

徳島県におけるサイクルツーリズム推進施策検討

四国建設コンサルタント 法人会員 ○住友 規将
重永 雄大 西森 幸弘

1. はじめに

平成30年6月に「自転車活用推進計画」が策定された後、脱炭素社会の実現に向けた動きや、新型コロナウイルス感染症の拡大といった社会情勢の変化を受け、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用推進を一層図るため、令和3年5月に「第2次自転車活用推進計画」が新たに策定された。

また、四国周辺には、「しまなみ海道サイクリングロード」や「淡路島一周サイクリングルート(アワイチ)」といったサイクルツーリズムの成功例も多くあり、徳島県においても「大鳴門橋自転車道整備事業」が進んでいる。この事業により、淡路島と四国が自転車道で連結され、「瀬戸内海一周(セトイチ)」への展開も想



写真-1 気運の高まりを示すのぼり

定されるなど大規模な観光促進の起爆剤となることが期待されており、地元でもその気運が高まっている。

本稿は、そのような状況の中、この機会を有効に活用することで、大鳴門橋自転車道利用者を徳島県内各所や四国内へ誘致するための施策を検討・立案するものである。

2. 徳島県における自転車活用推進の現状と課題

徳島県においては、令和元年12月に「新たな価値や魅力の創造」「良好な都市環境の形成」「魅力ある観光地域づくり」「健康で活力ある社会づくり」「安全で安心な社会の実現」の5つの目標を掲げた、「徳島県自転車活用推進計画」が策定されており、多様な方面から自転車活用推進が進んでいる。

同計画内では、サイクリングコースとして、県内の魅力を周遊する各種コースのほか、「四国1周1,000km」や「ASAトライアングルサイクルツーリズム」等、他県と連携したサイクルツーリズムへの取組も行っているが、サイクリングコースの案内や自転車通行空間の整備状況については、「四国1周1,000km」の路面案内が設置されている程度である。

そのため、本稿では大鳴門橋自転車道利用者の受け皿として、周辺サイクリングコースの案内や自転車通行空間整備が喫緊の課題であると考え、徳島県が大鳴門橋付近に設定している「Go aroundコース 鳴門スカイライン周遊」について施策検討・立案を行った。

3. 現地踏査

施策を検討するにあたり、文献調査で現況の交通量や道路構造などを把握した上で、当該コースを自転車で走行し、自転車通行空間の現状を確認した。

表-1 整備検討コースの交通量や道路構造

路線名	瀬戸無養線 42	国道11号 11	亀浦港榑木線 183	鳴門公園線 11	市道	鳴門公園線 11	市道	
交通量(台/日)	11,616	6,710	1,188	4,276 7,945	-	9,110	-	
車線数	2	2	2	2	1	4	2	
標準幅員	車線	3.25	3.25	2.75	3.00	-	3.25	3.00
	路肩	1.75	0.75	1.00	-	-	0.50	0.50
歩道	有無	両有	片有	無	片有	-	両有	両有
	幅員	3.00	2.00	-	2.50	-	4.50	3.00

※H27 全国道路・街路交通情勢調査などより



図-1 整備検討コースにおける自転車の走行性阻害要因

当該コースは、ウチノ海外周を走行する平地及び山地の複合コースとなっており、ウチノ海や鳴門海峡などの風光明媚な景色を堪能できる。総延長は30km程度でコースの半分程度が交通量4,000(台/日)以下の2車線道路である。自動車交通の速度は総じて40~50km/h程度、コースの大半で路肩幅員が狭小であった。

自転車の走行性を損なう事象としては、舗装の損傷(わだち掘れ、ひび割れ等)、海岸線沿いにおける砂の堆

積が確認された。

また、コースの一部に渡し船を利用する区間が設定されているが、ホームページやパンフレットなどによる周知、現地における標識・路面標示等による誘導がないため、コースからの逸脱などが懸念された。

4. 施策の立案

前節で抽出した課題を踏まえ、「コースとしてのサービス性向上」と「SNSを意識した観光スポット創出」といった観点から施策を立案した。

4-1. コースとしてのサービス性向上

コースのほとんどの区間で自動車交通の速度が40～50km/h以上であるため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準拠すると、幅1.5m以上の自転車通行帯を確保した上で、自転車と自動車を視覚的に分離することが望ましい。しかしながら、大半で路肩幅員が狭小であることから、そのような整備は困難である。そのため、同ガイドラインの暫定形態(車道混在方式)での整備を踏襲するものとした。

また、前述の「しまなみ海道サイクリングロード」や「アワイチ」においても通行空間が分離されているわけではなく、そのほとんどの区間が車道混在方式で整備されている。そのため、当該コースにおいても、自転車が車道を通行することを示すブルーラインをコースの全区間に整備することで、サイクリストにはルートが案内可能となるとともに、自動車利用者には注意喚起を促すことが可能となると考える。

自転車の走行性を阻害する事象については、通常の道路パトロールで確認することが困難であるため、一般のサイクリストがその事象を報告できるような体制を構築することが有用であると考えます。

また、渡し船やその他の分かりにくいコース及び他のコースとの分岐点については、路面標示及び標識等の案内を追加し、ルートを明確化する必要もある。

4-2. SNSを意識した観光スポット創出

近年では同じ趣味や価値観を有する個人同士がSNSなどで情報共有することで、日々新しいトレンドが生まれている。そのような状況を活用することを目的としたモニュメントを設置、フォトジェニックスポットとしてSNSで多数投稿・拡散されることで、コースの知名度向上や魅力発信が期待できる。

モニュメント設置の候補地については、他サイクリングコースと同一ルート内にあり、かつ休憩施設がある四方見展望台が最適であると判断し、設置案を作成したが、そのデザインについては、公募や徳島県に縁のあるアーティストに依頼するなどして、地域の一体感や愛着を育むことも有用と考える。

5. おわりに

サイクルツーリズムの推進施策検討として、「コースのサービス性向上(案内・自転車通行空間の確保・整備維持管理手法)」及び「ツーリズムとしての魅力発信手法」の観点から施策を立案した。

サイクルツーリズムにおいては走ること自体が楽しみ方の一つであり、通行空間そのものがサイクリストの評価にも影響を与えかねない。サイクリングコースを観光資源として長期的に運用するためには、通行空間の整備だけでなく、継続的な維持管理などを含め、通行空間そのものの魅力を高めていく必要がある。我々も地域に根ざしたコンサルタントとして、地域の発展につながる提案を行えるよう技術研鑽に努める所存である。

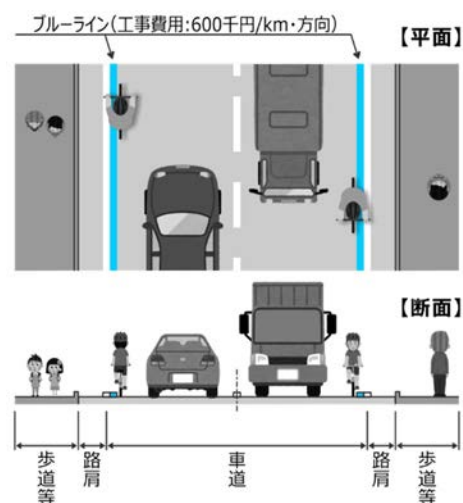


図-2 整備イメージ

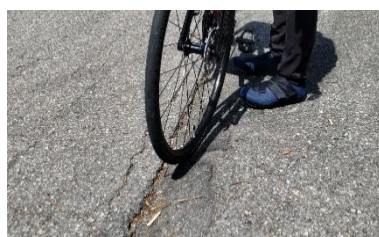


写真-2 舗装のひび割れ状況



写真-3 砂の堆積状況



図-3 撮影ポイントとしてのモニュメント設置案