

講義

インバウンドの視点から見た 自転車旅行の可能性

～大会成功を礎にした自転車旅行文化形成への道



Yuko Yamamoto

講師：NPO法人シクロツーリズムしまなみ 代表理事

山本 優子氏

◎Profile

2001年より今治NPOサポートセンターにて勤務。直後に発生した芸予地震の際、災害ボランティアセンターを設置し、復興支援のコーディネーションを担当。2002年4月に同事務局長に就任、市民参加型のまちづくりに取り組む。その後、今治市島嶼部の振興に関わり、住民と共にネットワーク型の活動を展開する。2009年には、自転車旅行を通して観光交流まちづくりを進める「NPO法人シクロツーリズムしまなみ」を設立、代表理事に就任。

瀬戸内の美しい海と島々を眺めながらのサイクリングが楽しめるしまなみ海道には、多くの日本人観光客に加え、台湾をはじめとする東アジアや欧米などのインバウンド旅行者が訪れています。世界的に知名度が高まりつつある中で、今後はさらなるインバウンド旅行者の増加が期待されており、受け入れ対応の推進が求められています。本講義では、しまなみ海道および瀬戸内地域におけるサイクリング観光の動向、インバウンド旅行者受入対応策などについて、お話しいただきました。

自転車旅行を通した観光活性化への挑戦

私は、しまなみ海道のふもとにある愛媛県今治市で、自転車旅行の振興をしています。「自転車旅行」と聞いて、イメージが湧きますでしょうか。自転車旅行の文化というのが日本にはまず「根付いていない」と思います。

そういう中で、自転車旅行を通して観光を盛り上げていけないか、もっと言えば、日本の中で暮らしを守ることにつなげていけないかというのが私たちの考えです。自転車旅行の先進地はヨーロッパやオーストラリアですが、そうした国々の方から日本が自転車旅行の行き先として選ばれるよう、チャレンジをしていきたいと考えています。

自転車旅行者が しまなみ海道の風景を変えた

ちなみに、四国に来たことがある人はいらっしゃいますでしょうか。半数以上、来ていただいていますね。ありがとうございます。そのうち、自転車旅行で来た方はいらっしゃるでしょうか。あ、いらっしゃいますね。どこが良かったですか。

会場 本当はゆっくり見て回りたいのですが、日帰りだったので時間がなくて、ただ走るばかりでした。でも、来島海峡大橋で度肝を抜かれました。実は高所恐怖症なので。すごかったです。

図1



しまなみ海道は、6つの島を橋でつないで海を渡る自転車道を作っています。これは世界に1つしかないのです(図1)。高所恐怖症というお話が今ありますが、(橋上は70mの高さですから)実際にそういう方はいます。自転車に乗っていた日本人の親子ですが、橋の途中でお父さんの足が止まってしまって、お父さんだけホテルにUターンしたということもあります。でも、空を飛ぶような爽快感が味わえます。

しまなみ海道がある瀬戸内は海の大動脈で、昔から外国人の乗組員が「この景色は最高だ」と言っていたところ。そこに、四国と本州を結ぶ3番目の連絡橋としてしまなみ海道が開通して、15年が経過しました(図2)。15年前と比べると、人や物の動きがかなり変わりました。私たちにとっては生活道ですから、最初はこの橋が持つ価値にはほとんど気づきませんでした。価値があると思い始め、急激にサイクリストが増えたのは、本当に3年前くらいです。

先ほどのお話にありましたように、最初は1日で走り抜けてしまう人が多いのですが、この橋は周辺の風景がいいので、二度、三度と来てくれるリピーターが増えています。これは強みです。橋ごとに特徴があり、それらを地域ブランドとして売り出していこうというところにきています。

今回、この講義の話をいただいた時、「うちではインバウンドやってないのですけど……」と答えました。でも、過去を振り返るとこのような写真が出てきました(図3)。それで、やっていたことを思い出しました。

これは「四国ディスカバリーライド」という取り組みで、60人くらいのグループが1週間くらいかけて自転車

図2

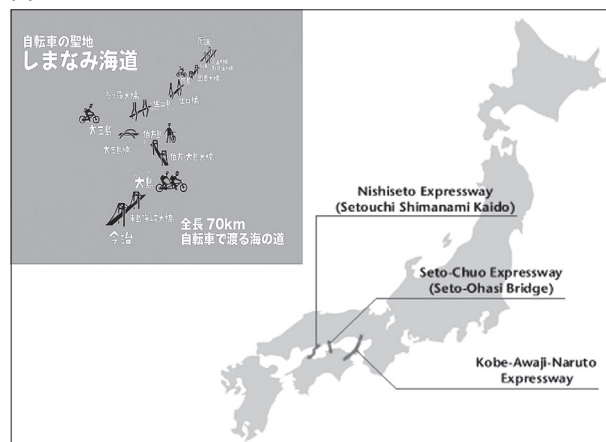


図3



旅行で四国を一周するというものです。今は、シンガポールに拠点を置く方が中心となった会社に取り組んでいて、私たちNPOはそのしまなみ海道の部分の現地受け入れを担当しています。

その他には、講義のタイトルにもありますが、国際サイクリング大会がしまなみ海道で開催されました(図4)。2013年(平成25年)にプレ大会、2014年(平成26年)に本大会がありました。驚くべきことは橋の上の有料道路を封鎖し、自転車に開放したことです。開通前の有料道路で歩くイベントは各地であります。既に供用している道路を止めて大会を行うというのはまずあり得ません。それを「やろう」と言ったのが愛媛県の中村知事です。トップセールスというのはすごいですね。これだけのことをしてもらおうと、海外への発信力も非常に高かったと思います。

開催によって、6億円以上の経済効果が生まれてとされています。大会には7,281人が参加し、海外からは台湾145人、韓国138人、中国75人をはじめ、31の国・地域から参加いただきました。これは1日だけのイベントなので、ここからが正念場ですが、おかげさまで海外の方もかなり増えてきました。

島は過疎化・高齢化が進んでいますので、今までは人の姿があまり見られなかったのですが、自転車旅行の方が増えてきたことにより、風景が変わりました。かっこいいヘルメットをかぶり、かっこいい自転車に乗って走っている人が、平日でも真冬でもいるのです。幸い、しまなみ海道は1~2月も雪が降らないので、サイクリングの閑散期がありません。

明らかに、1週間以上滞在している旅のスタイルだ

図4

国際サイクリング大会・サイクリングしまなみ

経済効果推計

経済効果	直接効果	間接効果	事業費(愛媛・広島県内への発注)に対する経済効果
6億2,898万円	4億2,057万円	2億841万円	1.48倍

※間接効果のうち、一次波及効果は1億2,625万円、二次効果は8,216万円

○事業費:4億7,800万円

○参加者:サイクリング大会 7,281人
 ⇒台湾145人・韓国138人・中国75人
 ※31の国と地域から参加
 観客・併催イベント 約112,000人

○消費額:直接効果⇒上記参加者の消費額(交通・宿泊・観光費)
 間接効果⇒直接効果による生産誘発額、雇用者所得増加分

(資料)株式会社いよさん地域経済研究センターより

図5



と思われる外国人は、ヨーロッパ系が多いです。ツアーなどで2泊3日くらいの旅をしているのは、台湾の人が多く推測されます。台湾の方が多いのは、愛媛県のプロモーション活動が寄与しています。現地でもチラシが配られていますし、台湾のグループがこの2~3年で、年間を通してコンスタントに来ていると思います。中村知事も台湾に行き、自転車で走っています(図5)。双方向で自転車の旅を楽しむということが行われており、インバウンドのスタート地点に立ったところかなというのが現状だと思います。

地元の人が自転車旅行を支える「しまなみサイクルオアシス」

自転車旅行というのは、移動そのものを楽しむ旅です。私は、そこにとても可能性を感じています。日本人は1日で走り切る旅の形態が多いですが、私としてはゆっくり旅してほしいと思っています。

図6



図7



私がしまなみ海道で自転車旅行の文化を創っていったと思ったのは、2006年(平成18年)頃です。その時は、まだほとんど自転車の旅行者は来ておらず、自転車旅行といってもみんなピンときていませんでした。もちろん、私自身もよく分かっておらず、単に車で走るのを自転車に置き換えただけで、目的地を結ぶことばかり考えていました。

それで、コースを作ってサイクリストを呼んだ時に、「自転車の旅ってこういうことか」と、大きな発見がありました。とにかく、国道から脇道へと逸れていくのです(図6)。路地が面白いとか、農道に行きたいとか、島にある道をどんどん楽しんでいくのです。一步入った所に面白いものがある。この感覚を教わったのは、目からうろこが落ちるような出来事でした。このスタイルを見て、我が地域、そして四国には可能性があると感じました。

道そのものが楽しいのです。ゆっくり道を通りながら、日本の原風景をたどっているのです。日本人が自

図8



転車旅行に求めているものは、海外の方が日本に求めているものとかかなり重なるのではないかと思います。ゆっくりとした旅で、何を求めているのか。それは「暮らし」なのです。

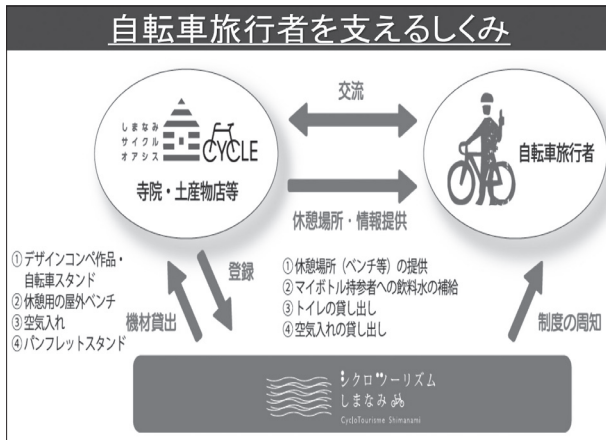
この3枚の写真は、海外の方に必ず受けるベストショットです(図7)。わざわざ自転車を選ぶ魅力がここにあると思います。たわわに実ったミカン畑はとても喜ばれるし、日本のものづくりというか、橋などの人工物も海外の方は好きですね。あとは、漁船が浮かぶ港の風景も人気で、見た瞬間「ワンドフル!」と声が上がります。地域のありのままの姿ですよ。自転車旅行に新たな投資は要らない。どの地域でもできると思います。

こういうところに行くと、おのずと生まれるのが地域の方々との交流です(図8)。実をいうと、しまなみでの私たちの取り組みは、旅行者の目線を大切にしつつも、もっと大切にしていることがあります。自転車旅行の方々を受け入れることで、我が地域はどうなっていくかという思いが原点にあります。つまりは住民目線なのです。

海外の方々を受け入れることで元気になっていけることを地域に見せていかなければ、この取り組みは長続きしないように思いました。だから、地元の人を楽しみながら受け入れる形をどう作るかというのが、この取り組みを始めた頃の命題でした。

「新しい自転車文化をみんなで支えていこう」ということで、自慢できる仕組みができました。それが「しまなみサイクルオアシス」です(図9)。これは、ドライバーの方々にとってサービスエリアがあるように、自転車の方々のサービスステーションを住民が作ろうというも

図9



のです。紹介VTRがあるので、ご覧ください。

(VTR映像：略)

サイクルオアシスは、地域のお寺や土産物屋、食堂に軒先を提供してもらい、青空空間の休憩所を作ろうということで、2011年(平成23年)からスタートしました。現在、愛媛県側だけで95軒もあり、担い手は様々です(図10)。中村知事も旗を振っていますから、今ではコンビニエンスストアもサイクルオアシスになっています。最近、チェーン展開している本屋さんもサイクルオアシスになりたいと希望してくれています。

ちなみに、VTRにサイクルオアシスとして登場した民宿は、外国のお客さんがとても多いです。お母さんは英語もできないし、多言語化なんて全然進んでないのですが、ノートを置いて泊まった人を書いてもらい、次に来た人で日本語ができる人に訳してもらうという形で交流しています。毎年、このお母さんに会うために来る外国の方もいます。「外国の方は、毎年来てくれる」と、お母さんは話しています。

サイクルオアシスは、マークが書いてあるタペストリーが目印です。ある陶芸家のお父さんは、自分もサイクリストで、自転車の旅行者と以前から交流したいと思っていたけど、目の前を通り過ぎていく人が多かったそうです。でも、このタペストリーを掲げることで、向こうから旅行者が入ってきてくれるようになったと喜んでいました。

メディアから「受け入れは大変ですか」という質問をよく受けるそうですが、そのお父さんは「いろんなとこ

図10



ろから来てくれて、我が地域の知らないところを教えてください、すごい発見がある」と言っています。実際、来た方は皆、「こんないいところない」としまなみ海道を褒めてくれます。褒めてくれると、うれしいですね。だから、頑張れる。その好循環は、住民の方々の心理的な変化を生んでいます。

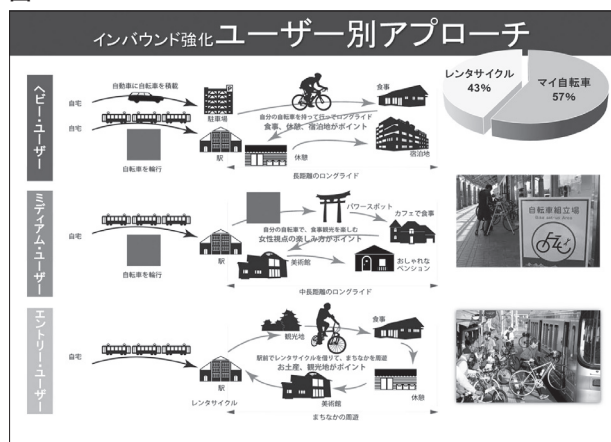
私たちが活動を始めた2006年、しまなみ海道は、レンタサイクル貸出数は一番底の時代でした。その後、自転車旅行のムーブメントが少しずつ来るわけですが、この時期に「この方々を地域に受け入れていきたい」とプラス思考で考える人が動き始めたのです。実際、たくさんの方が来始めると、「来ないでくれ、危ないやないか」とのマイナス思考の人も少なからず見られるようになりました。

そもそも島の方々は、スポーツバイクに乗る人の気持ち、自転車旅行をする感覚が想像できにくいので、最初は「ヘルメットをかぶった宇宙人みたいなのがおる」という感じでした。私たちとしては、訪れた方にゆっくり旅してもらって、地元の方々とコミュニケーションを取ってほしいと考え、それを一つの仕組みにしたのがサイクルオアシスです。地元の方々が決して無理をせずに支えるという形で、受け入れを進めています。

船と組み合わせた自転車旅行に新たな可能性も

次に、インバウンド誘致の現状や取り組みについてお話ししたいと思います。自転車旅行者には3種類のユーザーがいると思います(図11)。自転車が本当に

図11



好きな人は、自分の自転車を旅行先に持っていきます。しまなみ海道でも、自分の自転車を持ち込む人がレンタサイクルを上回っています。

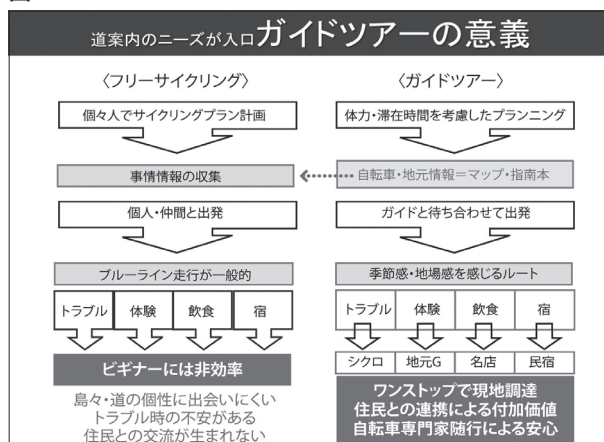
日本にも、海外の方向けの自転車専門の旅行会社は1~2軒あります。そこは良い自転車を10~20台持っていて、それを旅行先に運び、バックアップカーがついていくというツアーを実施しています。私たちはそういう会社と組んで、現地ガイドだけを請け負うということもしています。

ただ、多くの海外の方にとって、自分の自転車を日本まで持ってくるのはハードルが高いので、到着後のレンタルの仕組みが必要です。関西空港や高松空港から入って四国を周遊する場合も多いので、玄関口となる空港からレンタサイクルをどう配備するかは、しまなみ海道にとっての課題だと思います。

他にも、二次交通が分かりにくいなど、いろいろな課題がありますが、私たちのようなNPOにできることは、現地に着いてからの道案内です。海外の方に人気があるのはガイドツアーで、しまなみエリアを2日から3日かけて走ることが多いので、ガイドツアーでより安心に道案内することが必要だと思っています(図12)。私たちができるのは、やはり旅行者と住民とを会わせることであり、住民の方々をつなぎながら旅していくというスタイルは、今はしまなみでしかできないことだと思っています。

もともと、瀬戸内は船の往来が盛んなところなので、今後は自転車と船を組み合わせる離島に渡り周遊するという旅も面白いと思います。そういうアレンジもできます。しまなみ海道の自転車旅行者はリピーターが

図12



増えていて、当然ながら次は前とは違うルートを通りたいというニーズが出てきますから、それに応えて新しい旅のスタイルを提案することも地域への経済効果につながると思います。自転車と船を組み合わせるには、現状ではチャーターしかないのですが、数を増やして定期便化していくのも目標の一つかなと思います。

日本を自転車旅行の旅先として認識してもらうために、私たちが行った取り組みが情報発信です。海外のブロガーに来てもらい、記事投稿でエリアを紹介してもらう活動をしました(図13)。でも、一度だけやっても駄目ですね。繰り返しやり続けたいと思います。私たちのフェイスブックページでも、コンスタントに海外向けの記事を入れるようにしています(図14)。

自転車旅行とは直接関係ないのですが、しまなみ海道に大三島という島があります。この島のそばに大久野島という島があって、今、海外の方に大人気です。この島にたくさんいるウサギを見に来ていて、外国人観光客が動画を投稿して人気が出たようです。

図13



図14



10月に海外からのツアーが来ますが、やはり大久野島を入れてほしいというオーダーが入っています。いわゆる日本らしいものが好き、というだけではないのです。このことを知って、私は固定観念を捨てること、新しい発想で地域を見直すことが大事だと思いました。

900kmの周遊ルートを作った 自転車旅行の先進地・台湾

都道府県別の外国人延べ宿泊者数ランキングで、愛媛県は38位です(図15)。四国の中で一番上なのは香川県で26位ですが、高知県は44位、徳島県は45位と、全国の中でも下位です。日本人についても、四国はなかなかリピーターを呼べないのです。そこで可能性があるとするなら、しまなみ海道の自転車旅行ではないかと思うわけです。

四国を訪れている外国人旅行者を国・地域別に見ると、中国、韓国、台湾がやはり多いです(図16)。自転車旅行者としては、ヘビーユーザーではなく、着いてからレンタサイクルを借りて周遊したいという層だと思います。どうしたら動線を整えられ、四国や日本に自転車の旅で訪れてもらえるかと考えた時、学ぶべきは台湾ではないかと思っています。

台湾では、全長900kmの自転車専用路での自転車の旅というのを可視化しています(図17)。ダイナミックな周遊が一つのテーマになっていると思います。自転車旅行の場合、周遊以外はあり得ないので、逆にそこに可能性があると言えます。「線」の旅なので、地域と地域をつなぐしかないということで、例えば高松空

図15

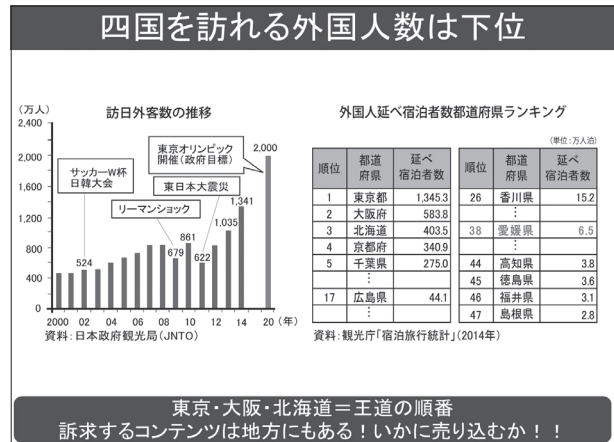


図16

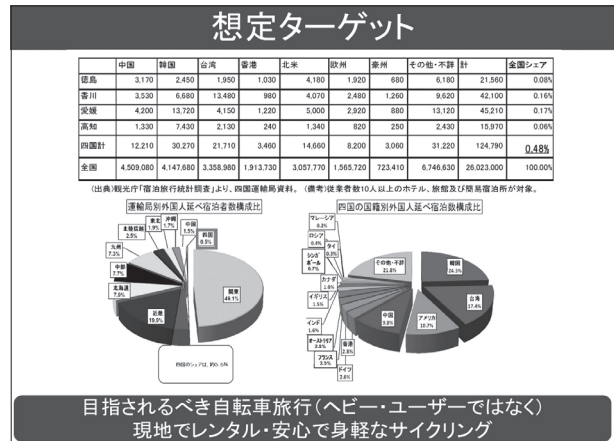


図17



港から入って広島空港から出るにはどういうルートがいいかを考えるところにきています。

そうは言っても、まだまだ日本には道路環境や自転車で旅行する仕組みがありません。例えば、日本のほとんどの鉄道では、自転車をそのままでは載せることができません。「輸行」といって、分解してバッグに収めないと持ち込めないのです。

図18



図19



でも、ヨーロッパでは普通に自転車をそのまま載せることができます(図18)。駅でレンタサイクルを借りられたり、自転車専用レーンや標識があったり、なんと警察署がサイクルステーションになっていたりします。これを見た時はびっくりしました。私たちが一生懸命作ったサイクルオアシスを、警察署がやってくれていると。安心・安全という意味では最高ですね。

オランダには、自転車専用の高速道路もあります。そこを走っていると、自転車で都市間を移動できる。それくらい文化が違うのだと感じています。イギリスは、ロンドン五輪前に自転車旅行の振興に力を入れ、その基盤を活かし、成功しつつあると聞いています。日本も、東京五輪に向けて頑張ってくれないかと私は期待しています。

とはいえ、しまなみ海道にも「サイクルトレインしまなみ号」があります。JR予讃線を走っていて、自転車をそのまま載せることができます(図19)。これは画期的なことなのです。しまなみ海道が開通して10周年の

2009年(平成21年)、私たちがJR四国に提案して実現しました。最初の年は8回しか走りませんでした。今は年間に80本くらい走っています。最初はいろいろ話を聞いて、「自転車をそのまま積載」できない理由はたくさんあると思いましたが、今はJR四国の商品としてこれだけの本数のサイクルトレインが走っています。状況がすごく変わったように感じています。

自転車旅行をする上で、日本は車社会なので道路整備もなかなか厳しいですが、最近は自転車専用レーンを設けるところが少しずつ出てきています。具体例を挙げると、名古屋が進んでいると言われています。ただ、名古屋は走行空間が36.3kmですが、ドイツのミュンヘンは284.3kmと雲泥の差です(図20)。でも、一步一步整えていってもらえればと思います。

しまなみ海道では、国道に「ブルーライン」というラインが引かれ、自転車で旅する人の道しるべになっています(図21)。これも活動を始めたばかりの頃は、車に乗っている方々から「自転車は歩道を走れ」とい

図20

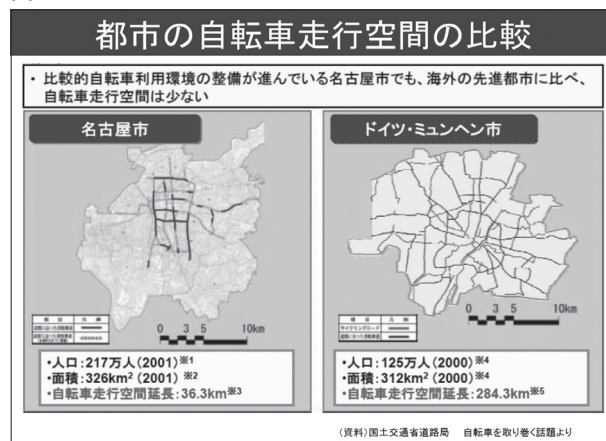
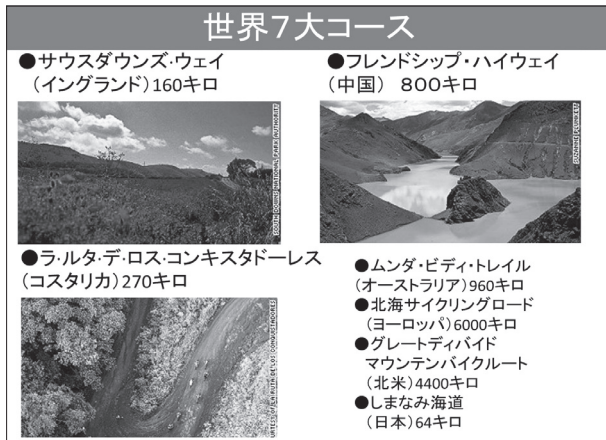


図21



図22



う目で見られていました。ブルーラインが車道の左側に引かれたことで、ようやく、自転車は車両だから車道を走っていいという認識が変わってきました。

愛媛県では、高校生も自転車に乗る時にはヘルメット着用が義務化されていて、自転車の安全な乗り方について教育も行われるようになりました。法整備や教育から始めて、自転車を受け入れる先進地を目指そうという体質に生まれ変わってきています。

しまなみ海道は、2010年(平成22年)に日本経済新聞のおすすめのサイクリングコースのナンバー1に選ばれ、2014年(平成26年)には世界7大サイクリングコースに選ばれました(図22)。しまなみ海道は全長64kmですが、他に選ばれたコースを見ると、オーストラリアでは960km、ヨーロッパはなんと6,000kmに及びます。

「自転車旅行の先進地になるには一体どうすればいいんだ」ということですが、台湾で900kmのルートを作ったように、しまなみ海道も橋上ルートだけで完結せず、他の地域とつないで周遊ルートを作っていくことが今後の課題だと思います。ダイナミックな旅を地域で作り、それによって宿泊する方が増え、ファンが増えて年に1回は来てくれる形にしていきたいと思っています。

地元サイクリストと旅行者が交流できるゲストハウスをオープン

2014年(平成26年)7月、私たちは今治に「シクロの家」というゲストハウスをオープンしました(図23)。まずは紹介VTRを見てください。

図23



(VTR映像：略)

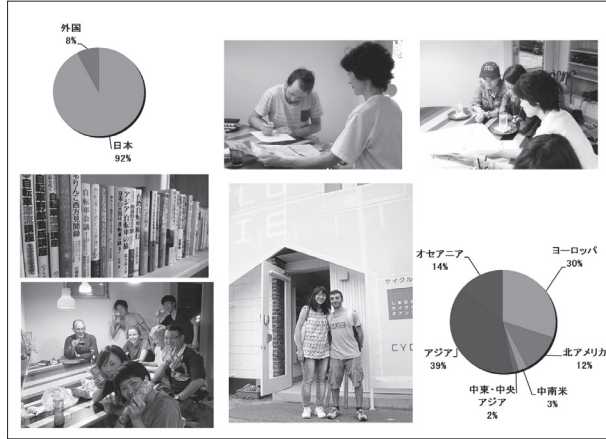
VTRに出てきた学生さんのように、高松空港から走り始めてこの宿に来た人も多く、広島に抜ける道や道後温泉に抜ける道、時には九州に行く道を聞かれることもあります。私たちがこのゲストハウスをオープンした時は、しまなみ海道の情報を提供する拠点になるのだらうと思っていましたが、先ほどのVTRで「はまかぜ海道」の話が出てきたように、他の地域をしまなみ海道とどうつなぐかというのが、今の私たちの課題となっています。

どの道を通して地域をつなぐと、面白く旅ができるのかなど。そこで、道後温泉まで抜ける裏道マップを作ったり、今は関西から船が入ってくる愛媛県の新居浜にある東予港としまなみ海道をどうつなぐか考えたりしています。

普通の旅もそうですが、自転車の旅は全部が線につながっているので、空港や港などの玄関口に着地してからどういう旅にアレンジするかを考えてあげるとは特に大事だと思います。海外から来て1週間くらい滞在する方は、徳島でラフティングを楽しむなど、自転車に乗らない日もあります。四国ではアウトドアも注目されており、こういうアクティビティとどうつないでいくかも課題です。

この「シクロの家」で海外の方が占める割合は、全体の8%です。これは自社サイトだけでの販売で、予約サイトは一切使っていません。内訳としては、アジアが一番多いですが、ヨーロッパからもかなり来ています

図24



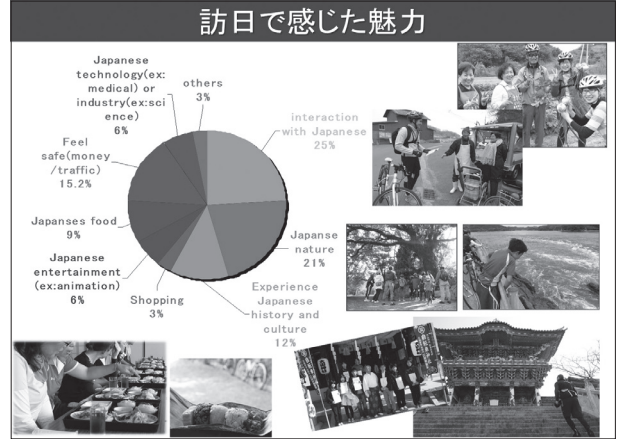
(図24)。ゲストハウスというものは、一般的に海外の方が増える傾向が強い宿で、どこでも自然と2~3割になるといことも聞きますが、今後どう伸びていくか推移を見守っていきたいと思っています。

英語や中国語が話せるスタッフもいますが、言葉は実地で覚えるという感じです。もともと、今治は観光の町ではなく、タオル製造や造船の町なので、海外から働きに来ている方が多いです。その方々が日本語を勉強したいとのことで、このゲストハウスにボランティアで来てくれています。逆に私たちは、その方々から英語などの外国語を習うという好循環が生まれています。

そういう中で、「シクロクルー」という仕組みを作りました。寝床を無償で提供するので、その代わりに受付などの仕事を手伝ってもらうというものです。2週間以上1カ月以内の滞在で、一度に1人しか受け入れないのですが、2015年(平成27年)7月から台湾の女性2人が観光ビザを使って入れ替わりで来てくれて、8月末までいてくれる予定です。この方々は、日本を知りたい、長期滞在をしながら日本語を勉強したいと思っています。

「シクロの家」に泊まった方に、日本を訪れて感じた魅力について聞いてみたところ、このような結果になりました(図25)。「自然」や「文化歴史」といった答えの割合も多いですが、「日本人と親しくなる」という回答が25%と最も多く、この結果を見ると、私たちがやってきたことは間違いではなかったと思います。来る方も、地元の方々の暮らしをたどる旅を求めているように思います。特に、うちのゲストハウスに泊まった方は、東京や大阪といった観光地とは違うものを求めて四国に来られているのではないかと思います。

図25



インバウンド強化に向けた3つの連携策

今後、私たちがインバウンド誘致に向けて行政などと連携して強化したいことは、3つあります(図26)。

まず1つは、四国遍路をどう見せるかです。「自転車遍路」という旅行スタイルも少しずつ出てきています

図26

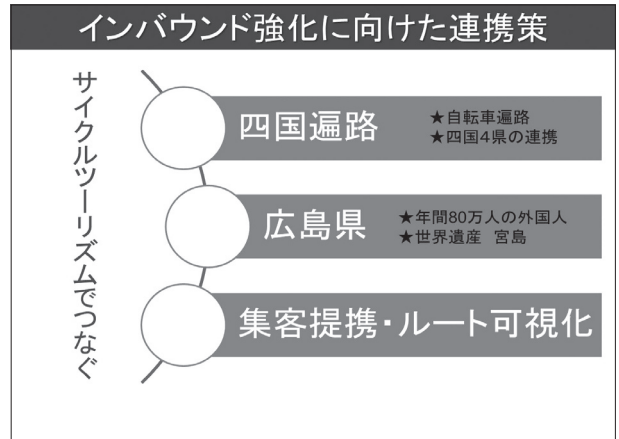


図27





が、四国4県が連携して、玄関口や出口をどう作っていくかというのが課題です(図27)。

2つ目は、広島県との連携です。広島県には世界遺産の宮島などがあり、外国人観光客は年間80万人以上が訪れていますので、どう連携するかも課題です。

3つ目が、ルートの可視化です。従来のゴールデンルートとは違う新しいルートを作り、テーマを明確に設定した上で、四国としては自転車旅行を通して誘客を図りたいと考えています(図28)。JR四国の外国人客向け鉄道パス「オール四国レールパス」などもうまく取り入れ、いいモデルルートを作り、海外の旅行会社と

連携しながらプロモーションできればと思っています。

今までは、例えば新幹線にいかにか早く接続できるかということに価値があったかもしれませんが、自転車という非効率なものをわざわざ選ぶところに新しい可能性があると思います。こうした取り組みを通じて、しまなみ海道から自転車でゆっくり旅行するという文化を作っていきたいと思っています。

質疑応答

会場 同じ四国から参りました。うちの地域も自転車を利用したお遍路さんや、自転車の島巡りをする方が出てきていますが、サポートする体制がまだ整っていません。地元の方が自転車の故障修理をしているということですが、働き掛けにはどういった努力をされたのでしょうか。

山本 愛媛県側のしまなみ海道の島には、そもそも自転車屋さんが一軒もありません。でも、自転車で来る人が増える中、パンクくらいはどうかしてあげようということで、住民の善意で動き出しました。

2006年(平成18年)から、住民の座談会というの

図28



を島ごとに立ち上げており、各島に20～30人ずつの仲間ができています。それをつないで、みんなで勉強し合って、レスキューポイントを作っていました。

タクシー会社も島に1つずつしかないのですが、自転車の故障の際にはレスキュータクシーという形で動いてもらえないかと呼び掛けました。これはビジネスとして行う形になります。訪れる人にとって、レスキューポイントやレスキュータクシーがあるというのは安心感につながると思います。

会場 海外からのツアーが来た場合、ガイドを務めるのは地元の日本人の方ですか。

山本 2パターンあります。現地からのツアーに通訳がついてくることがあり、その場合、私たちは道のナビゲートだけ行います。もう一つは、うちのガイドに英語力を求める場合です。講義中に紹介した東京の自転車旅行専門会社は、その会社の方が自分でガイドしながらナビゲートしますので、うちのNPOは地元の土地勘を活かしてコースのアレンジだけ行っています。