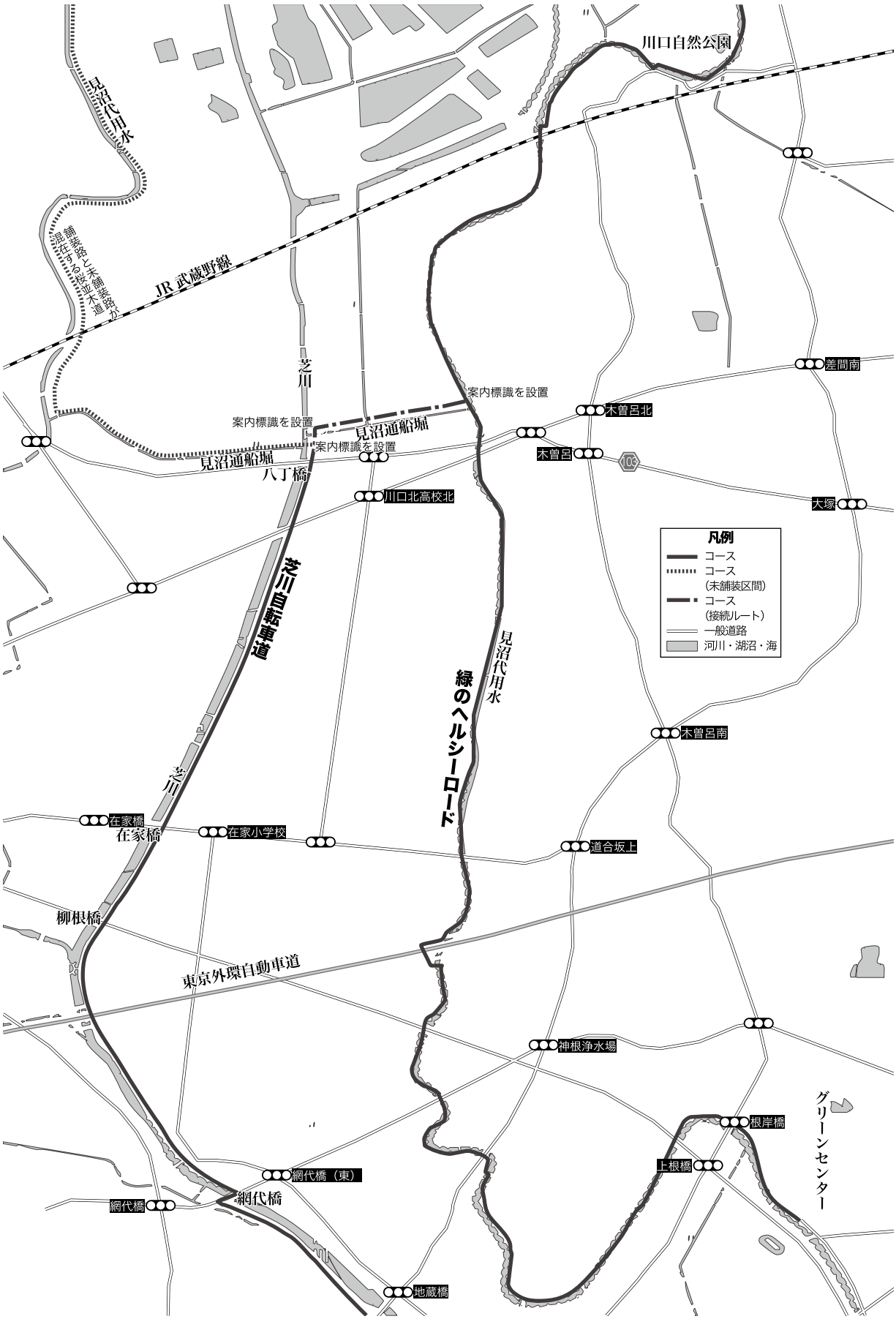
なかでも見沼代用水東縁に沿って延びる「緑のヘルシーロード」と、そこから枝分かれする「水と緑のふれあいロード（騎西領・中須用水コース)」「水と緑のふれあいロード（中島用水路)」は、それぞれの距離が長いというだけでなく相互が接続されていることから、実際には１本の自転車道と見なしうる。そのため大規模自転車道と同様、スポーツ＆レクリエーションを目的とした乗用に適したものとなっている（下写真参照)。

見沼代用水に沿って延びる緑のヘルシーロード

これら３路線は、いずれも農業用水路を管理する通路として設置されたものである。そのため県の農林部が所管し、整備は県がおこない、その後に土地改良区に譲渡され、改良区が管理をおこなっている。舗装を施すことで自転車道としての体裁を整えた道は、線路と交差するところなど一部で迂回が必要となっているものの、そこには案内標識が設置され、地図を持たずとも走り通すことができるよう配慮されている。

「芝川自転車道」と「緑のヘルシーロード」の接続がスムーズに

話を埼玉県内の大規模自転車道に戻そう。６路線の１つである「一般県道足立さいたま自転車道線」（芝川自転車道）は、荒川支流の芝川が本流に合流する東京都足立区鹿浜を起点に、この芝川に沿って



延びている。起点から 0.6㎞で都県境を越えてからは県南部の川口市や鳩ヶ谷市を貫き、さいたま市大宮区の大宮公園が終点となっている。

この「芝川自転車道」は都市部に敷かれた貴重な自転車道であり、都内から埼玉へのアクセス道としても利用価値は大きいものの、途中の八丁橋から先は、水たまりのある未舗装や荒れた舗装、工事区間、通行止めとなっていて、自転車の走行にはまったく適さない。

もちろん国土交通省のウェブサイトには未整備区間であると明記されているし、今後については芝川の河川改修と一体で整備されることははっきりしているのだが、整備済み距離が 12.4㎞と短いこともあって、そこまでの走行では今ひとつ物足りないという感触を与えるのも事実である。

そこで目を付けたいのが「緑のヘルシーロード」である。前ページ図を参照すれば一目瞭然、八丁橋と「緑のヘルシーロード」の中間地点までは 0.5㎞ほどしか離れておらず、しかも経由する道は見沼通船堀という史跡沿いとなっている。つまり、「芝川自転車道」の整備区間の終点（八丁橋）と「緑のヘルシーロード」の中間地点の両地点、および経由する道の何カ所かに案内標識を立てれば、この２路線を一体のものとして利用することができる（ミッシングリンクが解消される）というわけである。

この案内標識、実走調査をおこなった平成 20 年 12 月時点では設置されていなかったのだが、平成 21 年におこなわれた八丁橋までの舗装改修工事に合わせて新設され、現在は両自転車道間がスムーズにつながっている。本調査研究委員会が提唱するサイクル・リンク化の一つの方策として、評価したい事例である（下写真参照）。

芝川自転車道と緑のヘルシーロードの
双方へ誘導する案内標識

余談となるが、芝川は見沼田んぼのほぼ中央を貫流しており、この芝川をはさむようにして見沼田んぼの東縁と西縁には見沼代用水が流れている。このうち見沼代用水東縁に沿って「緑のヘルシーロード」があるのと同様、見沼代用水西縁沿いにも道が延びている（次ページ写真参照）。こちらは「緑のヘルシーロード」とは異なって未舗装部分があるうえ、行き先を示す案内標識も立っていないのだが、用水沿いに道が延びているため迷うことはない。また、沿道に見沼氷川公園や氷川女体神社といった見どころがあるだけでなく、道全体が延々と続く桜並木となっているため、季節には花見をしながらのサイクリングが楽しめる。八丁橋から先のルートとして、先述した「緑のヘルシーロード」と並び、ぜひお薦めしたいルートである。

未舗装部がありつつも、花見が楽しめる見沼代用水西縁

延伸して名称も新たになった「利根川自転車道」

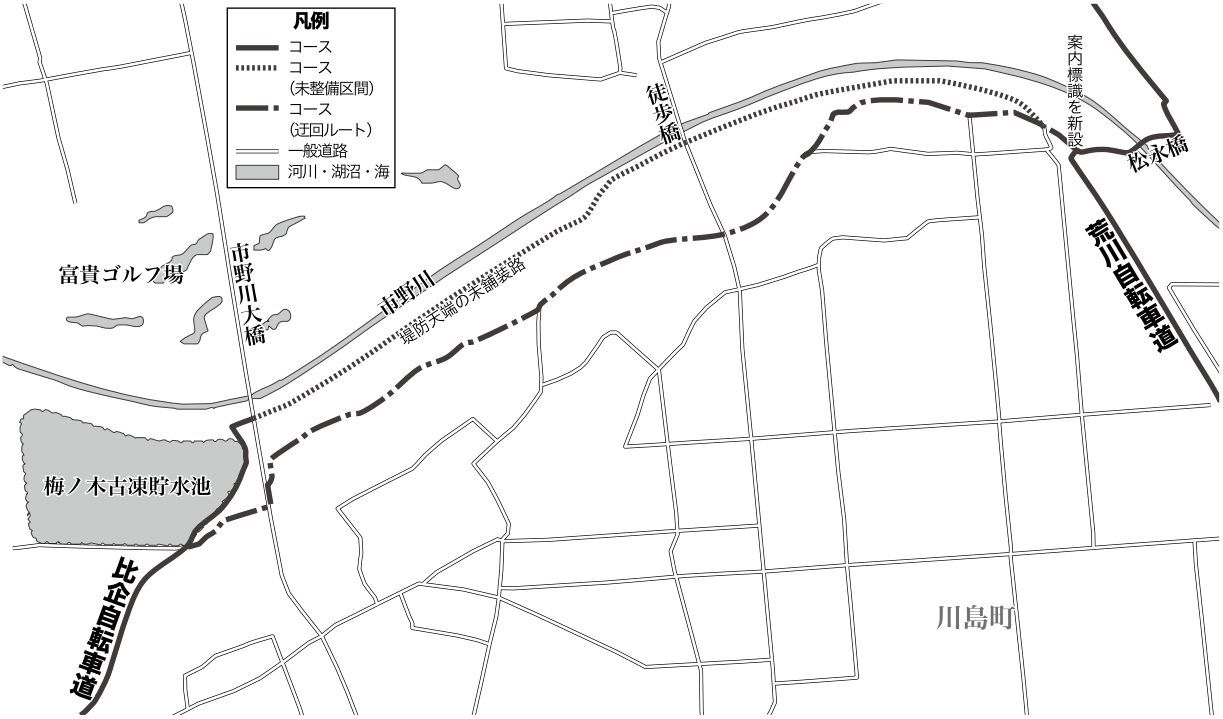
6 路線のうちもう 1 つ取り上げたいのが、「一般県道利根川自転車道線」（利根川自転車道）である。もともと群馬県内の利根川に沿って敷かれていたもので、当時は「一般県道玉村渋川自転車道線」（県央自転車道）とされていたのだが、これが五料橋から埼玉県行田市須加までの 26㎞が延伸されたことにより名称も変更された。18 ページで「この事業が既存の大規模自転車道の整備へと完全にシフトした」と述べたように、大規模自転車道の延伸（とそれに伴う名称変更）はほかに例がなく、厳しい財政事情における整備事例として、これも評価に値するものである。結果として「利根川自転車道」は総延長が 67㎞に達し、関東 1 都 6 県では最長の自転車道となった。しかも、埼玉県行田市須加では先述した「利根サイクリングコース」ともつながっており、両路線をつなげた総延長は 90㎞を超える。

なお、延伸された部分の自転車道は、その多くが河川間利用道路としてもともと国が舗装していたため、残る未舗装部分を県が整備した。そして、県が実施した舗装工事は自転車利用だけを考えてのものではなく、そのままでは堤防に水が浸透して堤防が弱ってしまうため舗装したという側面もある。工費は約 2,000 万円であった。

現在は県道として認定しているため、その後の整備補修は県が担っている。堤防の天端部分を国から借りているという位置づけである。したがって、改修するときには国の許可を得なければならないことになっている。ちなみに「利根川自転車道」と「利根サイクリングコース」との結節点には県営の「行田サイクリングセンター」があり、約 100 台の自転車が無料で貸し出されている。

「荒川自転車道」と「比企自転車道」の接続にはさらなる工夫を

県内に敷かれた大規模自転車道の中で最も距離が長く、かつ 1 日の交通量が 1,546 台（平成 21 年 5 月の県調査の結果より）と、最も多くの利用がなされているのが「一般県道さいたま武蔵丘陵森林公園自転車道線」(荒川自転車道)である。この自転車道は周辺の景観に優れ、かつ案内標識も充実しており、自転車道の模範ともいえる水準を誇っている。そして、この自転車道の中間地点からは「一般県道川越狭山自転車道線」(入間川自転車道）と「一般県道川島こども動物自然公園自転車道線」(比企自転車道）が分岐し、自転車道のネットワーク化という点でも好例となっている。このうち「比企自転車道」に関しては、分岐地点から梅ノ木古凍貯水池に至るまでは未整備区間となっているためか、実走調査をおこなった平成 18 年 1 月時点では標識が設置されていなかった。ただし、これも「芝川自転車道」と同様、



ここから「比企自転車道」が分岐することを明記したうえで、「この先に行くことはできない」と説明した標識が新たに設置された。そして、こちらも河川改修に伴った自転車道整備となるため、河川改修工事が終了する平成 24 年から遅くない時期に整備されるものと思われる。さらに注文を付すならば、上図に示したとおり、分岐地点から梅ノ木古凍貯水池に至る区間は一般道に迂回すればいいので、現地の案内標識にはそのルートも明示してもらいたい。そうすれば「荒川自転車道」と「比企自転車道」が一体のものとして見なされるようになり、現状では 45 台（平成 21 年 5 月の県調査の結果より）と利用者が少ない「比企自転車道」の利用者増につながるものと思われる。

自転車道利用者の急増に伴い、トラブルも多発

大都市圏から近い自転車道に共通する傾向として、どの自転車道も利用者が急増している（表「交通量の推移」参照)。まったく利用されずに放置状態にある自転車道があることを思えば喜ばしいことであるが、急増した利用者の多くは最近になってスポーツサイクルに乗り始めた人たちであり、自転車走行に関するルールやマナー、自転車の走行特性を十分に理解しておらず、そのことに起因するトラブルもまた増えている。

埼玉県内の事例としては、自転車のスピードがあまりに速く、歩行者と衝突して歩行者が大きなけがをするという事故が「江戸川自転車道」において発生した。それに対して県は、現地に「スピードを落とせ」「歩行者に注意」といった路面表示を施し、注意を促している。また、中学生が許可を取ったうえで堤防天端を使ったマラソン大会を実施していたところ、その最中に自転車がやってきて、「なんで走っているんだ､邪魔だ」と言われたということもあった。これなどは〝自転車道〟という名前により、〝自転車が優先〟という意識が働いているのではないかと推察される。

県ではウェブサイト上で「自転車道は自転車と歩行者の双方が利用するものである」ことを明記し、「スピードは控えめに」､「早めにブレーキを」と注意を促しているほか、大規模自転車道を所管する部署に対し、安全対策と構造の改善、看板の設置を求める内部文書を出している。この文書では問題事例

があることの提示に絞っており、具体的な対応はそれぞれの現場に任せている。そして、現場に赴く際には、苦情があるという意識を持ってパトロールをしてもらっており、要補修箇所の早期発見にもつながっている。

自転車道整備事業の先駆となった「サイクリングロードネットワーク計画」

群馬県内の自転車道整備事業としては、「サイクリングロードネットワーク計画」を平成 12 年度より実施しており、これが県の自転車利用に関する施策の柱となっている。当時の小寺弘之群馬県知事が、視察先の車中から先進的な自転車利用を目にし、それを群馬県でも実施できないかということで提案したのが発端である。ネットワークということで大規模自転車道のみならず町中の道、歩道、裏道なども利用して自転車の走行に適したエリアを広げ、安全なルートで学校・駅・公共施設などを結んでいこうとの発想に基づいている。最終的には国道や市町村道を含め、総延長で 1,500㎞をつなげようというものである。既存の一般道では歩道の再整備（段差の解消や通行区分の色分け）をおこない、道路を全面的に改修する際には、歩道の新設や拡幅とともに通行区分の色分けをおこなっている。さらに歩道のない裏道や農道については、路面表示や標識を整備している。従来の自転車道整備計画と比して、県内外からの観光誘致を重視している点も特徴として挙げられる。その具体例としては、群馬から浦安の東京ディズニーランドまで既設の自転車道をつなげて走ることを提唱。コースを紹介するロードマップを作成し、合わせて実際に走行するイベントも実施した。さらに平成 10 年度から「自転車の楽しさを知ってもらう」を主目的に、サイクリングフェアも実施している。

新潟市ではベロタクシーとスマートクルーズを導入

新潟市では G8 労働大臣会合の開催を契機に、環境先進都市構築の一翼を担う「自転車を活用したまちづくり」を推進するためにベロタクシーの導入と、新たなレンタルバイクシステム「スマートクルーズ」をスタートさせた（下写真参照）。このうちベロタクシーについては全国各地ですでに導入が進んでいるものであるため、ここでの説明は省略し、「スマートクルーズ」について若干の説明を加えたい。

この「スマートクルーズ」はレンタサイクルの新たな利用者層を掘り起こし、まちの活性化や都市イメージの向上に資することを目的としている。

市外や県外から訪れる人、あるいは自転車愛好者を利用対象に定めているということで、用意された自転車は国内外のスポーツブランドのものばかりである（現時点で 20 台。車種はすべて異なっている）。

全国各地で導入の進むベロタクシー

新潟市内の主要なホテルにターミナルが設置され、そこで申し込み用紙に記入して自転車を借りるというスタイルだけでなく、運営するサイクルシティにいがたのウェブサイトから予約することも可能になっている。新潟市内はおおむね平坦となるため自転車乗用に向かないというエリアはないが、新潟駅からもほど近い新潟島には一周するサイクリングコースが設けられており、「スマートクルーズ」利用者が、安心かつ快適なサイクリングを楽しめるようになっている。これとは別に新潟市では、主に市内在住在勤者を対象とした「新潟市自転車利用環境計画」を策定。これは歩行者にも自転車にもやさしい道路空間の構築を目標にした、今後約 10 年間の具体的な行動計画である。

1-3-5　民間事業による取り組み（芽生え始めた新たな動き）

「自転車に優しい街」をめざした「ライドアオヤマ」

ファッションやデザインで時代をリードする青山は、〝エコ〟の象徴ともいえる自転車の人気が高く、町の光景にもすっかり溶け込んでいる。一方で違法駐輪など自転車がもたらす弊害も看過できない状況となっていた。そこで 23 回目を迎えた「青山まつり」の一環として、青山を「自転車に優しい街」にすることをめざす「ライドアオヤマ 2009」が催された。このイベントでは、エリアの核となる外苑前駅前のカフェ＆バー「アブラッシオ」の協力のもと、同店を自転車などを展示する期間限定のコンセプトカフェとし、店頭のオープンテラスには自転車駐輪場を設置（下写真参照）。ちょっとしたスペースを確保し、わずかなコストをかけさえすれば、違法駐輪をなくして快適な駐輪環境を提供できることを実証した。この「アブラッシオ」では朝日新聞社の編集委員である服部桂氏と、自転車コンポーネントの最高峰デュラエースを開発したシマノの神保正彦氏を迎えたトークショーもおこなわれた。

カフェ＆バー「アブラッシオ」に設けられた駐輪場

期間中にはスタンプラリーも実施。このエリアにはシマノのオーヴをはじめ、ブリヂストンのバイクフォーラム青山やスペシャライズドのコンセプトストアなど情報発信型スポットが生まれつつあるということで、これらを含む各所にスタンプ台を設置。最新の電動アシスト自転車や自転車グッズの獲得をめざして多くの人が参加した（次ページ写真参照）。

以上記してきたように、青山エリアは自転車の利用者が増加しているところに情報発信型のスポットが進出しつつある、さらに神宮外苑では 40 年も前にサイクリングセンターを開設し、日曜にはサイクリングコースを開放しているということで、近い将来、青山が自転車の町として認められ、「お目当て

期間中にはスタンプラリーも実施

の自転車に触れ、自転車に関するナマの情報を得るなら青山」となることも、あながち夢物語とは思えない。「ライドアオヤマ 2009」の実施も、その実現に向けての一歩になるものと思われる。

1-4　サイクル先進各国の取り組み（レンタサイクル、モーダルミックス等について）

1-4-1　アメリカの事例

アメリカでは 1991 年に Intermodal Surface Transportation Efficiency Act（ISTEA）と呼ばれる法律が制定され、「自転車の利用を促進するとともに、計画策定者や技術者に都市や郊外地域のための自転車・歩行者用の交通施策計画に対する需要に対応するよう督促する」という新たな交通政策を打ち出した。ISTEA 法の目的は①経済的な効率性、②環境的に健全な（大気汚染公害のない）交通システム、③世界的な経済協力の醸成、④省エネルギー的な生活スタイルや物的あり方の追求とされている。ちなみに同条には「自転車利用者と歩行者に対しては、総合交通計画において正当な配慮がなされなければならない。また、道路の新設改築にあたっては、自転車歩行者の通行が禁止される場合を除き、すべての道路の適切な位置に自転車および歩行者施設が考慮されなければならない」という項目もある。

専任の自転車歩行者統括官は現在全米 32 州に配置されているが、その職務として 14 項目が掲げられている。その主なものは、

（1）非自動車にかかわる施設、安全、教育材料、規制手段、通行空間、レクリエーションの各分野での新たな事業の計画と管理を行うこと

（2）州や大都市圏計画機関の自転車歩行者施設計画の策定を支援すること

（3）州の総合自転車歩行者交通計画の策定、（必要に応じて）見直しおよび改定をおこなうこと

（4）予算や予算の必要額の統括および管理をおこなうこと

などとなっている。

ISTEA 法は 1997 年までの時限法だったが、1998 年に制定された TEA-21st 法（Transportation Efficiency Act For 21st Century）にその内容が強化され、引き継がれている。

ISTEA 法に基づき、州ごと、あるいは都市ごとに自転車活用を推進するセクションが設置され、自転車マスタープランが策定されている。マスタープランの策定と改訂、その実施については連邦政府の補助金を活用することができるので、90 年代後半には急速に多くの都市で普及する。

アメリカではそれまではクルマ中心の都市づくりがおこなわれ、その結果として人気居住地の郊外化、および都市中心部の荒廃が進んでいたが、ISTEA 法の影響と 90 年代の郊外から都心居住への回帰の傾向が一致し、西海岸、東海岸の若い都市居住者を中心に自転車活用を推進するムーブメントが起こる。

70 年代まではモータリゼーションが浸透した結果、人気のある居住地は郊外に移った。80 年代以降、空洞化した中心市街地は地価も安く、都心部再復興（Down Town Revitalization）による都市の価値の増進（Gentrification）が行政主導の施策として進められた。その結果として公園やプレイロット、コミュニティガーデンなどの公共アメニティ空間が都心に創出され、空洞化した中心市街地に人を呼び戻すことに成功した。都市再開発には低廉な都市型集合住宅の設置が義務づけられ、若者の居住も促進され、多様性のある都心居住パターンが早期に形成され、健康増進や自転車活用といったトレンドは、都心居住の若者から生み出された。

注目すべきは、長距離サイクリング（レジャー）という側面は弱く、都市居住者にとって「環境」「健康」といった観点から自動車に代わる短距離移動手段として自転車がブームになったことである。自転車通勤を奨励する〝Bike to Work〟運動はこういった経緯から生み出され、その背景はさまざまな市民活動団体の擁護活動の力によるものが大きい。1975 年に設立された Urban Ecology という NPO は、1985 年にカリフォルニア州バークレイの住宅地で「スローストリート」という、通過する自動車交通の速度を下げる構造を持った街路を提案し、行政との連携で 1995 年に実現させた。今ではその一帯は

旅先でサイクリング

サンフランシスコ郊外のサイクリング

「Bicycle Boulevard」という自転車優先の街路網ができあがっている。サンフランシスコのSFBC、ポートランドのBTAといった大規模な会員組織による非営利活動団体が自治体と連携し、自転車環境の改善に向けた大きな役割を担っている（前ページ写真参照）。

自転車を含むモーダルミックスとしては、路線バスの運転席前に自転車ラックを設置することで、バス1台あたり2台の自転車を運搬できるようにする方法がアメリカ西海岸で生み出された。ラッシュアワーを避けた通勤電車への自転車持ち込みも一般化し、長距離電車には自転車ラックも設置されている（下写真参照）。

路線バスに設置された自転車ラック

レジャーとしてのサイクリングは、自動車に家族人数分の自転車を積んで遠方に行って楽しむというパターンが多いと考えられる。広大な国土面積のアメリカならではのモーダルミックスともいえるが、低二酸化炭素社会の誘導には必ずしも結びついていない。

その他、都心部再復興のための交通施策としては、LRT（新規格路面電車）網の拡大、都市中心部における運賃の割引あるいは無料化といった手法が導入されている。重要なことは、これらの施策が共通の大目標の下ですべて連携して機能しており、その一部として自転車環境の整備が含まれており、自転車のみが単独で扱われたのではないということである。マクロ的な背景としては自動車中心から歩行者中心の都市構造への転換というパラダイムシフトがある。これは欧州都市を手本としているが、その背景には、都市環状道路を整備することにより都市通過交通を逃がし、ロードプライシングによる都心への自動車流入量を制限する、主要道路の一方通行化による余剰道路空間を創出するといった大胆な施策がとられることで可能になったということがある。その動きをバックアップしたのは、充実した市民活動の底辺である。自転車活用の推進が進んでいるアメリカの都市には、BTA（ポートランド）やSFBC（サンフランシスコ）など自転車活用を推進する擁護グループとして力のある市民活動団体があり、行政職員もアフターファイブには、市民活動に加わりリーダーシップを執っているという、わが国ではちょっと考えられない連携が生み出されている。

わが国においても都市計画の事象のひとつとしてトータルに検証しないと、限られた道路空間といった枠の中で熱心な自転車利用者の権利主張というトレンドでは、社会的な合意形成を得るのは困難で、これまでのクルマ中心の道路づくりのパラダイムは変わらないであろう。より包括的な都市作りの目標のなかで、いかに自転車を不可欠な要素のひとつとして位置づけることができるかという、より骨太な都市計画のビジョン、政策の検討が必要である。

1-4-2　欧州各国の事例（フランスなど）

街への訪問者が自転車を簡単に借りることができれば、有効な交通手段となる。また、都市居住者が自転車を所有せずに、必要なときにシェアして共有するという発想もある。そういった目論見で、これまでさまざまな都市型のレンタサイクルが提案実施されてきているが、成功事例はあまり多くない。そういった中でも 2007 年夏にパリ市長の肝入りで始まったヴェリブというレンタサイクルは、その規模の大きさと新しいビジネスモデルという点で注目されている（下写真参照）。市内の随所の路上に設置されたヴェリブのポートに設置されたレンタサイクルを利用するには「パス」の購入が必要で、1 年間パスは 29 ユーロ、1 日パスは 1 ユーロ、1 週間パスは 5 ユーロである。パスさえあれば最初の 30 分は無料であるが、次の 30 分が 1 ユーロ、以降は 30 分ごとに 2 ユーロとする累進課金制となっている。長時間借りるとけっこうな金額となるので、倹約家のパリ市民は 30 分ごとにステーションにいったん返却し、ひと呼吸置いて再び借りるということを繰り返し、実質、課金なしで使用するケースが多く、長時間借りるのは返却の煩雑さを嫌う観光客などに限られているようだ。

2007 年夏にパリ市長の肝入りで始まったヴェリブ

ヴェリブのビジネスモデルを開発したのは、プロポーザルコンペを勝ち取った J.C.Decaux（ジェー・シー・ドコー）という大手広告代理店である。景観規制の厳密なパリ市ではそもそも屋外広告に使えるスペースがほとんどないために、屋外広告の権利は高額で取引される。JCDecaux 社はパリ市内 1600 か所のバス停のシェルターに設置する広告を 30 年間にわたり独占的に運営することと引き換えに、ヴェリブの運営費用を負担することを約束している。景観規制のある都市ならではのビジネスモデルであるといえよう。これまでの公共レンタサイクルは、自転車自体に広告を貼り付けるケースが多かったが、その収入は限られている。また、専用に開発された質の高い自転車を使用しているので、再生放置自転車によるレンタサイクルのように自転車が粗末に扱われることは少ない（ヴェリブでも自転車の破損は多く、そのコスト負担は大きいという）。税金を使わずに低廉なレンタサイクルを提供しているこのシステムは、違法駐輪対策に多額の税金を投入している日本の自転車政策とは対照的で、ここから学ぶことは大きい。

1-4-3　COP15 におけるデンマーク駐日大使の PR イベント

本項では、サイクル先進国であるデンマークが、自国で開催する国際的に注目を受ける COP15 国際会議の意義の PR にサイクルイベントをいかに活用したか、また、（財）日本サイクリング協会が日本においてデンマークに縁のある地区をつなぎ、かつ参加者が COP15 を支援できるサイクルツアーをどのようにおこなったかを紹介する。

1. COP15 とは

COP とは、気候変動に関する国際連合枠組条約（UNFCC）を受けて設置された、温室効果ガス排出規制に関する国際的な合意形成を主な目的とする気候変動枠組条約締約国会議（締約国会議・Conference of Parties）の略である。締約国会議は年に一度、各国の環境に関わる省庁の大臣が集まり、同条約の成果について話し合う国際会議である。

1997 年 12 月、京都の国立京都国際会館で開催された第 3 回締約国会議は、気候変動に関する国際連合枠組条約（UNFCC）の発効以来、毎年開かれている締約国会議の 3 回目の会合であり、COP3（コップスリー）あるいは、京都会議、地球温暖化防止京都会議などと呼ばれる。この会議において、先進国に温室効果ガス排出削減目標を課す京都議定書が採択された。

この京都議定書は、地球温暖化による異常気象の兆候が見られるようになった時期に、異常気象を惹起する温室効果ガスの排出量の削減に向けて世界各国に具体的な取り組みを課した初の国際的な議定書であり、現在の世界の CO2 排出量を規制する重要な役割を果たし、地球環境保全活動の歴史に残るものである。

しかしながら京都議定書の約定後も、わが国で以前は起きなかった竜巻や、記録を更新する大雨が毎年のように起き、世界各地でも超大型台風や今まで起きなかった地域での超低温、干ばつが頻発し、海抜がほとんど 0m に近い太平洋諸島では水位の上昇により、低気圧の通過程度でも水没するなどの多大な被害が発生している。また、動植物の生態系の北限が徐々に北上しており、確実に地球温暖化は進行している。

国際的な地球環境保護活動において、京都議定書に定めのない 2013 年以降の地球温暖化対策について、2009 年 12 月にデンマークのコペンハーゲンで開催された第 15 回約締約国会議（COP15）は、CO2 排出大国の米国、中国ほか京都議定書の締約に参加しなかった国々にも CO2 排出量の規制の同意を求める非常に重要な会議として位置づけられる。

2007 年 11 月に政府要綱として、先見的な環境とエネルギー政策をもって自然に優しく、かつそれが持続可能な社会となるべきことを宣言したデンマーク政府は、COP15 の開催にあたって環境、生活水準、長期的なエネルギーの確保のすべてを考慮し、各国政府の同意を得られるよう準備した。

2. デンマーク

デンマークが世界最高水準の社会福祉国家であることはよく知られている。その一方で温室効果ガス削減のために化石燃料依存からの脱却を図ろうとする政府の後押しを受け、共同所有方式による風力発電機が多数建設されていること、そしてそれが 2004 年時点で約 15 万世帯・約 5,500 基に達し、2006 年における風力発電能力が 3,136.6 メガワットと電力供給量の約 2 割に及んでいるなど風力発電が盛んで、地球環境保全の意識が非常に高い国民性を有している国であることは余り知られていない（次ページ写真参照）。全世界の子供たちに親しまれている知育玩具「LEGO」を開発し製品化するなど、幼児

風力発電用風車

期からの教育も視野に入れた教育施策の水準も高い。このように豊かな資源、高い教育水準、社会福祉や環境意識の高い国民性を背景として、自転車の乗用環境は非常に優れている。

デンマークは近年、非常に高額な自動車税が要因となり、国内が起伏の少ない地形であること、国民の活動に要する移動距離が比較的短いことから、自転車を利用しやすいインフラ整備を求める声が高まり、自転車専用道や駐輪場などの整備が進んだ。3,000㎞に及ぶサイクリング用の国有の自転車専用道、都市部に見られるグリーンウエイブと呼ばれる自転車専用信号、鉄道における自転車専用車両が代表的な例である（下写真および次ページ写真参照）。

特にデンマークの首都コペンハーゲン市は、現時点で市民の 36％が自転車通勤をしているが、CO2

自転車専用信号グリーンウエイブ

自転車専用鉄道車両

排出量削減を目的に、その割合を 2015 年までに 50％に増加させることを目標にしている。自転車通勤の促進も含め、同市はデンマークの首都を世界一の自転車の街にするため、約 38 億 5,000 万円（2 億 5,000 万デンマーククローネ）を投資すると公表している。

このようにデンマークは、自転車の利用が国民レベルで日常生活に浸透し、ルール、マナーなどの利用の秩序も高度に保たれており、世界第 1 級の自転車先進国といえる。

ちなみにデンマークのように自転車乗用が文化として定着している国ではサイクルロードレースも盛んであり、ツール・ド・フランスなど世界レベルで活躍するプロロードレースチームが存在し、2009 年当初現在、UCI プロツアーチームでビャルヌ・リース率いるチーム・サクソバンクはデンマークを本拠とするチームである。

3. COP15 サイクリングツアー

COP15 は CO2 排出削減量の具体的数値を CO2 排出大国と締約できるかどうかが問われた歴史上重大な意味を持つ国際会議であり、開催するデンマーク政府は、いかに COP15 の重要性を世界にアピールするかを模索した。そして前述したような国民性を有する国が導き出した結論は、COP3 を開催し京都議定書を締約した日本においてサイクリングツアーをおこない、COP15 の意義を世界にアピールすることであった。

フランツ＝ミカエル・スキョル・メルビン駐日デンマーク大使は、北海道から沖縄まで自ら全行程を走破するサイクリングツアーの計画を立て、そのイベントパートナーを探していたが、各都道府県にサイクリング協会を有する（財）日本サイクリング協会（JCA）が適当であると判断した。

オファーを受けた JCA はデンマークと縁の深い全国 9 都市を選定。それぞれの都市においてメルビン大使と参加者がサイクリングをおこない、イベントを通じて COP15 とデンマークの PR をするというサイクリングツアーを企画した。

サイクリングツアーは、2009 年 5 月 23 日の東京ステージを皮切りに、翌 24 日には日本のデンマークといわれ、デンパークがある愛知県安城市、25 日にはデンマークの製薬会社の工場が所在する福島県福島市、26 日にはデンマークの酪農と提携関係が深く、デンマーク国鉄と姉妹企業関係にある JR 北海道本社が所在する北海道札幌市を訪問。1 日空けて 28 日にはメルビン大使と親交のある東国原県知事の宮崎県宮崎市、29 日にはデニッシュペズリーで有名なアンデルセンの本社が所在する広島県広

COP15　東京ステージ

大使を囲む職員たち。デンマーク大使館前で

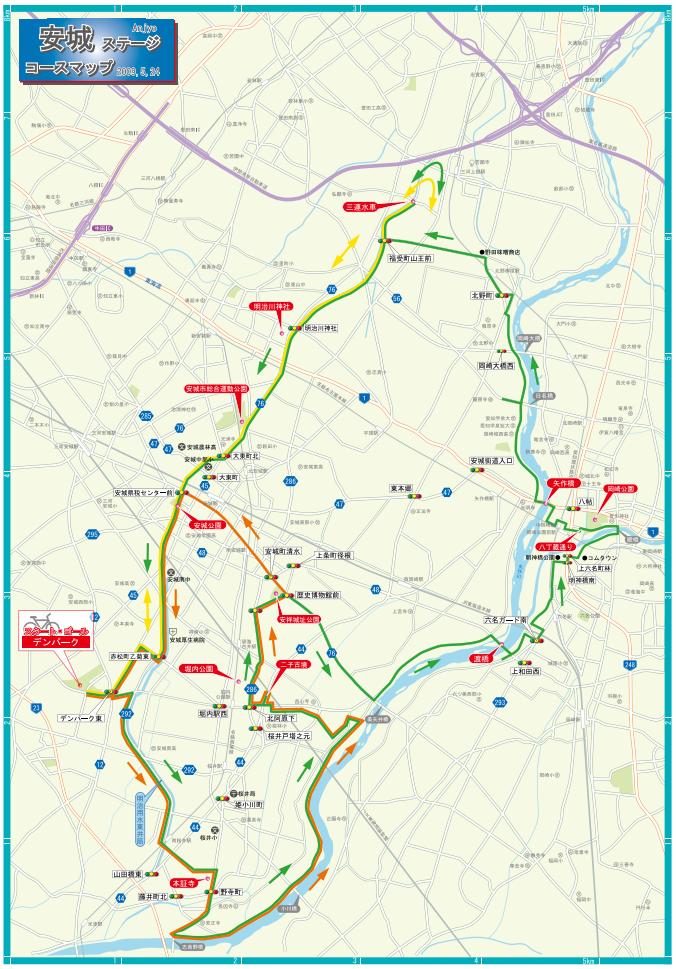
島市、30 日には四国の愛媛県今治市、国内最終日となる 5 月 31 日は、午前中に江戸時代に遭難した漁民を救助した船舶がデンマーク船であった和歌山県和歌山市、午後に国内ステージのゴール地点と定めた京都を訪ね、COP15 の開催地であるコペンハーゲンを最終ゴールとした。

　各ステージでは JCA のウェブサイトで参加者を募集。COP15 をアピールするため白地に「COP15 CYCLING TOUR」のロゴマークを配した T シャツを着用し、大使などとともにサイクリングをおこなった。コース設定とコース管理は各都道府県サイクリング協会がおこない、県庁や市役所を拠点または中

継点としてメルビン大使が訪問し、それぞれの首長から環境メッセージを受ける方式を採った。

5 月 23 日の東京ステージは開催日が日曜であったため相当数の参加が見込まれ、また、単一コースでは安全管理などで円滑な運営が難しいこともあり、かつ都内または近郊から参加しやすいようにスタート地点を分散することとし、足立区を除く都内 22 区の協力を得て各区役所をスタート会場に、メイン会場の神宮外苑絵画館前までの 22 コースを設定した（前ページ図および写真参照）。

当日は晴天に恵まれ、メルビン大使や公使、大使館職員が各コースに分散して各区長の環境メッセージを受け取って神宮外苑絵画間前にゴール。参加者には 22 カ所からの推奨コースは提示されていたが、



COP15　安城ステージ

安城ステージのスタート地点にて

COP15　京都ステージ

各ステージを走りきった走者が壇上に並ぶ

参加者の多くは思い思いのルートを走り、COP15 のロゴマークの T シャツでアピールしながらゴールした。その後、大使と参加者有志が渋谷区役所までを往復するデモンストレーションランを挙行し、日曜でにぎわう沿道の人々やマスコミに COP15 を PR した。

以降、前述の各地で各道府県サイクリング協会の協力の下、奇跡的にその 1 週間は雨にも遭わず、設定コースを多数の環境意識の高い参加者とともにサイクリング。東京と同様、各首長からの環境メッセージを受け取りながら、国内最終日の京都では環境省とステージを共有するなど、サイクル・リンク

コペンハーゲン市内の航空写真

近藤大使からコニー・ヘーデゴア大臣に
日本で集められた環境メッセージが手渡された

の一つの形として催行され、6 月 14 日、ツアー最終のゴール地点であるコペンハーゲンでもメルビン大使、近藤在デンマーク日本大使、コニー・ヘーデゴアデンマーク環境大臣ほか、大勢のコペンハーゲン市民が最終ステージの市内をサイクリングし、ゴール地点のデンマーク国会議事堂で近藤大使からコニー・ヘーデゴア大臣に日本で集められた環境メッセージが手渡され、COP15 サイクリングツアーというサイクル・リンクが完成した（上写真参照）。

第２章　サイクル・リンク構築の手順 - 水郷筑波国定公園を事例に -

本章ではミッシングリンクが顕著に見られる地域を想定しながら、ミッシングリンクをつなぐことにより、その地域の魅力を高めるためのサイクル・リンク戦略立案の手順について述べる。

昨年度（平成 20 年度）の調査研究では、水郷筑波国定公園を対象地として取り上げた。水郷筑波国定公園は日本第２位の面積を持つ湖である霞ヶ浦と、古来より万葉集にもうたわれた霊峰・筑波山を擁する風光明媚な地域である。この国定公園の玄関口である土浦は首都・東京の中心から半径 60㎞圏内に位置しており、その観光資源としての価値や可能性はきわめて高い。サイクリングの好適地としても強い魅力を有しており、国定公園内には、一般県道岩瀬土浦自転車道線（筑波自転車道＝つくばりんりんロード：全体計画 40.1㎞、整備済 40.1㎞）と一般県道潮来土浦自転車道線（霞ヶ浦自転車道：全体計画 40.0㎞、整備済 14.6㎞）が整備されている。その周辺にも一般県道茨城大洗自転車道線（涸沼自転車道）や一般県道取手水海道自転車道（小貝川自転車道）があり、水辺を楽しむサイクリングのメッカとなる可能性を秘めている。

平成 20 年度には本調査研究事業の一環として、実走を含む地域実態調査をおこなった。その結果、以下のようなミッシングリンクの潜在が想定できた。

・自治体相互の連携に関するミッシングリンク：県と関連市町村が連携して広域的に国定公園の整備戦略を共有し、サイクリングを有効に地域振興に生かそうとする動きが希薄である。
・自転車道同士のミッシングリンク：至近距離にある２つの自転車道が、わずか 500m 程度の間で分断状態にある（霞ヶ浦自転車道に手つかずの未整備区間が見られる。「筑波自転車道」に、交通量が多いため横断が困難な交差路が見られるなど）。
・周辺観光拠点とのミッシングリンク：自転車道だけの整備に終わり、周辺の観光拠点や散策ルートに誘導し、面的に広げる工夫が不足している。
・公共交通機関の活用に関するミッシングリンク：鉄道、バスというような公共交通機関の連接がきわめて貧弱なため、公共交通機関による移動はほとんど期待できない。
・レンタサイクル同士のミッシングリンク：市町村ごとにレンタサイクルを備えているところが多いが、駅や駐車場から遠い、乗り捨てシステムが整備されていないなどにより、本格的にロングライドやスポーツライドを楽しむことが難しい。

以上のように、ミッシングリンクは地域に普遍的に存在し、サイクル・リンクの概念をもって観察をおこなえば、各所に潜在するミッシングリンクを見つけ出すことは容易であると思われた。ミッシングリンクを発見できれば、あとはそれをつなげていく工夫をおこなえばよいのである。

以下に、その戦略策定における留意点を示す。

2-1　自転車道の魅力化（考え方と方法、留意点）

自転車道の魅力化を図るためのサイクル・リンク戦略の考え方や方法はきわめてシンプルなものであり、容易に立案が可能である。それは、①地域に潜在するさまざまなミッシングリンクの発見と評価、

②ミッシングリンクをつなぐための方策の検討と立案、③サイクル・リンク化のための実行プログラム（短期、中期、長期）の検討と立案の３点である。

次に、3 点ごとの留意点について述べる。

①に対する留意点は、次の３点である。

・机上での検討に留まらず、必ず実走による調査をおこなうこと。

・調査はワークショップのかたちを工夫し、多様な人たち（自治体担当者、サイクリスト、一般住民など）の参加を得て楽しいイベントとなるように工夫すること。

・成果を共通するしくみを工夫すること。

②に対する留意点は、ないものねだりの方策を羅列することなく、既存の道路や施設、サービスを最大限に利用し、すぐにできることを「仮説」と位置付け、社会実験というような位置付けのイベントを重ねることにより実証的な企画を立案することである。

③に対する留意点は、多様な方策に優先順位をつけ、実施した内容が次の方策にフィードバックできるようにすることである。

2-2　現状調査による問題点と課題の抽出・整理（考え方と方法、留意点）

自転車道の魅力化のためにおこなうべき第 1 段階の活動である「現状調査による問題点と課題の抽出・整理」のしかたについて述べる。

活動にあたっては机上で地図を広げて抽出作業をおこなうのではなく、参加者を募り「ワークショップ」というかたちで進めるとよい。ゲーム的な楽しい運営のしかけを工夫し、参加者が無理なく参加でき、友好関係を深められるようにすることで、ユーザーの潜在意識に潜むニーズを発掘できる可能性が広がるはずである。

活用可能な既存の自転車乗用環境を評価するためのワークショップの留意点は、以下の通りである

・自転車乗用に適すると思われる大規模自転車道や自転車道、緑道などを、参加者が思い思いにリストアップし、地図上にマークする

・お互いの成果を示し合い取捨選択しながら、統合化した成果を共有し合う

・すべての道路を実走により確認する。実走に際しては、道路行政担当者、サイクリング愛好者、初心者などできるだけ多様な立場の人々に参加を呼びかけ、エリアごとにグループとなって走行チェックする

・実走により、実感した問題点や課題を地図上に記入し、相互評価する。プレゼンテーション（発表会）というような参加者が語る場を設けることで、当事者意識が高まる

2-3　ミッシングリンクの抽出とサイクル・リンク化（考え方と方法、留意点）

発見したミッシングリンクをサイクル・リンク化していくためには、まず、さまざまなミッシングリンクのカテゴリ分類をおこなうべきである。その際に参照すべき５つのキーワードを以下に例示する。

○「アクセシビリティ」（自転車道への行きやすさ）

○「ユーザビリティ」（走りやすさ）

○「アメニティ」（心地よさや安心感）

○「エンタテインメント」（楽しさ）
○「パートナーシップ」（交流・連携）

５つのキーワードから具体的な整備項目を導くためには、「ハード」（道路インフラ、関連施設、関連拠点など）と「ソフト」（情報サービス、イベントなど）に大別するとよい。
○「アクセシビリティ」
・ハード：公共交通機関網、駐車場など
・ソフト：ウェブ、案内書、案内図など
○「ユーザビリティ」
・ハード：道路の整備、付帯設備の整備など
・ソフト：非常時のサポート体制など
○「アメニティ」
・ハード：休憩所、トイレなど
・ソフト：のどかな生活風景など
○「エンタテインメント」
・ハード：近隣の観光拠点への誘導など
・ソフト：イベントの実施など
○「パートナーシップ」
・ハード：交流拠点の整備など
・ソフト：ガイドの要請など
それをさらに上位概念と下位概念に細分化していくことで、サイクル・リンク化への道筋を明らかにできると思われる。

2-4　効果的かつ段階的なサイクル・リンク化推進のための手順

多様なサイクル・リンク化への改善項目が見つかりリストアップが整った時点で、次におこなうべきことは優先順位をつけることである。大きく短期・中期・長期と分けて課題を整理していく。その際に留意すべき点は、成果が短期に出るようなことを意識的におこなうことである。そのためにも大言壮語せず、「できるところから始める」という現実的スタートを切ることが重要である。

第３章　サイクル･リンク構築のための具体的方策（事例の紹介）

3-1 「ルート」整備におけるサイクル・リンク化の方策 - 大規模自転車道を対象に -

相互の連関が図られていないために、利用拡大が妨げられている自転車道

本調査研究委員会の調査において、自転車道未整備区間および複数の自転車道をつなぐ際の経路情報や自転車道に向かうアプローチ上の案内看板の不足しているという事実が指摘された。これは自転車道を利用するにあたって重大な障害となっている。のみならず、そもそも個々の自転車道がバラバラに存在して相互の連関が図られていないことが、自転車道の利用拡大を妨げる大きな要因であることも明らかになった。「道はつながってこそ価値がある」という道づくりの原点に立ち返った方策の検討と提言について述べていきたい。

土浦市内の未接続部の改善

JR 土浦駅西口を終点とする「筑波自転車道（つくばりんりんロード）」は、土浦駅近傍と JR 水戸線・岩瀬駅前を結ぶ総延長 40.1㎞に及ぶ大規模自転車道であり、特に整備状態がよいと評価されている。旧筑波鉄道跡地を有効利用し、自転車道として整備したもので、道路をはじめ標識や案内図、クルマ止

設備が整っている筑波自転車道

霞ヶ浦北岸に沿って延びる霞ヶ浦自転車道

問題点が指摘されていた筑波自転車道の起点

改善された筑波自転車道の起点

めやトイレなどの設備も完備している（前ページ写真参照）。

それとは別に JR 土浦駅東口から 1㎞ほど北に向かったところには、霞ヶ浦大橋を結ぶ総延長 40㎞の大規模自転車道「霞ヶ浦自転車道」がある（前ページ写真参照）。この自転車道、中間地点の霞ヶ浦大橋手前からは「恋瀬川サイクリングロード」へとつながる「霞ヶ浦サイリングロード」が分岐し、霞ヶ浦大橋を渡ったところからは霞ヶ浦の西浦左岸（北面）を通る「行方サイリングロード」が分岐する。これらを組み合わせることによる、広大なスケールのサイクリング好適環境が広がっている。

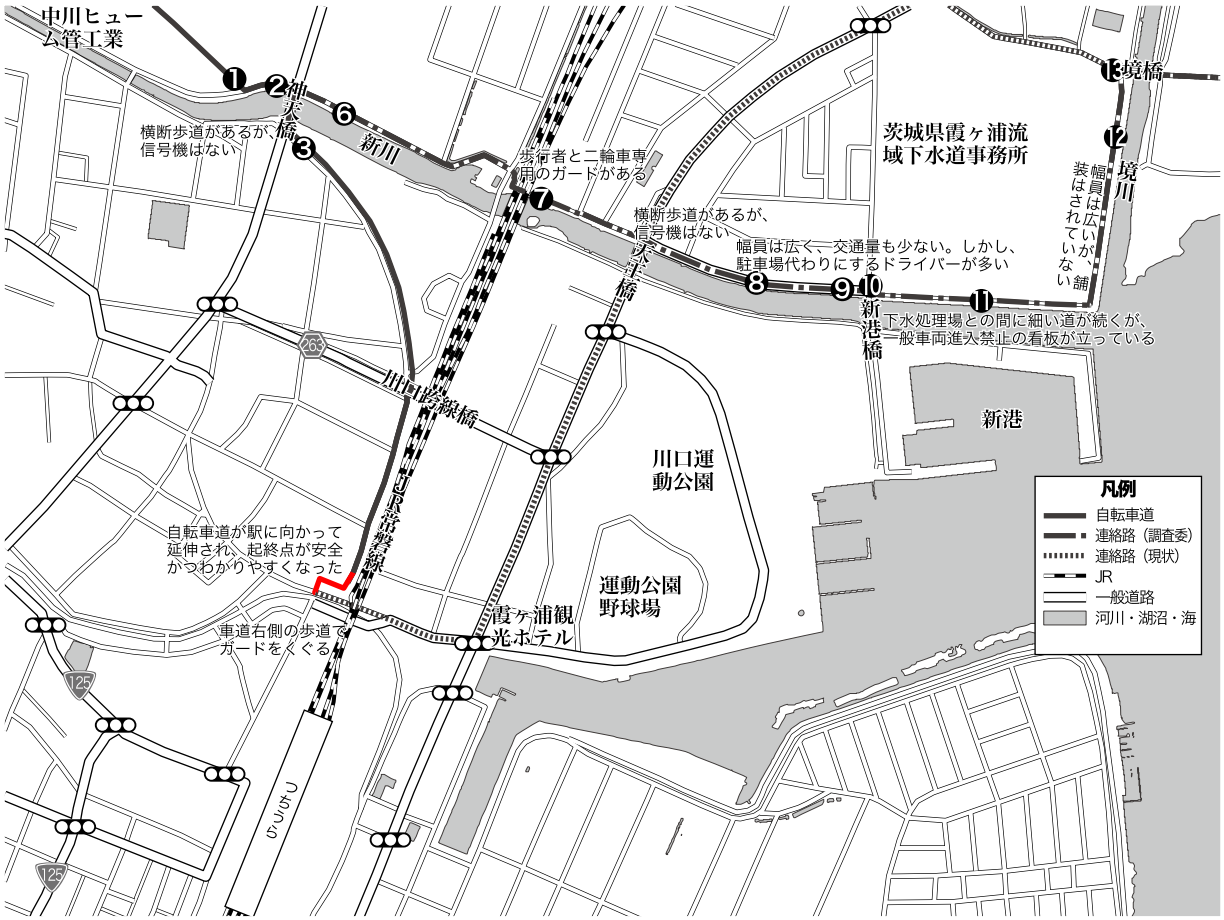
このように土浦駅は、水郷筑波国定公園を網の目のように走る自転車道の中心に位置する結節点となっている。しかし、「筑波自転車道」の起点となる土浦駅西口と「霞ヶ浦自転車道」の起点となる東口を結ぶ経路には多くの問題があった。1 つ目は「筑波自転車道」の起点が駅西口から 300m ほどのきわめて半端な場所に置かれ、その起点から手前 60m ほどが、歩道もない狭隘な一般道となっていたことである。ただし、この区間については自転車道の延伸工事が施され、現在は自転車道の起点が、西口と東口とを結ぶガードの西側となっている（上写真および次ページ図参照）。延伸された部分の路面がえんじ色に塗られたうえに起終点の案内標識も新設され、地元住民に対しても自転車道の存在をアピールするものとなっている。

２つ目は西口から東口（あるいは東口から西口）に向かう際に、歩行者の通行が多く、天井高が限られる鉄道のガードをくぐらなければならないという問題である。この点については改善が困難であるた

天井高が限られる鉄道のガード

め､現状では対策が施されていない（上写真参照）。ただ､ガードをくぐった東口側にも「筑波自転車道」の標識が新設されており、東口から西口への誘導がスムーズになされるようになっている。

３つ目は最寄り駅である土浦駅から両自転車道への、あるいは一方の自転車道から他の自転車道への案内情報の提供が十分ではないという問題である。前述したとおり「筑波自転車道」においては延伸工事が施されたうえに起終点の案内標識も新設され、もともと存在した標識と相まって、大規模自転車道の中では珍しく最寄り駅からのアクセスにも配慮がなされているのだが､「霞ヶ浦自転車道」に関してはそうした配慮は見られない。これは一方の自転車道から他の自転車道への案内情報の提供においても同様で､「霞ヶ浦自転車道」に近い駅東口方面には「筑波自転車道」に誘導する標識が立っているのだが、



「筑波自転車道」に近い駅西口方面に「霞ヶ浦自転車道」へと誘導する標識はなく、新設された起終点の案内標識でも「霞ヶ浦自転車道」にはまったく触れられていない。もっとも「霞ヶ浦自転車道」の起終点に「筑波自転車道」への誘導はおろか、標識がまったくないことと比べればはるかに〝まし〟ではあるのだが。

この問題を抜本的に改善する方策として、本調査研究委員会では調査結果を踏まえて１つの提案をおこなった。現状ではその提案を受けての改善には取りかかっていないようであるが、前述した延伸工事も問題点の指摘を真摯に受け止めていただいた結果ととらえ、今後の検討に期待したい。

「芝川自転車道」の整備区間終点と「緑のヘルシーロード」との連結を図った埼玉県の事例、大規模自転車道と一般道のうち自転車乗用に適した道を連結して「ぐるっとびわ湖サイクルライン」を制定した滋賀県の事例などについては、28 ページを参照されたい。

前述した具体例を含め、連絡する経路を決める際には、交通量の多寡、路面や幅員、道路構造、横断や右左折の回数、迷いにくさなど走行環境の優劣を勘案する必要がある。「筑波自転車道」と「霞ヶ浦自転車道」の連結経路に関して言うならば、「筑波自転車道」の起終点手前から霞ヶ浦に注ぐ新川の左岸に沿って進み、最もネックとなる鉄道路線の横断については既存の歩行者・二輪車専用のガードを利用。そのまま河口まで進んだら茨城県霞ヶ浦流域下水道事務所の敷地に沿って回り込み、境川右岸をたどった先で境橋を渡り、「霞ヶ浦自転車道」の起終点に接続するルートを本調査研究委員会は提唱している。

このルートは茨城県霞ヶ浦流域下水道事務所の敷地に沿って進む区間の用地確保に難はあるものの、既存の道を利用しているため大規模な改修工事を必要とせず、かつその道も交通量がほとんどない。あるいは川沿いに進むためルートはシンプルで、迷うこともないなど多くの利点を有している。

「芝川自転車道」の整備区間終点と「緑のヘルシーロード」との連結経路に関しても同様。こちらは具体的なルートの提案をおこなったわけではないが、定められたルートは、整備区間終点となる八丁橋から横断歩道で県道を渡り、80m 先で見沼通船堀を渡って右折。そのまま見沼通船堀に沿って 400m 進んだ突き当たりが「緑のヘルシーロード」の中間地点というきわめてシンプルなものである。見沼通船堀に沿って進む区間はクルマの通行も可能ではあるが交通量は少なく、見沼通船堀の景観を楽しむ人々の散策ルートとの趣が濃く、自転車でも安心かつ快適に走行することができる。なお、こちらの連結経路に関しては、「筑波自転車道」と「霞ヶ浦自転車道」の連結経路とは異なり、「芝川自転車道」と「緑のヘルシーロード」のそれぞれに案内標識が設けられ、両自転車道を一体のものとして扱う（サイクル・リンク化する）意図も十分に感じられる。

3-2 「アクセシビリティ」におけるサイクル・リンク化の方策

3-2-1 「モーダルミックス」について

本調査研究で言うところのモーダルミックスは、自転車という交通手段に対して他のさまざまな交通手段を組み合わせ、さらなる活用を図る運用方法のことになる。自転車は乗用目的の他に移動手段や運搬手段としての道具にも用いられるが、ここではサイクリング趣味を主目的にした乗用の範囲に限って述べる。

1. モーダルミックスの意義

実生活においてだれでも、モーダルミックスは実践済みである。駅まで徒歩で向かい、鉄道に乗り、到着駅から社員バスに乗って会社に出勤するのもモーダルミックスになる。今まで意識していなかった他の交通手段との連携を積極的にサイクリングに組み合わせれば、さらなる広がりが見えてくる。そもそもモーダルミックスをおこなわなければ、自宅から走り出して自宅へ帰ってくるサイクリングしか実行できない。多様な組み合わせを考えてみよう。

2. 組み合わせが可能な交通手段

・自転車……愛車、レンタサイクル
・鉄道……JR、私鉄各社、路面電車、チャーター列車、サイクルトレイン
・自動車……マイカー、レンタカー、トラック輸送
・バス……路線バス、高速バス、チャーターバス
・船……定期航路、チャーター航路
・飛行機……定期便、チャーター便
・徒歩……

3. モーダルミックスの利点

・移動範囲の拡大……例：鉄道に乗って、東京在住者が大阪イベントに日帰りできる。
・移動時間の短縮……例：東京から長野のイベントに参加するなら、鉄道のほうが速い。
・走行不可能区間の通過……例：定期船に乗って、新潟在住者が佐渡島へ海を渡る。
・疲労の抑制……例：団体ツアーにおいて、落伍しそうならば峠だけクルマに乗せる。
・荷物の軽減……例：宅急便を用いて、自転車と荷物を先に送ってしまう。
・経験の多様性……例：船に乗るなど、初めての体験ができ楽しい。
・経費の削減……例：東京から仙台に行くのは、途中宿泊するならバスのほうが安い。

4. モーダルミックスによるサイクリングの広がり

固定観念にとらわれず、サイクリングをもっと多様な手段で考えてみるべきだろう。今回のモデル地区である水郷筑波国定公園にしても、霞ヶ浦や北浦には定期航路がある。これを利用すれば霞ヶ浦一周の実走距離を半分にすることができたり、対岸の観光巡りを取り入れる時間的余裕ができたりする。昨年度の本調査研究でラクスマリーナからチャーター船を出してもらったが、船というのは小さな桟橋でも横付けするのは容易であり、そうした乗降可能な場所が沿岸の至るところにあることも体験した。近くに茨城空港が開港したが、将来はこれに組み合わせたツアーが生まれる可能性もある。

すべてを自転車だけで走りきるコース計画から発想を転換し、途中区間をワープさせてしまうのも可能である。企画力によっては、まったく新しいイベントの創出も夢ではない。

5. パーク・アンド・ライド

地方ではクルマを 1 人 1 台所有する時代であるから、人を呼びたかったら駐車場の確保を考えなければイベントも実施できない時代である。観光コースを紹介するにしても同様だ。

地方イベントへの参加者はほとんどクルマでやってくる。鉄道利用者は少ない。遠方からの鉄道利用

自転車道のすぐ脇にある駐車場

では前泊が必須になる場合が多いが、クルマなら早朝出発でも間に合う。乗り合いにすれば安上がりにもなる。時刻表を気にする必要がなく、ドア・ツー・ドアで乗り換えもない。自転車という大荷物を運ぶにも最適である。着替えも積んで、帰りに入浴施設に立ち寄って帰るにも移動が楽である（上写真参照)。

6. 輪行

輪行とは､自転車を分解して小さく収容し､公共交通機関を用いて携行することをいう(下写真参照)。

パーク・アンド・ライドに比べた利点は、a）免許がない人でも利用でき、b）一人ならばクルマよりも運賃が安く、c）移動中に睡眠もでき、d）走り出した場所以外の地を到着地としてもよいことが挙げられる。

混雑した列車への乗り込みや集団での利用、他人に迷惑を与える梱包方法など避けるべき利用方法はあるが、マナーを守ればもっと普及してよい方法である。JR をはじめほとんどの鉄道や飛行機では手荷物料金を取らない。

ヨーロッパではそのまま自転車を積み込める列車も多いが、日本の事情では難しい。

輪行バッグを担いで電車乗り込むところ

完成車のままの持ち込みに対し、
注意を促す駅のポスター

7. サイクルトレイン

自転車を分解せずに乗車できる鉄道列車をサイクルトレインと呼ぶ。2つの形態がある（下写真参照)。

一つは利用者が少ないローカル線で、朝夕の混雑時を避ければ「ご自由に利用ください」というものである。赤字路線が多いゆえに風光明媚なところも多く、前後をサイクリングで結ぶ計画はお薦めだ。1両編成の場合もあるので、グループ利用の場合は数日前には申告してトラブルを避けたい。

もう一つは特別企画列車である。これは団体ツアーとして、予約制にして専用列車を仕立て、特別ダイヤで運行するケースが多い。年に1度か2度の特別イベントのように実施するケースが多いが、群馬県サイクリング協会のように毎年のごとくチャーター列車を各方面に走らせている実例もあるので、個別交渉次第のようだ。旅行ツアーであるので、普通乗車料金よりは少し高めに設定されるようである。

本調査研究の一環として、2009年7月にJR千葉支社初のサイクルトレイン企画に参加したが、1車両に25名しか乗れず、採算面では厳しいと感じた。車内に凹凸があって意外に場所も取り、倒れやすい自転車をいかに効率よく収容するかが解決のカギに思えた。乗り降りにも時間を要し、参加者が持ち込んだ自転車の中には、リカンベントやトライクなど規格外のものもあったため、それへの対応は大変そうであった。しかし、100名の募集枠が予約開始半日で埋まってしまったほどに需要は高い。

完成車のまま自転車を持ち込むサイクルトレイン

3-2-2 「レンタサイクル」活用の可能性

水郷筑波国定公園エリアのレンタサイクルを見て回ったが、利用はどこも少ないように見えた。これはなぜなのかどうすべきなのか、何が求められるのか、その前に必要性はあるのかなどを考察する。

1. レンタサイクル活用で何が得られるか

手ぶらでやってきて自転車に乗れるのは便利である。輪行に慣れた者でも自転車を荷物と考えればとても大きな物には違いない。だから愛車と同じものがもしそこにあったなら、レンタルするのは常に検討対象となるだろう。

あるいは出張先で時間に余裕ができ、2時間だけ観光に割けるとして目の前にレンタサイクルがあったなら、どんな自転車であっても歩くのに比べて行動範囲は飛躍的に広がる。

また、購入するのをためらうような高級自転車がレンタサイクルにあったなら、乗車体験をしたいがために時間を作ってでも借りに行くこともあるだろう。(次ページ写真参照)

スポーツ用自転車をそろえた行方市のレンタサイクル

名所巡りに便利な笠間駅のレンタサイクル

講習会をするのに同じ自転車をそろえたい。それぞれが自分の自転車を持ち込まれると規格が異なって話が先に進まないときがある。こんな場合もレンタサイクルの利用は便利だ。

2. レンタサイクルの現状

以下に現場で見た問題を挙げる。

・どこにあるかわからない：表示をいっさい出していないところもある。目の前に立っていても、再度案内されるまではわからなかった。
・台数がない：常備台数１台だけというところもある。２人組が訪問したことなど過去に１度もないのだろうか。
・汚い。ほこりだらけ：鍵を預かって自転車倉庫に行ったら驚く。とても乗る気になれない。
・サビだらけ：チェーンに赤サビが浮いているのが見えてしまうと、他のトラブルも頭に浮かんでしまう。
・サイズが合わない:子供と一緒に行ったら脚が届くのがない。自分にはサドルを上げても小さすぎる。これは妥協もできるが、シートピラーの調整がナット止めやサビつきで手動不可であると困る。
・整備不良：これどうぞと出された自転車のタイヤはペシャンコ。それでも職員は気が付かない。
・車種はママチャリ：多くの場所ではこれである。多様な来訪者に１車種で対応するのと、購入費用節

約のためには仕方ない選択である。しかしサイクリング愛好者へのモーダルミックス提案には向いていない。

3. これからのレンタサイクルに望むこと

現状から見える改善点を挙げる。

・ここにレンタサイクルがあるという表示を出す：保管場所と受け付け窓口双方に出す。休日にも問い合わせ先などが見えるようにする。現場までの道案内をわかりやすくする。管理団体のウェブサイトには詳細を出す。

・十分な台数をそろえる：毎回申し込みをお断りするようなら、それ以上の需要があることになる。整備された稼働可能な台数がある程度ないと借りようという気も起きない。

・多様なサイズを用意する：背の高い人、低い人、子供、これに対応できる機材と、調整できる職員を配置する。

・乗りたいと思わせる車種を置く：利用者にとって、レンタル料が多少高くても乗りたくなる自転車ならば、利用が楽しくなるはずだ。

・設置場所を検討する：人が来ない場所や見えない場所にあっては人の関心は引かない。利用率が低いならば、利用者が訪れやすい場所はどこかと再検討すべきだろう。

・保管場所は雨風の当たらない場所にする：屋根があっても湿った空気が吹き込む場所では鉄製品はサビる。物置であっても戸の内側を選ぶ。

・ときどき職員も点検する:自分でも乗る気になれない状態ならば、来訪者にとってはなおさらである。ほこりくらいは払おう。

・整備や注油をする：自転車に詳しい職員を配置するか、自転車店と整備委託契約を結ぶ。

・定期交換部品を見込む：タイヤやチューブなどゴム製品は２年程度で劣化する。予算を見込む。

・予約を受ける:「電話予約は受け付けません」というところも多かった。利用率を上げるなら、予約も受けるべきだろう。

4. レンタサイクルの管理モデル

以下のような買い換えサイクルを考えてみた。利益を考慮しない自治体運営でしか当てはまらないが、リピータがやってくる環境を作り、全体が良循環となる仕組みは作れないだろうか。利用率の高い運営をめざすべきだろう。

レンタサイクル１台あたり				１年	４年	
収入	レンタル料	500	円			
	営業日	100	日			毎週土日
	稼働率	50	%			
	計			25,000	100,000	
支出	購入費	70,000	円		70,000	４年ごとに買い換える
	年間整備委託契約	5,000	円	5,000	20,000	年間２度訪問
	予期せぬ修理整備	10,000	円		10,000	
	人件費	0	円	0	0	他業務職員が兼ねる
	保管費用	0	円	0	0	既設設備利用を前提
	店舗費用	0	円	0	0	既設設備利用を前提
	計				100,000	

整備委託契約は年間２度の注油やリムの振れ取りを含む整備費用と、２年後のタイヤとチューブの交換費用を含む。弁済しない利用者による破損の修理費を４年分として別途計上する。アルミ部品を多用したクロスバイクの設置を考えたい。

3-3 「情報提供」におけるサイクル・リンク化の方策

1. 情報の受発信に便利なインターネット

われわれが社会生活を快適に過ごすため、居ながらにしてさまざまな情報収集ができるインターネット利用が一般的になっており、情報を発信する側も行政から個人まで、あらゆる者がインターネットを利用している。

自転車道を整備した国や県、市などはウェブサイトで紹介をおこなっているが、サイクリングをおこなおうとする者が、自宅を離れて見知らぬ土地を走ろうと計画してウェブサイトを利用する場合、その要求を満たす情報が十分に備えられているか、少ない操作、短時間で要求する情報にたどり着けるかが、情報を得ようとする側の評価のポイントになろう。

現状の自転車道のウェブサイトの状況を確認し、評価した。

2. 大規模自転車道のウェブサイトの掲出状況、更新状況、検索の使いやすさ

（1）ウェブサイトの構成、内容

大規模自転車道のトップページ画面は、上のバーに国土交通省の施策情報、メイン画面は北海道、東北、関東、北陸、中部、近畿、中国、四国、九州、沖縄の 10 ブロックに分けた概念図と、その下に１位から５位までのアクセス度ランキング画面、満足度ランキング画面、ご利用環境説明画面で構成され、ブロックをクリックすると、そのブロックの都道府県別地図画面となり、県名をクリックすると当該県の路線表示画面となり、オレンジ色のコースまたは路線名をクリックすると当該路線地図ページ画面が表示される（次ページ写真参照）。

当該路線ページのコースは路線名、自転車道と一般路コースに区分され、路線として整備しているコースはピンクまたはこげ茶色、一般路コースは青色の３種類に色分けされている。画面の縮尺は 50 万分の 1、10 万分の 1、2 万 5000 分の 1、1 万分の 1 の４種類が選択でき、表示内容は、50 万分の 1 ではピンク色で整備コース、青色で一般路コースと国道の号数とレンタサイクルステーションがアイコンで表示され、高速道路の路線と主なインターチェンジ名が表示される。10 万分の 1 になると、さらに道の駅、ゴルフ場、動物園がアイコンで表示され、JR、私鉄別の路線、主な駅名、市名、役所、役場、史跡は文字で表示される。2 万 5000 分の 1 になるとコンビニ、ガソリンスタンド、信号、学校、神社、消防署、美術館／博物館、遊園地がアイコンで表示され、県道の路線名、公園、地名が文字で表示される。1 万分の 1 では、より詳細な地名が文字で表示される。操作は、画面上下左右の縁の中央および右上、右下、左上、左下に矢印が付され、それをクリックするとその方向に地図がスクロールする他、画面上部のバーにクリック移動のアイコンがあり、選択すると画面の指定した箇所をクリックすることによって画面がスクロールする。また、カーソルのドラッグによってもスクロールするようになっている。その他、直線ではあるが距離計測機能、表示切替機能、印刷指示機能も付加されている。

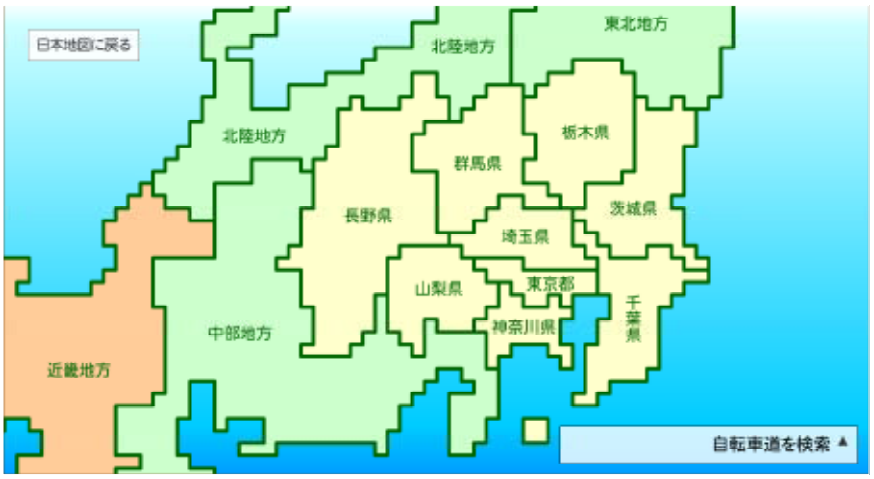
なお、どの縮尺画面でも、整備路線をクリックすると路線紹介画面が地図画面内に立ち上がり、始点地名、終点地名、着工年度、完了年度の路線概要が表示され、さらに詳細情報をクリックすると、整備

距離、コース途中の休憩所などの写真、管理部署の問い合わせ先などの詳細情報ページにリンクしている。また、どの縮尺画面でも、地図上にあるカーソル位置は画面左上に緯度と経度を秒単位まで表示することができる。この機能やアイコン表示選択なども、画面上の機能選択アイコンにより任意に設定することができる（次ページ写真参照）。

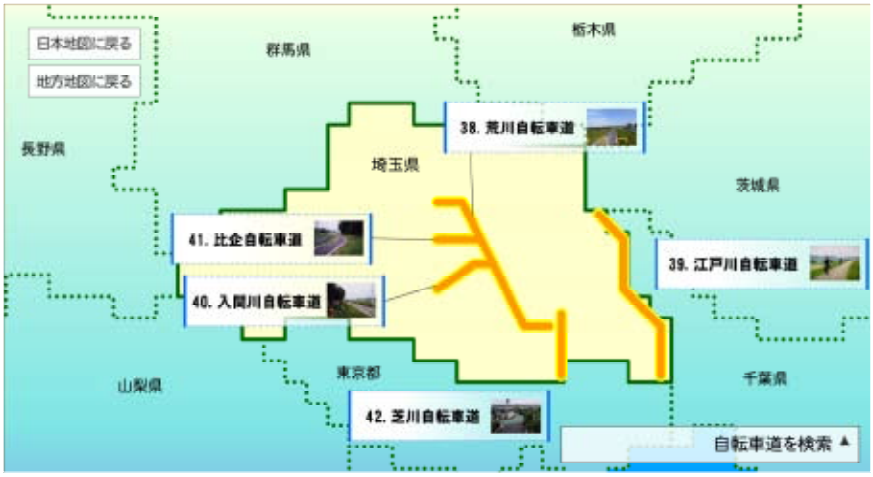
（2）更新状況

トップページの「お知らせ」の項を見ると、ニュース事項が２つ掲載されている。上段が「大規模自転車道ページをリニューアルしました（2007/05/01）」、下段が「関東地方の大規模自転車道のページ

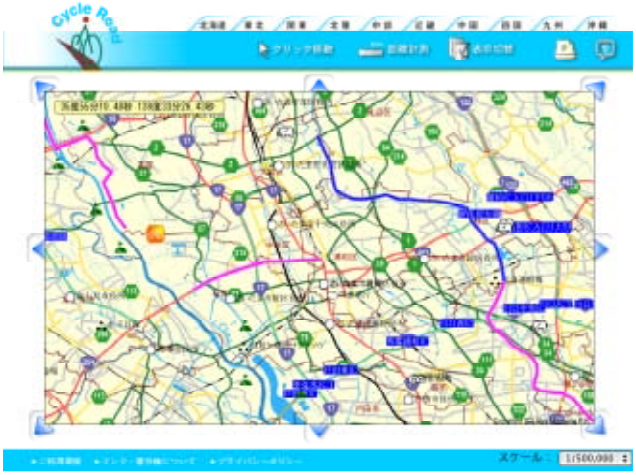
国土交通省「大規模自転車道」のトップページ



関東ブロックを表示した画面



埼玉県内の大規模自転車道を表示する画面



荒川自転車道を中心に表示した画面

がリニューアルしました（2005/11/8）というものである。2010 年 3 月現在で見ると、最新の 2007 年 5 月の更新からすでに 2 年 10 カ月が経過しており、その間、更新されていない。トップページの全国ブロック地図の東北と北陸に赤字で「NEW」という表示があるが、なにが「NEW」なのか画面から読み取ることはできない。

（3）評価

日本全国の主なサイクリングコースを網羅し、めざす地域の自転車道を簡単に検索できることが最大の評価点であるが、残念ながら掲載情報が古く現状の道路状況と異なっている部分があり、また、整備区間の終端から未整備区間を経てその先の整備区間への案内情報がないことが最大の欠点である。

したがって、この掲載情報のみを頼りに走行すると、実際には整備が済んで全通した区間があるにもかかわらず、一般道を大きく迂回させられるか、掲載情報では整備始終点となっているが、整備されていると思って行ってみたら唐突に整備区間の終点になり、遡行させられるか、または利用者が極少であることを理由に管理が放置され、事実上走行不能で遡行させられるかといったリスクがある。また、未整備区間の一般道路から整備区間の始終点（多くがわかりにくい箇所にある）までの詳細地図情報が掲載されていないため、それを探すためにムダな時間が費やされてしまう。

その他、市町村などが独自に整備した自転車道は掲載されておらず、アイコンは相当な種類を網羅しているものの、自転車店、宿泊施設、食堂やレストランなどの掲載がなく、ページ管理者が国で掲載情

報が制約されるという事情はあるのだろうが、サイクリンコース情報としてはもうひと息ではないかと思われる。

よってこのウェブサイトは、サイクリングコースの概要を把握するに止め、詳細情報は JCA ウェブサイトの毎月のサイクリングコース紹介、そのコースを走ったサイクリストがブログで発表している情報、自転車専門雑誌にレポートされている情報、最近では出版社がエリア別のサイクリングコースガイドを刊行しており、それらの情報を複合的に利用するための基礎データとしての利用価値がある。

3. 霞ヶ浦周辺の自転車道のウェブサイトの状況

平成 20 年度に、茨城県南に広がる「水郷筑波国定公園」を調査の対象としたが、このエリアは茨城県および周辺自治体が整備する自転車道が数本存在し、それぞれウェブサイトが用意されている。それらの状況を見てみた。

（1）茨城県内の主なサイクリングコース

ア　筑波自転車道（つくばりんりんロード）

イ　霞ヶ浦サイクリングコース

ウ　恋瀬川サイクリングコース

エ　霞ヶ浦自転車道

オ　水辺サイクル・ネットワーク

（2）ウェブサイトの構成、内容

ア　筑波自転車道（つくばりんりんロード）

このコースは鉄道線路跡地を自転車道として整備されており、始点終点の南端は JR 土浦駅に近く、首都圏からも比較的アクセスが容易なため、ウェブサイトで「つくばりんりんロード」と検索すると茨城県土木部土浦土木事務所が管理する「つくばりんりんロードマップ」が上位に並び、その他個人が実走したレポートのサイトも検索されるなど、比較的容易に情報を得ることができる。

このページはつくばりんりんロードマップ①と②がそれぞれ PDF ファイル化され、コースマップとして入手できる（下写真参照）。

「つくばりんりんロードマップ」トップページ

イ　霞ヶ浦サイクリングコース

このサイトはかすみがうら市観光協会が管理しており、トップページの自転車マークの「あそぶ」に

「行方市自転車道ガイド - 水辺サイクルネットワーク」ページ

12 種類の遊びが掲出されたページがリンクし、その一つである「サイクリング」に、サイクリングしているカット写真､簡単なコース紹介文とともに｢恋瀬川サイクリングコース｣｢霞ヶ浦サイクリングコース」「霞ヶ浦自転車道」が掲載されたサイクリングコースマップのページがリンクされている（上写真参照)。

ウ　霞ヶ浦自転車道

このページは１画面のみで､施工状況写真､工事概要文､事業名､路線名､道路仕様､事業年度などの表､整備予定区間地図が掲載され、茨城県潮来土木事務所が管理している。

エ　水辺サイクル・ネットワーク

このサイトは、霞ヶ浦東岸に位置する行方市の公式サイトのトップページの「観光・施設」バナーから「観光・施設」ページにリンクされ、「体験観光」または「水辺サイクルネットワーク」に「行方市自転車道ガイド - 水辺サイクルネットワーク」のページがリンクされている。そのページでサイクリングコースがグーグルマップに落とされ、史跡、見どころ、レンタサイクルステーションなど、サイクリングに必要な情報が掲載されている。同ページで全体マップが掲載されるとともに、全体マップと５つのコースごとのマップが PDF ファイル化され、印刷することにより、コースマップが入手できるようになっている。

（3）評価

ここに取り上げたそれぞれの自転車道のウェブサイトは、茨城県や各市の道路関係者からの情報により検索できた。まったく予備知識を持たない人であれば、そう簡単にはできないであろう。

現時点における県の自転車道を紹介するウェブサイトには、「筑波自転車道」（つくばりんりんロード)、と「霞ヶ浦自転車道」､「潮来土浦自転車道」（水辺サイクルネットワーク霞ヶ浦東岸区間）のみが自転車道として掲載されており、霞ヶ浦サイクリングコースや恋瀬川サイクリングコースは見当たらないなど､各自転車道の情報を発信している部署が不統一で､道路名称も「自転車道」「サイクリングコース」「サイクリングロード」と統一されていないため、せっかくウェブサイトに掲載している自転車道の情報が、十分に発信できているとは言い難い。

また、水辺サイクルネットワークに見られるように、一般道をサイクリングコースとして扱っているところもあるが、該当区間を色分けするなどして一般道であることの表示や注意事項などの掲載が望まれる。

個々のページは工夫がなされているものもあるが、「筑波自転車道」のマップは印刷サイズがA4判とされているため文字が極小で、倍のA3判に拡大してかろうじて判読できる大きさである。コースの概要は把握できるものの、詳細情報は得られない。

4. 大規模自転車道のサイクルリンク化

現在の掲載情報製作および管理は、すべて国土交通省がおこなっているため、各現場からの道路整備状況の報告に基づく情報の更新に経費も時間も要しているため情報更新に時間がかかっていると思われるが、各路線ページの製作管理に関しては、実際に該当道路を整備管理する各都道府県の該当部署に移管し、常に最新の情報を掲載する方法を採ることを提案する。国の管理するサイトはさまざまな制約があるだろうが、せっかくの膨大な掲出情報が真に生きる方策を期待したい。

2. 水郷筑波におけるウェブサイトのサイクルリンク化

茨城県内にはすでに整備された自転車道が複数あるが、茨城県方面にサイクリングをしようとする者にとって、現状ではウェブサイトから情報を一括で入手する術がない。

したがって、茨城県の観光協会およびサイクリングコースを整備する市の観光協会の公式サイト（県や市のサイトでは、コース周辺の民間の施設などを紹介しにくい）のトップページに「茨城県のサイクリングコース」という項を設け、各サイクリングコース名のページを設けてリンクし、各サイクリングコース名と各市の観光協会にあるサイクリングコース紹介ページにリンクさせたい。

また、筑波自転車道、霞ヶ浦サイクリングロード、行方市自転車道ガイド・水辺サイクルネットワークのそれぞれのサイクリングマップの終端に、隣接するサイクリングコースがあることを文字やアイコンにより表示し、当該ページにリンクを張り、情報の有機的相互利用を図りたい。

さらにそれぞれのコースマップに、修理してくれる自転車店、レンタサイクル、自転車ごと乗せてくれるジャンボタクシー、コース周辺の観光スポットと季節折々のイベント、物産、うまい物・店、コンビニエンスストア、ファミリーレストラン、宿泊施設などのアイコンを掲載し、それぞれ、ウェブサイトを有している店や施設のウェブサイトや該当するページにリンクさせたい。

こうすることにより、利用者は「茨城県のサイクリングコース」という検索のみで県内のコース概要が把握でき、それぞれのコース情報を容易に入手できるようになる。また、ウェブサイトの作成、運営、管理には相当の経費を要するが、既存のそれぞれのウェブサイトを利用して、それらをつなぐことにより、経費を抑えながら効果を上げることが期待できる。

5.「情報提供」におけるサイクルリンク化の例 - イベント公式サイトフレームワーク貸し出しの紹介 -

JCAでは各種サイクルイベントを主催、共催しており、それぞれ公式サイトを設け、各公式サイトは平成21年度までは、主に各イベントの運営業者に製作を委託していた。

情報内容はイベントの概要、募集方法、プログラムとスケジュール、過去データという当該イベントのみの情報であり、イベント後はイベントの様子、成績などを掲出し、その後は情報更新はなされなかった。

この弊害として、同じJCAがかかわるイベントごとにウェブサイト作成者が異なることにより、掲載情報の内容管理に相当の時間と労力が費やされ、ややもすると仔細な部分ではあるが誤謬が生じていた。また、相当の経費をかけて作成した公式サイトも、イベントが終われば情報更新がなされず一過性の情報提供でしかなかった。

蔵王大会公式サイトトップページ

美ヶ原大会公式サイトトップページ

JCA のおこなうイベントの目的は、イベント開催地への集客による地域振興や地域活性化であり、一過性のイベントに止まらず、地元に来訪者が絶えない情報提供であらねばならない。そこで以下のような方策を策定した。

それは「ウェブサイトのフレームワークの貸し出し」である。具体的にはトップページのリンクタグ、メイン画面、バナー位置などのレイアウトの基本的な設計を JCA がおこない、それをイベントの地元実行委員会に廉価で貸し出し、地元が発信したい情報を地元で作成、管理する仕組みであり、具体的には、実行委員会サイドでメイン画面の写真、キャッチコピー、大会要項や募集要項、コース情報、宿泊情報、四季ごとの観光情報、物産情報、サイクリング情報などのリンク先のページを作成、大会ローカルスポンサーのバナーリンクなどもおこない、掲出するというものである。

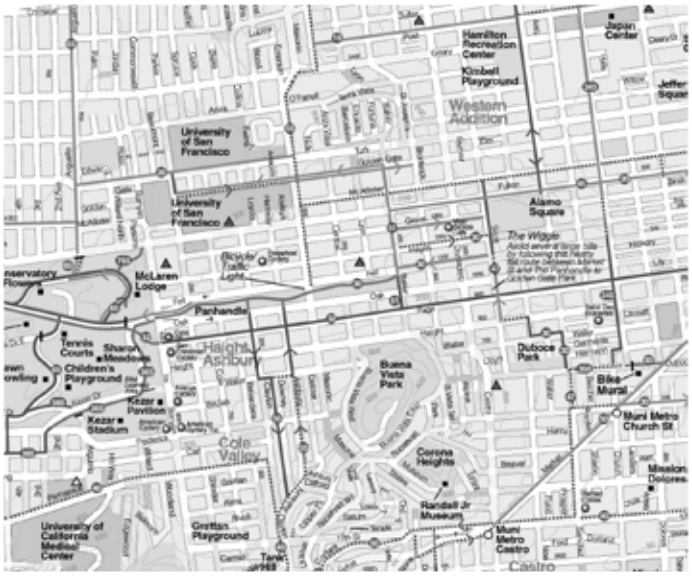
こうすることにより、掲出情報にサイクリングイベント情報のほか、地元のサイクリングを含めた観光情報も掲出でき、JCA ではウェブサイトにかかる労力や経費が軽減され、地元ではイベント時以外にも絶えず観光情報を提供することで来訪者の増加が期待できる（上写真参照）。

6. 各地の自転車マップ

ポートランド、サンフランシスコ、ニューヨークといった米国の自転車活用先進都市では、自転車利用者のニーズに特化して作成された「自転車マップ」が発行されており、その多くは市民や来訪者に無

料あるいは低廉な価格で配布されている。自転車マップには自転車ルートのネットワークが表示されているので、このマップを使ってどのような自転車ルートを通って目的地まで到達できるか事前に検討することができる。発行主体は、自治体の交通政策担当（ポートランド、ニューヨークなど)、市民活動団体（サンフランシスコ、ボストンなど)、サイクリングクラブ（欧州の多くの都市）などさまざまであるが、大きな都市では地区ごとに分けて制作され、また、自転車ルートは常に拡充されているので、マップの内容も頻繁に更新されている。

各地の自転車マップの内容にはそれぞれ特色がある。サンフランシスコの自転車マップには急坂の位置が示されているので、これがあれば多少遠回りであっても、急な坂道を極力避けた裏道ルートを通って移動することができる（下図参照)。ニューヨークの自転車マップは、川を渡る橋へのアクセスがわかりにくいので、橋の取り付き部分の拡大図がついている。



サンフランシスコの自転車マップ

日本でも、金沢市など市が制作した自転車マップ、京都市、堺市、つくば市、東京都心部など、自転車活用を推進する市民活動団体が制作したもののほか、オンライン版の自転車マップもある。

7. 事例紹介：東京自転車グリーンマップ

ここでは、「東京自転車グリーンマップ」都心版のケースを紹介する。

東京自転車グリーンマップは、市民活動団体（NPO 法人アーバンエコロジー東京：2010 年 NPO 法人グリーンペダルに名称変更）が企画し、大学研究室（多摩美術大学デザイン学科堀内チーム）が実際の制作をおこなった。助成金（環境保全再生機構地球環境基金など）および企業協賛金（株式会社シマノなど）を受け、無料配布された。2007 年 1 月には 35 万部発行され、朝日新聞東京版の折り込みとして 33 万部が配布された。残部は都内約 10 カ所の配布スポットにて継続して無料配布され、2008 年 4 月には、改訂版が 2 万部増刷された。そして 2008 年 12 月には収録範囲を広げた東京 23 区版が 2 万部印刷され、自転車関連イベントなどで無料配布された（次ページ図参照)。

東京自転車グリーンマップ都心版の制作テーマは「スローダウンで見えてくる東京景色」であり、都心の裏道を通って庭園や美術館、商店街などをゆっくりと自転車で巡ることで、東京の素顔を楽しむスタイルを提案している。印刷マップに収録されている基本情報は、裏道を使って都心部を長距離走るた

印刷版の東京自転車グリーンマップ

めの「おすすめ自転車ルート」のネットワーク、そしてグリーンマップアイコンによって分類された「スポット情報」である。

特に東京の居住者は「都心を観光する」という発想が弱く、週末観光というと自家用車に乗って郊外に向かうケースが多い。結果として週末ドライブによる交通渋滞が慢性化しているが、その人たちが東京自転車グリーンマップを手にすることで、都心観光の魅力が再認識される。観光スポットの多くは自転車で巡るのが最も適したロケーションにあり、ふだんは近所の移動にしか使わない自転車に乗って、少し長い距離を移動する楽しみを味わってもらえればと願っている。

お薦めはクルマの少ない日曜や祝日に都心観光を自転車で楽しむというスタイルで、都心を安全に自転車で走行することによって、都心のスケールが自転車で移動するのに適していることが体感できる。パレスサイクリング（日曜）や外苑サイクリング（日曜と祝日）など、自動車交通を遮断した車道を自転車で自由に走行できるというすばらしい場所もある。

将来的に都心の自転車レーン設置などが進めば、平日であっても都心における交通手段として自転車を選択するという合意形成を生み出す契機になればとの願いも込められている。

8. 制作のプロセス：東京自転車グリーンマップ

東京自転車グリーンマップの制作は、まず自転車利用者のニーズを把握し、整理することから始めら

れた。そのために「グリーンマップライド」と名づけられた自転車を使ったワークショップを開催し、参加者による意見や発見を取り込むほか、オンライン版の東京自転車グリーンマップを設置し、いつでもお薦め自転車ルートやスポット情報を登録し、公開できるような仕組みを作った。最終的にはワークショップやオンライン版で収集した情報に独自取材した情報を加え、事務局で整理した情報を元に印刷版のマップを制作した（下写真および図参照）。

東京自転車グリーンマップの取材風景

オンライン版の東京自転車グリーンマップ

印刷版のマップを作るには、「ベースマップ」と呼ばれる下敷きとなる地図（白地図）を入手することが重要な手続きとなる。東京自転車グリーンマップの場合、都市計画に使われる 1/2500 のデジタル地図データを東京都から提供を受けて作成した。他の選択肢としては、国土地理院が提供する各種デジタル地図、地図出版社が所有するベースマップなどがあるが、都市計画用のベースマップを選択した理由は、細街路も含めてすべての道路が記載されていること、レイヤー管理の自由があり、例えば高速道路を消去して、その下の一般道や河川などを表示することができる、あるいは標高情報を呼び出せる、といったことである。

一般に流通しているベースマップは自動車用に作られていることが多く、このような自由がきかない。また、大学の研究室が制作し、マップは無料配布するという前提で、無償でデータの提供を受ける

ことができた。ただし、都市計画用のデータはシステム用のフォーマットなので、印刷マップに加工するためにはさまざまなソフトウエアを組み合わせるノウハウと多大な労力を要し、一般のデザイナーがすぐに使えるものではない。また、全都市に完備されているものでもない。入手可能性という点では、国土地理院（日本地図センター）が提供するデジタルマップを使うのが無難であると考える。

都市計画用のベースマップを使用したために、土地の高低差を色分けして表示することができた。これは自転車利用者にとって有用な情報で、多少遠回りでも坂道を避けたルートを選ぶ際の目安になる。ちょっと話題となったのは、自転車利用者にとって不要な情報である高架の自動車専用道路を消したことである。一般の地図でそのようなものは意外となく、結果として普通は高速の下に隠れてしまう日本橋や運河が表示されており、地形の高低差を表す色彩ともあいまって、江戸の古地図のような雰囲気が出ていると言われる。自転車マップというジャンルを開拓したこと、特徴的なベースマップのデザイン、情報収集のプロセスなどが評価され、東京自転車グリーンマップは 2007 年度の「グッドデザイン賞」（コミュニケーションデザイン部門）、「ストップ温暖化大作戦東京グランプリ」、同全国大会特別賞「モーダルシフト賞」などを受賞した。

9. 自転車ルート情報：東京自転車グリーンマップ

東京自転車グリーンマップには、「おすすめ自転車ルート」が網の目のように赤線で示されている。自転車レーンがまだあまり設置されていない現状では、「走りやすい裏道」が基本として選択されている。通常、裏道は突然行き止まりになったりして、地元の人しかわからないルートが多いが、マップ化されることで、初めての人でも迷わずに裏道を通って長距離移動できるようにするということが最大のポイントである。裏道沿いは幹線道路よりも緑が豊かで、神社など気軽に立ち寄り休憩できるスポットも多い。やむを得ず幅員に余裕のある幹線道路を指定しているケースもあるが、危険な交差点は極力避けてルート設定されている。

この「おすすめ自転車ルート」のネットワークは、まだこのマップ独自の情報であるが、今後の展開としては、同様の趣旨で自転車ルートをくまなく選定し、社会的な認知も高めることで、サンフランシスコなどで実現している自転車ルートのナンバリングあるいは名称設定をおこなえればと考えている。標識や路面標示で道路にその旨を表記できれば、これは自転車レーンや自転車専用道路がほとんどない東京の現状に対応して、自転車が走りやすいルートをネットワークする現実的な対応策だと考えている。

10. スポット情報：東京自転車グリーンマップ

自転車マップに、自転車利用者にとって必要な情報を選択して掲載することで、その利便性を高めることができる。意外と一覧できる情報が一般にないのが「レンタサイクル」の情報で、東京自転車グリーンマップの情報が活用されていると聞く。また、オンライン版東京自転車グリーンマップの「自転車アイコン」の定義は、「自転車店」でなく「自転車修理可能な場所」とした。これは調査の結果、その店で購入した自転車以外は修理してくれない店が多いことがわかったためで、修理のみで受け付けるか、必ず店のヒアリングをしてから情報を登録している。その他、オンライン版には「トイレ」情報が多く登録されているが、市街地から離れた場所でのトイレ情報は貴重である。

その他、東京自転車グリーンマップには、自転車で訪れるのにふさわしいスポット（場所）が、世界共通の「グリーンマップアイコン」で表示されている。125 個あるグリーンマップアイコンの中から、

自転車利用者が望むスポット情報として、レンタサイクル、水上バス、庭園、歴史、重要建築、かいわい･散歩道、美術館、アートスポット、公園･広場、温泉、良い眺め、そして「自転車走行注意」といった項目が収録されている。東京自転車グリーンマップは、あくまでも「自転車で都市を観光する」というテーマに沿った自転車マップである。これに対して､海外主要都市の自転車マップは､より正確なルート表示に徹しており、スポット情報は「自転車店」くらいに限られているものが多い。

3-4 「付帯設備」におけるサイクル・リンク化の方策

サイクリングに出かける際には、地図は必携とされてきた。道路網が発達した今日においても、地図があれば道に迷うことはないし緊急の事態が起こっても困ることは少ない。とはいえ｢(レクリエーションを目的とした）自転車道を走行するときぐらいは、地図を見ないで走りに集中したい」と思うのは当然で、地図を眺めながらの走行では自転車道の存在意義や魅力を大きく減殺することになる。

もちろん自転車道を設置する自治体においてもそうした要望は理解しており、起終点を筆頭として自転車道の随所に案内標識が設けられているわけである。ただし、せっかく案内標識を設置しても、その標識の内容や設置場所に不都合があれば、本来果たすべき機能は発揮できない。そこで、この項では全国の大規模自転車道に設置された案内標識の中からいくつかを抽出したうえで、望ましい案内標識について提示したい。

この案内標識（案内図）は、自転車道の全体もしくは前半や後半など広範囲を示したものと、標識が置かれた地点のみを示したものとに大別される。このうち広範囲を示したものは、その性質からいっても起終点や主だったポイント（トイレ、休憩所がある場所など）に設置されている例が多く、逆にそれ以外の地点にはほとんどない。自転車道の概略を伝えることが目的であるため、それは理にかなってもいる。また、今はカメラ機能の付いた携帯電話を持っていることが常識となっているため、いったん画像として記録しておけば、どこであれ確認できることも付言しておく。では、どのようなものが広範囲を示した案内図に求められているのだろうか。

まず、デフォルメされておらず、地形を正確にトレースしていることが求められる。そうすることで各ポイントの位置関係や距離などを把握することが容易となる。また、こうした案内図ではおおむね、自転車道以外の主要な道路や鉄道路線、現在地、トイレ、主な立ち寄りどころなどが過不足なく記載されている。このように一般の人が利用する道路や鉄道、橋、主要な公共施設などが記載されていれば、地元の人に尋ねるときにも説明が容易となる。また、自転車道最寄りの観光スポットとそこに至るまでのルートも記載されていれば、自転車道の利用価値はさらに向上し、本調査研究委員会が提唱するサイクル・リンクのよき実践例ともなる。

多くの案内図ではトイレや休憩所の場所が明示されている。これらは自転車道を利用するうえで特に重要となるため、明示することは当然必要であるが、その表示方法については改善の余地があるものと思われる。トイレや休憩所の表示にはアイコンを用いる例が多いのだが、このアイコンが標識によってバラバラであり、それゆえ案内標識の可読性が損なわれているという問題である。

もちろん、他の施設の表示にもアイコンが用いられているものの、国土地理院の地形図で地図記号として定められているものであれば多くはそれが流用されており、結果として統一も図られている。それに対してトイレや休憩所には地図記号がないことが、この問題を生じさせた原因であろう。これについても後述するクルマ止めと同様、国土交通省が一定のガイドラインを示して、共通化を図っていくことが求められている。

もちろん今述べてきたようなことをすべて盛り込もうとしたら、案内図をそれなりの大きさのものとしなければならない。例えば「荒川自転車道」に設置されているものは畳１枚分に相当するほどの大きさがあり、必要な情報がすべて盛り込まれていつつも十分な可読性を確保している（下写真参照）。それから可読性を高めるための方策として、配色に関する配慮も必要となる。自転車道、一般道、鉄道を色分けするのは当然のこと。同じ一般道であっても国道と県道、市道が色分けされていれば、さらに可読性は向上する。また、地図の世界では北を上にするのが常識なので、地図の上が北以外となっている場合には、それを明記することも絶対に必要である。

視認性の高い荒川自転車道の案内標識

これとは別の問題として、塗料の剥落など経年劣化によって地図の可読性が損なわれているものが見受けられるため、それへの対策も必要となる。特に木製の板に顕著に見られるため、金属やプラスチックの板にプリントするなど、より耐久性の高い方法を取り入れてもらいたい。

続いて標識が置かれた地点のみを示したものついて。こちらは右左折が必要な箇所や道が分岐している箇所には必ず設置しなければならない。そのため設置が必要となる箇所が多数に上り、コストもそれなりに掛かる。逆に求められている機能はごく限られたものとなるため、簡便なものであっても十分に機能を果たしうる。例えば進行方向を示す矢印を表示した標識を立てるだけでも、あるいは路面に矢印を表示しただけでも何ら問題はない。左右にクランクするなど複雑な進行方向を示す場合も、１つの標識でまとめて指示するよりは、右左折が必要な箇所にその都度標識を設けたほうがいい。もちろんこうした場合でも周辺を示した地図が併設されていれば、より望ましいことは言うまでもない。

道でよく見かけるガードレールに関しては、社団法人日本道路協会が国土交通省道路局の認可を受け、防護柵（ガードレール）の設置基準を定めている。そのため十分な強度を有し、万一の衝突の場合にも危害を及ぼすことのない形状になっているのだが、自転車道に設置されたクルマ止めには設置基準がないため、形状も材質もさまざまであり、その必然的な結果として強度も異なっている。しかも、これが１本の自転車道においてもバラバラで、それこそ１つ１つ異なっているといっても過言ではない（次ページ写真参照）。

せめて１本の自転車道内で統一されているのであれば、クルマ止めに接近したときにそれがクルマ止めであることをいち早く認識できるうえ、クルマ止めを通過する際にはどの程度スピードを落とせばいいのか、あるいはどういったハンドル操作が必要になるかを経験したうえで次のクルマ止めに対応できる。ところがこれがバラバラということは、クルマ止めに出くわすたびに試行錯誤を繰り返さねばな

1 本の自転車道の中に、さまざまなタイプのクルマ止めがある

らないということである。

本調査研究委員会としてはガードレールと同様に設置基準を定めることを望んでおり、そのための一助とすべく、全国の大規模自転車道に設置されたクルマ止めの中からいくつかを抽出したうえで望ましいクルマ止めについて提示したい。

形状について

現在設置されているクルマ止めの形状は、①逆 U 字形、②円柱形、③その他に大別される（次ページ写真参照)。このうち①の逆 U 字形は一般に視認性が高く、特に逆 U 字形の内側を鉄板などでふさいだ形状のものは、より視認性に優れている。また、2 本の脚で支えているということで、強度も十分に確保されているものと思われる。曲線部も緩やかなカーブを描いているものが多く、仮に衝突した場合

逆Ｕ字形クルマ止めの好例

逆Ｕ字形と比べて欠点が見られる円柱形

逆Ｕ字形と円筒形、どちらにも属さない変形タイプ

でも自転車乗用者が深刻なケガを負う危険性は低いであろう。

　続いて②の円柱形については、逆Ｕ字形に比べて設置コストの削減が見込まれることや、管理車両を通過させる際に比較的容易に撤去（円柱下部となる地中にあらかじめ空間を設けておき、そこに埋没させるという例が多い）できるというメリットはあるものの、逆Ｕ字形と比べて視認性が劣り、かつ天端部などに突起や鋭角な部分が見られるものがある。1 本の脚で支えているというううことで、強度面

でもやや劣る。

③その他については写真で示したもののようにいくつか見られるが、その数はごく限られる。機能面でも逆Ｕ字形を上回るものは存在しないようである。

配置について

配置に関しては、①単独で設置するか、②複数のものを組み合わせて設置するかで大別され、単独のものも自転車道の中心部に設置するか中心からずらして設置するか、複数のものを組み合わせて設置するのであれば、それぞれが自転車道のどの部分に設置されるかに加え、クルマ止め相互の関係についてもさまざまなバリエーションが発生する。

単独で設置されたもののほとんどは、自転車道の中心部に設置される（下写真参照)。仮にクルマ止めのあるところで自転車同士がすれ違う場合もスムーズであるし（双方が交通ルールを遵守することが前提ではあるが)、クルマやオートバイの侵入を抑止する効果も最も高いであろう。一方でハンドル操作を誤ると、自転車道からはみ出してしまうことも考えられる。仮に自転車道端部に大きな段差があったりすると、そこにタイヤをとられて転倒するといった事故が起こることも考えられる。

自転車道の中央に単独で設置されたクルマ止め

なお、逆Ｕ字形を中心部に設置する場合、通常は進行方向に対して直交させるが、「支笏湖公園自転車道」では向かって右が手前となる斜め位置で設置されている（下写真参照)。これは自転車が左側通

右を手前に、斜め位置で設置されたクルマ止め

並べて設置されたクルマ止め

前後にずらして設置されたクルマ止め

行であることを考えると理にかなったもので、仮にクルマ止めに衝突しても衝撃は少ないし、クルマ止めが誘発する心理的な圧迫感も軽減される。また、クルマ止めのあるところで自転車同士がすれ違う場合も、それぞれが進行方向左側をスムーズに選択し、衝突を回避することができる。

中心からずらして設置されたものは、何らかの事情によって自転車道の左右どちらか一方に誘導したいがためそのように設置されているのであろうが、そうすることで「クルマ止めのあるところで自転車同士がすれ違う場合もスムーズである」という単独設置のメリットは失われる。

複数のものの組み合わせは、①自転車道に直行する線上に並べて設置する場合と②前後にずらして(あみだに）設置する場合に大別される（上写真参照)。並べて設置する場合はクルマ止めを通過する際に複雑なハンドル操作を強いられることがないため、クルマ止めへの衝突や接触といった事故を招く危険性は少ない。対して前後にずらして（あみだに）設置した場合は、少なくとも２度のハンドル操作が必要になるうえ、内輪差によってペダルをクルマ止めに引っ掛けることもあって危険性が高まる。

例は少ないものの、逆Ｕ字形と円柱形など形状の異なるクルマ止めを組み合わせた例も見られる（次ページ写真参照)。そうした場合、一方（特に後方）のクルマ止めに対する注意がそがれたり、どのように通過すればいいのか判断に迷うことがある。これらはいずれもいたずらに危険を増大させるものであり、このような設置は避けるべきである。形状の異なるクルマ止めを設置すれば当然コストも余計に掛かるわけで、その点からも問題である。

異なるタイプを組み合わせたクルマ止め

配置方法との関連では、クルマ止めをどこに設置するかも考えねばならない問題である。例えばこのクルマ止めが設置されているのは未舗装かつ 1 車線の車道との交差部であり、実際にクルマが車道を利用することはほとんど考えられない（下写真参照）。そんな場所にクルマ止めを設置することは自転車がクルマ止めに衝突・接触する危険性を増すことであり、クルマ止めを通過する際に求められる注意力を鈍らせることにしかならない。熊本の「一般県道熊本山鹿自転車道線」（ゆうかファミリーロード）は交差する一般道の交通量が多いときはクルマ止めの間隔が狭く、逆に少ないときは間隔が広く調節されており、利用者は自然と、その地点に見合ったスピードと注意力でクルマ止めを通過することになる。

必要のない箇所に設置されたクルマ止め

その他の工夫について

視認性を高める工夫としては、前述した逆 U 字形の内側を鉄板などでふさぐもののほか、対比のハッキリした色でペイントしたり、反射テープや反射板をつけたりする例が見られる。特に反射テープや反射板は夜間など視界が悪いときの視認性を確保するため非常に有効である。ただし、反射板については設置の仕方次第では突起となることもあるため、注意が必要である。また、クルマ止めの前に「止まれ」など路面に表示することは、一旦停止させるという本来の目的のほか、クルマ止めの存在に気づかせる効果もある。同様の例として、クルマ止め手前の路面に細かな凹凸を付けたり、舗装の色を変えたりしたものもある（次ページ写真参照）。

クルマ止めの前に凹凸を設けて注意を喚起

先ほど「管理車両を通過させる際に比較的容易に撤去できる」と述べたが、これはもちろん通過し次第、元の位置に戻しているわけである。ところがクルマ止めを持ち去ったり、撤去したまま放置する例がある（下写真参照)。金属価格の高騰に目をつけて換金しようとする者や、自転車道を不法に通行もしくは駐車しようとするドライバーなど、心ない人たちによる行為であるが、その結果、自転車の一般道への飛び出しのほか、クルマやオートバイの自転車道への侵入を招くことになる。場合によっては撤去したあとが窪みや突起になっていて、そこで車輪をとられて転倒することもある。こうした事態を招いた責任が、その行為をおこなった者にあることはもちろんだが、クルマ止めを管理する側にも、容易に撤去されないような配慮が求められる。新しく設置されたクルマ止めには、鍵を付けたものもある。できるだけコストと手間のかからない方法で、対策を講じることを願いたい。

撤去され、道ばたに放置されたクルマ止め

自転車道の利用環境を向上させるために欠かせないのが、トイレや休憩所といった設備である。特にトイレについては自転車道を利用する女性の増加をめざすのであれば、清潔で使い勝手のいいものを設置しなければならない。とはいえ清潔な状態のトイレを維持しようと思ったら、それなりのコストを掛けて定期的に清掃しなければならない。都市部を中心にいくら自転車道利用者が増えているといっても、投入されるコストに見合った利用がなされていると断言できるまでには至っていない。となると自転車道の利用者だけを見込んだトイレや休憩所を設けるというのは、困難かつ合理性に欠けることにな

る。

そこで、より広範な人たちが利用できるような場所に設置する、あるいは既存の施設を自転車道利用者にも利用しやすくすることが求められる。つまり、新設するのであれば自転車道に隣接するグラウンドや公園、幹線道路との交差部などが適当であるし、既存の施設を利用しやすくするのであれば、自転車道の案内標識にその場所を明記するといった工夫が求められる。

特に検討したいのが、JA、道の駅、コンビニエンスストアといった既存施設の利用である（下写真参照)。これらは施設の性格からいっても不特定多数が利用するトイレがもともと設置されているうえ、そこでは飲食物を調達することも、場合によってはそこで休憩がてら食事をとることもできる。これらの施設にトイレや休憩所の利用だけを求めても割に合わないと判断されてしまうが、商品の購入を伴うものであれば、それは双方にとって望ましいことである。

自転車道に隣接する道の駅

道の駅については、クルマでアプローチする自転車道利用者による駐車場の長時間利用も望みたい。主に河川沿いなど利用率の低い場所に敷かれた大規模自転車道は、特に駐車場と明記されてなくても駐車可能なスペースには事欠かないが、人通りが少ないということで、駐車したクルマが車上荒らしやいたずらに遭遇するケースもある。

道の駅の駐車場であればそうした危険性は低いし、多くの道の駅は幹線道路沿いに設置されているためアクセスにも都合がいい。他の利用者の迷惑とならないよう駐車場の端を利用するとか、利用する際には一定金額以上を購入するといった、道の駅の利用者側と施設側の双方が納得するガイドラインを定めることができれば、自転車道の利用環境もよりいっそう向上するものと思われる。

3-5 「サービス」におけるサイクル・リンク化の方策

水郷筑波国定公園の玄関口に位置し、その顔となる土浦市に焦点をあて、土浦市が進めているサイクリングコースの面的な整備構想を紹介したい。

土浦市の現況

茨城県土浦市は、人口 14 万 4000 人を擁する県南の大都市であり、霞ヶ浦（西浦）湖岸に面する立地を生かし、昔から水運、漁業の要衝として栄えてきた。霞ヶ浦湖岸と桜川に面する JR 土浦駅は、つ

くばエクスプレス（TX）が 2005 年に開通するまでは、県南唯一の交通の拠点と位置付けられていた。さらに土浦には、かつて水戸線・岩瀬駅とを結ぶ筑波鉄道のターミナルがあり、1987 年に廃線になるまでは、筑波山に多数の観光客を導く主要動線の役割を果たすなど、土浦はまさに水郷筑波国定公園の顔となる観光都市としても広く知られにぎわっていた。

しかし土浦は、水運の消滅、漁業の衰退、TX の開通によるつくば市の隆盛など急激な社会構造の変化により、かつての面影を失いつつある。

土浦市では、まちのにぎわいと市の活力の再生をめざし、2008 年度に「土浦市観光基本計画策定委員会」を設置し、さらに 2009 年度はそれを「土浦市観光戦略推進会議」に発展させ、多くの市民の参加も得ながら観光都市再生に向けて意欲的な取り組みを進めている。

観光戦略とリンクする「水郷筑波サイクルリンク整備事業」

土浦市の観光戦略には、「3 つのみちづくり」（湖の巡り路、花の巡り路、里の巡り路）が掲げられているが、なかでも筑波線廃線後に自転車道として整備された「一般県道岩瀬土浦自転車道線」（筑波自転車道＝つくばりんりんロード）のいっそうの活用を観光振興の大きな柱と位置付け、「平成 21 年度地域活性化・経済危機対策臨時交付金事業」の助成を得て、「水郷筑波サイクルリンク整備事業」を推進している。

この事業計画には、次のようにサイクル・リンクへの期待が述べられている。

「近年、団塊の世代などを中心に、健康やスローライフに対する志向が高まっていることを背景に、サイクリング愛好者が増加している。本市は、「筑波自転車道」と「霞ヶ浦自転車道」という２つの大規模自転車道の結節点に位置するという絶好の優位性を有している。現状では、単にコースを往復するだけとなっていることから、自転車道周辺の見所を紹介する案内看板を各ポイントに設置するとともに、中心市街地や城下町などの観光スポットへの誘導看板を設置する。また、まちかど蔵、小町の館、国民宿舎「水郷」の３箇所をサイクルステーションとして整備し、スポーツタイプ自転車のレンタサイクルを配備することで、各施設の魅力アップと市内回遊性の向上による本市の活性化を図る」

土浦市における「筑波自転車道」魅力化の取り組み

JR 土浦駅西口を起点とする「筑波自転車道」は、土浦駅と JR 水戸線・岩瀬駅前を結ぶ総延長 41㎞に及ぶ自転車道であり、整備状態がよい自転車道として知られている。旧筑波鉄道跡地を有効利用し自転車道として整備したもので、道路をはじめ標識や案内図、クルマ止めやトイレなどの設備も完備している。しかし、「筑波自転車道」は、岩瀬に向かって一直線に北上し、また同じルートで戻ることを強いられる「線的な自転車道」にすぎなかった。

そこで土浦市では土浦市観光基本計画に基づき、水郷筑波国定公園内の自転車道の利用促進を図るため、その現状調査をおこない、魅力的なサイクリングコースを設定するとともに、周辺の観光情報を掲載したサイクルマップの作成と二次元コードを活用した観光情報システムを構築し、自転車道利用者の利便性の向上と利用者の増加を図るための「水郷筑波サイクルリンク整備事業」を平成 21 年度に実施した。

この構想の基本コンセプトは、「背骨」と例えられるような一本道の「筑波自転車道」および「霞ヶ浦自転車道」に対し、「あばら骨」と例えられるような横に広げていくサイクリングコースを複数構想し、線的な存在に留まっている「筑波自転車道」をより面的に読み替え、小町の里、鷲神社、武者塚古墳、

上高津貝塚、亀城公園などの観光拠点に誘導し、市の観光振興に役立てようとする意欲的な取り組みである。

具体的には、「筑波自転車道」に結節する「4 つのコース」を想定し、それぞれに回遊型のサイクリングコースを想定し、案内マップや案内板の整備を進めていく予定である。本計画の推進にあたっては、事前に実走調査を計画し、筑波大学の体育系サークルであるサイクリング部に依頼し、単年度の予算執行による限られた期間の中で、利用者の視点を最大限に反映できるような進め方を工夫している。

あわせて土浦市では、既存の土浦市中心部のレンタサイクル拠点に加え、2 カ所のレンタサイクル拠点を新設し、自転車台数も増やす計画である。

3-6 「サイクル・イベント」におけるサイクル・リンク化の方策（自治体連携・民間連携の事例など）

1. JCA のめざすところ・基本スタンス

JCA は、その寄付行為の第 4 条において活動の目的を「この法人は、サイクリングの健全なる発達とその普及に努めるとともに、サイクリングおよびサイクリング用自転車に関する調査研究をおこない、その理論および技術の進歩を図り、もってわが国体育文化の向上と関連機械工業の振興に寄与することを目的とする」とうたっている。目的達成事業のうちの一つとして、サイクリングラリーおよびサイクルスポーツ大会の開催事業が掲げられ、古くからサイクルイベントを主催もしくは共催してきたが、その歴史の中で古い部類として挙げられる大会は、長野県乗鞍高原から山頂付近の畳平までのヒルクライムレースである（下および次ページ写真参照）。

名称は「全日本マウンテンサイクリング in 乗鞍」と称し、平成 22 年の開催で 25 回を数える歴史あるイベントである。イベント内容は標高 1460m にある乗鞍高原観光センターから標高 2720m にある畳平までの 20.5㎞を自転車で上る個人のタイムレースである。

このイベントはレースであるが、世界の自転車競技を統括する世界自転車競技連盟の定める競技の範疇外で、いわゆるホビーレースである。

立ち上げの契機は、乗鞍高原の活性化であった。当時スキーブームが去り、冬季の宿泊数に陰りが見え始め、乗鞍高原の環境保護のため畳平までの一般車の通行規制を利用し、多数の集客が期待できる自転車イベントとして始まった。

現在では岐阜県側からのヒルクライムも開催されている。また、富士山では 5 大会ものヒルクライ

スタート地点を埋め尽くす参加者たち

選手がつくる長い列が引きも切らず続く

大雪渓が見えれば、めざすゴールは近い

閉会式に花を添えたアルペンホルンの演奏

ムレースが開催されており、ヒルクライムレースは全国規模で隆盛を見せている。なかには商業ベースで開催されているものもあるが、JCA はあくまでも地元の振興・活性化に寄与するために開催協力するという基本姿勢を現在でも変えていない。

2. イベントの取り組み

イベント開始当時はすべてが手探り状態で、大会運営は円滑に運営できる JCA と関係の深い業者を中心に運営してきたが、ここ数年はイベントのノウハウが蓄積されたこともあり、計測業務や募集業務など専門的業務をおこなう業者以外は、地元産業振興の見地からすべて地元業者を使用している。

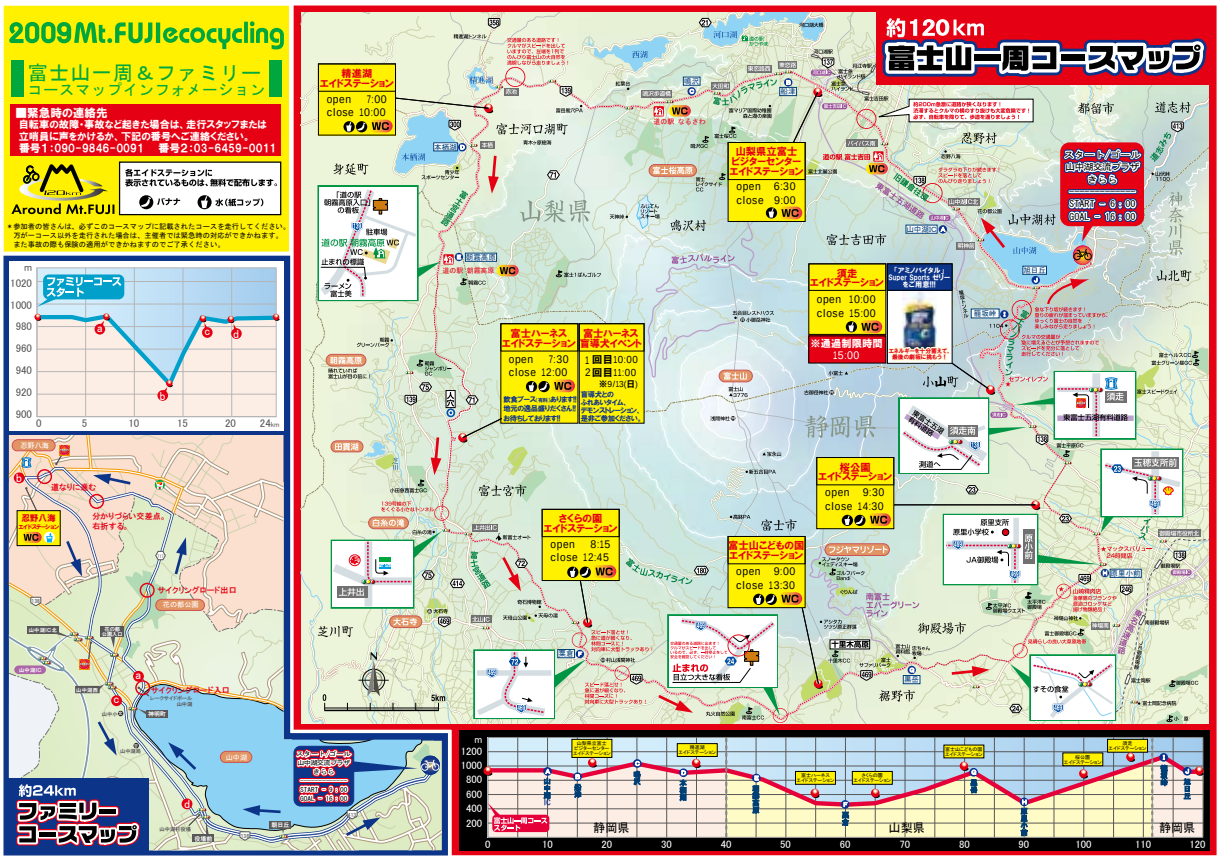
また、近年、健康や環境の意識からスポーツバイクの隆盛が見られ、各所から地元の地域振興・活性化を目的としたサイクルイベント立ち上げの相談が持ち込まれるが、JCA はイベントのサイクル・リンク化を具現化するため、開催経験を基に、常に地元の活性化を期待し、自治体、自治会、商工会、観光協会、旅館組合などが参画した実行委員会を組織するようアドバイスしている。

ウェブサイトとリンク化の項でも紹介したが、情報のサイクル・リンク化を図るため、平成 22 年からイベントの公式サイトについて、地元で作成・掲出できる仕組みを提供し、イベント終了後も地元の最新観光情報を常に掲出できるようにするなど、公益法人としては至極当たり前のことではあるが、地元の役に立つ組織であるとの評価を受けるよう常に取り組んでいる。

3. Mt.FUJI エコ・サイクリングの紹介

2007 年 7 月、エル・ツール・ド・ツーソンという米国のチャリティーサイクルイベント組織と連携する NPO 法人グローバル・スポーツアライアンスが、富士山一周サイクリングの可能性を調査するため、JCA の職員を交えて一周を試走したことが契機である（下図および次ページ写真参照）。

当時、（財）富士山クラブを中心に富士山を世界遺産に認定させようという活動が盛んで、富士山をクリーニングしながら地球環境保護の意識を高めることを目的として JCA において本格的に実施の検討がなされ、競輪の補助金を受けて 2007 年に実現したイベントである。



Mt.FUJI エコ・サイクリングのコースマップ

イベント初日に催された環境フォーラム

富士山を一周するコースはアップダウンに富んでいる

当初計画した 1000 人規模のサイクルイベントは、交通規制をしておこなうロードレースでなくても安全確保の面で警察の許可が必要となるため、静岡、山梨両県警に説明する必要があったが、商業ベースでのイベント計画ではなく、公益法人としての JCA が評価されて許可された。

富士山一周となればコースは約 120㎞にも及び、参加者の安全、健康面で必要なエイドステーションは、全体的に水平部分が少ないコースの難易度からみて最低６カ所を必要とするが、その数に比例してスタッフの員数も増加する。

多くのイベントではエイドステーションスタッフは地元のボランティアがサポートするが、比較的まとまりやすい単一地域でのイベントとは異なり、県をまたいでのコースであるうえ、コース途上の関係自治体も市から村まで規模がかけ離れていた。しかもエイドステーションを設定する場所の大半は人口密度が低い地区であり、初めに説明に出向いた自治体は、「何を面倒な話を持ってきたのか」と言わんばかりの対応であり、そうでない自治体も静観を決め込むところがほとんどであった。２年目から地元高校３校の協力を得られるようになったが、地域を挙げて支援するという、このイベントにおけるサイクル・リンク化にはまだ数年を要すると思われる。

4. 東京シティサイクリングの紹介

マスコミの注目を受けやすい東京において、多数の参加者が都内を走ることによって自転車の爽快感

をアピールするため、アメリカで催されている「バイクニューヨーク」を手本に、「東京シティサイクリング」として平成 13 年に開始した。開催日は、フランスで生まれたカーフリーデーが 9 月 16 日～22 日の間に催行されることを取り入れ、9 月 20 日前後の日曜とされ、毎年踏襲している（下図および下写真参照）。

東京都庁をスタートして豊洲方面を折り返し、神宮外苑銀杏並木にゴールするという都内循環型コースとし、イベントに係わる組織やムーブメントのサイクル・リンク化をめざしている。2008 年と 2009 年は東京都オリンピック招致委員会と提携し、オリンピックを東京に招致する機運の盛り上げの一端を担って催行した。

2009 年のゴール地点での神宮外苑銀杏並木では、自転車の街宣言をした青山商店会が中心となって活動し始めたサイクルーブとの連携イベントをおこない、事後も連携関係が持続しており、今年はさら

都庁前をスタートする東京シティサイクリングの参加者

東京シティサイクリングのコースマップ

に新機軸の企画が待たれるところであり、この動きから自転車が社会に、より受け入れられる新しい関係が生み出される兆しが見えてきており、イベントを通して自転車の新しいムーブメントをつなぐ、というサイクル・リンクを構築しようとしている。

3-6-2　ICA の取り組み（「霞ヶ浦一周サイクリング」「センチュリーラン笠間」の事例）

今回重点的に取り上げている「水郷筑波国定公園エリア」において、サイクルイベントに視点を移してサイクル・リンク化の実例を見てみよう。

1. ICA とは

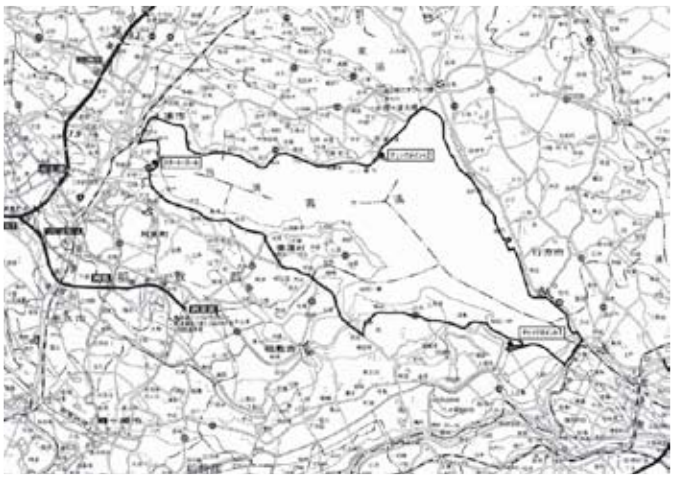
ICA とは Ibarakiken Cycling Association の略であり、茨城県サイクリング協会のことである。全国の都道府県には必ず同様のサイクリング協会が存在する。よって混同を避けるため、全国の協会が集う場所では使用しない通称である。

JCA が財団法人であるのに対し、サイクリング愛好者が作る法人化されていない任意団体である。おのずから活動内容も異なるが、両者は設立当初から協力関係を保ってきた。制度が廃せられるまでは JCA の茨城支部としても活動しており、今でもこれから取り上げる「霞ヶ浦一周サイクリング」や「センチュリーラン笠間」といったサイクリング大会は、主催を JCA とし、主管を ICA としている。

本調査研究においても協力を受けている。JCA にとって平成 18 年度や平成 19 年度の報告書のように全国調査をする場合、ICA のような地方協会との協力関係なしには考えられない。

2. 霞ヶ浦一周サイクリング大会

平成 22 年度も、6 月 13 日に第 16 回大会を開催することが決定した。毎年 6 月の第 2 日曜を基準とし、土浦市の霞ヶ浦総合公園を会場とするのは変わらない。今年も参加者は 500 名を超えるだろう（下図参照）。霞ヶ浦という湖を一周回って元の場所に戻ってくるという、コンセプトのわかりやすいサイクリング大会である。しかも霞ヶ浦は日本第 2 の面積であるとなれば、完走すれば家人や友人に自慢もしやすい。しかも敷居は低い。湖岸堤防道路を通ればそこに坂はない。信号もない。道なりに走れば迷う心配もない。多摩川などの都市河川の堤防道路と違って歩行者もほとんどいない。車道併用であってもクルマはほとんど通らない。距離を 90㎞に設定しているところもミソである。未経験者にとって



第 14 回 霞ヶ浦一周サイクリング大会のコース

は 1 日の走行距離 100㎞が一つの壁になって存在する。これより微妙に短く、「これならできるかな」と思わせ、完走すれば「100㎞近くを走れた」と満足感も味わえる。首都圏在住者のロングライド入門には最適でないだろうか。

実はこの 90㎞という距離は、ICA の意図的設定である。湖岸を忠実に走れば 130㎞ほどになる。これを南岸で一般道を使うことによって湖岸の屈曲をショートカットし、北岸で霞ヶ浦大橋を渡らせてそれより北側を除外した。地図をよく見れば一周していない場所があるのだが、面積的にはほとんどを走ったように見えるコース取りになっている。砂利道区間を避ける手段でもあったのだが、ニーズを捉えたようだ。

コース設定の基本は第 1 回大会から変わっていない。ただし細部は変遷を重ねてきた。それは安全性や走りやすさを求めてのこともあるのだが、道路事情の変化が大きい。一つは北岸と東岸にある大規模自転車道の延伸である。土浦市と潮来市とを結ぶ「霞ヶ浦自転車道」は未だに完成はしていないのだが、細切れであっても順次完成する区間を取り入れていった。二つめは堤防道路の舗装化である。自転車道扱いでなくても、砂利の堤防が舗装されれば、長距離走用の細いタイヤを履いた自転車も走れるようになる。三つ目が環境変化によって危険になった場所の迂回である。交差点の付け替えや橋の架け替えなどによってもクルマの抜け道ルートは変わってくる。交通量が増えたり高速走行車両が多くなったりすれば、そういう場所は避けたコースを探す。

交通事故の問題は大きい。本人を不幸にし、家族を不幸にし、場合によっては大会自体も存続できなくなる。死亡事故の可能性をゼロにすることは不可能なので、なるべく減らす努力をする。これは主催者の義務であろう。15 回を続けてきた実績をいえば、救急車搬送は 2 度や 3 度ではない。しかし堤防道路が順次使えるようになってきて、今は自損事故に傾向が変わった。駐車車両への突進衝突、屈曲箇所の直進落下など、前を見ていないのが原因の事故もある。初心者が参加しやすい大会というのにも心配事はある。南岸では堤防道路を使わずに一般道を走らせているが、この区間での事故はまず起きない。スタート直後で疲労していない状態ならば、ふらつきや注意力不足などにはならない。それに加え、日曜の朝で交通量が比較的少ない時間帯であることも理由だろう。昨年の本調査研究で重点的に取り上げた土浦駅近辺は、どうしても幹線道路を避けることができない。すべてが市街地であり、東に湖、西に鉄道線路があって、複数の河川横断は橋に限られるからである。今のところ立哨要員の配置によって、参加者と通行車両の双方への注意喚起をしているのみである。

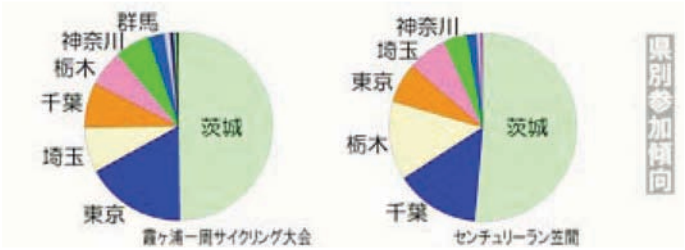
参加者の半数は県外からである。この中では東京が最も多く、次に千葉と埼玉が並ぶ。今はクルマでの来訪が多く、常磐道に近いので便がよい。今後圏央道が開通すれば、埼玉や群馬からも参加しやすくなる。大都市居住者からすれば、霞ヶ浦のような開放された広い景色は、日常から離れた気持ちになれる。はるか 20㎞先の土浦駅前ビルをゴールの目標として見ながら、信号のない道を走れるような経験はあまりできないことだろう。安全で喜ばれるサイクリング大会が続けられるよう今後も努力したい。

3. センチュリーラン笠間

毎年 9 月の第 1 日曜に開催している。今年が第 15 回になる。主会場は笠間市にある茨城県立芸術の森公園である。水郷筑波国定公園エリアからは外れるのだが、155㎞の長距離を走破するイベントであり、コースの半分はこの地域に含まれるので事例に挙げる。

これも霞ヶ浦一周サイクリング大会と同じく東京方面からの参加者が多い。常磐自動車道の利便性あってのことであろうが、北関東自動車道の開通によって、今後は群馬を越えて長野・新潟からも参

	霞ヶ浦一周サイクリング大会				センチュリーラン笠間		
	計測あり	計測なし	引率	計	155km	93km	計
平成 21 年	460	176	9	645	455	126	581
平成 20 年	403	126	11	540	495	203	698
平成 19 年	380	114	26	520	413	133	546



霞ヶ浦一周サイクリング大会とセンチュリーラン笠間の申し込み人数と県別参加傾向

センチュリーラン笠間のコースの変遷

加は可能になる。毎年 600 名近い申し込みがあり、駐車場が満車に近いのが心配である。駐車場には 1000 台以上の枠があっても、他の利用者との兼ね合いで許可が難しい（上表および上図参照）。

一昨年から市との協議を始めた。市では倍増規模の大会にならないかとの意向もあったのだが、今の内容では応募があっても運営できない。今後別種の内容も取り混ぜることによって多少変化していく可能性はあるが、先は未定である。日曜でもゴミを受け入れてもらえるようになったのはありがたい。

センチュリーラン笠間を霞ヶ浦一周サイクリング大会と比べると、どちらもロングライドではあるのだが内容はやや異なる。自己チャレンジの色彩が強くなり、わかりやすく言えばタイムトライアル的考えの参加者が増える。これは霞ヶ浦一周サイクリング大会の 90㎞に対して 155㎞と長いせいもあるが、他の要因のほうが大きいだろう。霞ヶ浦一周サイクリング大会は湖岸を走るのが多く、風景がよい。センチュリーラン笠間は、クルマの交通量もそれなりにある一般道を走るのがほとんどで、休みたいという景色の場所が少ない。よって、トイレや食料補給などの必要がなければ停止をする気にならないのかもしれない。クルマが多い道では、ゆっくり走るより速く走ったほうが安全率が高くなるのも理由だろう。コース設定の難しいところである。センチュリーラン笠間の特徴は、コースが〝8〟の字になっていることである。中間チェックポイントをゴールの隣に置いている。これによって、参加者の半数はその先の走行を取りやめる（上図参照）。それでも完走証の賞状は出す。ただし「ハーフセンチュリー」の完走扱いである。無理して後半コースへ出て行って途中でリタイヤになるよりはよい。体調や計画の自己管理を促すのである。だから、いったんチェックポイントから先の後半コースへ行ってリタイヤし

た参加者へは、この完走証を要求されても発行しない。これは今後も続ける。

9 月の初めは真夏のような暑さの日もある。晴れれば思った以上にバテる。自己チャレンジはよいのだが、無謀な行為はして欲しくない。8 の字コースにしてからは、リタイヤ回収要請に対応するスタッフも減らすことができた。

今のコースになるまでには時間が掛かった。コース変化の大きさは、同じ大会とは思えないほどだ。国道 294 号線による水海道大迂回や、筑波研究学園都市の東大通り南下などは、現在の状況で初心者集団を走らせたら事故を呼び込むようなものだ。自転車道である「筑波自転車道」も、時間差スタートでも 500 名の利用には無理があった。後半の北側周回コースに入ればクルマの交通量が格段に少なくなる。こちらのほうが楽しいと言われるのを期待したのだが、都会から来た参加者たちには「坂ばかりの厳しい山岳コース」ともたびたび言われる。山あいではあっても山岳ではないだろうと思うのだが、河川敷ばかり走っている人にはつらいようだ。すべての人に満足してもらうのは難しい。

今後もコースを変える可能性はある。土浦市の旧新治村地区など、交通量が多いのに路肩が狭く路面も悪い区間があるからだ。コース設定の難しさは、ある区間が安全で景色もよく走らせたいというすばらしい環境でも、その次に危険な区間があっては採用できないところにある。

スタートからゴールまで、1 本の線をスムーズな連続性で描けるとよい。本調査研究のいうところのサイクル・リンクである。全体図から見て屈曲が多ければ、現地でも曲がる交差点の数が相対的に増える。そうなれば交通事故や道迷いの可能性も高くなる。ショートカットなどズルもできるようになる。設置看板や配置スタッフの数も増す。何より参加者が楽しくなくなる。合理性を失えば、ムダなことをしている気にもなってくるのである。参加者から「こっちのコースにしたほうがいいんじゃないですか」などと言われたら、主催者は反省しなければならないだろう。

4. コース設定の注意点

上に 2 つのサイクリング大会の実例を示したが、共通する基礎となる考えを ICA に聞いた。

○スタート地点とゴール地点を同一地にする
・スタッフ人員と使用機材を減らせる
・マイカーでの来訪者を参加者にできる（パーク・アンド・ライド）
・距離の異なる複数コースを設定できる
・家族を連れて参加できる（スタートを見送り、公園などで遊び、ゴールを待つ）
・初めての参加者が下調べをするアクセス箇所が 1 つで済む

○主会場を選ぶ
・東京など大都市からのアクセスがいい
・高速道路のインターチェンジや鉄道の駅から近く道順がわかりやすい
・駐車場が広い（無料であり、できれば舗装地。ICA の場合 500 台規模）
・広場があり、一部占有の許可が取れる
・トイレが広い（朝は行列になる）
・水場がある
・電源が取れる（拡声器やパソコンに使う。延長コードは長さに制限がある）
・景色がよい（リピーターや広報に影響する）

○周回コースは左回りにする

・右折交差点数を減らして事故の危険を減らす
○迷わない道筋にする
・迷いがあれば注意力が減って事故の危険が増す
・不安であれば精神面から疲労が早まる
○わかりやすい道筋にする
・遠方まで見通せる道路
・交差点の右左折を減らして直進が基本
○なるべく安全な道を選ぶ
・自動車交通量が少ない
・住宅密集地ではない
・路面がよい
・路肩が広い
○危険箇所を通さない
・「とても危険な場所」があるのならば、前後がよいコースでも別な道を選定する
・「危険な箇所」を人員配置や機材設置で「安全な場所」に変えられる場合は実施する
○道路使用許可を得る
・ICA では毎回申請し取得している
・警察からの提言も真摯に聞き、的外れな指摘の場合は反論や別案を出し、相互納得を得る
・道路上の看板の設置と人員の配置はこれに含む
○敷地使用許可を得る。
・コース途上のチェックポイントなどは土地所有者や町内会長などから許可をもらう
○地図は２週間以上前に配布する。
・参加者が事前に下調べできる（詳細地図や観光案内、試走など）
・地図配布後はコースを変更しない
○道路工事箇所を把握する
・地図作成前に調査する（実走、工事予告、役場への問い合わせなど）
・イベント前日に実走確認する（開会式で注意事項に反映する）

5. 取り組みの姿勢

ICA が霞ヶ浦一周サイクリング大会の第 1 回を開催した頃は、県内にサイクリングのイベントなどほとんど存在しなかった。ICA 自身にしても、恒例としていたのは県ラリーと称するものと、浪江 - 大洗のセンチュリーランくらいであった。

浪江 - 大洗は、JCA 主体から ICA と福島県サイクリング協会との共催に運営を変えてしばらく続けたが、道路事情からその後開催を取りやめた。今では国道 6 号線と国道 245 号線を走らせる公道イベントはとても実施できない。道路自体は広くなり路面もよくなっているのだが、クルマの交通量が多くなりすぎ、そのうえ走行速度が昔とは比べものにならないほど速く、車体も大きくなり、不特定の参加者を呼ぶには危険と判断した。

県ラリーは名を「ハーフセンチュリー茨城」に変え常陸太田市で続け、その後場所を那珂市に変えて今も続けている。同一箇所で同一のことを続けるのは、諸事情の影響があって難しいところもある。

その中で「何が求められるのか？」「何が喜ばれるのか？」と考えたときに、ICA が霞ヶ浦一周サイクリング大会の第 1 回を開催するに当たって目標にしたのは以下のようなことであった。

・毎年必ず開催する
・毎年同じ日に開催する
・内容を大きく変化させない
・事前に内容を明示する
・集まりやすい場所にする
・走りやすいコースにする
・楽しい雰囲気を作る

今では 500 名集まる大会も、初めは「100 人も来なかったらどうしようか」「資金が底をついても 5 年は続けてみよう」などと話し合っていたのだ。

現在のサイクルイベント興隆の中にあっては「食べ放題のエイドステーションもないショボイ大会」などと酷評されたこともあった。しかし補助金を受けずにボランティアだけで運営する大会は、今の参加料でできる範囲でもよいのだろうと考えている。小中高生 2000 円の参加料は、将来のサイクリング愛好者を増やすためにも続けたい。

6. 地方協会の活用

今回 ICA の事例を取り上げたが、これからサイクルイベントを新規に計画する場合には、こうした地方協会に相談してみることをお薦めする。連絡先がわからないならば JCA が仲介もできる。

地方協会は、それぞれ人数規模や構成員の内訳などが異なるのだが、サイクリング愛好者の集まりであることに変わりはない。数十年サイクルイベントを実践してきた実績がある。そしてサイクリングの楽しみを広めたいと思う者も必ずいる。ノウハウを提供してもらうのは、大いに助けになるはずである。

ただし、これを生業にしているわけではない。ボランティア活動の団体がほとんどである。会議に参加するにも、店を臨時休業にしたり、勤務先に休暇届を出さなければならなかったり、交通費など自費であることもある。お互いの立場を理解することも必要である。

イベント当日の手伝いを頼むのにも、適任者というのがいる。サイクリング・インストラクター、サイクリング・ディレクターという JCA の指導者制度があるが、資格取得者は地方協会の管理下に入っている。引率や誘導をするのにも、自転車特有の注意点をわきまえた人員が配置できれば、イベントの安全性向上や進行に役立つはずだ。

地方協会と連携するのは、「人的面におけるサイクル・リンク化の方策」ともいえる。

7.「時空（とき）の路ヒルクライム in 会津」の事例

「時空の路ヒルクライム in 会津」（「時空の路」と略す）は、2010 年 5 月に第 7 回を迎えるイベントである。地域在住の若手有志の発案により、小規模な地域興しの手作り活動として始まったものだが、その優れた企画に多くの人々が賛同し、期待以上の参加者が集まったことにより、関連自治体や事業者、NPO 団体などが連携・支援するようになり、地域挙げての継続的なイベントとして定着した成功事例である。

2004 年 5 月 23 日に初開催された時空の路は、陶芸のまちとして知られる会津本郷町（現「会津美里町」）と南会津郡下郷町に位置する観光名所である「大内宿」を結ぶ新たなバイパス「県道下郷・会

津本郷線（大内宿こぶし線）」が開通したことを契機に、標高差 600m の氷玉峠を越える 13.5㎞のタイムトライアルレースを企画したもので、一般県道を車両通行止めにしておこなわれた。大会事務局は福島民友新聞社に置かれ現在に至っている。第 1 回の参加者は約 600 名であったが、現在は 800 名定員となっている。

このイベントは、サイクルイベントであると同時に観光イベントでもある。また地域の諸団体や人々が連携しておこなうサイクル・リンク型の地域振興イベントとしても位置付けることができる。

3-7 「維持・管理体制」におけるサイクル・リンク化の方策

〝ハコモノ行政〟という言葉に端的に示されているように、自転車道に限らず日本における公共投資はハードウェアの整備を主眼におこなわれてきた。ただし大規模自転車道に限って言及すると、平成 9 年度以降に新たに着工された大規模自転車道は「霞ヶ浦自転車道」のみであり、この事業が既存の大規模自転車道の整備へと完全にシフトしたことがうかがわれる。今後も新たに廃線となった鉄道の軌道跡が自転車道として整備されることなどはあるだろうが、新規の事業の大半は、都市部で日常的に利用される自転車道となることは明らかである。

この調査報告書も、そして本調査研究委員会が提唱するサイクル・リンクも、「多大なコストを掛けずとも、既存の大規模自転車道をよりよいものに整備できる」を打ち出し、それが利用の拡大にもつながっていくことを示しているわけであるから、これは時流を捉えたものである。特に重点を置いているのが自転車道利用者への情報提供であり、案内標識や案内表示の重要性と、どのような案内標識や案内表示が望ましいのかについては随所で触れてきた。そして、公共交通機関と自転車道とを結び付ける、あるいは自転車道の存在に気づいていない潜在的自転車道利用者を掘り起こす方策として、駅や道の駅など不特定多数が利用する場に自転車道の存在を示す標識を設置することの意義も、ここで改めて強調しておきたい。

また、日常的な情報提供として、広くおこなわれているのが自転車道をメインに据えたサイクリングマップの制作である。本調査研究報告書で先進的な事例として紹介した滋賀県、埼玉県、群馬県のいずれにおいても各種のサイクリングマップが制作され、送料のみの負担で無料で配付されている。あるいは自転車道を紹介するウェブサイトから、サイクリングマップのデータを無料でダウンロードできるようにしている（下写真参照）。

サイクリングマップのダウンロードができる
埼玉県のウェブサイト

このこと自体は自転車道に関する情報提供の一環として、重要な意味を有していることはもちろんであるが、そもそもサイクリングマップがあるという事実が知られていないことに加え、紙媒体のものは「情報が陳腐化しやすい」「制作される部数が限られるため、品切れになっているものがある」といった問題も抱えている。

昨今では情報端末としての機能を備えた携帯電話を保有する人が、多数を占めるようになってきているため、こうした情報端末での閲覧に最適化した情報の提供が、今後はより重要となっている。「霞ヶ浦自転車道」が通過する地方自治体の 1 つである茨城県行方市では、この「霞ヶ浦自転車道」をはじめ市内に敷かれた自転車道の各所に、QR コードを併記したインフォメーションポールと呼ばれる案内標識を設置しており、対応する携帯電話で QR コードを読み取ってアクセスすることで、さまざまな観光情報をリアルタイムに提供できるようにしている（下写真参照)。これなどは情報提供の優れた事例である。

QR コードを併記したインフォメーションポール

ただし、この自転車道に関わる情報のあり方が、自転車道を維持・管理する行政から利用者側への一方通行であってはならない。「自転車道をよりよいものにしたい」「自転車道の存在意義を広く知らしめたい」との思いは、それを利用する当事者こそが最も強く抱いているからである。

国土交通省が提唱した「サイクルツアー推進事業」で協議会を立ち上げ、そこで推進計画を策定することが求められたように､あるいは群馬県の「サイクリングロードネットワーク計画」で県民ボランティア「サイクルツアー応援隊」との協働による自転車利用が促進されたように、滋賀県の「ぐるっとびわ湖サイクルライン」のコース選定で地元のサイクリングクラブが作成した地図が参考とされたように、自転車道の計画立案や利用促進、日常的なメンテナンスなどに利用者の視線を取り込んでいかなければならないとの認識は徐々に広まりつつある。実際には「サイクルツアー推進事業」において試みられた観光事業者やサイクルショップ、飲食店といった利害関係者を幅広く協議の場に呼び込むという構想が十分機能し得なかったように、なかなか一筋縄ではいかないものであるが、持続可能な形態を模索する努力は続けてもらいたい。

自転車道を利用する当事者からの情報を吸い上げる手段としても、あるいは自転車道の存在を広く知

らしめる手段としても有効となるのが、自転車道を利用したサイクリングイベントの開催である。本調査研究委員会ではかつて、日本サイクリング協会傘下の都道府県サイクリング協会に対し、自転車道を利用したサイクリングイベントについてのアンケート調査をおこなったことがある。およそ半数近い都道府県から回答があり、そこには存在している自転車道を貴重に感じ、積極的に利用しようとする姿勢がはっきりと現れていた。また、数多く寄せられた自転車道の改善に対するアイデアは大会開催側ならではのもので、例えばイベントを運営する立場から見れば、トイレや休憩施設の要望は予想されたことだが、交互通行させる場合の道幅、歩行者と共用でない自転車専用道の実現、クルマ止めの改良、当然であるが路面の補修など、道路管理者である行政にとって貴重な意見も数多く寄せられた。

また、イベントの中には参加者 1000 名を超える大会もあり、自転車愛好者以外にも自転車道の存在を知らしめるうえで、大きな役割を果たしていることも明らかである。

JCA の役割と課題

サイクルイベントで触れたように、JCA の活動目的は、寄付行為ではサイクリングの普及発達とうたわれているが、ここ数年、自転車乗用、特にスポーツバイク乗用は健康や環境に有用であると言われ、未だにその流れは変わらない状況において、JCA は単にサイクリングの普及発展に限定した活動をおこなってはいない。４年前の新年会長あいさつでは、JCA の活動のキーワードは「快適」「環境」「健康」「交通安全」であると表明している。

この４つのキーワードで重要なのは「快適」と「交通安全」である。「健康」「環境」は、自転車に乗っていれば、後から自然に付いてくるものである。サイクリングの最大の効能は、自身のペダルを踏む力がそのままスピードになる、風を切ってスピードを楽しむ「快適」さにある。しかし、特に都心部、郊外に居住する者にとって、快適に走れる道路まで移動することは、なんと苦痛を強いられることであろうか。自転車が走るエリアの道路左端の路面状況は、排水溝のふたであったり、熱でしわになっていたり亀裂であったり、ガス水道工事の埋め跡で補修部分が出っ張っていたりと、クルマが走る部分よりも平滑ではなく、常に振動を受けてしまう。また、自転車は原則は車道走行であるからとそれを強行すると、クルマから邪魔者扱いされ、危険な思いを味わわされる。

それでも無理を押して車道を走行すると、国道級の幹線道でも路上駐車に阻まれたり、同じ自転車乗りが平然と逆走してくる場面に遭遇したりするなど、まったく快適ではない。

「快適」を追求するには、主に道路管理者に対して改善を要求していかなければならない。また、「交通安全」追求するには、自転車ユーザーに対しルールとマナーがあって初めて安全に利用できることを徹底して教え込む必要があり、これは教育の問題である。また、社会ルールを無視して自転車を走行させている者には、法の運用者である警察が違反者に日常的に注意を与え、明らかに他人に対して危険運転をしている場合は検挙すべきであると、警察サイドにも声を上げていかなければならない。

日本における自転車、スポーツバイクユーザーに偏重の傾向はあるものの、JCA は国内唯一の会員 1 万 6000 名を超え、さらに増えつつある自転車ユーザーの代表団体といえるので、これら当面の問題を関係先に正面から提言していくことが、これからの課題の一つである。

スポーツバイクの所有者数はひところの勢いは収まったが相変わらず増えており、やはり中高年の健康志向にサイクリングが受け入れられていると思われる。

JCA の役割として「快適」「交通安全」を追求するほかに、これからサイクリングの世界に足を踏み入れようとしている人たちに、スポーツバイクの扱い方、乗り方、自転車の遊び方を教えていくことが

挙げられる。もちろんその過程の中で、ルールやマナーを的確に理解、実践させることも実行していく必要がある。

すでに昨年、サイクリング初心者向けのセミナーを開催し、そのノウハウを事業連携する各都道府県協会にもテキストとともに伝えたところであり、今後、各地で開催が想定されるところである（下写真参照）。

サイクリングセミナーに使用するテキスト

また、初級セミナーをベースに、女性向けセミナー、親子向けセミナーも開発し、同様に全国展開を図っていく計画も有している。

一方、JCA は公認サイクリング指導者認定制度があるが、指導者制度を立ち上げた昭和 40 年当初は、2 日以上をかけてサイクリングに必要な知識を判断する筆記試験、指導者としての人格を判断する面接、自転車のメンテナンス試験、ルールを的確に守れるかの実走試験がおこなわれ、国の認可を受けた公益法人が認めるにふさわしい指導者の検定制度であった。

その後、さまざまな要因が重複し、現在では講習会の受講のみで指導者を認定する方式に変更されて現在に至っているが、前述のごとく、時代の要請であるサイクリングを正しく教えられる指導者が必要とされてきており、現行の制度に検定制度を併用する方向で指導者制度を再構築する計画である。

この新しい制度が機能し始めれば、全国レベルで質の高い指導者を生かしたサイクリングツアーのサポートやツアーの企画相談など、自転車店に常駐のサイクリングアドバイザーなどさまざまなプログラムの展開が期待できる。

資料編　お奨め自転車道 30 選

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

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

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

【「お奨め自転車道」30 選調査】［岩手県］

○推薦理由（項目選択）：

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

※ソフト面：景観、史跡、沿線観光地、食べ物、その他

○大規模自転車道名：「盛岡矢巾自転車道」約「30」km

○推薦理由（自由回答）：

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

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

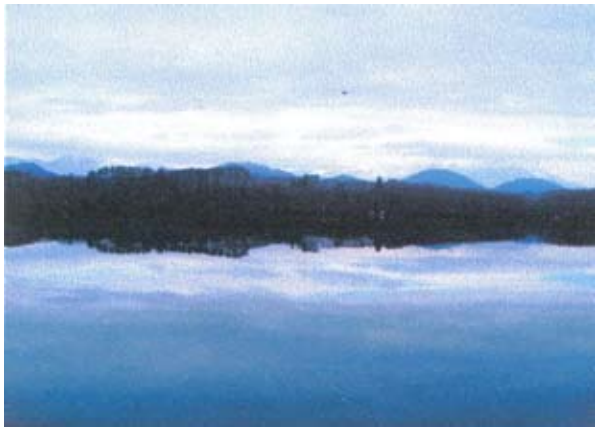
改良点

①クルマ止めの脇を自転車が通りにくい

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

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

※岩手県内には 3 か所のサイクリング道路が認められていますが、この調査依頼は 12 月にきまして、1 月末までに提出ということで時間がなく、今年は珍しく雪がなかったので写真を撮ることができましたが、このほかにもお勧めしたい自転車道がありましたが、遠隔地で冬ということで推薦できません。ちなみに、遠野東和自転車道は「民話の里遠野」地域はロマン豊かな地域で、次回に紹介します。



上方は駒ヶ岳、下方は湖面に映った駒ヶ岳

左側は雫石川。春以降は葉が生い茂っているのだが、

雪のない冬場の道路は寂しい

左側建物は公衆トイレ。クルマ止めの間隔が狭すぎて、落車または超徐行となる

安全上の問題かもしれないが、これでは快適なサイクリングは望めない

サイクリング道路と一般道が平面交差しているが、立体交差が望ましい

進行方向に向かって、左手は雫石川。右手は遠くに岩手が誇る岩手山の眺望

桜が満開！　天気は快晴、進め進め

ショートロングオプションの 3 コースに分かれ、スタート前の緊張感

昔は自然豊かであったが、今はビルが林立して少し残念

畑です

比較的新しい橋なのに、自転車道もなければ歩道もない。自動車天国

【「お奨め自転車道」30 選調査】［秋田県］
○推薦理由（項目選択）：
※ハード面：道幅、距離、整備、高低差、カーブ、信号、横断歩道、トイレ、コンビニ、付属設備、案内図、標識、車止め、駐輪場、駅からの利便性、その他
※ソフト面：景観、史跡、○沿線観光地、○食べ物、その他
○大規模自転車道名：「雄物川岩見川自転車道」約「」km
○推薦理由（自由回答）：
秋田空港や秋田自転車道の秋田空港 IC のすぐ近くに位置する秋田雄和サイクリングターミナルを起点とした自転車道を利用して点在する農家のみなさんの直売所巡りをして、新鮮野菜や緑いっぱいの森林浴、親子で楽しめる清流での川遊び、天然水巡りなど田舎の自然をたっぷり楽しめるコースがとれる（夏には自転車道沿いでホタル観察ができるところもある）。

【「お奨め自転車道」30 選調査】［宮城県］

○推薦理由（項目選択）：

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

※ソフト面：○景観、史跡、沿線観光地、食べ物、その他

○大規模自転車道名：「阿武隈川自転車道」約「17」km

○推薦理由（自由回答）：

大河阿武隈川の流れと河口の雄大な展望

5 月、堤防斜面に 4km にも及ぶ菜の花の自然群生

山頂に雪を抱く県境の山並み

自転車道入り口付近には、小規模ながら自転車の貸し出し所がある

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。

開始地点「」から

終了地点「」まで

区間距離「」km

菜の花が満ちる自転車道

堤防に咲き乱れる菜の花

阿武隈川河口

【「お奨め自転車道」30 選調査】［茨城県］

○推薦理由（項目選択）：

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

※ソフト面：景観、史跡、沿線観光地、食べ物、その他

○大規模自転車道名：「筑波自転車道」約「」km

○推薦理由（自由回答）：

1. 関東平野の広々とした景色の中を一直線に走れる快感。

2. 土浦標高 4m、岩瀬標高 50m 間に一切の坂がない。

3. ほとんどの区間が、1 台同士ならば徐行せずにすれ違える幅員がある。

4. 廃線跡のため、旧駅が適度な間隔で存在し、広場休憩所トイレがある。

5. ほとんどの区間が「筑波りんりんロード」と重複し、地元自治体によって管理整備される。

6.1km ごとに里程標柱があり、走行実績がわかる。

7. 自転車道に隣接して無料駐車場がいくらもある。

8. 土浦市街地と桜川市酒寄を除けば、一般道との混用や横断が少ない。

9. ほとんどの場所で見通しがよく、ランドマークとして常に筑波山を見ることができる。

10. 両端地ともに JR の駅と隣接し、輪行でも利用しやすい。

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。

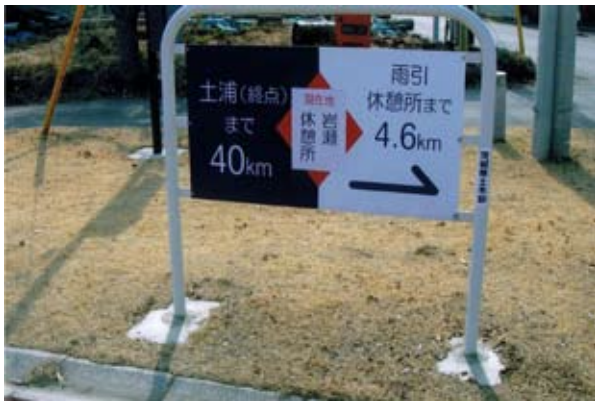
開始地点「」から

終了地点「」まで

区間距離「」km

各所にある無料駐車場（これは岩瀬駅）

一般道横断箇所は舗装を変えて注意を促す



茨城県の設置した現在地と行程を示す看板

全体像の説明看板

クルマ止めの手前でわざと振動を起こして気づかせる舗装

クルマ止め以外の手法でもクルマの進入をやめさせる努力

筑波山と気持ちのよい直線

1km ごとにある里程標

一般道路横断が少なく、見通しのよい道

途中にあるトイレ（これは真壁駅跡）

旧駅に石柱を立て、歴史を忘れず愛着心を起こす

子供を飽きさせない工夫（その 1）

子供を飽きさせない工夫（その 2）

一般道路との共用区間にある誘導表示

途中の駅跡地にある休憩所トイレ駐車場（これは藤沢駅跡）

【「お奨め自転車道」30 選調査】［群馬県］

○推薦理由（項目選択）：

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

※ソフト面：景観、史跡、沿線観光地、食べ物、その他

○大規模自転車道名:「利根川、広瀬川、桃木川、烏川、井野川」約「81」km

○推薦理由（自由回答）：

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

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。

開始地点「井野川群馬の森」から

終了地点「烏川新町」まで

区間距離「5」km

井野川

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

烏川

北方に雄大な赤城山や榛名山、西方に浅間山が眺められる。

群馬の森駐輪場

群馬の森トイレ

群馬の森サイクリングロード

群馬の森

群馬の森

群馬の森サイクリングロード

烏川柳瀬橋サイクリングロードより朝焼け

高崎市綿貫町観音山古墳

【「お奨め自転車道」30 選調査】［千葉県］
○推薦理由（項目選択）：
※ハード面:○道幅、○距離、○整備、○高低差、カーブ、○信号、横断歩道、○トイレ、○コンビニ、付属設備、案内図、標識、○車止め、駐輪場、○駅からの利便性、その他
※ソフト面：景観、史跡、沿線観光地、食べ物、その他
○大規模自転車道名：「手賀沼自転車道（我孫子市布佐～流山市深井新田)」約「13」km
○推薦理由（自由回答）：

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。
開始地点「柏市沼南町曙橋」から
終了地点「柏市柏下の北柏橋」まで
区間距離「9.4」km
道幅約 3m と広く、狭い区間（250m）でも 2.2m 幅がある。距離も 9.4km と長い。道路はほぼ平坦で、高低差は 2m 以下の緩い坂が 8 か所あるだけ。完成後 1 年強で整備良好。クルマは通行不可で信号はない。トイレは沼南道の駅およびふるさと公園にある。コンビニも 150m の近くに 1 か所あり、道の駅では食事も可能。クルマ止めは必要な箇所に完備。駐車場はふるさと公園、道の駅、曙橋休憩所で利用できる。アクセスも JR 北柏駅から 470m、JR 柏駅から 2390m と近い。手賀沼の自然を満喫しながらサイクリングができる。沼の対岸には、武者小路実篤邸跡、柳宗悦別荘地跡、嘉納治五郎別荘地跡、志賀直哉旧宅などの旧跡のほか、手賀沼親水公園、手賀沼公園、鳥の博物館など見るところが多い。

新川サイクリング道路。八千代運動公園対岸付近のサイクリングロードが特に荒れている。道幅も狭く、散歩の人、ランナーが多い

花見川サイクリングロード（未舗装遊歩道）

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

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

集合場所（松戸市古ヶ崎）

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

舗装希望箇所①（江戸川右岸海から 54.8km）

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

舗装希望箇所②（利根川右岸、海から 120.5km）

蓮畑。北柏橋から 5.3km 地点。写真右手の沼の中

天然温泉（建設中）。北柏橋から 4.6km 地点。手賀沼大橋下

沼南道の駅。北柏橋から 4.5km 地点。手賀沼大橋下

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

【「お奨め自転車道」30 選調査】［静岡県］

○推薦理由（項目選択）：

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

※ソフト面：○景観、○史跡、○沿線観光地、○食べ物、その他

○大規模自転車道名：「一般県道浜名湖周遊自転車道」約「40」km

○推薦理由（自由回答）：

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

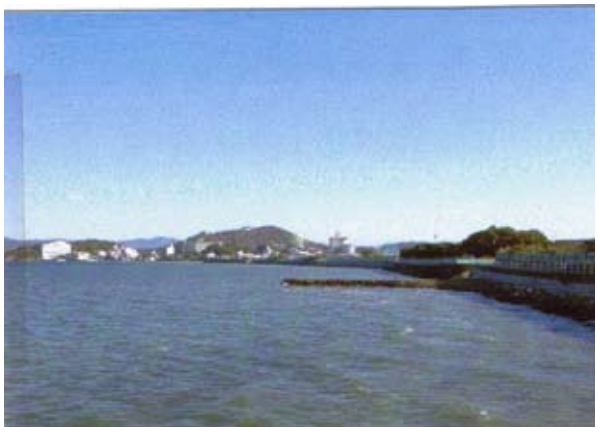
またコース近くでは温泉施設（足湯あり）や宿泊施設（ホテル、旅館、キャンプ場）にも恵まれ、遊園地（遠鉄パルパル）や市営動物園、フラワーパークに寄って遊ぶのも一興だ。この他、このコースの別の利点としては、交通利便性をあげられる。

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

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

楽しむ事ができる。
食べ物は言わずと知れた「うなぎ」「あさり」「海苔」、最近では「すっぽん」遠州灘の「天然とらふぐ」などの海産物がおいしい。昔から知られる三ヶ日みかんも味わえる。コース上の随所にはコースガイドが設置され、案内も万全だ。
○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。
開始地点「」から
終了地点「」まで
区間距離「」km

コース南端弁天島渚園キャンプ場レンタサイクル


コースから見える遊園地パルパルの観覧車（舘山寺）とホテル

足湯（舘山寺）

渡り鳥がえさを求めて飛び交う天竜浜名湖鉄道「佐久米駅」をコース上から見る

天竜浜名湖鉄道と並んで走る自転車道（旧三ヶ日町役場近く）

浜名湖の波打ち際を走る（三ヶ日町大崎近く）

【「お奨め自転車道」30 選調査】［愛知県］

○推薦理由（項目選択）：

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

※ソフト面：景観、史跡、沿線観光地、食べ物、その他

○大規模自転車道名：「香流川サイクリングロード」

約「5」km

○推薦理由（自由回答）：

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

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。

開始地点「愛知県長久手町天然温泉ござらっせ」から

終了地点「愛知青少年公園愛愛地球博記念公園モリコロパーク」まで

区間距離「3」km

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

渥美豊橋サイクリングロード①

渥美豊橋サイクリングロード②

渥美豊橋サイクリングロード案内板

渥美豊橋サイクリングロード③

長久手町より愛地球博記念公園までの自転車道①

渥美豊橋サイクリングロード④

長久手町より愛地球博記念公園までの自転車道②

伊良岬　恋路ヶ浜

長久手町より愛地球博記念公園までの自転車道③

愛地球博記念公園の入り口

香流川サイクリングロード。道幅は 3m ある

愛地球博記念公園は現在工事中。一部開園

香流川サイクリングロード。桜並木

長久手天然温泉ござらっせ

香流川サイクリングロード

香流川サイクリングロード。桜並木とクルマ止め

香流川サイクリングロード

名東区千代田橋。香流川サイクリングロード入り口

香流川サイクリングロード

【「お奨め自転車道」30 選調査】［和歌山県］

○推薦理由（項目選択）：

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

※ソフト面：景観、史跡、沿線観光地、食べ物、その他

○大規模自転車道名：「太平洋岸自転車道（和歌山市内のみ）」約「6」km

○推薦理由（自由回答）：

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

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。

開始地点「海南駅裏」から

終了地点「海南市沖野々」まで

区間距離「8」km

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

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

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

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

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

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

④和歌山市紀の川右岸の工事用の道路。大堰や橋の架け替え工事等々に使用中だが、休日は使わないので国土交通省に無理をお願いして市民サイクリングに使用している

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

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

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

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

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

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

⑩これはサイクリング道路ではなく一般道路。しかし、ほとんどクルマが入ってこない。むしろ集団で自転車が走っていると、避けてくれる感じ。コースを設定する前に 2 万 5000 分の 1 地図で線を引くが、現地へ行って調査をし、クルマの少ない道を探す。100 人の集団サイクリングを可能にするための努力の結果と思う

⑪この道もクルマが入ってこないから、このようなサイクリングができる。70 台の自転車が並んでいる

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

【「お奨め自転車道」30 選調査】［京都府］

○推薦理由（項目選択）：

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

※ソフト面：景観、史跡、沿線観光地、食べ物、その他

○大規模自転車道名：「京都八幡木津自転車道線」約「45」km

○推薦理由（自由回答）：

全コース、クルマと接することなく走れる。

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理をご説明ください。

開始地点「」から

終了地点「」まで

区間距離「」km

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

桂川沿いの快適なコースの一部

【「お奨め自転車道」30 選調査】［岡山県］

○推薦理由（項目選択）：

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

※ソフト面：景観、史跡、沿線観光地、食べ物、その他

○大規模自転車道名：「蒜山高原自転車道」約「28」km

○推薦理由（自由回答）：

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

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

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。

開始地点「ひるぜん高原センター」から

終了地点「蒜山やつか温泉（快湯館)」まで

区間距離「15」km

ひるぜん高原センター、郷原漆器の館、蒜山郷土博物館、ひるぜんジャージーランド、道の駅蒜山高原「ホテル蒜山ヒルズ」、自然牧場公園八束、塩釜の冷泉、蒜山やつか温泉（快湯館）

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

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

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

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

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

自然牧場公園八束
道の駅「蒜山高原」やホテル蒜山ヒルズの向かいに位置する自然牧場公園は、蒜山の豊かな自然を楽しめ、高原でのんびりとした時間を過ごすのに最適です。すぐ後ろに雄大な蒜山三座を望むことができるこの公園は、4 月下旬～ 10 月下旬までジャージー牛が放牧され、間近でその姿を見ることができる。季節ごとの花や樹木も楽しめ、芝生広場や簡単な子供の遊具設備もあるので、家族連れにもおすすめ

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

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

【「お奨め自転車道」30 選調査】［広島県］
○推薦理由（項目選択）：
※ハード面：道幅、距離、整備、高低差、カーブ、信号、横断歩道、トイレ、コンビニ、付属設備、案内図、標識、車止め、駐輪場、駅からの利便性、その他
※ソフト面：○景観、○史跡、沿線観光地、食べ物、○その他
○大規模自転車道名：「広島大田川河川敷サイクリング周遊コース」約「30」km
○推薦理由（自由回答）：
春、夏、秋、季節の変化がはっきりしている景観、史跡があるところ。広島市内のど真ん中にある中央公園（淪華園）をスタートし、大田川の左岸を北上。ランニングと自転車専用道路。春には桜やツツジ、夏には深緑。左手に川の流れ。途中には市内唯一の吊り橋。川の中州では水鳥のアオサギが枝で翼を休めている。さらに行くと、国宝の不動院があり、河川敷にはゴルフ場があり、広島の水瓶である高瀬堰を折り返し、右岸を走る。若草の生えるころの川面に映える景観はすばらしいものがある。さらに右岸を下っていくと、三滝駅、三滝寺への参道と続く。秋の紅葉が美しい三滝橋を渡り、コースを左岸に変え、平和大通りを経て平和公園に入り、原爆ドームでゴールとなる。

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。
開始地点「」から
終了地点「」まで
区間距離「」km

【「お奨め自転車道」30 選調査】［鳥取県］

○推薦理由（項目選択）：

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

※ソフト面:○景観、○史跡、○沿線観光地、食べ物、その他

○大規模自転車道名：「米子境港自転車道」約「25」km

○推薦理由（自由回答）：

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

境港市水木しげるロード、「ねずみ男」ブロンズ像

ラムサール条約湿地の中海、米子水鳥公園

米子市内加茂川沿いにある土蔵群

米子境港自転車道。大山を望み、周囲に白ネギ畑などが広がっている

【「お奨め自転車道」30 選調査】［島根県］

○推薦理由（項目選択）：

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

※ソフト面：景観○、史跡○、沿線観光地○、食べ物、その他

○大規模自転車道名：「出雲路自転車道、宍道湖湖北自転車道」約「53」km

○推薦理由（自由回答）：

稲佐の浜付近は、潮風を受けながら海岸沿いを気持ちよく走ることができていい。

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

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

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

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

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

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

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

（松江フォーゲルパーク）

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

（堀川遊覧と武家屋敷）

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

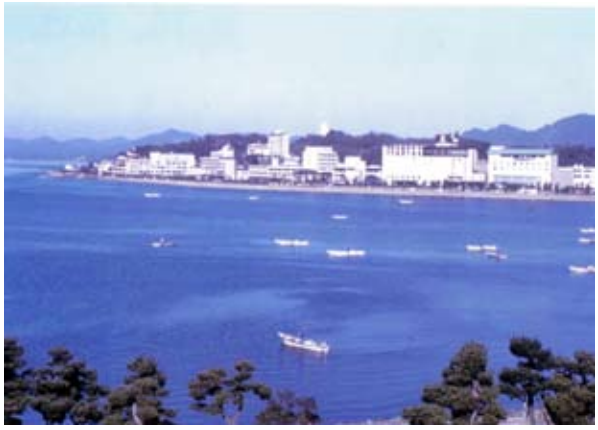
（松江城と桜）

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

（夕日に染まる宍道湖）

場所によっては、夕日に染まる宍道湖を楽しむことができる

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



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

（斐伊川）

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

（一畑電鉄）
自転車道と並走しており、途中走るのに疲れたときや、少し遠出したいときは、電車に自転車を持ち込むことができるので、自分に合ったスタイルでサイクリングを楽しむことができる

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

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

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

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

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

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

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

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

（稲佐の付近）
潮風を受けながら、海岸沿いを気持ちよく走ることができる

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

【「お奨め自転車道」30 選調査】［徳島県］
○推薦理由（項目選択）：
※ハード面：○道幅、○距離、整備、○高低差、カーブ、○信号、横断歩道、○トイレ、コンビニ、付属設備、○案内図、○標識、車止め、○駐輪場、○駅からの利便性、その他
※ソフト面：○景観、○史跡、○沿線観光地、○食べ物、その他
○大規模自転車道名：「鳴門徳島自転車道」約「32.8」km
○推薦理由（自由回答）：
家族のレジャー青少年の健全なスポーツなど、憩いの場として自然に親しむことができる。コースは鳴門市撫養町を起点とし、徳島市川内町を終点とする沿線の景観と交通の安全を考慮し主に海岸線や河川の堤上などを利用していて、沿線に数多くの名所旧跡など臨まれている。清少納言の墓所といわれているあま塚、岡崎城（鳥居記念博物館）岡崎月見ヶ丘海水浴場、また徳島の空の玄関徳島空港､十郎兵衛屋敷などあります。また沿線は海岸線の自然美だけでなく、砂地に開けたサツマイモ、大根などの農業の風景も楽しめます。
○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。
開始地点「岡崎海岸」から
終了地点「月見ヶ丘休憩所」まで
区間距離「13.5」km
鳴門海峡に架かる本四連絡大鳴門橋の遠景を一望し、対岸には淡路島を眺め、また南東部には紀伊水道が開けており、特に夜は漁り火が海一面に広がる光景が見られる。海鳥が多く見られる。空の玄関徳島空港があり、現在拡張のため整備中で、できあがればたくさんの利用者も増え、快適なコースといえます。休憩所には、海水浴場の施設として、トイレ、水道などあります。テント村もあります。

岡崎海岸より大鳴門橋を望む

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

岡崎海岸～月見ヶ丘休憩所

加賀須野橋から小松休憩所までの間

加賀須野橋から小松休憩所までの間

小松海岸トイレ前

クルマ止め

【「お奨め自転車道」30 選調査】［愛媛県］

○推薦理由（項目選択）：

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

※ソフト面：景観、史跡、沿線観光地、食べ物、その他

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

○推薦理由（自由回答）：

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

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。

開始地点「」から

終了地点「」まで

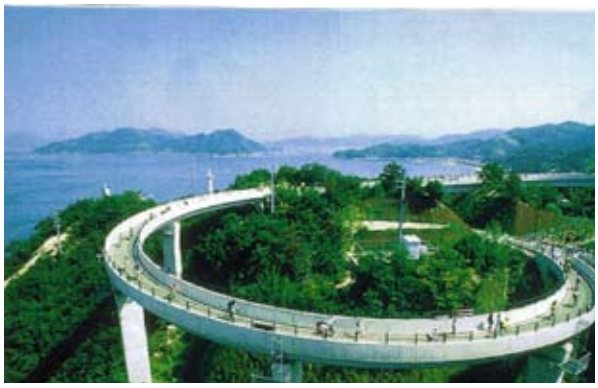
区間距離「」km

開会式直前の森恒雄会長（中央）。右は越智市長、左は藤原助役

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

開会式

開会式



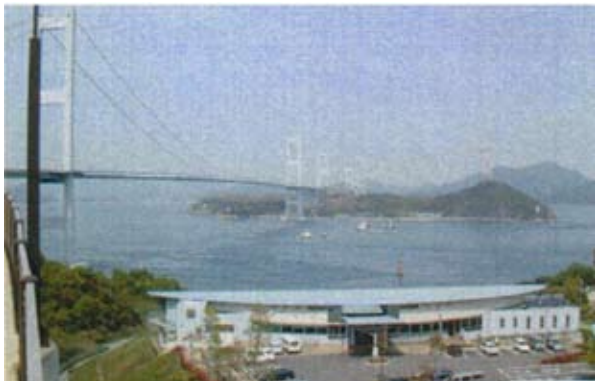
サンライズ横から来島海峡大橋までの取り付け道

船折瀬戸休憩所

案内標識設置状況

駐輪施設

案内板設置状況



来島海峡大橋

距離標

サンライズ糸山正面

路面表示

【「お奨め自転車道」30 選調査】［福岡県］
○推薦理由（項目選択）：
※ハード面:○道幅、距離、○整備、○高低差、カーブ、信号、横断歩道、トイレ、○コンビニ、付属設備、案内図、標識、○車止め、駐輪場、駅からの利便性、その他
※ソフト面：○景観、○史跡、沿線観光地、食べ物、その他
○大規模自転車道名：「一般県道西ノ浦今宿自転車道線」約「15.5」km
○推薦理由（自由回答）：
このコースのお奨めは、優れた自然景観です。このコースのある糸島半島は、さほど広くないエリアに豊かな「海田園林間」の自然環境がコンパクトに詰まっていて、特色ある飲食店や海水浴釣りサーフィンゴルフパラグライダーなどの多様なリゾート施設も整っていて、観光農園や自然歩道（小さな山登り）も楽しむことができます。この自転車道をメインにこれらの要素を織りまぜ、いろいろなコースを設定できることがこのコースの実は最大の優位性です。サイクリングの動機や目的、またランの距離時間帯季節にも幅広く対応可能です。交通安全面の心配もほとんどありません。

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。
開始地点「」から
終了地点「」まで
区間距離「」km

松並木の道

鎌倉時代の元寇防塁跡

糸島半島二見ヶ浦

海岸を通る道

市街地を通る道

【「お奨め自転車道」30 選調査】［佐賀県］

○推薦理由（項目選択）：

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

※ソフト面：景観、史跡、沿線観光地、食べ物、その他

○大規模自転車道名：「徐福サイクリングロード」約「5」km

○推薦理由（自由回答）：

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

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。

開始地点「」から

終了地点「」まで

区間距離「」km

駅舎が残っています

桜並木

駅のプラットホーム

踏切はもうありません。横断する道路に注意

案内図

まっすぐ延びる鉄道の跡

陸橋です

終点は公園になっています

雲仙岳の眺め

昇開橋

【「お奨め自転車道」30 選調査】［宮崎県］
○推薦理由（項目選択）：
※ハード面:○道幅、距離、○整備、○高低差、○カーブ、信号、横断歩道、○トイレ、○コンビニ、付属設備、○案内図、○標識、車止め、駐輪場、駅からの利便性、その他
※ソフト面：○景観、○史跡、○沿線観光地、○食べ物、その他
○大規模自転車道名：「宮崎佐土原西都自転車道」約「32」km
○推薦理由（自由回答）：
宮崎市～綾町のサイクリング道路は、九州センチュリースポーツ in 宮崎県大会として毎年活用されていますが、宮崎市東部から旧国鉄路線跡のサイクリング道路とされている道は活用されることは少ない。数年前に九州大会で利用されたことはある。宮崎市の海の玄関口、宮崎港隣にヨットハーバーなどを備えるサンビーチ一ツ葉海浜公園もほぼ整備され、防潮の長い松林の中に 13km 余りの歩行者自転車専用道路が完成整備されている。幅員 2 ～ 3m、高低差 2m、カラー舗装、宮崎駅から自転車で 20 分のところに公園があり、西都市公園まで専用路で 32km。

○全行程でなく、一部区間がお奨めの場合はその地点と理由をご説明ください。
開始地点「サンビーチ海浜公園」から
終了地点「宮崎市営自然動物園」まで
区間距離「13」km
一ツ葉有料道路沿いの黒松林の中をときどき曲折している茶色塗装の歩行者自転車専用道路で、宮崎市主催のサイクリング大会が開催されている。児童を含めた参加者で青年の参加は少ない。道幅は 2 ～ 3m、高低差 2m で、一般車両と交差するところは 2 か所くらいで危険性はない。動物園、海浜公園とも大型駐車場が整備されている。付近にホテルなど宿泊施設もある。大型ホテル西側は立派な公園道路が 3km 余延びている。

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

サンビーチ一ツ葉

みやざき臨海公園駐車場

日向灘を西方から公園を入れて撮影

東方からの潮騒を肌に感じ、眺望は抜群

写真中央が管理棟。南方に公園内の道路が延びている

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

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

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

西都原古墳群まであと 21km の標柱。前方左手に国民宿舎石崎浜荘

標柱の右側にある案内板

右側は日向灘と砂浜で、ウミガメの産卵地帯とされている。松林は切れている

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

一ツ瀬川河口に設置してある案内板

一ツ瀬川右岸沿い（堤防道）の専用道路

西都原古墳群まであと 7km の標柱

旧国鉄妻線路跡を自転車専用道路とした橋と青色の表示

西都市街入り口付近の自転車道路

茶色舗装と青色表示。←のサイクリングロード案内標識

西都原古墳群内に立つ案内板

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

総括（まとめ）

委員長　蓮見　孝

本調査研究事業は、2001 年度より 8 年間にわたり継続的におこなってきたものである。長期にわたる調査研究を通じて最も重要な問題と位置付けられたのは、各地に潜在する多くの自転車乗用環境の分断状況（ミッシングリンク）である。

これは、日本に特徴的な根本的問題と位置付けられそうである。戦後 60 有余年にわたる高度経済成長において、さまざまなプロジェクトがおこなわれ、多くの施設や製品、システムがつくりだされた。それらが私たちの生活にもたらした恩恵は多大なものがあるが、反面でそれら相互の関係性への緻密な検証が不足しており、総体として調和に欠ける環境が生み出されてしまったように見える。1991 年のバブル崩壊以降、社会は経済の停滞や少子高齢化というような脱成長型社会へと大きく変化しているが、そのような状況下にある今こそ、私たちは、急速に拡大発展してきた時代につくりだされたものを冷静に見つめ直し、それらをより有効に活用するための手立てを考えなければならない。

自転車乗用においては、大規模自転車道の整備がその一例である。つくり手主導のモノづくり、そして縦割り行政の特質が反映された自転車の道は、それぞれを見るときれいに整備されたものではあるが、〝つくったら終わり〟というような開発志向が反映され、完成後のメンテナンスが行き届かない部分も多々見られる。また、相互につなぐしくみが欠如しているため、サイクリングを楽しみたいと思うユーザーにとっては、きわめて走りにくい環境が生じているのも事実である。

本調査研究では、このような既存の自転車乗用環境の存在を肯定的に見つめ直し、それらを効果的につなぎ再価値化する方法論の構築をめざし、「サイクル・リンク」という新たな概念を提示している。さらに実走調査を重ねながら、具体的なつなぐしくみの提示と、具体的な対象地を選定しサイクル・リンク化を図る提案をおこなっている。自治体の中には土浦市のように、私たちの提案をさっそく採り入れ、具体的な事業を推進する事例も現れ、意を強くすることができた。

本調査研究事業を進めてきた 8 年間の中で、自転車乗用に対する社会環境が大きく変化し、自転車乗用の促進に対する期待が急速に高まってきていることを強く実感している。

まず注目すべきことは、高齢化や健康意識の高まりとともに、身近な乗り物である自転車を用いて生活を楽しみたいとする人口が増えていることである。それは、第 1 章の 1-1 で紹介した「アクティブエイジング」の調査結果が物語っている。自転車乗用の促進により、高い環境意識を持ちつつ健康を自主管理できる健全な高齢者が増え、「健康寿命」（日常的に介護を必要としないで自立した生活ができる生存期間のこと）が高まることにより、社会負担の軽減と社会活力の維持が期待できる。

また、次世代を担う多くの青年層や若年層に対しても、一部のスポーツライド同好者の活動に限定されることなく、欧米の先進諸国の若者が実践しているような多様な自転車の楽しみ方を広報することにより、環境意識や健康意識の増進や交通マナーの向上が図られることを期待したい。単純に交通ルールやマナーの悪さを指摘してその遵守を強制するようなやり方ではなく、さまざまな自転車乗用のスタイルが醸し出す〝カッコよさ〟を紹介し、自ら自転車やその乗用にこだわりを持てるように啓発し、それ

を若者たちの文化として育てていくことにより、持続的な社会調和と活力の維持・向上につなげることができることだろう。

本調査研究事業では、「Think Globally, Act Locally」という環境の時代のキーワードを重視した。環境問題を、世界が交流・連携して取り組む課題と位置付け行動することが大切であり、自転車は、それを可視化できるきわめて有効な手段であると位置付けた。それを明確に示してくれたのは、本報告書の冒頭に紹介した駐日デンマーク大使メルビン氏による「COP15 サイクリングツアー」である。世界のだれでもが参加でき、その広報効果の高さを実感することができた。地域においても自転車乗用を、住環境や自然環境の整備、観光拠点の魅力向上のために積極的に活用することにより、広域圏に隣接する自治体同士、あるいは官民が密接に連携して地域づくりをおこなうパートナーシップ型のエリア・マネジメントが推進されるようになれば、地域社会は大きく活性化されることだろう。

自転車乗用の推進は、社会秩序の向上にも効果的と思われる。いままでのような、「はじめに道路行政ありき」というようなつくり手主導の自転車乗用環境の整備ではなく、「まずは走り始めよう」と人々に呼びかける運動を効果的に立ち上げ、自転車をさらに楽しみたいという人々を増やし、そのニーズを把握・反映させながら、より有効に活用されるような交通インフラ（道路など）を整備していくべきである。またそれに伴って自転車を軽車両と明確に位置付ける社会認識が高まり、交通ルールの整備やマナーの向上が図られ、結果として社会の秩序を向上させることにつながると思われる。

「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 8 年もの長きにわたるものである。本事業はまさに、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ご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のみなさまに「大規模自転車道：全国 30 選」をはじめ実走調査などにおいて力強いご支援をいただいた。さらに国土交通省、茨城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よって本事業が推進されてきたことに対し、心より御礼を申し上げます。

平成 21 年度「自転車乗用に関する調査研究事業」

報　告　書

- サイクル・リンク化によるサイクル先進圏構築へのガイドライン -

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

2010 年 3 月