第67回(2023年度)　北海道開発技術研究発表会論文

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　○鳥越　悠加
水野　亮介
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9つのルート協議会が登録され、走行環境の改善、受入環境の充実、情報発信の取組を進めている。本稿では、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、2023年7月に開催した北海道のサイクルツーリズム推進フォーラム（以降：推進フォーラム）での議論を踏まえ、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、2023年7月に開催した第2回推進フォーラムでの議論を踏まえ、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。

試行中には、関係者間の連携や、取組を広くPRすることを目的に第1回推進フォーラムを開催した。

(2) 北海道サイクルツーリズム推進の本格展開

1) 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、北海道開発局と北海道および北海道商工会議所連合会、北海道観光振興機構、シーニックバイウェイ支援センター、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

TORIGOE Haruka, MIZUNO Ryosuke, SATO Kohei

ズムを提供する団体「ルート協議会」を募集し、現在、9つ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、各サイクルルートにおいて継続的かつ主体的に質の高いサイクルツーリズム環境を提供している。2019年11月には、有識者による「北海道サイクルルート連携協議会アドバイザリー会議（会長：北見工業大学　髙橋清教授）」を設置し、先進的なサイクルツーリズム環境の実現に向け広範な助言をいただいている。

2) 具体的な取り組み

前述した「北海道のサイクルツーリズム推進方針」に示されるサイクル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。

a)　サイクルルートの考え方

各地域のサイクルルートは「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**）。

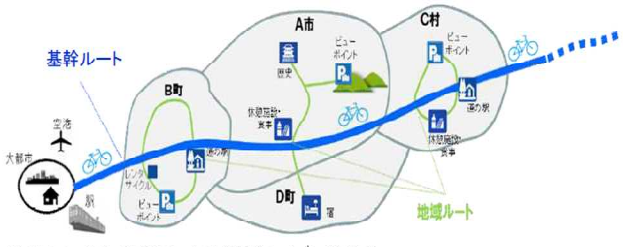


図-2　サイクルートの基本的な考え方

b)　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-1**①、②）。



写真-1① 交差点分岐表示



写真-1② 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（**図-5**）やサイクルマップの作成・設置、緊急時のサポート体制確保等を実施している（**写真-2**①、②）。



写真-2①　休憩施設でのサイクルラック設置



写真-2②　道路維持管理パトロール車への工具等の配備

「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-3**①、②）。



図-3①　コミュニケーションサイトでのスポット情報



図-3②　PR動画

3. 第2回推進フォーラムの開催

(1) 現在における課題

「北海道サイクルルート連携協議会」の本格展開後からこれまで取組を進めているものの、課題も残っている。走行環境はトンネル走行時の安全対策や狭小路肩の改善、受入環境は休憩施設の拡充、情報発信はターゲットに応じたサービス提供や地域ルートの取組、効果的なターゲティングの検討などが挙げられる。

また、北海道のサイクルツーリズムを取り巻く環境も変化している。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、サイクルツーリズムに注目が集まった。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の女性など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。

また、2021年には、トカプチ400が第2次ナショナルサイクルルート（NCR）に登録され、2023年には、北海道で日本初となるアドベンチャートラベルワールドサミット（ATWS）が開催された。国内外問わずサイクルツーリズムを通じて多くの方々に北海道を訪れてもらえるよう取り組みを進める必要がある。

加えて、2023年4月に道路交通法が改正され、自転車走行中のヘルメット着用が努力義務となった。サイクリストが安全・安心に走行するためにも、より一層ルールの周知・啓発が重要となっている。

(2) 第2回推進フォーラム

上記の課題を踏まえ、2023年7月21日、札幌パークホテルにて、北海道サイクルルート連携協議会が主催し、第2回推進フォーラムを開催した。

本フォーラムは、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、今後一層の誘客に向けた取組を加速させていくため、同協議会の関係者が一堂に会するプラットフォームとして、関係者の連携や取組を共有し、新たな学びや気づきを提供することを目的とした。

基調講演では、「誰もが楽しめる北海道のサイクルツーリズム展開可能性」というテーマで北海道サイクルルート連携協議会 アドバイザリー会議会長である髙橋氏にご講演いただいた。

パネルディスカッションでは、始めに各パネリストより、基幹ルートの受入環境づくりや地域ルートの取り組みに関する先進事例や、今年改正された道路交通法改正について等の話題提供をいただいた後、「ターゲットを明確化したサイクルツーリズムの取り組みについて」というテーマでパネルディスカッションを実施した。

(4) 基調講演及びパネルディスカッションでの意見概要

a)　サイクリングの多様化に伴うターゲットの変化

基調講演、パネルディスカッションのいずれでも、「サイクリングの多様化」がキーワードとして挙がった。これまでは、1日に100km近く自転車で走るような「従来のサイクリスト」に対応するべく、ルートを検討し、各種整備を行ってきた。しかし、新型コロナウイルスの感染拡大や多種多様な情報通信技術が進展し、ツーリズムに求める価値基準が多様化している。その結果、自転車に乗ることのみが目的ではない「新たなサイクリスト」が生まれ、サイクリング初心者の女性や家族連れで、観光や遊びの一環として、サイクリングを楽しんでいる。

そのため、「新たなサイクリスト」にも対応できるよう、従来のサイクリスト基準で設定した各種整備を見直す必要性が高まっている。その1つとして、数百㎞に渡る基幹ルートをステージで区切り、様々なターゲットに合わせた難易度を設定することが重要であるとの意見があった。

b) 走行環境について

サイクルツーリズムの裾野をさらに広げていくためには、案内看板整備や路面表示等の安全対策の拡充により、幅広い層が安全・安心に走行できる環境の確保が最も重要であり、そのためには自転車と自動車が互いに思いやりをもって車道を共有する意識（シェアザ・ロード）という視点も必要との意見があった。

佐呂間町の国道333号では、交通事故が多発していたため歩道を撤去し路肩を拡幅する「道路空間の再配分」が行われている。歩道を撤去し、車道幅員、路肩、保護路肩を拡幅することで、自動車だけではなく、サイクリストも走行しやすい道路となった。

安全・安心に走るには通行区分の明確化とともに、ドライバーが自転車を認識して尊重する文化の醸成も必要との意見もあった（**図-4**、写真-3）。

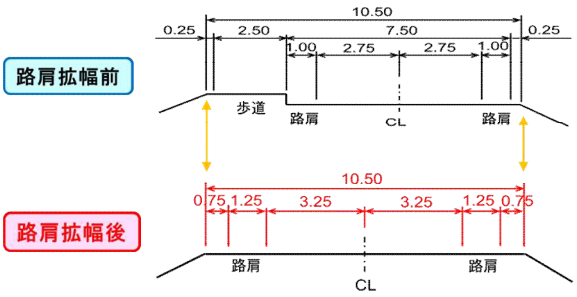


図-4 佐呂間町国道333号の道路空間の再配分（横断図）



写真-3 佐呂間町国道333号の道路空間の再配分（実施後）

c) 受入環境について

「新たなサイクリスト」に対応できるよう、休憩施設整備等のハード整備はもちろんのこと、地域の魅力の再発見につながるよう、日常的に自転車に乗らない人から見た魅力も考えてルートを検討する等、ソフト面からのアプローチも重要であるとの意見があった。

また、「新たなサイクリスト」を含む幅広い層を誘客するためには、ルートに向かうための公共交通機関の確保が必要との意見があった。しまなみ海道では、バスや船等の公共交通機関に自転車を積み込むことができるシステムを確立している（**写真-4** ①、②）。



写真-4① しまなみ海道 フェリーでの自転車積載の様子



写真-4② 電車内への自転車持ち込み
JR四国旅客鉄道株式会社HPより（https://x.gd/0A5kx）

d) 情報発信について

魅力的なルートが存在していても、その情報を観光客に知ってもらえなければツーリズムとして発展しないため、情報発信を積極的に行う必要がある。また、ターゲットに合わせた情報発信や情報発信方法を検討することが重要である。

さらに、観光客を呼び込むPRとしての情報発信だけではなく、安全面に関する情報発信を警察等が行うことで走行時の注意喚起を行うことも重要との意見があった（**図-5**①、②）。



図-5① しまなみジャパン公式インスタグラム



図-5②　北海道警察本部交通部のX（旧 Twitter）での情報発信状況

e)　**今後必要な取り組み**

「新たなサイクリスト」を含む、幅広い層のターゲットを意識した上で、ステージ制の導入や各環境整備を進める必要があるとの意見があった。具体的には、基幹ルートを1周する人だけではなく、基幹ルートの一部区間＋地域ルートの走行や、散歩感覚で気ままに自転車を愉しむ散走、宿泊とレンタサイクルのセットでの利用、自転車での走行のみが目的でない利用（その他アクティビティとセット）等、多様な利用を想定し、各々のサイクリストが楽しめるようなステージごとのターゲティング検討及び環境整備が必要である。

4. 第2回推進フォーラムでの議論を踏まえた今後の可能性や解決すべき課題

北海道の豊かで雄大な景観や独自の歴史や文化、安全で高品質な農水産物等は全道9ルートの沿線で触れることができ、幅広い層に対して大きな魅力となる。しかし、各ルートの起終点間距離が非常に長いため、ターゲットごとに魅力を感じてもらえる区間を明確化する必要がある。例を挙げると、家族連れや女性グループをターゲットとした場合は、比較的平坦で休憩施設が充実しており、自転車走行のスタート地点まで公共交通機関で容易に移動ができる区間を推奨する。また、散走客をターゲットとした場合は、歴史、食文化、アート等、その地域ならではの価値を発見し、地域住民との関わりが感じられる区間を推奨することで、幅広い層への誘客が見込め、観光旅行消費の拡大にも繋がると考えられる。

また、地域住民と観光客では魅力を感じる景色や文化が異なる可能性も踏まえ、各ターゲットが感じる魅力をリサーチした上でステージを設定する必要がある。

走行環境については、全てのターゲットが安心・安全に走行可能な空間を整備することが最重要である。そのためには、トンネルの中を含めた走行安全性の確保等、走行を円滑に行うための道路走行環境を確保することも必要である。郊外部の橋梁やトンネルなど路肩狭小区間を重点的に矢羽根型路面表示を整備したトカプチ 400 の事例や、適正な自転車通行空間確保のため路肩を拡幅したニセコ町の国道 5 号の事例を横展開し、整備を進めていくことが望ましい（**図-6**）。



図-6　ニセコ町国道5号の道路空間の路肩拡幅

受入環境については、休憩施設の増加が急務である。今年度は、株式会社セコマと連携し、サイクルルート沿いの店舗にサイクルラックを設置した。今後も連携を継続するほか、サイクリストの休憩に適した機能を有するサイクルカフェの取り組みを推進することで、休憩施設の空白地域を徐々に解消していくことが望ましい。また、公共交通機関と連携し、各ターゲットが自転車で走りたい区間と公共交通の乗り換えをスムーズにし、多様なアクセス方法を確保することが必要である。

情報発信については、ポータルサイトとなるサイクルート北海道のアクセス機会を増加させるほか、SNSを活用し、様々な観光振興機関との連携が必要である。また、2023年7～9月に開催したフォトコンテスト等、ターゲットに合わせた周知イベントを実施し、積極的に各ルートの魅力発信を継続することも必要である。

さらには、各ルートの好事例に対して表彰する制度を創設する等、地域のサイクルツーリズム振興に対する取り組み意欲を促し、その取り組みをその他ルートにも発信し、横展開させることも重要である。

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。