

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

サイクルツーリズム推進協議会
(公財) 自転車駐車場整備センター
自転車総合研究所 古倉 宗治
2020.10.21

サイクルツーリズムの在り方=日常と非日常

自転車利用は多様な種類あり=相互に密接に関連

1	日常利用	通勤通学, 買物, 通院, 日常用務, 運動	継続利用
2	非日常利用	自転車観光 (サイクルツーリズム), 余暇利用, 健康増進, 災害時利用	スポット利用

2非日常の自転車観光・余暇利用にも種類

サイクルツーリズムの種類	設定形態	イベント型	レース参加型
			サイクリングイベント型
		通年又は季節型	コース設定型
			自由利用 (ツーリング) 型
	利用目的		旅行会社企画型
		走行目的	起終点間の 走破型
観光目的		観光スポット 回遊型	
	健康目的	運動レクリエーション型	

観光・余暇利用と日常利用の通勤・買物等のバランスが大切

サイクルツーリズムの高い可能性 (対一般観光)

サイクルツーリズム		一般観光
1	自由的観光 (行程変更・気分・寄り道等)	お決まり観光
2	健康的観光	運動不実行観光
3	エコの観光	環境負荷観光
4	時間的観光 (待ち時間、渋滞なし)	時間制約観光
5	経済的観光 (お得な観光)	多消費的観光
6	面的観光 (半径5km=80km ²) (クルマや公共交通で不可の範囲、穴場的観光、隠れた地域資源等)	主要スポットのみ観光・線的観光
7	スロー的観光 (景観・風・音・香・味等五感満喫・地域とのふれあい)	表面的観光
8	創造的観光 (自らの目的・テーマで創造)	他人案内任せ観光
9	多角的観光 (組合せ公共交通・クルマ・回遊・食べ歩き)	手段内容限定観光

どの特徴を重点に売り物にするかも要考慮すべき

広域サイクルルート連携事業検証 業務調査(大阪府)の目的と内容

○目的 「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ない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、この取り組みの一つとして、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。サイクリングの専門家が選んだモデルコース、地域のお勧めスポットなどを掲載したマップを作成・配布し、サイクルルートの魅力を発信、アンケート調査を行うことで、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

実感から客観評価へ

クローズトなコースではなく、相互につながり、広域的に利用できれば、利用価値は、大きく拡大⇒全国ネット

○内容 ①ルートに適した交通量②サイクルツーリズムのアンケート調査③ルートの走行環境の評価の在り方

サイクリストから見たコース

出典 2020年 2月大阪府「広域サイクルート連携事業（社会実験）検証業務報告書」における「広域サイクルート連携事業」サイクリストアンケート 228名回答

○2019.9.20-12.31のサイクリストアンケート調査の回答

○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コースの利用者

又は、府マップ掲載以外のコースの利用者（直近のサイクリングを回答）

○アンケート回答者には、民間企業から提供の景品の授与（抽選）

○回答者 228名

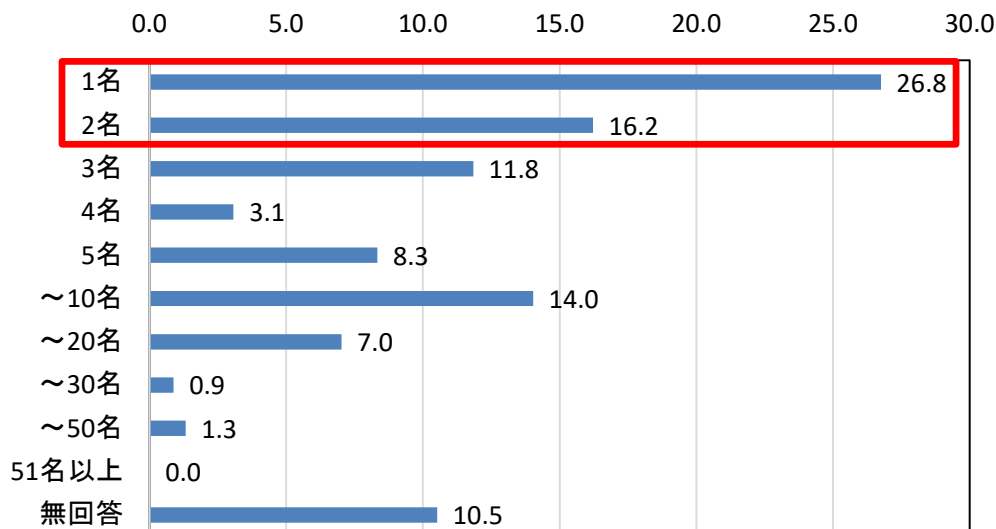
○回答者は大阪府57%、京都府21%、滋賀県6%、兵庫県5%、奈良県4%、その他

○サイクリングの参加形態

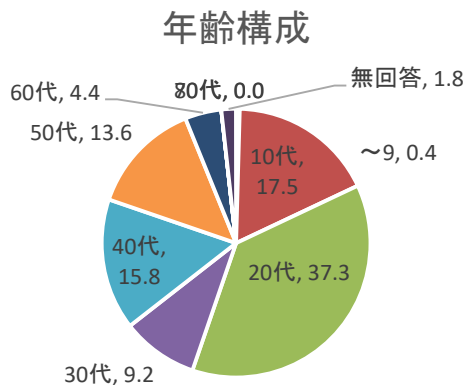
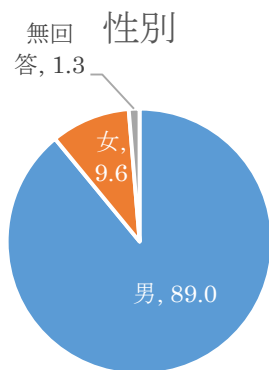
①家族	13	5.7
②職場	31	13.6
③自転車サークル	89	39.0
④自転車ショップのイベント	2	0.9
⑤その他	44	19.3
無回答	51	22.4
合計	230	100.9

○走行時参加人数 1人が多い・5名程度が標準

走行当日何人で来たか=平均5.6人



○回答者の構成 (サイクリング者特徴把握)



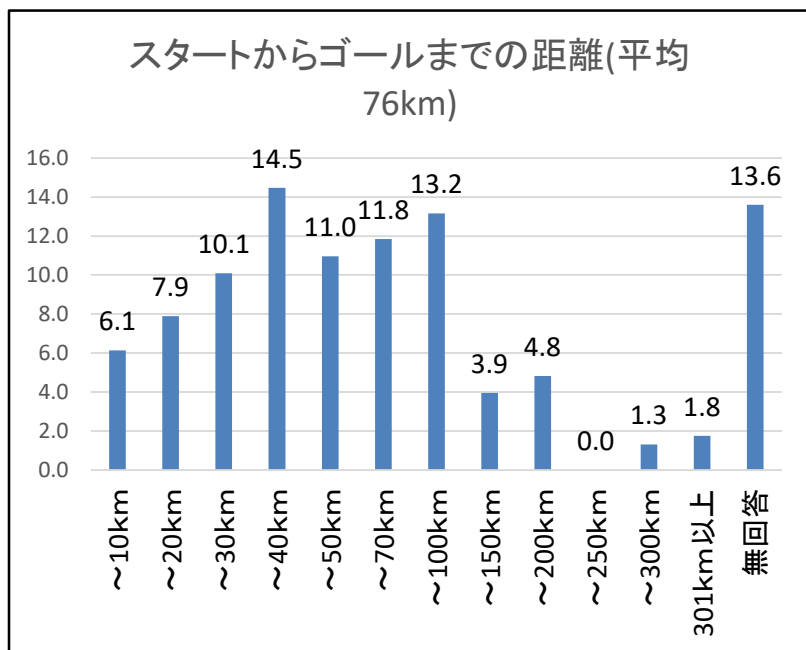
使用自転車とスタート～ゴールの距離

○当日の使用自転車

86.4%

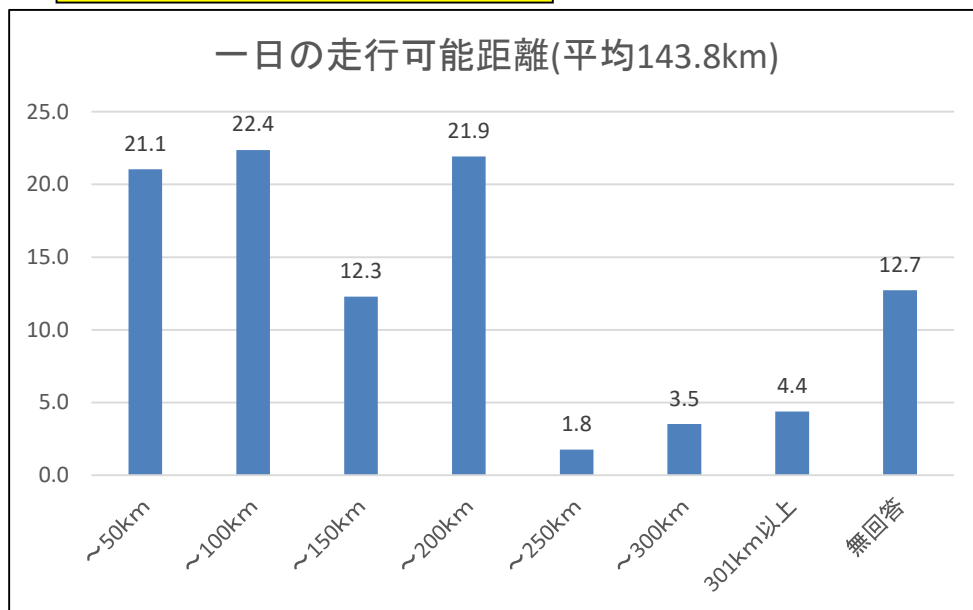
選択肢	N	%
①ロードバイク	161	70.6
②クロスバイク	29	12.7
③MTB	7	3.1
④シティサイクル	10	4.4
⑤その他	14	6.1
無回答	15	6.6
合計	236	103.5

○最近走行したコースのスタートからゴールまでの距離



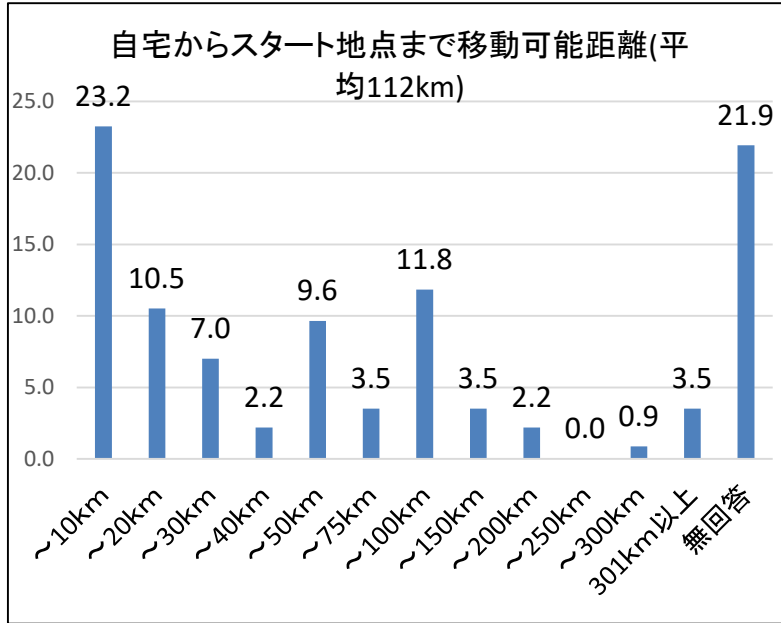
○一日の走行可能距離

平均; 143.8 km

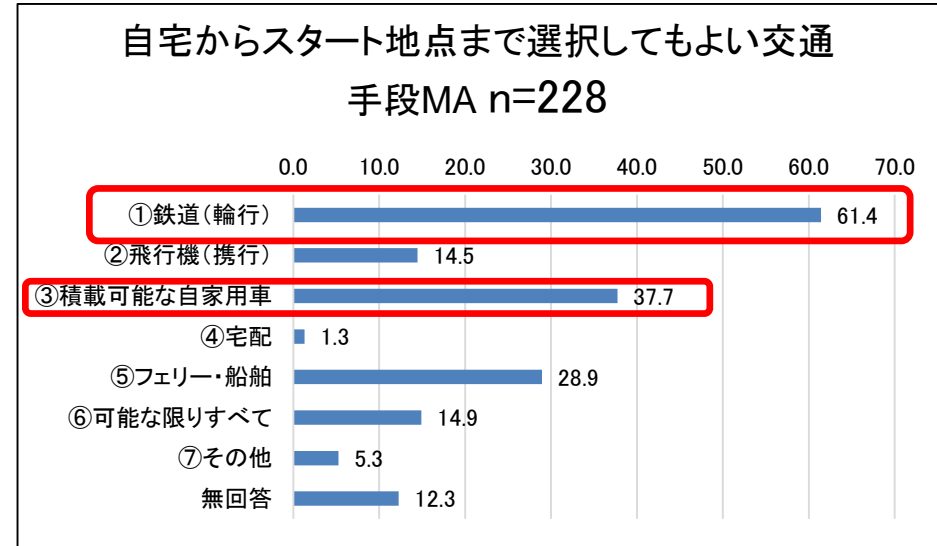


スタート地点への移動手段・可能距離

○自宅からスタート地点までの可能距離
(誘致距離の想定) n=228



○自宅-スタート地点まで選択してよい手段



○スタート地点までの利用してもよい手段(年齢層別) 40歳以上はクルマ多い

	20歳未満	20以上30未満	30以上40未満	40以上50未満	50以上60未満	60以上	年齢不明	計
①鉄道(輪行)	61%	73%	62%	44%	48%	70%	50%	61%
②飛行機(携行)	10%	22%	14%	6%	3%	40%	0%	14%
③積載可能な自動車	22%	24%	43%	61%	65%	60%	0%	38%
④宅配	0%	0%	5%	8%	0%	0%	0%	2%
⑤フェリー・船舶	29%	32%	33%	33%	16%	20%	25%	29%
⑥可能な限りすべて	15%	16%	19%	17%	10%	10%	0%	15%
⑦その他	10%	2%	10%	8%	3%	0%	0%	5%
無回答	12%	15%	33%	8%	10%	20%	50%	15%
年齢層別計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

サイクリング参加者の特徴

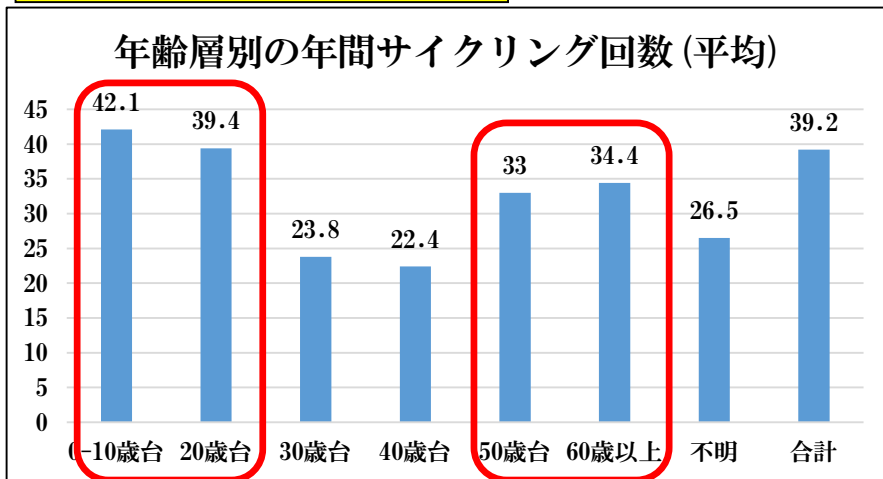
これを見て、どう対処するか
を考える資料

○年間のサイクリング回数 年間平均；39回

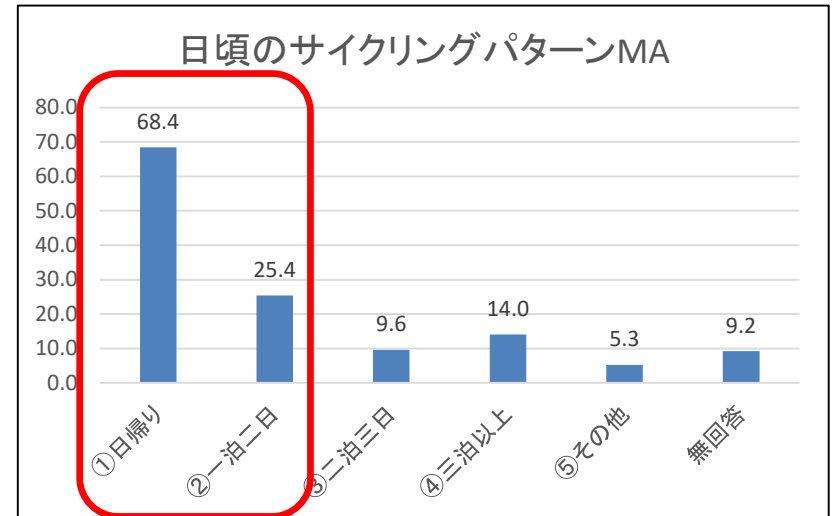
	N	%
～10回	71	31.1
～20回	38	16.7
～30回	30	13.2
～40回	9	3.9
～50回	20	8.8
～75回	10	4.4
～100回	20	8.8
～182回	23	10.1
183回以上	7	3.1
無回答	18	7.9
合計	228	100

年間187回以上を
除くと、平均32回

○年齢層別の年間回数



○日頃の多いサイクリングパターン日帰り多数



当日の走行の実態～立ち寄り少ない

○立ち寄り箇所=無回答を除く132人で2か所以内67.4%、平均2.4回

選択肢	回答数	割合%
立ち寄りなし	9	3.9
1か所	52	22.8
2か所	28	12.3
3か所	21	9.2
4か所	5	2.2
5か所	8	3.5
～10か所	6	2.6
～20か所	1	0.4
～30か所	2	0.9
無回答	96	42.1
合計	228	100.0

○立ち寄り箇所の内容

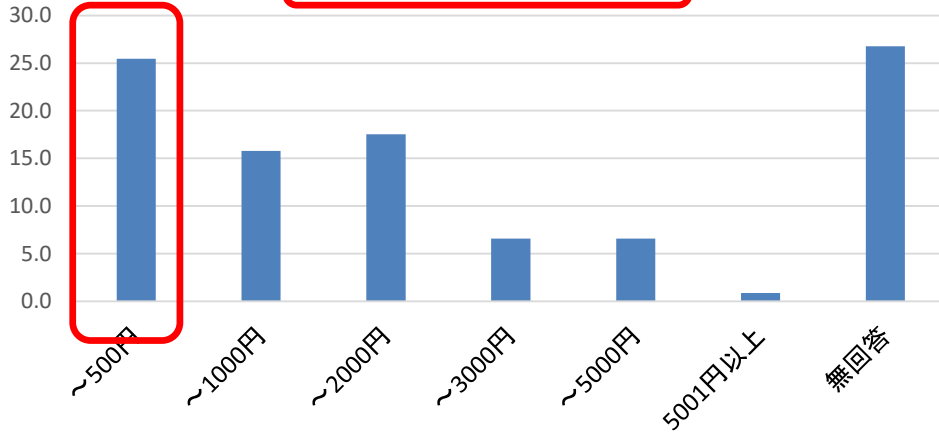
休息がトップで、これと食事・トイレで7割以上
観光は3割弱。観光は少なく、走ること休憩中心

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%

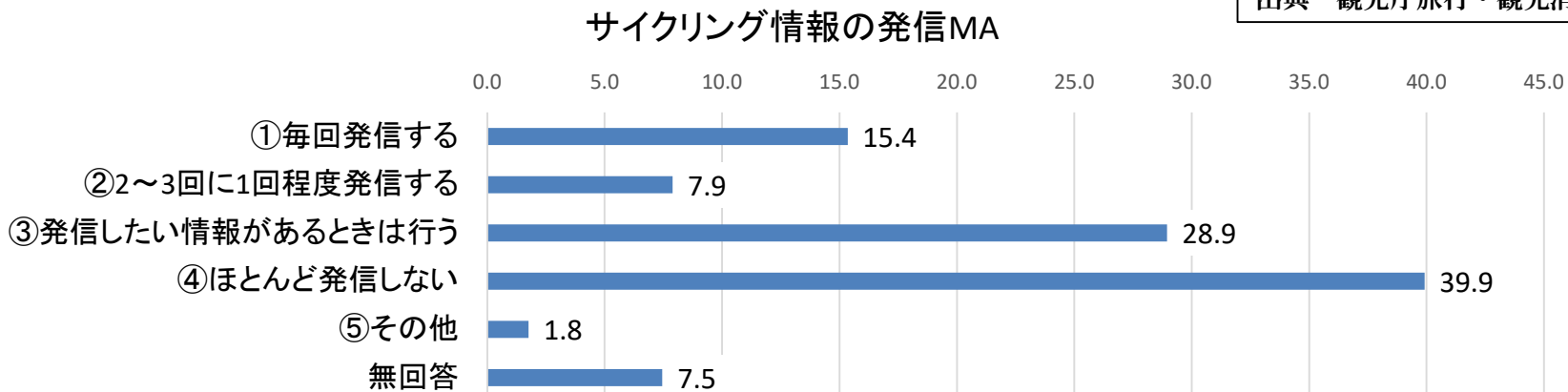
当日の使用金額と情報発信

○サイクリング当日の使用金額(往復の費用等は含まず) 一般の日帰り旅行単価の1/10

使用金額(平均1375円)



○サイクリング情報の発信の頻度



○グループ別の消費金額(家族が最大)

	①家族	②職場	③サークル	④サイクルショップ	⑤その他
平均	2,129	1,096	1,620	755	1,218
N	13	30	87	2	44

コースで使用した金額(1人/2人以上別)

	平均	N
1人	1,332	61
2人以上	1,403	142

○一般客の日帰り旅行単価(旅行中)

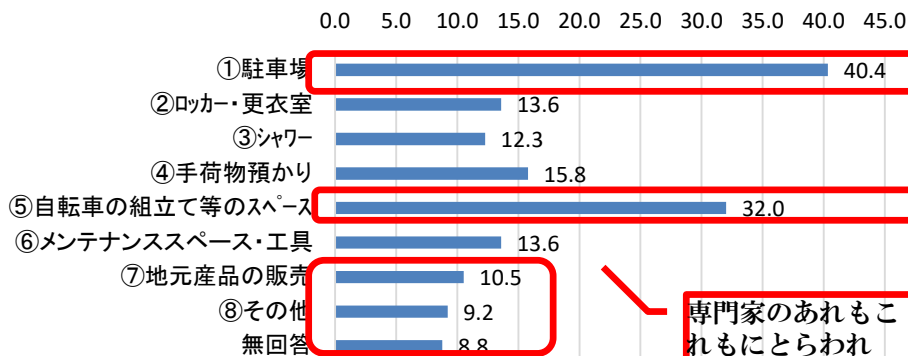
計	参加費	交通費	飲食費	買物代	娯楽等サービス費・その他
14,513	913	6,194	1,996	3,470	1,939

出典 観光庁旅行・観光消費動向調査2019

どのようなコース設定がよいか

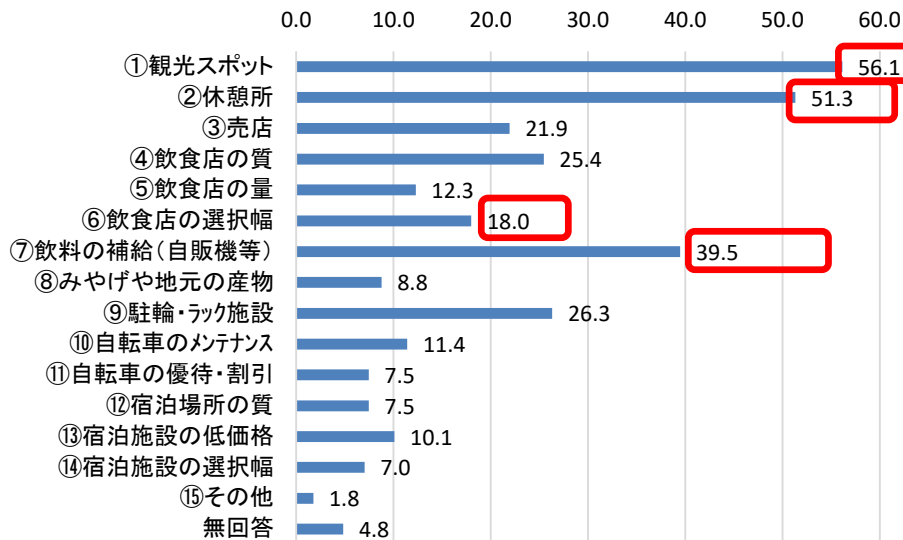
○スタート地点及び沿道のサービスで重視する点(スタート=駐車場、沿道=休憩+飲食)

スタート地点で重視する点MA n=228



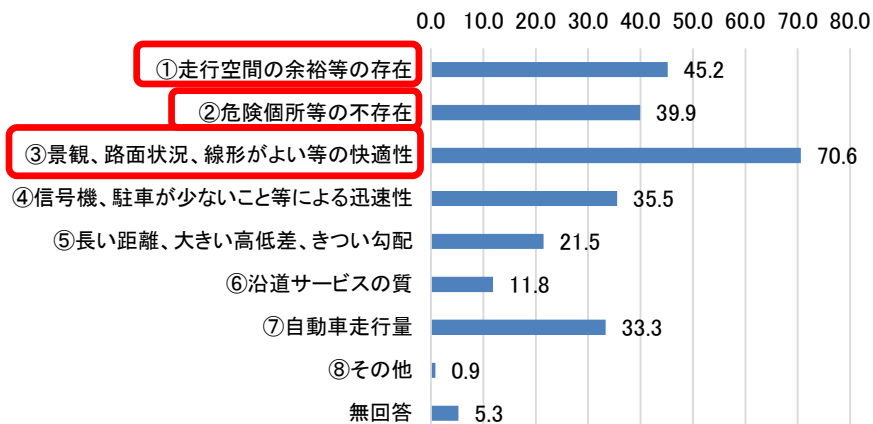
専門家のあれもこれもとらわれず、重点的に

沿道サービスで重視する点MA n=228

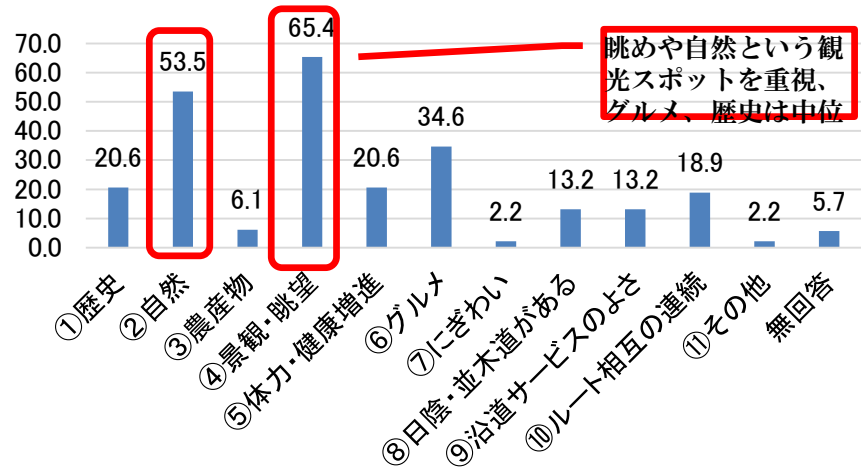


○コースで重視する点と求めるもの(総合評価)

コースで重視する点MA



サイクリングルートに求めるものMA

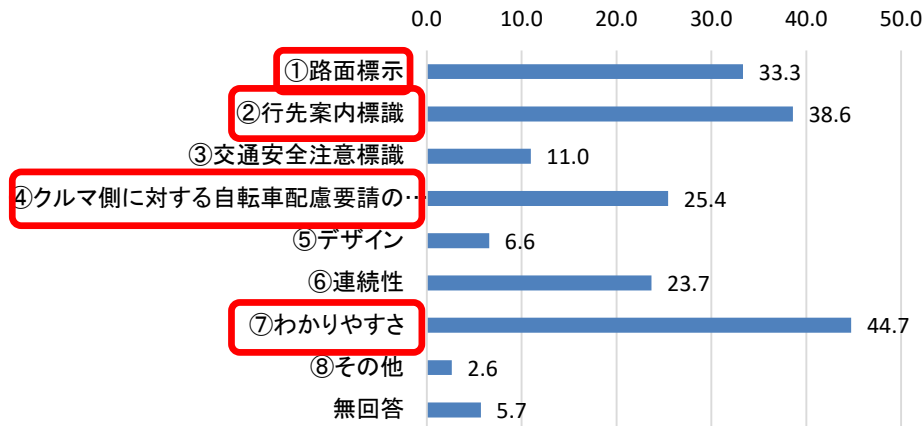


眺めや自然という観光スポットを重視、グルメ、歴史は中位

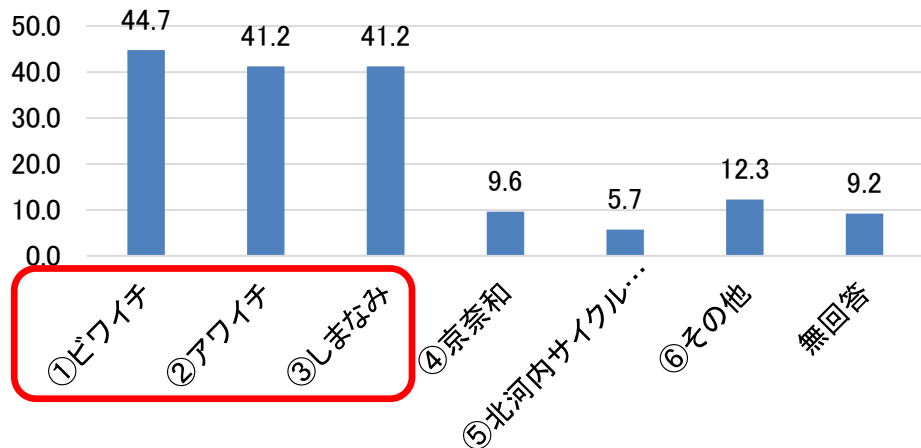
コースの評価とEbikeに対する態度

○ルート標示と魅力的なルートの例示

ルート標示で重視する点MA

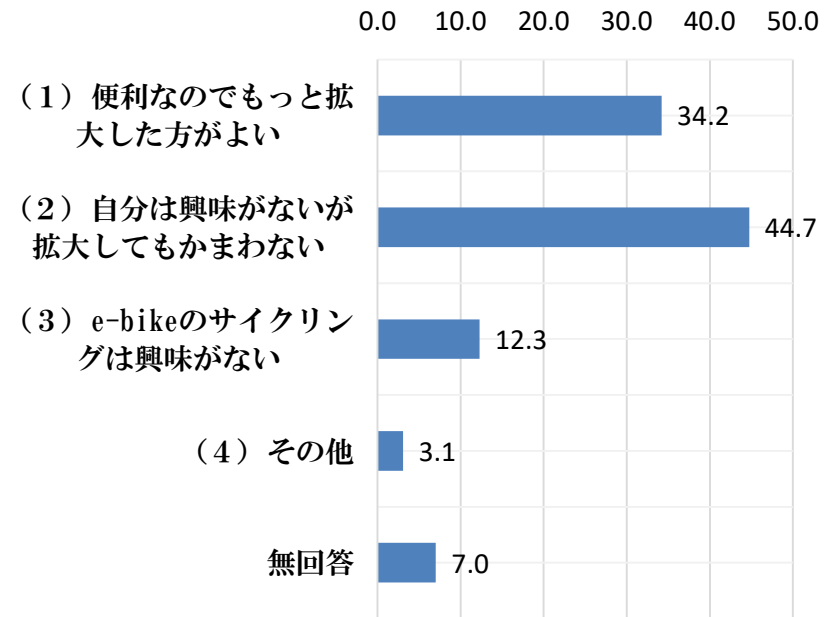


魅力的なルートMA



○E-bikeの評価

e-bikeでのサイクリング



e-bikeはかなり、賛同を得られている。
拡大してもよいというものは、79%に。

アンケート調査のまとめ

- **走行可能距離・回数** 平均143.8kmかなり健脚、年間39回、日帰りパターン7割
- **平均消費額** 1375円⇔14,513円 (観光庁「旅行・観光消費動向調査」2019の日帰り旅行中) ロードバイクの人はそれ以外よりも高い (走行距離が長く飲食等が増加。二人以上、家族連れとサークルが多い (会話を伴う飲食等の機会による消費が多いためか))
- **立ち寄り箇所** 平均2.4回 多くが休息・トイレ・食事 (ひたすら走る) 観光3割
- **自宅からの誘致距離** 平均112km (地域ルート of 誘致の想定)
- **選択してもよい交通手段** 輪行が6割、クルマが4割弱、40代以降でクルマ多い
- **スタート地点の重視する設備** 駐車場4割、自転車組み立てスペース3割強、シャワー、更衣室、地元の産品などは低い
- **重視する沿道サービス** 休憩所・飲料補給所・駐輪ラック等の休息施設。観光スポットは高いが景観自然を重視 (次項)
- **コースの重視する性質** 景観・路面状況などの快適性7割、走行空間の余裕45%、危険個所の不存在4割など安全性よりも快適性重視
- **ルートに求めるもの** 景観眺望65%、自然54%⇔グルメ35%や歴史2割など観光より高い ビワイチ、アワイチ、しまなみが評価が高いいずれも4割強
- **年齢別の年間サイクリング回数** 10-20代が40回強、30-40代20回代、50-60代は30回代 ターゲットをどこに置くかを考える
- **Ebikeの評価** 興味がない1割強の否定派に対して、もっと拡大すべき34%、自分は興味がないが拡大してもかまわない45%と肯定派は約8割

サイクリストの実態と誘致方法

1	サイクリストの特徴	<p>①走行可能距離・回数 平均143.8kmかなり健脚、年間39回、日帰りパターン7割 で多くが頻繁にサイクリングに出ている</p> <p>②走行距離の平均76km/日に対して、立ち寄り箇所2.4回 (主に休憩・食事) 観光は3割程度 ひたすらスタートからゴールに走行</p> <p>③平均消費額 1,375円⇔14,513円 (観光庁「旅行・観光消費動向調査」2019の日帰り旅行中)</p>
2	誘致の方法	<p>①自宅からの誘致距離平均112km (地域ルート of 誘致の想定)</p> <p>②選択してもよい交通手段 輪行が6割、自転車を積めるクルマが4割弱、40代以降でクルマ6割多い</p>
3	コースのスタート地点・沿道	<p>①コースのスタート地点 ロッカー、シャワーよりも、駐車場と自転車の組み立てスペースを重視</p> <p>②重視する沿道サービス 休憩所・飲料補給所・駐輪ラック等の休息施設。観光スポットは低いが景観自然は重視</p>
4	コース全体	<p>③コースの重視する性質 景観・路面状況などの快適性7割、走行空間の余裕45%、危険個所の不存在4割など安全性よりも快適性重視</p> <p>④ルートに求めるもの 景観眺望65%、自然54%⇔グルメ35%や歴史2割など観光より高い ビワイチ、アワイチ、しまなみが評価が高いいずれも4割強</p>

自転車利用者の人口と課題と方向

○自転車利用者の人口構成（「サイクリスト国勢調査」2018年）

1.2%

①	「レース層」	レースイベント参加	0.27%・25.2万人
②	「サイクリングイベント層」	サイクリングイベント参加	0.33%・30.9万人
③	「ツーリング層」	自らサイクルツーリング	0.6%・60.9万人
④	「旅行・レジャー手段層」	旅行・レジャー・行楽時移動手段	1.9%・177.9万人 4.9%
⑤	「健康エクササイズ層」	健康増進/運動不足解消	3.0%・278.0万人
⑥	「日常の移動手段層」	「通勤・通学」「仕事時」 「日常」「災害時」	50.2%・4701.5万人
⑦	その他	営業など26.8% 「自転車非利用者層」16.8%	

出典 一般社団法人ルーツ・スポーツ・ジャパン 全国サイクルツーリズム推進協議会「サイクリスト国勢調査2018調査結果レポート」

○自転車利用者の人口構成の特徴と層ごとの戦略

1	自転車に乗ることを目的にする上中級のサイクリスト(ツーリング層含む)=全人口の1.2%
2	観光での利用の可能性が高い=「旅行・レジャー層」と「健康エクササイズ層」=同4.9%
3	観光での利用はあまり考えない=「日常の移動手段層」=50.2%
4	まず、1の利用を促進し、CTの振興を先導・情報発信を=お金ではなく情報を落とさせる
5	次に、2の利用で層を拡大、ハードソフト面の環境整備⇒さらに3に拡大を「こと」消費で
6	最後に、その他層+地域住民⇒自転車利用可能な国民全体に観光を通じて裾野拡大=独・英

サイクルツーリズム拡大戦略

1	サイクリストの需要をデータで把握し、 サイクリスト層 の拡大	アンケート調査、ルートของデータ、評価等の基礎的調査+スタート・ゴール及び途中のしつらえを考える
2	サイクリストの 滞在時間と消費額 の増加	グループ・家族・カップル等での来訪や立ち寄り回数・地域内回遊の促進
3	二番目の層への拡大	旅行レジャー層と健康エクササイズ層への拡大⇒自然・歴史・食等のテーマ、季節、知られない又はクルマで行けないスポット、隠れた地域資源の提供等
4	三番目の層への拡大	日常利用層への観光の際での拡大⇒パック旅行での自由時間の設定(電動アシスト自転車でのオプションツアー、探検ツアー、買物ツアー、見学ツアー等の多様なオプションの提供)+初めから 電動アシスト自転車 を組み込んだツアーの設定
5	その他層+住民 への拡大	これらの後又は4と並行して観光+日常利用

サイクルツーリズムの要=電動アシスト自転車

オランダ、ドイツ、デンマークなど先進国電アシ主軸での自転車施策
 =自転車の楽な移動距離延伸⇒クルマからの転換範囲を飛躍的に拡大

○ポンチョなど
 空気抵抗対応



出典 モノタロウHP

一度乗るとよ
 さを実感・運
 動量も6/7

出典 古倉「ドイツの自
 転車政策その16」パーキ
 ングプレス2016.12号から
 引用(ドイツ国家自転車計
 画等、古倉加筆整理)

従来	①勾配・向かい風
1. 利用距離・地域の拡大	②距離の拡大(疲れない自転車の可能距離拡大)
	③地域の拡大(農村部自転車低利用地域等への拡大)
2. 安全の拡大	④季節の拡大(雨具、防寒具等の利用時抵抗を削減)
	⑤ルール遵守(一時停止、赤信号後の再発進、徐行)
3. 主体の拡大	⑥安定性の向上(ふらつきが少ない)、ライト点灯容易(クルマからの認知ミス生じにくい)
	⑦脚力不足・クルマ危険な高齢者、体力弱者等の受け皿
4. 目的の拡大	⑧買物難民、医療難民、引き籠り等外出困難者の足
	⑨運動量の確保の拡大(運動継続、低疲労、座り)
	⑩買物・子育て・営業・運送の量と利用回数の拡大

○徒歩・普通自転車・電アシで行ってもよい片道距離(平均値)

○電動アシスト自転車の事故率

手段	徒歩	普通自転車	電動アシスト
行ってもよい距離	575m	2.4km	3.9km (1.6倍)

電アシ	使用率	事故割合(電アシ/全体)
全体	7.5%	1.4%(1,396人/全体101,219人)
高齢者	11.2%	3.2%(630人/高齢者19,510人)
主婦	19.8%	3.4%(221人/主婦6,498人)

サイクルツーリズムのあり方の基本

- 基本=①データにより**利用者特性**を踏まえて方策を考える
- ②サイクリストのみではなく、**裾野の拡大**を図る
- ③**地域や帰宅後の日常利用に根差したツーリズム**

1. **上級中級者層**=全人口の1%強⇒この層中心の方策=**対象人口少ない、年回数多く、ひたすらゴールまで走行、休憩・観光少ない、消費額少ない**

2. **旅行レジャー手段層・健康エクササイズ層**⇒上中級と異なる⇒コース等

3. **日常の移動手段層**⇒観光や旅行で自転車利用の意識・予定なし⇒組み込み

4. **日常の移動手段層に拡大、帰宅後再循環 次回も自転車(ターゲット)**

5. **的確な情報発信**⇒旅行レジャー手段層や健康エクササイズ層、日常利用層など対象層や季節・シーン・来訪者の属性(家族・カップル・高齢者等)等のターゲットを意識した情報発信(コース区間の安全性・快適性・迅速性の情報、地図等の客観的なデータを含む)

6. **的確なおもてなしやしつらえ**⇒各層、季節・来訪者の属性等ターゲットを意識したおもてなしやしつらえを設定

サイクルツーリズム～施策上の課題

1	自転車活用推進計画策定 自治体の今後期待する自転車の利活用の用途=観光・レジャーレーションが最多・過半数	日常用途(通勤通学買物)は非重点
2	上中級サイクリスト中心のサイクルツーリズム	一般観光は付足し
3	地域活性化での経済に非直結	消費額
4	サイクルツーリズムの動向等を非反映	施設ソフト
5	地元住民・一般観光客に対する自転車の活用は少ない(地元住民も勧めたい)	地元住民等と非共有

観光レクリエーション重視の自治体

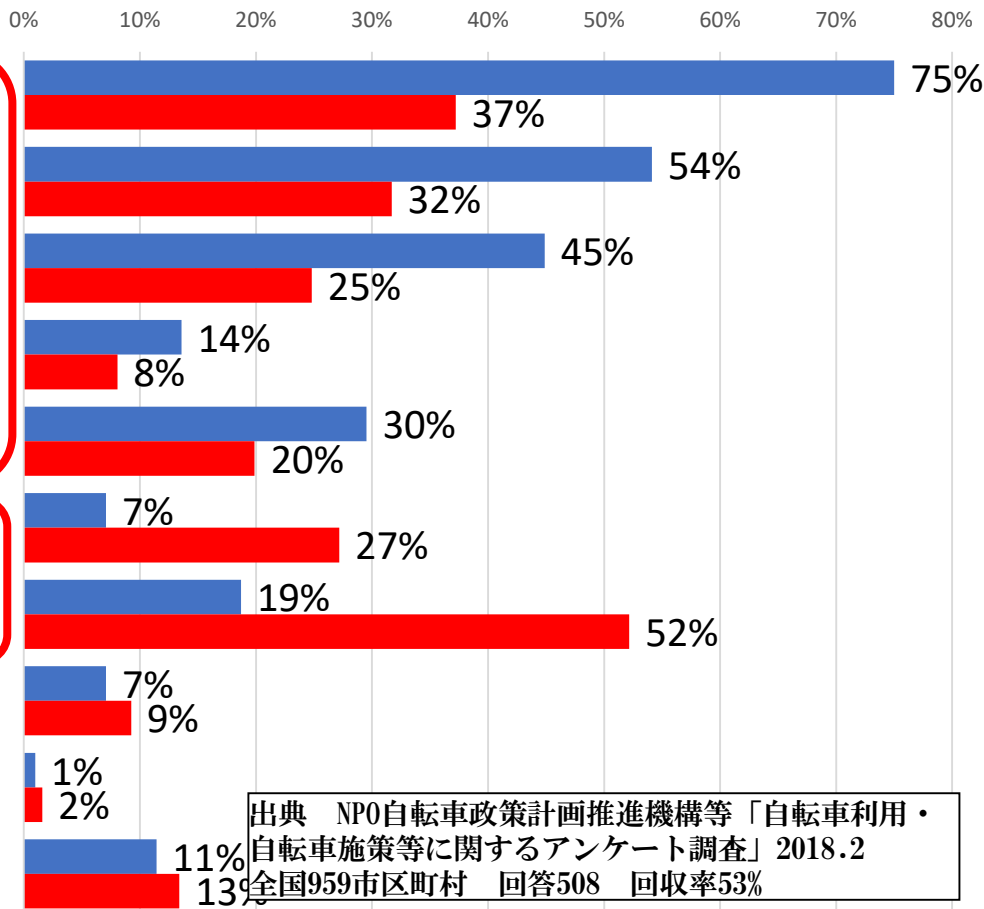
今後期待する自転車の利活用分野

現状は通学・通勤・買物等中心⇒今後は観光・レクリエーションがトップ

○現況の多い日常利用と期待するものに大きなずれ
○今後の期待は観光レクリエーション重視・日常利用の期待少

- 1.通学
- 2.通勤
- 3.買物
- 4.通院
- 5.日常用務

- 6.健康・運動・生活習慣病予防
- 7.観光・レクリエーション
- 8.電動アシスト自転車の活用
- 9.その他の利活用
- 10.いずれもあまり見られない



出典 NPO自転車政策計画推進機構等「自転車利用・自転車施策等に関するアンケート調査」2018.2
全国959市区町村 回答508 回収率53%

■ 現状の多い利用目的

■ 期待する利用目的

N=508

サイクリストを中心とした計画

○サイクリスト中心の自転車活用推進計画の例 (S県)

目指す姿

サイクリストの憧れを呼ぶ聖地「ふじのくに」の実現

「聖地」とは

- ・国内外から多くのサイクリスト、自転車競技者が訪れ、交流する地域
- ・住民の多くが自転車に親しみ、サイクリストを理解し、温かくもてなす地域社会

競技振興

目標 1

自転車競技のアジア中心地への成長と
自転車アスリート育成体制の構築

サイクルツーリズム

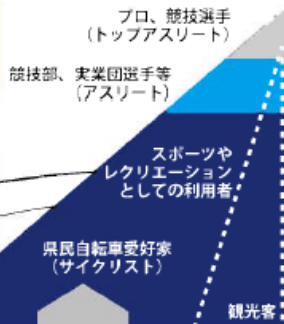
目標 2

国際的なサイクルツーリズムの
目的地創造

裾野拡大・安全

目標 3

安全・快適に誰もが自転車に
親しむ地域社会の形成



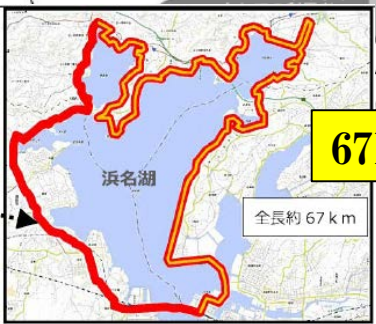
281km



120km



67km



全長約 67km

図 2 計画の目標

1	自転車アスリート養成	3施策
2	サイクルツーリズム	3施策
3	裾野拡大・安全	4施策 (イベント中心と広報)
4	走行空間整備	2施策 (走行空間と駐輪・ソフト施策)

1	サイクリスト・アスリート中心
2	住民もこのため理解し・親しむ
3	裾野拡大は付足し
4	走行空間は伊豆半島富士山一周 ハマイチ計468km⇔日常276km

地元での自転車活用の内容

○来訪者用の自転車施策



○地元住民に対する自転車施策



自転車分担率（平日）県内調査対象市町の平均値

13.9%（2015年） ▶ 14.7%（2020年）

自転車乗車中の人身事故発生件数

3,992件（2018年） ▶ 現状値より減少（2021年）

1	自転車分担率の向上 わずか
2	通勤通学等の自転車活用策わずか
3	安全運転の目標値も控えめ
4	イベント中心で講習会・教室
5	走行空間の整備量が少ない

地元がその良さを理解しているから、来訪者にお勧めできるという基本をもっと重視すべき⇒長続きしない

結論

- 1 サイクリストを引き付ける環境整備
- 2 サイクリストに対する期待=お金を落とす⇒情報を落とす (発信・指導・先導)
- 3 サイクリストの拡大 (自転車に乗ることが主目的層) ⇒観光レジャー手段層+健康エクササイズ層 (自転車手段層) への拡大
- 4 日常の移動手段層+地元利用への拡大・バランス (電動アシスト自転車など)
- 5 サイクルツーリズム充実と裾野拡大両立

**ご清聴有難うございました。
今後のご活躍を期待します。**