

ZOOM  
UP

# 日本を自転車で巡ろう ～ Discover Local JAPAN ～

サイクルツーリズムは、地域の資源を活かしながら、国内外から人を呼び込むことができ、地方創生につながる、大きな可能性を秘めている。

近年では、電車に自転車を持ち込めるサービス（サイクルトレイン）の導入や、自転車利用者に優しい宿泊施設の増加、サイクルステーションの設置など、サイクリング環境が整い始めてきた。

今回の特集では、「自転車」をキーワードに、事業者・行政が取り組んでいる事例を紹介するとともに、どのような法令が関連するのかについて、法律の観点からも取り上げていく。

自転車で、里山や海岸沿い、そして地元の人しか知らないような裏道へ足を進めてみれば、まだ知らない日本の魅力を見つけることができるはず。

是非、自転車で日本を巡ってみてほしい。

〔(一財)自治体国際化協会交流支援部経済交流課〕

1

## サイクルツーリズムの推進について

国土交通省自転車活用推進本部事務局 榎田 広吉郎

### 自転車活用推進計画について

2018年6月に、自転車活用推進法に基づき、自転車活用推進計画が閣議決定された。

自転車活用推進計画では、法の目的や理念を踏まえるとともに、自転車を巡る現状および課題に対応するため、4つの目標を掲げ、また、目標達成のために実施すべき18の施策、そして、施策を着実に実施するために講ずべき83の措置が位置付けられている。

その目標の3つ目に、「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」、また、実施すべき施策の1つとして「官民が連携した走行環境の整備や、サイクルトレインの拡大等によるサイクリストの受入環境の整備等により、世界に誇るサイクリング環境を創出し、サイクルツーリズムを推進する」と掲げられている。これに対して5つの措置が位置付けられている。

自転車活用推進本部では、自転車活用推進計画に基づき、これらの措置の実施を通じて、サイクルツーリズム

の推進に取り組んでいるところである。

### 官民連携による先進的なサイクリング環境の整備（モデルルート）

同計画では、「太平洋岸自転車道等を対象として、先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートを設定し、関係者等で構成される協議会において、迷わず安全に走行できる環境整備、自転車のメンテナンスサービスの提供等サイクリストの受入環境整備、ガイドツアーの質の向上等滞在コンテンツの磨き上げ等による魅力づくり、ICTを活用した情報発信を行う等、官民が連携して世界に誇るサイクリングロードの整備を図る。」こととされている。

これに対し、自転車活用推進本部では、以下の考え方にに基づき、サイクリング環境の底上げを推進している。

#### ■モデルルートの設定の考え方

- ・複数の市町村に跨がる等、広域的なルートであるか
- ・サイクリストを惹きつける魅力や、価値創造の素地が

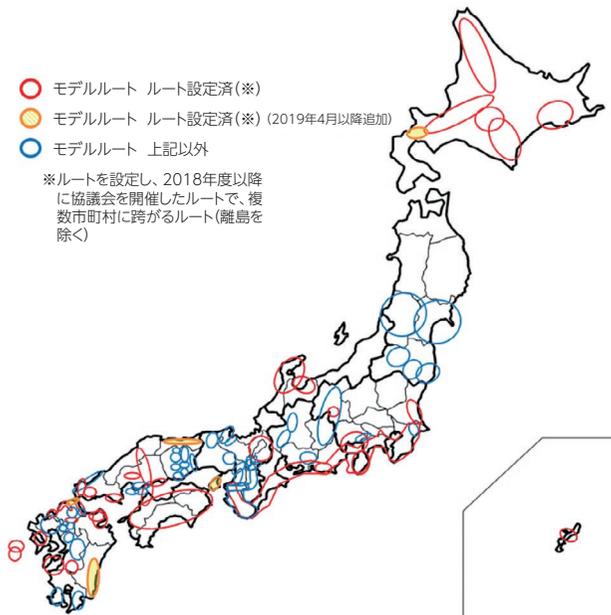
あるか

- ・サイクリストの支援に向けて、地域の関係者の協力が得られるか

### ■取り組みの進め方

- ・地方整備局と県・政令市が連携し、モデルルートを掘り起こす
- ・地域の官民の関係者等で構成する協議会を設置し、取組内容について検討・調整
- ・モデルルートにおける取組内容決定・実施  
 走行環境整備（安全対策、案内看板等）  
 受入環境整備（休憩所、サポート体制等）  
 魅力づくり（滞在コンテンツの充実・強化等）  
 情報発信（ルートマップ作成、ICTの活用等）
- ・サイクリストの声やデータ収集・分析等による取組内容の評価・改善

2019年9月末時点で、41のモデルルートが各地で設定され、この他、約40ルートで検討がされている。



モデルルートの設定状況

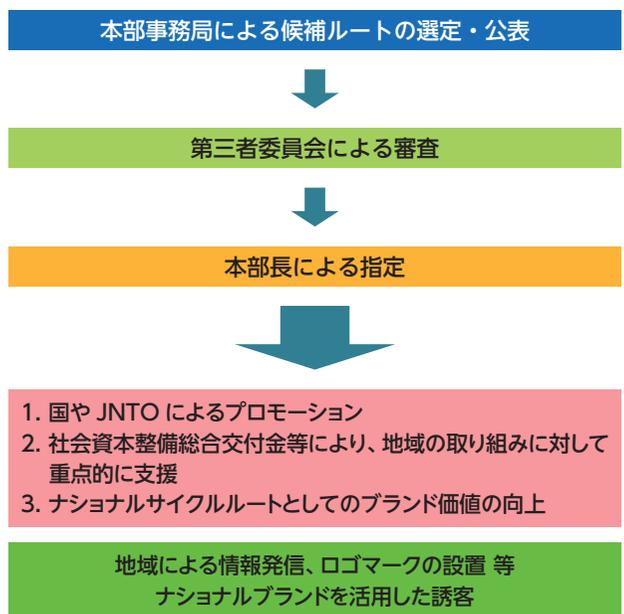
### ■ナショナルサイクルルート

日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートについて国内外へPRを図るため、インバウンドにも対応した走行環境や、サイクリングガイドの養成等受入れ先として備えるべき要件、情報発信の在り方等の要件を満たすルートを指定するナショナルサイクルルート制度を2019年9月に創設した。

### ■ナショナルサイクルルート主な指定要件

観点	指定要件
1. ルート設定	①サイクルツーリズムの推進に資する魅力ある安全なルートであること ・ルートの延長が概ね100km以上であること（島しょ部を除く）他
2. 走行環境	①誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること ・矢羽根等により自転車通行空間が整備されていること 他 ②誰もが迷わず安心して走行できる環境を備えていること ・経路などの路面表示、案内看板が設置されていること 他（単路部概ね5kmごと、すべての分岐部）
3. 受入環境	①多様な交通手段に対応したゲートウェイが整備されていること ・鉄道駅などに、レンタサイクルや着替え場所等が整備されていること 他 ②いつでも休憩できる環境を備えていること ・サイクルステーションがルート上に概ね20kmごとに整備されていること 他 ③ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること ④サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること ・ルート直近にサイクリスト向けの宿泊施設が概ね60kmごとにあること 他 ⑤地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること ⑥自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること ⑦緊急時のサポートが得られる環境を備えていること ・救急車などが概ね2kmごとに到達できること 他
4. 情報発信	①誰もがどこでも容易に情報が得られる環境を備えていること ・ホームページなどで日英2か国語以上により情報発信をしていること 他
5. 取組体制	①官民連携によるサイクリング環境の水準維持等に必要取組体制が確立されていること

### ■ナショナルサイクルルート指定手続き



また、11月に、第1次ナショナルサイクルルートとして、以下の3つのルートを指定した。

・つくば霞ヶ浦りんりんロード（茨城県）



・しまなみ海道サイクリングロード（広島県、愛媛県）



・ピワイチ（滋賀県）



今後は、地域と連携して、ルートの更なる魅力向上に取り組むとともに、ナショナルサイクルルートのブランドの確立、国内外への魅力の発信をしていくこととしている。

具体的には、政府観光の窓口である日本政府観光局（JNTO）と連携した情報発信や、ポータルサイトを構築し、それを通じた情報発信などに取り組んでいくこととしている。

## 2

### インバウンド対象のサイクルツーリズム ～ガイド人材育成について～

株式会社アーチ・HERO HOKKAIDO 代表取締役 高橋 幸博

#### ニセコ地区のここ20年の変化と背景

ここ20年程でインバウンドが激増し、国内屈指のリゾート地として注目を集めている北海道のニセコ地区（ニセコ観光圏：倶知安町、ニセコ町、蘭越町）。

冬は究極のパウダースノーを求める外国人スキー客で溢れ返るリゾート地として定着した。近年は夏場のサイクルツーリズムも盛況で、サイクリングを目的として3泊以上滞在するために国内外からニセコを訪れる観光客が増えている。

さらに「UCI グランfond ニセコクラシック」、「ニセコ HANAZONO ヒルクライム」など複数の自転車のイベントを開催し、関東、関西圏、海外のサイクリスト達が参加する。

もちろんこうしたスポーツ目的の観光客だけではなく、日常的にサイクルスポーツを楽しむ地域住民も増えている。エリアに住む外国人と日本人の自転車愛好者同士の

交流が広がり、サイクリングとスキーをするために移住し起業する方々が確実に増えている。夏季の外国人在住者数はエリアで1,000人を超えている。

北海道には海外のサイクリストが憧れる要素が数え切れないほどある。湿度が低く、快適な気温の夏場の環境、農業、漁業景観の素晴らしさ、食の楽しみもあり、魅力がたくさんある。私が拠点とするニセコ地区には、羊蹄山を一周できる45kmの周遊ルートがあり、喜茂別町、京極町、真狩村など羊蹄山麓の湧き水を味わえるスポットも外国人に人気である。酪農家が提供する乳製品を加工した飲むヨーグルト、ソフトクリーム等があり、農景観と雄大な羊蹄山を楽しめるシーニックルート（景勝ルート）も充実している。

#### 世界へ夏と冬のスポーツツーリズムをブランド化するために

ヨーロッパでは自然景観、一次産業、景勝ルートを使っ



奥尻島で島の魅力を探訪

た観光戦略として、サイクリングを使っている。自転車レースの最高峰、「ツール・ド・フランス」は農景観や地方の食の魅力を発信する街をレースルートに取り入れており、ワイナリーや牧草ロール、小麦畑、美しい山の景色を楽しめるコースになっている。

ニセコ地区も NISEKO ブランドをスキー、サイクリング適地として発信し続け、今や地域経済を大きく回すこととなった。冬季は海外から 4,000 人が働きに来る場所となり、今年 1 月 20 日には 5 スターホテルのパークハイアットホテルニセコがオープンし、今後 3 つの 5 スターホテルのプロジェクトが準備されている。

しかし、スキー客の混雑や道路渋滞、駐車場不足など噴出してきた地域課題に官民で取り組むことがこのエリアの今後を占う。

## インバウンド対象のサイクリングガイド育成とは

業界と地域の課題を理解する人材、地域経済とツーリズムをつなぐ人材は課題解決のために特に重要である。

インバウンド対象のサイクリングガイドとは地域を単



しまなみ海道を走破



鳥取県大山で海岸線や里山風景を楽しむ

に多言語でガイドしたり、地域産業をつなぐだけではない。変化する地域課題に対し、自治体や観光協会、観光事業者とともに未来の課題解決と価値の発信を事業として行う人材でもある。

ニセコ地域は世界レベルのリゾートを目指しているので、スキー、サイクリングのガイドにおいても世界のガイド事業者、旅行会社、スポーツイベント、協会とつながり、一流のレベルでガイド事業を組み立てなければならない。日本独自の組み立てでインバウンドを回すのではなく、リスク管理、ガイディング、ガイド商品作りにおいてワールドレベルでの厳しい顧客サービスとフォローアップをしなくてはならない。

また滞在日数を伸ばし、素晴らしい時間を演出し、地域消費を促す地域のセールスマンとして、サイクリングガイドの誇りを持っていただけるよう事業をマネジメントすべきである。特に日本の地方や伝統を重んじるインバウンド。日々の学びとフィールドワーク、多言語と地域内コミュニケーションを活かし、何度もトライアンドエラーをしながらサイクリングガイドという地位を地方で築いていただきたい。



ビワイチで琵琶湖の魅力堪能

## 「何もない街」で インバウンドツアー事業？

滋賀県の米原という小さな町をご存知だろうか？

「大雪で新幹線が止まる」もしくは「新幹線駅なのに何もない」といえばピンとくる方が多いのではないかとと思う。私たちはそんな米原にて、昨年から外国人観光客を対象にしたガイドツアー事業、Biwako Backroads (ビワコ・バックローズ) を行っている。

Biwako Backroads とは「琵琶湖の裏道」のこと。これには2つの意味を込めている。1つは、ゴールドルートの中途である米原にて新幹線を途中下車し「裏道」に逸れ、日本の普通の田舎を見てもらうこと。もう1つは、琵琶湖を1周する自転車ルート「ビワイチ」の「裏道」という意味である。ルートから少し外れると、その地独自の生活文化や豊かな自然を感じることができる。



伊吹山を後方に爽やかな風を受けて琵琶湖へ向かう

「米原には何もない」と書いたが、古くから交通の要衝として独特の文化や歴史を育んできたところ。また、地域の飾らない人々の魅力が光るところである。

現在は、米原駅周辺を巡る半日のサイクリングツアーを主に提供している。地元の人でも知らない裏道を通り、里山の暮らしや琵琶湖を育む自然の景観を楽しむことのできるコースである。自転車だとその土地の空気感を味わいつつ、効率的に移動することができる。サイクリング以外では宿場町や職人の村を訪ねるウォーキングツアーを開催している。

京都から新幹線で20分という利便性もあり、現在の主なターゲットは京都からの日帰り客である。今まで感想をいただいたなかでは「日本の普通の暮らしが見れて良かった。自然の中で peaceful な時間を過ごせた」というものが多く、観光客であふれる京都との比較からそうした印象を持たれるようである。

## 地域の隠れた魅力を引き出し、磨き、伝える

「米原は何やってもあかん」はこの地域の人の口癖。新幹線が停まるのに何も変わらない街—そんな環境で育った私が「いつかこの街を出たい」と思うのは自然の流れだった。留学で長年外国に暮らしたことで、改めて自分の国を見直す機会を得た。里山の自然、きれいな水がある風景、そして人々の温かさ。帰国後に見た故郷は「何もなかった」のではなく、実はそうした素晴らしい魅力にあふれていた。



地域住民と旅行者の触れ合いも欠かせない要素

2013年に独立しウェブ制作や翻訳の仕事に携わるようになってから、インバウンド関連の仕事にも関わることが多くなり、この地域に外国人を呼び込むことを考える機会も増えた。京都からすぐという好立地にありながら殆どの人が素通りしてしまう知名度の低さに加え、何より実際に動く「プレイヤー」が存在しないことが原因だと感じ、自らがそうなることを決心した。

現在、ガイドチームには元 ALT (外国語指導助手) や地域おこし協力隊出身の若者をはじめ、滋賀在住の通訳案内士などが参加しており、継続的なトレーニングや勉強会を行っている。ただ英語が話せるだけではなく、一見わかりにくいその土地の文化を興味深いストーリーとして伝えられる技術が求められる。

また、それ以上に大切なのが地域コミュニティと旅行者を上手につなげる力。こうした才能を持った地域の人材にプロのガイドとして活躍してもらえる場を作ることを目指している。



練習風景。元 ALT がガイドとして参加するなど国際色豊かな

## オンリーワンとして選ばれる存在に

真ん中に琵琶湖を抱く滋賀県。その琵琶湖には周辺の山々から大小 460 本の河川が流入している。上流の住人は下流に暮らす住人のことを考え、なるべく水を汚さないようにするという「思いやりの気持ち」が独特の生活様式や文化を生んできた。湖を中心に自然環境と共生

する暮らしが、県民の中で環境への強い意識を生んできたと言える。

こうした利他的な価値観が、今、ミレニアル世代を中心に世界的に脚光を浴びていると感じる。若い世代の旅行者は、有名観光地に固執せず、そうした人々の生活の本質に触れることを好む傾向があるという印象を受ける。これらの層にとって、環境に配慮しサステナブルであることはもちろん、ソーシャルグッドであるかということもサービスを選ぶうえで重要なポイントとなっているようである。

そうした意味で「環境県」として知られ、また元祖ソーシャルグッドとも言える「三方よし」の近江商人を生んだ滋賀は、今後のインバウンドの潮流になり得ると思う。ただ、事業を進めるなかで地域を歩き回り感じたことは、文化や伝統はつないでいかなければ残らないということ。この地域の価値を次の世代へ引き継いでいくことで、真の持続可能な事業を目指したいと思っている。

今後は OTA (Online Travel Agent) を使い積極的な集客につなげたいと思っているが、条件で検索した数あるツアー商品のリストから選んでもらうのではなく、「Biwako Backroads のツアーだから参加したい」と思ってもらえるような取り組みを行いたいと思う。「来てもらう」ことだけを目標とするのではなく、参加することで何が得られるのか、私たちがこの事業を通して何を目指しているのか、といったことを丁寧に発信し実行することが、持続可能な事業につながる鍵になると思っている。



琵琶湖の静かな湖面を前に、思い思いの時間を過ごすゲストたち

本稿では、サイクルツーリズムに関係する法令や法律問題について、概括的に取り上げる。

## 1 自転車活用推進法

サイクルツーリズムとおそらく最も関連が深い法律は、2017年5月1日に施行された自転車活用推進法である。同法は、自転車が、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的であること、自動車依存の低減を通じて健康を増進したり、交通混雑を緩和したりといった経済的・社会的な効果があること等を背景に制定された。

同法は、自転車の活用を推進する政策を行うことを、国や地方公共団体の責務とするとともに、公共交通事業者に対して、自転車と公共交通機関との連携の促進等を行うことを、努力義務として定めている。これを受けて、22の都道府県と、18の市町村は、自転車活用推進計画を定めており、その内容として、多くの地方公共団体がサイクルツーリズムを推進する政策を掲げている<sup>(注1)</sup>。

例えば、愛媛県は、「愛媛県自転車新文化推進計画」を定め、先進的なサイクリング環境の整備を目指したモデルルートとして、28コースからなる「愛媛マルゴト自転車道」を整備するとともに、自転車専用通行帯の整備・拡充を進め、サイクリング大会の誘致・開催等を推進している。

このように、自転車活用推進法は、サイクルツーリズムを後押しする政策の基本となる法律として機能している。

## 2 自転車イベントに関連する法律問題

### (1) 自転車イベントと安全配慮義務

サイクルツーリズムの推進・発展に伴い、多くの事業者や地方公共団体が、サイクリング大会やサイクリングツアーといった自転車イベントを開催している。特に競技性の高いサイクリング大会では、参加者が自身の能力の限界に挑むため、自転車による事故が生じやすい。自転車による事故について、事故を起こした当事者だけでなく、イベントの主催者が法律的な責任を負うことになる場合もある。イベントの主催者が負うことになる法律的な

責任の典型例が、安全配慮義務違反に基づく責任である。

安全配慮義務とは、生命および健康等を危険から保護するように配慮すべき義務であり、ある法律関係に基づいて特別な社会的接触の関係に入った当事者間において、当該法律関係の付随的義務として当事者の一方または双方が相手方に対して信義則上負う義務として一般的に認められるとされている<sup>(注2)</sup>。その結果、イベントの参加人数や実施時の天候、コースの内容や整備状況等に照らして、イベントの内容・実施条件に不備があったと判断された場合には、イベントの主催者に安全配慮義務違反が認められる場合がある。

また、イベントの主催者がコース上に設置した工作物に起因して事故が生じた場合には、土地工作物責任として、損害賠償責任を追及される可能性がある。

このような場合に備えて、例えば、イベントの参加申込書において、イベント参加に際して生じた事故等の責任をイベント主催者等へ追及しない旨の規定を設け、これに同意することを参加条件とすることが考えられる。このような免責同意書を用意することは、紛争予防の観点で一定程度有効であるものの、イベント主催者等の責任を一切免除する旨の規定は、公序良俗違反として効力が否定される可能性があるため、注意を要する<sup>(注3)</sup>。

### (2) 自転車イベントと許認可

また、オフロードサイクリング等の、自然環境の中を走行することを内容とするイベントでは、自然保護法令との関係で、国や地方公共団体の許可が必要となる場合がある。例えば、自然公園内の特別地域では、自然公園法により、工作物の新築や木竹の損傷、車の使用が制限され、また、立入り自体が制限される場合もある。自然公園に指定されていないエリアであっても、自然環境保全法により、自然環境保全地域に指定されている場合には、自然環境に影響を与える行為は制約を受けることになる。

そのため、自転車イベントを企画する際には、走行を予定しているコース上に、前述のような規制が及んでいないか、自転車による走行が前述の規制に抵触しないかを入念に検討する必要がある。

加えて、自転車イベントの開催に伴い、工作物を設置

したり、新たにコースを新設したりする等、一定の開発行為が必要な場合には、森林法や河川法、海岸法上の開発規制にも留意する必要がある。

### 3 自転車利用者身近な法律問題

最後に、自転車利用者にとって最も身近な法律問題であり、サイクルツーリズムを行う際も、関係者が当然に理解しておくべき必要がある事項として、自転車の通行区分と、自転車事故に伴う損害賠償責任について説明する。

#### (1) 自転車の通行区分

周知のとおり、自転車は車両の一種であるため、原則として歩道を走行することは禁止されており、車道を走行することとされている。しかし、自転車は自動車ほどの速度が出せず、また、走行も安定していないため、背後から追い抜いてくる自動車との接触の危険に曝されていることから、あえて歩道を通行する自転車利用者も少なくない。この点、道路交通法 63 条の 4 によれば、次の場合は、自転車も歩道を通行することができるとされている。

- ①道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき
  - ②当該普通自転車の運転者が、児童、幼児その他の普通自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき
  - ③車道または交通の状況に照らして当該普通自転車の通行の安全を確保するため当該普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき
- ③の「やむを得ないと認められるとき」とは、例えば、
- ・道路工事や連続した駐車車両などのために車道の左側部分を通行することが困難な場所を通行する場合
  - ・著しく自動車等の交通量が多く、かつ、車道の幅が狭いなどのために、追越しをしようとする自動車等との接触事故の危険がある場合
- が挙げられる<sup>(注4)</sup>。

サイクルツーリズムを企画する関係者は、自転車利用者が、原則として車道を通行しなければならない点、一方で、自動車による幅寄せや煽り運転等により、身の危険を感じた場合には、歩道を走行できる点を改めて理解し、利用者の啓蒙を図ることが重要である。

#### (2) 自転車事故に伴う損害賠償責任

また、近年、交通事故により、自転車利用者に対して高額な損害賠償責任が認められるケースが増加している。

例えば、2014年1月28日には、協見運転により、信号無視をした自転車利用者が、横断歩道上の歩行者に衝突し、脳挫傷等により死亡させた事案において、東京地裁は 4,746 万 1,160 円の損害賠償責任を認めている。また、2013年7月4日には、小学生が運転する自転車が、夜間の下り坂にて歩行者と正面衝突し、頭蓋骨骨折等により意識障害を負わせた事案において、神戸地裁は、小学生の親に対し、9,520 万 7,082 円の損害賠償責任を認めている。

交通事故によって高額な損害賠償責任が認められるケースとしては、自動車による事故が真っ先に想像されるが、自転車利用者およびサイクルツーリズムを企画する関係者としては、自転車による事故であっても、高額な損害賠償責任が生じ得ることに留意すべきである。かつては、自転車は自動車ほどのスピードが出ず、また、自動車と異なり生身で運転をすることから、自転車利用者は交通弱者として認識され得る立場にあった。しかし、昨今の自転車の高性能化・電動化により、自転車のスピードは向上し、その危険性は増大している。また、サイクルツーリズムとも関連が深い自転車道の整備等により自転車利用者の安全がより保証されるようになったことから、もはや交通弱者とは言い難くなってきており、より重い民事責任・刑事責任が認められ易い状況にある。

このような背景から、条例により、自転車利用者に対して自転車保険への加入を義務付ける地方公共団体が増加している。サイクルツーリズムの企画に際しては、自転車保険への加入義務が、自転車利用者のみならず、自転車の貸出しを行うレンタサイクル事業者やシェアサイクル事業者に対しても義務付けられている場合もあることについても、注意を払う必要があるだろう<sup>(注5)</sup>。

(注1) 各地方公共団体の自転車活用推進計画の内容については、国土交通省の特設サイト「GOOD CYCLE JAPAN」にて閲覧することができる。

ご参考：[http://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/jitensha\\_katsuyo/](http://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/jitensha_katsuyo/)

(注2) 最判昭和 50 年 2 月 25 日 (民集 29 卷 2 号 143 頁)

(注3) 自動車レースの事案であるが、免責同意書の効力を否定した事例として、東京地判平成 15 年 10 月 29 日判例時報 1843 号 8 頁がある。

(注4) 道路交通法研究会『注解道路交通法』[第 5 版] (2020 年 2 月 20 日、立花書房) 366 ~ 367 頁

(注5) 京都市自転車安心安全条例は、2017 年 10 月 1 日より、自転車貸出業者に対して、貸出自転車を利用する者が被保険者となる自転車損害賠償保険等に加入することを義務付けており (同条例 9 条 4 項)、同項は自転車を無償で貸し出す場合にも適用がある。

# 「しまなみ海道」が描く自転車旅行振興による地域活性化 ～官民一体で取り組むインバウンド受入れの取り組みから～

特定非営利活動法人シクロツーリズムしまなみ 代表理事 山本 優子

## 世界に誇るサイクリングロード

愛媛県今治市と広島県尾道市を結ぶ海の道「しまなみ海道」。まるで空を飛んでいるかのような爽快感を身にまとい、刻々と表情を変える多島美と雄大な長大橋のコントラストを自転車で楽しむことができる。来島海峡橋、多々羅大橋、大三島橋と、それぞれの橋には個性があり、どこを走っても別世界が待っている。世界的にも類がない独自性ある環境だ。橋を渡るごとに会う島々に漂う風情も千差万別。ペダルを回すごとに目まぐるしく変わる農山漁村の風景は、外国人旅行者にとっては日本の原風景を辿る旅となる。ヨーロッパやオーストラリア等、自転車旅行の先進地と言われる国々からの注目も高まっていることが誇らしい。



橋の上で気軽に立ち止まり、カメラのシャッターを切る。自転車ならではの魅力だ。

## 独自のサイクリング環境整備

自転車の走行空間整備が進んでいない日本。海外からの来訪者にとって、日本の道は走りにくさがある。そん



ブルーラインを辿り、橋上から島の路地や農道へ。行き交うサイクリスト同士で声を掛け合う姿も。

### サイクリング来訪者数の変動（外国人）



### レンタサイクル国外居住地別利用台数

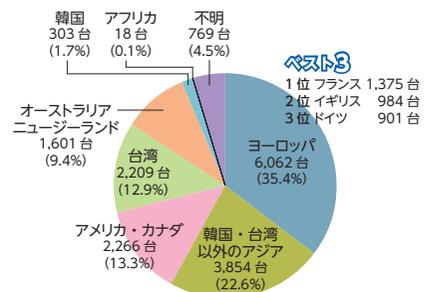


図 レンタサイクル貸出数は年々増加。特に外国人へのレンタサイクル貸出数はここ5年で7.7倍となった。

な中、「しまなみ海道」の主要車道を青いラインで結んだ「ブルーライン」は独自手法の走行空間創出策と言える。利点は、「ブルーライン」を辿れば、初めての来訪者も迷わず、しまなみ海道を走破できることだ。沿線には複数の主体が運営するレンタサイクルステーションがあり、

クロスバイクやマウンテンバイク等、長距離走行や坂道に向くスポーツバイクが揃っている。13か所ある公共のターミナルのバイクは乗り捨ても可能だ。全線を走破する本格派から、短い距離を走る家族連れまで、多様なターゲット層の誘客につながっている。

## 道を辿る“線の旅”で瀬戸内を面をつなぐ

中国地方側の海岸線「さざなみ海道」、四国地方側の海岸線「はまかぜ海道」を連絡して、「しまなみ海道」を走行、さらに瀬戸内の離島を結ぶ「とびしま海道」を楽しむ。サイクリング目的で日本を訪れる外国人旅行者の行程はダイナミックだ。当会は台湾を中心とした東アジアからの団体ツアーへのガイド派遣からはじまり、ここ数年は、個人や小グループからのオーダーを請け負うことが増えた。外国人旅行者の滞在は1週間から10日。ゆっくりエリアを回遊し、人との出会いを楽しみ、暮らしに溶け込むように旅をする。地域にとってはありがたいお客様だ。伴走ガイドを付けるメリットは安心感。パンクや悪天候などのトラブルに即、対応できる。バックアップカーをつけたり、荷物を搬送したりするサービスを依頼されることも多い。



土着感あるルート設計が魅力。里山の風情を感じる散策は人気だ。

## 走力・目的に応じたプランニングでサポート

個人旅行者のプランニングやガイドの企画は、直営するゲストハウスで対応している。ゲストハウスにいるスタッフは、地域とサイクリストをつなぐプロデューサーだ。五感を刺激する多様なルートを紹介し、交流を楽し

むアクティビティを提案する。活用しているのはオリジナルの自転車専用マップ「島走マップ」だ。ルートを辿る自転車の旅に地図は必需品だ。喜ばれるのは船やバスのエリア内二次交通、都市間をつなぐサイクルトレイン等の公共交通の提案だ。1日100kmを走破する本格派サイクリング観光のマーケットは小さい。サイクリストではない、一般の外国人旅行者が「しまなみ」では、サイクリングを楽しみたいとのニーズが高く、このすそ野は大きい。半日程度、サイクリングをして、船で移動。多島美を楽しみ、伝統文化にも触れる。観光名所を巡ったり、グルメを楽しんだりするのも、自転車は効率的で魅力的だ。



宿泊客以外の来訪者相談も。地元のサイクリストも集うリビング。

## 旅人と住民の交流を育み、未来へ

2019年、日本を代表し、世界に誇るサイクリングルートとして、第1次ナショナルサイクルルートに指定された。現況の道路空間でいかに安全な走行空間を伸ばしていくか。「シェア・ザ・ロード」の精神を啓発するソフト対策もまったなしだ。海道20周年を節目に大切にしたいと思うのは、地域住民にとっても魅力的なサイクリングルートづくりだ。根幹は「安全」と「安心」。思えば10年前、サイクリストの受入れを始めた頃、「安心・安全」な旅をサポートしたいと、サイクリストの休憩スペースとして軒先を開放し始めたのは住民だった。今、愛媛県下全域に広がる「自転車の休憩所“サイクルオアシス”」のはじまりだ。旅をサポートしながら、住民と旅人が交流できるこのしくみは「聖地しまなみ」の根幹と言える。自転車を活用し、住む人も訪れる人も、日本人も外国人も、笑顔を紡いでいけるよう、より一層の官民一体での取り組みを推進したい。

## つくば霞ヶ浦りんりんロードの魅力

茨城県南西部にある「つくば霞ヶ浦りんりんロード」は、JR 岩瀬駅から土浦駅までの旧筑波鉄道の廃線敷を利用した約 40km の自転車道と、霞ヶ浦の湖畔一周約 140km をつないだ、全長約 180km のサイクリングロードである。

このコースは全体として平坦で走りやすく、また、都心からほど近い立地にあり、鉄道を利用すれば約 50 分で土浦駅に到着できるほか、茨城空港や成田空港にも近接しているなど、陸路・空路の多様なゲートウェイからのアクセス性にも優れている。

さらに、本県を代表する観光資源である筑波山や霞ヶ浦などの自然環境に加え、歴史や文化、食などの豊富な地域資源にも恵まれ、これらの地域資源を生かした各地のサイクリングイベントには、県内外から多くの方が参加している。

サイクリング環境整備と  
官民一体による取り組み

こうした「つくば霞ヶ浦りんりんロード」の魅力をさらに高めるため、県ではソフト・ハードの両面において、サイクリング環境整備等を進めているところである。

例えば、サイクリストが迷わず走行できるよう、矢羽根の路面表示や多言語（4 か国語）による注意喚起等の案内標識等を充実させるとともに、より多くの方々にサイクリングを楽しんでもらえるよう、県や沿線市町村が事業主体となって、11 か所ある貸出返却施設のどこでも乗り捨て可能な広域レンタサイクル事業を展開している。

また、2018 年 3 月には、JR 土浦駅内に、全国初の駅直結サイクリング拠点施設である「りんりんスクエア土浦」を整備し、サイクルショップやシャワールーム、コインロッカー、情報発信スペース等を充実させたことにより、利用者の利便性が飛躍的に向上することとなった。



## コースの特徴

- 平坦で走りやすいコース  
最大標高差 約51m
- 筑波山周辺のヒルクライムコース  
街中周遊コースなど多彩なコース

旧筑波鉄道の廃線跡を大規模自転車道として整備。



(事業年度平成 3 年～平成 13 年)



JR 土浦駅にある、全国初の駅直結サイクリング拠点施設である「りんりんスクエア土浦」

さらに、2018年7月には、持続可能な地域づくりを進めるため、行政や地域の企業・団体などさまざまな主体が参画し、官民一体となった推進組織である「つくば霞ヶ浦りんりんロード活用推進協議会」を立ち上げ、地域が一丸となって情報発信や誘客の仕掛けなどの取り組みを進めている。

本年3月19日には、JR土浦駅ビル内に待望のサイクリングホテル、「星野リゾート BEB 5 土浦」が開業したことで、沿線地域のサイクルツーリズムの機運がますます高まることが期待される。

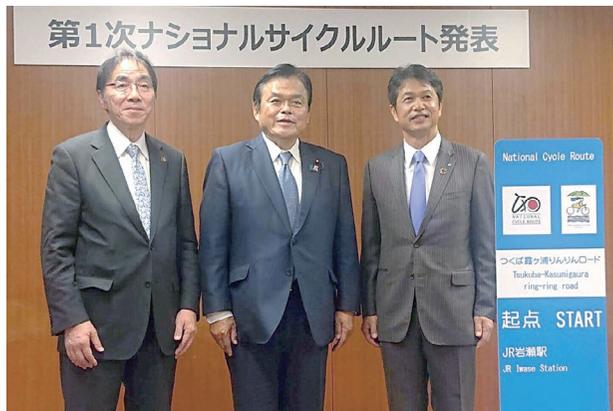


つくば霞ヶ浦りんりんロード活用推進協議会設立総会

## ナショナルサイクルルート指定によるインバウンド対応

官民が一体となってソフト・ハード両面から取り組みを進めてきた結果、昨年11月に、つくば霞ヶ浦りん

りんロードが我が国を代表し世界に誇りうるサイクリングルートとして、第1次「ナショナルサイクルルート(NCR)」の1つとして指定されたところである。



ナショナルサイクルルート発表時

県としては、これを契機として、インバウンド誘客の視点に立った情報発信や誘客の仕掛けをさらに強化していくことにより、つくば霞ヶ浦りんりんロードのブランド力の向上を図っていくこととしている。

まず、情報発信についてであるが、つくば霞ヶ浦りんりんロードは、しまなみ海道や琵琶湖には真似のできない茨城空港直結の立地環境にあるほか、成田空港からも近接していることから、海外からのお客様が安全で快適にサイクリングを楽しむことができるよう、サイクリングマップや路面表示に加え、ホームページや観光案内看板などの多言語化のほか、レスキュー体制や荷物の輸送サービスなど、一層のお客様目線に立った取り組みを進めていくこととしたい。

また、NCRに指定された他の2つの自治体とも連携し、一層効果的なプロモーションを行っていきたいと考えている。

さらには、インバウンドに対応できる「いばらきサイクリングサポートライダー」を養成し、彼らを活用して、今後、海外からのお客様を対象としたガイドサイクリングなどを実施していくこととしたい。

今後、つくば霞ヶ浦りんりんロードの更なる認知度向上により、インバウンドの利用もさらに増加していくことが見込まれることから、NCR 3ルートの中で、東日本で唯一のルートであり、また、東京に最も近い地の利を生かして、さらなる走行環境や受入れ環境の整備に加え、ターゲットに合わせた戦略的な情報発信にも取り組むことにより、インバウンド誘客に努めていきたい。

## イギリスのサイクルツーリズム

サイクルツーリズムは世界の旅行市場において、無視できない存在になってきている。イギリスでは、サイクルツーリズムは「レジャーサイクリングが行程の重要な部分を占める、一日または数日のレクリエーション旅行」と定義される。自転車に乗ってのデイトリップは、持続可能な旅行プロダクトとして、インターネット広告などでもよく見られるようになってきた。

注目したいのは、イギリスにおけるサイクルツーリズムは、外国人旅行者や、一部の熱狂的なサイクリングファンのためのものではなく、老若男女を問わず一般的な住民をターゲットにしていることだ。「サイクルツーリズムを推進して日本を観光立国へ」という国土交通省のキャッチコピーに見られるように、日本におけるサイクルツーリズムは、インバウンドを促進し観光収入を増やすために、地方に外国人旅行者を呼び込むための体験型観光コンテンツとして語られることが多い。一方でイギリスでは、体を動かすアクティブトラベル、または、飛行機や自動車など CO<sub>2</sub> 排出量が多い移動手段を使わないサステナブルツーリズムとして、サイクリングは楽しまれている。健康志向の年配者、環境への配慮のある若者、地域の文化や歴史、景色を自転車で見て回りたいファミリーなど、老若男女さまざまな利用者の生活の質の向上に貢献している。



イギリス人とアメリカ人の74%が、旅行が環境や社会に与える影響を意識している。

出典：Barclays Sustainable Tourism Survey

## サイクルネットワークの拡大

英国の自転車交通網は拡大し続けている。ウォーキングとサイクリングの推進を図るチャリティ団体「Sustran」がコーディネートする、「英国ナショナルサイクルネットワーク」は全長2.2万km以上にも及び、利用件数も年間数パーセント増加し続けている。Sustranは地域のサイクリングルートを生居住エリアだけでなく、市街地にまで延長していくことも検討している。英国ナショナルサイクルネットワークは、年間に440万人、786万件のウォーキング・サイクリングで利用されているが、これが1万5,000人の雇用を創出し、6.5億ポンド（約920億円）の一次経済効果を毎年生み出している。



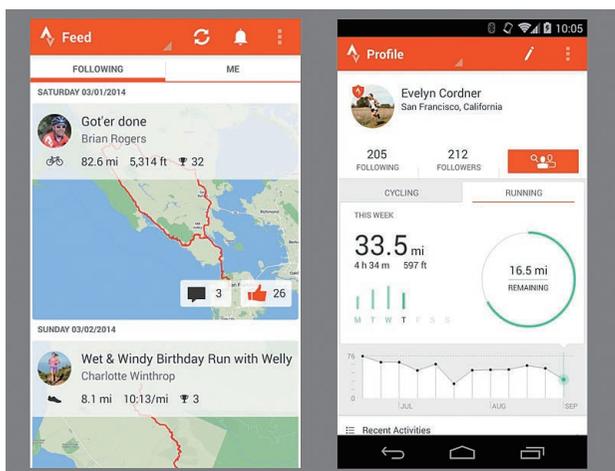
英国ナショナルサイクルネットワーク（図中の青と黄のライン）。イギリス全土に張り巡らされていることが分かる。  
出典：Sustran

## サイクルツーリズムのイノベーション

イギリスでの自転車利用を後押ししている1つの要因に、近年、ヨーロッパ大陸で盛んだった電動自転車のレンタルがイギリスの至る所で見られるようになったことが挙げられる。中には自転車をドッグに返却する必要のない、乗り捨て可能なサービスも増えており、利便性が非常に高まっている。テクノロジーの力が自転車に不慣れな人々の恐怖心を取り除き、中長距離のサイクリングをより身近なものとした。

また、スマートフォンの普及とマッピング・GPS技術の向上は、さまざまなサイクリングルートへのアクセス

を容易にしたことで、サイクリングファンが今までに体験したことのない新たなルートに挑戦することへの追い風となっている。GPS のトラッキングによる安心感や、精度の高いマッピングによりルート設計が容易になったことにより、子どもからお年寄りまで、誰もがさまざまな場所でサイクリングを気軽に楽しめるようになった。最近では、スピードや道の勾配が分かるだけでなく、他のアプリ利用者と競ったり、サイクリングに関する情報をシェアしたりできるコミュニティ機能を持つアプリも登場している。こういったテクノロジーの発展がイギリスでの老若男女のサイクリングレジャーを後押ししている。



イギリスで最も人気のあるサイクリングアプリ Strava。ルート設計や GPS での記録、コミュニティ機能が備わっている。

出典：cyclingweekly

## サイクリング×学び

前述のとおり、イギリスにおけるサイクルツーリズムの主なターゲットは、熱狂的なサイクリングファンや、外国人旅行者ではなく、健康、環境への意識が高い人々や、地域の文化や歴史などに興味がある人々である。そのため、英国ナショナルサイクルネットワークでは、スピード感や景色など、単にサイクリングを楽しむことができるルートであるかどうかだけでなく、誰もがレジャーとしてサイクリングを楽しめるよう、ルートに歴史的・文化的価値のあるオブジェクトを含めることが意識されている。

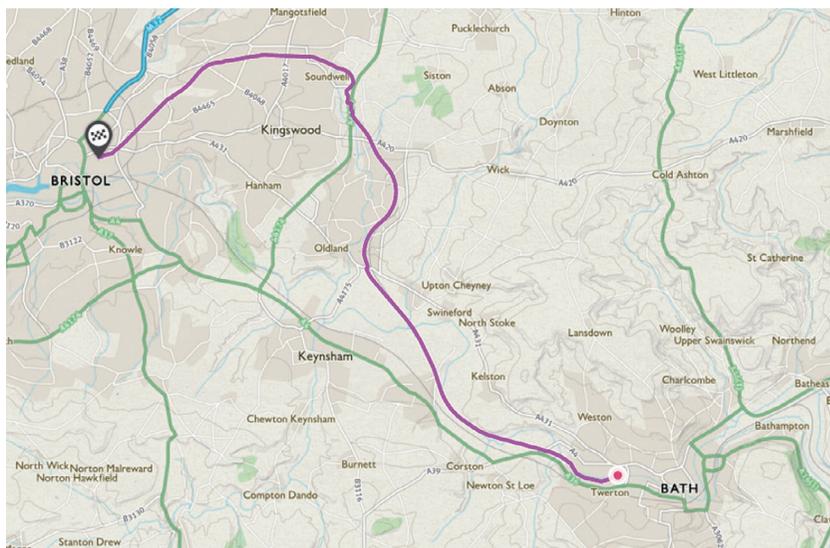
イギリス西部の港湾都市ブリストルと、温泉で有名な観光地バースを結ぶサイクリングルートでは、英国を代表するパブリックアーティスト、ゴードン・ヤングによる古代ローマ軍兵士の彫刻が、ルート沿いに設置されている。ブリストルとバースは、共に古代ローマの時代に栄えた街であり、2つの街を結ぶこのルート上でも、古代ローマの文化に触れることができるように設計されている。



ブリストル・バース間のルートに設置されている古代ローマ軍兵士の彫刻。ルート沿いには他にもアート作品やカフェなどが置かれている。

出典：Sustran

このルートは車の通行がないトラフィックフリーのため誰でも安全にサイクリングが可能で、また、日帰り旅行の観光地としても有名なブリストルとバースを自転車で約2時間半（約24km）で移動できることもあり、英国ナショナルサイクルネットワーク内でも人気のルートの1つになっている。



ブリストル・バース間のルート。なだらかな勾配で、サイクリングだけでなく、ウォーキングでの利用も多い。

出典：cyclingweekly