

自転車と観光の親和性に関する研究

—南三陸サイクルロード「りくぜんたかた」を事例に—

天野 宏 司

【要旨】自転車と観光の親和性を明らかにするために、南三陸サイクルロード「りくぜんたかた」を事例に考察を行った。「りくぜんたかた」は、半径500kmの範囲から多くの参加者を集め、その多くがリピーターである。多くの参加者がショップの顧客で構成されるチーム単位で参加をし、ロードレースに関する情報入手もショップを通じて行われていた。チーム単位での参加は、距離の制約を打破し、チームT.T.の併催は、参加者確保に効果的であった。

20年にわたる大会継続は、間接的には陸前高田市をPRする効果を有し、より効果的な宣伝チャンネルとして前夜祭「地酒まつり」が行われていた。「地酒まつり」を含め、いつつの特徴が、他のロードレースとの差別化に結びついて二日に及ぶイベントは、直接的には宿泊業・小売業に経済効果を及ぼしている。しかしながら、「りくぜんたかた」は、陸前高田市からの補助金無しでは開催が困難であり、近年市の行財政改革のもと、補助金の投入額が減っている。このため「りくぜんたかた」は、チームT.T.や「地酒まつり」を中止した。参加者の減少を食い止めるために、何らかの対策が必要である。

【キーワード】自転車、観光、イベント、ロードレース、親和性、陸前高田

1. はじめに

1.1 現代社会における自転車の位置づけ

1997年に開催された第3回気候変動枠組条約締約国会議（地球温暖化防止京都会議）で、「気候変動に関する国際連合枠組条約の京都議定書（京都議定書）」が議決された。これにより日本は、二酸化炭素・メタンなど温室効果ガスの排出量を、2008年から2012年までの5年間で6%削減することを約束した。結果、工業生産の現場から一般家庭におけるエネルギー利用に到るまで、対環境インパクトの小さいエネルギー消費を指向することとなった。このような状況下で、交通機関の利用に関しても、自家用車を中心とした移動形態から、公共交通機関利用や、徒歩などの移動手段へのシフトを促す試みが、都市工学・交通工学¹⁾の立場から検討されている。

これと軌を一にして、観光（レクリエーション）の中で自転車を活用しようとする試みも各地で採

られている。例えば、全国30の自転車施策先進都市では、「自転車利用に関する広報・教育活動」の一環としてサイクルイベントの開催やサイクリングマップの作成が、また「自転車利用環境の施設整備」として自転車道の整備などが行われている。このほかにも、2004（平成16）年から、全国15地区でサイクルツアー推進事業モデル地区が指定され、サイクリングと観光を結びつける取り組みが行われ、双方ともに国土交通省の支援を受けている。さらに、京都・大阪・東京、奈良、沖縄などで事業展開するベロタクシー（Velotaxi・自転車タクシー）なども、この中に位置づけられよう。

自転車は、乗車技術の習得が極めて簡便であり、免許制度も存在せず、比較的自由に誰でも乗ることが可能である。大川（1998）²⁾はライフスタイルスポーツの特徴として、①装備にかかる投資コストが一般消費者に無理がないレベルであること、②プレイコストが安いこと、③ステイタスバリ

エーションが豊富であること、④ジェネレーションバリエーションが豊富であること、⑤プレイレベルバリエーションが豊富であること、⑥ファッション性があること、⑦技術革新による進化があることを挙げ、自転車においてはいずれもが適合するとしている。また、身体への負担という観点から考えると、自転車の場合、体重がハンドル・サドル・ペダルに分散されるため、ウォーキングやランニングなどに比べて、関節への負担が小さく、また運動負荷が小さいながら、適度に心肺機能への負荷がかかる点などが評価される。

日本のレクリエーションにおける自転車の活用事例としては、観光地における貸自転車（レンタサイクル）が想起される。これ以外にと考えると、公営賭博としての競輪、1970年代を中心としたサイクリングブームなどが挙げられるが、決して積極的に評価・活用されてきたとは言い難い。この背景には、日本の産業構造の中心に自動車輸出があり、かつ道路整備財源が自動車重量税・ガソリン税など自動車由来であり、ドイツやオランダのように、自転車で走ることが快適な道路環境整備が不十分であったことと無縁ではあるまい³⁾。

1.2 既存の研究

スポーツイベントに関する研究は、イベントの創出・誘致が積極的に行われてきた1990年代以降大きく3つの視点からなされてきた。すなわち、スポーツイベントを「運営する⁴⁾」・「見る（見せる）⁵⁾」・「参加する⁶⁾」という三者の立場が、それぞれ研究の視点となっている。3つの視点の中で、最も研究蓄積の厚いのは「運営する」立場からのもので、その収益性や、地域活性化に対する効果を検証する論考は多い。一方、「参加する」立場に対する論考は、意外と少ない。管見の限りにおいてではあるが、参加動機や満足度に対する池田・室屋他（1995）、中島・西脇他（1999）などの分析の他、スポーツイベント参加者の観光行動については、工藤（1995）、久保・横井他（1998）、富山（1999）などによりスポーツツーリストの概念が導入されたが、その後の研究蓄積は進んでい

ない。観光分野におけるスポーツへの関心は比較的早い段階から持たれ、全日本観光連盟編『観光』誌上では1951年に「観光とスポーツ」⁷⁾が、近年では、2005年に日本観光協会編『月刊観光』誌上⁸⁾で「スポーツと観光」が特集されてきた。

本稿は、レクリエーションにおける自転車を用いた観光、または観光資源化の可能性に関して、図1に示す分類を試案として提示する。日本のレクリエーションにおける自転車の活用事例として図1に示す、I「見ることの観光化」は公営賭博である競輪が長くその役割を担ってきた。一方、II「乗ることの観光化」においては、乗ることを「目的」化したものとして、1970年代のサイクリングブームが挙げられ、移動のための「手段」としたものとしては、観光地におけるレンタサイクルなどが古くからの活用事例としてあげられる。しかしながら、近年はこれらと異なる新しい活用事例が見受けられるようになってきた。「見る」対象として、自転車博物館サイクルセンター（大阪府堺市）、科学技術館自転車広場（東京都千代田区）などの博物館展示の他、次年度に向けた新製品の展示販売チャンネルとしての機能を有する展示会⁹⁾が開催されている。また、「ツール・ド・フランス観戦ツアー」など、競技そのものを「見る」ことを目的とした旅行も散見されるようになって

- I 自転車を見ることの観光化**

1) 展示対象

 - ①博物館展示
 - ②新車展示会

2) 観戦対象…競技観戦

II 自転車に乗ることの観光化

1) 目的…自転車に乗ることそのものが目的

 - ①自転車による旅行
 - i) 自力移動
 - a) 移動目的型…サイクリング・バスハント・ブルベなど
 - b) 参加目的型…ファンライド・シティライドなど
 - ii) 搬送を伴う移動
 - a) 鉄道・バス…輸送、サイクルトレイン（バス）
 - b) 船舶…航走
 - c) 航空機…分解収納・梱包
 - ②自転車による競技参加
 - i) ロード・レース
 - ii) トラック・レース
 - iii) フィールド競技
 - iv) その他

2) 手段…自転車は他の目的遂行の手段

 - ①自力移動…レンタサイクル
 - ②他力移動…ベロタクシー・輪タク

図1 観光における自転車活用の可能性(天野試案)

きた。「乗る」ことにおいても、前述のペロタクシーのような乗り物が観光地に配備されるようになってきたことに加え、さまざまな自転車競技が普及してきたことが挙げられる。本稿は、図1に示す試案に基づき、Ⅱ自転車に乗ることの観光化の 카테고리から、②自転車による競技参加を目的としたレクリエーションを対象に観光化の効果について考察を加える。自転車による競技は多岐に渡るが、国際自転車競技連合(UCI)の定める2005年版競技規則を指標とした分類に基づき、市民レベルで参加可能でありかつ、日本において一般的なワンデイ・ロードレース(以下、ロードレース)をスポーツイベントのひとつと捉え、2005年で20回目の大会を行った、南三陸サイクルロード「りくぜんたかた」(以後、「りくぜんたかた」と表記)を事例に「参加する」立場および、「運営する」立場に対して分析を行うものとする。

2 調査地域・対象イベントの概要と調査方法

2.1 日本におけるロードレースの普及と展開

自転車に「乗る」ことの観光化は、主にサイクリングが担ってきた。しかしながら、モータリゼーションの浸透に加え、自動車走行に特化した日本の道路事情下において、快適な走行が確保できない点、山岳丘陵地帯が多い地形的特徴から登坂走行が困難である点、輪行と呼ばれる公共交通機関に依存した目的地近辺までの自転車の搬送が制度的に難しかったこと¹⁰⁾などを理由に、1980年代以降ブームは鎮静化する。

自転車総合情報誌のひとつである『CYCLE SPORTS』誌¹¹⁾は、自転車をレクリエーションとして定着させるため、さまざまな紹介記事や、問題提起を続けてきた。1970年代には、1973(昭和48)年10月号では、「未知へのアプローチ君の“レース心”は眠っていないか!?これからレースを知り、参加したい人のための入門編」という特集記事が生まれ¹²⁾、以後表1に示すように、相次いでロードレースに本格的に取り組むための手引きが特集

された。しかしながら日本における自転車競技は、日本プロフェッショナル自転車競技連盟に所属するプロ選手、日本アマチュア自転車競技連盟(アマ車連)に所属する登録選手と、未登録の市民レーサーに大別されてきた¹³⁾。プロ選手は競輪選手が中心であり、登録選手は、実業団、大学・高校の部活動の一環として国民体育大会・高校総体・オリンピックなどへの競技参加を行っていた。このため、未登録の市民レーサーには、公式記録の残るような大会では活躍の場が与えられていなかった。

このような状況の中、1976(昭和51)年3月にアマ車連が主催し、未登録者を対象とした「チャレンジ・ロードレース」が伊豆修善寺の日本サイクル・スポーツ・サーキットで開催される。初年度は514名の出走者のみであったが、図2に示すように年々参加者数を増やし、同時に完走率の向上に見られるように、競技レベルそのものも向上した。この背景には、自転車店(ショップ)の存在は無視できまい。自転車は、ショップを通じて販売される。自転車をレース機材として考えた場合、日常的なメンテナンスは欠かせず、購入後のショップとの良好な関係維持は、市民レーサーに

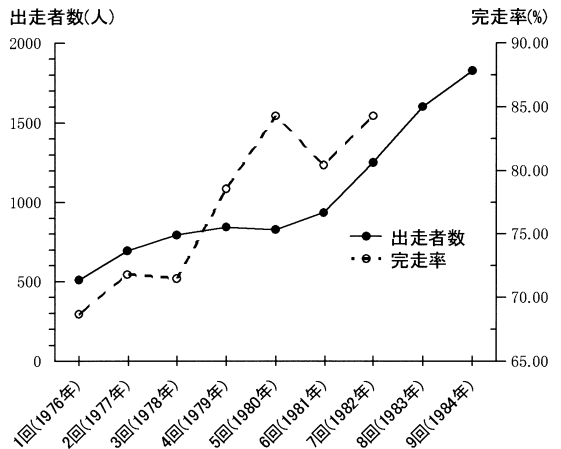


図2 「チャレンジ・ロード」出走者数と完走率の推移

(8回以降は、全国自転車道路競争普及会(未勝登録選手を併催)。また以後完走率の把握不能・『サイクルスポーツ』誌、各号結果記事より天野作図)

表1 市民ロードレース草創期における『CYCLE SPORTS』誌上特集記事一覧

収録年月	収録頁	特集記事タイトル
1973年10月号	pp. 144-148.	「未知へのアプローチ 君の“レース心”は眠っていないか!? これからレースを知り、参加したい人のための入門編」
1976年1月号	pp. 120-125.	「アマチュア競技選手になる道 総ガイド」,
1976年3月号	pp. 74-79.	「ロードレースの楽しさとむずかしさ」,
1976年5月号	pp. 86-91.	「日本のロードレースと今後のあり方について」
1978年1月号	pp. 102-103.	「競争しよう! 気軽にできるタイムトライアル」
1980年4月号	pp. 98-101.	「仲間を集めてつくって走る—オリジナルレースが大流行!—, チーム&ショップ主催の草レース一覧表付き」

『CYCLE SPORTS』誌各号記事より天野作成

とって不可欠である。ショップの側も顧客を、自店を紐帯として結びつけるチームを結成し、日常的なトレーニングコースの開発や、練習成果の目標としてホビーレースを開催してきた(表1)。

1980年代後半以降は、バブル景気による可処分所得の増加、週休二日制の導入に伴う余暇時間の増大など、レクリエーションそのものを行う社会環境が整備される。これとは別に、ほぼ同時期に大手完成車メーカーが導入した自転車のオーダーメイドシステム¹⁴⁾により、好みのサイズ・色などを選択できるようになり、高価かつ納車まで長期間を要したオーダーメイド・ロードレーサーが身近になったことに加え、曾田正人が高校生ロードレーサーが活躍する姿を描いた『シャカリキ!』(秋田書店刊、全18巻¹⁵⁾)が話題になったことも競技人口の増大に貢献したと思われる。一方で、地域イベントが、バブル景気による税収増やふるさと創生資金(平成元(1989)年)を契機として各地で創出されていた時期もほぼこれと重複し、地域イベント・スポーツイベントとしてのロードレース大会が全国各地で催されるようになった。

『CYCLE SPORTS』誌は、1980年4月号に「仲間を集めてつくって走る—オリジナルレースが大流行!—、チーム&ショップ主催の草レース一覧表付き¹⁶⁾」を掲載して以降、毎年市民レーサー参加可能なイベントのリストを掲載し続けている。このリストは、掲載時期や採録方針に年ごとの差異が存在するが、1995年からは従来の本誌綴じ込

サイクルイベント開催数

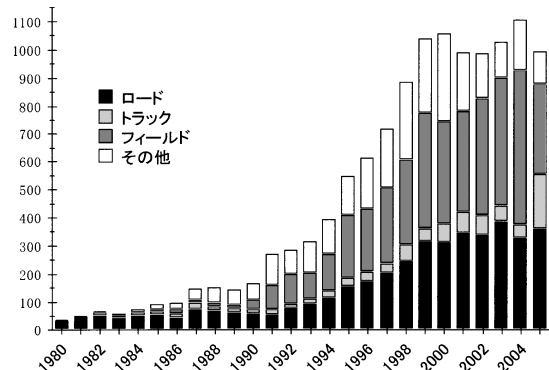


図3 日本におけるサイクルイベント開催数の推移 (『CYCLE SPORTS』各年次イベントブックより天野作図)

みから、独立した「EVENT BOOK」として毎年4月号の別冊付録となり、より充実した内容になった。このイベントリストに採録されたイベントから、図1に示す試案に基づき再分類を行い、この推移を示したものが図3である。1990年代前半のMTBブーム、一輪車ブームの結果フィールド競技、その他の競技部分での伸びが大きく、ロード競技も全体的に増加傾向にある。本稿で分析対象とする南三陸サイクルロード「りくぜんたかた」も、このような状況下で開催されるに至った地域的なスポーツイベントのひとつである。

2.2 調査地域・対象イベントの概要

南三陸サイクルロード「りくぜんたかた」は、1986年に始まり、2005年で第20回の開催を数

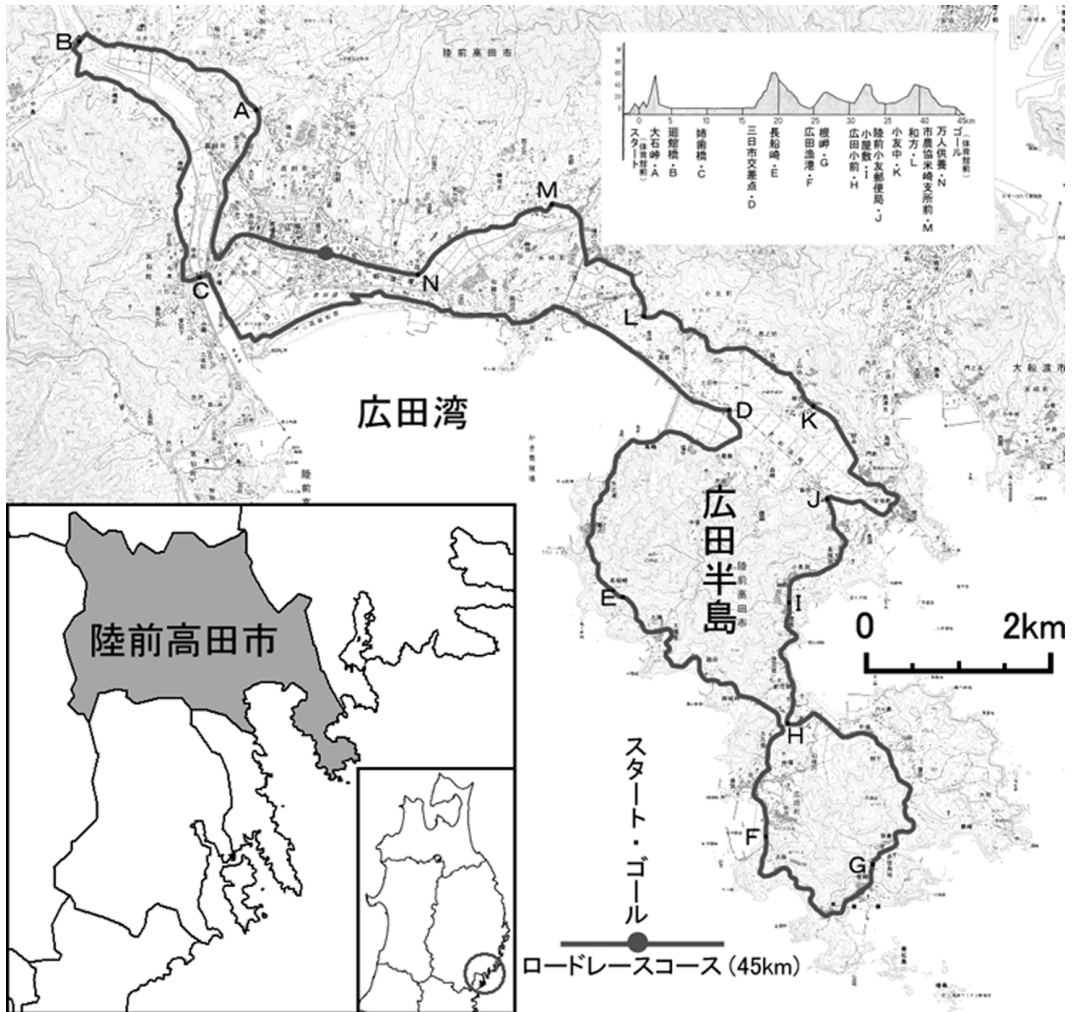


図4 調査地域と南三陸サイクルロードレース「りくぜんたかた」のコース概要
 (国土地理院発行1/2.5万地形図「鹿折」・「今泉」・「大船渡」・「陸前広田」より作図。縦断面図は第20回大会パンフレットより転載)

えるロードレースである。1986年当時、「三陸地域の観光は日帰りを中心とした夏型の観光地であり、通年型・滞在型のまちづくりができないか模索していた」折り、陸前高田市出身者が代表を務めるサイクルリゾート都市圏開発研究会から「三陸気仙地域の恵まれた自然環境、海岸の地形、眺望を生かした全国規模のイベント」として、ロードレース開催の提案を受け、「市民の健康づくり、自転車による町づくり、サイクルロード等サイクルによる町づくりを目指し¹⁷⁾」開催の運びとなっ

た。
 第3回大会までは、大船渡市・住田町・三陸町と陸前高田市の2市2町共催で、これら市町にまたがる58kmの公道周回コースが設定されていた。しかしながら、「国道45号、107号、340号を使用するのレース開催」上、「警察協議が非常に困難だった」ことから、第4回大会以降、陸前高田市での開催¹⁸⁾となり、市内を周回する公道45kmを用いている(図4)¹⁹⁾。
 他のロードレースがサーキットやテストコース

を周回するコース設定がなされることが多い中、公道を走行することが特徴であり、かつ走行距離が長いことに加え、リアス式海岸の形成過程において作られた、海岸線に沿って連続する急坂をコースに組み入れることにより、高低差をとともなう難度の高いコースとなっている。従来生活圏を隔離し、基盤整備事業等において“邪魔”な存在であった急坂という自然環境資源を、ロードレースコースに取り込むことにより観光資源化した。これは、同時に海と山を同時に望める眺望、すなわち景観資源を観光資源化している。これが功を奏し、「一般公道を思いっきり走れる貴重なロードレース。ロードレースに本気で取り組み、周回コースに飽きた方にオススメしたい大会²⁰⁾」と紹介されるに致った。

大会運営は市役所観光課内に設置された、南三陸サイクルロード「りくぜんたかた」実行委員会を中心に、850人を超えるボランティアによってなされている。ロードレース開催の経緯を含め、会長は陸前高田市長が務め、実務も観光課職員が中心となってあたるなど、官製イベントの色彩が強い。しかし一方で、各集落に組織された道路愛護会等を中心に、陸前高田市民は、草刈・砂利の除去等のコース整備を行うとともに、競技中は公道の通行止めへの協力を行い、更に参加選手への声援²¹⁾などを通じ大会に関与し、地域住民参加型のイベントとして定着している。

競技そのものは例年8月下旬の日曜日に実施されるが、前日にレギュレーションに適合しているかを確認する検車が義務づけられるほか、チームタイムトライアル（以下、チームT.T.）²²⁾が併催され、更に、チームT.T.の表彰式を兼ねた前夜祭「地酒まつり」が催されていた。「地酒まつり」は、地元特産品を振る舞い、選手間や地元市民との交流を図ることを目的に開催され、実質的に都合2日間を通して「りくぜんたかた」というイベントが開催されていた。このことは、開催地から離れた地域に居住する参加者にとって、陸前高田市内および近傍に前泊をし、体調を整えた上でレースに臨める環境を付与するとともに、地元特

産品を紹介し、観光地としての性格をPRする場を提供していた。チームT.T.は第5回大会において導入され、第17回大会まで続くものの、第18回大会からは実施されなくなり、同時に前日の検車制度を含め、「地酒まつり」も中止された²³⁾。現在では代わりに、選手受付時に1,500円分の「交流広場チケット」が交付され、地元物産を販売する道の駅などでの支払いに充てることが出来るようになっているが、大会規模そのものが縮小された感は否めない。

2.3 調査方法

大会参加選手の動向に関するデータ収集は以下のふたつの方法で行った。

2.3.1 大会プログラムの活用

ロードレースの大会においては、大会プログラム中に、選手名簿が掲載される。これは、参加者自身の記念になることもさることながら、ロードレースがチームプレーの側面を強く持つことから、選手名簿をみながら、実走時のレース戦略をたてるための資料として活用される²⁴⁾。「りくぜんたかた」においても、第1回大会から大会プログラムに、選手名簿が掲載されている。

本稿では、過去20回分の選手名簿に記載された、延べ14,532名に対し、①選手名、②居所、③所属チーム名、④年齢の4情報を抽出した。これに対し、①～③の各情報の同一性、および④について大会回次による加齢の整合性の4項目について比較、同定作業を行い、計4,940名の個人別大会参加履歴を把握した。

この方法による場合、最も理想的なのは①～④の情報が全て整合するケースであるが、転居に伴う居所情報の変更などにより、完全な一致を得られるケースは多くない。しかしながら、大会回次と加齢による年齢情報の相関が強いため、かなりの割合で参加者個人ごとの履歴を辿ることができる。例えば、第4回大会と第20回大会に参加した論者の4情報は、それぞれ、「①天野宏司、②東京都羽村町、③遊輪クラブ、④19歳」、「①天野宏司、②埼玉県所沢市、③（表記無し）、④35歳」

と把握可能である。このような場合、②・③の情報による同一性が確認されずとも、16年の時間的隔たりを経て2大会に参加をした「天野宏司」を①・④の情報から同一人物と同定した。しかしながら、この同定作業は致命的な欠点を内包している。第一次的な同定作業を選手名に頼る結果、婚姻等による改姓、および選手名簿の不備、すなわち誤植・記載漏れなどに対応できない可能性を有する点である。改姓のほとんどが若年女性において発生する点を踏まえると、参加男女比が9：1²⁵⁾と、女性参加者の割合が極めて低く、神経質になる必要はあるまい。また、この同定作業の結果、第20回大会時に連続20回出場で表彰された6名は過不足無く把握できていることから、上記同定作業は、個人別大会参加履歴を把握するに十分であると考えられる。

2.3.2 アンケート調査

選手名簿参加から抽出可能な4情報とは別に、第20回大会に出走した選手を対象に、アンケート調査を行った。第20回大会における参加申込み、すなわち選手名簿掲載者数は、736名であるが、実際に大会前日（2005年8月20日）、および当日に行われた選手受付を済ませ、計測機器等により出走の確認がなされた人数は689名である。本稿におけるアンケート調査は、大会前日・当日の2日間、選手受付会場にて、受付手続きを済ませた参加者を対象に調査票を手渡し、その場での対面記入を求めた。調査項目は、①参加回数、②レース開催に関する情報ソース、③大会の詳細に関する情報ソース、④大会参加の動機、⑤宿泊先、⑥大会への意見・希望の6項目である。①は回数を記入、②～⑤は多岐選択式とし、⑤以外は複数回答を可とした。なお、調査項目⑥は自由記述欄として回答を求めた。結果、8月20日342通、8月21日107通の回収により、出走者ベースで65.2%の回収率を得た。以上性質の異なるふたつの調査に加え、大会実行委員会事務局より提供頂いた、大会収支決算書をもとに、考察を加える。

3 参加選手の動向

3.1 参加選手数の推移と満足度

大会参加者数は、第1～4回までは、300人前後で推移しているが、第5回大会（1990年）から倍増し700人を超え、1990年代後半には900名を超える参加者²⁶⁾を得た（図5）。これは、ロードレースの普及と共に、競技人口が増えたこともあるが、アンケート結果から①日本においては貴重な公道レースである点、②コースそのものへの関心、③他の市民ロードレースと比較すると長距離を走行できる点、④前夜祭の存在が、参加者数の増加に一役買っていたこと、が伺える（図6・図7）。「りくぜんたかた」の人気は、自転車情報誌上にてレース参加体験記が掲載されてきたことでも表象される。例えば、「ロードレースがうまいんだ飲み放題食い放題の前夜祭で異常に盛り上がるみちのくの大会—第8回三陸気仙サイクルロードレース—²⁷⁾」や、「東北夏の陣 第16回南三陸サイクルロード「りくぜんたかた」海あり山あり声援あり45km²⁸⁾」と、両記事とも「前夜祭」・「応援」・「コース難度」を大会の特徴に挙げ強調している。第4回大会から、陸前高田市内を周回するコースに変更され、このコース設定が、「りくぜんたかた」への参加を促す要因として第5回大会における参加者数の急増に結びついた。また、上

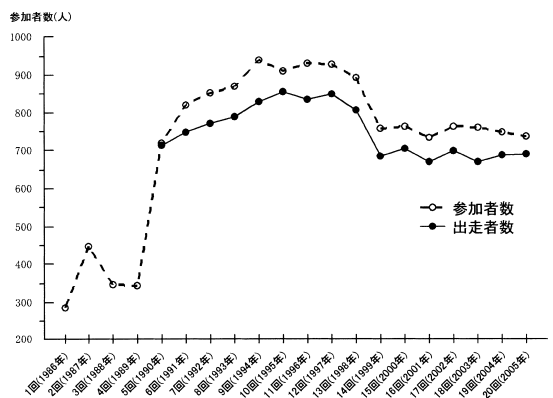


図5 南三陸サイクルロードレース「りくぜんたかた」における参加選手数の推移

(各年次大会プログラムより天野作図)

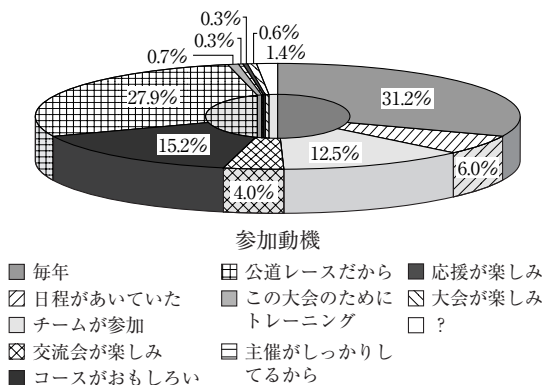


図6 南三陸サイクルロードレース「りくぜんたかた」における参加動機
(アンケート結果より天野作図)

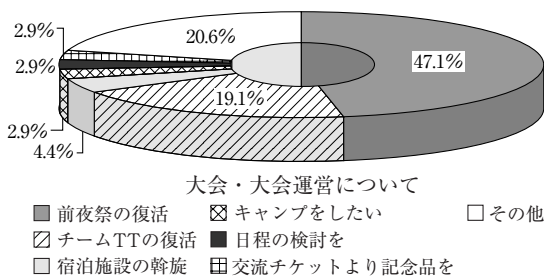


図7 南三陸サイクルロード「りくぜんたかた」参加選手の大会運営に対する要望
ただし、「大会の継続」に関する要望は除外した
(アンケート結果より天野作図)

記自転車情報誌の記事による言説が、「りくぜんたかた」というロードレースの特徴すなわち、①公道レース、②長距離、③急坂をとまなうコース難度、④前夜祭、⑤沿道住民の応援・大漁旗、を流布・固定化し、結果、掲載翌年の大会において参加者の増加に貢献していることも注目すべきことであろう。

第1回～20回までの参加者名簿の分析の結果、継続的に参加しているリピータ層の存在が浮かび上がる。図8は、個人同定作業により把握できた計4,940名の参加履歴を示したものである。これによると、「りくぜんたかた」への参加が1回のみ、すなわち大会への満足度が低いと思われる層は、わずか41.4%²⁹⁾のみで、60%弱の人数は複数

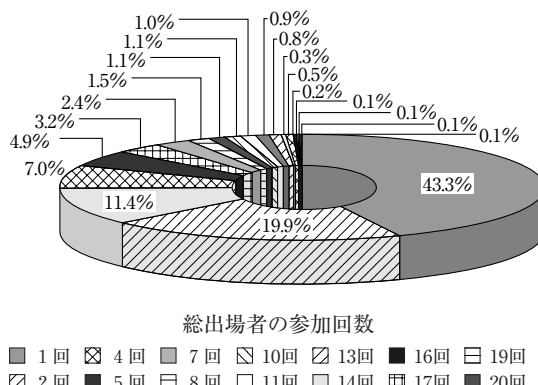


図8 南三陸サイクルロードレース「りくぜんたかた」における参加選手の参加履歴
(各年次大会プログラムより天野作図)

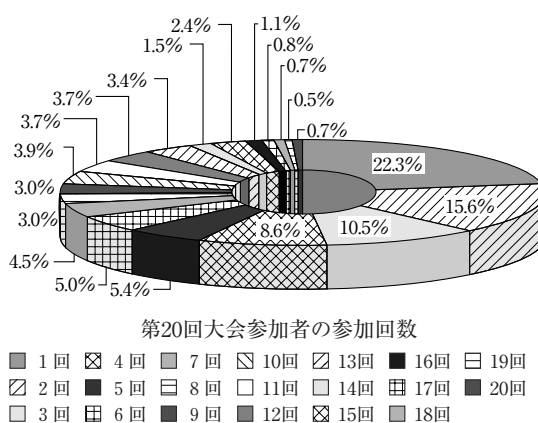


図9 第20回南三陸サイクルロードレース「りくぜんたかた」における選手の参加履歴推移
(第20回大会プログラムより天野作図)

回の参加を行い、回数による差はあるものの高い満足度を示している。このことは、第20回大会への参加者に限定するとより顕著な特徴となる(図9)。図9によると、第20回大会への初参加者はわずか22.3%にすぎず、約80%が「りくぜんたかた」への参加を繰り返し、10回以上の参加を行っている層は、初参加者とはほぼ同じ22.4%にもなる。このことは、アンケート結果からも明らかで、31.2%の回答が「毎年参加している」ことを参加動機にあげている(図6)。大会実行委員会は、前年大会参加者に対しダイレクトメールで大

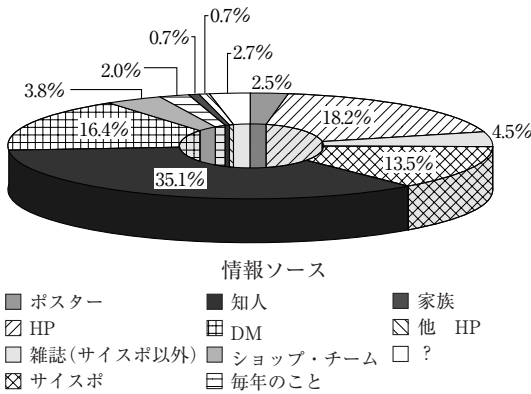


図10 南三陸サイクルロードレース「りくぜんたかた」における情報源

(アンケート結果より天野作図)

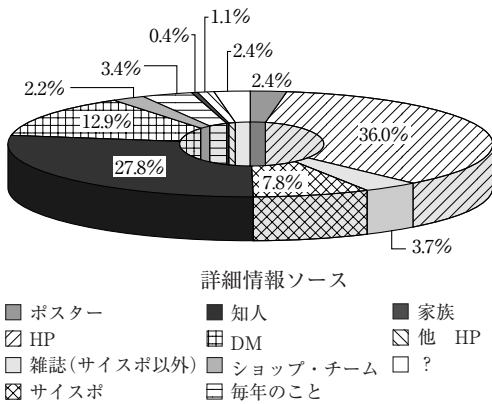


図11 南三陸サイクルロード「りくぜんたかた」における詳細情報の入手源

(アンケート結果より天野作図)

会開催告知と申込書を送付し、これら満足度の高い層の定着を図っている。ダイレクトメールの送付は、事務局における事務負担の増大に繋がりがねないが、「りくぜんたかた」に関して言えば、大会開催に関する情報入手源(図10)・大会に関する詳報の入手源(図11)として、それぞれ16.4%・12.9%がダイレクトメールを挙げ、このような努力のもとに、リピータ確保の成果を上げている。

3.2 参加選手の居住分布と情報入手

参加選手名簿より、第1回~20回大会までの参

加選手について、2005年大会時の市町村界を基準に分布を示したものが図12である。参加者数が多い上位5市町村(延人数)を示すと、岩手県盛岡市(927)、宮城県仙台市(859)、岩手県陸前高田市(564)、栃木県宇都宮市(418)、岩手県水沢市(381)の順となる。遠方からの参加者は、北は北海道北見市(1)、西は福岡県福岡市(5)・福岡県須恵町(1)が存在するが、概ね関東以北、特に東北自動車道沿いに集中している様子が確認される。自転車の搬送を考えた場合、鉄道利用は大船渡線の運転密度の点から現実的ではなく、遠隔地からは東北自動車道を経由して自動車で頼ることが最も現実的である。しかしながら、最寄りの一関ICから陸前高田市内まで、国道284号経由で約75kmと、アクセシビリティは決して良くない。首都圏方面からの移動を考えると、川口JCT~一関IC間が約420kmの隔たりを有し、陸前高田市を中心とする半径500km圏内で参加者の分布はほぼ完結する。逆的に言えば、この円を越えた範囲からの参加は相当な動機付けを必要とすると推察される。

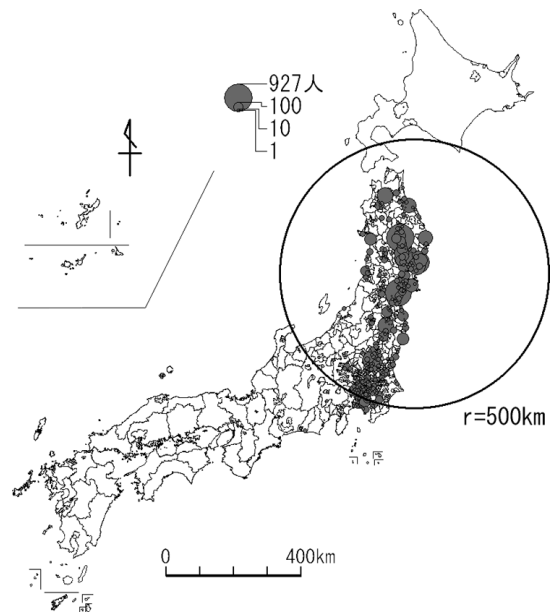


図12 南三陸サイクルロードレース「りくぜんたかた」における参加者の分布

(各年次選手名簿より天野作図)

参加選手に対するアンケート結果から、参加動機を再度確認すると(図6)、12.5%が「チームが参加するから」とのやや消極的な参加理由を挙げている。これは、大会開催に関する情報源(図10)、大会に関する詳報の入手源(図11)として、それぞれ38.9%、30.0%が、知人またはショップ・チームを挙げた。このことは、大会開催に関する情報源として、主催者側が直接情報発信をするホームページ(18.2%)、ダイレクトメール(16.4%)、ポスター(2.7%)を合算した37.1%とほぼ同数が、ショップ・チームを通じた間接的な情報入手を行っていることを示す。

ロードレースにおけるチームの存在は重要である。ロードレースの平均速度は時速40kmを越え、瞬間的には時速70kmを超えることは珍しくない。このため、高速走行による風圧の影響を分散させるうえで、チームでの参加は戦略上不可欠となる。このことは、選手名簿に記載された全14,532名中77.9%がいずれかのチームに所属して参加していることから明らかである³⁰⁾。また、「りくぜんたかた」は、第17回(2002年)まで、チームT.T.を併催していた。このことも、チームを単位とした参加を促すに効果的であったと思われる。参加人数の多い上位5チーム名(本拠地)・人数を挙げれば、チーム・タカタ(岩手県陸前高田市)・457名、郡山サイクルフレンズ(福島県郡山市)・291名、チームギア仙台(宮城県仙台市)・283名、ARAI・MURACA(埼玉県上福岡市)・256名、なるしまフレンド(東京都八王子市)・196名となり、居住地による分布において上位に入る栃木県宇都宮市より遠方の埼玉県上福岡市・東京都八王子市に本拠地を置くチーム名が上位に挙げられている。これは、距離による逓減がチーム単位での参加により緩和されていることを示す。静岡県内、兵庫県内からの参加もそれぞれ、コミヤマサイクルFR、チーム ラバネロ、ヌマヅ、ミソノイレーシングやサンワRキャノンデールといったチームを単位としての参加であり、陸前高田市までの500kmを超える距離を克服する動機付けとしてチームを単位とした参加形態が挙げられる。図

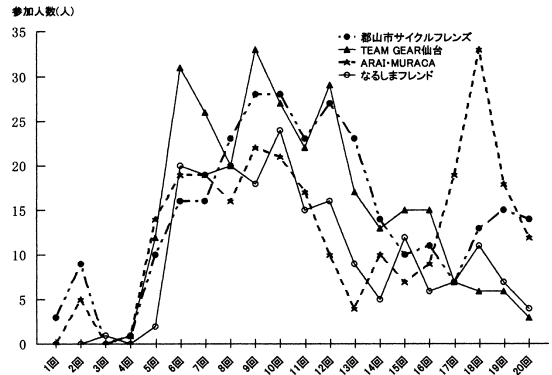


図13 「りくぜんたかた」における参加者数上位4チームの参加履歴

(各回選手名簿より天野作図)

13は参加者数の多い上位5チームから、開催地に拠点を置くチーム・タカタを除いた4チームについて大会回次ごとの参加者数の推移を示したものである。いずれのチームも第1～4回大会までに参加した人数は少なく、第4～5回大会を挟んで参加者数が格段に増加している様子が確認される。第4回大会はそれまでの2市2町共催58kmコースから、陸前高田市単独開催45kmコースへと変更された大会である。共催であった第1～3回大会において、参加者数が減少傾向にあったものが、コースの変更により魅力あるイベントへと変質した第4回大会へ参加したチームメイトからの情報を頼りに、次年度以降の参加者数の増加をチーム単位で行っている様子が見えてくる。しかしながら、大会に関する詳報の入手源として、ホームページと回答した層は36.0%を占め、間接的な情報源にのみ頼らないイベントへの参加行動が確認された。

「りくぜんたかた」の参加者数の推移を検討すると、第14回大会において前年に比べ138名の減少があり、その後現在に到るまで約750名の参加で横ばい傾向にある。この要因について、検討すると第13回大会において陸前高田市を中心とする半径500km圏を越えた地点に散在していた参加者が、第14回大会では消失している(図14)。第14回大会が開催された1999(平成11)年は、「りく

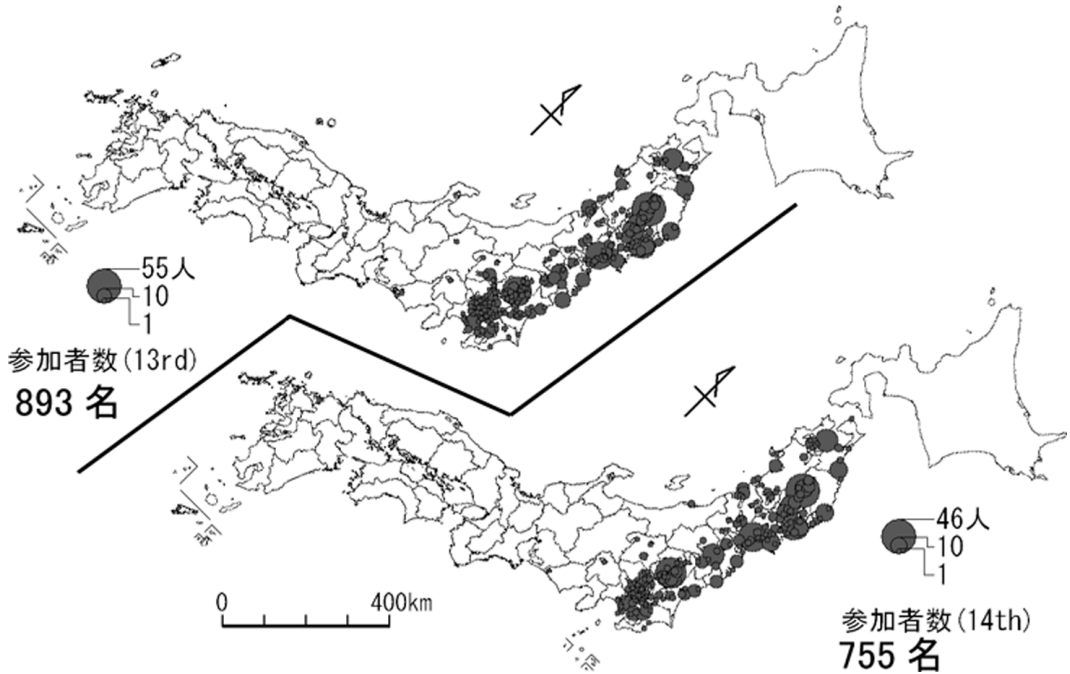


図14 「りくぜんたかた」における第13回・第14回参加者の分布の変化

(各年次選手名簿より天野作図)

ぜんたかた」と同日に第16回「シマノ鈴鹿ロードレース³¹⁾ (以後 鈴鹿)」が鈴鹿サーキット (三重県鈴鹿市) で開催された。結果、「りくぜんたかた」に参加するよりは、「日本最大の³²⁾」サイクルロードレースである「鈴鹿」に参加した市民レーサーは、翌年以降同日開催の状態が解消されても、再び陸前高田市までの遠隔性を乗り越えてまで参加する動機付けを失ったものと推察される。これは、かつての市民レーサーが競技参加する「場」を渴望し、自ら作りだしていった時代と比較すると、図3に示すようにいくつものレースが開催されるようになり、市民レーサーが参加するロードレースを選択するようになったことを示す。「りくぜんたかた」においては、①公道レース、②長距離、③急坂をともなうコース難度、④前夜祭、⑤沿道住民の応援・大漁旗という他の大会との差別化を図る特徴が通用しなくなってきたのかもしれない。

4 大会開催と地域活性化

4.1 大会開催と観光産業

4.1.1 宿泊施設との関連

前述のように、「りくぜんたかた」は、実質的に2日間にわたり開催されるため、市内在住者および近隣住民以外は、陸前高田市を中心とした宿泊施設への宿泊が必要になる点は観光産業への貢献の面でも評価し得る。例えば、埼玉県内に店舗を構えるショップAは、顧客を中心としたメンバーで構成されるチームAを組織し、第2回大会から継続参加をしている。このチームは、出走地点 (市民体育館) に最も近接したO旅館を常宿としてきた。第20回大会時には、O旅館の宿泊定員35名中26人 (チーム外の他参加者を含む) が埋まり、「りくぜんたかた」の開催が、市内観光産業へ少なからぬ貢献をしていることが分かる。このことは、アンケート結果からも確認され、8月20日に選手受付をすませた選手の83.7%が、キャン

ブを含め市内および近隣町村での宿泊施設での宿泊を伴いつつ参加している。8月21日に選手登録を行う選手は、受付時間が6:30~8:00と、早朝であることから64.2%が自宅ないし知人宅からの参加であるものの、35.6%が宿泊施設での宿泊を伴っていた。結果的に両日合計で72.0%が宿泊を伴う参加形態を採り、市内宿泊施設へ宿泊していると想定される回答が54.4%、さらに、キャンプと答えた回答を加えると68.1%が市内施設へ宿泊している。仮に出走者689名の50%が、1泊7,000円の宿泊料を負担すると試算すれば、その経済効果は約240万円となり、海水浴シーズンを過ぎた宿泊施設に対し充分効果あるイベントといえる。

しかしながら、ロードレースというスポーツイベントを契機とし、「日帰り」・「夏型の観光地」から「通年型・滞在型のまちづくり」を指向する試みは、「りくぜんたかた」のみで成功しているとは言い難い。理由は以下の2点である。ひとつは、宿泊が前日~大会当日の1泊のみに留まり、滞在型たり得ないことである³⁹⁾。これは、参加動向で明らかになったように、本大会においては、継続的に毎年参加する選手層が多数を占める。結果として大会前日以前に現地入りをし、コース試走・走り込みを行う必要を感じさせないため、2泊以上の宿泊へと繋がらない。前出のO旅館でも、前々日の宿泊人数は4名、大会翌日は2名と宿泊者数は前日~当日の晩に比べると激減していた。

2点目は両日計で13.8%出現する「キャンプ」を行う参加者の存在である。陸前高田市内には、キャンプ可能な施設として、岩手県立高田松原野外活動センターと陸前高田オートキャンプ場モビリアの2箇所が存在する。アンケートでは、宿泊施設利用の場合、その施設名の記入を求めたが、キャンプの場合はこれを怠ったため、具体的な数字として、いずれの施設においてキャンプを行ったのかは不明である。しかしながら、回答中に散見された記述を見る限り、「車中泊」・「会場内駐車場」などの存在から、明らかに上記2キャンプ施設を利用しない事例が浮かび上がってくる。ま

た、大会運営に関する要望中2.9% (図7) が会場周辺でのキャンプ公認を求めていることから潜在的にキャンプを行う参加者の存在が確認される。ロードレース大会全般において、大会会場周辺でテント設営をし、宿泊をする参加形態は確認される。「りくぜんたかた」においても主催者側から「選手交流広場、個人ロードレース会場周辺、公道上でキャンプは行わないで下さい」とのアナウンスが大会プログラム中でなされている。彼ら、宿泊施設またはキャンプ施設を利用しない宿泊参加者を、市内観光施設へ誘導する工夫が必要であろう。このことは、大会運営に関する要望中4.4%とわずかではあるが、実行委員会による宿泊斡旋を求める声に繋がっている³⁴⁾。

4.1.2 小売り販売業との関連

「りくぜんたかた」に参加した各選手が、レース前後にどのような観光行動を執っているかについては、これを詳細に明らかにする資料を欠く。恒常的な参加者が多く、かつ遠方からの参加者が多いことを考えると、レース終了後、昼食程度をとり、帰途へ付く行動が想定されるが推測の域を出ない。しかしながら、参加各選手が、市内小売販売業に対し、幾許かの貢献をしている様子は測定可能である。「りくぜんたかた」では第18回大会(2003年)からそれまでの前夜祭「地酒まつり」を取りやめた。前夜祭は、地元産品を提供し、市民と参加選手間の交流を図ることを目的としたが、これに代わるものとして「交流広場チケット」が1,500円分、選手受付時に配布される。利用可能な場所は、前日受付会場である、道の駅 タピック45と松原物産館内各売店・屋台ほかと、当日の会場内に設置される物産展のみであるが、この「交流広場チケット」の果たす役割は少なくない。直接的な効果としては、表2に示すように、参加選手は、配布された1,500円分をほぼ全員が使い切るだけの買い物行動を執っている。このことにより100万円近い金額が、上記各所で収入として計上されることになる。間接的な効果としては、陸前高田市の産物をPRする効果を挙げられよう。チケットの利用可能な場が物産館や物産展

表2 南三陸サイクルロード「りくぜんたかた」における参加選手の消費行動

大会	交流広場 チケット換金額 (円)	出走選手数 (人)	平均購入額 (円)
18	914,300	670	1,365
19	979,700	686	1,428
20	1,001,000	689	1,453

(大会収支決算書より天野作成)

であり、そこで販売されているものは地元産の海産物・農産物・林産物を中心としたものである。決してマस्पロダクトされた商品ではないが、それだけに市場規模・流通範囲も限られているこれら商品が、大会参加選手を通じPRされる。

更に云えば、このような参加選手による直接・間接の効果以外に、「りくぜんたかた」というイベントそのものが生み出す需要が存在する。例えば、第19回大会では、ポスター、参加申込書、封筒、大会プログラムなどの諸印刷物や、トロフィーや盾などに対し「選手関係費」から約162万円が支出されている。この他「競技関係費」から医薬品の購入に約5万円、「総務運営費」中からスタッフ弁当や大会協力者用帽の製作に120万円が支出され、これらの調達が行われていると考えるのであれば、先の「交流広場チケット」約100万円、宿泊施設に対する経済効果約240万円と併せて約640万円の直接的な経済効果を地元小売業に対して派生させるイベントとして「りくぜんたかた」を位置づけることが出来る。

4.2 「りくぜんたかた」の収支構造

前節において、「りくぜんたかた」は測定可能な直接的経済効果として約640万円を有し、間接的な効果として地域PRを行うイベントとして位置づけられた。かかる効果を生み出すために、いかにどの資金投入がなされ、どのような収支構造を有しているかを検討する。図15は第14(1999年)～19回大会までの収支を費目ごとに示したものである。

収支バランスは、図15に示す期間中、常にプラ

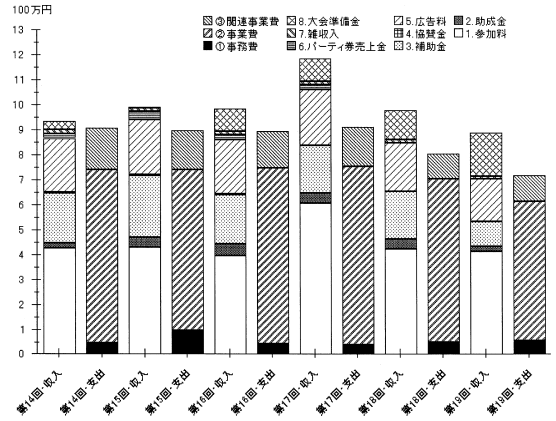


図15 「りくぜんたかた」における収支バランス

註 凡例中、○囲み数字は支出費目を示す

(大会収支決算書より天野作成)

スで、一見イベント事業として収益を生み出しているかに見える。しかしながら実態としては、参加料約45%、広告料約20%など、事業単体における直接収入は、全収入の約70%に過ぎず、不足分は陸前高田市からの補助金や財団法人自転車産業振興協会からの助成金に依存している。第17回・19回大会を除けば、単年度会計における収益は、補助金等による収入額より小さく、これらの投入無くして「りくぜんたかた」というイベントが成立し得ないことがわかる。

4.2.1 収入に対する検討

直接収入の大半を占める参加料は、参加者数に連動して増減する。「りくぜんたかた」の参加者は、かつての900名規模の参加者数と比べると、現在では750名程度で推移し、かつ漸減傾向にある。さらに、第18回大会ではチームT.Tが中止となったので、その参加料、30チーム分180万円が、第17回に比べて純減となり、収入に占める参加料の割合も低下した。この対策としては、(1)参加料の値上げ、(2)支出削減、のふたつが考えられる。参加料は他のロードレースとほぼ同水準であり、これを値上げすることは恐らくより一層の参加者数の減少を招くことになり、非現実的である。現実的な対応としては、支出の削減以外にない。支出削減に関する具体的内容は、次項で言及する。

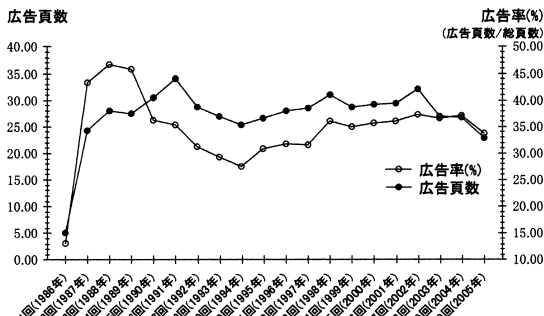


図16 南三陸サイクルロードレース「りくぜんたかた」における広告の推移
(各年次プログラムより天野作図)

広告収入は、毎大会次作成されるプログラムに掲載される、見開き2頁～1/4頁を単位とした広告の掲載により発生する。図16は広告頁数と、広告率（総頁数に占める広告頁の割合）の推移を示したものである。1989（平成元）年3月に、さんりく・リアス・リゾート構想³⁵⁾の承認を国より受け、陸前高田市は「椿の里」として重点整備地区指定を受けた。このためバブル景気の崩壊後も、一定の建設投資が持続され、陸前高田市建設業協会の2頁見開き広告³⁶⁾に象徴されるように、建設業を始めとする広告が掲載される。とはいえ、全国的な景気後退に伴い第5回～9回大会まで、広告頁数は漸減するが、1996年には「海と緑の健康づくり地域（健康海岸）」の指定を受け、再び広告頁数の増加に反映されている。しかしながら、第15回大会（2000年）からは、上記見開き広告は1頁へ、第18回大会からは1/2頁へと縮小している。広告料を集めにくい傾向は、裏表紙に端的に表れ、第19回大会からは、ふたつの広告主で分担するようになったことに象徴される。図15で示すように広告料収入は、全体の20%弱を占める。第18回大会では、この割合が増加したように見えるが、大会規模の縮小による収入源にともなうもので、実際には2社、約25万円の純減となっている。

補助金・助成金収入については、近年減少傾向にある。特に陸前高田市は現在、「平成16年8月陸前高田市行財政改革プログラム～自立できる

自治体をめざして～」が策定され、財政再建団体への転落を阻止するために行財政改革が進められている。この一環として、「開催費の性格の補助金については、(中略)当面10%削除」との目標が掲げられている。実際には、第15回大会（2000年）の250万円が、図15に示すように漸減し、第19回大会では100万円にまで削減された。結果、収入総額も連動して縮小しているものの、収入全体に対する補助金への依存度は、第15回大会の25.3%から第19回大会の11.3%まで減少している。

4.2.2 支出に関する検討

前項で、「りくぜんたかた」において、収入規模が縮小していることが確認された。これに対応するために支出側の削減がなされ、特に大会規模の縮小がなされた第18回大会では、対前年比で約105万円の削減が行われた。大きな削減項目としては、スタッフ弁当代や会議費で約62万円の削減がなされ、参加選手に対する参加賞の廃止で約49万円、グランドチャンピオン副賞代約15万円や細かいところでは、検車の廃止による検車シール代約3万円などの支出減が行われた。一方で、広報活動の一環としてホームページ運営・パソコンリース代約21万円、記録写真費用約12万円などの支出増もあるが、削減努力はなおも続いている（図15）。この結果、約640万円の直接的経済効果を生み出すために必要な事業支出は、約720万円で充足されるようになり、還元率は90%になる。

「りくぜんたかた」は、ボランティアで運営されるため、支出に占める事務費の割合が極めて小さいのが特徴である。実質的に事務費は、ラジオ・新聞での「宣伝広告費」、公道を封鎖することを案内する交通規制チラシを作成するための「印刷製本費」で占められ、公道使用という特徴上、地元住民以外にも交通規制の存在を周知する必要があり、削減することはできない支出である。

支出中、最も比重の高いのは事業費である。事業費は、「総務運営費」・「選手関係費」・「競技関係費」・「審判関係費」・「設営関係費」・「警備関係費」で構成され、選手に対する傷害保険料などごく一部の支出を除けば、参加者数の多寡にかかわ

らず一定の支出が必要である。事業費中、対費用効果の点で見直しが可能な費目が大会ポスターの作成費、約24万円であろう。「りくぜんたかた」の開催に関する情報源として、ポスターを挙げた参加者はわずか、2.5%に過ぎず（図10）、かつ遠隔地からの参加者が多数いることを考えると、ポスター掲示がもたらす効果は小さい。逆に10万円の「HP運営費」で作成されている大会ホームページは18.2%が情報源として利用し、さらなる詳細な情報の入手源としては36.0%が活用している。この点を考慮し、ポスター作成に要する費用を削減し、ホームページを充実させることは支出削減のためにも効果があると考えられる。特に現在、「りくぜんたかた」への参加は、参加申込書および参加料を郵便による送付によって受け付けられる。これを、ホームページから直接参加申し込み・送金手続きができるよう改めることにより、選手名簿の作成に要する事務作業も簡素化できるため、参加者のみならず、事務局側にも有意な改善策となる可能性があると考えられる。

関連事業費は、従来大きな構造的問題を有し、現在でもその影響が残存している。関連事業費約150万円は「前夜祭費」と「その他の関連事業費」のふたつの費目に分類され、前者は前夜祭「地酒まつり」開催中止に伴い、第18回大会（2003年）以降は「交流広場関係費」に変更され、後者は放送設備の設置費用に対する支出となっている。前述の構造的問題は、「前夜祭費」に対するものである。「飲み放題食い放題の前夜祭³⁷⁾」は、参加者を確保する誘因のひとつであった。しかしながら、第17回大会を例に挙げると、前夜祭は「パーティ券売上金」約20万円に対し、「前夜祭費」は約134万（うち飲・食材費は約110万）円の支出で開催されていたことが判明する。このような赤字状態を前提とした前夜祭は、参加者側の立場からは、大いに歓迎され、好意的に評価されてきた。このことは大会に対する要望中、47.1%（図7）が、前夜祭の復活を挙げることにより確認される。

現在実施されている「交流広場チケット」の配布は、「パーティ券売上金」の費目消失のうえに、

従来と金額的に変わっていない参加料から「交流広場関係費」約100万円の支出が行われるため、実質的な収入減となっているものの、地元製品の宣伝・販売チャンネルとしての機能は、前夜祭～交流広場まで貫徹している。しかし、参加選手の立場に立てば、自己のチケット購入に対して、飲み放題・食べ放題という“十二分”な対価が得られる前夜祭に対し、1ヶ月も前に払い込んだ参加料から還元される「交流広場チケット」では、経済性の点で“お得感”が失われ、心理的にもイベント参加に対する自発性が小さくなってしまうと考えられる。大会の選択機会が増加した昨今では、選手側に純粋な競技指向に加え、お祭り気分で楽しめることを求める声がある³⁸⁾。「りくぜんたかた」において、他の大会との差別化を図る要素のひとつであり、まさにお祭り気分を味わえる前夜祭の中止は、参加者数の漸減傾向を加速させる危険性を孕んでいると云える。しかし一方で、緊縮財政を指向する状況下で、このような大盤振舞は中止もやむなきものであろうか。

4.3 今後の大会継続に向けての問題点

前節において「りくぜんたかた」が今後の大会継続に向けて、収支構造に内在する問題点を指摘した。すなわち、①参加者数の減少、②広告収入の減少、③市補助金の削減の3点に集約できる。この他に外部要因として、④公道使用にともなう警察協議の困難、⑤ボランティアの確保、2点が挙げられる。

公道使用に関しては、大会当所から存在し続け、第3回までの2市2町共催体制が、陸前高田市単独開催へと変更されたことも、これが理由である。公道を使用するレースは、必然的に自動車等の通行を遮断して行われる。この影響を小さくするため、スタート時間は早く設定され、競技自体が午前中に終了するよう配慮がなされる³⁹⁾。第4回大会から、市メインストリートである国道45号高田バイパスを通過するコース設定がなされたが、第14回大会からは、バイパスにおける通行量増大を理由に、これを迂回し高田松原内を通過するよ

う改められた。景勝地を通過するコース設定は、観光地、陸前高田市をPRするには効果的である。しかしながら、一方でレースそのものに対する要望46件中、6件が「コースを広く」「昔のバイパス通過コースへ」との声に繋がっている。

ボランティアについては、毎年850名を越える人的資源確保が困難である。彼らは、コースの清掃・案内板設置・封鎖・警備や危険箇所には畳などで防護マットを設置するなどコース整備から、救護車・先導車や途中で失格となった選手の回収車など大会中の車両提供や、受付・選手誘導など諸事務などにあたると。しかしながら陸前高田市は、この10年で2,000人弱の人口減の結果25,960人⁴⁰⁾まで人口が減少し、核家族化・高齢化も進行している。このような状況の中で、個人ロードレース当日と、前日行われるチームT.T.の二日間にわたり、人員を確保しなければならなかった。第三次産業への就業率が47.6%⁴¹⁾にのぼり、海水浴シーズンは終了しているとはいえ、8月末の日曜日という、行楽需要が多い時期にこれだけの人員を2日間拘束することは困難である。結論から言えば、チームT.T.を取りやめることにより、ボランティアの負担を軽減した。しかしながら、参加選手の情報入手がチームを通じて行われる点、距離による逡減性を、チーム単位での参加が軽減している点を考慮すると、チーム単位での参加を促すような工夫が今後必要であろう⁴²⁾。

5 おわりに

以上、自転車がレクリエーションにおいて有効に活用できるかを考察することを目的に、ロードレースと観光との親和性について検討し、これが高いことを確認した。「りくぜんたかた」は、半径500km圏内から参加選手を集め、かつ継続的に参加するリピーター層が多数存在している。参加選手の多くは、自転車販売店の顧客層で構成されるチームに所属し、イベント開催に関する情報はチームを経由して入手を行う。チーム単位での参加の場合、距離の制約を打ち破り参加を行う動機

付けとなり、チームT.T.の併催は、参加者確保に貢献していた。

20年間に及ぶ「りくぜんたかた」の開催により、参加選手を通じて開催地である陸前高田市をPRする効果は上がっている。さらに、主催者側は、このPRをより効果的に行うための工夫として前夜祭「地酒まつり」を個人ロードレース前日に行い、地元産品を宣伝するチャンネルとして活用してきた。前夜祭は、他の大会との差別化を図る上でも効果的であり、三陸地方特有のリアス式海岸地形固有の環境資源・景観資源を活用した日本では少ない公道を長距離走行可能なレースである点、地域住民参加型のイベントとして、コース沿道住民が大漁旗で応援する点などの特徴とともに、参加選手を集める誘因として、また「りくぜんたかた」を表象するキーワードとなってきた。

前夜祭を含め、2日間にわたり開催される「りくぜんたかた」は、遠隔地からの参加者を市内宿泊施設に誘導することにも成功を収め、参加者の70%弱が市内宿泊施設に誘導されている。これらの結果、間接的なPR効果のみならず、宿泊業・小売業に対し直接的な経済効果を与えていることが確認され、かつ事業支出に対する還元率も高い。これは、「りくぜんたかた」が地域住民をボランティアとして取り込む、地域住民参加型のイベントとして成り立っていることにより事務費用負担が小さいことに加え、支出削減の努力によるところが大きい。しかしながら、「りくぜんたかた」が直接確保する収入のみでは採算がとれず、陸前高田市からの補助金の存在無くして開催は不可能である。現在、市財政の見直しが行われ、これに伴い「りくぜんたかた」への補助金拠出も削減している。「りくぜんたかた」は、支出削減のため、従来開催されていたチームT.T.や前夜祭を中止した。チーム単位での参加が、距離の制約を打破する動機付けとなり、差別化を図るキーワードのひとつが前夜祭であった。これらの中止が、今後の参加者減へと繋がらないための工夫が必要であろう。

今後の検討課題としては、より多くの参加選手

を集めるロードレース大会における同様の検討と、他競技を含め図1に示す分類試案に基づいた各セクションごとの観光化の事例に対する分析を必要としよう。

謝 辞

本稿の執筆にあたり、第20回南三陸サイクルロード「りくぜんたかた」に参加された各選手には、競技前の貴重な時間をアンケートの回答に割いて頂いた。彼らの協力無くては本稿の執筆がなしえなかったことに対し、改めて謝意を表します。また実行委員会にも、多大なるご協力を頂いた。とりわけ、事務局の佐藤由也氏には、ご多忙な中幾つもの示唆を頂いたことを付記いたします。資料閲覧・複写に際して、神奈川県立図書館、国土交通省東北幹線道路調査事務所、国立国会図書館、埼玉県立久喜図書館、東京都立多摩図書館、八重洲出版総務部（順不同）の各機関に便宜を図って頂いた。本稿の骨子は2005年人文地理学会大会（九州大学）で報告した。

注

- 1) 例えば日本交通計画協会編『都市と交通』No. 50, 2000は、「自転車利用とまちづくり」をテーマとした特集を企画した。このほか、主に鉄道駅周辺の放置自転車対策に焦点を絞った都市駐車場対策協議会編『自転車・バイク駐車場』誌の一連の論考など。
- 2) 大川耕平「ライフスタイルスポーツの時代の「サイクリング」」『月刊レジャー産業資料』, 1998年5月号, 1998, pp 183-185.
- 3) 1973（昭和48）年から、当時の建設省は大規模自転車道の整備に着手し、2003年現在135路線ある。しかしこの完成率は80.4%に留まり、中には太平洋岸自転車道（一般県道和田白浜館山自転車道線）のように整備率は60%に満たないまま、完成年も未定の路線も存在する。

- 4) 全ての論考を列挙するだけの紙幅を有さないのでごく一部の例を挙げれば、加藤隆「まちづくり手法としてのスポーツ・イベント（まちづくり手法としてのイベント〈特集〉）」『都市計画』164（1990）, 46-50. 亀地宏「スポーツイベントと広域地域活性化—沖縄県宮古島・トライアスロン（広域化する地域と行政〈特集〉）—」『地域開発』324（1991）40-44. 宮下桂治・木村博人「市民スポーツイベントの企画運営に関する一考察—市民の「個」をターゲットにした方法論を求めて」『順天堂大学保健体育紀要』34（1992）139-146. 三本松正敏「祭りの後で—イベント開催の効果と問題—ユニバーシアード福岡大会の社会的影響（特集 スポーツ・イベントを考える）」『体育の科学』46(5)（1996）382-385. 畑攻「スポーツ・イベント比較—データでみるスポーツ・イベントのインパクト（特集 スポーツ・イベントを考える）」『体育の科学』46(5)（1996）393-398. 下条由紀子「祭りの後で—イベント開催の効果と問題—市民マラソン大会開催の社会的影響（特集 スポーツ・イベントを考える）」『体育の科学』46(5)（1996）389-392. 間宮聡夫「スポーツイベント市場の規模と構造に関する調査」『順天堂大学スポーツ健康科学研究』1（1997）145-149. 森川貞夫「「スポーツ・イベント」の功罪（特集 イベント・その功罪）」『月刊社会教育』41(5)（1997）20-26. 鈴木守「スポーツイベントの社会的機能—コミュニティー・アイデンティティーの形成をめぐる」『ソフィア』47(1)（1998）114-123. 山下孝文「地方におけるスポーツイベントの影響について〔含 資料〕」『南日本文化』34（2000）51-77. 大竹弘和「スポーツイベントのマネジメント 民活—民活による新宿シティハーフマラソンから」『Training journal』24(12)（2002）61-65. 広瀬一郎「スポーツイベントの収益構造（特集 地域スポーツ活動の財源）」『体育の科学』53(9)（2003）662-666. など。

- 5) 例えば, 中川保敬・木原雄治・加藤健一・保永耕治「スポーツイベントに関する研究—スベクターへの影響要因分析—」『熊本大学教育学部紀要 自然科学』40 (1991) 47-55. 齊藤隆志「観戦行動の分類と要因—スポーツイベント経営の視点から」『筑波大学体育科学系紀要』14 (1991) 39-53. 原田宗彦・藤本淳也・内海敏朗「スポーツの観戦行動に関する研究—カレッジ・スポーツと観戦者としての女子大生について」『大阪体育大学紀要』23 (1992) 39-45. 中川保敬・木原雄治・加藤健一・清水志津「スポーツイベントに関する研究—イベントへの影響要因分析—」『熊本大学教育学部紀要 自然科学』42 (1993) 43-50. 服部孝章「スポーツ・ジャーナリズムとメディア・イベント (特集スポーツ・メディアへの視線)」『現代スポーツ評論』2 (2000) 52-63. 高橋利枝「グローバル化とメディア・オーディエンスへの一考察—トランスナショナルなスポーツ・イベントを事例として (特集現代ライブエンタテインメント考)」『Aura』164 (2004) 7-13. など.
- 6) 例えば, 池田克紀・室星隆吾・野川春夫他「健康・体力づくりスポーツイベント参加者・不参加者の参加経験からみた参加動機とイベント情報入手方法」『東京学芸大学紀要. 第5部門, 芸術, 健康・スポーツ科学』47 (1995) 175-191. 工藤康宏「スポーツ・ツーリストの観光行動と経済効果に関する研究」『上智大学体育』31 (1997) 15-26. 久保和之・横井康博・原田尚幸他「生涯スポーツイベントにおける消費行動—ウォーキング大会参加者の商品購入費に着目して」『中京大学体育学論叢』39(2) (1998) 69-77. 富山浩三「スポーツツーリストの観光行動—北九州市の観光集客施策への提言」『北九州大学文学部紀要人間関係学科』6 (1999) 51-67. 中島弘毅・西脇炳祐・月橋春美「スポーツイベントの再参加に関する研究—〔第18回全国短期大学スキー大会に対する参加動機と魅力の観点から〕」『研究紀要人文学部』10 (1999) 77-84. など.
- 7) 38号, pp. 7-21.
- 8) 461号, 2005年, pp. 7-38.
- 9) 例えば毎年11月に㈱インタープレス主催で東京国際自転車展が開催されている。この他, 個別企業が主催する新車展示会も秋口を中心に開催される。
- 10) 輸行は, 主に鉄道を介して行われる。各鉄道事業者によって, 対応が若干異なるが, 旧国鉄の場合, 自転車を分解し帆布製の袋へ収納したうえで, 手廻り品切符を購入して車両内への持ち込みを行えた。輸行制度の変遷と, 現在における公共交通機関と自転車輸送の関係については別稿を準備中である。
- 11) 八重洲出版刊。本誌は, 1995年1月号より, 旧誌名『サイクルスポーツ』にかわり『CYCLE SPORTS』と誌名変更されている。本稿では, 旧誌名の期間中でも現誌名で表記する。また, 時折発行される増刊号を含めた通号を採用しているため, 号数と刊行月のずれが発生することもあるため, 発行月による号数表示を採用する。
- 12) 『CYCLE SPORTS』, 1973年10月号, pp. 144-148.
- 13) この背景には, 国際的な統括組織そのものがプロとアマチュアに分裂していたことが挙げられる。現在では国際組織がUCIに統合され, 国内的にも1995年から日本自転車競技連盟(JCF)に統合されている。
- 14) 例えば, 松下電器産業㈱自転車部は, パナソニック・オーダー・システム (POS) を1987 (昭和62) 年6月1日から全国500の契約店で納期2週間のイージーオーダーシステムを展開した。ほぼ同時期に宮田工業㈱はフレームのみのオーダーを開始, 後に完成車オーダーを展開した。
- 15) 『週刊少年チャンピオン』, 1992年18号 (4月) ~1995年31号 (8月) まで連載。

- 16) 『CYCLE SPORTS』, 1980年4月号, pp. 98-101.
- 17) 国土交通省東北地方整備局 東北幹線道路調査事務所編『かんせん東北』vol 38, 2005, pp. 3-5. および大会実行委員会に対する聞き取りアンケート。
- 18) 大会主催は, 陸前高田市・岩手県自転車競技連盟・特定非営利活動法人日本サイクルレーシングクラブ協会。後援者として岩手県・岩手県教育委員会・大船渡地方振興局・三陸国道事務所・気仙広域連合・(財)自転車産業振興協会・岩手日報社・河北新報社・東海新報社・IBC岩手放送・テレビ岩手・めんこいテレビ・岩手朝日テレビ・NHK盛岡放送局・エフエム岩手が名を連ねている。
- 19) この他, 初心者向け19kmコース, 小学生向け2.5kmコースのレースカテゴリーが設定されている。また, 第4回大会以降も, コースの微細な変更は行われている。特に, かつては, 市中心部において, 国道45号バイパスを通過するコース設定がなされていたが, 現在では交通量の増大などにより道路使用許可が取得困難となり, 高田松原内を迂回するルートが設定されるようになった。
- 20) 榎出版社編『自転車イベント参加マニュアル』榎出版社, 2005年, P. 93.
- 21) 公道を使用し, 陸前高田市民の生活域内で開催されるが故の大きな特徴のひとつであろう。矢之浦地区では, 毎年大漁旗を振っての応援を行い, このことが「りくぜんたかた」を形容するフレーズのひとつともなっている。
- 22) チームT.T.は第5回大会から, 個人ロードレースとは別のコースを使用して実施された。
- 23) さらに, 第9回大会より副賞として提供されてきた海外旅行も第18回大会から取りやめられた。
- 24) また, 各地の市民レースに参加を重ねると, 他の大会で(例えば, 主催者による宿割りで同室となった, あるいはゼッケン番号が近接したなどの理由により) 知り合った, いわゆる「レース友達」の存在を見つけるためにも使われる。
- 25) 前掲注20)。参加者名簿には男女の性別の記載が無く, 女子のカテゴリー以外に女性選手が参加するケースもあり, 名簿から実数比を算出することは不能である。
- 26) 本稿における参加者数は, チームT.T.にのみ参加する選手を含まない。
- 27) 『CYCLE SPORTS』, 八重洲出版, 1993年10月号, pp. 54-57.
- 28) 『ファンライド』, (株)ランナーズ, 2001年10月号, pp. 68-71.
- 29) この数値は, 全20回の大会中1回だけの参加者2,141名から, 第20回大会において初めて参加した164名を減じた数字で算出した結果である。
- 30) ただし, チームに対し選手個人がどの程度拘束されているかはなお一層の検討を要する。例えば同一チーム名に対する表記法の不徹底や, 年により所属チームを替える選手の存在などが抽出されたことを附記しておく。
- 31) 自転車パーツメーカーのシマノ工業が主催する大会で, 参加者数は1万人を超える, 日本最大規模のサイクルロードレースである。1984年「第1回シマノグリーンピアロードレース」として開催され, 第9回大会(1992年)から開催地を鈴鹿国際サーキットに移した。
- 32) 個人競技・チーム競技などへの重複参加を含めた延べ参加人数は2003年以降10,000名を超える。
- 33) しかし, 陸前高田市通年の観光スケジュールで考えると事情は異なってくる。2005年には, 「りくぜんたかた」の他, 「うごく七夕まつり」(8月7日), 「けんか七夕まつり」(8月7日), 「全国太鼓フェスティバル」(10月16日), 「剣豪「千葉周作」顕彰少年剣道錬成大会」(12月11日)など, さまざまな観光イベントを創出・実施している。
- 34) しかし一方で, 宿泊費を低廉に抑えなければ, 観光施設への誘導は実現されず, 市内宿泊施

設における最大定員1,071名分（モビリオ、ホロタイの郷 炭の家、陸前高田市トレーニングセンターを除く）を宿泊希望者に対し割り振る事務作業負担のみを増大させかねない。以前は事務局経由で宿泊施設の斡旋がなされていたが、現在ではなされていない。

- 35) 「さんりく・リアス・リゾート構想」は現在、廃止の方向で見直しが検討されている。
- 36) 第7回（1992年）～14回大会パンフレットに掲載。
- 37) 前掲 27)。
- 38) 例えば、エンデューロに代表される耐久系の競技では、仮装して出走するチームに対し、

競技順位とは関係なく評価が与えられるケースも出てきた。

- 39) また、途中関門が設置され、先頭通過から一定時間経過した時点で、足切りが行われる。規定時間内に関門通過ができない選手は失格となり、競技の終了時間が、遅い選手に引きずられ延長しないようにしている。
- 40) 2005年1月1日現在、住民基本台帳による。
- 41) 2000年国勢調査による。
- 42) 例えば、個人ロードレースと同日・同コースでチームT.T.を開催する、個人ロードレースにチーム賞を設定するなど。

Study of affinity between bicycle and sightseeing, case of 'RIKUZENTAKATA' South Sanriku Cycle Road.

AMANO Kouji

[Abstract] To clarify the sense of affinity between bicycle and sightseeing, this paper considered "RIKUZENTAKATA" South Sanriku Cycle Road, it is a cycle road racing take place in City, and the local populace participation type event. "RIKUZENTAKATA" gathers a lot of participation players from the range of 500 kilometers in the radius, and there are a lot of repeaters. Many of participation players belong to the team composed of the range of customers of the bicycle shop, and information on the event holding is acquired via the team. Participation in the team breaks the restriction of the distance and becomes a motivation to participate in "RIKUZENTAKATA". And holding the Team Time Trial simultaneously was effective in the gathering of the participant.

The effect of advertising Rikuzentakata City that is the venue through the participation players by continuance of 20 years. In addition, "JIZAKE-MATSURI" festival is held to advertise it more effectively on the day before an individual road racing at the previous night, and the sponsor side has been used as a channel that advertises the local product. "JIZAKE-MATSURI" is effective to differentiate with other road racing events. Consequently, the five points gather the participation players in "RIKUZENTAKATA" including "JIZAKE-MATSURI", and it has become a factor to differentiate with other road racing events. 1) A valuable race to which it can run in the public road. 2) The course where the difficulty with the vertical interval is high. 3) It is necessary to be able to run a long distance comparatively in 45 kilometers. 4) The festival must be happy at the previous night. 5) There is the route resident's rooting by "TAIRYO-BATA", it is the fisherman's flag.

"RIKUZENTAKATA" is held for two days. Therefore, "RIKUZENTAKATA" was derivable of the participation players from the long way in accommodations in the city.

It was confirmed that "RIKUZENTAKATA" gives an direct economic effect to not only indirect advertising effects but also accommodations and commerce as a result.

However, it makes amends for "RIKUZENTAKATA" by the subsidy from Rikuzentakata City because the profit cannot be taken only by the direct incomes. The city finance is reviewed, and, there-

fore, the subsidy donation to “RIKUZENTAKATA” has been reduced now. “RIKUZENTAKATA” discontinued “JIZAKE-MATSURI” and Team T.T. that had been held so far for the cut-back in expenditure and one of the features that were more excellent than other road racings was “JIZAKE-MATSURI”. Because these discontinuance will not be connected with a participant decrease in the future, some devices are necessary for “RIKUZENTAKATA”.

[**keyword**] bicycle, sightseeng, event, roadrace, affinity, Rikuzentakata