

新たな旅のスタイル「本物旅」による地方創生

東海道は江戸時代のスロートラベルや寄り道文化の代表的な街道であり、東海道五十三次の旅はまさに現代のサステナブル・ツーリズムであった。

しかしながら、日本橋から京都までの行程492km、延べ24日間をかけて五十三次全宿を旅した中で、かつて宿場として栄えた町が廃れている一方、今なお活気を保ち発展を続けている町もあり、旅の目的とならない場所においては過疎化が進行している現状が顕著に見受けられた。

この提案は、過疎化が進行している地域の現状と課題を分析し、そうした地域の活性化・地方創生の為の方策として、新たな旅のスタイル「本物旅」をプレゼンするものである。



目次

01 (p.3)	研究の動機と問題提起	地方創生に至るまでの経緯、江戸時代と現代の旅の違いについてお話しします！
02 (p.4)	現状分析(東海道の現状)	都市一極集中と少子高齢化についてです。
03 (p.5)	提案と課題	本物に触れるから「本物旅」です！
04 (p.6)	本物旅とは	「本物旅」とは何でしょう？
05 (p.7)	観光産業の現状	インバウンドと国内旅行の活性化は、日本の経済に大きく貢献します。
06 (p.8~12)	本物旅「現代版東海道五十三次」	東海道を自転車で旅します。予想される経済効果は？
07 (p.13)	まとめ	全体のまとめと次年度の目標です。
08 (p.14)	参考文献	

01 動機と問題提起

中学校3年間の探究活動において「庶民に旅が流行った江戸時代、何故、旅が流行ったのか」をテーマとして取り上げ、1・2年は江戸時代の旅を実際に体験すべく、日本橋から京都までの行程492km、延べ24日間をかけて東海道五十三次全宿を巡った。江戸時代の旅は地域との繋がりを深く感じさせる有意義かつ刺激的な旅であった。

東海道を旅する中で、かつて宿場として栄えた町が廃れている一方、今もなお活気を保ち発展を続けている町がある一方で、旅の目的とならない地域では過疎化が進行している現状が顕著に見受けられた。そこで、地域の活性化を取り戻すためには、旅人と地域で強いつながりがあった江戸時代のような旅の仕方に鍵があるのではないかと考え、地方創生へと探求を繋げた。

江戸時代の旅とは？

- ・一本の街道を徒歩をメインとして馬や船を用いながら進んでいく
- ・道中各地の生活、文化、風俗、習慣などに直接触れる道中を楽しむ旅¹⁾



現代の旅とは？

- ・様々な交通手段を用いて、短時間で目的地に到着することを目指す
- ・目的地での滞在時間を長くする
- ・道中の移動は、旅の本筋から逸れている

旅人と地域で強いつながりがあった江戸時代のような旅の仕方に鍵があるのではないか

1) 大石学.地形がわかる東海道五十三次.朝日新聞出版,2021,p3

東海道とは

今日、日本の首都東京と京都・大阪などを結ぶ「東海道」はJR東海道線、東海道新幹線、国道1号線、東名高速道路などの大動脈が整備され、最大規模のインフラを誇っている。この東海道の前身が、江戸日本橋を起点に京都三条大橋までを結んだ「東海道五十三次」である。江戸時代初期、大名の参勤交代に伴い、街道や宿場など交通システムが整備され、江戸時代中期には庶民の旅ブームが起きた。

江戸

明治

昭和

現代

東海道は、江戸と京都を結ぶ五街道の中で最も重要な陸路であり、交通と物流の中心を担っていた。五十三の宿場町は、旅人が宿泊や食事をする場所として賑わいを見せていた。また、商業の中心地としての役割を果たし、地域経済の発展に大きく貢献した。

東海道沿いに東海道本線が開通したことで、移動手段が馬車や徒歩から鉄道に切り替わった。そのため、多くの宿場町が役割を失い、衰退する地域が見られた。また、駅の周辺に新たな商業地が形成されるなどして、都市構造に変化が生じた。

1964年に東海道新幹線が開通し、東京から大阪までの移動時間が大幅に短縮された。また、東名高速道路が整備され、自動車を利用した物流と観光が活発化した。

大都市圏への集中が進む中、今の東海道は大都市をハブとした目的地（観光・商業・工業）到達の手段としての道として認識されており、宿場町として賑わっていた時代のような街道沿いの地域経済を観光業で盛り立てるのは困難な状況になっている。

02 現状分析(東海道の現状)

都市一極集中

近年、東海道沿いにおいては都市部への一極集中が進行しており、地方の衰退が深刻な問題となっている。RESASのデータによると、東京都中央区や品川区、横浜市神奈川区、名古屋市緑区といった主要都市部では、2000年から2050年にかけて総人口が100%を超える増加が見込まれている。しかし、これらの地域でも老年人口の増加が顕著であり、高齢化社会の問題が依然として存在する。

少子高齢化

東海道沿いの主要都市では都市部への一極集中を除き、総人口、年少人口、生産年齢人口が減少し、老年人口が増加している。この少子高齢化は、地域社会への持続可能性を脅かして来ており、地方の人口維持と地域活性化を図るための施策が官民ともに課題となっている。

表1

人口推移	2000年				2050年				割合			
	総人口	年少人口	生産年齢人口	老年人口	総人口	年少人口	生産年齢人口	老年人口	総人口	年少人口	生産年齢人口	老年人口
中央区	72526	6989	52029	13215	210897	26334	130612	53951	290.788%	376.792%	251.037%	408.256%
品川区	324608	31708	234988	55986	465174	48446	294685	122043	143.303%	152.788%	125.404%	217.988%
川崎市川崎区	194091	24013	138371	31545	237178	21069	146483	69626	122.199%	87.740%	105.863%	220.720%
横浜市神奈川区	210724	24905	152276	32879	249762	23709	150101	75952	118.526%	95.198%	98.572%	231.005%
横浜市保土ヶ谷区	201642	27143	143331	201642	188739	17284	104669	66786	93.601%	63.678%	73.026%	33.121%
横浜市戸塚区	251020	35614	182825	32426	271988	31049	146251	94688	108.353%	87.182%	79.995%	292.013%
藤沢市	379185	53905	273583	51631	432600	47600	231751	153249	114.087%	88.303%	84.710%	296.816%
平塚市	254633	36771	182194	35662	219555	20592	111981	86982	86.224%	56.001%	61.463%	243.907%
大磯町	32259	3968	22100	6160	26091	2641	12144	11306	80.880%	66.557%	54.950%	183.539%
小田原市	200173	28972	137595	33519	147647	12883	73839	60925	73.760%	44.467%	53.664%	181.763%
箱根町	15829	1768	10906	3150	6644	285	3681	2678	41.974%	16.120%	33.752%	85.016%
三島市	110519	16865	76268	17383	82914	8238	41603	33073	75.022%	48.847%	54.548%	190.261%
沼津市	211559	30885	144228	36419	131634	9412	63730	58492	62.221%	30.474%	44.187%	160.608%
富士市	251559	41285	172378	37851	190495	17882	96939	75674	75.726%	43.314%	56.236%	199.926%
静岡市	729980	103500	496643	129596	546205	51754	284020	210431	74.825%	50.004%	57.188%	162.375%
藤枝市	141643	21758	95790	24076	112629	11578	55400	45651	79.516%	53.213%	57.835%	189.612%
島田市	102585	15633	66016	20926	71821	7451	35667	28703	70.011%	47.662%	54.028%	137.164%
掛川市	114328	18463	74843	21018	95159	10801	49064	35294	83.233%	58.501%	65.556%	167.923%
袋井市	78732	12879	53517	12321	80483	9331	43456	27696	102.224%	72.451%	81.200%	224.787%
磐田市	166002	25335	113035	27630	135644	14471	70343	50830	81.712%	57.119%	62.231%	183.967%
浜松市中央区	238477	31490	152450	50173	195383	20493	105820	69070	81.929%	65.078%	69.413%	137.664%
浜松市西区	113654	17373	70379	25492	85926	7969	41686	36271	75.603%	45.870%	59.231%	142.284%
湖西市	60827	9428	41742	9656	42841	3742	21537	17562	70.431%	39.690%	51.596%	181.877%
豊橋市	364856	59085	249901	55161	304309	31540	159183	113586	83.405%	53.381%	63.698%	205.917%
豊川市	176698	28072	121520	27091	160223	18074	85395	56754	90.676%	64.384%	70.272%	209.494%
岡崎市	345997	58139	240803	46787	355210	41211	194380	119619	102.663%	70.884%	80.722%	255.667%
知立市	62587	10845	44420	7315	67603	7134	39282	21187	108.014%	65.781%	88.433%	289.638%
名古屋市緑区	206864	35436	145013	25061	245558	31267	131818	82473	118.705%	88.235%	90.901%	329.089%
名古屋市熱田区	62625	7686	42448	11929	61796	5440	35267	21089	98.676%	70.778%	83.083%	176.788%
桑名市	134856	21647	91539	21625	115878	11892	61036	42950	85.927%	54.936%	66.678%	198.613%
四日市市	302102	47428	206228	48055	258968	25194	143278	90496	85.722%	53.121%	69.476%	188.318%
鈴鹿市	186151	30852	128591	26707	157095	13927	79991	63177	84.391%	45.141%	62.206%	236.556%
亀山市	46606	7044	30609	8940	43131	4814	22642	15675	92.544%	68.342%	73.972%	175.336%
甲賀市	92484	15781	59887	16775	65677	6281	33343	26053	71.014%	39.801%	55.677%	155.308%
湖南市	53740	9634	38459	5647	43633	4405	23253	15975	81.193%	45.723%	60.462%	282.894%
草津市	115455	17034	85165	13059	144542	16208	81774	46560	125.193%	95.151%	96.018%	356.536%
大津市	309793	50182	212969	46583	320021	35119	163441	121461	103.302%	69.983%	76.744%	260.741%
京都市東山区	44813	3548	29833	11418	28970	1976	16609	10385	64.646%	55.693%	55.673%	90.953%

課題

- ・地方の衰退
産業構造の変化や交通網の整備・効率化を要因とした都市部への人口集中は、地方の人口減少を加速的に進めており、この結果、地方では商店や学校などのインフラが縮小または消失し地域社会全体が疲弊してきている。
- ・経済バランスの崩壊
都市部が経済活動の中心となることで、地方経済が弱体化している。この経済格差は、地域間の不均衡をさらに拡大させ、持続可能な地域発展を阻害する要因となっている。



日本全体で少子高齢化が進行する中、地方では若い世代が都市部に移動し、高齢化が一層進んでいる。高度経済成長期以降、都市部への人口集中が進むことで地方の小さな町や村は経済的に衰退し、地域社会の活力が失われ、都市から遠い地域ほど過疎化の影響を受けやすくなっている。

都市部への一極集中は地方の衰退と経済バランスの崩壊をもたらし、全国的な持続可能な発展に対する大きな課題となっている。これらの問題に対処するためには、都市部と地方のバランスの取れた発展を促進する政策が求められる。

03 提案と課題

目指すべき方向性

東海道は、江戸時代のスロートラベルや寄り道文化の代表的な街道であり、現代のサステナブルツーリズムに通じるものである。日本においては、昔から四国八十八か所を巡るお遍路の旅や、東海道を使ったお伊勢参りというものがあり、これぞまさにサステナブルツーリズムと言えるものである。東海道五十三次を巡る旅も、サステナブル・ツーリズム「現代版東海道五十三次」として仕立てることにより、寂れてしまった旧東海道沿いの地域を観光の力で活性化させることが可能となる。

スロートラベル

「スロートラベルはゆっくり旅をすること、主なポイントは二つ。一つ目は滞在先で地域の歴史や文化、人々の生活や日常に触れること。観光客としてというよりも、地域の一員として文化や環境を深く体験することで、より豊かな経験を得ることが出来る。二つ目はゆっくり移動すること。飛行機ではなく電車で、車ではなく自転車や徒歩に置き換えて、ゆっくり移動する。時間はかかるが車窓から見える風景や自転車に乗っている時の風の匂いなど、その土地の自然を全身で感じられる特別な体験となる。」¹⁾

1)NATURES.なお."スロートラベルとは?"心と体を癒す新しい旅の形"2024.5.14.<https://natures.natureservice.jp/2024/05/14/19746>

サステナブルツーリズム

「訪問客、産業、環境、受け入れ地域の需要に適合しつつ、現在と未来の環境、社会文化、経済への影響について十分配慮した観光をすること。(国連世界観光機関: UNWTO) 言い換えれば、旅行者、観光関係事業者、受け入れ地域にとって、「環境」「文化」「経済」の観点で、持続可能かつ発展性のある観光を目指すということである。」²⁾

2)日本政府観光局."サステナブル・ツーリズムの推進"2023.9.1.<https://www.jnto.go.jp/projects/overseas-promotion/theme/sustainable-tourism.html>

課題：地域に存在する魅力的な資源の発掘・活用および効果的プロモーションの不足

地域の資源を生かした旅の創出によって、地域に存在する魅力的な資源の発掘・活用を推進し、地域の活性化を図る。

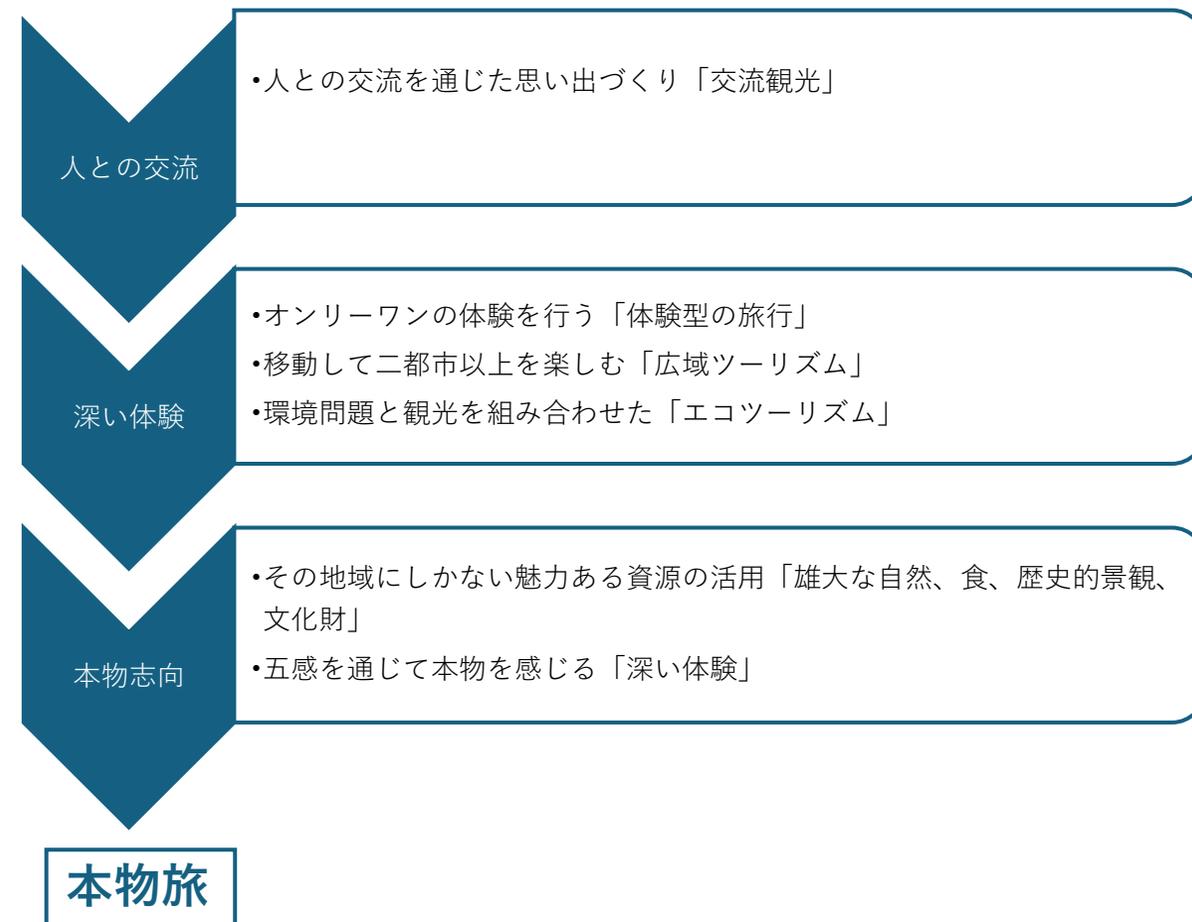
課題：旅の目的地とならない場所での観光客の少なさ

現代のニーズにあった新たな旅のスタイル「本物旅」による、「東海道五十三次を巡る旅」の創出は、旅の目的地とならない地域社会にも経済的な潤いをもたらす、地域経済の活性化につながる。

本物に触れる旅「本物旅」の提案

現代の旅行者は、単なる観光地巡りやグルメ体験にとどまらず、より深く、そして個性的な旅を求める傾向にあるとされる。¹⁾ かつての旅行は、定番の観光スポットを巡り、地域の特産品を味わうといった、「お決まり」のコースが一般的であった。しかし、現代の旅行者は、豊富な情報にアクセスし、自分にとって本当に価値のある本物の体験を追求するようになった。

1)大社充.体験交流型ツーリズムの手法.学芸出版社,2008,191p



04 本物旅とは

人と交流を通じた思い出づくり「交流観光」

交流観光は、観光地や観光資源を単に訪れるだけではなく、地域住民との交流を通じて地域の文化や暮らしに触れる観光の形態のこと。これにより、観光客は深い体験や学びを得られる旅になる。

先行事例
徳島県西部「にし阿波」（地域連携DMO 一般社団法人そらの郷）

世界農業遺産に認定されている「にし阿波」では厳しい人口減少や高齢化が進み地域の主要産業である農業の担い手が少なくなっている。この課題に対処し持続可能な未来を作るために観光振興を進めている。「住んでよし、訪れてよし」を目指し、人と交流を通じた思い出づくりを武器にして、訪日外国人観光客から人気を集めている。思い出づくりの一例として、農家レストランのお母さんが民謡を歌ってくれるプログラムがある。歌を通じた交流で、旅行者の思い出を作り上げ、持続可能な地域づくりに貢献する。

(参考)
日本政府観光局."住民ワーストの「交流観光」で地域社会の持続可能性を高める"2024.1.23.<https://www.jnto.go.jp/projects/regional-support/casestudy/3867.html>

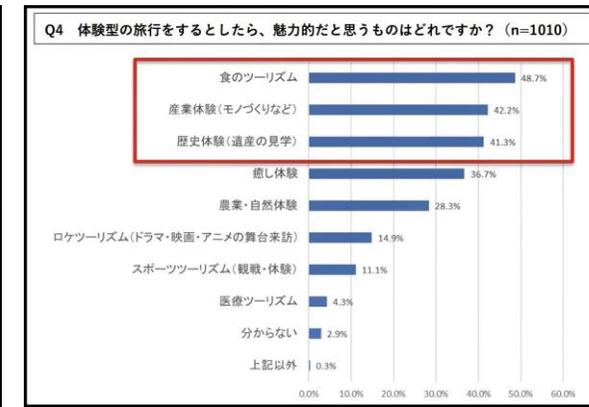
移動して二都市以上を楽しむ「広域ツーリズム」

広域ツーリズムは、単に目的地を訪問する旅ではなく、移動そのものを旅の体験として楽しむことを目的としている。特に、自転車や徒歩、公共交通機関を活用することで今まで観光の対象にならなかったエリアに観光客を呼び込むことが可能となる。

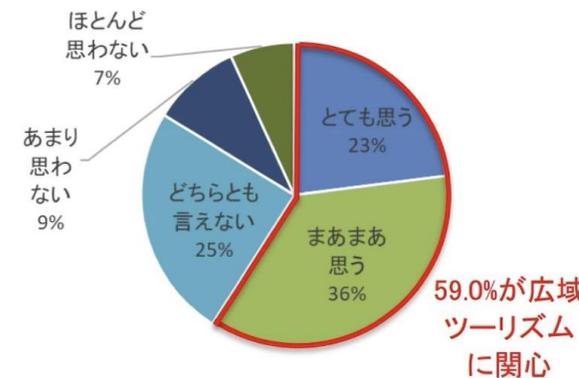
トラストバンク地方創生ラボの調査によると59.0%の人が一度の旅行で二都市以上を楽しむ旅行「広域ツーリズム」に関心があると回答。

その地域にしかない魅力ある資源の活用「雄大な自然、食、歴史的景観、文化財」

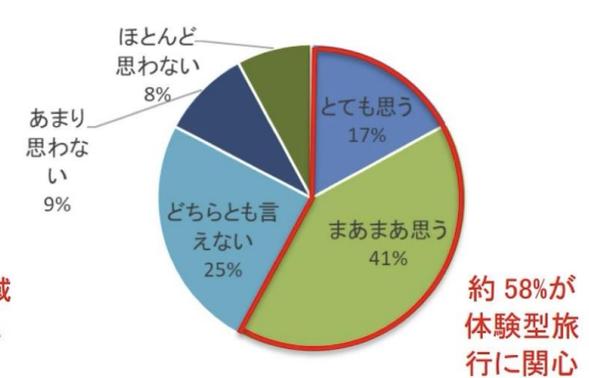
地域独自の自然、文化、伝統、食材を活かし、その地域でしか得られないオンリーワンの体験を提供すること。「その土地でしか味わえない魅力」は観光客誘致につながる。また、地域の特産品や文化を観光に活用することで、地元産業と観光業が密接に結びつき、観光客の消費が地域の経済基盤を強化する。



Q2 一度の旅行の中で、移動して2都市以上を楽しむ旅行(広域ツーリズム)をしてみたいと思いますか？ (n=1010)



Q3 農業体験や伝統工芸体験など、そこでしか体験できないことを楽しむ「体験型の旅行」は魅力的だと思いますか？ (n=1010)



引用資料：トラストバンク."トラストバンク地方創生ラボ、広域の観光業活性化を目指す調査". 2023.https://www.clib.kindai.ac.jp/search/pdf/guide_quote.pdf

方法：インターネット調査/期間：2023年4月20日～4月25日 対象：全国に住む20歳以上の男女1,010名

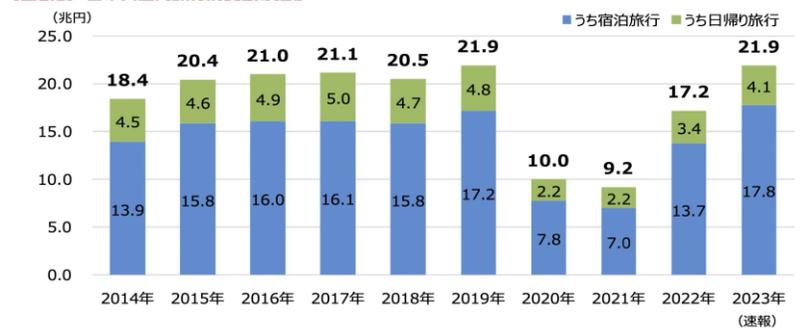
05 観光産業の現状

観光による地方創生

国は、人口減少や都市一極集中などにより地域の持続可能性に対する危機感が高まったことで、観光による地方創生の推進に注力している。2007年に観光立国推進基本法が施行され、2008年には観光庁が設置された。

2023年の日本人による国内旅行の消費額は21兆8802億円に達し、前年と比べて27.5%の増加を見せ、2年連続で増加している。観光立国推進基本計画が掲げる目標である国内旅行消費額20兆円を早期に達成している。

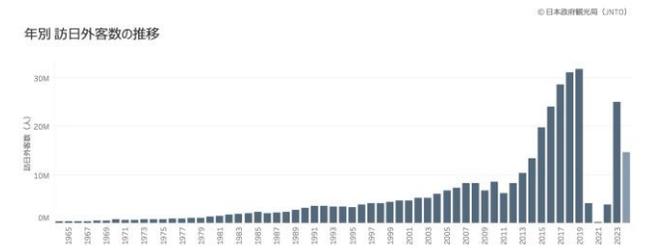
【図表1】日本人国内旅行消費額の推移



引用資料：国土交通省."旅行・観光消費動向調査2023年年間値（最新版）".2023.https://www.mlit.go.jp/kankoc ho/content/001724778.pdf

訪日外国人観光客（インバウンド）

2010年代以降、日本への外国人観光客数はビザ緩和、格安航空会社の普及、円安などの影響で急増している。観光消費も免税制度の拡充などにより買い物や宿泊、食事に多くの支出が行われている。



データ更新日: 2024/08/26 6:58:37 UTC
 ●訪日外国人は、国別に旅行券集計による外国人正規入国数から、日本を主たる居住国とする永住者等の外国人を除き、これに外国人一時上陸客等を加えた入国外国人旅行券のことである。旅行券やその関係、留学生等の入国数、再入国数は訪日外国人に含まれる。乗員上陸数は含んでいない。
 ●2017年以降訪日観光客の数は二倍に増え、訪日外国人の増加も顕著である。
 ●訪日客を呼び寄せるための施策として、観光客の一時上陸客は、従来の「観光客」に比べて、一時上陸客の人数を制限する事は不可能であった。それに加え、韓国、台湾、香港からの短期滞在客に対する訪日客の人数制限が緩和されたことにより、近年、一時上陸客の増加が顕著に訪日観光客に認められるようになった。一時上陸客は増加している。
 「一時上陸客」は日本での滞在期間が90日以内で、乗員上陸客の旅行券を有する乗員上陸客に比べ、2017年以降は「観光客」に「観光客」の定義を変更することとした。
 ●1966年～2023年は概算値。2024年1月～2024年1月は概算値である。
 出典：日本政府観光局（JNTO）

インバウンドと国内旅行の活性化は、日本の経済に大きく貢献

- ・新規雇用の創出
→観光業関連の雇用が拡大している
- ・インフラ整備の推進
→観光客の利便性向上
- ・地域経済の活性化
→都市部や観光地周辺では、経済が活発

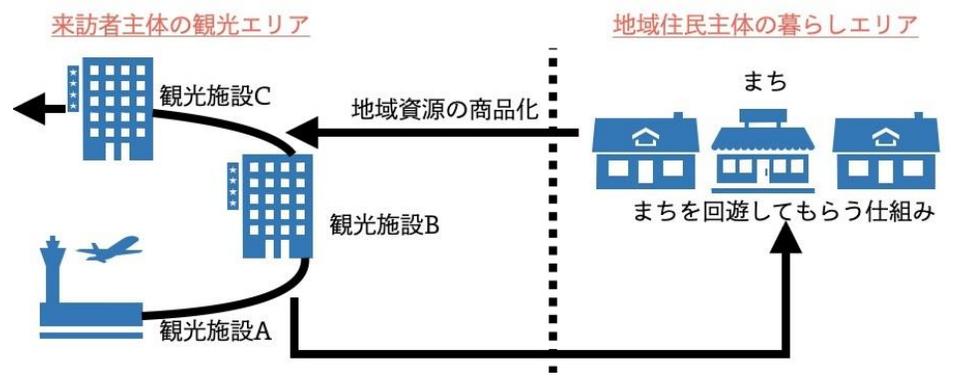
大社充.観光による地方創生.自治大学校における研究講義の紹介①.2018

“来訪者にまちを回遊してもらう仕組みづくり（図1）

中央破線の左側に位置するリゾートホテルには年間を通して、沢山の観光客が訪れ、ホテルや観光施設には賑わいがあり消費も活気付いている。一方、破線の右側の地元の人々が暮らすエリアでは、人口減少と高齢化が進み、かつて賑わった商店街も人がまばらで元気がない。それは、観光産業と地域の他産業や人々の暮らしが「分断」されていることに起因している。観光客は観光エリアにおける経済活動を活発化させるが、それが地域全体に行きわたっていないのである。

こうした観光地における「来訪者主体の観光エリア」と「地域住民主体の暮らしのエリア」という分断の構造は、観光地と呼ばれる地域においては少なからず見かけるものであり、観光振興による地域経済の活性化を図るためには、こうした分断の構造から、分断されている経済連関を「統合」へ向けて仕組み化していくことが求められる。つまり観光産業が拡大しても地域への恩恵が少ない構造から、地域の暮らしと観光産業が共存共栄する枠組みを拡大していくことで「観光による地方創生」を果たすことが可能になるのである。”

図1（本文をもとに筆者が作成）



旅の道中を楽しむことは、「来訪者主体の観光エリア」と「地域住民主体の暮らしのエリア」という分断の構造を生まないことにつながる。
 本物旅には、その道中も楽しめるように、まちの歴史的景観の保存や、まちの駅などの施設を充実していく必要がある。

06 本物旅「現代版東海道五十三次」

方向性

- ・既存の道の活用「太平洋岸自転車道」「日本風景街道」等
- ・道の駅やまちの駅を利用したサイクルスポットの整備
- ・まちの駅の充実と活用

概要

本物旅において重視していることは、「人との交流」「深い体験」「本物志向」である。それらを味わうために提案するのは、日本橋から京都までを自転車で巡る「現代版東海道五十三次」である。旅の行程中は自分の気の向くままに道中の景色や名所を訪ね、地域の文化に触れ、名物を頂く。全長500kmの道に思いを馳せて、旅を味わおう。こうした旅の普及は、地域への集客と地域での消費を喚起させ、結果として地域経済の活性化につながるものである。長期滞在の外国人旅行者や長期休み中の家族連れ、時間的・経済的に余裕のできた高齢者の方など、幅広い年齢層をターゲットにした「現代版東海道五十三次」は地方創生の一つの起爆剤となり得る。



引用：国土交通省近畿地方整備局静岡国道事務所
https://www.cbr.mlit.go.jp/shizukoku/torikumi/anzen/bicycle_2.html

魅力

- ・今も昔も変わらない富士山が見える
歌川広重「東海道五十三次」全55枚中7枚に富士山が描かれているが、現在でも見ることが出来るスポットは以下の通り。平塚宿(平塚市) 箱根宿(箱根町) 原宿(沼津市) 吉原宿(富士市) 由比宿(静岡市) 舞坂宿(浜松市) の6ヶ所
- ・気の向くままに旅する体験型の旅
三島スカイウォーク、川下りなどのウォータースポーツ、八丁味噌やビール工場の見学、工場夜景を見るための夜行電車等
- ・広域ツーリズム
複数の都道府県にまたがる観光地を東海道をキーワードに観光する
- ・風光明媚な自然の織りなす絶景
箱根峠(箱根町) 薩埵峠(静岡市由比) 美保の松原(静岡市) 浜名湖(浜松市) 琵琶湖(大津市) 等
- ・美食(地域の名産品)
とろろ汁・安倍川餅(静岡市駿河区) 桜エビ・しらす・マグロ(静岡市清水区) 鰻(浜松市) ひつまぶし(名古屋市) 焼き蛤(桑名市) なが餅(四日市市) うばがもち(草津市) 等
- ・好きなように寄り道をし、色々な道进行
小道、林道、海岸など
- ・まちの歴史的景観
箱根宿(箱根町) 舞坂宿(浜松市) 鳴海宿(名古屋市) 関宿・坂下宿(亀山市) 等

06 本物旅「現代版東海道五十三次」

既存の道の活用「太平洋岸自転車道」「日本風景街道」等

太平洋岸自転車道とは？

- ・太平洋岸自転車道とは、千葉県銚子市から神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県の各太平洋岸を走り、和歌山市に至る延長1,400kmの自転車道構想のこと。
- ・自転車道沿線は、世界遺産である富士山をはじめ、日本を代表する観光地・景勝地が多数存在するルートとなっている。

引用：国土交通省近畿地方整備局.太平洋岸自転車道ホームページ。
<https://www.kkr.mlit.go.jp/road/pcr/enjoy/about-pcr.html>



日本風景街道とは？

日本風景街道は、郷土愛を育み、日本列島の魅力・美しさを発見、創出するとともに、多様な主体による協働のもと、景観、自然、歴史、文化等の地域資源を活かした国民的な原風景を創成する運動を促し、以って、地域活性化、観光振興に寄与し、これにより、国土文化の再興の一助となることを目的とする。

引用：国土交通省.日本風景街道ホームページ.<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/fukeikaidou/index.html>



自分の気の向くままに、美しい道を自転車で駆け抜ける

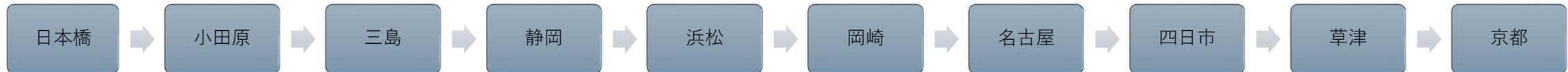
サイクルスポットの整備

- ①自転車のレンタル
 - ・マイサイクルを使わなくてもレンタサイクルで周遊できる気軽さ
 - ・平坦地や海岸沿いはレンタサイクルを利用し、箱根峠越えや鈴鹿峠越えなどの難所は電車やバスなどを利用する気軽さ
- ②スポット間の荷物回送サービス
 - ・軽装でのサイクリングを可能にするためのスポット間当日荷物回送サービス
 - ・箱根峠越えなどの難所におけるマイサイクルのスポット間回送サービス
- ③自転車の修理・整備
 - ・パンクや故障などの修理整備
 - ・電動自転車のバッテリー交換
- ④インバウンド観光客対応
 - ・通訳を配した総合案内所機能
- ⑤サイクリストの救急対応
 - ・怪我や不慮の事故への医療サービスの提供
- ⑥休憩所
 - ・着替えやシャワーなどの設備の充実



(富士市サイクルステーション)

サイクルスポットの設置場所



合計492.0km

まちの駅の充実と活用

まちの駅とは？

まちの駅は、地域の住民や観光客が気軽に立ち寄れる場所として、全国各地に設置されている。トイレや休憩スペースなどの機能に加え、地域の情報提供や観光案内といった役割を担っている。多様な施設から成り立っており、公共施設や個人商店など様々なタイプの施設がまちの駅として機能している。地域の観光情報やイベント情報、特産品の紹介などを行なっている施設も存在する。また、地域住民が集まる場として、地域住民同士の交流を促進する役割も担っている。

地域住民の生活を豊かにするとともに、地域の活性化に貢献する重要な役割を担っている。

道の駅とまちの駅の違い

道の駅は国土交通省の認可事業であり、市町村が申請する。あくまでも事業責任者は地方自治体であり公共施設であって民間施設ではない。市町村が建物を建設保有し、運営は市町村直営でも民間への委託でも良い。立地場所としては国道沿いへの建設が基本であり、県道沿いへの建設は例外的である。

一方まちの駅は、国土交通省や地方自治体の認可事業ではなく、事業責任者も民間であり、法人でも個人でも全国まちの駅連絡協議会へ申請すればこと足りる。規模も大小さまざまであり、障害を持った人たちが運営しているところもある。

道の駅は1995年にスタートしたが、本来の目的は「県外から訪れた人に道の駅に立ち寄りてもらい、近隣のまちへ人を引き込むための手段」であった。ところが道の駅が大型化するに連れて、道の駅そのものが目的地化するようになってしまい、道の駅から道の駅へ回遊するようになってしまった。元々は「訪れたまちで道草してもらいたい」というコンセプトが道の駅にはあったが、今ではそうした動きは無く、こうした現象がまちの駅構想に繋がっていった面がある。

まちの駅のマークは「人が三つで真ん中にi」であり、iはインフォメーション、つまり地域の住民や観光客がその地の情報を通して交流するという意味がある。道の駅の当初の構想もこうしたものであったが、今では商業路線が全面に出てしまい、当初の構想とは異なったものになってきてしまっている。

(全国まちの駅連絡協議会事務局：NPO地域交流センターにてヒアリング)



人と人の出会いと交流をサポートするまちの情報発信拠点

まちの駅の現状

まちの駅は全国に1404ヶ所設置されているが、道の駅のような知名度に欠け、都道府県によるデータのばらつきも激しい。観光による地方創生を行うためには積極的なプロモーションが必要であり、効果的なプロモーションを行うためにも積極的なまちの駅への加盟が望ましい。まちの駅は「現代版東海道五十三次」による地方創生への取り組みに大きく貢献することが期待される。まちの駅への加盟は、全国的なまちの駅のネットワーク化を促進し、全国同一レベルでのおもてなし文化の提供に繋がるものであり、同一レベルのおもてなし感、未知の土地を訪れる観光客にとってこの上ない安心感を生むものとなる。地域の活性化や地方創生にとって重要な要因であり、積極的なまちの駅への加盟を推奨していく必要がある。

全国のみちの駅の数

都道府県	個数						
北海道	6	東京	44	奈良	3	愛媛	9
青森	0	神奈川	5	和歌山	0	徳島	1
秋田	5	山梨	1	滋賀	0	高知	3
岩手	4	新潟	119	大阪	2	福岡	152
宮城	19	富山	84	京都	2	佐賀	19
山形	2	福井	2	鳥取	0	長崎	1
福島	93	石川	48	島根	12	熊本	0
栃木	163	長野	42	兵庫	3	宮崎	0
群馬	2	岐阜	57	岡山	5	鹿児島	96
茨城	16	静岡	103	広島	124	大分	2
埼玉	80	愛知	7	山口	3	沖縄	0
千葉	46	三重	28	香川	1	合計	1404

まちの駅は全国に1404ヶ所あるが、県単位で見ると0~163までその差が激しい。この差の原因は自治体が主体である道の駅と異なり、まちの駅はあくまでも民間ベースであるため、地域社会での地域ネットワーク作りが盛んなところは新規開設が多い傾向がある。例えば「A商店はまちの駅の看板を出したところ客が増えた」という噂が地域で広まると、「うちもやってみよう」といった声が広がり、まちの駅がその地域で増えるといった具合である。

まちの駅の機能

- ・休憩機能 誰でもトイレが利用でき、無料で休憩できる。
- ・案内機能 「まちの案内人」が、地域の情報について丁寧に教える。
- ・交流機能 地域の人と来訪者の、出会いと交流をサポートする。
- ・連携機能 まちの駅間でネットワーク化し、もてなしの地域作りを目指す。

06 本物旅「現代版東海道五十三次」

自治体の先行事例

しずみち自転車旅(静岡市)

～多彩な景色がある静岡市の道「しずみち」を駆け巡る～

シェアサイクル「PULCLE」(パルクル)を活用した自転車旅である。静岡県内のサイクリングコースや観光スポットを巡る自転車旅のプロモーション活動の一環として展開されている取り組みのこと。「しずみち」とは、「静岡県の道」を意味し、静岡県の豊かな自然、歴史、文化を楽しみながら自転車で巡ることを目的としている。



富士サイクリングステーション(富士市)

feel in fuji。海、山、川、四季折々の趣を感じ、自転車で駆ける富士山麓。世界にただ一つのロケーション、気の向くままに、次は何を見つけに行こう。

出典：富士サイクリングステーション

富士サイクリングステーションは、静岡県富士市にあるサイクリング拠点施設で、電動アシスト付きスポーツバイク「E-Bike」などスポーツバイクのシェアサイクルを行っている。また、サイクリストに便利なサービスを提供する施設である。富士市は富士山のふもとに位置し、美しい景色を楽しみながらサイクリングができる人気のエリアである。



試行的に実施(静岡県富士市)

実施日：9月16日

09時00分 富士サイクリングステーション「ふじくる」で「E-bike」をレンタル

09時40分 太平洋岸自転車道を通って、富士川の河口へ

11時00分 道の駅「富士川楽座」で休憩
富士山ソーダ 450円 富士市名物トイレットペーパー 一個120円

12時45分 富士山かぐや姫ミュージアム 入場料無料

14時00分 今宮の茶畑

15時45分 吉原商店街を探索 ARCADEカフェで休憩 緑茶 450円

16時30分 富士サイクリングステーションで自転車を返却 全行程51km

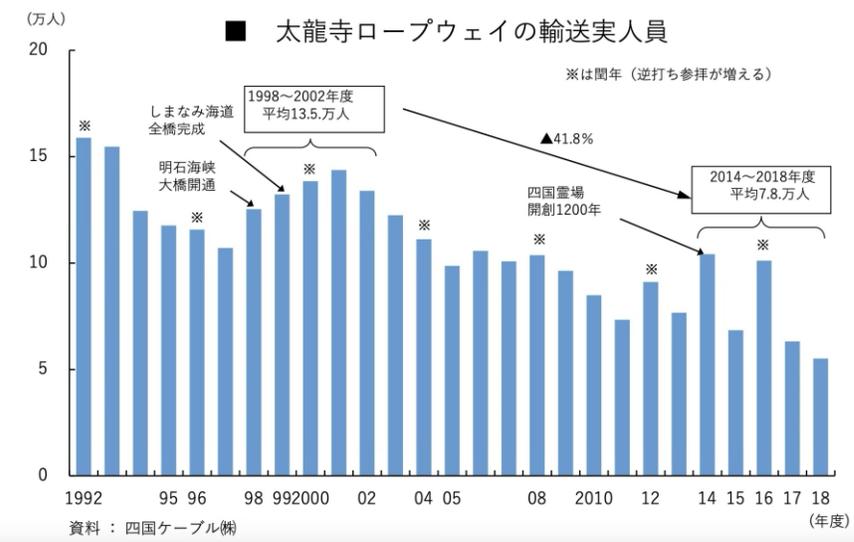
<感想>

富士市はサイクリングの推奨に積極的に取り組んでおり、道の駅には自転車専用の駐輪施設が設けられる等、サイクリストにとっては便利な設備が整っていた。駿河湾を望む堤防や自転車専用道を走行する際には、天候にも恵まれ、気持ちの良い時間を過ごすことができた。途中、サイクリストのグループにも出会った。しかし、道路に設置された青い矢羽型路面表示を頼りに幹線道路を走る際には、トラックなどの大型車両が多く、しまなみ海道のような自転車専用道路とは異なり、自転車初心者には厳しい環境であることも実感することができた。

06 本物旅「現代版東海道五十三次」

予想される人数

・お遍路
お遍路を行う人の大半が乗るとされる太龍寺ロープウェイの輸送実人員は2014年から2018年の平均は年間7.4万人である。そのためお遍路を行う人の人数をこの資料ではお遍路を行った人を7.5万人と仮定する。¹⁾ 2007年の研究²⁾は、年間15万人～20万人がお遍路に訪れているとされている。また、歩きの巡礼が世界的なブームになっているため（スペインのサンティエゴ巡礼路では、巡礼者の数が年間一万人のペースで増加し、2018年には32万人を超えると予想されている）、日本においても外国人のお遍路巡礼者が増加すると予想されている。¹⁾



1) 四国経済連合会四国地域経済研究分科会."新時代における遍路受入態勢のあり方～遍路宿泊施設の現状・課題等調査～".2019.6.18.

2) 越智淳."四国88ヶ所・お遍路に関する調査研究～文化遺産として後世に残すために必要な機能とは～".2007.

3) OPEN HUB."「自転車」が観光業の切り札に？しまなみ海道のDXに見るサイクルツーリズムのポテンシャル".2023.11.2, <https://openhub.ntt.com/project/7699.html#:~:text=2019年>にはレンタサイクル,カ所設置されています。

・しまなみサイクル
2019年にはレンタサイクル貸出15万台、マイバイク利用者含むサイクリングロード利用者総数は34万人にまで増加した。³⁾
自転車の貸し出しや乗り捨てができるサイクリングターミナルは、しまなみ海道の全長70kmの間に広島側に5ヶ所、愛媛側に5ヶ所の合計10ヶ所が設置されている。およそ1,800台のレンタサイクルを用意しており、2022年の貸出数は12万台弱でアメリカやフランスなど海外の利用者が多くを占めている。³⁾

お遍路 2018年 7.4万人
しまなみサイクル 2022年 12万人

以上の人数を参考数字として考えた場合、「現代版東海道五十三次」の旅行者数は10万人以上と推定できる。

予想される経済効果

10万人が1日で平均1万円を使った場合（宿泊費・レンタルサイクル料金を除く）

仮定：一回の旅は3日間を平均とし、教養娯楽費は観光やアクティビティにかかる金額と土産代を指すこととする

観光客の総消費額 1万円×3日間×10万人＝30億円（1万円の内訳は、飲食費6千円、教養娯楽費4千円とする）

・教養娯楽費による消費額 4千円×3日間×10万人＝12億円
[地域における教養娯楽費の売上高の内訳] 原材料費 65% 営業経費 10% 人件費10% その他 10% 営業利益 5%

・原材料への経済効果 12億円×65%＝7.8億円
[地域内調達率 90%] 7.8億円×90%＝7.02億円（地域内への経済循環）
[地域内調達率 50%] 7.8億円×50%＝3.9億円（地域内への経済循環）

10万人が1日で平均2万円を宿泊費にした場合

仮定：一回の旅は3泊を平均とする
観光客の総宿泊額 2万円×3日間×10万人＝60億円
・営業利益 60億円×10%＝6億円

1) 日本ホテル協会 2021年度のホテル業の平均利益率を9.3%と公表
日本政策金融公庫 2022年度の旅館業の平均利益率を10.0%と公表
これらの一般的な平均値から、旅館業の平均利益率を10%程度とした。

レンタサイクル料金

しまなみレンタサイクルと同一料金で実施
仮定：電動アシスト自転車を基本とする
4千円×3日間×10万人＝12億円



予想される経済効果は年間約100億円

07 まとめ

背景：東海道五十三次の宿場においては、かつて宿場として栄えた町が廃れている一方、今なお活気を保ち発展を続けている町もあり、少子高齢化都市一極集中による格差が拡大

課題：地域に存在する魅力的な資源の発掘・活用及び効果的プロモーションの不足

解決の方向性：現代版東海道五十三次「本物旅」の提案による、目的地とならない地域への観光客の誘致と循環

効果試算：予想される経済効果は約100億円（一回の旅は3日間平均とする）

地域での観光消費額/30億円、地域での宿泊額/60億円、レンタサイクル等/12億円

施策の展開方法：人との交流＋深い体験＋本物志向＝『本物旅』

- ・人との交流を通じた思い出づくり「交流観光」
- ・移動して2都市以上を楽しむ「広域ツーリズム」
- ・その地域にしかない魅力ある資源の活用「雄大な自然、食、歴史的景観、文化財」
- ・オンリーワンの体験を行う「体験型の旅行」
- ・環境問題と観光を組み合わせた「エコツーリズム」
- ・五感を通じて本物を感じる「深い体験」

「本物旅」は、単なる観光を超えて、地域全体の未来を切り拓く力を秘めている。
次年度では産業構造分析などを通して本物旅を具体的な政策提案として繋げたい。

岩崎邦彦.観光ブランドの教科書.日本経済新聞出版社.2019.254ページ

大社充.体験交流型ツーリズムの手法.学芸出版社.2018.191ページ

阿部大輔,後藤健太郎他.ポスト・オーバーツーリズム.2020.233ページ

NATURES.なお.”「スロートラベルとは？」心と体を癒す新しい旅の形”2024.5.14.<https://natures.natureservice.jp/2024/05/14/19746/>

日本政府観光局.”サステナブル・ツーリズムの推進”2023.9.1.<https://www.jnto.go.jp/projects/overseas-promotion/theme/sustainable-tourism.html>

奈良県.”観光交流・地域間交流の促進”2005.3.30.<https://www.pref.nara.jp/secure/15978/tyuunanwa00304.pdf>

日本政府観光局.”住民ワーストの「交流観光」で地域社会の持続可能性を高める”2024.1.23.<https://www.jnto.go.jp/projects/regional-support/casestudy/3867.html>

トラストバンク.”トラストバンク地方創生ラボ、広域の観光業活性化を目指す調査”.2023.https://www.clib.kindai.ac.jp/search/pdf/guide_quote.pdf

国土交通省.”旅行・観光消費動向調査2023年年間値（最新版）”.2023.<https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001724778.pdf>

大石学.地形が分かる東海道五十三次.朝日新聞出版.2021.192ページ

チームあわら.”チャリで巡る！絶景AwaLand”.地方創生アイデアコンテスト.2023

魅惑の徳島エクスペローラー.”徳島一周ワーケーション”.地方創生アイデアコンテスト.2023

北海道斜里高等学校.”心と体、疲れていませんか？オホーツクを自転車でリフレッシュ”.地方創生アイデアコンテスト.2022

山口県周防大島高等学校.”ヒッチハイク☆リッチタイムIN周防大島”.地方創生アイデアコンテスト.2017

