

九州一周サイクリングルート設定に
向けたマーケット調査事業

Appendix

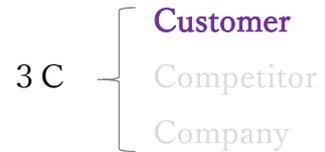
2018年（平成30年）9月

国土交通省 九州運輸局

目次

1. Customer分析	P.3
➤ 韓国	P.4
➤ 台湾	P.7
➤ 中国	P.10
➤ 香港	P.13
➤ ドイツ	P.16
➤ アメリカ	P.19
➤ イギリス	P.22
➤ オーストラリア	P.25
2. Competitor分析	P.28
➤ 韓国	P.29
➤ 台湾	P.34
➤ 中国	P.39
➤ 香港	P.44
➤ ドイツ	P.49
➤ アメリカ	P.54
➤ イギリス	P.59
➤ オーストラリア	P.64
➤ 北海道	P.70
➤ しまなみ	P.75
3. Company分析	P.80
➤ 日本	P.81
➤ 九州	P.84
➤ 熊本県	P.88
➤ 大分県	P.90

Ⅲ.サイクルツーリズム市場の現況



Customer

調査対象国から海外へのアウトバウンド

調査項目

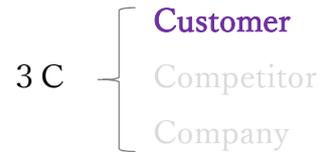
対象国・地域からのサイクルツーリズムによるアウトバウンド旅行者の現状分析として、今後の施策検討にあたり求められる下記の項目の調査を実施した。

- ① サイクルツーリスト数
- ② サイクルツーリストの年齢層
- ③ 目的地におけるサイクリングでの平均総移動距離
- ④ サイクルツーリストの目的地における平均消費額
- ⑤ サイクルツーリストに人気のアクティビティ
- ⑥ サイクルツーリストの旅行先での平均宿泊数
- ⑦ 当該国・地域からのアウトバウンドのサイクルツーリズムのトレンド

調査対象国・地域

韓国、台湾、中国、香港、ドイツ、アメリカ、イギリス、オーストラリア

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



韓国

A) サイクルツーリスト数 (アウトバウンド：韓国から海外へ)

39,337 人 (推計値)

韓国サイクリング愛好者人口¹ | 2,571,000人

韓国からサイクルツーリズムを目的として海外へ出国する旅行者数は39,337人と推計された。

韓国統計局の調査²によると、休日にレジャーとしてサイクリングを楽しむ人は全体の5%であったと報告されている。一方、韓国内の自転車市場は売り上げが減少している³。この背景は公共自転車・シェアバイクの普及と利用増加に起因していると推測される。この状況から、旅先で自転車をレンタルすることの心的なハードルは下がっている傾向にあると考えられ、多言語対応やアプリの活用等の受入環境の整備により物理的な利用のハードルを下げることで、旅先でのサイクルツーリズムを促進できる可能性は大いにある。

B) サイクルツーリストの年齢層

年齢層に偏りなし

韓国から海外へ向かうサイクルツーリストに年齢の偏りはなく、サイクリングへの関心度合いが高い人がニーズにあったツアーに参加していることが確認された。(韓国における主要旅行代理店へのヒアリングより)

ツアー選定においても年齢による差異はなく、参加者の経済力が影響を及ぼしている側面があることに留意すべきであるという担当者の声も確認した。

C) 旅行先のサイクリングにおける平均移動距離⁴

一回の旅行の平均総移動距離： 184.08km (推計値)

旅行中の一日あたりの平均移動距離： 58.79 km (推計値)

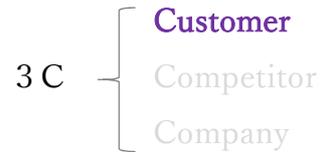
旅行中の一日あたり平均移動距離	韓国発サイクリングツアー数の割合
50km未満	27%
50-100	73%
100以上	0%

韓国人の旅行先のサイクリングにおける平均総移動距離は、約180kmであると算出された。

韓国における主要旅行代理店が取り扱うツアーでは、スペインのサンティアゴ巡礼の800kmのツアーといった総移動距離が長いものもあるが、1日あたり100kmを超えるツアーは確認されなかった。

1. 韓国交通研究院 資料
2. 韓国統計局 資料 ※過去1年間の余暇活動のタイプ(複数回答) スポーツ参加活動を参照
3. BYCYCLE LIFE “한국 자전거시장, 이대로 주저앉고 마는가”
4. 韓国主要旅行会社のサイクリングツアーより推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



韓国

D) サイクルツーリストの平均消費額

\$ 1,408 (推計値)

消費動向調査結果¹において他国と比較すると、韓国人の訪日インバウンドの一人当たりの旅行総支出は低い。韓国の全アウトバウンドの平均と比較しても、日本での消費は平均以下となっており、近隣ゆえに交通手段が安く抑えられるという点を踏まえても、消費を促進しきれていない面があったとも考えられる。サイクルツーリストの消費が高い要因の一つと考えられる宿泊日数の長さをより長くするために、韓国人のニーズを踏まえた長期滞在向けの周遊コースを設計していくことで、九州における消費を促進できると考えられる。

韓国人旅行者の平均消費額¹ | \$ 1,155
訪日韓国人の平均総支出² | 99,719円

E) サイクルツーリストに人気のアクティビティ

■ 特になし (サイクリングに集中する観光客が多数)

主要旅行代理店のツアーは、サイクリングをすること自体を目的とした必要最小限の日数で組まれており、移動の都合によって空き時間が一般的な市内観光などにあてられている状況であった。SNS等においても人気・定番のアクティビティは確認されなかった。

サイクリングのみを目的としたツアーが人気となっていることを示す例として、2018年秋の出発で元韓国代表選手がコーチとして日本に同行し、一緒にサイクリングを行うといった付加価値を高めた特別感のあるプランの造成にチャレンジしている旅行代理店も確認された。

F) サイクルツーリストの旅行先での平均宿泊数³

4泊 (推計値)

韓国発のサイクルツーリズム平均宿泊日数は4泊と算出された。通常の旅行同様目的地により宿泊日数の長さは異なるが、人気のある台湾・日本コースは3泊4日が基本。台湾(台中コース)、日本(島根鳥取コース)の場合には1日目・4日目を移動日(もしくは通常観光)として2~3日目サイクリング、日本(沖縄コース)の場合には現地での移動手段が全て自転車のため丸4日間がサイクリングという行程になっている。

1. UNWTO 統計及び韓国観光公社 観光統計より推計
2. 訪日外国人の消費動向 平成29年年次報告書
3. 韓国主要旅行会社のサイクリングツアーより推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer

Competitor

Company

韓国

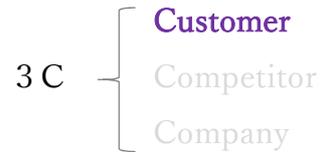
G) トレンド

韓国の主要な旅行代理店へのヒアリングやHP掲載情報を通して、サイクリングに関するツアーを調査したが、サイクリングに特化したツアーを取り扱っていたのは2業者のみであった。サイクリング旅行を取り扱う旅行代理店へのヒアリングにおいても、「現状、サイクルツーリズム自体が大きなブームになっているという感触はない。」という声を確認した。しかし一方で「取り組み途上だが特集ページも設けて、サイクリングをテーマとしたバックツアーは販売している。」とも述べており、今後の韓国発のサイクルツーリストの伸びが期待できる側面が確認された。

韓国人のサイクルツーリズムの目的地選定に関しては、“何キロだから良い悪いという観点は無く、その距離を走るだけの価値のあるコースであるかどうかで評価されている”、とヒアリングより確認された。それらのニーズを踏まえて、自転車を乗り始める地点までは自転車をバスに積んで移動し、到着後にサイクリングをスタートするといった工夫が予めとられているプランなども整備されていた。走る価値が距離より優先される例として、ある旅行代理店が取り扱うレッドキャップツアーと呼ばれるものがある。仏トゥルーズから16日間をかけてサンティアゴ・デ・コンポスーラの巡礼道800kmを走破するプランが設定されている。世界遺産としてもそもそも人気のあるエリアであり日本からもパッケージツアーが複数出ている有名観光地ではあるが、サイクリングとしては少し長すぎると考えられる。しかし韓国においては、多数いるキリスト教信者にとっての聖地巡礼としての意義が加わるため、800kmという長さにもかかわらず定常的に行われるツアーが整備されている。この例から、走る価値があれば、長い距離でも一定数のニーズがあると推測される。

参照：韓国大手旅行代理店に対するヒアリング、各旅行代理店（OTA含む）HP

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



台湾

A) サイクルツーリスト数 (アウトバウンド：台湾から海外へ)

36,606 人 (推計値)

台湾サイクリング愛好者人口¹ | 2,392,520人

台湾からサイクルツーリズムを目的として海外へ出国する旅行者数は36,606人と推計された。

台湾国内では、映画「練習曲」(2007年公開)の流行以降、長期的なサイクリング熱が続いている。日本へのサイクルツーリストの多さからも実感できる点であると考えられる。国と事業者(GIANT)が一体となりサイクリング振興を行っており、今後もサイクリスト及びサイクルツーリストは増加していくと推測される。

B) サイクルツーリストの年齢層

30～50代中心²

多くの台湾人が訪れる北海道でインバウンド向けのサイクリングツアーを行うツアーオペレーターへのヒアリングにおいて、30～50代が台湾人サイクルツーリストの中心であることが確認された。

また、台湾での自転車ブームの火付け役でもある劉金標元GIANT会長が当時80歳で台湾一周を成し遂げたことから、高齢者層にとってもサイクリングが身近なものになっていることも推測される。

C) 旅行先のサイクリングにおける平均移動距離³

一回の旅行の平均総移動距離： 214.40km (推計値)

旅行中の一日あたりの平均移動距離： 64.32 km (推計値)

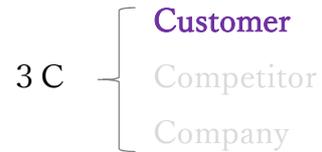
旅行中の一日あたり平均移動距離	台湾発サイクリングツアー数の割合
50km未満	100%
50-100	0%
100以上	0%

台湾人の旅行先のサイクリングにおける平均総移動距離は、約210kmであると算出された。1日に走る距離は50km未満のものが多く、旅行中毎日走り続ける傾向にあり、総移動距離の平均は200km以上であった。

“環島”が根強い文化となりつつある現状から、海外におけるさらに長い距離のサイクリングに関してもニーズが伸びていくと考えられる。

1. 台湾教育部体育署 2017年運動現況調査結果より推計
2. 日本のツアーオペレーターへのヒアリング
3. 台湾主要旅行会社のサイクリングツアーより推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



台湾

D) サイクルツーリストの平均消費額

\$ 1,393 (推計値)

台湾人サイクルツーリストの旅行先における平均消費額は\$1,393と推計された。訪日台湾人の平均と比較すると、あまり大きな差はない。日本における消費が相対的に高いことが分かり、台湾人サイクルツーリストの消費ニーズを捉えることでより日本での消費を促すことができると考えられる。

台湾人旅行者の平均消費額 ¹		\$1,143
訪日台湾人の平均総消費 ²		173,879円

E) サイクルツーリストに人気のアクティビティ³

- ショッピング
- 観光

台湾人のサイクルツーリズムにおいては、サイクリングを楽しむことに加え、一般観光同様に現地での観光を行うことが多いことが確認された。ツアー行程においても、自転車でする部分と観光を楽しむ部分が組み合わされており、サイクリング大会への参加を前提とした場合でも、観光を行うパートが用意されていた。

日本へのサイクリングツアーにおいては、最終日（または台湾に帰る一日前）にショッピング要素がある（紹介においても前面に推し出されている）場合が多かった。九州一周のサイクリングルートを策定する際にルートの終点を、台湾人のニーズに合致した買い物ができる都市及び施設にすることが九州内で台湾人サイクリストの消費を促す一つのポイントとなりうると考えられる。

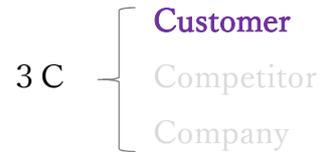
F) サイクルツーリストの旅行先での平均宿泊数⁴

アジア：3~4泊 (推計値)
その他（欧州・グアム）：8泊 (推計値)

台湾発のアジアへのサイクルツーリズム平均宿泊日数は3~4泊と算出された。宿泊日数からマイナス2,3日が自転車の乗車日数となっている。乗車日数に関する傾向は欧州等における宿泊においても同様である。

1. UNWTO 統計及び台湾交通部観光局 観光統計 より推計
2. 訪日外国人の消費動向 平成29年年次報告書
3. 台湾主要旅行会社のサイクリングツアーより参照
4. 台湾主要旅行会社のサイクリングツアーより推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



台湾

G) トレンド

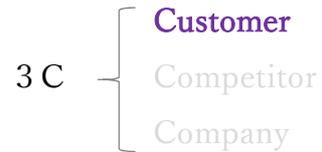
旅行代理店においても世界各地、日本へのサイクリングツアーが確認され、個人旅行も含めしまなみ、北海道をはじめとした日本各地で既に台湾人サイクリストがサイクリングを楽しんでいる。他の国へのツアーと比較して、日本へのサイクリングツアーの数は圧倒的に多く、身近なサイクルツーリズムの目的地として人気となっていることが確認された。

それら国外でのサイクリングを楽しむきっかけとなった、映画「練習曲」(2007年公開)から火が付いた台湾一周サイクリング“環島”のブームは今も続いている。2012年にはじまった台湾1周サイクリングをする一大イベント

「FORMOSA 900」は初年度から数百人の参加を実現し、その成功で台湾国内のサイクリング熱がさらに上昇。翌2013年には「FORMOSA 900」を核とする「臺灣自行車節 (TAIWAN CYCLING FESTIVAL)」となり、国家級のイベントにまで拡大した。以降、毎年参加者は概ね増加傾向にあり、「2017 FORMOSA 900」は総参加者650人、うち4割が海外からの参加者と、国際的なイベントにまで拡大している。本格的な自転車で楽しむ上記のような大会の人気に加え、台北市がGIANTと連携して運営している公共レンタサイクル“YouBike”も2009年のサービス提供開始以来、市民の生活の足として定着している。

これらの現状を踏まえると、台湾人にとってサイクリングは、それ自体がレジャーの主目的足りえることに加え、一般観光における二次交通としての自転車に関しても利用の障壁が低いと考えられる。世界的に“持続可能な観光”などを推進していくことを考えると、今後も、台湾における自転車ブーム及び自転車利用の促進は継続されると推測する。

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



中国

A) サイクルツーリスト数 (アウトバウンド：中国から海外へ)

183,600 人 (推計値)

中国サイクリング愛好者人口¹ | 12,000,000人

中国からサイクルツーリズムを目的とした海外へ出国する旅行者数は183,600人と推計された。サイクリング協会等により報告された“2017中国骑行运动大数据报告”の中では、サイクリングがレジャーとして人気を集めており、2018年には1500万人にまでサイクリング愛好家の数が増加すると予想されている。

B) サイクルツーリストの年齢層

若い人から高年齢まで幅広い

現地旅行会社へのヒアリング等においては、サイクルツーリズムにおける年齢層の偏りは確認されなかった。

C) 旅行先のサイクリングにおける平均移動距離²

一回の旅行の平均総移動距離： 32.5 km (推計値)

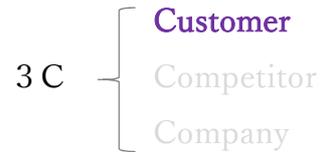
旅行中の一日あたりの平均移動距離： 21.67 km (推計値)

旅行中の一日あたり平均移動距離	中国発サイクリングツアー数の割合
50km未満	100%
50-100	0%
100以上	0%

中国からのサイクルツーリストは旅行先で平均32.5kmのサイクルを楽しんでいると推計された。他国と比較すると非常に数値が低いですが、この理由は中国国内でのサイクリングで長い距離を楽しんでいることが理由だと推測される。現地旅行会社へのヒアリングやSNS等から“四川～チベット”の1200kmを越えるサイクリングやシルクロードでのサイクリングに一定の需要があることが明らかとなった。国内に広大な土地を持つため、長距離サイクリングへの需要が海外に向くことは少ないと推測される。

1. 新華社 (新华网体育) / 中国自転車協会 (自行车协会) 合同調査 2017中国骑行运动大数据报告
2. 中国主要旅行会社のサイクリングツアーより推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



中国

D) サイクルツーリストの平均消費額

\$ 2,434 (推計値)

中国人サイクルツーリストの旅行先における平均消費額は\$2,434と推計された。中国人観光客は世界の中でも群を抜いて消費額が高い国であり、サイクルツーリストにも消費が期待される。

日本においては近年、いわゆる“爆買い”などのモノ消費で消費額が増加しているが、その勢いも陰りを見せているなか、サイクリング関連のコト消費で消費を引き出すことが日本での消費額を維持する一つの手段だと考える。

中国人旅行者の平均消費額¹ | \$1,998
訪日中国人の平均総消費² | 284,838円

E) サイクルツーリストに人気のアクティビティ

- 観光
- ダイビング

中国人サイクルツーリストに人気のアクティビティは、現地での観光とダイビングである。サイクリングのみを目的とするツアーはあまり多く存在せず、自転車も旅の中の一つのアクティビティという位置づけである傾向が確認された。現地旅行代理店へのヒアリングでは、ダイビングが人気だと確認された。サイクルツーリストは主要目的地のオーストラリア、ニュージーランドにおいて、サイクリングとともにマリンスポーツを楽しんでいる

F) サイクルツーリストの旅行先での平均宿泊数³

3~4泊 (推計値)

中国発のサイクルツーリズム平均宿泊日数は3~4泊と算出された。宿泊日数の推計にあたり現地旅行代理店が取り扱うツアーの行程を確認したが、目的地としてはアジアが多かった。

1. UNWTO 統計 及び Ctrip/中国旅游研究院合同調査 中国海外旅行レポート2017 より推計
2. 訪日外国人の消費動向 平成29年年次報告書
3. 中国主要旅行会社のサイクリングツアーより推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3C

Customer

Competitor

Company

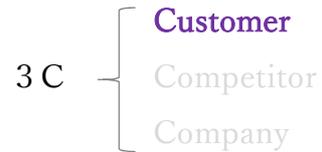
中国

G) トレンド

中国では、日常的にモバイクと呼ばれるレンタルサイクルが使用されている。モバイクはQRコードで貸出可能、かつどこでも乗り捨て可能。ユーザーフレンドリーな設計であり便利である（一方、路上に乗り捨てられたモバイクの回収が間に合わず、環境を汚している、一種の公害として近年社会問題となっている面もある。）そのような状況を踏まえると、中国人にとって自転車の日常的な使用は抵抗感があまりないと思われる。日本国内でも普及しつつあるバイクシェアなどの利用による都市周遊などは中国人にとってなじみ深いサイクルツーリズムになると考えられる。

現地旅行代理店ヒアリングでは、取り扱うサイクルツーリズムの目的地は欧米が最も多く、次いでアメリカ、オーストラリア、約13%が日本や韓国、シンガポールと確認された。アジアなどの近隣についてはFITが多い可能性を考慮しても、13%という低いシェアとなっている。一般旅行の目的地としては既に多くの中国人が日本を訪れているため、既に様々な定番の観光資源を楽しんでいることなどを踏まえると、新たな魅力としてサイクリングを訴求することで、欧米にむけられているサイクルツーリストの視線を日本にむけることができる余地があると考えられる。

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



香港

A) サイクルツーリスト数 (アウトバウンド：香港から海外へ)

27,358 人 (推計値)

香港サイクリング愛好者人口¹ | 1,788,045人

香港からサイクルツーリズムを目的とした海外へ出国する旅行者数は27,358人と推計された。香港では2015年から市街地をコースとした“香港サイクロソン”というサイクリングイベントが開催されており、回を重ねるごとに参加者を増やしている。シェアサイクルの整備なども進み、サイクリングの愛好者が今後増えていくことが予想される。

日本の自治体や旅行代理店へのヒアリングにおいても、すでに多くの香港人のサイクリストが訪れていることが確認されており、ニーズを捉えたコースを設定することで、今後の誘客ターゲットになりうる国であると推測される。

B) サイクルツーリストの年齢層

若い人から高年齢まで幅広い

現地旅行代理店へのヒアリング等を通して、香港サイクルツーリストに年齢の偏りは確認されなかった。前述の“香港サイクロソン”においても本格的なレースからファミリー・ファンライド、キッズ・ユースライドなど、幅広い年齢層を対象としたイベントが行われており、あらゆる年齢層がサイクリングを楽しんでいることが確認された。

C) 旅行先のサイクリングにおける平均移動距離²

一回の旅行の平均総移動距離： 70km (推計値)

旅行中の一日あたりの平均移動距離： 70 km (推計値)

旅行中の一日あたり平均移動距離	香港発サイクリングツアー数の割合
50km未満	0%
50-100	100%
100以上	0%

推計に用いるツアー情報自体が少なく、妥当な推計値を算出することが困難であった。いずれのツアーも走行日程が1日であったため、一日の走行距離と旅行中の総移動距離が等しい。

人気のツアーはサイクリングイベント参加をベースとしたものであった。今後サイクリングが活況になることで現地観光業者による香港から海外へのイベントに限らない行程のサイクリングツアーが造成されると考えられる。

1. 香港運輸署 旅行特性調査2011
2. 香港主要旅行会社のサイクリングツアーより推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

香港

3 C { Customer
Competitor
Company

D) サイクルツーリストの平均消費額

\$ 208 (推計値) / \$2,562 (推計値)

香港人サイクルツーリストの平均消費額は、\$ 208 / \$2,562 と推計された。前の数字が極端に低い数字となっているのは、陸地での移動を含めた旅行者数(中国への移動が含まれる)を用いて算出しているためである。後ろの数字は、空路で移動した旅行者数を用いて算出している。

香港人旅行者の平均消費額¹ | \$ 200 / \$2,103
訪日香港人の平均総消費² | 206,312円

E) サイクルツーリストに人気のアクティビティ³

- サイクリング大会
- ショッピング

風景を楽しむ長距離サイクリングではなく、大会参加という明確な目的をもったサイクリングに一定の需要があると確認された。大会の参加後に現地のショッピングセンターにおいて買い物を行っており、大会参加のついでとしての利用である面は否定できないが、一般観光客同様に買い物を楽しんで帰る傾向がある。

F) サイクルツーリストの旅行先での平均宿泊数⁴

4泊 (推計値)

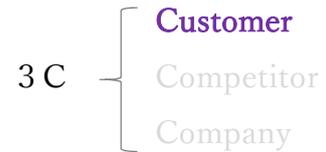
香港発のサイクルツーリズム平均宿泊日数は4泊と算出された。アジアを目的地とした場合のみ明確な宿泊日数を確認できたため、欧米等の旅行では一般観光同様、宿泊日数が長くなることが推測される。

大会参加が前提の為、4泊のうち自転車に乗る日数は1日と、主目的ではないが現地観光も旅行の大きな要素であることが分かる。

1. UNWTO 統計及び香港旅游發展局 旅行業統計2017 より推計
2. 訪日外国人の消費動向 平成29年年次報告書
3. 主要旅行会社のサイクリングツアーを参照
4. 主要旅行会社のサイクリングツアーより推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

香港



G) トレンド

2015年から香港の市街地を駆けるロードレースとサイクリングのイベント“香港サイクロソン”が開催されており、2018年10月に第4回の開催¹を予定している。第1回からプロアマ含め4,500名程度の参加を集め、第4回の今回は5,800名の参加を予定している。香港の中心市街地を走るこのイベントが活況なことから、香港のサイクリングは成長の途上にあると考えられる。

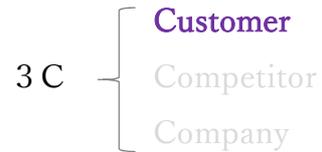
中国が地理的に近いことから、中国で利用が盛んになっているシェアサイクルも進出を始めている²。しかし、香港の都市部は自転車が走りやすい環境ではないため、利用が盛んになるとは想像し難い。

本格的な自転車を楽しむ層は確実に増加している一方、大衆が自転車を使う習慣を獲得する環境は整っていないこと、また、旅行代理店の扱うツアーを見てもサイクリング大会参加など一般的な利用とは一線を画していることから、香港のサイクルツーリストはしばらく、ロードバイクなどを乗りこなす本格的なサイクルリストに絞られると推測される。

1. 2018年9月現在

2. ITmedia Mobile 「スマホで乗れる自転車 中国「ofo」が香港のシェアサイクル市場に参入 (2017年12月19日)

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



ドイツ

A) サイクルツーリスト数 (アウトバウンド：ドイツから海外へ)

961,636 人 (推計値)

ドイツのサイクリング愛好者人口¹ | 62,852,000人

ドイツからサイクルツーリズムを目的とした海外へ出国する旅行者数は961,636人と推計された。ADFCの最新レポート¹によれば、国民の76%に当たる62,852,000人がサイクリングを楽しんでいるというサイクリング大国のドイツ。自国内での自転車環境が整備されていることで日常的にレジャーとして自転車を楽しむことが多く、同レポートにおいてサイクリストの51%に及ぶ人が国内外問わずサイクルツーリズムを楽しんでいることが報告されている。しかし国内旅行を計画する人が76%と、サイクルツーリストのニーズが国内で満たされていることも確認された。

B) サイクルツーリストの年齢層

45～64歳が中心

ADFCのレポート¹によると、45～64歳の層がサイクリストの47%を占めており、高齢者が中心だとわかる。また52%が“自身のパートナーと旅行に行く”という調査結果から考えると、高齢夫婦による旅行がドイツにおけるサイクルツーリズムの多くを占めていると考えられる。

C) 旅行先のサイクリングにおける平均移動距離

一回の旅行の平均総移動距離： 448 km

旅行中の一日あたりの平均移動距離： 64 km

旅行中の一日あたり平均移動距離	ドイツ発サイクリングツアー数の割合
50km未満	37.5%
50-100	62.5%
100以上	0%

ADFCの最新レポート¹より、自転車旅行の75%を占めるルートツアー (Streckentouren；自転車による1カ所に留まらない旅行) では、平均64km/日で7区間で走る、と報告されている。現地旅行代理店が取り扱うサイクリングツアーにおいても、1日当たりの平均移動距離が50km以上100km未満のツアーが多くを占めている。ドイツのようにサイクリングがレジャーとして定着している国でこの距離が中心となっていることは、長期的な展望を見据えたコース設定において参考にすべき事実であると考えられる。

1. ドイツ自転車協会 (ADFC) Travelbike-Radreiseanalyse_2018 より推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

ドイツ

D) サイクルツーリストの平均消費額

\$ 1,229 (推計値)

ドイツ人サイクルツーリストの平均消費額は、\$1,229と推計された。訪日ドイツ人は平均消費額と比較すると非常に大きな消費を行うことが分かる。サイクル大国であるドイツ人のサイクルツーリストの誘客に際して、ドイツ人の消費ニーズを踏まえたコース設計を行うことで、九州で大きく消費をしてもらうことも可能であると考えられる。

ドイツ人旅行者の平均消費額¹ | \$1,008
訪日ドイツ人の平均総消費² | 354,280円

E) サイクルツーリストに人気のアクティビティ

- 文化的な観光施設訪問
- ハイキング
- 水泳・入浴

ドイツのサイクルツーリストは、サイクリングと共に、文化的な観光施設訪問、ハイキング、水泳と入浴を楽しんでいる³。日本においては文化的な観光施設訪問や景勝地観光などはシニア層にとって人気の旅行目的⁴となっており、ドイツのサイクルツーリストが40~60代とシニアに近い年齢層であることから、サイクルの特性ではなく、年齢層に依存して人気のアクティビティが決定するとも考えられる。

ハイキング、水泳と入浴というアクティビティは、“健康”というサイクリングと共通の目的を持っている。ADFCのレポートでは、サイクリングの動機の74%が自身の健康のためである、となっており、ドイツのサイクルツーリストは自身の好みのアクティビティをサイクリングに組み合わせて実施しており、その中でも特にハイキング、水泳と入浴が人気であると考えられる。

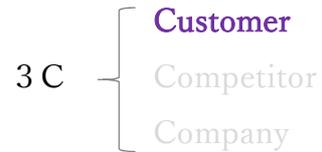
F) サイクルツーリストの旅行先での平均宿泊数⁵

8泊 (推計値)

ドイツ発のサイクルツーリズム平均宿泊日数は8泊と算出された。ADFCのレポートにおいて、平均で7段階でのサイクルを楽しんでいる（走行日が7日間）と報告されている。また、現地旅行代理店が取り扱うツアー等において、初日+7日の走行日+最終日という形態が多数確認されたため、通常の旅行においても同様の傾向が見られるであろうと推測し、8泊9日が平均的な旅行であると考えられる。

1. UNWTO 統計及び JTB インバウンドソリューション 海外発レポート（2018年3月）より推計
2. 訪日外国人の消費動向 平成29年年次報告書より推計
3. ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse_2018
4. 三菱UFJリサーチ&コンサルティング「2015年シニア層の国内宿泊旅行に関する意識調査」
5. ドイツ大手旅行会社サイクリングツアーより推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



ドイツ

G) トレンド

ドイツ国内の自転車旅行者数は、近年増加傾向にある。2004年には240万人程度であったが、2017年には430万人にまで増加している。国内の道路整備等により自転車に乗ることが習慣化し、レジャーとして楽しむことまで発展したと推測される。

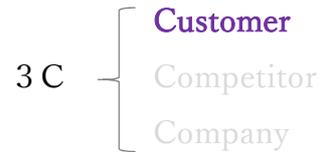
ドイツ発の一部ツアーの備考欄¹には、サイクリングすることでCO2がどのくらい削減されるか、と記載されているもの（記載例：飛行機で行くよりもCO2が4倍少ない）があり、温室効果ガス排出量について、2020年に1990年比で40%減とすることを目標としているドイツが自転車の利用を後押ししていることが、それらの点から確認された。利用者にとってもサイクリングは、アクティビティの一環であると同時に、エコツアーの一環と見なされていると考えられる。

増加傾向にあると前述したドイツの自転車旅行者数、2017年に430万人であったが、前年の2016年は520万人であり、短期的に見ると減少している。ADFCのレポートでは、2017年の夏の降水量と異常気象がこの減少の原因と考察している。ドイツでは5月から9月が自転車旅行のピークであり、90%近くがこの時期に行われていることから、大きく夏の自然環境の変化の影響を受けたと考えられる。

日本においても近年異常気象などが続いており、2017年も猛暑・酷暑と呼ばれる暑い夏であった。道路や休憩所及びそれらをうまく組み合わせたドイツにおいても、自然環境の影響でサイクルツーリズムを楽しむ人が減少することを踏まえ、日本でコース策定をする際は夏の暑さや台風、冬の降雪などの自然環境への対応を考慮したコース整備が求められると考えられる。

1. Utopia HP

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



アメリカ

A) サイクルツーリスト数（アウトバウンド：アメリカから海外へ）

617,955 人（推計値）

アメリカのサイクリング愛好者人口¹ | 40,389,179人

アメリカからサイクルツーリズムを目的とした海外へ出国する旅行者数は617,955人と推計された。日本へサイクルツーリズムで訪れている印象は強くないが、日本国内のあるツアーオペレーターで最も利用が多いのはアメリカ人、という事実も確認されたことから、一定数のサイクルツーリストがおり、日本も目的地とされていることがわかる。

現地旅行代理店からは、数年間にわたり増加傾向にあるといった声や、今後伸びると考えているといった声を確認した。ツアー数などはそこまで多くない事実を踏まえると、個人旅行者を軸にして主たる誘客ターゲットとなりうると考えられる。

B) サイクルツーリストの年齢層

40~60代中心

アメリカから海外へ向かうサイクルツーリストは、40~60代が中心であると、現地旅行代理店へのヒアリングで確認した。ある程度長期間であり、金銭的な余裕を持っている人が参加している印象であると認識していた。

C) 旅行先のサイクリングにおける平均移動距離²

一回の旅行の平均総移動距離： 340.92 km（推計値）

旅行中の一日あたりの平均移動距離： 49.5 km（推計値）

旅行中の一日あたり平均移動距離	アメリカ発サイクリングツアー数の割合
50km未満	56%
50-100	44%
100以上	0%

アメリカ発のサイクリングツアーは、1日平均移動距離約50kmが中心であった。総移動距離の数値から推測されるように、7日程度のサイクリングを楽しむツアーが中心であった。地理的な行きやすさから欧州への旅行が多いことを現地旅行代理店から確認した。その他の複数の旅行代理店のツアーにおいても欧州を目的地としたツアーが中心であった。

1. Statistaより推計
2. アメリカ大手旅行会社サイクリングツアーより推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

アメリカ

D) サイクルツーリストの平均消費額

\$ 1,878 (推計値)

アメリカ人サイクルツーリストの平均消費額は、\$1,878と推計された。他の欧米各国と同様、渡航距離の長い日本においては宿泊日数が長くなる点などを含め、消費額が大きくなっている。

アメリカ人旅行者の平均消費額 ¹	\$1,541
訪日アメリカ人の平均総消費 ²	361,690円

E) サイクルツーリストに人気のアクティビティ³

- 観光(城跡等への訪問、自然鑑賞)
- ヨガ
- ワイナリー訪問

アメリカ人サイクルツーリストは、旅行先で城跡巡りや自然鑑賞といった観光を楽しんでいる。年齢層が高いこともあり、ラフティングやダイビングといったアクティビティをサイクリングと一緒に行うのではなく、サイクリングをしながらゆったりと観光を楽しむような観光スタイルが定番であると確認された。

その他のサイクリングツアー内では、ヨガ、ワイナリー訪問といったアクティビティが用意されていた。ヨガとサイクリングの両方を実行することを押し出すツアーが複数確認された点が特徴的であり、健康志向な層がサイクリングツアーを利用する傾向にあることが推測される。

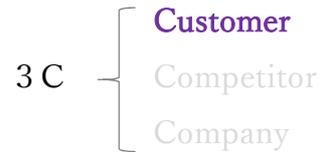
F) サイクルツーリストの旅行先での平均宿泊数⁴

6~7泊 (推計値)

アメリカ発のサイクルツーリズムの平均宿泊日数は6~7泊と算出された。日本のアメリカ人インバウンドも平均宿泊日数は6~7泊であり、近場である欧州を中心とする点を考えると、一般の旅行より数日長期滞在する傾向にあることが推測される。

1. UNWTO 統計 及び 米国商務省国家旅行観光局 統計より推計
2. 訪日外国人の消費動向 平成29年年次報告書より推計
3. アメリカ大手旅行会社サイクリングツアーを参照
4. アメリカ大手旅行会社サイクリングツアーより推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



アメリカ

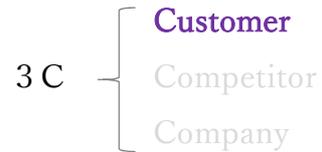
G) トレンド

アメリカのサイクルツーリストは近年増加している様子が本調査で確認された。ツーリストの平均年齢は40~60代である点と、アメリカも高齢化社会になりつつある事実を踏まえると、今後サイクルツーリストの数が増えていく可能性はあり、その点においては市場規模の拡大が期待される。

NYやサンフランシスコといった大都市では、近距離移動にシェアサイクルが人気を集めている。Uberなどの利用と併用されている点から、サイクリング自体が人気を集めているかという点は留意すべきであるが、都市部に住む人にとって、自転車移動が手軽で便利であるという感覚が醸成され始めていることは抑えるべきトレンドであると考えられる。

UberやAirbnbが生まれた国であるという点からアメリカ人を考えると、旅行先でも自転車を借りることが前提であり、レンタル方法が不便であった時には利用されることがないと思われる。FITのアメリカ人のサイクリング実施を促進するには、起点におけるレンタルの容易性、終点における利用終了アクションの簡便性を高めることが必要であると考えられる。

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



イギリス

A) サイクルツーリスト数 (アウトバウンド：イギリスから海外へ)

181,902 人 (推計値)

イギリス人サイクリング愛好者人口¹ | 11,889,000人

イギリスからサイクルツーリズムを目的とした海外へ出国する旅行者数は181,902人と推計された。イギリスにおけるサイクリング人口は近年微増傾向²にある。日本にサイクリングを訪れるイギリス人は本調査では多く確認されず、欧州内でのサイクルツーリズムを楽しんでいると推測される。

B) サイクルツーリストの年齢層³

40~60代

イギリス人サイクルツーリストは、アメリカと同様に、40~60代が中心であると確認された。美しい風景をながめながらゆったり走る、といった観光スタイルをそれらの層のツーリストが楽しんでいる。

C) 旅行先のサイクリングにおける平均移動距離⁴

一回の旅行の平均総移動距離： 265 km (推計値)

旅行中の一日あたりの平均移動距離： 42 km (推計値)

旅行中の一日あたり平均移動距離	イギリス発サイクリングツアー数の割合
50km未満	68%
50-100	32%
100以上	0%

サイクルツーリズムを行うイギリス人は1日あたり平均42kmの距離を走る。10~70kmの間で複数日程を走る行程が多く、コースが整備されており走りながら風景を楽しむ場所では長く走り、観光を伴う街中の走行などでは短く設定されているような傾向が見られた。

1. 英国社会研究センター “British social attitudes survey 2017”
2. Cycling UK “Cycling UK's Cycling Statistics”
3. イギリス大手旅行会社へのヒアリング
4. イギリス大手旅行会社サイクリングツアーより推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

イギリス

D) サイクルツーリストの平均消費額

\$ 1,061 (推計値)

イギリス人サイクルツーリストの平均消費額は、\$1,061と推計された。他の欧米各国と同様、渡航距離の長い日本においては宿泊日数が長くなる点などを含め、消費額が大きくなっている。平均消費額で比較すると3倍以上の差があり、移動手段の値段の差異を踏まえても、イギリス人は日本において積極的に消費していると推測される。

イギリス人旅行者の平均消費額 ¹	\$ 871
訪日イギリス人の平均総消費 ²	413,313円

E) サイクルツーリストに人気のアクティビティ³

- 世界遺産に代表される現地の名所旧跡巡り
- ローカルな生活の体験
- 郷土食

イギリス人サイクルツーリストには、世界遺産に代表される現地の名所旧跡巡り、ローカルな生活の体験、郷土食といったアクティビティが人気だとわかった。世界遺産に代表される現地の名所旧跡巡りについては、アメリカ人サイクルツーリストにも人気であり、国民性はもちろん40~60代という年齢層に人気のアクティビティであると推測される。

ローカルな生活体験や郷土食は、日本へのサイクリングツアー等にも組み込まれている。参加者の声には郷土食に合わないものがあったなどの意見もあったが、日本含め海外においても現地ならではの体験を楽しむ声は多数確認された。ホームステイが組み込まれているようなプランも確認され、現地の文化や風俗に触れる機会に価値が見出されていると考えられる。

F) サイクルツーリストの旅行先での平均宿泊数⁴

欧州内：7泊 (推計値)

欧州外：12泊 (推計値)

イギリス発で欧州行きのサイクルツーリズムの平均宿泊日数は7泊と算出された。国に関係なく欧州内であれば同じ程度の泊数であった。例外としてドナウ川に沿って複数の国を巡るサイクリングでは、15日間という長い期間が設定されていた。

一方アジアを含めた欧州外へのサイクルツーリズムは平均12泊と算出された。通常の観光同様、遠い国では長く過ごす傾向があり、アジアでは14日間のツアーが大半であった。

1. UNWTO 統計及びイギリス国家統計局調査 (Travel Trend 2017) より推計
2. 訪日外国人の消費動向 平成29年年次報告書より推計
3. イギリス大手旅行会社サイクリングツアーを参照
4. イギリス大手旅行会社サイクリングツアーより推計

イギリス

G) トレンド

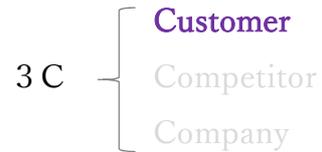
現地のメディアの影響などで目的地が変わり、ある旅行代理店ではイタリアが今年のトレンドである、と意見をいただいた。ツアーにおいても目的地が世界各国に多数設定されており、SNSやマスメディアの影響で日々目的地のトレンドは移り変わっていると推測される。

アメリカと同様の点ではあるが、イギリスにおいても高齢化は進んでおり、サイクルツーリストの中心が40~60代である点を考えると、今後ツーリスト増加が期待できる。

また、2018年4月にはイギリス政府はパリ協定の下で提出した自主的削減目標（NDC）を再度見直し、2°C目標達成に相応しい新たな長期目標を設定する意向を表明した。直接的にサイクリング利用を促進する政策ではないが、国内のCO2排出量削減の気運がより高まることで、ドイツ同様、サイクリング利用がこれまで以上に促進されると考えられる。事実、環境にやさしい持続可能なオリンピックを目指した2012年のロンドンオリンピックに際し、ロンドンでのシェアサイクリングと自転車専用レーンの整備¹が行われた。国内での自転車利用が促進されることでサイクリングの習慣が生まれ、サイクルツーリストが増えていくことは、自国内の環境整備からサイクルツーリストが増加したドイツの事例から容易に想像できる。これらを踏まえると、イギリスは今後のサイクルツーリストの伸びが期待できると考える。

1. 公益財団法人日本自動車教育振興財団「Traffic-Cation」

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



オーストラリア

A) サイクルツーリスト数 (アウトバウンド：オーストラリアから海外へ)

29,833 人 (推計値)

オーストラリアサイクリング愛好者人口¹ | 1,949,833人

オーストラリアからサイクルツーリズムを目的とした海外へ出国する旅行者数は29,833人と推計された。オーストラリアから日本へのインバウンドは増加傾向にある。北海道などでサイクリングを楽しんでいる様子が本調査でも確認されたことから考えると、九州のサイクリング環境が整備されることで、これらのオーストラリア人の誘客に繋がる余地はある。

B) サイクルツーリストの年齢層²

若い人から高年齢まで幅広い

今回の調査において、オーストラリアのサイクルツーリストの年齢層に偏りは確認されなかった。2005年のオーストラリア国内の調査によると、サイクリング人口のシェアは25-34歳が14.1%、35-44歳が15.6%、45-54歳が10.5%となっており、生産年齢人口にあたる世代がサイクリストの中心であったことが分かる。調査から10年を経た現在、中心の世代が10歳上にずれている可能性もあるが、30代という若い世代が自転車によく乗っているという点は留意すべき点と考える。

C) 旅行先のサイクリングにおける平均移動距離³

一回の旅行の平均総移動距離： 261.33 km (推計値)

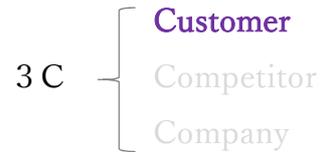
旅行中の一日あたりの平均移動距離： 35.64 km (推計値)

旅行中の一日あたり平均移動距離	オーストラリア発サイクリングツアー数の割合
50km未満	100%
50-100	0%
100以上	0%

サイクルツーリズムを行うオーストラリア人サイクルツーリストは、1日あたり35kmを走ると推計された。他国と比較するとあまり長くない、国内に1,000kmを越える人気コースが複数あることを踏まえると、長距離のニーズが海外に向きにくい傾向にあると推測される。ツアーにおいても整備が進んでいるドイツでは長距離のサイクリングが行われているが、日本含めた国では、電車の移動を伴うツアーが中心であった。国内の整備が進んでいるために、環境が整っていない海外でのサイクリングに意欲が湧きにくい可能性があるかと推測される。

1. オーストラリア自転車協議会 2017 National Cycling Participation Survey
2. オーストラリア大手旅行会社ヒアリング
3. オーストラリア大手旅行会社サイクリングツアーより推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



オーストラリア

D) サイクルツーリストの平均消費額

\$ 4,543 (推計値)

オーストラリア人サイクルツーリストの平均消費額は、\$4,543と推計された。オーストラリア人は非常に旅行の消費額が高く、日本での消費額も高い数値となっている。

オーストラリア人旅行者の平均消費額 ¹	\$3,729
訪日オーストラリア人の平均総消費 ²	351,294円

E) サイクルツーリストに人気のアクティビティ³

- ハイキング
- カヤック
- ラフティング

オーストラリア人のサイクルツーリストに人気のアクティビティはハイキング、カヤック、ラフティングである。主目的がサイクリングの場合にこれらのアクティビティを行うことはもちろん、ラフティングがメインである旅行においてサイクリングを行う場合もある。現地の旅行代理店が取り扱うツアーにおいても、上記の傾向が確認でき、オーストラリア人にとって主目的たるアクティビティが重要なのではなく、体を動かす目的で複数のアクティビティを1回の旅行で楽しむ、といった旅行スタイルが人気であると推測される。

F) サイクルツーリストの旅行先での平均宿泊数⁴

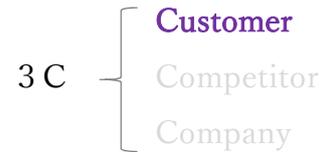
アジア：11～12泊 (推計値)

欧州・中南米・アフリカ：8～10泊 (推計値)

オーストラリア発でアジアに向かうサイクルツーリズムの平均宿泊日数は11～12泊と算出された。他の地域より長い傾向がみられるが、アジアの旅行は観光と自転車アクティビティを混在させた旅行形態が主流であり、サイクルのみを目的とした旅行である場合、今回の推計よりも短くなるのではないかと考えられる。実際、物理的な距離では日本より遠いフランスへのツアーがサイクリングのみを目的として全8日間の旅程となっていることから、日本へのサイクルツーリズムも短い日程で実施される可能性があると考えられる。

1. UNWTO 統計 及び 豪州貿易投資庁 Tourism Research Australia アウトバウンド旅行統計より推計
2. 訪日外国人の消費動向 平成29年年次報告書
3. オーストラリア大手旅行会社サイクリングツアーを参照
4. オーストラリア大手旅行会社サイクリングツアーより推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



オーストラリア

G) トレンド

オーストラリアの現地旅行代理店が取り扱うサイクリングツアーには、2つ傾向が確認された。1点目は、サイクリングのみが目的の場合、環境が整備されている国では全行程をサイクリングで行うが、環境が整備途上の国（日本含む）では一部電車を利用するような行程が設定されること。2点目はサイクリングを散策の手段として活用するツアーが多数設定されていること。

上記の点を踏まえ、オーストラリア人サイクルツーリストに九州1周などの長距離をサイクリングのみで楽しんでもらうには、オーストラリア国内及びドイツ、フランスのような長距離サイクリングを楽しむことができる環境を整備する必要がある。

一方、オーストラリア発のサイクリングツアーの目的地としては、ベトナム・ペルーが非常に多く、比較的近場の国がメジャーな目的地であることも確認された。この点からは、必ずしもサイクリング先進地域に劣らないサイクリング環境の整備を行わなければならないわけではなく、サイクリングを楽しみつつ、観光も行える、その際の乗換の接続がスムーズに行われることで、旅行先でサイクリングを楽しむ層を捉えることができると考える。

Competitor

海外から調査対象国・地域へのインバウンド

調査項目

対象国・地域へのサイクルツーリズムによるインバウンド旅行者の現状分析として、今後の施策検討にあたり求められる下記の項目の調査を実施した。

- ① サイクルツーリスト数
- ② 目的地におけるサイクリングでの平均総移動距離
- ③ サイクルツーリストの目的地における平均消費額
- ④ サイクルツーリストに人気のアクティビティ
- ⑤ サイクルツーリストの旅行先での平均宿泊数
- ⑥ 調査対象国・地域のメジャーなサイクリングコース
- ⑦ 調査対象国・地域のサイクリング関連施策
- ⑧ 調査対象国・地域へのインバウンドのサイクルツーリズムのトレンド

調査対象国・地域

韓国、台湾、中国、香港、ドイツ、アメリカ、イギリス、オーストラリア、北海道、しまなみ

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



韓国

A) サイクルツーリスト数¹（インバウンド：海外から韓国へ）

全体	331,618人	（推計値）
調査対象国別	台湾	17,378人
	中国	79,295人
	香港	13,873人
	ドイツ	6,023人
	アメリカ	17,059人
	イギリス	5,372人
	オーストラリア	12,528人

韓国を訪れるサイクルツーリストは331,618人と推計された。近隣である中国からの旅行者が多いため、サイクルツーリストについても同様の傾向があるのではないかと推測される。

B) 韓国におけるサイクリングでの平均総移動距離²

一回の旅行の平均総移動距離： 35 km（推計値）

旅行中の一日あたりの平均移動距離： 35 km（推計値）

旅行中の一日あたり平均移動距離	韓国行きサイクリングツアー数の割合
50km未満	50%
50-100	50%
100以上	0%

韓国を訪れるサイクルツーリストは一日平均移動距離は約35kmと算出された。韓国はサイクリングツアーの目的地としてはマイナーであり、海外からサイクリングを目的に外国人が多く訪れている状況は確認できなかった。少数のツアーによる推計の為大きな差異がなく、一日当たりの平均移動距離と旅行中の総移動距離の平均が同様に推計された。

濟州島で行われる大会参加のツアーは人気があることを確認したが、国内の人気コースへの誘客などはまだこれから実行の余地があると推測される。

1. 韓国観光公社 インバウンド実態調査2017より推計
2. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程より推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C



韓国

C) サイクルツーリストの平均消費額¹

全体		\$1,776	(推計値)
調査対象国別	台湾	\$1,561	
	中国	\$2,527	
	香港	\$1,723	
	ドイツ	\$1,636	
	アメリカ	\$1,575	
	イギリス	\$1,635	
	オーストラリア	\$1,690	

韓国を訪れるサイクリストの平均消費額は、\$1,776と推計された。1人あたりの消費額が最も多いのは中国である。他の国については発地に関係なく、ほぼ横並びとなっている。

D) サイクルツーリストに人気のアクティビティ²

■ 周辺市街観光

韓国を目的としたサイクルツーリズムは本調査ではあまり確認されなかった。

E) サイクルツーリストの旅行先での平均宿泊数³

4泊 (推計値)

韓国へのサイクルツーリズムの平均宿泊日数は4日と推計された。中の2日間でサイクリングをして、初日と最終日周辺観光などをして過ごすような行程が確認された。

1. 韓国観光公社 インバウンド実態調査2017より推計
2. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程より推計
3. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程より推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

韓国

G) メジャーなサイクリングコース¹

濟州島

朝鮮半島の南方に位置する火山島。海流の影響により韓国の中でも最も温暖な地域であることからリゾート地として開発が進められている。また、自転車競技大会が開催されている江原道と並び、サイクリングを楽しむことの出来る土地として国際的にもある程度認知されており、島の外周を環状道路沿いに1周することの出来るサイクリングコースが整備されている。なお、似通ったルートを徒歩で1周することの出来る「オルレ」（韓国語で「路地」を意味する）観光のためのインフラが先行して整備されており、ソフト・ハード両面から観光客にも高い評価を受けている。

【距離】 約300km（島内1周コース） 【所要期間】 6~7日間

四大河川道・国家縦走道

四大河川道は韓国国内有数の河川である漢江（Hangang River）、洛東江（Nakdonggang River）、錦江（Geumgang River）、榮山江（Yeongsangang River）流域に整備された自然景観を重視したサイクリングコースである。また、国家縦走道はソウル近郊の仁川から山間部を越えて、南の釜山へと繋がる長距離コースであり、洛東江自転車道や漢江自転車道と重なっている。

<四大河川道（例：洛東江自転車道）> 【距離】 389km 【所要時間】 26時間

<国家縦走道> 【距離】 633km 【所要期間】 6~8日間

H) 主なサイクリング関連施策²

自転車インフラの構築

2009年1月にグリーン成長政策の一環として自転車インフラの構築、自転車利用文化の拡充などを目的として各種整備事業が開始された。

1. 韓国交通公社HP、個人HP、個人ブログ
2. 日本経済新聞

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



韓国

H) 【参考】サイクリング関連施策一覧

目的	観光
主体	<ul style="list-style-type: none"> • 国 • 政府主導による、自転車道の四大河川道と国土縦走道を国際的な観光名所にさせる方針
サイクリングロードのインフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> • 全国の自転車道路ネットワークでつなぐ • 自転車の利用環境を整備 • 720kmの自転車道路を建設
安全性の向上	<ul style="list-style-type: none"> • 道路幅を1.1mから1.5m（やむを得ない場合は1.2m）へ拡大し、自転車道と一般道の間を0.2m～1mの分離空間を創出
多言語対応	-
他の交通手段との連携	-
PRの内容・手段	<ul style="list-style-type: none"> • 大韓民国自転車大祝典とツール・ド・コリアを統合し、世界の人々が訪れるフェスティバルに発展
コースの公表	-
その他	-

現地ニュースメディア記事（聯合ニュース）、JETRO資料、自治体国際化協会機関紙（「自治体国際化フォーラム」）より作成

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3C

Customer

Competitor

Company

韓国

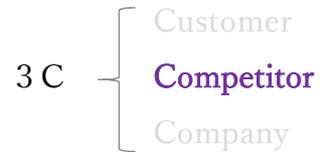
I) トレンド

韓国を訪れるサイクルツーリストは「カジュアル層」と「こだわり層」に分けて把握することが出来る。

前者は観光や買い物を主目的とする訪韓者が該当し、具体的には2015年より稼働しているソウル市営レンタサイクル「タルンイ」を活用して数時間～1日程度、市内もしくは漢江沿いの景観の良いコースを走るようなケースである。ただし、短期のインバウンド旅行者の利便性については、まだ改善の必要な部分も多く、この層のボリュームを拡大させるためにはそうした課題の解決が不可欠と言える。

また、後者はヒルクライムの国際大会が実施されている江原道や済州島など海外でもある程度、認知されているサイクリングコースを走ることを目的とする訪韓者であり、一定数が存在することは認識されているが、観光公社等に対する聞き取り調査でも具体的な数値の把握までには至っていないことと確認した。

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



台湾

A) サイクルツーリスト数¹（インバウンド：海外から台湾へ）

全体	267,060人	（推計値）
調査対象国別	韓国	9,795人
	中国	51,969人
	香港	35,674人
	ドイツ	3,618人
	アメリカ	11,021人
	イギリス	2,765人
	オーストラリア	7,571人

台湾を訪れるサイクルツーリストは267,060人と推計された。この内、最も旅行者数が多いと推計されたのは中国である。

B) 台湾におけるサイクリングでの平均総移動距離²

一回の旅行の平均総移動距離： 30.5 km（推計値）

旅行中の一日あたりの平均移動距離： 17.75 km（推計値）

旅行中の一日あたり平均移動距離	台湾行きサイクリングツアー数の割合
50km未満	100%
50-100	0%
100以上	0%

台湾を訪れるサイクルツーリストの一日平均移動距離は約17.75kmと算出された。後述するメジャーなコースである“日月潭”は1周が約33kmであり、距離としてあまり長くないと推測される。

もう一つのメジャーなコースである“環島”は900kmを越える長距離コースであり、大会には近年外国人の参加も多く見られるため、“環島”を走る大会及び個別の旅行に関しては、台湾におけるサイクルツーリストの移動距離が非常に長くなると考えられる。今回の推計においては、イベント・大会に参加するのみのツアーは推計の対象外としているため、“環島”での長距離サイクリングが反映されていない点は留意したい。

1. 中華民国交通部観光局 観光統計 より推計
2. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程より推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

台湾

C) サイクルツーリストの平均消費額¹

全体	\$1,375	(推計値)
調査対象国別	韓国	\$1,491
	中国	\$1,413
	香港	\$1,409
	ドイツ	\$1,051
	アメリカ	\$1,193
	イギリス	\$1,051
	オーストラリア	\$1,166

台湾を訪れるサイクリストの平均消費額は、\$1,375と推計された。1人あたりの消費額が最も多いのは中国である。

D) サイクルツーリストに人気のアクティビティ²

- 観光
- ダイビング (中国人が実施)
- フットマッサージ (韓国人が実施)

台湾を訪れるサイクルツーリストに人気のアクティビティは、台湾の観光である。台湾を目的地としたサイクルツーリズムのツアーでは、サイクル+観光が基本的なパッケージとなっており、ツアー内で行うその他のアクティビティは国によって異なる。

中国からのツアーでは、ダイビングなどのマリンスポーツが組み込まれているが、中国人サイクルツーリストは台湾以外の他国においてもマリンスポーツを楽しむ傾向があり、台湾特有で人気のアクティビティではない可能性があるのは留意すべき点である。

E) サイクルツーリストの旅行先での平均宿泊数³

3~4泊 (推計値)

台湾を訪れたサイクルツーリストの平均宿泊日数は3~4泊と推計された。メジャーなコースであり外国人にとっても人気の高い“日月潭”はサイクリングに慣れた人であれば半日以内で周遊できる距離であるため、観光などを含めたツアーの全行程が特別長くなると推測される。

また、平均移動距離の項目においても言及しているが、“環島”をサイクリングする場合は周遊に1週間以上必要なため平均宿泊日数もそれに依りて長くなると考えられる。なお、日本発でFORMASA900 (台湾1周“環島”を完走を目指す大会) に参加するツアーは9泊10日、10泊11日などで提供されている。

1. 中華民国交通部観光局 観光統計 より推計
2. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程を参照
3. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程より推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

台湾

G) メジャーなサイクリングコース

日月潭¹

日月潭は台湾観光HPで特集されている、海外からのツアーも組まれているなど台湾が誇るサイクリングコースの一つ。

日月潭は、台湾3大観光地の1つで、最大の淡水湖。水深23.5m、標高749mのところにある深緑色の湖の美しさは、国内外から多くの人を魅了している。

現在、日月潭の周囲には、山沿いのコースや湖畔のコースなど、8つの遊歩道が整備されており、湖の月潭、中湖、頭社にサイクリングロードが設けられている。レンタル自転車も充実しており、日月潭到着後すぐ自転車をレンタルし、この環湖公路を自転車で一周する人も増えている。

【距離】約33km 【所要時間】約3時間

環島（環島1号線）²

2007年4月に公開された台湾映画『練習曲』（聴覚障害を持つ青年が、大学卒業を控えた時期にギターを抱えながら、自転車に乗って台湾を1周する7日間の物語）がきっかけとなり、文化となるまでに定着したのが、“環島”と呼ばれる台湾1周のコースである。

既存の道路網である省道に設けられていた主に原動機付自転車向けの二輪車専用レーンを各地方政府と公路総局、交通部観光局が協力して完成した968kmの本線と235kmの環支線を合わせた1,203kmが整備されている。ここに専用の標識や路面の指示線などを増設して日月潭や国立故宮博物院南部院区などの知名度の高い観光地へのアクセスも可能な環支線を含めている。環支線は2015年時点で12ヶ所、2016年中にさらに5ヶ所が設定される。

環島1号線にはサイクリスト向けに約20kmごとに122ヶ所の補給地点が設置されている。沿線のコンビニエンスストア、台湾鉄路管理局の駅、海岸巡防署や派出所の警察施設、学校施設、観光地のツーリストセンターに併設されている“鉄馬駅（CSR）”と呼ばれるサイクリングターミナルがその役割を果たしている。CRSでは飲用可能な給水器やタイヤの空気入れ、休憩スペースが確保されている。

【距離】約968km 【所要時間】9日（最短）

H) 主なサイクリング関連施策

全国自転車優先道路計画³

10.3億元（1元＝16.35円、2018年9月時点）もの予算を費やしており、内3億元をかけて点在していた二輪車専用道路を統合し、環島のための自転車道を整備した。

1. 台湾交通部観光局HP
2. 台湾政府報告書（2018）
3. 中華圏ニュースメディア記事（文档投稿赚钱）

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

台湾

H) 【参考】サイクリング関連施策一覧

目的	観光 ※施策例：環道
主体	<ul style="list-style-type: none"> GIANTと国 国は10.3億元の全国自転車優先道路計画を作成 →その内、3億元を使って環道の専用道路を作成 GIANTと台北市交通局による官民パートナーシップ（PPP）の締結
サイクリングロードのインフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> 休憩所は、台湾当局がサイクリング推進のために整備したインフラの一環 公路総局、交通部観光局などが各地に点在していた二輪車専用道路（主に原付向け）を統合して、自転車道を整備 環道は全長939km、10-15kmごとに休憩所、20kmごとに補給所が設置されており、9日間で台湾島一周が可能
安全性の向上	<ul style="list-style-type: none"> 自転車専用道を整備 (※一部サイクリングには危険な場所もあり、整備が行き届いていないこともある)
多言語対応	<ul style="list-style-type: none"> 観光局のHPは多言語対応 環道は基本的には中国語（英語表記はあるが、通じる場所は少ない）
他の交通手段との連携	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道への自転車持ち込みが容易 台湾鐵路管理局は、どこを起点にしても乗降車がしやすいように鉄道と連携強化をし、休憩所・補給所の整備、マップの電子版整備なども実施
PRの内容・手段	<ul style="list-style-type: none"> GIANT社長自らによる環道の一周
コースの公表	<ul style="list-style-type: none"> 環道の電子マップ
その他	<ul style="list-style-type: none"> 台湾でサイクリングが広まった主なきっかけは、自転車の世界最大手巨大機械工業（GIANT）と台北市交通局が提携した官民パートナーシップ（PPP）方式の自転車貸し出しサービス”Youbike” GIANTが主体となっており、社会貢献的な意味合いが強い

日本経済新聞、台湾政府報告書、台湾観光局HP、中華圏ニュースメディア記事（文档投稿赚钱、聯合新聞網、ETtoday新聞網）、個人ブログ より作成

Ⅲ.サイクルツーリズム市場の現況



台湾

I) トレンド

台湾国内でのサイクリングブームにより、サイクリング環境は整備されており、台湾を訪れるインバウンドのサイクルツーリストにとってもサイクリングを楽しむやすい環境が整っている。

文化的な価値が確立されている環島のブームや、日本でサイクリングを楽しんでいる台湾人の多さなどから、国内及びアウトバウンドのサイクリングは活況であると考えられる。

一方、インバウンドについては、現状発展途上であると考えられる。調査時において、海外の旅行代理店が取り扱う台湾へのサイクリングを目的としたパッケージツアーは、中国、韓国、日本といったアジアを発地としたものは複数確認されたが、欧米からのツアーは確認されなかった。今回の調査結果から、まだ欧州のサイクリストにとってサイクリングの目的地として認知されていないと推測される。2018年5月にイギリスメディアThe Independentで特集された“6つの素晴らしいサイクリングの目的地”¹という記事の中で、メジャーなコースの1つである“日月潭”が異国を味わえる目的地として取り上げられた。この記事で特集された地域は、“unusual locals”と表現されており、この記事からも、まだ台湾がサイクリングの目的地として知られていないことが推測されるが、CNNの特集によって欧米からのサイクリストが増加したしまなみ海道のように、今後欧米からのサイクルツーリストが増える可能性もあると推測される。

1. The Independent “SIX OF THE COOLEST CYCLING DESTINATIONS, FROM MADAGASCAR TO SOUTH KOREA”

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



中国

A) サイクルツーリスト数¹（インバウンド：海外から中国へ）

全体	725,366人	（推計値）
調査対象国別	韓国	35,885人
	台湾	110,208人
	香港	※内部に含まれる
	ドイツ	34,815人
	アメリカ	45,411人
	イギリス	25,236人
	オーストラリア	61,137人

中国を訪れるサイクルツーリストは725,366人と推計された。台湾が最も多いと推計されたが、中国サイクリング協会によると、主な長距離サイクルツーリズム旅行者に台湾人が挙げられなかったことから、比較的近距离の移動であると推測される。

B) 中国におけるサイクリングでの平均総移動距離²

一回の旅行の平均総移動距離： 159.17 km（推計値）

旅行中の一日あたりの平均移動距離： 54.79 km（推計値）

旅行中の一日あたり平均移動距離	中国行きサイクリングツアー数の割合
50km未満	29%
50-100	71%
100以上	0%

中国を訪れるサイクルツーリストの一日平均移動距離は約54.79kmと算出された。海外の旅行代理店では、中国の観光地における観光目的のサイクリングから、チベットなどを走る長距離のサイクリングまで、広くサイクリストのニーズに応えるツアーが取り扱われている。中国の旅行代理店の担当者からは、1,000kmにも及ぶチベットを目的地としたサイクリングも非常に高い人気を誇っていることが確認された。

1. China Statistical Abstract -2018 ※オンライン上でデータは公開されていなかったが別途、抜粋したものを入手することが出来た。なお、インバウンド旅行者消費動向については、所管官庁である文化和旅游部からも情報を得ることが出来なかった。
2. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程より推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

中国

C) サイクルツーリストの平均消費額¹

全体		\$2,856	(推計値)
調査対象国別	韓国	-	
	台湾	-	
	香港	-	
	ドイツ	-	
	アメリカ	-	
	イギリス	-	
	オーストラリア	-	※国別の消費額については 情報取得できず

中国を訪れるサイクリストの平均消費額は、\$2,856と推計された。

D) サイクルツーリストに人気のアクティビティ²

- 市内観光
- 景勝地訪問

中国を訪れるサイクルツーリストに人気のアクティビティは二分している。上海や青島などを訪れるサイクルツーリストには、市内の観光が人気となっている。パッケージツアーでも、現地での観光の時間が多くの場合確保されていた。現地旅行代理店では、サイクリングと観光は抱き合わせであり、ツアー内でそれぞれを目的とした日を用意している、という声も確認された。他方、チベットを目的地とした長距離のサイクルツーリストにとっては、都市部ではあまり味わえない美しい景勝地を訪れることが人気であるとわかった。

E) サイクルツーリストの旅行先での平均宿泊数³

4~5泊 (推計値)

中国発のサイクルツーリズム平均宿泊日数は4~5泊と算出された。人気のアクティビティの項目で言及した、観光を楽しむサイクルツアーと、景勝地を楽しむサイクルツアーに平均宿泊日数では大きな差はなく、行程中すべての日程でサイクリングを楽しむか、数日間サイクリングを行って残りの日程は観光するといった行程の違いが確認された。

1. 国家旅游局「2017年全年旅游市场及综合贡献数据报告」より推計
2. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程を参照
3. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程より推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

中国

G) メジャーなサイクリングコース

チベット

ヒアリング調査の結果、チベットのコースが欧米の大学生を中心に人気が出てきていると確認できた。

四川省からチベットまで走る、約2,000kmのコース。標高およそ4,000mの過酷な環境下で、本格的なサイクリングが楽しまれている。

利用者は主に、欧米人で、夏季休暇を利用して訪れているそう。

【距離】2,000km程度 【所要時間】1週間程度

青海湖（四川省）、桂林、太湖、青島

デスク調査の結果、桂林や太湖が人気であると確認できた。

桂林では自転車専用道が完備され、街路樹のある幅広い分離帯が設けられた道路も多いことから、サイクリング環境は整っていると言える。太湖は蘇州に位置しており、上海市からも電車で1時間の距離であるため、都市部からライトに観光を楽しむために自転車が利用されている。

【距離】168km 【所要時間】3日程度 ※桂林の例¹

H) 主なサイクリング関連施策

自転車専用道路の整備²

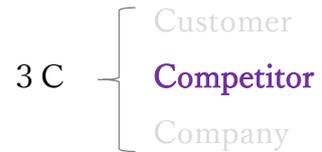
2019年度に、北京市において開通が予定されている。本専用道路は、車道と区切られるだけでなく、時間帯によって左折専用や直進専用のレーンが切り替えられる予定。過酷な通勤ラッシュが社会問題となっている同市において、代替的な交通手段となることが期待されている。

電動自転車の管理者通達³

近年、電動自転車の発火による死亡事故が発生しているため、各省から製造者に向けて生産～保全まで適切に管理するよう、省令が発せられている。

1. Guillin cycling Tours HP、個人ブログを参照
2. 中国政府HP
3. 中華圏ニュースメディア記事（ETtoday新聞網）

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



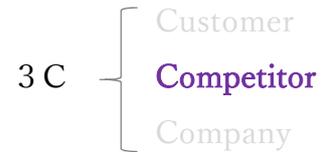
中国

H) 【参考】サイクリング関連施策一覧

目的	交通
主体	• 国
サイクリングロードの インフラ整備	• 2019年、北京市に自転車専用道路が開通予定 →道路は、時間によって左折専用・直進等、使用方法が切り替えられる他、信号も存在せず、バイク・車などの乗り入れが不可となっており、自転車ユーザーへ配慮
安全性の向上	• 上海では、電動自転車の出火によって2013年～32名が死亡しているため、電動自転車の生産～使用に至るまで適切に管理するよう、注意喚起を実施 • 上海中心部では自転車が通れないよう整備
多言語対応	• シェアサイクルは外国人が利用できるか否かに依存（WechatPayの登録可能か否か）
他の交通手段との 連携	-
PRの内容・手段	-
コースの公表	-
その他	• 観光としてサイクリングを奨励する動きはなく、さらに、交通手段としてのシェアサイクルも下火

中国政府HP、中華圏ニュースメディア記事（ETtoday新聞網）、中国有識者ヒアリング結果より作成

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



中国

I) トレンド

中国における自転車は、近距離を移動する交通手段か、遠距離での本格的なサイクリング目的で使用されることが主であり、観光目的でのサイクリングはあまり盛んではない。

近距離の移動に関して、鉄道の交通網が整備中である中国においては、主要駅からの2次交通の手段として、乗り捨て可能なシェアサイクルが盛んであった。しかし、近年自転車の不法投棄が社会問題となっており、徐々に下火になっている。

なお、シェアサイクルは一般的に支払いがWeChat等APPと連携しているため、外国人には手続きが煩雑である。

長距離の移動に関して、現地サイクリング協会へのインタビューでは、欧米人の利用と共に、中国人のニーズが高いとの話があった。

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

香港

A) サイクルツーリスト数¹（インバウンド：海外から香港へ）

全体		1,454,019人（推計値）
調査対象国別	韓国	13,816人
	台湾	37,752人
	中国	845,284人 ※中国は内部に該当
	ドイツ	12,346人
	アメリカ	23,866人
	イギリス	23,674人
	オーストラリア	47,300人

香港を訪れるサイクルツーリストは1,454,019人と推計された。台湾からの旅行者が極めて多い。他のアジア圏の国々と比較しても、サイクルツーリスト数が最も多く、欧米人の旅行者が多いことが特徴的である。

B) 香港におけるサイクリングでの平均総移動距離²

一回の旅行の平均総移動距離： 75 km（推計値）

旅行中の一日あたりの平均移動距離： 37.5 km（推計値）

旅行中の一日あたり平均移動距離	香港行きサイクリングツアー数の割合
50km未満	100%
50-100	0%
100以上	0%

香港を訪れるサイクルツーリストの一日平均移動距離は約37.5kmと算出された。香港を目的地としたサイクルツアーはあまり少ない。“香港サイクロソン”のイベント参加と周辺サイクリングが組み合わされたツアーのみが確認された。

1. 香港政府観光局 統計より推計
2. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程より推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

香港

C) サイクルツーリストの平均消費額¹

全体		\$7,291 (推計値)
調査対象国別	韓国	\$4,685
	台湾	\$5,704
	中国	\$8,404
	ドイツ	\$5,698
	アメリカ	\$7,410
	イギリス	\$7,331
	オーストラリア	\$7,903

香港を訪れるサイクリストの平均消費額は、\$7,291と推計された。欧米の消費額が、平均を軒並み上回っている。

D) サイクルツーリストに人気のアクティビティ

■ 特になし（サイクリング大会が目的）

世界の複数の国の主要旅行代理店のツアーにおいて、香港を目的としたサイクリングツアーは確認されず、“香港サイクロソン”のみを目的としたツアーが確認された。当該ツアーにおいても、大会が主目的であり、その他のアクティビティは自由行動となっているため、特筆して人気のアクティビティは確認できなかった。

香港政府観光局の公式HP “Discover HONG KONG”においては、サイクリングは「都会では想像できない自然風景などを味わえるもの」と言及されており、サイクリングが都市観光に付随するアクティビティとなっている側面があると考えられる。

E) サイクルツーリストの旅行先での平均宿泊数²

2泊 (推計値)

韓国発のサイクルツーリズム平均宿泊日数は2泊と算出された。大会出場を主目的としたツアーは、初日と2日目にサイクリングを行い、最終日に半日の自由観光をする行程となっており、サイクリングのみを目的として香港を訪れる場合は短い日程となることがあることが確認された。

1. 香港政府観光局 統計より推計
2. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程より推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer

Competitor

Company

香港

G) メジャーなサイクリングコース

香港政府観光局のHPでは複数のサイクリングコースが掲載されているが、他国からの旅行者やツアーで顕著に人気となっているツアーは確認されなかった。下記に記載した“青馬大橋”についても、評価が高い場所ではあるが、大会当日のみサイクリングが可能であり、通常サイクリングができない場所である。

青馬大橋

“香港サイクロソン”において走ることができる世界で一番長い道路鉄道併用の吊り橋。大会当日のみ交通規制を行い、日常では走ることができない場所を走ることができる¹。特に青馬大橋からの絶景は大会参加者に人気を集めており、大会の魅力を高める人気なコースとなっている。

【距離】 30km 【所要時間】 2時間程度

※香港サイクロソンにおける初心者コース

H) 主なサイクリング関連施策²

新界單車徑網絡 “New Territories Cycle Track Network”

2019年の完成を目指して(現在は2020年終わりでの完成を予定)始まった香港の新界の各地にサイクルトラックを整え、馬鞍山～屯門を繋ぐ60kmのサイクルネットワークを形成するプロジェクト。

国民の健康とCO2排出量削減などを目的に、国が主体となってサイクリングロードの整備を行っている。各地でのサイクリングを早期から促進するために、各地点でのサイクルトラックの整備を優先的に行い、トラックを繋ぐサイクルルート¹の整備を後から実施している。

1. 「サイクリストサンスポ」参照
2. 香港運輸署HP

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

香港

3 C { Customer
Competitor
Company

H) 【参考】サイクリング関連施策一覧

目的	観光
主体	<ul style="list-style-type: none"> 国
サイクリングロードのインフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> 新界單車徑網絡 “New Territories Cycle Track Network”：馬鞍山(Ma On Shan)～屯門 (Tuen Mun) 間など、サイクリングロードを政府が整備
安全性の向上	<ul style="list-style-type: none"> 外国人向けに安全な走行のコツをHPで紹介
多言語対応	-
他の交通手段との連携	-
PRの内容・手段	<ul style="list-style-type: none"> 初級者から上級者・レースまで対応していることをアピール
コースの公表	<ul style="list-style-type: none"> 政府HPで紹介 CIC(Cycling Information Centre)が様々な政府機関から発信されているサイクリング関連の情報を集積するプラットフォームとして情報を提供
その他	-

Ⅲ.サイクルツーリズム市場の現況

香港



I) トレンド

香港では、新界でのサイクルネットワーク形成、香港サイクロソンの開催など、今まさにサイクリングへの熱が帯びてきている。現状、海外から多くのサイクリストが訪れていることはツアーの数やSNSなどから確認できない。しかし、国内でサイクリングが活況になることで、サイクリングの環境が整い、海外サイクリストに訴求できる魅力が生まれてくると考えられる。香港政府観光局のHPでもサイクリングは特集されており、政府が整備・PRなど多岐にわたり施策を実施していることから、今後、香港のサイクリング環境が整備されることでサイクリングの目的地として認知されていく余地は十分あると考える。

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

ドイツ

A) サイクルツーリスト数¹ (インバウンド：海外からドイツへ)

全体	1,084,554人 (推計値)
調査対象国別	
韓国	3,668人
台湾	4,794人
中国	32,091人
香港	※中国に含まれる
アメリカ	59,270人
イギリス	119,778人
オーストラリア	29,041人

ドイツを訪れるサイクルツーリストは1,084,544人と推計された。欧米人を中心として毎年多くのサイクルツーリズム旅行者が訪れていると推測される。

B) ドイツにおけるサイクリングでの平均総移動距離²

一回の旅行の平均総移動距離： 293.17 km (推計値)

旅行中の一日あたりの平均移動距離： 49.59 km (推計値)

旅行中の一日あたり平均移動距離	ドイツ行きサイクリングツアー数の割合
50km未満	33%
50-100	67%
100以上	0%

ドイツを訪れるサイクルツーリストの一日平均移動距離は約49.59kmと算出された。一回の旅行の総移動距離は293.17kmと長い距離を走ることが定番のツアーとなっており、世界的にも有数のサイクルツーリストの目的地である。

1. ドイツ統計局 統計 より推計
2. 各国主要旅行会社のサイクリングツアーの行程より推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

ドイツ

C) サイクルツーリストの平均消費額¹

全体		\$3,883 (推計値)
調査対象国別	韓国	\$3,179
	台湾	\$4,136
	中国	\$3,990
	香港	※中国に含まれる
	アメリカ	\$4,093
	イギリス	\$1,282
	オーストラリア	\$5,688

ドイツを訪れるサイクリストの平均消費額は、\$3,883と推計された。最も訪問人数の多い、イギリス人の平均消費額が少ないことが、全体平均に大きく影響していると考えられる。

D) サイクルツーリストに人気のアクティビティ²

■ 周辺観光 (サイクリングが主目的)

海外からドイツを目指すサイクルツアーは、ロマンチック街道を数日間に分けて走るツアーなどのサイクリングのみを実施するツアーが中心であり、サイクリングの中で周辺を観光する (ロマンチック街道でいえば中世都市やお城巡り) ことがある程度であると確認された。

E) サイクルツーリストの旅行先での平均宿泊数³

7泊 (推計値)

海外からドイツに向かうサイクルツーリズム平均宿泊日数は7泊と算出された。これは、ドイツ国内のみで完結するサイクルツアーの平均であり、ドイツと他国を跨いだツアーは除いている。(エルベ川などのメジャーコースは国境をまたぐ場合が多く、複数の国に跨るツアーが組まれているケースも散見された。)

参考として、市場調査¹においてサイクリングに関係なくドイツへのレジャーツーリスト全体の平均ドイツ滞在日数は7日であり、他のレジャーと同程度の日数だと考えられる。

1. ドイツ観光局に対するヒアリング
2. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程を参照
3. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程より推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

ドイツ

G) メジャーなサイクリングコース

エルベ川サイクリングロード¹

ドイツ北部のクックスハーフェンからチェコのエルベ川源流を繋ぐ約1,260kmのコース。公式ウェブサイトでは、全長を大きく4つ（237km, 260km, 253km, 450km）、詳細にA~Vに分類されたマップが提供されている。

自転車用道路標識がチェコ、ドイツともに整備されており、走行中に地図を確認せずに正確な道を進める。古き良きドイツの郷愁を感じることができるコース。

【距離】409km 【所要時間】7日間 ※エルベ川サイクリングツアーの平均²

ライン・サイクル・ルート¹

全長1,233 km、ドイツ内で971 kmに渡るオランダのロッテルダムとドイツのエメリッヒ・アム・ラインを結ぶコース。ユネスコの世界遺産に登録された歴史的な街並みなどが川沿いに点在する美しいルート。有名なローレ岩の本場であるミッドライン・バレーは絵のように美しく、このルートにおいて特に素晴らしい風景である。

【距離】129km 【所要時間】3日間 ※あるサイクリング観光客のコース³

H) 主なサイクリング関連施策⁴

サイクリングロードのインフラ整備：統一規格の整備

ドイツでは州や地方自治体を超えて、適切な標識の整備が行われている。すべての規格が統一されており、規格に合わせてルートの整備を行うことによって、国内外の観光客にとって使いやすいものになっている。前述のエルベ川においても、スタート時にコースを決めていれば、地図を確認せずに標識だけで目的のコースを進むことができる。このような取組によって、地域ごとにばらばらに形成されているサイクリングロードを全国的な連続性を持たせることに成功している。

サイクリングの国にむけてPRによる国内サイクリングの活性化

地域観光の活性化という効果があることを掲げ、健康と環境の時代にふさわしい観光を推進するために国中のサイクルネットワークを形成する、という目的を国民に向けて発信し、国内でのサイクル施策促進の納得感を醸成している。（外部に対する観光PR目的の情報発信ではない。）

サイクルツーリズムの活性化は、道路整備など長期的な取り組みが必要になることから、自国民・地元住民の賛同を得ることが各施策を実施するうえで必要になることがこの事例から確認できる。

1. ドイツ観光局HP
2. 現地でエルベ川のサイクリングツアーを取り扱う旅行会社のツアーより推計
3. 個人ブログ
4. 自転車観光関連雑誌（『自転車・バイク・自動車駐車場 パーキングプレス』）

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

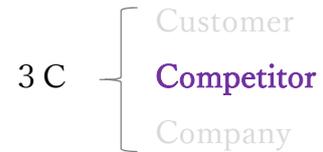
ドイツ

H) 【参考】サイクリング関連施策一覧

目的	<p>交通、観光</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車観光のみを目的とせず、地域住民の自転車利用率の向上を目指す 自転車観光インフラの整備は、地域住民による自転車利用のための良質なインフラ整備につながる。単にインバウンドや地域活性化の目的だけではなく、来訪者と地域住民双方に対して実用的な自転車利用を促進することが大きな目的
主体	<ul style="list-style-type: none"> 国 <ul style="list-style-type: none"> 国家自転車10か年計画（2012～2022）
サイクリングロードのインフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> 地域ごとにばらばらに形成されているサイクリングロードを全国的に連続したサイクリングロードへ統合 州や地方自治体を超えて、適切な標識の整備と規格が統一されたルートを設定することで、国内外観光客のユーザビリティに配慮
安全性の向上	<ul style="list-style-type: none"> 自転車レーンの設置によって、車のドライバーがサイクリストを視認しやすくする（2002年～2012年の施策）
多言語対応	-
他の交通手段との連携	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道以外にも地下鉄でも自転車の乗り入れが可能（通勤時間帯は除く） 観光地まで（サイクリングロードまで）の交通手段の整備
PRの内容・手段	<ul style="list-style-type: none"> 地域観光の活性化という効果があることを第一に掲げ、健康と環境の時代にふさわしい観光を推進するために、国中のサイクルネットワークを形成するという目的でサイクル施策推進の妥当性を確保
コースの公表	<ul style="list-style-type: none"> 自転車観光の市場開拓を支援するために、ドイツ国家観光委員会が1999年から、ドイツ自転車クラブと協力して「自転車によるドイツ発見」計画を推進。市場開拓のためにパンフレットを作成、ドイツ全体を回る長距離自転車ルートを選定し、恒常的に紹介
その他	<ul style="list-style-type: none"> 宿など観光地での質の高いサービスや地域におけるサービスの向上 各観光サービスがワンストップで利用可能 自転車観光による経済効果も明確に算出することで、政策的な裏付けを経済面からも担保

自転車観光関連雑誌（『自転車・バイク・自動車駐車場 パーキングプレス』）、国土交通省資料、土木計画学研究発表会資料 より作成

Ⅲ.サイクルツーリズム市場の現況



ドイツ

I) トレンド

サイクリングは、ドイツ観光局の30ほどある基幹プロモーションテーマの1つである。政府の施策を中心として、全国に多数のサイクリング路が整備され、レンタルサービス類やサイクリスト対応の宿泊施設、観光、交通インフラ等がよく整備されている。

サイクリングを含めてアクティブツーリズムは、ドイツインバウンドの主要テーマの1つである。欧州近隣各国の市場において、ドイツはアクティブホリディデステイネーションとして積極的にPRを行い、誘客に成功している。欧州では域内のツーリズムが圧倒的に需要が多く、陸続きという地理的特性から自家用車や鉄道でバイクを移動できること、中長期の休暇をとる習慣が根付いていることなどを要因として、欧州内でのサイクルツーリズムが活発であり、ドイツはそれらのニーズを受け止める目的地となっている、とドイツ観光局の担当者は分析している。

一方、日本については文化観光のPRに注力している。その他アジアについても同様にアクティブツーリズムのPRはあまり行っておらず、サイクルツーリズムの先進国であるドイツにおいても、物理的距離にあるアジアに対しては誘客に工夫が必要だと判断していることは、施策検討において踏まえるべき事実である。

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

アメリカ

A) サイクルツーリスト数¹ (インバウンド：海外からアメリカへ)

全体		1,867,600人 (推計値)
調査対象国別	韓国	21,630人
	台湾	8,787人
	中国	57,664人
	香港	※中国に含まれる
	ドイツ	112,668人
	イギリス	178,184人
	オーストラリア	109,946人

サイクルツーリズムでアメリカを訪れるツーリストは1,867,600人と推計された。ドイツ、イギリスの欧州からの旅行者が非常に多く訪れており、サイクルツーリストも多く訪れていると推測される。

B) アメリカにおけるサイクリングでの平均総移動距離²

一回の旅行の平均総移動距離： 202 km (推計値)

旅行中の一日あたりの平均移動距離： 67.3 km (推計値)

旅行中の一日あたり平均移動距離	アメリカ行きサイクリングツアー数の割合
50km未満	0%
50-100	100%
100以上	0%

アメリカを訪れるサイクルツーリストの一日平均移動距離は約67.3kmと算出された。アメリカを目的地とした海外からのパッケージツアーは本調査で多く確認されなかった。個人旅行で訪れ、現地でレンタルした自転車で楽しむような形でのサイクリングが主たる行程だと推測される。

1. NTTOによる2017年の予測値より推計
2. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程より推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

アメリカ

C) サイクルツーリストの平均消費額¹

全体		\$4,013 (推計値)
調査対象国別	韓国	\$4,534
	台湾	\$5,810
	中国	\$13,393
	香港	※中国に含まれる
	ドイツ	\$4,804
	イギリス	\$4,477
	オーストラリア	\$8,093

アメリカを訪れるサイクルツーリストは\$4,013の消費をすると推計された。中国からの渡航者が特筆して高い消費額となっているが、その他の国に関しても消費額は高い傾向にある。

D) サイクルツーリストに人気のアクティビティ²

■ ワイナリー巡り

主要旅行代理店のツアーでは、特筆して人気のアクティビティは確認されなかった。

アメリカの公式トラベルHP“GO USA”において推奨されているコースは現地の美しい風景を楽しむことができることを基本のお勧めのポイントとしているが、ナパバレーでのサイクリングに関しては、ワイナリーを楽しむことを推奨しており、SNSで確認されるナパバレーでサイクリングを楽しんでいる人は概ねワイナリー巡りしていることから、サイクリスト特有ではなく地域に依存するものではあるが、一つの定番アクティビティとなっていると言える。

E) サイクルツーリストの旅行先での平均宿泊数³

4泊 (推計値)

海外からアメリカに向かうサイクルツーリズム平均宿泊日数は4泊と算出された。パッケージツアーでアメリカを訪れるサイクルツアーは多く確認されず、SNS等においても特定の傾向が確認されなかったため、一部のツアーに依存した推計値になっている。

1. 2018 U.S. Travel and Tourism Statistics より推計
2. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程を参照
3. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程より推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

アメリカ

G) メジャーなサイクリングコース

ナパバレー（カリフォルニア州）¹

ナパバレーでは、世界のトップ選手の多くが集まり8日間にわたって行われるアメリカで最大かつ最も高いプレステージを誇る自転車レースの“アムジェン・ツアー・オブ・カリフォルニア”が開かれるカリフォルニア州で高い人気を誇るサイクリングコースが存在する。現地でバイクツアーを提供するツアーオペレーターも複数存在、レンタサイクルなども整備されており、ワイナリー巡りなどの手段としてサイクリングを楽しむ人が多い。ガイド付きのツアーなどもあり、サイクリングにのみ特化したコースではないが、半日ほどのツアーを楽しんでいるひとが多く確認された。

【距離】 16km～27km 【所要時間】 4時間～6時間 ※ファンライド

【距離】 48km～80km 【所要時間】 1日 ※サイクル目的

H) 主なサイクリング関連施策⁴

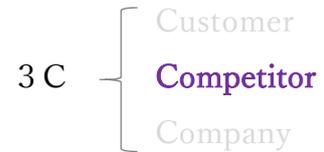
交通安全を目的とした自転車走行環境整備

アメリカにおいては、国としてサイクルツーリズムの推進に取り組んでいる動きは確認されなかった。自転車関連の施策はニューヨークの“自転車政策マスタープラン”など、それぞれ州単位で取り組まれている。しかし、各州においてインバウンドの誘客に繋がるほどの整備が進んでいる様子はない。ニューヨークやサンフランシスコなどの都市においてシェアサイクルが観光客の利用にまで広がりを見せていることから、アメリカ内で自転車を交通手段として使う水準までは達していることが確認された。

1. Napa Valley Bike Tours HP
2. ニューヨーク州政府資料

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

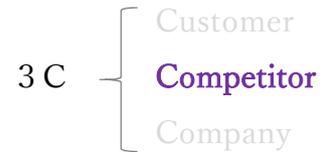
アメリカ



H) 【参考】サイクリング関連施策一覧

目的	交通、健康
主体	-
サイクリングロードの インフラ整備	・ニューヨーク州において、自転車レーンを廃止して、自転車走行専用の道を整備
安全性の向上	・ニューヨーク州は、観光用の自転車道整備ではなく、州民の安全のために自転車道を整備
多言語対応	-
他の交通手段との 連携	-
PRの内容・手段	-
コースの公表	-
その他	-

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



アメリカ

I) トレンド

アメリカは世界有数の観光目的地である。しかし、ことサイクルツーリズムにおいては、目的地となっていることは確認されなかった。各国の旅行代理店へのヒアリングなどにおいても、アメリカへのサイクルツーリズムが人気だという声はなかった。

アメリカには多数の観光資源があり、サイクルの目的地としてのブランディングが弱い（必要ない）と考えられる。現代ではSNSなどのより個人が発信源となって新たな観光資源が発掘されてブームになることがあるため、アメリカでのサイクリングが流行する可能性を否定できないが、少なくとも現在の国及び州の施策を確認する限り、サイクルツーリズムを促進する動きは出てこないと考えられる。

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

イギリス

A) サイクルツーリスト数¹ (インバウンド：海外からイギリスへ)

全体	974,781人 (推計値)
調査対象国別	
韓国	1,811人
台湾	1,295人
中国	6,409人
香港	4,849人
ドイツ	185,313人
アメリカ	76,764人
オーストラリア	90,956人

サイクルツーリズムでイギリスを訪れるツーリストは974,781人と推計された。ドイツからの旅行者が非常に多く訪れており、欧州内からサイクルツーリストも多く訪れていると推測される。

B) イギリスにおけるサイクリングでの平均総移動距離²

一回の旅行の平均総移動距離： 400.44 km (推計値)

旅行中の一日あたりの平均移動距離： 52.76 km (推計値)

旅行中の一日あたり平均移動距離	イギリス行きサイクリングツアー数の割合
50km未満	50%
50-100	50%
100以上	0%

イギリスを訪れるサイクルツーリストの一日平均移動距離は約52.76kmと算出された。アイルランドを目的地としたサイクルツアーは走行距離が長く、最長で720kmを12日間で走り切るツアーが確認された。ただし一日の移動距離は概ね40~60km前後であり、ゆったりと長期日程走るツアーが適した地域であると推測される。

1. Visit Britain Quarterly Inbound Update Full Year 2017より推計
2. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程より推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

イギリス

C) サイクルツーリストの平均消費額¹

全体		\$967 (推計値)
調査対象国別	韓国	\$1,459
	台湾	\$1,457
	中国	\$3,185
	香港	\$2,011
	ドイツ	\$723
	アメリカ	\$1,441
	オーストラリア	\$1,691

イギリスを訪れるサイクルツーリストは\$967の消費をすると推計された。欧州からのツーリストが多いことで、地理的な近さから消費額が他国と比較して相対的に多くないと考えられる。

D) サイクルツーリストに人気のアクティビティ²

- 周辺地域観光
- ウイスキー酒蔵訪問

イギリスを訪れるサイクルツーリストは周辺地域の観光を行う場合が多いと確認された。多くのツアーでサイクリングを通して周辺の観光を行うことがテーマとして含まれていた。

また、ウイスキー酒造を訪問するツアーも人気を集めており、アメリカにおけるナパバレーの事例も踏まえて考えると、サイクリング+地酒という組み合わせは、その土地の生産物と風景をまとめて楽しむことができ、サイクリングならではの魅力を訴求する一つの方法であると考えられる。(日本においては、法律上実施が難しい。)

E) サイクルツーリストの旅行先での平均宿泊数³

6~7泊 (推計値)

海外からイギリスに向かうサイクルツーリズム平均宿泊日数は6~7泊と算出された。欧州発で13泊の場合や、アメリカ発で5泊の場合など、発地に大きく依存せず、行程によって宿泊日数が異なる傾向が確認された。

1. Visit Britain Quarterly Inbound Update Full Year 2017より推計
2. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程を参照
3. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程より推計

イギリス

G) メジャーなサイクリングコース

コネマラ山地（アイルランド）¹

美しい自然を誇り、国立公園もあるコネマラ。特に“スカイロード”という全長10km程の道は欧州から多くのサイクリストが訪れる人気のコースとなっている。コネマラ地方でも随一の景色を楽しめるポイントであり、車などでも走行は可能だが、その距離の手軽さからサイクリングでその自然を堪能する人が多く存在している。

<都市間周遊> 【距離】約260km 【所要期間】7日間

<コネマラ山地のみ> 【距離】約150km 【所要期間】3日間

クレア州（アイルランド）²

コネマラ山地が位置するゴールドウェイ州に隣接するクレア州は北太西洋に面しており、その海岸線を生かしたサイクリングコースが有名である。モハーの断崖（The Cliffs of Moher）や沖合のアラン諸島（Aran Islands）といった景勝地を望む海沿いのルートは特に人気が高い。また、アイルランド西岸の玄関口である州内のシャノン空港からのアクセスといった点でも優位性がある。

【距離】約265km 【所要期間】7日間

※イギリス観光庁のHPではおすすめコースとして11コース程取り上げられているが、今回の調査ではそれらのコースを目的としたパッケージツアーは確認されなかった。

H) 主なサイクリング関連施策

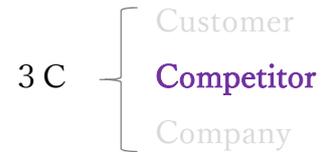
国民の生活基盤としてのサイクリングインフラ整備³

イギリスにおけるサイクリング施策は、国主導で行われている交通インフラとしての整備が中心である。都市部における通勤環境の整備を目的とした施策など、日々の国民生活が豊かになることを目指した施策を実施している。

他国と比較して顕著な点は、コミュニティサイクルの設置に際して、0.25平方kmごとに自転車に転換される可能性のある他の二次交通手段がどの程度あるのか、といった点を詳細に分析し、妥当性を検証したことである。現状の資産を有効に活用しながら新たな手段を導入するための、良いアプローチ事例だと考えられる。

1. Active Me HP、IrelandWays.com HP
2. West Ireland Cycling HP
3. 書籍（『成功する自転車まちづくり：政策と計画のポイント』）

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



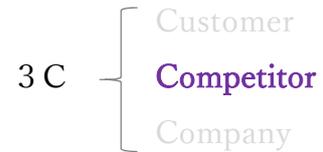
イギリス

H) 【参考】サイクリング関連施策一覧

目的	交通 ・都市部では観光用に自転車道を整備しておらず、通勤のために使用する自転車道を整備
主体	・国
サイクリングロードのインフラ整備	・ロンドン交通局の所管で施策を実施しているコミュニティサイクルは、多言語対応（18か国語）もしているため、観光目的の客も使用
安全性の向上	-
多言語対応	-
他の交通手段との連携	・イギリスの中でおススメのサイクリングルートを観光庁HPで提示
PRの内容・手段	・ロンドンでは、コミュニティサイクルを設置する際、0.25平方kmごとに自転車に転換される可能性のある交通手段がどの程度あるのかなどを詳細に分析 ・走行空間や安全対策、情報提供など、総合的な施策を実施
コースの公表	・元々総延長900kmのロンドン自転車ネットワークの形成が進んでおり、これに加えてスーパーハイウェイの整備も進行 ・スーパーハイウェイは用途が通勤目的のみ
その他	-

自治体国際化協会機関紙（「自治体国際化フォーラム」）、ロンドン市HP、個人ブログ、書籍（『成功する自転車まちづくり：政策と計画のポイント』）より作成

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



イギリス

I) トレンド

イギリスでは、自然豊かな地方においてサイクルツーリズムが盛んに行われている。前述したアイルランドのコネマラ地方は欧州においても高い人気を誇るなど、すでに定番の目的地を複数有している。イギリス観光局のHPにおいても多くのサイクリングコースが掲載されており、サイクリングはイギリスの一つの魅力形成する要素となっている。

他方、欧州内での誘客に関して、他の国と陸続きでないイギリスは、ドイツやオランダといった同じ欧州内の国と比較するとサイクルツーリストを呼ぶための障壁が高いとも考えられる。

魅力あるコースを有しており現状で一定数のサイクルツーリストが訪れているが、ドイツ等の他の欧州の国と比較するとサイクリングのインバウンド誘客を目的とした施策が行われておらず、イギリスを訪れるサイクルツーリストの数が急激に伸びることはないと推測される。

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



オーストラリア

A) サイクルツーリスト数¹（インバウンド：海外からオーストラリアへ）

全体	201,894人	（統計値）
調査対象国別	韓国	2,571人
	台湾	3,139人
	中国	23,794人
	香港	5,445人
	ドイツ	10,988人
	アメリカ	14,312人
	イギリス	29,377人

サイクルツーリズムでオーストラリアを訪れるツーリストは201,894人と統計から確認された。イギリスから非常に多くのツーリストが訪れていることが特徴的である。昨年度と比較して5%程度は増加傾向にある。

B) オーストラリアにおけるサイクリングでの平均総移動距離²

一回の旅行の平均総移動距離： 100.1 km（推計値）

旅行中の一日あたりの平均移動距離： 30.32 km（推計値）

旅行中の一日あたり平均移動距離	オーストラリア行きサイクリングツアー数の割合
50km未満	75%
50-100	25%
100以上	0%

オーストラリアを訪れるサイクルツーリストの一日平均移動距離は約30.32kmと算出された。オーストラリアを目的地としたサイクリングツアーは確認されなかったため、人気コースの距離及び平均宿泊日数などから推計した。

1. TOURISM RESEARCH AUSTRALIAへのヒアリング
2. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程より推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

オーストラリア

C) サイクルツーリストの平均消費額¹

全体		\$3,122	(統計値)
調査対象国別	韓国	\$3,362	
	台湾	\$3,794	
	中国	\$5,875	
	香港	\$3,394	
	ドイツ	\$3,144	
	アメリカ	\$2,110	
	イギリス	\$2,603	

オーストラリアを訪れるサイクルツーリストは\$3,122の消費をすると推計された。¹ 日本と同様の島国であり、渡航に費用が掛かる点、リゾート地であり、消費が促進される点などにより消費額が高いと推測される。

D) サイクルツーリストに人気のアクティビティ

- 景勝地観光
- 買い物

オーストラリアを訪れるサイクルツーリストに人気のアクティビティは、自然などの景勝地観光と買い物であると、インバウンドの統計を扱う“TOURISM RESEARCH AUSTRALIA”へのヒアリングより明らかになった。自然豊かな地方部では景勝地観光、都市部では買い物、と訪れる場所によって人気のアクティビティが存在することがわかった。

E) サイクルツーリストの旅行先での平均宿泊数

3~4泊 (推計値²)

海外からオーストラリアに向かうサイクルツーリズム平均宿泊日数は3~4泊と算出された。人気のサイクリングコースに要する走行日数から推計した。

“TOURISM RESEARCH AUSTRALIA”へのヒアリングでは、79泊という統計値を確認した。(注: 「現地でサイクリングを楽しんだインバウンド」という定義に基づく統計であり、対象者に留学生が含まれるため長期的な数値が出ている)

1. オーストラリア政府“International tourism statistics”より推計
2. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程より推計

オーストラリア

G) メジャーなサイクリングコース

市街地（例：シドニー）

シドニー市街地はバス・電車・ライトレールといった公共交通機関が発達しており、かつコンパクトにまとまっているため、一般的な観光にあたって移動には困らない環境であるものの、旅行中にオプションのアクティビティとしてガイドが同行するサイクリングツアーに参加するケースが見られる。専用車による移動時とは異なり、小回り良く様々なものに触れることが出来る点にニーズがあるようだ。また、市内のどの道路が走行可能なのか、走りやすさも含めて可視化したマップが公共機関によって公開されている。

【距離】 3.5km (Centennial Park)

【距離】 2.6km (Harbour Bridge to ANZAC Bridge)

【距離】 2.5km (Narrabeen Lagoon Multi-use Trail)

【距離】 5.5km～12km (Sydney Olympic Park)

(注：シティライドなので、厳密に距離や所要時間を出すことは困難であったため、シドニーで人気のサイクリングスポットと距離を挙げた¹⁾。)

自然地帯（例：ムンダ・ビディ・トレイル）²⁾

パース郊外（ムンダリング）とアルバニーを結び、オーストラリア南西部を縦断する約1000kmのトレイルコースで世界最長と言われている。先住民の言葉で「森の中の小道」を意味する名称がついているが森林だけではなく、大陸南西端ならではとも言えるバリエーション豊かな景色を楽しむことが出来る。舗装道だけではなく未舗装道や山岳部も含まれており、区間によって難易度が大きく異なるため、トレイル上の町から町へと一部の区間のみを走るパターンでも完走を目指すパターンでも旅行者のスキルとニーズに即して選択することが出来る。また、コース上には一定の間隔でサポートを行う施設が設置されていたり、ムンダ・ビディ・トレイル財団ホームページで詳細な情報発信がなされていたりと旅行者に対するサポートが手厚い。

※ムンダビディの場合

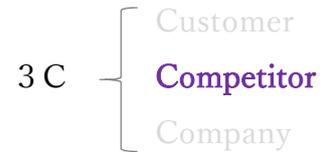
【距離】 1000km 【所要時間】 20日程度

【距離】 15km程度 【所要時間】 1日以内

1. CNN "5 best bike paths in Sydney"

2. Munda Bididi Trail Foundation HP

Ⅲ.サイクルツーリズム市場の現況



オーストラリア

H) 主なサイクリング関連施策

“サイクリングの国”としてのブランディング

オーストラリアをサイクリングの国としてブランディングするために、サイクリングレースの実施やワールドフランスの誘致を実施した。またニューサウスウェールズ州（NSW州）では、交通局がスポンサーとなって、NSW州内50か所以上で実施される自転車イベントをサポートするなど、州単位でもサイクリングを促進する動きが行われている。国、州それぞれが必要な役割を果たすことで環境整備とプロモーションを効果的に実施し、中身を伴ったブランディングを実現している。

III. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer

Competitor

Company

オーストラリア

H) 【参考】サイクリング関連施策一覧

目的	観光、交通
主体	<ul style="list-style-type: none"> 国・州 国内各州の長期交通マスタープランの中には、自転車に関する街づくりの記載が存在 国がサイクリングネットワーク（自転車環境の整備）に対する投資を実施
サイクリングロードのインフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> 国は、歩行者と自転車専用道路の整備のため、2014年～15年度において69,000,000AUS \$ (1AUS\$=80.48円, 2018年9月時点)の予算を付与
安全性の向上	<ul style="list-style-type: none"> 道路の安全性向上を図る施策を実施中
多言語対応	-
他の交通手段との連携	-
PRの内容・手段	<ul style="list-style-type: none"> サイクリングレースの実施やツールドフランスの誘致によって、オーストラリアをサイクリング地としてのブランディングを実施 Bike Week以外にも様々なイベントが開催されており、州政府や民間の自転車関連団体のHPに情報を掲示（NSW州の事例） NSW州（ニューサウスウェールズ州）交通局がスポンサーとなって、NSW州内50か所以上で実施される自転車イベントをサポート（NSW州の事例）
コースの公表	<ul style="list-style-type: none"> ムンダビディやタスマニアなどのサイクリングコースは、HPでマップを公表（一部有料）
その他	-

自治体国際化協会機関紙（「自治体国際化フォーラム」、豪政府資料、NSW州資料、Munda Biddi Trail Foundation HP、Bicycle Network Tasmania HP より作成

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3C

Customer

Competitor

Company

オーストラリア

I) トレンド

オーストラリアの主たるサイクリングコースは①シドニー近郊のハンター・バレー (Hunter Valley)、南オーストラリア州のバロッサ・バレー (Barossa Valley)、クレア・バレー (Clare Valley) といったワイナリーを巡るもの、②ブルー・マウンテンズ (Blue Mountains) やフリンダース山脈 (Flinders Ranges)、オーストラリア・アルプス (Australian Alps) といった難易度の高いもの、③その他西オーストラリア州の南西部を縦断するムンダ・ビディ・トレイル (Munda Bididi Trail) やタスマニア島を一周するジロ・タスマニア (Giro Tasmania) など長距離のものに大別される。

このようにそれぞれ特色を持ったコースが既に数多く存在していることから「サイクリングを楽しむことが出来る国」としてのブランディングが進展すれば、連動して来訪者数は増大すると見込まれる。

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



北海道

A) サイクルツーリスト数¹（インバウンド：海外から北海道へ）

全体	188,292人	（推計値）
調査対象国別	韓国	11,200人
	台湾	33,796人
	中国	33,561人
	香港	16,587人
	ドイツ	739人
	アメリカ	3,076人
	イギリス	1,503人
	オーストラリア	19,617人

北海道を訪れるサイクルツーリストは188,292人と推計された。台湾が最も多いと推計されたが、自治体及び現地ツアーオペレーターへのヒアリングから“台湾が最も多い”という現状も確認している。

B) 北海道におけるサイクリングでの平均総移動距離²

一回の旅行の平均総移動距離： 178.23 km（推計値）

旅行中の一日あたりの平均移動距離： 52.32 km（推計値）

旅行中の一日あたり平均移動距離	北海道行きサイクリングツアー数の割合
50km未満	0%
50-100	100%
100以上	0%

北海道を訪れるサイクルツーリストの一日平均移動距離は約52.32kmと算出された。1日100km以上を走る旅行者も多く、日本における長距離サイクリングの代表地であるとも考えられる。

1. 北海道庁「平成30年度 北海道観光入込客数調査報告書」より推計
2. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程より推計
参照：「平成24年度_来道外国人観光客によるサイクリング観光の振興に向けた基礎調査」

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

北海道

C) サイクルツーリストの平均消費額¹

【インバウンドサイクリストの平均消費】

飲食費：32,125円	アウトドア代：17,624円
宿泊費：53,690円	交通費：23,374円
買物・おみやげ代：39,951円	その他の支出：23,088円
入場料・施設利用料：8,220円	計：210,960円（推計値）
ゴルフ・スキー代：12,888円	(1,901\$ ²)

北海道を訪れるサイクリストは、平均で210,960円と推計された。ゴルフ・スキー代などサイクルツーリストの場合、支払うことが想定されない費目も含まれているが、サイクリングに関わる経費など、上記費目に含まれないものが新たに加わることを考慮すると、参考となりうる数値であると考えられる。

D) サイクルツーリストに人気のアクティビティ³

- 観光
- ショッピング
- 食

北海道を訪れるサイクルツーリストに人気のアクティビティは、観光、ショッピング、食である。サイクルツアーや現地ツアーオペレーターへのヒアリングから明らかになったが、どの要素もサイクリングに限らず北海道の持つ魅力であり、一般観光客と同様の傾向であると考えられる。

E) サイクルツーリストの旅行先での平均宿泊数⁴

4泊（推計値）

海外から北海道に向かうサイクルツーリズムの平均宿泊日数は、過去の調査³と現地ツアーオペレーターへのヒアリングより、4泊と算出された。ヒアリングでは、一般観光客と比較して特に長い印象はない、という声も確認した。

1. 北海道庁「観光客動態・満足度調査報告書 平成28年度」より推計
2. 1\$=111円で算出
3. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程を参照
4. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程より推計

北海道

G) メジャーなサイクリングコース¹

道東 (Hokkaido Scenic Ride)

女満別空港を基点とする全長318kmのサイクリングコース（モデルプランとしては2泊3日を想定）。世界自然遺産の知床や摩周湖、屈斜路湖など有名観光地を網羅しており、道東ならではの息をのむほどの絶景が連続する。温泉やグルメも満喫することが出来る行程となっており、また、日程や予算が許せば知床峠やサロマ湖、阿寒湖に足をのぼして別のアクティビティを楽しむことも出来るなど各々の趣向に即したカスタマイズ性も高いと言える。

【距離】 318km 【所要時間】 21時間10分

富良野・美瑛

J R富良野駅を基点とし、富良野市・中富良野町・上富良野町・美瑛町の4市町村を巡る全長80kmのサイクリングコース。特筆すべきは整備された走行環境であり、道路路面に案内表示が塗装されているため、初心者でも土地勘のない観光客でも安心して楽しむことが出来る。また、同様の配慮から主要な地点にはアルファベットと数字の組合せによる通し番号が振られており、Yahoo! Japan社の「ルートラボ」ホームページにアクセスをすればGPSによって現在地を確認しながら走行することも可能である（ただし、多言語対応ではない）。また、周辺地域の他のコース情報も記載されたサイクリングマップには英語が併記されており、富良野・美瑛広域観光推進協議会は英語字幕を取り入れたこのコースのプロモーション動画をYoutubeにて公開している。

【距離】 80km 【所要時間】 5時間50分

H) 主なサイクリング関連施策

「北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会」の設立²

北海道総合開発計画、自転車活用推進法を踏まえ、北海道の魅力を活かしたサイクルツーリズムを推進するために、平成29年2月に「北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会」を設立。

世界水準のサイクリング環境の整備にむけて、“受入環境を充実させるための方策”“情報提供。サイクリストとのコミュニケーションの方策”“自転車走行環境を改善するための方策”“持続的に取り組みを進めるための体制や役割分担等の実施要領”を主たるテーマとして検討を行っている。休憩設備の整備やモデルコースを設定してのモニターツアーの実施など、改善と課題抽出を繰り返し行っており、平成30年も同様に取り組んでいる。

持続的な取組とするために、民間事業者との連携や、統一ロゴマークの設定なども今後の実施事項として検討しており、さらなる発展が確実に期待される動きが続いている。

1. 現地観光関連団体ヒアリング、HOKKAIDO CYCLE TOURISM HP
2. 北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会「北海道のサイクルツーリズム推進に向けた中間とりまとめ」

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

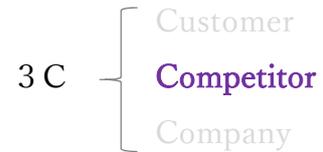
北海道

H) 【参考】サイクリング関連施策一覧

目的	観光
主体	<ul style="list-style-type: none"> 北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会を設置 北海道総合開発計画、自転車活用推進法の影響 各市町村との連携による、つながりあるサイクルツーリズムの展開とノウハウの共有を課題として認識済（H25年度） 道、各地域・団体ごとにマップの作製などは行っていたが、北海道商工会議所連合会や札幌商工会議所が中心となって、サイクル・ツーリズム北海道推進連絡会が各団体のマップを集約して冊子を発行。また、各地のサイクルルートにHPや他府県でのイベントでPR
サイクリングロードのインフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> 基幹（モデル）ルートと地域（短距離）ルートの設定 →前者は市町村をまたぐ移動ルート、後者は各地域資産を楽しめるようなルート サイクルラックの整備、休憩所、買い物施設へ案内強化を実施する予定
安全性の向上	<ul style="list-style-type: none"> （目的地別の）案内板や案内表示の設置、路面表示の実施 北海道観光推進機構のサイトにて、自転車走行時のルールを提示
多言語対応	<ul style="list-style-type: none"> サイクリングガイド不足が課題として浮上しており、一部ガイド会社では多言語対応したガイドの育成に注力
他の交通手段との連携	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通との連携を続けていき、さらに改善する意向（2017年に実施18年は改善へ）
PRの内容・手段	<ul style="list-style-type: none"> モニターツアーの実施、サイクリングイベントを継続実施 洞内でサイクルツーリズムを取り扱う事業者は、北海道の観光戦略でターゲットとなっている誘客層に向けてPR 台湾、香港、シンガポール、タイに対するPR（「北海道インバウンド加速化プロジェクト」で紹介された国でもある）
コースの公表	<ul style="list-style-type: none"> サイクリングマップを作製しHP
その他	<ul style="list-style-type: none"> コミュニケーションサイトの開設 各モデルコースの連携（接続等）が課題 ガイド不足を課題として認識しており、ガイドの育成に取り組んでいる点特徴的

北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会「北海道のサイクルツーリズム推進に向けた中間とりまとめ」、現地有識者・協会ヒアリング、北海道サイクルツーリズム推進協会HPより作成

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



北海道

I) トレンド

主なサイクリング関連施策の項目で前述しているが、平成29年度から「北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会」による検討が開始しており、現在も継続して活動している。冬の観光資源が豊富な北海道は、インバウンド観光客が少なくなる夏に、サイクルツーリズムを通じて交流人口を増やしたいという意向もあるため、今後も注力される分野であると推測される。

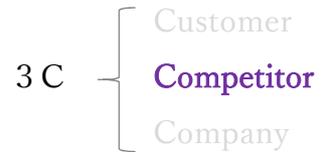
すでに一定数のサイクルツーリストが訪れている北海道であるが、この活動でさらに環境整備、魅力の磨き上げが進み、これまで以上にサイクルツーリストの誘客に成功することが期待される。

現在北海道を訪れるサイクルツーリストの中心は台湾人である。これに次ぐのが香港、シンガポール、タイである¹。

“HOKKAIDO CYCLE TOURISM”のHPに掲載されている英語版のマップが海外サイトで紹介されたことで、オーストラリアなどから問い合わせの電話がかかってきたこともあるなど、世界的に注目され始めている様子が確認された²。北海道内での施策検討の状況などから、台湾はもちろん海外からのさらなる誘客が期待される。

1. 現地関連団体ヒアリング
2. HOKKAIDO CYCLE TOURISM HP

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



しまなみ

A) サイクルツーリスト数（インバウンド：海外からしまなみへ）

	レンタサイクルの貸出実績 ¹ (H28年度)	サイクル ツーリスト推計値
全体	7,432	13,696
調査対象国別		
韓国	-	-
台湾	1,865台	3437人
中国	456台	841人
香港	877台	1617人
ドイツ	518台	955人
アメリカ	951台	1753人
イギリス	691台	1274人
オーストラリア	844台	1556人

しまなみを訪れるサイクルツーリストは、台湾人が非常に多いことがわかる。現地でレンタサイクル事業を行っている方へのヒアリングで、2位のアメリカの倍近くの貸し出し台数であると確認した。日本人を含めたしまなみのサイクルツーリストのH28年度からH29年度への増加率及び、しまなみH29年度の調査²で明らかになった、訪問者の6割がレンタルバイクを利用するという傾向を踏まえて推計を行った。（全体の数字は貸出数上位10か国の合計値）

※韓国については、貸出上位10か国に該当せず。数値が取得できなかった。参考として、10位のタイは240台なので、それ以下であることが推測される。

B) しまなみにおけるサイクリングでの平均総移動距離³

一回の旅行の平均総移動距離： 87 km（推計値）

旅行中の一日あたりの平均移動距離： 70 km

旅行中の一日あたり平均移動距離	しまなみ行きサイクリングツアー数の割合
50km未満	0%
50-100	100%
100以上	0%

しまなみを訪れるサイクルツーリストは一日平均で約70kmと算出された。これは後述するメジャーコースである“ブルーラインコース”の距離が70kmであり、このコースが大半のツーリストの目的地であることから、一日の平均移動距離が70kmと算出されている。今後、リピーターが増え、他のコースを訪れるツーリストが増え、平均移動距離にも変化が出てくる推測される。

1.しまなみ海道周辺自治体ヒアリング

2.中国経済産業局「平成29年度サイクリング・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」

3.各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程より推計

しまなみ

C) サイクルツーリストの平均消費額

【インバウンド全体の平均消費予算】

宿泊：10,000円	買い物：19,000円
娯楽観光：13,000円	交通：40,000円
飲食：7,600円	合計：89,600円 (\$807 ¹)

(中国経済産業局資料²より引用)

平成29年度に行われた中国経済産業局の調査で、しまなみを訪れる外国人サイクルツーリストの平均消費予算が上記のように算出された。同調査においては、日本人観光客よりも高い観光消費であることが指摘されている。

NZなどの海外における統計でも、インバウンドサイクリストは一般インバウンドより高い消費傾向にあることが分かっており、日本でも同じ傾向があることが確認された。

D) サイクルツーリストに人気のアクティビティ

- 観光
- ゲストハウス
- 居酒屋

しまなみを訪れるサイクルツーリストはCNNでも取り上げられた³美しい島嶼の風景を楽しみやってくるため、現地での観光を第一に楽しんでいる。

加えて、現地ならではの交流、食事を楽しんでいることも分かった。ゲストハウスへの宿泊が一定の人気を集めており、旅先ならではの出会いを楽しんでいることがうかがえる。また、居酒屋での食事も人気となっている。お好み焼きやソフトクリームなど現地で売っている具体的な食事を目的としているツーリストも散見されるようである。“SNSや口コミで広まっているのではないか”、と現地自治体の担当者は推測している。

E) サイクルツーリストの旅行先での平均宿泊数⁴

1泊

しまなみをサイクリング目的で訪れるサイクルツーリストは、今治もしくは尾道で1泊するような旅行を行っている。それぞれしまなみ海道の始点であり終点であるため、往復サイクリングする人、往路はサイクリングで復路は公共交通で戻ってくる人など、行程は様々であるが、中間地点で1泊するのが平均的なサイクルツーリストの過ごし方となっている。

1. 1\$=111円で算出

2. 中国経済産業局「平成29年度 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」

3. CNN”7 best bike routes in the world” (2015.11.24)

4. 各国主要旅行会社のサイクルツアーの行程を参照

しまなみ

G) メジャーなサイクリングコース

ブルーラインコース（初心者向け）

とびしま海道に来る外国人なども一定数存在するが、現地の観光関連事業者へのヒアリングなどから、万人が走りやすく代表的なコースでもある“ブルーラインコース”が人気であると確認された。

尾道港を起点として今治市のサンライズ糸山まで走る70kmのコース。種々あるコースの中で最短距離であり、ブルーラインがひいてあることで非常に分かりやすくなっているため、利用者が多い。国外はもちろん国内の人にとっても、日本におけるサイクリングの聖地としての認知度の向上などから、普段サイクリングをしない人まで訪れるため、最も簡単なコースが一番人気を集めており、利用者が多くなっていると推測される。

その他には、ロンリープラネットで紹介された“とびしま海道”も欧米からのツーリストには人気なコースとなっている。今後しまなみへのリピーターが増えていくなかで次なる人気コースとなる可能性があると考えられる。

【距離】約70km 【所要時間】約5時間

H) 主なサイクリング関連施策

生活道としての道路整備（安全性の向上）

そもそも、しまなみ海道は地元住民の生活道であり、地元住民のために安全性に考慮して整備された。そのため、結果として地元住民だけではなく、はじめてその土地を走る人など含めた、あらゆるサイクリストにとって安心して走ることができる環境が整っている。

他地域との積極的な交流によるプロモーション（多角的なPR）

サイクリングブームの真ただ中である台湾の日月潭と姉妹コースを結び（2014年、しまなみ海道と日月潭が姉妹自転車道協定を締結）、台湾の大手サイクル関連会社であるGIANTの社長がしまなみを走ったり、尾道・今治から台湾へサイクリングをしに行くような交流を実施。

また、国内においても、尾道、今治、滋賀県守山市、沖縄県名護市、愛媛県でサイクルゴールデンルートを推進出来るようなPR動画を、韓国とオーストラリア向けに作成、国内で連携したサイクルツーリズムの促進に動き出している。

既存のサイクルツーリストを相互送客するような関係を築き上げ、様々な地域のツーリストに対してプロモーションの実施、自治体同士の交流や動画の発信など複数のチャンネルでのプロモーションの実施など多角的なプロモーションを行うことで、日本におけるサイクリングの代表地として認知される存在となっている。

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



しまなみ

H) 【参考】サイクリング関連施策一覧

目的	交通から観光へ ・元々は島民の生活道として作られた（99年）が、近年のサイクリングブームを契機に、サイクルツーリズムを推進
主体	・観光の推進は自治体、しまなみDMOが主導
サイクリングロードのインフラ整備	・サイクリングブームに合わせて、ブルーラインの整備を開始
安全性の向上	・元々、生活道として自転車道を整備したため、安全性は考慮済み
多言語対応	・英語/中国語（繁体、簡体）/ハンゲルのみの対応 ※今後の検討課題との認識あり
他の交通手段との連携	・JR四国のサイクルトレインの整備 ・サイクルバスの整備
PRの内容・手段	・台湾の日月潭との姉妹コースの締結 ・GIANTの社長がしまなみ海道を走行し、さらに尾道・今治の人が台湾を走行するという交流によってPRを実施 ・CNNで取り上げられたことが欧米へのPR効果として大きいと推察 ・尾道/今治/滋賀県守山市/沖縄県名護市/愛媛県でサイクルゴールデンルートを推進出来るようなPR動画を、韓国とオーストラリア向けに作成（現在はYouTubeのみで放映） ・国内の他の自治体とのプロモーションによる協業も検討の範囲内
コースの公表	・DMOの(一社)しまなみジャパンが運営するしまなみ海道のHP等の複数のHPでおすすめコースを紹介
その他	-

しまなみ

I) トレンド

しまなみはすでに日本におけるサイクリングの聖地としての地位を確立し始めている。世界の多くの国で、しまなみを目的地としたサイクリングツアーが造成されていることから、その様子が確認できる。

現在しまなみを訪れている外国人サイクリストの割合は、香港・台湾が半数、オーストラリアがそれに次ぐ、と自治体へのヒアリングより明らかになった。レンタサイクル貸出台数のランキングは、台湾、アメリカ、香港、オーストラリア、イギリス、仏国、ドイツ、中国、オランダの順になっており、台湾と香港は日本のインバウンド全体同様に、しまなみにおいても訪問客の中心となっている。

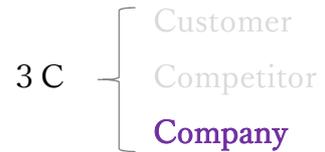
現地観光事業者へのインタビューで宿に訪れるサイクリストは公共のレンタサイクルを利用している人が非常に多い、という声もあったことから、レンタサイクルの貸出ランキングは訪れている外国人の数と一定の相関関係があると考えられる。その事実を踏まえると、アメリカ人がレンタサイクルの貸出台数の2位に位置していることは興味深い。広島は日本でも有数の欧米客が訪れる土地ではあるが、しまなみにも同様に来訪し、サイクリングを楽しんでいることが今回の調査から明らかになった。

平成29年度に行われた中国経済産業局の調査¹で、しまなみを訪れる外国人サイクルツーリストでマイサイクルを持ち込んだツーリストは4割程度であった。(自国では9割以上がマイサイクルを持っていた。)同調査におけるアンケートでは、特に現状の自動車輸送に対する不満はなく、サイクルツーリストの基本的な傾向として半数近くはマイサイクルを持ち込まないことと推測できる。

この事実からも、レンタサイクルを利用する人がマジョリティであり、そのランキングで上位に位置するアメリカ人はしまなみのサイクルツーリズムの大きな部分を担っていると考えられる。

1. 中国経済産業局「平成29年度 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」

Ⅲ.サイクルツーリズム市場の現況



Company

日本及び九州のサイクルツーリズムの現況

調査項目

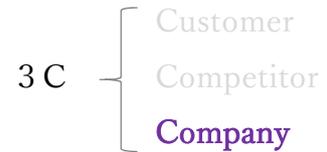
日本及び九州のサイクルツーリズムによるインバウンド旅行者の現状分析として、今後の施策検討にあたり求められる下記の項目の調査を実施した。

- ① サイクルツーリスト旅行者数
- ② サイクリング関連施策

調査対象国・地域

日本、九州、熊本、大分

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



日本

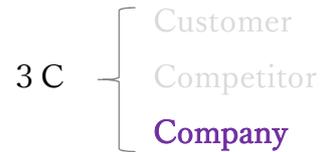
A) サイクルツーリスト数¹（インバウンド：海外から日本へ）

全体	713,457人	(推計値)
調査対象国別	韓国	66,314人
	台湾	85,689人
	中国	139,897人
	香港	47,048人
	ドイツ	10,724人
	アメリカ	26,994人
	イギリス	13,236人
	オーストラリア	41,234人

サイクルツーリズムで日本を訪れる旅行者は713,457人いると推計された。しまなみや北海道における現状を踏まえると、数値として大きく、ポテンシャルとしての数字となっている面があることは留意したい。特に韓国及び中国は日本においてサイクリングを実施しているデータは本調査において多くは確認されなかったため、日本の誘客施策もしくは現地でのサイクリング熱の発生になどにより将来的に来うる人数という意味付けのもと数字を示す。

1. JNTO 統計 及び TOURISM RESEARCH AUSTRALIA 統計 より推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



日本

B) 主なサイクリング関連施策

自転車活用推進法（2017年）¹

自転車活用推進法の施行以前、国として自転車に関して取り組んできた政策は、大規模自転車道の整備・交通事故防止対策・放置自転車対策などであった。このような状況の中で、各都道府県や市町村で自転車活用に関する取り組みは独自に進めてきたが、今回政府が自転車活用の推進に対して総合的かつ計画的に取り組むことになったのが自転車活用推進法である。具体的な内容としては、以下の4点を掲げている。

- ① 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
- ② サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
- ③ サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
- ④ 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

特徴的な点として、インフラ整備・法整備などにとどまらず、自転車を活用してより良い社会の実現を掲げている点であろう。

後述するように、観光庁のニューツーリズム施策との関連も注目すべきである。

観光庁によるサイクルツーリズム推進（2017年）²

観光庁は、国内外の観光客が全国各地を訪れる動機を与えるため、特定の観光資源に魅せられて日本各地を訪れる「テーマ別観光」のモデルケースの形成を促進している。その一環として、サイクルツーリズムを推進している。

具体的施策として、ツールドニッポンを母体にして、地域資源をつめこんだサイクリングイベントの開催、新しいタイプのエリア探索サイクリング「ライドハンターズ」の実施、加盟各地でのサイクリングガイド養成事業、国内サイクリストのマーケティング調査、外国人のインバウンドモニターツアー、観光サイクリングコースに特化したWEBサービス・アプリの開発などを行っている。

前述の自転車活用推進法と観光庁のサイクルツーリズム推進の動きを考察すると、観光のみに焦点を当てる（観光庁）のではなく、住民（国民）生活の利便性向上や健康増進などにも焦点を当てる施策も打ち出しており（国交省）、住民（国民）からの理解を得ることが出来る政策構造になっていると推察できる。

1. 自転車活用推進法、自転車の活用推進に向けた有識者会議配布資料
2. 平成29年度観光庁関係予算総括表、観光庁HP

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

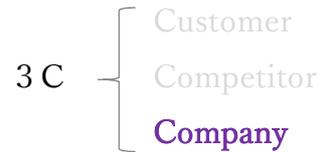
日本

B) 【参考】サイクリング関連施策一覧

目的	交通・観光
法律など	<ul style="list-style-type: none"> 国土交通省と観光庁が主体 【国土交通省】 <ul style="list-style-type: none"> 自転車活用推進法の施行（2017年）→自転車活用推進計画の策定を推進 自転車活用推進法の施行以前は、各都道府県や市町村で自転車活用に関する取り組みは進めてきたが、今後政府が自転車活用の推進に対して総合的かつ計画的に関与 国として取り組んできた政策は、大規模自転車道の整備・交通事故防止対策・放置自転車対策などであり、政府としてサイクルツーリズムに取り組んでいた形跡なし 【観光庁】 <ul style="list-style-type: none"> “国内外の観光客が全国各地を訪れる動機を与えるため、特定の観光資源に魅せられて日本各地を訪れる「テーマ別観光」のモデルケースの形成を促進し、新たな旅行需要を創出する”「テーマ別観光」の一環として、サイクルツーリズムを推進 平成29年度観光庁関係予算を見ると、前年度よりも「テーマ別観光による地方誘客事業」に対する予算が2.17倍に増えており、観光庁が力を入れていることが推察可能（他の予算は大体1倍前後）
サイクルツーリズム関係	<ul style="list-style-type: none"> 【自転車活用推進法（国土交通省）】 目標③に「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」の記載 目標③の具体例は、「1. 国際的なサイクリング大会の誘致」「2. 世界に誇るサイクリング環境の創出」
ツーリズム以外	<ul style="list-style-type: none"> 【自転車活用推進法（国土交通省）】 ①自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成 ②サイクリングスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現 ③自転車事故のない安全で安心な社会の実現 の以上三点も重視

自転車活用推進法、自転車の活用推進に向けた有識者会議配布資料、平成29年度観光庁関係予算総括表、観光庁HP より作成

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



九州

A) サイクルツーリスト数¹（インバウンド：海外から九州へ）

全体	80,960人（推計値）	
調査対象国別	韓国	20,416人
	台湾	6,710人
	中国	4,394人
	香港	4,825人
	ドイツ	220人
	アメリカ	619人
	イギリス	744人
	オーストラリア	1,115人

サイクルツーリズムで九州を訪れる旅行者は80,960人いると推計された。日本全体と比較すると、台湾からのツーリストが少ない推計となっており、今後誘客の余地があると考えられる。

九州のサイクルツーリストの推計には、法務省出入国管理統計（2017年報）に記載された九州へのインバウンド数を用いている。このインバウンド数は入国時のみカウントしており、九州県内での移動等はカウントされないため、各県のインバウンド数については、実際の入込数より少ない統計値になっている点には留意したい。

以下、参考情報として九州各県のサイクルツーリスト数の推計値を示す。推計方法は九州と同様のため、同じ条件に起因して数値が低い傾向にある。

1. 法務省出入国管理統計（2017年報）及び TOURISM RESEARCH AUSTRALIA統計資料より推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

九州

福岡県におけるサイクルツーリスト数¹

全体	62,178人	(推計値)
調査対象国別	韓国	15,317人
	台湾	5,471人
	中国	3,468人
	香港	3,290人
	ドイツ	193人
	アメリカ	452人
	イギリス	181人
	オーストラリア	603人

佐賀県におけるサイクルツーリスト数¹

全体	1,959人	(推計値)
調査対象国別	韓国	427人
	台湾	243人
	中国	362人
	香港	2人
	ドイツ	1人
	アメリカ	5人
	イギリス	1人
	オーストラリア	5人

1. 法務省出入国管理統計（2017年報）及び TOURISM RESEARCH AUSTRALIA統計資料より推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

九州

長崎県におけるサイクルツーリスト数¹

全体	9,826人	(推計値)
調査対象国別	韓国	3,486人
	台湾	7人
	中国	102人
	香港	9人
	ドイツ	13人
	アメリカ	89人
	イギリス	32人
	オーストラリア	331人

熊本県におけるサイクルツーリスト数¹

全体	1,227人	(推計値)
調査対象国別	韓国	316人
	台湾	276人
	中国	4人
	香港	36人
	ドイツ	0人
	アメリカ	6人
	イギリス	2人
	オーストラリア	3人

1. 法務省出入国管理統計（2017年報）及び TOURISM RESEARCH AUSTRALIA統計資料より推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

九州

大分県におけるサイクルツーリスト数¹

全体	1,452人	(推計値)
調査対象国別	韓国	478人
	台湾	113人
	中国	1人
	香港	1人
	ドイツ	1人
	アメリカ	5人
	イギリス	0人
	オーストラリア	4人

宮崎県におけるサイクルツーリスト数¹

全体	1,026人	(推計値)
調査対象国別	韓国	171人
	台湾	161人
	中国	5人
	香港	218人
	ドイツ	3人
	アメリカ	14人
	イギリス	12人
	オーストラリア	40人

1. 法務省出入国管理統計（2017年報）及び TOURISM RESEARCH AUSTRALIA統計資料より推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

九州

鹿児島県におけるサイクルツーリスト数¹

全体	3,242人 (推計値)
調査対象国別	
韓国	221人
台湾	441人
中国	149人
香港	1,270人
ドイツ	9人
アメリカ	48人
イギリス	71人
オーストラリア	128人

1. 法務省出入国管理統計（2017年報）及び TOURISM RESEARCH AUSTRALIA統計資料より推計

Ⅲ.サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

九州

B) 主なサイクリング関連施策

サイクル in 九州（九州観光推進機構）¹

九州各県のサイクリングコースを紹介するHPを九州観光推進機構が作成。国内のサイクリストに対して、初心者～上級者まで幅広くターゲティングを行っている。一方で、海外へのターゲティングは特段行っておらず、現状は九州への入込数が多い台湾・香港・韓国に対応したHP作りを行っている。

また、九州全域をまたぐ広域サイクリングルートの策定も未着手であるため、インバウンド施策も含め、今後注力していく分野である。

福岡県：福岡県サイクルツーリズム推進協議会²

今年（2018年5月30日）発足した協議会であり、今後福岡県全体でサイクルツーリズムを推進していく動きの萌芽になると推測される。

今年度（H30年度）は危険個所の特定を行う予定であり、来年度以降は案内看板の設置やサイクルラックの設置、宿泊施設や飲食店のネットワーク化を始める予定である。

宮崎県：ひなたサイクリング宮崎・日南海岸サイクルツーリズム協議会³

①ひなたサイクリング宮崎

- ・ 県が「みやざきサイクルツーリズム推進事業」によって、自転車による観光振興に動き出しており（H30年度より）、宮崎県内のサイクリング情報を一元化することによって、サイクリストの誘致に取り組んでいる
- ・ 現在のターゲットは国内サイクリストであり、国外は台湾と香港を想定して施策を進めている

②日南海岸サイクルツーリズム協議会

- ・ 国、県、市などが参加している協議会でH27年に発足
- ・ しまなみなどの先進事例を参考にピクトグラムの整備を進める意向も見られる

1. サイクル in 九州 HP
2. 福岡県HP
3. ひなたサイクリング宮崎HP、日南海岸サイクルツーリズム協議会HP
参照：現地自治体・現地団体ヒアリング

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

九州

B) 主なサイクリング関連施策

鹿児島県：南さつまサイクル・ツーリズム研究会¹

南さつま市によるサイクルツーリズムの取り組みであり、台湾GIANT社の協力も仰ぎつつ、インバウンドの誘客に向けた展開も構想している。

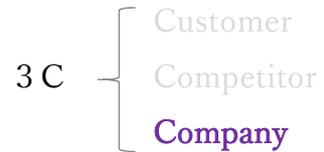
また、国内市場を想定した当該地域に関するサイクルツーリズムの基礎調査も九州運輸局で実施している。

長崎県：サイクルDE長崎～長崎サイクルツーリズム体験会²

2018年8月25日に長崎県内で実施されたサイクルツーリズムに関する会。長崎県としては今後サイクルツーリズムの振興に力を入れていくと推察される。

1. 南さつま市HP
2. 長崎県HP

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



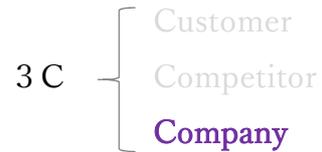
九州

B) 【参考】サイクリング関連施策一覧

目的	観光
主体	<ul style="list-style-type: none"> • 長崎県：長崎県スポーツコミッションが「サイクルDE長崎～長崎サイクルツーリズム体験会」を8月25日に実施し、サイクルツーリズムへ着手を開始 • 鹿児島県：南さつま市がサイクルツーリズムに取り組んでおり、ツールド南さつまの実施などを行っているが、県全体として取り組んでいる動きは未確認
サイクリングロードのインフラ整備	-
安全性の向上	-
多言語対応	<ul style="list-style-type: none"> • 九州全域：九州に入込が多い台湾・香港・韓国に対応できるようなHPを九州観光推進機構が作成
他の交通手段との連携	-
PRの内容・手段	<ul style="list-style-type: none"> • 海外：現在は九州に入込が多い台湾・香港・韓国に対してPRを実施 →現在（2018/8/31）、台湾・香港からのサイクルツーリズムを活用した誘客事業が存在 • 国内：ターゲットは広く取っており、レンタサイクルで走る層から大会でも走る層までをターゲットに設定
コースの公表	-
その他	-

現地団体ヒアリング、九州運輸局資料、サイクルin九州 HP、長崎県HP、南さつま市HP より作成

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



熊本県

A) サイクルツーリスト数¹（インバウンド：海外から熊本へ）

全体	12,091人	（推計値）
国別	韓国	1,965人
	台湾	2,218人
	中国	992人
	香港	1,013人
	ドイツ	111人
	アメリカ	165人
	イギリス	72人
	オーストラリア	214人

サイクルツーリズムで熊本を訪れる旅行者は12,091人いると推計された。台湾、韓国といった九州へ近いアジアを中心に、ツーリストが訪れていると考えられる。

B) 主なサイクリング関連施策

コギダス（阿蘇市役所）

全国的なサイクリングブームの高まりと元々阿蘇地域でのバイクツーリングやドライブの人気の高かったことが阿蘇でサイクルツーリズムを推進するきっかけとなった。

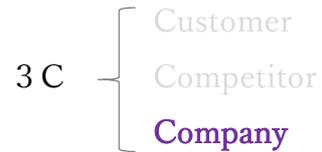
コギダス自体は、民間と共に阿蘇市が立ち上げたものであり、今後は近隣の市町村とも組みたいという意向もある。

ピクトグラムを特別整備する予定はなく、現在はサイクルラック等のインフラ整備を行う予定である。

九州以外の都道府県との比較から特徴的なのが、ターゲットとして欧米豪ニューージーランドを今後開拓していく意向が見られる点である。

1. 「熊本県観光統計（平成28年）」及び TOURISM RESEARCH AUSTRALIA統計資料より推計

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



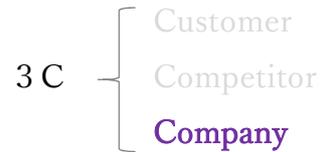
熊本県

B) 【参考】サイクリング関連施策一覧

目的	観光
主体	<p>熊本県サイクリング協会、阿蘇市役所（コギダス：阿蘇サイクリング）</p> <ul style="list-style-type: none"> 全国的なサイクリングブームの高まりと、阿蘇地域でのバイクツーリングやドライブの人気の高かったことがサイクルツーリズムへの着手のきっかけ 民間と共にコギダス協議会を立ち上げ、今後はさらに南阿蘇など他の市町村とも組みたいという意向 県としてサイクルツーリズムを推進する予定ではあるが、現時点では未着手
サイクリングロードのインフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> ピクトグラムに関しては、既存のものを使う意向 しまなみのピクトを参考にしようかと考えていたが、非常に費用がかさむので断念 現時点では、サイクリング用のサインや、ラック、駐輪場、ステーションを優先的に整える意向
安全性の向上	-
多言語対応	<ul style="list-style-type: none"> 今年度はたべこぎ（阿蘇での食べ歩きとサイクリングを組み合わせたコンセプト）を多言語化する予定 ラグビーW杯があるのでフランス語とドイツ語に対応する予定
他の交通手段との連携	※現状サイクルツーリズムに関することは未検討
PRの内容・手段	<ul style="list-style-type: none"> マウンテンバイク、ロードバイク、レンタサイクルを使用する層に対して、イベントを中心にPR活動を実施
コースの公表	<ul style="list-style-type: none"> コギダスという阿蘇サイクリングの紹介をしているHPで公表 HPは英語に翻訳されているが、マップ自体は日本語
その他	<ul style="list-style-type: none"> 阿蘇サイクルージングを推進し、阿蘇のサイクリング観光の定着化を図る（阿蘇振興政策の中の一つ）

現地自治体ヒアリング、熊本県施策評価表（H25年度）、コギダスHP より作成

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況



大分県

A) サイクルツーリスト数¹（インバウンド：海外から大分へ）

全体	17,606人	（推計値）
国別	韓国	3,569人
	台湾	1,806人
	中国	1,317人
	香港	1,194人
	ドイツ	76人
	アメリカ	151人
	イギリス	64人
	オーストラリア	148人

サイクルツーリズムで大分を訪れる旅行者は17,606人いると推計された。熊本同様、台湾、韓国といった九州へ近いアジアを中心に、ツーリストが訪れていると考えられる。

B) 主なサイクリング関連施策

Cycling OITA²

大分空港が空港の利用を促進するためにCycling OITAを立ち上げた。国際線の便数が少ないため、現在は国内のサイクリストをターゲットとしているが、段ボールによる自転車の輸送も可能である。

日本一のおんせん県おおいたツーリズム戦略2015³

2018年までの戦略ではあるが、サイクルツーリズムを含めたニューツーリズムの推進を明言している。

インバウンド施策として、台湾に対してサイクルツーリズムを含めて大分の総合的なPR活動を行う意向が見られる。また、2019年のラグビーW杯では欧米豪ニュージーランドに対して大分県の観光PRを推進する意向も見られた。

1. 「平成29年度版 大分県統計年鑑」及び TOURISM RESEARCH AUSTRALIA統計資料より推計
2. Cycling OITA HP
3. 「日本一のおんせん県おおいたツーリズム戦略2015」
参照：現地自治体ヒアリング

Ⅲ. サイクルツーリズム市場の現況

3 C

Customer
Competitor
Company

大分県

B) 【参考】サイクリング関連施策一覧

目的	観光
主体	<p>大分県 (Cycling OITA)</p> <ul style="list-style-type: none"> 「日本一のおんせん県おおいたツーリズム戦略2015」でサイクルツーリズムを含めたニューツーリズムを地域の特性に合わせて推進すると明言 (2018年度まで) 県の観光施策としては「日本一のおんせん県おおいたツーリズム戦略2015」策定によってサイクルツーリズムへの取り組みを開始 上記の動きとは別に、大分空港が空港利用の促進を図るためにCycling OITAを創設 (3年前)
サイクリングロードのインフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> ピクトなどは国土交通省が整備する予定となっており、それに合わせてインフラを整備を進めたいという意向 ピクトグラムの整備以外に、道路整備が一番の課題 サイクリングルートとして設定される道路が狭い場合と、交通量が多い場合でサイクリストの通りやすさは変わることに加え、国道はトラックなど大型車の交通量も多いのでルート設定は慎重に検討する意向
安全性の向上	-
多言語対応	<ul style="list-style-type: none"> 現在は国内に焦点を絞っており、多言語対応は今後強化予定
他の交通手段との連携	<ul style="list-style-type: none"> 段ボールに自転車を入れて輸送することも可能 サイクルトレインは事業者との連携が必要。トレインバスについても同様であり、整備の可否については検討事項
PRの内容・手段	<ul style="list-style-type: none"> 台湾に対し、サイクリングも含め、総合的に大分県をPRする予定 現時点では誘客ターゲットは国内のみに限定 一方で、来年のラグビーワールドカップがあるので、(サイクルツーリズムも含めて) 欧米豪ニューージーランドを誘客ターゲットとして狙いたいという意向も存在
コースの公表	<ul style="list-style-type: none"> 大分市：自転車による観光振興 →自転車マップの作製による、ルートやスポット情報の提供 レンタサイクルの利用案内 サイクルフェスタの開催
その他	<ul style="list-style-type: none"> 中津市：メイプル耶馬サイクリングロードを軸にした観光振興施策を打つ予定であり、「メイプル耶馬サイクリングロード活性化会議」を設立 大分市：レンタサイクル等を利用した多様な観光コースを設定し、各観光スポットを周遊出来るプランを提供

現地自治体ヒアリング、Cycling OITA HP、「日本一のおんせん県おおいたツーリズム戦略2015」より作成