

## 第7回 北海道サイクルルート連携協議会アドバイザー会議 議事概要

### 1. 開催日時等

日時 令和8年2月27日（金） 13:30～16:00

- 議事
- (1) 北海道サイクルルート連携協議会の取組状況報告
  - (2) 北海道のサイクルツーリズム推進方針の改定の方向性について
  - (3) アクションプラン 取組状況報告
  - (4) 令和7年度現地視察 開催報告
  - (5) 各ルート協議会の取組状況報告  
きた北海道ルート/石狩川流域圏ルート/阿寒・摩周・釧路湿原ルート/トカプチ  
400/富良野美瑛サイクリングルート/オホーツクサイクリングルート/石狩北  
部・増毛サイクルルート/オロロンライン・サイクルルート/羊蹄ニセコエリアサ  
イクルルート/どうなん海道サイクルルート
  - (6) 委員からの助言・意見交換

### 2. 事務局からの報告

- (1) 北海道サイクルルート連携協議会の取組状況報告【資料1】
  - ・ 走行環境・受入環境・情報発信・関係機関との連携等の主な取組状況について説明した。あわせて、新規取組およびベンチマーク計測の進捗について報告した。
- (2) 推進方針改定の方向性【資料2】
  - ・ 現行推進方針の改定の必要性および今後のスケジュール案について説明した。国の次期自転車活用推進計画の策定動向を踏まえ、令和8年度中の素案作成を目指す方針を示した。
- (3) アクションプラン取組状況報告【資料3】
  - ・ 走行環境・受入環境・情報発信の各観点からアクションプランの進捗状況を報告した。ナショナルサイクルルートを含む10ルートの整備状況および今後の課題について説明した。
- (4) 現地視察開催報告【資料4】
  - ・ きた北海道ルートの現地視察および意見交換会の実施概要を報告した。視察当日は、各委員より「距離表記を“キロ数”から“所要時間”へ変換した情報提供の有用性」、「空港・ホテルなどでの受入環境未整備への改善提案」、「ルートと地域コースの関係性の明確化」、「課題共有と継続的な議論の場の必要性」などの、北海道のサイクルツーリズム推進に向けた多様な意見・助言をいただいた。

### 3. ルートの取組と主な意見

#### (5) 各ルート協議会の取組状況報告【資料5】

##### ■きた北海道ルート

###### <ターゲット>

- ・自ら判断しながら長距離を走行できるセルフガイド型サイクリストを主軸に、カヌーやフットパスなども含め、アクティブな旅全体を楽しみたい旅行者を想定。

###### <現在、力を入れている取組>

- ・ナショナルサイクルルート登録に向けた対応を進めるとともに、TEPPEN-RIDE の開催やサイクルバス、サイクリスト応援カーなど受入環境整備に注力。

###### <将来取り組んでいきたいこと>

- ・海外サイクリストにも快適と感じてもらえる受入環境づくりを進め、サイクリングと他アクティビティを組み合わせたツアー造成や公共交通連携を強化。

###### <課題>

- ・走行環境・受入環境整備に関する関係団体間の共通認識形成や機運醸成が課題。加えて、JR 宗谷線の運行条件や収益性など公共交通連携の制約が大きい。

##### ■石狩川流域圏ルート

###### <ターゲット>

- ・北海道らしいスケール感と走りごたえを求めるロングライド志向のサイクリストを中心に、道外・海外からの来訪者も意識した設定。

###### <現在力を入れている取組>

- ・エリア別サイクリングマップや流域ガイドの作成を通じた情報発信に注力し、補助標識シールの活用など案内手法の検証も実施。

###### <将来取り組んでいきたいこと>

- ・既存マップを活かした流域全体の情報発信強化や、走行会による現地検証を通じた走行・受入環境の継続的改善。

###### <課題>

- ・案内看板や路面表示整備の遅れが大きな課題であり、管理主体ごとの調整や自治体間の共通認識形成、財源確保が求められている。

##### ■阿寒・摩周・釧路湿原ルート

###### <ターゲット>

- ・本格的なサイクリストと、雄大な自然や食を楽しみながら気軽に走りたいライトユーザー層の双方を対象。

###### <現在力を入れている取組>

- ・協議会体制を3部会制に再編し、地域ルート造成やワークショップ・試走会を実施。
- ・ポータルサイトと SNS による情報発信も推進。
- ・管内のレンタサイクルの貸出台数について分析を試みている。

<将来取り組んでいきたいこと>

- ・地域ルートの検討を継続しつつ、サイクルマップやWeb情報の更新、PR強化による利用促進を図る。

<課題>

- ・地域ごとの取組意識に差があり、全体としての機運醸成が必要。加えて、基幹ルートはもとより、造成した地域ルートを含めて知名度向上や利用増加につながる具体的成果が見えにくい点。

■トカプチ 400

<ターゲット>

- ・安全な長距離走行と滞在・消費を伴うサイクルツーリズムを楽しむ中上級者サイクリスト。

<現在力を入れている取組>

- ・案内看板や路面表示整備を前提としつつ、サイクルツーリズムが地域にもたらす経済効果の可視化に向けた検討を開始。ルートの走行位置、滞在箇所・時間を可視化するなど、ナビタイムと連携していく予定。

<将来取り組んでいきたいこと>

- ・GPS等を活用した滞在・消費行動の把握を進め、電動レンタサイクル導入や地域事業者と連携した経済循環の創出。

<課題>

- ・電動化に伴う導入・維持コストの高さや、持続可能な運営モデル構築が課題。協議会と地域事業者の役割整理も必要。

■富良野美瑛サイクリングルート

<ターゲット>

- ・初心者から上級者までの観光サイクリストに加え、日常的に自転車を利用する地域住民も含めた幅広い利用者層。

<現在力を入れている取組>

- ・WEBアンケートによる利用者ニーズ把握を進めるとともに、英語対応などインバウンドを意識した情報発信を改善。

<将来取り組んでいきたいこと>

- ・調査結果を継続的に蓄積・分析し、走行環境や受入環境の改善に反映させていく。

<課題>

- ・案内看板の維持管理に係る財源確保と、関係者を幅広く巻き込んだ連携体制づくり。また、レンタサイクル提供店舗の拡充も課題。

## ■オホーツクサイクリングルート

### <ターゲット>

- ・自然・文化体験を重視し滞在しながら地域を深く楽しみたい高付加価値志向のサイクリスト。

### <現在力を入れている取組>

- ・拠点施設を核に、ガイド付き体験型ツアーの造成を進め、滞在型コンテンツの充実を図っている。

### <将来取り組んでいきたいこと>

- ・「オホサイ」イベントの継続開催や、北海道一周チャリ旅構想を通じた広域的な魅力発信。

### <課題>

- ・案内看板や路面表示の劣化への対応に加え、新たな広域イベント企画を実施するための資金確保。

### <その他>

- ・各ルート協議会が連携して、何かを作り上げたいと考え、実証実験的に10ルートを1日当たり60km10日間で走行するコースを企画中。ぜひ賛同、ご協力いただきたい。

## ■石狩北部・増毛サイクルルート

### <ターゲット>

- ・上級者からファミリー層まで幅広く、特にスポーツ合宿利用者を重点ターゲットに設定。

### <現在力を入れている取組>

- ・先行地域への視察を行い、スポーツ合宿受入に関する体制づくりや運営ノウハウの収集を実施。

### <将来取り組んでいきたいこと>

- ・合宿受入環境を段階的に整備し、「合宿の最適地」としての確立を目指す。

### <課題>

- ・限られた予算の中での整備計画策定、通信環境や宿泊施設不足、誘致ノウハウの不足。

## ■羊蹄ニセコエリアサイクルルート

### <ターゲット>

- ・国内外の観光客に加え、競技者やトレーニング目的のサイクリストも含めた幅広い層。

### <現在力を入れている取組>

- ・イベント開催やガイド育成、休憩拠点整備、シェア・ザ・ロード啓発など受入環境と意識醸成の両面で取組を展開。

### <将来取り組んでいきたいこと>

- ・サイクル拠点機能の充実や輪行環境整備を進め初心者から上級者まで利用しやすい環境づくり。

### <課題>

- ・来訪者数や経済波及効果の評価が難しく、成果の見える化と地域全体のホスピタリティ向上が課題。

## ■オロロンライン・サイクルルート

### <ターゲット>

- ・基幹ルートは中上級者向け、地域ルートはファミリーやライト層向けと役割分担した設定。

### <現在力を入れている取組>

- ・地域振興につながるサイクルコース開発やイベント実施、レンタサイクル拡充に取組。

### <将来取り組んでいきたいこと>

- ・超広域サイクルネットワークの形成や、路線バスと連携したワンウェイ利用の実現。

### <課題>

- ・事業者や担い手の育成、収益性確保、バスへの自転車積込ルールの整理。

## ■どうなん海道サイクルルート

### <ターゲット>

- ・国内外の長期滞在型サイクリストや、体験価値を重視する海外富裕層。

### <現在力を入れている取組>

- ・基幹ルートの走行環境整備を進めつつ、道の駅等との連携、SNS・動画によるPR、安全教育を実施。

### <将来取り組んでいきたいこと>

- ・レンタサイクルや拠点整備、サイクルバス活用、ガイド育成と広報活動の強化。

### <課題>

- ・安全性・マナー向上、インバウンド受入体制整備、エリア一体で推進する体制構築。

## 4. 委員からの助言・意見交換

### ■一般社団法人自転車協会 理事 加藤委員

- ・インバウンドやロングライドのサイクリスト向けの施策は進んでいるものの、一般の方々の自転車利用者が減少しているという問題がある。
- ・「自転車は健康に良い」というメッセージが一般の方々に十分に届いていないため、自転車に乗ることで健康になり気持ちも変わるなどのメリットを、地域の方々と一緒になって伝え広げていただきたい。
- ・電動自転車の導入はコスト面でハードルが高いが、東京・仙台・名古屋・九州で自転車のメンテナンスの仕組みづくりと、自転車自体は自転車店からリースで導入するという取組をしている。まずは地元の自転車店に相談するのはどうか。自転車店が無い地域の場合は、自転車店の無い伊豆大島で拠点を作ろうとしている事例を知っているため、相談して欲しい。
- ・全国に自転車店の拠点が有り、自転車利用者が増加することを、北海道が率先して取り組んで欲しいという想いがある。

■北見工業大学地域未来デザイン工学科 教授 高橋会長

- ・最終的に北海道サイクルルート全体のネットワーク化を考えることが重要。なお、ネットワーク化を考える際には、基幹ルートと地域ルートの差別化と全体のステージ化をしっかりと設計する必要がある。また、ワンウェイ（乗り捨て）を意識した公共交通との連携も考慮して検討することも不可欠である。
- ・データ収集については、何のために使うデータなのか考え、そのうえで取得方法を検討する必要がある。
- ・情報発信については、利用者がはじめから特定のルートを目的とするケースは特殊である。そのため、まずは北海道全体が入口となるような段階的な情報発信が必要である。また、サイクルルート全体の情報発信を誰が担うのかについて、検討する必要がある。
- ・今後、地域とサイクルルートを検討する際には、民間事業者を含む後継者問題も意識してアプローチする必要がある。

■一般財団法人北海道道路管理技術センター 顧問 萩原委員

- ・矢羽根型路面表示の経年劣化が進行している状況であるため更新を検討していただきたい。
- ・道路整備の観点では、路肩を 1.5m 設けてあることで安心して走行が可能。0.5m では危険を感じる。路肩の狭い箇所は 1.5m 幅の整備が進むよう地域が声をあげていただきたい。
- ・また、路肩に草が伸びていることも危険であるため、草刈りの実施も重要。
- ・全国で市街地の通行空間整備が進んでいるが、自動車、歩行者との共存は困難と思慮。北海道は分離した通行空間の設置可能性が高いと思われる。市街地は自動車や歩行者と分離した通行空間があり、郊外には 1.5m 幅の路肩があるという状況を整備することが重要。

■NPO 法人日本風景街道コミュニティサイクルツーリズム研究委員会 顧問 宮内委員

- ・北海道のサイクルルート全 10 ルートが国によるサイクルツーリズムの推進モデルルートに指定済みであり、これは整備が進んでいるという証である。
- ・次の段階はルート同士のネットワーク化であり、その際に北海道の特徴の一つでもあるルート名 1～10 のナンバリング方式が効果的に作用する。
- ・公共交通連携について、サイクルトレイン実証実験が各所で実施されているものの、他地方に比べ進捗が遅れ日常的なサービスとして実装されることが今後の課題。
- ・2026 年は、UCI (国際自転車協議連合) グランフォンド選手権など北海道において国際的なサイクルイベントが複数あり、インバウンド観光客向け PR の大チャンスである。例えば、それらに合わせて外国語版のサイクリング用の地図やパンフレットを作成しイベント中に配布するなど有効に活用することがインバウンドサイクリング誘客に有効。
- ・受入環境については、自転車愛好者だけをターゲットにするのではなく、家族連れや観光客も含めて考えていく必要がある。そのためには荷物や自転車の配送サービスを整備することや、キッズ用のレンタサイクルを用意することも必要である。

■東京科学大学 特命教授・名誉教授 一般財団法人運輸総合研究所 所長 屋井委員

- ・北海道の走行環境は全国的にみても素晴らしい。理由の一つが交通量の少なさであり、それは北海道の強みである。
- ・次期自転車活用推進計画が策定される状況の中で、課題に挙がっているのは「自転車交通量の減少」である。
- ・青切符の導入という環境変化も重なり、自転車が安心して走ることができる走行環境を整備していくという姿勢を、目に見える形で示すタイミングが来ているのではないかと。
- ・次期自転車活用推進計画では、「再配分する」という内容が書かれており、自動車だけの車線を減らし自転車の通行空間確保を目指すことが強く示してある。
- ・自転車政策の目的は「環境・健康・観光」。特にCO<sub>2</sub>削減の観点から自動車から自転車への転換を進める必要があるが、従来の整備は不十分。
- ・ナショナルサイクルルートや、市街地の通行環境と一体で再検討するタイミングである。安全性向上が利用拡大やインバウンド促進に重要。
- ・サイクルトレインの推進が重要。特に北海道では観光周遊性向上の鍵となるため、鉄道事業者との連携や自転車積込ルールの統一を進め、実装を目指すべき。

#### <意見交換>

■質問者：北海道開発局建設部道路計画課 上村道路調査官

- ・質問内容：運輸局へ補助金の有無について伺いたい。

■回答者：国土交通省 北海道運輸局 交通政策部 山崎次長

- ・回答内容：補助金については、令和7年の補正予算において地域の観光コンテンツづくりを支援する補助金の公募が3月に開始される予定である。

情報発信については、主に海外を対象に実施している。ルート単独ではなく「オール北海道」で実施し、各ルートの特徴を明確化しつつ相互連携を強化することが重要。

サイクルトレインについては、なかなか実装できていないが、関係機関との調整が困難であれば、運輸局に相談いただきたい。

■質問者：一般社団法人シーニックバイウェイ支援センター 原事務局長

- ・質問内容：公共交通連携について、特にサイクルバスにおいてバス車両の規定があり、自転車の積込および輸行袋に入れての持ち込みも困難な状況がある。

■回答者：国土交通省 北海道運輸局 交通政策部 山崎次長

- ・回答内容：バス会社の荷物の話について、バス会社毎に規定が異なるため、今後バス会社にも情報共有を図っていきたい。

また、経済の観点では、バス会社に直接的な利益はないかもしれないが、自転車利用に貢献することが地域経済に恩恵があるということを伝えていくことが重要と考える。

■発言者：北海道 TOKACHI サイクルツーリズムルート協議会

一般社団法人交通環境まちづくりセンター 爲廣代表理事

- ・発言内容：サイクルトレインやバスへの自転車積込は「無料」ではなく、事業者に収益が生まれる仕組みとして、「優良」設計する方が継続しやすい。

参考事例として、トカプチ 400 の「手ぶらレンタサイクル」では、荷物輸送を有料化し、事業者に収益が生まれる仕組みで運用している。

観光利便性の向上と事業者収益の両立を前提に制度設計することが重要。

■発言者：きた北海道サイクルツーリズム連絡会議

宗谷シーニックバイウエイルート運営代表者会議 杉川事務局長

- ・発言内容：サイクルバス等公共交通連携の導入は交通事業者単独ではなく地域全体で取り組む必要がある。

宗谷バスの実証では、自転車積込に伴う遅延などの苦情は事業者ではなく自治体側に寄せられ、自治体が住民説明を担うことで地域理解が進んだ。

自転車活用は観光満足度向上など地域の利益につながるため、責任分担を明確にし、自治体・事業者・地域住民が一体で進めることが不可欠。

以上