

関門地域の自転車利用促進に向けた課題
ーサイクリングイベントの調査結果からー

関門地域の自転車利用促進に向けた課題 ーサイクリングイベントの調査結果からー

北九州市立大学地域創生学群 坂口月香

北九州市立大学地域創生学群 大鋸亜依

北九州市立大学地域戦略研究所・教授 内田 晃

1. 研究の背景と目的

近年、アウトドアが注目を集めている。新型コロナウイルスの感染拡大によって、ソーシャルディスタンスを確保しやすいアウトドアが週末の外出先に選ばれ、キャンプや自転車関連などのアウトドア用品の市場は、売上げが伸びた。新型コロナウイルスが5類感染症になり、コロナ渦以前の生活が戻ってきたが、人混みに飛び込むのは避けたいという気持ちが根付いている為、「3密」を避けながら開放感を味わうには、山や川、海といったアウトドアが適しているのである。

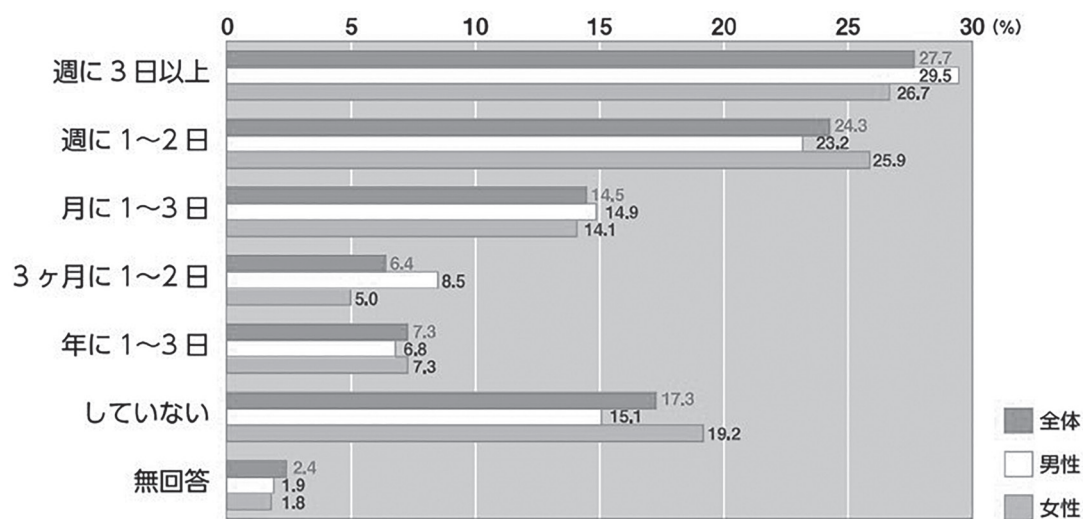
北九州市立大学地域創生学群のキタキュープロモーション実習では、2022年に「サイクル+」というサイクリングを通じたアウトドアスポーツイベントを開催した。これは、アウトドアの流行の波に乗り、関門海峡の豊かな観光資源を存分に活用したアウトドアスポーツを推進していきたいという想いと北九州市の社会課題を解決に導きたいという2つの想いを背景に企画したものである。

本研究では北九州市の抱える課題の分析や世論調査との比較、更には、「サイクル+」の参加者から得たアンケートを分析した結果を元に、関門地域における自転車を活用した観光促進に向けた課題を明らかにする。そこから得られた知見を通じて、今後の自転車観光施策のあり方を提案することを目的とする。

2. 北九州市が抱える自転車利用に関する社会課題

(1) 市民の運動習慣の確保

北九州市の抱える自転車利用に関する社会課題として、3つの点に注目した。1つ目は「市民の運動習慣の確保」である。平成27年に実施された「北九州市スポーツ振興計画〔改訂版〕 元気発進！きたきゅうしゅうスポーツプラン」⁽¹⁾の策定過程で実施された市民向けのアンケート調査によると、運動やスポーツをした頻度に関して最も多かったのは、図1に示すように「週に3日以上(27.7%)」となっており、市民の4分の1が週に3日以上運動していることが分かった。逆に、週に1回も運動していない人の合計は45.5%と半分弱いた。北九州市では、主要死因の約5割を生活習慣病が占めているという現状があり、日常生活における適度な運動が予防として挙げられるが、多忙やきっかけがないなどの理由で、日常的に運動を行っていない市民も多い。



出典：平成27年北九州市スポーツ振興計画⁽¹⁾

図1 北九州市民が1年間に行った運動・スポーツの頻度

内閣府が平成27年6月に実施した「東京オリンピック・パラリンピックに関する世論調査」⁽²⁾によると、表1に示すように国民が週に3日以上運動する頻度は19.6%となっており、北九州市民の方が運動する頻度は高かった。

表1 国民と北九州市民の運動頻度の比較

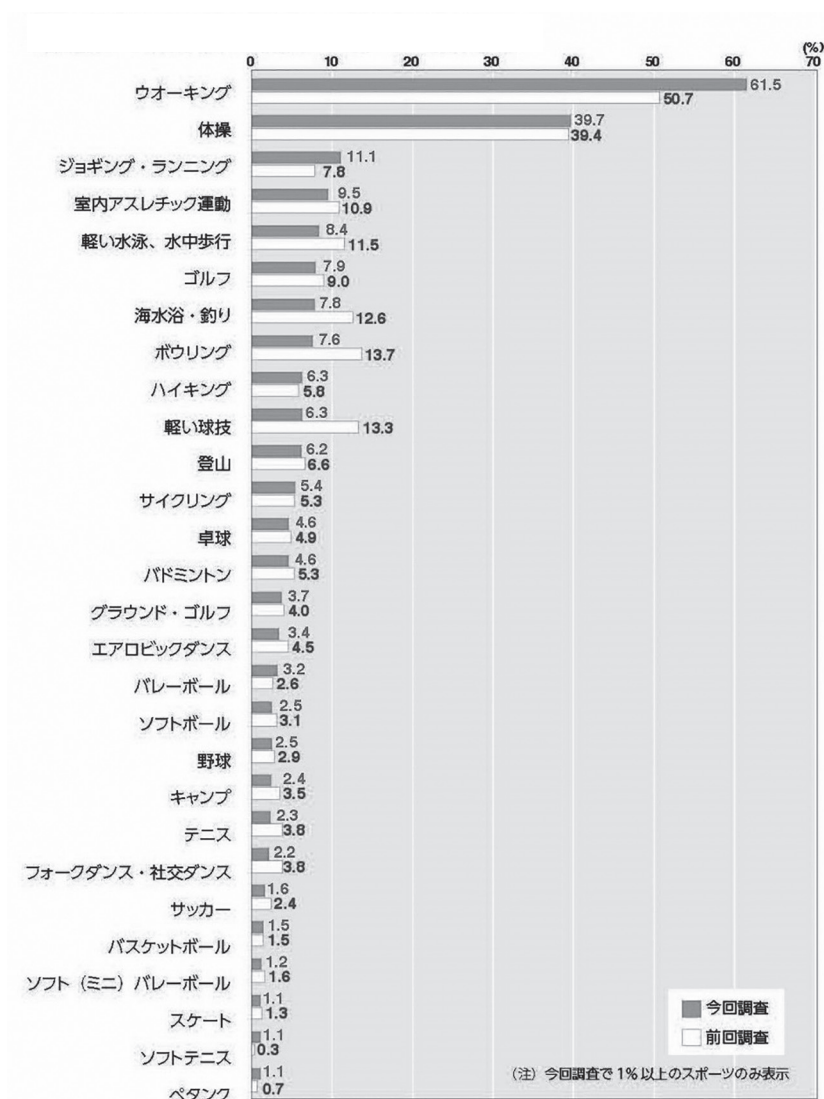
	北九州市民への調査	内閣府実施・世論調査
週に3日以上	27.7%	19.6%
週に1~2日	24.3%	20.8%
月に1~3日	14.5%	21.1%
3ヶ月に1~2日	6.4%	9.1%
年に1~3日	7.3%	6.2%
していない	17.3%	22.8%
無回答	2.4%	0.4%

出典：平成27年北九州市スポーツ振興計画⁽¹⁾

内閣府「東京オリンピック・パラリンピックに関する世論調査」⁽²⁾

(2) アウトドアスポーツにおけるサイクリングの普及率の低さ

2つ目の課題は、「アウトドアスポーツにおけるサイクリングの普及率の低さ」である。図2に示すように、前述した調査では、1年間に行った運動・スポーツについて、ウォーキングが61.5%と極めて多く、前回より、10.8%ポイント上昇している。しかし、サイクリングは、5.4%で前回の調査から0.1%ポイントの上昇と、大きな変化は見られない。アウトドアスポーツが注目されている北九州市では、普及率の低いサイクリングを観光客呼び込みツールとして活用するべきではないかと考える。

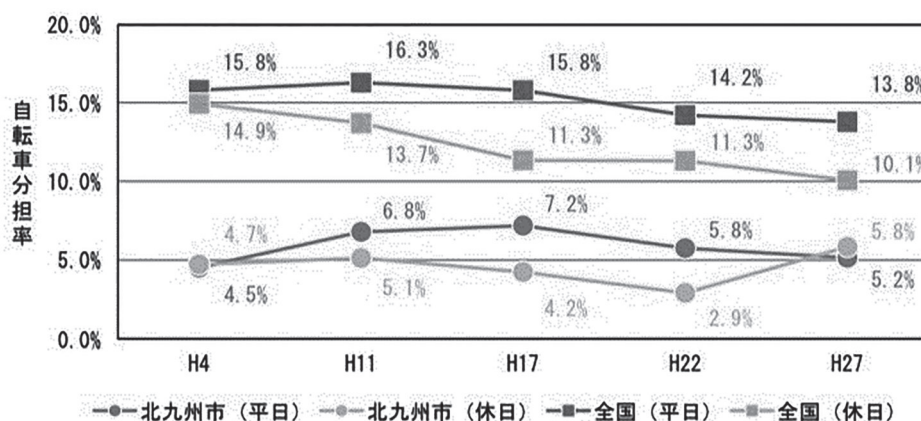


出典：平成27年北九州市スポーツ振興計画⁽³⁾

図2 1年間に行った運動・スポーツ（複数回答）

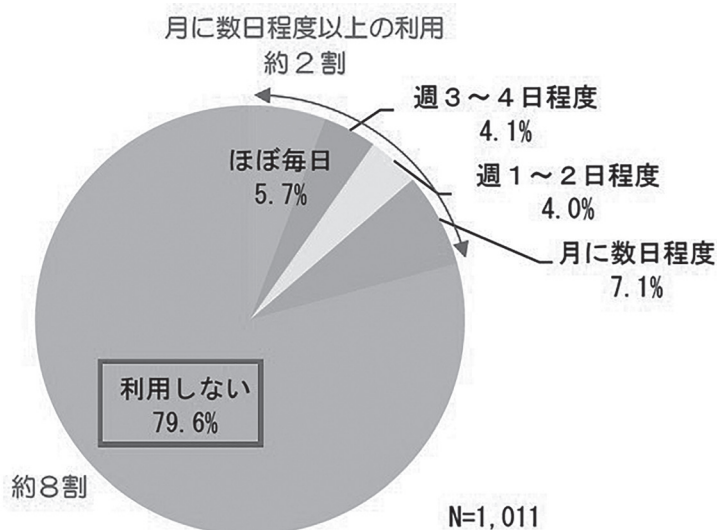
(3) 市民の自転車利用の低さ

そして、北九州市の課題の3つ目は、「市民の自転車利用の低さ」である。令和2年度に策定した「北九州市自転車活用推進計画」⁽⁴⁾によると、図3に示すように北九州市の自転車の交通手段分担率は約5%で全国平均を大きく下回っている。また、同計画で実施されたアンケート調査によると、図4に示すように市民の約8割が自転車を全く利用していないと回答しており、自転車を月に数日程度以上利用しているとの回答は約2割に留まっている。北九州市民が普段から自転車をあまり利用していないことが分かる。



出典：北九州市自転車活用推進計画⁽⁴⁾

図3 自転車分担率の推移



出典：北九州市自転車活用推進計画⁽⁵⁾

図4 自転車の利用頻度

3. サイクリングイベント「サイクル＋」の実施概要

(1) 開催の背景・目的

「サイクル＋」とは、電動アシスト付自転車に乗って、大学生おすすめのカフェや飲食店、関門人道トンネルを通り、赤間神宮、関門をグルッと巡るイベントである。1店舗につき1商品を提供して頂き、NPO 法人 I-D0 様から電動アシスト自転車を協賛して頂いている。「サイクル＋」は、「サイクリング」に飲食や観光、景色等の付加価値を加えるという意味を込めて、命名した。

本イベントは、キタキュープロモーション実習という北九州市立大学地域創生学群の実習内のビジネスプランコンテストから立案されたものである。キタキュープロモーション実習とは、北九州における創業支援を行う「COMPASS 小倉（北九州テレワークセンター）」を受け入れ先として、学生による起業・事業運営を行うことで「日本一起業家に優しいまちー北九州」を実践し、楽しみながら稼ぐことについて学んでいる。同実習では、ビジネスをベースとした自分の取り組んでみたいことを自分で始めていくことができ、教員や実習受け入れ先「COMPASS 小倉」の方々に、起業や創業に関して相談させていただける環境がある。起業に興味のある学生も、興味のない学生も、企画の立案やマネジメントを通して、社会人に必要なスキルを学び、地域の方々とネットワークを形成することができる実習である。実習メンバーそれぞれが企画立案を行うビジネスプランコンテストを毎年行っており、そこで選ばれたものは、実習全体で行うプロジェクトとして半年ほどをかけて進めていく。北九州に向けたビジネスの展開を行い、北九州のプロモーションを行うことが目的だ。今回メンバーのひとりが立案したアイデアが形になったものが「サイクル＋」で、立案者は、自転車競技歴やサイクリングイベント経験があり、「サイクル＋」を企画・運営する際に、大きく役立った。2年生の運営5人を中心に運営している。

イベントの目的としては、「地域資源を用いたインバウンド拡大のためのアウトドアツーリズムの可能性」「市民の運動習慣の確保」「北九州市民の自転車利用機会の創出」「北九州市民の自転車利用率の向上」があげられる。

(2) 開催方法

表2に示すように、2022年はプレ開催と第一回の合計2回開催し、50名弱に参加いただいた。5段階評価の平均スコアでプレ開催は5.00、第一回開催では4.72という大変高い評価を頂いた。以上の成果を踏まえ、2023年度は自転車を提供いただいているNPO 法人 I-D0 様からお声がけを頂き、「市制60周年記念事業」に公募し、その補助金を活用して開催した。本記念事業は北九州市への愛着や誇り（シビックプライド）を醸成することを目的に市民自らが市制60周年の実施方針に即した取り組みやイベントとして企画・実施するものである。「サイクル＋」は第2次募集（応募期間：令和5年2月1日～3月1日）に申請し、申請件数131件の中から選定された31件の1つとして北九州市より採択された。

表2 サイクル+の開催概要

	サイクル+プレ開催	サイクル+2022	サイクル+2023
コンセプト	潮風に吹かれ 食を味わう 行き先は自分次第 電動アシスト自転車で巡る 門司港・下関まるごと旅	潮風に吹かれ 食を味わう 行き先は自分次第 電動アシスト自転車で巡る 門司港・下関まるごと旅	家族と！友達と！ 電動自転車で駆ける 門司港 下関ぐるっとライド
対象	北九州市立大学の学生	中学校高学年～大人までの幅広い世代	親子連れ・中学校高学年～大人までの幅広い世代
開催日	2022年10月8日(土)	2022年11月13日(日)	2023年10月14日(土)
開催時間	13:00～16:00	(1部)10:00～13:00 (2部)14:00～17:00	10:00～16:00
募集定員	10名	40名(各20名ずつ募集)	50名
実際の参加人数	10名	38名	48名
商品受け取り方法	チケット制	チケット制	チケット制
満足度	5.00	4.72	4.76
参加費	無料(代わりにアンケートに回答いただき改善点や満足度等を伺った。SNSでの宣伝をお願いした)	1,800円(参加記念品・グルメ代)	1,300円(参加記念品・グルメ代・保険代)
NPOへのリターン	広報	広報・PR動画作成	なし



写真1 サイクル+広報用フライヤー (左:2022年, 右:2023年)



(左:サイクリングの様子, 右上:開会式の様子, 右下:運営メンバー集合写真)

写真2 2023年イベント当日の様子

(3) イベント内での商品の受け渡し方法

「サイクル+」では、図5に示すようにチケットを店舗に持っていき、飲食物と交換するチケット制度を取り入れた。財布からお金を取り出す手間を省く事や、イベント中にお金の事は忘れて、お得感を感じて楽しんでほしいという運営側の願いが込められていた。プレを含む3回の開催において、全てチケット制度を取り入れた理由である。1人1枚綴りのチケットを持ち、1店舗につき1個提供いただける商品は以下の図5に示す通りである。参加者は「サイクル+（プラス）です」と伝えながら、チケットを店舗側に渡し、その場で店員が商品と引き換えるという流れである。

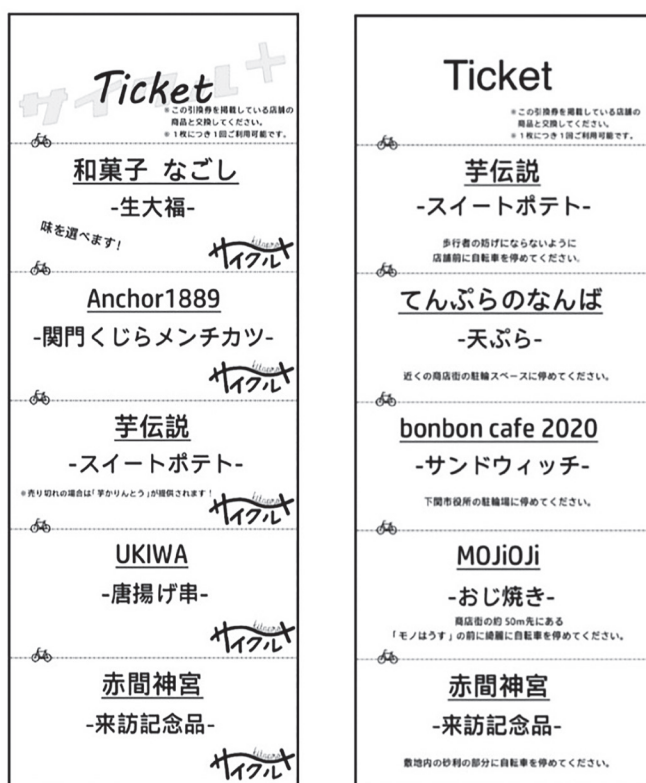


図5 サイクル+チケット (左：2022年版，右：2023年版)



写真3 サイクル+チケット引き換えの様子と商品 (2023年イベント開催時)

(4) サイクルマップの配布

プレを含めた3回のイベントでは、安全面を考慮して、携帯電話の地図アプリを使用するのではなく、立ち止まって紙ベースの地図を読み取りながら活動してもらうことを意識し、特製のサイクルマップを配布した(写真4,5参照)。このアイデアは、林道や登山道などの自然の中を走るアウトドアスポーツのトレイルランからヒントを貰い、門司港の観光マップを元に、イベント用に独自に作り、効率よく関門地域を周遊できるルートや、裏面には協力店舗のオススメ情報を掲載するなど、参加者に魅力が伝えられるように作成した。

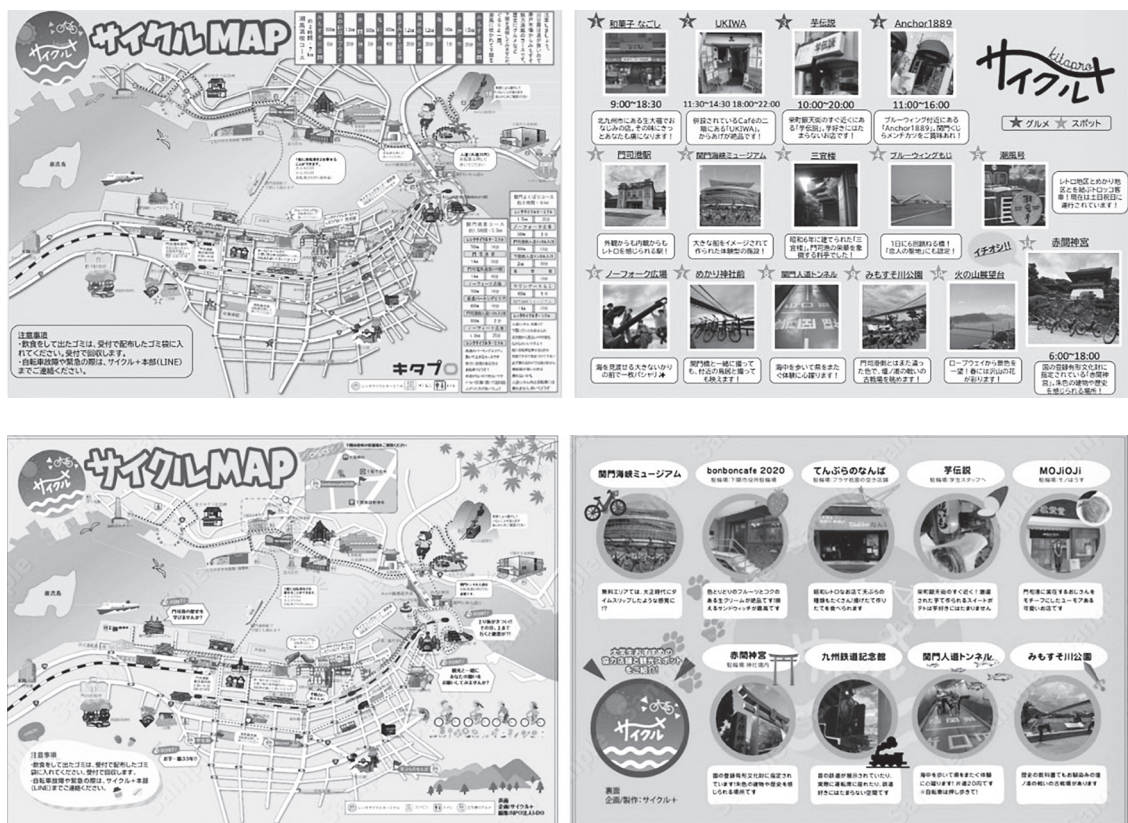


写真4 配布したサイクルマップ (上：2022年版、下：2023年版)



写真5 サイクルMAPを活用するイベント参加者

(5) サイクルバッヂ

全3回にわたるイベントでは、参加者に、サイクルバッヂ（写真6）をプレゼントした。デザインにもこだわり、「自転車を楽しみながら存分に潮風を感じてほしい」という思いから、関門海峡の潮の流れを表している。参加者には、イラスト洋服やバックにつけてもらうことによって、協力店舗の店員さんにも一般観光客とサイクル+参加者を見分けやすくする工夫を取り入れた。また、参加者全員にプレゼントすることによって、イベントへの団結力が高まることや、記念品として持ち帰ってもらうという意図もあった。後日、バッヂを見たときにサイクリングをしたことを思い出して、再び自転車を借りようと思ってもらえるという期待も込めている。



写真6 参加者にプレゼントしたバッヂ

4. イベント参加者による評価

(1) アンケート調査の概要

参加者からの評価を受けるため全イベントにおいてアンケート調査を実施した。今回は最も回答者数の多かった2023年10月に実施したイベントでの調査結果を整理し、分析を行う。調査はイベント終了後に、Google Formsを使用してQRコードを読み込んでもらい、スマートフォンにて回答してもらった。イベント参加者48人中、46人から回答を得た。

(2) 結果の分析

1) 自転車を利用する頻度

普段どの程度自転車を利用するか聞いたところ、図6に示すように「ほぼ毎日」と回答した人が10人(21.7%)で、半数以上の人「ほとんど乗らない(50.0%)」または「月1回程度(2.2%)」と回答している。このことから、自転車を日常的に利用している参加者は少ないことが分かり、イベントの目的である「自転車の利用者を増やす」ためのターゲットを集客できていると言える。

日常で自転車に乗る頻度について

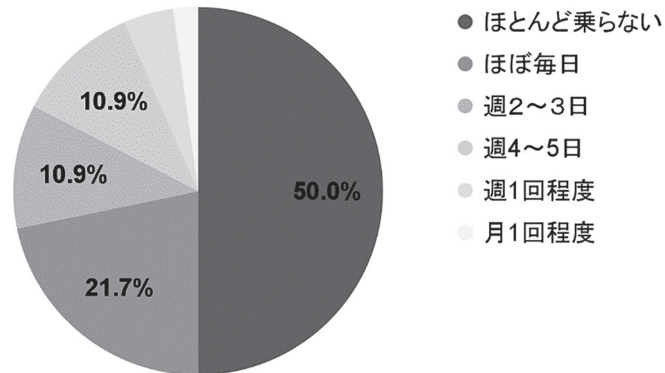


図6 日常で自転車に乗る頻度

2) イベント時期の満足度

イベントを実施した時期の満足度について5段階評価（最高評価：5、最低評価：1、以下同様とする）で聞いたところ、図7に示すように全体の約6割を占める27人（58.7%）が評価5を付けた。次いで、15人（32.6%）が評価4であった。評価5と評価4を合算すると9割以上もの人がイベント時期に満足したと答えていた。2022年度は開催時が11月で、当日は途中から風雨が急激に強くなったことも相まって「寒かった」という声も挙がっていたが、今回は時期を早め、天候にも恵まれたことから高評価につながったと言える。

満足度【イベント時期】

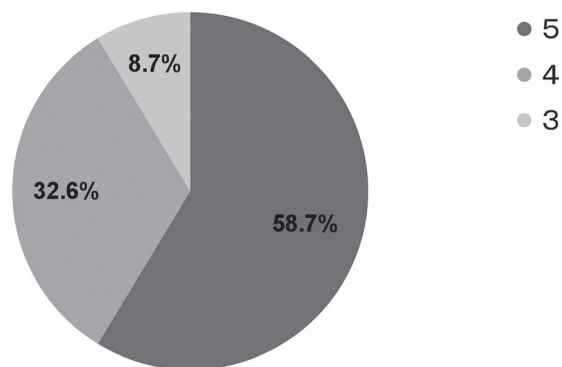


図7 イベント時期の満足度

3) 場所の満足度

イベントを開催した場所の満足度について5段階評価で聞いたところ、図8に示すように全体の6割近い27人（58.7%）が評価5を付け、次いで16人（34.8%）が評価4であった。開催場所についても開催時期と同様、ほとんどの参加者が満足な評価をしていることが分かった。

満足度【場所(門司港～下関)】

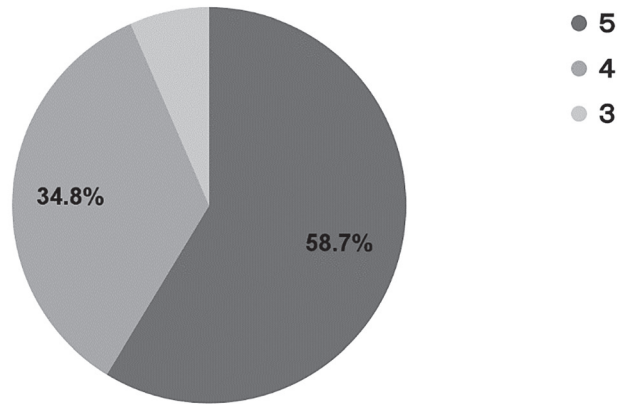


図8 イベント開催場所の満足度

4) 参加費の満足度

参加費（一人1,300円）に対する満足度について5段階評価で聞いたところ、図9に示すように最も多かった回答は評価5で28人（60.9%）だった。次いで15人（32.6%）が評価4であった。2022年に実施した際の1,800円と比較すると、NPO法人I-D0と協力しながら実施できた事、北九州市からの助成金を受けることができた事、門司港・下関エリアの飲食店での飲食代金を大幅にサービスしてもらえた事によって、参加費を低価格に抑えることができたことが高い評価につながったと思われる。また前年と比較するとイベント時間を3時間から6時間へと変更したことで、イベントを楽しんだ時間に対するコストパフォーマンスの観点からも評価が高くなったと推察される。

満足度【参加料(1,300円)】

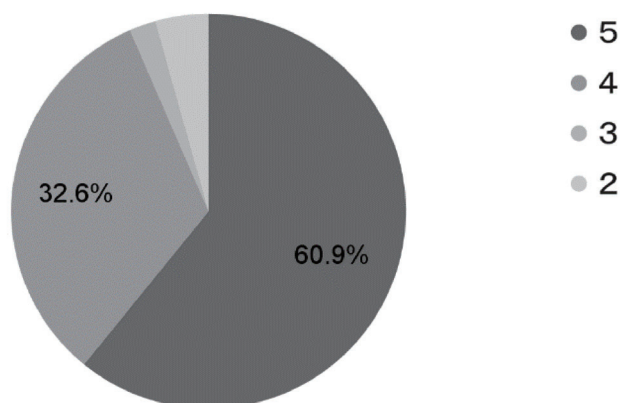


図9 参加費に対する満足度

5) マップの満足度

配布したマップの満足度について5段階評価で聞いたところ、図10に示すように16人(34.8%)が評価5、21人(45.7%)が評価4と回答した。全体の8割の方が満足したという結果となったが、開催時期、開催場所、参加費よりも相対的に低い満足度となった。

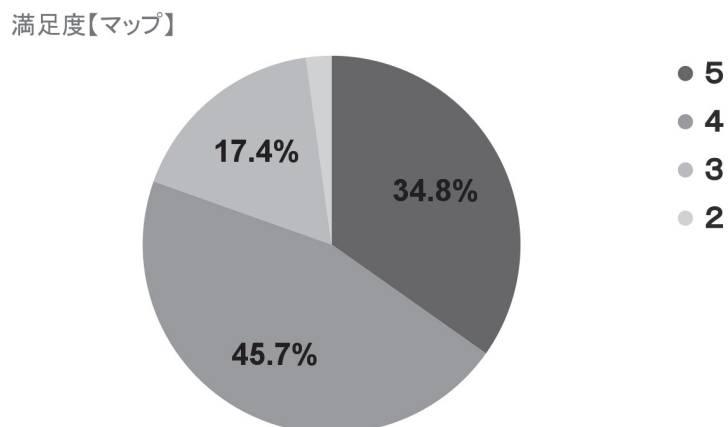


図10 サイクル+マップに関する満足度

6) 飲食店等のスポットに対する満足度

飲食店等のスポットに対する満足度について5段階評価で聞いたところ、図11に示すように22人(47.8%)が評価5を付け、20人(43.5%)が評価4と回答した。飲食店等のスポットは実際に自分たちが足を運んで設定した。中には第一回と第二回ともにご協力いただいた店舗もあった。約9割の方が満足している結果を見ても、自転車に乗りながら飲食店での食事を同時に楽しんでもらうことができた点で、サイクル+の付加価値の部分を提供できたと考えられる。

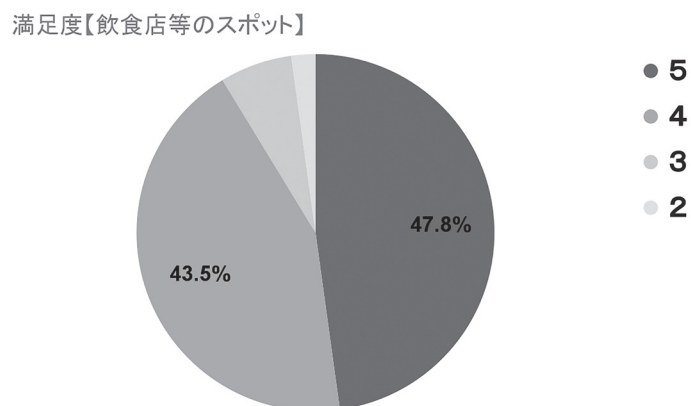


図11 飲食店等のスポットに関する満足度

7) 今後の参加意向

今回の参加を踏まえて、このようなサイクリングイベントへの今後の参加意向を聞いたところ、図 12 に示すように「是非参加したい」と回答した人が 34 人 (73.9%)、「できれば参加したい」との回答が 12 人 (26.1%) となり、参加意向のない人は皆無であった。参加者全員がまた参加したいとの思いを強く抱く結果となった。

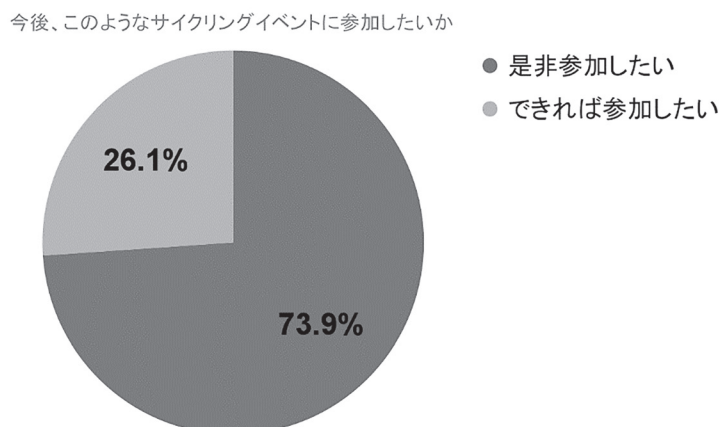


図 12 今後のイベントへの参加意向

8) 今後の自転車の利用意向

今回のイベントを経て、今後日常的に自転車を利用してみたいか聞いたところ、図 13 に示すように「積極的に利用したい」という回答が 27 人 (58.7%)、次いで「できれば利用したい」と回答した人が 18 人 (39.1%) という結果が得られた。イベント参加者の中には普段自転車に乗っていない人も多くいたため、今回のイベント参加を契機として、今後自転車を利用したいと思う人が一定数表れた事は評価できる。

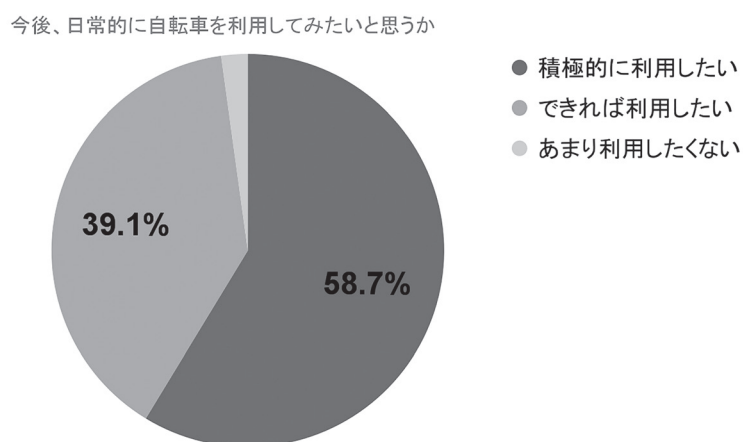


図 13 今後の自転車利用意向

9) 総合評価

全体の満足度について聞いたところ、図 14 に示すように 8 割近い 36 人 (78.3%) が評価 5 と回答した。2022 年度に実施したサイクル+では評価 5 としたのは 75.0%であったことから、約 3%ポイント程高くなった。また前回の満足度の平均が 4.72 であったのに対し、今回は 4.76 と若干高くなった。開催時間や内容の変更によって僅かではあるが満足度を高めることに繋がったと言える。

第二回 イベントの満足度

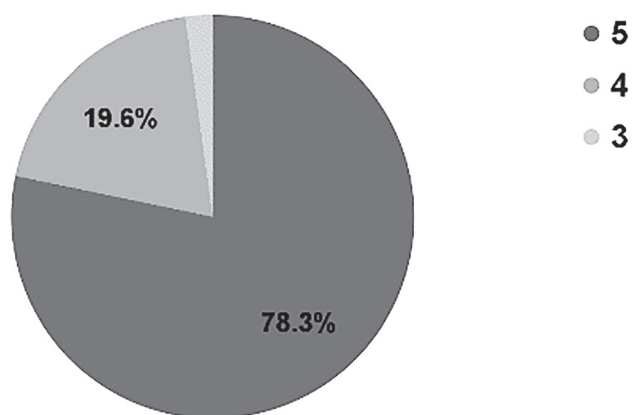


図 14 全体の満足度

5. 関門地域における自転車を活用した観光のあり方

ここまでの知見を元に、関門地域において自転車を活用した観光のあり方について、自転車関連施設整備の必要性、多様な移動手段と連携した周遊観光の可能性、イベントの開催によるライトユーザーの獲得、の 3 つの観点から提言する。

(1) 自転車関連施設の整備の必要性

門司港レトロ地区には電動アシスト付き自転車のレンタルを行っている JOYiNT 門司港があり、1 日 800 円の定額でレンタルできる。電動アシスト付きなので、門司港地区の多少の坂道でも無理なく走ることができ、観光客にも好評を得ている。この施設では二人乗りのタンデム自転車のレンタルも行っている。一方の下関側では下関駅北自転車駐車場でクロスバイクやロードバイクのレンタルを行っており 1 日 600 円で利用可能である。このように両地区側から観光で利用する自転車の提供環境は整っているが、それをサポートする関連施設がまだまだ不十分であると言える。自転車道、自転車専用レーンといった道路環境、各種観光スポットにおける駐輪環境、サイクリング観光に関する情報提供など、しまなみ海道や霞ヶ浦など先進地に見られるような整備水準にはまだまだ程遠い。サイクリストが休憩できるような給水所やベンチ、自転車ラック、自転車置き場、空気入れ等の設置を進め、サイクリストに優しい環境を整備することで、自転車による観光促進につながる

ることが期待される。

また、今回のイベントでは、門司港地区をスタート地点とし、下関市内にも立ち寄りスポットを設定して、関門両地域を周遊してもらうルートを提供した。参加者の多くは海峡の行き来に関門人道トンネル（自転車の利用料金：20円）を利用した。ただし、このトンネル内では自転車には乗ることができず、利用者は自転車から降りて約780mの距離を押し歩かなければならない。自転車を活用した周遊観光のハードルを下げるためには自転車で走れる環境を提供する事も課題であると言える。もちろん安全面での担保は必要不可欠であるため、走行ルールの徹底などの条件整備も必要であろう。

（2）多様な移動手段と連携した周遊観光の可能性

下関市側にある火の山公園と門司側にある和布刈をつなぐ「関門海峡メガジップライン」構想⁽⁶⁾が立ち上がっている。ワイヤーロープと滑車を使って全長1,740mの距離を時速110kmで滑り降りるもので、実現すれば国内最長の長さとなり、関門エリアに新たな観光移動手段が生まれることとなる。このジップラインと連携した観光モデルプランを提案する。門司港からは船や人道を通過してサイクリングを楽しんでもらい、自転車を火の山ロープウェイ下駅で乗り捨て、ロープウェイで山頂まで登り、ジップラインを使って和布刈公園まで戻り、そこから自転車を借りて門司港レトロ地区に戻るといったプランである。ジップラインの片道料金は28,000円と比較的高額になることが予測されているが、自転車レンタルも込みの一つのパックプランとして売り出し、単体価格と同等の値段設定ができれば、お得感が出るものと思われる。新たな観光の目玉となるジップラインが単なる通過点にならずに、自転車を利用することで回遊性が増し、終日関門エリアに滞在してもらいたい事も期待できる。

（3）イベントの開催によるライトユーザーの獲得

近年、サイクルツーリズムは全国各地で積極的に展開されるようになった。福岡県サイクルツーリズム推進協議会でも北九州（門司）・京築ルート（全長約89km）や北九州（門司）・芦屋ルート（全長約44km）を設定し、北九州市は広域モデルルートの整備やサイクリストの受入環境の整備、情報発信などを行っている。

一方で今回のイベントに参加した層は、長距離コースでサイクルツーリズムを楽しむヘビーユーザーではなく、普段から自転車に乗る機会が頻繁ではない、いわゆるライトユーザーである。このようなライトユーザーをターゲットとした、比較的敷居の低いサイクリングイベントを積極的に仕掛けて、自転車観光を促進していく視点も求められる。

例えば、地図をもとに時間内に自転車でチェックポイントを巡り、獲得した得点を競うゲームである「ロゲイニング」を活用した「サイクルロゲイニングイベント」を提案する。チーム単位で参加し、チームで作戦を立ててより効率的にポイントを稼ぐことを競うゲームで、上位入賞者には豪華な賞品を用意する事で、参加者のモチベーション向上にもつながり、大人から子どもまで多くの世代が楽しむことができる。また、関門ノスタルジック海峡の歴史的建造物見学や巖流島観光プランを組み合わせた「シニア向け歴史巡りサイクリングツアー」も考えられる。通常の観光プランだと歴史的資源の見物や歴史学習が観光の

主目的となっているが、そこにサイクリングの要素を加えることで、移動手段としてサイクリングを楽しみつつ、偉人の気持ちに思いを馳せながら、海を見て漕ぐことができるため、観光客の満足度も高まることが期待される。

6. 今後の課題

本研究では、北九州市民の日常的な運動頻度やアウトドア活動などの現状を既往のアンケート調査から整理するとともに、国が実施した世論調査との比較を通じて、北九州市の抱える課題を明らかにした。さらに大学生主体で実施したサイクルイベントの参加者による評価を元に、関門地域における自転車を活用した観光促進に向けた課題を明らかにした。その上で、関門地域において自転車を活用した観光のあり方として、自転車関連施設整備の必要性、多様な移動手段と連携した周遊観光の可能性、イベントの開催によるライトユーザーの獲得、の3つの視点からそれぞれの方策を述べた。

関門地域は観光資源が充実しているだけでなく、様々な移動手段が提供されており、観光客のニーズに応じた観光プランが提供できるという強みがある。そこに自転車という新たな手段が加わることで、より充実した魅力ある観光スタイルが生まれるのではないか。そのためにもさらなる施設の充実や情報発信など、行政、企業団体、市民が一体となって自転車活用に取り組んでいく事が求められる。しまなみ海道、霞ヶ浦、琵琶湖とは一味違う独特のサイクル文化が関門地域に根付く事を期待したい。

参考文献

- (1) 平成27年北九州市スポーツ振興計画〔改訂版〕 元気発進！きたきゅうしゅうスポーツプラン
- (2) 内閣府「東京オリンピック・パラリンピックに関する世論調査」（平成27年6月）
- (3) 平成27年北九州市スポーツ振興計画〔改訂版〕 元気発進！きたきゅうしゅうスポーツプラン
- (4) 北九州市自転車活用推進計画 交通手段分担率 市民アンケート（令和2年3月）
- (5) 北九州市自転車活用推進計画 交通手段分担率 全国都市交通特性調査（令和2年3月）
- (6) 読売新聞インターネット記事（参照：2024年2月8日）
(<https://www.yomiuri.co.jp/economy/20231104-0YT1T50106/>)