

バイクツーリングによる観光促進の可能性

1200471 筒井 優貴

高知工科大学経済・マネジメント学群

1. 研究背景

1-1 はじめに

観光における移動には様々な種類や方法が存在する。多くの方が思い浮かべる観光地への移動方法は、自動車や電車、飛行機、バスなどが主な移動手段ではないだろうか。日本を始め世界の殆どの国はこれらの移動方法が主流である。その中でも今回私が注目したのは「バイク」である。

道路を走行していると、原付より一回り大きな二輪自動車に跨り、分厚いアウターを着て、一台、もしくは複数台でツーリングをしている「ライダー」を見かけることはないだろうか。私もその一人である。

大学一回生の秋、当時所持していた普通自動車免許に加え普通自動二輪車免許を取得し、大学二回生から私も休みの日を中心にツーリングによく出かけている。本研究のきっかけは、このツーリングをする「ライダー」に対する社会からの需要がどれほど存在するのか疑問に思ったことが始まりである。

1-2 バイク使用の現状

メインの移動方法などは単純に観光の移動手段として利用する人を始め、日常生活で利用する人の区別がつけづらいことが考えられる。特に道を行く自動車などは車内の様子は一目では分からない。それに比べ、道路を走行するライダー（原付クラスは基本除く）は時間帯や曜日にもよるが殆どがツーリングとしてバイクを利用していると考えられる。

2018年度に調査された2017年度の二輪市場動向調査からのデータである(図1-1)。普通自動二輪車(251cc～)免許が必要となるバイクでの使用状況を確認すると、半数の方がツーリングにバイクを利用していることが分かる。しかし、日本においては普通自動二輪車以上の免許の所持者は少なく、多くの人々にとって大きな排気量(原付クラスは除く)のバイクは普段の生活に関わりの無いもの、関心の無いものであると考えられる。しかし、平成30年の警察庁交通局運転免許課の公開している運転免許統計調査では全国に約16万人の普通自動二輪車以上の免許所持者がいるの

も事実であり、決して少ないとは言えない数値である。(平成30年警察庁交通局運転免許課調べ)

<主な用途>

凡例	通勤・通学で 駅まで	通勤・通学で 駅まで	買い物・ 用務	日帰り ツーリング	旅行・アウトドア・レジャー のための移動	地元など近場での食事や スポーツなどの趣味・レジャーに 友人や恋人などとの タンデム走行(5人乗り)での外出	その他	無回答
オンロード小型二輪 (251～400cc)	11	4	34	5	9	7	17	13
オンロード小型二輪 (401cc～)	3	8	42	4	2	24	2	10

図1-1 2017年度二輪市場動向調査より引用

(http://www.jama.or.jp/lib/invest_analysis/pdf/2017Motorcycle.pdf)

1-3 バイクと観光

私たちが普段の生活で目にする「ライダー」が全国にこれほど存在する。その「ライダー」たちの半数の方はバイクをツーリングに利用することは分かったのだが、ここで私は「ライダー」の一人として疑問に思った。「ライダー」のツーリングは観光とかなり繋がりが深いのではないだろうか。「ライダー」はツーリングの際、目的地を決めて走ることが多い。また日帰りのツーリングにおいても、目的地にした場所の周辺で昼食や間食などの殆どを済ませることが多いと感じる。実際に走る「ライダー」の目的地選びの傾向を調査し、調査結果からバイクのもたらす観光価値や観光との繋がりを明らかにしていこうと考え、本研究を行う。

2. 目的

ツーリングライダーの実態を調査分析し、観光促進事業等を進めていく中でバイクツーリングによって観光促進の可能性があるのか、これからの観光事業の中にアプローチしていきけるか考察することである。

3. 先行研究

本研究においては、まず「バイク」というワードが重要である。Google Scholarで過去の研究資料を検索してみた。「バイク」での検索でヒットした論文は役12,900件。続いて、「バイク」と「観光」での検索からのヒット数は約1,930件。さらに絞る為にワードを「バイク」と「観光価

値」で検索すると8件に。その他様々なワードを入れ何度も検索をかけてみたが、今回の私の研究と方向性が同じ資料は見つけることが出来なかった。いずれも観光や他のメインワードに対する研究の中に「バイク」や「ライダー」などが含まれヒットしただけであった。

4. 研究方法

本研究においては、実際にバイクをツーリングに利用しているライダーに動向調査(アンケート)を行い、結果分析からライダーのツーリングに対する需要を把握し、その需要について追加の調査や分析を行う。

4-1 ツーリングライダーへのアンケート調査

【質問 13 項目】

- ① 性別
- ② 年齢
- ③ バイクに乗り始めた年齢
- ④ バイクに乗ろうと思ったきっかけ
- ⑤ ツーリングでの平均人数
- ⑥ ツーリングでの目的地に選ぶ場所について
- ⑦ ツーリングの行先「観光名所」に求めるポイントについて
- ⑧ ツーリングで行先「食事処」に求めるポイントについて
- ⑨ ツーリングで行先「道の駅」に求めるポイントについて
- ⑩ ツーリングで行先「イベント」に求めるポイントについて
- ⑪ ツーリングの月平均回数
- ⑫ ツーリングの予算について
- ⑬ 初めて行くツーリング先の情報の仕入れについて

※ 上記項目は選択式と順位決定式でライダーの実態を調査するものである。

5. 結果

5-1 ツーリングライダーへのアンケート結果

調査対象：ツーリングにバイクを利用するライダー
 調査場所：道の駅 633 美の里、あぐり窪川、桂浜駐車場
 調査時期：2019/11/30～2019/12/07
 回答者数：74 名
 回答方法：質問ごとに当てはまる項目を選択、順位

付け

- ① 男性:68 名 女性:6 名
- ② 10 代: 5 名
20 代:10 名
30 代:23 名
40 代:18 名
50 代:11 名
60 代:6 名
70 代:1 名
- ③ バイクに乗り始めた平均年齢【23.2 歳】
- ④ バイクへの憧れ:36 名
他者からの影響:25 名
交通手段として:13 名
- ⑤

	人数			
	1人	2人～4人	5人～10人	11人以上
1位の数	27	42	4	1
2位の数	40	27	5	1
3位の数	4	5	62	1
4位の数	2	0	1	68

図 5-1 ツーリングでの人数順位結果:筆者作成

⑥

	目的地			
	観光名所	食事処	道の駅	イベント
1位の数	13	18	36	7
2位の数	33	10	27	3
3位の数	21	35	8	9
4位の数	7	10	2	53

図 5-2 「目的地」に選ぶ場所順位結果:筆者作成

⑦

	観光名所			
	場所・時間	魅力	知名度	道の良さ
1位の数	12	28	24	10
2位の数	16	20	21	15
3位の数	25	16	17	13
4位の数	18	9	10	34

図 5-3 「観光名所」に求めるポイントの順位結果:筆者作成

⑧

	食事処			
	場所・時間	魅力	知名度	道の良さ
1位の数	18	16	26	14
2位の数	17	23	15	16
3位の数	17	17	24	13
4位の数	19	15	8	29

図 5-4 「食事処」に求めるポイントの順位結果:筆者作成

⑨

	道の駅			
	場所・時間	魅力	知名度	道の良さ
1位の数	33	11	10	20
2位の数	26	10	4	34
3位の数	9	35	21	7
4位の数	5	16	38	12

図 5-5 「道の駅」に求めるポイントの順位結果:筆者作成

⑩

	イベント			
	場所・時間	魅力	知名度	道の良さ
1位の数	12	39	20	3
2位の数	14	20	9	27
3位の数	12	13	19	28
4位の数	33	2	25	14

図 5-6 「イベント」に求めるポイントの順位結果:筆者作成

⑪ 月 1 回:9 名

月 2~3 回:38 名

月 4~5 回:20 名

月 6 回以上:4 名

年に数回:3 名

⑫

金額	1度のツーリングに出せる費用			
	燃料費	食費	通行費	施設利用費
1(1000未満)	5	7	26	38
2(1000~2000)	29	47	37	32
3(2000~3000)	31	16	9	2
4(3000~4000)	7	3	1	0
5(4000~5000)	1	0	0	0
6(5000~6000)	0	0	0	0
7(6000以上)	0	0	0	0

図 5-7 「予算」別順位結果:筆者作成

⑬

	初めての目的地情報入手方法			
	雑誌や新聞	テレビやニュース	ネットやSNS	人からの紹介
1位の数	13	11	34	16
2位の数	8	22	18	24
3位の数	10	30	9	26
4位の数	42	10	11	8

図 5-8 「情報」の仕入れ順位結果:筆者作成

5-2 アンケートから分かったこと

今回のアンケートでは 30 代・40 代の方が多く 91%の方が男性であった。ライダーの一人である私の感覚としては納得できる数字である。図 1-1 で引用した平成 30 年の警察庁交通局運転免許課の公開している運転免許統計調査のデータでは、大型と普通自動二輪の男性免許保有者数は 122,779 名で、女性は 42,819 名。合計で 165,598 名である。単純にこの保有者数のデータから計算すれば、男性の割合は約 74%であるため、今回のアンケートと比較すると本来は男性がもう少し少ないが、ライダーの多くが男性であることに間違いはないようだ。

バイクに乗り始めた年齢を平均すると 23.2 歳で、体力のある若年層のうちに免許を取得する人が多いようだ。また、お金を自身で自由に使える独身時代に免許を取得しやすいのも平均年齢が若い理由の一つであると考えられる。

バイクに乗るきっかけとなった回答で最も多かったのが、バイクに対する「憧れ」であった。「交通の足として」を選んだ方が最も少なく、間の順位の「他者からの影響」もある意味「憧れ」の要素を含むため、バイクを所有することの満足度・乗って楽しむこと等がバイクを買う動機と推測できる。

ツーリングでの人数(図 5-1 を参照)は 2~4 人が最も一位に選ばれ、次いで 1 人を選択した方が多かった。二位に選ばれた人数を見ても、一位が 1 人で、次いで 2~4 人が多かったため、殆どの方が多くて 4 人まででツーリングを楽しんでいるようだ。

ツーリングでの目的地に選択される場所(図 5-2 を参照)は「道の駅」が非常に多く、74 名中 36 名の方が一位に選んでいた。二位の順位は、一位で「道の駅」を選んだ方は回答できない中、27 名の方が選択。つまり、74 名中 63 名の方が選択 4 項目の中で上位に「道の駅」を選択したことになる。

目的地「観光地」と「食事処」と「イベント」(図 5-3 と図 5-4 と図 5-6 を参照)に求めるポイントは、その場所への「距離・時間」、「道の良さ」よりも「魅力」や「知名

度」が優先されているようだ。反対に「道の駅」(図5-5を参照)はその場所までの「距離・時間」や「道の良さ」が上位で選択されているため、バイクで走ることをメインに置いたニーズが「道の駅」にはあるようだ。

月のツーリング回数は2~3回が最も多く、複数回以上行く方が殆どの様だ。平均をとっても3.1回であるため、10日に一度はツーリングに出かける計算となる。

初めて訪れる目的地の情報源としては、「ネットやSNS」が非常に多く、現代社会のネットやスマートフォンの普及が大きく影響しているようだ。また、ツーリングでの人数で先ほど述べたように、ライダーは複数人でツーリングに出かける傾向もあるためか「人から紹介」された場所が次いで多い。

5-3 アンケート結果から次のステップへ

上記の結果はライダーの特徴を現したものとなる。その中で私が一番重要と思った結果は「目的地」の選択だ。基本的にツーリングは必ず「目的地」を選択する。その「目的地」に最も多く選ばれた「道の駅」がライダーから一番ニーズがあるということになるだろう。「道の駅」自体も地域観光の促進の中心として活動している組織の一つである。では、「道の駅」はライダーをどのように認識しているのだろうか。ライダーの特徴をまとめ「道の駅」の方々からも意見を頂ければバイクツーリングの観光価値について考察できると考えた。

5-4 道の駅へのインタビュー

今回は二つの道の駅にご協力を頂けた。ライダーのアンケート調査は高知県で行ったことから、ご協力頂いた方の殆どが高知県の方であった為、今回の二つの道の駅も高知県の中から調査を行うことにした。調査にご協力いただく道の駅は、高知県でバイクイベントを年に一度開催している「道の駅大月」様と高知県の西の入り口(高知方面からの高速道路最終降り口)にある「道の駅あぐり窪川」様だ。

5-5 道の駅への質問と資料

- ① 道の駅の目的や存在意義とは
- ② 道の駅の業務・経営について
- ③ 道の駅の顧客ターゲット層について
- ④ 道の駅の方々から見たライダー
- ⑤ バイクに関わるイベントについて
- ⑥ 資料(図5-7を参照、計算)

	1度のツーリングに出せる費用			
	燃料費	食費	通行費	施設利用費
1(1000未満)	5	7	26	38
2(1000~2000)	29	47	37	32
3(2000~3000)	31	16	9	2
4(3000~4000)	7	3	1	0
5(4000~5000)	1	0	0	0
6(5000~6000)	0	0	0	0
7(6000以上)	0	0	0	0

図5-9 ツーリング費用価格別回答者人数:筆者作成

回答人数		73	73	73	72
項目		燃料費	食費	通行費	施設利用費
1(1000未満)	中央値500	2500	3500	13000	19000
2(1000~2000)	中央値1500	43500	70500	55500	48000
3(2000~3000)	中央値2500	77500	40000	22500	5000
4(3000~4000)	中央値3500	24500	10500	3500	
5(4000~5000)	中央値4500	4500			
6(5000~6000)	中央値5500				
7(6000以上)	6000				
合計額		152500	124500	94500	72000
平均額		2089	1705.4	1294	1000

図5-10 価格中央値別回答者計上額:筆者作成

		月合計額	年間合計額
全項目平均合計額	6088	18872	226464
燃料費と食費合計額	3794	11761	141136
平均ツーリング回数(1/月)	3.1		

図5-11 一度のツーリングの平均合計費用と月・年間額:筆者作成

全国	年間(燃料,食費)	年間(全項目)
人数	14万1136円	22万6464円
8万人(50%)	約113億円	約181億円

図5-12 全国普通自動二輪以上の免許保有者50%の年間計上額:筆者作成

5-6 道の駅大月

一つ目は高知県の西部に位置する大月町にある「道の駅大月」様である。一般財団法人大月町ふるさと振興公社、事務局長の新谷様と運営主任の長谷川様にお話を伺うことが出来た。

道の駅大月では、地域性に重点を置き、地元産のものだけを置く直売所を設けることで、地元の方だけでなく外からの観光客を呼び込むことを目的とされているようだ。そこにし

かないもの、他にないものをお客様が求め訪れてもらえるような、まさに地域の顔となる存在を目標としている。経営は民営となるが株の74%を大月町が所有しており、地域に貢献する商品の販売・観光案内・イベントの開催に努められている。顧客のターゲット層としては様々な方を想定しており、メイン商品のお土産は外からの観光客の方に期待をしている。夏季には近くにある「柏島」に毎年多くの観光客が訪れることでも有名な地域である。ただ、一番は地元の方々の活気が重要であることからメインターゲットは地元の人々であるようだ。

道の駅の方々から見た「ライダー」の印象は、もちろん数あるお客様層の一つではあると認識しているが、他の車などでお越しの観光客と比較するとあまりお金を落としてくれるイメージはないようだ。ただ、本来の道の駅の目的のひとつとして、人々の憩い・休息所でもあるため利用してくれることはとても喜ばしいそうだ。

こちらの道の駅ではバイクを呼び込むイベントを行っている。以前よりこのイベントを行っていることはライダーの一人として知っていた。「R321 ライダーズミーティング」というイベントで年に一度10月に4年前より開催されている。事務局長の新谷様がライダーの一人であったことをきっかけに、天候の良かった3・4年目のイベントでは実に400~500人のライダーが集まったようだ。道の駅大月を始め、3会場を設け高知県西部足摺サニーロードの景色を楽しんでもらいたいという思いがこのイベントの原点である。中でも3会場全てのスタンプをゲットした方にはステッカーをプレゼントするなど参加者にも嬉しく記念に残る特典があるようだ。

今回行ったライダーへの調査結果から作成した図5-9~図5-13、そしてここまでの私の考えをプレゼンした。計算に関してはあくまで今回の集計データによるもの、そして平均や中央値を取ったものであるため必ずしも正確とは言えないがおおよその見込み額として説明させてもらった。

回答としては、バイクイベントを開催する道の駅でもあることから非常に興味深いとおっしゃって下さった。中でもライダーのツーリング費用に関して、道の駅は道の駅だけの収益だけでなくその地域の全体の活気にも期待していることからツーリングの費用に対してとても興味があるとのことだった。道の駅大月は立地が高知県の西部のかなり西端寄りにあり、通過点の地域というよりは目的として訪れる方がとても

多い。つい最近 SNS にも力を入れ始めたようで、ライダーを始め多くの方の目に留まるように工夫している。今回の調査結果を見ていただいて、今年度からのバイクイベントへの意識もよりポジティブになったようだ。また、ライダーに対してのアプローチとして、何かできることはないかという問いに対して、ライダーの目的地となるきっかけのために「自社製品」に関してはライダー割などを今後検討してみても面白いかもしれないとおっしゃって頂けた。

5-7 道の駅めぐり窪川

二つ目は高知県西部の入り口(高知方面からの高速道路最終降り口)四万十町にある道の駅めぐり窪川様だ。株式会社めぐり窪川、道の駅事業部門駅長の矢野様にお話を伺うことが出来た。

道の駅めぐり窪川では、高速道路の降り口にも位置していることから、沢山のお客様の心地よい休憩場所として、最上のおもてなしになるよう努められているようだ。ただ、全国各地からいらっしゃる観光客の方に対して、四万十町の名産である、四万十ポークやショウガ、仁井田米など地場効果価値のある商品をアピールしているそうだ。中でも道の駅めぐり窪川は六次産業に力を入れており、四万十ポークの本来廃棄する予定だった部位を活用して、道の駅横に四万十ポークの豚まん工場を設けている。道の駅での販売はもちろん、スーパーマーケットなど様々な場所で卸売りも展開している。

道の駅めぐり窪川のメインターゲットは高速道路が長く続く東側からの観光客のようだ。

ライダーへの印象としては、道の駅大月と同様に数ある客層のひとつではあるが客単価はあまり期待していないようだ。

こちらの道の駅はバイクイベントをこれまで行ってないようだ。ターゲットをライダーや特定の層に絞らず、常にどんな方にも来ていただきたいという思いから客層を絞ったイベントは行ってないとのこと。同じく資料等をお見せして回答を頂いた。非常に興味はあるとのことだが、やはりどんな方にも来ていただける道の駅を目指されているとの回答になった。ただ、株式会社めぐり窪川が経営している「ホテル松葉川温泉」ではバイクで訪れたお客様には入浴料金の割引サービスを既に行っている。こちらに関しては月にもよりますが、10~20名のライダーが月に訪れているそうだ。今回のデータをご覧になって SNS へより力を入れなくてはとお話し

されていた。こちらの道の駅も最近公式の道の駅アカウントができたようだ。ただ、公式アカウントの作成には少し時間がかかるようで、急務でアカウントの作成・運営に努められているとのこと。

最後に、今後のバイク等のイベント開催についてお伺いした。現在は高速道路が道の駅のすぐ傍までしか開通していないため、多くの客層の方をターゲットとしているが、近い将来四万十町より西へ高速道路が開通した際は、特定の客層向けのイベント等の開催の可能性もありうるとのことだった。特にライダーに関しては、大きなバイクブームなどライダーの存在が大きくなればさらに可能性はあり、顧客価値対象として認識はされているようだ。

6. 考察

今回の研究でライダーと観光の関係性やライダーの実際のニーズ、地域観光にとっても近い活動をしている道の駅に話を伺うことが出来た。その結果からやはりバイク(ライダー)と観光は深い関係性があることが分かった。特にライダーは地域があることでツーリングができるため、自然にその目的地周辺の地域観光に関わっている。特にライダーはSNSでの情報収集が多く、発信もTwitterやInstagram、Facebookなど様々なSNS上で投稿があり、目的地が観光地域であることが多いため、自然とその地域の宣伝にも繋がっている。ライダーを呼び込むイベントやきっかけが今まで以上に増えていけば、バイクツーリングが持つ観光促進の可能性を更に活用できると考えられる。方法としては、ライダーに最もニーズのある、道の駅をはじめとした観光施設などが上記のようなSNS等を中心に情報を発信することが必要不可欠である。また、本文でも紹介したライダー割や、ライダーにとどまらず、SNSを見て来場いただいた方へSNS割などを行うことで、来客数を増加させるきっかけづくりとなるのではないだろうか。

上記の理由からやはりバイクツーリングは観光促進の可能性が非常に高く、観光地域にとってとても大きな存在だと考えられる。

7. 結論

本研究のバイクツーリングの観光促進の可能性についてまとめると、可能性としては、ライダーに対する目先の利益

を追うのではなく、ライダーの集客を増やすことでその地域や施設等の広告塔として期待をするのが良いという結論に至った。

今回の調査では行うことが出来なかったのだが、観光客の旅行費用についてより詳細に調査できる方法がある。移動の際の時間に対しても経済価値を計算できる「トラベルコスト法」など、その他の様々な経済・経営観点から「バイク」についての研究予知があるだろう。今後同じ問題意識を持つ方が現れ、その際、本研究が少しは役に立つことが出来れば幸いである。

8. まとめ

現在、SNSを始めこれまで届かなかったユーザーまで情報が行き交う時代になっている。日本は少子高齢社会が進み、高知県は特に先進して人口が減少している。この課題も非常に大切な課題である。どの地域もこれまでより地域のために精進しなくては行けない。その為、小さなところから見直しが必要である。私はその数ある中のひとつとして、今後もライダーツーリングの観光価値について考えていきたい。

9. 謝辞

本稿制作に当たり、ライダーの皆様、道の駅の関係者の皆様にはアンケート調査とヒアリング、インタビュー調査等沢山のご協力をいただきました。ここに記して感謝の意を表します。

10. 参考文献

HP

◆2017年度バイク実態把握調査 一般社団法人自動車工業会

(http://www.jama.or.jp/lib/invest_analysis/pdf/2017Motorcycle.pdf)

◆運転免許統計(平成30年版)補足資料1 警察庁交通局運転免許課

(https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo/h30/h30_sub1.pdf)