

土浦市における
サイクリングツーリズムについて
——観光情報発信を中心に——

A Study of Bicycle Tourism in Tsuchiura
——Focusing on disseminating tourist information——

三ツ木 丈浩

MITSUMI Takehiro

土浦市における サイクリングツーリズムについて

——観光情報発信を中心に——

A Study of Bicycle Tourism in Tsuchiura
——Focusing on disseminating tourist information——

三ツ木 丈浩

MITSUMIKI Takehiro

要旨：新型コロナウイルス感染症の世界的流行により、これまでの様な国内外の観光客の移動が難しい状況となった。特に、「観光立国」を謳い、インバウンドの観光戦略に大きく舵を切った日本国および都道府県、全国の市区町村は、観光の形態を大きく変更することを余儀なくされている。ソーシャルディスタンスをキーワードに、コロナ禍での観光の形態として、近隣地域内での観光、いわゆる「マイクロツーリズム」が増加することとなった。「自転車のまち」を標榜し、湖沼の面積が琵琶湖に次いで、第2位の霞ヶ浦を周遊するサイクリングロードの拠点となっている土浦市を事例にし、コロナ禍での観光、地球規模での環境の問題を勘案した観光・集客戦略について考察していく。土浦市は水戸街道と霞ヶ浦水運を結びつける水陸交通の拠点として繁栄してきた。近年、「観光・交流」のまち土浦の実現に向けて、「サイクリング＝自転車」をキーワードとして、動き始めた。土浦港を勘案した場合、①霞ヶ浦、②帆曳船、③遊覧船が観光のキーワードとなっている。しかし、土浦市内来訪者に対するアンケート調査では、土浦市の有する観光資源の「どれも魅力を感じない」がトップであった。特に、サイクリングの中心となる「霞ヶ浦りんりんロード」に関する認知度がかなり低いのが現状である。

コロナ禍でのマイクロツーリズムの観点からも、地球環境の観点からも、サイクリングツーリズムは重要な取り組みであり、都市におけるレジリエンスにも関わる大きな流れでもある。

土浦市は、「自転車のまち・土浦」として歩いていくのならば、サイクリングツーリズムのメッカとしての認知度向上だけでなく、都市におけるレジリエンスも取り組んでいくことが望ま

れる。

キーワード：サイクルツーリズム、土浦、霞ヶ浦、都市のレジリエンス

1. はじめに

日本沿岸のみならずだけでなく、内陸にある湖沼や河川にあるみなどにおいても、「みなど」という資源を活用しながら、周辺観光地とも連携し、市民や企業、行政などが一体となって、知恵を絞り観光客の誘致と観光地のブランド化に努める動きが活発化している。

ただ、新型コロナウイルス感染症の世界的流行により、これまでの様な国内外の観光客の移動が難しい状況となった。特に、「観光立国」を謳い、インバウンドの観光戦略に大きく舵を切った日本国および都道府県、全国の市区町村は、観光の形態を大きく変更することを余儀なくされている。ソーシャルディスタンスをキーワードに、コロナ禍での観光の形態として、近隣地域内での観光、いわゆる「マイクロツーリズム」が増加することとなった。実際、県内宿泊旅行者数と県外宿泊旅行者数について、2019年度と2020年度を比較した場合、県内宿泊旅行者数24.8%から31.8%と大幅に増加している。旅行形態も、「個人旅行」を主体に、友人との旅行よりも「家族・パートナー」での旅行が増えている。また、「子連れワーケーション」というトレンドを生んだように、アウトドアがブームとなっている。

さらに、平成27(2015)年9月に、国連において開催されたサミットにおいて、全会一致で採択されたSDGs(持続可能な開発目標)は、「誰一人取り残さない」という理念の下、持続可能で多様性と包摂のある社会の実現のため、令和12(2030)年を年限とする17の国際目標が掲げられており、世界中の国や市町村で、SDGsの理念・考え方を十分に踏まえ、様々な評価軸を組み込んだ上で、各施策・事業を推進している。特に、地球温暖化の原因の一端ともされている自動車の排気ガスについて、2021年11月には国連気候変動枠組み条約第26回締約国会議(COP26)が開催され、30カ国が2040年までに内燃機関車を禁止する宣言がなされ、署名が行われた。また、欧州委員会では、2020年12月に、「持続可能なスマートモビリティ戦略」を発表し、2030年までに、乗用車を中心に3000万台のEVと、電動化が困難な大型車両を中心に八万台の燃料電池車をEUに導入する計画を明らかにした。実際、欧米の自転車先進国では、安全で快適な走行ができるよう自転車通行空間が整備され、電車やバスといった公共交通機関に自転車を積載することができるなど、交通手段として自転車を有効活用できる環境づくりが進んでいる。

また、市民や観光客の移動手段としてシェアサイクルが認知され、多くの人に利用されている。日本においても、渋滞のない円滑な道路交通、低炭素化によって環境にやさしい都市環境の実現を目指し、自転車を利活用できるように、誰もが自転車に乗りやすい安全で快適な利用環境づくりが、全国で始まっている¹。

そこで、「自転車のまち」を標榜し、湖沼の面積が琵琶湖に次いで、第2位の霞ヶ浦を周遊するサイクリングロードの拠点となっている土浦市を事例にし、コロナ禍での観光、地球規模での環境の問題を勘案した観光・集客戦略について考察していく。

2. 土浦市の観光の現状と計画

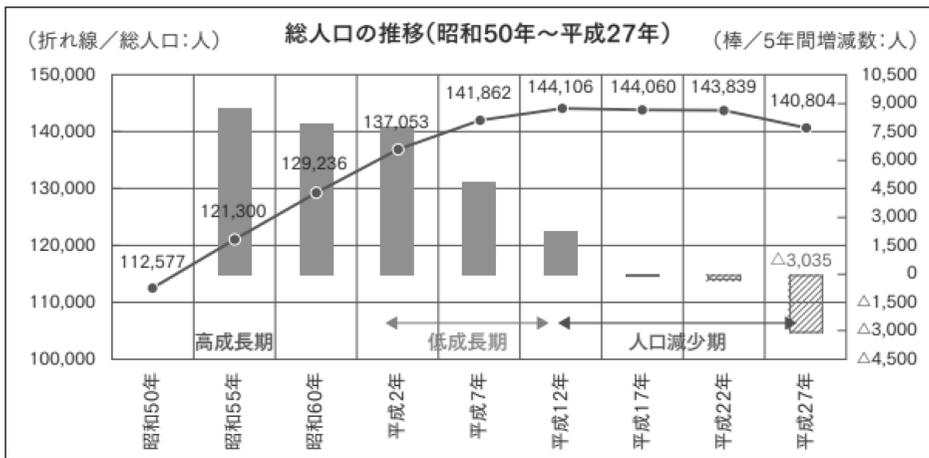
土浦市は、水郷筑波国定公園を有し、その玄関口である利点を活かし、霞ヶ浦の豊かな自然や歴史、伝統あるイベントなどを中心に観光施策に取り組んできた。しかしながら、今日の観光ニーズが高度化、多様化している中、地域の特性を活かしたより魅力ある観光施策の推進が必要となってきている。

これまでの土浦市を拠点に観光振興を考えていくことに加え、筑波山の登山客で賑わうつくばエクスプレスや首都圏中央連絡自動車道の開通、徐々に航路も拡充している茨城空港等、広域交通体系が整備・進展していることから、広域観光とインバウンドへの集客戦略も行われてきた。しかし、新型コロナウイルス感染症の世界的流行により、これまでの社会の在り方や価値観、そして、行動様式を根底から覆すような劇的な変化がもたらされた。それにより、市民生活だけでなく、地域経済活動にも大きく影響し、地域経済の起爆剤となることが期待された国内外の人の移動、特に、観光周遊に大きな影を落とすこととなった。

土浦市は、新型コロナウイルス感染症の世界的流行する以前、平成30(2018)年に「第8次土浦市総合計画」を策定し、「水・みどり・人がきらめく安心のまち 活力のまち 土浦」の実現を目指し、「地域力」と「市役所力」が一体となった協働のまちづくり、行財政改革の推進と市民サービスの向上の2つを計画推進の基本姿勢に位置付け、持続可能なまちづくりを目指すこととなった。

一方、図-1の土浦市の人口の推移で理解できるように、茨城県南の中心である土浦市の人口も少子・高齢化の影響を受け、減少傾向にある。

図-1 土浦市の人口の推移



出所：総務省『国際調査』昭和50年～平成27まで参考作成。

特に、土浦市の中心地外の衰退は、土浦市の現状を表しているものである。土浦駅周辺では、1997年に、土浦駅西口の再開発ビル「ウララ」が完成し中心的役割を果たしている。しかし、中心地の別の場所にあったイトーヨーカ堂が主なテナントとして移転したが2013年2月に閉店してしまった。1996年以降、西友や地場百貨店小網屋、京成百貨店、東武ホテルが閉店し、2003年には丸井、2007年3月には京成ホテルが閉店した。土浦駅ビル「WING（ウイング）」も売上げの低迷により2008年7月に営業を終了したが、2009年7月、「ペルチ土浦」としてリニューアルオープンしている。モータリゼーションの発達や規制緩和による郊外型店舗増加等の影響を受け、駅周辺の空洞化は想像以上に進んでいる。

茨城県南の中心である土浦市の地位も、つくばエクスプレスの開通に伴うつくば市への窓口の移行が進み、その地位も低下しているのが現状である。

そこで、成長産業と期待されている観光に着目をし、基本構想を行うこととなった。

茨城県では、平成23年11月に「茨城県観光振興基本計画」を策定し、同年3月に発生した東日本大震災や福島第一原発事故により、大きな被害を受けた観光産業の復興を最優先として、観光誘客の促進などに取り組んできた。その結果、県全体の観光客数は、ほぼ震災前の水準まで回復してきたものの、地域別では、県北臨海地域など依然として厳しい状況にある地域も見られる。人口減少・少子高齢化と東京への人口の一極集中の進展により、地方経済の弱体化が懸念されるなか、国では「まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定し、地方において雇用の創出を目指し

ており、観光は大きな成長が見込める分野であるとされている。

土浦市は、本市が策定する計画の中で最上位に位置付けられる計画として、「基本構想」と「基本計画」、「実施計画」で構成されている『第8次土浦市総合計画』を策定した。基本構想の期間は、平成30年度から平成39年度までの10年間としている。また、基本計画は基本構想期間を前期と後期に区分し、それぞれ5年間の計画を定め、さらに、実施計画は基本計画に掲げた施策を実現するための計画であり、計画期間は3年間としている。計画の実効性と弾力性を確保するため、毎年度、ローリング方式による見直しを行うこととなっている。

「土地利用の基本構想」は、地域特性を活かし豊かな自然と都市機能との調和をとりながら、都市の活力と住民の生活の利便性を維持し、いつまでも暮らしやすいまちを実現するため、公共交通と連携して、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の都市構造を構築するべく、①水辺空間保全・活用ゾーン、②緑地保全・活用ゾーン、③農村・田園環境ゾーン、④市街地ゾーンに分けて都市計画を行うというものである。土地利用を体系的に関係づけ、まちとしてのにぎわいの創出と、安心・安全で快適な都市づくりを先導していくため、各拠点間や各市街地間を効果的に連絡する交通ネットワークの形成を図るべく、①道路ネットワーク、②公共交通ネットワーク、③歩行者・自転車系ネットワークを定めている²。

リーディングプロジェクト「まちがにぎわう つちうら プロジェクト」の取り組みの一つを「つくば霞ヶ浦りんりんロードの環境整備」としており、休憩施設やサポートステーションなどの拠点整備、案内表示などのサイクリング環境の充実を図るとともに、市内での回遊性を高め、来訪者を中心市街地や周辺地域へ誘導するほか、市民や民間事業者による受入体制の充実に努める、としている。重点事業では、「土浦港周辺広域交流拠点整備事業」「サイクルーズ」「サイクリングイベント等の開催」「水郷筑波広域レンタサイクルの充実」を掲げている。基本計画では、自転車利用に係る施策として「交通安全意識の啓発」、「放置自転車対策の推進」、「スポーツ・レクリエーション活動の推進」、「サイクリスト向けの拠点整備」、「自転車道の整備」、「サイクリングイベントの実施」等を挙げている³。

特に、「交流人口の増加」、すなわち観光客の誘致については、平成21年3月に観光施策の指針となる「土浦市観光基本計画」を策定し、水郷筑波国定公園の玄関口である利点を生かし、筑波山や霞ヶ浦の豊かな自然や歴史、伝統あるイベントなどの観光資源を活用しながら、魅力ある観光地づくりに向けた多様な施策を展開してきた。また、平成26年3月には、社会情勢の変化や主要事業の実施状況等の評価を踏まえて、計画の中間見直しを行った。平成31年3月の計画終了期間が迫る中、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」の開通や、2020年の東京オリンピック・パラリ

ンピック競技大会の開催、外国人観光客の増加等、本市を取り巻く環境の変化、多様化する人々の価値観に対応するため、第2次土浦市観光基本計画を策定し、より魅力的な観光地づくりを推進することで、地域経済の活性化を図ることとなった。

表-1の土浦市の観光の現状でも理解できるように、茨城県内の市町村の中では、2016年度では、北関東の海水浴のメッカである大洗町の観光客数が最も多かったが、コロナ禍においては、筑波山ハイキングの窓口であるつくば市に最も多くの観光客が訪れている結果となった。ただ、ここで問題となってくるのが、土浦市である。2017年の時点で、13位であった。新型コロナウイルスの流行により、ソーシャルディスタンスに基づく、マイクロツーリズムやアウトドアが観光客の集客のポイントとなっているのにも関わらず、観光客数が半減しただけでなく、茨城県の他の市町村に大きく後れをとることとなっている。つまり、「サイクリング」という、「健康に良く」「環境にも良く」「ソーシャルディスタンス」も保てる活動にも関わらず、人が集うことが無かったということである。

表-1 土浦市の観光の現状

市町村名	2016年度順位	観光客数	2020年度順位	観光客数
つくば市	③	3,696,400	①	2,728,700
大洗町	①	4,544,700	②	2,714,900
阿見町	⑥	3,522,200	③	2,653,200
笠間市	⑤	3,612,000	④	2,626,400
ひたちなか市	④	3,622,700	⑤	1,983,900
古河市	⑧	2,701,600	⑥	1,743,300
鹿嶋市	⑦	2,708,700	⑦	1,468,900
水戸市	②	3,736,700	⑧	1,426,000
下妻市	⑫	1,805,600	⑨	1,388,700
常陸太田市	⑭	1,261,300	⑩	1,184,300
土浦市	⑬	1,589,100	⑰	782,100

出所：茨城県『茨城の観光レクリエーション現況・平成28年度』茨城県、19頁。

茨城県『茨城の観光レクリエーション現況・令和2年度』茨城県17頁。

3. 土浦市における自転車まちづくり構想

平成29年（2017）5月に政府は、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機

能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」を施行した。同法では、市町村は国と県の自転車活用推進計画を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努めなければならないとされている。

それを受け茨城県では、平成31年（2018）3月に、自転車活用の動きが高まる中、自転車活用の有用性などを県民の暮らしの中で浸透させ、自転車文化を地域に根付かせるための目標として、「いばらき自転車活用推進計画」を策定した。施策目標1では、「サイクルツーリズムの推進による地域の活性化」を掲げ、①豊富な地域資源を活用した仕掛けづくり、②「つくば霞ヶ浦りんりんロード」のブランドイメージの向上、③サイクリング情報の効果的な発信、④誰もがいつでも手軽にサイクリングを楽しめる環境の構築、⑤交通結節点の拠点化、サポート体制の充実が目標とした⁴。施策目標2では、「自転車交通の役割拡大に向けた自転車通行空間の整備を掲げ、①いばらき自転車ネットワーク計画に基づく計画的な整備推進、②自転車活用の促進に向けたまちづくりと連携した取組の推進を目標とした⁵。施策目標3では、「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」を掲げ、①多様な交通安全教育の推進、②自転車の安全利用の促進、③自転車の交通安全教育に係る人材の育成、④災害時における自転車活用の推進を目標とした⁶。施策目標4では、「自転車を活用した県民の健康増進」を掲げ、①健康増進等につながる自転車活用の促進、②自転車を活用した健康づくりの有用性の広報啓発を目標とした⁷。

そこで、土浦市は、今後は、まちづくりの一環として、これらの自転車利用環境を活用した更なる交流人口の拡大、自転車の安全利用などが重要となることが予想されることから、自転車が持つ観光面、健康面等の長所を踏まえつつ、土浦市における自転車利用に係る課題に対応した施策を計画的に展開し、自転車を活用した地域の活性化及び自転車文化の醸成を図るため、土浦市自転車活用推進計画として、令和2年（2020）2月に、『土浦市自転車まちづくり構想』を発表した。計画の背景として、自転車は、買い物や通勤、通学、子どもの送迎など、日常生活における身近な移動手段や、サイクリング等のレジャーの手段として、多くの人々に利用されている。近年では、健康増進や環境保全への意識の高まりを背景に、スポーツ車、電動アシスト車等の販売台数が増加、高齢化の進展に伴い、自動車の運転に不安を感じる高齢者への対応など、自転車が持つ身近で有用な移動手段としての役割はさらに高まることが予想されている。さらに、東日本大震災をはじめとする様々な災害での教訓から、災害時における移動手段としても重要な役割が期待されていることを挙げている。

土浦市では、平成28(2017)年11月に「つくば霞ヶ浦りんりんロード」が開通するとともに、サイクリング拠点施設として、平成30(2018)年3月にJR常磐線土浦駅ビル内に「りんりんスクエア土浦」、平成31(2019)年3月につくば霞ヶ浦りんりんロード、川口運動公園に隣接して「りんりんポート土浦」が開業するなど、自転車利用環境の整備が進められた。

また、令和元年(2019)11月には「つくば霞ヶ浦りんりんロード」が、国が創設した「ナショナルサイクルルート」に指定された⁸。

4. 土浦市の来訪者調査から見える観光情報発信

平成21年(2009)に策定された『土浦市観光基本計画』では、計画の策定に際して、土浦市内来訪者1,000名を対象として調査を行った。土浦市を訪れる観光客の形態別では、観光目的が29%、ビジネスが28.5%、研修・里帰り・釣り・ゴルフ等のその他が13.9%であった⁹。ただ、図-2で理解できるように、「魅力を感じた観光施設や史跡等」の土浦市が有する観光資源について、上位の観光資源は、さくらの名所が22.3%、土浦全国花火競技大会が18.8%、亀城公園が17.9%、霞ヶ浦が16.3%であった。観光帆船は8.8%で、11番目であり、あまり認知されていないのか、魅力を感じられていないことが理解出来る。また、どれも魅力を感じないが31.6%と最も高いことから来訪者を満足させることが出来ていないことも理解できる。

『土浦市観光基本計画』を振興していく上で、これからの観光においては、「強み」を活かし、さらに磨きをかけていくことが必要であることを認識した。一方、人口減少や少子高齢化が本格化するなどにより、これまでの成長拡大指向から高質化指向への発想転換が求められる「時代の転換期」にあたり、観光においても柔軟に対応していく必要性から、また、サイクリングなど新たな観光資源や近年の周辺環境の変化等もあり、対応が課題となった。

そこで、平成31年(2019)に、土浦市は、基本コンセプトとして、「魅力を活力に…多彩な連携による観光のまちづくり」を掲げ、『第2次土浦市観光基本計画』を策定した。重点施策として、重点施策1では、「サイクルツーリズムの推進とその拠点機能の強化」を掲げ、①多様なサイクルツーリズムメニューの提供とサポート、②サイクリング拠点機能の強化と活用、③サイクリングを生かした回遊性の向上、④サイクリング拠点都市の市民への周知と参加を目標とした。重点施策2では、まちの資源活用や空間演出によるブランド化」を掲げ、①歴史を素材としたまちなか回遊ネットワークの形成を目標とした。また、主要事業3として、「社会環境の変化に合

わせた資源の活用」、C「社会環境変化に対応した観光メニューづくり」に基づく、サイクルツーリズムの普及拡大、D「地域資源のブランド化とネットワーク化」を掲げ、①霞ヶ浦を楽しむメニューとその環境向上、②湖畔の観光拠点機能の整備充実、③新たな魅力イベントの創出と盛り上げ、④サイクリング拠点機能の強化・活用、⑤サイクリング環境の整備充実を目標とした。E「広域観光連携の推進」では、広域観光連携の推進と拡大を推進することとなった。この様に、「サイクリング」「サイクリングツーリズム」が一つの土浦観光のキーワードとなったと言えよう¹⁰。

図-2で理解できたように、土浦市の観光資源について、「どれも魅力を感じない」は最多であったことから、第一の目標として、「積極的情報発信による集客促進」を掲げ、①ICT・SNS等の情報媒体を積極的に活用し、市民も自らセールスマンとなって情報を発信することの必要性も加味し、「情報発信により土浦を売り込むこと」、②観光の振興によって交流人口、滞在人口を増加させることで都市の活力を維持・向上させるという発想が今後必要とし、ネット社会では県境や国境も越えた広範囲の交流が可能であり、そうした情報発信も活用して土浦のファンを増やしていくことが必要の観点から、「観光交流人口を増やし活力を得ること」を課題解決として提起した。

図-2 土浦市の観光資源の課題

	観光資源名	比率
①	どれも魅力を感じない	31.6
②	桜の名所	22.3
③	土浦全国花火競技大会	18.8
④	亀城公園	17.9
⑤	霞ヶ浦	16.3
⑥	旧街道沿いの寺社めぐり	12.5
⑦	土浦まちかど蔵	11.4
⑧	果樹狩り	11.4
⑨	土浦の雛まつり	10.3
⑩	霞ヶ浦総合公園	9.6
⑫	観光帆曳船	8.8
⑭	蓮田	3.9
⑮	りんりんロード	3.8
⑳	かすみがうらマラソン	2.0

出所：土浦市『土浦市観光基本計画』土浦市、2009年、18頁参照作成。

『第2次土浦観光基本計画』の策定に際して、『第1次土浦観光基本計画』と同様に、アン

ケート調査を行っている。『第2次土浦観光基本計画』では、来訪者511名、市外居住者の意向調査（ネット調査）1000名でアンケート調査が行われた¹¹。「旅行の目的」については、前回と違い、観光が、49.5%（前回29.0%）、ビジネスが、7.0%（前回28.5%）というように、大幅に主目的が、「観光」となっていることが理解できる。

ただ、残念なのが、表-2でも理解できるように、「特にイメージするものがない」が、22.1%と土浦の観光資源のイメージが醸成されていないことが理解できる。また、残念なのが、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」を有し、「自転車のまち」を掲げているにもかかわらず、14項目の質問の中で、10位に「サイクリング」があることである。

表-2 土浦市のイメージ

	観光資源名	比率(%)
①	土浦全国花火競技大会	27.8
②	レンコンや佃煮などの産物	25.1
③	つくば研究学園都市に隣接	23.9
④	特にイメージするものはない	22.1
⑤	常磐線や常磐自動車道の通過点	20.3
⑥	霞ヶ浦の釣り	20.2
⑦	山や湖の自然や景観	17.0
⑧	茨城県南部の拠点都市	16.4
⑨	田園風景	9.3
⑩	サイクリング	4.1

出所：土浦市『第2次土浦観光基本計画』土浦市、2019年、50頁参照作成。

また、表-3でも理解できるように、土浦市への関心についても、「特になし」が、30.4%である。また、土浦観光の代名詞の筈の「つくば霞ヶ浦りんりんロードなどでのサイクリング」への関心が、11.9%と最下位と言ってよいレベルである。亀城公園等の歴史文化遺産や霞ヶ浦の釣り、田園の眺望、レンコン料理にも大きく及んでいない。非常に残念な結果となった。ただ、2020年に『土浦市自転車まちづくり構想』が策定されたこともあり、今後、より一層の人の心に響く観光情報の発信をしていくこととなることが期待される。

表-3 土浦市の関心項目

	観光資源名	比率(%)
①	土浦全国花火競技大会などのイベント	34.3
②	特になし	30.4
③	レンコンや佃煮などの名産品	20.2
④	亀城公園や歴史の小径など、歴史文化遺産	19.8
⑤	ヨットや釣りなど霞ヶ浦での楽しみ	17.2
⑥	田園や山並みからの眺望などの景観	17.1
⑦	レンコン料理やカレーなどのグルメ	16.7
⑧	つくば霞ヶ浦りんりんロードなどでのサイクリング	11.9
⑨	その他	0.8

出所：土浦市『第2次土浦観光基本計画』土浦市、2019年、49頁参照作成。

『第2次土浦観光基本計画』において、観光情報の発信の重要性を認識し、さらなる観光情報の発信を、そして、SNSを活用した観光情報を行っていくこととなった。そこで、表-4で、土浦市および周辺市町村のSNS活用状況を2018年度と2021年度を比較してみていく。SNSを活用した観光情報の発信については、表-4の土浦市や周辺都市のSNSの活用状況で理解できるように、開設されていないSNSもあり、観光情報発信力という観点で周辺都市から後れをとっているのが現状である。

表-4 土浦市および周辺市町村のSNS活用状況 2018年度と2021年度を比較して

市町村名	年度	ブログ	Facebook	Twitter	Twitter(観光)	YouTube	Instagram
土浦市	2018年度			11298		◎	
	2021年度		◎	17000		◎	◎
つくば市	2018年度		◎	42553			◎
	2021年度		◎	52000	5104	◎	◎
小美玉市	2018年度		◎			△	
	2021年度		◎	1126		◎	△
阿見町	2018年度	—	—	—		—	—
	2021年度	◎	◎	1200	4074	◎	◎
牛久市	2018年度	◎	◎	2320		◎	
	2021年度		◎	4586	3646	◎	◎
笠間市	2018年度	◎	◎	1570			◎
	2021年度		◎	5472	8159	◎	◎

出所：各市役所および観光協会を基に、筆者作成、2021年12月3日現在。

*Twitterについては、フォロワー数

*Twitter(観光)については、観光協会のTwitter観光情報は真である。

土浦市の場合、表-1の茨城県の市町村別観光客入込者数でも理解できるように、観光客の来訪者数が他市町村と比べて低いことがあげられる。表-4においては、FacebookやInstagramの開設を行うなど、SNSでの情報発信の体制は整ったと言えよう。ただ、土浦市が発信をする観光情報が、人々に届いていないことが理解できる。

5. まとめ

土浦市は茨城県南の拠点として機能してきた。土浦市の観光客入込者数は、新型コロナウイルスによる社会的システムの変容の以前も以後も、期待した集客が叶っていないのが実情である。『土浦市観光基本計画』および『第2次土浦市観光基本計画』での来訪者の調査でも厳しい評価となった。SNSでの観光情報の発信は行っている。しかし、潜在的顧客に対して、「届いていない」ないし、「魅力が無い」と判断されている可能性が大きい。霞ヶ浦の水辺空間の活用（「湖（うみ）の巡り路」づくり、「水辺に誘われて歩きたくなる回遊都市」という将来構想は、「歩く」という視点ではなく、「サイクリング」に置き換わって今後の土浦のイメージは醸成されることになる。

コロナ禍においても、「マイクロツーリズム」を中心に、徐々に各地で観光客が動き始めている。「ソーシャルディスタンス」、「健康」、「運動」の観点からも「サイクリング」は響くキーワードである。従前にも増して、潜在的顧客の心に響く・届く観光情報を発信し続ける必要がある。

また、土浦市は、「自転車のまち」を謳い、「土浦市自転車のまちづくり構想」を策定している。それを踏まえれば、単なる「サイクリングツーリズム」による観光客の増加を目指すだけでなく、「環境」=「持続的開発」の視点や「都市のレジリエンス」の観点からの街づくりも加味しつつ、アジアのアムステルダムかユトレヒトと言われるように、都市のブランド化を図っていくことが、土浦市民だけでなく、ステークホルダーにとって最も望まれる形であろう。

1. 国土交通省『サイクル都市環境』

URL : mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/environment/ 2022年1月20日現在.

2. 土浦市『第8次土浦市総合計画』土浦市, 2018年, 30~33頁参照.

3. 同上書, 66～68頁参照.
4. 茨城県『いばらき自転車活用推進計画』茨城県, 2019年, 8～16頁参照.
5. 同上書, 17～18頁参照.
6. 同上書, 19～24頁参照.
7. 同上書, 25～26頁参照.
8. 土浦市『土浦市自転車のまちづくり構想』土浦市, 2020年, 1頁.
9. 土浦市『土浦市観光基本計画』土浦市, 2009年, 14頁.
10. 土浦市『第2次土浦市観光基本計画』土浦市, 2019年, 31～33頁参照.
11. 同上書, 47頁.

参考文献

- デービット・アトキンソン『新・観光立国論』東洋経済新報社, 2015年.
- 岡本健編『コンテンツツーリズム研究』福村出版, 2015年.
- 小野秀一郎『ネット活用でここまで変わる!外国人観光客を呼び込む方法』日本実業出版社, 2016年.
- 高橋一夫編『観光のマーケティング・マネジメント』ジェイティービー能力開発, 2011年.
- 田村馨『都市のマーケティング』有斐閣選書, 1998年.
- トーマツ・ベンチャーサポート『地方創生実現ハンドブック』日経BP, 2015年.
- 中尾清・浦達雄編『観光学入門』晃洋書房, 2006年.
- 山上徹編『おこしやすの観光戦略』法律文化社, 2001年.
- 山口一美編『はじめての観光魅力学』創成社, 2011年.
- 横山陽二『地域プロデュース入門』中日新聞社, 2015年.
- 阿見町『公式Twitter』URL :
https://twitter.com/TownAmi?ref_src=twsrc%5Egoogle%7Ctwcamp%5Eserp%7Ctwgr%5Eauthor
- あみ観光協会『公式Twitter』URL :
https://twitter.com/oideyo_ami
- 茨城観光物産協会『観光いばらき』URL :
<https://www.ibarakiguide.jp/seasons/recommend/kasumigaura-hobikisen.html>

茨城県商工労働観光部『茨城の観光レクリエーション現況』平成28年度版, 平成29年度版, 平成30年度版, 令和元年度版, 令和2年度版.

牛久市『公式Twitter』URL :

https://twitter.com/ushiku_city?ref_src=twsrc%5Egoogle%7Ctwcamp%5Eserp%7Ctwgr%5Eauthor

笠間市『公式Twitter』URL :

https://twitter.com/ibaraki_kasama?ref_src=twsrc%5Egoogle%7Ctwcamp%5Eserp%7Ctwgr%5Eauthor

つくば市『公式Twitter』URL :

https://twitter.com/tsukubais?ref_src=twsrc%5Egoogle%7Ctwcamp%5Eserp%7Ctwgr%5Eauthor

つくば市観光推進課

https://twitter.com/tkb_kanko

土浦市『公式Twitter』URL :

https://twitter.com/tsuchiura_city?ref_src=twsrc%5Egoogle%7Ctwcamp%5Eserp%7Ctwgr%5Eauthor

土浦市『統計つちうら』URL : <https://www.city.tsuchiura.lg.jp/page/page002187.html>

日本観光振興協会『観光の実態と志向 平成30年度版』2017年.

<https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/environment/>