

佐渡の観光振興とスポーツツーリズム

坂 下 善 英

竹中 本日も講演の坂下先生に今日お越しいただきましたのは、現代文化学部の観光ホスピタリティコースの天野先生のご尽力によるものでございます。坂下先生の詳しいご紹介は天野先生、お願いいたします。



天野 現代文化学部の天野でございます。坂下善英様は、今朝、佐渡をご出発になったそうなので、この時間にここにおいでいただけるぐらい佐渡は、近い場所でございます。元々、佐渡の観光協会に長くお勤めになり、その後佐渡国際トライアスロンというスポーツイベントの事務局長を歴任された方です。実はつい先日、10月で退職されましたが、単に観光だけではなくて、いわゆるスポーツツーリズム、スポーツのイベントを通して、佐渡の魅力を全国へ発信していくということにご尽力をされた方です。

僕とのおつき合いは、そのような観光イベント、スポーツイベントの調査を通じていろいろ向こうでお世話になり、本日、無理を押して、お越しいただきました。

では早速、坂下さん、講演をお願いいたします。

坂下 今ご紹介をいただきました、佐渡島から参りました、坂下善英と申します。今年還暦になり、この10月で退職をいたしました。天野先生とは佐渡ロングライド210という自転車のイベントがございまして、こちらの調査・研究をお願いをしてからおつき合いをさせていただいております。

私は、1971（昭和46）年にある役所に入りまして、そこから、佐渡観光協会という任意団体へ35年間出向しておりました。というのは、現在、佐渡島は1島1市で構成されていますが、当時は1市7町2村という行政区域がございました。これが2004（平成16）年の3月1日に10ヶ市町村が合併し、佐渡市という人口約79,000人の市ができたわけです。それで、私は役所を退職して、そのまま観光協会に残っております。観光協会というのは、任意団体でございますので、これをなんとか法人化をしたいと考え、2007（平成19）年の3月末に社団法人化をいたしました。法

人化の目的は、知名度、あるいは信用度を向上させたいと言うことが第一でした。

今、佐渡の人口は約63,000人と過疎化が進行してきておりますが、金山の島、あるいはトキの島として知られております。トキは、現在、158羽に増え、2008（平成20）年から今年、2010（平成22）年にかけて、3度自然復帰のための放鳥を実施しています。これと併せて、トキが住みやすい環境の整備が求められ、棚田の復元をしたり、トキのエサ場を作ったり、というようなことに取り組んでおります。

それからもう一つは、佐渡金山を世界遺産に登録をしたいと一生懸命取り組んでおります。2010（平成22）年に世界遺産暫定一覧表に、佐渡金山が載ったところで、あとはユネスコへ国を通じて申請をしていく段階までこぎ着けました。近い将来、ぜひ佐渡が世界遺産になるようにと島民を挙げて、頑張っておるところであります。

佐渡の観光の現状というものを、少しお話をさせていただきます。佐渡の観光客の統計というのが、1951（昭和26）年から残っており、この年の観光客数は約5万人でございました。この頃の観光客の目的は、いわゆる宗教観光といひましようか、寺院や神社でした。というのも、佐渡は日蓮聖人が配流になった地で、ここで日蓮宗の基礎を築かれたということで、日蓮宗の聖地として信徒の方が多くおみえになりました。また佐渡には、国分寺が置かれ、このほか佐渡八十八か所巡りというようなものもあり、これらが観光資源として機能していました。もう一つは、「佐渡おけさ」という民謡です。「佐渡おけさ」は大正13年に初めてキングレコードから販売され、同時にラジオで全国に流れます。「佐渡おけさ」が哀調があつて、非常にいいということでもかなり評判になり、観光資源化していきます。

1967（昭和42）年になると、佐渡にカーフェリーが就航します。当所は約1,000トンぐらいの小さな船で、車が何十台しか乗れない船でしたが、この就航により、交通体系が非常に変わってきました。それまで、島内観光の足というのは、150台ほどの観光バスで全部やってましたが、観光客がカーフェリーで島外から観光バス、あるいはマイカーで入ってくるようになります。結果として、観光バスが減っていき、現在、42台しか観光バスはございません。昭和40年代の後半になりますと、いわゆる招待旅行とか、会社の慰安旅行等の団体旅行が佐渡観光の主流でした。

佐渡のことをどうやって宣伝をし、集客をしていくかということに、非常に苦心しました。島だから、なかなか情報発信をしづらいというのが、大きな課題でした。そこでどうしたかといいますと、旅行代理店にお願いをして、佐渡行きの商品をいっぱい作ってもらった。旅館も全部エージェントにお願いをして、商品を作ってもらっていたという状況がずっと続いてまいりました。そのような努力が稔り1974（昭

和49)年に、966,000人の観光客においでいただいております。

今申し上げた、966,000人と申し上げた数字は、佐渡独特の観光客の統計の取り方で、他の地域とちょっと違います。と、いうのも、来島手段がほぼ船に限られていますので、乗船時に書いていただく乗船名簿を観光なのか、商用なのかということで整理をして数字を出していきますので、ほぼ実数に近い数字です。つまり、ほかの地域では、2泊すれば3人と延べで数字を出しておられると思いますが、佐渡の場合ですと実数にほぼ近い数字を出しているということで、ご理解をいただければと思います。

先ほど申し上げましたように、最初に旅行エージェントに頼る構造ができあがり、今でも、この構造は大きく残っているために、旅行客を取り巻く環境の変化に対応できずにいる部分があり、観光客が減ってきています。

環境の変化とはいくつかございます。一つは料金距離とわれわれは呼んでいますが、「いくらでどこまで行ける？」ということが大きく変わりました。1万円でどこまで行けるか、2万円でどこまでいけるか、交通アクセスの問題は非常に大きい要因です。1982(昭和57)年11月に上越新幹線が開通をします。その3年後、1985(昭和60)年の10月に、関越自動車道、高速道路が新潟まで開通し、次いで1988(昭和63)年に北陸自動車道が全線開通します。さらに、1997(平成9)年になると、福島県のいわき市のほうから新潟まで入ってくる磐越道が開通し、それから1999(平成11)年には、上信越道が高崎から長野を回って、新潟の直江津へ入ってきてから、来島者の旅行形態が、団体募集型から個人旅行型へ変わってきました。

一番、佐渡へ観光客が多くお越しになったのが1991(平成3)年の1,213,000人でございます。佐渡の観光関係者・島民は、なんとかして100万観光を達成することが念願で、ようやく1989(平成元)年に100万人を越えることができました。しかしながら、1991(平成3)年の1,213,000人をピークに徐々に減ってゆき、1997(平成9)年に953,000人と再び100万人を割り、その後もかなり数字が落ちてきております。2009(平成21)年は602,000人と、最盛期の半分まで落ち込んでいます。観光客の減少には原因がいくつかあります。中越沖地震もひとつの要因ですがそれよりも先程申し上げたように、観光の形態が団体型から、個人型に大きく変化をしてきたことがあげられます。個人の趣味・趣向等によって、人が動く、そんな時代がやってきたということです。もう一つの原因としては、リピート率が非常に低く平均20から30%ぐらいといわれております。

そして最後に、先ほど申し上げました、料金距離の問題です。東京から佐渡まで

来ますと、新幹線で新潟まで1万円かかります。フェリーで一番安いところで約3,000円かかります。1泊しますと、最低でも1万円。それから島内の交通費等を入れると、2万から25,000円ぐらいかかってしまいます。皆さん、東京から25,000円かけると、北海道で2泊できる、あるいは九州、沖縄まで行けます。つまり、佐渡までの料金距離として必要な25,000円という数字で、他の観光地との地域間競争を戦わなくてはならず、苦戦をしているわけです。また、個人の旅行ニーズ、旅行に求めるものに対して、非常に対応が遅れていたということです。いい観光資源がありながら、具体的な情報を発信をできなかったとことが、大きな反省点ということになります。

そこで、2002（平成14）年に、観光関係者が集まり「観光アクションプラン」というものを策定をいたしました。自らが行動し、自らが取り組んでいくという姿勢を考え、課題をきちっと整理をして、佐渡観光の振興を目指しての行動戦略をまとめたものでした。その一つとして、島民の中には自分は「観光に関係ないわい」という人もおられるので、そういう人達にも観光に対して関心を持っていただくために、島民が自ら誇れる100の宝、佐渡の100の宝ということで、島民運動として、百選を選出いたしました。これを基にして、新しいツアー造成を考えてきました。

たとえば、自然が豊富であるということや、伝統芸能がたくさん残っています。今現在、全国に100ある能舞台のうち、佐渡には33箇所があり、伝統芸能が盛んです。また、佐渡金山に象徴されるように、あるいは先ほど申し上げました日蓮上人のような歴史的な部分もございます。そして、何といても周囲を海に囲まれているために、海産物を中心とした食材、食をきちっと見せたい。最後に、芸術です。焼き物とか、絵とか、そういうものに秀でた人たちが佐渡にはたくさんおられます。土田麦僊という日本画の先生や、山下清先生のお母様が佐渡の出身です。何よりも、佐渡には、人間国宝の方が3名おられます。二人は、すでに他界されていますが、鍔金の佐々木象堂先生それから、焼き物の青磁をやっておられました、東京芸大の三浦小平二先生。それから、佐渡に今現在おられます、伊藤赤水先生は、佐渡金山から取れる土から無名異焼という焼き物を作っておられます。3人も人間国宝が出て、そんな芸術の盛んな島でもある。以上のこういう部分を活かしながら、ツアー造成をしていこうと現在も取り組んでおります。

それから、島内へ入ってからの交通、道路があまりよくないため島内での交通アクセスが非常に悪かったということもございます。これを改めるため、シャトルバスの運行をしたり、今現在は、電動アシスト自転車今年度100台導入して、自由に

動けるように提供しています。

何といても、佐渡観光の最大の弱点は、季節間の入込客数に大きな差が出ることで、一番お客様が少ないのが冬でございます。冬の佐渡は、船が荒れて、「行ったら、帰れねえんじゃないか」と心配されるような状況があったわけです。これを通年観光が可能になるように改める必要があるとして取り組んだのが、「佐渡冬紀行」という旅行商品です。それまでは、佐渡の観光というのは、4月から10月までの約半年間の稼働で、旅館で働く従業員の方とか、観光施設で働く従業員の方は、4月に雇用されて10月いっぱい失業するという状態が長く続いていました。これを、少しでも、お客様に冬場に来ていただき、通年で雇用ができる方法はないかと考えたわけです。当時、国鉄が分割民営化してJRが発足するタイミングでしたが、JR東日本にいろんな相談をさせていただいて、「佐渡冬紀行」という商品を作りました。これはJR発足後に初めて作った旅行商品になります。当時、どこの旅行代理店も、危険性が高い冬は販売したがりませんでした。それを押して、JRが「佐渡冬紀行」という商品を作ったわけです。ただ、作っていただくためには、地元も、お客様に対するもてなしをきちっとしなければなりません。当時、いわゆる日観連とか、国際観光旅館のような観光旅館は、約40軒ございました。このうち4軒に絞り、「佐渡冬紀行」の集中送客をしていただいたわけです。

この商品は、2人以上であれば参加ができる旅行商品でしたので、宿泊施設にお願いして、ストーブとかこたつとかという部分暖房じゃなくて、2人でも、4人でも、10人でも、ホテルを全館暖房をかけてもらい、あったかいもてなしをきちっと作り上げました。お風呂も、内風呂じゃなくて、大浴場をずっと沸かして使っていただくということもしました。もう一つは、冬ですから、寒ブリとか、カニとか、甘エビですとか、そういう食材がいっぱいありますので、食材の原価率を通常よりも上げて、本物をきちっと提供するというところに組み込んで参りました。

また、島内の観光施設は、冬場になりますと、閉めてしまっていました。そこを開けてもらい、トイレが使えるようにしていくということもお願いをしました。行政をお願いしたのは、雪が降りますと、道路の通行が困難になります。例えば佐渡金山は、町から1km離れていて、高さにして50~60メートルぐらい上がったところにありますので、結構、雪が降ります。そこを役所のほうできちんと除雪をしていただくということをお願いしました。

販売当初の「冬紀行」の売値が24,800円でした。1989（平成元）年の12月から、2年の3月までの初年度の約4か月間で、10,028人というお客様にお越しいただき

ました。「冬紀行」の成功は、地元がきちっと本物を提供して、地元のあったかさを演出し、きちっともてなしをしてきたことが、功を奏したと思っております。この商品を販売することによって、翌年度から、JTBや、日本旅行、近畿日本ツーリストなどの大手旅行代理店や、JR西日本から2泊タイプの商品を作っていただき、同じように冬の佐渡を商品化し、宣伝をしてきました。売れないものをどうやって売るかということに、みんなが知恵を出し、そして行動していったことが、この成功につながった訳です。

それからもう一つは、観光客がおいでになって、ただ見て、バスに乗って、案内されて帰ればいいやっというのではなく、来られたお客様に直接地元の人が関わる方法はないのかということを考えました。佐渡というのは、相川に佐渡金山がございます。歴史的な地域資源が非常にたくさんありますので、まずホテルの従業員が、「自分たちの町を、自分たちが知ろうよ」と考え、郷土史家を招き、研修会を開きました。そのあと、町の教育委員会にお願いをして、一般の人も受講できる歴史講座を開き、地域のことの勉強会を月2回実施をしてきました。歴史講座によって、ある程度、金山や町の歴史が分かるにつれて、次のステップとして、ガイド養成講座に切り替えて、お越しいただいたお客様にガイドができるように、「ふれあいガイド」の仕組みを作りました。一番最初は、相川地区で、10名のガイドが生まれました。その後、真野地区という歴史的な神社仏閣が多い地区でも、ガイド養成をして、数名のガイドが生まれました。それから、千石船を造り、佐渡金山の金を積み出してた港町の小木地区でも現在10名以上のふれあいガイドが活躍されています。今年の今までに、小木のふれあいガイドの利用者が約6,000名を越えています。地元の人から直接、教科書に書いてないような、地域の風習や歴史をお話をさせていただいておりますので、お越しになった方々に、非常に喜んで帰っていただいております。このように、観光に来られたお客様と地域の人たちが、直接関わりを持てるような仕組みが、非常に大事なんだろうなと感じております。

昭和50年代には、佐渡の観光は夏が主流で、海水浴目当てに年間の50%ぐらいおられました。現在では、徐々に分散をして、春が約28%、夏が約33%、秋が約26%、そして冬が約13%ぐらいの割合になってきてます。「冬紀行」を始めて、「本当に売れない冬の誘客に取り組んで、おまえら、大丈夫かい？」と各地区から冷ややかな目で見られました。幸い、関わってくれたJRをはじめ、多くの方々の後押しを受けて成功したわけです。よその地域からは良く「安売りのツアーの発祥は佐渡冬紀行だ」と陰口をたたかれますが、趣旨が全く違うわけです。つまり、売れないもの

を何でもかんでも安く売って、観光客にどっと来てもらえばいいやっというスタンスではなくて、地域の魅力を発信し、地域がきちんとしたもてなしをすることで、新たな観光需要を創り出していったと考えています。

さて、ここで本題に入りますが、地域の魅力を発信し、もてなしをする一つの手段として、スポーツ振興とも連動させて1989（平成元）年にトライアスロン大会を始めます。このトライアスロンも、開始当初は佐渡島内に10ヶ市町村の行政区画があり、その10人の首長さん方をまず説得をするというのが非常に大変な作業でした。また、安全策をきちんと立てねばならないことも必要で、海については、スイムがありますので、海上保安庁との協議が必要になってきます。最初の頃は、スイムは水着だけで、上半身は裸にワセリンを塗って、体温を冷やさないようにして泳いでいましたが、これは危険度が高いということで、数年後にスーツの着用を義務づけました。スーツを着ていないと、万一の場合、海の中に沈んでしまう状況が考えられますので、浮力のあるスーツの着用を義務づけて安全面での向上を図りました。これと併せて、もっと大変なのが、警察との協議です。道路を使うわけですので、道路使用をするための取り決めとか、安全策をたてることなど、非常に難しい問題を幾つも抱えておりました。

たとえば、大会当日、島民にどうやって車を乗らないでいてもらいたいというお願いをするかということを考えました。1989（平成元）年の佐渡の人口が約79,000人で、警察から、「島民にきちっと周知をして、交通事故のないようにしなさいよ」と、全員に周知をすることを求められました。

また、自転車は、速い人ですと、下りでは時速60kmとか70kmぐらいで走る選手もいます。競技ですからどうしようもないのですが、「スピードが出て危険だ」などと、いろいろな課題があったわけです。

必要に応じて、何回も何回も警察署と相談をしましたが、その当時、国内ではまだトライアスロンの大会そのものが実施をされていなかったため、地元の警察署や県警本部といろいろ相談をしました。結局、よそで実施されている大会の様子を参考にしながら協議をすすめ実施にこぎ着けます。トライアスロンには、ショートタイプとロングタイプの種類などがあります。オリンピック種目はショートタイプで、スイム1.5km・バイク40km・ラン10kmの計51.5kmのコースになります。佐渡では、スイム3.8km、バイク190km・ラン42.2kmの総距離236.0kmというロングタイプで実施されています。今、国内で、150km以上のロング大会というのは、佐渡を入れて、3箇所しかありません。

その一つが、日本で初めてトライアスロン大会を開いた、鳥取県米子市の皆生温泉です。これをやる要因というのが、僕らも勉強させてもらったのですが、当時、皆生温泉は、関西の秋の行楽シーズンに行く温泉地としての位置づけがされた地域でした。そのため、夏場には観光客が少なく、その夏場を「なんとか、観光客じゃないけども、人を呼びたい」と言って始めたのがこの全日本トライアスロン皆生大会で、毎年7月に開催されたと聞いています。ちなみに、最初の大会が行われた1981（昭和56）年に、参加者が53名だったそうです。これが今では、個人の部が800名に加え、スイム、バイク、ランを3人でリレーしながら参加するチームが50組・150人ですから計950名の大会に成長しました。

もう一つが、1985（昭和60）年に始めた、宮古島です。ここも、全日本トライアスロン宮古島大会が開かれるロングタイプで、定員が1,500名です。これらの大会運営を参考にさせてもらいながら、佐渡大会準備が進められていきました。

今年で22回を数えた佐渡大会はというと、ロング大会の中でも距離が一番長い大会で、しかもバイクコースが、同じ道を往復するのではなく、島を一周するため、参加者からは、走ってるところが全部景色が違うということで、大変喜んでいただいているコースです。どうしても236kmと、長いコースとなるため、制限時間を決めておかないと道路がいつまでたっても使えないことになってしまいますので、15時間30分以内にゴールしない人は全部ストップさせてしまいます。今年の大会の様子をまとめた映像が9分ほどありますので、トライアスロンってこういうものなんだっていうことを、ご覧いただければと思います。

これが、選手の受付をしている会場です。競技説明会をしています。受付をしまして、IDカード、それからゼッケン、その他の支給品を渡しているところです。これが、大会当日、朝の4時半ぐらいでしょうか。体にナンバーを書きまして、これからスイムになるというところです。この赤いスイムキャップが、Aタイプ、一番長い距離を走る、236kmのコースの選手です。同時に佐渡で日本選手権をやっております、これはその男子のスタートです。次が女性になります。各トライアスロン協会から推薦をいただいた選手が参加をしています。この青のキャップがBタイプで、127kmの部です。今、Aタイプのトップの選手が、スイムから上がってくるようになります。

約9分ぐらいに縮めて見ていただきましたが、大会運営上、一番大変なところは、先ほども申し上げましたが、地域の方々に協力をしていただかないと大会そのものが成り立たないということです。初年度関わっていただいた島民ボランティアの方

は、延べ約5,500名でございました。大会当日を挟み、前後約1週間ぐらいの間、佐渡中に看板をつけたり、道路のカーブや曲がり角には防護用のマットを取り付けたりと、全島にわたり整備をします。当日は当日で、映像で見えていただいたように、エイド・ステーションで、水やスポーツドリンクの補給、バナナやおにぎりなどの補給食の提供や受け渡しなどに地域のボランティアの方々に関わっていただくことを抜きにしては大会が成り立たないわけです。よく、お偉い人たちが「これをやればいいじゃない」「あれをやればいいじゃない」って言いますけど、そうではないんです。来ていただく人たち、それをもてなす地元の住民、そしてそれをクッション役としてわれわれのような、事務局が整理をしていく、そういうスタンスがきちっと取れていないと、こういう大会はなかなかうまく運営ができません。

道々沿道では、お年寄りや子どもたちも含めて応援をしていただいております。それから佐渡の全小学校の子どもたちが、応援メッセージを書き、大会参加者に受付のとき渡す支給物といっしょに応援メッセージを入れて、「子どもたちもみんな応援してるよ。がんばってね」っていうことを伝え、また当日も実際に応援をしています。島民にとっては、このトライアスロンが終わらないと、佐渡の夏が終わらないというぐらいに、一生懸命やっております。

島民にはボランティアや応援と同時に、もう一つ重要なお願いをしています。参加者を全部入れますと約2,000名が何らかの形でバイク走行をすることになるわけですが、この間、交通止めができません。島というのは迂回路の確保が難しく、交通規制ができない地域なんです。警察としては、迂回路の確保ができれば、交通規制を行うことは許可できないということであり、知恵を絞りました。その結果出てきたのが、島民に、ノーカーデーとして、自転車が通過する時間含めて、その前後の時間帯は車に乗らないでいただきたいということを、チラシや有線放送や、地元のテレビ局などを通じてお願いをして、協力いただいております。この結果、今まで22年間やっておりますが、自転車が、止まってる車にぶつかったというのはありませんが、走ってる車と接触したっていうことは、一度もないまま無事に運営が行われてきました。

というのは、この大会もそうですが、警察や海上保安との約束の中で、事故が起きて、死亡者が出たら、即中止というふうに言われておりまして、非常に安全対策に気を遣う訳です。従って、スイムが終わった時点で、約90%事業が終わったなあと、われわれ、胸をなで下ろします。というのは、2006（平成18）年に、お1人の方が亡くなっております。これは、スイムで泳いでいる最中の事故ではなく、海に

入る直前に、心臓が止まってしまいました。60代半ばの方でした。われわれは、参加申し込みをしていただく段階で、先着順で受け付けをいたしますが、一番大事なことは、書類で健康審査をきちっとします。中には、正直に、「いや、胃の手術して何か月だけど、出れるか？」というような相談もありますし、中には、申告をせずに参加されて途中で倒れて、救急搬送をされる方もいらっしゃいます。参加者にはご負担であると思いますが、この大会というのは、参加選手だけが楽しんで帰るのではなくて、島民も一緒になって楽しんでいる大会だということで、ご理解をいただきたいと思います。

トライアスロン開催前の5月に、「スポニチ佐渡ロングライド」っていう、自転車のイベントを実施します。今年で5回目になりますが、これは、佐渡一周、自転車でサイクリングしようということで、実施をしています。開始当初は参加者が900名だったんですが、今年は3,000名を超える参加者がありました。ただ、受け入れ体制の問題として、3,000を超えると、十分に受け入れ対応ができないという状況があります。というのは、島外からの参加者を船で輸送する必要があるということと、大会前日に自転車を預かる場所が1,000台分程度しか確保できないこともあります。3,000名という選手が、1, 2の3でスタートをしていくことを皆さん、想像してみてください。参加者毎に、体力・スピードの差があるので、途中でばらけてきます。もう延々と、自転車が、50~60km 近く、ずっとつながっていきます。要は、人数が多けりゃいいっていう状況ではなく、地域でどれだけの人数が受入ができるかというところが、やっぱり大事だと思います。

この大会を始めるについても、トライアスロンと切っても切れない関係がございました。というのは、運営自体がトライアスロン大会をやってる事務局が引き受けましたので、警察も、事故対策などを安心していただけるということで、実施にこぎつけました。トライアスロンとロングライドの間で、イベントの性格の違いを挙げると、トライアスロンは1分、1秒を争う競技です。これに対し、ロングライドというのは、競技ではなく、佐渡の景色を楽しみながら島を一周して頂くイベントです。ところが、ロングライドの場合、われわれが想定していなかった落とし穴がありました。ツール・ド・フランスみたいに、スピードを出して走るロード・レースのような走り方をする参加者が徐々に増えてきてしまいました。そうすると接触事故というのが当然起きてしまいますが、いくら止めようとしても止められない状況に、われわれ、今、対応に苦慮しています。ロングライドも警察との約束で、事故が起きたら取りやめということで開催をしていますので、3,000名規模の大会に成長

しましたが悩みは尽きません

210km を自転車で行く「日本一距離が長い」という宣伝文句を使っていましたが、一昨年に、奄美大島で240km のイベントができましたが、アクセスの問題等があったので、参加者集めに苦労されていて、200人程度ということです。

ロングライドの成功を受けて、「じゃあ、自転車を使ったイベントをいっぱいやりましょうよ」ということで、自転車で山を上るヒルクライムレースを始め、今年で2回目になります。天野先生にも、大会当日来ていただいて、お手伝い頂きましたが、約15km のコースを、海岸から一気に940mぐらいのところまで、早い人で45分ぐらいで上がっていきます。紅葉の時期に山を上っていただくということで、今年10月1日に実施しました。こちらのイベントは、参加者集めに苦戦中で、募集定員300名の所、初年度が150名、今年が90名と少ない。ただ、参加された人たちは、非常に喜んで帰っていただいております。ただ、10月の初旬というのは、各地で、いろいろなスポーツ大会が開催されるものですから、時期を少し変更することを、事務局では考えております。

もう一つ、佐渡でハーフマラソン大会とか、10kmとか、短い距離を走る大会はいっぱいあるんですけど、フルマラソンの大会はありませんでしたので、今年4月に「佐渡トキマラソン」という、フルマラソン大会を実施しました。これには、約2,200名が集まりました。道路のことを考えると、トライアスロンとかロングライドの場合ですと、島を一周するコースを取りますので、道路を使用しても、参加者が通過をしていけば、後ろがどんどん空いてきますので、そこは車が走っても大丈夫なわけです。ところがマラソンの場合ってのは、折り返し地点まで行き、戻ってくるコースを設定しましたので、同じ道路を両側全部を使ってしまいました。初めてのフルマラソン大会ということもあり、島民は、1～2時間で大会が終わり道路封鎖が解けると思っていました。市民マラソンをよく理解をしていなかった訳です。われわれも説明をしたのですが、半日以上止められたと、お叱りを受けました。来年以降は、コース等も変更をせざるをえないと考えていますが、地域の人たちに、ご理解をしていただくことの重要性を痛感いたしました。

ところで、こういったスポーツイベントをやると、じゃあ、どれぐらい経済波及効果があるんだろうということを、多分皆さん思っただろうと思います。これは私の個人の所見ですが、トライアスロンの場合ですと、参加選手が佐渡に来られて、平均して2.3泊されていくことがアンケート調査で明らかになっています。約2,000名の参加選手のうち、1,700名ぐらいが島外から来られます。ロングラ

イドの場合、来る人、イコール参加者ですが、トライアスロンの場合は、参加選手にプラスアルファがあります。過酷な大会、レースですから、ご家族が応援のために一緒についてくるわけです。大体、選手と同規模数の応援者が一緒におみえになるため、宿泊だけでも、8,000万から1億ぐらいになるんだらうと思います。これに食事とかお土産とか、新潟から島内に入ってくるための航路は佐渡汽船という佐渡の会社が経営していますので、諸々含めて約3億円ぐらいになると思っております。

これに対し、ロングライドは、平均泊数が、約1.2泊です。つまり、前日に佐渡へ来て、次の日参加をして、その日のうちに帰るといふ参加者が多く、ごく少数の方が、「疲れたから、もう1泊していこうか」と、滞在をされています。従って、宿泊部分での経済効果が約1億円ぐらいでしょうか。ロングライドにご参加の方々は、お金の使い方がトライアスロンの参加者とすこし違うように感じています。と、いうのも、スポーツ用の高い自転車をみなさんお持ちで、その金額は1台5万や10万円では済まず、高いもので150万円ぐらいするものもあります。大体平均で、25万、30万とか、50万ぐらいの自転車を持っています。また、ウェアがファッションショーみたいに華やかで、相応の金額をかけていらっしゃると思います。つまり、トライアスロンに参加されるアスリートの人たちと比べ、ウェアとかそういうものにもものすごくお金をかけてる人たちが多く参加されているということになります。泊まるどころも、「2人で1部屋くれ」とか、「1人で1部屋だ」とかというご要望は、ロングライドの参加者のほうが多くあります。

マラソンが約5,000万ぐらいかなと思っております。トライアスロン・ロングライド・フルマラソンと3つの大会で約4億5,000万ぐらいの経済波及効果があるだらうと考えております。さらに、これからあと、遠泳の大会をもう一つ付け加えたらどうかという意見が出てきて、近い将来、遠泳大会の実現に向けて現在、水面下でいろいろ協議をしております。という、皆さん、分かった人もいると思いますが、トライアスロンのスイム・バイク・ランの三つの要素を遠泳・ロングライド・フルマラソンと、バラしてもう1回やろうと考えているわけです。というのは、先ほど言ったように、要するにお客様を島外から佐渡に呼んできて、佐渡にお金を落とさせていただく一つの仕組みを創る必要があるわけで、歴史の好きな人は歴史のふれあいガイドを頼んで回ればいいし、スポーツの大会に参加をしたい人は、好きな競技に参加をしていただき、トキに関心のある方はトキの保護地域へと、個人旅行型の時代を見据えて、個人の趣味・嗜好にあわせて観光客へ提供する必要があるわけです。

自転車については、先程電動自転車の話をしました。電動自転車というのは、レンタカーなどに比べてエコな訳です。そこで、「電動自転車で、トキの生息地を訪ねませんか」と、電動自転車の貸し出しもしています。100台というのは、大体20人とか30人のグループや、あるいは修学旅行で子どもさんたちが来ても、対応できる台数なんですね。ただ、各地区に点在させてますから、まとまって必要があるときには、かき集めて輸送する必要があります。

それから、自転車がブームだということで、私どものところに島外から見学に来たり、研修に来たりする自治体等があります。滋賀県の琵琶湖一周のイベントをやりたいということで研修に来られましたし、今年初めて、淡路島一周というイベントが行われました。淡路島は、佐渡とは違って本州と橋でつながっていますので、宿泊しての参加者を取り込むことができず、経済波及効果ってのは多分低いんだろう考えています。また沖縄でも去年から沖縄の本島を自転車で回るというのをやっております。JTBが全日空との提携で、1月の第3土日あたり、つまり正月の旅行シーズンが終わったあとの端境期に、全日空のエアールを利用して、安く沖縄へ連れて行こうという仕組みを作り上げています。佐渡も、沖縄と協力体制をとり、われわれの大会の参加者に沖縄の大会のチラシを参加選手に送り、同様に、沖縄の大会の参加者には、われわれのチラシを送ってもらうという取り組みをしております。

いずれにしても、時間がかかりたってしまいました。あまりうまくない話で大変申し訳ないのですが、何ととっても、こういったスポーツイベントは、参加選手だけではなく、地域の人たちがいかに関わり、ご参加頂いた方にどう楽しんでもらえるか、そこが一番大事な部分だろうと思いますし、こういう大会を始めていくには、地元の間人が大いに額に汗をかく必要性があります。当然、自治体の協力は不可欠ですし、警察等との調整をお願いをしていかななくてはなりません。国も、スポーツ観光に力を入れる方向性を示し、「するスポーツ」「みるスポーツ」「ささえるスポーツ」という三つの柱を打ち立てています。ところが、「みるスポーツ」が、佐渡にはありません。観せるための施設というものがないんです。「するスポーツ」は今申し上げたようなさまざまなスポーツイベントの実施で達成されますし、「ささえるスポーツ」については、これはボランティアとして、島民が支えることはもちろんながら、島外からも呼ぶことも考えていかねばなりません。今、佐渡市の若い人たちが、佐渡のスポーツ・レジェンドということに取り組んでいる現状と、佐渡の観光が、今後少しは変わってくるんだろうという見通しを幾つが紹介させて頂きました。拙い話で恐縮ですが、ちょうど時間が参ったようです。この辺で終わらせて

いただきたいと思います。本当にありがとうございました。

天野 坂下さん、ありがとうございました。私自身は、自転車に乗る人間でして、佐渡ロングライドは一番長い210km のコースに2度参加して走ったことがあります。実際に佐渡の皆さん、われわれをお迎えいただき、沿道でも旗を振って応援してくださいます。一番の思い出といえば、最後、180km ぐらいのところに素浜地区の人里離れた所に、すごきつい坂がありますが、わざわざ、そこに車で駆けつけていらっしゃって、応援をしてくださる方がいます。180km も走ってきて、最後の最後の急坂で、本当は自転車を降りて押して歩きたい場所なんです、「見てる人がいる。いかん。これは、降りて、押してはいけない」と、がんばって坂を上っていった思い出というのが今、鮮明に蘇ってきました。

先ほど、いくつかのイベントのお話がありました。佐渡国際トライアスロン、それからロングライド、そしてヒルクライム、トキマラソン。これらは、坂下さんがいらっしゃった佐渡トライアスロンの事務局で、全て運営をされています。ですから、一つの団体が運営をして、いくつかのイベントを実施されている。これは、全国的に非常に珍しいケースだろうと思います。伺ったところによると、この事務局を、定款や組織作りを坂下さんのご退職前にすべて整備されて、仮称ですが「スポーツ振興会」として法人化をする予定だそうです。今までトライアスロン事務局でさまざまな補助金を受け入れていらっしゃいましたが、法人化した方が信用度も高く、そのような補助金の受け皿としての信用度が上がるということです。そんなことを補足させていただきまして、ご質問をフロアのからお受けしたいと思います。どなたかいらっしゃいますでしょうか。

白井 インフィニットワークスの白井と申します。一つお伺いしたいことがあります。それぞれのレースを製作された際に、企画の段階から、実際にそれが行われるまでの、期間というのは、どれくらいのスパンをかけていらっしゃったのか教えてください。特にヒルクライムに関心がありますので、ヒルクライムを例に教えてくださいと助かります。

坂下 ヒルクライムは、2007（平成19）年に行政と観光関係者が、自転車を使った

観光振興策を新たに創出するためにポタリングなどを検討する過程でヒルクライムが提案をされました。そのときに私が呼ばれ、「やりましょう」という方向性を決めたのが2009（平成21）年の3月です。具体的な実務は、4月からスタートをして、その年の11月1日に開催をしました。ヒルクライムの場合は、先ほども申し上げましたように、トライアスロンをやってきた実績が、レースの運営方法に関しては、人の動かし方や、頼み方などのノウハウの蓄積があり、関係各所との間で信頼関係を構築してきたために、準備期間は多分短かくても済みました。

コースの選定については、元オリンピック選手で、現在ブリジストンに所属されているロードレーサーの藤田さんに来てもらって、実際に試走してもらいお墨つきをいただきました。ところが、運営資金が少なく、補助金も190万円のみで実施せざるを得ず、残りは参加費収入だけでした。さきほど申し上げましたように、参加者集めに苦戦しているので、とにかくお金がありません。そこで、レース後に提供する昼食などは、地域の食材等を持ち寄り、おにぎり作ったりと、お金をかけないで、とりあえずやってみようということに取り組んでいます。

トライアスロンの場合ですと、核になる人物は、確かにおりました。市役所の職員で、体育をやってる人たちが、「なんとか佐渡を盛り上げていきたい」「なんとかかせないかん」と一念発起して計画を建てました。それでも、1年は、首長さん方を口説き、資金集めに奔走し、それから警察との協議に1年を費やしました。当時の佐渡は10か市町村ありましたので、各自治体職員を出向させてもらって事務局を作り、運営にあたりました。私ども、と言っても私はこの10月で退職しましたが、うちの事務局は、正職員が4名しかいません。あとは大会のときに半年間だけ雇用する人が3人に、佐渡市教育委員会からの出向者が1人と、これだけのスタッフで運営をしています。

白井 ありがとうございます。もう1点だけ、お伺いしたいことがあります。道路を封鎖するために、警察との協力が必要だと思いますが、警察を説得するための材料というか、決め手になるようなポイントとしては、どのようなことに留意すべきでしょうか。

坂下 非常に難しい質問です。地域によって相当に警察の考え方が違いますので、大会の内容をきちっと警察を初めとした関係各所に説明して理解してもらおうこと

が第一です。何を理解してもらおうかと言えば、どういう流れで、全体が進行していくか、何時から、どういうふうに、どの辺りを通るので、その間、道路を封鎖してください。通過後はすぐに道路封鎖を解除しますと、ダラダラと走ってるわけじゃなく、制限時間を設けてマネジメントをきちんとすることです。これは警察だけではなく、島民に対しても非常に大事なことだと思います。また、道路上の交差点とか、小さな脇道とかがありますが、そこにも、どういう人を配置をするのか考え、説明する必要があります。要するに、事故が起こらないように、交通の指示・誘導を含めた、人員配置をどのようにするのかというところが、説得材料になると思います。これを、怠りますと、もし事故が起きたときは、当然責任問題に発展します。ですから、事故が起こりそうなところには、常に人員を配置する。ところが、私どもでは手に負えないところもあります。そこには、プロの警備員をお願いをして、ちゃんとお金を出してやっていただき、小さな辻辻とか、コースの誘導とかは、市役所の職員やボランティア、地元の高校生といった方々をお願いして、誘導していく計画をたて、警察や地域の方々に説明をしていきます。地域の方々への説明のために、われわれはチラシを作って、島民に全戸配布します。約26,000世帯ありますので、全部、1戸1戸、市役所をお願いをして、配布してもらってます。

佐渡では、われわれの手に負えないところのみプロの警備員を配置するだけで済んでいますが、今年から始まった淡路島のロングライドでは、厳しい指導が入っていると言うことを聞きました。これは、明石で花火大会の時に橋が落ちた事故の影響で、とにかく安全対策を徹底しなさいと、すべての辻辻に全部プロの警備員を置きなさいということで、開催にこぎつけたと聞いています。

白井 ありがとうございます。大変良く分かりました。

天野 時間も迫ってまいりましたので、もし、もうお一方、どなかたご質問があればと思いますが、よろしいでしょうか。坂下さん、どうもありがとうございました。

それでは、教養文化研究所、それから現代文化学部の学部デーの講演をこれで終了したいと思います。ご来聴ありがとうございました。