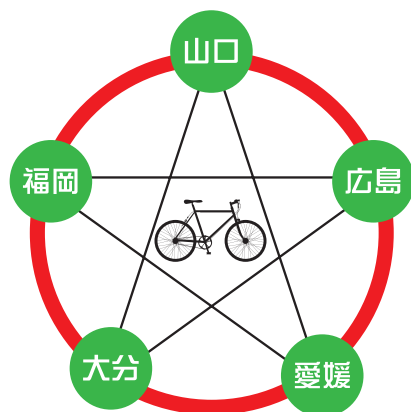




愛媛・広島・山口・福岡・大分 5 県連携

サイクルツーリズム シンポジウム

ファイブペダル

「西瀬戸海道・5つの星の可能性を探る！」

2019.11.29-30



快適・疾走風景街道サイクルルート



日本風景街道 別府湾岸・国東半島海への道 推進協議会

目 次

愛媛・広島・山口・福岡・大分 5 県連携

サイクルツーリズム シンポジウム

ファイブペダル

「西瀬戸海道・5つの星の可能性を探る！」

＜ご挨拶＞

主催者挨拶	日本風景街道 別府湾岸・国東半島海への道推進協議会 会長・・・ 菊口 邦弘
開催地挨拶	国東市長・・・・・・・・・・・・・・・・三河 明史
来賓挨拶	大分県知事・・・・・・・・・・・・・・・・広瀬 勝貞 様
	国土交通省 九州地方整備局 道路部 地域道路調整官・・・・・・・・辻 芳樹 様

●記念講演 「サイクルツーリズム推進に向けた取組」

国土交通省 自転車活用推進本部事務局 次長 大野 昌仁 様

●事例発表 「最近のしまなみ海道サイクル事情」

愛媛県 企画振興部 サイクリング普及調整監 坂本 大蔵 様

●パネルディスカッション 「連携＝5つの星がペダルを踏んでの可能性！」

コーディネーター：菊口 邦弘 アドバイザー：大野 昌仁 様

パネリスト：

愛媛県 企画振興部 サイクリング普及調整監・・・・・・・・坂本 大蔵 様
広島県 商工労働局 参事・・・・・・・・矢野 真治 様
山口県 観光スポーツ文化部スポーツ推進課 主査・・・・・・・・田川 健一 様
福岡県 株式会社 Bike is life 代表取締役・・・・・・・・山田 大五朗 様
大分県 国東半島振興対策協議会 事務局長 <仁王輪道担当・杵築市政策推進課長>・・・・黒田 幸一郎 様
日本風景街道 別府湾岸・国東半島海への道推進協議会 事務局長・・・・・・・・加藤 千明

愛媛・広島・山口・福岡・大分 5 県連携

サイクルツーリズム シンポジウム

「西瀬戸海道・^{ファイブペダル}5つの星の可能性を探る！」

司会 まず初めに、日本風景街道別府湾岸・国東半島海への道推進協議会 会長の菊口が挨拶を申し上げます。会長お願いいたします。なお、菊口会長は、大分銀行代表取締役専務でございます。

菊口会長 それでは、改めまして、皆様こんにちは。

只今、司会の木ノ下さんから御紹介がありました菊口でございます。今回は、西瀬戸の地域がサイクルツーリズムで



どうつながることが出来るのかをテーマに、シンポジウムを開催いたします。今日は、遠方から行政関係の方、サイクリングに携わっていらっしゃる方といった多くの方が御参加をいただきまして、まずもって御礼を申し上げたいと思います。どうもありがとうございます。

まずは、本シンポジウムに至る経緯を、少しお話をさせていただきたいと思います。

国交省様から日本風景街道の認定をいただいた143ルートの中の1つが、我々のルートである別府湾岸・国東半島海への道で、このルートを推進協議会の会長を私が承っているわけです。また、この海への道の生みの親の組織でありますNPO法人大分ウォーターフロント研究会の会長も、私が務めさせていただいております。ウォーターフロント研究会は、1990年にスタート致しまして、来年で30周年になります。

別府湾岸という魅力ある地域を大分らしく、どのように展開していったら良いのかということで、諸先輩方がずっと取り組んできた活動でございます。

そのような中で、2015年に25周年の記念の交流会をいたしました。この研究会の大きなイベントとしては、年に2回。総会と、もう一つは関係自治体、もちろん国交省様にも御参加をいただいて、官民交流会議を開催しています。この25周年に関係市町的首長の皆さまの御参加をいただき、テーマは「地方創生と連携」ということでした。お話を皆さんからいただいたのですが、今日ご参加の国東の三河市長様から自治体連携で「サイクル連携はできないか」という御提案をいただきました。それを研究会で受けとめて、翌年の2016年に先進地である台湾を視察にいこうということになりました。台湾は、レンタサイクルも含め、サイクリングが日常的に市民の身近なものになっているということを、我々もこの目で見て来ました。その後、2018年には、愛媛に視察に参りまして、GNNの世界7大ルートに選ばれた「しまなみ海道」を視察し、自転車新文化の政策を積極的に展開されている愛媛県の中村知事さまにも、お会いしお話を伺いました。のように少しずつではありますが、研究会としてはサイクルへの認識を高めています。

一方、日本風景街道別府湾岸・国東半島海への道は、5市1町で構成をしていますが、各自治体さんに定期的に御参加をいただき、サイクリングでつながる形をつくっていかうと議論を

進め、各自治体さんから負担金をいただいて、海への道にサイクルツーリズム観光連携部会を昨年新設したという経緯がございます。

中村知事さまにもお話をしましたが、「九州と本州と四国がサイクリングでつながるといいよね」という西瀬戸連携の夢をずっと温めておりました。そんな流れの中、今回御無理を申し上げ、こういった形で「連携の可能性を探るシンポジウム」を開催した次第です。ある意味キックオフですけれども、これを是非やらせていただきたいということで、私から申し上げました。

本日は国交省本局から、まさに自転車活用の政策をリードしていただいている事務局の大野事務局次長様も、お見え下さっています。後で記念講演をお願いし、貴重なお話を頂くことになっております。また、愛媛県の坂本様からは「しまなみの現状」をテーマにお話をいただく予定をしております。

いずれにしても、地方は人口減少であったり、高齢化であったり、いろいろな構造的な問題にさらされています。しかし、それを言っているだけでは何もならない。やはりそれぞれの地域が持っているポテンシャルをどうつなげていくか。あるいは、それを外部へのメッセージにし、たくさんの方にお見えいただけるような環境づくりがどうできるのかというようなことも含めて、このシンポジウムを契機に、皆さまの御協力をいただいて進めていければと、考えております。

また、今日のシンポジウムに御興味いただいて、たくさんの方がご参加をいただいています。皆様方の御意見を、パネルディスカッションの中で、ぜひ伺いたいなと思っております。最後までよろしくお願ひしたいと思います。本日はありがとうございます。

(拍手)

司会 菊口会長ありがとうございました。

続きまして、開催地の国東市三河明史市長に御挨拶を頂戴いたします。

三河市長 皆様、改めましてこんにちは。ただいま御紹介いただきました、当地国東市の市長の三河でございます。

昨日は冷たい雨だったんですけども、今日のはうってかわって爽やかな日になりました。明日はまたエクスカッションがあるということで、よい天気になればと祈っております。

愛媛県、広島県、山口県、福岡県、そして大分県の5県が連携するサイクルツーリズムシンポジウムの開催に当たりまして、一言御挨拶を申し上げたいと思います。

本日は、国土交通省の皆様を始め、愛媛・広



島・山口・福岡・大分の各自治体や各種団体の多くの皆様に御来場いただき、心から歓迎を申し上げますとともに、このシンポジウムを国東市において、開催できますことを大変

光栄に存じます。これも一重に日本風景街道別府湾岸・国東半島海への道推進協議会の役員並びに、関係者の皆様の御尽力のたまものと心から感謝申し上げます。

さて、平成29年の自転車推進部門の施行や、昨年の自転車活用推進計画の閣議決定を受けまして、今後は各自治体において計画の設定や自転車活用の取り組みが一層促進されるものと考えております。このような中、本日は国土交通省の自転車活動推進本部より、事務局次長の大野昌仁様にサイクルツーリズム推進に向けた記念の御講演をいただき、その後に我々ディスカッションのアドバイザーもお務めいただくと

伺っております。西瀬戸連携の実現に向けまして、会場の皆様と一緒に有意義な時間を過ごせることを大いに期待しているところでございます。

また現在、国東市は自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村の会議に加盟しまして、今月まで私は全国市区町村の会議の理事を務めさせていただいております。健康増進のみならず、観光振興にもつながる自転車の活用につきまして、今後も確実に皆さんと連携しながら、地域の振興、文化交流の発展に努めてまいりたいと存じますので、今後とも皆様方の御支援と御協力をよろしくお願い申し上げます。

結びに、このシンポジウムの御盛会と本日御来場の皆様方の活躍を御祈念申し上げまして、地元開催地を代表しての挨拶といたします。本日はまことにありがとうございます。最後までどうぞよろしくお願い申し上げます。

(拍手)

司会 三河市長、ありがとうございました。続きまして、御来賓の大分県知事広瀬勝貞様に御挨拶を頂戴いたします。

なお、本日は公務の都合上、メッセージの代読となります。

藤内氏（代読） 本日は、5県連携サイクルツーリズムのシンポジウムの開催にあたりまして、一言御挨拶いただきたいと思います。

きょうは、広瀬知事が本来でありますと御挨拶に来るところでしたが、ほかの用務のためにはいけませんでした。メッセージを預かってまいりましたので、代読させていただきます。



きます。

「西瀬戸街道^{ファイブペダル}5つの星の可能性を探るサイクリングツーリズムシンポジウム」が県内外から多くのお客様をお迎えし、盛大に開催されますことを心からお喜び申し上げます。また、このシンポジウムの開催にあたり、御尽力いただきました皆様方に改めて敬意を表します。

本県では、平成29年自転車活用推進法の施行を受け、現在大分県版の自転車活用推進計画の策定を進めております。その中で、日本一の源泉数と湧出量を誇る温泉を始め、豊富な観光資源と多様なサイクリングルートをも有する本県の特徴を生かし、サイクリストフレンドリーなおんせん県おおいたの実現を目指すこととしております。

このため日本風景街道別府湾岸・国東半島海への道推進協議会など、県内関係者の方々と連携し、サイクリストの受け入れ環境の整備や、サイクリングルート沿線の魅力づくりなどに取り組んでいるところです。

また、先般のラグビーワールドカップで多くの海外観戦客をお迎えしましたが、地域をめぐりながら沿線の魅力をゆっくり楽しめるサイクリングは、今後のインバウンドの拡大にも有効なコンテンツとなり得ます。東京オリンピック・パラリンピックも来年に迫り、九州地方自治会でも昨年から広域周遊する海外サイクリストを視野に入れた九州1周ルートの検討に着手しています。

こうした中、本日のシンポジウムを始め、別府湾岸国東半島サイクルルートの設定など、本県の活発な取り組みを県も連携し支援してまいります。

皆様方に置かれましては、今後とも双方の連携を一層強めていただきますようお願いするとともに、本シンポジウムの御盛会と皆様方の御健勝、御活躍を祈念申し上げ、御祝いの言葉と

いたします。

令和元年11月29日 大分県知事広瀬勝貞
代読土木建築部道路建設課、藤内でした。本日は
おめでとうございます。ありがとうございました。

(拍手)

司会 藤内様ありがとうございました。続きま
して、国土交通省九州地方整備局道路部地域移
行部調整官、辻芳樹様に御挨拶を頂戴いたしま
す。

辻氏 皆様こんにちは。ただいま御紹介いた
だきました国土交通省九州地方整備局、こちらの
ほうで自転車の推進を
担当しております辻と
申します。



本日のサイクルツー
リズムシンポジウムの
開催にあたり、一言御
挨拶申し上げます。

本シンポジウムの主体
でございます日本風景街道「別府湾岸・国東半
島海への道」推進協議会におかれましては、先
ほど御紹介がございましたとおり、2013年
に風景街道として登録されまして、訪れた人を
懇ろにもてなすということをモットーに原風景
の質向上や地域活性化、観光振興のために、こ
れまでもさまざまな活動をされております。

九州には、日本風景街道というものが15
ルートございます。その中でもこの「別府湾岸・
国東半島海への道」につきましては、パートナ
シップと一体となりまして、継続的な活動、ユニ
ークなことがいろいろ行われているというふう
に聞いてございます。この場を借りまして、
敬意を表しまして感謝申し上げます。

さて、平成29年5月に「自転車活用推進法」

が施行されまして、翌年6月には「自転車活用
推進計画」が閣議決定されております。この計
画には「サイクルツーリズムの推進による観光
立国の実現」ということがうたわれておりまし
て、官民が連携してハード、ソフトが一体とな
ったサイクルツーリズムを推進するということ
が、その目標の一つとして掲げられているところ
でございます。

このように国の重要施策の一つにも位置づけ
られております、このサイクルツーリズムは、
全国各地で盛り上がりを見せているところでござ
います。

このような背景から、本日シンポジウムがござ
います九州・中国・四国地域がまたがりまし
て、西瀬戸地域でサイクルツーリズムがこれか
ら始まるということで、広域的に地域が連携し、
地域活性化、観光振興が図られることを期待し
ております。

今回のシンポジウムが一つの契機となりまし
て、ぜひ広域的な連携を図っていただき、サイ
クルツーリズムを推進し、観光立国の実現に寄
与していただければと思っております。

終わりになりますが、西瀬戸地域のサイクル
ツーリズムの今後の発展、本日お集まりの皆様
方の御健勝・御活躍を祈念いたしまして、私の
挨拶とさせていただきます。本日は、まことに
おめでとうございます。

(拍手)

司会 辻様、ありがとうございました。また、
会場に大分県議会議員、木付親次様がお越しに
なっておりますのでご紹介いたします。

木付親次氏 今日は、おめでとうございます。
よろしくお願いいたします。

司会 ありがとうございます。また、ビデオレ

ター、祝電が届いておりますので、御披露させていただきます。

まず、祝電を2通御披露させていただきます。

このたびは、サイクルツーリズムシンポジウムが「西瀬戸街道^{ファイブペダル}5つの星の可能性を探る」のテーマのもと、盛大に開催されますことを、心より御祝い申し上げます。本日の開催に対し、御尽力されました全ての関係者の皆様に敬意を表し、あわせて私も自転車活用推進議員連盟事務局長として尽力させていただく所存でございます。

このシンポジウムを契機に西瀬戸地域の連携がより深まることを期待しますとともに、日本風景街道別府湾岸・国東半島海への道推進協議会の今後のますますの御発展と本日の参集の皆様とのさらなる御健勝と活躍を祈念し、御祝いの言葉といたします。

令和元年11月29日 衆議院議員、穴見陽一

司会 穴見様ありがとうございます。

続きまして、大分市長さまから祝電が届いております。代読いたします。

サイクルツーリズムシンポジウムが盛大に開催されますことを、心からお喜び申し上げます。西瀬戸エリアにおけるサイクル連携の強化に向けた大きな契機となりますことを御祈念申し上げます。大分市長 佐藤樹一郎

以下、別府市長、日出町長、杵築市長、国東市長、豊後高田市長様より御祝電をいただきました。

司会 最後に、衆議院議員岩屋先生からのビデオメッセージです。ご覧ください。

岩屋氏（ビデオメッセージ）

皆さんこんにちは。衆議院議員の岩屋毅でござ

います。

今日は、愛媛・山口・広島・福岡・大分、5県の関係省の皆さんがおそろいで自転車によるツーリズムの未来を探るシンポジウムが、ここ国東市において開催されますことを心からお喜びを申し上げたいと思います。

私は、現在超党派の自転車活用推進議員連盟のプロジェクトチームの座長を務めさせていただいております。また、私自身もほぼ毎日のように自転車ライフを楽しんでおり、サイクリストの端くれでもございます。

皆さんも御承知のように、この超党派の議員連盟が中心となりまして、一昨年の国会で自転車活用推進法という基本法を成立させました。自転車というのは、言うまでもなく、まず環境に優しい、それから健康増進にも役立つ、交通混雑の緩和にもつながる、さらには観光振興につながっていくという乗り物でございます。

これから成立した基本法に基づいて、国・県・各市町村・民間団体・国民の皆さん、さまざまなレベルで自転車活用のための取り組みがスタートしてまいります。そういう意味で、本日のシンポジウムはまさに時に時宜を得たものだと思います。御参加の皆さんに心から敬意を表する次第でございます。

言うまでもなく、皆さんそれぞれの県においても、あるいはここ大分県においても、この国東においても、すばらしいサイクリングロードが既に存在しています。これらを有機的に結びつけるためのアイデアを本日のシンポジウムで大いに交わしていただいて、大きな成果が上がることを心から期待をしているところでございます。

皆様の今後、自転車活用へ向けてのますますの御健勝と御活躍、そして本日のシンポジウムの成功を心からお祈りを申し上げて御挨拶にさせていただきます。

本日はまことにありがとうございました。

司会 以上でございます。御挨拶を頂戴した皆様、誠にありがとうございました。

それでは、本編に進みたいと思います。プログラムに沿って、これより記念講演に移りたい

と思います。

それでは国土交通省よりお越しいただきました、自転車活用推進本部事務局次長・大野昌仁様より、サイクルツーリズム推進に向けた取り組みのテーマでお話いただきます。大野様よろしく願いいたします。

●記念講演

「サイクルツーリズム推進に向けた取組」

国土交通省 自転車活用推進本部事務局 次長 大野 昌仁

大野 昌仁氏（以下、大野氏）

ただいま紹介いただきました国土交通省の自転車活用推進本部事務局次長を務めております大野と申します。よろしくお願いいたします。

きょうは、サイクルツーリズム推進に向けた取り組みということで、国のいま進めている現状と、またいろんなサイクルツーリズムがあるということで、いろんなヒントを、またいろんな事例を共有させていただけたらと思います。

最初に自分のことを紹介させていただきますと、私の生まれは愛媛県でして、今日の5県のうちの一つでございます。中学校ぐらいから自転車に乗っています。大学に入って、自転車部に所属しました。若いころは全国を自転車で走り回った経験があります。沖縄以外は全部走りました。大分も走ったんですけれども、この国東半島1周というのは、山を越えて南のほうに抜けていったということで、北側は通っていません。大分は祖母山とかあっちのほうに行って、下のほうに下りる。主に山のほうをずっと走っていた経験があります。そういったことの

経歴が考慮されてかどうか分かりませんが、先ほど岩屋先生から紹介がありました、自転車活用推進法が2年半ぐらい前に施行されたときに、この本部の事務局次長を拝命しまして、それから2年半ずっと、政府の自転車の取りまとめとして本部で働いております。

そういった中で、少しいろんな政策活用のお話をさせていただこうと思います。

きょうは幾つか、サイクルツーリズムだけ話すというのもあるのですが、最初は自転車の現状課題等をお話しながらサイクルツーリズムについても考えていきたいと思っています。

まず最初に自転車をめぐる現状と課題ということで、幾つかお話をさせていただきたいと思います。まず自転車が日本にどのくらいあるかというと、これは自動車と違って、登録制度があるわけじゃないので、誰が数えているかという



ことにもなるんですけど、推測も混じったものになるんですけど。かつて自転車は、自動車より多かったんですね。自動車がどんどんどんどん増えて、いずれも頭打ちをしています。自転車もそうですけれど。大体、統計的に10年過ぎたころに逆転されまして、そういつても大体似たような数字になるんですね。7、8千万台あるということで、これが世界的にどうかというと、1位は中国ですね。中国は桁違いの数で、4億近い数字。かつて、20年ぐらいいまででしょうか、20年ぐらいい前に中国に行ったときに、中国がものすごく発展していました。町の中は自転車だらけの状況でしたので。それは今でも変わらないです。自動車が増えたといっても桁違いです。2番目は実はアメリカなんですね。アメリカのいろんなハリウッド映画等を見ても、町の中で子供が移動するのは大体自転車ですね。古い映画からですよ。アメリカはもうモータリゼーションが起きる前、1900年ぐらいいから既に自動車の世界になりつつあったわけです。それ以前は、通勤等、何で行っていたかということと自転車です。自転車王国です。それが大体1億2千万ぐらいい。3位がドイツです。ドイツも自転車なんですね。大体ヨーロッパの人口当たりでみるとわかるんですけども。いわゆる自転車先進国と言われていたオランダ・ドイツ・デンマーク、かなりヨーロッパの北の国々が多いんですけども、これは地形的にも、ものすごく平坦な地域なんですね。そういう地域で気候もいいと、安定しているということで、自転車がかなり中心になっていた。日本は4位です。それ以降の5位とかを台数的に見ると、この4カ国が多いということが一目瞭然でわかるんですね。オランダあたりは、一人当たりにすると1台以上。ですから一人2台持ちとか、大体オランダあたりは通勤、通学は当たり前のように自転車に乗っていたり

する。プライベートで遊びに使う自転車は別に用意して持っているということですね。日本は、そこまでいかないですけども、人口的に見ると二人に一人ぐらいい。これが、日本の世界的な位置づけであると思います。

大体どのくらい自転車が交通の中に位置づけがあるかということですが、大体1割ぐらいい。13%です。人が移動するのに、どういう交通手段を使って移動しているか。いわゆる自転車先進国と言われているオランダ・デンマーク、これが大体27%、全体的に20%超えだと。日本は、それでも13%ということで3位なんですね。実はものすごく自転車を使われている国だというのがわかります。

以下は、使い方を見れば、台数が多かったドイツであるとか、そういうところ。アメリカは車社会ですから、まず当然そうなるんですけど。かなり使われている。

さらに増やしていこうということは、つまりドイツとかデンマークに近づけていこうということを意味しています。これが難しいんじゃないかということなんですけれど、そのヒントとなるのが、都市別の利用状況を見てもらえれば。これは通勤、通学目的。都市別はですよ、この区分けしかないんですけど大体関連しています。余り変わらないです。それを見ても大阪28%、オランダを超えていますよね。大阪、町中にいてもわかりますけれども、間違いなく王国ですよ。自転車が縦横無尽に走り回っています。大阪というのは、実は都市的に見ると世界に冠たる自転車王国なんですね。2番目は松山21%。私のふるさとでもありますけれども、相当乗っています。岡山、こういう地域、20%越えをした地域。それに比べて沖縄とか横浜、神戸、横浜神戸というのは坂が多いので、自転車ではものすごく不利な都市だというのがわかるんですけど。沖縄はそれに加えて暑さ

とかそういうものも影響しています。ただ、いづれにしてもそうではないけれども低い地域というのがあるわけですね。これをどんどん底上げしていけば、必ず日本全体は上がるであろうということ。これは、私はあり得るというふうに思っています。

その一つの狙いというのは、日本も自動車が普及して、特に地方では自動車の移動というのが発達していったんですけれど、自動車の移動の約4割は5キロ以内。ほとんどが一人で移動しているんですね。自転車も大体、5キロ未満の移動がほとんどなので、その使われ方というのはかなりダブるものがあって、地方に行きますと、近所のコンビニに買物に行くのもスーパーに行くのも、近くても車で移動するというようなことも多い状況です。そういう個人乗りで近場で乗るというのは、自動車へ転換する可能性があるというふうに思っています。

あとこれまで政府が行ってきた取り組みというのが、一番多いのは、メインは事故対策です。かつては自転車で2,000人を超える人が亡くなったと。その事故は、交通事故が全体に増え続けて。2万台に近づいていく時期もあったんですけれど。それからどんどんどんどん減っていった。自転車についてみれば、どういう事故対策になるかと言いますと、歩道をつくって、歩道の上に自転車を上げていくという政策を取ってみたり、その結果、どんどんどんどん減っています。今は、自転車に乗っているの死亡事故というのは500人を切っている状況になっています。それは全体的にも車を含めても、3,000人台になってきているということです。

ただ、問題はやはり自転車を歩道に上げるということを中心にやってきたために、自転車と歩行者の事故を見ますと、全体的な事故というのは、この4年間でも5割減っています。だけど

自転車対歩行者の事故というのは、1割しか減ってない。これは自転車全体の事故になります。今は、これをどうするのかということが、非常に問題になっているということです。

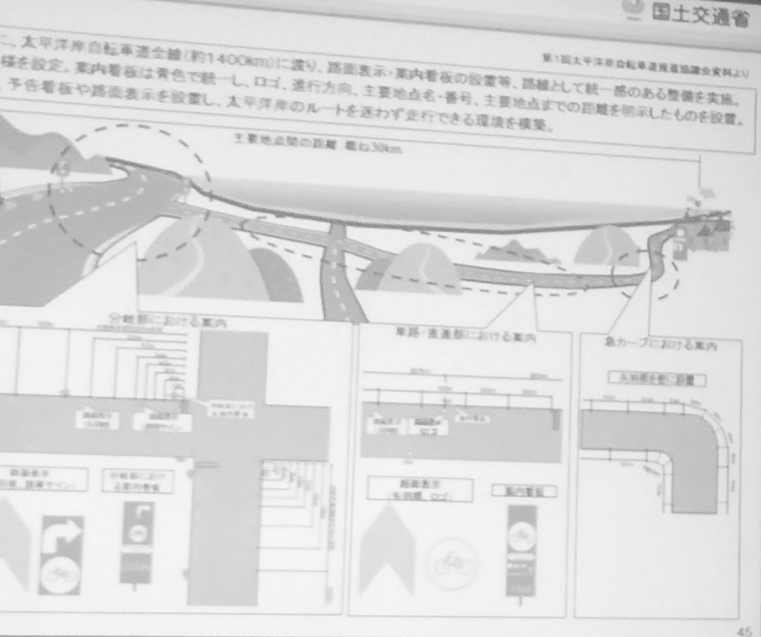
それで何をやっているかという、またどんどん歩道から自転車を、歩行者と自転車を今度は分離していこうということで、一つやっているのは、自転車道の整備。あと路面に矢羽根とって、車道を走らせるときに、そこを自転車が通るんだということをドライバーに気づかせるということを表示を進めているということです。

それで、ネットワーク計画ということを実際に進めておりまして、今170ぐらいの自治体で策定が進んでおります。整備の延長も大体2,000キロぐらい進んでいったというような状況です。まだこれも始まったばかりですので、事故対策、歩道を自転車が通るということを、もう私が10歳ぐらいのときにありました。もう40年ぐらいは、ずっとそういう指導をやっているんですね。私が中学校のときに自転車通学をしていたんですけれど。自転車で通学して、車道を車と同じスピードでぶっ飛ばしていたら、パトカーが後ろから来て、「その自転車、歩道に上がりなさい」という指導をパトカーから受けていたんですね。そういう教育をずっと今の大人たちは受けていたので、大人にいきなり車道におりると言っても多分無理だと思います。この歩行者と自転車を分離する動きというのは、おそらく今の子供たちがそういう教育を受けて、大人になるぐらいまで経たないと、これというのは徹底しないというのは感じたりしますが、やらないと、この問題は解決しないので、ハードの整備とあわせて取り組みは進めていきたいと思っています。

あとこれまでの自転車政策は、事故対策ともう一つの大きな柱というのは、放置自転車対策

「最近のしまなみ海道サイクリズムシンポジウム」

道の路面表示・案内看板



です。駅前にあふれかえった自転車をどうするかというのが課題だと思います。これは駐輪場の整備ですね。駅周辺に駐輪場をどんどんどんどん作っていきまして、ものすごい台数です。今も駅周辺にある駐輪場というのは、500万台に近づく台数の駐輪場があります。そのおかげで、放置自転車、一日あたりに駅周辺にあふれかえていた自転車というのが100万台あったわけですね。それがどんどんどんどん減って、今は6万台まで減っています。実際にこの自転車の負の側面というのは、ほぼ解消されてきたということです。あわせて放置自転車対策というのは、たとえば私が今まで東京に住んでいたときに、一番自転車で気にするのは駅に行ったときに、そこで駐輪場があいてるかどうかなんてですね。駐輪場が整備されることによって、駅に自転車で行くのはほとんどストレスがなくなったんですね。行けば必ずある。これは大きな自転車の利用の変化をもた

らすということになっています。

あともう一つ、自転車について大きな変化となっているのは、自転車のいろんな車種別で見ると、今何が増えているかというと、スポーツ車が増えていますね。ロードバイクの物、そういうところも含めてものすごい勢いで増えています。あと、電動アシスト車が増えています。そういった多様性というのは、何で利用するかというのがあらわれていて、運動不足だとか、エコを考えてとか、ストレス解消とか、自転車にただ単に乗る道具としてではなく、いろんな目的によってそれと自転車の電動アシスト車の存在というのが大きな変化をもたらしつつあると。

電動アシスト車の位置づけを別の側面から見ると、日本の中で売られている自転車の台数、かつては1,000万台以上売っていたんですが、今は大体700万台ぐらいです。年間日本の中で売られている。その内、日本国内で生産される

自転車というのは、どんどん減っている。これは、2005年からちょっとだけ別れますけれど、スキルが全然違います。もともと日本国内で売っていた自転車は、ほぼ全てが国産車だった時代もあるんですね。それが関税を見直した結果、どんどん急激にほかのあらゆる製造業に共通する部分でもあるんですけど、落ちてきて、今ここに落ちついているんです。最近では、割合増えてきているんです。10%ぐらい増えてきました。その上昇の理由になったのが、電動アシスト車ですね。それがどんどんどんどん台数が増えていってると。今は、国内で生産されている自転車の半分は電動アシスト車なんです。電動アシスト車がどんどん増えてまして、その増え方というのは、東京であれば、大都市ではものすごく顕著です。都心を走っている自転車は、ものすごくこんなレベルじゃなくて、ものすごい割合が電動アシストになりつつある。

それによって何が起きたか。先ほど都市部で自転車がいろいろな使われる割合が都市によって差があるという中で、坂が多い都市というのは、ものすごく自転車にとって不利だったわけですけど。この電動アシスト車が普及することによって、そういった坂が多い、東京もその都市の代表なんですけれど。そういう都市で電動アシスト車が増えることによって、実は自転車を利用する人が増えてきています。3人乗りも認められていますので、子育てする人たちにとっては必須のアイテムになってきていると。社会的に大きな変化を持った。またe-BIKEと呼ばれているようなスポーツタイプで電動アシストを利用した、これがいろんな地方にも徐々に普及してきてまして、それがどういうふうになるかという、山岳部で山のように坂、気軽に観光では周れないんですね。自転車では。それは鍛えたらできますけれど。そういうとこ

ろでも自転車で楽に観光ができるようになるということを意味しています。

そういった自転車の変革期というのが、これからの地方のサイクルツーリズムに大きく影響を与えてきているということです。

またシェアサイクルの状況ですけれども、どんどん増えていっているという状況です。そういった中で、自転車活用推進法という法律が議員立法で前回、先ほどビデオレターで挨拶されていた岩屋先生、それから先ほど紹介のありました穴見先生もそうなんですけれども、自転車活動推進議員連盟という超党派の議員連盟がありまして、お二方とも役員で、中心人物なんです。ですから大分というのは、政治的には、私もがが一番御指導を受けている先生がかなり多いところなんですけれども。そういった先生方が中心になって議員立法でできた法案ですが、中身はそんなに細かな規定はないんです。目的は自転車の活用を総合的、計画的に進めようということ。総合的というのは、何だと。計画的というのは何だと。計画的というのは、ものすごくわかりやすく、自転車環境推進計画、自転車に関する計画というのは、今までなかったんですね、制度が。それをちゃんと計画をもって、きちんと自転車の活用を進めて行こうよという。総合的というのは、今までは例えば警察であれば、交通安全。内閣府もそうです。環境省は温暖化にあわせて、自転車の普及促進を図ろうと。経産省は安全な自転車の製造にかかわっているとかなですね。国交省も観光イメージであるとか、自転車の通行の関係であるとか、いろんな役所がそれぞれの役割を果たした。それを一体的、総合的にやろうよと。縦割りを排して自転車に取り組むという体制をつくったんだと。

それでつくった自転車活用推進計画というものが2020年までで、目標と施策と措置という

ものを追いつけている。四つの目標を設定して、そのうちの一つの目標がサイクルツーリズムの推進ということです。ただこれは膨大な多岐にわたるものですので、都市内であればスポーツ、健康、あと安全安心、ものすごく多岐に渡ります。

国が計画をつくって、大事なものは、このまま地方公共団体、実際に計画をつくっていきます。ここで作られているのが、今年の前半までにつくった自治体ですけれども。大分も先ほど今つくっているということですが、都道府県は、大体今年度中にはでき上がってきます。あと市町村もちろほらできてきていますけれど、今考えている自治体が策定を進めているという状況になります。

これからサイクルツーリズムですね、推進の考え方について、いろいろ共有させていただきたいと思います。

日本の観光で課題になっているというのは、何なのかというとゴールデンルート、今はだいぶそれが崩れ始めたんですけど、やっぱり外

国から来る観光客はゴールデンルートにもものすごく集中している。それをほかの地域にもいきわたらせていこうということ。これは観光なんかの課題と思っております。そのツールとして活用できるのが自転車。自転車は何が違うのと。観光は歩いてでもできるんです。自動車でもできるわけです。公共交通を使ってもできるんです。スケールが違うんですね。味わえる爽快感、そういったものを感じられる。周遊の範囲、見方に変化するということがかなりほかのものとは違った観光を提供できるということがこの自転車の特徴です。

さらにいろんな観光もいろんな取り組みがあるんです。そこに何が違うかというと既存の資源が活用できる。あと民間と連携して比較的、小規模な整備で環境が確保できるんですね。大きな費用がかからないです。それで考えるといろんな地域で、短期間に取り組むことができる。

自転車は楽器みたいなもので、まあ難しい楽器はものすごいスキルが必要ですが、簡単



な楽器はそうではないですよ。言語や文化は壁がない。ヨーロッパの人が来ても、どこの人か来ても自転車に乗ることさえすれば、そこで観光ツールとして成立するということです。

それがゆえに、いろんな魅力を高めるということで、外国人観光客を来訪することを促進できる可能性が高い。さらに書いてはないですけども、もう既に世界的に観光ツールとして確立しているということがあります。日本よりもほかの地域で、自転車をつくったサイクルツーリズムというのが盛んだということですね。ですから、そういった文化というのが日本に根づいていけば、海外のもう既にそういったものが発達している国々から、日本に来る可能性が非常に高いということです。

政府が進めようとしているサイクルツーリズムの推進の考え方について、お話をさせていただきたいと思います。

一つが、四つの観点が私は重要ではないかなと思っています。これは地域によって、かなり考え方が異なりますし、人によってかなり違う部分もあるかもしれないですけど、国が進めようとしたこの四つの観点。一つが走行環境の確保です。走る環境ですね。二つ目が拠点・受け入れ環境を確保する場所、三つ目が魅力をつくるということ。これが一番ベースになる環境ですけど。さらに一番重要なのが情報発信ですね。ものすごく重要で、地域で幾らいい取り組みをしても、いい宝を磨き上げていても、知らなければ誰も来ないですね。わからないです。本当にわからないですね。もうこれで損しているという地域が本当に多いです。この四つの観点が重要だということは、頭に入れて、いろんな取り組みを紹介していきたいと思います。いろんな地域、いろんな取り組みがあるかと思います。四つの取り組みをやって、全て網羅しているところは、なかなか少ないですね。

どこかが抜けている。でもその観点を意識して、その地域の取り組みを見つめ直せば、その地域の何が弱点なのか、何が不足しているんだろうということを気づくきっかけにはなると思っています。これは先ほどの、自転車でまとめますと受け入れ環境、拠点がスポーツの拠点、持ち込み環境、あと走行環境ですね。走行する空間、案内表示とかですか、魅力づくり。そして情報発信ですね。その三点からお話ししていきますと、例えば、受け入れ環境の確保。自転車を持ち込む環境というのが重要ですよ。外から自転車にその地域で乗るためには、自転車がないとだめなんです。じゃあ自転車に乗る人はその自転車をどこから持ってきているか。よそから自分の自転車を持ってくるか、そこにある自転車を借りるしかないんですね。持ち込む環境、これがものすごく重要です。その地域でいえば、どこから入ってくるか。それを意識することが重要で。例えば、この地域だったらこうなるんだ。J Rの駅に。どこから来るのか。それを明確にしていくということですね。島であればフェリー乗り場、空港であれば空港にと、どういった設備を整えていくか。これがものすごく重要です。新幹線の駅の場合もあります。

次に休憩するスポット。受け入れ環境としてですね。これはいろんなところ、民間施設をそのまま協力が得られれば、あっという間にできる話なんです。例えばコンビニであるとか、普通のスーパーもそうです。喫茶店がなっているような地域もあります。そういったところが指定を受けて、一定のサービスをサイクリストに提供する準備がある。これは多ければ多いほどいいですね。安心して走れます。ものによっては、道の駅とかはあっという間にやりやすいです。例えば空気入れがあるとか、トイレが利用できるとか、水が確保できるとか、自販機があるとか。そういったものを。大きい物になる

とレンタサイクルとか着がえるスペース、そういったものまで備えてあります。

あとは商業施設、レストラン、ショップ等を備えて、拠点というのが非常に増えつつある。あと走行環境ですね。走行環境の整備というのがなぜ必要かと。またその前提が何なのかと言いますと、まずルートが決まっていなきゃいけないということですね。このルートを、この地域は外から入ってくるサイクリングのルートにするんだという、そこの空間の安全対策をきちんとやらないといけないということです。迷わないようにする。それと安全なルートに仕上げる、それが必要になります。それは徐々にグレードアップすればいい話しであって、いきなり完成形じゃなくてもいいわけです。ですから、ものによっては、車と一緒に走るようなところでも矢羽根で処理をしたりですね、専用道になっているようなところもあります。そういった元々ある自転車道みたいなところを踏み込みながら整備をするということもあり得る。

次に重要なのは、路面標示、案内看板ですね。誘導しなければならない。迷わないようにしなければならない。その前提に必要なのは、当然そうすると紙のマップと現地の総合空間と案内するシステムが連動してないといけないということがわかると思います。この三つが連動していて初めて、そこにルートが成立するので。地域によっては、「マップをつくりました」といって、このサイクリングルートでマップを配布しますといって、現地に行くとも何もないというところが多いですけど。自転車乗りは、地図を見ながら、昔はハンドルの間に地図をはさんで見ながららめっこで走るとかいうのが、今は地図を見ながら走ることはできません。無理ですね。そうするとマップというのは、事前に見るしかないんですね。現地で必要なのは表示、きちんとした表示をつくるということ。安全で

迷わないようにするという。これはものすごく重要です。ですから、前提はルートがきちっと決まっていると。案内板もそうですね。統一された案内板も見やすいところにあるのかどうか。

次に重要なのは、地域の魅力で、今までのマップがあってルートが決まって、案内が現地に走るところは用意しても、魅力がなければ誰も来ないと。魅力があったほうが来る。それについては、どの地域でもここは人が肝心になります。誰がこれをうたっていくのか。そういった情報発信も含めて、魅力の発掘、それを自転車に結びつけていくという取り組みがルートの価値を高めるということにつながっていきます。

あとは、ユーザーに対しての情報発信ですね。ユーザーとの連携で魅力をつくっていくということもあります。あとは、重要なのは組織・体制づくりですね。いろんな人が、行政だけじゃないです、これは。ですから行政といろんな関係者が加わった組織、また協議会のほうがすぐできるんですが、そういった組織をつくってくださいね、ということをおっしゃっています。これが一番機能しているところが、一番磨きやすいですね。関係者とやるということ。

広域連携をはかる。いろんなところと地域と連携している。あとマップに色々な情報がある。これは当たり前の話ですよ。いろんな情報を一元的に、組織で中心になって発信している。あとは、SNSや動画を活用して情報発信していく。情報発信は本当に大事です。そういったことをずっとやっていくという取り組み。これをいろいろ進めようとしてやっているのがモデルルートの取り組みでして、そういった協会をつくり、いろんな取り組みをやるということを全国各地で進めていると。西高東低なんですね。見てもらえるとわかります。西は九州は結構熱心なところ。その他の地域も魅力はあるんです

が。あ、北海道は熱心ですね。東北とかは自転車乗りの魅力がものすごく満載の地域なんですけれども、実は遅れていると。そういった取り組みを進める中で、モデルルートで一番でかいのが太平洋岸自転車道です。構想で50年近い構想ですけども、まだ完成していません。今、全力で県だけで6県、1,400キロですね。こういった案内表示に矢羽根をつくり続けて、来年までに完成します。本気でやればできるんだという。あとは、ナショナルサイクルルート、これはヨーロッパでも似たような制度でありますし、この間、制度を作りました。これは国が指定をする制度でございしますが、要件が決まっております。この要件がいろんな人の思いが詰まっている要件なんです。ホームページにも出ていますので、見ていただきたいのですが、延長100キロを超える。表示であるとか、そういうゲートウェイ、これは入り口の、あとは休憩室。こういったものをやる制度というものを作って、3ルートを指定します。一番大事なのはゲートウェイですね。ルートを整備するというのも大事なんですけれども、入り口をどこに設定するか、それがそのルートの性格を決めます。そのルートで走りたいと思ってもですね、走るためにはどこかへ行かなければいけないですね。特に車の人。そこに行けば自転車が借りられる。そこを目的にしてくださいよということと、そこを徹底的にPRしないと、磨き上げないと、そこでどんどん勝負がついてしまう。これがないところが多いんですね。どこへ行けばいいのか、ルートはあるのに。そういうものも3つ指定しました。後で紹介があります。しまなみもそうです。

最後に広域的な連携について、ちょっと簡単にお話させていただきたいと思います。これは、南島原市がつくった自転車活動推進計画の中から抜粋したものです。いろんな地域で、大事な

のは地域地域。やっぱり自治体ベースで考えますので、九州の中でもものすごくいろんなところでサイクルルートが考えられているんです。国東もそうですね。阿蘇も島原も天草も、その一つ一つの小さな地域だけだと、一番弱いのは情報発信です。一つのところだと魅力がものすごく限られている。目立たないんですね。自分らが外に打ち出していくときには、魅力があっても熱心に取り組んでいる地域同士が手をつないで、それを打ち出していくということは、大きな構想が大事だということですね。ここで、南島原市が打ち出したのは、九州横断サイクルという構想です。これは国東のほうから大分まで、天草に至る一連のルートをイメージして。これはなぜこのルートになるのかというと、これは走っているだけで、ものすごく資源をいっぱい抱えているんですね。阿蘇であり、やまなみハイウェイであり、途中つなぐところがものすごく充実している。要所要所で熱心な地域が活動を盛んにしていけば、将来発展するルートになるなというのは感じています。

こういったところが広域的に横に連携をしながら、情報発信して、一つのルート構想を打ち出しているということが重要です。今回打ち出している、瀬戸内海西側地域が連携するという、今回の五つ星の構想ですけども、必ずこういった一つの魅力ある地域がいろいろ出てこない、なかなか構想だけということになりかねないので、ぜひ磨き上げていっていただきたいと思います。太平洋岸自転車道も苦しんでいるのは、そこだけなんですね。でも、最近思っているのは、四国1周のようにブランドだけで勝負する。要するに、途中何があろうが、突っ走るぞというコースもできているので、そうかという、それはあり得るんだという。でも四国はお遍路の地域で、かなり歴史的な文化があって、四国を1周回るという文化があった上での話か

なと思っています。五つ星が成功する鍵は、こういったいろんな地域がものすごく活動し、それらを結びつけていくという発想が私たち重要じゃないかなというふうに感じています。簡単ではございますけれど、サイクルツーリズムについて皆さんと情報共有できたらと思います。御清聴ありがとうございます。

司会 大野様、大変貴重なお話ありがとうございます

いました。皆さん、どうぞ拍手でお送りくださいませ。

(拍手)

続きまして、「最近のしまなみ海道サイクル事情」と題しまして、愛媛県企画振興部サイクリング普及調整監・坂本大蔵様より事例発表をお願いいたします。

●事例発表

「最近のしまなみ海道サイクル事情」

愛媛県 企画振興部 サイクリング普及調整監 坂本 大蔵

坂本 大蔵氏（以下、坂本氏）

それでは、皆さんこんにちは。愛媛県から参りました企画振興部でサイクリング普及調整監をしております坂本大蔵と申します。

私のほうもしまなみ海道、広島県と愛媛県、両方にある海道なんですけれども、両県を代表して愛媛県のほうから、最近のしまなみ海道サイクル事情ということで、いろいろグラフとか数字等を交えて、状況を皆さんにお伝えしたいと思ってやってまいりました。

私自身、自転車趣味で長いこと乗っております、もう27年になります。幸いなことに、国東半島のほうにツール・ド・国東という大会

がゴールデンウィークにありまして、2回ほど走りました。昨年は、1泊2日で国東半島をゆっくり走ったりしまして、今回も車で来



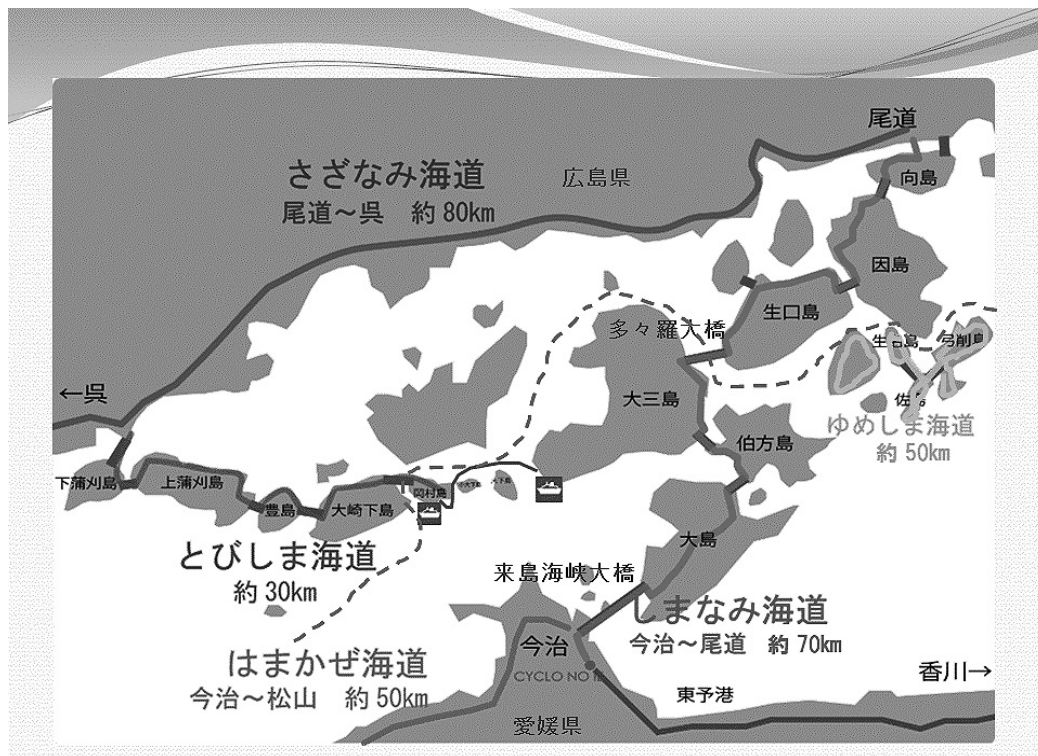
させていただいて、やっぱりいいところだなと思って見させていただいているところです。

しまなみ海道自身はですね、33万人のサイクリストが訪れるエリアになりまして、本日は、これまで開通して20年なんですけれども、その20年の歩みと見えてきた課題を御紹介できたらと思います。

お席のほうに今回のパワーポイントの中で特に見づらいところを紙1枚にして両面コピーでお渡ししております。そのページになりましたら、ぜひご覧になっていただければと思います。

こちらは、画像のほうは今治側の来島海峡大橋3連吊り橋の部分であります。橋の部分が4キロ、取付け道路が今治側と向こう側で1キロずつで6キロ。ちょうど行って帰って、ファミリーの方にちょうどいいぐらいの距離になっています。

しまなみ海道は、ここにありますように愛媛県と広島県をつなぐ、この部分の橋がしまなみ



海道と呼ばれています。大体全長で約70キロという形ですね。歩いて渡れる、自転車でも渡れるというところが、ほかの明石海峡や西瀬戸自動車道とは違うということになっています。ちょうどここに赤い点線があります。これが広島県と愛媛県との県境になっております。

しまなみ海道の自然景観、もう走られた方もたくさんいらっしゃると思うんですけども、こういう形で車道部分と、ここに見えている部分、約2メートルちょっとなんですけれども、この部分が自転車で走れる、人も歩けるという部分です。125cc以下の原付自転車は、この向こう側をバイクが走るということになっています。

こちらは景観ですね。新国立競技場を設計した隈研吾さんが大島の亀老山展望公園をつくったところからの景観は、橋がきれいに見えるという状況。

それから愛媛県と広島県の県境にある多々羅大橋というのがあります。ちょうどこの橋の真ん中部分に県境があるんですけども、この公園のこの部分にこういうような、サイクリスト

の聖地碑というのを設置しまして、しまなみに来たらここで写真を撮ってというところの仕掛けになっているところでもあります。

どういうきっかけで、愛媛県は自転車を進めてきたかというところを少し年表にしているんですけども、実はそんなに長い年数ではございませんで、今の中村知事が就任したときから、今の知事が3期目になりまして9年の歴史であります。知事が就任したときまでは、自転車と言うのは本当に競技の世界で少し、というぐらいのところだったんですけども、知事が公約でしまなみ海道を世界に情報発信したい

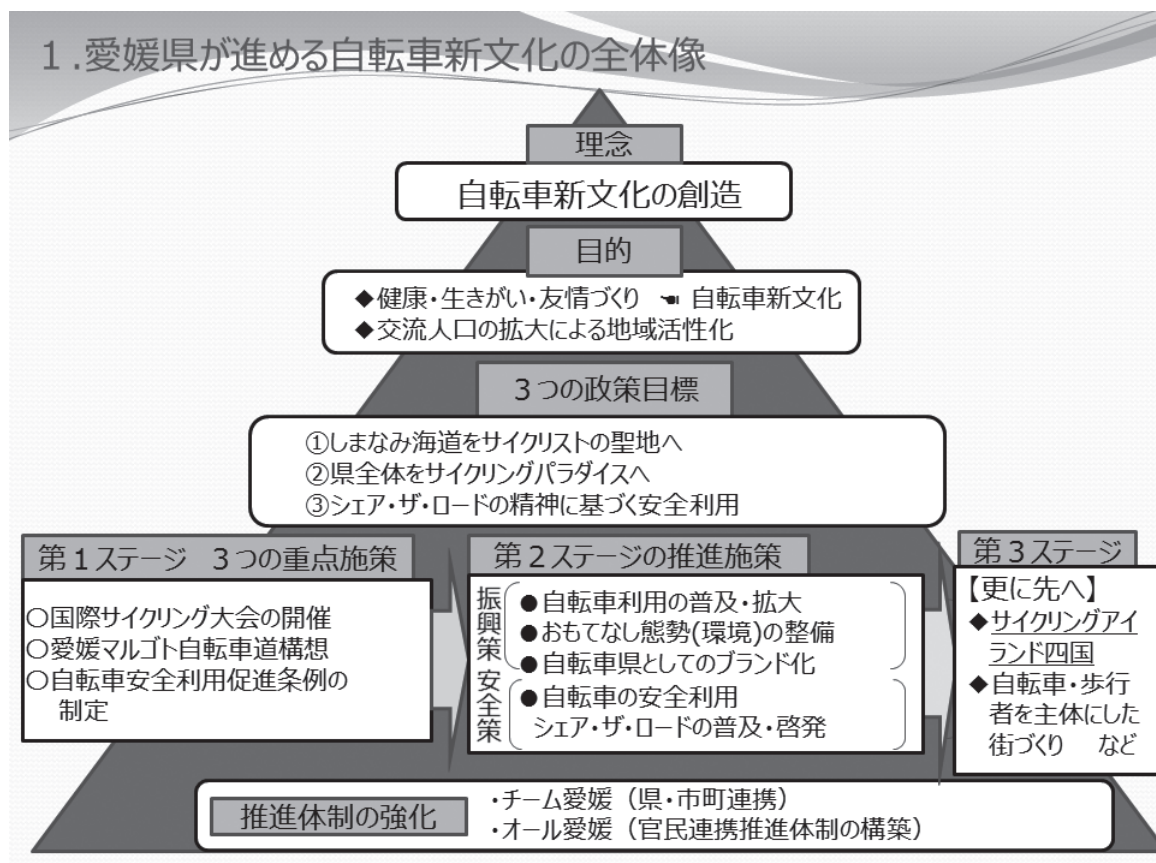


大島：亀老山展望公園（設計：隈研吾氏）

というのを言っておられました。じゃあ何をどうやってやるかというのが、就任当時の22年11月、12月ぐらいには、明らかになってなかったんですね。その後、知事は松山市長時代に台湾との交流を非常に望んでいたという経緯や、台湾が自転車の先進国としてGIANTという会社、大きな自転車メーカーがあったりと、台湾を1周する文化があったりというところで、知事が台湾に目をつけて、GIANTの劉会長とお会いしたんです。これが23年の11月なんですね。このときに自転車新文化という考え方を聞いて、「これはいいね」というところから、じゃあ自転車の施策をやって、しまなみ海道がちょうどあるなど。じゃあそこを世界に発信していこうじゃないかというところで、この年表にあるように、しまなみという地区を見ていただこうと劉会長をお呼びしてサイクリングをしました。それから知事がみんなに呼びかけてやったサイクリング、そして高速道路を通行規制してやったサイクリング大会というの

が、25年26年28年、30年にもやっていて、サイクリングしまなみ2018ということでやっているんですが、そういう形でしまなみ海道を軸に愛媛県の自転車施策が進んできたといっても過言ではないと思います。

そうした中で、愛媛県の自転車新文化というのは、どういう立てつけでやっているのかというのを先にちょっと説明させていただきますと、こちらです。健康・生きがい・友情づくり。自転車というのは、本来、移動手段という目的だけではなくて、その自転車が健康や生きがいや友情をつくり出すツールになるということ。じゃあ、その自転車のこういった面を活用して、交流人口の拡大による地域の活性化を図ろうじゃないかという打ち出しです。要はスポーツの振興とか、趣味の方を増やそうというのではなくて、お金もうけをしようやないかと。人がどんどん来れば、その地域にお金が落ちる。そういうことをどんどんやっていこうというのが、当初からの目的でございます。



この目的に対して、何をやるかというので、目標として定めたのがしまなみ海道をサイクリストの聖地にしようというところ。そして実需の創出のためには、地域活性化のためには、しまなみ海道に来たお客さんを含め、愛媛県全体に来ていただく仕掛けをつくろうと。これが愛媛県のサイクリングパラダイスの構想と。

もう一つ言いますと、さらにそこから四国一周にも走ってもらおうと。サイクリストは、1日100キロ軽く移動しちゃうんです。きょう松山に泊まった人は、次の日には高松とか、高知に移動しちゃうんです。それなら「愛媛にどうぞ来てください」だけで物足らない。そして、先ほど大野参事官からもお話がありました、ちょうど四国一周のお遍路の歴史は1200年の歴史がありますから、おもてなしの文化で、こちらにありますけれども、四国1周の取り組みをやっていこうと。こういう地域の活性化という軸で見れば、しまなみ・愛媛県・四国という流れでやってきた施策になっております。

そうした中でしまなみ海道にどういうことが起こっているかということで、事例紹介させていただきますと、これは本来であるといい

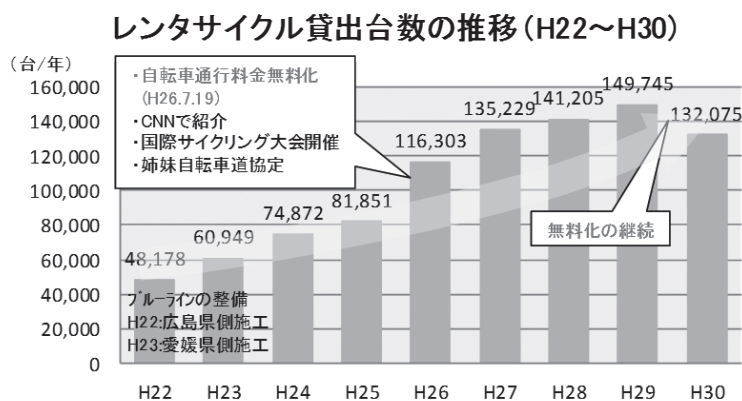
ますか、普通であれば車が走る車道なんですけれども、こんなふうにみんなでサイクリングをすると。これは、2年に1回なんです。最初は3,000人規模で2013年に1回やったんですけど、それは試験的なもの。その後、7,000人でやって、2年後、1年あけて3,500人でやって、さらに1年あけて7,200人でやってという形で、大規模、中規模、大規模、中規模という形でやっていくと。そうすると来年2020年は3,500人規模でやろうというふうに決まっています。

この大会の立てつけというか、考え方は、要はこの日一日を楽しんでもらうというのももちろんですけども、残りの364日にも来てもらうための大会という位置づけで、いかに魅力発信をするかということに重きを置いています。

これはしまなみ海道と台湾との連携です。知事が最初から自転車先進国である台湾を参考にしようというふうにしてきましたから、台湾の自転車がたくさん集まる地域に向けて、いろいろ交流協定とか、一緒にやっていく友好の協定を結んできたというのがあります。

そうした中で、今現在しまなみ海道でどうい

○瀬戸内しまなみ海道のレンタサイクル貸出台数



う効果があったかというところをお示しするの
に、定性的には人がたくさん増えた。外国人の
方もたくさん来るようになった。白人の方も増
えたね、というのがあるんですけども、本当
に定量的にわかるのは、レンタサイクルの貸し
出し台数の推移だけなんです。

このレンタサイクルの貸し出し台数、ここで切
り取っているのは、この22年から30年の右
肩上がりの部分だけですけども、お手元にあ
りますこの表ですね。しまなみ海道の推移と現
状というところをごらんになってください。

開通した平成11年5月1日のときには、年間
で7万台を超えるレンタサイクルがありました。
これは上の赤い斜線の部分が愛媛県の貸
し出し台数。下の青い部分が広島県の貸し出
し台数になっています。当時7万台だった、そ
の後、翌年には4万4,000台。その次には
3万、一番少ないときは3万台を切りました。
どすんと落ちたんですね。これは、何が起こ
ったかなんですけども、実は今から20年前の
レンタサイクルは、実はママチャリしかなか
ったんです。当時は、コンビニもない。道案内
もない。マップもない。どこに行ってもいい
かわからない。こういう状況で、僕らはみな
と一緒に走って、あそこに行こう、ここに行
こうとやっていたんですけども、今のよう
にグーグルマップが闊達にあるような時代
ではなかったんですね。スマホもなかった。
そういう状況で来たけれども、全然楽しめ
ないやんということで、どすんと落ちてい
ったんです。

この落ちていった中で、この矢印、下のカ
ッコと矢印は意味があってつけていますが、
この落ちていった状況を見て立ち上がったの
は、地元の方なんです。NPO法人シクロツー
リズムしまなみというところの方が、平成
21年に矢印があるんですけども、自分たち
がNPO法人を設立しました。これは「自転
車でしまなみ

を何とか盛り上げていこうや」という動き
だったんです。いきなり設立したのではなく
て、その前の17年、18年、19年の3カ年
に愛媛側の島ですね。伯方島、大島、大三
島という島にサイクリングのルートづくり
をしたんです。地元の方を集めて。こうい
う全然、人が来てないようなときに、地
元の方が一生懸命そういうのをやってく
れた。この3カ年で島にコースをつくった。
平成20年は、スローサイクリングを提
唱したんです。21年に自分たちでNPO
をつくった。こういう状況の中で、この上
の三つにあるのは何かということなんです
けれども、これはSNSのサービス開始なん
です。この一番最初の矢印は、ツイッタ
ーのサービス開始。次の平成22年はフ
ェイスブックのサービス開始です。最後
この部分というのは、インスタグラムの
日本語版のサービスの開始。要はスマホ
がちょうど、広がるようになったという
のに合わせて、SNSで発信が始まってい
たという。そしたら、今まではホームペ
ージとかブログを持っている方しか、発
信がなかった時代、それが今はスマホで
写真を撮れば、10人が10人、いいと
ころを全部紹介できるような流れにな
ったんですね。そういうところに加えて、
23年度から知事が本格的に自転車をや
るぞということで、県が大きく資本や事
業を投下し始めたんです。大会をやった。
そういう効果があって、このグラフのと
おり、しまなみ海道のレンタサイクルは
倍増していくんですね。なかなかこんな
ふうに増えるコンテンツって、この時代
にあるでしょうかというところなんです。

仕方なく平成30年度は、豪雨災害の影
響でどすんと減ってしまったんですけども、
これが実は外国人の方は、今の表の下に
あるんですけども、平成30年は全体数は
減ったんですけども、外国人の方が増
えているんです。し

かも16.7%増えている。外国の方に対して、少しPRができていいるというのが見て取れますし、この上位の7位8位ぐらいのレンタルサイクルの貸し出し台数のところを見ていただきたいのですが、大体上位の国というのは、ほぼ決まった国が上ってきています。ということは、しまなみ海道ももっと売っていかうというふうに考えれば、この上位の国に対して、何ができるかというのを考えていけば、そのPRの方法になるのではなかろうかと、そういうふうに僕は考えています。

少し戻りますけれども、さっきの表なんです、レンタルサイクルの台数というのは、今年の統計といいますか、目視による調査で大体4割ぐらいの方がレンタルサイクルだと。残りの6割にマイバイクの方がのっかっているというふうに考えまして、この13万台の台数をこの新聞報道によると39.7%割り戻すと、大体33万人のサイクリストが訪れているという計算をしております。

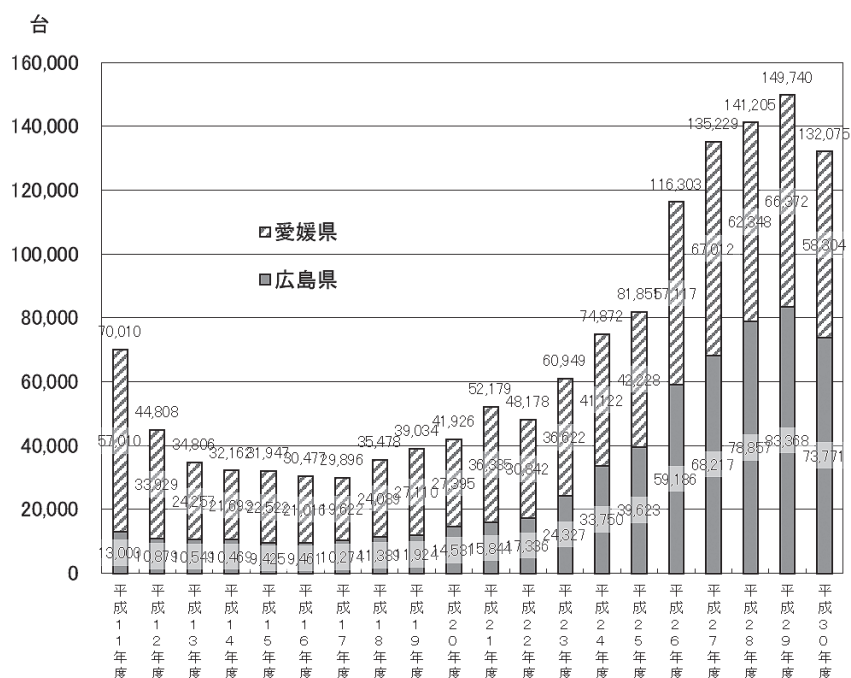
少し進みますが、こちらです。もう一つ定量

的にわかる数字としては、今治市が発表していただいているんですが、観光客数の推移です。こちらの外国人の宿泊者数がこの5年間で2倍を超えているというデータが取れています。もちろん外国人のレンタルサイクルの利用者数も2倍なんですけれども、これは自転車で来た外国人の方は、今治にも泊まってくれているという状況が見て取れていると思います。

その状況を今、皆さんのお手元の紙の裏に大きくお示ししているんですけども、年表にしまなみ海道でやってきたこと、それからどんな形で進めてきたかというのを説明していきたいと思います。パワーポイントとしては見えないので、資料をお手元にお配りした次第なんですけれども。

注目すべきは、右から2番目のサイクリング環境整備等というところになります。これは、一番最初のレンタルサイクル事業は市が、今治市が資本を出してやった。次はJRがサイクルトレイン。平成22年のブルーライン、このブルーラインは、広島県側が最初にひいて、その効果

◆しまなみ海道の推移と現状（その1）



を知った愛媛県が平成23年に「愛媛もひきま
す」ということで一緒に頑張ってひいたと。23
年からのサイクルオアシス、それから24年の
島走サイクルレスキュー、それから25年の
しまなみ自転車旅の宿、これは愛媛県の財源で
NPO法人に託して事業をやってもらったとい
うところです。その後、26年にサイクルトレ
インをJRの協力と愛媛県との財源でやった
と。その下のサイクルバス、これは民間の取り
組みなんです。そして27年の佐川急便、これ
も民間がやっていますし、ガイド養成、これは
県と今治市と上島町の共同の連携でやっていま
す。最後E-BIKEアクションしまなみとい
うのがあるんですけども、これを見てわかる
とおり、しまなみ海道のサイクリングに対する
環境整備は、県と市と愛媛県と広島県側との連
携の歴史なんです。この連携の歴史というのが
この部分に出ていまして、一般社団法人しまな
みジャパン設立。唐突に平成29年のところに
書いていますが、実はこのしまなみジャパンと
いうのは、しまなみ海道利用促進協議会という

協議会が改組した形のものなんですね。このし
まなみ海道利用促進協議会というのが、尾道市、
今治市、上島町が中心になって、いろいろ民間
の方も一緒に含めて、しまなみ海道をどうやっ
てお客さんと呼んでようかというふうにやっ
てきたものなんです。

こういう連携の歴史があったから、こういうふ
うにさっきお見せしたように、どんどん人が来
るようになったというところを御説明したいと
思って資料にまとめてまいりました。

よく言われるのが、どういうところに注目さ
れていたのか、どういう時期に注目されていた
んだらうと思うのですけれども、やはり一番最
初に探すと平成22年なんですね。日経新聞の
プラスワンにお勧めサイクリングコース、日本
の中で第1位に選ばれていまして。このときは、
ほとんど注目されていない。ごくごく一部のサ
イクリストの方が「やっぱりね」と言ってたん
ですけれども。この前の年の日経の発表では、
しまなみが入ってなかったと思うんですね。
そういう歴史があった上に、ちょっと目立ちま

◆しまなみ海道の推移と現状（その2）2017

- しまなみ海道レンタサイクル
- ◆国外居住地別の利用状況

(H29年度)
【合計：14,633台／149,740台】
↓
(H30年度)
【合計：17,082台／132,075台】

2018

■平成29年度			■平成30年度		
NO	国名	合計	NO	国名	合計
1	台湾	2,312	1	台湾	2,209
2	香港	1,881	2	香港	1,844
3	アメリカ合衆国	1,232	3	アメリカ合衆国	1,548
4	オーストラリア	1,202	4	オーストラリア	1,424
5	フランス	1,131	5	フランス	1,375
6	イギリス	858	6	イギリス	984
7	中国	766	7	ドイツ	901
8	ドイツ	758	8	オランダ	840
9	オランダ	712	9	中国	757
10	カナダ	494	10	カナダ	550
11	スイス	367	11	スイス	480
12	シンガポール	328	12	シンガポール	439
13	韓国	272	13	韓国	303
14	ベルギー	235	14	ベルギー	288
15	タイ	209	15	イスラエル	256
16	ニュージーランド	199	16	スペイン	234
17	スペイン	192	17	タイ	192
18	デンマーク	152	18	ポーランド	189
19	イスラエル	149	19	ニュージーランド	175
20	ポーランド	143	20	マレーシア	146
21	イタリア	126	21	デンマーク	132
22	マレーシア	106	22	オーストラリア	114
23	インドネシア	80	23	スウェーデン	111
24	オーストラリア	75	24	イタリア	109
25	アイルランド	67	25	ノルウェー	65
26	スウェーデン	55	26	インドネシア	60
27	ノルウェー	52	27	アルゼンチン	52
28	フィリピン	50	28	アイルランド	48
29	インド	50	29	フィリピン	42
30	アルゼンチン	49	30	インド	35
31	メキシコ	331	31	その他	1,180
合計		14,633	合計		17,082
		16.7%増加			

せんが、ミシュランのグリーンガイドジャポンで一つ星をとったのが、平成25年。それから平成26年にCNNの世界7大サイクリングコースの選定があって、平成28年にロンリープラネット社、オーストラリアなんですけれども、サイクリングルート50選の一つになった。そして楽天トラベルのサイクリストに人気の旅行先ランキングに選ばれると。こういう形で認知度がどんどん広まっていったというのが見て取れると思います。

先ほど冒頭に説明しました亀老山展望公園のランキングは今、全国で2位になっているんですね。これ1位は京都の清水寺なんです。2位が亀老山展望公園、この大島、島の中にある。3位が東京都庁で4位が東京タワー、「えー、今治のこんなに田舎で？」と。実は前の年、28年の調査では3位だったんです。「これはおかしいだろ、何かの組織票じゃないの」ということで、僕らは全く相手にしていなかったんですけれども、次の年の29年になったらさらに上がって2位だったということで、これは本当なんだと知ったところです。

それから楽天トラベルランキングにつきましては、29年に今治しまなみ海道が1位、そして尾道福山が3位なんですけれども、僕らが注目しているのはここです。松山・道後が10位になっている。ということは、さっき言ったようにしまなみ海道に来たお客さんを愛媛県に呼ぼうやという取り組みということについては、サイクリストに関しては、通じてるんじゃないかと。その通じているんじゃないかなというのが、この愛媛県の平成24年から取り組んできた愛媛マルゴト自転車の構想なんです。愛媛県がしまなみ海道をフックに愛媛県に来てもらう仕掛けとして、11の中上級のコースとファミリー向けの17のコース。これを設定しまして、14億6,000万をかけてブルーライン

をひいたという経緯がございます。

このマルゴト自転車道に関しましては、後で次のパネルディスカッションのほうでの御説明になるんですけれども、こういうブルーラインを引いたというところと、しまなみ海道にあってはですね、やはり道が狭いというのがありまして、一部歩道からスペースをいただいて、自転車の走行空間に変えていこうという取り組みもしまなみ海道でどんどん進めているところです。

さらに受け入れる側の整備としまして、レンタサイクル、しまなみ海道でかなりの台数を用意していますし、あとサイクルオアシスですね。平成23年にスタートした事業をどんどんしまなみを海道からですね、愛媛県がずっと広げていきまして、今372カ所あります。コンビニエンスストアだったり、ガソリンスタンドだったり参画してくれています。

これで一番大事なのは、愛媛県側だけで今紹介させてもらってますが、実は平成23年にやるときに尾道市が同じ仕様で同じようにやるよというふうに言ってくれました。この横表の中で、23、24、25にあるサイクルオアシス、島走レスキュー、しまなみ自転車旅の宿は、尾道市が愛媛県と同じ仕様で3年間つき合ってくれたんです。同じ仕様で受け入れ環境をやっていたからこそ、今のしまなみ海道のたくさんの観客があるんじゃないかなと、こんなふうに分析しています。

このしまなみ海道の可能性、定量的なものがなくて、定性的な感覚で言うしかないのなんですけれども、まず先日ナショナルサイクルルートに指定されたと。これによって今後どんどんPRが日本基準で世界に発信していけるという期待があります。

それともう一つが近年の移住者実績です。29年、30年の実績なんです、松山市と今

治市は、今治市は松山市の3分の1の人口しかないんです。にもかかわらず、移住者は世帯数、人数ともに増えているんです。これが日経新聞や愛媛新聞にも記事になりましたが、しまなみ海道でたくさんの人が来る。サイクリストだけでなく、たくさんの来訪者がある。こういう状況を見て、新規の起業や開業が続いている実態があります。この新規の開業によって移住者が来ている。地域の活性化はこういう形で実現されているんじゃないかというところが、見て取れるんですね。

ここで紹介しますと、大三島という島、三つ目の島にパン屋さんができたり、カフェができたり、地ビールの工場ができたり、ワイナリー、ワインをつくる方がいたり、あと新規のコーヒー屋さん、ホテル、ゲストハウス、そういったのがこの1、2年でどんどんできています。これは愛媛県側だけではなくて、広島県側もウシオチョコラトルさんやはっさく工房まつうらさんとかという、そういう新しい若い方の起業がどんどん来っています。

こういういいことばかり話して、これもう一回最初のページに戻すんですけども。あらためてしまなみ海道を見ていますが、もっといいのは、しまなみ海道だけじゃなくて、とびしま海道、ゆめしま海道、さざなみ海道、はまかぜ海道、このしまなみ海道を軸に楽しめる要素の道がたくさんあるということなんです。

さらにしまなみ海道、この島々をぐるぐる回っていけば、約250キロのコースが提案できるということで、さらなるリピーターの可能性もあります。ただ、近年課題として我々がちょっとこれに対応していかないといけないと考えているのは、まずですね。いらっしゃる方の数字がないということなんです。あくまでレンタルサイクルからの推計にしか過ぎないということ。それからいろんな島の中のお店で格差が生じています。儲かっているところは、「うちは儲かってるんよ」とは、絶対言わないんですよ。儲かってないところは、「人がこない。サイクリストはお金を落とさん。ごみしか持ってこない」と。いや、そんなことないと思うん

◆大三島で移住者が起業したお店



◆パン屋「まるまど」

◆カフェ「大三島みんなの家」



◆ビール工房「大三島ブリュワリー」



やけど。どう見たって、すごいことになってるでしょと思うんだけど、島内ではそういう格差が生まれているんです。

そしてもう一つ、マナーの問題です。数が増えてくると、やはりマナーの問題がこの島々の中で起きてきています。これが先日の画びょうばらまき事件につながったんです。画びょうのばらまきは、愛媛県側だけではなくて、広島県側にも波及していたというところがあります。

そして、あと細かいところになりますと、レンタサイクルのクオリティーですね。やはりどんどんどんどん、あれだけの台数が出ていくと、新しいものにどんどん更新をしていかないとなかなか整備のいい状態のものが貸せないということがあります。ですから課題というわけではないですけども、20年たったしまなみ海道の今後を見て行くなら、さらなるグレードアップが絶対に必要かなというふうに思っています。

例えば、今までの道幅でいいのかなということとか、案内板。本当にちゃんと備わっているかな。外国の方も大丈夫かな。それからW i F i ですね。県のほうが施策的には、外国人のためには絶対に必要だということにつけたんですけども。台湾とか、ほかの外国のようにばんばんフリーで入るようなW i F i ではないんです。ちょっとログインして、ちょっと面倒くさい。これが本当に外国人の方に受け入れられるだろうかということ。それから宿泊の施設とか、洋式のトイレが完備されているとか、そういったところも、もう一段上のレベルで考えていかないと、あのグラフがそのまま維持できる、もしくは右肩にさらに上がっていくというのは難しいのではなからうかと。このようなことが20年たったしまなみ海道の議論されているというのを御紹介させていただきました。

私もしまなみ海道だけじゃなくて、四国一周

を今チャレンジしているところです。ここにお集まりの皆さんもぜひしまなみ海道にお越しただいて、自転車で走っていただければというふうに御案内して終わりたいと思います。御清聴どうもありがとうございました。

(拍手)

司会 坂本様、わかりやすい事例の発表とともに、楽しいお話ありがとうございました。皆さん、どうぞ拍手でお送りください。

(拍手)

それでは、この後15分間の休憩をはさみまして、第2部のパネルディスカッションに移りたいと思います。今から15分。後ろの時計で15時25分まで休憩とさせていただきます。皆様、後ろに、あんパンとお茶を準備しております。



大正5年創業の別府で有名な友永のあんパンです。つぶあん、こしあん、二種類を準備しております。どうぞお召し上がりください。お一人様、一個となっております。なぜあんパンを準備しているかと申しますと、海べの道ではシンポジウムなど集まりのある際、ティーパー



ティーと称して、あんパンとお茶で過ごす時間を設けております。このティーパーティーで参加者の皆さんが笑顔になり、その後は和やかに話が弾むという効果があります。ぜひ皆様、大分版・アフタヌーンティーをお楽しみください。

あんパンとともに、後ろには6ルートのポスターなど展示しております。皆様、御観覧下さればと思います。また、募金箱を二つ設置させていただいております。この募金は、19号台風の募金とさせていただきますので、皆様あんパン代と思い、あなたの真心をお入れください。よろしくお願いします。

＝休憩＝

それでは、間もなく2部が始まります。どうぞお席のほうへお戻りください。

司会 皆様、大分のあんパン食べましたか。こういう会のときにあんパンを食べると、皆さんが弾むということで毎回取り組んでおります。

では、お待たせしました。これより第2部を始めてまいりたいと思います。その前にこのたび、このサイクルルートを県民に知っていただくために、サイクルルート・ネームの公募を行いました。1カ月間という短い応募期間にもか

かわらず、全国から応募者数125名、応募作品数253件が集まり、厳正なる審査の結果、命名が決定いたしました。きょうここで表彰式を行いたいと思います。

では、画面をごらんください。応募者数125名、作品数253点、この中から選ばれたネーミングは「別府湾岸国東半島サイクル海道」。秋田県秋田市の吉田啓治さんの作品が選ばれました。では、ここで表彰式を執り行いたいと思います。菊口会長、前へお願いいたします。また、受賞しました吉田様は秋田県在住のため、参加ができないということで代理で加藤事務局長がお受け取りになります。どうぞ前へお願いいたします。

菊口会長 まずたくさんの方が、投稿いただいたことに本当に深く感謝を申し上げたいと思い



ます。では、命名感謝状を贈ります。

「海辺の道サイクリングコース命名感謝状」
吉田啓治殿。令和元年日本風景ガイド別府湾岸・
国東半島海への道サイクリングコース命名公募
において、厳正な審査の結果、あなたの別府湾
岸国東半島サイクル海道が採択されました。こ
こに末永く、このルート名が人々に愛され、親
しまれることを祈り、深く感謝申し上げます。

2019年11月29日

日本風景街道別府湾岸・国東半島海への道推進
協議会・会長 菊口邦弘

には、吉田様には賞状及び、1万円相当の海べ
の道特産品をお渡しいたします。次点佳作とし
て6名が選ばれております。お名前をお呼びい
たします。大分市長賞・太田様、別府市長賞・
菅谷様、日出町長賞・脇本様、杵築市長賞・次
郎丸様、国東市長賞・室様、豊後高田市長賞・
末富様が選ばれました。前に盾を準備しており
ます。後ほど市町村の方にお持ち帰りいただき
たいと思います。以上6点の皆様には、5千円
相当の海への道6市町の特産品をお送りいたし
ます。受賞された皆様おめでとうございます。

(拍手)

司会 ありがとうございます。なお、金賞1点

●パネルディスカッション

「連携＝5つの星がペダルを踏んでの可能性！」

コーディネーター：菊口 邦弘 アドバイザー：大野 昌仁 様

パネリスト：愛媛県 企画振興部 サイクリング普及調整監・・・・・・・・・・坂本 大蔵 様
広島県 商工労働局 参事・・・・・・・・・・・・・・・・・・矢野 真治 様
山口県 観光スポーツ文化部スポーツ推進課 主査・・・・・・・・・・田川 健一 様
福岡県 株式会社 Bike is life 代表取締役・・・・・・・・・・山田 大五朗 様
大分県 国東半島振興対策協議会 事務局長 <仁王輪道担当・杵築市政策推進課長>・・黒田 幸一郎 様
日本風景街道 別府湾岸・国東半島海への道推進協議会 事務局長・・・・・・・・加藤 千明

では、これより本題の第2部パネルディス
カッション「連携5つの星・ペダルを踏んでの
可能性」を始めさせていただきます。御登壇の
皆様、どうぞ前のほうへお越しください。

では、簡単に御紹介させていただきます。パ
ネラーは、皆さん向かって左側より、先ほどお
話いただきました愛媛県・坂本様。次に広島県・

矢野様。山口県・田川様。福岡県・山田様。大
分県杵築市・黒田様。最後に大分の海への道・
加藤事務局長。

コーディネーターには、菊口会長お願いいた
します。アドバイザーには、大野様にお願いし
たいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、ここから菊口会長の進行でお願い

いたします。

菊口会長 では、冒頭申し上げたようにわざわざお越しいただいている皆さんに感謝し、御登壇をいただきます。パネリストの方々は、それぞれのエリアでサイクルツーリズムだけではなく、サイクリングにかかわる部分を全般的に取り組まれていらっしゃるということで、まず最初に自己紹介も兼ねて、それぞれのサイクリングに関する取り組みをスタートされたプロセス、あるいはその現状について、お一人ずつ少しお話を聞きたいと思います。

それでは坂本様からお願いします。

坂本氏 それでは皆さん、引き続きまして愛媛県の坂本でございます。

愛媛県のサイクルツーリズムの取り組みについて、先ほどのお話とほぼ内容が重なってくるんですけれども、もう少しゆっくりと御説明をさせていただければと思います。資料をお願いします。

先ほどお示しました年表といいますが、愛媛県の取り組みの年表になるんですけれども、知事がリーダーシップをとってやるぞというところがスタートと言うのは、お話ししました。そしてしまなみ海道を主体に自転車の大会やアプローチを進めてきたというところもお話したところなんです。平成27年4月に自転車新文化推進室を創設とあります。実は、23年度



に各課、県庁の中のいろんな課が既に個別の事業をできることはやっていこうよということで進めてまいりました。その後、27年に県庁の中に組織ができた。そして、大事なのは28年3月なんですけれども、自転車新文化推進協会という協会をつくりまして官民連携の組織をつくったんです。ここが非常に大きなターニングポイントになりました。そうした中、国のほうで自転車活用推進法ができて、そして本年推進計画を愛媛県がつくったということです。

本来、役所の仕事を進めるのであれば、法律があつて条例があつて、計画、予算、組織、そして事業という形で進むところですが、愛媛県の自転車に関しては、逆の進み方をしたということが言えると思います。

先ほど御説明しましたが、自転車新文化の考え方、「健康」と「生きがい」と「友情」をいう考え方をしております。ですから、ニューカルチャーではなくて、愛媛県の課名も自転車新文化推進課は英語訳（Cycling Life-Style Promotion Division）ということで、「自転車で生活を変えていこうよ」と、こういう取り組みをしております。これも先ほど御説明した表なんですけど、交流人口の拡大による地域の活性化を目指すというのを御説明しましたけれども、基本的にこのサイクリング大会やマルゴト自転車道の構想、それから条例という第1ステージは、平成26年に愛媛県では終えております。今現在は第2ステージとして愛媛県内の中にたくさんの人に来てもらおうという施策を進めているところで、この振興策につきましては具体的に次のページになります。そして、その流れでサイクリングアイランド四国の四国一周の構想に進めていったというところでありまして、これがカテゴリー別の各種施策の中身になります。

ブランド化としまして、サイクリング大会と

かナショナルサイクルルートの指定を受けたこと、四国一周をやっていること、おもてなし体制としてサイクルオアシスやレスキュー、それからフリーWi-FiというWi-Fiの整備をやったということ。ガイドの人材育成もやっております。

そして普及・拡大です。やはり自転車を県民が楽しんでいる姿を見ることで、周りの方、国内・国外の方がいらっしゃると、そういう姿を見せるために特に女性、シニア、ファミリーの方に向けての普及啓発やタンDEM自転車の障害者に向けての事業もやっていると。

それに加えて安全利用ですね。振興と安全というのは一緒にやらないといけない。振興だけやって、住民の方を危険に巻き込むわけにはいかんだろうということで、シェア・ザ・ロードの精神というのを広めて、思いやり1.5メートルですね。ドライバーの方に車が走るときには、自転車を守ってくださいということとか、高校生のヘルメット着用という、こういう促進をしております。

一番お話をしたかったのは、この協会なんですけれども官民連携です。実はありがたいことに、左下に見えにくくあるんですけれども、平成23年にスタートした自転車の取り組みが平成26年に商工会議所の皆さんが中心になって、民間の方、423社を集めて応援組織をつくってくれたんです。この中から、平成28年に協会をつくって、「官民連携でやろうや」というお声かけをしたときに152社、個人で7名の方、県内の20市町、この固まりで県と一緒に仕事を進めています。

この官民連携というのはどういうことかという、やっぱり行政はPRして、人を集めるところまでは何とかできるんですけれども、お金を落としてもらう仕組みというのは、なかなか行政ではできない。これは、民間の皆さんに力

をかりる。頑張ってもらう仕掛けをしてもらうというところが必要ということで、いくら僕ら行政がばらまいても、マーケティングは民間にというところのあらわれでございます。経費もいただいて、いろんな事業をやっているというところになります。

そしてこれをお見せしました、マルゴト自転車道という県下サイクリングコースをつくっているわけなんです、やはりしまなみ海道に来た方を、県内の中にずっと誘導していくコース、もしくは誘導しなくても、「ここよさそうやね、ここもいいね」という、そういうお金を落としてもらえるコースづくりというのはここでやっていると。このマルゴト自転車道の構想は、24年から29年で概成しております。

先ほど御説明したブルーライン、それからレンタサイクル、サイクルオアシスという形になります。そしてこれが四国一周なんです。しまなみ海道に来たお客さんは愛媛県に。愛媛県に来たお客さんを四国一周にという形で、今四国4県と四国ツーリズム創造機構とともに協議会をつくって取り組んでいます。国土交通省や運輸局もオブザーバーに入っています。コースづくりは、こういう形でベースルートが完成しております。それぞれのところ、スタートはどこと決まったわけではないのですが、大体6日間から8日間で1,000キロを走るという形になっていまして、食の違い、瀬戸内海と太平洋の違い、文化の違い、方言の違い、おもてなしの心の共通した取り組みというのを打ち出しています。

そしてもう一つ新しいツーリズムの内容としては、「E-BIKEアクションしまなみ」というのを今年度スタートさせました。これは、ヨーロッパが非常に電動アシストのスポーツサイクルタイプの電動アシストが爆発的に売れていると。問題は、日本のE-BIKEの性能が



ヨーロッパのと一緒かという、ちょっと違うところに問題はあるんですけども、そこは抜きにしても、次のページにある体力に自信のない方や運動習慣がない方でも楽しくサイクリングできるし、御夫婦やカップル、そういった方たちがサイクリングを楽しむことができれば、さらに裾野が広がって、サイクルツーリズムとして、どんどん数がふえていくと。これを実需の創出につなげていこうやないかと、こういう考え方で取り組みまして、国内8社の御協力と今治市や愛媛県、広島県との連携によって、今しまなみ海道で実証実験をしているという状況になります。

これは、レンタサイクルと重点スポットを配置したりしているんですけども、この実証実験のあとどうするかというのをいま検討中であり

ます。いわゆる奥様が乗るような電動アシストではなくて、スポーツタイプの電動アシストで、最近非常に性能がよくなりまして、大体エコモードであれば、最長で200キロ。普通であれば100キロ走れるということで、しまなみ海道

も楽々渡れるというところになっています。

こういった形で愛媛県の場合、ツーリズムを次の段階にどんどん広げていくことで、どんどん裾野拡大を図っていこうと、こういうことで進めている状況でございます。

(拍手)

菊口会長 ありがとうございます。民間が一緒になって、組織を立ち上げてと仰いましたが「1.5m運動」つまり自転車がいるときは、そこから1.5m車が離れて走ろうよという運動はもう定着してきて、ステッカーとか、いろいろ県内では貼られてるんですね。各事業所さんが。

坂本氏 そうなんですよ。まず県の公用車、市町の公用車とか、あとタクシーですね。そういったところの皆さん、御協力いただいているところは、ステッカーを車の後ろに貼ってくれていますし、教習所とか運転免許の更新時に全部レクチャーしてくれている形になっています。

菊口会長 なるほどですね。そういう点でも、

いわゆる車を運転する際にも認識が上ってきているということですね。安全って、大事ですものね。

それでは、次は広島の矢野さんにお話をお伺いしたいと思います。よろしくお願いします。

矢野氏 広島県の矢野です。どうぞよろしくお願いします。着席で説明を続けたいと思います。

もう既に坂本さんの事例発表と今の取り組みで大分、出尽くした感があるんですけれども。広島県におけるサイクルツーリズムの取り組みについてということで、御紹介をさせていただきます。

ちょっと中村知事の愛媛のケースと重なるんですけれども、広島湯崎知事も中村知事のその前、平成21年の11月に就任をしまして、ちょうど丸10周年、きのうで任期を迎えたところなんですけれども。

知事選に瀬戸内、海の道1兆円構想というのを公約に掲げて当選をしたということもありまして、その翌年の4月から県庁内で瀬戸内海の道1兆円構想推進事業と銘打ってスタートいたしました。

この海の道構想というのは、そこに御紹介していますけれども、瀬戸内地域エリアを地理空間的なつながりのみならず、文化的、時間的な営みをつなぐもの、すなわち「海の道」ととらえ、資源を発掘し、連携し、発信ということで交流人口を増やすと。観光を産業の一つにしていくと打ち立てていましたので、そういうことを目的にスタートしました。

1年たって、その構想が策定をされました。1兆円と申しましたが、何が1兆円なのかというと、いろいろ議会内で議論があったんですけれども、最終的には2020年度、来年までに6,000億円に増大し、波及効果額1兆円を目指すということで落ちつきました。

その後の取り組みを御紹介していますが、6年前の4月に瀬戸内7県による「瀬戸内ブランド推進連合」今のせとうち観光推進機構の前進にあたるものが設立されました。これは7県、山陽筋の4県ですね。兵庫県、岡山県、山口県、広島県、後は四国の徳島、香川、愛媛という7県で連合を設立しました。それと平行しまして、坂本さんからもありましたけれども、5年前には第1回国際サイクリング大会を開催いたしました。以降2年置きに大規模、中規模と交互に開催しています。

4年前の平成27年6月には、広域観光周遊ルート「せとうち・海の道」が国の認定を受けました。3年前には、せとうちDMOが発足したというのがここまでの流れでございます。

サイクリング客数もありましたけれども、昨年で33万3,000人ということで、3年前に比べてもふえています。さっき坂本さんからもしまなみ海道におけるレンタサイクル利用者数が増えているよという報告がありましたけれども、5年間で見ると昨年1万7,000ですので、5年間で約3倍ということでございます。

3番目にラグビーワールドカップ効果ということで、大分は準決勝もされて、私もテレビで見ましたけれども、盛り上がっていましたよね。広島もそこに素通りじゃなくて、周遊パスで広島に原爆ドームや宮島とか、しまなみ海道サイクリングということで、大変にぎわいまして広島市内のホテルにもニュージーランドとかオーストラリアとかアイルランドの、そのジャージを着た方が数多く来たんですけれども、さっきE-BIKEしまなみでやっているよ。これは愛媛県さんからの呼びかけで広島もやっているんですけれども。尾道側の10月のE-BIKEの件数をちょっと聞いてみたところ、133台なんですけれども、借りた人のうち85人が外国人だったということで、6割ぐら

い海外の人がE-BIKEということで、やっぱり欧米に一般的に普及しているE-BIKEがしまなみで走れるというのを知って、乗ったという方が数多くいたということでございました。

これは「ONOMICHI U2」と言いまして、尾道駅のすぐ近くに全国初のサイクリスト向けの複合施設として5年前の3月にオープンしました。これは県営の海運倉庫を再生したものでございまして、県が尾道市、事務的にいうと事務委託して市が民間事業者に貸し付けを有償でしているということで、ホテルとかカフェとか、併設されたショップがございまして、去年は25万人ぐらいの宿泊とかお買い物とか、食事等で年々増えておるということでございます。

せとうちサイクルルーズパスといいまして、瀬戸内海、愛媛県との間に数多くの島々がありますので、これは中国の客船、協会さんが四国とか神戸の旅客船協会等との共催により実施をしているということで、尾道とか三原とか広島側でいうとですね、広島、三原とか、今治もありますけれども発着する船で使えるということで。この仕組みは、発行所の港でパスの発行を受けて、三日間で割引率、航路によって異なり

ますけれども1割が広域内ですね。割引を受けれるということで、今年度の実績、10月までですけれども、1万2,000件余りということで既に昨年度、合計を上回るということで、やっぱり島々を船で渡る。船旅というのも新鮮だというのもちょっと聞いたことがあります。そういうのも受けているのかなという状況です。

このあたりも、坂本さんから先ほどあった島走レスキューであるとか、こういうのも一緒にやっていますし、手荷物の配送サービスというのもございます。民間主導ですね。そういう客のニーズに応じたサービス事業を民間事業者がしまなみ海道で展開をされておられるということになるかと思います。

バスも走ってまして、今治と尾道市内でサイクルエクスプレスということで、乗り合いバス。輪行袋に入れたうえで自転車も持ち込めますよということで。土日祝日に走っているという状況です。

これは広島独自の広島サイクルおもてなしスポットというのが、今年1月からスタートしております。これは「駐輪スペースを無料提供しますよ」とか。「トイレの利用どうぞ」とか、「飲料水もどうぞ」とか、周辺の観光状況の道案内

も含めて、やりますよと宣言していただいたお店にステッカーをそこでお渡しして、やってもらうということで、現在340社あるんです。お店とか施設にスポットとして登録をいただいているという状況です。以上が広島の取り組みでございます。

(拍手)

菊口会長 ありがとうございます



ONOMICHI U2



ます。今日は、冒頭に足元のしまなみ海道事情を坂本さんに話をいただいたんですが、両県が同じような仕組みで物事を進めていくという部分について、広島サイドのプロセスをお聞きしました。やっぱり中国7県連携というか、これってサイクルに限らずのお話だと思いますが、この組織の存在が大きい部分があるんでしょうか。

矢野氏 そうですね。うちの知事が提唱して、他の県に呼びかけてようやく、最初は「なんで広島でそんなものをやるんだ」というふうなところもあったんですけど、人員とお金を持ち寄ったような形でようやくできてですね、その間いろいろございましてしまなみもそういうCNNであったり、今年もニューヨークタイムズで行くべきベストデスティネーションに選ばれたりということで、そういう実績を重ねるごとに地域にも自信がついて、やっぱり広島が単独ではなくて、姫路城も道後温泉もあるし、そういうシミュレーションです。山口県等、各地いろんな強いコンテンツがありまして、そういう組み合わせでやっているということです。サイクリングもその一つです。

菊口会長 もう一つ、レンタサイクルの運用といますか、管理する側の課題とかそういうもののって何かありますか。

矢野氏 しまなみ海道ではしまなみジャパン、

今治市が事業団体ということで、管理運営されていますが、乗り捨て自由というふうに、どっち側で乗る人も事前に払ったら保証金2,000円なりの返却が要らないよというのであれば、どこでも指定の場所で乗り捨てて、利用者目線で利用向上を図っています。

男性 聞いた話なんですけれども、一日1,000円でデポジット1,000円で、あれは回収するのにトラックを走らせて、人を使って、高速道路の料金を払って受け取りにいったりしなきゃならない。そのコストがなかなかやっぱり、相当しんどいみたいですね。自転車も古くなる、悪くなる時になかなか一日1,000円のお金では、手入れできない。とてもじゃないけれど、儲かるようなものではないというのを聞いています。

菊口会長 当初の事情説明のときも、レンタサイクルの更新とか、そういうものも課題に上がっているというお話がありました。ありがとうございます。

では、次は山口ですね。観光スポーツ推進課、田川さんがお見えいただいていますので、今の山口の事情をお話いただければと思います。

田川氏 失礼します。山口県の田川と申します。よろしくお願いします。

愛媛県と広島県、大変長い期間で取り組まれ



**サイクル県
やまぐち
Project**
～やまぐち自転車旅～

ている事例の後に、たった3年ちょっとしかやっていない山口県がサイクル県やまぐち推進協議会というのを立ち上げるというところでもないところなのでございますが。

山口県はサイクリングに取り組み始めたのも、やはり広島県知事からの呼びかけによって、「山口でも取り組んでいこうや」ということで、平成28年から取り組みを開始しております。

皆さん、山口県、今言われた愛媛とか広島の取り組みをとにかくまねしていこう。自分たちで考えるよりも、まずはまねをしていこうということを前提にどんどん取り組んでまいっております。

山口県ですが、二次交通が整っていないのがサイクルに取り組む一つの目的というところで取り組んでおります。山口県、どんなところがあるのか。やっぱり山口県は二次交通は整っていないんですけれども、見所としていろんなところがあります。これが山口市の瑠璃光寺というところなんです。これが世界遺産である萩ですね。錦帯橋、柳井とか周防大島、甲冑で有名な長府、食べ物でいうとアマダイとかキジハタとか、かわらそば、いろんなものがそろっております。

プロジェクトがスタートしたところで、うちのプロジェクトが目指す姿としては、四季を通じてサイクルスポーツを快適に楽しむことができる県ということで、たくさんの人にサイクルスポーツに楽しんでもらおうということで、いろんな取り組みを進めてまいりました。



まずは、サイクルスポーツの振興ということで、プロジェクトの一つとしましては、シンボルイベント、ただいまJBCFの実業団のプロレースである維新やまぐちタイムトライアルと秋吉台カルストロードレース、こちらを誘致しております。来年度は経済産業大臣旗を獲得して秋吉台のほうで開催するという予定になっています。

また、プロジェクトの2としましては、先ほどから各県が取り組まれているようなサイクルスポーツ環境の整備、それから効果的な情報発信という3本柱で進めております。

観光地主体のサイクリングルート設定ということで、サイクリングだけど、ちょっと緩めな感じの県全体のマップを作成しております。今、県内に12ルートを作成しております。秋吉台と角島大橋、周防大島のほうに主要3ルートというのを県内で設置をしております。そちらのほうには、このようにブルドットの施行をしております。

サイクルエイドやレンタサイクル、サイクルピット、こちら主要ゲートウェイにバイクの組み立て、分解スペース、工具、自転車ラックを設置させてもらっています。今のところJRの駅、港、空港など10カ所に整備をしたところがあります。

宿泊施設については、夜間、バイク、屋内保管をしてくれる宿泊施設に、調整スペース、工具、自転車ラックの配置などを県内の10カ所に整備をしたところです。

サイクリングツアーについてですが、今、県内のサイクリスト向けにサイクルトレイン、これを県費のほうで出して、不定期ですが年3回ほど開催をしているところです。またバイクキャリアを乗せた帯同車整備ということで、観光バス会社と連携をしまして、サイクルのキャリアをつけさせていただいて、ツアーのときに

対応していただくというようなこともやっております。

ターゲット国としまして、タイとか韓国、台湾ツアーというのを呼び込んでいるんですが、最近の事情で韓国のツアーのほうがちよっと滞っているというところでございます。

ガイド養成についても順次やっております、プラネットアドベンチャーという会社の行っているJCTAのガイド講習を行いまして、今ガイド養成をしているところです。今のところ38名受講しまして、現在のところ登録者が15名登録しているというところですが、まだ登録ガイドを増加させることもそうなんですが、ガイドの仕事がなかなかまだ回ってこないというところもありまして、こちらをどうにか活性化できたらいいなというふうに感じております。

戦略的にもナイトレイというインバウンドサイトのほうで、いろんな分析をしていただいてターゲット国等を昨年度分析したところでございます。

3年間取り組んで感じた課題というのは、行政が主体となって取り組んでいるが、やはり民間をどんどんもっともっと活用していかないといけないなというところが、課題となっております。

県民を巻き込んで継続的な取り組みとするために、「サイクリングガイドが創るサイクル県やまぐち」。やっぱりガイドを何とか活用していきたいなということで、エバンジェリストというのは伝道師という意味ですが、サイクリングガイドの手配やレンタサイクルの配置場所、ツアーの受け入れ等の総合窓口として活躍していただくことを目的に、今取り組みを進めているところです。

エバンジェリストに、まずマップ作成のときのサイクリング、ポタリングのコース提案、掲

載店舗の集約、ツアーの問い合わせ窓口、ツアーの企画・提案・売り込み、ツアーガイドの補助を活動として取り組んでもらっています。いずれは海外からのツアーをもっと催行していきたいなというところですが、まだまだランドオペレーターのほうが、県内に整っていないというところで、ここが一番の課題かなというふうに感じております。

サイクリングイベント等の出展に関しても、このエバンジェリストに委託をしております、いろんなところで山口県の県内の魅力を発信していただいているというところなんです。

それからSNS広報チームのマネジメントということです。今、フェイスブック等を使って、いろんなところで山口県の魅力というものを発信していただくチームというものをつくっております、こちらのほうの広報のマネジメントというものもやっていただいております。

ガイドの講習アシスタント等もやって、ガイドが自分たちで魅力を発信していったって、ガイドの仕事もどんどんどんどん自分たちで取っていくというような仕組みづくりができればいいなということで、取り組んでおります。今、エバンジェリストとして登録しているのが、まつおかさんという方で民間の方ですが、この人を中心に進めているというところなんです。以上です。

(拍手)

菊口会長 ありがとうございます。しまなみは、もうそれこそ日本で先進地ということですから、山口県さんもそういうことで3年前から本格的に取り組みを始めたということで。おっしゃったように、今お話をお伺いしていると、やっぱりまずそういった行政のスタンスがあって。そこでルート設定なんかは、どういう形で決められていったプロセスがあるのですか。



田川氏 まずサイクリスト目線で、ルート設定というのを行わないといけなかなということ、山口県の自転車競技連盟の方で普段よく走られている方に、下関だったらこういったルートがいいのかというところで、まずそこを走っていただいて、「ここは危険だから通らないほうがいいよ」というようなアドバイスを受けながら、それを元にルート設定というものをしました。

菊口会長 そのときに県は、そういったスタンスでやられるんだろうと思うのですが、関係自治体がありますよね。そこのところとの、平仄のあわせ方というか、そういうのって何かやられていらっしゃるんですか。何々町とか、何々市とかあるじゃないですか。

田川氏 やはり関係自治体がしっかり連携してということで、今サイクル県やまぐち推進協議会を県内で立ち上げたんですが、一応県内19市町の中の18市町が協議会の中に入っているという状況です。やはり、それぞれの市町でP

Rしたいところがあるというところがありますので、そちらをベースにしたコースづくり。でもちょっと危険だなというところは、それを回避して迂回するような形で、コースづくりというのを市町で連携しながらやっています。

菊口会長 ありがとうございます。あともう一点だけ。ツアーの呼び込みについてですが、SNSで、いろいろ今からやっていかれるのでしょうか。例えば台湾とか韓国とか、そういうツアーの呼び込みというのは、具体的に行政で動かれるんですか。

田川氏 うち、観光スポーツ文化部として動いておりますので、インバウンド推進室と連携しながら、台湾の旅行会社と訪問させていただいたり、インバウンドとかファームツアーにうちのスポーツ振興課と一緒に加わって、サイクリングの「こんなコースで回って見たらどうですか」という提案をしたり、そういったことを考えています。

菊口会長 ありがとうございます。それでは、福岡ですね、民間で県と一緒に、今サイクルロードづくりに注力をされている山田さんにお越しいただいています。山田さんは、世界でレースを走ってきた著名な方ですが、今、行政さんと一緒にやられているプロセスを、少しお話いただければと思います。

山田氏 ありがとうございます。皆さん初めまして、バイクイズライフという会社をやっています山田大五朗と申します。生まれは福岡県で、自転車競技であるマウンテンバイクのクロスカンントリーの選手をやっております、25年ほど自転車に乗っています。選手の間は、主にヨーロッパや日本で走っており、フランスへの留学や、ヨーロッパで開催されていた世界選手権やワールドカップなどのレースに参戦しながら、ヨーロッパの自転車文化を見てきました。その経験を福岡県で活かしつつ、皆さんと協力していきながら、日本に自転車文化を根づかせる事を目標に活動しております。

民間という立場ですので、皆さんと説明のポイントが違うかもしれませんが、お聞きいただけたらと思います。

福岡県では、昨年度から自転車の取り組みを開始しており、5月に福岡県サイクルツーリズム推進協議会を設置しました。メンバーは行政の方だけではなく、私のような民間、そして福岡県の中にいるサイクリストなど、実際に走っている方にも御協力をいただきながら、進めております。

昨年度は広域サイクリングルートの検討のほか、そのルートを実際に自転車に乗られている方に走っていただくモニターライドを実施し、推奨ルートを5ルート設定しました。この推奨ルートなのですが、なるべく県内の方に利用し

て頂くと同時に、福岡の玄関口である福岡空港、博多駅、小倉駅、北九州空港と繋げながら、旅行者にも使いやすいようにつくっていく事を目標にしています。さらに、福岡県だけではなく、隣県とも繋がる事を目標に、本年度はさらに5ルート増やしています。

そしてロゴマークです。私のTシャツにも付いているのですが、ロゴマークを作成し、のぼりやホームページも作っています。

今年度は、5ルート追加する予定ですが、昨年度の5ルートをきれいに繋ぐような形で、福岡県を行ったり来たりできるように、そして1周回れるようにルートを引いております。まだ確定しておりませんので、資料にはルートの線をお示しできていませんが、熊本県や佐賀県、山口県や大分県とスムーズに繋がるようにルートのほうを加えております。



そして昨年度立ち上げた専用サイトのほうは、多言語化の予定で、英語・韓国語・中国語を加えます。そして、この取り組みを御紹介するために、サイクルモードや台湾の旅行博に出展をして、PRを行っております。

また、今年度中には、実際にルートを走るファムトリップを行います。

これが各ルートを細かく見たものになります。昨年度に設定したルートの紹介なのですが、これが福岡県の糸島という、福岡県では有名なサイクリングルートになります。海をずっと見ながら走れるルートです。そしてここに福岡市

があるのですが、志賀島からずっと海沿いを走るルートもあります。この福岡・糸島ルートから志賀島までは船を渡ればつながるようにしております。

そしてこれが先ほどの志賀島から伸びるルートで、芦屋までずっと海沿いを走り、遠賀川を上る宗像・直方ルートです。これが福岡県の真ん中を縦断できるようなルートになっております。その海沿いのルートと縦断できるルートというのは、つながっているというのが特徴です。そしてこれが久留米という福岡県の南なのですが、久留米から東へ周遊するルートになります。これが久留米・うきはルートです。そして、そこにつながるように朝倉市を周遊するルートがあります。そして、芦屋から北九州を通り山口へ抜けるルートを想定しつつ、山口から入り大分県から抜ける北九州・京築ルートなどを用意しております。

ここからは今年度加えたルートになります。ここが福岡市なのですが、福岡市から那珂川市を通りまして佐賀県へ入ります。実は佐賀県さんとは協力を始めておりまして、佐賀県を通過して再び福岡県に入って、そして熊本県に抜ける手前の大牟田市を繋ぐ那珂川・大牟田ルートがこちらになります。

そして、福岡市から海沿いに行きまして、福岡県の芦屋からさらに延ばして山口のほうに抜ける北九州・芦屋ルート、こちらは今年度、既にモニターライドも終わり、ルートに加えることになっております。

こちらの福岡を縦断するルートの手前を周遊する筑後周遊ルートになります。

そしてこちらは、先ほどの縦断する宗像・直方ルートからあさくら・大刀洗周遊ルートに繋がる直方・嘉麻、筑豊周遊ルートになっております。ここから京築という海のほうに伸びるルートに近づきつつ、福岡を周りながら遊べる

というルートを発表する段階にきております。そしてこれが最後なのですが、豊前市から先ほどの朝倉・大刀洗周遊ルートに繋がるルートです。こちらのルートは実は昨日モニターライドを行いまして、確認が完了したところです。これが昨日の模様なのですが、海拔ゼロから約1,600メートルのところまで登りました。気温2度の中で行ったのですが、このように実際に走って確認をして検証するという活動をこの2年かけてやってきました。

そしてなるべく多くの方に利用していただきたいという想いから、モニターライドにはルートのエリアに住んでいるサイクリストの方に集まっていただいて、実際に走って頂いています。福岡県は、もともと川沿いにはサイクリングロードがあったのですが、なるべく川沿い海沿いの既存のサイクリングロードを活用しながら、それを繋いでいきながら、先ずはルートを設定し、そこに地元の方が普段走っている、我々が知らなかった道とか、知らなかったポイントを加えていきながら修正していくというのが福岡県のルートの作り方になります。

これも川沿いのルートなのですが、このようになるべく楽しく走っていただけるように、みんなで調査をしている写真になります。

こちらで昨年度までのルートを紹介しているのですが、それらのルートが載っている、昨年度オープンしたサイトになります。今年度の3月にルートを更新して多言語化し、福岡県を周遊できるようになります。今はそのような段階にいます。今後使って頂けるようにして行きます。そして、これからは隣県とも協力しながらさらにルートを広げる事を目標に、福岡県は活動しております。以上になります。

(拍手)

菊口会長 ありがとうございます。組織として

は、国交省さん、県警さんとか、あるいは、そういうルートづくりに欠かせないような、やっぱりいろんな規制も当然あるわけですから、そこを皆さんで協議をして、1つ1つ進めているというのが組織としては、非常に参考になるなと思いました。我々大分は、まだそういうものができてない部分があります。そういう部分を今後充実させなければと思いました。今はルート設定が終わっただけで、これからそのルートに関してもいろんなことがあるのですね。走ることに、インフラも大切ですし、それにレンタサイクルとかという色んなこともあるだろうと思います。山田さんが、お考えになる一つのルート設定で終わったあとの、これから取り組むべき項目・課題について簡単に教えていただきたいと思います。

山田氏 まずこの話をいただいたときに、しみなみ海道さんほど圧倒的なロケーションがないので、絶対に不利だと思っていました。ですので、圧倒的なロケーションがない中でできるサイクルルーズの形というのを模索するところから始まっております。

実際にそれを考えたときに使いやすさ、そしてなるべく地元の方にリアルな姿を見せるということが大事なのではと思い、それをテーマにルート作りを進めました。

そしてもう一つが地元の理解。やはりサイクリストが増えるのを一方的に押しつけるだけでは理解が得られませんので、なるべく地元の方に使っていただく。地元の方に広げていただくものだという理解を広げていきながら、受け入れ体制を整えていくということも同時にやっていく必要があると思い、なるべく地元の方をお呼びするようにしています。

菊口会長 そのルートの地元のサイクリストも

既に自転車で走っていらっしゃる方も、そこから地元浸透していかせるという、そういうつくり方ですかね。

山田氏 はい。急に観光客は増えませんので、まず使うのは地元の方というのは間違いありませんので、そこは大事にしながら広げていこうとしています。

菊口会長 どうもありがとうございます。

それでは、後ろに仁王輪道というポスターが貼っていますが、新しく国東半島でサイクルルートづくりができたようで、今日は大分県から黒田さんにお見えいただいているので、地元の取り組みについて今までの経過も含めて御説明をお願いいたします。

黒田氏 皆さん、こんにちは。地元の国東半島振興対策協議会事務局をしております黒田と申します。よろしくお願いいたしたいと思います。

本日は、仁王輪道というサイクルルートがある地元国東半島にお越しいただきありがとうございます。私は、現在、豊後高田市、国東市、日出町、杵築市の事務局長をやらせていただいておりますので、この場に立っております。

今、こちらにおられるパネラーの方々は、みんな自転車に乗られる方ばかりで、私は学生時代には確かに自転車に乗っていたんですが、最近では車ばかりしか乗ってなくて私だけが一人浮いたような感じですし、一見すると身体が大きいしっかりしたように見えますが、身体にもう少しのところがありますので、座って説明をさせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

今まで、いろいろな先進事例をお聞きしました。国東半島サイクルルート仁王輪道は、まだつくって1年ちょっとなんです。きょうの発表

では、勉強をさせていただくことばかりですので、本事業としては、今からまねをしながら進んでいくようになりますが、今後の期待を込めて、元気だけは負けないように説明をさせていただきたいと思います。

ご覧いただきましたように、この話は、2016年に、今あちらにお座りの国東市の三河市から別府湾岸から豊後高田に至る自転車を活用した周遊コースの提案をしていただいたことから始まりました。その時に、何と西瀬戸との連携についての構想も入っていたんです。そして、今日の日を迎えているというのは、非常に不思議なことで、先見の目がある市長だと思っています。

また、その時に近隣の市町村で話をまとめようとしたのですが、非常に難しいところがあるということで、翌年の2017年度にこの国東半島振興対策協議会で何かやってみようじゃないかということになり、サイクリングの環境調査とか実施計画等を作っていました。実際にプロのライダーの皆さんたちに半島内を実走していただいて、「アップダウンがひどいので、素人ではこちらの道には行けない。こちらのルートに回った方がいい。」など調査をしていただいて、九つのモデルルートを策定いたしました。昨年2018年度に実際に動いていくということになり、このようなロゴやネーミング、ルートマップを作成しまして、2019年2月6日に国東半島サイクルルート仁王輪道を開設、発表させていただきました。その後、ウェブサイトをつくり、今中大介さんにもみえていただきお披露目壮行会をさせていただいて、今を迎えているということになります。

この仁王輪道の位置づけでございしますが、どうしても国東半島で地理的条件の関係等があった、交通インフラの整備が行われておらず、少子高齢化で人口も流出していき過疎化を迎える

ということで、半島内に抱える課題への新たなアプローチとしてサイクルツーリズムを位置づけました。

下の方に書いておりますスローガンは、「国東半島がサイクルツーリズムで一つになる。国東半島の文化・歴史、自然に心と体を満たす。」ということで、来訪者、また国東半島内の住民双方に新しい価値観を提供することを目指しております。国東半島の内部が変わっていく、景色を変えろということ、自然豊かな地形の中で健康的に自然を愛する明るい服を着てきらびやかに走るサイクリストが訪れて、国東半島内に彩りをもたらしてくれる。それを見た地元の方々が清掃活動をするなど住民が一緒になって環境美化に努めてくれることになります。

それから、今までは、車で巡っていたのですが、小回りがきく自転車に乗ると行きにくい場所にも行って見られるなど周遊経路が変わります。また、そのようなお客様がみえろと地元の方がおもてなし力を発揮して、さらにコミュニティも生まれてくる。また、国東半島には、不思議なことがいっぱいあり、神仏習合という神と仏が一緒に暮らした町でありますので、国東半島の文化、歴史遺産等が多く、歴史に触れることができます。

それから、「海あり、山あり、温泉あり」でも信号はなしということで、いろいろコースのバリエーションがたくさんある。また、こちらは修行実践の場でありますので、神社仏閣や宗教的遺産が点在しております。自然とゆっくり向き合う時間を十分にとることができ、精神的な充足感が得られるということが特徴になっております。このようなことを来訪者の方に感じていただけたらと思います。

これが仁王輪道のマークです。4市町が揃いマークを決まるまでにどれほど話し合ったことかわかりません。決定までかなりの時間を要し

ました。すばらしいデザインがまだたくさんあったのですが、このデザインにさせていただきます。

名称は、古くからこの地域の人々に親しまれてきた仁王様のように、力強く駆け抜けるサイクリストの姿が、地域の新たな魅力となっほしいという願いを込めて、仁王輪道としました。ロゴマークは、海と山の両方を楽しめるルートであることを意味し、山と海をデザインしております。

次のページをお願いいたします。先ほどもちょっと触れましたが、山岳信仰の伝統が残る神社仏閣や良質な温泉などが数キロおきに点在しているということは、国内のサイクルルートの中でも非常に特徴的だと考えております。ルートといたしましては、たくさんあるのですが、国東半島を一周するルート、半島の真ん中にある両子山を東西に横断する、また南北に横断するルート。また、各市町の地域を回る初心者向けに近いコース等、いろいろなコースを用意させていただいております。

仁王輪道は、これから整備をしていくようになりますが、整備を大きく三つ分けました。コー



スのブラッシュアップ、プロモート活動、フレンドリーサービスです。コースのブラッシュアップにつきましては、輪行環境などの整備、

案内看板の整理、また、モニターライドということで、自転車で走っていただいて走行レポートを出していただくものです。どこがいい、どこが悪いというような走行レポートを出していただいて、ホームページで公開しPRしていく。3万円の謝礼を支払うのですが、これはプロモート活動と共通事業になると思います。

それからプロモート活動につきましては、ツアーの創設や販売、それからグッズとしてボトルやTシャツ等をつくり販売していこうと思っています。走行会やウェブサイトの運営も行います。フレンドリーサービスといたしましては、サイクルオアシスを今年度8カ所整備させていただきたいと思います。サインのデザインを愛媛県さんと広島県さんと同じデザインにしたいのです。そうすることによって、この西瀬戸のルートも共通ルートになってくると思われるので、その節はよろしくお願ひしたいと思います。

また、荷物配送サービスや時間がないという方に車を配車する並走サービスの実施をしたいと思っています。そして、交通時間に間に合わなければ、お送りするという体制がとれます。また、リタイアのときのバイク回収お助けシステムを作らなければならないと思います。

先ほど御講演いただきました国が推奨しております自転車活用推進計画の策定によりまして、高い安全性を備えた自転車の普及促進などについて、総合的に取り組み、環境整備等推進していくことも必要なことと思いますので、これから協議させていただきたいと考えております。

最後のページです。やっと写真が出てきました。このようなすばらしい景色を走ることができるこの不思議な国東半島の中で、皆さんもぜひ一度駆け抜けてみてください。以上で発表を終わらせていただきます。ありがとうございます

した。

(拍手)

菊口会長 ありがとうございます。一つは、この半島に暮らす、あるいは半島で生活をされている方、一緒になって半島協議会という、これは行政の組織でしょうけれども取り組むことというのは、とても意義のあることだと思うんですね。

最初にいろいろ話がまとまらなかったというお話がありましたけれど、その辺のプロセスって、どういう意見の相違とか、いろんなことがあったのですか。

黒田氏 事業をやるときに何でもですが、多く



の市町村が集まってやろうとすると、どうしても市町村により考え方や意識の違いとかが出てくるんですね。最初には、もう少し大分県内を広げていこうか、大分・別府まで入れようとか、ここは豊の国千年ロマン観光圏になっていますので、中津から別府まで入れてやろうかという意見がありましたが、なかなか難しいところがあるんです。このままゆっくりしていたら

2年も3年も遅れてしまうということで、最後は、国東半島振興協議会で一致団結してやろうということになったという話です。

菊口会長 今後、外部のプロモーションとかやっていただく会社に支援をしていただきながらいろいろとぜひ頑張っていただきたいと思います。

次に、私どもの事務局をやっていただいて、いわゆる風景街道として、別府湾岸・国東半島のルートをつないでいこうという取り組みをしていただいています加藤さんからお願いします。

加藤氏 話す前に、私は民間ですので、多分行政の中とはちょっと違う。私は自転車はそんなに詳しくないので、素人の考えだと思って聞いていただきたい。その前に一句詠んでみました。「神の旅、帰り寄り道、国東へ」。神の旅というのは11月の季語で、皆さんの神様が出雲に行ってらっしゃいますけれど、帰る途中の今日は、この国東に寄り道をなさってるんじゃないかなと思っています。

日本風景街道別府湾岸・国東半島海への道推進協議会は、2018年度からサイクル観光連携部会を立ち上げ、加盟の5市1町で、サイクルの負担金を10万円ずついただきまして、60万円でこれを運営しています。先般からのお話のように、事務局は国東市とし、当初よりの提案であった5県連携を今日開く運びとなりました。

海への道の、私どもの活動は世界遺産ではなく「世間遺産」事業というのをこの4年ずっとやっています。世間遺産は、町なかに普通にある風景をおもしろがって見て歩こうということです。他には平成27年に各6市町でそれぞれにAPUの学生さんに出演してもらいインバウンド



用のDVDをつくって流しました。今から紙芝居風に仕立てしましたパワーポイントでご説明いたします。「ライン設定は簡単・簡単」とにかくラインを決めるのは、決めればいいわけですね。でも決めた後、地元と本当に一体となって推進するのは、かなり難しい。地元の人たちと結び、それを興していくのは、もっと「大変・大変」と現場感覚で思っています。「前提としては、下手でもいいから、自分で乗ってみる。」自転車というのは、自分で乗って漕がないと前に進まない。後ろに乗っかってラクしても、足腰は弱るばかり。補助輪つけて走ったら、多分、ここにお集まりの皆さん方が「自分で乗りペダルを漕ぐ」という覚悟がないと自転車はうまく走れないと、活動を通じて今、考えています。

「どこに支点を置くか」。テコの原理ですがどうも私たちはサイクリストのほうに支点をグッとくっつけて活動しているのではないかな。そうだとすると先にある地元、テコの力がなかなか利かない。「サイクルってナニ」になってしまふ。地元のほうにグッと私たちが近寄って支点を置くと、長い先の上にあるサイクリストが下にチョット力を入れると地元がギュッとあが

る。これまで、どうも議論を聞いていると上のサイクリストの話の力点が強い。行政が一生懸命やって、サイクリストの人がどんどん来ればと言うけれど、ナカナカ地元浸透しない。「しまなみなんて知らないよ」これは、何かと言いますと、しまなみの後追いをしても、私たちにはしまなみがない。私たちがサイクリストに提供できるものは、ここにしかないもの、ここでしかたべられないもので勝負するという覚悟ですね。

先ほどお話になりました。しまなみに無いのは温泉。道後まで行かないとおっしゃった。しまなみ海道に行った人が別府の温泉にと。国東は神も仏も鬼もいます。すばらしいお祭り・日本の原風景があります。「ケベス祭り」皆さんぜひ来てください。火の玉が飛んできますよ。こんなことを東京や大阪でやったら、消防署がすぐ来て中止。何でこんな祭りがあり得るかと言ったら、「みんな消防団なんだわ」と。ケベスは火祭りです。当番の家の子期間中は学校給食は食べない。自分の家の火で拵えた弁当を持参する。当日日の出に、村の男衆は素っ裸になって海で禊をし、祭りに臨む。にそういうすばらしい祭りがたくさんあります。そういうしまなみとは全く異次元のプリミティブなものがたくさん残っている、すごいと思うんです。これは肌の色に関係なく大喜びですね。知られてない日本。売り出し方が下手なだけ。国東は2次交通が弱い。空港に着いても、バスの便が悪いから色々素晴らしいものが残った。私たちは自転車を忘れていた。仁王輪道は偶然ではなく必然なのです。自転車が一番ですよ国東は。人々が見たいモノは「いのちき」いのちきとは、大分弁でいうと生業・ナリワイということです。「わしは牛でいのちきしちよる」と言うように使います。この写真は、この前の豊後高田でやった世間遺産の見渡す限り一面の物凄いネギ畑で

す。見たら感動します。農家にお嫁さんどんどん来ると言っていました。世間遺産では「一景一汁一菜一箋」景色を見ながらそこで採れたものを食べハガキを書く運動です。みんなでネギ畑を見ながら屋外でネギを食べたんです。ネギのバーベキュー・カルソターダというのを食べました。とても甘くて美味しい。ネギカレーにネギ汁です。それに一箋というのは、便箋の箋です。それにネギの絵を入れて、小学生と一緒に出すんですね。するとネギをつくっている人たちが非常に喜ぶ。みんなが見たいのは、「いのちき」。そこにある、本当に暮らし。その中にあるいろんなものです。

この写真は、10月に別府市で市民も交えたワークショップ。地図を広げて、ここがおもしろい。いや、こっちがおもしろいと、わいわいがやがややるんですね。そこをみんなで走ります。住民の人と一緒に。プロの人が走るモニターライドとはチョット違う。市民も一緒に走る。すると住民も「これおもしろいよね。ここにおもしろいところあるよ。この辺の花がいつごろ咲くね」と教えてたり、気づいたりするわけです。後はたぶん大切なのは「おせっかい所」。ハブとかいってもわからない、じいちゃん、ばあちゃんは。西瀬戸には、お接待文化というのがあります。国東半島や宇佐あたりでは今でもお接待で子どもたちにお菓子を配る。町の人のおせっかい・お接待所の設定がたくさん出来るといいなあとと思います。

もう1つアイデアですが、勝手「ひとり道の駅」。これは、何かといいますと、山の上に柿がたくさんなっている。そのままでは腐りますよね。うちに来て、柿を取っていいよというやつです。じいちゃんが一人で住んでいる。裏山清水、ここで水を汲んでいいよ。ルールは爺ちゃんとお話をし、竹筒に100円入れてください。自転車なら登ってきますね。土日にはおばあちゃん

がおはぎをつくって、縁側でお茶を出して世間話して100円。おばあちゃんと話をします。笑います。ばあちゃんは元気になります。別府のガード下の80代の夫婦でおかず屋さん。必ず客と話します。「元気かえ」「元気で」と。私は、話をするというのは、とても大切なことだと思います。地元民とサイクリストのコミュニケーションが一番大切。話すことで元気になる。じいちゃんが、ずっと一人でいても、毎日誰かが水を汲みに来て、何百円かになったら元気になります。これが一人道の駅の構想です。ぜひ、こういうことを西瀬戸みんなで、一緒にやっていきたいなと思います。私は地域創生とは、そういうものだと思います。

次に、各6市町でやっていますから6ルートで、市民と一緒に先ほどのワークショップを開き、そのルートを皆で走る。風景街道には、シーニックバイウェイという概念があります。訳すと「寄り道」です。6つの寄り道をつくって、天下一グランプリというのをやろうと思っています。例えば商店街のアーケード下でやるとか。6つのルートが集まって、うちのルートが1番いいと言う選手権をするんですね。そうすると町の人たちも「何しちゃんのかえ」と見に来ます。そうやって町に広がっていかないと、町の人たちは入ってこないと思うんですね。グランプリは表彰して、金1銀2銅3。6ルートですから。3年間ぐらいやって18ルートつくって。そこでグランプリを取ったところのライド会を必ずやる。そこにみんなおいでと。そこで、一汁一菜。私どもが今までやってきている運動を、そのまま継続しサイクルを使ってやっていこうと。それからもう一つは、できれば「チャリ弁」というのをつくりたい。必ずサイクリストって、弁当を食べます。弁当がおいしいっていいですよ。それを地元の人につくってもらって、これもコンテストにしようと思うのです。うまく



豊後高田市で実施した一景一汁一菜

いったら、トキハのデパ地下とか、駅・空港で
ご当地チャリ弁にしてね、6ルートのチャリ弁
を売るんですね。一番売れたのがグランプリで
すよね。

私はやっぱり、お金をどうやってということ
になれば、5県でチャリ弁ですかね。これが
しまなみのグランプリチャリ弁だと。B級グ
ルメってあるじゃないですか。弁当に私はこだ
わってやったほうがいいかなと思っています。
そうすると地元の人が自分でペダルを漕いで弁
当を作ります。私どもは「世間遺産学会 in た
かた」を去年大分市の鶴崎高田地区で開催しま
した。それをやったら地元が元気になって、自
分たちで軽トラ市を開催したり、シンポジウム
を開くから来てくださいと仰る。本当の地域創
生ってこれだと思いましたね。サイクリング
コースをつくって、笛を吹き、旗をふるのでは
なくて、その人たちが「俺たちの町は、いい
町だ」と誇りを持って、「ようし、皆でやるぞ」
となってくれるのが、サイクルツーリズムの一
番大切なところだと今考えているところです。

情報発信はとても大切ですが、最後は顔の見
える肉声のアナログでつながらないと。「アナ
ログでつながって、デジタルで発信」の繰り返
しですかね。

これは最後になりますけれど、「Remember to
welcome strangers in your home.」これは、私
たちの風景街道別府湾岸・国東半島海への道の
モットーでもあり、別府観光、大分県観光の父
と呼ばれる油屋熊八翁のモットーで、大分の人
はみんな知っている言葉です。訳しますと「あ
たかも実家に来た如く、旅人を懇ろにもてなせ」
＝ヘブライ人の手紙より。

私は「実家(ウチ)」というのが、とても大切
だと思うんです。実は世界中どこも実家だらけ
ですよ。実家の集合体が世間。「実家(ウチ)
に遊びにおいで」ともてなしたときが、初めて
もてなしだと思うんです。うちの親戚の子がい
て、「ウチにおいで、あそこのソバがうまいけん、
連れていくばい」と言うでしょ。実家、実家、
実家、実家があるのです。地域には。だから実
家のようにもてなしさえすれば、人々は喜んで

来てくださるはずなのだと。それでは、後半に続くということで終わります。

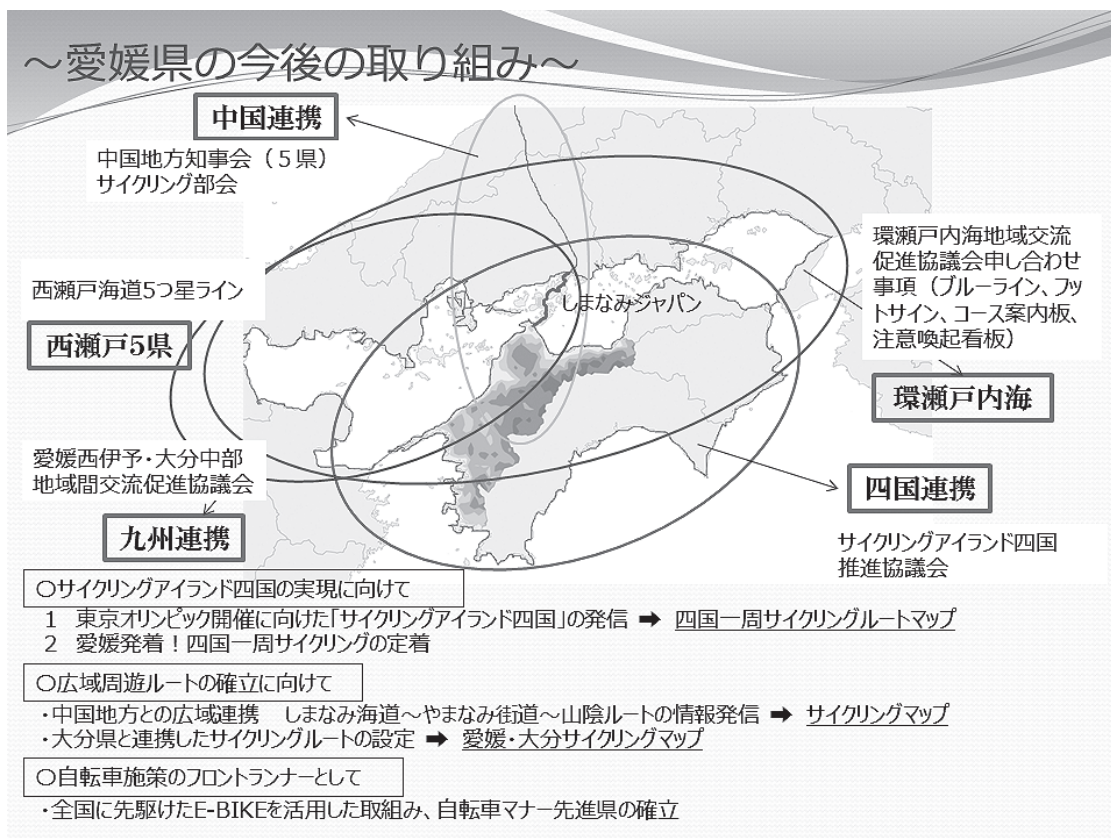
(拍手)

菊口会長 ちょっと時間が押してますが、今まで各県の取り組みを見ていただいて、今日、こうして皆さんで共有させていただきました。もちろん、今からの部分もあれば、既に次のステージを目指しているところもあるわけですが。今日を1つのスタートと考えた場合、この連携のやり方とか、あるいは、連携することによっての可能性とか、そういう部分で何かヒントがございましたらお願いしたいと思います。先ほど大野さまからお話をいただいたのは、まずはそれぞれの地域でやるんだということでした。それぞれの違いがあっても構わない。もちろん発信するコンテンツも違う。そこでまず地元できちっとやって、それがつながればさらに効果が出ていくというような、そういうお話だったと思います。簡単なことではない。目指

しているのは、まず緩やかに連携できたらいいなと思っています。そういった意味で、坂本さんから、またちょっと今申し上げたことを題材に、少しお話しいただけたらと思います。お願いします。

坂本氏 愛媛県坂本でございます。座って御説明させていただきます。先ほど菊口さんからお話がありましたように、緩やかな連携というのが、一番このエリアにいいんじゃないかなというふうに思います。それで今回、提案させていただくのが三つです。提案といいますか、何を目指していくかということなんですけれども、「コト消費」から「トキ消費」へというのが、このエリアにふさわしいんじゃないかなというふうに考えたのと、幹と枝のサイクリングコース設定ということ。それから最後に自転車を文化に「西瀬戸自転車文化圏」というような提案をさせていただきました。

いよいよ「コト消費」から「トキ消費」へと



いうところなんですけれども。先ほどからお聞きしていますと、地元のそれぞれの盛り上がりというのは、相当すばらしいものがある。それぞれの県で福岡県もそうですけれども、山口県もそうですが、どんどんコースづくりができていくというふうに考えていけば、四国一周で今僕たちが愛媛県がやっているようなぐるっと回って1,000キロ走って、どうこうというのではなくて、ゆっくり時間を過ごしてもらうための提案づくりの方をしたほうが、ここのエリアには合うんじゃないのかなというふうに思いました。だから、四国一周の私のパワーポイントでごらんになった記憶を思い起こしてほしいんですけど、四国があって、ぐるっと1,000キロのラインがあって、それ以外のルート提案がないんですよ。それは、これから皆様がオプションコースで考えてくださいということなんですけれども。

この西瀬戸のエリアはそうではなくて、各地にたくさん見どころがあるんですよ。たまたまこの5県のエリアが緩やかに連携しているから、このいろんな魅力のところをつないで、売っていきますよという、ちょっと発想の転換をしたらどうかなというのが、トキ消費で、もう外国人の方や国内の方を呼んでサイクリングしてもらうではなくて、自転車を使ってゆっくり時間を過ごしてもらうアプローチをしていったらどうかと。そこが地域の活性化、いわゆるお金と申し上げたいんですけども、地域の活性化に外部とつながるんじゃないか。そして地元が喜んでもらえるというふうに考えました。

そういうふうに考えたときに、幹と枝のサイクリングコース設定ということで、いわゆる四国一周は幹のコース設定をして、そこにアプローチしている。ここのエリアはそうではなくて、枝の部分を充実させてコース設定をまず作るんです。魅力はある。愛媛もマルゴト自転車

道でやっている。ほかの県もそれぞれ取り組んでいて。じゃあ、そういうどこでも取り組んでいる取り組みを逆転の発想で、こういうエリアに魅力があるのを、たまたま5県で手を結んでつなぎましたというアプローチの仕方がいいんじゃないかなというふうに思いました。

そして、もう一つは自転車を文化にということなんですけれども、要はそれぞれに地域の文化というのはあると。その地域の文化を枝のコースで売っていく。緩やかに連携してつなぐ。じゃあその地域の文化をつなぐ、この5県のキーワードは、自転車の8Kにしようじゃないかと。要は、自転車活用推進法という法律ができましたけれど、ここにゴルフの活用推進法とか、テニスの活用推進法って、同じスポーツであってもできると思えないんですよ。自転車だから法律になる。そう考えれば、自転車がもつ効能、交通・観光・交流・経済・健康・高齢化とか、いろいろあるんですけども、この8Kの部分の徹底的に5県がブラッシュアップしていったら、このエリアに来たら、こんなにみんな自転車に取り組んでいるんだよと。そこで走るコースは、それぞれの地域にあるよと。じゃあキーワードは自転車の8Kで連携しようやという、実需じゃなくて、内側での連携と。意識の連携という形の取り組み方をすれば、ほかの方が見たときに「いわゆるサイクルハウスだ、サイクルオアシスだ」と名前が違っていても心では、一緒やないかと。こういう取り組み方を打ち出せば、ちょうどこのエリアの風土に似合うんじゃないかなと。こういうふうに考えたところでございます。

菊口会長 ありがとうございます。また新たな視点ですけど、先に皆さんパネリストの御意見を。

会場男性 会場のこちらからの意見も求めたら
どうですか。まだ時間があるのでしょうか。

菊口会長 はい、一番最後にご意見を伺います。

男性 あるんですね。

菊口会長 その時間を取らせていただいています。

男性 はい。わかりました。パネリストは、日
ごろ勉強しているから十分に話せるんです。
我々は初耳もあるし、いろいろ意見もあるしね。
会場の意見も聞いたら、もっと充実するんじや
ないかと。

菊口会長 ありがとうございます。

男性 それがパネルディスカッションの良さな
んですね。わかりました。それでは、進行して
ください。

菊口会長 都度都度の質問よりも、最後に御意
見がある方を纏めてお時間をとっていますの
で、よろしくお願いします。では、矢野さんど
うぞ。

矢野氏 続いて広島県です。広島県では、中国
地方知事会、サイクリング部会ということで、
これ3年前の知事会で、うちの知事から提案さ
せていただきまして、その後発足して。29
年度からこれまで3年目ですけれども、各県で
100万円ずつ出しあってマップを作成した
り。きょうも会場の後ろに持ってきていただ
いて、後ほど手に取っていただきたいんですけ
れども。マップをつくったり、雑誌掲載をしたり、
サイクリングイベントへの出展などに取り組ん

できました。

何分広い県ですので、エリアを三つに分けて、
瀬戸内、しまなみだったり、岡山だったり、日
本海側だったりエリアに分けて、その後にルー
トということで取り組んでいます。

これまで休憩場所であるとか、それぐらい各
県のサイクリスト休憩場所ということで、取り
組んできましたり、各地域のサイクリスト受け
入れ体制の整備というのをやっています。

今年度の魅力発信は、雑誌掲載などに取り組
んでいます。来年度以降は、先月も各県の方に
集まってもらって議論したんですけれども、来
年度以降は検証可能な事業、5県のルートがど
のように認知をされていて、どんな形で知られ
ているのかというのを数量的な定量的な資料と
いうことを踏まえて、来年そういった取り組み
をキックオフさせてみたいと思っています。

最後のページなんですけれども、ネクスコ発
行のドライブ雑誌の地図ページを赤線で引いて
みまして、これだけエリアの中で航路がある
ということでございます。800キロですね、一
筆書きに走るというのは、なかなか海外の人
では、難しいかなということございまして、そ
ういう航路でショートカットありというような
ことで、中国地方を3エリアに分けて取り組ん
だように、東のほうから広島、呉、松山とあり
ますし、愛媛県が一番陸航路が多いんだと改
めて思ったんですけれども、3エリアぐらいに
分けて考えてみるのもどうかと。広島・愛媛・
山口とか。山口・愛媛・大分とか。山口・大分
等と。そういった西瀬戸のエリアを三つぐら
い分けて、航路も活用しながら取り組んでい
くというやり方もあるのではないかなと考えてお
ります。以上でございます。

菊口会長 ありがとうございます。県全部が連
携するというよりも、幾つかのルートに分けて

中国地方知事会 サイクリング部会

《目指す姿》

中国地方及び四国地方が国内外から何度も走りに行きたくなる魅力的なサイクリングエリアとなっていること。

《目指す姿の実現に向けた取組》

①広域推奨ルート・推奨エリアの選定 ②サイクリストの受入環境の整備 ③情報発信に係る連携

1 広域推奨ルート・コースの選定

各県をまたぐルートの調整等について継続検討するほか、推奨エリア内のコースのPRを進める。



考えるというような考え方もあるというような御提案です。じゃあ田川さん。

田川氏 山口県のほうは、まずツアー誘致での連携ということで、ちょっと具体的になるんですが、やはり海外の方って、入ってきたところから、いろんなところに行って、いろんなところを楽しんで出て行きたいという希望が多い方が多いので、ちょっと広域、広島県さんが言われたような形で、広域なルート設定、それから全てを走るとするのが難しいので、そこをバスでつないで次の県に渡すとか、そういったところでの連携をしていくといいのかなということを思いました。

それからサイクリングガイドとか、サポートカー運用に関する情報交換ができて、各県がどのように取り組んでいるのかというところを参考にツアーとかを組むこと。それからサイクルバス・サイクルトレインの運用に関しても、先進的にやっておられる愛媛県さん、広島県さんを参考にしながら、これを定期的に動かしてい

くのかとか、そういったところもできればいいなということ。

それからガイド養成に関する連携ということで、日本人の方は該当しなくても多分、自分たちで見ながら回れると思うのですが、海外からの旅行者に関することであればガイド養成、こういった指示でガイドしているのかとか、そういったところの連携ができていくと各県にまたがったときに、全く別々のガイド方法ということになると、また海外の人も混乱するのではないかと、そういったところも連携していけたらいいなというふうに考えております。以上です。

菊口会長 皆さん、事前をお願いしていたので、いろんなことを考えていただいて来て下さりありがとうございます。山田さん、御意見ありますか。

山田氏 ありがとうございます。事前にテーマをいただきましたので、私も4つほど考ててみ

ました。

一つ目は長期滞在サイクリストの集客を目指す。大きなルートができますので、そして官民隣県が連携した受け入れ体制の確立、そして世界を見越したブランド化、そして県民の方、実際に日本の方が利用しやすいようなものをつくりたいと考えています。その中でどういうものを作っていくかに関しては、皆さんと一緒に教えていただきながらやっていきたいと思うのですが、この官民隣県が連携した受け入れ体制の中で、道路が今後整備されてくると思います。ラインが引かれたり、案内板が置かれたり。私は実際に世界の色々な道を自転車に乗ってきたのですが、今月、オランダのアムステルダムを走ってきました。アムステルダムは自転車の先進地域なのですが、この写真の左側がサイクリングロードです。右、左行けるようにちゃんとラインが引かれていて、右側が歩道です。この写真の、運河の横に伸びているこの道もサイクリングロードです。このように、アムステルダムから隣の町まで約40キロを実際に自転車で走ってみたのですが、信号なんて数えるぐらいしかなく、その中を歩く歩行者はおらず、とても快適でした。オランダで、自転車ってすごく便利な乗り物である事を再確認しました。

ところが残念ながら日本においての自転車の位置というのは、安価な乗り物というポジションだといまだに感じます。実際にインバウンドを呼び込むというのはとても大事なのですが、実際に日本人にも利用しやすくして、経済を回すということも同時に考えていく必要があると思います。日本人の自転車保有台数はとても多いのですが、スポーツとして自転車に乗っている方というのは、多分10%いないと思います。残りの90%の方にどうやって自転車に乗って頂いて、今から引くルートに走っていただくかということも同時に考える必要があると考えてい

ます。その事についても、皆さんと話していけたらと思っております。そして自転車の形状についてです。オランダには便利な自転車がたくさんあります。この写真の自転車には子供が前に3人乗っていて、とても寒くて気温は3度ぐらいだったのですが、こうやってカバーしていたら、子供たちも温かく自転車に乗っていられるんですね。とても便利です。

日本は、今まではホイールベースといいまして、ホイールとホイールの間の距離が長かったら走れなかったのですが、今は、タンデム自転車の走行が可能になっている自治体というのが増えていきます。そして、今回連携する各県はタンデム自転車の走行が可能になっています。つまりタンデム自転車を含めた、ホイールベースが長い自転車、便利な自転車が今後増えていく可能性があります。

今後作られる道路の作り方、このような自転車が走るということも考慮していく必要があると考えられます。オランダはこのような自転車がたくさん走っているんですが、なぜこのように長い自転車が安全に走れるのかというと、自転車レーン1車線あたりの幅がとても広いのです。なので、このような自転車が大回りにカーブを曲がっても安全に曲がれます。ところが日本というのは、タイトな道がたくさんありますので、そういうコーナーをこのような自転車が



いかに安全に曲がるのか。ちょっと広めにスペースをとるなどの方法を考える必要があると考えられます。

そしてこちらの写真は、自転車をそのまま乗せられるというサイクルトレインです。一部ではやっているところもあるのですが、多くの県はまだまだできていません。それをいかに解決していくか。せっかく隣県つながりますので、どこかで疲れたなと思ったら、自転車を乗せられるサイクルトレインがあるという事も、安心して回れるポイントになると思います。

次に世界に見越したブランド化というところもやっぱり必要だと思います。そしてその中で、どうやって他のルートとの差別化を図っていくかという事も考える必要があると思います。アムステルダムの上に実はケニアに行って、サバンナをサイクリングしてきました。とても面白かったです。ヨーロッパではアルプスもサイクリングしてきたのですが、素晴らしかったです。しかし、私の中で一番思い出に残っているサイクルツーリズムというのがこちらになります。タイです。タイのサイクルツーリズムの面白いという話は聞いていたのですが、実際に行ってみてかなり衝撃を受けました。実際にこのような荒れた道を普通に走っていて、市場の中も走って行きます。このようにあり得ない、考えられないような道も現地ではそのまま進みます。整備なんてされていません。道なんて悪いまです。それでもどんどんどん走って行きます。そして、ローカルフードも、絶対に観光客が食べないようなローカルフードを食べて、そしてちょうど下校時だったので現地の小学生とすれ違ったのですが、みんなこうやって外国人に向けて手を振ってくれました。この地域の方の理解度、これこそが、受け入れ体制の中で最も重要なものであるというのを強く感じました。本当に、強く思い出に残っているサイ

クルツーリズムです。アルプスも素晴らしく、サバンナも素晴らしかったのですが、現地の人の理解と、その国のリアルな姿を見る事がサイクルツーリズムの醍醐味です。そこを注視して、ルート作りをしていただけたらなと思っています。

そして県民の利用。先ほど言ったとおり残り90%の人たちがどうやって、利用していただくか。この長い距離をどうやって回っていただくかと考えたときに、やはり何かテーマを考えて、それをサポートする体制が欲しいなと思います。福岡県が県内を一周できるようなルートを引きました。そしてそのルートを、約300キロを3日間かけて回ることができます。実際にそのルートを中学生と一緒に走ってみました。その前に1周回るという事を先進的にやっているのはもちろん台湾です。この台湾でなぜ1周が流行ったのか？台湾には10年前から行っているのですが、台湾は10年前までは自転車を作っている所であり、自転車に乗っているというイメージはありませんでした。それがここ数年でガラッと変わりました。そのきっかけと言われているのが、この映画です。少年が台湾を1周するという映画なのですが、これがヒットしたことによって、例えば卒業するときに台湾を1周するなど、記念日の思い出をつくるような時に台湾を1周するというのが、一部で盛り上がっていると聞きました。このルートでも、そういうものがつくれたら良いなと思い、中学生と一緒に福岡を1周してみました。

旅の途中は、写真をとっていたら波がきたりと、本当に珍道中だったのですが、この子はおっとりしている子なのですね。おっとりしている子なのですが、3日目には、こういう表情をするようになりました。家に帰ってお母さんにとっても楽しかったという話をしていたと伺いました。こういうことをもっともっと広げていき

いなと思っています。

この中で泊まりがけのサイクリングをやったことがある方いらっしゃいますか？まだまだ少ないですね。なぜ少ないかというと、やっぱりハードルが高いからだと思います。ですので、そういうハードルを下げられるようなサービス、県をまたいだサービスが、どんどんどんどん広がっていくと良いかと、一サイクリストとして本当に熱望しております。ありがとうございます。

菊口会長 ありがとうございます。リアルな部分というのは、さっき加藤さんの話にもあったような、共通する部分であります。次に、黒田さん。

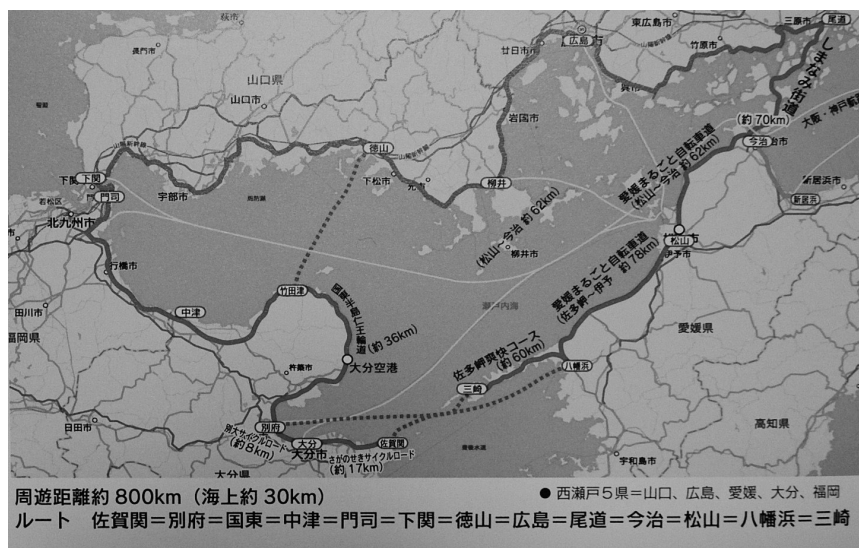
黒田氏 私は、山田さんみたいに元気に世界を回れないので、この1枚の地図をゆっくり眺めながら巡ってみました。

このルートの何か戦略を考えてくださいということでしたので、眺めていると、この地図に不思議を二つ見つけたんです。その一つは、海を渡るルートが「橋で渡る。トンネルで渡る。船で渡る。」となっているのですね。関門海峡は、トンネルで渡らなければならないので、このようなルートというのはなかなかないと思うんですよね。とても素晴らしいコースだと思いました。

それからルート上に魅力的な観光地が非常にたくさんある。ありすぎて飛ばしますが、松山・尾道・広島・岩国・下関・門司・中津・別府。それから、有名なグルメがここにずっと並んでいるのですね。これは目白押しなので飛ばしますが、愛媛・鯛めし・広島カキ、下関フグ、門司

港焼きカレー。それから疲れを癒せる有名温泉地や宿泊地がほどよい距離感にある。たくさん温泉に入りたいので飛ばしますが、道後温泉・宮島、宮浜温泉・湯田温泉・別府温泉。このように並んでいるのは、なかなか他に例を見ない、魅力的なゴールデンルートになっているのです。このようなルートでは、一日に100キロも走り抜けてもらいたくないということで、先ほど坂本さんが薦められたと思うんですが、私もゆっくりルートから外れて、寄り道をしてもらいながら走るといようなルートになってもらいたい。そして、地元の人と出会って話とか、その町にしかないものを体験してもらったり感じてもらうとか、そういうような場所、ルートになってもらいたいと思います。5県が連携するわけなので、一気に駆け抜けていくような、一日100キロも進むようなルートでは、なかなか上手くいかないのではないかと考えております。

それからもう一つ不思議なことがあったんです。皆さんこの地図をゆっくりごらんいただいで少し想像してみてください。気づくのは、このルートに洗脳されている私だけかもしれませんが、この赤い800キロのルートを結んだ線が、犬が楽しそうに飛び回っている姿になっているんです。ちょうど目のあたりに何か書いて



いるし、左側を向いて、楽しくとび跳ねている犬の様子に見えるのです。西瀬戸サイクルルート「フライング・ドッグ」という名前にしたいほどで、非常に楽しいコースになるということをお話しているんじゃないかと思うんですね。だから、ぜひこのルートは、いろんな活用方法があると思いますが、ここに結集された皆さんとともに、一緒に頑張っつついていきたいと考えております。以上でございます。

菊口会長 ありがとうございます。ユニークな視点ですね。では加藤さん。

加藤氏 先ほどのつづきを、駆け足で言います。鉄道がなかった時代には、本当にこの西瀬戸の海が最大の道。交易もすごかった。瀬戸内海の十字路というのは。九州大名の参勤交代の多くは大分から出るんですね。豊後森、竹田、肥後藩そして島原藩などなど。それから交易のほうも、いろんなものがここを通過して天下の台所大阪への物流。トピックスがあります。国東では「ひろしまに行く」といって、例えば「加藤さん元気かい」「加藤さんは、広島にたばこを買いにいった」という。それは、加藤さんは死んだということでございます。それくらい、広島なのか、広い島なのか、それは学説があるみたいですが。とにかく国東では、いまだにチョット中に入ると「あの人はどげんしよるかい」「広島行ったで」「おおそうかい。それはいけんことやったな」というくらい近いところでございます。

それからお接待文化があるということに加えて、「西瀬戸経済同友会」があります。活発になさっています。大分県は東九州の玄関口と呼ばれます。そういうふうになんでも海に向かって非常に便利。だから今回の5県連携の目的の1つフェリーの振興というのも、非常にご

ざいます。

私どもが考える連携は「緩やかな連携」。各自・各地域が独自のペダルを、一生懸命漕いで、それを緩やかに連携しましょう。ドリカムは「晴れたらいいね」ドリーム五つ星は「できたらいいね」。

では、できたらいいねのお話です。2020年、東京パラ・オリが開催。阿蘇草千里の10年モノ。先日NHKの「ドキュメント72」で見ました。10年に1回、阿蘇の草千里の駐車場にバイクが全国から集まる。ただ来るだけ。3,000台。集まるのは10年に1回しかやらない。ひたすら写真を撮ってアルバムを作る。ただそれだけ。「俺30年前にも、このバイクに乗ってた」とか「息子と来ました」とか言ってね。「いいですねえ」私も、西瀬戸で何かこういうことができたらいいなと思っています。

例えば2020年西瀬戸リレーツアー。4年に一回やりましょう。健常者と障害者がともに走る。別府は実は障害者スポーツの発祥地なんですね。「太陽の家」というのがございます。創設者の故中村裕博士は1964年東京パラリンピックの選手団長です。次回別府に来たら、ぜひ立ち寄ってください。そういうことで、できるといいなと考えています。

それから、先ほどお話ししました、例えば西瀬戸天下一寄り道グランプリとか。グランプリのチャンピオンコースでWINNING RUN。競馬G1優勝するとWINNING RUNといって馬がもう一周観客の前で走ります。こういうことができたらいいなと。

他には、西瀬戸天下一写真グランプリ、写真を撮ってインスタであげて下さいと言ってもなかなかですが、これがグランプリになると懸賞ですから、みんな張り切って出してくださいと思います。春夏秋冬のグランプリ。西瀬戸の小島通いの御朱印帳とか。先ほどの瀬戸チャリ弁

グランプリ、兼題、兼題というのは、俳句をやる方はご存じですが、今回は魚を2品、地元の炊き込み御飯を入れたなど、予めのお題。うまくいったら商品化。道の駅やフェリーや空港や駅やデパート、これは売れますよね。この写真、ちょっと見にくいんですけども、京都のすめ屋さんの包装紙です。京都の絵地図が包装紙なんです。弁当の包装紙をそういうふうにサイクルマップにすると、非常に一般の皆さんにもわかりやすい。次の一手として、チャリかりんとうなどを開発してもらって、そうすると地元の人たちが頑張りますよね。道の駅の人なんかと、非常にうまくいくんじゃないかなと。大分でも、1.5m言うまでもなく愛媛さんのデザインで。情報発信、告知そして共有、企画。知らないですよ。隣県は。隣は何をする人ぞと、知らないから行くにも行けない。これを共有することによって、お互いの情報を取り入れ行き来が始まる。

ということで、皆さん御一緒に「ペダル軽やか、海はきらきら、空にはひばり、野には花が

咲き乱れ、その西瀬戸海道のにぎやかなこと」とできたらいいなあ。チャリが来てくれたことで、何だかちょっと良くなって、先月まで1日15,000円位の売り上げが18,000円に売れるわ。3,000円ぐらい売れるようになった。私これが、地域活性化だと思います。と、いうことで今年度どこかでもう一回、集ってミーティングをと。画面は、フランス語でオシマイ。「F I N」これで終わります。

菊口会長 ありがとうございます。きょうは、アドバイザーとしてお見えいただいた大野さんがいらっしゃいますが、ちょっとその前に先ほどから参加していただいている方、全体を聞いていただいて、いろんな質問等があるかと思っていますので、マイクをお願いします。

男性 北九州から参りました。我々、小倉から宇佐まで歴史的なものを中心に街道をふくんでいます。今回5県を結ぶということ、今月の初め聞きましてね、まずその構想の大きさに敬意



を表したいと思います。これ誰が始めたのかなと。最初はお役所が音頭を取ったのではと思いますが、恐らく加藤さん始め、皆さん方。きょう来てみたら、そうではないわけですね。あくまでも地域の盛り上がりということで、非常にうれしく思いました。

それで2、3お聞きしたい。我々高齢者。私85歳ですけど、小さいころは自転車が好きでした。なかなか手に入らないで、ついでに言いますと映画で、24の瞳という映画があった。大石先生が自転車にスイスイ乗って、生徒たちの前でポンと降りる場面が、非常に印象に残っているんですね。昭和24、5年の映画だったと思いますが。

そのように自転車に対しては、非常に愛着、憧れがあります。その自転車に乗れる年齢は、大体どれくらいなのか。私はまだ85歳で乗れますけれど、坂道がきついんですね。それが一点。それからサイクリングの終点でどこかで自転車が集まりますよね。それは、トラックとかに乗せて、また元の位置に返すようなお話しでした。やはりそうやるんですね。それは、九州に球磨川という川があって、川下りをしたらその大きな船をトラックで、また人吉まで運んでいるんですね。自転車は、タイヤあるいはブレーキが大事ですね。その辺は、どこかのピットでちゃんと修繕してくれるのか。それからさっきのルートは、非常にいいルートだと思います。私は、尾道まで行くのは遠いような感じもしますが。だからフェリーを使って行くと良いのではと、そういうことを感じました。よろしく。

菊口会長 最初の年齢という御質問は、山田さんすみません。

山田氏 自転車に乗れる年齢なんですけれども、いつまでも大丈夫です。というのもちや

んと理由があるんですよ。2輪の自転車だと、バランスがあって危なかったりするんですけど、実は免許を返納された方が次に乗る乗り物として、4輪のアシスト自転車というのがあります。ですので、こける心配も少なくなりますし、漕ぐ力がちょっと弱くなったとしてもアシストしてもらえますので、そういう自転車で楽しんでいただけるんじゃないかというふうに思います。

菊口会長 ありがとうございます。それといわゆるレンタル自転車のお話が出ましたよね。要は、どこまで乗り捨てみたいな話があるのですけれども。

男性 返さなくていいのか、そこに置きっ放しでいいのか。

菊口会長 はい。今、実は大分市内なんかも、駅とかいろんなところに交通系のカードで乗れるようになっています。それを大分市さんが今やられています。それをまた別の違うステーションで乗り捨てにする。すると1カ所にザーと固まるケースがあります。そういう場合は、トラックに積んで元に戻すということを委託してやっているケースがあります。しまなみさんも、先にやられているので、ちょっとその辺の運用のところを教えていただいていいですか。ついでに、さっき修理というお話がありましたけれども、その部分も含めて。

坂本氏 しまなみ海道の場合は、後ろにこういうマップを今回置いているんですけども。ハブと言うか、中心になるのは、尾道のレンタサイクルステーションと今治側だったらJR今治駅のところとサンライズ糸山のところということで、大きく三つあるんですけど。

それぞれの島の道の駅のところに、自転車を貸したり、返したりする場所をつくっているんですよ、何力所か。そこにそれぞれ皆さんが、その場所で乗り捨てをすれば、自転車に関しては後は私どもが回収して、また再配するというシステムをとっているんですね。なので、そのシステムをこれだけの800キロのエリアでつくるのはなかなか難しいと思うんですけども、やっている事例はしまなみでありますから、その手法をとっていく。それぞれ組織が違いうところでもやっています、

男性 その元に返すのは、公的事業でもやっているのですか。

坂本氏 これは、公的事業ではなくて、それぞれの尾道側であれば一般社団法人しまなみジャパン、今治側であれば市から指定管理を受けた事業所がやっています。

男性 そういうことを充実させないといけないですね。

坂本氏 そうなんです。ただそれが採算の観点でいうと、なかなか難しいところがあります。そして、修理に関しては、やはりしまなみ海道の場合、自転車屋さんが少ないんですよ。それで島走レスキューというか、レスキューサービスとして、地域の場所で車屋さんやバイク屋さんが、お手伝いをしてくれたりとか。後は「壊れました。助けにきてください」ということになれば、軽トラでリカバリーに行くというようなシステムを取っています。それはシステム化をしていかなきゃいけないんですね。

男性 わかりました。

菊口会長 よろしいですか。ほかに何か御質問とか。どうぞ。

男性 時間がかかっておりますが、国東半島でツール・ド・国東を38回続けてやっております。杵築市の真砂と申します。きょうは、西瀬戸海道ルートということで、先ほどは、地元の黒田課長から大変大きな夢のような話も出ました。そういう話を聞きながら、私は11回大会から実行委員長をしています、3代前の市長に、ツール・ド・国東という名称にしたいという話をしましたら、何でツール・ド・杵築にしないのかということでした。国東の当時、合併前の2市6町1村、その2市6町1村の皆さんに協力してもらって、一緒にやるので「ツール・ド・国東」。30回大会は、3,000人を超す、3,034人走りました。警察のほうからスタート、ゴールの住吉浜に車が入れないので、国道に車が並んでいる。朝、駐車場に入れないというような状況になりまして、31回大会から、2,500人以上は絶対にだめだということで、参加人員を制限し実施しています。ただ、私も後期高齢者になりまして、この大会をいつまでやるのか。どうするのかなという思いに駆られているところで、今日来ましたら、このままやめるといふわけにはいかないかなという思いもしながら、座っています。650人のボランティアの皆さんに助けていただいています、私よりも先輩もおりまして、最初から始めた理事長はもう84歳になります。「もうケリをつけようやないか」という話が出ています。何とかという思いもあるんですが、ただ三河市長さんの思いを含め、せっかくこの国東半島はぐるっと回ってどこにでも帰ってこれるわけで、非常に全体的に管理がしやすい。そして過疎地で車がそんなに走らない。私どもは5月の連休に走りますが、そんな時でも車がたくさん走っていな

いというようなことです。

ただこういう中、自分たちも頑張ってきたわけで、まだまだ頑張らなければいけないと思いますが、やっぱり自転車の走る環境に、今はまだまだ整備が追いついていない。自転車の事故や、私も大会をしながら人身にかかわる事故があったら辞めますということを毎回、大会の前には言うんです。おかげで人身にかかわるような事故はないけれど、転んだりとかいうのは2、3件あったりしました。全く無事故のときもありますが、走る環境になっていない所がある。やっぱり車道を走りますから、非常に狭い。どうしても車道の狭いところは、歩道に上げて車を走らせようとするのですが、歩道には車止めがあって、こんなに車止めがいるのかなというほど沢山あります。そういうようなことを感じながら今日まで活動してきました。

国東半島全体でもせっかくのすばらしいサイクリングロードができています。そのサイクリングロードを使って、ある区間でも走らせたいのですが、そこには車止めがずっとあちこちある。そして入り口がわかっても出口がどの辺になるか。あるいは出口のところが鋭角になっていたりして、とてもじゃないけれど意外と使えないというようなサイクリングロードになっている。せっかくの国東半島の少しずつあるサイクリングロードも、これをもっと整備をすればという思いはします。

最近空港から、何十人か国東半島を走っている姿も日ごろ見て、大変うれしく思っていますが、そういう面でもっともっと自転車の走られる環境づくりをしていかなきゃならない地域でいてほしいなと、そういう思いを強く持っています。続けてやってきた中で、私たちも何度もいろんな形のお願いをしてまいりました。また、私どもが車を雇って路上の左側の落ち葉やそういうものを片づけたりしているわけです。

走りやすい環境ということで今後ともよろしくお願いします。

菊口会長 定着して人気が出て、さっきお話があったように人数制限がかかったというのは、私も聞いています。それだけ運営側は御苦労が多いというように思っています。今、お話があったような部分も含めて、仁王輪道という一つの新しいルートが出来たわけです。ではイベントのときにどういったものが課題になっているのかという事を、もう一回整理をして解決できるものから、また一緒になって議論をし進めさせていただいたらと思います。今日は、地元杵築市役所の黒田さんもお見えになっていますので。貴重な御意見をありがとうございます。

ちょっと時間が下がっておりますので。

男性 ちょっと感想を述べさせていただいてよろしいですか。

北九州から参りました豊の国風景街道推進協議会の北村と申します。きょうは、西瀬戸内5つの星の可能性を探るということで、私もこれはおもしろい計画だなということで参加をしたわけです。

実は、私は加藤さんの大ファンでして、きょうは加藤さんがお話があったアナログでつながり、デジタルで発信する。私はまさにそのとおりだと思います。そういうすてきな話もいただきました。この5つペダルがつながる中、大分県と後の四つの県では、温度差があるように私は思いました。その理由は何かといいますと、それぞれ今日出席された方が、大きな夢を持っているということであれば、希望としては、できたらこれから5つの県ができるだけ、足並みをそろえる中身で定期的に打ち合わせ、また我々にもここまで進んだよという呼びかけをしていただければと思います。以上でございます。

菊口会長 感想ありがとうございます。今それぞれにサイクルを主体に取り組み、それぞれのセクションをお招きしてということで。ただおっしゃるような可能性としては、広がりがまだまだこれから。これは一つの方法論としてということで、その辺は皆さんも御認識をされているので、また仰っしゃっていただいたように定期的にステップアップしていけるような協議会ができたらいいなと思っております。ありがとうございます。他に、よろしゅうございますか。すみません。進行が悪く時間が下がっておりますが、今日東京からお見えいただいた、アドバイザー大野事務局次長様に感想も含め、ご発言いただきたいと思います。

大野氏 いろいろな地域の現状等を教えていただきましてありがとうございました。やっぱりいきなり、この壮大なルートが誕生するというのは、なかなか難しい面もあるんです。やっぱりいろんなエリアがそれぞれのエリアの取り組みへ、しっかり充実させていったうえで、お互いの連携をはかるということがやっぱり重要じゃないのかなというのを改めて思ったところでございます。

そういった意味で、このルートがどういう姿を目指していくのかというのを早目に共有されたほうがいいんじゃないかと思います。それは、坂本さんは緩やかな連携がいいんじゃないかという話をされました。連携もいろんな連携の仕方があるんだと思います。それは当然ですけども、各地域が充実したルートを持った上でこの話だと、その全体をつなげるということにこだわってこのルートを築いていくのか。それとも各々の地域の活動が連携をはかっていくのかということで、連携の仕方がかなり変わると思います。

もし本当に将来的につなげるんだ、全部走るということをして四国一周がそうなんですけれども。四国一周は、まさに一周するということに価値を見出して、それを売りにして、知名度をアップしていく。本当にそういうふうな一周するということに重点を置くのか、お互いが共有するものを持って、お互いに連携をしあって、お互いを高めていくというふうにするのか、形が変わると思います。それを早目に共有したほうがいいんじゃないかと。そうした上で、本当につなぐのであれば、抜けがないようにしていただきたいなということ。一周するということに価値観を求めているのであれば、抜けがないようにしていく。その際に心配なのは、呉から岩国の間が一番危ないです。自転車は、ものすごく危ないルートもある。どのルートを通っても危ないので、ルート設定ができないんじゃないかなと心配はあります。かなり距離は長いです。その問題をどうするかというのを柔軟に考えないと成立しない恐れがあるので、そこを見きわめないといけないんじゃないかと。

それと、こういった広域の連携を進める上では、やはり県の役割というのがものすごく重要です。先日、ナショナルサイクルートを3ルートを指定させていただいたんですけれど、いずれも県がものすごく全面に立って推し進めているところです。ですから指定の際には、ほとんどの県の知事が東京に来られて、精力的に行っている。やっぱりものすごく県の役割というのは重要です。自転車というものは意外にすごく軽そうな施策なんですけれど、本当にやろうと思うと情報発信力も含めて、県の役割というのは重要です。

5県によって各々取り組みの濃淡はあるかと思うんですけれど、ここでスタートをきった大分県さんがですね、実は一番弱いと思っていますので。大分県さんの奮起に今後かかっている

んじゃないかなと私は内心想ってますけれど。裏からもサポートはいたしますけど、ぜひ各県が連携して進めていただきたいなという事は思います。

それとですね、これだけ広いルートになってまずスタートラインを切ったわけですので、お互いがお互いのルートを知らないと、話にならないと思います。みんな「うちがいいんだ」と、それはそうだと思うんですね。この中で全員しまなみを走ったことがある。国東を走ったことがある。ほかの地域を走ったことがありますか。お互いを知ることから始めないといけないので、最終的にはどこの地域に行ってもほかの地域の魅力を語れるというふうに持っていかないと連携も何もない。一つも共有するところもないので、それはぜひ交流をはかっていただきたいなという事は思います。ぜひお互いを訪問するところから始めることがいいと思っています。今後イベントがあれば、人をできるだけお互いが相互に組み合せて、イベントに参加するという関係がいいんじゃないかと。

それと最後になりますけれど、各地域でイベントというのは、そのルートともあるんですけ

れども、ぜひイベントを積極的に。イベントをやるということが目的化ではないんですけど、イベントをやるとイベント効果というのは、よそから人に聞いたよということだけでなく、地元の人のルートに対する理解を得るのにもすごく重要なので。ただ他人が押しつけて、ある日自分の家の前にそういうルートが引かれた、自転車がいろいろ走るということについて必ずしも地元の理解が得られないケースもありますけれども、イベントを通して毎年大勢の人が走る。よそから来る人が走るという姿を見ると、ものすごく意識が変わってくるというのをいろんな地域で見えています。実際イベントに参加してみると沿道の人はいきなり手を振っているんですね。それはなぜかという、イベントが開かれる何時ぐらいに、サイクリストが通りますよということが伝わっているんですね、住民に。そうすると住民の人が出て来て、手を振ってもらって。浜松あたりにいくと、ずっとイベントをやっているおかげで、一時停止、自転車側が一時停止なのに、一時停止で参加者がとまると逆に車のほうがとまってくれるぐらいに地元の理解が深まる。いろんな人が暖かく迎

えるという点で、サイクリストに暖かい目を向けてもらうというのに、沿道というのは、継続的にものすごく重要だと思います。

しまなみもイベントをやり始めて、恐らくそれまで住民の人の接点ってなかなかなかったと思うん



豊後高田市で開催したモニターライド

ですけれど、住民の理解も得られているというのは、イベントの効果も大きいのではないかなと。ぜひ継続するイベントを育てていただきたいというのはお願いします。限られた情報で思いつくまま言わせていただきまして、きょうは私のほうが勉強になりました。ありがとうございました。

(拍手)

菊口会長 どうもありがとうございました。今のお話にあったように、冒頭申し上げたように我々のルートが遅れているという実感はあります。ただここを起点に、今日の話も各県の取り組みのお話しも参考にさせていただきながら、我々も今ルートエリア毎にモニターライドをやろうとか、地元の理解も含めて、別府湾岸のルートをきっちと設定していこうという取り組みを始めしております。先にある夢といいますか、きょうのお話を皆様からいただきました。いろんな御意見がでました。いわゆるゆっくり時間を楽しむような、そういう周遊ルートにしたらいんじゃないか。あるいは地域と一体となった寄り道型のサイクリングでもいいんじゃないかとか。あるいは、ゾーニングをもう一回考えたほうがいいのではないかと。もしくは海上交通とか、いろんな部分を活用した新たなルートづくりもあるんじゃないのかとか。いずれにせよ、今日は、皆様のお話・情報をいただきながら取り組みを共有するという意味で「シンポジウムで可能性を探る」ということでした。ぜひ今回



をスタートとして、今後も情報共有させていただいて、どのような繋がりができるのかと、さらに発展させていただけたらありがたいというふうに思います。少し時間が下がりましたが、きょうはありがとうございました。

(拍手)

司会 改めまして、菊口会長、パネリストの皆様、アドバイザーの大野様、そして御意見いただきました会場の皆様、本当にありがとうございました。どうぞ、パネリストの方に拍手を。

(拍手)

ありがとうございます。本日のこのシンポジウムを契機に情報を共有し、緩やかな連携が図れることをお祈りしております。

御参加の皆様には、長時間最後まで御清聴いただき誠にありがとうございました。

これもちまして、全てのプログラムを終了させていただきます。ありがとうございました。

謝 辞

本書の編集にあたり、ご協力をいただきました関係者の方々に厚く御礼申し上げます。

愛媛・広島・山口・福岡・大分 5 県連携

サイクルツーリズム シンポジウム「西瀬戸海道・5つの星の可能性を探る！」

2020 年 3 月 31 日発行

発 行：日本風景街道 別府湾岸・国東半島海への道推進協議会

サイクリングルート名称応募を行い、
全国から応募者数 125 名、応募作品数 253 点がありました。
厳正なる審査の結果、決定したサイクリングルート名は
「別府湾岸・国東半島サイクル海道」となりました。





日本風景街道 別府湾岸・国東半島海への道 推進協議会