自転車を楽しむ

まちなかの観光サイクリング



多賀 一雄 TAGA Kazud

有限会社京都サイクリングツアープロジェクト

観光地にあるレンタサイクルでは、お世辞にもオシャレとは言い難い自転車が出てきて、仕方なく 乗車したという経験をお持ちではないだろうか。これらを払拭するための試みが2001年に京都で 始まった。自転車観光がもたらす効果と今後の展望とは。

観光業としての自転車観光

単なる貸自転車ではない「自転車観光」という観光スタイルは、2001年に京都サイクリングツアープロジェクト(KCTP)にて始まったものですが、開業当初は観光業界の中ではとても理解頂けない状態でした。その理由は日本人の「自転車」に対する意識にありました。日本での自転車とは、誰もが操作でき近辺を移動するには便利だが、少し坂道があると疲れを感じてしまう乗り物であり、1万円前後という安価で購入できるため、盗難や古くなっても新しい自転車をまた購入すればよいという使い捨ての道具のように扱われている乗り物です。更に観光地のレンタサイクルに

は、「汚く古い自転車」という 認識を多くの方がお持ちであ ったと思われます。

このように、自転車に対する理解や印象は決して良いものではありませんでした。また観光業界の多くの現場担当者は、顧客の自転車乗車中の事故や雨天による予定変更を懸念され、自転車を観光のツールとして理解して頂くには到底無理な状態でありました。

しかし同時に、それらの問題は全て、自転車を観光ツールとして普及させるためには必要不可欠な要素であることに気付かせてくれたことは

「宝」でもありました。そこで、自転車の悪いイメージを払拭するため、多段変速機が付いているオリジナル自転車を活用し、利用毎にメンテナンスを行って常に綺麗な状態としておきました。また、顧客の事故対策としては自転車観光向け保険を創設し、雨天対策としてはキャンセルポリシーの緩和及び代替手段の準備を行いました。しかし、これら全てを揃えた上での事業といえども、年間利用実績はKCTPで約2,000台、京都市の業者全体でも約10,000台に止まり、これを観光事業というには前途多難なものでありました。

あれから11年が過ぎた現在のKCTPのレンタサイ



写真1 KCTPのオリジナル自転車



写真2 京都市内の交通渋滞

クル取扱い年間実績は約50,000台。市の業者全体では約250,000台に上っております。中でも目を見張る点として、レンタサイクルを取扱っている場所は、専門業者や宿泊施設を含めると最低でも90カ所以上にもおよぶことです。また、3年前からは大手旅行代理店や駐輪器具業者までもがこの業界に進出する時代となりました。今やここ京都市では、レンタサイクルを考えない観光施設は「時代遅れ」と言っても過言ではありません。何故このように約10年間で約25倍も需要が増えたのでしょうか。

京都市の交通事情

よく自転車利用促進の大義名分として「環境保全」が挙げられます。確かに、クルマから自転車へ乗り換えられた場合はCO2の削減に貢献できます。しかしKCTPのアンケートでは、環境を意識して自転車を利用される方は全体の約5%に留まっており、利用者は移動の利便性という実利をもって自転車を使っております。通勤時での自転車利用も同じではないでしょうか。満員電車でのストレスやメタボ対策という実利から自転車が利用されております。環境保全という大義を自転車利用促進で賄うには、行政による抜本的な交通政策の転換、つまりクルマの利便性排除が必要であります。

京都市は年間約5,000万人前後の観光客が訪れ、過去5回以上入洛をされた方が約80%もいて、リピーターに支えられている観光都市です。観光客の市内移動手段は、バス、電車、タクシー、マイカーですが、市内に大通りは少なく交通渋滞は避けられません。それ故、「京都に関する感想調べ(京都市観光調査年報)」では、「道路」や「交通」に関する項目が毎年

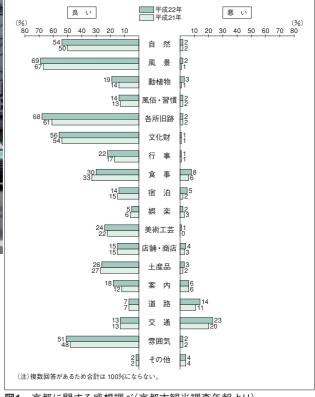


図1 京都に関する感想調べ(京都市観光調査年報より)

ワースト1となっております。

そんな中、京都の交通事情にも精通した観光リピーターにとって自転車は絶好の移動手段と考えられたのではないでしょうか。自転車移動の強みは、渋滞によるタイムロスの回避のみならず、点から点への移動が可能になることで観光を面で楽しめ、路地に入ることにより住人の暮らしを垣間見たり、街の香りを感じるといった、まさに五感を使った観光を楽しめる点にあります。更に碁盤の目となっている道路は迷う心配も少なく、盆地であるものの比較的平坦となっており、京都市は自転車利用に適した街といえます。

昨今、行政においても、春と秋の観光繁忙期にはパーク&サイクルライドを試験的に行っております。 交通渋滞対策として貢献可能な自転車は、今後益々 交通システムの中に取り込まれていくものと思われま す。自転車は、交通渋滞による不便な京都市内交通 に対する一つの打開策であったものと思われます。

自転車観光に期待できる効果

自転車観光(サイクリングツアー及びレンタサイクル)をアピールする際に、よく「界隈観光」という言葉を口にします。それは訪問地間のエリア(界隈)で、利用者がガイドブックにも載っていない新しいスポットを発見し観光を楽しめるということです。例えば、そ

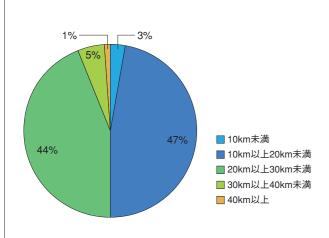


図2 顧客一日の移動距離グラフ(KCTPのアンケート)

図3 自転車観光マップ

れには飲食店や小物雑貨屋といった店舗が挙げられ ますが、そこは自分だけが知っているお気に入りの 場所として飲食したり、お土産を購入したりします。 そういった、界隈観光を促す自転車は、観光地から 外れた界隈エリアの経済の活性化を伴うことができ るのです。

サイクリングツアーではガイドが同行しますので、 特にその傾向は容易に確認できます。私も5年間ガ イド業に従事した経験がありますが、顧客をお連れ するお店は地元民ご用達の飲食店や瓦屋、竹細工屋 などで、決して観光客向けの店舗ではないところが 人気を呼んでいました。観光客の要望とは、まさに そういった点にあるのです。レンタサイクル利用者 も、新発見に伴う消費行動が多くあるものと想定さ れます。自転車のフットワークの良さを生かし、各々 の観光テーマに沿った訪問とプラスαの観光を楽し んでおられるものと考えられます。

それから自転車は、観光の楽しみの本質とも言え る「達成感」を提供することができます。これは全行 程を自分の足で、時に苦労をしながらも観光を楽し く終えたという満足から来る気持ちです。KCTPの アンケートでは、顧客一日の平均移動距離は約22km となっております。通常日本人の自転車平均移動距 離は約3kmですので、戻られた際に旅程を伺い、 「今日は何km走られましたよ」とお伝えすると、皆さ んは自分でそんなに長距離を走ったのかと必ず驚か れます。そしてこの達成感は、自転車の移動手段とし ての信頼に繋がり、中距離移動でも十分利用が可能 であるという、自転車に対する意識をも変革させる 効果があるのです。

観光サイクリングのポイント

さて、ここからは自転車観光を実施する上でのポ イントを幾つか記します。

まず自転車そのものについてですが、やはり多段 変速機がついた高性能な自転車(スポーツバイクで はない)を提供することが重要です。カラーリングも 街にあったものを配慮することにより、楽しい旅を演 出してくれます。その他、急ブレーキでも前につんの めらないブレーキや夜間に自動点灯するライトの装 備は必要です。KCTPではこういった仕様のオリジ ナル自転車を提供しております。一方、リサイクル自転 車は耐久性や見た目の問題があり、最近流行の電動 アシスト自転車は、同じく見た目の平凡さや運営面 (バッテリーの持続時間や耐久性など)の問題で不向 きであると考えております。

次にマップは重要です。地の利がない観光客に は、ある程度の大きさをもつ紙面にて、一目で全体の 位置関係が把握できることが必要です。そして、顧客 はそれを見て地理感や距離感をつかみ旅行計画に 役立てます。よって、最近流行の電子機器(ナビゲー ションやスマートフォン)はいくら性能が良くても画面 が小さいのが弱点となります。その他、マップには 様々な観光情報も必要になってきますが、サイクリン グに特化したものとなると、自転車トラブルに対応し てくれる自転車店舗、駐輪場、坂の勾配、お勧めの 道、雨宿りができる場所などを如何に記すかが重要 なポイントになります。マップ上には、サイクリングコー スを線で引く必要はありません。自由に散策しても らうことに意味があります。また中途半端なイラスト マップは観光客を迷わすだけで、自転車のフットワー クを生かした「広域の移動 |を促す場合は避けた方

がよいでしょう。こうしてみると、自転車観 光とはつくづくアナログな世界であること が分かります。

更に、自転車観光の進化型である観光 サイクリングツアーでは、まずガイド育成が 重要なポイントになります。ガイドは面倒見 がよく、地元の様々な知識を持っているだ けではなく、如何に顧客の関心を引き出し ながら面白おかしく話せるかというエンタ ーテイメントの要素が必要です。また自転 車を使ったガイドなので、走り方や交通ル ールは熟知していなくてはいけません。た だ、自転車そのものに詳しい必要があるか というと、実はそうではなく、パンク修理な

ど最低限のメンテナンス技術があれば十分です。 KCTPでは、独自の研修プログラムでこのようなガイ ド育成をしますが、一人前のガイドになるまでには約 3年を見込んでいます。

街中の観光サイクリングではどうしても信号で止ま るなど、走行リズムが崩れがちとなります。このストッ プ&ゴーは自転車の苦手とするところです。そこで、 顧客が一度の移動に集中できる時間を約15分と設 定し、15分毎に何らかの案内要素を入れるようにし ております。走行スピードは顧客次第ではあります が、コース設定時には時速10kmで計算します。

本当の自転車観光

最近では自転車観光が注目される中、スポーツバ



写真3 観光サイクリングツアー風景

イクを使った「イベント」が各地で盛んとなっておりま す。自治体から多額の助成金が投入されるケースも 稀ではありません。確かにイベントは「観光 |の範疇 に含まれますが、それは日々開催されているわけで はなく、訪れた参加者(観光客)はごみを残し、地元 への経済的還元も少なく、そのイベントの主催者のみ が収益を上げて終わることが多いのです。本当の自 転車観光とは持続性をもった観光商品でなければな らず、地元の人や街と深く関わりながら、地元経済の 活性化に寄与するものです。更に、高性能な自転車 を提供することにより自転車への正しい意識改革を 促し、日本の新たな自転車文化に貢献し得るもので あると考えております。



写真4 界隈観光による路地の散策

写真5 界隈観光によるお気に入りのお店の発見

026 Civil Engineering Consultant VOL.257 October 2012