

## スポーツイベントの創出と観光振興に関する研究 — スポニチ佐渡ロングライド 210 を事例に —

天野 宏 司

**【要旨】** 新潟県佐渡市で創出された、「スポニチ佐渡ロングライド 210」において、イベント参加者の観光行動の把握と観光振興上の効果を把握した結果、以下の各点が明らかとなった。①佐渡における観光入込客数の半減に対する危機感から、イベントが新設された。②210kmを走破するコースは高い訴求力を有し、3,000人規模で参加者を集めるイベントへと成長した。③イベント参加のため宿泊は不可欠であり、分散する宿泊実績は、経済効果が全島的に再分配可能であることを示す。④競技性の低いイベントの性格により、熟年層を多く集め、彼らの高い可処分所得が相対的に多大な支出をもたらしている。⑤多くの参加者が、観光体験を経ることなく帰途についている。

イベントの創出により、観光入込客数の逡減は、若干ながら鈍化した。今後の観光振興のためにはさらなる工夫が必要である。

**【キーワード】** 自転車、観光振興、イベント、ロングライド、佐渡

### 1. 研究の目的と課題

京都会議（第3回気候変動枠組条約締約国会議）で議決された京都議定書<sup>1)</sup>により日本は、二酸化炭素・メタンなど6種類の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。しかしながら、国内的には、排出権の取引を介してもなお、達成が危ぶまれ、国際的には、世界最大の排出国であるアメリカ合衆国の離脱により、京都議定書の枠組自体が存立を危うくしている。このような状況の中、いわゆる「鳩山イニシアチブ」が国連気候変動首脳会合で表明され<sup>2)</sup>、2020年までに1990年比で25%の温室効果ガスの排出量を削減することを中期目標とした。

このような気運は、工業生産の現場から一般家庭までのエネルギー消費に対し、温室効果ガスの排出を減らすべく、対環境インパクトの小さいエネルギー消費を志向し、低炭素排出社会の構築を目指す要求が一層高まるものとなろう。すでに、交通機関の利用においては、動力を内燃機関からバッテリー

によるモーターへと置換する気運が高まるとともに、鉄道・船などへの「モーダルシフト」が進みつつある。パーソントリップの手段としても、自家用車を中心とした移動形態から、鉄道・バスなど公共交通機関利用や、徒歩・自転車などへ誘導する試みが行われている<sup>3)</sup>。

これに加え、高齢社会の到来とともに、生涯学習・生涯スポーツの観点から、高齢者の身体に負担の少ない健康維持手段が求められている。このような要求のもと、ウォーキング・ハイキングに対する需要が増し、同じ要求の中で、温暖化ガスの排出が少ない自転車に対する関心も高まりつつある。自転車は、①乗車技術の習得が簡便であること、②導入コスト・維持費が相対的に低廉であること、③体重がハンドル・サドル・ペダルの3点に分散されるため、相対的に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こと、④ライフスタイルスポーツ<sup>4)</sup>として適切であることなどが評価されている。

天野（2005）は、多彩なプレイバリューに基づき、

- 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・パスハント・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… 輪行, 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一手段
    - 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)  
天野 (2005) より引用

観光における自転車活用の可能性について試案を示し(図1)、天野(2005)でロードレース(II-1)-②-ii)について、天野(2008・2010)でサイクルトレイン((II-1)-ii)-a))について、既に報告済みである。天野(2005)は、ロードレースにおいて、参加形態として競技性の高さからチームを単位としたものが多く、参加者の分布が半径500km圏に分散していること、道路使用に関する制約からスタート時間が早い時間に設定され、宿泊需要の創出と、参加記念品として配付される商品券によって消費需要の喚起が行われることを明らかにした。これに対し、天野(2010)は、サイクルトレインには、友人・家族・同僚を単位とした参加が多く、社会活動の延長や家族の行楽の場として活用されている実態と、参加者は実施路線沿線に極めて限定的に存在することを明らかにした。

本報告は、図1に示す試案中、自転車による旅行の一形態として、イベントへの参加を主目的とするロングライド(II-1)-①-i-b))について、イベント参加者の観光行動を把握し、観光振興上の効

果について検討することを目的とする。具体的には、2006(平成18)年に新たなイベントとして創出された「スポニチ佐渡ロングライド210」を事例とする。

ロングライドとは、ロードレースのような競技性を重んじたサイクルイベントではなく、ゆったりと、参加者各自がそれぞれの体力に応じてゆったりと景色を楽しみながら、あらかじめ設定された長距離に及ぶコースを走破することを目的としている。欧米では100マイル(約160km)を走破する「センチュリーラン」と称され、ホノルルセンチュリーランに代表されるように、普及しているイベントである。日本では長距離に及ぶコースを公道上に確保することが難しいことがネック<sup>5)</sup>となり実現が難しいのか、余り一般的ではなかった。近年、比較的年齢層が高くても、また日常的に自転車に乗ってトレーニングを積んでいなくても、参加可能である点が生涯スポーツの観点から評価され、各地で新たにイベントとして創出されるケースが増えてきた。競技性の低さは、参加者層の裾野を広げ(図2)、相

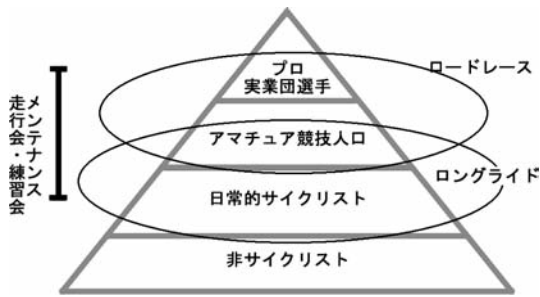


図2 サイクリストの構成とロングライドのターゲット

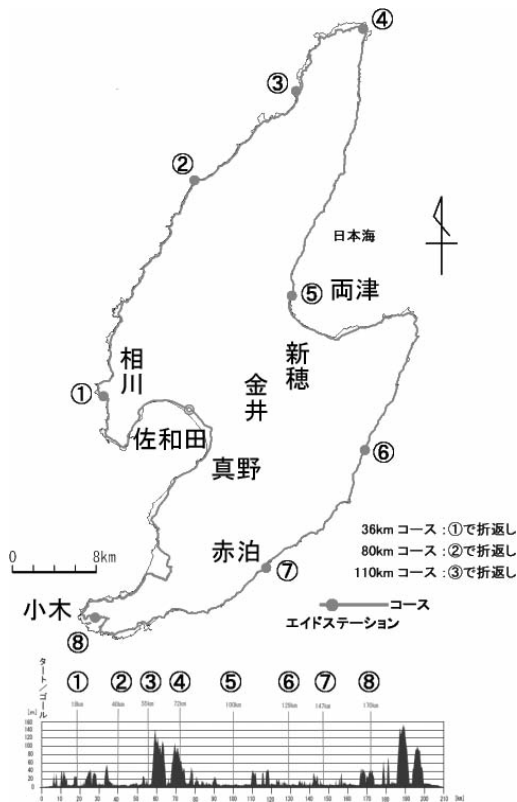


図3 「スポニチ佐渡ロングライド210」のコース概要 (2006年)

対的に可処分所得が大きい壮年・熟年層の参加による観光振興上の波及効果も大きくなりうる想定される。

## 2. 「スポニチ佐渡ロングライド210」の概要と創出経緯

### 2.1 「スポニチ佐渡ロングライド210」の概要

「スポニチ佐渡ロングライド210 (以下、ロングライド)」は、佐渡市<sup>6)</sup>を1周、約210km(図3)を走破するサイクルイベントで、2006(平成18)年の創出当時、ワンデイ・イベントとしては日本最長であることを特徴としていた。サイクルイベント、とくにレースの場合、競技そのものが1日で終了し、リザルトが発表されるワンデイ・レースと、数日～数週間にわたり開催され、最終日に総合成績が決定するステージ・レースとが存在する。2006年当時、ソロで200kmに及ぶ距離を走行するサイクルイベントとしてはツール・ド・おきなわ(200km)、富士チャレンジ200(200km)が代表的な存在で、これを10km越えることを宣伝材料の一つとしていた。これらの、200kmクラスのサイクルイベントを比較したものが表1である。注目すべきは完走するために必要な平均速度と完走率で、ロングライドの場合は、17.5km/hと緩やかで、完走率も高くなっている<sup>7)</sup>点は、比較的高齢者でも参加可能なイベントとしての位置づけを鮮明にしている。210kmのAコースに加え、体力に応じて参加できるよう、110km(B)・80km(C)・36km(D)の距離別4コースが設定された。この距離別コースは、2007年・2008年と、表2に示すように微細な変更が加えられてきた。2008年の変更は、河原田スタート・両津ゴールの100kmコースを加えたことが大きな特徴で、佐渡～新潟航路便の就航する両津からの出島を容易にする意図が含まれていた。各回の参加申込者数と、完走率の推移を示したのが図4である。当初1,000人規模で創出されたロングライドが、3,000人規模のイベントへ成長してきたことが判る。実際には、参加申込をしたものの出走できなかった者が存在し、2009年の場合544名の当日キャンセル者がいた。多くの当日キャンセル者が出た背景は、イベント当日の天候にある。過去4回のイベント中、晴天に恵まれたのは2008年のみで、残りは強い風

表1 200kmを越えるワン・デイ サイクルイベントの概要

event	制限時間	平均速度	完走率	備考
スポニチ佐渡ロングライド210	12時間	17.5km/h	81.7%	2009年大会・210kmコース
富士チャレンジ200	7時間	28.6km/h	73.8%	2009年大会・ソロ200kmコース
ツール・ド・おきなわ	約6.5時間	30.6km/h	77.2%	2009年大会・市民レース200kmコース

ツール・ド・おきなわの制限時間は、トップゴール時間により変動する

表2 スポニチ佐渡ロングライド210のコース変遷

	Aコース	Bコース	Cコース	Dコース	備考
2006年	210km	110km	80km	36km	
2007年	210km	130km	80km	40km	
2008年	210km	130km	100km	40km	Cコースは両津ゴール
2009年	210km	130km	100km	40km	Cコースは両津ゴール

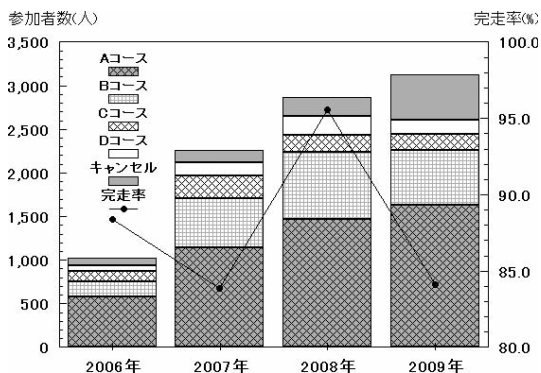


図4 「スポニチ佐渡ロングライド210」の参加者構成と完走率

と冷たい雨にさらされながらの走行を余儀なくされた。コースの起伏も激しく(図3)、結果として途中棄権をした参加者が多数出たのと同時に、最初から多くの申込者が出走を諦めたと想定される。

「ワンデイ・イベントとして最長」のコースは、高い訴求力を有し、図4で明らかなように、参加者の58.0%が210kmコースへの参加をしている。このコース取りは、「佐渡島を1周する中で、これ以上距離は増やせないというコースを考え<sup>8)</sup>」ぬいたもので、その後2008年に240kmを走破する「奄美大島チャレンジサイクリング」の創出後にも、距離の長大化競争には与せず、210kmのコースを維持している。

## 2.2 「スポニチ佐渡ロングライド210」の創設

「スポニチ佐渡ロングライド210」は、名称から明らかなように、株式会社スポーツニッポン新聞社発行の『スポーツニッポン新聞』の略称「スポニチ」にちなんだ、冠イベントである。「スポニチ」の冠がついた背景は、本イベント創出の背景と深く関わる。というのも、2006年に創出された本イベントは、もともと1997年に開催されるべく、1995年頃から下準備が行われていた。図5はバブル崩壊前後から2008年に至る、佐渡島への観光入込客数の推移を示したものである。バブル最盛期に年間120万人を越える入込客数を数えた佐渡島も、バブル崩壊の影響を受け客足が遠のいた。1995年当時は、その凋落傾向が顕在化しはじめた時期である。佐渡島への渡航手段は、ほぼ佐渡汽船による新潟～両津航路、直江津～小木航路、寺泊～赤泊航路に限定される<sup>9)</sup>。即ち、佐渡島への観光入込客数の減少は、佐渡汽船にとって死活に関わる重要な問題である。この危機感から、佐渡汽船の新潟案内所長のF.My.氏が、「入込客増を目的に何かイベントを開けないだろうか?」と知己であったスポニチ新潟支局長(F.Mo.氏)へ相談をしたことがきっかけとなり、2007年の開催に向け、様々な協議・調整が始まった。

F.Mo.氏は、スポニチ本社の事業部のN氏へ相談を持ちかけ、佐渡では既に1990年から国際トライ

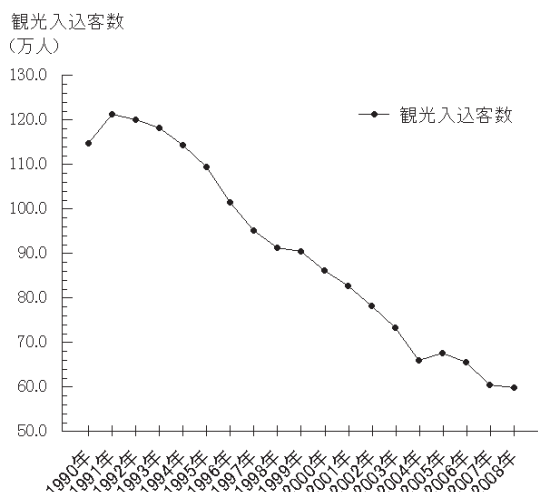


図5 佐渡島における観光入り込み客数の推移 (新潟県統計資料による)

アスロンの開催実績があり、自転車で佐渡島を一周するようなイベントが良かろうとのアイデアが提示された。これを受け、F.My.氏は、広域合併前の佐渡島において、両津市観光課へ相談をし、同課を島内の受入窓口として調整を始めた。1996年には、翌年5月18日に佐渡一周Aタイプ・小佐渡<sup>10)</sup>一周Bタイプを実施するという具体的なプランも策定され、この実現に向け佐渡汽船・スポニチ・両津市の担当者レベルでの実務協議や、スポニチによる視察などが行われていった。しかしながら、1市9町が関係する中での調整が不足したことに加え、もうひとつの当事者たる佐渡汽船内にも、イベント開催への消極論が存在し、結局この企画は実現しなかった。結果、図5に示すように、さらなる入込客数の低下が食い止められないまま2004年を迎えた。2004年の入込客数は66.0万人で、最盛期の1991年の121.4万人に比し54.4%にまで減っていた。2004年10月に、再度新潟汽船のF.My.氏が、同社企画販売センター長のT氏とともに、スポニチに相談を持ちかけたところ、1995年当時新潟支局長であったF.Mo.氏は前事業部長に、事業部員であったN氏が事業部長へと職位を進めていた。この縁を積極的に活用し、2004年10月23日に発生した中越大地震による一時的な停滞があったものの、2005年

5月までに実務協議や根回しが進み、8月にスポニチのN事業部長による視察が実施された。スポニチによる視察は9月の国際トライアスロン時、11月に雑誌記者を帯同してのものと複数回にわたり、11月の段階で佐渡市からイベント開催の許可を取りつけ、実務担当を行う佐渡ロングライド事務局を12月に開設し、具体的な準備が開始され、翌2006年5月に11年越しの企画が実現したのが「スポニチ佐渡ロングライド210」である。このような経緯から、株式会社スポーツニッポン新聞社の支援する冠イベントとして創出されたが、スポニチ側の経済的な負担は、2006年大会の総収入に対してわずか1.3%に過ぎず、いわば、「11年越しの「縁」を対価として「スポニチ」の冠が付されたといえる。さらに、2004年に広域合併により、佐渡島内の全10市町が、佐渡市1市へと合併され、関連市町が集約され、行政側の意思統一が図られたことも実現の理由として想起される。

以上、「スポニチ佐渡ロングライド210」の成立の背景には、

- 1) 1990年から実施されていた佐渡国際トライアスロンの実績<sup>11)</sup>とノウハウの蓄積
- 2) 11年越しの企画実現に向け動いた人的交流
- 3) 広域合併による行政側の意思統一
- 4) 観光入込客数の減少に伴う佐渡汽船の危機感増大

以上4つの要因が重層的に絡まり合っていたことが確認された。

### 3. 「スポニチ佐渡ロングライド210」参加者の属性と参加動機

#### 3.1 調査の方法

ロングライド参加者の観光行動を把握するために、2006年～2009年までの4回次のイベントにおいて、ゴール後の完走者に対しアンケート調査を実施した。アンケートは、配付票方式で、任意に対面記入を求めた。調査は2006年・2007年は、配付・回収を論者および論者の指導下にある調査員（ゼミ

生)が担当し、2008年・2009年は、佐渡ロングライド事務局およびボランティアスタッフが担当した。結果として、全完走者8,304人に対し、42.2%に相当する3,506通の回答を得た<sup>12)</sup>。事務局との間で、調査項目についての打合せを行い、実施年によって若干の変更はあるものの、調査項目を大別すると、以下の通りである。

- A：参加者の属性に関する項目 [居所・年齢・性別・参加コース・帯同者の有無・参加動機]
- B：参加者の観光行動に関する項目 [宿泊日数・宿泊場所・来島手段・島内観光先]
- C：参加者からの意見聴取 (自由記述)

これに加え、事務局保有のデータから、参加申込時の、参加コース・居所情報<sup>13)</sup>・性別・年齢に関する4項目の情報を提供いただき、記入漏れなどを補足し分析を行った。

### 3.2 参加者の属性と分布

4次にわたるロングライドへの参加申込みを行ったのは延べ9,257名に達する。この市町村別分布を示したのが図6である。9,257名中、新潟市からの申込者が最も多く1,243名、次いで佐渡市からの746名と続き、2市を含む新潟県内からの申込者は2,966名と、全体の32.0%を占める。これに続くのが神奈川県横浜市356名、東京都世田谷区221名で、図6から南関東を大きな集客圏としてロングライドが成立していることがわかる。東京都2,025名(21.9%)、埼玉県800名(8.6%)、神奈川県734名(7.9%)と、一都二県で、38.5%を占め、ロングライドへの参加者が、約三分の一が地元新潟県から、三分の一が首都圏から、残り三分の一がその他の地域から、といった構成となっている。このような構成比は、主催者側によっても誘導された。佐渡汽船の営業所を通じ、首都圏の自転車屋への営業が行われ、周知活動が展開された。同時に、ロングライドの実施に合わせ、JTBによって、自転車をバスで輸送しながら佐渡へ移動するバスツアーが催行され、宿泊施設への誘導が行われているとともに、

JRも臨時列車を運行して宿泊をセットにしたツアーを販売している。JTBのバスツアーは池袋を発着場所とし、JRのツアーは上野を始発駅とするなど、首都圏を集客圏として包摂することに成功した。

全申込者9,257名の内、男性7,997名、女性1,207名で6倍以上の開きがある<sup>14)</sup>。年齢の判明する申込者全員の平均年齢は39.03歳(男性39.29歳・女性37.26歳)で、この世代別・コース別の構成を示したものが図7である。世代別で見ると、30代前半で35.6%を占める。この世代は、子どもを帯同し

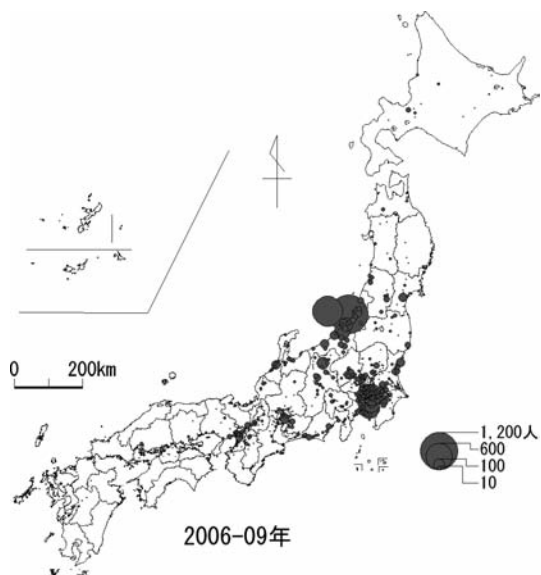


図6 「スポニチ佐渡ロングライド210」における集客圏

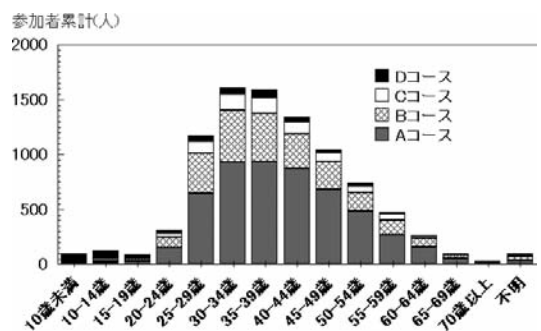


図7 「スポニチ佐渡ロングライド210」における世代別参加状況

での参加が散見されることから、Dコースへの参加割合が成人層のなかでは多くなっている。Aコースの訴求力が高いことは前述の通りであるが、10代後半以上の参加者でみた場合、いずれの世代でも50%を越えていることがわかる。特に、60代前半(57.86%)、60代後半(51.43%)、70代以上(51.43%)と熟年層でも過半数が210kmコースへの参加を志向し、体力的に余裕のある30代前後半の壮年層と比して体力の劣る熟年層でも参加が可能なイベントとしての性格が確認された。

完走者に対するアンケート調査から、彼らの参加傾向について分析したものが表3・図8である。参加集団の規模は、1～3人程度の小集団で59.5%を占め、7人以上の大集団は19.7%にすぎない。集団の社会的関係性をみた場合、チームを単位とするものが21.7%存在する。サイクルイベントの場合、チーム競技としてのロードレースや、そのための日常的な練習走行が、日頃行きつけの自転車専門店の顧客層などで編成されたチーム単位で行われることがしばしばある。そのため、多くのサイクルイベントでチームをユニットとした参加傾向が強く表れるが、ロングライドでもこの傾向が確認された。しかしな

表3 参加者の集団規模

参加人数(n)	人数(人)	割合(%)
n=1	697	20.1
n=2	848	24.4
n=3	518	14.9
4 ≤ n < 6	723	20.8
7 ≤ n < 10	326	9.4
11 ≤ n < 30	266	7.7
31 ≤	91	2.6
合計	3,469	100.0

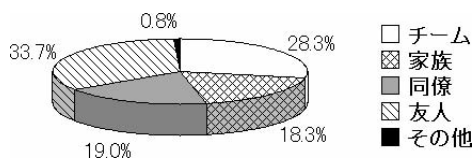


図8 「スポニチ佐渡ロングライド210」における参加集団属性

がら、ロードレースの場合、参加者の77.9%が何らかの形でチームに所属し<sup>15)</sup>、全参加者の56.5%が同じチームから複数人の参加をしていたことに比べると、その割合は低い。チームでの参加傾向に代わる社会的関係性として、目立つのが友人(25.8%)、同僚(14.5%)、家族(14.0%)で、この3つの合計は54.3%にものぼり、ロードレースイベントとは異なり、日常の社会生活における関係性の延長としてロングライドに参加していることが判明した。

### 3.3 参加者の参加動向と参加動機

延べ9,257名のロングライドへの参加申込者の過去の申込履歴を把握するため、2006～2009年の各大会次における申込者名簿から、年齢・性別・居所情報をもとに個人同定作業の結果、参加申込者の実数として6,114名を導いた。ここから2009年次の申込者における過去の申込履歴を示したものが図9である。これによると2009年次ロングライドにおいて、4年間・毎年連続して参加申込を行った者が3.9%存在していることがわかる。この他、過去の参加申込歴を有するものを合計すると、約三分の一強に相等する37.9%が複数回の参加経験を有している。彼らの参加動機を分析したのが図10である。複数回の参加歴を有する者の参加動機で、もっとも上位に来るのは「去年楽しかったから(42.5%)」で、過去の参加体験による満足度の高さを理由としている。このことから、ロングライドというイベント自体が、非常に満足度が高く、リピーターを引きつける訴求力を有していることが明らかとなった。特に2008年は、過去4回のイベント中、唯一晴天下で

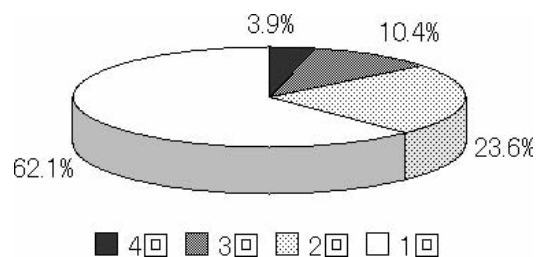


図9 「スポニチ佐渡ロングライド210」における重複参加

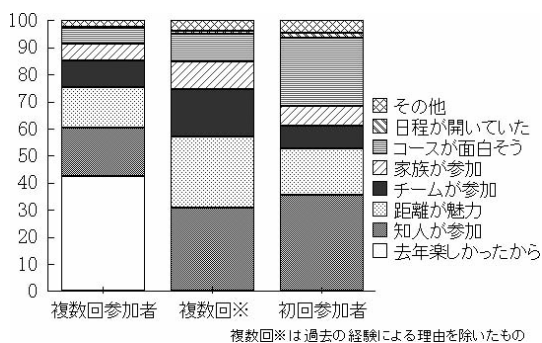


図10 「スポニチ佐渡ロングライド210」における参加経験別・参加動機

開催でされ、とりわけ満足度が高かったと考えられる<sup>16)</sup>。初めてロングライドに参加する者の参加動機と比較するために、複数回参加者の参加動機から「去年楽しかったから」を除いてみると（複数回※）、複数回経験者・初参加者で全体的な傾向は一致するものの、複数回経験者においては、「距離が魅力」・「チームが参加」の割合が相対的に多く、一方、「コースが面白そう」は少なくなっている。この差は、過去の参加経験の有無と完走を前提とした備えの差により生じていると考えられ、複数回経験者は、高低差を含む210kmの長距離を12時間以内に走破するロングライドのコースの厳しさについて、身を以て経験しているため、初参加者のように気楽に「コースが面白そう」と、暢気に構えていられないのであろう。実際に210kmを完走しようとした場合、単独で走行するよりも、集団で車列を組みながら走行の方が圧倒的に体力の温存・回復が図れ、有利である<sup>17)</sup>。このような経験知が、「チームが参加」することを理由とした複数回参加者の動機付たり得ていると分析する。

しかしながら、このような経験知に基づくチーム単位での参加は、「スポニチ佐渡ロングライド210」の存立意義を根底から揺るがしかねない問題を内包している。チーム走行の経験を有する、競技志向の高い参加者が増加したことにより、210kmの完走のみを目的化し、走行マナーも低下が見られようになった。

『大会規則』において「並進走行の禁止」と、一

列縦走を要求し、走行時の空気抵抗を低減させるための「DHバーの装着は禁止」が明言されているにも拘わらず、実際にはこれらの行為が多発している<sup>18)</sup>。このことは、アンケート上の自由記述欄において以下のようにしばしば指摘されている<sup>19)</sup>。

- ・集団で走っている人たちは列をくずすまいとして、横に広がって走行して大変危険！5人以上の集団走行は禁止すべき！キケン！
- ・危険な走り方の人が多い。特に、チームジャージを着ている人が、乱暴！！
- ・何十人で走っている集団（チーム）の車道での交通マナーが悪い。
- ・DHバーを装着したバイクを何台か見かけた。大会案内の内容を厳守するようにして欲しい。
- ・DHバーの禁止や1列走行を徹底して欲しい。○○○○（チーム名）は2列でほかの自動車に迷惑をかけていた
- ・レース経験の少ない参加者が多いためか、参加者のマナーが悪い、平場で先頭交代しながら車列を組むことすらままならない（一人先頭をひかされ損）ので、マナー向上に関する啓発の取り組みをお願いします。

ロングライド自体が、もともと競技性を低く設定し<sup>20)</sup>、体力に応じて自由にコースを選択し、景色を楽しみながら参加できることを志向していたはずである。しかしながら、上記に挙げたような行為により、「ゆったりと景色を楽し」まない参加者が今後とも増加するのであれば、観光振興と結びつけようとしたイベントの創出意義そのものが崩壊しかねない点は憂慮すべきである。

では、具体的にロングライド参加者が、イベントへの参加によって、どのように佐渡の観光振興に寄与しているのだろうか。以下次章で分析を行う。



#### 4. 「スポニチ佐渡ロングライド210」参加者の観光行動

「スポニチ佐渡ロングライド210」は、佐渡島という隔絶性の高い離島で開催されるため、来島手段に佐渡汽船によるアクセスと、早朝6時前後に設定されたスタート時間のため、少なくともイベント前日には島内に宿泊することが不可欠である。従って、本イベントに参加することで付随的に発生する観光行動は、

- ① 佐渡島への渡航
- ② 島内宿泊
- ③ 各観光資源への訪問
- ④ 各種商品の購入

などが想定される。この内、④に関しては、実際の把握が困難であり、本稿では割愛し、①～③の各項目について分析を行うこととする。

##### 4.1 参加者の来島・移動手段

参加者に対し、①新潟までの移動手段、②佐渡島への渡航手段の2項目については2007年～2009年までの各年次に、これに加え、③島内での移動手段に関しては2009年次に完走者に対するアンケート調査で把握を行った。佐渡島内に居住する回答者からの回答を除き、結果を示したものが図11・図12・図13である。

##### 4.1.1 新潟までの移動手段

新潟までの交通手段として最も多いのが、自家用車による移動で、次いで新幹線、バスによる移動の順となり、自動車を介した移動を選択する参加者が

多いことがわかる。これは、鉄道による移動の場合、輸行時の構内移動や乗り換えの際に、自転車本体や、取り外したホイール（車輪）にキズをつける可能性が高く、細心の注意が必要であることを嫌ってのことであると思われる。このリスクを回避するためには、自動車に載せ、積み替えの手間を省くことは効果的であり、高額なスポーツ用自転車の保全を考えると鉄道による移動は選択しにくい事情がある。比較的乗り換えの手間が少なく、車内に自転車を置くスペースの確保が容易な新幹線は、速達性と相俟って鉄道利用の場合のほぼ唯一の現実的な選択となる。首都圏からの鉄道によるアクセスを考えた場合、新宿を起点としていたムーンライト越後は2009年3月のダイヤ改正により臨時列車になったため、新幹線以外に取りうる選択肢は本イベントにあわせて運行されるJRの臨時列車の利用である。この臨時列車は、宿泊・フェリー乗船がセットで2万円前後と、安価な価格設定であることがアドバンテージとなっているが、金曜の夜に上野を出発し、1泊4日（車中2泊）の強行軍となっている。図14に各移動手段の世代別利用割合を示した。全申込者の世代別構成割合と比べ、有意の差が出現したのが新幹線、ムーンライト、臨時列車、飛行機の四つの移動手段である。新幹線利用者の場合、30代の構成率が41.7%、40代では21.9%となっている。これは全申込者の構成率（30代・35.7%、40代・27.0%）と比べると、30代では新幹線をより利用し、40代は相対的に利用率が低い。ムーンライト利用者では、20代の構成率（21.9%）が全申込者同世代（15.8%）に比べ多く、30～50代では相対的に少ない。

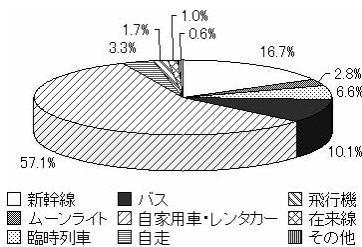


図11 「スポニチ佐渡ロングライド210」への移動手段（～新潟）

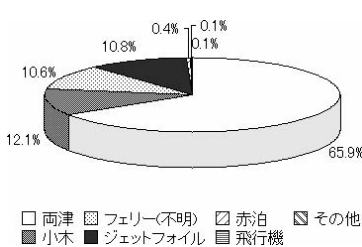


図12 「スポニチ佐渡ロングライド210」への渡航手段（～佐渡）

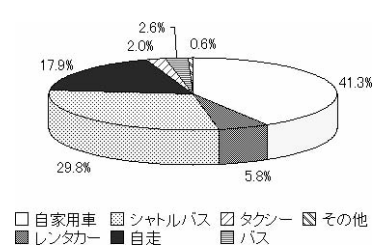


図13 「スポニチ佐渡ロングライド210」での移動手段（佐渡島内）

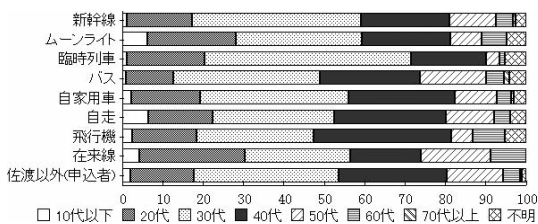


図14 世代別移動手段 (～新潟)

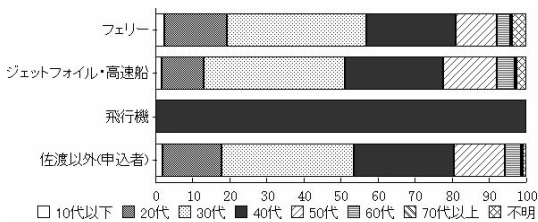


図15 世代別渡航手段 (～佐渡)

臨時列車の利用者では、20代(19.2%)・30代(51.0%)が全体に対して相対的に多く、40代(18.5%)・50代(3.3%)が少ない。飛行機利用者では、40代の構成率が34.2%で相対的に多く、30代(28.9%)・50代(5.3%)が相対的に少ない結果となった。即ち、比較的勤務時間の自由度が低い、即ちロングライド参加のために休暇取得が容易でない20代・30代において、臨時列車やムーンライト越後の利用が多く出現し、ロングライド翌日の出勤に間に合うべくこれらの移動手段を利用している様子が確認される。興味深いのは、速達性の低い順に、ムーンライト越後→臨時列車→新幹線→飛行機という移動手段が存在するが、全申込者の世代別構成割合と比べ、有意の差が出現した世代が、ムーンライト越後で20代、臨時列車で20代・30代、新幹線で30代、飛行機が40代と世代が上がっていった。速達性が高く・利用料金が相対的に高くかかる移動手段を、より高い世代の方が利用するのは、恐らくは可処分所得の差が関係しているものと想定されるが論拠を有さないため可能性の指摘のみに留める。

#### 4.1.2 佐渡への渡航手段

新潟～佐渡島への渡航手段では(図12)、新潟市内、首都圏からの参加者が多いことを反映して新潟～両津間のフェリー利用が65.9%と圧倒的に多いことがわかる。図11で明らかなように、新潟まで

の移動手段として自家用車の利用が多いため、自家用車の航送が可能なおうひとつのルートとして、直江津～小木間のフェリー利用が両津航路に続く。佐渡島への渡航手段で、速達性の高い手段が佐渡空港を介した新潟～佐渡空路と、新潟～両津間に就航しているジェットフォイル、寺泊～赤泊間に就航する高速船である。このうち、空路利用はわずか2例のみ抽出できただけであり、また2008年9月に廃止され、高速船は便数と寺泊へのアクセシビリティから利用例は少なく(図12)、現実的にはジェットフォイル<sup>21)</sup>が唯一の速達手段といえる。図15に渡航手段の世代別利用割合を示した。フェリーとジェットフォイルを比較した場合、30代を境として速達性に劣るフェリー利用は、下の世代で利用割合が多く、ジェットフォイル・高速船利用は40代・50代・60代で利用割合が多くなり図14で指摘したように、世代が上がるに連れ、より多くの支出が必要な速達性の高い移動手段を選択している傾向がここでも読み取れた。

#### 4.1.3 島内での移動手段

佐渡島内における移動手段について示したのが(図13)である。新潟までの移動手段のうち、最も多いのが自家用車による移動であった(図11)。これを反映して、島内の移動においても自家用車によるとしたものが最も多い。次いで、主催者側で用意しているシャトルバス利用で、JRの臨時列車利用者の多くがここに吸収されている。そもそもロングライドの参加者は、210kmの走破を目指すべく、自ら移動手段である自転車を持参している。このため、自走と回答した者が17.9%存在している。論者は、自走を回答する参加者がもう少し多く出てくると想定していたが、実際には20%にも満たない割合に留まった。この理由として、佐渡島への上陸地点である両津・小木・赤泊のいずれの地点もが、ロングライドのスタート地点である佐和田まで20～30kmの距離を有し、ゴール後の疲弊した身体で自走することを忌避したものと想定される。自由記述欄に寄せられたコメントでも以下のコメントが寄せられている。

- ・両津スタート・ゴール 100km くらいのコース
- ・両津スタート・ゴールを激しく希望。
- ・両津スタート
- ・出発を両津港にしてほしい、ゴールを
- ・スタートとゴールを両津にして欲しい。輪行する人に長距離歩行はきつ過ぎる
- ・スタートが、両津だと便利です。
- ・スタート・ゴールを両津にしてほしい
- ・両津を始発にしてほしい。
- ・両津スタート希望。
- ・両津で開催だともっと都合がよい
- ・両津発着にして欲しい。
- ・スタートは両津にしてほしい。

このような意見を容れ、2008 年次から両津をゴールとする C コース (100km) が設定された。しかしながら、C コースの完走者からのアンケート回収

率が極端に低く、ゴール地点の変更による効果を検証する材料を持ち合わせていない。しかしながら、自前の移動手段を持ち合わせない参加者はいないはずであり、また、自家用車を利用しての参加が多い実態を考慮すれば、現在のスタート地点を変更する必要性は低いと考えられる。

#### 4.2 参加者の宿泊動向

完走者に対するアンケート調査で、彼らの宿泊先についての調査を 2006 年次から毎回実施した。この結果から、彼らの宿泊動向について、宿泊日数と宿泊先・平均泊数を示したのが表 4・表 5 である。宿泊日数は 1 泊ないし 2 泊で全体の 87.2% を占める。宿泊先として、最も多いのはホテル・旅館など宿泊施設で 83.6% を占め、延べ宿泊日数は 4,077 泊が把握された。この数字は、アンケートへの回答者から導かれたものであるため、全出走者 8,304 名で試算した場合、10,472 泊の宿泊需要が創出されたと

表 4 「スポニチ佐渡ロングライド 210」参加者の宿泊日数

宿泊日数	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年	人 数	割 合 (%)
0 泊 (自宅)	86	78	125	38	327	9.3
1 泊	293	343	768	228	1,632	46.6
2 泊	266	277	708	173	1,424	40.6
3 泊	17	23	59	13	112	3.2
4 泊以上	3	3	3		9	0.3
合 計	665	724	1663	452	3,504	100.0
平均泊数	1.34	1.36	1.43	1.36	1.37	

表 5 「スポニチ佐渡ロングライド 210」参加者の宿泊先

	人 数 (人)	割 合 (%)	延 泊 数 (泊)	平均泊数 (泊)	試 算 (泊)
自 宅*	65	2.0	101	1.55	259
知 人 宅	139	4.3	211	1.52	542
キ ャ ン プ	71	2.2	96	1.35	247
車 中 泊	96	3.0	135	1.41	347
宿 泊 先 不 明	159	4.9	245	1.54	629
宿 泊 施 設	2,703	83.6	4,076	1.51	10,469
合 計	3,233	100.0	4,864	1.50	12,493

※自宅の平均泊数は、佐渡島内居住者 326 名を除き算出

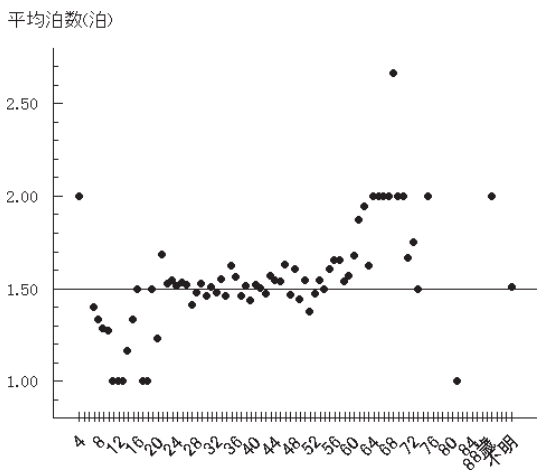


図16 年齢別平均宿泊数

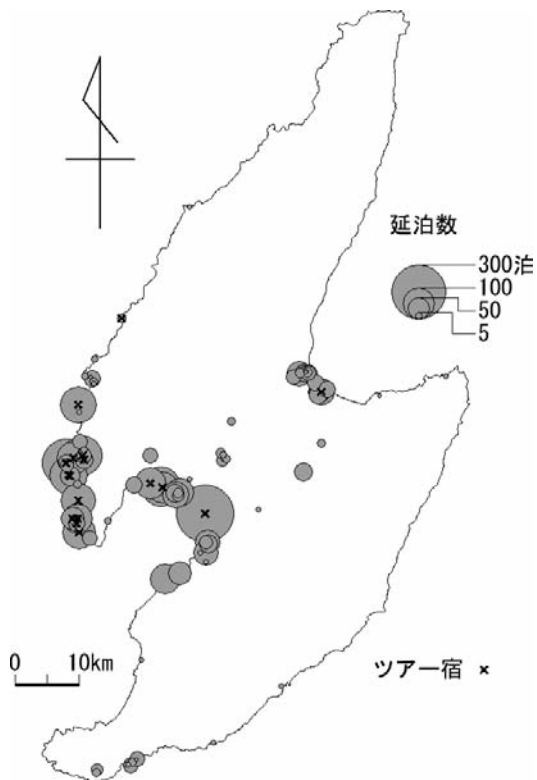


図17 「スポニチ佐渡ロングライド210」参加者の宿泊分布

想定しえる。この他、知人宅・佐渡市以外に居住しながら、実家（自宅）に宿泊して参加したケースのほか、サイクルイベントでよく見られる車中泊や

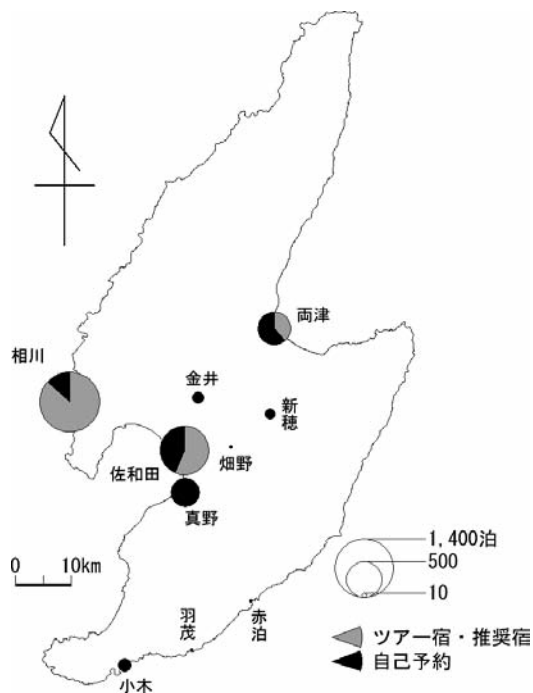


図18 申込形態別・地区別宿泊分布

キャンプなど特異な宿泊形態も確認された。宿泊先による平均宿泊日数にほとんど差はなく、車中泊・キャンプなどで平均値1.50日をやや下回のみである。

新潟までの移動手段および、佐渡島への渡航手段において、世代が上がるに連れ速達性の高い・すなわち所要運賃の高い移動手段を利用する割合が高くなるのが検出された。これを受け、年齢と宿泊日数の関係を把握したのが図16である。自立的な宿泊行動をとるとは想定しにくい10代前半以下の宿泊者を除けば、年齢の上昇とともに平均宿泊日数が増加する正の相関関係が成立している。

ロングライド自体が、参加者各自がそれぞれの体力に応じてゆったりと景色を楽しみながら、あらかじめ設定された長距離に及ぶコースを走破することを目的としている以上、加齢とともに体力の衰えが生じるため、210km走破のための所要時間も長くなり、ゴール後に居所へ当日中に帰着可能な航路便への乗船が困難な状況になるものと想定される。ロングライドは、着順・所要時間を公表しないため、

世代・年齢ごとの所要時間を検証することは不可能であるが、比較的休暇取得の自由度が高く、体力的に劣る年齢の高い層において、佐渡島内への滞在時間を長くとりながら、ロングライドに参加をしていることが確認された。新潟までの移動手段・佐渡島への渡航手段、宿泊動向の3点において年齢の高い層ほど、より高額な支出を要する参加形態を示す点は、競技性を低く設定し、参加可能な年齢層を広げたロングライドイベントにおいて有意である。

宿泊先の判明する2,274名について、延べ宿泊日数(3,323泊)の分布を宿泊先ごとに示したものが図17<sup>22)</sup>である。全体で考えた場合、スタート地点が佐和田に設定されているため、佐和田地区での宿泊数は943泊と多く、隣接する真野地区でも329泊が確認される。注目すべきは、相川地区に存在する1,458泊で、佐和田からは20km程度の隔たりがあるにも拘わらず多くの参加者が宿泊を行っている。この地区はもともと宿泊施設が多いこともあるが、JTB、JRによって催行される移動+宿泊+参加費がセットになった参加ツアーの宿泊先として設定されている施設<sup>23)</sup>が多く存在し(図18)、これにより、多くの参加者が宿泊客として誘導され、相川地区に多くの経済効果を与えていることが確認される。一方、参加ツアーによらず自前で宿泊先を確保して参加をする参加者の場合、スタート地点の佐和田地区と、隣接する真野地区と、新潟との結節点である両津に多くの宿泊客が集中する一方で、小木、新穂、金井などにも、宿泊者が分散していることが確認された。参加者の多くが自家用車を利用してロングライドに参加しており、また元来イベント参加のために自前の移動手段を有している参加者にとって、20km程度の隔たりは抵抗とななりえず、自由に宿泊先を選択し得ることが図17からわかる。スタート地点から離れた場所においても一定程度の宿泊客が分散して存在している点は、ロングライドの実施による観光振興の効果を全島的に拡散しうる点において有意であり、さらに参加ツアーの宿泊先を他地区へ誘導すれば、ロングライドの開催による宿泊需要を意図的に全島へ再分配可能であることが確認さ

れた<sup>24)</sup>。

### 4.3 参加者の観光動向

ロングライド参加者の観光立ち寄り先については、アンケート調査で2007年次以降把握している。この結果を示したのが表6である。佐渡居住者以外の回答2,597例中、観光先についての回答を記述していない者が1,377例(53.0%)と最も多く、次いで観光行動を「とらない」との回答が704例(27.1%)と続く。彼らが観光行動をとらない理由として、

- ・ありません。時間があればしたいのですが…
- ・したかったが日程的にムリでした。
- ・弾丸ツアーのため残念ながらなし
- ・すぐに帰らなくてはならず観光できません。残念!!!
- ・雨だったのでホテルにいました。
- ・雨降ってなければしたかったです

と、悪天候や、時間の都合がつかないことを理由に挙げている。さらに、そのような日程の余裕がないことを悔いながら、次年以降の参加に向けて、

- ・してないです。残念!次回はもっとよゆうをもってきます!ありがとうございました。また来ます!
- ・なし、残念!次回必ず
- ・今年は初めてで、余裕ありませんでしたが来年は、もう1泊したいと思います
- ・残念ながらありません。もう一泊あれば

などと、もう一泊日程に余裕を持つことを希望として述べるコメントが散見された。これを受けてか、2006年~2008年までの3回で、平均宿泊日数は1.34泊→1.36泊→1.43泊と漸増(表4)していった<sup>25)</sup>が、ほとんどの参加者が、ロングライドに参加しながらも、特段の観光行動をとらずに帰っている。従って、観光振興への寄与は、次回ロングライドへの参加または、別機会を設けての佐渡島への再訪に期待せざ

表6 「スポニチ佐渡ロングライド210」参加者の観光動向

(人)

回答別	2007年	2008年	2009年	合計	割合(%)
無回答	241	873	263	1,377	53.0
観光先明記	183	407	114	704	27.1
観光先なし	199	224	28	451	17.4
未定	22	33	10	65	2.5
合計*	645	1,537	415	2,597	100.0

※佐渡市内居住者を除く

表7 「スポニチ佐渡ロングライド210」参加者の観光立ち寄り先

(%)

目的地別	2007年	2008年	2009年	割合
金山	31.1	46.7	43.9	42.2
トキ関連	23.0	20.4	17.5	20.6
観光施設	8.2	7.4	10.5	8.1
酒蔵・酒店	10.4	7.4	1.8	7.2
たらい舟	4.9	6.6	8.8	6.5
その他	50.8	43.2	44.7	44.5
合計*	128.4	131.7	127.2	129.2

※佐渡市内居住者を除く

るを得ない。

立ち寄り先について、具体的に挙げた回答者704名の立ち寄り先、上位5箇所をまとめたのが表7である。金山への立ち寄りを回答した者が全体で42.2%存在している。これは、2008年からDコースが金山への立ち寄りをイベント中に包摂させたためであるが、イベント中の立ち寄りをしていなかった2007年の段階でも31.1%が立ち寄り先として挙げていることから、ロングライド参加者へ最も訴求力の高い観光資源が金山であるといえよう<sup>26)</sup>。これに次ぐ観光立ち寄り先がトキの野生復帰に向けた関連施設である。折しも2008年9月にトキの放鳥が実施され、関心が高まっていたことも影響していると思われる。この二つの立ち寄り先以外は、いずれも十分な集客実績があるとは言い難く、ロングライドが直接の観光体験を提供する場とはなっていないことが判明した<sup>27)</sup>。

## 5. おわりに

以上、「スポニチ佐渡ロングライド210」という、2006年に新たに創出されたサイクルイベントにおいて、イベント参加者の観光行動の把握と観光振興上の効果を把握した結果、以下の各点が明らかとなった。

- 1) イベントの創出に当たり、多くの障害と長い期間を要したこと。この実現に際し、バブル崩壊後の観光入り込み客数の半減に対する危機感のほか、多くの地域関係者の交流を背景とした。
- 2) 実現した「スポニチ佐渡ロングライド210」は、210kmを一日で走破する、他に例を見ないイベントの特徴が高い訴求力となり、また首都圏を集客圏として取り込んだことにより、3,000人規模で参加者を集めるイベントへと成長した。
- 3) イベント参加のためには、離島の隔絶性ゆえ宿泊は不可欠であり、この点観光振興に少なからず寄与している。宿泊先の分布は、自ら移動

手段を有しているため、全島的に分布をし、参加ツアー、提携宿泊施設の設定次第では、さらにその効果を全島的に再分配可能である。

- 4) 競技性の低いイベントであるため、体力的に劣る熟年層でも参加可能であり、可処分所得が高い彼らの参加により、佐渡への来訪・宿泊日数において、若い世代よりも多くの観光支出をもたらしている。
- 5) 多くの参加者が、時間的余裕のなさから、観光体験を経ることなく帰途についているものの、その飢渴感が、佐渡への再訪を決意させている。

このように、新たなイベントの創出により、付随して一定程度の観光振興と経済効果があったことが確認されるものの、佐渡島全体の観光入込客数を再浮上させるまでには至っていない。確かに、2006年以降の通減率は、若干ながら低下したかのように見える(図5)。しかしながら60万人規模の年間入込客数に対し、「わずか」3,000人規模の新規入込客の獲得を行っても、その効果は小さいと言わざるを得ない。ロングライド自体には、狭い公道、ボランティアスタッフの確保など様々な制約からこれ以上の参加者を受け入れる余地はない<sup>28)</sup>。従って、ロングライドへの参加をきっかけとして、彼らイベント参加者を①長期滞在、②複数回訪問へと誘導するための工夫が、今後更に必要となる。ロングライドが、熟年層に受容されている現状は、長期滞在へと誘導するうえで、効果的であることは本稿により確認された。例年、210kmコースの定員が埋まるのが早いことが、不満としてあげられているが、熟年層に一定枠を用意することを検討しても良いのかも知れない。

佐渡島への再訪を促すための工夫は、少しずつであるが、実現されている。2009年11月には、「佐渡ヒルクライム2009」が新たなサイクリイベントとして創出され、その告知がロングライドの際に行われた。ロングライドと比べ、ヒルクライムは競技性が高く、参加者層が重なることはありえないが、近年のロングライド参加者に、競技志向の強い者が

多数混入している現状を考えると、両方のイベントへ参加をする可能性もありえる<sup>29)</sup>。いずれにせよ、佐渡における観光入込客数の減少をくい止めるべく、より一層の努力が必要であろう。

## 謝辞

本稿の執筆にあたり、佐渡ロングライド事務局の各位には多大なるご支援を頂いた。とりわけ、諸々のデータ提供にご尽力いただいた坂下由利香嬢をはじめ、小池(前)事務局長、坂下(現)事務局長には、一度ならず当方の無理なお願いをお聞き届けいただいた。記して感謝を致します。本稿の骨子は、2006年11月に人文地理学会大会(於 近畿大学)で行った報告をもとに、2009年までの大会で得られたデータを加味して再構成した。以上、一連の研究成果は、大会当日のアンケート調査の実施とデータ入力において論者のゼミナールに所属した学生諸君の献身的な助力と、研究資金として佐渡ロングライド事務局からの委託研究費の存在なしに実現し得なかったことを付記する。

## 注

- 1) 「気候変動に関する国際連合枠組条約の京都議定書」。この達成計画では自転車走行空間の整備による約30万tの排出額の削減が計画されている。
- 2) 外務省HP「国連気候変動首脳会合における鳩山総理大臣演説」、[http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/enzetsu/21/ehat\\_0909.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/enzetsu/21/ehat_0909.html)、(2009.11.18 閲覧)。
- 3) 国土交通省は、「サイクルツアー推進事業モデル地区」や「自転車通行環境整備のモデル地区」を指定している。
- 4) 大川耕平(1998) 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、pp183-185。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。
- 5) 100km以上に及ぶ長距離を公道上に確保しようとした場合、複数の警察署に対する「道路使用許可」申請と、関連市町村との協議が不可欠である。
  - 6) 2004年3月に、広域合併により佐渡島内の全市町(1市9町)が合併して成立したため、1島1市で構成される。
  - 7) 一見すると、レースイベントと比べ完走率は同程度であるかのごとくみえるが、2009年大会は荒天下で行われ、途中でリタイヤする参加者が頻出したことを原因とし、晴天に恵まれた2008年大会では、210kmコースの参加者の94.6%が完走している。
  - 8) 小池(前)佐渡ロングライド事務局長への聞き取りによる。
  - 9) 2008(平成20)年9月を以って空路での佐渡への渡航手段は廃止された。2007年の観光入り込み客数に対する、空路の利用者の割合はわずか0.7%であった。
  - 10) 国仲平野以南の地域を指す。
  - 11) 佐渡国際トライアスロンでは、バイクコースとして200kmを設定し、ロングライドの210kmコースのほとんどが、重複している。実際2006年のイベント時には、交通規制のための立て看板などは、トライアスロンで使用しているものを流用・借用して掲出されていた。2008年大会からは事務局もトライアスロンの実行委員会と同居することとなり、組織運営の面でも両者の緊密な結びつきがある。
  - 12) 完走後に回答を求めため、疲労から調査に感じられないケースも散見される。晴天に恵まれた2008年に回収率が65.7%に達したのに比べ、荒天であった他年次での回収率は低い結果となった。
  - 13) 個人特定を目的としないため、市町村名までのデータのみ提供を受けた。
  - 14) 残り53名については性別不詳である。
  - 15) 天野(2005)
  - 16) 例年であれば参加動機や、自由記述欄に「前回のリベンジ」などと、完走できなかったことを悔やみ、再チャレンジすることを動機付けとした参加者が散見されるが、2009年にはその類のコメントは皆無であった。
  - 17) 集団走行は、一定間隔で先頭を交代しながら走行することで、風による抵抗を軽減することを目的として行われ、ロードレースでは一般的な戦術として採用されている。これ故、ロードレースはチーム競技としての性格を有し、一方トライアスロンの多くの大会ではこのような「ドリフティング禁止」がルール化されている。論者の本イベントへの参加経験から言えば、初対面の参加者とも声を掛け合い、同道することは、完走のための大きな精神的な支えたり得る。
  - 18) 一般的に公道使用のロードレースの場合、道路使用許可を取り、かつ交通規制による競技車両以外の通行遮断を行ったうえでレースイベントが開催されるが、ロングライドは長時間にわたるため、交通規制はスタート地点の僅かな区間だけに留まっている。そのため、ロングライドに参加のため走行している自転車を、一般車両が併走・対向するため、自転車同士の並進や、特異な乗車姿勢により転倒の危険性が増すDHバーの装着は危険な行為として禁止されている。
  - 19) 論者自身もそのような行為を目にした。また、本人の関知しないところでチーム単位での参加申込が行われ、当日、本人とは全くの赤の他人が出走しているケースも実行委員会により確認されている。
  - 20) それ故、参加者に義務づけられている計測チップの装着により、主催者側では各参加者の通過



- タイム・完走タイムを測定しているが、中途脱落者の把握など、イベントのマネージメントにのみ利用し、レースイベントでは当り前の、リザルトの発表を行わない。
- 21) 新潟～両津間の所要時間は、フェリー利用で2.5時間、ジェットフォイルで1時間と大きな差がある。旅客運賃で比較した場合、フェリーの2等料金とジェットフォイルとの間では約3倍の開きがある。
  - 22) 参加者の中には、佐渡市内において複数の宿泊施設を利用するケースも確認された。この場合、宿泊施設ごとに宿泊日数を按分した。
  - 23) また、これらの施設は、主催者によって運行されるシャトルバスによって、スタート地点と宿泊施設間の移動が可能である。
  - 24) 実際には、ロングライド当日の6:00前後のスタート時間に合わせて、参加者の送り出しを行う必要があり、宿泊施設側の対応が過重なものとなる。
  - 25) しかしながら、2009年には1.37泊へと減少した。この年のアンケート回収率が20.6%と少なかったことが影響しているのかも知れない。
  - 26) 4.2. で明らかになったように、ツアー客の宿泊施設が相川に多く準備され、時間のない中、かろうじて立ち寄り可能な唯一の観光資源が、相川に存在する金山だけということもある。
  - 27) しかしながら、上述のように「次回」、「来年」と、佐渡への再訪を促すきっかけとしての効果は期待できよう。
  - 28) 坂下（現）佐渡ロングライド事務局長への聞き取りによる。
  - 29) 「佐渡ヒルクライムが2009」において論者は、ロングライド同様に、参加者へのアンケート調査を実施している。145名の出走者から85通の回収を行い、うち20名がロングライドへの参加経験を有していた。

### 参考文献

- 天野宏司（2005）：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」を事例に一、文化情報学12(2).
- 天野宏司（2010）：サイクルトレインの成立と展開—秩父サイクルトレインの分析を通じて—、駿大論叢39.
- 天野宏司研究室編（2008）『「秩父サイクルトレイン」アンケート結果 報告書』、秩父サイクルトレイン実行委員会刊.
- 大川耕平（1998）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.

**Study of Creation of sports event and sightseeing promotion**

—A case of SADO long-ride 210—

by AMANO Koji

**[Abstract]** “Sponichi Sado Long-ride 210” is an event that takes a ride on a bicycle. It was founded aiming at the sightseeing promotion of Sadogashima. This research clarified the sightseeing behavior of the participant of the event and effect in sightseeing promotion. As a result, five conclusions were obtained. 1) The event was newly established from the sense of crisis to the decrease of the number of tourists to Sadogashima. 2) The course where it rides 210km has a high appeal power. Consequently, it has grown up to the event that gathers 3000 participants. 3) Staying is indispensable for the event participation, and the participant's staying was confirmed on the entire island. 4) A lot of elderly people are gathered from the feature of the event with a low playability, and their high disposable incomes have brought a lot of sightseeing expenses. 5) A lot of parties concerned do not go sightseeing. Decrease paces of the number of tourists became gradual by creating the event.