

中山間地域の観光地域づくり：自然体験型観光の可能性

岡本義行（法政大学地域研究センター）、山本祐子（大正大学）、正木聡（常磐大学）、Zbinden Roger（在大韓民国スイス大使館参事官）、岩永洋平（法政大学地域研究センター）

Keyword：観光地域づくり，スイスモビリティ，自然体験型観光，インバウンド，マウンテンバイク

1. 問題意識

2018年の訪日外国人旅行者数が3千万人を越えたことから、政府は2020年の目標値である4千万人も達成可能ではないかと期待している。しかし、交通、旅客収容能力など観光インフラの制約から、3、500万人程度が限界ではないか、との指摘もある（高田：2018）。京都などのようにオーバーツーリズムが問題になっている地域もある。

ところで、経済の成長分野として「観光」が注目され、観光立国に向けた政策が進められているものの、現状では地域によっては成長産業となっているが、中山間地など発展が必要な地域の活性化に資しているとは言いがたい。地方創生の総合戦略では、観光の目標数値（KPI）を掲げているが、観光が基幹産業になることは一部の地域を除いて容易ではない。中山間地は一般に人口減少・高齢化と交通アクセスの悪さがある。公共交通の撤退や便数の減少により日々の暮らしにさえ不自由があり、外部から観光に訪れるとは考えにくいのである。

特に、地縁型コミュニティが多く残る中山間地域などでは、インバウンド観光の受け入れには否定的な意見が少なくない。筆者等が行ったインバウンド観光の調査では、「外部から人が入ることで、安心・安全の暮らしができなくなるのではないか」という住民の漠然とした不安、観光関連業者の「インバウンド観光に経済効果はあるのか」との疑問が多かった。中山間地域は自然環境に恵まれているものの、それを観光資源として活用に苦戦している地域は多い。

数字の上では、訪日外国人旅行者数は目標値を達成しているが、訪日客の訪問先がゴールデンルートや国際線が就航空港周辺に集中している。したがって、課題は中山間地などにおける観光開発であり、観光の全国展開である。そこで、本稿では、地域資源とは何かを模索しながら、海外との比較を通して、中山間地域における観光の可能性を探ることとした。

2. 研究の視点

本稿の研究課題は、中山間地域における観光の可能性である。多くの中山間地域では、自然環境を活用した観光

が志向されているものの、事業が集客力や収益力に結びつかない。つまり、自然環境が豊かだというだけでは地域の産業にはなりにくいということである。

他方、海外では自然体験型観光を売りに、観光地域づくりが定着している国は少なくない。例えば、スイスは官民の連携により、「スイスモビリティ」と称する、サイクリング、マウンテンバイク、インラインスケート、カヌー、ハイキングなどのアクティビティを推進している。こうしたアクティビティ策の充実により、世界中から観光客を集めて、中山間地ばかりでなく山岳地帯を活性化しようとしている。

以下では、「スイスモビリティ」の自然体験型観光を視点として、サイクルツーリズムを中心に紹介することにした。

3. 日本におけるサイクルツーリズムの推進

(1) 自転車活用推進法

自転車の活用が交通混雑の緩和や災害時における交通機能の維持、健康増進、観光時の利便性にも繋がるとして、日本では自転車活用推進法が施行されたのは2017年（平成29年）である。法が施行されて以降、基本方針（表1）に沿った自転車活用策が展開されるようになる。

現在、多くの自治体が、「安全で快適な自転車利用環境」をモットーにガイドラインを設けて、自転車活用のための環境整備を実施・検討して来た。観光地域づくりに“サイクルツーリズム”を取り入れる地域が増えている。

表1 自転車活用推進法の重点的検討・実施事項

①自転車専用道路等の整備	②路外駐車場の整備等
③シェアサイクル施設の整備	④自転車競技施設の整備
⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備	⑥自転車安全に寄与する人材の育成等
⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化	⑧交通安全に係る教育及び啓発
⑨国民の健康の保持増進	⑩青少年の体力の向上
⑪公共交通機関との連携の促進	⑫災害時の有効活用体制の整備
⑬自転車を活用した国際交流の促進	⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援

資料：国土交通省

(2) サイクルルートとサイクルステーションの設置

自転車を活用した観光振興を推進するため、現在進行中なのがサイクルートの設定である。ルートはインバウンド観光を意識し、世界に誇りうるルートを目指しているが、課題は自転車道路や施設の整備である。

2020年東京オリンピックの開催を目的に進行しているのがナショナルサイクルート（一定の水準を満たすインバウンドにも対応したルート）の設定である。このルートはロングライド（長距離走行）が要件になっているため、複数の自治体を通ることになる。したがって、サイクリストがスムーズに目的地まで行くには、ゲートウェイやサイクルステーションが必要となる（図1）。

既に、サイクルステーションを設置している地域がある。この施設における一般的なサービスは、空気入れの貸出や休憩室・更衣室の提供である。サイクルステーションが本格化するのはいずれからである。

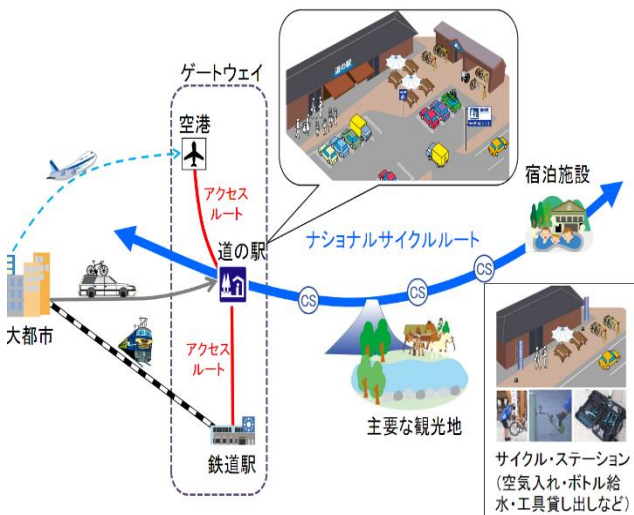


図1 ゲートウェイ・サイクルステーションの整備案
資料：国土交通省（筆者加筆）

4. 自治体の取組事例：長野県「Japan Alps Cycling」

(1) 「Japan Alps Cycling」プロジェクト

現在、多くの自治体が「自転車活用計画」に基づき、2020年を一つの目的として、自転車道路や施設の整備を行っている。自転車政策の категорияは、健康・レジャー（健康維持のための自転車利用推進）、環境（環境にやさしい交通体系づくり）、観光振興（滞在型観光の拡大・観光レクリエーションの振興）、まちの魅力創出（コンパクトなまちづくり・すべての人にとって快適で住みよいまちづくりの実現）である（国土交通省）。

この一環に、観光振興としてのサイクルツーリズムが

検討されている。既に、サイクルツーリズムにおいて、海外でも一定の評価を受けているのは、愛媛県今治市と広島県尾道市を橋で結ぶ「瀬戸内しまなみ海道」や岐阜県飛騨市の「SATOYAMA EXPERIENCE」である。これらは、日本におけるサイクルツーリズム先進事例地ともなっている。しかし、地域の地勢や客層によっても自転車道路や施設の整備は異なっている。ここに、サイクルツーリズムを観光地域づくりの取り組みの難しさがある。したがって、どのような視点で整備するかが重要である。

ここで地勢を活用したサイクルツーリズムを検討している長野県を取り上げよう。長野県は北アルプス、中央アルプス、南アルプス山脈があるため、日本の屋根と言われている。大半の自治体は自然豊かな地域であり、体験消費における「体験型コンテンツ」を模索している。現在は、長野県「Japan Alps Cycling」ブランドの構築中である。

サイクルツーリズムを楽しむ基盤を構築する具体的な取り組みは3点である。一点目に、官民一体による観光地域づくり連携体制の構築である。二点目に、世界に向けた「Japan Alps Cycling」ブランドの情報発信と構築である。県内のサイクルイベントおよびサイクリングルートのウェブサイトによる情報発信を行う。三点目に、安全で快適な利用環境の整備である。既存のサイクリングに適した道路に、路肩整備および段差解消等により安全対策などを実施する。また、サイクルツーリズムでは自動車と道路を共有する場合もあることから、双方の理解やサイクリスト受入機運を醸成していくことも進めようとしている（長野県）。

いずれの自治体も現在行われているサイクルツーリズム関連の事業や活動は類似している。その要因のひとつは、「自転車活用計画」に基づいて整備が行われているからである。

(2) サイクルツーリズムの運営（事例から）

サイクルツーリズムは中山間地域の観光産業になるのであろうか。事例をひとつ取り上げよう。長野県伊那市において10年以上に渡り、マウンテンバイクガイドを生業にしている事業者がいる。彼に経営面や運営面の現状と課題をヒアリングした。

マウンテンバイクを行うにはトレイル（マウンテンバイクが走る小道）が必要になる。彼はカナダでトレイルを学び、伊那市の森林でトレイル造りから着手し、マウンテンバイクガイドをはじめた。トレイルは国有林などの公の森林内で造ることが通常は許されていない。そこ

で地域の個人所有森林において許可をとり、トレイル造りから行う必要がある。彼は森林の持主にトレイル造りの許可を得る代わりに、森林整備をしている。

以下、ヒアリング調査結果の要約を記す。

＜経営の現状と課題＞

マウンテンバイクは、冬場に山に入れないため季節性がある。したがって、実際にマウンテンバイクガイドが行えるのは、山に入れる7ヶ月程度である。シーズン中は多くの客で賑わうため、採算は取れる。

しかし、残りの冬場の5カ月は営業できない。その間に森林の整備を行うが、この間は別の仕事と兼ねた兼業で生活している。ただ、兼業したとしても、好きなマウンテンバイクを生業として暮らせる現在のライフスタイルが、とても気に入っているという。

＜運営の現状と課題＞

マウンテンバイクは、トレイルの質、アップダウン状況、体感できる景観により客は場所を選択する。また、自分のレベルに合わせてコースを選ぶ。したがって、伊那市は中央アルプスや南アルプスの景観がある、多様なレベルのコースが設定可能である。トレイルの整備には多くの時間が必要な作業である。また、ボランティアも含め多くの人手をかけて整備を行う。しかし、豪雨災害によりトレイルが使えなくなる時がある。これは自然災害だからと諦めるが、課題はトレイルに無断で入り荒らしてしまうライダー（オートバイ）である。荒らされたトレイルの修復作業は時間がかかるだけではなく、森林全体を荒らす結果となる。そうなると、森林の所有者はマウンテンバイクが入ることを認めなくなる。

＜インバウンド観光＞

近年のインバウンドの推進により、英語対応ができる体制は取っている。問題は事故が発生した際の対応である。言葉の壁とともに、怪我をした客の搬送と受入病院が課題となる。マウンテンバイクは山中で走行するため、救急車が入れない箇所が多い。いかにして山中から救急搬送を行うのかである。

マウンテンバイクは当人のレベルに符合したコースが事故を防ぐ方法である。しかし、自転車は国々によりレベルと走行方法の捉え方が異なるため、コース設定が難しい。また、自己責任の意識も国ごとに大きく異なる。

（3）サイクルツーリズムの可能性と課題

長野県の事例においては、サイクルツーリズムの課題は閑散期をどうするのかである。これは山岳地帯では一

般的な課題である。サイクルツーリズムによるインバウンドを推進するためには、いくつかの課題が浮かび上がる。事故・怪我対応、レベル合わせたトレイルの整備、広域的な環境整備などである。自治体を超えた官民一体の広域的体制の構築が必要となる。これにはのちに述べる、スイスのような、DMZ (Destination Management Zone) の形成が必要となるだろう。

長野県の「Japan Alps Cycling」ブランドの構築は、はじめたばかりである。これから議論されて、観光地域づくりが施行されていくことだろう。この議論の中に、自転車の閑散期の問題を取り扱う必要があるのではなかろうか。自然体験型観光や多様なアクティビティをDMZにおいて構想する必要がある。スイスでも冬のスキーだけでは生きていけず、アクティビティだけではなく、コンベンション事業やサマースクール事業も進めている。サイクルツーリズムが産業として地域に根付くには、年間を通じた観光政策が重要なポイントである。

5. 海外の自然体験型観光（スイスを事例に）

（1）「スイスマビリティ」

スイスの面積は4.1万平方キロメートルで、九州ほどの面積である。人口は842万人（2017年）であるが、外国人観光客数はこの人口を上回る。まさしく、スイスは観光立国である。

スイスの自然体験型観光は、「Switzerland Mobility Foundation」という団体が運営を行っている。スイスマビリティにおけるそれぞれのアクティビティは行政区分を越えるルートが整備されており、サイクリングルートだけでも約9,000キロメートルにおよぶ。そのルートは、各自の体力やニーズに応じたコース情報の提供、春夏秋冬の季節の見所やイベント情報までもが掲載されている。さらに、コースの距離やアップダウン状況をはじめ、車いすでも散策できるルート (Obstacle-free routes) も用意されている。

この団体をバックアップするのは、政府機関（連邦省、州、リヒテンシュタイン公国）、民間企業、公共交通機関など多岐にわたる。つまり、多様な組織の連携、すなわち観光DMOが充実している。

（2）スイスの自然体験型観光における強み

スイスでは、自転車を鉄道やバスで容易に運ぶことができる。また、自宅からホテル、ホテルからホテルへ、というように短時間でトランクや自転車を運ぶ仕組みができていく（図2）。したがって、サイクリングやマウンテ

ンバイクを楽しむ際に、重い荷物を持つことなく気軽に現場まで移動ができる。



図2 スイスの輸送システム
資料：スイス政府観光局

スイス観光の強みは、全土におよぶ豊かな自然環境と交通の利便性である。いずれの地域においても、素晴らしい景観が堪能できるために、観光客の満足度は高い。スイスには、自然体験型観光を求めてヨーロッパ各国からやってくる。これを容易にしているのは、スイスの交通網の良さである（スイス政府観光局）。つまり、スイスの強みは豊かな自然環境と交通の利便性ということである。

さらに、スイスは国民のスイスマビリティ利用率が高い、という。したがって、スイスマビリティの基盤となる、自然体験型観光を受け入れやすい環境が備わっていることになる。これこそが、スイスの自然体験型観光の強みであろう。

6. 日本における自然体験型観光の可能性

TripAdviser（トリップアドバイザー）が行っている「訪日外国人に人気の体験型観光」調査がある。この調査における順位（2018年）を見ると、大半は東京と京都の街中における体験である。サイクルツアーは上位20位までに4件が入っているが、岐阜県飛騨市の「SATOYAMA EXPERIENCE」以外は、街中観光である。こうした状況からしても、中山間地域の自然体験型観光の難しさが見て取れる。

観光地域づくりにサイクルツーリズムを取り入れる際に、検討が必要にされるひとつに、地域で取り扱うサイクルツーリズムの範囲があるだろう。自転車を観光客の

楽しみや移動手段として扱うのか、それともサイクルスポーツ参加者や観戦者として考えるのかである。

海外の観光業者から、「日本人はアップダウンのある場所を走行する、歩くことを避けたがる」、ということ聞いた。つまり、人力の移動が苦手なのである。また、事故の際の責任問題について、欧米は何事も自己責任の国であるが、日本は地域や関連事業者の責任を問う傾向にある、という。したがって、リスクを避けた政策をせざるをえなくなる（図3）。

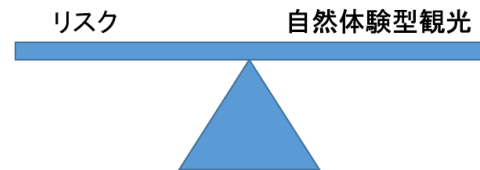


図3 自然体験型観光とリスク

7. 考察

海外観光客を東京や京都にさらに誘客することは難しい。中心市街地がホテルばかりになってしまうかもしれない。中山間地域にどのような海外の観光客を導くことができるか。日本の自然を観光資源とする可能性としてサイクルモビリティを取り上げて見た。地域資源は地域ごとに異なることは言うまでもない。その資源を活用として、自然体験型観光や多様なアクティビティを構想し組み立てることが求められている。DMOという考え方が日本でも定着し始めたが、DMT（Destination Management Theory）を基盤として厚みのある自然体験型観光を育成したい。

【参考文献】

- ・中国経済産業局（2018）「サイクリング・ツーリズムを中心とした新たな観光関連産業創出に向けた調査事業報告書」
- ・スイス政府観光局 (<https://www.myswitzerland.com/ja/>)
- ・国土交通省 (<http://www.mlit.go.jp/>)
- ・日本政府観光局（JNTO）
- ・高田創（2018）「2020年訪日外客はインフラ制約で4,000万人未達の可能性」、みずほ総合研究所
- ・長野県「自転車活用推進計画」、2019年

万円（税抜）、2名参加の場合は一人17,500円（税抜）。

ⁱ 参加料金は参加人数により異なる。5名参加の場合で一人1