

明日をひらく地域活性化のための情報誌

地域づくり

2013

6

ISSN 1340-8917



特集 ■ 自転車を利用した地域活性化

本誌は、宝くじの社会貢献広報事業として助成を受け作成されたものです



1 巻頭エッセー／川内さんと能勢さん

上田清司(埼玉県知事)

特集

自転車を利用した地域活性化

- 4 基調論文 自転車を活用した地域活性化の方策 古倉宗治 (株)三井住友トラスト基礎研究所研究理事)
- 8 札幌市 北からの挑戦、札幌みんなのサイクル「ポロクル」 三田村大松
- 10 宮城県蔵王町 自転車ロードレースで「蔵王」の知名度アップ 今村敏男
- 12 栃木県宇都宮市 「自転車のまち宇都宮」の推進に向けて 平原健吉
- 14 埼玉県 「じてんしゃ王国 埼玉」の確立を目指して 高橋明子
- 16 東京都江戸川区 環境にやさしい自転車が走るまちづくり 高橋和彦
- 18 長野県諏訪市 自転車で諏訪地域を元気に！ 寺島和雄
- 20 岐阜県飛騨市 廃線を生かし、「遊びごころ」で町おこし 田口由加子
- 22 奈良県 広域周遊観光を促進し、地域活性化 大久保 博
- 24 岡山県岡山市 自転車利用環境の向上によるまちづくりの推進 玉木裕美
- 26 鳥取県 観光活性化に向け自転車を活用 石村隆男
- 28 香川県高松市 コミュニティサイクル、観光振興にも寄与 佐藤一樹
- 30 広島、愛媛両県 「瀬戸内しまなみ海道」をサイクリストの聖地に 越智祥子
- 32 福岡県北九州市 シティバイクで魅力的な地域づくり 中村寛樹・濱田千夏・植木和宏
- 34 沖縄県 「ツール・ド・おきなわ」で地域おこし 森 兵次

レギュラーレポート

- 36 地域トピックス 福島県西郷村
地域のこだわり産品づくりで活性化 大高紀元
- 38 スポーツ拠点づくり推進事業 青森県青森市
カーリングを活用した地域づくり 宮崎恭次
- 40 移住・交流推進支援事業 北海道八雲町
北海道らしさ前面に、移住体験ツアーを開催 宮下洋平
- 42 地域づくり団体探訪 茨城県日立市
特定非営利活動法人・助け合いなかと
デマンドタクシーで過疎地の足を確保
- 44 書籍紹介

- 45 首長の思い
「着地型観光」によるまちづくり 多々見良三 (舞鶴市長)

48 センター通信

グラビア

- 2 自転車を利用した地域活性化
- 46 都道府県漫遊 【宮城県】
- 47 手前みそですが… 【鹿児島県奄美市】



歴史と伝統ある「水郷潮来花嫁さん」

(写真提供：茨城県潮来市観光商工課)

園内では、あやめ娘が観光客を出迎え、癒しのひと時を満喫できること間違いなし。
問い合わせ：茨城県潮来市観光商工課
0299-63-1111

「水郷潮来花嫁さん」では、実際の花嫁が白無垢姿で登場し、大勢の観客の祝福につつまれながら、花婿の待つ潮来市の縁結びのパワースポット「MAI.WAI.ファンタジア」へと向かう。MAI.WAI.ファンタジアには、コイやカニなどのコミュニケーションにフツのハートが隠れており、全てのハートを見つけると恋の願いが叶うとも言われ、注目のスポットである。

今年で62回目を迎える水郷潮来あやめまつりは、5月18日(土)から6月23日(日)までの37日間、茨城県潮来市の水郷潮来あやめ園にて開催される。園内には色とりどりのあやめ約500種100万株が、ところせましと咲き誇る。期間中は、水郷潮来伝統の「ろ舟遊覧」や、37組の「水郷潮来花嫁さん」などが行われ、風情ある雰囲気味わうことができる。

水郷潮来あやめまつり

表紙

川内さんと能勢さん

埼玉県知事 ● 上田清司



今、埼玉県庁には有名人が2人います。一人は今年8月にモスクワで始まる世界陸上選手権の男子マラソンの日本代表に選ばれ、今やマラソン界の第一人者になりつつある市民ランナーの川内優輝さんであります。もう一人はクイズ界ではその人ありといわれている能勢一幸さんです。

川内優輝さんはこの4月の人事異動で異動せず「従来どおりの定時制の学校職員でよかった」という談話などが、スポーツ新聞やヤフーのニュースに出るくらいです。コーチや組織的な後ろ盾のない川内さんが頑張ることは、やはり日本人にとっては大変うれしいことです。川内さんのように努力をすることはできなくとも、誰でも挑戦することができるといふ希望を与えてくれます。また、川内さんの存在が実業団の選手に火をつけたともいわれています。

どこの世界でも異物が入ると活性化するといわれています。まさに、マラソン界は川内さんのおかげで活性化しています。昨年12月の防府読売マラソン、今年のエジプト国際マラソン、別府大分毎日マラソンと3連勝しました。また、ソウル国際マラソンで4位、日本人としては1位となる2時間8分14秒の自己ベストを記録し、直近の長野マラソンでは日本人として初の優勝を果たしています。胸のゼッケンに「埼玉県庁」と書かれているので、まさに「走る埼玉県宣伝部長」です。

能勢一幸さんも「ウィキペディア」に掲載されるほどの知る人ぞ知る「クイズ王」です。小学校5年生の時に「史上最大!第3回アメリカ横断ウルトラクイズ」を見たのがきっかけで、クイズに夢中になったそうです。大学でもクイズ研究会に入会し、県職員になった後も様々なクイズ番組に出場したそうです。そして、1991年に「史上最大!第15回アメリカ横断ウルトラクイズ」で優勝して一躍スターダムに駆け上がりました。現在も

数々の民放のクイズ番組に出演し、その道では「クイズのプロ」といわれています。

先般、埼玉県のイベントとして「埼玉クイズ王決定戦」を開催しました。1等賞はカンタス航空にスポンサーをしていただき、オーストラリア旅行1組3名です。クイズ出題を通して「埼玉学」を県民の皆様を知っていただくということ、埼玉県をいかに知っているかを問う問題としました。実は、この問題は能勢さんに監修していただきました。そして、予選と決勝戦で司会もやってくれたというノリでした。

川内さんと能勢さん、いずれも県庁の仕事と関係のない空間でそれぞれ活躍しています。しかし、間違いなく埼玉県庁には「スゴイ奴がいるな」という存在感を与えています。

私はいつも職員に「他流試合」を勧めています。県庁と自宅を往復している人にはいい仕事はできないと言っています。「世の中」学の大家が本当の意味でいい仕事をするからです。サラリーマンの勉強会、自治会活動、PTA、趣味、スポーツなど何でもいいのです。県庁と別の世界を持ってもらいたいと思っています。県庁で見えないものが外から見えると思います。県庁では浮かばないアイデアを思い付くかも知れません。

私は「異論」「異説」が好きです。角度を変えたと同じものも異なった形にみえます。変化の激しい時代です。記憶と認識より速いスピードで現実が動いていることも多々あります。柔軟な思考を養うには工夫が必要です。大前研一先生は言います。同じ仕事をするのは仕事ではなく「作業」だ。他人と違った事をするのが「仕事」だと。

さあ、「作業」ではなく「仕事」をするために、異なる自分の空間を持とう。

自転車を利用した地域活性化



ヒルクライムレースの様子。この山登りの自転車レースには全国から約1200人が参加する

● 宮城県蔵王町 (p10-11)



サイクルシェア「ポロクル」のスタッフによる自転車の模範走行の様子。ポロクルは平成24年度13万回以上利用され、札幌市民の足として定着している

● 札幌市 (p8-9)



自転車の楽しみ方と埼玉の魅力を発信する「ポタガール埼玉」のメンバー

● 埼玉県 (p14-15)



自転車利用者のための「宮サイクルステーション」。休憩・修繕スペースなどがあるほか、スポーツバイクのレンタルも受けられる

● 栃木県宇都宮市 (p12-13)



木製フレーム自転車「木龍（もっくる）」。諏訪地域の企業が連携して開発したオリジナル製品

● 長野県諏訪市 (p18-19)



今年4月から本格実施された江戸川区のレンタサイクル用の自転車（Eサイクル）

● 東京都江戸川区 (p16-17)



奈良市内を流れる秋篠川沿いをサイクリングする観光客

● 奈良県 (p22-23)



レールマウンテンバイクを楽しむ観光客。年間2万人余りが訪れる人気の観光スポットだ

● 岐阜県飛騨市 (p20-21)



30年以上続く「全日本トライアスロン皆生大会」。自転車レースでは大山山麓145[※]を駆け抜ける

● 鳥取県 (p26-27)



岡山市内の風景。自転車と歩行者が分離され、自転車を利用しやすい環境づくりが進められている

● 岡山県岡山市 (p24-25)



瀬戸内しまなみ海道サイクリング。自転車歩行者専用道路で快適なサイクリングが楽しめる

● 広島、愛媛両県 (p30-31)



レンタサイクルを利用する市民。レンタサイクルは高松市内の貴重な公共交通手段になっている

● 香川県高松市 (p28-29)



「ツール・ド・おきなわ」の市民レース50kmのスタート風景

● 沖縄県 (p34-35)



NPO法人・タウンモービルネットワーク北九州が主催する自転車イベント「サイクルツアー」の様子

● 福岡県北九州市 (p32-33)

自転車を活用した地域活性化の方策

―ハード・ソフト施策の総合的かつ的確な実施を―

1、自転車はまちづくり、地域活性化の切り札、的確な活用方法

健康によく、環境にやさしい自転車は各地で注目を集めている。自転車は、的確に活用すれば、地域活性化を図るための有効な手段となりうる。また、活用方策次第では、無限にその活用の分野を拡大できる可能性を持っている。特に、少子高齢化社会を迎えて、一層その活用の範囲が拡大し、自転車の様々な側面での役割が加わりつつあると言っている。ここでは、自転車が注目されるようになってきている背景、自転車の持つメリットを述べ、これを前提にして、その活用方策の例や必要な条件等を考察する。そして、最後に、陥りやすい地域活性化のための自転車活用方策の誤謬を提示するものとする。

2、まちづくりにおいて自転車が注目されてこなかった理由と状況の変化

今までのまちづくりにおいては、人口の都市集中により、大衆化したクルマの利用を前提とした拡散型の市街地が郊外に広がり、自転車はなくても生活ができるが、自動車は生活を支えるために必要不可欠な交通手段となっていた。このような都市構造では、自動車に代えて自転車の利用を促進するなどという発想や必要性は、まったくといってよいほど出てこなかった。

しかし、ここに来て状況は一変してきている。低炭素まちづくりの必要性の増大と高齢化社会の急速な進行により、クルマ依存型の都市構造に大きな支障が生じてきた。特に高齢者は肉体的な運動能力や反射神経などの面で徐々に自動車の運転ができなくなり、高齢者のモビリティを確保することが困難な状況になってきていることである。



(株)三井住友トラスト基礎研究所研究理事 ● 古倉宗治

都市の郊外に取り残された数多くの点在型の住宅地では、自動車を運転することが危険で、かつ、自らの足の確保ができなくなっている高齢者が増加し、引き籠りや買物難民、通院難民に陥るケースも増加してきている。高齢者は、経済的にも、能力的にも、クルマ依存型の都市構造には対応が困難である。これに対して自転車は免許返上後や歩行が多少つらくなってもひざにかかる体重を7割削減でき、相当の距離（高齢者アンケートでは5^キ以上）まで楽に活用されうるものであり、また、ルールを学習すれば遵守率が高く、かつ、年齢層別の事故件数は多くなく、一定の施策を講ずれば安全性は低くない（注1参照）。環境的な側面を含めてクルマ依存型のまちづくりの問題点は早くから指摘され、歩いて暮らせるまちづくり、コンパクトなまちづくりなどが重視されている。ここに、自転車を活用した地域活性化が注目され、発展する可能性が拡大している。

表1 自転車活用のメリット

	側面	都市内移動での自転車の優位な点（対クルマ）
1	物理的側面	①近中距離（一般的には5 km程度以内）での迅速性、②走行空間・駐輪空間のコンパクト性、③小回り性・軽快性、④重大事故になる割合が低い意味での安全性
2	経済的側面	①経済性、②効率性、③定時性、④財政コストの削減可能性
3	快適性側面	①健康性、②寒暑時や悪天候時以外での爽快性、③季節体感の可能性、④五感での体得可能性、⑤住民との触れ合い性
4	環境的側面	①排気ガスなし、②騒音なし、③地球環境負荷なし

そこで、上記のような問題に対処することを含めて、自転車を活用することには、どのようなメリットがあるのだろうか。これについて、特に自動車に比較した場合のメリット（優位な点）を挙げると次のようなものになる（表1参照）。

これに対して、デメリット（劣位な点）は、①天候・勾配等の自然的条件からの制約②事故時の脆弱性、③放置・ルール無視等の迷惑性など人為的な条件からの制約があげられる。これらの劣位な点は、多くの場合にニュースなどで具体的なかつ過剰に強調されすぎる傾向にあり、逆に優位な点が多くにもさらっとしか説明されない点で、自転車の活用に大きな障害となっている点に注意を要する。また、天候などを除けば劣

3、自転車の都市内移動でのメリットとデメリットの比較

位な点は、近年の様々な施策や技術が進展することにより減少し、相対的に優位な点が比重をどんどん増していることも重要である。

以上のほか、自転車のメリットは、公共交通の本数の少ない又は存在しない地域や一定の範囲の連続の移動に向いている。走行空間や駐輪スペースは最小限で済むので、特段の自転車道を整備しなくても、その安全性・快適性を検証しながら狭い道路をネットワークに組み込むなどにより、時間を気にせず、自由に、機動的に移動できるという大きなメリットを有している。これが、自転車を活用して移動する場合の総合的なメリットである。

しかし、このようなメリットがあっても、クルマ依存型のまちづくりの前に、ほとんど無視されてしまう。この大きな宝の手段を生かすためには、行政が自転車を政策的に優位な位置付けにすることが必要である。そして、自転車は買物、通勤、通学等の時間を有効に活用してできる貴重な健康維持と病氣予防の手段であること、高齢化社会を迎え、医療費削減、自助の足の確保、歳出削減等を可能にすること、5で述べる多様な施策に有効に活用できることを十分に理解すべきである。

4、自転車を活用したまちづくり：地域活性化の現況（観光での活用例）

このようにメリットが増大している自転車を活用したまちづくりの状況を総括的に見てみる。例えば、この2年間で観光に自転車を活用しようとしている市町村の例を示すと次のようになる（表2参照）。

表2 観光に自転車を導入して活性化を図ろうとしている例（順不同）

諏訪市	和光市	田辺市	湯沢町	日田市	寄居町
松本市	恵庭市	しまなみ海道	松江市	熊本市	横瀬町
佐久市	鳥取県	沼津市	岡山市	瀬戸市	ときがわ町
金沢市	観光庁	奈良県	和歌山市	鹿島市	嵐山町
伊豆市	大津市	佐渡市	山形市	水戸市	新座市
京都市	古河市	武雄市	高岡市	神戸市	白浜町
那覇市	三春町	三島市	函館市	松山市道後	豊後高田市
横浜市	鳴門市	宇佐市	赤穂市	京都府	奈良市
長野県山ノ内町	千代田区丸の内	七尾市和倉	広島県世羅町	瀬戸内市牛窓町	出雲市平田地区
四万十市	みどり市	米子市皆生	養老町	唐津市	綾瀬市
浜松市天竜区	須賀川市	砺波市	長浜市	宮古島市	墨田区
埼玉県	千歳市	高松市	仙台市	鳥取市	札幌市
紀の川市	宮崎市	鳥栖市	読谷村	さいたま市	甲府市

出典 おおよそ2011-2012年の2年間で全国の新聞記事による官民の自転車等の観光施策（検索できなかったものもあり）

自転車は、このように多くの地域で活用されていることがわかる。大切なことは、レンタサイクルや自転車道を様々な態様で導入する場合、奈良県（本誌事例8）などのようにこれとセットでソ

表3 自転車の活用が想定されるケース

①市民の買物	歩いて暮らせるまちづくりの手段、高齢者・一般市民の日常の重要な買物の手段
②市民の通勤	近中距離における通勤の手段
③市民の通学	高校生・大学生を中心にした貴重な通学の手段
④市民の健康	体力増強、生活習慣病の予防の手段
⑤市民の経済	ガソリン・医療費等の節約の手段
⑥市民の余暇	健全なレクリエーション・スポーツの振興・スローライフ、季節感の体得の手段
⑦まちの観光	観光の振興、まちの良さの再発見の手段
⑧まちの活性化	回遊・アクセスで身近な地域振興の手段
⑨まちの産業	生産性の向上・経費削減・従業員のメタボ解消の手段
⑩まちの運輸	宅配、営業等の燃料費・駐車料金節減の手段
⑪まちの財政	医療費、道路修繕費用、通勤手当等削減の手段
⑫都市の環境	地球環境向上・自動車公害防止の手段
⑬都市の災害	避難・帰宅・行政・医療・救助等の手段
⑭子供の教育	肥満の解消、体力の増強、実践的な環境学習、自主性・人格形成の手段
⑮子育て支援	3人(親と子供2人)乗り自転車などによる支援の手段

られる。これらの中で、まちづくりや地域活性化の観点からは、直接活用できるものから間接的に関係するものまでほとんどがこれに関係することがわかる。他の交通手段には、このような様々な幅広い活用の可能性のあるものは見当たらない。また、交通施策以外の他の施策の手段にも、このように多機能に活用できるものはほとんどないと言える。いわば、万能選手である。

この表3のうち、①の買物であるが、市民のアンケートをみると、圧倒的に自転車を活用されているのが買物目的である。この利用は、主婦層が中心ではないかと連想するが、例えば、

姫路市の調査で姫路駅周辺に自転車で買物に来る人の半数以上は高齢者である。また、買物目的の人は、高齢者を含めて週5回程度来る場合が多く、中心市街地の活性化やにぎわいの創出、高齢者の健康維持等に重要な役割を演じている。また、買物や観光以外でも、最近では、通勤、高齢者、災害、健康、子育てなどの施策で、自転車を的確に活用することが行われている。

これらの活用可能性については、それぞれの観光、福祉、産業などの部局が、自転車の役割や特性を十分理解する必要があるが、これはなかなか困難であり、自転車の機能・メリットをしっかりと

と理解した自転車推進部局が関与し、さらには、首長が存在することが望ましい。また全国的に推進するには、国の理解と強力な推進が不可欠である。

6、まちづくり、地域活性化の手段としての自転車活用条件

自転車を活用するには、それなりの条件整備、環境整備が必要である。例えば、レンタサイクルを用意しても、安全・快適な走行空間が提供されていないければ、人々は利用を躊躇する。また、自転車という手段を生かすためには、例えば観光目的の場合、適切な自転車レーンなどのハードや地図などのソフトの情報提供システムが必要である。

さらに自転車は、回遊等の目的地に行った際に路上に放置してよいものではない。目的地付近に設けられた適切な駐輪施設が必要である。地図には、目的地とそこに至るルートを単に記載するだけではなく、そのルートの安全性をチェックし、その結果を表示するとともに、自転車からのビューポイントなど快適性を演出するような情報も掲載することが求められよう。また利用に際しては、ルールやマナーの啓発等も必要である。

一方、自動車で行ってきた人には、中心部から少し離れた所に駐車場を設けて、ここにレンタサイクルの貸出場所を併設し、これを起点にして回遊してもらう(パーク&サイクルライド)などの総合的な施策が重要である(奈良県の例)。

これらを整理すると、①自転車の活用目的を明確にすること②自転車の活用に必要なハード面

フト面等を含めた総合施策として実施することがより効果を発揮する。

また、これらの施策のほとんどは、観光担当部局においてなされており、自転車担当部局が主体的に関与しているものが、比較的少ない。後述するように、的確な自転車活用による地域活性化のためには、最低限自転車利用の観点が求められる。

5、まちづくりや地域活性化の施策における自転車の活用可能性

自転車はどのような側面に活用される可能性があるかについて、整理すると表3のようにまとめ

の環境を整備すること③自転車利用に必要な空間、安全、地域資源等の情報提供等のソフト面の環境整備を行うこと④これらを体系的に関連付け、総合的に整理することなどが自転車をまちづくりや地域活性化のために活用する場合の条件として欠かせない。

7、自転車の活用の誤謬と解決方法

結論

ここで重要な点が3つある。

それは第1に、自転車はあくまで多様な目的のために活用される交通手段の一つにすぎないのであり、自転車導入を目的としないことである。とかく環境と健康によいから、自転車を導入することが目的であるなどとするのは、手段と目的とを混同しており、本末転倒である。自転車の持つ様々なメリットを生かして、これを手段として使うことが肝要である。

また、その利用目的は観光なのか、業務なのか、日常利用なのか、健康なのか、環境のかなどを明確にすることが大切である。

よく、自転車の導入目的は、これらの全部である、又は、環境負荷削減、健康増進などであると説明されることがあるが、焦点がぼけた、又は抽象的な施策となり、決して成功しない。結局その目的の利用需要がどの程度確実にあるのか、その利用需要を満たせばどの程度の具体的な効果があるのかなどを考察しないで、抽象的かつ曖昧なままにしているケースもある。

第2に、仮に目的がしっかりしていても、目的との関係でストーリーが必要である。ターゲット

は、普段自転車に乗らない人又は自転車愛好家でない一般の自転車利用者なのか、趣味で自転車に乗る人やヘビークーザーなのか（人口比でいえば前者の一般利用者が圧倒的に多い）。これによっても、用意する空間やしつらえが異なる。

さらに、例えば観光目的でクルマを利用して来た人がこれを駐車場に置いて、そこにあるレンタサイクルに乗り換えるとか、その後どのような観光地を回遊するかなど自転車利用のストーリーが設定されていることが重要である。

クルマでくる人が多いのに、レンタサイクルが駐車場とリンクして提供されていない、さらに、走行する空間が自転車にとっては狭い、交通量が多いなどシビアーである実態がみられる。逆に、立派で安全な自転車道はあっても、訪れた人は自転車を持っていない、また、自転車を持ってくるとしたらある程度の自転車ユーザーであるが、単なる「立派な」自転車道では満足しないので、やって来ない。レベルの高いユーザーを満足させるに足る仕掛けやシステム、感動等が必要である。

また、住民の自転車保有率が高い地域で、住民の日常利用を目的としたコミュニティサイクルを、住民向けに投入するにはそれなりのストーリーが必要である（外国のコミュニティサイクルは、自転車保有率が低い又は自宅に駐輪空間がない、盗難が多いなどで利用されているケースが多い）。

第3に、自転車の活用を図るための体系的な仕組みが必要である。自転車は、例えば、単発で、自転車道、レンタサイクルなどを用意したからといって、すぐに利用されるわけではない。これは

広報不足の問題ではない。自転車を活用するストーリーの中で、必要な自転車の位置付け、ハード、ソフトの総合的な連携した施策が必要である。自転車活用の目的や目標といった総論、自転車利用空間（目的地までの走行空間プラス目的地での駐輪空間）のハード面の施策、目的に合わせた走行空間の情報提供、的確なもてなしの提供などのソフト面の施策などを体系的に組み立てることが必要不可欠である。

例えば、道路状況が不案内な観光客をターゲットにする場合、レンタサイクルを用意しているのに、自転車地図が単なるコースとスポットのガイドのみであり、提供しているコースの安全性や快適性の表示や確保などがないケースも見られる。また、自転車をもっと地域活性化に活用してもらうための自転車利用を奨励するメリットの提示や特典の提供及びルールやマナーの周知徹底など安全面の広報啓発も必要である。単なる観光客として、これらをあいまいにすることは許されない。

以上のように、明確な自転車活用の目的や的確なハード、ソフトの施策手段をセットで総合的に体系的に講ずることが、まちづくりや地域活性化のためには極めて重要である。

（注1）「高齢者の自転車利用促進の有効性」自助による自らの足の確保・病气予防と医療費削減の可能性」（財）民間都市開発推進機構都市研究センター「アーバンスタディ」第55巻 2012年

北からの挑戦、札幌みんなのサイクル「ポロクル」 —サイクルシェアでまちづくり—

株式会社ドーコンモビリティデザイン事業部マネージャー ● 三田村大松

ポロクルの利用状況

年度	ユーザー数	利用回数
平成23年度	3,146件	45,781回
平成24年度	6,595件	136,903回

「札幌みんなのサイクル ポロクル」はサイクルシェアと呼ばれる新しいタイプのレンタサイクルです。まち中に設置された無人の専用駐輪場（ポート）であれば登録したICカードをかざすだけで簡単に自転車を利用できます。また、どのポートでも自転車の貸し出しを受け、乗り捨てできるところが最大の特徴です。平成23年に7カ所から事業を開始し、現在は40カ所以上のポートを設置しています。利用者の8割は市民であり、300台の自転車の年間の総利用回数は13万回を超え、市民の足として定着してきています。



サイクルシェアへのアプローチ

当社の親会社である「（株）ドーコン」はこれまで建設コンサルタントとして国や自治体などの社会インフラの整備

事業に調査、計画、設計などで関わってきましたが、持続可能で活力ある国土・地域づくりが求められる中、これまで培ってきたノウハウを活かし、民間として地域に貢献することができないかと考えました。

近年、地球環境問題を背景として都市部における交通手段は、自動車から環境負荷の低い交通手段への転換が求められています。ヨーロッパでは既にパリのVélibに代表されるように、サイクルシェアが都市の新しい交通手段として定着していますが、日本では様々な地域で実験がされているものの、成功と呼ばれるような事例はそれほどありません。また、自転車は事故や放置など様々な問題を抱えています。

そこで、「北海道モビリティカフェ2008」なるシンポジウムを開催し、学識経験者や学生に参加していただき、仮想のサイクルシェア体験などを通じて、移動・まち・人のつながりについて議論しました。これをきっかけにサイクルシェアのプロジェクトを本格的に開始し、さらに2年間



「北海道モビリティカフェ2008」の様子

の実証実験等の研究で得たノウハウをベースに、サイクルシェアをまちづくりのツールとして活用するため、①若者が中心となって社会的な活動を担うフィールドづくり②市民や企業、行政が一体となって地域を良くする仕組みづくりの2点をテーマに平成23年度にポロクルを事業化しました。

基本料金は30分で105円。月額1575円で、1回当たり30分以内なら何度でも利用できるメニューもあります。



MADE IN SAPPOROの「装置」

サイクルシェアを実現するためには自転車とポートがセットになった「装置」が必要です。都

市環境に馴染み、誰でも簡単に利用できる手軽さと、管理コストの削減から無人化が必須でした。

ポートの開発の中心となったのは、「北から新しい文化を発信したい」という思いをもつ地元企業です。株式会社土谷製作所は、酪農関連の製品や牛乳を保冷するバルクーラーなどで培ってきた金属プレス加工技術とIT技術を応用しながらポートを開発しました。また、札幌をイメージしたコンセプトをオリジナルのシティサイクルとして忠実に再現したのは、メーカー志向型の卸売商社の武田産業株式会社です。

平成21年から開発を始め、2年間の実証実験で得られたデータを基に改良を重ね、MADE IN SAPOROの実用可能なサイクルシェアシステムを創り上げました。

◆◆◆ 若者が運営に参加

運営を協働で担うのはNPO法人easrockです。彼らは青年層を中心とした団体で、若者が次世代をつくるという概念のもと環境活動に取り組んでいます。「まちづくりのフィールドで若者の声を届けていく」という趣旨が共感を得て、平成22年の実証実験から活動を共にしてきました。

彼らのミッションは2つあり、一つは、サイクルシェアのメンテナンス管理です。ユーザーにサイクルシェアを円滑に利用していただくために、自転車の整備や再配置、お問い合わせへの対応を行っています。もう一つは、まちのパフォーマーとしての活動です。自転車のマナー啓発やシェア意識啓発、まちの整理活動、歩道の植栽管理など

を展開しています。

「ただやるのではなく、様々な方法でナビゲートして社会を変えていこうというのがスタイルの特徴です。サイクルシェアの運営で自転車を利用する際は、ルールを遵守した姿を見せることで啓発活動を実践しています。」

◆◆◆ まちづくりにも貢献

札幌都心部は、活力の低下が懸念されているとともに、自転車の利用ルールや放置自転車など安全安心に関わる問題を抱えています。これらの問題に対し有識者を交えて行政関係者等と勉強会などを開催し、都市構造や景観、モビリティのあり方などについて継続的に情報交換を行いながら新しい知見を取り入れています。

また、まちづくり会社や商店街とも協働でまちづくりに取り組んでいます。安心・安全の面では、警察が実施している交通安全運動や放置自転車の整理活動に参加し、にぎわいの創出に向けては、地域で行われるイベントや歴史的な建物、都市公園を巡るツアーなどで使用する自転車を提供しました。さらに、環境省のスマート



貸し出し用自転車が整然と並べられたポート

ムーブキャンペーン、3Rイベントにも参画しています。

◆◆◆ 市民の足として定着

「ポロクル」は事業化して3年目に入り市民の足として定着してきていますが、自転車の故障や低い収益性など様々な問題が残っています。これらに対し、データの収集・分析を繰り返しながら効率的な運営を図るとともに、新たに観光利用の促進や広告などの付帯事業などにも力を入れて取り組みたいと考えています。

平成25年度の目標は登録者数1万件、利用回数20万回以上です。少々、背伸びした目標ではありますが、「ポロクル」の成長がただのビジネスではなく「シェアする心を提供し、未来に向けて新しいものをつくる」という部分で、市民の皆さんと共有していきたいと考えている次第です。



まちのイベントにポロクルのスタッフも参加

自転車ロードレースで「蔵王」の知名度アップ — 交流人口増加による地域活性化をめざして —



宮城県蔵王町農林観光課 課長補佐

● 今村敏男

宮城を代表する観光地

蔵王町は宮城県の南部に位置し、昭和30年4月1日、円田村と宮村の合併によって誕生しました。町名は、秀峰蔵王連峰にちなんで命名されました。以来、今日まで、半世紀以上にわたり農業と観光を二大基幹産業としてきました。

標高は、20メートルから1825メートルまでと起伏に富み、町面積の約65%が山林・原野ですが、その割に耕地面積は広く、特に日本梨等の果樹生産では県内有数の産地です。

国定公園「蔵王」の火口湖・御釜（おかま）や蔵王エコーライン（道路）沿線の溪谷、樹氷、果樹園風景などに代表される豊かな自然資源、遠刈田（とおがった）の伝統こけし等の歴史資源、スキー場やゴルフ場等のレジャー施設、高原野菜や果樹、蔵王チーズ等の豊富な食材、開湯400年余りの歴史を持つ遠刈田温泉など多くの優れた観光資源を有する、宮城県を代表する観光地です。

町の総面積は152・85平方キロ、人口約1万3千人、世帯数約4300世帯で、高齢化率は29・6%となっています。

新たな魅力の発信

団体旅行が減少するなど観光客のニーズが大幅に変化し、また他の観光地との競争も激化し、蔵王の観光客数は平成元年に230万人を記録した後、減少傾向にあり、近年では年間150万人から160万人前後で推移しています。

雄大な蔵王を見て温泉に泊まるといった従来の観光旅行が減少してきた現在、町では新たな魅力を発信するため、「農業」と「観光」を連携させた体験・交流型観光の推進、温泉を活用した滞在型観光の推進、冬季にも訪れてもらえる通年観光の推進、食材のブランド化の推進、新たなイベントの創出等、様々な施策を実施し、新しい魅力の発信に努めています。

自転車ロードレース「日本の蔵王ヒルクライム」・

エコ」もそんな中、「蔵王」の全国的な知名度アップと交流人口の増加による地域活性化を図るため平成22（2010）年5月に初めて開催しました。

ヒルクライム・エコとは

「ヒルクライム」とは山登りの自転車レースのこと、「エコ」は「エコーライン」のエコと、環境に優しい「エコロジー」のエコを掛け合わせています。環境に負荷をかけない「エコ」意識の高まりとともに、自転車の利用や自転車レースの開催が全国各地で盛んになっており、「環境保全の町」を宣言した本町にとっても、エコスポーツである自転車レースはマッチするといえます。

毎年5月の第3日曜日に開催するこのレース



ヒルクライムレースのスタート風景



沿道の子供たちの声援を受けて走るサイクリスト

は、遠刈田温泉の宮城蔵王ロイヤルホテル前の大鳥居をスタート。エコラインの旧料金所跡地にゴールする6・5^キの「ビギナークラス」と、標高が上がるにつれて新緑から雪の回廊へと装いが変わるエコラインと自動車専用有料道路のハイラインを走り、火口湖である御釜手前の宮城県営レストハウス前にゴールする18・7^キの「フルクラス」の2本立てで行われます。

山登りの自転車レースのため、スタート地点とゴールとの標高差はビギナークラスで497^{メートル}、フルクラスで1334^{メートル}と大きく、かなり体力を要求される本格的なレースですが、蔵王の大自然を体感できる大会として好評を得ています。

第1回の2010年大会には、全国から975人が参加、2011年は東日本大震災の影響で中



ゴール地点付近で休む参加者。写真中央には火口湖の御釜が見える

止しましたが、2012年大会からは、財団法人日本サイクリング協会（JCA）が主催する全日本ヒルクライムシリーズ戦の国内4大会の開幕戦に位置づけられ、国内トッププロなど1222人が参加しました。

また、昨年の大会では、大会前日の受付会場で食のイベント「みやぎ味まつりin蔵王」を開催、全国から集まるサイクリストに、震災復興に取り組む宮城の元気な姿と、食材王国・宮城の積極的な情報発信を行いました。

◆◆◆

全国的に注目される大会を目指して

このイベントは、蔵王エコライン・ハイラインを通行止めにするところから、大変な苦勞があり

ました。蔵王エコラインの2年にわたる交通量調査などを経て、警察の許可が出るまで3年間を費やしゃつと開催にこぎつけることが出来ました。また、「蔵王」という財産を共有する周辺の山形市、上山市、白石市、七ヶ宿町、川崎町の3市2町の協力を得る必要もありました。

このように開催までには様々な苦勞がありましたが、蔵王を訪れたことのない1200人を超す出走者が全国各地から参加するため、本町の豊かな自然環境を全国的にアピールできる絶好の機会となっています。また参加者の宿泊やお土産の購入等が見込まれるほか、その後のリピーターや地場産物の販路拡大につながるなど、地域経済全体の活性化にも大きく貢献しています。

大会開催には多くの経費を要することから、参加料のほかに町で運営費を負担していますが、最終的には、町の負担なしでの大会運営が出来るよう2500人規模の大会を目指しています。

現在、エコスポーツのブームであり、自転車レースは全国で60以上の大会が開催され、蔵王のヒルクライムと同じ日にも近隣の県において2つ大会が開催されます。

本大会でも芸能人の自転車愛好者を招いたり、豚汁でもおもてなしをしたり、地場産品が当たる抽選会等を行っています。大会としては歴史も浅くまだまだ全国的には認知されていません。今後さらに回を重ね、全国のサイクリストの皆さんが参加したいと思える魅力ある大会に育て上げ、流入人口の増加による地域活性化につなげていきたいと考えています。

「自転車のまち宇都宮」の推進に向けて —先駆的な都市であり続けるために—



宇都宮市総合政策部交通政策課

● 平原健吉

自転車のまち推進計画を策定

宇都宮市は、関東平野の北部、栃木県の中央部に位置し、県都として人口51万人を数える中核市です。本市では、都市構造や地域特性を生かしながら、「自転車」をまちづくりのテーマとして、様々な取り組みを進めており、平成22年12月に自転車まちの魅力を高めるための総合的な計画として「自転車のまち推進計画（以下、推進計画）」を策定しました。

推進計画では、「自転車のまち宇都宮」の実現を目指し、『安全』、『快適』、『楽しく』、『健康とエコ』の4つを施策の柱とし、自転車を安全で快適に楽しく利用できる環境づくりに向けて、様々な事業を展開しております。

ここでは、この推進計画に基づき重点的に取り組んでいる主な事業をご紹介します。

自転車走行空間の整備

自転車を安全に利用できる環境づくりとして、まず自転車走行空間の整備に取り組んでいます。推進計画では、自転車ネットワーク路線として設定した路線のうち、自転車交通量や交通事故の発生状況等を踏まえ、整備の必要性が高く優先的に整備を行う路線を16路線約16^{キロ}選定し、道路現況に応じて自転車専用通行帯などの整備を積極的に進めており、平成24年度末までに9路線6・5^{キロ}の整備を行いました。

また、昨年度、国が策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえながら、交差点部等におけるより安全性の高い整備手法を確立するため、国や県などの関係機関と連携を図りながら社会実験等に取り組んでいます。

サイクルステーションの運営

自転車の魅力を発信し、自転車の利用を促進するとともに、自転車利用者の利便性の向上を図るための戦略的な拠点施設として、平成22年10月から、JR宇都宮駅西口において「宮サイクルステーション」を運営しており、スポーツバイクのレンタル、休憩・修繕スペースやシャワー・ロッカールの提供のほか、宇都宮市を拠点とするプロロードレースチーム「宇都宮ブリツェン」と連携したスポーツバイクの「メンテナンス講座」や「まちなかライド」などのセミナーを実施するなど様々な事業を展開してきました。

これまで市民をはじめとした全国の自転車愛好



自転車専用通行帯（市道7号線上河原通り）



「自転車の駅」を利用するサイクリスト

家1万4千人に利用されており、スポーツバイクのレンタルに対する高い評価や「施設を定期的に利用したい」という声をいただいています。

今後は、「自転車のまち」のシンボルとしてふさわしい拠点施設となることを目指し、より利用者に満足いただけるサービスの提供や施設機能の充実を図るため、民間企業のノウハウを活用しながら、効果的かつ効果的な事業展開を行っていきます。

「自転車の駅」の設置

「自転車の駅」は、市民や来街者の快適なサイ

クリングのための環境整備として、サイクリングルート沿いのコンビニエンスストアなどと連携しながら、スポーツバイク用ラックや自転車修理工具、空気入れポンプを配備し、自転車利用者をサポートする施設です。

これまで市内の30カ所に設置しており、利用者からは「気軽に利用できる」「買物もできて便利」などという声をいただいているほか、コンビニエンスストアからも「お客様へのサービスや駐輪環境の向上につながっている」などと好評です。今後もコンビニとの連携を強化しながら、市内全域をカバーできるよう、「自転車の駅」を増設していきます。

コミュニティサイクルも整備

まちなかにおける回遊性や駐輪環境の向上策として、コミュニティサイクルや短時間駐輪スポットの整備に取り組んでいます。

コミュニティサイクルは、これまで中心市街地の市営駐輪場4カ所を貸出拠点として多くの市民や来街者に利用されており、さらなる回遊性の向上を図るため、平成23年度に貸出拠点を増設し、郊外部も含めた7カ所にするともに、利便性の高い電動アシスト自転車を55台導入しました。

走れば愉快だ
宇都宮
UTSUNOMIYA



「自転車のまち宇都宮」のロゴマーク

また、市内のホテルと連携して、宿泊者に自転車を貸し出す「おもてなしレンタサイクル」を実施しており、今後も、市民や来街者が様々な環境や用途に応じ、自転車を利用できる環境づくりを進めていきます。

さらに、店舗に近接し短時間の利用に適した駐輪スポットの整備に向けて、平成24年度から、店舗敷地に駐輪ラックを設置する商店街に対する支援を始めたところであり、現在、商店街の2カ所に駐輪ラックが設置されています。今後も商店街と連携して駐輪ラックを増設し、まちなかにおける駐輪環境の向上を図っていきます。

「走れば愉快」と感じてもらえるように

宇都宮市では、都市ブランド戦略の推進の一環として、ブランドメッセージ「走れば愉快だ宇都宮」を掲げており、自転車施策においてもブランドメッセージと連動した「走れば愉快だ宇都宮」を掲げ「自転車のまち」の推進やPRに努めているところです。

近年、全国的に「自転車」に対する関心の高まりやニーズの多様化が進むとともに、各自治体においても、様々な取り組みが進む中、本市が「自転車のまち」として先駆的な都市であり続けられるよう、『安全』、『快適』、『楽しく』、『健康とエコ』を柱とした様々な事業に積極的に取り組みなから、自転車を安全で快適に楽しく利用できる環境づくりを進め、市民や来街者などだれもが『走れば愉快だ』と感じていただける「自転車のまち」を目指していきます。

「じてんしゃ王国 埼玉」の確立を目指して —自治体初の自転車見本市を開催—



埼玉県広聴広報課

● 高橋明子

なぜ「じてんしゃ王国 埼玉」なのかなのか

「門弥式陸船車」をご存知だろうか。18世紀初め（江戸時代享保年間）に、現在の埼玉県本庄市に住んでいた組頭・庄田門弥によって発明された足踏み式自走4輪車である。この4輪車が世界最古の自転車機能を備えていたという研究論文から、埼玉県は「自転車発祥の地」といわれている。また、「自転車保有率日本一」、「勾配が緩やかな地形面積割合日本一」、「大規模自転車道総延長第4位」といった統計データが示すように、埼玉県では多くの県民が自転車を利用し、自転車に乗る環境も整備されている。さらに県内にはブリヂストンサイクル株式会社をはじめ、多くの自転車関連企業も立地しており、埼玉県は自転車に関する高いポテンシャルを有している。埼玉県は、まさに「じてんしゃ王国」なのである。

こうした自転車に関する埼玉県の多彩な魅力や、埼玉県が実施する自転車関連施策を発信する

とともに、自転車利用のマナーアップも呼びかけていくため、「LOVE bicycle SAITAMA」広報キャンペーンを平成23年度からスタートした。

自転車関連施策を二元的に広報

「LOVE bicycle SAITAMA」広報キャンペーンでは、「二元的広報」を実践している。「二元的広報」とは、県独自の考え方に基づいた戦略的な広報活動のことで、県の重要な政策テーマについて、各部署が持つ情報を広報主管課である広聴広報課に集約して全体像を分かりやすく発信していくという取り組みである。

埼玉県では、サイクリングロードの整備は道路環境課、車から自転車への利用転換は大気環境課、埼玉サイクリングフェスティバルの開催はスポーツ振興課、自転車利用者の交通ルールの徹底やマナー向上は防犯・交通安全課というように、複数の部局にまたがって多くの自転車関連施策を展開している。

各事業課は所管する事業の広報は行いが、所管外の自転車に関する話題は広報の対象として取り上げにくいのが実情である。そこで、「LOVE bicycle SAITAMA」広報キャンペーンによって、「じてんしゃ王国 埼玉」の様々な魅力や自転車に関する県の施策を集約して情報発信していくというわけだ。

ポタガール埼玉も意欲的に情報発信

広報の実施に当たっては、クチコミ、インフルエンサー（SNS等で人の行動に影響を与える人物）、SNSなどを組み合わせて、戦略的にPRを展開している。

中でもユニークなのは「ポタガール埼玉」の存在だ。「ポタガール」とは、自転車で散歩することを意味する和製英語「ポタリング（pottering）」から作った。埼玉発の新しい言葉である。

「ポタガール埼玉」は、自転車と埼玉県が大好きな女性で結成され、自転車の楽しみ方やお薦めのサイクリングスポット、グルメや自転車マナーのアップなどについてフェイスブックやホームページを通じて紹介している。

このグループは、若い女性に強い影響力を持つファッションモデルであり、日本サイクリング協会のサイクリング親善大使も務める宇井愛美さんをリーダーとし、公募メンバーや県職員合わせて30名ほどで構成されている。

街乗りポタリング派からレースに出場するなど本格的ロードバイク派まで幅広い層を有する「ポタガール埼玉」メンバーの意欲的な情報発信によ



埼玉サイクリングショーの会場。1万5000人が来場し、大盛況だった



埼玉サイクリングショーで行われたトークショーの様。左から2人目が上田清司埼玉県知事、さらに右へ順にスポーツジャーナリスト・別府始氏、ポタガール埼玉リーダーの宇井愛美さん、柳保幸・au損害保険株式会社専務取締役



埼玉サイクリングショーの試乗コーナーの様子。ポタガール埼玉が自転車に乗り、来場者にPR

り、公式フェイスブックページ「LOVE bicycle SAITAMA」や専用ホームページ「ポタ日和」は県内外の多くの固定ファンを獲得しており、ポタガール埼玉の人気は高い。

自治体初の自転車見本市 「埼玉サイクリングショー」

このように、埼玉県では平成23年度から「LOVE bicycle SAITAMA」広報キャンペーンを展開し、大きな成果を上げてきた。さらに自転車の魅力発信に加え、自転車関連市場の拡大による埼玉県経済の活性化や自転車中心のライフスタイルの定着化を目的に、平成25年3月20日（水）に初めて開催したのが、自転車見本市「埼玉サイクリングショー」（会場は大宮ソニックシティ及び鐘塚公園）である。

既に民間では、国内最大の自転車見本市「サイクルモード」が幕張メッセとインテックス大阪を会場として開催されているが、「埼玉サイクリン

グショー」では、スポーツバイクに特化せず、自転車関連グッズ、観光・グルメ、交通安全、健康など自転車をもつ多様な広がりを見せる出展を目指した。

しかし、これまで開催実績がなく、イベントとしての知名度もない中での準備だったため出展・協賛企業探しはかなり難しい面もあった。このためダイレクトメールや企業訪問など懸命な営業活動を展開。この結果、自転車メーカーや輸入自転車販売する企業、ヘルメットなど自転車関連グッズを扱う企業、自転車観光に力を入れている自治体など当初目標としていた50の企業・団体に出演をしていただくことができた。

また、自転車保険を主力商品として取り扱い、自転車のマナーアップにも取り組んでいるau損害保険株式会社など9つの企業・団体に協賛をいただいた。開催当日の3月20日は天候にも恵まれ、自治体として初めての自転車見本市「埼玉サイクリングショー」は、目標を上回る1万5千人の方々

にご来場いただき、出展企業・団体からも好評価を得るなど予想を上回る大きな成功を収めた。

今回は、平成26年2月15日（土）、16日（日）に、会場をさいたまスーパーアリーナに移し、150の企業・団体の出展と、3万人の来場を目標に開催を予定しており、さらに「埼玉サイクリングショー」を多くの方から親しまれ、埼玉県を象徴するイベントに育っていきたいと考えている。

「じてんしゃ王国」の確立を

また「LOVE bicycle SAITAMA」広報キャンペーンも平成25年度で3年目となり、「じてんしゃ王国 埼玉」を定着化させる集大成の年を迎えている。過去2年間の成果を振り返ると、テレビ、ラジオ、新聞、雑誌等のメディア露出件数は151件、広告費に換算すると、2億円を超える効果を生み出している。

今後も引き続き「自転車」というツールを使って、埼玉県の魅力を県内外に向けて発信していくとともに、「LOVE bicycle SAITAMA」広報キャンペーンの展開と「埼玉サイクリングショー」の開催を柱として、「じてんしゃ王国 埼玉」の確立を目指していく。

・公式フェイスブックページ「LOVE bicycle SAITAMA」

<http://www.facebook.com/LOVE.BICYCLE.SAITAMA>

・ホームページ「ポタ日和」

<http://potabiyori.com/>

環境にやさしい自転車が走るまちづくり —江戸川区総合自転車対策とEサイクル—



江戸川区土木部施設管理課 駐輪対策係長

● 高橋和彦

江戸川区は東京都の東端に位置し、周囲を荒川や江戸川、東京湾に囲まれた水辺豊かな街です。総面積49・09平方^キで、東西約8^キ、南北約13^キの広がりを持っています。人口は約68万人（平成25年4月現在）で、東京都の他区市に比べて若年層が多く、活力あふれる街です。

放置自転車が95%減少

江戸川区は都心から放射線状に東西にわたって地下鉄など5路線が走っており、区内には12の駅があります。一方、駅間を結ぶ南北の公共交通はバスしかないことと、地形が平坦であることから駅利用者にとっては、自転車は重要な交通手段となっています。

自転車は本来、環境にやさしいモーダルシフトの代表であり、また膝や腰に負担をかけずに有酸素運動ができるすぐれた乗り物です。本区では、その最大の利用者である通勤・通学者が駅に来て、そのまま止めてすぐに電車に乗り換えられるよう

な駐輪場整備や、水辺を走るサイクリングロード、道路への自転車通行帯の整備などにより、快適な走行環境の実現に努めてきました。

このように主要駅周辺に駐輪場を建設し、自転車の利用促進を図ってきた中で、区内の人口増とともに自転車の利用者が格段に増え続け、いつしか各駅周辺は放置自転車であふれてきました。

そこで本区は、駅を中心とする放置自転車の問題を解決し「自転車の走るまち・放置自転車ゼロ」を目指して、平成17年度に4本の柱をコンセプトに総合自転車対策に取り組み始めました。具体的には以下のような対策です。

（1）駅前駐輪場の整備

駅から至近な場所に駐輪場を整備し、確実な利用を図る。

（2）放置禁止区域のエリア制実施

駅周辺を放置禁止区域エリアに指定し、放置されている自転車は撤去する。

（3）自転車業務の駅別一括業務委託

「駐輪場運営」「啓発・撤去」「集積・返還」の

業務を一括委託し、業務の効率化を図る。

（4）自転車利用者のマナー向上

自転車利用増加に伴う自転車による事故の増加を未然に防ぐ。

この取り組みの結果、平成25年4月現在の区内駐輪場収容台数は、日本最大級といわれる葛西駅地下駐輪場など39カ所、5万2414台になりました。また、ピーク時の平成13年5月には8745台もあった放置自転車は、平成24年5月には371台、実に95・8%も減少させることができました。

レンタサイクルの社会実験を実施

総合自転車対策により駐輪場整備や放置自転車減少等の一定の成果が得られた中で、本区は「新たな自転車文化の創造」を目指し、平成21年9月、国土交通省の「先導的都市環境形成促進事業」の補助金を活用（補助金交付は平成21年度のみ）し、社会実験として区内3駅でレンタサイクルを開始しました。

「都市交通の一つとして公共交通と自転車を組み合わせた『サイクルアンドライド』システムの確立」、「自動車等から自転車への移動手段の転換促進による地球環境への負荷の緩和」、「複数の人が駐輪場を拠点として自転車を共有することによる駐輪場の効率的な活用」という3点を柱に、自動車交通からモーダルシフトを確立し、CO₂を削減する環境社会の実現—Edogawa・Eco・Earth—を目的として、このレンタサイクルの愛称を「Eサイクル」としました。



バーコードで簡単に貸し出し。レンタサイクルの利用者は登録したカードを示すだけで簡単に自転車が借りられる

利用形態は、「主に自宅から駅へ向かう人・駅から通勤、通学をする人を対象とした定期利用」と「買い物、観光等で利用する人を対象とした当日利用」の2通りで、当日利用については借りたポート（駐輪場）とは違ったポートへの返却も可能となりました。

利用料金は、定期利用が月1500円、当日利用が100円で、いずれも初回利用時に登録してもらいます。また当初は料金設定に当たり、定期利用は当初駐輪場利用における定期料金（月1800円）よりも安くし、当日料金（100円）は同額でしたが、駐輪場利用者とEサイクル利用者との料金アンバランスの解消と本格実施を見据えた採算性から、平成24年9月に定期料金を月2000円、当日料金を200円に改定しました。

自転車の配置台数は開始当初は400台でしたが、社会実験開始から1年経過したところには、利用率が150%を超えたこともあり、平成23年7月に実施ポートを新たに2駅追加し、区内5駅590台まで増車。利用率

は初年度の約半年は70%と伸び悩んだものの、その後22～24年度の平均は120%超となっており、着実に成果があがっています。

また定期利用と当日利用の割合は概ね半々で、また定期利用における区内登録者と区外登録者の割合も概ね50%となっており、どちらもバランスよく利用されています。

◆ ◆ ◆ オンラインシステム導入、 効率的な管理を実現

3年7カ月にわたる社会実験を経て、今年4月からいよいよ区内11駅延べ1千台に拡大し、利用料金は定期利用が月2000円、当日利用が200円のまま「Eサイクル」を本格実施しました。

社会実験中の最大の課題として運営・管理システムの問題がありました。それまでの体制は、駐輪場係員による台帳管理となっており、貸し出し・返却手続きはもとより、各ポートにおける自転車管理や利用状況把握等のデータ化作業など、すべて人的処理で行ってきました。

このため、手続き等における利用者からの苦情や自転車管理ミスによる貸し出しトラブル、データ作成にあたっての限界等のデメリットがありました。

そこで本格実施にあたり、各ポート間をオンラインで結び、利用者にとって利便性がある効率的な管理運営システムを導入することとしました。その結果、導入後まだ日は浅いものの、バーコード管理による貸し出し・返却手続き時間の短縮化、各ポート間の確実な自転車管理、データ処理の迅速化などあらゆる面で問題が解決しました。そし

て、手作業による管理からの脱却により、これからは人件費の削減も見込まれます。

◆ ◆ ◆ 「自転車先進区」を目指して

江戸川区のレンタサイクル事業が効率よく、しかも採算性を保ちながら実施できた理由は、既設の駐輪場を活用したことです。そのメリットは、次の通りです。

- （1）ポートの新たな整備費や維持費の軽減
- （2）駐輪場の係員が兼務できることによるレンタサイクルに係る人件費の軽減
- （3）駅から最も至近な場所にポートが設置されていることによる利便性の良さ

これらは「放置自転車ゼロ」を目指して取り組みを始めた江戸川区総合自転車対策があればこそ実現できたことであり、まさに本事業のコンセプトである「新たな自転車文化の創造」と言えます。

今後の課題としては、現在は駐輪場の限られたスペースをポートとして活用していますが、さらに利用率が高まり増車の必要性が生じたときにポートをいかにして確保していくか、あるいはバス利用者をターゲットとした「サイクルアンドバスライド」の促進、駅前以外へのポート設置の拡大など枚挙に暇がなく、レンタサイクルは限りない可能性を秘めた事業であると思います。

環境にやさしく、もっとも身近な交通手段である自転車、その良さを最大限に発揮させることができるようなまち「自転車先進区」を目指し、あらゆる可能性にチャレンジしていきたいと考えています。

自転車で諏訪地域を元気に！ ―諏訪サイクルプロジェクト―

諏訪市経済部産業連携推進室長補佐兼係長

● 寺島和雄

2012年初夏、諏訪地域の企業が連携して、オリジナル自転車の開発に成功しました。信州らしさを表現するために、敢えて加工が難しい「県産のカラマツ」に挑戦し、金属の精巧さと木のぬくもりが融合したスマートで美しい自転車です。のちに全国からネーミングを募集し、木龍（もっくる）と名付けられる『木製フレーム自転車』の誕生です。

今回の特集に登場する地域は、自転車専用道等いわゆる「自転車のためのインフラ整備」が進んでいるケースがほとんどではないでしょうか。

諏訪市は、自転車のための環境整備は十分とは言えませんが、なぜか自転車を中心に地域が大変盛り上がりしています。この盛り上がりを引き起こしているのが、諏訪サイクルプロジェクト（通称スワクル）です。

「諏訪に来る」スワクル

諏訪サイクルプロジェクト（以下スワクルとい



木製フレームの自転車「木龍」



木龍の製造現場

う）は、2012年1月に開催された、諏訪市産業連携推進室による「SUWAブランドをカタチにしようプロジェクト」企画案発表と仲間づくりの会をきっかけに始動した地域活性化プロジェクトで、民間事業者と行政、商工会議所が連携して進めています。「諏訪を自転車で楽しい街にする」「諏訪を自転車ファンやサイクルビルダーが集う自転車産業集積地にする」ことが大きな目標です。諏訪市は風光明媚な諏訪湖や霧ヶ峰高原など豊

かな自然や温泉に恵まれ、首都圏や中京圏から2時間半でアクセスできる観光地であり、また、「東洋のスイス」と呼ばれた高度な精密加工技術を有する産業集積地でもあります。この可能性を最大限に生かし、諏訪を自転車で元気にしたい。そして、諏訪に遊びに来てほしい、というのがスワクルの原点です。この思いを実現するため、「ものづくり」「たびづくり」「まちづくり」の3つの柱により活動してきました。

ものづくり

ものづくりの面では、冒頭にご紹介したようにスワクルのシンボルとして『木製フレーム自転車』を開発しましたが、今後はカラマツ以外の素材による自転車の製作にも着手します。また近年ブームになりつつある「幼児用キックバイク」に着目し、2種類の異なる素材（木とダンボール）を使って、親子で作って乗れるワークキットを開発

します。大人が自転車なら幼児はキックバイクということ、人と人が繋がるきっかけにもなるのではないかと期待できます。

たびづくり＆まちづくり

スワクルの特徴は、ものづくりの力を、たびづくりやまちづくりに生かしていくという点に

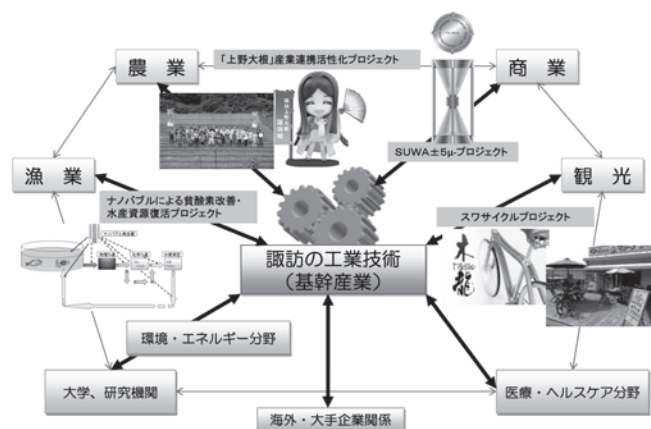


風光明媚な諏訪湖。周辺ではサイクリングも盛んに行われている



サイクリストが気軽に立ち寄り、休憩などができるサイクルオアシス

産業連携4事例



このうち上野大根は沢庵などに利用される地元のブランド品で、その一層の活用策を探っています。また「SUWA±5μ」は、諏訪ならではの精密加工技術を利用し、超高精度の金属砂時計を開発するプロジェクトです。

市では、今後もこうした様々な連携の橋渡し、コーディネート役を果たしながら、民間事業者を盛り上げていく所存です。

「花よりも、花を咲かせる土になれ」と肝に銘じつつ…。

一方、昨年度に、諏訪湖周で自転車走行実態調査及びニーズ調査を行ったところ、サイクリストが気軽に立ち寄れるスポットが求められているということが分かりました。そこで、諏訪湖の周りにピット機能を持つ「サイクルオアシス」を設けることでサイクリストを歓迎するムードをつくり、「サイクルステーション」とともに地域の情

報（ものづくりや観光等）を発信していきます。行政によるインフラ整備がなければ何もできないという他力本願ではなく、『自分たちでできることを探っていく』のがスワクルです。人と自転車が一緒に休憩できるクロスベンチなど、まちをおしゃれにするアイテムも提案しながら、少しずつスワクルファンを増やしています。

◆◆◆

産業連携による地域活性化

このようなスワクルの取り組みをバックアップしていくのが我々のスタンスですが、共に知恵を出し汗をかきつつも、『主役は民間事業者である』という姿勢を貫いています。

地域の活性化につながるプロジェクトは、参画する事業者にとってもメリットを感じるものでなくては長続きしません。

諏訪市産業連携推進室では、地域活性化のアイデアを持つ事業者の発掘からはじまり、アイデアを披露する「場」、仲間づくりの「場」を設けます。スワクル代表の堀内智樹氏（工業デザイナー）とキーマンである渡邊俊也氏（塗師）、安田マサテル氏（サイクルビルダー）との連携もここで生まれました。その後、地道なミーティングを重ねながら、知恵とやる気を引き出し、連携できる仲間づくりのサポートをしました。

今後の地域活性化のトレンドは、『民間事業者の創意工夫をいかに引き出すか』、という点にあります。また、工業、農林漁業、商業、観光等産業間の連携により、新しい付加価値を生み出していくことがますます重要になってくるだろうと思われます。このようなスタンスで産業連携プロジェクト支援をする中で、「スワクル」のみな

廃線を生かし、「遊びいろいろ」で町おこし —レールマウンテンバイク、新たな観光スポットに—

NPO法人「神岡・町づくりネットワーク」
レールマウンテンバイク事務局

● 田口由加子

◆◆◆ 廃線を生かしたエコプロジェクト

飛騨市神岡町は岐阜県の最北端にある飛騨市の最北部にあり、周囲は飛騨山脈とその支脈に囲まれ、乗鞍北麓に源を発し南北に貫流する、神通川水系の高原川とその支流に沿って集落・耕地が点在する溪谷型の町です。

その神岡町にはかつて神岡鉱山と共に歩んだ100年を超える長い歴史をもつ鉄道がありました。第3セクターの神岡鉄道を最後に平成18年12月1日に廃線となりました。

神岡鉄道は廃線となりましたが、私たちは、長い間親しんだ思いを形として、旧神岡鉄道を保存し、守り続け、後世に伝えていくために、利活用による町づくりを進めています。それが「レールマウンテンバイク・ガッタンゴロー」です。

廃線後はレールや橋などは撤去されることが多いのですが、神岡鉄道はそのままの形で残されています。雪深い鉱山の町を支え続けた旧神岡鉄道

の面影や鉄道遺産を、私たちの手で保存し、単に残すだけでなく「乗って楽しい」乗り物を走らせることで、地域住民の「心の財産」を形として活用するために「レールマウンテンバイク」を開発しました。

廃線後に残された軌道・トンネル・駅舎などの鉄道遺産を、そのままの形で活かしながら、世代を問わず楽しんでいただける、全国的にも珍しい新感覚のサイクリングレジャーです。

◆◆◆ レールマウンテンバイクとは

レールマウンテンバイクは、市販のマウンテンバイク2台を鉄道のレール幅に合わせた鉄製のフレームで固定し、マウンテンバイクを2人でこぐことで前進する新感覚の乗り物です。

自転車の後輪が直にレールの上に接地し、フレームの車輪が列車の車輪を模しているため、レールの継ぎ目部分では「ガッタンゴットン」という、列車さながらの音と振動を体全体で体感で

きます。サイクリングでは体験できない振動と音や、さわやかな風が、自分が風になって大自然を駆け抜けるように感じられます。

使用しているコースは、旧神岡鉄道の奥飛騨温泉口駅～神岡鉱山前駅までの2・9^{km}区間の往復5・8^{km}で、真つ暗なトンネルや、鉱山の町神岡を一望できる眺めの良い高架、民家の裏側、緑豊かな高原川溪谷などがあり、めくるめく田舎町の日常と非日常が一度に楽しめると大好評を得ています。

沿線では、春は桜、初夏にはマーガレット、秋には紅葉と四季折々の自然が満喫できます。

小さなお子様連れのご家族や、体が不自由なお客様にも利用しやすいように、2人乗りのレールマウンテンバイクのほかに、観覧シート、ベンチシート、トロッコなどの補助席も考案し、世代を問わずカップルから大家族までの利用が可能となりました。

◆◆◆ 大きな反響、利用客は2万人以上に

平成19年の営業開始以来、営業日数、利用者数ともに増加傾向にあり、6年目の平成24年には2万人以上の集客を達成しました。この背景には全国的にも類を見ない乗り物のカタチと地元住民が中心となって活動していることから、TV・新聞・雑誌などマスメディアへの高い露出があり、以前は閑散とした過疎の田舎町が一躍脚光を浴びることとなりました。

また、近隣には奥飛騨温泉郷や飛騨高山などの観光地があり、飛騨の自然を満喫したいという観



レールマウンテンバイクに乗る家族連れ

レールマウンテンバイクの利用者数

年	利用者数（人）	営業日（日）
平成19年	1,301	19
平成20年	1,874	32
平成21年	3,208	46
平成22年	6,461	60
平成23年	11,718	86
平成24年	20,413	198

光客のニーズと一致したことで、レールマウンテンバイクの営業開始以前にはなかった、着地・体験型の観光スポットとして認知されるようになりました。

このため平成24年のレールマウンテンバイクの利用客の6割以上が近隣の観光地に宿泊され、昼食には地元飲食店を利用するなど大きな経済波及効果も現れています。

開業当初は地元住



観光客に好評のレールマウンテンバイク

民や旧神岡鉄道ファンに限った利用を予想していましたが、自分の体を使って体験できる点や、誰もが気軽にアドベンチャー感覚で乗車できることなどから、「鉄道」と「自転車」のキーワードで全国的に幅広い層に利用していただけることとなりました。

特に開業当時から有望なターゲット層として、お子様をお連れの方ファミリー層を考えていましたが、今では鉄道ファンでないお子様でも、直感的に鉄道の世界に親しむことができ、また様々な補助シートを使用して家族が一体となって「乗る・見る」だけではない、廃線ならではの「鉄道の楽しみ方」として定着しつつあります。

さらなる飛躍を目指す

自転車の増車による利用者の受け入れ数増加や、お客様の多様なニーズにお応えするために、昨年はタンDEM自転車を導入しました。今後はフレームにサイドカー形式の補助席を組み合わせるなど、バラエティーに富んだ自転車の導入を企画中です。

ゼロから始めたレールマウンテンバイクは、来場者が2万人を超える新たな観光スポットになりましたが、まだまだ発展する可能性を秘めています。

平成24年10月15日に、国土交通省とJR各社、私鉄各社で組織する「鉄道の日」実行委員会から、「蘇ったレール」特別賞を受賞しました。

全線廃止になった鉄道に係る取り組みが「鉄道賞」を受けるのは異例ですが、受賞理由は、「レールを残したい」という鉄道への深い思いと、鉄路を活かした新たな観光資源、つまり地域の新たな財産を創出したことなどの先進性に加え、鉄道が地域の人たちにいかに重い存在であるかを訴えているからです。

また、平成25年3月4日に、公益社団法人スポーツ健康産業団体連合会から、スポーツによるまちづくりに貢献した団体として、「日本商工会議所奨励賞」を受賞しました。

私たちは、常に夢を持ち、レールマウンテンバイクの魅力をさらに高め、旧神岡鉄道の保存と活用を進展させ、より一層の交流人口の増加を図り、地域の活性化を目指していきたいと考えて活動しています。

広域周遊観光を促進し、地域活性化 —サイクリストにやさしい奈良を目指して—



奈良県国土マネジメント部道路環境課
自転車利用係長

● 大久保 博

はじめに

奈良県は、世界遺産をはじめとする豊かな観光資源に恵まれており、国内外から数多くの観光客が訪れています。しかしながら、奈良の観光資源は県内一円に広く分布しているため、自家用車の利用割合が高く、観光シーズンには慢性的な交通渋滞が発生していることから、公共交通や徒歩・自転車による移動環境の充実が重要な課題となっています。

そこで、奈良県では広域的な周遊観光を促し、県内における滞在型観光の拡大による観光振興や地域活性化、県民の健康増進や環境にやさしいまちづくり等を進めることを目的として、平成22年12月に「奈良県自転車利用促進計画」を策定し、本計画に基づき、自転車の利用促進に向けた取り組みを進めています。

自転車利用促進に向けた基本的な考え方

【目標】

奈良県における観光振興や地域活性化
県民の健康増進や環境にもやさしいまちづくりの実現

【自転車周遊観光促進の目指す効果】

自転車利用者(来訪者)と地域のつながりにより双方がメリットを享受できること

自転車利用者が享受できるメリット

- 自転車であらゆる奈良ならは魅力
- 地域のおもてなし
- 安全で快適な自転車周遊
- 環境にやさしく健康的な観光による癒し

地域が享受できるメリット

- 来訪者とのふれあいによる活力
- 地域コミュニティの活性化
- 来訪者の消費による経済効果
- おもてなしの心の醸成

【自転車利用促進の取組】

自転車利用環境づくり

～ターゲット別のサービス提供に向けた重点施策展開～

- 県外からの誘客
- 滞在時間の長時間化
- 自転車利用者層への引上げ
- ハイユーザー向けの展開
- ミドルユーザー向けの展開
- ローユーザー向けの展開

自転車利用促進の基盤づくり

- 奈良ならではの情報発信
- 自転車利用ネットワークの構築

自転車利用促進に向けた基本的な考え方

安全・快適でわかりやすい自転車利用ネットワークを構築する「ハード施策」とともに、自転車の利用レベルに応じた自転車を利用しやすい環境を創出する「ソフト施策」をあわせて実施しま

案内誘導・注意喚起サインの統一デザイン



計画に基づく具体的な取り組みについて

(1) 安全・快適でわかりやすい自転車利用ネットワークの充実に向けた取り組み

また、情報発信の充実を図りつつ、自転車を利用しやすい環境を持続的に「つくり」、「守り」、「育てる」ことができる体制を整えます。さらに、施策実施後も効果を検証し、改善していくよう、継続的な施策見直し作業としてPDC Aサイクルによるマネジメントを実施します。

全性の向上を図るため、交差部の安全対策など自転車走行空間の整備を検討・実施します。自転車利用ネットワークの整備に際し、



自転車搬送サービスのイメージ

県独自の考え方や基準を取りまとめた「奈良県自転車利用ネットワークづくりガイドライン」を策定し、統一されたわかりやすいネットワークづくりを目指します。

(2) 自転車利用環境の充実に向けた取り組み

① 周遊観光を支える拠点施設の充実

(a) 拠点施設の整備

奈良県では、自転車周遊観光の起終点となり、情報提供や立ち寄り等の複合的機能を有する施設として、奈良県中部の橿原市に「橿原公苑ジョギング&サイクリングステーション」をこの4月にオープンしました。施設には自転車メンテナンススペース、更衣室、シャワー、宿泊室などが完備されています。

(b) 自転車の休憩所

自転車利用者が、サイクリング中に気軽に立ち寄って休憩する場所で、一定のサービス（トイレの提供、駐輪スペースの確保、スポーツサイクル対応空気入れの貸し出し）を受けられる施設を『自転車の休憩所』として位置付けています（平成25

年4月末現在77件）。

② 宿泊施設と連携したおもてなしサービスの実施
「自転車の屋内保管」「自転車搬送サービスのとりつき（受け取り、保管、発送）」に対応可能な宿泊施設を「サイクリストにやさしい宿」として認定しています（平成25年4月末現在50施設）。「サイクリストにやさしい宿」の中には、「メンテナンススペースの提供」、「シャワー等の一時利用」などのサービスを付加的に提供している施設もあります。

③ 手荷物・自転車搬送サービスの充実に向けた取り組み
ヤマト運輸（株）と連携協定を締結し、同社がこの4月に奈良市内に開設した観光案内施設「ヤマトならTABI」を核とした県内宿泊施設等への手荷物搬送と保管等のサービスを実施しています。

また、自転車搬送専用の段ボールを用いた宅配サービスを提供している2社（シクロエクスプレス、西濃運輸）と連携協定を締結し、自転車搬送サービスの充実に向けた取り組みを実施しています。

④ 広域乗り捨て型レンタルサイクル「古都りん」の実施
平成24年9月15日（土）～12月16日（日）
《土日祝で乗り捨て実施》
近鉄奈良、西の京、大和高田、JR郡山、大和八木、三輪、御所、当麻寺、法隆寺、田原本の各駅前周辺 計10ポート（明日香は返却のみ）
貸出料金 一般：1,000円/日 電動：1,500円/日
実施結果 ○利用台数 520台
○周遊観光の満足度 93%《満足+やや満足》

「古都りん」の実施概要及び実施結果（平成24年度）

実施期間	平成24年9月15日（土）～12月16日（日） 《土日祝で乗り捨て実施》
貸出場所	近鉄奈良、西の京、大和高田、JR郡山、大和八木、三輪、御所、当麻寺、法隆寺、田原本の各駅前周辺 計10ポート（明日香は返却のみ）
貸出料金	一般：1,000円/日 電動：1,500円/日
実施結果	○利用台数 520台 ○周遊観光の満足度 93%《満足+やや満足》

また、自転車搬送専用の段ボールを用いた宅配サービスを提供している2社（シクロエクスプレス、西濃運輸）と連携協定を締結し、自転車搬送サービスの充実に向けた取り組みを実施しています。

自転車による広域的な周遊観光を促進するとともに、来訪者の増加による地域の活性化を図ることを目的に、秋の観光シーズンに広域乗り捨て型レンタルサイクル「古都りん」を実施しています。なお、今後の自立的・継続的なレンタルサイクルの運営を見据え、レンタルサイクルポート及び本部運営は地域団体等が中心となって実施しています。

(3) 情報発信の充実に向けた取り組み

(1)、(2)の自転車利用促進の取り組みをPRするため、各種イベントでの出展、サイクリングマップの作成、ホームページの充実等に取り組んでいます。なかでもマップについては、県内のサイクリングルートやおもてなし情報等を掲載している「ならクルマップ」や、京都府と連携し、奈良・飛鳥から京都・嵐山までをつなぐ約90キロのサイクリングマップ「奈良・京都連携マップ」を作成しています。



おわりに

奈良県における自転車利用促進の取り組みは、まだ始まったばかりであることから、NPOや地域団体等様々な関係者と連携し、「サイクリストにやさしい奈良」を目指して、さらなるパイラルアップを図っていきたいと考えています。

最後になりましたが、奈良県の自転車利用促進に関する取り組みはホームページでも紹介していますので、是非ご覧下さい。

(<http://nara-cycling.com/>)

自転車利用環境の向上によるまちづくりの推進

—自転車先進都市をめざして—



岡山市都市整備局街路交通課自転車先進都市推進室 技師

● 玉木裕美

中四国の交通拠点都市

岡山市は、平成17年以降、4町と合併し、人口70万人都市に成長し、平成21年4月に18番目の政令指定都市に移行しました。本市は、関西と九州を結ぶ東西軸と四国と山陰をつなぐ南北軸の広域交通のクロスポイントになっており、中四国屈指の交通拠点都市に発展しています。

観光面においても、桃太郎伝説、後楽園等の歴史・文化施設等の観光名所、桃やマスカット等のフルーツ、瀬戸内海の海の幸などの岡山市の魅力を求めて、県内外から多くの方々が訪れており、人や車が都心部に集まり、賑わいのあるまちづくりの源となっています。しかし、一方では、自動車交通の進展による「都心の空洞化と諸機能の郊外への流出」、「公共交通の衰退」、「著しい交通渋滞」など様々な問題、さらにはCO₂総排出量の増加による環境問題も発生しており、これらの問題の解消が求められています。

自転車先進都市を目指して

自動車に依存した交通体系から脱却し、人と環境に優しい交通体系の構築を目指す中で、岡山市は、「都心の地域拠点との連携軸の強化」、「都心内の回遊性向上」を目標として、平成21年10月に「岡山市都市交通戦略」を策定し、「誰もが利用しやすい公共交通」「人と環境にやさしいLRT」「岡山の気候や地形に適した自転車」を岡山市にふさわしい交通として位置付けました。

とりわけ、温暖で晴れの日が多く、市域南部に向けて平坦な地形が広がっている岡山市の風土が、自転車利用に適しており、また、自転車はまちづくりのツールとして重要な役割を担っていると考えています。全国政令指定都市の自転車の利用状況をみると、本市は通勤・通学における自転車分担率が高い一方で、自転車利用環境等に関する満足度が低いものとなっています。満足度を向上させるためには、自転車政策をハード面・



自転車レーンには、走行者に分かりやすい路面サインが施されている

ソフト面から総合的・計画的に推進する必要がある、このため、市民・学識者・自転車利用者・自転車関係団体・関係機関等の方々等から様々なご意見をいただきながら、平成24年8月に、『自転車先進都市おかやま実行戦略』を策定しました。この計画において、「誰もが自転車を『安全』

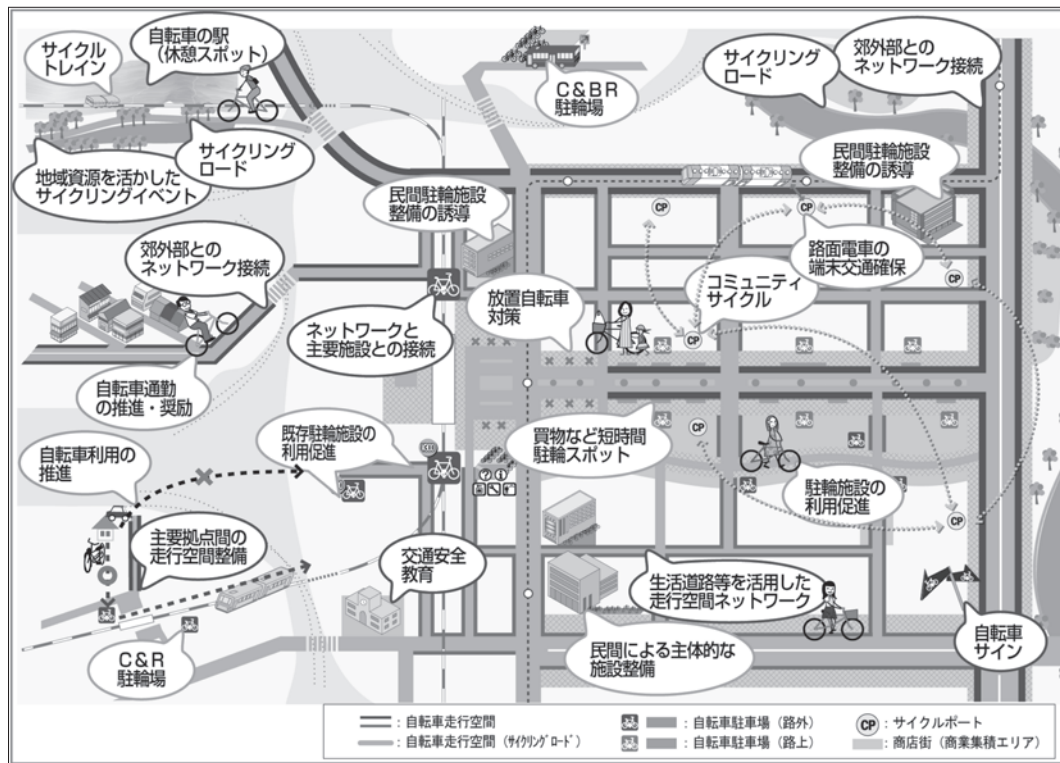
5つの施策分野	実施施策
走る	路線状況に応じた安全な走行空間整備 適正な利用を誘導するためのサイン整備
停める	利用ニーズに対応した駐輪施設整備 既存駐輪施設の運用見直し等による利用促進 施設整備と連動した放置自転車への規制強化 民間による主体的な施設整備の促進
使う	コミュニティサイクルの導入 自転車の公共交通への持込み促進 モビリティマネジメントによる自転車利用の推進
楽しむ	サイクリングネットワークの充実 自転車利用シーンの拡大
学ぶ	関係機関との連携による自転車マナーの向上 自動車ドライバーに対する啓発活動の推進 情報発信による「自転車先進都市おかやま」の推進

で「便利」に「楽しく」使うことが出来る都市」をコンセプトに、「走る」「停める」「使う」「楽しむ」「学ぶ」の5つの分野で施策を推進していくこととしています。

5つの施策分野と内容

以上5つの施策分野が相互に関連し、高い水準で調和させた自転車先進都市を実現させるためには、自転車走行空間や駐輪施設の整備、さらには

実行戦略 実施施策の整備イメージ



今後の展望

を推進したいと考えています。

自転車先進都市」を実感し、自転車利用を実践すること、

「市民の健康増進」「岡山市のイメージ向上」にも繋がっていくものと考えています。

今後は、官民連携のもと「自転車先進都市」を目指すことで、公共交通と自転車主体の交通システムを骨格としたコンパクトな市街地構造の実現、より多くの人が、より多くの場所を巡り、より長く滞在したくなる、安全で、回遊性が高く、魅力と賑わいにあふれた都市の実現を目指していきたいと考えています。

市ホームページ「自転車先進都市おかやま実行戦略」

http://www.city.okayama.jp/toshi/gairokoutsuu/gairokoutsuu_00097.html

観光活性化に向け自転車を活用 ——ツアープログラムを企画、国際大会も開催——



NPO法人大山王国 理事長
エコツーリズム国際大会2013 in鳥取実行委員会副会長
大山・中海エコツーリズム協議会チーフコーディネーター

● 石村隆男

官民でエコツーリズム協議会を結成

地域の活性化に向けて、全国各地でさまざまな観光（ツーリズム）の取り組みが行われています。国立公園の大山、ラムサール条約登録地の中海、そして豊穡の日本海に囲まれた、米子市を中心とする鳥取県西部（大山中海地域）は、自然環境に恵まれた場所で、エコツーリズム、スポーツツーリズムのフィールドとしては最高の環境にあります。また出雲地方に隣接している地域でもあり、神代まで遡ることのできる歴史や文化も楽しめるカルチャーツーリズムのフィールドとしても注目されています。

これまで、イベントとして様々なスポーツ大会や自然探訪プログラム、歴史探訪プログラムなどが実施されてきましたが、観光活性化視点での組み立ては長く発展途上の段階でした。数年前より、これらの取り組みをエコツーリズムの視点で再構築し、地域の観光活性化の柱として推進していこ

うという動きが始め、2007年4月、官（鳥取県、市町村）と民間が連携し、「大山・中海エコツーリズム協議会」が結成されました

協議会では既存のイベント型観光プログラムに加え、新規に多くのエコツアーを企画しましたが、その中心にあるのが自転車を使用したツアープログラムです。

その一番の理由は、自転車の機動性が大山中海圏域の自然を五感で感じながら楽しめるベストな乗り物だからということです。徒歩でも、もちろん楽しむことはできますが、自転車では手軽に広域を探検気分楽しめます。クルマの移動では感じることでできない生活感や空気を堪能できます。環境に優しく、健康づくりにも役立つことも大きなポイントです。

トライアスロンの聖地

背景には、30年以上にわたって当地で開催されているトライアスロン（鉄人レース）が、市民の

間で大変馴染みがあるということもあります。この日本初のトライアスロン、「全日本トライアスロン皆生大会」は1981年に第1回が開催されましたが、現在も続いており、「トライアスロンの聖地」と表現されることもあります。全国的に数少ないフルトライアスロンで、真夏に開催するため日本で最も過酷なレースとも言われています。

このうち自転車のコースは、米子市を中心に大山麓の各町村145kmを駆け巡るように設定されています。今年の第33回大会は7月14日に開催される予定ですが、800人以上の選手が大山麓を走り回る光景が出現します。これは大山の夏の到来を告げる風物詩にもなっています。

また、サイクリングイベント「ツール・ド・大山」の開催も背景にあります。大山を一周する約80kmの山岳コースが特徴で、昨年5月に開催の第17回大会にはハードなコースにもかかわらず、県内外から約650人が参加し、新緑に囲まれたコースを存分に楽しみました。

韓国からの自転車ツアーも大人気

近年は自転車ブームもあって、週末ともなると、大山山麓を走り回るサイクリストを多く見かけるようになりました。また、境港と韓国・東海が定期貨客船（DBSフェリー）で週1回結ばれており、これを利用した韓国からの大山自転車ツアーが毎週やってきます。多い時には100人を超えていることもあり、年間では千人を大きく上回る韓国人サイクリストが当地でのサイクリングを楽しんでいます。自転車は韓国からの持ち込みです。



大山ダウンヒルサイクリング。リピーターも増えている



韓国からの自転車ツアー



レンタル自転車の拠点、「コグステーション皆生」

「水木しげるロード」を訪れた観光客にもアピールすることができるとして、両市をつなぐ白砂青松の弓ヶ浜半島にサイクリング専用道路を造ることを構想しています。

本年10月には米子市と大山山麓を中心に「エコツーリズム国際大会2013 in鳥取」が開催されますが、今後、地域の観光活性化の柱としてエコツーリズムを位置づけ、その主要なプログラムとして自転車を利用した観光メニューを用意し、外国からの誘客も期待できる『サイクルシティー』の実現を目指していきます。

◆ ◆ ◆ 自転車利用のエコツアーを開発、 ダウンヒルツアーが話題に

このように大山中海地域はもともとサイクリングが極めて盛んな地域ですが、「大山・中海エコツーリズム協議会」では観光振興に向け自転車を一層活用しようと考え、エコツアーなどの企画・開発を手掛けています。

その一環として、体力レベルに合わせて、里山・里海をゆっくり回るポタリングツアー（自転車散歩）、ダウンヒルツアー（下るだけ）などの初心者向けのガイド付きのコースも設定しています。

こちらは、途中にブナの森を探索したり、牧場に立ち寄ったり、小学校の分校を体験したりということで、エコツアーとして位置づけています。

また大山ダウンヒルサイクリングは山麓の自然

体験施設「森の国」が運営していますが、料金が5千円前後と高めにもかかわらず、4・11月で700人の参加があります。満足度も高く、リピーターや口コミで参加するお客様も増えてきました。

◆ ◆ ◆ 官民協働でサイクリング観光の 環境整備

こうした中で、大山や米子市の皆生温泉、中海周辺にサイクリングコースを整備して観光資源として活用し、地域活性化を図ろうという取り組みが昨年より本格化しました。

エコツーリズム協議会とは別に、官民で構成する「サイクリングロード整備検討会」が設立され、活発に動き始めました。サイクリングコースマップの作成に始まり、皆生温泉街では、昨年7月に

レンタル自転車の拠点「コグステーション皆生」が登場。また同年、「ツール・ド・大山」のコースの道路面にコース表示を施し、いつでもツール・ド・大山と同じコースでサイクリングが楽しめるように整備しました。

さらに、今年4月にはサイクリングを楽しむやすい仕組みづくりとして、「ダイジョウブシステム」がスタートしました。このシステムは自転車の総合的なサービス基地（コグステーション）3カ所、サイクリストに便宜を図るサイクルカフェ17カ所、パンクなどのトラブルを出張して解決するレスキューサポート制度で構成されています。

このほか、サイクリングロードの整備を具体的に検討するための調査も始まりました。交通量の多い国道を通らずに米子、境港両市間を自転車で移動できれば、定期貨客船（DBSフェリー）の利用客や、

コミュニティサイクル、観光振興にも寄与 ―市中心部の貴重な交通手段に―

高松市都市整備局まちなか再生課 ● 佐藤一樹

レンタサイクル導入、利用件数は
うなぎ上り

高松市は、平坦な地形と温暖少雨な気候風土などから、通勤・通学、買い物など日常生活の中で手軽に自転車が利用されてきた。このため本市では子どもから高齢者まで自転車利用が盛んで、身近となり過ぎたため、放置自転車が社会問題化した。この問題の解決に向け、平成11年3月に策定した高松市自転車等駐車対策総合計画の中で、1台の自転車を相互利用することで自転車の総量を抑制し、鉄道と結びつけることにより、新たな都市交通システムとして期待できる「コミュニティサイクルシステム」を将来に向けての研究課題とした。

その後、平成12年11月（1カ月間）に社会実験（国交省の補助）を実施し、利用者の意向や放置自転車対策としての効果、公共交通の利用促進等について検証し、一定の効果があったことから、平成13年5月から2ポート（駐輪場）・150台

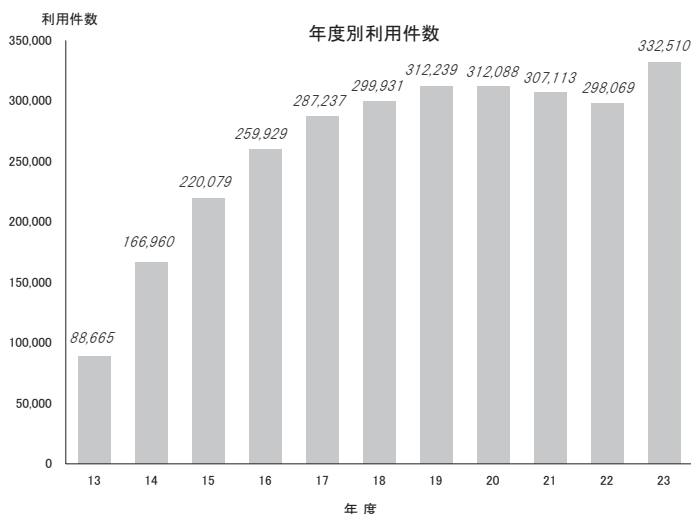
の自転車により「高松市レンタサイクル」事業がスタートした。利用料金は1回（24時間以内）100円に設定した。

事業開始当初、個人所有の自転車普及率が高い本市では、有料で自転車を借りる本システムの導入に不安もあったが、ふたを開けてみると、PR不足にもかかわらず、初年度（平成13年度）の平均利用件数が1日270件、2年目には450件、3年目には600件と、口コミでうなぎ上りに増加した。

通常、行政が行う事業は計画目標を達成できない事業が多く、利用促進に四苦八苦すると考えていたが、このレンタサイクル事業は特別であった。急激に利用が伸びすぎて自転車が足りなくなり増車したほか、ポートを増やしてほしいという要望に応えポートを整備し、日々、問い合わせが殺到するなど文字通り「自転車操作」で大変だったが、利用者からは「安くて便利だ」という声が多く届き、やりがいを感じる毎日でもあった。

実は、筆者はレンタサイクルの社会実験から今

レンタサイクルの利用状況



日までずっと、この事業に携わっている。

バーコード管理システムを導入

本市では、事業開始後の利用の急増に対応するため、自転車とポートを順次増やしていった。一方、貸し出し・返却の手続きについては、各ポートの管理人が、紙の利用カードと紙の台帳にそれぞれの情報を記入し、貸し出したポートと別のポートに返却されたときは、管理人が電話で連絡を取り合うなど、極めてアナログな方法で管理運営されてきた。しかし、利用の増加に伴いこの作業も限界に達し、平成16年にはバーコードで利用者と自転車を管理するシステムを導入した。

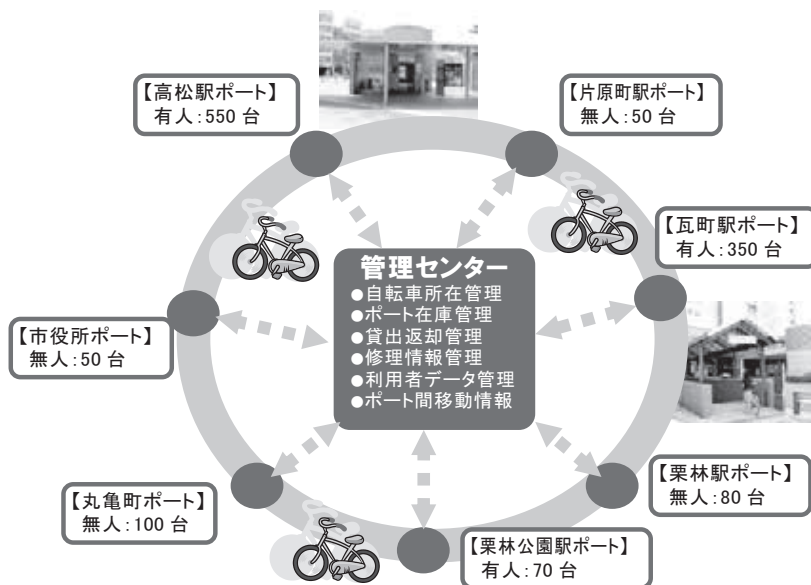


レンタサイクルのシンボルマーク



栗林公園駅のポートの様子

高松市レンタサイクルネットワーク



新たな管理システムを構築
レンタサイクル事業が拡大するにつれ、問題点（収支バランスの悪化、レンタ自転車の放置、利便性の向上、拡大した事業の集中管理など）も明確になってきた。これらの問題を抜本的に解消するための秘策はないが、少しでも改善するための方策を探る中で、国（総務省）のユビキタスタウン構想推

進事業（地域ITC利活用推進交付金）の補助採択を受け、平成21、22年度に新たなレンタサイクル管理システムを構築し、平成23年度から本格運用している。

このシステムの特徴は、利用証を従来のバーコード方式から磁気カード（地元の鉄道系ICカード「IruCa」も可）に変更し、全車両に取り付けたICタグを自動ゲートが読み取ることにより、貸し出し・返却の手続きを大幅に簡素化したことで、この結果、7ポートのうち4ポートが無人数化され、利便性の向上と管理経費の縮減が図られた。また、利用料金は1回（24時間以内）100円であったが、24時間以内なら100円で複数回利用できるようにし、自転車の路上放置の解消と車両の有効活用に努めることとした。

地域活性化にも貢献を

新たな管理システムの再構築により、一定の効果は表れたものの、収支バランスの根本的な改善には至らず、平成13年の事業開始以来、聖域としていた利用料金を平成25年4月に24時間100円から6時間以内100円、24時間以内200円に改定した。また既存ポートの利用状況を踏まえ、必要に応じてポートの再配置についても利用者ニーズに基づき検討が必要である。

このように本市のレンタサイクル事業は収支バランスの問題などがあるものの、開始以来、市民に大変好評であり、今後も観光客や市民が手軽に利用し、地域の活性化にもつながるよう努めていきたいと考えている。

赤字解消が課題に

利用が急激に伸びた背景には、さぬきうどんブーム（市内中心部のうどん店を自転車で巡る観光）や地球温暖化対策としての自転車利用推進など、予期せぬ自転車ブームがあったほか、1回（24時間以内）100円という安い料金設定もあったと考えられる。

この事業のプラスの効果としては、市内中心部における近距離公共交通手段の提供、放置自転車対策、また、うどん店めぐりに代表される観光振

興への寄与、環境対策、健康増進など様々な点があげられる。

一方、影の部分もある。悩みの種は収支バランスの悪化である。事業開始当初から赤字であるが、規模が小さい頃は目立たなかった赤字も、規模の拡大により急激に増え、現在、年間約2500万円（費用約5500万円、料金収入約3000万円）に上り、その抑制は大きな課題になっている。

「瀬戸内しまなみ海道」をサイクリストの聖地に —広島・愛媛の広域連携で地域振興めざす—



瀬戸内しまなみ海道振興協議会事務局
愛媛県今治市観光課

・越智祥子

瀬戸内しまなみ海道（以下、しまなみ海道）の愛称で知られる西瀬戸自動車道は、広島県尾道市から愛媛県今治市まで9の島々を9つの橋でつなぐ全長59・4^{キロ}の自動車専用道路である。本州と四国を連絡する高速道路の3番目のルートとして、平成11年5月1日に供用開始となった。このルートは2県にまたがっており、本州側からみると生口島までが広島県、大三島から四国側が愛媛県である。

その最大の特徴は、島々をつなぐ橋に原付及び自転車歩行者専用道路が整備されていることである。自転車や徒歩で海峡を渡ることができる世界的にも珍しいスポットであり、近年の健康ブーム、エコブームなどを背景にしたサイクリングブームを追い風に、サイクリングコースとして注目されている。平成22年8月、日経プラスワン・なんでもランキングの「おすすめサイクリングコース」で第1位に選ばれるなど人気も高まっている。

しまなみ海道を中心に広域連携

このしまなみ海道周辺地域の地域・観光振興の施策を一体的に展開しているのが「瀬戸内しまなみ海道振興協議会」である。平成19年4月1日に設立され、周辺自治体である広島県尾道市、愛媛県今治市、愛媛県越智郡上島町の2市1町及び18の関係団体によって構成されている。

現在の協議会には前身団体ともいえる2つの協議会があり、平成6年2月、主に地域づくりを目的とする「瀬戸内しまなみ海道周辺地域振興協議会（以下、周辺地域振興協議会）」が、平成13年8月には主に観光施策の推進を目的とする「瀬戸内しまなみ海道観光推進協議会（以下、観光推進協議会）」が設立され、それぞれ活動を行っていた。

しかし、いわゆる「平成の大合併」の推進により合併前の21市町村が2市1町となり、そのスケールメリットを享受すべく、しまなみ海道を連携軸とした2つの協議会で実施していた事業の整

理・統合の推進が図られ、編入統合を経て現在の協議会設立へと至った。

しまなみ海道レンタサイクルシステム

しまなみ海道のサイクリングコースは全長約70^{キロ}。起伏の多いコースだが、島の豊かな自然の中を走ることができ、橋上からはさながら海上の空中散歩をしているような感覚で瀬戸内海の多島美をながめることができる。

自分の自転車を持ち込んでサイクリングを楽しむ、いわゆるサイクリストと呼ばれるような自転車愛好家にとっても魅力的だが、誰でも乗ることができる自転車だからこそ、もっと幅広い層に楽しんでもらうことができる。そんな気軽にサイクリングに便利なのがレンタサイクルだ。

しまなみ海道の供用開始に先んじて周辺地域振興協議会が取り組んでいた事業の一つが、自転車を活用したしまなみ海道レンタサイクル事業の推

しまなみ海道レンタサイクル貸出実績
(平成25年3月時点)

	広島県	愛媛県	全体（対前年比）	
平成11年度	13,000	57,010	70,010	—
平成12年度	10,879	33,929	44,808	64%
平成13年度	10,549	24,257	34,806	78%
平成14年度	10,469	21,693	32,162	92%
平成15年度	9,425	22,522	31,947	99%
平成16年度	9,461	21,016	30,477	95%
平成17年度	10,274	19,622	29,896	98%
平成18年度	11,389	24,089	35,478	119%
平成19年度	11,924	27,110	39,034	110%
平成20年度	14,531	27,395	41,926	107%
平成21年度	15,844	36,335	52,179	124%
平成22年度	17,336	30,842	48,178	92%
平成23年度	24,327	36,617	60,944	126%
平成24年度	33,750	41,122	74,872	123%



注目を浴びた日台交流サイクリングイベント

連携することで、一体的なしまなみ海道レンタサイクルシステムが成り立っている。また、しまなみ海道地域にある、西瀬戸

進である。平成11年のしまなみ海道完成イベント「しまなみ海道'99」において広島県・愛媛県が個別に実施したレンタサイクルサービスを機に、翌年の平成12年には広島県側と愛媛県側のレンタサイクルシステムを統合し、自転車の相互乗り入れ、相互貸し出し、相互乗り捨てサービスを実現した。

現在、しまなみ海道沿線には15カ所のレンタサイクルターミナルがあり、そのどこでも自転車を借りることができる。レンタサイクルシステム構築後は、運営を周辺地域振興協議会が、そのPRを観光推進協議会が行っていた。関連事業の一部は現在の「瀬戸内しまなみ海道振興協議会」にも受け継がれており、しまなみ海道地域においてレンタサイクルは地域・観光振興には欠かせないものとなっている。

現在、尾道市側のターミナルは財団法人・尾道市自治振興事業団への業務委託、今治市側のターミナルは一般財団法人・今治勤労福祉事業団が指定管理者として運営管理をしており、この両者が

自動車道の通る島からは橋で結ばれていない上島町も、平成23年よりレンタサイクルを導入し、平成24年からは、上島町の住民以外が船で上島町を訪れる際の自転車航送料金が無料になる「サイクルフリー」という取り組みが行われている（当面は平成25年まで）。これにより、しまなみ海道周辺全域におけるサイクリングの周遊性がより高まったといえる。

サイクリングマップを作成、イベントでもPR

瀬戸内しまなみ海道振興協議会では、もったくの方にしまなみ海道を訪れてもらうため、例えば、しまなみ海道サイクリングをより安心に楽しみやすくするサイクリングマップの作成やイベントでのPR等も行っている。日本最大級の自転車イベントといわれる「サイクルモードインターナショナル」への出展では、ブースを訪れてくれるお客様の言葉に認知度の高まりを肌で実感することができた。

定期的にしまなみ海道を利用したサイクリングイベントも行われている。平成24年に第13回を迎えた瀬戸内しまなみ海道サイクリング今治大会は、「瀬戸内しまなみ海道来島海峡大橋サイクリング大会」という名称で平成23年まで実施されてきたが、平成24年には瀬戸内しまなみ海道サイクリング尾道大会が同日に開催され、しまなみ海道全線へ広がるイベントとなった。

世界へ広がるしまなみ海道サイクリング

近年、サイクリングが非常に盛んな台湾においても、しまなみ海道は注目の的である。そのなかで愛媛県・広島県及び関係自治体が連携し、平成24年5月に日台交流瀬戸内しまなみ海道サイクリング事業を実施し、台湾の自転車新文化基金理事長で、世界最大の自転車メーカーであるジャイアント社の会長でもある劉金標氏をトップとするサイクリングツアー訪問団の受け入れを行った。サイクリングを核とした台湾との交流促進、台湾並びに世界へ向けてのPRが目的であった。メディアの注目度も高く、これを機に、台湾からのサイクリングツアーも企画・実施された。

さらに平成26年度には愛媛県が広島県と両県の市町と連携し、瀬戸内海の島々にスポットを当てた「瀬戸内しまのわ2014」が開催される。そのメインイベントとして企画されているのがしまなみ海道の自動車道部分を利用した1万人規模の国際サイクリング大会である。早速そのプレイベントとして今年は3千人規模での大会が予定されている。この取り組みは、しまなみ海道地域の認知度向上に向けて国内外にPRし、さらに多くの方に訪れていただくための大きなチャンスである。

このように当地域ではしまなみ海道を軸に県や市町を越えた連携が行われてきた。今後もこの広域連携・協力体制を一層強固なものにし、地域の人々が元気になり、来訪者の笑顔があふれる「瀬戸内しまなみ海道」をつくり上げていきたいと考えている。

○SHIMAP しまなみ海道観光マップ（瀬戸内しまなみ海道振興協議会）

<http://www.go-shimanami.jp/>

シティバイクで魅力的な地域づくり —北九州市職員も公務に活用、市民の貴重な足に—

特定非営利活動法人タウンモバイルネットワーク北九州

・中村寛樹

濱田千夏

植木和宏

自転車利用を積極的に推進

今年、市制施行50周年を迎えた北九州市は、1963年に5つの都市の対等合併により、地方自立の先進モデルとして誕生した。その後、多くの産業が発展する中で起こった公害問題を、市民運動を契機に企業や行政が一体となって克服することに成功した。現在では、環境未来都市として、低炭素社会づくりのための様々な活動を行い、国際的に高い評価を得ている。

道路交通施策においても、環境未来都市にふさわしい交通体系の実現に向け、過度にマイカーに頼らない公共交通や自転車、徒歩を中心とした利便性の高い交通ネットワークづくりを進めている。また、競輪の発祥の地でもある北九州市は、地域づくりの側面からも、自転車利用を積極的に促進している。

まずは駐輪対策や交通ルール・マナー教育

特定非営利活動法人タウンモバイルネットワーク北九州（以下、TMN北九州）は主要な事業として、門司港観光レンタサイクル事業、小倉駅周辺の自転車・バイク駐車場事業、北九州市交通公園の指定管理事業、自転車イベント「サイクルツアー北九州」を手掛けている。また、事業に関連した社会実験も数多く行っている。

各事業は、自転車利用の促進という大きな目的の下、①駐輪場整備による放置自転車対策（ハード面の対策）②交通安全教育や自転車イベントによる自転車利用環境の改善（ソフト面の対策）③観光用レンタサイクルの提供による地域づくり（ハード＋ソフト面の対策）——の3つに大別することが出来る。

観光用レンタサイクルの応用形態である都市型コミュニティサイクルは、以上の3つの活動を地道に地域で行うことにより形成した、幅広い地域

ネットワークを通じて初めて実現できる新しいタイプの事業である。

ユニークな電動アシスト自転車シェアリング

コミュニティサイクルを新規事業として立ち上げる際、社会実験などを通じて、どうすれば地域にとつての魅力となるようなシステムを構築できるか試行錯誤を行った。

その結果、①平成15年に開始した門司港観光レンタサイクル事業やいくつかの社会実験における電動アシスト自転車レンタル利用者の高評価②今後予想される高齢化社会での電動アシスト自転車の利便性③坂が多いという北九州市の地形④日本発の卓越した技術を持ったファッショナブルな電動アシスト自転車の普及促進——などの理由により、電動アシスト自転車だけによるコミュニティサイクル事業（シティバイク）を民間企業と協力して開発し、平成22年3月からスタートさせた。

この事業は、従来の通常の自転車でのコミュニティサイクルと異なり、電動アシスト自転車用のバッテリーの充電・管理システムが大きな特徴といえる。具体的には、利用者は充電ボックスから鍵とバッテリーを取り出して自転車に装着。利用後はそれをボックスに返却すると、その後、自動的にバッテリーに充電されるという仕組みだ。

このバッテリーの充電・管理システムは、電動アシスト自転車のみならず、将来の電気自動車のシェアリングへの応用など、今後のさらなる事業展開を見据えたもので、世界的に見ても稀なシステムである。



TMN北九州が管理・運営を行っている駐輪場の様子



「シティバイク」のポートと電動アシスト自転車。利用後は自転車の鍵とバッテリーを充電ボックス（右端）に返却する仕組み



TMN北九州が指定管理を行っている北九州市交通公園での交通安全教室の様子

電動アシスト自転車による本コミュニティサイクル事業は、会員登録すれば誰でも利用できるほか、非会員でも1日、500円で利用できる。会員の場合、月額基本料は525円で、実際の利用に当たっては1時間当たり105円が必要になる（ただし、1日の利用時間が5時間を超えても利用料は525円で済む）。

平成24年12月末時点で、会員登録数は、法人11（670人）に個人230人で、計900人となっている。利用件数は事業開始から同年末までの累計で、会員利用が3万5379件、一時利用が3836件に達しており、市民の手軽な足として評価も高い。また、ポート（駐輪場）は現在12カ所で、利用可能な自転車は116台となっている。

特筆すべきは、法人会員利用の中に北九州市職

北九州市職員も公務で利用

員による公務利用が含まれていることである。これは、市職員が率先して利用することで、低炭素まちづくりを推進するとともに、企業や市民が公共交通や自転車を積極的に利用するライフスタイルに移行していくことを目的として、平成22年9月からスタートし、登録数は現在60課、計647人に上っている。

さらに市職員の中には、この公務利用とは別に、私的利用として別途個人会員になっている人もおり、TMN北九州がこれまでの地域密着型の活動で築き上げてきた行政職員を含む地域住民との良好な関係を物語っている。

また、筆者らが研究の一環として行った利用者向けのアンケート調査の結果では、利用者は、交通手段としてコミュニティサイクルを利用するのみならず、「利用を通じて地域との関わりを持ちたい」、「環境問題の解決に貢献したい」と考えている方や、「人と人との交流のきっかけとし、地

域の活性化につなげたい」と考えている方がいることが分かった。

これは、コミュニティサイクルを単なる交通手段の提供（ハード面の対策）ではなく、それを通じて地域づくり（ハード＋ソフト面の対策）に貢献したいと考えているTMN北九州の方向性と一致している。

魅力ある地域づくりに向けて

今後の課題としては、コミュニティサイクルが、より住民にとって魅力的なものとなり、利用者数が増えるように、さらなる質の改善に励むことが第一である。例えば、市民からの要望に応え、ポートを数カ所増設することが決定している。また、増設に併せ、既存の会員カードから交通系ICカードでも利用可能となる。これにより、コミュニティサイクルが駅など交通結節点からの移動手段として、ますます利用価値が高まるものと考えている。

また、システムの改善と並行して、TMN北九州のNPOとしてのミッションを忘れることなく、コミュニティサイクルに付加価値をつけることで、さらなる魅力的な地域づくりを進めていく。例えば、産官学連携で、総合的なモビリティ・シェアリングを行い、地域住民が集えるモビリティ・センターのような共用空間を提供し、地域づくりの中心となるような活動を行っていると考えている。

「ツール・ド・おきなわ」で地域おこし —サイクルスポーツの祭典、国内外から4千人が参加—



NPO法人「ツール・ド・おきなわ協会」 副理事長
ツール・ド・おきなわ大会実行委員長

・森 兵次

NPO法人ツール・ド・おきなわ協会の目的は、自転車の国際ロードレースなどを中心とする「ツール・ド・おきなわ大会」を通して、自転車競技の発展と普及推進及びサイクルスポーツの普及により、そのフィールドである沖縄県の地域振興に寄与することです。

また当協会は、自然環境にやさしい乗り物「自転車」の普及を通して21世紀型の持続可能な経済活動やライフスタイルを考え、提案していきます。

ツール・ド・おきなわ協会の概要

当協会は平成12年10月に沖縄県へ特定非営利活動法人の申請書を提出し、平成13年2月に認証を得て、その後法人化の手続きを済ませ、沖縄県内で23番目のNPO法人として活動を開始しました。

基本的な活動は、ツール・ド・おきなわ大会の開催に関わる企画・運営及び広報活動、同大会を通じた国際交流・協力事業の推進、大会のコース

選定等の調査業務を行っています。また、毎月1回サイクリングを実施し、普及活動を行うとともに自転車の啓蒙活動として、自転車教室の開催やクリーンサイクリングなどを実施しています。

ツール・ド・おきなわの歴史

「ツール・ド・おきなわ」の歴史を振り返ると、昭和62年の「沖縄海邦国体」で、本部町を中心とした6市町村（名護市・本部町・今帰仁村・大宜味村・国頭村・東村）が自転車ロードレースの競技会場となったことが始まりでした。

昭和63年には「全九州サイクリング大会」が開催され、「これまでの自転車競技運営のノウハウを生かし、やんばる（山原）の環境に適した、自然にやさしいサイクルスポーツを通しての地域づくりが出来ないものだろうか」という声が高まってきました。

そこで、地域づくりの関係団体が活発な議論を積み重ね、沖縄県自転車競技連盟や沖縄県サイク

リング協会の協力を得て、平成元年「熱帯の花となれ、風となれ」をキャッチフレーズに、また「やんばるはひとつ」を合言葉に、北部広域市町村圏にコースを設定した第1回「ツール・ド・おきなわ」が開催されました。

コースに設定された沖縄本島北部地域は、昔から「やんばる（山原）」と呼ばれ、ノグチゲラやヤンバルクイナなど、世界的に貴重な野生動物が多数生息する地域です。また、亜熱帯性気候独特の自然や環境を肌で感じるこの出来る「自然との共生」を基本とした圏域の創造に努めています。

このように、やんばる地域住民が一体となり、手探りで始めた「ツール・ド・おきなわ」も昨年11月24、25両日開催の大会で24回目となり、第1回から延べ5万3300人以上が参加しています。

サイクルスポーツの祭典

「ツール・ド・おきなわ」は①国際ロードレース大会②市民サイクルスポーツ大会（レース部門とサイクリング部門）③一輪車・三輪車大会の3本柱で構成されています。

このうち国際ロードレースの「男子チャンピオンレース210km」は、国内のシーズン最後を飾るビッグレースとなります。平成8年からは国際自転車競技連合（UCI）の公認競技に位置づけられ、毎年、国内外からトップレーサーが参加して国際大会としての地位を確立しています。

市民レース部門は、トップカテゴリーの市民210kmをはじめ140km、100km、50kmと参加



家族で楽しめるサイクリング部門のスタート風景



国際ロードレースの「チャンピオンフラワーセレモニー」



子供たちによる一輪車演技の様子

者がその実力に合わせエントリーできる構成になっており、国内外から多くの選手が参加しています。

誰もが気軽に参加し楽しむことのできる「サイクリング部門」では、沖縄の自然を背景に沖縄本島1周を1泊2日で走破するサイクリングや、家族で参加できるファミリーサイクリング、また体験メニューを加えた離島でのサイクリングなど多彩な種目を実施しています。

昨年の大会のサイクリング部門では、本島1周323 kmコースに台湾から100人以上が参加し、国際交流の場として盛り上がりを見せました。また、離島サイクリングやファミリーサイクリングは、初めて自転車に乗る方々が参加しやすい種目です。

このほか、サイクルスポーツの普及・振興を目

指し幼少期より自転車に親しむことができるよう三輪車レースや一輪車大会などを積極的に取り入れ、大会の中で競い合うことで、将来日本を代表する選手への成長を期待しています。

国体の「自転車ロードレース競技会場」になったことをきっかけに始まった「ツール・ド・おきなわ」は、やんばる地域の独自の発想と試行錯誤を重ね、今では国際的なロードレース大会と市民サイクルスポーツ大会、さらには自転車に関わる各種イベントが融合した「サイクルスポーツの祭典」に発展しています。

大きな経済効果、国際交流も推進

このように「ツール・ド・おきなわ」は、多様な魅力を持った沖縄県北部地域12市町村が、行政

の壁を越えて広域的に連携し、地域の人々が積極的に協力して開催されてきました。まさに名実ともに「やんばるはひとつ」を実現したスポーツイベントです。

昨年の24回大会の参加者総数は4370人で、こうした4千人を上回る集客力を持つイベントの波及効果は絶大です。国内外の参加選手による宿泊や交通、物産販売などに加えて、道路管理者による清掃、補修費などが地元還元され、大きな経済効果を生み出しています。

また、大会が自転車競技の専門誌や新聞、テレビなどで大きく取り上げられ、この地域を全国にPRすることができ、自転車の普及という視点では参加者が増加しているのを見ても着実に前進していることが分かります。

さらに、自転車競技の振興の面では1年を通して

て日本国内の実業団チームや大学チームなどが本圏域を合宿場所として積極的に利用し、競技力の向上とともに自転車競技の認知度の向上に繋がっています。このほか、毎年行われているチャンピオンレースに参加する外国チームと本圏域の住民や学生との国際交流も盛んです。

今後も「ツール・ド・おきなわ」を通じ沖縄県北部地域の活性化を一層推進するとともに、アジアを中心にさらに参加者を増やし、自転車による国際交流にも積極的に取り組んでいきたいと考えています。

地域のこだわり産品づくりで活性化 「西郷村夢プロジェクト」の取り組み



西郷村商工会会長

● 大高紀元

福島県西郷村は、東北の玄関口として、東北新幹線の新白河駅、東北自動車道白河インターチェンジがある交通の要衝に位置しています。人口1万9700人を擁し、地の利の良さなどから企業立地も相次ぎ、新しい住民も増え発展してきました。

しかし、2011年3月の東日本大震災と、続く東京電力福島第一原子力発電所の事故により、西郷村でも深刻な実被害とともに風評被害とそこから生じる二次的被害に直面しました。その影響が今も地元商工業者や農業関係者などに影を落としています。

風評被害に負けない！

このような中、復旧から復興への飛躍を期して、地元商工業者らで構成する当商工会が中心となり、地域経済の活性化に向けて取り組んでいます。活動の主体となるのは、企業

組合「にしごう村夢プロジェクト」です。その主な事業内容は、①特産品の製造及び販売、②観光交流イベントの企画及び販売、③公益事業の企画・管理運営の事務受託事業—などです。

それは豊かな自然を活かした癒しの村づくりです。具体的には、西郷村に多く生育している発汗作用のある山椒や恵まれた温泉資源などを活かして、県南（西郷村、白河市）地域独自の観光ツアーや体験交流プログラム企画、山椒などの特産品を使った商品開発を行い、パッケージで提案できる仕組みづくりに取り組んでいます。

風評被害については、原発事故後の当地域での放射線量は、当初からほとんど問題ないレベルでした。しかし、福島県産を使えば消費者に敬遠されると考えた企業が、当地域での野菜の生産基地を閉鎖する動きも

ありました。「わが社では福島県産の食材は使用していません」といった発表が追い打ちをかけました。

大震災から2年が過ぎ、こうした風評被害に負けない！との意気込みで発足させたのが、企業組合

「にしごう村夢プロジェクト」です。

この企業組合への期待は大きく、観光客が減っている東北観光のけん引役にもならなければなりません。中小企業が異業種間で連携し、知恵とアイデアを出し合い、地域住民や避難民の方々にも積極的にアプローチを行い、新しい仕事づくり＝雇用創出も目指しています。

観光振興への取り組み

観光客を呼び込むための取り組みでは、昨春秋「観光交

流モニターツアー」を実施しました。テレビ番組でも、田舎に行こうとか、田舎暮らしなどが紹介され、一種のブームになっています。そこで、西郷村について村外の人々から率直な声を聞き、今後の観光促進策に活かそうとの試みです。

モニターツアーにはアメリカ、中国、韓国など海外からの留学生や国内の学識経験者らが参加しました。ツアー参加者に対し行ったアンケート調査では、当地を訪れる目的として、「自然の中でゆっくり散策したい」「温泉でゆっくり休みたい」「地



昨春秋に行われた観光交流モニターツアーの参加者ら

元の人たちとの交流がしたい」などの回答が上位を占めました。

かつてのような物見遊山の感覚は少なく、旅先に人生の発見や心身の癒しを求めていることがうかがえました。また、ツアー参加者のほと



山椒を使った特産品の「山椒ドレッシング」



「山椒ラーメン」は夢プロジェクトが開発した新商品だ

んどは西郷村の自然や温泉もさることながら、村民たちの温かいおもてなしなど受け入れ側の姿勢を高く評価していたのも印象的です。

しかし、ツアー参加者からは評価ばかりでなく、苦言や提言もいただきました。これらを踏まえて、観光客へのホスピタリティーの向上などとともに、次のような今後の課題が浮かび上がりました。

(1) 地域の「語り部」を養成

来訪者に当地に対する満足感を感じてもらえるポイントの一つに、地域を案内するガイドの良し悪しがあります。地域を単にそつなく案内するだけでなく、地域のもつ歴史や風土、暮らしなどを語れる「語り部」のもつ役割が重要で、そうした人材の養成は必須だと感じました。

(2) 地元固有の こだわりの 品開発

来訪者の多くが指摘したのは、西郷村にはこの土地固有の特産品や土産物がありなかつたことへの不満でした。そうし

た声を踏まえ、当地にたくさん見られる「山椒」や「夏ハゼ」をコンセプトにしたこだわり商品の開発に乗り出そうと、企業組合を立ち上げました。

(3) 達人・名人の人材バンク

どの地域にもよそに誇れる達人・名人は必ず存在します。当地でも伝統的な狩猟技術者、木工技術者、そば打ち名人、豆腐づくり名人、農産品づくり名人などがいます。こうした人材を掘りおこし、地域の貴重な財産として観光交流に活用していく必要があると感じています。そのため「人材バンク」の設立が必要と考えています。

(4) 村内交通手段の確保

東北新幹線の新白河駅や東北道白河インターチェンジなど、首都圏からの利便性に優れているのが西郷村の特色です。その半面、村内を巡回する公共交通手段はまだ確立されていません。村内観光ルートも未整備のため、今後の観光交流の推進にとって大きな課題と考えています。

(5) ホームページの充実

最近の観光客の多くは、来訪前に目的地のホームページ（HP）などをのぞいています。このため、西郷村では実際に感動した自然環境や施設の魅力、村人たちのおもてなしの

心などが、現在のHPではほとんど伝わってこなかったと指摘していました。これが発信力ある魅力的なHPづくりが必要と感じる理由です。

幕末秘話の野外劇も企画

震災復興や原発事故対策への取り組みがなお続く中で、今年はNHK大河ドラマ「八重の桜」の放映で、会津若松市を中心に福島県がクロージアップされています。これは観光客を呼び込むうえでも大きな支援材料といえます。

西郷村でも今年は、幕末の悲話を掘り起こした「西の郷 戊辰挽歌」森要蔵 羽太に散る」を村民参加の野外劇として開催する予定です。これは商工祭三十周年記念事業ですが、多くの観光客がお越しいただけるような舞台を計画しています。

また、これを機に村内の隠れた史話や地域文化や産業の魅力等を語る、語り部の養成に力をいれたいと考えています。

西郷村商工会は、行政とも連携しながら地場産業を元気にする活動とともに、観光・交流人口の増加につながる魅力ある夢プロジェクトを推進し、村民一丸となって地域の活性化に取り組んでいく所存です。

スポーツ拠点づくり推進事業

(青森県青森市)

カーリングを活用した地域づくり

全国高校選手権を開催



青森市教育委員会事務局
文化スポーツ振興課 主査

宮崎 恭次

地域活性化センターではスポーツ拠点づくり推進事業として、市区町村とスポーツ団体が連携・協力して全国各地に青少年があこがれ、目標とするスポーツごとの拠点をつくることでスポーツの振興と地域の再生を推進する取り組みを支援している。今回は青森市での取り組みをご紹介します。

(地域づくり情報課)

青森市は、北は陸奥湾、南は緑豊かな八甲田山に囲まれた平野部に位置する人口30万人の都市であり、平成22年12月の新幹線開業により、日本最大級の縄文集落跡「三内丸山遺跡」などの観光スポットや、夏の「ねぶた祭」などに多くの観光客が賑わうアクセスのしやすい都市となりました。

カーリングの街・青森

青森市におけるカーリングの歴史は、昭和61年にカーリング愛好者により「青森県カーリング協会」が組織され、青森県営スケート場を拠点

に活動したのが始まりで、以後、北国・青森の新たな冬季スポーツとして着実に普及してきました。平成14年には、カーリング専用ホールを兼ね備えた「青森市スポーツ会館」が竣工し、その後、女子カーリングの「チーム青森」がオリンピック等で活躍したことにより、市民の関心は大いに高まり、国際大会をはじめ、平成24年2月には「第29回日本カーリング選手権」、同年11月には「第21回日本ジュニアカーリング選手権大会」が開催されるなど、「カーリングの街・青森」が定着しつつあります。

高校カーリング選手権を開催

平成17年度からは「全国高等学校カーリング選手権大会」を毎年当地で開催していますが、平成24年度の第8回大会は、今年2月14日(木)～17日(日)の日程で開催され、全国各ブロックから10チーム(男子5チーム、女子5チーム)、計43人の選手が参加しました。

大会初日の14日は、青森市スポーツ会館で、元オリンピック選手の大澤明美さん(長野オリンピックカーリング女子日本代表)を講師に迎え、経験談を中心とした講演を行いました。また、カーリングは最後の1投で試合が決まるケースもあり、メンタルの強さが求められる競技であることから、青森県立むつ工業高校の伊達誠教諭によるメンタルトレーニング講習を行いました。

受講した選手たちは、元オリンピック選手によるトレーニング方法の話や、プロスポーツ選手のメンタルトレーニング導入例の話題に熱心に耳を

傾けていました。

講習会終了後、市内のホテルで開会式及びウェルカムパーティーを開催。この中で大会テーマソングが披露されたほか、本大会を盛り上げたに参加してくれた青森県立青森工業高校の生徒が「ねぶた囃子」を演奏し、地元の跳人(はねと)団体とともに全国の選手が輪になって一緒に跳ねるなどして交流を深めました。

15日からは予選ラウンドがはじま



プレーする女子東北選抜の選手達



プレーする男子青森選抜の選手達



表彰式終了後の集合写真

り、緊張感が漂う中、レベルの高い真剣勝負が繰り広げられ、観客もブレイヤーと共にカーリングの楽しさ、難しさ、奥深さといった醍醐味を堪能し、敵味方に関係なく、すばらしいプレーに惜しみない拍手を送っていました。そして、試合が終了すると両チームの選手が笑顔で握手を交わし、お互いの健闘を讃えあう姿は、まさに高校生らしい非常にすがすがしいものであり、これこそが私たち関係者の求める姿です。

マスコミも大きく報道

最終日の17日には決勝戦が行われ、男子は青森選抜が3度目の優勝を果たし、女子は東北選抜が青森勢として初優勝し、会場内は大いに盛り上がり、地元マスコミ各社にも大きく取り上げていただきました。

的な大会参加を推進しています。また、選手の宿泊については、新青森県総合運動公園の合宿所（トレーニングルーム併設）を利用しており、全選手・コーチが同じ屋根の下に宿泊することで、同じ目標を持った選手同士が交流を深められるように配慮しています。

カーリングで地域再生を

られたと認識しています。また、第5回大会から優勝チームに対し地元企業の（株）番地銘石のご協力より、優勝記念石版が贈呈されています。

この高校カーリング選手権大会には、バンクーバー五輪に出場した「チーム青森」の近江谷杏葉選手や、現在「中部電力」で活躍している清水絵美選手、松村千秋選手など、多くのトップカーラーが過去に出場しており、世界で活躍する選手の登竜門となっています。

年の大会ではNHK名古屋放送局が大会期間中に男子西日本チームの密着取材を行い、「NHK Eテレ」の高校生向け番組で全国放送するなど、マスコミ各社のご協力により、青森県内だけでなく全国的にもカーリング競技に対するイメージアップが図

また、そのような選手を育てるため、青森市では毎年、小・中学生カーリングチャレンジカップを開催し、ジュニア層の育成を図っています。が、その小・中学生にとっては、全国高等学校カーリング選手権大会に出場することが、憧れ・目標となっており、継続的な開催が望まれています。

そのためには、地元住民の大会支援や、カーリングに興味を持つ地元の小・中学生が、大会運営のボランティアスタッフとして参加できないかなども検討し、更なるカーリングの普及・振興と地域の再生に努めていきたいと考えています。

北海道らしさと前面に、移住体験ツアーを開催 情報誌やネットで町の魅力もPR

八雲町移住推進協議会事務局（八雲町企画振興課企画係主任）

● 宮下洋平

都市から地方への移住・交流は、人口減少社会における地域活性化策の柱として期待される。地域活性化センターでは、「移住・交流による地域活性化支援事業」として、地域団体もしくは市町村等が自主的・主体的に実施する、都市住民などを受け入れる事業を支援している。

今回、平成24年度に同事業を活用した北海道二海郡八雲町の取り組みを同町移住推進協議会事務局の宮下洋平氏にご紹介いただいた。

（企画・コンサルタント業務課）

全国に誇る養殖漁業

八雲町は北海道渡島半島の中央に位置し、渡島山系を中心に東は内浦湾（別名・噴火湾）、西は日本海に面しており、日本で唯一、太平洋と日本海に面する町である。

基幹産業は農業と漁業。農業は酪農中心で、明治14年から西洋農法を積極的に取り入れたことから、北海道酪農の発祥の地とも言われており、道内でも有数の酪農地帯である。漁業は、水産資源の豊かさを背景に、太平洋側の噴火湾ではホタテを中心

とした栽培漁業、日本海側では採卵から成貝まで一貫体制を確立したアワビ養殖を行っており、全国に誇る養殖漁業地帯となっている。

このように、八雲町は自然豊かな風土を持つとともに、総合病院や大型商業施設などを有しており、適度な都市機能が形成されている。

人口減少受け、移住推進協議会を設置

かつて民放のテレビ番組において「10万円で暮らせる町」として八雲町が紹介され、全国から200件を超える問い合わせを受けたが、当時、

町として移住の問い合わせを受ける体制が整っておらず、対応に苦慮した。また、平成17年10月に旧八雲町と旧熊石町が合併し新たな八雲町が誕生したが、合併時に2万875人だった人口は、平成22年の国勢調査では1万8896人と減少傾向にある。そこで、地域活性化のために移住施策に取り組むこととした。

まず、地元工務店が組織する「戸建建設協議会」と町が連携を図り、移住者の希望が多い中古住宅や分譲地の情報を収集し、移住希望者に提供した。さらに、町民から寄付された土地を無償で譲渡する「スロータウン花浦」（10区画）を整備し、その分譲地を軸とした移住事業を展開するため、平成17年に民間8団体と町による「八雲町移住推進協議会」を結成し、町全体で移住希望者を応援する体制を構築した。

移住推進協議会では「移住プロ

モーション事業」として、3泊4日で八雲町内を案内する「移住体験ツアー」や、最長1カ月間滞在できる「お試し住宅」の整備等、様々な事業を展開した。その結果、八雲町に移住する方も現れたが、さらに移住者を増やすべく、平成24年度は地域活性化センターの「移住・交流による地域活性化支援事業」助成金を活用し、移住プロモーション事業のさらなる充実を図ることとした。

移住プロモーション事業の内容

① 移住希望者相談窓口の充実

移住を検討する際に、町の諸制度や不動産情報等をどこに聞けば良いのか、また、たらい回しにされないかと心配する移住相談者も少なくあった。そこで、「ワンストップ窓口」を設けて、複数の窓口を介さず一つの窓口で相談を受ける体制を構築したところ、相談者にストレスをかけずに、丁寧に八雲町をPRすることができた。

② 移住体験ツアーの開催

北海道で比較的气候が安定している秋、雪が降り寒さが厳しい冬に「移住体験ツアー」をそれぞれ3泊4日の日程で開催し、秋は2組3人、冬は3組4人の参加があった。

秋、冬の共通メニューとして、北海道の暮らしに関する情報提供、一



体験ツアーで建築中の住宅を見学



そば打ちを体験するツアー参加者

級建築士の資格を持つ町職員による北方型住宅に関するセミナーや、地元建築事業者の協力による新築や建築途中の住宅見学など、北海道で住宅を建設する際のノウハウを培ってもらうためのメニューを取り入れた。

また、地元のそば愛好家グループ



地場産食材を使った料理を囲みでの交流会

「八雲そば研究会」による手打ちそば教室や、酪農家女性グループ「やぐもハンドメイドの会」が作った地場産食材をふんだんに使った料理を囲みでの交流会を開催した。

それぞれのグループには、これまでに八雲町へ移住した方もおられ、先輩移住者としてツアー参加者へ自身の移住体験について話していただいた。ツアー参加者は交流会を通して各グループのメンバーと交流を深め、先輩移住者の体験談に熱心に耳を傾けていた。

このほか秋のツアーでは、新鮮な魚や野菜などの地場産品直売会や川を遡上する鮭の見学、冬のツアーでは雪かき体験や自動車学校の協力による冬道ドライヴ教室を行うなど、北海道らしさを前面に出したメニューを設けたところ、参加者には



雑誌に掲載した広告

大変好評だった。

このツアーは、北海道までの交通費と宿泊費は参加者の負担となるが、アンケートモニターへの謝礼として参加者1組につき2万円を支払った。

③ 広告宣伝活動

八雲町の魅力や「移住体験ツアー」等、移住事業を発信するため、広告宣伝活動にも取り組んだ。

ふるさと情報館が発行する「月刊ふるさとネットワーク」は、総発行部数が1万3千部と少ないものの、定期購読のみのため、確実に購読者の目に触れる情報誌である。この誌面に広告を掲載したところ、購読者からの問い合わせが非常に多く、効果を実感できた。

また、新たな取り組みとして、インターネット検索を利用した「Yahoo!プロモーション広告」に広告を掲載した。「田舎暮らし」等、移住に関するキーワードで検索すると八雲町の広告が表示され、クリックすると町のホームページへ誘導される仕組みで、約5カ月間と長い期間継続して掲載したことで広く八雲町をPRすることができた。

6世帯10人が移住、認知度も向上

「移住体験ツアー」を秋と冬に開催したことにより、移住希望者に八雲町の気候や住環境を把握していただく良い機会となった。また、参加者を対象に行ったモニターアンケートでは、八雲町の印象や移住施策に対するニーズなど率直な意見を聞くことができ、今後の事業展開の参考となった。

また、継続的な広告掲載とプロモーション事業の実施により八雲町の認知度が高まり、移住希望者の誘導が図られた結果、ワンストップ窓口への相談件数が格段に増えるとともに、平成24年度の移住実績が6世帯10名となった。

今後も移住プロモーション事業を継続的に実施することで、定住人口及び交流人口を増加させ、さらなる地域活性化を図りたい。

デマンドタクシーで過疎地の足を確保 ～高齢者も生き生き活動的に～

日立市は、関東平野の北端、茨城県の北東部にあり、面積225・55平方^キ、人口18万8393人（平成25年4月1日現在）。西は阿武隈山系に連なり、東は太平洋の海岸線に臨み、穏やかな気候と豊かな自然環境に恵まれている。明治時代から、鉱業、電気機械産業を中心に産業が発展し、日立製作所発祥の地である。今回訪れた特定非営利活動法人「助け合いなかさと」（以下「NPO」という）は、日立駅から路線バスで

約45分の中里地区という1300人、600世帯が暮らし、高齢化率が40%を超える中山間地域で、交通空白対策に取り組み、過疎地有償運送により「中里助け合いタクシー」を運営している。

日頃から中里地区の地域活動の中心的な立場で活躍されており、NPOの理事長でもある石川諒一氏に地域の課題をどのように解決に導いたのかをうかがった。

NPO設立までの経緯

石川理事長によると、中里地区は、路線バスが1日に10往復しているものの集落から停留所まで1～2^キ離れ、日常生活はもちろん、地域の行事にも参加することが困難な地区である。特に高齢者など運転免許がない住民が地区全体の3割ほどいることから、通院や買い物など日常の活動で経済的にも負担が少ない移動手

段の確保が急務であった。「本来なら自治体が主体となつて、地元のタクシー会社などに業務委託して実施するところだが、近くにタクシー会社もなく、実現することは困難だった」（同理事長）という。

そこで、中里地区は過疎地域でもあったため、日立市と協議しながら「過疎地有償運送」により高齢者の足を確保するべく、地域の役員が中心となり、具体策を検討するため平成19年11月に「地域公共交通導入検討委員会」を立ち上げた。

過疎地有償運送は過疎地などで住民の日常生活の移動手段を確保するため自治会やNPOなど地元に着した団体が許可を得て実施するもので、運送対象や地域が限定されるほか、使用車両などにも条件がつけられている。

同検討委員会では試験運行までの16カ月で延べ15回の会合を経て、N

P.O.を設立し、デマンド型の乗り合いタクシー事業を実施することになった。

大切な地域住民の理解

「地域の問題は地域で解決したい」と誰もが思うが、費用など様々な課題があり、なかなか思うようには実現できないのが現実である。やはりタクシー事業の運営にも国や市などの資金面での協力が欠かせなかった。この乗り合いタクシーでは事業費の7割を国と市に頼ることになる

「助け合いなかさと」の活動状況

運行区域	日立市中里地区
運行方法	デマンド運行
雇用状況	オペレーター3人、運転手6人
車 両	8人乗りワゴン型普通自動車が2台
運 賃	※1外出あたり 大人300円、子供150円（小学生・中学生）回数券（11枚つづり3,000円）もあり。
運行時間	平日8:30から16:00まで 事前に予約があれば18:00まで。また、休日にも地域の行事などがある場合、事前に予約があれば運行する。
利用状況 (H25.3月分)	1日平均13人利用（最高45人）

※1外出あたり…家を出発し、その日のうちに家に戻るまで

★ 団体プロフィール ★

設立年＝平成21年5月
設立・運営主体＝特定非営利活動法人
代表者＝理事長 石川 諒一
会員数＝役員6名
〈連絡先〉
〒311-0403
茨城県日立市東河内町1953-2
電話：0294-70-8005



理事長の石川諒一氏（右から2人目）とスタッフ



乗り合いタクシーを利用する住民



NPOの事務所風景

は家族や近所の住民にお願いし、車に乗せてもらう必要があったが、気兼ねなく地区内であれば好きな時に好きな所へ出掛けられるようになったことで、高齢者など

が、過疎地有償運送を申請するに当たってはいくつかの条件があった。「中でも一番苦労したのは事業実施について地域の全世帯の理解を得ること。そして、利用する・しないにかかわらず、全世帯から毎年2000円の負担金を徴収することに同意を得ることでした」と石川理事長は言う。

これは市からの補助を受けるためのものであり、全世帯を対象に地区内14会場で2度の説明会を開催するとともにアンケート調査を実施するなど15カ月かけてようやく住民からの理解を得ることができた。

また、市民、行政、交通事業者などが年に3〜4回ほど集まり開催される「公共交通会議」においても、事業の内容を説明し、協議が調わな

ければならないことから、既に国の認可が出ている既存のバス路線と重複しない配慮が必要であり、住民ニーズとの調整が求められた。

こうした準備を経て3カ月の予定で試験運行を始めたが、利用する住民から「もっと続けてほしい」との要望があり、9カ月間に延長して実施した。

利用促進に向け工夫も

こうして乗り合いタクシー事業は平成21年7月から本格運行がスタートした。

事業の実施に当たり、地域の方々にたくさん利用していただくためにタクシー1回の利用料金を大人300円、小・中学生は150円と格安に設定。さらに11枚綴りの回数券も

用意している。

また、このタクシーの最大の特徴は「1回の利用を1外出」と弾力的に定義していることだ。一般的にタクシーは乗ってから降りるまでが1回だが、ここでは家を出てから農協やスーパーなどいろいろな場所で用事を済ませて家に戻るまでが1回（300円）なのだ。

ただし、他のお客様もいるので、1カ所当たりの停車時間（待機時間）は10分とし、それを超える場合は再度NPOに電話で依頼しなくてはならない。

新たな生きがい生み出す

タクシーを運行したことで、利用する高齢者など地域の住民が生き生きとし始めた。これまでは、どこか

利用者の表情も明るくなり、会話する機会も増え若々しくなったという。

また、自由に外出ができるようになったため健康サロンやふれあい祭りなど様々な事業にも積極的に参加するようになり、現在では日立市の中でも事業への参加率が最も高い地区となった。

「タクシーの運行をはじめたことで地区の仲間との世間話や、参加するいろいろな活動を通じて新たな生きがいを生み出すことができた」と石川理事長は言う。

さらに利便性向上を

先にも触れたように、公共交通会議の協議によってタクシー事業の内容も決定される。

このため石川理事長は「タクシー利用者の外出目的は地区や市域を越えた病院やスーパーなどが多い。現時点では認可を得られにくい状況だが、これまでに近くの葬祭場への行き来については理解を得ることができたので、これからも会議が行われる度に利用者の声を伝えることで、（地区や市域を越えた目的地に行けるよう）更にタクシーの利便性向上を図っていきたい」と強調した。

書籍紹介

地域を変えるソフトパワー アートプロジェクトがつなぐ人の知恵、まちの経験



美術家・藤浩志企画制作室代表・十和田現代美術館副館長 藤 浩志
AAF（アサヒ・アート・フェスティバル）ネットワーク 共著
新評論刊（2012年12月10日発行）
定価：1800円＋税

経済の豊かさを背景に各地で生まれたアートの場や表現方法は、1990年代のバブル崩壊以降は「企業の社会貢献の高まりを背景としたメセナ活動の充実」、2000年代には「文化の多様性を基調とした市民自治によるアート活動の開花」、2010年代に入ると、特に東日本大震災以降は「地域コミュニティの再生」、というように、時代とともに地域住民の中に浸透し地域活性化の役割を担うようになった。

アートを活用しながら地域に賑わいや交流を創出する取り組みは、地域の人々の結びつきの中で地域コミュニティを再生させる手法として注目されており、本書ではこれらの取り組みを「ソフトパワー」と呼び、「アサヒ・アート・フェスティバル（AAF）（※）」の活動を中心に全国14のアートプロジェクトを紹介している。

筆者は、「クリエイティブなマインドが地域に醸成されると地域の魅力や課題が浮き彫りになりやすい。アートプロジェクトは1人ではなく誰かと一緒になってその課題に立ち向かう勇気を与えてくれるもの」と綴っている。読者がそれぞれ自分なりの「アートプロジェクト」を始めるきっかけにしてほしいという、筆者の思いが込められた1冊である。

※2002年よりアサヒビールとアサヒグループ芸術文化財団が全国の市民グループやアートNPOなどと実施しているアートプロジェクト。それぞれは自立したプロジェクトであるがネットワーク化が図られている。

幸せに暮らす集落—鹿児島県土喰集落の人々と共に



鹿児島国際大学准教授 ジェフリー・S・アイリッシュ著
（株）南方新社刊（2013年1月31日発行）
定価：1800円＋税

本書の舞台である土喰（つちくれ）集落は鹿児島県南九州市川辺町の山間にあり、平均年齢が80歳近く、27人の住民により構成されている。高齢化率は80%を超え、一見すると「限界集落」といわれるような衰微の一途をたどる山村の典型である。本書はこの土喰集落で2度小组長を務めた米国カリフォルニア州出身の著者と土喰集落に暮らす住民とのやり取りを通して、住民1人ひとりが自分らしく、お互い助け合いながら生活を送る様子をつづっている。内容は集落のまとめ役である小组長の活動に始まり、年中行事や寄り合いの様子、住民による昔語り、ささやかなレクリエーションと生活全般にわたり、「外」から来た著者が住民との共同作業に参加することで地域に溶け込んでいく様子や、土喰集落の日常を住民の笑顔の写真を織り交ぜながら存分に紹介している。

著者は本書において、年々生活が厳しくなっていきながらも幸せに暮らす集落を「限界集落」という言葉で表現することに疑問を呈し、自分のふるさとや住んでいる地域の良さに改めて目を向ける必要性を説いている。典型的な農村である土喰集落の生活には「限界」よりも「幸せ」があふれていることが伝わり、幸せになるヒントがちりばめられた1冊である。



舞鶴市長 ● 多々見良三

「着地型観光」によるまちづくり

舞鶴市は、京都府の北部に位置し、若狭湾に面した天然の良港として栄えてきました。

西地域は、戦国時代の武将で当代一流の文化人でもあった細川幽斎とその子忠興が田辺城（舞鶴城）を築いて以来、城下町として栄えてきました。今も城下町としての情緒あふれる雰囲気色濃く漂わせています。

一方、東地域は、明治34年に旧海軍鎮守府が設置され、軍港として発展してきました。現在、市内には旧海軍が建設した多くのれんが建造物が残っており、特に市役所周辺に立ち並ぶ赤れんが倉庫群は、国の重要文化財にも指定され、「男たちの大和」や「坂の上の雲」など数々の映画やドラマのロケ地になっています。旧海軍の施設は、その多くが海上自衛隊の基地として引き継がれ、横須賀、佐世保、呉、大湊とともに全国でも5カ所だけの自衛艦が停泊している風景を見ることが出来ます。その中でも舞鶴ほど自衛艦を間近に見ることが出来る基地はないことから、休日には多くの来訪者が訪れています。

また、海岸線は変化に富んでおり、市のほぼ中央にある標高約300メートルの五老岳からの島、海、山の織り成す自然景観は「近畿百景第1位」に選ばれております。

さらに、舞鶴は、日本で終戦から13年もの長きにわたり、最後まで大陸からの引き揚げ者を受け入れ、「岸壁の母」の歌とともに、「引き揚げのまち」として全国に知られています。

食の分野では、京都府随一の水揚げを誇る舞鶴漁港を擁し、夏は、岩がき、とり貝、冬は、かに、かき、ぶりなど豊富な水産資源があり、近海の鮮魚の生すり身を使った地域ブランドの「舞鶴かまぼこ」とともに、海の食材の宝庫となっています。また、農産物でも京の伝統野菜の「万願寺甘とう」や「佐波賀だいこん」の発祥の地でもあります。

このように、舞鶴には多くの地域資源があり、多様なイメージを持つことから、ともすればイメージが定まらず、埋もれてきたように思われます。そこで、来訪者にとって最も魅力があり、かつ、競争力のあるイメージに特化して、戦略的に発信していこうと「まいづる観光ブ

ランド戦略」に取り組んでおります。「まいづる観光ブランド戦略」では、「赤れんが」と「海・港」をシンボルイメージとして定め、昨年5月にランドオープンした舞鶴赤れんがパークを戦略拠点として、まずはここに観光客の誘致を図り、「着地型観光」により、舞鶴の多様な魅力を満喫していただくこととしております。

今や観光客のニーズは多様化しており、従来の定番の観光では生き残っていけないでしょう。新たな視点と感性で、新たな旅を創造することが必要で、観光客を受け入れる側の地域（着地）側が、その地域でおすすめの観光資源を基にした滞在プログラムを企画・運営する形態の「着地型観光」が求められています。

舞鶴市では、舞鶴観光協会が旅行業務を扱う「合同会社まいづる広域観光公社」を設立し、工夫を凝らした「着地型観光」に取り組んでいます。市内にある旧海軍のれんが建造物を巡るツアーや遊覧船で旧海軍の名残を探索するツアー、城下町の歴史を学習するツアーや舞鶴かまぼこの製造体験など、ガイドボランティアなどの地元の人たちが知恵を出し、その地域のことを深く知ることが出来る魅力的なプログラムを作っています。

着地型観光に取り組むことは、地元の歴史や文化などを地元の人が見直し、魅力的なものにしていく努力が必要となります。このような努力はそのまま「まちづくり」につながります。住民からの地域に対する誇り、問題意識、意欲があつてこそ、まちづくりや地域おこしは成功します。したがって、住民主体のまちづくり、その一環としての着地型観光に取り組むことは、大きな意味があると言えるのではないのでしょうか。

舞鶴市は、平成26年度末に京都縦貫自動車道と舞鶴若狭自動車道が全面開通し、高速道路ネットワークが完成します。現在の大坂から120分、神戸から90分に加え、京都から80分、名古屋からも150分になります。これを絶好の機会として活かすためにも、この2年間で舞鶴の「着地型観光」によるまちづくりを本物と言えるものにしていきたいと思っています。

ぜひ、一度舞鶴にお越しください。お待ちしております。

2013.4.1—6.30 仙台・宮城 デスティネーションキャンペーン



笑顔咲くたび 伊達な旅

仙台・宮城

Sendai & Miyagi, where smiles blossom

心と心が
結ばれる

春のひととき

仙台・宮城

待ちに待った春が来た。
悲しいこともあったけど
あなたといっしょに
笑顔の花を咲かせたいな。
心と心、結ぶたび。



一目千本桜 大河原町

みやぎ蔵王ふじしスキー場 蔵王町

蔵王文山荘 宮城県

前川にちまき第一遊歩道 栗原市

仙台・宮城観光キャンペーン推進協議会

観光振興の推進機関、財源、その他のお問い合わせは
仙台・宮城観光キャンペーン推進協議会
022-211-2885 (平日9:00~17:00)
仙台・宮城DC 検索



奄美市は、鹿児島県本土と沖縄のほぼ中間に位置し、大小8つの有人島からなる奄美群島の拠点都市です。奄美市の所在する奄美大島では昔から自分たちの集落（故郷）のことを「しま」と呼び、今では市のキャッチフレーズとして「きよらの郷（しま）」（きよらは古語の「きよら」が語源と言われる方言で、最上級の美しさを表す）と称しています。

そのフレーズの通り、黒潮が流れる豊かな海には美しいサンゴ礁が広がり、色鮮やかな熱帯魚も生息しています。緑深い内陸部では、固有種であるアマミノクロウサギやルリカケスをはじめ珍しい動植物が生息し、豊かな自然が身近に存在しています。これらの貴重な自然の保護に努め、後世に引き継いでいくために世界自然遺産登録に向けた様々な取り組みを進めています。

また、伝統工芸品である本場奄美大島紬や黒糖焼酎、そして島唄や八月踊りに代表される伝統芸能など、これまでに歴史とともに育まれた貴重な宝があり、これらの地域資源が奄美市のさらなる発展の原動力になるものと期待されています。



■サンセットビーチとして有名な大浜海浜公園



■島内でも屈指の海の青さを誇る土盛海岸



■ご飯の上に錦糸卵・しいたけ・ささみ肉・パパイヤ漬けなどを乗せ、鶏がらでだし汁をとったスープをかけて食べる郷土料理「鶏飯」



■気の遠くなるような工程を経てできる「本場奄美大島紬」



■昔から各集落で唄い・踊り継がれてきた八月踊り



■国内第2位の面積を誇るマングローブの森



■笠利のサトウキビ畑。サトウキビは奄美大島の基幹作物の1つ

平成25年度地域再生実践塾開催のお知らせ

地域再生の方法について、さまざまな視点から考えるワークショップ「地域再生実践塾」を開催します。このうち第1回（詳しくは左のページ参照）と第2回の開催内容は以下の通りで、いずれも現在、参加者を募集しています。

- 対象 地方自治体、商工会、商工会議所、NPOなど地域再生に取り組んでいる人
 - 募集人員 各回40名
 - 参加費用 無料（開催地までの往復交通費、宿泊費、飲食代などは参加者負担）
 - 申込方法 申込書を当センターまで送付してください。申込書の様式は当センターのホームページからダウンロードできます。詳しくは、当センターのホームページをご覧ください。
- 【問い合わせ先】 地域支援課 TEL 03-5202-6137

センター
通信

地域再生実践塾 第2回 北海道小樽市 『地域で育てる観光まちづくり人材』

平成25年7月16日（火）～7月18日（木）

会場：小樽運河プラザ三番庫

開催趣旨

現在の小樽市は、年間600万人以上の観光客が訪れ、観光関連産業が基幹産業のひとつでもある観光都市ですが、観光都市としての歴史は必ずしも長いものではなく、1970年代に始まった小樽運河論争が発端となった市民運動によって歴史的建造物をはじめとした地域資源が半ば偶発的に観光化したという経緯を持っています。これはシビックプライドの向上によって再評価された地域の有形無形の資源が観光振興の推進と地域ブランドの向上に寄与した事例と解釈することができます。

主任講師



小樽商科大学商学部
准教授
大津 晶 氏

1971年北九州市小倉生まれ。
筑波大学大学院社会工学研究科
修了 博士（社会学）。

2003年より現職。

現在、小樽市都市計画審議会委員、同住宅行政審議会委員、同まちづくり協働事業審査委員長などを務める。大学では小樽商科大学で都市計画／地域経営を教える傍ら、地域共同研究センターなどの活動で幅広く地域と大学の連携・協働の基盤整備を進める（現在はフェロー）。近年は地域連携プロジェクト実践型教育を通じて、地域の有形無形の資源を活用したキャリア教育と学生が主役となった地域活性化の両立を実践。また市民力・地域力の向上を目的としたNPOのアドバイザーとしてもまちづくりに関わる。

開催日程

- ・第1日目 7月16日（火）
 - 13：30～ 開講式・オリエンテーション
 - 13：45～ Lecture1 総論・問題提起
 - 14：25～ Lecture2 小樽市の観光の現状と観光基本計画について
 - 14：55～ Lecture3 小樽の地域力を高めるまちづくりと情報化
 - 16：00～ Lecture4 市民のおもてなしによる地域ブランディング
 - 16：45～ Workshop1 ミニワックスボールの製作
- ・第2日目 7月17日（水）
 - 9：00～ Lecture5 フィールドワークの説明
 - 10：00～ Field Work1 鯨漁のまち祝津のたから
 - 12：00～ 昼食
 - 13：30～ Field Work2 小樽案内人はまちのコミュニケーションーター
 - 16：10～ Group Work1 フィールドワークのまとめ
 - 18：30～ Workshop2（※希望者のみ）
地域通貨「Tarca」を用いた店めぐり体験
- ・第3日目 7月18日（木）
 - 9：00～ Group Work2 「ディスカッション・発表」
 - 11：15～ Lecture6 総括
 - 11：50～ 閉講式

地域づくり団体活動支援事業のお知らせ

地域づくり団体全国協議会では、地域づくり団体の活動を応援する助成事業「地域づくり団体活動支援事業」を行っています。

都道府県協議会及び地域づくり団体が行う研修会、講習会等への講師招へいに要する経費に対して助成します。

謝金及び旅費各10万円、計20万円が上限です。

助成の申請は、研修会等の開催2カ月前まで随時受け付けています。

申請手続きなどについては、地域づくり団体全国協議会のホームページをご覧ください。お住まいの地域の「地域づくり団体都道府県協議会」にお尋ねください。

（ホームページURL）

<http://www.chiiki-dukuri-hyakka.or.jp/dantai/dantai.htm>



平成24年度の研修会の様子

地域再生実践塾 第1回 兵庫県豊岡市

『生物多様性保全と地域再生～環境と経済が共鳴するまち～』

平成25年6月26日(水)～6月28日(金)

会場：豊岡市民プラザ 活動室C・D

開催趣旨

現在、我々は地球温暖化をはじめ様々な環境問題を抱えており、持続可能な社会の構築が地球規模で求められています。そのため、地域社会においても環境問題を重要な課題として認識し、社会情勢の変化に対応しながら環境保全に向けた施策を積極的に推進することが必要です。豊岡市では、多様な地域資源を活かして様々な分野を連携させながらまちづくりを進めることとし、コウノトリの野生復帰に向けた取組をはじめ、人と自然が共生できる地域づくりを行政と住民が一体となって取り組んでいます。その中で、環境と経済を共に発展させることを目指す「豊岡市環境経済戦略」を定めるとともに、現在は「生物多様性地域戦略」の策定に向けて検討が進められています。

主任講師



大学共同利用機関法人
人間文化研究機構
総合地球環境学研究所
准教授 博士(社会学)
菊地 直樹 氏

1969年生まれ。1999年から兵庫県立コウノトリの郷公園研究員(兵庫県立大学自然・環境科学研究所講師)に赴任し、コウノトリの野生復帰プロジェクトに参画。地域に居住するレジデント型研究者として環境社会学をベースにしたコウノトリの野生復帰に向けた研究と活動に従事。2008年から、多様な人々がコウノトリのことを語り合う「鶴見カフェ」を開催し、市民、行政、研究者などをつなぐコーディネーターとして活動。2013年2月より現職。コウノトリの野生復帰の経験をもとに、地域環境の再生に向けた領域融合的な研究に取り組んでいる。
豊岡市環境審議会会長、環境社会学会理事

開催日程

- ・第1日目 6月26日(水)
 - 13:30～ 開講式・オリエンテーション
 - 13:45～ Lecture1 総論・問題提起
 - 14:20～ Lecture2 豊岡の挑戦
 - 15:15～ Lecture3 豊岡の"環境創造型"農業
 - 16:25～ Lecture4 環境と経済の共鳴
 - 17:20～ Lecture5 環境経済事業の課題と可能性
- ・第2日目 6月27日(木)
 - 9:10～ Field Work1 六方田んぼ
 - 9:50～ Field Work2 コウノトリの郷公園
 - 11:00～ Field Work3 祥雲寺田んぼ
 - 12:00～ 昼食(地域農業管理施設)
 - 13:30～ Field Work4 ハチゴロウの戸島湿地
 - 14:45～ Field Work5 田結湿地
 - 16:15～ Group Work1 視察結果のとりまとめ
※城崎総合支所
- ・第3日目 6月28日(金)
 - 9:00～ Group Work2 「発表・講評」
 - 11:20～ Lecture6 総括
 - 12:55～ 閉講式

【編集後記】

▼近年、環境問題や渋滞対策の観点からいわゆるコミュニティサイクルを導入する地域が増えているほか、観光振興などを目的にサイクリング大会や自転車ロードレースが各地で盛んに開催されています。まさに「自転車ブーム」と言える状況ですが、今月号ではこうした「自転車を利用した地域活性化」の取り組みを特集として取り上げました。

▼各地の事例紹介を見ますと、自転車関連のイベントや施策が幅広く展開されていることが改めてよく分かります。中でも埼玉県は自治体で初めて自転車見本市「埼玉サイクリングショー」を開くなど県を挙げて自転車利用の推進と関連産業の振興に取り組んでいますし、札幌市をはじめとするレンタサイクルも市民や観光客の貴重な足として定着しつつあります。

▼自転車は手軽な移動手段として様々なメリットがあります。従来はややもすると自動車が道路を占領し、歩行者や自転車利用者は肩身の狭い思いをしていたようなところもありますが、環境問題や健康志向の高まりもあって自転車の利点が見直され、自動車とすみ分けながら大いに活用されることは結構な話です。サイクリストは今後もますます増えそうですが、事例紹介にもあるように安全で快適に利用できる環境づくりが何よりも求められています。

▼当誌には地域の様々な動きを紹介する「地域トピックス」や「北から南から」というコーナーがあります。他の地域にも参考になる、これは、といったまちづくりの動きがあればご連絡ください。
(堀)

【7月号予告】

特集Ⅱ企業との連携協定による地域活性化(仮)

地域づくり6月号

2013年6月1日発行 編集・発行＝一般財団法人地域活性化センター

東京都中央区日本橋2-3-4 日本橋プラザビル13階 電話03-5202-6131(代) <http://www.chiiki-dukuri-hyakka.or.jp/> 印刷・製本／株式会社丸井工文社

法律で許可された場合以外に、本誌からの無断転載を禁止します

落丁・乱丁はお取り替えます。地域づくり情報課(03-5202-6138)まで、ご連絡下さい。



豊かな街づくりに 役立つ宝くじ。

宝くじの収益金は、図書館や
動物園、学校や公園の整備を
はじめ、少子高齢化対策や
災害に強い街づくりまで、
いろいろなかたちで、みなさまの
暮らしに役立てられています。



財団法人 **日本宝くじ協会**

財団法人 日本宝くじ協会は、宝くじに関する調査研究や公益法人等が行う社会に貢献する
事業への助成を行っています。

日本宝くじ協会ホームページ <http://jla-takarakuji.or.jp/>

