

要旨

- ・世界的な健康に対する意識の高まりとともに、自転車の活用が注目されている。
- ・沖縄は那覇空港第二滑走路の供用開始により、人の往来が増加すると予想される。今後はこうした環境をいかに観光需要に結びつけるかが重要となる。
- ・本レポートでは、沖縄での広域サイクリングルート整備によるサイクリスト誘致の可能性について検証を行った。サイクリストとは、スポーツバイクと呼ばれる自転車を趣味とするサイクリング愛好家をさし、広域サイクリングルートを整備することで、サイクリング+αの観光を提案し、最終的にはナショナルサイクルルートへの認定を目標とする。
- ・先進事例として、ナショナルサイクルルートに認定された、「しまなみ海道サイクリングロード(広島県、愛媛県)」を取り上げる。県主導による強力なリーダーシップの下、一過性に終わらない様々な自転車施策が取り組まれており、欧米豪露などからサイクリストの誘客に成功している。主な取り組みは、①推奨ルートを示す道路上のブルーラインの設置、②安全な走行区間の確保、③サイクルオアシスによる住民参加型のおもてなし、である。近年は喫茶店などの飲食店や宿泊施設など、サイクリスト向け施設が相次いで誕生している。
- ・沖縄では、すでに民間企業によってレンタサイクル事業が担われている他、国内屈指のサイクルイベント「ツール・ド・おきなわ」が毎年開催されている。
- ・沖縄のレンタサイクル事業の貸出実績をみると、以下のことが分かった。①民間のレンタサイクル事業者が少なくとも30社以上あり、一定の市場規模があること、②夏場は比較的貸出数が少ない一方、それ以外の時期は貸出数が多いこと、③欧米豪露など、国籍問わずレンタサイクルの利用がされていること、④40~50代が最も多くレンタサイクルを利用していること、⑤利用日数が4日以上観光客が最も多いこと、などである。
- ・ツール・ド・おきなわの参加者をみると、ミドル層、シニア層の参加が目立つ。また、2018年、サイクリング部門の「沖縄本島一周サイクリング」は海外からの参加者が約8割を占め、そのうち台湾からの参加者が際立って多い。
- ・観光地におけるサイクリストの消費額は、データの制約から把握が難しいが、サイクリストはミドル層、シニア層に多く、観光消費額を見込めることが分かった。平均滞在日数はレンタサイクルの貸出期間をみると、4日以上利用されており、自転車で周遊する観光客は滞在日数が長い傾向にある。入域観光客数は、夏場に多く、それ以外の時期は比較的少ない。沖縄県内のレンタサイクルの貸出実績は夏場に少なく、それ以外の時期に多い。県外において路面が凍結する冬場でも、沖縄は暖かく他県との差別化を図ることが期待できる。
- ・しかし、先進事例と比較した際、沖縄のサイクルルート整備は進んでおらず、断片的で、ブルーラインのような目的地をつなぐ明確な表示もない。また、自転車が安全に走行できる走行区間の整備は市町村によってばらつきがある。現状においてサイクリストが快適に走行できる環境整備は限定的と言える。今後、広域サイクリングルートを整備するためには、強力なリーダーシップの下、ナショナルサイクルルートの認定を目指した取り組みを重ねることが求められる。

レポート「沖縄の気候を活かした広域サイクルツーリズムによる差別化戦略」

はじめに

国連世界観光機関（UNWTO）は International Tourism Highlights 2019 において、世界の旅行者のトレンドのひとつに「健康な生活の追求」を挙げている。本レポートは近年のこうした健康需要の高まりを受け、今後の沖縄観光において「健康」が重要なキーワードになると考え、サイクルツーリズムによる沖縄観光の差別化を提案するものである。

近年、欧州、米国などでは健康増進による医療費の削減、自動車による交通渋滞の緩和、環境対策などを理由に、国が旗振り役となって自転車の活用に向けた整備が進められている。日本においても 2017 年 5 月に自転車活用推進法が施行され、国土交通省に自転車活用推進本部が設置された。身近な移動手段である自転車の活用は、通勤・通学のような日常使いにとどまらず、観光地でも気軽な移動手段として積極的に活用する動きが広がっている。

そして全国でインバウンドを含む観光客の誘致にしのぎを削る中、各地で整備が進められているのが広域自転車道である。観光地の風土、生活をより体感できるコンテンツとしてサイクルツーリズムが注目されている。

足元の沖縄観光は、新型コロナウイルス感染拡大による影響で観光客が激減している。しかし中長期的には、那覇空港第二滑走路の供用開始により、さらなる観光客の増加が見込まれている。沖縄観光の課題である閑散期の誘客や交通渋滞の緩和に向けた二次交通の整備などは着実に改善されているものの解決に至っておらず、将来、観光客の増加を見込む上で懸念材料となる。とくに二次交通の整備に関しては、県内における 2018 年度の自動車保有台数とレンタカー登録台数はともに過去最高となっており、交通における自動車への依存度は増している。自動車の利用が増えると道路の整備工事はもちろんであるが、同時に観光施設や商業施設などの駐車場の整備を拡大整備する必要性が考えられる。沖縄県内の土地は限りがあり、駐車場の整備の遅れは結果としてさらなる交通渋滞を招く恐れがある。今後はこうした課題を踏まえた上で、どういった観光客を誘致対象とするのか検討し、具体的なターゲットを選定するべきである。

本レポートはスポーツバイク（ロードバイクやクロスバイクなど）と呼ばれる自転車を趣味とするサイクリング愛好家（以下、サイクリスト）を誘客ターゲットとする。そして広域サイクリングルートを整備することで、サイクリング+αの観光を提案し、最終的には 2019 年 9 月国交省が創設したナショナルサイクルルートへの指定を目標とする。また、先進事例として全長約 70km のサイクリングルートを整備することで欧州、米国、台湾などからの誘客に成功している「しまなみ海道サイクリングロード」を取り上げ、サイクリストの実態を把握することで、サイクリスト誘致が沖縄観光にもたらす可能性について探ることとする。

1. ナショナルサイクルルートについて

2019年9月に国土交通省が創設したナショナルサイクルルート制度は、世界に誇りうるサイクリングルートを国が評価し指定するものである。様々な場面で日本を代表するサイクリングルートとして国内外にPRされるため、欧米豪露などをはじめとする世界各国、各地域への認知度向上が見込める。

本制度の目的は、自転車活用推進法に基づき、自転車を通じて優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツーリズムの推進により、新たな観光価値を創造し、地域創生を図ることである。ナショナルサイクルルートに指定されるためには、一定の水準を満たす必要があり、①ルート設定、②走行環境、③受入環境、④情報発信、⑤取組体制の5つの観点から第三者委員会により審査される。指定後も継続的なフォローアップが行われることからブランド化されることが期待され、すでに、「つくば霞ヶ浦りんりんロード（茨城県）」や「ピワイチ（滋賀県）」、先進事例とした「しまなみ海道サイクリングロード（広島県、愛媛県）」の3ルートが認定されている。

2. 沖縄観光でサイクルツーリズムを考える理由

那覇空港第二滑走路の供用開始により、より多くの旅客機の受け入れが可能となった。これにより中長期的に人の往来が増加することが予想され、こうした環境をいかに観光需要に結びつけることができるかが重要となる。以下に挙げるように、沖縄観光において新たな観光施策を講じる必要性が増している。

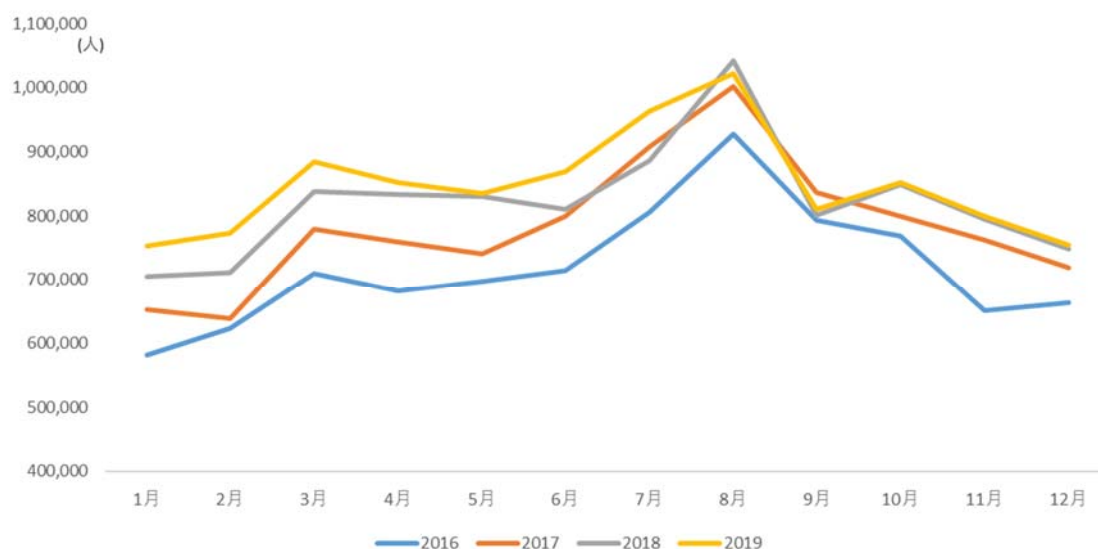
まず、沖縄観光の特徴として、夏場を中心とした8月と春休みにあたる3月に観光客が集中する傾向にあり、閑散期の需要喚起が積年の課題であった。現状では、官民が連携し、プロスポーツチームの春季キャンプやイベント、修学旅行の誘致などにより平準化が進みつつあるが、十分ではない。こうした取組みを補完する新たな取組みが必要であり、人手をかけずに需要を喚起できる施策は重要である。年間を通じ、安定的な観光客の受け入れができれば、観光関連産業の運営、雇用の安定化につながることを期待される（**図表1**）。

次に、観光客の多様化である。特定の国、地域からの観光客の大幅減少を機に、特定の地域観光客に偏重することへのリスクが議論されるようになった。近年は世界的な観光ブームであり、様々な国の観光客が日本を訪れているが、沖縄における海外からの観光客は台湾、中国、韓国、香港の4カ国で約8割を占めている。こうした東アジア市場の需要に応えつつ、風土や文化が異なる欧米豪露などの観光需要の取り込みを図ることで弾力性のある国際観光地を目指すべきである。ただ、海外からの観光客の多くがアジア地域となっていることを踏まえると、欧米豪露などからの観光客に対する理解や接客のノウハウを蓄積する必要があると考えられる。例えば、沖縄観光において観光客の多くがレンタカーを利用しているが、こうした移動手段は欧米豪露などからの観光客にとってハードルが高く、弊害になっている可能性がある。欧米豪露などからの観光客目線で検討する必要がある。

3点目に、持続可能な取組みである。2019年10月、観光庁がG20北海道倶知安観光大臣

会合を開催し、「持続可能な開発目標（SDGs）に対する観光の貢献の最大化」をテーマに議論がかわされた。持続可能性をめぐる議論は一過性のものではなく、今後は観光のあり方を考える上で、明確なビジョンに裏打ちされた開発が必要となる。沖縄観光は沖縄独自の自然が観光業繁栄の礎となっており、風土、文化が相まって他にはない魅力となっている。こうした環境を維持しつつ、経済的な発展を目指す必要がある。

図表 1 月別入域観光客数の推移（暦年）



出所）沖縄県文化観光スポーツ部沖縄県入域観光客統計概況

3. サイクリストについて

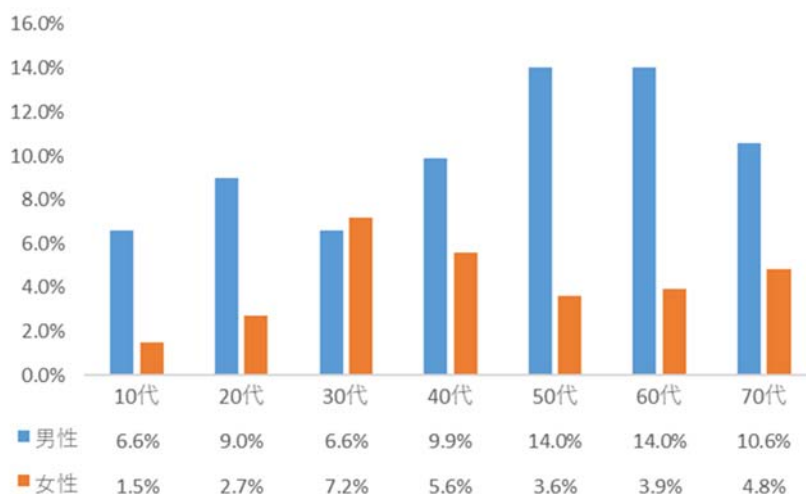
沖縄観光は国内からの観光客が全体の7割を占めており、海外からの観光客で最も多い台湾と合わせると全体の約8割を占めている。そこでサイクリストの概要について、国内と台湾を中心に取り上げる。

まず、レジャー白書2019によると、国内における2018年のサイクリング、サイクルスポーツへの参加人口は770万人と推定されている。770万人の参加人口を性別の構成比で見ると、男性は70.7%、女性は29.3%となっている。また、年代別で見ると、男性は50、60代が最も多く、次いで70代となっている。女性は30代が最も多く、次いで40代となっている。全体では男性が多い傾向にあるが、30代のみ女性の方が多くなっている。サイクリストはミドル層やシニア層に多いことがわかる（図表2）。

国内旅行消費額を世代別にみると、60代が最も多く、次いで50代、70代となっており、男性、女性ともに60代まで遡増している。ここからミドル層、シニア層が観光消費額の見込める年代であることがわかる（図表3）。

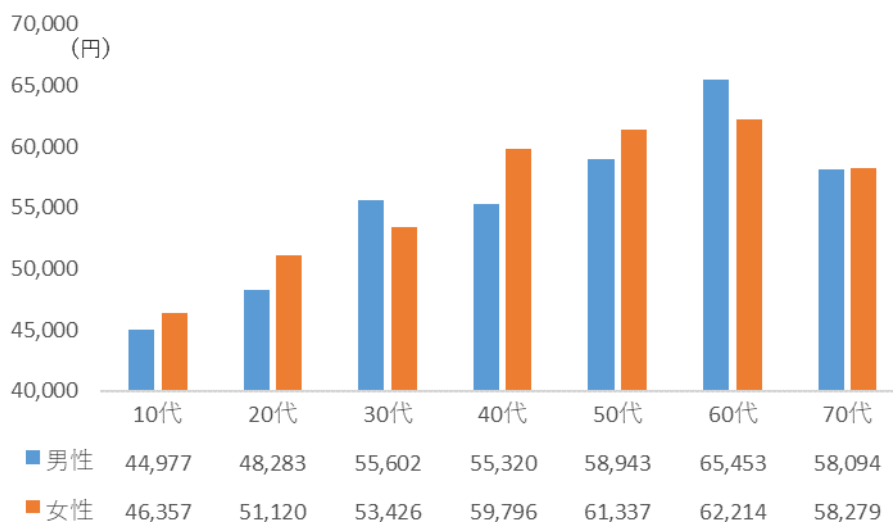
合わせて考えると、サイクリストはミドル層やシニア層に多く、こういった世代は観光消費額を見込めることがわかる。

図表2 サイクリング・サイクルスポーツ参加人口の構成比（2018年）



出所) レジャー白書 2019

図表3 年代別旅行・観光消費動向（2018年）



出所) 国土交通省観光庁 旅行・観光消費動向調査 2018 年年間値 (確報)

台湾は世界最大の自転車メーカー「ジャイアント社」をはじめ、スポーツバイクなどの生産拠点として自転車関連産業が盛んである。そうした素地もあり、アジアの自転車先進国としてサイクリングは生活に浸透しており、行政においても自転車に配慮した交通インフラの構築に積極的である。すでに自転車で台湾を一周できる一号自転車道（環島1号線）が整備され、日本国内からも多くのサイクリストが訪れている。台湾では台湾を一周することにチャレンジすることが台湾への認識と理解を深める最適な方法と考えられており、自転車で完走すると認定証が発行され、発行数は既に20万枚を超えている。しまなみ海道におい

でも台湾観光客が最も多く訪れており、自転車に対する需要は大きいと考えられる。後述するが、ツール・ド・おきなわの種目の一つに「沖縄本島一周サイクリング」があるが、第30回大会（2018）の参加者572名のうち、377名が台湾からの参加となっている。

また、新たな誘客対象として欧州、米国に対しても有効であると考えられる。県の沖縄観光推進ロードマップによると、アジア地域に加えて、欧米豪露などを明確なターゲットとして位置づけている。しかし、これらの市場に対する沖縄の観光地としての認知度は未だに低いとされている。アジア地域には高い経済成長を背景に海南島（中国）、セブ島（フィリピン）、プーケット島（タイ）など、競合するリゾート地が数多くある。加えて、ダナン（ベトナム）においてもラグジュアリーホテルなどリゾート開発への投資が増えている。

これらの地域は欧米豪露などからの誘致を図る際、沖縄と競合することが予想されるが、こうしたリゾートとの差別化を考えた際、スポーツのキャンプ地として国内外で知名度の高い沖縄でのサイクリングは有効であろう。現在、欧州では、全欧自転車道網「ユーロヴェロ」の整備が進められており、完成時には全長が約9万kmになる予定である。また、アメリカ、カナダにも同様のプロジェクトが進められている。欧米豪露などにおいてサイクリングに対する需要は大きい。

4. しまなみ海道とは

1) しまなみ海道とは

瀬戸内しまなみ海道（以下、しまなみ海道）とは西瀬戸自動車道の愛称である。本州四国連絡道路の3ルートの一つで9本の橋が広島県尾道市と愛媛県今治市を結んでいる。沿線では瀬戸内海特有の気候を生かしたレモンなどの農業や造船業などが盛んである。

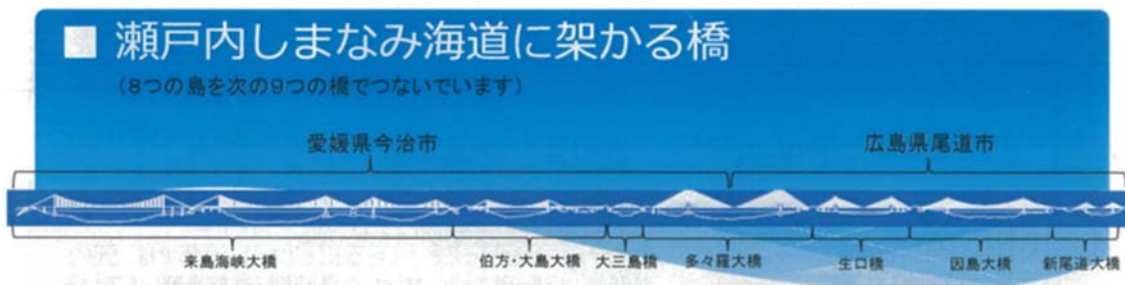
島々を結ぶしまなみ海道の特徴は、新尾道大橋以外の各橋に自動車道とは分離された原動機付自転車道及び自転車、歩行者専用道路が整備されており、計画当初から住民が気軽に島々を移動できる生活道路としての役割を期待されたことである。この背景には、橋によって島の交通網が向上することで、住民の移動手段である海の航路が廃止されるためである。そして1999年のしまなみ海道開通を契機に、早い段階から広島県側と愛媛県側の両方でレンタサイクル事業が開始され、県境をまたいで乗り捨てが可能となった。こうした背景から、しまなみ海道沿いでは他地域に先駆けて、自転車が島民の重要な移動手段として位置づけられた。また、橋が開通したことにより利便性が向上した一方で、島では人口流出や高齢化などの地域の課題に加えて、島への立ち寄りが減ったことも問題視された。そして、しまなみ海道沿線での観光施策が検討されるようになった。

図表4 瀬戸内しまなみ海道のサイクリング推奨ルート



出所) 愛媛県今治市サイクリング施策紹介資料

図表5 瀬戸内しまなみ海道に架かる橋



出所) 愛媛県今治市サイクリング施策紹介資料

2) サイクリングによる観光振興のきっかけ

2007年に広島県、愛媛県両県知事を顧問とする瀬戸内しまなみ海道振興協議会が結成され、しまなみ海道を一つの資源とし、サイクリングで売り出す機運が高まりつつあった。

そして2010年12月、中村時広愛媛県知事が誕生した。中村知事は知事選の公約に「しまなみ海道を世界に情報発信する」と掲げ、その方法として、すでに整備されている自転車専用道路を活用し、サイクリングによる観光振興を図るとした。

現在のしまなみ海道を語る上で、サイクリングを観光施策として先導する中村知事存在は大きい。当時、中村知事がサイクリングを観光資源とする上で参考としたのが世界最大の自転車メーカー、台湾に本社を置くジャイアント社の劉会長の自転車に対する考え方で

ある。日本では自転車は買物、通勤、通学などの単なる移動手段という考え方が主流であるが、劉会長は自転車は人に健康、生きがい、友情を育むツールであり、こうした考え方を通じた文化が自転車新文化だと考えた。中村知事は、劉会長の考え方を国内でのマラソンの普及と重ね合わせ、しまなみ海道の土台を築こうとした。国内のマラソンはかつてアスリートのスポーツとされていたが、最近では市民マラソンなどが全国で開催され裾野が広がっている。こうしたマラソンとサイクリングに共通点を見出した。そして中村知事が旗振り役となって、しまなみ海道サイクリングによる観光振興は大きく進み出した。そして、1968年に姉妹協定を結んで以来、交流が活発な両市の菅良二今治市長と平谷祐宏尾道市長、マウンテンバイク愛好家である湯崎英彦広島県知事も加わり、協力体制が整っていった。

3) 体制整備

愛媛県では、自転車がスポーツやレジャーのツールとして、私たちに「健康」、「生きがい」「友情」をプレゼントしてくれるという「自転車新文化」の定着を図っている。

推進体制の強化に向けた取組みを中心に①台湾との交流、②県・市町連携推進本部会議の開始（チーム愛媛）、③愛媛県自転車新文化推進協会の設立（オール愛媛）の3点にまとめた。

はじめに、しまなみのサイクリングを世界に情報発信する上で、台湾との交流を図った。中村知事とジャイアント社の劉会長との面談を皮切りに台湾との交流は続き、2012年の「日台交流瀬戸内しまなみ海道サイクリング」事業が開催された。台湾からは劉会長をはじめ、航空会社、自転車パーツメーカー、大手広告代理店などの経営トップ層を含む約50名が参加し、日本からは中村愛媛県知事、湯崎広島県知事をはじめとする各自治体の首長が参加した。参加者は実際にしまなみ海道を走行し交流を図るとともに、国内外にサイクリストの聖地としてPRした。さらに2014年には「台湾日月潭サイクリングロード」との姉妹自転車道協定の締結などの連携が続いている。劉会長はトップ自ら自転車に乗ることの重要性を説いており、中村知事も自転車新文化の取組みを展開する上で実践している。

次に、就任後すぐに設置した県・市町連携推進本部である。チーム愛媛として知事と県内全市町村が連携施策について直接協議を行う場となっており、二重行政の解消や共通課題の共有、連携を取組むための会議が行われている。しまなみ海道を含む自転車新文化の創造においても会議で議論がなされ、議論の中で取組みの役割分担が明確化されるため、スピード感を持って実施にうつされている。

3点目に、愛媛県自転車新文化推進協会である。「サイクリングパラダイス愛媛」の実現に向け、民間団体や企業、個人、行政が一体となって自転車新文化の普及拡大に取り組む組織として設立された。そして、オール愛媛として自転車新文化推進事業やイベントなどの事業計画を検討する他、民間団体や企業、行政のトップで集まり、サイクリングする機会を定期的に設けるなど、普及の場も兼ねており、ゴルフに並ぶ交流できるスポーツとしても活用を推進している（**図表6**）。

このようにトップセールスを行いつつ、チーム愛媛、オール愛媛として会議が行われることで役割分担が明確化される他、スピーディーかつ正確な情報を共有することができる。

図表 6 愛媛県自転車新文化推進協会の概況

愛媛県自転車新文化推進協会																																		
・ 設立目的：	「サイクリングパラダイス愛媛」の実現に向け、民間団体や企業、個人行政が一体となって自転車新文化の普及・拡大に取り組み、地域の活性化を図ることを目的に愛媛県自転車新文化推進協会を設立																																	
・ 設立日：	2016年3月30日																																	
・ 役員：	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 20%;">(会長)</td> <td>・ 愛媛県知事</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(理事)</td> <td>・ 愛媛県商工会議所連合会会頭</td> <td>・ 愛媛県市長会会長</td> </tr> <tr> <td></td> <td>・ 愛媛県町村会会長</td> <td>・ 愛媛県商工会連合会会長</td> </tr> <tr> <td></td> <td>・ 愛媛県中小企業団体中央会会長</td> <td>・ 愛媛県経済同友会代表幹事</td> </tr> <tr> <td></td> <td>・ 愛媛県農業協同組合中央会会長</td> <td>・ 愛媛県交通安全協会専務理事</td> </tr> <tr> <td></td> <td>・ 愛媛県生活衛生同業組合連合会会長</td> <td>・ 愛媛県旅行業協会会長</td> </tr> <tr> <td></td> <td>・ 愛媛県サイクリング協会会長</td> <td>・ 株式会社伊予銀行頭取</td> </tr> <tr> <td></td> <td>・ 株式会社愛媛銀行頭取</td> <td>・ 愛媛県信用農業協同組合連合会理事長</td> </tr> <tr> <td></td> <td>・ 伊予鉄道株式会社社長</td> <td>・ 四国旅客鉄道株式会社社長</td> </tr> <tr> <td>(監事)</td> <td colspan="2">愛媛県観光物産協会会長/愛媛県信用金庫理事長</td> </tr> <tr> <td>(事務局長)</td> <td colspan="2">愛媛県企画振興部総合政策課自転車新文化推進室長</td> </tr> </table>	(会長)	・ 愛媛県知事		(理事)	・ 愛媛県商工会議所連合会会頭	・ 愛媛県市長会会長		・ 愛媛県町村会会長	・ 愛媛県商工会連合会会長		・ 愛媛県中小企業団体中央会会長	・ 愛媛県経済同友会代表幹事		・ 愛媛県農業協同組合中央会会長	・ 愛媛県交通安全協会専務理事		・ 愛媛県生活衛生同業組合連合会会長	・ 愛媛県旅行業協会会長		・ 愛媛県サイクリング協会会長	・ 株式会社伊予銀行頭取		・ 株式会社愛媛銀行頭取	・ 愛媛県信用農業協同組合連合会理事長		・ 伊予鉄道株式会社社長	・ 四国旅客鉄道株式会社社長	(監事)	愛媛県観光物産協会会長/愛媛県信用金庫理事長		(事務局長)	愛媛県企画振興部総合政策課自転車新文化推進室長	
(会長)	・ 愛媛県知事																																	
(理事)	・ 愛媛県商工会議所連合会会頭	・ 愛媛県市長会会長																																
	・ 愛媛県町村会会長	・ 愛媛県商工会連合会会長																																
	・ 愛媛県中小企業団体中央会会長	・ 愛媛県経済同友会代表幹事																																
	・ 愛媛県農業協同組合中央会会長	・ 愛媛県交通安全協会専務理事																																
	・ 愛媛県生活衛生同業組合連合会会長	・ 愛媛県旅行業協会会長																																
	・ 愛媛県サイクリング協会会長	・ 株式会社伊予銀行頭取																																
	・ 株式会社愛媛銀行頭取	・ 愛媛県信用農業協同組合連合会理事長																																
	・ 伊予鉄道株式会社社長	・ 四国旅客鉄道株式会社社長																																
(監事)	愛媛県観光物産協会会長/愛媛県信用金庫理事長																																	
(事務局長)	愛媛県企画振興部総合政策課自転車新文化推進室長																																	
・ 事業計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車新文化推進事業 ・ 愛媛サイクリングの日推進事業 ・ 四国一周サイクリング推進事業 ・ E-BIKE えひめ普及事業 ・ サイクリング情報発信・誘客促進事業 ・ サイクリングコースマップの増刷 ・ 国際サイクリング大会等への支援など 																																	
・ 協会経費	負担金、会費【企業向け1口5万円、個人向け(賛助会員1口2千円)】、その他収入																																	

出所) 愛媛県今治市サイクリング施策紹介資料を基に作成

4) 取組み

しまなみ海道において、快適な走行を常に補完しているのが推奨ルートを示すブルーラインの存在である。推奨ルートには、車道の路側にブルーラインと距離標示がある。広島県にある JR 尾道駅と愛媛県にある JR 今治駅とを結んでおり、サイクリングロードは約 70km である。初めての人は目的地を決め、迷わず楽しめる推奨ルートに沿って移動するが、二回目以降のリピーターは推奨ルート以外のルートで穴場スポットを探すなど、自分なりの楽しみ方を探求する傾向にある。例え道に迷った場合でも、尾道市と今治市を途切れることなく結んでいるブルーラインさえ見つけることができれば自分の位置をある程度把握するこ

とができる。そうしたわかりやすさがサイクリストの安心感に寄与していると考えられる。

サイクリストが快適に走行するためには安全な走行区間の確保も重要である。しまなみ海道沿いにおいても、2015年度に地元説明会を開催し承認された後、2016年度から歩道幅員を再配分し、路肩を1.0m以上にするなど順次路肩の拡幅整備が続けられている。また、新規整備箇所においても1.0m以上の広幅路肩の設置を進めている。

走行空間の確保においては2016年7月に改訂された国土交通省道路局と警察庁交通局による「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、ガイドライン）が参考となる。ガイドラインは、安全で快適な自転車利用環境を創出するための実務的な検討事項をとりまとめたものである。注目すべきは、「自転車は『車両』であり、車道通行が大原則」という考えのもと、車道上の自転車通行空間整備が進んでいない実態を踏まえ、安全性向上を第一に各地域の道路管理者や都道府県警察をはじめ、行政機関、地元住民と連携して地域の実情に合った各種取組みの検討、実施を推奨している点である。ガイドラインはその検討事項を提案し、自転車通行空間整備を促進する上で標準的な考え方を示している。全国的に整備が進められている自転車をめぐる利用環境の整備において重要な役割を担っている。

※しまなみ海道サイクリングロード推奨ルートを明示するブルーライン及び距離標示〈広島県尾道市〉



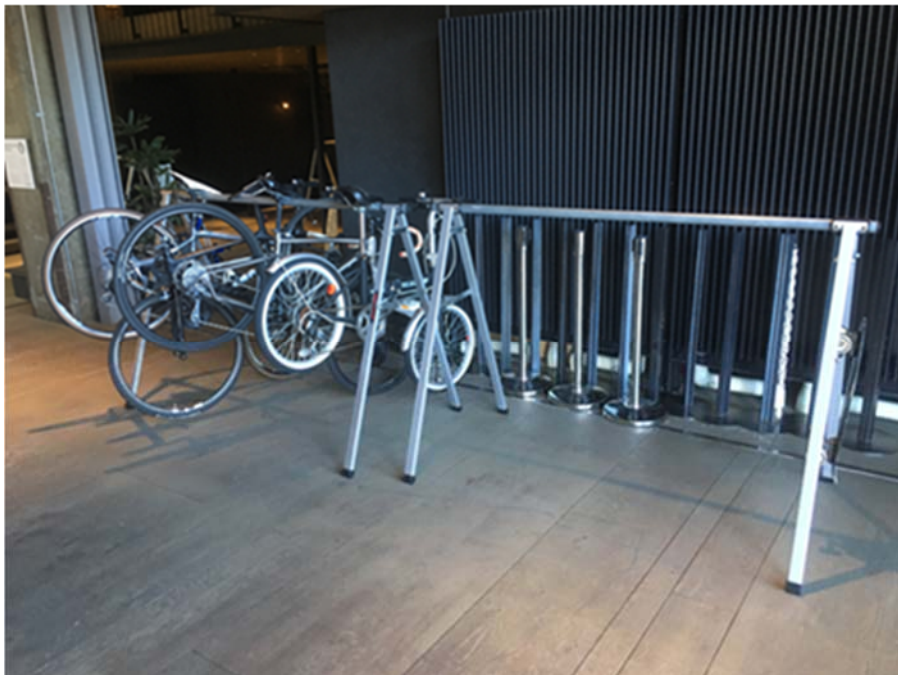
189 カ所整備されているしまなみサイクルオアシスはサイクリング中に気軽に立ち寄り、地域住民と交流が図れる住民参加型のおもてなしを提供する場となっている。各オアシスには共通のタペストリーが掲示され、自転車の整備ができるほか、マイボトルへの給水やトイレを借りることができる。また、他のサイクリストとの情報交換の場ともなっている。こうした動きと移住促進事業、空き家の利活用と相まって、しまなみ海道沿いでは、喫茶店などの飲食店や宿泊施設など、サイクリスト向け施設が相次いで誕生している。

沖縄観光においてはレンタカーを主要な移動手段とする場合が多いため、こういった飲食店や宿泊業の開業にあたり駐車場の整備が重要な要素となる。一方、スポーツバイクによる観光の場合は、駐車場を確保する必要性が無く、ラックを置くのみで事足りることから出店時のハードルを下げる事が期待できる。また、サイクリングによる周遊において気軽に駐輪できることは大きな魅力である。寄り道する頻度が上がり、探求心が刺激されることが期待されるため、幹線道路沿いなどの立地にこだわる必要がない。海岸沿いなどの景観がきれいな場所はレンタカーでの侵入が困難な場合も多いが、自転車では気軽に行くことができる。沖縄県は全国と比較して開業率が高く、観光客向けのビジネスを始める企業が多い。そうした企業に対して、サイクリストの存在はプラス材料になると考えられる。

※店頭にはサイクリストが駐輪するためのサイクルラックが置かれている〈広島県尾道市〉



※店頭のサイクルラック（基本的にはサドルをかけて使う）〈広島県尾道市〉



※サイクリストに配慮した宿泊施設の階段（横に自転車を押して登れる板をつけている）
〈広島県尾道市〉



※宿泊施設内に自転車を置くことができる（部屋の中にも持込可）〈広島県尾道市〉



愛媛県では観光客だけでなく、愛媛県民に対しても取組みが進められている。シニア層に対しては、サイクリングを身近に感じてもらうため、県主催のシニアスポーツサイクル体験会を実施している。サイクリングを通じた介護いらずの健康づくり、生きがいくくり、仲間づくりを促進することで、地元への愛着がより一層増すことが期待でき、地域振興にもつながる。他にも、県が主催しているサイクリングインストラクター養成事業では、サイクリングガイドに必要な知識・スキルを学ぶ中で、公益財団法人日本サイクリング協会（JCA）公認サイクリングガイドを養成している。自転車を介し、様々な形で地域とかわりを持つことができる。

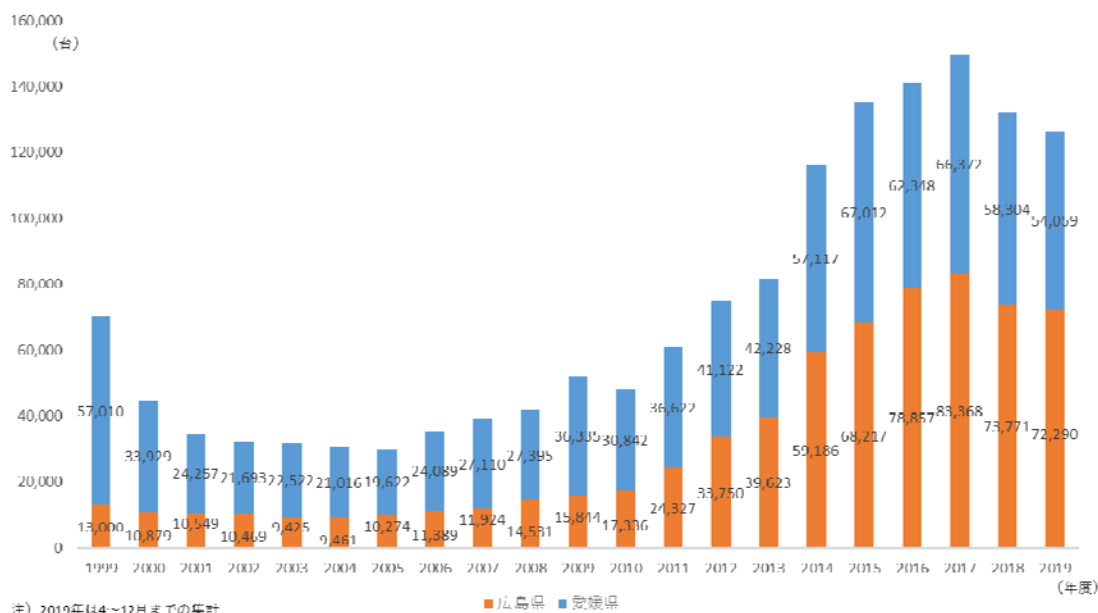
ミドル層に対しては、自動車免許の更新時にスポーツサイクルを含む自転車の交通法規を学び、自転車は道路交通法上、軽車両であること、車道走行が原則であることなどの周知が行われている。また、県内高校生に対しても愛媛県消防防災安全課主催で「自転車を安全に楽しく乗るための教室」を開催しており、スポーツサイクル安全技能講習と合わせてスポーツサイクルへの乗車体験を行っている。県による強力な推進もあり、この他にも自転車に関連した様々な取組みが行われている。あらゆる世代において自転車への理解を深める機会が創出され、観光や地域振興に携わる環境が整備されている。

5) 現状

尾道市産業部観光課が発表した自転車利用振興の基礎資料によると、2018年度のしまなみ海道地域におけるサイクリング客数の推計値は332,683人(前年度比+6,830人)であり、一日平均約911人としている。交通量の内訳はマイ自転車が60.3%、レンタサイクルが39.7%となり、サイクリストはレンタサイクルを利用する以上に、個人で所有している自転車を持ち込み周遊する人が多いことがわかる。

レンタサイクル貸出実績は、増加傾向にある。2018年は豪雨災害などにより減少したものの、2019年は例年の水準に回復する見込みとなっている(図表7)。

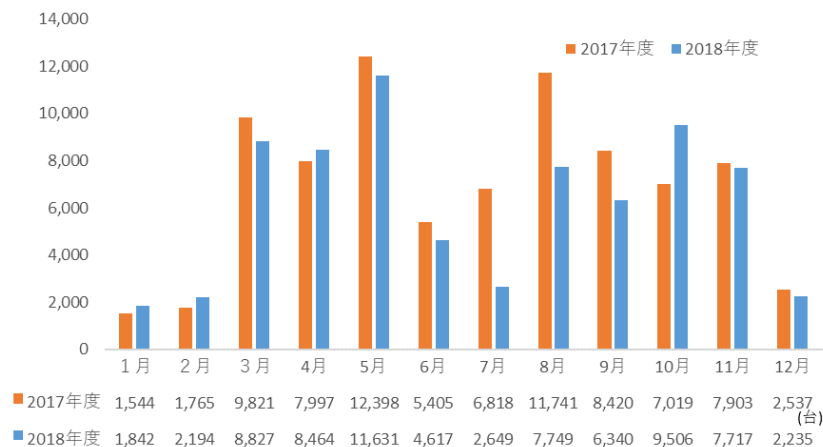
図表7 しまなみ海道におけるレンタサイクル貸出実績



出所)「瀬戸内しまなみ海道」を活用したサイクルツーリズムについて

広島県尾道市のレンタサイクルの貸出台数を月別で見ると、路面凍結の恐れがある12月、1月、2月と夏休み前、気温の上がる6月、7月に貸出数が少なくなることがわかる。ここから、沖縄県は冬に路面が凍結することがほぼなく、12月、1月、2月においても、動きやすい温暖な気候であることを踏まえると、冬場における一定の需要を見込めると考えられる(図表8)。

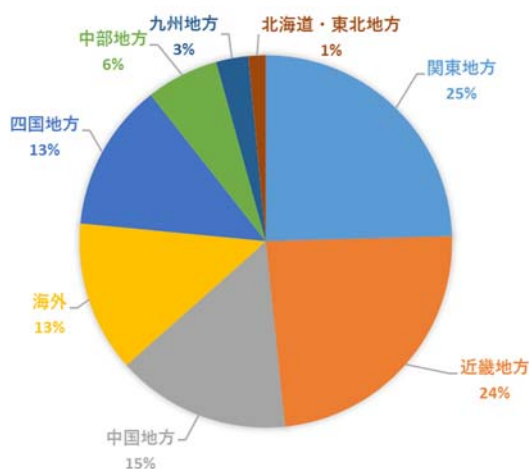
図表8 レンタサイクル（尾道側）の月別稼働動向



出所)「瀬戸内しまなみ海道」を活用したサイクルツーリズムについて

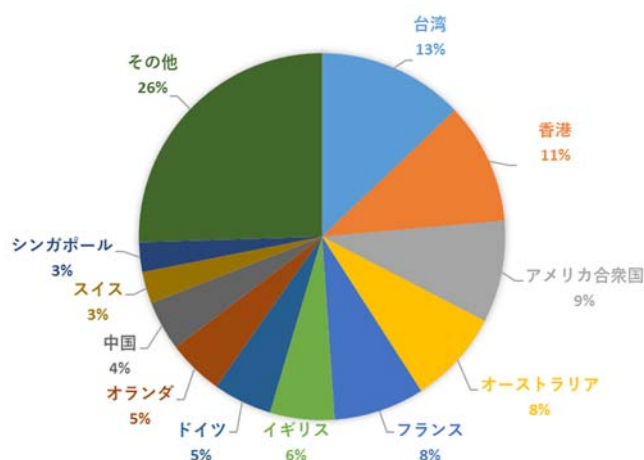
旅行客の割合を地方別にみると、関東地方（25%）と近畿地方（24%）で約半数を占め、次いで、しまなみ海道が位置する中国地方（15%）と四国地方（13%）、海外（13%）となっている。人口の集中している関東、近畿地方、しまなみ海道の周辺地域に次いで、海外からの観光客が多いことは注目すべきである（図表9）。また、海外の内訳をみると、台湾、香港の他に、欧米など、アジア地域以外から満遍なく訪れていることがわかる。サイクリングによる観光地の周遊が国籍を問わず、選ばれていることがわかる。米国からの観光客が多い理由の一つとして、2014年にCNN（米国のニュース専門放送局）で、世界で最も素晴らしい自転車道の一つとして紹介されたことが挙げられる。また2020年7月には、米国の富裕サイクリスト約100名を乗せた外国クルーズ船が寄港予定など、その存在は広く認知されている（図表10）。

図表9 瀬戸内しまなみ海道のレンタサイクルの国内地方別と海外貸出実績の割合（2018年度尾道・今治の合計値）



出所)「瀬戸内しまなみ海道」を活用したサイクルツーリズムについて

図表 10 瀬戸内しまなみ海道のレンタサイクルの海外貸出実績の割合（2018 年度尾道・今治の合計値）



出所)「瀬戸内しまなみ海道」を活用したサイクルツーリズムについて

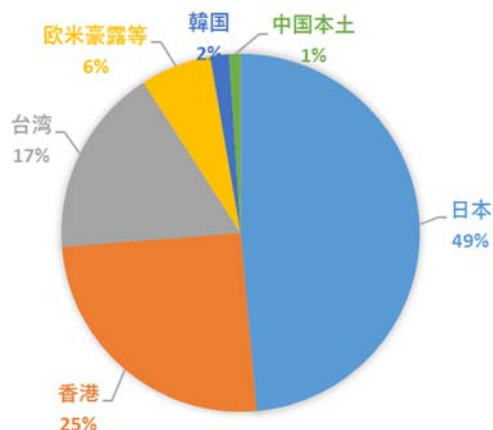
5. 沖縄県での自転車観光利用の現状

沖縄県ではすでに民間企業によってレンタサイクル事業が担われており、離島を含め 30 社以上の会社が活動している。沖縄県におけるレンタサイクル事業の実態と国内サイクルイベントで屈指のビッグイベントとなっているツール・ド・おきなわのデータから、県内における自転車道整備の可能性について述べることにする。

1) レンタサイクル事業

沖縄県におけるレンタサイクルの貸出実績を国・地域別にみると、国内の利用が 49%と約半数を占めており、次いで香港（25%）、台湾（17%）、日米豪露など（6%）となっている（図表 11）。

図表 11 沖縄県内における国・地域別レンタサイクル貸出実績の割合

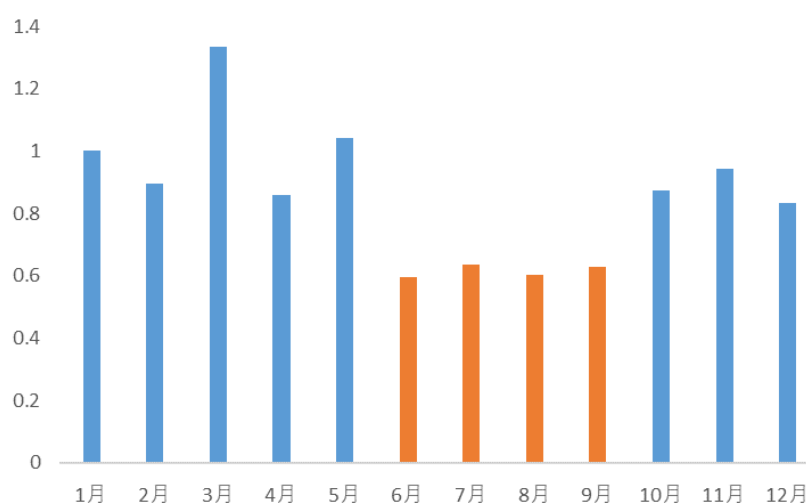


出所) 沖縄県内レンタサイクル事業者へのヒアリングを基に筆者作成

沖縄県のレンタサイクル月別貸出実績をみると、夏場は 0.6 と比較的低い水準で推移している。一方で、それ以外の時期は 0.8 を上回り、1 月、3 月、5 月、11 月においては 0.9 を上回っている（**図表 12**）。

直近 4 年間の月別入域観光客数の推移（**図表 1**）と比較すると、夏場においては、入域観光客数は多く、レンタサイクルの貸出実績は少ない。一方で、夏場以外の時期においては、入域観光客数は少なく、レンタサイクルの貸出実績は多い。ここからサイクリストの誘致は閑散期の平準化策として有効であると期待される。

図表 12 沖縄県内における月別のレンタサイクル貸出実績指数（2019 年 1 月の貸出総台数を 1 とする）



出所) 沖縄県内レンタサイクル事業者へのヒアリングを基に筆者作成

国・地域別の貸出実績をみると、国内、台湾、香港においては年間を通して利用されていることがわかる。また、様々な国の観光客によってレンタサイクルが利用されている実態がわかる（**図表 13**）。

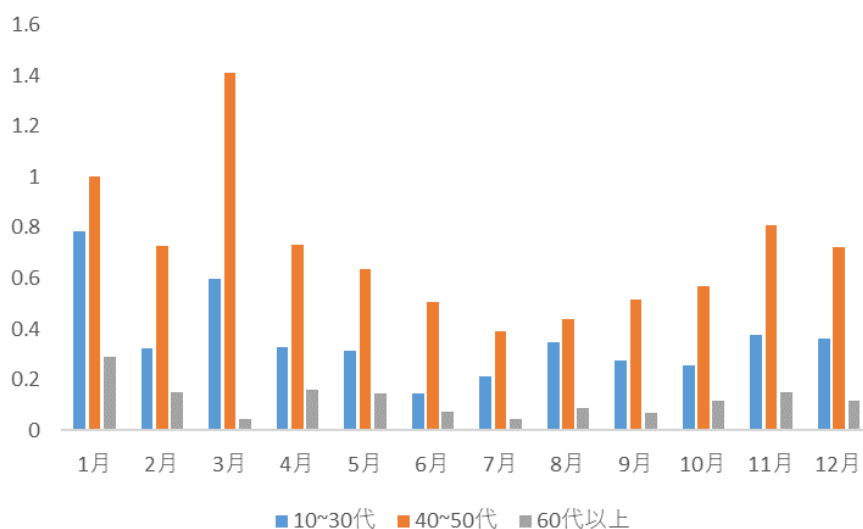
図表 13 沖縄県内における月別の国・地域別レンタサイクル貸出実績指数（2019年1月の貸出総台数を1とする）

	2019年	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	
総台数		1.00	0.90	1.33	0.86	1.04	0.60	0.64	0.60	0.63	0.87	0.94	0.83	
国別台数	日本	0.73	0.42	0.72	0.43	0.38	0.25	0.23	0.31	0.30	0.38	0.47	0.42	
	台湾	0.09	0.14	0.31	0.18	0.16	0.11	0.12	0.05	0.10	0.22	0.19	0.09	
	香港	0.13	0.25	0.24	0.15	0.37	0.15	0.21	0.17	0.18	0.23	0.22	0.28	
	中国本土	0.02	0.05	0.01	0.01	0.01	0.01				0.01			
	韓国	0.03	0.02	0.01	0.02	0.03	0.01			0.01	0.00	0.02	0.02	
	アメリカ			0.00	0.04	0.01	0.02	0.00	0.01	0.01		0.02	0.02	0.01
	ドイツ			0.00	0.00		0.03		0.02		0.00			
	ベルギー			0.01					0.01					
	イングランド				0.00							0.00	0.02	
	アイルランド								0.01					
	フランス			0.00				0.03	0.00	0.01		0.01	0.01	0.01
	スペイン	0.01				0.00		0.00				0.01	0.02	
	イタリア							0.00	0.03	0.01				
	オランダ								0.01					
	スイス													
	スウェーデン	0.00									0.02			
	フィンランド		0.01			0.01								
	ポーランド				0.02				0.01					
	オーストリア							0.00	0.00					
	カナダ		0.00	0.02		0.02	0.00		0.01	0.00				
シンガポール		0.01		0.01										
マレーシア				0.01			0.01					0.00		
フィリピン							0.00							
タイ											0.01	0.00		
ベトナム										0.00				
オーストラリア			0.00							0.00			0.01	
ニュージーランド												0.00		
ブラジル			0.00								0.01			
ロシア			0.00			0.05		0.01						

出所) 沖縄県内レンタサイクル事業者へのヒアリングを基に筆者作成

年間を通して見た場合、レンタサイクルを最も利用している年代は 40~50 代が最も多く 59.5%を占めている。次いで 10~30 代は 30.4%、60 代以上が 10.1%となった (図表 14)。

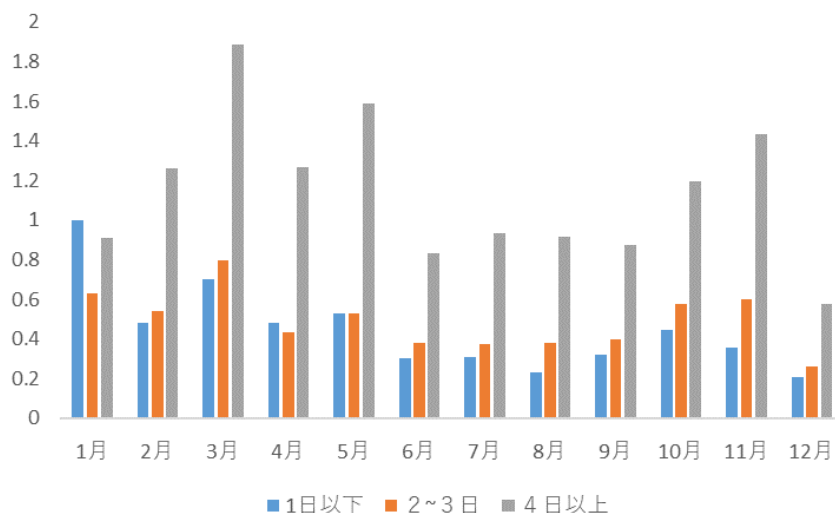
図表 14 沖縄県内における年代・月別のレンタサイクル貸出実績指数（2019年1月、40~50 代の貸出総台数を1とする）



出所) 沖縄県内レンタサイクル事業者へのヒアリングを基に筆者作成

レンタサイクルの利用日数をみると、4日以上レンタルしているケースが多く、レンタサイクルを利用している観光客は長い間滞在している傾向にあることがわかる（図表 15）。

図表 15 沖縄県内における利用日数・月別のレンタサイクル貸出実績指数（2019年1月、1日以下の貸出台数を1とする）

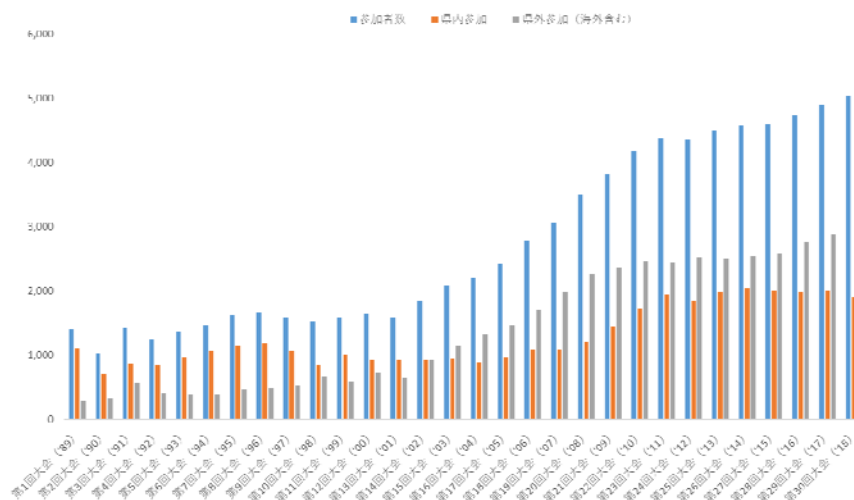


出所) 沖縄県内レンタサイクル事業者へのヒアリングを基に筆者作成

2) ツール・ド・おきなわ

2020年の開催で第32回大会を迎えるツール・ド・おきなわは、参加者数が年々増加している。内訳をみると県内参加者はほぼ横ばいの中、海外を含む県外参加者は増加を続けている（図表 16）。

図表 16 ツール・ド・おきなわ大会参加者の推移（県内・県外別）



出所) NPO 法人ツール・ド・おきなわ協会データより筆者作成

第30回大会(2018)における参加者の種目別内訳をみると、国際ロードレース大会が179名。市民サイクルスポーツ大会は2つの部門に分かれており、レース部門2,987名、サイクリング部門1,499名。その他(一輪車大会、三輪車レース)379名となっている。

国際ロードレース大会をみると、出場者179名のうち、49名が海外からの参加となっている。「男子チャンピオンレース 210km」の参加者を国別でみると、オランダ、オーストラリアが6名、香港、台湾、ドイツ、タイが5名、フィリピンが3名となっている。

「女子国際ロードレース 100km」では、出場者47名のうち5名が海外からの参加となり、香港、オランダ、台湾、オーストラリア、タイ各1名の参加となっている。

市民サイクルスポーツ大会のレース部門は2,987名のうち、73名が海外からの参加者となり、大半が国内からの参加者となっている。参加者の中には70代の参加者も多く、なかには50kmの種目に80代の参加もみられた。一方で、サイクリング部門は1,499名のうち、539名が海外からの参加となっている。なかでも「沖縄本島一周サイクリング」は参加者572名のうち、457名が海外からの参加者となり、高い人気を誇っている。内訳は台湾が377名、香港が60名、中国が16名となっている(図表17)。台湾からの参加者数が突出しているが、これは旅行会社による旅行商品によるものと考えられ、2015~17年の3大会における台湾参加者数の平均は142名となっている。

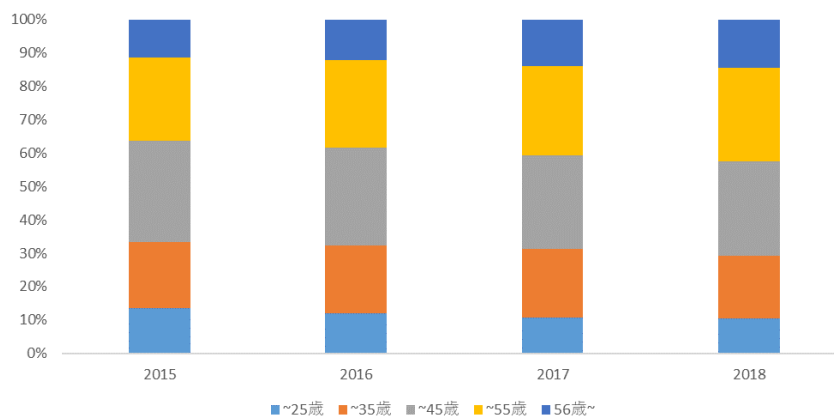
図表17 ツール・ド・おきなわ大会(2018)における種目別海外参加者数

種目名	CAN(カナダ)	FRA(フランス)	HKG(香港)	ITA(イタリア)	NED(オランダ)	TPE(台湾)	USA(アメリカ)	KOR(韓国)	CHN(中国)	AUS(オーストラリア)	GER(ドイツ)	SIN(シンガポール)	THA(タイ)	ESP(スペイン)	MAC(マカオ)	PHI(フィリピン)	VIE(ベトナム)	国外計
男子チャンピオンレース210Km			1	5	1	6	5			6	5		5	2		3		39
女子国際ロードレース100Km				1		1				1			1					5
ジュニア国際レース140Km			1		1	1				1			1					5
市民レース210Km							2	3					1	4		1		11
市民レース140Km				1			7		1				3					12
市民レース100Kmアンダー39				6			4	5	3					2				20
市民レース100Kmオーバー40				2			4						1	1				8
市民レース50kmアンダー29							1											1
市民レース50kmサーティー				2			4											6
市民レース50kmフォーティー							1											1
市民レース50kmオーバー50																		0
チャレンジレース50kmアンダー39							1								3			4
チャレンジレース50kmフォーティー							1	2										3
チャレンジレース50kmオーバー50																		0
市民レディースレース50Km							3						2		1			6
中学生レース50km																		0
小学生レース10km								1										1
ロードレース観戦バスツアー																		0
沖縄本島一周サイクリング			60			377	2		16				2					457
やんばるセンチュリーライド			7			12	16										1	36
伊是名島サイクリング							2											2
伊江島ファミリーサイクリング							1					4						5
チャレンジサイクリング	1		2			17	3											23
恩納村ファミリーサイクリング			6			7	1		1								1	16
計	1	1	93		8	446	35	6	18	8	5	11	16		5	3	2	661

出所) NPO 法人ツール・ド・おきなわ協会データより筆者作成

直近4大会の年代別構成比をみると、36歳以上の参加者が7割程を占めており、35歳以下が3割程となっている（図表18）。

図表18 ツール・ド・おきなわ大会における年代別参加者の割合



出所) NPO 法人ツール・ド・おきなわ協会データより筆者作成

6. まとめ

沖縄でのサイクルツーリズムの可能性を、観光客一人当たりの県内消費額、平均滞在日数、入域観光客数から把握し、まとめとする。

まず、観光地におけるサイクリストの消費額であるが、サイクリストと一般の観光客の区別が難しいことや沖縄と他地域では条件が異なる（沖縄は空路による来県が主であるなど）ことから具体的な数値としての把握ができなかった。そのため、今後は既に沖縄を周遊しているサイクリストについてのより詳細な調査の必要性があるが、今回の調査からサイクリストは比較的観光消費額の見込めるミドル層、シニア層に多いことが分かった。ここからサイクリストのニーズを的確に把握することができれば消費を促せると期待される。

次に、2018年度の沖縄県入域観光客の平均滞在日数は、3.59日（前年度比▲0.09）である。空路客において、国内客は3.73日（前年度比▲0.02）、外国客は4.77日（前年度比▲0.18）である。県内レンタサイクルの貸出期間をみると、4日以上利用している観光客が多く、自転車で周遊する観光客は滞在日数が長い傾向にある。

そして、沖縄県の入域観光客数であるが、夏場において入域観光客数は多く、レンタサイクルの貸出実績は少ない。一方で、夏場以外の時期においては、入域観光客数は少なく、レンタサイクルの貸出実績は多い。この理由の一つとして、県外の冬は路面の凍結が懸念され、サイクリストには危険が伴うためであると考えられる。沖縄の温暖な気候は冬場においても運動することに適しており、国内外のプロスポーツチームのキャンプ地として高い評価を受けている。路面凍結の恐れがほとんどないことと合わせて、冬場は他県との差別化が期待できる。

サイクリストの中には、100万円を超える高価なスポーツバイクを所有している人も多い。そのため、自転車の取扱いには配慮が求められる。自転車を駐輪する際、スポーツバイクにはスタンドが装備されない場合が多いためラックが必要となるほか、宿泊施設の客室に自転車を持ち込みたいなど、サイクリスト特有の要望が存在する。また、サイクリストは車通りの少ない早朝に出発することが多く、一般の観光客と朝食の時間が異なることもある。こうした事情を理解した上で、サイクリストが求める商品を提供することができれば、県内消費額の増加、リピーターの獲得とともに滞在日数の長期化が見込めると考えられる。

しかし現状では、沖縄県内にサイクリストが快適に走行できる道路は限定的である。先進事例として取り上げたしまなみ海道と比較すると、沖縄の自転車道路は断片的であり、ブルーラインのような市町村を跨いで目的地をつなぐ明確な表示はない。また、自転車が安全に走行できる走行区間の整備は市町村によってばらつきがある。観光振興を推進する際、官民の連携が重要であるが、愛媛県の体制整備や情報発信などの取組みは合理的であり、学ぶべき点が多い。

以上より、沖縄において広域サイクリングルートを設定するためには、強力なリーダーシップの下、官民様々な組織を巻き込み、しまなみ海道のような横断的で連続性のある、わかりやすいルートの設置が求められる。その過程において、ナショナルサイクリングルートへの認定を目標とすることで、サイクリストのニーズに応じた整備が進み、誘客が促進できるものと考えられる。

今後の課題は広域サイクリングルート整備に向け、より詳細なデータを収集し、それらをもとに他地域との差別化に向けたプロセスを具体化していくことであろう。

最後になるが、フランスのパリやオランダのアムステルダムなどでは、整備された自転車道を電動キックボードに乗って走行する姿がよくみられる。また、国内において2018年はe-BIKE元年と言われ、e-BIKEというスポーツ用の電動アシスト自転車の開発が進められている。将来、技術進歩により安全性の担保された新たなモビリティが生まれることを考えた場合、整備された自転車道が観光地の魅力として、より存在感を増すことが予想される。

(以上)

