

サイクルツーリズム観光地を創出する生活自転車道



KBC カマダバイシクルクラブ

オーナー

鎌田利道

提案者

伊藤俊之

yx2zt9@bma.biglobe.ne.jp
080-6093-1262





その便利さや環境などへの影響から自転車が優れた交通手段であることは誰もが認めることと思います
(交通手段として優れた特性)。

交通手段として優れた特性

◇容易な交通手段

- ①燃料などがいない
- ②駐車場の心配が少ない
- ③誰でも乗れる
- ④渋滞が少ない
- ⑤意外に速い
- ⑥いつでも乗ることができる
- ⑦入手(購入)しやすい

◇健康

- ⑧健康にいい(交通事故のリスクを除いた、一般的な概念)

◇環境

- ⑨エネルギーを使わない(ペダルを踏むためのエネルギーを除く)
- ⑩排気がない(人が出す二酸化炭素を除く)

しかし自転車の使用は目的、環境、使用者の気分などによるため、交通手段として確立するものではありません（自転車使用の障害要因）。

特に北海道では冬季の積雪と寒冷気候により自転車の利用時期は4月から10月くらいに限られ、生活圏に対する公共交通機関網の整備不足などから、あくまでも自動車交通が基になっています。



<①と②は他交通との比較、③と④は自転車の構造、⑤～⑩は道路環境>

しかし自転車が重要な交通手段となっていて、可能であれば次のような目的で通年利用したい人は少なくないと考え、以降の生活自転車道を考えました（③と④を除く要因を低減）。

生活自転車道の使用目的

- ①通勤・通学
- ②買い物など
- ③公共施設等への往訪

生活自転車道の基本構造

- ①上り勾配なし（区間平均で0～0.5%の下り）
- ②往復路の車線分離（一方通行・信号なし）
- ③傾斜式動く歩道、エスカレーター、エレベーターによる乗降駐輪ステーション
- ④エレベーター式の間乗降場
- ⑤屋根、壁（可動式） - ドーム状
- ⑥バックミラー、ライト、ソーラー等の付帯設備

自転車道イメージ



生活自転車道の特徴

- ①上り坂はない
- ②雨、雪などが降ってもあたらない(冬季でも使用可能)
- ③強風、向かい風はない
- ④ドーム構造なら冬季でも昼間はあまり寒くない(ロードヒーティングにすると暖かい)
- ⑤自転車速度を18km／時とすると、大抵の街では15分以内で移動が可能(意外に速い)
- ⑥自転車対自動車の交通事故のリスクがない
- ⑦あまり疲れない



乗降ステーションイメージ

自転車道イメージ



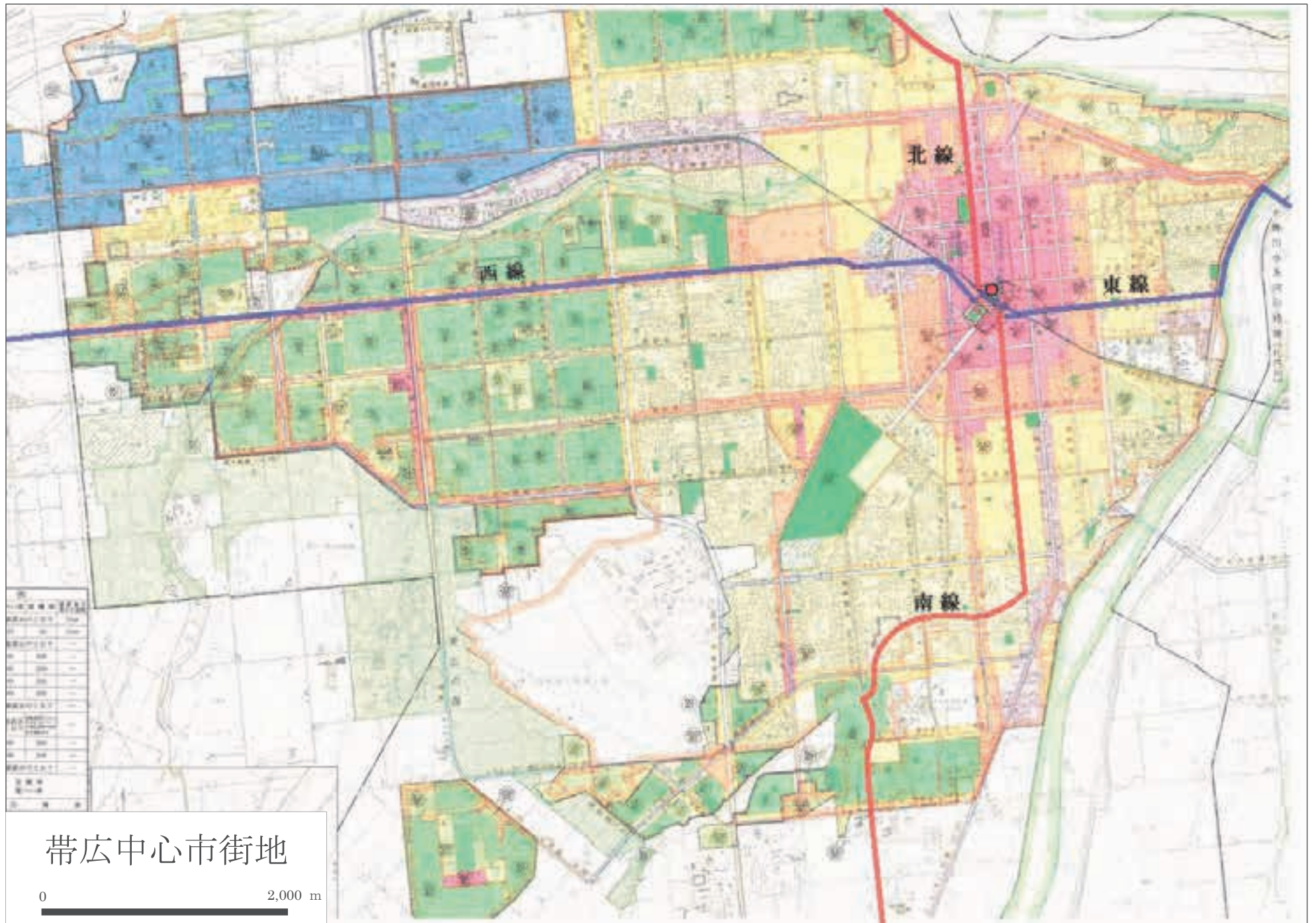
北海道十勝地域の中心に位置する帯広市と周辺町村に建設した場合のルート进行想定してみました。
冒頭のイメージ写真も同様です。

近年、マウンテンバイクやファットバイクにより冬季でも自転車で通勤、通学する人が増えてきています。駐輪乗降ステーションを適切に配置することにより、学校⇄乗降ステーション、会社⇄乗降ステーション、自宅⇄乗降ステーションは、ある程度除雪された雪道の歩道を走り、長距離区間は本道路を使用することにより、冬季でも快適な自転車通勤・通学が可能になります。特に隣接町村から帯広市街地に通う人には、交通手段としての確立が期待できます。

想定した各路線の移動時間は次のように想定されます。
(時速約 18km/時としたときの所要時間)

- | | | |
|------------|----------|-----|
| ・音更（北） | — 帯広市中心間 | 30分 |
| ・大正（南） | — 帯広市中心間 | 45分 |
| ・芽室（西） | — 帯広市中心間 | 35分 |
| ・札内（東） | — 帯広市中心間 | 15分 |
| ・とち帯広空港（南） | — 帯広市中心間 | 70分 |





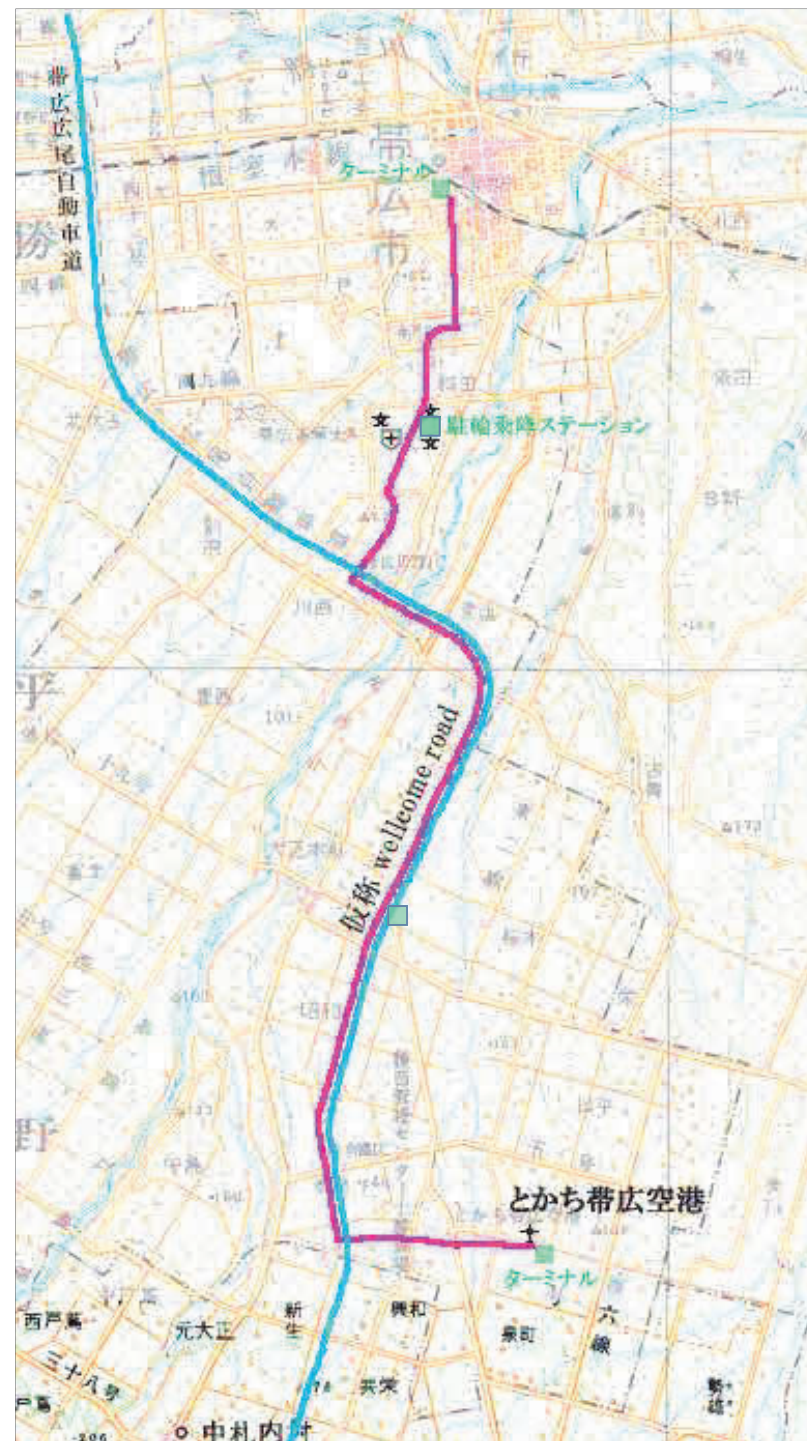
サイクルツーリズム観光地の創出

☆南線（とちち帯広空港 - 帯広中心市街地）

◆空港サイクルターミナルでツーリズムの準備

○ツーリング準備施設 + 駐輪乗降ステーション

（自転車組み立て、整備、情報インフォメーション、
駐輪場、自転車道乗降場）



◆季節や天候にとらわれないスケジュール

○通年のツーリングが可能

◆帯広市内まで快適な走行

○日高山脈の眺望



◆北線、東線、西線との連絡で十勝の四季を通じた帯広市周辺町村の観光（周辺観光施設は下図のとおり）

『世界のサイクリストを十勝、帯広に』

御覧になった方の御意見、御感想をいただけると嬉しいです。

KBC カマダバイシクルクラブ

伊藤俊之 yx2zt9@bma.biglobe.ne.jp
080-6093-1262