

北海道のサイクルツーリズム推進に関する 取組について

北海道開発局 建設部 道路計画課 ○牧野 一輝
高橋 直之
株式会社ドーコン 都市・地域事業本部 総合計画部 佐藤 航平

2019年8月に世界水準のサイクリング環境の構築に向け「北海道サイクルルート連携協議会」が発足して以降、現在10のルート協議会が登録され、受入環境の充実・走行環境の整備・情報発信の取組が進められている。本稿では、これまで実施されてきた取組を振り返り新たな課題を明確にするとともに、2024年4月から計画期間となった第9期北海道総合開発計画に基づいた、北海道におけるサイクルツーリズムの今後の展開について考察する。

キーワード：サイクルツーリズム、観光振興、地域振興

1. はじめに

北海道は、豊かで雄大な自然環境や生産活動の中で形成された農村風景、独自の歴史・文化、多様な都市、安全で高品質な農水産物等、アジアの中でも特徴的で魅力的な観光資源が存在している。北海道が今後も持続的に発展していくためには、こうした強みを活かし、国内外からの来訪者の受入環境等の整備や、多様な観光メニューの充実等により、北海道の魅力をさらに磨き上げていくことが重要である。そこで、北海道の観光資源を活かしながらサイクリングを楽しめる環境を高めていくことを目的として官・民をはじめ多くの関係者が連携・協働し、サイクルツーリズムを推進している。

本稿は、これまで実施してきた取組を振り返り新たな課題を明確にするとともに、2024年4月から計画期間となった第9期北海道総合開発計画に基づいた、北海道におけるサイクルツーリズムの今後の展開について考察する。

2. 北海道におけるサイクルツーリズムの動向

(1) 全国に先駆けて実施した試行

2016年に閣議決定された第8期北海道総合開発計画において、北海道の強みである「食」と「観光」を戦略的産業として育成し、豊富な地域資源とそれに裏打ちされたブランド力など、北海道が持つポテンシャルを最大限に発揮させることにより「世界の北海道」を目指すこととされた。また、全国的には、2017年に自転車活用推進法が施行され、これに基づき策定された自転車活用推進計画では、「サイクルツーリズムの推進による観光立国

の実現」に向けて取り組むことが位置づけられた。

こうした中、2017年に「北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会」（事務局：北海道開発局・北海道）を設立し、世界水準のサイクリング環境構築のための検討に着手し、2017～18年度の2年間、モデルルートにおいて、走行環境の改善、受入環境の充実、情報発信の試行を実施した。

(2) 北海道サイクルツーリズム推進の本格展開

a) 推進の枠組み

2年間の試行を活かし、サイクルツーリズム推進の取り組みを本格展開するため、2019年には官民の多くの関係者が連携・協働する枠組みを構築し、北海道における世界水準のサイクリング環境の実現に向けて、安全で快適な自転車走行環境の改善、サイクリストの受入環境の充実、情報発信等の取り組みを推進する体制を整えた。

上記を踏まえ、2019年8月、北海道開発局、北海道、北海道商工会議所連合会、北海道観光機構、シーニックバイウエイ支援センター、北海道運輸局により「北海道サイクルルート連携協議会」（事務局：北海道開発局・北海道）を設立した。

北海道サイクルルート連携協議会では、目指す姿や具体的な取り組み方法を示す共通の指針として「北海道のサイクルツーリズム推進方針」を2019年8月に策定した。また、策定した推進方針に則り、北海道サイクルルート連携協議会と連携・協働して、質の高いサイクルツーリズムを提供する団体「ルート協議会」を募集し、現在、10のサイクルルートが各種取組を実践している（図-1）。



図-1 道内各地で取り組む各ルート協議会

ルート協議会は、各地域の民間事業者団体や自転車関連団体、行政等により構成され、各サイクリングルートにおいて継続的かつ主体的に質の高いサイクリング環境を提供している。2019年11月には、有識者による「北海道サイクリングルート連携協議会アドバイザー会議（会長：北見工業大学 高橋清教授）」を設置し、先進的なサイクリング環境の実現に向け広範な助言をいただいている。

b) 社会情勢の変化と新たな上位計画の策定

こうしたなか、北海道のサイクリング環境を取り巻く環境が変化している。2020年以降は新型コロナウイルス感染拡大により、密を避けて楽しむことのできるアクティビティとして、サイクリングに注目が集まった。これまでは、基幹ルートを中心として広域にまたがるロングライドに重点を置いた取組を行ってきたが、現在は、家族連れや子供、サイクリング初心者等の幅広い人が対象となるショートライドの関心も高まっている。コロナ等の昨今の社会情勢の変化に合わせ、2021年5月には第2次自転車活用推進計画が閣議決定された。また、2024年3月には第9期北海道総合開発計画が閣議決定され、コロナで影響を受けた観光地・観光産業を再生するための持続可能な観光産業の実現に向けた観光の高付加価値化を推進するための施策として、「世界水準のサイクリング環境等による高付加価値旅行者の誘客」が掲げられ、より一層、北海道におけるサイクリング環境の推進が重要となった。

c) 具体的な取り組み

前述した「北海道のサイクリング環境推進方針」に示されるサイクリングルートの考え方や各ルート等で提供するサービスは以下に示すとおりである。

① サイクリングルートの考え方

各地域のサイクリングルートは「基幹ルート」と「地域ルート」により構成される。「基幹ルート」は、広域にわたり都市間を移動する骨格となるルートであり、空港や駅、大都市と目的地を結ぶルートで、セルフガイドでの走行を想定し、「地域ルート」は、ビューポイントや地域特有の魅力を巡るルートであり、それぞれの地域の奥深さを体感してもらえるよう工夫したコースを想定している（図-2）。



図-2 サイクリングルートの基本的な考え方

② 各ルートにおいて提供されるサービス

「走行環境」については、サイクリストがセルフガイドで迷わず安心して走行できるよう、右左折で分岐する交差点や単路部などで統一的なルート案内、路面表示等による安全対策を実施している（写真-1①、②）。



写真-1① 交差点分岐表示



写真-1② トンネル入口手前の路面表示

「受入環境」については、サイクリストの快適で安全な利用をサポートするため、サイクルラック、トイレなどが備えられている休憩施設の設置やサイクルマップの作成・配布、緊急時のサポート体制として休憩施設でのサイクルラックの設置(写真-2①)や道路維持管理パトロール車に工具を配備し、走行中に不具合が起きたサイクリストをサポートするサイクリスト応援カーの取組を実施している(写真-2②)。



写真-2① 休憩施設でのサイクルラック設置



写真-2② サイクリスト応援カー

「情報発信」については、地域の魅力や休憩施設等の情報をサイクリストへ提供するため、コミュニケーションサイトへの各種情報掲載やPR動画による情報発信等を実施している(図-3①、②)。



図-3① コミュニケーションサイトでのスポット情報



写真-3② PR動画

4. サイクルツーリズム推進に向けた新たな検討

(1) サイクルルートにおけるステージ制の検討

北海道のサイクルツーリズムの裾野を広げるため、ベテランから家族連れや子供、サイクリング初心者など多様なサイクリストへの対応が必要である。そのためにはターゲットや難易度に応じたステージ制の導入が必要不可欠であり、現在10ルートで導入に向けた検討を行っている。検討にあたってはトカプチ400が先進的に取り組んでおりルートマップにも区間毎に初級から上級までのレベルを設定し、難易度に応じたPRを行っている(図-4①)。



図-4① トカプチ400のルートマップ

他のルートでもトカプチ400の取組を参考にステージ制の導入を進めていきサイクルツーリズムの裾野を広げていく必要がある。

(2) サイクリスト応援カーの全道展開

現在、サイクリスト応援カーの取組を実施しているが、本取組は2020年5月にオロロンライン・サイクルルートで初実装され、留萌地域を走行するサイクリストをサポートし、ルート関係者・道路管理者が連携した好事例となった。2020年9月には阿寒・摩周・釧路湿原、2021年にはきた北海道ルート・トカプチ400、2023年にはオホーツクサイクリングルートで実装された。2024年は全道10ルートで取組を実施し、全道各地においてルート上を走行するサイクリストの利便性向上を図った。

(3) サイクルリペアステーションの検討

新たな受入環境の整備に向けて、サイクリスト自身が自転車の修理・メンテナンスを行うことが可能な修理スタンド、サイクルリペアステーションの整備に向けた検討を行った。アメリカの州立公園等で設置されておりサイクリストの利便性向上を図っている。北海道内でも休憩施設にサイクルラックや空気入れ等の工具を置いている施設もあるが、このようにそれぞれの機能が一体となったものはない（写真-5①）。



写真-5① アメリカの州立公園に設置されている
サイクルリペアステーション

まず、検討にあたり日本国内における設置事例を収集したところ、しまなみ海道のサンライズ糸山や広島空港に設置されていることが確認できた。広島空港においては自転車組立スペースを整備し、サイクルリペアステーションだけではなく、サイクルラックや空気入れ、また海外からのサイクリストを迎えるための梱包資材置き場や更衣室も設置しており、ゲートウェイとしてサイクリストを迎えるための機能が充実している（写真-5②、③、④）。



写真-5② 広島空港の自転車組立スペース



写真-5③ 広島空港のサイクルリペアステーション



写真-5④ 広島空港のサイクリスト更衣室

これらの設置事例を含め、いくつかのサイクルリペアステーションを抽出し、比較を行った（写真-5⑤、⑥、⑦、⑧）。

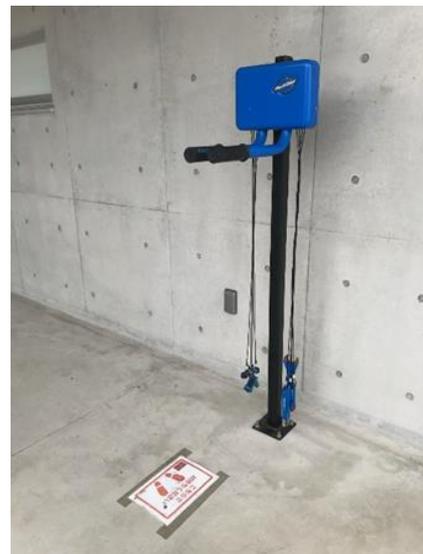


写真-5⑤ アメリカ製 パークツール
トレイルヘッドワークステーションTHS1



写真-5⑥ ポーランド製 IBOMBO
Public Repair Station SCANDIC



写真-5⑦ ポーランド製 IBOMBO
Public Repair Station SV20



写真-5⑧ ポーランド製 IBOMBO
Public Repair Station tools onlyモデル

調査の結果、国内で製作されている製品はなく、アメリカのメーカー1社、ポーランドのメーカー1社が確認できた。さらにポーランド製のは複数種類があり、自転車を立てかける機能の有無や、空気入れの有無など少しずつ機能の違いが見られた。次に価格だが、アメリカ製のは14万円ほどに対し、ポーランド製のは30～60万円と高価であるが、素材が亜鉛メッキ鋼やステンレスであり、耐食性に優れている。

以上を踏まえて各々の評価を行った結果、価格と耐食性の観点からアメリカのパークツール社が製作しているトレイルヘッドワークステーションTHS1（写真-5⑤）とポーランドのIBOMBO社が製作しているPublic Repair Station tools only（写真-5⑧）モデルの2種類を高く評価した。

今後は今回行った比較検討をもとに、各サイクルルート上の道の駅等へ設置に向けた検討を進めていき、休憩施設における更なる受入環境のサービス充実に力を入れていきたい。

4. 北海道におけるサイクルツーリズムの今後について

サイクルツーリズムは第9期北海道総合開発計画において、「観光立国を先導する世界トップクラスの観光地域づくり」に向けて重点的に取り組む施策に位置付けられており、より一層推進していくことが重要である。そのためには、引き続き北海道サイクルルート連携協議会とルート協議会が連携し、北海道における世界水準のサイクリング環境の実現に向けて、走行環境の改善、受入環境の充実、情報発信等について積極的に取り組みを進めていくほか、国内外問わずサイクリスト応援カーやサイクルリペアステーションのように好事例等の収集や試行・展開を行うなど新たなチャレンジも併せて行う必要がある。