

いまばりサイクルシティ構想の策定

胡内 健一

KOUCHI Kenichi
日本工営株式会社
都市・交通計画部
課長



はじめに

我が国の地域再生に向けては、交流人口の増加が重要な着眼点となっている。交流人口とは外部からその地域に訪れる人々のことであり、それにはマーケティングとマネジメントによる観光戦略の展開が必要である。

本稿は今治市域の活性化と交流人口の拡大、サイクリストの聖地「瀬戸内しまなみ海道」を核とした独自の自転車新文化の創造を目的とした「サイクルシティ構想」を策定したものである。

マーケティングでは、年間10万人の利用者を誇るレンタサイクルにGPSを設置し、自転車観光客の実態調査を行い、約350の利用者のデータを収集した。そのデータを用いて、来訪サイクリストのセグメント別行動特性を分析し、ターゲットを意識した観光施策の提案を行った。

マネジメントでは、計画のコンセプトおよび目標をよりどころとして、各種施策の実行プログラムや官民連携の推進体制の検討を行った。

しまなみ海道の自転車観光振興

瀬戸内しまなみ海道（西瀬戸自動車道）は、愛媛県今治市と広島県尾道市を結ぶ全長59.4kmのルート

である。瀬戸内海に浮かぶ芸予諸島の島々を、風光明媚な瀬戸内海の景観に溶け込む9本の様々な形状やデザインの橋で結んでいる（図1）。自動車だけでなく、自転車や歩いて渡ることができ、国内外から多くのサイクリストが訪れ、自転車で

ゆったりとした島旅を楽しんでいる。今治市と尾道市による行政間連携や官民連携の取り組みが奏功し、ミシュラン・グリーンガイドや米CNNの世界7大サイクリングロードにも選ばれ「サイクリストの聖地」と呼ばれるようになっている。



図1 しまなみ海道のルート

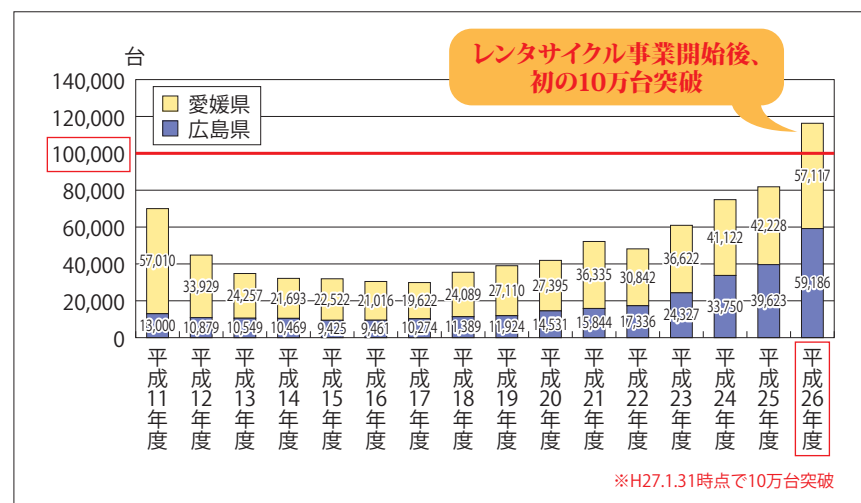


図2 しまなみ海道のレンタサイクル利用者数の推移

地域での自転車観光振興に向けた取り組みは、サイクリング推奨ルートを示すための路面標示（ブルーライン）、サイクリストの受入施設の整備、イベントを通じたプロモーション活動、鉄道や宅配と連携したサイクリスト向けのサービス、15箇所のターミナルにおいて乗り捨てが可能なレンタサイクルサービス等が展開されている。レンタサイクル利用者だけでも年間10万人を超えている（図2）。

サイクルシティ構想の概要

今回作成した「いまばりサイクルシティ構想」は、観光客の受け入れに向けたインフラ整備、人材育成や商品開発による仕掛けづくり、住民と連携した受け入れ環境の整備、情報発信に関する4つの構想から構成されている（図3）。また、それぞれの具体的な取り組み案やその成果を評価するための重要業績評価指標（Key Performance Indicators）を設定している。

マーケティングによる観点からは、自転車観光振興のターゲットをサイクリストとサイクリスト以外に分類し、サイクリストに関しては国内と海外、レンタサイクルとマイ自転車、

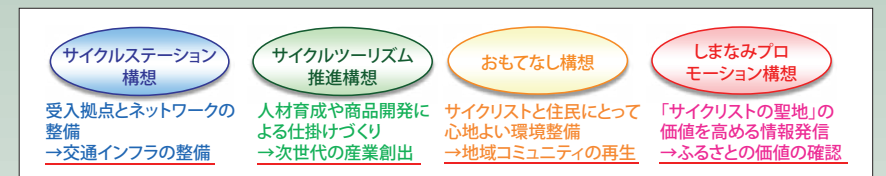


図3 サイクルシティ構想を構成する4つの構想

表1 ターゲット別の調査方法

ターゲット	需要特性調査	需要拡大の可能性調査
① レンタサイクル利用者	GPS調査 →利用者属性別の行動実態を把握	WEB調査 →関東、中部、近畿、九州の住民を対象に、しまなみエリアへの来訪意向を調査
② マイ自転車利用者	GPS調査 →利用者属性別の行動実態を把握 アンケート調査 →GPS調査とあわせて、行動実態を深堀	
③ 団体ツアーの外国人旅行者	ヒアリング調査 →旅行者等から現況と課題について情報収集	
④ 個人手配の外国人旅行者	WEB調査 →外国人を対象に、しまなみエリアへの来訪意向を調査 ヒアリング調査 →旅行者等から現況と課題について情報収集	
⑤ 自転車以外でサイクリスト拠点を訪れる方	WEB調査 →サイクリストの受け入れ拠点への来訪実態について調査	
⑥ 日常的に自転車を利用する市民	WEB調査 →普段の自転車利用状況、より自転車を利用するためのきっかけについて調査	

団体と個人に細分化した（図4）。それぞれのターゲットに対して、需要特性と需要拡大の可能性の分析に向けた調査を行った（表1）。

GPS調査の概要

しまなみ海道地域で展開しているレンタルの自転車30台に対して

は、GPS機器を設置（サドルバッグ内）して実態調査を行った（写真1）。2015年8～9月の約40日間の調査期間で、362のサンプルを得た。

一方、マイ自転車の利用者に対しては、GPS機器を配付して後日郵送による回収を行った。30個のGPS機器を用いて、2015年8月中旬～9月中旬の1か月間で機器1個につき2～3回の調査があり、77のサンプルを得た。

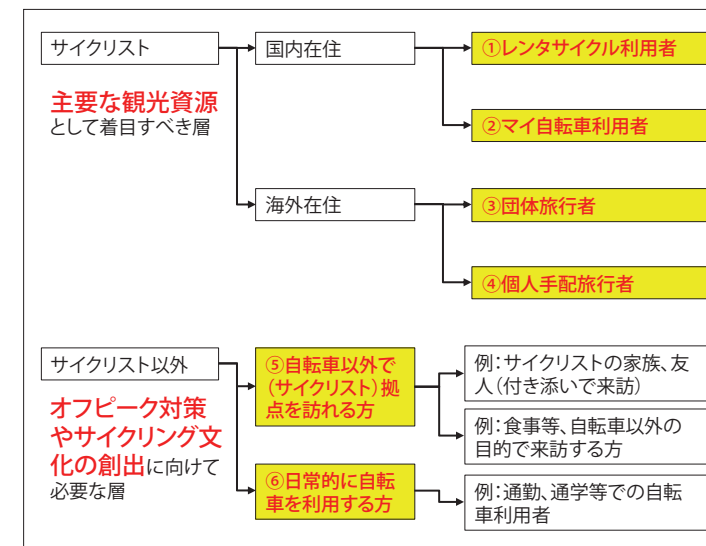


図4 自転車観光振興のターゲット



写真1 レンタサイクル調査に用いたGPS機器と自転車



図5 レンタサイクル利用者の行動範囲



図6 マイ自転車利用者の行動範囲

自転車観光客の行動実態

今治市内にあるサイクリングターミナル「サンライズ糸山」において、レンタサイクル利用者の走行範囲と15分以上の立ち寄り箇所を分析した。

その結果、しまなみ海道本線の利用、今治～尾道間の移動、大島・伯方島・大三島の周回ルートの利用が比較的多い。立ち寄り箇所は、道の駅や景色の良い橋の取り付け道路での滞在がみられる(図5)。

次に「サンライズ糸山」を起点とした、マイ自転車によるサイクリストの走行範囲と15分以上の立ち寄り箇所を分析した。

その結果、しまなみ海道本線の利用、今治～尾道間の移動が最も多いが、すべての島の周回ルートが利用されている。レンタサイクル利用者と比較して移動範囲が広域で、広島県や上島町、松山方面の利用もある。また航路の利用も多い。立ち寄り箇所は道の駅に加え、亀老山(標高307m)やラーメン店と多様である(図6)。

属性別の立ち寄り施設の特性

サンライズ糸山においてレンタサイクルを利用したサンプルと、マイ自転車でサンライズ糸山に訪れたサ

ンプルについて、属性別の立ち寄り箇所の比較を行った。

各サンプルについて、15分以上の立ち寄りのあったGPSの緯度経度データをもとに、立ち寄り施設の推定を行った。

レンタサイクル全サンプル(サンプル数196)、レンタサイクル単独(サンプル数39)、レンタサイクル家族(サンプル数49)、レンタサイクル女性(サンプル数11)、マイ自転車(サンプル数29)について比較した。

属性別の立ち寄り施設の特徴を以下に示す。

- ・レンタサイクル単独: 道の駅多々 羅しまなみ公園、尾道港、ドルチェ瀬戸田等、遠距離の施設の立ち寄り割合が高い。
- ・レンタサイクル家族: 道の駅よしみいきいき館等、近距離の施設の

立ち寄り割合が高い。

- ・レンタサイクル女性: サンプル数が少ないが、道の駅への立ち寄り割合が他の属性よりも高い。
- ・マイ自転車: 大山神社や石のカフェ等、他の属性では上位に現れない施設への立ち寄りがみられる。

行動実態を踏まえた施策の提案

GPS調査によって得られた行動範囲や立ち寄り箇所の特性から、レンタサイクル利用者とマイ自転車利用者のそれぞれの行動特性を整理した(表2)。その上で、ターゲット別の観光サービスの検討の視点と施策メニュー案の提案を行った。

レンタサイクル利用者

- 観光サービス検討の視点
- ・【走破や往復】達成感を得たい

表2 ターゲット別に想定される行動特性

ターゲット	想定される行動特性(需要特性)
レンタサイクル利用者	①尾道→今治を走破 ②有名な施設を目的地として設定して、往復する ③来島海峡大橋のみを渡る ④来島海峡大橋の上まで行って戻ってくる
マイ自転車利用者	①無料駐車場に車を停めて、自転車で周遊する。走ることが主目的で、道路上で立ち寄る割合は少ない。 ②本州～四国の広域的な範囲を周遊する。 ③休憩と食事が立ち寄り目的のメイン。 ④レンタサイクルに比べると行動範囲が広く、船の利用も多く、自由度が高い。立ち寄り箇所も多様・独特である。

- ・【軽め】安心して走りたい
- ・【目的】橋の上の景色、グルメ、他のアクティビティ等、(自転車以外も含めて)特別な体験もしたい
- 施策メニュー案
- ・走りながら、地域資源の発見を促す仕組み
- ・多様な利用者層(高齢者、子供、女性)が安心して自転車を楽しめる環境
- ・走行証明等、達成感を感じさせるサービス

マイ自転車利用者

- 観光サービス検討の視点
- ・【輪行】自分の自転車で気持ち良く、とにかく走りたい
- ・【走る目的】自転車以外の余計な時間を遣いたくない
- ・【移動範囲】いろいろな場所に行ってみたい
- ・【立ち寄り】観光よりも、休憩や食事をしたい
- ・【自由度】自分なりの楽しみ方をしたい
- 施策メニュー案
- 1) 集合の拠点、宿泊の拠点、交流の拠点の整備
- 2) 立ち寄り施設において、サイクリストが必要とする機能の確保
- 3) 航路の活用等、多様な楽しみ方ができる環境

サイクルシティ構想の作成

各種調査分析結果をもとに、各ターゲットの需要特性や課題認識、関係機関との協議会を通じた意見交換を踏まえ、4つの構想からなる「いまばりサイクルシティ構想」を作成した。

構想の骨子として設定した目標および目標達成状況を評価する指標、各拠点の施設の機能と役割分担を

図7に示す。

● 設定した目標および指標

- 目標1: 利用客の増加
 - ・ レンタサイクル利用台数
 - 57,117台(2014年) → 68,000台(2020年)
 - ・ 来島海峡大橋の自転車通行台数(休日平均、6～12月)
 - 1,185台(2014年) → 1,400台(2020年)
- 目標2: 利用客の来訪範囲の拡大
 - ・ レンタサイクルの陸地部への乗り捨て台数
 - 8,981台(2014年) → 10,000台(2020年)
 - ・ レンタサイクル利用者の今治市陸地部の滞在時間(GPS調査)
 - 1.4時間/人(2015年) → 1.6時間/人(2020年)
- 目標3: 自転車新文化の普及
 - ・ 育成ガイドやインストラクター数の増加
 - 0人(2014年) → 10人(2020年)
 - ・ サイクリストに良い印象を持った経験のある住民の増加(住民アンケート)
 - 16%(2015年) → 30%(2020年)

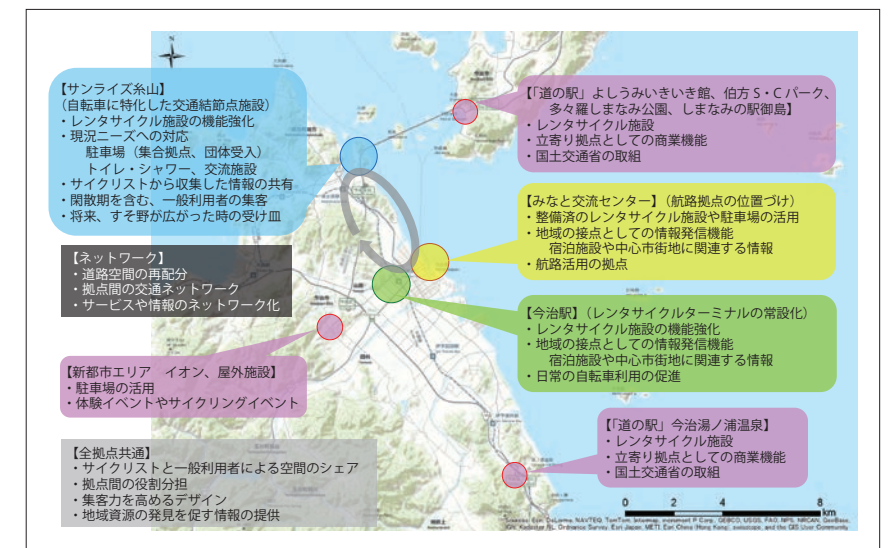


図7 拠点の機能と役割分担の考え方

- ・ 自転車交通事故の発生件数(今治警察署+伯方警察署)
 - 146件/年(2012～2014年平均) → 減少(2020年)

構想の実行性を高める課題

今後「サイクルシティ構想」を推進するためには、いくつかの課題が考えられる。

まず、需要特性に関しては、サイクリストの行動や入り込み状況をモニタリングし、施策の評価や見直しを継続的に行っていくことが求められる。例えば、GPS調査や通行量調査を継続的に実施することが必要である。

また、組織的な施策の推進体制を構築し、施策の実施やモニタリングを行い組織的に取り組んでいくことが求められる。例えば、観光物件、自然、食、芸術・芸能、風習、風俗など観光資源に精通し、地域と協同して観光地域作りを行うDMO(Destination Management Organization)のような組織をつくり、定期的に施策の実施に向けたマネジメントを行うことが必要である。