

東三河 地域研究

令和2年1月10日発行

編集・発行：

公益社団法人東三河地域研究センター

住所／豊橋市駅前大通3丁目53番地

(太陽生命豊橋ビル2階)

TEL／0532-21-6647

FAX／0532-57-3780

通巻159号 2019.9.

2018年度 東三河地域問題セミナー第4回公開講座

講演：『いま自転車が熱い！ ～サイクルツーリズムによる地方の活性化～』

株式会社東海まちづくり研究所 代表取締役

特定非営利活動法人地域づくりサポートネット 代表理事

山内 秀彦 氏…………… 2-19



2018年度 東三河地域問題セミナー第4回公開講座

講演：『いま自転車が熱い！ ～サイクルツーリズムによる地方の活性化～』

株式会社東海まちづくり研究所 代表取締役

特定非営利活動法人地域づくりサポートネット 代表理事 山内 秀彦 氏

令和元年9月26日（木）14時～16時 豊橋市民センター 6階 多目的ホールにて講演を行った。

講演1 『いま自転車が熱い！ ～サイクルツーリズムによる地方の活性化～』

株式会社

東海まちづくり研究所

代表取締役

特定非営利活動法人

地域づくりサポートネット

代表理事

山内 秀彦 氏



1. はじめに

東海まちづくり研究所並びに NPO 法人地域づくりサポートネットの山内と申します。タイトルで「いま自転車が熱い！」とありますが、現在、自転車は一つのブームでバブル感があるという感じがしています。特に静岡県は、伊豆がオリンピック・パラリンピックの自転車競技の会場になっている、富士山周辺がロードレースの競技会場になっているなど、どちらかというと東部伊豆方面で熱くなっていますが、静岡県全体でも各地でサイクルツーリズムが動いています。また、国土交通省の日本風景街道という施策で、田原市や浜名湖が登録されていますが、私はそういった関係団体の集まりの理事を務めており、スポーツや競技ではなく、風景や移動を楽しむサイクルツーリズムという形で関わっています。

2. 訪日観光客の現状と地域の課題

訪日外国人観光客をみると、昨年の統計数値では約 3120 万人ほどであり、過去 6 年間で 3.7 倍にもなりました。今年も若干韓国の問題があ

って減っているとはいつつも、昨年より累計 1.04%増であり、年間 4000 万人という国の目標に向かってまい進しています。実際にはアジアが 73%でアジアが訪日観光客の中心ですが、今年ラグビーのワールドカップがあるのでもう少し欧米諸国の方も増えてくるものと思われます。しかし、外国人旅行者の消費額から見ると、昨年は 4 兆 5000 億円で、国の 2020 年度の目標値 8 兆円の半分に近い額であり、もう少し滞在していただきお金を落とさせていただくことをやっていく必要があります。

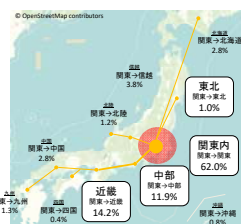
都道府県別で見ると、三大都市圏は確かに伸びており、特に京都などは伸びていますが、愛知県も 291 万人の 4 番目、静岡県も 181 万人の 19 番目と、全国の中では上位にあると思います。しかし、東京ー大阪のゴールデンルートに集中する外国人観光客を取り込めていないというのが遠州地域にあり、東三河地域も共通部分があるのかもしれませんが。インバウンドが増えてもなかなか地域に滞在しない、回遊しない問題が続いており、観光資源の魅力が不足している、あるいは受け入れ態勢が不備であったり、連携推進組織の不在などがあると思います。

地方部共通の課題

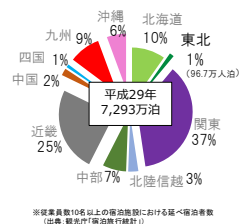
■ゴールデンルートに集中する外国人観光客を取り込めていない

- ✓観光資源の磨き上げ不足 ✓受入体制の不備 ✓連携・推進組織の不在

関東地方入国者の他地方への広域移動実態



延べ外国人宿泊者数の地域ブロック別割合



※出典：国土交通省「訪日外国人旅行者移動実態調査（2016年6月～8月）」（2017年4月20日）より作成

■図 1

日本へ来た外国人観光客の消費を見ると、娯楽サービスがわずかに数パーセントで、アメリカやフランスと比較すると、この娯楽サービスの部分を伸ばしていかないといけない。そこには体験型コンテンツ、舞台鑑賞、スポーツ観戦、文化的な施設の見学などのアクティビティといった部分で、時間消費、コト消費を行っていく必要があります、その一つの要素としてサイクリングもあると考えています。



■図2

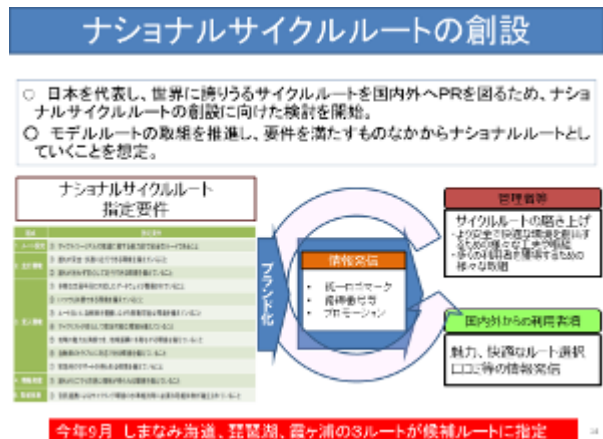
3. 自転車活用施策が本格化

自転車活用推進法が平成29年5月1日に施行されました。これは、二酸化炭素を含む環境問題、災害時の機動力、健康増進、交通の問題、地域の活性化、観光等経済的な効果などに対して、自転車活用を総合的に進めるものであり、各省庁横断的に行い、国土交通省が事務局を担っています。この施策では、いくつかの目標がある中で、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」がうたわれています。

この自転車活用施策の中で日本が世界に誇れるサイクリングルートを紹介していく「ナショナルサイクルルート」が創設されました。スイスにもあり、日本では直近一、二年でそういう検討・研究をしてきました。東京オリンピック・パラリンピックまでにモデルルートの取組みを推進し、指定要件を満たすものの中からナショナルサイクルルートに指定して国内外に売り出

していくというもので、全国の各自治体の人たちが、我が街に指定してもらえるように動いており、実は浜松市でも浜名湖でナショナルサイクルルートをとるという命題を市長から与えられています。

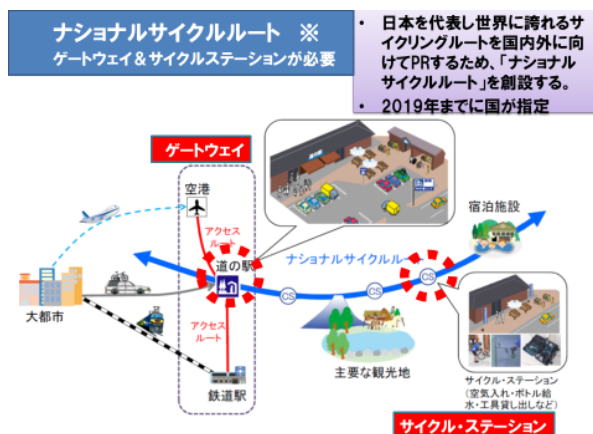
現在検討されているナショナルサイクルルートは、しまなみ、琵琶湖、霞ヶ浦の3ルートで、いずれも委員が現地視察に行き、最初から当確と言われているところです。指定にはいくつかの指標が掲げられ、国土交通省では、指定のハードルを高くして厳しくしていくようです。そのため、このナショナルサイクルルートの指定は各自治体の役割が大きいです。国内から来る利用客に対し地元ではそのルートをしっかり管理して磨き上げをしていかないといけないので、ある程度実績があって、ハード、ソフトの受け入れ態勢ができているところでないといけません。



■図3

ナショナルサイクルルートの中では、空港、鉄道、幹線道路などが、地域の中でのゲートウェイとなり、そういったところからアクセスを結ぶサイクリングロードの拠点として、道の駅が考えられています。街道の宿場と同じようなもので、自転車の拠点としてサイクルステーションを30kmないし50km間隔くらいで設けて、そこには宿泊施設も近くにあり、主要な観光地にも近いというような場所がナショナルサイク

ルルートの中でどう指定していくかという形になっています。



■ 図 4

4. 浜名湖サイクルツーリズム・静岡県の取組

現在、国土交通省では日本風景街道という、優れた風景を地域の方々と道路管理行政が一体となって守ったり、活用していく形で、142のルートが指定されています。浜名湖も自転車をテーマとした風景街道で指定されているほか、観光庁の観光圏にも指定されています。その観光庁からの宿題として、浜名湖でも海外から人が呼び込める特徴的なものが欲しいということで、花や船などがありますが、サイクルツーリズムが一つ柱になるだろうということで、浜名湖ではサイクルツーリズム推進会議が設立され、その取りまとめを私たちが長年務めています。

日本風景街道×観光圏 浜名湖サイクルツーリズムの取組

国上文化庁 日本風景街道「浜名湖サイクリングロード」
観光庁 浜名湖観光圏

1. 情報発信・提供・サイクルイベント

- ① 浜名湖一周サイクルMAP、WEB
- ② ロゴマーク作成、サイン計画策定・サイン整備
- ③ 浜名湖サイクルツーリング・ガイドライドイベント

2. 受け入れ体制整備・サイクルロード整備

- ① 多彩なアクセスで繋ぐ手段 舟運 鉄道等
- ② サイクリストウェルカムの宿(募集・認定)
- ③ 自転車の休憩所「Bicycle Pit」(募集・認定)
- ④ ガイドライドのしくみづくり、サイクリストの養成
- ⑤ インバウンド商品造成、通訳サイクリストの養成
- ⑥ e-bikeのレンタサイクル実証実験
- ⑦ 日本風景街道連携・国内外連携 (三湖連携、遊楽半島、塩の道、日月潭)

■ 図 5

その中で、大会型のイベント、ガイド付きのサイクリングツアーなど、いろんなパターンのイベントのあり方が検討されており、年に1回実施する「ハマイチ」と呼ばれるサイクリングと、ガイド付きのサイクリングをやっています。その他、情報発信として、矢羽根のサイン、路面標示などをサイクリストの目線で考えて、それを設計や施工に生かしたりして、マップがなくても浜名湖一周の基本ルートは回れるような形にしようというのがあります。

自転車走行空間整備・ルート案内サイン



■ 図 6

一番大切なのは受け入れ態勢で、「Bicycle Pit」と言われる施設が、最初は50数カ所でしたが年々増えて、現在は90~100近く登録されています。「Bicycle Pit」は、自転車の人たちが少し立ち寄って休憩できるような名前としてみんなで考えて使い始めましたが、今ではこの名前は静岡県全体で使っています。また「サポートSHOP」として、困ったときに手伝える自転車店が30くらい、「サイクリストウェルカムの宿」というホテル・旅館が32施設、「Bicycle Pit」とレンタサイクルなどを兼ね備えた施設が6駅登録されているほか、「ロコサイクリスト」というサイクリストをガイドとして社会参加していただく仕組みを静岡県で取り組んでおり、浜名湖もそういったものを現在展開しているところです。併せて、「Bicycle Pit」を指定したところへお客を誘導するように、デジタルスタンプ

ラリーを実施して、いくつか回ると賞品がもらえるアプリを行っています。



■図7

もともと浜名湖は日本のサイクリング発祥の地で、日本サイクリング協会が全国大会を開いた第1回大会が浜名湖でした。その時は、昭和32年に館山寺と鷺津間は船で渡して実施していたのですが、今でもそういった日本サイクリング協会主催の大会を、今年も富士山一周の大会として実施しました。現在、静岡県では浜名湖一周を「ハマイチ」、富士山一周を「フジイチ」、伊豆半島一周を「イズイチ」として、初級、中級、上級と同じレベルではない静岡県内の三つのイチと、太平洋岸ルート（太平洋岸自転車道）の四つのルートを、昨年度策定しました静岡県の自転車活用推進計画のモデルルートにし、県境を越える山梨県側も、私たちが山梨県と調整しながら手伝ってルートを決めました。



■図8

静岡県はサイクルスポーツの聖地創造として、一つはE-bike（スポーツバイクのタイプの電動アシスト）の聖地にしようとしてきました。これは最初に電動アシストを開発したのがヤマハであったために、現在、伊豆の各地でE-bikeを導入しているほか、私たちが運営している浜松駅前の「はままつペダル」というレンタサイクル店でも、E-bikeを取り扱っています。

二つが、ガイドライドの推進として、浜松と静岡の間の新幹線掛川駅を中心とする5市1町の中東遠地域では、イベント型ツアーを年2回くらい行っており、ローカルのサイクリストのガイドを50人登録して、それぞれの地域をサイクリストが案内しながら、安全対策も講じながら普及していき、そして今度は狩野川で、100kmのロングライドをやっています。しかしこのロングライドをただ走るだけで終わってしまうと、地域にお金が落ちないので、2日間のガイドライドに変更しました。すると、参加者1000人規模の大会が200人の大会に減りましたが、宿泊の数は変わらず、むしろこちらの方がお金も落ちています。様々な土地に立ち寄りながら、その土地の美味しいものを食べたり、ガイドが紹介するのをお土産に買ってサポートカーにお土産を積んで帰ったりする形で、浜名湖もそれを3年ぐらい前から始めて進めています。そういうガイドの育成にかなり力を入れています。

静岡県 サイクルスポーツの聖地創造

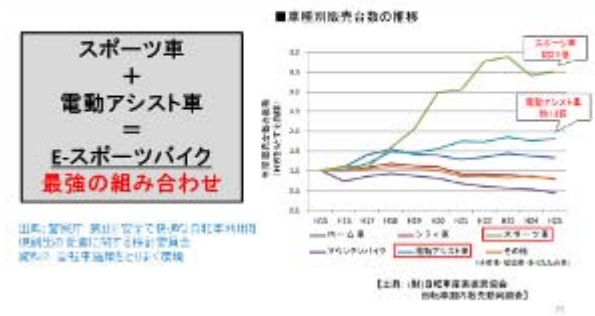
①E-bike(スポーツ電動アシスト自転車)の聖地
 (伊豆をはじめ、静岡県内各地でE-bikeのレンタサイクルを実施)

②ガイドライドの先進地(聖地)
 (中東遠、伊豆(狩野川)、浜名湖)

■図9

2018 年は日本の E-bike の元年と言われてい
ますが、ヨーロッパは 2010 年から始まっており、
今ではヨーロッパではレンタサイクルの 8、9 割
が E-bike です。日本にもその流れが確実に来
ていて、自転車店に聞くとスポーツバイクの中
でロードバイクの売上は少し落ちているそう
です。E-bike は少なくとも伸びていますが若干値
段が高く、20 万円台後半～40 万円くらいであり、
それをレンタルに使うのは少し抵抗があるので、
静岡県は現在、実験的に行っており、普及すれ
ば値段が下るものと考えています。E-bike は、
2018 年から走行距離が伸びて、1 回のフル充電
で 100km 以上楽に走れ、エコモードでいくと
200km くらい走れます。結構急な坂でも大丈夫
ですし、市街地で信号待ちでの発進（ストップ
&ゴー）にも非常に楽ですし、何ととっても渥
美半島は冬の西風が強く、そういったときに比
較的にこげます。2018 年、2019 年から少し変
わってきていて、E-bike があちこちで乗れるよ
うになっており、北海道やしまなみ海道でもか
なり E-bike が使われ始めています。

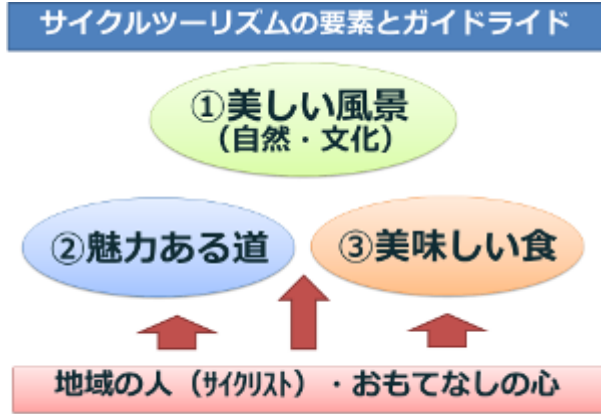
E-スポーツBIKEは今後伸びる(日本:2018年e-bike元年)
販売台数が増加車種はスポーツ車と電動アシスト車



■ 図 10

サイクルツーリズムの要素とガイドライドに
ついて、地元のサイクリストの人たちが、美
しい風景や、路地みみたいな面白い道などガイドブ
ックに載ってないような地元の人にしかわから
ないような道を、安全も考慮しながら走ること
で、道自体が非常に魅力的な道になります。ま

た、移動を楽しむ手段として、おいしい食の要
素を含めながら、地域の人、サイクリストがお
もてなしの心を持って案内するというのが加わ
ると、ものすごく満足度が高くなります。それ
によって、リピートやおいしい食べ物やお土産
を買っていき、それを 1 泊 2 日から 2 泊 3 日に
切り替えたりするような形が増えてきています。



■ 図 11

静岡県の場合、お茶畑の風景は普通の風景で
すが、北海道の人から見ると、大変驚かれます。
また、秋なら柿が実っている風景、ミカンが実
っている風景、棚田の風景でも大感激していま
す。太平洋岸の橋の上や、ガイドライド中にお
茶とお茶菓子に呼ばれたり、資生堂のアートを
見学したり、静岡県森町では自転車の神社があ
ってお祓いをしたり、茶摘み体験をしたりする
ように、アクティビティに地域の文化体験も行
いながら、地元のガイドがいろいろ話をしなが

浜名湖ガイドライドの実施



■ 図 12

ら行っています。浜名湖でも、昔芸者置屋だったところの中に上がり込んで昔の道具を見せてもらったりするなど、ただ一目散に走るのではなくて、その地域を味わいながら、それを案内してもらいながら、ルートの案内もしながら行っています。

インバウンド対応において、最近のガイドは英語をしゃべったりする人も結構いますが、それでもレベルは低いです。ただ、言葉がハードルになるのではなくて、日本語でしゃべっているガイドの横で英語や中国語で通訳できる人たちに少しだけ自転車に乗ってもらいながら、ガイドのスキルは要らないので、ガイドが話すことを通訳してもらおうような人を育てたいと考えています。これは自転車だけでなく、ウォーキングガイドでもインバウンド対応に通訳がきて、ガイドのお世話をします。なぜこのように思ったのかというと、旅行会社が派遣してきた通訳の人は自転車に乗れないので、先回りして休憩場所まで通訳が行ってしまいます。そのため走っている道中、何の会話もなく何の感動もないです。この夕日がいい、この場所の風景がいいなど簡単な片言だったら話をしますが会話にはならないので、そういう部分をやらしてもらえ人が一緒に走っているとリアルタイムにできると発想し始めました。そのほか、ガイドの英会話研修もやっており、ハンドサインのやり方を英語でどうやるのかを、場合によっては絵で見

インバウンド対応:通訳サイクリスト養成

一緒に伴走しながら外国語が話せる人材の掘り起こし
ガイドサイクリストの説明を通訳(ガイドのスキルは不要)



■ 図 13

せたりします。日本では、自転車の場合、二段階右折しないといけないことや、左側通行などの日本の交通ルールもどうやって伝えるかを学んでいます。

我々は浜松の駅前でレンタサイクルの事業を行っており、浜松市でのレンタサイクルは、最初は 60 何台でしたが、今は 74 台まで増えています。これは、もともとは中心市街地の活性化を目的に浜松市の実証実験で始めたのですが、利用者がほとんど観光目的でサイクリングする方で、中心市街地へ買い物に来るための足として回る方は少なく、中心市街地としての効果はあまりないということで、浜松市が予算を付けなくなりました。一方で、市側からレンタサイクルの運営を手伝ってほしいという要望があり、いつの間にか自主運営になっていますが、利用者の方や全国のサイクリングをやっている地域の人たちが、続けてくれというオファーがあって、以前、浜松のべんがら横丁であった「The GATE HAMAMATSU」に移動して、ロードバイクからママチャリまで幅広く展開しています。新規利用者の 9~10%くらいが外国の方で、中国とか台湾は少なく、ヨーロッパの利用者が多いという変わった傾向があります。年間 25~30 カ国くらいの多種多様な外国人が来ており、利用者は、東京、大阪、愛知県、中京圏というような順で、三大都市圏からの利用者が圧倒的に多いです。



■ 図 14

また、ガイドツアーとして、海外から来た人を案内したり、遠州鉄道という私鉄に自転車を載せて天竜までいきそこから少し走り、酒蔵でお酒を試飲して、自転車で乗れないので輪行で帰るような、走るだけではなくいろいろな楽しみ方を行っています。最近では、じゃらんや楽天トラベルなど、訪日観光客の個人観光客向けの体験型ツアーを商品として売り出している機関から、サイクリング部門で浜名湖で企画しないかという話が来ている。それにはプロ化したガイドが必要であり、浜名湖では確保できないので、そこまで行っていませんが、ほかの地域でいろんなアクティビティの中の一つとしてサイクリングを行っている例もあります。



■ 図 15

5. 三湖連携＝琵琶湖から学ぶサイクルツーリズム

浜名湖では三湖連携として、浜名湖、琵琶湖、霞ヶ浦の三つの湖の連携活動を行っています。この3つの湖は日本の湖岸延長距離の第1位、第2位、第3位で、浜名湖は入り組んでいるために第3位ですが、せいぜい回っても70kmで、1日あれば回ってしまうので滞在型になりにくい。例えば、海外から来る人も、わざわざ海外から来て浜名湖だけ走って帰ってしまい、そこから渥美半島や御前崎、さらにはもっと広域に富士山へ行ったりする人もいます。そこで、浜名湖側がその1、2、3位の湖連携という形で

広域連携することで、お互いインバウンドの呼び込みがさらに増えるだろうと呼びかけて、琵琶湖側、霞ヶ浦側も賛同してくれて、「ビワイチ」、「ハマイチ」、「カスミイチ」という形で三湖連携のプロモーションを実施しています。例えば、都心にPRしようと来月10月4日から約1カ月間、東京の南青山のアンテナショップで三湖連携のPRを行う予定で、次は大坂で行う話もしています。



■ 図 16

琵琶湖はナショナルサイクルルートになるだけあってハードの最先端です。三湖連携で、昨年11月に浜名湖ミーティング、その前に去年の5月に霞ヶ浦ミーティング、最後に今年の5月に琵琶湖ミーティングを実施し、それぞれ三つの湖を走って情報交換しています。琵琶湖では、スピードや走り方で路面表示、通行場所を分離しており、スピードを出したい人は車道、観光でゆっくり走りたい人は自転車も走っていい歩道で走るという形で分けて、その分岐するところには自立型サインの表示が分かれています。さらに道路空間の再配分を国土交通省が行っており、歩道の一部に植え込みがあると草ばかり生えて草刈りが大変なので、自転車専用の通行帯ではないけれど、路肩を広げています。過去50年間くらい、自転車は歩車分離の中の歩行者の分類に入っていましたが、ここ数年、道交法の関係で自転車は軽車両の扱いで歩道から車道

に移りましたが、いきなり移したところで路肩が狭く、路肩の舗装はぼこぼこで走りにくいということで、琵琶湖ではいち早く整備がされ、海外からも人が来て実施できています。

ハード整備も最先端



■ 図 17

また、ランドオペレーションとして、来た方の現地手配を近江トラベルという、近江鉄道のトラベル会社が行っています。例えば、サポートカーで、雨合羽やパンクしたときのチューブ、救急の絆創膏や薬などを積み込んで、休憩場所まで来て、飲み物など補給食を提供して、そこでちょっと休憩してもらうことを行っています。これは、台湾のジャイアントという自転車メーカーの系列のジャイアントアドベンチャーという旅行会社が、中国や台湾からの富裕層をターゲットにして商品化した仕組みです。琵琶湖側では、浜名湖側でも同じようにまねをして、来た人が同じサービスを受けられれば、一々説明



■ 図 18

しなくても実施する側のハードルが下がるし、サービスを受ける側も同じサービスを受けられ満足することになるといっています。

琵琶湖は一周で一番外側が 200km ですが、一目散に琵琶湖沿いにずっと走っていてもラーメン屋があるかないかという程度で終わってしまう。そこで、町のところに走る人たちを観光客として呼び込みたいという話があり、「ピワイチプラス」という、琵琶湖一周プラスアルファという形で 8 コースくらいつくっているいろいろな回っています。例えば、近江八幡のお堀があり、映画のロケ地にもなったり、ちょっと入ったところに神社があったりするコースをガイド付きのサイクリングで案内してもらおう。そうすると、琵琶湖だけ見ながら走っても飽きてしまいますので、歴史や文化にも触れながら、その土地でおいしいスイーツでも食べながら実施すると非常に満足度があがります。



■ 図 19

また、拠点として、新幹線の米原駅の構内にレンタサイクルがありますが、ここは NPO が運営していて、琵琶湖一周サイクリング用ですからママチャリは扱っていません。ツアーが来たときのために、100 何台保有していて、年間 1400 万円売上があり、それだけでスタッフの人件費も賄えます。浜松ペタルでは大体年間 4000 台貸していますが、まだまだそこまできず社会貢献的な域を脱していませんが、そういう形で琵琶湖

琵琶湖のサイクリング拠点になっています。米原駅の施設は市が所有しており、市からお金をもらわずに自主運営でやっていますが、家賃はかかってないそうです。小さい整備の小屋と受付の小屋だけですが、自転車の整備士の免許も持ったスタッフが実際やっていて、そのスタッフがガイドも行っています。



■ 図 20

6. 全国で展開 広域サイクルツーリズム

北海道モデルルートは大体 330km くらいで、先週日曜日にNPO法人日本風景街道コミュニティ主催の日本風景街道大学が北海道で開催され、日本の最北端の宗谷岬まで自転車で行く体験をしましたが、道内各地でそういう自転車のルートをつくりながら、サインをつくったり、レンタサイクルを取りそろえたりすることが行われています。私は去年も一昨年も十勝へ行きましたが、最近はいいいロードバイクがレンタサイクルにも置いてありますので楽しめます。また、利尻島も一周 50km のサイクリングルートがあって、今年 3 月に利尻島と礼文島と稚内の市役所や観光協会の人々が、これからサイクルツーリズムやりたいということで浜名湖に学びにきていて、今度は稚内に来てほしいという話もあるなど、そういう人たちとのつながりも自転車観光の中で大きな要素です。また十勝では依田勉三という十勝地域で開拓をした方が、静岡県伊豆の松崎出身である縁もあり、これまで静

岡と北海道で、互いのものを売り合う「互産互消」を行ったり、静岡産のキウイを雪に眠らせておくと甘さが増すことから付加価値をつけて「コラボ商品」として売るなどの交流をしています。そうした交流もあって、春や冬場になると北海道の人が静岡に来て、暑いときは静岡の人が北海道で走るといふ、温度差を利用したサイクルツーリズムの交流を行っています。



■ 図 21

四国ではしまなみ海道が有名ですが、四国一周 1000km のサイクリングルートを四国四県が連携してやっています。もともと「お遍路」の仕組みがある地域なので、歩く人だけでなく自転車の人も同じようにもてなしています。例えば、チャレンジ 100 キロプロジェクトとして、参加費やサイクルジャージを買って、自転車で 3 年かけて自由に走ると完走賞が交付されます。



図 22 説明: 四国一周サイクリングルート。参加費やサイクルジャージを買って、自転車ですべての道を通ると、完走賞が交付されます。

■ 図 22

先日北海道で日本風景街道大学の分科会の座長を私が担ったとき、大分県別府の方から、国東半島でもサイクルルートに熱心に取り組んでいますが、今度、四国と中国、九州を結ぶ「西瀬戸海道・5つの星ライン（仮称）」という5県連携のサイクルルートをつくっていくと言っていました。その人はサイクリストではなく、地域を知ってもらいたいというまちづくりの人ですが、そういう人たちが自転車を活用して、自分たちの地域に来てもらうためには自分たちの地域だけでルートを作っても魅力が足りないで、しまなみ海道の力を借りるなど、他地域と広域に展開しています。実は、しまなみ海道もここだけではなく、やまなみ街道といって山陰まで抜けていく「しまなみ海道・やまなみ街道・山陰サイクリングルート」という380kmのロングルートをつくって、何日間滞在してもらっています。ヨーロッパやアメリカではこうい



■ 図 23



■ 図 24

うルートが沢山あり、大分国際化してきています。同ルートの鳥取県側の起点は境港国際旅客ターミナルですが、クルーズ船が来るなど外国の方も結構来られていて、かなり大胆な取り組みも始まっています。

三遠南信の取り組みの中で、太平洋と日本海を結ぶ「塩の道」自転車旅というサイクルツーリズムを提唱しています。国道152号を中心に浜松と長野の人たちが一緒に走ったり、諏訪の人たちが中心になって長野県全土でサイクルツーリズムに取り込むことが今年行われてきています。そのときに南信州も南北を貫く塩の道も一つのメインのルートという動きが出ており、国道152号や国道151号、さらには三遠南信自動車道や飯田線も活用しながらサイクルルートをつくりました。



■ 図 25

日本海側から長野にかけて大系線という鉄道もあるので、きついところは電車で輸行したり、トンネルが多い区間は輸行したりして、何泊かすれば行くことができます。また、先ほどのE-bikeを使えば、このルートは350kmですので充電器を持っていけば、1回か2回の充電で行けます。実際に浜松のショップの人たちが糸魚川まで毎年、24時間自転車で走っていますが、観光客にターゲットを絞った塩の道サイクルツーリズムとして、鉄道にそのまま積み込めるサイクルトレインができないかと思っています。

先ほどの琵琶湖でも、近江鉄道がサイクリートレインとして、通学の時間帯を除いて、それ以外の時間帯で実施していますし、宍道湖でも一畑電車がサイクリートレインをやっています。JR 東日本でも、東京の両国から千葉方面に、自転車を電車に自転車を縦にしてそのまま載せる「B. B. BASE」を運行しています。JR では通常は前後輪ばらして袋に入れてないといけません、そのままの状態で載せられるという画期的なことを行っています。JR 東海はやっていませんが、JR 東日本が風穴を開けたところですので、それが全国の JR に広がるといいと期待しています。「B. B. BASE」は予約制で台数も決めています、東京の両国からの電車でやっていますので、JR のローカル鉄道にもそういう選択肢があるといいと思っています。この三遠南信地域の主要道路は結構電車で平行して走っているところが多く、それをうまく活用できるといいと思っています。

7. 当面の取組み課題 浜名湖⇒静岡県全体

私たち取組み課題としては、一つにサイクリストの対応サービスがあります。旅行の商品化やランドオペレーションを行う地元の会社・団体として、琵琶湖では近江トラベルのような宿泊、食事、レンタサイクルの手配のほか、フルサポートになればサポートカーをつけるなど、いろいろなオプションがあります。昨年、

サイクルツーリズムの見える化、旅行商品化

- 1) 自転車対応のサイン整備 (サイクリスト参画型)
- 2) 民間施設でのサイクリストウェルカム作戦
 - ①ウェルカムの表示 (ラックの設置、サイン表示)
 - ②サイクリスト対応のサービス
 - ・無償サービスではなく“旅行商品化”
 - ・ランドオペレーションが地元会社ができること
 - ③観光客向けのレンタサイクル サイクルツーリズム拠点

■図 26

台湾の観光客に掛川と浜名湖までのガイドライドをやりましたが、そのときの手配した会社は琵琶湖の近江トラベルで、食事の手配として、うなぎ屋での予約やちょっとしたサービスなどは私がしましたが、そのようなサービスをしている地元の会社が私たちの地域ではありません。

二つに、観光客向けのレンタサイクルです。道の駅とよはしでも E-bike を扱うようになりましたが、今後、観光客向けのレンタサイクルがサイクルツーリズムの拠点になってくると思います。北海道でもレンタサイクルは大きな効果を出しており、霞ヶ浦でも土浦駅前のアトレという大規模な駅ビルの中にそういった拠点がありますので、浜名湖でもこういった整備をしないとイケないです。また、旅行にするのなら民間施設でのサイクリストへのウェルカム商品づくりをやっていく必要があります。琵琶湖の近江トラベルでは、サイクリングツアーをやっており、1泊2日コースで宿泊とレンタサイクルとガイド込みで2万9500円、日帰りコースでレンタサイクルとガイドで9000円などや、オプションとしてサポートカーが95km、75km、60kmでつくものもあります。食事があり、安心も担保できるオプションツアーに9000円払って丸一日楽しめたらどうでしょうかという提案をしてお客が結構来ています。ホテルでもサイクリスト歓迎の宿として、客室まで自転車持っていいところもあります。お客の中

ガイドツアーの旅行商品

レンタサイクル、ガイド、サポートカー、クルーズ船・サイクリートレイン利用

1泊2日コース	29,500円
日帰りコースA	9,000円
日帰りコースB	9,000円
日帰りコースC	8,500円

近江サイクリングツアーならではの安心特長

- ・4人まで1台の専用バスがあります。
- ・観光地・お土産屋などがあります。
- ・お土産屋・お土産屋などがあります。
- ・お土産屋・お土産屋などがあります。
- ・お土産屋・お土産屋などがあります。

■図 27

には 100~200 万円する自転車を持ってくる方もいますし、中の下くらいの自転車でも 30 万円しますので、盗難は心配です。また、朝出発が早いときに 6 時に出られるようにサンドウィッチやおにぎりセットなど簡単な朝食だけという早朝サービスができたり、チェックアウト後に戻ってきてシャワー、入浴ができるなどを商品にして売り出していくことで、お客さんも取り込みたいということをやっており、それを一つの統一したサイトで販売しています。



■ 図 28

浜名湖でも弁天島の旅館組合や観光協会が、グルメ・絶景サイクリングや、ガイドツアーも月 2 回のペースで今年の春から始めました。それぞれのホテルで泊まるのもいいし、日帰りで参加できますという形でやっていますが、浜名湖一周ルートは別に一人で走っても走れるコースで、そこにガイドがついても意味があるのか、お客にしっかりと発信できていないのではないかと私は分析しています。ガイドをつけて走るのなら、自分がフリーで走らないところをいろいろ案内してもらえ仕掛けをしないとイケないのですが、私たちは特に何もアドバイスしていませんが、少し残念と思っています。

8. 浜名湖×渥美半島による県境を越えた連携

三遠南信地域でも、東西軸と千葉の銚子から和歌山県の和歌山市まで 1400km のルートの太

平洋岸自転車道につなげて、サインを整備していくことが必要です。その中で、渥美半島と浜名湖は国土交通省の日本風景街道で隣同士だから「渥美半島菜の花浪漫街道」×「浜名湖サイクルロード」の太平洋岸自転車道の連携を検討しています。例えば、浜松駅前のレンタサイクルに寄って浜名湖一周を走って、翌日、折りたたみの自転車をコンパクトにして、電車で移動し、伊良湖岬を回って、また電車で輪行して帰ってくる方法もあるし、全部自走で走る方法もあります。豊橋鉄道でもサイクルトレインをやっていますので、JR 東海がサイクルトレインをやってくれればよいと思っています。実は、天竜浜名湖鉄道でもサイクルトレインをやるのかと社長に何度も話しましたが、同鉄道の車両はワンマンカーで常に一両編成で、バスと同じ後ろ乗り前降りと、乗るところと降りところが別で、しかもボックスシートなので通路幅が狭く、自転車を持った場合では難しいという話がありました。それでも、後ろに貨車だけつけて載せられるような方法やボックスシートの改装や 1 個撤去するなどのアイデアを出しましたが、それでも難しいということで、現在、予約制で前輪を外して固定させる輪行セットを有人駅で無料で貸し出し、友人駅で返却するサービスを試験的にやっていますが、まだ普及はしていません。

7. 浜名湖×渥美半島による県境を越えた連携 「渥美半島菜の花浪漫街道」×「浜名湖サイクルロード」



■ 図 29

渥美半島では、菜の花浪漫街道という日本風景街道で登録されているルートがあり、「ぐる輪サイクリング」というイベントを田原市で行っており、浜松のサイクリストもボランティアでスタッフとして参加し、お礼としてメロンをいただいています。浜名湖の関係者は、渥美漁港の市場食堂の魚の料理がすごくおいしく、インスタ映えするなど、浜名湖にない魅力があると言って大感激していました。また、たまたま漁港のところでお昼に競りを見学できたり、渥美半島の楽しみも堪能できました。そういう互いの地域で交流しながら、魅力ある場所を互いに知り合っ、紹介していく必要があるという話になりました。お互いがお客さんを送り合えば、1泊2日、2泊3日でもある程度楽しめる場所になると感じています。それには行政側の応援や協力が不可欠と思っています。また、道の駅とよはしが今年の5月にオープンしましたが、そこも一つのサイクリングの拠点になるということで、サーフィンなどいろんなアクティビティができる中でE-bikeが置いてあり、そのレンタル料が1日5000円、1時間1000円という形で始まっています。同道の駅は太平洋岸自転車道に接していませんが、そこから二川などにも行けますし、E-bikeならもう少し距離が走れますので山のほうへ行ったりすることもできるとしています。



■図 30

この連携をするときに、行政同士の連携も必要ということで、現在、田原市、豊橋市、湖西市、浜松市で、県境を越えた太平洋岸自転車道4市連携首長会議を立ち上げようと事務局で話を詰めています。その発端は私たちですが、まずは浜松、湖西で実施したいと考えており、次に田原市、豊橋市にも話を持ち掛けたいと思っています。太平洋岸自転車道は国のナショナルサイクルルートの一丁目一番地ですが、その中の県境を越えたモデルルートになれば国にもアピールできるため、その連絡会を立ち上げるべく準備しています。そのルートには全部走りきるのもあれば、一部鉄道も絡めたり、沿線にある道の駅をつなぎながら連携していくことができるとしています。



■図 31

静岡県側の太平洋岸自転車道の中に、旧舞阪町の弁天島があり海浜公園があります。ここはJR 弁天島駅と道路を隔てて直結していますが、現在、この海浜公園を民間活用として定期借地する事業者の募集をしています。私も数社でジョイントを組んでそこにエントリーしていますが、そこをサイクリングの拠点、サイクルツーリズムセンターを目指したいと考えています。実はナショナルサイクルルートは距離が100km以上でないとだめで、浜名湖は大体78kmなので、太平洋岸自転車道と浜名湖を結ぶルートを設定してナショナルサイクルルートの指定ができ

ないかと考えており、そのためには太平洋岸自転車道と浜名湖を結ぶ結節点が必要で、その役割を海浜公園でできないかと考えています。



■ 図 32

ナショナルサイクルルートのサイクルステーションは 30km～50km の間隔で拠点を設けることになると考えると、静岡県では、御前崎、焼津、清水、沼津、愛知県では伊良湖などが考えられますが、自転車の宿場町みたいなものが出てくると、それがサイクルステーションになると思います。そうしたことも念頭に置き、愛知県と静岡県を県境で自転車を題材にして、官民連携でつなぐことを考えています。北海道やしまなみは、海外の方々もかなり来ていますが、何回も何回も行く飽きるので、次はどこかいとこないかという、地元の受け入れ態勢があるところならどこでも可能性はあると思います。ぜひ三けたの距離になるようなルートの一つでも難しいならよそのルートと連携してつければ、1泊2日、2泊3日の滞在型のルートができると思います。

9. 他地域の取り組み事例

琵琶湖は、全国のサイクルツーリズムのトッププランナーで、以前からサイクルツーリズム推進協議会がありました。もともとは琵琶湖の環境をよくするために自動車に頼らない社会をつくるには自転車も一つの要素ということで、CO2

の削減などの環境問題の観点と、それを実施することによる地域住民の健康増進の観点で始められました。琵琶湖周辺の子供は、大人になると琵琶湖一周があこがれとしてあり、中学生になると琵琶湖一周を走ってみたいと言って走りだす子供や、高校生になるとほとんどの子供が走るなど、それが子供の成長のバロメーターになっており、その地域の教育でもありました。そうした文化に健康や環境を加えたところから琵琶湖は自転車を推進していき、サイクルツーリズムとして観光で打ち出して、よそからも人が来るようになりました。

霞ヶ浦は、自転車で走っている場所は霞ヶ浦沿いの堤防の道路で、非常にきれいに整備しており、フラットで自転車が走りやすいです。また、筑波山に行くりんりんロードがありますが、そこは廃線になった鉄道敷を自転車が走れるように使う形になっており、普通の道路は車があって自転車が必ず一旦停止しないといけません。このルートは自転車道が優先道路になって、車の道が全部一旦停止になっているおもしろい道です。これは、茨城県知事がサイクリングロード日本一を目指すということを出して、道路整備の一つの柱にサイクリングロードを特徴づけたりしています。

このように必ずしも観光という形でやっていませんが、行政側が継続していくためには地域に人が来てお金が落ちてこない、経済効果や集客数という評価につながりません。現在は、自転車はそんなに分母は大きくなく、経済効果は少ないと思いますが、今後の伸び代という部分での期待は大きくて、全国各地でそういう取り組みが起きています。

また、この講演終了後に、山口県萩市に行きますが、萩市は市町村合併があって旧萩市の城下町は明治維新の志士たちのゆかりの地でもあるなど歴史も非常にすばらしく、観光客や修学旅行者も多いのですが、合併した周辺の町村部では人口が減り、道の駅も右肩下がりであろうに

も立ち行かなくなっています。そこで、何か施策はないかと考えた時、自転車を活用したいという相談があり、国土交通省の社会実験のエントリーをしたら採択されました。山口県も広島県や愛媛県に触発されてサイクル県と言って一生懸命自転車をやるようになっていますが、主に瀬戸内方面で日本海側がまだ行き届いてないのでそれを行うことにしています。

同じようなケースとして、岐阜県高山市では、合併して日本一広い面積の市になりましたが、市の中心部の三町という古い町並にはインバウンド等観光客がたくさん来ますが、周辺の地域になかなか人が行かなくなっていました。そこで、三町周辺は観光客がパンク状態でオーバーツーリズムなので、周辺地域に人を流す方法として自転車の活用の相談が来ています。

箱根八里もここ数年来お手伝いしています。小田原、箱根、三島の箱根峠を越える 32km の東海道を、街道観光で活性化させる中で、箱根の芦ノ湖周辺にもものすごく観光客が集中しているので、それを分散化させる形で始めています。

このように現在、人が集中しているところを分散させる手段としての自転車活用が現在注目されています。まだまだ全国の中では暗中模索で、どこまで成果が上がるのか見えていませんが、自転車だけの手段では当然無理なので、飛行機、鉄道、高速道路網、拠点となる道の駅などとうまく連携しながらやることで、地域回遊や地域滞在を増やして地域活性化につなげていくことが必要と思います。

10. おわりに

私は NPO 法人日本風景街道コミュニティの理事や NPO 法人全国街道交流会議の理事を務めていて、その関係で最近、街道＝自転車の形の相談が来ています。私たちはこの遠州地域で一つアンカーを打ち込んでいきながら、その取り組みを他地域に活用して、他地域での実績をま

た地元にも生かして展開しているところです。

この東三河地域も、遠州地域と隣同士ですので、連携できたらいいと思い、本日は私たちの取り組みを知ってもらいたい機会と思って来ました。地域には、人が介在することによって非常に磨かれる資源がいっぱいあり、自然だけだと多分飽きてしまいますが、その土地の人とのフェイス・トゥ・フェイスでの交流やコミュニケーションができることで、満足感が得られます。そこが一番のキーポイントとっており、ぜひこちらの渥美半島も含めた東三河地域の人たちとうまく交流して、三遠南信も含めて連携できればいいと思っています。

■質疑応答

質問 1 将来、高齢者等を E-bike 等で取り込む必要があると思いますが、現在、E-bike を利用している人口構成を教えてください。

回答 1 E-bike は比較的年配の方で、しばらく乗っておらず体力に自信のない方が乗る傾向にあります。また、恋人同士で来る場合、男性は普通にロードバイクやスポーツバイクに、女性は E-bike に乗ると、結構一緒に楽しめます。去年、三遠南信で、2 回峠を越える 80km くらいのコースでは、ロードバイクの人は大汗をかいていましたが、私を含め E-bike の人は「まだ紅葉きれい」と言って会話をしながら走れるなど、平均斜度 9% 勾配が 11km くらい続いた道でも普通に走りました。E-bike は、周辺の景色を眺めながら一緒に走っている人たちと休憩しながら、記念撮影もして会話もしながら走れる点では観光向きで、ヨーロッパの山岳地帯では 8~9 割が E-bike です。だから、E-bike を太平洋岸沿いで走るよりも、三遠南信の特に東三河の峠を越えていくところでは非常にいいと思います。現在国道 151 号は交通量がありますが、三遠南信道ができると通過交通が少なくなり、下道を自転車で走りやすくなるのではないかと思います。

現在、もう一つの塩の道で、静岡県の清水の国道 52 号から富士川のほうに上り山梨県へ向けて中央道も使っていくルートがありますが、近々、中部横断自動車道が全線開通すると、かなりの交通量がそちらに流れるので、そうなれば自転車が走りやすくなります。自動車よりは経済効果は少ないし数は少ないですが、自転車を利用する人たちの層が走りやすくなるのなら、呼び込める新しい展開もあり、そこで E-bike という選択肢も必要になります。ただし、箱根越えで来るサイクリストから見ると、峠を楽しみに来ているのに E-bike はないという層もいます。だから、いろんな層があっていいと考えますが、体力やスポーツという形で楽しむよりも、そうではない人たちの層が多分多いと思われ、そういう人たちの分母を広げるには E-bike という選択肢もあると思います。

質問 2 E-bike について、普通の電動アシストバイクと同じですか。

回答 2 E-bike は E スポーツバイクで、日本の場合は法律で時速 24km 以上出るとアシストが利かなくなり、普通のただ重たい自転車になります。一番アシストが利いているのは時速 10km までで、だんだん利かなくなっていくと最後ゼロになります。だから坂道であったり、信号待ちからスタートするときは非常にいいです。一方、25km 以上出ているとスピード落ち、そこでまたアシストが利きますが、以前、北海道の稚内から宗谷岬に行くとき、1 人だけ E-bike の人がいましたが、平らなところはみんな 30km 以上で走っており、E-bike は単に重たい自転車になってしまったということがありました。また、山岳部分に行くとオフロードで楽しみたいというので、E-bike のオフロードバイクにすると、坂道が急なところやがたがたしているところを登っていきます。E-bike は普通のロードバイクタイプよりマウンテンバイクのほうが合っているという人もいますが、日本の場合はまだオフロードで走る環境は少ないのです。しかし、伊

豆ではオフロードにゲストハウスをつくってやっている人たちもいたり、浜松でも天竜の方でオフロードコースづくりを作って、E-bike のマウンテンバイク「E マウンテン」を導入するといっている人もいます。

質問 3 裾野の広いサイクルツーリズムとして、お年寄りやファミリー層など選択肢を広げることが考えられるでしょうか。

回答 3 スポーツバイクで距離を走るのを楽しみという人もいたり、町の中を短い距離でいろいろ回るときに自転車を活用している人もいます。現在、浜松の駅前でやっている「はままつペタル」の半分以上は後者の利用の仕方が多く、ママチャリタイプの自転車と電動アシストの利用が 3 分の 2 くらいです。だから、自転車で 50km も 100km も走るのではなく、大体 2km~3km くらいで、歩きたくないからという人もいたり、最近では免許返納者が自転車で医者へ行ったり周辺に行くための外出の機会として自転車を活用しています。単純に観光だけではなくて地域の人たちの健康や、家の中に籠る人を外に出させるための手法として、電動アシストのニーズがあり、幅広い利用の仕方があると思っており、そういう人たちのニーズに応えるのも必要です。

また災害の話として、浜名湖のサイクリストのネットワークや、レンタサイクル、自転車のショップ、自転車メーカーなどの人・物・場所等の仕組みを災害時に使えないかと考えています。例えば孤立して在宅避難しているお年寄りの自宅へ、安否確認で巡回して見守りしたり、大きな避難所に集められる情報を伝達したり、物資を自転車で届けるようなことです。自転車の後ろにサイクルトレーラーやチャイルドトレーラーがあり、時々子供やペットを載せて走っていますが、災害時にそこに飲み物や食べ物を載せて自転車で回ってあげると災害時に社会貢献する一つの方法になるのではないかと考えています。そこで、その実験を国土交通省に申請したら採択されて、一昨日、市、県、国、観光

協会、NEXCO 中日本を委員に、NPO の立場で私が事務局を担う協議会を立ち上げました。その仕組みは、サイクルツーリズムで培ったノウハウを災害時に使えるという視点で、マウンテンバイクは機動力を発揮するだろうし、E-bike も電池があればスマホの充電に役に立つし、自転車のメーカーも災害に強いパンクしにくいタイヤを出してもらおうなど、ふだん使っているものを災害時に生かせるような仕組みを、物、人、場所を踏まえて検討し、来年実証実験を行う準備を始めています。自転車活用の中に、災害時の自転車の活用を具体的に挙げているところはないので、私たちが先頭に立ってやっています。

質問 4 行政の立ち位置、経済団体の立ち位置、民間の立ち位置で、豊橋をサイクルツーリズムで活性化させていこうと思ったときに必要なことを、それぞれの団体の立場で一つずつアドバイスをいただきたいと思います。

回答 4 まず行政ですが、自転車にとって走りやすい走行環境をつくること、道路空間をつくること、あるいは道路をつくらなくても今ある道を維持していくこと、舗装を塗り替えることを積極的にやっていただくと随分走りやすくなります。最近では矢羽根をやっているところもあると思いますが、それだけではなく、草が生えていて通行に支障がでるようなら、民間や地元の住民と連携して整備する道路の里親制度のような仕組みができれば、歩く人にとってもドライバーにとってもいい話になると思います。また、観光サイドもサイクルツーリズムをまずは学んでいただいて、自分の担当として何ができるか、滞在してもらおう仕掛けをしていかないといけないと思います。浜松では DMO が担い手として動き始めていますが、浜松の DMO は行政、金融機関、大手旅行代理店からの出向で、2 年、3 年すると帰りますからノウハウが残らないです。ぜひとも観光に関しては自転車の関係で得た情報、ノウハウをつなげていくようにしてもらいたいと思います。

民間については、自分の事業所でできること、特にサービス業のホテル、飲食店がサイクリストを受け入れるものを前面に出すことがいいと思います。一番サイクリストにわかりやすいのは、自転車のラックを店の前に置いておくことです。ヘルメットとジャージを着たサイクリストの人たちは、汗もかいた状態で店に入っているのか迷うことがありますので、ラックがあればサイクリストを歓迎していますという証になります。そういうところから始めて、宿泊施設は自転車を部屋まで持ち込んでもいい、さらに観光で走る人たちは、ソフトクリームやおまんじゅうなど、ファストフード的なものがあると喜ばれ、特にそれがインスタ映えするようなものがあると、自転車利用以外の観光客たちも効果があると思います。浜名湖では、三ヶ日でソフトクリームに蜂蜜をその場でかけてくれるところがあり、それ自体を写真で撮っています。自転車の人たちは多少甘いものを欲しがりますので、そういうものは非常に喜ばれるので、これは絶対に欠かせないものと言われています。そのため、そういうお店も商品の工夫をしたり、そういうお店を紹介するため観光団体や商工会議所が情報発信・情報収集をしていくことを続けると、だんだん地域が盛り上がり、今度は豊橋でもサイクリスト歓迎をやってみようと倍々ゲームになってくると思います。

最後に、地域の市民が自転車に対する理解を示してもらいたいと思います。サイクリストの中には、交通ルールを守らない人もいますので、地域の人がサイクリストを少し引いて見てしまうことがあります。そうするとサイクリストは来たくなくなります。しまなみ海道などほかの地域へ行くと、「頑張れー」と言って、農作業やっているおばちゃんが手を振ってくれたりすると、よそから来た人はものすごくうれしいです。だから市民も自転車に乗る人に優しいし、自転車に乗る人たちも交通ルールとか守らないといけないと思います。琵琶湖の人

たちの話しでは、サイクリストは何を心がけているかという、朝散歩しているおじいちゃん、おばあちゃんがいたら「おはようございます」という挨拶をすることで、そうすると住民が「この人たち、ちゃんと挨拶する」と見方が変わります。これは人間としては当たり前の話ですが、そういう小さいことを積み重ねていくことが大事で、ハード面だけでないソフト面の啓発を行政側にもやっていただきたいと思います。

さらに遠州から東三河はものづくり産業ですので、メイドイン東三河、メイドイン遠州の自転車があるといいと思っています。実は琵琶湖ではオリジナルの自転車つくっているのが、静岡県森町のデイトナという企業ですが、そういう地元の自転車があると2台目は地元の自転車を使ってもらえるようになると、自転車産業にも貢献していくと考えています。

質問 5 県境や自治体をまたいでサイクルツーリズムを考えていく場合、協力態勢を組むのが難しいと思いますが、うまくつなげるノウハウを教えてください。

回答 5 富士山では、ぐるり富士山のサイクリングルートがようやく引けましたが、やはり静岡県と山梨県をまたぐこと、さらに風景街道は国土交通省の施策でしたが、山梨県は関東地方整備局、静岡県は中部地方整備局と分かれていて、行政としても自分たちの行政エリア外に事業をなかなか通達できません。さらに自分の自治体のお金を他の自治体に投入して整備すると、これはできないという話になります。そこは民間がバリアを取っ払って、民間同士の交流・連携を盛んにすることによって、それを少し応援しようという形で自治体がついてきます。富士山や琵琶湖などの地域でも、民間、市民団体、自転車の団体がまず手に手をとってやっていくしかないという話をしています。豊橋市のエリアで豊橋市がやるのなら比較的やりやすいですが、東三河全体で豊橋市がやるということも難しく、ましてや長野県、静岡県となると

愛知県であっても手が出せないのが現実です。まず民間が連携して、何かの事業を一つ作り、それが形として見えてこない行政もそれを応援しようということにはなりません。例えば、全部で走って完走賞を交付したり、企業からも少し協賛を出してもらって、完走賞で抽選がもらえるなどを始めてみて、もう少し環境整備したり、情報発信したりしてほしいというのを行政側に要望していく形で、広域行政の中でどうやって組織をつくっていくということにつながると思います。最初は民間が走りますが、自治体、行政、経済界を巻き込んでいかないと大きくなっていきません。しまなみ海道も同様に、愛媛県知事、広島県知事、今治市長、尾道市長、地元の金融機関の頭取等の地域のトップがみんな乗ると、職員も市議員もみんな乗らざるを得ないという形になり、パワーになります。大きいことを継続させるためには、行政がつかないといけませんので、それには地元の自治体の長が理解してもらわないといけません。残念ながら浜松の市長はまだ乗ってませんが、湖西の市長は浜名湖一周走ったりしています。

質問 6 東三河地域としてはサイクルツーリズムの環境としてはすごく恵まれていると思いますので、本日聴講されている人にもぜひ乗っていただきたいと思います。

回答 6 ビギナーやあまり乗らない方が楽しめるルートがあり、そこを紹介したり体験する機会があると、楽しかった、気持ちよかったという体験が自転車に少し興味を持つきっかけになると、私も体験して感じた事です。交通量もあまり激しくなくて、信号も少なく、風景もいいところを、5~10km程度のコースをつくって、いろんな団体の人たちが走ってみる機会があると思います。それを、例えば業界の方々が先導してやっていただいたり、行政や会議所がそれを応援するというスタイルが出ると、参加する側ももう少し増えてくると思いますので、そうすると裾野が広がってくると思っています。