

スポーツツーリズムの現状に関する一考察

—自転車を使った観光を中心に—

小林 奈穂美

I はじめに

昨今、スポーツで大きなトピックといえば、オリンピックと、ラグビーである。2020年夏季オリンピック・パラリンピックの開催都市が東京に決定したのは、2013年9月のことである。決定後、エンブレム問題や開催場所、経費負担の問題と話題には事欠かない。こうして何かと話題に上がりながら、開催まであと3年となった。また、2015年にイングランドで開催された第8回ラグビーワールドカップで、日本代表が世界ランキング3位の南アフリカに勝利し世界中のメディアにトップニュースとして取り上げられたことは、まだ記憶に新しい。その勢いのまま2019年には、アジア地域で初開催となる第9回ラグビーワールドカップが日本の国内12か所で行われることが決定している。このように世界規模のスポーツイベントが続けて日本で開催されることで、スポーツ振興の機運がますます高まってきたといえよう。

観光での大きなトピックといえば、昨年の訪日外国人旅行者数が前年比21.8%増の2,403万9,053人で過去最高となったことである。ビザの発給要件の緩和や航空路線の拡充、消費税免税制度の拡充などが功を奏したものである。国別では、中国、韓国、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ベトナム等のアジア圏で顕著に伸びている。中国人観光客による「爆買い」は一時期より落ち着いたものの、訪日外国人観光客全体の消費額も3兆円を超えており、旅行消費額全体の一割以上を占めている。さらに最近の傾向としては、体験重視の「コト消費」に移行しつつあると言われている。海外旅行者数は、テロや国際情勢の不安から低迷が続いたが、2012年以降4年ぶりに前年比5.6%増の1,711万6,420人となったことも明るいニュースと

なった。

旅の目的がなんらかのスポーツであることは既存のことであり、スポーツイベントなどは、非日常かつ移動を伴うものであることから、正に旅の条件を満たしている。このように、スポーツとツーリズムは本来結びつきの強いものでありながら、意識されず個々に捉えられてきた。しかし昨今、前述のようなスポーツ振興の機運の高まりと、急増する外国人観光客に対し、観光目的として、マラソン大会、サイクリングやスキー、野球観戦などを提案し、特にアジア圏の人々を中心に誘致しようという動きが盛んになっている。そしてそれらが一般的にも「スポーツツーリズム」としてとらえられることが散見されるようになってきている。

本論文では、観光に軸足を置きながらスポーツツーリズムに焦点をあて、関係省庁の施策、その先行研究、学生の体験事例など、広く現状をとらえることで、今後の研究の基礎資料とすることを目的とする。

II 観光学の視点

まず、ここで観光学の視点を改めて確認しておく。

日本において、観光を学問として学ぶということ、つまり高等教育で体系的に学ぶようになってちょうど今年で50年である。日本で最初に設置されたのは立教大学で、社会学部観光学科とし1967年に設置された。2017年5月現在、観光学部が設置されている国公立大2校、私立大学が13校、観光関連の学科・コースが設置されている国公立大学が7校、私立大学が34校である。観光に関する研究科が設置されている国公立大学院は6校、私立大学院は6校である^{注1)}。いずれにしても歴史の浅い学問であると同時に、大学院において研究科の設置が

さかんに行われている現状や、他の分野からの研究アプローチが散見されることなどから、奥行きと幅の広さを持ち合わせた学問領域であるともいえる。

Ⅲニューツーリズムの視点

「観光」は『易経』^{注2)}の中にある「観国之光」を語源とし、国や地域の文化、政治、風俗・風習をよく観ることである。「tourism」はtour+ismの合成語で、tourはギリシャ語 tornus、ラテン語の tornumを語源とし、粘土から器などを成形するため回転させる道具である「ろくろ」を指すことから、各地を旅行して巡るという意味で19世紀中頃に定着したと言われている。このように語源から派生した意味に違いはあるが、わが国では、英語の「tourism」を観光と訳して、ほぼ同じ意味として使用されてきた。

しかし、昨今、ただ単に「観る」という意味の観光とは違うということを示す意味で〇〇ツーリズムと表現されて新しい旅のスタイルが着目されるようになってきている。その総称が「ニューツーリズム」である。観光庁では、「ニューツーリズムとは、従来の物見遊山的な観光旅行に対して、これまで観光資源としては気付かれていなかったような地域固有の資源を新たに活用し、体験型・交流型の要素を取り入れた旅行の形態」¹⁾と説明している。

以下、ニューツーリズムとして、挙げられている主なものを列挙し、簡単に説明を添えておく。

1. エコツーリズム

自然環境や歴史文化を体験しながら学ぶとともに、保全にも責任を持つ観光のありかたのことである。事例として、「鍾乳洞プチ探検とぶらり里歩き」(埼玉県飯能市の里地里山)が挙げられる。

2. グリーンツーリズム

農林水産省では、「農山漁村地域において自然、文化、人々との交流を楽しむ滞在型余暇活動」²⁾としている。事例として、農家民泊で、

一日一組を家族でおもてなしをして交流する取り組みが町をあげて行われている(大分県安心院町)が挙げられる。

3. ヘルスツーリズム(メデカルツーリズム)

観光庁の観光立国推進基本計画(2012)によると、「自然豊かな地域を訪れ、そこにある自然、温泉や身体に優しい料理を味わい、心身ともに癒され、健康を回復・増進・保持する新しい観光形態であり、医療に近いものからレジャーに近いものまで様々なものが含まれる」³⁾とある。旅先で用いられる療法の事例として、温泉療法や食事療法、運動療法、海洋療法、森林療法などがあり、療法を組み合わせることもある。また、それらは、グリーンツーリズムやエコツーリズムとも組み合わせて実施されることもある。メデカルツーリズムは医療観光と訳され、ヘルスツーリズムに含まれるものであるが、医療機関等で治療や健診等を受けるものとして分けて捉えている。外国人旅行者が人間ドックやPET検査を訪日目的としている事例が挙げられる。

4. 産業観光

観光庁の観光立国推進基本計画(2012)によると、「歴史的・文化的価値のある工場等やその遺構、機械器具、最先端の技術を備えた工場等を対象とした観光で、学びの体験を伴うものである」⁴⁾とある。事例としては、2014年に登録された「富岡製糸場と絹産業遺産群」は、ガイド付き見学コースや繭から糸取りの体験コーナーがあり、外国人観光客にも人気のスポットになっている。



図1 富岡製糸場 見学ツアーの様子^{注3)}



図2 富岡製糸場 糸取り体験の様子^{注3)}

5. ロングステイ

長期滞在型の海外観光として、退職者が第二の人生を過ごすために現地で生活することを目的としている。団塊の世代向けに物価の安い東南アジアを中心に人気がある。事例として、「マレーシア・マイ・セカンドホーム・プログラム」は、マレーシア政府が打ち出したプログラムで、一定の条件をもとに外国人の受け入れ政策をしており、日本人も一定数参加している。

6. スポーツツーリズム

観光庁の観光立国推進基本計画(2012)によると、「スポーツを「観る」「する」ための旅行に加え、スポーツを「支える」人々との交流や、旅行者が旅先で多様なスポーツを体験できる環境の整備を含むものであり、国内旅行需要の喚起やゴルフ、スキー等スポーツへの指向性の高い外国人旅行者の訪日促進に寄与するものである」⁴⁾とある。スポーツをする目的が健康維持・促進や回復という側面も持ち合わせることからヘルスツーリズムとも関連のあるツーリズムである。

「観る」事例としては、大リーグ観戦ツアーやサッカーワールドカップ観戦ツアーなどが挙げられる。

「する」事例としては、競技志向の高いホノルルマラソンなどから、趣味やリクリエーション志向の強いゴルフ、マリンスポーツ、トレ

ッキングなどが挙げられる。

「支える」事例としては、スポーツ大会の運営等に間接的に関わることや、競技者を直接応援するボランティアなどが挙げられる。

7. コンテンツツーリズム(アニメツーリズム)

コンテンツツーリズム学会によると「地域に「コンテンツを通じて醸成された地域固有のイメージ」としての「物語性」「テーマ性」を付加し、その物語性を観光資源として活用することである」⁵⁾とある。映画のロケ地巡りや大河ドラマの舞台となった場所を訪れるなどが目的の観光である。アニメツーリズムはその代表的なもので、「聖地巡礼」としてアニメの舞台を訪れ、国の内外を問わずアニメ好きの若者を中心に盛り上がりを見せている。事例として「あの日見た花の名前を僕達はまだ知らない。」略して「あの花」の舞台とされる埼玉県秩父市は、鉄道会社などと協力し地域・観光プロジェクトである秩父アニメツーリズム実行委員会を立ち上げ、アニメファンを呼び込むことに成功し、新しい観光需要を創出した例として挙げられる。

8. ダークツーリズム

新語時事用語辞典によると、「戦争被害、死、あるいは自然災害などに関する体験や、人類の負の歴史などを対象にした観光」とある。観光対象の例として、チェルノブイリ原発事

故や、アウシュビッツ強制収容所、そして日本では、広島原爆ドームがその観光資源の対象として挙げられる。

9. ヘリテージツーリズム

遺産観光のことである。近年はユネスコ^{注4)}の世界遺産登録が盛んにおこなわれ注目されていることから、世界遺産を訪ねる旅を指すことが多い。世界遺産の多くは登録前から観光地であることも多いが、登録をきっかけに注目され、観光客が訪れるようになった場所もある。

10. フードツーリズム

安田によると「地域の特徴のある食や食文化を楽しむことを主な旅行動機、主な旅行目的、目的地での活動とする旅行、その考え方である」⁶⁾としている。日本は四季折々の食材を活かした和食を楽しむ文化があり、国内旅行者のみならず、訪日外国人も日本への観光の大きな目的のひとつとしている^{注5)}。旅行商品の構成要素として、「アゴ(食事)」、「アシ(交通機関)」、「マクラ(宿泊施設)」、「シーン(場面・場所)」、「ヒト(人的サービス)」と言われるが、「アゴ(食事)」は欠かせない重要な要素のひとつであり、手段としてだけではなく、その土地で旬な食べ物を食べるということを旅の目的とすることは、ニューツーリズムとして取り上げる以前から存在感をみせているものである。近年、B級グルメのイベントが全国各地で行われることで、高級食材や旬の食材を使った料理ではなく、日常的に生活の中で生き続けている庶民の味が注目されたり、ワイナリーや蔵元を巡り訪ねて、試飲や酒に合わせた料理を楽しむ旅行などもあり、産業観光とも関係するツーリズムである。

以上、10のカテゴリーのニューツーリズムを簡単に俯瞰したが、それぞれが単体で取り組まれているだけではなく、複合的にとらえられるツー

リズムも見受けられる。特に旅行会社のツアー造成には、他社との差別化のためにオリジナリティが求められる。既存の素材とニューツーリズムの要素を組み合わせたり、カテゴリーの違うニューツーリズムを組み合わせたりと、新しい発想や着地型の発想(目的地である地域に生活している人ならではの発想)が求められている。特に成熟した旅行者は、お仕着せのマスツーリズム型の旅行では満足せず、個々に対応したテーマ型ツーリズムであるニューツーリズムへという新たなスタイルに移行していると言えよう。

この流れを受け、ニューツーリズムは、旅行商品化の際に地域の特性を活かしやすいことから地域活性化に繋がるものと期待されており、各自治体でも観光誘致の取り組みをする専門の部署を設置しているところも多くみられる。観光庁としても地域の特性を活かし、かつ、多様化する旅行者のニーズに即した観光を提供するニューツーリズムの振興を図っていると明言している。

IV 研究領域としてのスポーツツーリズム

日本では、1990年代からスポーツツーリズムをキーワードとして、研究がされるようになった。スポーツツーリストの行動に着目した研究、スポーツ観戦者に着目した研究、社会的・経済的影響に着目した研究、地域政策としての具体的取組事例の検討などがある。比較的新しい概念であるスポーツツーリズムの研究は、スポーツに軸足を置いたスポーツの領域からのアプローチ、観光に軸足を置いた観光の領域からのアプローチを中心に多方面からのアプローチがあり、魅力的な研究領域であると言える。

中でも、スポーツ・ツーリズムにおける研究枠組みに関する研究を行った工藤らは諸外国の先行研究で示されたスポーツ・ツーリズムの定義を一覧表にしたうえで、その共通点として『『スポーツあるいはスポーツイベントへの参加または観戦を主目的としていること』、さらに、『日常生活圏を離れ旅行すること』の2点である。すなわち、旅行の目的という活動の側面で定義されているとい

うことになる。」⁷⁾と述べている。さらに論文発表当時の2002年において、「スポーツ・ツーリズムの研究の枠組みに関する先行研究についてみると、ごく数えるほどしか報告されていないのが現状である。」⁷⁾としている。そのうえで、スポーツの捉え方に着目して論じている。まず、スポーツをどう捉えるのか、どこまでを範疇とするのか、そしてその問題点にまで触れている。さらに、ツーリズムの枠組みからスポーツをみることを検討する中では、スポーツを観光資源の一つとしてみなすことで、スポーツ参加行動の解釈の幅が広がるのではという解釈がなされている。スポーツツーリズムを研究対象とする研究者にとって、基本を踏まえ自らの研究の方向性を決めるために必読の論文であると考えられる。

V 施策から見るスポーツツーリズム

1. 観光庁の施策

2007年1月「観光立国推進基本法」が施行され、この法律において観光が21世紀の重要な政策の柱として初めて明確に位置付けられ、同年6月に「観光立国推進基本計画」が閣議決定、2008年には国土交通省の外局として観光庁が創立された。2010年に就任した、溝畑宏^{注6)}観光庁長官の主導のもと、2010年5月には、観光庁長官主催で「第1回スポーツ・ツーリズム推進連絡会議」が開催された。出席者は関係省庁、スポーツ関係者、学識経験者、観光関係者ら39名であった。推進連絡会議の下に、「スポーツツアー造成ワーキングチーム(WT)」、「チケット改善(WT)」、「国際化・国際交流WT」、「施設魅力化・まちづくりWT」の4つのワーキンググループが設けられた。その後、一年以上にわたり本会議とワーキンググループで延べ20回以上の会議が行われ、2011年6月に、「スポーツツーリズム推進基本方針」としてまとめられた。この方針の中で、以下5つの方策が示された。

1. 魅せるスポーツコンテンツづくりとスポーツ観光まちづくり
2. 国際競技大会の積極的な招致・開催
3. 旅行商品化と情報発信の推進

4. スポーツツーリズム人材の育成・活用
5. オールジャパンのスポーツツーリズム推進連携組織(JSTA)の創設

そして2012年4月には、一般社団法人日本スポーツツーリズム推進機構(JSTA)が設立された。事務局HPのトップページの文言を引用すると、

スポーツで旅を楽しもう

旅先でスポーツを楽しもう

私たちは、スポーツツーリズムの普及定着により、地域間交流の活性化並びに訪日外国人の拡大につなげるため、広く地域、団体、企業、大学等のネットワーク構築を図り、国際スポーツ大会等の誘致をはじめ、地域づくり、旅行商品造成、人材育成、国内外への情報発信、調査研究等に関する事業を行い、地域経済の活性化、雇用機会の増大等わが国経済の発展並びにスポーツの振興、健康の増進、自然との共生等豊かな国民生活の向上に貢献し、スポーツ立国及び観光立国の実現に寄与します⁸⁾。

以上から、スポーツツーリズムを普及定着させるため、官産学が一体となって取り組むべき重要な組織であることが読み取れる。そしてこの事業を推進していくことが、地域活性化、雇用創出などを生み、最終的には国民の豊かで健康的な生活に繋がるとしている。

JSTAのメンバーを見ると、2017年現在、法人では、アシックスやミズノなどスポーツ産業、JTBや近畿日本ツーリストなど旅行業界を中心に38社、スポーツ団体が16団体、法人(公益)27、自治体では、44の県、市、町が会員で、合計125の多彩なメンバーで構成されており、それぞれの得意分野を活かしながら、今までにない規模のネットワークに期待が高まる場所である。

2013年には訪日外国人旅行者数1,036万人を達成し、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」の策定に勢いをつけた。その中で訪日外国人旅行者数が伸びることが予測されたため、2020年に2,000万人を目標とした。2016年3月に策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」

では、さらに4,000万人に上方修正され、観光先進国への3つ視点と10の改革が盛り込まれた。「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2017」は上記ビジョンを踏まえたもので、毎年見直すことを前提に策定されている。

以上のように、我が国が観光先進国になるためには、ラグビーワールドカップやオリンピックを見据えたスポーツツーリズムを手掛かりにした施策への重要性はインバウンド(外国人が日本を訪れる旅のこと)に対する様々な取り組みを中心にますます増すであろう。

2. スポーツ庁の施策

文部科学省は2010年に「スポーツ立国戦略」を策定し、その目指す姿として、新たなスポーツ文化の確立～すべての人々のスポーツを!スポーツの楽しみ・感動を分かち、支えあう社会へ～と謳っており、基本的な考え方を次のように説明している。

本戦略では、「スポーツ立国戦略の目指す姿」を実現するため、

1. 人(する人、観る人、支える(育てる)人)の重視
2. 連携・協働の推進

の基本的な考え方のもと、実施すべき5つの重点戦略として、

- (1) ライフステージに応じたスポーツ機会の創造
- (2) 世界で競い合うトップアスリートの育成・強化
- (3) スポーツ界の連携・協働による「好循環」の創出
- (4) スポーツ界における透明性や公平・公正性の向上
- (5) 社会全体でスポーツを支える基盤の整備⁹⁾

この戦略が基本となり、それまでの「スポーツ

振興法」を半世紀ぶりに見直した「スポーツ基本法」の施行(2011年8月)に繋がった。全面的に改正され、障がい者スポーツやマイナースポーツへの配慮、そして、プロスポーツやスポーツをビジネスとして捉えることが明言されたことは大きな変更点といえる。

2012年にはその具体的計画案である「スポーツ基本計画」が策定された。第3章 今後5年間に総合的かつ計画的に取り組むべき施策2.若者のスポーツ参加機会の充実や高齢者の体力づくり支援等ライフスタイルに応じたスポーツ活動の推進(1)ライフステージに応じたスポーツ活動の推進③今後の具体的施策展開(多様な主体のスポーツ参加の促進)で、「国は、旅行先で気軽に多様なスポーツに親しめるスポーツツーリズムを推進し、ライフステージに応じたスポーツ機会を向上させる取組を推進する。」¹⁰⁾とあり、さらには、同第3章7. スポーツ界における好循環の創出に向けたトップスポーツと地域におけるスポーツとの連携・協働の推進 (2)地域スポーツと企業・大学等との連携 ③今後の具体的施策展開では、「国及び地方公共団体は、例えばスポーツツーリズムによる地域の活性化を目的とする連携組織(いわゆる「地域スポーツコミッション」)等の設立を推進するなど、スポーツを地域の観光資源とした特色ある地域づくりを進めるため、行政と企業、スポーツ団体等との連携・協働を推進する。」¹¹⁾と初めてスポーツツーリズムという文言が明示され、スポーツツーリズムの推進や地域スポーツコミッションの連携組織の設立が謳われた。そして、第4章には施策の総合的かつ計画的な推進のために必要な事項として、一体的かつ効果的な推進を図るため、関係団体や厚生労働省、経済産業省、国土交通省その他の関係行政機関相互の連絡調整を行うこと、そして、さらに総合的推進のための専門機関である「スポーツ庁」の設置の検討についての文言が見られようになる。計画の検討事項であった「スポーツ庁」設置を加速させた要因は、2013年に2020年東京オリンピック・パラリンピックの招致に成功したことである。

スポーツツーリズムの現状に関する一考察
 ー自転車を使った観光を中心にー

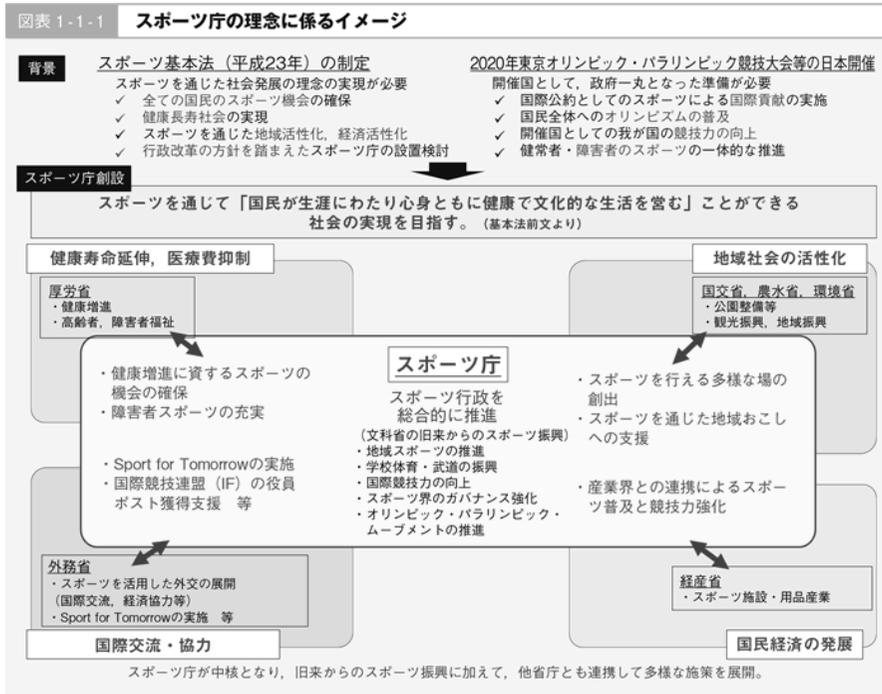


図3 スポーツ庁の理念に係るイメージ

出典: 文部科学白書2015¹²⁾より引用

2014年にはスポーツ庁設置構想が具体化し、2015年10月1日に文部科学省の外局として正式に「スポーツ庁」が創設され、初代長官には、ソウルオリンピックの競泳背泳ぎの金メダリストの鈴木大地氏が就任している。

文部科学白書2015では、スポーツ庁設置の経緯や組織・体制やその施策の特集が生まれ紹介されている。以下が白書に示されている図式である。

この図式からスポーツ庁の役割として、旧来からのスポーツ振興のための企画・立案と推進を基本とし、健康増進は労働省、地域社会の活性化は国土交通省(観光庁)・農林水産省・環境省、国際交流は外務省、経済活性化は経済産業省の連携や調整役も担い、国のスポーツ施策の要として位置づけられていることがわかる。鈴木長官のコラムによると「特にスポーツを通じた経済活性化については、従来の概念にとらわれず、スポーツで稼ぐ、その収益をスポーツに還元するシステムが必要で、スポーツの各分野において事業化を進め、

人々のニーズに応える付加価値のあるサービスを提供することによりスポーツ人口を拡大し、スポーツ市場の拡大を目指します¹³⁾とあり、スポーツをビジネスとして捉える視点を重視し、関係省庁だけではなく、民間企業の力を借りながら推進力の強い組織づくりをしていることが特徴的であり、期待が寄せられるところである。

とくに、図4に示されたように、スポーツの力と観光(資源)力の力を合わせることで、地域活性化を図る様々な取り組みをサポートしていくとある。特に、各地域を中心に設立されるスポーツコミッション(スポーツの大会やイベントを招致し主催するワンストップ機関のこと)へのサポートは、観光庁のスポーツ・ツーリズム推進連絡会議をきっかけに2012年創設されたスポーツツーリズム推進連携組織(JSTA)の事業内容でもあり、連携強化により推進されている。



図4 スポーツによる地域活性化
 出典：文部科学白書2015¹⁴⁾より引用

VI スポーツツーリズムの認知度の視点

研究者の間だけではなく、スポーツツーリズムという言葉が一般的に知られるようになったのはいつからであろうか。朝日新聞の記事データベース「聞蔵Ⅱ」で検索してみると、最初の出現は、2011年3月1日である。以下がその記事の全文である。

論！) 大山町のサッカー施設に賛否 山根均さんと平沢雅之さんに聞く / 鳥取県

大山町が町営の休養施設「山香荘」を、サッカー場や宿泊所を備えたフットボールセンターに改築しようとしている。町は3月議会で関連の予算案を可決させる構えだが、町内の賛否は分かれている。大山旅館組合の山根均組合長(59)と、住民団体「大山町のまちづくりを考える会」の平沢雅之代表(55)にそれぞれ意見を聞いた。(中村瞬)

●賛成「集客期待、地域活性化に」 大山旅館組合長・山根均さん(59)

——賛成の理由は。

人を呼べる可能性が高い施設だからです。町の主要産業は観光業だが、大山旅館組合全体でみると年間の観光客数は20年前の30万人から10万人に減った。交通の便が良くなって日帰り客が増え、売り上げはそれ以上に影響を受けている。廃業した旅館もある。組合では3年前から合宿誘致を始め、県内外の学校に営業活動をしているが、企業の努力だけでは限界がある。集客が見込める施設が出来るのは歓迎すべきです。

——「拙速だ」「経済効果を算出するべきだ」と反対する意見もある。

どんな計画もある程度状況が整ってから提示されるもの。提案段階から逐一説明していたのでは何も進まない。建設前に波及効果を詳細に計算するより、施設をどう生かして地域の活性化につなげるのか、その方法を考える方が大事だ。反対論を唱える人たちに具体的な代案はあるのでしょうか。先を見据えた反対ではないように思います。

——周辺に客が流れてしまうという見方もあるが、施設を作っただけで人が来るなんて思っていない

い。行政と民間が力を合わせ、より多くの人に来てもらえるような方策を検討するべきだ。

— 町民が思うように使えないのでは、と懸念する声もある。

町外から来てもらうのがフットボールセンターの最大の役割。1億5千万円の補助金を出す日本サッカー協会が優先的に使うことをおかしいとは思わない。それにサッカーだけにしか使えないわけではない。来る人が増えれば、町の他の観光資源をさらに生かすことも出来る。

● 反対「説明不足、効果根拠ない」 大山町のまちづくりを考える会代表・平沢雅之さん（55）

— 反対の理由は。

手順に問題がある。多額のお金を使う以上、検討の段階から町民に説明すべきだ。具体的な計画案が発表されたのは昨年11月の町民説明会。なのに3月には予算案を議決するというのではあまりに拙速だろう。

— 施設廃止や現状維持より、フットボールセンターの方が町の負担が少ないという試算がある。

借金の大部分を国が負担してくれる辺地債を使えば、町の持ち出しは少ないと言うが、国のお金も元は税金。計画は日本サッカー協会の案のまま町が主体的に考えたと思えない。早い段階から町民に案を提示して意見を募るとか、一緒に考える姿勢を持つべきだった。

— ほかには何が問題か。

経済効果の根拠がない。町はスポーツを観光資源の核とするスポーツツーリズムの拠点と言うが、運営を委託する県サッカー協会にノウハウがあるとは思えない。

また今後10年間で比較すると、廃止や現状維持よりも負担が少ないと町は主張するが、その後はどうなのか。老朽化による改修費などさらにお金がかかる可能性もある。将来に負担を回してはいけない。町のお金は町民のために使うべきです。

— 山香荘は町民の利用も少ないようだが。

利用者が減っているのを知りながら、町民の側から提案や働きかけをしなかったことは反省している。ただ町も経営努力をしたのか疑問。ちらし

1枚見たことがない。

— どうあるべきか。

激しく進む高齢化に対応した住民の交流施設とか福祉の拠点とか、町に合った活用策を模索すべきだ¹⁵⁾。

この記事の論旨は、町営の保養施設をサッカー専用施設にすることに対し、「スポーツツーリズムの拠点とすれば集客ができ地域活性化となる」という賛成意見と、「町民への説明不足で、経済効果の根拠がない」という反対意見に分かれているというものである。地方行政の取り組みとして成功事例もなく、スポーツツーリズムを活用した町づくりに対する、不安と期待が入り混じっており、模索している様子が垣間見られる。このころの地方自治体の先駆けであり、代表的な記事である。

2011年はこの記事を含み、スポーツツーリズムという言葉は3件、2012年に4件出現していた。その後、2013年10件、2014年18件、2015年14件、2016年17件と二桁台となり、2017年は9月現在3件である。出現の合計は全体で69件であり、2013年から一挙に増え、一般的にも認知度が上がったことが窺われる。記事内容は、上掲の記事に代表される地方の地域活性化に関するものが18件の26%を占め最も多く、次がスポーツツーリズムの事例で14件、その次に予算化したという記事が8件と続く。過疎化、高齢化が急速に進む地方行政にとって、地域活性化の起爆剤としてスポーツツーリズムへの期待の大きさが垣間見られる。

それでは、なぜ2013年に一気に認知度があがったのかを考えてみる。2007年1月に施行された「観光立国推進法」の規定に基づき、2012年3月に2回目の改定である「観光立国推進基本計画」が閣議決定され、その中で、ニューツーリズムの中核として、エコツーリズムやヘルスツーリズムと共にスポーツツーリズムという言葉が初めて盛り込まれた。このように国の施策が地方行政に広がり、一般的認知度アップに大きく貢献したと考えることができる。

Ⅶ旅行産業とスポーツツーリズム

旅行産業においては、あえてスポーツツーリズムと謳わなくても、社会環境・経済・国際的に潮流を感じている旅行会社は商品づくりにおいて、以前から着手している。大手旅行会社では、専門セクションを設置しているところもあり、スポーツに専門特化している旅行会社も存在する。例えば、ゴルフ、マリンスポーツ、トレッキングなどを専門に手掛ける旅行会社は古いところは30年以上前から商品造成を行いツアーを催行しており、確実に顧客化に成功しているところが散見される。

さらに、専門セクションの有無や経営規模に関わらず、オリンピック・パラリンピックやワールドカップなど、世界的規模のイベントにおいては、開催年月だけ観戦ツアーが造成され、ツアーとして売り出されるのは常である。一例として、1998年にフランスで行われたFIFAワールドカップは日本代表が初めて出場する大会として、大手旅行会社を中心に10社以上が観戦ツアーを売り出し、申し込みは約35,000人とされた。しかし、日本出発当日になってもアルゼンチン戦のチケットが一部入手できないなどの問題が発生し、旅行会社側のツアー中止やお客様側からキャンセルも相次ぎ、当時「チケット問題」として大きく取り上げられた。

Ⅷ自転車を使ったスポーツツーリズムの事例から

1. ゼミ活動の事例

自転車を使って観光するツーリズムもスポーツツーリズムのひとつであると言える。サイクルツーリズムと言い替えることもできる。環境に優しく、地域活性化にも繋がるとして、地方自治体を中心に自転車を使った観光の取り組み事例が散見されるようになり、その取り組みの中で、サイクルツーリズムという言葉もみられるようになっている。

ここで、筆者の3年次ゼミ生(演習Ⅰ)で実施した、「自転車ですぐ内散策」について触れておく。2009年から毎年実施している日帰りの自転車ツアーで、2017年までに8回実施している。

きっかけは、筆者自身の体験からである。2008年にA旅行会社が企画した募集型企画旅行に友人3名と参加した。それは、「自転車ですぐの東京散歩」というツアータイトルで、22時に築地に集合し翌朝6時の築地解散まで、自転車で都内を巡るという内容であった。著名なサイクリストのガイドとクロスバイク^{注7)}とヘルメットのレンタル料込みで、旅行代金は9,800円であった。自転車で都内を疾走するという非常に新鮮な体験であったため、これを是非、筆者のゼミ生にも体験させたいと考え、受注型企画旅行(旅行者、ここでは筆者と学生の要望に基づき、計画、提案、実施する旅行のこと)としてお願いしたところ、引き受けていただけることとなり、場所やルート、時期、時間帯、ツアー代金などの条件を伝え、毎年実施している。

その中で今回は、上記の条件がほぼ同じであり、かつ天候にも恵まれた3回について、学生たちが体験後に報告書としてまとめた中の、コストパフォーマンスについて着目することとする。ここで、天候の良かった年度に限定したのは、コストパフォーマンスは、天候に非常に左右されるためである。

なお、学生の報告書の一部掲載にあたり、すべての学生から許可を得ている。

(1)実施結果その1

2014年8月22日 金曜日 晴れ 3年次男子4名、女子6名(留学生女子1名含む)

自転車は、ガイドであるサイクリスト所有の変速機付き自転車(クロスバイク)で、事前に身長を知らせておくことで、各自に適切なサイズの自転車を集合場所へ用意したものである。(当初6月8日を予定していたが、台風直撃のため延期となる)

行程は、築地駅～勝鬨橋～東銀座(歌舞伎座)～東京駅～桜田門～国会議事堂(千代田区永田町)～迎賓館～神宮外苑(銀杏並木)～青山墓地～乃木神社～ミッドタウン(六本木)～東京タワー～汐留から築地場外市場まで、昼食を挟み5時間約22kmの行程

ツアー代金10,000円(自転車・ヘルメットレン



図5 グロスバイクの乗り方説明①



図6 グロスバイクの乗り方説明②

タル代含む)、昼食代別

出発前には、サイクリストより約30分かけて、変速機付き自転車に不慣れた学生もいるため乗り方やサドルの調整を行い、ヘルメットの正しい着用の仕方、走行中の諸注意、そして試乗を行い、行程の説明がなされた。

a) 3年編入生中国女子

今回のツアーのコストパフォーマンスは高い。今回のツアーは本当に充実し、楽しめただけではなく、いろいろなことを勉強した。ガイドイングで、東京の周りの歴史の勉強になった。以前に行ったことのある場所でも自転車で旅をすると、残る印象が全然違う。途中の景色がよく見えて、風が吹き、気持ちよかった。素晴らしい出会いだと思う。また、ガイドさんの姿が本当に素晴らしかった。いつかガイドさんのようにになりたい、一人前になりたい。この自転車ツアーで学んだことは普通の授業で受けられないと思う。わたしにとって、この自転車ツアーは最高だ。この体験の価値はお金で買えないと思う。

b) 3年生女子

私は良かったと思う。東京に来る時はだいたい池袋や新宿で駅付近しか歩かない。しかし今回のツアーで東京の観光名所や行った事がない所まで行けたので大変満足している。

c) 3年生男子

六本木付近をサイクリングするというのは滅多にないことだと思うので、今回の自転車ツアーのコストパフォーマンスは非常に高いと感じた。普段、ゼミでしか会わない人とも、仲良くなるとても良い機会だったと思う。受注型企画旅行の仕組みを分かり易く学ぶことができるツアーでした。

d) 3年生女子

今回のツアーでは普段自分では行かない場所や行かない道を通ったことで、普段知らない東京の街並みを見ることができた。行く前は1万円という値段が学生の私には少々高いように感じたが、実際にツアーに参加して、自転車のレンタル料が含まれての1万円という金額は妥当であると感じた。自転車で東京の名所を巡るのは新鮮であったし、ガイドさんのおかげでより楽しめ、自転車も思っていたより簡単に乗りこなすことができた。しかし、自転車のツアーということもあってすいすいと観光していたので、名所をじっくり見る時間が少なかったのが少々残念だったと感じたので、もう少しじっくり見る時間さえあれば、満足度も上がるのではないかと思います。

e) 3年生女子

今回、この「自転車ツアー」は1万円かけてのツアーでした。正直、このツアーにはとても満足し

たのですが、自転車で行くだけのために1万円は少し高いのではないかと思います。確かに、普段行かないような場所に行き、しかも電車などではなく自転車で自分の足で行ったため、とても思い出に残り、空気を味わって体験することができました。ガイドさんの体力も物凄く使うのは分かるのですが、8千円くらいの料金がベストなのではないかと思います。

f) 3年生男子

今回、自転車ツアーに参加してみて普段は電車でしか移動しない東京を自転車で移動しツアー体験することにより、電車から見る東京の風景とは全く違い新鮮で面白かった。電車から見る東京は高いビルがたくさんあり建物ばかりがある風景のイメージしかなかったが、自転車で東京を回ってみると、確かに高いビルはあるが、その中にも公園や、並木道といった落ち着いた場所があった。これは自転車で東京を回ったからこそ気づけたことでありこの自転車ツアーのコストパフォーマンスとしては金額と内容が見合っていると私は感じた。

g) 3年生女子

私は今回のツアーが1万円のできたということはとても良かったと感じています。ツアー中の移動手段が自転車のみであること、国会議事堂や汐留などの10以上のスポットの説明を聞くことがで

きるため、値段相当なツアーだったと思いますが、昼食代込みの1万円というツアー代であれば学生は嬉しいのではないかと感じました。でも、自転車が1台8万円と聞くとすごくお得な値段だと思います。

h) 3年生男子

かなり良いと思う。自転車なので排気ガスが出ず、環境に優しい。体を動かせるので、健康にも良い。

i) 3年生女子

今回の自転車ツアーを体験して費用に対する価値はあると思います。普段はギヤ付き自転車に乗る機会もないので、乗ったことがなく、良い機会になりました。とても楽しめたので、満足です。夜の自転車ツアーも魅力的でいいなと思いました。

以上、学生のコストパフォーマンスに対する評価をまとめると、「コストパフォーマンスが高い」2名、「コストパフォーマンスが良い」2名、「コストパフォーマンスが妥当」4名であり、「満足はしたが金額は少し高い」とした学生が1名であった。9名中8名がプラスの評価をしたと言える。(※まとめに入れなかった1名は、参加者としての評価ではなく、旅行会社の立場として評価をしている内容だったため除外した)



図7 桜田門周辺走行の様子



図8 築地周辺走行の様子



図9 迎賓館前にて



図10 汐留辺りのビル群にて

(2)実施結果その2

2016年5月15日 日曜日 晴れ 3年次男子5名、
女子4名(留学生女子2名含む)

自転車は、都内4区(千代田・中央・港・江東)で
広域実験を行っている自転車シェアリング^{注8)}を
利用

行程は、東京駅～将門塚(大手町)～皇居～日本
原点水準標庫(千代田区本田町)～日枝神社(赤坂)
～国会議事堂・国立国会図書館(千代田区永田町)
～武道館～神田～秋葉原～水道橋～東京スカイツ
リー(墨田区)～月島(中央区)まで、昼食を挟み5時
間約20kmの行程

ツアー代金9,800円(電動アシスト自転車・ヘル
メットレンタル代含む)、昼食代別
出発前には、サイクリストより約30分かけて、電動
アシスト付き自転車の上手な乗り方やサドルの調

整を行い、ヘルメットの正しい着用の仕方、走行中
の諸注意、そして試乗を行い、行程の説明がなされ
た。

a) 3年生男子

今回のサイクリングツアーのコストパフォーマ
ンスはとても良かったと思います。金額にあった
ツアー内容だったと思いました。東京の観光名所
をサイクリングしながら回れて、解説や隠れた名
所も教えてもらえたのでとても楽しかったです。
自分は何ヶ所か行ったことがある場所でしたが、
知らなかった角度から見られたので新しい発見が
出来ました。これは、初めて見る人や、インパウン
ドの外国人旅行者だととても楽しいツアーに感じ
られると思いました。



図11 電動アシスト自転車の配車状態



図12 電動アシスト自転車動力設定部分



図13 電動アシスト自転車の鍵部分



図14 電動アシスト自転車の乗り方説明

b) 3年生男子

今回のツアーは普段の旅行とかでは味わえない雰囲気や1日味わえたのでそこはとても良かったと思います。また、都内の知らない場所ばかりを通過したり、ガイドのもと様々な豆知識を教してもらったりしたのでとても参考になりました。休憩も何回かあったので苦しくもなく楽しく参加できたと思います。しかし、ガイドは走行中にもしているように見えました。なのに後ろの人は一切声が聞こえないのでその配慮をもう少ししていただければ、コスパのカバーができるんじゃないかなと思いました。なので、マイク・ヘッドホン付きのヘルメットに投資したり、私だったらもう少し中身の部分を上げていると思います。9800円の価値としてですが、少し高いような気がしました。上記のことも踏まえてですが、昼食代別とい

うのも少し我々のような学生の客にとっては「うーん」と思う所もありました。また、前と後ろに旅行会社の人が付くだけでなく、もう一人用意して真ん中にも付いてもらえたら我々ももう少し円滑にツアーを行えたのではと思っていました。ですが、受注型ということもあり、普通の生活なら行わないようなことを行ったので、とてもプレミアム感があって楽しかったです。

c) 3年生女子

今回自転車ツアーに参加して感じたことは、普段生活をしている中で自転車に乗ることはあっても都内を自転車で巡ることはなかなか体験できることではありません。それを知識を持った方と一緒に都内を巡れることはとても素晴らしい体験だと思います。電動自転車を使っているの、坂道



図15 サドル調整の説明



図16 自転車走行における注意説明

など辛い道を楽しめるので若い人から高齢の方まで幅広い年齢の方が楽しめると思いました。私にとっては都内を巡ることはドラマで使われている撮影地を巡っていたので、観光も楽しめました。朝から夕方まで長い時間自転車を乗っていましたが、長時間自転車で走っているわけではなく所々止まってガイドさんの話を聞いたり、休憩をしたりしていたので写真を撮ることも楽しめました。普段通らない道を通ったり建築物をみたり、都内にかかっている橋をみて構造の説明を受けたりして知識を高めながらツアーを体験できるのでツアー料金に見合っていると思いますが、学生にとってはすこし高いと感じました。海外から来た観光客に自転車で案内をするのであれば良いコストパフォーマンスだと思いますが、学生には学割などがあると今後また利用したいと思いました。

今回自転車で都内を巡り、歴史を学んだり旅行会社の方と直接接し、質問できたりお話しをできたのでとても充実した体験ができました。

d) 3年編入生ベトナム女子

東京サイクリングツアーに参加して、とても良かったと思っている。普段、東京で自転車を乗る機会がほとんどないですから。今回、東京の様々な綺麗なところへサイクリングで見に行くことは、素晴らしいと思う。ガイドさんが熱心で案内して、旅行しながら勉強になった。ツアー料金は9800円で、1日満足であった。次回、また友達と一緒に参加したいと思う。

e) 3年生女子

今回の自転車ツアーのコストパフォーマンスはコスト以上だったと思う。とても満足した旅であり、贅沢な旅になったと思う。ツアーガイドは人気のツアーガイドさんであり、自転車ツアーというものを日本に広めた第一人者でもあるという、とても偉大な方で、このような方を一日独占してツアーができたことはコスト以上の価値があり、また、たくさんの知識も教えていただけたのでとても満足している。

f) 3年編入生タイ女子

私にとって、とても満足です。なぜならば、このツアーはただ楽しかっただけでなく、新しい経験ができるし、東京のイメージが変わったし、ガイドさんは新しい知識を与えてくれましたし、みんなと仲良くなりました。私はいつも東京駅で電車を乗り換えることしかないので、今回は初めて、「せっかく3年半日本に住んでいるのに、今日はやっとな東京に出かけた！」と感じました。それとサイクリングツアーに参加したことで、東京はただたくさんの高いビルが並んでばかりじゃなく、公園や緑地もたくさんあり、東京の都市計画はとても素晴らしいと思いました。

g) 3年生男子

このツアーは一人9800円で参加でしたが、個人的な意見だと少し高いのではないかと感じました。おそらく理由としては私自身が関東圏内にずっと住んでいるため、いつでも東京を訪れることができるのではないかと感じてしまったことだと思います。もしもこのツアーが海外や地方のほうで行われているのだとしたら、別途1万円は払ってもいいのではないかという内容でした。そのためこの東京サイクリングツアーは個人的には少し高く感じましたが、地方から来た人や海外から来たお客さんにとってはとても良いコストパフォーマンスなのではないかと感じました。

h) 3年生男子

私が思うコストパフォーマンスは日本人向けだと少し高い気がしましたが、外国人など海外から来ている人たちにとってはリーズナブルな価格なのかなと思いました。その理由として海外の人はあまり来られないが、日本はいつでも来られるという場面が多かったからです。ですが自転車ガイドの有名な人にガイドしてもらおうという贅沢な観光だったのですごく価値の高いものだと感じました。

i) 3年生男子

今回の参加したツアーは、9800円が参加費とな

っている。今回このツアーに参加して分かったが正直なところ、コストパフォーマンスはあまり良いとは感じなかった。電動自転車を利用させてもらったのは、非常に快適でとても良かった。しかし、参加人数分の自転車が一度にまとまって動くため、スペースがそれなりに必要になる。道路の途中途中でガイドさんが停めて話をするのだが、一列で停車した場合、前方の人には話が聞こえるが、最後方となると、まるで話が届かない。同じ参加費を払っても得られる情報量に差が出てしまっていると感じた。個人的には、拡声器やトランシーバーのようなものを使い、全体に共有できるようになれば更に価値は上がるのではと感じた。また、9800円の中に昼食代が含まれておらず、別途でかかるのもあまり学生には向かない料金プランなのではと感じてしまった。それでも改善することが可能であれば、このツアーが持つ価値は、これまでよりも確実に上がると確信している。個人的にはもう少し改良が必要になるかと感じた。

以上、学生のコストパフォーマンスに対する評価をまとめると、「満足」3名、「コストパフォーマンスが良い」1名、「コストパフォーマンスが妥当」1名、「金額は少し高い」3名、「コストパフォーマンスはあまり良くない」1名であった。

9名中、5名がプラスの評価であり、4名がマイナスの評価であった。低い評価の理由は「日本人向

けどと少し高い気がしましたが、外国人など海外から来ている人たちにとってはリーズナブルな価格」、「地方から来た人や海外から来たお客さんにとってはとても良いコストパフォーマンスなのではないか」、「学生にとってはすこし高いと感じました。海外から来た観光客に自転車で案内をするのであれば良いコストパフォーマンスだと思います」「昼食代別というのも少し我々のような学生の客にとっては「うーん」と思う所もありました」ということで、対象者を学生とすると価格に見合わないが、客層によっては良いコストパフォーマンスだという意見に集約することができる。

(3)実施結果その3

2017年5月14日 日曜日 晴れ 3年次男子4名、女子2名(留学生男子2名、女子2名含む)

自転車は、都内4区(千代田・中央・港・江東)で広域実験を行っている自転車シェアリングを利用
行程は、東京駅～丸の内～神田～秋葉原～お茶ノ水～武道館～半蔵門～桜田門～鉄砲州富士～中央大橋～佃島～豊洲公園(ドック)～晴海大橋～勝鬨橋～築地～銀座まで、昼食を挟み5時間、約20kmの行程

ツアー代金9,800円(電動アシスト自転車・ヘルメットレンタル代含む)、昼食代別

出発前には、サイクリストより約30分かけて、電動アシスト付き自転車の上手な乗り方やサドルの



図17 東京駅周辺



図18 皇居周辺



図19 電動アシスト自転車の乗り方説明



図20 豊洲の現状の説明

調整を行い、ヘルメットの正しい着用の仕方、走行中の諸注意、そして試乗を行い、行程の説明がなされた。

a) 3年生男子

コストパフォーマンスについては値段以上の成果があったと思いました。理由としては、やはり私たちが安全に参加できるよう下見をしてくれていたこと、また、そのルートにどのような行事があるのか、どのような名所があるのか事前に時間をかけて前々から調べてくれたことです。今回は1日というツアーでしたが、その1日の予定を立てるだけでも受注型というわけなので1から考えていくわけです。それは私たちが思っている以上に大変なことだと思います。よって当日までの仕事と実際の当日に行く仕事を考えてみれば十分過ぎるくらい成果があったのではないかと思います。

b) 3年生男子

シンプルに自分の考えを述べます。コストパフォーマンスということで、やはり金銭面での問題が出てくる。そのツアーはその金額に相当するののか否か？という問題だ。やはり、もっとこういうツアーがあることを世間的に知ってほしいという考えが旅行会社もあると思う。私自身、行く前と後では充実感、高揚感が違うのを感じた。その面

ではコストパフォーマンスという問題はクリアできている。しかし、行く前にどうしても金額が高いと感じてしまった。ツアーに参加する以上お客様の第一印象がとても大事だと思う。ちょっと高いなと感じてしまったら一歩踏み出すには勇気が必要になる。さらにサイクリング型ツアーにあまり興味のない場合だったなら、さらに参加するとき多少の迷いがある。金銭面についての第一印象はツアーだけでなく商売についても考えさせられるところがある。しかし自分自身は参加してみて東京のことをさらに知れたし私自身初めての発見をたくさんできた。外国の方にもとても人気の理由が分かった。外国人の方にもわかるような説明、日本人にもまだ知らない発見をさせてくれる今回のツアーは、とても自分自身ためになりました。

c) 3年生男子

今回のサイクリングのコストパフォーマンスはとても素晴らしく最適だったのではないかと私は思いました。なぜかという、海外を含めたくさんの経験を積んだ人に案内をしてもらえたということ、そして私は東京出身なのですが、それでも知らない場所や知っている場所でもなぜここにあるのかなどの情報までは知らなかったもので、そういったことが知れてとても良い経験ができたからです。なので、東京出身ではない人はさらに良い経験になったのではないのでしょうか。そして安全面

の配慮や天候, 時間などを常に旅行会社の方と連絡をし, 私たちが安心してツアーに取り組むことができたのでとても素晴らしいと私は思いました。ガイドさんは, 「自転車の楽しさを知ってもらいたい。それが人間だけではなく, 地球のためになる」とおっしゃっていましたが, このサイクリングツアーを体験してそれが伝わってきて本当にそうなのだと感じる事ができました。安全に楽しく, それだけではなく知識までも身につくので私にとって, このサイクリングツアーはとても素晴らしい, 今回のコストパフォーマンスも最適またはそれ以上の価値があるものだったと私は考えました。

d) 3年編入生中国女子

今回の受注型旅行企画のコストパフォーマンスについて自分の考えを述べると, コストパフォーマンスが良いと思う。なぜならば, 現代の生活はいつも地下鉄と電車の利用だけなので, 周りの景色はあまり見ていない。自転車は自分の足で東京の街を詳しく見ることができる。普段は歩いても行けるが, 一日歩くことは結構大変だ。しかし, スポーツサイクルなら, 体重が脚だけに集中せずに, 全身運動にもなる。誰でも簡単に乗りこなせる。だから今回の受注型旅行企画のコストパフォーマンスが良いと思う。しかし, 学生の私たちは貧乏なので料金は少し高いと思う。

e) 3年編入生中国女子

今回, 現場での仕事を自ら体験し, ツアーは本当に大変な仕事だと思います。今, 交通機関が大変便利なので, 人々はバスや電車などを使って, 自転車をあまり使わないと思います。現代は, 生活のスピードが早く, 仕事も忙しくて, 周囲の景色を見る時間がほぼないので, 時間があれば, 自転車ツアー絶対参加したいと思います。一日疲れましたが, 大変楽しかったです。今回の受注型企画のコストパフォーマンスが良いと思います。

以上, 学生のコストパフォーマンスに対する評価まとめると, 「値段以上」2名, 「コストパフォーマンスが良い」2名, 「充実感, 高揚感あり」1名であった。参加した6名のうち5名がプラスの評価をしたと言える。(※まとめに入れなかった1名は, 評価レポートが未提出だった学生である)

また, 自転車に乗れないということで参加できなかった学生が2名いた。これは8年間実施してきた中で初めてのことであった。

実施した3回をまとめると, 回答した22名のうち, プラスの評価をした学生が18名, マイナスの評価をした学生が4名という結果であり, 全体の8割以上がプラスの評価をしたことになる。プラスの要因はまず, プロのサイクリストによって, 安全でスムーズな行程と, ガイディングの要素が担保されている点である。観光を学問として学んでいる学生ということで, 事前準備や当日心がけているこ



図21 豊洲周辺走行の様子①



図22 豊洲周辺走行の様子②

となどの説明を聞いたため、それについて触れている学生も散見された。クロスバイクに関しては、自転車の手入れ、身長に合わせた自転車の用意、その運送と待機、行程の下見で安全性の確認を事前準備として行っていた。当日は信号や交通量の多い場所などでの声掛け、学生の走行技術の差異を意識した行動など、いずれも安全面に十分注意を払いながら旅程管理をしていた。さらに要所要所でのガイドングは、参加メンバーを意識した内容になっている点も加算要素であった。トイレの案内や昼食場所やお薦めのメニューにも触れていた。そして都内をある程度のスピードで疾走する爽快感や知っているはずで知らなかった都内の新しい発見などは満足度に繋がっている。マイナスの要因として挙げたのは、列が縦長になった折にガイドングされた情報が行き渡らない不公平感の指摘があったことと、学生にとっては昼食代も別ということもあり、割高に感じたということに集約された。

(4) A旅行会社へのインタビューより

今回、上記を主催しているA旅行会社の社長に自転車ツアーについてインタビューを試みた。以下、その内容である。

質問ア 自転車で東京散歩はいつから催行しているものですか

回答 自転車で東京散歩という名称でツアーを開始したのは、2005年3月からでした。

質問イ 催行率やリピート率はどのくらいですか

回答 8割くらいです。リピート率とはちょっと違うのですが、リピーター率が2割です

質問ウ 国内のツアーの延べ参加者数(本学の受注型を除く)は何人ですか

回答 日帰りの自転車ツアー 717人 ※2005年より

国内ツアー(宿泊あり) 259人 ※同じく2005年より

質問エ 年2回の募集パンフレットをみると、最近海外ツアーにシフトしているようですが、その意図はなんですか

回答 元々、海外ツアーにいざなう窓口として日帰り→国内宿泊(ツアー)という意図があり、初期は意識的に日帰りに力を入れた経緯があります。その段階を過ぎ、最近では、国内の日帰りツアーは、主催をサイクリストの方にまかせ、そこで海外ツアーの営業をしてもらう構図となっています。一言で言えば営業効率を考えて、でしょうか。

質問オ ネット上でインバウンド向けに造成したのは、いつからですか。その反響は、催行率ほどのくらいありますか

回答 2016年夏から募集開始、予約が入りだしたのが10月、本格的に増え始めたのが2017年2月から。反響については、なんとも評価しようがありません。催行率ですが、日にち決めて募集ではなく、申込(予約)と同時に手配開始受付というステップです。2名以上で催行。現在、ほとんどが2名以上で申し込んできています。1ツアーの定員は基本5名。最大で6名です。

質問カ 今後の自転車ツアーの展開をどのように考えていますか

回答 アウトバウンドは海外へのサイクリスト同行ツアーを年に6回ペースで開催。他社にはできないスペシャルな地域、内容を提案していく。また、弊社のガイドが育った地域では、サイクリスト同行なしで、2名から催行できるツアーも販売していきます。インバウンドは東京都心の日帰りサイクリングツアーをドコモバイシェアの電動アシスト自転車を使い、年間取扱人数2,000人越えを目指す。2020年には、5,000人!?

そして最後に以下のようなコメントをいただいた。

東京の自転車交通環境は、まだまだで、歩車分離はこれからの課題です。インバウンドツアーでは、そうした道路事情になれない外国人がこわごわ乗っている場面も目にしています。今後、取扱が増えるに連れ、一般人の目に触れる機会も増え、いろいろ文句がでたり、軋轢もでることでしょう。



図23 東京都東村山市本町付近①



図24 東京都東村山市本町付近②

でも、そうしたことでない限り、交通行政はなかなか動かないので我々がツアーをやることで、交通環境を良い方向に変えていくんだという意識で取り組んでいます。

以上のインタビューから、日帰り自転車ツアーは今から12年前の2005年から取り組んでおり、その催行率については、屋外での催行が条件である限り、天候や季節に左右されることは考慮しなければならないため、10割にはならないことは予測できたが、8割の催行率がある点は非常に興味深い。価格と内容の手軽さが要因ではないだろうか。ただし、同じ内容をリピートすることは期待しておらず、質問エの回答にあるように、戦略的に、一度参加したお客様を海外ツアーにいざなう窓口としての日帰りであり、そこから→国内宿泊(ツアー)→海外旅行へつなげることが意図されている。そして、ここには、このサイクリストが同行するということが必須条件だと考えられる。

機会があれば是非、A旅行会社主催の日帰りツ

アーの参加者、国内宿泊ツアーの参加者、そして、海外ツアーの参加者を対象に調査を試みたいところである。

2. 自転車走行における国内外の道路環境

ここで日本の道路環境について取り上げる。A旅行会社の社長の最後のコメントにも見られるように、歩車分離はこれからの課題であり、特に日本の道路事情に不慣れた外国人観光客が恐々乗っている状態をみているという。確かに我々が日常的に自転車を使用するときも怖い、危険だと感じることが多い。ほんの一例であるが現状について写真を使って説明する。

図23及び図24は都下の一般道である。歩道と車道の上に自転車用の標示はあるものの、写真を見て明らかなように、ここに自転車を通った場合、自動車はセンターラインを対向車線側にはみ出して走行しなければならない。自転車は車道が原則ではあるが、自転車で走行する立場にしてみれば、小石やごみがあることも多い路肩走行は車輪をとら



図25 タンペレ市内①



図26 タンペレ市内②

れたり、路肩に駐停車している車があれば、車道のセンターライン側を走らなければならない、大変怖い思いもする。これが日本の現状である。

つぎに、諸外国における道路事情について見てみる。一例として、フィンランドの写真を使って説明する。

図25・図26でわかのようにフィンランド第二の都市タンペレ市内では、歩道、自転車専用道路上下2車線、自動車道はパーキング専用と走行車道合わせて上下4車線である。非常に安全に快適に自転車で走行できる環境である。国内、海外それぞれ一例ではあるが、その違いは歴然としている。さらにフィンランドでは、駐輪スペース、地下鉄を含む列車や船での移動の環境も整っており、ホテルのレンタサイクルや町中の自転車シェアリングシ

ステムも活用されており、日常生活の中にも観光客にも自転車を使うことが浸透している。以下、写真にて示す。(図27～図35)

3. これまでに日本で取り組まれた自転車利用のスポーツツーリズムについて

自転車利用のスポーツツーリズムは、主な目的が観光か、スポーツか、その両方を兼ねるにできるかと考える。

主な目的が観光である例として、1999年に開通した瀬戸内しまなみ海道は、自転車道併設の高速道路で、6つの島々を9つの橋でつないでおり、景色を愛でながらの走行は、まさに自転車での観光に合致した環境である。愛媛県の「サイクリストの聖地にしよう」との提唱に賛同した広島県、今治



図27 鉄道 VR の自転車置き場



図28 地下鉄(ヘルシンキ)



図29 スオメンリンナ島行きフェリー



図30 オフィスの駐輪場(ヘルシンキ郊外)



図31 駐輪場(元老院広場)



図32 ホテルのいサイクル(トウルク)



図33 自転車シェアリング



図34 シェリング使用方法と料金



図35 乗り捨て場所の地図/ヘルシンキ

市、上島市、尾道市と連携して、環境整備や地元住民の理解や協力を仰ぎ、インバウンドにも積極的に働きかけをした結果、2014年から毎年、「国際サイクリング大会」が行われている。2018年度の大会概要を見ると、「レースではなく、参加者全員でサイクリングを楽しむイベント」とあり、7つのコースの参加定員を7000名としている。また、香川県土庄町主催の小豆島を一周するイベントや北海道占冠村のトマト収穫も楽しめるガイドツアーなど、地域の魅力を自転車を通じて伝えようと多くの市区町村が企画、実施している。

主な目的がスポーツである例として、2013年から自転車競技のロードレース大会「ツール・ド・フランスさいたまクリテリウム」があり、第5回大会は2017年11月4日に開催予定でテレビ放映も予定されており、大会の知名度の高さが窺われる。出場選手は参加後に日本を観光することも考えられるが、大会観戦者は約10万人と言われており、観戦者の観光はまさに、観るスポーツと観光の両方を兼ねると捉えることができる。この大会の招致には、4. 施策から見るスポーツツーリズムで記したスポーツコミッションが2011年にさいたま市で設置されたことが、大きく貢献している。この成功事例は地域活性化を推進する各市区町村にも大いに刺激になっていると考えられる。

IX最後に

本論文は、観光に軸足を置きながらスポーツツーリズムに焦点をあて、関係省庁の施策、その先行研究、学生の体験事例など、広く現状をとらえることで、今後の研究のための基礎資料とすることであった。ラグビーワールドカップや東京オリンピック・パラリンピックなどのビックイベントを間近に控えていること、インバウンドの増加と消費行動が体験重視の「コト消費」に移行していることなど、現状を俯瞰することで、改めてスポーツツーリズムの機運の高まりを感じた。その中で、筆者のこれからの研究テーマとしては、後半に取り上げた、自転車を使った観光について、旅行業界の動向と旅行者に焦点をあてた研究を進めてきたい

と考える。それには今回触れることのできなかった、道路事情やサイクルトレインの現状と今後の構想なども含めた研究が必要不可欠である。

本論文執筆にあたり、インタビューに快く応じていただいた、A旅行会社社長には感謝を申し上げます。そして、レポート掲載を快く承諾してくれた学生たちにも、この場を借りてお礼を述べたいと思います。

引用文献

- 1) 観光庁HP「政策について ニューツーリズムの振興」
 〈http://www.mlit.go.jp/kankochu/page05_000044.html〉(2017. 8. 15参照)
- 2) 農林水産省HP「グリーン・ツーリズム都市と農山漁村の共生・対流 グリーン・ツーリズムとは」
 〈http://www.maff.go.jp/j/nousin/kouryu/kyose_tairyu/k_gt/〉(2017. 8. 16参照)
- 3) 観光庁HPのPDF「観光立国推進基本法 観光立国推進基本計画 平成24年3月30日閣議決定」56頁
 〈<http://www.mlit.go.jp/common/000208713.pdf>〉(2017. 8. 16参照)
- 4) 観光庁HPのPDF「観光立国推進基本法 観光立国推進基本計画 平成24年3月30日閣議決定」33頁
 〈<http://www.mlit.go.jp/common/000208713.pdf>〉(2017. 8. 16参照)
- 5) コンテンツツーリズム学会HP「設立趣意」
 〈<http://contentstourism.com/seturitushi.html>〉(2017. 8. 16参照)
- 6) 安田亘宏『フードツーリズム論—食を活かした観光まちづくり—』、古今書院、2016、27頁
- 7) 工藤康宏、野川春夫「スポーツ・ツーリズムにおける研究枠組みに関する研究—“スポーツ”の捉え方に着目して—」、順天堂大学スポーツ健康科学研究 第6号、2002年、183-192頁
- 8) 一般社団法人日本スポーツツーリズム推進機構 事務局
 <<https://jointly.hyakuren.org/group/51342b08d384a9cd13000001>> (2017. 9. 15参照)
- 9) 文部科学省HP スポーツ立国戦略 基本的な考え方

<http://www.mext.go.jp/a_menu/sports/rikkoku/detail/1297207.htm> (2017. 9. 10参照)

10) 文部科学省HP スポーツ基本計画(表紙・目次・本文)PDF 17頁

<http://www.mext.go.jp/component/a_menu/sports/detail/_icsFiles/afieldfile/2012/04/02/1319359_3_1.pdf> (2017. 9. 16参照)

11) 上掲 53頁(2017. 9. 16参照)

12) 文部科学白書2015 「第1部 特集 総論 第一節 スポーツ庁が重点的に取り組む施策」5頁

13) 上掲 17頁

14) 上掲 14頁

15) 朝日新聞データベース「開蔵Ⅱ」2017. 9. 10検索

参考文献

JTB総合研究所『観光学基礎』JTB総合研究所, 2016年

朝日新聞データベース「開蔵Ⅱ」

伊藤央二・安岡功・Baikuntha Prasad Acharya・工藤康宏「ネパール連邦民主共和国のスポーツツーリズムに関する資格制度とその制度が地域雇用には及ぼす影響について」

大橋昭一「スポーツツーリズム論の展開-スポーツ観客のツーリズム問題を中心に-」経済理論, 337号, 和歌山大学経済学会, 2014年9月

スポーツツーリズムに関する資格制度とその制度が地域雇用には及ぼす影響について」2015年度笹川スポーツ研究助成研究成果報告書, 笹川スポーツ財団, 2015

一般社団法人日本スポーツツーリズム推進機構『スポーツツーリズム・ハンドブック』学芸出版社, 2015年

一般社団法人日本スポーツツーリズム推進機構(JSTA)HP<<http://sporttourism.or.jp/>>

一般社団法人 日本旅行業協会(JATA)広報室『数字が語る旅行業2017』

岡本純也「スポーツと観光」観光研究Vo126 No. 1, 2014. 9

観光庁HP 報道発表2010年

<http://www.mlit.go.jp/kankocho/news05_000061.html>

html>

観光庁HP トピックス2011年「スポーツツーリズム推進基本方針」(概要)PDF

海津ゆりえ『日本エコツアー・ガイドブック』岩波書店, 2007年

環境省編『エコツーリズム さあ、はじめよう』財団法人日本交通公社, 2004年

北濱幹士「地方中心都市におけるスポーツツーリズムの取り組みの検討」東海大学短期大学紀要第49号, 2015

国土交通省観光庁 スポーツ観光推進室「スポーツツーリズム推進に向けた取り組み」国際人流, 2013. 7

サイクリングしまなみ2018 HP

<<http://www.cycling-shimanami.jp/>>

社団法人日本観光協会『観光とまちづくり』2009年秋号, 通巻497号

東京新聞「地域の魅力発信が課題「爆買い」よりも「コト消費」」2017. 9. 3

中尾清/浦達雄編『観光学入門』晃洋書房, 2017年
野川春夫「スポーツ・ツーリズムに関する研究-ホノルルマラソンの横断的研究-」鹿屋体育大学学術研究紀要, 第7号, 1992

日本経済新聞「自転車のまちを開く」2017. 7. 8

星野正「スポーツツーリズムによる地域活性化の新たな潮流」国際人流, 2013. 7

八木和広 特集 東京オリンピックへの期待「五輪開催, スポーツツーリズムに省庁, 団体が連携追い風を地方へ, 継続的な成長を目指す」月刊レジャー産業資料, 2014. 01

山下晋司編『観光文化学』新曜社, 2007年

溝尾良隆編著『観光学全集 第1巻 観光学の基礎』原書房, 2009年

読売新聞「赤字路線 JR宗谷線 自転車が救う」2017. 7. 20

注

1) 一般社団法人 日本旅行業協会(JATA)広報室『数字が語る旅行業2017』が資料編でまとめた, 観光学および隣接分野を学ぶ大学リストを参考にした。この資料編の解説によると, 「平成28年度

全国大学一覧」(文京協会)と河合塾が把握する大学入学者実施情報をもとにしているため、入試が学部一括である場合などは本リストに記載がないケースもあると記されている。

2) 易経 中国, 周代の占いの書。五経の一。(大辞林 第三版)

3) 図1, 2いずれも世界遺産登録前である2011年8月21日に筆者が撮影したものである。

4) 国際連合教育科学文化機関 (United Nation Educational Scientific and Cultural Organization) は, 世界中にひどい傷跡を残した第二次世界大戦後, 二度と戦争を繰り返さない平和な世界をつくり出すことを目的として, 1946年に設立された機関である。条約締結国からユネスコの世界遺産センターに推薦された遺産のうち, 文化遺産はICOMOS(イコモス:国際記念物遺跡会議), 自然遺産であればIUCN(アイユーシーエヌ:国際自然保護連合)で専門調査を行う。その結果をもとに「世界遺産委員会」によって世界遺産会議が1年に一度開催され, 世界遺産リストへの記載の可否が審議, 決定される。(NPO法人世界遺産アカデミー『はじめて学ぶ世界遺産100 世界遺産検定3級公式テキスト』マイナビ出版, 2017年)

5) 観光庁「訪日外国人消費動向調査集計表(平成28年)」の観光・レジャー目的の参考表4「国籍・地域(21区分)別 費目別購入率および購入者単価」や, 参考表8「国籍・地域(21区分)別 訪日旅行に関する意識(満足度)」からも訪日における食への意識の高さを読み取ることができる。

6) 溝畑宏氏は, 自治省から大分県庁へ出向し県庁を退職後は, Jリーグの大分トリニータの社長を務め異彩を放った人物で, スポーツの振興が地方の活力になることを提唱, 実現した実績を持つ。現在は大阪観光局理事長, 複数の観光関連大学の客員教授, 各種顧問, メディアの出演も多く, ラジオの旅番組では, パーソナリティーも務めている。(溝畑宏オフィシャルWebサイトより抜粋)

7) クロスバイク 中距離を手軽にスポーツ感覚で走ることのできる, 変速機付き自転車で, 通勤に使用している人も見られる。

8) 自転車シェアリング 株式会社ドコモ・バイクシェアが東京都と協力し, 「広域相互利用の実現に向けた自転車シェアリング広域実験」として, 2016年に千代田区, 中央区, 港区, 江東区で行った実験である。140か所のサイクルポート, 1700台以上の自転車を利用することができ4区内のどこでも貸出, 返却ができる。利用料金は個人向けで2000円/月, 1日パス1500円/日である。一定の効果が見られたとして, 2017年1月からは新宿区と文京区にエリアを拡大している。

株式会社ドコモ・バイクシェアHP <<http://docomo-cycle.jp/tokyo-project/>> (2017. 8. 14参照)