

2020年度
南相馬市鹿島区地域協議会

真野川親水サイクリングロードの 活用とまちづくり

株式会社 千代田コンサルタント
2020.11.17
小金澤 実

1

- I. サイクリングロード整備の必要性
- II. サイクリングロード整備の現状
- III. 先進事例紹介
- IV. 整備効果

2

I. サイクリングロード整備の必要性

1. 現状

- ・自転車は、**環境にやさしい*モビリティ**であるとともに、健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域や仲間とのつながりを取り持つ**コミュニケーションツール**でもある
- ・その利用目的は、買物や通勤・通学等幅広く、**様々な形で暮らしを豊かにする**自転車利用が近年注目されている
- ・一方で、サイクリングロードは整備されたものの、ネットワーク形成や、関連する支援施設等の未整備などの理由から、**利用されていないケースも多く見られる**

*モビリティ: 乗り物、移動手段。移動性、流動性など移動を意味する

3

I. サイクリングロード整備の必要性

2. 課題

①都市環境

家庭から排出される二酸化炭素の**約3割が自動車**から排出されており、地球温暖化対策に向け**自転車利用への転換**に期待

②健康増進

健康寿命の延伸が大きな課題となる中、**身近でスポーツの楽しさや体力の維持・増進**ができる自転車走行環境整備が重要

③観光地域づくり

交流拡大に向け、サイクリストの**受け入れ環境**や、**走行環境**が必ずしも**十分整っていない**等、サイクリング環境の整備が課題

④安心・安全

自転車事故の軽減や**災害時の活用**に向け、安全に利用してもらうための**利用者の安全意識の醸成**が不可欠

4

I. サイクリングロード整備の必要性

3. 整備の方向性

自転車交通を地域社会の価値向上のための一つ的手段として捉え、自転車活用推進法(平成29年)の施行により、**各地域の主体的な取り組み**に対する支援を進め、

- ・**環境対策** ⇒ 環境負荷への低減、地球温暖化対策への寄与
- ・**観光客等来訪者による地域活性化** ⇒ 交流拡大
- ・**健康増進** ⇒ 健康寿命の増進
- ・**災害時の有効活用** ⇒ **避難時における活用** 等

といった**様々な効果が期待**される自転車の活用を総合的・計画的に推進することが全国で始まっている。[詳細は次回](#)

鹿島区地域協議会で検討された、「鹿島区地域ビジョン 平成30年11月」をはじめ、「南相馬市復興総合計画 2019年3月」の具現化への第一歩として、**真野川親水サイクリングロード**を軸とした**新たなまちづくり**を目指す。

5

I. サイクリングロード整備の必要性

II. サイクリングロード整備の現状

III. 先進事例紹介

IV. 整備効果

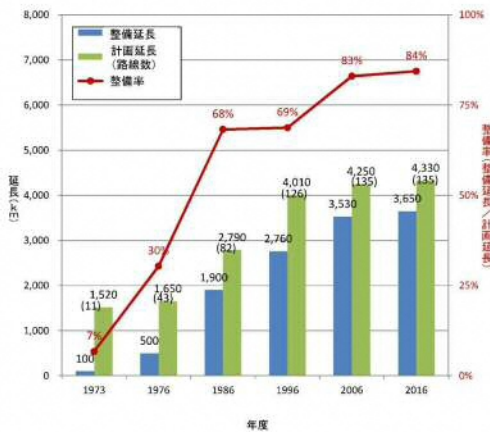
6

Ⅱ. サイクリングロード整備の現状

1. 国内の整備状況

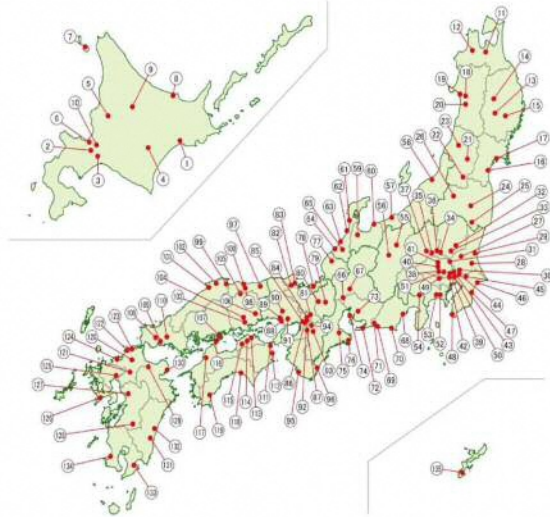
○「自転車道の整備等に関する法律」による大規模自転車道の整備は、計画延長4,327kmのうち、2016年度末時点で84%が整備済み。

■大規模自転車道の整備推移



資料：国土交通省より

■大規模自転車道の整備位置

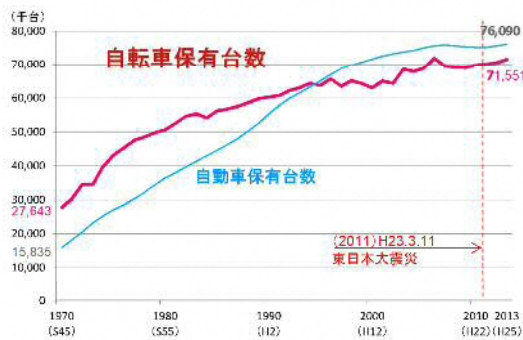


7

Ⅱ. サイクリングロード整備の現状

○我が国の自転車の保有台数は、自動車と同程度(約7,200万台)で増加中。

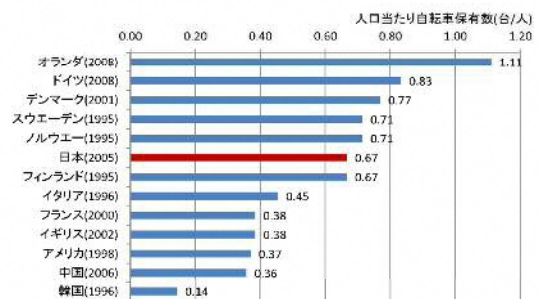
■自転車保有台数の推移



※自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数。

【出典：自転車(S45～H20)(社)自転車協会、自転車(H21～H25)(財)自転車産業振興協会、自動車(財)自動車検査登録情報協会】

■人口当たり自転車保有台数(国際比較)



※()は統計年次

【出典：自転車産業振興協会統計要覧43】

資料：国土交通省より

8

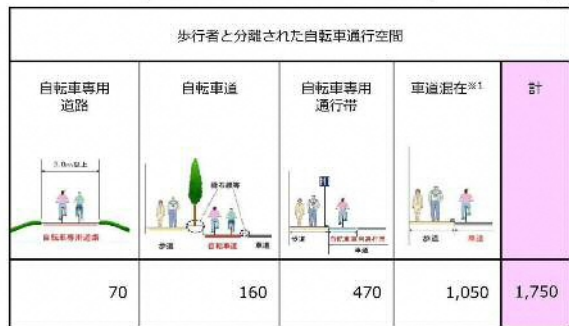
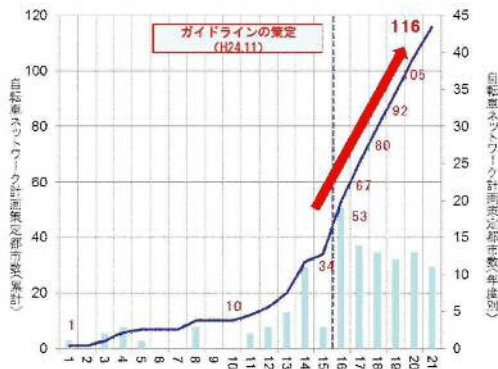
Ⅱ. サイクリングロード整備の現状

- 自転車ネットワーク計画策定自治体数は116市区町村（DIDを有する市区町村の約14%）
- 歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長は約1,750km（H29年度末時点）

■ 自転車ネットワーク計画策定自治体数の推移 ■ 歩行者と分離された自転車通行空間の整備状況

全市区町村数：1,741
うちDIDを有する市区町村：825

一般道路実延長：約1,213,500km
歩道設置区間：約177,800km
(H28年4月1日時点)



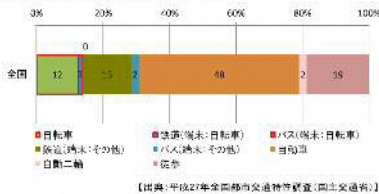
※1. 矢羽根型路面表示などにより自転車の通行位置と占有幅が明示されているものに限る。
※2. 整備形態別の延長と合計の延長は四捨五入の関係で合わないことがある。

資料：国土交通省より

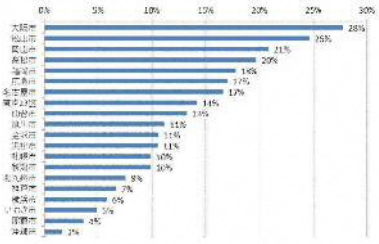
Ⅱ. サイクリングロード整備の現状

- 全国の自転車関連の交通手段分担率は約13%
- 国内主要都市の自転車分担率は、都市による差が大きい
- 自転車の移動は、5km未満の短距離帯での利用が大半を占める

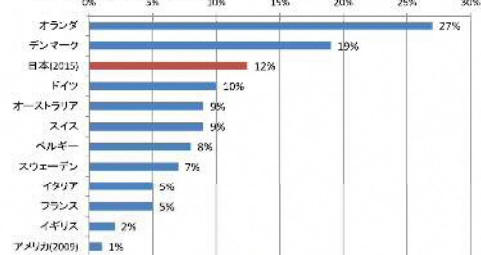
【交通手段分担率(全国・全目的)】



【国内主要都市の自転車の分担率(通勤・通学目的)】



【自転車分担率の国別比較】



【自転車のトリップ長分布】



資料：国土交通省より

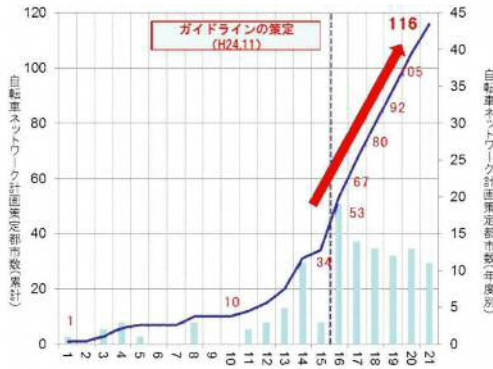
Ⅱ. サイクリングロード整備の現状

- 自転車ネットワーク計画策定自治体数は116市区町村（DIDを有する市区町村の約14%）
- 歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長は約1,750km （H29年度末時点）

■ 自転車ネットワーク計画策定自治体数の推移 ■ 歩行者と分離された自転車通行空間の整備状況

全市区町村数：1,741
うちDIDを有する市区町村：825

一般道路実延長：約1,213,500km
歩道設置区間：約177,800km
（H28年4月1日時点）



自転車専用道路	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在 ^{※1}	計
70	160	470	1,050	1,750

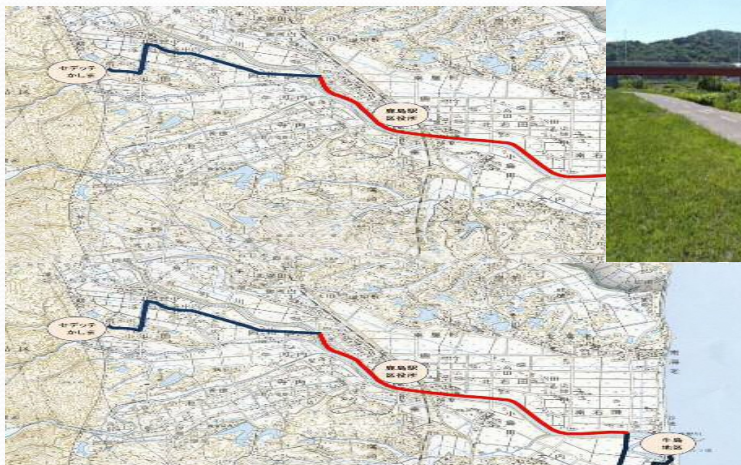
※1. 矢羽根型路面表示などにより自転車の通行位置と占有幅が明示されているものに限る。
※2. 整備形態別の延長と合計の延長は四捨五入の関係で合わないことがある。

資料：国土交通省より

Ⅱ. サイクリングロード整備の現状


2. 南相馬市鹿島区の整備例

■ 真野川親水サイクリングロードの整備概要



整備イメージ

真野川親水サイクリングロード			
① 茂手橋～桜田橋(上流)	L= 1.50km	真野川河川敷	現堤防(舗装済)
② 桜田橋(上流)～真野川橋(下流)	L= 1.00km	〃	高水敷占用(W=3m舗装)
③ 真野川橋(下流)～葉師堂橋(下流)	L= 1.18km	〃	現堤防(舗装済)
④ 葉師堂橋(下流)～真島橋	L= 1.98km	〃	現未舗装堤防占用(W=3m舗装)
真野川親水サイクリングロード(河川敷以外の桜田橋線)			
⑤ セデッてかしま～茂手橋	L= 3.82km	市道及び県道相馬浪江線&草野大倉鹿島線	河川敷以外路線
⑥ 真島橋～牛島地区	L= 1.81km	県道及び市道	L= 5.63km
①～⑥	総延長	L= 11.29km	

- 
- I. サイクリングロード整備の必要性
 - II. サイクリングロード整備の現状
 - III. 先進事例紹介
 - IV. 整備効果



III. 先進事例紹介

事例1: 狩野川コリドー構想の推進に向けた
地域連携と交通連携の取組み
(河川軸を活かした観光・地域活性化)

事例2: 国内他事例

事例3: 海外事例



事例 1（観光・地域活性化）

狩野川コリドー構想の推進に向けた 地域連携と交通連携の取り組み

15

◆業務の概要

本業務は、静岡県東部都市圏地域における連携した**地域づくり・地域連携強化支援**の観点から、この地域を流れる狩野川沿線地域において「狩野川コリドー構想」の実現に向け、**地域活性化や観光振興**等、新たな地域づくりに向けた利用促進具現策の検討を目的とした。

◆主なアウトプット

- 官民連携**（沿川住民主体）の**体制づくり**
- 地域連携**による**イベント・社会実験の実施**
- 沿川地域**共通のサイン計画**（マニュアル作成）
- 地域資源活用マップ**（清掃・イベント企画）
- 沿川**地域マップ**（テーマ別周遊ルートを**WG**で作成）
- 周遊拠点の形成（**新たな拠点形成**）
- 国・県・6市町・民間諸団体で構成する**協議会の運営**

16

狩野川コリドー整備構想

■狩野川コリドーのコンセプト

地域内ネットワーク

地域全体の中でのトータルな考え方と地域連携

連続性

地域の連続性の確保・
地域と川の一体感

ゾーニング

「場」の特性に
あった地域整備

整備内容

歩行(散策)・
自転車を活かした
交通施策・地域整備
(ソフト・ハード)

- ◎地域の魅力、活力の向上には、地域全体が一体となったまちづくりが必要
- ◎地域の中心に狩野川という軸があり、その空間や連続性を活かしたまちづくりを進める

道路・交通

活性化

まちづくり

狩野川の河川空間を活用した自転車・歩行空間の整備が必要

狩野川コリドー

■必要サインアイテムとデザイン

ハード整備

案内サイン		記名サイン	
<p>全体案内サイン</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コリドー軸、回遊軸全体の表示 ・大拠点、中拠点など(公園内) <ul style="list-style-type: none"> ・沼津セントラルパーク ・リバーサイドパーク ・狩野川記念公園 	<p>沿川周辺案内サイン</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コリドー軸を中心に回遊軸を含む沿川地域の案内(エリア約10km*6km) ・大・中・小拠点等 	<p>キロポスト記名サイン キロポスト案内サイン</p> <ul style="list-style-type: none"> ・キロポスト(現在地表示) ・狩野川全体図で現在地を示す ・近隣の橋梁、施設等の案内 ・キロポストの活用(板面の追加あるいは取り替え) 	<p>眺望点など記名サイン</p> <ul style="list-style-type: none"> ・富士山、狩野川など眺望点の記名と案内 例:“とるば”の機能を取り入れる
<p>案内サイン</p> <p>周辺案内サイン 施設誘導サイン 回遊軸誘導サイン</p> <ul style="list-style-type: none"> ・狩野川を中心とした周辺案内図と誘導サインとの複合機能 	<p>誘導サイン</p> <p>施設誘導サイン コリドー軸誘導サイン 回遊軸誘導サイン</p> <ul style="list-style-type: none"> ・河川内や隣接する公園、トイレ、船着場など公共施設への誘導 ・コリドー軸から回遊軸への誘導 ・コリドー軸の連続天橋~河川敷などの歩行路誘導化に対する誘導 	<p>路面表示サインイメージ</p> <p>施設誘導路面表示サイン コリドー軸誘導路面表示サイン 回遊軸誘導路面表示サイン</p> <p>注意~迂回の表示 指示誘導</p>	<p>注意サイン</p> <p>【路面利用の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路面利用は支柱型の設置が難しい場合 ・路面表示の方がわかりやすい場合 ・自立型サイン表示がわかりにくい場合に利用 <p>横断注意 横断歩道前とまれ</p>

開催内容

サイクリング、ウォーキングを中心に、狩野川の河川空間を最大限に活用してイベントを展開。また、狩野川のよりよい利用、活用を図るために、イベントの中で**社会実験**を実施

●会場風景



●サイクリング



●ウォーキング



21

他の開催内容

主会場における、サイクリング、ウォーキングの他に、新たな河川空間活用の可能性を模索し、賑わいを創出するため下記のイベントを実施

■リバーシップ狩野川

- カヌー体験教室
- フライ
- フィッシング教室



■乗り乗りコリドー

- ペロタクシー体験乗車
- 変わり種自転車の乗車



■コリドーマーケット

- 沿江市町によるPRブース
- 協議会メンバーによる物販や事業PR
- 狩野川漁協や地元団体等による物販 など



■コリドーわくわくランド (地域の名人大集合！)

- 竹トンボづくり教室
- 水棲生物観察教室



22

■ 利用促進体制の構築

新たな組織への発展と仕組みづくり

狩野川コリドー全体を統括する組織をつくり、協働による川づくり、まちづくりへと発展させる

新組織の立ち上げ

協議会

報告・承認

狩野川コリドーを統括する組織

地域づくり
人づくり
イベント等の活動
広報 など

・NPO、活動団体
・JC
・道の駅／観光協会
・民間企業
・住民有志 など

支援・連携

行政
国・県・市
町

活動の実施

協働によるモデル事業の検討

早期対応が可能な箇所をモデルとして位置づけ、支援事業等の活用により、検討、具現化を図る(ワークショップ形式)

[モデル展開による発展イメージ]

地域の中で広がっていく

モデルを課題のある狩野川
拠点において展開

モデル
(パッケージ)

軸の整備
拠点整備
サイン整備
住民参加
(企画の運営・維持・管理)

モノ(施設)が広がる
ヒトが広がる
コトが広がる

23

Ⅲ. 先進事例紹介

事例2: 国内他事例 ① (サイクリング環境の整備)

① 官民連携による先進的なサイクリング環境の整備

太平洋岸自転車道等を対象として、先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートを設定し、関係者等で構成される協議会において、迷わず安全に走行できる環境整備、自転車のメンテナンスサービスの提供等サイクリストの受入環境整備、ガイドツアーの質の向上等滞在コンテンツの磨き上げ等による魅力づくり、ICTを活用した情報発信を行う等、官民が連携して世界に誇るサイクリングロードの整備を図る。



<太平洋岸自転車道 >

【出典：静岡市HP】

資料：国土交通省

Ⅲ. 先進事例紹介

事例2: 国内他事例 ② (走行環境の整備)

○案内看板や路面標示の設置など、サイクリストが安全に、かつ迷わず走行できるような走行環境を整備。
 ○また、地域と連携し、立ち寄り施設へサイクルラック等を設置するなど、景観・食・自然などを満喫してもらえるよう環境確保。

走行環境整備



拠点・受入環境確保



資料: 国土交通省

Ⅲ. 先進事例紹介

事例2: 国内他事例 ③ (安全・健康・災害)

自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知

地方公共団体や民間団体等とも連携し、「自転車安全利用五則」を活用する等により、全ての年齢層の利用者に対する自転車の通行ルール等の周知を図る。



自転車安全利用五則

1. 自転車は車道が原則、歩道は例外のみ通行可
2. 車道は左側を通行
3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
4. 安全ルールを守る
5. 子どもはヘルメットを着用

健康増進と連携した観光事業の促進

サイクルツーリズムを推進する地方自治体・企業・団体等に対して、ウェルネスツーリズムやヘルスツーリズムにつながるような、自転車を活用した健康コンテンツと観光を連携した事業の導入、広報活動について、検討及び実施を働きかける。



災害時における自転車活用に関する検討

被災状況の把握や住民の避難等、災害時における自転車の活用に関する課題や有用性について検討するとともに、国土強靱化基本計画の見直しに際し、大規模災害発生時における自転車活用について位置づけるなど、必要な措置を講じる。



資料: 国土交通省

Ⅲ. 先進事例紹介

事例3：海外事例 ①（サイクリングを楽しむ人々）



サイクリングで賑わう街(ドイツ: ボーデン湖畔)

27

Ⅲ. 先進事例紹介

事例3：海外事例 ②（多様な自転車・サイクルトレイン）



箱付き自転車



タンデム自転車



サイクルトレイン



28

Ⅲ. 先進事例紹介

事例3: 海外事例 ③ (サイクリングマップ・標識等)



ドイツの長距離自転車道



ユーロ・ヴェロ(全長6万km)



オーストリアの自転車専用標識

I. サイクリングロード整備の必要性

II. サイクリングロード整備の現状

III. 先進事例紹介

IV. 整備効果

IV. 想定される整備効果 (ネットワーク形成)

1. 交流拡大
 - ・住民をはじめ、来訪者との交流機会の創出につながる
⇒ 今はコロナ禍ですが、交流機会の創出から拡大へ
2. 健康増進
 - ・心身ともに健康につながる健康寿命の増進
⇒ 元気な住民による医療・福祉費用の大幅な軽減
3. 観光・地域振興
 - ・観光客等来訪者の利用増資による産業再構築
⇒ インバウンド含む新たな観光資源としての展開
4. 都市環境形成
 - ・環境負荷の低減、新たな利用形態や交通安全等への啓発
⇒ 環境対策や利用環境の整備による交通環境の改善

31

そのためには、新たな視点と発想が必要

- まちづくり(鹿島区)がめざすものは何か
- 住民相互はもとより地域連携の必要性
- サイクリングロードの活用による新たな顔づくり
- 住民が共に享受できる仕組みづくり
- そして持続可能なまちづくり

32

次回の予定

- ①サイクリングロード活用とまちづくりのあり方
- ②美しいサイクリングロードにするためのアイデア
(意見交換)
- ③サイクリングロード活用に向けての課題

33

ご清聴ありがとうございました

まちづくりは、**支える人と継続性**です
つまり『ひと・こと・もの』の**文化的資源継承**

株式会社 千代田コンサルタント
小金澤

34