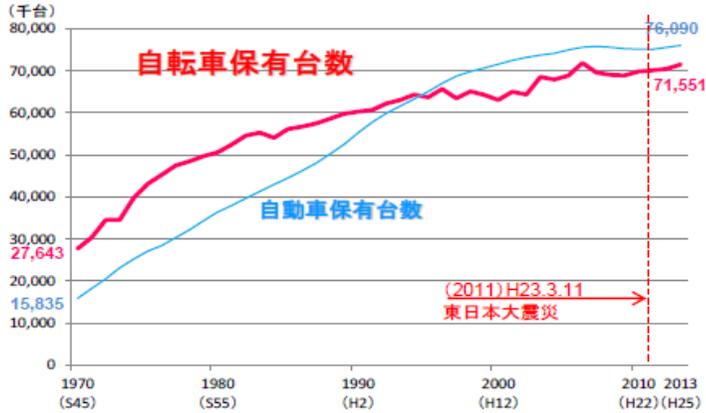


サイクルツーリズムを取り巻く環境・ 委員会の検討範囲

国内におけるサイクリング人口の増加

- 我が国の自転車保有台数は増加を続けている。
- 近年、スポーツ車(ロードバイク等)が特に増加しており、またサイクリングを楽しむ方が増加傾向。

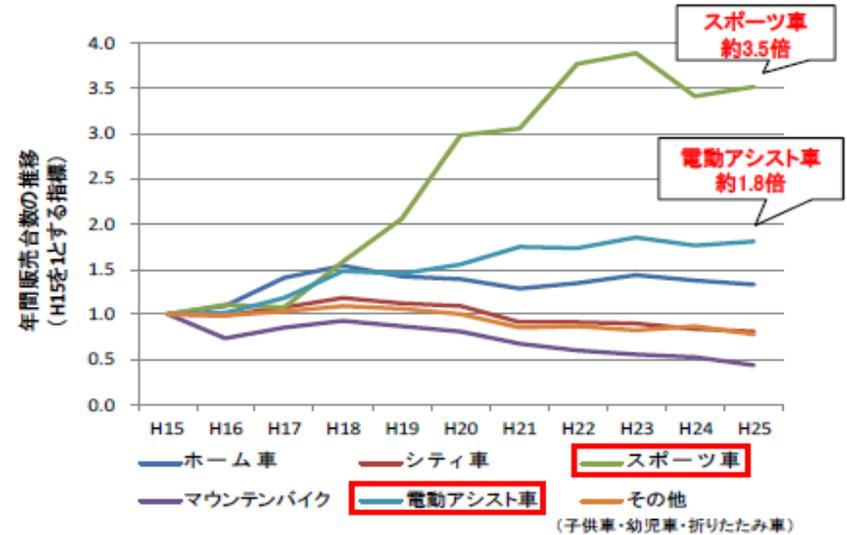
自転車保有台数の推移



※自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数。

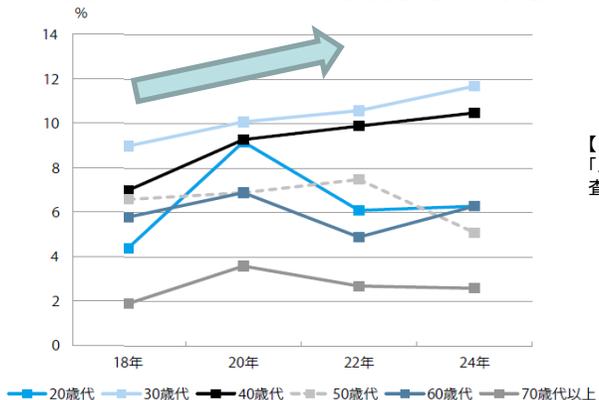
【出典：自転車(S45~H20)(社)自転車協会、自転車(H21~H25)(財)自転車産業振興協会、自動車(財)自動車検査登録情報協会】

車種別販売台数の推移



【出典：(財)自転車産業振興協会
自転車国内販売動向調査】

年代別サイクリング実施率の推移



【出典：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)】

ロードバイク



電動アシストバイク



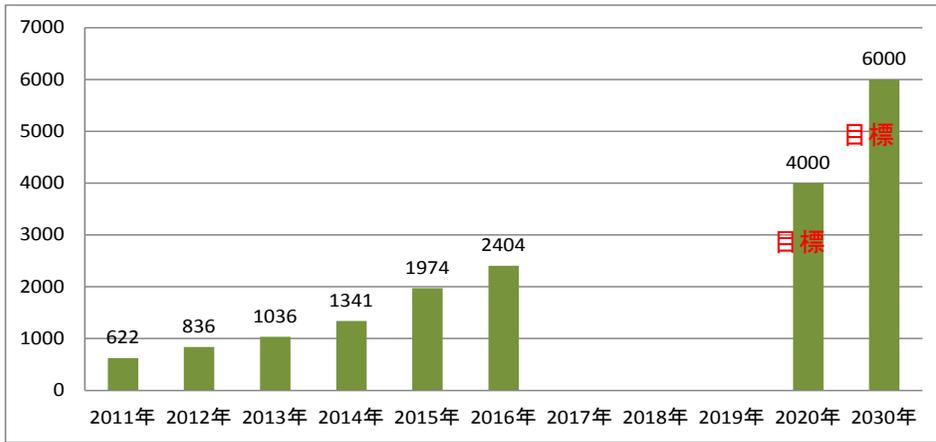
訪日外国人観光客の増加・サイクリングを楽しむ外国人

○ 2016年の訪日外国人観光客(インバウンド)は約2400万人、5年間の伸びは3.2倍。

※北海道は2015年に200万人を突破、5年間の伸びは3.7倍と全国を越える。

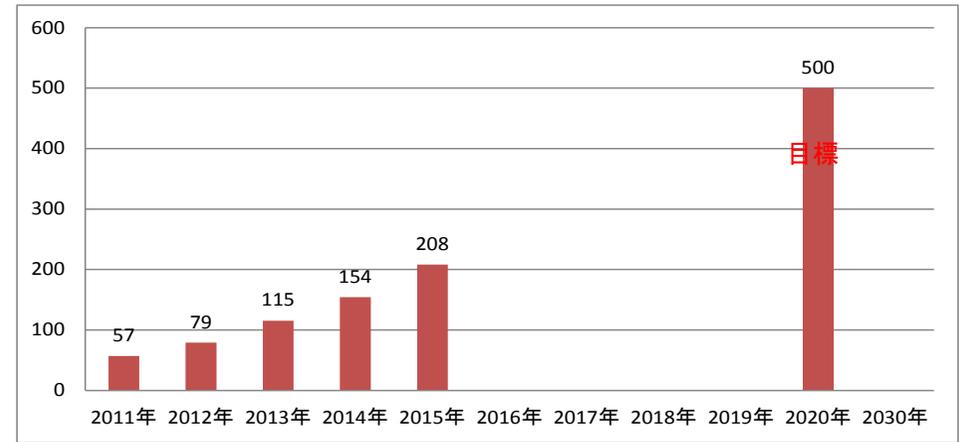
○ 外国人のサイクリストをターゲットとしたしまなみ街道では宿泊者が増え、道内も取組事例あり。

我が国のインバウンド推移



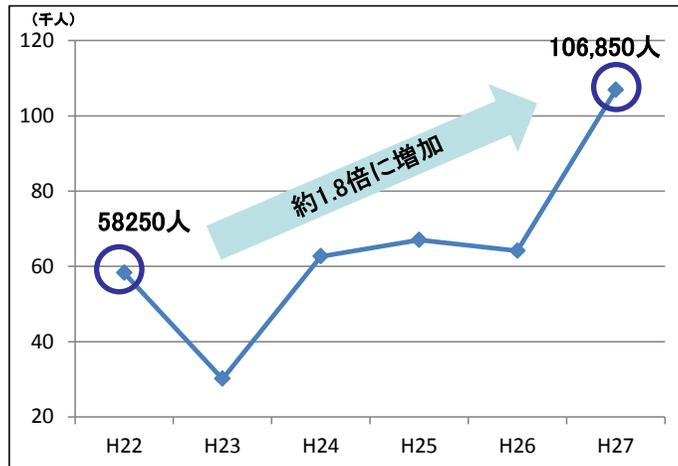
出典: 日本政府観光局 統計データ(訪日外国人客数)、明日の日本を支える観光ビジョン(平成28年3月)

北海道のインバウンド推移



出典: 北海道インバウンド加速化プログラム(仮称)骨子(案)

外国人宿泊者数の推移(愛媛県)



出典: 観光庁 宿泊旅行統計調査

道内のインバウンドサイクリスト受入事例

- ・サイクリングを楽しむ外国人観光客を積極的に受入れ
- ・地域振興に役立てる



台湾のサイクリング関係者を対象とするファミトリップ(視察旅行)を実施し、効果的な情報発信方法を検討。(H24、北海道開発局「北海道におけるインバウンド観光に資するスポーツ・体験型ツーリズムに係る調査」)

自転車活用推進法の成立

- 平成28年12月9日、「自転車活用推進法」が成立(平成28年12月16日公布)。
- 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」との記載。

<基本理念、国等の責務等>

目的、基本理念

(1・2条)

<目的>

- ・ 基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること

<基本理念>

- ・ 自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有すること
- ・ 自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼすこと
- ・ 交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること
- ・ 交通の安全の確保が図られること

国等の責務

(3・4条)

- ・ 国は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施する
- ・ 地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する
- ・ 国・地方公共団体は、情報の提供等を通じて、基本理念に関する国民・住民の理解を深め、かつその協力を得るよう努める

公共交通関係事業者の責務等

(5～7条)

- ・ 自転車と公共交通機関との連携の促進等に努め、国・地方公共団体が実施する自転車活用の推進に関する施策に協力するよう努める
- ・ 国、地方公共団体、公共交通関係事業者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて相互に連携を図りながら協力するよう努める

<施策の基本、自転車活用推進本部の設置 他>

基本方針

(8条)

- ①自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備 ②路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し ③シェアサイクル施設の整備 ④自転車競技施設の整備 ⑤高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備 ⑥自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上 ⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化 ⑧交通安全に係る教育及び啓発 ⑨自転車活用による国民の健康の保持増進 ⑩学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上 ⑪自転車と公共交通機関との連携の促進 ⑫災害時の自転車の有効活用体制の整備 ⑬自転車を活用した国際交流の促進 ⑭観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援 等の施策を重点的に検討・実施する

自転車活用推進計画

(9～11条)

- ・ 政府は、基本方針に即し、目標及び講ずべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた自転車活用推進計画を閣議決定で定め、国会に報告する
- ・ 都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める

自転車活用推進本部

(12・13条)

国土交通省に自転車活用推進本部を置き、本部長は国土交通大臣、本部員は関係閣僚をもって充てる(併せて国土交通省設置法の一部改正(附則5条))

その他

- ・ 5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする(14条)
- ・ 自転車活用推進を担う行政機関の在り方について等の検討(附則2・3条)
- ・ 市区町村道に加え、国道及び都道府県道についても自転車専用道路等を設置するよう努める旨の自転車道の整備等に関する法律の一部改正(附則4条)

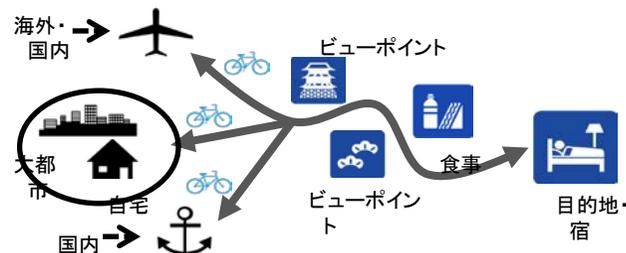
サイクルツーリズムの特徴

- サイクルツーリズムには健康や達成感、楽しさなど多数の魅力がある一方、安全面や天候、盗難、補給調達等の留意点あり。
- 各国・各県で、サイクルツーリズムの魅力をアピールや、サイクリストをサポートする様々な取組を実施。

本検討会におけるサイクルツーリズムのイメージ

北海道の特性(都市間距離が長く、信号が少ないため、ロングライドしやすい)を勘案するとともに、北海道全体の広域連携を図る観点から、本検討委員会では下記のようなロングライド系を対象

- ・自動車より低い、ある程度の速度で走行できる(20~40km/h程度)スポーツ車を利用して、都市郊外や都市間を含む比較的長いルートを走行し、風景や観光スポットを楽しみながら目的地まで移動
- ・途中休憩や食事を挟みつつ、目的地での宿泊を想定



《魅力》自分の足で移動する⇒地域の良さを満喫

- ・健康的
- ・スポーツ
- ・達成感
- ・安く移動できる
- ・自然や地元民との距離感
- ・仲間意識
- ・ファッション
- ・気軽に止まれる
- ・お腹がすくから食事がおいしい
- ・五感で感じられる
- ・移動すること自体が楽しい



十勝におけるイベント時の様子

《留意点》自分の足で移動する⇒それゆえの不安

- ・安全面の不安
- ・天候の急変、冬期は厳しい
- ・故障・盗難リスク
- ・荷物を運べない
- ・補給調達が必要
- ・道に迷う心配



バンク修理状況
出典：しまなみ島走
レスキューHP

ピワイチの
サポートカー
(守山市提供)



サイクルツーリズムの魅力を高めるとともに、サイクリストをサポートする様々な取組を国内外で実施

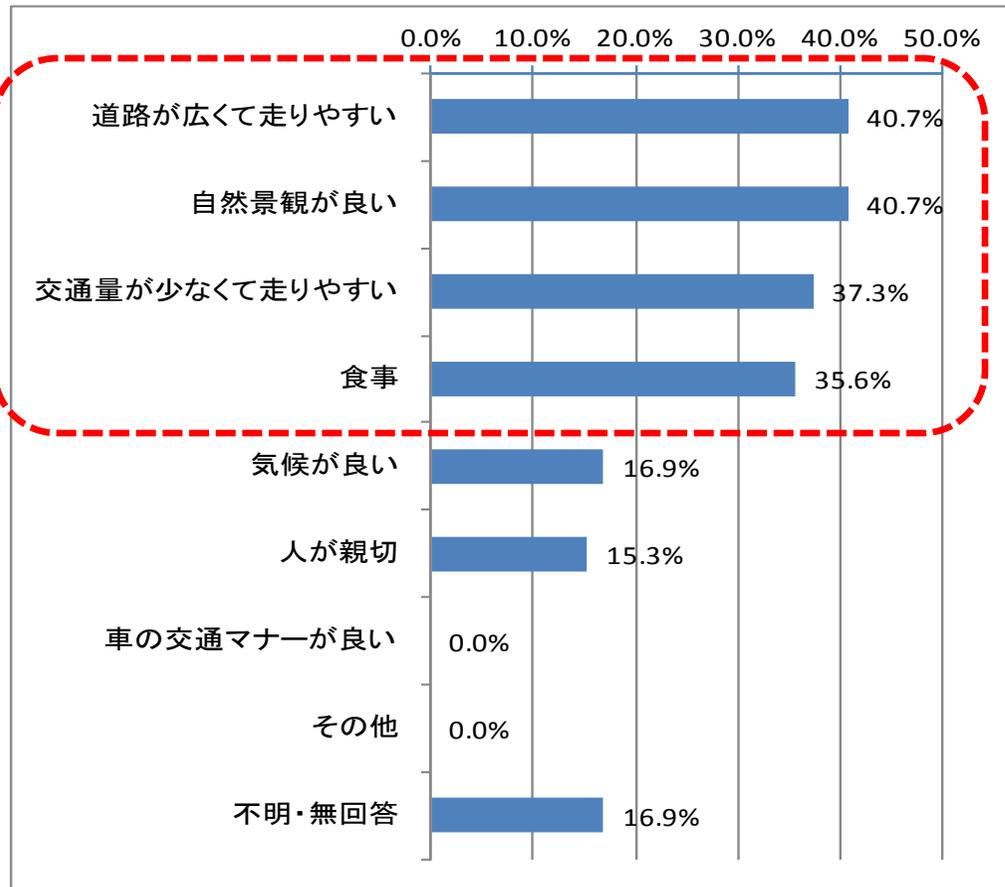
スイス・台湾・韓国など各国

愛媛県・滋賀県・茨城県・奈良県・広島県・島根県・鳥取県・山口県・千葉県・埼玉県など各地

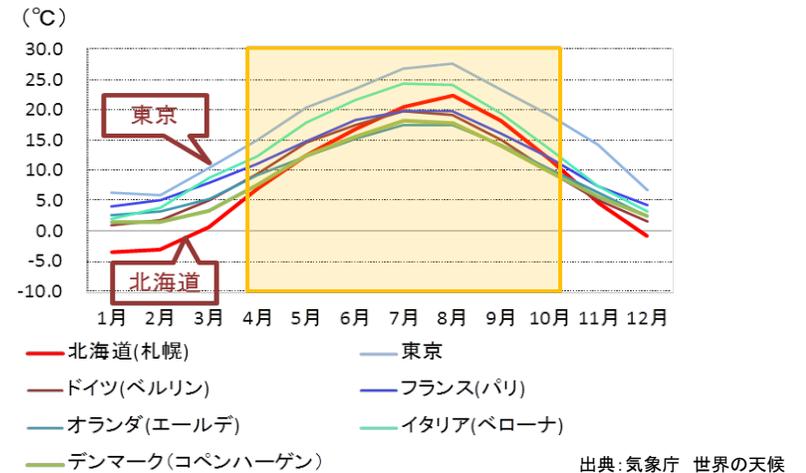
北海道におけるサイクルツーリズムの優位性

- 道外からの来訪サイクリストは、「道路が走りやすい」、「自然景観が良い」、「食事がおいしい」点に満足。
- 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。

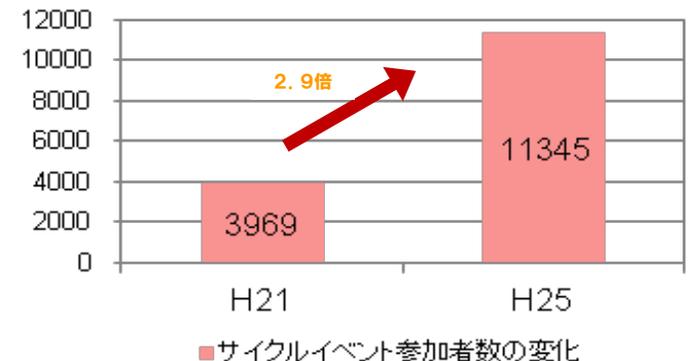
北海道のサイクリングで満足した点



月別平均気温の比較



北海道の主なサイクルイベント参加者

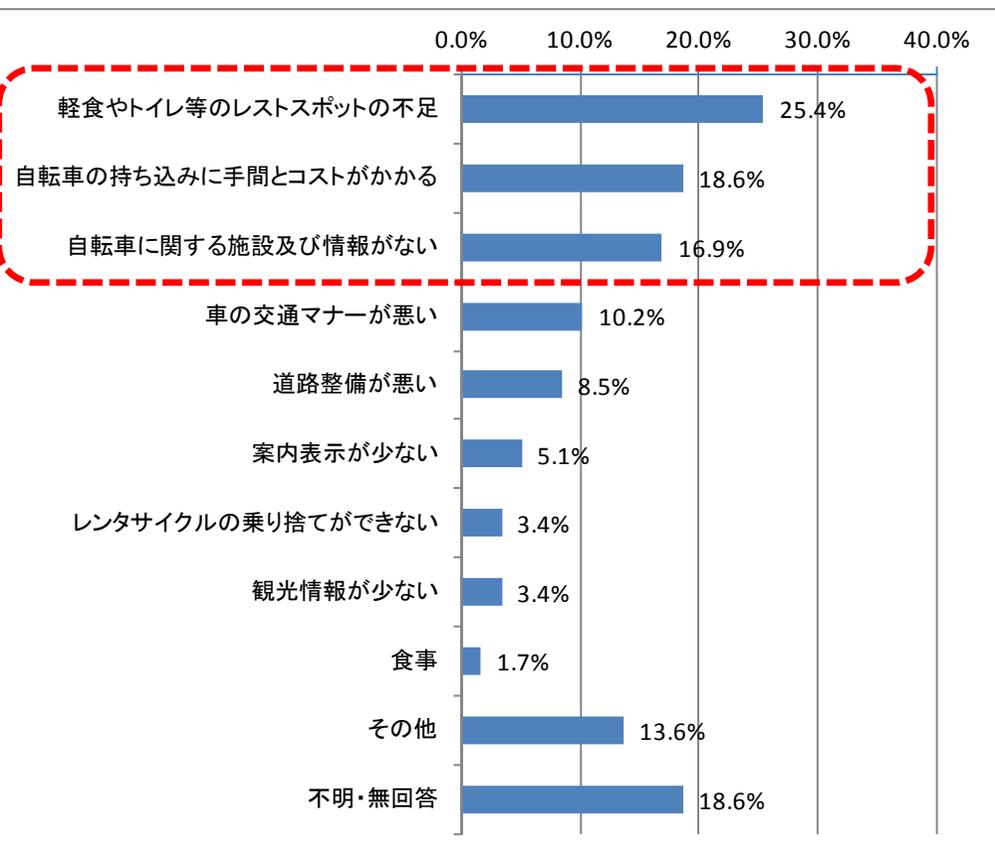


資料: H24来道外国人観光客によるサイクリング観光の振興に向けた基礎調査報告書(北海道開発局) 北海道へサイクリング旅行に来た国内客(関東)を対象としたアンケート調査結果

北海道でサイクルツーリズムを展開する際の課題

- 「休憩施設の不足」、「情報の不足」、「自転車持ち込みの手間」について不満を感じている。
- 広域分散社会の北海道では、休憩施設がほとんどないエリアがある。また、しまなみ海道など、ルート情報が充実している事例がある。

北海道のサイクリングで期待する(不満な)点

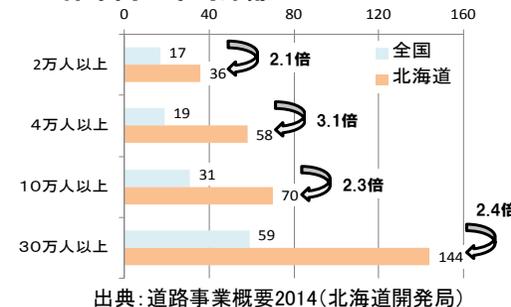


休憩施設



・釧路空港から道の駅摩周温泉(国道240号、241号経由)までの約85kmの間にある休憩施設は、道の駅1件、コンビニエンスストア2件のみ

●都市間の平均距離



情報提供



滋賀県「ピワイチ 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

しまなみ海道

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

資料：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来た国内客(関東)を対象としたアンケート調査結果

国内のサイクルツーリズムの取組事例

愛媛県「愛媛マルゴト自転車道」 (しまなみ海道含む)

- ・県内計26のコースを設定(しまなみ含む)
- ・案内のための「ブルーライン」設置、休憩施設「サイクルオアシス」の整備、サイトやマップによる情報提供等を実施
- ・日本最大級の国際サイクリング大会を開催、約6.3億円の経済効果(いよぎん地域経済研究センター)
- ・平成26年10月に「しまなみ海道」と台湾の「日月潭サイクリングコース」が「姉妹自転車道協定」の締結

【体制】

愛媛県(観光・道路)が主導、県内5ブロックで協議会

【計画等】

「愛媛マルゴト自転車道」整備計画基本方針



出典: 愛媛マルゴト自転車道HP(データ: 観光庁宿泊旅行統計調査(外国人延べ宿泊者数))



(愛媛県提供)



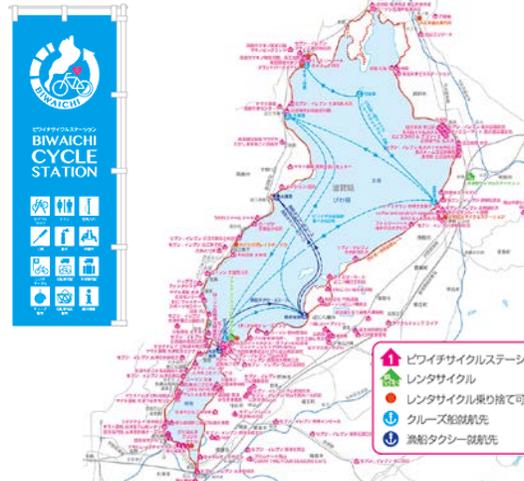
滋賀県「ビワイチ」

- ・琵琶湖を一周するルート(200km超)
- ・走行環境整備(ブルーライン、サイン等)、「サイクルサポートステーション」の整備、湖上交通との連携、サイトやマップによる情報提供、一周達成認定証発行等を実施
- ・Web公開されている「びわ湖一周サイクリングマップ」では、ルート上のトイレや休憩施設、自転車店等の地点情報を提供。そのほか、走りにくい箇所や未舗装などの道路上の注意点も合わせて情報提供

【体制】

滋賀プラス・サイクル推進協議会(学識者、関係者、市町で構成、事務局:NPO 五環生活・輪の国びわ湖推進協議会・滋賀県(道路・交通))

このぼりが目印



- ビワイチサイクルステーション
- レンタサイクル
- レンタサイクル乗り捨て可能スポット
- クルーズ船観覧先
- 美船タクシー観覧先

出典: ビワイチ サポートプロジェクトHP (写真は、滋賀県提供)



国内のサイクルツーリズムの取組事例

奈良県

「ならクル・奈良まほろばサイク∞リング」

- ・県内計39ルートを設定し、統一的なナンバリングやデザインの案内標識を設置(独自計画・ガイドラインに基づく)
- ・休憩施設や宿、配送など「ならクルサポーター」を認定し、ルート情報とともにサイトやマップで情報提供
- ・自宅から宿泊施設への自転車配送サービスや、宿泊施設間の手荷物配送サービスが充実

【体制】

奈良県(道路)

【計画等】

奈良県自転車利用促進計画・ネットワークづくりガイドライン

ならクル マップ



茨城県

「水郷筑波サイクリングロード」

- ・筑波山周辺と霞ヶ浦周辺の既存自転車道を軸、東京から近い距離
- ・道路上のサイン設置や自転車道整備、サイクリングマップ作成、「自転車サポートステーション」等を実施

【体制】

水郷筑波サイクリング環境整備総合計画策定委員会(学識者、関係者、市町村で構成、事務局:茨城県(道路・地域))

【計画等】

水郷筑波サイクリング環境整備総合計画



出典: 茨城県HP・滋賀プラス・サイクル推進協議会HP

国内のサイクルツーリズムの取組事例

広島県・島根県

「やまなみ街道サイクリングロード」

- ・高速道路(尾道松江線)開通後の並行国道の沿線地域をサイクリングで活性化させることを目的(尾道～松江間+周遊ルートで構成)
- ・走行環境整備、情報提供、拠点施設整備(道の駅等)、イベント(道の駅グルメライドin中国山地)等を実施

【体制】

島根県(道路)・広島県(道路・観光)・国土交通省中国地方整備局



出典: 広島県HP・島根県HP



宮崎県「日南海岸サイクルライン」

- ・シーニックバイウェイ主導の取組
- ・サイクリングマップ作成、休憩所等情報提供、「サイクルレストよってね」のステッカー配布等
- ・「とるば駐車場(ビューポイントパーキング)」を活用したサイクリング環境の向上(飲料・チューブ販売等)に関する社会実験を実施

【体制】

日南海岸地域シーニックバイウェイ推進協議会
日南海岸サイクルツーリズム推進協議会(宮崎県、市、宮崎河川国道事務所など)



自動販売機



活動PR
販売促進

この自動販売機の収益は
日南海岸の景観維持活動に
活用されます



※イメージ

休憩用イス



宮崎県産
杉活用!

出典: 日南海岸サイクルラインHP
(<http://nichinan-cycleline.jp/>)

出典: 国土交通省九州地方整備局
宮崎河川国道事務所 提供

他に、千葉県、山口県、埼玉県、鳥取県等でも取組を実施

海外のサイクルツーリズムの取組事例

スイスモビリティ

○サインの統一

- ・サインはサイト・アプリで表示されるものと、現地で表示されているものが統一・連動
- ・現地のサインは、新たに整備したものもあるが、既存のサインに添架したり、ルート名をシールにするなどコストにも配慮

○行き届いたサービス

- ・スイス国内どこにいても同じロゴで示されており、曲がり角には必ず看板が設置
- ・公共交通との連携がスムーズ
- ・荷物の輸送システムが完備されている、手ぶらで自転車観光をしながら移動が可能



シールの部分

曲がり角のサイン



自転車は電車やバスへ持ち込み可



自転車のまま買物

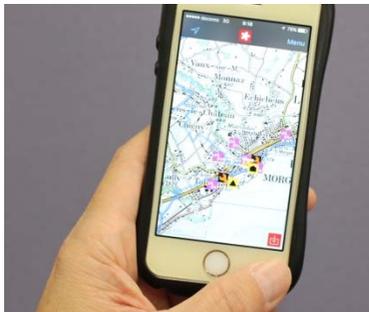


朝預けて夕方受け取れる荷物

出典：シーニックバイウエイ支援センター提供資料

○サイトと連動したアプリ

- ・スマートフォン用アプリを無料で提供。取り組みにコミットした宿泊施設等の位置情報や格付けなどの詳細を表示。
- ・鉄道やバス、汽船などサイクリングと連携する交通手段の駅の位置や時刻表も掲載。

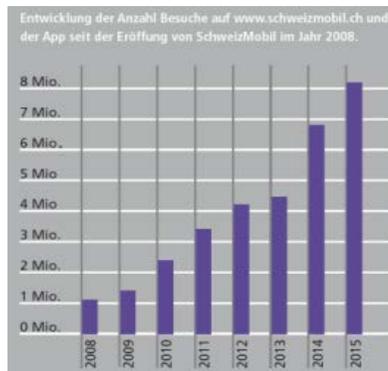


スイスモビリティのスマートフォン向けアプリ

○サイト閲覧数と経済効果

- ・4カ国語に対応したHPとアプリの閲覧数は800万/年で、開始以来順調な伸び。
- ・経済効果としては、年間3～5億フラン（約270億～450億円※）と推計。

出典：滝川 薫(2010)『ビオシティ』, No.45, 8～19 ページ



HPとアプリの年間閲覧数の推移

ドイツ

○サイクルルート

- ・サイクリスト向けの標識を設置した75,000km以上ものサイクリングロードを整備。
- ・うち、認定を受けたサイクルルートD-Netz(12ルート、約11,700km)が存在。



D-Netzのルート

出典：ドイツ連邦共和国大使館・総領事館公式サイト、全国サイクリング計画2002-2012

○充実したサイクリングマップ

- ・リング綴じの冊子も多数刊行。日帰り観光向け、長距離観光向けの2種類があり、横長判で天綴じされ、専用ホルダーで自転車に装着すれば、実際に走りながらでも参照できるのが特徴。
- ・用紙は厚めの耐水・耐擦紙で、地図はルート順にページ建てされている。



リング綴じのサイクリングマップ

出典：ドイツ自転車連盟(ADFC)公式サイト

○充実した公共輸送サービス

- ・自転車輸送の費用を取らなかったり、同伴の子供を無料にするなど自転車輸送サービスが充実。



出典：ドイツ連邦共和国大使館・総領事館公式サイト

海外のサイクルツーリズムの取組事例

台湾

- 台湾一周のサイクリングルートを整備、自動車とは分離された走行空間(モーターバイクと共用)を確保
- 警察(交番)で水等のサイクリスト向けサービスを提供
- 「環島」としてサイクリングがブームになり、その流れで日本へもサイクリストが多く訪れている
- 自転車メーカー(ジャイアント等)が後押し



韓国

- 主に河川空間(堤防・河川敷)を活用して、自転車走行空間を整備
- 釜山~ソウル仁川間など、全国でルートを設定
- 政府によって公式のスタンプ帳「パスポート」や完走証明証/ステッカーを発行



出典:韓国内務省HP

サイクルツーリズムを取り巻く環境(まとめ)

自転車走行環境

- ・案内標識、路面表示、番号等の統一整備【事例:各国・各県】
- ・自転車走行空間の確保(路面の明示、河川空間活用等)【事例:各国・各県】
- ・ルート診断(自転車の走りやすさ評価)

受入環境

- ・地域資源の発掘と観光資源化【事例:各県】
- ・休憩・食事・宿泊施設の充実(サポートステーション整備等)、道の駅活用【事例:各県】
- ・ステッカーや旗等掲示、ロゴ統一【事例:各県】
- ・空港・駅等でのサービス、公共交通(空港・鉄道等)との連携【事例:スイス・台湾・愛媛】
- ・運送事業者・コンビニ等との連携【事例:奈良・しまなみ海道】

魅力・留意点

<留意点> 道に迷う心配

<留意点> 安全面の心配

<魅力> **走りやすい道路**
(広い路肩、少ない交通量)

赤字: 北海道の強み
青字: 北海道の弱み

<魅力> **良好な自然景観**

<魅力> **おいしい食事**

<留意点> 休憩施設の不足

<留意点> 施設情報の不足

<留意点> 自転車持込の手間

<留意点> 荷物を運べない

<留意点> **天候(夏:北海道の強み)**

利用者参画型の情報発信

・マップ提供【事例:各国・各県】

・サイトによるルート情報の集約、道路情報提供、改善につなげるための利用者とのコミュニケーション【事例:スイス】

・ビューポイントの情報提供【事例:各県】

・食事場所の情報提供【事例:各県】

・施設情報提供【事例:各県】

・サイトで周辺地域の天気情報提供【事例:スイス】

持続的に取組を進めるための体制・役割分担

・ルートの要件、実施体制

・サイクリストのニーズ把握・反映【事例:愛媛】

・広域的な連携【事例:各国・各県】

・予算の確保(公的機関に加え、企業や個人によるもの(寄付等)を含む)

・サイクルツーリズムの取組による経済波及効果等の把握【事例:しまなみ海道】

・多彩な主体の参画(道路管理者を含む)【事例:各県】

北海道におけるサイクルツーリズムの推進について(案)

世界有数の資源を有する北海道において、世界水準のサイクリング環境を構築

■ 下記の具体的な体制や内容について、【モデルルート試行】により検討実施(H29～):当面はロングライド可能な広域ルート・エリアを対象として実施

各ルート(地域)の取り組み

自転車走行環境の改善

- 案内標識・路面表示
- 自転車走行空間の確保
路面への走行位置明示や、河川空間を利用した走行空間の確保等



受入れ環境の充実

- 道の駅や休憩施設、食事施設
- 宿泊施設
- 空港・駅等(交通結節点)でのサービス
- 地域資源の発掘と観光資源化



出典: 奈良県HP

情報の提供、サイクリストとのコミュニケーション

■ イベント等の企画・実施



■ ルート情報の集約

- <道路状況>
道路構造、交通状況、交通事故等
- <施設>
休憩施設、食事施設、ビューポイント等

更新情報

ユーザーの声

全道の取り組み

自転車走行環境のための基準統一・診断

- 案内標識・路面表示・番号等の統一
- ルート診断(自転車の走りやすさ)
幅員や信号、トンネル等の道路構造や大型車交通量などに基づいて診断



受入れ環境充実のための連携・調整

- 関係機関との連携・調整
(公共交通(空港/鉄道/バス)、道の駅等)
- 民間企業等との連携
(運送業者、コンビニ、旅行会社等)



出典: 奈良県HP

情報の提供、サイクリストとのコミュニケーション

■ コミュニケーションサイト



■ ロゴ統一・PR・実態調査等



資料:
EuroVelo HP、
滋賀県 県政e新聞
報道資料

※北海道「観光客動態・満足度調査」でサイクリスト
動向を調査(H28～)

↑ 双方向のコミュニケーション ↓

国内外のサイクリスト

持続的に取組を進めるための体制・役割分担

・ルートの要件、実施体制

・予算の確保(公的機関に加え、企業や個人によるもの(寄付等)を含む)

・サイクリストのニーズ把握・反映

・サイクルツーリズムの取組による経済波及効果等の把握

・広域的な連携

・多彩な主体の参画(道路管理者を含む)

検討委員会における論点

北海道のサイクルツーリズム推進方策

○自転車走行環境を改善するための方策

- ・案内標識、路面表示、番号等の統一
 - ・ルート診断(自転車の走りやすさ)
 - ・自転車走行空間の確保
- 等

○受入環境を充実させるための方策

- ・関係機関との連携・調整(公共交通、道の駅等)
 - ・民間企業等との連携(運送業者、コンビニ等)
 - ・道の駅や休憩施設、食事施設、宿泊施設の充実
 - ・空港・駅等(交通結節点)でのサービス
 - ・地域資源の発掘と観光資源化
- 等

○情報提供・サイクリストとのコミュニケーションの方策

- ・ルート情報の集約とコミュニケーションサイトでの提供
 - ・サイクリストとのサイトを通じた双方向コミュニケーション
 - ・ロゴ統一やPR
 - ・イベント等の企画・実施
- 等

○持続的に取組を進めるための体制や役割分担

- ・運営体制(全道、各地域)
 - ・役割分担
 - ・ルートの募集要件
- 等

検討委員会の論点

【論点1】 ⇒資料5で詳細説明

自転車走行環境改善に向けて

- <安全> ルート診断(自転車の走りやすさ)の手法
走行空間の確保
 - <案内> 標識の内容・設置位置
デザイン・ルート番号
- 等

【論点2】 ⇒次回以降説明

受入環境の充実に向けて

- ・関係機関や民間企業との連携
 - ・地域における取組
- 等

【論点3】 ⇒資料6で詳細説明

利用者参画型の情報発信に向けて

- ・コミュニケーションサイトの提供発信内容
 - ・利用者の声の反映
- 等

【論点4】 ⇒次回以降説明

持続的取組の実現に向けて

- ・運営体制
 - ・役割分担
 - ・ルートの募集要件
- 等