

調査レポート「台湾における自転車利用促進に向けた取組み」

共同調査について

りゅうぎん総合研究所と琉球新報社は「台湾における自転車利用促進に向けた取組み」について共同で調査しました。

琉球新報社の取材力とりゅうぎん総合研究所の分析力を総合することにより、内容の充実した調査レポートを作成することができました。

両社は今後とも適宜連携しながら沖縄経済発展のため取材、調査を実施してまいります。また、本調査にあたり、台北駐日経済文化代表處那覇分處様、外務省沖縄事務所様、沖縄県サイクリング協会会長森兵次様より、多大なサポートをいただきました。厚くお礼申し上げます。

要旨

自転車の利用を促進するためには、ハードとソフトの両輪を整備しなければならない。本レポートでは、自転車利用の先進地である台湾の施策推進に対する認識と、ハードとソフト両面における取組みを調査した。

台湾のサイクルツーリズムのシンボルとなっているのが、自転車で台湾を一周する「環島（ホワンダオ）」である。インフラ整備などを担う台湾政府交通部が主導し、2015年には台湾を一周する自転車道路「環島1号線」（961km）が開通した。これを基軸に、自転車旅を楽しむ路線が台湾各地でネットワーク化されている。道路整備や自転車利用を進める計画は継続中で、2024年からは「第2期環島自転車道路及びマルチ化ルート統合推進計画」がスタートし、台湾を「自転車大国」にする目標に向け施策が掲げられている。

観光振興を担う交通部観光署は、海外でのCM放映や旅行博への出展、インフルエンサーの起用といったプロモーションに力を入れる。多くのサイクリストが一度に台湾を一周する「FORMOSA900」（11月）をはじめ、2018年に国連で制定された世界自転車デー（6月3日）に合わせた催しなど、幅広い層に自転車を楽しんでもらおうと一般からプロまでを想定したイベントにも関わる。

一方で、台湾の自転車施策が進む背景には、世界を席卷する規模に成長した自転車産業の存在が欠かせない。特に1972年創業の自転車製造会社GIANT（ジャイアント）は、サイクリング専門の旅行会社設立やシェアサイクル事業などを手掛け、自転車文化の形成に貢献している。こうした行政、民間の後押しもあって、正確な統計はないものの台湾一周を楽しむサイクリストは年間数万人いるとみられている。

翻って、沖縄県は2024年度から新たに自転車で観光地を巡るサイクルツーリズムの推進に向けた協議会を発足させる方針である。りゅうぎん総合研究所が既に発表したサイクルツーリズムに関するレポートで明らかにしたように、気候が温暖な沖縄は日本国内の他地域と異なって冬場の路面凍結がなく、観光の閑散期のコンテンツとしても可能性を秘めている。

今後は、こうした自転車の利用促進のほか、県民生活にいかに関与させていけるかも課題となる。沖縄に適した安全で自転車にやさしい環境の整備が期待される。

台湾の事例を踏まえ、沖縄におけるサイクルツーリズム推進や県民の自転車利用向上に向けた提言を（1）一周路の観光資源化、（2）リーダーシップ、（3）公共交通の利用率向上の3点に整理した。

目次

1. はじめに
2. 沖縄の自転車利用環境整備の状況
 - (1) 沖縄の現状
 - (2) 意見交換会での認識の共有
3. 台湾と自転車
4. 政府の取組み
 - (1) 全体的な枠組み
 - (2) 主な施策と役割分担
 - ① 自転車道路のアップグレードに向けた整備
 - ② 公共交通機関との乗り換えに向けた整備
 - ③ 自転車情報ポータルウェブサイト「台湾騎跡」整備
 - ④ マーケティング推進による自転車観光のマルチ化事業
 - イ) プロモーション
 - ロ) イベントの開催
 - ⑤ 環境対策自転車ラストワンマイルでの活用推進
 - (3) 自転車推進に係るインセンティブ制度
5. 民間団体・企業の取組み
 - (1) 財団法人自転車新文化基金会
 - ① 背景と事業内容
 - ② 中央政府、市政府との関係
 - (2) YouBike
 - (3) ジャイアント・アドベンチャー
 - ① 背景と事業内容
 - ② 沖縄への期待
6. 今後に向けた提言
 - (1) 一周路の観光資源化
 - (2) リーダーシップ
 - (3) 公共交通機関の利用率向上

1. はじめに

りゅうぎん総合研究所と琉球新報社は、沖縄県内の民間団体や企業、行政担当者8名とともに、2024年1月31日～2024年2月2日の期間に台湾で調査を行った。台湾政府交通部、新北市政府交通局、公益財団法人日本台湾交流協会台北事務所、財団法人自転車新文化基金会、自転車の公共シェアリングサービスYouBikeを運営する「微笑單車（ウェイシャオダンチェ）」、サイクリング専門旅行社「捷安特旅行社（ジャイアント・アドベンチャー）」などにヒアリングを行い、台湾における自転車利用促進に向けた取組みを調査した。

自転車の利用を促進するためには、ハードとソフトの両輪を整備しなければならない。台湾では2000年代頃から民間団体、企業から自転車の利用促進に向けた普及活動が始められ、政府もこうした活動に対する連携を深めている。

本レポートでは、自転車利用の先進地である台湾の自転車施策推進に対する認識と、ハードとソフトの両面における取組みを調査した。今回の調査内容が沖縄に適した自転車施策を展開する上での一助になればと考えている。

2. 沖縄の自転車利用環境整備の状況

(1) 沖縄の現状

沖縄県は、令和3（2021）年3月に策定した『沖縄県自転車活用推進計画』において、2025年度までにナショナルサイクルルート（以下、NCR）に指定されることを目標に掲げた。NCRとは、自転車の快適な走行環境や受け入れ体制などが整備されたルートに国土交通省がお墨付きを与える制度で、指定要件には、おおむね100km以上の距離や宿泊施設の整備、多言語化での情報発信、トラブル対応など多岐にわたる。同制度は19年に導入され、現在は全国6か所のルートが指定されている。国内外へのPR効果が高まり、指定済みの地域では訪問者増加や、サイクリスト目線による新たな観光資源の発掘につながっている。

そして、同計画に基づき令和5（2023）年3月に策定した『沖縄県自転車ネットワーク計画』では、基本方針として「①沖縄本島の観光目的の自転車ネットワークの柱となる本島一周の幹線軸を形成」と、通勤・通学などの日常移動を含めた「②市町村間を連絡するネットワークの形成」が示された。計画は30年度までで、今後は自転車ルートを示す標識の指針やサイクリスト受け入れ体制の整備が段階的に進められる見込みである。柱となる本島一周ルートの形成は民間団体・企業からの強い要望があった項目であり、今後の取組みに期待がかかる。

りゅうぎん総合研究所はこれまで、2020年と23年にサイクルツーリズムに関するレポートを発表した。国内でサイクルツーリズムに力を入れる先進自治体と比べ、温暖な沖縄は冬場の路面凍結がなく、観光コンテンツとしての可能性を秘めている。また、県民生活にも自転車利用が根付けば、渋滞解消やCO2排出量の削減、健康維持といった効果が見込まれる。

これらの調査をきっかけに23年9月から、りゅうぎん総合研究所の主催で、県の担当部署のほか、県内の自転車関係団体、航空会社、県出身の元ロードレースプロ選手らが集まり、

複数回にわたって意見交換会を開催した。意見交換会では、NCR を見据え、安全性を前提とした本島・離島を含めた島一周ルートの創設を目指すべきといった意見が出された。NCR に指定されている琵琶湖を一周する「ピワイチ」（約 200 km）が親しまれているように、島や湖を一周するモデルコースはわかりやすく、参加者が達成感を得やすい。観光客、県民を含め自転車で本島一周を楽しむ愛好家はいるが、コースの設定など一周の環境整備への希望が多く寄せられている。

沖縄県の令和 6（2024）年度当初予算にて、「サイクルツーリズムの推進に係る取組（文化観光スポーツ部スポーツ振興課）」が明記された。具体的には、2024 年度に自転車で観光地を巡るサイクルツーリズムの推進に向けた協議会を発足させる方針で、今後、複数年にわたって自転車にやさしい環境の整備が進められることとなる。観光コンテンツとしての自転車の利用促進のほか、県民生活にいかに関心させていけるかも課題となる。県においては部門を超えた横断的な取組みが必要となろう。



沖縄本島一周サイクリングの様子（2023 年 12 月、ジャイアント・ジャパン提供）

（2）意見交換会での認識の共有

上述のりゅうぎん総合研究所主催の意見交換会では、沖縄はサイクルツーリズムの適地であることが確認された。また、これから沖縄に適した自転車環境の整備を進める上で、行政と民間が目指すべきビジョンを共有し、ともに努力していくことで一致した。

一方、行政と民間の出席者で認識の相違もみられた。例えば道路整備である。自転車の走行に適した道路を整備する場合は予算を確保しなければならず、財源が大きな障害の一つとして認識されていた。しかし、出席者からは「国内外の先進地では、既存の道路を活かしており、標識の設置や部分的な改修でサイクルツーリズムに取り組む事例が多い」、「巨額の資金は必要としない」との声があった。自動車のドライバーの理解向上や、整備した環境の管理体制など安全性を最優先にすべきとの意見も出された。

また、自転車に乗った際の視界は、自動車ドライバーのそれとは大きく異なり、路面上のわずかな段差や落下物は特に自転車の走行には危険であることが共有された。自転車環境の整備をする上で、実際に行政の関連部署の担当者が自転車に乗って体験することや、知見者に意見を求めることの重要性が強調された。



意見交換会の様子（2023年9月、りゅうぎん総研撮影）

3. 台湾と自転車

台湾の面積は36,191 km²、人口は約2,334万人（2023年7月現在）である。沖縄県の面積は2,281 km²、人口は約147万人（2023年7月1日現在推計）であることから、台湾の面積、人口はともに沖縄の約16倍の規模となる。台湾本島は面積の3分の2が高山や林地で、その他に丘陵、平地、台地、高地、海岸、平原及び盆地で構成されており、主な山脈は南北に走っている。

台湾の交通事情をみると、オートバイ（原付バイク）への依存度が高い。台湾政府交通部によると、22年の調査で日常的な移動手段として最も多く利用されているのはオートバイ（45.8%）で、都市圏から離れるとその傾向はより強まるという。次いで大きな割合を占めるのは自家用車（25.0%）で、これらバイクと自家用車を合わせると7割ほどを占める。公共交通機関の利用率は沖縄県と同様に低く、ラッシュ時の交通渋滞や交通事故件数の多さ、環境対策への意識の高まりなどから、いかに公共交通機関の利用率を上げていくかが台湾における重要な課題の一つとして認識されている。

産業面は電子部品などの製造業が盛んであり、世界最大規模の自転車製造会社 GIANT（ジャイアント）をはじめとした自転車産業が発展している。また、台湾の代表的な自転車イベントの一つに「World Bicycle Day（以下、世界自転車デー）」がある。これは2018年に国連が毎年6月3日を世界自転車デーと定めたことを受けたもので、同年から開催が続くイベントである。国連では自転車をSDGsに貢献し、教育・健康・スポーツに役立つ持続可能な移動手段として位置づけており、世界中にその有用性を広めるとともにその活用を奨励している。2023年の「世界自転車デー」は、台湾蔡総統や行政院の陳院長、鄭副院長がそれぞれ台湾北、中、南部で催しに参加したほか、1万人以上の自転車愛好家が集まり、参加者のスマートフォンから発信された軌跡信号をテレビでライブ配信し、台湾の形を形成した。世界自転車デーは台湾全体を巻き込んだ重要なイベントとなっていることがうかがえる。

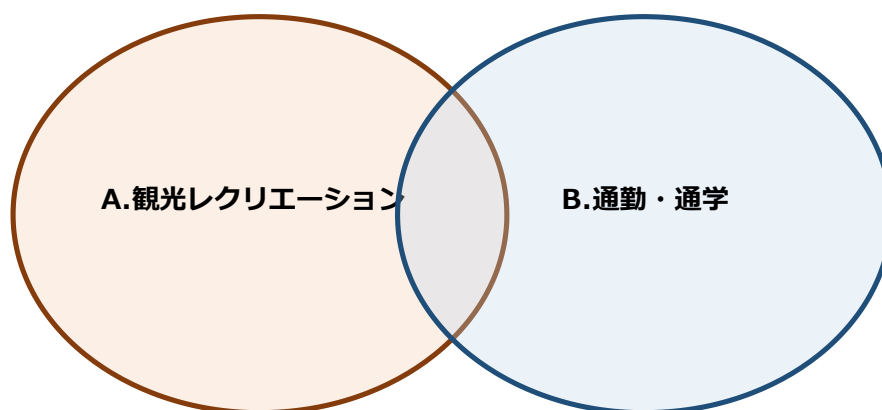
今回の台湾訪問では、複数の視察先で台湾の興味深い「文化」が紹介された。それは「台湾人ならやっておくべき3つのこと（台湾人必做的三件事）」が存在することである。「3つ」とは、1つ目が標高3,952mで台湾最高峰「玉山（ユイシャン）」を登ること、2つ目が台湾の観光名所で湖の「日月潭（リーユエタン）」を対岸までの約3,000mを泳いで渡ること、そして3つ目が台湾を一周する「環島（ホワンダオ）」である。「環島」の移動手段は鉄道や自動車、バイクなどさまざまだが、近年は自転車で挑戦することが定着している。

4. 政府の取組み

（1）全体的な枠組み

台湾政府交通部では、自転車の用途や役割を大きく①観光レクリエーション活動、②競技イベント、③環境にやさしいエコな交通手段—と位置づけ、台湾を自転車大国にすることを目標に、所管する①と③の施策推進に予算を投じている。さらに、自転車に対するニーズを「A. 観光レクリエーション」と「B. 通勤・通学」の2種類に大別し整理している。そして、これらのニーズには重複する部分があることを念頭に置き、施策を展開するとしている（図表1）。

図表1 自転車に対する2種類のニーズ



出所) 台湾政府交通部資料を基に、りゅうぎん総研作成

中央政府における役割分担についてみると、自転車に関連した業務は、交通部、教育部、環境部、内政部などの各関連部署の横断的な協力によって成り立っている。2022年までに整備された全体の自転車道路ネットワークは全長9,300km超となっている。このうち、約52%に相当する4,868kmは2015年以降に整備されており、近年になって自転車施策が特に推進されていることがうかがえる。

2015年に開通した台湾を一周する自転車道路「環島1号線」は、交通部が主導して整備され、全長は約961kmである。これを幹線道路として台湾一周に向けた自転車旅が行われている。また、連絡線や環状線のような支線が整備、ネットワーク化されており、これらの総延長は約2,018kmとなっている。これにより、主要な駅や地域の特色ある路線、景勝地を融合し、区間ごとに個人の体力に合わせて挑戦できるよう整備されている。

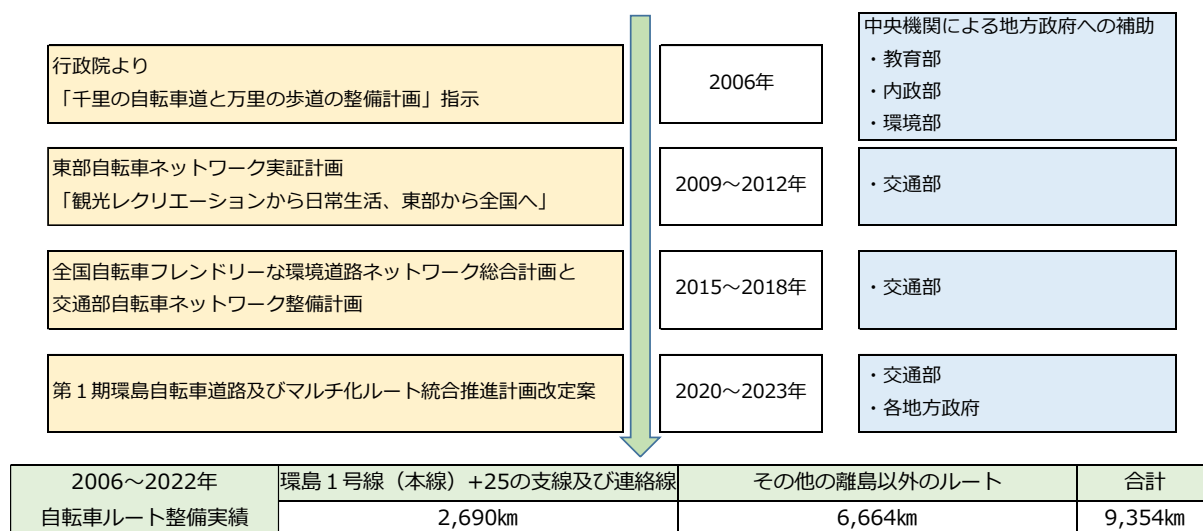
その他にも、観光の色をより出していく工夫として、複数ルートによるマルチ化にも取り組んでいる。マルチ化されたルート上では、より地域の特色を感じられる。山岳地域や田園風景、海岸線をみたり、また離島にいたりタイプごとに適した自転車道路となっており、合わせて約971kmが整備され地域活性化に寄与している。

(2) 主な施策と役割分担

台湾政府における自転車道整備の主な施策をみていく。2006年に行政院から「千里の自転車道と万里の歩道整備計画」の指示があり、中央政府では教育部、内政部、行政院環境保護署（現在、環境部）、そして交通部が共同で推進することとなった。交通部による自転車道路のネットワーク整備は、道路環境が都市部ほど複雑ではない台湾東部でまず始まった（2009～2012年）。

そして、2015～2018年に台湾全土を射程にした総合計画が進み、2020～2023年には「第1期環島自転車道路及びマルチ化ルート統合推進計画改定案」を策定、今日に至っている（図表2）。

図表2 主な施策の変遷



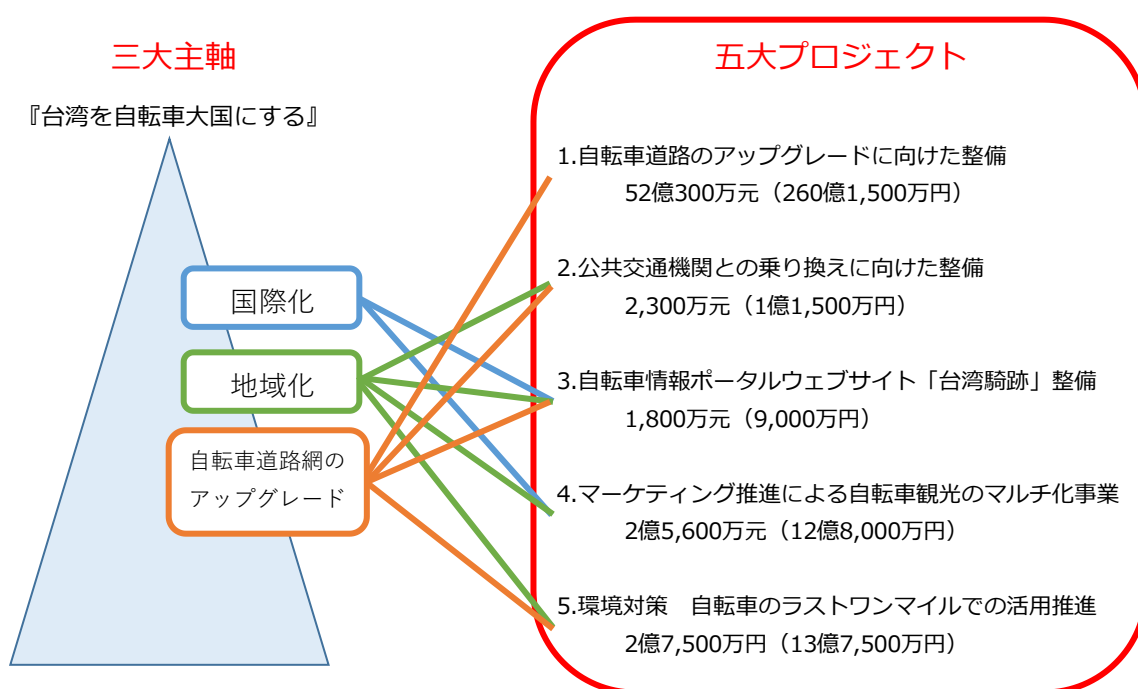
出所) 台湾政府交通部資料を基に、りゅうぎん総研作成

2024 年から 2027 年にかけては「第 2 期環島自転車道路及びマルチ化ルート統合推進計画」が予定される（図表 3）。第 1 期は約 16 億元（80 億円、以下、1.00 元＝5 円で円換算する）であったが、第 2 期はさらに増額され約 57 億元（285 億円）となっている。

第 2 期の計画では「台湾を自転車大国にする」という目標に向け、国際化（国際イベント開催、誘致等）、地域化（観光レクリエーション、地域活性化、通勤・通学等）、自転車道路ネットワークのアップグレードの三大主軸（三つの柱）を基として政策を進めていくこととされている。そして、実行に向けた具体的な施策として、五大プロジェクトが設けられており、それぞれに予算が配分されている。

以下で、第 2 期の計画の内容をみていく。

図表 3 第 2 期環島自転車道路及びマルチ化ルート統合推進計画の概要



出所）台湾政府交通部資料を基に、りゅうぎん総研作成

① 自転車道路のアップグレードに向けた整備

自転車道路のアップグレードに向けた整備に対しては 52 億 300 万元（260 億 1,500 万円）の予算が組まれている。すでに約 9,300 km の自転車道路ネットワークが整備済みであり、今後はそのアップグレードが主となる。整備済みのネットワークは、既存の道路上に推奨ルートを示す「ブルーライン」や「環島 1 号線」の標識が設置され、スマートフォンで調べる必要なく環島サイクリングができるようになっている。こうした自転車道路をより快適に走れるようアップグレードしていく。

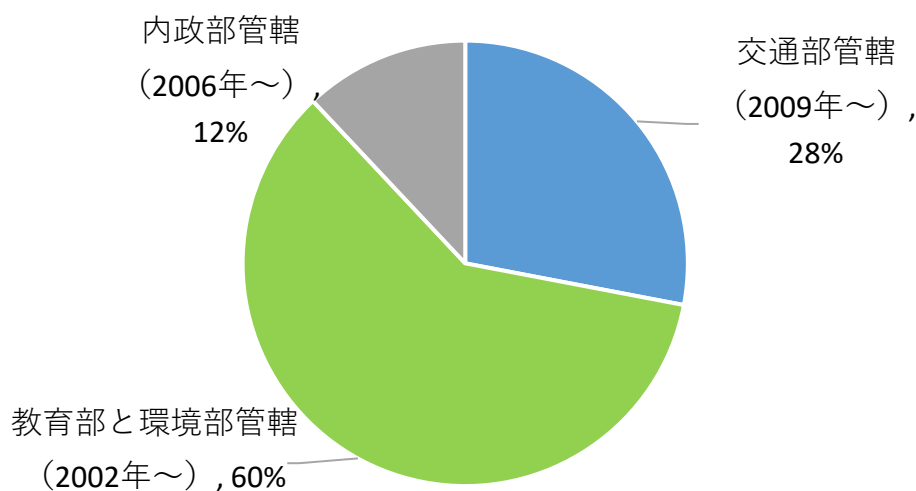
これまでの自転車道路ネットワークの整備では、中央政府と地方政府の役割が明確に分けられている。「A. 観光レクリエーション」では、環島 1 号線や支線などの主要ネットワーク

の整備は交通部が担当し、地域ネットワークの整備は教育部が補助を行い、地方政府が整備を行うこととなっている。そして、「B. 通勤・通学」では、内政部が補助を行い、地方政府が整備を行うこととなっている。つまり、自転車道路ネットワークの整備は中央部署によって主導されており、地域ネットワークと通勤・通学については地方政府によって整備されていることがわかる。

2022年までに整備された約9,300 kmの自転車道路ネットワークについて各中央部署の担当割合をみると、「A. 観光レクリエーション」では、交通部が約28%を占め、教育部と行政院環境保護署（環境部）が約60%を占めている。そして、「B. 通勤・通学」は内政部が担当し約12%を占めている。ここから自転車ネットワークにおいて「A. 観光レクリエーション」が約88%（交通部：約28%、教育部と行政院環境保護署（環境部）：約60%）を占めており、観光に対する取組みに主眼が置かれていることがわかる（図表4）。

また、教育部と行政院環境保護署（環境部）は、地域ネットワークの整備を担当しており、環島1号線を幹線道路として、地域ごとに観光客を誘客するための地域ルートを設定することで地域活性化につなげる意図がみられる。同時に、地元の通勤・通学における利用を視野に入れた整備がされている。

図表4 自転車道路ネットワーク（約9,300 km）における中央部署の担当割合



出所) 台湾政府交通部資料を基に、りゅうぎん総研作成

今後は、「A. 観光レクリエーション」のさらなるアップグレードに向けた整備の一つとして、自転車ルートマルチ化を推進するとしている（図表5）。マルチ化とは、複数の自転車ルートにそれぞれテーマをもたせ、観光地としての魅力を向上させる取組みである。具体的には各地域の評価が高く、特徴的な自転車ルートを戦略的に統合、連携させることで自転車の利用が、観光及びレクリエーションの一部に組み込まれることとなる。

図表5 観光レクリエーション戦略について



出所) 台湾政府交通部資料より

また、「B. 通勤・通学」における今後の戦略は、引き続き「徒歩、自転車、公共交通機関（鉄道、バス等）」での移動を統合していくこととしており、後述する「②公共交通機関（駅、バス停等）との乗り換えに向けた整備」と「⑤環境対策自転車ラストワンマイルでの活用推進」に関連する。また、2023年7月に運用が開始された月間定額定期券「TPASS」が移動を統合する上での中心的な役割を果たす。自転車は公共交通機関の補完的な役割を期待され、その大前提として、安全で自転車にやさしい環境を継続的に提供することが不可欠となる。「①自転車道路のアップグレードに向けた整備」がその土台として果たす役割は大きい。



↑ 自転車で快適に走れるよう段差が埋められている（24年2月、りゅうぎん総研撮影）



↑ 自転車で快適に走れるよう歩道に線が引かれている（24年2月、りゅうぎん総研撮影）

② 公共交通機関との乗り換えに向けた整備

公共交通機関との乗り換えに向けた整備に対し、2,300 万元（1 億 1,500 万円）が配分されている。台湾では、自転車をそのまま鉄道やバスに載せられる設備の設置や段差をなくす取組み、一般の利用者とのすみ分けなどが進められ、利便性を高める取組みが続けられている。

こうした取組みは観光にも活かされており、その一例として交通部観光署が推進する取組み「ダブルタイヤ（兩鐵）」がある。「ダブルタイヤ」とは、自転車のタイヤと鉄道の車輪もしくはバスのタイヤという意味で、公共交通機関＋自転車観光を積極的に推進し、省エネと CO2 の排出量を削減しながら観光を楽しむサービスである（図表 6）。「ダブルタイヤ」による実績をみると、2023 年 1 月から 9 月までの鉄道の延べ乗客数は 110 万 4,558 人で、そのうち「ダブルタイヤ」利用者（鉄道と自転車の両方に乗った人）は 20 万 5,964 人、利用率は 18.6%に上っている。高い利用率の背景には、必要な情報を簡単に入手できるようにしたことが寄与している。具体的には、台湾鉄道ホームページ上に特設ページを設け、時刻表とともに自転車の積み込みが可能な列車か、また自転車の積み込みが可能な列車であれば、自転車何台分の空きがあるのかといった情報をリアルタイムで入手できるようにし、スムーズな利用を実現した。

同じような取組みで、気軽に遊べる旅行形態の一つとしてシャトルバスとも連携している。シャトルバスが運行している 69 ルート中 57 ルートで、バスにそのままの自転車または折り畳み自転車を積めるよう整備している。

レンタサイクル事業においては、観光地を中心に自転車を A 地点で借りて、B 地点で返せるような仕組みを構築しており、旅行会社や自転車業者と連携してサービスを提供している。さらに後述する公共シェアリングサービス YouBike との連携も進められている。

図表 6 ダブルタイヤに関連した広告



(意味)
自転車を買ったのですが、
電車にはどうやって載せればいいですか？

簡単に自転車を載せる
3つの方法

- ✓ 輪行袋
- ✓ 人と一緒に
- ✓ 自転車の配送

出所) 台湾政府交通部資料より

③ 自転車情報ポータルウェブサイト「台湾騎跡」整備

自転車に関連した情報を一元的に閲覧できるポータルウェブサイト「台湾騎跡（タイワンチージー）」の運営に対しては、1,800 万円（9,000 万円）が配分されている。これは国内外問わず、あらゆる人々に対し広範な利用を促進する取組みの一環であり、台湾での自転車旅に必要な情報が集約されている。これにより事業者と観光客にとって Win-Win の関係が実現している点は興味深い。

例えば、ポータルウェブサイト「台湾騎跡」では、おすすめの自転車コースが表示され、コースごとの走行距離、難易度、コース沿いの観光名所、直近一週間の天気予報のほか、ホテルなどの宿泊情報の確認、予約が可能となっている。

また、同ポータルサイトから宿泊可能なホテルの一覧をみると、「自転車フレンドリー」と表示されているホテルがある（図表 7）。交通部は自転車の利用にやさしいホテルを認定する制度を設けており、部屋への持ち込みや、セキュリティの高い駐輪場の有無などの項目から評価される。交通部の審査をクリアした施設のみ表示され、差別化を図る方法の一つとなっている。2023 年 12 月末現在で、認定されたホテル数は 5,124 先となっている。同ポータルサイトには、輸送サービス、安全な自転車の乗り方、各地域の観光情報サイトに関する情報などもまとめられており、観光客は一目で自転車旅に適したホテルを見分けることができる。

図表 7 宿泊可能なホテル一覧の画面



出所) 台湾騎跡 HP より <https://taiwanbike.tw/jp/>

④ マーケティング推進による自転車観光のマルチ化事業

自転車ツアーの多様化に向けたマーケティングとプロモーションに対し、2億5,600万円(12億8,000万円)が配分されている。

イ) プロモーション

交通部観光署では、台湾でのサイクリングの魅力を伝えるプロモーションとして、①SNSでの発信、②新聞、ポスター等の紙媒体での発信、③オンライン、④郊外の大型広告、⑤テレビ等での動画発信、⑥インフルエンサーを活用したデジタルマーケティングの主に6つを組み合わせ、多角的な戦略を展開している。

プロモーションは国ごとに異なり、例えば日本向けには2023年から女優の川口春奈氏とコラボして「ビビビビ!台湾」というキャッチコピーを展開。自転車系ユーチューバーのけんたさんを台湾に招き自転車旅の様子を配信してもらうなど、インフルエンサーの活用にも積極的である。

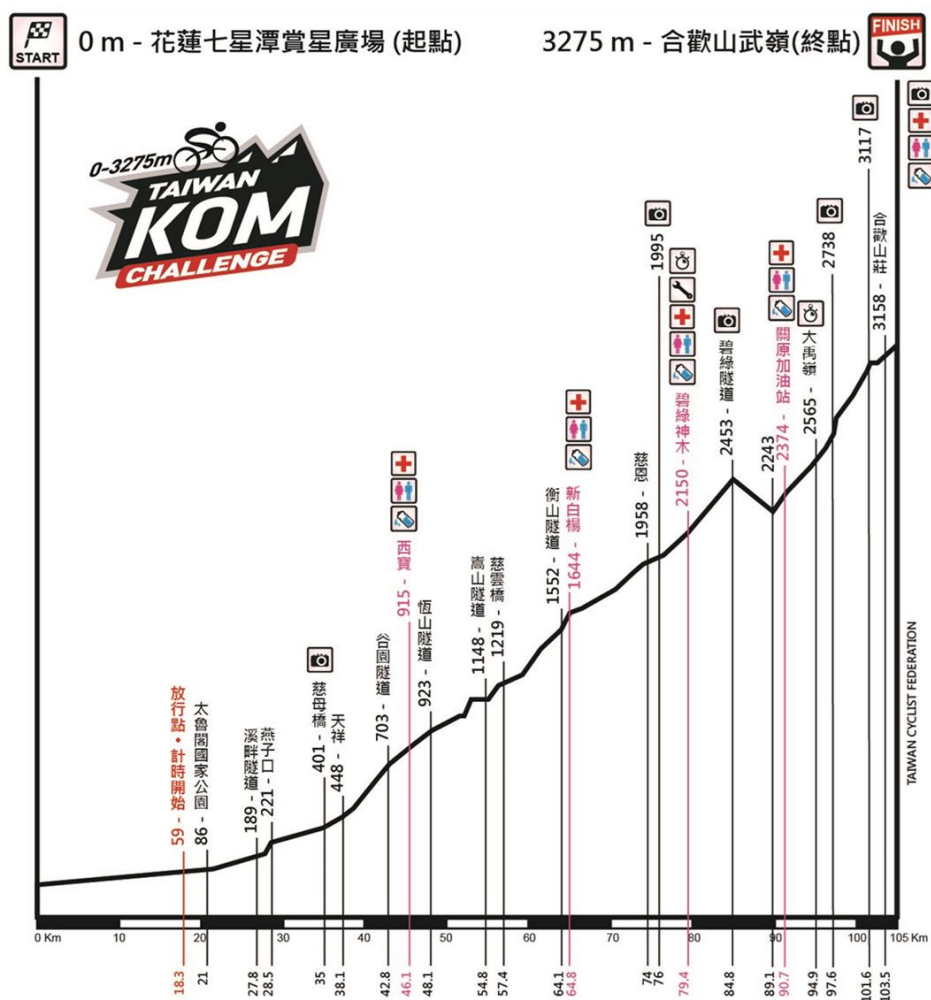
海外で開かれる観光関連の旅行博などのイベントにも積極的に出展している。海外での展示会参加は年間60回を超え、台湾サイクリングの知名度向上を図っている。旅行会社やメディア関係者を台湾に招くツアーも100回以上、延べ1,000人に対し実施した。旅行会社やメディアによる発信を通じて、国内外で3,600万人以上にリーチできていると推計している。

ロ) イベントの開催

より多くの人にサイクリングを楽しんでもらう上で重視しているのが、目玉イベントである。交通部観光署は「八大主軸活動」として、多くのサイクリストが一斉に台湾を一周する「FORMOSA900」(11月)や、台湾東部・花蓮市で開かれる、海拔0mのスタート地点からゴールまでの標高差3,275mを一気に駆け上る「台湾KOM(King Of Mountain)チャレンジ」(10月)(図表8)、「世界自転車デー」(6月3日)に合わせた催しなど、一般の人からプロクラスまでを想定した八つのイベントに関わっている。

イベントには海外からの参加もあり、例えば上述の「台湾KOMチャレンジ」は欧州でも紹介され、プロ選手が出場するなど、誘客にも成功している。観光署によると、2024年の世界自転車デーでは、16のサイクリングルートを活かした内容が企画されているとのことである。

図表8 KOMの標高詳細図



出所) KOMHP より <https://www.taiwankom.org/jp/>

⑤ 環境対策自転車ラストワンマイルでの活用推進

環境対策として、自転車のラストワンマイルでの活用に向けたデモンストレーション費用として、2億7,500万元（13億7,500万円）が配分されている。交通部では、大気汚染対策の一環として、特に都市部で「徒歩＋自転車＋公共交通機関」によるエコな交通システムの構築が掲げられている。特に後述するシェアサイクルの YouBike は台湾の 11 県市で展開され、ラストワンマイルの移動手段として、公共交通の補完的な役割を担っている。



新北市に設置されている YouBike（2024 年 2 月、りゅうぎん総研撮影）

（3）自転車推進に係るインセンティブ制度

ここでは、交通部が主導する自転車推進に関連したインセンティブ制度の例をあげる。

まず、2023 年 7 月に運用が開始された月間定額定期券「TPASS」である。これは MRT（鉄道）やバス、公共自転車 YouBike（シェアサイクルサービス、5（2）参照）などの公共交通機関が 1 か月実質乗り放題となるもので、台湾北部や中部、南部の三大生活圏（計 11 縣市）で導入されている（図表 9）。

地域によって「TPASS」の販売価格やサービスは異なるが、北部では 1,200 元（6,000 円）で、一部の市では YouBike の利用時、最初の 30 分が無料となるなど、通勤・通学者の経済的な負担を軽減することが期待されている。

公益財団法人日本台湾交流協会台北事務所のレポートによると、交通部は「TPASS」の推進により、今後 3 年間で公共交通機関利用率の 5% 上昇、交通事故の 5% 削減達成を目標としており、あわせて CO2 削減効果などの間接効果についても追跡調査するとしている。「TPASS」は今後も他の県市政府への拡大が見込まれ、さらなる利便性の向上や脱炭素化への貢献、通勤・通学に係る経済的負担の軽減が期待されている。

図表9 「TPASS」が導入されている三大都市圏の比較

	北部	中部	南部
販売価格 (1.00台湾ドル= 5日本円換算)	1,200元 (6,000円)	台中市民： 699元 (3,495円) 台中市民以外： 999元 (4,995円)	999元 (4,995円)
自転車の公共シェアリングサービス (YouBike)	30分まで無料： 台北市、新北市 60分まで無料： 桃園市	30分まで無料： 台中市 彰化県 苗栗県	30分まで無料： 台南市 高雄市 屏東県

出所) 台湾外交部 HP <https://jp.taiwantoday.tw/>、微笑單車 HP <https://www.youbike.com.tw/region/main/>より、りゅうぎん総研作成

そのほかには、行政院が推進している環境保護ポイント制度がある。これは YouBike や一部の店舗を利用することでポイントを貯めることができ、集めたポイントでギフトと交換したり、購入時に使用したりできる仕組みである。

YouBike に対しても、いくつかのインセンティブが用意されている。上述したとおり各県市政府によって、レンタル費用を補助する補助金が提供されている他、公共交通機関との乗り換えの優遇制度がある。他の公共交通機関を利用して YouBike を利用する場合、または YouBike を利用して公共交通機関を利用する場合に優遇し、無料で乗車できるケースがある。また、YouBike のアプリで累積した走行距離を把握でき、距離に応じてギフトと交換できるサービスもある。

5. 民間団体・企業の取組み

(1) 財団法人自転車新文化基金会

財団法人自転車新文化基金会（以下、基金会とする）は、1989年に財団法人捷安特（ジャイアント）体育基金会としてスタートした。GIANT（ジャイアント）を母体として当初は海外に挑戦するサイクリストの支援などを担っていたが、サイクリングや自転車を「文化」として広げる活動を推進するため、2000年に名称を変更した。政府に対する自転車施策の働きかけやサイクリング教室などの公益事業、台湾一周の完走者への証明書発行といった取組みを通じて普及に取り組んでいる。

① 背景と事業内容

基金会は1999年に台北市に1,000台の自転車を寄贈し、台北市政府はこれを市内の公共交通機関近くに設置した。利用時に50元の硬貨を投入し、そして利用後は50元が返却されるという仕組みだったが、管理が行き届かず乗り捨てされたり、自転車が損傷したりと課題が残った。駐輪場（ステーション）の整備が必要と判断され、台北市や新北市の淡水の河川

敷で設置が進められることになる。こうした公共自転車の取組みが、後の YouBike につながっていく。

同基金会は現在も新北市の河川敷にて 15 か所のレンタサイクル事業を展開している。同基金会によると、現在は 4,500 台の自転車をレンタルしており、年間約 50 万人の利用があるという。特に週末や祝日には河川敷に多くの人を訪れることもあり、同基金会の主な収入源の一つとなっている。また、保有している自転車の更新の際は、毎年 300 台ほどを地方の子供たちに寄付しており、その地域における子供たちの移動をサポートしている。さらには薬物依存症のリハビリ施設を訪れ、患者たちに自転車の修理技術を教え、また自転車に乗る楽しさを共有し、施設を出た後も自転車を通して精神的なリフレッシュを図れるよう支援を行っている。

基金会は 2009 年から自転車での台湾一周を認証する事業（環台認証）を始めた。台湾の人々に対しても「環島」を奨励し、台湾一周を完了した後、アプリなどで自身の記録を提出すれば、認定書、記念品が贈られる（有料）。同基金会によると認定証の発行枚数は年間約 3,000 枚で、台湾一周の申請をしない人もいるため、環島にチャレンジしている人数は「その 10 倍」（3 万人）ほどいるのではないかとの認識であった。



「環島」の完走者からの申請を受けて贈っている証明書や記念品（2024 年 2 月、琉球新報社撮影）

教育分野にも重点を置いている。例えば、子供たちに自転車の乗り方を教える、初心者から上級者までを指導する毎月のレッスンを開催している。夏休みには 1 週間のサマーキャンプを開催し、自転車旅に出て楽しく自転車に乗ることはもちろん、安全な乗り方、安全な道路の渡り方、道路標識の見方などの交通ルールについて学ぶ場を提供しているほか、毎年学校を訪れて無料で授業を行うこともある。また、成人式を迎えるのを機に親子での台湾一周、環島を行うことの奨励も行っており、幼少期から大人になるまで自転車が身近にある環境を提供している。

② 中央政府、市政府との関係

財団法人自転車新文化基金会によると、自転車を推進する上では政府と民間の協力が不可欠であると強調している。これまでの経験から仮に同基金会が自転車新文化を推進したとしても、自転車にやさしい環境が伴わないと人々に利用を促すことは難しいと話す。現在では、市街地を含め道路上に公共シェアリングサービスを導入するなど政府も自転車の利用を重視

している。こうした好循環を生み出すためには政府と民間がともに努力を重ねることが必要で、そこから人々が自転車に乗りたいたいと思うようになれば環境が変わるということであった。

また、同基金会は交通部に対し提案、アドバイスなどを行う組織の一つとなっている。定期的に行われる会議を通じ、同基金会と交通部は必要な変更や自転車にやさしい環境の整備に関する意見交換を行っているほか、交通部からさらなる意見を求められることもあるという。ここで議論された事項に対し交通部など政府の動きをフォローすることもあるというが、民間の意見を積極的に取り入れようとする姿勢が見受けられ、実際にかなり配慮されている印象を持つと話す。政府と民間が協力して施策を展開していることがわかる。

同基金会が政府に対して提案した例として、現在では台湾での自転車旅の代名詞となっている自転車道路「環島1号線」の整備がある。台湾の道路に自転車道路「環島1号線」の導入を提案し、道路上には、一目でわかるようラインを引くこと、標識を導入することなどの整備を促した。これによって、特に土地勘のない海外の人が台湾を訪れた際もスマートフォンを頻繁に見ることなく環島サイクリングを楽しめる環境となった。

このほか、2018年に国連が6月3日を世界自転車デーと定めた後、交通部に対し、国際的な動きに合わせてイベントを開催すべきといった提案を行ったほか、交通部観光署に対しては自転車にやさしい宿泊施設、ホテルを提供できるよう促すなどしている。実際に交通部の説明と共通する部分があり、意見が反映されたことがうかがえる。

同基金会は意見や提案をするほかにも、交通部が推進したい「世界自転車デー」や「FORMOSA900」などの自転車イベントにも深くかかわっている。こうした自転車イベントでは、入札制度が採用されており、同基金会もこうした入札プロセスを経て参加、活動している。これらを踏まえると、交通部との関わりは多岐にわたるといえる。

こうした関係性もあり、同基金会では政府機関の責任者、担当者に対し有益な視察の機会を提供することも重要な活動の一つと位置づけている。これまで複数回にわたって視察を行っており、オランダや日本などへの訪問を計画したほか、2015年にはしまなみ海道への交流を目的とした訪問を実施している。このなかには地方政府の市長が参加したケースもあり、視察後には台湾の道路や自転車施策に役立てられることを期待し、政府の動きをフォローすることもあるという。より良い自転車環境に向けて様々な関与がみられている。

(2) YouBike

台湾で普及するシェアサイクルサービス YouBike は、自転車製造会社 GIANT（ジャイアント）と台北市が提携し、2009年に11か所に500台を設置する実証実験からはじまった。その後、GIANT（ジャイアント）傘下の「微笑單車（ウェイシャオダンチェ）」が運営を担い、現在は11縣市などに拡大。総ステーション数は約7,400か所、総車両数は約87,000台と増加を続ける。

利用者が借りる場所と返す場所を自由に選べるシェアサイクルは、公共交通機関がないエリアの「ラストワンマイル」を補完する移動手段として着目され、排ガスを出さず健康増進などのメリットも指摘される。

YouBikeの自転車を借りる際は交通ICカードまたはクレジットカードが必要で、空いているステーションに自転車を返却すると自動的に利用料金が計算され引き落とされる。サイクルステーションの場所や利用可能台数、返却時の空きの駐輪数などは専用アプリでタイムリーに把握できるようになっている。YouBikeの利用を通して通勤・通学などの日常生活の利便性向上が図られ、台湾における自転車利用人口増加に寄与している。



視察時に YouBike を試乗している様子（2024 年 2 月、琉球新報社撮影）

微笑單車はジャイアント傘下の企業だが、YouBike は公的サービスとしての性格が色濃く、各県市政府からの補助金にその運営を依存している。各政府による 7～10 年間の入札契約で運営され、台北市の事例では、自転車やシステムなどの資産は市政府に帰属する。

また、各県市政府ごとに補助の内容が異なり、例えば台北市政府は 24 年 2 月 28 日から、30 分以内の利用で 5 元（25 円）としていた料金を無料としている。

行政と民間企業が普及に取り組む背景の一つに、オートバイ（原付バイク）への依存度が高い台湾の交通事情がある。歩行者がはねられる交通事故も多い。渋滞や環境対策を含む社会問題への対応は課題で、公共交通の利用を促そうとシェアサイクルの整備が進められてきた。

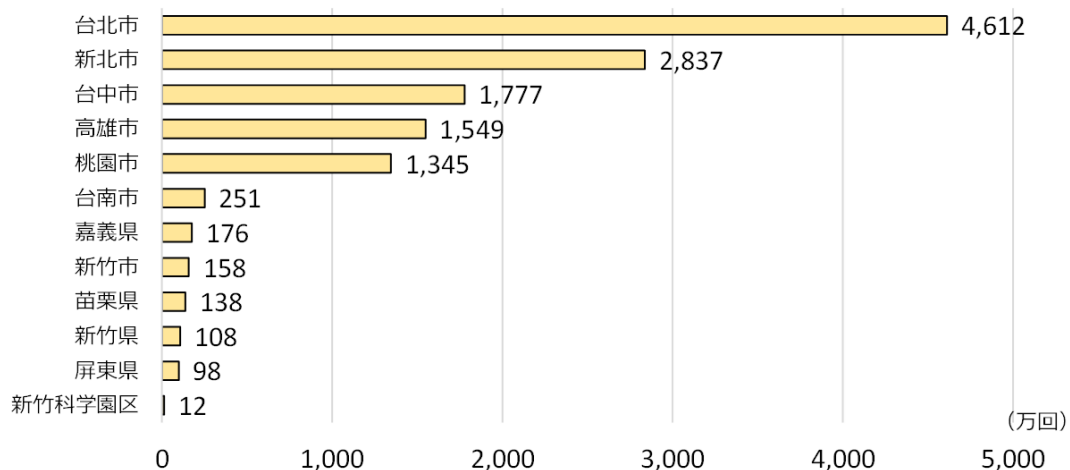
2023 年の公共シェアサイクル利用実績は、1 年に 1.3 億回超となっている。単純計算で 1 か月平均約 1,088 万回の利用、1 日平均約 36 万回の利用がある。地域ごとにみると、台北市が約 4,612 万回と最も多く、次いで新北市が約 2,837 万回、台中市が約 1,777 万回、高雄市が約 1,549 万回となっており都市での利用が多い傾向にある（図表 10）。

こうした利用を支えるサービスの一つに 24 時間対応の顧客サポートがあり、昼夜問わず、アクシデントに対応できる体制を整えている。

また、自転車が一部のステーションに偏らないよう、トラックで自転車を運搬し台数調整も行っている。各県市政府では、利用時、最初の 30 分が無料となっている場合が多いが、これも自転車がある一定のサイクルステーションに偏らないようにする工夫の一つとみられ、管理コストの削減に寄与していると考えられる。このように日々のサポートと自転車のメン

テナンスサービスを提供し続けることが利用者のより良い体験につながっており、公共交通手段としての地位を確立していると考えられる。

図表 10 公共自転車の普及促進の成果



出所) 台湾政府交通部資料を基に、りゅうぎん総研作成

微笑單車は17年ごろに、那覇市内でYouBikeを展開する計画を県に提出したことがある。当時は翁長雄志知事も台湾を訪れ、YouBikeに試乗するなど関心を寄せたが、採算面の課題が残り、沖縄進出には至らなかったという。同社は、シェアサイクルの普及には行政の支援や官民連携が不可欠になるとの認識を示している。



視察時に説明を受ける様子 (2024年2月、りゅうぎん総研撮影)

(3) ジャイアント・アドベンチャー

① 背景と事業内容

サイクリング専門旅行社「ジャイアント・アドベンチャー」は 2009 年に設立された、GIANT（ジャイアント）の子会社である。

同社では環島をはじめとする台湾内でのサイクリングツアーのほか、海外向けの商品も手掛ける。ツアーでは宿泊や食事の手配やサポートカーの同行などを含めて、サイクリストがスムーズかつ、安心・安全に走れるサービスを提供している。自転車を単なるレジャーとしてだけでなく、より楽しく、おしゃれで、ライフスタイルに取り入れるものとして発信している。

同社によると、台湾には独自の文化が存在しているという。それは「台湾人ならやっておくべき3つのこと」への挑戦である。1つ目は台湾最高峰「玉山（ユイシャン）」（標高3,952m）を登ること、2つ目は台湾中部の観光名所「日月潭（リーユエタン）」の湖岸から対岸まで泳ぐこと（約3,000m）、そして、3つ目は台湾を一周する「環島（ホワンダオ）」であり、現在は自転車で行うことが主流となっている（図表11）。

図表11 台湾人ならやっておくべき3つのこと

〈台湾人ならやっておくべき3つのこと〉

- 1.台湾最高峰「玉山（標高3,952m）」を登ること
- 2.観光名所の湖「日月潭」を対岸まで3,000mほど泳ぐこと
- 3.台湾を一周「環島（約1,000km）」をすること

出所) ジャイアント・アドベンチャーへのヒアリングを基にりゅうぎん総研作成



環島・台湾一周ツアーの様子①（2024年3月、一般社団法人沖縄県サイクルツーリズム推進協会提供）

台湾一周は2007年、自転車製造会社GIANT（ジャイアント）の創業者劉金標氏が73歳のときにやり遂げたことで特に注目され、自転車熱に火をつけた。政府の後押しも加わり、ジャイアント・アドベンチャーでも顧客を台湾一周に連れていくことが目玉商品となっている。

23年、環島ツアー（9日間、910km）には103団体（1団体平均30人）の参加があり、約5,000人が台湾を一周した。同社によれば、ツアーに頼らずに環島に挑戦する人も含めれば、一周するサイクリストは年間に「2～3万人」と推計され、数十万人以上が台湾一周ルートの一部の区間を楽しんでいるとみられている。一周以外にも、3～5日で各地を巡る商品もあり、昨年は約6,000人を受け入れた。

また、ジャイアント・アドベンチャーの顧客の約35%は海外だという。割合が高い順に、香港、マレーシア、シンガポール、欧米各国、次いで日本となっていて、近年はインドからも訪れている。



環島・台湾一周ツアーの様子②（2024年3月、一般社団法人沖縄県サイクルツーリズム推進協会提供）

ツアー参加者増加の要因について、同社は大きく2点を挙げている。

1点目は、参加者による口コミである。実際にツアーに参加した人が、友人に勧めたり、SNSで発信したりすることで、増加につながっているという。

2点目は、政府の後押しである。支援金だけでなく、政府も台湾での自転車旅に力を入れていることが大きいと話す。交通部観光署は、海外の主要メディアを台湾に招き、プロモーションに力を入れているほか、世界的なイベントを企画している。上述した台湾 KOM (King Of Mountain) チャレンジは政府がスポンサーとなっており、フランスをはじめ、世界各国からサイクリングのスペシャリストが集結するイベントとなっている。こうしたイベントが台湾での自転車旅を認知するきっかけの一つとなっている。自転車イベントは観光振興において重要性が高く、様々な人脈をつかって色々な方面にPRしていくことが重要という。



環島・台湾一周ツアーの様子③（2024年3月、一般社団法人沖縄県サイクルツーリズム推進協会提供）

② 沖縄への期待

日本でのサイクリングは台湾でも人気が、ジャイアント・アドベンチャーでは、北海道や「しまなみ海道（愛媛県、広島県）」、琵琶湖を一周する「ピワイチ（滋賀県）」などの自転車旅を商品化して提供している。現在は、年間1,000人ほどの台湾の人が海外で自転車旅を楽しんでいるが、その多くが日本を訪れており、日本が一番人気とのことであった。足元では、コロナ禍を経て海外に行きたい人が増えており、今後も参加者は増加していく見込みであるため、韓国や欧米の商品のほかに、新商品としてモンゴルと中国方面を追加しているということであった。

同社によると、沖縄でも2024年10月に沖縄本島を一周するイベントを企画しているほか、同年11月9～10日に開催予定の第36回「ツール・ド・おきなわ2024」にも参加する予定となっている。しかし現在、安定的な商品ラインナップのなかに沖縄は含まれていないという。その理由は、台湾人に「ツール・ド・おきなわ」の認知度は高いものの、それ以外には沖縄のサイクルツーリズムに対する理解が少ないことがある。また、自転車、サポートカー、サポートガイドの調達の難しさのほか、安全性の問題が挙げられる。特に自転車旅は天候や自転車の故障、参加者の健康状態、運転テクニックなど、他の旅行商品と比較してよりリスクコントロールが求められるため、サポート体制が重要になるという。

より安全、安心な旅を提供できると同社に確信させる環境整備が、沖縄側にも求められているということだろう。日本でサイクルツーリズムに取り組む自治体や団体の多くが同社を視察し、自転車で台湾を走り交流を深めている。同社は、実際に自転車に乗ることで必要なサービスの発見や、地域の魅力を再認識できると幾度となく強調し、将来的には自転車一周を

台湾と沖縄でコラボし、行き来が増えるような取組みを実現できれば、互いにメリットは大きいと期待した。

6. 今後に向けた提言

(1) 一周路の観光資源化

サイクルツーリズムを推進する上で、安全でわかりやすい自転車ルートは不可欠になる。台湾の「環島」のように、ぐるりと一周して完結する自転車旅はサイクリストの挑戦意欲を刺激し、達成感や充実感を得やすい。一周できる地形を活かした自転車ルートの観光資源化は、滋賀県の琵琶湖を一周する「ピワイチ」（約 200 km）や、四国一周（約 1,000 km）などでも既に取組まれており、沖縄でも強力なコンテンツになり得ると考える。

沖縄県は既に 2023 年 3 月に策定した「自転車ネットワーク計画」で、観光需要を見込み沖縄本島を一周するルートの形成を基本方針として盛り込んでいる。計画期間は 30 年度までとなっており、県民が通勤・通学、買い物などで利用する市町村間のネットワーク化にもあわせて取組む。「観光」と「通勤・通学」の役割分担は、台湾政府が自転車路線の整備に際して重視した考え方とも共通する。

走りやすい環境とは、道路整備のみを指すわけではない。自転車を安心して管理できる宿泊施設や、空気入れなどを備えたサイクルステーションの設置、多言語化での情報発信といった、受け入れ体制の充実も求められる。この点でも、台湾の取組みは示唆に富む。

一周を達成したサイクリストに完走証や記念品を贈るサービスは、挑戦のインセンティブになるだろう。台湾では、スマートフォンアプリを使った位置情報計測を完走の証明として、自転車新文化基金が完走証や記念品を有料で贈っているほか、上述の琵琶湖や四国の事例でも、各地の道の駅などに設置したスタンプや QR コードを使った同様の取組みがある。先進事例はあり、参考にすべき点は多い。

台湾で一種の通過儀礼のように「環島」に臨む人が多いのは、沖縄に置き換えてみると、県民が「NAHA マラソン」や「おきなわマラソン」に挑戦する感覚に近いだろうか。ただ自転車については、沖縄の普及率は低い現状がある。一般財団法人自転車産業振興協会の 2021 年度調査では、沖縄の 1 世帯当たり自転車保有台数(21 年)は 0.491 台となっていて、全国で 46 番目だった（トップは大阪府の 1.356 台、47 位は長崎県の 0.381 台）。

車社会の沖縄を自転車で回ると、いつもとは違った一面に気付ける。県民にも利用が広がり、自転車を通じて地域の魅力を再認識することで、サイクルツーリズムは「文化」のように根付いていくのではないか。

(2) リーダーシップ

国内の先進事例に目を向けると、国土交通省の「ナショナルサイクルルート」に指定されている「しまなみ海道」が整備される愛媛県、「ピワイチ」を PR する滋賀県、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」がある茨城県など、自治体のトップが先頭に立ちサイクルツーリズムの推進に力を入れる姿が目立つ。

今回の台湾の視察先では、上記を含む自治体の首長が直接台湾を訪れて自転車に乗り、関係を構築して地元への誘客につなげようとする姿勢が好意的に語られる場面があった。2017 年頃に沖縄進出を検討した YouBike のように、行政の支援への期待は大きい。行政の取組み

や首長のトップセールスは重視されているとみられ、台湾との自転車施策の交流を深める上で、留意すべきポイントであろう。

沖縄県は 2024 年度、サイクルツーリズム推進に向けて民間団体などを交えた官民の協議会を創設する方針である。自転車ルートへの検討や、利用拡大に向けた方策が議論されるとみられるが、県自転車ネットワーク計画で示した本島一周ルートの形成には、市町村や民間の連携が不可欠である。

国の自転車活用推進法に基づき、市町村にも取り組みは求められている。県全体、あるいは地域間の連携を図って自転車にやさしい環境整備を進める上で、行政のビジョンや首長のリーダーシップは欠かせない要素になる。

自転車の利用を促す上では、その地域の総合力が問われるといっても過言ではない。

(3) 公共交通機関の利用率向上

利用者が借りる場所と返す場所を自由に選べるシェアサイクルは、公共交通機関がないエリアの「ラストワンマイル」を補完する移動手段として着目されている。台湾では、特に都市部で「徒歩＋自転車＋公共交通機関」によるエコな交通システムの形成が掲げられ、各県市政府が運営を委託するシェアサイクルの YouBike が広がりを見せる。

沖縄県内でも近年、主に那覇市周辺で、民間企業が運営するシェアサイクルの自転車が走る様子をよく見かけるようになった。最も提供台数が多い「cycy（サイサイ）」を展開するプロトソリューションによれば、よく利用されるのは平日の通勤・通学のラッシュに重なる時間帯で、平均利用時間は 25 分だという。観光客以外に、地元在住者にも利用は広がっているとみられる。

県自転車ネットワーク計画では、観光、日常の双方でシェアサイクルの利用が念頭に置かれている。シェアサイクル事業者と業務提携を結んでいる沖縄県内の市町村では、駐輪ステーションの部材やシステム維持費などを助成している例がある。「徒歩＋自転車＋公共交通機関」による交通システム形成にならない、渋滞対策、環境対策を進める上ではシェアサイクルに関する行政の施策充実も必要になるのではないだろうか。

また、台湾では公共交通の利用率を高める方策として、交通系 IC の「悠遊カード」を使って MRT やバス、YouBike を乗り継いだ場合の割引サービスが導入されているほか、2023 年 7 月には月間定額定期券「TPASS」の運用が開始された。MRT や路線バス、YouBike といった移動手段が 1 か月実質乗り放題となる TPASS は、特に通勤・通学に係る経済的な負担軽減につながっており、運用開始から間もないが着実に支持を広げている。

こうした公共交通への利用転換を促す包括的なサービスは、台湾と同様に渋滞対策などが求められている沖縄県内でも十分検討に値する。公共交通に携わる事業者の垣根を越えた取組みに期待したい（図表 12）。

図表 12 サイクルツーリズムの推進に向けた提言

サイクルツーリズムの推進に向けた提言

(1) 一周路の観光資源化

沖縄本島を一周する自転車ルートを整備する

(2) リーダーシップ

自治体のトップが先頭に立ってサイクルツーリズムを推進する

(3) 公共交通機関の利用率向上

「徒歩＋自転車＋公共交通機関」による交通システムを形成する

出所) リゅうぎん総研作成



台湾一周に挑戦する県サイクリング協会の森兵次会長（右）（2019年2月、一般社団法人沖縄県サイクルツーリズム推進協会提供）

（以上）

株式会社りゅうぎん総合研究所 及川洋平

株式会社琉球新報社 當山幸都