

市街地周遊型サイクルツアーの運営実態に関する研究  
-京都・東京・福岡・大阪での事業を対象として-  
**A STUDY ON THE MANAGEMENT OF CITY EXCURSION CYCLE TOUR  
-AS A TARGET BUSINESS IN KYOTO, TOKYO, FUKUOKA, AND OSAKA-**

都市計画分野 西村亮介  
Urban Planning Ryosuke Nishimura

本研究は、市街地の着地型観光の一つとして、サイクルツアーの実態を明らかにするものである。京都・東京・福岡・大阪の4都市を対象に、サイクルツアーの運営実態、行政の自転車観光との関係についての調査の結果、市街地におけるサイクルツアーの実態として、明確なニーズのもと、幅広い地域でハード整備と併せた施策を行う行政主導型(京都)と、各地域の持つ課題に対応した施策を行う民間主導型(東京・福岡・大阪)に分けられることが明らかになった。

This study is to clarify reality of the cycle tour, as one of the community-based tourism in the urban area. This study investigated the management of cycle tour and relationship between the bicycle tourism and government as a target the four cities such as Kyoto, Tokyo, Fukuoka and Osaka. As a result, it can be classified administrative-led that carry out the measures in conjunction with hard maintenance in wider range of regional based on clear needs and private sector-led that carry out the measures meet the issue with the region as a reality of cycle tour in the urban area.

## 0. はじめに

### 0-1. 研究の背景と目的

近年、環境と健康という切り口で自転車利用のあり方がさまざまなメディアに取り上げられ、世界的にも多くの国で一種のブーム化が進行している<sup>1)</sup>。日本も例外ではなく、様々な場面で自転車は自由度の高い回遊手段として、その利用可能性が注目されている。一方、観光客のニーズの多様化や、インターネットなどの高度情報化社会の到来により、観光客は現地で高度な情報を要求することが多くなり、観光地では画一的なパッケージ旅行に代わり、個人が直接現地で情報を得る着地型観光が注目されており<sup>2)</sup>、そのような中、国交省では、サイクリングを楽しみながら地域の魅力をゆっくりと堪能する新しいツーリズム(サイクルツアー)を普及し、地域の活性化を図るため、サイクリングロードと観光資源、川の親水施設、港湾緑地等との連携を強化する各種施策を総合的に推進している<sup>3)</sup>。

着地型観光の一つとして、サイクルツアーを実施するにあたり、ハード空間や自転車施策の断片的な準備でなく、地域の状況に見合った自転車観光施策として、これから展開していく上で、官民による複合的な取組として考えなければならない各主体の役割と取組の視点については整理しておく必要がある。

本研究では、①全国のサイクルツアー事業を本格的に実施している事例を体系的に分類し、市街地での事例の位置づけを行なう。②その上で、民間事業者の運営実態の特徴と都市内の行政や立寄スポットとの関係を明らかにする。③そして、観光・建設行政のそれぞれの視点から、民間事業者との関わりやその都市内における自転車観光との関係を明らかにする。以上の横断的な分析から、官民の関係に着目し、市街地での着地型観光の一つとしてのサイクルツアーの実態を明らかにすることを目的とする。

### 0-2. 研究の位置づけ

自転車や観光の研究には、①自転車利用システムをアツクアツクしたもの、②着地型観光をアツクアツクしたもの、③観光と地域住民の関係をアツクアツクしたものなどに大別されるが、本研究は①自転車利用システムをアツクアツクしたもの、②着地型観光をアツクアツクものの2つの類を横断する内容をアツクアツク一連の研究に位置づけられる。①の類には、大谷ら<sup>4)</sup>の包絡分析法を用い、自転車共同利用システムの時間により変動する需要に対する最適なステーション配置方法について示した研究が、②の類には、才原<sup>5)</sup>の観光客視点から着地型観光の課題を考察した研究などがある。本研究は、サイクルツアーを研究対象とし、その中で、官民の関係に着目しているところに特徴がある。

### 0-3. 研究の方法と構成

本研究では文献やインタビュー調査<sup>(1)</sup>により、研究を進める。インタビュー調査は各事業の運営主体および各都市自治体を対象に2015年9月から12月にかけて、各地を訪問し行った。研究の構成を図1に示す。

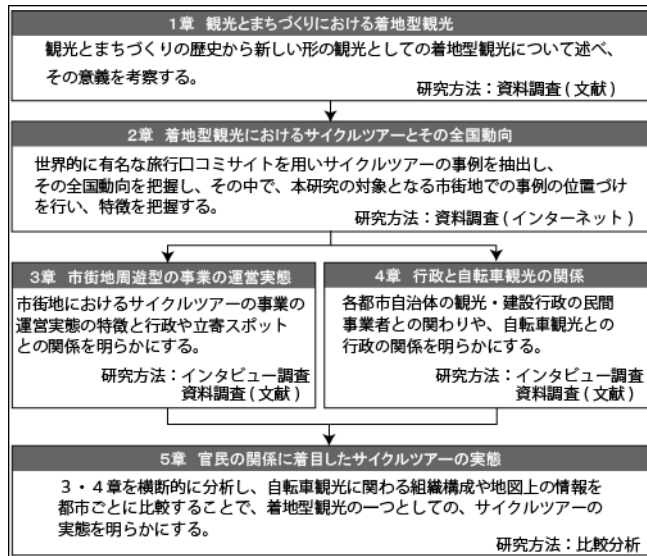


図1. 研究の方法と構成

## 1. 観光とまちづくりにおける着地型観光

### 1-1. 着地型観光を行う意義

これまで、少子高齢化や国際化、国民の価値観の変化。もしくは、住民主導のまちづくりへの変化など、様々な社会背景のもと、観光およびまちづくりという言葉が結びつき、観光まちづくりという言葉が使われるようになった。この観光まちづくりの中で、着地型観光が行われる意義とは大きく、「①住民自身の手によって自らが住む地域の再生や改善」、「②着地型観光手法を通じて、新たな地域の魅力を創造し、地域のブランド力の向上を果たすためのツールとなりうること」、の2点に分けられる。

### 2. 着地型観光におけるサイクルツアーの全国動向

### 2-1. 全国事例の抽出

旅行口コミサイトである TripAdvisor<sup>(2)</sup>を用いて、2015年6月5日に検索を行い、サイクルツアーの全国事例を検索した。結果、16事例(表1)の詳細をHP等で確認することができた。

### 2-2. 対象事例の選定と位置づけ

対象事例を選定するために、全ての事例のコースをその内容で分類し、それぞれの事例が持つ分類されたコースの割合で、事例を分類した(表1)。

この分類から、市街地周遊型事例の位置づけを行なうために、それぞれの事例の持つ平均コース数、コースの平均距離・平均時間・平均値段で比較を行なった。それらをまとめたものを表2に示す。

まず、総数としては市街地周遊型が7事例で最大、次いで自然探訪型が5事例であった。このことから、観光利用されるサイクルツアーの特徴として、街中観光もしくはロハス観光の大きく2つに適している観光形態を分けられることが分かった。事例の持つ平均コース数とそれらの平均距離・時間の特徴を比較すると、市街地周遊型ではコース数は少ないが、距離が長く、時間も長い。これは街中であるため、道路の交通網としての整備が進み、自転車で観光スポットを周遊するに適しているため、長距離、長時間の観光が可能となっていることが分かった。

## 3. 市街地周遊型事例の事業の運営実態

### 3-1. サイクルツアーのコース詳細

京都・福岡・大阪は抽出された1事例を対象事例とした。東京のみ、市街地周遊型の事例が4事例抽出できたため、本研究では行政との関わりを一つの主題としているため、その可能性が最も高いと考えられる4事例中もっとも古くに設立された事業を対象事例とし、分析対象のコースとして、事業主から詳細を提供していただいたコースを分析対象とした。

表3. 図2にコースの詳細を示す。コースの走行距離

表1. 抽出した事例毎の分類別コース数

都道府県	事業名	総コース数	分類別提供コース数※					事例分類
			①	②	③	④	⑤	
北海道	釧路湿原FatBikガイドツアー	10	0	0	10	0	0	自然探訪型
	バイシクルコーナー	7	0	0	7	0	0	自然探訪型
	サイクリングフロンティア北海道	12	1	0	9	2	0	複合型
	知床サイクリングサポート	16	0	0	16	0	0	自然探訪型
東京都	東京グレートサイクリングツアー	4	4	0	0	0	0	市街地周遊型
	Y&Yサイクリングツアーズ東京	3	3	0	0	0	0	市街地周遊型
	東京みらくるサイクリングツアー	7	7	0	0	0	0	市街地周遊型
	東京バイスクルツアー	3	3	0	0	0	0	市街地周遊型
	HOP ON THE SADDLE	8	7	0	0	0	1	複合型
群馬県	MTBジャパン アドベンチャーーツアー	7	0	0	7	0	0	自然探訪型
岐阜県	レールマウンテンバイクGattan Go!!	1	0	0	1	0	0	自然探訪型
	東濃サイクリング	6	0	3	3	0	0	複合型
京都府	京都サイクリングツアープロジェクト	5	5	0	0	0	0	市街地周遊型
大阪府	サイクル大阪	3	3	0	0	0	0	市街地周遊型
福岡県	福岡バイクツアー	1	1	0	0	0	0	市街地周遊型
鹿児島県	ジャパンバイキング	14	0	0	0	0	14	他地出向型

表2. 類型区分ごとの基礎的情報の比較

分類	総事例数	総	平均	平均	平均	平均
		コース数	コース数	距離	時間	値段
市街地周遊型	7	26	3.7	20.5km	4.86h	¥7,549
	分類内容	事業のもつサイクルツアーコースの全てが市街地周遊型である事例。(他の交通機関や道路の舗装が進んだ市街地で実施されるコース。本研究は都市規模として、中核市・政令指定都市・特別区とする。)				
自然探訪型	5	41	8.2	17.6km	3.3h	¥6,988
	分類内容	その事業のもつサイクルツアーコースの全てが自然探訪型コースである事例。(市街地や農村ではなく、山岳や湖などの自然景観を周遊するものを主なコース内容とするコース。)				
他地出向型	1	14	14			¥218,714
	分類内容	その事業のもつサイクルツアーコースの全てが他地出向型コースである事例。(飛行機の輸送機能などを使用し、日本の各地のサイクルツアーを提案しているようなコース。)				
複合型	3	26	8.7	35.7km	4.4h	¥7,130
	分類内容	複数の分類のサイクルツアーコースをもつ事例。				
全	16	107	6.7	28.6km	4.31h	¥7,932

※①市街地周遊型コース②農村周遊型コース③自然探訪型コース④競技志向型コース⑤他地出向型コース

離・所要時間・立寄スポット数で比較を行った。その結果、市街地周遊型のサイクルツアーコースには、①一つ一つの立寄スポットに比較的長時間滞在するコースと、②一つ一つの立寄スポットには長時間滞在せず、都市内の多くのエリアで、複数の立寄スポットをまわっていく2つのパターンにコースの趣向が分けられることが分かった。また、京都とその他の事例で、①②の両方の趣向を持つ事例と、②のみの趣向を持つ事例に分けられることが分かった。

表3.それぞれのサイクルツアーのコース詳細

番号	都市	所用時間	走行距離	立寄数	立寄数/1h	立寄数/1km
①	京都	3h	12km	9	3	0.75
②		7h	15km	5	1	0.31
③		5h	16km	10	1.43	0.67
京都平均		5h	14.3km	8	1.81	0.58
④	東京	6h	26km	8	1.33	0.31
⑤		6h	26km	7	1.17	0.27
⑥		6h	26km	7	1.17	0.27
東京平均		6h	26km	7.3	1.22	0.28
⑦	福岡	4.25h	20km	12	2.82	0.6
福岡平均		4.25h	20km	12	2.82	0.6
⑧	大阪	6h	24km	11	1.83	0.46
⑨		3h	16km	7	2.33	0.44
大阪平均		4.5h	20km	9	2.08	0.45

### 3-2. 事業の概要と運営実態

市街地周遊型事例の対象事業4事例の概要と運営実態を表4に示す。市街地周遊型事例のサイクルツアー運営実態の特徴は、次の4点から説明できる。

#### (1) 設立経緯

4事業中、2事業が設立のきっかけとして、他のサイクルツアー事業をあげており、その新規性から、他への影響力があることが分かる。また、国内で一番歴史のある、京都の事業主が留学時の自転車走行環境に影響されたことや、大阪の事業主(イギリス人)が日本でのサイクルツアーの新規性に可能性を感じたことなどから、日本において、サイクルツアー事業は萌芽期であることが分かった。

#### (2) 事業の狙い

それぞれの事業の狙いとして、「日本の生活、文化、

歴史を知ってほしい。」「住民の方々の生活の場をうまく紹介することで、それぞれの場所の価値を向上させたい。」などというように事業主の意向からもサイクルツアーは着地型観光の意味合いを強く持ちながら、事業を実施していることが分かった。

#### (3) 立寄スポットとの繋がり

まちあるきとは違い、そのスポットに長時間滞するときは駐輪スペースが必要となってくる。その駐輪スペースを立寄スポットに相談・設置の協力依頼をすることで、京都・東京・大阪の事業は駐輪問題を解決している。また、立寄店舗の意見を積極的に収集し、ツアーに反映させることで事業と立寄店舗が良好な関係を築きながらツアーに取り組んでいる実態が、京都と東京の事業から確認できた。そして、福岡の事業では、インバウンド専門の強みを活かし、英語表記のpopの作成の協力をするという協力関係の実態を確認することができた。

#### (4) 行政との繋がり

現状で行政と繋がりを持っている事業は4事業中、京都と福岡の2事業であり、京都は観光・建設行政の両方、福岡は観光行政のみであった。両事業ともに、自転車関係の有識者として行政と関わっており、福岡の事業はイベント期間の一時的な参与となっているが、京都の事業は2020年までの京都市自転車総合計画や、自転車観光に関するナビシステムへの長期的な参与となっている。

### 4. 行政と自転車観光の関係

自転車観光との関係の観点から、各自治体の観光・建設行政の要点をまとめる。

#### 4-1. 観光行政

##### (1) 観光戦略の中の自転車観光の位置づけ

京都のみが自転車観光に対する明確な位置づけを観光戦略の中でしている。

表4.市街地周遊型事例のサイクルツアー事業の概要と運営実態

3章	京都	東京	福岡	大阪
実施主体	京都サイクリングツアープロジェクト	東京グレートサイクリングツアー	福岡バイクツアー	cyleosaka
設立年度	2001年	2006年	2011年	2013年
スタッフ数	33人(内専属6人)	16人(内専属1人)	7人(内専属1人)	4人(内専属1人)
設立経緯	・海外での自転車文化の経験	・京都サイクリングツアープロジェクト 事業主の講演	・海外での経験 ・東京グレートサイクリングツアーへの参加	・海外から日本に移り住み、日本のサイクルツアー事業の新規性に目をつけた。
事業の狙い	・日本の自転車文化を築いていきたい ・外国の方に日本の生活、文化、歴史を知ってほしい。	・住民の方々の生活の場をうまく紹介することで、それぞれの場所の価値を向上させたい。	・日本とは、福岡とはどのような場所なのかをディープなところまで知ってもらえるような観光がしたい。	・大阪域だけでなく、本当の大阪を楽しんでもらいたい。
運営上の立寄店舗との繋がり	○(①京都市仏教会、②竹細工店)	○(①喫茶店、②築地のマクロ屋さん)	○(和菓子屋さん)	○(飲食店)
	① 各寺社仏閣への駐輪スペースの確保。	① 増上寺付近の駐輪スペースの相談をし、増上寺付近の空き地の紹介。	売上以外の目に見える形(商品の英語表記のpopの作成)で、協力関係を築いている。	地域での繋がりから、事業拡大に伴う駐輪スペースの拡大を、飲食店裏の倉庫を安価で貸してもらって解決している。
	② ツアー時以外のツアーに関する意見の収集・反映。	② プライベートでサイクルツアーに店主が参加するような、良好な関係。		
行政との繋がり	○(①京都市産業観光局、②京都市建設局)		○(福岡市経済観光文化局)	
	① 自転車関係の有識者として、京都よくばり自転車観光ナビという施策への参与。	×	「Fun To Ride a Bicycle Trail 海を貫く一本道」という施策の、2014年のイベント期間に、自転車関係の有識者として参与。	×
② 自転車関係の有識者として、京都市自転車総合計画への参与。				

表5.各都市自治体の自転車観光に関する行政の取組

4章 観光行政				
観光行政	京都市産業観光局	東京都産業労働局	福岡市経済観光文化局	大阪市経済戦略局
観光戦略の中での自転車観光の位置づけ	○(京都観光振興計画2020)	×	×	×
	▷自転車観光のための環境整備と情報発信の充実			
観光局の自転車観光の施策	○(京都よくばり自転車観光ナビ)	○(船と自転車で巡る東京クルーズサイクル)	○(FunToRide a BicycleTrail 海を貫く一本道)	△(GOIDECO)
	実施主体:行政	実施主体:民間	実施主体:民間	実施主体:民間
自転車観光に対するこれからのビジョン	交通渋滞・分かりづらい公共交通などの不満を解決していくための観光手段としての自転車観光。	東京は公共交通機関を使い、観光スポットをまわるのが主流。	福岡はコンパクトな街だが、まだ自転車観光に対する考え方が少ない。	大阪のまちなかの気軽な移動手段、新たな交通手段として民間が主体となったコミュニティサイクル。
4章 建設行政				
建設行政	京都市建設局	東京都建設局	福岡市道路下水道局	大阪市建設局
駐輪場整備実績※1	54277台	35554台	52807台	不明
民間助成金の有無と実績	○※2	○※3	○※4	×
	46カ所3013台(9.2カ所/602.6台)/1年	55ヶ所7954台(1.6カ所/233.9台)/1年	1カ所271台	—
自転車通行空間整備延長	44.6km	126.1km※5	67.4km	233km
駐輪場情報サイト	○(観光施設・駅周辺)	○(駅周辺)	○(駅周辺)	○(駅周辺)
観光行政と建設行政の自転車関係の施策での繋がり	○(京都市自転車総合計画)			
	京都市建設局、産業観光局をはじめ、様々な有識者を委員とし、協力しながら計画を10力年を進めている。	×	×	×
自転車観光に対するこれからのビジョン	自転車走行環境の整備(建設局)を第一に行ない、そこから適正な情報発信(観光局)をしていく。	整備した自転車道をいかにして知ってもらうかの広報を考えないといけないのがこれからの課題。	観光に対しては意識どまり。計画には還元できていない。まずは違法駐輪対策。	自転車施策に対する目的が縦割り。建設局はまだ観光の手前の段階。

※1.2014年度末、※2.2009年～2013年度末、※3.1981年～2015年12月31日、※4.1983年～2014年度末、※5.23区ではなく都全体

(2) 自転車観光に関する施策

大阪以外の全ての都市において自転車観光に関する施策に行政は関わっている。京都は実施主体が行政となり、市内及び周辺の観光地を幅広くカバーする施策を実施している。東京や福岡では行政は後援という形で都市内の1地域の活性化を目的とした施策に参加している。

(3) 自転車観光に対するこれからのビジョン

京都のように明確なビジョンを持っているもの、福岡のようなまだ計画には移せていないが可能性を感じているもの、東京と大阪のような自転車観光に対するニーズがなく、ビジョンを持たないものの3つのパターンに分けられた。

4-2. 建設行政

(1) 整備計画の中での自転車観光の位置づけ

京都と東京のみが建設局による整備計画の中で自

転車観光の位置づけを行っている。

(2) 駐輪場情報サイト

京都のみ駐輪スペースの存在する観光施設を含めた駐輪場情報を幅広く提供しており、その他は駅周辺の放置自転車対策のみとなっている。

(3) 自転車観光に対するこれからのビジョン

京都のように明確なビジョンを持っているもの、東京のような、整備したものの情報発信に対して現状課題意識を持っているもの、福岡や大阪のように観光要素を計画に還元する前段階であるという課題意識を持っているものの3つに分けられた。

5. 官民の関係に着目したサイクルツアーの実態

5-1. 自転車観光に関わる組織の関係

3.4章で分析したサイクルツアー事業の行政との関係および、各自治体の民間事業者との関わりや、自転車観光に関する現状を、組織の面から横断的に

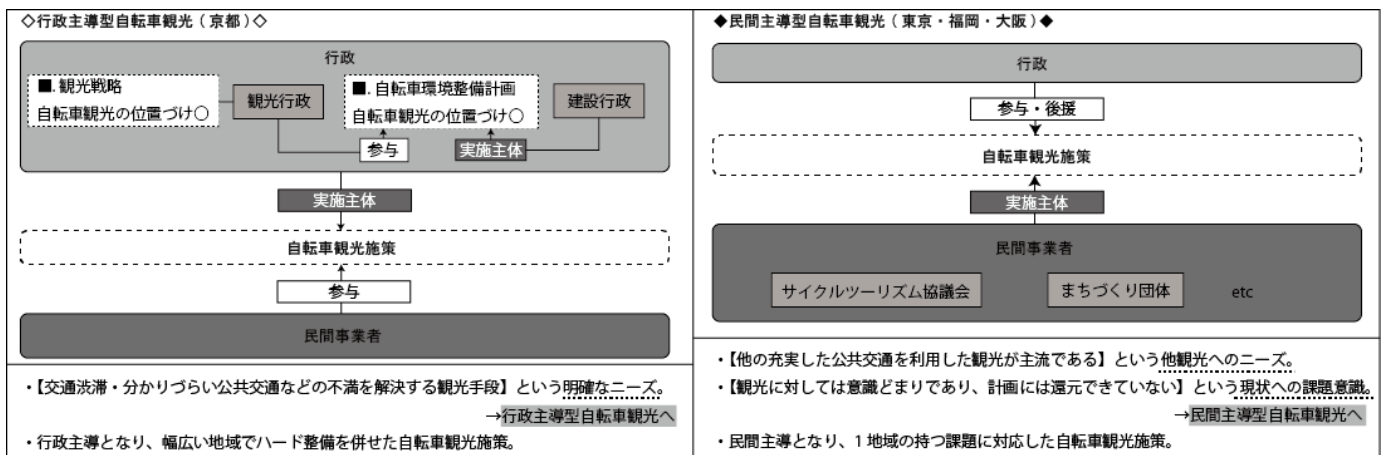


図2. 各都市の自転車観光に関わる組織の関係

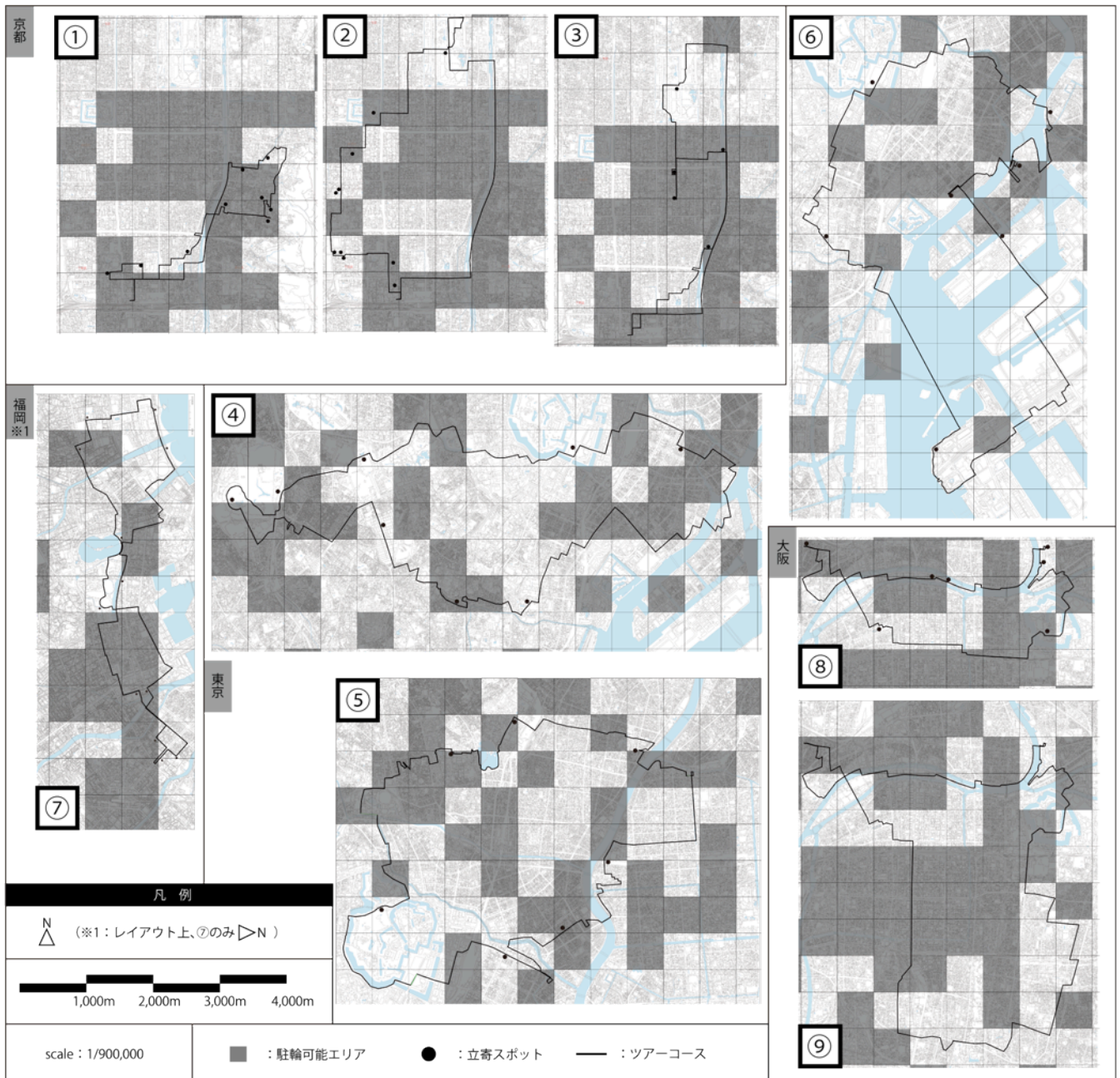


図3. サイクルツアー地図

分析した。その結果、各都市の自転車観光の現状として、行政主導型の京都と民間主導型の東京・福岡・大阪に分けることができた。それぞれの各都市の自転車観光に関わる組織の関係を図2に示す。

### 5-2. 地図上の分析

実際のサイクルツアーコースと駐輪場の関係をみるために、駐輪可能エリアのそれぞれのコースエリアへのプロットを行った(図3)。駐輪可能エリアとは、整備された駐輪場がエリア内に存在し、自転車観光中に駐輪し、周辺へ立寄観光ができるエリアと定義する<sup>(3)</sup>。また、選定基準として3章での事業主へのインタビューにより、サイクルツアーの1ツアーの最大人数を10人と各事業主体が設定していることが明らかになったため、10台以上駐輪が可能な駐輪場をプ

ロットする基準とした。また、グリットの長さに関しては、サイクルポートを徒歩圏で、高密度に配置しているコミュニティサイクルの先進事例から勘案し設定した<sup>(4)</sup>。表3で示したサイクルツアーのコース詳細と駐輪可能エリアの関係を表6に示す。

表6.それぞれのサイクルツアーのコース詳細と駐輪可能エリアの関係

番号	都市	駐輪可能エリア/1h	駐輪可能エリア/1km	駐輪可能エリア×立寄	駐輪可能エリア×立寄/全立寄
①	京都	4.67	1.17	6	0.67
②		2.43	1.13	4	0.8
③		2.6	0.81	4	0.4
京都平均		3.23	1.04	4.67	0.62
④	東京	3.33	0.77	1	0.13
⑤		2.83	0.65	3	0.43
⑥		2.5	0.58	2	0.29
東京平均		2.89	0.67	2	0.28
⑦	福岡	3.06	0.65	4	0.33
福岡平均		3.06	0.65	4	0.33
⑧	大阪	3.17	0.79	4	0.36
⑨		4.67	0.88	3	0.43
大阪平均		3.92	0.84	3.5	0.4

前項で行政主導型に分類された、京都のサイクルツアーコースと駐輪可能エリアの重複率が他と比べて高いことが分かった。

## 6. まとめ

本研究では、官民の関係に着目し、市街地での着地型観光の一つとしてのサイクルツアーの実態を明らかにした。

まず、日本では萌芽期であるサイクルツアーの全国動向として、ロハス観光のように自転車で自然景観地を探訪するものと、市街地を周遊するものに事業が集中している。

また、市街地周遊型事例の事業主は、着地型観光の意味合いとしての事業の狙いをもちながら、事業を運営しており、立寄スポットと積極的なコミュニケーションをとることで駐輪場問題の解決や、良いツアーのための良好な関係を築いている。しかし、行政との関わりは京都の観光・建設行政との関わりなど、ごく少数に限られている。

そして、市街地周遊型のサイクルツアーが実施されている都市の行政の自転車観光に関する特徴として、京都が観光・建設ともに自転車観光に対する位置づけを行政が行っている。また、幅広い市域を対象とした自転車観光施策の実施主体となり、自転車観光に対して、観光・建設行政が明確な共通のビジョンを描いている。その他は、東京や福岡のような1地域の活性化策としての自転車観光に関する施策に後援という形で参加しており、自転車観光に対するビジョンでは、現状に課題意識を持っており、自転車観光に関しては萌芽期であるもの、大阪のような自転車観光に対する施策を持たず、現状ビジョンも持たないものに大きく分けられた。

図4に各都市のサイクルツアーおよび自転車観光に関する諸条件を示す。

以上の結果の横断的な分析から、それぞれの都市の自転車観光の現状として、行政主導型の京都、民間主導型の東京・福岡・大阪に分けられた。サイクルツアーの実態として行政主導型であれば幅広い地域でハード整備と併せた施策を行えるため、駐輪可能エリアとサイクルツアーコースの重複率が高いことが分かった。また、民間主導型であれば、それぞれの地域の持つ課題に対応した自転車観光施策となっていることが分かった。

### 補注

- (1) インタビュー調査の対象を表7に示す。
- (2) 世界45ヶ国で利用されている世界最大級の旅行サイトであり、ユーザー数は3億4000万人以上、ホテルやレストラン・観光名所は490万件以上が掲載されており、それらに対して2億2500万件の口コミが掲載されている。
- (3) 駐輪可能エリアの選定フローを図5に示す。
- (4) コミュニティサイクル先進事例の概要を表8に示す。

### 参考文献

- 1) 古倉宗治著(2010):「自転車まちづくり 政策と計画のポイント」.学芸出版社

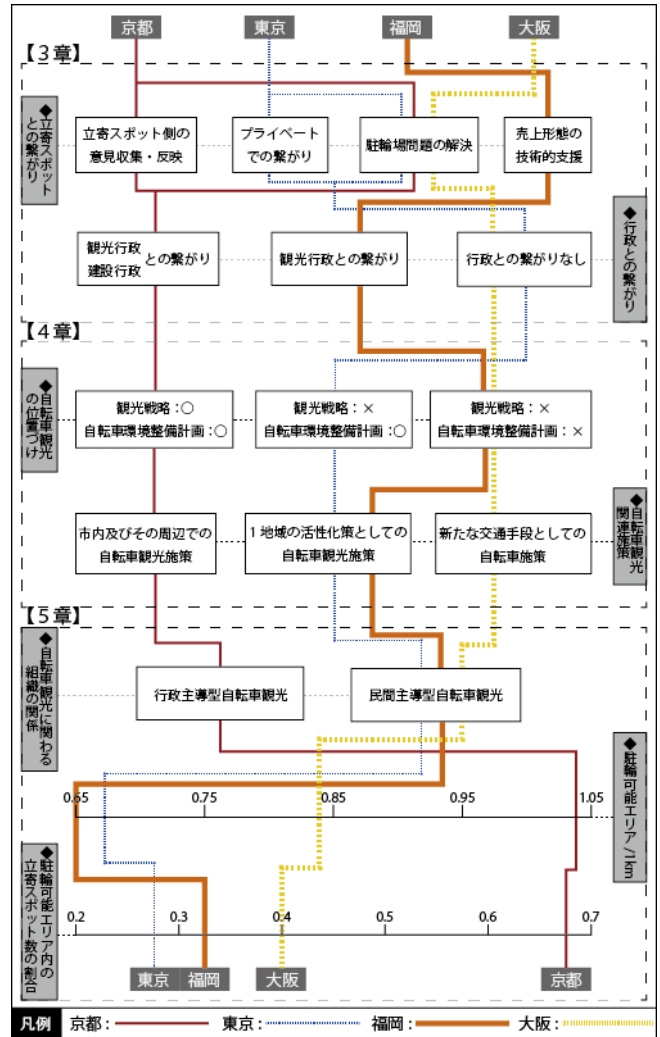


図4. サイクルツアーおよび自転車観光に関する諸条件

- 2) 小向得あすか・伊藤香織(2010)「着地型観光の情報と空間体験-横浜における自転車観光の調査分析-」日本建築学会大会学術講演梗概集、pp535-534
- 3) 国土交通省 HP: <http://www.mlit.go.jp/index.html> (2015.06.06閲覧)
- 4) 大谷真史・久多里仁・山崎高志(2013)「自転車共同利用システムの検証と包括的分析法を用いた計画手法の提案」日本高専学会誌第18巻第4号、pp67-72
- 5) 才原清一郎(2015)「観光客視点からの着地型観光の課題の考察」日本国際観光学会論文集、第22号、pp21-28

表7.インタビュー調査の概要

都市	インタビュー調査の対象	日程
3.市街地周遊型事例の事業の運営実態		
京都	京都サイクリングツアープロジェクト 代表	2015年10月7日
東京	東京グレートサイクリングツアー 代表・副代表	2015年9月29日
福岡	福岡バイクツアー 代表	2015年11月9日
大阪	サイクル大阪 代表	2015年11月3日
4.行政と自転車観光の関係		
京都	京都市産業観光局・建設局	2015年11月30日・11月26日
東京	東京都産業労働局・建設局	2015年12月14日・12月14日
福岡	福岡市経済観光文化局・道路下水道局	2015年12月8日・12月7日
大阪	大阪市経済戦略局・建設局	2015年12月2日・12月9日

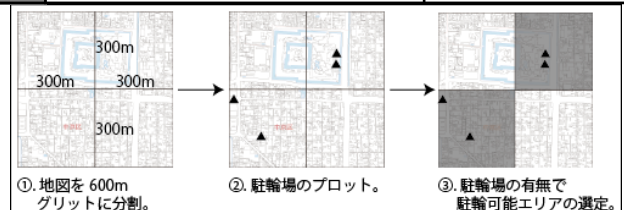


図5. 駐輪可能エリアの選定フロー

表8.コミュニティサイクル先進事例の概要

都市	パリ	ナンシー	ルクセンブルグ
名称	Velib(ヴェリブ)	Velostan lib(ヴェロスタンリブ)	Vel dH(ヴェエロー)
運用開始	2007年	2008年	2007年
ポート数	1451カ所	25カ所	47カ所
ポート間隔	約300m(グリット長600m)	約300m(グリット長600m)	約400m(グリット長800m)

## 討議

### 討議【吉田先生】

・今回事例で取り上げた事業がどのようにして立寄箇所を決めてるのか。

#### 回答

立寄箇所を決めるコース設計では、今回の対象事例では、事業の狙いとリンクしていた。例えば福岡の事例であれば、事業の狙いの一つに、観光客に福岡の全てを知ってほしいという狙いがあり、そのため、一つのコースで〔海辺・公園・商店街・城・食・路地裏〕などを偏ることなくバランスよく立寄できるように立寄箇所を決定している。

### 討議【吉田先生】

・歩行者や公共交通を使ってまわるものと比べた時のサイクルツアーの特徴。

#### 回答

全国のまちあるきツアー86 コースとサイクルツアー107 コースを所要時間と立寄箇所数で比較した結果、同じ時間で倍以上の立寄箇所をサイクルツアーであれば巡れていることが分かった。また、事業主へのインタビュー結果から、ツアーガイドは、移動途中のガイドと参加者とのコミュニケーションが他の形態のツアーよりも容易にとれると感じており、その結果、ガイドと参加者の間で、良好な関係を築きながらツアーを実施できていることが分かった。

### 討議【倉方先生】

・研究の目的。4 つを並列している。結局何を知りたいのか分からない。今の粗末な現状の分析に意味があるのか。対象事例の事業のセレクトの仕方は正しいのか。

#### 回答

全国サイクルツアーが様々ある中で、サイクルツアー事業者だけの考えでは持続的・効果的な実施・展開が、他の交通機関との関係や駐輪問題などから、困難であると考えられる市街地における、サイクルツアーを対象としました。その中で、サイクルツアーの運営実態の特徴と、行政と自転車観光の関係の特徴を横断的に見ることで、都市ごとの現状の自転車観光および、サイクルツアーの実態を明らかにした。しかし、ご指摘の通り、ほとんど全ての事例が萌芽期かつ零細であるため、なかなか行政との関わりを持つまでの段階でなく、行政とサイクルツアー事業者の関係の分析の観点には不十分さが残ってしまいました。

### 討議【嘉名先生】

・萌芽的な事例が多いので、準備不足であるとか、体制が整っていないであるとか、言っても無駄なので、普通の観光とは違う魅力が確認できたとか。萌芽的な事例を扱うにしても、規模感みたいな情報が必要。人数や頻度など。そういう情報があった上で行政の政策のあり方なども決まって来る。対応の仕方と規模と頻度。一つの零細に行政が大規模に関わっていくのは少し違う。京都などは、交通問題を解決する観光の受け皿として自転車観光に取り組んでいる。それぞれの都市のスタート地点をちゃんと分析してからするべきだと思う。

#### 回答

それぞれのツアーの規模として、インタビュー調査から1ツアーあたり10人を限度としていることが分かった。また、頻度として事例毎にばらつきがあり、一番多い事例の京都では、ほとんど毎日開催し、1日のツアー数も1ツアーとは限らない。逆に大阪や福岡の事例であれば、週3~5の開催であり、1日にほとんどの場合で1ツアーである。ご指摘の通り、各事例の事業の規模も分析項目に加えることで他の考察も意味のあるものになったのではないかと感じます。今後の課題にしたいと思います。