

平成29年度

北海道のサイクルツーリズム推進に向けた取り組み

とりまとめ担当 本局建設部 道路計画課

本局建設部 河川計画課、道路建設課、道路維持課
 札幌開発建設部 河川計画課、都市圏道路計画課
 旭川開発建設部 治水課、道路計画課
 釧路開発建設部 道路計画課
 帯広開発建設部 道路計画課
 稚内開発建設部 道路計画課

まえがき

北海道開発局では、平成28年3月に閣議決定された第8期北海道総合開発計画に基づき、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活用することにより、2050年の長期を見据え「世界の北海道」を目指している。

戦略的産業の一つとする「観光」は、訪日外国人観光客数（インバウンド）が全国を越える伸び率で増加傾向であることをはじめ、近年ではグリーンツーリズムや農林漁業体験、サイクリングなど旅行形態が多様化していることも特徴として挙げられる。雄大な自然景観が楽しめる点、夏季においても気候が冷涼である点など、北海道の優位性を活かした環境構築が求められている。

サイクルツーリズムに関しても、これまで道内各地で様々な取り組みが行われてきたが、日本人だけでなく外国人観光客数も増加し、世界水準のサイクリング環境の構築を目指す中で、全道の関係機関が連携して取り組みを推進する体制づくりが求められている。

本稿は、北海道開発局で行っているサイクルツーリズム推進に向けた取り組みの内容と、北海道における持続的なサイクリング環境構築に向けた制度設計の方向性について報告するものである。

1. サイクルツーリズムを取り巻く環境

(1) 国内・道内のサイクリング動向

我が国の自転車保有台数は増加を続けている（図-1）。特に近年ではスポーツ車の販売台数が増加しており（図-2）、年代別に見ると30・40代を中心にサイクリング人口が増加傾向にあることが分かる（図-3）。

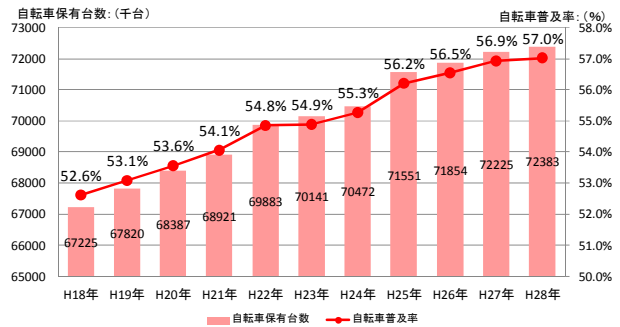


図-1 自転車保有台数の推移

(自転車保有台数¹⁾は標本調査による推計値。)

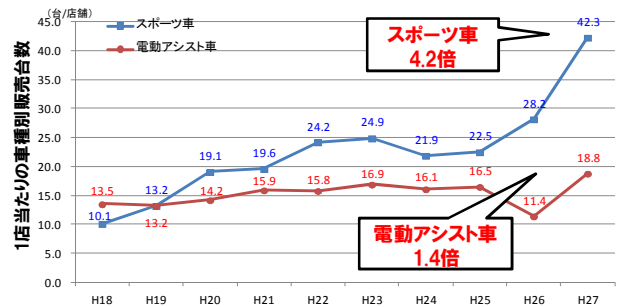


図-2 車種別販売台数²⁾の推移

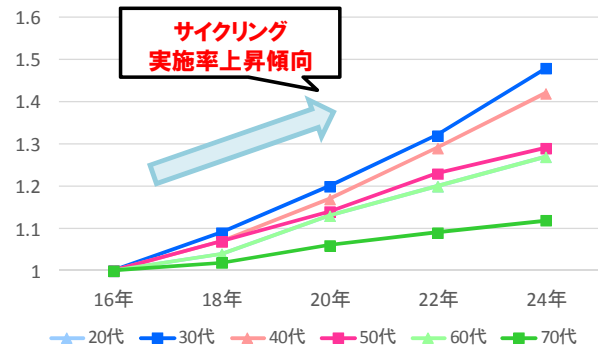


図-3 年代別サイクリング実施率³⁾の推移

キーワード：サイクルツーリズム、世界水準、観光・景観、安全・安心、制度設計・構築

北海道内で開催された主なサイクルイベントについて、その参加者数を調査したところ参加人数は増加傾向にある(図-4)。

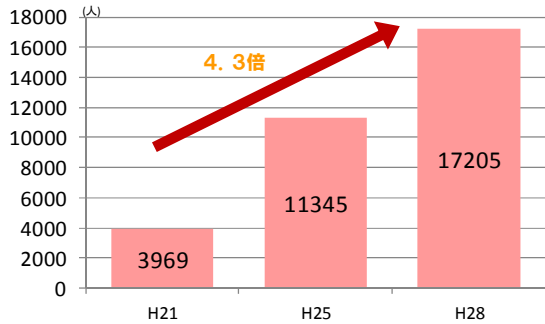


図-4 北海道のサイクルイベント参加者 北海道開発局調べ

また、訪日外国人観光客(インバウンド)も増加傾向にあり、日本全国では2016(平成28)年に約2,400万人と、ここ5年間で3.9倍と増加している(図-5)。北海道では2015(平成27)年に200万人を突破し、ここ5年間で4.0倍と、全国を越える伸び率となっている(図-6)。

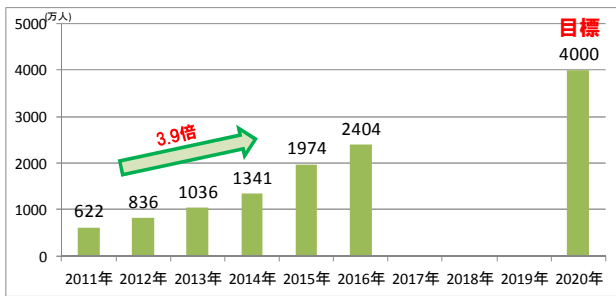


図-5 我が国のインバウンド^④の推移

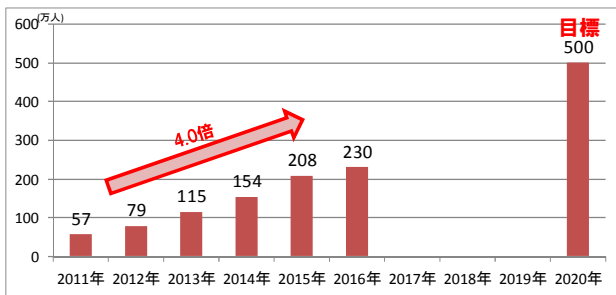


図-6 北海道のインバウンド^⑤の推移

(2)自転車活用推進法

平成29年5月に自転車活用推進法が施行された。基本方針の中には「観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援」と記載されており、全国的にサイクルツーリズムを取り巻く機運が高まっている。

(3)北海道の優位性と課題

道外からの来訪サイクリストのアンケート調査を分析すると、「道路が走りやすい」、「自然景観が良い」、

キーワード：サイクルツーリズム、世界水準、観光・景観、安全・安心、制度設計・構築

「食事がおいしい」点が、北海道におけるサイクルツーリズムの優位性として挙げられる(図-7)。また、夏季において気候が冷涼である点についても、本州以南と比較して優位である(図-8)。

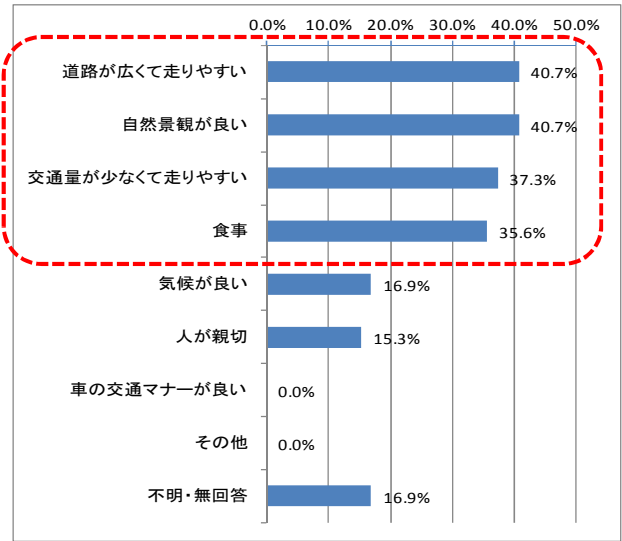


図-7 北海道のサイクリングで満足した点^⑥
(上記横軸は、全回答者数のうち、各項目の「満足した点」に回答した割合(複数回答))

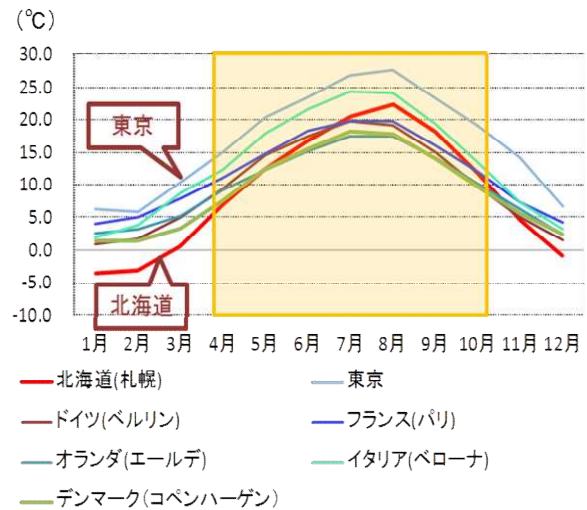


図-8 月別平均気温の比較 気象庁(世界の天候)より

一方、北海道でサイクルツーリズムを展開する際の課題としては、「休憩施設の不足」、「自転車持ち込みの手間」、「情報の不足」が挙げられる(図-9)。広域分散型の地域構造を有する北海道では、都市間距離が長くなる傾向から、休憩施設がほとんどない区間がある。

(図-10)。しまなみ海道やピワイチなど全国の先進地域ではルートに関する情報も充実しており、情報発信についても改善が必要と考えられる(図-11、12)。

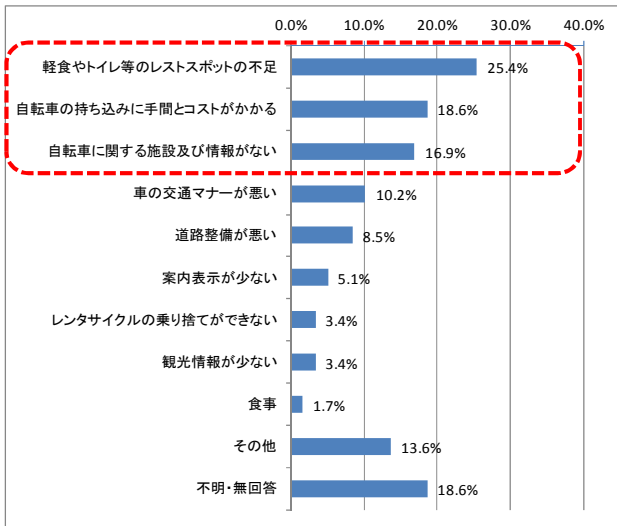


図-9 北海道のサイクリングで不満な点⁷⁾
 (上記横軸は、全回答者数のうち、各項目の「満足した点」に回答した割合(複数回答))



出典:ビワイチ サポートプロジェクトHP

休憩施設、トイレ、ビューポイントなど、ルート上の地点情報を一元的に確認可能

図-12 ビワイチにおける情報提供の事例

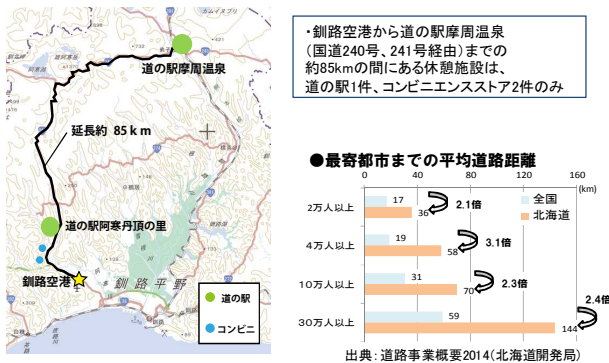


図-10 北海道における休憩施設間隔の長さの課題⁸⁾



出典:しまなみ海道HP

ルート詳細や、高低差、レスキューポイント等、必要な情報を集約

図-11 しまなみ海道における情報提供の事例

2.サイクルツーリズム推進の全体像

(1)地域の取り組み

道内各地では、サイクリング機運の高まりにより、休憩施設へのサイクルラックの設置やルート案内、イベント情報やルート情報の発信など、サイクルツーリズム推進に向けた様々な取り組みが実施されてきた。しかしながら、前述のアンケートの通り、情報発信方策や道路案内、輪行など、取り組むべき課題も多く、北海道を「世界水準」のサイクリング環境へと高めていくためには、関係者が連携して取り組んでいく必要がある。

(2)様々な施策との連携

北海道開発局では、魅力的な河川の水辺、ダム等インフラ施設をツーリズムに活用し、地域の活性化やインバウンドを含めた観光の振興を図るため、地域と連携し、まちづくりと一体となった「かわまちづくり」支援制度等による河川整備や情報発信等を推進している。他にも、みちをきっかけに地域住民の方々と行政とが連携し、美しい景観づくり、魅力ある観光空間づくり、活力ある地域づくりを図るシーニックバイウェイ北海道や、コンクールによる表彰を柱として、全道各地における地域が主体となった地域づくりの活動を見出し、北海道の農林水産業の発展、農山漁村の振興に寄与することを目的とした「わが村は美しくー北海道」運動など様々な施策があり、北海道の地域の魅力をさらに高めていくためには、関係機関相互の連携・調整が不可欠である。

(3)検討の必要性

そこで、様々な関係機関と連携しながら、北海道を「世界水準」のサイクリング環境に高めていくため、サイクリング環境を「受入環境」、「自転車走行環境」、「情報提供・サイクリストとのコミュニケーションの方

策」、「持続的取組を進めるための体制・役割分担」の4つの点に分けて着目し、サイクルツーリズム推進に向けた体制づくりや役割分担について検討することとした。



図-13 北海道のサイクルツーリズム推進（全体像）

3.モデルルートにおける試行

(1)検討委員会の設立

国土交通省北海道開発局ならびに北海道は、平成29年2月に、北海道のサイクルツーリズム推進に向けて、先進地域の取組等も踏まえつつ、専門的見地から審議を行うため、「北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会」（以下検討委員会とする）を設立した。

(2)モデルルート設定の考え方

検討委員会での審議結果を踏まえ、試行的にサイクルツーリズム推進体制についての検討を行う5つのモデルルートを設定した。モデルルートの設定にあたっては、道内全自治体にヒアリングを実施し、市町村をまたぎ広域で連携した取り組みを既に実施しており、モデルルート試行に協力を得られる活動団体が存在するルートを抽出した。

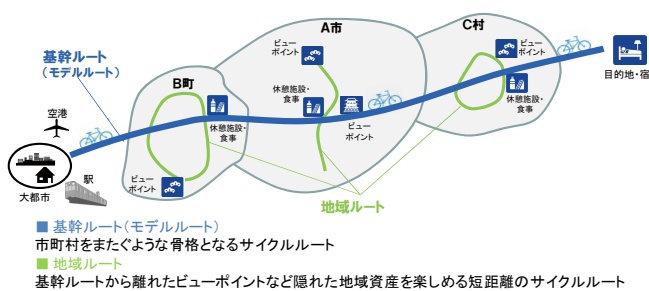


図-14 モデルルート設定の考え方

サイクリングルートは、各ルートの骨格となる「基幹ルート」と地域の短距離のサイクルルートである「地域ルート」に分けて考え（図-14）、このうち基幹ルートは市町村をまたぐような骨格となるルート、地域ルートは基幹ルートから離れたビューポイントなど隠れた地域資源を楽しむ短距離のサイクルルートとした。このうち今回設定した5つのモデルルートは、基幹ルートとして試行する。

キーワード：サイクルツーリズム、世界水準、観光・景観、安全・安心、制度設計・構築

(3)モデルルートの概要

選定された5つのモデルルートについて詳細は以下の通りである（図-15）。

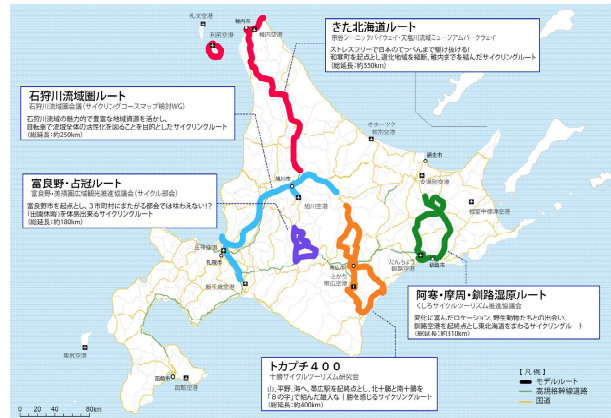


図-15 5つのモデルルートの概要

・ルート1（きた北海道ルート）

【通過市町村数】17市町村

【活動団体】宗谷シーニックバイウェイ、天塩川シーニックバイウェイ

【ルートの特色】北海道遺産の天塩川に併走し自然を肌を感じながら信号がほとんどなく、どこまでも続くかのようなまっすぐな道を堪能できるルート。

・ルート2（石狩川流域圏ルート）

【通過市町村数】25市町村

【活動団体】石狩川流域圏会議（サイクリングコースマップ検討ワーキンググループ）

【ルートの特色】石狩川流域の魅力的で豊富な地域資源を活かし、近年の国内・国外からのサイクリング観光者の増加を踏まえ、「自転車で石狩川流域を結び流域全体の活性化を図ること」を目的としたサイクリングルート。

・ルート3（阿寒・摩周・釧路湿原ルート）

【通過市町村数】5市町村

【活動団体】くしろサイクルツーリズム推進協議会

【ルートの特色】原始の森、湿原のパノラマ、険しい山岳コース、牧草地、変化に富んだロケーション、野生動物たちとの出会い。阿寒、屈斜路、摩周、釧路湿原を通る道東を満喫できるルート。

・ルート4（トカプチ400）

【通過市町村数】12市町村

【活動団体】十勝サイクルツーリズム研究会

【ルートの特色】帯広市を起終点とし、北は三国峠までの山岳ルート、南は日高山脈や広大な平野を望むパノラマルートなど多様な景色を楽しむルート。

・ルート5（富良野・占冠ルート）

【通過市町村数】3市町村

【活動団体】富良野・美瑛圏広域観光推進協議会
（サイクル部会）

【ルートの特徴】

かなやま湖畔コース：樹海峠などの難所があるが、湖畔の美しい風景を楽しむことができるルート。

トマム雲海に会うコース：穏やかな道が続き、緑に囲まれたサイクリングを楽しむことができるルート。

これらのモデルルートにおける試行内容は、北海道開発局のホームページでの公開、報道発表（平成29年7月10日）、コミュニケーションサイトの開設（平成29年7月10日）、道の駅等の各ルート周辺休憩施設でのポスター掲示（平成29年7月中旬から随時、ルート2は平成29年9月中旬より掲示）により周知を図った（図-16）。



図-16 休憩施設（道の駅等）でのポスター掲示

4.平成29年度の試行について

(1)受入環境の充実

a)サイクリング拠点の環境整備

地域との連携により、道の駅や観光施設等の立ち寄り施設にサイクルラックや工具の設置を拡充するなど、サイクリストのニーズや満足度を検証した。具体的には、ルート上でサイクルラックを設置している施設の数が増加したほか、ボトル給水無料・空気入れ無料貸出・修理工具無料貸出等を含め、受入環境充実多くの施設に協力を得た（図-17、18）。



図-17 道の駅等での受入環境改善状況（左図：道の駅もち米の里 ☆なよろ(名寄市)、右図：道の駅ピア21しほろ(土幌町)

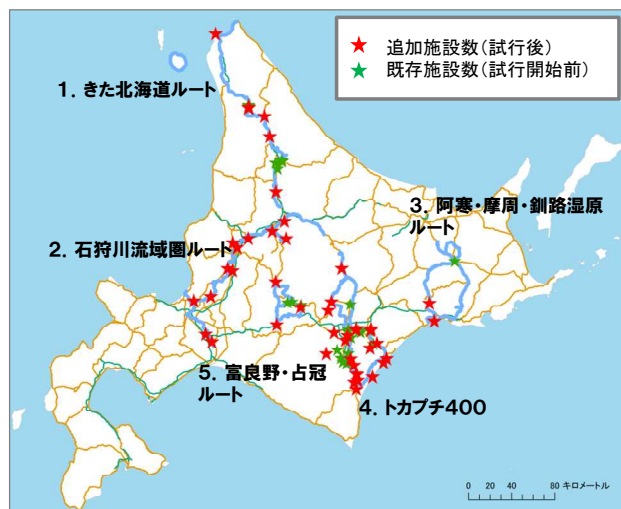


図-18 サイクルラックの設置状況

b)地域と連携した取り組み

サイクリストが北海道の魅力をより満喫できるよう、地域と連携しサイクリング受入環境の充実を図った。モデルルートで試行した取組の一例を以下に挙げる。

・ルートの取組のPR

ルートの周知・詳細案内及びコミュニケーションサイトの周知を目的に、モデルルート周辺の休憩施設や魅力的な景観スポット、注意箇所、自転車走行ルール等を掲載したマップを作成した（図-19）。今後、配布した道の駅やレンタサイクル業者に対して、利用者の反応・ニーズを確認する予定である。

また、ルートの周知、来訪者増加に向けたプロモーション活動を目的に、プロモーション動画を作成した。特にルート4では、日本語版、英語版、繁体字版で平成29年11月にそれぞれ作成し、その後動画投稿サイトで配信した（図-20）。今後は、動画視聴回数等によりニーズを調査予定である。



図-19 サイクリングマップの作成・配布の例（ルート4）

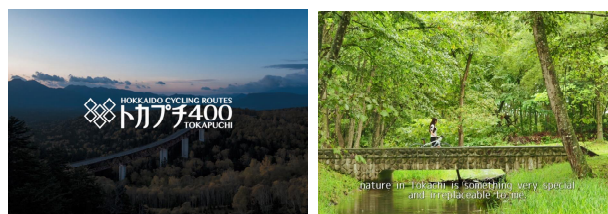


図-20 多言語のプロモーション動画作成の例（ルート4）

キーワード：サイクルツーリズム、世界水準、観光・景観、安全・安心、制度設計・構築

・勉強会・ツアー

自治体・観光協会・宿泊施設・サイクリング協会・交通事業者・有識者等の様々な関係者と連携した持続可能な仕組み・組織作り及び管内のサイクリングに関する取組事例の共有を目的に、様々な関係者との意見交換会を実施した(図-21左)。今後は、課題を共有するとともに、課題解決に向けた意見交換を行う予定である。

また、サイクリストに広くルートの魅力を知るとともに、サイクリスト目線での走行環境整備を確認することを目的に、各ルートにてモニターツアーを実施した(図-21右)。今後は、各ツアーの参加者数、参加属性、参加者の意見等を整理予定である。



図-21 地域と連携した勉強会の実施(左図:ルート1)、地域団体と連携したツアーの実施(右図:ルート3)の例

・緊急サポート・レンタサイクル

サイクリスト向けのサービスの向上を目的に、道の駅でのタイヤチューブ販売や、タクシー会社と連携し、所有する大型タクシー3台で自転車の輸送サービスを開始した(図-22左)。今後は、利用実績や利用者意見等を整理予定である。

また、自転車を所持していない観光客でも気軽にサイクリングを楽しめるよう、レンタサイクルの新規開始や規模、利便性の拡充を行った(図-22右)。今後は、利用実績や利用者意見等を整理予定である。



図-22 緊急サポート体制の改善(左図:ルート4、道の駅でのチューブ販売)、レンタサイクルの改善(右図:ルート1)の例

・輸送サービス

サイクリング時の負担軽減を目的に、路線バスへ自転車の積み込みや、運送業者と連携した荷物配送の試行に取り組んだ(図-23)。今後は、利用実績や利用者意見等を整理予定である。



図-23 荷物・自転車輸送サービスの実施の例(ルート1)

(2)自転車走行環境の改善

a)案内看板シール設置(貼付)

サイクリストが迷わず安心して走行できるよう、モデルルートが右左折で分岐する交差点にある道路付属物(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看板シールを設置(貼付)した。案内看板の構成は、最小限必要な進行方向、ピクトグラム、ルート番号とし、色彩は路面表示(矢羽根)と同色を採用した(表-1、図-24、25)。

表-1 案内看板シールの分岐箇所・設置枚数

ルート番号	試行ルート名	分岐箇所	設置枚数
1	きた北海道ルート	81	174
2	石狩川流域圏ルート	167	383
3	阿寒・摩周・釧路湿原ルート	25	56
4	トカプチ400	69	126
合計		342	739

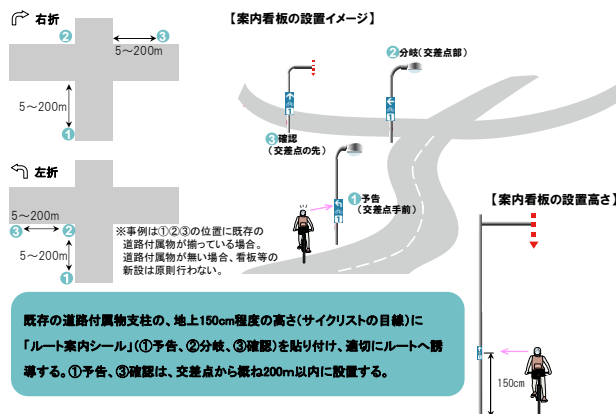


図-24 案内看板の設置イメージ



図-25 案内看板シールと設置状況(国道38号浦幌町)

b)路面表示（矢羽根）設置

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に、モデルルート上の国道が他の国道または道道と交差する交差点に、路面表示（矢羽根）を17箇所、国道の急カーブ手前に29箇所設置した（表-2、図-26、27）。なお、急カーブとは、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、 $R \leq 160$ と定義した（道路構造令より）。

表-2 路面表示（矢羽根）の設置箇所数

ルート番号	試行ルート名	交差点	急カーブ
1	きた北海道ルート	4	11
2	石狩川流域圏ルート	5	0
3	阿寒・摩周・釧路湿原ルート	6	14
4	トカプチ400	2	4
合計		17	29

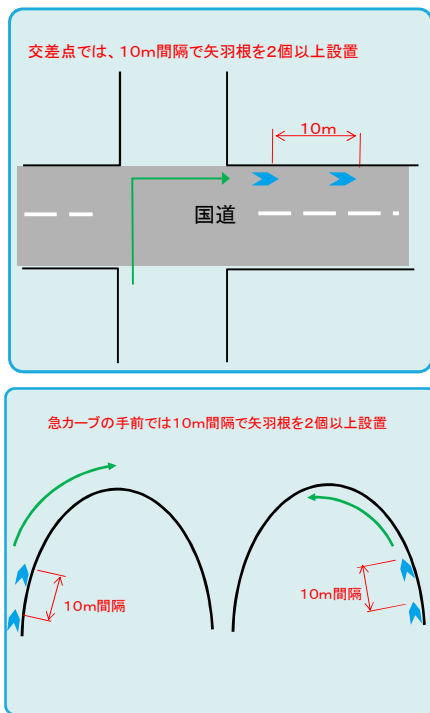


図-26 路面表示（矢羽根）の設置間隔のイメージ
（上段：交差点、下段：急カーブ手前）



図-27 路面表示（矢羽根）と設置状況（国道238号稚内市）

これらは、路側帯幅別の3パターンで試行することにより、著しく歩行者の通行を妨げない場合（路側帯幅 $> 1.5m$ ）は、路側帯の通行を積極的に誘導した。これにより安全な走行環境が確保されるかどうかについて、効果を検証している（図-28、29、表-3）。なお、パターン①②は、車線内に矢羽根を表示するため、夜間視認性向上策を図り高輝度タイプの白線を縁に設置した。

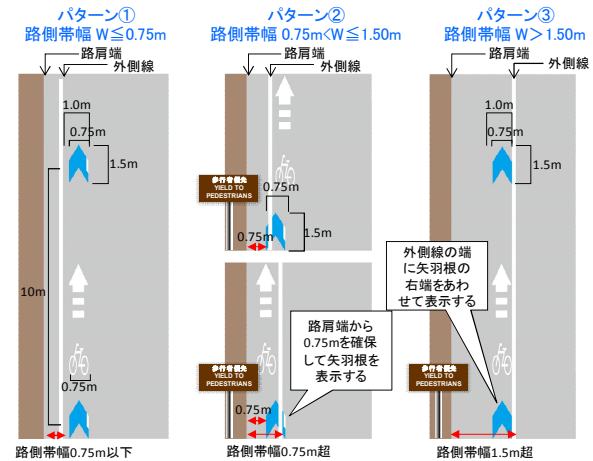


図-28 路側帯幅の路面表示（矢羽根）の設置パターン



図-29 路側帯幅の路面表示（矢羽根）のパターン別設置状況

表-3 路側帯幅による路面表示（矢羽根）設置パターン分類

	パターン① $W \leq 0.75m$	パターン② $0.75m < W \leq 1.50m$	パターン③ $W > 1.50m$
<交差点>	2箇所	10箇所	5箇所
<急カーブ区間> $R \leq 160$	8箇所	21箇所	—
合計	10箇所	31箇所	6箇所

(3)情報提供・サイクリストとのコミュニケーション方策

a)コミュニケーションサイトの開設

モデルルートの地図や位置情報、ビューポイントやトイレ、休憩施設などのスポット情報を提供するとともに、サイクリストからの評価・意見を取り入れるため、コミュニケーションサイトを開設した。本サイトでは、ルートマップや高低差情報、トイレや休憩施設などのスポット情報等を提供すると同時に、サイクリストがルートの満足度などを評価し、受入環境の充実や走行環境の改善にフィードバックができる内容とした（図-30～32）。

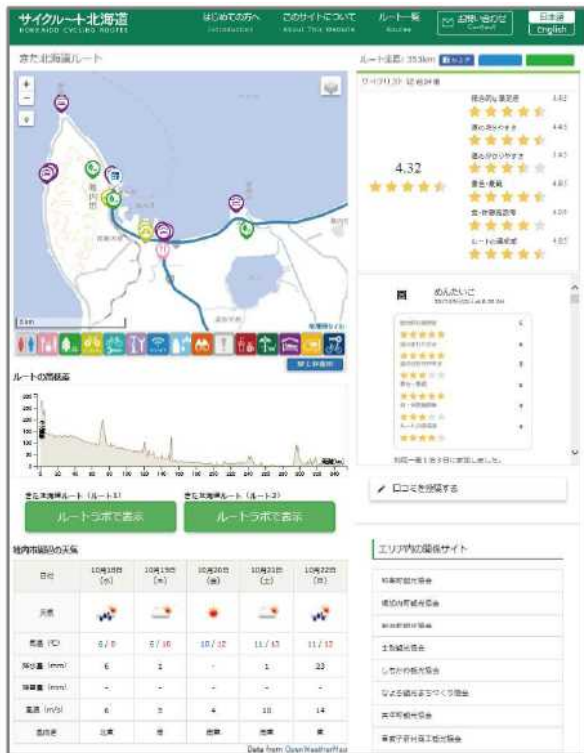


図-30 コミュニケーションサイトの画面



図-33 空港を活用したルート設定の例
(左図：ルート2、右図：ルート3)

b)河川空間を利用したルート設定

道路区域以外でのサイクリングの可能性を検討するとともに、北海道の雄大な河川景観を楽しんでもらえるよう、河川空間を積極的にモデルルートの中に取り入れた(図-34)。利用者からは、「河川堤防天端の眺めが良い」、「河川敷が走りやすい」という好意的な意見を得た。一方、休憩施設が少ない点も指摘された。



図-34 河川空間を利用したルート設定の例
(左図：ルート1、右図：ルート2)



図-31 サイトにおける満足度評価・口コミ画面

c)北海道らしいアクティビティ

サイクルツーリズムの中で北海道特有の広大な農地や新鮮な食材を楽しんでもらうことを目的に、「わが村は美しく北海道」運動と連携した活動を行った(図-35)。ルート上の農業体験施設に試行のポスターを掲示したほか、コミュニケーションサイトでの情報発信や、台湾からのモニターツアーのコースに農業体験施設を組み入れるなど、立ち寄った利用者には好評であった。



図-32 スマートフォン画面イメージ(英語表記)と入力状況



図-35 農業団体と連携した取り組みの例(ルート3)

(4)地域資源の活用

a)空港を活用したルート設定

道外・海外のサイクリストを誘致するため、空港をスタートや経由地とするルート設定とし、モデルルートの玄関口として有効活用した(図-33)。ルート上の空港にポスターを掲示したり、各空港にはサイクルラックが設置されているなど、施設利用者には好評であった。

(5)試行結果の検証

a)モデルルートにおけるアンケート調査

平成29年8月~10月の約3ヶ月間(ルート2のみ平成29年9月~10月の約2ヶ月間)に、調査票を道の駅等の休憩施設に設置しサイクリスト対象に自転車走行環境について尋ねた「留め置き調査」と、道の駅等の休憩施設でサイクリスト・ドライバー・歩行者を対象に受入環境・

キーワード：サイクルツーリズム、世界水準、観光・景観、安全・安心、制度設計・構築

自転車走行環境・コミュニケーションサイトについて直接尋ねた「聞き取り調査」を実施している（表-4）。

また、コミュニケーションサイトにおいて利用者が評価した6項目（総合的な満足度、道の走りやすさ、道の分かりやすさ、景色・景観、食・休憩施設等、ルート達成感）と、口コミ投稿について収集している。

表-4 アンケートの回収数

番号	試行ルート名	サイクリスト 留め置き	サイクリスト 聞き取り	ドライバー 聞き取り	歩行者 聞き取り
1	きた北海道ルート	18票	79票	26票	25票
2	石狩川流域圏ルート	8票	54票	31票	31票
3	阿寒・摩周・釧路湿原ルート	33票	47票	24票	20票
4	トカプチ400	7票	40票	35票	24票
合計		66票	220票	116票	100票

b)全道のサイクル実態の把握方法の概要

サイクルツーリズムによる地域への効果を分析するため、平成28年6月～平成29年2月において北海道が実施した「平成28年度 観光客動態・満足度調査」からサイクル目的の観光客の回答を分析する。本調査結果は、今年度初めて旅行目的に「サイクリング」が追加されたことを受け、今後サイクリングを目的に北海道を訪れる観光客の変化を整理していく上での初期値として重要な基礎データとなる（表-5）。

表-5 北海道の観光客動態・満足度調査を用いた検討内容

調査・把握項目		
サイクリング人口	サイクリング人口	全体の観光客に占めるサイクリストの割合(α) ※ α と「北海道観光入込客数調査」の観光入込客数(β)と組み合わせ、 $A = \alpha \times \beta$ により毎年のサイクリスト人口を推計。
	利用者情報	サイクリストの居住地、性別、年齢
旅行内容	旅行形態	旅行の申し込み方法(ツアー/個人)、旅行の同行者形態(一人、夫婦、家族)
	サイクリング内容	北海道での旅行日程(〇泊〇日)、旅程、レンタサイクル/自転車
消費額		サイクリストの消費額(交通費、宿泊費、飲食費、買物・お土産代、その他)

また、今年度は、平成29年8月～11月の約4ヶ月間に、上記の観光客動態・満足度調査結果（サイクル目的）を参考としつつ、サイクルイベント参加者の動向等を調査した。今後は、モニタリング調査を行い、効果を継続的に把握し、北海道のサイクリング環境の改善に反映するとともに、地域の理解を得ていく必要がある（表-6）。

表-6 サイクルイベントwebアンケート調査を用いた検討内容

	把握方法(案)
①調査時期(いつ)	ツアー、イベント等
②調査対象(だれに)	サイクリングツアー主催者(ガイド、旅行会社、自転車販売店等)、サイクリスト(道内)、サイクリスト(道外)、サイクリスト(外国人)
③調査項目(何を)	ツアー及びイベントの参加者数、イベント開催事業費、参加者の属性、1人当たりの支出額等
④調査手法(どのように)	ヒアリング、アンケート等

5.次年度以降に向けて

今後、第4回の検討委員会が予定されており、今年度の試行内容である、受入環境の充実、自転車走行環境の改善、情報提供・サイクリストとのコミュニケーション方策、持続的取組を進めるための体制・役割分担について、利用者、行政（道路管理者等）、地域といった各々の視点で検証予定である。これらの検証結果を踏まえ、2年目となる平成30年度の試行の方向性を打ち出すとともに、世界最高水準のサイクリング環境の構築に必要な事項についても整理する予定である。

6.さいごに

本稿では、北海道を「世界水準のサイクルツーリズム環境」へと高めていくために取り組んだ、平成29年度の試行内容を述べた。今後は、これらの検証結果を取りまとめるとともに、平成30年度の試行内容や、北海道サイクルツーリズム推進に向けた本格運用の制度設計・構築を行い、「オール北海道」で、より良いサイクリング環境の構築に取り組む所存である。

参考文献

- 1) S45～H20(社)自転車協会、H21～25(財)自転車産業振興協会
- 2) (財)自転車産業振興協会 自転車国内販売動向調査
- 3) 笹川スポーツ財団「スポーツライフに関する調査報告書」(2004～2012)
- 4) 日本政府観光局 統計データ(訪日外国人客数)、明日の日本を支える観光ビジョン(平成28年3月)
- 5) 北海道インバウンド加速化プログラム(仮称) 骨子(案)
- 6),7) H24来道外国人観光客によるサイクリング観光の振興に向けた基礎調査報告書(北海道開発局)、北海道へサイクリング旅行にきた国内客(関東)を対象としたアンケート調査結果
- 8) 道路事業概要2014(北海道開発局)