

サイクルツーリズム推進に向けた受入環境整備
に伴う経済波及効果推計業務委託
報 告 書

令和7年10月
大分市

目次

1. 調査の目的と背景.....	3
2. 国内サイクルツーリズムの動き.....	4
(1) 国の観光施策の位置づけ.....	4
(2) 国内のサイクル観光.....	5
3. 大分県・大分市のサイクルツーリズムの現状.....	11
(1) 上位計画における「サイクルツーリズム」の位置づけ.....	11
(2) 大分県のサイクリングコースの整備状況.....	13
(3) 大分県内のサイクルイベント、スポーツイベントの動向.....	15
4. アンケート調査結果.....	16
(1) 宿泊施設.....	16
(2) 観光施設・飲食店.....	26
5. サイクリスト誘客に伴う経済波及効果の推計.....	32
(1) 経済波及効果推計の目的と対象.....	32
(2) 前提条件の整理.....	32
(3) 推計フロー.....	33
(4) 大分市（県）を訪れたサイクリストと消費額の推計.....	34
(5) 発生需要額の推計.....	38
(6) 経済波及効果の推計.....	40
6. 大分市におけるサイクルツーリズムの推進に向けて.....	41
(1) 関連事業者への受入環境整備の促進の働きかけ.....	41
(2) 効果的な情報発信.....	41
(3) ブランドとなるサイクリングロードの設定.....	41
(4) 交通インフラの活用.....	42
(5) サイクリングイベントの誘致・開催.....	43

1. 調査の目的と背景

近年、観光客の裾野を広げるための観光手段として、サイクルツーリズムが注目されている。サイクルツーリズムには、地域における観光消費額の増加が期待される他、新たな観光資源の発掘など様々な効果が期待されており、全国的に推進する自治体も多い。

大分市においても、総合計画の関連計画である「第2次観光戦略プラン」に基づき、自転車利用者による観光消費の拡大などを目的とした「サイクルツーリズム事業」を実施している。今後、サイクルツーリズムの施策立案に向けて、サイクルツーリズムの推進を本格化させるためには、サイクリストを受け入れるための環境整備について検討する必要がある。

本調査では、サイクルツーリズムにおける環境整備の方向性について検討するための基礎資料とすることを目的に、サイクルツーリズムを取り巻く国内外や県の動向の整理、サイクリストの受入に関係すると思われる事業者（宿泊施設、観光施設、飲食店）を対象にしたアンケート調査、大分県を訪れたサイクリストによってもたらされる経済波及効果の推計を基に大分市におけるサイクルツーリズムの現状を把握するとともに、今後の大分市におけるサイクルツーリズムの推進について考察する。

2. 国内サイクルツーリズムの動き

(1) 国の観光施策の位置づけ

① 自転車活用推進計画（国土交通省 令和3年5月）

「自転車活用推進計画（令和3年5月）」には、以下の4つの目標が掲げられている。

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

特に「目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」に向けては、自転車に関する国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致の推進や、ナショナルサイクルルートをはじめとする世界に誇るサイクル環境の創出、国内外へのPR等を行い、サイクルツーリズムを推進するという施策があげられている。

近年、「自転車」の活用は、環境にやさしい日常の移動手段としてだけでなく、もはや「観光振興」の大きな切り札として「サイクルツーリズム」が全国的に推進されている。

また、観光消費による経済効果を高めるためには、日帰りでは消費額が小さいため宿泊を伴う滞在に導く必要性がうたわれている。

② ナショナルサイクルルート

自転車を通じて優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツーリズムの推進により、各地に新たな観光価値を創造し、地域の創生を図ることを目的に、ソフト・ハード両面（観光資源、走行環境、休憩・宿泊機能、情報発信などの連携した取り組み）から一定の水準を満たすルートを指定する「ナショナルサイクルルート制度」が創設されており、現在6地域がルート指定を受けている。

表-ナショナルサイクルルート

ルート名（都道府県）	走行距離	区間	備考
トカプチ 400（北海道）	403km	広市を起終点とした上士幌町までを8の字で結んだルート	広大なスケールの自然景観、食観光、気候に応じたレンタサイクル
富山湾岸サイクリングコース（富山県）	102km	氷見市～朝日町	富山湾の景観、サイクルトレイン
ビワイチ（滋賀県）	193km	琵琶湖岸一周	琵琶湖景観、歴史遺産、サイクルトレイン
つくば霞ヶ浦りんりんロード（茨城県）	176km	JR 岩瀬駅～JR 土浦駅及び霞ヶ浦湖岸一周	廃線敷コース、霞ヶ浦の自然景観、歴史文化資源
太平洋岸自転車道（千葉県、神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県）	1,487km	銚子駅から加太駅の太平洋岸	太平洋沿岸景勝地、富士山、世界遺産「那智の滝」
しまなみ海道サイクリングロード（広島県、愛媛県）	70km	JR 尾道駅～サンライズ糸山	海峡横断ルート、瀬戸内海の島々の絶景

（２） 国内のサイクル観光

① 国内のサイクル観光（サイクリスト国勢調査 2021）

サイクリスト国勢調査 2021 によると、「サイクルツーリズム」の定義は、「生活圏ではない地域を訪れ自転車で走ること」とある（生活圏：生活の土台となる「居住」や「勤務・通勤」が主として行われる範囲・地域のこと）。

アンケート調査から推計したサイクルツーリズム経験人口は、「サイクルツーリズムを経験したことがある人の割合」は 55.6%、人数は約 4,222 万人。さらに直近 1 年以内での経験者は 18.2%、人数は約 1,382 万人と示されている。

また、サイクリストのセグメント設定を以下のように特徴づけている。

セグメント	特 徴
日常の移動手段層	最もボリュームは多いが、サイクルツーリズム経験者の割合は少なく、あっても日帰りが多かったりと、そこまでお金を使っていない。可処分所得は少なく、サイクリング時の予算も少ない。
旅行・レジャー手段層	宿泊施設の利用やご当地体験も行う、消費には積極的な層。レンタサイクルの利用者が多く、地域選定の重視点にもレンタサイクルが利用できることがあがってくるので、自転車そのものへのこだわりは薄い。
サイクリングイベント層	可処分所得、サイクリング時の予算ともに高く、消費に最も積極的な層。地域を走る時には、レンタサイクルが利用できる、車が少ない、自転車の保管や盗難防止に配慮があるといった、設備・環境面を重視する。
健康エクササイズ層	健康を維持して元気であることを目的として自転車に乗っている。地域を走る時には、土地ならではの景観・絶景が楽しめることが重視点としてあがってくるので、健康増進と合わせて観光もしたいというニーズがある。
ツーリング層	快適に走れる距離が長く、サイクルツーリズム経験者の割合も 66.2%と高い。起伏・勾配を感じながら走りたいというモチベーションが高めなので、スポーツ意識がやや高い層だが、消費には消極的。
レース層	サイクルツーリズム経験者の割合は多いが、滞在日数は少なく、ご当地体験や観光はあまりしない。限界に挑戦したい、上位に入賞したいといったスポーツ意識が高く、自転車に対するこだわりが強い層。

資料）一般社団法人ルート・スポーツ・ジャパン「サイクリスト国勢調査 2021」を基に作成

サイクルツーリズム 1 回あたりの消費内訳についても調査で明らかにされており、予算額は平均約 3.7 万円/人となっている。

表-サイクルツーリズム 1 回あたりの消費内訳

（単位：円）

宿泊施設	飲料・補給物	飲食店	温泉・銭湯	アクティビティ	地元ガイド	お土産	レジャー施設	レンタサイクル	計
7,996	3,244	3,895	3,031	4,085	4,048	4,172	3,704	3,181	37,356
21.4%	8.7%	10.4%	8.1%	10.9%	10.8%	11.2%	9.9%	8.5%	100%

資料）一般社団法人ルート・スポーツ・ジャパン「サイクリスト国勢調査 2021」を基に作成

② サイクルツーリズム先進事例

事例①ビワイチ びわ湖一周サイクリング (滋賀県) 全長 192.8 km	
●環境整備 ○道路環境 ・低速コースと上級コースの2種類を整備。青矢羽根等の路面表示、看板設置、自転車歩行者専用道路の指定、道路拡幅など ○受入環境 ・サイクルサポートステーション、サイクリストにやさしい宿の創設 ○その他 ツーリズムのターゲット設定 ・A層：県内各地を自転車で楽しむ方 ・B層：地域の周遊に自転車を楽しむ方 ・C層：琵琶湖一周体験を楽しむサイクリスト	●イベント等 JT0 琵琶湖一周自転車旅ビワイチ デジタルスタンプラリー ビワイチサイクリングナビ（アプリ）DL 約5万件 ●推進体制 ビワイチ推進条例 官民連携プラットフォーム「滋賀プラス・サイクル推進協議会」 滋賀県ビワイチ推進室を設置 ●データ 体験者数 2024 年 約 11.9 千人 経済波及効果 約 21 億円
●マップ  BIWAICHI ビワイチ <参考> ビワイチ走行台数(人数)：R6 約12.8万人 琵琶湖 延長約196km	

事例②しまなみ海道サイクリングロード（愛媛県・広島県） 全長 70 km	
●環境整備 ○道路環境 ・車道の路肩に推奨ルートをブルーラインと距離標で明示。歩道福音を再配分し路肩を拡幅。交差点に矢羽を設置。しまなみ海道の自転車通行料金の無料化。 ○受入環境 ・休憩スポット・レスキューポイントの整備、サイクリスト専用ホテル ・自転車を持ち込めるサイクルバス、サイクルトレイン、サイクルシップの運行 ○その他 インバウンド対応 ・米国CNN「世界7大サイクリングルート」に選定 ・「SHIMANAMI JAPAN」のHPにエリアガイド、サイクルコースの案内、レンタサイクルターミナルや主要地点の距離などを英語版で掲載	●イベント等 サイクリングしまなみ（2024年実績 47 都道府県 27 か国から 3,500 人の参加） SHIMANAMI JAPAN（アプリ）
	●推進体制 しまなみ海道自転車道利用促進協議会（愛媛県、広島県、今治市、尾道市） 一般社団法人しまなみジャパン（DMO）
	●データ レンタサイクル貸出数 約 15 万台 しまなみ海道サイクリングロード利用者数 約 30 万人 経済波及効果（2024 大会） 約 4.4 億円
●マップ しまなみ海道サイクリングロード利用者数(人) H30 約33.2万人 H27 約32.5万人 H24 約17.4万人 レンタサイクル貸出数(台) R5 約12.7万台 R4 約12.2万台 R3 約7.1万台 R2 約7.5万台 R元 約14.9万台 H30 約13.2万台 H29 約15.0万台 H28 約14.1万台 延長約70km 凡例 — しまなみ海道サイクリングロード ■ ゲートウェイ	

事例③アワイチ 淡路島一周サイクリング（兵庫県） 全長 150 km	
●環境整備 ○道路環境 ・初級、中級、上級のサイクリングモデルコースの6つを整備。矢羽根等の路面表示、案内標識、距離標等設置、自転車通行空間、路肩拡幅など ○受入環境 ・観光協会案内所や道の駅等にサイクルステーションを配置 ・サイクル積載対応の島内バスや船舶 ・サイクリング対応宿泊施設を指定 ○その他 インバウンド対応 ・「淡路島サイクルツーリズム」のHPにエリアガイド、サイクルコースの案内、レンタサイクルなどを英語版、中国語版で掲載	●イベント等 2023 淡路島ロングライド 150 参加者数 1,700 人 ※2024 年は中止 ●推進体制 淡路地域モデルルート推進協議会 「アワイチ推進プログラム 50」(ナショナルサイクルルートの指定を目指す) ●データ 淡路島の観光入込客数（約1,300万人/年）
●マップ 自転車走行台数(2023年度実測) 洲本市小路谷:1.2万台 南あわじ市福良丙:1.1万台 淡路市郡家:2.2万台 コース概要 延長 : 150km 最大標高差 : 156m 獲得標高 : 1,144m 所要時間 : 約10時間 【凡例】 — モデルルート	

事例④つくば霞ヶ浦りんりんロード（茨城県） 全長約 180 km											
●環境整備 ○道路環境 ・旧筑波鉄道の廃線敷を活用した「つくばりんりんロード」と霞ヶ浦湖畔の道路を一体的にサイクリングコースとして整備。矢羽根等の路面表示、多言語サインなど整備。 ○受入環境 ・自転車サポートステーション（308 か所）、広域レンタサイクルシステム ・“サイクリストにやさしい宿” 認定制度 ・鉄道駅直結サイクリング拠点「リンリンスクエア土浦」 ○その他 広域サイクルツーリズムの取り組み ・地域の魅力を案内するサポートライダー、サイクリングガイドの育成 ・難易度別、観光目的別の 100 以上のライドプランの検索システム	●イベント等 ・食や祭り等と組み合わせた国内外からのサイクリングツアーの実施 ・「いばらき K1 ライド 2024」（参加定員 1,700 人） ●推進体制 つくば霞ヶ浦りんりんロード利活用推進協議会 ●データ 利用者数 約 12.5 万人 （2023 年） レンタサイクル貸出台数 3.852 台（2023 年）										
●マップ <table border="1"> <caption>つくば霞ヶ浦りんりんロード 自転車利用者数（人）</caption> <tbody> <tr> <td>R3</td> <td>約11万人</td> </tr> <tr> <td>R2</td> <td>約10.5万人</td> </tr> <tr> <td>R1</td> <td>約 9.3万人</td> </tr> <tr> <td>H30</td> <td>約 8.1万人</td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td>約 5.5万人</td> </tr> </tbody> </table>		R3	約11万人	R2	約10.5万人	R1	約 9.3万人	H30	約 8.1万人	H29	約 5.5万人
R3	約11万人										
R2	約10.5万人										
R1	約 9.3万人										
H30	約 8.1万人										
H29	約 5.5万人										

(3) サクリストの消費額

【参考値：他のサイクリスト調査による】

(単位：円)	宿泊費	飲食費	交通費	お土産費	施設 利用料	その他	計
サイクリスト国勢調査2021	7,996	7,139	－	4,172	6,735	11,314	37,356
ビワイチサイクリング	8,250	3,143	2,726	571	43	643	15,376
沖縄県における自転車活用 実態調査結果	37,000 (6,800)	28,469 (5,233)	5,983 (1,100)	6,767	2,626	－	－
平均金額 沖縄県は(カッコ)数字を採用	7,682	4,090	1,913	3,837	3,135	7,600	28,257

*サイクリスト国勢調査2021：その他には、「アクティビティ」「地元ガイド」「レンタサイクル」にかかる費用が含まれる。

*ビワイチサイクリング：資料は「ビワイチサイクリングナビゲーションシステムを活用した動態分析等調査業務報告書」（令和3年3月 株式会社ナビタイムジャパン）より「1人あたりの項目別消費平均単価」から1泊2日の旅程の数値を抜粋。

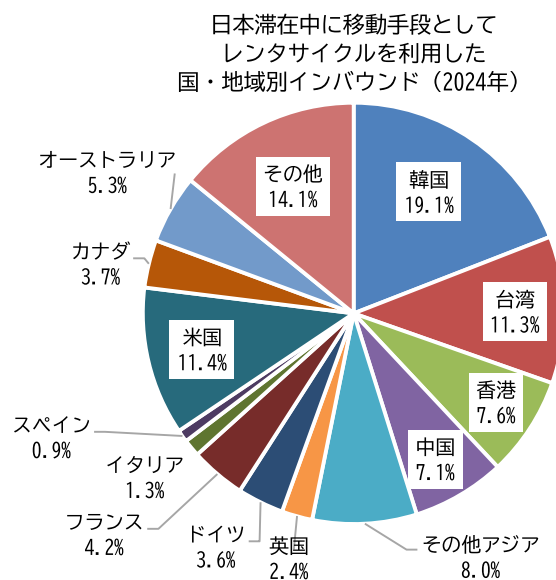
*沖縄県における自転車活用実態調査結果：資料は「沖縄におけるサイクリスト誘客効果の推計-沖縄県における自転車活用実態調査の結果を踏まえて-」（2022年度 株式会社ゆーぎん総合研究所）より「沖縄サイクリスト」のアンケート結果を抜粋。また、宿泊日数は5.44日のため(カッコ)は、1泊当たりの費用を記載。

(4) インバウンドのサイクル観光の動向

2024年インバウンド消費動向調査による、「日本滞在中に利用した交通手段」という設問で「レンタサイクル」をあげているのは、全体の回答数の1.3%であった。国・地域別にみると、韓国、台湾、香港と近隣の国・地域で占められている。一方、欧米豪でまとめると、3割強となっており、レンタサイクル利用率は2.7%と全体の利用率1.3%よりは若干高い。

特に「しまなみ海道サイクリングロード」は、年間約30万人の利用者を誇る国内有数のサイクリングロードであるが、米国CNN「世界7大サイクリングルート」にも選定されており、インバウンドへの認知度が高い。

瀬戸内海のエリアにある「しまなみ海道サイクリングロード」「アワイチ 淡路島一周サイクリング」についてはともに、多言語対応のホームページや標識・案内表示、レンタサイクル等の予約アプリなど、外国人旅行者への利便性の高いサービスを有している。



資料) 観光庁「インバウンド消費動向調査」

3. 大分県・大分市のサイクルツーリズムの現状

(1) 上位計画における「サイクルツーリズム」の位置づけ

① 大分県自転車活用推進計画 2022

大分県では、自転車通行空間の整備を促進するとともに、「大分県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（令和5（2023）年改正）」を制定し、自転車事故の防止及び被害者の保護を図っている。行政機関はもとより、県民や交通事業者など、あらゆる関係者が協働して、自転車に関する施策を推進するために、県の自転車を取り巻く現状や課題を踏まえ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため「大分県自転車活用推進計画」を令和4（2022）年に策定した。

自転車を活用した観光視点の目標及び施策としては、目標2 サイクリスト・フレンドリーな「おんせん県おおいた」の実現があげられており、観光資源を活かしたサイクルツーリズムの推進やサイクルスポーツの振興があげられ、年間4コースのサイクリング周遊モデルコースを設定する指標が設定されている。

【計画期間】 令和4（2022）年度～令和8年（2026）年度までの5年間

【目標・施策プロジェクト】

■目標1 自転車利用の促進等による健康寿命日本一の実現

施策①自転車の日常的な利用を通じた健康づくりの推進

施策②誰もが安全に自転車に乗れる環境の創出

■目標2 サイクリスト・フレンドリーな「おんせん県おおいた」の実現

施策③大分が誇る観光資源を活かしたサイクルツーリズムの推進

施策④サイクルスポーツの振興

■目標3 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

施策⑤自転車通行ネットワークの計画的な整備促進

施策⑥生活道路における通行空間の安全性の向上

施策⑦地域のニーズに応じた駐輪場等の整備促進

施策⑧違法駐車取締りの推進

施策⑨シェアサイクル等の利用促進

■目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策⑩交通安全意識の高揚に資する広報啓発等の重点的な実施

施策⑪交通安全教育の推進

施策⑫自転車の点検整備等による安全性の確保

施策⑬自転車損害賠償責任保険等への加入促進

② 第2次大分市自転車活用推進計画（令和7（2025）年3月）

大分市では、平成18（2006）年3月の「大分市自転車利用基本計画」を策定以降、自転車ルール・マナーの啓発や自転車通行空間の整備、放置自転車対策のほか「OITA サイクルフェス」等のイベント開催など、総合的に自転車に関する施策に取り組んでいる。

【計画期間】 令和7（2025）年度～令和11年（2029）年度までの5年間

【基本方針】 だれもが安全・快適に自転車を利用できるまちの実現

【目標・施策プロジェクト】

■目標1 都市の自転車利用環境の向上を図ることにより、便利で快適、きれいなまちをつくれます。

1. 安全で快適な自転車通行空間づくり
2. 便利で適切に利用される駐輪環境づくり
3. 交通施策と連動した便利で多様な仕組みづくり

■目標2 自転車の利用を促進することにより、市民の心と体が元気になるまちをつくれます。

4. 情報発信等による自転車利用の促進
5. サイクルスポーツの普及促進

■目標3 観光振興や地域振興に自転車を活用し、にぎわいと活力あふれるまちをつくれます。

6. サイクルツーリズムの推進
 - ・観光地における自転車利用環境の充実（サイクルステーション等案内サイン、メンテナンススペース、自転車ラック、シェアサイクルポート等の設置）
 - ・サイクリングルートの構築（他自治体との連携、路面標識、案内看板、サイクリング観光パンフレット）
 - ・サイクリングイベント等の実施（サイクリングイベント、体験プログラム）

■目標4 思いやりの心を醸成し、自転車にみんなが正しく乗れる安全・安心なまちをつくれます。

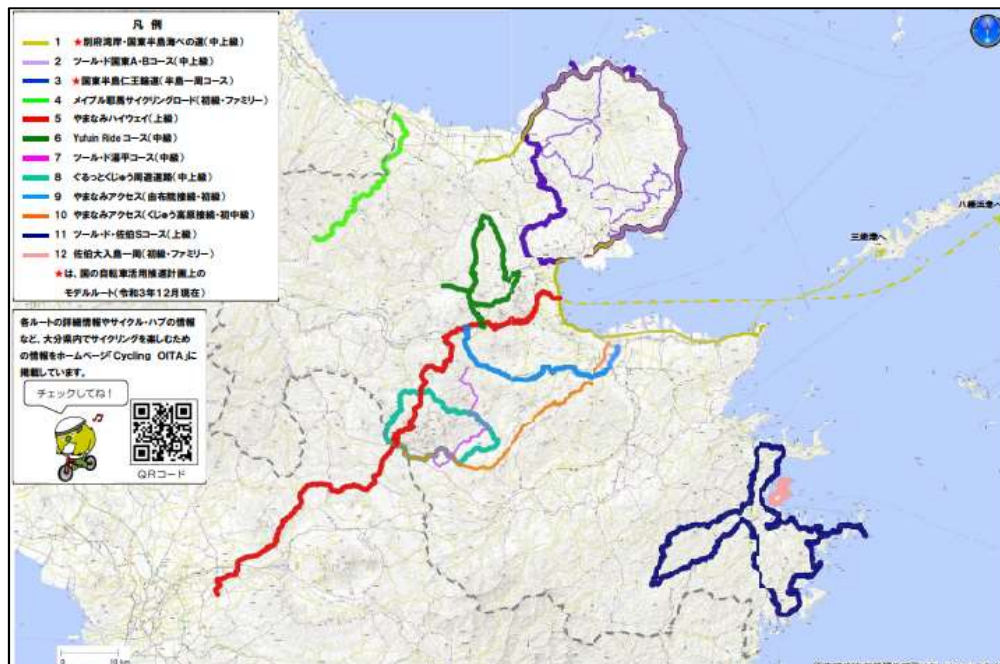
7. 自転車の安全利用
8. 災害時の自転車活用方策の検討

（２）大分県のサイクリングコースの整備状況

県内には12のサイクリングルートが設定されている。多言語化されたWebサイト「Cycling OITA」を通じて国内外のサイクリストに向けて情報発信を行っている。市町村と連携し、サイクルポート、サイクルハブを設置し街めぐりも行なえるような、サイクルツーリズムの環境整備が進められている。

地域を巡りながら沿線の魅力を楽しむサイクリングルートのブランド化を図り、県内様々な関係者と連携して、サイクリストの受入環境、サイクリングルート沿線の魅力づくりが進められており、Web サイト等を活用したプロモーションの展開や、県内を周遊するサイクリストを国内外から誘客するなどブランド化を図っている。

表-県内の主要なサイクリングルート



	名称	難易度・特徴	距離	最大標高差	所要時間
1	別府湾岸・国東半島海への道	中上級	152.5km	178m	10 時間 10 分
2	ツール・ド・国東 A・B コース	中上級	257.5km	435m	17 時間 10 分
3	国東半島仁王輪道	半島一周	130km	376m	-
4	メイプル耶馬サイクリング ロード	初級	36.5km	238m	2 時間 26 分
5	やまなみハイウェイ	上級	123.7km	1,329m	8 時間 14 分
6	Yufuin Ride コース	中級	71.8km	656m	4 時間 47 分
7	ツール・ド・湯平コース	中級	69.8km	374m	4 時間 39 分
8	ぐるっとくじゅう周遊道路	中上級	68.1km	700m	4 時間 23 分
9	やまなみアクセス	由布院接続・初級	42.4km	572m	2 時間 49 分
10	やまなみアクセス	くじゅう高原接続・ 初・中級	60.2.1km	700m	-
11	ツール・ド・佐伯 S コース	上級	190.4km	265m	12 時間 41 分
12	佐伯大入島一周	初級・ファミリー	17.0km	-	-

資料) 大分県「大分県自転車活用推進計画 2022」を基に作成

(3) 大分県内のサイクルイベント、スポーツイベントの動向

大分県内で現在（令和7（2025）年9月時点）開催実績のある主なサイクルスポーツイベントは、6つあり、中でも「ツール・ド・佐伯」は参加者数が2,000人と規模は大きい。

サイクルスポーツイベントは、一般参加者とプロロードレーサーを対象とするイベントがある。そのうち、プロロードレーサーを対象とし、多くの観戦客が訪れるイベントは、「OITA サイクルフェス」と「ツール・ド・九州」の2つのレースである。

大分市内で開催される「OITA サイクルフェス」は、平成26（2014）年に始まり令和7（2025）年で12回目となった。2日間にわたって開催され、大分市の駅南の「大分いきの道周辺特設コース（1.0km×40周）」のクリテリウムと、「大分スポーツ公園周辺特設コース（11.6km×13周）」のロードレースがあり、参加選手等約280人、市民らの観戦客約45,000人と市民にも定着した人気のあるスポーツイベントとなっている。

また「マイナビツール・ド・九州」は、令和5（2023）年から始まった国際自転車ロードレースである。開催期間は4日間で、九州の複数県を会場にレースが展開される。これまで大分県は、第1回目が日田市、第2回目は別府市、由布市、九重町、日田市を走るコース、令和7（2025）年度は佐伯市のコースが予定されている。選手団等に加え、約30,000人の観戦客が集まる。

大分県は、豊かな自然景観や中山間地ならではの様々な起伏とその地形を生かしたレースのコースが豊富にあり、自転車の愛好家によるイベント、さらにプロロードレーサーが国内外からも出場するロードレースまで様々なサイクルスポーツイベントが開催されている。

表-大分県内の主要なサイクルスポーツイベント

	イベント名	開催地	開催時期	参加者数等
-	ツール・ド・国東（2023年で終了）	国東半島一円	5月上旬	約2,500名
1	Yufuin Ride	由布院周辺	5月下旬	約200名
2	椿ヶ鼻ヒルクライムレース	日田市南部	7月下旬	約500名
3	ツール・ド・佐伯	佐伯市周辺	10月上旬	約2,000名
4	OITA サイクルフェス	大分市内	10月中旬	約200名*
5	八面山アタック	中津市三光	10月中旬	約150名
6	ツール・ド・九州	大分県を含む九州広域	10月上旬	約100名

※上記主催者は、各大会の実行委員会等による

*参加者数等には、競技関係者を含む。

資料）大分県「大分県自転車活用推進計画2022」を基に作成

4. アンケート調査結果

サイクリストを受け入れるための環境整備について、関係すると思われる事業者（宿泊施設、観光施設、飲食店）の意向を把握するため、当該事業者を対象にサイクリストの受入状況や、受け入れにおける課題などについてアンケートを行った。

（１）宿泊施設

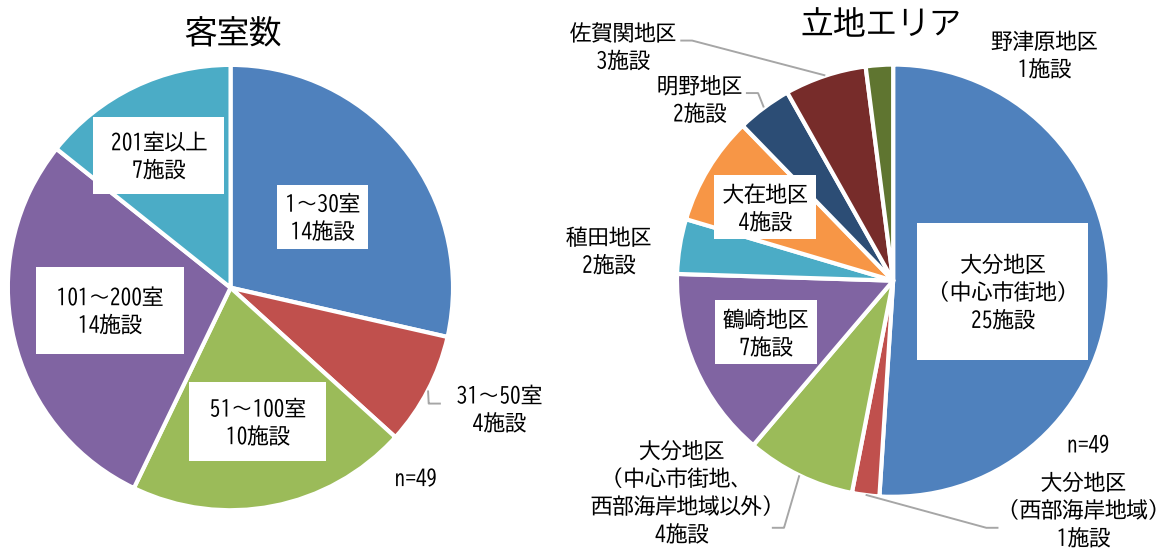
<調査概要>

実施日：2025年5～7月

調査方法：宿泊施設への対面アンケート

回収数：計49枚

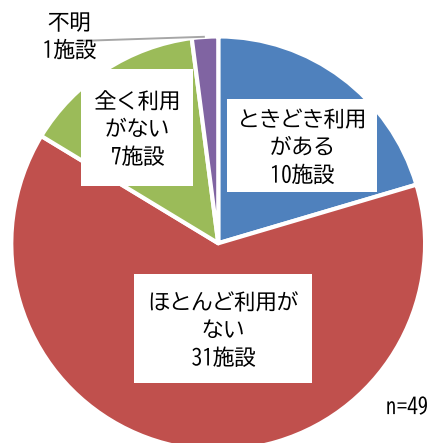
<回答施設の概要>



設問1. サイクリストの利用状況

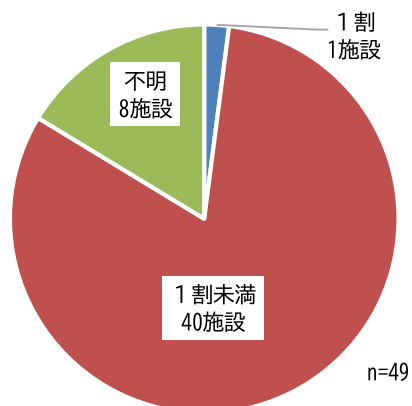
① サイクリストの利用状況

サイクリストの利用状況については、「ほとんど利用がない」が 31 施設と最も多く、次いで「ときどき利用がある」が 10 施設、「全く利用がない」が 7 施設となった。



② サイクリストの利用割合

全宿泊客のうち、サイクリストの利用割合については、「1割未満」が 40 施設と最も多く、次いで「不明」が 8 施設、「1割」が 1 施設となった。



③ サイクリストの受入において困っていること

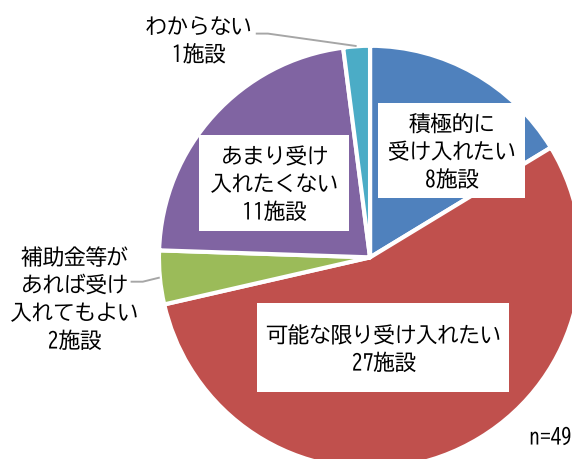
【自由意見】

1	・セキュリティのない駐輪場しかない。 ・ホテル内へ持込は施設の汚れ、部屋が広くない、他のお客様から意見が出ることから難しい。 ・自転車（ママチャリやスポーツバイク）の受け入れ基準の線引きが難しい。
2	・既に自転車を持ってきた人を特例で入れたことはあるが、スペースの問題で積極的に受け入れることは難しい。
3	・高額なため受入が怖い。 ・施設が汚れる。 ・全てシングルのため、積極的な受け入れは難しい。
4	・バックヤードはスペースが限られるので、預かることは難しいが、客室への持ち込みは問題ない。 ・床がカーペットなので、汚さないようにしてもらいたい。
5	・駐車場は立体しかなく、客室への持ち込みは需要が読めないため、20人超の規模だと受入は難しい。 ・駐輪場はスペースの問題もあり、駅を案内する形になる。
6	・輪行バッグがあれば問題ないが、持ち込みや保管については、高価なものであるため難しい。 ・自転車の持ち込みがまだ浸透していないため、タイヤ等を綺麗に拭いていても、他の宿泊者の理解が得づらく難しい。
7	・スタンドや駐輪場がなく、部屋への持込は壁紙やクロスへの汚れが懸念されるため基本お断りしている。 ・自転車自体高価なものが多いと思われるので、24時間監視できない以上、預かりづらい。
8	・客室には袋に入れた上で持ち込んでもらっているが、カプセルルームはキャパ的に持込できない。 ・駐車場代金を支払えば、駐車場も利用可能。ただし、ロックや固定は持参がないとできない。
9	・エレベーターが奥行、高さがあまり大きくないので、そのままでの持込が難しい。
10	・駐輪場がない。 ・持込であればよく、解体する形が望ましい。
11	・駐輪場がない。
12	・自転車の汚れ。
13	・スタッフが24時間監視する場所ではあるが、置き場所が外になってしまう。ロビーも案内はするが推奨しない。
14	・保管場所が難しい。部屋の広さ的に持込は難しいため、お断りしている。
15	・バックヤードで預かりはできるが、数はそこまで収容できない。 ・高価なものが多いので、認識のすり合わせやトラブルが懸念される。
16	・高価な自転車が多いため、保管場所に困る。
17	・近くを走る臨海産業道路沿いに自転車屋がない。立ち寄るサイクリストは大体自力でパンク修理を行えるが、自己解決できない場合がある（過去、代わりにパーツを取り寄せたことがある）。
18	・部屋への持ち込みは出来ず、サイクリストからの要望でトラブルになったことがある。
19	・大広間でも預かれるが、大切な自転車なのでキャパ的に問題がなければ客室に持ってってもらおう方が良い。
20	・駐輪場が少なく、敷地内にあるビルの軒下を案内している。 ・スタンドがない自転車は、柱などに立てかける必要がある。 ・ワンダーフォーゲル部が来た際には、10台ほど停めたことがある。
21	・客室が狭く、駐輪場がない。
22	・客室への持ち込みは不可。
23	・サイクルスタンドがない。
24	・車や駐輪場で解決できない場合、置場の用意が難しい。ロビーの隅に置いてもらったりしたことはあるが、なるべく遠慮してもらっている。

設問2. サイクリストの受入

① サイクリスト受入の意向

サイクリスト受入の意向については、「可能な限り受け入れたい」が27施設と最も多く、次いで「あまり受け入れたくない」が11施設、「積極的に受け入れたい」が8施設、「補助金等があれば受け入れてもよい」が2施設、「わからない」が1施設となった。

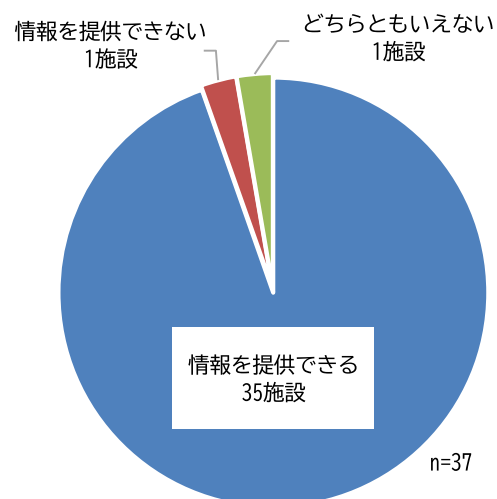


【あまり受け入れたくない理由】

1	・駐輪場がない。 ・エレベーターが1つしかなく狭い。
2	・屋内外共に保管場所がない。
3	・置き場の問題もあるが、宿泊施設の構造上、自転車の持ち込み自体難しい。
4	・ビジネスでの連泊が多い為、1泊2日の観光客を呼び込むと、長期宿泊できる部屋が少なくなってしまう。
5	・駐輪場がなく、ロビーでの預かりも客室への持ち込みも不可であるため。
6	・宿泊客の予約について、施設対応者が1名のみで昼間出ているため、電話を取れないと受付できない。
7	・出張者の長期宿泊を優先しているため。
8	・置き場を自己解決できないと難しい。

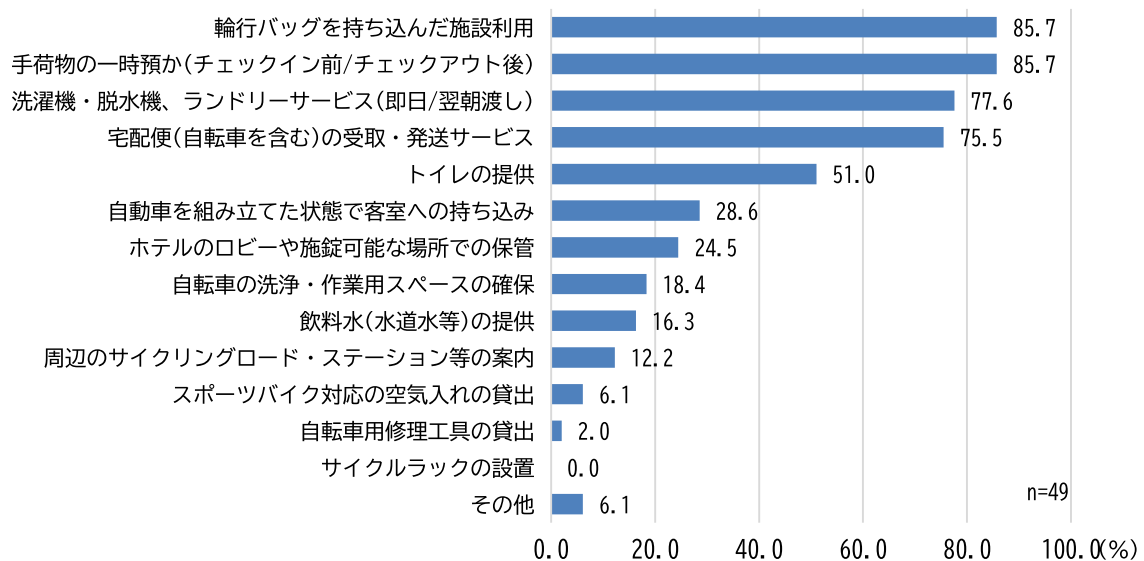
② 情報発信

①で「積極的に受け入れたい」「可能な限り受け入れたい」「補助金等があれば受け入れてもよい」と回答した施設に対して、今後、大分市でサイクリストに向けて、サイクリストの受入環境や施設の基本情報等の情報発信を行う場合、情報提供の有無について尋ねたところ、「情報を提供できる」が35施設、「情報を提供できない」が1施設、「どちらともいえない」が1施設となった。



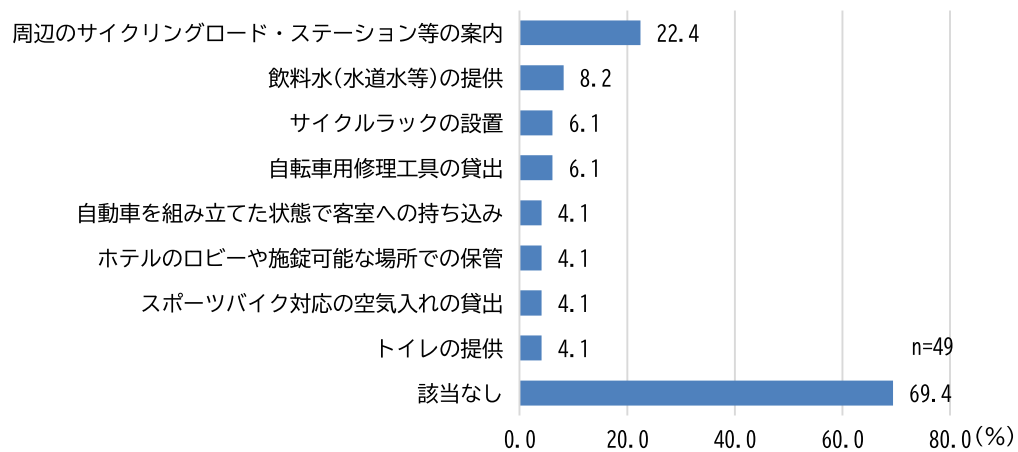
設問3. 現在実施しているサイクリスト向けのサービス（複数回答）

現在実施しているサイクリスト向けのサービスについては、「輪行バッグを持ち込んだ施設利用」「手荷物の一時預かり（チェックイン前/チェックアウト後）」が85.7%と最も多く、次いで「洗濯機・脱水機、ランドリーサービス（即日/翌朝渡し）」が77.6%、「宅配便（自転車を含む）の受取・発送サービス」が75.5%となった。「その他」と回答した施設では、いずれも自転車の貸出を行っていた。



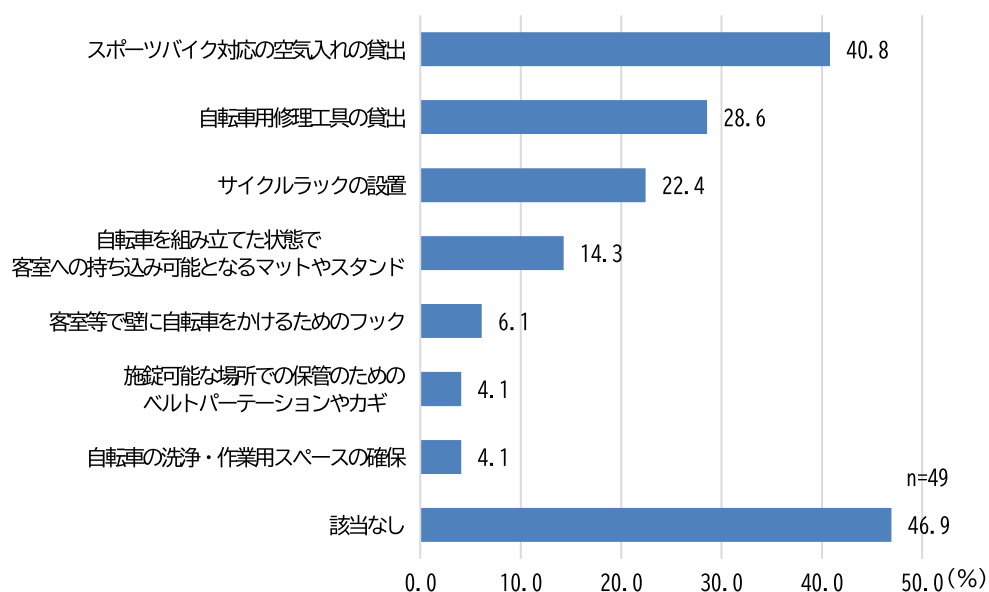
設問4. 今後対応可能なサービス（複数回答）

サイクリスト向けに今後対応可能なサービスについては、「周辺のサイクリングロード・ステーション等の案内」が22.4%と最も多く、次いで「飲料水（水道水等）の提供」が8.2%、「サイクルラックの設置」「自転車用修理工具の貸出」がいずれも6.1%となった。また、「該当なし」は69.4%だった。



設問5. 補助等があった場合に整備可能なサービス（複数回答）

補助等があった場合に、サイクリスト向けのサービスとして整備できるものについて、「スポーツバイク対応の空気入れの貸出」が40.8%と最も多く、次いで「自転車用修理工具の貸出」が28.6%、「サイクルラックの設置」が22.4%となった。また、「該当なし」は46.9%だった。



設問6. 今後、サイクリストを受け入れる場合に考えられる課題

【自由意見】

1	・施設のキャパが足りない。 ・サイクリストのマナー（共用スペースへの放置、無許可での持込など）。
2	・スペースの問題が大きい。
3	・自転車の預かりや共有スペースは場所の確保が難しい。
4	・スペースの問題があり、普通の荷物で既にキャパオーバーの状態である。
5	・エレベーター等のスペースがない。
6	・サイクリストのマナーと一般宿泊客からのご理解。
7	・設備投資をするには、需要や費用対効果が分からない。 ・持込や駐輪について、自己責任の範疇という考え方が浸透していれば良い（サイクリストへのマナー啓発含む）。
8	・自転車に乗って観光すること自体が目的になるくらい貴重品だからこそ、十分環境を整えてあげる必要がある。 ・宴会場があるような広いホテルの方が良いのではないか。
9	・自転車の大きさによってはエレベーターを通らない。
10	・エレベーターの利用者が多く、サイズも小さいので他の利用者との兼ね合いで客室への持込は大変かもしれない。
11	・件数が多くないので、増えないと分からない部分もある。 ・サイクリストを団体やグループで受け入れる場合を想定して、同時に何台まで可能かの情報が必要ではないか。 ・歓楽街（都町等）が近いので、外で保管すると安全上の問題があるかもしれない。
12	・カーペットへの雨天時の汚れやタイヤの跡が気になるので、綺麗な状態で持ち込んでもらう必要がある。
13	・何か設置することとなると場所の確保が必要。また、設置後には台数の上限があるので、予約システム等管理の問題がある。
14	・保管場所がない。 ・汚れた状態で持ち込まないようにしてほしい。
15	・車いすマラソンの際、車いすの輸送は運送会社での取扱いができなかった。同様に自転車も輸送する場合、取扱いをしているところを探すのが難しいかもしれない。ホテル内での受取/発送は可能であるが、手配はお客様にお願いしている。
16	・物理的な整備は補助なしでは難しく、現状ではスペースが限られている。
17	・改装前は高そうな自転車に乗っている方も多く、部屋持ち込みの希望が多かったが、改装後は持ち込みが難しくなった。 ・別館の軒下であれば、ラックスペースや洗浄スペースがあるので協力可能。
18	・駐輪場が少ない。
19	・年1～2名の現状から、情報発信してサイクリストがどれくらい来るようになるか不透明なため、キャパオーバーにならないよう上限のアナウンスが必要。
20	・エレベーターがないため、階段のみになる。
21	・現在個室が少ない。今後建て替えを行うことがあれば、個室を増やす想定もある。
22	・利用が少ない為、需要が分からない。
23	・自転車を客室に持ち込みたい方が多いが、そうなると傷がついた際の壁や床の補修が必要になる。
24	・保管場所がない。 ・施設の構造的な部分で難しい。
25	・万が一盗難が発生した際の責任問題や清掃時に破損する可能性が懸念される。
26	・エレベーターがなく階段のみのため、自力で持っていけるならば問題ない。
27	・施設内のキャパや持ち運び中の破損が不安。 ・自転車の持ち込みを許可することで、一般宿泊客から他のものを持ち込んでよいか指摘を受けたり、ルールを設けないといけなくなるか。 ・高価なもので、保管への不安がある。
28	・サイクリストが施設に最低限求めていることが分からないが、求められることが多く、施設側の負担が増えると困るかもしれない。 ・実際の需要が低いと、設備投資は難しい。
29	・エレベーターが大きくないので、縦向きで搬入する必要がある。

30	・スペースが確保できない。
31	・スペースがなく、部屋に持ち込めない。 ・宿泊客の8割がビジネス利用なので専用ホテルに任せたい。
32	・エレベーターが1基なので、待ってもらう場合がある。
33	・自転車を置くスペースの問題。 ・ロビーが狭い。
34	・サイクリストが長期宿泊する場合、自転車があると清掃スタッフが掃除しづらいかもしれない。
35	・客室の広さ含め、敷地面積的な問題がある。 ・外なら置くこともできるが、容認する責任を負えない。
36	・サイクリストの需要が分からない。 ・設備の管理、維持が大変。

設問7. その他

【自由意見】

1	・現時点では受け入れ時に困った経験はないが、数が多く来るようになればあるかもしれない。
2	・普通の折り畳み自転車であればバッグに入れていけば受入可能。ない場合はふき取りをしてもらえればよい。
3	・強要はしていないが、雨の時に拭いてもらう必要がある。
4	・設備を整えられれば、サイクリスト利用者も利用しやすくなると考えている。 ・自転車よりも車で利用者が多いため、駐車場にサイクルラックの常設はどこも難しいと思う。
5	・全国展開しているホテルであるため、本社の承認は必要であるが、サイクリストの受入の方針は各施設の裁量になる。
6	・車いすマラソンでは選手の利用があり、自己責任の範疇で可能な範囲でロビーを使用してもらっている。 ・サイクルフェスでは競技関係者の利用が多い。
7	・他市赴任時は、サイクルイベントの際に自治体からの依頼で大量に引き受けたことがある。 ・本社の方針で受付等カウンターに設置することに制約がある。
8	・サイクリストの受入協力は可能で、協力店のカードスタンドのような表示についても設置可能。
9	・以前、欧米の方がロードバイクを持ち込もうとして、結局ロビーに置いた。 ・情報発信を行うのを前提として、受入環境の整備をきちんと行う必要がある。 ・施設だけで取り組むには限度があり、市と協力して取り組む必要がある。
10	・駐車場はスタッフ兼用ではあるが利用可能。
11	・駐輪するとすれば地下駐車場ではあるが車用である。また、改装の話もあり、地下駐車場の更新をしない可能性もある。
12	・1度だけサイクリストの利用があり、屋根付き駐輪場がたまたま空いていたため、そちらを案内した。
13	・サイクルフェスの際は団体での利用があり、宴会場を整備場として開放している。
14	・サイクルフェスの時も特に自転車の利用はない。
15	・全国展開しており、しまなみ海道に近い施設ではサイクルラックを導入した例もある。
16	・設備導入については需要を見て判断したい。持ち込み自体は袋に入れてもらえば可能。 ・サイクルフェスやツールド九州等の際は車に自転車を積み込んでいたチームが団体で利用していた。
17	・部屋以外への持ち込みについては、事前に申し出があれば、階段の踊り場スペースや倉庫（施錠可）を利用してもよい。
18	・今はサイクリスト利用の需要を感じ取れないが、需要が高まればサイクルラックの導入を行うことは可能。
19	・サイクリスト需要が分かれば受入設備拡充の検討が可能。
20	・高級自転車はサンルームに案内している。ガラス張りなので、客室に入れたい人は自転車を解体してもらっている。
21	・自転車の置き場については事前に要望を聞いて、駐輪場・ロビー・客室のいずれかに置いてもらっている。
22	・客室に収めれば持ち込み可能。
23	・これまで利用があったサイクリストは自分が一般宿泊客と異なっていることを自覚しており、マナーを守る方が多かった。
24	・サイクルツーリズムについて、現時点で利用者がほぼいないため、状況に応じて情報発信や環境整備の協力を行いたい。
25	・サイクリストが宿泊施設に求めていることが分かれば動きやすい。対応できる部分是对応してあげたい。
26	・複数施設運営しているが、会社を挙げて「サイクリストにやさしい宿」を推進して4年ほど経過しており、どの施設でも客室に持ち込み可能。一部の施設では、修理工具などの設備を充実させている。 ・補助金が設置されれば、他のエリアよりも優先して設備を充実させる可能性は高い。
27	・愛媛を抜けてしまなみ海道に向かう方が多く、大分市がやや通過点のようにになっているのが気になる。 ・佐賀関にサイクリングコースはあるが、名ばかりな印象で「素朴な感じ」と説明している。サイクリングコースの整備が必要と感じる。
28	・過去にサイクリスト向けの設備も取り入れてみたが、最近は少ない。
29	・サイクルフェス関連でチームを受け入れたことがあり、その際自転車はトラックごと持ってきていた。

(2) 観光施設・飲食店

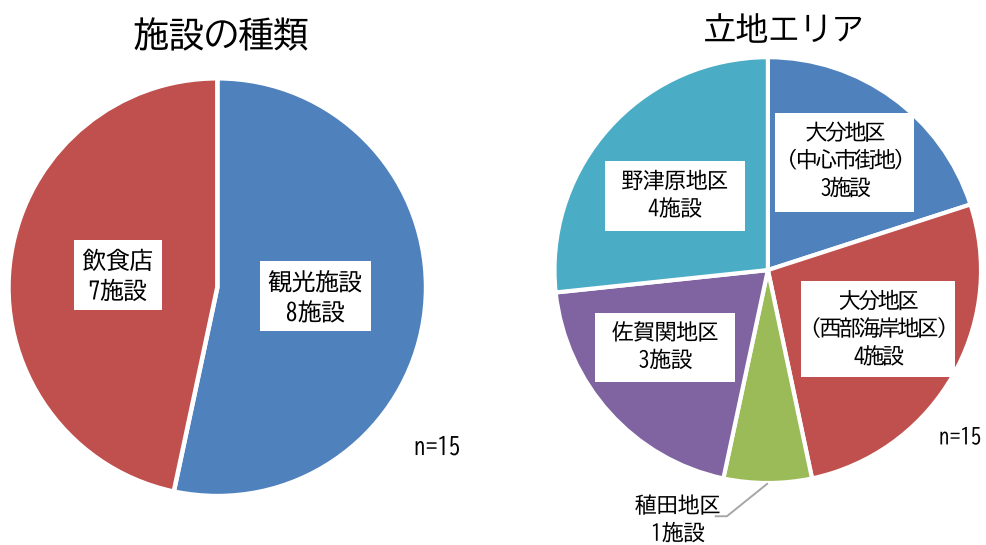
<調査概要>

実施日 : 2025 年 7 ~ 8 月

調査方法 : 観光施設・飲食店への対面アンケート

回収数 : 計 15 枚

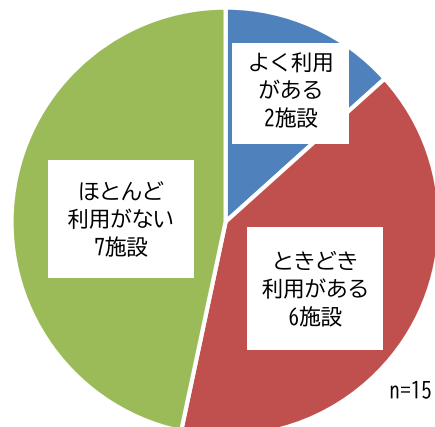
<回答施設の概要>



設問1.サイクリストの利用状況

① サイクリストの利用状況

サイクリストの利用状況については、「ほとんど利用がない」が7施設と最も多く、次いで「ときどき利用がある」が6施設、「よく利用がある」が2施設となった。



② サイクリストの受入で困っていること

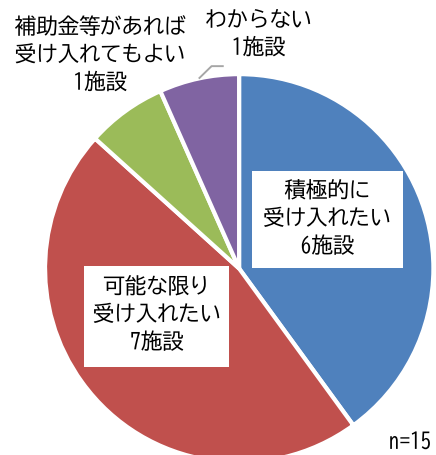
【自由意見】

1	・駐輪場がなく、サイクルシェアのポートも2年前になくなっている。 ・汗をかいいた状態で入館は利用者本人もしづらいのでは。
2	・駐輪場がないので、サイクルラックがあればよい。
3	・駐輪場スペース。玄関前のスロープが急こう配だが、玄関前に絶景の撮影スポットがあるため、自転車でそこまで昇り降りする方がいて危険。スロープ下に駐輪するよう注意看板も出している。
4	・サイクルラックを置いてないため、使いづらいのかもしれない。
5	・駐輪場がない。
6	・周辺の飲食店を含め、駐輪場がないため、共通の駐輪場があれば良い。
7	・入園口近くに好き勝手に駐輪する人がいる。
8	・木製のサイクルスタンドが心配な方が、壁にかけて停めたりしている。全体的にサイクリストのマナーについては悪い印象はない。
9	・駐輪場がない。

設問2. サイクリストの受入

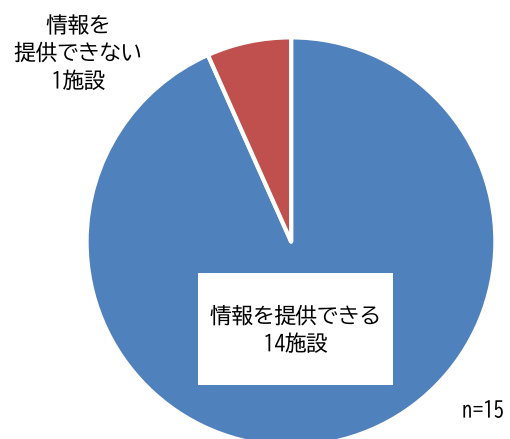
① サイクリスト受入の意向

サイクリスト受入の意向については、「可能な限り受け入れたい」が7施設と最も多く、次いで「積極的に受け入れたい」が6施設、「補助金等があれば受け入れてもよい」「わからない」が1施設となった。



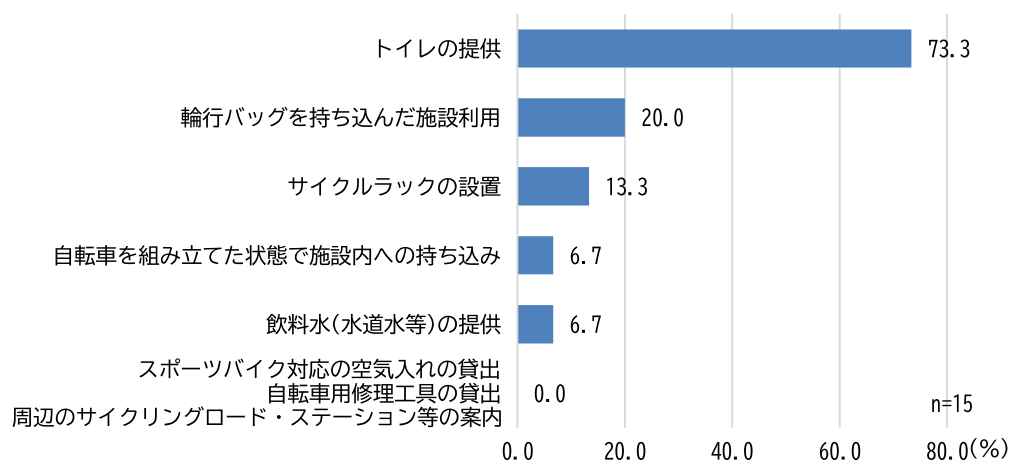
② 情報発信

①で「積極的に受け入れたい」「可能な限り受け入れたい」「補助金等があれば受け入れてもよい」と回答した施設に対して、今後、大分市でサイクリストに向けて、サイクリストの受入環境や施設の基本情報等の情報発信を行う場合、情報提供の有無について尋ねたところ、「情報を提供できる」が14施設、「情報を提供できない」が1施設となった。



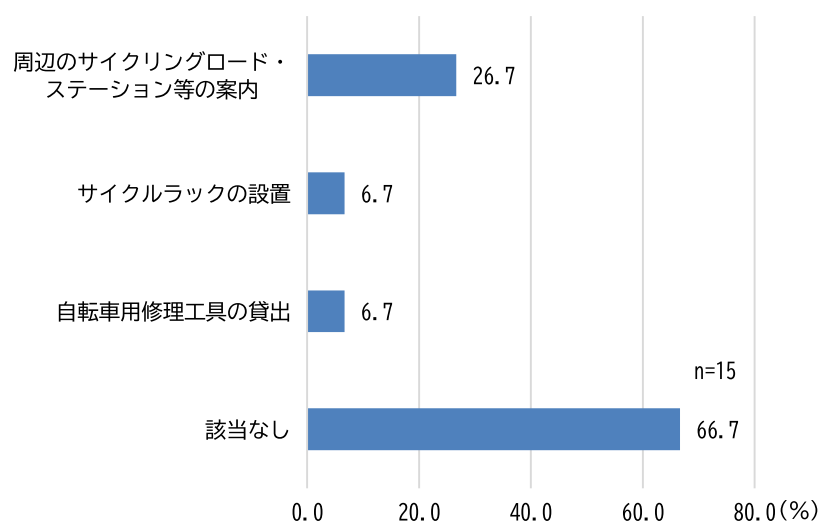
設問3. 現在実施しているサイクリスト向けのサービス（複数回答）

現在実施しているサイクリスト向けのサービスについては、「トイレの提供」が73.3%と最も多く、次いで「輪行バッグを持ち込んだ施設利用」が20.0%、「サイクルラックの設置」が13.3%、「自転車を組み立てた状態で施設内への持ち込み」「飲料水（水道水等）の提供」が6.7%となった。



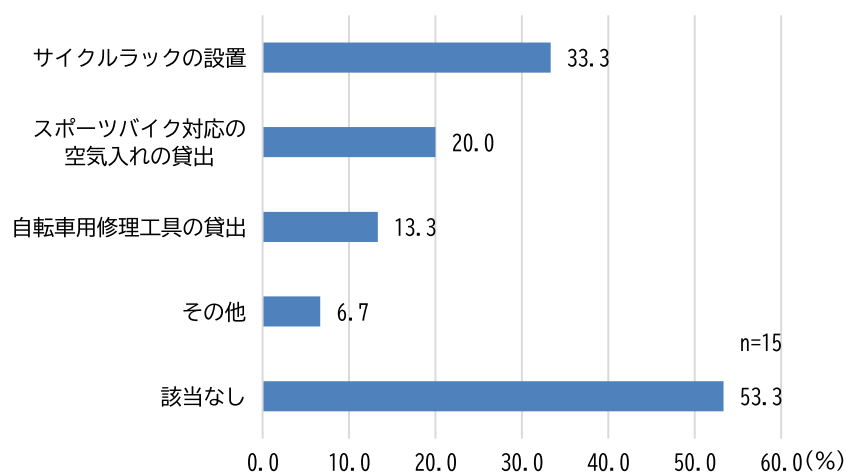
設問4. 今後対応可能なサービス（複数回答）

サイクリスト向けに今後対応可能なサービスについては、「周辺のサイクリングロード・ステーション等の案内」が26.7%と最も多く、次いで「サイクルラックの設置」「自転車用修理工具の貸出」が6.7%となった。また、「該当なし」は66.7%だった。



設問5. 補助等があった場合に整備可能なサービス（複数回答）

補助等があった場合に、サイクリスト向けのサービスとして整備できるものについて、「サイクルラックの設置」が33.3%と最も多く、次いで「スポーツバイク対応の空気入れの貸出」が20.0%、「自転車用修理工具の貸出」が13.3%、「その他」が6.7%となった。また、「該当なし」は53.3%だった。



設問6. 今後、サイクリストを受け入れる場合に考えられる課題

【自由意見】

1	・急な坂の上に立地しているため、自転車での利用は難しいと考えている。
2	・ヘルメットの置き場がない。
3	・同時に多くのサイクリストが来た場合、駐輪場に十分なスペースがない。 ・移動手段について、車が主流の地域なので、サイクリストへの安全面が気になる。
4	・入口までのスロープを無理して登る人がいて危ない。 ・施設までの道路が狭い。下りではスピードが出てしまう。落ち葉もありスリップの危険もある。
5	・人数ギリギリかつ高齢化が進むメンバーで運営しており、これ以上忙しくなると困るため、積極的な情報発信を控えている。
6	・外国の方について、対応しきれていない。
7	・駐輪場がない。
8	・木製のサイクルスタンド。 ・ダム湖周辺の道路を一方通行にした方が、安全面や貸自転車を利用する人にとって良いのでは。
9	・駐輪場がなく、スペースが確保できない。

設問7. その他

【自由意見】

1	・まずは一般自転車用の駐輪場を設けるほうが優先と考えている。 ・急こう配が多いため、自転車用の練習で走っている人はいるようである。
2	・週に1人の頻度でサイクリストの利用があり、中にはインバウンドもいる。 ・サイクルラックを設置したいと考えていたため、補助があるとありがたい。
3	・現在もサイクリストの利用が多く、自転車が自立しないため、建物に立てかけて利用する方が多い。 ・設備については現状、補助があったとしても導入する予定はない。
4	・サイクリストの利用があり、市が道路の整備やトイレの設置を行ってくれたことに感謝している。
5	・ステンレス製の自家製のサイクルラックを設置している。 ・サイクリストの利用は月に10人程度。外は休憩できるスペースになっており、飲食店利用者以外も利用可能。
6	・コロナ禍はサイクリストの利用を見かけたが、最近はまだ見ていない。 ・過去に輸行バックでの持ち込みをしたお客様はいたが、繁忙期など他のお客様が多い時は対応が難しい場合がある。 ・自転車の店内への持ち込みは、1台は対応可能であるが、台数が増えて他のお客様が入れなくなるようなことまでは考えていない（貸切であれば可）。 ・飲料水の提供は、夏場に水の提供スポットとしようか検討したことはあった。
7	・利用可能なサービスの線引き（できること／できないこと）を情報発信する際に気を付けてもらいたい。
8	・ロードバイクではないライト層自体も意外と少ないので、自転車利用層を意識していないのが現状。 ・自転車で旅行する人が増えてくれば力を入れたいが、今は少ないので何とも言えない。
9	・屋外のトイレは自由利用可。 ・歩道橋の下のサイクルシェアポート近くに駐輪場があり、鉄柵もあるのでそこに引っ掛けて駐輪してもらうのを推奨している。
10	・大分県が所管する土地であるため、工作物を自由に設置できない。
11	・駐輪場、駐車場は大分市の管轄であり、情報発信する分には特段問題ない。 ・市から依頼あれば出口前のパンフレットラックにパンフレットを設置可能（種類の的には1～2くらい）。

5. サイクリスト誘客に伴う経済波及効果の推計

(1) 経済波及効果推計の目的と対象

近年、持続可能な観光の実現や地域経済の活性化を目的として、サイクルツーリズムが全国各地で注目を集めるとともに、国土交通省や観光庁が「ナショナルサイクルルート」を整備しサイクルツーリズムを推進している。全国的にも「ナショナルサイクルルート」への指定を目指す自治体もでてきており、「ツール・ド・九州」の開催ステージに3年連続選定されている大分県においても、関心が高まっている。

県都の大分市においては、豊かな自然景観、温泉資源、歴史的文化資源の他に、飲食サービスや宿泊（ビジネス型）施設が集積し、市街地の利便性を活かして、サイクリストの周遊観光の拠点としてのポテンシャルが高い。経済効果としても、サイクルツーリズムは宿泊、飲食、自転車レンタル、交流拠点サービスなど新たな需要も期待できる。

そこで、本分析では、大分市におけるサイクルツーリズムの推進によって、地域経済にどのような波及効果が見込まれるのかを明らかにすることを目的とする。

(2) 前提条件の整理

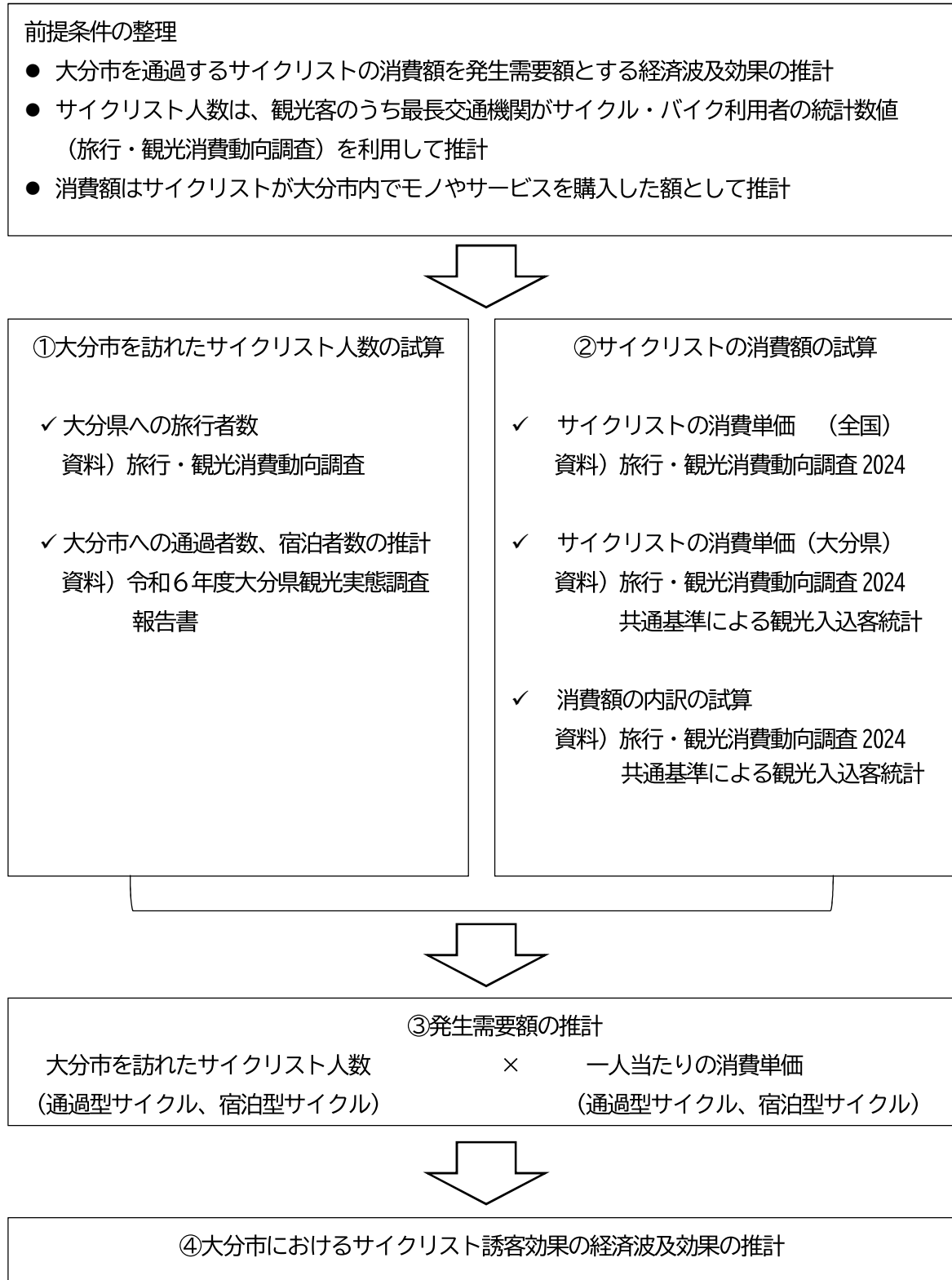
本調査は、「大分市を訪れたサイクリストによる消費額」を対象とした経済波及効果を推計するものである。サイクルツーリズムが地域にもたらす経済的な波及効果は、現時点では定量的なデータが乏しいため、把握できる限りの統計調査結果を活用し、観光目的で大分市を訪れたサイクリストの人数やその消費額を推計する。

経済波及効果推計のための発生需要額は、大分市を訪れたサイクリスト人数に一人当たりの消費額を乗じた金額として算出する。

●経済波及効果推計の対象	大分市を訪れたサイクリストの消費額を発生需要額とする。
●大分市を訪れたサイクリスト人数	観光庁「旅行・観光宿泊動向調査 2024」から大分県の観光・レジャー目的の宿泊・日帰り観光客数を起点に、観光客のうち最長交通機関がサイクル・バイク利用者の統計数値を参考に推計する。
●サイクリストの消費額	観光庁や大分県の観光消費額に関する統計データを活用し大分市内でモノやサービスを購入した額として推計する。

(3) 推計フロー

表-サイクリスト誘客に伴う経済波及効果推計フロー



（４）大分市（県）を訪れたサイクリストと消費額の推計

① 大分市の旅行者数の推計

「旅行・観光消費動向調査 2024」によると、令和6（2024）年の大分県への観光レジャーを目的とした旅行者数は宿泊客数が2,985千人、日帰り客数が2,174千人となっている。

観光庁公表の同調査は、都道府県単位の旅行者を公表しており、このうち大分市の旅行者数を推計するにあたり、「令和6年度大分県観光実態調査」の市町村別の宿泊客数及び日帰り客に対しては立ち寄り客数の資料を利用した。

表-年間の大分県の旅行者数（観光レジャー目的）

（千人）

宿泊客数	日帰り客数
2,985	2,174

資料）観光庁「旅行・観光消費動向調査 2024」を基に作成

表-大分県内の宿泊した市町村（アンケート調査による）

（％）

市町村	大分市	別府市	中津市	日田市	佐伯市	臼杵市	津久見市	竹田市	豊後高田市	杵築市	宇佐市	豊後大野市	由布市	国東市	日出町	九重町	玖珠町	姫島村
宿泊客の構成比	14.3	51.9	2.7	6.7	2.1	1.9	0.5	2.7	1.3	1.1	1.0	0.3	18.6	1.0	2.6	4.6	1.5	0.1
日帰り客の構成比	9.5	30.9	9.6	8.8	3.8	3.1	2.4	11.0	5.7	4.1	11.7	6.0	17.4	2.8	2.6	7.8	3.0	0.1

資料）大分県「令和6年度大分県観光実態調査報告書」を基に作成

$$\begin{aligned} \text{大分市の宿泊客数の推計} & \quad 2,985 \text{ 千人} \times 14.3\% = 426,855 \text{ 人/年} \\ \text{大分市の日帰り客の推計} & \quad 2,174 \text{ 千人} \times 9.5\% = 206,530 \text{ 人/年} \end{aligned}$$

② 大分市を訪れた旅行者のうちサイクリストと仮定する人数

次に、大分市を訪れた旅行者のうち、サイクリストの人数を推計する。「旅行・観光宿泊動向調査2024（第4表）」のうち「旅行者が利用した交通機関」の設問で、旅行中に「バイク・自転車」を利用した人の割合は、宿泊旅行者が1.2%、日帰り旅行者が2.0%となっている。

本調査では、バイクと自転車の利用者比率を1:1と設定し、大分市を訪れたサイクリスト人数を算出した。

表-全国の観光・レクリエーションを目的とする旅行者が利用した交通機関の割合

(千人, %)

利用した交通機関	宿泊客	利用割合	日帰り客	利用割合
計	175,453	100.0%	178,810	100.0%
航空	26,035	14.8%	1,535	0.9%
新幹線	35,295	20.1%	12,832	7.2%
鉄道・モノレール	65,569	37.4%	49,347	27.6%
貸切バス	10,364	5.9%	14,075	7.9%
長距離バス	9,953	5.7%	4,685	2.6%
近郊バス	19,328	11.0%	10,525	5.9%
自家用車	101,787	58.0%	116,622	65.2%
タクシー・ハイヤー	15,092	8.6%	3,602	2.0%
レンタカー・カーシェアリング	17,176	9.8%	4,528	2.5%
バイク・自転車	2,027	1.2%	3,530	2.0%
船舶	8,026	4.6%	2,271	1.3%
その他	1,478	0.8%	1,409	0.8%

資料) 観光庁「旅行・観光宿泊動向調査2024」を基に作成

表-大分市を訪れたサイクリストの推計

	大分県を訪れた 旅行者数 (人)	大分市を訪れた 旅行者数 (人)	「バイク・自転車」を 利用した人の割合	「バイク・自転車」 利用者の推計値 (人)	うち1/2を 自転車と設定 (人)
宿泊客	2,985,000	426,855	1.2%	5,122	2,561
日帰り客	2,174,000	206,530	2.0%	4,131	2,065
計	5,159,000	633,385	-	9,253	4,626

1 大分県の観光客数(人)は「旅行観光消費動向調査2024(観光庁)」による数値

2 交通手段がバイク・自転車の人の割合

「旅行観光消費動向調査2024(観光庁)」の最長交通機関が「バイク・自転車」の割合

3 大分市への宿泊客の推計

「令和6年度大分県観光実態調査」より、地域別宿泊者数の大分市の割合の14.3%を利用

4 大分市への日帰り客の推計

「令和6年度大分県観光実態調査」より、地域別立ち寄り市町村の大分市の割合の9.5%を利用

③ サイクリストの消費単価の推計

まず、「共通基準による観光入込客統計」に基づき、大分県を訪れる宿泊客および日帰り客の観光消費単価について、直近5年間の平均値を算出すると、宿泊客は27,296円、日帰り客は5,923円であった。

次に「旅行・観光消費動向調査2024（第14表）」より、旅行中に「バイク・自転車」を利用した人をサイクリストと定義し、宿泊客一人当たりの観光消費額を確認すると65,779円であった。これは全宿泊客一人当たりの消費単価70,108円に対して93.8%の水準となっている。また、日帰り客の一人当たりの観光消費額は9,889円であり、これは全日帰り客一人当たりの消費単価16,979円に対して58.2%の水準となっている。

この比率を大分県の宿泊客および日帰り客の消費単価に乗じることにより、大分県を訪れるサイクリストの消費単価を推計すると、宿泊客が25,604円、日帰り客が3,447円/人となった。

表-大分県を訪れる宿泊客および日帰り客の観光消費単価

		(円/人回)					
		2020	2021	2022	2023	2024	5ヵ年平均
日本人観光目的（県外）	宿泊客	22,864	26,007	26,542	28,061	33,008	27,296
	日帰り客	4,106	3,764	3,738	5,595	12,412	5,923

資料) 大分県「共通基準による観光入込客統計」を基に作成

表- サイクリストの消費額の構成比（全国）

		(円/人回)			
		宿泊客		日帰り客	
		バイク・自転車利用	全体	バイク・自転車利用	全体
計	消費額	65,779	70,108	9,889	16,979
	構成比	100%	100%	100%	100%
参加費	消費額	5,000	7,175	288	852
	構成比	7.6%	10.2%	2.9%	5.0%
交通費	消費額	19,519	16,077	3,750	5,639
	構成比	29.7%	22.9%	37.9%	33.2%
宿泊費	消費額	20,866	22,388	-	-
	構成比	31.7%	31.9%	-	-
飲食費	消費額	10,657	9,676	2,037	2,975
	構成比	16.2%	13.8%	20.6%	17.5%
買物代	消費額	5,811	9,032	2,538	4,331
	構成比	8.8%	12.9%	25.7%	25.5%
施設等サービス費・その他	消費額	3,926	5,761	1,277	3,181
	構成比	6.0%	8.2%	12.9%	18.7%

資料) 観光庁「旅行・観光消費動向調査2024」を基に作成

表-サイクリスト一人当たりの消費単価

	(円/人回)	
	宿泊客	日帰り客
一般観光 (大分県)	27,296	5,923
バイク・自転車利用/全体 (全国)	93.8%	58.2%
サイクリスト (大分県)	25,604	3,447

全国のサイクリストにおける観光消費額の構成比を参照に、その比率を大分県のサイクリスト一人当たりの観光消費単価に乗じて費目別の観光消費額を推計した結果、内訳は次の表のとおりとなった。

表-サイクリスト一人当たりの消費単価（内訳）の推計

	(単位：円/人)	
	宿泊客	日帰り客
サイクリスト（人）	2,561	2,065
参加費（円）	1,946	100
交通費（円）	7,604	1,306
宿泊費（円）	8,116	-
飲食費（円）	4,148	710
買物代（円）	2,253	886
娯楽等サービス費・その他 （円）	1,536	445
合計（円）	25,604	3,447

(5) 発生需要額の推計

費目別一人当たりの消費単価に宿泊客数、日帰り客数を乗じて、観光消費支出額を試算した結果、サイクリストの大分県内での観光消費支出額の総額は約 72,690 千円となる。

表ーサイクリストの観光消費支出額の算出

(単位：千円)

支出費目	総消費額 (千円)	産業分類
参加費	5,190	娯楽サービス
交通費	22,173	運輸・郵便
宿泊費	20,786	宿泊業
飲食費	12,089	飲食サービス
買物代	7,600	別表-1の内訳で分類
娯楽等サービス費・その他	4,853	別表-2の内訳で分類
合計 (千円)	72,690	

需要額をさらに、産業連関表の産業分類に振り分けた結果は次の表のとおりである。なお、買物代、娯楽等サービス・その他の項目については、観光消費とみなし、「旅行・観光消費動向調査 2024（第 17 表）」に基づき詳細、次項のとおり（別表 1～2）を振り分けた。

表ーサイクリストの消費による発生需要額の振り分け

（単位：千円）

産業分類	発生需要額
1 農業	426
2 林業	0
3 漁業	378
4 鉱業	0
5 飲食料品	2,537
6 繊維製品	617
7 パルプ・紙・木製品	0
8 印刷・製版・製本	0
9 化学製品	102
10 石油・石炭製品	0
11 窯業・土石製品	109
12 鉄鋼	0
13 非鉄金属	0
14 金属製品	0
15 一般機械	0
16 電子部品	0
17 電気機械	0
18 情報・通信機器	0
19 輸送機械	0
20 その他の製造工業製品	3,432
21 建設	0
22 電力・ガス・熱供給	0
23 水道	0
24 廃棄物処理	0
25 商業	0
26 金融・保険	0
27 不動産	0
28 運輸・郵便	22,173
29 情報通信	0
30 公務	0
31 教育・研究	520
32 医療・福祉	0
33 その他の非営利団体サービス	0
34 物品賃貸サービス	0
35 その他の対事業所サービス	0
36 宿泊業	20,786
37 飲食サービス	12,089
38 娯楽サービス	8,983
39 その他の対個人サービス	538
40 事務用品	0
41 分類不明	0
計	72,690

別表-1 買物代の内訳構成比

品目	構成比	産業分類
農産物	5.6%	農業
水産物	5.0%	漁業
菓子・飲料等、その他加工品	33.4%	飲食料品
繊維製品	8.1%	繊維製品
靴・カバン類	3.1%	その他の製造業
陶磁器・ガラス製品	1.4%	窯業・土石製品
医薬品・化粧品・フィルム	1.3%	化学製品
その他の製造品 ^注	42.1%	その他の製造業
計	100.0%	

資料) 観光庁「旅行・観光消費動向調査(2024年)」を基に作成

別表-2 娯楽等サービス費・その他の内訳構成比

品目	構成比	産業分類
立寄温泉・温浴施設・エステ	11.1%	その他の対個人サービス
美術館・博物館・動植物園・水族館	10.7%	教育・研究
遊園地・博覧会、スポーツ施設利用料等	78.2%	娯楽サービス
計	100.0%	

資料) 観光庁「旅行・観光消費動向調査(2024年)」を基に作成

(6) 経済波及効果の推計

発生需要額をもとにサイクリストの市内周遊に伴う経済波及効果を「平成 27 年大分県産業連関表(41 部門表)」を用いて推計した結果は以下のとおりとなった。

県内需要額にあたる直接効果は 69,020 千円、第一次間接波及効果は 20,265 千円、第二次間接波及効果は 8,565 千円となり、これらを合計した総合効果は年間 97,850 千円と推計した。

(単位：千円)

発生需要額	経済波及効果			
	直接効果	第一次間接波及効果	第二次間接波及効果	総合効果
72,690	69,020	20,265	8,565	97,850

6. 大分市におけるサイクルツーリズムの推進に向けて

(1) 関連事業者への受入環境整備の促進の働きかけ

関連事業者へのアンケート調査の結果、現時点でサイクリストの受入環境が十分に整備されている事業者は少なく、サイクリスト受入への意向は高い一方で、需要が不確実なために設備投資には踏み切れない現状が明らかとなった。今後サイクルツーリズムを本格的に推進するには、サイクリストのニーズに沿った設備投資やサービス展開が不可欠であり、そのためには事業者の協力が欠かせない。

今回の調査を通じて、大分市としてはサイクルツーリズムの明確なビジョンとサイクリスト誘致による具体的なメリットを提示し、事業者の理解と協力を得ることが重要である。また、サイクリストのニーズを的確に把握するアンケート調査を継続的に実施し、その結果を共有するとともに、行政が先進的な導入事例を紹介することで、ニーズに沿った設備投資やサービス展開を促すことができる。今後、事業者の受入体制整備を後押しするためには、行政による支援も不可欠であり、サイクルラックの設置やスポーツバイク対応の空気入れの貸出といった簡易な設備の導入にかかる費用の補助といった支援を行い、段階的により高度な整備へと拡大していくことで、受入環境の底上げを図ることが求められる。こうした取り組みを継続的に推進していくためには、3カ年程度の中期的な視点で計画的に支援を実施していくことが重要である。

(2) 効果的な情報発信

サイクルツーリズムを推進し誘客につなげるためには、効果的な情報発信が必要である。先進事例として、全国ではサイクリスト受入体制の整った宿泊施設を「サイクリストに優しい宿」として認定し、行政が認定事業者を積極的に発信している自治体がある。

また、滋賀県では、「ビワイチ」サイクリングをはじめとした周遊観光をサポートする滋賀県公式観光案内アプリ「BIWAICHI Cycling Navi」をリリースしている。このアプリでは、周辺の宿泊施設や観光施設、飲食店などの情報を一元的に発信しているほか、周遊ルートを自由に設定可能なナビ機能を搭載している。さらに、自転車を持ち込める宿泊施設などの便利情報も検索可能で、必要な情報はアプリ内で完結する仕組みとなっている。

市内事業者へのアンケート調査では、情報発信に協力的な事業者が大半を占めていることから、大分市においてもこうした先進事例を参考に、認定制度の導入やサイクリングに関する情報を集約したデジタルプラットフォームの構築を検討すべきである。また、こうした情報については、多言語で発信することで、国内のみならず国外からのサイクリスト誘致が期待できる。

(3) ブランドとなるサイクリングロードの設定

国内のサイクルツーリズム先進事例をみると、いずれの自治体においても、サイクリストが魅力を感じる「看板ルート」が設定されている。現在、大分県内には12のサイクリングロードが存在するものの、サイクリストの“聖地”と呼べるような圧倒的なブランド力を持つルートは確立されていない。そこで、大分県の強みを最大限に体験できるルートを設定し、県を代表するサイクリン

グロードとして発信することで、国内外からの誘客を図り、サイクルツーリズムにおける本県の存在感を高めることができる。

一方で、大分県におけるサイクリスト（宿泊客）1人当たりの消費額は約2.6万円にとどまり、全国平均の約3.7万円（サイクリスト国勢調査2021）と比較して約1.1万円低い。そのため、消費額を全国平均水準に近づけることで、地域経済への貢献度を高める余地がある。消費額が低い要因としては、滞在時間の短さや消費機会の選択肢の少なさが挙げられる。大分県は、海・山・川の多様な自然景観に加え、「日本一のおんせん県」として知られる豊富な温泉群や、地域ごとに特色ある食文化を有しており、サイクリングロードとしてふさわしい魅力を持つ市町村が揃っている。したがって、県や各市町村が連携し、複数日にわたって楽しめる仕掛けを増やすことで、県内滞在日数を伸ばし、結果として消費額の増加が期待できる。

中でも大分市は、県のほぼ中心に位置し、特急ソニックや高速バスなどの公共交通機関に加えて、自家用車でもアクセスしやすい。福岡県、熊本県、宮崎県からは公共交通機関や高速道路を利用して概ね2～3時間程度で移動でき、週末を活用した日帰り、1泊2日のサイクリング旅に最適な距離圏にある。このような地理的優位性を活かし、九州隣県からのマイクロツーリズムを促進することで、誘客拡大とともに、県全体の周遊性向上にも寄与することが期待される。さらに市内においては、周遊ルート上に位置する飲食店や観光スポットなど地域事業者との連携を強化し、サイクリストが立ち寄りやすい環境を整備することで、受入体制の充実と市内消費の拡大を図ることが重要である。

（４）交通インフラの活用

大分市は、関西・四国方面とのフェリー航路が充実している。フェリーは自転車をそのまま持ち込むことができ、長距離移動における輸送の負担を軽減できるメリットがある。四国方面とのアクセスでは、佐賀関港と愛媛県三崎港を結ぶ「国道九四フェリー」や、臼杵港・別府港と八幡浜港を結ぶ「宇和島運輸フェリー」が、九州と四国をつなぐ主要な航路として機能している。いずれの航路も自転車をそのまま積み込むことができ、サイクリストの利用を想定した環境が整備されている。また、愛媛県と大分県の両県では、サイクリングを活用した誘客促進に向けた広域連携について協議が進められており、フェリー航路を基盤としたサイクルツーリズムの展開に向けた動きがみられる。

また、西大分港と神戸港を結ぶ「さんふらわあ」では、フェリー往復券とおおいたサイクルシェア1日パス券をセットにした商品の販売や、西大分港周辺でのサイクルポートの整備、ホームページでのサイクリングロードの情報発信が行われており、広域からのサイクリング誘客を促す取り組みが展開されている。

さらに、大型クルーズ客船の寄港地では、乗船客が自転車を持ち込み、サイクリングツアーを企画する事例もみられる。大分県には別府国際観光港があることから、こうした交通インフラを活用することで、インバウンドを含む新たな誘客層を取り込める可能性がある。

交通インフラを積極的に活用し、大分市への周遊を促すためには、広域的なサイクリスト誘致戦略を構築することも重要だろう。具体的には、フェリーやクルーズ船の運航会社との連携を図り、

旅客船で訪れたサイクリスト向けのプランの開発や到着港とサイクリングロード・観光スポットを結ぶレンタサイクルの整備を推進することなどが挙げられる。

（５）サイクリングイベントの誘致・開催

西日本最大級の自転車イベントであった「ツールド国東」は、実行委員の高齢化を理由に 2023 年に終了した。大分市で毎年開催されている「OITA サイクルフェス」の競技参加者は約 160 人と、ツールド国東と比較すると競技参加人数は 1/15 程度にとどまるものの、会場内にはグルメブースやエンタメ企画が用意されるなど競技以外のイベントが充実しており、2 日間で延べ 45,000 人の観戦客を集め、約 6 億円の経済波及効果を生んでいる（OITA サイクルフェス!!!2024 大会実施報告書）。一方で、ロードレースを主体とする競技色の強いイベントであることから、大分市の豊かな自然景観をめぐりながら楽しめるロングライド形式の新たなサイクルイベントの誘致・開催を検討することで、より幅広い層のサイクリストを取り込める可能性がある。

結びに

大分市は多様な観光資源や広域的な交通ネットワークを有するなど、サイクルツーリズムの展開余地が大きく、一定の観光消費額の拡大が見込まれる。したがって、サイクルツーリズムを大分市の重点施策として、計画的に推進していくべきである。

<参考資料>

1. 宿泊施設アンケート

令和7年度サイクルツーリズム受入環境調査

サイクルツーリズム受入環境調査

【調査協力へのお願い】

平素から、本市の観光行政につきましてご理解ご協力をいただき、厚くお礼申し上げます。

現在、大分市観光課では、本市総合計画の関連計画である「第2次観光戦略プラン」に基づき、自転車利用者による観光消費の拡大などを目的とした「サイクルツーリズム事業」を実施しています。

今回の「サイクルツーリズム受入環境調査」は、宿泊事業者様をはじめとした観光産業にかかわる事業者様のご意見をお聴かせいただき、今後のサイクルツーリズムを推進するにあたっての参考情報として、活用することを目的としております。お忙しいところ大変恐縮ですが、ご協力くださいますようお願い申し上げます。

令和7年5月

大分市観光課長

サイクリストについて

現在、サイクルツーリズムが全国的に活況を呈しており、競技用自転車などを用いて観光やスポーツとしてサイクルを楽しむ人（＝サイクリスト）を受け入れるため、積極的な環境づくりが行われております。本調査では、その受入環境について、ご回答をお願いします。

1. 貴施設の概況について、お聞かせください。

※の箇所は記入可能でしたら、ご協力をお願いします。

●宿泊施設	施設名	
	客室数	() 室
	平均客単価	() 円/人・泊 ※
●観光スポット	施設名	
●飲食施設	施設名	
	席数	() 席
	平均客単価	() 円/人 ※

2. サイクリストの利用状況について、教えてください。

(1) サイクリストと思われる方はどの程度利用がありますか（○は1つ）。

①よく利用がある ②ときどき利用がある ③ほとんど利用がない ④全く利用がない ⑤不明

(2) 宿泊施設の方にお聞きます。貴施設の全宿泊客のうち、サイクリストと思われる方の占める割合を教えてください。

月平均 () 割

(3) 既にサイクリストを受け入れている施設の方にお伺いします。サイクリストの受入において、困っていることがあればご回答ください。

--

3. サイクリストの受入について、教えてください。

(1) サイクリストの受入について、貴施設ではどのように考えていますか。該当するものを選択してください(○は1つ)。

- ① 積極的に受け入れたい
- ② 可能な限り受け入れたい
- ③ 補助金等があれば受け入れてもよい
- ④ あまり受け入れたくない(理由:)
- ⑤ わからない

(2) 上記(1)で①～③と回答した方にお伺いします。今後、本市でサイクリストに向けた情報発信(サイクリストの受入環境や施設の基本情報等)を行う場合、該当するものを選択してください(○は1つ)。

- ① 情報を提供できる
- ② 情報を提供できない

4. 貴施設において、現在実施しているサイクリスト向けのサービスに該当するものを選択してください(○はいくつでも)。

- ① 自転車を組み立てた状態で客室への持ち込み
- ② ホテルのロビーや施設可能な場所での保管
- ③ 輸行バッグ(自転車を解体して持ち運ぶ袋)を持ち込んだ施設利用
- ④ サイクルラックの設置
- ⑤ スポーツバイク対応の空気入れの貸出
- ⑥ 自転車用修理工具の貸出
- ⑦ 手荷物の一時的預かり(チェックイン前/チェックアウト後)
- ⑧ 宅配便(自転車を含む)の受取・発送サービス
- ⑨ 洗濯機・脱水機、ランドリーサービス(即日/翌朝渡し)
- ⑩ 自転車の洗浄・作業用スペースの確保
- ⑪ 周辺のサイクリングロード・ステーション等の案内
- ⑫ トイレの提供
- ⑬ 飲料水(水道水等)の提供
- ⑭ その他()

5. 貴施設におけるサイクリスト向けのサービスについて、今後対応可能なものを選択してください（〇はいくつでも）。

- ① 自転車を組み立てた状態で客室への持ち込み
- ② (ホテルの)ロビーや施設可能な場所での保管
- ③ 輸行バッグ(自転車を解体して持ち運ぶ袋)を持ち込んだ施設利用
- ④ サイクルラックの設置
- ⑤ スポーツバイク対応の空気入れの貸出
- ⑥ 自転車用修理工具の貸出
- ⑦ 手荷物の一時的預かり(チェックイン前/チェックアウト後)
- ⑧ 宅配便(自転車を含む)の受取・発送サービス
- ⑨ 洗濯機・脱水機、ランドリーサービス(即日/翌朝渡し)
- ⑩ 自転車の洗浄・作業用スペースの確保
- ⑪ 周辺のサイクリングロード・ステーション等の案内
- ⑫ トイレの提供
- ⑬ 飲料水(水道水等)の提供
- ⑭ その他(

6. 貴施設において、補助等があった場合に、サイクリスト向けのサービスとして整備できるものを選択してください（〇はいくつでも）。

- ① 自転車を組み立てた状態で客室への持ち込み可能となるマットやスタンド
マット (6,000 円～/枚) + スタンド (2,500 円～/台)
- ② 客室等で壁に自転車をかけるためのフック 3,500 円～/個
- ③ 施錠可能な場所 (ロビー等) での保管のためのベルトパーテーションやカギ
2,500 円/本 ※3～4 本必要
- ④ サイクルラックの設置 20,000 円～/台
- ⑤ スポーツバイク対応の空気入れの貸出 2,500 円～/本
- ⑥ 自転車用修理工具の貸出 10,000 円～/セット
- ⑦ 手荷物の一時的預かり (チェックイン前/チェックアウト後)
- ⑧ 宅配便 (自転車を含む) の受取・発送サービス
- ⑨ 洗濯機・脱水機、ランドリーサービス (即日/翌朝渡し)
- ⑩ 自転車の洗浄・作業用スペースの確保 3,000 円～/セット
- ⑪ その他 ()

7. 今後、サイクリストを受け入れる場合、どのような点が課題になると考えられますか。

令和7年度サイクルツーリズム受入環境調査

【サイクリスト受入例】

● サイクルラック（ロビー） 	● ベルトパーテーション+スタンド（ロビー） 
● フックによる壁掛け（客室） 	● サイクルマット+スタンド（客室） 
● サイクルスタンド（客室） 	● サイクルラック（入口前） 

■ご回答ありがとうございました。最後に、ご回答された方について、回答してください。

名前		
連絡先	メール	
	TEL	

2. 観光施設・飲食店アンケート

令和7年度サイクルツーリズム受入環境調査

サイクルツーリズム受入環境調査

【調査協力へのお願い】

平素から、本市の観光行政につきましてご理解ご協力をいただき、厚くお礼申し上げます。

現在、大分市観光課では、本市総合計画の関連計画である「第2次観光戦略プラン」に基づき、自転車利用者による観光消費の拡大などを目的とした「サイクルツーリズム事業」を実施しています。

今回の「サイクルツーリズム受入環境調査」は、宿泊事業者様をはじめとした観光産業にかかわる事業者様のご意見をお聴かせいただき、今後のサイクルツーリズムを推進するにあたっての参考情報として、活用することを目的としております。

お忙しいところ大変恐縮ですが、ご協力くださいますようお願い申し上げます。

令和7年5月

大分市観光課長

サイクリストについて

現在、サイクルツーリズムが全国的に活況を呈しており、競技用自転車などを用いて観光やスポーツとしてサイクルを楽しむ人（＝サイクリスト）を受け入れるため、積極的な環境づくりが行われております。本調査では、その受入環境について、ご回答をお願いします。

1. 貴施設の概況について、お聞かせください。

※の箇所は記入可能でしたら、ご協力をお願いします

●観光スポット	施設名	
●飲食施設	施設名	
	席数	() 席
	平均客単価	() 円/人 ※

2. サイクリストの利用状況について、教えてください。

(1) サイクリストと思われる方はどの程度利用がありますか(○は1つ)。

①よく利用がある ②ときどき利用がある ③ほとんど利用がない ④全く利用がない ⑤不明

(2) 既にサイクリストを受け入れている施設の方にお伺いします。サイクリストの受入において、困っていることがあればご回答ください。

--

3. サイクリストの受入について、教えてください。

(1) サイクリストの受入について、貴施設ではどのように考えていますか。該当するものを選択してください(○は1つ)。

- ① 積極的に受け入れたい
- ② 可能な限り受け入れたい
- ③ 補助金等があれば受け入れてもよい
- ④ あまり受け入れたくない(理由: _____)
- ⑤ わからない

(2) 上記(1)で①～③と回答した方にお伺いします。今後、本市でサイクリストに向けた情報発信(サイクリストの受入環境や施設の基本情報等)を行う場合、該当するものを選択してください(○は1つ)。

- ① 情報を提供できる
- ② 情報を提供できない

4. 貴施設において、現在実施しているサイクリスト向けのサービスに該当するものを選択してください(○はいくつでも)。

- ① 自転車を組み立てた状態で施設内への持ち込み
- ② 輪行バッグ(自転車を解体して持ち運ぶ袋)を持ち込んだ施設利用
- ③ サイクルラックの設置
- ④ スポーツバイク対応の空気入れの貸出
- ⑤ 自転車用修理工具の貸出
- ⑥ 周辺のサイクリングロード・ステーション等の案内
- ⑦ トイレの提供
- ⑧ 飲料水(水道水等)の提供
- ⑨ その他(_____)

5. 貴施設におけるサイクリスト向けのサービスについて、今後対応可能なものを選択してください（〇はいくつでも）。

- ① 自転車を組み立てた状態で施設への持ち込み
- ② 輸行バッグ（自転車を解体して持ち運ぶ袋）を持ち込んだ施設利用
- ③ サイクルラックの設置
- ④ スポーツバイク対応の空気入れの貸出
- ⑤ 自転車用修理工具の貸出
- ⑥ 周辺のサイクリングロード・ステーション等の案内
- ⑦ トイレの提供
- ⑧ 飲料水（水道水等）の提供
- ⑨ その他（ ）

6. 貴施設において、補助等があった場合に、サイクリスト向けのサービスとして整備できるものを選択してください（〇はいくつでも）。

- ① 自転車を組み立てた状態で施設への持ち込み可能となるマットやスタンド
マット（6,000円～/枚）＋スタンド（2,500円～/台）
- ② サイクルラックの設置 20,000円～/台
- ③ スポーツバイク対応の空気入れの貸出 2,500円～/本
- ④ 自転車用修理工具の貸出 10,000円～/セット
- ⑤ その他（ ）

7. 今後、サイクリストを受け入れる場合、どのような点が課題になると考えられますか。

■ご回答ありがとうございました。最後に、ご回答された方について、回答してください。

名前		
連絡先	メール	
	TEL	

【サイクリスト受入例】

● サイクルラック（施設内）



● サイクルラック（入口前）



3. 経済波及効果とは

経済波及効果とは、ある産業に需要（消費や投資等）が発生したときに、その産業の生産を誘発するとともに、次々と他産業の生産も誘発していく経済活動の波及のことをいう。生産にともなって粗付加価値（GDP）や雇用者所得も発生する。

例えば、建設部門で需要増加（新たな建物の建築など）があった場合を考えると、建物などを建設するには鉄骨やコンクリート、ボルトなどの建設資材や設備、それを動かすための燃料や電気などの原材料が必要となる。さらに、それらの建設資材等を得るために、その原材料（砂利や鋼材など）の生産が必要となってくるというように、生産が生産を呼び、様々な産業へと次々に波及していく。

また、これらの生産活動の結果、生産が増加した産業では雇用者所得が増加することとなるが、この雇用者所得の増加が消費支出となって新たな需要を生み、さらに生産を誘発していくこととなる。

これらが経済波及効果と呼ばれているものであり、経済波及効果は主に以下の3つの効果に分けられ、産業連関表の各種係数表を用いて推計することができる。

①直接効果

消費や投資などの初期の需要額の増加によって直接的に誘発された生産のこと。

②第一次間接波及効果

直接効果によって生産が増加した産業において必要となる原材料等を満たすために、様々な産業で新たに誘発される生産のこと。新たな生産が起こり、その原材料等から発生する経済波及効果。

③第二次間接波及効果

直接効果と第一次間接波及効果で増加した雇用者所得のうち、消費支出に回された分によって、各産業の商品等が消費されるなど、新たに誘発される生産のこと。生産活動により増加した雇用者所得から発生する経済波及効果。

サイクルツーリズム推進に向けた受入環境整備に伴う
経済波及効果推計業務委託

令和7年10月

大分市商工労働観光部 観光課

受託機関：株式会社大銀経済経営研究所