

サイクリングと 地域振興

国交省自転車活用推進官民連携協議会
幹事メンバー 野地教弥

自己紹介

自転車活用推進官民連携協議会
幹事メンバー 野地教弥



福島県出身、53歳。法政大学法学部政治学科卒。専攻は比較行政学。

スポーツ新聞社を経て総合広告代理店に移籍。主に新規事業担当として映画、TV、アニメ、ゲーム、音楽、イベントなどのコンテンツ企画制作に携わる。

2015年に株式会社Seabirdを企業。地域振興やイベントの世界にICTを持ち込み、スマホアプリを使った自転車イベントを手掛ける。

2018年より日本スポーツコミッションの自転車活用研究参与を務める

2020年より国交省自転車活用推進本部の外部委員会である「自転車活用官民連携協議会」幹事メンバー

2022年、サイクルツーリズムやアウトドアツーリズムの発展に寄与するため一般社団法人自転車キャンプツーリズム協会を設立。代表理事に就任。

受賞歴など



2017年 世界発信コンペティション・東京都革新的サービス部門大賞

2017年 スポーツ振興賞スポーツ健康産業団体連合会会長賞

2018年 ジャパンツーリズムアワード国内訪日領域ビジネス部門入賞

◆一般財団法人日本スポーツコミッション 自転車活用分科会研究参与

◆国交省・自転車活用推進官民連携協議会幹事会メンバー

◆NPO法人 自転車活用推進研究会会員

スピーチテーマ

地域振興とスポーツツーリズム ～サイクルツーリズムの現在～

- 現在、地域振興を目的としたスポーツツーリズムが大流行中！
- 中でもサイクルツーリズムは最も規模と勢いがあるジャンル
- 執筆時点から現状は大幅に変化している
 - 2017年の自転車活用推進法の施行
 - 自転車活用推進計画は全都道府県で策定されている
 - 「自転車を活用したまちづくりを推進する全国市町村長の会」が平成30年に発足、現在は409/1741自治体が参加
 - ナショナルサイクルルートの策定（現在6コース）
- しまなみ海道エリア、琵琶湖沿岸エリア、霞ヶ浦つくばエリアなど成功地域も多いが、多くは今後に悩みを抱えている



地域振興視点での成功とは？

地方振興とはなにか？

ゴールの明確化の重要性

■ 「地方創生」とは最近できた造語

■ 定義は「まち・ひと・しごと創生法」第1条にある

第1条

この法律は、我が国における急速な少子高齢化の進展に的確に対応し、人口の減少に歯止めをかけるとともに、東京圏への人口の過度の集中を是正し、それぞれの地域で住みよい環境を確保して、将来にわたって活力ある日本社会を維持していくためには、国民一人一人が夢や希望を持ち、潤いのある豊かな生活を安心して営むことができる地域社会の形成、地域社会を担う個性豊かで多様な人材の確保及び地域における魅力ある多様な就業の機会の創出を一体的に推進することが重要となっていることに鑑み、まち・ひと・しごと創生について、基本理念、国等の責務、政府が講ずべきまち・ひと・しごと創生に関する施策を総合的かつ計画的に実施するための計画の作成等について定めるとともに、まち・ひと・しごと創生本部を設置することにより、まち・ひと・しごと創生に関する施策を総合的かつ計画的に実施することを目的とする。

■ 要約すると「人口減少を克服」し「地域経済を新たに活性化」すること

では「地域の活性化」

「地域振興」とはなにか？

暮し続ける理由作り

地域が地域としてあり続けられる条件は「人口の維持」

では人口の維持に必要なのは？

1. 住民サービスを維持するための税収の維持・増進
2. 生計を維持するための個人収入or雇用の維持・増進
3. 地域への誇りの醸成と地域ミニユニティの一体感

具体的に言えば地方創生 = 地域振興とは

地域のP/Lの黒字化 B/Sの強化拡大

※ただし金銭化できない社会的効果も資産計上に含まれる

なぜサイクルツーリズムなのか

- ✓ **ターゲットを狭めた方がライバルが少ない**

観光振興→ライバル多い

サイクルツーリズム→ライバルが比較的少ない

- ✓ **ターゲットは金持ちの方がいいに決まってる**

可処分所得が多いクラスターはなにか？

サイクリングの市場規模

< 1店舗あたりの自転車販売台数推移（年間） >

	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	平均売価
マウンテンバイク	18台	9.4台	6.6台	5.3台	5.0万円
スポーツバイク	4.4台	6.9台	24.2台	48.8台	
クロスバイク				25.5台	6.5万円
ロードバイク				17.8台	18.0万円
年間販売台数	268.9台	214.3台	215.3台	264.2台	
スポーツバイクシェア	1.64%	3.22%	11.24%	18.47%	

店舗あたりのスポーツ車販売数推移



スポーツバイクシェア



（一財）日本自転車産業振興協会調べ

- ✓ スポーツ自転車の販売台数は直近15年で1200%増
- ✓ MTBは減少傾向だが、ロード系はウナギ登りに増加
- ✓ 自転車店舗数は減少傾向だが店舗規模は大型化の一途
- ✓ 現在の店舗数は少なく見積もっても約15,000店舗以上
- ✓ スポーツ自転車の年間売上高は推定730億円
（年間店舗売上約486万円×15,000店舗で推定）
- ✓ 実サイクリスト人口（MTB+スポーツバイク）は推定400万人
（年間54.1台×5年で買替×15,000店）
- ✓ 車体・用具のみでの潜在マーケット規模=約2170億円/年
（400万人×年間個人自転車予算3.6万円+730億円）

年間2000億円は国内映画産業と同規模！

サイクルツーリズムの市場規模

TOP LINE

- ✓ 15-74歳の男女のうち、自転車に乗ったことがある人の割合は**81.1%**。人数としては、**約7,593万人**。
- ✓ このうち、サイクルツーリズムを経験したことがある人の割合は**55.6%**。人数としては、**約4,222万人**。
- ✓ **直近1年以内での経験者**は**18.2%**。人数としては、**約1,382万人**。（前回比-2.1%/約-199万人）
- ✓ サイクルツーリズムの国内マーケットは、推計値のため誤差はあるが、全体として**年間約1,315億円**である。（前回比+59億円）

2018年



2021年



サイクルツーリングの1回あたりの予算

TOP LINE

- ✓ サイクルツーリズムで地域を訪れる際の予算は、**1回あたり平均約3.7万円/人**である（2018年は約3.1万円）。
- ✓ 1回あたりの予算で最も高いのが「宿泊施設」で、予算全体の**21%**、金額にすると**約8,000円**。
- ✓ 前回と比較すると、「宿泊施設」以外は予算額が上昇している。
宿泊できない分、他の消費に回している可能性が考えられる。

2018年

	予算	比率
宿泊施設	8,119円	26.0%
飲料・補給物	2,285円	7.3%
飲食店	2,895円	9.3%
温泉・銭湯	2,006円	6.4%
アクティビティ	3,488円	11.2%
地元ガイド	3,363円	10.8%
お土産	3,439円	11.0%
レジャー施設	2,970円	9.5%
レンタサイクル	2,639円	8.5%
合計	31,204円	100%

2021年

	予算		比率	
	金額	差分 (今回-前回)	%	差分 (今回-前回)
宿泊施設	7,996円	-123円	21.4%	-4.6pt
飲料・補給物	3,244円	+959円	8.7%	+1.4pt
飲食店	3,895円	+1,000円	10.4%	+1.1pt
温泉・銭湯	3,031円	+1,025円	8.1%	+1.7pt
アクティビティ	4,085円	+597円	10.9%	-0.2pt
地元ガイド	4,048円	+685円	10.8%	+0.1pt
お土産	4,172円	+733円	11.2%	+0.1pt
レジャー施設	3,704円	+734円	9.9%	+0.4pt
レンタサイクル	3,181円	+542円	8.5%	+0.1pt
合計	37,356円	+6,152円	100%	

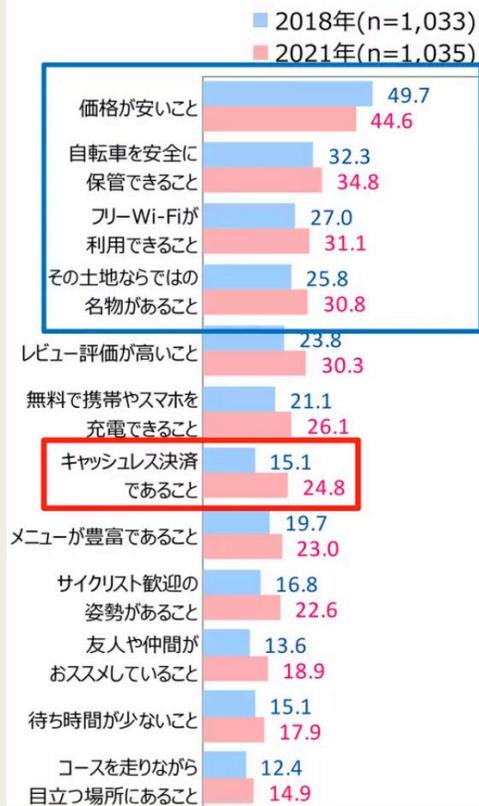
消費の重視点

地域において、宿泊施設や休憩施設などを選ぶ時には

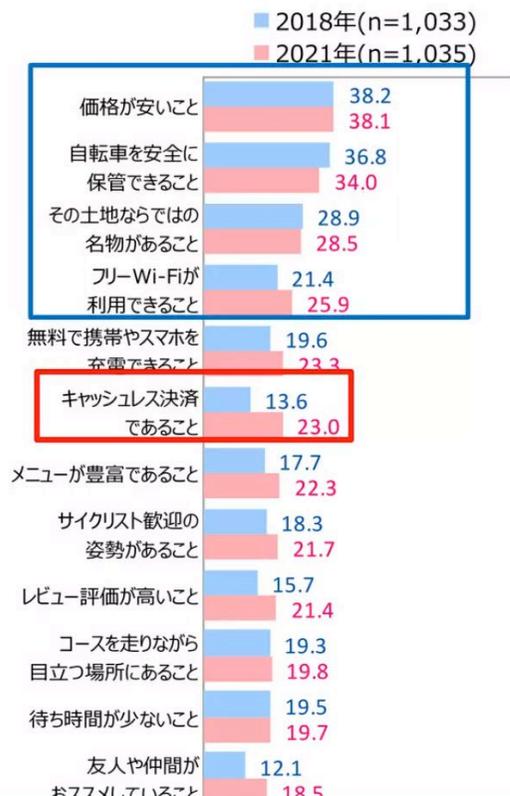
TOP
LINE

- ✓ 「価格が安いこと」を最も重視している。また、「自転車を安全に保管できること」や「フリーWi-Fiが利用できること」といった設備面や、「その土地ならではの名物」についても重視度が高い。これは前回同様。
- ✓ 前回よりも「キャッシュレス決済であること」の重視度が大きく上昇している。

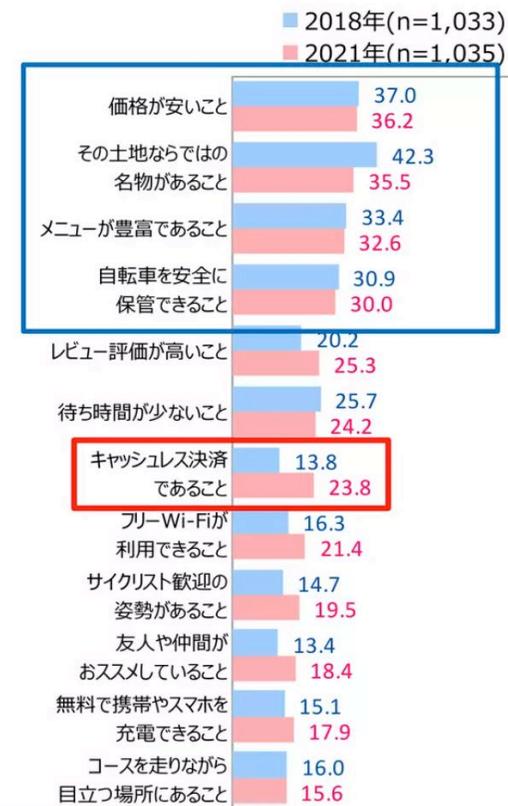
宿泊施設利用の重視点



休憩施設利用の重視点



飲食店利用の重視点



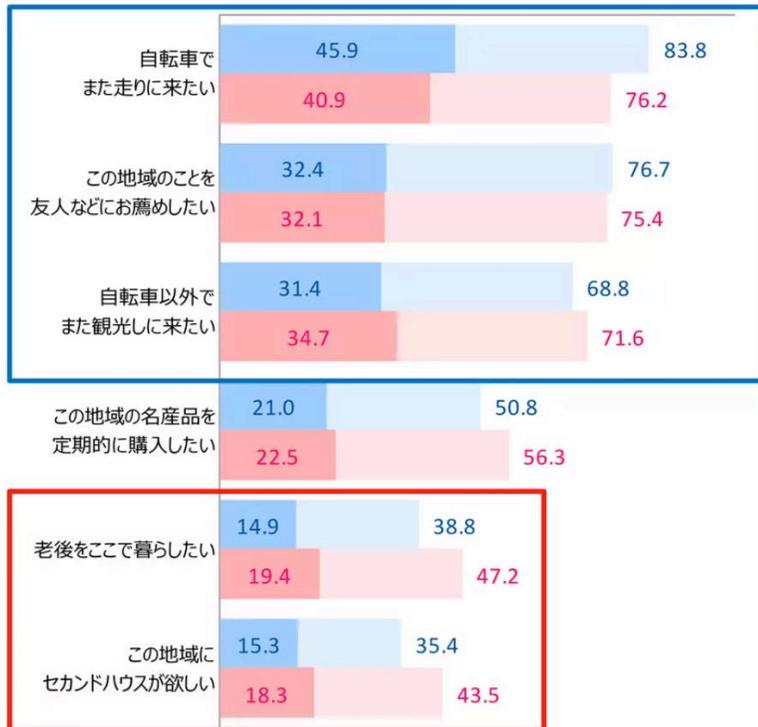
間接的効果

TOP LINE

- ✓ サイクルツーリズム経験者は、走った地域について、**76%**が「その地域をまた自転車で走り来たい」と思っている。**75%**が「この地域のことを友人にお薦めしたい」、**72%**が「自転車以外でまた観光し来たい」と思っている。前回同様。前回より「**老後をここで暮らしたい**」「**この地域にセカンドハウスが欲しい**」が上昇している。
- ✓ 地域を選ぶ時に最も重視することは、「**土地ならではの景観・絶景を楽しめること**」が**18%**で最も高い。前回同様。

走った地域に対する評価

■ 2018年(思う・計)(n=944) ■ 2021年(思う・計)(n=1,035)
■ 2018年(とてもそう思う)(n=944) ■ 2021年(とてもそう思う)(n=1,035)



地域選びの重視点 (SA)

■ 2018年(n=1,033) ■ 2021年(n=1,035)



タイプ別

		自転車に乗るモチベーション		地域選びの重視点	
		共通	セグメント毎に異なる	共通	セグメント毎に異なる
日常の移動手段層 	最もボリュームは多いが、サイクルツーリズム経験者の割合は少なく、あっても日帰りが多かったりと、そこまでお金を使っていない。可処分所得は少なく、サイクリング時の予算も少ない。	自然や空気を感して、爽快な気分で行きたい	・街を散策しながら歩きたい	土地ならではの景観・絶景を楽しめる	
健康エクササイズ層 	健康を維持して元気でいることを目的として自転車に乗っている。地域を走る時には、土地ならではの景観・絶景が楽しめることが重視点としてあがってくるので、健康増進と合わせて観光もしたいというニーズがある。		・体力をつけて元気でいたい ・病気を予防し健康を維持したい		・自分の体力に適したコースが用意されている ・土地ならではの食・グルメが用意されている
旅行・レジャー手段層 	宿泊施設の利用やご当地体験も行う、消費には積極的な層。レンタサイクルの利用者が多く、地域選びの重視点にもレンタサイクルが利用できることがあがってくるので、自転車そのものへのこだわりは薄い。		・観光地や名所を歩きたい ・自由気ままに歩きたい		・レンタサイクル/シェアサイクルを利用できる
ツーリング層 	快適に走れる距離が長く、サイクルツーリズム経験者の割合も66.2%と高い。起伏・勾配を感じながら歩きたいというモチベーションが高めなので、スポーツ意識がやや高い層だが、消費には消極的。		・体力をつけて元気でいたい ・起伏・勾配を感じながら歩きたい ・自由気ままに歩きたい		・自分の体力に適したコースが用意されている ・サイクリングMAPが用意されている
サイクリングイベント層 	可処分所得、サイクリング時の予算ともに高く、消費に最も積極的な層。地域を走る時には、レンタサイクルが利用できる、車が少なく、自転車の保管や盗難防止に配慮があるといった、設備・環境面を重視する。		・病気を予防し健康を維持したい ・目標に定めたタイム・距離で歩きたい		・車の交通量が少ない ・自転車の保管や盗難防止への配慮 ・自分の体力に適したコースが用意されている
レース層 	サイクルツーリズム経験者の割合は多いが、滞在日数は少なく、ご当地体験や観光はあまりしない。限界に挑戦したい、上位に入賞したいといったスポーツ意識が高く、自転車に対するこだわりが強い層。		・自分自身の限界に挑戦したい ・上位に入賞/表彰台にあがりたい		・挑戦しがいのある目標がある

サイクルツアーリズム

先進事例紹介

～しまなみ海道～

- しまなみ海道エリアを疾走するサイクリストは
（マイバイク・レンタ含めて）推計値で年間332,683名！
1日平均911人が走ってる！（18年度実績）
- レンタサイクル利用数は149,365人！（19年度）
尾道側（弊社扱い）85,201人、今治側64,164人
マイバイク層は20万人程度か。
- 外国人利用は23,547人、15.8%が海外のお客様！
尾道側（弊社扱い）16,583人19.5%
今治側6,964人10.9%（19年度）



大島・亀老山からの夕景

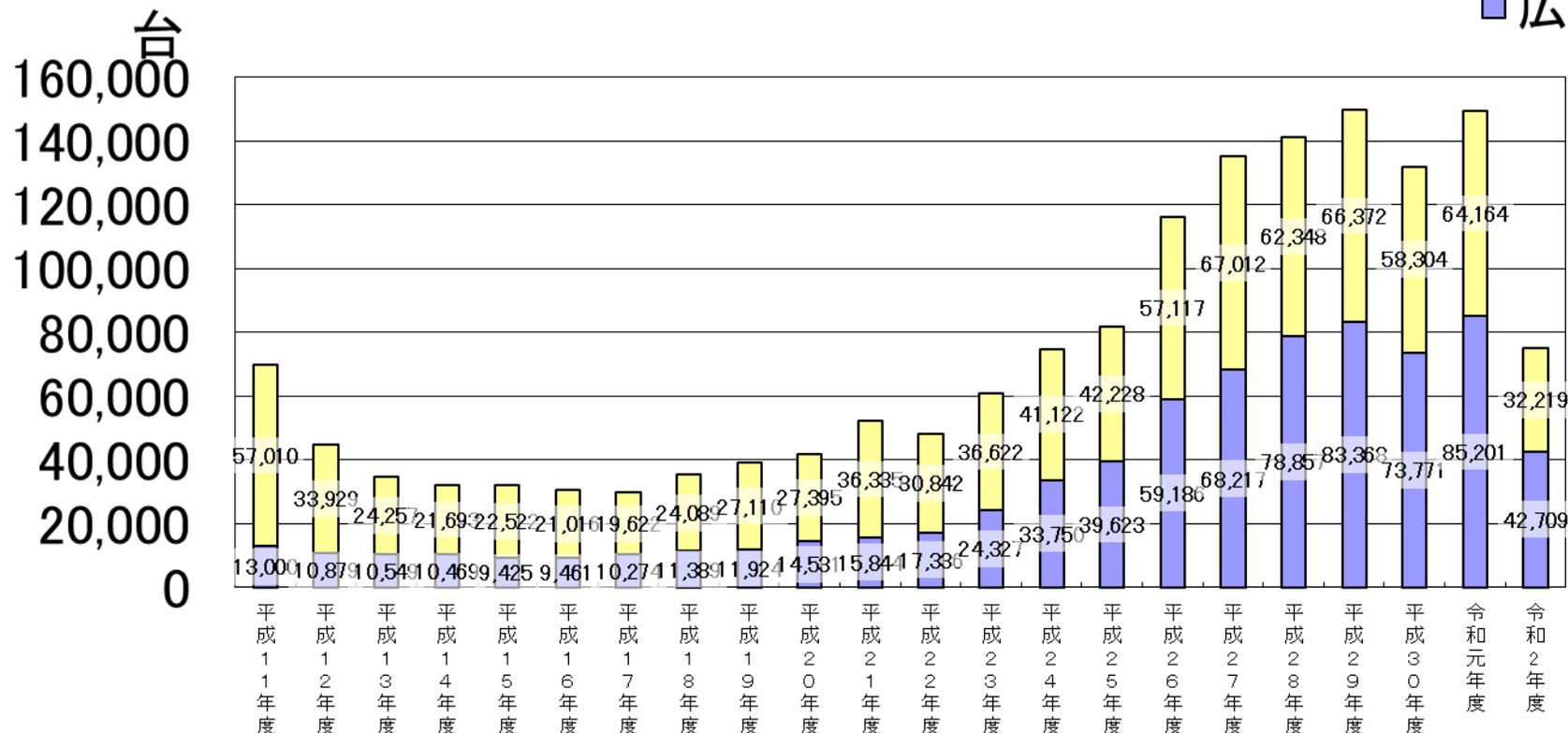


多々羅大橋

レンタサイクル利用台数の推移

しまなみ海道レンタサイクル利用実績

■ 愛媛県
■ 広島県



R2年度/74,928台
コロナで半減

R1年度/149,365台

H30年度/132,075台
西日本豪雨で10%減

H29年度/149,740台
H17年度比で5倍！

しまなみ海道サイクリング観光の直近5年間の成果

宿泊施設が増加し大きな投資と雇用が生まれた

- この小さな地域に5年間で10軒以上のホテルや旅館、グランピング施設が新設され、宿泊キャパが約1000人増加した。
- サイクリストや観光客の増加が呼び水となり、あるエリアには20億円以上？の投資が行われた。
- それらに伴い、エリア内の観光関係雇用が増加した。



観光促進目線では、サイクリング振興はあくまで「手段・作戦」。目的は「経済の好循環」「投資の増加」「雇用の安定と増加」！

新たな課題の顕在化

～しまなみ海道の場合～

- 平日の消費が少ない
- 今治側の利用者数が少ない
- 途中の島々に経済効果が少ない

～一般的なエリアの場合～

- せっかく道路などの走行環境を整備したのに通過されてしまう
- 目的地になっていない
- レンタル自転車を用意したのに使ってくれない
- そもそも来訪者数が少ない

解決に向けての考え方

～GOAL～

1. 住民サービスを維持するための税金の維持・増進
2. 生計を維持するための個人収入or雇用の維持・増進
3. 地域への誇りの醸成と地域ミニユニティの一体感



～ANSER～

- 1、 2 ⇒ターゲットをサイクリストに定めた「新規事業創出」と捉えること
- 3 ⇒地域住民とサイクリストとのミートポイントを重視すること

新規事業創出の要件

必要なのは出口からの逆算 = 出口戦略

- 地域特性にあった消費ポイントの把握・高付加価値化・創出
- ターゲットセグメント（SWOT分析）
- ターゲットに合わせたPR戦略
- サイクリングの目的地化と出発地化
- 住民の意識改革とサイクリングへの理解促進

ミートポイント重視の概要

自分の街に誇りを持てれば人口は減らない

- エリア外からの訪問者とコミュニケーションを取ることで自分の住んでいる地域の良さを教えてもらえる
- 必要なのは関係人口であり、サイクルツーリズムはそのキッカケに過ぎない
- サイクリストが望んでいるのはコミュニケーション



走って見てもらうだけでは意味がない！

泊まらせて、体験させて、胃袋と心をガッチリつかみ取る！

自轉車活用推進計画

自転車活用推進計画の背景

大前提としてサイクルツーリズムは国策です

根拠法：自転車活用推進法（2017年施行）

基本計画：自転車活用推進計画（2018年閣議決定、現在は第2次計画）

- ① 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
- ② サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
- ③ **サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現**
- ④ 自転車事故のない安全で安心な社会の実現



エコ

健康

MaaS

産業創出

自転車活用推進計画とは

地域が目指す自転車活用の姿を定義するもの

- 国交省及び県が策定する手引きをベースに作成
- 国の自転車活用推進計画で定義された4大テーマを地域の実情に落とし込んだもの
- 大まかに分類すると都市部では自転車利用環境の整備が主となり、地方部ではツーリズムに重点が置かれることが多い
- 地域内、地域外との自転車走行空間の繋がりと整備を示した自転車ネットワーク計画とセット
- 実行主体を明確化するために積極的に民間組織などとの連携を明記した方がいい

自転車活用推進計画策定状況

- 都道府県はすべて策定済み
- 岐阜県は山県市の他に海津市が計画中で県内市町村で最初のケース
- 木曾三川下流域対象自治体では策定自治体は無い
- 三重県最南端の紀北町～紀宝町は5市町による共同策定（関与）

中部	
岐阜県	岐阜県
静岡県	静岡県、静岡市、浜松市、沼津市、三島市、富士宮市、伊豆市、富士市、御前崎市、小山町
愛知県	愛知県、豊橋市、岡崎市、一宮市、田原市、豊田市、安城市、春日井市、刈谷市、名古屋市
三重県	三重県、明和町、伊勢市、鳥羽市、志摩市、玉城町、度会町、大紀町、南伊勢町、紀北町、尾鷲市、熊野市、御浜町、紀宝町

※三重県紀北町・尾鷲市・熊野市・御浜町・紀宝町による共同策定

自転車ネットワーク計画とは

自転車活用推進計画で定めた内容のうち走行空間整備を定義するもの

- 実質的なメインテーマ
- 整備計画であるため県や国と連携して策定
- 計画策定により道路整備の優先順位が格段に上がる
- 過去の実例では推進計画とネットワーク計画の策定によって、県や国から予算外枠で合計17億円の道路整備を獲得
- 広域（複数自治体）でのネットワーク計画も可能
→各自治体の負担を軽減しより効果的なネットワーク形成が可能

自轉車活用推進計画

先進事例紹介

単独での自転車活用推進計画策定例

長野県伊那市

- ほとんどの計画は自治体単位で作られている
- 計画策定の要件は国交省による作成の手引きによって明示されているが、それらを踏まえた上でどのように地域の特性に合わせた施策を盛り込むかがポイントになる
- 一般的に都市圏とその周辺部・地域部では主たる目的が違うことが多い
- 前者は交通インフラとしての自転車利活用が焦点であり、都市間交通の補完がメインのインナー向け施策が主。後者は外部からのサイクリストや旅行者の自転車利用環境の整備などアウトナー向け環境整備が主となる
- 単独策定のメリットはより具体的な記載が可能な点。特に大事なキャッシュポイントである民間事業者などとの連携を計画に盛り込みやすく、推進主体が明確化できるメリットがある。推進主体がはっきりしていれば具体的な目的や施策が作成しやすく成果も得やすい

単独での自転車活用推進計画策定例

伊那市自転車活用推進計画

選択、予約、決済まで行えるシステムの構築などが考えられます。サイクルツーリズムを理解し充実を図る中で、官民の協力による体制整備を進めます。

(4) 自転車関連情報のオープンデータ化

利用者が必要な情報を必要な時に取得できるよう、情報を収集・整理し、WEB上に公開する等、情報のオープンデータ化を図っていきます。

伊那谷広域のサイクリングコース・観光・宿泊・食事などを様々な組み合わせで選択できる仕組みの構築を図り、サイクルツーリズムの楽しみ方と選択肢の「見える化」を目指します。

(5) インバウンド受け入れの体制整備

インバウンド対応の情報発信、案内看板等の整備を進めます。体制整備に際しては専門職員の採用や地域おこし協力隊の導入を検討していきます。

また、伊那市の観光全体の課題とし、観光基本計画、観光実施計画と整合を取りながら施策を進めていきます。

4. 既存の自転車アクティビティとの連携と拠点施設の設置

(1) 既存のマウンテンバイク（MTB）施設の活用と官民の連携

長谷高遠を中心とした東部エリアでは、「トレイル・カッター」が、山林を利用したマウンテンバイクのガイドツアーを実施しています。主に上級者向けの内容で、平成30年度のシーズンでは約1,100人の利用客があり、また、海外からの利用者も年間約200名を数えます。年々、利用客が増加する傾向にあり、それに伴い宿泊客も増加傾向にあります。

今後は、多言語化等受入体制を整備していく中で、利用客の拡大を目指します。また、コースの延長や整備については地域の協力が欠かせないことから、民間、地域、行政が協力する中で、利用客の拡大による地域振興を図ります。

平成31年度からは、「トレイル・カッター」との協力のもと、みはらしファームにて「中央アルプスマウンテンバイクトレイル」が営業を開始しています。比較的難易度の低いコース設定となっており、「トレイル・カッター」と連携することで、サイクリストの技術レベルにかかわらず、幅広い層に利用ができるよう取り組んでいくことが求められます。

(2) 伊那西部地区（鳩吹公園）周辺のアクティビティの充実

横山不燃物処理場の閉鎖に伴い、跡地利用として自転車関連施設の整備を行いません。特に、埋立地の跡地については、建物が建てられない等、利用の制限があることから、自転車のコースとしての整備を行いません。

このエリアは、大変景観が良く、また、小黒川スマートインターチェンジにも比較的近いことから、鳩吹公園や横山キャンプ場と含わせ活用していくことで、地域の活性化を図っていきます。

また、観光面での自転車活用における拠点施設としていくことも検討していきます。

伊那市自転車活用推進計画

5. 伊那市のPR活動

(1) 様々な媒体によるPRとサイクリングフィールドの活用

ホームページや紙媒体、プレスリリース等による発信の他、SNSやYouTubeを活用した情報発信を進めます。また、伊那谷フィルムコミッションとも連携し、森林の中を駆け巡るマウンテンバイクの魅力を活用できるCM、ドラマ、映画を意識した活動に取り組んでいきます。

伊那市には、初心者体験型コース（西箕輪エリア）から上級者向け（東部エリア）まで幅広い層に対応したコースが存在することが大きな強みであり、こうした強みを様々な媒体によりPRしていきます。

また、公道をめぐるサイクリングフィールドの美しさについても映像で伝える工夫をして、伊那を訪れる自転車愛好者に山、街、田園といったフィールドの選択肢が多いことを積極的に発信していきます。



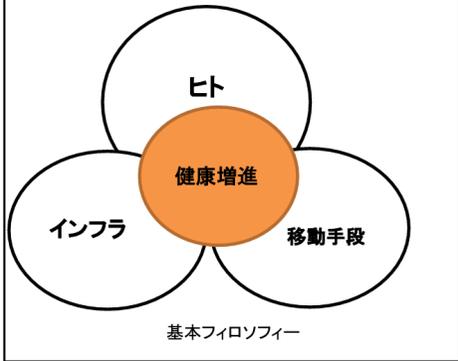
写真提供：「中央アルプスマウンテントレイル」



写真提供：「トレイルカッター」

単独での自転車活用推進計画策定例

伊那市自転車活用推進計画 ロコモティブシンドローム 予防に資する自転車活用 年代別推進策

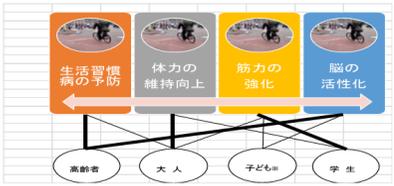
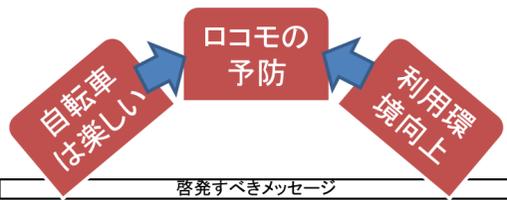


- ### 自転車利用環境向上策案
- 市道を活用したサイクルネットワーク
 - サイクルリーダーなど指導者養成
 - 世代別自転車活用教育(教室)
 - 自転車通学の見直し
 - 自転車通勤の奨励
 - 地域企業の健康経営実現
 - 疾病・介護予防実証事業
 - 自転車購入補助プログラム
 - 年代別自転車保険制度
 - パーク&サイクルライド拠点
 - 通勤通学ルートシェア

©伊那市自転車計画策定準備委員会
©高齢者の事故から考える会

年代別 ロコモティブシンドローム予防策						
10歳未満	10代	20代	30代	40代	50代	60代 70代 80以上
キャッチフレーズ じてんしゃで遊ぼう	キャッチフレーズ 自由を。自転車で!	キャッチフレーズ 始めよう。ジテ通ライフ			キャッチフレーズ チャレンジ健康寿命	
EQアップは「じてんしゃ」で	僕たちのライフスタイル	マイカーに長く乗るために			体幹機能維持	
← 自転車は楽しい&自転車利用環境の向上 →						
①デンマーク式じてんしゃ教室 ・保育園児中心に実施 ・インストラクター養成のスキーム作り ・他地域との連携 ・ポストキックバイク企画 ・一種の英才教育	①自転車通学の見直し ・対象者 ・通学経路 市道のネットワーク 自転車観光ルートとの併用 ・通学用自転車規制 ・ヘルメット/校則/購入補助	①自転車通勤の奨励 ・対象企業の公募 例) 自転車通勤企業インセンティブ ・通勤ルートの設定 自転車観光ルートとの併用 ・自転車通勤者へのインセンティブ付与 例) 電動アシスト自転車補助 例) 「健康ポイント」付与 例) 健康保険料&駐輪料金割引 例) ライド&パーク優先使用	①60才からの大人の自転車教室 ・健康増進 例) ロコモティブシンドローム予防 例) 認知症予防 ・免許更新時講習 ・市民大学カリキュラム			
②インストラクター養成 ・10歳未満に対するサイクリングインストラクター養成 例) サイクルリーダー制度 自転車街づくりアドバイザー ・他地域との連携	②自転車に親しむ施策 ・自然とのふれあい ・多様な自転車を知る機会	②疾病・介護予防実証事業 ・生活習慣病の予防 ・体力の維持向上 ・脳の活性化	②自転車購入補助プログラム ・新型モビリティ体験 ・新型アシスト自転車購入補助			
③孫と祖父母 自転車教室 ・抵抗感の多い高齢者の参加をうながす ・家族全体で関心を持ってもらう機会に	③自転車安全教育 ・教育範囲 自転車の使い方 自転車に乗るマナー 様々な楽しみ方の体験 例) ツーリズム 例) 競技 例) 観光 ・啓発の枠組みづくり 例) サイクルリーダー制度 自転車街づくりアドバイザー	③地域企業の健康経営実現 ・自転車通勤 クルマに乗り続けるための身体機能測定も実 例) 認知機能の向上を証明 例) プレゼンティーズムの減少を証明	③孫と祖父母 自転車教室 ・抵抗感の多い高齢者の参加をうながす ・家族全体で関心を持ってもらう機会に			
④父さん母さんへのアプローチ ・デンマーク式の活用 ・子の安全から入っていく	・交通法規の啓発 ・先進自転車教育の導入 例) オランダ	③パーク&サイクルライド ・交通渋滞の緩和 ・自転車通勤奨励 ・健康寿命の延伸 ・駐車場の有効活用				

← 自転車業界や外部の協力団体との長期的な連携を維持 →



出典: 佐藤洋一郎(北海道科学大学)2019「健康と街づくり」より

広域での自転車活用推進計画策定

- 複数自治体による共同策定例は3例
 - ①長野県諏訪エリア（岡谷市・諏訪市・下諏訪町）
 - ②**福島県東白川エリア（棚倉町・塙町・矢祭町・鮫川村）**
 - ③三重県東紀州エリア（紀北町・尾鷲市・熊野市・御浜町・紀宝町）
- 共同策定のメリット
 - 策定費用を分散可能
 - サイクルツーリズムに必要な広範なエリアを確保した上で効果的な整備計画の作成が可能に
 - 県・土木事務所、国・国道事務所なども効率的な整備計画が立てやすい
 - 広いエリアで共通の看板や順路案内など一体感を出すことが可能
 - ナショナルサイクルルートの要件をクリアしやすい
- 共同策定のデメリット
 - 協議会の設立や運営が難しい
 - 意見をまとめるにくい

広域での自転車活用推進計画策定例

福島県東白川エリア（棚倉町・塙町・矢祭町・鮫川村）

- 最大の特徴は広大なエリアを計画範囲に入れ込めること。
- 東白川郡の大きさが東西32km、南北33kmに対し、町村単位では10~15kmほどの広さしかなく効率的ではない。
- サイクリストはサイクリング立案時におよそ60km~100km前後の距離を想定するため、エリアが狭いと通過されるだけになってしまいがちである。
- また当該地域のサイクルツーリズムの中核をなす久慈川サイクリングロードも3つの町にまたがっており、自治体単位では3分割されてしまい運用も整備計画も立てづらいが、共同策定によって効率的な活用が可能になる。

広域での自転車活用推進計画策定例

(2) 主要施策の概要

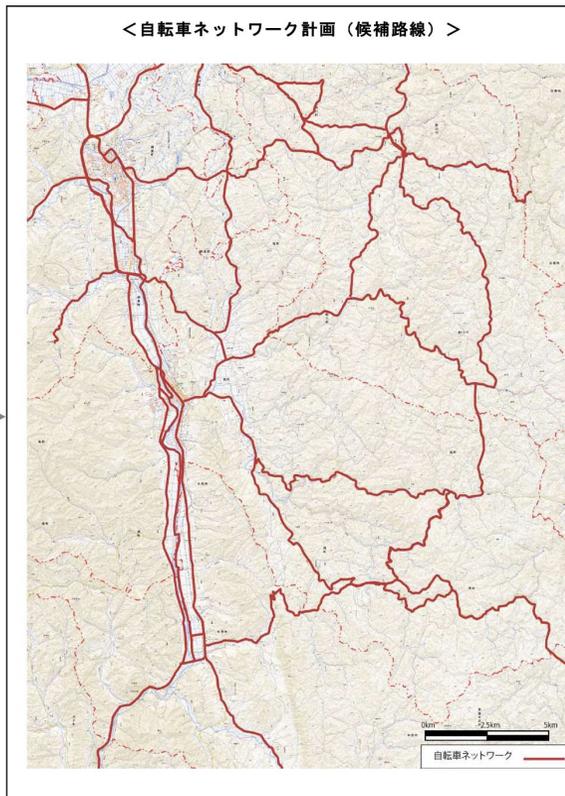
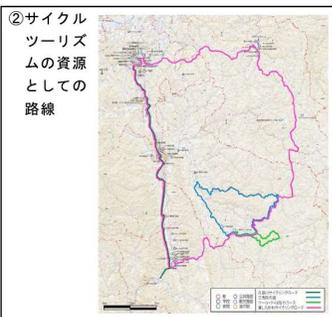
前項で示した各種施策の内、主要施策について、その概要を示す。

施策1 自転車ネットワークの形成

自転車ネットワークの形成に向けては、具体的な道路網の構成状況や、利用者の意向、関係団体の意向、サイクルツーリズムとしての活用の方向性等を踏まえて設定する。

ここでは、これまでに確認した、①地域住民の生活を支える主要な道路網、②サイクルツーリズムの資源としての路線、③現状で利用されている路線（アンケート調査結果）を踏まえて、自転車ネットワーク計画の候補路線として設定する。

次年度以降に、住民等のより具体的な利用経路や関係団体等の意向を踏まえて、ネットワーク路線の具体化を行うものとする。



■次年度以降： 自転車ネットワーク計画の策定

- ・より具体的な住民の利用状況調査や関係団体へのヒアリング調査、及び現地の実走行による調査等を実施し、ネットワーク路線を選定する。
- ・上記の調査により、候補路線の追加も検討し、必要に応じて、追加設定する。
- ・特に、「東しらかわサイクリングロード（奥久慈街道）」に接続する4町村それぞれにおけるサイクリングロードを具体化し、追加設定する。
- ・候補路線の整備状況を調査し、個別路線の状況を踏まえた整備方針を設定し、優先整備路線を具体化する。
- ・<住民利用路線>と<サイクルツーリズム路線>の観点からの整理を想定する。

各路線における整備
・道路管理者等との協議・調整により順次、整備を推進