



自転車社会の環境改善を目指して No.4

## 自転車文化の向上も期待できる 自転車を使った新しい観光スタイル

文

特定非営利活動法人 自転車活動推進研究会 理事 多賀 一雄  
(有)京都サイクリングツアープロジェクト 代表取締役

事務局：〒166-0011 東京都杉並区梅里 2-6-3  
TEL 080-3918-2932 FAX 03-6316-9170  
URL <http://www.cyclists.jp/>

### レンタサイクルの効果

観光レンタサイクルは、何も珍しいものではありません。昔からレンタサイクルの貸し出しが活発な所があります。例えば、奈良県の明日香村。駅前には複数の業者により約2,000台ものレンタサイクルが取り扱われており、半径約1.2kmの範囲に集中している観光スポットを巡ります。このエリアは道路幅が極めて狭くマイカー観光客の流入を困難とし、バスでのマストゥリズムを発展させることができませんでした。

同じく京都市の嵐山。ここは市内中心部より約10km離れた所に位置しており、京都市の観光地としては離れ小島的なエリアです。そして、ここでも半径約1.5kmの範囲に観光箇所が集中しているということで、昔から多くの電鉄会社や観光関連施設のサブビジネスとしてレンタサイクルが取り扱われております。このように狭い、限られた範囲での観光地では昔から自転車は便利な短距離移動手段として使われております。しかし、「自転車観光」と謳われるまでには至っておりませんでした。

そのような中、昨今では昔ながらのレンタサイクルとは違う考え方で、それを扱う業者が出てきております。つまり、自転車を短距離移動手段(1日の走行距離が5km前後)

との考え方から中距離移動手段(1日の走行距離が20km前後)へとするものです。この考え方を実践させることができれば、以下の効果が見込まれます。

- ①マイカー観光の抑制
- ②交通渋滞対策
- ③環境保全対策

上記の3点は、誰しものが自転車利用効果として期待するところでありますが、2001年より京都市ではこのような中距離利用のレンタサイクルが普及し始め、ガイドを付けてのサイクリングツアーも存在しております。

また、このガイド付きサイクリングツアーの普及は新規雇用の促進にもなり得る、まさに自転車を使った観光(=自転車観光)業は将来への可能性を秘めた業種と考えられております。ちなみに約10年前までは京都市内における観光レンタサイクル専門業者は1社、またそれを扱う観光関連施設は約20施設程度でありましたが、現在では専門業者は10社、その他150以上もの施設にてレンタサイクルが取り扱われております。

京都市の観光客の約30%がマイカー観光客となっておりますので、着実に観光においてはクルマから自転車へのモーダルシフトは進んでいるものと思われれます。さらに今後は、



交通の便が悪い観光地では、自転車の軽快な機動力が発揮されます

駐車場業者との連携により持続的なパーク&サイクルライドも実践されていくことでしょう。

このように、京都市では行政からの補助金を得ない民間企業が率先して「環境観光都市京都」の確立に貢献しております。

### 自転車への意識の低さは 自転車観光にも悪影響

日本人における自転車の所有台数は約8,000万台(世界第3位)と極めて多い中、その自転車の種類の内訳は約80%が安価なシティサイクルとなっております。他にも多々要因はありますが、この自転車が安価にて手軽に購入できてしまう環境がそれへの意識、及び日本の自転車文化を歪めてしまった可能性は否定できないことでしょう。そして、現実問題として以下の弊害を伴っております。

- ①安全：安全基準もクリアされることがない脆い製品
- ②性能：低速、短距離移動のみ



③価値：放置に対するリスクも感じず、無くなれば再購入

このように日本人の自転車への意識や価値は極めて低いものと考えられます。そして当然の如く、この認識レベルの方たちや自転車を常用しない方たちで行われる観光レンタサイクルの事業化実験には、成功例が出せないわけです。「たかが自転車、されど自転車」と、観光レンタサイクルやサイクリングツアーの導入や促進を図る際には、ちゃんとした自転車はクルマに代替できる性能を持つ乗り物であるという、自転車に対する正しい認識が必要となります。

**観光業界の反応**

すっかり日本人にも定着した娯楽としての観光。この業界は、19世紀初旬にイギリス人トーマス・クックが世界初の旅行代理店を開業したことから始まり、日本では江戸時代のお伊勢参りの時代から発展を続けてきた長い歴史をもつ業界であります。過去の団体旅行形態から現在は個人旅行形態への劇的な変化はあるものの、業界に流れ続ける空気は「保守」です。

そのような中、自転車といったアイテムは、旅行の個人化によって適合するかと思いきや、旅程が天候に左右され、利用環境のインフラ整備がされていないために危険をもたらし、さらに本来の自転車の性能を知らない日本人の中で、それを受け入れることには大きな抵抗がありました。

しかし、上記の自転車もたらす基本的な3つの効果の他、観光地間を移動する際にも利用者により経済活動が行われるということから、観



外国人観光客がレンタサイクルやガイド付サイクリングツアーを楽しまれるケースも珍しくはありません

光地として街全体の経済の活性化を引き起こす、大きな効能を持っております。現在に至っては大手旅行代理店もレンタサイクル業を営む時代に入っており、自転車を使った観光は、保守的な業界である観光業界へも無事取り込まれたと考えて良いでしょう。

**現状に見られる課題と問題点**

日本における新しい観光スタイルとして、自転車観光は徐々に普及してきております。ただ、本格的な普及には課題も山積しております。まず、取り扱われる自転車の種類。「リサイクル」という美辞麗句に魅かれた中古自転車の利用や、坂道も無いのに電動アシスト自転車を使いたがる傾向があります。利用者に危険をもたらす脆い中古自転車や、意味もなくアシストに頼る自転車を導入するよりも、その街を自転車で移動するにはその自転車には何が必要かといった点や、その街なりのオリジナリティをもった自転車を考えることが重要です。

また、自分の力で移動した後の「達成感」を味わって頂くことも観光客

には非常に重要な旅の要素となります。次に利用環境整備の問題ですが、周知の如く、これは非常に弱い点です。行政の自転車に対する理解が必要なところですが、クルマの利用削減やその利便性を削除するという方針を立て、思い切った交通政策が必要となります。また自転車を使った観光が流行している中、その在り方を誤解している傾向が見られます。

それは観光街おこしとして自転車イベントを行うケースです。確かにイベントもツーリズムの一種ではありますが、ピラミッドの頂点に存在するわずかな自転車愛好家達が楽しむそれを否定するわけではありません。ただ、イベントは参加者(観光客)による街中での経済活動を期待できません。益を得るのはイベント会社だけですし、年中を通しての事業でもありません。自転車観光とは、街づくりに貢献し、街の人たちと共にある事業という観点が重要です。

最後に、レンタサイクルやサイクリングツアーを開催する事業者は、利用者に対し単に自転車を貸し出しするだけではなく、良い自転車を体験する機会を提供し、交通ルールなどの啓発も行うべきでしょう。観光のこと、自転車交通のこと、両方を理解する業者が出ることにより、自転車観光としての観光産業への貢献と、日本の自転車文化向上への貢献をなしえる素晴らしい業界に発展していくことでしょう。 **PP**

**「自転車検定」を始めました**



インターネットで、いつでも受験できる「自転車検定」サイトを設けました。無料のお試し検定も行っています。自転車活用推進研究会のホームページ <<http://www.cyclists.jp/>> からどうぞ。