

# サイクルツーリズムによる地域活性化と 自転車活用の拡大戦略

古倉 宗治<sup>1</sup>・佐藤 利明<sup>2</sup>・吉川 泰生<sup>3</sup>

<sup>1</sup> 正会員 (公財)自転車駐車場整備センター 自転車総合研究所 (〒103-0021 東京都中央区日本橋本石町 4 丁目 6 番 7 号)

E-mail:mkokura@gmail.com

<sup>2</sup> 非営利活動法人 自転車政策・計画推進機構 副理事長 (〒108-0014 東京都港区芝 5-30-6)

E-mail:sato@plannet4.co.jp

<sup>3</sup> 非営利活動法人 自転車政策・計画推進機構 理事 (〒108-0014 東京都港区芝 5-30-6)

E-mail:yoshita2@jcom.home.ne.jp

自転車を活用した施策が全国で展開されているが、重点は通勤・通学など日常の利用での活用ではなく、サイクルツーリズムにある。サイクルツーリズムは、自転車を活用した地域おこしの手段として企画され、自治体の期待が高まっている。しかしながら、サイクリストをターゲットにしたイベントやコース設定が重視される一方で、サイクリストの人口割合は高くなく、さらに、経済効果も必ずしも大きくないなど拡大と持続性に関して課題を有する。そこで、サイクルツーリズムの実態、評価、期待などに関するアンケート調査等により、より効果の高いサイクルツーリズムの在り方とともに、一般利用層を対象を拡大するための方策の在り方を考察し、サイクルツーリズムとコロナ後の日常利用の相互拡大による総合的な自転車活用推進策を提案するものとする。

**Key Words:** cycle tourism, regional activation, bicycle utilization promotion, bicycle daily use

## 1. 研究の目的と実施方法

### (1) 研究の課題と目的

2016年12月の自転車活用推進法の施行に伴い、全国的に自転車を活用した施策の推進が図られている。これらの中で特に目立つのは、今後期待する自転車の利活用の分野を観光・レクリエーションとする自治体が多くみられることである(図-1)。特に地方部ではサイクルツーリズムが自転車活用推進計画の目玉となっているケースが多い。サイクルツーリズムは「自転車を活用した観光の総称」や「地方の魅力を引き出すサイクリング観光」

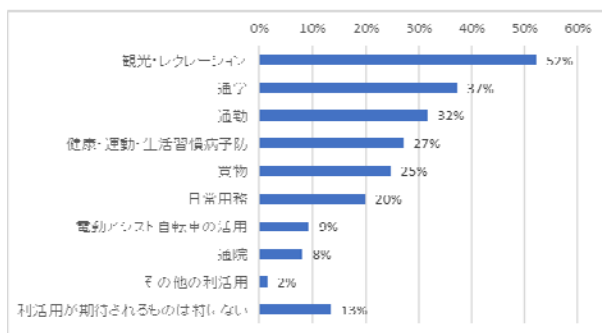


図-1 今後期待する自転車の利活用の分野(回答 508、MA)

をいうものとされ、自転車を活用した観光を通じて、地域の活性化を図り、観光立国を目指すものである。これを推進する施策としては、サイクリングのコースを設定することや自転車のレースを含めたイベントを実施するとともに、サイクリスト向けのサービスの充実、地域におけるサイクリストの受入れ環境や走行環境に整備を行うものである。これらを実施すれば、多くのサイクリストが集結することにより、賑わい創出や地域の活性化が期待される。しかし、これらのコース設定やイベントの企画などを行うのは、主として、上中級のサイクリストの意見を参考にした地方公共団体や観光関係団体が中心である。また、このために、よい企画をすれば、多くのサイクリストの参加者が訪れ、成功したように見える。しかし、結果としてイベントの開催やコースの設定その他の環境整備を機に来訪者の飛躍的な増大や持続的な拡大が図られるかについては、必ずしも期待した結果が得られていないケースも見られる。

これに加えて、サイクルツーリズムを推進する自治体では、来訪者には自転車を活用して地域活性化を図るものの、観光レクリエーションの利用に重点があるあまり、自らの地域での自転車の日常利用の促進策について、オリジナルで有効な施策がない自治体も多くみられる。来

訪者には、自転車利用を勧めておいて、地元の住民の日常利用では、自転車の活用を推進することに重点がない。地域の自転車を阻害する原因に自転車の走行空間のインフラが未整備であることを第一にあげている自治体が多いが、これは来訪者の自転車利用についても同一の環境であり、サイクリングコースのみ立派なものを提供すれば、一般の住民の自転車利用は置き去りにされることになる。住民自ら来訪者に利用を勧めるだけの良いものであれば、住民自らも利用して良さを感じているべきである。自治体は住民の利用には重点がなく、また、住民は仮に自転車を保有し、かつ、自転車で行ける条件が整っていても自転車を利用しないのでは、来訪の自転車利用者を単に地域活性化の手段、すなわちお金を落としてくれることを主たる目的としてみていることにもなる。これでは、サイクルツーリズムの定着や持続さらに拡大にとっては大きな障害である。観光を振興するにあたっては、美味しい食べ物、素晴らしい自然、名所旧跡、行事、人情など地域の自治体や住民が自ら誇りに思うからこそ、来訪者の観光客にも同じような体験をしていただき、満足してもらうことが観光の大きな目的であると理解される。サイクルツーリズムは、特別な技術や機材を使用するような観光と異なり、地域住民も日常利用している又は利用し得る自転車を活用するものであり、やってきた人のみではなく、地域の人たちも同様に良さを実感していることが共通の体験を可能とするものである。

そこで、本研究は、サイクルツーリズムにおけるサイクリストの実態とコースの評価や需要の状況を分析することを通じて、サイクルツーリズムの定着、持続及び拡大の可能性を考察し、住民の日常利用への拡大のあり方と方向性を提案し、サイクルツーリズムの持続的かつ効果的なあり方に関する知見を得ることを通じて、ポストコロナにおけるサイクルツーリズムと自転車の日常利用の拡大の方策を明らかにすることを目的とする。

## (2) 既往の研究と本研究の実施方法

サイクルツーリズムに関する既往研究は、あまり多くない。代表例としては、兒玉らの研究<sup>3)</sup>や ELFFERDING らの研究<sup>4)</sup>などがある。前者は、我が国のサイクルツーリズムに関して、広域的なものを対象にして、その大規模自転車道等のハード面のインフラ及びサイクルツーリズムに取り組む全国組織やソフト面の取り組みの現状を明らかにするとともに、ケーススタディーにより、具体的取り組み内容や進捗状況、課題等を考察し、ハード面での道路や走行環境の整備等、ソフト面での多様な施設の充実と広域連携を提案している。しかし、自治体等サイクルツーリズムの施策側の視点からの分析による提案であり、サイクルツーリズムの参加者の実態や需要等の分析に基づくものではない。後者は、サイクルツーリス

ムが発達しているドイツにおける長距離自転車道や沿道施設の実態、これの参加者やこれを企画する旅行会社、観光収入の実態等を明らかにするとともに、家族連れなど多くの一般観光客が観光旅行として利用する視点が参考となるが、ドイツの例であり、我が国での実態に基づいた提案ではない。さらに、望月の研究<sup>5)</sup>、八坂らの研究<sup>6)</sup>があるが、前者は、しまなみ海道の振興に焦点を当てたヒアリングに基づく分析による振興策、後者は、一般的な大学生の自転車利用の中でのサイクルツーリズムの分析であり、いずれも、サイクルツーリズムの参加者という直接の需要者側からみたサイクルツーリズムの課題やあり方に焦点を当てたものではない。

そこで、本研究では、サイクルツーリズムの実態について、第一に、需要者であるサイクリストがサイクルツーリズムの視点からどのように見ているかを、サイクリングのコース走行者(大阪府の社会実験のコース及びその他のコースの走行者)に対するアンケート調査を通じて明らかにすること、第二に、これに基づき、どのようなサイクルツーリズムがサイクリストに受け入れられるかや一般の観光と異なる点を分析し、第三に、地域住民との連携等に基づく持続性と拡大性を図るための方策を考察し、最後に、サイクルツーリズムのあり方と方向性を提案するものとする。

## 2. 参加者に対するアンケート調査の概要と回答

まず、サイクルツーリズムに参加している自転車利用者に対するアンケート調査により、サイクルツーリズムの実態、最近の走行したコースの評価や走行実態、コースでの重視又は評価する点、サイクルツーリズムのあり方等に関する質問を実施した。なお、大阪府では、「グランドデザイン・大阪都市圏」に基づき、行政区域にとらわれず広域的に連携することにより、魅力のある都市空間の創造をめざしており、この取組みの一つとして、民間企業や自治体等と連携した「広域サイクルルート連携事業」を実施したが、これの一環として、サイクリストの動向やニーズを把握・分析し、今後のまちづくりに活かすため効果検証を行うためのアンケート調査を実施したものである。

### (1) サイクルツーリズムの参加者に対するアンケート調査の実施の概要

#### a) 調査期間

2019年9月20日(金曜日)から12月19日(木曜日)まで(なお、回答数が少ないため、追加で12月16日にNPO法人自転車活用推進研究会に依頼分は年内)

#### b) 実施方法

大阪府の「広域サイクルルート連携事業」社会実験アンケートにおいて、大阪北部サイクリングマップを入手し

て、大阪府内外の府マップ掲載のサイクルルート(7つのコース, 「大阪北のど真ん中コース」9.6km から「大阪府北部山岳を巡るコース」93.7km まで初級中級上級のレベルが存在)を利用の上, アンケート調査へのご協力をお願いした。また, 府マップ掲載以外のコースを走行した方にも, 最近走行したルートについて, 回答を得た。なお, 無回答が多い項目があるが, 社会実験のコース以外の人からも回答があり, 設問が社会実験のコースの参加を前提としたものがあるためであると考えられる。

c) 配布回収方法と回答数

ウェブサイトまたは大阪府, 京都府及び兵庫県の関係公共施設や協力店 98 か所の配布所にて配布。アンケート参加者には, 民間企業から提供いただいた景品(抽選)を提供。回答者数は, ウェブ回答 38 と郵送回収 190 計 228 である。

(2) アンケート回答者の属性

a) 年齢構成及び性別, 住所

○年齢構成は, 20 代が最も多く 37.3%, 次いで 10 代, 40 代, 50 代の順で, 比較的若い層が中心である(図-2)。

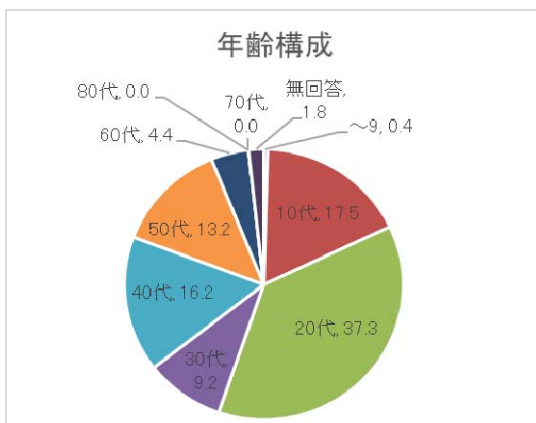


図-2 回答者の年齢構成(回答 228)

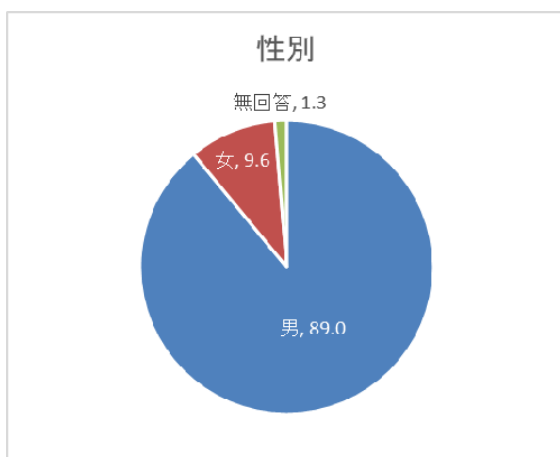


図-3 回答者の性別(回答 228)

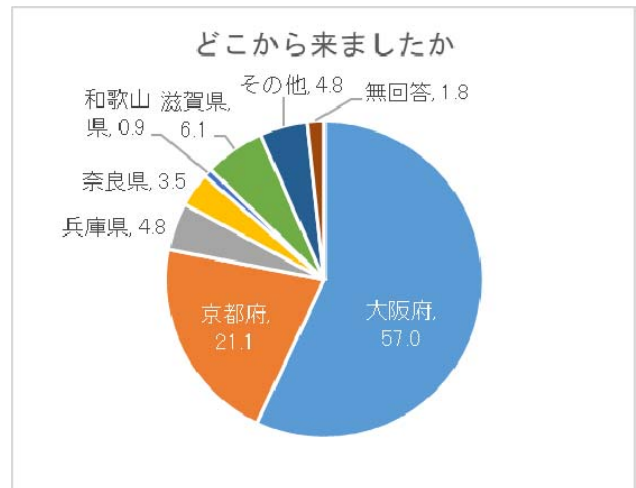


図-4 回答者の住所(回答 228)

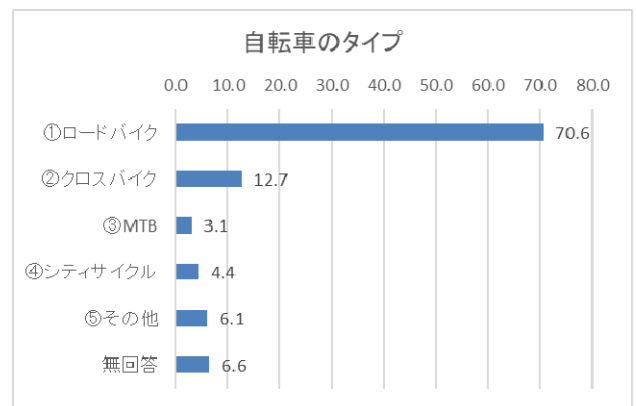


図-5 回答者の使用自転車のタイプ(回答 228)

○性別は, 男性が89%で, 男性の回答者が多い(図-3)。

○どこから来たか(住所)は, 社会実験参加者以外の人からの回答も得たため, 大阪府(57%)や京都府(21%)など近畿地方が中心であるが, 一部, 松山市, 川崎市, 東京都等も含まれる(図-4)。

b) 使用自転車のタイプ

ロードバイクが 71%, クロスバイク 13%, マウンテンバイク 3%を入れるとスポーツタイプのものほとんどで, いわゆるサイクリストの特徴を有する(電動アシスト自転車の比率は 2.6%と低い)。本アンケートはサイクリスト中心の回答であることに留意が必要である(図-5)。

(3) ルートの走行形態

○コースの走行人数(社会実験の場合)については, 一人が一番多く, 次いで 2 人であるが, 5 から 10 名のグループも多い。グループでの走行は, その中の最年少や体力的に弱者に行動を合わせるので, 途中で休憩や買い物等の多様な希望が多くなると考えられ, これに合わせると休憩や買い物等の立ち寄り回数が多くなるものと推測される(図-6)。

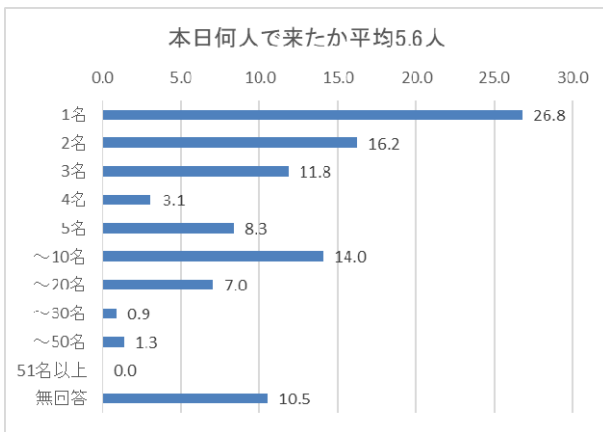


図-6 コースの走行人数 (回答 228)

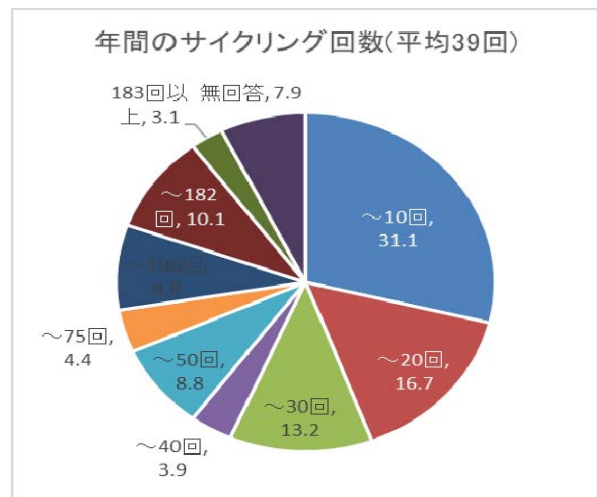


図-8 年間のサイクリング回数 (回答 228)

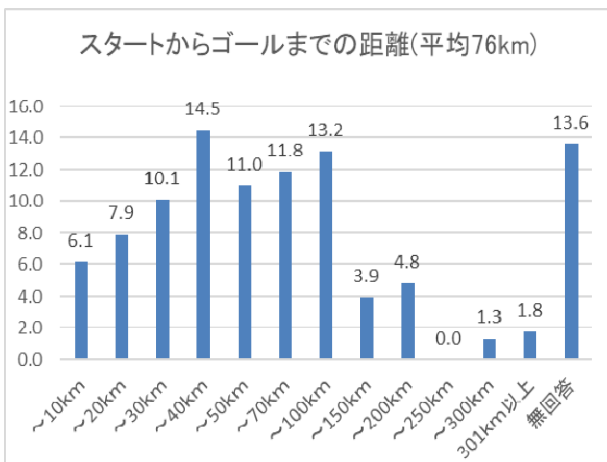


図-7 走行距離 (回答 228)

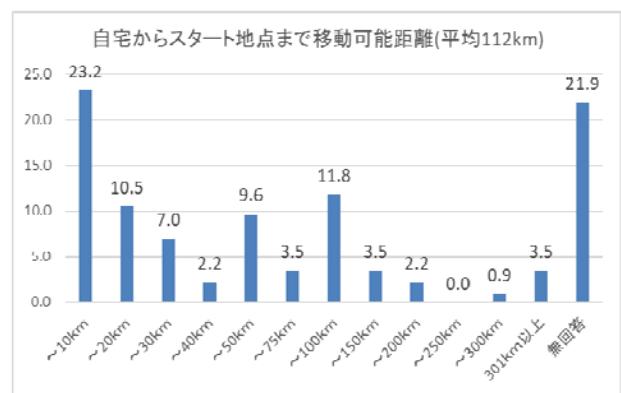


図-9 スタート地点まで移動可能距離 (回答 228)

○スタートからゴールまでの走行距離は、平均で 76km であり、社会実験の 7 コースを走行した方が多いので、この範囲内が多い。しかし、コース以外を走行している人も回答しているので、平均は長くなっている(図-7)。

#### (4) 回答者のサイクリング状況

##### a) 年間のサイクリング回数

年間のサイクリング回数は、平均で 39 回であり、年間 52 週とすると、大半がサイクリングに出かけている計算になる。回答者の相当数が本格的なサイクリストであるが想定される(図-8)。このため、後述の一回当たりの使用金額も抑えざるを得ないものと推測される。ただし、年間 183 回以上、すなわち、二日に一回以上の回数の人が、7 人存在するが、これは非日常としてのサイクリングでなく、日常利用(通勤、通学等)での利用を含むと考えられるため、除外すると、平均は 32 回となる。

##### b) 自宅からスタート地点まで移動可能距離(誘致距離)

サイクリングコースに出かけることができる自宅からスタート地点までの移動可能距離については、10km 以内の人も 23.2%いるものの、平均では 112km で、10km 以下の短い距離の人も 1/4 弱は存在する。自宅から自転

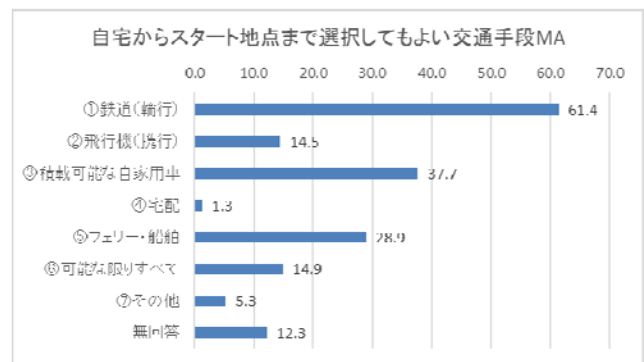


図-10 スタート地点まで選択してもよい交通手段 (回答 228)

車でスタート地点まで行くことを前提としているためと考えられる。平均では 112km であるが、一人だけ 1,000km の人がおり、平均を引き上げているので、一般的には 100km 強がコースまでの誘致距離の平均として想定する必要があると考えられる(図-9)。

##### c) 自宅からスタート地点まで選択してもよい交通手段

輪行が 6 割強、自家用車が 4 割弱であるが、回答者には若い層が多いため輪行が多いと考えられる(図-10)。年齢別のクロス分析では、40 歳以上では、自家用車が

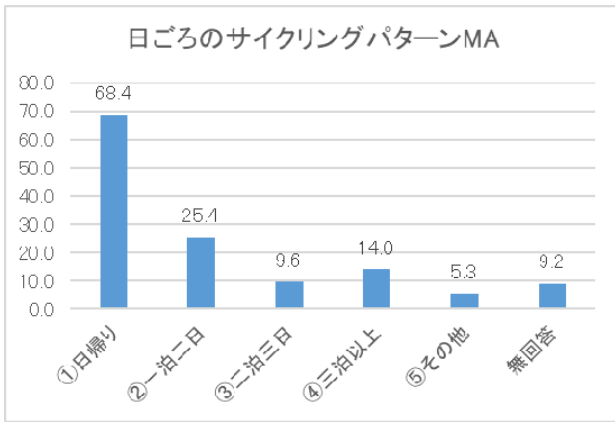


図-11 日ごろのサイクリングのパターン (回答 228)

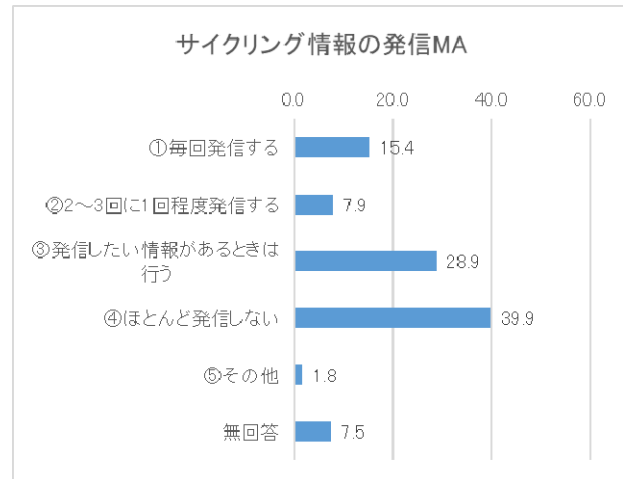


図-13 サイクリング情報の発信状況 (回答 228)

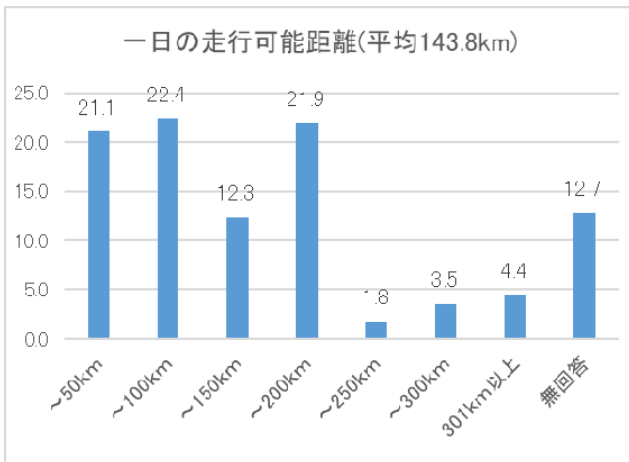


図-12 一日の走行可能距離 (回答 228)

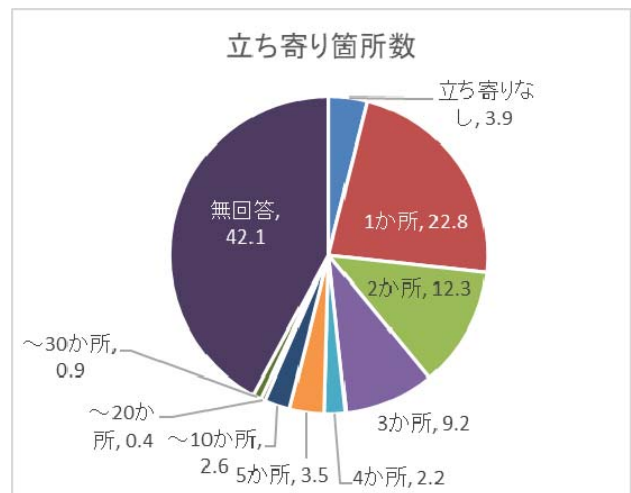


図-14 コース途中の立ち寄り箇所数(回答 228)

70.1%，輸行 48.1%となり，今後の年齢層の高齢化での対応は輸行よりも自家用車対応の強化が必要である。

d) 日ごろのサイクリングのパターン

年間の平均のサイクリング回数(平均 39 回)から考えて，費用や時間の制約との関係から，日帰りが圧倒的に多く，68.4%である。一泊二日 25.4%を入れると，93.8%が短期滞在型である(図-11)。その分宿泊代や飲食の額が低くなることに大きく影響する。

e) 一日の走行可能距離

200km を超える人も 9.7%，100km 超から 200km 以下で 34.2%と計 4 割強の人は，100km 以上である。平均で 143.8km であり，相当の健脚の人が多い。50km 以下の初級の人は 2 割強である(図-12)。

f) 情報の発信の状況

毎回発信するという人が 15.4%であり，意外と少ないが，情報発信している人の割合は，52.2%であり，半数以上が情報を発信している。ほとんど発信しないが 4 割も存在する。特に，上中級のサイクリストが，先導役になって，情報発信を行い，コースの良さや見どころなどの情報によるサイクルツーリングの良さを発信することが，その拡大や持続性につながる。情報発信をしやすい

ような方策を講ずることが必要である。情報発信を依頼することや発信した場合のノベルティなどを検討することも必要である(図-13)。

(5) 今回の社会実験での回答者の立ち寄り箇所・消費額

a) 立ち寄り回数と目的

○立ち寄り回数 今回の社会実験の参加者について，コース途中で休憩や食事を含めた休憩所や観光スポットなどでの立ち寄り回数は，無回答を除いて計算すると，立ち寄りなし及び 2 か所以内が計 67.4%，3 か所以内が計 83.3%を占めている。平均で 2.4 回と少ない。大半の人は，出発点からゴールまで可能な限り休まず，ひたすら走行している。立ち寄りは，休憩など最小限の人が多くと考えられる(図-14)。

○立ち寄り目的 立ち寄りの目的をみると，立ち寄り回数が 1 か所の人は，休憩が 34%，次いで観光 27%であるが，その他は食事 20%，トイレ 18%で，体力・補給・排せつなどであり，いわゆる回遊や観光目的は全体割合からみれば，低い(表-1)。走行に必要な最小限の立ち寄りにし

表-1 立ち寄り場所が1か所及び2か所の立ち寄り目的

1か所の人(複数回答)			2か所の人(複数回答)		
観光	15	27%	観光	14	28%
食事	11	20%	食事	11	22%
トイレ	10	18%	トイレ	10	20%
休息	19	34%	休息	15	30%
修理	1	2%	修理	0	0%
無回答	0	0%	無回答	0	0%
合計	56	100%	合計	50	100%

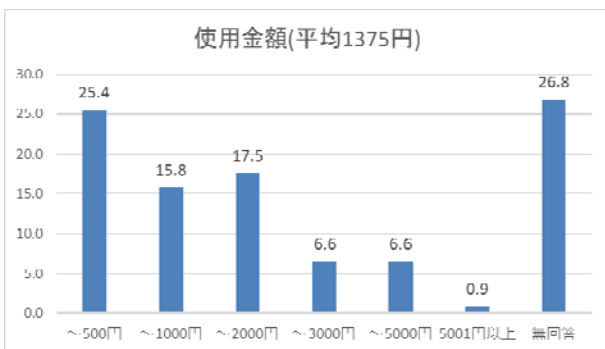


図-15 コース途中の使用金額(回答 228)

表-2 コース途中で使った金額(グループ別)(回答 228)

コースで使った金額(グループ別)					
	①家族	②職場	③サークル	④ショップ	⑤その他
平均	2,129	1,096	1,620	755	1,218
N	13	30	87	2	44

表-3 コース途中で使った金額(1人と2人以上)(回答 228)

コースで使った金額(1人/2人以上別)		
	平均	N
1人	1,332	61
2人以上	1,403	142

て、最短時間での走行を目指しているとみられることが分り、また、1か所の場合も同様である。これが、次のコース途中での使用金額にも影響があると推測される。

b) コース途中の使用金額

500円以下の人が4分の1、千円以下の人を合わせて、41.1%となる。全体の平均で1,375円と少ない(図-15)。家族連れ(表-2)や複数(表-3)でサイクリングをすると、一番初級の人にペースを合わせることで、全体としてゆっくりと観光やグルメを楽しむことにつながるの、グループでの自転車観光の広がりをターゲットにしたストーリー展開も必要である。

(6) コースの評価で重視する項目(複数回答)

次にサイクリストがどのようなコースを高く評価しているかについては、次のとおりである。

a) コース選択で重視する点

コースを選択する場合に、その走行空間の余裕の存在、危険個所の不存等安全性、景観・路面状態等の快適性又は信号機・駐車が少ない等の迅速性に区分すると、快適性が非常に高く、70.6%であり、次いで、走行空間の余裕45.2%・危険個所の不存39.9%による安全性であり、迅速性は35.5%となっている。

これらに対して、自動車走行量は、33.3%、長い距離・高低差・きつい勾配というコースの困難性は、21.5%で他に比較すると低い割合である(図-16)。

b) スタート地点及び沿道で重視する点

○スタート地点で重視する点 ロッカー更衣室13.6%、シャワー12.3%などよりも、駐車場40.4%と自転車の組み立て等のスペース32.0%が大きく重視される(図-17)。

これは、輪行及び自家用車で来る人が多いため、これに必要な項目として選択されており、逆にシャワーや更衣室等は最後に周辺のスパ等の施設や自家用車を利用するなどにより、代替できることもあるとみられる。

○沿道サービスで重視する点 観光スポットが56.1%と最も多いが、これは、次のサイクリングルートに求める

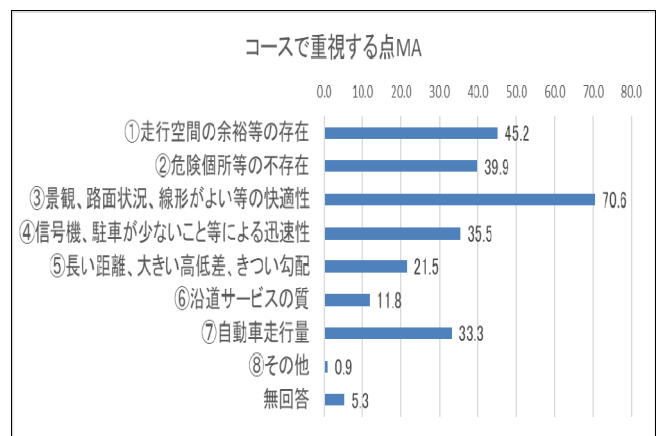


図-16 コース選択で重視する点(回答 228)

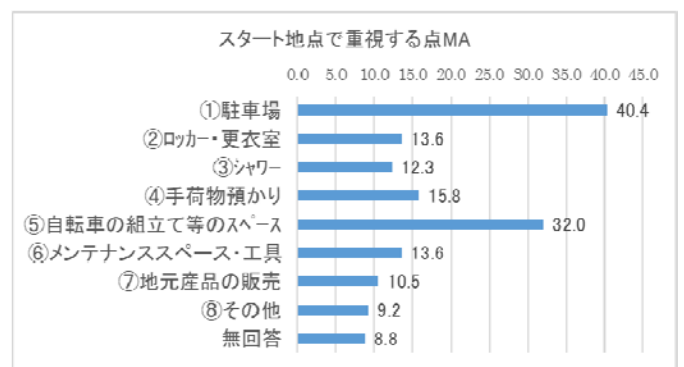


図-17 スタート地点で重視する点(回答 228)

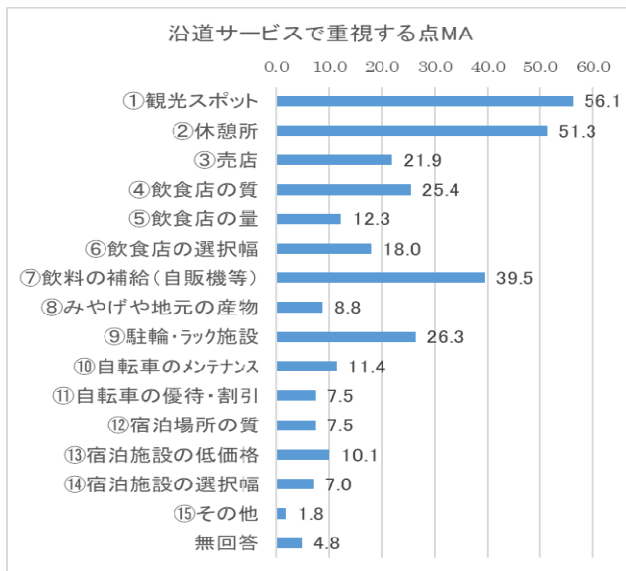


図-18 沿道サービスで重視する点(回答 228)

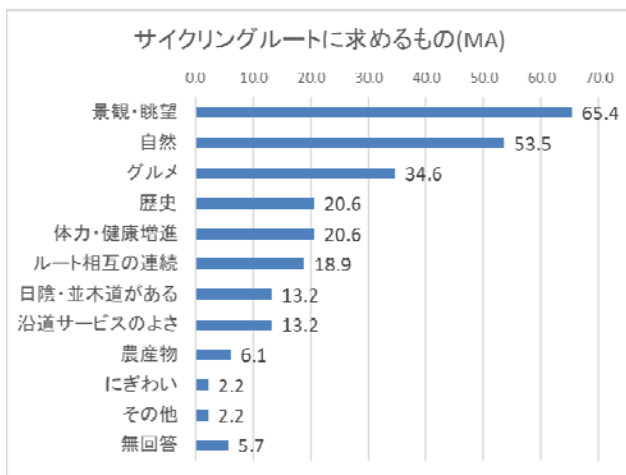


図-19 サイクリングルートに求めるもの(回答 228)

点にもあるように、景観眺望と自然が重視されていることから、景観眺望・自然の優れた観光スポットの地点が高い割合で重視されていると考えられる。次いで、多くの人が長距離を走行するので、休憩所 51.3%と飲料補給 39.5%が重視されている(図-18)。

これらについては、全体としてのサイクリストが何を欲しているのかの傾向を読み取り、的確な対応による魅力の創出が必要である。

### c) サイクリングルートに求めるもの

これらを総合して、サイクリングルートに求めるものとしては、景観・眺望が最も多く、65.4%になり、次いで、自然が 53.5%であり、グルメや歴史、体力健康増進などを大きく上回っている(図-19)。すなわち、サイクリングルートには、景観・眺望及び自然が重視されており、グルメや歴史、体力・健康増進などよりも高い割合になっている。いわゆる一般の人が求める観光スポットを配するよりも、景色の優れた自然的な眺望が重要である。

## 3. サイクリストに受け入れられる条件及び一般の観光と異なる点

### (1) アンケートの回答の結果分析

以上の結果から、次のようにまとめることができる。

#### a) 回答したサイクリストのタイプ(2の(2)及び(3))

○回答した年齢は、20代が一番多く、また、40代以降は年齢層が高くなるに従い、割合が減少し、60代で4.4%、70代以降はゼロとなっている。全体の回答はこの若い年齢層の実態や動向が影響している可能性がある。○使用した自転車の車種はロードバイクが約7割(70.6%)、クロスバイクが12.7%と大半がいわゆるサイクリングを楽しむサイクリストであると考えられる。○一人のみで来ている人は1/4(26.5%)に対し、グループ2~5人が4割(39.3%)、6~10人が14.0%と、グループで来ている人が多い。家族や職場は、自転車利用に関して比較的多様な人が多いため、サイクリング初心者にペースや好みを合わせることになり、消費等も期待できる。○走行距離 平均で76kmあり、ある程度の長距離を走行している。最頻値は30から40kmである。

#### b) サイクリングに関する現状及び可能性等(2の(4))

○年間のサイクリング回数；「10回以上」が61%で、平均39回と極めて頻繁にサイクリングを楽しんでいる。サイクリング回数が多い場合は、一回の消費金額は相対的に低くなるものと考えられる。年齢層別にみると(クロス分析)、20代までは40回前後であるが、30代40代が20回強、50代以上が30回強となっており、年齢層別に回数が異なり、ターゲットの層を考慮して受入れの内容等を考える必要がある。

○自宅からサイクリングルートまでの可能距離；「10km以下」が23.3%、次いで「75km超100km以下」が11.8%、平均112kmであり、誘致距離としては、長距離でも魅力のあるコースであれば、可能となっている。

○自宅からスタート地点まで選択しても良い交通手段(MA)；「鉄道(輸送)」61.4%、「積載可能な自家用車」31.7%、「フェリー・船舶」28.9%と、鉄道(輸送)が多く、次いで自家用車である。これは若い層が回答の中心を占めるためであると考えられ、クロス分析では、40代以上では体力の関係等から積載可能な自動車も6割以上となり、駐車場の完備が大きな課題である。○1日の走行可能距離；「50km以上100km未満」22.4%が最多であるが、平均143.8kmとかなり長距離を走行する人が多く、サイクリストが中心の回答であることがここでも明らかである。

○多いサイクリングのパターン(MA)；「日帰り」68.4%、「一泊二日」25.4%であり、ここで、滞在型ではなく、素通り型が多く、いかに滞在時間を伸ばして、走行するのみではなく、地元の地域資源を享受してもらうことや、

サイクリングに伴う観光や食事などを楽しんでもらう多消費型観光に移行することが大きな課題である。

○情報発信;ほとんど発信しない人が約 4 割存在し、情報発信への誘導が期待される。これによるサイクルツーリズムの推進効果、特に上中級サイクリストの先導的な役割が期待される。ホームページで情報発信を募るなど情報発信をしたくなるような誘導策も必要である。

### c) 直近のサイクリングの実態(2の(5))

○立ち寄り箇所;228 人の回答では、4 か所以内で半数を占め、平均で 2.4 回と少ない。目的も休憩が中心で、自転車走行そのものが中心であることがうかがわれる。

○平均消費額 回答者には、府マップ掲載コース利用者以外の人も含まれ、掲載コースでは想定されない異常値(2件)は除外したが、回答者 164 人の平均は、1,375 円(異常値を入れても 3,044 円、0 円は 30 人、18%)である。コースで使用した金額は、クロス分析では、二人以上(表-2)又は家族連れとサークル(表-3)が多く、複数で来た場合又は家族等の場合の方が、会話を伴う飲食等の機会があるため、消費が多いのではないかと考えられる。

### d) サイクルルートについて(2の(6))

○ルート選びで重視する点(MA);「景観、路面状態、線形等の快適性」がトップで 70.6%、次いで「走行空間の余裕等の存在」45.2%、「危険個所の不存在」39.9%などの安全性、そして、「信号機、駐車が少ないなどの迅速性」が 35.5%となっている。快適性が群を抜いてトップで、安全が次いで重視されていることがわかる。距離や高低差等は 2 割強で、これらよりは低い。

○出発点等のサービス(MA);「駐車場」40.4%、「自転車の組み立て等のスペース」32.0%であり、「手荷物預かり」15.8%、「ロッカー・更衣室」13.6%、「シャワー」12.3%で、自家用車で来たい人が多いため、駐車場と組み立てスペースが大きな要素で重要であり、手荷物預かり、ロッカー、シャワーなどは意外と低い。

○沿道サービス(MA);「有名な観光スポット」56.1%、「休憩所」51.3%、「飲料の補給」39.5%、「駐輪ラック」26.3%の順で、飲食店に関する質や量、選択の幅は相対的に低い(各 25.4%、12.3%、12.3%)。しかし、この場合の観光スポットは、次の重視する「テーマ」でも、景観眺望や自然系が中心となっている。

○テーマ(MA);「景観・眺望」65.4%、「自然」53.5%、「グルメ」34.6%の順。景観や眺望、自然など眺めや自然を楽しむことが極めて重視されている。走行中や休憩も兼ねて楽しむ、あまり時間がかからない点が重視されていると考えられる。

## (2) 一般の観光と異なる点(旅行単価)

一般の観光での消費額については、観光庁の調査<sup>7)</sup>によれば、日帰り旅行の旅行中の内訳において、14,513

表4 国内旅行の旅行単価(日帰り旅行での旅行中)

計	参加費	交通費	飲食費	買物代	娯楽等サービス費・その他
14,513	913	6,194	1,996	3,470	1,939

表-5 サイクリストの人口推計

自転車利用者のタイプ	自転車に乗る主な用途	人口(万人)	人口割合
レース層	レースイベント参加	25.2	0.27%
サイクリングイベント層	サイクリングイベント参加	30.9	0.33%
ツーリング層	自らサイクルツーリング	60.9	0.60%
旅行レジャー手段層	旅行・レジャー・行楽時移動手段	177.9	1.90%
健康エクササイズ層	健康増進/運動不足解消	278.0	3.00%
日常の移動手段層	「通勤・通学」「仕事時の移動手段」「日常の移動手段」「災害時」	4701.5	50.20%

出典 ツールド・ニッポン「サイクリスト国勢調査2018 調査結果レポート」

円が旅行者の単価であり、これに比較すると今回の調査によるコース中での使用額 1,375 円は、その 9.5%に過ぎない。また、日帰りの旅行者の単価の内訳の中での買物代 3,470 円、飲食費 1,996 円単独と比較しても低い消費額である(表-4)。一般の観光客が自転車を活用して地元で回遊や観光をした場合、このうちの交通費 6,194 円の一部が自転車を使用して減額され、この分が消費に回る可能性があり、また、効率的かつ広範囲の自転車の移動で消費額が上乘せされる可能性もある。この旅行中の移動の一部を自転車に変えることで、交通費の節約分も含めて、消費の拡大の可能性があると考えられる。

### (3) サイクリストの人口

サイクリスト国勢調査<sup>8)</sup>によると、自転車を活用したサイクルツーリズムを実践する人たちの人口は、レース層、サイクリングイベント層及びツーリング層を中心に考えて、全人口の 1.2%、これに旅行レジャー層の 1.9%を加えても、3.1%と割合的には少ないと推計される(表-5)。上記アンケートでは年間に平均で 30 回以上サイクリングに出て、全国でサイクルツーリズムを楽しんで回る人は、その回数の多さゆえに、宿泊や消費を抑える可能性がある。人口の 1%のサイクリストの人たちが、全国をかけもちで回っている。サイクルツーリズムの消費や人口を大きく拡大することは難しい。コロナ禍での自転車利用を含めて、幅広く自転車利用に対する期待が日常利用及び非日常利用(サイクルツーリズム等)について増加傾向にあるとはいえ、爆発的に伸びるものではない。ここに健康エクササイズ層はもとより、日常の移動手段層は自転車利用に親和性があるため、これらの層が加わることで、すそ野を大きく拡大できる。



#### 4. 地域との連携等に基づく持続性と拡大性を図るための方策

以上のような分析に基づき、次のような地域との連携等にもとづく、方策が考えられる。

##### (1) サイクルツーリズムの拡大の方策

サイクリストは、景観の優れた自然を満喫しながら立ち寄り回数が少ないことから、自転車で走行すること自体が主目的であると考えられるため、観光地での消費額も少ない。これに対して健康エクササイズ層(表-5)及び日常の移動手段層(表-5)では、観光に際して、自転車走行は目的でなくあくまで手段として利用し、これに伴い、行動範囲の増加による買物、運動の増加による食の消費などが大いに期待できる。これらの層を、サイクリストに偏らないサイクルツーリズムのターゲットに設定して、持続性や裾野の拡大を図ることがその拡大となる。このためには、

- ・パック旅行で、自由時間の設定のあるものが増加しているが、この時間でのオプションとして、疲れの少ない電動アシスト自転車のレンタルを用意し、これを活用すれば相当の名所旧跡等の観光スポットも渋滞なく、効率的に回れるメリットと具体の穴場の観光地を含めた情報(自転車地図、グルメ、観光情報等)を提供すること、
- ・あらかじめ自転車で回る方がよいツアーを地元住民が推薦するおもてなしする地域資源を用意し、その良さやメリットを宣伝して誘致することなどが考えられる。
- ・これらのためには、サイクリスト層が一般の観光客にも活用できる情報を発信し、サイクルツーリズムの楽しさ、素晴らしさを伝える先導役となり、わかりやすい情報を発信するためのサイト等を作成することが必要である。健康エクササイズ層や日常の利用層に対する情報の面での誘因することが重要である。

##### (2) 地元の住民に自転車を拡大する可能性

このように来訪する一般の観光客が自転車を利用して回遊や観光をしている姿を住民が見ると、物々しいサイクリングのいで立ちのサイクリストでなく、自分と同じような来訪者が自転車を楽しんでいることを実感することができる。これを通じて、地元の住民も自転車の利便性や快適性、健康性などに興味を示すことになる。来訪者のみに自転車を推奨するのではなく、自らも日常利用での自転車の利用に親しみを持つこと、また、行政もこれを支援し、その可能性を伸ばす施策を合わせて重点にして、講ずることが容易になる。これにより、自ら自転車利用を日常やコースで徐々に実践して、自転車の良さを理解した住民が自転車の良さを観光客と共有することで、自転車によるおもてなしがより効果を発揮する。これ

は、地元の新鮮な魚介類のよさを住民と観光客が共有することと同じである。

#### 4. サイクルツーリズムのあり方と方向性

- a. サイクリストの評価するコース特性として良好な「景観」や「自然」などを重視したコース設定を行い、誘致するとともに、一般利用者のサイクルツーリズムを推進し、幅広い層に浸透するようなコースやテーマ設定を行うことが必要である。これにより、多くのサイクリストと観光客を内外から誘致できる可能性がある。
- b. サイクリストの一人当たりの消費額が少ないこと、日帰りが多いことなどの特性を踏まえて、家族連れ、グループでの誘致など今後の地域活性化のための消費額の増加、滞在時間の増加などの方策に重点を置いてサイクルツーリズムの在り方を検討することである。
- c. この際に、自転車に乗ることを主たる目的としない日常利用層や健康エクササイズ層にも観光の手段として自転車を活用して、地域資源を享受してもらい、利用層を拡大することで、サイクルツーリズムの拡大と地域経済効果が期待できる。
- d. 情報の発信については、サイクリストの情報発信役として先導性を重視して、自転車に適した地域資源を開拓してもらうとともに、これを広く発信してもらうこと、Instagramやフェイスブックなどに不慣れた層なども考慮に入れた必要な情報提供のあり方を検討する。
- e. 住民自らにも、来訪者である日常利用層のサイクルツーリズムの普通の姿を見ることで、自らも少しでも自転車に興味を持ってもらい、自転車のよさを共有することで、地域のサイクルツーリズムが地域に根付くことが期待されるとともに、日常利用の拡大にもつながる。

#### 5. 今後の課題

- a) 一般観光客が自転車を活用することで節約できた旅行単価を地元での消費に向けた可能性及び行動範囲の拡大の可能性による消費の伸びを検証する必要がある。
- b) 一般の観光客が、旅行の間に自転車を活用した回遊や観光(パック旅行での組込み等)を行うメリットの理解やその意向を検証する必要がある。
- c) 地元住民が、自転車を観光に活用して、健康的かつ効率的に回遊や観光する一般観光客の姿を見て、自らの自転車利用の開始や増大のきっかけとなるか、また、行政の後押しによる自転車利用の拡大となるかについて検証が必要である。
- d) これらを通じて、一般の観光客が旅先での自転車利用が楽しく、かつ、電動アシスト自転車の活用で快適に移動ができた経験をもとにして、帰宅後に自らも自転車

利用を日常的に盛んにすることを考える可能性についても検証する必要がある。

e) コロナ後に以上のような一般観光客や地元住民の感覚が、密を避けた移動や健康的な移動にどの程度重視するようになったかについて、検証する必要がある。

**謝辞：** サイクルツーリズムのあり方の研究では、古倉らが担当させて頂いた本件大阪府の社会実験でのアンケート調査の結果を活用することについて、大阪府からご協力をいただいた。ここに、感謝の意を表したい。

#### 参考文献

- 1) 古倉 宗治, 佐藤 利明, 吉川 泰夫, 大森 宣暁 : 自転車活用推進計画の全国展開の可能性及び推進方策、第 57 回土木計画学研究発表会・講演集 23-14, CD-ROM, 2018.
- 2) 日本サイクルツーリズム推進協議会 HP, <https://cycletourismjp.org/vision/>
- 3) 兒玉ら：我が国における広域的サイクルツーリズム推進の実態に関する研究, 都市計画論文集, Vol.50, No.3, pp1130-1136, 2015
- 4) 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・運営方法のあり方」, 土木学会論文集 D, Vol.63, No.1, pp24-35, 2009
- 5) 望月 徹：しまなみ海道におけるサイクルツーリズム振興の一考察, 日本国債観光学会論文集(第 26 号), 2019
- 6) 八坂 和史, 大方 優子, 吉田健一郎, 藤田 有佑：サイクルツーリズムに関する一考察、経営情報学会, 2016 年秋季全国研究発表会, D1-2
- 7) 観光庁：旅行・観光消費動向調査, 2019
- 8) ツールド・ニッポン：サイクリスト国勢調査 2018 調査結果レポート

(?受付)