

2019 年度事例研究(現代行政 I) 最終レポート

ビワイチ推進のための政策提言案

経済政策コース 1 年 51-198045 小川智広

第1章 はじめに

政府は「世界が訪れたい日本」を目指し、平成28年3月に「明日の日本を支える観光ビジョン」を策定し、訪日外国人旅行者数を2020年には2015年の約2倍の4,000万人、2030年には約3倍の6,000万人とするなどの目標を掲げ取組を進めている。また、平成29年3月には新たな「観光立国推進基本計画」が閣議決定され、観光は国の成長戦略の柱、地方創生への切り札であるとの認識の下、「観光先進国・日本」への飛躍を図るとしている。観光は直接的に解決することが難しい、少子高齢化・人口減少問題への解決策の一つといわれている。理由は、観光によって、定住人口の代わりとして、交流人口を増やすことで活力を得ることが可能であるからだ。この交流人口の増加によって最も恩恵を受けるのが地方だといえる。というのも、ここ数十年で東京や都市部へ人口が流れる傾向にあり、地方の人口減少が顕著であるからだ。しかし、現状、観光客も東京や大阪など都心部に集中し地方へ観光客が流れにくい傾向にある。さらに、訪日外国人客数が平成29年、2,869万1千人（前年比19.3%増）、旅行消費額は4兆4,162億円（前年比17.8%増）で、いずれも過去最高を記録しているにも関わらず、彼らも東京や大阪を中心とした都市部への観光を行う傾向にある。こうした現状から、地方観光をいかに発展させていくかが、今後の日本の観光政策に問われていると考えられる。以下では、一地方県である、滋賀県の観光政策（ビワイチ）に対して提言を行うが、地方観光に必要な視点、例えば、その地域の特徴をはっきりとさせ、現在推し進めている政策をより鋭利なものにしていく視点を重視している。このレポートには他の地域観光に対しても通用する要素も多少なりとも存在すると考えられる。少しでもそれらの県や地方にお役に立てれば光栄である。執筆の過程では増田寛也先生や地方創生に携わる現役官僚の方々、そしてゼミ生の皆様より貴重な示唆を頂いた。記して感謝申し上げます。

第2章 滋賀県の観光基本情報

滋賀県は、日本一大きな湖である琵琶湖や、里山、森林などの豊かな自然や景観を誇っており、そこにいるだけで人びとが癒され、ゆったりと休養できる場として、他の地域では味わうことのできない魅力ある観光地が数多くある。訪れる延べ観光入込客数は平成23年以降増加しており、平成29年には5,248万人で過去最高となった一方、宿泊客数は387万人で、大きく伸びた平成27年（383万人、前年比15.0%増）以降は、ほぼ横ばいとなっている。外国人観光客数については、平成28年まで大きく増加していたが、平成29年には観光入込客数54万人、宿泊客数34万人と横ばいまたは減少に転じている。近年の滋賀県観光統計調査の結果では、日帰り客数が観光客全体の7割以上を占めている。また、宿泊客全体のうち、県内に宿泊した客数は約7割となっており、残りは県外に宿泊している。県内で

の宿泊数は1泊が約8割を占めている。平成29年の滋賀県観光統計調査によると、一人当たりの旅行費用の県内消費額の合計は、日帰り客が5,603円、宿泊客が26,687円と、宿泊客は日帰り客の約5倍の支出をしており、宿泊者の方が約5倍お金を落としている計算になる。

滋賀県は現在『「健康しが」ツーリズムビジョン2022』を掲げ、「観光を架け橋に、つなぐ滋賀、つづく滋賀」を基本方針に9つの戦略を立て、日々、滋賀の観光を盛り上げようとしている。後述するが以下ではその9つの戦略のうちの一つの軸になる「ビワイチ」に対する政策を考える。



図表 1

第3章 ビワイチの概観・推進の意義

現在、全国でサイクリングが盛り上がり、各地で地域の魅力を活かしたサイクルツーリズムが進められている。サイクリング関連のイベントが開催されると広い範囲から数多くの参加者が集まるほか、海外からのサイクリングツアーも増加している。滋賀県においては、自転車で琵琶湖一周する「ビワイチ」が人気を博し、休日には数多くの方々がサイクリングを楽しむ姿が見られるようになってきており、自転車で琵琶湖1周する方も右肩上がりに

増加している。(推計値：平成 27 年 (2015 年) 5 万 2 千人、平成 28 年 (2016 年) 7 万 2 千人、平成 29 年 (2017 年) 9 万 5 千人)

「ビワイチ」の呼称は、「琵琶湖一周」の略称から始まったと言われている。Web 上では平成 13 年 (2001 年) に一番古い表記が見られ、自転車もしくはバイク (自動二輪) での琵琶湖一周にも用いられていた。現在は、自転車、バイクの他、ランニング、ウォーキング、ドライブ、鉄道 (琵琶湖線・北陸線・湖西線)、バスなど、様々な方法の「琵琶湖一周」に用いられている。

本稿では、自転車で琵琶湖を一周することを目的としたサイクリングとする。そもそも琵琶湖は、琵琶湖大橋より北側を北湖、南側を南湖に区分される。したがって、「一周した」という場合、厳密には瀬田唐橋までの約 200km をもって一周とする場合もあるが、多くの人は、交通量の多い都市部の南湖を含まない形で、琵琶湖大橋より北側の北湖 (約 150km) を回っていると言われている。

ここで、ビワイチを推進する意義について、以下三点述べる。

① 県の特徴を生かせる、独自のコンテンツ

「健康滋賀」ツーリズムビジョン 2022 では、滋賀県の強みを、(1)琵琶湖をはじめとした豊かな自然や景観、(2)豊富な歴史的・文化的資産、(3)琵琶湖が育んだ文化や環境に対する意識、(4)健康長寿を育む滋賀の暮らしや食、(5)広域交通ネットワークの充実による県外からの恵まれた交通環境、としている。ビワイチは旅行者に対して、サイクリングを通じて、上記 5 つの強み全てを生かせるツールである。

長期的にみて持続可能な観光客を呼び込むためには、他の都道府県や地域との差別化、つまり滋賀県にしかできないツーリズムを確立させることが必要である。確かに、観光客の多い京都からのいわば「おこぼれ」で観光を成り立たせることも短期的には可能かもしれないが、京都で宿泊施設が増築されはじめている今、そうした観光客をターゲットにして施策を展開することは、中長期的な観光誘致をしていくには難しい。観光庁が重視している「リピート客を増やす」観点からも、滋賀にしかない良さを知ってもらわなければ、もう一度宿泊したい、観光したいという気にはならない。ビワイチでは、県が誇る滋賀県特徴ともいえる琵琶湖を生かしているという点でも、他の県にない特徴を存分に利用できる点で優れた取り組みであるといえる。

② 滋賀県の「ビワイチ」への取り組み姿勢

滋賀県は「健康滋賀」ツーリズムビジョン 2022 において、9 つある戦略の一つである「くらし・文化に触れるプログラムやスポーツ・アクティビティで魅せる」においてビワイチの推進を軸として掲げている。「健康滋賀」という標語からもわかるように、観光を通じて「健

康」を発信していこうとする県の姿勢からも、ビワイチはその役割を果たすべき存在であることがわかる。また、後述するが、平成30年(2018年)にはサイクルツーリズムの推進に向け「ビワイチ推進総合ビジョン」を策定し、ますますビワイチへの期待は高まっていると考えられる。

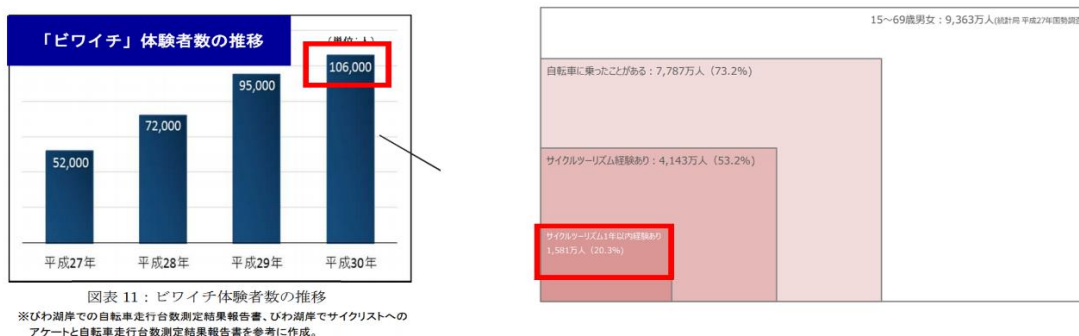
③ 政府の後押し

政府は、観光政策の一つとして自転車ツーリズムに力を入れており、2019年にナショナルサイクルルート制度を創設した。優れた観光資源を走行環境や休憩・宿泊機能、情報発信など様々な取組を連携させ、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすルートを国が指定することで、日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとして国内外にPRを行い、サイクルツーリズムを強力に推進していくものである。ビワイチはしまなみ海道サイクリングロード、つくば霞ヶ浦りんりんロードとともに、初代ナショナルサイクルルートの一つとして指定された。

第4章 今回の政策案がアプローチする課題とその背景

滋賀県はビワイチ推進に取り組んでいるものの、やはり課題を抱えていると言える。ここで、その課題を解決、改善すべく本稿では政策案を提示するのだが、その前に、今回の政策案がアプローチする課題とその背景について、触れておく。

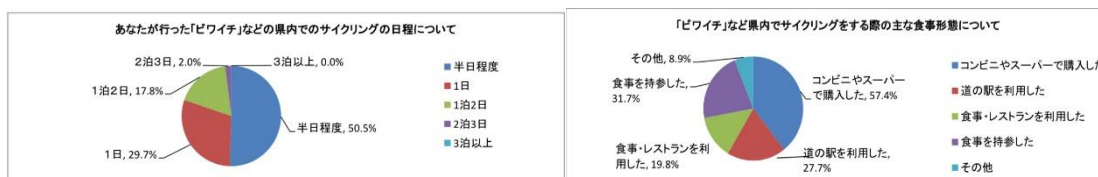
一つ目の課題は、ビワイチ体験者数が少ないことである。前述したように、平成27年



図表 2

(2015年)5万2千人、平成28年(2016年)7万2千人、平成29年(2017年)9万5千人、平成30年(2018年)10万6千人と、右肩上がりにビワイチ体験者数が伸びている一方、サイクリング人口に比してその数は明らかに小さいことがグラフからわかる。

15-69歳の男女のうち、自転車に乗ったことがある人の割合は73.2%であり、人数としては約7,787万人。このうち、サイクルツーリズムを経験したことがある人の割合は53.2%で、人数としては約4,143万人。直近1年以内での経験者は20.3%。人数としては約1,581万人である。この1,581万人をターゲット層とみるのなら、現在の10万6千人という数字はどれだけ少ないかがわかるだろう。この背景には、ビワイチ体験者の多くがサイクリング上級者であることが関係しているように思われる。サイクリング上級者はサイクルツーリズムを経験したことがある人（全体）の0.6%、約25万と推計されている。実際、ビワイチ体験者の多くが半日程度となっており、半日で150kmを走行できるのはサイクリング上級者に限られるため、ビワイチ体験者の多くがサイクリング上級者と考えられる。つまり、ビワイチはサイクリング上級者以外の層を獲得できていない現状だと推察される。こうしたサイクリスト以外の層を取り込めていない理由は、2001年に初めて「ビワイチ」の言葉が使われ始めたほど、まだ歴史が浅いため、コアなサイクリスト以外への認知度が低いこと、それには、自転車文化が国全体で遅れており、そのこともあり、サイクリングツーリズムが浸透していないことなどがあげられる。



図表 3

二つ目の課題は、ビワイチ体験者の宿泊割合が低く、滋賀県の食や寺社仏閣、観光地の魅力を伝えられていない状況にあること。宿泊者よりも圧倒的に日帰り客が多いことがわかる。前述したように、現在サイクリング上級者が多くを占めている現状で、滋賀県の観光（食や他の観光地を回る）よりも、サイクリング自体を楽しみにしている人が多い。滋賀県のビワイチ体験者のアンケートからも、ビワイチの際にコンビニやスーパーを利用している体験者が多く、滋賀県の食を楽しんでいる人がそれほど多くはない。また、半日や一日で琵琶湖一周を行う人たちが余裕をもって琵琶湖の周り以外へ足を踏み入れているとは考えにくい。この背景には何度も繰り返すが、サイクリング上級者の存在が多いことが挙げられる。さらに滋賀県が作成しているビワイチ推進総合ビジョンで、将来イメージとして提示されている2泊3日のモデルコースがあまり見られない、つまり、長期滞在型のビワイチをイメージしにくい現状にある。また、琵琶湖一周をしながら、各観光地を回るコースマップが少なく、宿泊を目的としている人にとってサイクリング体制が整っていない可能性も存在する。荷物の輸送サービスなども、ビワイチにからめた各観光施設取り組みや、自転車を観光地へ行くための手段としての位置づけが進んでいないことなどが挙げられる。

ここで、課題を踏まえた目標の整理を行いたい。最初に触れた課題は、ビワイチの参加者がサイクリング人口に比して明らかに少ないことである。この背景にはビワイチの認知度が低いことや、サイクリスト上級層以外のビワイチ体験者数が少ないことが挙げられる。第二に、宿泊の伴うビワイチの体験者数が少ないことが挙げられる。この背景には、長期滞在型ビワイチのイメージのしにくさや、各観光地を回るルートが未整備であることが挙げられる。この二点を踏まえたうえで、どのように改善していくかを考えたいと思う。以下では、ビワイチの各関係主体の取り組みや機能を概観し、政策提言につなげていく。

第5章 各関係主体の取り組み・機能

(1) 政府

平成28年12月9日、「自転車活用推進法」が成立（平成28年12月16日公布）。基本方針の中に、「観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援」との記載。サイクルツーリズムの魅力を高めるとともに、サイクリストをサポートする様々な取組を国内外で実施している。また、国際的なサイクリング大会に対する支援の在り方の検討をしており、国内外からの観光客の誘致を目的に、国際的なサイクリング大会の開催を希望する地方公共団体と連携して、国としての支援の在り方を検討し、サポートしている。（例 2019年ツール・ド・フランスさいたまクリテリウム）

(2) 滋賀県

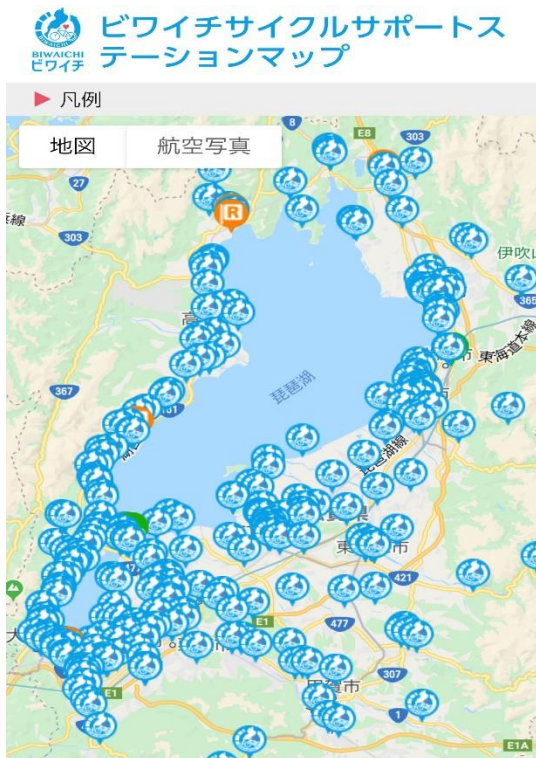
平成13年（2001年）に、サイクリングの初級・中級者が走りやすいびわ湖一周193kmのコースを「ぐるっと琵琶湖サイクルライン」として策定し、案内看板や距離標の設置や走行環境の整備を行った。平成24年（2012年）、県民の自転車利用促進や、サイクルツーリズムの推進等の自転車の活用を通じた地域活性化をさらに加速化していくために、官民連携のプラットフォームとして「滋賀プラス・サイクル推進協議会」が設置された。自転車が積極的な役割を担うための基本姿勢と具体的な行動計画を提言する「自転車がかかえる湖国の暮らし+cycle（プラスサイクル）推進プラン」に則り、県民が健康づくりや地域づくりに積極的に参画し、自らの暮らしのなかで自覚と責任をもって交通社会に関わりながら、バランスのとれた交通体系の構築に向けた官民一体の取組を進めている。平成28年（2016年）2月には、「滋賀県自転車の安全で適正な利用促進に関する条例」を制定し、自転車損害賠償保険等への加入を義務化するとともに、自転車の安全で適正な利用の促進、自転車を利用した観光推進の取組を進めている。平成30年（2018年）にはサイクルツーリズムの推進に向け「ビワイチ推進総合ビジョン」を策定し、「ビワイチ」に加えて、そこから派生して琵琶湖岸以外の地域を周遊する「ビワイチ・プラス」について、安全・安心に周遊できる環境整備や地域の魅力づくり、県民自らサイクリングを楽しむ未来を創りあげるために共有する取組の方向性を示している。

(3) 民間・公共施設

民間・公共施設がサイクルサポートステーションと呼ばれるサイクリストの指定休憩所として登録されるようになった。下の図のように、ビワイチを盛り上げていくために200を超える施設が登録されている。また、サイクリング専用アプリ、「BIWAICHI Cycling Navi」を作成され、そのアプリには「ビワイチ」や「ビワイチ・プラス」等のおすすめサイクリングコースのほか、観光スポットや宿泊施設、飲食店などの「立ち寄りスポット」情報と、これらを周遊するルートを自由に設定出来るナビゲーション機能が搭載されている。他にも、レンタサイクルやサイクルサポートステーションなどの施設情報、走行距離やルートの高低差、消費カロリーなどのルート情報等も表示される。

(4) 特定非営利活動法人 五環生活（ごかんせいかつ）

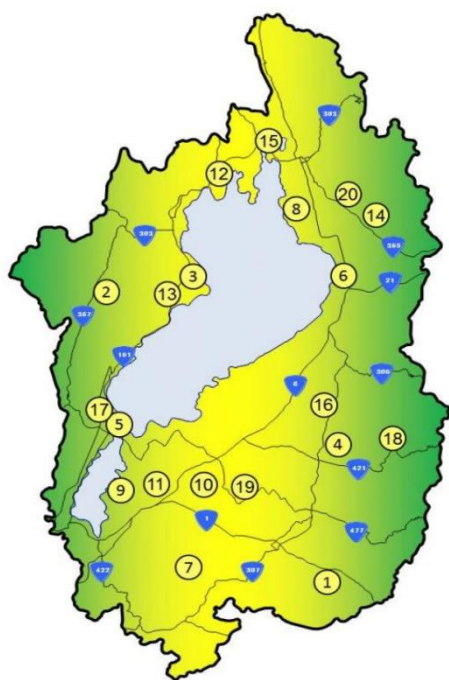
前述した、サイクルサポートステーションのうちの一つで、米原に駅構内直結のサイクリングショップを持つ。一部宿泊施設や観光施設、計6施設と連携して、途中返却や宿泊者に力を入れている施設で、ガイドツアー・レンタサイクル・ビワイチサポートなど、ビワイチに力を入れている。米原サイクルステーションでは、レンタサイクルはもちろん、シャワーやビワイチに特化したアドバイスも受けられ、ビワイチ推進のための理想的な施設である。



図表 4

(5) 道の駅

滋賀県には 20 もの道の駅が存在する。道の駅とは、日本の各地方自治体と道路管理者が連携して設置している、国土交通省によりって登録された、商業施設や休憩・宿泊施設、地域振興施設等が一体となった道路施設である。道の駅には三つの機能があると言われていて、まず、休憩機能として、誰でも快適にくつろげ、24時間利用可能な電話や清潔なトイレ、ゆったりした駐車場の基本施設と併せて、レストランや公園、温泉・宿泊施設など備えられている。次に、情報発信機能として、地域の情報ステーションとなり、道路情報や歴史・文化、名産品や観光地などを紹介する案内板や資料館、物産販売コーナーなどがある。さらに郷土芸能や朝市・展覧会などのイベントも催され、様々な情報を発信して、利用者との交流を図っている。最後に、地域の連携機能として、休憩施設が個性豊かなにぎわいある空間となって、地域の核ができ、活力ある地域づくりや道を介した地域連携の促進などの効果を期待している。



①	あいの土山
②	くつき新本陣
③	しんあさひ風車村
④	あいとうマーガレットステーション
⑤	びわ湖大橋米プラザ
⑥	近江母の郷
⑦	こんぜの里りっとう
⑧	湖北みずどりステーション
⑨	草津
⑩	竜王かがみの里
⑪	アグリノ郷栗東
⑫	マキノ追坂峠
⑬	藤樹の里あどがわ
⑭	伊吹の里
⑮	塩津海道あぢかまの里
⑯	せせらぎの里こうら
⑰	妹子の郷
⑱	奥永源寺溪流の里
⑲	アグリパーク竜王
⑳	浅井三姉妹の郷

図表 5

各関係主体と、滋賀の観光、ビワイチの課題の相性を下のようにまとめ、この表を基に政策提言を考えていきたい。基本的に、それぞれの弱点を補う形で、各主体の関係性を構築できるようにすることを念頭に置いている。

	認知度	ターゲット	既存客	滞在時間	連携	外国人
国際的な大会の開催	◎	△	△	?	○	◎
ビワイチ・プラス	△	○	○	○	○	△
サポートステーション	△	◎	×	△	◎	△
特定非営利活動法人	△	◎	△	○	◎	○
道の駅	△	△	◎	○	◎	○

図表 6

第6章 具体的な政策提言案

政策提言案① 「サイクルステーション機能をもつ、道の駅推進政策」

まず、関係する主体は、(国土交通省)、滋賀県、各市町村、道の駅、サイクルサポートステーションである。その目的は、滋賀の魅力の発信場、滋賀の食や文化を提供できる道の駅にサイクリングステーション機能を加えることで、サイクリストに少しでも滋賀の魅力を知ってもらえるようにすることにある。それと同時に、道の駅に来てくれている既存の観光客もサイクリングの情報、サイクリストの姿を見る機会を与えることにより、サイクリングを身近に感じてもらう。つまり、サイクリストにはビワイチの魅力だけでなく、滋賀の奥深くまで足を踏み入れてみることで体験できる良さを知る機会を提供する一方で、道の駅に訪れる、滋賀の魅力を味わいたい観光客に対して、ビワイチという存在を知ってもらい、別の観光方法を提供する。しかし、現在、サイクルサポートステーションは数多く存在するものの、自転車の修理や配送など、手厚いサポートを受けられるサイクルステーションは少なく、一部宿泊施設や観光施設のみでしか乗り捨てができない状況にあるため、その改善を図る。具体的な取り組み内容としては、現在、滋賀県に存在する20の道の駅に対し、今の道の駅の機能を残したまま、米原サイクルステーションの枠組みを導入する。サイクリング初心者が気軽に自転車ツーリズムに手を出せるようにするための、サポート体制の充実。また高齢者や、体力に自信のない観光客のために、電動自転車の導入を推奨する。サイクルステーション機能を担うのは、あくまで民間のサイクリングショップとする。サポートステーションの長という位置づけを与え、道の駅を、以前よりもサイクリングショップや観光施設の心理的な距離感を縮める中心的役割を担う。従来通り、観光地や宿泊施設の情報を観光客に伝達する役割を担うとともに、ビワイチだけではなく、自転車で有名な観光地を回るビワイチプラスで推進されている取り組みを前面に押し出す。さらに、多様なルート発掘のために、

ビワイチプラス以外の、各道の駅独自のルートを考案し、推薦する。滋賀県の観光課題である、外国人観光客の獲得のためにも、気分よくサイクリングを楽しんでもらうための多言語表記や対応可能な人材の配置をする必要がある。道の駅が蓄積してきた観光情報を生かし、各観光施設、道の駅と協力して、県が推奨しているが、未だ確立されていない、長期間滞在のためのロングビワイチコース開発に力を入れることとする。

政策提言案② 「ツール・ド・ビワイチ」(国際大会)の開催

関係する主体は国土交通省、滋賀県、各市町村、道の駅、サイクルサポートステーション、地元企業であり、その目的は、ナショナルサイクルルート指定に伴うビワイチの勢いを、一過性のブームにすることなく、注目を集め、一気にブランド化するためである。さらに、今までビワイチを試みたい気持ちがありながら、参加していない方々をはじめ、ビワイチの存在を知らなかった初心者や外国人が滋賀県を知る、ビワイチに参加するきっかけにする。それと同時に、運営のための関係各所の連携を今まで以上に強固なものにするきっかけを与え、今後さらなるビワイチ推進活動に資する。具体的な取り組み内容としては、滋賀県で自転車国際大会を開催することである。対象者は国籍問わず、幅広い層からの参加者を募ることとする。参加規模は1万人規模(しまなみ海道は4000人規模)とし、大きなインパクトを持つ大会にするため、地元企業から広告収入をえる仕組みを導入し、ビワイチの推進の資金(大会運営費を含めた)とする。タイムを競う競技サイクリングだけでなく、普段サイクリングを趣味として行っていない人も参加できる完走を目的とした大会であるとする。可能であるならば、海外からのツアーおよび、初心者向けのツアーを充実させることにより、初めてビワイチを体験する人数を増やす取り組みもおこなうこととする。琵琶湖の周りをまわるコースだけでなく、道の駅から観光地、観光地から観光地のコースも作ることで、ビワイチを通じて、滋賀の魅力を多分に知ってもらえる大会にする。さらに、昼食や軽食には地元の食材を使ったものにし、滋賀の良さを前面に押し出す形をとる。ただし、交通規制などの問題が生じる可能性もあるため、滋賀県全域の理解を得る必要がある。



図表 7

第7章 結びにかえて

地方観光を考える上で、「自然がたくさんあり、おいしい料理もたくさんある。しかし、観光客が来てくれない。」と魅力があるにも関わらず、それに見合った観光客数に届いていない現象をよく見かける。「しかし」の部分を考えるのが観光政策ではないかと指摘されると、なるほどその通りであるが、その「自然」や「料理」が本当にその土地の特有のもので他の土地にはないものなのか？という、「しかし」の前の段階についても考えるべきである。これはあくまで個人的な考えではあるが、率直に言うと、日本にはどこの都道府県にも自然や料理があるが、それほど圧倒的な違いがあるのかということ、それほどだとは言えない。増田寛也先生も授業中に「あちこちで日本一夕日がきれいな場所を宣伝される、違いが良くわからない」とおっしゃっていたことからわかるように、傍から見ればそれほど違いが判らないものなのである。いかにして「ブランディングをするか」「横並びの状態を崩していくか」が今後地方観光で重要視されていくに違いない。また、計画や理想論で留めてしまうのではなく、いかに行動に移せるかも今後問われていくはずである。「来たらわかると言っているうちは良くない、まず政策側がアクションをとるべき。」と増田先生がおっしゃっていたのだが、その通りである。前述のブランディングを行うにしても、政策側が視覚に訴えたり、直接宣伝を行ったり、観光客にアプローチをすることが前提とされている。いつか誰かがわかってくれるはずと思って受け身の観光政策をするようでは、地方消滅が現実味を帯びてくる。デービッド・アトキンソン著の「新・観光立国論」では、オーストラリアの一地域が観光PRのために外国人を募集したところ、予想外に大変な反響を生んだ話が触れられているが、これも行動を起こしたことによって発生した副産物である。常識にとらわれない観光政策、何が起こるかわからないことを頭において、積極的に政策を行う大切さが記してある。

今回、滋賀県を選んだのは、地方観光を考える上で可能性を秘めた県であると考えたからである。東京・名古屋・京都・大阪の順に観光をする外国人が多く、この観光ルートがゴールデンルートと呼ぶが、滋賀県はその名古屋と京都に挟まれているのにも関わらず、観光において発展していない。今回は、ピワイチに焦点を絞って政策の提言を行ったが、他にも尖らせていくべき滋賀県の魅力があるはずである。「自分たちの強みは何か」「弱みが逆に強みに変わらないか」をいま一度考え直して、「琵琶湖以外特徴のない県」から脱却を図るべきである。その際に、「売り手よし」「買い手よし」「世間よし」、観光でいう「観光客よし」「観光提供主体よし」「滋賀県よし」の滋賀県発祥の考え方、三方よしを忘れずに滋賀県ならではの観光を考えていくべきである。

参考文献

自転車活用推進計画について 国土交通省 自転車活用推進本部事務局 次長 大野 昌仁 平成 30 年 10 月

https://www.city.sakai.lg.jp/kurashi/doro/jitensha/Cycling_Congress_in_Sakai.files/26_01.pdf

ビワイチ推進総合ビジョン ～ 自転車の活用推進による持続可能な地域活性化を目指して ～ 平成 30 年 3 月 滋賀県

<https://www.pref.shiga.lg.jp/file/attachment/4015929.pdf>

ドイツの長距離自転車道と自転車ツーリズムの実態分析から見た整備・運営方法の在り方
Susanne ELFFERDING・卯月盛夫

https://www.jstage.jst.go.jp/article/jscejd/63/1/63_1_24/_pdf

平成 30 年度 瀬戸内しまなみ海道地域における サイクリング客数の推計値について

https://www.city.onomichi.hiroshima.jp/uploaded/life/26757_74523_misc.pdf

滋賀県自転車活用推進計画 平成 30 年 10 月

<https://www.pref.shiga.lg.jp/file/attachment/5133852.pdf>

我が国における広域的サイクルツーリズム推進の実態に関する研究 兒玉 剣・十代田 朗・津々見 崇 公益社団法人日本都市計画学会 都市計画論文集 Vol.50 No.3 2015 年 10 月

https://www.jstage.jst.go.jp/article/journalcpj/50/3/50_1130/_pdf

「平成 30 年度地方自治体における サイクルツーリズム施策に関する調査」 調査結果レポート 一般社団法人ルート・スポーツ・ジャパン

<https://www.tour-de-nippon.jp/series/topics/4264/>

サイクリスト国勢調査 2018 調査結果レポート 一般社団法人ルート・スポーツ・ジャパン

<https://www.tour-de-nippon.jp/series/topics/3718/>

サイクルツーリズムを取り巻く環境・委員会の検討範囲 第 1 回 北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会 平成 29 年 2 月 24 日

https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/kn/dou_kei/splaat000000i6wl-att/splaat000000i6z2.pdf

～観光を架け橋に、つなぐ滋賀、つづく滋賀～ 「健康しが」 ツーリズムビジョン 2022

<https://www.pref.shiga.lg.jp/file/attachment/4018787.pdf>

自転車を活用した観光振興のための講演会・勉強会 ～H29.12.14 「ビワイチ」の充実化に向けて～ 平成30年2月15日 VOL10号 近畿財務局 大津財務事務所

<http://kinki.mof.go.jp/content/000193164.pdf>

道の駅とは 国土交通省近畿地方整備局

https://www.kkr.mlit.go.jp/road/michi_no_eki/about.html

コミュニティ輸送ツールとしての自転車の可能性

file:///C:/Users/cacal/Downloads/kondo-1_nenpo15-2018.pdf

しまなみ海道における サイクルツーリズム振興の一考察 — その広域連携の構造と機能について — 望月徹 日本国際観光学論文集 2019年3月

http://jafit.jp/thesis/pdf/19_14.pdf

平成29年度 北海道のサイクルツーリズム推進に向けた取り組み

<https://thesis.ceri.go.jp/db/files/5424912825b3ed21454abe.pdf>

地域振興につながるサイクルツーリズム施策

<file:///C:/Users/cacal/OneDrive/%E3%83%89%E3%82%AD%E3%83%A5%E3%83%A1%E3%83%B3%E3%83%88/db4e5bbd92cf148b6308dd316bafdb9d.pdf>

滋賀県長浜市黒壁スクエアにおける観光消費の経済波及効果(1)と政策的インプリケーション

https://www.jstage.jst.go.jp/article/journalcpj/40.1/0/40.1_30/_pdf/-char/ja

都市と交通 公益社団法人 日本交通計画協会

<http://www.jtpa.or.jp/contents/pdf/toshi113.pdf>