

第6回 北海道サイクルルート連携協議会アドバイザリー会議 議事概要

1. 日時 令和7年2月21日（金） 13:30～16:00

2. 議事

（1）話題提供 テーマ「サイクルツーリズムの裾野を広げるための視点」

（2）サイクルルート連携協議会の取組状況報告

（3）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

（4）各ルート協議会の取組状況報告

羊蹄ニセコエリアサイクルルート/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/どうなん北海道サイクルルート

（5）委員からの助言・意見交換

3. 議事概要

（1）話題提供 テーマ「サイクルツーリズムの裾野を広げるための視点」…資料1

■NP0 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 宮内忍委員

・北海道のインバウンド観光人気地域

北海道は観光地として高い評価を得ているが代表的なインバウンド客向けガイドブックに載っていない空白エリアもある。空白エリアはPRへの注力が必要。

・北海道のサイクルルートの現況

ルート連携協議会の全10ルートが国のサイクルツーリズム推進のモデルルートに指定され整備が進んでいる。

安全・安心に走行できる平均距離約30kmの大規模自転車道が10路線ある。

・北海道のサイクルルートの長所と課題

長所：サイクルルートとしてのポテンシャルは高い（ナショナルレベルの観光資源に富んでおり安全・快適に走行可能かつ整備が推進）が受入環境のさらなる整備が望まれる。

サービス拠点不足を補う独自の取組とその共有がされている。

課題：初心者・観光客・インバウンド客等万人向け受入環境のさらなる整備が望まれる。

・北海道のサイクルルートが取るべき対策

サイクルルートのネットワーク化とステージ制の導入が必要である。また、相互返却式レンタサイクルやサイクルトレインなどワンウェイサイクリングへの対応も重要。さらに、内外へのPR活動を強化し先進地の視察を行い、好事例を取入れる。

(2) サイクルルート連携協議会の取組状況報告…資料2

■北海道サイクルルート連携協議会 事務局

- ・北海道におけるサイクルツーリズムの取組経緯を踏まえつつサイクルルート連携協議会の取組を紹介。

〈第9期北海道総合開発計画〉

- ・主要施策1

「他で代替できない北海道の価値」を最大化し、現下の国の課題解決を先導。

- ・主要施策2

「北海道の価値」を生み出す「生産空間」の定住環境を維持。

〈R6年度 現地視察の概要〉

- ・令和6年9月19日(木)～20日(金)トカプチ400現地走行会および意見交換会を実施。

- ・トカプチ400現地走行会および意見交換会における指摘事項についての対応状況

走行環境：サイクリスト目線での案内サインの設置高さの改善を検討。

受入環境：とかち帯広空港においてサイクルシーズンに向けて案内設置の調整を開始。

情報発信：各ルートのゲートウェイに、10ルートを紹介するポスター設置済み。未設置のゲートウェイは、次のサイクルシーズンに向けて設置を調整中。

〈走行環境に関する主な取組〉

- ・継続

案内看板・路面表示(矢羽根)仕様基準を運用した走行環境整備。(北海道開発局・北海道)

自転車走行環境改善のための路肩の拡幅。(北海道開発局)

走行環境整備状況の進捗整理。(北海道開発局)

- ・新規

道路排水樹部の改善検討。(北海道開発局)

〈受入環境に関する主な取組〉

- ・継続

「サイクリスト・応援カー」による空気入れ等のサイクリスト支援。R6年度から全10ルートに取組を拡大。(北海道開発局)

鉄道やバス等の公共交通機関への自転車の持ち込み。(北海道)

サイクリング周遊拠点の整備・レンタサイクル事業の実施。(SBW支援センター)

〈情報発信に関する主な取組〉

- ・継続

サイクルルート北海道等での情報発信。【HP更新作業継続】(SBW支援センター)

WEBサイト等での情報発信。(北海道運輸局)

Instagram「もっと、自転車 北海道。」を中心とした、定期的な情報発信。【自転車活用等促進事業の一環】(北海道)

〈情報発信（海外プロモーション）に関する主な取組〉

・ 継続

サイクリングツアー造成・メディア招へい・アドベンチャートラベル・ワールドサミットの参加・販売。（北海道観光機構・北海道）

海外プロモーション等による誘致。（SBW 支援センター）

〈関係機関との連携〉

・ 継続

シーニックバイウエイルートとの連携。ツアーの磨き上げや講演の開催。（SBW 支援センター）
セコマグループとの連携。例：セイコーマートへのサイクルラック設置（北海道開発局）

企業との連携。例：(株)シマノ主催、第7回「ソーシャル×散走」企画コンテスト（SBW 支援センター）

地域観光団体との連携。例：地域主体のモニターツアー開催やイベント実施等の取組に向けた支援（北海道観光機構・北海道）

〈その他の取組（交通量計測・補助金の活用）〉

・ 継続

エコカウンターによる交通量の計測。（北海道開発局）

補助金の活用によるコンテンツ造成。（北海道運輸局）

・ 新規

ベンチマーク計測のための調査検討。（北海道開発局）

（3）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…資料3

■北海道サイクルルート連携協議会 事務局

〈背景と経緯〉

・ 改定のポイント

北海道のサイクルツーリズム推進方針策定以降、新たな上位計画の策定（第2期自転車活用推進計画、第9期北海道総合開発計画）

北海道サイクルルート連携協議会やアドバイザリー会議委員の意見。→「ターゲットの裾野を広げる」

・ 改定の方向性

社会情勢の変化、（インバウンド需要回復、自転車利用人口増加等）への対応。

インバウンド等高付加価値旅行者の誘客。

上級者だけではなく、子供、家族連れ等を含む多様なサイクリストを対象。

〈推進体制〉

・ 改定のポイント

多様な主体との連携による北海道の資源を活用した持続可能な観光地域づくりや新たな観光コンテンツの創出・拡充が必要。

持続可能な取組を行っていくため地域の特性、ニーズに合わせた柔軟な運用が必要。

- ・改定の方向性

シーニックバイウェイ北海道、かわたびほっかいどう等との連携を追加。

地域特性や目指すゴールに応じた柔軟な運用を可能とするため、整備水準を「必須項目」と「推奨項目」に明確化。

〈連携協議会の役割、実施内容〉

- ・改定のポイント

各機関による情報発信が多様化しており、実態に合うPRが必要。

コンビニ連携等企業連携に関する記述が不足。

- ・改定の方向性

北海道サイクルルート連携協議会構成員の既存のプロモーションツールの活用や、連携による幅広い層へ向けたPRの実施について追加。

協賛メンバーやその他企業との連携に関する取組を追加。

〈「サイクルルート」の考え方（基本コンセプト）〉

- ・改定のポイント

女性、家族層等サイクルツーリズムの裾野を広げること、インバウンドへの対応が必要。

- ・改定の方向性

基幹ルートや地域ルートの設定に加え、基幹ルートへのステージ制を導入。

〈ルート協議会の役割・実施内容〉

- ・改定のポイント

走行環境では、トンネルや橋梁部等の注意を要する箇所における安全性向上が必要。

受入環境では、記載内容の充実が必要。近年の新コンテンツや好事例を推進する記載が必要。

情報発信では、記載内容の充実と、好事例である「シェア・ザ・ロード」の記載が必要。

- ・改定の方向性

走行環境では、狭小幅員のトンネル内や橋梁部等における「路面表示（矢羽根）等による安全対策」を追加。

受入環境では、備えるべき機能を明確化するとともに、「散走」等の新コンテンツの充実や移動サポートの好事例を追加。

情報発信では、手法や内容の充実や、新たに「啓発活動の実施」の項目を加え「シェア・ザ・ロード」の意識醸成に向けた啓発を追加。

〈取組の進め方〉

- ・改定のポイント

ルート協議会のアクションプランの作成にあたり、把握したサイクリストの交通実態を踏まえたものとすべき。

- ・改定の方向性

ルート協議会は、サイクリストの交通実態のデータ収集を行うとともに、それらを踏まえてアクションプランを作成することや、アドバイザー会議での助言等を踏まえ、適宜アクションプランを修正して北海道サイクルルート連携協議会と共有することを追加。

〈今後の進め方(案)〉

- ・ 令和7年夏頃に、アドバイザー会議委員の意見等を踏まえ、改定素案を作成と関係機関への意見照会。
- ・ 令和7年度末までに、北海道サイクルルート連携協議会で審議とアドバイザー会議での報告。
- ・ 令和8年度に、推進方針の改定

(4) 各ルート協議会の取組状況報告…資料4

■羊蹄ニセコエリアサイクルルート

〈ルートが考えるターゲット〉

- ・ 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。北海道を体験したいビギナー向け。
- ・ 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。
- ・ アジア唯一のUCI認定市民レース「ニセコクラシック」の会場エリアもあり、コンペディターやトレーニングを目的とするサイクリストも楽しめる。

〈現在力を入れている取組〉

- ・ 地域独自のサイクルイベントを開催し、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。

〈将来(次年度以降)取り組んでいきたいこと〉

- ・ サイクル拠点の更なる機能充実(継続)
- ・ シェア・ザ・ロードの普及啓発(継続)
- ・ 幅広いユーザー獲得に向けた環境整備(新規)

〈課題〉

- ・ 現在、直面している課題

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

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・輪行環境の整備。

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)

■きた北海道ルート

〈ルートが考えるターゲット〉

- ・ 長距離をセルフガイドできるサイクリスト。
一本道のためセルフガイドでも楽しめる。
- ・ アクティブな旅を求める旅行者。
カヌー等移動も楽しめるプログラムを提案。

〈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へ向けた取組。(地域間連携強化、シンポジウム開催や、海外サイクリストの受入環境向上に向けた取組)
- ・ TEPPEN-RIDE の開催
- ・ サイクリスト受入環境の取組 (サイクルバス & サイクリスト・応援カー)

〈将来 (次年度以降) 取り組んでいきたいこと〉

- ・ 海外サイクリストにも快適な環境の創出。
- ・ 公共交通機関との更なる連携強化。
- ・ 来訪された方への地域ルートの開発と PR の強化。

〈課題〉

- ・ 現在、直面している課題
地域全体での連携強化や機運醸成。
公共交通機関の自転車利用について、自転車持ち込み可の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
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の、利用ニーズや輸送距離等の地域条件による収益性が課題。
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。

■石狩川流域圏ルート

〈ルートが考えるターゲット〉

- ・ ロングライドを楽しむサイクリスト。
- ・ ゲートウェイとして空港や駅を設定。道外・インバウンドの需要も期待。

〈現在力を入れている取組〉

- ・ 情報発信ツールとして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。

〈将来 (次年度以降) 取り組んでいきたいこと〉

- ・ 既存の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。
- ・ 走行会等を通じた、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

〈課題〉

- ・ 現在、直面している課題

案内看板、路面表示の整備遅延。国、北海道の協力のもと、整備を推進。

市町村管理区間の看板、路面表示は、各自治体の共通認識と、設置に係る財源確保が課題。

- ・ 将来、取り組みたい事項に関する課題

HP 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。

■阿寒・摩周・釧路湿原ルート

〈ルートが考えるターゲット〉

- ・ 本格的なサイクリストや初心者・インバウンド観光客。電動アシスト自転車等も活用しながら手軽にサイクリングを楽しめるルート。

〈現在力を入れている取組〉

- ・ 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。

〈将来（次年度以降）取り組んでいきたいこと〉

- ・ 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。

〈課題〉

- ・ 現在、直面している課題

各自治体等によって異なるサイクルツーリズムへの意識差。

各ルートの知名度向上につながる、効果的な PR や広報活動。

- ・ 将来、取り組みたい事項に関する課題

地域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。

■トカプチ 400

〈ルートが考えるターゲット〉

- ・ 多様な景色を楽しめるルート構成であり、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。

〈現在力を入れている取組〉

- ・ 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。
- ・ 受入施設を交えた意見、情報交換会の開始。
- ・ 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 of セクション分けによる幅広い誘客の促進。
- ・レンタサイクル実態調査の実施。

〈将来（次年度以降）取り組んでいきたいこと〉

- ・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（阿寒・摩周・釧路湿原ルート、オホーツクサイクリングルート、トカプチ 400）での連携した取組の継続。

〈課題〉

- ・走行空間の整備促進。
- ・走行環境の向上。（路面管理等）・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。
- ・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やフォトスポット等の検討。
- ・来訪者数の調査手法検討。

■富良野美瑛サイクリングルート

〈ルートが考えるターゲット〉

- ・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。
- ・サイクリスト以外も含む地元住民。

〈現在力を入れている取組〉

- ・サイクリストのニーズ把握、情報発信。（WEB アンケート調査実施、WEB サイト更新）
- ・サイクリングイベントの実施。

〈将来（次年度以降）取り組んでいきたいこと〉

- ・昨年度から継続して“利用者目線”のニーズ調査を実施。（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組を進めていきたい。

〈課題〉

- ・現在、直面している課題
案内表示の維持管理（財源の確保）
- ・将来、取り組みたい事項に関する課題
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

■オホーツクサイクリングルート

〈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。
- ・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。

〈現在力を入れている取組〉

- ・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」の招聘を含め、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させる。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。

〈将来（次年度以降）取り組んでいきたいこと〉

- ・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ト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。

〈課題〉

- ・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。

■石狩北部・増毛サイクルルート

〈ルートが考えるターゲット〉

- ・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、幅広い方々に楽しめるルート。

〈現在力を入れている取組〉

- ・北見市ヘススポーツ合宿受入に係る視察を実施。

〈将来（次年度以降）取り組んでいきたいこと〉

- ・北海道オールオリンピアンズの鈴木靖氏を招き、本ルートを試走していただくとともに、本ルートのアドバイザーのサイクルフロンティア石塚氏との意見交換を実施。

〈課題〉

- ・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。

■オロロンライン・サイクルルート

〈ルートが考えるターゲット〉

- ・基幹ルート（オロロンライン・サイクルルート）はツーリングやバイクキャンプ等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等）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。

〈現在力を入れている取組〉

- ・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
- ・サイクルイベントの実施やレンタサイクルの拡充

〈将来（次年度以降）取り組んでいきたいこと〉

- ・既存のサイクルルートとの連携を強化し、道央圏と道北圏を循環できる総延長 700km を超える“超広域サイクルネットワーク”の構築を目指す。
- ・オロロンライン・サイクルルートのワンウェイ化（公共交通等への乗り換えにより自転車片道走行可能とすること）を実現するため、路線バスでの輸送を効率化。

〈課題〉

- ・オロロンライン・サイクルルートを支える事業者・担い手育成の支援。
- ・サイクルツーリズムのコンテンツで収益性を確保。
- ・公共交通へ自転車を持込む際の統ルールールの検討整備が必要。
- ・手ぶらサイクルやサイクルバス等の運送。

■どうなん海道サイクルルート

〈ルートが考えるターゲット〉

- ・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。

〈現在力を入れている取組〉

- ・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。

〈将来（次年度以降）取り組んでいきたいこと〉

- ・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。

〈課題〉

- ・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。

- ・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。

（５）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

- ・各地域にそれぞれ魅力はあるが、地域住民が自転車に乗ることが重要。「散走」により地域住民を巻き込むことで、地元の魅力を発見することがスタートである。

- ・ニセコ地区では、インバウンド観光は多いが日本人移住者もいる。自転車に興味がある人とながりをを見つけることが重要。

- ・富良野美瑛サイクリングルートは自治体が主体の協議会であり、走行空間等、全て一つの協議会で対応することは難しいものと思慮。くしろサイクルツーリズム協議会のように３部会に区分し、それぞれの部会で実施するのがよいのではないか。

- ・しまなみ海道はNCRに認定され、サイクリストが来訪するということで町が豊かになっている。人と人をつなげるのが自転車の魅力。

■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

- ・区間設定（ステージ）の検討はこれからさらに進めていくものと思慮。定義はどのように設定しているのか。地域ごとに距離が長い箇所や短い箇所がある。

- ・区間ごとに宿泊施設がなければ、区間として成立しないものと思慮。北海道は宿泊施設が少ないことから、現状も踏まえて再検討すること。

- ・また、走行時間の概念が曖昧であり、公共交通の移動時間を含めたものか、そのような行程を意識したステージ制度になっているか確認すること。

- ・公共交通とクルマ等、全ての交通の移動時間を考慮した行程をイメージしたステージ設定が望ましい。

■北海道大学大学院工学研究院 教授 吉井委員

- ・幅広い層をターゲットにしているルートが多いと感じ、全てのターゲットを誘客することは困難であるものと思慮。長距離のルートに初心者は参加しない。
- ・初心者は自転車に乗ることが観光の主目的ではない。初心者をターゲットにするのであれば、多くの観光客が集まる札幌市、函館市、富良野市等の地域が望ましい。特に、札幌市において初心者向けのコースを作るべきと思慮。
- ・アメリカでは自転車で目的地まで行き、そこから自転車ごと船に乗って出発地に戻るという行程が存在。自転車で目的地まで向かい、他の交通を利用し出発地まで戻ってくる行程も魅力的かもしれない。
- ・札幌の場合、例えば自転車で目的地まで向かい、石狩川から船で出発地へ戻ってくる等、サイクリングと別の交通モードを組み合わせた行程を提供してはどうか。
- ・鉄道好きや交通好きは潜在的にサイクリストになる可能性があるかもしれない。

■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

- ・サイクルルートの区間設定は宿場制や駅通制と同様に起終点には、宿、飲食施設、商店等、サービス機能を備えた場所でないと意味がない。
- ・Eバイクの導入が非常に重要。上級者用のコースも、Eバイクがあれば初心者でも走行可能。しまなみ海道はEバイクを戦略的に全台数の4分の1まで大量導入している。
- ・第2次自転車活用推進計画では、サイクルツーリズム推進の一環としてサイクリトレインとサイクルバスの導入等の拡大が成果として評価されている。例えば近江鉄道は利用客減の対策として、サイクリトレインを始めた経緯がある。北海道も類似した状況があるため、実装を検討すること。また、緊急時の代理交通機関として鉄道は重要なので廃駅は困る。

■北見工業大学地域未来デザイン工学科 教授 高橋会長

- ・北海道サイクルルート連携協議会には委員として参加し5年となり、年々成熟の度合いが増していると感じる。
- ・北海道全体をネットワーク化するためには公共交通との連携が重要。
- ・データ取得も重要であり、例えば自転車月間である5月等に集中的に取得する等、データ取得方法を工夫することが必要。サイクリストの来訪状況等から地域の経済効果を試算することが重要。
- ・経済効果の数字がないと、自治体としてツーリズムを推進することが困難になると思慮。民間を巻き込むためにもサイクルツーリズムと経済活動（ビジネスモデル）の関係把握が重要。
- ・どのようなターゲットにフォーカスするか、女性や20km以下のサイクリスト、さらにロングライドのサイクリスト等、適切なターゲット設定を行うこと。そのため、自転車以外のアクティビティといった他の視点を活用していくことが重要。
- ・しまなみ海道は毎年環境が変化していると聞く。常に環境をアップデートしていくことが重要。そのためにも、地域が策定している自転車活用推進計画との連携が重要。