

1. 実験の背景

- 観光客は城下町に地区に集中しており、市内周辺部、国道213号(日本風景街道)沿線への周遊にはつながっていない。
- 多くの観光客が地域資源を活用しきれない状態にあり、賑わいの地域間差が顕著になってきている。

2. 実験の目的

- レンタサイクルを用いたモニターツアーにより、満足度と地域への波及効果が高い新たな周遊ルートを設定する。
- 自転車利用を推進するため、ピクトグラム等の環境整備地点検討を行う。
- 自転車による新たな周遊ルートを形成し、滞在時間延長・注意喚起を図る。

3. 実験内容

- レンタサイクル・モニターツアーによるモデルルートの検証
 - モニターツアーにより満足度と地域への波及効果の高い新たな周遊ルート設定とその運用課題を抽出する。
 - タンデム自転車、一般向けサイクルポートへの乗り捨てによる片道、一般向け往復の各パターンにより実施・評価分析を行う。
- 公共交通機関とレンタサイクル利用における接続性の検証
 - JR杵築駅までの電車利用とレンタサイクル片道(乗り捨て)における路線バス利用の接続性や乗り継ぎ利便性を検証する。



図-2 モニターツアー参加者



図-3 自転車の手配



図-1 実験のイメージ

4. 実験結果

(1) レンタサイクル・モニターツアーの実施によるモデルルートへの検討

- 2017年3月に一般公道の走行が可能となったタンデム自転車であるが、本実験の評価により、タンデム自転車のレンタルサービスは、車道側道の幅が広がる、自転車専用道路が整備されるといった走行環境が大きく変わるまで導入困難との判断に至った。
- 県外参加者の方が土産代などの消費が高い傾向にあり、大分市、別府市等に宿泊滞在している層をJRにより杵築市へ誘引し、自転車で周遊するプランは地域経済にとって大きな効果が期待できることが確かめられた。
- 年齢や性別による顕著な差異は確認できなかった。

(2) 公共交通機関とレンタサイクル利用における接続性の検証

- 乗り継ぎ利便性については、不満を感じる割合が28.6%と目標(20%未満)に及ばなかった。
- バスの乗り換え時間(10分強)については、特に指摘はなかった。
- 自転車に乗車する時間(目的地までの時間)が個人の体力により異なる点や食事場所での混雑、待ち時間などケース・バイ・ケースになるため、ただちに改善することは難しいものの、高齢者には好評だったことから、有効性は確かめられた。
- 電車の乗り継ぎについては、バスの時間にあわせてモデルコース・滞在時間を組んだため、特に意見はなかった。

④電車やバスの乗り継ぎ時間について (n=14)



※往復モニターツアーにおいて、「電車」等の公共交通機関を利用した人は1名のみだったため、n=14の集計である。片道モニターツアーにおいて「電車」を利用した人は5名。

・バスの接続等、不満はなかった。ツアーの終了(駅到着)時刻が予定より早まる傾向にあり、駅での待ち時間を持て余してしまう声があった。

図-4 アンケート集計結果

5. 本格実施に向けた課題

- 指摘のあった危険箇所の除去、舗装の改善
- レンタサイクルと周遊を併せたパッケージの商品化、価格設定
- サイクリストの受入環境の改善
- 道路環境の改善(矢羽やピクトの敷設、整備)
- 費用負担に関する道路管理者との協議
- 観光情報の提供方法、内容の検討
- 公共交通機関との接続性の検証、交通事業者と協議