

太平洋岸自転車道

ナショナルサイクルルート指定に向けた取組

古田 智菜実¹

¹中部地方整備局 道路部 交通対策課 (〒460-8514 愛知県名古屋市中区三の丸2-5-1)

太平洋岸自転車道は、1973年に事業化され、全長1,487km、通過自治体は6県89市町村に及ぶ壮大な自転車道であり、関係道路管理者が統一感を持って整備をすすめている。

近年、日常生活や観光の場面で、自転車利用の機会は増加しているが、沿線の観光資源を生かしつつ、インバウンドも含めたサイクルツーリズムを目指すことを目的に取り組んだ太平洋岸自転車道の「ナショナルサイクルルート指定」に向けた取組を報告する。

キーワード 太平洋岸自転車道、自転車施策、サイクルツーリズム、ナショナルサイクルルート

1. はじめに：太平洋岸自転車道の成り立ち

(1) 太平洋岸自転車道構想

太平洋岸自転車道は、千葉県銚子を起点、和歌山県和歌山市を終点とする、全長1,487km、通過自治体は6県89市町村に及ぶ壮大な自転車道である。(図-1参照)

本プロジェクトは、1969年に、当時の財団法人自転車道路協会が、建設大臣に「太平洋岸自転車道建設に関する陳情書」を提案したことを発端に始まり、その後、自転車道に関連する法律等の成立を経て、現在の姿である大規模自転車道として整備された。

本章では、我が国における自転車道の歴史を踏まえた太平洋岸自転車道の成り立ちを記述する。

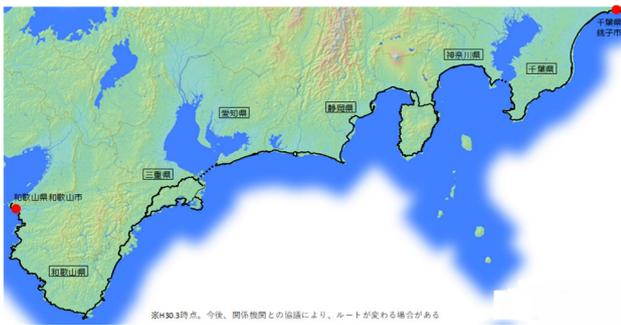


図-1 太平洋岸自転車道構想

(2) 自転車道の歴史

我が国における自転車道の歴史は「交通戦争」という言葉が盛んに用いられていた1960年代まで遡る。

当時は、経済成長に伴ってモータリゼーションが進み、自転車を含む交通事故による死者が急増していたが同時に自転車を単なる交通手段の一つと捉えるだけではなく、心身の健康な発達に寄与するツールとして注目がされ始めていた。

このような背景から、自転車事故の防止と交通の円滑

化に寄与し、更には自転車利用による国民の心身の健康な発達に資することを目的とした「自転車道の整備等に関する法律」が1970年に成立した。

これを受け、翌年より、自転車・歩行者道の整備が交通安全施設整備事業五カ年計画に組み込まれたことが自転車道建設の幕開けとなり、太平洋岸自転車道は1973年に大規模自転車道整備事業として整備着手された。

(3) 太平洋岸自転車道の現状

1974年、建設省道路局により自転車道等の設計指針が制定され、道路構造の細則が決められた。その後、各地で太平洋岸自転車道の整備が進められた。

しかしながら、日本の産業が盛んになるにつれて、自動車がどんどん増え、毎年バイパスの建設、既存道路の拡幅などの工事に全力をあげている道路行政のなかで、自転車道の設置は、国、関係6県及び沿線市町が地域の実情に応じ、自転車歩行者専用道路のほか、矢印型の路面表示なども活用し、自転車通行空間の整備を行ってきたものの、個々の道路管理者の判断に任されたため、太平洋岸自転車道として統一感をもった整備に至らずその効果が十分に発揮されていないなどの課題が顕在化した。

(4) 自転車活用推進法の成立

太平洋岸自転車道の整備を促進する次の契機となったのは、2016年12月に議員立法として成立した自転車活用推進法である。

自転車活用推進法は、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応することを目的とした法律であり、重点的に検討、実施されるべき施策の一つに、サイクルツーリズムが位置付けられている。

このため、法律に基づき、2018年6月に閣議決定された国の自転車活用推進計画においても、4つの目標の一つにサイクルツーリズムの推進による観光立国の実現が

位置付けられ、自転車の走行環境に加え、サイクリストの受入環境整備、サイクリングルート沿線の魅力づくり等に取り組むことにより、ハード・ソフト両面から魅力あ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こととしている。

(5)整備局としての取り組み

太平洋岸自転車道の整備にあたっては国土交通省（関東・中部・近畿地整）、千葉県、神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県、静岡市、浜松市の構成による「太平洋岸自転車道推進協議会（2018.11.28設立）を立ち上げ、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会（以下、2020年東京大会）までに延長約1,400kmを統一感を持った走行環境の整備、受入環境の整備、地域の魅力づくり、情報発信強化に取り組むことで合意をした。また、太平洋岸自転車道沿線6県毎の「地区協議会」を設置し取り組み内容を検討し整備を進めてきた。

2019年9月9日自転車活用推進本部にてナショナルサイクルルート制度が創設され、つくば霞ヶ浦りんりんロード（茨城県）、ピワイチ（滋賀県）、しまなみ海道サイクリングロード（広島県、愛媛県）の3ルートがナショナルサイクルルートに指定。これを受け、太平洋岸自転車道も協議会を設立して更なる取組を進め、速やかな指定を図ることとなり、2019年9月27日これまでの「太平洋岸自転車道推進協議会」を改め「太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会（以下、協議会）」とし、既設3ルートの次のナショナルサイクリングルートとして指定を目指すため、事務局である整備局が定期的に整備状況の進捗を確認し、その結果を協議会で確認することで着実な整備推進に努めてきた。

2. ナショナルサイクルルートとは

(1)ナショナルサイクルルートとは

自転車活用推進法に基づき、自転車を通じて優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ナショナルサイクルルート（以下、NCR）制度が創設された。NCRはサイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートであることなど、一定の要件を満たすサイクリングルートを対象として指定される。

a) NCRの指定手続き

NCRの指定手続きは、自転車活用推進本部事務局が選定した候補ルートについて、自転車施策の各分野で活躍する有識者8名で構成する第三者委員会の審査を経た上で本部長が指定する流れとなっている。（図-2参照）

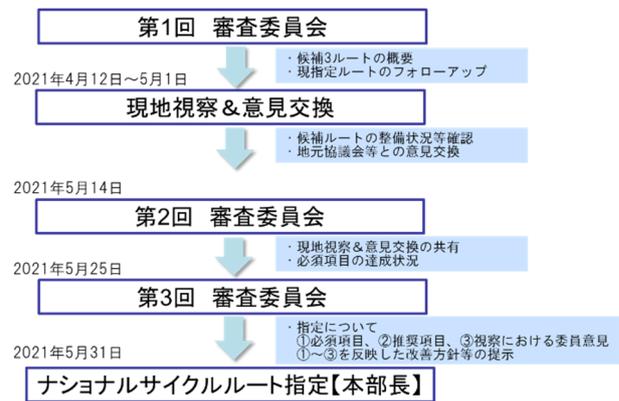


図-2 2021年度NCR審査委員会指定手続きのフロー

(2)NCRの指定要件の考え方

指定要件については、ハード・ソフト両面から一定の水準を満たす環境が必要であることに加え、それらの魅力的な環境を国内外に向けて情報発信すると共に、一貫したコンセプトの下で継続的に利用環境の水準の維持、更なる向上を図る必要がある。

指定要件（表-1参照）を評価する評価項目及び評価基準（表-2参照）は、NCRとして満たすべき評価基準を必須項目として設定し、指定の際にすべて満たしていることを基本としている。また、更なるサイクリング環境の向上を目指した取組を促すため、満たしていることが望ましい評価基準を推奨項目として設定している。

表-1 NCRの指定要件

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的で安全なルートであること
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
	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
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
	② いつでも休憩できる環境を備えていること
	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
	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
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
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

表-2 評価項目及び評価基準の一例

要件	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
考え方	ナショナルサイクルルートは、複数日に跨り宿泊を伴いながら利用できることを想定しているため、サイクリストが利用可能な宿泊施設が必要であるため
評価項目 ◎：必須項目 (必ずクリアすべき項目) ○：推奨項目 (クリアが望ましい項目)	◎ルート直近にサイクリストが必要とする機能を備えた宿泊施設が概ね60kmごとにあること。 【必要な機能】 ◎室内(フロント、ロビー、客室等)で自転車の預かり・保管が可能であること ◎フロント等にて荷物の保管が可能であること ◎洗濯が可能であること
	【推奨する機能】 ○自転車など大型荷物を含む宅配の発送、受け取りが可能であること ○洗車施設があること ○日帰り利用も可能なシャワー設備があること

3. NCR指定に向けた取組

NCRの指定要件は大きく5つに分類することができ、①ルート設定、②走行環境、③受入環境、④情報発信、⑤取組体制、である。

本章では、太平洋岸自転車道が各指定要件に対しどのような課題を抱え、対応策としてどのような取組を進めているか記述する。

(1)整備局の役割

協議会の事務局を努める整備局においては4ヶ月に1度協議会を開催し、協議会が発足した2019年9月以降2020年東京大会(2020年7月)迄に整備を終えるためのアクションプランを立て、走行環境や受入環境整備の進捗確認を行ってきた。

2020年度になり、目標としていた2020年東京大会(2020年7月)までの整備目標が迫る中、コロナ禍という向かい風に阻まれ整備は予定より大きく遅れた。

そこで、これまで進捗管理は協議会開催と合わせ行っていたものを2ヶ月毎に確認し、できることできないことの確認を細かく行うこととした。

(2)ルート設定

a)考え方・課題

ルート設定の考え方として、「サイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートが設定されている」ことが重要である。

この時、各地域の魅力を反映した自転車道のコンセプトを持たせることや、地域振興に資するルート設定であることが課題となった。

b)対応策

協議会において検討の結果、太平洋岸自転車道のコン

セプトは下記の通りとなった。(図-3参照)

- 太平洋岸自転車道沿線は、世界遺産である富士山をはじめ日本を代表する観光地・景勝地が多数存在するゴールデンルート。
- こうした点を踏まえ、新幹線に代表される「Fast Tourism」に加え、日本の文化をじっくり味わい尽くせる新たな「Slow Tourism」を提案している。



～FAST ONLYからFAST&SLOWへ～
日本を代表する魅力的な観光地・景勝地が多い“ゴールデンルート”に新たな「スローツーリズム」を提案
FAST&SLOWで、日本の文化を味わい尽くそう！

図-3 太平洋岸自転車道のコンセプト

(3)走行環境

a)考え方・課題

走行環境の要件とその考え方は以下の通り定められている。

①「誰もが安全・快適に走行できる環境を整えていること」とされており、その考え方として、多様なサイクリストが安全に利用できる走行環境が整備されており、その維持管理がされていることは大前提となる。

②「誰もが迷わず安心して走行できる環境を整えていること」とされており、その考え方として多様なサイクリストがルート上を迷うことなく目的地まで行けることが必要である。

しかし、太平洋岸自転車道は全線が1,487kmと長いことに加え、自動車交通も1,000台/日以下の郊外部や50,000台を超える都市部を通過していること、分岐箇所があり2ルートに分かれる箇所もあること、さらには気候において温暖な地域や日本有数の多雨地域を通過するなど多種多様な環境のもと統一コンセプトに基づき、整備を推進していくことが課題となる。

b)対応策

協議会において、当初2020年夏までに、太平洋岸自転車道として全線で統一感を持たせた自転車走行空間の整備・ルート案内サインの整備を進めた。(図-4参照)

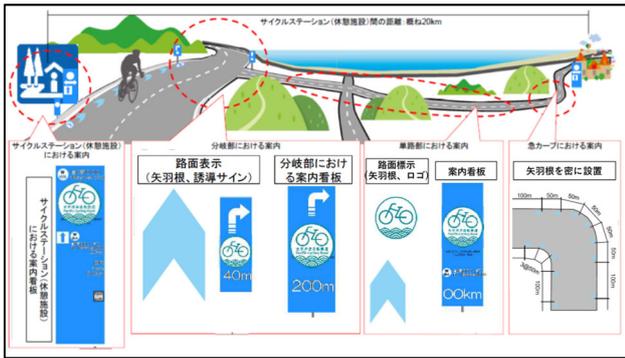


図4 太平洋岸自転車道の統一仕様



図7 舗装のリニューアル状況 愛知県田原市

案内サイン整備において、統一感を持たせるために統一ロゴを採用している。この統一ロゴは、千葉県、神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県の大学より応募された5つの作品で協議会委員の投票を行い、横浜美術大学の学生さんの作品を統一ロゴに選定した。(図5参照)

なお、デザインコンセプトは、以下の通りである。

- 日本の代表的な吉祥文様の1つである青海波(せいはい)をモチーフに太平洋の波をデザイン。
- 自転車でスロートリズムを楽しむ国内外の観光客や、また海と共存している私たちにとっても日本の太平洋の美しさが印象に残るようなイメージ。
- 6県にまたがる海からの大きな恩恵を6つの波に込め、暖かみのある青色は、穏やかで包み込むような大海原を表現。
- 自転車はできるだけシンプルな表現で、どんな人にも見やすく、わかりやすい形。



図5 太平洋岸自転車道の案内看板・路面表示

走行環境の安全性・快適性については、協議会メンバーである各道路管理者が統一感を持って整備を行った。静岡県内や愛知県内では、自転車歩行者専用道の古くなっていた舗装のリニューアルを実施(図6,7参照)。



図6 舗装のリニューアル状況 静岡県御前崎市

また、三重県内では、自転車通行空間の幅員確保(路肩1m以上の幅員)のための整備を行った。(図8参照)



図8 自転車通行空間の確保 三重県御浜町

ルート案内においては直線部には概ね5km毎と必要とされる全ての分岐箇所に案内看板を設置。特に2ルート選択できる分岐箇所には利用者が迷わず選択できるような工夫を凝らした(図9参照)。



図9 太平洋岸自転車道の案内看板

(4) 受入環境

a) 考え方・課題

受入環境であるゲートウェイ、サイクルステーション宿泊施設は民間施設を使用するものが大半を占めていることからの民間の協力は不可欠であり、官民協力のための連携強化が課題となった。

特に三重県の宿泊施設においては取り組み当初9つの施設の協力があり宿泊施設の整備を進めた。しかし、NCRの指定要件の宿泊施設の間隔は60kmとされているのに対し、平均47km、最大78kmとなっており要件に合致しないものであった。

b) 対応策

そこで三重県では観光協会と協議を交わし観光協会に加盟する施設にアンケートを実施（図-10参照）し、宿泊施設の登録拡大を試みた。そうしたところ多くの施設の協力が得られ、新たに50施設の協力を得ることができ設置間隔も、平均5km、最大47kmとNCR指定要件を満足するものとなった。観光協会と話していくなか今回多くの宿泊施設の協力がえられたのは、行政側のRP不足が原因であることが分かった。

アンケートではNCR指定要件の対応が可能かを把握するため以下の項目について確認した。

【必要項目】

- 室内（フロント、ロビー、客室等）で自転車の預かり・保管が可能である
- フロント等にて荷物の保管が可能である
- 洗濯が可能である

【推奨項目】

- 自転車等の大型荷物を含む宅配の発送、受け取りが可能である
- 自転車の洗車施設がある（自転車が洗えるスペースと水道がある）
- 日帰り利用も可能な入浴またはシャワー設備がある

その上で上記の必要項目（3項目全て）を備える宿泊施設について、太平洋岸自転車道のサイクルマップへの記載の有無を確認した。

市町	機関
伊勢市	伊勢市観光協会、伊勢市旅館組合
鳥羽市	鳥羽市観光協会
志摩市	志摩市観光協会
尾鷲市	尾鷲市観光協会
熊野市	熊野市 宿組合
度会町	-
大台町	大台町観光協会
大紀町	-
南伊勢町	南伊勢町観光協会
紀北町	紀北町観光協会
御浜町	-
紀宝町	-

図-10 三重県が実施したアンケート用紙及び配付先

また、豊橋市の、道の駅「とよはし」では、サイクリスト向けの様々な受入環境整備（レンタサイクル、情報提供、物品販売等）を行っている。（図-11参照）



図-11 道の駅「とよはし」屋内設備 愛知県豊橋市

さらには、サイクリストのレベルや地形条件に応じて、公共交通による他の代替移動手段が確保されていることが重要である。静岡県の伊豆急行（株）では南伊東駅から伊豆急下田駅間、愛知県の豊橋鉄道渥美線では、新豊橋駅～三河田原駅間で自転車のまま乗り込み可能なサイクルトレインを運行している。（図-12参照）



図-12 サイクルトレイン豊橋鉄道「渥美線」

(5) 情報発信

a) 課題

情報発信の考え方として、誰もが必要な情報を容易に入手可能であることが重要である。その方法としてホームページ、SNS及びパンフレットやルートマップ等での発信がある。太平洋岸自転車道としてのホームページはありますが静止画のみで太平洋岸自転車道の魅力を伝えるには不十分であった。また、多くの購読者がある自転車専門誌等を活用した発信もできていなかった。

b) 対応策

そこで、直轄事務所が分担して1,487km全線の動画を撮影し、整備状況の確認の他、各県がお勧めの推奨コースを選定し、その区間の動画（各区間5分程度）をルートマップ上で公開し、太平洋岸自転車道の魅力を発信した。



図-13 太平洋岸自転車道HP

また、各地で開催される太平洋岸自転車道を活用したサイクリングイベントではブースを設置しPR活動を行った。静岡県最南端の岬のまちでは、「御前崎市を自転車で巡るスタンプラリー」が開催され、ブースを設けてPRを行った。（図-14参照）



図-14 PRする静岡県のブース 静岡県御前崎市



図-17 男の隠れ家掲載ページ

NCR指定の大きな効果として国やJNTOによるプロモーションが行われることがある。太平洋岸自転車道においてはNCR指定前ではあったが、日本政府観光局JNTOの2020年度の事業の一環で韓国人向け訪日ガイドブックを製作することになり、素材の提供に協力し、コロナ後の訪日旅行の提案として「トレッキング&サイクリング」の категорииのなかで、太平洋岸自転車道が紹介された。(図-15参照)



図-15 海外のガイドブック

日本国内においては自転車専門誌「BICYCLE CITY」(図-16参照)においては6県の特集を組んだ紹介の他、「男の隠れ家」(図-17参照)など全5紙において太平洋岸自転車道を紹介することができ、行政が得意なメディアを通じた情報発信ができたことは今後の太平洋岸自転車道を活用した地域振興に大きくつながるものと期待される。



図-16 BICYCLE CITY 掲載ページ

4. 今後の取り組み

これまで太平洋岸自転車道はNCR指定を目指し、主に各道路管理者が主体となって走行環境、受入環境、情報発信の整備を進めてきた。その進捗管理は、協議会において確認してきたことでNCR指定を受ける一定の整備を行い2021年5月31日NCRに指定された。

しかし、今年度開催されたNCR審査委員会においては、ルート特性等の情報提供及び改善方針が課題となったことから、「ホームページでの情報提供」、「現地での案内看板の設置」、「走行環境の改善」に引き続き取り組むことが求められた。

改善方針のフォローアップについて関東・中部・近畿の3地整6県2政令市で構成される協議会等における定期的なフォローアップのみならず、改善方針の進捗状況を毎年度確認し、公表するため場（事務局：国（道路局参事官））を設けることでより確実な太平洋岸自転車道の整備を進めることとなった。

そのことが誰もが安全・快適に走行できる統一感を持った太平洋岸自転車道の環境を引き続き作ることにつながる。

サイクリストのみならず家族連れも含めた多くの人に愛されるナショナルサイクルルートであり続けることは、太平洋岸自転車道を訪れる多くの利用者を、軸となる太平洋岸自転車道から地域ルートへ導き、しいは各地域の地域振興に寄与することを望みたい。

謝辞：太平洋岸自転車道は2021年5月31日にNCRの指定を受けました。整備開始から約半世紀かかりましたが、多くの方が諦めず整備し続けた結果「指定」されたことに整備に携わった皆様へ感謝申し上げます。

参考文献

- 1)国土交通省：ナショナルサイクルルート審査委員会資料