



来道外国人観光客による サイクリング観光の振興に向けて



写真提供：サイクルツーリズム北海道推進連絡会

国土交通省北海道開発局開発監理部
開発調査課

北海道を訪れる観光客数は、毎年5千万人前後で、道内客が9割弱、道外客が1割強で推移。道外客のうち1割以上が外国人客となっており、増加傾向となっています。外国人客を国別に見ると、台湾、韓国、中国等アジアからの来道が圧倒的に多く80%以上を占めています（平成24年度実績）。

第7期北海道総合開発計画では、「国際競争力の高い魅力ある観光地づくりに向けた観光の振興」がうたわれ、24年度に実施された中間点検においても、さらなる重点化を図る施策の一つとして「インバウンド観光の振興」^{※1}が挙げられました。

これらを踏まえ、北海道開発局では、「来道外国人観光客によるサイクリング観光の振興に向けた基礎調査」を24年度に実施しましたので、その概要を紹介します。

1 調査の目的

北海道を訪れる外国人は、台湾が最も多く、国・地域別では毎年度第1位です。24年度の台湾からの来道者数は過去最多となりました。この理由としては、円安やオープンスカイ協定による路線の増加などが考えられます。しかし、それ以前は平成19年度をピークに減少しており、23年度の来道者数はピーク時に比べると3割ほど減少した状態となっていましたから、これは北海道の観光産業にとり大変好ましい状況といえます。この流れをさらに加速するためには、新たな北海道の魅力を提供する必要があります。

また、台湾は、来道外国人の3割を占め（24年度実績35%）、外国人のニーズを知る上でも欠かせない存在です。台湾は、サイクリングの振興に非常に力を入れており、自転車道の整備やサイクリングイベントの開催、サイクリングを目的としたインバウンドやアウトバウンドにも積極的です。

北海道の夏場の気候は、本州に比べ冷涼で湿度も高くなく、サイクリングには最適です。また、グルメや自然景観、温泉などの観光資源も豊富です。そこで、北海道人気が高くサイクリング先進地でもある台湾を

※1 インバウンド
外国人旅行者を自国へ誘致すること。反対はアウトバウンド。

主な対象として、外国人観光客を対象としたサイクリング観光を推進するための調査を行うこととしました。

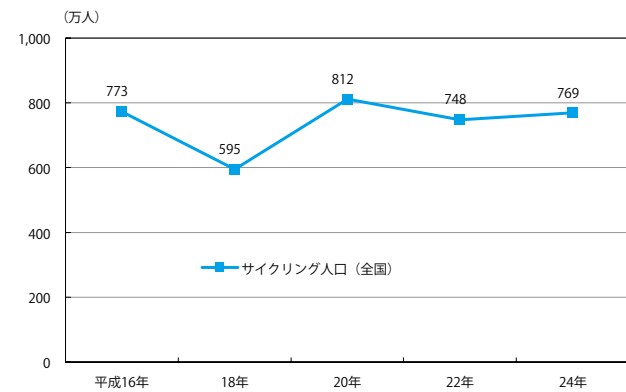
本調査は、来道外国人観光客を対象にしていますが、最終的には国内外を問わず、多くの方がサイクリング観光に来道することを願っているものでもあります。

2 国内におけるサイクリングの現状

国内におけるサイクリングの現状を紹介します。

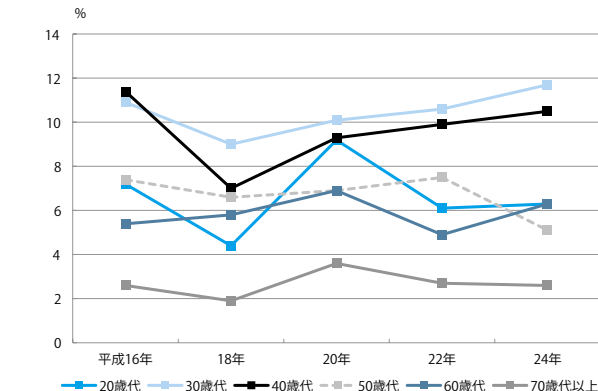
推定サイクリング人口は、平成18年から20年にかけて大幅に増加した後は微減し、その後は横ばいとなっています（図1）。

年代別では、30歳代、40歳代の実施率が他の年代より高く、また18年以降は上昇していることから、この年代がサイクリングの中心であると考えられます。また、20歳代から70歳代以上までサイクリングは実施されており、サイクリングが幅広い年代で楽しめるスポーツであることが分かります（図2）。



出典：笹川スポーツ財団「スポーツライフに関する調査報告書」（2004～2012）。

図1 推定サイクリング人口の推移



出典：笹川スポーツ財団「スポーツライフに関する調査報告書」（2004～2012）。

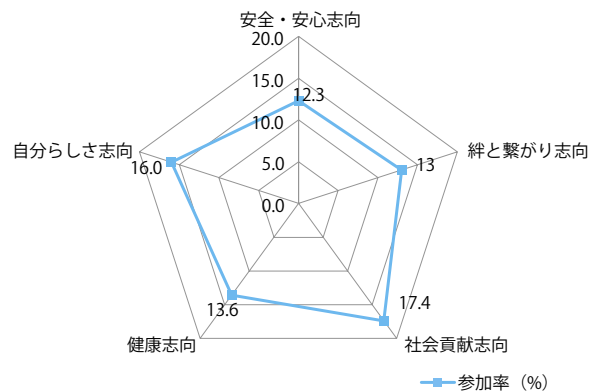
図2 年代別サイクリング実施率の推移

さらに、こういった志向の人がサイクリングを実施しているかでは、社会貢献や自分らしさ、健康といったところが高くなっています（図3）。

レジャー白書によると健康志向は特に中高年層に高く、今後高齢化が進む中で健康を意識する人は増加傾向となることが推察され、サイクリングを実施する人も増えるのではないかと期待しています。

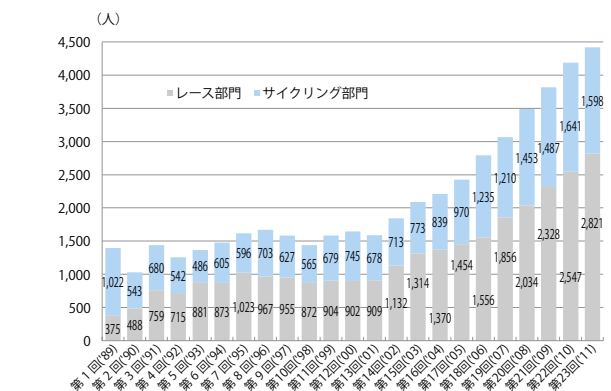
最後に、「ツール・ド・沖縄」の参加者の推移ですが、レース部門だけでなく、サイクリング部門も増加しています（図4）。

サイクリング人口自体は横ばいですが、こうしたイベントが賑わっていたり、近年は自転車関連雑誌の創刊も相次いでいることから、自転車を「移動手段」だけでなく、「趣味」や「スポーツ」「レジャー」として楽しむ人たちは確実にいて、関心を持つ人も増加傾向にあることが推察されます。サイクリング観光には十分可能性があると考えられます。



出典：公益財団法人 日本生産性本部「レジャー白書2012」

図3 5つの志向と参加率との関連性



出典：NPO法人 ツール・ド・おきなわ協会。

図4 ツール・ド・おきなわ部門別参加者推移

3 サイクリング先進地としての台湾

台湾の自転車ブームは、2007年頃から始まったといわれています。09年頃には新たに自転車を始める人の減少などから自転車販売台数は減少していますが、サイクリング愛好者は減っておらず、今も盛んに実施されています。ブームの背景には、台湾での健康志向や環境に対する関心の高まりがあります。馬英九氏は08年に総統に就任した際、台湾を「バイシクル・アイランド」にすることを掲げ、自転車道の整備計画を進めてきました。このことは結果的に産業振興にもつながっています。

自転車道の整備としては、車道や歩道とのレーン分離といった既存道路との区分けのほかに、国道の付け替えによる旧道の利用、路地の専用道化などが実施され、安全、景観などを考えた対応がなされています。また、行政によるサイクリングと観光振興を組み合わせたさまざまな取組も進められています。

台湾の自転車道の一つに「新店溪自転車道」(新北市)があります。ここにはスポーツタイプのレンタサイクルのほかに、女性用として通常のタイプや子ども用、二人乗り自転車などがあり、観光客も利用できます。また、借りた場所とは別の場所で返すことも可能です。コース沿いには、バスケットコートや野球場などサイクリング以外のアクティビティのほか、公園やペット用の散歩コースも整備されており、市民の憩いの場となるさまざまな工夫がされています。コースの途中には、飲み物や食べ物、サイクリンググッズの移動販売車等もあります。また、休憩スポットやトイレが所々に設置されています。



淡水河沿いに敷設されている自転車道



飲み物等を販売する移動車(新店溪)

台湾でサイクリングが盛んとなった背景の一つに、台湾の自転車メーカーによる取組があります。2007年にGIANT^{※2}の劉金標(King Liu)会長が15日間をかけて自転車による台湾一周(約1,000km)を実行、台湾の人々に台湾一周熱をもたらしたといわれています。これを期に、GIANTでは旅行会社を設立し、現在では台湾の人向けの国内自転車旅行と海外自転車旅行、海外旅行者向けの台湾自転車旅行の三つのツアー商品を展開し、サイクリング観光を推進しています。

4 企業に対するヒアリング

サイクリングツアーを企画・実施、もしくは過去に実施していた国内と台湾の旅行代理店や国内のサイクリング関連企業を対象にヒアリングを実施、その結果を整理しました。その中で、北海道の優位性や課題を整理したのが表1です。優位性については大部分が、課題については半分近くが共通しています。

そのほかにもPR方法として、国内の企業からは、各市町村が個別のPRをするのではなく、一体となって地域毎の魅力やPRすることや、写真を効果的に使うこと、北海道出身の著名人にサイクリング観光親善大使になってもらうといった提案があり、台湾の企業からは、台湾の自転車雑誌でのPRや、SNSでの発信、中国語によるWebサイトの作成などの提案がありました。

表1 北海道の優位性(上)と課題(下)

優位性

日本企業(7社)	台湾企業(4社)
「食と自然」というイメージ	自然景観が良い
冷涼な気候	食事がおいしい
道路環境の良さ	冷涼な気候
生活景観が充実	道路環境が良い
スキーリゾートの経験や知識が活かされる	異国感がある
	飛行場から観光地までが近い

※色づけたところが共通部分

課題

日本企業(7社)	台湾企業(4社)
レンタサイクルの充実	レンタサイクルの充実
輸送の手間とコストがかかる	中国語のガイド等の不足
ガイドの不足	輸送の手間(交通機関への持込ができない)
レンタサイクル乗捨てシステムの構築	情報の不足
駐輪場の不足、標識の不足	サイクリングコースの整備
サイクリングマップの不足	サイクリストが泊まりやすい設備
自転車道が整備されていない	レスキュー体制の確立
レストスポットが不足	ホテルや飛行機を手配する際の手数料が高い

※色づけたところが共通部分

※2 GIANT

台湾に本社がある世界有数の自転車メーカー。1972年創業。日本でも法人を構え、現在7店の直営店を持つ。

5 アンケート、ヒアリング調査の結果

日本のサイクリング愛好者と台湾の一般市民にはアンケート調査、台湾のサイクリング愛好者にはヒアリング調査を実施しました。

(1) 日本のサイクリング愛好者アンケート

日本のサイクリング愛好者へのアンケート調査は、平成24年11月2～4日に幕張メッセ（千葉県）で開催された「CYCLE MODE International ※3 2012」の来場者のうち390名を対象に実施しました。

北海道へのサイクリング旅行の経験「ある」は15.1%と少ないものの、「ないが行ってみたい」は67.7%と多く、北海道へのサイクリング旅行に高い関心を示していることがわかりました。

サイクリング旅行の目的としては、経験者も未経験者（ないが行ってみたい人を以後は未経験者と表記）も「ロングライド※4」が最も多かったのですが、未経験者では、「グルメ」や「温泉」「自然観賞」といったものの割合も高く、これらが北海道の魅力的な観光資源と認識されている結果だと考えられます（図5）。

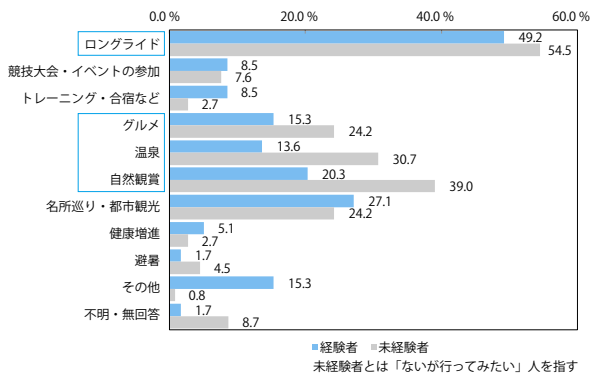


図5 サイクリング旅行の目的

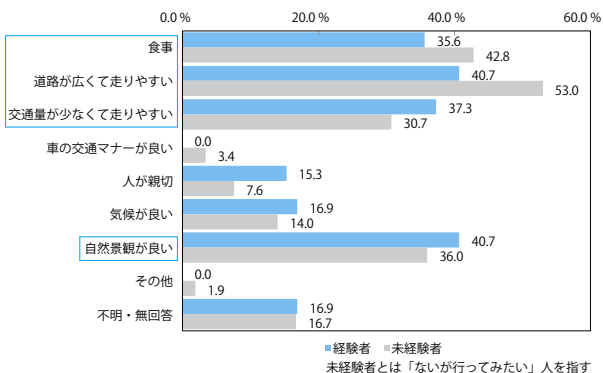


図6 満足した点、期待する点

北海道でのサイクリング旅行について満足した点、または期待する点としては、どちらも、「食事」「道路の走りやすさ」「自然観賞」が高い割合となりました（図6）。

逆に、北海道でのサイクリング旅行について不満だった点、または期待できない点としては、どちらも図7の青色で囲った三点を挙げており、これらがリピーターの獲得や新規客の誘致に影響するものと考えられます（図7）。

「レストスポットの不足」と「自転車の持ち込みの際の手間とコスト」について、少し補足します。「レストスポットの不足」は、ベンチなどの休憩スペースや「サイクルラック」をコンビニエンスストアや道の駅、食堂などに設置してもらいたいということで、特に道の駅はサイクリストにも人気のある立ち寄りスポットですから、ラックだけでなくサイクリストのための行動支援情報の提供や修理道具のレンタル、チューブの販売等も検討する必要があると考えられます。

また、「自転車の持ち込みの際の手間とコスト」ですが、自転車を分解して専用の袋に入れ公共交通機関に乗せることを「輪行」と言いますが、これは大変手間となります。自転車を分解せず乗せられるサービス等の検討が必要です。また、コストは、自転車を事前に輸送する場合の輸送費や飛行機や船に乗せる場合の超過料金などが考えられます。

これらの改善には、交通機関等関係者の協力が重要ですが、「手間やコストがかかっても北海道でサイクリングがしたい」と思わせるような北海道の魅力発信にも努める必要があります。

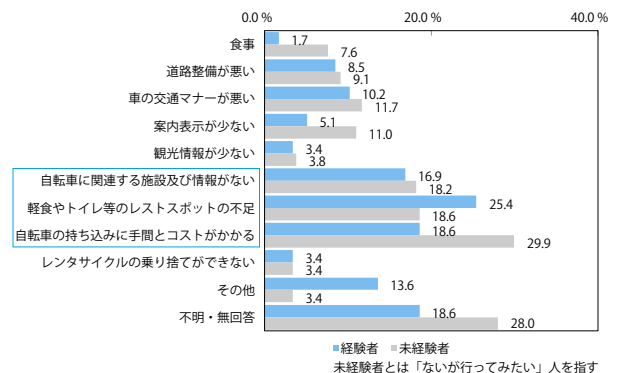


図7 不満だった点、期待できない点

※3 CYCLE MODE International
世界中の自転車ブランドが一堂に会し年1回開催される日本最大のスポーツバイク・エンターテインメントショー。

※4 ロングライド (longride)
自転車での長距離走行。和製英語。

(2) 台湾の一般市民アンケート

台湾の一般市民へのアンケート調査は、平成24年10月6～7日の2日間、台北市のショッピングモールで、350名に対し実施しました。

北海道でサイクリングをしたいと思うか聞いたところ、64.9%が「思う」と回答しており、関心の高さがうかがえる結果となりました。

その理由として最も多かったのが「自然景観が良い」で48.9%となっており、北海道の自然景観が台湾の人たちにも魅力的に映っていることがうかがえます。

海外でのサイクリング経験が「ある」人は49名おり(14.0%)、そのうち29名は日本で、さらに14名は北海道とのことでした。3割以上の人たちが道北での経験です。14名の方の満足点としては、「自然景観の良さ」があげられ、不満点としては、「自転車専用道がない」ことがあげられました。

北海道でのサイクリング観光についての自由意見で、一番多かったのがサイクリングコースの充実でした。観光スポットだけでなく、道中で乳搾りをしたり、地域の文化に触れたり、さまざまな体験がしたいということです。次が、レンタサイクル。これは質や品ぞろえだけでなく、多くの場所で借りられ、さらに乗り捨てができること、手続きが中国語でもできることといった要望がありました。そのほか、情報不足、PR不足を指摘する声も多くありました。

(3) 台湾のサイクリング愛好者ヒアリング

台湾のサイクリング愛好者へのヒアリング調査は、平成24年10月5～10日の6日間、台北市の淡水地区などで130名に対し実施しました。

北海道でのサイクリング経験について「ある」は5.4%とほとんどの人たちには経験がありませんでした。しかし、経験がない人たちに希望の有無を聞いたところ、「したい」と「できればしたい」合わせて81.3%と、多くの人たちから前向きな希望を聞くことができました(図8)。

その理由としては、自然景観や食事、道路環境等へ

の期待があげられています。また、「どちらでもない」も9.8%ほどいましたが、その理由の中には「体力的に自信がない」とか、「コースの距離が分からない」といったものもあり、これらは多様なコースの設定や情報発信によって十分カバーできるものと考えられます。

また、北海道でのサイクリング経験がある5.4%の方の満足点としては、「自然景観の良さ」、「食事」があげられ、不満点としては、「レンタサイクルの質の悪さ」があげられました。サイクリング愛好者の自由意見では、情報不足・PR不足を指摘する声が一番多く、次がサイクリングコースの充実でした。サイクリングコースについては、一般市民の自由意見と同様、道中での各種体験への希望が多くありましたが、「何キロずつかに供給場所があるように」「途中で交通機関にアクセスできること」「個々の体調に合わせた柔軟な行程」など愛好者ならではの細やかな要望もあり、これらは今後コースを設定していく上で考慮すべきことと考えられます。

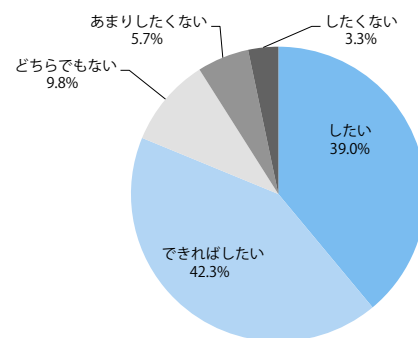


図8 サイクリング愛好者のサイクリング希望の有無

6 まとめ

これまでの結果から、来道外国人観光客による北海道でのサイクリング観光を振興するための今後の展開について考えました。

まず、北海道における優位性と課題を簡単にまとめたのが図9です。これらを今後検討すべき事項として二つのカテゴリーに分けて検討しました。

一つ目が「人材育成と受入体制の整備」。これにはガイドの育成やレストスポットの設置等があげられます(図10)。

ガイドは、より地域に密着したガイドが望まれます。自分の地域の魅力を自分の言葉で表現できる、そのためには地元の観光協会や商工会等の協力を得る必要があります。また、農道や市町村道は、国道等に比べ大型車の往来が少なく、これらを多用したルート設定により、風光明媚で安全なサイクリングが楽しんでいただけるのではないのでしょうか。

これら受入体制の整備は、基本的には地域で対応することが望ましいですが、手間やコストがかかるだけでなく、地域住民の協力も必要となります。農道をメインとするのなら、当然近隣農家の理解が必要で、サイクリストのマナー向上を訴えなければならない場合もあると思います。例えば、地域毎に協議会のようなものを作って、継続的に意見交換するというのもよいのではないのでしょうか。その中から地域独自のおもてなしが生まれ、また地域ならではの課題が見えてくるかも知れません。その積み重ねが、結果的に「地域づくり」につながるのではないかと思います。大々的な整備は必要ありません。「商店や食堂にサイクルラックがある」「ホテルで自転車のこん包を手助けしてくれる」「駅に着替えスペースがある」、そういったことでも十分喜んでもらえるはずですよ。

もう一つが「地域連携の仕組みづくり」。これには、レンタサイクル乗り捨てシステムの構築や「オール北海道」での情報発信等が考えられます（図10）。

サイクリング観光は、「移動する観光」です。レンタサイクルの乗り捨てもより広域で考える必要があります。また、情報発信も地域毎ではなく、北海道一丸となって発信することが重要です。道外の人たちは、まず「『北海道で』サイクリングがしたい」と思い、その先に「どのようなルートがあるのか」と考えるのではないのでしょうか。窓口を一つにすることも必要です。今後、地域毎に点々で行われている取組を線としてつなげていくことが必要となります。

昨年度「サイクルツーリズム北海道推進連絡会^{※5}」が発足しました。これは、サイクリングに関する受入環境の整備とPRについて連携を図り、北海道が一丸

となって観光客の誘致に取り組もうというもので、北海道商工会議所連合会を中心に、商工会や自治体、関係行政機関、関係団体等が参加して運営されています。平成25年度は、モニターツアーの実施やHPの作成、ガイド育成研修、自転車ショーへの出展とPRなど、課題の解決に向けたいくつかの取組を行っています。今後は、海外へのPRも視野に入れ活動を行っていく予定です。

また、開発調査課でも継続して調査を進めており、国内先進地での現地調査などを行っています。

サイクリング観光への取組はまだ始まったばかりですが、今後、北海道観光の夏の「定番」となり、北海道が「サイクリングの楽園」といわれる日が来ることを期待しています。

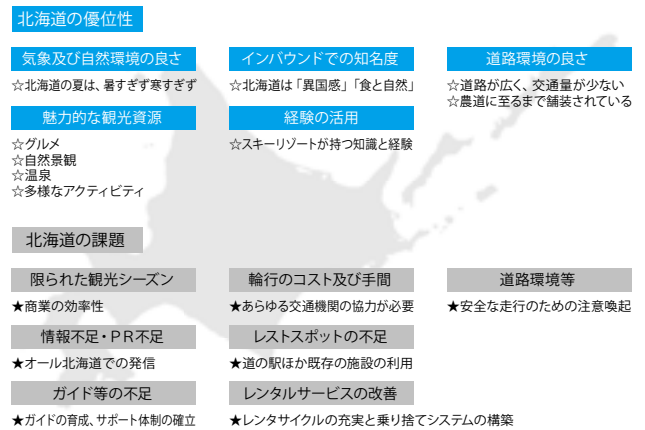


図9 北海道におけるサイクリング観光の優位性と課題

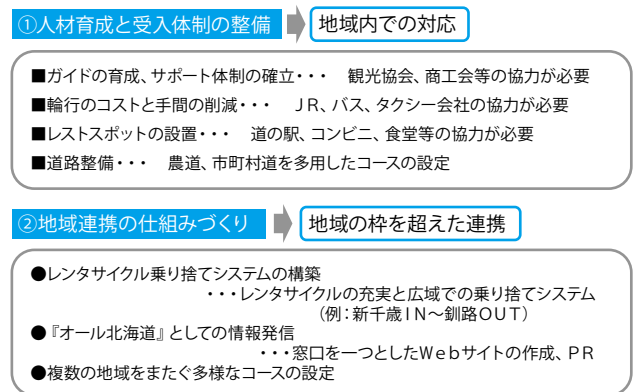


図10 今後検討すべき事項

※5 サイクルツーリズム北海道推進連絡会
<http://www.hokkaido.cci.or.jp/cycletourism-hokkaido/>