

【 寄 稿 】

自転車活用によるまちづくりとしての創造的観光 —主体的・健康的・エコ的観光と学習の場の提供—

株式会社三井住友トラスト基礎研究所 研究理事 古倉 宗治

1. はじめに

最近の観光は、観光客が自ら求めるコンセプトや内容により回遊したり、地域との交流等を求めたりするなど、既成概念ではとらえられない主体的創造的観光が盛んである。また、従来の観光地と言われた場所以外の土地においても、今ある貴重な地域資源を活用して、他の地域からの人々を呼び寄せる地域活性化方策を採用するところが増加している。一方、都市における移動手段としての自転車は、国や多くの自治体等から注目を集めている貴重な政策手段である。健康的であり、かつ、環境にもやさしい自転車は、まさに時代の要請する誰もが飛びつくテーマである。これら観光と自転車に係る政策を結び付けて、自転車による観光まちづくりが、創造的エコ的健康的な観光まちづくりの大きなテーマとなっているのである。

しかし、これらの自転車活用による観光に対するアプローチの一部は、極めて断片的かつ中途半端なものが多く、せっかく持っている自転車の特性を生かして切れていない。この結果、自転車による観光のコンセプトは中途半端になって、一時の盛り上がりがなくなり、結果的に有効な自転車利用がなされていないケースも見受けられる。

自転車施策は、体系的総合的に組み立て、構成して、計画的にアプローチすべきであり、脈絡のない単独の施策は、結果的に持続性やリピート性を生みださず、自転車利用の足を引っ張ることとな

る。自転車ブームの中で、せっかく観光のためにレンタサイクルの自転車を用意したのに、この程度しか利用されないという期待はずれの不信感が生まれてしまう。このようなことは、自転車による観光のみならず、自転車による通勤、自転車による買物など他の用途の場合も同様に起こりうる。エコ通勤などといってみても、自転車のしっかりとした位置付け(特にクルマとの関係で優位に扱うなど)や目標のない、又は、コンセプトのない自転車利用促進策や単発的な総合性のない自転車利用促進策はいずれも継続性や拡張性が低いのである。

特に、自転車活用による観光を考える場合に重要な点は、観光という切り口と自転車利用が的確に結びついていない場合が多いという点である。自転車を用意すれば、また、自転車道を用意すれば、簡単に観光に来てくれる、利用してくれるという発想は早計に過ぎる。単にレンタサイクルを用意すれば、喜んで観光客が利用して地域活性化につながるであろう、自転車道があれば自転車を利用する人が大きく増えるであろうなどという程度の戦略は脆弱である。もちろん、このような基本的な作りつけは必要であるが、レンタサイクルやコミュニティサイクルなどに金をつぎ込んで、こればかりに期待が集まり、もっと総合的な自転車利用方策が必要であることを忘れている場合が多い。本稿では、自転車活用によるまちづくりの側面で、多くの地域が採用している、又は採用し

はじめてから、相当の年月がたつ自転車活用による観光について、その問題点や今後のあり方を考察する。

2. 自転車活用による観光のメリット

自転車は、通勤、通学、買物その他日常用務や営業の業務などにも幅広く活用される重要な移動手段である。特に、自転車で移動することを主な目的とする観光については、早くからサイクリングともいわれて、日常生活から離れて野山の空間を走行したり、観光地間を手軽に移動したり、大いにその機能が発揮されてきた。このような自転車は、自動車が移動手段として普及する前には、日常やレジャーの移動手段として特に盛んであり、また、普及してからも、健康や環境によい乗り物として、日常の移動に活用されるほか、観光、回遊等に活躍している。その自転車活用による観光のメリットを上げると、次の表のようになる。

1	みずから希望するテーマのルート又は目的地を自由に選択することができる(主体的)
2	健康的である(健康的)
3	環境にやさしい(エコ的)
4	地域の景観・風・緑等を五感でスローに満喫可能・ふれあいの可能性(スロー的)
5	気軽に安価に狭い走行空間と駐輪空間できめ細かに目的地を回遊できる(利便的・経済的)
6	観光空間が面的に広がり、隠れた地域資源の活用(地域振興的)

すなわち、第一に、主体的な観光を可能にすることである。最近では決められたルートをたどる観光は敬遠される傾向にあり、自らテーマを持ち、これにそった独創的な観光の目的地の選択や方法が求められている。自転車は一定の地域の範囲で観光のための利用者が主体的に自らのルートや目的地を選択することができるメリットがあり、これはお仕着せの観光ルートではない。自ら考え、自ら望むテーマにより観光スポットなどを回遊す

ることができる点である。自家用車での観光でも、同じように主体的ではあるが、特に市街地内にある観光スポットや移動経路では、駐車場の問題や渋滞の問題、さらに交通安全の問題などがあり、狭い道路により構成される歴史的な市街地であれば、余計にこの壁に突き当たる(鎌倉の休日の道路渋滞等)。何よりも、観光スポットに多くのクルマが押し寄せることは、地元にも大きな負荷をかけることになる。さらに、大規模な駐車場を設けることができる観光スポットは限られ、違法迷惑駐車被害も多く生ずる。自転車の場合、駐輪場は道路や空地の狭い空間に設置して対応できる可能性を持つ。第二に、健康的であり、さらに、第三に環境にやさしい観光ができる点である。これらは、しばらく前には、LOHAS(Lifestyle of Health and Sustainability)という流行語がよく使用された。まさにこれを追求する生き方は高齢化社会を迎えてより重要なテーマであり、一層観光にもその期待が高まっている。自転車は、これらに最適な移動手段である。第四には、クルマの速度や外界から隔離された車内空間による移動では体感できない地域の景観や緑・風・音・香・触感など五感による良さを体験できること、また、人とのふれあいの可能性もあることである。徒歩でもこれらのメリットをもつ観光は可能であるが、サドルに座って移動でき、行動範囲のある自転車と異なり、徒歩の行動範囲や体力等の限界との関係で、特に足腰が弱い高齢者を含めて観光範囲が限定的である。自転車での移動は、長距離を移動しても疲れ方が少なく、かつ、ひざにかかる負荷を7割も軽減できるとされている(英国自転車機構資料)。第四に、まちの移動を支える道路空間は、歴史的な市街地を抱える多くの観光地の場合などでは特に狭く、クルマの走行空間としては十分ではない。このような貧弱な空間を改善するために観光道路をまち中に完備するにはあまりにも大きい投資が必要である。この点では、クルマで来る人にも自転車利用とのリンクができるようなパークアンドライドの方策があり、後ほど述べる。自転車であれば、幅が1.5mの走行空間(往復でも3m)があれ

ば、一定水準の標識や路面標示により、安全かつ快適に移動できる。もちろん、観光客にもガソリン代、運賃の負担がなく経済的である。第六に、公共交通では観光できる範囲が運行本数の制約や面的な広がりを持ちにくいいため、限定的であるが、自転車での移動は面的な広がりを持ち、隠れた地域資源にも、また通常では到達しにくかった観光スポットにも多くの人を誘致できることである。これによる幅広い地域活性化や線的点的な観光から面的な観光を目指すことが可能になる。このように自転車による観光は意外にも多くのメリットを見出すことができる貴重な観光手段である。

3. 自転車観光の誤謬

このような多様なメリットの享受の可能性がある自転車観光であるため、自転車に対する期待が大きく膨れ上がっている。しかし、自転車を活用した観光に対して冒頭に述べたようないくつかの陥りやすい誤謬が存在している。ブームの自転車を活用すれば、観光に大いに寄与すると安易に考える傾向がある。しかし、残念ながら、自転車政策の立場からは、結果的に自転車を導入した、又

はしようとしている全国の観光地のすべてで自転車の確かな活用がなされているわけではない。その誤謬を整理すれば、次のようなものである。

①走行空間信仰 自転車道などの走行空間やそのルートを用意すれば、多くの人に来てくれるという考えである。しかし、自転車を分解して鉄道で現地まで持って行く人や運送会社に頼んで輸送する人などでない限り、又は自動車で来る人も、自転車を積載できるようなクルマでない限り、これを利用できない。つまり、相当の自転車好きでないと可能ではないことである。普通の観光客では、自宅から自転車に乗ってやってこられる近隣地域に居住する場合以外は、自転車利用ができない。多くの一般の人にとっては、観光に来て、たまたまそのような走行空間があっても、利用できる自転車という手段がない。さらに言うと、大規模自転車道などではサイクリングを楽しむのにはよいが、同じ自転車道を往復するという線的な観光になりがちである。このように考えると、自転車道や自転車走行空間のネットワークなどの走行空間単独で観光客が集まるのは、自転車を自ら用意できる自転車ユーザーに対して本州と四国を結ぶ本四連絡橋の自転車道「しまなみ海道」のような独創的な自転車走行空間を提供することを必要とする。

表 自転車を活用した観光に関する誤謬

項目	内容	留意点
1	走行空間信仰 ハードの走行空間を用意すれば観光に来てくれる	自転車道のみでは閑古鳥のところもある。走行する自転車を持ち込めない人のための自転車、駐輪空間や自転車利用のサポート(ソフト)も必要。
2	レンタサイクル信仰 レンタサイクルを用意すれば観光に来てくれる	自転車の種類など、自転車走行空間(ハード面)自転車利用者に対する情報提供、もてなしなど(ソフト面)が必要。
3	自転車地図信仰 走行ルートの地図を用意すれば観光に来てくれる	レンタサイクルしか回れないような観光・回遊資源の提供による自転車観光のメリットを与えるような地図が望ましい。また、地図でルート設定する以上はクルマよりもよりメリットがあるような走行空間の位置づけ・サポートが必要。
4	三種の神器信仰(空間・レンタサイクル・地図) 1から3までの三種の神器を用意すれば自転車観光は盛んになる	駐輪空間をあまり考慮していない。自転車観光を推進するもてなし、優遇策等のソフト面が弱い。休日のみレンタサイクルによる有利な自転車ツアーなども企画して盛り上げる。
5	自転車イベント信仰 自転車のレースなどを行えば自転車観光が盛んになる	一過性かつ主として中級ユーザー以上が押し寄せるが、継続性が必要。また、9割以上を占める一般ユーザーの継続的かつ広範な観光につながる必要がある。

②**レンタサイクル信仰** そこで、これに加えて、レンタサイクルを用意すれば自転車観光に来てくれると考える信仰である。自転車道などの走行空間が用意され、これにレンタサイクルがあれば、一応利用される可能性はあるが、その二つのインフラと手段を活用して何ができるかというコンセプトや情報提供がないと、これらを活用して観光するという動機にはなりにくい。ただしも、自転車に乗ることが主たる目的のサイクリングであればそれでよいが、最近多い市街地内の歴史や人気スポットなどを見て回る回遊型の観光では、自転車を利用すれば可能となるきめ細かな観光情報やグルメ情報、地域資源の情報等の興味のある又はお得な情報が提供されないと、一般の観光客を自転車による観光に転化させるには、少し距離がある。

③**自転車地図信仰** そこで、自転車地図を作成して、自転車で回ることができるスポットをつなぐ、又は、まち中を見て回るコースを郷土史家などいろいろな人に聞いて、いくつか設定する自転車地図を多く見かけるようになった。特に自転車でしか回れないようなコースを設定すれば、自転車の観光も盛んになるであろうと思われるが、そのルートは必ずしも安全快適なものとは限らない。コースを設定する以上は、その空間に押し寄せる他県ナンバーの自動車などに対して、事故にあえば脆弱な自転車を安全にかつ安心して利用してもらえ環境を整えることが求められる。これは何もハードの専用空間を設定することではない。市街地等の回遊では、すべて専用空間を用意することができるとは限らない。設定されたコースにおいては、せめてその空間だけでも自転車観光につきクルマに対する配慮をしてもらうような看板や標識などによる呼び掛け、適切な裏道の設定などが必要である。地図にコースを設定する以上、その空間において自転車利用者の立場に立った安全性快適性が確保されなければならない。

④**三種の神器信仰** 空間、レンタサイクル及び地図の三つを用意すれば、自転車観光は盛んになるとの信仰である。しかし、このようなインフラと

走行手段の提供及びこれに必要な情報提供のみで、自転車観光が盛んになるとは限らない。まず、駐輪空間が欠如している。観光地は人で混雑することもあり、観光スポットでの駐輪空間がないと観光地で大切な景観上や交通混雑上問題が生ずる。次いで、単にこれらのハードの空間提供とソフトの情報提供のみでは、単に仏を作って魂を入れずのたぐいである。自転車観光を推奨しようとするなら、自転車を活用しやすいようなきめ細かな環境の整備が求められる。地理に不慣れなことは観光客では当然のことであるため、現地でのルート上の位置情報や案内情報、さらに、先に述べた自動車等の他の交通主体に対する安全指導等の看板や標識の環境が地図情報とセットで、総合的に提供されることが必要である。

これに加えて、後で述べるように、自転車で回遊する人を優遇する等のもてなしその他のソフト面の方策が望ましい。これらを総合的に検討して、用意すれば、自転車による観光は一応盛んになる可能性が高い。このように見えてくると、やはり、自転車観光は観光の専門家のみならず、自転車の施策の専門家の視点が必要であることは明らかである。

⑤**イベント信仰** なお、以上のような器を用意しても、自転車の愛好家等が必ず集まってくれるまでにはいかず、このためには、特別の期間において、自転車大会や自転車走行空間を用意して行うイベントが重要である。宇都宮市では、まちの主要道路をその日だけ自転車に開放して、ロードレースが行われている。これには全国から多くの人が集い、まち中が大いに盛り上がる。しかし、大切なことは、宇都宮でも行われているが、これを日常的な自転車観光や市民の日常利用に結び付けていくことである。

すなわち、これらの大会が一過性のものとならないよう、9割以上を占める一般の自転車ユーザーによる自転車観光の促進にむすびつけるような観光での利用のコースの設定や市民への自転車観光の重要性の認識向上、さらに日常の自転車利用の促進につながるための自転車ステーションなど



JAPAN CUP CYCLE ROAD RACE (ジャパンカップサイクルロードレース)

宇都宮市大通りを周回コースとした「長い距離のコースで争われることが多いロードレースに対し、市街地や公園などに設定された短い距離の周回コースを走るレースがクリテリウムです。コース一周の距離は1km～5km程度と短く、コーナーの多いコースを決められた周回数走するため、観客たちは目の前を猛スピードで走る選手たちの姿を何度も観ることができます。」また、トークショーや子供自転車教室などの市民参加型のイベントを併せて行っている。

出典 JAPANCUP 及び 宇都宮市 HP から転載

の仕掛けがほしい。一部のいわゆる中級以上のユーザーのみが一時的にそのまちを訪れるのではなく、このイベントを契機にして、自転車観光に必要な三種の神器、さらに自転車走行空間・駐輪空間のネットワークやソフトなおもてなしなどを充実することが望ましい。

4. 走行空間と駐輪空間の整備

(1) 自転車利用空間(=走行空間+駐輪空間)

それでは、以上のような誤謬を乗り越えて、自転車による観光を盛んにするためには、どのようなことが必要であるかである。まず、なんといっても重要な点は、走行空間の整備や提供である。また、これと並んで、同時に必要なものが駐輪空間の提供である。走行空間が線のネットワークを形成するものとすれば、駐輪空間は点のネットワークである。これらは、クルマの両輪のようなもので、自転車による観光を標榜して、たくさんの自転車利用による観光を目指すためには、必要不可欠な自転車利用空間である。よく、前者の走行空間のみを重視する考えがあるが、これでは、片手落ちである。自転車による観光客が目的とするスポットには、グループで又はまとまった人数で

訪れるようになった場合、駐輪空間がない状態では、放置が横行し、適切な観光とは言えず、苦情もやってくる。観光地として当然必要な良好な景観も損なわれる。道端のあいている空間に駐輪すればよいとするのは、誤りである。わずかでも、路上に放置することを前提とした観光ルートの設定はルール違反であり、いやしくも自転車を活用して観光客を誘致するためには、たとえわずかでも適切な駐輪空間の提供をする必要がある。駐車場のない観光地に自動車大量に訪れて、周辺に違法駐車が横行する状態を連想すれば、これと同様に観光地としての適切な対応とは言い難い。

(2) 自転車走行空間

そうはいつても、自転車の走行空間を適切に提供することがもっとも自転車利用を促進するインセンティブになることは各種調査で明らかである。具体的な走行空間の整備の仕方は、平成24年11月「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国土交通省道路局及び警察庁交通局)が最新の方策を提供しているので、これを参考にさせていただきたい。また、走行空間の整備の問題点や課題を踏まえたあり方については、拙著「成功する自転車まちづくり」(学芸出版社 pp126-134)で指摘している通りであるので、これを参照されたい。

ここでは、観光に係るルートの設定及び環境整備のあり方について、三点を指摘したい。なお、これらのうち奈良県の事例等は、筆者も委員として参加し、提案した「奈良県自転車利用促進方策検討委員会」の報告に基づく施策からの引用等による。

①ネットワークによる系統的なルート設定

単独の自転車走行空間ではなく、ネットワークでの設定が必要である。自転車による観光を単なる線的なサイクリングから地域活性化につながる広がりを持たせるためには、面的に広がるネットワークを構成することが適当である。奈良県では、593kmにも及ぶネットワークを計画的に整備して

表 奈良まほろばサイク∞リング(通称ならクル)の体系及びルート名等一覧(奈良県資料)

広域的な自転車利用ネットワーク	幹線ルート	C1-16 16本
	補助幹線ルート	C-17-24 8本
	高原ルート	T1-13 13本
地域内ネットワーク		

広域的な自転車利用ネットワーク整備の基本的な考え方

◆短期(概ね3年間)的には、早期に実施可能なサイン設置や道路の小規模改良等により、安全性・快適性を向上させ、ネットワークの早期概成を図る。

◆中長期(5~10年間)的には、自転車走行空間の整備により安全性を向上させるなど、ネットワークの更なる充実を図る。

いくこととしているが、このネットワークを、「奈良まほろばサイク∞リング(通称ならクル)」と呼んでおり、ネットワークの系統は次のように体系的に設定している。

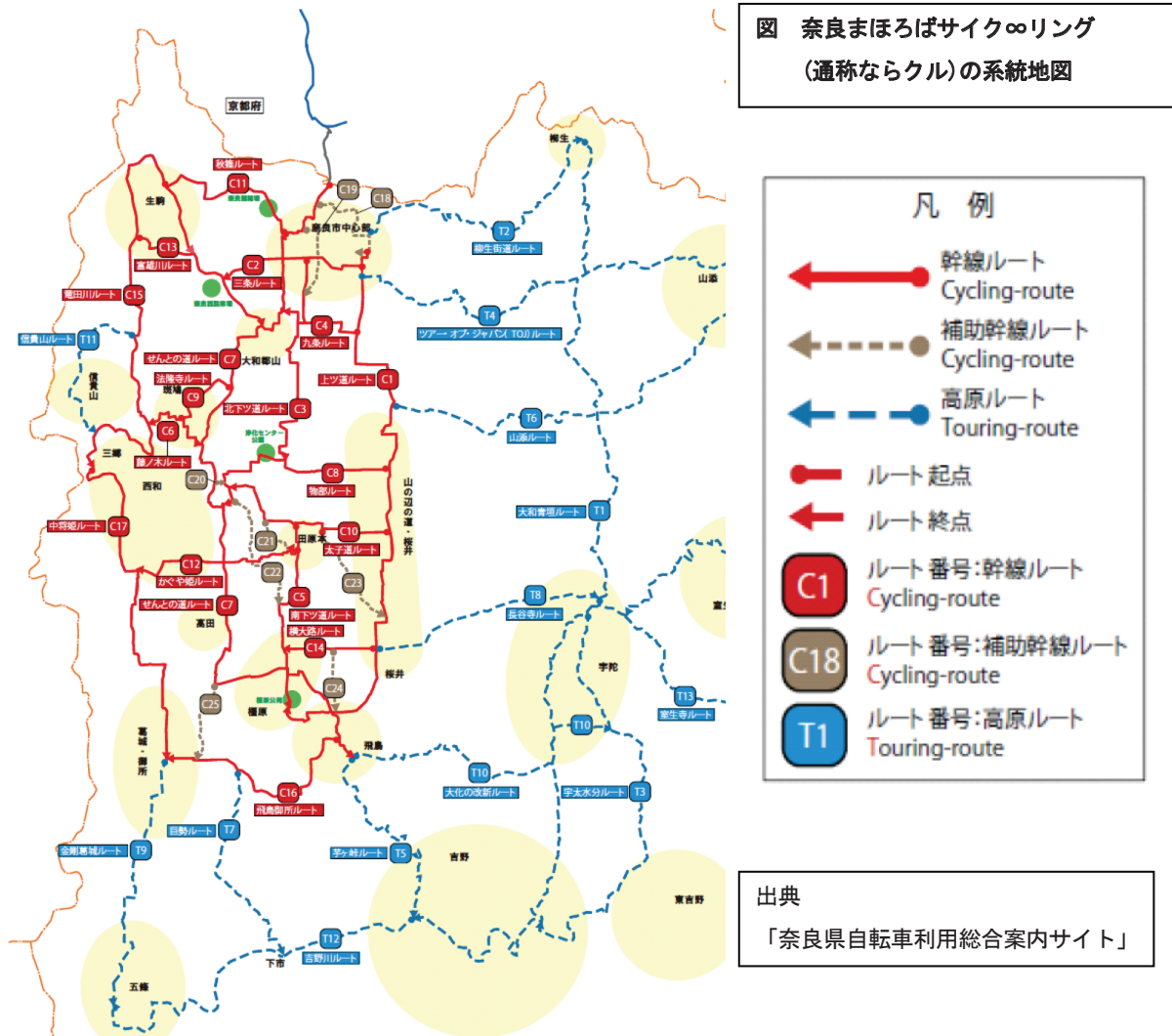
すなわち、広域的な自転車利用のネットワークでは、幹線ルートと補助幹線ルート並びに周回用の高原ルートの系統とこれを受けて、地域内での自転車ネットワークを構成する地域内ルートの設定を行っている。系統的な連続性を持たせることにより、面的な広がりを持つ観光が可能になるよう配慮されている。

②観光客向けのレベルの高い空間設定と配慮～日常的な自転車利用促進に大きな効果

一般の自転車空間の整備の仕方が、日常的ないわばその地域の住民等の利用する走行空間を念頭においたものとなっていることを考えに入れると、その地域の住民でない観光客が外からやってきてそこを走行する空間は、おのずと提供すべき空間の要求レベルが異なること忘れてはならない。すなわち、地域の住民が日常的に利用する通勤や通学、買物、用足し等のための走行空間は、地域住民にとっては、パターン化された利用空間であるが、観光客にとっては、初めてのものであり、安全性に対する配慮はもちろん、快適性やわかりやすさも通常以上に確保されなければならない。

観光に来て自転車を利用し、快適ではなかった

幹線ルート					高原ルート				
番号	名称	延長	高低差	所要時間	番号	名称	延長	高低差	所要時間
C1	上ツ道ルート(奈良公園→橿原神宮)	32km	64m	2時間8分	T1	大和青垣ルート(柳生→吉野)	57.9km	387m	3時間51分
C2	三条ルート(ならまち→中町)	7.8km	39m	31分	T2	柳生街道ルート(奈良公園→柳生)	16.9km	314m	1時間7分
C3	北下ツ道ルート(平城宮跡→浄化センター公園)	12.3km	17m	49分	T3	宇太水分ルート(宇陀→吉野)	24.4km	226m	1時間37分
C4	九条ルート(常解神社→大和郡山)	4.8km	13m	19分	T4	ツアー・オブ・ジャパン(TOJ)ルート(奈良→山添)	25.5km	455m	1時間42分
C5	南下ツ道ルート(田原本→橿原神宮)	10.3km	24m	41分	T5	芋ヶ峠ルート(飛鳥→吉野)	13.4km	345m	54分
C6	藤ノ木ルート(法隆寺→竜田公園)	2.4km	47m	9分	T6	山添ルート(天理→山添)	25.4km	408m	1時間41分
C7	せんとの道(奈良→飛鳥)	43.6km	102m	2時間54分	T7	巨勢ルート(御所→下市)	11.4km	150m	46分
C8	物部ルート(石上神宮→広陵)	11.7km	36m	47分	T8	長谷寺ルート(桜井→宇陀)	11.9km	274m	48分
C9	法隆寺ルート(大和小泉駅→法隆寺駅)	6.1km	29m	25分	T9	金剛葛城ルート(御所→五條)	15.9km	256m	1時間3分
C10	太子道ルート(柳本→川西)	9.9km	33m	40分	T10	大化の改新ルート(飛鳥→宇陀)	18.4km	419m	1時間13分
C11	秋篠ルート(平城宮跡→富雄)	12.3km	79m	49分	T11	信貴山ルート(平群→三郷)	9.6km	208m	38分
C12	かぐや姫ルート(田原本→香芝)	9.6km	23m	38分	T12	吉野川ルート(吉野→五條)	21.2km	81m	1時間24分
C13	富雄川ルート(生駒→大和郡山)	9km	99m	36分	T13	室生寺ルート(宇陀→宇陀)	35.4km	421m	2時間21分
C14	横大路ルート(桜井→橿原)	4.6km	15m	19分	T14	曾爾高原ルート(宇陀→曾爾)	26.9km	352m	1時間47分
C15	竜田川ルート(生駒→三郷)	25.3km	121m	1時間41分					
C16	飛鳥御所ルート(飛鳥→御所)	12.8km	59m	51分					
C17	中將姫ルート(三郷→御所)	18.7km	80m	1時間14分					



ということになると、自転車による観光は利用動機やリピート性を相当程度喪失することになる。また、当然のことであるが、地域の地理を知らない観光客にとっては、より細かな地域情報や案内情報、さらに、コースやルートの情報、安全性に関する情報等を必要とする。したがって、通常要求される走行環境の提供よりもよりレベルの高くかつきめ細かな配慮のあるものが必要である。具体的には、上表のような奈良県で提供されている高低差や所要時間の表示、さらに後述のような利用者の安全性及び快適性に配慮した標識、看板、路面標示等のようなものである。そして、これが観光用に用意されることにより、地域の住民にもレベルの高い環境が提供され、より、一層自転車利用の促進につながることは確かであり、観光の

ための走行環境の提供は、地域全体の自転車利用促進に効果が高い点を指摘しておきたい。

③参加型の愛称やルート名称の設定

これに加えて、全31の個別ルート、延長にして約593kmの奈良の新たなサイクリングルートの愛称が公募され(募集期間:H22.12.20~H23.1.13、応募総数:213通)、「奈良の新たなサイクリングルートの愛称に関する選定委員会」において、全体の愛称が「奈良まほろばサイク∞リング」、略称「ならクル」に決まり、また、個別のルート名も設定された。このように、地域住民や利用者の参加型の設定をしていることで、そのルートに対する関心を高めるとともに、広報啓発の効果を高めている。

5. 自転車観光の必要事項～走行駐輪空間以外について～

これには、4で述べたように、走行や駐輪の空間のハードの整備等が前提となるが、その他につき、次のような諸点が必要条件である。

(1) 利用する自転車の確保

第一に、自転車利用環境があっても、利用する自転車は何らかの形で用意されることが必要である。当然のことではあるが、意外になかなか難しい。これには二つあって、レンタサイクルを用意すること、又は、自分の自転車を持ち込んでもらうことである。

① レンタサイクル

レンタサイクルは、観光協会等に用意して、来街者に貸し出して利用してもらう。レンタサイクルと一口にいても、さまざまなものがある。ア. 放置自転車の転用、イ. 通常購入等により用意した新品の自転車、ウ. 電動アシスト、エ. ブランド自転車などの特別な自転車、オ. 軽量なものや、マラソン、ロード、クロスバイクなど高質な又は特別な自転車の用意などが考えられる。ア. の放置自転車を転用して用意することが安易な方法ではあるが、しかし、わざわざ観光に来ていただく人に、他の人が乗り捨てた自転車を提供することがおもてなしの精神に適合するかという気持ちの問題と、さらに放置されるような自転車は使い古しで、性能もあまり芳しくないものが多いという問題もあり、観光に自転車を使おうとする場合には適当とは言えないのである。イ. の通常の自転車を調達することであるが、これであれば一般的にはよいが、カラフルな統一の仕様などがあれば他の観光客や市民に訴えることや宣伝にもなり、適当であると考え。ただし、多くの人は日常自分の自転車を持っている。豊橋市の市民アンケート(N=979)によると自転車を専用又は共用で保有している人は、70%にも上り、また、日常に自転車を利用し

ている人は、自動車利用が盛んな土地でも57%にも上っている。このような人が観光に訪れた場合、観光に期待するのは、非日常的な体験が多いとすれば、通常保有している又は利用しているようなレベルの自転車を観光地で利用するような気持ちになるかである。自転車観光をあらかじめ観光のスケジュールに組み込ませるようするには、今一つ日常的な利用の自転車よりも異なった自転車を用意する工夫がほしいと考える。すなわち、あまり疲れず快適に走行できるウ. の電動アシスト自転車、さらには普段は乗れないエ. オ. のブランドの自転車などの高級な自転車、又は普段乗りなれている自転車とは異なるもっと安全快適又は迅速に走れる自転車(ロードバイク、クロスバイク、軽量自転車等)を用意することが適当である。

これらの場合に、観光のための利用は回遊型が多いと考えられるので、複数の場所で借用、返却ができるコミュニティサイクルがより望ましい。入会金を払えば、一定の時間内は無料であり、利便性も高い。ただし、ポートにその時間内に返却する必要があるようなタイプは、初期や管理の費用がかかる、ポート間の移動がゆっくりできない、利用が激しいところでは、観光スポットを見学している間に、帰りの自転車が他の人に借りられて無くなっているなどの可能性があり、おちおち見学してられないなどの問題点があると考えられるので、これらをどのようにクリアするかは考えておかねばならない。

② 持ち込み自転車

中級以上の自転車ユーザーは、自分の自転車を持ち込むことが多い。レンタサイクルではまかなえない中長距離の移動などによる回遊を満喫する。そのためには、大切にしている高価な自転車を観光地まで持ち込まねばならない。自転車を車に積んで運んでくる場合には、荷台と専用の駐車場が必要であるか、又は、「輪行」といわれる自転車を折りたたんで袋に入れて、鉄道改札を通り、車内に持ち込むことができるような仕組みとスペースが必要である。新幹線等の長距離列車は、これら

のスペースがあることが多いが、一般の都市近郊電車はこのような配慮がほとんどない。少し込んでいる鉄道では白い目で見られる。また、滞在型の観光では、宿泊先に自転車に対する理解を必要とする。相当高価な自転車を持ち込むので、屋根つきの、できればいたずらや盗難予防のための屋内の駐輪施設が望ましい。ある程度の速度と距離を走行するので、修理やサポートの体制(自転車ステーションのようなもの)も不可欠である。

(2) 自転車地図の提供

また、走行空間に関するきめ細かな情報提供が必須である。筆者は10年以上前から、アメリカやヨーロッパのレベルの高い地図を紹介してきた(「URBAN STUDY」2003.1Vol. 34pp1-17)。我が国でも、最近ようやくこれを参考にした地図が作成されてきている。観光用の自転車の地図は、その段階をみると、次の表のような順でレベル設定ができる。①は、単なるまちや観光の地図を配布するもので、ここには自転車で推薦されるような自転車走行空間やルートの記入はない。②は、これにコースの記入をしたもの、③は、そこに自転車に適した観光スポット・地域資源の記入をしたもの、④はその観光スポット等の解説を記入したもの、⑤は勾配等の走行空間の物理的情報を提供するもの、⑥は自転車道、自転車レーン又は混合空間等の走行環境の法的又は物理的な種類を示すものである。これが記載されている地図はあまりない。⑦はこれに路線ごとの走行環境の評価をして記載したものである。単にスポット的にこの

①単なる地図
②コース地図
③観光スポットの記入地図
④観光スポットの解説入り地図
⑤勾配等の物理的環境
⑥自転車走行空間の種類 表示(自転車道・レーン・混合等)
⑦自転車の走行環境の評価(安全性、快適性等)
⑧自転車のルールマナーの情報提供

交差点や曲がり角が危険であるなど定性的な表示のあるものは存在するが、自転車走行空間を線として、又は面的にとらえて数量的に評価しているものはあまり見受けられない(筆者はこの手法を開発して茅ヶ崎市において地図を作製した)。最後に⑧は、走行空間の情報のみならず、地図の枠の外側などで自転車のルールマナーの情報提供、すなわち、ルールマナーの学習機会を提供しようとするものである。この点は、後述する。

以上のように、一口に観光用の自転車地図といっても、さまざまな段階があり、上のクラスになるほど、作成に費用や手間がかかる。しかし、これをかければかけるほど、より豊富な情報を提供することができて、観光による自転車利用促進には大きく寄与することになる。自転車地図のあり方の考察は拙著「成功する自転車まちづくり」pp155-166を参照されたい。要は、どこまで、自転車による観光に力を入れるかにより、若干マージナルな施策である地図作製のレベルも異なるといってよい。

(3) 大切なソフト面のサポート

以上のほか、又は、以上より高度なソフト的な方策としては、次の表のようなものが考えられる。観光による自転車の利用促進を目指して、奈良県などではきめ細かな自転車観光のための方策が用

①	ルート名称・表示及び案内誘導、注意喚起	ルートに名称と系統的な呼称及びルートの案内誘導並びに注意喚起の看板及び標識を設ける。
②	レンタサイクル等	主要箇所でのレンタサイクル(乗り捨てシステムも)をできるだけ安価で用意する。
③	駐輪場所とおもてなし	各スポットでの駐輪施設とこれに付帯して茶菓サービスなど優待の提供、サイクルステーション等を設ける。
④	宅配便・旅館との提携	自転車の運送と宿泊先での預かり、部屋持込、屋内の駐輪施設を用意する。
⑤	ガイドツアーの提供	ボランティアによるレンタサイクルとセットでのガイドツアー。ベルリンやパリなどは数多くのコース設定がある。

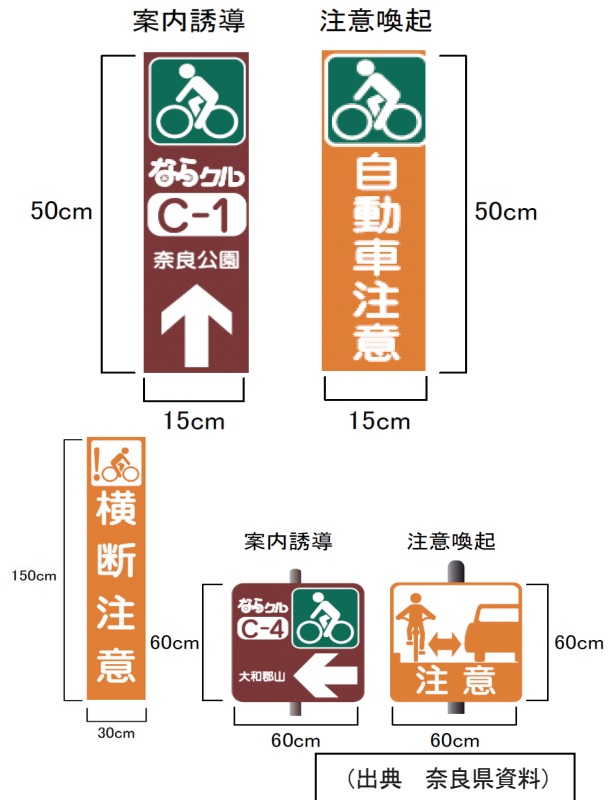
意されている。奈良県の具体例を次に紹介する。

① ルート名・表示及び案内誘導、注意喚起

まず、1のルート名の系統的な設定については、先述したとおりである。これに加えて、走行空間の整備については、そのルート名の系統的システムの現地表示を行っている。これは、次のような案内誘導版により、一定の距離ごとに表示をし、地図とのリンクをも考慮し、かつ、目的地までの距離もわかるようになっている。自動車に対しては、このような案内板はすでに制度化されているが、自転車専用の案内誘導表示は、世界では今や常識になっている(コペンハーゲンやロンドン等)が、我が国ではこれが先導的な役割を果たすものと考えられる。さらに、安全快適な走行空間とするために、注意喚起の標識も設置する。特に、重要な点は、自転車に対する注意喚起(図の「自動車注意」=自転車は自動車に注意して走行しましょう)のみならず、自動車に対する注意喚起(図の「横断注意」及び「注意」=自転車が横断することが多いので注意してください及び自転車との離隔距離をとりましょう)の標識が徹底して行われるべきことである。これは自転車事故の8割以上が自動車との事故であり、自動車側の違反も相当多いことから、安全性そして快適性の向上に大きく寄与すると同時に、これがあることにより、自転車利用者も精神的にサポートされているという安心感を享受できるものである。

② レンタサイクルの提供

奈良県では、各地のレンタサイクルについて一括して情報提供しており、



(出典 奈良県資料)

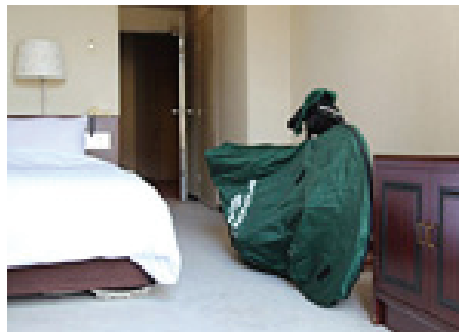
出典 奈良県の古都りんホームページ

これは次のようなホームページやパンフレット等により行われている。すなわち、レンタサイクルは常時さまざまな場所で提供されており、「奈良県自転車利用総合案内サイト」から情報が得られる。特に、観光シーズンの秋においては、「古都りん」として、全部で11地域で連携して、提供され、10地域ではどこでも返却が可能であり、また、料金や利用時間のある程度統一して、利用者が利用しやすいように設定している。利用案内や利用情報、これに対応するエリア情報等をセットで提供している。予約もできるとともに、地図の情報等の提供もある。他のレンタサイクルの事例ではクローズが多く、このような広域連携は、ほとんど見られない。まさに、面的な広がりを持つ自転車観光を支えるものである。

③おもてなし

走行空間のインフラと走行手段を提供するだけでなく、自転車による観光をソフト面で支えるおもてなしが用意されるべきであることはすでに述べた。奈良県での具体的な「おもてなし」は、先述の「ならクル」としての奈良サイクリングネットワークという走行空間と一体となり、その利用をサポートする民間主体の「ならクルサポーター」がある。これにより、さまざまなソフトの施策が展開されている。まず、駐輪場所については、旅館との提携による写真のように自転車の可能な範囲での部屋や建物内への持ち込みを認めている。通常は、自転車のような大きな荷物については、このようなことはなかなかできない。それ以外にも、駐輪施設などは通常の宿泊施設では、適当な屋根なしの空きスペースに駐輪することを認める程度ではあるが、高価な自転車等を利用する客や夜間に翌日の整備をするとなると、最低限屋内でのスペースが求められる。また、宿まで、宅配便等により、特別の料金等により送付できるシステムも宅配業者の協力により設けられている。写真のように特別の梱包をすれば、宅配により現地のしかるべき宿泊施設等にあらかじめ配達してもらえるようになっている。

旅館ホテル等の部屋に自転車の持ち込み(奈良県 HP)



自転車の梱包と輸送の実例(奈良県 HP)



ならクルサポーターの表示及びサービス項目
自転車の梱包と輸送の実例(奈良県 HP)



- …駐輪スペースの確保
- …トイレの提供
- …空気入れの貸し出し
- …バイク用スタンド

さらに、公共施設、道の駅、農産物直売所、イオン店舗、ミニストップ等における駐輪スペース、トイレの提供、空気入れの貸し出しなどのサービ

スも用意されており、また、茶菓のサービスをする店舗もある。これらは、上図のようなステッカーにより、その個所が表示されるほか、ホームページでも情報提供されている。

(4) 一律ではないさまざまなケースや目的に応じた自転車観光

自転車観光には、ユーザーのレベル、シーン、目的等さまざまな側面があり、一律ではない。観光客がそれぞれ自分なりの態様に合った自転車利用を行ってもらうようにすることが重要である。しかし、その前提として、自転車利用者のユーザーとしての段階、自転車利用のシーン、観光の目的、ターゲットとする観光者の階層などに合った観光の方策の設定が異なってくることに注意する必要がある。我が国の観光の持つおもてなしの精神を観光に生かすという観点から考えると、できる範囲でよりきめ細かく、さまざまなケースに対応できることが望ましい。最低限、このような点を意識せずに、的外れな方策を講じることのないようにだけはしたいものである。人々を迎える観光を推進しようとするなら、自転車の活用についても、自転車に関するある程度の目算や目安をもつて進めることが期待される。ここでは、観光という側からのみのアプローチではなく、自転車利用という観点からの必要なきめ細かさを期待したい。

①ユーザーのレベル	自転車の利用者のレベルに応じて、上級、中級、初級及び無利用の人
②シーン	季節、時刻、天候等
③目的	歴史、食べ歩き、運動、回遊、レクリエーション等
④ターゲット	家族、カップル、高齢者、単独、女子等

6. レンタサイクル等を含めた自転車による観光施策の実施状況とあり方

(1) 自転車を活用して施策の実施状況

2011 から 2012 年までに新聞やテレビ等に報じられている自転車活用型の観光は、次のような都市において実施されている。これらの都市の多くが、観光用にレンタサイクルを用意するものである。多くが無料で提供したり、電動アシスト自転車を用意するものなど、さまざまであり、自転車ブームに乗って、自転車活用型の観光施策が講じられていることがわかる。

これらについては、その施策が以上で述べてきた自転車施策のポイントを押さえたものとなっているかが、その継続性や人気の度合いにも影響すると思われる。指摘してきたように、自転車を導入すればよいというような対応では、他の地域との競争には勝てない。どことも、自転車の活用について同じような内容や考えを持っていることが多いからである。観光と自転車をテーマにしたユニークな事例としては、本州四国連絡橋に係るしまなみ海道での自転車活用型の観光やイベント、インドネシアガルーダ航空など海外からの自転車による観光客を誘致する動き、国際興業の自転車バスツアー、長野鉄道矢代線の廃線に伴う自転車道設置など枚挙にいとまがない。個別の事例の紹介は、別の機会に整理して提示することとしたい。

なお、これらを通じて、その地域に応じた独自の自転車観光の方策が要求されることを特に重視する必要があり、また、自転車施策と観光施策との連携が不可欠であることを痛感するのである。

(2) 金沢の走行駐輪空間のネットワークとレンタサイクル

このような中で、好事例として一つだけ紹介したい。これは、自転車による観光に力を入れており、さまざまな経験を生かして、走行空間やレンタサイクルの提供など自転車による観光に参考になる方策を含むとともに、自転車による観光が地域の日常の自転車利用と結びついている金沢市のケースである。

金沢市の特徴としては、総合的な自転車計画を策定しているほか、次の三点を指摘できる。

自転車活用の観光施策の状況

諏訪市	和光市	越後湯沢	日田市	寄居町
松本市	恵庭市	松江市	熊本市	横瀬町
佐久市	鳥取県	岡山市	瀬戸市	ときがわ町
金沢市	観光庁	和歌山市	鹿島市	嵐山町
伊豆	大津市	山形市	水戸市	新座市
京都市	古河市	高岡市	瀬戸内市牛窓町	白浜町
那覇市	三春町	函館市	松山市道後	豊後高田市
横浜市	鳴門市	赤穂市	出雲市平田地区	奈良市
長野県山之内町	長浜市	佐渡市	神戸市	京都府北部
四万十市	横浜市	養老町	唐津市	綾瀬市
天竜市	須賀川市	千代田区丸の内	宮古島	墨田区民間
埼玉県	千歳市	仙台市	鳥取市	札幌市民間
京都市	田辺市	広島県世羅町	宇佐市	紀の川市
七尾市和倉	しまなみ海道	武雄市	砺波市	宮崎市
米子市皆生	沼津市	三島市	高松市	鳥栖市

出典 2012年10月現在での過去2年間全国の新聞記事等による官民のレンタサイクル等の自転車活用の観光施策(検索できなかったものもあり)

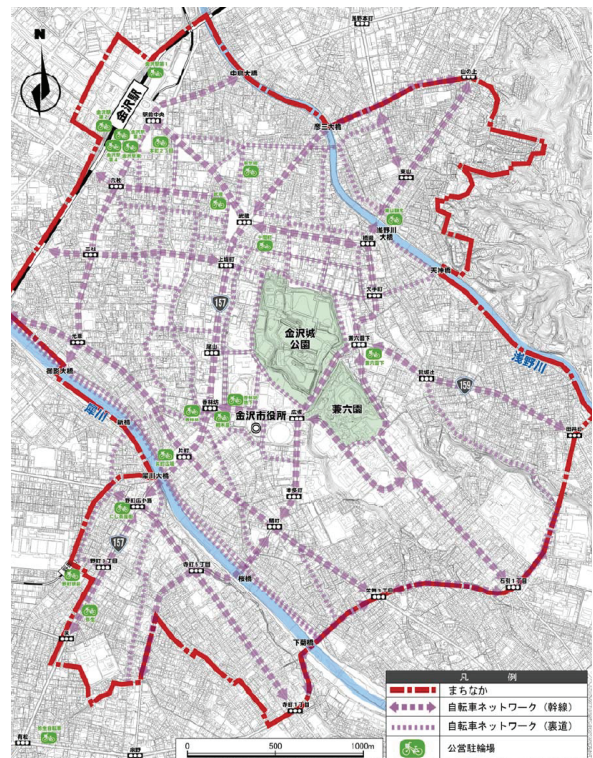
①860haのまちなかに幹線と裏道の自転車ネットワーク

まち中を安全快適に走行できる自転車走行空間を設けるための方策として、幹線道路と裏道を組み合わせたネットワークを設定している。これには、特に幹線道路におけるバスレーンと兼ねた1.2m幅の走行指導帯の設定とこれを走る利用者に対する地道な啓発活動などが行われた。

②駅前以外にも駐輪施設をネットワークで設置

従来の公営駐輪場は、駅前の放置対策として運営されてきたが、地図でわかるように、自転車による観光地の回遊を図るために不可欠な駐輪場を、自転車で観光に訪れる人が多いスポットに公営駐輪場として配置するようにしたものである。都市の景観を重視する金沢市では特に観光スポットでの正しい駐輪に配慮したものである。同様の駅前以外での自転車が集中する地区での公的な自転車駐車場の設置の取り組みは、富山市でも行われている。

図 金沢市まちなか自転車走行空間のネットワーク地図



③コミュニティサイクルの設置

金沢市を実施主体として、都市型の複数のポートで借用及び返却ができるレンタサイクルを用意するものである。このレンタサイクルは複数のポート間で利用できるために、一般のレンタサイクルと区別して、コミュニティサイクルと呼ばれている。駅前や主要観光等のスポット19か所にポートを設置し、観光地の回遊を主要なターゲットとしている(もちろん、日常的な利用も視野に入れている)。基本料金200円/日、ポート間の移動は30分以内は無料、30分を超えると200円/30分となっている。システムは電磁ロック式で、24時間返却可能であるが、貸し出しは、7時30分から22時30分となっている。通常のレンタサイクルよりも利用可能時間が長い。観光に焦点をある程度しぼったポート配置などにより、観光等を中心に大いに利用されている。個別には紹介しないが、これらを設定するには、金沢市の過去の官民のさまざまな協力や議論があり、さらに社会実験等を重ねてノウハウを蓄積している点を強調しておきたい。簡単に、観光に自転車を活用するというようなレベルではないことを付言しておく。

最後に、今まで述べてきたような論点以外に、自転車活用による観光について、重要な項目がある。それは、自動車と自転車の連携方策である。観光に自動車を使わないようにするのは、一つのエコのための方策であるが、現実問題として、自家用車による観光は現在及び近い将来では主流となってしまうている。しかし、せめて自家用車でまちにまでやってきても、まちの市街地の中の観光のための回遊ぐらゐは、駐車場の心配ない自転車で(もちろん自転車駐車場を用意する)行い、また、地元の人たちにも交通安全、渋滞、排気ガス等で迷惑をかけないことが重要である。これには、まちに自動車を入れず、これに代えて自転車でまちなかを移動する方策を取ることである。そこで、中心市街地以外で、中心部から少し離れた交通混雑の影響が少ない空き地や公用施設用地等に料金の比較的安い駐車場(まちなかから離れているので安い料金が可能)を設けて、ここでクルマをまちなかに進入するのを食い止める。その駐車場には、レンタサイクルを用意し、これにクルマから乗り換えてもらうことで、まち中の回遊や観光をしてもらう方を推奨したい。奈良県等では、すでに奈良市内の狭い道路に車が押し寄せることを防ぎ、自転車での観光を促進するために、中心から離れた公共施設に駐輪場を設けて、ここでレンタサイクルを貸し出している。すなわち、下図のような形での移動を想定する。自動車で中心からは離れた駐車場まで来て、ここで貸し出されているレンタサイクルに乗り換える(家族で来ても、みんなで自転車に乗り換え移動する)。このレンタサイクルで、さまざまなスポットを回遊し、もとのレンタサイクル貸出場所にもどり、隣接の駐車場の自動車に乗り換えて帰る。こ

(3)パーク&サイクルライド方式

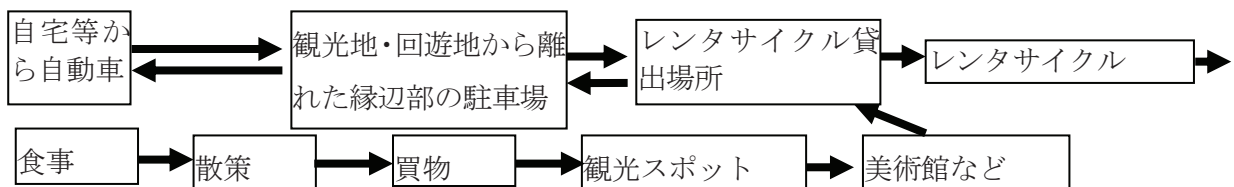
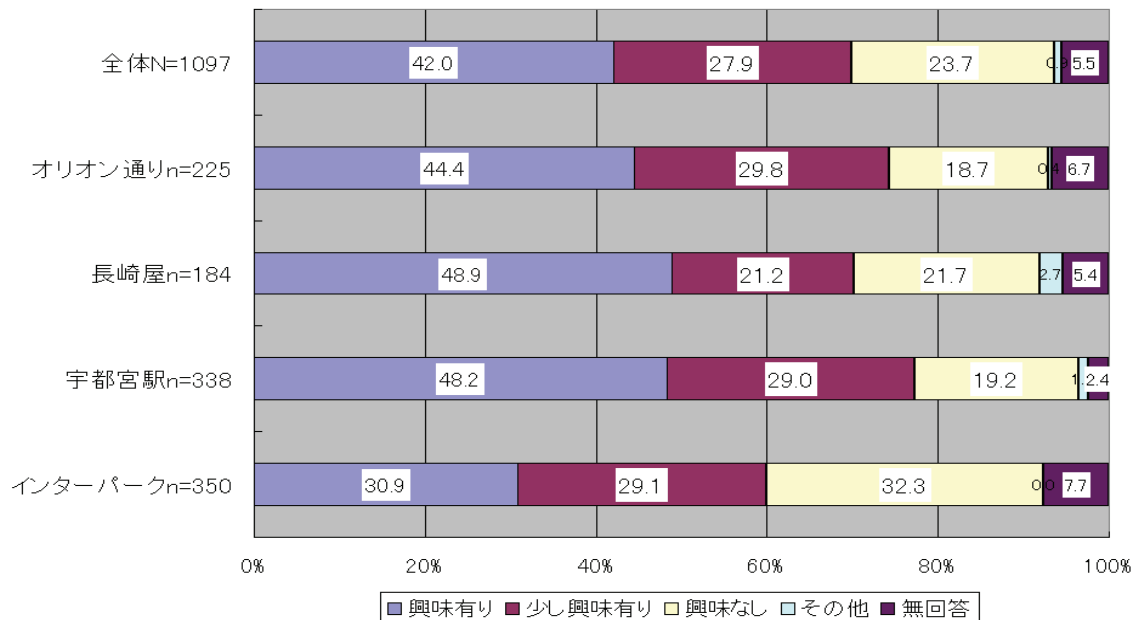


図 パーク&サイクルライド方式の説明

図 パーク&サイクルライドに関するアンケート調査(N=1097)



出典 古倉ら 内閣府「パーク&ライドを視野に入れた自転車活用による中心市街地活性化方策の検討」

H18 度に基づき古倉作成

のような方式について、筆者らが宇都宮市の4か所でアンケート調査を実施し、この方式の図を示してこれについての興味の有無を質問した。この結果、全体の約7割の人がこの方式に何らかの興味を示していることが分かった。このように、混雑した都市の中心部や観光地などに直接クルマで行くよりも、離れた地点まで車で来て、そこから自転車による中心部等への移動や回遊は、受け入れの可能性が十分があると言える。観光地でも、特に、旧市街地の混雑や道路状況等から、この方式が活用できるものとするものである。

7. 自転車を活用した観光のポイント

～結論～

(1) 結論

以上を踏まえると、観光に自転車を利用するためには、やはり自転車利用促進の観点から専門的なアプローチが必要である。観光の観点から見ていると簡単そうに見えることでも、実際に自転車を活用しようと思って実行してみると、そうそう

簡単ではない。また、走行空間などの単一方策ではなく、相互に関連したハードソフトの連携したストーリーや有機的なつながりがないと継続性を持ちづらいとなどが理解できよう。結論として、次のような自転車を活用した観光のあり方が適当であると考えられるものである。

- ①観光における自転車の活用は大きなメリットがあり、推進すべきであること。
- ②しかし、この自転車活用の観光には、さまざまな誤謬が存在するので、誤解のないようにして、自転車の利用者及び自転車施策の立場にたった推進が必要である。また、官民の連携が大切であること、
- ③ハード面では、走行空間の整備は、ネットワークで系統的なレベルの高い整備が必要である。
- ④また、走行空間整備も大切であるが、駐輪空間の整備も重要である。
- ⑤レンタサイクルについては、質を重視した安全快適に走行できる自転車の提供が必要である。
- ⑥ソフト面の環境整備では、地理に詳しくない人にもわかりやすい的確な地図等やルート名称、

案内誘導、注意喚起等の標識などの確かな情報の提供とこれによる自転車の利用のサポートとその継続性がポイントである。

⑦旅館等での駐輪場所やシーンに応じた的確な配慮、その他の自転車に対する細かいもてなしが必要である。

⑧観光にとどまらず、市民の通勤・通学・買い物での自転車利用促進に発展的につなげていき、市民の間での総合的な自転車まちづくりに応用できるようにすることが必要である。

(2) 観光のための自転車活用による一般利用促進の効果

最後に、二点を強調しておきたい。第一に、自転車による観光は、これを的確に活用することで、その都市における自転車利用促進を大きくこれを前進することができる手段であることである。一般の自転車利用環境のネットワーク設定にもあてはまるが、観光という切り口で全国から又は世界からお客様をお迎えするという観点から、ハード及びソフトの両面で高いレベルの環境整備が要求される。このため、この環境整備は、お客様をもてなすだけでなく、市民自らにとっても、このような高度な総合性を有する自転車施策の恩恵に浴し、自転車利用の発展や展開につながるものである。

(3) 効果的な自転車学習の場の提供

第二に、自転車を活用した観光は、来訪する人にとっても、また、市民にとっても貴重な自転車学習の場であることである。すなわち、普段自転車に乗ることがない人でも、日常から離れ、解放された場での自転車利用を行い、これにより交通安全の学習の機会を得るとともに、自転車のよさを体験してもらうことができる。これを一過性の観光に終わらせず、訪問者が自転車利用の理解者又は促進者になって帰ってもらうのである。このような快適な良好な走行空間、電動アシスト自転車や軽量迅速な上質のレンタサイクルの提供などのハードのインフラ環境等とこれを支えるレベル

の高い地図情報、案内板・注意標識等などによるソフトの環境整備の下で、自転車の利用は、観光客自身にとっていかに自転車利用が素晴らしく、また、効率的かつ効果的のものであるかを理解してもらうことができる。すなわち、このような環境が整備された中では、自転車の利用が心地よく、安全快適な利用が可能となることを体験学習してもらうことができる。大切なことは、その際に、これに合わせて地図の裏面や外柵欄での自転車ルールマナーの掲載による啓発、レンタサイクルの貸与の場を利用した安全の広報啓発その他を活用して、普段学習することがない自転車のルールマナーを学習してもらうようにすれば、より効果が高まるものである。これらの自転車による体験が、自宅へ帰った際に、その自宅のある地域で幅広く伝播し、日常での自転車利用の安全かつ快適な利用につながるとともに、全国に広がっていくことが、自転車による観光の意義をより高めるものと理解している。