

# 北海道のサイクルツーリズム推進に向けた 中間とりまとめ

---

平成30年3月30日

北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会

## ○サイクルツーリズム推進の背景

北海道総合開発計画（平成28年3月閣議決定）

北海道において、アジアの中でも特徴的で魅力的な観光資源を活かしながら「世界水準の観光地」を目指しており、サイクルツーリズム等の振興等により、広域的な観光周遊ルートの形成を促進するとともに、施策の推進にあたっては、産学官民連携による「プラットフォーム」を形成することとされている。

自転車活用推進法（平成29年5月施行）

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」と記載されている。

個性的な景観や食など、北海道の魅力を活かしたサイクルツーリズムを推進するため、下記等の検討が必要

受入環境を充実させるための方策

情報提供・サイクリストとのコミュニケーションの方策

自転車走行環境を改善するための方策

持続的に取組を進めるための体制や役割分担等の実施要綱

平成29年2月

「**北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会**」を設立

（事務局：北海道開発局・北海道）

## ○これまでの議論と進め方

第1回  
(H29.2.24)

- サイクルツーリズムを取り巻く環境や、委員会の検討範囲と論点、その他方向性を議論
- 検討を実施するために、モデルルートを設定して試行を行うことと整理

第2回  
(H29.5.16)

- モデルルート設定の考え方の整理、具体的な試行の内容及び各種調査の方法について議論

第3回  
(H29.6.28)

- H29年度に試行を実施するモデルルートの整理

## モデルルートにおける試行の実施(H29年度)

第4回  
(H30.3.19)

- H29年度の試行を踏まえた中間とりまとめと今後の方向性について議論

北海道のサイクルツーリズム推進に向けた中間とりまとめ

※中間とりまとめを踏まえH30年度の試行を実施

# 試行に関する基本方針

## ○モデルルートを設定し、「世界水準のサイクリング環境」構築のための施策や取組を試行の上、検討

### 「世界水準のサイクリング環境」

「**世界標準**:世界のサイクリストがみんな楽しめる(バリアフリー)」と、「**世界最高水準**:世界的に見ても魅力的なサイクリングを楽しむ(北海道のポテンシャル活用)」に分けて考える。

### 世界標準

#### すべてのモデルルートが満たすべきもの

- 世界のサイクリストが安全かつ安心してサイクリングできる走行・受入環境が整っている  
ルートの案内看板が設置されている、安全に走行できるための空間が確保されている(河川空間、自転車道、路面表示の活用)、休憩施設(トイレ)が一定間隔で存在し、サイクルラックや工具類が設置されている、ルートの情報が提供されている(ITの活用) 等

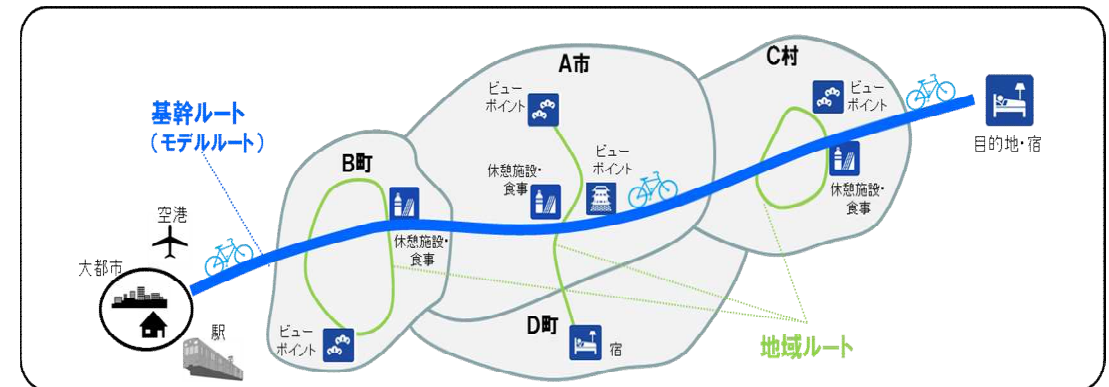
### 世界最高水準(北海道のポテンシャル活用)

#### 各モデルルート(地域)の特性を活かして磨いていくべきもの

- 豊かな自然環境や雄大な景観、食、冷涼な気候という、我が国を先導する北海道の優位性を活かした体験が可能  
”最北の地”を体験、ファームレストラン、他のアクティビティ(カヌー等)との複合 等
- サイクリストが満足する”サイクリストウェルカム”な地域が形成されている(ホスピタリティ)  
ウェルカム施設の目印(フラッグ)、農山漁村(生産空間)でも持続可能な休憩・宿泊環境(農泊や民泊等) 等
- ここ(北海道・各ルート)でしか味わえないことを世界にアピール  
海外からの招聘ツアー、サイクルイベント(見本市)でのPR 等

## ○モデルルートは、各ルートの骨格となる「基幹ルート」を設定

	基幹ルート (モデルルート)	地域ルート
特徴	市町村をまたぐような骨格となるサイクルルート	(基幹ルート周辺の)地域の短距離のサイクルルート
コンセプト	空港や駅、大都市と目的地を結び、安全・安心に移動できる(案内や休憩等施設が整っている)	基幹ルートから離れているビューポイントなど、隠れた地域資産を楽しむ



モデルルートは下記を満たすように設定  
(道内全自治体へのヒアリング結果を踏まえて設定)

- ① モデルルート試行への協力を得られる地域の活動主体が存在  
(受入環境の充実や情報発信のためのデータ収集、アンケートの実施等)
- ② 市町村をまたぐような、骨格となるルート(基幹ルート)であること

# 平成29年度に試行を実施したモデルルート



# モデルルートの試行により検証した内容

## 受入環境の充実

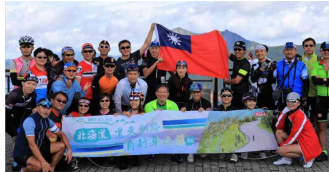
### 休憩施設の充実



### 移動のサポート



### イベント・モニターツアーの実施



### ルートの案内や周知



- 休憩施設の充実、イベント・モニターツアーの実施、ルート案内や周知、移動のサポートなど、地域と連携し幅広く試行
- サイクリストのニーズや満足度を検証

## 情報提供・サイクリストとのコミュニケーションの方策

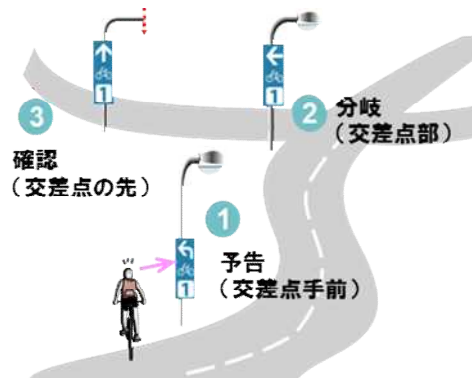
### コミュニケーションサイトの開設



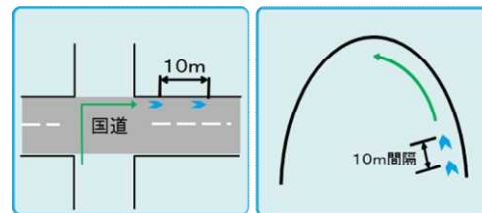
- ルートの地図や高低差、ビューポイントや休憩施設などの情報を提供するとともに、サイクリストから評価・意見を投稿可能なコミュニケーションサイトを開設
- サイトの使いやすさ、わかりやすさ、ニーズ等を検証

## 自転車走行環境の改善

### ルート案内看板の設置

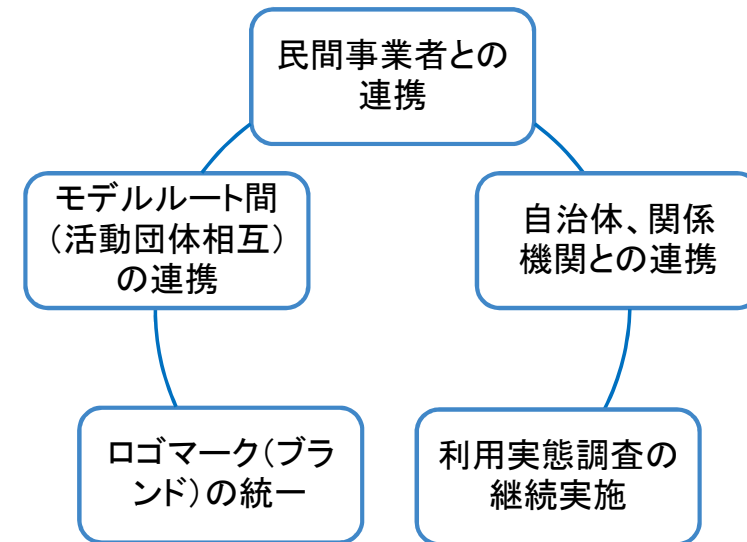


### 路面標示(矢羽根)の試行



- サイクリストが安全に、かつ迷わず走行できるよう、ルート案内看板や路面表示(矢羽根)を設置
- 視認性やわかりやすさ等を検証

## 持続的取組を進めるための体制・役割分担



## 1. 休憩施設の充実

- サイクリストが途中で食事や休憩を行いやすくすることを目的に、民間施設や公的施設(道の駅や空港など)と連携しながら、サイクルラックや修理工具を設置するなど、休憩施設を充実。



道の駅 北欧の風とうべつ  
【石狩川流域圏ルート】



鶴居ノーザンビレッジ  
HOTEL TAITO  
【阿寒・摩周・釧路湿原ルート】



道の駅 もち米の里☆なよろ  
【きた北海道ルート】

## 3. イベント・モニターツアーの実施

- サイクリスト目線でのルート環境整備の確認やサイクリストに広くルートの魅力を周知することを目的とし、地域団体と連携したサイクリングイベントを実施。
- 外国人サイクリストへ、北海道でのサイクリングの魅力を周知することを目的とし、モニターツアーを実施。



トカプチ400現地走行会  
【トカプチ400】



道東釧路自転車の旅  
【阿寒・摩周・釧路湿原ルート】

## 2. 移動のサポート

- 周遊エリアの拡大やトラブル時(悪天候やけが等)の移動をサポートすることを目的とし、路線バスで輸送サービスを実施。
- 移動時の負担軽減を目的とした荷物輸送サービスを実施。(試行)
- サイクリングでのトラブル発生時の緊急サポート体制の充実を目的とし、道の駅でのタイヤチューブの販売及びタクシー会社と連携した自転車積込車両の運用を実施。
- 個人の自転車を現地に持ち込まないサイクリストのサポートを目的とし、レンタサイクル事業の開始や拡充、レンタサイクルの乗り捨てを検討するWGの実施。



路線バスを活用した  
自転車輸送  
【きた北海道ルート】



運送業者と連携した  
荷物配送試行の実施  
【きた北海道ルート】



道の駅しむかっぷ  
レンタサイクル拡充  
【富良野・占冠ルート】

## 4. ルートの案内や周知

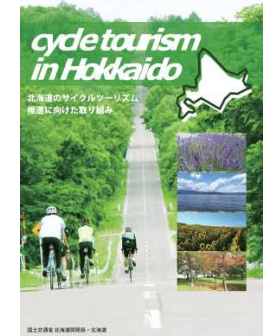
- ルートの詳細案内、周知等を目的とし、休憩施設や景観スポット、注意箇所、自転車走行ルール等を掲載したサイクリングマップを作成・配布。
- ルートの周知を目的とし、プロモーション動画を作成・配信。(日本語・英語・繁体字)
- 本取り組みをPRするため、全国自転車活用推進フォーラムに参加。



トカプチ400サイクリングマップ  
【トカプチ400】



自転車な旅 in くしろ  
【阿寒・摩周・釧路湿原ルート】



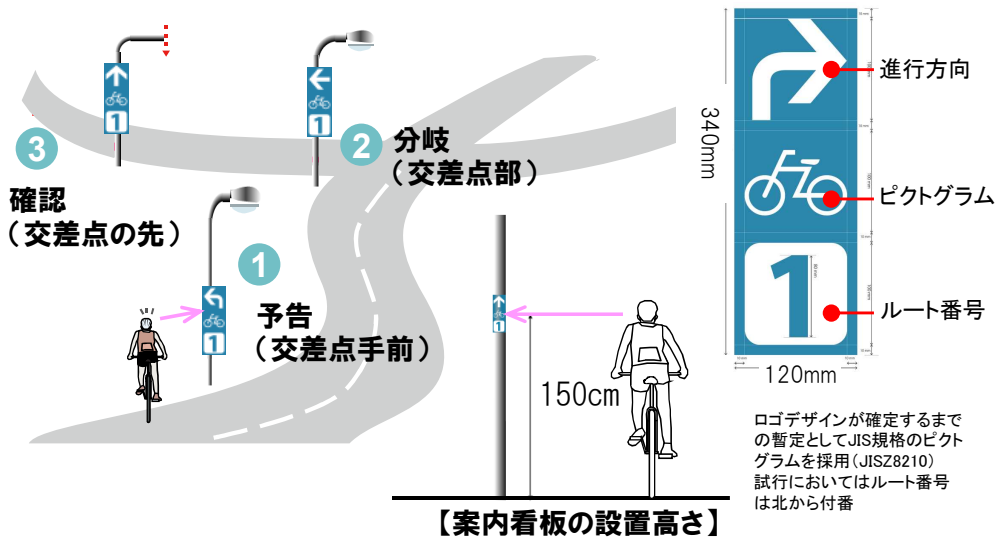
全国自転車活用推進フォーラム  
第6回自転車利用環境向上会議  
in 愛媛・松山

# 受入環境の充実

	休憩施設の充実	移動のサポート	イベント・モニターツアーの実施	ルート案内や周知
H29年度の試行から得られた評価	<p>○走行中に困ったことは、全てのルートにおいて、「休憩施設が少ない/自動販売機が少ない」ことが課題。特に河川敷を走行空間とした石狩川流域圏ルートでは、「休憩施設が少ない/自動販売機が少ない」ことを課題とする回答者の割合が大きい。</p> <p>○立ち寄った施設の改善点は、「サイクルラックがない/少ない」など、ルートによって異なる。</p>	<p>○アンケート調査の自由回答意見より、「輸送サービス」、「荷物輸送サービス」、「緊急サポート体制」を充実して欲しいとの意見あり。</p>	<p>○サイクリングイベントやモニターツアーの参加者からは、安全・安心で走りやすいとの評価。</p> <p>○特に外国人からは、北海道の魅力である景観・食に対する満足度が高い。</p>	<p>○サイクリングマップ、およびプロモーション動画は好評であった。</p> <p>○プロモーション動画の再生回数は計2,350回。</p> <p>○全国自転車活用推進フォーラムでは、全国の参加者から取り組みに対する関心を得た。</p>
H30年度の試行の方向性	<p>○民間施設や関係機関等との連携により、休憩施設の数、質の向上、秘境駅（無人駅）の活用等を進める</p> <p>○石狩川流域圏ルートの河川敷については、休憩施設の案内強化を検討</p> <p>○全てのルートについてサイクルラックを増加</p> <p>○ルート毎に「休めるスペース」や「買い物する施設」等への案内強化を検討</p>	<p>○公共交通等による輸送・荷物輸送・緊急サポート・レンタサイクルサービスについて、事業者との調整を継続</p> <p>○ニーズや満足度について引き続き検証していく。</p> <div data-bbox="994 1246 1240 1430" data-label="Image"> </div> <p>バスへの自転車持込(再掲)</p>	<p>○国内観光客に加え、外国人観光客へ向けたサイクリングイベントやモニターツアーを継続実施</p> <div data-bbox="1420 1211 1727 1418" data-label="Image"> </div> <p>モニターツアー(再掲)</p>	<p>○サイクリングマップの作成、プロモーション動画の作成、PRイベントの実施</p> <div data-bbox="1861 1198 2078 1382" data-label="Image"> </div> <p>サイクリングマップ(再掲)</p>

## 1. ルート案内看板の設置

モデルルートの起点から終点方向に、ルートが右左折で分岐する交差点にある既設の道路付属物(道路標識、道路照明、固定式視線誘導等)の支柱にルート案内シールを貼り付け、進行方向を案内。



■案内看板の設置状況  
(きた北海道ルート 中川町 国道40号)



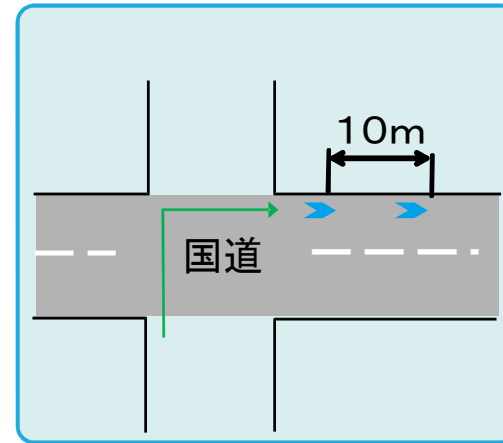
■案内看板の設置状況  
(トカプチ400 浦幌町 国道38号)

## 2. 路面表示の試行

路面表示(矢羽根)は、車道における自転車通行位置を自転車利用者とドライバーの双方に示し、「安全」な道路交通環境を確保するため、モデルルート上の国道×道道以上の交差点に15箇所、国道の急カーブの手前に29箇所設置。

### 「交差点」での設置

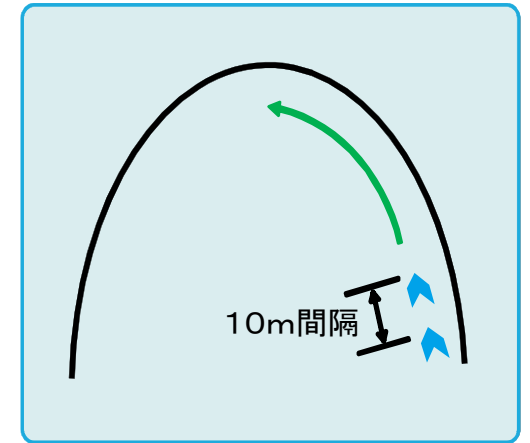
10m間隔で矢羽根を2個以上設置



■路面表示の試行状況「交差点」  
(トカプチ400 中札内村 国道236号)

### 「急カーブの手前」での設置




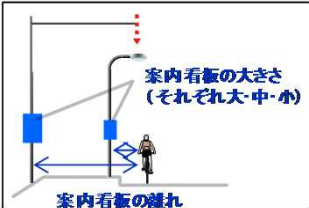

曲線半径が160m未満の場合、車線幅員の拡幅が必要とする規定に準拠し、 $R \leq 160$ を急カーブと定義した【道路構造令】



■路面表示の試行状況「急カーブの手前」  
(トカプチ400 浦幌町 国道336号)



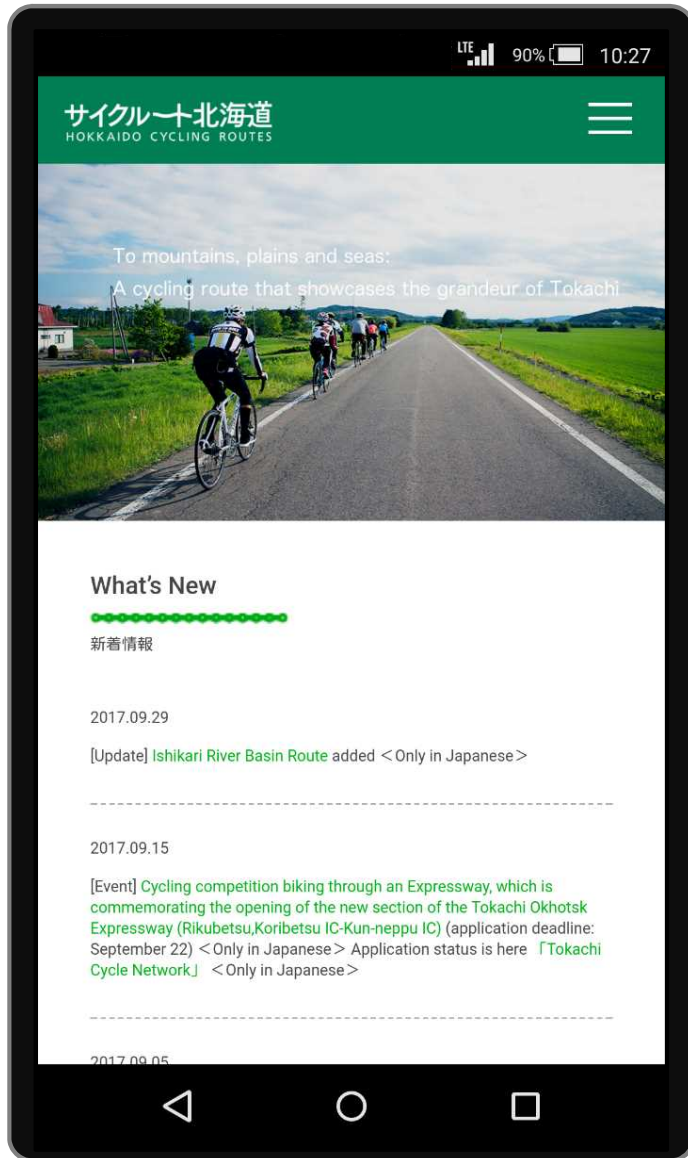
# 自転車走行環境の改善

	案内看板シール	路面表示(矢羽根)
<p>H29年度の試行から得られた評価</p>	<p>(道路)                      ○案内看板シールの全体的な数(交差点直進、単路部を含む)が不十分。                      ○案内看板シールが小さいことにより、案内としてわかりにくい。                      ○直線部への案内及びモデルルート of 終点から起点方向への案内を望む意見。                      (河川)                      ○現時点で否定的意見は無い(ただし設置後期間が短い)。</p>	<p>○路面表示による安全性は、サイクリストのみならずドライバーも含め、交差点・急カーブともに一定の割合で有効と評価。                      ○終点から起点方向への表示を望む意見。                      ○トンネル区間での安全対策として設置を望む意見。</p>
		
<p>H30年度の試行の方向性</p>	<p>(道路)                      ○終点から起点方向及び単路部(交差点から5km間隔を目安)へ追加設置                      ○既存柱がない場合は、「案内用の路面表示」による案内を検討。                      ○適切な案内表示の大きさ、デザイン・色、設置位置、高さ等について、サイクリストの意見集約が必要と判断し、案内看板の基準確立に向けた視認性の実走調査を実施(H30年度夏頃を予定)                      (河川)                      ○ H29年度と同様の試行を行いサイクリストからの意見を引き続き聴取。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div data-bbox="353 1204 645 1412">  <p>案内看板シールの追加設置</p> </div> <div data-bbox="750 1204 1097 1412">  <p>案内用の路面表示例 (しまなみ海道)</p> </div> <div data-bbox="1153 1204 1460 1412">  <p>案内看板の大きさ (それぞれ大・中・小) 案内看板の隠れ</p> <p>視認性調査のイメージ</p> </div> </div>	<p>○路面表示の評価が高かったことを踏まえ、更なる追加設置を検討。                      ○終点から起点方向への追加設置。                      ○トンネル区間の安全対策としてトンネル入口への矢羽根の追加設置に加え、国内外での事例を踏まえて注意喚起方法を検討。</p> <div style="text-align: center;">  <p>「トンネル入口部」の路面表示(イメージ)</p> </div>

## 1. コミュニケーションサイトの開設

- PC版及びスマートフォン版のコミュニケーションサイトを開設。
- 各ルートマップに加え、高低差の表示、観光スポット及び休憩施設の情報を複数のアイコンで表示。

■ コミュニケーションサイト「サイクルート北海道」  
<https://cycle-hokkaido.jp/> (日本語・English)



**GPSと連動し走行位置を表示**

**サイクリストによるルートの5段階評価**

**英語表示切り替え**

**ルート上の観光施設・休憩施設を地図上に表示**

**分かりやすいアイコン**

**ルートの高高低差を表示**

**写真付きのロコミを自由に投稿**

**ルート周辺の気象情報を表示**

Route length: 353km

総合評価: 4.32


総合的な満足度	★★★★★
道の走りやすさ	4.4/5
道の分かりやすさ	3.4/5
景色・景観	4.9/5
食・休憩施設等	4.0/5
ルートの達成感	★★★★★

総合的な満足度	5
道の走りやすさ	5
道の分かりやすさ	3
景色・景観	5
食・休憩施設等	3
ルートの達成感	★★★★★

日付	3月9日(金)	3月10日(土)	3月11日(日)	3月12日(月)	3月13日(火)
天気					
気温(℃)	0 / 3	-2 / 0	-	-	2

てっぺんライド途中参加し、中川から宗谷峠まで走りました。途中エイドステーション設置して頂いていたのは感謝で、特に秘境駅を活用しているのは素晴らしいですが、それがない場合は、休憩場所が少なそうです。また、案内看板は、もう少し目立つ大きさや色、数にした方が良いでしょう。景色は最高でした！

■ 実際に投稿されたロコミ

	コミュニケーションサイトの内容
<p>H29年度の試行から得られた評価</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○総アクセス数は約20,000件(各ルートのパージは約6,100件)あったものの、評価・口コミの投稿は43件と少なく、PRに努めるべきとの指摘</li> <li>○施設や危険箇所を示すアイコンについて、初期画面で不要なものを含めて表示されているため数が多く、マップやアイコンの内容がわかりづらくなっているとの指摘</li> <li>○地域の魅力的な情報(景観や食など)を掲載してはどうかとの指摘</li> </ul>
	
<p>H30年度の試行の方向性</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○サイクリングイベントやツアー、パンフレット、マップ、SNS等を活用して、コミュニケーションサイトの評価・口コミへの投稿が増えるようPRを実施</li> <li>○コミュニケーションサイトの初期画面では、ビューポイント(景観の良いポイント)のアイコンのみを表示させる(ユーザーが必要な情報を追加で選定して表示できる)ことにより、マップやアイコンの内容をわかりやすくするとともに、魅力的な景観をPR</li> <li>○ルート沿いの地域の魅力(観光や食など)を紹介するサイトへのリンクを貼ることにより、地域の“ウリ”である魅力的な情報を発信</li> </ul>

## ○民間事業者との連携

- ・輸送サービスや荷物輸送サービス、緊急サポート・レンタサイクルサービス体制の充実など、移動のサポートを望む声が多い※<sup>1</sup> ※<sup>1</sup>:サイクリストへのアンケート調査結果

⇒サイクリストにとって広大な北海道を快適に移動するには、鉄道や民間事業者等と連携し、受入環境の向上に努めることが重要

## ○自治体、関係機関との連携

- ・H29モデルルート試行では、道路や河川の管理者である自治体と連携して取組実施

⇒サイクリストにとって魅力あるサイクル環境を提供するには、引き続き道路や河川の管理者である自治体との連携や、自治体等が推進する地域ルートと基幹ルートの連携を進めることが重要

⇒地域ルートについては、基幹ルートと連携しターゲットや使われ方を試行を通して検討

⇒北海道自転車条例の動向や他の観光施策や地域活性化施策との連携を進めるため、関係機関との連携を一層強化することが重要

## ○モデルルート間(活動団体相互)の連携

- ・他のモデルルートの取組みについて情報提供を望む声が多い※<sup>2</sup> ※<sup>2</sup>:活動団体へのヒアリング結果

⇒フォーラム等を活用し各モデルルートでの取組内容を共有することが重要

## ○ロゴマーク(ブランド)の統一

- ・H29モデルルート試行では、ロゴマークを設定するには至らなかった

⇒全道では、先行的にサイクルツーリズムを展開している地域、団体もあるが、今後、北海道全域でサイクルツーリズムを推進するには、統一したロゴマークを策定することが有効

## ○利用実態調査の継続実施

- ・H29観光統計やWebアンケートによるサイクリストの利用実態調査を継続して行うことが重要なほか、サイクリストのニーズ調査を継続的に行うことが重要