

dec monthly

2018.4.1 vol.391 デックマンスリー



● Monthly Topic (マンスリートピック)

第17回「野生生物と交通」研究発表会

● dec Report (デックレポート)

第23回「野生生物と社会」学会 帯広大会 参加報告



dec Interview >>> (株)プラネットアドベンチャー 代表取締役、(一社)日本サイクルツーリズム推進協会 代表理事 西田 恵理子 氏

「自転車との出会いはトライアスロンに取り組んだことがきっかけ」と、にこやかに語る西田さん。世界各地の冒険的なツアーでサイクリストとしての腕を磨き、ツアーガイド養成の国際的な資格も携えて、今、日本の自転車文化を耕す活動に専心されています。「北海道エコモビリティセミナー」(2018年3月6日・dec会議室/主催:北海道エコモビリティ研究会・さっぽろサイクルラボ)の講演の一部を含め、ご紹介します。

かつて熱中されたトライアスロンは水泳、自転車ロードレース、長距離走を連続して行う耐久レース。挑戦を始めたのは2000年ごろとか。比較的、お年を召してからですね。

私はもともと体育が苦手で、「純・文化系」だったのです(笑)。子どもたちが成長して時間ができたので、仕事のかたわら挑戦してみようと始めたのがトライアスロン。たまたまJALの機内誌でトライアスロン参戦記を読んで一念発起し、住まいの横浜近辺のチームの練習会でトレーニングを始めました。運動に慣れていないし、レースの知識もない全くのいきなりでしたから、最初は肉離れで大変。以前、暮らした英国でもゴルフ以外、特にスポーツをしていなかったし、こんな極端な取り組み方をする人は珍しいでしょうね(笑)。

2002年ごろから国内の小さなレースに出始めましたが、最初から上位入賞。というのも、この競技の市民アスリート

は5歳刻みの年齢層別に順位を競うのですが、私の年齢層(40代後半)では参加する人は少なく、完走者もわずかでした。2006年から海外の「アイアンマン・レース」(トライアスロンで最も長距離を競う国際大会)に参加するように。ハワイのコナ島の決勝レースの出場権を得るために世界各国で大会が行われ、日本では13年に北海道・洞爺湖で開催されました。私はフランスのニース、スペインのカナリー諸島、スイス、ニュージーランドなどの大会に参加してきました。

2004年ごろから自転車旅に魅了され、どんどん自転車の世界を広げてこられました。

実は、車が飛ばず公道を自転車で走るのが怖かったので、そのトレーニングにもなればと自転車旅を始めたのです。初めての自転車単独行は道東で、世界自然遺産候補で注目を浴びていた知床を目指しました。網走空港に下りて、サロマ、ウトロ、知床峠を越えて釧路の方まで6日間600kmほどの旅でしたが、これで自転車旅が病みつきになったのです。以来、北海道にはよく走りに来ています。道北の日本海オロロンラインなどは走りやすく、景観が素晴らしい。

2006年から海外のサイクリングツアーに参加。最初はネットで「アドベンチャー、サイクリング、ツアー」などと検索語を並べて情報をつかみ、北米を中心に中・上級者向けツアーに出かけるうちに各国でサイクリスト仲間が増えていきました。

地域で自転車を楽しむ人が増えれば、よその地で乗りたい人も増え、そこにツーリズムが生まれる。遠回りでも、ここに着目することがサイクルツーリズム進展の鍵だと思います。

dec Interview

にしだ えりこ

新潟県燕市生まれ。京都女子大学文学部英語学科卒業。1987~94年英国ロンドンで通訳・翻訳業務に携わり、帰国後、外資系メーカーを経て監査法人系コンサルティング会社でマーケティング業務に従事。2014年、サイクリング専門の旅行会社(株)プラネットアドベンチャー(東京)を設立。16年、英国政府認定サイクリング・インストラクター、英国自転車協会認定ツアーガイド、オペレーター、ガイド育成講師の各資格を取得。17年(一社)日本サイクルツーリズム推進協会(東京)を立ち上げ、代表理事を務める。

ただ、言葉の壁のせいも、今まで日本人参加者を見かけたことはありません。

カナダのツアーで他の参加者から「日本ではこういう自転車ツアーはない」と尋ねられ、「いや、日本でも走れます」と答えたのですが、日本の情報が海外では全く知られていないことを痛感しました。それが2014年にサイクリング専門の旅行会社(株)プラネットアドベンチャーを設立した動機です。

国内外でツアーを催行する一方、2017年11月、(一社)日本サイクルツーリズム推進協会(JCTA)を立ち上げ、ガイド養成や自転車教育に注力されています。

旅行事業者としてツアーを始めたものの、これはあまりペイしないのですね。ツアーにはガイドが付き、サポートの車も出るので、一定の料金をいただくのですが、「なぜ、自分で走るのに、お金がかかるの」と日本ではなかなか商品価値を理解してもらえない。バリバリ走れる人は単独で旅に出かけるし、モニターツアーで安く料金設定しても参加者集めに苦労する、というのが現実です。要は、欧米のような自転車文化がないのです。

日本でも2017年5月に自転車活用推進法が施行され、インバウンド促進や地域活性化も基本方針となっていますが、現状はインバウンドの受け皿も国内のツアー愛好者も極めて少ない。まずは各地域で裾野を広げるところから考えなければならないと思いました。

そこで、ツアーガイド養成について本格的に学ぼうと2016年にCTC(Cyclists' Touring Club/商号Cycling UK)という140年の伝統を誇る英国のサイクリング団体で研修を受け、英国運輸省認定の自転車教育のインストラクター資格を取得。さらにCTC認定のツアーガイド、オペレーター資格とガイド養成のトレーナー資格も取得しました。すでに日本各地の自治体からガイド養成などサイクルツーリズム振興の相談が寄せられていたので、それに応えやすい公的団体を、と立ち上げたのがJCTAです。自転車は、まず地域の日常的なかで楽しまれ、よそでも走ってみようと思わ

れて初めてツーリズムが生まれる。遠回りかもしれませんが、この点を大事に活動していきたいと思っています。



セミナーの講演から

今日は「欧米のサイクリストにとって魅力的な北海道とは」と題し、欧米訪日客の動向や自身の海外ツアー体験をもとに北海道の取り組みについてご提言できたらと思います。

欧米諸国で最も訪日客数が多いのは米国、オーストラリア、カナダ、英国、フランス、ドイツ、イタリアの順。この欧米7カ国の訪日客数は2013年から17年の5年間で78%増加し、17年の総数は307万6千人に上っています(日本政府観光局データ)。オーストラリアは約2倍の伸びですが、1月の約6万人に対し、8月は約2万人と3分の1。北海道にとってはスキーで訪れる人を夏も来てもらうことがポイントの一つでしょう。

欧米7カ国旅行者の訪問先滞在日数は7~10日程度で、アジアにおける人気訪問先はいずれも中国が上位。次はタイで英国などヨーロッパでの人気は高く、この2カ国が両雄です。ちなみにタイでは1週間以上の日程で600~800km走る中・上級者向けサイクリングツアーが盛ん。中国で多いのは日帰りサイクリングで、トリップ・アドバイザー(世界最大の旅行サイトで豊富な口コミ情報で有名)によると、サイクリングはハイキングに次ぐ人気アクティビティになっています。

サイクリングツアーには、「移動型」(複数日にわたり宿泊地を移動)と「着地型」(日帰り)があります。私が体験したツアーから欧米サイクリストの楽しみ方を紹介しましょう。

米国ユタ州の4つの国立公園を巡る

ツアーは、5日間約800kmを走る移動型ツアーで、「とびきり良い場所を、とびきり良い宿で、とびきりハードに」がコンセプト。渓谷や湖など標高差の大きい過酷なルートですが、素晴らしい大自然のなかを自分のペースで走ります。上級者主体のツアーということもありますが、欧米の人たちは先導されるのを嫌がりません。ガイドは弱っている参加者に寄り添うなど参加者の後方などでサポートし、道案内はキューシート(コースの案内情報の配布紙)か、GPSナビで。同行するサポートカーには参加者の荷物や補給品のほか、自転車が20~30台車載できます。この車が休憩ポイントで待ち受けて飲み物や軽食を提供。速い人はここでくつろいで遅い人を待ったり、国立公園内はレストランが少ないので、ランチもここで手軽にとります。

もう一つ、カナダ東海岸サイクリングツアーの例を。これはサイクル・カナダという老舗ツアー会社が催行するもので15日間で走行距離1,330km。カナダのツアーの特徴は最低でも2週間と長いこと、自然保護のために宿泊施設が少なくキャンプが基本であること。キューシートも非常に大ざっぱで、それぞれ思い思いにスタートし、地図を頼りに走ります。ガイドはいつもそばにいるわけではなく、多少のトラブルは参加者同士で助け合い、緊急時にサポートを呼び出すという具合。基本的にトラブルを楽しむという感覚なのです(笑)。ランチや休憩も各自、店を見つけて利用しますが、このツアーの魅力は「シェフがドライバー」であること。冬場はレストランで修行しているシェフが車で同行し、道中、買い出ししながらキャンプでおいしい食事を用意してくれるのです。

北米の2ツアーから見えてくる欧米流移動型ツアーの特徴は、①初日にしっかりオリエンテーションを行い、後はマイペースで走る、②長期(最低でも1週間)の行程で途中で休養日を設け、ハイキングや観光なども楽しむ、③荷物運搬や補給などのサポート

はしっかり行われ、身軽に走れる、④1日のなかで走った後はゆっくりくつろぐ、⑤行程に緩急をつけ、ハードで挑戦的なクライマックスを設けて達成感で終わるようにする。私自身、カナダのツアー最終日は8%~13%の坂が20km続くという難所で死にそうな思いをしました(笑)。でも、20人余りの参加者は全員完走。最後は打ち上げで大騒ぎして喜び合います。

着地型の一例ではインド・アグラのカントリーサイドツアーを。タジマハールで知られる観光地ですが、表通りの喧噪を離れてゆっくり走る3時間の行程で参加者の多くは欧米からの旅行者です。特徴は地域の日常的な暮らしに触れるディープな異文化体験。小学校を訪問して児童や先生とおしゃべりしたり、民家では調理体験やおやつを食べたりと、人々の生活をリアルに体感できることが人気です。



米国サイクリングツアーサポートカー横でランチ休憩

北海道では「着地型×移動型」という大型の地域連携ツアーが可能では。欧米訪日客のウェブ依存・口コミ重視の傾向を踏まえ、目指すは「口コミによる好評価獲得」です。

実例からもわかるように、移動型と着地型では全く性格が異なります。地域への経済的インパクトも異なり、中・上級者向けの移動型は市場のパイが小さく、一地域の滞在時間は短い。地元ガイドの雇用もないので、地域への経済効果は小さい。しかし、FIT(個人手配の旅行者)が増加傾向にあるなか、FITに的を絞った

取り組みができれば、将来有望です。一方、初心者を含む着地型のパイは無量大。地域での滞在時間も長く、地元ガイドが来てほしいところに誘導できます。

移動型の課題はサイクリストのサポート体制をつくらうとすると旅行業法の壁があること。着地型はガイドや業者など担い手が少なく、地域住民のサイクリストへの理解や協力を得ることが容易ではないこと。また、サイクリストを魅了する地域資源はたくさんあるのに、地域で気づかれていないことも大きな課題です。

北海道の戦略としてご提案したいのは「着地型×移動型」です。北海道は広大な自治体なので、一つのまちで着地型を完結するのではなく、サイクリングをしたら、次のまちではハイキング、次の地域は観光、次はカヌーと大型の地域連携で回していくツアーの構築が可能ではないでしょうか。こうすれば各地域で観光消費や雇用が生まれ、サイクリストは地元と触れ合いながら多様で貴重な体験が味わえると思います。

近年の欧米訪日客の傾向を見ると、①旅行形態は個人手配か個人パッケージが9割、②ツアーはウェブ予約が6、7割、③情報源は口コミサイトなど口コミ重視、④訪日中の情報収集はスマホが主体、となっています(政府観光局データ2016年)。これらに基づけば、戦略として①個人や小グループ(FIT)をターゲットに、②ウェブ・マーケティングを充実、③WiFiスポットを充実、が必要であり、特に口コミによる好評価獲得を目指すことが重要と言えます。そのためには、何よりサイクリストを快く迎え、地域ならではの思い出に残る体験を提供することでしょう。そこで強調したいのは、地域のなかで住民自ら自転車に親しまないとサイクリストへの理解や地域資源の発見は難しい、ということ。地域の自転車文化の醸成こそが、外からのサイクリストに素晴らしい

体験の提供を可能にするのです。

JCTAは、インバウンドにも対応できる地元ガイドやインストラクターの養成と自転車教育に取り組んでいます。

JCTAは「サイクルツーリズムを通じて、人・地域・産業を豊かにすること」を基本理念に①自転車教育、②サイクリングツアーガイド養成、③ステークホルダー連携促進と啓発活動、に取り組んでいます。自転車教育については、英国政府が1996年に「国家自転車戦略」として自転車をすべての交通機関の最上位に置くという画期的な交通政策を打ち出した際、運輸省が策定した「ナショナル・スタンダード」という自転車教育プログラムに基づいて行っています。

ツアーガイド養成講座も多くの国で導入されている英国CTCの教育システムを基礎とし、ロードバイクなどの長距離ツアーからシティサイクルによる観光、日帰りファン・ライドまで多様な旅行形態に対応する内容です。現在、実施している講座はワークショップと実習中心の構成で、通常、2.5日のスケジュール。自治体などのご要望を受けて、今年も道内含め全国各地で開催の予定です。

→詳細は <http://cycletourismjp.org>

インバウンドの進展には、訪れたサイクリストの顧客満足度を上げることが第一。そのためには地域を知り抜いた、優れた地元ガイド、インストラクター養成が欠かせません。それによってサイクリングに優しい地域づくり、環境づくりも進んでいくと考えています。



サイクリングツアーガイド養成講座ガイド実習の様子