

各ルート協議会の取り組みについて

令和7年2月21日

北海道サイクルルート連携協議会アドバイザー会議

1.きた北海道ルート 活動概要報告

(赤字は昨年度資料からの変更点)

ルートが考えるターゲット

・ルートが考えるターゲットについて

①長距離をセルフガイドできるサイクリスト

「きた北海道ルート」は旭川から宗谷岬、さらには利尻島を一周する全長約372.4kmの長大なルートです。

サイクリストの聖地である北海道最北端の宗谷岬を目指し、離島も含まれるルートのため、長距離をセルフガイドできるサイクリストが本ルートのターゲットです。



②アクティブな旅を求める旅行者

ルート周辺の地域では、天塩川をはじめとしたカヌーやフットパスなど、サイクリング以外のアクティビティが充実しており、スイス・モビリティをお手本に、アクティブな旅を求める旅行者もターゲットと考えています。

現在、力を入れている取り組みについて

・走行環境や受入環境、情報発信等で現在力を入れていること

①ナショナルサイクルルート登録へ向けた取り組み

NCR登録を目指した地域間連携の強化や機運醸成を図るためのシンポジウムの開催や、海外サイクリストの受入環境向上に向けた取り組みを推進しています。

②TEPPEN-RIDEの開催

令和6年度に7回目のTEPPEN-RIDEを開催。イベントの継続的な開催や自立に向けて、参加費の見直しや内容の見直し充実を図っています。

③サイクリスト受入れ環境の取り組み

(サイクルバス&サイクリスト応援カー)

利尻島や稚内市において、自転車をそのまま積み込める「サイクルバス」を、路線バスとして宗谷バス(株)が運行。道路パトロールカー等に自転車の工具や空気入れを積み込み、サイクリストの方が一時的に貸し出すサイクリスト応援カーを運行しています。



将来(次年度以降)取り組んでいきたいことについて

・今後の活動予定や地域からの要望、要求など

①海外サイクリストにも快適な環境の創出

ナショナルサイクルルートへの指定に向け、今後増加が予想される海外サイクリストの受入環境向上に向けた調査・視察を実施するとともに、道北地域の魅力を堪能できるサイクリングと他のアクティビティを合わせたツアー商品の開発を行いたい。



②公共交通機関との更なる連携強化

サイクルバスの運行など、公共交通機関との連携は進んでいるが、長距離移動を要する本ルートは、JR北海道等、他公共交通機関とも連携を強化したい。



③来訪された方への地域ルートの開発とPRの強化

基幹ルートのみならず、訪れる旅行者のニーズに合わせた地域ルートの開発及びPRを強化したい。

課題について

・現在、直面している課題について

- ルートの関係する団体は50団体あり、各団体の予算状況等により、走行環境や受入環境整備において共通認識を持ち、足並みをそろえることが課題。また、ナショナルサイクルルートへの指定に向け、その指定要件を達成するためには、団体間の更なる連携強化及び地域の機運醸成のため、シンポジウムを開催(令和6年)。引き続き、地域全体での連携強化や機運醸成を継続。
- 公共交通機関の自転車利用について、輸行や客車の貸切ではなく、自転車をそのまま持ち込める車両を導入したいが、JR北海道側の収益性や宗谷線の運行本数の脆弱性が課題。

・将来、取り組みたい事項に関する課題について

- ターゲット層であるセルフガイドのサイクリスト向けの手荷物当日配送サービスを導入したいが、利用ニーズや輸送距離などの地域条件による収益性が課題。
- きた北海道ルート内の各地域ではレンタサイクル利用者が増えてきたことから、地域間が連携し、レンタサイクルを相互乗り捨てできる仕組みを導入したいが、地域間の遠さや料金収受を含めた仕組み・事業者が課題。

1.きた北海道ルート 基幹ルートの区間設定(ステージ)の検討状況

区間設定(ステージ)の検討状況について

【区間設定(ステージ)の検討状況】

ステージ分割を実施し、今後は名称の検討やPR方法の検討中。

※本資料記載の全ステージ及びエリアの名称は、検討中のため仮称となっています。

【区間設定(ステージ)の考え方】

・きた北海道ルートは、河川や湿原、海岸沿いを通り、その周辺地域は、田園地帯や酪農地帯となっており、走行中は離島を始めとした特色のある様々な風景を楽しむことができる、総延長約370kmのルートです。

このため、地域の特色やサイクリストの利便性に応じた分割方法を検討しています。

【検討中の区間設定(ステージ案)と、その特色について】

ステージ1 塩狩峠ステージ 区間:JR旭川駅～剣淵町

【特徴】石狩川沿いを北上し、川沿いの景色を堪能しつつ、小説でも有名な塩狩峠を越え、剣淵町に至るルート。

【距離】54.6km 【難易度】中級者

ステージ2-1名寄ライズランドステージ区間:剣淵町～名寄市

【特徴】北上にともない標高も徐々に下がるものの沿道左右に広がる農村地域の風景を眺めながら名寄市に至るルート。

【距離】43.1km 【難易度】中級者

ステージ2-2天塩川リバーサイドステージ区間:名寄市～中川町

【特徴】天塩川沿いの溪谷間を縫うように山間部のアップダウンやカーブ区間を通過し中川町に至るルート。

【距離】88.8km 【難易度】上級者

ステージ3 牧草地縦走ステージ 区間:中川町～豊富町

【特徴】天塩山地から牧草地の広がる酪農地域の天塩平野に抜け、北緯45度ラインを超えて豊富町に至るルート。

【距離】55.0km 【難易度】中級者

ステージ4-1サロベツ湿原ステージ 区間:豊富町～JR稚内駅

【特徴】酪農地域の牧場や放牧された牛を眺め、サロベツ湿原と利尻富士の風景を堪能し、稚内市に至るルート。

【距離】39.4km 【難易度】初級者

ステージ4-2 宗谷岬ステージ 区間:JR稚内駅～宗谷岬

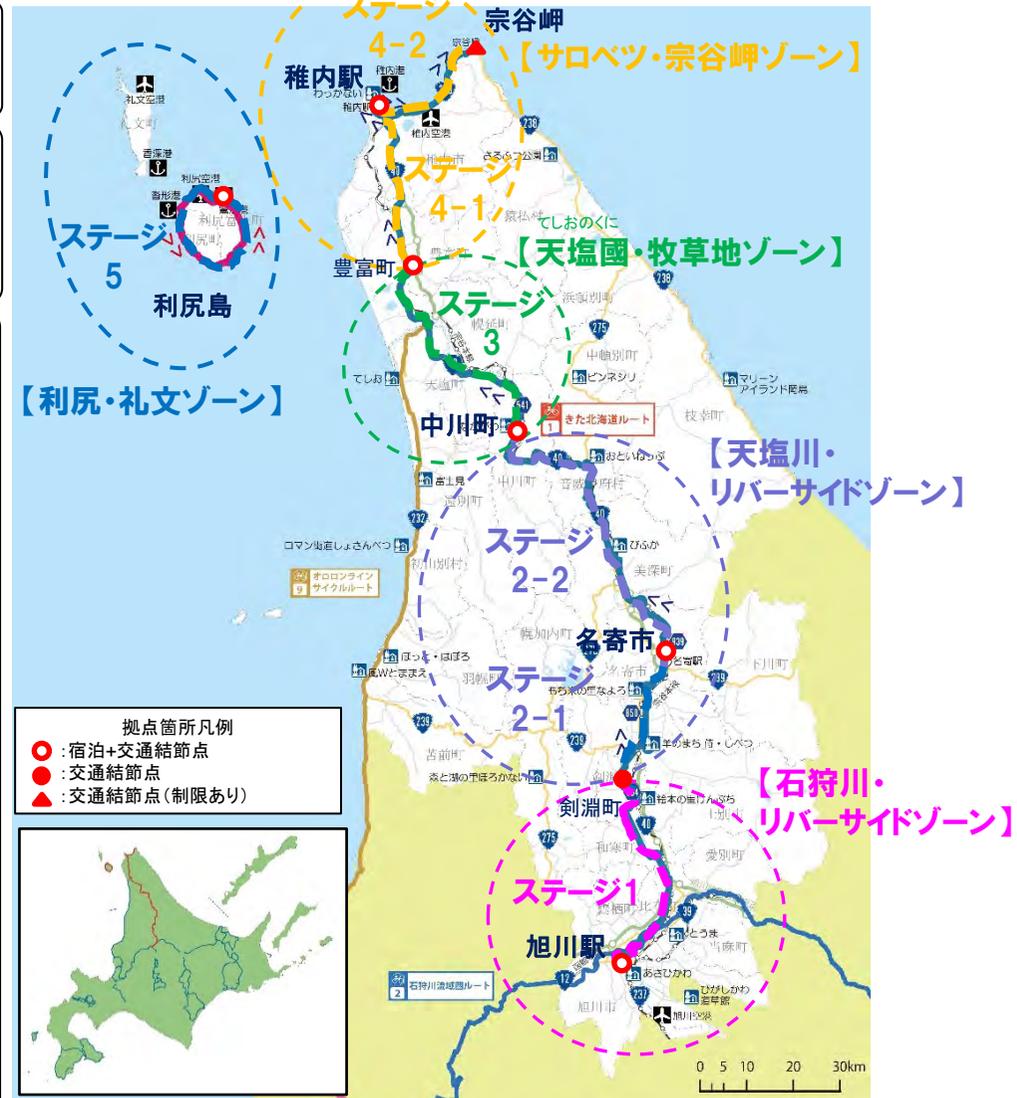
【特徴】宗谷湾の海岸線を走行し、宗谷丘陵の風車群を眺めながら日本の「てっぺん」宗谷岬に至るルート。

【距離】32.2km(往復64.4km) 【難易度】初級者(上級者)

ステージ5 「リシイチ」ステージ 区間:利尻島一周

【特徴】様々な角度から利尻富士を眺め、奥に見える礼文島の眺望も楽しみ、利尻島を一周するルート。

【距離】59.3km 【難易度】中級者



【検討状況】

ステージ及びエリアの分割は実施済み。

名称について、地域の魅力やエリア内の周遊を促すキャッチフレーズなど、分かり易い名称の検討を実施中。

2.石狩川流域圏ルート 活動概要報告

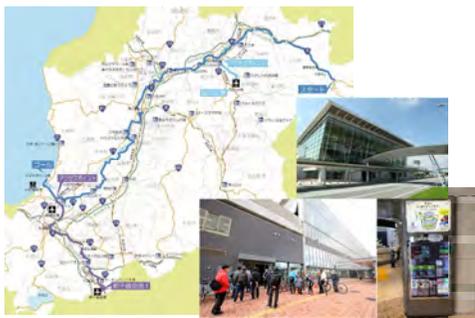
(赤字は昨年度資料からの変更点)

ルートが考えるターゲット

●ルートが考えるターゲットについて

大雪山国立公園など雄大な景観、空知の炭鉱関連施設など北海道遺産にも恵まれ、川沿いの道は信号もなく車の乗り入れもないことから安心して走ることができ、石狩川の流れに沿って23市町村を巡るロングライドを楽しむことができるのが魅力。

ロングライドを楽しむサイクリストや、上流域では旭川空港・JR旭川駅、下流域では新千歳空港をゲートウェイとしていることから、道外やインハウンドの需要にも期待。



将来(次年度以降)取り組んでいきたいことについて

- 今後の活動予定や地域からの要望、要求など
これまで作成したサイクリングマップを活用しながら、流域自治体の情報やサイクルルートの情報を広く発信。
走行会などを通じた、走行環境や受入環境の現地確認。
トイレや給水所が不足している河川空間の整備を要望。
除草や路面の落葉処理及び景勝地の立木の枝払い等を要望。
未舗装箇所の解消を要望



走行会による現地確認

現在、力を入れている取り組みについて

●走行環境や受入環境、情報発信等で現在力を入れていること

これまでに情報発信ツールとして「石狩南部・空知南部編」、「旭川・美瑛編」、「北・中空知編」、「石狩川全図編」の各サイクリングマップと「見どころガイド(石狩川流域46市町村)」を作成。
案内看板の設置遅延が予測される市町村道の補助標識シールを検討し現地試験を実施中。



各サイクリングマップ



別冊観光ガイド

課題について

●現在、直面している課題について

案内看板、路面表示の整備が令和6年度末で4%と遅れている状況。
国、北海道の協力のもと、各管理区間(道路、河川空間)の整備を推進。
市町村管理区間の看板、路面表示については、各自治体の共通認識と、設置に係る財源確保が課題。
補助標識ツールを500枚作成し試験的に現地に貼り付けた。



●将来、取り組みたい事項に関する課題について

ホームページによるルートPRについて、管理運営方針や掲載項目、コンテンツ等基本項目の検討。

2.石狩川流域圏ルート 基幹ルートの区間設定(ステージ)の検討状況

区間設定(ステージ)の検討状況について

【区間設定(ステージ)の検討状況】

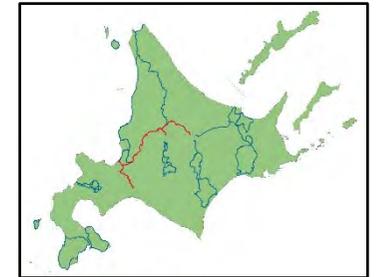
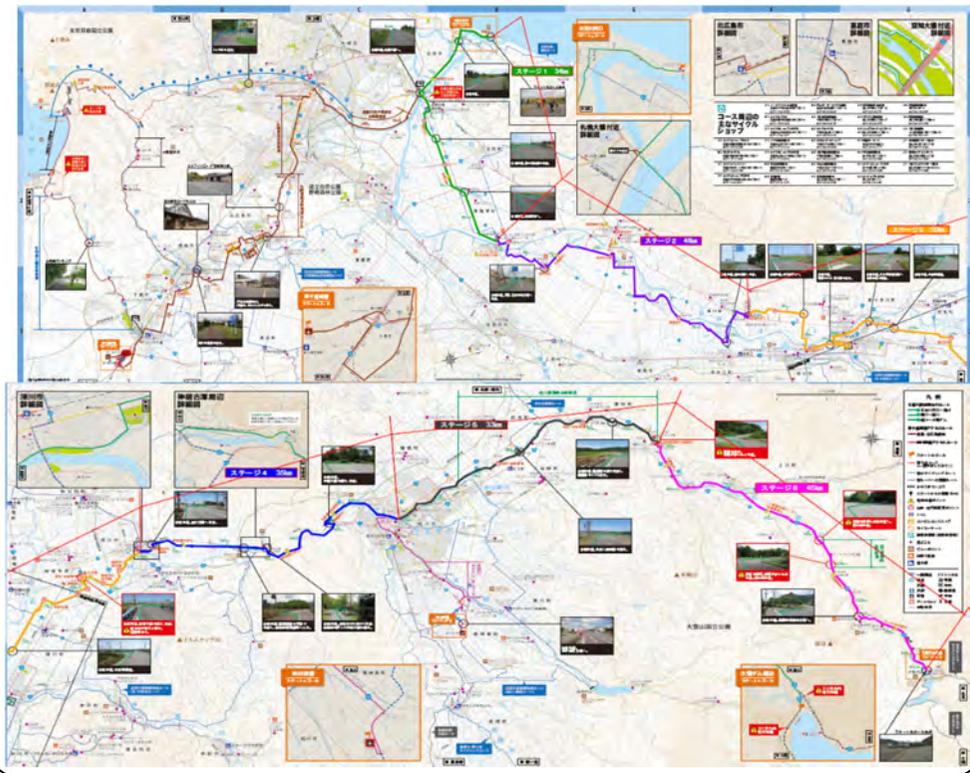
・令和7年1月23日 流域圏会議サイクルツーリズムWGにて、意見交換を実施。

【区間設定(ステージ)の考え方】

・基幹ルートのうち、本川ルート(242km)と長いことから、6ステージ(30~50km)に分割。スタート&ゴールを「道の駅」など目印となる施設とした。

【それぞれの区間設定(ステージ)の特色について】

・6つのステージには、道の駅や公園施設などの休憩施設が整備されていることや石狩灯台、マクンベツ湿原、しんしのつ温泉、宮島沼、北村温泉、たきかわスカイパーク、神居古潭、常盤公園、パークゴルフ場、層雲峡温泉、銀河・流星の滝、大雪ダムなどの観光資源があり、各ステージで楽しむことができる。



石狩川流域圏ルートステージ設定(案)

ステージ設定 1、2



ステージ設定 3



ステージ設定 6



ステージ設定 4、5



3.阿寒・摩周・釧路湿原ルート 活動概要報告

(赤字は昨年度資料からの変更点)

ルートが考えるターゲット

・ルートが考えるターゲットについて

本格的なサイクリストはもちろん、食や景色を楽しみながら手軽にサイクリングを楽しむサイクルツーリズムのインバウンド観光客なども想定



電動アシスト自転車を活用して、手軽にサイクリング



二つの国立公園等の絶景



地元のスイーツ等で食も楽しむ

将来(次年度以降)取り組んでいきたいことについて

・今後の活動予定や地域からの要望、要求など

地域ルートの検討を継続

地域ルートのサイクルマップや構築したポータルサイトを活用したPRの実施



今年度の地域ルート検討の様子



ポータルサイト

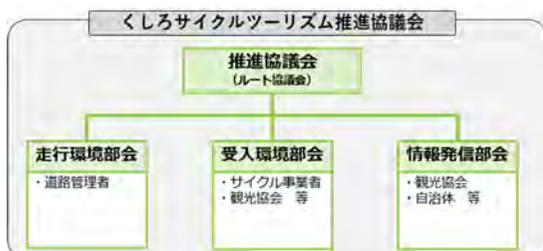
現在、力を入れている取り組みについて

・走行環境や受入環境、情報発信等で現在力を入れていること

令和5年度からルート協議会の組織体制を3部会制へ変更

地域ルートの造成を推進しており、令和6年度は鶴居村で「地域ルート造成試走会」を開催

管内サイクル情報を一元化したポータルサイトを構築



くしろサイクルツーリズム推進協議会の組織体制



鶴居村地域ルート造成試走会

課題について

・現在、直面している課題について

各自治体等によって、サイクルツーリズムに対する意識に差があるため、今後は地域の機運醸成を高める等が必要。

各ルートの知名度を上げるため、効果的なPRや広報活動について、効果的な事例をご教示いただきたい。

・将来、取り組みたい事項に関する課題について

地域ルートについて、ルートを活用した取組、もしくは知名度を上げる効果的な事例をご教示いただきたい。

3.阿寒・摩周・釧路湿原ルート 基幹ルートの区間設定(ステージ)の検討状況

区間設定(ステージ)の検討状況について

【区間設定(ステージ)の検討状況】

検討予定

基幹ルートは延長308kmと長距離のため、全てを走りきるには2~4泊程度宿泊が必要になる。

宿泊施設や公共交通機関との接続を意識したステージ分けを行い、日帰りの方や宿泊日数に応じて、来訪者が走行ルートを検討できるようなステージ設定を検討していきたい。

【区間設定(ステージ)の考え方】

宿泊施設や公共交通機関との接続を意識したステージ設定を今後検討予定

【それぞれの区間設定(ステージ)の特色について】

素案(令和3年度の実走調査より)

ステージ1:釧路空港から弟子屈町

阿寒摩周国立公園、阿寒横断道を走行する山岳ルート
双湖台、永山峠(双岳台)などの景勝地がある

ステージ2:弟子屈町から標茶町

阿寒摩周国立公園、美幌峠、屈斜路湖、硫黄山、摩周湖などの日本最大のカルデラを巡るルート

ステージ3:標茶町から釧路空港

釧路湿原国立公園、細岡展望台、釧路の市街地などを巡るルート



4.トカプチ400 活動概要報告

(赤字は昨年度資料からの変更点)

ルートが考えるターゲット

○ルートが考えるターゲットについて

- 基幹ルート403kmは、十勝北部にある三国峠をはじめとする山地から、十勝中部から南部にかけて広大な十勝平野、そして海岸線へとつづく多様な景色を楽しめるルート構成であり、街乗り(初心者)からロングライド(上級者)まで幅広く自転車旅を楽しめるルート。
- ルート周辺には地域の魅力的な景観資源が多く存在するため、地域ルートを活用し周遊を促す。
- 観光客、地元サイクリスト、初中級者、上級者全てのサイクリストがターゲット。



将来(次年度以降)取り組んでいきたいことについて

○今後の活動予定や地域からの要望など

【今後の活動予定】

- NCR改善事項のフォローアップ継続 (走行環境、受入環境等)
- ルート案内の充実 (中間表示、主要施設での案内等)
- 走行環境の向上に向けた検討・試行
- 地域ルートの拡充
- 受入施設(GW等)との意見交換会の継続
- レンタサイクル環境の充実
- 公共交通機関との連携メニュー検討
- 認知度向上に向けたイベント等でのPR実施
- 利用者数把握に向けた調査検討
- 道東3ルート(釧路、網走、十勝)での連携した取り組みの継続



受入施設との情報交換会の様子

現在、力を入れている取り組みについて

○走行環境や受入環境、情報発信等で現在力を入れていること

【走行環境】

- 走行空間整備の促進
- 地域ルートの充実 (R6 1ルート追加予定)
- 地域ルート案内の仕様を統一化

【受入環境】

- 受入施設を交えた意見、情報交換会の開始

【PR・誘客】

- 地域イベント等におけるルートPRの実施
- サイクリストが使いやすいマップの検討及び更新
- ルートのセクション分けによる幅広い誘客の促進

【その他】

- レンタサイクル実態調査の実施



セクション分けの実施

課題について

○現在、直面している課題について

【走行環境の課題】

- 走行空間の整備促進
→NCR基準に一部未達、複雑な交差点等における通過案内の手法
- 走行環境の向上 →路面管理等

【受入環境の課題】

- 受入施設の質の向上(ゲートウェイならびにCS・CH)
- レンタサイクル環境の向上(事業間連携、手荷物輸送)
- 公共交通機関との連携

【PR・情報発信】

- 認知度の向上
- 各種広報物の多言語化検討
- 現地広報物等の充実 → フォトスポット等の検討

【その他】

- 来訪者数の調査手法検討

4.トカプチ400 基幹ルートの区間設定(ステージ)の検討状況

区間設定(ステージ)の検討状況について【実施中】

【背景】

- 総延長が403kmのロングコースであり、ルート上には平野部や山間部、河川沿い、海沿い、交通量の多い市街地などが混在し、景勝地などの観光資源が広範囲に分布。
- 一方でその総延長により初心者や観光客にはハードルが高い印象を与えやすく、サイクリストに走行行程を悩ませる一因。

【区間設定により期待できる効果】

- サイクリストのレベルに寄り添った区間設定(ステージ)をルート内に設けることで、多様なサイクリストの受入が可能となる。
 - 推奨する区間設定があることで、旅行会社もサイクリングツアーを企画しやすい。
 - 完走証明の発行のような取組を併用することで、利用者のコンプリート欲求を刺激するなど誘客促進にも期待できる。
- 現在、協議会会員企業が「トカプチ400バスポート事業」を開始、スタンプラリーを作成・販売。

【それぞれのステージの特色について】

- トカプチ400では区間分けを意味する「セクション」という名前で活動中
- セクションの設定にあたっては、走行距離や標高差などを踏まえ難易度を設定
 - 複数日、複数回での走行も考慮し、起終点は宿泊地を踏まえて設定
 - セクションの特色を調査し、セクションの詳細、立ち寄り場所を紹介

サイクルマップにてセクションを紹介中

北F 然別湖→樹海→幌鹿峠→糠平

中級★★
美しい然別湖畔と樹海を行く
ブルーバックのミヤベイワナが生息する然別湖。映り込むくちびる山が微笑む。



北E 帯広→音更→鹿追→白樺峠→然別湖

中級★★
市街地から標高を上げると変化する農風景
白樺峠から十勝を一望すると然別湖が劇的に出現
白樺峠から、十勝平野を一望。岩場にちよるちよる見え隠れ、ナキウサギ。



南A 帯広→幕別→とちかち帯広空港→中札内→更別

初級★
中心市街地から丘陵を超え広々とした農風景を行く
帯広空港への離着陸も風景の中にある
眼下に広がる緑と茶色の広大なパッチワーク。「おー、みぞしぶり!」



南B 更別→忠類→大樹→晩成(温泉)

中級★★
台地から海辺へと向かう農風景を行く
南下していくと海岸線近くは植生が変化
ナウマンソウの眠る大地を流れる凄烈な崖崩れ川に、潮の風がくる。



北G 糠平→三国峠→糠平

上級★★★
ダイナミックにヒルクライム&ダウンヒル
糠平湖に優気楼のごとし、旧国鉄土幌線タウシュベツ川橋梁。向こうに臨む大雪山。



北H 糠平→上土幌→土幌→音更→帯広

中級★★
糠平湖から十勝の農風景に入っていく
北海道バルーンフェスティバル。風と一緒に流れる、無音のフライト。



南D 豊頃→十勝川(河川敷)→池田→帯広

初級★
広大な十勝川流域に、ヤマブドウを源流とした十勝のワインが熟成する。



南C 晩成→湧洞湖→長節湖→大津港→豊頃

中級★★
太平洋岸ならではの明るく海と汽水湖群
十勝発祥の地を辿るみち
まぶしく陽光を跳ねかえす、太平洋と汽水湖。ホンシシヤモ、美味し!



5.富良野美瑛サイクリングルート 活動概要報告

(赤字は昨年度資料からの変更点)

ルートが考えるターゲット

・ルートが考えるターゲットについて

➢ **初心者から上級者まで、全てのサイクリスト(観光客)がターゲット**
変化に富んだコース設計が可能エリアであることを活かし、レベルやジャンルにとらわれない、全てのサイクリストがターゲットです。

➢ **地元住民(サイクリスト以外も含む)**

地元の人が自転車に乗りやすい環境整備、また、自転車に乗る機会を増やしていくことが、地域において自転車(サイクルツーリズム)を活性化させる基本であると考えています。



変化に富んだコース設計が可能

将来(次年度以降)取り組んでいきたいことについて

・今後の活動予定や地域からの要望、要求など

➢ 昨年度から継続して“利用者目線”のニーズ調査を行ってきた。(昨年度:地元サイクル関係事業者との交流促進/今年度:ルート利用者へのアンケート調査)。次年度以降調査内容をまとめ、より良いサイクリング環境になるよう取り組みを進めていきたい。



(R5)事業者との試走会



(R6)利用者アンケートの実施

現在、力を入れている取り組みについて

・走行環境や受入環境、情報発信等で現在力を入れていること

➢ サイクリストのニーズ把握、情報発信

R6年度はサイクリストのニーズ把握のため、地域事業者と連携してWEBアンケート調査を実施。また、情報発信機能の強化のため、既存ウェブサイトのコンテンツ追加等の更新を実施。



➢ サイクリングイベントの実施

- 冬でも自転車を楽しめるイベント(美瑛:スノーサイクルイベント)
- サイクル以外のアドベンチャーとの融合イベント(占冠:ヒグマライド)
- その他全エリアでサイクルイベント開催(上富良野:かみふらの十勝岳ヒルクライム)(中富良野:なかふらのサイクリング他)(富良野:GREAT EARTH 北海道富良野ライド)(南富良野:なんぷアドベンチャー)



課題について

・現在、直面している課題について

➢ 案内表示の維持管理(財源の確保)

昨年度から引き続き、平成27年度から整備を行っている路面表示について、各自治体の予算に限りがあるため、維持管理が難しくなっています。また、看板への変更等による整備についても、財源の確保や整備後の維持管理(保守点検)が課題です。



劣化の目立つサイン跡形ないものも多数

・将来、取り組みたい事項に関する課題について

➢ エリアにおけるサイクルツーリズムに対する熱量の変化

自治体がメインとなってサイクリングルートの取り組みを行っているため、人事異動等の影響で熱量の変化が大きく、継続した取り組みが行えていない状況がある。

5.富良野美瑛サイクリングルート 基幹ルートの区間設定(ステージ)の検討状況

区間設定(ステージ)の検討状況について

【区間設定(ステージ)の検討状況】

ステージ分割を実施し、今後は名称の検討やPR方法の検討中。

※本資料記載の全ステージ及びエリアの名称は、検討中のため仮称となっています。

【区間設定(ステージ)の考え方】

富良野美瑛サイクリングルートは、田園地帯、丘陵地帯、山岳地帯の変化に富んだ地形を体感しながら、豊かな大自然の中さまざまな風景を満喫することができる全長約276.8kmのルートです。このため、地域の特色やサイクリストの利便性に応じた分割方法を検討しています。

上級者向けの3コースを初級者向けに分割し、組合せによって様々な難易度に対応しています。

【それぞれの区間設定(ステージ)の特色について】

ステージ1-1 区間:JR富良野駅～なかふらのフラワーパーク

【特徴】田園風景を眺めながら色彩豊かな花畑の広がる中富良野町に至るルート。

【距離】12.0km 【難易度】初級者

ステージ1-2 区間:なかふらのフラワーパーク～四季彩の丘

【特徴】絶景の丘陵地帯と奥に見える大雪山系を眺めながら美瑛町に至るルート。

【距離】37.5km 【難易度】中級者

ステージ1-3 区間:四季彩の丘～なかふらのフラワーパーク

【特徴】十勝岳を望みながら花畑を抜け、中富良野町に至るルート。

【距離】27.2km 【難易度】初級者

ステージ2-1 区間:JR富良野駅～旧JR金山駅

【特徴】のどかな田園風景を眺め、旧JR金山駅に至るルート。

【距離】26.9km 【難易度】初級者

ステージ2-2 区間:旧JR金山駅～道の駅南ふらの

【特徴】かなやま湖畔の大自然を感じ、リニューアルした道の駅を目指すルート。

【距離】18.6km 【難易度】初級者

ステージ2-3 区間:道の駅南ふらの～拾ってきた家

【特徴】峠を超えて、“北の国から”麓郷を感じるルート。

【距離】33.5km 【難易度】中級者

ステージ2-4 区間:拾ってきた家～JR富良野駅

【特徴】麓郷街道の木々を眺めながら、市街地を目指すルート。

【距離】16.4km 【難易度】初級者

ステージ3-1 区間:道の駅自然体感しむかっぶ～ミナトマム

【特徴】雲海の中を走る？日本有数のリゾート地を走るルート。

【距離】30.5km 【難易度】中級者

ステージ3-2 区間:ミナトマム～道の駅南ふらの

【特徴】南富良野が誇る清流を眺めながら、人気の道の駅を目指すルート。

【距離】22.5km 【難易度】初級者

ステージ3-3 区間:道の駅南ふらの～旧JR金山駅

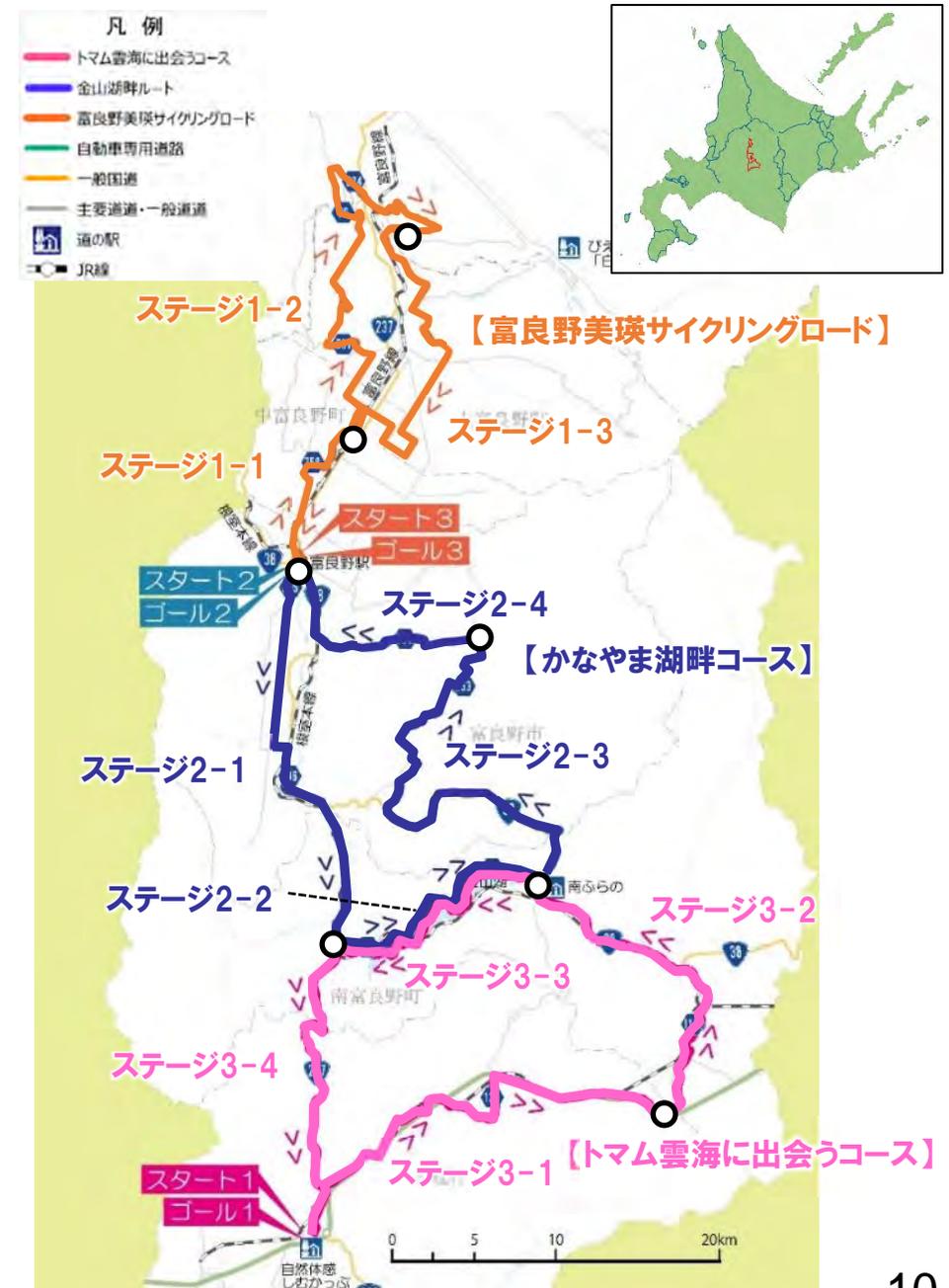
【特徴】四季折々の景観が美しいかなやま湖畔を眺めながら旧JR金山駅に至るルート。

【距離】18.6km 【難易度】初級者

ステージ3-4 区間:旧JR金山駅～道の駅自然体感しむかっぶ

【特徴】厳しい峠を越え、温泉も楽しめる、“自然体感”ルート。

【距離】21.6km 【難易度】中級者



6.オホーツクサイクリングルート 活動概要報告

(赤字は昨年度資料からの変更点)

ルートが考えるターゲット

- ・ゲートウェイである女満別空港を中心に能取湖、網走湖、小清水原生花園といったオホーツク海の海岸と、石北峠・美幌峠・野上峠の3つの峠を設定。また、流氷に代表されるオホーツク特有の冬季資源を活用し、サイクリスト、ファミリー層、観光客と幅広い層をターゲットとした活動を展開。
- ・また、北見市、網走市、小清水町、大空町、美幌町が連携し、オホーツク地域特有の自然環境や食をテーマにしたイベントや大会を複数開催し、道内外のサイクリストを取り込むべく活動を展開。



R243美幌峠



オホーツク流氷ライド



オホーツクSEA TO SUMMIT

現在、力を入れている取り組みについて

- ・体験型ツーリズム拠点であるコネクトリップにて、普段行けない国立、国定公園内の「秘境 & 新ルート」をアドベンチャートラベル (AT) 初心者でも楽しめるようe-bikeやカヤックを搭載するアクティビティレーラーを活用して、気軽でありながら達成感のあるアドベンチャートラベルツアーを推進している。



能取湖でカヤック



硫黄山サイクリング



スポット間の移動はアクティビティレーラーで

将来(次年度以降)取り組んでいきたいことについて

- ・令和5年度に続き、第2回目の開催となった宿泊型ロングライド「オホサイ2024」は道内外合わせて144名の参加があり、サポート体制やエイド提供物、物販について多くの参加者に満足していただいた。
また、自転車系YouTuber「けんたさん」を招へいし「オホサイ2024」やオホーツクを紹介する動画を投稿いただいた。
令和7年度も引き続きオホーツクの「魅力」と「おもてなしの心」を満喫していただくため、「けんたさん」の招へいを含め、よりPRに力を入れるとともに、参加者の意見を参考にコンセプトを決定し、早期にルートを確定した。さらに内容を充実させ、参加者に地域のリピーターになってもらえるイベントにする。
- ・ステージの具体化に向けて協議会で検討。(次頁参照)



大好評だったエイドでのミニホタテ丼

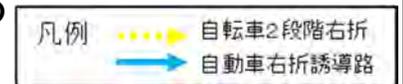


自転車系YouTuber「けんたさん」の動画



課題について

- ・網走市国道39号大曲交差点は、2段階右折(黄点線)が必要となるが、左折道流路を走行する危険性や、通常の交差点よりも迂回感が大きいいため、局所的なルートの見直し案を立案。網走川河川敷の河川管理用通路をルートに追加予定。
- 【対応経緯】
- R5.9 オホーツクサイクリングルート現地視察において、課題として上がる。
 - R5.12 協議会において局所的なルートの見直しを審議⇒見直しの方向で一致。
 - R6 走行環境の再整備を検討し、施設管理者と協議後、協議会でルート変更を決定。(アドバイザー会議に報告)
 - R7 走行環境の整備実施後、6月頃の運用を目標。



R39大曲交差点付近のルート

6.オホーツクサイクリングルート 基幹ルートの区間設定(ステージ)の検討状況

区間設定(ステージ)の検討状況について

【区間設定(ステージ)の検討状況】

- ・区間設定をルート協議会で整理したのち、情報発信や受入環境について検討を進める
- ・R7ルートマップに各ステージ紹介を掲載予定
- ・今後協議会で試走会などを実施し、各ステージの紹介や受入環境、情報発信についてよりよくするために検討していく予定

【区間設定(ステージ)の考え方】

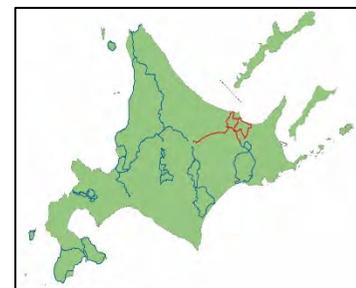
(イメージ)

- ・難易度別に6つのステージを設定し、サイクリストが熟練度に合わせてステージを選択

【それぞれの区間設定(ステージ)の特色について】

【サイクリングステージのイメージ】

- 低
↓
難易度
↓
高
- ・サイクリングロードステージ(片道26km)
～網走湖、能取湖を巡るビギナーズステージ
(レンタサイクル事業と連携し、ファミリーや観光客をターゲット)
 - ・オホーツク周遊ステージ①(一周100km)
～北見市、美幌町、大空町、網走市をつなぎ、
網走湖、能取湖、オホーツク海を巡る周遊ステージ
 - ・オホーツク周遊ステージ②(一周134km)
～網走市、美幌町、大空町、小清水町をつなぎ、
網走湖、湧沸湖、藻琴湖、オホーツク海を巡る周遊ステージ
 - ・オホーツク周遊ロングライドステージ(一周190km)
～オホーツク周遊ステージ①②を満喫する周遊ロングライドステージ
 - ・美幌峠ヒルクライムステージ(片道27km)
～獲得標高500m、中級者ヒルクライムステージ
 - ・石北峠ヒルクライムステージ(片道94km)
～獲得標高1000m越え、熟練者ヒルクライムステージ



7.石狩北部・増毛サイクルルート 活動概要報告

(赤字は昨年度資料からの変更点)

ルートが考えるターゲット

・ルートが考えるターゲットについて
石狩北部増毛サイクルルートは、日本海側の海岸景観や内陸の橋梁風景のほか、グルメ・観光スポットが豊富にあるため、本格的なサイクリストからファミリー層まで、幅広い方々に楽しんでいただけるルートです。



増毛町エリア



石狩市エリア

将来(次年度以降)取り組んでいきたいことについて

・石狩北部・増毛サイクルルートの周辺を将来的にスポーツ合宿の最適地として確立し、サイクリスト等の誘客を図るため、北海道オールオリンピアンズの鈴木靖氏を招き、本ルート地域を試走していただくとともに、本ルートのアドバイザーになっていただいているサイクルフロンティアの石塚氏との意見交換を実施しました。



鈴木氏



試走会



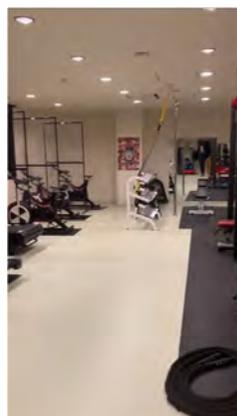
鈴木氏・石塚氏との意見交換

現在、力を入れている取り組みについて

・北見市へスポーツ合宿受入に係る視察を実施。また、北見市と意見交換を実施し、スポーツ合宿受入のための知見を得た。



意見交換会の様子



アスリート用ホテルの様子

課題について

・現在、直面している課題について
各自治体は自転車走行空間の整備を行うための予算に限りがあることから効率的な自転車走行空間の整備計画の策定が課題となっている。
現在、各所でサイクリストがどのくらい増えているのか把握できず、整備効果がわからない。
サイクリストの走行者数等を各所で把握し、「どのコース(場所)が人気があるのか」「どういった施設があるとサイクリストに喜ばれるか」を現実的な数値で知ることができ、メリハリのある自転車走行空間整備を行いたいと考えている。
・将来、取り組みたい事項に関する課題について
本ルートの新たなPR手法として、全国のスポーツ選手が行う自転車トレーニングに着目し、夏季に過ごしやすい気候や本ルートの自然豊かな環境を強みに興味をもってもらうことで、サイクリストのみならず、広くスポーツ選手を含む潜在的なサイクリストに様々な角度から本ルートを楽しんでいただきたい。課題としてスポーツ合宿誘致のノウハウを持っていないことがあげられるため、既にスポーツ合宿の受入実績のある道内関係団体等と連携を図り、課題解決に繋げていきたい。

7.石狩北部・増毛サイクリルルート 基幹ルートの区間設定(ステージ)の検討状況

区間設定(ステージ)の検討状況について

【区間設定(ステージ)の検討状況】

・令和5年12月14日 意見交換会実施

○出席者

- ・高橋清先生
- ・石狩北部・増毛サイクリルルート推進協議会
- ・北海道開発局(本局、札幌開建、留萌開建)
- ・シーニックバイウェイ支援センター、石狩川振興財団、北海道開発技術センター



【区間設定(ステージ)の考え方】

- ・ルートの全長は約290kmと長いことから、サイクリストがセルフレベルに合わせ、自己判断で走行できるよう、ルートを「ステージ」にパート分けすることを検討
- ・ツーリストの立場に寄り添った休憩環境の創出
- ・サイクリストが移動しやすいよう、宿泊施設、駐車施設の配置を考慮する
- ・公共交通との接続

【それぞれの区間設定(ステージ)の特色について】 ※検討中につきドラフト

○増毛町

- ・増毛駅と雄冬キャンプ場



○当別町

- ・南北に長い広大な走行環境



○新篠津村

- ・たっぶの湯やしのつ湖など休憩施設

○石狩市

- ・アクティビティ拠点の「道の駅」と観光施設の連携



8.羊蹄ニセコサイクルルート 活動概要報告

(赤字は昨年度資料からの変更点)

ルートが考えるターゲット

- **ビギナーからコンペディター(競技者)まで楽しめる懐の深さ!**
～田園風景～日本海～山岳コース「蝦夷富士」羊蹄山を中心とした、豊かな食と景観、北海道の縮図エリア～

ターゲット1:山あり海ありの北海道の縮図を体感でき、比較的短い距離感で休憩スポットが多数存在する本エリアで自転車の聖地北海道を体験したいビギナー

ターゲット2:世界水準のニセコリゾートは、多くの自転車対応のコンドミニウム・ペンション等があり国内外の滞在型・移動型のサイクリングツアーの利用に対応可能

ターゲット3:ニセコ山系・蘭越エリアはアジア唯一のUCI認定市民レース「ニセコクラシック」の会場エリアであり、コンペディターやレーシングを目的とするサイクリスト



【羊蹄山・ニセコエリア】
(ビギナー、ファミリー層向け)



【蘭越エリア】(コンペディター向け)

現在、力を入れている取り組みについて

- **走行、受入環境向上を目指す各種取り組み**

【内容】

- 地域独自のサイクリングイベントを開催し、サイクルガイド育成の場を確保
- 休憩スポットや飲食店へのサイクルスタンドの設置促進
- **サイクル拠点への自動販売機設置や「サイクリスト応援カー」による更なる受入環境の向上**
- サイクリストとドライバーが相互に思いやり、安全に道路空間を共有する「シェア・ザ・ロード」の普及啓発



サイクル拠点に設置された自動販売機



サイクリスト応援カー・出発式

将来(次年度以降)取り組んでいきたいことについて

- **サイクル拠点の更なる機能充実(継続)**

➢ サイクリストの利便性向上を目的とし、ニセコ除雪ステーションの積極的な活用を継続するとともに設置した自動販売機を活用し、自転車パーツ等を販売。

- **シェア・ザ・ロードの普及啓発(継続)**

➢ 道の駅等へのポスター設置(継続)やサイクリスト応援カー(道路パトロールカー)へのステッカー貼付(継続)、HPでの動画公開による、「シェア・ザ・ロード」の普及啓発を実施

- **幅広いユーザー獲得に向けた環境整備**

➢ 観光客を含む初心者～上級者が安心して楽しめるよう、受入施設の拡充や地域住民の意識醸成を図るとともに、HP等を活用した情報発信を実施



サイクル拠点の施設状況



シェア・ザ・ロードステッカー

課題について

- **現在、直面している課題について**

➢ ルートの環境整備とサイクリストの来訪人数、その経済波及効果の評価手法

- **将来、取り組みたい事項に関する課題について**

- ルートのスタート地点を自由に設定し、フレキシブルに楽しむ環境整備に向けた、公共施設等を活用したサイクリスト用の駐輪場整備
- 広域なエリアを手軽に楽しんでもらうためのサイクルバスの導入・輸送環境の整備
(運送事業者向けの機運整備、積載物に係る事故・損失補償が課題)
- **地域全体での受入環境向上(サイクル観光に関するホスピタリティの醸成)**

8.羊蹄ニセコエリアサイクルルート 基幹ルートの区間設定(ステージ)の検討状況

区間設定(ステージ)の検討状況について

【区間設定(ステージ)の検討状況】

- 検討済み

【区間設定(ステージ)の考え方】

- 基幹ルートのエゾイチコースをシンボルとして位置づけ、田園風景、日本海、山岳コースと多彩なコース設定によりユーザーが自由に選択可能。このためスタート・ゴール地点はなく、入口となるゲートウェイは、エリア内に10か所設置。

【それぞれの区間設定(ステージ)の特色について】

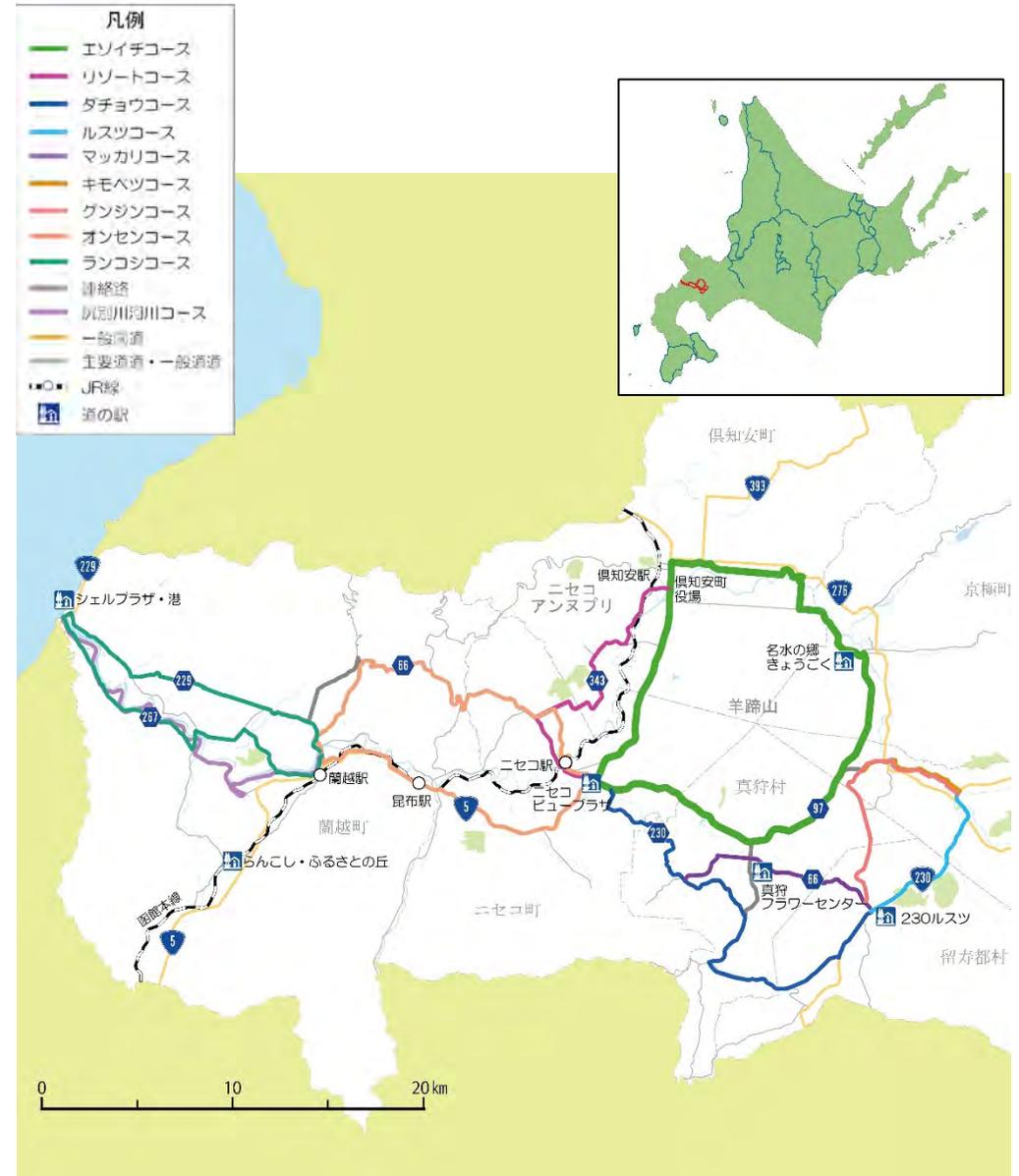
- 『ニセコクラシック』や『HANAZONOヒルクライム』のレースを疑似体験できる『オンセンコース』、羊蹄山を360度方向から望む『エゾイチコース』、日本海へ流れ込む尻別川と併走する『尻別川河川コース』などを設定。



	延長	獲得標高	延長あたり1kmあたり獲得標高	最大標高
エゾイチ	49.2km	424m	8.6m	344m
リゾート	17.9km	211m	11.8m	263m
ダチョウ	26.8km	360m	12.1m	377m
ルスツ	9.2km	65m	7.1m	418m
キモベツ	6.5km	91m	14.0m	293m
マッカリ	11.5km	240m	20.9m	395m
ゲンジン	14.5km	142m	9.8m	450m
オンセン	44.Km	765m	17.3m	436m
ランコシ	37.1km	340m	9.2m	126m
連絡路A	4.2km	52m	12.4m	270m
連絡路B	5.1km	18m	3.5m	303m
連絡路C	0.9km	30m	34.1	325m
尻別川河川	23.8km	414m	17.4m	27m

【特に力を入れるべき施策】

- 走行環境
 - ルート案内看板、路面表示は概ね整備が進捗しており、今後は除草による看板の視認性向上や路面点検による補修箇所等のメンテナンスを実施
- 受入環境
 - トイレ、給水ポイントの充実に向けて、ルート沿いや近隣の施設などに協力を得ながら休憩施設を拡充
- 情報発信
 - ルートの情報発信(マップ等)に協力いただく協賛施設(サポーター)の拡大。



9.オロロンライン・サイクルルート 活動概要報告

(赤字は昨年度資料からの変更点)

ルートが考えるターゲット

○ルートが考えるターゲットについて

- ・基幹ルート(オロロンライン)はツーリングやバイクキャンプなどの中上級者層及びスポーツバイクビギナーを対象。
- ・地域ルート(増毛町周辺エリアや留萌川エリアなど)はその地域のグルメや歴史等の観光資源を活かし、ファミリー層やライト層を対象。



基幹ルート (オロロンライン)

ツーリングやバイクキャンプ志向のほか、スポーツバイクビギナーもターゲットにしていきたい



地域ルート (増毛町)

増毛町内を周遊する地域ルートが令和4年度に策定(石狩北部・増毛ルートの地域ルートと重複)増毛町以外でも地域ルートの開発を進め、ファミリー層やライト層など、あらゆる世代が自転車に乗る機会を創出していきたい



地域ルート候補 (留萌川)



地域ルート候補 (天塩川)

現在、力を入れている取り組みについて

○走行環境や受入環境、情報発信等で現在力を入れていること

- ・地域の魅力を満喫し、地域振興に寄与するサイクルコースの開発
 - ▶サイクルコースの開発を官民連携で実施。
 - ▶サイクルコース点検会としても継続的に実施予定。
- ・サイクルイベントの実施やレンタサイクルの拡充
 - ▶あらゆる世代が自転車に乗れる環境を創出。



オロロンライン・サイクルルート基幹ルート



基幹ルートを連絡会議のメンバーで走行し、自転車目線で、オロロンライン・サイクルルートの現状を再確認



オロロンライン・サイクルルート意見交換会



留萌川サイクリングルート

既存の河川堤防コースの磨き上げとして、仮設案内看板を官民で連携して設置



サイクルロゲイニング

磨き上げた留萌川サイクリングルートをイベントにも活用



天塩川下流サイクリングコース

地域の催事の中でサイクリング試走会を開催し、サイクルコースの開発を推進



道の駅るもい 電動バイク

あらゆる世代が自転車に乗れる環境を構築するため、電動バイクを導入



サイクルカフェ サイクルラック整備

サイクルラックに二次元コードを貼り付け、サイクルマップの普及・誘導



9.オロロンライン・サイクルルート 基幹ルートの区間設定(ステージ)の検討状況

ステージの考え方

【ステージの検討状況】
検討中

【ステージの考え方】

約145kmの距離であり、留萌地域を南北に縦断する国道がメインのルート。南側の増毛～小平区間は、平坦なコースが特徴で、比較的ビギナーでも快適に走行できるコース。一方で苫前～初山別の区間は坂道が多く電動バイクがあると快適に走行可能である。

そのため、ルートの特色に応じて、レンタサイクルの拡大や地域ルートの開発も合わせながらステージ分けを検討していく予定。



【それぞれのステージの特色について】

ステージ1 区間：増毛駅～道の駅「風Wとままえ」

【特徴】日本海沿いの潮風を感じながら、走り抜けるルート

【距離】61km

【難易度】初心者(初級者～中級者)

【特に力を入れるべき施策】

①走行環境：案内、注意喚起すべて実施済みのステージであるため、今後は、休憩施設までの距離表示等の看板設置などを検討

②受入環境：道の駅やサイクルカフェの機能強化

③情報発信：サイクルマップの作成、多様な媒体での広報

ステージ2 区間：道の駅「風Wとままえ」～道の駅「てしお」

【特徴】風車、牧場が広がる横を走り抜けるルート

【距離】69km

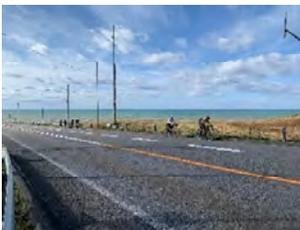
【難易度】初心者(中級者～上級者)

【特に力を入れるべき施策】

①走行環境：案内、注意喚起看板の整備、路面の整備継続

②受入環境：道の駅やサイクルカフェの機能強化

③情報発信：サイクルマップの作成、多様な媒体での広報



10. とうなん海道サイクルルート 活動概要報告

ルートが考えるターゲット

○ルートが考えるターゲットについて

- ・当ルートは、全長約「459km」のサイクルルートで、道南地域の「歴史」と「風景」が楽しめるルート。
- ・陸・海・空のゲートウェイを有することから、北海道の玄関口として、国内外のサイクリストが長期滞在で楽しめるルートとして提案していきたい。
- ・豪華客船が停泊することから海外の富裕層も対象と考えている。



渡島西部ルート
(江差町)



渡島東部ルート
(函館市)



北海道の玄関口
(新函館北斗駅周辺)

現在、力を入れている取り組みについて

○走行環境や受入環境、情報発信等で現在力を入れていること

- ・基幹ルートの走行環境整備。
- ・基幹ルートの休憩場所として、約「20km」間隔に「道の駅」・「海の駅」等があり、施設としての利活用と連携。
- ・地域の公共交通機関との連携や地域企業との連携。
- ・SNSやYouTubeの活用、HPを基に発信。
- ・ロゴマークやサイクルジャージの活用、PR。今後、インバウンド客向けのお土産の商品開発を検討。
- ・サイクリスト応援カーの整備。
- ・安全教育の実施。



道の駅へのラック配置



HPIによる情報発信



サイクリスト応援カーの整備

将来(次年度以降)取り組んでいきたいことについて

○今後の活動予定や地域からの要望、要求など

- ・基幹ルートの走行環境整備。
- ・レンタサイクルの仕組みづくり、拠点づくりと整備。
- ・函館バスで製作したサイクルバスの認知度の向上と活用。
- ・エリアサイクルガイドの育成と普及、スキルアップ。
- ・サイクルルートの広報活動。
- ・安全教育の実施。



ルート案内
(R228)



観光協会でのレンタサイクル
(道の駅 みそぎの郷 きこない)



サイクルバスの活用
(函館バス)

課題について

○現在、直面している課題について

- ・自転車利用者の安全性とマナーの向上。
- ・ツアー客・インバウンド客の受入体制とガイド支援・育成。
- ・受入環境・走行環境整備に対する協力体制の確保。

○将来、取り組みたい事項に関する課題について

- ・道南全域でのレンタサイクル導入・整備と仕組み、一帯でのサイクル観光の推進。
- ・来訪者や地域の方でも気軽に楽しめるサイクリングルートを目指した環境整備。



走行安全講習の取組の様子



観光庁インバウンドサイクル
ツアーへのガイド協力



サイクルガイド養成講座

10. どうなん海道サイクルルート 基幹ルートの区間設定(ステージ)の検討状況

区間設定(ステージ)の検討状況について

【区間設定(ステージ)の検討状況】
7区間で設定

【区間設定(ステージ)の考え方】

・どうなん海道サイクルルートは、津軽海峡・日本海・太平洋を8の字で結ぶ『歴史』と『風景』を楽しみながら巡るサイクルルートであり、地域の地形、歴史、風景を活かし、アクセシビリティを考慮した区間設定を行う。

【検討中の区間設定(ステージ案)と、その特色について】

ステージ1 区間:新函館北斗駅～函館市

【特徴】赤松街道を楽しみながら、函館駅に至るルート。
※交通量・大型車が多いことから走行に注意が必要
【距離】22km 【難易度】初級者

ステージ2 区間:函館市～鹿部町

【特徴】太平洋を望む恵山の美しい景観と、縄文文化の史跡を立ち寄ることができるルート。
【距離】87km 【難易度】上級者

ステージ3 区間:鹿部町～新函館北斗駅

【特徴】大沼国定公園のシンボル秀峰・駒ヶ岳を周遊するルート。
【距離】60km 【難易度】中級者

ステージ4 区間:新函館北斗駅～木古内町

【特徴】田園風景を堪能しつつ、津軽海峡や函館山を一望することができるルート。
【距離】45km 【難易度】中級者

ステージ5 区間:木古内町～上ノ国町

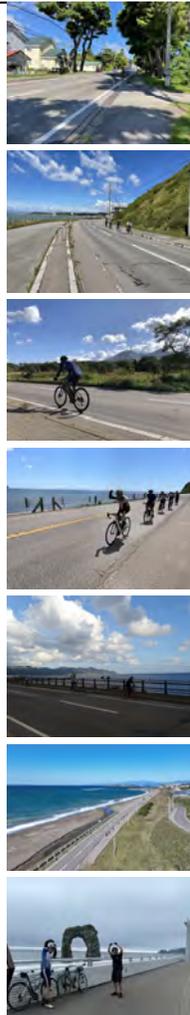
【特徴】歴史スポットに立ち寄りながら、津軽海峡や日本海の景色を眺めつつ走行できるルート。
【距離】108km 【難易度】上級者

ステージ6 区間:上ノ国町～新函館北斗駅

【特徴】古代地層を巡り、檜山中山峠のヒルクライムを堪能できるルート。
【距離】82km 【難易度】上級者

ステージ7 区間:奥尻島一周

【特徴】奥尻島を一周し、海岸線の絶景が楽しめるルート。
【距離】57km 【難易度】上級者



【検討状況】

協議会がHPで紹介しているサイクリングコースを基本に区間設定を行った。

各ルートの課題について

()内の番号は次の通り ①きた北海道ルート、②石狩川流域圏ルート、③阿寒・摩周・釧路湿原ルート、④トカプチ400、⑤富良野美瑛サイクリングルート、⑥オホーツクサイクリングルート、⑦石狩北部・増毛サイクリングルート、⑧羊蹄ニセコエリアサイクリングルート、⑨オロロンライン・サイクリングルート、⑩どうなん海道サイクリングルート

課題等		詳細
全体に関連する事項	1 機運醸成	<ul style="list-style-type: none"> 地域一体となった取り組み推進のため、地元の連携強化や機運・ホスピタリティの醸成を行い、関係者と足並みをそろえることが必要(①、③、⑧) 受入環境、走行環境整備に対する関係者間の協力体制の確保が必要(⑩) 自治体がメインとなっているため人事異動等による熱量の変化が大きい(⑤) 地域が一体となったサイクル観光の推進が必要(⑩)
	2 担い手の育成	<ul style="list-style-type: none"> ガイドの育成支援が必要(⑩) 事業者などの担い手の育成支援が必要(⑨)
	3 ノウハウの構築 収益確保	<ul style="list-style-type: none"> スポーツ合宿誘致に向けたノウハウが不足している(⑦) サイクルツーリズム振興での収益の確保をできるか(⑨)
	4 整備効果の把握	<ul style="list-style-type: none"> 整備効果が把握できない(⑦、⑧)、来訪者数の調査手法を検討することが必要(④) サイクリストの評価や利用者数がわからずメリハリのある整備計画が立てられない(⑦)
走行環境に関する事項	5 予算の確保 効率的な整備・維持管理	<ul style="list-style-type: none"> 維持管理に対する予算の確保(⑤) 限りある予算の中での効率的な走行環境整備(②、⑦)
	6 安全なルート整備	<ul style="list-style-type: none"> 安全な走行環境整備のためのルート変更や走行環境整備の推進(④、⑥) 横断クラックの補修対応(④)
受入環境に関する事項	7 レンタサイクル	<ul style="list-style-type: none"> 地域全域でのレンタサイクル導入・乗り捨てを含む整備と仕組みづくり(①、④、⑩)
	8 公共交通との連携	<ul style="list-style-type: none"> JRとの連携(サイクルトレイン)収益性、JR輸送本数の課題(①) 公共交通機関との連携、ルール作り(①、④、⑧、⑨) 荷物配送サービス、利用ニーズ、輸送距離等の収益性が課題(①)
	9 受入施設の質向上 新たな整備	<ul style="list-style-type: none"> 受入施設やゲートウェイの質の向上が必要(④) 公共施設等を活用したサイクリスト用に駐輪場整備(⑧)
情報発信に関する事項	10 WEBコンテンツの造成	<ul style="list-style-type: none"> WEBページによるルートPRに関する運営管理、コンテンツの検討(②)
	11 知名度向上に向けて	<ul style="list-style-type: none"> 認知度向上が課題。ルート知名度を上げるための効果的なPR活動の事例を知りたい(③、④) 地域ルートを活用した取り組み、知名度向上のための効果的な取り組みを知りたい(③) 現地広報物等(フォトスポット)の充実(④)
その他	12 マナー啓発	<ul style="list-style-type: none"> 自転車利用者の安全性とマナーの向上(⑩)