

2024年3月

野田市江戸川サイクリングロード 活用に向けた提言書

立教大学観光学部西川研究室





目次

1. 自転車を取り巻く社会の状況	02
2. 野田市のサイクリングロードの現状と課題	06
3. 野田市のサイクリングロード利用実態や意識	11
4. 将来像案	15
5. 将来像実現に向けたアクション	16
6. 将来像実現に向けた考え方	30
付録 野田市のサイクリングロードの現状と課題	31

1. 自転車を取り巻く社会の状況

国や地域の動向

地域振興の手段として、近年自転車やサイクリングの活用が注目を集めています。国内では、本州と四国の間をつなぐ「しまなみ海道」が国内外の観光客から人気を集め、近年ではサイクリングの拠点も整備されている。また、滋賀県でも、2015年から琵琶湖一周サイクリング（ビワイチと称される）の環境が整えられ、琵琶湖一周者数は年々増加傾向にある。

こうした動きに呼応して、国も政策的に自転車の活用を推進している。2017年には自転車活用推進法が施行され、翌年には自転車活用推進計画が閣議決定されている。さらに2021年には持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、第2次自転車活用推進計画が策定されている。第2次自転車活用推進計画では、4つの目標が掲げられている。

- 目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
- 目標2 サイクスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
- 目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
- 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

目標3において、サイクルツーリズムが重要な柱として位置づけられていることが確認できる。サイクルツーリズムと言っても様々であり、世界のトップアスリートによる自転車競技大会の誘致から市民レベルで地域を自転車でゆったりと巡って地域の風土や食を楽しむ体験型のものまで様々であり、国としては、その幅広いサイクルツーリズムに可能性を見出しており、ナショナルサイクリングルートの構築やサイクルイベントの開催、官民様々な関係者の連携による走行環境の改善、サイクリストの受入環境整備、サイクリングルート沿線の魅力づくりに取り組むこととしている。



尾道に整備された自転車拠点 ONOMICHI U2



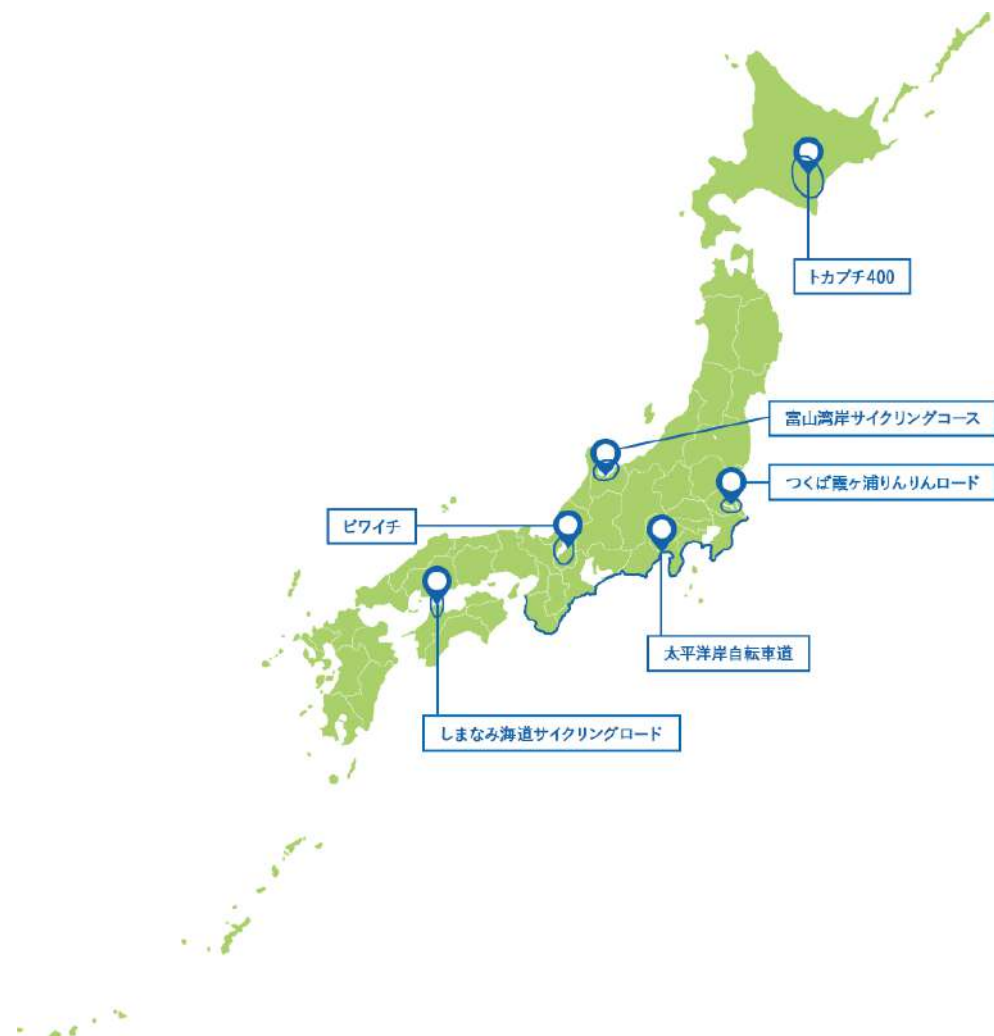
国によるナショナルサイクルートの指定

国は、ルート設定や走行環境、受け入れ環境、情報発信、取組体制の観点から条件を満たすサイクルートを「ナショナルサイクルート」として指定している。2024年1月現在、6ルートが指定されている。

もちろん、地域によって地理的な条件や受入体制、あるいはサイクリングに対する意識の違いはあるものの、上記のような条件は、サイクリングを活用した地域振興を目指すにあたっては、ある程度普遍性を持つものと考えられる。野田市の江戸川サイクリングロードの活用にあたっては、下記の要件と現状とのギャップを理解しておくことは重要である。

観点	指定要件
ルート設定	サイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートであること
走行環境	誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること 誰もが迷わず安心して走行できる環境を備えていること
受入環境	多様な交通手段に対応したゲートウェイが整備されていること いつでも休憩できる環境を備えていること ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること 地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること 自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること 緊急時のサポートが得られる環境を備えていること
情報発信	誰もがどこでも容易に情報が得られる環境を備えていること
取組体制	官民連携によるサイクリング環境の水準維持等に必要な取組体制が確立されていること

▲ナショナルサイクルートの指定要件



▲ナショナルサイクルート（画像出典元：国土交通省HP）



▲アプリ「TABI RIN」

全国のサイクリングロード・ルート

国が指定したナショナルサイクリングルートだけでなく、全国には様々な規模・特徴を持ったサイクリングルートが存在する。こうした全国の情報を集めたサイト・アプリが、大手都市計画コンサルタントであるパシフィックコンサルタント株式会社によって運営されている「TABI RIN」である。2024年2月現在、896コースものサイクリングルートが掲載されており、充実したポータルサイトとなっている。

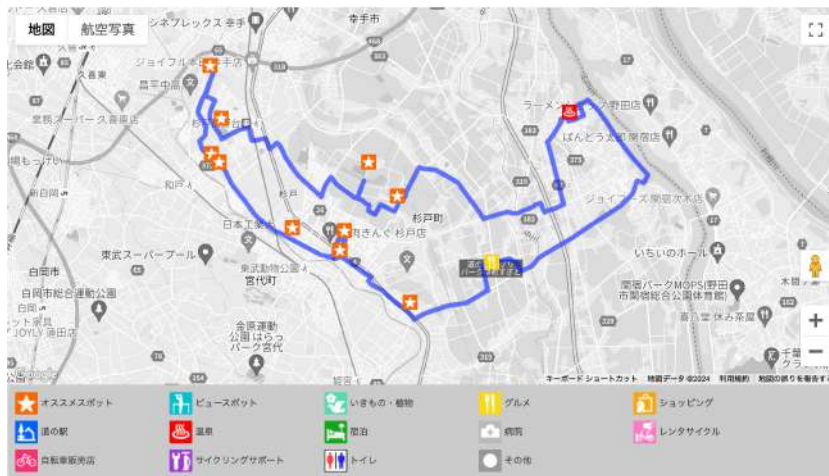
レベルや都道府県、距離、獲得標高、カテゴリ（ビュースポットや道の駅、温泉、グルメ等が指定可能）といった様々な条件から利用者に適したサイクリングルートを提供している。

TABI RINで野田市周辺のサイクリングロード・ルートを検索すると、江戸川～利根川サイクリングロードが登録されている。また、埼玉県側は様々な規模・特徴を持ったサイクリングロード・ルートが登録されていることが分かるが、野田市内や茨城県側はその数が乏しい。

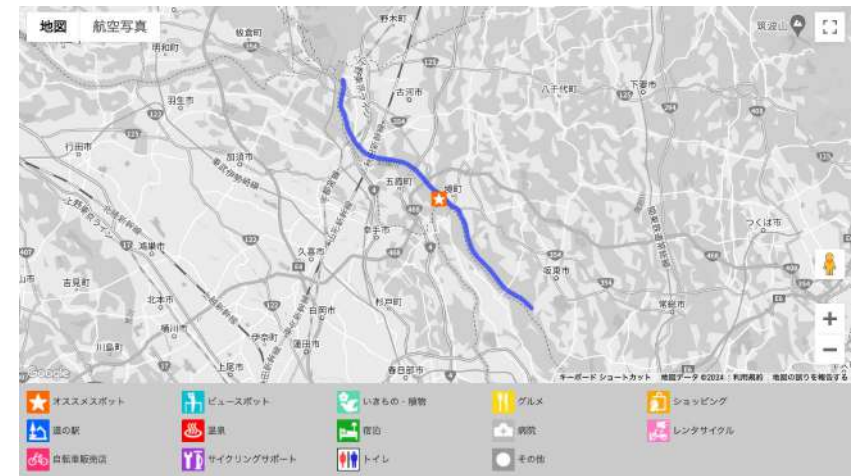
なお、公的機関が発行するオフィシャルコース・マップの掲載料は無料となっている。将来的に野田市においても、多様なサイクリングルートを構築し、TABI RINに掲載すると良いのではないかな。



TABI RINに掲載されている野田市周辺のサイクリングロード・ルートの例



▲道の駅アグリパークゆめずきと七福神を巡るルート



▲一般県道古河岩井自転車道線（利根渡良瀬自転車道）



▲レンタサイクルで庄和を満喫するルート



▲権現堂・栗橋・鷲宮堪能ルート

画像：<https://tabi-rin.com>より引用

2. 野田市のサイクリングロードの現状と課題

行政計画におけるサイクリングロードの位置付け

野田市総合計画では、6つの基本目標が掲げられている。そのうち、サイクリングロードや自転車に関する言及として、基本目標3「豊かな心と個性を育む都市」の基本方針2「生涯学習や郷土愛を育む学習の推進」において、生涯スポーツの推進としてサイクリングロードの整備が示されている。基本目標4「安全で利便性の高い快適な都市」の基本方針2「安全で快適な都市基盤の整備」では、駅周辺の放置自転車を問題とし、鉄道駅周辺への駐輪場等整備が記されているほか、歩道・自転車通行帯等の整備も主な事業とされている。基本目標6「活力とにぎわいに満ちた都市」の基本方針2「観光・イベントの振興」では、サイクリングロードの整備や江戸川舟運の推進が地域資源を活用した交流人口の拡大を目指す事業として位置付けられている。

都市計画マスタープランでは、将来都市構造を「～人のつながりがまちを変える～みんなでつくる学びと笑顔あふれるコウノトリも住めるまち」とし、6つの基本目標を掲げる。将来都市構造では、河川敷は緑地レクリエーションゾーンと位置付けられ、安らぎの街と風景づくりを目指す上では水辺空間や河川沿いの緑地を大きな骨格とすることが記されている。

健康スポーツ文化都市宣言

野田市は2023年に「夢のある住みよいまち」「元気で明るい家庭を築けるまち」を目指し、4月1日に「健康スポーツ文化都市」を宣言した。宣言文は、

- 1 健康への関心を持ち、スポーツに親しみ、豊かな心とからだをつくれます。
- 1 郷土の歴史や伝統を学び、恵まれた文化や豊かな自然に誇りを持ち、次世代に繋いでいきます。
- 1 健康を維持し、スポーツや文化活動を通じて、人間力の向上を図り、人づくり、まちづくりに繋げ、明るく生き生きとした地域の輪を広げます。

となっており、サイクリングロードや自転車の活用は上記の宣言と意識を一致させるものである。サイクリングロードや自転車の活用は、野田市外から訪れる来訪者向けのものだけでなく、野田市民にとっても重要な意味を持つことが確認できる。

なお、国が定めた自転車活用推進法では、都道府県・市町村は国の推進計画を勘案して地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画の策定を務めるよう記されているが、野田市は2024年1月現在、策定に至っていない。本提言書を契機として、野田市においても自転車活用推進計画の策定が期待される。

野田市のサイクリングロードから臨む景観の特徴

野田市はその一周ができるようにサイクリングロードが整備されている。ここでは、特に江戸川サイクリングロードの中でも清水公園から関宿城までの区間に絞って、その特徴を見る。

清水公園周辺は東武鉄道の開発による戸建て住宅が建ち並ぶ住宅街だが、江戸川サイクリングロードを自転車で少し北上していくと、住宅は少なくなる。左手には広大な河川敷空間と流域面積の広い江戸川が広がり、右手には田畑が作り出す農村景観が広がる。河川敷の一部はグラウンドになっており、週末になると小学生から大人まで様々な市民がスポーツを楽しむ様子を見ることができる。冬の空気が澄んだ天気の良い日には、富士山を望むこともできる。

さらに北上すると、左手には関宿滑空場を見ることができる。大学サークルやスポーツ愛好家が利用しており、特徴のある飛行機を見ることができる。

関宿地区のサイクリングロードは川との距離がやや遠くなり、川を認識することが難しい箇所がしばらく続き、やがて遠方に関宿城が確認できるようになる。





江戸川サイクリングロードから日光方面を臨む



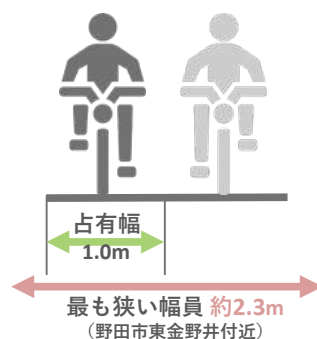
野田市のサイクリングロード自体の状況

①注意喚起する看板等が不十分である

道幅が狭くなる部分で、事前の伝達や速度低下の呼びかけなど、危険回避のための案内板が少ないため、安全なサイクリング環境が整っているとは言い難い状況がある。

②幅員の狭さ

江戸川サイクリングロードの幅員は必ずしも十分であるとは言い難く、最も狭い箇所は2.3mである。自転車利用者1台あたりの占有幅が1.0m程度であることを考えると、2.3mの幅員ではすれ違うのが困難である。

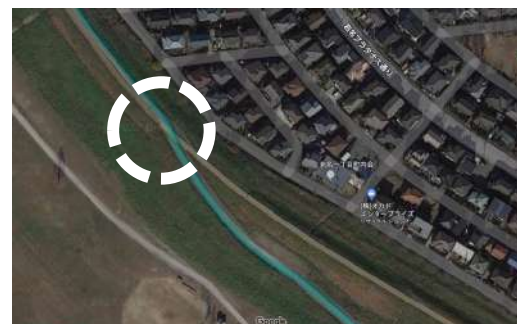


③日影や休憩施設、トイレ等がほとんどない

橋梁下など限られた場所에만日陰があり、夏や晴天時は自転車通行上に適さない可能性がある。トイレや自販機も多くない。

野田市のサイクリングロード利用状況

相当なスピードで走り去っていくサイクリストと散歩利用をされている市民が幅員の狭いサイクリングロードで共存することになる。そのため、市民は安全に散歩することができない。



車道とサイクリングロードが交わっているが、事前に案内がなく非常に危険

江戸川河川敷運動広場付近 (googleストリートビューより)



道幅が狭くなるポイント



道幅が狭い入り口



東武野田線江戸川橋梁下...日影有



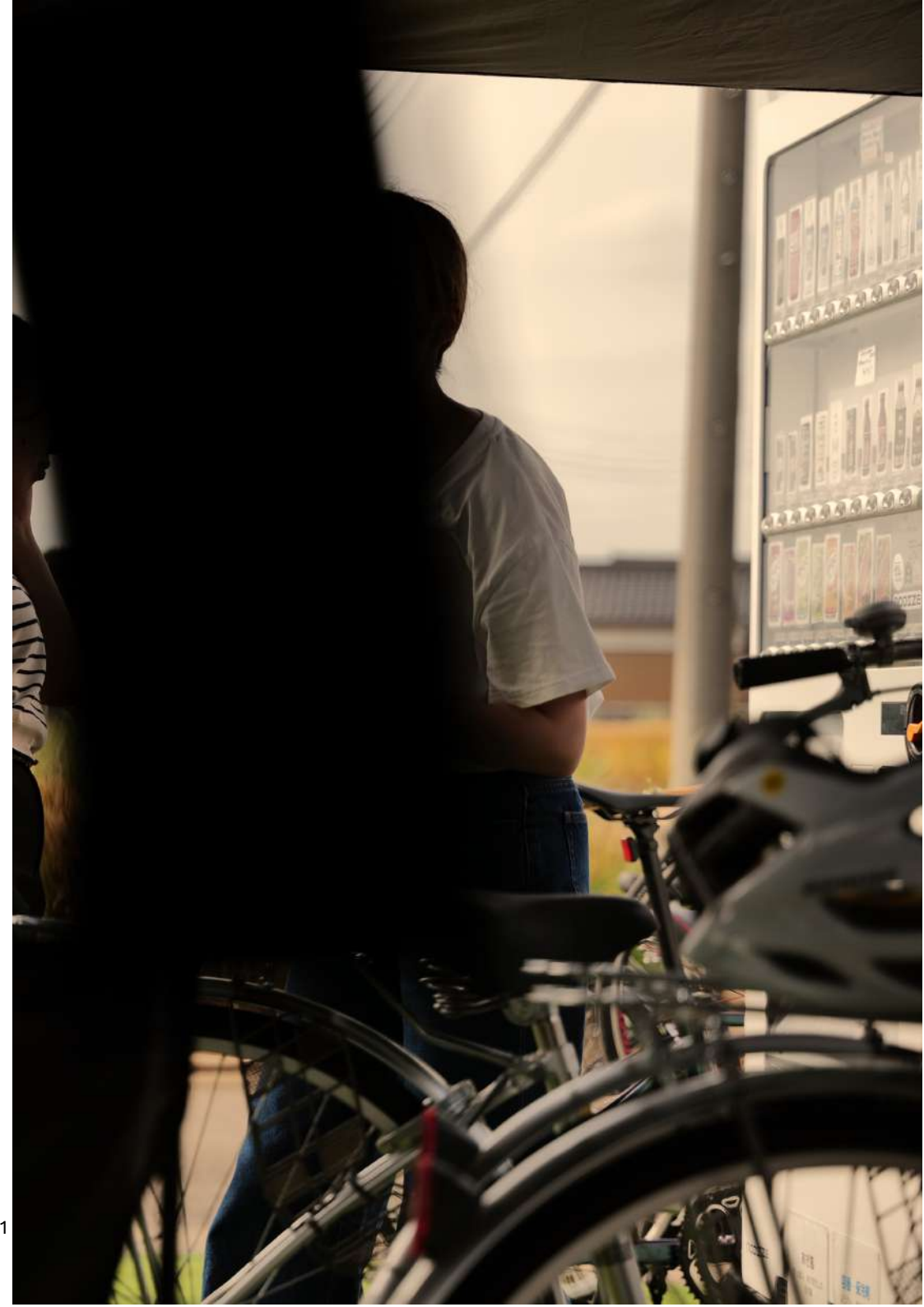
日影ができる植物や小屋等はない

3. 野田市のサイクリングロード 利用実態や意識

野田市のサイクリングロードの利用状況や意識を把握するため、2022年度に以下の3種類のアンケート調査を実施した。
ここでは、それらの結果を概観する。

▼調査概要

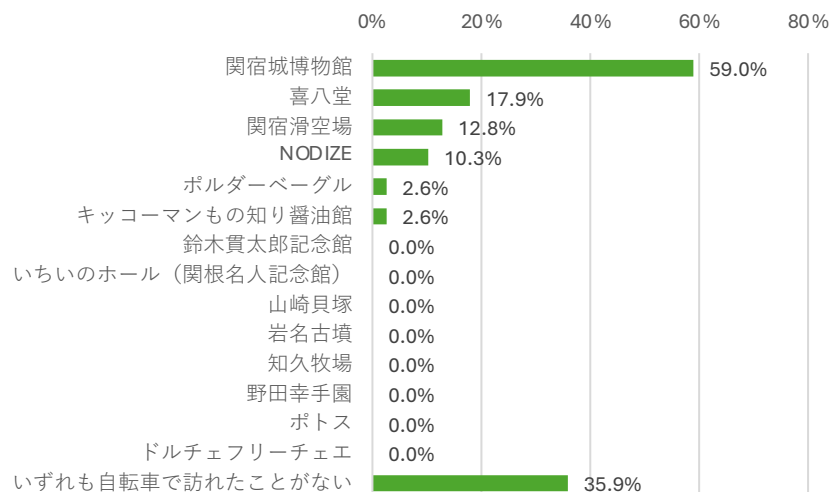
対象者	関宿城博物館 訪問者	清水公園 利用者	野田市民
サンプル数	53名	104名	500名
調査日	2022/12/17、 2023/2/12	2022/12/18・19、 2023/2/12	2023/2/3～8
調査方法	関宿城で対面ア ンケート調査	清水公園で対面 アンケート調査	Webアンケート
回答者層	性別： 男性92.5% 女性：7.5% 年代： 40代26.4% 50代30.2% 居住地 野田市外94.3%	性別： 男性56.5% 女性38.7% 年代： 30代24.2% 40代19.4% 居住地： 野田市外58.1%	性別： 男性62.8% 女性36.8% 年齢： 40代24% 50代26.4% 居住地： 川間20.6% 南部26.8% 関宿地区13%



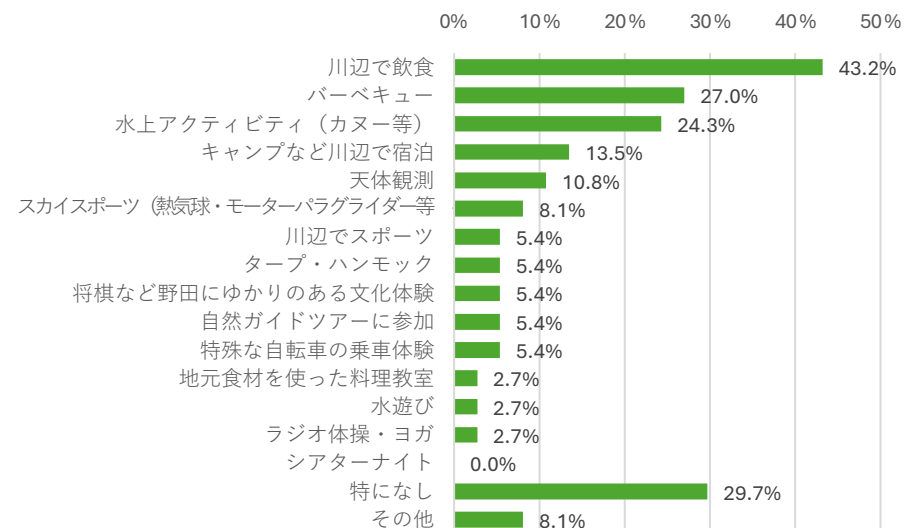
3.1 関宿城博物館訪問者の意識

関宿城博物館訪問者のアンケート調査によると、野田市内の立ち寄りについては、関宿城博物館以外にはほとんどの人が訪れていない。しかし、関宿城をスタートとして、食、景色、歴史に関するサイクリングに対する関心は高く、また、河川敷でやってみたいこととしては、食に関することと水上アクティビティの需要が高い。現状はサイクリングロードから街中への広がりを確認できないが、仕掛けを作れば需要を生み出すことができると考えられる。

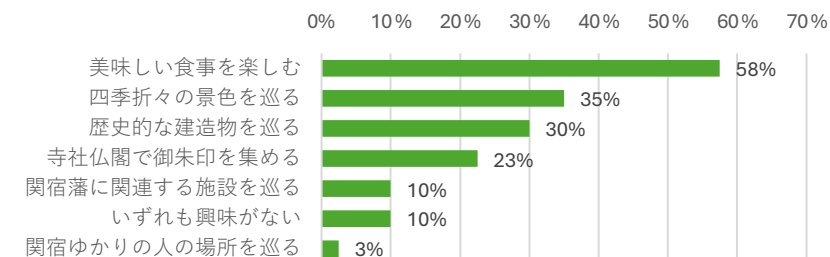
なお、休憩所やトイレを必要とする声が多く、改善が望まれる。



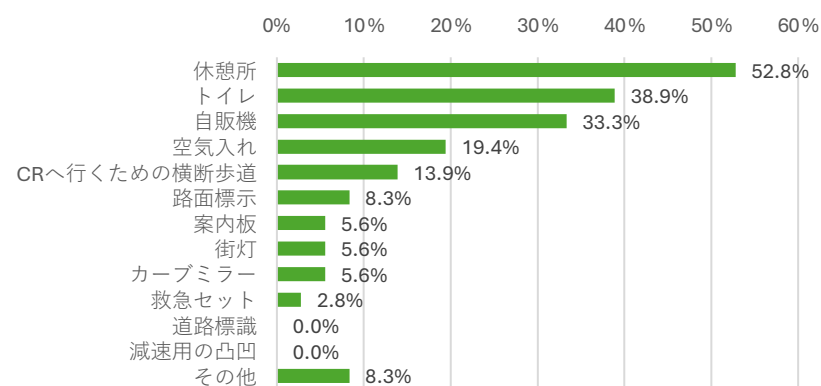
▲自転車で訪れたことがある施設や場所



▲江戸川サイクリングロードや河川敷でやってみたいこと



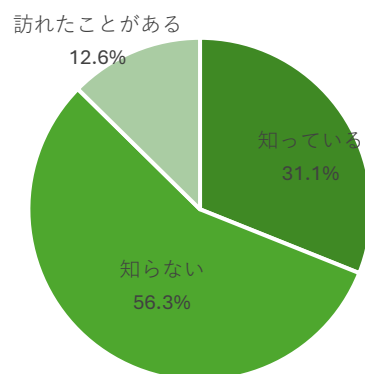
▲関宿城から自転車に乗ってやってみたいサイクリングの種類



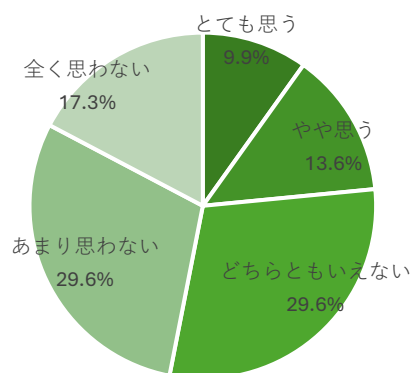
▲江戸川サイクリングロードに欲しいもの

3.2 清水公園訪問者の意識

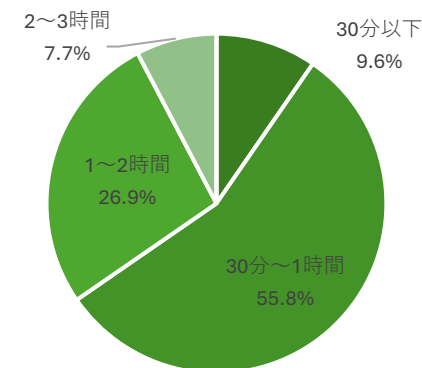
清水公園訪問者のアンケート調査によると、清水公園からサイクリングロードへはアクセスしやすいが、サイクリングロードの認知度は半数程度であった。清水公園訪問の際にサイクリングロードを使ってみたい人も25%程度に留まった。



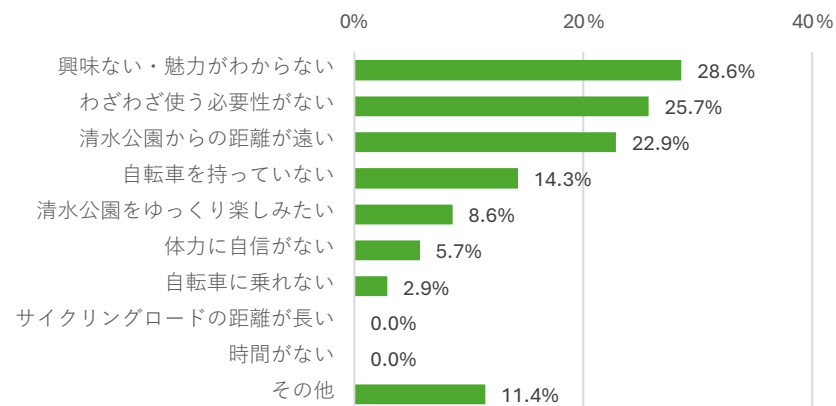
▲清水公園の近くに江戸川サイクリングロードがあることを知っているか



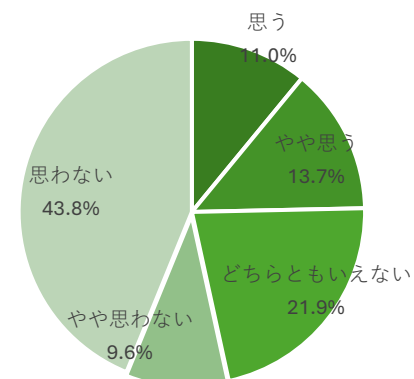
▲清水公園訪問の際に、江戸川サイクリングロードを使いたい



▲清水公園訪問後、何分程度のサイクリングを行いたい



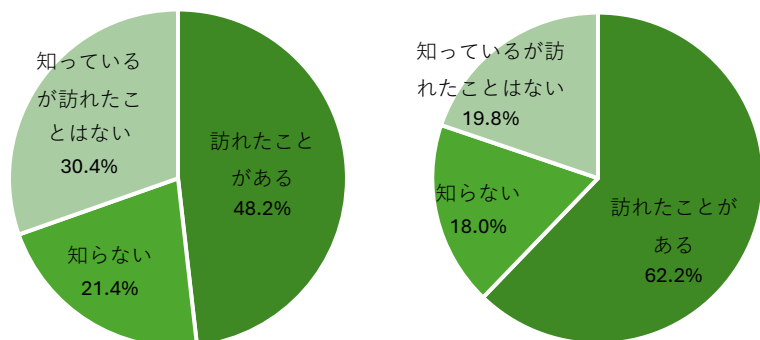
▲清水公園訪問時にサイクリングロードを使いたくない理由



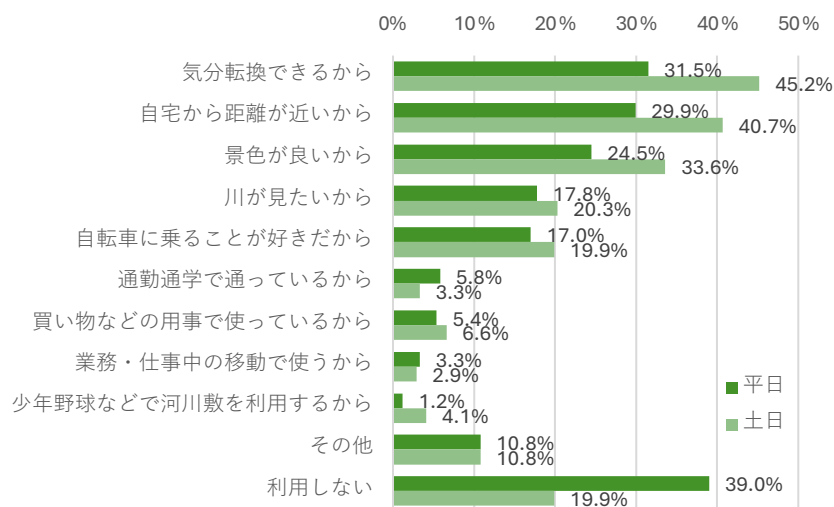
▲清水公園から関宿城博物館まで自転車で訪れたい

3.3 野田市民の意識

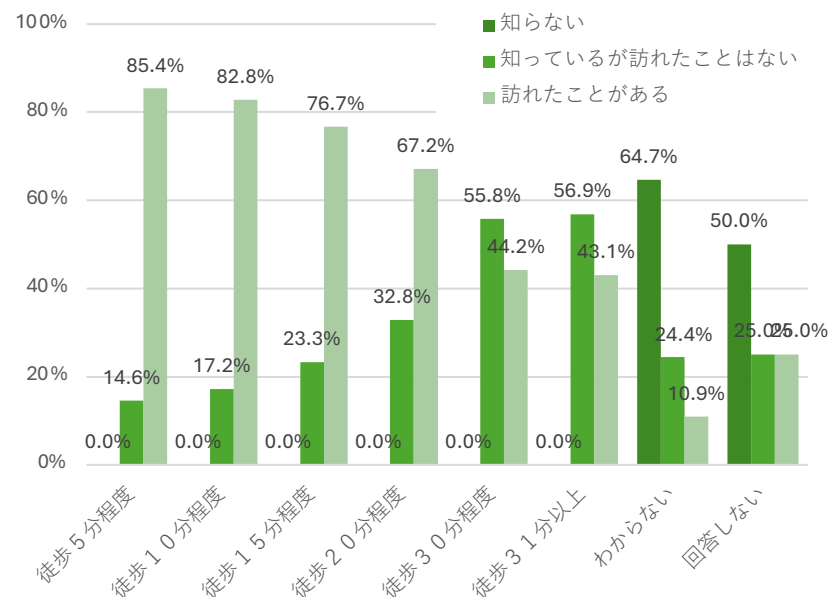
野田市民の意識を見ると、江戸川サイクリングロードや河川敷の利用経験はそれぞれ5割弱と6割強であり、一定数がすでに利用していることが伺えた。利用経験率は、自宅からサイクリングロードまでの距離と関係性があり、近いほど高い。



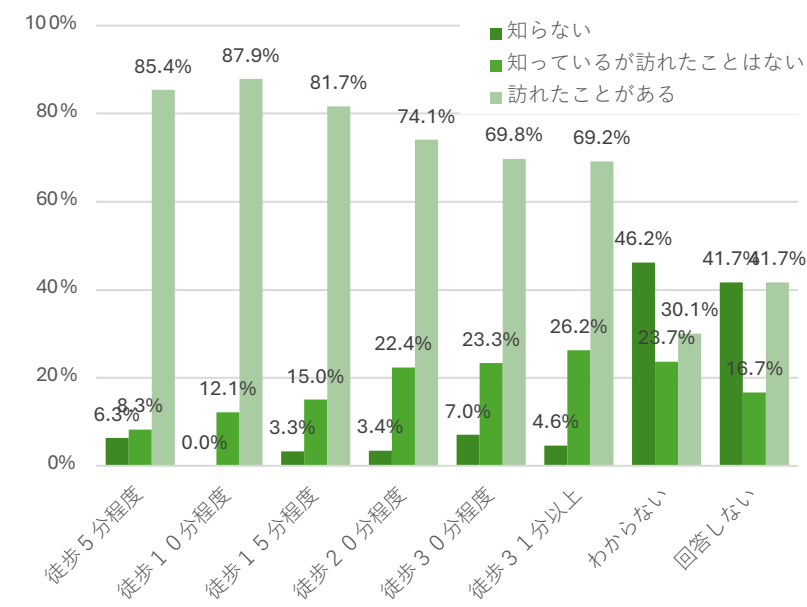
▲江戸川サイクリングロード（左）と江戸川河川敷（右）の認知度/利用度



▲江戸川サイクリングロード・江戸川河川敷を利用する理由



▲江戸川サイクリングロードの認知度/利用率と自宅からの時間距離の関係



▲江戸川河川敷の認知度/利用率と自宅からの時間距離の関係

4. 将来像案

サイクリングロードを通した野田市の将来像案

サイクリングロード単体で考えるのではなく、野田市というスケールの中でサイクリングロードを位置づけて考える必要がある。つまり、野田市全体はサイクリングロードを活かしてどのような街になることを目指すのか、という大きなビジョンである。本来、こういった将来像は、行政や専門家が単独で作成するものではなく、自転車やスポーツ、観光等に関わる組織や地域住民等、多数の関係者の意見を聴取しながら取りまとめるものであるが、本提言書は立教大学観光学部西川研究室での議論をベースとしており、将来像案として提示するものである。

野田市としての将来イメージとして次の3点を設定するのが望ましいと考える。

自転車に優しいまち 野田

街の将来イメージ①
サイクリングロードと市街地がシームレスに繋がり、自転車等での安全・快適な移動が容易になっている

街の将来イメージ②
まち全体として自転車に理解のある雰囲気が醸成されている

街の将来イメージ③
河川敷やサイクリングロードが創造的に活用され、野田市のシンボリック的存在になっている

野田市のサイクリングロード将来像案

左記の将来ビジョンを踏まえて、サイクリングロードを活用した地域振興やスポーツ振興を目指すには、野田市としてサイクリングロードをどのようなものにしていきたいのかという将来像を持っておくことが重要である。

具体的には、「いつでも誰にでも開かれたサイクリングロード」を将来像として設定した。サイクリストだけでなく、市民の散歩や運動、ジョギング、ポタリングなど多様な目的を持った人たちが集い、憩い、賑わうようなサイクリングロードの姿であり、より具体的に「憩い」「賑わい」「自然」「安全」という4つの特徴を持ったサイクリングロードになることが理想的な将来像であると考えられる。

いつでも誰にでも開かれたサイクリングロード

憩いの場としてのサイクリングロード

- ・ 住民が散歩や、移動手段として利用したりできる
- ・ 野田の余暇の拠点となる
- ・ 夜でも楽しめる

賑わいのあるサイクリングロード

- ・ 公園の代わりに使える
- ・ 市の魅力を知ることができる
- ・ 市の経済循環に繋がる
- ・ 隣県からも訪れたいくなる

自然を感じられるサイクリングロード

- ・ 四季折々の自然を感じられる
- ・ 川や周囲の風景を楽しみつつ、風を感じながら気持ちよく走ることができる

安全に楽しめるサイクリングロード

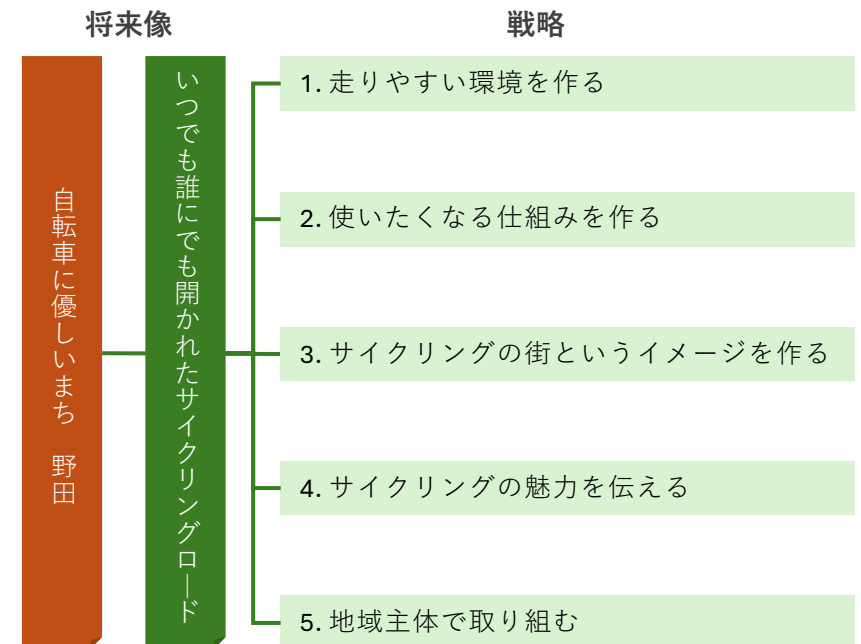
- ・ 子供からお年寄りまで安心して利用できる



5. 将来像実現に向けたアクション

前述した野田市の自転車を活用した将来像とサイクリングロードの将来像を実現するために必要な戦略を5つに分けて提示する。

戦略1「走りやすい環境を作る」は、主にサイクリングロードのハード面の整備である。案内サインやトイレ施設等のハード面を改善することで、走りやすい環境の構築を目指す。戦略2「走りたくなる仕組みを作る」は、サイクリングロードや河川敷の創造的な利用により、サイクリストや市民などが色々な目的でサイクリングロードを訪れたいような仕組みづくりを指す。戦略3「サイクリングイメージを作る」は、イベント等を活用して野田の自転車の街としてのイメージを作るものである。戦略4「サイクリングの魅力を伝える」は来訪前の効率的な情報発信や来訪者に向けた情報提供を含むものである。戦略5「地域主体で取り組む」は、本計画の推進に向けた体制構築について記すものである。



5.1 戦略1 走りやすい環境を作る

1. 案内サインの充実

サイクリングロードに必要な案内サインはいくつかのタイプに分けることができる。現状のサイクリングロードにはサインが十分ではないため、整備することが望ましい。また、むやみに多言語化する必要はないが、最低限、英語と日本語が表記されていると良いだろう。またこうした案内サインや路上サインは老朽化していく。また、情報も古くなっていく。そのため、サイン整備だけでなく、定期的なメンテナンスやアップデートができるような仕組みをとっておくことが必要であろう。

▼必要だと思われる案内サインの例

タイプ	概要
方向誘導	サイクリングロードやサイクリングルート案内するサイン、サイクリングロードの全体像を示すマップ
安全標識	道路幅員の変化や信号機、スピード減速を促すサイン
観光案内	サイクリングロード周辺の見どころや施設へと誘導するサイン（方向や所要時間など）
サイクリングロードへの誘導	まちなかからサイクリングロードへと誘導するためのサイン
災害時の誘導サイン	地震や川の氾濫などの緊急時に避難場所へと誘導するためのサイン



▲印旛沼のサイクリングコースを紹介する案内サイン



▲佐倉のサイクリングコースを紹介する案内サイン



▲霞ヶ浦のサイクリングルートサイン

2. トイレや休憩施設の充実

現在の野田市のサイクリングロードには日陰が少なく、休憩を取ることが難しい。適宜、休憩スポットを作るか、市内で適した場所への誘導ができるようにしたい。近年、野田市サイクリングロード付近には「NODIZE」という自転車利用者の拠点施設がオープンした。このように、民間事業者と連携して休憩・トイレ施設を増やしていくことも重要な視点であろう。

自転車による地域活性化事例として有名な土浦市では、霞ヶ浦湖畔に立地する拠点（「りんりんポート土浦」）に休憩所・トイレ・シャワーブース・自販機・情報案内等の機能がある。このように中心性を持つ施設が整備されると、そこをスタート・ゴールとしたサイクリング客の利用が見込める。また、土浦駅地下/1階にもレンタサイクルやシャワースペースが設置されている。

シャワーはサイクリングを終えた客にとって重要であろう。野田市の場合、市内のスーパー銭湯等との連携も考えられるだろうか。



▲江戸川サイクリングロード沿いに一時的に設置されていた施設



▲霞ヶ浦のサイクリング拠点「りんりんポート土浦」



▲江戸川サイクリングロードに隣接して位置する拠点「NODIZE」

3. 駐輪スペース・スタンドや自転車メンテナンス施設等の整備

野田市内の事業者にも徐々に駐輪スタンドが整備されるようになっているが、さらにスタンドを整備することが望ましいだろう。様々な素材で各事業者が整備する方法もあるが、尾道市のようにそれ自体をデザイン性の高いものにし、街の景観を作ることも考えられる（右写真、木材で作っており、事業者名が彫られている）。

自転車利用が盛んなロンドンでは、街中に自転車のメンテナンス道具が利用できるスタンドが設置されている（下写真）。日本ではあまり見かけないものだが、このような施設の整備も検討の価値があるだろう。

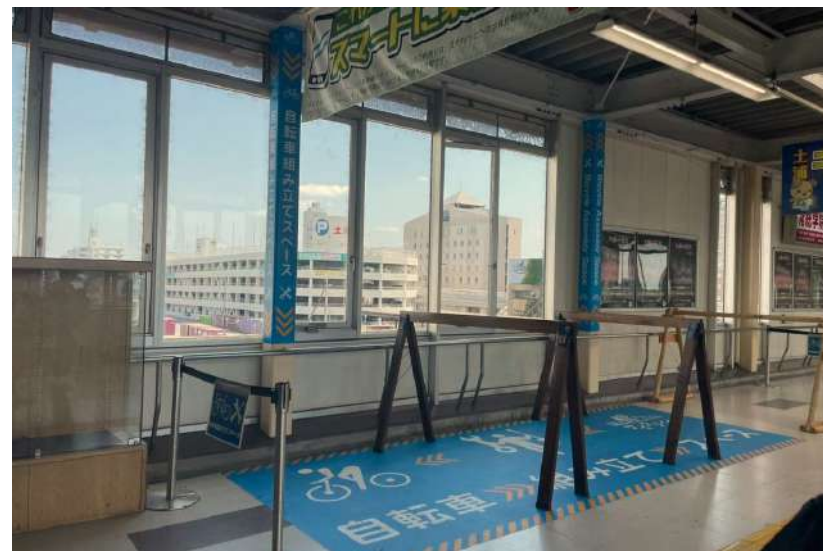
そのほか、自転車を組み立てるためのスペース（右下写真土浦駅構内）なども用意されると自転車利用者にとって使い勝手が良いだろう。



▲尾道市内の商店街に設置された自転車スタンド



▲ロンドンのまちなかにある自転車メンテナンス施設



▲土浦駅構内に設置されている自転車組み立てスペース

4. レンタサイクルやシェアサイクルの検討

2024年1月現在、野田市内には、自転車を借りることができるサービスがない。今後、自転車の街としてのイメージ形成や地域活性化を目指すのであれば、市内で自転車を借りられるサービスを展開することは必要な条件である。

自転車貸し出しサービスは大きく分けて、レンタサイクルとシェアサイクルに分けられる。いずれも一時的に自転車を貸し出すサービスだが、その考え方は異なる。レンタサイクルは、1台の自転車を数時間単位で貸し出すもので、一般的に貸し出す拠点と返却する拠点は同じ場所であることが多い。シェアサイクルは、数十分単位から借りることができ、貸し出しと返却が必ずしも同じではない。オンライン上で出発・返却を行うポートを予約する仕組みである。いずれの方法もメリット・デメリットがあるため、地域の実態に合わせてより良い方法を検討することが望ましい。

野田市民アンケートによると、自分自身が所有している自転車を使ってサイクリングロードを走りたいというニーズが7割弱であったが、見方を変えると3割はレンタサイクルやシェアサイクルに関心があることが伺える。この場合、自分が所有している自転車とは異なるタイプの自転車を使うことができることにレンタサイクルやシェアサイクルの優位性を見出すことができるのではないかと。近年では、高級な自転車を貸し出したり、タンDEM自転車のような特殊な特徴を持った自転車、e-bikeと呼ばれる自転車を貸し出している地域もある。このように、自己では所有できないような自転車をシェアサイクルやレンタサイクルで貸し出すことができれば、採算性も一定程度は保たれるのではないかと。

そのほか、自転車に企業広告を集め、それによって事業費を支出する方法もあるだろう。

▼レンタサイクルとシェアサイクルの比較

	レンタサイクル	シェアサイクル
料金体系	1日や半日あたりが一般的	15分単位など短い時間から利用可能
貸出・返却	同一場所	異なる場所（ポート）に返却も可能
貸出方法・利用時間	対面受付。営業時間内のみ可能。	オンライン上。24時間の利用が可能
決済方法	現金が一般的	主にクレジットカード
導入ハードル	自転車と有人窓口があれば良い。	多くのポートを確保する必要がある。自転車台数も多い方が良い。
ランニングコスト	自転車維持費・人件費	アプリ費・自転車維持費・ポート間の自転車移設費

藤本芳一（2019）, サイクルツーリズムの進め方-自転車をつくる豊かな地域, 学芸出版社を参照して作成

5.2 戦略2 使いたくなる仕組みを作る

1. 河川敷やサイクリングロードの創造的な利用

江戸川サイクリングロードは単調な直線道路であり、距離を走りたいサイクリストにとっては走りやすいロードであるが、様々な客層がサイクリングロードを使ってみたいと思えるようにするためには、サイクリングロードや河川敷の楽しみ方を、より創造的にしていく必要がある。様々な方法が検討できるが、事業性や実現性を検証しながら進めていくことが望ましく、社会実験を活用して、最終的には恒常的な仕組みへと繋げていきたい。

ここでは、幾つかの案を提示してみたい。



<https://keyboar.hatenablog.com/entry/20091110/1257843908>



▲江戸川サイクリングロードの創造的利用イメージ

●施設・イベント

マルシェを開く/水辺ダイナー/空きスペースでカフェ/B級グルメ大会/ドッグランとして公開/野田産の美味しいものを河川敷で食べる（マルシェ）/夏場、野田らしい食べ物...（ずんだアイスとか？適当）を食べたい/ロード沿いの畑で採れた新鮮野菜！食べたい！/各自自転車でもわったところをマッピング/忍者体験/将棋体験/酪農/流しそば/ごみ拾い（自治会ごとに対決？ごみ拾いの後皆でご飯食べに行こう）/ゆるキャラ

●運動

キャッチボール/風揚げ/芝生の滑り台/大縄跳び/ケンケンパ/快適にスポーツ観戦/スポーツ（子供が球技をする/スポーツ教室）/ダンス/鬼ごっこ/缶蹴り/地区対抗運動会/短距離走/ボール遊びしてもいいよ/小児スポーツ観戦ツアー/市民駅伝/沼地にダイブ！！/パラグライダー/坂下り

●川

カヌー/サップ/水切り/舟×自転車/釣り/

●自転車

ナイトサイクリング/おもしろ自転車(特殊自転車の乗車)/競輪(プロドライバー鑑賞)/自転車発電/セグウェイエリア/普段乗れない乗り物に乗ってみよう/自転車教室/サイクリング大会/ヘンテコ自転車コンテスト/野田市の解説を聞きながらサイクリング/

●ステイ or 河川敷

ひなたぼっこする/ピクニック/キャンプ/たき火/レジャーシートを広げてひたすらのんびりする/読書/城本クリニックごっこ/四葉探し/勉強/ゆるキャラ大会/飛行機飛ばす大会/紙飛行機大会/花見/植林（花を植えて景観をよくしようの会）/バーベキューする/青空図書館/バードウォッチング/お昼寝する/ラジオ体操/青空保育/水辺ランチ/楽器を演奏する（・音楽発表会）/チェアリング/芝生シアター/怪談話/ナイトツアー（夜に利用する（具体的にしたい））/シャボン玉/写真撮影(フォトコンテスト)/ヨガ/太極拳/茶道体験/足つば/河川敷のライトアップ

●見る

スターウォッチング/景色を楽しむ/野草観察/富士見/航空機ウォッチング/朝日を見る/夕日納め

●ロード上

チョークアート/サイクリングロードからの眺めのプロモーション動画作成/メロディーロード

●その他

宝探し/動物とふれあう/絵描く/アート鑑賞(野外美術館)/楽しいこと/歌を歌う/スタンプラリー/健康割/野田一周

▲江戸川サイクリングロードの創造的利用の案

2. サイクリングルートの構築

江戸川サイクリングロードだけでなく、まちなかを走行するルートを構築する必要がある。一例として、関宿ルートを以下のように示した。関宿城博物館を発着点として、関宿に関する歴史資源を巡るコースである。このように、さまざまなルートを構築して、サイクリングロードからまちなかへと人を誘導していきたい。初心者/中級者/上級者といったターゲット別ルートも良い。

関宿ルート

目的：ルート提示を通じてサイクリストに導きつつ野田市の興味を持ってもらう。
→現状、サイクリストが野田市内を巡ることは少なく、またそのような案内を案内するマップはないため。
ターゲット：歴史好き
掲載内容：関宿藩にまつわるスポット、付近の飲食店

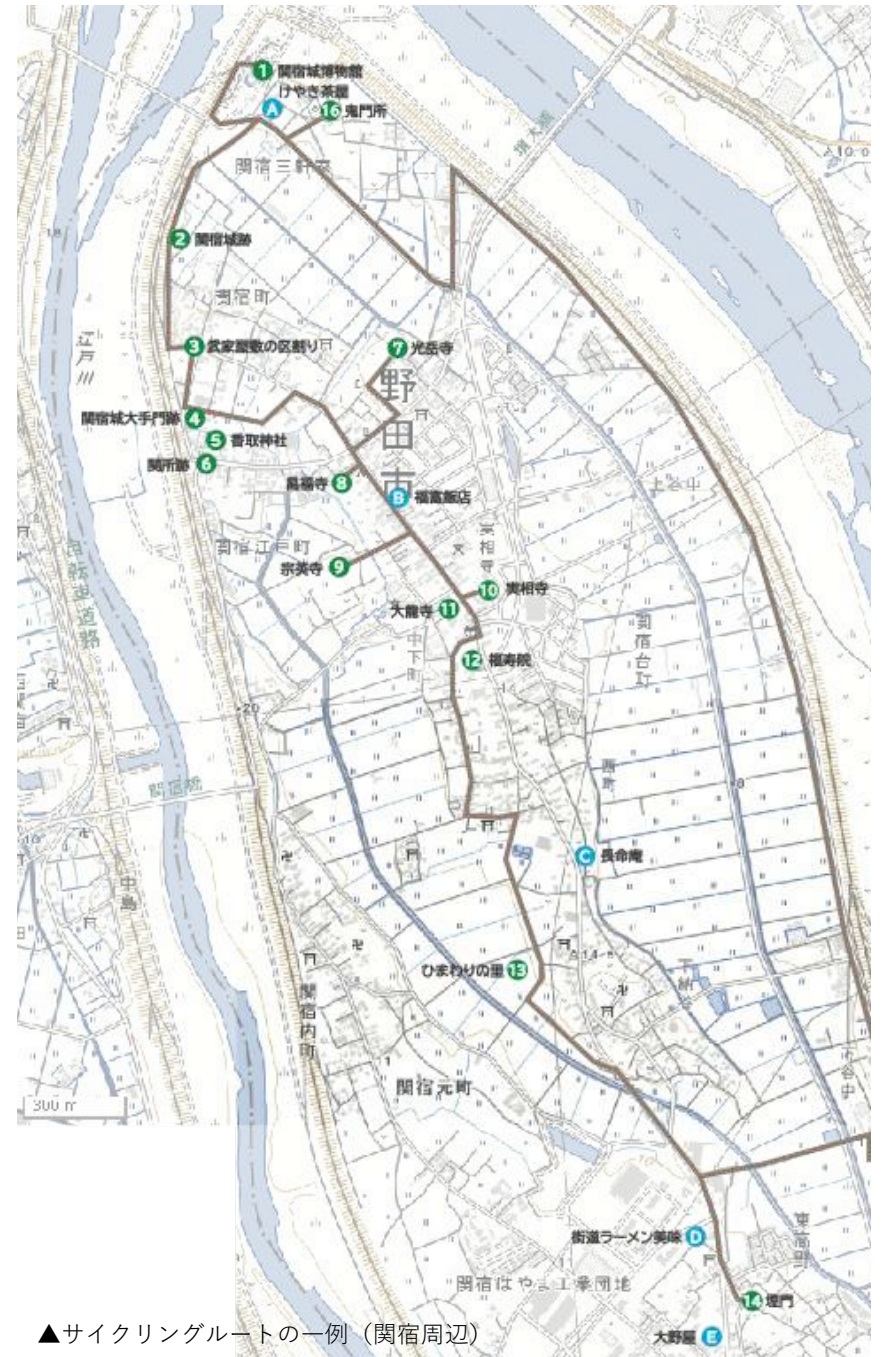
関宿藩にまつわるスポット



飲食店



▲サイクリングルートの一例（関宿周辺）



▲サイクリングルートの一例（関宿周辺）

3. 社会実験による検証

河川敷の利用については、近年規制緩和が進んだことにより、全国的に様々な取り組みが確認できる。下の写真は新潟市の例であり、河川敷の利活用の可能性を検証するための社会実験の様子である。



▲新潟市内で行われた河川敷活用社会実験の様子

4. 民間事業者を活かすような行政支援

河川敷やサイクリングロードの有効な活用に向けては、行政だけではなく民間事業者による創意工夫が欠かせない。河川敷利用の規制緩和が進んだことから、市は千葉県や国との調整役となり、民間事業者をうまく活用しながら河川敷・サイクリングロードの活用を促進していくよう動くことが望ましい。また、やる気のある民間事業者を育成・支援する仕組みを構築することも期待される。

一例として、川崎市は多摩川丸子橋周辺河川敷の新たな利活用を検討するべく、社会実験を実施した。社会実験の実施にあたっては、民間事業者を募集した。さらにこの社会実験を経て、長期的に事業を実施する企業の募集も行っている。このように、市が民間事業者の力を借りて川やその周辺の魅力を向上させていく必要がある。



(川崎市HPより)

5.3 戦略3 サイクリングイメージを作る

1. イベントを通じたサイクリングイメージの形成

一般的に、イベントは一時的な集客効果をもたらすもののその効果は短期的であると言われる。コストや労力は膨大にかかるのに対して、その効果が継続しないことから、観光まちづくりの場においては新規イベントの立ち上げなどは慎重な判断が求められる。その一方で、毎年のように継続的にイベントを実施することによって、地域イメージの形成に寄与できる可能性もある。つまり、イベントは短期的視点ではなく、長期的視点に立って検討されるべきものであるということだ。

野田市では、2023年11月に関宿滑空場を中心として、自転車・カヌー・スカイスポーツの市内のアウトドアスポーツ3団体が一堂に会して野田の自然・文化・歴史を体感できるイベント『野田アウトドアスポーツフェスタ 2023』を開催した。河川敷の新たな利用方法としての可能性を見出すこととなった。

自転車に関しては、自転車を使ったロゲイニング（オリエンテーリング形式のゲーム）が開催された。自転車を移動手段として、地図をもとに時間内に市内の観光ポイントなどのチェックポイントを回り、得点を集めるものである。チェックポイントには点数が割り当てられており、制限時間（3時間）内により高い合計点のチームが上位となる。サイクリングロードのみならずまちなかにも自転車で訪れる仕組みとなっており、関宿滑空場から離れたチェックポイントにも足を伸ばす参加者が多数見られた。このようなゲーム感覚の方法によって、サイクリングロードからまちなかまでの人の流れの誘導ができる可能性が示唆された。

繰り返しになるが、イベントは一時的な集客に効果的であるが、効果を持続させることは難しい。イベント開催後、その成果をどのように普段の観光まちづくりに繋げていくのかを関係者間で共有することが必要であろう。さらに、来訪者の満足度を把握するなどして、次の開催時に質を高めるようにしたい。



▲野田アウトドアスポーツフェスタ2023ポスター

2. 自転車/サイクリストを受け入れる街としてのイメージの形成

市全体として、自転車の街であるというイメージ作りに努めることが重要である。イメージ作りと聞くと、一種のブランディング戦略とも言えるが、ブランディングはそのクオリティが担保されてこそ機能する。「サイクリングのまち」を目指すのであれば、それに相応しいまちには何が必要か、という視点でまち全体を分析し、様々な工夫を街の中に挿入していきたい。

右の写真は、土浦市内の様子である。駅構内に「ようこそサイクリングのまち土浦へ」と掲げられており、来訪者がここに降り立つだけで自転車の街に来た高揚感を得ることができる。地域住民も、普段の通勤・通学時から土浦市のアイデンティティとして自転車を意識することができる。また、自転車で駅ビルの店舗まで入ることができるなど、サイクリスト・フレンドリーな街になっている。あるいは、特産品や土産物に展開させていくことも考えられる。ブランドロゴや色、フォントなどを市内で統一したものとして、それをベースに様々な整備に取り組みたい。

このように、自転車というアイコンをうまく用いて野田の新たな地域イメージを市民・来訪者に伝えていくことが大事である。



Michi na Noda

▲立教大学観光学部西川研究室にて検討したブランドロゴ



自転車の街としてのイメージが伝わる土浦駅の様子



5.4 戦略4 サイクリングの魅力を伝える

1. ターゲットに合わせた適切な情報発信

近年、InstagramやFacebook、YouTubeのようなSNSによる情報発信が主流になってきているが、重要なのは、何を（どのような情報を）誰向けに（ターゲット）伝えるためには、どのような（媒体）方法が適しているのか、という思考の順序を追うことである。言うまでもなく、情報発信の前提には、伝えたい情報が存在する。その情報は一様ではなく、ターゲットによっても変わりうるだろうし、媒体によって向き・不向きもある。闇雲に情報発信に力をいれると、無駄な労力と無駄なコストがかかることも懸念されるため、一定の方針を定めた上で、効果的な情報発信に努めることが望ましい。

SNSは「バズる」という言葉があるように、確かにある日突然大きな影響力を持ち、集客につながるかもしれないという期待を抱かせるものである。しかし、それは外的な要因に左右されるものであり、ある意味では、運任せの要素も大きい。また、突然人が集中することによって地域住民の生活に悪影響が生じた事例も少なくない。SNSを使うことのメリットは理解しつつも、着実なマーケティングをしていきたい。SNSと一言言っても、それぞれに特徴や得手・不得手があることも理解しておく必要がある。SNSはフローの情報発信に向いているが、ストック型ではない。そのため、サイクリングロードや自転車に関する情報を一元的に整理したHPを作ることも一考の余地があると考えられる。SNSやHPなどのWeb媒体は、誰が情報発信を行うのか、という主体の検討も重要である。行政中心に情報発信をすると、情報の信頼性は高まるが、公平性の観点から民間事業者の発信はしにくいというデメリットがある。フロー型のSNSでは、情報更新の継続性も求められる。アカウントを開設したものの、その後投稿が殆どなされていないというSNSアカウントも少なくなく、こうした状態は却って地域のイメージをマイナスにさせてしまう恐れもある。

SNSなどによる情報発信は手軽で着しやすいという特徴があるが、それだからこそ留意すべき点も多い。

一方、雑誌等の媒体による情報発信も時代遅れというわけではない。自転車愛好家向けの雑誌なども情報発信ツールとして検討できるだろう。

以上の媒体は主に野田市外からの来訪者向けだが、地域住民向けに情報発信をすることも忘れてはならない。市報などを用いてサイクリングロードや自転車活用の意義を伝えていくことが重要であろう。



▲立教大学観光学部西川研究室で運用してきたSNS



▲立教大学観光学部西川研究室で運用してきたホームページ

2. 野田市内での情報提供

現在、サイクリングに関するマップとして「利根川・江戸川サイクリングロードマップ」があるが、東京都・千葉県・埼玉県・茨城県に広がる広域的なロードマップであり、少々利便性には欠ける。野田市が毎年発行している観光ガイドブックには、自転車やサイクリングロードに関する情報が少ない。そのため、野田市のサイクリングマップの制作を推奨する。サイクリングロードの情報だけでなく、サイクリングルートや周辺の店舗、走行上の注意などの情報をまとめたものであることが望ましい。また、自転車に乗りながら使うことが想定されるので、コンパクトサイズのものが良いだろう。

土浦市で配布されているサイクリングマップは、多様なコースや見どころの紹介に加えて通行上危険な箇所が表示されている。



▲既存のサイクリングロードマップ



▲野田市の魅力を伝えるリーフレット（立教大学観光学部西川研究室作成）

5.5 戦略5 地域主体で取り組む

1. 観光まちづくりを担う民間組織の確立

観光振興は本来、民間事業者や市民がベースとなって取り組まれることが望ましい。それは、産業的な側面やまちづくりの側面が観光まちづくりには多く、スピード感を持った動きが期待されるからである。観光まちづくりを担う民間組織は、プロモーション活動やイベント企画・実施だけでなく、マーケティング戦略や各種調査、民間事業者との調整など、幅広い業務を担うことが期待される。近年、観光庁はDMO（Destination Management/Marketing Organization）の育成に取り組んでいるが、その機能を参照することも有益であろう。

さらに、サイクリングロードや自転車を活用した観光まちづくりに取り組む専門部署を置く必要がある。すでに市内には野田市サイクリング協会が存在し、様々なイベントに取り組んでいるため、その組織の力を借りることも良いだろう。しかし、サイクリストのみならず市民や気軽にサイクリングを楽しむ層など、幅広いターゲットに向けた自転車やサイクリングロードの活用を目指すのであれば、新たに組織を立ち上げて関心のある市民や民間事業者の協力を得る方法も有効であると考えられる。

2. 行政に期待される役割

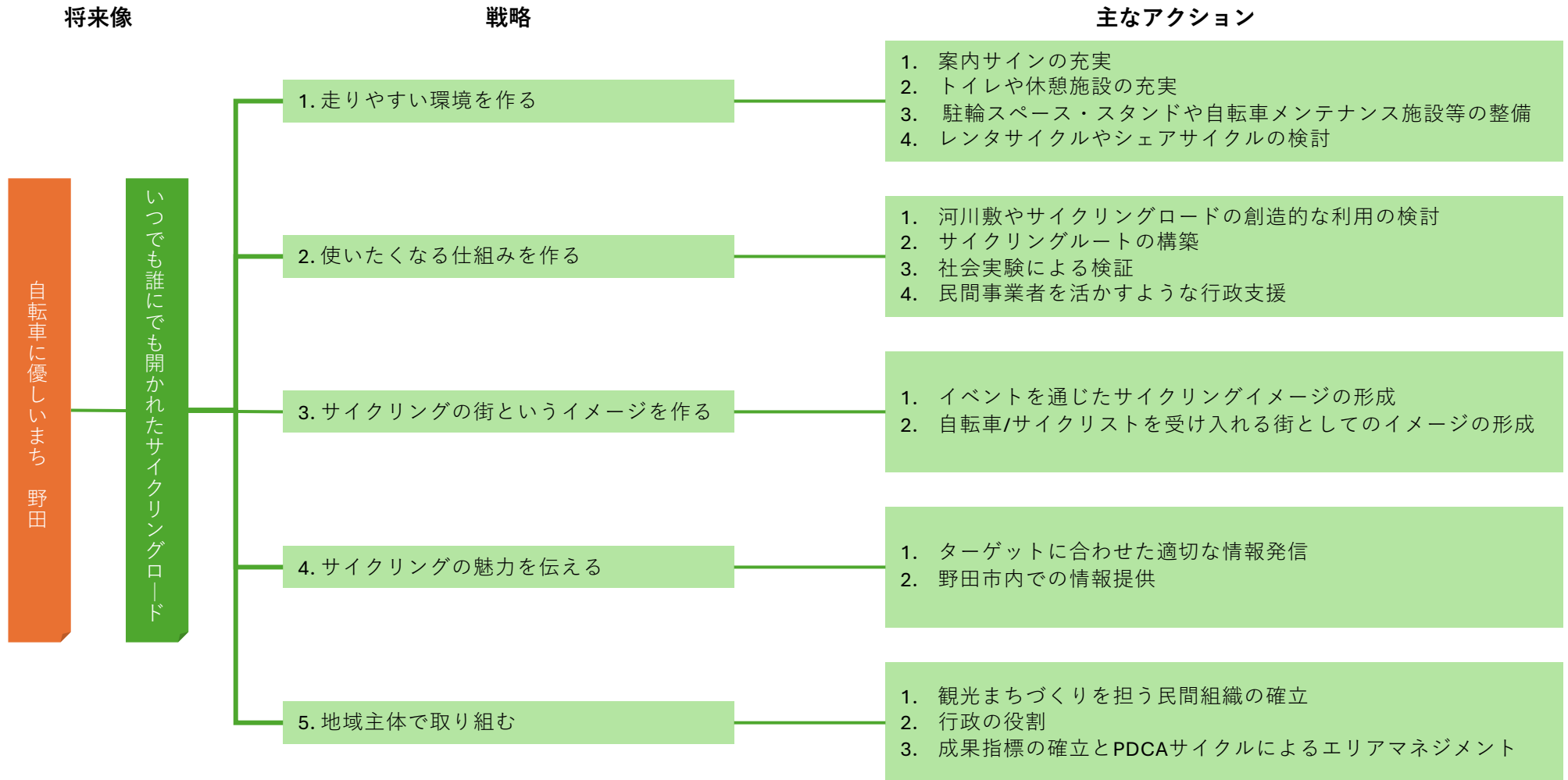
行政には、民間事業者や市民が取り組もうとしていることをサポートする役割が期待される。法規制や財政的な制約を受けつつも、どうすれば実現できるかという伴奏支援の視点で民間事業者や市民に接する必要がある。また、河川敷やサイクリングロードの創造的な活用について、その必要性や意義について、市民や民間事業者にPRしていくことも必要であろう。

3. 成果指標の確立とPDCAサイクルによるエリアマネジメント

取り組みには将来に向けた計画とそれを推進していくプロセス、そして評価して改善していくプロセスが必要である。評価と改善にあたっては、KPI（Key Performance Indicator）と呼ばれる、何を以って良いと判断するか、という基準を持つ必要がある。目標とする将来像の達成度を測る指標（KGI, Key Goal Indicator）とKPIの関係性を誤ることなく、適切なKPIを設定したい。

観光振興と聞くと、KPIとして来訪者数を設定することが一般的である。しかし、KPIはそれ以外にも来訪者満足度や消費額など多様に設定することができる。重要なのは、自転車やサイクリングロードを活用することによって、何を達成したいのかを見極めることである。

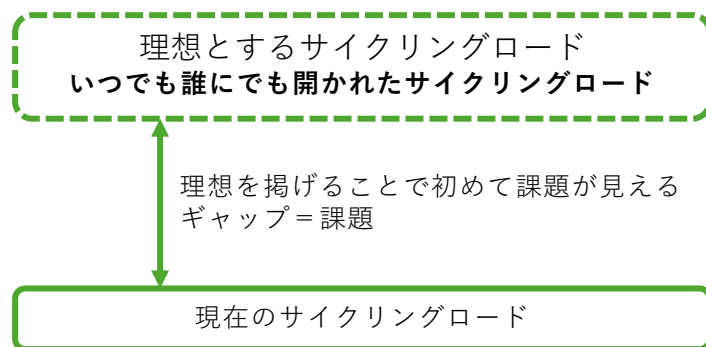
提言全体図



6. 将来像実現に向けた考え方

1. 将来像を定めることで明らかになる「課題」

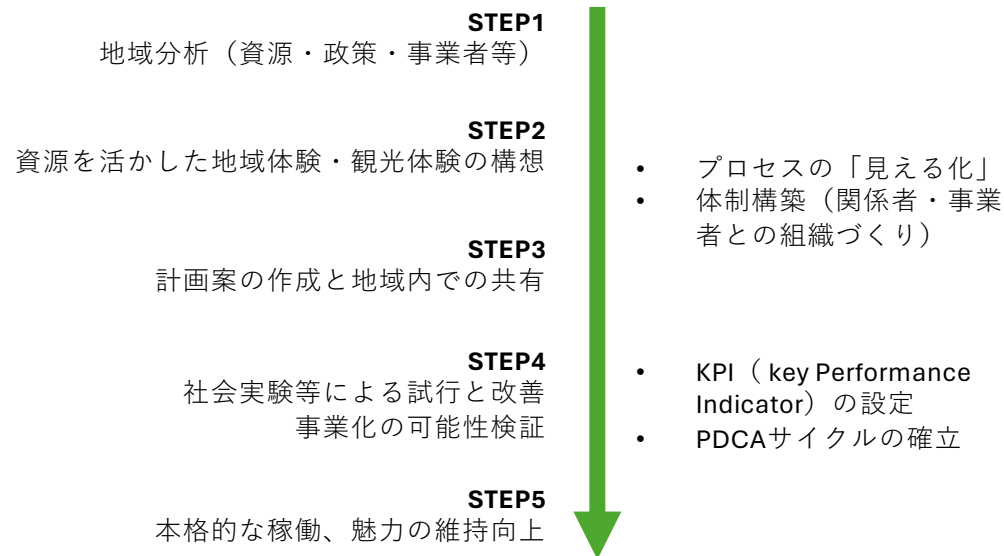
将来像と現状の実態との間の差異が「課題」と呼ばれるものであり、その課題を特定して課題を解決するための方法を検討することが求められる。課題は常に将来像と共に議論されるべきである。例えば、現在のサイクリングロードはサイクリスト中心で市民が利用しにくい状態にあることを述べた。これに対して、サイクリストのためのサイクリングロードにしていくことが将来像であれば、現在の状況は何ら問題が生じていないと言える。しかし、サイクリングロードを誰にでも開かれたものにすべきという将来像を定めた場合、現在の状況は課題として捉えられることとなり、サイクリストと市民が共存できるサイクリングロードのあり方やそれを実現するための手法を検討しなければならない、ということになる。



課題解決方法検討の考え方

課題解決に向けた方法を検討する際に用いられる手法が社会実験である。これは本格的な事業の前段階として、事業性や実現可能性を検証する目的で実施される。一時的な集客を目的とするイベントとは異なり、社会実験にはそれを通して検証したい事項がある。また、社会実験は必要に応じて複数回実施されることもあり、徐々に事業の方向性を見極めていくこととなる。社会実験を経て事業化や本格稼働がなされた後も、定期的に事業評価を行い、改善策を検討することが求められる（PDCAサイクル）。

事業評価にあたっては、何を以って事業が成功したとみなすかを判断する基準が必要である。この基準のことをKPI（Key Performance Indicator）と呼び、適切な指標を設定しておく。

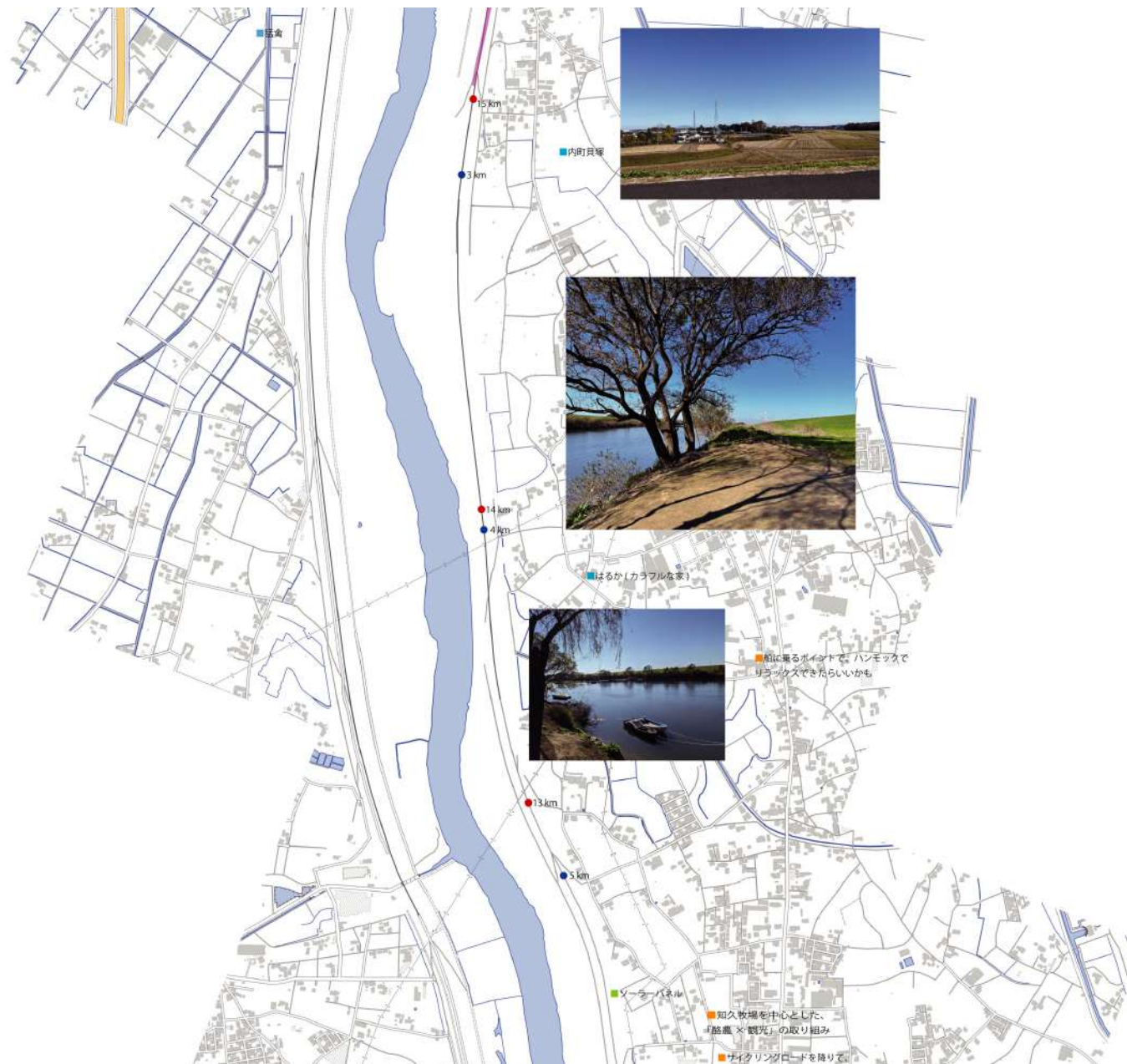


付録 野田市のサイクリングロードの現状と課題

2021年11月の調査結果をまとめる。

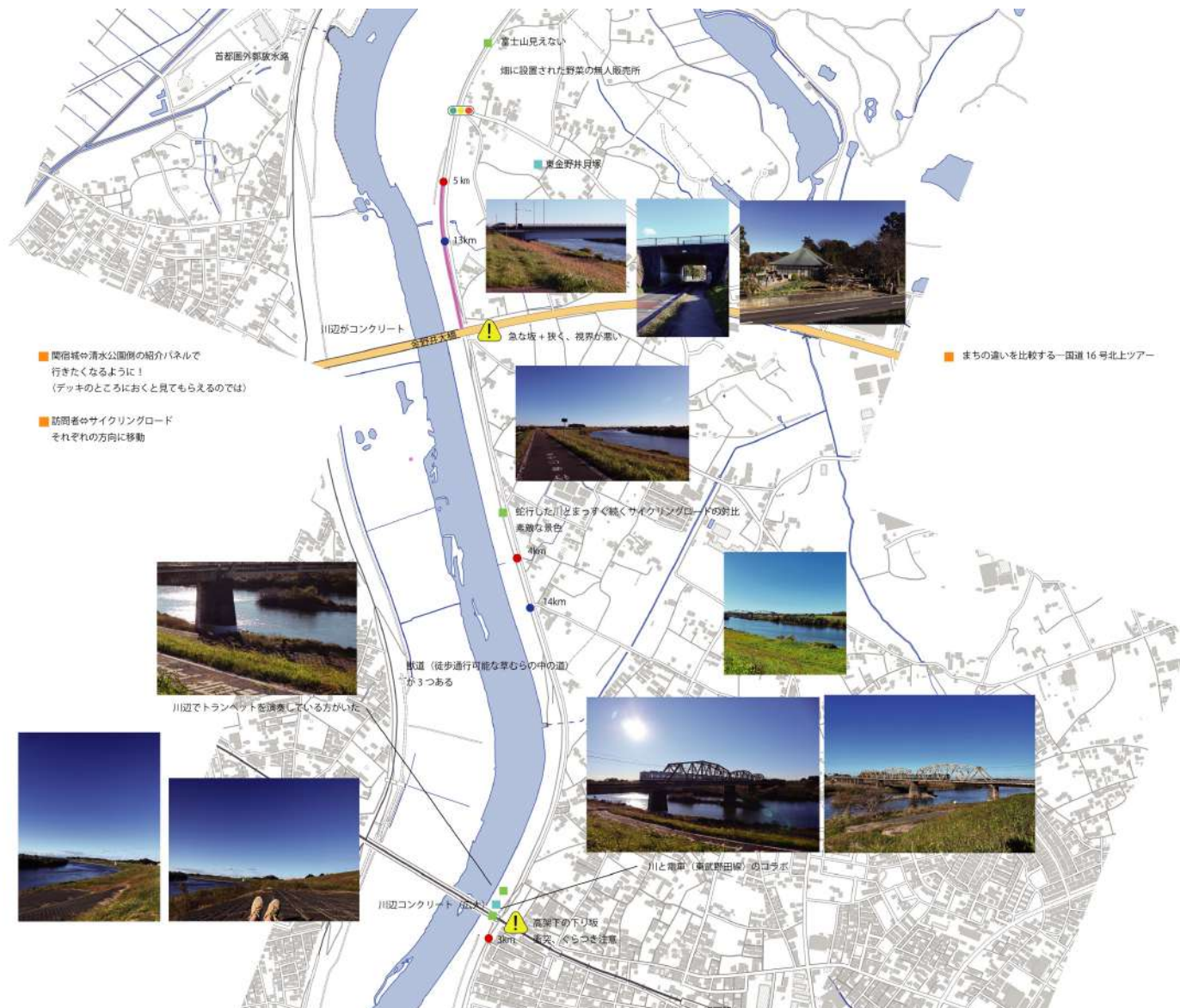


地図記号一覧	
●	南からスタートした場合の閑居城までの距離
●	北からスタートした場合の閑居城からの距離
—	幅員が狭い箇所
▲	危険と思われる箇所
■	ベンチが設置されている箇所
■	信号機が設置されている箇所
■	景色
■	建物
■	議論で考えた、サイクリングロード周辺でできそうなこと

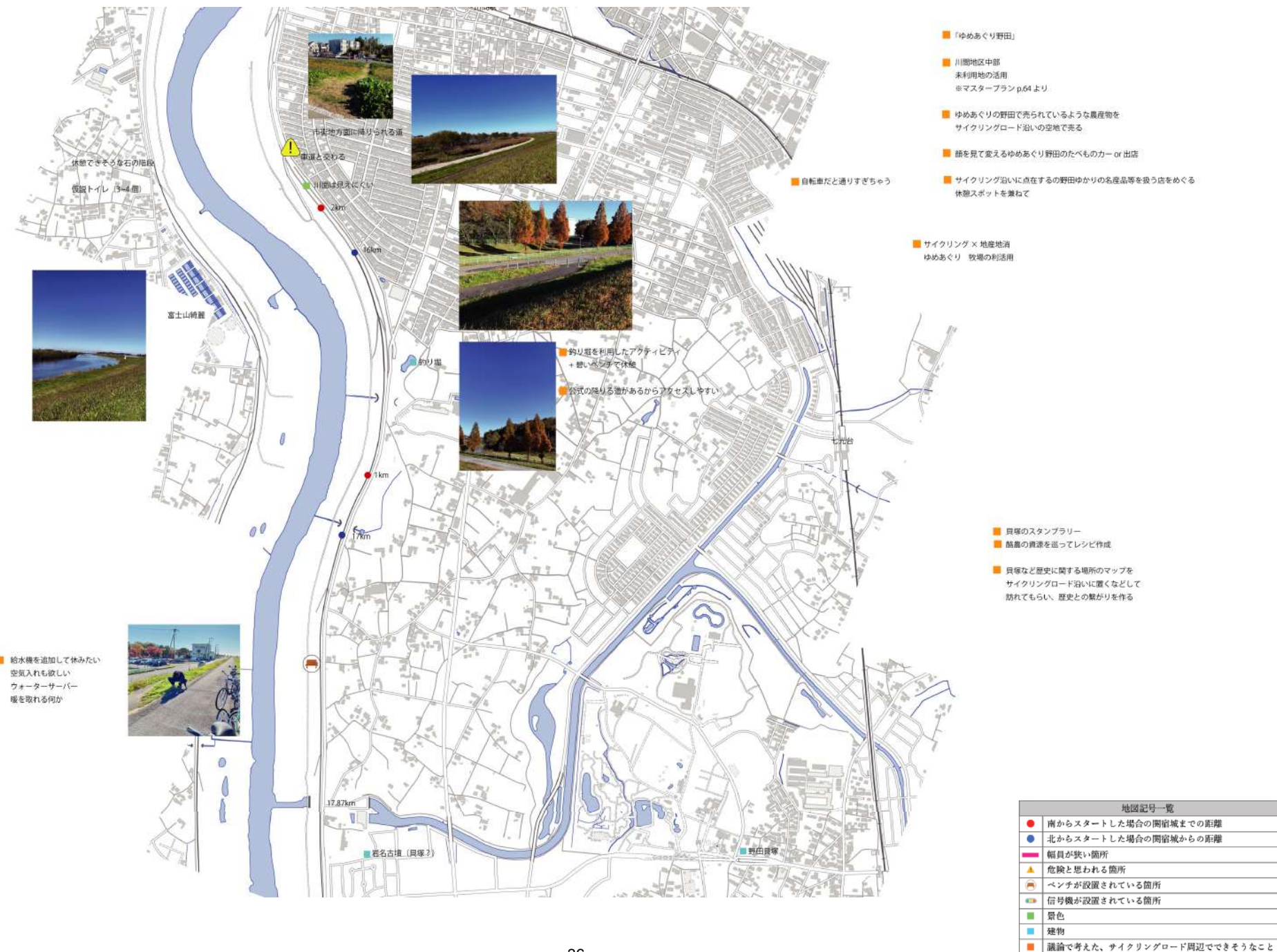


地図記号一覧	
●	南からスタートした場合の関宿城までの距離
●	北からスタートした場合の関宿城からの距離
—	幅員が狭い箇所
▲	危険と思われる箇所
☺	ベンチが設置されている箇所
🚦	信号機が設置されている箇所
🌳	景色
🏠	建物
🚲	議論で考えた、サイクリングロード周辺でできそうなこと





地図記号一覧	
●	南からスタートした場合の関宿城までの距離
●	北からスタートした場合の関宿城からの距離
—	幅員が狭い箇所
▲	危険と思われる箇所
⚠	ベンチが設置されている箇所
🚦	信号機が設置されている箇所
🌳	景色
🏠	建物
🚶	議論で考えた、サイクリングロード周辺でできそうなこと





野田市江戸川サイクリングロード活用に向けた提言書
2024年3月

プロジェクトメンバー

2021-2022

浅井花乃歌 池田穂佳 有水彬子 香川就 神田寛貴 小池辰典 瀬川友希 田中満里愛 長谷川竜仁

2023

宇佐見萌夏 梶房千笑 久保木夏帆 斎藤青葉 佐藤彩乃 地崎華加 七川美咲 萩原悠 早川和貴 根本晴佳 山田莉央