

【研究論文】

## 富山県の自転車観光政策とその評価

塚本 正文

A study on bicycle tourism policy and evaluation in Toyama Prefecture

TSUKAMOTO Masafumi

### 【要 旨】

本研究は富山県の観光政策の1つである、サイクルツーリズム施策について取り上げている。ナショナルサイクルルートを抱える県の自転車によるスポーツ振興と観光振興に必要な5つの要素を抽出し、施策ごとに受益者と税負担者の関係を明らかにしつつ分析を進めた。その結果、富山県のサイクルツーリズム政策による受益と負担の関係が明らかになった。

### 【キーワード】

サイクルツーリズム 受益と負担の関係 自転車活用推進計画 観光政策

### 【ABSTRACT】

This study analyzed the cycle tourism policy of Toyama Prefecture. I proceeded with the analysis using the five elements to be necessary for bicycle sports and tourism promotion, as well as the beneficiaries and burden bearers. This study clarified the relationship between the beneficiaries and the burden caused by cycle tourism policies.

### 【KEY WORDS】

Cycle tourism, Bicycle Use Promotion Plan, Tourism policy, Benefits and Burdens

## はじめに

我が国では、交通政策や道路交通法等諸規則において、軽車両扱いの自転車は、一方通行路で例外扱いを受けることも多く、規則があっても運転免許制度の外にあり、身近で制約の少ない交通手段である。それゆえ、近年はスマートフォンを見ながらの危険運転防止や、自転車も含めた歩車分離通行路設置、高齢者を中心とした頭部損傷事故を減らすため乗車時にヘルメット着用を努力義務とするなど話題に事欠かない。さらに、これまでのサイクルツーリズム研究として、三ツ木(2022)による茨城県の霞ヶ浦りんりんロードの認知度と観光・集客問題への言及と、サイクルツーリズムとマイクロツーリズムの関係性を指摘したものがある。また、杜・田中(2021)のように観光者の評価と観光目的地のイメージ形成について言及したものの、鈴木(2020)のように、サイクルツーリズムとインバウンド客の関係に注目したものなどがある。一方で、観光税など観光政策の受益者から新たな財源を見出す仕組みも注目される中で、サイクルツーリズム政策は誰に向けた政策なのか、その受益と負担の関係に言及した研究が不足している。そこで本研究は、不足しているこの点について研究を進めている。

これまで行政と自転車の関わりを取り上げた研究や話題といえば、道路整備や交通政策、街中での放置自転車と駐輪場整備などであり、市民の安価な交通手段として活躍する自転車への最低限必要な公共事業実施と関連するものが多かった。しかし2017年の自転車活用推進法の施行では、同法第1条「環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図る」というように自転車に新たな付加価値を認め、自転車のメリットは安価だけでないという認識が変わった。2021年の第2次自転車活用推進計画では、「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」、「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」、「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」、「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の4つの目標を掲げるに至り、自転車による地域振興や観光への寄与が期待されるに至った。

そこで本研究では、自転車活用推進法の施行以降、自転車による観光推進に対して積極的な都道府県のうち1つを選んで、県による観光政策の一環として、自転車観光行政をどう扱ってきたのかを調査した。新たな時代の流れと、自転車の特性を考慮した行政サービスを提供できなければ、都道府県による自転車行政が観光政策として成立するのが難しいと予想されるからである。つまり、自転車を使った観光政策は、従来の公共交通や自動車を念頭に置いた観光政策と同じような展開ができ

## 富山県の自転車観光政策とその評価

ず、新たな工夫を強いられているはずで、先進地の実施例は長距離移動が可能な自動車による観光と違い、そもそも県をまたいだ移動に向かない自転車で、広域にわたる県内の観光資源を巡るといった自動車同様の効果が期待しにくいからである。そのため本研究では、自転車の特性を踏まえた観光政策として、まずマイクロツーリズムのような県民による県内の観光を推進するものと、自転車以外の交通手段で県外から観光者を誘客し、その土地に慣れない観光者が輪行した自転車又は到着地で調達した自転車で、いかに快適に観光サイクリングできるかの県外向け推進策にわけた。次に、新型コロナウイルス下で前者の要素が大きくなった現在のサイクルツーリズム推進では受益と負担の関係が一致しやすいことを、富山県の事例から示したい。

次章以降において、サイクルスポーツの振興、サイクルツーリズム推進の2つの観点から、ナショナルサイクルルートの役割を確認し、ナショナルサイクルルートの1つを有する富山県の自転車関連事業を精査する。さらに、同県における観光政策として自転車行政が、公共交通・自動車による観光からどのような変化をもたらしたかを検証する。この検証結果から、富山県の事例を通してサイクルスポーツの振興、サイクルツーリズムの推進政策を抽出し、施策の受益者と負担者の関係を明らかにする。

## 1. ナショナルサイクルルート

### 第1節 ナショナルサイクルルートの要件

ナショナルサイクルルートとは、周辺環境と自転車道の整備について、国土交通省が示す一定の指定要件を満たすと認められた、自転車道とその制度である。2019年の第1次ナショナルサイクルルートとして、茨城県のつくば霞ヶ浦りんりんロード、滋賀県のビワイチ、広島県と愛媛県のしまなみ海道サイクリングロードが指定を受けた。2021年の第2次ナショナルサイクルルートとしては、北海道のトカプチ400、千葉県から神奈川県と静岡県と愛知県と三重県を経て和歌山県に至るまでの太平洋岸自転車道、富山県の富山湾岸サイクリングコースが指定を受けている。

表1はナショナルサイクルルートの指定要件をまとめたものであり、5つの観点から派生した12の指定要件と、それを満たすための評価項目についてまとめた。評価項目には、20kmごとのサイクルステーション、60kmごとの宿泊施設、100km以上のルート延長など具体的な数値指定がある。つまり、ナショナルサイクルルート指定を受けるには、国内海外にも誇れる高品質のルートと周辺環境を準備することが要求され

る。国土交通省(2018b)によると自転車活用推進法を根拠としてナショナルサイクルルート制度が創設されているという趣旨が記載されており、それ故に評価項目では、同法に基づき環境負荷、緊急時も含めた交通機能、国民の健康増進の3要素が強く反映されており、誰もが安全・快適に走行できる環境を保証するよう求めている。

(表1)ナショナルサイクルルートの指定要件

観点	指定要件	主な評価項目
ルート設定	サイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートであること	ルートの延長が概ね100km以上、著名な観光地を有機的に連携、自転車で通行できない区間がない等
走行環境	誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること	適切に歩行者・自動車と分離された自転車通行空間が整備され、路面表示や自転車ビクトの表示等
	誰もが迷わず安心して走行できる環境を備えていること	
受入環境	多様な交通手段に対応したゲートウェイが整備されていること	鉄道駅や道の駅などにレンタルサイクルや工具、着替えスペースがある、20kmごとにトイレ・空気入れなどを備えたサイクルステーション、60kmごとに宿泊施設、自転車専用道路等に緊急車両の進入が可能など
	いつでも休憩できる環境を備えていること	
	ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること	
	サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること	
	地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること	
	自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること	
緊急時のサポートが得られる環境を備えていること		
情報発信	誰もがどこでも容易に情報が得られる環境を備えていること	必要な情報発信、ルートマップ作成など
取組体制	官民連携によるサイクリング環境の水準維持等に必要な取組体制が確立されていること	常設の協議会、事務局が設置など

出典：国土交通省(2018b)を元に筆者作成

さらに表に記載していないが、指定要件の他に推奨項目もあり、道の駅などにシャワー設置や、自動車回送サービスの設定、地域の魅力を紹介するツアーガイド、ルートを活用したイベント実施、ルート上に必要な補修部品や自転車用品が販売されていること、AEDや担架など緊急支援物品が一定間隔でサイクルステーションに整備されるといったことが挙げられている。この様なガイドラインに支えられ、我が国のナショナルサイクルルートは、海外から誘客できる水準の観光資源になりつつある。

## 第2節 ナショナルサイクルルート選定とルートの活用

各指定要件の下で、かなり細かい評価項目が定まっているため、これらの要件をサイクルルート全線において満たすのは容易ではない。富山県(2022e)では、富山県の湾岸サイクリングルートがナショナルサイクルルートの候補ルートに選定されてから実際に指定されるまでの約半年間にわたる3回の審査委員会や現地視察訪問の経

## 富山県の自転車観光政策とその評価

緯についての記載がある。2022年9月30日に富山県地方創生局観光振興室コンベンション・賑わい創出課の協力を得て、筆者が聞き取り調査を行ったところ、ルートに選定されたあとも活用方法について検討が続いたという。富山県の場合、石井隆一元知事が富山湾岸の活用のために富山湾岸でのサイクリング大会を提案したことからはじまり、地元局のチューリップテレビと9つの市と町の理解と協力を得て、同大会の開催までこぎつけたという。関連して、富山湾はフランス発祥の世界で最も美しい湾クラブにも加盟しており、世界が認めた美しい富山湾を活用した観光振興と海洋資源の保全が期待されている。

現在、富山県がサイクルスポーツの振興、サイクルツーリズムの推進として力を入れているこの大会は、この美しい湾沿いのナショナルサイクルルートを活用し、2015年から毎年4月の日曜日に開催され、市民、民間企業、行政が協力し、参加者も一般募集されるサイクルロードレースである。富山県(2022f)より、2015年の第1回同大会は参加者627名(県外からの参加率27.6%)であり、2016年第2回大会の参加者は969名(県外からの参加率29.6%)、2017年第3回大会の参加者は1,269名(県外からの参加率27.9%)、2018年第4回大会の参加者は1,425名(県外からの参加率31.7%)、2019年第5回大会の参加者は1,445名(県外からの参加率29.0%)と増加傾向にあったが、第6回と第7回が中止となり、再開後の2022年第8回大会の参加者は1,253名(県外からの参加率39.3%)で、以前よりは減少したものの、基本的には開催の度に大会参加者ならびに県外参加者比率も上昇している。この大会の開催の様子をみると、富山湾岸の活用に成功しているばかりか、自転車を通じて県外から人を呼び込むことにも成功しているといえよう。

## 2. 富山県の自転車関連事業の実績

### 第1節 サイクルツーリズム政策

富山県のサイクルツーリズム政策はどのような内容なのであろうか。そこで、2021年度ならびに2022年度の富山県の観光に関連した自転車関連事業施策について、同県の予算案を通して事業内容をみていくことにしたい。

富山県の2021年度ならびに2022年度の観光に関連した自転車関連事業予算についてまとめたものが表2であり、事業内容、事業規模(金額)、財源の出所が2カ年分を比較できるようになっている。表2を作成するにあたり、筆者は2022年9月30日ならびに10月3日に、富山県地方創生局観光振興室コンベンション・賑わい創出

課の協力のもと、資料提供を受け、聞き取り調査を行っている。表2の中の財源の出所については、県の一般財源（一般会計）と、国から地方自治体に支給される交付金がある。富山県(2022a)を用いて同県の事例を見ると、2022年度一般会計予算歳入のうち、23.8%(1,508億円)が県民税、事業税、自動車税などの県税、22.3%(1,411億円)が同県の財源不足を国から補充される地方交付税、14.5%(922億円)が使い道の指定される補助金・負担金である国庫支出金、7.8%(493億円)が借り入れにあたる県債となり、残りがその他である。表2の財源内訳から、富山県の自転車関連事業では、このような県独自に使い道を決められる一般財源の歳入の他に、内閣府が「新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止とともに、感染拡大の影響を受けている地域経済や住民生活を支援し地方創生を図るため」に、富山県の実情に応じ、きめ細やかに必要な事業を実施するために交付した新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金、同じく内閣府が人口減少への歯止めやGDPの成長率を確保するために、各地の自主的・主体的で先導的な地域再生計画の経費を交付する地方創生推進交付金の合計3つの財源を使い、事業を進めていることがわかる。

(表2) 観光関連の富山県自転車関連事業予算

事業内容	担当課	予算額の単位は全て千円						備考
		2021年度			2022年度			
		予算額	内訳		予算額	内訳		
	一般財源	交付金		一般財源	交付金			
① サイクリングイベントのブラッシュアップ・国内外へのPR強化（予算額は全体の49.4%、交付金による充当率94.9%）								
・「富山湾岸サイクリング」の開催	観光振興室	1,800	900	900	1,800	900	900	地方創生推進交付金
・サイクリスト向け情報発信の強化	成長戦略室*2/ 観光振興室	7,000		7,000	12,500		12,500	新型コロナ地方創生臨時交付金
・訪日サイクリスト誘客促進事業	観光振興室				3,200		3,200	新型コロナ地方創生臨時交付金
② サイクリングコースの受入環境や走行環境の整備充実、周辺の魅力のブラッシュアップ								
・とやまサイクリングMAPの改定	観光振興室	2,000	1,500	500				地方創生推進交付金、新型コロナ地方創生臨時交付金*1
・「サイクリストに優しい宿」整備事業	観光振興室	1,250	625	625	1,100	550	550	地方創生臨時交付金
・とやまサイクルナビの改修、保守（多言語化対応など）	観光振興室	2,300	1,150	1,150	500	250	250	地方創生推進交付金、新型コロナ地方創生臨時交付金*1
・富山湾岸サイクリングコース・田園サイクリングコースPR映像等の作成	観光振興室	5,000		5,000	850	425	425	新型コロナ地方創生臨時交付金
・サイクリスト受入環境の整備	観光振興室	5,500	250	5,250				地方創生推進交付金、新型コロナ地方創生臨時交付金
・首都圏等サイクルショップ連携事業	観光振興室				1,000	500	500	地方創生推進交付金
・ナショナルサイクルルート指定記念モニュメントを設置	観光振興室				2,200	1,100	1,100	地方創生推進交付金
③ 「富山湾岸サイクリングコース」について、我が国を代表するナショナルサイクルルートの指定を踏まえた取組みの推進								
・ナショナルサイクルルート利用状況調査	成長戦略室*2/ 観光振興室	2,000		2,000	3,700	1,850	1,850	新型コロナ地方創生交付金
④ 地域における自転車の観光活用の取組みの促進								
・市町村やNPO等が実施する自転車活用推進事業への支援	成長戦略室*2/ 観光振興室	2,000	2,000		2,000	2,000		
⑤ 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進								
・「サイクルフェスタとやま」の開催	成長戦略室*2/ 観光振興室	4,600	2,300	2,300	4,600	2,300	2,300	地方創生推進交付金
・県民向け自転車普及啓発・情報発信業務	観光振興室				2,000	1,000	1,000	地方創生推進交付金
		33,450	8,725	24,725	35,450	10,875	24,575	

注記：\*1 2021年度のみ2つの交付金、2022年度は地方創生推進交付金のみ \*2 2021年度のみ成長戦略室、2022年度は観光振興室

出典：富山県地方創生局観光振興室より情報提供を受け筆者作成

それでは、具体的に事業内容を見ていくことにする。まず、表2よりサイクリング

## 富山県の自転車観光政策とその評価

イベントのブラッシュアップ・国内外へのPR強化部門は、2022年度予算ベースで見ると予算額全体の49.4%を占める大きな部門である。国からの交付金もこの部門に多く充当しており94.9%が国からの交付金で賄われている。その内容は、サイクリングイベント「富山湾岸サイクリング」の開催のための運営費等支援と、県内の富山湾岸サイクリングコースを専門誌へ掲載することで全国の自転車愛好家に周知する事業、発信力のあるサイクリストがいて台北からの直行便再開が期待される台湾からのモニターツアーの実施、誘客のためのマーケティングなどが挙げられる。

表2から、サイクリングコースの受入環境や走行環境の整備充実、周辺の魅力のブラッシュアップは、サイクリストに優しい宿の整備だけでなく、サイクルフレンドリーな宿や自転車販売・整備・レンタル店を紹介する「とやまサイクルナビ」の管理・運営、サイクルステーションの整備、首都圏のサイクルショップにおける富山サイクルマップの配布、ナショナルサイクルルート指定記念モニュメント設置などが行われていることが読み取れる。

表2の第3項目の我が国を代表するナショナルサイクルルートに富山湾岸サイクリングコースが指定されたことを踏まえた取組みの推進には、富山湾岸サイクリングコース上にある、海の駅蜃気楼(魚津市)、今川橋(富山市)、ひみ番屋街(氷見市)の3箇所まで自転車走行台数調査とアンケート調査実施がある。富山県(2022b)によると2021年の調査では、年間利用者の推計を23,000人(積雪降水日以外の192日を走行可能とする場合)から46,000人(365日を走行可能とした場合)という結果を出している。また、サイクリングコース利用者の約9割が県内居住者であり、1回あたりの走行距離が100kmを超える人が22.7%、50kmを超える人まで合わせると全体の6割近い。さらに同アンケートからは、富山湾岸サイクリングコースの魅力を景観とあげた人が最も多いことも明らかになっている。

表2の第4項目に、地域における自転車の観光活用の取組みの促進があり、具体的には、自転車を活用した健康づくりイベント、サイクルツーリズムの促進イベント、自転車安全教室、レンタルサイクル・シェアサイクルの利用促進事業に対して最大50%の補助を出す仕組みを提供している。富山県(2022d)によれば、自転車の貸出し・返却用ステーションの設置数の目標を2026年度までに80箇所と定めたが、既に2021年度末に78箇所(約600台)まで増やし、目標到達目前となっている。

なお、表2の第5項目に自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進があるが、これは、「サイクルフェスタとやま」の開催と、県内YouTuber「亀ちゃん」の協力を得て県民に自転車の楽しみ方や安全な利用方法について情報発信することで

健康づくりにつながるものである。2022年度の成果として、「サイクルフェスタとやま」において、海王丸パークを会場にして約1,000人に自転車に乗る楽しさを伝え、ネット上ではYouTuberにより4回の動画配信が行われている。

## 第2節 サイクルツーリズム政策を推進するための5つの要素

これまで見てきたように、富山県ではサイクルツーリズムに3,545万円規模(2022年度)の予算を出したが、市町村やNPO等が実施する自転車活用推進事業への支援以外の項目においては、国から1/2以上の交付金を活用しつつ、自転車推進にまつわる諸課題に挑んでいる。国土交通省(2018a)によると、各地が自転車活用推進計画を策定するにあたり、国の推進計画の目標達成に向けて検討が必要な施策のうち、サイクルツーリズムについて言及している点は2つで、a.サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現として国際的なサイクリング大会等の誘致 b.世界に誇るサイクリング環境の創出である。今回の調査した富山県で実施している施策は、先行して第1回目のナショナルサイクルルート指定された茨城県、滋賀県、広島県と愛媛県で実施されている内容をほぼ網羅しており、かなり先行事例を研究していると言える。つまり、ナショナルサイクルルートをもつ道府県のサイクルツーリズム推進計画をみると、先の国が示した2点とナショナルサイクルルート指定のためのルート沿線整備を掛け合わせたかのような内容となり、(1)競技大会の実施とサイクリストへの情報発信(2)国内外から誘客するための地域ブランドイメージ向上(3)地域の魅力を引き出すコースづくり(4)レンタルサイクリングなど便利に利用できる環境構築(5)安全マナー啓発やトラブル時のサポート体制の5点に重点をおいているようで、富山県でもその5点に当てはまる施策が確認できた。

加えて、第1回目に指定された茨城県、滋賀県、広島県と愛媛県と比べ自転車関連施策の実施状況をわかりやすく、県民ならびに観光客に向け情報公開している点は評価できる。この点も先行事例の良い点をよく踏襲していると言える。これらの整備は、国税ならびに県税により進められていることからすれば、納税者であり公共サービスの受益者に実施状況を伝えることも重要な要素と言える。

## 3. 観光政策としてみた富山県の自転車行政への評価

### 第1節 富山県の観光費の使途と財源

行政における観光分野への公共支出が全体のバランスとの兼ね合いでどうなっ



## 富山県の自転車観光政策とその評価

いるかを見るために、富山県の観光分野の支出を見ていきたい。富山県の重点政策の1つとしては、観光振興などを通して選ばれる県づくりを掲げており、具体的な社会資本整備を進めている。例えば、中日本高速道路株式会社が運営する東海北陸自動車道において、県内区間の4車線化の推進、国の直轄事業（富山高山連絡道路、高山外郭環状道路、高山環状道路など）の推進、河川護岸や海岸整備・防砂、橋梁・トンネルの修繕などがある。この中には県道砺波小矢部線の歩道整備なども含まれているが、ナショナルサイクルルート整備がひと段落した富山県では、自動車専用道や自動車の交通量が多い道を中心とした事業、富山駅付近連続立体交差事業など、やはり県民の主な移動手段である自動車を中心に据えた道路整備がどうしても目立つことになる。この事業配分はとても合理的で、自動車検査登録情報協会（2021）によれば、日本の自家用自動車の世帯あたり普及台数は、1世帯あたり1.037台であり、富山県が1世帯あたり1.660台と日本で2番目に高い県であることから、自動車移動のための政策を考えることは当然の対応といえる。

それでは、2022年度の富山県の当初予算を参考に、観光費の支出先から県の観光事業を確認していく。表3では2022年度における富山県予算の第7款 商工費の中に含まれている観光費を使った事業を、金額の大きい順に並べている。さらに、観光費全体と比して当該事業費に割り当てた率、当該事業費の財源として一般財源から充当した金額と充当率も併記することで、残りの金額・割合が特定財源により充当されていることもわかるようにした。表3の2022年度の富山県観光費の総事業費は7,732,594千円、それに対して表2の同年の自転車関連の観光事業予算の総額は35,450千円とその差は約218倍であり（のちに示すように、これには事情があり実質は約48倍）、ナショナルサイクルルートを有し、自転車活用推進の先進地域と思われる富山県においても、自転車を観光に活用する点ではまだ発展途上のようなようである。

表3によれば、富山県の観光費予算のうち観光キャンペーン事業が全体の78.8%にあたり大多数を占めている。かつて当該事業では、とやま観光推進機構への補助、富山旅行定着促進、福井・石川・富山の3県による北陸地域の誘客キャンペーンなどで、JRとタイアップするなどポスター掲出やパンフレット発行をおこなってきた。ちなみに2022年度予算において特定財源の国庫支出金が多いのには理由があり、当初GoToトラベルと呼ばれた富山県民割、全国旅行支援割引の「とやま観光キャンペーン」用の約60億円分が含まれていたために、当該事業費は大きく膨れ上がったのである。それが無ければ、当該事業費は第6位の美しい富山湾活用推進事業費や第7位の富山観光宣伝活動費程度の事業規模に留まる。

さて観光キャンペーン事業は2019年度の実績として、旅行パンフレットの「富山とりっぷ」は年4回制作され、一回あたり4.4万部の発行になるなど、昨年までもこの分野の実績は大きい。次に観光振興対策の予算が6.7%と大きく、富山県DMO活動推進、立山黒部の世界ブランド化推進、映画や教育旅行の誘致などが行われてきた。2019年には富山をロケ地とした映画が8件制作され、立山黒部の繁忙期の輸送を支えるために17台の臨時バス便を増やすなどの実績を残している。他にも観光事業に直接関わる県庁職員49名の給与、ビジット・トヤマを推進する国際観光振興、富山コンベンションビューローへの補助金が続ぎ、第6番目に(観光費のうち1.2%を占める)美しい富山湾活用推進事業がある。同事業は表2で紹介した湾岸サイクリング大会開催の他に、これまで首都圏からのサイクリングモニターツアー実施、親子教室などでの富山湾の魅力体験、新湊マリーナでのレンタルボート実施、クルーズ船誘致などを行っており、2019年度には親子教室の参加者は57名となった他、レンタルボートが71回利用、クルーズ船寄港時の式典が3回行われている。

(表3) 2022年度富山県観光費の内訳

予算額の単位は全て千円				
事業名	事業費	観光費の配 分割合	一般財源か らの充当分	一般財源率
観光キャンペーン事業費	6,090,100	78.8%	45,250	1%
観光振興対策費	514,396	6.7%	219,998	43%
給与費	332,119	4.3%	332,119	100%
国際観光振興事業費	172,918	2.2%	62,103	36%
コンベンション振興対策費	143,654	1.9%	142,294	99%
美しい富山湾活用推進事業費	94,643	1.2%	52,622	56%
富山観光宣伝活動費	89,948	1.2%	41,338	46%
旅館施設近代化等促進費	88,000	1.1%	0	0%
特産品紹介事業費	64,356	0.8%	63,172	98%
環水公園賑わい空間創出事業費	40,505	0.5%	15,405	38%
おもてなし環境整備事業費	35,608	0.5%	15,840	44%
世界遺産登録推進費	32,877	0.4%	21,709	66%
観光物産展等開催事業費	21,100	0.3%	8,969	43%
日本海学推進費	7,479	0.1%	7,479	100%
観光事務管理費	4,057	0.1%	3,671	90%
観光地区開発整備費	834	0.0%	834	100%
合計	7,732,594	100.0%	1,032,803	13%

出典:富山県(2022a)より筆者作成

## 富山県の自転車観光政策とその評価

## 第2節 サイクルツーリズム施策の受益と負担の関係

県の観光費全体からみると、富山県は鉄道など公共交通や自動車により他県から観光客が入域すると想定し予算付けを行っている。国土交通省(1995)の答申に基づけば、観光の定義は「余暇時間の中で、日常生活圏を離れて行う様々な活動であって、触れ合い、学び、遊ぶということを目的とするもの」であるが、多くの者が自転車に抱く短距離移動の手段というイメージからすれば、これまでは自転車で日常生活圏を離れるほどの距離を手軽に移動できるとは殆どの者は考えてもいなかった。しかし、今回の研究を通して自転車による観光推進に関して3点の留意すべき視点について、触れておきたい。1つ目は多くの者にとって自転車観光といえば、現地での観光資源間の短距離移動であり、そのためのレンタルサイクルやサイクリートレインによる輸送環境充実などが欠かせない。とくに、乗り捨てとは異なるレンタル・ステーション間で貸出し・返却が可能な形態が増えれば、価格と利便性からレンタカーサービスと十分に競合する可能性もある。2つ目はナショナルサイクリングルート指定条件としてルート延長100km以上が基準となっていて、富山県(2022b)の調査でも100kmを超えて走行する人が1/4以上であることから、石川県から富山県へ入域といった100kmを超えた長距離を走るサイクリストたちも想定される。かつて五街道の適度な間隔で配置された宿場町のように、ナショナルサイクリングルートを名乗るからには、サイクリングフレンドリーな宿・店(飲食店や自転車関連サービス店)が点在できるよう助成を行い、自転車整備拠点の充実などが望まれている。3つ目は感染症など疫病発生時に地元での観光であるマイクロツーリズムが注目されたことに関連する視点である。富山湾岸サイクリングのようなイベント時は県外参加者が3割から4割であったが、富山県(2022b)の調査によると年間を通したサイクリングコース利用者の9割が県民であることから、サイクルツーリズムの推進は主に住民への公共サービスとなっている可能性がある。

これまでの観光政策は、住民が税負担し主に観光者にとって恩恵のあるサービスを提供してきたので、政策拡充のための財源を求めて観光税など観光者への受益者負担を検討する傾向にあった。しかし、ツーリズムという言葉に惑わされず、施策ごとに受益者を見定め、税負担者である住民と情報共有すべきであろう。上記の3点に留意しつつ、第2章で明らかになったサイクルツーリズム推進施策の5つの要素を併せて考えてみると、(1)競技大会の実施とサイクリストへの情報発信は県外向けのサービス(2)国内外からの誘客のための地域ブランドイメージ向上は県外向けのサービス(3)地域の魅力を引き出すコースづくりは県民向けのサービス(4)レンタルサイクリング

など便利に利用できる環境構築は県外向けのサービス(5)安全マナー啓発やトラブル時のサポート体制は県民向けのサービスとなっている。5要素のうち1,2,4項目の3つの要素が県外向けサービスであったが、1項目目は94.9%が国からの交付金、2項目目は50%が国からの交付金であり、4項目目だけが交付金0%として一般財源に頼り住民負担・県外観光者受益であった。現時点での富山県のサイクルツーリズム施策の受益と負担の関係をみると、住民負担・県外観光者受益の項目も金額も少ない。富山県を事例に受益と負担の関係について着目すると、サイクルツーリズムは、これまでの観光政策のように受益と負担の不一致が生じにくい特徴があることが結論づけられた。

## おわりに

本研究では、自転車の特性を踏まえた観光政策の重要性、とくにマイクロツーリズムのような県民による県内の観光を推進するものと、県外から観光者を誘客し、その土地に慣れない観光者でもいかに快適に観光サイクリングできるかの県外向け推進策にわけ、富山県を事例としてサイクルツーリズム施策の受益と負担の関係を明らかにした。

観光政策は、自転車に限らず新型コロナウイルス感染症の影響が大きかったために、今後大きな変化を迎える可能性がある。本研究で明らかになったサイクルツーリズム政策の受益と負担の関係は、新型感染症下での調査データをもとにしているため、今後の継続的な研究が必要である。

このたびの本稿準備において、限られた紙面と時間の都合上からも、富山県以外の取材が叶わず、他県については公開されている資料以上のことがわからなかった。ナショナルサイクルルートを持つ他県についても研究を進めることもこれらの課題とし、継続して研究を進めたい。

## 参考文献

茨城県(2019)「いばらき自転車活用推進計画」(2023年2月23日閲覧、

<https://www.pref.ibaraki.jp/kikaku/chikei/keikaku/cycling/jitensyakatuyou.html>) .

愛媛県(2021)「愛媛県自転車新文化推進計画」(2023年2月23日閲覧、

<https://www.pref.ehime.jp/h14600/jitenshashinbunka/suishin/keikaku.html>) .

## 富山県の自転車観光政策とその評価

- 国土交通省(1995)「今後の観光政策の基本的な方向について (答申第39号)」(2023年2月16日閲覧, <https://www.mlit.go.jp/singikai/unyusingikai/kankosin/kankosin39.html>) .
- 国土交通省(2018a)「地方版自転車活用推進計画 策定の手引き(案)」
- 国土交通省(2018b)「ナショナルサイクルルート制度」
- 国土交通省(2021)「自転車活用推進計画」
- 滋賀県(2019)『滋賀県自転車活用推進計画～ピワイチからひろげる自転車文化～』の策定について」(2023年2月23日閲覧, <https://www.pref.shiga.lg.jp/ippan/kendoseibi/douro/309043.html>) .
- 自転車のまちをデザインする研究会(2018)『自転車のまちをデザインする』サン・ネット.
- 自動車検査登録情報協会(2021)「News Release 1 世帯当たり 1.037 台に」.
- 鈴木 克義(2020)「外国人インバウンド客の急増とサイクルツーリズム振興—国際イベント開催の経済効果と SDGs への取り組み—」『常葉大学外国語学部紀要』36, pp19-30.
- 富山県(2022a)「令和4年度富山県予算に関する説明書」.
- 富山県(2022b)「参考資料3 令和3年度『富山湾岸サイクリングコース』利用実態調査の結果概要について」.
- 富山県(2022c)「富山県自転車活用推進計画」.
- 富山県(2022d)『富山県自転車活用推進計画』の概要」.
- 富山県(2022e)「富山県のけるサイクルツーリズムの取り組みについて」.
- 富山県(2022f)「富山湾岸サイクリング大会実績」.
- 富山県(2023)「とやまサイクルナビ レンタサイクル」(2023年2月16日閲覧, <https://cycling-toyama.jp/rental/>) .
- 杜 国慶、田中 雄大(2021)「観光者ロコミに見るサイクルツーリズムの目的地イメージ要素」『日本地理学会発表要旨集』2021s(0), p.120.
- 広島県(2019)「広島県自転車活用推進計画の策定について」(2023年2月23日閲覧, <https://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/97/jitenshakatsuyou.html>) .
- 藤本 芳一、輪の国びわ湖推進協議会(2019)『サイクルツーリズムの進め方 自転車でつくる豊かな地域』学術出版社.
- 古倉 宗治(2019)『進化する自転車まちづくり-自転車活用推進計画を成功させるコツ-』大成出版社.
- 三ツ木 丈浩(2022)「土浦市における サイクリングツーリズムについて—観光情報発信を中心に—」『埼玉女子短期大学研究紀要』45, pp21-34.