持続可能なサイクルツーリズムとしての ガイドツアービジネスの実態分析

北池　孝成[1]・山中　英生[2]・原澤　拓也[3]

[2]正会員　新座市役所　（〒352-8623埼玉県新座市野火止1-1-1）
E-mail:kh481tk0534@docomo.ne.jp

[2]正会員　徳島大学教授　工学部建設工学科（〒770-8506徳島市南常三島町2-1）
E-mail: Yamanaka@ce.tokushima-u.ac.jp
[3]学生員　徳島大学大学院生　先端科学技術部知的力学システム工学科（〒770-8506徳島市南常三島町2-

近年、自転車は健康で環境にやさしい、つまりスローライフなまちづくりに配慮した交通手段として、その利用が注目されている。サイクルツーリズムを推進するための手段として、ガイドツアー、レンタサイクル、インフラ整備、マップの作成等による情報戦略などがある中で、ガイドツアーは主に民間事業が行っており、自治体の大きなサポートやインフラへの投資が無くても、地域の資源を活用した自立的な小さなビジネスとして成り立つ。

本研究では、日本で行われている自転車のガイドツアーの実態を明らかにすることを目的としている。それにより、今後のガイドツアーを支えるインフラや、サイクルツーリズムの施策のあり方についての知見を得ることを目標としている。

研究方法としては、日本でガイドツアーを行っている会社をリストアップし、それぞれにいくつかの項目についてヒアリングを行い、実態を分析した。

Key Words : *cycling guide tour,cycle touris,bicycle environment*

1. 背景

自転車は健康で環境にやさしい、つまりスローライフなまちづくりに配慮した交通手段として、その利用が注目されている。

自転車のもつイメージがまちのブランドとして見られている。

このため，自転車を活用した観光“サイクルツーリズム”が着目されており，地域の活性化だけでなく、スローライフなまちをつくるための取り組みとして着目されている。

サイクルツーリズムを推進するための手段として、ガイドツアー、レンタサイクル、インフラ整備、マップの作成等による情報戦略などが挙げられる。

レンタサイクル、インフラ整備、情報戦略は自治体が主体であることが多いのに対して、ガイドツアーは民間事業者が主体となっていることが多い。また、自治体の大きなサポートやインフラへの投資が無くても、地域の資源を活用した自立的で持続可能な小さなビジネスとして成り立つ可能性がある。こうした視点から、自転車観光を支える要素として、自立的に運営されているガイドツアーが着目できる。

本研究では、日本で行われているガイドツアーの実態を明らかにし、これからのガイドツアーを支えるインフラや、サイクルツーリズムの施策のあり方についての知見を得ることを目的としている。

２．調査の方法

インターネットで「cycling guide tour japan」、「cycling guide tour Tokyo」、「自転車　ガイドツアー」とキーワードを設定して検索し、一覧表を作成した。そして、参加者（参加者の客層）、ビジネス情報（客数や客単価等）、サービス内容（食事や宿泊の有無等）、トラブル対策（安全対策や自転車の故障時の対策、乗り方の研修

等）、ツアーの強み（ツアーの売り）、ガイドスタッフ（常勤、アルバイトやお手伝いのガイドスタッフ数等）、要望(行政や警察への要望)などの項目に分け、ガイドツアーの実施主体にヒアリングを行った。ネットから抽出した25の実施主体のうち、11の実施主体にヒアリングのヒアリングの承諾を得た。8の実施主体についてはネット上ではサイトが確認できたが、連絡が取れなかった。表１に調査対象とした11の実施主体の一覧を示す。

表１　聴取対象としたガイドツアー実施主体

会社名	所在地
BIKE TOURS JAPAN	北海道富良野市
サイクリングフロンティア北海道	北海道札幌市
THE HERO HOKKAIDO	北海道虻田郡
知床サイクリングサポート	北海道知床市
Tokyo Great Cycling Tour	東京都中央区
バイクライフサポートシステム	埼玉県長瀞町
にわサイクリングツアーズ	埼玉県
CYCLING JAPAN	静岡県下田市
五環生活	滋賀県彦根市
京都サイクリングツアーズ	京都府京都市
バイサイクル広島	広島県広島市

３．ガイドツアーの実態分析

⑴ ツアーの客層

図１は、ツアーの客層について、日本人と外国人の割合を聴取した結果を示している。このようにツアー会社によって、参加者の客層は外国人、日本人のどちらかに大きく偏っている。外国人が多いところは、北海道、東京、京都など著名な観光地である。

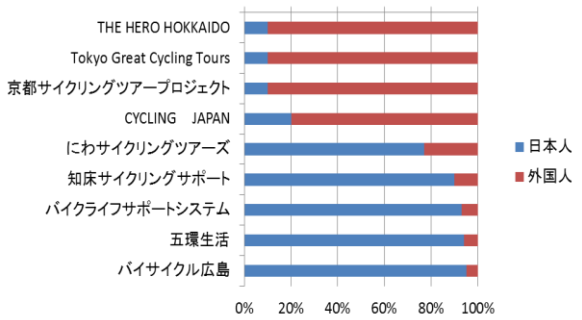

図１　ツアーの客層

⑵　ガイドの言語

表２はツアーのガイドが対応できる言語を示している。日本語のみが3件、英語のみが1件、日本語と英語が5件、3か国語以上が1件であった。

表２　ガイドが対応する言語

	日本語	英語	中国語	フランス語	ドイツ語
知床サイクリングサポート(知床)	○				
バイクライフサポートシステム(長瀞)	○				
五環生活(彦根)	○				
Tokyo Great Cycling Tour(中央区)		○			
THE　HERO HOKKAIDO(虻田)	○	○			
サイクリングフロンティア北海道(札幌)	○	○			
にわサイクリングツアーズ(埼玉)	○	○			
CYCLING JAPAN(下田)	○	○			
バイサイクル広島(広島)	○	○			
京都サイクリングツアーズ(京都)	○	○	○	○	○

⑶　ガイドスタッフについて

図２は、実施主体で用意できるガイドスタッフ数と年間総参加者数の関係を示している。ガイドスタッフには、常勤だけでなくアルバイトや手伝いガイドも含まれている。ガイドスタッフ数も多いほど、年間の総参加者数が多い傾向がみられる。

また、ツアー客５人から最高でも１０人に一人のガイドをつけるかについては、５人に１人が３件、６人が３件、７人が１件、９人が１件、10人が１件であった。

一方、１回あたりの参加者数の平均人数については、平均人数が５人以下が４件、6〜10人が３件、11人以上が２件と小規模な人数での実施になっている。

ガイドの資格は①必要がないところが６件、ただし外国人を案内する際に通訳案内士の資格が必要であるとしている主体が２件あった。

ツアーの参加者数を多く引き受けるには、多くのガイドスタッフが必要であるが、外国人を対象とするのは資格の取得が課題となっていると考えられる

。

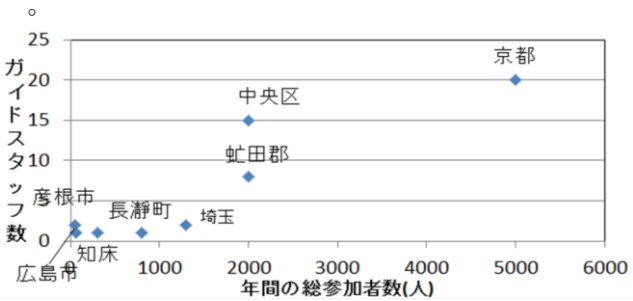

図２　ガイドスタッフ数と年間総参加者数

⑷　ツアー開始前の講習について

ツアー前の講習等については表３のようになった。ハンドサインを伝えるところが６件あったが、ハンドサインは行わないように指導しているところも２件あった。

また、自転車の走行練習などを行うところが2件あった。

表３　ツアー前の講習等

サイクリングフロンティア北海道	ハンドサインを伝える。
THE HERO HOKKAIDO	ハンドサインを伝える。 危険物がある場所などを伝える。
知床サイクリングサポート	初心者には、自転車の使い方の講習などを行う。 スピード制限についての説明を行う。 ハンドサインは行わない。
Tokyo Great Cycling Tours	左側通行やブレーキの位置、ギアの変え方などを説明する。
バイクライフサポートシステム	ロードバイクのツアーではハンドサインを伝える。 MTBのツアーでは、声で情報を伝える。
にわサイクリングツアーズ	道路交通法や注意事項についての説明を行う。 ハンドサインは行わない。
CYCLING　JAPAN	安全講習、技術講習を行う。
五環生活	参加者のレベルに合わせて、走行練習や手信号、サインなどのレクチャーを行う。
京都サイクリングツアープロジェクト	ハンドサインを伝える。
バイサイクル広島	ハンドサインを伝える。

⑸　客単価と売り上げ

ツアー参加費の一人あたりの平均金額については約5000円が2件、6000～8000円が3件、10000円が2件であった。外国人を対象としている場合に高額になっている。表４は、一人あたりの平均金額と年間の総客数の聴取結果から、年間の平均売上を推計し、集計したものである。年間のガイドツアーのみでの売上は、100万円未満の事例が3件であることから、現在日本でガイドツアーのみで生計をたてれる人は少ないと考えられる。

表４　年間の総売り上げ

～100万円	3件
100万円～1000万円	2件
1000万円～	2件
不明	3件

⑹　ルート設定のポイント

表５はルート設定を行う際の留意点について質問した結果をまとめたものである。ルート設定で重視する点として、交通の安全なところ７件、景色がいいところ、観光名所６件、地元の生活に触れられるところ２件、食事どころ２件を指摘している。

特に「地元の生活に触れられるところ」と挙げた2件は外国人客層が多い事例であることから、外国人向けのツアーのポイントは、地元の生活(異日常)に触れられることであると考えられる。

表５　ルート設定のポイント

景色がいいところ 観光名所	THE HERO HOKKAIDO　Tokyo Great Cycling Tour 京都サイクリングツアープロジェクト 五環生活　バイサイクル広島 サイクリングフロンティア北海道
交通の安全なところ	Tokyo Great Cycling Tour　にわサイクリングツアーズ CYCLING　JAPAN　五環生活 京都サイクリングツアープロジェクト　バイサイクル広島 サイクリングフロンティア北海道
地元の生活に触れられるところ	Tokyo Great Cycling Tour 京都サイクリングツアープロジェクト
食事どころ	THE HERO HOKKAIDO　五環生活
程よい坂のあるところ	THE HERO HOKKAIDO
景色が変化するところ	CYCLING JAPAN

⑺　ツアーの日数

表６はツアーの日数を整理している。１日のツアーや２日以上のツアーは、自転車で走ること自体の楽しみや、走りきった達成感が重要であると考えられる。

表６　ツアー日数

半日	THE HERO HOKKAIDO Tokyo Great Cycling Tour にわサイクリングツアーズ 五環生活 バイサイクル広島	知床サイクリングサポート バイクライフサポートシステム CYCLING　JAPAN 京都サイクリングツアープロジェクト
１日	THE HERO HOKKAIDO にわサイクリングツアーズ 五環生活	バイクライフサポートシステム CYCLING　JAPAN
２日以上	THE HERO HOKKAIDO CYCLING　JAPAN	にわサイクリングツアーズ 五環生活

⑻　ツアーコースの沿道特性

表７はツアーコースの沿道特性を整理したものである
まちなかを走るツアー、郊外を走るツアー、山道・トレイルを走るツアーにわけられる。

まちなかや郊外を走るツアーは、その地の景色を楽しんだり、名所を観光することに主眼が置かれているが、山道やトレイルを走るツアーの場合は、オフロードを走ることや、走りきる達成感を得ることが重要であると考えられる。

表７　ツアーコースの沿道特性

まちなか	Tokyo Great Cycling Tour 京都サイクリンツアープロジェクト	にわサイクリングツアーズ バイサイクル広島
郊外	THE HERO HOKKAIDO Tokyo Great Cycling Tour CYCLING　JAPAN バイサイクル広島	知床サイクリングサポート にわサイクリングツアーズ 五環生活
山道･トレイル	知床サイクリングサポート にわサイクリングツアーズ バイサイクル広島	バイクライフサポートシステム CYCLING　JAPAN

⑼　ツアーの価値タイプ

ヒアリングを通じて、自転車ガイドツアーは以下の３つの価値観をもつタイプに分けられると考えた。

① 異日常　：　観光客にとっては新しい体験であるが地域にとっては日常であるような体験

② 移動風景　：　自転車で感じられる爽快な景色や

観光地を巡る楽しさ

③ 達成感　：　自転車で一定の距離や目標地を走りきること。走ること自体の楽しみ

それぞれのタイプの特徴を表８のように分類した。

表８　ツアータイプごとの特徴

異日常	移動風景	達成感
地元の生活に触れられる まちなかのツアー 半日のツアー	景色が良い 郊外のツアー 半日のツアー	程よい坂がある 景色が変化する 郊外、山道・トレイルのツアー １日以上のツアー

さらに、ガイドツアー主催者から行政・警察等への要望、課題をヒアリングした結果を、上記のツアータイプ別に整理した。この結果以下のようになった。

① 異日常を価値にするツアー
走行空間の整備
駐輪場の整備
違法駐車対策

② 移動風景を価値にするツアー
走行空間の整備
走行空間の通行方法に適したルール作り
タンデム自転車を公道で走行可能に

③ 達成感を価値にするツアー
道路環境、走行空間の整備
違法駐車対策
外国人ツアー客を受け入れる環境の整備
全国的な(ガイドライン等の)ルール作り
オフロードの利用環境
行政のガイドツアーに対しての理解
トレイルでのMTB利用者の認知

５．今後の課題

自転車観光を支える要素として。ガイドツアーは外国人への対応をしている主体で客単価や売り上げたが高く、自立・持続可能性を有していることが明らかになった、今後、持続性を高めるために課題としては、ヒアリングからは、・ガイドスタッフの確保、・日本人向けツアー単価を上げる　・集客方法を改善し、旅行代理店への依存を下げること、が指摘されていた。このためには、集客の実績を上げて，観光事業として社会的に認知されるようになることが必要との意見もあった。

今後ガイドツアーを続けていくために必要なこととしては、３つのタイプに共通するのは自転車の走行空間の整備であり、特に路上駐車などの、違法駐車対策を徹底する必要が指摘されていた。また、ガイドスタッフを確保する必要についても指摘が多く見られた。

また、現在はサイクルツーリズムとして市街地や郊外の公道を走行するオンロード型が取り上げられる傾向が強いが、オフロードにも着目すべきとの意見も見られた。

今後は、より詳しくガイドツアーの成立条件を分析することが必要と考えている。。

参考文献

1) 辻本尚樹：自転車による新たな周遊観光への挑戦.
2) 中嶋悠人：ロングライドサイクリングイベントの参加者特性分析，土木学会四国支部研究発表会第 19 回，2013
3) 工藤康宏・野川春夫：スポーツ・ツーリズムにおける研究枠組みに関する研究―“スポーツ”の捉え方に着目して―，順天堂大学スポーツ健康科学研究第 6 号，p183～192，2002
4) 味水佑毅：自転車走行空間の整備に関する経済評価，地域政策研究(高崎経済大学地域制作学会)，第 14 回第 4 号，p1~p16，2012
5) 橋口 結樹・十代田 朗・津々見 崇：観光振興におけるレンタサイクルの活用に関する研究，都市計画論文集 vol.48，p1101~p1106，2013

(2015. 2. 24 受付)