

欧州のサイクルツーリズムに関する視察報告

A Report of Institution of Cycle Tourism in Europe

高砂子浩司¹

By Koji TAKASAGO

1 はじめに

近年、自転車を活用した観光促進として、国内のサイクルツーリズムの取り組みが活発化している。広島県と愛媛県を結ぶ、しまなみ海道は、瀬戸内海の多島美が堪能できる「サイクリストの聖地」として国内外からフォーカスされ、利用者数も約17.4万人(2012)から約32.5万人(2015)¹⁾と急増している。その他、北海道、茨城等、各地で様々な形の自転車観光が取り組まれている。このような中、2018年5月に策定された国の自転車活用推進計画に「世界に誇るサイクリング環境の創出」が位置付けられ、同年11月から国のナショナルサイクルルート制度の検討が始まっており、2019年夏ごろに制度化される予定である。

一方、海外、特に欧州では、長期滞在型サイクリングが多くの人に休暇中のレクリエーションとして楽しまれており、各国では自転車団体や政府機関によりサイクリングルートの認定が行われている。EUでは全長約7万kmの14ルートが指定されている「EuroVelo」、ドイツ、オランダ、フランス、スイス等でも同様の取り組みが行われている²⁾。本稿では、2019年2月に現地調査した欧州のサイクルツーリズムの現状として「EuroVelo」「D-Netz」の取り組みを紹介する。

2 欧州サイクリスト連盟の「EuroVelo」について

EuroVeloは、欧州サイクリスト連盟(以下、ECF)が認定するヨーロッパを結ぶ国際的なサイクルルートネットワークである。1995年から検討が始まり、1997年にECの資金提供が認められ正式に制度化された。その後、通行環境・サイン等の利用環境を示すガイドラインや評価マニュアルが作成され、高品質な自転車ルートの整備が進められている。ルートは、明確な認定基準の基(1,000km以上、路面・交通状況、サイ

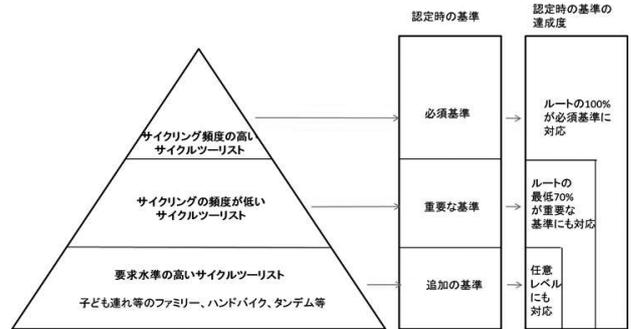


図-1 ターゲットグループと基準³⁾

ン等)、専門家(インスペクター)による現地審査等による評価手続きによって運用されている。特に、ビギナー層やファミリー層等のターゲットによって基準設定が異なることが特徴となっている(図-1)。

スペインのジローナに位置するEuroVelo8の現地状況は、充実したサイン、ダートの未舗装区間も含まれるが自動車・歩行者と分離した通行空間が整備される等、ファミリー層が安心して景色を楽しみながら利用できるルートとなっている(写真-1)。温暖な山岳地帯のためロードバイクも多かったが、ほとんどが並行する幹線道路を通行しており、EuroVeloのターゲッ



写真-1 EuroVelo8の通行空間・サイン(ジローナ)



写真-2 サイクルショップのツアー案内(ジローナ)

¹都市地域・環境部門 グループマネジャー

トがゆっくり自転車を楽しむファミリー層であることを実感した。また、観光案内所やサイクルショップでは多くのガイドツアーが紹介されており(写真-2)、サイクリング観光業も活発であった。

3 ドイツ全国自転車計画の「D-Netz」について

D-Netzは、2002年に策定されたドイツ全国自転車計画に位置付けられた連邦政府による初めての自転車政策である。国内の観光促進・健康増進・経済活性化を目的に、長期滞在型のツーリズムが楽しめる全長約1.2万kmの12ルート of 広域ネットワークである。

EuroVeloにも指定されるベルリンやバルト海沿いのD-Netzの現地状況は、歩行者・自動車と分離された通行空間だけでなく、サイン、電動アシストのチャージができるバイクステーション等、利用環境が充実している(写真-3、4)。歴史的景観、景勝地を結び、都市間をサイクリングで楽しめるルートで、自転車



写真-3 D-Netz3・EuroVelo2のサイン(ベルリン)



写真-4 バイクステーション(リュベック)



写真-5 自転車マップの販売状況(ハンブルグ)

マップも充実しており(写真-5)、余暇を自転車旅行で楽しむ文化が根付いている様子がうかがえる。

4 欧州のe-Mobilityの状況

今回、ドイツからスペインの主要都市を視察し、e-Mobilityが急速に普及しつつあることを感じた。ベルリンのシェアサイクル・Limeでは全車両、車両更新が行われたパリのベリブも3割程度が電動アシストである。MTB等のスポーツタイプの車両についても、多くのe-Bikeが販売・レンタルされていた(写真-6)。

また、ベルリン、パリ、ブリュッセル、バルセロナでは、電動キックボードのシェアリング事業が展開しており、昼夜問わず多くの人に利用されていた(写真-7)。歩行者との接触、放置車両等、課題は多いが、軽量で公共交通機関との相性がよく、誰でも簡単に乗れる等、専用空間が整備されれば、都市内モビリティとして非常に有効な手段であると考えられる。



写真-6 e-MTBの販売状況(ジローナ)



写真-7 電動キックボードの利用状況(バルセロナ)

参考文献

- 1) 愛媛県のしまなみ海道サイクリングロード利用者数を基に作成
- 2) 国土交通省：第1回ナショナルサイクルルート制度検討小委員会資料，国土交通省，2018.11.30
- 3) 欧州サイクリスト連盟(ECF) プレゼン資料を基にヒヤリング結果を踏まえて作成