

自転車活用推進計画における サイクルツーリズムの施策の特徴

佐尾山 梓¹・山中 英生²・尾野 薫³

¹学生会員 徳島大学 理工学部 (〒770-8506 徳島県徳島市南常三島2-1)
E-mail:c611601361@tokushima-u.ac.jp

²正会員 徳島大学 社会産業理工学研究部 教授 (〒770-8506 徳島県徳島市南常三島2-1)
E-mail:yamanaka@ce.tokushima-u.ac.jp

³正会員 徳島大学 社会産業理工学研究部 助教 (〒770-8506 徳島県徳島市南常三島2-1)
E-mail:kaoru_o@ce.tokushima-u.ac.jp

自転車を観光や地域振興に積極的に取り入れ活用しようとしている自治体が増えている。自転車による一連の観光の促進を「サイクルツーリズム」と呼び、交流促進や地域活性化への貢献に期待が高まっている。このような流れを受けて、平成30年6月に国の「自転車活用推進計画」が策定され、これまでの走行環境の整備や安全利用の促進に加え、観光やスポーツといった自転車の利用を促進する内容が加えられ、国が地方自治体や企業、民間団体などが協働で推進している。本研究では、各自治体の地方版自転車活用推進計画の施策、議会議事録・メディアの報道から見る特徴の関係を分析し、今後のサイクルツーリズム推進のあり方について考察した。

Key Words : bicycle, cycle tourism, bicycle utilization promotion plan, local government

1. はじめに

近年、自転車を観光や地域振興に積極的に取り入れ活用しようとしている自治体が増えている。自転車は乗ることそのものを楽しんだり、サイクリングツアーで地域をめぐり、沿線の魅力を楽しんだりすることができ、愛媛・広島県の「しまなみ海道サイクリングロード」や滋賀県の「ピワイチ」のように官民が連携し、自転車の活用による観光地域づくりが全国各地で進められている。このような自転車による一連の観光の促進を「サイクルツーリズム」と呼び、交流促進や地域活性化への貢献に期待が高まっている。平成30年6月に策定された「自転車活用推進計画」にも、4つの目標の一つとして、これまでの走行環境の整備や安全利用の促進に加え、観光やスポーツといった自転車の利用を促進する内容が加えられ、国が地方自治体や企業、民間団体などが協働して推進する事例が見られるようになってきている。

兒玉ら¹⁾は、広域的なサイクルツーリズムを推進していく上で、ハード面では大規模自転車道が広域的な取組みを行うために活用できる可能性があるが、そのためには道路整備・維持・走行環境・利用促進の取組みを考

慮する必要があると述べている。また、ソフト面で取組みを多様な施設に普及させるには、既存の広域連携を活用すること、ニーズを知るための講習会等を開くこと、その後施設を運営していくために専門性のある人材を育成することが必要とされると述べており、ハード面・ソフト面両方の取組みの重要性を示している。Susanneら²⁾は、ドイツの長距離自転車道と自転車ツーリズムの実態分析より、整備・運営の在り方について、行政区間を超えた運営管理団体は、さらに統一したマーケティングと問い合わせの窓口、そして自転車道の実態調査などを含んだ品質管理などの課題を果たすことが重要であるとしている。

以上の成果を踏まえて、本研究では平成30年度に地方版自転車活用推進計画を策定した23の自治体を対象とし、サイクルツーリズム推進内容の特徴を把握することを目的とした。施策内容とともに、議会発言やメディアから民意の特徴を把握し、関係を分析、考察する方法を用いることにした。具体的には、このため、計画に記載されている施策の特徴を分析するとともに、民間の関心を代表すると考えられる議会での自転車に関する発言内容、さらには自転車に関するインターネットメディア上の記

表 1 分析対象の自治体 (H30 年度計画策定済み)

都道府県	北海道	市町村	石狩市	(北海道)	
	茨城県		寒河江市	(山形県)	
	群馬県		宇都宮市	(栃木県)	
	東京都		千葉市	(千葉県)	
	長野県		横浜市	(神奈川県)	
	静岡県		岡谷市	(長野県)	
	和歌山県		諏訪市		
	岡山県		下諏訪市		
	広島県		新潟市	(新潟県)	
	香川県		京都市	(京都府)	
	愛媛県		守口市	(大阪府)	
	福岡県		大阪市		
	長崎県				

事を検索・まとめ発信しているメールマガジンを利用してメディアの報道から見る特徴の関係を分析した。これによって、官民連携によるサイクルツーリズムの今後の推進のあり方について考察した。

2. 分析対象とデータ作成方法

(1) 地方版自転車活用推進計画

本研究の対象は表 1 に示す平成 30 年度に計画策定済みの都道府県 13、市町村 10 の合計 23 の自治体を対象とした。長野県の岡谷市、諏訪市、下諏訪町については 2 市 1 町による共同策定となっている。

分析に用いた観光・スポーツの施策項目を以下のように設定した。まず、平成 30 年に策定された国の自転車活用推進計画の目標 2 「サイクルスポーツの振興等による活力ある健康寿命社会の実現」、目標 3 「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」から観光・スポーツに関する内容を 24 項目抽出した。さらに、各自治体で策定されている自転車活用推進計画の施策と上記 24 項目の国の施策項目を照合して、国の 24 項目にない項目を新たに加えた。結果として、「E-BIKE」, 「イベントの開催」, 「マップの作成」, 「宿泊施設」, 「自転車アスリートの育成・競技力向上」, 「地域の自転車クラブの創設の促進」の 6 項目が追加され、表 2 に示す計 30 項目を分析に用いる施策項目とした。

(2) 議会発言

各自治体の議会議事録を用いて、議会内での自転車に関する発言の発出状況を調査した。平成 30 年 4 月以降に行われた定例会より検索ワード「自転車」でヒットした質問・答弁をそれぞれ対象として、自転車に関する子

表 2 分析に用いた観光・スポーツ施策項目

1	8-①a 既設競技場を活用した市民参加の取り組み
2	8-①b 公園等の有効活用
3	8-③ タンデム自転車
4	9-② 自転車を活用した健康コンテンツ
5	9-⑤a まちづくりと連携した取り組み
6	9-⑤b シェアサイクル・レンタサイクル
7	10-① 通勤における自転車利用拡大
8	11-①a 海外向け情報発信
9	11-①b 国際会議の誘致・開催
10	11-② 国際的なサイクリング大会開催
11	12-①a モデルルートを設定
12	12-①b 迷わずに安全に走行できる環境整備 (ピクトグラム、多言語化)
13	12-①c メンテナンスサービスの提供・受け入れ環境整備
14	12-①d 滞在コンテンツの磨き上げによる魅力づくり
15	12-①e ICTを活用した情報発信
16	12-①f 官民連携
17	12-②a 広域的なサイクリングロードの整備 (ハード) 安全性・連続性
18	12-②b 歩行者と自転車の交差等の安全性
19	12-③a 国内外へPR
20	12-③b インバウンドにも対応した走行環境
21	12-③c サイクリングガイドの養成
22	12-④ 公共交通との連携サイクルトレイン・サイクルバス
23	12-⑤a 道の駅のサイクリング拠点化
24	12-⑤b 鉄道駅や空港における受け入れサービス
25	★E-BIKE
26	★イベント開催
27	★マップの作成
28	★宿泊施設
29	★自転車アスリートの育成・競技力向上
30	★地域の自転車クラブ創設の促進

★は追加した項目

例) 一人一回の発言

次に、サイクリング等の推進についてであります。
 まる3月29日に、JR土浦駅ビルに開業しました「りんりんスタジアム土浦につまましては、つくば線を通りりんりんロードのサイクリング拠点」としてさまざまなメディアで取り上げられ、県内外から注目されているところであります。
 県といたしましては、このような盛り上がりをも「官民一体となって推進していくため、来月には、(仮称)つくば線を通りりんりんロード活用推進協議会を立ち上げ、これまで以上に関係者との連携を密にししながら、**観光振興や誘客の取り組み**を一層強力に展開してまいります。

12-①c	メンテナンスサービスの提供・受け入れ環境整備	1
12-①f	官民連携	1
12-③a	国内外へPR	1

図 1 議会発言のカウンターの仕方

発言をそれぞれ 1 回とカウントした。さらに、各発言について観光・スポーツに関する 30 項目に該当するかを判別した。図 1 に発言内容のカウント例に示す。一人一回の発言の中にメンテナンスサービスに関する内容があれば 1 回、官民連携に関する内容があれば 1 回とするように、発言内容に含まれる項目数を数えている。発言内容は、ある自治体で極端に多い項目があるため、その影響を少なくするため、以下の 4 段階で表した。1~3 回あれば 1 点、4~6 回あれば 2 点、7~9 回あれば 3 点、10 回以上あれば 4 点と点数をつけて表している。

(3) メディア

メディア報道の分析には、自転車に関するインターネット上の記事を検索・とりまとめ発信しているメールマガジン「自転車情報+α³⁾」を用いた。平成30年4月以降のメールマガジンで取りまとめられている記事につい

て、報道を各自治体名で検索し、ヒットした報道の数をカウントした。項目の設定は表 2 である。

(4) ハードとソフトの施策の分類

(1) で作成した項目をハード面、ソフト面の項目に分類した。表 2 の青で塗りつぶした項目がハード、オレンジがソフトの項目である。

(5) 自治体の特性データ

自治体の特性として、都道府県・市町、人口200万人以上・未満、担当部署に分類した。

3. 地方版自転車活用推進計画に関する分析

各自治体の自転車活用推進計画，議会議事録について発出状況を比較した結果を図 2 に示す。この図は 30 の施策をソフト・ハードに分類し，自治体活用推進計画での掲出状況（青）と議会発言点数（橙）を比較している。下部に配置したハード面の施策項目では，サイクリングロード整備，モデルルート設定，受け入れ環境整備などルート整備を取り入れている自治体が多くみられる。これらの施策について議会発言はサイクリングロード，受け入れ環境整備などの項目を除くと低くなっている。一方，上部のソフト面の項目においてイベント開催，国際的大会開催などに議会発言点数が高い状況が見られる一方，導入している自治体数は低くなっている。行政側はハード面における施策へ意識されているのに対して，民間の意識はむしろソフト面へ関心をもっている傾向がうかがえる。

4. 施策と議会発言の関係についての分析

(1) 施策と議会発言

計画施策のハード率と議会発言の観光・スポーツ率について各自治体を散布図に表した結果を図 3 に示す。各自治体にはばらつきがあり，相関関係は見られず，施策と議会発言の関係は見られなかった。このことより，各自治体の特徴を分けることで施策と議会発言の関係を見ることにした。

(2) 担当部署別に見た施策と議会発言

自治体を担当部署，都市・地方，都道府県・市町，人口規模別に見たときに，施策のハード率，発言の観光・スポーツ率の関係を整理した結果，担当部署による違いが見られた。その結果を図 4，5 に示す。土木・道路系部署で施策にハード率が高い自治体で，議会発言の観

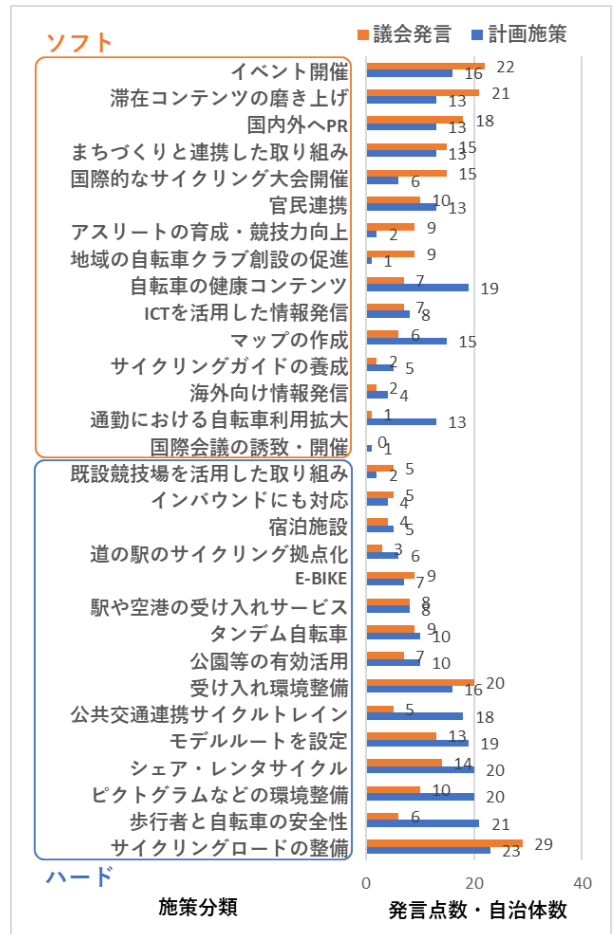


図 2 計画施策・議会発言の項目別発現状況

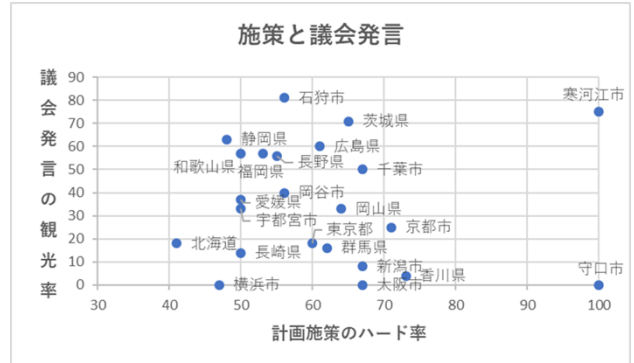


図 3 施策のハード率と議会発言の観光スポーツ率

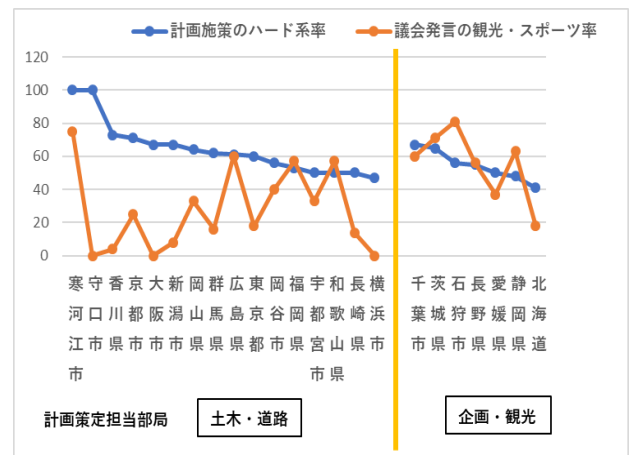


図 4 担当部署別に見た施策のハード率と議会発言の観光スポーツ率

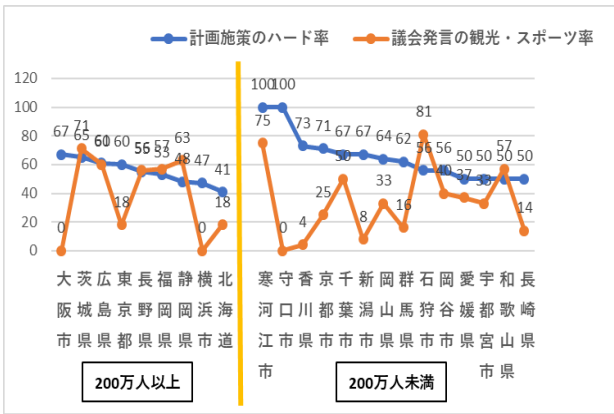


図5 人口規模別に見た施策のハード率と議会発言の観光スポーツ率

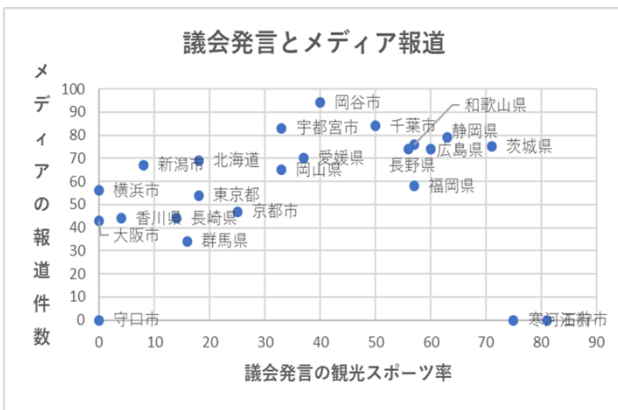


図6 議会発言の観光スポーツ率とメディアの報道件数 (資料：自転車情報+α)

光・スポーツ率が大幅に低いところが見られる。ハード面の施策に偏った取組みになっている自治体では、自転車観光に関する議会での注目度が低いという傾向とも言える。また、施策のハード率が低い自治体で議会での観光・スポーツに関する発言率が高くなる傾向も表れた。道路・施設整備などのハード面の施策については行政側が取り組むという認識が強く、民間側の意識に近いソフト面の施策を多く取り入れている方が議会で議論されやすいと言える。

(3) 議会発言とメディア報道の関係

議会発言とメディア報道の関係について「自転車情報+α」を使って、各自治体のメディアの報道件数を調査した。議会発言の観光スポーツ率とメディアの報道件数を各自治体の散布図で表した結果を図6に示す。議会発言とメディア報道には相関関係が見られた。議会発言の観光・スポーツ率が高いとメディアの報道件数も多くなっており、メディアの報道は議会発言と関係があり、民意に近いと言える。

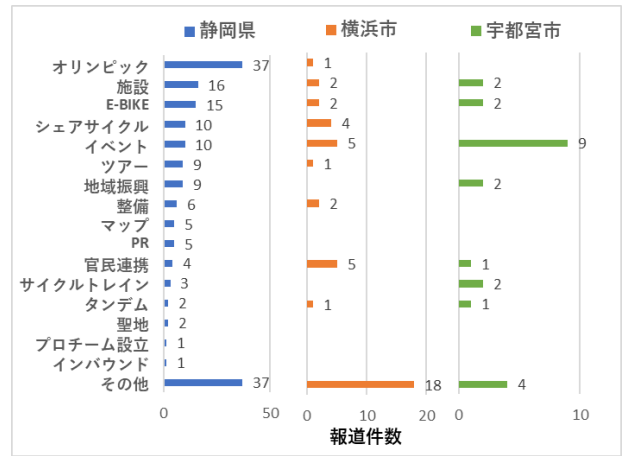


図7 マスメディア報道内容の比較 (資料：自転車情報+α)

表3 静岡県、横浜市、宇都宮市における観光・スポーツ自転車活用指針の取組み (資料：自治体HP) 456)

	静岡県	横浜市	宇都宮市
施策・議会発言の特徴	計画・議会とも多い	計画は多いが議会が少ない	計画は少ないが議会は多い
取組み	東京2020オリンピック	レンタサイクル「ベイバイク」	プロサイクリングチーム
取組団体	静岡県、地元市町、東京2020大会組織委員会、施設所有者、競技団体・JKA、E-spo	実施主体：横浜市 運営主体：(株)ドコモ・バイクシェア	宇都宮ブリッツェン、宇都宮市、サイクルスポーツマネジメント(株)、NPO法人栃木スポーツコミッション
内容	東京2020オリンピック後の競技施設の活用、サイクルスポーツの聖地としてのレガシー創出	コミュニティサイクル事業、自転車・サイクルポートの設置、利用システム管理	サイクリングイベントの開催、自転車を通じたスポーツ教育や安全への啓蒙活動、地域活性化活動
特徴	自転車活用に積極的で、サイクルスポーツの聖地を目指す先進地域	一定の成果を上げていますが、これからの展開がみられない停滞している地域	比較的新しいことに取り組み、これからの推進が期待できる発展途上の地域

6. 特徴的な自治体の事例に関する分析

各自治体の自転車活用推進計画、議会発言の結果から特徴的な自治体として静岡県、横浜市、宇都宮市を選んだ。静岡県は計画・議会とも観光内容が多く、横浜市は計画に多いが議会が少ない、宇都宮市は計画が少ないが議会は多い傾向をもつ。図7は3都市のメディア報道内容を比較したものである。これを見ると静岡県はオリン

ピック、宇都宮市はイベント記事が多いが、横浜市では観光関係の報道が少ないことがわかる。

さらに各自治体の特徴を整理した表 3 をもとに特徴を考察すると、取組みの比較からは推進段階に違いがあるが、共通して官民連携した取組みがおこなわれている。地域でサイクルツーリズムによる自転車活用推進には、地域の資源、実情に合ったテーマを選び、行政と民間が協働して取組みを進めることが重要と考えられる。

7. 結論

各自治体の自転車活用推進計画の施策と議会発言の調査から、行政側と民間側では意識の違いがあることが明らかになった。これから様々な地域で自転車活用推進に取り組んでいくためには、その地域の資源や関心のあるテーマに合った自転車活用を選択し、行政と民間が協働して取組みを進めていくことが重要である。今後も、自転車活用推進計画が策定される自治体が増えるので検証する必要がある。

参考文献

- 1) 兒玉 剣・十代田 朗・津々見 崇：我が国における広域的サイクルツーリズム推進の実態，(公社)日本都市計画学会・都市計画論文集, Vol. 50 No. 3, 2015
- 2) 2) Susanne ELFFERDING・卯月 盛夫：ドイツの長距離自転車道と自転車ツーリズムの実態分析から見た整備・運営のあり方，土木学会論文集 D, Vol. 63 No. 1, 24-35, 2007
- 3) 自転車情報+α：<http://bicycle-news.blogspot.com/>
- 4) 静岡県広聴広報課：ふじのくに魅力発信サイト痛快！静岡県，2019.12.4 閲覧 <https://tsukai-shizuoka.jp/>
- 5) 横浜市道路局総務部 交通安全・自転車政策課：By Cycle ヨコハマ 横浜市自転車ライフフルポータルサイト，2019.12.4 閲覧 <http://bicycle.city.yokohama.lg.jp/torikumi/>
- 6) 宇都宮市 建設部 道路建設課 サイクルシティ推進グループ：住めば愉快だ宇都宮，2019.12.4 閲覧 <https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/jitensha/1006129.html>

(20203.8 受付)