

令和5年度 官民連携による富士山南麓地域  
におけるサイクルツーリズム環境創出社会実験委託  
(静岡県富士市全域)

報 告 書

令和6年2月

富士山南麓地域における  
サイクルツーリズム実行委員会



# 官民連携による富士山南麓地域におけるサイクルツーリズム環境創出社会実験

## 目次

### 1. 実験の概要

1.1 実験の背景 .....	1
1.2 実験の目的 .....	4

### 2. 実験実施体制

2.1 協議会の構成、役割分担 .....	5
2.2 合意形成状況.....	5
2.3 事務局、問合せ先 .....	6
2.4 緊急時連絡網.....	7

### 3. 実験内容、スケジュール

3.1 実験内容.....	8
3.2 実験スケジュール .....	13
3.3 広報、周知方法.....	15

### 4. 実験結果

4.1 実験結果.....	28
(1) レンタサイクル、バッテリーStの実装.....	28
1) モデルルート、バッテリーStの配置検討 .....	28
2) 実施内容の検討.....	32
3) 社会実験の実施.....	35
4) 実態調査.....	39
(2) 案内誘導・注意喚起サインやバイシクルピットの設置.....	72
1) 実施内容の検討.....	72
2) 社会実験の実施.....	82
3) 実態調査.....	82
(3) 駅間のシェアサイクルの実装（コネクタサイクル） .....	83
1) 実施内容の検討.....	83
2) 運営資料.....	85
3) 社会実験の実施.....	88
4) 実態調査.....	91

(4)	サイクルトレインと駅を起点としたレンタサイクルの実装.....	113
1)	実施内容の検討.....	113
2)	運営資料.....	116
3)	社会実験の実施.....	123
4)	実態調査.....	125
(5)	レンタサイクルの実装や官民連携によるサイクルツアー等によるサイクルツ ーリズムの効果検証 .....	158
1)	実施内容の検討.....	158
2)	社会実験の実施.....	163
3)	実態調査.....	166
4.2	評価.....	169
(1)	レンタサイクル、バッテリーStの実装.....	169
1)	評価事項.....	169
2)	評価.....	169
(2)	案内誘導・注意喚起サインやバイシクルピットの設置	
1)	評価事項.....	179
2)	評価.....	179
(3)	駅間のシェアサイクルの実装（コネクトサイクル）	
1)	評価事項.....	182
2)	評価.....	182
(4)	サイクルトレインと駅を起点としたレンタサイクルの実装	
1)	評価事項.....	185
2)	評価.....	185
(5)	レンタサイクルの実装や官民連携によるサイクルツアー等によるサイクルツ ーリズムの効果検証 .....	190
1)	評価事項.....	190
2)	評価.....	191

## 5. 有識者からの意見およびその対応

5.1 有識者からの意見およびその対応 .....	202
---------------------------	-----

## 6. 本格実施に向けて

6.1 本格実施に向けた課題.....	208
6.2 副次的に得られた知見・成果等 .....	215
6.3 次年度以降の取組み予定（ロードマップ） .....	220
6.4 制度改正、マニュアル作成、全国展開に向けた提案 .....	221



「官民連携による富士山南麓地域におけるサイクルツーリズム環境創出社会実験」

実験報告書

(静岡県富士市)

1. 実験の概要

1.1. 実験の背景

1.1.1. 実験地域の概要

実験実施の対象地域である富士市は、新幹線駅「新富士駅」、東名高速道路の富士 IC、新東名高速道路の新富士 IC を有し、東西各地域からの富士山南麓地域の観光の玄関口となっている。

また、地域の北側にはフジイチ、南側には NCR 指定の太平洋岸自転車道が整備されており、富士市の中心部はこれらのサイクリングルートを繋ぐ、接続ルートが設定されているほか、令和4年3月には富士山サイクルロードレース「富士クリテリウムチャンピオンシップ」が開催され、市内には地域密着型のプロサイクリングチーム「レバンテフジ静岡」を有する等、サイクルスポーツが活発な地域となっている。



図 1-1 実験地域位置図



図 1-2 サイクルロードレース

### 1.1.2. 実験地域で発生している事象

#### 【事象①:観光消費額が少ない】

富士市訪問客の1人あたり平均旅行消費額は、日帰り2,165円、宿泊7,600円(平成30年度)であり、静岡県 の平均値(日帰り3,395円、宿泊22,566円:平成29年度)や、隣接する富士宮市の平均値(日帰り3,730円、宿泊8,451円:平成30年度)よりも低い。

#### 【事象②:周遊の手段として自動車に依存】

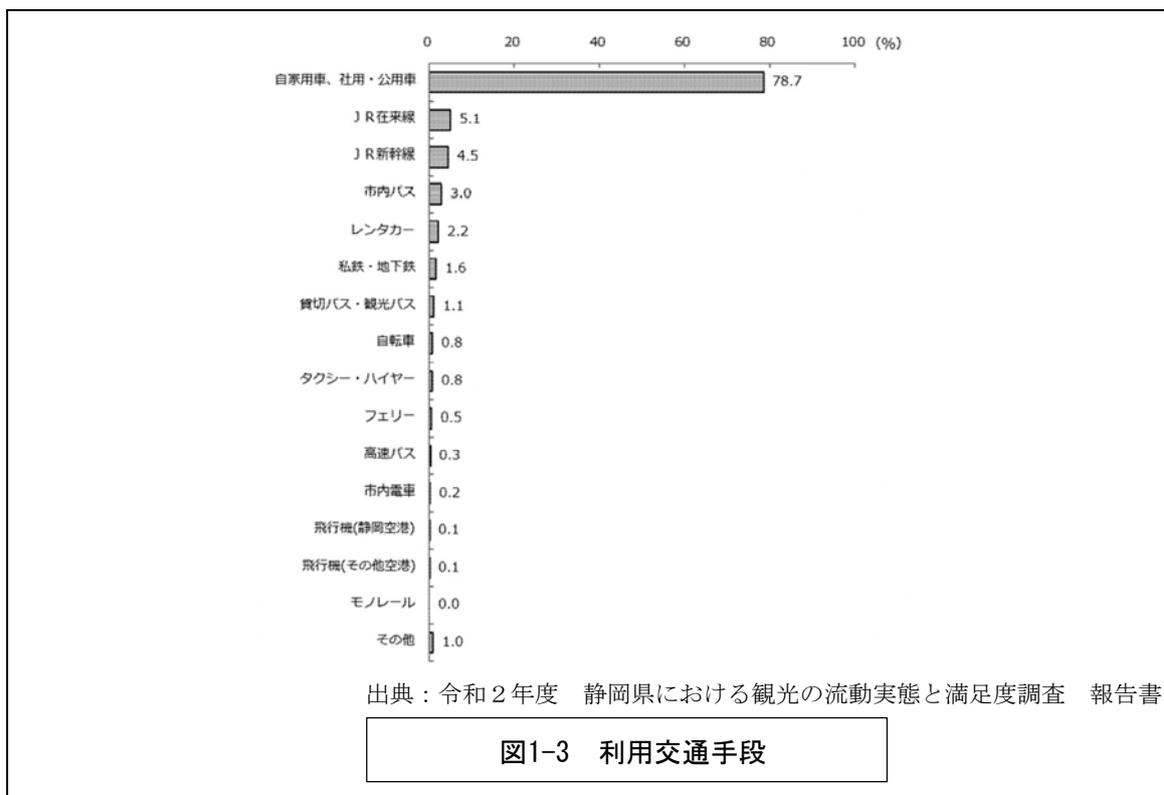
静岡県内の観光客の交通手段の約8割は自動車利用(令和2年度 静岡県における観光の流動実態と満足度調査 報告書)であり、周遊の手段として自動車に依存している。

#### 【事象③:周遊の手段としての自転車利用はまだ少ない】

富士山南麓はフジイチ等を目的としたサイクリング等のポテンシャルが高いエリアであるものの、自転車利用環境整備は発展途上であり、周遊の手段としての自転車利用は少ない。

#### 【事象④:サイクルツーリズムで地域が十分に潤っていない】

自転車の利用を促進する拠点施設として、令和3年に「富士市サイクルステーション」を設置しているものの、サイクルツーリズムの展開は発展途上であり、サイクルツーリズムで地域が十分に潤っていない状況である。



### 1.1.3. 事象を引き起こしている要因

#### 【事象①の要因(観光消費額が少ない)】

富士市における観光の形態として、訪問する旅行者が宿泊する割合が周辺観光地に比べて低く、立ち寄り地点に留まっているものと見られる。それにより、周遊観光が少なく通過型の観光が多くなり、観光消費額が少ない状況にあると考えられる。

#### 【事象②の要因(周遊の手段として自動車に依存)】

富士山南麓地域の主要な観光スポットは点在しており、また、山麓地域故の坂道が多いことも特徴であるため、徒歩による周遊が難しい地域である。加えて、周遊のための二次交通が不足していることから、自動車での観光に依存せざるを得ない状況にある。

#### 【事象③の要因(周遊の手段としての自転車利用はまだまだ少ない)】

富士市内では、「富士市サイクルステーション」をはじめ、市内数か所でレンタサイクルを提供しているものの、坂道が多い中で誰もが手軽に自転車を利用できる環境や、安全・安心で快適な通行空間等の受入環境が不足。また、フジイチや太平洋岸自転車道と富士市を相互に案内誘導するサイン等の仕組みも不十分であり、周遊の手段としての自転車利用はまだまだ少ない状況にある。

#### 【事象④の要因(サイクルツーリズムで地域が十分に潤っていない)】

自転車の利用を促進する拠点施設として、「富士市サイクルステーション」が設置されているものの、モデルルートの設定やガイドツアー等、サイクルツーリズムのためのソフト施策が十分に展開出来ておらず、地域に自転車観光客の観光消費を促す仕組みや評価方法、その推進に向けた体制の構築が必要である。

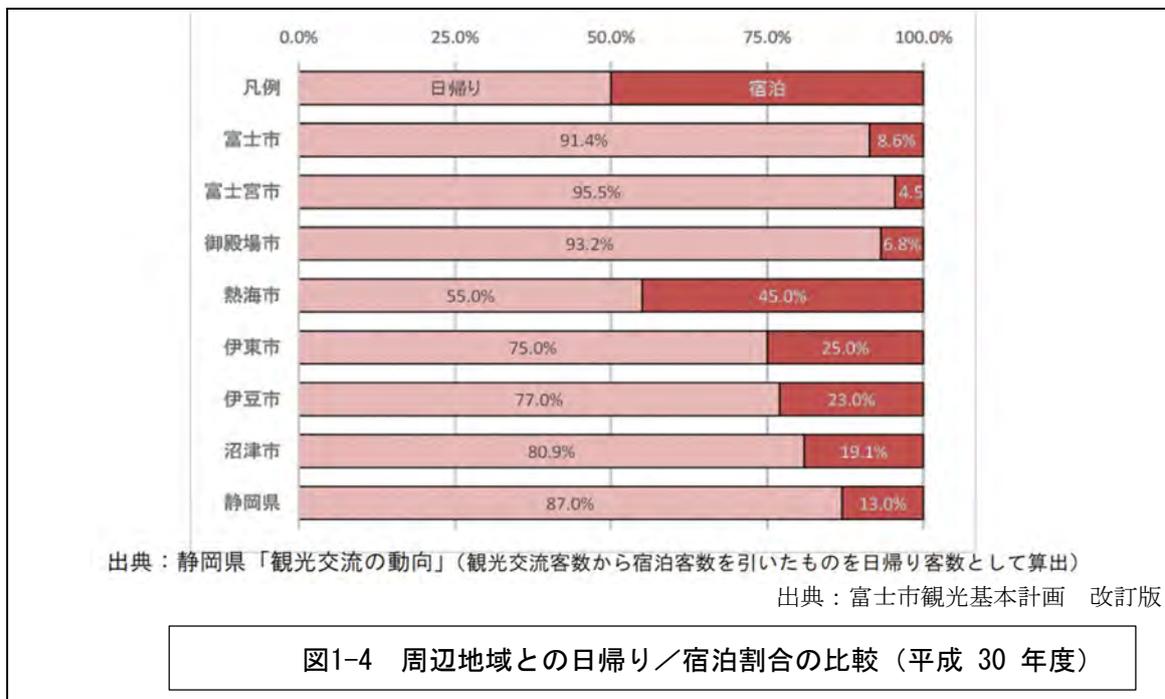




図 1-5 自動車と並行して走るサイクリスト

## 1.2. 実験の目的

### 1.2.1. 実験地域が目標とする状態

富士市の新たな二次交通として自転車利用環境を確立するとともに、富士市を拠点とし、フジイチと太平洋岸自転車道が有機的に接続した広域サイクリング環境を実現する。

また、上記の環境形成とともに、地域主導によるサイクルツーリズム（商品化）での地域活性化を実現する。

### 1.2.2. 実験地域が解決すべき事象

地域主導によるサイクルツーリズム（商品化）での地域活性化により、以下の事象について、解決を図る。

事象①：少ない観光消費額

事象②：自動車に依存している観光周遊の手段

事象③：まだまだ少ない周遊の手段としての自転車利用

事象④：発展途上であり、地域が十分に潤っていないサイクルツーリズム

### 1.2.3. 事象を解消するための対応策

#### 【対応策①多様なニーズに対応した自転車貸出・充電拠点の整備】(事象②、③への対応)

初心者から上級者、個人から団体（ファミリー等）まで、坂道でも誰もが楽しめるよう、マイカーや鉄道等からの乗換拠点、鉄道と連携した移動（サイクルトレイン）として電動アシスト自転車やE-BIKEの貸出拠点の整備を行う。また、観光振興や自転車の電池残量を気にすることなく安心してサイクリングを楽しめるよう、「まちの駅」等と連携し、バッテリーの充電・交換拠点の実現性を検討し、バッテリーステーション（St）のネットワークの構築や地域の鉄道と連携したサイクルトレインなどについて検討する。

#### 【対応策②安全・安心・快適なサイクリング環境の創出】(事象③への対応)

案内誘導サインや注意喚起サインを物理的かつIT技術を活用して設置し、分かりやすく安全・安心に自転車が使ええる環境を整備する。

対応策①で示したバッテリーStとあわせ、サイクリング途中で、休憩や自転車のメンテナンスに利用可能な施設である「バイシクルピット」を整備する。

**【対応策③自転車を活用した観光アクティビティの発信】(事象①、④への対応)**

市内の主要な出発拠点である「新富士駅」、「富士駅」、道の駅「富士」から市内を周遊可能なサイクリングのモデルルートや撮影スポットを設定し、それらを活用したサイクルツアーやイベントを実施する。また、地域活性化への効果の評価を実施する。

モデルコースを含めた市内のサイクリングマップを作成し、モデルコースの周知を図ると共に、IT技術などを活用し、地域の魅力的なスポットの紹介、自転車観光の促進を図る。

**2. 実験実施体制**

**2.1. 協議会の構成、役割分担**

以下に(仮称)富士山麓地域におけるサイクルツーリズム実行委員会の構成、役割について整理する。

表 2-1 協議会の構成、役割分担

構成団体・企業	役割
富士市（産業交流部交流観光課）	全体調整、契約事務、管理
ジヤトコ株式会社（地元企業代表）	調査内容、方法事前広報計画の検討、社会実験の方法、事前広報計画の検討
一般社団法人富士山観光交流ビューロー	観光事業者に対する協力依頼、調査内容、方法事前広報計画の検討、調整
富士川まちづくり株式会社（道の駅 富士川楽座）	道の駅における調査、社会実験の実施、旅行商品の取扱
岳南電車株式会社	電車を活用した調査、社会実験の実施、旅行商品の取扱
BCクリエイト合同会社(レバンテフジ静岡、地元自転車団体)	サイクルツーリズムにおけるアドバイス、ライドイベントの検討、運営
スルガ銀行株式会社	ライドイベントの検討、運営 社会実験時におけるSNS等を活用した広報
中部地方整備局静岡国道事務所	オブザーバー

**2.2. 合意形成状況**

- ・静岡国道事務所：実証内容について説明済み、今後協議会等を通して適宜調整を実施。
- ・富士市（道路管理者）：案内サインの設置について、具体的な設置方法等の調整、道路占用申請は8月中旬に完了。
- ・静岡県（道路管理者）：案内サインの設置について、具体的な設置方法等の調整、道路占用申請は8月中旬に完了。
- ・静岡県警察：案内サインの設置について、具体的な設置方法等の調整、道路使用申請は8月中旬に完了。
- ・富士山観光交流ビューロー：連携して取り組みを実施中。
- ・富士川まちづくり(株)（道の駅富士川楽座）：連携して取り組みを実施中。
- ・レバンテフジ静岡：連携して取り組みを実施中。

- ・岳南電車株式会社：連携して取り組みを実施中。
- ・ジヤトコ株式会社：連携して取り組みを実施中。
- ・スルガ銀行株式会社：連携して取り組みを実施中。
- ・レンタサイクル、バッテリーSt、バイクピット設置の各施設との調整は、7月下旬に完了。

### 2.3. 事務局、問合せ先

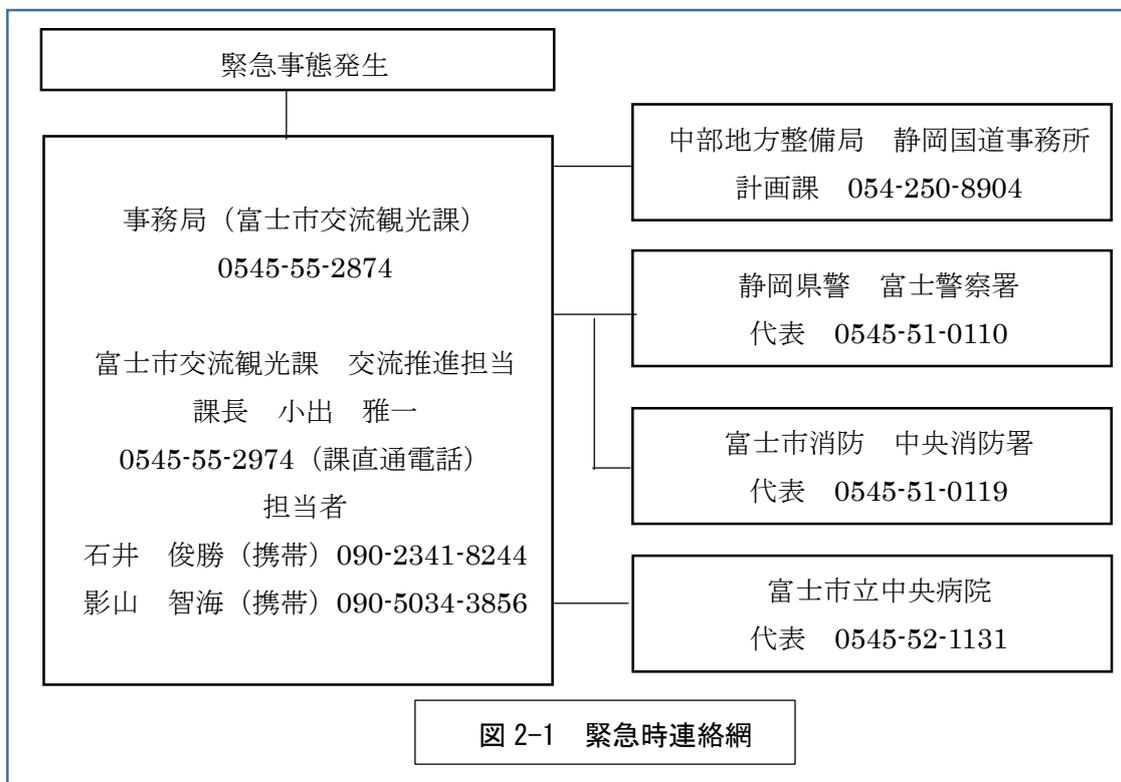
社会実験事務局は富士市役所産業交流部交流観光課交流推進担当で担い、問合せ先も同様とする。実験制度については、国土交通省中部地方整備局静岡国道事務所計画が受け付けることとした。

表 2-2 事務局、問合せ先

問合せ先	所属	役職名	氏名	電話番号
実験内容	(仮称)富士山南麓地域におけるサイクルツーリズム実行委員会	事務局	石井 俊勝 影山 智海	0545-55-2974 (富士市交流観光課交流推進担当)
	富士市観光交流課交流推進担当	課長	小出 雅一	0545-55-2974
実験制度	中部地方整備局静岡国道事務所計画課	課長	高井 知啓	054-250-8904

## 2.4. 緊急時連絡網

以下に、緊急時連絡網を示す。



### 3. 実験計画

#### 3.1. 実験内容

##### 3.1.1. 実験メニュー

表 3-1 実験メニュー (1/2)

実験メニュー	手法	実験内容
(1) アンケート調査によるニーズ把握 (【1年目】令和4年9～11月頃)	【46】 その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当地域で実際にサイクリングを楽しんだ利用者を対象としたアンケート調査や、周辺都道府県からのサイクリスト/非サイクリストを対象としたWEBアンケート調査を実施し、地域におけるサイクルツーリズムに関するニーズや課題を把握する。</li> </ul>
(2) 官民連携によるモデルルート検討 (【1年目】令和4年11月～令和5年1月頃)	【46】 その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当地域におけるサイクルツーリズムに関するニーズを踏まえ、地元サイクリングチーム等との官民連携により、新富士駅等を起終点として、周辺の観光資源等を安全に周遊できるサイクリングのモデルルートや撮影スポットのほか、サイクルトレイン及び駅と連結したレンタ・シェアサイクルを検討する。</li> </ul>
(3) バッテリーステーションの実現性の検討 (【1年目】令和4年11月～令和5年1月頃)	【46】 その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(1)のアンケート調査の結果に基づき、利用者が、レンタサイクルを行う中で、バッテリーステーションが必要性か否かを検討する。</li> </ul>
(4) 電動アシスト自転車・E-BIKEによる周遊観光の実現可能性の検討 (【1年目】令和4年9月～令和5年1月頃)	【46】 その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(2)で検討したモデルルートに対して、電動アシスト自転車やE-BIKEによる周遊観光を行った場合に、電池残量が減少し、電池が切れてしまうことなく周遊可能か等、周遊観光の実現可能性を検討する。</li> <li>・周遊の経路選択の自由度を高めるとともに、旅行者が電池残量を気にすることなく安心してサイクリングを楽しめるよう、自転車の電池を充電・交換できるバッテリーステーションの仕組みや配置を検討する。</li> <li>・外国人観光客等含め、だれもが安全・安心に道に迷うことなくサイクリングを楽しめるよう、案内誘導サインや注意喚起サイン(ピクトグラムや多言語化等)の配置や、IT技術を活用したスマホアプリの活用等を検討する。</li> <li>・自転車による周遊状況を把握するため、GPS搭載レンタサイクルによる走行履歴調査を実施する。</li> </ul>
(5) モデルルート等の実効性確認 (【1年目】令和5年1～3月頃)	【46】 その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元サイクリングチーム等と連携し、電動アシスト自転車やE-BIKEを用いた実走調査を実施し、ルートの満足度や安全性、課題等を確認するとともに、バッテリーの消費状況等の確認を行う。</li> </ul>
(6) レンタサイクル、バッテリーStの実装 (【2年目】令和5年4月～)	【28】 レンタサイクル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1年目に検討した結果に基づきレンタサイクルを実装する。また、バッテリーStを設置し、利用者側・施設管理者双方への効果や運用方法について検証し、他地域での展開につながる知見を整理する。</li> </ul>

表 3-2 実験メニュー (2/2)

実験メニュー	手法	実験内容
(7) 案内誘導・注意喚起サインやバイシクルピットの設置 (【2年目】令和5年4月～)	【40】 車道の路面標示等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1年目に検討した結果に基づき、案内誘導サインや注意喚起サインの設置や、まちの駅等と連携したバイシクルピットを設置する。</li> <li>・また、本地域で設定するモデルルートと、フジイチやNCR指定の太平洋岸自転車道といった基幹的ルートとを接続し、相互送客を図るための案内誘導サインのデザインや効果等を検証し、他地域での展開につながる知見を整理する。</li> </ul>
(8) 駅間のシェアサイクル及び、サイクリートレーンと駅を起点としたレンタサイクルの実装 (【2年目】令和5年4月～)	【28】 レンタサイクル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1年目に検討した結果に基づき、移動が不便である新富士駅から富士駅間にシェアサイクルを実装する。</li> <li>・また、地域観光の促進に資するため、地域に密着する岳南鉄道へのレンタサイクルの乗り入れと駅を起点としたレンタサイクルを実装する。</li> <li>・これにより、地域における当該取組みの可能性を検証する。</li> </ul>
(9) レンタサイクルの実装や官民連携によるサイクルツアー等によるサイクルツーリズムの効果検証	【25】 イベント実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サイクルツーリズムによる地域活性化への効果を検証する。</li> <li>・社会実験中に、モデルルートの利用者数を計測するとともに、観光消費額を調査する。</li> <li>・利用数、観光消費額等の測定結果に基づき、静岡県産業連関分析表を用いて、地域経済効果を算出する。</li> </ul>

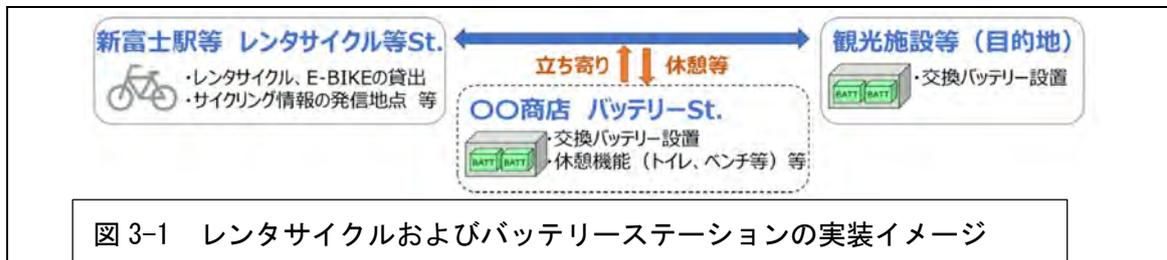




図 3-4 サイクルツーリズムイメージ



図 3-5 モデルルートの設定イメージ

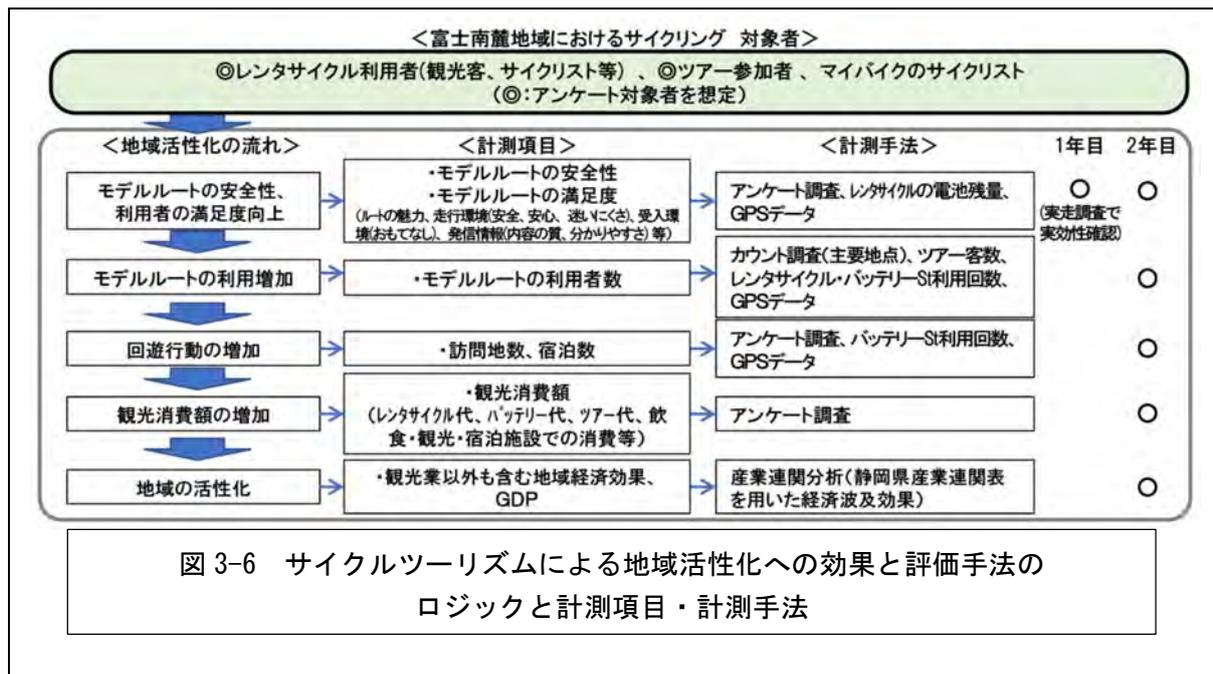
### 3.1.2. 検証項目、検証方法、評価基準

実際に実験を実施する2年度目の実験メニュー（5）～（9）について、以下の通り検証等を実施する。

表 3-3 検証項目、検証方法、目標値

実験メニュー	手法	検証項目	検証方法	評価基準	
(6) レンタサイクル、バッテリーStの実装	【46】 その他	モデルルート の有効性の 検証	安全性	モデルルート利用 者へのアンケート 調査	70%以上得られれば おおむね達成と考える。
			満足度	アンケート調査 (レンタサイクル の電池残量、GPS デ ータも活用)	70%以上得られれば おおむね達成と考える。
	【28】 レンタサ イクル	バッテリー Stの有効 性の検証	(利用者視点) 電池切れへの 不安感	バッテリーSt利用 者へのアンケート 調査	不安感のある人が 30%以下になればお おむね達成と考える。

			(利用者視点) 電池交換の所要時間への満足度		70%以上得られれば おおむね達成と考える。
			(施設管理者視点) バッテリーStの継続性		70%以上から継続して 実施可能な意向が得られれば おおむね達成と考える。
		レンタサイクルの妥当性の検証	車種、料金、貸出・返却場所の妥当性	レンタサイクル利用者へのアンケート調査	70%以上得られれば おおむね達成と考える。
(7) 案内誘導・注意喚起サインやバイシクルピットの設置	【40】 車道の路面標示等	案内誘導・注意喚起サインの妥当性の検証	案内誘導サインの視認性、表示内容の妥当性	モデルルート利用者へのアンケート調査	70%以上得られれば おおむね達成と考える。
			注意喚起サインの視認性、表示内容の妥当性		70%以上得られれば おおむね達成と考える。
(8) 駅間のシェアサイクル及び、サイクリートレインと駅を起点としたレンタサイクルの実装	【28】 レンタサイクル	新富士駅～富士駅間のシェアサイクルの可能性の検証	シェアサイクルの利用者数	カウント調査	目標値は設定しない (事業実施の可能性検討に使用する)
			満足度	利用者へのアンケート調査	70%以上得られれば おおむね達成と考える。
		岳南鉄道のサイクリートレインとレンタサイクルの可能性の検証	サイクリートレインとレンタサイクルの利用者数	カウント調査	目標値は設定しない (事業実施の可能性検討に使用する)
			満足度	利用者へのアンケート調査	70%以上得られれば おおむね達成と考える。
(9) レンタサイクルの実装や官民連携によるサイクルツアー等によるサイクルツーリズムの効果検証	【25】 イベント実施	サイクルツーリズムによる地域活性化への効果の検証	モデルルートの利用者数	カウント調査 (ツアー客数、レンタサイクル・バッテリーSt利用回数、GPSデータも活用)	目標値は設定しない (利用者数の算定方法の構築を目標とする)。
			観光消費額	実証地域での自転車観光客へのアンケート調査 (訪問地数や宿泊数は、バッテリーSt利用回数やGPSデータも活用)	富士市平均値の日帰り2,165円、宿泊7,600円を上回れば達成したものと考ええる。
			地域経済効果・GDP	静岡県産業連関分析表を用いて算出	目標値は設定しない (地域の活性化のための評価手法の構築を目標とする)。



3.2. 実験スケジュール

 計画  
 実施

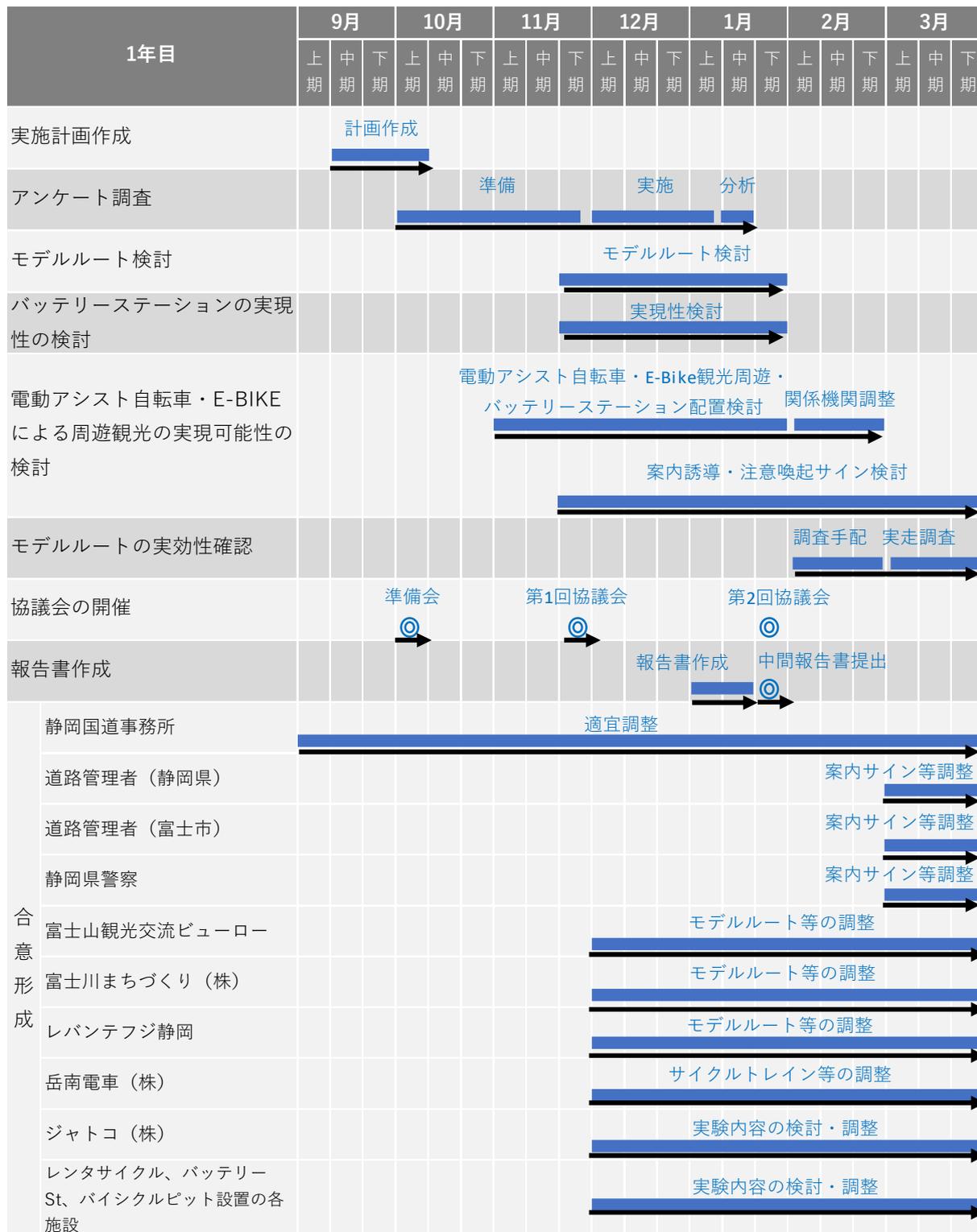


図 3-7 実験スケジュール（1年目）

令和6年2月29日 富士山南麓地域におけるサイクルツーリズム実行委員会作成

■ 計画  
→ 実施

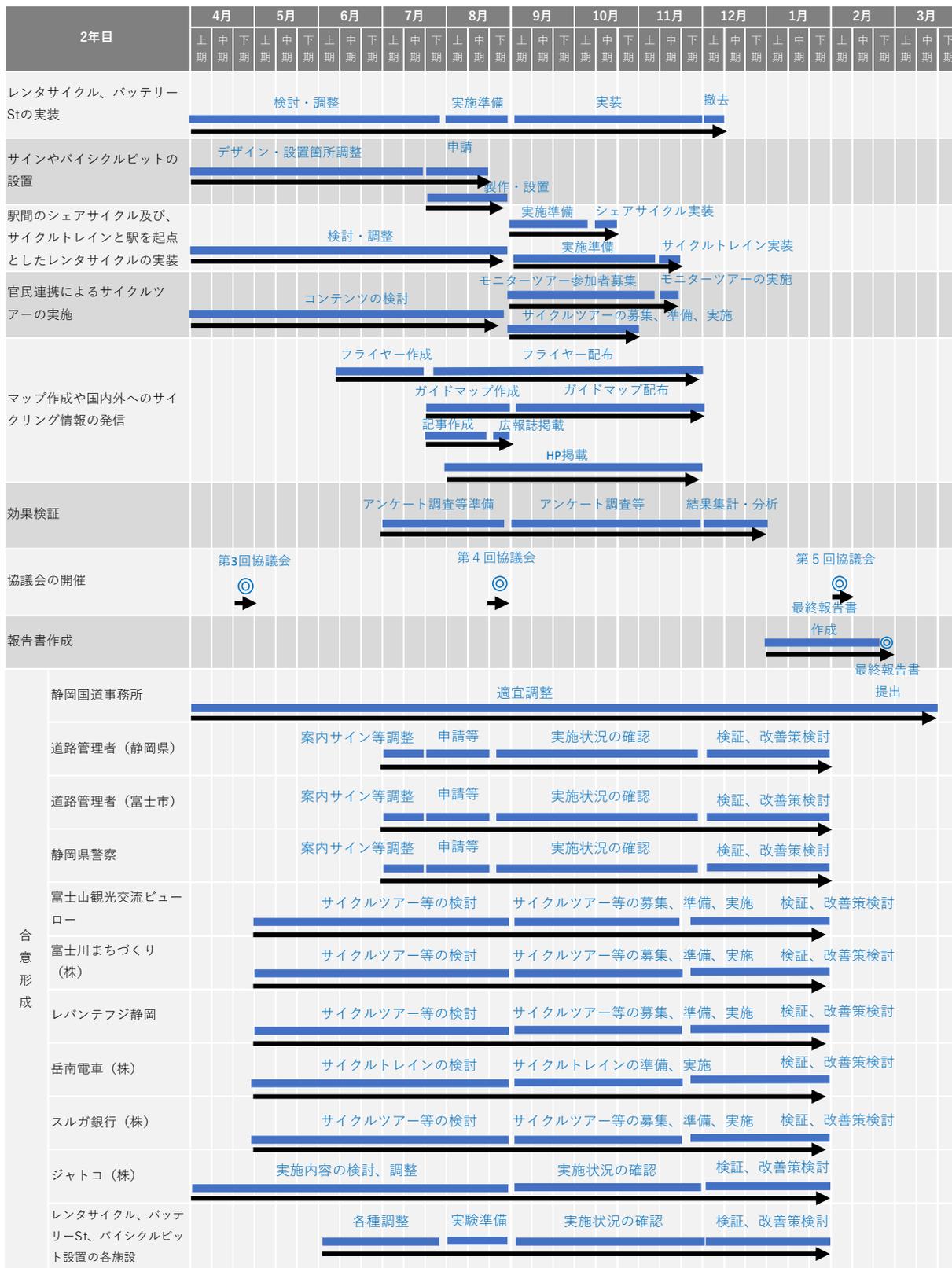


図 3-8 実験スケジュール（2年目）

### 3.3. 広報、周知方法

表 3-4 広報、周知方法

広報媒体	概要	実施期間	対象者	数量
(1) サイクリスト 向け・観光客 向けフライヤ ー	サイクルステーション やサイクルピットの既 指定施設、観光案内所 にサイクリスト向け、 観光客向けの社会実験 実施を周知するフライ ヤーを配布。	実験着手前頃から 実験実施期間中	サイクリス ト・観光客	1,500 部 (実験全体広報 (A4 判 両面) →1,000 部、富 士川楽座レンタサイク ル広報 (A4 判片面) → 500 部)
(2) 駅利用者用フ ライヤー	岳南鉄道駅や新富士駅 等に設置 する駅利用者向けの社 会実験実 施を周知するフライヤ ーを配 布。(サイクリスト・観 光客向け フライヤーとの兼用を 検討)	実験着手前頃から 実験実施期間中	駅利用者	1,000 部 (コネクトサイクル広 報 (A4 判片面) →500 部、サイクルトレイン 広報 (A4 判片面) → 500 部)
(3) 市ホームペー ジでの周知	富士市民や富士市に興 味を持つ た交流人口に対し、社 会実験の 実施をホームページ上 で周知す る。	実験着手前頃から 実験実施期間中	市民 交流人口	6 記事 (事前1 記事、実験中 5 記事)
(4) 実験地域周辺 への看板設置	社会実験を直接行う施 設や対象 エリア周辺に社会実験 実施を周 知する看板を設置す る。	実験着手前頃から 実験実施期間中	市民 施設利用者	案内看板 25 箇所 のぼり旗 20 基 (2 種類×10 基)
(5) サイクリング マップ	観光・商業などの各施 設、公共施設等に配布	令和5年9月～	市民、現地 を訪れた観 光客	1,500 枚 (A3 判両面)
(6) メディアへの 記事掲載	サイクリングマップ、 サイクルツアー情報に 関するメディアへの記 事作成	令和5年9月～	市内のサイ クリスト等	1 記事 (富士市内全戸配布 75,000 世帯) ※ 2023.08.19 発行 B3 判 1 ページ



(2) 駅利用者用フライヤー

自転車なら  
ちよつと不便だった移動が、  
ちよつと楽しくなる。

# コネクトサイクル

JR富士駅 ↔ JR新富士駅

交通手段が少なく、ちよつと不便だった「JR富士駅」と「JR新富士駅」の間を自転車で行く「コネクトサイクル」の実証実験を行います。  
期間中は2時間無料で自転車を貸し出し、通勤や通学で在来線と新幹線を使い換える方は、駅間の移動がとても便利に。また、ちよつとした観光やビジネスにもご利用いただけます。

**コネクトサイクル実施!**

10/16月 17火 18水 19木 20金  
23月 24火 25水 26木 27金

貸出場所 JR富士駅 南口 または JR新富士駅 富士山口 (遠郊はどちらでもOK!)

貸出時間 9:00～17:00 料 金 無料 貸出時間 最長2時間まで

※ヘルメットはご自身の持ち合わせ。※アクトパス記入を依頼いたします。※雨天時はご利用できません。

富士山南麓地域におけるサイクルツーリズム実行委員会  
JTB株式会社、一般社団法人富士山観光開発センター、富士山南麓地域観光局、山梨県観光局、  
観光バス事業者(サンラインバス)、スルガ銀行株式会社、富士市役所

図 3-11 コネクトサイクル広報 (A4 判片面)

自転車で ゆったり  
紅葉に染まる 渓谷へ。

# サイクルトレイン

サイクルトレイン 岳南電車で行こう! 秋の須津川渓谷。

3日間  
11/12日 18土 19日

出発時間 始発9:24(ジャヤコ前駅) / 最終15:48(岳南江尾駅)

所要時間 1時間10分

乗車券のみ(自転車の乗車分は不要)

※ジャヤコ前駅から岳南江尾駅間は、岳南電車専用線を利用します。この区間は、乗車券を別途お求めください。  
※ジャヤコ前駅は、富士山南麓地域観光局が運営する駅です。この区間は、乗車券を別途お求めください。

レンタサイクル 11/11土 12日 18土 19日

貸出時間 9:00～16:00 岳南電車 須津駅前 無料貸出

富士山南麓地域におけるサイクルツーリズム実行委員会  
JTB株式会社、一般社団法人富士山観光開発センター、富士山南麓地域観光局、山梨県観光局、  
観光バス事業者(サンラインバス)、スルガ銀行株式会社、富士市役所

図 3-12 サイクルトレイン広報 (A4 判片面)

(3) 市ホームページでの周知

**FUJI RIDE & CHALLENGE! 富士市で新しい走りが始まる（社会実験）**

富士市での「官民連携による富士山南麓地域におけるサイクルツーリズム環境創出社会実験」の実験について令和4年度に国土交通省に採択されました。

● 国土交通省ホームページ「社会実験の推進」

社会実験は、新たな施策を本格的に導入する前に、場所や期間を限定して地域の方々とともに試行する取り組みです。社会実験の実施により、新たな施策の課題や効果などを、本格導入の前に把握することができます。

富士市では、「自転車に乗ることが楽しくて笑顔になるまちふじ」の実現を目指し、令和4年度の実験を機に社会実験の準備を進めてきました。本社会実験では、「レンタサイクル」「コネクトサイクル」「サイクルトレイン」「サイクルツアー」の4事業を、令和5年9月から順次スタートします。この機会に、自転車の使い方を広げ、富士市を走ってみたい方ができるように。



図 3-13 富士市 HP による広報（記事 1：事前（左）、2：実験中（右））

**実験 2：コネクトサイクル**

JR新富士駅からJR富士駅の間に自転車で行く移動！

● 駅間をつなぐ！コネクトサイクル

東海道新幹線のJR新富士駅と東海道本線のJR富士駅間に設置された臨時のレンタサイクルスポットを利用し、自転車に乗ってラクラク移動することができます。ちょっと不便だった距離が、ちょっと楽しい時間になります。※天候により実験を中止する場合があります。

概要	
実施期間	令和5年10月16日（月曜日）から20日（金曜日） 23日（月曜日）から27日（金曜日）
貸出時間	午前9時から午後5時まで
利用時間	2時間以内（午後5時までに返却してください）
臨時貸出所	JR新富士駅 富士山口 JR富士駅 南口 ※両貸出所での乗り捨て可能
貸出台数	7台
費用	無料
その他	貸出状況によっては、全て貸出となってしまう場合がございます。 貸出時、身分証明書を確認ください。 利用後はアンケートにご協力ください。 自転車歩行者混在以外の道では、車道を歩行者専用で走行しましょう。 乗車時は、ヘルメットの着用にご協力ください。 交通ルールを守り、安全に走行しましょう。
緊急連絡先	富士山南麓地域におけるサイクルツーリズム実行委員会事務局 （富士市交通観光課 0545-55-2974）  富士市サイクルステーション 0545-50-9770

**実験 1：レンタサイクル**

官民連携による富士山南麓地域におけるサイクルツーリズム環境創出社会実験の一事業として、富士川楽座でレンタサイクルを運営します！

● 社会実験の概要はこちら



社会実験専用自転車（富士川楽座でレンタル可能）

● 富士市のレンタサイクル

市内3箇所で電動アシスト付きの自転車が借りられます。このレンタサイクルを使用して、田子の浦港や富士山などの名所めぐりやご当地グルメめぐりを楽しみましょう。いつもと違う、自転車ならではの風景もお楽しみください。

● 富士川楽座

富士川楽座1Fの事務所にて受付を行います。

● 富士川楽座ウェブサイト

● 富士市サイクルステーション「ふじクル」

富士市サイクルステーション「ふじクル」にて受付を行います。

● 富士市サイクルステーション「ふじクル」ウェブサイト

● JR新富士駅観光案内所

JR新富士駅観光案内所にて受付を行います。

● 富士山観光航空ビューローウェブサイト

● 期間限定！岳南電車須津駅前

令和5年11月12日（日曜日）、18日（土曜日）、19日（日曜日）限定で岳南電車須津駅前にレンタサイクルを行います。

**実験 3：サイクルトレイン**

岳南電車を2両編成にして、うち1両を自転車ユーザー専用車両に！

● 自転車で岳南電車に乗ろう！

市民の足であり、鉄道ファンに人気の岳南電車が、自転車といっしょに乗り込みOKになります。2両編成で走り、1両を自転車ユーザー専用とします。無理なく目的地に着くことができ、富士市の魅力を知ることができます。

開催日	令和5年11月12日（日曜日）、18日（土曜日）、19日（日曜日）
対象区間	シヤトコ前駅～岳南江原駅
始発	シヤトコ前駅発 午前9時24分 → 午前9時40分 岳南江原駅発
最終	岳南江原駅発 午後3時48分 → 午後4時6分 シヤトコ前駅発
運賃	通常の列車乗車分 （シヤトコ前駅～岳南江原駅 310円）

岳南電車時刻表 2025年11月12日～19日

列車種別	シヤトコ前	岳南江原	須津	須津	岳南江原	シヤトコ前
11月12日	9:24	9:40	9:55	10:10	10:25	10:40
11月18日	9:24	9:40	9:55	10:10	10:25	10:40
11月19日	9:24	9:40	9:55	10:10	10:25	10:40

図 3-14 富士市 HP による広報（記事 3：実験中（左）、4：実験中（右））

## 実験4：サイクルツアー

プロやガイドと一緒に富士市のおすすめスポットを自転車で回るツアー！

### サイクルツアー

富士市内を舞台にしたサイクルツアーを実施します。初級者用の平坦なコースから、富士山に登る上級者向けのヒルクライムコースまで多彩に用意。サイクルトレインを使ったモニターツアーも実施。

● [サイクルトレインの詳細はこちら【別ウインドウ】](#)

### サイクルツアー一覧

- [【中止】富士川楽座発着「カフェ&野田山絶景サイクリングツアー」](#)
- [11月8日【募集終了】レバンテフジ静岡の選手と登る！！富士山トレッキング](#)
- [11月18日【募集中】ローカル車&E-BIKEでめぐる！富士山の麓、魅力堪能ツアー](#)

図3-15 富士市 HP による広報（記事5：実験中）

## バッテリーステーション

社会実験で貸出するレンタサイクル用のバッテリー交換スポット「バッテリーステーション」を紹介します。

### バッテリーステーション

#### 目的

電動アシスト付き自転車は、モーターのアシストにより軽快に走ることができる自転車です。しかし、バッテリーが切れるとアシストも切れてしまい、快適な走行ができなくなってしまいます。バッテリーステーションは、利用者の快適な長距離走行をサポートするため、今回の社会実験で使用する自転車用のバッテリーの交換を行うことができる施設です。

#### 提供するサービス内容

1. 社会実験で使用する電動アシスト付きレンタサイクルのバッテリーの交換
2. トイレ、休憩場所の貸出し
3. 空気入れ等の修理工具の貸出し
4. 観光案内

#### エスプラットフジスパーク



#### 道の駅 富士川楽座



図3-16 富士市 HP による広報（記事6：実験中）

(4) 実験地域周辺への看板設置

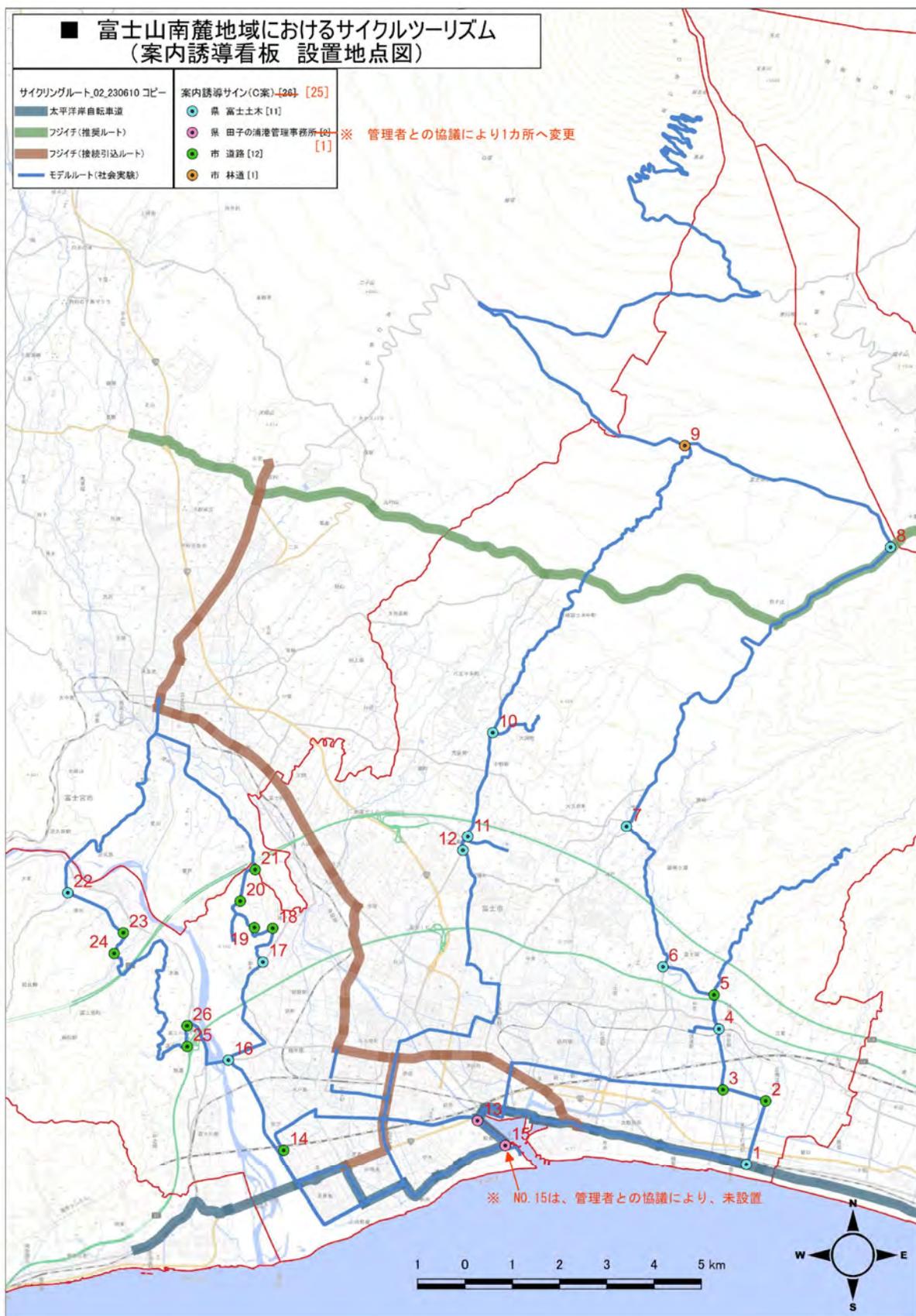


図 3-17 案内誘導看板の設置位置図



図 3-18 案内誘導看板のデザイン (1/4)



図 3-19 案内誘導看板のデザイン (2/4)



図 3-20 案内誘導看板のデザイン (3/4)



図 3-21 案内誘導看板のデザイン (4/4)

FUJI RIDE&CHALLENGE | 富士川楽座用のぼり(W600×H1800mm ※1/10サイズで制作)



図 3-22 のぼり旗のデザイン

(5) サイクリングマップ

### 富士市の新・自転車活用チャレンジ! RIDE & CHALLENGE! 4 YOU

#### 1 レンタサイクル

市内3箇所で電動アシスト付きの自転車が借りられます。このレンタサイクルを使用して、田子の湯港や富士山などの名所めぐりやご当地グルメめぐりをしましょう。いつもと違う、自転車ならではの風景もお楽しみください。



#### 2 コネクトサイクル(駅間)

新幹線のJR新富士駅と在来線のJR富士駅に臨時のレンタサイクルスポットを設置。両駅間を自転車に乗ってラクラク移動することができます。ちょっと不便だった距離が、ちょっと楽しい時間になります。



#### 3 サイクルトレイン

市民の足であり、旅のマニアに人気の各駅停車が、自転車といっしょに乗り込みOKに、2両編成で走り、1両を自転車専用車として、無理なく目的地に近づけることができます。富士市の魅力を伝えることができます。(臨時レンタサイクルスポット: 田代電車駅)



#### 4 サイクルツアー

富士市おすすめのサイクリングルートを紹介し、ツアーを実施します。初級者用の平坦なコースから、富士山を登る上級者向けのヒルクラムコースまで多彩に用意。レバニゲツツ野原の平に選手とめぐるツアーも開催予定。サイクルトレインを使ったモニターツアーも実施します。





## 富士市で 新しい走りをはじめます。

2023年9月、富士市で自転車を活用した新しい取り組みにチャレンジ!

手軽な移動手段である自転車が、観光や環境、健康面からも注目されています。そこで、富士市では自転車を活用した新しい賑わいの創出を計画。この秋から、地域に根ざしたサイクルツーリズムに関連するさまざまな社会実験を行います。この機会に、自転車の使い方を発見して、富士市を走ってみたいはいかがでしょうか。

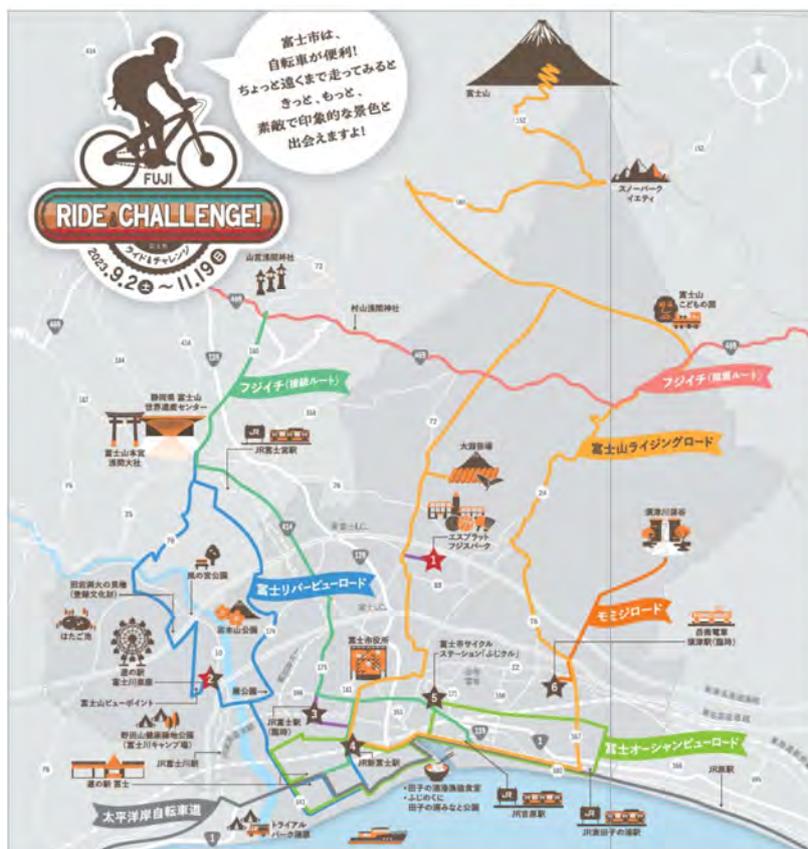
富士市  
最高でレンタル  
サイクルも複数  
サイクルポイントも  
複数あります。

コネクトサイクル  
JR新富士駅  
→JR富士駅間  
自転車専用  
ラクラク移動!

サイクルトレイン  
各駅停車を  
2両編成にして、  
今1両を  
自転車専用車として  
専用車両に!

サイクルツアー  
プロがガイド  
一緒に富士山の  
魅力を学ぶのも  
自転車ならではの  
ツアー!

図 3-23 サイクリングマップ (表面) (A3 判両面)



富士市は、自転車が便利! ちよっと遠くまで走ってみるときっど、もっど、素敵で印象的な景色と出会えますよ!

**RIDE CHALLENGE!**  
2023.9.2sat ~ 11.19sun

#### 各コースの走行距離・標高・所要時間は以下からチェック!

- 富士山ライジングロード
- 富士リバービューロード
- 富士オアシャンビューロード
- モモジロード

#### バッテリーステーションは以下からチェック!

- エスプラット フジスパーク
- 道の駅 富士川楽産

#### コース内のランドマークは以下からチェック!

- JR新富士駅(観光案内所)
- JR吉原駅
- JR吉原子の湯駅
- 富士市役所
- エスプラット フジスパーク
- 大沼公園
- 富士山こどもの国
- スノーパーク イエスタ
- 道の駅 富士
- JR富士川駅
- 若本山公園
- 道の駅 富士川楽産
- 野田山健康福祉公園富士川キャンプ場
- 若本公園
- 富士山ビューポイント
- 田代電車駅
- 風のかき公園
- はたご池
- JR(身延線)富士宮駅
- 富士山本宮 浅間大社
- 静岡富士山自然博物館(センター)
- JR富士山こどもの国
- 田子の湯温泉施設
- ふじのくに 田子の湯みなと公園
- 富士市サイクルステーション(ふじきら)
- 富士市サイクルステーション(ふじくら)
- 田代電車駅
- 山宮浅間神社
- 村山浅間神社

図 3-24 サイクリングマップ (裏面) (A3 判両面)

-24-

(6) メディアへの記事掲載



## 富士市で新しい走りをはじめます。

2023年9月、富士市で自転車を活用した新しい取り組みにチャレンジ!

手軽な移動手段である自転車が、娯楽面や環境面、健康面からも注目されています。そこで、富士市では自転車を活用した新しい賑わいの創出を計画。この秋から、地域に根ざしたサイクルツーリズムに関連するさまざまな社会実験を行います。この機会に、自転車の使い方を見直して、富士市を走ってみてはいかがでしょうか。

### チャレンジ① レンタサイクル

市内3箇所で電動アシスト付きの自転車が借りられます。このレンタサイクルを使用して、田子の浦池や富士山などの名所めぐりやご当地グルメめぐりをしましょう。いつもと違う、自転車ならではの風景もお楽しみください。

#### レンタサイクルスポット

富士市サイクルステーション「ふじくる」・道の駅 富士川楽座 JR新富士駅(観光案内所)



### チャレンジ② コネクトサイクル(駅間)

新幹線のJR新富士駅と在来線のJR富士駅間に臨時のレンタルサイクルスポットを設置し、自転車に乗ってラクラク移動することができます。ちょっと不便だった距離が、ちょっと楽しい時間になります。

### チャレンジ③ サイクルトレイン

市民の足であり、鉄道マニアに人気の岳南電車が、自転車といっしょに乗り込みOKに。2両編成で走り、1両を自転車ユーザー専用とします。無理なく目的地に近づくことができ、富士市の魅力を知ることができます。(臨時レンタサイクルスポット:岳南電車須津駅)

### チャレンジ④ サイクルツアー

富士市おすすめのサイクリングルートを紹介し、ツアーを実施します。初級者用の平坦なコースから、富士山を登る上級者向けのヒルクライムコースまで多彩に用意。レバンテフジ静岡のプロ選手とめぐるツアーも開催予定。サイクルトレインを使ったモニターツアーも実施。



Event Schedule	9月	10月	11月
レンタサイクル	特別営業(道の駅 富士川楽座)割引有	9月~11月:通常営業	
コネクトサイクル		16時~20時 23時~27時	
サイクルトレイン			11時~12時 18時~19時
サイクルツアー		随時開催予定	18時 モニターツアー

富士山南麓地域におけるサイクルツーリズム実行委員会

富士市交流観光課 | 富士市永田町1丁目100番地 TEL.0545-55-2974

詳しくはコチラ



ジャスト株式会社、一般社団法人富士山観光交流ビューロー、富士川まちづくり株式会社、岳南電車株式会社、BCクリエイティブ合同会社(レバンテフジ静岡)、スルガ銀行株式会社、富士市役所

図 3-25 フリーペーパーMYDO 記事 (2023.08.19 発行 B3判1ページ)

(7) 広報活動の実施

- ・ 社会実験の実施を、事前に広く市民へ周知するため、事前の広報活動を実施した。

① 富士市長、ジャトコ社長の会談（令和5年7月19日）

- ・ 富士市長と本実行委員会に所属するジャトコの佐藤社長が、自転車のまちづくりに関する会談を行うとともに、社会実験の広報を行った。



写真 3-1（左）、3-2（右） 会談の様子



写真 3-3（左）、3-4（右） 会談の様子



図 3-26 会談の新聞記事

（左：令和5年7月20日 静岡新聞朝刊、右：令和5年7月22日 富士ニュース）

② 富士まつりでの広報（令和5年7月23日）

- ・ 毎年6万人が来場する富士まつりにおいて、社会実験を告知するブースを設置するとともに、ステージにおいて、実行委員会のジャトコ職員が、来場者に向けて、PRを行った。



写真 3-5（左）、3-6（右） 社会実験の事前告知用ブースの様子



写真 3-7（左）、3-8（右） 社会実験の事前告知の様子

③ ラジオでの広報（令和5年10月12日）

- ・ コネクトサイクルの実施前に、実行委員会の構成員であるジャトコ（株）の川上氏が、富士市のコミュニティ FM ラジオエフ（f-times）に出演し、取組みについてPRした。



写真 3-9 社会実験のPR（ラジオパーソナリティとともに記念撮影）

## 4. 実験結果、評価

### 4.1 実験結果

#### (1) レンタサイクル、バッテリーStの実装

#### 1) モデルルート、バッテリーStの配置検討

##### ① 検討の流れ

- ・ 令和4年度に検討したモデルルートの結果と実走調査結果を踏まえ、社会実験で設定するサイクリングのモデルルートを下図の流れで検討する。
- ・ また、モデルルートと合わせてバッテリーStの位置を検討する。

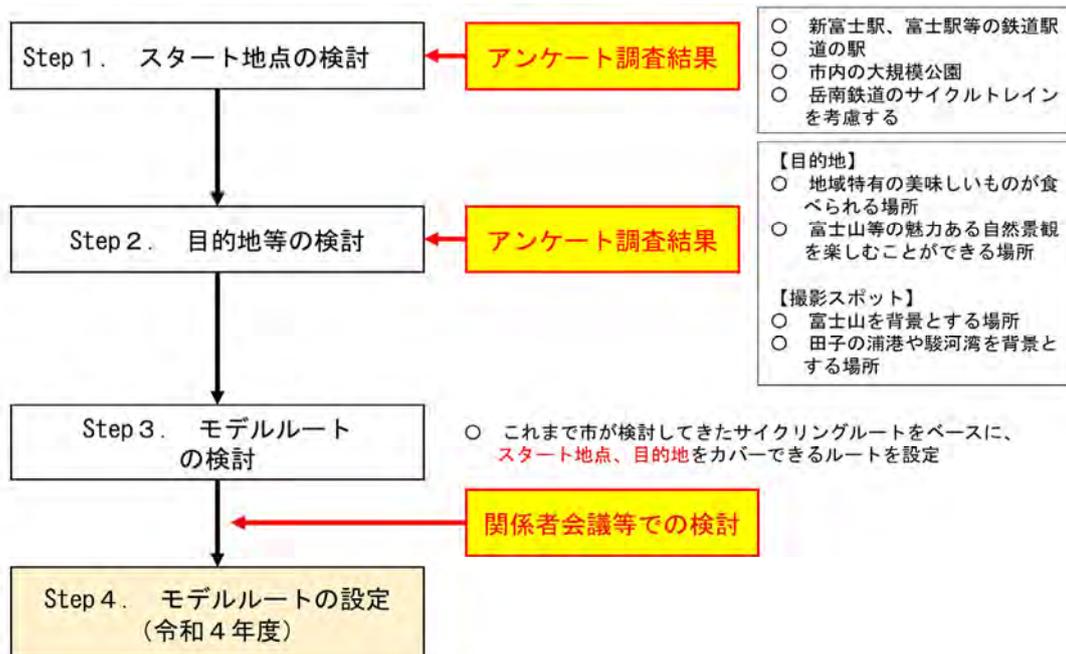


図 4-1 モデルルート検討の流れ（令和4年度まで）

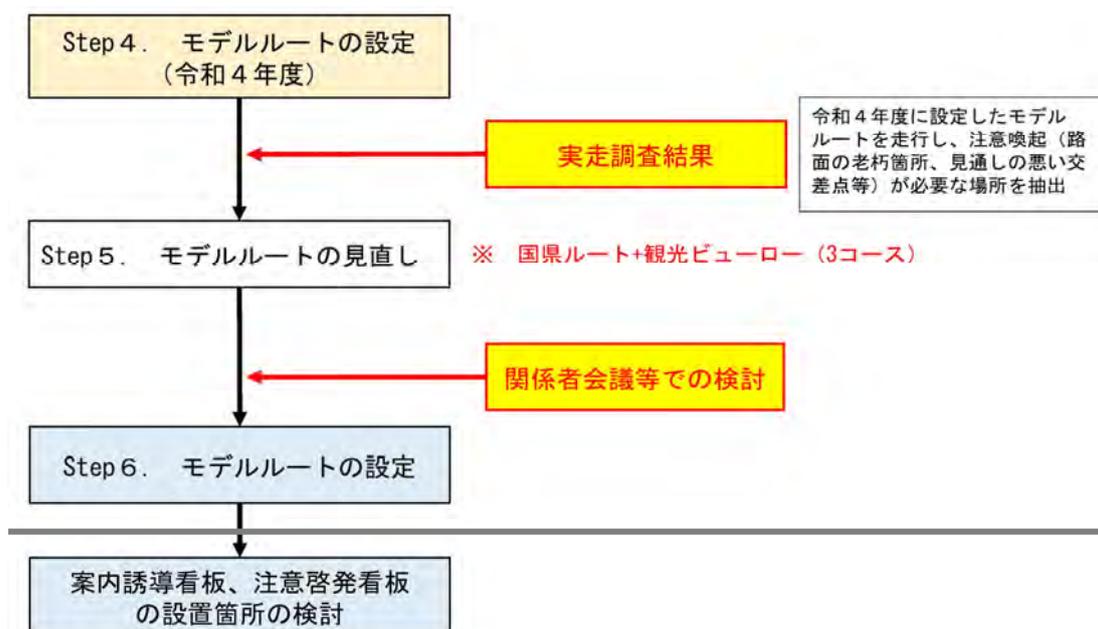


図 4-2 モデルルート検討の流れ（令和5年度）

② モデルルート、バッテリーStの検討

a) Step 4. 令和4年度に検討したモデルルート案

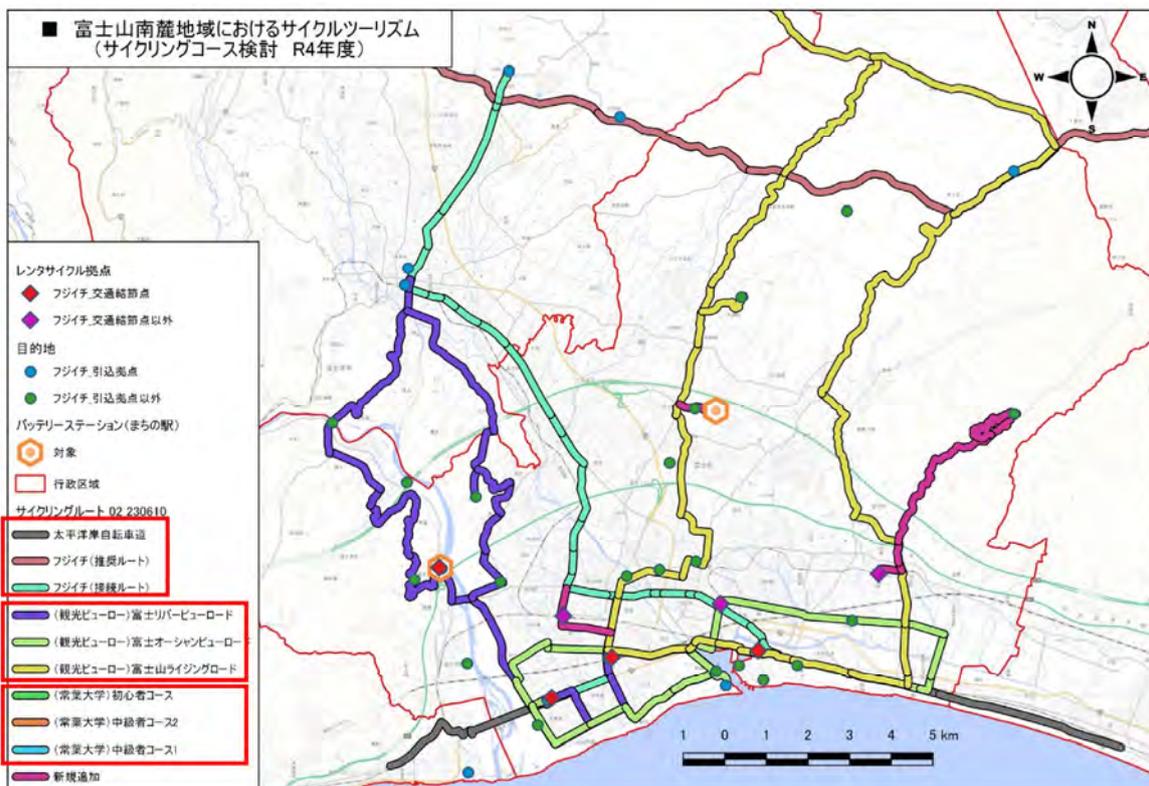


図 4-3 Step 4 モデルルート案

b) Step 4. 令和4年度に検討したモデルルート案の実走調査結果

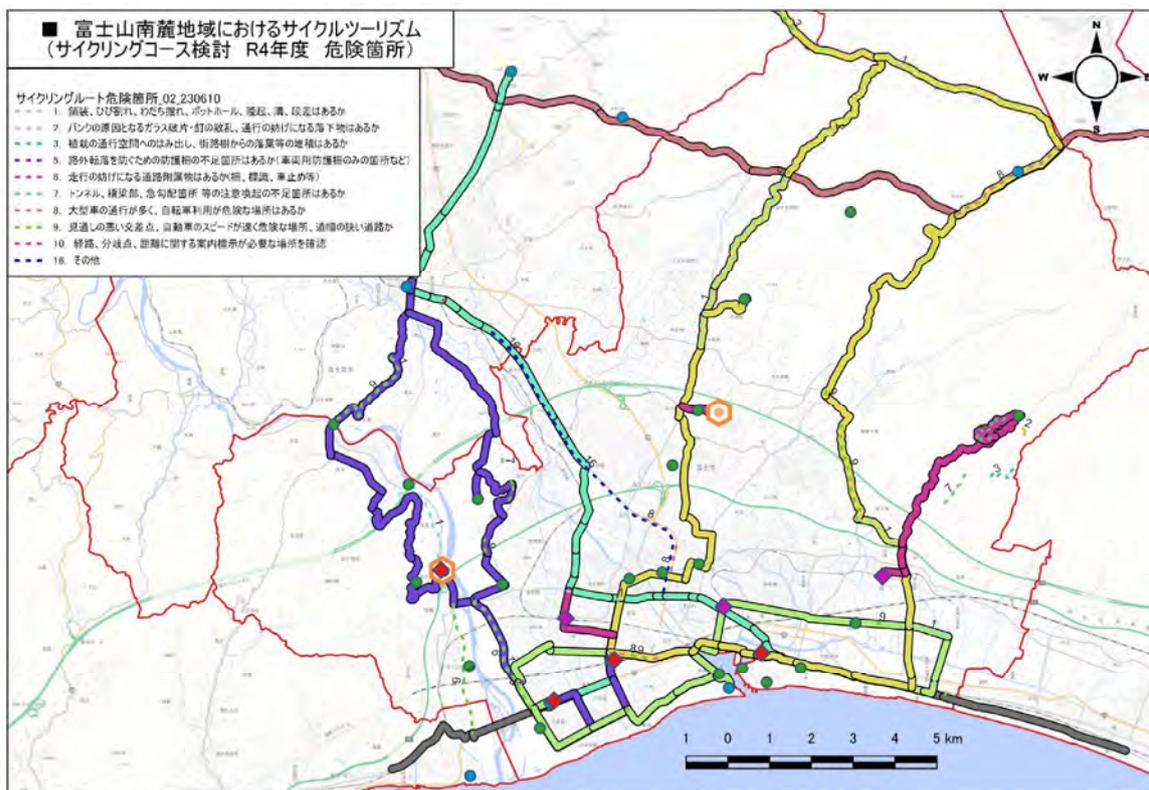
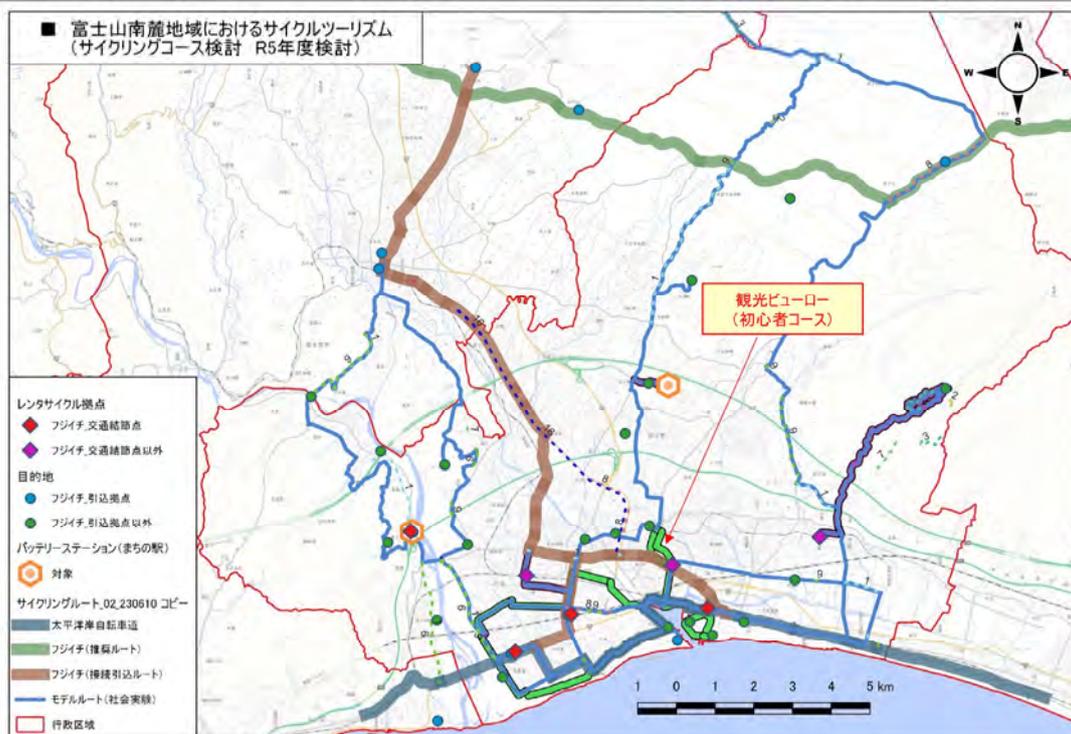


図 4-4 Step 4 モデルルート案の実走調査結果

c) Step5. モデルルートの見直し（コースの除外1）

○ 常葉大学（初心者コース）は、観光ビューローコースと重複箇所が多いため、除外

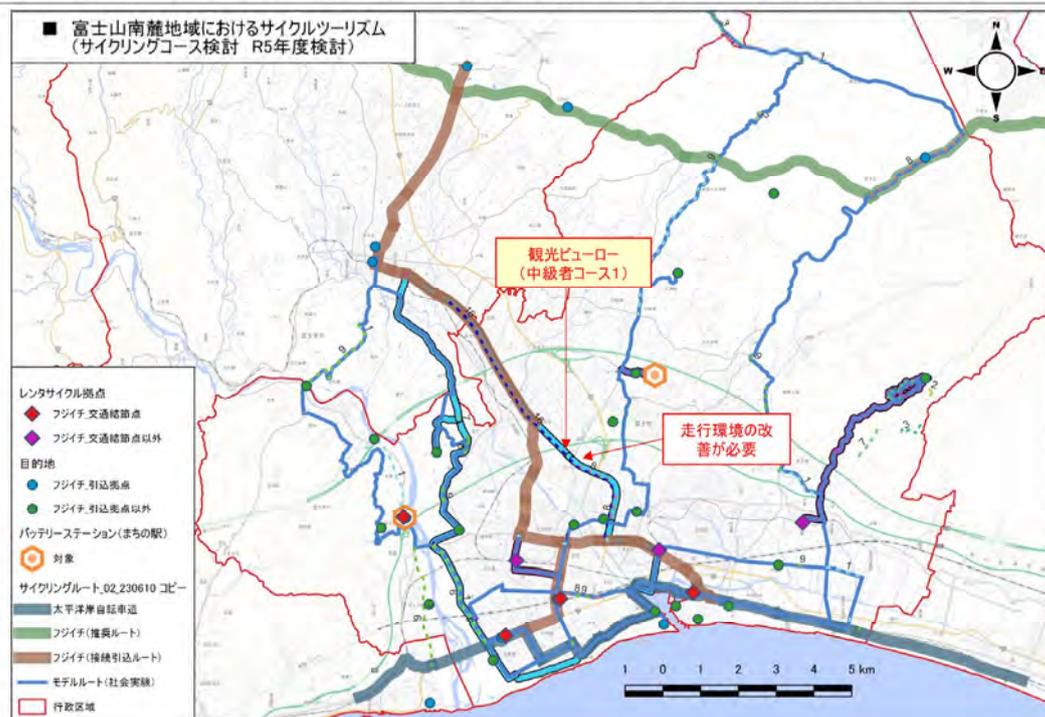


8

図4-5 Step5 モデルルート案の見直し（コースの除外1）

d) Step5. モデルルートの見直し（コースの除外2）

○ 常葉大学（中級者コース1）は、走行環境の改善を必要とする区間が長いため、除外



9

図4-6 Step5 モデルルート案の見直し（コースの除外2）

e) Step5. モデルルートの見直し（コースの除外3）



図4-7 Step5 モデルルート案の見直し（コースの除外3）

f) Step6. モデルルートの設定

- 令和4年度に検討したモデルルートの結果と実走調査結果を踏まえ、3つのコースを除外した。このため、本社会実験では、観光ビューローが設定した3つのコースをモデルルートとして設定する。また、バッテリーStは、モデルルート上に位置する2つの施設と設定した。(道の駅富士川楽座、エスプラット フジスパーク)



図4-8 Step6 モデルルートの設定

## 2) 実施内容の検討

### a) レンタサイクル

- ・ 本市のレンタサイクル拠点の一つである「道の駅富士川楽座」は、2022年からE-Bikeのレンタサイクルを実施している。
- ・ しかし、レンタサイクルの開始以降の約6ヶ月間で利用者が4名と少ない状況にあり、利用者を増加させることが課題となっていた。
- ・ そこで、道の駅富士川楽座において、利用者を増加させるための取組み方策を明らかにするために、社会実験を行うこととした。
- ・ 以下に、富士川楽座とレンタサイクルの実施内容について検討した結果を示す。

#### 1. 実験の目的

- ・ 現在、富士川楽座では、E-BIKEのレンタサイクルを実施しているが、利用者が少ない状況にある。
- ・ このため、本社会実験では、富士川楽座でレンタサイクルを実施していることを広く周知し、利用者の増加を目指す。
- ・ 富士川楽座のレンタサイクルが市内の観光振興に与える影響を検証することも目的とする。

#### 2. 対象者

- ・ 成人の二人づれ
  - ※ 子供用の自転車が無い場合、家族での利用は困難。
- ・ 遠方からの来訪者
  - ※ 高速道路のSAに停車し、楽座でレンタサイクル

#### 3. 実施内容

##### (1) 実験期間の割引

###### 【現在の料金】

- ・ 2,200円/3時間（保険代を含む）、3時間以降は500円/時間

###### 【社会実験での料金（案）】

- ・ case 1 : 1,500円（3時間）（保険料含む）+1ドリンク提供又は観光地の割引券
- ・ case 2 : 1,000円（3時間）（保険料含む）

###### （採用）

- ・ case 3 : 1,200円（日）（保険料含む）とし、富士川楽座公式アプリの登録とクーポン提示で200円割引

(2) HP、SNSによる実験の周知

- ・ 社会実験のHP（市）で広報
- ・ 楽座独自のSNSで広報
- ・ ポスター、上り旗（10本）を配置
  - ポスターは、富士川楽座専用でデザイン、のぼり旗は社会実験全般で利用できるデザイン
  - ポスターには、以下の内容をいれる
    - ※ 割引期間は9/2からとし、期限は記述しない（10/1以降、延長の可能性あり）
    - ※ 本社会実験の自転車が、身長145cmの方から利用できることを記述
    - ※ 市HPと富士川楽座のレンタサイクルページのQRを入れる

(3) サイクルツアーの実施

- ・ 社会実験期間中の9月下旬に、楽座発着のサイクルツアーを実施する。
  - ※ 野田山キャンプ場、富士山の眺望スポットを巡るツアー

(4) アンケート調査

- ・ 9/2（土）から利用者に対してアンケート調査をお願い（紙ベース、QRの両方を用意する）
  - ※ 3ヶ月間（9/2～11/18）

4. その他

(1) 自転車の配置

- ・ 社会実験で用意する自転車7台を追加で配置する。（現在6台+7台=13台）
- ・ 社会実験で用意する7台に賠償保険を設定する。  
（利用者本人、対人・対物、事務局側の瑕疵 → 富士川楽座と同様の補償内容）

(2) 料金収入

- ・ 社会実験で用意する7台を利用した際の料金収入は、富士川楽座側の収益とする。

(3) 実施時間

- ・ 10:00～17:00とする。（現在と同様）

(4) オープニングセレモニー

- ・ 9月2日（土）に富士川楽座で、社会実験のオープニングセレモニーを実施する。
- ・ 詳細（参加者、内容等）については、後日検討する。

b) バッテリーステーション

- ・ 本社会実験におけるバッテリーStは、モデルルート上に位置する2つの施設と設定した。(道の駅富士川楽座、エスプラット フジスパーク)
- ・ 以下に、バッテリーステーションの実施内容について検討した結果を示す。

1. 提供するサービス内容

まちの駅の機能を踏まえ、バッテリーステーションで提供するサービスは、以下の4項目とする。

- (1) 電動アシスト付きレンタサイクルのバッテリー (Bt) の交換
- (2) トイレ、休憩施設の貸出し
- (3) 空気入れ等の修理工具の貸出し
- (4) 観光案内

2. バッテリーステーションの仕組み

表 4-1 バッテリーステーションの基本的な仕組み

項目	内容
① 目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ バッテリーステーション (Bt ステーション) は、利用者の快適な長距離走行をサポートするために設置する施設</li> </ul> <p><b>【施設設置のねらい】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ レンタサイクルを長時間走行可能な状態を確保し、利用者の滞在時間を延伸することで、観光消費額の向上が期待</li> </ul>
② 運用日、時間帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 運用日 : レンタサイクルの運用期間</li> <li>○ 運用時間 : 9:00~17:00 を基本 (実際は各施設の運用に合わせるため、富士川楽座では 10:00~17:00)</li> </ul>
③ 場所	○ 「まちの駅」(富士市内) から選定
④ 担当者	○ 各まちの駅の施設職員
⑤ サービスの内容	<ol style="list-style-type: none"> <li>① 電動アシスト付きレンタサイクルのバッテリー (Bt) の交換</li> <li>② トイレ、休憩施設の貸出し</li> <li>③ 空気入れ等の修理工具の貸出し</li> <li>④ 観光案内</li> </ol>
⑥ サービスの提供方法	<ol style="list-style-type: none"> <li>① <u>電動アシスト付きレンタサイクルの Bt の交換</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ レンタサイクル用 (1種類) 電池、充電器を3個程度、設置し、希望する利用者に提供。</li> <li>・ 利用記録 (出発地、利用者名、Bt の個体番号、残量目盛り) を作成</li> <li>・ 施設側の担当者は、交換した Bt を受け取り、常に満充電の状態を維持</li> <li>・ 運用中、Bt が不足する場合は、実験事務局へ連絡し、対応を調整</li> </ul> </li> <li>② <u>トイレ、休憩施設の貸出し</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ まちの駅で通常実施しているサービスを提供。</li> </ul> </li> <li>③ <u>空気入れ等の修理工具の貸出し</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空気入れ、ドライバー等の簡易な修理工具を貸出し</li> </ul> </li> <li>④ <u>観光案内等の実施</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観光マップの配布、行先の説明、体調不良の場合の対応 (医療機関の案内等) を実施</li> </ul> </li> </ol>

### 3) 社会実験の実施

#### ① オープニングイベント（令和5年9月2日）

- ・ 社会実験の開催にあたり、富士市長、実行委員会の代表者が参加して、オープニングイベントを開催した。



写真 4-1（左）、4-2（右） オープニングイベントの様子（富士市長からの挨拶）



写真 4-3（左）、4-4（右） オープニングイベントの様子  
（左：テープカット、右：体験ライド出発）



写真 4-5（左）、4-6（右） 道の駅富士川での広報チラシ配布の様子



図4-9 オープニングイベントの新聞記事  
（静岡新聞 令和5年9月3日（日）朝刊）

② 野田山体験ライドイベント（試走）（令和5年10月5日）

- ・ 令和5年10月7日の野田山体験ライドイベントの開催にあたり、実行委員会のメンバーが参加して、体験ライドの試走を実施した。



写真 4-7（左）、4-8（右） 体験ライドの様子  
（左：事前ミーティング、右：眺望スポットでの休憩）

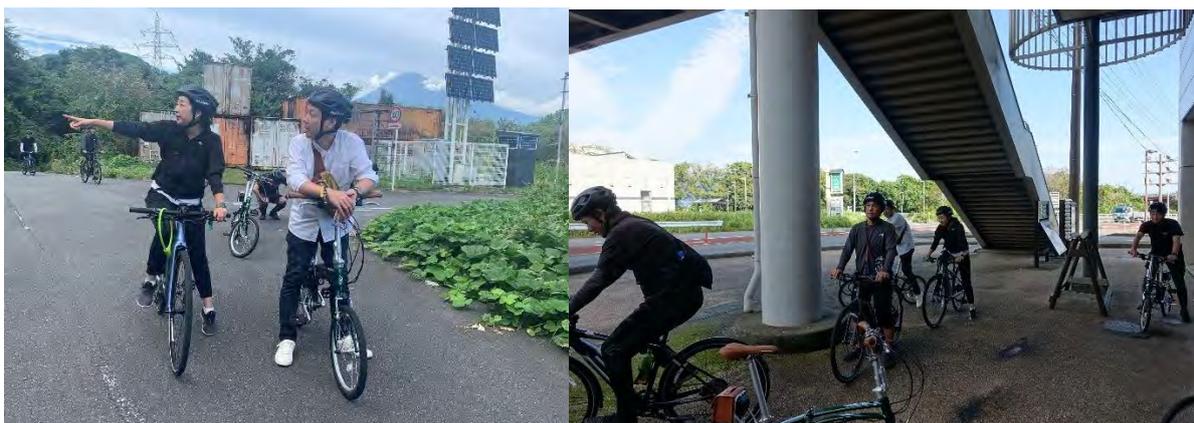


写真 4-9（左）、4-10（右）体験ライドの様子



写真 4-11（左）、4-12（右）体験ライド中の景色  
（左：富士川→富士市、右：野田山→駿河湾）

② バッテリーステーションでの交換（令和5年11月18日）

- ・ 令和5年11月18日のサイクリートレインを利用したモニターツアーの中で、バッテリーStでのバッテリー交換を実施した。



写真 4-13 バッテリー交換の様子（エスプラットフジ・スパーク）



写真 4-14（左）、4-15（右） バッテリー交換の様子  
（エスプラットフジ・スパーク）

4) 実態調査

① レンタサイクルの利用数（道の駅富士川楽座）

- ・ 社会実験期間中における道の駅富士川楽座のレンタサイクル利用者数は、合計32人となり、1人当たりの平均利用時間は、約3時間20分となっている。
- ・ 以下にその利用者一覧表を示す。

※ 集計期間： 令和5年9月2日～11月19日（社会実験期間中）

表 4-2 レンタサイクルの利用者一覧表（道の駅 富士川楽座）

	日付	氏名	車体番号	開始時刻	返却時刻	利用時間	備考
1	2023年9月5日		4	10:20	12:50	2:30:00	
2	2023年9月5日		1	10:20	12:50	2:30:00	
3	2023年9月16日		5	10:35	16:05	5:30:00	後輪バンク・チェーン外れ
4	2023年9月17日		7	15:00	16:00	1:00:00	
5	2023年9月17日		8	15:00	16:00	1:00:00	
6	2023年9月17日		9	15:00	16:00	1:00:00	
7	2023年9月18日		2	10:20	16:30	6:10:00	
8	2023年9月18日		4	10:30	14:45	4:15:00	
9	2023年9月18日		6	10:30	14:45	4:15:00	
10	2023年10月5日		1	13:30	17:00	3:30:00	後輪枝巻き込み
11	2023年10月5日		2	13:30	17:00	3:30:00	
12	2023年10月5日		3	13:30	17:00	3:30:00	
13	2023年10月5日		4	13:30	17:00	3:30:00	
14	2023年10月5日		5	13:30	17:00	3:30:00	
15	2023年10月5日		6	13:30	17:00	3:30:00	
16	2023年10月5日		7	13:30	17:00	3:30:00	
17	2023年10月5日		8	13:30	17:00	3:30:00	
18	2023年10月5日		9	13:30	17:00	3:30:00	
19	2023年10月7日		3	10:50	15:20	4:30:00	
20	2023年10月7日		5	10:50	15:20	4:30:00	
21	2023年10月7日		4	11:15	12:30	1:15:00	前輪バンク
22	2023年10月16日		1	10:20	14:20	4:00:00	
23	2023年10月21日		3	12:45	15:40	2:55:00	
24	2023年10月21日		2	12:45	15:40	2:55:00	
25	2023年10月22日		2	12:20	16:00	3:40:00	ハンドルトラブル
26	2023年10月22日		1	12:55	13:50	0:55:00	
27	2023年11月3日		3	10:30	14:00	3:30:00	
28	2023年11月3日		6	10:30	14:00	3:30:00	
29	2023年11月3日		2	11:00	15:50	4:50:00	
30	2023年11月4日		3	11:00	15:20	4:20:00	
31	2023年11月4日		4	11:00	15:20	4:20:00	
32	2023年11月18日		1	13:15	15:55	2:40:00	
						3:21:34	1人当たりの平均利用時間

② レンタサイクル利用者に対するアンケート調査

- ・ 社会実験期間中において、市内の3つの拠点でレンタサイクルを借りた利用者から、レンタサイクルやバッテリーStの意向を把握するため、アンケート調査を実施した。
- ・ 以下にその結果を示す。

【調査概要】

- ・ 調査期間： 令和5年9月2日～11月19日（社会実験期間中）
- ・ 実施方法： 各レンタサイクル拠点における紙記入による調査、QRコードによるインターネットでの調査
- ・ 回答者数： 68人

表 4-3 レンタサイクル拠点別の利用者数の内訳

レンタサイクル拠点名	回答者数
道の駅 富士川楽座	23人
富士市サイクルステーション	29人
岳南電車（須津駅 ※ 臨時）	16人

【調査結果の概要】

1. 利用者の傾向

- ・ アンケート調査の結果に基づき、富士市の在住者、富士市外からの来訪者の傾向を以下に整理する。

（1） 富士市の在住者

① 人物像

- ・ 利用者の年齢層は幅広い。
- ・ 普段から、日常移動のために自転車を利用する人が多い。

② 利用形態

- ・ 富士市内の自宅から、主に自家用車で貸出場所まで来て自転車を借り、1～2人の少人数で利用する。
- ・ 立ち寄り施設で消費行動をとる人が多い。
- ・ 行き先の景色やサイクリングそのものを楽しみに利用しており、HPやSNSに不足する情報として、サイクリングルートや観光できる場所を挙げる人が多い。

③ 情報入手

- ・ HPやSNS、チラシで知って利用する人が多い。
- ・ サイクリング中は、紙の地図やインターネットの地図を利用することが多い。

（2） 富士市外からの来訪者

① 人物像

- ・ 利用者の年齢層は幅広い。
- ・ 普段から、日常移動のために自転車を利用する人が多い。

## ② 利用形態

- ・ 富士市外から、自家用車や在来線で貸出場所まで来て自転車を借り、1~2人の少人数で利用する。
- ・ 立ち寄り施設で消費行動をとる人が多い。
- ・ 行き先の景色や食事を楽しみに利用しており、HP や SNS に不足する情報として、食事・休憩ができる場所を挙げる人が多い。

## ③ 情報入手

- ・ HP や SNS、チラシで知って利用する人が多い。
- ・ サイクリング中は、案内誘導看板やインターネットの地図を利用する人が多い。

## 2. バッテリー S t

- ・ アンケート調査の結果に基づき、バッテリー S t 利用の傾向を以下に整理する。

### ① 利用者の傾向

- ・ バッテリーステーションの認知度は、全体の約 60%であった。
- ・ バッテリーステーションを知っている人における、バッテリー交換以外のサービスの認知度は、「トイレ、休憩施設の貸出」が最も高く、「観光案内」が最も低い。また、バッテリー交換以外のサービスがあることを知らなかった人も多い。
- ・ 電動アシスト付き自転車を利用した際、利用者の多くは電池残量切れを不安に思っているが、ほとんどの利用者は、バッテリーステーションがあることで不安が解消される。
- ・ 実際にバッテリー交換を行った利用者は少ないが、利用者における所要時間についての満足度は高かった。

【調査結果】

- ・ レンタサイクルの利用者に対し実施したアンケートの集計結果を、以下に整理する。なお、アンケートは富士市在住の利用者と、それ以外の利用者に分けて集計した。

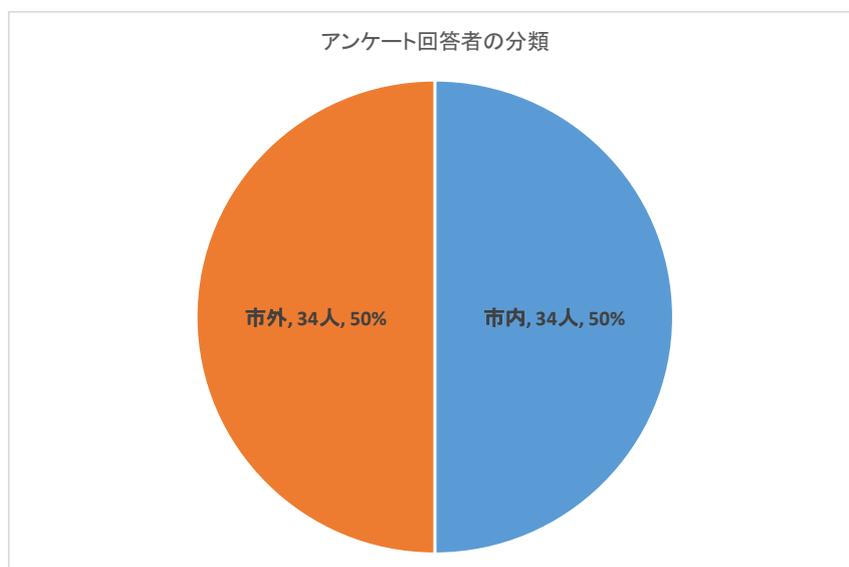


図 4-10 アンケート回答者の分類

1. 回答者の基本属性

Q1. あなたの性別を教えてください。

- ・ 全体では、男性 63%、女性 31%、無回答 6%
- ・ 富士市在住者では、男性 71%、女性 29%
- ・ それ以外の利用者では、男性 56%、女性 32%、無回答 12%

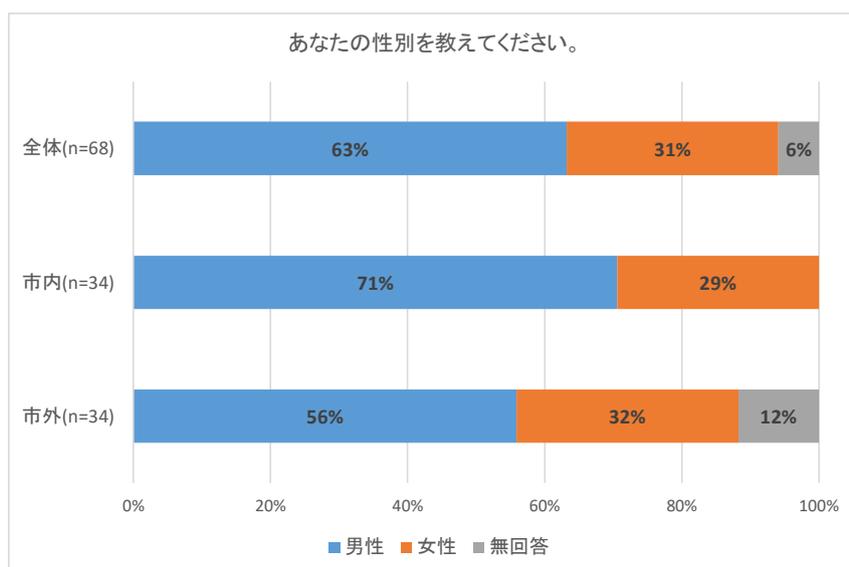


図 4-11 アンケート調査結果

Q2. あなたの年齢を教えてください。

- ・ 全体では、40代が最も多く25%、次いで50代が24%
- ・ 富士市在住者では、40代が最も多く29%、次いで50代が21%
- ・ それ以外の利用者では、20代と50代が同数で26%

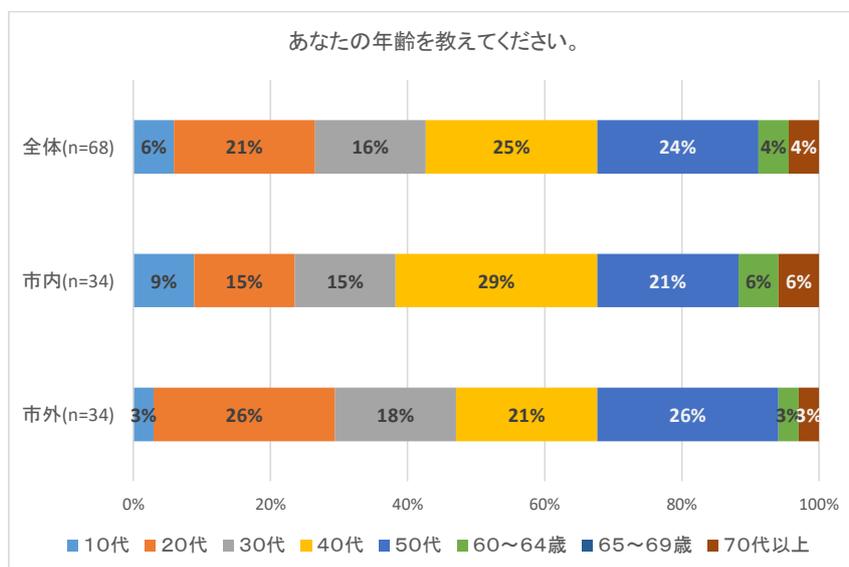


図 4-12 アンケート調査結果

Q3. あなたがお住いの地域を教えてください。

- ・ 全体では、富士市が最も多く50%、次いでその他静岡県(富士市・富士宮市以外)が29%

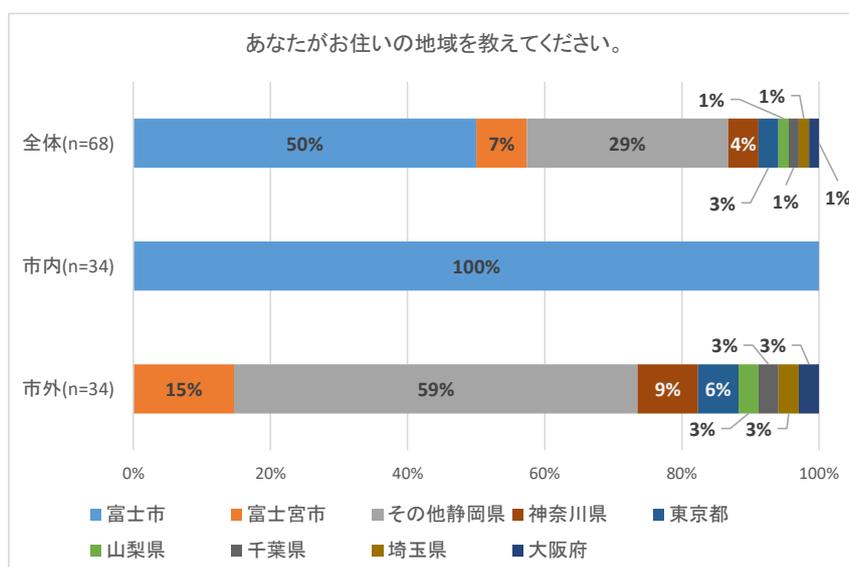


図 4-13 アンケート調査結果

Q4. あなたが普段の生活の中で自転車を利用する頻度を教えてください。

- ・ 全体では、「週に3日以上」が最も多く32%、次いで「週に1~2日」が16%
- ・ 富士市在住者では、「月2~3日くらい」が最も多く24%、次いで「週に3日以上」が18%
- ・ それ以外の利用者では、「週に3日以上」が最も多く47%、次いで「週に1~2日」が18%

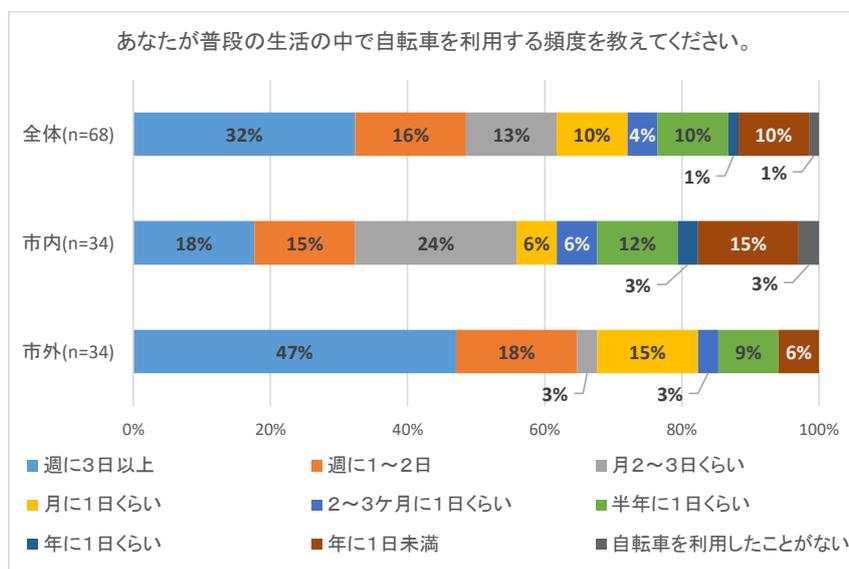


図 4-14 アンケート調査結果

Q5. 前問での主な自転車利用の目的を教えてください。

- ・ 全体では、「通勤・通学・買物等の日常移動のため」が最も多く54%、次いで「自転車で楽しむことを目的としたサイクリングのため」が27%
- ・ 富士市在住者では、「通勤・通学・買物等の日常移動のため」が最も多く48%、次いで「自転車で楽しむことを目的としたサイクリングのため」が59%
  - その他：「たまたま友人の自転車に乗るなど」
- ・ それ以外の利用者では、「通勤・通学・買物等の日常移動のため」が最も多く59%、次いで「自転車で楽しむことを目的としたサイクリングのため」が24%
  - その他：「通勤通学、ロードバイクともに」

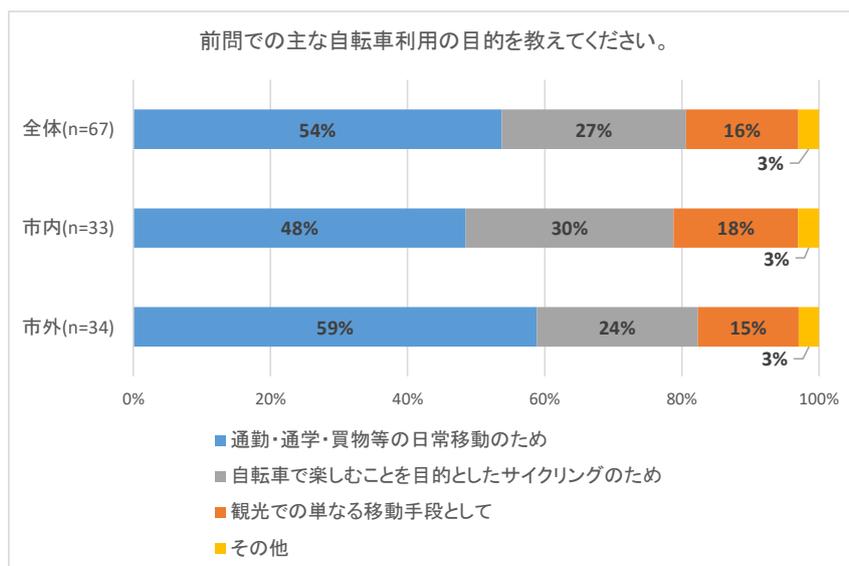


図 4-15 アンケート調査結果

Q6. 富士市以外でレンタサイクルを利用したことがありますか。

- ・ 全体では、「ある」が53%、「ない」が47%
- ・ 富士市在住者では、「ある」が44%、「ない」が56%
- ・ それ以外の利用者では、「ある」が62%、「ない」が38%

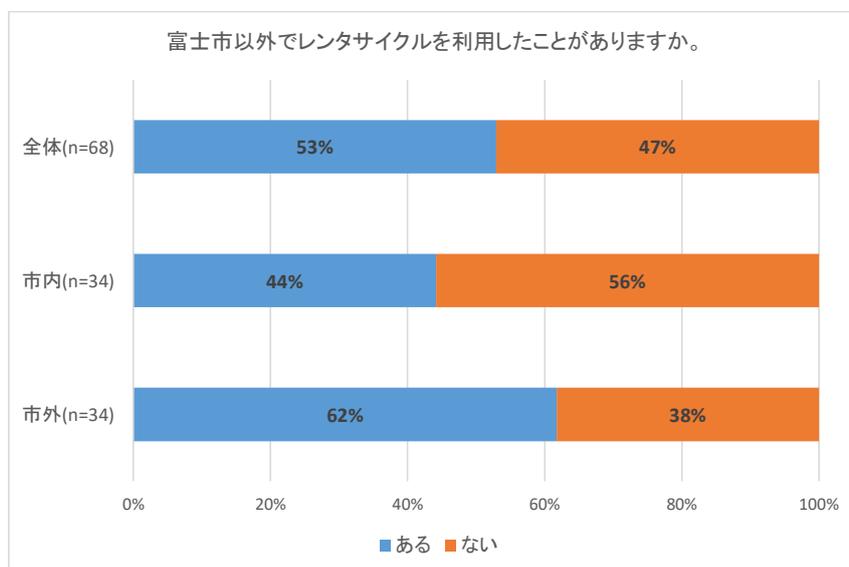


図 4-16 アンケート調査結果

Q7. 前問でレンタサイクルを利用した主な目的を教えてください。

- ・ 全体では、「観光」が最も多く75%
- ・ 富士市在住者では、「観光」が最も多く73%
  - その他：「英会話に行くため」「公園内の自転車」
- ・ それ以外の利用者では、「観光」が最も多く76%

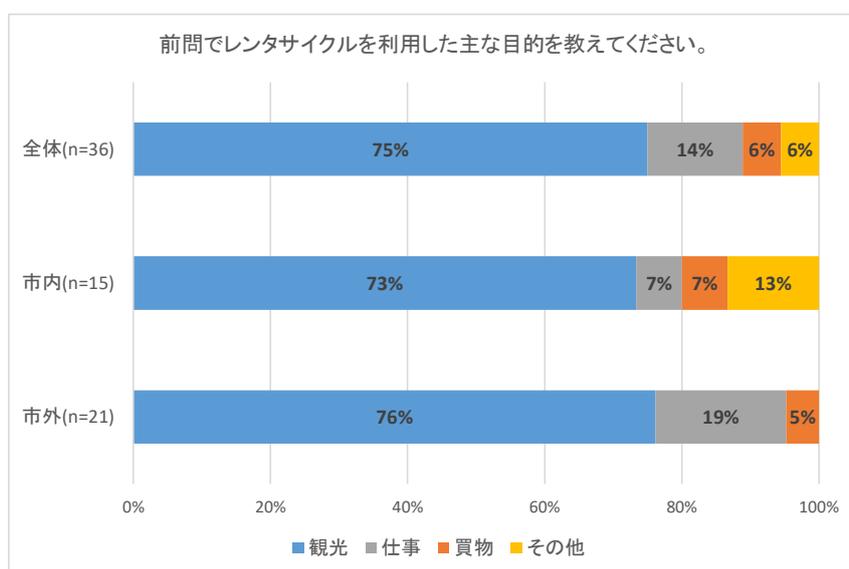


図 4-17 アンケート調査結果

2. 当日のレンタサイクル利用について

Q8. 本日は何人で利用されましたか。

- ・ 全体では、「1人」が最も多く38%、次いで「2人」が35%
- ・ 富士市在住者では、「1人」が最も多く38%、次いで「2人」が29%
- ・ それ以外の利用者では、「2人」が最も多く41%、次いで「1人」が38%

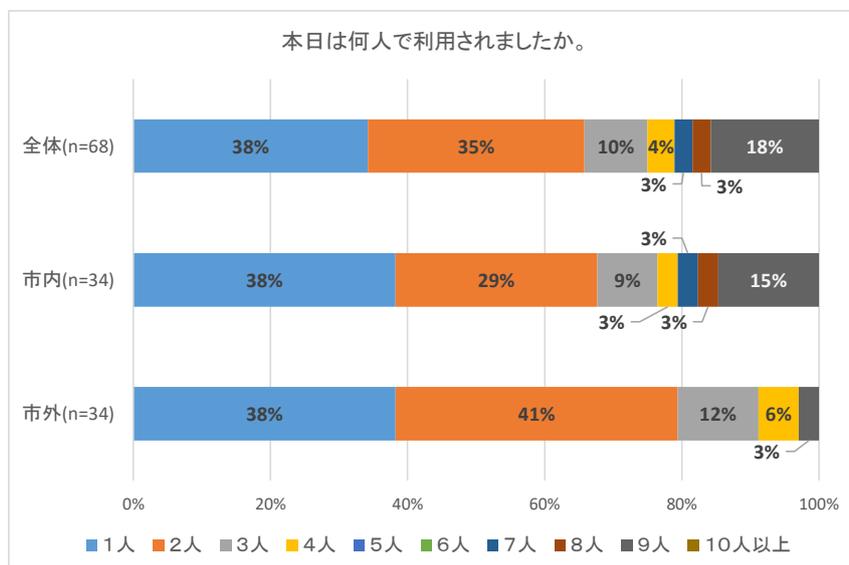


図 4-18 アンケート調査結果

Q9. 本日、自転車を借りた場所を教えてください。

- ・ 全体では、「富士川楽座」が34%、「富士市サイクルステーション」が43%、「岳南電車須津駅」が24%
- ・ 富士市在住者では、「富士川楽座」が41%、「富士市サイクルステーション」が44%、「岳南電車須津駅」が15%
- ・ それ以外の利用者では、「富士川楽座」が26%、「富士市サイクルステーション」が41%、「岳南電車須津駅」が32%

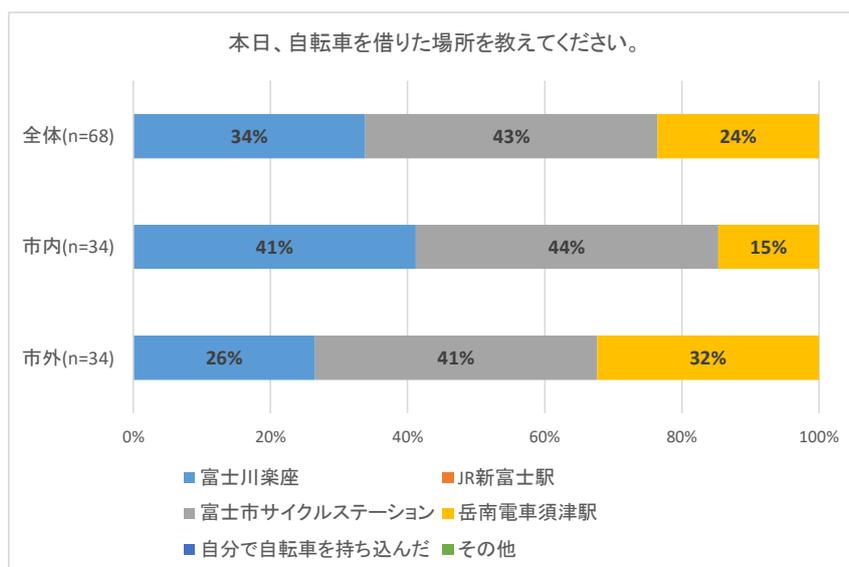


図 4-19 アンケート調査結果

Q12. 本日、自転車を借りた場所に来るまでの交通手段を教えてください。(複数回答可)

- ・ 全体では、「自家用車」が最も多く62%、次いで「在来線」が21%
- ・ 富士市在住者では、「自家用車」が最も多く66%、次いで「徒歩」が21%
- ・ それ以外の利用者では、「自家用車」が最も多く58%、次いで「在来線」が34%

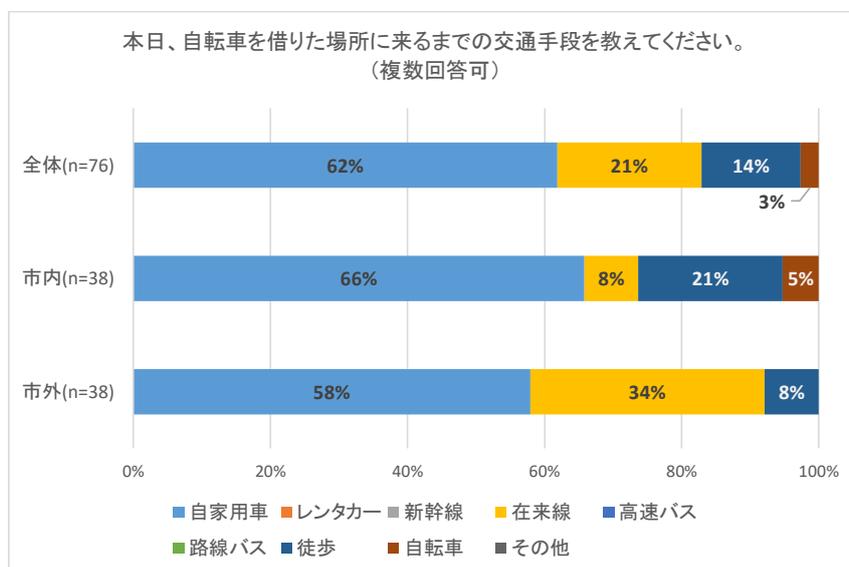


図 4-20 アンケート調査結果

Q13. 本日、レンタサイクルを使用する際に、楽しみにしていたことを教えてください。(複数回答可)

- ・ 全体では、「綺麗な景色を見ること」が最も多く36%、次いで「自転車に乗ること自体を楽しむこと」が30%
- ・ 富士市在住者では、「自転車に乗ること自体を楽しむこと」が最も多く37%、次いで「綺麗な景色を見ること」が32%
  - その他：「イベント」
- ・ それ以外の利用者では、「綺麗な景色を見ること」が最も多く40%、次いで「美味しいものを食べること」が25%
  - その他：「知らない道を走ること」

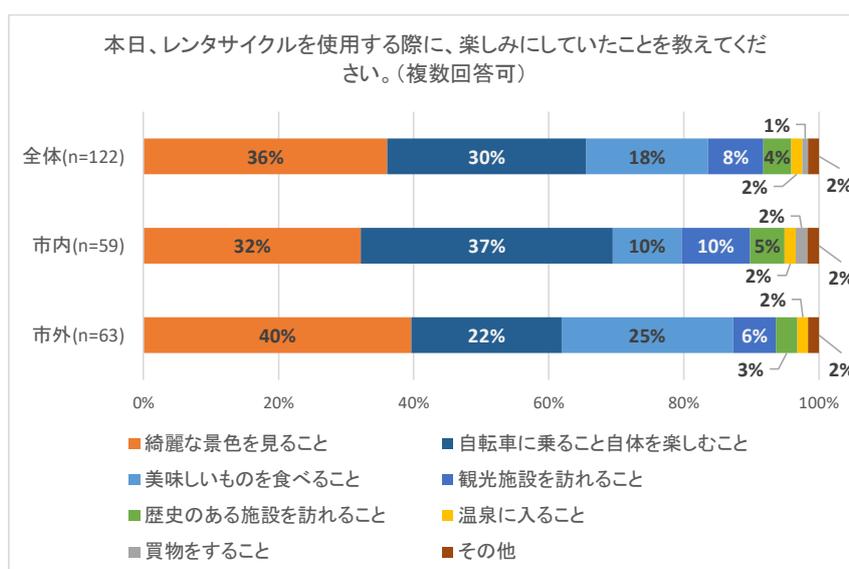


図 4-21 アンケート調査結果

Q14. 本日、レンタサイクルで利用した施設の箇所数を教えてください。(サイクリングの途中の方は、今回のサイクリング全体で予定している箇所数をお答えください。)

- ・ 全体では、「2箇所」が最も多く43%、次いで「1箇所」が35%
- ・ 富士市在住者では、「2箇所」が最も多く38%、次いで「1箇所」が35%
- ・ それ以外の利用者では、「2箇所」が最も多く47%、次いで「1箇所」が35%

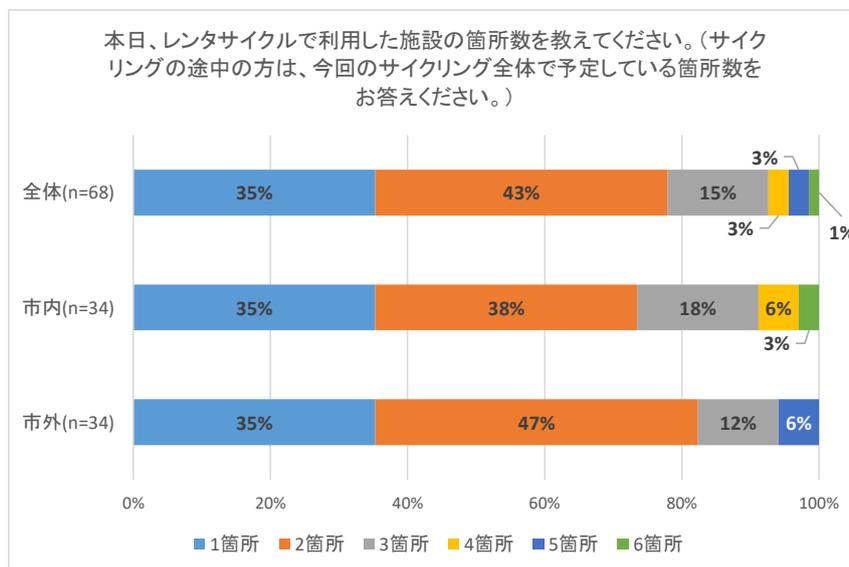


図 4-22 アンケート調査結果

Q15. 本日、レンタサイクルで利用した施設を教えてください。(サイクリングの途中の方は、今回のサイクリング全体で予定している場所をお答えください。)(複数回答可)

- ・ 全体では、「ふじのくに田子の浦みなと公園」が最も多く20%、次いで「道の駅富士川楽座」が18%
  - － 市外：歌川広重美術館、富士山本宮浅間大社など その他：商業施設、海など
- ・ 富士市在住者では、「ふじのくに田子の浦みなと公園」が最も多く21%、次いで「道の駅富士川楽座」が18%
- ・ それ以外の利用者では、「ふじのくに田子の浦みなと公園」と「道の駅富士川楽座」が同数で18%

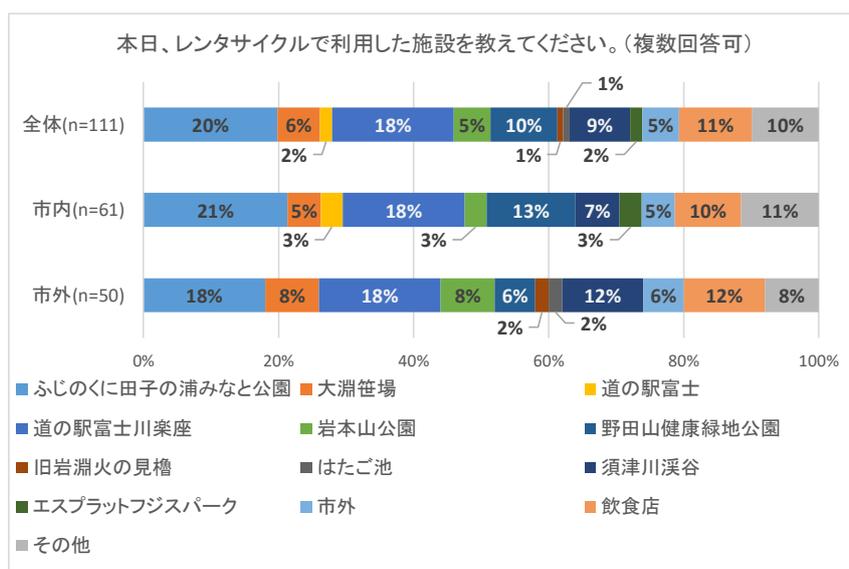


図 4-23 アンケート調査結果

Q16. 本日利用した自転車の種類を教えてください。

- ・ 全体では、「電動アシスト付きの小径車」が最も多く49%、次いで「電動アシスト付きのクロスバイク」が27%
- ・ 富士市在住者では、「電動アシスト付きの小径車」が最も多く55%、次いで「電動アシスト付きのクロスバイク」が18%
- ・ それ以外の利用者では、「電動アシスト付きの小径車」が最も多く44%、次いで「電動アシスト付きのクロスバイク」が35%

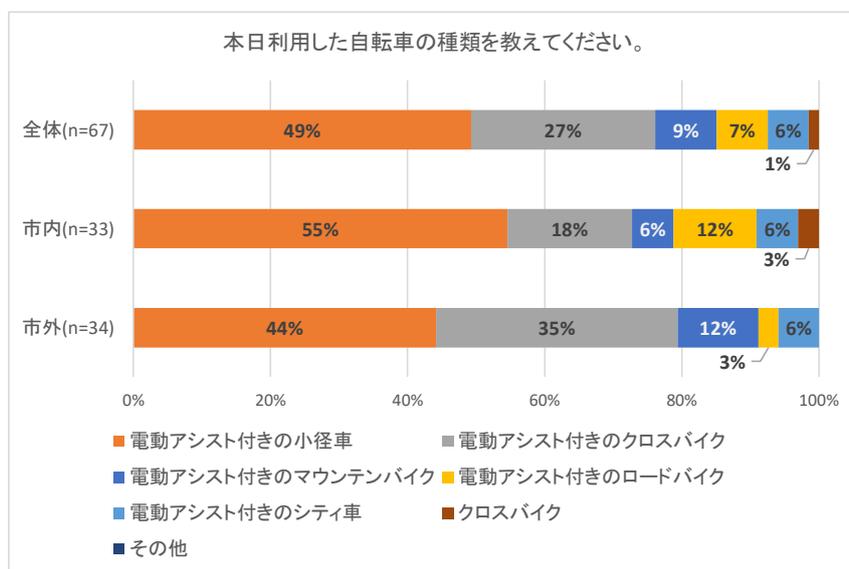


図 4-24 アンケート調査結果

Q17. 本日、利用した自転車の乗りやすさについて教えてください。

- ・ 全体では、肯定的な感想(「乗りやすかった」「どちらかといえば、乗りやすかった」の合計)が81%、否定的な感想(「どちらともいえない」「どちらかといえば、乗りづらかった」「乗りづらかった」の合計)が18%
- ・ 富士市在住者では、肯定的な感想が92%、否定的な感想が9%
- ・ それ以外の利用者では、肯定的な感想が71%、否定的な感想が29%

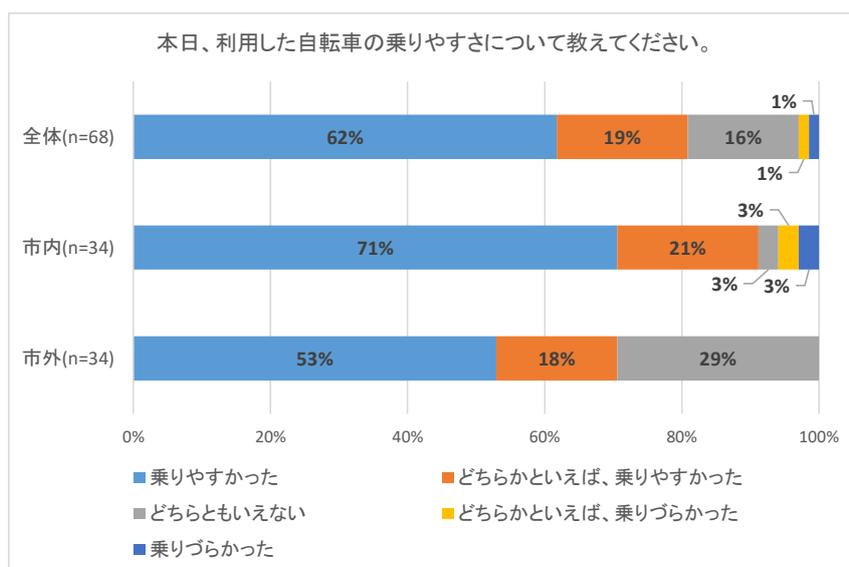


図 4-25 アンケート調査結果

Q18. 前問で乗りやすかった、どちらかといえば乗りやすかったと回答された方、その理由を教えてください。(複数回答可)

- ・ 全体では、「電動アシスト付きのため、坂道が楽だった」が最も多く49%、次いで「電動のアシストが丁度良く、快適だった」が31%
- ・ 富士市在住者では、「電動アシスト付きのため、坂道が楽だった」が最も多く44%、次いで「電動のアシストが丁度良く、快適だった」が35%
  - その他：「ギアが多くて楽だった」「坂道がしんどかった。」など
- ・ それ以外の利用者では、「電動アシスト付きのため、坂道が楽だった」が最も多く55%、次いで「電動のアシストが丁度良く、快適だった」が26%
  - その他：「上り坂ではハンドルがグラグラする」

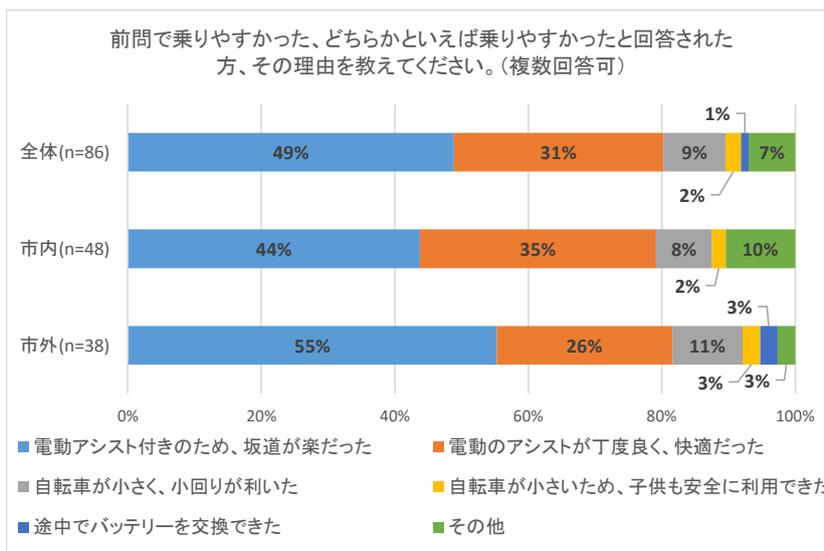


図 4-26 アンケート調査結果

Q19. 前問で、どちらともいえない、どちらかといえば乗りづらかった、乗りづらかったと回答された方、その理由を教えてください。(複数回答可)

- ・ 全体では、「電動のアシストが強いため、スピードが出て怖かった」が最も多く31%
- ・ 富士市在住者では、「電動のアシストが強いため、スピードが出て怖かった」が33%
  - その他：「サドルが小さく乗りづらい」「ロードバイクが初めてで体勢が少し辛かった」
- ・ それ以外の利用者では、「電動のアシストが強いため、スピードが出て怖かった」が最も多く30%
  - その他：「慣れていない」「道がガタガタして怖い」

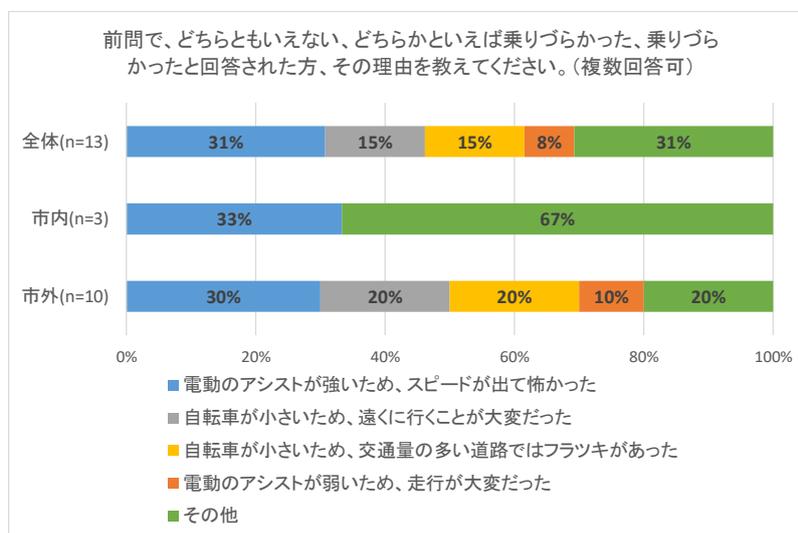


図 4-27 アンケート調査結果

Q20. 本日、自転車の利用を開始した時間帯を教えてください。

- ・ 全体では、「10時台」と「13時台」が同数で28%
- ・ 富士市在住者では、「13時台」が最も多く32%、次いで「10時台」が26%
- ・ それ以外の利用者では、「10時台」が最も多く29%、次いで「11時台」が26%

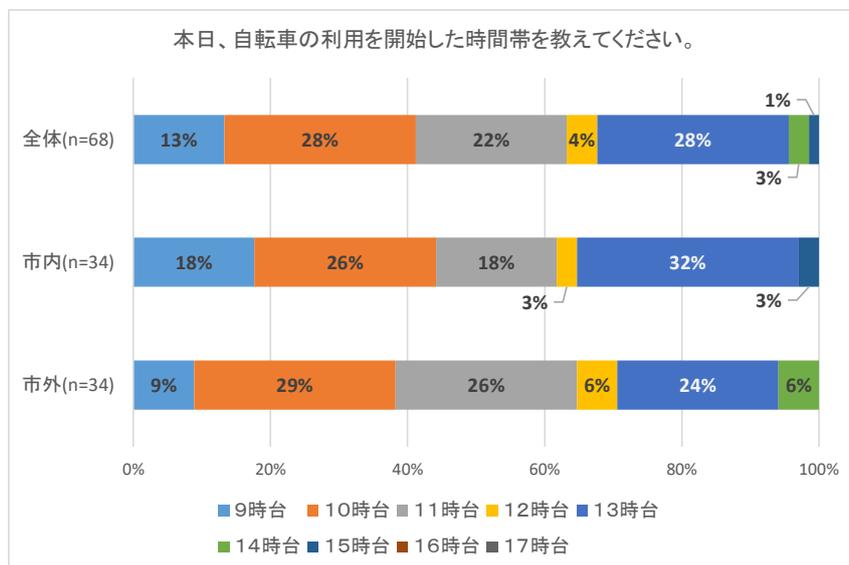


図 4-28 アンケート調査結果

Q21. 本日、自転車の利用を終了した時間帯を教えてください。

- ・ 全体では、「15時台」が最も多く26%、次いで「16時台」が25%
- ・ 富士市在住者では、「16時台」が最も多く29%、次いで「13時台」と「14時台」と「15時台」が同数で18%
- ・ それ以外の利用者では、「15時台」が最も多く35%、次いで「14時台」と「16時台」が同数で21%

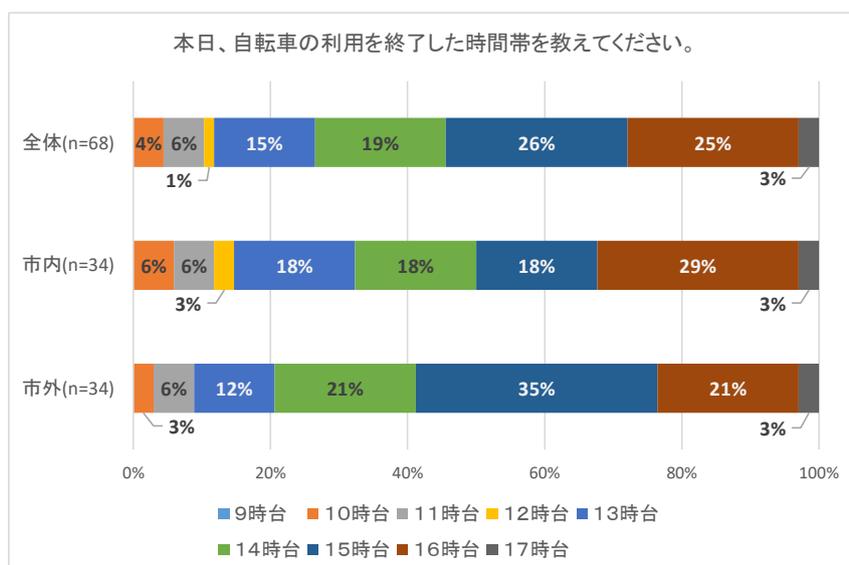


図 4-29 アンケート調査結果

Q22. レンタサイクルの利用時間帯（9～17時）は、適切だと思いますか。

- ・ 全体では、肯定的な意見（「適切である」「どちらかといえば、適切である」の合計）が84%、否定的な意見（「どちらともいえない」「どちらかといえば、適切でない」「適切でない」の合計）が16%
- ・ 富士市在住者では、肯定的な意見が76%、否定的な意見が24%
- ・ それ以外の利用者では、肯定的な意見が91%、否定的な意見が9%

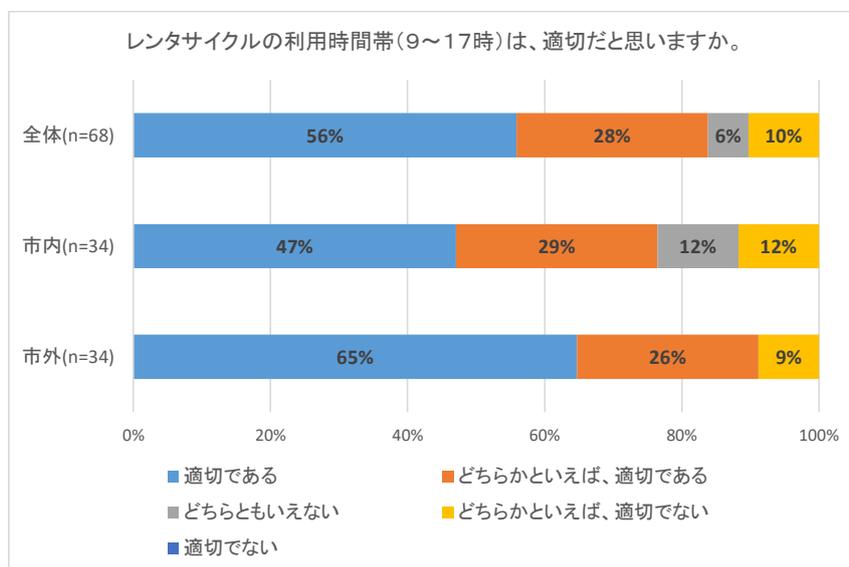


図 4-30 アンケート調査結果

Q23. 前問で、どちらともいえない、どちらかといえば適切でない、適切でないと回答された方、適切だと思う開始時間帯を教えてください。

- ・ 「7時」と「8時」が同数で36%

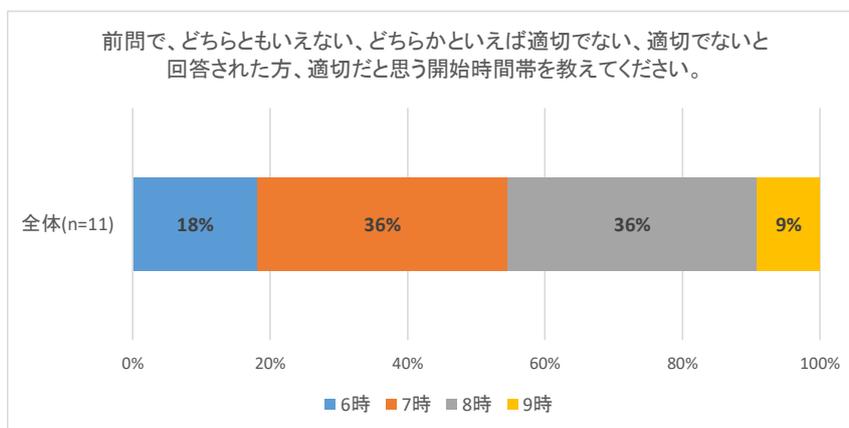


図 4-31 アンケート調査結果

Q24. 前問で、どちらともいえない、どちらかといえば適切でない、適切でないと回答された方、適切だと思う終了時間帯を教えてください。

- ・ 「18時」が最も多く36%、次いで「21時」が27%

Q25. 前問で、どちらともいえない、どちらかといえば適切でない、適切でないと回答された方、適切だと思う時間帯を上記のようにした理由を教えてください。

- ・ 「利用時間帯が長ければ、もっと余裕をもって観光できる」という意見が多かった
- ・ 「当日返却するのではなく、複数日にわたって借りていたい」という意見もあった

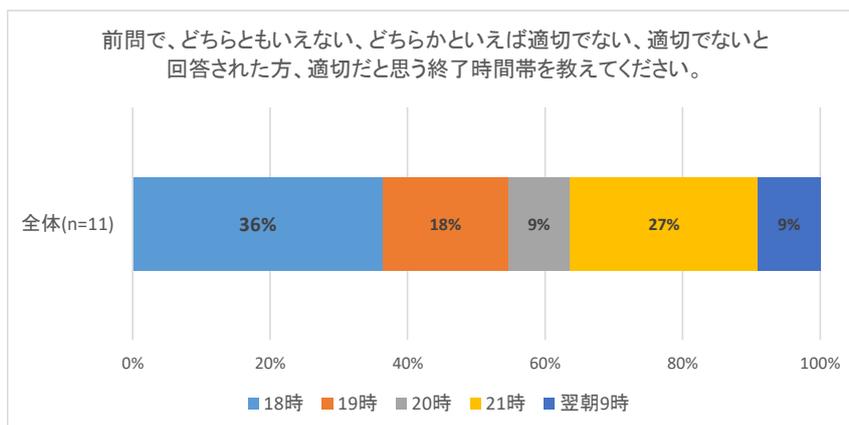


図 4-32 アンケート調査結果

Q26. 機会があれば、レンタサイクルを再度利用したいですか。

- ・ 全体では、「また利用したい」が91%、「利用しない」が1%、「わからない」が7%
- ・ 富士市在住者では、「また利用したい」が88%、「わからない」が12%
- ・ それ以外の利用者では、「また利用したい」が94%、「利用しない」が3%、「わからない」が3%

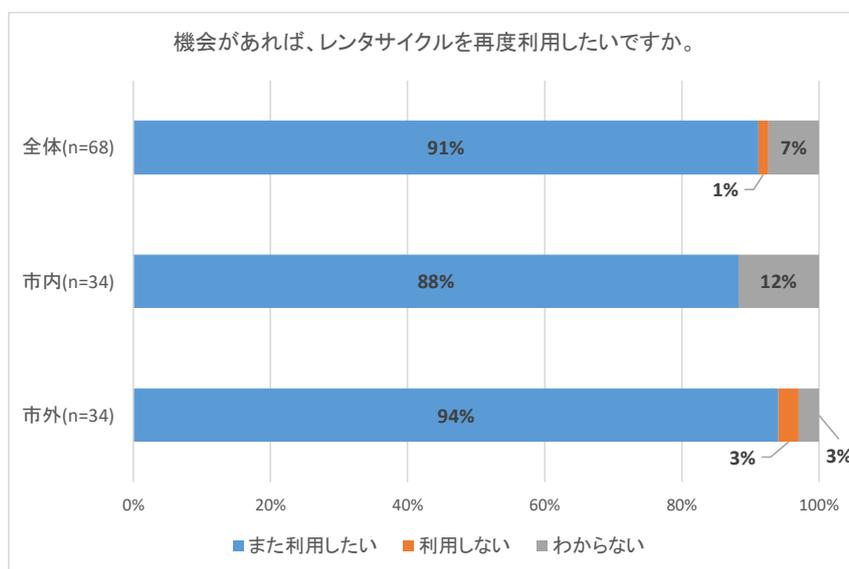


図 4-33 アンケート調査結果

3. バッテリーステーションについて

Q27. 電動アシスト付き自転車のバッテリーを交換できるバッテリーステーションが市内に2箇所あることをご存じですか。

- ・ 全体では、「知っている」が60%、「知らなかった」が40%
- ・ 富士市在住者では、「知っている」が65%、「知らなかった」が35%
- ・ それ以外の利用者では、「知っている」が56%、「知らなかった」が44%

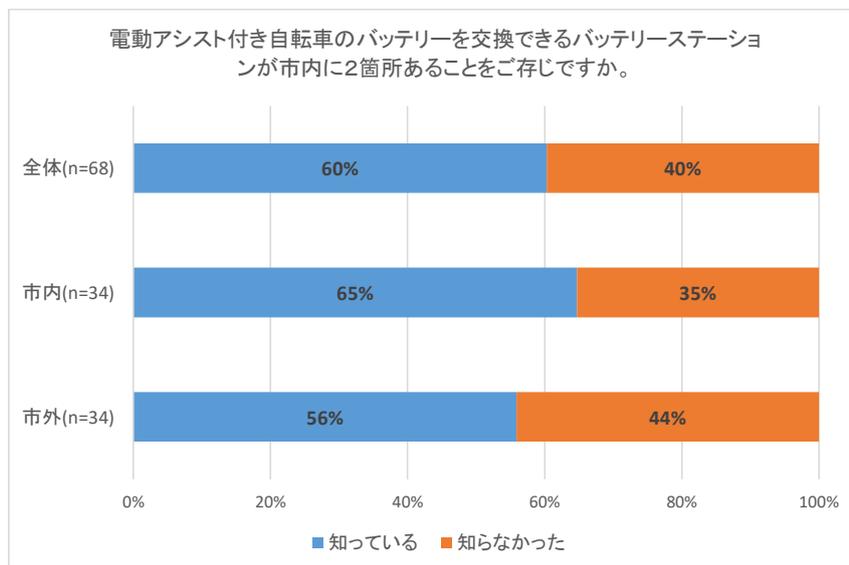


図 4-34 アンケート調査結果

Q28. 前問で知っていると回答された方、バッテリーステーションでは、バッテリー交換のほか、多様なサービスを提供していたことを知っていましたか。(知っているものを全てお答えください。)(複数回答可)

- ・ 全体の認知度は、「トイレ、休憩施設の貸出し」が59%、「空気入れ等の修理工具の貸出し」が46%、「観光案内」が39%、「全く知らなかった」が27%
- ・ 富士市在住者の認知度は、「トイレ、休憩施設の貸出し」が55%、「空気入れ等の修理工具の貸出し」が36%、「観光案内」が32%、「全く知らなかった」が32%
- ・ それ以外の利用者の認知度は、「トイレ、休憩施設の貸出し」が63%、「空気入れ等の修理工具の貸出し」が58%、「観光案内」が47%、「全く知らなかった」が21%

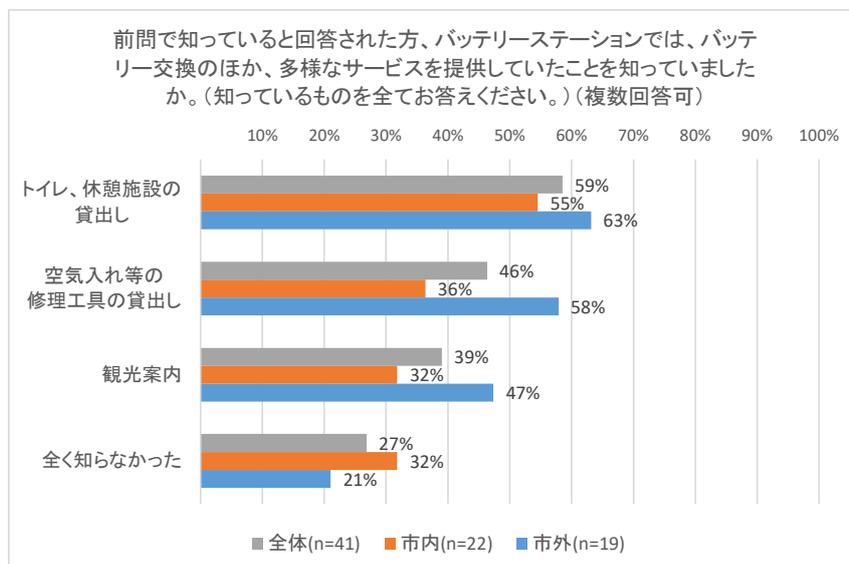


図 4-35 アンケート調査結果

Q29. 電動アシスト付き自転車を利用した際、電池残量が切れてしまわないか、不安に思いましたか。

- ・ 全体では、「不安に思った」が38%、「やや不安に思った」が41%
- ・ 富士市在住者では、「不安に思った」が62%、「やや不安に思った」が21%
- ・ それ以外の利用者では、「不安に思った」が15%、「やや不安に思った」が62%

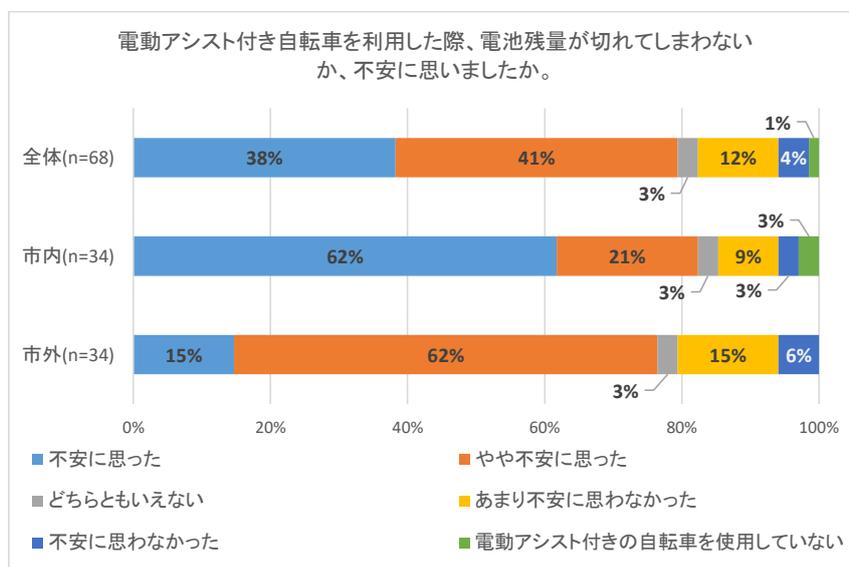


図 4-36 アンケート調査結果

Q30. バッテリーステーションがあることで、電動アシスト付き自転車の電池残量が切れる不安は解消されると思いますか。

- ・ 全体では、肯定的な意見(「解消される」「やや解消される」の合計)が92%、否定的な意見(「わからない」「あまり解消されない」「解消されない」の合計)が7%
- ・ 富士市在住者では、肯定的な意見が95%、否定的な意見が6%
- ・ それ以外の利用者では、肯定的な意見が91%、否定的な意見が9%

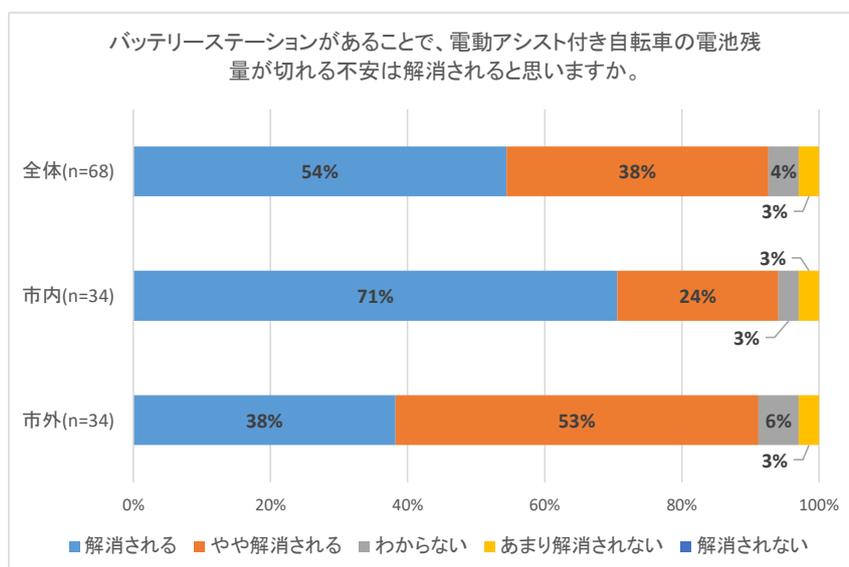


図 4-37 アンケート調査結果

Q31. 前問で、わからない、あまり解消されない、解消されない方、その理由を教えてください。(複数回答可)

- ・ 全体では、「坂道が続く場所で、突然電池残量が無くなるため」が最も多く38%、次いで「バッテリーステーションが空いていない時間帯には交換できない」と「長距離の走行をしないため、電池残量切れの心配は無い」が同数で25%
- ・ 富士市在住者では、「坂道が続く場所で、突然電池残量が無くなるため」と「バッテリーステーションが空いていない時間帯には交換できない」と「長距離の走行をしないため、電池残量切れの心配は無い」が同数で33%
- ・ それ以外の利用者では、「坂道が続く場所で、突然電池残量が無くなるため」が最も多く40%
- その他：「帰り道にバッテリーステーションがあるとは限らないため」

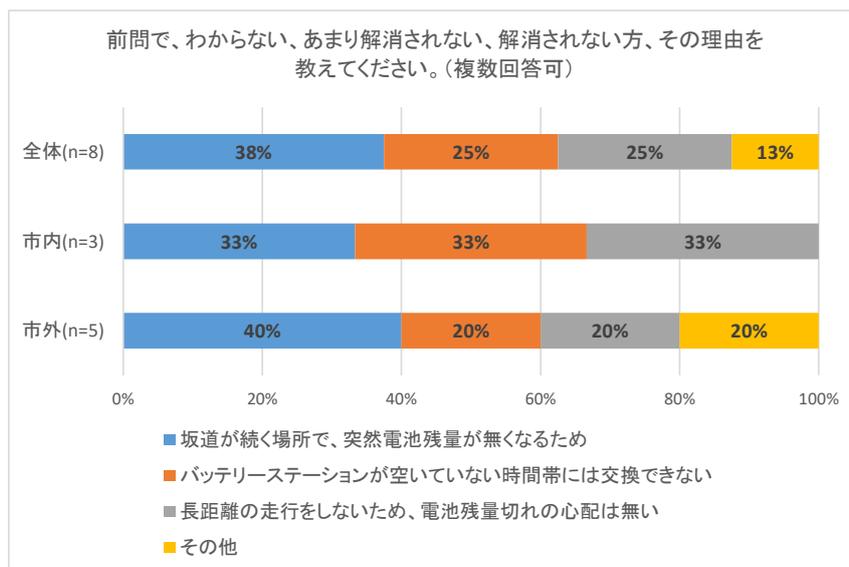


図 4-38 アンケート調査結果

Q32. バッテリーステーションにおいて、実際にバッテリーを交換されましたか。

- ・ 全体では、「交換した」が13%、「交換していない」が87%
- ・ 富士市在住者では、「交換した」が18%、「交換していない」が82%
- ・ それ以外の利用者では、「交換した」が9%、「交換していない」が91%

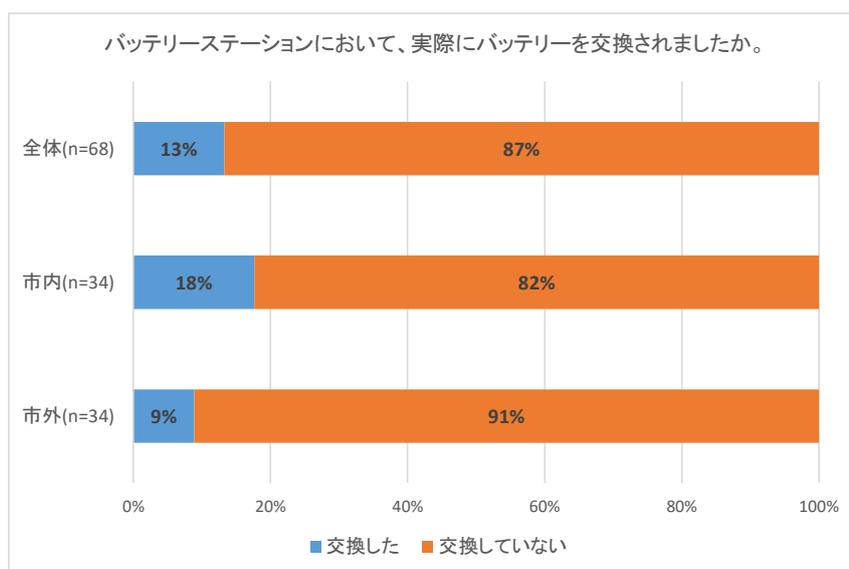


図 4-39 アンケート調査結果

Q33. 前問で、バッテリー交換された方、バッテリー交換にかかる所要時間は満足できるものでしたか。

- ・ 全体では、「満足」が67%、「どちらかといえば、満足」が33%
- ・ 富士市在住者では、「満足」が50%、「どちらかといえば、満足」が50%
- ・ それ以外の利用者では、「満足」が100%

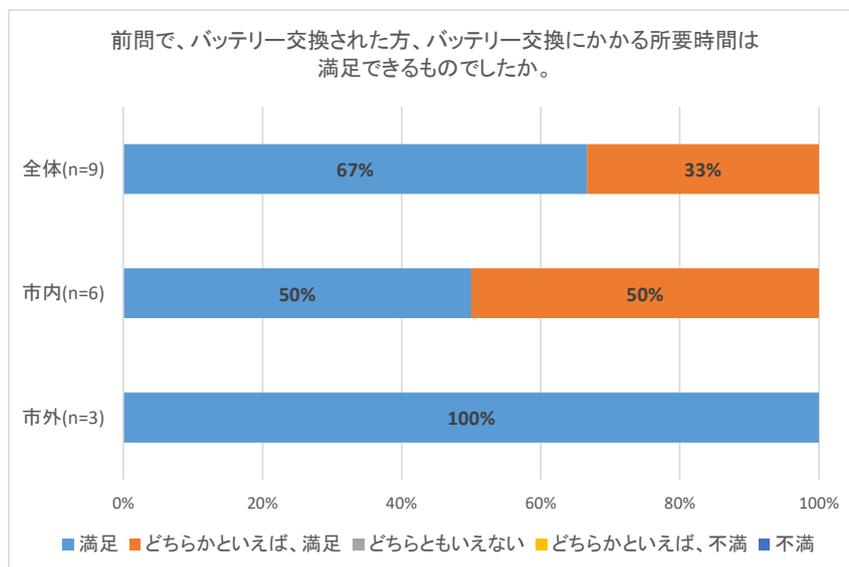


図 4-40 アンケート調査結果

4. サイクリングコースについて

Q34. 案内マップに示されたサイクリングコース（全体又は一部）を利用されましたか。

- ・ 全体では、「はい」が54%、「いいえ」が46%
- ・ 富士市在住者では、「はい」が59%、「いいえ」が41%
- ・ それ以外の利用者では、「はい」が50%、「いいえ」が50%

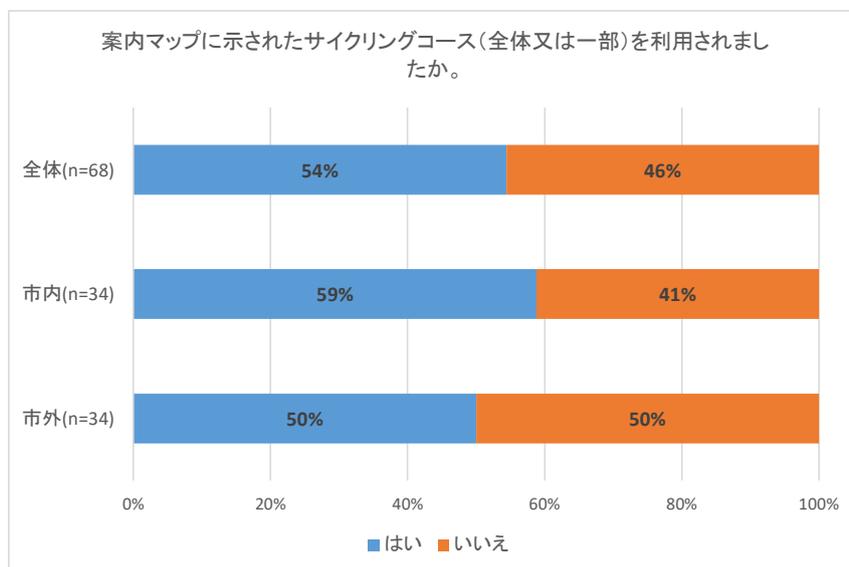


図 4-41 アンケート調査結果

Q35. 利用された方は、どのサイクリングコースを利用されましたか。（複数のサイクリングコースを利用された場合は、主なコースについて1つお答えください。）

- ・ 全体では、「富士リバービューロード」が30%、「富士山ライジングロード」が11%、「富士オーシャンビューロード」が51%、「モミジロード」が8%
- ・ 富士市在住者では、「富士リバービューロード」が35%、「富士山ライジングロード」が5%、「富士オーシャンビューロード」が55%、「モミジロード」が5%
- ・ それ以外の利用者では、「富士リバービューロード」が24%、「富士山ライジングロード」が18%、「富士オーシャンビューロード」が47%、「モミジロード」が12%

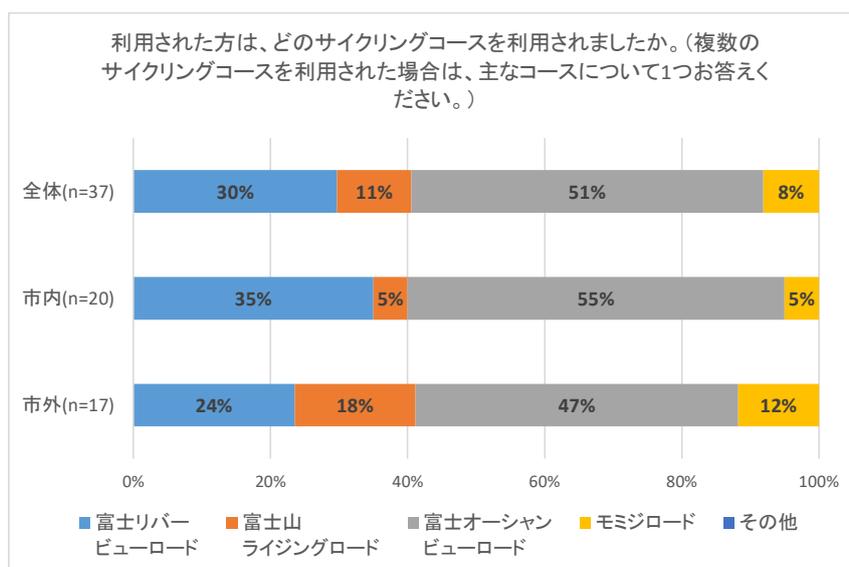


図 4-42 アンケート調査結果

**Q36. 利用された主なサイクリングコースの感想を教えてください。**

- ・ 全体では、「ちょうど良い距離だった」が78%、「距離が長かった」が14%
- ・ 富士市在住者では、「ちょうど良い距離だった」が80%、「距離が長かった」が15%
  - その他：「近くの違う道を走った」
- ・ それ以外の利用者では、「ちょうど良い距離だった」が76%、「距離が長かった」が12%
  - その他：全区間は走行していない(2)

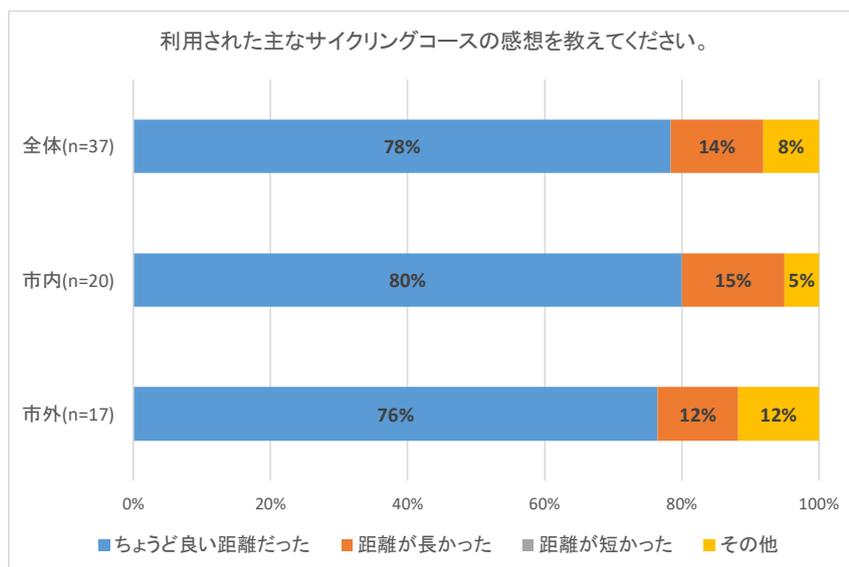


図 4-43 アンケート調査結果

**Q37. 利用された主なサイクリングコースを安全に利用できましたか。**

- ・ 全体では、肯定的な感想(「安全に走行できた」「どちらかといえば安全に走行できた」の合計)が78%、否定的な感想(「どちらともいえない」「どちらかといえば安全に走行できなかった」「安全に走行できなかった」の合計)が22%
- ・ 富士市在住者では、肯定的な感想が97%、否定的な感想が3%
- ・ それ以外の利用者では、肯定的な感想が59%、否定的な感想が41%

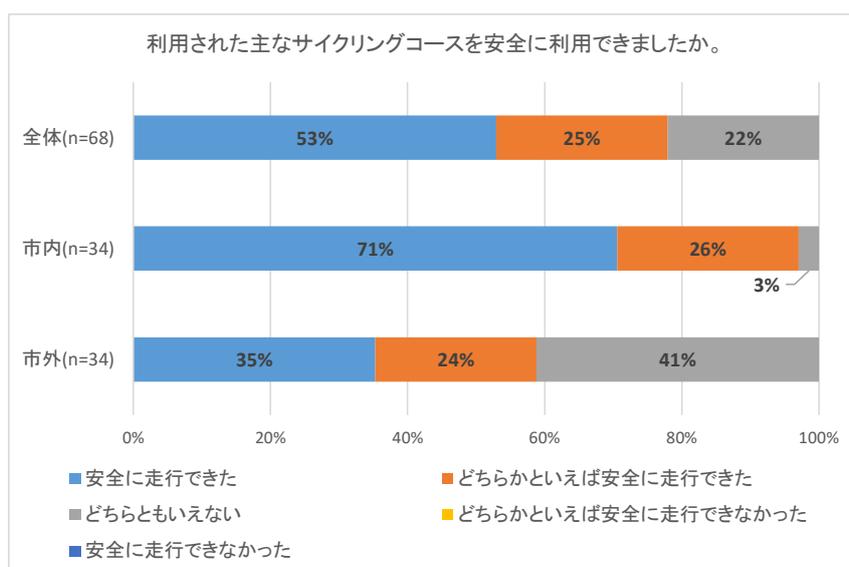


図 4-44 アンケート調査結果

Q38. 前問で、どちらともいえない、どちらかといえば安全に走行できなかった、安全に走行できなかった方は、どの様な状況であったかを教えてください。(複数回答可)

- ・ 「スピードの速い車とのすれ違いが多い道路」と「路面の段差や凸凹が多い道路」が同数で19%、次いで「道路幅が狭い道路」が13%

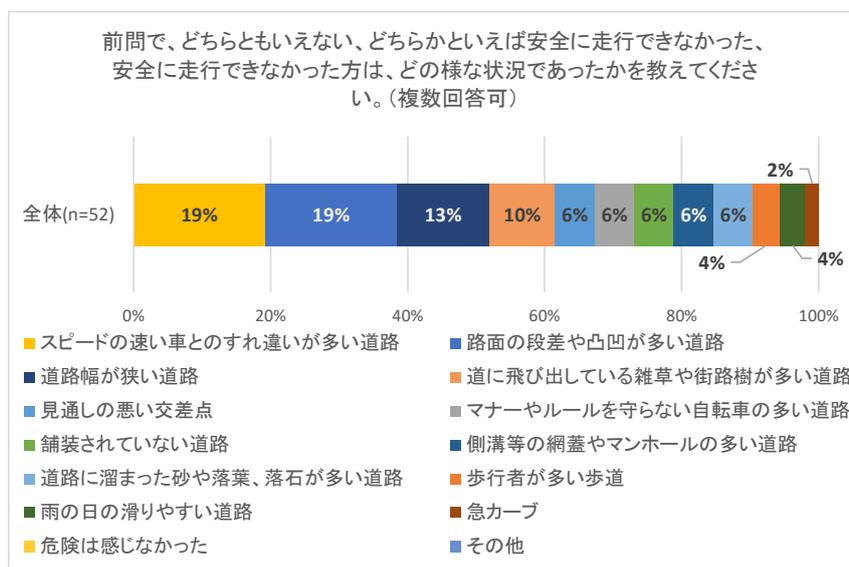


図 4-45 アンケート調査結果

Q39. 利用された主なサイクリングコースの景色、立ち寄り場所などに満足されましたか。

- ・ 全体では、肯定的な感想(「満足」「どちらかといえば満足」の合計)が87%、否定的な感想(「どちらともいえない」「どちらかといえば不満」「不満」の合計)が13%
- ・ 富士市在住者では、肯定的な感想が100%
- ・ それ以外の利用者では、肯定的な感想が73%、否定的な感想が27%

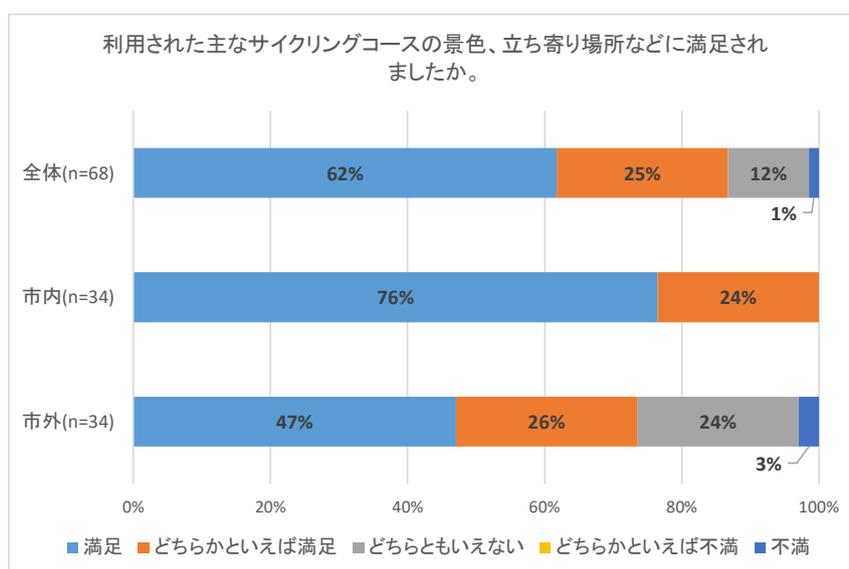


図 4-46 アンケート調査結果

Q40. 前問で、どちらともいえない、どちらかといえば不満、不満の方は、どの様な状況であったかを教えてください。

- ・ 「沿道の樹林が荒れており、景色が悪い」が最も多く27%

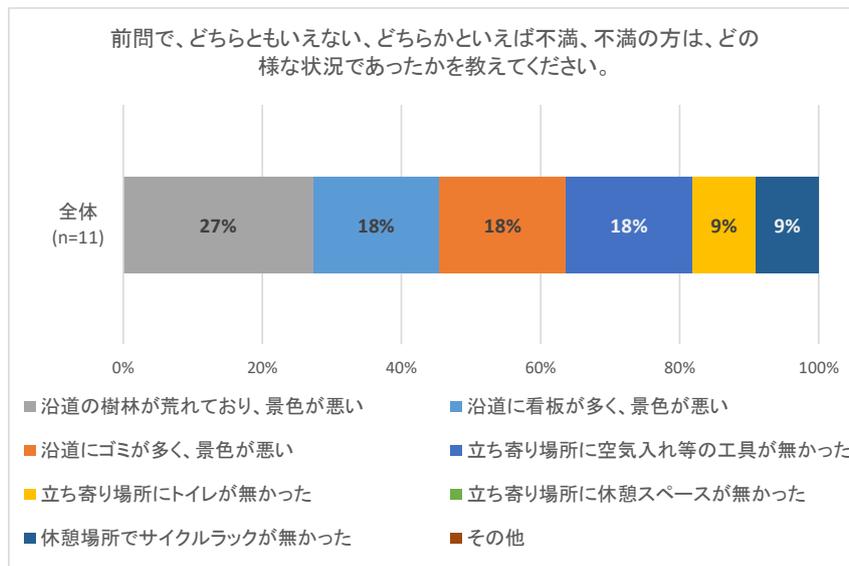


図 4-47 アンケート調査結果

Q41. 利用された主なサイクリングコースにおいて、何を頼りに利用しましたか。(複数回答可)

- ・ 全体では、「紙のガイドマップ」が最も多く33%、次いで「社会実験の案内誘導看板」が28%
  - － その他：サイクリングガイド(3)
- ・ 富士市在住者では、「紙のガイドマップ」が最も多く45%、次いで「インターネットのマップ」が26%
- ・ それ以外の利用者では、「社会実験の案内誘導看板」が最も多く43%、次いで「インターネットのマップ」が25%

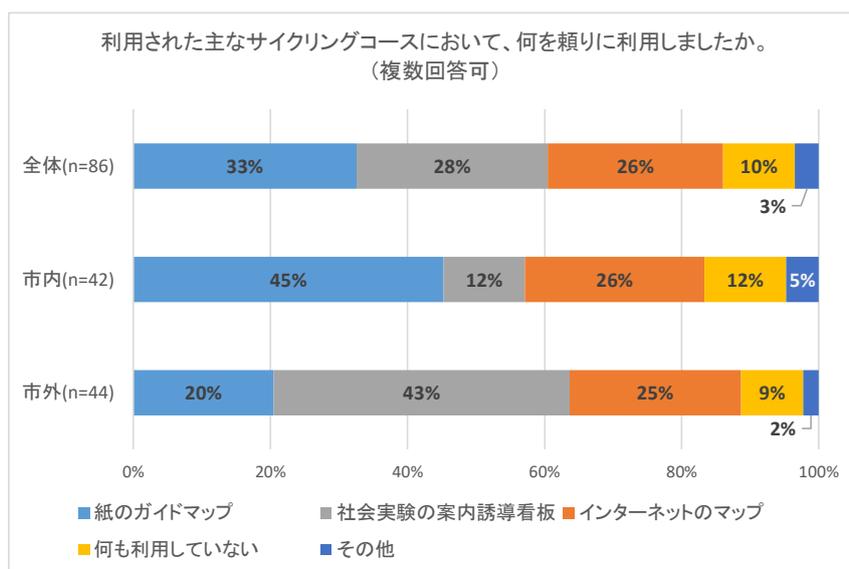


図 4-48 アンケート調査結果

Q42. 社会実験の案内誘導看板は、看板が見やすい位置にありましたか。

- ・ 全体では、肯定的な感想(「見やすい」「どちらかといえば見やすい」の合計)が71%、否定的な感想(「どちらともいえない」「どちらかといえば見づらい」「見づらい」)が7%、「見ていない」が22%
- ・ 富士市在住者では、肯定的な感想が64%、否定的な感想が15%、「見ていない」が21%
- ・ それ以外の利用者では、肯定的な感想が76%、「見ていない」が24%

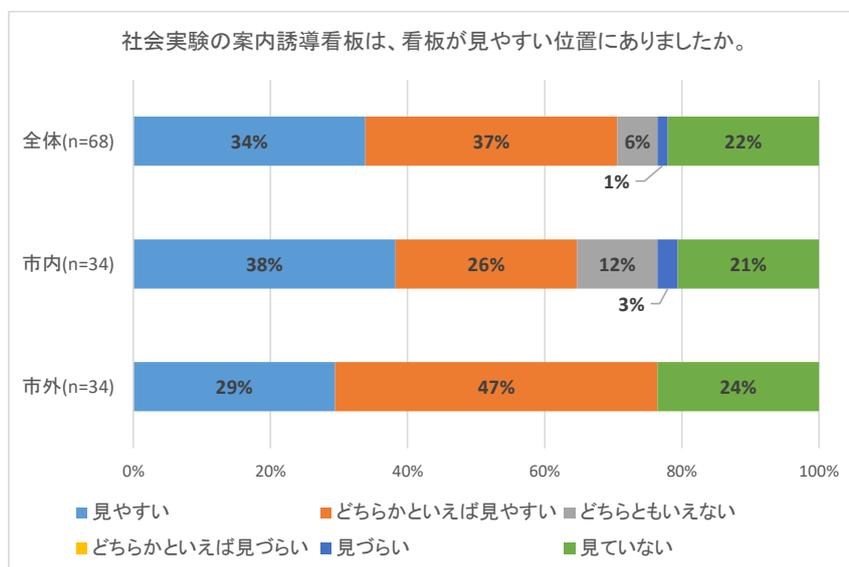


図 4-49 アンケート調査結果

Q43. どちらともいえない、どちらかといえば見づらい、見づらい方は、どのような状況であったかを教えてください。(複数回答可)

- ・ 「電柱等の柱に隠れて見えなかった」が最も多く29%
- その他：気付かなかった(2)、看板が小さい

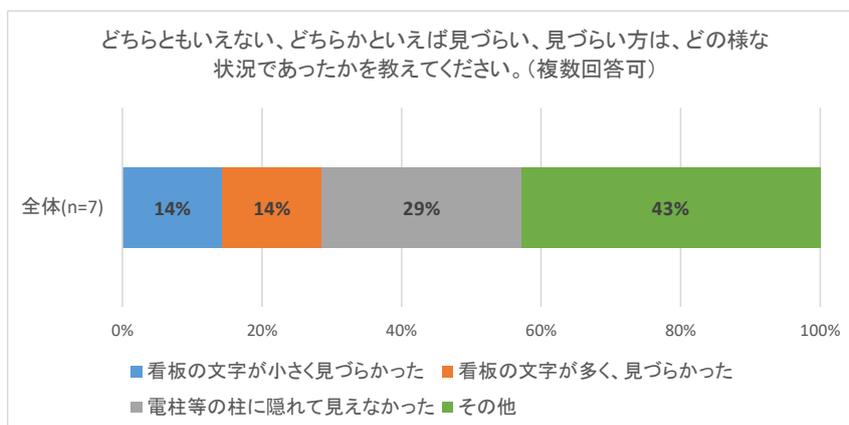


図 4-50 アンケート調査結果

Q44. 社会実験の案内誘導看板を見た方は、看板の内容がわかりやすいものでしたか。

- ・ 全体では、肯定的な感想(「わかりやすい」「どちらかといえばわかりやすい」の合計)が90%、否定的な感想(「どちらともいえない」「どちらかといえばわかりづらい」「わかりづらい」)が10%
- ・ 富士市在住者では、肯定的な感想が86%、否定的な感想が15%
- ・ それ以外の利用者では、肯定的な感想が96%、否定的な感想が4%

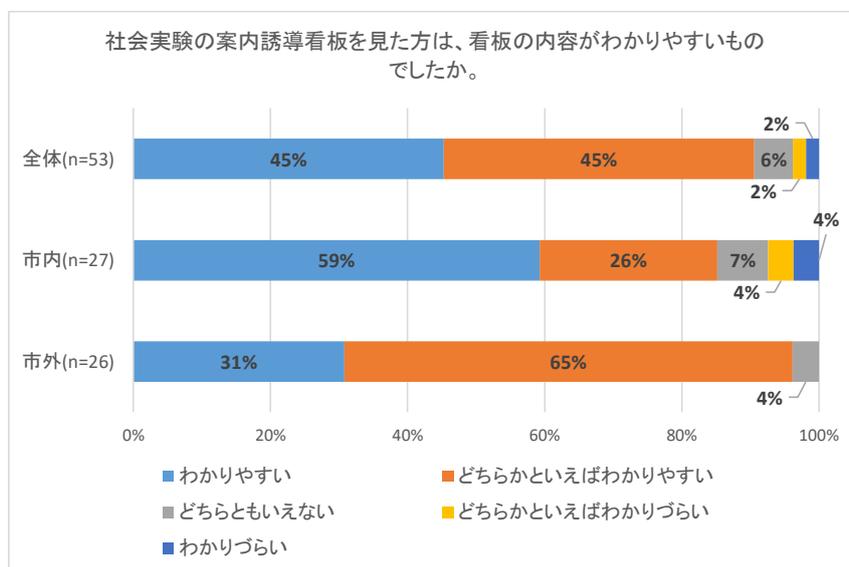


図 4-51 アンケート調査結果

Q45. どちらともいえない、どちらかといえばわかりづらい、わかりづらい方は、その理由を教えてください。(複数回答可)

- ・ 「現在の場所がわからないため、不安だった」が最も多く40%
- その他：「どこにあったか全くわからない」

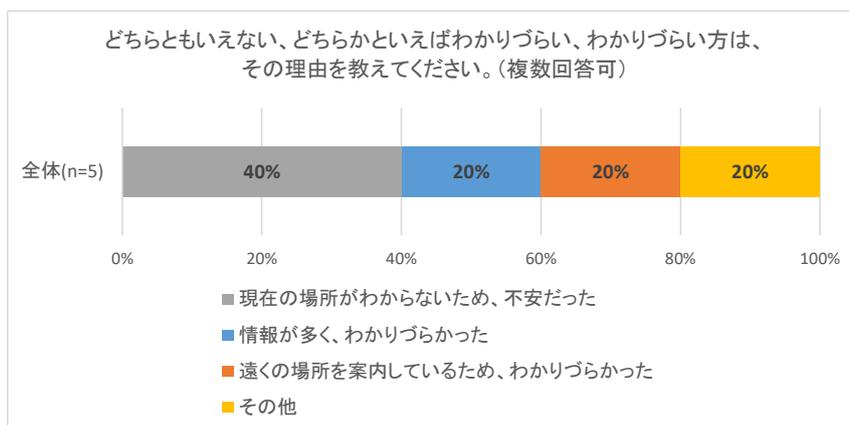


図 4-52 アンケート調査結果

Q46. 紙のガイドマップを利用した方は、わかりやすい内容のものでしたか。

- ・ 全体では、肯定的な感想(「わかりやすい」「どちらかといえばわかりやすい」の合計)が67%、否定的な感想(「どちらともいえない」「どちらかといえばわかりづらい」「わかりづらい」)が5%、「利用していない」が26%
- ・ 富士市在住者では、肯定的な感想が65%、否定的な感想が9%、「利用していない」が26%
- ・ それ以外の利用者では、肯定的な感想が71%、否定的な感想が3%、「利用していない」が26%

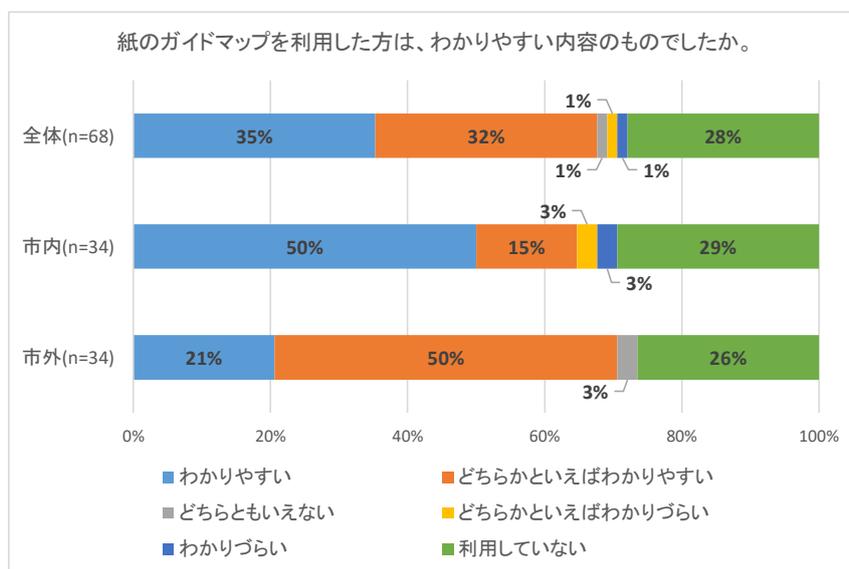


図 4-53 アンケート調査結果

Q47. どちらともいえない、どちらかといえばわかりづらい、わかりづらい方は、その理由を教えてください。(複数回答可)

- ・ 全体では、「マップだけではサイクリングコースを判断することが難しかった」が最も多く33%
- その他：紙のマップがどこにあったかわからなかった

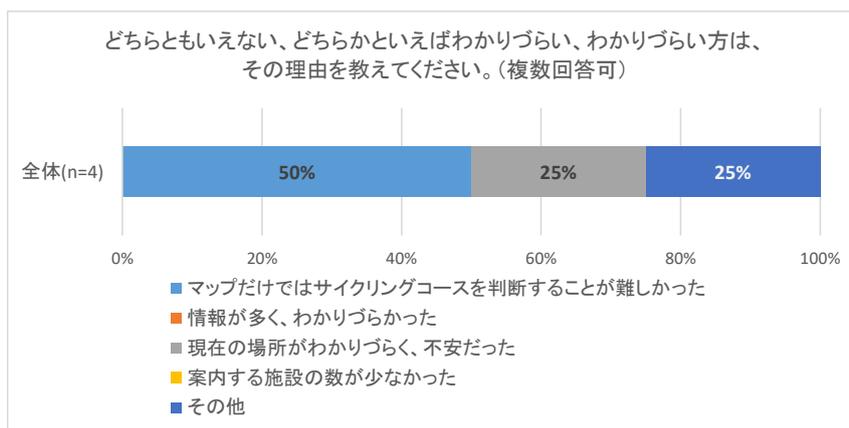


図 4-54 アンケート調査結果

5. レンタサイクルの取組みについて

Q48. このレンタサイクルの取組みをどの様にして知りましたか。(複数回答可)

- ・ 全体では、「HP」が最も多く31%、次いで「SNS」が26%  
 - その他：「須津駅で見て」(7)
- ・ 富士市在住者では、「HP」が最も多く31%、次いで「チラシ」が28%
- ・ それ以外の利用者では、「HP」が最も多く32%、次いで「SNS」と「チラシ」が同数で24%

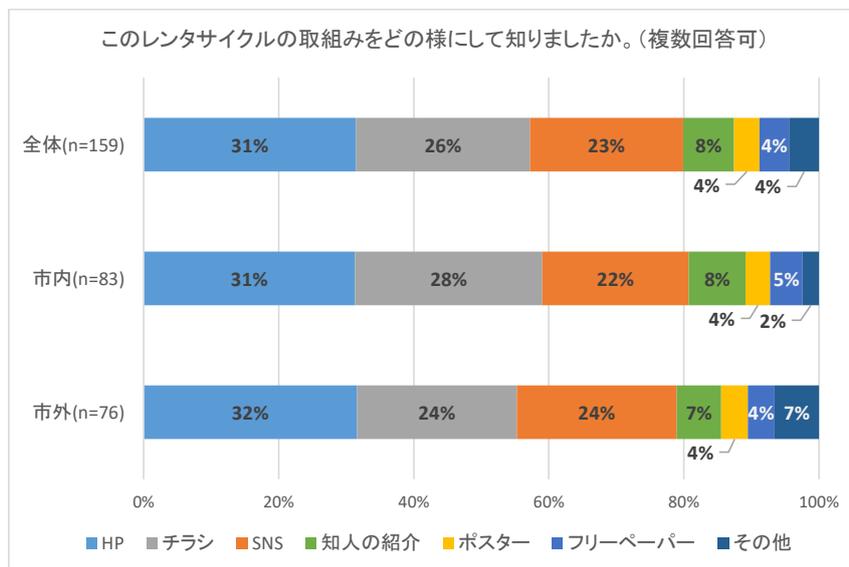


図 4-55 アンケート調査結果

Q49. 前問でHP、SNSを利用された方で、この取組みの内容説明は満足できるものでしたか。

- ・ 全体では、肯定的な感想(「満足」「どちらかといえば満足」の合計)が68%、否定的な感想(「どちらともいえない」「どちらかといえば不満」「不満」の合計)が32%
- ・ 富士市在住者では、肯定的な感想が92%、否定的な感想が8%
- ・ それ以外の利用者では、肯定的な感想が44%、否定的な感想が56%

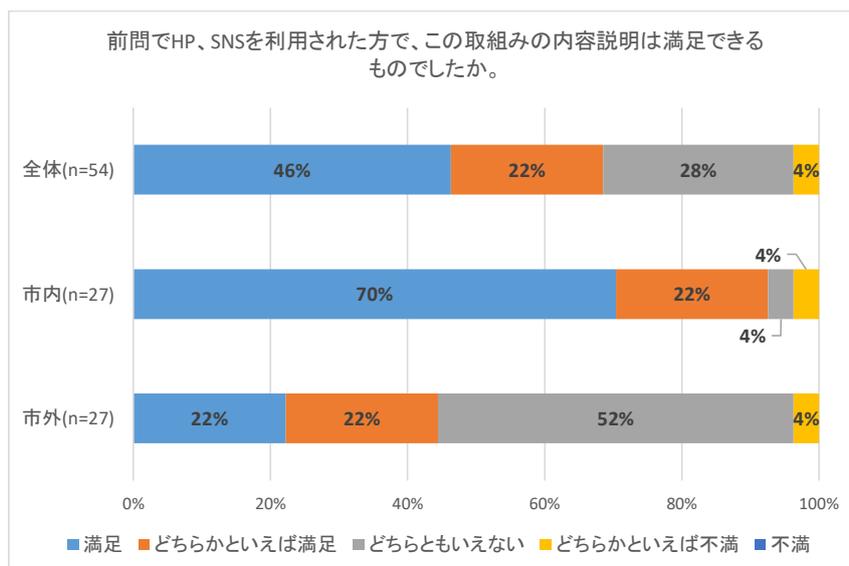


図 4-56 アンケート調査結果

Q50. どちらともいえない、どちらかといえば不満、不満の方は、どの様な情報が不足していると思われましたか。(複数回答可)

- ・ 全体では、「食事・休憩ができる場所に関する情報」が最も多く22%、次いで「サイクリングできるルートに関する情報」と「観光できる場所に関する情報」が同数で17%
- ・ 富士市在住者では、「サイクリングできるルートに関する情報」と「観光できる場所に関する情報」が同数で29%
  - その他：「サイトがあちこちに遷移するのでわかりづらい。まとめた方が良くと思います」
- ・ それ以外の利用者では、「食事・休憩ができる場所に関する情報」が最も多く24%
  - その他：「社会実験だけでなく 元からある自転車関係の情報に簡単にアクセス（情報の横のつながり）ができるとうい」

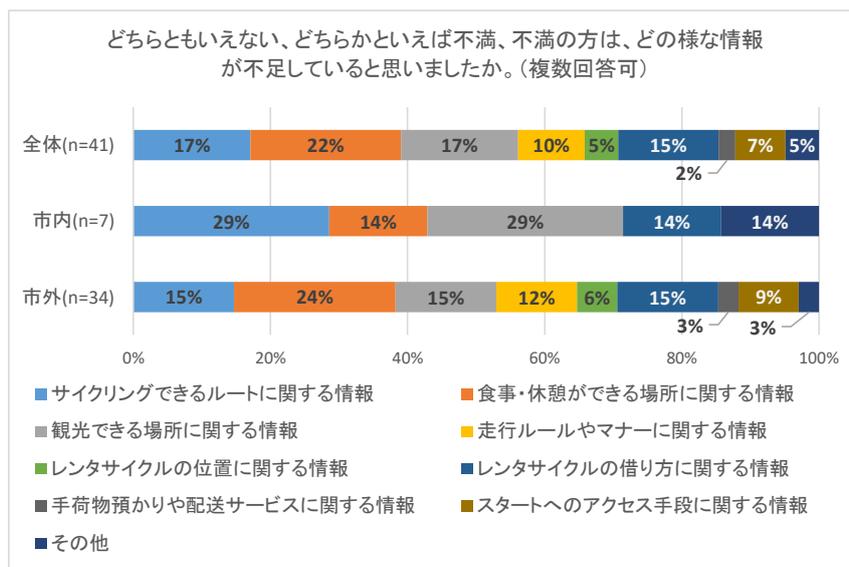


図 4-57 アンケート調査結果

Q51. レンタサイクルの合計金額

- ・ 全体では、「千円～3千円」が最も多く41%、次いで「0円」が25%
- ・ 富士市在住者では、「千円～3千円」が最も多く47%、次いで「千円以内」が24%
- ・ それ以外の利用者では、「0円」と「千円～3千円」が同数で35%

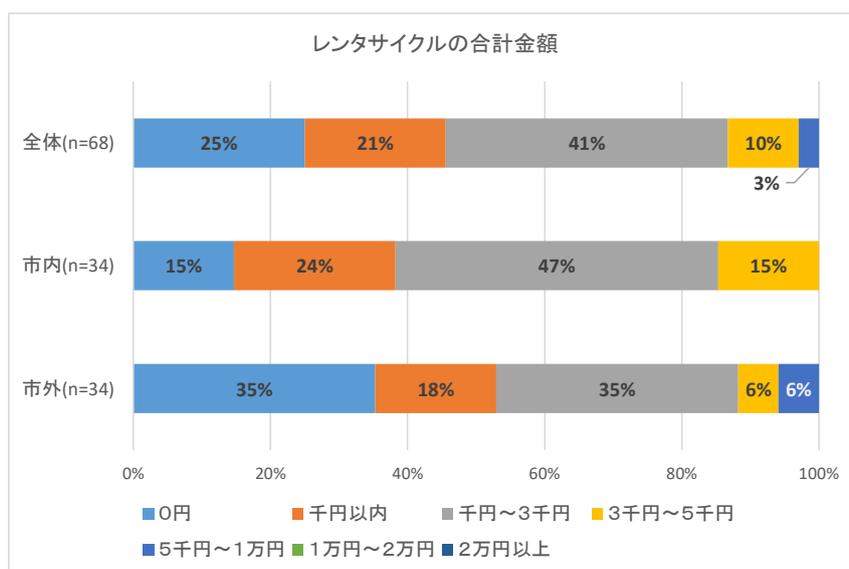


図 4-58 アンケート調査結果

**Q52. 立ち寄り施設（飲食、買物、レジャー体験等）での合計金額**

- ・ 全体では、「千円～3千円」が最も多く43%、次いで「千円以内」が31%
- ・ 富士市在住者では、「千円～3千円」が最も多く44%、次いで「千円以内」が35%
- ・ それ以外の利用者では、「千円～3千円」が最も多く41%、次いで「千円以内」が26%

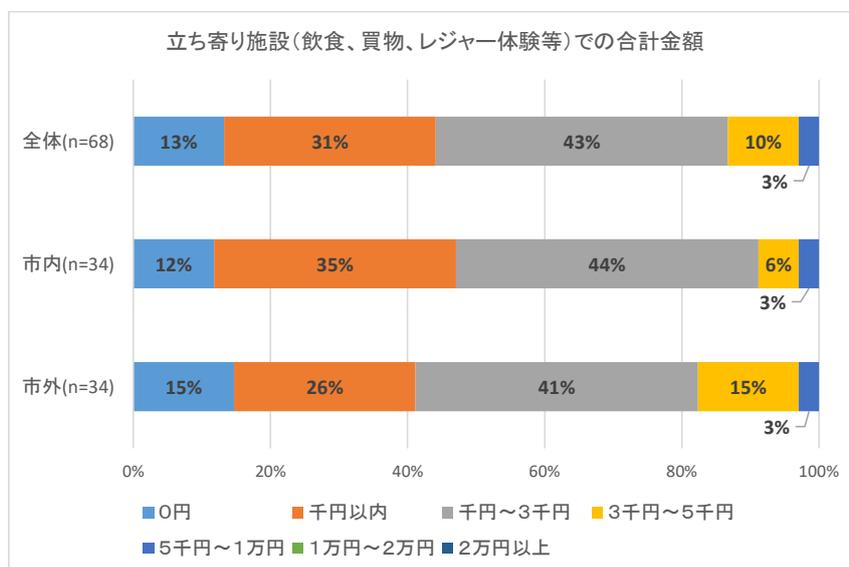


図 4-59 アンケート調査結果

**Q53. 宿泊の合計金額**

- ・ 全体では、「0円」が最も多く94%
- ・ 富士市在住者では、「0円」が100%
- ・ それ以外の利用者では、「0円」が最も多く88%

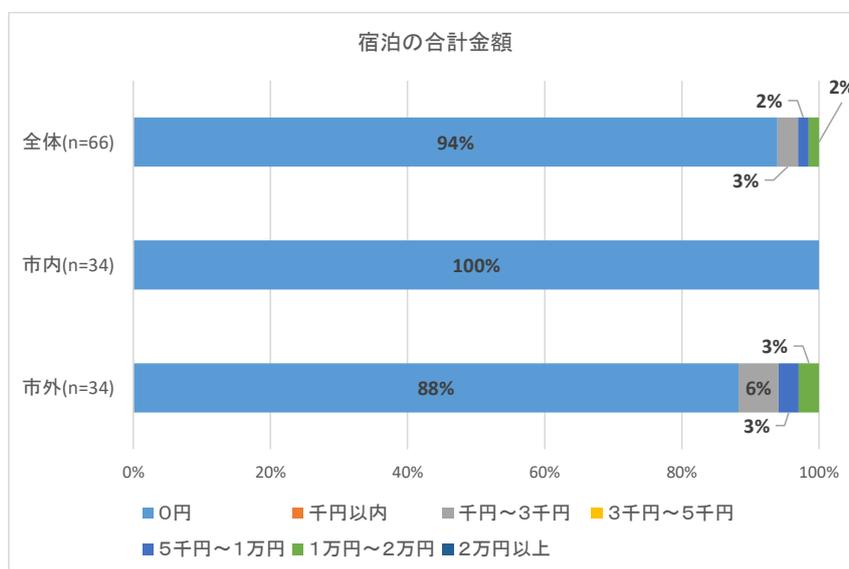


図 4-60 アンケート調査結果

Q54. その他の合計金額

- ・ 全体では、「0円」が最も多く84%
- ・ 富士市在住者では、「0円」が最も多く82%
- ・ それ以外の利用者では、「0円」が最も多く85%

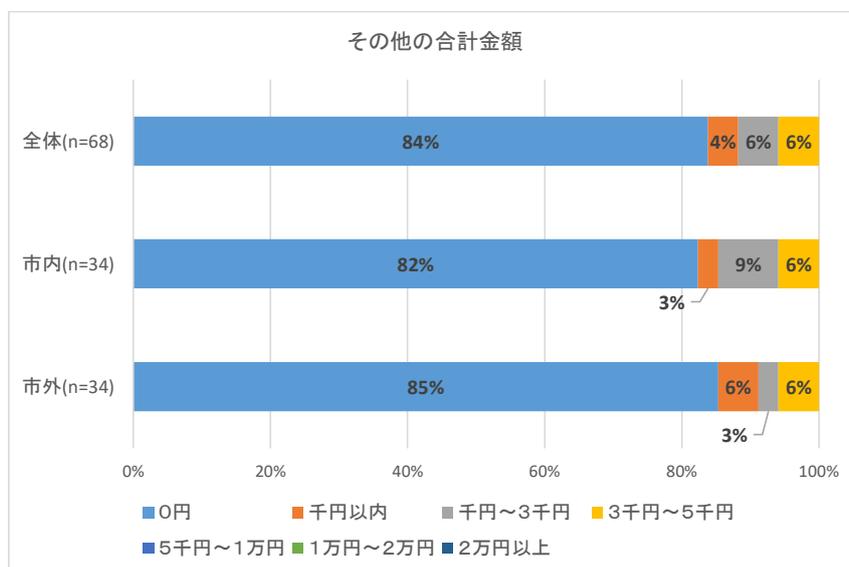


図 4-61 アンケート調査結果

Q55. サイクリングする際に、観光案内等、サイクリングをサポートしてくれる地元ガイドがあれば、利用したいと思いますか。

- ・ 全体では、肯定的な意見(「思う」「やや思う」)が74%、否定的な意見(「どちらとも言えない」「あまり思わない」「思わない」)が27%
- ・ 富士市在住者では、肯定的な意見が最も多く73%、次いで否定的な意見が27%
- ・ それ以外の利用者では、肯定的な意見が最も多く73%、次いで否定的な意見が27%

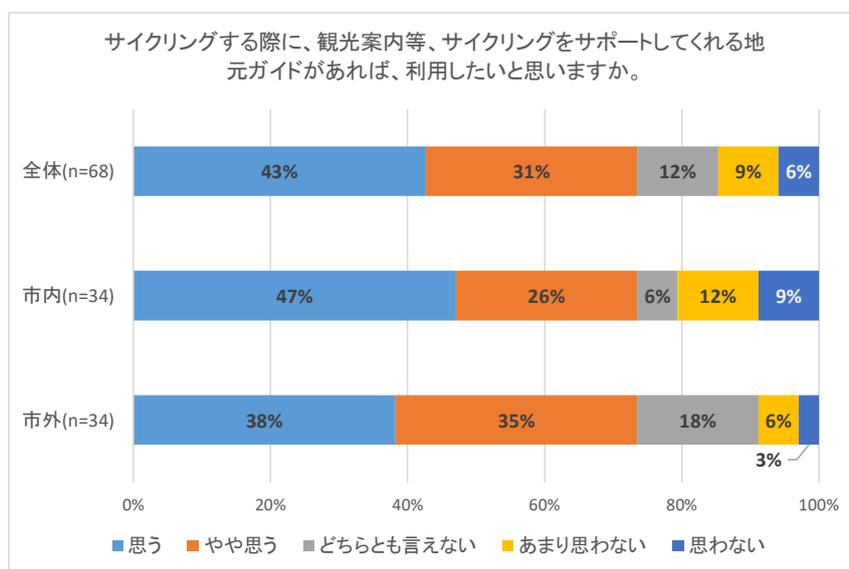


図 4-62 アンケート調査結果

【自由記述の集計】

1. レンタサイクルに使用した自転車について

- ・ 自転車の電動アシストが好評だった。一方で、ロードバイクに乗り慣れないので怖かったという感想や、一般的な形の自転車も用意してほしいという要望があった。アクセサリについては、スマートフォンやドリンクのホルダーの要望があった。

表 4-4 自由記述（その1）

	肯定的意見	要望・改善案など
自転車の機能について		
自転車本体について (乗り心地、電動アシスト等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電動アシストのため快適だった(5)</li> <li>・乗りやすかった</li> <li>・ロードバイクに初めて乗ったのでいい経験になった</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ロードバイクに乗り慣れてないので慣れるまで怖かった</li> <li>・(周辺道路の交通量が多いというのもあり)普通の形の自転車も多くあると良いと思った</li> </ul>
自転車アクセサリについて		<ul style="list-style-type: none"> <li>・スマホホルダーが欲しい(2)</li> <li>・ドリンクを入れる場所がほしい</li> </ul>

※ ( ) 内の数値は、同一回答者数

2. 自転車の貸出・返却について

- ・ 自転車の貸出について、利用料金が高いという意見があった。返却については、現在は貸出場所のみで返却が可能であるが、乗り捨てをしたいという要望が多かった。
- ・ また、富士川楽座は貸出・返却場所としてふさわしくないという意見があった。

表 4-5 自由記述（その2）

	肯定的意見	要望・改善案など
貸出・返却について		
貸出について		<ul style="list-style-type: none"> <li>・料金が少し高く感じた、市民割引などがあると良い</li> </ul>
返却について		<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り捨てができるようにしてほしい(3)</li> </ul>
貸出・返却場所の 妥当性について (富士川楽座)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民のためであれば、富士川楽座という場所でのレンタルは適切ではない</li> <li>・観光客が自家用車を高速SAに止めてレンタサイクルを使うとは思わない</li> <li>・坂道が多いので拠点をもっと平坦な場所にしてほしい</li> </ul>

※ ( ) 内の数値は、同一回答者数

### 3. 自転車の走行について

- ・ 自転車走行の安全性や快適性について、道路の整備や自転車向けの案内などが必要という意見があった。サイクリングルートについては、マップやルートの充実を求める声があった。

表 4-6 自由記述（その3）

	肯定的意見	要望・改善案など
自転車の走行について		
自転車走行の安全性や 快適性について		<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車に優しくない道路が多い</li> <li>・サイクリングルートの道路や案内看板等の整備が必要</li> <li>・(須津駅から)南下して市街地に入ると自転車で走行して良いか、わかりづらい箇所があった</li> </ul>
サイクリングルート について		<ul style="list-style-type: none"> <li>・マップが欲しい(2)</li> <li>・自転車専用道路の場所がわかるマップが欲しい</li> <li>・市域を越えたルートも積極的に提案しても良いと思う</li> <li>・東海道など色々なルートがスマホ上で取り込めると便利</li> </ul>

※ ( ) 内の数値は、同一回答者数

### 4. レンタサイクル事業について

- ・ レンタサイクルの周知について、周知が不十分で情報が届かないという意見や、インターネット上での情報収集が不便だったという意見があった。
- ・ その他、レンタサイクルが楽しかったという感想が多かった。また、事業の費用対効果を最大化できる体制を検討してほしいという意見があった。

表 4-7 自由記述（その4）

	肯定的意見	要望・改善案など
レンタサイクル事業について		
周知方法について		<ul style="list-style-type: none"> <li>・PRが不足しており、普通に生活しているだけだと社会実験の情報が全く入らなかった</li> <li>・あちこちに情報があるため探すことが大変だった</li> <li>・ポータルサイトのようなページがあっても良いと思った</li> </ul>

<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・楽しかった(5)</li> <li>・車だと見過ごしてしまう景色を見ることができて良かった</li> <li>・家族でのちょっとしたレジャーにちょうど良かった</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・費用対効果を最大化していける体制を最初に検討してほしい</li> </ul>
------------	--	--

※ ( ) 内の数値は、同一回答者数

(2) 案内誘導・注意喚起サインやバイシクルピットの設置

1) 実施内容の検討

① 設置方針

- ・ 本社会実験では、サイン設置箇所がされるため、注意喚起サインの設置が望まれる「自動車との甚大な事故の発生が懸念される場所」は、利用時にマップで注意喚起を行うものとし、現地には、案内誘導サインのみを設置した。

※ バイシクルピットの設置

- ・ 本社会実験において、モデルルート上の主要な休憩場所へバイシクルピットを設置する予定であったが、令和4年度に富士市の単独事業にて、バイシクルピットを設置しているため、本社会実験では、バイシクルピットを設置しないこととした。

表 4-8 社会実験時における案内誘導及び注意喚起の整備方針

種別	標示内容	標示方法
案内誘導	<b>(1) バッテリーステーション</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ サイクリングルート上におけるバッテリーステーション付近の主要な交差点に設置</li> <li>・ バッテリーステーション前に設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 立て看板</li> <li>・ サイクリングマップ</li> <li>・ アプリ</li> </ul>
	<b>(2) 目的地、撮影スポット</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ サイクリングルート上における目的地、撮影スポット付近の主要な交差点に設置</li> <li>・ 目的地、撮影スポット前に設置</li> </ul>	

② 標示内容の検討

- ・ モデルルートの結果を踏まえ、案内誘導・注意喚起サインの設置箇所を検討するとともに、関係する機関と調整し、設置箇所を設定した。
- ・ サイン設置に関して、調整した関係機関は下表のとおりである。

表 4-9 サイン設置に関して調整した機関とサイン数

No	関係機関名	サインの設置数
1	静岡県 富士土木事務所	11 箇所
2	静岡県 田子の浦港管理事務所	1 箇所
3	富士市 建設政策課	12 箇所
4	富士市 林政課	1 箇所
5	富士警察署	—
6	東京電力(株) ※ 電柱へ設置する分	—

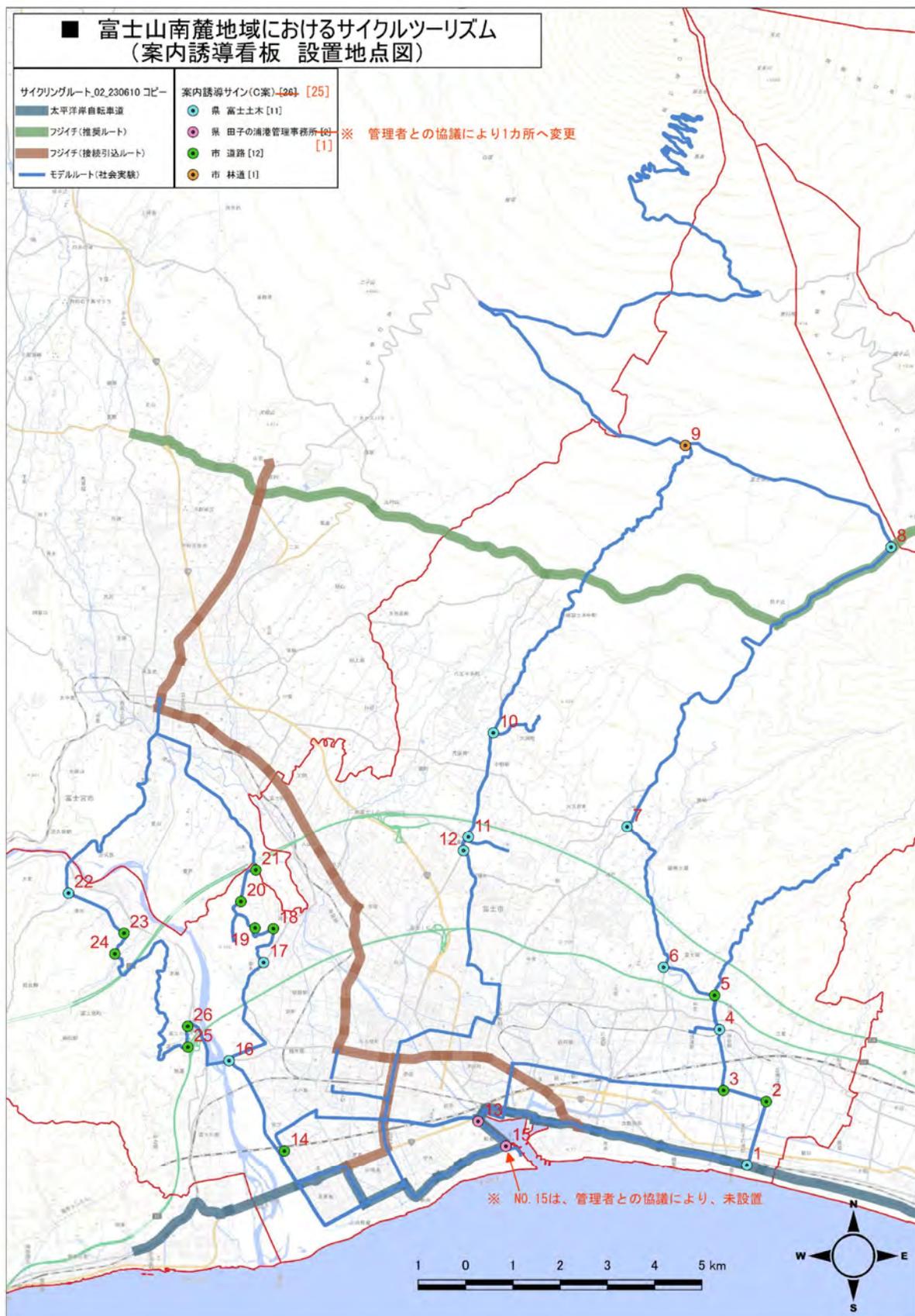


図 4-63 案内誘導・注意喚起サインの設置箇所



図 4-64 (左)、4-65 (右) 案内標識の設置位置



図 4-66 (左)、4-67 (右) 案内標識の設置位置





図 4-72 (左)、4-73 (右) 案内標識の設置位置



図 4-74 (左)、4-75 (右) 案内標識の設置位置



図 4-76 (左)、4-77 (右) 案内標識の設置位置

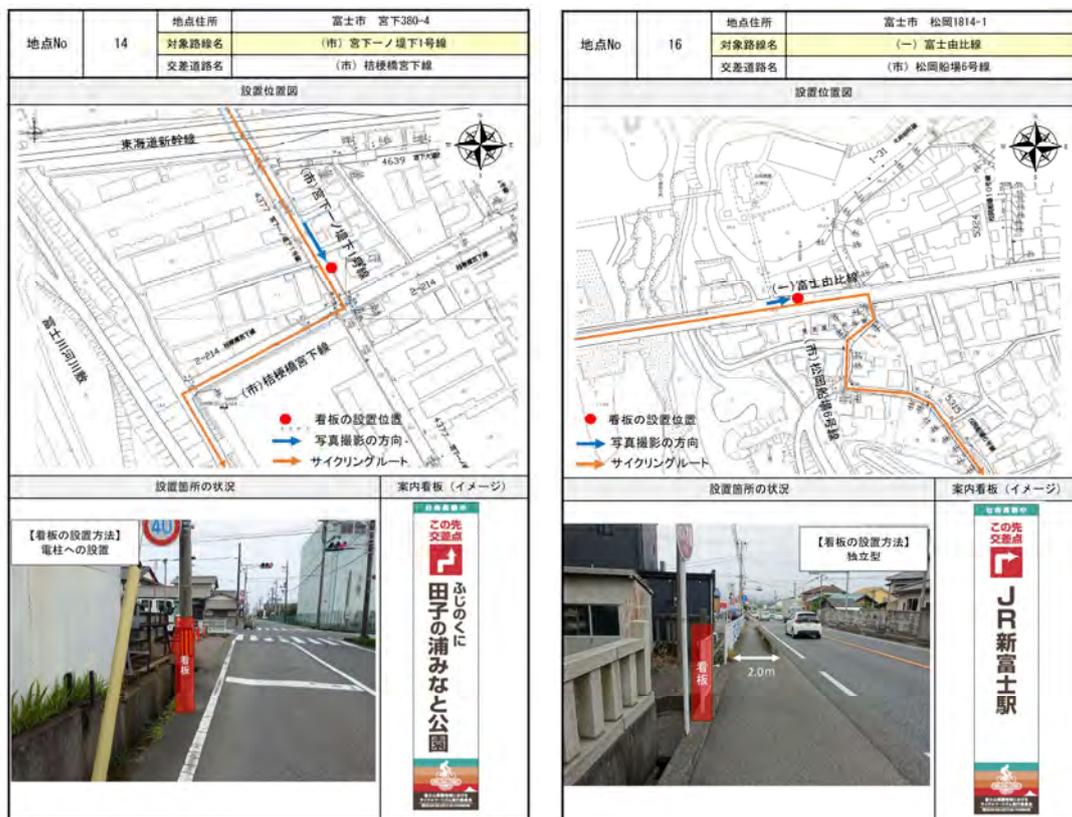


図 4-78 (左)、4-79 (右) 案内標識の設置位置

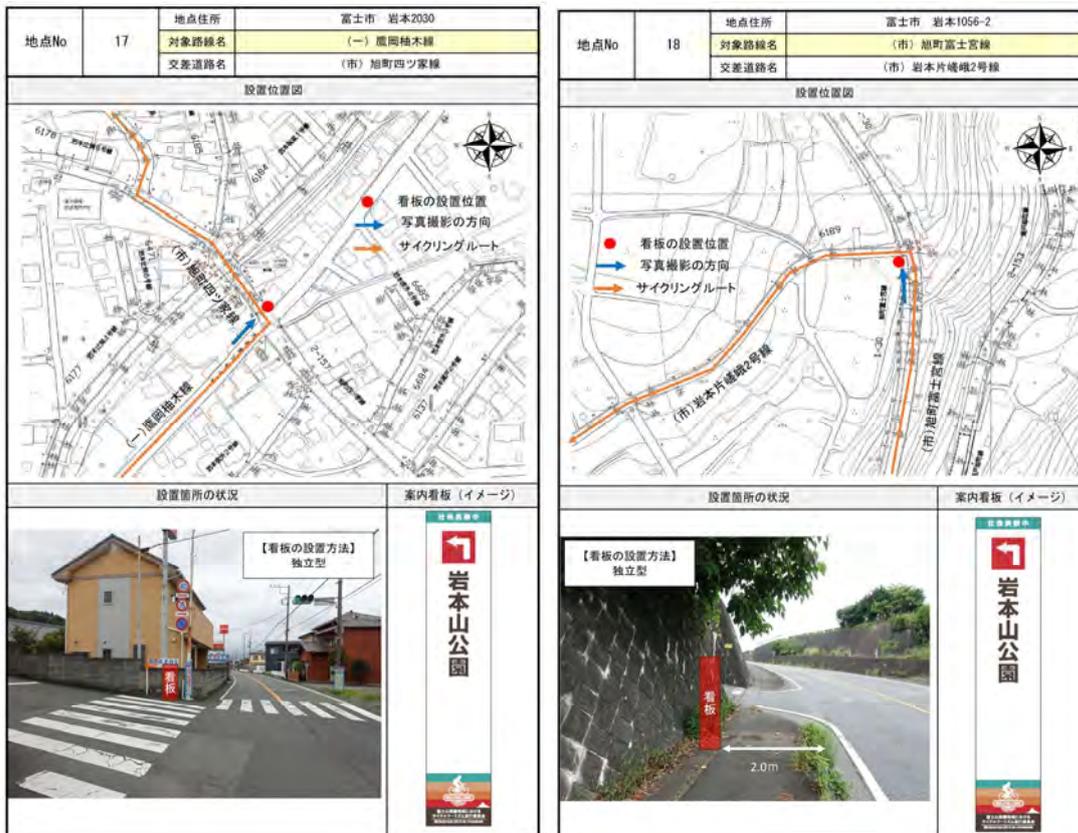


図 4-80 (左)、4-81 (右) 案内標識の設置位置



図 4-82 (左)、4-83 (右) 案内標識の設置位置



図 4-84 (左)、4-85 (右) 案内標識の設置位置

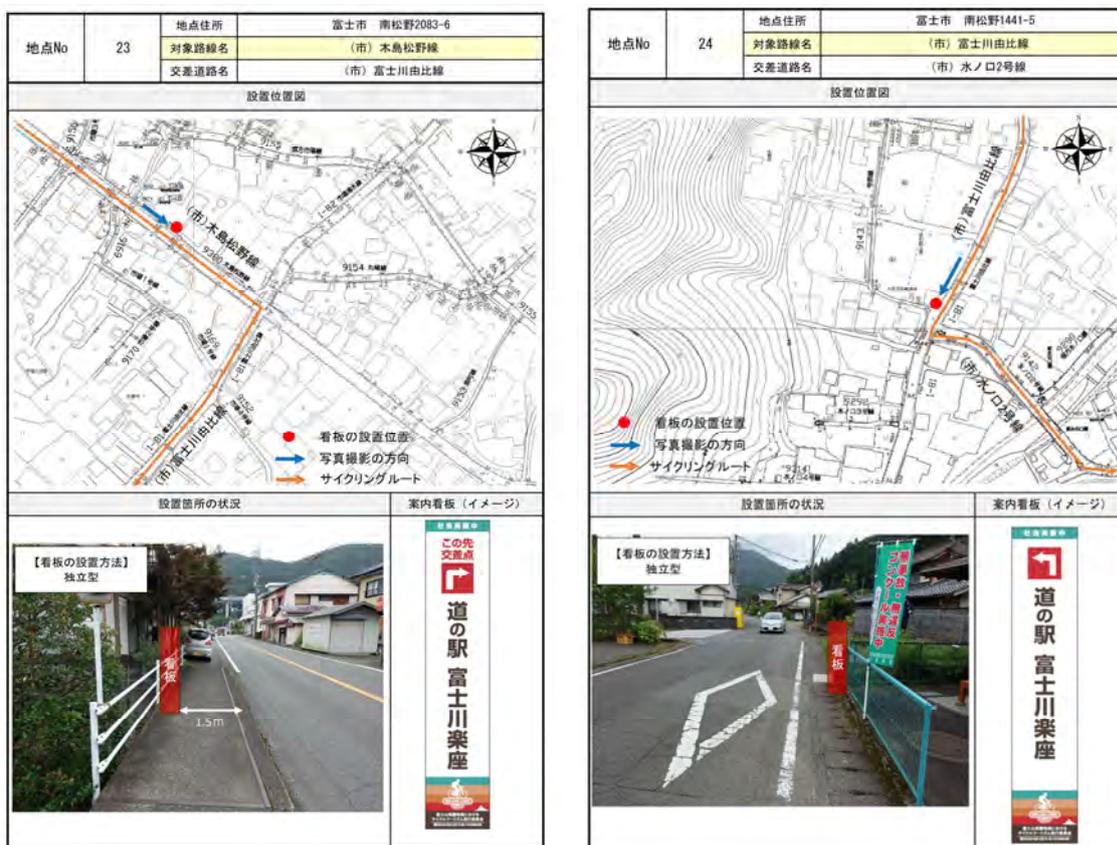


図 4-86 (左)、4-87 (右) 案内標識の設置位置



図 4-88 (左)、4-89 (右) 案内標識の設置位置

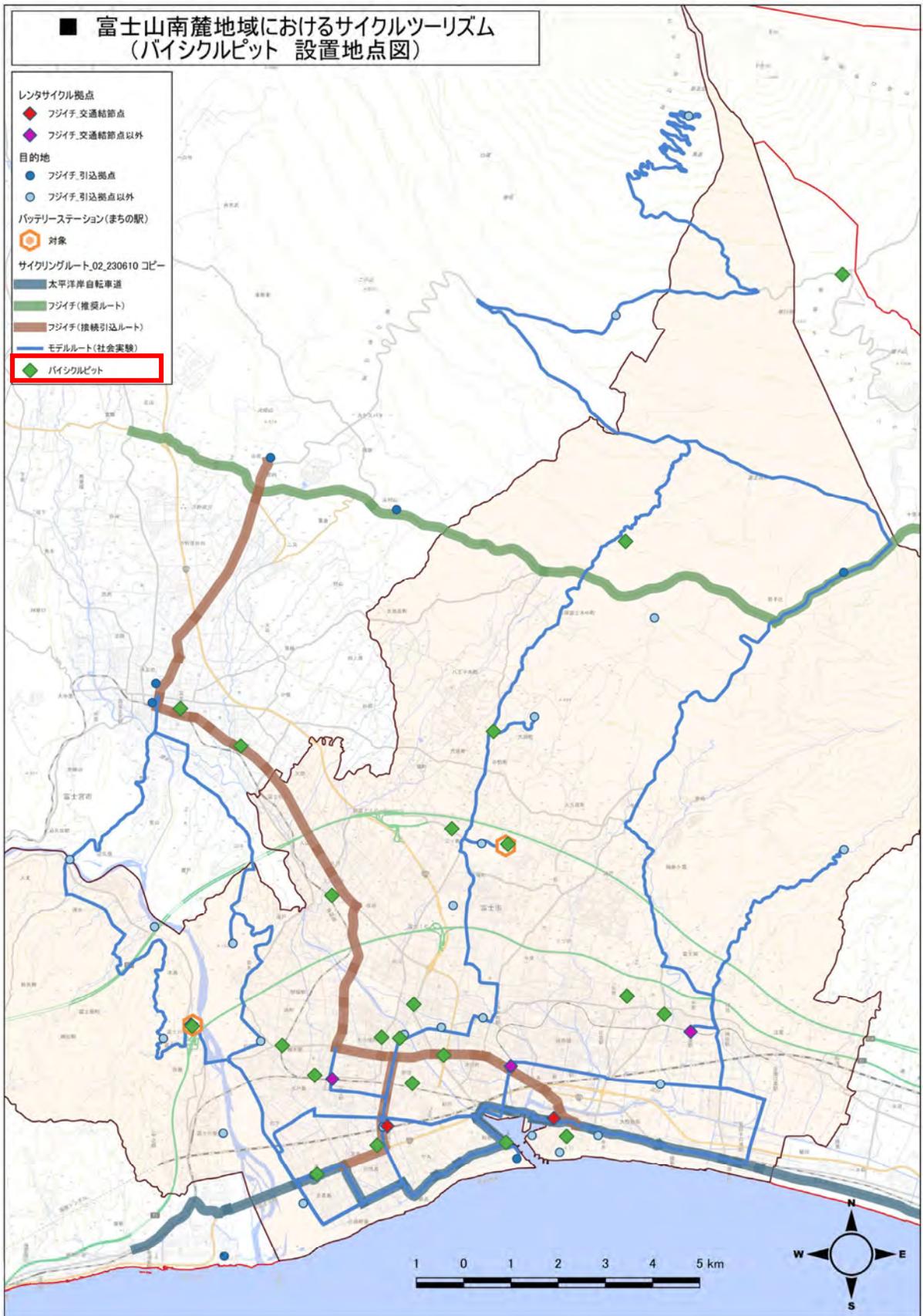


図 4-90 バイクピット設置位置図 (参考)

## 2) 社会実験の実施

- ・ 本社会実験で設置した案内看板の設置状況を以下に示す。



写真 4-16 (左)、4-17 (右) 案内標識の設置状況



写真 4-18 (左)、4-19 (右) 案内標識の設置状況

## 3) 実態調査

- ・ 案内誘導サインの検証を行うため、レンタサイクル利用者からアンケート調査を実施した。
- ・ 調査結果は、本報告書「4.1 実験結果 (1) レンタサイクル、バッテリーSt の実装」で示したアンケート調査結果と同様の結果である。以下に、案内誘導サインの調査概要のみを再掲する。

### 【調査概要】(再掲)

- ・ 調査期間： 令和5年9月2日～11月19日(社会実験期間中)
- ・ 実施方法： 各レンタサイクル拠点における紙記入による調査、QRコードによるインターネットでの調査
- ・ 回答者数： 68人

表 4-10 レンタサイクル拠点別の利用者数の内訳(再掲)

レンタサイクル拠点名	回答者数
道の駅 富士川楽座	23人
富士市サイクルステーション	29人
岳南電車(須津駅 ※ 臨時)	16人

### (3) 駅間のシェアサイクルの実装（コネクトサイクル）

#### 1) 実施内容の検討

- ・ 以下に、コネクトサイクルの実施内容について検討した結果を示す。

#### 1. 実験の目的

- ・ 富士市が抱える交通上の課題の1つとして、東海道線富士駅、新幹線新富士駅間をつなぐ交通手段が少ない状況にある。
- ・ このため、本社会実験では、両駅間をつなぐコネクトサイクル（駅間シェアサイクル）を行うことにより、自転車が駅間の移動を補完する交通手段となりうるかを実験する。

#### 2. 対象者

- ・ 駅間移動者、駅利用者

※ 駅周辺の移動をする人も対象とする。長時間の貸出は不可。（1時間以内の移動を中心に、2時間までを最長とする。）

#### 3. 実施内容

##### (1) 貸出方法

- ・ 実施時間（仮）9：00～17：00（毎回、開始前に準備し、終了後撤収）
- ・ 両駅に仮設貸出所を設置し、アナログ方式で貸し出しを行う。
- ・ 両貸出所で、乗り捨て可能とする。
- ・ 利用料金は、無料とする。
- ・ 利用者には、その場で紙面アンケート、またはQRコードによりスマホ等により回答して頂く。

##### (2) 保険対応

- ・ 社会実験で用意する自転車7台を配置する。
- ・ 社会実験で用意する7台には、賠償保険を設定する。  
（利用者本人、対人・対物、事務局側の瑕疵 → 富士川楽座と同様の補償内容）

##### (3) 自転車の再配置

- ・ 実験中の貸出により、自転車の総数が不足する場合は、サイクルステーションの自転車などを追加で借り入れることを検討する。
- ・ 駅間の移動に偏りがあり、貸出所で管理する自転車が不均衡となる場合には、自転車を移動させ、必要な台数に調整する作業を行う。（自転車の再配置）

(4) 仮設貸出所

- ・ 備品：タープ、テーブル、イス、自転車3台～4台、管理用パソコン
- ・ のぼり旗、看板による周知

(5) 広報

- ・ 富士市のHP、各サイクルステーションのSNS等で、事前に広報する。
- ・ コネクトサイクル専用の案内チラシを作成し、事前に広報する。

3. コネクトサイクル臨時貸出所

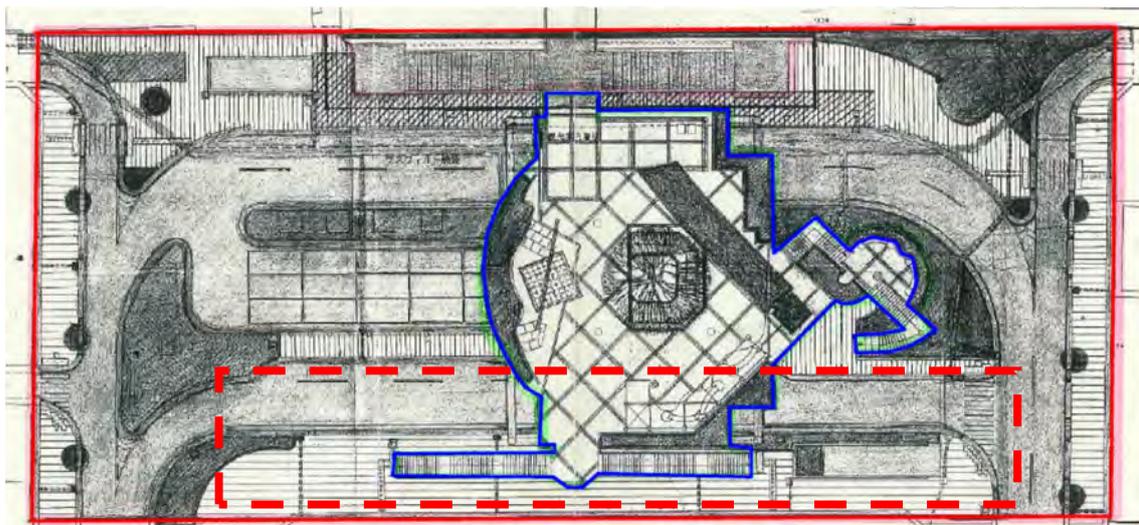


図 4-91 富士駅（南口）の臨時貸出所

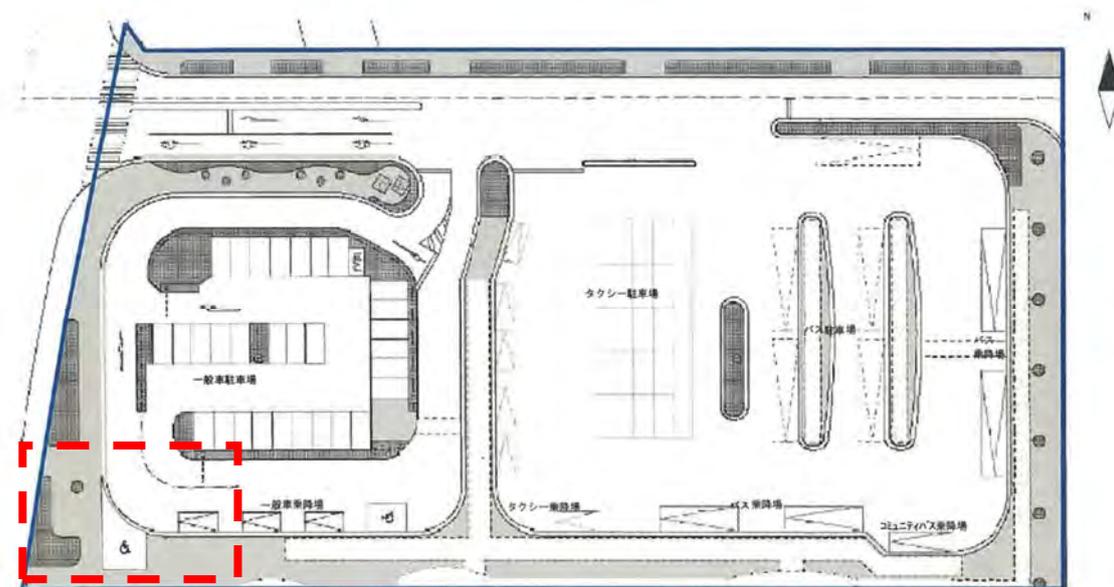


図 4-92 新富士駅（富士山口／北口）の臨時貸出所

2) 運営資料

- ・ コネクトサイクルを実施するにあたり、運営資料を作成した。

## 1. コネクトサイクルの概要

### ① 実験の目的

- 富士市が抱える交通上の課題の1つとして、東海道線富士駅、新幹線新富士駅間をつなぐ交通手段が少ない状況
- このため、本社会実験では、両駅間をつなぐコネクトサイクル（駅間シェアサイクル）を行うことにより、自転車が駅間の移動を補完する交通手段となりうるかを実験



写真 シェアサイクル（姫路市）

### ② 対象者

- 駅間移動者、駅利用者
- ※ 駅周辺の移動をする人も対象とする。長時間の貸出は不可。（1時間以内の移動を中心に、2時間までを最長とする。）

### ③ 実施概要

- 実施期間： 10/16（月）～20（金）、10/23（月）～27（金） 計10日間
- 実施時間： 9：00～17：00
- 実施内容： 新富士駅（富士山口）～富士駅（南口）で、レンタサイクルを乗り捨て可能
- 貸出方法： スタッフを各ステーションに配置（各日4名を配置）
- 貸出料金： 無料

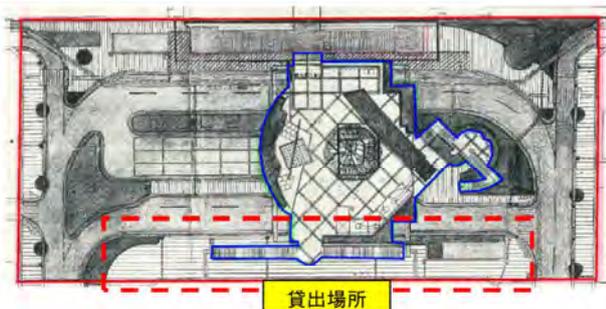
2

## 1. コネクトサイクルの概要

### ④ 貸出場所

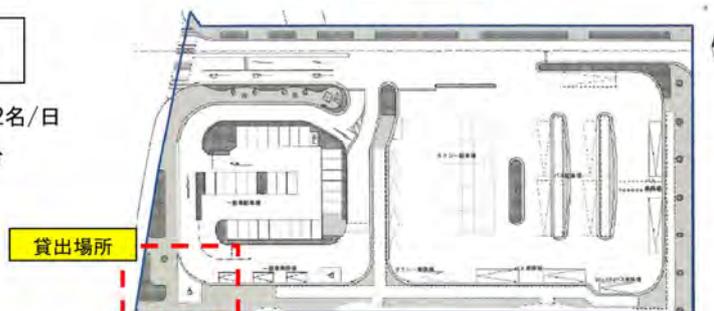
#### 富士駅 【南口】

- ・ スタッフ 2名/日
- ・ 自転車 3台



#### 新富士駅 【富士山口】

- ・ スタッフ 2名/日
- ・ 自転車 4台



3

図 4-93（上）、4-94（下） 運営マニュアル

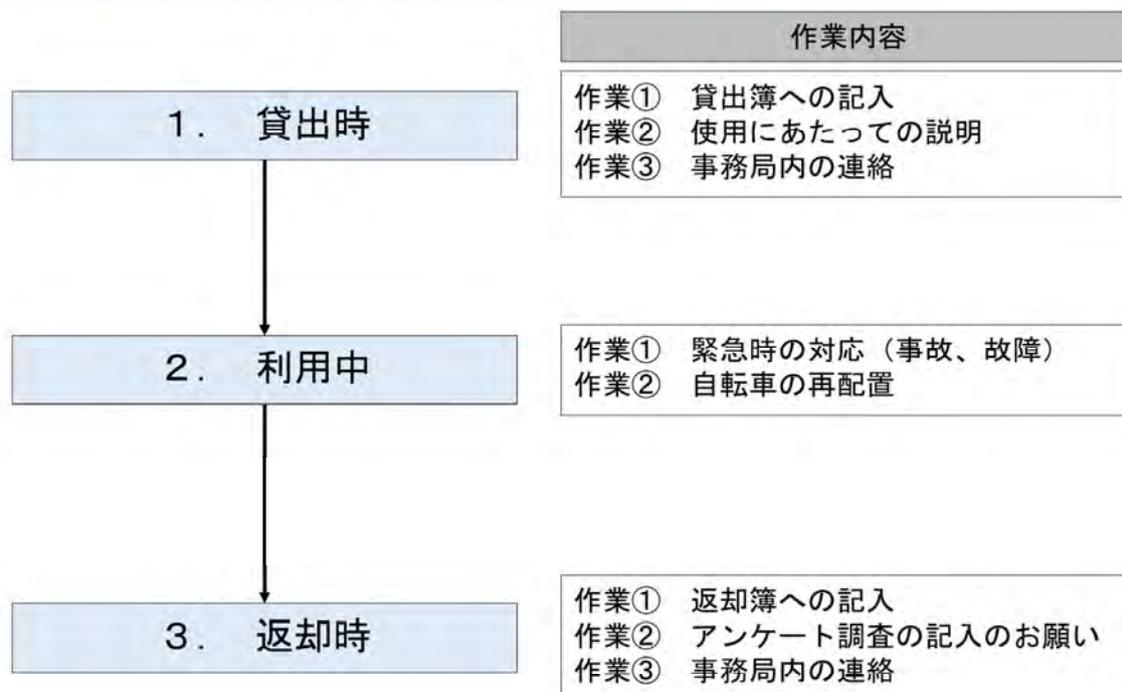
## 1. コネクトサイクルの概要

### ■ 推奨ルート



4

## 2. 作業の流れと概要



5

図 4-95（上）、4-96（下） 運営マニュアル

### 3. 運営マニュアル

#### (1) 貸出時

##### 作業① 貸出簿への記入【別紙1】

- ・ 貸出簿への記入（氏名、住所、年齢、行先、貸出時間、車体No）
- ・ 個人を特定できる証明書の撮影（免許、健康保険証、マイナンバーなど）



##### 作業② 使用にあたっての説明【別紙2】

- ・ 故障、事故等の緊急時の連絡先
- ・ 利用時間は、2時間以内
- ・ ヘルメットの着用お願い
- ・ 返却場所（新富士駅、富士駅を地図で説明）
- ・ 推奨ルート（地図で説明）
- ・ 返却時にアンケート調査の回答を記入することのお願い



##### 作業③ 事務局内の連絡

- ・ グループラインで、貸出（返却）の自転車の番号を伝える
- ※ No.1の自転車を**貸出** → 「1か」とLINEで送信
- ※ No.1の自転車を**返却** → 「1へ」とLINEで送信

6

### 3. 運営マニュアル

#### (2) 利用中

##### 作業① 緊急時の対応

- ・ 故障、事故等の発生連絡があった場合は、当日の責任者が、車で現地へ向かう
- ・ 電話で利用者の氏名、事故又は故障の概要（場所、現状）を確認

##### (事故の場合)

- ・ 利用者から富士市交流観光課（石井氏、濱村氏）へ連絡
- ※ tel 0545-55-2974（富士市交流観光課）
- ・ 富士市から、警察、消防（救急）へ連絡
- ・ 市からの電話連絡後、現地スタッフは、警察の現地立会に同行（事故の状況、事故責任の確認）
- ・ 現地スタッフは、救急車で搬送される場合は救急車へ乗り込み、富士市の担当が現場へ直行

##### (故障の場合)

- ・ 車に自転車を積み込み、利用者を目的とする場所へ送迎
- ・ 自転車は、車で貸出場所へ戻す



##### 作業② 自転車の再配置

- ・ 自転車が片側の駐輪場に溜まった場合は、当日の責任者が車で自転車を不足する駐輪場へ移動
- ※ 新富士駅 4台、富士駅 3台を基本
- ※ 各駅で自転車が残り1台となった場合、再配置を実施

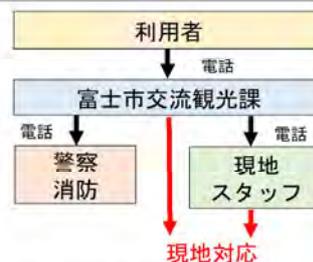


図 事故発生時の対応フロー



図 故障発生時の対応フロー 7

図 4-97（上）、4-98（下） 運営マニュアル

### 3. 運営マニュアル

#### (3) 返却時

##### 作業① 返却簿への記入【別紙3】

- ・ 返却簿への記入（車体No、氏名、返却時間）



##### 作業② アンケート調査の記入のお願い【別紙4】

- ・ アンケート調査票への記入のお願い
  - ※ 時間があれば紙面で回答して頂く
  - ※ 時間がなければQRコードで、アンケート調査へアクセスできる紙面を配布



##### 作業③ 事務局内の連絡

- ・ グループラインで、貸出（返却）の自転車の番号を伝える
  - ※ No.1の自転車を貸出 → 「1か」とLINEで送信
  - ※ No.1の自転車を返却 → 「1へ」とLINEで送信

図 4-99 運営マニュアル

#### 3) 社会実験の実施

##### ① 新富士駅（令和5年10月16～27日）



写真 4-20（左）、4-21（右） 新富士駅の貸出所の様子



写真 4-22（左）、4-23（右） 新富士駅での利用者の様子

② 有識者視察の状況（令和5年10月24日）

- ・ 社会実験の有識者視察の際、有識者及び国土交通省の方々にコネクトサイクルを利用して頂いたため、その状況を以下に示す。

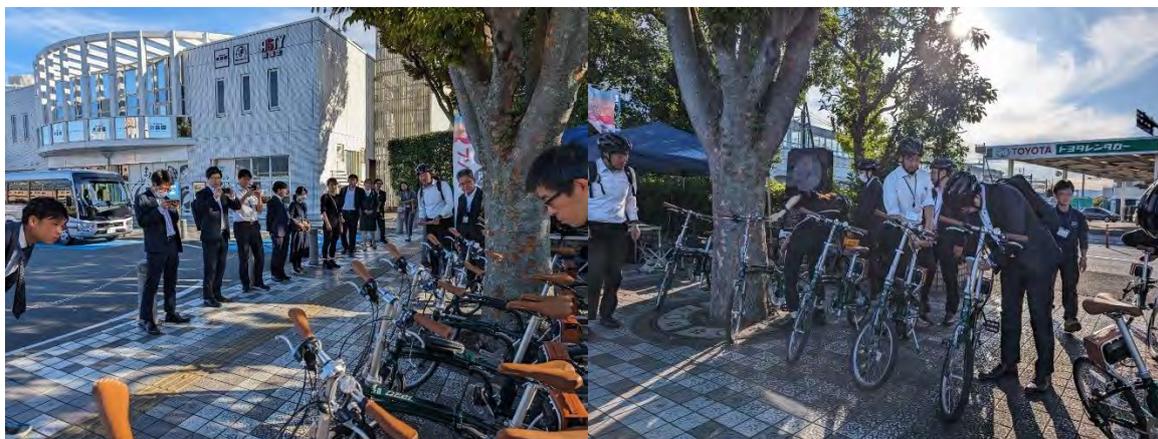


写真 4-24（左）、4-25（右） 新富士駅での貸出の様子



写真 4-26（左）、4-27（右） 新富士駅から富士駅に向かうルート上の様子



写真 4-28（左）、4-29（右） 富士駅での返却の様子

③ 富士駅（令和5年10月16～27日）



写真 4-30（左）、4-31（右） 富士駅の貸出所の様子



写真 4-32（左）、4-33（右） 富士駅での利用者の様子

④ 新聞記事



図 4-100 コネクトサイクルの新聞記事

（左：令和5年10月23日 静岡新聞朝刊、右：令和5年10月17日 富士ニュース）

4) 実態調査

① コネクトサイクル利用状況 (10/16~10/27 休日を除く10日間の集計)

1. 利用状況

(1) 駅別利用者数の推移

- ・ 10/16(月)~10/27(金)の休日を除く10日間における新富士駅、富士駅でのコネクトサイクルの利用者の合計は、73人である。
- ・ 日別の利用者を見ると、10/16(月)が12名、10/24(火)が10名、10/17(火)及び10/20(金)が9名と利用者が多くなっている。
- ・ 貸出場所の駅別利用者を見ると新富士駅の利用が73%と多くなっている。

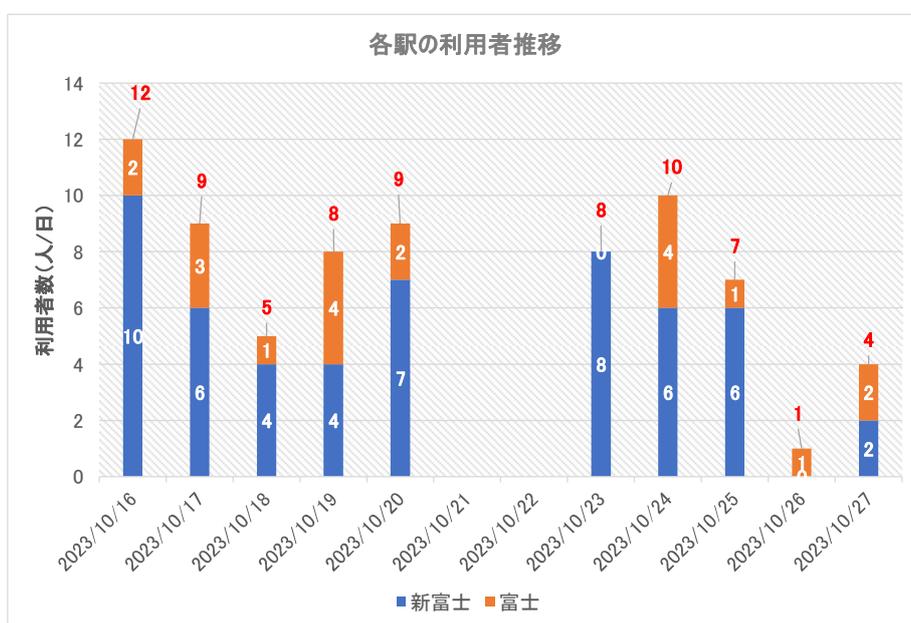


図 4-101 駅別利用数の推移 (10/16~10/17の5日間)

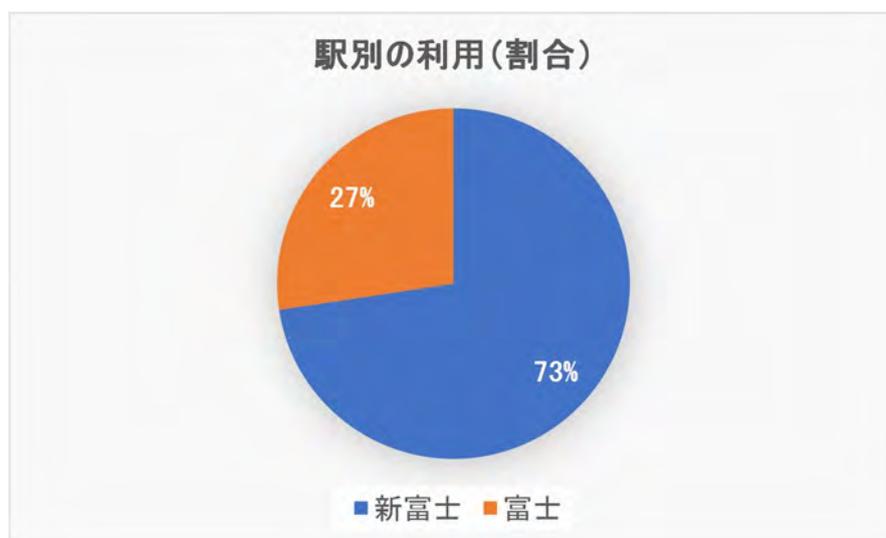


図 4-102 貸出場所の駅別利用者割合 (10/16~10/27の休日を除く10日間)

### (2) 利用の目的

- ・ 利用者の45%が、観光利用である。利用時間は90～120分と長時間となっている。
- ・ 一方、利用目的が業務や私用（食事、買物、散策等）の方は、10～40分と短時間となっている。

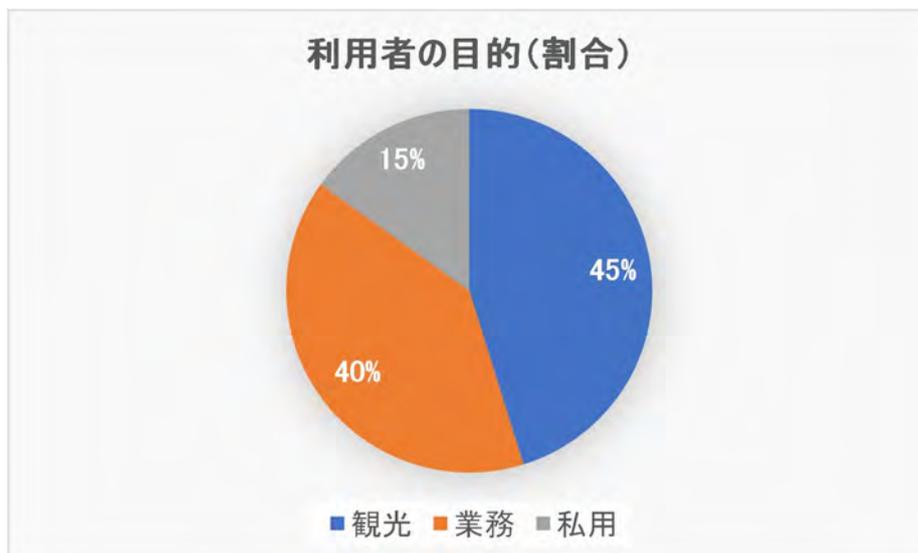


図 4-103 利用者の目的 (10/16～10/27 の休日を除く 10 日間)

### (3) 利用者の居住地

- ・ 利用者の40%が市外の利用者、次いで31%が海外からの利用者である。

#### 【要因】

- ・ 新富士駅で下車した富士山を撮影したい外国人観光客の利用が多い。(夢の大橋、田子の浦みなど公園)

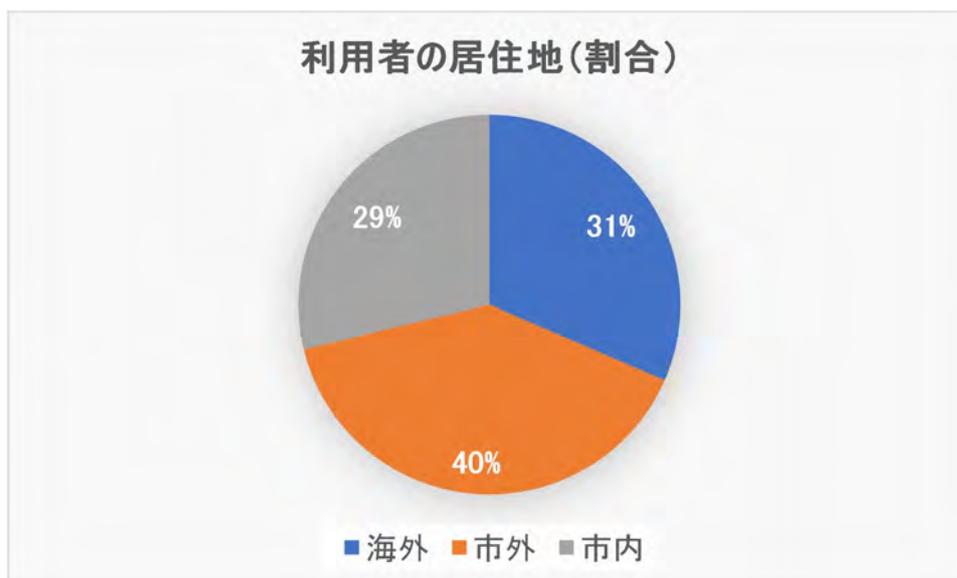


図 4-104 利用者の居住地 (10/16～10/27 の休日を除く 10 日間)

(4) 利用形態

- ・ 利用者の58%が、貸出場所と返却場所を同一とする「周遊型」となっている。
- ・ 一方、新富士駅から白糸の滝や富士川町へ向かう外国人は、新富士駅から富士駅へ向かう「乗り捨て型」となっており、そこからJRの在来線を利用するケースも見られた。

【要因】

- ・ 市内を周遊観光することを目的とする利用が多いため、返却場所を貸出し場所と同一とする「周遊型」が多くなっている。
- ・ 業務で利用する方々も、返却場所を貸出し場所と同一とする「周遊型」が多くなっている。

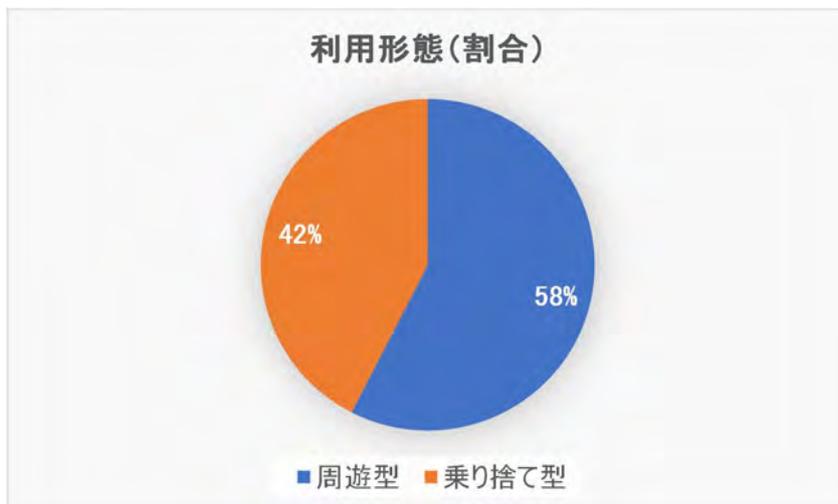


図 4-105 利用形態 (10/16~10/27 の休日を除く 10 日間)

- ・ 目的別で利用形態を見ると、観光を目的とする人の70%は「周遊型」、私用(買物、食事等)を目的とする人の64%は「周遊型」となっている。
- ・ また、業務では、59%が「乗り捨て型」となっている。

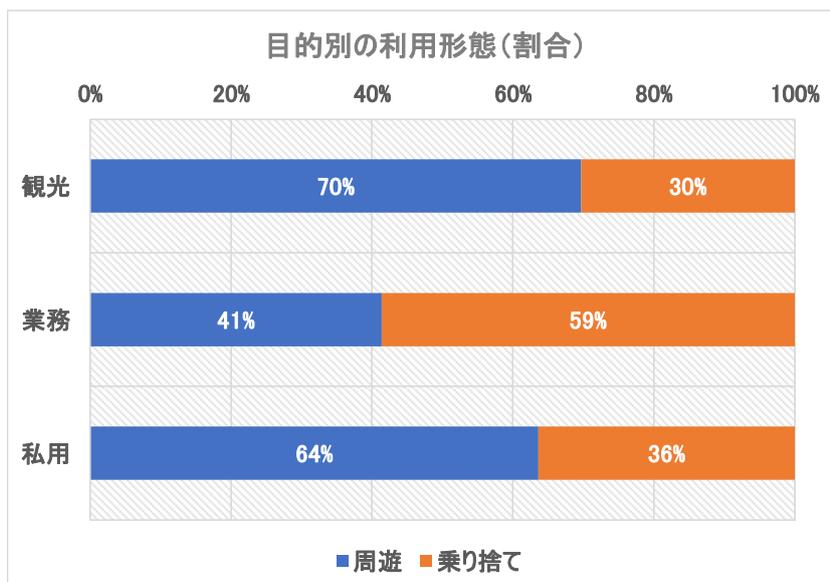


図 4-106 目的別の利用形態 (10/16~10/27 の休日を除く 10 日間)

## ② レンタサイクル利用者に対するアンケート調査

- ・ 社会実験期間中において、コネクトサイクルを借りた利用者から、実験に関する意見、今後の意向を把握するため、アンケート調査を実施した。
- ・ 以下にその結果を示す。

### 【調査概要】

- ・ 調査期間： 令和5年10月16日～10月27日（土日を除く10日間）
- ・ 実施方法： 各レンタサイクル拠点における紙記入による調査、QRコードによるインターネットでの調査
- ・ 回答者数： 62人

### 【調査結果の概要】

- ・ アンケート調査の結果に基づき、目的別（観光、仕事、私用）の利用者傾向を以下に整理する。

#### （1） 観光目的の利用

- ・ 主な利用者は、外国人観光客と日本人観光客の2種類に分かれる。

##### 1) 外国人観光客

###### ① 人物像

- ・ おおむね30代までの若い利用者が、2人以上のグループで利用することが多い。
- ・ 普段から、観光やサイクリングを楽しむために自転車を利用しており、富士市以外でも観光のためにレンタサイクルを利用した経験がある。

###### ② 利用形態

- ・ JR新富士駅で自転車の貸出・返却を行う周遊型利用をする。
- ・ 移動先は、富士山夢の大橋やふじのくに田子の浦みなと公園など、富士山や海の景色を楽しめる観光地としてSNSやHPで紹介されている場所が多い。
- ・ 1～2時間ほどの長時間利用をする人が多く、途中で飲食店などに立ち寄って消費行動をとることが多い。

###### ③ 情報の入手

- ・ ジャパン・レール・パス(新幹線を含む全国のJR線等を一定期間自由に乗り降りできる、外国人観光客向けの切符)を利用して観光している。
- ・ 新幹線内で富士山を見た外国人観光客が、JR新富士駅で途中下車し、観光案内所でコネクトサイクルを紹介されて利用する。

##### 2) 日本人観光客

###### ① 人物像

- ・ 県外から来訪した40～50代の利用者が、1～2人の少人数で利用することが多い。
- ・ 普段から、主に日常移動のために自転車を利用する人が多い。

## ② 利用形態

- ・ JR 新富士駅で自転車の貸出・返却を行う周遊型利用をする人が多い。
- ・ 移動先は、ふじのくに田子の浦みなと公園やかりがね堤、飲食店などがある。
- ・ 1～2 時間ほどの長時間利用をする人が多く、立ち寄り施設で消費行動をとることが多い。

## ③ 情報の入手

- ・ もともと富士市で観光する予定があつて新幹線で JR 新富士駅を訪れ、観光案内所でコネクトサイクルを紹介されたり、貸出場所を見かけたりして利用する。

### (2) 仕事目的の利用

#### ① 人物像

- ・ 富士市以外からの来訪者が、1 人で利用することが多い。
- ・ 普段から、日常移動のために自転車を利用する人が多い。

#### ② 利用形態

- ・ 同じ駅で貸出・返却を行う周遊型利用と、貸出駅と返却駅が異なる乗り捨て型利用が半数程度ずつである。
- ・ 周遊型利用者は、移動先に企業や市役所などがある。一方で乗り捨て型利用者は、どこにも立ち寄らずに駅に向かう人が多い。
- ・ 周遊型利用者は、立ち寄り施設で消費行動をとることが多い。一方で乗り捨て型利用者は、利用時間が1時間以内の短時間となり、消費行動をとらないことが多い。
- ・ 通勤時間帯に合わせ、利用時間帯の拡大を求める声が多い。

#### ③ 情報の入手

- ・ 情報源は、HP、チラシ、知人の紹介など様々である。

### (3) 私用目的の利用

#### ① 人物像

- ・ 富士市に在住する利用者が、1 人で利用することが多い。
- ・ 普段から日常移動のために自転車を利用する人と、普段は自転車を利用しない人が半数程度ずつである。

#### ② 利用形態

- ・ JR 富士駅で自転車の貸出・返却を行う周遊型利用をする人が多い。
- ・ 移動先は、スーパー、飲食店や市内の観光地で、1 時間以内の短時間利用が多い。
- ・ スーパーや飲食店に行く人は消費行動をとるが、商業施設を訪れず市内周遊や観光地のみに行く人は、消費行動をとらない利用者が多い。

#### ③ 情報の入手

- ・ 普段の自転車利用頻度が多い利用者は、HP を見てコネクトサイクルについて知り、利用する。
- ・ 普段は自転車を利用しない利用者は、コネクトサイクルのことを知らなかった人が多く、駅を訪れた際に会場を見かけて利用する。

【調査結果】

コネクトサイクルの利用者に対し実施したアンケートの集計結果を、以下に整理する。なお、アンケートは、利用者の利用目的ごとに観光、仕事、私用の3種類に分類して集計した。

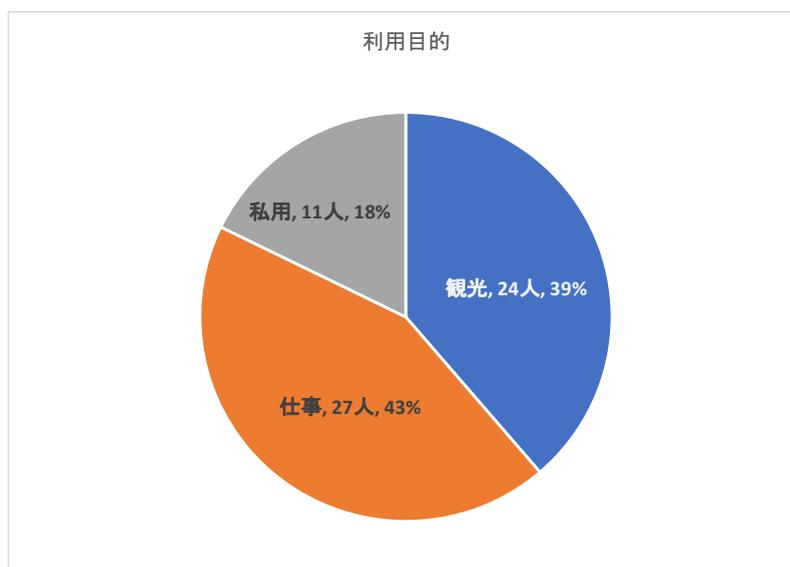


図 4-107 コネクトサイクル利用者の利用目的

1. 回答者の基本属性

Q1. あなたの性別を教えてください。

- ・ 全体では、男性 71%、女性 29%
- ・ 観光目的では、男性 50%、女性 50%
- ・ 仕事目的では、男性 89%、女性 11%
- ・ 私用目的では、男性 73%、女性 27%

➤ 特に仕事目的の利用で男性の割合が高く、一方で観光目的では男女同数だった

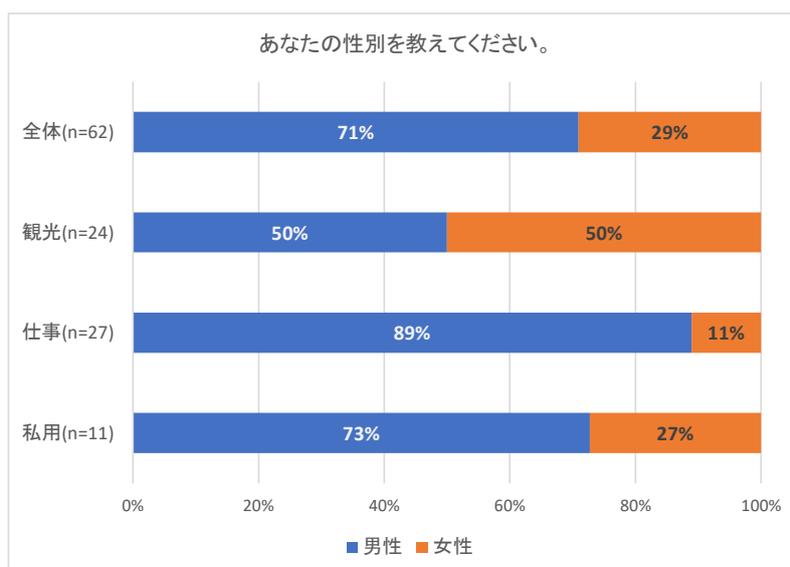


図 4-108 アンケート調査結果

Q2. あなたの年齢を教えてください。

- ・ 全体では、40代が最も多く34%、次いで30代と50代が21%
  - ・ 観光目的では、30代が最も多く34%、次いで50代が29%
  - ・ 仕事目的では、40代が最も多く37%、次いで50代が22%
  - ・ 私用目的では、40代が最も多く55%、次いで70代以上が27%
- 観光・仕事目的では30代から50代の利用が多く、私用目的では70代以上の高齢者の利用が目立つ

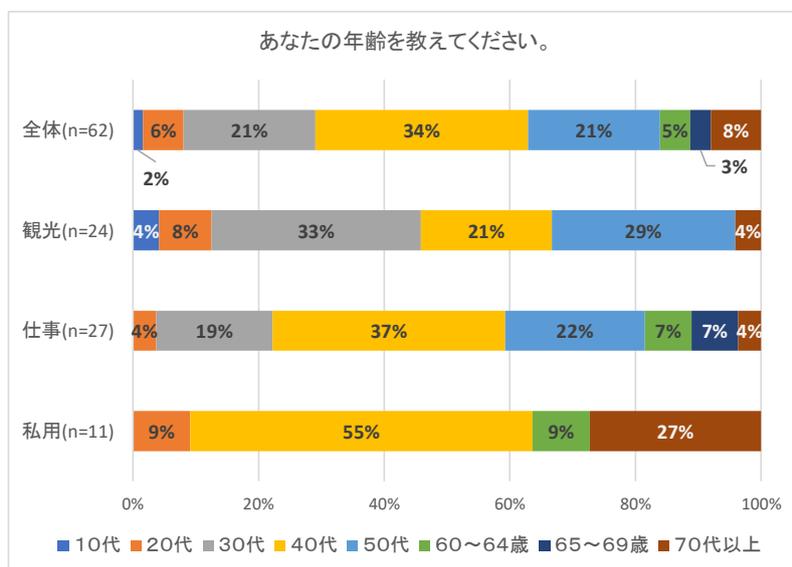


図 4-109 アンケート調査結果

Q3. あなたがお住いの地域を教えてください。

- ・ 全体では、富士市在住者が最も多く31%、次いで海外在住者が24%
  - ・ 観光目的では、海外在住者が最も多く63%、次いで東京都在住者が13%
  - ・ 仕事目的では、富士市在住者が最も多く41%、次いで県内在住者(富士市、富士宮市以外)が19%
  - ・ 私用目的では、富士市在住者が最も多く73%、次いで県内在住者(富士市、富士宮市以外)が18%
- 観光目的では海外や県外の在住者が多く、仕事・私用目的では富士市を中心に県内在住者が多い

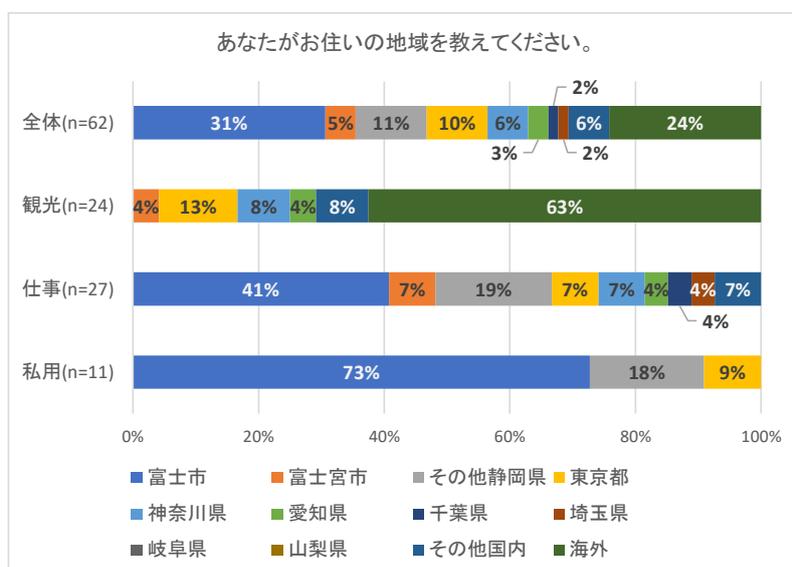


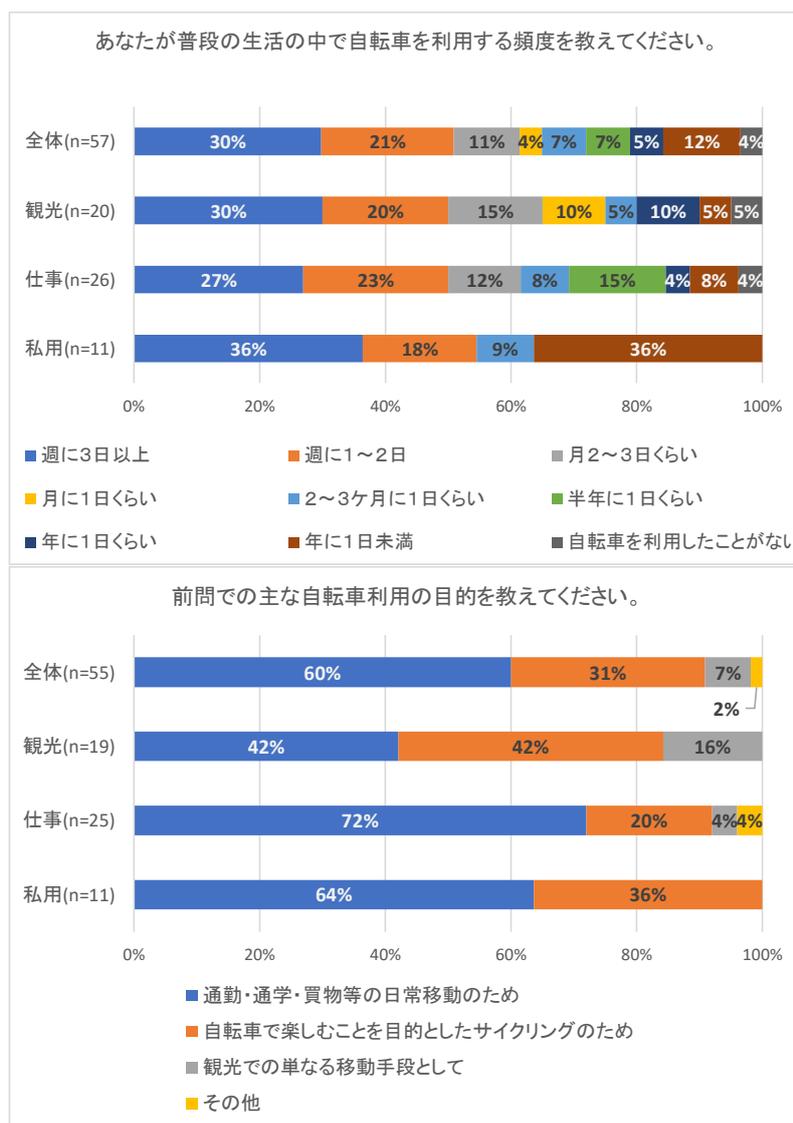
図 4-110 アンケート調査結果

Q4. あなたが普段の生活の中で自転車を利用する頻度を教えてください。

- ・ 全体では、「週に3日以上」が最も多く30%、次いで「週に1~2日」が21%
- ・ 観光目的では、「週に3日以上」が最も多く30%、次いで「週に1~2日」が20%
- ・ 仕事目的では、「週に3日以上」が最も多く27%、次いで「週に1~2日」が23%
- ・ 私用目的では、「週に3日以上」と「年に1日未満」が同数で36%
- 日常的に自転車を利用しない人もレンタサイクルを利用する場合があります、自転車本体や走行ルートの安全性に考慮する必要がある

Q5. 前問での主な自転車利用の目的を教えてください。

- ・ 全体では、「通勤・通学・買物等の日常移動のため」が最も多く60%、次いで「自転車で楽しむことを目的としたサイクリングのため」が31%
- ・ 観光目的では、「通勤・通学・買物等の日常移動のため」と「自転車で楽しむことを目的としたサイクリングのため」が同数で42%
- ・ 仕事目的では、「通勤・通学・買物等の日常移動のため」が最も多く72%、次いで「自転車で楽しむことを目的としたサイクリングのため」が20%
- ・ 私用目的では、「通勤・通学・買物等の日常移動のため」が最も多く64%、次いで「自転車で楽しむことを目的としたサイクリングのため」が34%



その他：「ネット申し込みのできるシェアサイクル」

図 4-111 (上)、4-112 (下) アンケート調査結果

Q6. 富士市以外でレンタサイクルを利用したことがありますか。

- ・ 全体では、「ある」が55%、「ない」が45%
  - ・ 観光目的では、「ある」が62%、「ない」が38%
  - ・ 仕事目的では、「ある」が59%、「ない」が41%
  - ・ 私用目的では、「ある」が27%、「ない」が73%
- 私用目的の回答者は多くが富士市在住者のため、市外での利用経験は少ない

Q7. 前問でレンタサイクルを利用した主な目的を教えてください。

- ・ 全体では、観光が82%、仕事が15%、買い物が3%
  - ・ 観光目的では、観光が100%
  - ・ 仕事目的では、観光が69%、仕事が25%、買い物が6%
  - ・ 私用目的では、観光が67%、仕事が33%
- レンタサイクルは観光で利用される場合が多い

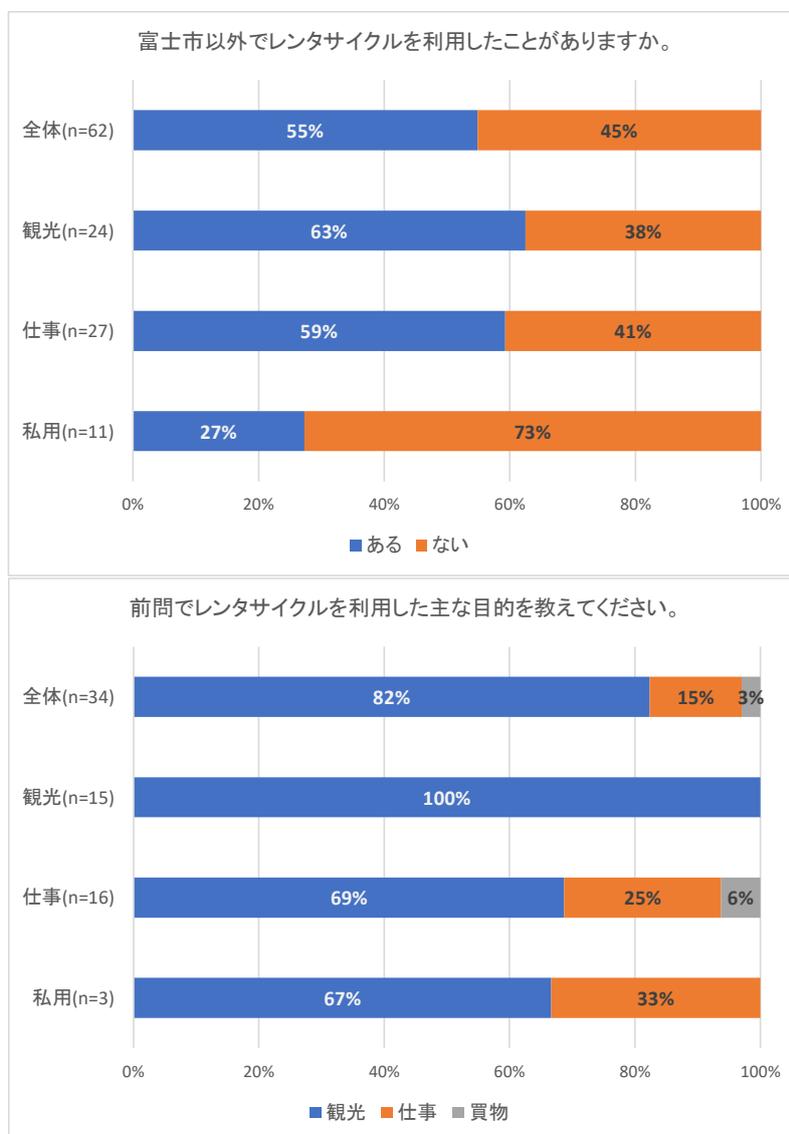


図 4-113 (上)、4-114 (下) アンケート調査結果

2. レンタサイクルを利用した感想

Q8. 本日は何人で利用されましたか。

- ・ 全体では、1人が最も多く52%、次いで2人が26%
  - ・ 観光目的では、2人が最も多く42%、次いで1人が33%
  - ・ 仕事目的では、1人が最も多く14%、次いで2人が19%
  - ・ 私用目的では、1人が最も多く91%、次いで2人が9%
- 自転車は会話がしづらく大人数での移動には向かないため、少人数での利用が多いと考えられる

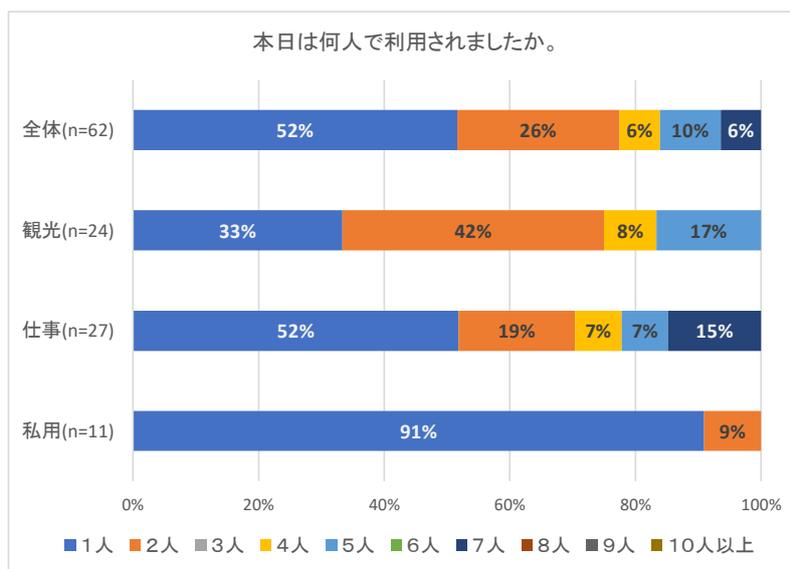


図 4-115 アンケート調査結果

Q9. 本日、利用した自転車の乗りやすさについて教えてください。

- ・ 全体では、肯定的な感想(「乗りやすかった」「どちらかといえば、乗りやすかった」の合計)が91%、否定的な感想(「どちらともいえない」「どちらかといえば、乗りづらかった」「乗りづらかった」の合計)が9%
- ・ 観光目的では、肯定的な感想が96%、否定的な感想が4%
- ・ 仕事目的では、肯定的な感想が89%、否定的な感想が11%
- ・ 私用目的では、肯定的な感想が91%、否定的な感想が9%

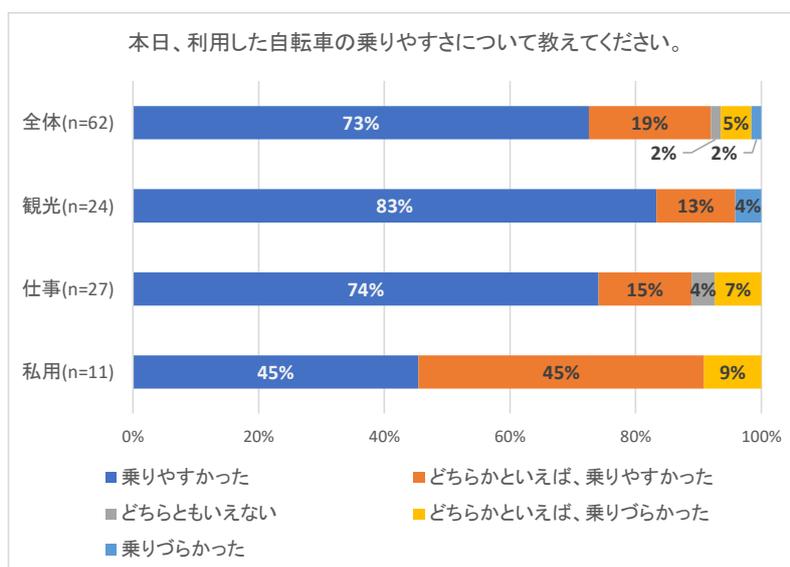


図 4-116 アンケート調査結果

Q10. 前問で乗りやすかった、どちらかといえば乗りやすかったと回答された方、その理由を教えてください。(複数回答可)

- ・ 全体では、「電動のアシストが丁度良く、快適だった」が最も多く46%、次いで「電動アシスト付きのため、坂道が楽だった」が32%
- ・ 観光目的では、「電動のアシストが丁度良く、快適だった」と「電動アシスト付きのため、坂道が楽だった」が同数で35%
- ・ 仕事目的では、「電動のアシストが丁度良く、快適だった」が最も多く51%、次いで「電動アシスト付きのため、坂道が楽だった」が28%
- ・ 私用目的では、「電動のアシストが丁度良く、快適だった」が最も多く69%、次いで「電動アシスト付きのため、坂道が楽だった」が31%
- ・ その他：「イスが硬くてちょっと振動が伝わりやすかったです。」

➤ 電動アシストについて肯定的な感想が多い

Q11. 前問で、どちらともいえない、どちらかといえば乗りづらかった、乗りづらかったと回答された方、その理由を教えてください。(複数回答可)

- ・ 「自転車が小さいため、遠くに行くことが大変だった」「自転車が小さいため、交通量の多い道路ではフラツキがあった」が同数で25%
- ・ その他：「ハンドルがもう少し手前にあると乗りやすかったです」「普段乗っているのがママチャリであるため、小さなサイズ感と不安定さに慣れなかった。」

➤ 自転車が小さくて乗りづらいという回答が多い

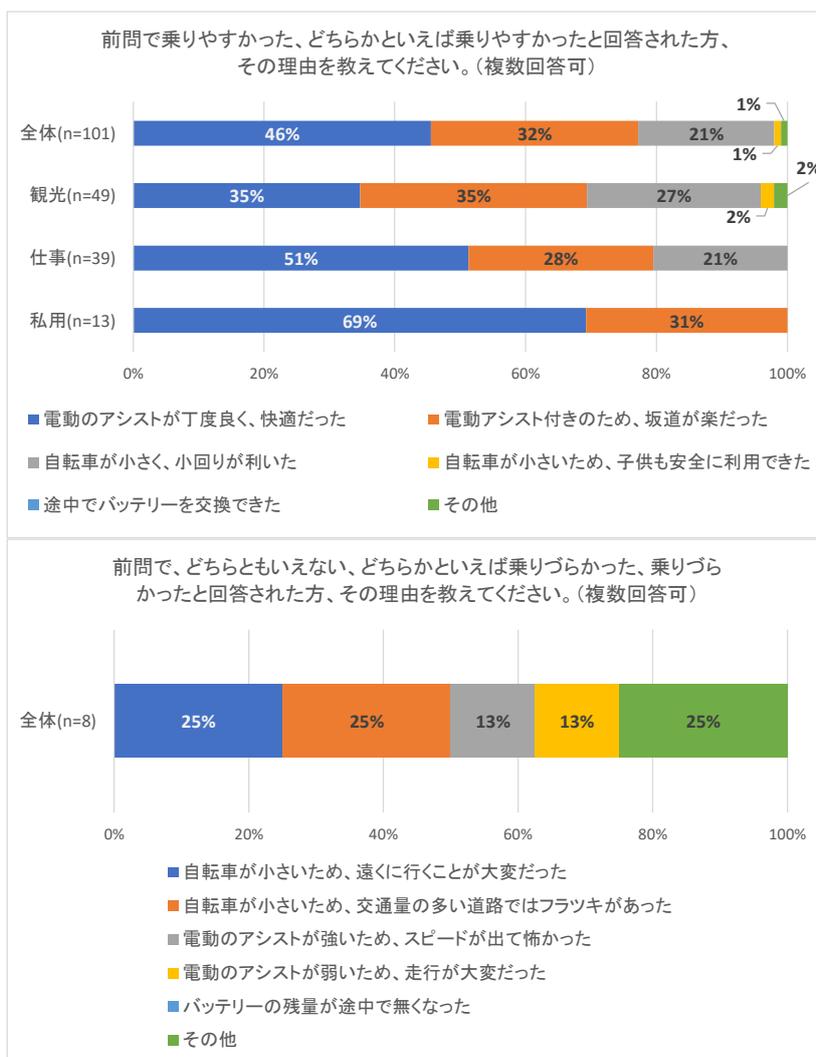


図 4-117 (上)、4-118 (下) アンケート調査結果

Q12. 本日、自転車の利用を開始した時間帯を教えてください。

- ・ 全体では、15時台が最も多く29%、次いで10時台、14時台が同数で18%
- ・ 観光目的では、10時台が最も多く29%、次いで15時台が21%
- ・ 仕事目的では、14時台が最も多く30%、次いで15時台が22%
- ・ 私用目的では、10時台、13時台が同数で27%と多い

Q13. 本日、自転車の利用を終了した時間帯を教えてください。

- ・ 全体では、15時台、16時台が同数で21%と多い
- ・ 観光目的では、16時台が最も多く29%、次いで13時台が21%
- ・ 仕事目的では、15時台が最も多く30%、次いで11時台と14時台が同数で15%
- ・ 私用目的では、11時台が最も多く37%、次いで16時台が27%

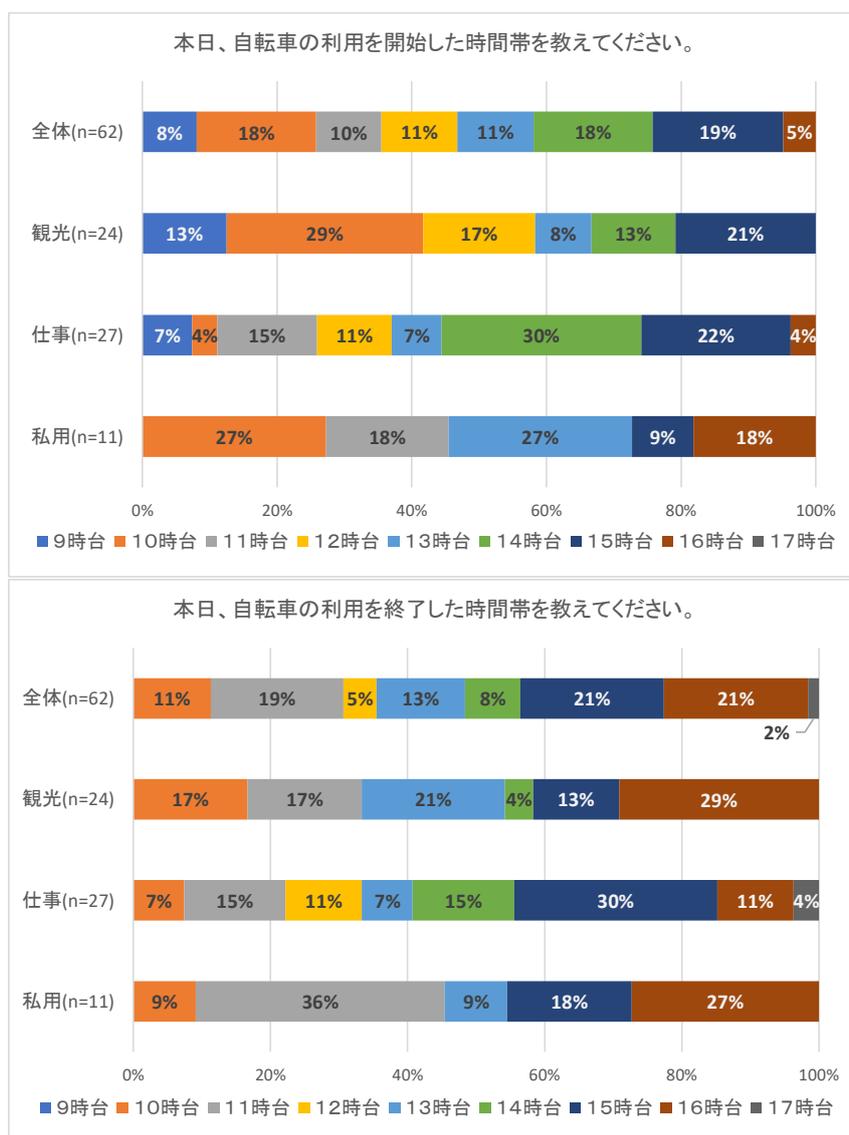


図 4-119 (上)、4-120 (下) アンケート調査結果

- Q14. レンタサイクルの利用時間帯（9～17時）は、適切だと思いますか。**
- 全体では、肯定的な意見（「適切である」「どちらかといえば、適切である」の合計）が73%、否定的な意見（「どちらともいえない」「どちらかといえば、適切でない」「適切でない」の合計）が27%
  - 観光目的では、肯定的な意見が79%、否定的な意見が21%
  - 仕事目的では、肯定的な意見が67%、否定的な意見が33%
  - 私用目的では、肯定的な意見が73%、否定的な意見が27%

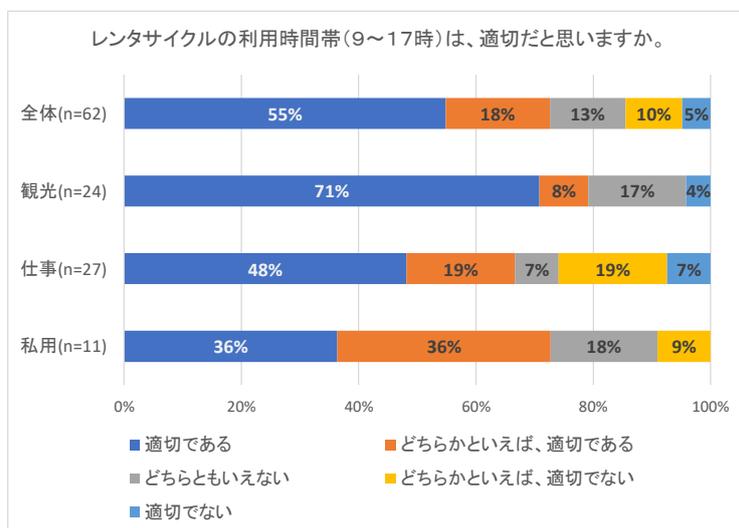


図 4-121 アンケート調査結果

- Q15. 前問で、どちらともいえない、どちらかといえば適切でない、適切でないと回答された方、適切だと思う開始時間帯を教えてください。**
- 7時が最も多く35%、次いで8時が23%
- Q16. 前問で、どちらともいえない、どちらかといえば適切でない、適切でないと回答された方、適切だと思う終了時間帯を教えてください。**
- 19時が最も多く23%
  - その他：「9-17時以外で使いたいから」

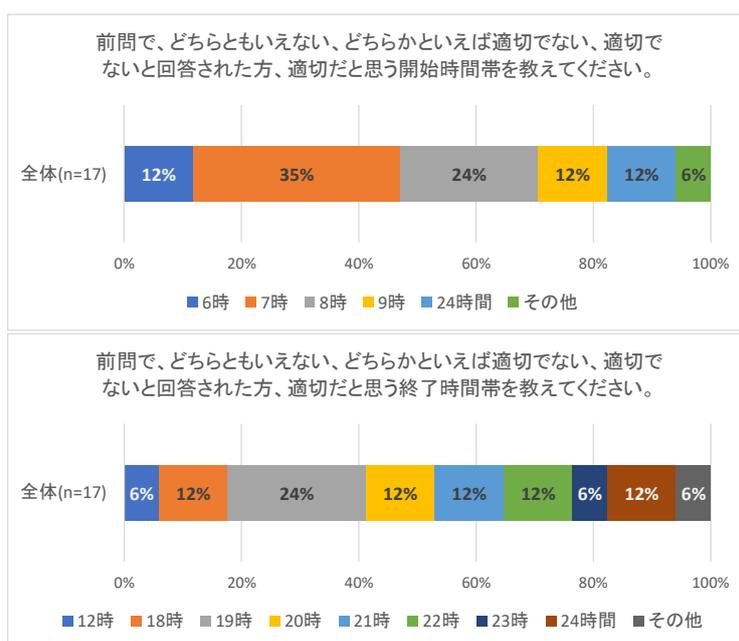


図 4-122（上）、4-123（下） アンケート調査結果

Q17. 前問で、どちらともいえない、どちらかといえば適切でない、適切でないと回答された方、適切だと思う時間帯を上記のようにした理由を教えてください。

- ・ 通勤通学等の時間帯に合わせるためという理由が多い
- ・ その他：観光時間帯に必要(8時-21時)、暑いから(8時-12時)など

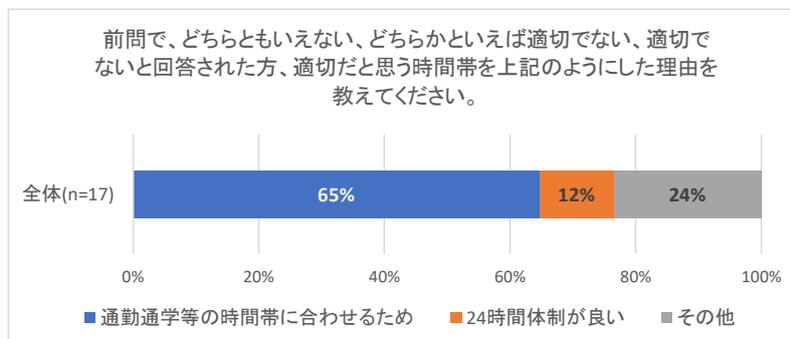


図 4-124 アンケート調査結果

Q18. 機会があれば、レンタサイクルを再度利用したいですか。

- ・ 全体では、「また利用したい」が96.8%、「利用しない」「わからない」が同数で1.6%
- ・ 観光目的では、「また利用したい」が100%
- ・ 仕事目的では、「また利用したい」が92%、「利用しない」「わからない」が同数で4%
- ・ 私用目的では、「また利用したい」が100%

➤ ほとんどの利用者が「また利用したい」と回答した

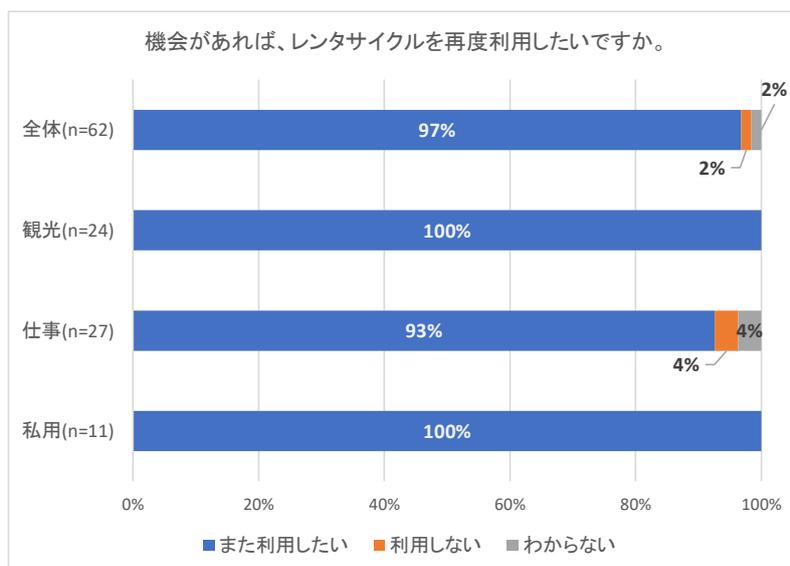


図 4-125 アンケート調査結果

Q19. 本日、自転車を借りた場所を教えてください。

- ・ 全体では、JR 新富士駅が 74%、JR 富士駅が 26%
- ・ 観光目的では、JR 新富士駅が 92%、JR 富士駅が 8%
- ・ 仕事目的では、JR 新富士駅が 78%、JR 富士駅が 22%
- ・ 私用目的では、JR 新富士駅が 27%、JR 富士駅が 73%

Q24. 本日、自転車を返却した場所を教えてください。

- ・ 全体では、JR 新富士駅が 58%、JR 富士駅が 42%
- ・ 観光目的では、JR 新富士駅が 87%、JR 富士駅が 13%
- ・ 仕事目的では、JR 新富士駅が 44%、JR 富士駅が 56%
- ・ 私用目的では、JR 新富士駅が 27%、JR 富士駅が 73%
- 観光目的では、JR 新富士駅での貸出・返却が多い：新幹線の利用者（遠距離）
- 私用目的では、JR 富士駅での貸出・返却が多い：在来線の利用者、富士市在住者（短距離）
- 仕事目的では、JR 新富士駅での貸出が多いが、返却は JR 富士駅が多い：駅間移動（JR 新富士駅から JR 富士駅への移動）

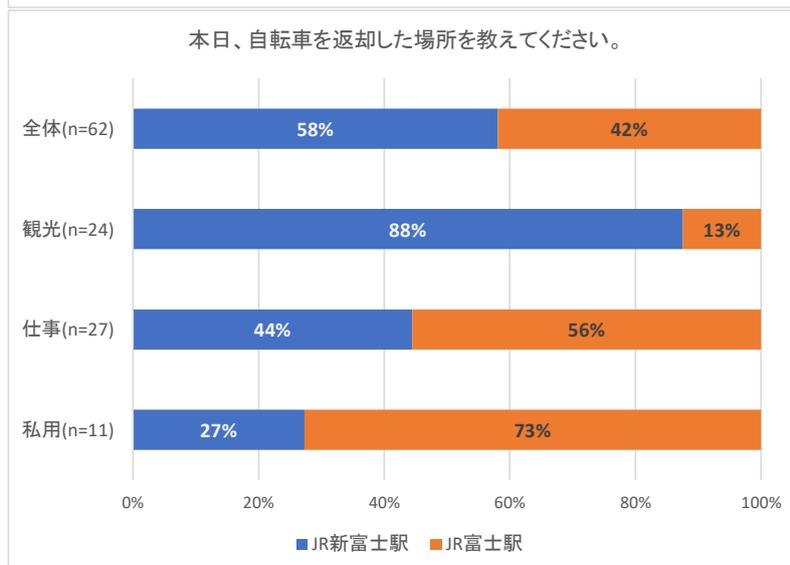
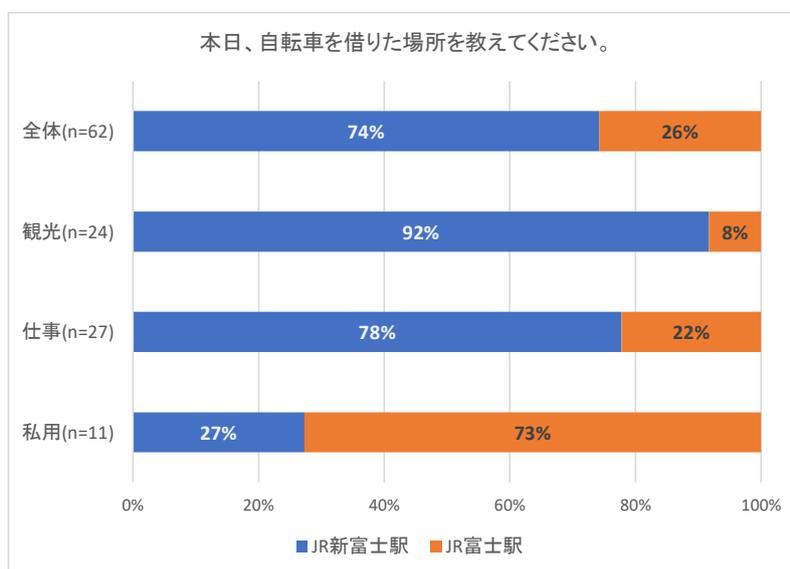


図 4-126（上）、4-127（下） アンケート調査結果

Q21-23. 本日の移動先の施設を教えてください。(3箇所まで回答、ジャンル別に集計)

- ・ 全体では、観光の移動先が最も多く50%、次いで私用の移動先(スーパー、コンビニ、飲食店など)が31%
- ・ 観光目的では、観光の移動先が最も多く68%、次いで私用の移動先が32%
- ・ 仕事目的では、仕事の移動先(会社、市役所など)が最も多く29%
- ・ 私用目的では、私用の移動先が最も多く56%、次いで観光の移動先が33%

Q25. 前問の移動にあたり、普段はどのような交通手段を利用しているのかを教えてください。(複数回答可)

- ・ 全体では、路線バスと徒歩が同数で25%と多い
- ・ 観光目的では、徒歩が最も多く31%、次いで路線バスが29%
- ・ 仕事目的では、自家用車が最も多く32%、次いで徒歩が24%
- ・ 私用目的では、自家用車が最も多く41%、次いで路線バスが24%
- ・ その他：電車、タクシー、スクーター

➤ 回答者に県内在住者の多い仕事・私用目的では、普段の移動手段は自家用車が多い

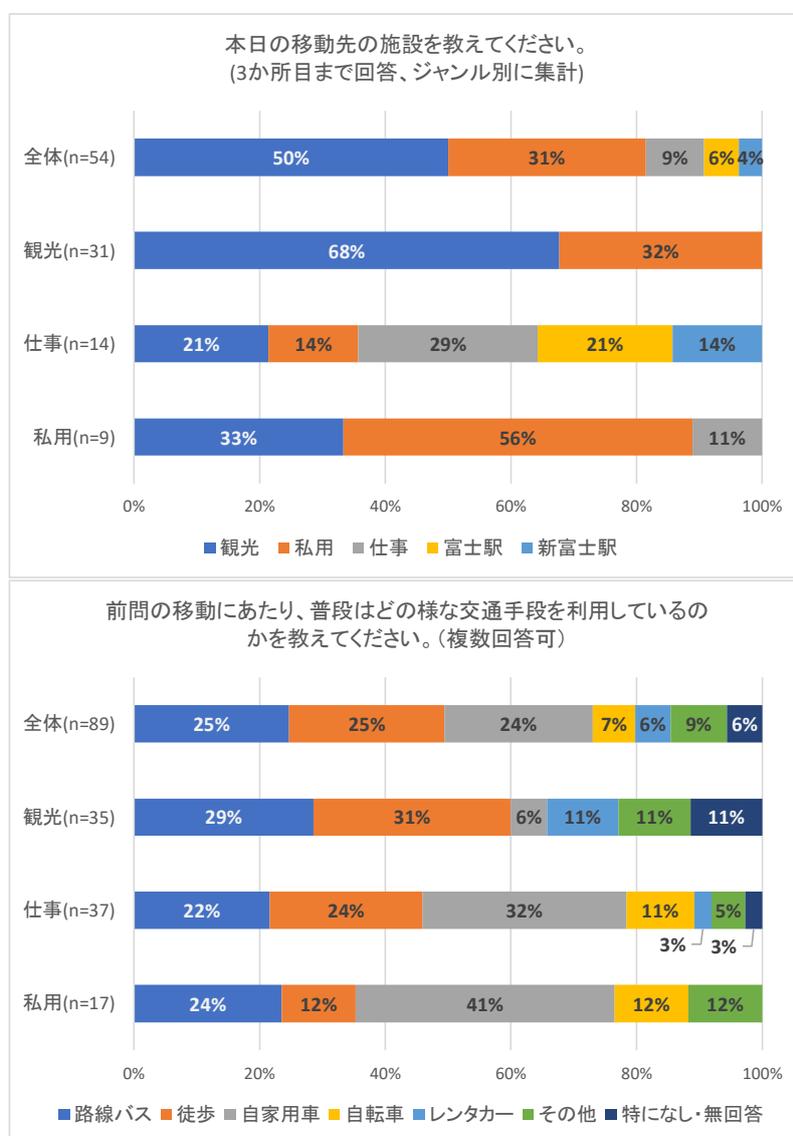


図 4-128 (上)、4-129 (下) アンケート調査結果

Q26. このレンタサイクルの取組みをどの様にして知りましたか。(複数回答可)

- ・ 全体では、知人の紹介が最も多く22%、次いでHPが17%、観光案内所と現地が同数で14%
- ・ 観光目的では、観光案内所が最も多く46%、次いで知人の紹介が25%
- ・ 仕事目的では、知人の紹介が最も多く32%、次いでHPとチラシが同数で18%
- ・ 私用目的では、HPが最も多く29%、次いで現地が19%
- 観光案内所、現地で知ったという回答者が多い  
→ コネクトサイクルについて事前に知らなくても、現地で知ってそのまま利用することが期待され、  
駅利用者に向けた広報が効果的といえる
- 知人の紹介、HPが多い

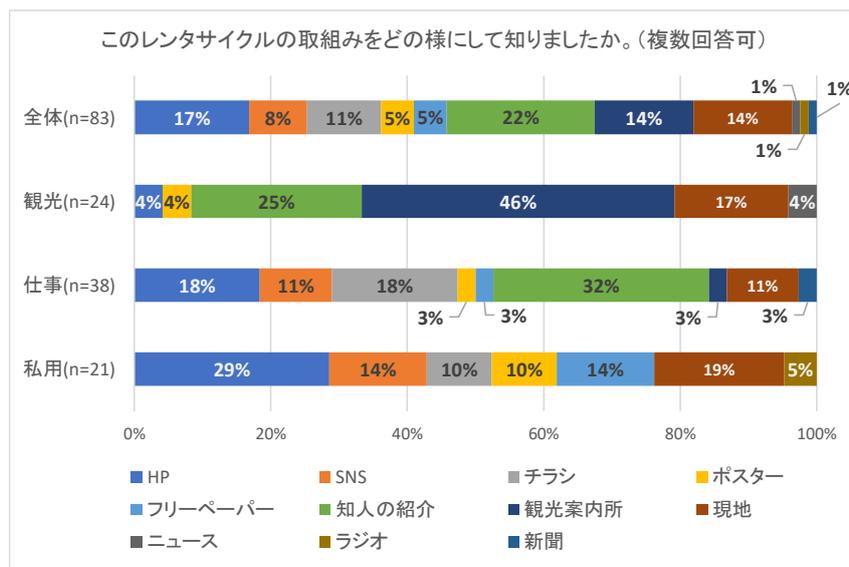


図 4-130 アンケート調査結果

Q27. 前問でHP、SNSを利用された方で、この取組みの内容説明は満足できるものでしたか。

- ・ 全体では、肯定的な感想(「満足」「どちらかといえば満足」の合計)が77%、否定的な感想(「どちらともいえない」「どちらかといえば不満」「不満」の合計)が23%
- ・ 観光目的では、肯定的な感想が100%
- ・ 仕事目的では、肯定的な感想が76%、否定的な感想が24%
- ・ 私用目的では、肯定的な感想が66%、否定的な感想が34%

Q28. どちらともいえない、どちらかといえば不満、不満の方は、どのような情報が不足していると思われましたか。(複数回答可)

「サイクリングできるルートに関する情報」「レンタサイクルの位置に関する情報」が同数で3人

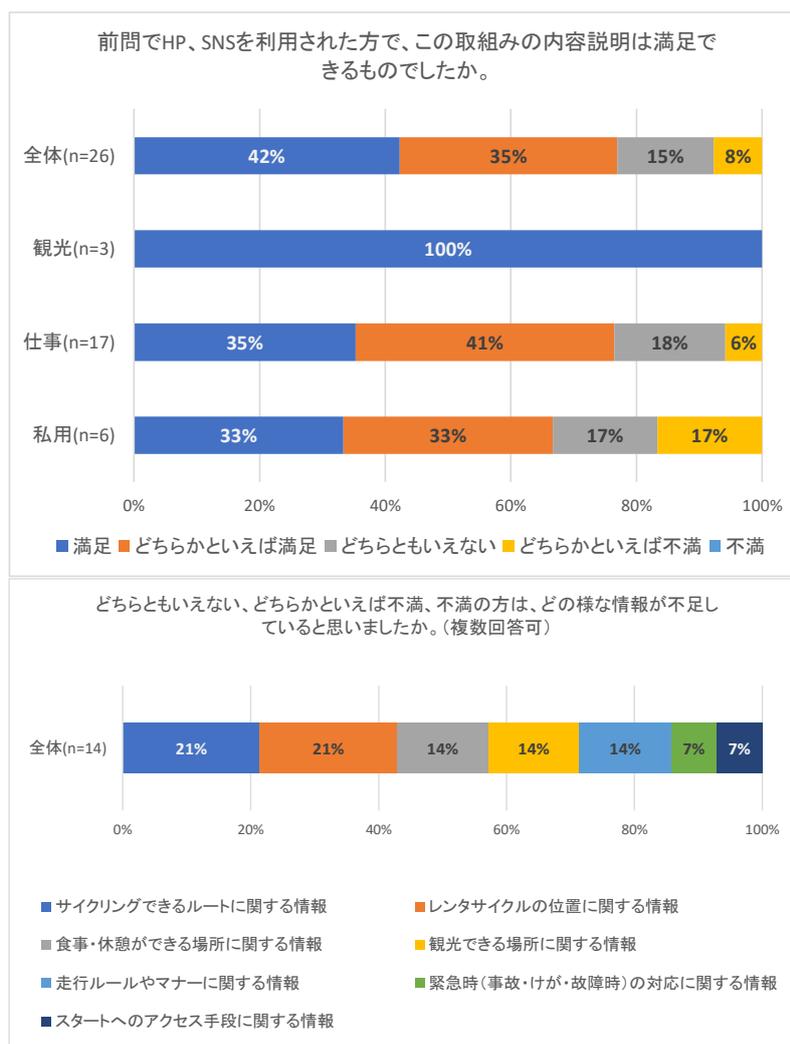


図 4-131 (上)、4-132 (下) アンケート調査結果

本日、レンタサイクルを利用した際のおおよその消費額（一人あたり）を教えてください。（サイクリングの途中の方は、今回のサイクリング全体で想定される金額をお答えください。）

**Q29. 立ち寄り施設（飲食、買物、レジャー体験等）での合計金額**

- ・ 全体では、0円が最も多く52%、次いで千円以内が27%
- ・ 観光目的では、千円以内が最も多く38%、次いで0円が33%
- ・ 仕事目的では、0円が最も多く63%、次いで千円以内が22%
- ・ 私用目的では、0円が最も多く64%、次いで千円以内、千円～3千円が同数で18%

**Q30. その他の合計金額**

- ・ 全体では、0円が最も多く85%
- ・ 観光目的では、0円が最も多く75%
- ・ 仕事目的では、0円が最も多く89%
- ・ 私用目的では、0円が100%

- **コネクトサイクルによる消費金額は0円が多い**
- **観光目的では、消費行動をとっている割合が比較的高い**

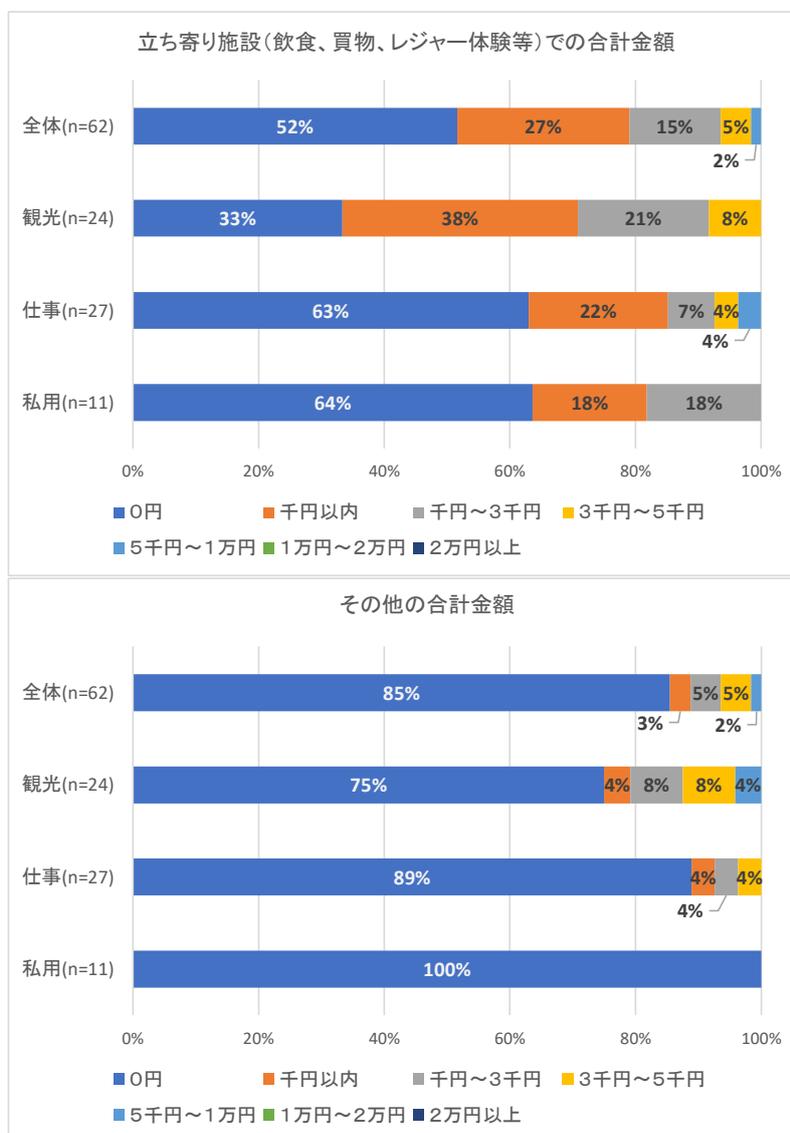


図 4-133（上）、4-134（下） アンケート調査結果

【自由記述の集計】

1. コネクトサイクルに利用した自転車について

自転車本体については、電動アシストが好評だった一方で、車体が小さくて乗りづらいという意見があった。アクセサリについては、荷物がごが欲しいという要望が多かった。また、地図を見ながら走りたいという要望があった。

表 4-11 自由記述（その1）

自転車の機能について	肯定的意見	要望・改善案
自転車本体について (乗り心地、電動アシスト等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電動アシストのため楽だった(3)</li> <li>・電動アシスト自転車は高齢者にも多く利用が見込まれると思う</li> <li>・とても使いやすかった</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り心地がよくなかった。電動でなくてもいいので、大型自転車がよい</li> <li>・小径はフラツキ運転しづらい</li> <li>・より快適に使用する為、サドルの改善が必要</li> </ul>
自転車の アクセサリについて		<ul style="list-style-type: none"> <li>・荷物が置けるかごが欲しい(荷物が多、鞆を置きたいため) (5)</li> <li>・飲み物のボトルをつける機能が欲しい(2)</li> <li>・フロントライト、バックライトが欲しい</li> </ul>
地図について		<ul style="list-style-type: none"> <li>・地図を見ながら走れないので、スマホの地図が見られるアダプターか、自転車ナビなどが欲しい</li> <li>・駅間のサイクリングルートを自分のスマホで見られるようにしてほしい(地図のダウンロード、地図アプリ等との連携など)</li> </ul>

※ ( ) 内の数値は、同一回答者数

2. 貸出・返却場所について

貸出・返却場所を増やしてほしいという意見が多かった。

表 4-12 自由記述（その2）

貸出・返却について	肯定的意見	要望・改善案
貸出・返却場所		<ul style="list-style-type: none"> <li>・貸出・返却場所が増えて、広範囲で乗り捨てできると便利(3)</li> </ul>

		・中国などでは自転車に GPS がついてたりで自由にどこでも乗り降りできるとテレビで見ました。テクノロジーを使って気軽に誰でも利用できるといういなあとと思います
--	--	--

※ ( ) 内の数値は、同一回答者数

### 3. コネクトサイクルの周知や利用案内について

コネクトサイクルのことを知らずに訪れた人向けに現地での周知が必要という意見や、自転車で観光できるおすすめスポットが知りたいという要望があった。

表 4-13 自由記述 (その3)

	肯定的意見	要望・改善案
周知や利用案内について		
周知方法		<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光案内所で会話の中で知ったので、ポスターなどあれば目にとまりやすいかなと思った</li> <li>・改札口に目立つように案内がないと本当の駅利用者は気づかないと思います</li> </ul>
利用案内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・情報がとてもわかりやすく、親切でフレンドリーだった</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車でしか行けない観光、店などがあれば知りたい</li> <li>・地元の人しか知らない映える撮影スポットを知りたい</li> </ul>

※ ( ) 内の数値は、同一回答者数

### 4. 自転車の走行について

自転車で車道を走るのが怖かったという意見や、ルート安全性を向上させるための提案があった。

表 4-14 自由記述 (その4)

	肯定的意見	要望・改善案
自転車の走行について		
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅間の自転車専用レーンを分かりやすく色分けしたり、案内表示を設置したり、道路の特に端を整備したりするとさらに快適で安全だと感じた</li> <li>・車道を通るのは怖かった(交通量が多い、トラックが走っているため) (2)</li> <li>・走行環境が整っていれば、更に利用しやすい</li> </ul>

※ ( ) 内の数値は、同一回答者数

5. コネクトサイクル事業について

コネクトサイクルを駅間の移動に利用した人からは、徒歩よりも早くスムーズに移動でき便利だったという感想が多く、移動手段として肯定的な意見が多かった。

また、公共交通機関が少ない、自転車なら小回りが利くといった理由から、駅間の移動に限らず日常的な移動や観光目的での利用にも便利だという意見が多かった。

表 4-15 自由記述（その5）

	肯定的意見	要望・改善案
コネクトサイクル事業について		
駅間の移動手段として	<ul style="list-style-type: none"> <li>・徒歩よりも早くスムーズに移動でき、助かった(3)</li> <li>・富士山や街の景色を撮影したり、サイクリングを楽しみながら移動できた</li> <li>・天気の良い日の移動によい</li> <li>・いい運動にもなりとても気持ちよかった</li> </ul>	
移動手段として (駅間に限らず)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内のちょっとした移動にレンタサイクルが使えるれば便利(公共機関が少なく行きづらいため)</li> <li>・健康目的で車よりも自転車を利用した方が良いと思います</li> <li>・利用の用途はさまざまだし、エコでよい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ぜひ、日常的に使える移動手段にして欲しい</li> <li>・1時間あたり、100円くらいの計算でお借りできるとありがたい</li> </ul>
観光利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光にレンタサイクルが使えるれば便利(公共機関が少なく坂が多い、色々な場所に行けるため) (6)</li> <li>・移動中に富士山が見えてよかった</li> <li>・外国人観光客など、富士市の来訪者にレンタサイクルを利用してほしい(2)</li> </ul>	
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・良かった、楽しかった(6)</li> <li>・取り組みを継続してください(3)</li> <li>・ジヤトコと富士市がレンタサイクル事業の提携をしている事を知り、とても感銘を受けました</li> <li>・もっと公園を見たい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくりと合わせて、自転車利用のあり方を考えると、具体的に目指す姿が見えてくると思います</li> </ul>

※ ( ) 内の数値は、同一回答者数

#### (4) サイクルトレインと駅を起点としたレンタサイクルの実装

##### 1) 実施内容の検討

- 以下に、コネクタサイクルの実施内容について検討した結果を示す。

##### 1. 実験の目的

- 本市での観光は、周遊のための二次交通が不足しているため、自動車による周遊が主体となり、単発的かつ短時間の観光となる状況が見られている。
- このため、本実験では、周遊観光の二次交通として、自転車だけでなく、市内を横断する岳南電車に、自転車を乗車させることで、自転車による観光の移動距離と滞在時間の延伸に寄与するか否かを検証する。

##### 2. 対象者

- 観光客及び市民

##### 3. 実施区間

- ジャトコ前駅～岳南江尾駅

写真 4-34  
須津川溪谷の紅葉

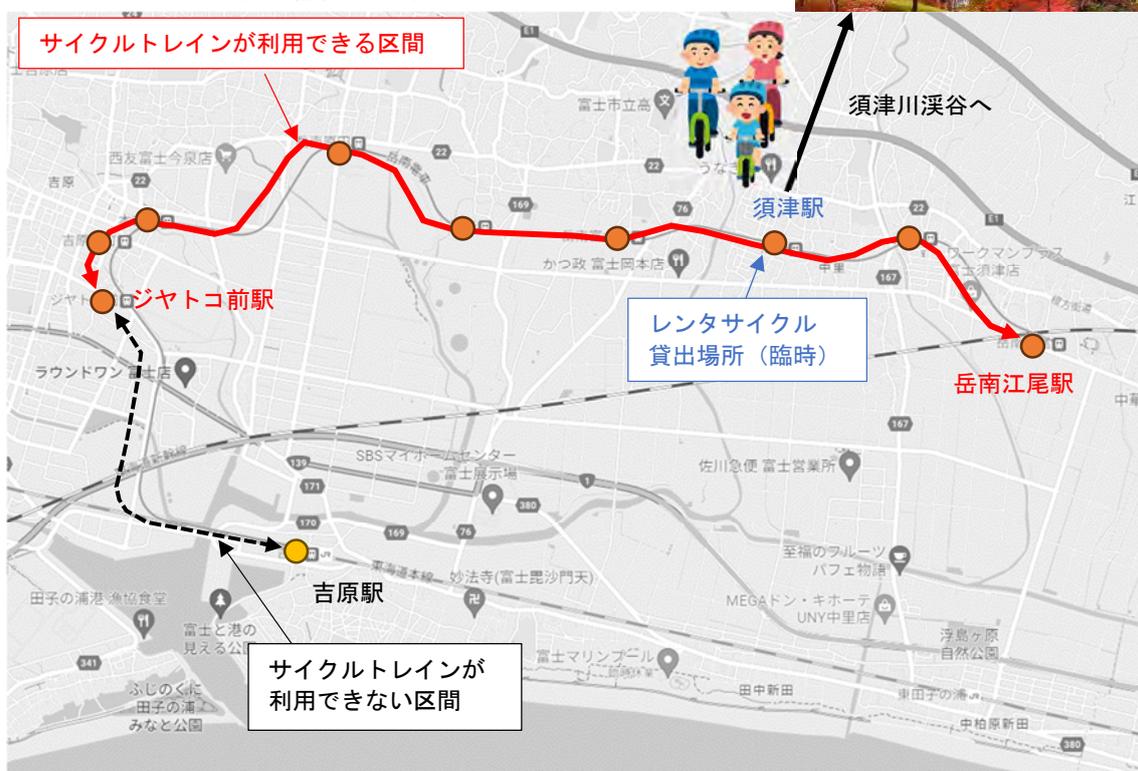


図 4-135 サイクルトレインの実施区間

##### 3. 実施内容

##### 3-1. サイクルトレイン

##### (1) サイクルトレイン開催日 (計3日)

- 2023年11月12日(日)、18日(土)、19日(日)
- ※ 11月11日(土)は、岳南電車のイベントのため、須津駅でのレンタサイクルの貸出しのみ実施予定
- ※ 11月18日(土)は、須津川溪谷に向かうモニターツアーを開催



写真 4-35 岳南電車

(2) 列車の仕様

- ・ 2両編成
- ※ 進行方向から後部側の車両の一部をサイクルトレインとして利用
- ・ 座席は、長椅子タイプ



写真 4-36 上毛電気鉄道（群馬県）  
（出典 前橋市）

(3) 運行ダイヤ

表 4-16 運行ダイヤ

	ジャトコ前駅	須津駅	江尾駅
始発	9:24 発→	9:36→	→9:40 着
最終	16:06 着←	←15:53	←15:48 発

※ 1時間に1本の往復運行で、7往復/日

(4) 運賃

- ・ 列車乗車分のみ徴収  
（例： ジャトコ駅前～須津駅前 片道大人 260 円、子供 130 円）

(5) 乗車する保安員の役割

1) 料金徴収

- ・ 自転車を乗車させる列車内に保安員（2名）が乗車し、運賃徴収を行う。（乗車時の整理券と行先で運賃を判断）
- ・ 保安員は、自転車利用者からのみ料金を徴収する。自転車を利用しない一般利用者は、運転手が運賃を徴収する。
- ・ 徴収した料金、整理券、徴収金額一覧表を片道ごとに運転手へ提出する。

2) 安全管理・啓発

- ・ 保安員は、乗車中にケガ等が発生しない様、自転車を乗車させた利用者に対して、安全啓発を行う。（自転車が転倒しない様に注意する等）

3) 電車内の養生

- ・ 自転車を乗車させることができる乗車シートに汚れ防止の養生を行う。
- ・ 始発列車で設置、最終列車で撤去する。

4) その他

- ・ 保安員は、利用者や運転手から認識しやすい様にするため、腕章を取り付ける。

(6) 実施にあたっての手続き等

- ・ 中部運輸局への手続きは不要である。（列車の改変が無く、かつ追加運賃の徴収が無い場合は、手続きが不要）
- ・ 列車事故に関係する損害保険は不要である。

### 3-2. レンタサイクル（須津駅前）

#### (1) レンタサイクル貸出日（計4日）

- ・ 2023年11月11日（土）、12日（日）、18日（土）、19日（日）

※ 11月11日（土）は、岳南電車のイベントのため、須津駅でのレンタサイクルの貸出しのみ実施。サイクルトレインは実施しない。

#### (2) 貸出場所

- ・ 岳南電車 須津駅前

#### (3) 貸出時間

- ・ 9:00~16:00（サイクルトレインの時間帯に合わせて実施）

#### (4) 貸出料金

- ・ 無料（要調整）

#### (5) 貸出し作業

- ・ 管理者を2名配置する。
- ・ 管理者は、貸出作業、サイクルマップ、須津川溪谷のガイドマップ等を配布する。
- ・ 貸出ブースは、テント（1.8m×1.8m）と レンタサイクルを7台設置する。

（毎日、終了時にはテント、レンタサイクルを撤去する）

- ・ のぼり旗、看板による周知を行う。



写真 4-37 レンタサイクル貸出ブースの設置箇所

2) 運営資料

- ・ サイクルトレイン及び須津駅におけるレンタサイクルを実施するにあたり、運営資料を作成した。

1. サイクルトレインの概要

① 実験の目的

- 本市での観光は、周遊のための二次交通が不足しているため、自動車による周遊が主体となり、単発的かつ短時間の観光となる状況が見られている。
- このため、本実験では、周遊観光の二次交通として、自転車だけでなく、市内を横断する岳南電車に、自転車を乗車させることで、自転車による観光の移動距離と滞在時間の延伸に寄与するか否かを検証する。



② 対象者

- 観光客及び市民

③ 実施概要

- 実施期間： 2023年11月11日（土）、12日（日）、18日（土）、19日（日） 計4日間
- ※ 11月11日（土）は、岳南電車のイベントのため、須津駅でのレンタサイクルのみ実施
- ※ 11月18日（土）は、須津川溪谷に向かうモニターツアーを開催
- 実施時間： 9：00～16：00（レンタサイクルは15：30までに返却）
- 実施内容： 岳南電車への自転車の持ち込み、須津駅前でのレンタサイクルの貸出
- 運営内容： サイクルトレイン（保安員の乗車）、レンタサイクル（人力での貸出）
- 利用料金： サイクルトレイン（電車乗車賃のみ）、レンタサイクル（無料）

2

1. サイクルトレインの概要

④ サイクルトレインの運行区間



3

図 4-136（上）、4-137（下） 運営マニュアル

## 1. サイクルトレインの概要

### ⑤ レンタサイクルの貸出場所

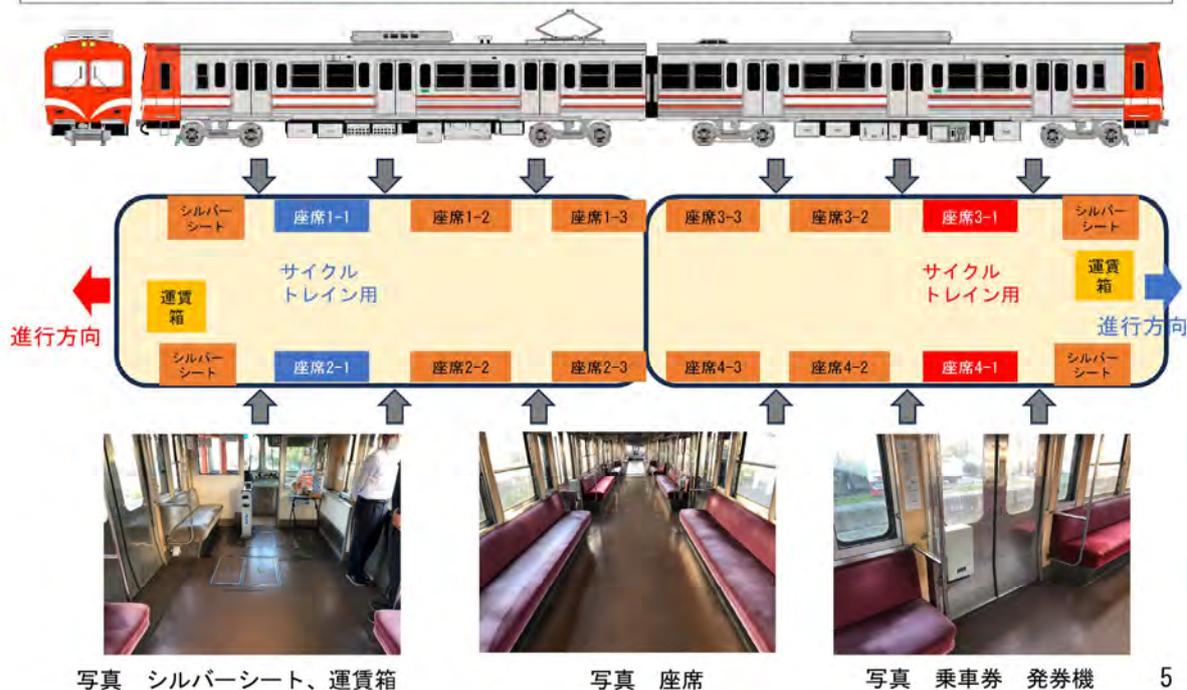


4

## 1. サイクルトレインの概要

### ⑥ サイクルトレインの車両内

- 2両編成の進行方向から後部側の車両の一部シートをサイクルトレインとして使用



5

図 4-138 (上)、4-139 (下) 運営マニュアル

# 1. サイクルトレインの概要

## ⑦ サイクルトレインの料金

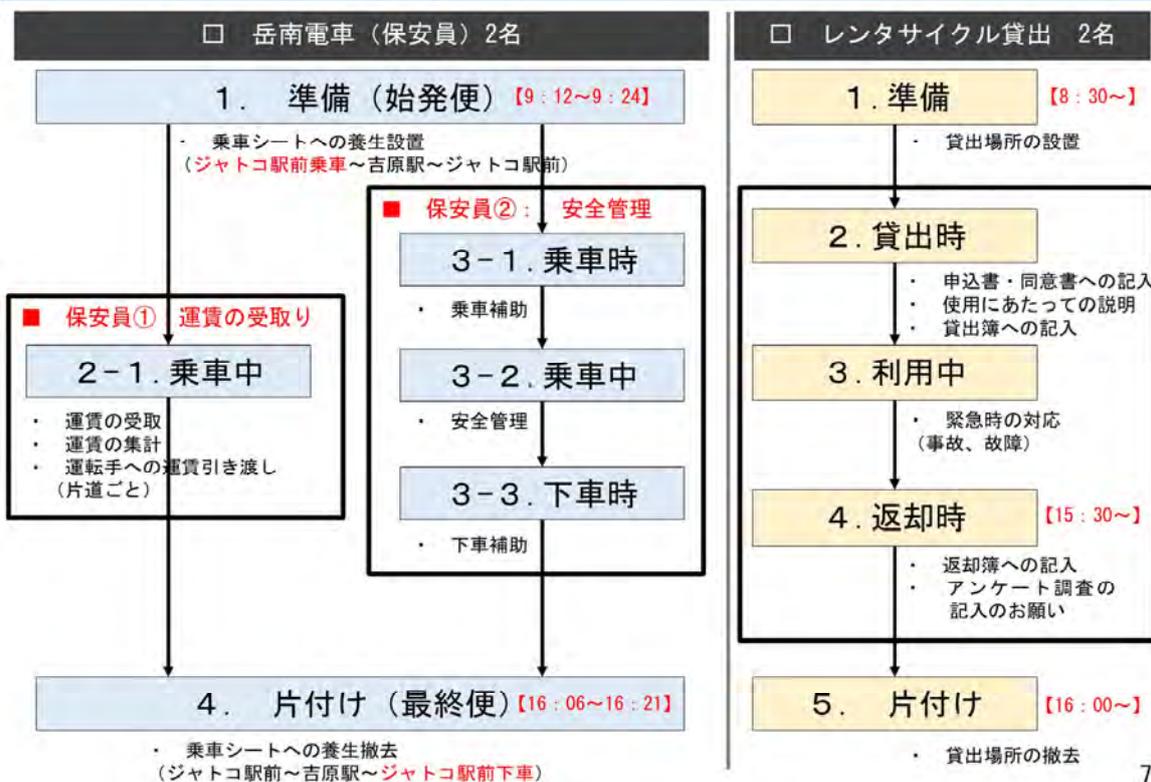
運賃(2023年10月1日から)

吉原	220	220	220	260	260	310	310	370	370
ジャトコ前		170	170	220	220	260	260	260	310
吉原 本町			170	170	220	220	260	260	310
本吉原				170	220	220	260	260	310
岳南 原田					170	170	220	220	260
比奈						170	170	220	220
岳南 富士岡							170	170	220
須津								170	170
神谷									170
岳南 江尾									

全線運賃一覧表/単位:円  
小児の定期運賃は大人定期運賃を折半し、は数計算した額

6

# 2. 作業の流れと概要



7

図 4-140 (上)、4-141 (下) 運営マニュアル

## 2. 作業の流れと概要

### □ サイクルトレインの時刻

下り【岳南江尾 方面】										上り【吉原 方面】									
吉原	ジャココ前	吉原本町	本吉原	岳南原田	比奈	岳南富士岡	須津	神谷	岳南江尾	岳南江尾	神谷	須津	岳南富士岡	比奈	岳南原田	本吉原	吉原本町	ジャココ前	吉原
6:10	6:14	6:15	6:16	6:19	6:22	6:24	6:26	6:28	6:30	6:09	6:11	6:13	6:15	6:17	6:20	6:23	6:24	6:26	6:30
6:40	6:44	6:45	6:47	6:50	6:53	6:55	6:57	6:59	7:01	6:34	6:36	6:38	6:40	6:42	6:45	6:48	6:49	6:51	6:55
6:58	7:02	7:03	7:05	7:08	7:10	7:12	7:15	7:17	7:19	7:05	7:07	7:09	7:12	7:14	7:17	7:20	7:21	7:22	7:26
7:29	7:34	7:35	7:37	7:40	7:43	7:45	7:47	7:49	7:51	7:23	7:25	7:27	7:29	7:32	7:34	7:37	7:39	7:40	7:44
8:01	8:06	8:07	8:09	8:12	8:15	8:17	8:19	8:21	8:23	7:55	7:57	7:59	8:02	8:04	8:07	8:10	8:11	8:12	8:16
8:28	8:32	8:34	8:35	8:38	8:41	8:43	8:45	8:47	8:49	8:28	8:30	8:32	8:34	8:36	8:38	8:42	8:43	8:44	8:48
8:51	8:56	8:57	8:58	9:01	9:04	9:06	9:08	9:10	9:12	8:54	8:56	8:58	9:00	9:04	9:06	9:09	9:10	9:12	9:16
9:20	9:24	9:25	9:27	9:30	9:32	9:34	9:36	9:39	9:40	9:18	9:20	9:22	9:24	9:26	9:30	9:33	9:34	9:36	9:40
9:52	9:56	9:58	10:00	10:03	10:05	10:08	10:10	10:12	10:14	9:46	9:48	9:50	9:52	9:55	9:57	10:00	10:02	10:03	10:07
10:17	10:22	10:23	10:25	10:28	10:30	10:32	10:35	10:37	10:39	10:20	10:22	10:25	10:27	10:30	10:32	10:36	10:37	10:38	10:42
10:48	10:52	10:53	10:55	10:58	11:00	11:03	11:05	11:07	11:09	10:47	10:49	10:51	10:53	10:56	10:58	11:01	11:03	11:04	11:08
11:20	11:24	11:26	11:27	11:30	11:33	11:35	11:37	11:39	11:41	11:23	11:25	11:27	11:29	11:32	11:35	11:38	11:39	11:41	11:45
11:59	12:04	12:05	12:06	12:09	12:12	12:14	12:16	12:18	12:20	11:58	12:00	12:03	12:05	12:07	12:10	12:13	12:15	12:16	12:20
12:26	12:31	12:32	12:33	12:36	12:39	12:41	12:44	12:46	12:47	12:25	12:27	12:29	12:32	12:34	12:36	12:39	12:41	12:42	12:46
12:57	13:01	13:03	13:04	13:07	13:10	13:12	13:14	13:17	13:18	12:56	12:58	13:00	13:02	13:05	13:07	13:10	13:12	13:13	13:17
13:26	13:30	13:32	13:33	13:36	13:39	13:41	13:43	13:45	13:47	13:24	13:27	13:29	13:31	13:33	13:36	13:39	13:41	13:42	13:46
13:59	14:03	14:05	14:06	14:09	14:11	14:14	14:16	14:18	14:20	13:58	14:00	14:02	14:05	14:07	14:09	14:13	14:14	14:15	14:19
14:25	14:30	14:31	14:33	14:36	14:38	14:40	14:43	14:45	14:47	14:25	14:27	14:29	14:31	14:34	14:36	14:39	14:41	14:42	14:46
14:57	15:01	15:03	15:04	15:07	15:09	15:12	15:14	15:16	15:18	14:55	14:57	15:00	15:02	15:04	15:07	15:10	15:12	15:13	15:17
15:22	15:27	15:28	15:29	15:32	15:35	15:37	15:39	15:41	15:43	15:22	15:24	15:26	15:28	15:30	15:33	15:36	15:37	15:39	15:43
15:55	15:59	16:00	16:02	16:05	16:08	16:10	16:12	16:14	16:16	15:48	15:51	15:53	15:55	15:57	16:00	16:03	16:04	16:06	16:10
16:16	16:21	16:22	16:24	16:27	16:29	16:31	16:34	16:36	16:38	16:19	16:22	16:24	16:26	16:29	16:31	16:34	16:36	16:37	16:41

- 【電車内の保安員の役割】
- ・ 保安員① 料金受取
  - ・ 保安員② 安全管理
- 【電車内2名】
- ・ 午前 保安員① → 乗車のまま
  - ・ 午前 保安員② → 下車
  - ・ 午後 保安員① → 乗車(安全管理)



## 3. 運営マニュアル（サイクルトレイン）

### (1) 準備（9：12～9：24までの12分間）

- ・ 乗車シートへの養生設置（9：12 ジャココ駅前から乗車～吉原駅～9：24 ジャココ駅前）
- ※ 上り時、下り時のサイクルトレイン用の4つのシートに設置（各運転席に近いシート）
- ※ 養生シートは、サイクルステーションで当日受取り（乗車前に！）



図 4-142（上）、4-143（下） 運営マニュアル

### 3. 運営マニュアル（サイクルトレイン）

#### (2) 保安員 ①（運賃の受取り）【乗車時は腕章をすること！】

##### 作業① 運賃の受け取り

- ・ 自転車を持ち込みする乗客に、乗車券を取ってもらう。
  - ・ **自転車を持ち込みする乗客からのみ**、乗車券と行先を確認し、所定の料金を徴収する。
- ※ 運賃の一覧は、**様式8**で確認



##### 作業② 運賃集計表【様式8】への記入、集計

- ・ 運賃集計表の各マスに、**区間×人数=各区間の金額**を記入
- ・ 片道区間の全ての金額を集計
- ・ **乗車券の数、集計した金額、利用者から受け取りしした料金**との整合を確認



##### 作業③ 運賃集計表と料金の引き渡し

- ・ **乗車券、運賃集計表、利用者から受け取った料金**を、クリアファイルに入れ、片道ごと、**岳南江尾駅または吉原駅**で、運転手へ引き渡し

10

### 3. 運営マニュアル（サイクルトレイン）

#### (3) 保安員 ②（安全管理）【乗車時は腕章をすること！】

##### 作業① 乗車時

- ・ 自転車を持ち込みする乗客が、自転車を安全に乗せることができる様、乗客を補助
- ・ 乗客に**乗車券を取ってもらう**ことを伝える。



##### 作業② 乗車中

- ・ 自転車を持ち込みする乗客の自転車が、転倒しない様に注意を啓発



写真：上毛電気鉄道(群馬県) 出典：群馬市



##### 作業③ 下車時

- ・ 自転車を持ち込みする乗客が、自転車を安全に下車させることができる様、乗客を補助

#### (4) 片付け（16：06～16：21までの15分間）

- ・ 乗車シートに設置した養生シートを撤去（16：06ジャトコ駅前～吉原駅～16：21ジャトコ駅前下車）
- ※ **上り時、下り時のサイクルトレイン用の4つのシートから撤去（各運転席に近いシート）**

11

図 4-144（上）、4-145（下） 運営マニュアル

## 4. 運営マニュアル（レンタサイクル）

### （1）準備（8：30～）

- ・ テントの設営（英語表記の横長看板も設置）
- ・ のぼり旗の設置
- ・ たて看板の設置（貸出場の案内）
- ・ 自転車の組み立て、整列
- ・ 机、イス、PCの準備
- ・ 申込書類等の準備、須津川溪谷周辺散策マップの準備



写真 貸出場所の設営（コネクトサイクルと同様）

12

## 4. 運営マニュアル（レンタサイクル）

### （2）貸出時

#### 作業① 申込書・同意書への記入【様式1、2】

- ・ 申込書への記入（氏名、住所、年齢、行先、貸出時間、車体No、携帯電話番号）
- ・ 同意書への記入
- ・ 本人確認、個人を特定できる証明書の撮影（免許、健康保険証、マイナンバーなど）
- ・ 申込書に記入された携帯電話の通話確認



#### 作業② 使用にあたっての説明【様式3、4】

- ・ 故障、事故等の緊急時の連絡先、推奨ルート等の説明
- ・ ヘルメットの着用お願い
- ・ 利用時間の確認（15時30分までに返却）
- ・ 返却時にアンケート調査の回答を記入することのお願い
- ・ 自転車の使用方法のレクチャー
- ・ 自転車の傷、備品の不備を確認



#### 作業③ 貸出簿への記入【様式5】

- ・ 貸出簿への記入

図 4-146（上）、4-147（下） 運営マニュアル

## 4. 運営マニュアル（レンタサイクル）

### （2） 利用中

#### 作業① 緊急時の対応

##### （事故の場合）

- ・ 利用者から、サイクルステーションへ連絡  
※ tel 0545-50-9770
- ・ サイクルステーションから、警察、消防（救急）へ連絡
- ・ 現地スタッフは、サイクルステーションからの電話連絡後、警察の現地立会に同行（事故状況、事故責任の確認）
- ・ 現地スタッフは、救急車で搬送される場合は救急車へ乗り込み、富士市の担当が現場へ直行

##### （故障の場合）

- ・ 利用者から、サイクルステーションへ連絡  
※ tel 0545-50-9770
- ・ 現地スタッフは、サイクルステーションからの電話連絡後、代替りの自転車を持って、現地へ移動
- ・ 現地スタッフは、代替りの自転車と故障した自転車を交換し、貸出し場所へ戻る

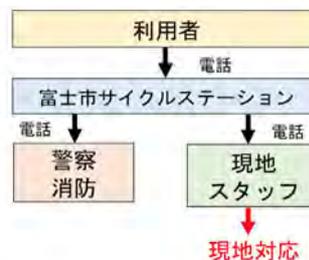


図 事故発生時の対応フロー



図 故障発生時の対応フロー 14

## 4. 運営マニュアル（レンタサイクル）

### （3） 返却時

#### 作業① 返却簿への記入【様式6】

- ・ 返却簿への記入（車体No、氏名、返却時間）
- ・ 自転車の傷、備品の不備を確認



#### 作業② アンケート調査の記入のお願い【様式7】

- ・ アンケート調査票への記入のお願い  
※ 時間があれば紙面で回答して頂く  
※ 時間がなければQRコードで、アンケート調査へアクセスできる紙面を配布

### （4） 片付け（16：00～）

- ・ 設置したテント等を全て撤去
- ・ サイクルステーションに持ち込み

図 4-148（上）、4-149（下） 運営マニュアル

3) 社会実験の実施

① サイクルトレインの状況 (令和5年11月12、18、19日)



写真 4-38 (左)、4-39 (右) サイクルトレインの様子

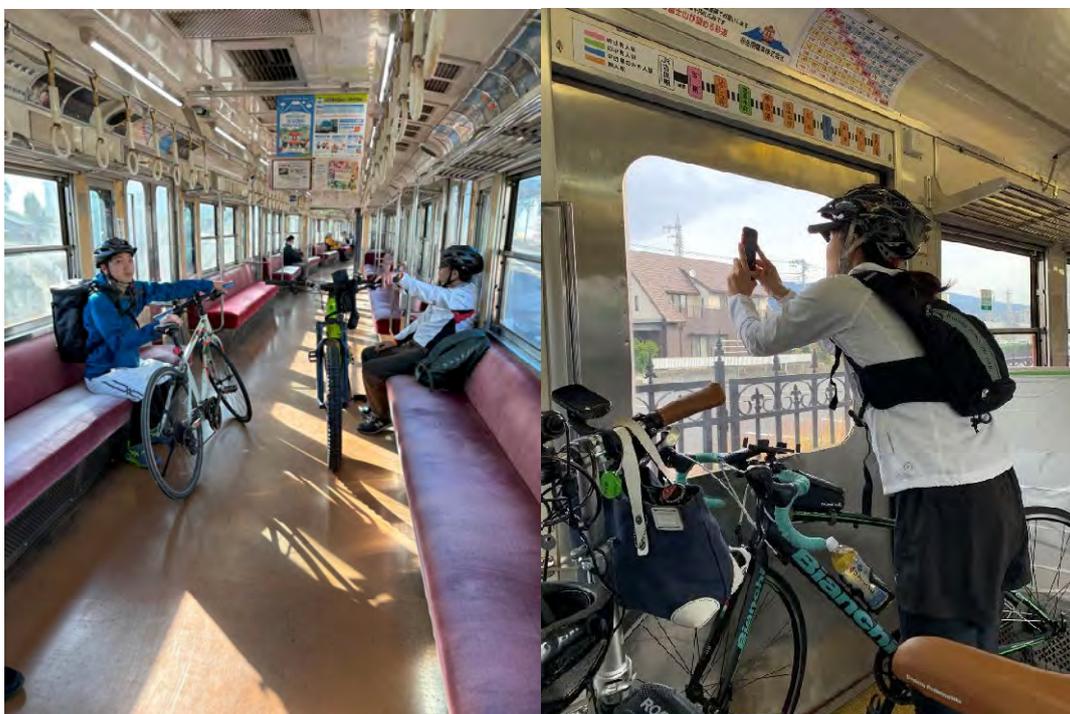


写真 4-40 (左)、4-41 (右) サイクルトレインの様子

② 須津駅のレンタサイクルの状況 (令和5年11月11、12、18、19日)



写真 4-42 (左)、4-43 (右) レンタサイクルの状況

④ 新聞記事



図 4-150 サイクルトレインの新聞記事  
(左：令和5年11月17日 静岡新聞朝刊)

#### 4) 実態調査

##### ① サイクルトレインの利用状況 (11/12、18、19 3日間の集計)

- ・ サイクルトレインを実施した11/12(日)、18(土)、19(日)の3日間において、乗車した自転車利用者は、計36人である。18日(土)の利用が多く、18人となっている。
- ・ また、須津川溪谷の紅葉時期であったため、岳南電車のジャトコ前駅から須津駅の区間の利用者が最も多く、3日間の合計で25人となっている。

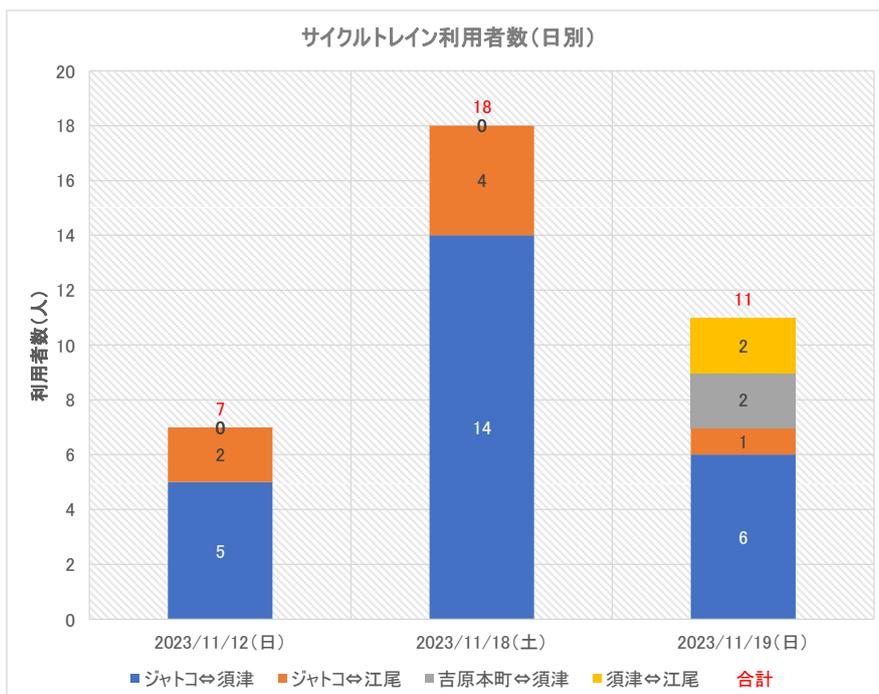


図 4-151 サイクルトレイン利用者数 (日別)

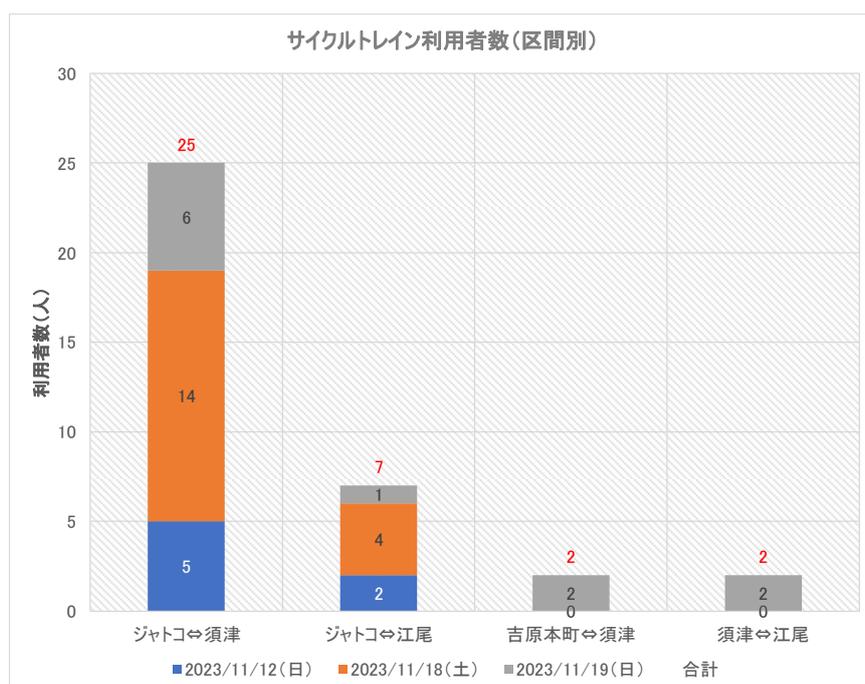


図 4-152 サイクルトレイン利用者数 (区間別) 3日間計

② 須津駅でのレンタサイクルの利用状況

a) 居住地別の利用者数

- ・ 岳南電車須津駅前において、11/11（土）、12（日）、18（土）、19（日）の4日間、レンタサイクルを実施した。
- ・ 4日間のレンタサイクルの利用者数は、計20人である。富士市、富士宮市の利用者が最も多く、8人（40%）である。次いで、県外の利用者が7人（35%）となっている。

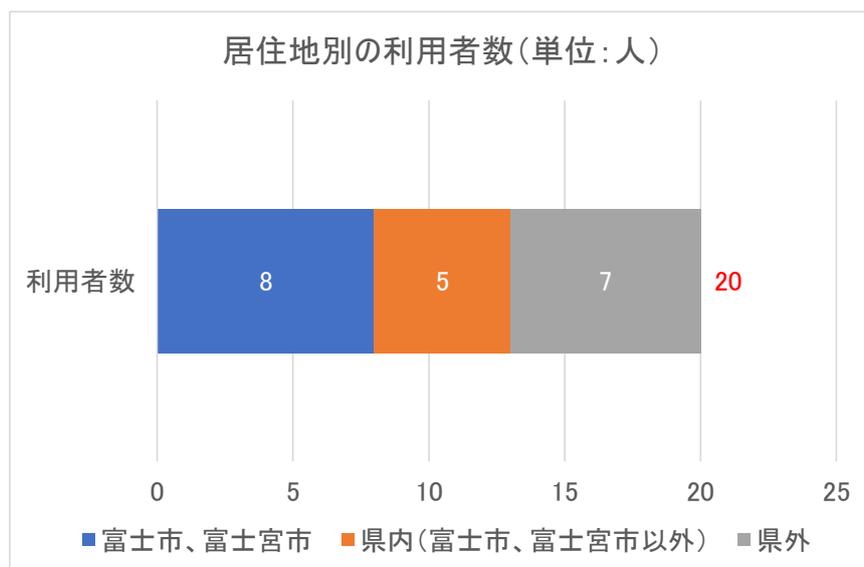


図 4-153 居住地別の利用者数（4日計）

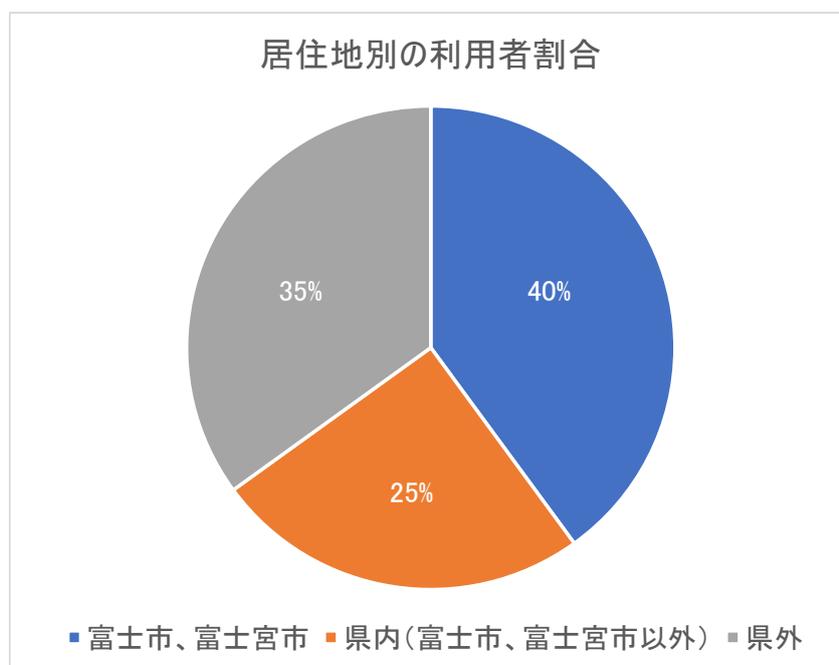


図 4-154 居住地別の利用者割合（4日計）

b) 利用時間帯別の利用者割合

- ・ 利用時間は、1～2時間の利用が最も多く、10人（50%）である。次いで、3～4時間が4人（20%）となっている。

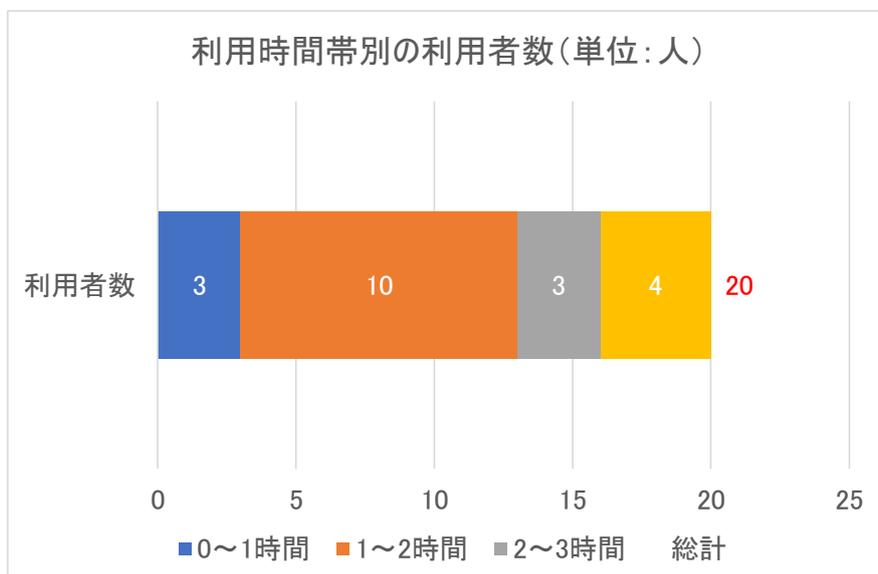


図 4-155 利用時間帯別の利用者数（4日計）

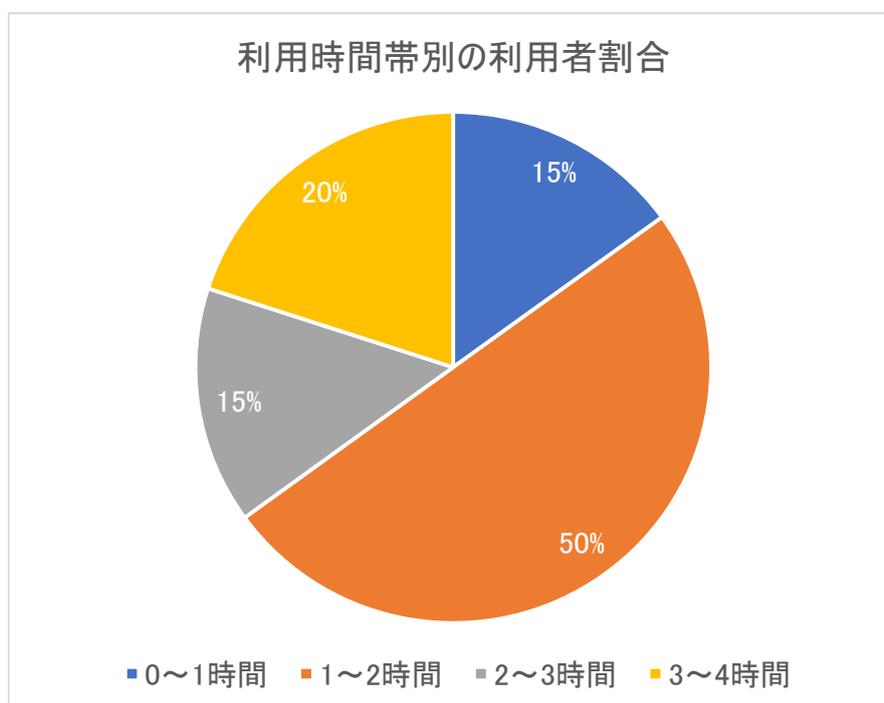


図 4-156 利用時間帯別の利用者割合（4日計）

### ③ サイクルトレイン及び須津駅のレンタサイクル利用者に対するアンケート調査

- ・ 社会実験期間中において、サイクルトレインを利用した方、または須津駅でレンタサイクルを借りた利用者から、実験に関する意見、今後の意向を把握するため、アンケート調査を実施した。
- ・ 以下にその結果を示す。

#### 【調査概要】

- ・ 調査期間： 令和5年11月11日、12日、18日、19日（11日はレンタサイクルのみ実施）
- ・ 実施方法： 各レンタサイクル拠点における紙記入による調査、QRコードによるインターネットでの調査
- ・ 回答者数： 23人

#### 【調査結果の概要】

- ・ アンケート調査の結果に基づき、利用別（サイクルトレインの利用、レンタサイクルの利用）の利用者傾向を以下に整理する。

#### （1） サイクルトレイン利用者（自転車の持ち込み）

##### ① 人物像

- ・ 富士市に在住する40代の利用者が主体である。
- ・ 自分の自転車を所有しており、普段から頻繁に自転車を利用する。

##### ② 利用形態

- ・ 自宅から自分の自転車で来て、1人でサイクルトレインを利用する人が多い。
- ・ 主な目的地は須津川溪谷であるが、須津川溪谷の景色だけでなく、サイクリング自体も楽しみに利用する人が多い。
- ・ ジャヤトコ前駅から須津駅までサイクルトレインを利用し、自転車で須津川溪谷を訪れる人が多い。
- ・ 複数の移動先を訪れたり自転車で帰宅したりする人が多いため、2時間以上の長時間、10kmを超える長距離の移動となる。また、利用中に立ち寄り施設で消費行動をとることが多い。

##### ③ 情報の入手

- ・ インターネットを使って情報収集を行う人が多く、サイクルトレインについてもHPやSNSで知った利用者が多い。
- ・ サイクリング中は、紙やインターネット上の地図を利用する

#### （2） レンタサイクル（須津駅）利用者（自転車を現地で調達）

##### ① 人物像

- ・ 富士市外からの来訪者が主体で、年齢層は幅広い。
- ・ 普段から自転車を利用する人が多い。

② 利用形態

- ・ 岳南電車で須津駅まで来て自転車を借り、1人か2人で利用する。
- ・ 主な目的地は須津川溪谷であり、須津川溪谷の景色を楽しみに利用する人が多い。
- ・ 複数の移動先を訪れる人は少ないため、1～2時間という短時間、10km以下の短距離の移動となる。利用中に消費行動をとることが多い。

③ 情報源の入手

- ・ レンタサイクルについて、当日須津駅で見て知った利用者が多い。
- ・ サイクリング中は、社会実験の案内誘導看板や紙の地図を利用する。

### 【調査結果】

#### アンケート調査結果

レンタサイクルおよびサイクルトレインの利用者に対し実施したアンケートの集計結果を、以下に整理する。なお、アンケートは、サイクルトレインの利用者と、須津駅でのレンタサイクルの利用者に分けて集計した。

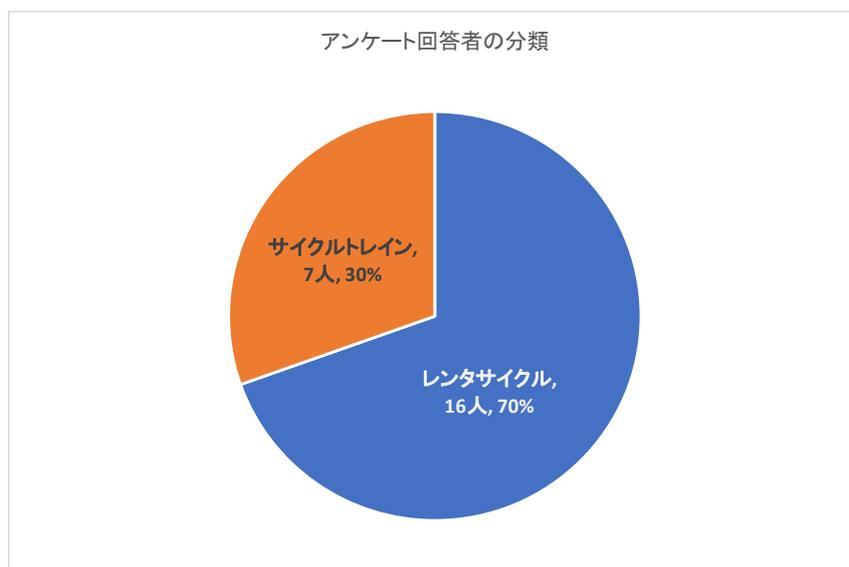


図 4-157 アンケート回答者の分類

#### 1. 回答者の基本属性

##### Q1. あなたの性別を教えてください。

- ・ 全体では、男性 87%、女性 13%
- ・ サイクルトレイン利用者では、男性 86%、女性 14%
- ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、男性 88%、女性 13%

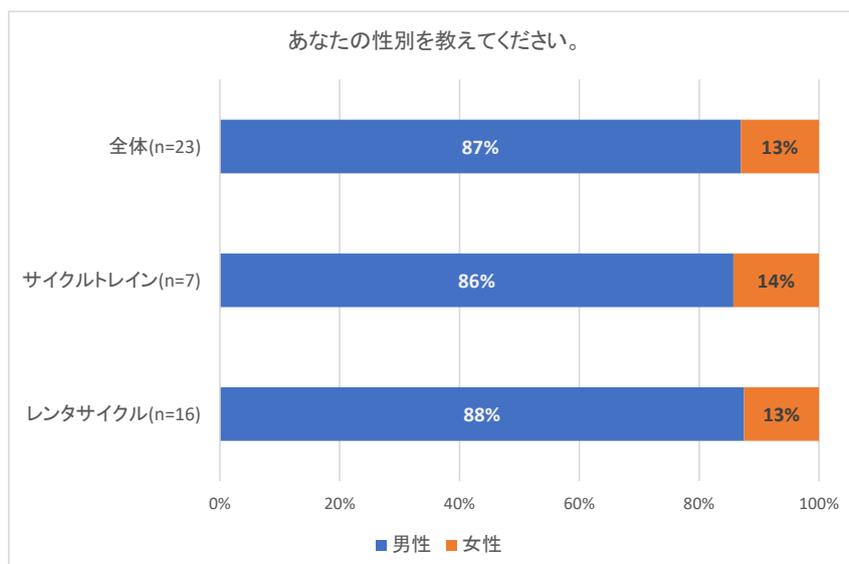


図 4-158 アンケート調査結果

Q2. あなたの年齢を教えてください。

- ・ 全体では、40代と50代が同数で22%と多い
  - ・ サイクルトレイン利用者では、40代が最も多く57%
  - ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、20代が最も多く25%
- 幅広い年代の利用があった

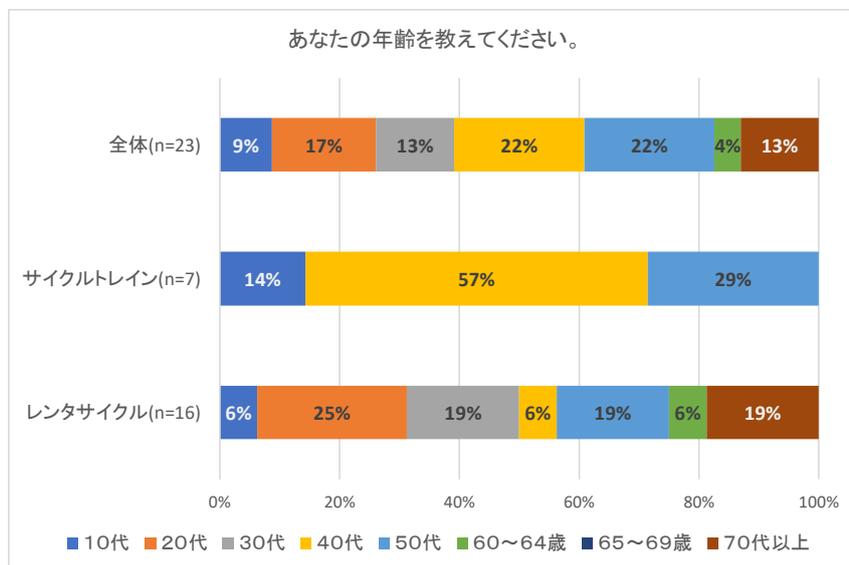


図 4-159 アンケート調査結果

Q3. あなたがお住いの地域を教えてください。

- ・ 全体では、富士市在住者が最も多く43%、次いで県内在住者(富士市、富士宮市以外)が26%
  - ・ サイクルトレイン利用者では、富士市在住者が最も多く71%
  - ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、富士市在住者と県内在住者(富士市、富士宮市以外)が同数で31%と多い
- 全体的に、富士市を中心に県内在住者が多い
- サイクルトレイン利用者は全員が県内在住者であった

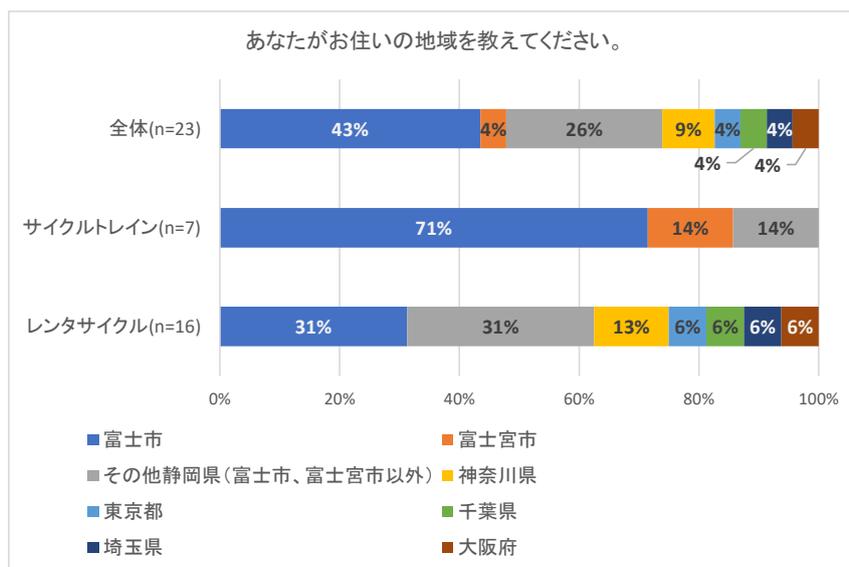


図 4-160 アンケート調査結果

- Q4. あなたが普段の生活の中で自転車を利用する頻度を教えてください。**
- ・ 全体では、「週に3日以上」が最も多く43%
  - ・ サイクルトレイン利用者では、「週に3日以上」が最も多く71%
  - ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、「週に3日以上」が最も多く31%
  - **日常的に自転車を利用する習慣のある人が多い**
  - **休日の自転車イベントには、普段から自転車を使い慣れている人が主に参加するといえる**
- Q5. 前問での主な自転車利用の目的を教えてください。**
- ・ 全体では、「通勤・通学・買物等の日常移動のため」が最も多く48%、次いで「自転車で楽しむことを目的としたサイクリングのため」が39%
  - ・ サイクルトレイン利用者では、「通勤・通学・買物等の日常移動のため」が最も多く71%
  - ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、「自転車で楽しむことを目的としたサイクリングのため」が最も多く44%、次いで「通勤・通学・買物等の日常移動のため」が38%
  - ・ その他：「通勤通学、ロードバイクともに」
  - **レンタサイクル(須津駅)利用者には、趣味で自転車を利用している人が多い**

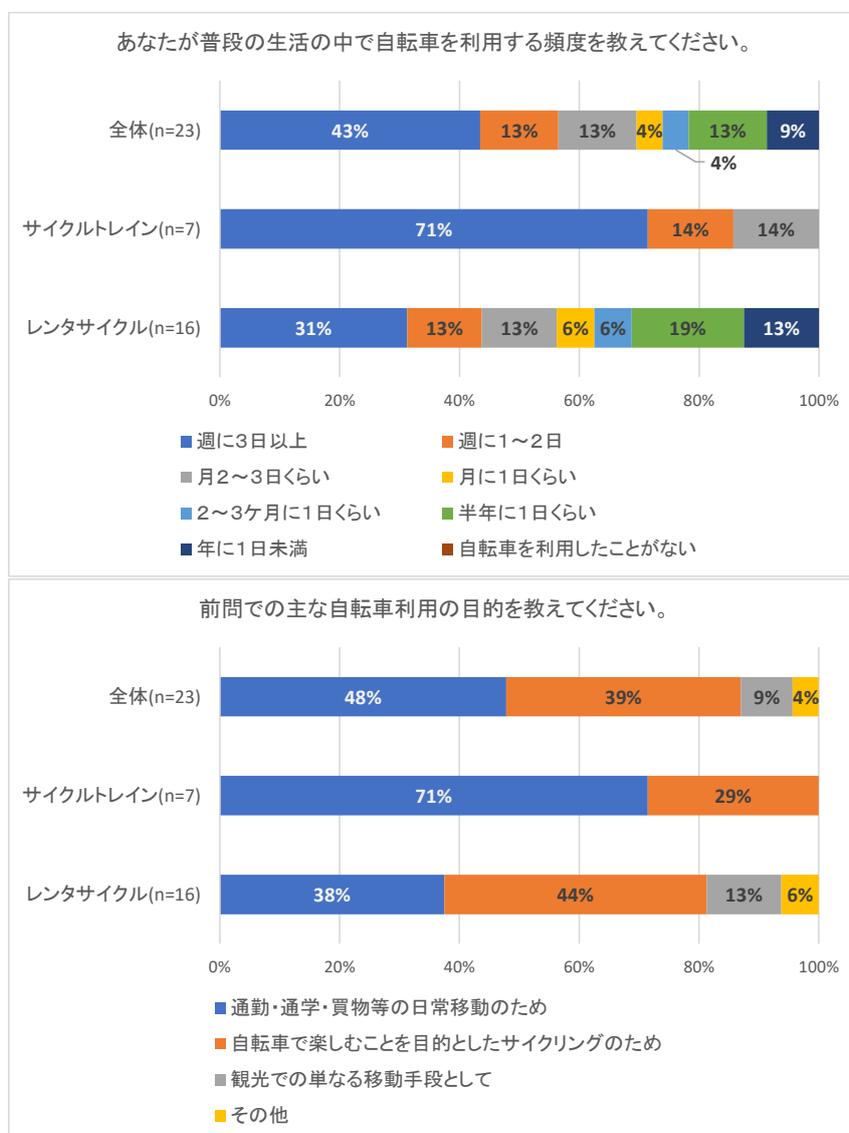


図 4-161 (上)、4-162 (下) アンケート調査結果

- Q6. 富士市以外でレンタサイクルを利用したことがありますか。
- ・ 全体では、「ある」が48%、「ない」が52%
  - ・ サイクルトレイン利用者では、「ある」が57%、「ない」が43%
  - ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、「ある」が44%、「ない」が56%
- Q7. 前問でレンタサイクルを利用した主な目的を教えてください。
- ・ 全体では、観光が91%、仕事が9%
  - ・ サイクルトレイン利用者では、観光が75%、仕事が25%
  - ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、観光が100%
- レンタサイクルは観光で利用される場合が多い

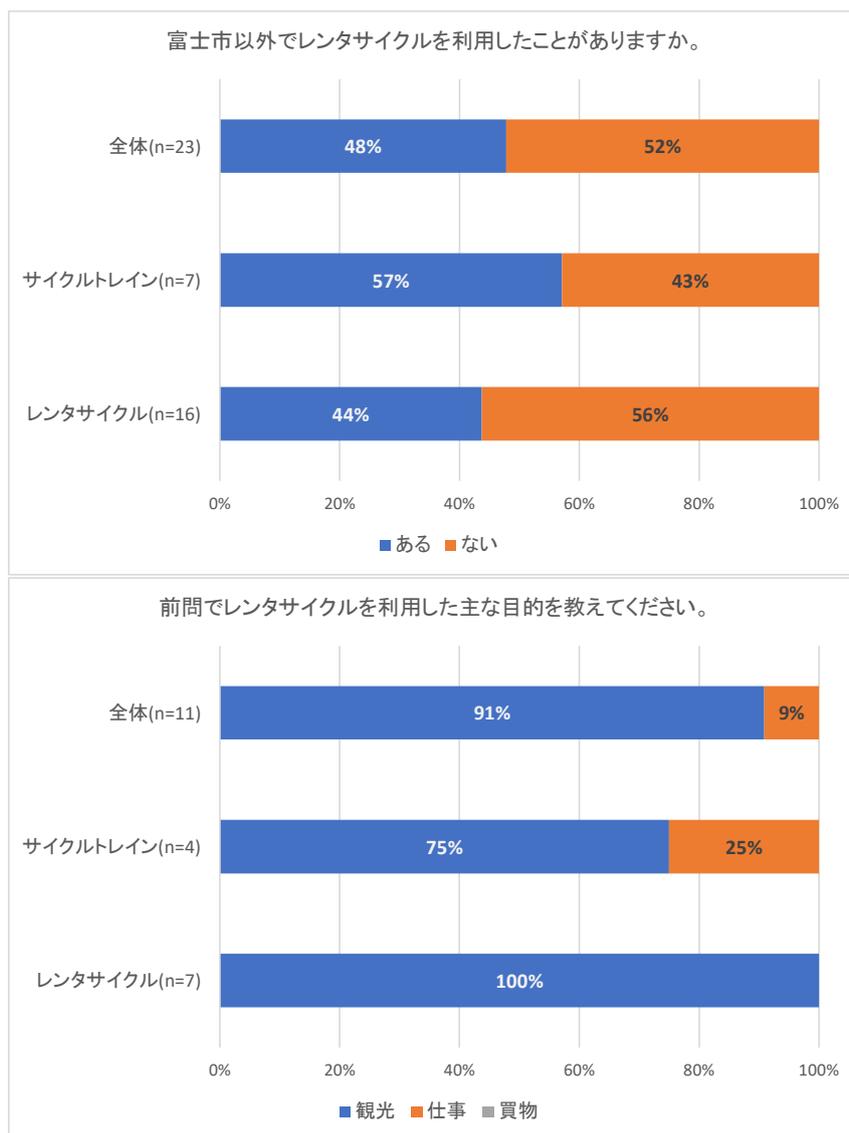


図 4-163 (上)、4-164 (下) アンケート調査結果

2. レンタサイクルを利用した感想

Q8. 本日は何人で利用されましたか。

- ・ 全体では、1人が最も多く52%、次いで2人が43%
- ・ サイクルトレイン利用者では、1人が最も多く71%
- ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、2人が最も多く56%、次いで1人が44%
- 自転車は会話がしづらく大人数での移動には向かないため、少人数での利用が多いと考えられる

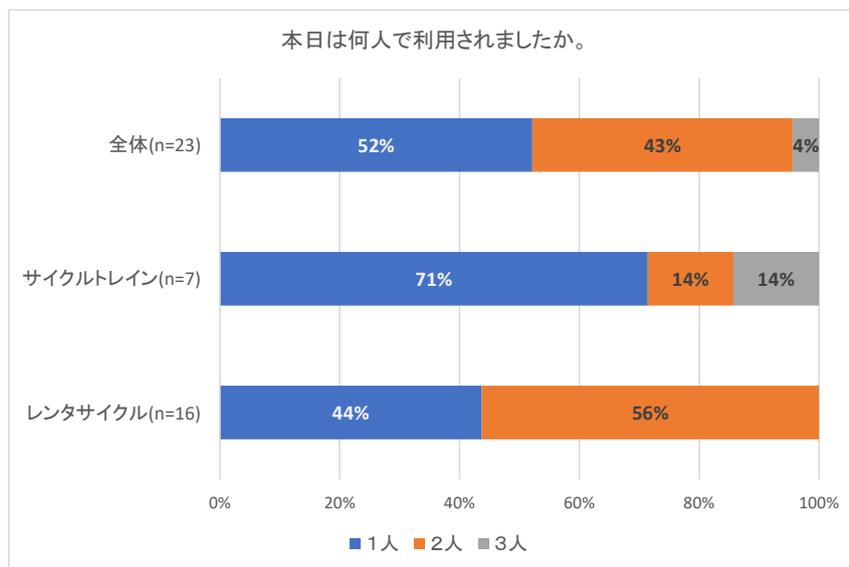


図 4-165 アンケート調査結果

Q9. 本日、自転車を借りた場所を教えてください。

- ・ レンタサイクル(須津駅)利用者は、全体の70%
- ・ サイクルトレイン利用者では、「自分で自転車を持ち込んだ」が最も多く71%、次いで「富士市サイクルステーション」が29%

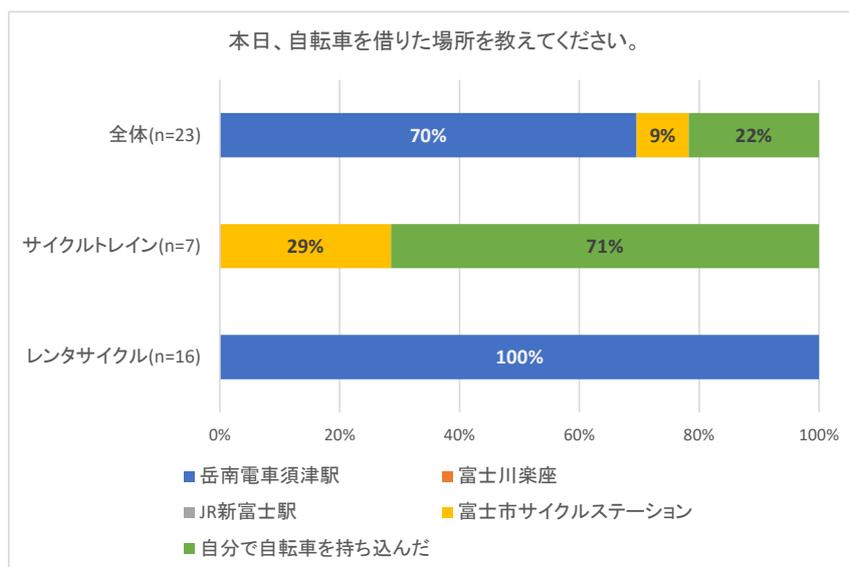


図 4-166 アンケート調査結果

Q10. 前問で、自分で自転車を持ち込んだ方、自転車のスタート地点を教えてください。  
 ・ 「自宅」が100%

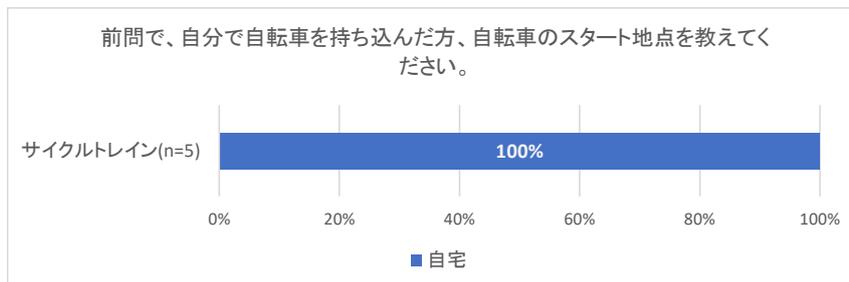


図 4-167 アンケート調査結果

Q12. 本日、自転車を借りた場所に来るまでの交通手段を教えてください。(複数回答可)  
 ※レンタサイクル(須津駅)利用者の回答のみ抜粋

- ・ 全体では、在来線が最も多く47%、次いで自家用車が26%
- ・ サイクルトレイン利用者では、在来線と自家用車が同数で50%
- ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、在来線が最も多く47%

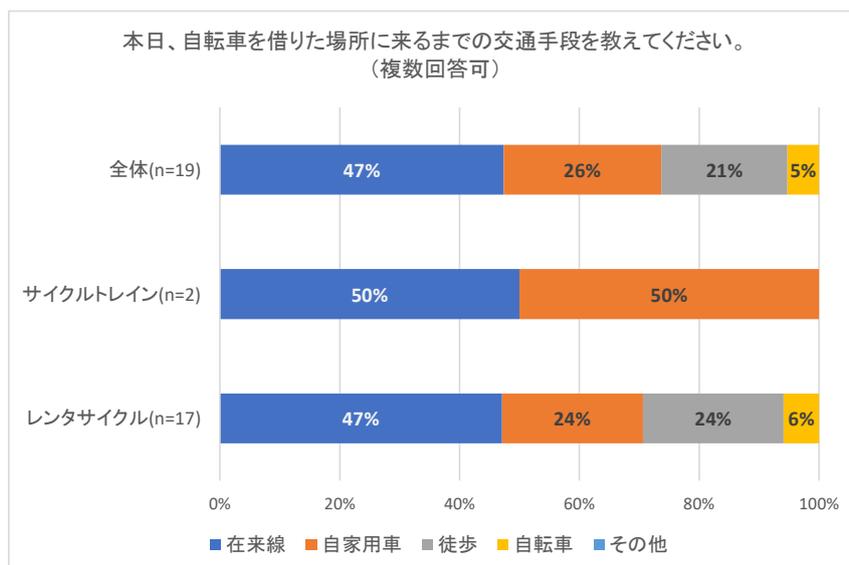


図 4-168 アンケート調査結果

Q13. 本日、レンタサイクルを使用する際に、楽しみにしていたことを教えてください。（複数回答可）

- ・ 全体では、「綺麗な景色を見ること」が最も多く51%、次いで「自転車に乗ること自体を楽しむこと」が26%
- ・ サイクルトレイン利用者では、「綺麗な景色を見ること」と「自転車に乗ること自体を楽しむこと」が同数で38%
- ・ レンタサイクル（須津駅）利用者では、「綺麗な景色を見ること」が最も多く59%、次いで「自転車に乗ること自体を楽しむこと」が18%
- ・ その他：「知らない道を走ること」「イベント」など
- **綺麗な景色が見られる場所や、サイクリングを楽しめる場所を紹介することで、利用者の増加や満足度の向上が期待できる**

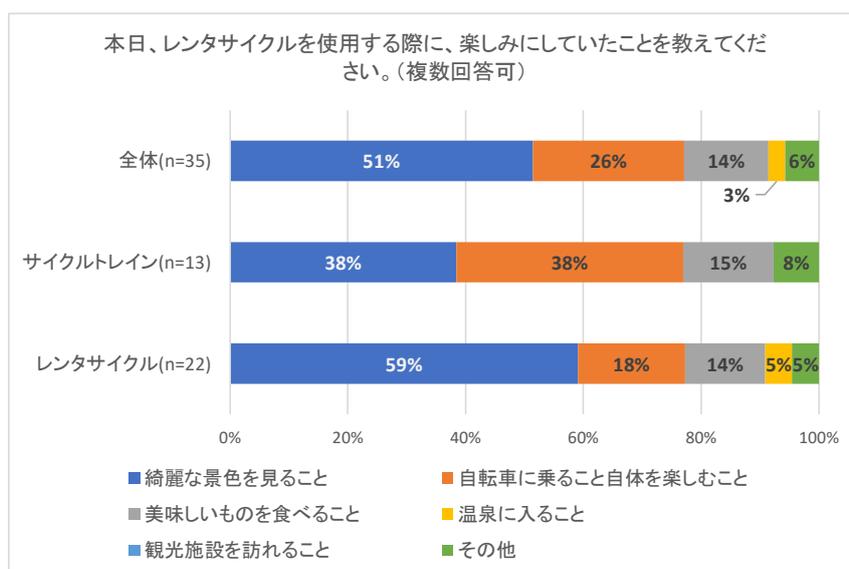


図 4-169 アンケート調査結果

Q14. 本日、レンタサイクルで利用した施設の箇所数を教えてください。（サイクリングの途中の方は、今回のサイクリング全体で予定している箇所数をお答えください。）

- ・ 全体では、1箇所が最も多く78%
- ・ サイクルトレイン利用者では、1箇所が最も多く57%
- ・ レンタサイクル（須津駅）利用者では、1箇所が最も多く88%

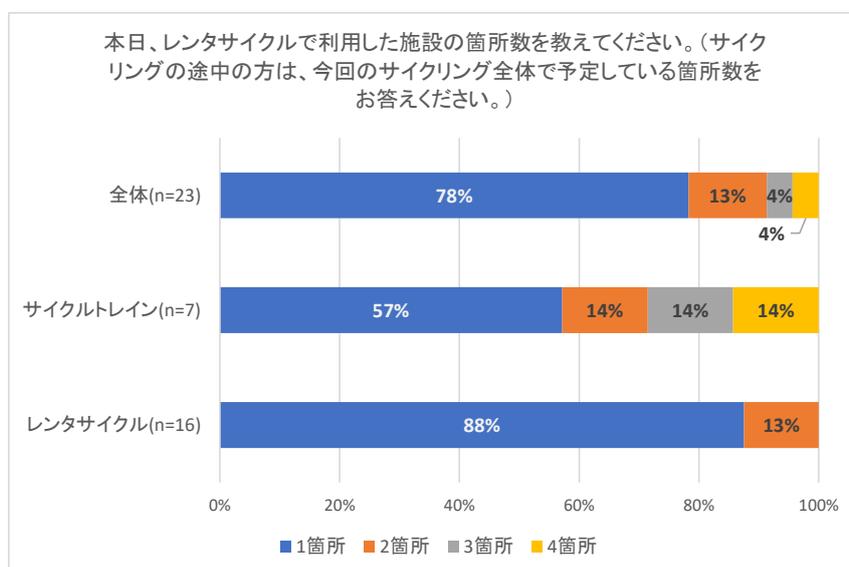


図 4-170 アンケート調査結果

Q15. 本日、レンタサイクルで利用した施設を教えてください。(サイクリングの途中の方は、今回のサイクリング全体で予定している場所をお答えください。)(複数回答可)

- ・ 全体では、須津川溪谷が最も多く 50%
- ・ サイクルトレイン利用者では、須津川溪谷が最も多く 60%、ふじのくに田子の浦みなと公園が 20%
- ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、須津川溪谷が最も多く 44%
- ・ その他：海沿い、岳南江尾駅、須津周辺など
- 岳南鉄道須津駅から約 6.5km と、公共交通機関や徒歩では行きづらい場所にあるため、自転車で須津川溪谷を訪れた利用者が多いと考えられる

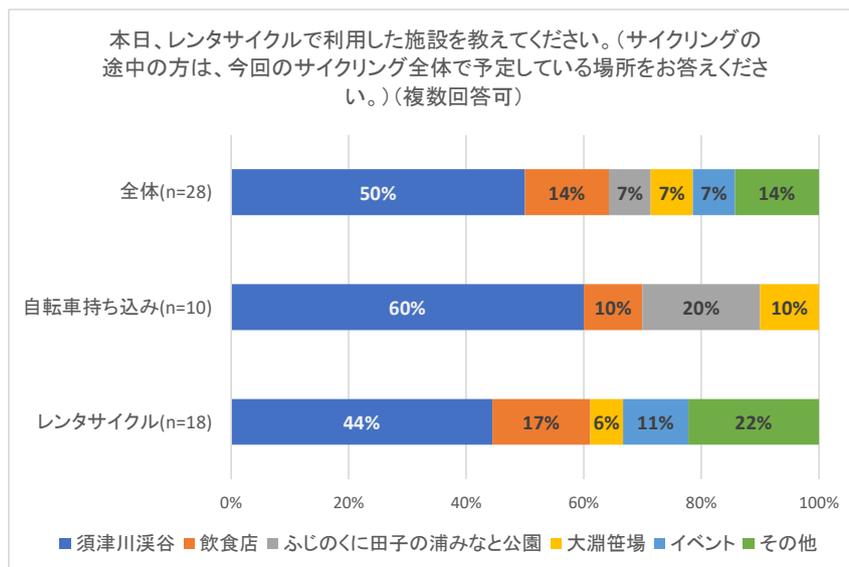


図 4-171 アンケート調査結果

Q16. 本日、利用したおおむねの距離を教えてください。(サイクリングの途中の方は、今回のサイクリング全体で予定しているおおむねの距離をお答えください。)

- ・ 全体では、10km 以下が最も多く 57%、次いで 11-20km が 24%
- ・ サイクルトレイン利用者では、10km 以下が最も多く 33%
- ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、10km 以下が最も多く 67%、次いで 11-20km が 27%
- サイクルトレイン利用者は、10km を超える長距離の移動をしている割合がレンタサイクル(須津駅)利用者と比べて高い
- 自宅から自転車を利用しているため、より長距離の移動になりやすい

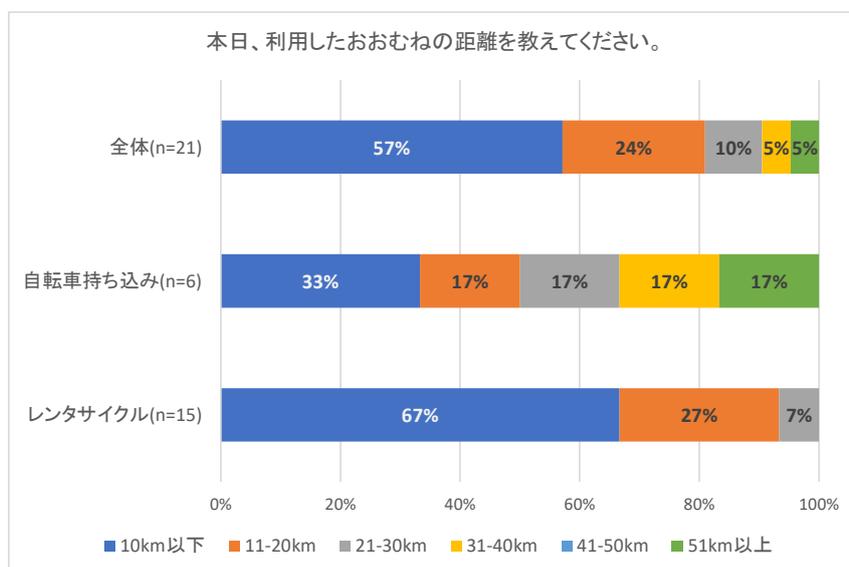


図 4-172 アンケート調査結果

Q17. 本日利用した自転車の種類を教えてください。

- ・ 全体では、電動アシスト付きの小径車が最も多く57%、次いで電動アシスト付きのマウンテンバイクが17%
- ・ サイクルトレイン利用者では、電動アシスト付きの小径車とロードバイクが同数で29%
- ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、電動アシスト付きの小径車が最も多く69%、次いで電動アシスト付きのマウンテンバイクが19%

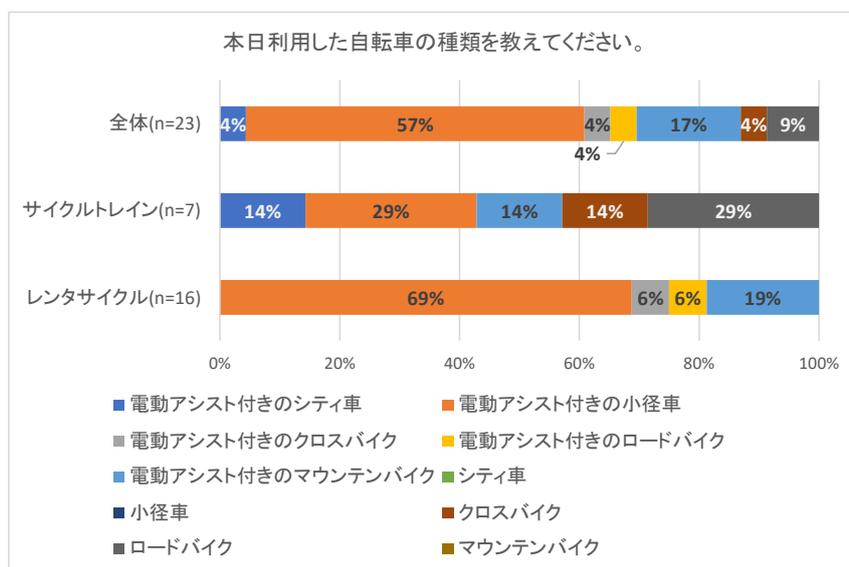


図 4-173 アンケート調査結果

Q18. 本日、利用した自転車の乗りやすさについて教えてください。

※レンタサイクル(須津駅)利用者の回答を抜粋

- ・ 肯定的な感想(「乗りやすかった」「どちらかといえば、乗りやすかった」の合計)が82%、否定的な感想(「どちらともいえない」「どちらかといえば、乗りづらかった」「乗りづらかった」の合計)が18%

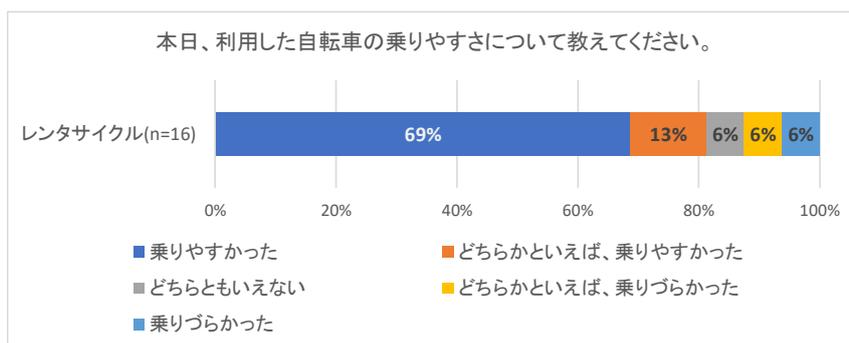


図 4-174 アンケート調査結果

Q19. 前問で乗りやすかった、どちらかといえば乗りやすかったと回答された方、その理由を教えてください。(複数回答可)

※レンタサイクル(須津駅)利用者の回答を抜粋

- ・ 「電動アシスト付きのため、坂道が楽だった」が最も多く60%、次いで「電動のアシストが丁度良く、快適だった」が25%

➤ 電動アシストについて肯定的な感想が多い

Q20. 前問で、どちらともいえない、どちらかといえば乗りづらかった、乗りづらかったと回答された方、その理由を教えてください。(複数回答可)

※レンタサイクル(須津駅)利用者の回答を抜粋

- ・ 「電動のアシストが強いため、スピードが出て怖かった」「電動のアシストが弱いため、走行が大変だった」「その他：サドルが小さく乗りづらい」が同数で33%

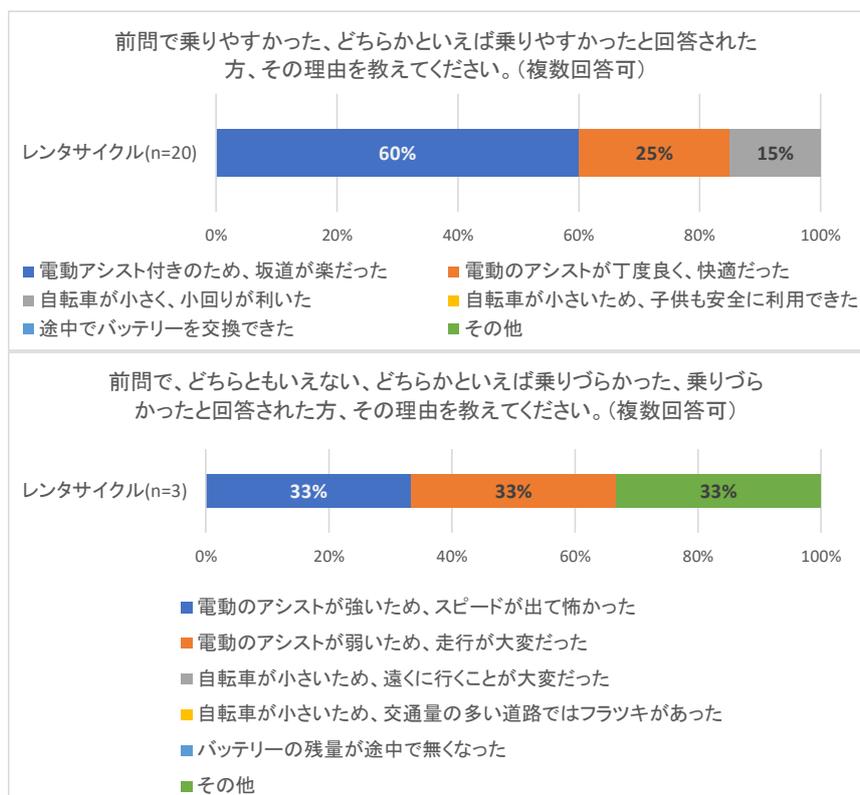


図 4-175 (上)、4-176 (下) アンケート調査結果

Q21. 本日、自転車の利用を開始した時間帯を教えてください。

- ・ 全体では、10時台が最も多く30%、次いで9時台が26%
- ・ サイクルトレイン利用者では、9時台が最も多く57%
- ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、10時台が最も多く44%
- 60%以上が午前中のうちに利用を開始している

Q22. 本日、自転車の利用を終了した時間帯を教えてください。

- ・ 全体では、15時台が最も多く26%、次いで14時台が22%
- ・ サイクルトレイン利用者では、14時台、15時台が同数で29%
- ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、11時台、15時台が同数で25%

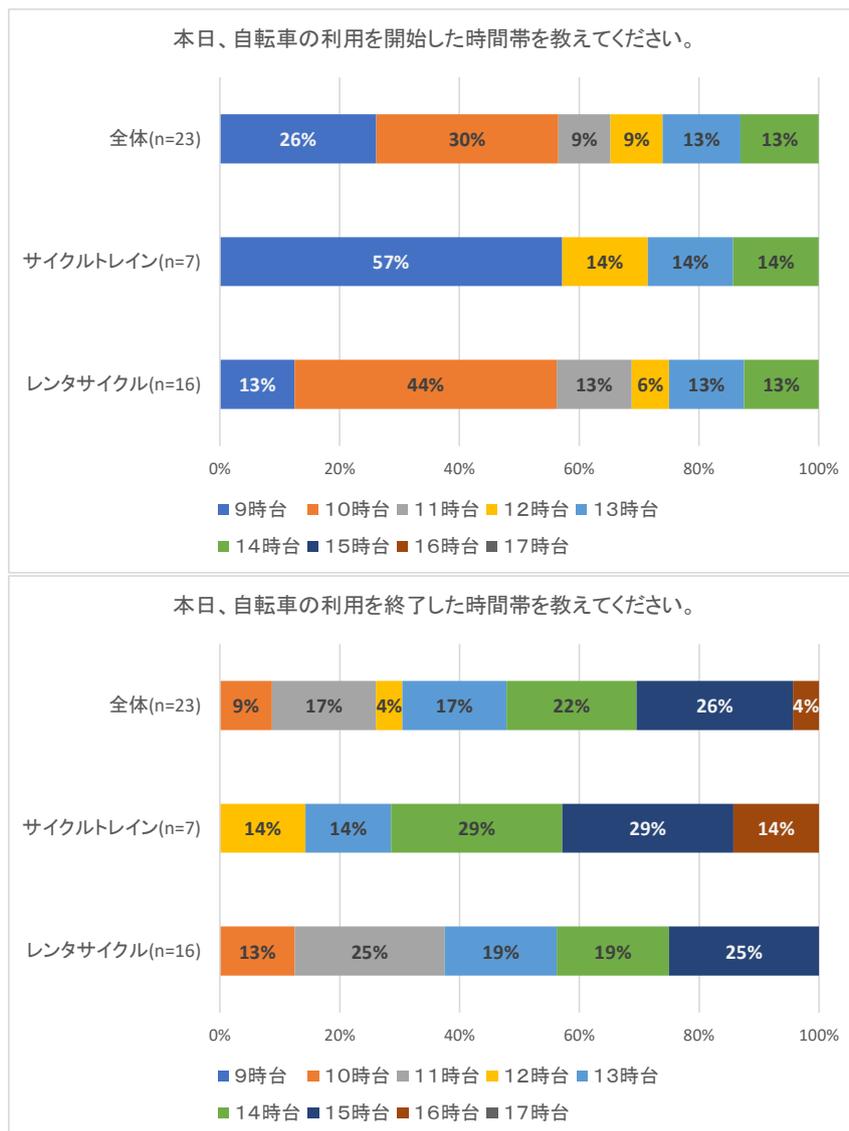


図 4-177 (上)、4-178 (下) アンケート調査結果

**Q23. レンタサイクルの利用時間帯（9～17時）は、適切だと思いますか。**

- ・ 全体では、肯定的な意見（「適切である」「どちらかといえば、適切である」の合計）が96%、否定的な意見（「どちらともいえない」「どちらかといえば、適切でない」「適切でない」の合計）が4%
- ・ サイクルトレイン利用者では、肯定的な意見が85%、否定的な意見が14%
- ・ レンタサイクル（須津駅）利用者では、肯定的な意見が100%
- ・ 否定的な意見：終了時間帯を「15:00 くらい」、理由等として「冬はもう少し早く終わりにしても良いと思う」「寒くなってくるのと、日曜の夕方になると帰宅を意識するので」と回答

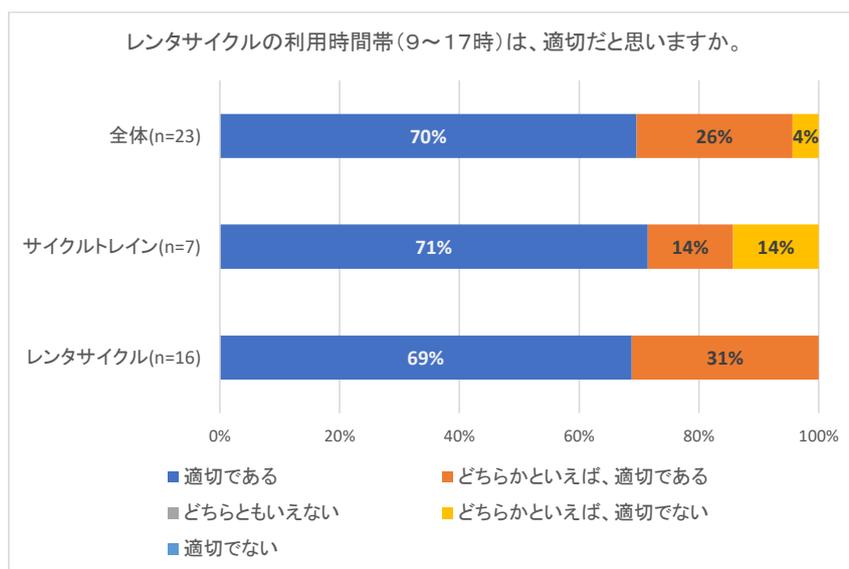


図 4-179 アンケート調査結果

**Q27. 機会があれば、レンタサイクルを再度利用したいですか。**

- ・ 全体では、「また利用したい」が91%、「利用しない」「わからない」が同数で4%
- ・ サイクルトレイン利用者では、「また利用したい」が86%、「わからない」が14%
- ・ レンタサイクル（須津駅）利用者では、「また利用したい」が94%、「利用しない」が6%

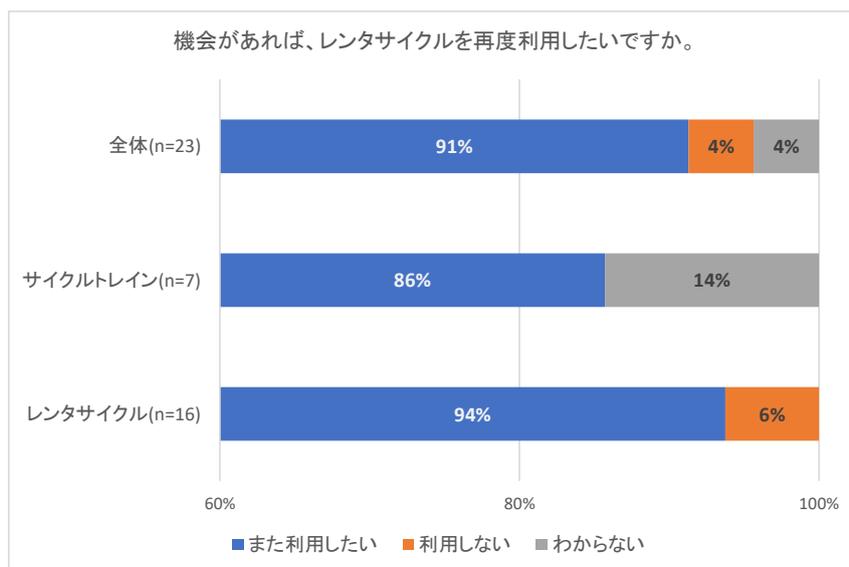


図 4-180 アンケート調査結果

3. サイクルトレインを利用した感想

Q28. 本日、サイクルトレインを利用した感想を教えてください。

- ・ 肯定的な意見(「満足」「どちらかといえば満足」の合計)が100%

Q29. 前問で満足、どちらかといえば、満足と回答された方、その理由を教えてください。(複数回答可)

- ・ 「時間帯が丁度良かった」が最も多く23%
- ・ その他: 「自転車を畳まずにそのまま載せられたから」「普段にはない不思議な気分が味わえた。」

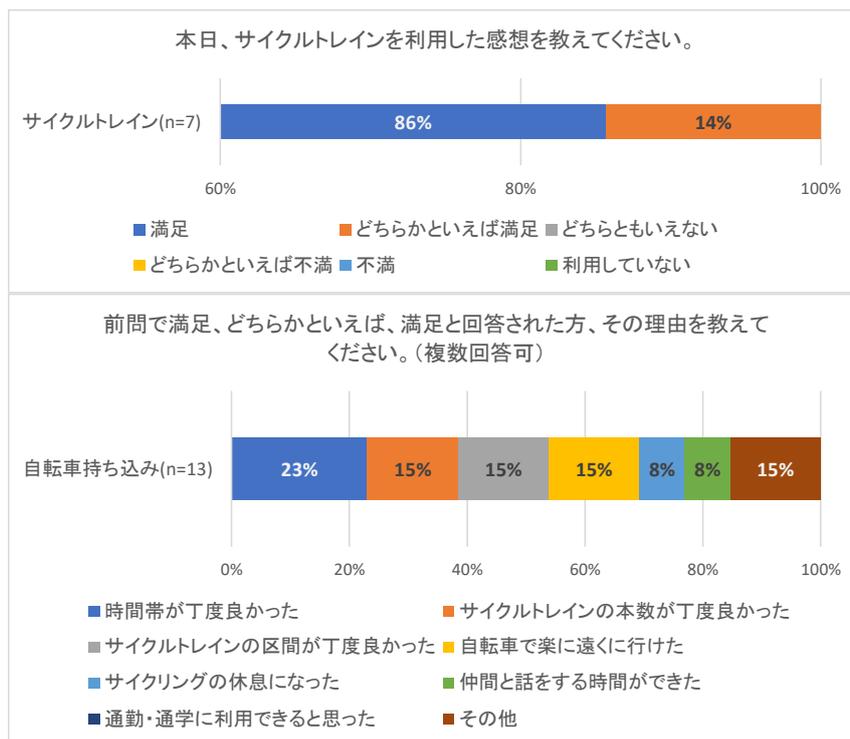


図 4-181 アンケート調査結果

Q31. 本日、サイクルトレインに自転車を乗せた区間を教えてください。(起点)

- ・ 「ジャトコ前」が最も多く71%、「吉原本町」と「岳南江尾」が同数で14%

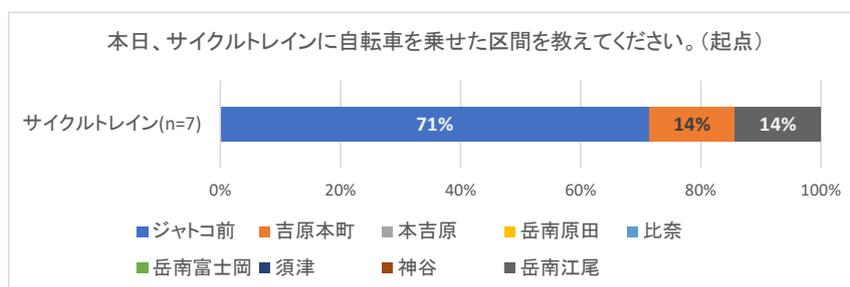


図 4-182 アンケート調査結果

Q32. 本日、サイクルトレインに自転車を乗せた区間を教えてください。(終点)

- ・ 「須津」が最も多く71%、次いで「岳南江尾」が29%

➤ 下り(岳南江尾方面)の利用者が多い

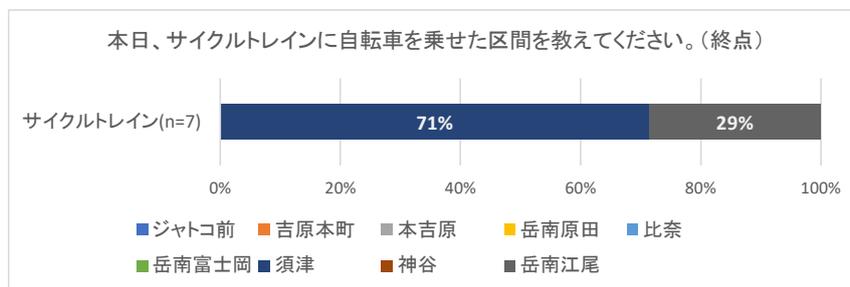


図 4-183 アンケート調査結果

Q33. サイクルトレインをまた利用したいと思いますか。

- ・ 「また利用したい」が71%、「わからない」が29%

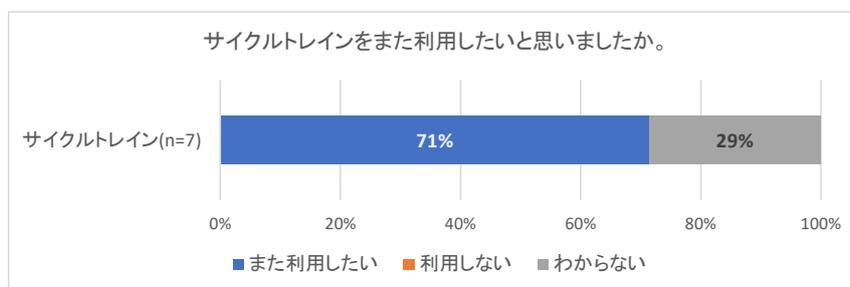


図 4-184 アンケート調査結果

#### 4. バッテリーステーションについて

Q34. 電動アシスト付き自転車のバッテリーを交換できるバッテリーステーションが市内に2箇所あることをご存じですか。

- ・ 全体では、「知っている」が22%、「知らなかった」が78%
- ・ サイクルトレイン利用者では、「知っている」が57%、「知らなかった」が43%
- ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、「知っている」が6%、「知らなかった」が94%

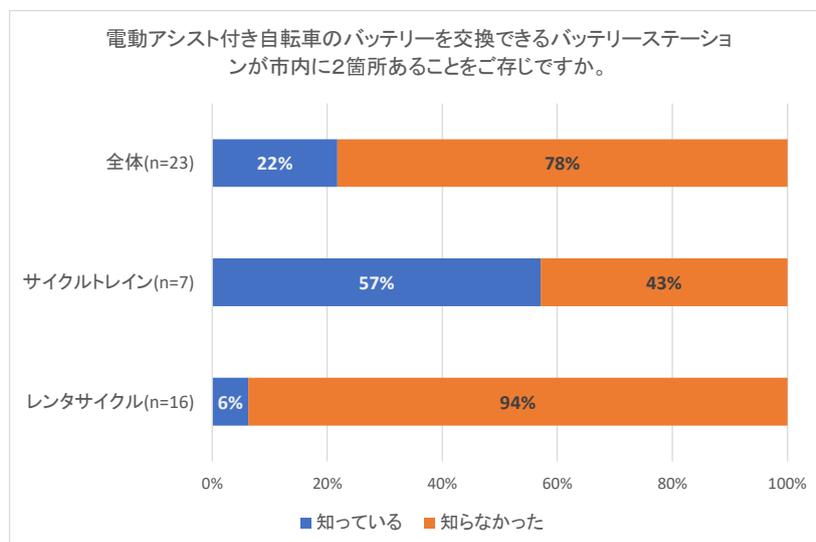


図 4-185 アンケート調査結果

Q35. 前問で知っているとは回答された方、バッテリーステーションでは、バッテリー交換のほか、多様なサービスを提供していたことを知っていましたか。（知っているものを全てお答えください。）（複数回答可）

- ・ 全体の認知度は、「トイレ、休憩施設の貸出し」「空気入れ等の修理工具の貸出し」が100%、「観光案内」が60%
- ・ サイクルトレイン利用者の認知度は、「トイレ、休憩施設の貸出し」「空気入れ等の修理工具の貸出し」が100%、「観光案内」が50%
- ・ レンタサイクル(須津駅)利用者の認知度は、「トイレ、休憩施設の貸出し」「空気入れ等の修理工具の貸出し」「観光案内」がすべて100%

➤ **バッテリーステーションのサービスの中では、観光案内の認知度がやや低い**

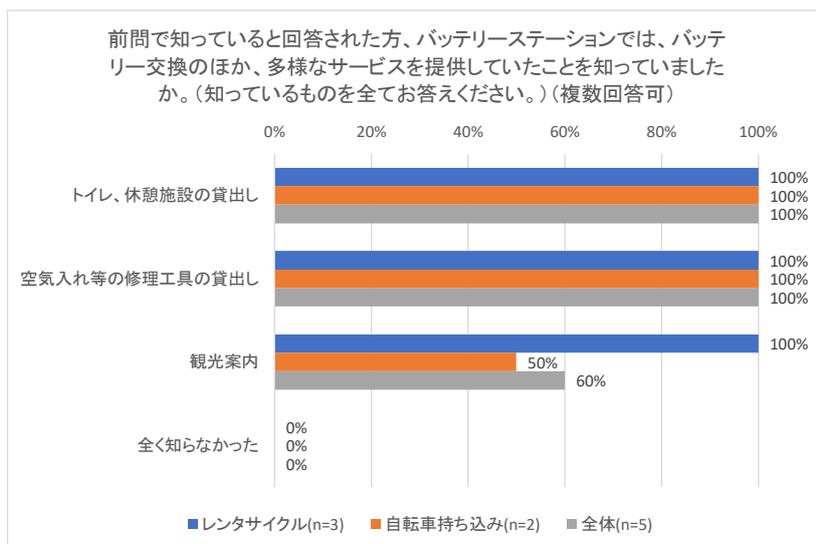


図 4-186 アンケート調査結果

Q36. 電動アシスト付き自転車を利用した際、電池残量が切れてしまわないか、不安に思いましたか。

- ・ 全体では、「やや不安に思った」が最も多く26%
- ・ サイクルトレイン利用者では、「やや不安に思った」が29%、「電動アシスト付きの自転車を使用していない」が43%
- ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、「不安に思った」が最も多く31%

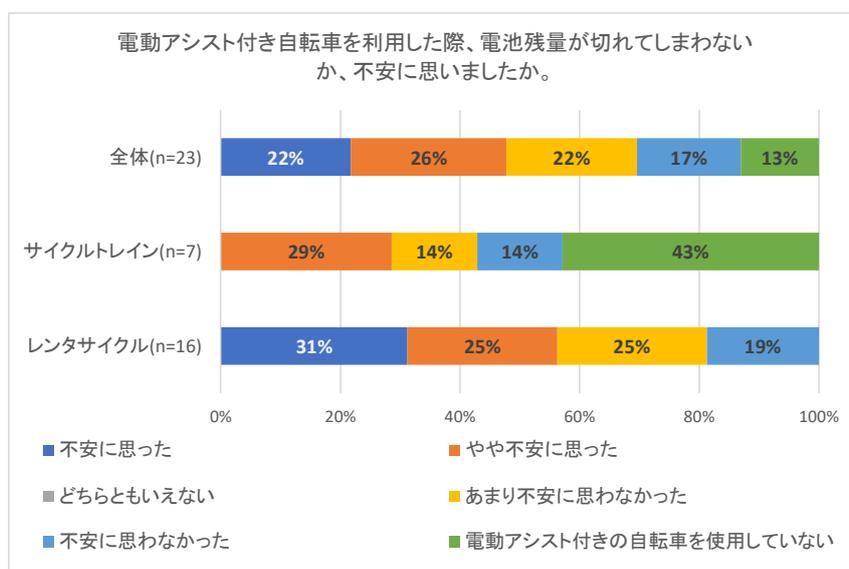


図 4-187 アンケート調査結果

Q37. バッテリーステーションがあることで、電動アシスト付き自転車の電池残量が切れる不安は解消されると思いますか。

- ・ 全体では、「解消される」が最も多く74%
- ・ サイクルトレイン利用者では、「やや解消される」が最も多く57%
- ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、「解消される」が最も多く88%
- ・ わからない:「長距離の走行をしないため、電池残量切れの心配は無い」

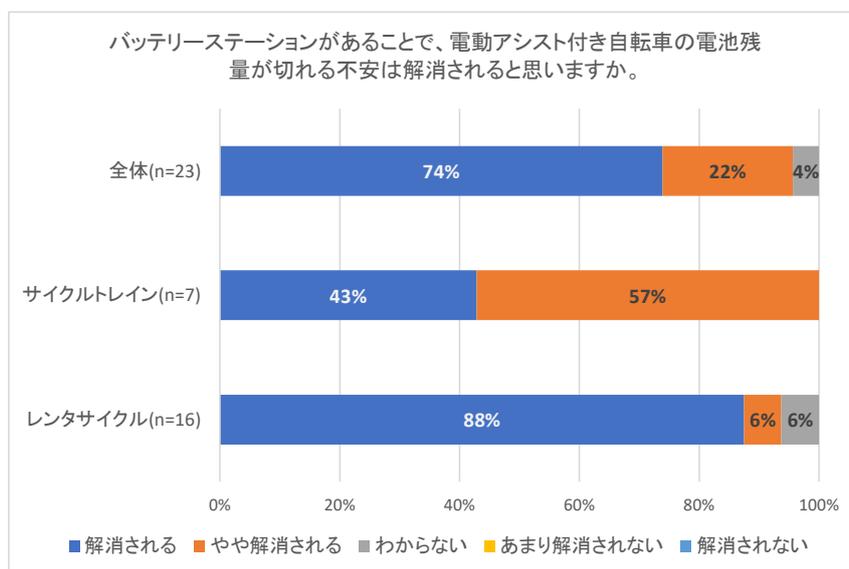


図 4-188 アンケート調査結果

Q39. バッテリーステーションにおいて、実際にバッテリーを交換されましたか。

- ・ 「交換していない」が100%
- **バッテリーステーションが岳南電車沿線から離れた位置にあるため、利用されなかったと考えられる**

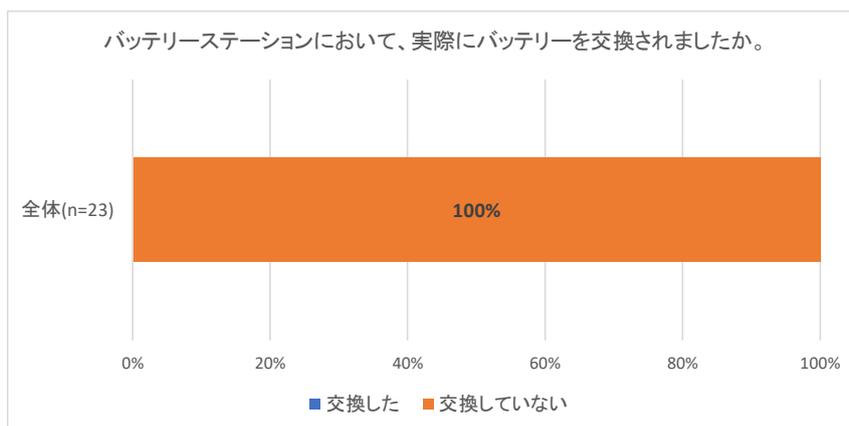


図 4-189 アンケート調査結果

5. サイクリングコースについて

Q41. 案内マップに示されたサイクリングコース（全体又は一部）を利用されましたか。

- ・ 全体では、「はい」が9%、「いいえ」が91%
- ・ サイクルトレイン利用者では、「はい」が29%、「いいえ」が71%
- ・ レンタサイクル（須津駅）利用者では、「いいえ」が100%

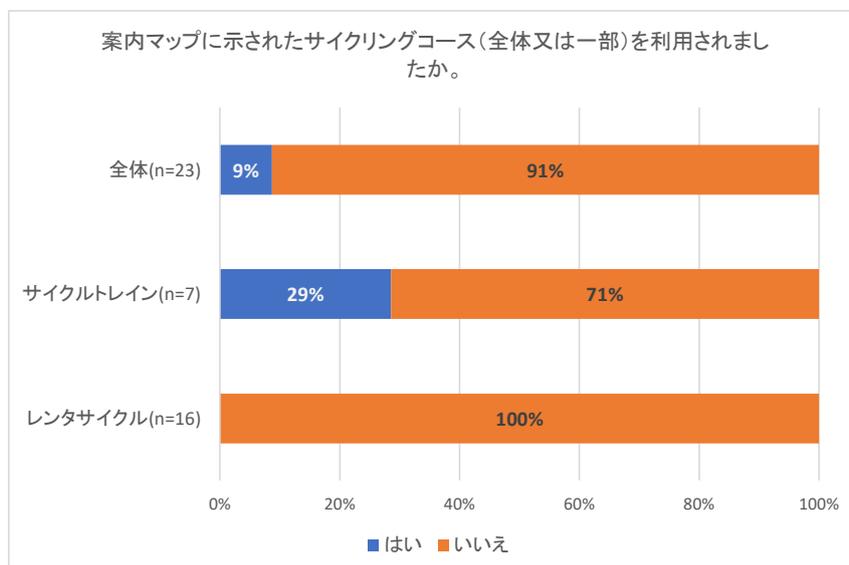


図 4-190 アンケート調査結果

Q42. 利用された方は、どのサイクリングコースを利用されましたか。（複数のサイクリングコースを利用された場合は、主なコースについて1つお答えください。）

- ・ モミジロードが100%

Q43. 利用された主なサイクリングコースの感想を教えてください。

- ・ 「ちょうど良い距離だった」が100%

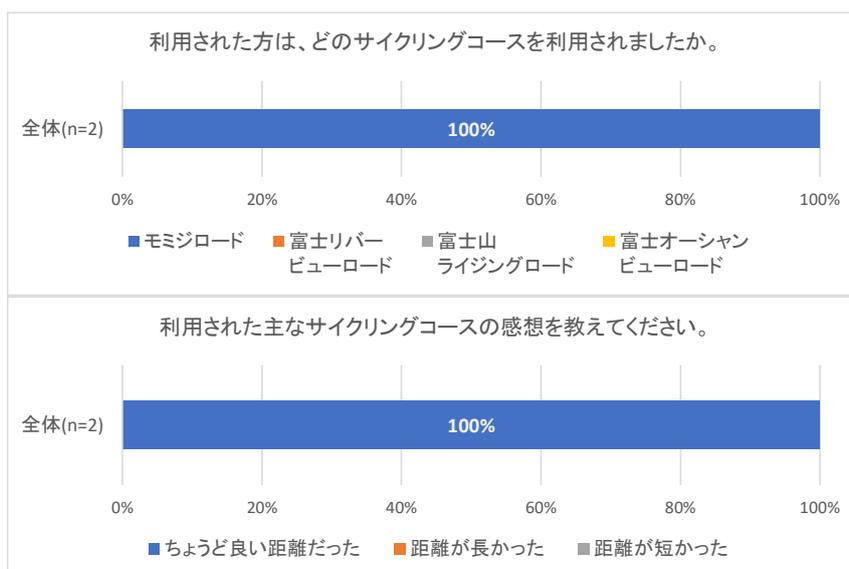


図 4-191（上）、4-192（下） アンケート調査結果

Q44. 利用された主なサイクリングコースを安全に利用できましたか。

- ・ 全体では、肯定的な意見(「安全に走行できた」「どちらかといえば安全に走行できた」の合計)が92%、否定的な意見(「どちらともいえない」「どちらかといえば安全に走行できなかった」「安全に走行できなかった」の合計)が9%
- ・ サイクルトレイン利用者では、肯定的な意見が100%
- ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、肯定的な意見が88%、否定的な意見が13%

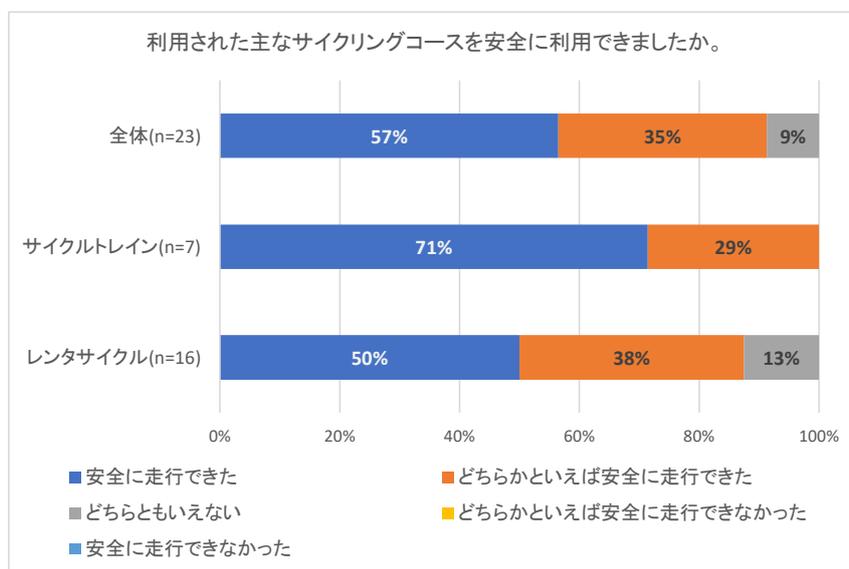


図 4-193 アンケート調査結果

Q45. 前問で、どちらともいえない、どちらかといえば安全に走行できなかった、安全に走行できなかった方は、どのような状況であったかを教えてください。(複数回答可)

- ・ 「スピードの速い車とのすれ違いが多い道路」「路面の段差や凸凹が多い道路」が同数で33%

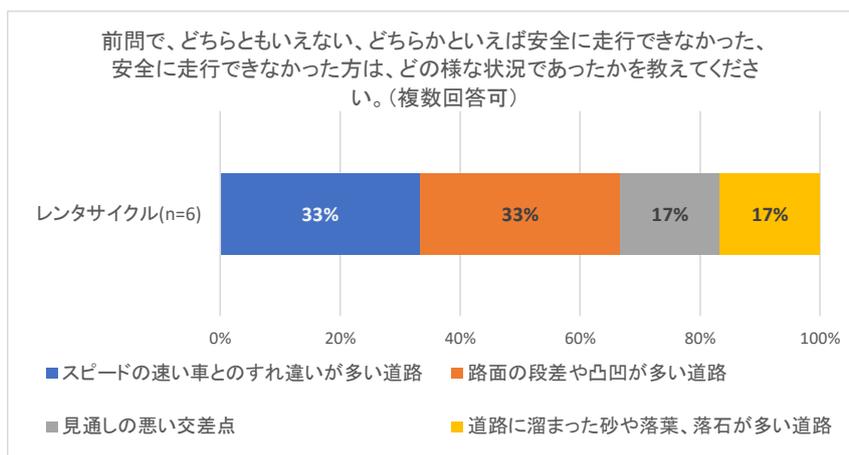


図 4-194 アンケート調査結果

**Q46. 利用された主なサイクリングコースの景色、立ち寄り場所などに満足されましたか。**

- ・ 全体では、肯定的な感想(「満足」「どちらかといえば満足」の合計)が96%、否定的な意見(「どちらともいえない」「どちらかといえば不満」「不満」の合計)が4%
- ・ サイクルトレイン利用者では、肯定的な感想が100%
- ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、肯定的な感想が94%、否定的な意見が6%
- ・ 否定的な感想：理由は不明

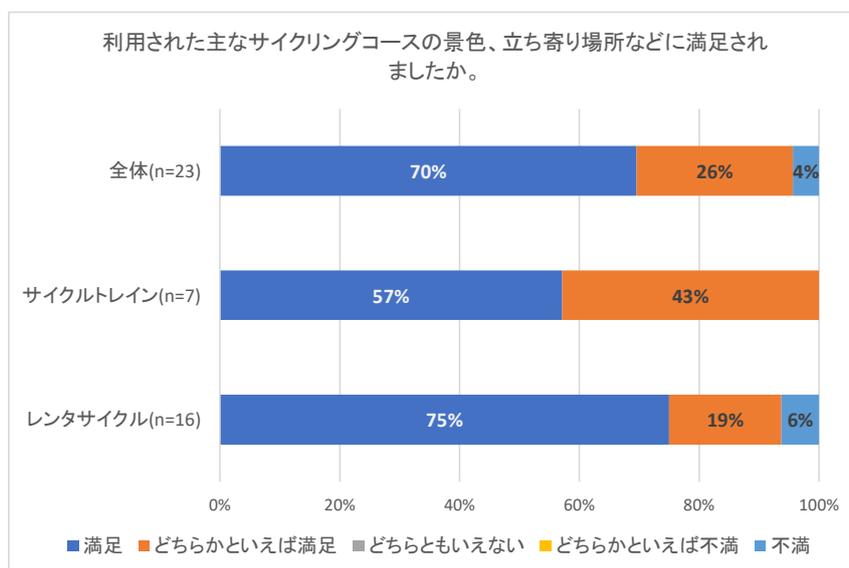


図 4-195 アンケート調査結果

**Q48. 利用された主なサイクリングコースにおいて、何を頼りに利用しましたか。(複数回答可)**

- ・ 全体では、紙のガイドマップが最も多く30%、次いでインターネットのマップが27%
- ・ サイクルトレイン利用者では、紙のガイドマップとインターネットのマップが同数で40%
- ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、社会実験の案内誘導看板が最も多く30%、次いで紙のガイドマップが26%

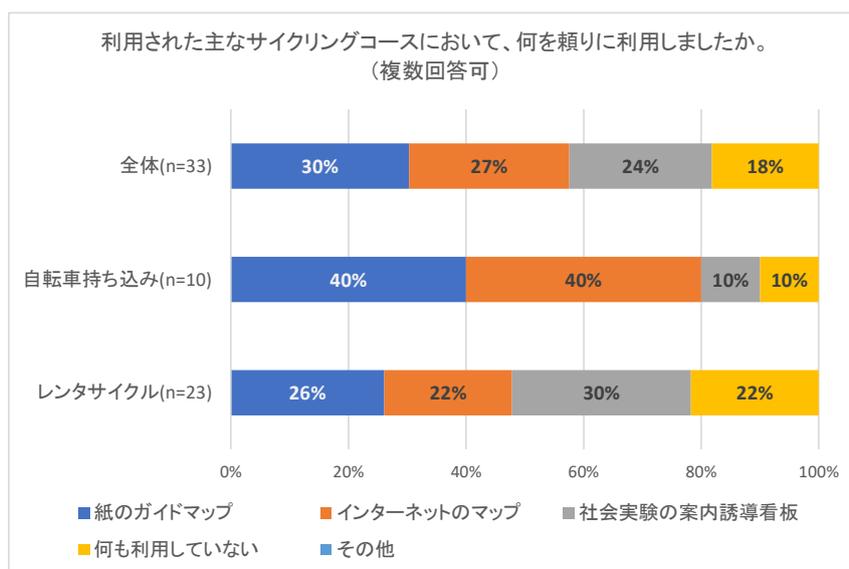


図 4-196 アンケート調査結果

Q49. 社会実験の案内誘導看板は、看板が見やすい位置にありましたか。

- ・ 全体では、肯定的な意見(「見やすい」「どちらかといえば見やすい」の合計)が57%、「見えていない」が43%
- ・ サイクルトレイン利用者では、肯定的な意見が58%、「見えていない」が43%
- ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、肯定的な意見が57%、「見えていない」が44%

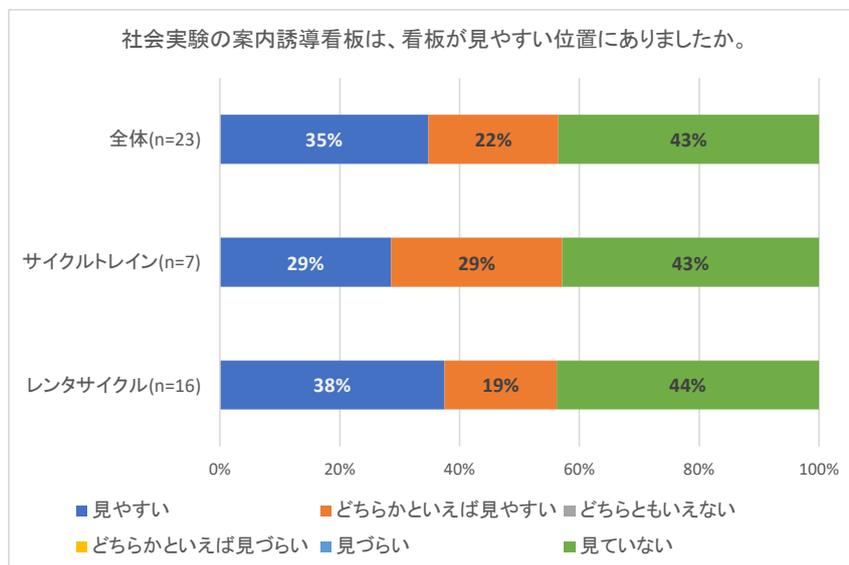


図 4-197 アンケート調査結果

Q51. 社会実験の案内誘導看板を見た方は、看板の内容がわかりやすいものでしたか。

- ・ 全体では、「わかりやすい」が最も多く62%、次いで「どちらかといえばわかりやすい」が38%
- ・ サイクルトレイン利用者では、「わかりやすい」と「どちらかといえばわかりやすい」が同数で50%
- ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、「わかりやすい」が最も多く67%、次いで「どちらかといえばわかりやすい」が33%

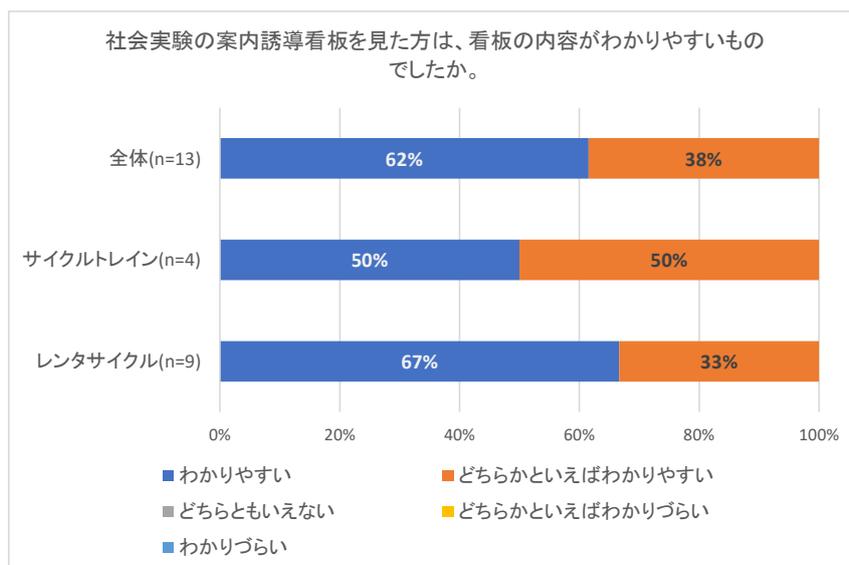


図 4-198 アンケート調査結果

Q53. 紙のガイドマップを利用した方は、わかりやすい内容のものでしたか。

- ・ 全体では、肯定的な意見(「わかりやすい」「どちらかといえばわかりやすい」の合計)が52%、「見ていない」が48%
- ・ サイクルトレイン利用者では、肯定的な意見が57%、「見ていない」が43%
- ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、肯定的な意見が51%、「見ていない」が50%

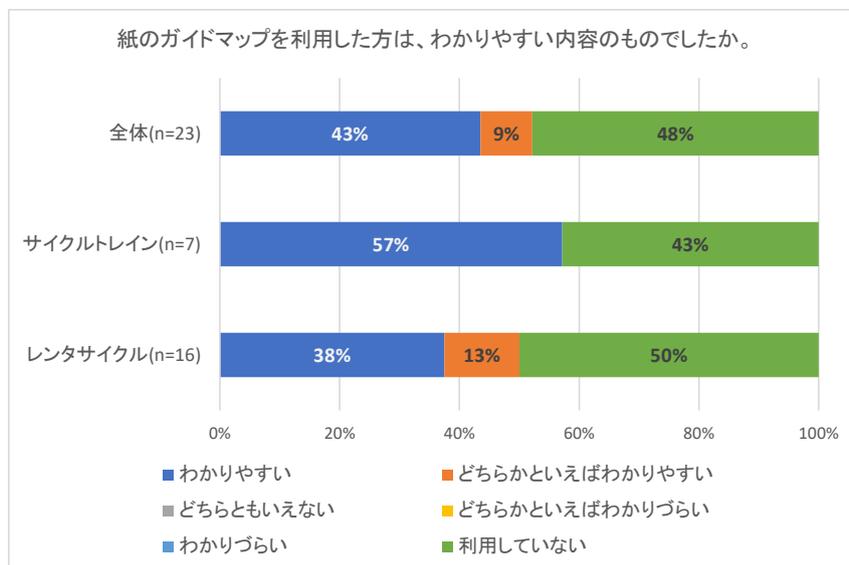


図 4-199 アンケート調査結果

6. レンタサイクル全体について

Q55. このレンタサイクルの取組みをどの様にして知りましたか。(複数回答可)

- ・ 全体では、「須津駅で見て」とHPが同数で23%
- ・ サイクルトレイン利用者では、SNSが最も多く36%、次いでHPが27%
- ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、「須津駅で見て」が最も多く35%、次いでHPとチラシが同数で20%
- サイクルトレイン利用者は全員が県内在住者のため、SNSの投稿やHPを目にする機会が多かったと考えられる
- レンタサイクル(須津駅)利用者は、現地で知ったという回答者が多い

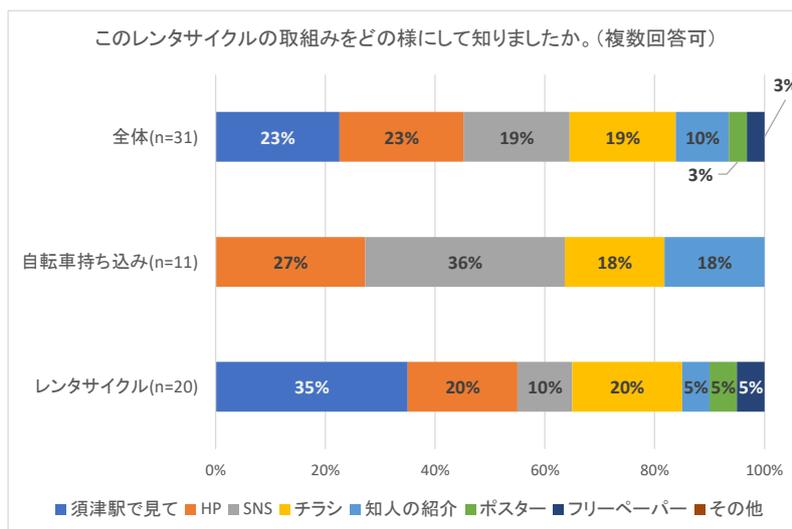


図 4-200 アンケート調査結果

Q56. 前問でHP、SNSを利用された方で、この取組みの内容説明は満足できるものでしたか。

- ・ 全体では、肯定的な感想(「満足」「どちらかといえば満足」の合計)が81%、否定的な感想(「どちらともいえない」「どちらかといえば不満」「不満」の合計)が18%
- ・ サイクルトレイン利用者では、肯定的な感想が60%、否定的な感想が40%
- ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、肯定的な感想が100%
- ・ 否定的な感想: 「社会実験だけでなく元からある自転車関係の情報に簡単にアクセス(情報の横のつながり)ができる」とよい」「スタートへのアクセス手段に関する情報」「サイクルトレインの運行状況(次の電車に乗ってくださいと言われ、30分以上待った)」

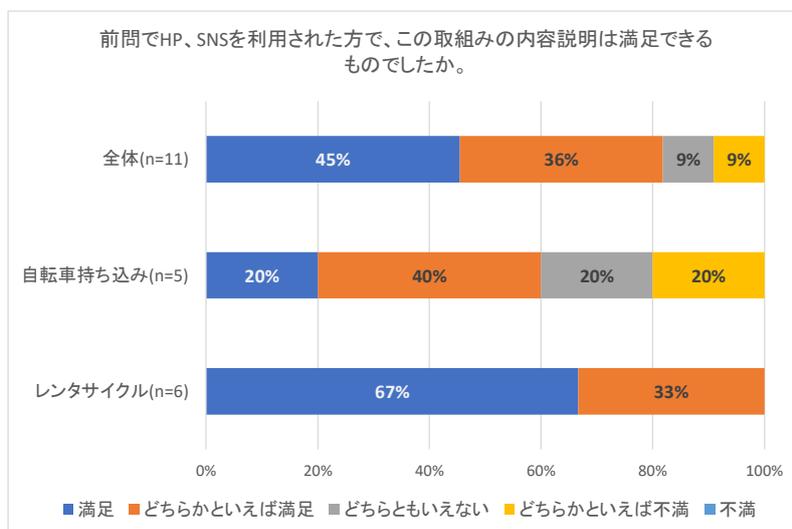


図 4-201 アンケート調査結果

本日、レンタサイクルを利用した際のおおよその消費額（一人あたり）を教えてください。（サイクリングの途中の方は、今回のサイクリング全体で想定される金額をお答えください。）

**Q58. レンタサイクルの合計金額**

- ・ 全体では、0円が最も多く91%
- ・ サイクルトレイン利用者では、0円が最も多く71%、次いで千円～3千円が29%
- ・ レンタサイクル（須津駅）利用者では、0円が100%

**Q59. 立ち寄り施設（飲食、買物、レジャー体験等）での合計金額**

- ・ 全体では、0円と千円以内が同数で35%
- ・ サイクルトレイン利用者では、千円以内が最も多く57%
- ・ レンタサイクル（須津駅）利用者では、0円が最も多く44%、次いで千円以内と千円～3千円が同数で25%

➤ 回答者の6割以上は、立ち寄り施設で消費行動をとっている

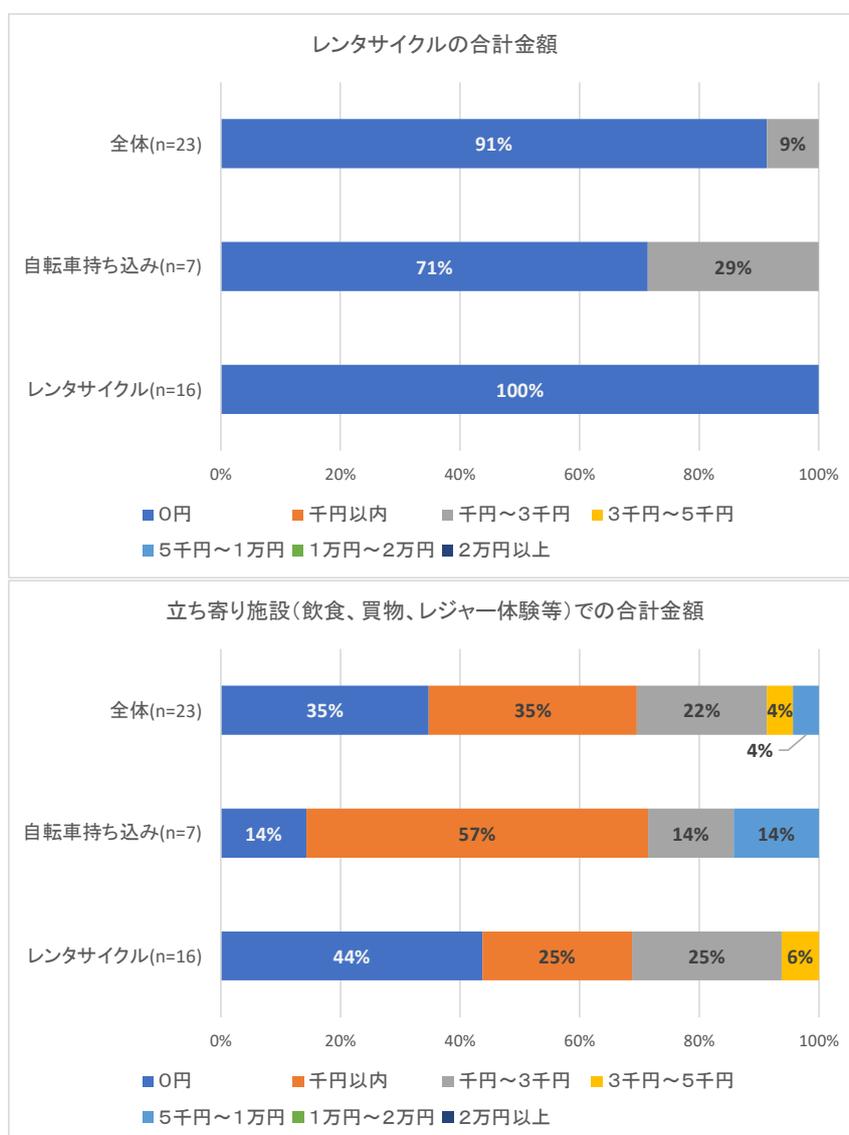


図 4-202（上）、4-203（下） アンケート調査結果

本日、レンタサイクルを利用した際のおおよその消費額（一人あたり）を教えてください。（サイクリングの途中の方は、今回のサイクリング全体で想定される金額をお答えください。）

**Q60. 宿泊の合計金額**

- ・ 全体では、0円が最も多く91%
- ・ サイクルトレイン利用者では、0円が100%
- ・ レンタサイクル（須津駅）利用者では、0円が最も多く88%、次いで5千円～1万円と1万円～2万円が同数で6%

**Q61. その他の合計金額**

- ・ 全体では、0円が最も多く96%
- ・ サイクルトレイン利用者では、0円が100%
- ・ レンタサイクル（須津駅）利用者では、0円が最も多く94%、千円以内が6%

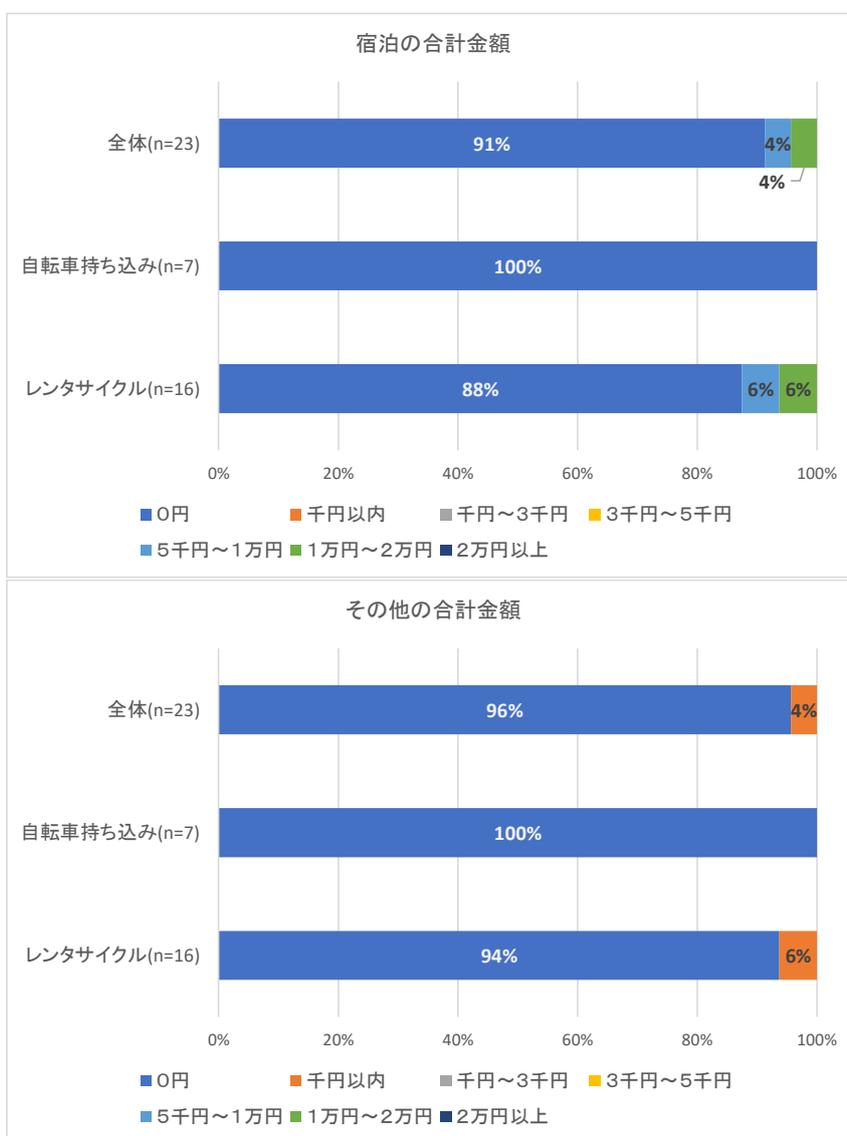


図 4-204（上）、4-205（下） アンケート調査結果

Q62. サイクリングする際に、観光案内等、サイクリングをサポートしてくれる地元ガイドがあれば、利用したいと思いますか。

- ・ 全体では、肯定的な意見(「思う」「やや思う」の合計)が96%、否定的な感想(「どちらともいえない」「あまり思わない」「思わない」の合計)が4%
- ・ サイクルトレイン利用者では、肯定的な意見が86%、否定的な意見が14%
- ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、肯定的な意見が100%

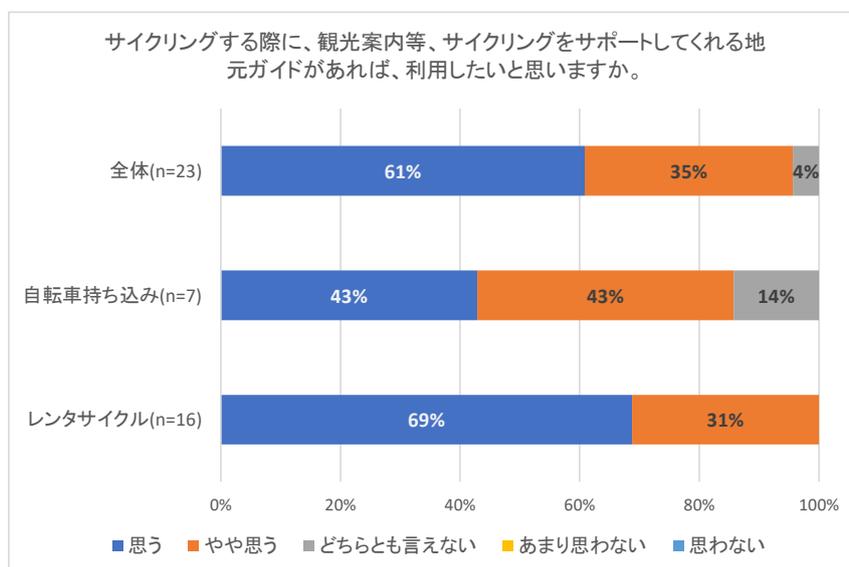


図 4-206 アンケート調査結果

【自由記述の集計】

1. レンタサイクルに利用した自転車について

電動アシストは快適だったという感想が複数あったが、ディスプレイの充電がなく使えなかったという指摘もあった。アクセサリについては、ドリンクや携帯電話をつける機能の要望があった。

表 4-17 自由記述（その1）

	肯定的意見	要望・改善案
自転車の機能について		
自転車本体・電動アシストについて	・自転車が電動で快適だった(2)	・(ディスプレイの)充電がなく、距離や速度(の表示)が使えなかった
自転車のアクセサリについて		・ドリンクを入れる場所がほしい ・携帯電話を置く場所が欲しい

※ ( ) 内の数値は、同一回答者数

2. 自転車の走行について

自転車で走行した道の路面が荒れているという指摘があった。また、自転車で走ってよいかわかりづらい場所があったという意見もあった。サイクリングコースについては、市域を越えるルート積極的に提案すべきという意見があった。

表 4-18 自由記述（その2）

	肯定的意見	要望・改善案
自転車の走行について		
自転車走行の安全性について		・路面が荒れている ・(須津駅から)南下して市街地に入ると自転車で走行して良いか、わかりづらい箇所があった(自転車走行レーンの表示がない/自転車進入禁止区域の表示がわかりづらい)
サイクリングコースの提案について		・市域を越えたルートを積極的に提案しても良いと思う

※ ( ) 内の数値は、同一回答者数

### 3. サイクルトレインについて

自転車と一緒に電車に乗れることが好評だった。

表 4-19 自由記述（その3）

	肯定的意見	要望・改善案
サイクルトレインについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電車で直接自転車を乗せるのは良いと思いました</li> <li>・なかなか(自転車ごと)電車に乗ることが無かったので、気持ちよく乗れました</li> </ul>	

※ ( ) 内の数値は、同一回答者数

### 4. サイクリングでの行き先や富士山等について

須津川や富士山など、富士市でのサイクリングで見られる景観が好評だった。

表 4-20 自由記述（その4）

	肯定的意見	要望・改善案
サイクリングでの行き先や富士山等について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・須津川がよかった</li> <li>・富士山が美しかった</li> <li>・富士山や海を見ながらのサイクリングに憧れる知り合いが多い</li> <li>・富士山南麓地域は新幹線も止まりロケーション的にも最高、魅力発信に期待している</li> </ul>	

※ ( ) 内の数値は、同一回答者数

### 5. その他

レンタサイクルが楽しかった、また利用したいといった、事業に肯定的な意見が多かった。

表 4-21 自由記述（その5）

	肯定的意見	要望・改善案
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・楽しかった、良い機会だった(4)</li> <li>・また利用したい、続けてほしい(2)</li> </ul>	

※ ( ) 内の数値は、同一回答者数

#### ④ 須津駅のレンタサイクル利用者の GPS 調査

- ・ 社会実験期間中において、須津駅でレンタサイクルを借りた利用者の動き、自転車の乗車中の挙動等を把握するため、レンタサイクルに各種機器を搭載した。

#### 【調査概要】

- ・ 調査期間： 令和5年11月11日（土）、12日（日）、18日（土）、19日（日）の4日間
- ・ 実施方法： レンタサイクルに計測機器を設置し、位置情報、速度等を計測（下図参照）

#### 取得データと計測機器



図 4-207 レンタサイクルに搭載した計測機器と取得データ

#### 【調査結果】

- ・ 利用者の移動範囲は、岳南電車須津駅を中心に半径約 6.5 k m 圏域であり、長距離移動をしていない状況を確認した。



図 4-208 レンタサイクルの移動範囲

(5) レンタサイクルの実装や官民連携によるサイクルツアー等によるサイクルツーリズムの効果検証

1) 実施内容の検討

① サイクルツアー

- 以下に、サイクルツアーの実施内容について検討した結果を示す。

表 4-22 サイクルツアーの開催予定

開催日	ツアー名	備考
令和5年10月9日(祝月)	富士川楽座発着『カフェ&野田山絶景サイクリングツアー』	雨天中止
令和5年11月7日(火)	レバンテフジ静岡の選手と登る!!富士山トレーニング	2名参加

□ 富士川楽座発着『カフェ&野田山絶景サイクリングツアー』

a) 開催の目的

- 本市のレンタサイクル拠点の一つである「道の駅富士川楽座」は、2022年からE-Bikeのレンタサイクルを実施している。
- しかし、レンタサイクルの開始以降の約6ヶ月間で利用者が4名と少ない状況にあり、利用者を増加させることが課題となっていた。
- そこで、道の駅富士川楽座において、利用者を増加させることを目的に、サイクルツアーを開催する。

b) 募集要項

- こんな方におすすめ!!
- 初めてのサイクリングに出かけたい!
- スポーツ自転車に乗って気分転換をしたい!
- 日頃の運動不足を解消したい!!
- そんな方へ、電動アシスト付き自転車でラクラクサイクリングを楽しめるツアーを開催します!!
- コース前半は『無上帑』でカフェタイム♪
- 一度富士川楽座でバッテリー交換を行い、絶景目指して富士川キャンプ場へサイクリング!!
- 約25kmの初心者向けサイクリングツアーになります!!



図 4-44 野田山から眺める駿河湾

【主催】

- 富士山南麓地域におけるサイクルツーリズム 実行委員会

【日時】

- 令和5年10月9日(月・祝)

※ 募集期間は令和5年10月6日(金)まで

**【当日のスケジュール】**

- 8：30 集合・受付
- 8：45 出発前ブリーフィング（自転車の安全な乗り方、コースの説明等を行います）
- 9：10 スタート
- 10：00 無上帑 着（軽食タイム）
- 10：45 無上帑 発
- 11：30 富士川楽座 着（休憩タイム・バッテリー交換）
- 11：45 富士川楽座 発
- 12：15 富士川キャンプ場 着
- 12：30 富士川キャンプ場 発
- 13：00 富士川楽座到着（アンケート実施）
- 13：30 解散

※当日の路面、交通状況により、コース、スケジュールに一部変更を行う場合がございます。

**【開催条件】**

- ・ 雨天中止
- ※ 中止の場合、開催日前日の正午過ぎにメールにてご連絡いたします。

**【参加条件】**

- ・ 自転車に安全に乗ることができる方
  - ・ 15歳以上の方（18歳以下の場合、保護者の同意を必要とする）
- ※ 使用バイクに身長制限があるため、身長が145cm以上の方

**【募集人数】**

- ・ 7名
- ※ 先着順です。定員になり次第受付終了となります。

**【参加料】**

- ・ 税込2,200円（E-BIKE レンタル、飲食にかかる費用を含む）
- ※ 当日受付時、現金のみのお支払いとなります。

**【持ち物】**

- ・ 現金、携帯電話等の貴重品類・免許証等の顔写真付身分証明書・保険証または写し・動きやすい服装

**【保険】**

- ・ 主催者側でイベント保険への加入を行なっていますが、条例で義務付けられている損害賠償保険への加入をお願いします。

**【お申し込み】**

- ・ お申し込みはこちら
  - ・ お電話、富士市サイクルステーション窓口でも受け付けております。
- ※ 募集期間終了後、参加者のみなさまへ当日の詳細をメールにてご連絡いたします。

□ エスプラットフジスパーク発着！！ 『レバンテフジ静岡の選手と登る！！富士山トレーニング』

a) 開催の目的

- ・ 令和4年度に開催した本社会実験の有識者会議では、「富士市ならではの尖ったコンテンツを提供し、広く富士市の自転車利用に関心を持ってもらうことが必要である」とのアドバイスを頂いた。
- ・ このため、市内外から富士市での自転車利用に関心を持ってもらうことを目的に、富士山登山ができる特性を活かしたサイクルツアーを開催する。

b) 募集要項

- ・ レバンテフジ静岡の選手とヒルクライムトレーニング！！
- ・ レバンテフジ静岡の選手が行うヒルクライム練習に参加することができる、サイクリスト向けのイベントです！！

【参加選手】

- ・ ダニエル 選手
- ・ 鈴木史竜 選手

【主催】

- ・ 富士山南麓地域におけるサイクルツーリズム 実行委員会

【日時】

- ・ 令和5年11月7日(火)

※ 募集期間は令和5年11月3日(金)まで

【集合時間・場所】

8:20 集合・受付

9:00 スタート

12:00 終了(予定)

※ 当日の路面、交通状況により、コース、スケジュールに一部変更を行う場合がございます。

※ 集合場所：エスプラットフジスパーク→静岡県富士市大淵 325-5

※ 施設内駐車場をご利用ください

【開催条件】

- ・ 雨天中止

※ 中止の場合、開催日前日の正午過ぎにメールにてご連絡いたします。

【参加条件】

- ・ 自転車に安全に乗ることができる方
- ・ 15歳以上の方(18歳以下の場合、保護者の同意を必要とする)
- ・ 普段からロードバイクに乗る方

※ 通常のサイクリングよりも高負荷のトレーニングを想定しています。

【募集人数】

- ・ 5名
- ・ 最小催行人数：2名

※ 先着順です。定員になり次第受付終了となります。



写真 4-45 (上)、4-46 (下)  
レバンテフジ静岡の選手達

【参加料】

- ・ 無料

【持ち物】

- ・ 現金、携帯電話等の貴重品類・免許証等の顔写真付身分証明書・保険証または写し・サイクルジャージ
- ・ ビンディングシューズ必須

【保険】

- ・ 主催者側でイベント保険への加入を行なっていますが、条例で義務付けられている損害賠償保険への加入をお願いします。

【お申し込み】

- ・ お申し込みはこちら
  - ・ お電話、富士市サイクルステーション窓口でも受け付けております。
- ※ 募集期間終了後、参加者のみなさまへ当日の詳細をメールにてご連絡いたします。

② モニターツアー

- ・ 以下に、モニターツアーの実施内容について検討した結果を示す。

表 4-23 モニターツアーの開催予定

開催日	ツアー名	備考
令和5年11月18日（土）	ローカル電車&E-BIKE でめぐる！富士山の麓、魅力堪能ツアー	7名参加 ガイド2名

a) 開催の目的

- ・ 富士市にサイクルツーリズム環境を創出することができるかを検証するため、モニターツアー・意見交換会を実施する。
- ・ 本市の観光資源である富士山、大淵笹葉、大淵の滝などを巡るコースと、今回の実証実験の一環で行うサイクリトレインの連携による効果を検証する。
- ・ 坂道が多いコース設定であることから、E-Bike でバッテリー切れを心配せずにサイクリングするために、道中で、バッテリーステーションに立ち寄り、バッテリー交換を行うことにより、バッテリーステーションの有効性についても検証を行う。

b) 募集要項： 富士市のローカル電車『岳南鉄道』に乗って、富士山の麓をサイクリング！！

- ・ 絶景ポイント①： 富士山麓の自然を満喫できる『大淵の滝』
- ・ 絶景ポイント②： お茶畑と富士山を一望できる『大淵笹場』
- ・ 絶景ポイント③： 『蓮華ばたけ』



写真 4-47（左）、4-48（中央）、4-49（右）

本ツアーでの見どころ（左：大淵の滝、中央：大淵笹場、右：蓮華ばたけ）

**【主催】**

- ・ 富士山南麓地域におけるサイクルツーリズム 実行委員会

**【日時】**

- ・ 令和5年11月18日(土) ※ 募集期間は令和5年11月10日(金)まで

**【集合時間・場所】**

- ①ふじクル 9:10 出発
- ②岳南電車ジャトコ前駅 9:24 出発  
～ サイクルトレイン乗車～
- ③岳南電車須津駅 9:36 到着
- ④須津溪谷(大瀬の滝) 10:20 出発
- ⑤エスプラットフジスパーク 12:20 出発(昼食休憩1時間)
- ⑥大瀬笹場 13:20 出発
- ⑦東海道新幹線横 蓮華畑
- ⑧ふじクル 14:35 到着(到着後15分休憩)
- ⑨ふじクルにて、意見交換会を15:20まで開催

※ 当日の路面、交通状況により、コース、スケジュールの一部変更を行う場合がございます。

※ 集合場所：富士市サイクルステーション『ふじクル』→静岡県富士市八代町4-30

※ 駐車場のご案内は、募集期間終了後にお送りする詳細メールにて記載いたします。

**【コース】**

- ・ 走行距離：約40km

**【開催条件】**

- ・ 雨天中止

※ 中止の場合、開催日前日の正午過ぎにメールにてご連絡いたします。

**【参加条件】**

- ・ 自転車に安全に乗ることができる方
- ・ 15歳以上の方(18歳以下の場合、保護者の同意を必要とする)

**【募集人数】**

- ・ 6名
- ・ 最小催行人数：2名

※ 先着順です。定員になり次第受付終了となります。

**【参加料】**

- ・ 無料 ※E-BIKE レンタル料・昼食代込み

**【持ち物】**

- ・ 現金、携帯電話等の貴重品類・免許証等の顔写真付身分証明書・保険証または写し、動きやすい服装、スニーカー

**【保険】**

- ・ 主催者側でイベント保険への加入を行います。

【お申し込み】

- ・ お申し込みはこちら
  - ・ お電話、富士市サイクルステーション窓口でも受け付けております。
- ※ 募集期間終了後、参加者のみなさまへ当日の詳細をメールにてご連絡いたします。

2) 社会実験の実施

① 「レバンテフジ静岡の選手と登る富士山トレーニング」の実施状況（令和5年11月7日）



写真 4-50（左）、4-51（右） スタート前の様子（エスプラットフジ・スパーク）



写真 4-52（左）、4-53（右） 走行中の様子



写真 4-54（左）、4-55（右） 走行中の様子

② 「ローカル電車&E-BIKE でめぐる！富士山の麓、魅力堪能ツアー」の実施状況  
(令和5年11月18日)

【参加者】

- ・ 一般募集で集めた参加者6名
- ・ 全国のサイクリングイベントなどに参加をしているサイクリスト1名
- ・ 公認サイクリングガイド2名

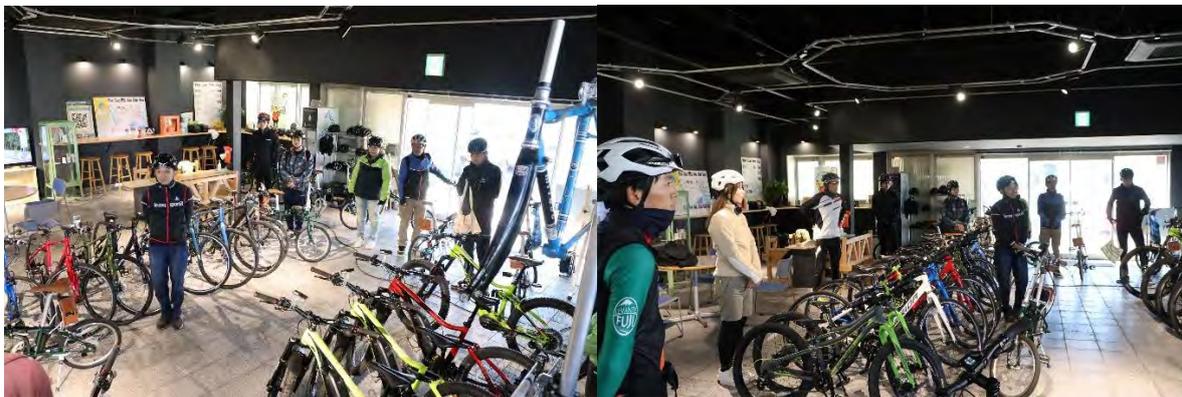


写真 4-56 (左)、4-57 (右) スタート前の説明の様子 (富士市サイクルステーション)



写真 4-58 (左)、4-59 (右) スタートの様子 (富士市サイクルステーション)



写真 4-60 (左)、4-61 (右) サイクルトレインの様子 (岳南電車 ジヤトコ前駅)



写真 4-62 (左)、4-63 (右) サイクルトレインの様子 (岳南電車 須津駅)



写真 4-64 (左)、4-65 (右) サイクルツアーの様子 (須津川溪谷)



写真 4-66 (左)、4-67 (右) サイクルツアーの様子



写真 4-68 (左)、4-69 (右) サイクルツアーの様子

#### 4) 実態調査

##### ① 「ローカル電車&E-BIKE でめぐる！富士山の麓、魅力堪能ツアー」参加者の意見交換

###### 【意見交換の目的】

- ・ ツアー参加者やサイクリングガイドから、ツアー参加後の感想や意見を直接伺うことにより、アンケートなどよりもより直接的な意見を聴取する。
  - ツアーに参加しての感想、コースのポテンシャルなどプラスとなる条件の抽出
  - 富士市のツーリズム環境創出における課題の抽出

###### 【意見交換の結果】

##### 1. サイクルトレインの感想

- ・ 電車が揺れるので、固定できるものが欲しい。
- ・ 電車を傷つけない自転車は傷つけない。
- ・ 両手をあけて写真を撮りたい。
- ・ ラッピング電車と一緒に乗れると良い。
- ・ 電車に自転車と乗れる特別感を感じたい。(岳鉄特有の古い車両にのれる特別感)
- ・ 参加するための特別感や一回きりのチャンスを楽しむようなイメージで行うと良い。
- ・ サイクルトレインは誰を対象としたサービスなのかを検討した方が良い。
- ・ ロードバイクを電車に乗せる意義が欲しい。(例えば映える写真が取れるなど)
- ・ 普段乗りなれていないサイクリストが手軽に使える可能性があると思う。自転車初心者や普段乗りの方が一歩先に遠出できるチャンスではないか。
- ・ 車両のワンウェイ乗り降りが必要である。

##### 2. バッテリーStの感想

- ・ 自分の自転車のバッテリーを補充できる設備があると良い。
- ・ 自分のバッテリーであればどこまで行けるのかの目安があると安心である。
- ・ 目的地とバッテリーステーションとの位置関係がはっきりしているとより利用しやすい。例えば、熊野古道のように、どこに行けば、どの様なものが見れるのかなど、モデルケースがはっきりしていると良い。
- ・ バッテリーステーションが無人で使える良い。
- ・ 協力してもらえる地元企業があると良い。
- ・ 利用時に予備バッテリーを渡してしまうのも良いのでは。そのほうが乗っている気持ちは穏やかである。
- ・ バッテリーの消費目安があると安心して乗れる。

##### 3. 本ツアーのコースの感想

###### (1) ツアー内容

- ・ 地元の人から得られる情報が多いと感じた。(観光、食事等)
- ・ 岳鉄のゆえの緩さを楽しめるツアーが良いと思う。
- ・ マニアックな地域の情報を得るチャンスとして使えると思う。

- ・ タイトルが大事だと思う。「これ行きたい」と思えるような。
- ・ 情報発信が足りなかったと思う。
- ・ 事前情報が多ければ、サイクリスト以外の一般の利用者が増えると思う。
- ・ 観光商材として富士山が大きいので、海拔0から移動するモデルケースがあると良い。
- ・ 電動バイクゆえの気持ちと体力と時間の余裕が大きい。
- ・ 電動ゆえに会話を楽しみながらいけるのは嬉しい。
- ・ 距離も丁度良い。(30～40kmで楽しめた。)
- ・ 来たことのない場所である富士市内を走れたのは楽しかった。
- ・ ご飯のパンチが欲しい。ドカン!!!というインパクトが欲しい。
- ・ お土産の配送付きであると最高である。みかん直売場で送ってくれるようなサービス(送料を含めてもらうなど)

## (2) 安全性

- ・ 道が暗かったので、ライトがあったほうが良い。
- ・ 道の凹凸が読みにくいのは気になった。(木の陰など)
- ・ 交通量が多くてトラックなど怖かった。
- ・ 落ち葉やぬれた路面のルート取りが重要かと思う。
- ・ 交通量の問題は周知した地元の人が交通量の少ないところを選んでもらえるとう嬉しい。
- ・ サイクルトレインで信号等、交通量の多いところを飛ばせるなどのメリットがあると良い。
- ・ ライト、バックライトがあると安全である。
- ・ 信号のある交差点のわたり方、交通量の多いところのわたり方を知れるとう嬉しい。
- ・ 危ないところなどを飛ばせる電車の区間であると良い。
- ・ ライトがないと安全面では不安である。
- ・ 交差点や多重交差での指示が欲しい。

## (3) スケジュール

- ・ 富士山がよく見えて時間通りに行けたので良かった。
- ※ 以前、静岡の奴(フェリーのやつ)は時間がタイトすぎて楽しめなかった
- ・ レバンテのツアーガイドがいると、安心して余裕をもって進める点は嬉しかった。

## (4) 写真撮影

- ・ 景色は良かった。写真を撮れるスポットを作ってもらえると嬉しい。
- ・ 自転車を置いて自分と一緒に撮れる場所があるといい。
- ・ 海拔や距離、等数字の表示がるスポットがあると面白い。スタンプラリーなども面白いと思う。



写真 4-70（左）、4-71（右） モニターツアー参加者との意見交換会の様子  
（富士市サイクルステーション）

## 4.2 評価

### (1) レンタサイクル、バッテリーStの実装

#### 1) 評価事項

- 「本報告書 3.1.2 検証項目、検証方法、評価基準」に基づき、本取組みの評価を行う。その内容を下表に再掲する。

表 4-24 検証項目、検証方法、評価基準（再掲）

実験メニュー	手法	検証項目	検証方法	評価基準	
(6) レンタサイクル、バッテリーStの実装	【46】 その他	モデルルートの有効性の検証	【6-1】 安全性	モデルルート利用者へのアンケート調査	70%以上得られればおおむね達成と考える。
			【6-2】 満足度	アンケート調査（レンタサイクルの電池残量、GPSデータも活用）	70%以上得られればおおむね達成と考える。
	【28】 レンタサイクル	バッテリーStの有効性の検証	【6-3】 (利用者視点) 電池切れへの不安感	バッテリーSt利用者へのアンケート調査	不安感のある人が30%以下になればおおむね達成と考える。
			【6-4】 (利用者視点) 電池交換の所要時間への満足度		70%以上得られればおおむね達成と考える。
			【6-5】 (施設管理者視点) バッテリーStの継続性		70%以上から継続して実施可能な意向が得られればおおむね達成と考える。
		レンタサイクルの妥当性の検証	【6-6】 車種、料金、貸出・返却場所の妥当性	レンタサイクル利用者へのアンケート調査	70%以上得られればおおむね達成と考える。

※ 検証項目の【】内の数値は、検証Noを示す。

## 2) 評価

### ① レンタサイクル

#### 【評価のまとめ】

- 本社会実験の効果検証を行った結果、本市においてレンタサイクルの取組みを行うことの有効性を確認することができた。
- レンタサイクルの利用増加に向けて、道の駅富士川楽座で実施したが、開催期間中の約3ヶ月間で32人の利用に止まっている。
- 道の駅は、道の駅や高速道路のサービスエリアでの一時的な休憩での利用が主体であり、その先の目的地を目指している状況である。この様に時間的制約がある利用者が主体となっている中、それらの利用者がレンタサイクルを利用する可能性は低い状況にある。
- このため、道の駅富士川楽座において、レンタサイクルの利用を増加させていくためには、レンタサイクルを単体商品として取り扱いするのではなく、眺望景観の優れた野田山キャンプ場等へのサイクルツアーと掛け合わせをすることが必要である。

【検証N o. 6-1】モデルルートの有効性の検証（安全性）

- ・ 利用者にアンケート調査を実施した結果、モデルルートの安全性に対して、全体の78%の方が安全であるとの回答しているため、モデルコースは安全性が高いと評価できる。

Q37. 利用された主なサイクリングコースを安全に利用できましたか。

- ・ 全体では、肯定的な感想（「安全に走行できた」「どちらかといえば安全に走行できた」の合計）が78%、否定的な感想（「どちらともいえない」「どちらかといえば安全に走行できなかった」「安全に走行できなかった」の合計）が22%
- ・ 富士市在住者では、肯定的な感想が97%、否定的な感想が3%
- ・ それ以外の利用者では、肯定的な感想が59%、否定的な感想が41%

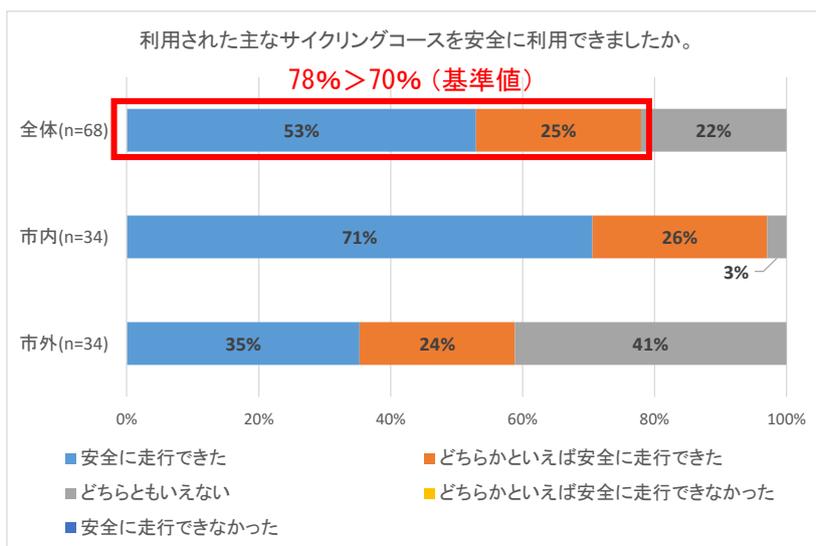


図 4-209 アンケート調査結果（再掲）

【検証N o. 6-2】モデルルートの有効性の検証（満足度）

- ・ 利用者にアンケート調査を実施した結果、モデルルートの満足度に対して、全体の87%の方が満足であるとの回答しているため、モデルコースは満足度が高いと評価できる。

Q39. 利用された主なサイクリングコースの景色、立ち寄り場所などに満足されましたか。

- ・ 全体では、肯定的な感想（「満足」「どちらかといえば満足」の合計）が87%、否定的な感想（「どちらともいえない」「どちらかといえば不満」「不満」の合計）が13%
- ・ 富士市在住者では、肯定的な感想が100%
- ・ それ以外の利用者では、肯定的な感想が73%、否定的な感想が27%

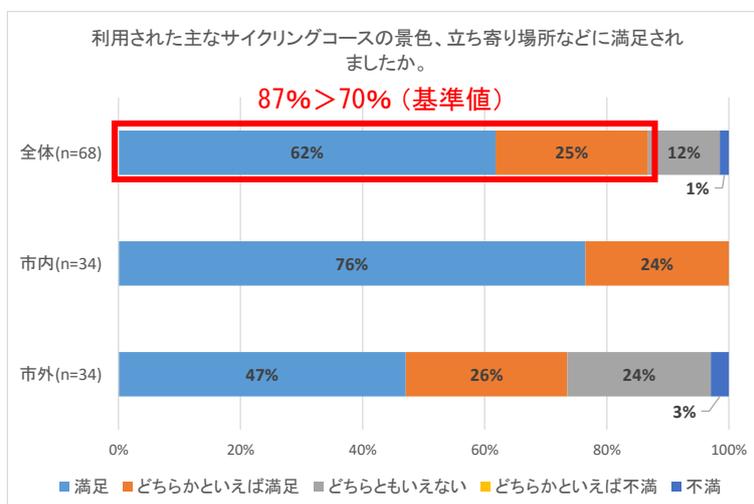


図 4-210 アンケート調査結果（再掲）

【検証No.6-6】 レンタサイクルの妥当性の検証（自転車ののりやすさ）

- ・ 利用者にアンケート調査を実施した結果、全体の81%の方が、自転車を乗りやすいと回答しているため、レンタサイクルに使用している自転車には問題が無いと評価できる。

Q17. 本日、利用した自転車の乗りやすさについて教えてください。

- ・ 全体では、肯定的な感想（「乗りやすかった」「どちらかといえば、乗りやすかった」の合計）が81%、否定的な感想（「どちらともいえない」「どちらかといえば、乗りづらかった」「乗りづらかった」の合計）が18%
- ・ 富士市在住者では、肯定的な感想が92%、否定的な感想が9%
- ・ それ以外の利用者では、肯定的な感想が71%、否定的な感想が29%

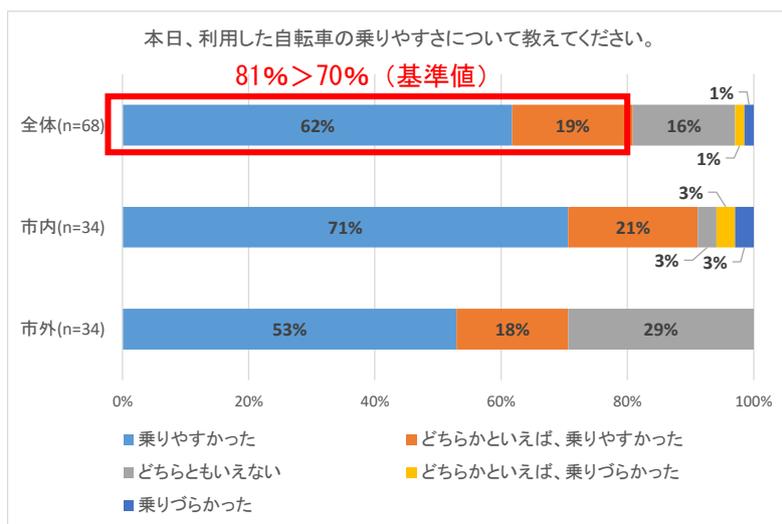


図 4-211 アンケート調査結果（再掲）

- ・ 利用者にアンケート調査を実施した結果、全体の92%の方が、また利用したいと回答しているため、レンタサイクルのニーズは高いと評価できる。

Q26. 機会があれば、レンタサイクルを再度利用したいですか。

- ・ 全体では、「また利用したい」が91%、「利用しない」が1%、「わからない」が7%
- ・ 富士市在住者では、「また利用したい」が88%、「わからない」が12%
- ・ それ以外の利用者では、「また利用したい」が94%、「利用しない」が3%、「わからない」が3%

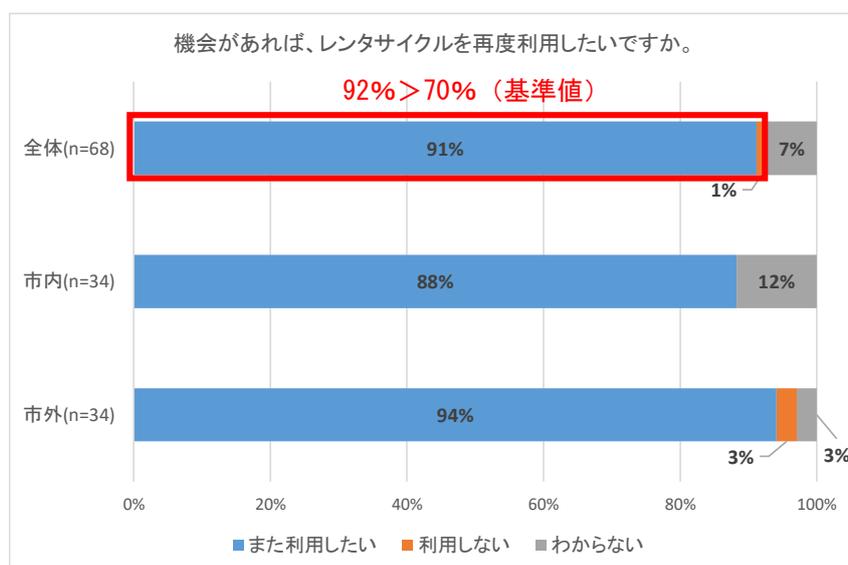


図 4-212 アンケート調査結果（再掲）

## ② バッテリーSt

### 【評価のまとめ】

- 本社会実験の効果検証を行った結果、「バッテリーSt」は電動アシスト自転車を利用する方の電池切れの不安感を解消するため、取組みの有効性は確認できた。
- また、本実行委員会の試走の際、勾配が10%以上の坂道を連続して走行した際、途中でバッテリーの容量が無くなる経験もしており、取組みの有効性はあると判断できる。
- しかし、本市では、レンタサイクルの利用者が、バッテリー容量が大幅に減るような長距離移動や坂道が連続する場所を走行していないため、利用者が少ない状況にあった。
- このため、長距離移動や坂道が連続する場所を持つ地域において、バッテリーStを設置することが有効的であると考えられる。
- また、本市では、レンタサイクルで富士山等を登山するコースの途中に、バッテリーStを設置することを検討していくことが必要である。

### 【検証No.6-3】 バッテリーStの有効性の検証（不安感の解消）

- ・ 利用者にアンケート調査を実施した結果、全体の92%の方がバッテリーStは不安感を解消できると回答しているため、バッテリーStの設置は利用者の不安感を解消できると評価できる。

Q30. バッテリーステーションがあることで、電動アシスト付き自転車の電池残量が切れる不安は解消されると思いますか。

- ・ 全体では、肯定的な意見（「解消される」「やや解消される」の合計）が92%、否定的な意見（「わからない」「あまり解消されない」「解消されない」の合計）が7%
- ・ 富士市在住者では、肯定的な意見が95%、否定的な意見が6%
- ・ それ以外の利用者では、肯定的な意見が91%、否定的な意見が9%

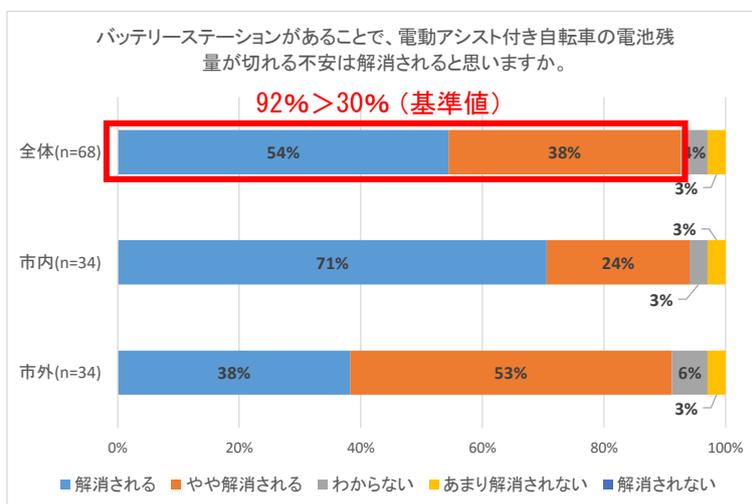


図 4-213 アンケート調査結果（再掲）

【検証No.6-4】バッテリーStの有効性の検証（電池交換時間の満足度）

- ・ 利用者にアンケート調査を実施した結果、全体の100%の方がバッテリーStにおける電池交換時間に満足していると回答しているため、バッテリーStにおける電池交換時間は満足度が高いと評価できる。

Q33. 前問で、バッテリー交換された方、バッテリー交換にかかる所要時間は満足できるものでしたか。

- ・ 全体では、「満足」が67%、「どちらかといえば、満足」が33%
- ・ 富士市在住者では、「満足」が50%、「どちらかといえば、満足」が50%
- ・ それ以外の利用者では、「満足」が100%

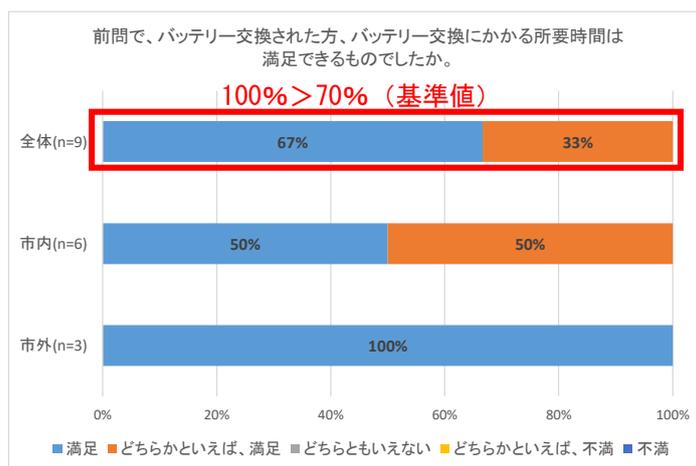


図 4-214 アンケート調査結果 (再掲)

【検証No.6-5】バッテリーStの有効性の検証（バッテリーStの継続性）

- ・ 利用者にアンケート調査を実施した結果、バッテリーStを利用した方は、全体の13%にとどまっている。利用者が少ない要因としては、レンタサイクルの利用者が、バッテリー容量が大幅に減るような長距離移動や坂道が続く場所の移動をしていないことが上げられる。
- ・ このため、長距離移動や坂道が続く場所の利用が考えられる場所にバッテリーStを設置することが望ましいと評価できる。

Q32. バッテリーステーションにおいて、実際にバッテリーを交換されましたか。

- ・ 全体では、「交換した」が13%、「交換していない」が87%
- ・ 富士市在住者では、「交換した」が18%、「交換していない」が82%
- ・ それ以外の利用者では、「交換した」が9%、「交換していない」が91%

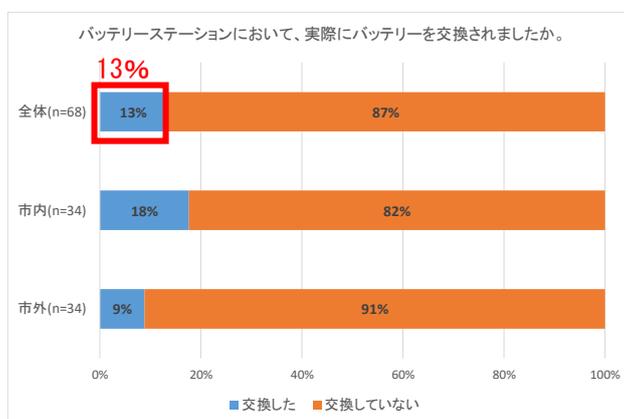


図 4-215 アンケート調査結果 (再掲)

【検証（参考）】

① レンタサイクルの移動範囲（GPS 調査）

- ・ 社会実験期間中において、須津駅でレンタサイクルを借りた利用者の動き、自転車の乗車中の挙動等を把握するため、レンタサイクルに各種機器を搭載した。

○ 調査概要

- ・ 調査期間： 令和5年11月11日（土）、12日（日）、18日（土）、19日（日）の4日間
- ・ 実施方法： レンタサイクルに計測機器を設置し、位置情報、速度等を計測

○ 調査結果

- ・ 利用者の移動範囲は、岳南電車須津駅を中心に半径約6.5km圏域であり、長距離移動をしていない状況を確認した。



図 4-216 レンタサイクルの移動範囲（再掲）

② バッテリーSt の設置が望まれる位置の検討

- ・ 本市において、バッテリーの交換が必要となる地点について検討するとともに、その結果と本社会実験でレンタサイクル利用者が移動したエリアと比較することで、本社会実験でのバッテリーStの効果を検証する。

○ 調査方法

- ・ レンタサイクルで使用した自転車を用いて、新富士駅からバッテリーの消費量が60%（利用者がバッテリーSt交換したくなると考えられる容量）となる地点を4路線で計測した。

表 4-25 調査路線とバッテリー消費地点

調査路線	バッテリー消費量 20%地点の 緯度、経度	バッテリー消費 量 40%地点の 緯度、経度	バッテリー消費量 60%地点の 緯度、経度	備 考
① 吉原から勢子辻 線方面	神戸小北交差点 35° 11' 27" 138° 42' 42"	大富士入り口上 35° 12' 26" 138° 43' 25"	大富士最北 35° 13' 13" 138° 43' 55"	
② 大淵から御殿場 方面	大淵セブン 35° 11' 42" 138° 40' 50"	中野交差点 35° 12' 55" 138° 41' 13"	— 35° 13' 58" 138° 41' 30"	
③ 岩本山経由で富 士宮方面	— 35° 10' 55" 138° 38' 09"	— 35° 13' 16" 138° 37' 03"	— 35° 15' 01" 138° 37' 39"	星稜高校経由
④ 鷹岡から国道1 39号で富士宮方 面	— 35° 11' 56" 138° 38' 41"	— 35° 13' 55" 138° 36' 28"	— 35° 16' 02" 138° 36' 12"	

※ バッテリーは、インジケータランプが5つ。1消灯ごとに、バッテリーは20%消費。

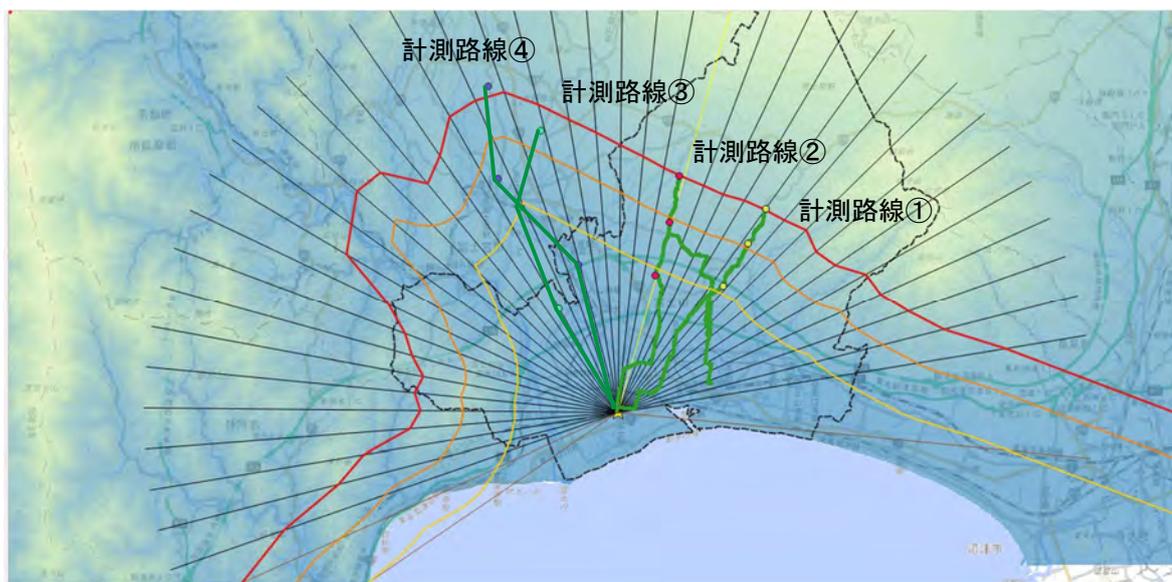
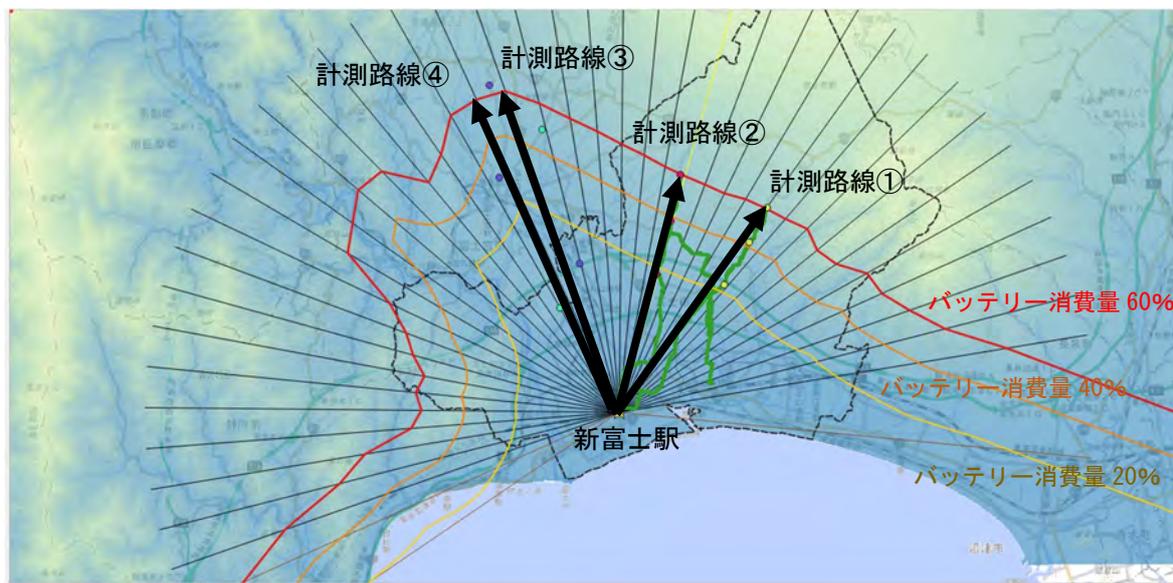


図 4-217 バッテリー消費量地点のプロット図

○ 解析方法

- ・ バッテリー消費量の大きさは、走行距離だけでなく、坂道の勾配の大きさの2要素に起因することが考えられる。
- ・ このため、解析では走行距離と坂道の勾配の大きさの2要素を考慮した数値評価を行うことが必要である。
- ・ そこで、本解析ではバッテリー消費量が60%となる地点を地形断面図にプロットし、その際の地形図の断面積を計測した。断面積は、距離×坂道の勾配の大きさにより、数値が変化する。
- ・ また、実際の走行は道なりであり、クランク状に走行していたが、本解析では、算定を簡略

化するため、新富士駅を中心とした5度単位で放射させた直線の中から、計測路線に近似する直線を選定した。



※ 4つの計測路線の結果は、解析を簡略化するため、一直線で走行したと仮定した（実際の走行は道なり）

図 4-218 バッテリー消費量の解析図

### ○ 解析の結果

- ・ 解析の結果、4路線とも、概ね同様の断面積（約 1,400,000 (m<sup>2</sup>) となることが確認できた。
- ・ つまり、バッテリーの消費量は、走行距離だけでなく、路面勾配の大きさにも起因することが確認できた。

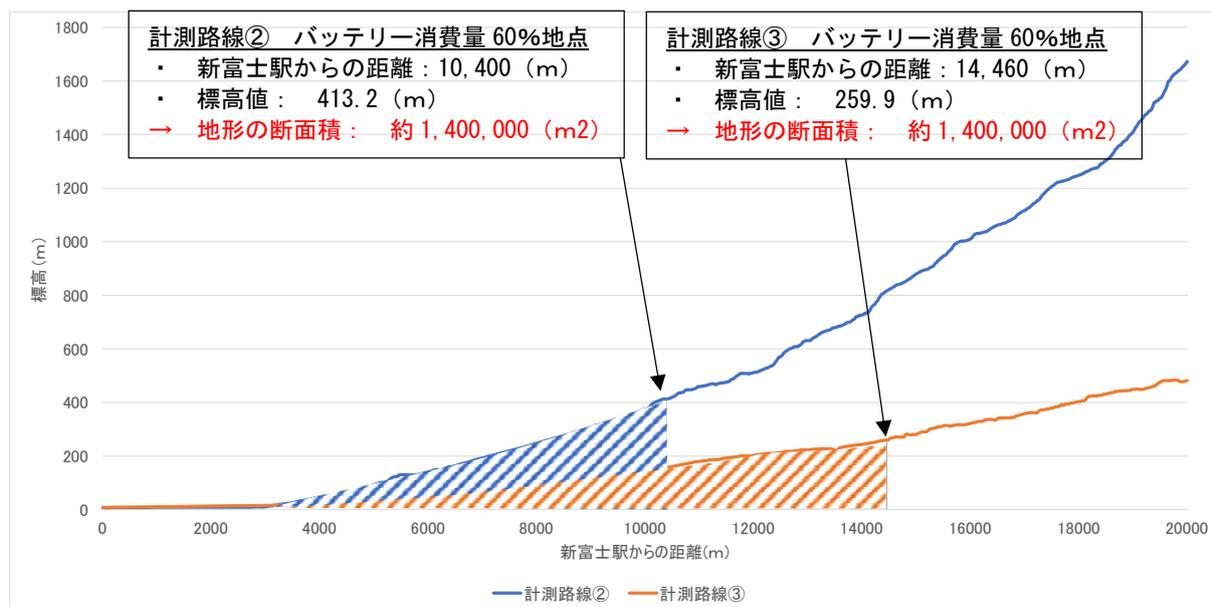


図 4-219 計測路線の横断面図

○ バッテリーStの設置が望まれる位置の検討

- ・ 解析の結果を用いて、新富士駅を出発地点した場合のバッテリー交換が必要となる地点をGIS上で検討した。
- ・ 本調査で走行していないエリアにおけるバッテリー消費量を推定するため、新富士駅を中心とした放射状の直線を5度単位で設定し、各地形断面積が約1,400,000 (m<sup>2</sup>)となるバッテリー消費量が60%地点等を算定し、GIS上にプロットしていった。
- ・ その結果、本市において、バッテリー交換が必要となる地点ラインを見ると、富士山方面は坂道が急な勾配となるため、新富士駅から短い距離でバッテリー消費量が60%となることが確認できた。
- ・ また、富士宮市方面は、新富士駅から路面が緩い勾配となっているため、富士山方面よりも新富士駅から長い距離でバッテリー消費量が60%となることも確認できた。
- ・ 一方、本社会実験でレンタサイクル利用者が移動していた経路をGIS上にプロットすると、バッテリー交換が必要とならないであろう「バッテリー消費量が60%以下」のエリアを利用していたことが確認できる。

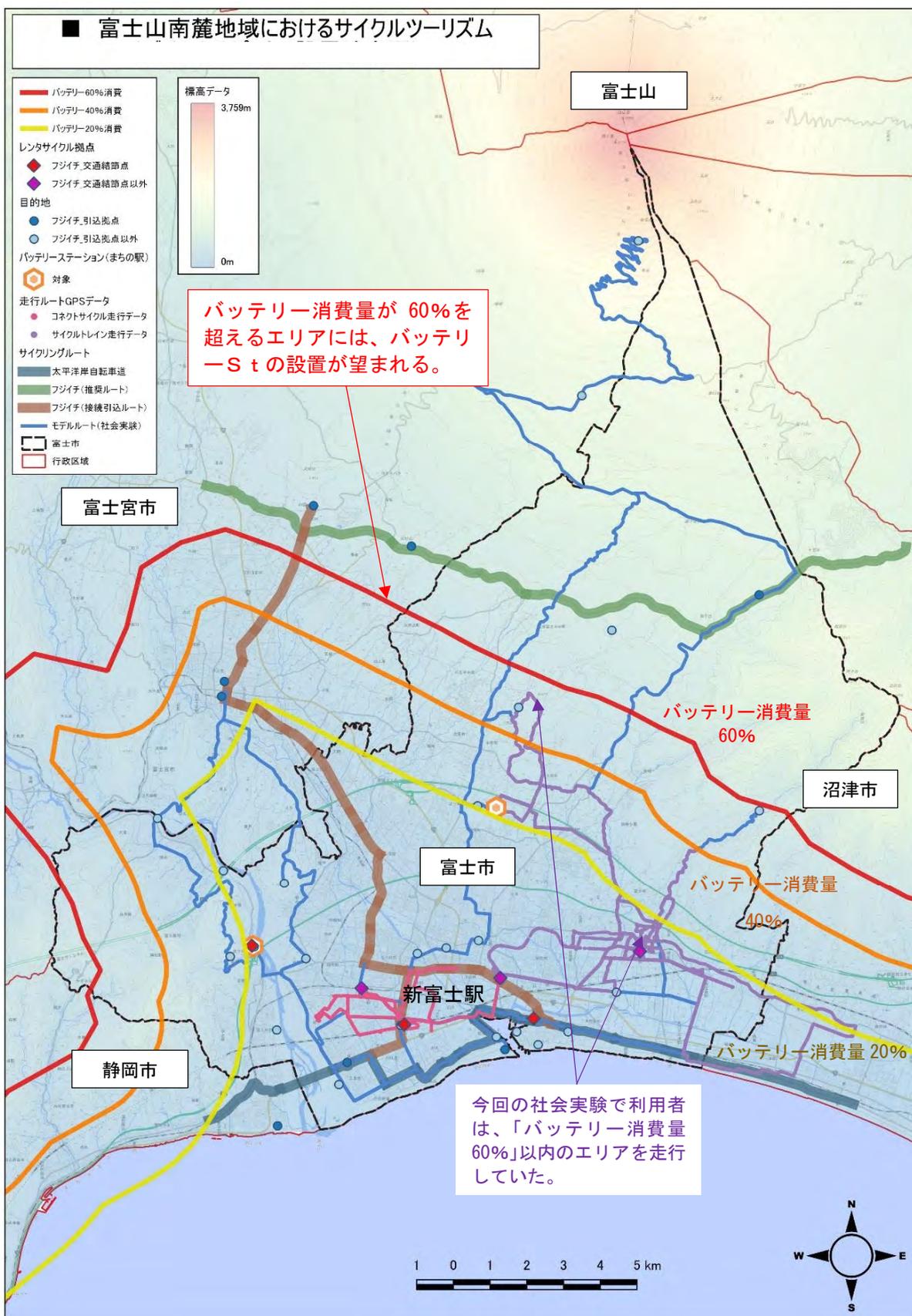


図 4-220 新富士駅からのバッテリー消費ライン

(2) 案内誘導・注意喚起サインやバイシクルピットの設置

1) 評価事項

- ・ 「本報告書 3.1.2 検証項目、検証方法、評価基準」に基づき、本取組みの評価を行う。その内容を下表に再掲する。

表 4-26 検証項目、検証方法、評価基準（再掲）

実験メニュー	手法	検証項目	検証方法	評価基準
(7) 案内誘導・注意喚起サインやバイシクルピットの設置	【40】 車道の路面標示等	案内誘導・注意喚起サインの妥当性の検証	モデルルート利用者へのアンケート調査	70%以上得られればおおむね達成と考える。
		【7-1】案内誘導サインの視認性、表示内容の妥当性 【7-2】注意喚起サインの視認性、表示内容の妥当性		70%以上得られればおおむね達成と考える。

2) 評価

【評価のまとめ】

- 本社会実験の効果検証を行った結果、社会実験で設置した案内誘導サインの標示位置及び標示内容はわかりやすいものであり、サイン設置の有効性は確認できた。
- 一方、本社会実験では、注意喚起サインを設置せず、利用前にサイクルマップを活用し、注意喚起を行った。
- しかし、利用したサイクリングコースを必ずしも安全と考えない利用者が全体の22%存在しており、今後は注意喚起の対策が必要であると考ええる。
- アンケート調査からは、注意喚起を行う場所のニーズとして、「スピードの速い自動車とのすれ違いが多い道路」及び「路面の段差や凹凸が多い道路」が高いと判断できる。
- また、本社会実験で設定したモデルコースの中には、地域の自転車の基幹ルートである太平洋岸自転車道や富士山周遊自転車道と交差する箇所があったが、本社会実験では、モデルコースの案内誘導のみとしたため、それらとの相互連携が図られていない。このため、今後は、基幹道路とモデルルートの連携方策として、案内誘導サインで相互を案内することも必要である。

【検証N o. 7-1】案内誘導・注意喚起サインの妥当性の検証（案内誘導サインの見やすさ）

- ・ 利用者にアンケート調査を実施した結果、全体の71%の方が、案内誘導看板が見やすい位置にあったと回答しているため、案内誘導看板の見やすさは満足度が高いと評価できる。

Q42. 社会実験の案内誘導看板は、看板が見やすい位置にありましたか。

- ・ 全体では、肯定的な感想（「見やすい」「どちらかといえば見やすい」の合計）が71%、否定的な感想（「どちらともいえない」「どちらかといえば見づらい」「見づらい」）が7%、「見ていない」が22%
- ・ 富士市在住者では、肯定的な感想が64%、否定的な感想が15%、「見ていない」が21%
- ・ それ以外の利用者では、肯定的な感想が76%、「見ていない」が24%

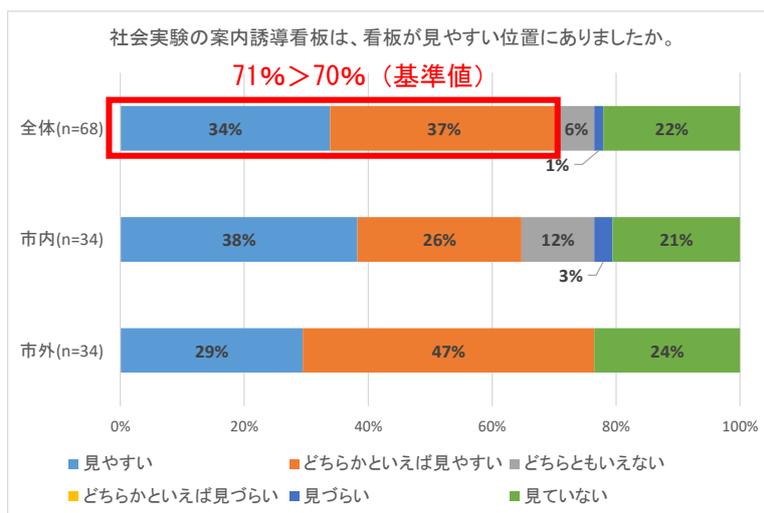


図 4-221 アンケート調査結果（再掲）

【検証N o. 7-1】案内誘導・注意喚起サインの妥当性の検証（案内誘導サインのわかりやすさ）

- ・ 利用者にアンケート調査を実施した結果、全体の90%の方が、案内誘導看板がわかりやすい内容であったと回答しているため、案内誘導看板の内容は満足度が高いと評価できる。

Q44. 社会実験の案内誘導看板を見た方は、看板の内容がわかりやすいものでしたか。

- ・ 全体では、肯定的な感想（「わかりやすい」「どちらかといえばわかりやすい」の合計）が90%、否定的な感想（「どちらともいえない」「どちらかといえばわかりづらい」「わかりづらい」）が10%
- ・ 富士市在住者では、肯定的な感想が86%、否定的な感想が15%
- ・ それ以外の利用者では、肯定的な感想が96%、否定的な感想が4%

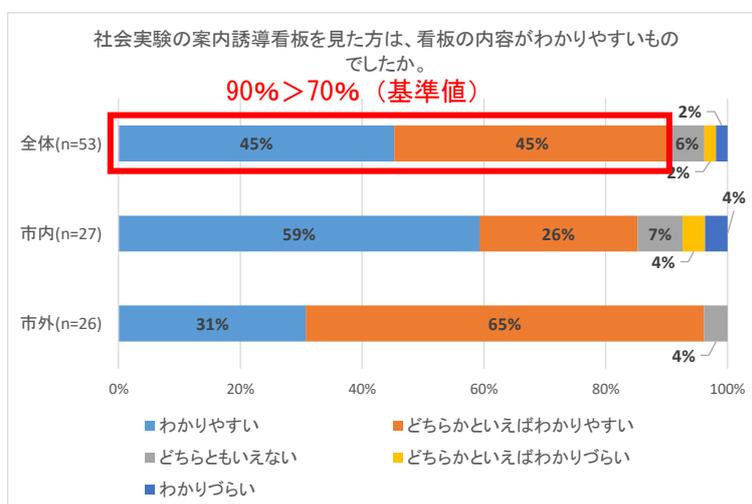


図 4-222 アンケート調査結果（再掲）

【検証No. 7-2】案内誘導・注意喚起サインの妥当性の検証（注意喚起サインの標示内容）

- ・ 本社会実験では、注意喚起サインを設置せず、利用前にサイクルマップを活用し、注意喚起を行った。
- ・ しかし、利用したサイクリングコースを必ずしも安全と考えない利用者が全体の22%存在しており、今後は注意喚起の対策が必要であると考えます。
- ・ アンケート調査からは、注意喚起を行う場所のニーズとして、「スピードの速い自動車とのすれ違いが多い道路」及び「路面の段差や凹凸が多い道路」が高いと判断できる。

Q37. 利用された主なサイクリングコースを安全に利用できましたか。

- ・ 全体では、肯定的な感想（「安全に走行できた」「どちらかといえば安全に走行できた」の合計）が78%、否定的な感想（「どちらともいえない」「どちらかといえば安全に走行できなかった」「安全に走行できなかった」の合計）が22%
- ・ 富士市在住者では、肯定的な感想が97%、否定的な感想が3%
- ・ それ以外の利用者では、肯定的な感想が59%、否定的な感想が41%

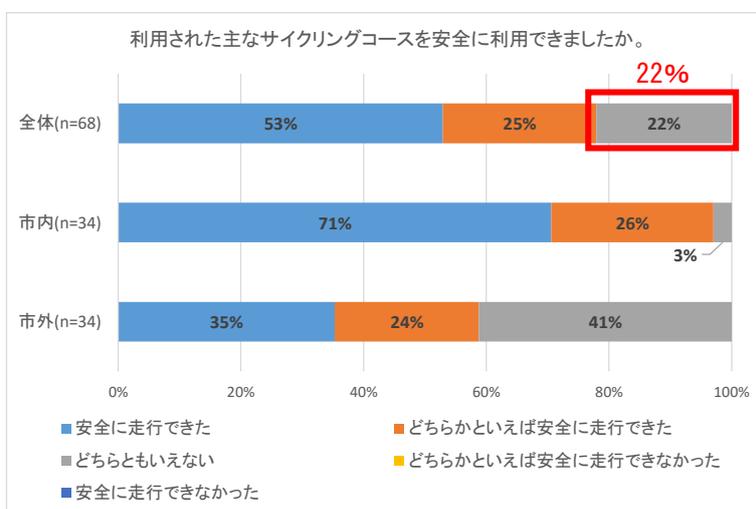


図 4-223 アンケート調査結果（再掲）

Q38. 前問で、どちらともいえない、どちらかといえば安全に走行できなかった、安全に走行できなかった方は、どの様な状況であったかを教えてください。（複数回答可）

- ・ 「スピードの速い車とのすれ違いが多い道路」と「路面の段差や凹凸が多い道路」が同数で19%、次いで「道路幅が狭い道路」が13%

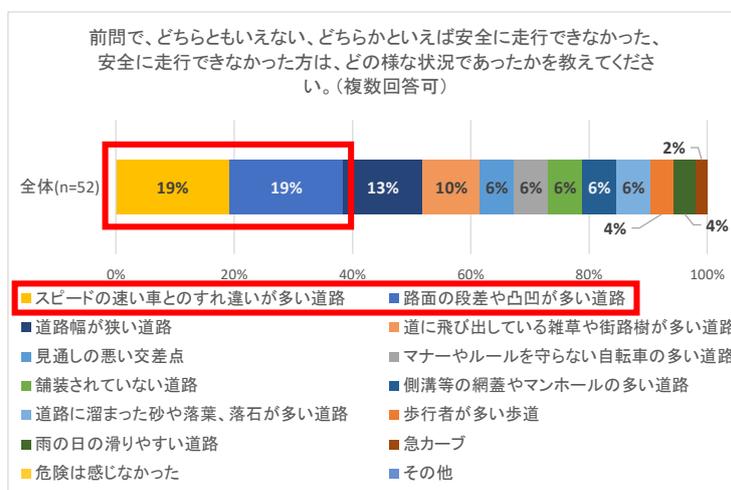


図 4-224 アンケート調査結果（再掲）

(3) 駅間のシェアサイクルの実装（コネクトサイクル）

1) 評価事項

- ・ 「本報告書 3.1.2 検証項目、検証方法、評価基準」に基づき、本取組みの評価を行う。その内容を下表に再掲する。

表 4-27 検証項目、検証方法、評価基準（再掲）

実験メニュー	手法	検証項目	検証方法	評価基準	
(8) 駅間のシェアサイクル及び、サイクルトレインと駅を起点としたレンタサイクルの実装	【28】 レンタサイクル	新富士駅～富士駅間のシェアサイクルの可能性の検証	【8-1】 シェアサイクルの利用者数	カウント調査	目標値は設定しない（事業実施の可能性検討に使用する）
			【8-2】 満足度	利用者へのアンケート調査	70%以上得られればおおむね達成と考える。

2) 評価

【評価のまとめ】

- 利用者アンケート調査を実施した結果、全体の92%の方が、利用した自転車がのりやすいと回答、また、全体の99%の方が、利用した自転車がのりやすいと回答している。このため、コネクトサイクルの有効性は確認できた。
- 一方、本社会実験では、コネクトサイクルを実施した10日間において、合計73人の利用があった。
- 社会実験での利用人数、利用時間をもとに、静岡市内のシェアサイクルの料金から収入額を算出すると、本社会実験での平均収入額は、約28,000（円/10日）となり、運営費を賄うことが困難な金額となっている。
- このため、取組みを検討するにあたっては、駐輪場管理事業等、他事業との連携による運営、PPP/PFI等の民間活力等の導入を踏まえた事業手法を検討していくことが望ましいと考えられる。

【検証N o. 8-1】 新富士駅～富士駅間のシェアサイクルの可能性の検証（シェアサイクルの利用者数）

- ・ 本社会実験では、コネクトサイクルを実施した10日間において、合計73人の利用があった。
- ・ 社会実験での利用人数、利用時間をもとに、静岡市内のシェアサイクルの料金(100円/15分、最大1,500円)から収入額を算出すると、本社会実験での平均収入額 389 (円/人) × 73 (人) は、約 28,000 (円/10日) となり、運営費を賄うことが困難な金額となっている。
- ・ このため、取組みを検討するにあたっては、駐輪場管理事業等、他事業との連携による運営、PPP/PFI 等の民間活力等の導入を踏まえた事業手法を検討していくことが望ましいと考えられる。

(1) 駅別利用者数の推移（再掲）

- ・ 10/16 (月)～10/27 (金) の休日を除く10日間における新富士駅、富士駅でのコネクトサイクルの利用者の合計は、73人である。
- ・ 日別の利用者を見ると、10/16 (月) が12名、10/24 (火) が10名、10/17 (火) 及び10/20 (金) が9名と利用者が多くなっている。
- ・ 貸出場所の駅別利用者を見ると新富士駅の利用が73%と多くなっている。

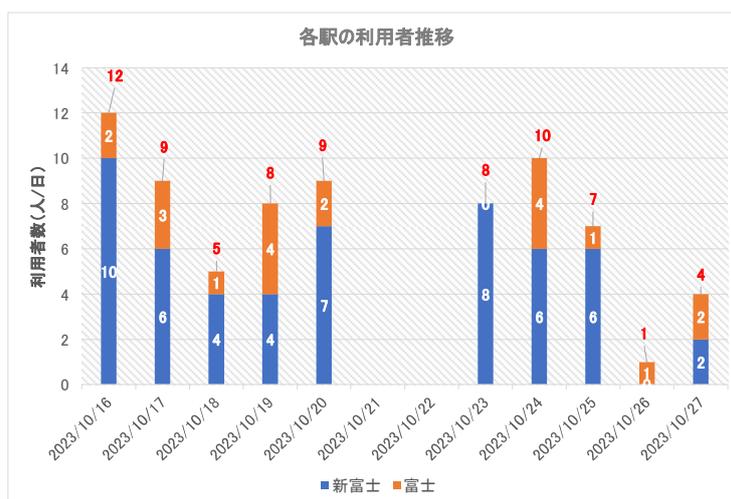


図 4-225 駅別利用数の推移（10/16～10/17の5日間）（再掲）

- ・ レンタサイクル利用料金については、社会実験中の利用者73人における利用時間をもとに、静岡市内のシェアサイクルの料金(100円/15分、最大1,500円)から算出した。
- ・ その結果、1人当りの平均料金は、389 (円/人) となる。

表 4-28 レンタサイクル利用時間と料金

自転車利用時間	レンタサイクル料金(円)	人数(人)	割合
0分-15分	100	22	30%
15分-30分	200	9	12%
30分-45分	300	14	19%
45分-1時間	400	2	3%
1時間-1時間15分	500	1	1%
1時間15分-1時間30分	600	2	3%
1時間30分-1時間45分	700	9	12%
1時間45分-2時間	800	12	16%
2時間-2時間15分	900	2	3%

【検証N○.8-2】 新富士駅～富士駅間のシェアサイクルの可能性の検証（満足度）

- ・ 利用者にアンケート調査を実施した結果、全体の92%の方が、利用した自転車がのりやすいと回答している。また、全体の99%の方が、利用した自転車がのりやすいと回答している。
- ・ このため、コネクトサイクルは、満足度が高いと評価できる。

Q9. 本日、利用した自転車の乗りやすさについて教えてください。

- ・ 全体では、肯定的な感想（「乗りやすかった」「どちらかといえば、乗りやすかった」の合計）が91%、否定的な感想（「どちらともいえない」「どちらかといえば、乗りづらかった」「乗りづらかった」の合計）が9%
- ・ 観光目的では、肯定的な感想が96%、否定的な感想が4%
- ・ 仕事目的では、肯定的な感想が89%、否定的な感想が11%
- ・ 私用目的では、肯定的な感想が91%、否定的な感想が9%

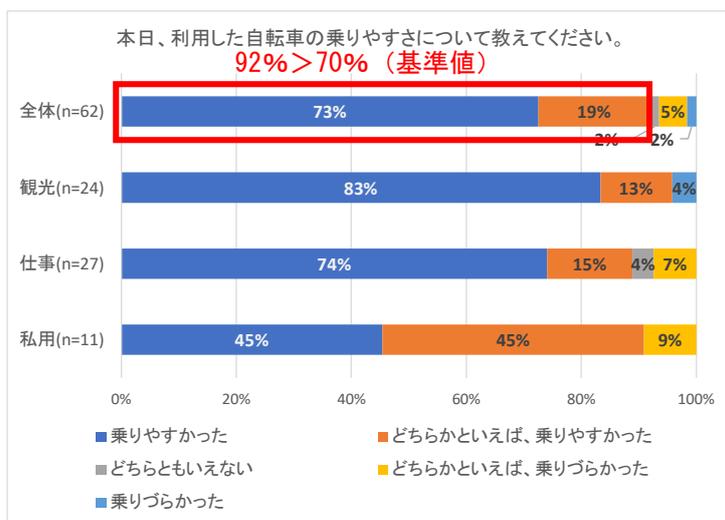


図 4-226 アンケート調査結果

Q18. 機会があれば、レンタサイクルを再度利用したいですか。

- ・ 全体では、「また利用したい」が96.8%、「利用しない」「わからない」が同数で1.6%
- ・ 観光目的では、「また利用したい」が100%
- ・ 仕事目的では、「また利用したい」が92%、「利用しない」「わからない」が同数で4%
- ・ 私用目的では、「また利用したい」が100%
- ・ **ほとんどの利用者が「また利用したい」と回答した**

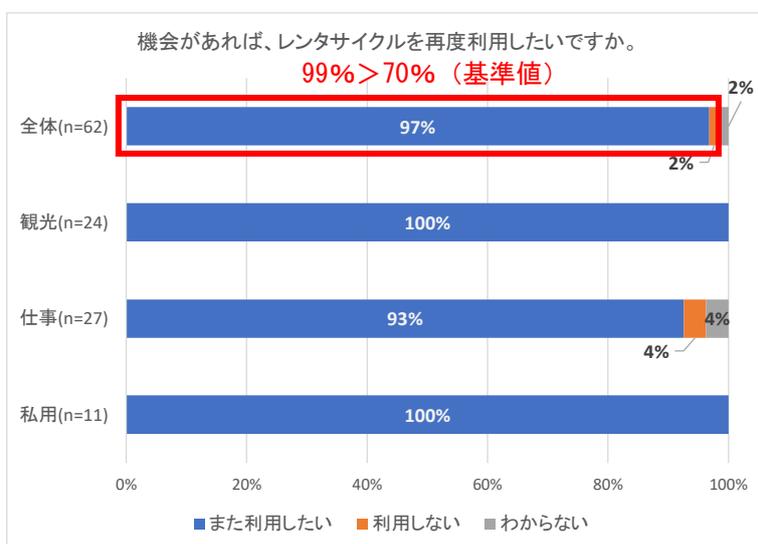


図 4-227 アンケート調査結果

(4) サイクルトレインと駅を起点としたレンタサイクルの実装

1) 評価事項

- ・ 「本報告書 3.1.2 検証項目、検証方法、評価基準」に基づき、本取組みの評価を行う。その内容を下表に再掲する。

表 4-29 検証項目、検証方法、評価基準（再掲）

実験メニュー	手法	検証項目	検証方法	評価基準	
(8) 駅間のシェアサイクル及び、サイクルトレインと駅を起点としたレンタサイクルの実装	【28】 レンタサイクル	岳南鉄道のサイクルトレインとレンタサイクルの可能性の検証	【8-3】 サイクルトレインとレンタサイクルの利用者数	カウント調査	目標値は設定しない (事業実施の可能性検討に使用する)
			【8-4】 満足度	利用者へのアンケート調査	70%以上得られれば おおむね達成と考える。

2) 評価

【評価のまとめ】

① サイクルトレイン

- 利用者にアンケート調査を実施した結果、全体の100%の方が、満足であると回答している。また、全体の71%の方が、また利用したいと回答している。このため、サイクルトレインの有効性は確認できた。
- 一方、本社会実験では、サイクルトレインの利用は、3日間で計36人の利用があった。利用者からの徴収した運賃は、計9,450(円/3日)であり、列車の運行費を賄うことが困難な金額となっている。
- 岳南電車の運行区間は、9.2kmであり、電車を利用しなくても自転車で走行できる距離となっており、サイクルトレインのメリットが生かせない大きな要因となっている。
- このため、岳南電車では、イベントとして実施することが望ましく、恒常的にサイクルトレインを実施することは料金収入面からは困難であると考えられる。

② 須津駅でのレンタサイクル

- 利用者にアンケート調査を実施した結果、全体の72%の方が、利用した自転車がのりやすいと回答している。また、全体の100%の方が、利用した自転車がのりやすいと回答しているため、須津駅でのレンタサイクルの有効性は確認できた。
- 一方、須津駅でのレンタサイクルは4日間で計20人の利用があった。本社会実験ではレンタサイクルを無料で提供していたが、道の駅富士川楽座のレンタサイクル料金を当てはめると、20人×1,000(円/人)で、20,000(円/4日)であり、運営費用を賄うことが困難な金額となっている。
- このため、単体でのレンタサイクル事業の運営は困難と考えられるため、岳南電車がサイクルトレインと連携して、レンタサイクルを実施する等の実施が望まれる。

【検証No. 8-3】 岳南鉄道のサイクルトレインとレンタサイクルの可能性の検証（利用者数）

a) サイクルトレイン

- ・ 本社会実験では、サイクルトレインの利用は、3日間で計36人の利用があった。利用者からの徴収した運賃は、計9,450（円/3日）であり、列車の運行費を賄うことが困難な金額となっている。
- ・ 岳南電車の運行区間は、9.2kmであり、電車を利用しなくても自転車で走行できる距離となっており、サイクルトレインのメリットが生かせない状況も見られている。
- ・ このため、岳南電車では、イベントとして実施することが望ましく、恒常的にサイクルトレインを実施することは料金収入面からは困難であると考えられる。

b) 須津駅でのレンタサイクル

- ・ 須津駅でのレンタサイクルは4日間で計20人の利用があった。本社会実験ではレンタサイクルを無料で提供していたが、道の駅富士川楽座のレンタサイクル料金を当てはめてみると、20人×1,000（円/人）で、20,000（円/4日）であり、運営費用を賄うことが困難な金額となっている。
- ・ このため、単体でのレンタサイクル事業の運営は困難と考えられるため、岳南電車がサイクルトレインと連携して、レンタサイクルを実施する等の実施が望まれる。

① サイクルトレインの利用状況（11/12、18、19 3日間の集計）

- ・ サイクルトレインを実施した11/12（日）、18（土）、19（日）の3日間において、乗車した自転車利用者は、計36人である。18日（土）の利用が多く、18人となっている。
- ・ また、須津川溪谷の紅葉時期であったため、岳南電車のジャトコ前駅から須津駅の区間の利用者が最も多く、3日間の合計で25人となっている。

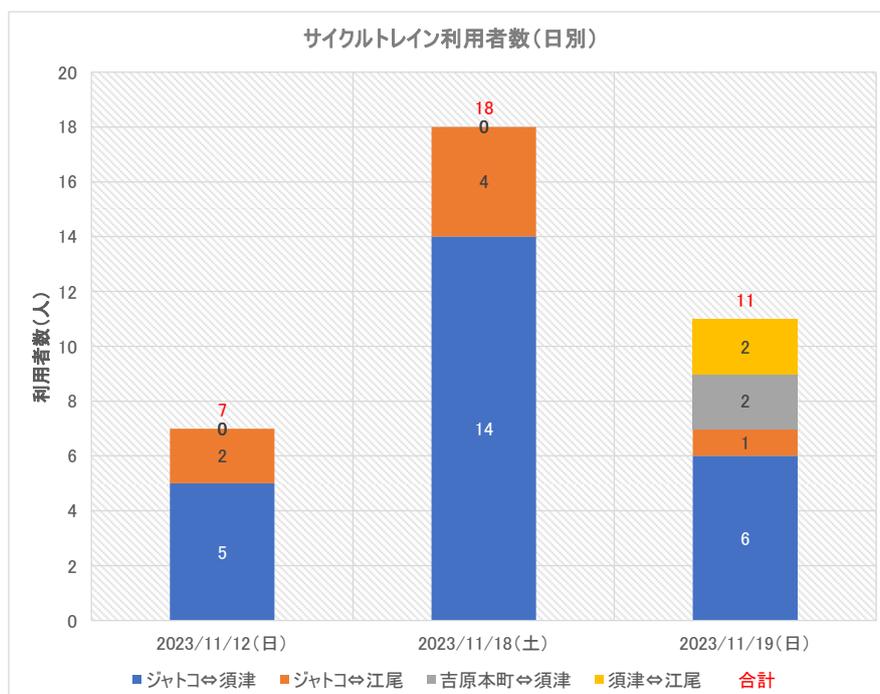


図 4-228 サイクルトレイン利用者数（日別）

表 4-30 サイクルトレインの収入料金 (3日間)

□ サイクルトレイン 利用者										2023/11/21
実施日	便	ジャトコ⇄須津		ジャトコ⇄江尾		吉原本町⇄須津		須津⇄江尾		合計
		大人	子供	大人	子供	大人	子供	大人	子供	
2023/11/12	1	3	0	2	0	0	0	0	0	5
2023/11/12	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/12	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/12	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/12	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/12	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/12	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/12	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/12	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/12	10	1	0	0	0	0	0	0	0	1
2023/11/12	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/12	12	1	0	0	0	0	0	0	0	1
2023/11/12	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/12	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/18	1	11	0	2	0	0	0	0	0	13
2023/11/18	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/18	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/18	4	1	0	1	0	0	0	0	0	2
2023/11/18	5	1	0	0	0	0	0	0	0	1
2023/11/18	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/18	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/18	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/18	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/18	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/18	11	0	0	1	0	0	0	0	0	1
2023/11/18	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/18	13	1	0	0	0	0	0	0	0	1
2023/11/18	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/19	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/19	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/19	3	2	0	1	0	0	0	0	0	3
2023/11/19	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/19	5	1	0	0	0	1	0	0	0	2
2023/11/19	6	1	0	0	0	0	0	0	0	1
2023/11/19	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/19	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/19	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/19	10	1	0	0	0	1	0	1	1	4
2023/11/19	11	1	0	0	0	0	0	0	0	1
2023/11/19	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/19	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/19	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2023/11/12	人数計	5	0	2	0	0	0	0	0	7
2023/11/18	人数計	14	0	4	0	0	0	0	0	18
2023/11/19	人数計	6	0	1	0	2	0	1	1	11
3日間	人数計	25	0	7	0	2	0	1	1	36
区間運賃		260	130	310	190	260	130	170	90	
重賃 (3日間計)	料金計	6,500	0	2,170	0	520	0	170	90	9,450

② 須津駅でのレンタサイクルの利用状況

- ・ 岳南電車須津駅前において、11/11（土）、12（日）、18（土）、19（日）の4日間、レンタサイクルを実施した。
- ・ 4日間のレンタサイクルの利用者数は、計20人である。富士市、富士宮市の利用者が最も多く、8人（40%）である。次いで、県外の利用者が7人（35%）となっている。

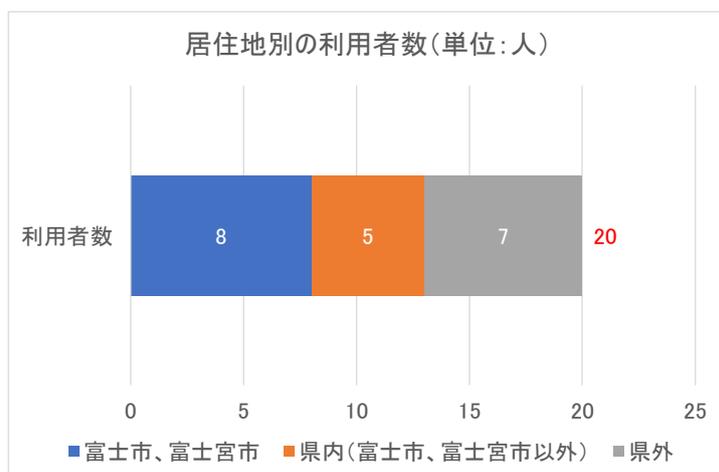


図 4-229 居住地別の利用者数（4日計）

【検証No.8-4】 岳南鉄道のサイクルトレインとレンタサイクルの可能性の検証（満足度）

a) サイクルトレイン

- ・ 利用者にアンケート調査を実施した結果、全体の100%の方が、満足であると回答している。また、全体の71%の方が、また利用したいと回答している。
- ・ このため、サイクルトレインは、満足度が高いと評価できる。

Q28. 本日、サイクルトレインを利用した感想を教えてください。

- ・ 肯定的な意見（「満足」「どちらかといえば満足」の合計）が100%

Q29. 前問で満足、どちらかといえば、満足と回答された方、その理由を教えてください。（複数回答可）

- ・ 「時間帯が丁度良かった」が最も多く23%
- ・ その他：「自転車を畳まずにそのまま載せられたから」「普段にはない不思議な気分が味わえた。」

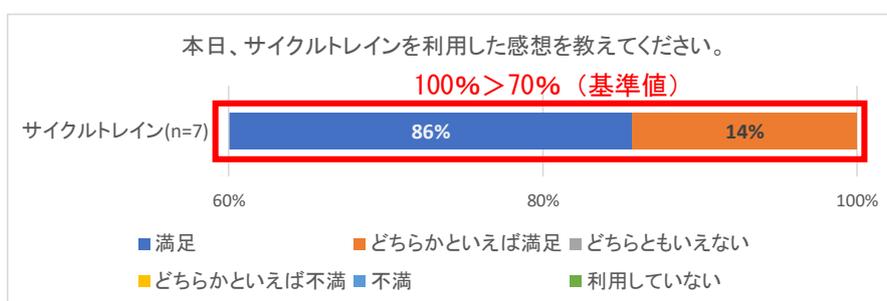


図 4-230 アンケート調査結果（再掲）

Q33. サイクルトレインをまた利用したいと思いましたが。

- ・ 「また利用したい」が71%、「わからない」が29%

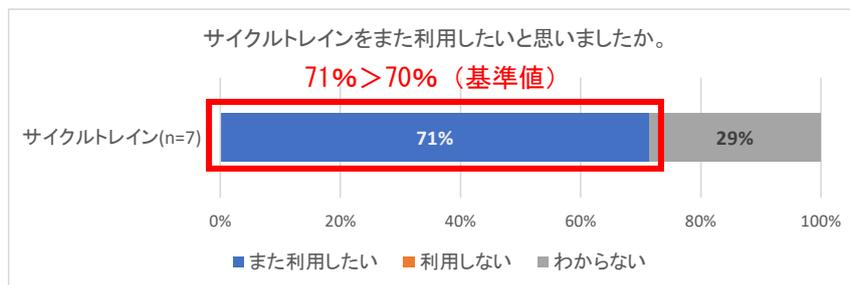


図 4-231 アンケート調査結果 (再掲)

b) レンタサイクル

- ・ 利用者にアンケート調査を実施した結果、全体の72%の方が、利用した自転車がのりやすいと回答している。また、全体の100%の方が、利用した自転車がのりやすいと回答している。
- ・ このため、須津駅でのレンタサイクルは、満足度が高いと評価できる

Q18. 本日、利用した自転車の乗りやすさについて教えてください。

※レンタサイクル(須津駅)利用者の回答を抜粋

- ・ 肯定的な感想(「乗りやすかった」「どちらかといえば、乗りやすかった」の合計)が82%、否定的な感想(「どちらともいえない」「どちらかといえば、乗りづらかった」「乗りづらかった」の合計)が18%

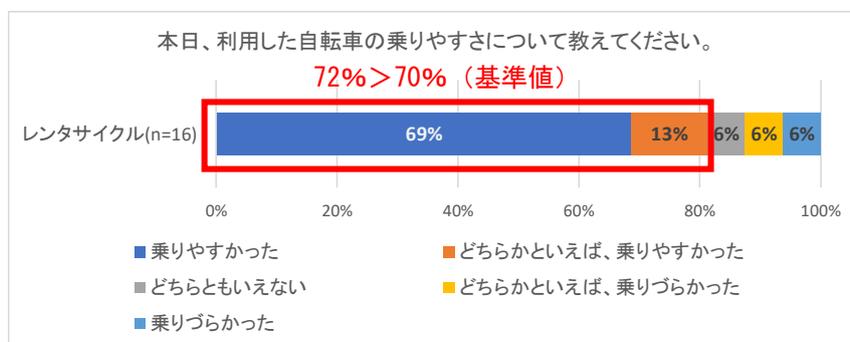


図 4-232 アンケート調査結果

- Q27. 機会があれば、レンタサイクルを再度利用したいですか。
- ・ 全体では、「また利用したい」が91%、「利用しない」「わからない」が同数で4%
  - ・ サイクルトレイン利用者では、「また利用したい」が86%、「わからない」が14%
  - ・ レンタサイクル(須津駅)利用者では、「また利用したい」が94%、「利用しない」が6%

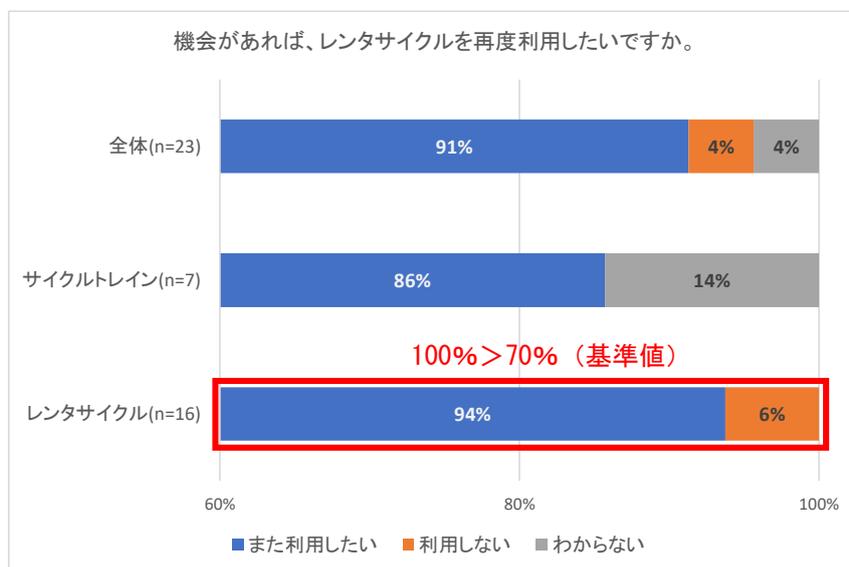


図 4-233 アンケート調査結果

(5) レンタサイクルの実装や官民連携によるサイクルツアー等によるサイクルツーリズムの効果検証

1) 評価事項

- ・ 「本報告書 3.1.2 検証項目、検証方法、評価基準」に基づき、本取組みの評価を行う。その内容を下表に再掲する。

表 4-31 検証項目、検証方法、評価基準 (再掲)

実験メニュー	手法	検証項目	検証方法	評価基準	
(9) レンタサイクルの実装や官民連携によるサイクルツアー等によるサイクルツーリズムの効果検証	【25】イベント実施	サイクルツーリズムによる地域活性化への効果の検証	【9-1】モデルルートの利用者数	カウント調査 (ツアー客数、レンタサイクル・バッテリーSt利用回数、GPSデータも活用)	目標値は設定しない (利用者数の算定方法の構築を目標とする)。
		【9-2】観光消費額	実証地域での自転車観光客へのアンケート調査 (訪問地数や宿泊数は、バッテリーSt利用回数やGPSデータも活用)	富士市平均値の日帰り2,165円、宿泊7,600円を上回れば達成したものと考えられる。	
		【9-3】地域経済効果・GDP	静岡県産業連関分析表を用いて算出	目標値は設定しない (地域の活性化のための評価手法の構築を目標とする)。	

2) 評価

【検証No.9-1】 サイクルツーリズムによる地域活性化への効果の検証（モデルルートの利用者数）

- 日常的に利用が多い市内の2つのレンタサイクル拠点（富士市観光交流ビューロー、富士市サイクルステーション）における1年間の利用者数を5ケース算定した。
- その結果、2つのレンタサイクル拠点の合計利用人数は、2,900（人/年）～14,500（人/年）となった。

【レンタサイクル利用ケースの想定】

1箇所の貸出場所における1日あたりのレンタサイクル利用人数について、算定条件を次のように設定し、ケース0からケース5まで6種類想定した。また各ケースについて、日常的に利用の多い2箇所の貸出場所（富士市観光交流ビューロー、富士市サイクルステーション）における1年間の合計利用人数を算出した。ただし、1年間の平日・休日の日数は2023年のものを使用した。

【算定条件】

- ・ 1～3月と10～12月を「冬」、4～9月を「夏」とする。
- ・ 土曜日・日曜日・祝日を「休日」、それ以外を「平日」とする。
- ・ 夏の利用人数は、冬の利用人数の2倍とする。
- ・ 休日の利用人数は、平日の利用人数の2倍とする。

表 4-32 レンタサイクル利用ケース（日利用者人数）

利用ケース		ケース0	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5
1箇所・1日あたり 利用者数	冬・平日	0	2	4	6	8	10
	冬・休日	0	4	8	12	16	20
	夏・平日	0	4	8	12	16	20
	夏・休日	0	8	16	24	32	40

表 4-33 レンタサイクル利用ケース（年間利用者人数）

利用ケース	年間日数	ケース0	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5
冬・平日 年間利用者数	123	0	246	492	738	984	1,230
冬・休日 年間利用者数	59	0	236	472	708	944	1,180
夏・平日 年間利用者数	124	0	496	992	1,488	1,984	2,480
夏・休日 年間利用者数	59	0	472	944	1,416	1,888	2,360
年間利用者数(1箇所合計)		0	1,450	2,900	4,350	5,800	7,250
年間利用者数(2箇所合計)		0	2,900	5,800	8,700	11,600	14,500

【検証No.9-2】 サイクルツーリズムによる地域活性化への効果の検証（観光消費額）

① レンタサイクル

- 本社会実験のレンタサイクルで消費した一人当たりの消費額は、日帰りで4,093（円/人）であり、富士市の平均2,165（円/人）よりも高い状況にある。
- 一方、一人当たりの消費額は、宿泊で10,718（円/人）であり、富士市の平均7,600（円/人）よりも高い状況にある。

【レンタサイクル利用者一人当たりの消費額の算定】

レンタサイクル利用者に対するアンケート結果のうち、サイクリング中の消費金額を聞いた項目を利用し、本事業における一人当たりの消費額を算出した。

表 4-34 レンタサイクル利用者一人当たりの消費額

	一人当たり消費額 (全体)	一人当たり消費額 (日帰り)	一人当たり消費額 (宿泊)
レンタサイクル	¥2,078	¥2,078	¥2,078
立ち寄り施設	¥1,640	¥1,640	¥1,640
宿泊	¥390	¥0	¥6,625
その他	¥375	¥375	¥375
計	¥4,483	¥4,093	¥10,718

一人当たりの消費額は、各選択肢の金額の中央値(千円以内→500円、千円～3千円→2千円など)と回答者の割合から加重平均値を計算することによって算出した。

レンタサイクル利用料金について、社会実験のため無料での利用者がいたが、本来は有償での貸し出しを行うため、「0円」という回答を除外して計算した。また宿泊金額は、消費額0円(日帰り客)も含めた全体の平均値と、消費額0円を含まない(宿泊者のみの)平均値をそれぞれ算出した。

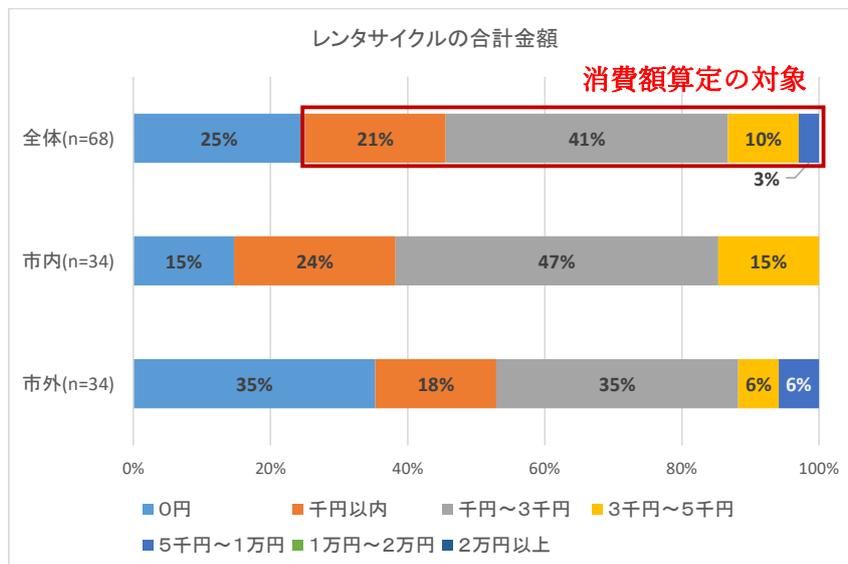


図 4-234 アンケート調査結果

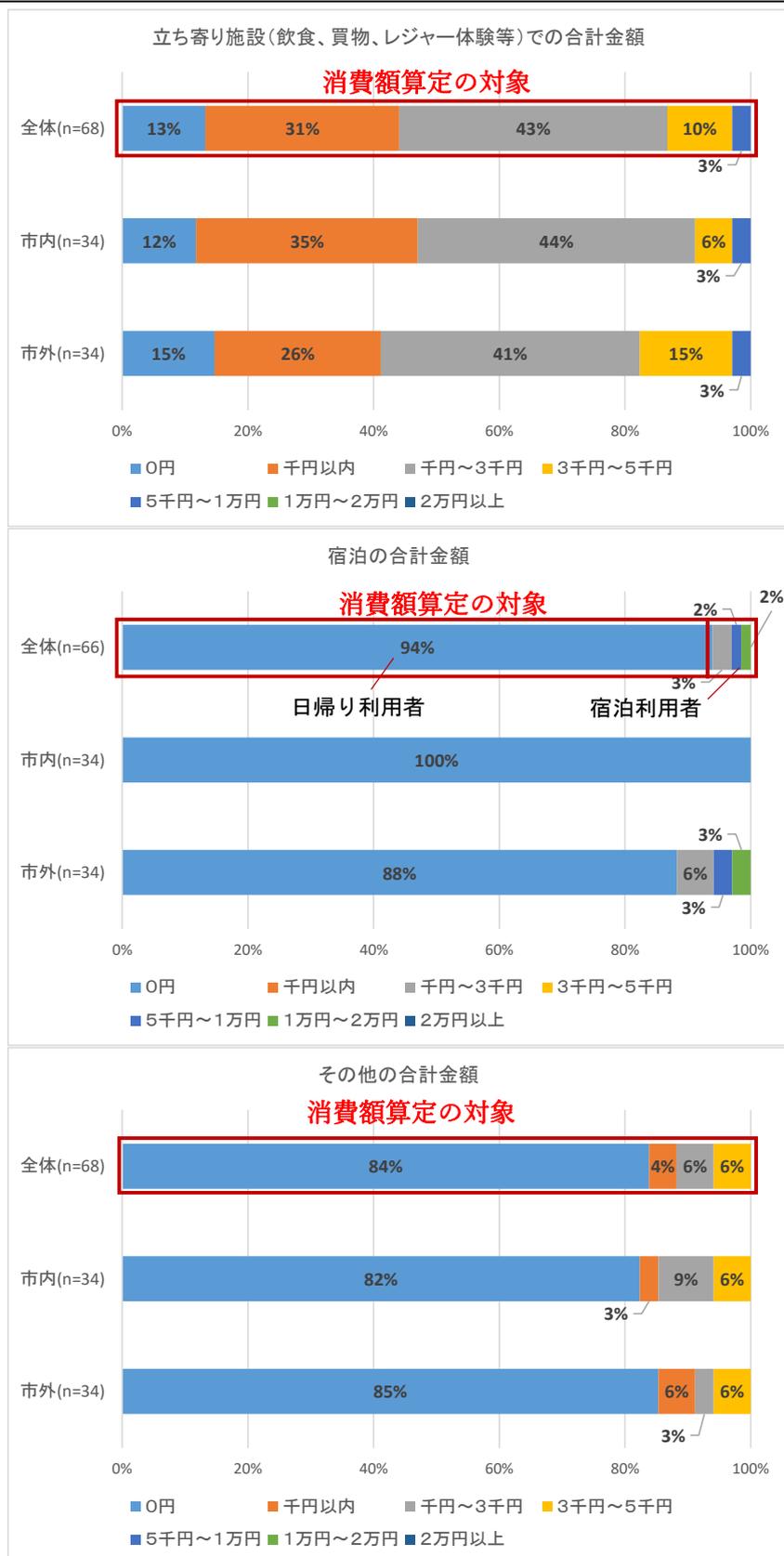


図 4-235 (上)、4-236 (中央)、4-237 (下) アンケート調査結果

② コネクトサイクル

- 本社会実験のコネクトサイクルで消費した一人当たりの消費額は、日帰りで1,588（円/人）でとなっている。
- ※ 本社会実験では、自転車の貸出を無料としたが、本算定では、利用者数と利用時間から、静岡市内のシェアサイクルの料金(100円/15分、最大1,500円)をもとに算出した。

【コネクトサイクル利用者一人当たりの消費額の算定】

コネクトサイクル利用者に対するアンケート結果のうち、サイクリング中の消費金額を聞いた項目を利用し、本事業における一人当たりの消費額を算出した。

表 4-35 コネクトサイクル利用者一人当たりの消費額

	一人当たり単価(全体)
レンタサイクル	¥389
立ち寄り施設	¥742
その他	¥427
計	¥1,558

一人当たりの消費額は、各選択肢の金額の中央値(千円以内→500円、千円～3千円→2千円など)と回答者の割合から加重平均値を計算することによって算出した。

レンタサイクル利用料金については、社会実験中の利用者73人における利用時間をもとに、静岡市内のシェアサイクルの料金(100円/15分、最大1,500円)から算出した。

表 4-36 レンタサイクル利用時間と料金

自転車利用時間	レンタサイクル料金(円)	人数(人)	割合
0分-15分	100	22	30%
15分-30分	200	9	12%
30分-45分	300	14	19%
45分-1時間	400	2	3%
1時間-1時間15分	500	1	1%
1時間15分-1時間30分	600	2	3%
1時間30分-1時間45分	700	9	12%
1時間45分-2時間	800	12	16%
2時間-2時間15分	900	2	3%

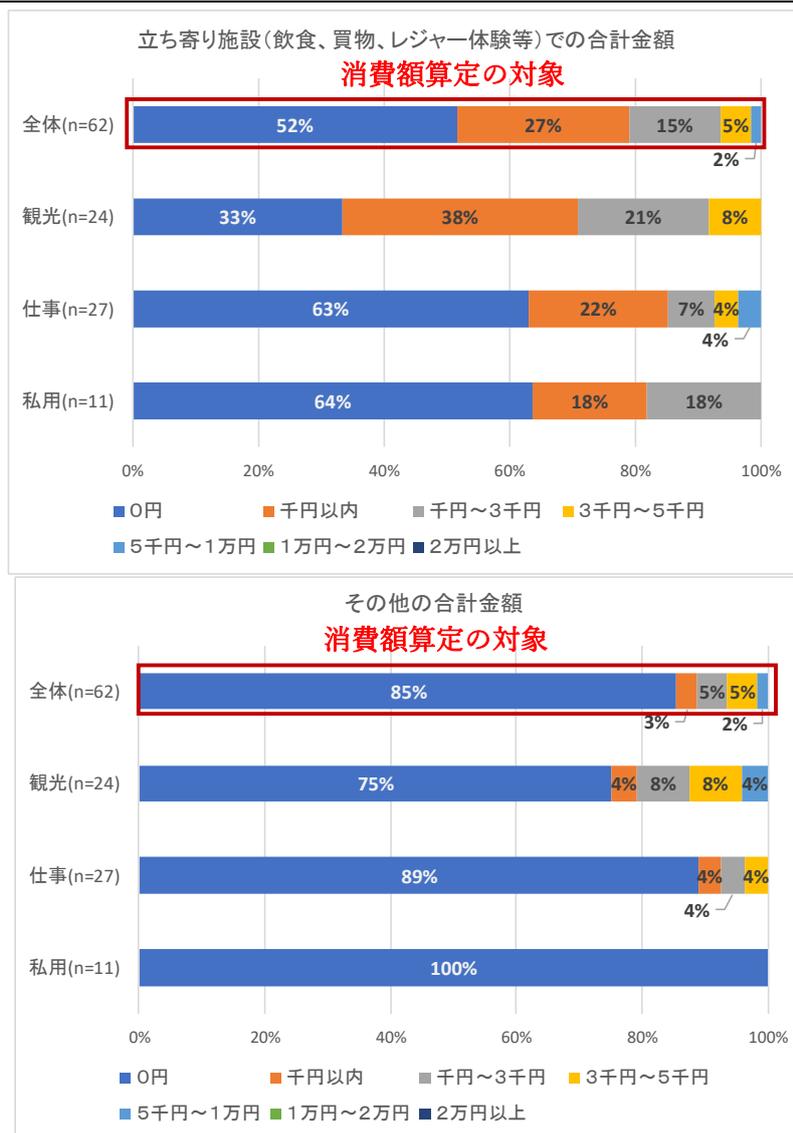


図 4-238 (上)、4-239 (中央)、4-240 (下) アンケート調査結果

【検証No.9-3】 サイクルツーリズムによる地域活性化への効果の検証（地域経済効果・GDP）

① レンタサイクル

- 本社会実験のレンタサイクルで消費した一人当たりの消費額をもとに、経済波及効果を分析した。
- 日常的に利用が多い市内の2つのレンタサイクル拠点（富士市観光交流ビューロー、富士市サイクルステーション）における1年間の合計利用人数14,500（人/年）とした場合、経済波及効果は、85,000（千円/年）となる。

【レンタサイクル 経済波及効果の分析】

1. 産業部門別一人当たり消費額の推計

アンケート調査結果から、レンタサイクル利用者一人当たりの消費額を表4-37のように算出した。【検証No.9-2】 サイクルツーリズムによる地域活性化への効果の検証（観光消費額）を参照。

表 4-37 一人当たり消費額

	一人当たり消費額 (全体)
レンタサイクル	¥2,078
立ち寄り施設	¥1,640
宿泊	¥390
その他	¥375
計	¥4,483

この一人当たり消費額を、次の通り産業部門に割り振った。

- ・ レンタサイクルの消費額は、「対事業所サービス(静岡県産)」とする。
- ・ 立ち寄り施設の消費額は、半額を「対個人サービス(静岡県産)」、残り半額を「商業(生産地不明)」とする。
- ・ 宿泊の消費額は、「対個人サービス(静岡県産)」とする。
- ・ その他の消費額は、半額を「対個人サービス(静岡県産)」、残り半額を「商業(生産地不明)」とする。

表 4-38 一人当たり消費額(産業部門別)

	対事業所サービス (静岡県産)	対個人サービス (静岡県産)	商業 (生産地不明)
レンタサイクル	¥2,078		
立ち寄り施設		¥820	¥820
宿泊		¥390	
その他		¥188	¥188
計	¥2,078	¥1,397	¥1,007

## 2. レンタサイクル利用ケースの想定

1箇所の貸出場所における1日あたりのレンタサイクル利用人数について、算定条件を次のように設定し、ケース0からケース5まで6種類想定した。また各ケースについて、日常的に利用の多い2箇所の貸出場所（富士市観光交流ビューロー、富士市サイクルステーション）における1年間の合計利用人数を算出した。ただし、1年間の平日・休日の日数は2023年のものを使用した。

### 【算定条件】

- ・ 1～3月と10～12月を「冬」、4～9月を「夏」とする。
- ・ 土曜日・日曜日・祝日を「休日」、それ以外を「平日」とする。
- ・ 夏の利用人数は、冬の利用人数の2倍とする。
- ・ 休日の利用人数は、平日の利用人数の2倍とする。

表 4-39 レンタサイクル利用ケース（日利用者人数）

利用ケース		ケース0	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5
1箇所・1日あたり 利用者数	冬・平日	0	2	4	6	8	10
	冬・休日	0	4	8	12	16	20
	夏・平日	0	4	8	12	16	20
	夏・休日	0	8	16	24	32	40

表 4-40 レンタサイクル利用ケース（年間利用者人数）

利用ケース	年間日数	ケース0	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5
冬・平日 年間利用者数	123	0	246	492	738	984	1,230
冬・休日 年間利用者数	59	0	236	472	708	944	1,180
夏・平日 年間利用者数	124	0	496	992	1,488	1,984	2,480
夏・休日 年間利用者数	59	0	472	944	1,416	1,888	2,360
年間利用者数(1箇所合計)		0	1,450	2,900	4,350	5,800	7,250
年間利用者数(2箇所合計)		0	2,900	5,800	8,700	11,600	14,500

次に、表 4-38 で算出された産業部門別の一人当たり消費額と表 4-40 の年間利用人数から、各ケースにおける産業部門別の県内最終需要増加額を推計した。

表 4-41 県内最終需要増加額(産業部門別)

	単位	ケース0	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5
年間利用人数	人	0	2900	5800	8700	11600	14500
対事業所サービス (静岡県産)	百万円	0.0	6.0	12.1	18.1	24.1	30.1
対個人サービス (静岡県産)		0.0	4.1	8.1	12.2	16.2	20.3
商業 (生産地不明)		0.0	2.9	5.8	8.8	11.7	14.6

### 3. 生産誘発額の算出

表 4-41 で推計した県内最終需要増加額を、静岡県が公開する経済波及効果分析ソフトに入力して波及効果分析を行い、生産誘発額を算出した。

表 4-42 生産誘発額

	単位	ケース 0	ケース 1	ケース 2	ケース 3	ケース 4	ケース 5
直接効果	百万円	0.0	11.5	23.1	34.7	46.1	57.6
間接1次効果		0.0	3.0	6.1	9.1	12.1	15.2
間接2次効果		0.0	2.4	4.8	7.3	9.6	12.1
生産誘発額計		0.0	16.9	34.0	51.1	67.8	84.9

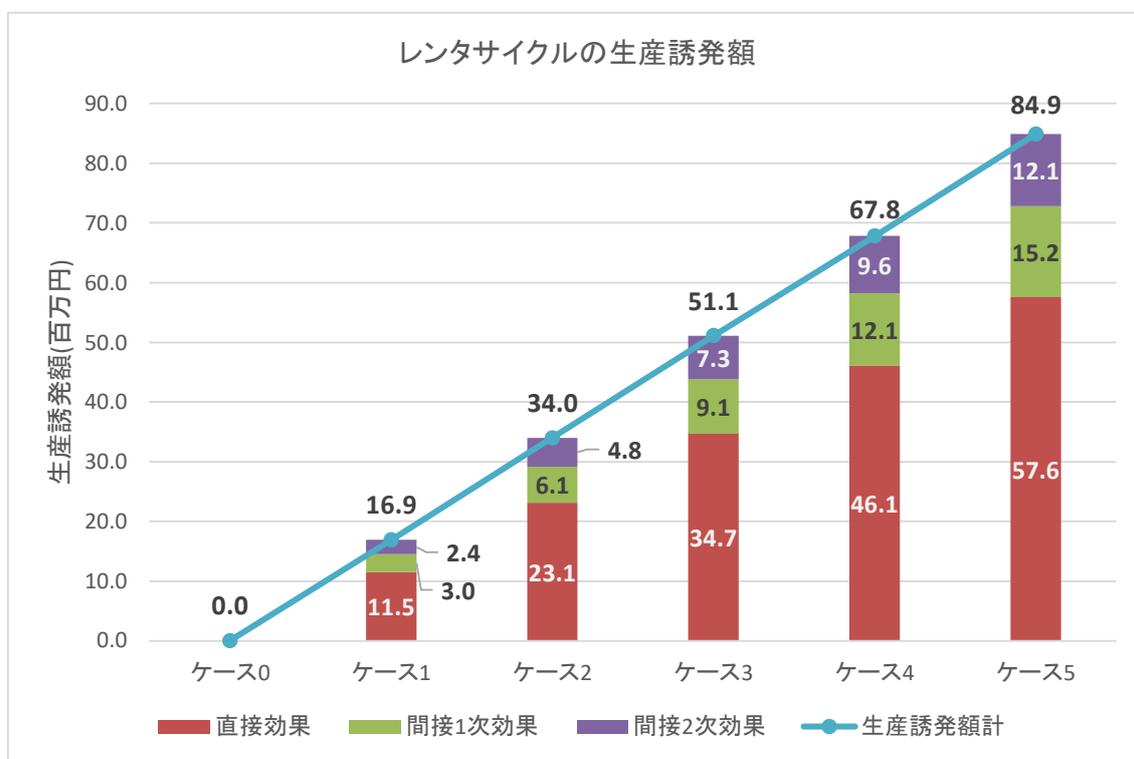


図 4-241 レンタサイクルの生産誘発額

**\* 注**

- 直接効果： 需要増加額のうち、県内生産の増加に直接結びついた額。
- 間接1次効果： 直接効果が生じたことによって、そこから波及的に生じる新たな生産増加額。
- 間接2次効果： 直接効果と間接1次効果による雇用者所得額の増加から2次波及的に生じる生産増加額。

図 4-242 生産誘発効果の説明（静岡県分析ソフトより抜粋）

## ② コネクトサイクル

- 本社会実験のレンタサイクルで消費した一人当たりの消費額をもとに、経済波及効果を分析した。
- 市内の2つのコネクトサイクル拠点（JR新富士駅前、JR富士駅前）における1年間の合計利用人数14,500（人/年）とした場合、経済波及効果は、27,000（千円/年）となる。

### 【コネクトサイクル 経済波及効果の分析】

#### 1. 産業部門別一人当たり消費額の推計

アンケート調査結果から、コネクトサイクル利用者一人当たりの消費額を表4-43のように算出した。【検証No.9-2】 サイクルツーリズムによる地域活性化への効果の検証（観光消費額）を参照。

表 4-43 一人当たり消費額

	一人当たり消費額(全体)
レンタサイクル	¥389
立ち寄り施設	¥742
その他	¥427
計	¥1,558

この一人当たり消費額を、次の通り産業部門に割り振った。

- ・ コネクトサイクルの消費額は、「対事業所サービス(静岡県産)」とする。
- ・ 立ち寄り施設の消費額は、半額を「対個人サービス(静岡県産)」、残り半額を「商業(生産地不明)」とする。
- ・ その他の消費額は、半額を「対個人サービス(静岡県産)」、残り半額を「商業(生産地不明)」とする。

表 4-44 一人当たり消費額(産業部門別)

	対事業所サービス (静岡県産)	対個人サービス (静岡県産)	商業 (生産地不明)
レンタサイクル	¥389		
立ち寄り施設		¥371	¥371
その他		¥214	¥214
計	¥389	¥585	¥585

## 2. コネクトサイクル利用ケースの想定

1箇所 の貸出場所における1日あたりのコネクトサイクル利用人数について、算定条件を次のように設定し、ケース0からケース5まで6種類想定した。また各ケースについて、市内の2つのコネクトサイクル拠点（JR新富士駅前、JR富士駅前）における1年間の合計利用人数を算出した。ただし、1年間の平日・休日の日数は2023年のものを使用した。

### 【算定条件】

- ・ 1～3月と10～12月を「冬」、4～9月を「夏」とする。
- ・ 土曜日・日曜日・祝日を「休日」、それ以外を「平日」とする。
- ・ 夏の利用人数は、冬の利用人数の2倍とする。
- ・ 休日の利用人数は、平日の利用人数の2倍とする。

表 4-45 レンタサイクル利用ケース（日利用者人数）

利用ケース		ケース0	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5
1箇所・1日あたり 利用人数	冬・平日	0	2	4	6	8	10
	冬・休日	0	4	8	12	16	20
	夏・平日	0	4	8	12	16	20
	夏・休日	0	8	16	24	32	40

表 4-46 レンタサイクル利用ケース（年間利用者人数）

利用ケース	年間日数	ケース0	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5
冬・平日 年間利用者数	123	0	246	492	738	984	1,230
冬・休日 年間利用者数	59	0	236	472	708	944	1,180
夏・平日 年間利用者数	124	0	496	992	1,488	1,984	2,480
夏・休日 年間利用者数	59	0	472	944	1,416	1,888	2,360
年間利用人数(1箇所合計)		0	1,450	2,900	4,350	5,800	7,250
年間利用人数(2箇所合計)		0	2,900	5,800	8,700	11,600	14,500

次に、表4-44で算出された産業部門別の一人当たり消費額と表4-46の年間利用人数から、各ケースにおける産業部門別の県内最終需要増加額を推計した。

表 4-47 県内最終需要増加額（産業部門別）

	単位	ケース0	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5
年間利用人数	人	0	2900	5800	8700	11600	14500
対事業所サービス (静岡県産)	百万円	0.0	1.1	2.3	3.4	4.5	5.6
対個人サービス (静岡県産)		0.0	1.7	3.4	5.1	6.8	8.5
商業 (生産地不明)		0.0	1.7	3.4	5.1	6.8	8.5

### 3. 生産誘発額の算出

表 4-47 で推計した県内最終需要増加額を、静岡県が公開する経済波及効果分析ソフトに入力して波及効果分析を行い、生産誘発額を算出した。

表 4-48 生産誘発額

	単位	ケース0	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5
直接効果	百万円	0.0	3.6	7.4	11.0	14.7	18.3
間接1次効果		0.0	1.0	2.0	3.0	4.0	5.0
間接2次効果		0.0	0.8	1.5	2.3	3.0	3.8
生産誘発額計		0.0	5.4	10.9	16.3	21.7	27.1

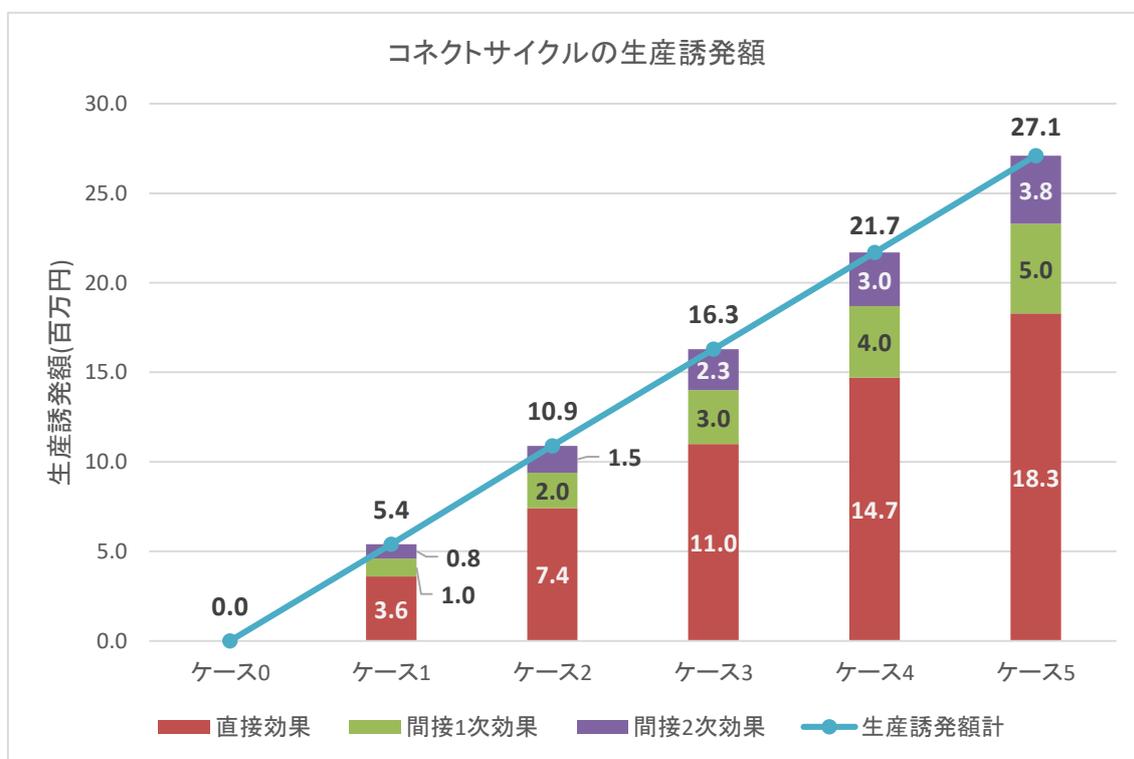


図 4-243 コネクトサイクルの生産誘発額

**\* 注**

直接効果： 需要増加額のうち、県内生産の増加に直接結びついた額。  
 間接1次効果： 直接効果が生じたことによって、そこから波及的に生じる新たな生産増加額。  
 間接2次効果： 直接効果と間接1次効果による雇用者所得額の増加から2次波及的に生じる生産増加額。

図 4-244 生産誘発効果の説明（静岡県分析ソフトより抜粋）

## 5. 有識者等からの意見、およびその対応

実験名称 : 官民連携による富士山麓地域におけるサイクルツーリズム環境創社会実験

日時 : 令和5年10月24日(火) 13:00~17:00

出席者

有識者 : 楠田委員

国交省 : 道路局 大内課長補佐、安藝係長

中部地整 : 道路部 藤原課長、藤井係長、静岡 柳野事務所長、飯村事業対策官、高井課長、鈴木係長、萩野技官

事務局 JICE : 秋山主任研究員、久住研究員

富士市 : 産業交流部 蓑木部長、建設部 青島参事、交流観光課 小出課長、石井統括主幹、影山主査

実行委員会 : ジャトコ(株)岡本主担(実行委員会 会長)、(一社)富士山観光交流ビューロー 山縣事務局長、富士川まちづくり(株)小池課長、スルガ銀行(株)深田キャプテン、レバンテフジ静岡 二戸代表社員

場所 : 富士市産業交流展示場 ふじさんめっせ 会議室

表 5-1 有識者から出された意見

発言者	意見	意見に対する検討、対応方針
楠田委員	<p>○ 本市の特性を活かし、多くの外国人観光客が利用する環境を確保すべき</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今年1月の意見交換会での意見を社会実験の施策にしっかりと反映して頂いている。</li> <li>・ 私の現在の活動のコンセプトは、自転車を活用する環境を創出するだけでなく、自転車等を活用することで、地域の活力が向上できる環境を創出することである。</li> <li>・ 富士市は、富士山だけでなく、駿河湾も良い眺望景観であり、サイクルツーリズムを行う環境としては、高いポテンシャルを有している。</li> <li>・ 富士市は、首都圏から新幹線により短時間で訪れることができる環境にある。また、富士山や駿河湾等の魅力ある眺望景観を有している都市である。しかし、こうした恵まれた環境を上手く活用されていない状況が見られている。</li> <li>・ 富士市周辺には、山梨県など、富士山を観光資源とした都市があるが、新幹線により、首都圏や中京圏から短時間で訪れることができる場所は、富士市だけである。</li> <li>・ 外国人観光客は、自転車を利用したい人が多いとともに、ノーブランチで観光する方が存在するため、そうした多くの外国人にコネクトサイクルを利用して欲しいと思う。</li> <li>・ そのためには、SNSを活用し、富士山、駿河湾、新幹線の写真をセットで、外国人にPRしていくことが効果的だと思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後の取組みでは、多くの外国人観光客に利用して頂くため、SNSを活用し、富士山、駿河湾、新幹線の写真をセットで、外国人にPRを実施</li> </ul> <p><b>【次年度以降対応】</b></p>

<p>楠田委員</p>	<p>○ <b>社会実験では、コネクトサイクルの潜在的利用者を発見することが必要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>コネクトサイクルは、観光客だけでなく、通勤する方々にも利用して欲しい。社会実験では、どの様な方が利用するのか、使いたいと思っているのか、コネクトサイクルでどのような動きが発生するのかを検証する必要がある。</li> <li>新幹線とコネクトサイクルの通勤利用をセットで売り出しすることも考えられる。</li> <li>その際、利用する自転車が不足しない様、自転車を大量に設置することが必要だと思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コネクトサイクルでは、どの様な方が利用するのか、使いたいと思っているのか、コネクトサイクルでどのような動きが発生するのかを検証</li> </ul> <p><b>【本年度に対応】</b></p>
<p>楠田委員</p>	<p>○ <b>富士山をテーマとした通年型の自転車練習会の開催が有効的</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>富士山一周をE-BIKEでゆっくり楽しむ、自転車好きの方を対象としたライドイベント等、富士山をテーマとしたライドイベントは、利用者が多いと思う。</li> <li>自転車好きの方は、トレーニングのため、毎週末に長距離の走行を行う方が多い。その途中では、コンビニ、飲食店、浴場等を利用するため、消費額が高い傾向にある。</li> <li>都内では、数万円で練習会に参加する自転車好きの方も存在する。</li> <li>このため、富士山をテーマに、通年型で自転車の練習会を開催できる環境を確保することが望まれる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>富士山をテーマとした通年型の自転車練習会の開催を今後、検討</li> </ul> <p><b>【次年度以降対応】</b></p>
<p>楠田委員</p>	<p>○ <b>レンタサイクルは、場所にあった自転車を選択した方が良い</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>コネクトサイクルは、平坦な場所が多いため、コスト面を考慮すると電動アシスト付きの自転車でも良いと思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>場所にあった自転車の車種を今後、検討</li> </ul> <p><b>【次年度以降対応】</b></p>
<p>楠田委員</p>	<p>○ <b>富士市では、恵まれた環境下でサイクルスポーツができることを積極的に情報発信するとともに、幅広い層を対象とした練習会の開催が有効的</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>最近、富士山一周のライドイベントに参加したが、参加者が少ない状況にあった。情報発信不足が原因だと思われる。</li> <li>富士市は、新幹線駅があり首都圏から近いこと、富士山等の魅力あるロケーションの中で練習できる等、恵まれた環境でサイクルスポーツができることをSNS等で情報発信していくことが必要だと思う。</li> <li>また、上級者を対象とした練習会だけでなく、ビンディングペダルや輪行バックの使い方など、初心者を意識した練習会があっても良いと思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後、自転車愛好家や外国人観光客に向け、富士市では、恵まれた環境下でサイクルスポーツができることを積極的に情報発信</li> <li>上級者を対象とした練習会だけでなく、ビンディングペダルや輪行バックの使い方など、初心者を意識した練習会の開催を検討</li> </ul> <p><b>【次年度以降対応】</b></p>

<p>国交省道路局 大内課長補佐</p>	<p>○ レンタサイクルは、道の駅よりも鉄道駅の方に設置した方が、効果が高い</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道の駅は、自動車で訪れるため、そこから利用者がレンタサイクルに乗り換え、移動するケースが少ないと思われる。道の駅周辺に利用者を引き付けることができる施設がないと、自動車から自転車に乗り換えることが難しいと思う。</li> <li>一方、鉄道駅では、駅を降りると移動手段が無いため、レンタサイクルを利用する機会が多いと思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道の駅富士川楽座の実験結果を踏まえ、レンタサイクル拠点が適した位置を検証 <b>【本年度に対応】</b></li> </ul>
<p>国交省道路局 大内課長補佐</p>	<p>○ 自転車走行空間では案内標示を設置することが望ましい</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>コネクタサイクルでは、案内誘導看板が無いと市内を始めて利用する人が不安になると思う。自転車走行空間では、案内標示の設置を検討することが望まれる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度以降に検討する自転車走行空間ネットワーク整備計画では、安全に自転車が走行できる環境を検討するだけでなく、観光客が迷わずに利用できる様、案内サインの検討を実施 <b>【次年度以降対応】</b></li> </ul>
<p>国交省道路局 安藝係長</p>	<p>○ レンタサイクルについて、多くの方々からアンケートにより、意見を収集すべき</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今回利用した自転車は、新しく、乗りやすい自転車であったため、利用して良かったと感じることができた。他の地域では、古い自転車を貸出している場所もあり、利用者の満足感を得ることが難しい状況も見られている。</li> <li>レンタサイクルのアンケートの母数が15サンプルであったため、今後、多くの利用者にアンケートに回答して頂く必要がある。回答数が多くなれば、多様な意見を聞くことができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>多くのレンタサイクルの利用者から、社会実験に関する意向を調査 <b>【本年度に対応】</b></li> </ul>
<p>国交省道路局 安藝係長</p>	<p>○ 観光客の増加により、道路利用者が交錯しない環境を創出することが望まれる</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車、歩行者、高齢者が混在する環境の中、観光客が入り込むと、利用者が交錯し、事故の発生も懸念される。このため、自転車の走行環境の確保、歩道部における植栽帯の見直し、路肩部の路面改善等を行い、利用者の交錯による事故が発生しない環境を確保することが必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車走行空間ネットワーク整備計画等で、観光客の増加により、道路利用者が交錯しない環境を創出することを今後、検討 <b>【次年度以降対応】</b></li> </ul>
<p>国交省道路局 安藝係長</p>	<p>○ ルール・マナーの周知が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車の事故が発生しない様、市民だけでなく、観光客に対しても、自転車のルール・マナーを周知していくことが必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者のルール・マナー周知に係る取り組みを今後実施 <b>【次年度以降対応】</b></li> </ul>
<p>国交省道路局 安藝係長</p>	<p>○ 利用料金の設定にあたっては、収益と利用台数のバランスに留意</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>レンタサイクルの料金が低いと利用者が減少するため、収益と利用台数のバランスに留意した適切な料金を検討する必要がある。宇都宮市のLRTの料金を設定する際、収益と利用者数のバランスで、担当者が悩んでいた経緯がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>収益と利用台数のバランスに留意して、利用料金を設定 <b>【次年度以降対応】</b></li> </ul>

<p>国交省道路局 安藝係長</p>	<p>○ 社会実験を行う前段階で、基礎的データに基づく、需要予測が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>社会実験を実施する前段階で、新富士駅から富士駅間を通行する利用者がどの程度存在し、その中の何割が自転車を利用するといった、利用者の需要予測があると良いと思う。</li> <li>基礎的なデータが無い場合は、各駅間の利用者を計測する等、データを取得した方が良いと思う。</li> <li>その基礎的なデータは、今後、富士市のまちづくりを進めていく上でも活用できると思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コネクトサイクル等の本格的実施の際は、基礎的データに基づく、需要予測を実施</li> </ul> <p>【次年度以降対応】</p>
<p>国交省道路局 安藝係長</p>	<p>○ 社会実験後の継続が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>社会実験の終了後に、その事業を継続しない自治体が多く見られている。このため、本社会実験で得た成果を、今後の市の事業で有益に活用して欲しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会実験後に、事業の本格的な実施を検討</li> </ul> <p>【本年度に対応】</p>
<p>楠田委員</p>	<p>○ 外国人向けの旅行サイト等で新富士駅、新幹線、富士山、自転車といったキーワードを周知していくことが有効的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>外国人向けの旅行サイト（トリップドットコム等）において、新富士駅、新幹線、富士山、自転車といったキーワードの情報を流すことが有効的だと思う。</li> <li>英語の情報だけでなく、中国語、韓国語等、幅広い言語で、情報を発信していく必要もあると思う。</li> <li>日本を頻繁に訪れる方を対象とせず、初めて訪れる方に対して、日本＝富士山と訴求していくことが有効的ではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>外国人向けの旅行サイト（トリップドットコム等）において、新富士駅、新幹線、富士山、自転車といった富士市の特有のキーワードを掲載</li> </ul> <p>【次年度以降対応】</p>
<p>国交省中部地整 藤原課長</p>	<p>○ 新富士駅、富士駅間の中には、地域振興に繋がる賑わい施設があると良い</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本日、コネクトサイクルを利用して、新富士駅と富士駅間が1.9kmあるため、長い区間であると感じた。先ほど、実行委員会の岡本氏からコネクトサイクルを基軸に、新富士駅と富士駅周辺で一体のまちづくりを進めていきたいと言われていたが、両駅間の中央に、地域振興につながる賑わい施設があると良いと思った。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コネクトサイクルの本格的な実施にあたっては、新富士駅と富士駅間で利用者が楽しむことができる賑わい環境を検討</li> </ul> <p>【次年度以降対応】</p>
<p>楠田委員</p>	<p>○ 自転車走行空間ネットワーク整備計画の策定にあたっては、自転車通学の経路、外国人観光客の経路等、普段自動車を利用しない人の動きを踏まえ、整備箇所を選定していくことが必要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後、自転車走行空間ネットワーク整備計画を検討する際、富士市の利用実態に合わせて、整備箇所の選定を進めていくと思う。その際、中学生や高校生の自転車通学経路や外国人観光客の利用経路等、自動車を利用しない人に着眼することで、自転車の安全な通行環境が確保できると思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車走行空間ネットワーク整備計画の策定にあたっては、自転車通学の経路、外国人観光客の経路等、普段自動車を利用しない人の動きを踏まえ、整備箇所を選定</li> </ul> <p>【次年度以降対応】</p>

■ 視察の状況



写真 5-1 (左)、5-2 (右) ふじのくに田子の浦港公園  
(左： 富士登山ルート 3776 起点、右： ドラゴンタワー展望台)



写真 5-3 ふじのくに田子の浦港公園 (富士山を背景に記念撮影)



写真 5-4 (左)、5-5 (右) コネクトサイクル体験 (左: 新富士駅での説明、右: 体験中)



写真 5-6 (左)、5-7 (右) コネクトサイクル体験 (富士駅での返却作業)



写真 5-8 (左)、5-9 (右) 意見交換会 (左: 全景、右: 楠田委員)



写真 5-9 (左)、5-10 (右) 意見交換会 (左: 国交省道路局 大内課長補佐、右: 国交省道路局 安藝係長)

## 6. 本格実施に向けて

### 6.1 本格実施に向けた課題

#### (1) 課題、次年度の取り組み予定

表 6-1 課題、次年度の取り組み予定／レンタサイクル、バッテリーStの実装

実験メニュー	手法	課題、次年度の取り組み予定
(6) レンタサイクル、バッテリーStの実装	【28】 レンタサイクル	<p>1) レンタサイクル</p> <p>【課題】</p> <p>① 道の駅富士川楽座における利用者の増加【採算性上の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ レンタサイクルの利用増加に向けて、道の駅富士川楽座で実施したが、開催期間中の約3ヶ月間で32人の利用に止まっている。</li> <li>・ 道の駅は、目的地を目指す利用者の休憩地点として利用される傾向が強いため、その利用者がレンタサイクルを利用する可能性は低い状況にある。</li> <li>・ このため、道の駅のレンタサイクルを目的にできる様にするため、地域の名所を巡るライドイベントを定期的に開催いく必要がある。これにより、ここでのレンタサイクルの周知と定着化も図ることが必要である。</li> </ul> <p>② レンタサイクル拠点の連携【運営体制上の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在、本市のレンタサイクルの拠点は3箇所あるが、個々での運営に止まっている。</li> <li>・ 例えば、富士市サイクルステーションと道の駅富士川楽座との連携によるライドイベントを開催することで、道の駅富士川楽座のレンタサイクル利用者が増加することも考えられる。</li> <li>・ このため、今後は3つの拠点がイベント等で連携し、運営を進めていくことも必要である。</li> </ul> <p>③ 外国人観光客への対応【運営体制上の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新富士駅には、夢の大橋や田子の浦みなと公園から富士山を眺望したい多くの外国人観光客が下車する状況が見られている。</li> <li>・ このため、外国人観光客への事前のPRや来訪時の的確な対応が必要とされている。</li> </ul> <p>④ ルール・マナーの周知【運営体制上の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車の事故が発生しない様、市民だけでなく、観光客に対しても、自転車のルール・マナーを周知していくことが必要である。</li> </ul> <p>⑤ 観光客の増加により、道路利用者が交錯しない環境を創出【技術的な課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車、歩行者、高齢者が混在する環境の中、観光客が入り込むと、利用者が交錯し、事故の発生も懸念される。このため、自転車の走行環境の確保、歩道部における植栽帯の見直し、路肩部の路面改善等を行い、利用者の交錯による事故が発生しない環境を確保することが必要である。</li> </ul> <p>⑥ 自転車走行空間ネットワーク整備計画の策定では、普段自動車を利用しない人の動きを踏まえ、整備箇所を選定していくことが必要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後、自転車走行空間ネットワーク整備計画を検討する際、中学生や高校生の自転車通学経路や外国人観光客の利用経路等、自動車を利用しない人に着眼することで、自転車の安全な通行環境を確保することが大切である。</li> </ul>

<p>(6) レンタサイクル、バッテリーStの実装</p>	<p><b>【次年度以降の取組み】</b></p> <p>6-1-1. 道の駅富士川楽座におけるイベント開催（課題①、②）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市内にある3つのレンタルサイクル拠点の連携や道の駅富士川楽座の単独により、定期的にライドイベントを開催していく。</li> </ul> <p>6-1-2. 外国人観光客への事前PR（課題③）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後の取組みでは、多くの外国人観光客に利用して頂くため、SNSを活用し、富士山、駿河湾、新幹線の写真をセットで、外国人にPRを実施していく。</li> <li>外国人向けの旅行サイト（トリップドットコム等）において、新富士駅、新幹線、富士山、自転車といった富士市の特有のキーワードを掲載していく。</li> </ul> <p>6-1-3. レンタサイクル拠点における安全利用の啓発（課題④）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>レンタルサイクル利用者に対して、自転車を貸出する際、ルール・マナー周知に係る取組みを実施する。</li> </ul> <p>6-1-4. 観光客の増加を踏まえた自転車の利用環境の改善検討（課題⑤）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車走行空間ネットワーク整備計画で、観光客の増加により、道路利用者が交錯しない環境を創出することを検討する。</li> </ul> <p>6-1-5. 普段自動車を利用しない人の動きを踏まえ、整備箇所を選定（課題⑥）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車走行空間ネットワーク整備計画の策定にあたっては、自転車通学の経路、外国人観光客の経路等、普段自動車を利用しない人の動きを踏まえ、整備箇所を選定する。</li> </ul>
<p>【28】 レンタサイクル</p>	<p><b>2) バッテリーSt</b></p> <p><b>【課題】</b></p> <p>① <b>バッテリーStの適切な配置【運営体制上の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>社会実験の結果、長距離移動や坂道が連続する場所を持つ地域において、バッテリーStを設置することが有効的であることを確認した。</li> <li>このため、本市では、レンタルサイクルで富士山等を登山するコースの途中に、バッテリーStを設置することを検討していくことが必要である。</li> </ul> <p>② <b>民間施設との連携【運営体制上の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バッテリーStは、施設単体では運営資金を確保することが困難であるため、まちの駅等の民間施設との連携により、運営を行うことが必要である。</li> </ul> <p>③ <b>多種のバッテリーへの対応【運営体制上の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本市のレンタルサイクル拠点では、様々な電動アシスト付き自転車を用意している。このため、バッテリーStには、可能な限りの種類のバッテリーを準備していくことで、多くの利用者の不安感を解消していくことが必要である。</li> </ul> <p><b>【次年度以降の取組み】</b></p> <p>6-2-1. 民間施設連携したバッテリーStの配置検討（課題①、②）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本市では、バッテリー消費の激しい富士登山、野田山登山のモデルコースがあるため、そのコース上にある施設と調整を図りながら、配置の検討を行う。</li> </ul> <p>6-2-2. 多種のバッテリーの準備（課題③）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>可能な限り、多種のバッテリーを準備できる様、レンタルサイクル拠点と検討していく。また、自転車を更新する際は、車種の統一化等、バッテリーの種類も集約していくことも検討する。</li> </ul>

表 6-2 課題、次年度の取り組み予定／案内誘導・注意喚起サインやバイシクルピットの設置

実験メニュー	手法	課題、次年度の取り組み予定
<p>(7) 案内誘導・注意喚起サインやバイシクルピットの設置</p>	<p>【40】 車道の路面標示等</p>	<p><b>【課題】</b></p> <p>① 自転車走行空間における案内標示の設置【技術的な課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>サイクリングの途中では、案内誘導看板が無いと市内を始めて利用する人が不安になる。このため、自転車走行空間では、案内標示の設置を検討することが必要である。</li> </ul> <p>② 利用者への注意喚起【技術的な課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本社会実験では、注意喚起サインを設置せず、利用前にサイクルマップを活用し、注意喚起を行った。</li> <li>しかし、利用したサイクリングコースを必ずしも安全と考えない利用者が全体の22%存在しており、今後は注意喚起の対策が必要であるとする。</li> </ul> <p>③ 地域の基幹となる自転車走行空間との相互連携【技術的な課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本社会実験で設定したモデルコースの中には、地域の自転車の基幹ルートである太平洋岸自転車道や富士山周遊自転車道と交差する箇所があったが、本社会実験では、モデルコースの案内誘導のみとしたため、それらとの相互連携が図られていない。</li> <li>このため、今後は、基幹道路とモデルルートの連携方策として、案内誘導サインで相互を案内することも必要である。</li> </ul> <p><b>【次年度以降の取組み】</b></p> <p>7-1. 案内誘導サインの検討（課題①）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車走行空間ネットワーク整備計画では、安全に自転車が走行できる環境を検討するだけでなく、観光客が迷わずに利用できる様、案内サインをする。</li> </ul> <p>7-2. 注意喚起サインの検討（課題②）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本社会実験のアンケート調査からは、注意喚起を行う場所のニーズとして、「スピードの速い自動車とのすれ違いが多い道路」及び「路面の段差や凹凸が多い道路」が高いと判断できる。</li> <li>このため、自転車走行空間ネットワーク整備計画において、それらに着眼して、注意喚起サインの配置検討を行う。</li> </ul> <p>7-3. 地域の基幹となる自転車走行空間との相互連携の検討（課題③）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車走行空間ネットワーク整備計画において、太平洋岸自転車道や富士山周遊自転車道と交差する地点の案内誘導サインの検討を行う。</li> </ul>

表 6-3 課題、次年度の取り組み予定／駅間のシェアサイクルの実装

実験メニュー	手法	課題、次年度の取り組み予定
<p>(8) 駅間のシェアサイクル及び、サイクルトレインと駅を起点としたレンタサイクルの実装</p>	<p>【28】 レンタサイクル</p>	<p>1) <u>コネクトサイクル</u></p> <p>【課題】</p> <p>① <b>事業の採算性の確保【採算性の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本社会実験の利用者数(73人)、利用時間をもとに、一般的な収益を算定すると、約28,000(円/10日)の収入であり、事業単体で安定した経営を行うことは困難であると考えられる。</li> <li>・ このため、取組みを検討するにあたっては、駐輪場管理事業等、他事業との連携による運営、PPP/PFI等の民間活力等の導入を踏まえた事業手法を検討していくことが望ましいと考えられる。</li> </ul> <p>② <b>場所にあった自転車の車種を選定【採算性上の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本社会実験では、電動アシスト付き自転車を使用したが、新富士駅周辺は、平坦な地形となっているため、電動アシスト付きの自転車を必要としない場所もある。</li> <li>・ 自転車の導入コストを下げるためにも、場所にあった自転車の車種を選定することが必要である。</li> </ul> <p>③ <b>利用料金の設定にあたっては、収益と利用台数のバランスに留意【採算性上の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ レンタサイクルの料金が低いと利用者が減少するため、収益と利用台数のバランスに留意した適切な料金を検討する必要がある。</li> </ul> <p>④ <b>社会実験を行う前段階で、基礎的データに基づく、需要予測が必要【採算性上の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新富士駅から富士駅間を通行する利用者がどの程度存在し、その中の何割が自転車を利用するといった、利用者の需要予測が必要である。</li> </ul> <p>⑤ <b>コネクトサイクルの的確な周知【運営体制上の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新富士駅で下車し、歩いて市内観光をする観光客も見られるため、コネクトサイクルの周知を図ることが必要だと考えられる。</li> <li>・ このため、JR東海と連携を図りながら、コネクトサイクルを実施していること、駅構内で実施する等、コネクトサイクルの周知の徹底を図る必要がある。</li> </ul> <p>⑥ <b>外国人観光客への対応【運営体制上の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新富士駅では、富士山を撮影するために、新幹線を途中下車する外国人が見られる。</li> <li>・ 外国人観光客は、大型の荷物を持っていることが多いため、荷物の預かりや荷物の駅間移動ができる仕組みを導入することが必要である。また、レンタサイクルにカゴ、ウォーターボトルの取り付け機能を設置し、快適に利用できる環境を確保することも必要である。</li> </ul> <p>⑦ <b>通勤利用者への対応【運営体制上の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在のコネクトサイクルの運用時間は、9～17時としており、通勤・通学利用者の時間帯と外れている。</li> <li>・ アンケート調査の中でも運用時間を7～19時ごろまで、又は24時間とする意見もだされているため、現在の運用時間の拡大も検討することが必要である。</li> </ul>

<p>(8) 駅間のシェアサイクル及び、サイクルトレインと駅を起点としたレンタサイクルの実装</p>	<p>【28】 レンタサイクル</p>	<p>⑧ 駅間の的確な誘導【運営体制上の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本社会実験では、利用者に地図を提供し、新富士駅と富士駅間の利用をして頂いているため、土地勘のない利用者、特に外国人観光客は、行先に不安を感じる事が多い状況が見受けられる。</li> <li>・ このため、地図、インターネットの案内と合わせて、推奨ルート上の路面には、行先を表示する等、利用者がわかりやすい案内誘導を行う必要がある。</li> </ul> <p>⑨ 新富士駅、富士駅間の中間には、地域振興に繋がる賑わい施設が必要【運営体制上の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ コネクトサイクルの新富士駅と富士駅間の距離は 1.9kmあり、長い区間となっている。コネクトサイクルを基軸に、新富士駅と富士駅周辺で一体のまちづくりを進めることが有効的であるため、両駅間の中央に、地域振興につながる賑わい施設が必要である。</li> </ul> <p>【次年度以降の取組み】</p> <p>8-1-1. 事業の採算性の検討（課題①、②、③、④）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐輪場管理事業等、他事業との連携による運営、PPP/PFI等の民間活力等の導入を踏まえた事業手法を検討する。</li> <li>・ 自転車の導入コストを下げるため、場所にあった自転車の車種を選定する。</li> <li>・ 収益と利用台数のバランスに留意した適切な料金を検討する。</li> <li>・ 新富士駅から富士駅間を通行する利用者の需要を予測する。</li> </ul> <p>8-1-2. 周知の方法を検討（課題⑤）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR東海と連携を図りながら、事業を的確に周知する方法を検討する。</li> </ul> <p>8-1-3. 外国人観光客への対応を検討（課題⑥）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 外国人観光客の大型荷物の預かりや荷物の駅間移動ができる仕組みを検討する。また、レンタサイクルにカゴ、ウォーターボトルの取り付け機能を設置し、快適に利用できる環境を検討する。</li> <li>・ 外国人は富士山を見たいため、富士山の眺望地点マップを配布</li> </ul> <p>8-1-4. 運用時間の検討（課題⑦）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通勤・通学利用者の主な利用時間帯を踏まえ、適切な運用時間を検討する。</li> </ul> <p>8-1-5. 駅間の的確な誘導方法の検討（課題⑧）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車走行空間ネットワークの整備計画の中で、地図、インターネットの案内と合わせて、推奨ルート上の路面には、行先を表示する等、利用者がわかりやすい案内誘導方法を検討する。</li> </ul> <p>8-1-6. 新富士駅、富士駅間の中間には、地域振興に繋がる賑わい施設の設置の可能性検討（課題⑨）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ コネクトサイクルの検討に合わせて、富士市の都市計画課との連携を図りながら、地域振興に繋がる賑わい施設の設置の可能性を検討していく。</li> </ul>
--	-------------------------	--

表 6-4 課題、次年度の取り組み予定

／サイクルトレインと駅を起点としたレンタサイクルの実装

実験メニュー	手法	課題、次年度の取り組み予定
<p>(8) 駅間のシェアサイクル及び、サイクルトレインと駅を起点としたレンタサイクルの実装</p>	<p>【28】 レンタサイクル</p>	<p><b>2) サイクルトレイン</b></p> <p><b>【課題】</b></p> <p>① 岳南電車ではイベント的な活用を推進【採算性の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>サイクルトレインの利用は、3日間で計36人の利用があった。利用者からの徴収した運賃は、計9,450(円/3日)であり、列車の運行費を賄うことが困難な金額となっている。</li> <li>岳南電車の運行区間は、9.2kmであり、電車を利用しなくても自転車で走行できる距離となっており、サイクルトレインのメリットが生かせないことが大きな要因となっている。</li> <li>このため、岳南電車のサイクルトレインは、臨時的なイベントとして実施することが望まれる。</li> </ul> <p>② 広域を運行する鉄道での利用を推進【採算性の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>広域で運行する電車では、サイクルトレインのメリットを十分に生かすことが可能なため、JR身延線等と連携を図り、実施していくことが有効的である。</li> </ul> <p>③ サイクルトレインの的確な周知【運営体制上の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本社会実験では、サイクルトレインの実施について、広く周知されていない状況が見受けられた。また、災害により、モデルルートの通行が禁止されていたが、利用者が把握していない状況も見られた。</li> <li>このため、サイクルトレインに関する情報を的確に周知していくことが必要である。</li> </ul> <p>④ 電車に乗る際に配慮すべき事項【運営体制上の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本社会実験では、電車に自転車を持ち込んだ利用者が自ら自転車を固定していたため、電車内での撮影が困難な状況にあった。</li> <li>このため、乗車時に、富士山等の写真撮影ができる様、自転車を固定する等の対応が必要である。</li> <li>また、乗車時の安全性を確保するため、自転車持ち込み利用者と一般利用者の乗り降りのワンウェイ化など、両者の動線が交錯しない工夫が必要である。</li> </ul> <p>⑤ サイクルトレインの魅力を向上【運営体制上の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>電車で自転車、富士山と記念撮影など電車に自転車と乗れることの特別感を提供することで、利用者に魅力を感じさせることが必要である。</li> </ul> <p><b>【次年度以降の取組み】</b></p> <p>8-2-1. 電車の運行区間に応じたサイクルトレインの活用方法を検討(課題①、②)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>岳南電車では、イベント開催に合わせて実施することを検討するとともに、広域を運行するJR等と調整を行い、恒常的なサイクルトレインの導入を検討していく。</li> </ul> <p>8-2-2. サイクルトレインの的確な周知方法の検討(課題③)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>サイクルトレインの実施、実施中の情報をチラシやポスターだけでなく、SNS等を活用して周知していく方法を検討する。</li> </ul>

<p>(8) 駅間のシェアサイクル及び、サイクルトレインと駅を起点としたレンタサイクルの実装</p>	<p>【28】 レンタサイクル</p>	<p>8-2-3. 電車に乗る際に配慮すべき事項の検討 (課題④)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗車時に、富士山等の写真撮影ができる様、自転車を固定する等の対応や乗車時の安全性を確保するため、自転車持ち込み利用者と一般利用者の乗り降りのワンウェイ化などを検討する。</li> </ul> <p>8-2-4. サイクルトレインの魅力向上策を検討 (課題⑤)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者にサイクルトレインに乗車する特別感を感じさせる方策を検討していく。</li> <li>例えば、電車内で、富士山と一緒に撮影できるだけでなく、地域特有のマニアックな情報を得る場所として、自転車初心者など、自転車で遠乗りの経験が少ない方が遠くにいける手段として活用することも特別感を感じさせる方策として有効的である。</li> </ul>
--	-------------------------	--

表 6-5 課題、次年度の取り組み予定

／レンタサイクルの実装や官民連携によるサイクルツアー等によるサイクルツーリズムの効果検証

実験メニュー	手法	課題、次年度の取り組み予定
<p>(9) レンタサイクルの実装や官民連携によるサイクルツアー等によるサイクルツーリズムの効果検証</p>	<p>【25】 イベント実施</p>	<p>【課題】</p> <p>① 富士山をテーマとした通年型の自転車練習会の開催が有効的【運営体制上の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>富士山一周を E-BIKE でゆっくり楽しむ、自転車好きの方を対象としたライドイベント等、富士山をテーマとしたライドイベントは、利用者が多い。</li> <li>自転車好きの方は、トレーニングのため、毎週末に長距離の走行を行う方が多い。その途中では、コンビニ、飲食店、浴場等を利用するため、消費額が高い傾向にある。</li> <li>都内では、数万円で練習会に参加する自転車好きの方も存在する。</li> <li>このため、富士山をテーマに、通年型で自転車の練習会を開催できる環境を確保することが望まれる。</li> </ul> <p>② 富士市では、恵まれた環境下でサイクルスポーツができることを積極的に情報発信するとともに、幅広い層を対象とした練習会の開催が有効的【運営体制上の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>富士市は、新幹線駅があり首都圏から近いこと、富士山等の魅力あるロケーションの中で練習できる等、恵まれた環境でサイクルスポーツができることを SNS 等で情報発信していくことが必要である。</li> <li>また、上級者を対象とした練習会だけでなく、ビンディングペダルや輪行バックの使い方など、初心者を意識した練習会があっても良いと思う。</li> </ul> <p>【次年度以降の取組み】</p> <p>9-1. 富士山をテーマとした自転車練習会の開催を検討 (課題①、②)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>富士山をテーマとした上級者を対象とした練習会だけでなく、ビンディングペダルや輪行バックの使い方など、初心者を意識した練習会等を検討するとともに、効果的な情報発信の方法も検討する。</li> </ul>

## 6.2 副次的に得られた知見・成果等

### (1) 富士山眺望への高いニーズ

#### 1) 本社会実験で得た知見

##### ○ 外国人観光客の殆どは、富士山の眺望が目的

- ・ コネクトサイクルを実施した際、新富士駅前に設置したレンタサイクル拠点では、富士山を眺望したい海外からの観光客が多い状況にあった。
- ・ 海外の観光客は、ジャパン・レール・パス(新幹線を含む全国の JR 線等を一定期間自由に乗り降りできる、外国人観光客向けの切符)を利用して観光しており、新幹線内で富士山を見た外国人観光客が、JR 新富士駅で途中下車している。
- ・ 富士市における富士山の眺望地点は、SNS 等を利用して、ふじのくに田子の浦みなと公園、夢の大橋等を確認しているものの、その場所の位置は認識しておらず、新富士駅内にある観光案内所及びコネクトサイクルの貸出所において、眺望地点の位置を説明していた。

ふじのくに田子の浦みなと公園、夢の大橋、夢原大橋など、富士山の眺望地点が主体

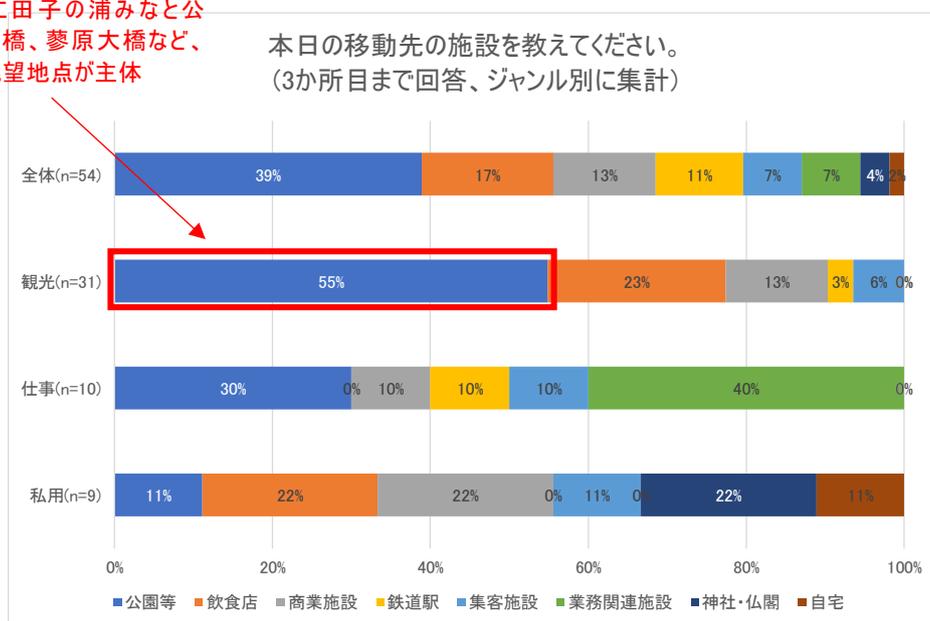


図 6-1 コネクトサイクルにおける移動先

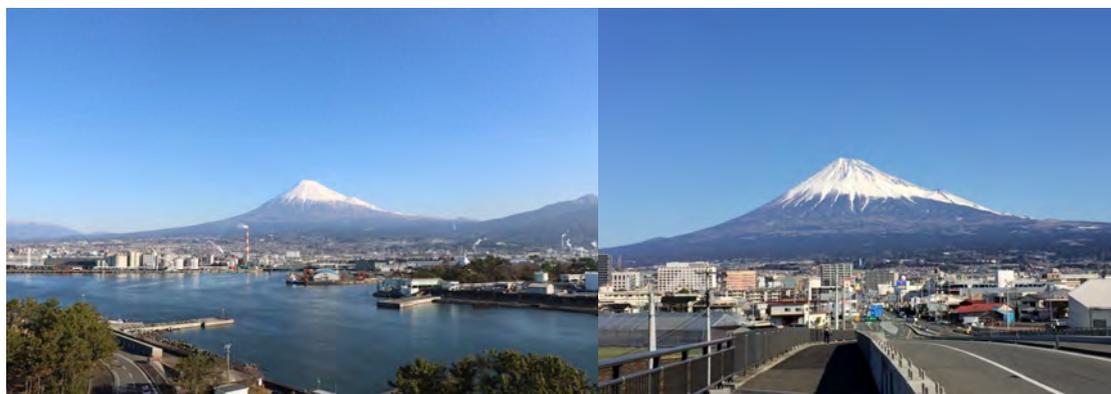


写真 6-1 (左)、6-2 (右) 富士山への眺望 (左：ふじのくに田子の浦港公園、右：夢の大橋)

出典： 左：富士市 HP、右：ふじ応援部 HP

2) 知見の活用（富士山眺望マップの作成）

- ・ 富士市では、市内の様々な場所から富士山を眺望することが可能となっている。
- ・ 富士市を訪れる観光客に対して、観光案内所やレンタサイクル拠点において、富士山を綺麗に眺望できる場所の情報を提供していくツールとして、携帯型の富士山眺望マップを作成した。



図 6-2 携帯型の富士山眺望マップ（表面）



図 6-3 携帯型の富士山眺望マップ（裏面）

## (2) 道路の維持管理への応用

### 1) 本社会実験で得た知見

#### ○ 自転車が走行する路肩部の路面の損傷状況を把握することが可能

- ・ 岳南電車の須津駅におけるレンタサイクルの実施中に、実行委員会において、ドライブレコーダーとGoProをレンタサイクルに搭載し、須津駅周辺の試走を実施した。
- ・ その結果、自動車に搭載したドライブレコーダーでは判断できない路肩部の路面の損傷度合いを把握することができることが確認できた。

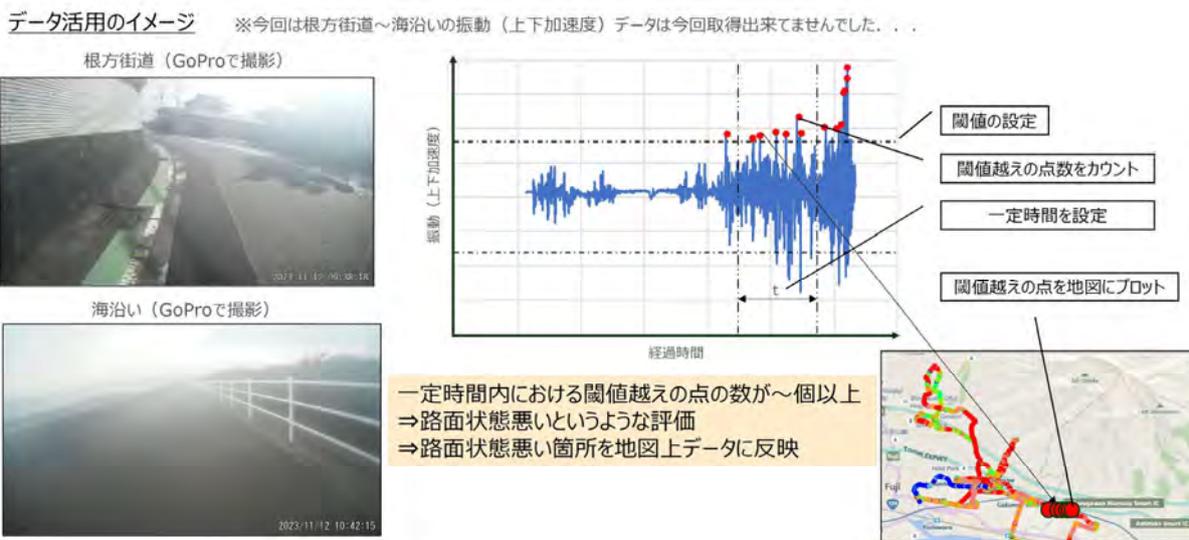


図 6-4 自転車による路肩部の路面損傷箇所の把握 (イメージ)

## 2) 知見の活用 (道路管理への応用)

### 1) 道路の維持管理上のメリット

- ・ 現在、道路の路面調査は、自動車に搭載したドライブレコーダーから路面状態を把握するため、路肩部分までは損傷状況を把握することは困難であった。
- ・ 今後、多くのレンタサイクルの利用により、路面の損傷状況を把握していくことで、安価なコストで把握できる範囲が広域化するとともに、短い期間のサイクルで損傷状況を確認していくことが可能となる。
- ・ これにより、特に自転車の走行する路肩部分の修繕が早期化され、路面損傷が要因となる自転車事故の抑制に寄与することが考えられる。また、短い期間での損傷状況を更新していくことができれば、道路利用者のサービス向上に寄与することも考えられる。

### 2) 道路管理への活用イメージ

- ・ 本社会実験において走行した経路上のデータを用いて、舗装の劣化箇所の抽出を試みた結果を次項に示す。

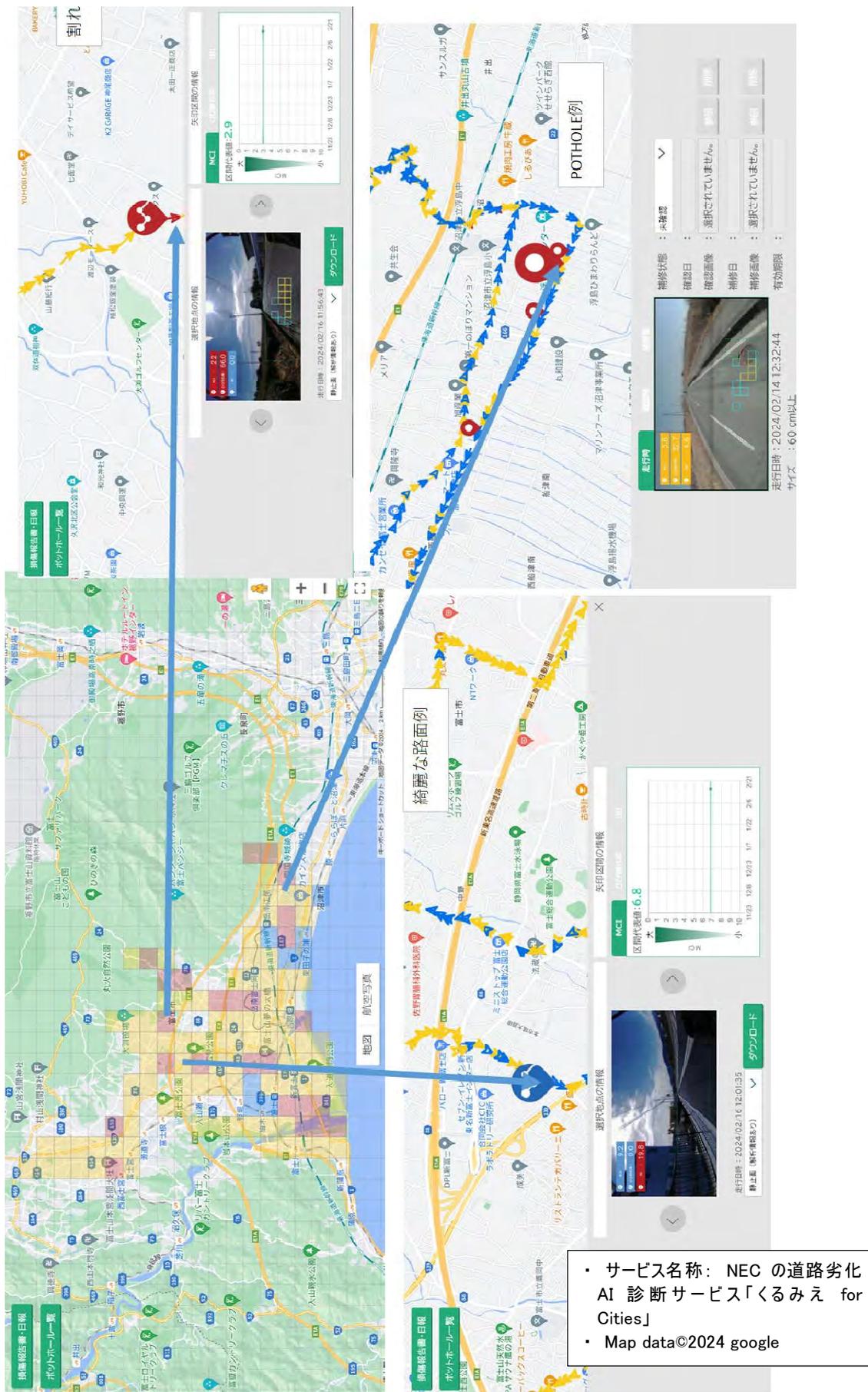


図 6-5 舗装劣化箇所抽出 (試行)

6.3 次年度以降の取り組み予定（ロードマップ）

実験メニュー	取組み内容	2024年度 (R6年度)	2025年度 (R7年度)	2026年度 (R8年度)	2027年度 (R9年度)	2028年度 (R10年度)
—	富士市自転車走行空間ネットワーク整備計画	計画策定		自転車走行空間の設計・整備 案内誘導サイン等の設計・整備		
(6) レンタサイクル、バッテリーStの実装	① レンタサイクル	連携	6-1-1 富士川案座におけるイベントの開催 6-1-2 外国人観光客への事前PR 6-1-3 レンタサイクル拠点における安全利用の啓発			
	② バッテリーSt		6-1-4 観光客の増加を踏まえた自転車の利用環境の改善検討 6-1-5 普段自動車を利用しない人の動きを踏まえ、整備箇所を選定			
(7) 案内誘導・注意喚起サインやバイシクルピットの設置	③ 案内誘導・注意喚起サイン	7-1 案内誘導サインの検討 7-2 注意喚起サインの検討 7-3 地域の基幹となる自転車走行空間との相互連携の検討				
		8-1-2 周知方法の検討 8-1-3 外国人観光客への対応の検討 8-1-4 運用時間の検討 8-1-5 駅間の的確な誘導方法の検討	本格実施			
(8) 駅間のシェアサイクル及び、サイクリストレーンと駅を起点としたレンタサイクルの実装	④ 駅間のシェアサイクル（コネクタサイクル）	8-1-1 事業の採算性の検討			8-1-6 地域の基幹となる自転車走行空間との相互連携の検討	
	⑤ サイクリストレーン	8-2-1 電車の運行区間に応じたサイクリストレーンの活用方法を検討 8-2-2 サイクリストレーンの的確な周知方法の検討 8-2-3 電車に乗る際に配慮すべき事項の検討 8-2-4 サイクリストレーンの魅力向上策の検討	岳南電車での実施 他の路線での実施			
(9) レンタサイクルの実装や官民連携によるサイクルツアー等によるサイクルツーリズムの効果検証	⑥ サイクルツアーの開催	各拠点におけるサイクルツアーの開催				
	⑦ 効果検証			◎ 効果検証(2年ごと)	◎ 効果検証(2年ごと)	

※ 工程表に記載した施策番号(例：9-1)は、本報告書「6.1 本格実施に向けた課題」に示した次年度以降の取組みの番号を示す。

図 6-6 次年度以降の取組みスケジュール(案)

## 6.4 制度改正、マニュアル作成、全国展開に向けた提案

### (1) バッテリーステーションの展開

#### 1) 考課検証のレビュー

- ・ 本社会実験の効果検証を行った結果、「バッテリーSt」は電動アシスト自転車を利用する方の電池切れの不安感を解消するため、取組みの有効性は確認できた。
- ・ また、本実行委員会の試走の際、勾配が10%以上の坂道を連続して走行した際、途中でバッテリーの容量が無くなる経験もしており、取組みの有効性はあると判断できる。
- ・ しかし、本市では、レンタサイクルの利用者が、バッテリー容量が大幅に減るような長距離移動や坂道が連続する場所を走行していないため、利用者が少ない状況にあった。
- ・ このため、長距離移動や坂道が連続する場所を持つ地域において、バッテリーStを設置することが有効的であると考えられる。
- ・ 一方、本市では、レンタサイクルで富士山等を登山するコースの途中に、バッテリーStを設置することを検討していく予定である。

#### 【検証No.6-3】バッテリーStの有効性の検証（不安感の解消）

- ・ 利用者にアンケート調査を実施した結果、全体の92%の方がバッテリーStは不安感を解消できると回答しているため、バッテリーStの設置は利用者の不安感を解消できると評価できる。

Q30. バッテリーステーションがあることで、電動アシスト付き自転車の電池残量が切れる不安は解消されると思いますか。

- ・ 全体では、肯定的な意見（「解消される」「やや解消される」の合計）が92%、否定的な意見（「わからない」「あまり解消されない」「解消されない」の合計）が7%
- ・ 富士市在住者では、肯定的な意見が95%、否定的な意見が6%
- ・ それ以外の利用者では、肯定的な意見が91%、否定的な意見が9%

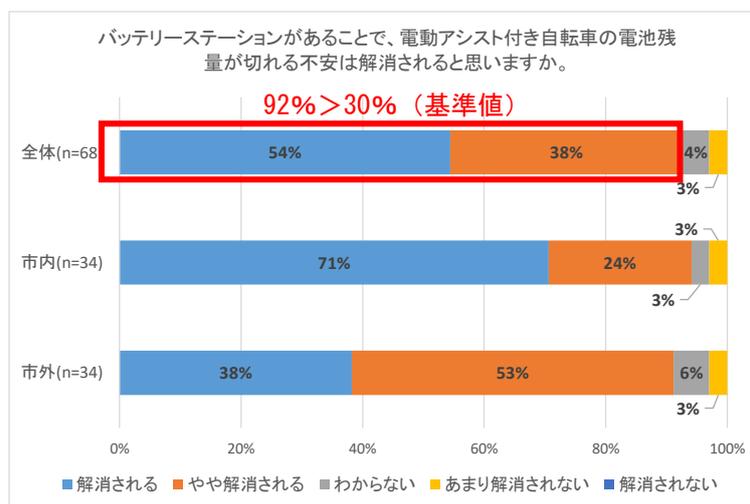


図6-7 アンケート調査結果（再掲）

## 2) バッテリーステーションの機能

### 【提供するサービス内容】

まちの駅の機能を踏まえ、バッテリーステーションで提供するサービスは、以下の4項目とする。

- ① 電動アシスト付きレンタサイクルのバッテリー（Bt）の交換
- ② トイレ、休憩施設の貸出し
- ③ 空気入れ等の修理工具の貸出し
- ④ 観光案内

### 【バッテリーステーションの仕組み】

表 6-6 バッテリーステーションの基本的な仕組み

項目	内容
① 目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ バッテリーステーション（Btステーション）は、利用者の快適な長距離走行をサポートするために設置する施設</li> </ul> <p>【施設設置のねらい】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ レンタサイクルを長時間走行可能な状態を確保し、利用者の滞在時間を延伸することで、観光消費額の向上が期待</li> </ul>
② 運用日、時間帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 運用日： レンタサイクルの運用期間</li> <li>○ 運用時間： 9：00～17：00を基本 (実際は各施設の運用に合わせるため、富士川楽座では10：00～17：00)</li> </ul>
③ 場所	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「まちの駅」（富士市内）から選定</li> </ul>
④ 担当者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 各まちの駅の施設職員</li> </ul>
⑤ サービスの内容	<ol style="list-style-type: none"> <li>① 電動アシスト付きレンタサイクルのバッテリー（Bt）の交換</li> <li>② トイレ、休憩施設の貸出し</li> <li>③ 空気入れ等の修理工具の貸出し</li> <li>④ 観光案内</li> </ol>
⑥ サービスの提供方法	<ol style="list-style-type: none"> <li>① <u>電動アシスト付きレンタサイクルのBtの交換</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ レンタサイクル用（1種類）電池、充電器を3個程度、設置し、希望する利用者に提供。</li> <li>・ 利用記録（出発地、利用者名、Btの个体番号、残量目盛り）を作成</li> <li>・ 施設側の担当者は、交換したBtを受け取り、常に満充電の状態を維持</li> <li>・ 運用中、Btが不足する場合は、実験事務局へ連絡し、対応を調整</li> </ul> </li> <li>② <u>トイレ、休憩施設の貸出し</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ まちの駅で通常実施しているサービスを提供。</li> </ul> </li> <li>③ <u>空気入れ等の修理工具の貸出し</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空気入れ、ドライバー等の簡易な修理工具を貸出し</li> </ul> </li> <li>④ <u>観光案内等の実施</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観光マップの配布、行先の説明、体調不良の場合の対応（医療機関の案内等）を実施</li> </ul> </li> </ol>

### 3) 導入にあたっての課題

#### ① バッテリーStの適切な配置選定が必要

- ・ 社会実験の結果、長距離移動や坂道が連続する場所を持つ地域において、バッテリーStを設置することが有効であることを確認した。
- ・ このため、レンタサイクルで登山するコースの途中に、バッテリーStを設置することを検討していくことが必要である。

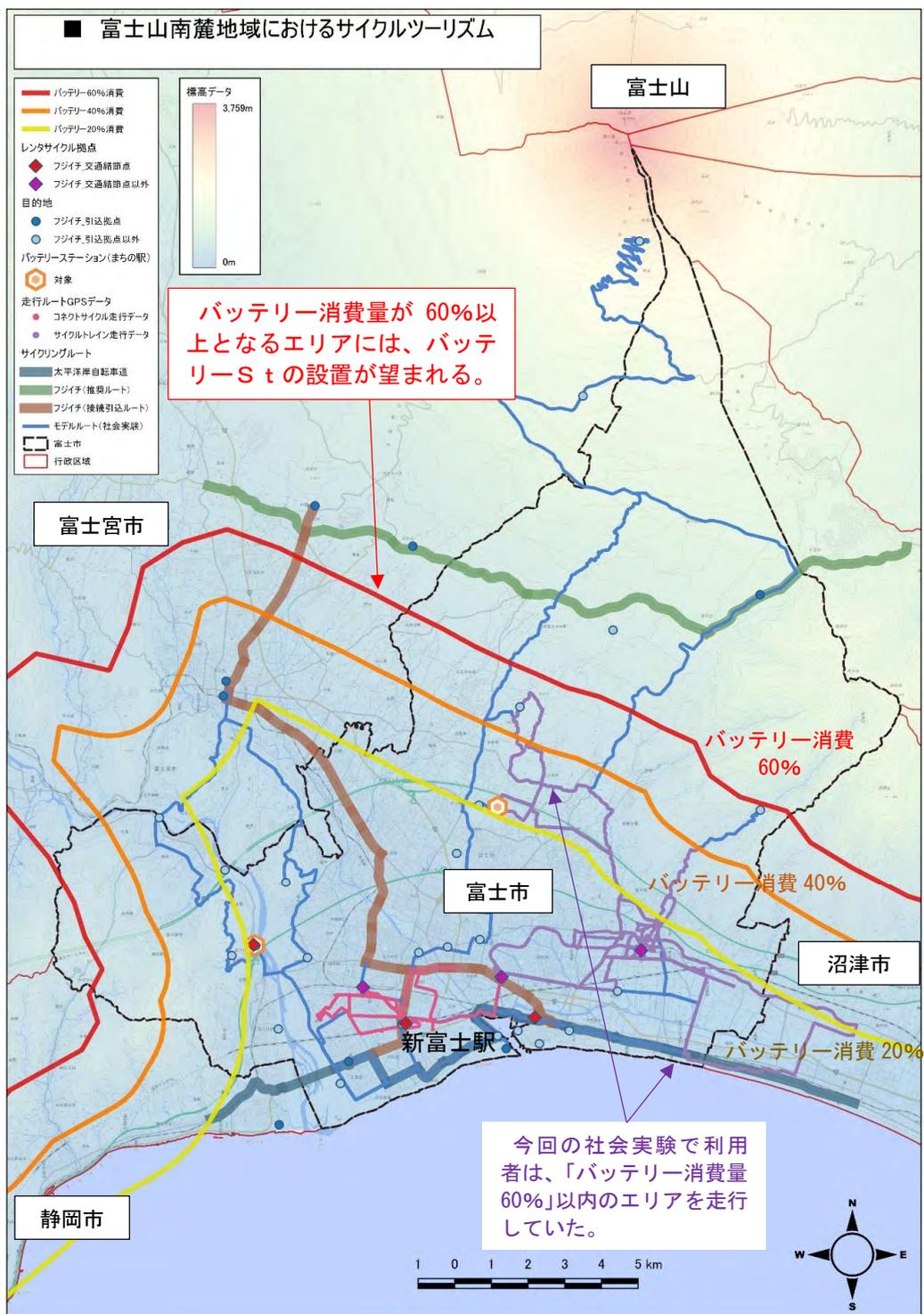


図 6-8 新富士駅からのバッテリー消費ライン (再掲)

## ② 民間施設との連携

- ・ バッテリーStは、施設単体では運営資金を確保することが困難であるため、まちの駅等の民間施設との連携により、運営を行うことが必要である。
- ・ また、民間施設の営業日、営業時間は、レンタサイクル拠点と異なることがあるため、民間施設の休日の対応も検討することが必要である。

### 【取組み案】

- ・ 富士市では、バッテリー消費の激しい富士登山、野田山登山のモデルコースがあるため、そのコース上にあるまちの駅等の民間施設と調整を図りながら、配置の検討を行う。

## ③ 多種のバッテリーへの対応

- ・ 本市のレンタサイクル拠点では、様々な電動アシスト付き自転車を用意している。
- ・ このため、バッテリーStには、可能な限りの種類のバッテリーを準備していくことで、多くの利用者の不安感を解消していくことが必要である。

### 【取組み案】

- ・ 可能な限り、多種のバッテリーを準備できる様、レンタサイクル拠点と検討していく。また、自転車を更新する際は、車種の統一化等、バッテリーの種類も集約していくことも検討する。

別表1 実験手法一覧

番号	手法	番号	手法
1	一方通行化	26	オープンカフェ
2	一般車進入制限	27	歩行者天国
3	車両通行止め	28	レンタサイクル
4	狭さく	29	サイクルポート
5	立体ハンプ	30	通り名
6	イメージハンプ	31	道案内
7	クランク、シケイン	32	ラウンドアバウト
8	ボンエルフ	33	ICT技術の活用
9	路上荷捌き場	34	広告料収入の維持管理への充当
10	路外荷捌き場	35	SA・PAの活用
11	駐車場情報提供	36	維持管理活動
12	タクシーベイ	37	景観の維持管理
13	自転車駐輪場	38	交通規制
14	歩道上の自転車通行帯	39	シェアリング（車、自転車）
15	車道上の自転車通行帯	40	車道の路面表示等
16	歩道確保	41	たまり空間の創出
17	歩道拡幅	42	無雪化
18	トランジットモール	43	その他駐車場関連
19	道路情報提供	44	その他パーク&ライド
20	循環バス	45	その他バス関連
21	シャトルバス	46	その他
22	バス位置情報提供		
23	パーク&レールライド		
24	パーク&バスライド		
25	イベント実施		