

平成 24 年度

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  
(概要)

北海道開発局 開発調査課



## I. 調査概要

### (1) 調査の目的

北海道は、東アジア各国・地域から人気が高い観光地であり、我が国のインバウンド観光を推進する上で重要な地域となっている。この10年間の訪日外国人来道者数の推移を見ると、台湾からの旅行者が国・地域別では常にトップであるものの、平成19年度をピークにその入り込み数が減少している。最近はやや回復傾向にはあるが、さらなる観光客誘致を推し進める必要がある。

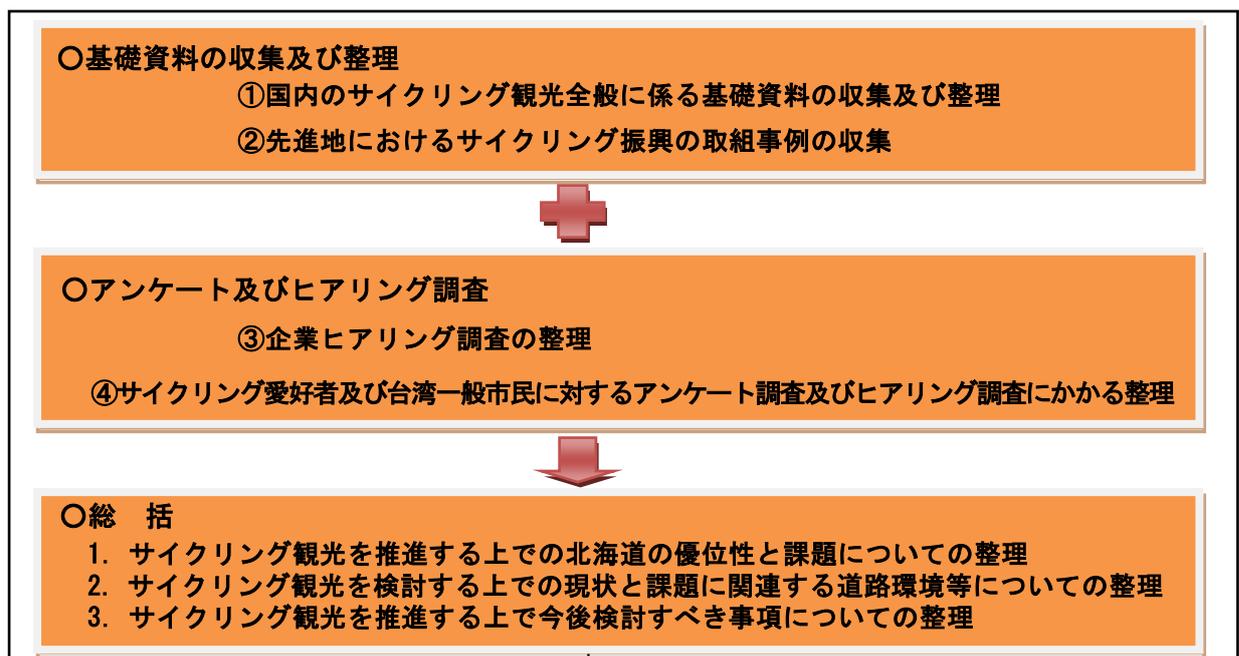
また、平成23年度の台湾からの来道者数をその年の外国人来道者数全体の割合で見ると、全体の33.6%を占めており、入り込み数が減少しているとはいえ、全体に占める割合は大きい。そういったことから、北海道におけるインバウンド観光を考える上では、まず台湾の人のニーズ等を把握することが重要である。

台湾では、2007年頃からサイクリングブームが始まり、自転車の販売台数は大幅に伸びた。自転車市場としては、やや落ち着きを見せているものの自転車利用者は減少しておらず、依然としてサイクリングは盛んである。さらに、台湾を代表する自転車メーカー関連の旅行会社では、台湾でのサイクリング観光のみならず、積極的にアウトバウンド事業を行い、海外でのサイクリング観光を推進している。

一方、北海道は、夏場の冷涼な気候がサイクリングに適しているだけでなく、食や自然、温泉など魅力的な地域資源が豊富な地域である。

このため、本調査では主に台湾を対象として、北海道におけるサイクリング観光の推進を図り、さらには多様な観光ニーズにも対応できる環境整備を進めるため、既存資料の整理やサイクリング観光に関するアンケート調査等から、北海道の優位性や課題について整理し、今後の方向性を検討するものである。

### (2) 調査の全体像



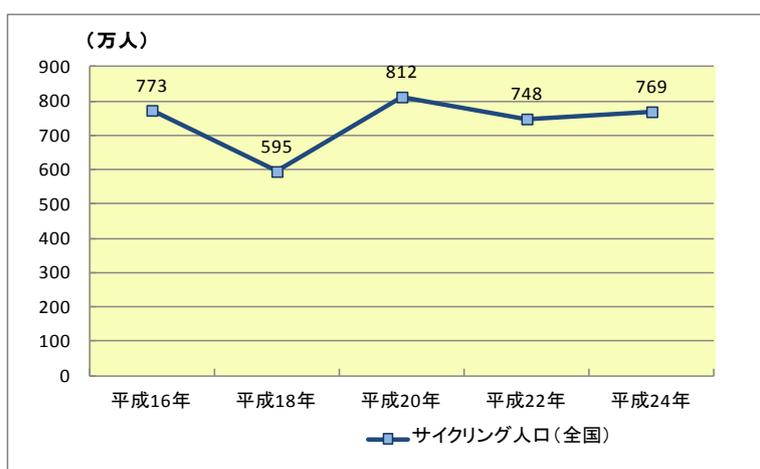
## II. 基礎資料の収集及び整理

### (1) 国内のサイクリング観光全般に係る基礎資料の収集及び整理

国内のサイクリング観光全般に係る現状を把握するため、サイクリング人口の状況等の現状や雑誌の動向、サイクリングイベントの動向について、既存の資料等を収集し整理した。

#### ① 推定サイクリング人口及び年代別サイクリング実施率の推移

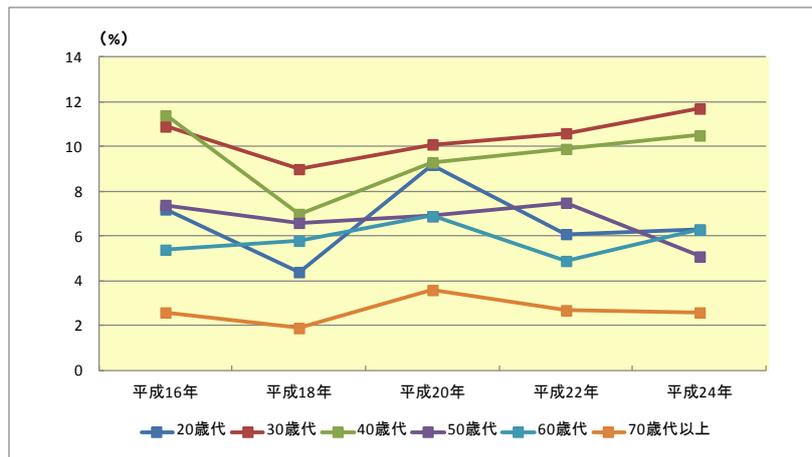
これは、笹川スポーツ財団が平成 16 年～平成 24 年に隔年で実施したアンケート調査（2000 サンプル、全国の満 20～79 歳の男女）の結果をグラフ化したものである。サイクリング実施率に全国の成人人口（各調査年の前年における 3 月 31 日現在の住民基本台帳人口）を掛けて推定人口を算出している。サイクリング人口は、平成 18 年に落ち込んだものの、その後は回復し安定している（図 II-1-1）。



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）を基にグラフ化

図 II-1-1 推定サイクリング人口の推移

また、過去 1 年間にサイクリングを実施した人の実施率を年代別にグラフ化し、推移を見ると、50 歳代で落ち込んでいる以外は、上昇もしくは横ばいとなっている。特に 30 歳代と 40 歳代は、他の年代より実施率が高く、さらに平成 18 年以降は上昇を続けており、この年代がサイクリングの中心であると言える。また、60 歳代でのサイクリング実施率も高い（図 II-1-2）。20 歳代から 70 歳代以上まで実施されており、サイクリングは幅広い年代で楽しめるスポーツであることがわかる。



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）を基にグラフ化

図Ⅱ-1-2 年代別サイクリング実施率の推移

## ②余暇活動におけるサイクリング・サイクルスポーツの参加人口

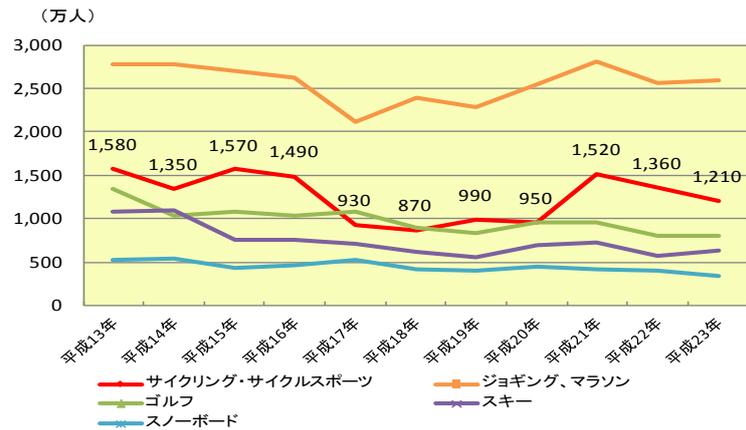
余暇活動の参加人口は、アウトドアスポーツのなかでも、ゴルフ、スキー、スノーボードなどの参加人口が徐々に減少しているのに比べ、サイクリング・サイクルスポーツの参加人口は平成17、18年に落ち込むものの、平成21年に急速に伸びている。

サイクリング・サイクルスポーツが急速に伸びている要因について、「09年に話題となったのが、スポーツ自転車や電動アシスト車などの自転車ブーム。上位20位には登場しないが、関連種目「サイクリング・サイクルスポーツ」は前年の950万人から1,520万人と参加人口を大きく伸ばした。<sup>1)</sup> ことがある。しかし、「平成22年は、記録的猛暑が人々の出足に影響したほか、個人消費やサービス消費が年後半から伸び悩み、参加人口が前年よりも減少した活動が多かった<sup>2)</sup>。」「2011年は、3月11日に起きた東日本大震災および原発事故が余暇活動へも大きな影響を与えた。下半期以降は、余暇需要の復活も見られたが、経済活動の停滞、人口減少や高齢化、円高などの構造的な要因もあり、前年に引き続き余暇活動は全体的に縮小した<sup>3)</sup>。」等、サイクリング・サイクルスポーツの参加人口も前年よりやや減少している（図Ⅱ-1-3）。

<sup>1)</sup> 公益財団法人日本生産性本部。「レジャー白書2010」.生産性出版.2010.p(1)より

<sup>2)</sup> 公益財団法人日本生産性本部。「レジャー白書2011」.生産性出版.2011.p.(1)より

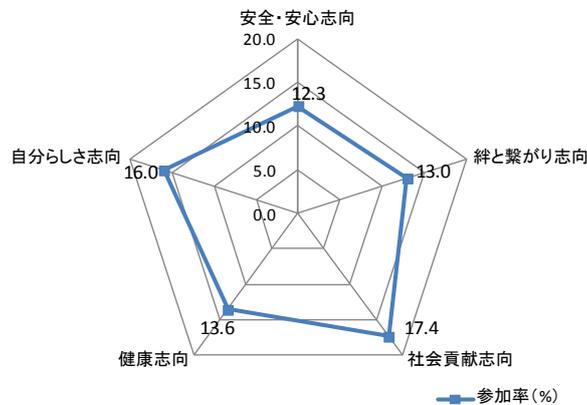
<sup>3)</sup> 公益財団法人日本生産性本部。「レジャー白書2012」.生産性出版.2012.p.3より



出典：公益財団法人 日本生産性本部「レジャー白書 2012」を基にグラフ化。

図 II-1-3 余暇活動の参加人口の推移

また、余暇活動におけるサイクリング・サイクルスポーツについて、5つの志向から参加率を見ると、最も高いのが「社会貢献志向」であった。「他人や社会のために何かしたいと思う気持ちが強まっている。」<sup>4</sup>という。続いて、「自分らしさ志向」「健康志向」であった。「絆と繋がり志向」は高くはなく、一緒に活動してくれる相手の有無はさほど重要とはなっていない（図 II-1-4）。



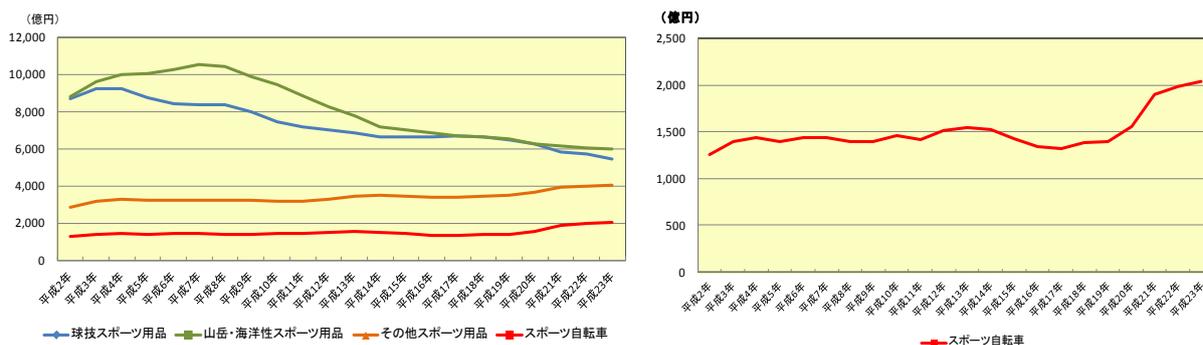
出典：公益財団法人 日本生産性本部「レジャー白書 2012」を基にグラフ化

図 II-1-4 5つの志向と参加率との関連性

<sup>4</sup> 公益財団法人日本生産性本部、「レジャー白書 2012」.生産性出版.2012.p.116 より

### ③スポーツ用品市場の推移

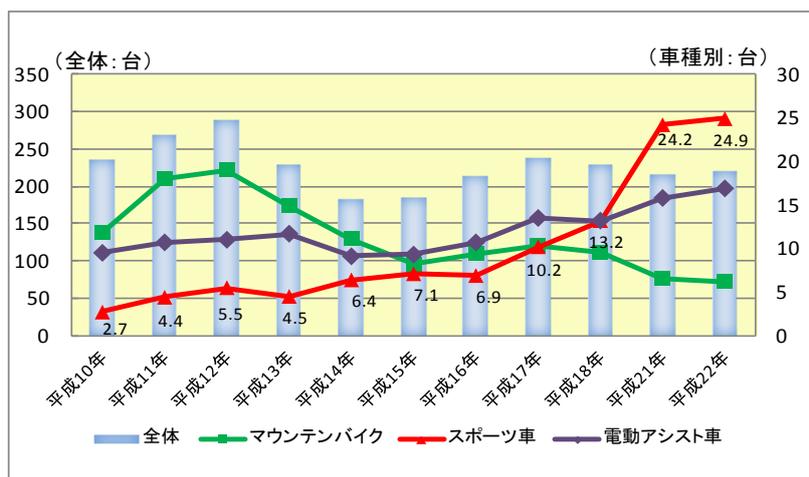
スポーツ用品市場全体は、平成4年をピークに下降線をたどっている。しかし、スポーツ自転車の市場は、徐々にではあるが増加している。平成4年には全体の2%余だったスポーツ自転車市場であるが、自転車ブームがあったとされる平成21年に販売額を増加させ、サイクリング・サイクルスポーツの参加人口が減少した平成23年でも5%を上回っている。「東日本大震災で、自転車の効率性が改めて見直されたこともプラス要因となった。高額商品も動きがよい。自転車関連イベントも賑わっている<sup>5)</sup>」という(図II-1-5)。



出典：公益財団法人 日本生産性本部「レジャー白書 2012」を基に作成

図II-1-5 スポーツ用品市場の推移 (左が全体、右がスポーツ自転車のみ)

さらに、年間一店あたりの車種別販売台数では、全体の販売台数が横ばい状態である中、スポーツ車は売れ行きを伸ばしている(図II-1-6)。



出典：財団法人自転車産業振興協会統計、「国内販売動向調査」. 1999~2012を基にグラフ化

図II-1-6 自転車販売台数(年間一店あたり)

<sup>5)</sup> 公益財団法人日本生産性本部、「レジャー白書 2012」. 生産性出版. 2012.p.59 より

#### ④自転車関連雑誌の動向

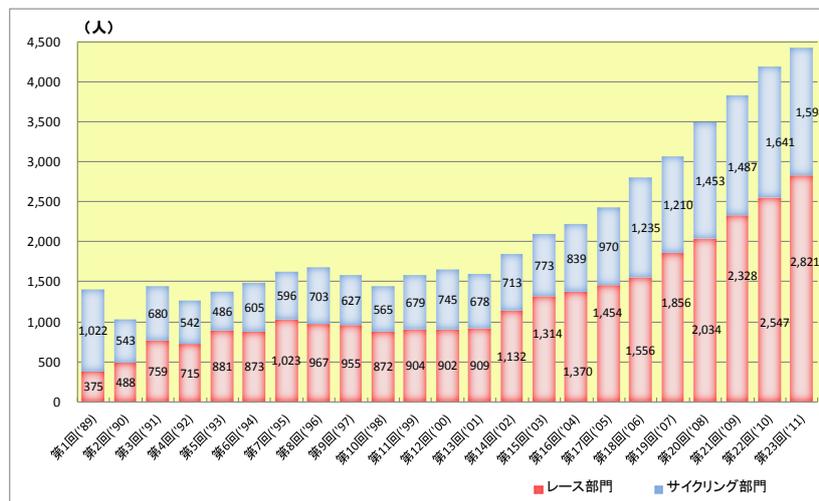
最初に創刊されたのは、月刊誌「CYCLE SPORTS」（八重洲出版、1970年）である。これは、当時本格的なサイクリングを行う大学自転車部の学生にとっての情報不足を補うものであった。

平成17年前後から自転車関連雑誌の創刊が相次いでいる。これは、ロードバイクをスタイリッシュに乗ってレジャーを楽しむ新たなサイクリストの登場に呼応するものである。現在18種の雑誌が12社から出版されているが、半分以上が平成17年以降の創刊である。読者の6割を首都圏、3割を近畿と中部で占めている。

販売部数の推移は、概ね横ばいという状況である。しかし、一部の雑誌では徐々に伸びる傾向にあり、昨今の出版不況を考えると健闘と捉えられる。大きな市場にはなっていないが、レジャーとして自転車を楽しむ層が確実にいることが推察される。

#### ⑤サイクリングイベントの動向

サイクリングイベントは「サーキット周回レース（エンデューロ）」「ヒルクライム」「ロングライド」の3種類に大別される。サイクリング人口が首都圏に集中して多いことから、これまで大規模なイベントは関東周辺で行われていたが、最近は全国各地で実施されており、サイクリングイベントの数も増加している。5年ほど前までは、競技志向の高いイベントが多かったが、近年では、楽しく長距離を走行するロングライドイベントが増えている。日本でも歴史のあるロングライドイベントである「ツール・ド・おきなわ」の過去23年の参加者を見ると、一般のサイクリング部門、レース部門ともに増加していることがわかる（図II-1-7）。



出典：NPO 法人 ツール・ド・沖縄協会

図 II-1-7

ツール・ド・おきなわ 部門別参加者推移

ロングライドは、観光的要素が強いイベントである。美しい景観を眺めながら走行し、エイド・ステーション（休憩ポイント）で地域の名産を楽しむというものであり、距離も、数十キロ程度のものから100km以上のもので様々である。こういったイベントが賑わっているのは、自転車を単に通勤や通学、買い物などの手段として利用するだけでなく、週末や休日のスポーツとして、あるいは、健康の維持、増進を目的としている人が増えているためと考えられる。趣味としてサイクリングを楽しむ層にとって、イベントの参加は一つの目標である。イベントに参加してサイクリングマップ等をもらい、また大勢の仲間と一緒に走れることが楽しみとなっている（図Ⅱ-1-8）。



出典：国際オホーツク  
サイクリング web サイト  
<http://www.gookhotsk.jp/index.shtml>

図Ⅱ-1-8 オホーツク海沿岸を走行

## ⑥まとめ

既存の資料等の収集及び整理の結果、国内のサイクリング人口自体大きく変化している訳ではない。しかし、サイクリング・サイクルスポーツは、若年層だけでなく中高年に至るまで幅広い年齢層で楽しめるスポーツであり、1人でも楽しめ、自分らしくいたい、健康でいたい、何より人や社会に貢献したいという人達が好むスポーツであることがわかった。

サイクリング雑誌の創刊が相次ぎ、またサイクルイベントが賑わうなど、サイクリングへの関心や、それをレジャーとして楽しむ層は確実に増加しつつあり、国内においても北海道でのサイクリング観光の振興を図ることは重要であると考えられる。

## (2) 先進地におけるサイクリング振興の取組事例の収集

サイクリング振興の先進地として、国外ではオランダ、イギリス、ドイツ、アメリカ（ニューヨーク）、台湾について、国内では長野県、しまなみ海道（愛媛県・広島県）、石川県、沖縄県について、これらの国や地域における道路整備や情報発信など北海道でのサイクリング観光を振興する上で参考となりうる取組事例を収集し整理した。

そのうち、台湾としまなみ海道について紹介する。どちらも初めてサイクリングに訪れた観光客にも安心してサイクリングが楽しめる工夫が随所になされている。

### ①台湾の事例

台湾の自転車ブームは 2007 年頃から始まっている。2009 年頃には、新たに自転車を始める人の減少などから自転車販売台数が減少したため、ブームが去ったようにも見えるが、サイクリング愛好者は減ってはいない。ブームの背景には、台湾在住者の健康志向や環境に対する関心の高まりがある。台湾総統である馬英九氏は 2008 年に総統に就任した際に台湾を『バイシクル・アイランド』にすることを掲げ、台湾をサイクルスポーツに適した環境にすべく自転車道の整備計画を進めてきた。そのことは結果的に産業振興にも繋がっている。

自転車利用の環境整備においては、自転車道は、車道とのレーン分離や歩道とのレーン分離といった既存道路との分けのほかに、新設、国道の付け替えによる旧道の利用、河川の堤道や路地の専用道化などが実施され、場所に合った費用対効果、安全、景観などを考えた対応がなされている。行政側によるレンタサイクルの整備や自転車関連のインフラ整備の推進、サイクリングと観光振興とを組み合わせさせた様々な取組などが進められている。

新北市にある自転車道の一つである新店溪自転車道は、レンタサイクルがスポーツタイプの他に、女性用として通常のタイプや、子ども用、二人乗り自転車などがあり、観光客も利用できるようになっている。また、借りた場所とは別の場所で返すことも可能である。コース沿いには、バスケットコートやテニスコート、野球場などサイクリング以外のアクティビティのほか、公園やペット用の散歩コースも整備されており、市民にとっての憩いの場となるような工夫がなされている。自転車道沿いには、休憩スポットが所々に設置されており、休憩を取りながらサイクリングが楽しめる。コースの途中では、飲み物や食べ物、サイクリンググッズを販売している移動販売車があり、タイヤの空気入れも置かれている。また、自転車道沿いには所々にトイレが完備されている。

台湾でサイクリングが盛んとなった背景には、台湾の自転車メーカーによる取組みの影響もある。2007 年に GIANT の会長である劉金標（King Liu）氏が 15 日間をかけて自転車に



図 II-2-1 淡水河沿いに敷設されている自転車道



図 II-2-2 移動販売車

よる台湾一周（約 1,000 km）を実行した。このことが台湾の人々に台湾一周熱をもたらしたといわれている。この際、GIANTには台湾一周を実施するにはどのようなツアー計画を立てればよいのかといった問い合わせが殺到したことから、GIANTでは旅行会社を設立し、現在では台湾在住者向けの国内自転車旅行と海外自転車旅行、海外からの旅行者向けの台湾自転車旅行の3つのツアー商品を展開し、サイクリング観光の振興を推進している。

## ②しまなみ街道の事例

しまなみ海道とは平成11年に完成した西瀬戸自動車道の愛称で、広島県尾道市と愛媛県今治市を結ぶ全長約70kmの道である。7つの橋で6つの島をつなぎ、多島美の瀬戸内海の海峡を越える橋梁のルートである。新尾道大橋以外には歩行者・自転車・原動機付自転車の専用道路が併設され、海上の自転車道として人気が高い。平成22年の日本経済新聞「なんでもランキング」サイクリングロード編では全国第1位に輝いた。レンタサイクルが充実し、乗捨て可能な14のレンタサイクルターミナルがある。ロードバイク、シティサイクル（大人用・子ども用）、電動アシスト自転車、タンデム自転車なども貸し出ししており、タンデム走行（二人乗り）が可能なことも、しまなみ海道のPRポイントの一つである。

サイクリングターミナルや主要観光地などで配付されているサイクリングマップには、各橋の拡大図、インター、高低表、レンタサイクルターミナル、市役所、交番、トイレ、警察署、病院、海水浴場、観光施設、ビューポイント、コンビニエンスストアなどが明記されている。裏面には安全サイクリングの心得、標識の注意、橋の通行料金、事故の対処法、病院の連絡先、レンタサイクル利用法、公共交通機関、おすすめコース、生口島出身の画家平山郁夫のスケッチポイントなどの説明が記載されている。

各種サイトやマップは英語、中国語、ハングル語に対応している。レストスポットも充実し、コンビニエンスストアをはじめ飲食店、ガソリンスタンド、観光施設など13ヶ所が、「しまなみ海道サイクルオアシス」として登録されている。

また、ルート周辺には宿泊する部屋にそのまま自転車を持ち込むことができる施設の他、鍵付きの保管スペースや車庫などを用意している宿泊施設がある。これらの宿泊施設はリスト化されており、Webサイトやパンフレットで情報を発信している。

インバウンドの取組としては、愛媛県知事と広島県知事が「しまなみ海道をサイクリストの聖地にしよう」と連携し、GIANTの会長ら自転車関係者やメディアを招いてサイクリングツアーを実施した。現在、台湾からのツアーは広島空港を玄関口としているが、台湾-愛媛間の直行便の運行誘致にも力を入れている。台湾からのサイクリング客は増え、松山市の



出典：食ベタインジャー  
<http://tabetainjya.com/>

図 II-2-3  
モデルコースを示すペイント



出典：食ベタインジャー  
<http://tabetainjya.com/>

図 II-2-4  
サイクルオアシスであるコンビニに設置された休憩スペース

ある旅行会社では、平成 24 年 10 月だけでも 100 人を超える訪日サイクリング客を扱ったという。GIANT 関連の旅行会社の客も多い。

#### サイクリストをサポートするシクロツーリズムしまなみ海道(NPO 法人 平成 21 年設立)業務内容

ガイドツアー企画：自転車旅行で島を周遊するスタイルの定番化と滞在型の旅行者誘客活動を展開している。企業、学校、自治体、個人などへのガイドツアー、ツアーの企画、イベントツアー。

情報提供：島ごとの飲食、土産、農家民宿からキャンプ場までの宿泊などを紹介、手配。オリジナル MAP 作成、販売。

エイドステーションの提供：シクロカフェというトレーラー付きの自転車で、スイーツや軽食などを移動販売。ツアーやイベントなどにあわせ、あちこちに出没。

その他：オリジナルグッズ販売。



図 II-2-5 シクロカフェ

出典：特定非営利活動法人シクロツーリズムしまなみ web サイト. 「シクロツーリズムしまなみ海道」  
<http://www.cyclo-shimanami.com/>

### Ⅲ. アンケート及びヒアリング調査の概要

#### (1) 企業ヒアリング調査の整理

日本国内及び台湾のサイクリング関連企業を対象に、北海道でのサイクリング観光推進のための優位性と課題等についてヒアリング調査を実施し整理した。

##### ①日本国内の企業ヒアリング調査の整理

日本国内におけるサイクリングツアーを企画・実施している、または、過去において実施していた国内の旅行代理店やサイクリングに関連する企業を対象に、以下の通りヒアリング調査を実施した。

企業・団体名	事業概要	所在地
A社	・サイクリングツアーの企画販売	東京都
B社	・インバウンド事業 ・サイクリングツアーのコーディネート	神奈川県
C社	・インバウンド事業 ・サイクリングツアーのコーディネート ・サイクリングガイド	倶知安町
D社	・アウトバウンド事業 ・サイクリングツアーの企画販売	東京都
E社	・自転車の販売、整備（大会などの運営に携わっている）	札幌市
F社	・サイクリングツアーの企画販売	東京都
G協会	・サイクリングガイド派遣 ・サイクリングガイドの養成 ・サイクリングツアー、イベントの開催 ・自転車安全教室の開催等	札幌市

#### (a) 日本国内のサイクリングの現状と課題

サイクリングは、マーケットとしての規模はまだ小さいものの、健康志向や環境に対する意識の高まりで注目されていることから、今後の伸び代が期待されている。最近では、サイクリングツアーを企画する旅行会社も増えており、参加するリピーターも増えている。

ツアー参加者は、40代前後が最も多く、50代、60代前後も多い。男女の割合では、3：7で女性が多い。リピーターは増えているものの、応募する人数が少ないために催行率は悪い。旅行会社がツアーを組む際は、レンタサイクルを利用するが多い。しかし、地方でツアーを実施する際は、レンタサイクルとそれに関連する設備が整っていないとツアーの企画は難しい。

#### (b) 北海道のサイクリングの現状と課題、PR方法など

北海道といえば、「食と自然」というイメージを抱いているサイクリストが多い。夏場の冷涼な気候、交通量の少なさ、道路の広さはサイクリングに適している。しかし、自転車本体とパンク対策のタイヤチューブや工具などの機材を持ち運ぶにも、全国他地域と比べ

て手間とコストがかかることが課題であり、自転車の「輸行<sup>6</sup>」や輸送に関するサービスを充実させることが必要である。また、各地で個々にレンタル事業を行っているため、現在は連携の仕組みがなく、レンタサイクルの乗捨てができないという課題もある。他にも、自転車道が道内各地にあるが整備されていない、都市間の距離が長いにもかかわらず標識などの案内表示が少ない、トイレ等のレストスポットが不足している、道の駅やホテルに駐輪場が無い、ルートマップが無い等の課題が挙げられた。

インバウンド商品を企画する上での課題としては、北海道までの移動費用が高いため、全体のパッケージ価格が割高になることや、自転車技術の他に観光案内もできるガイドが不足していることが挙げられた。今後、航空会社とタイアップした荷物料金の引き下げや、通訳、ガイドなどの人材育成に力をいれていくことが必要となる。

北海道でのサイクリング観光をPRする方法については、食と自然のイメージを絡めたPR、北海道出身の著名人によるPRなどの提案があった。また、北海道は交通量の少ない広い道路が多いことから多様なコースを設定することができる。地場特産のお土産などがある道の駅を拠点としたコース、交通量の少ない裏道や農道を利用したコースといった提案があった。

## ②台湾の企業ヒアリング調査の整理

台湾におけるサイクリングツアーを企画・実施している、または、過去において実施していた台湾の旅行代理店やサイクリングに関連する企業を対象に、以下の通りヒアリング調査を実施した。

企業・団体名	事業概要	所在地
A社	・サイクリングツアーの企画販売	台北市
B社	・サイクリングツアーの企画販売	台北市
C社	・サイクリングツアーの企画販売	台北市
D社	・サイクリングツアーの企画販売	台中市

### (a) 台湾におけるサイクリングの現状

台湾では、2006年くらいから自転車ブームといわれ、台湾島一周サイクリングツアーやヒルクライムなどが人気であった。しかし、台湾には夏場の雨や台風などによる不安定な気候があるため、気候の良い海外でサイクリング観光を楽しみたいという富裕層は増えているという。

海外でサイクリング観光を行う富裕層に人気がある地域は、日本以外では、中国やインドネシアのバリ島、マレーシアのペナン島がある。中国は、中国語が通じることに加え、旅費が安い、ロングライドができるという利点があるが、自動車の運転マナーが悪く、事故が多いというリスクがあるため、旅行代理店としては積極的には進めていない。また、バリ島は台湾在住者にとって人気の観光スポットであり、リゾート滞在のメニューとしてサイクリングを提供しているという。

<sup>6</sup> 遠方でサイクリングを楽しむために、自転車を分解して専用の袋に入れ、鉄道やバスなどの公共交通機関に持ち込んで目的地まで移動すること。

## (b) 訪日サイクリングツアーの現状と課題

ツアーを利用する人は30～50代の富裕層が主である。ヒアリングを実施した旅行代理店4社は日本へのサイクリングツアーを催行しており、主たる旅行先は、沖縄、しまなみ海道、北海道である。台湾在住者にとって日本はサイクリング観光の最高のデスティネーション（目的地）であり、道路整備の状況、運転手のマナー、ホスピタリティ等がアジアの中でも群を抜いていると評価されている。また、台湾からのサイクリストは、風景の写真を撮ったり、サイクリングの道中で商店街のような所に立ち寄り、その地域独自のグルメを堪能すること等を楽しみにしている。

しかし、円高の影響で、航空運賃の安い沖縄以外の地域は割高という印象がある。自転車の輸送に関しても以前は別料金で乗せることができたが、現在ではkg単位となったため割高となった。台湾からの旅行者は「お土産を買うこと」を目的の一つとしており、荷物をできる限り少なくしたいと考えていることから、日本ではレンタサイクルの利用を望んでいる。しかし、台湾に比べると、種類が豊富では無い。台湾では、最新のスポーツ自転車、あるいはGPS付きの自転車などのレンタサイクルが充実しており、日本でも同様のラインアップを期待している。

## (c) 北海道におけるサイクリングツアーの現状と課題、台湾でのPR方法について

沖縄県やしまなみ海道などが台湾でサイクリング観光のPRを行っているものの、台湾在住者におけるニーズのトップは、一般旅行と同様北海道であるという。北海道は「景色が良い」、「食事がおいしい」、「気候が良い」、「道路状況が良く走りやすい」等の認識がある。その他にも北海道には「異国感がある」ということが評価の高い理由ではないかとのことである。しかし、北海道には航空運賃や自転車の輸送費の他にも、ホテル代が高い、ホテルや航空券などを手配する際に発生する手数料が高いといった課題がある。また、中国語にも対応できるパトロールやレスキュー体制、ガイドについての必要性も高い。

サイクリングコースを整備するにあたっては、自転車の他に風景や食事、体験メニューなどの『見どころ』を組み合わせることが必要とのことである。例えば、台湾在住者に人気がある「白い恋人」や「じゃがポックル」などの工場見学とサイクリングとの組み合わせといったものである。

現在、北海道でのサイクリングについては情報がほとんどないという状況である。台湾ではインターネットやSNSが情報収集の主流であり、それらを活用して効果的に情報発信することが今後重要である。その際には、英語はもちろんのこと、中国語による発信が望ましい。その他にも、著名人によるサイクリング観光のPR、台湾の雑誌に北海道のサイクリング情報を掲載してもらおう等の提案があった。

## (2) アンケート調査及びヒアリング調査にかかる整理

国内のサイクリング愛好者、台湾の一般市民に対するアンケート調査、台湾のサイクリング愛好者に対するヒアリング調査を行い、その傾向を整理した。

### ①国内のサイクリング愛好者に対するアンケート調査の結果

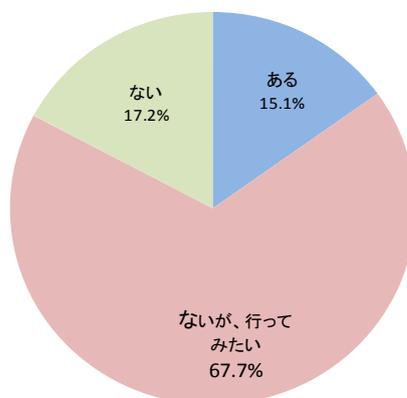
#### (a) アンケート調査の概要

アンケート調査の概要は、以下のとおりである。

- 対象者：CYCLE MODE international 2012 来場者 390 名
- 実施場所：幕張メッセ<千葉県> CYCLE MODE international 2012 出展ブース
- 実施期間：平成24年11月2日（金）～平成24年11月4日（日）
- 実施方法：自記式（現地回収）

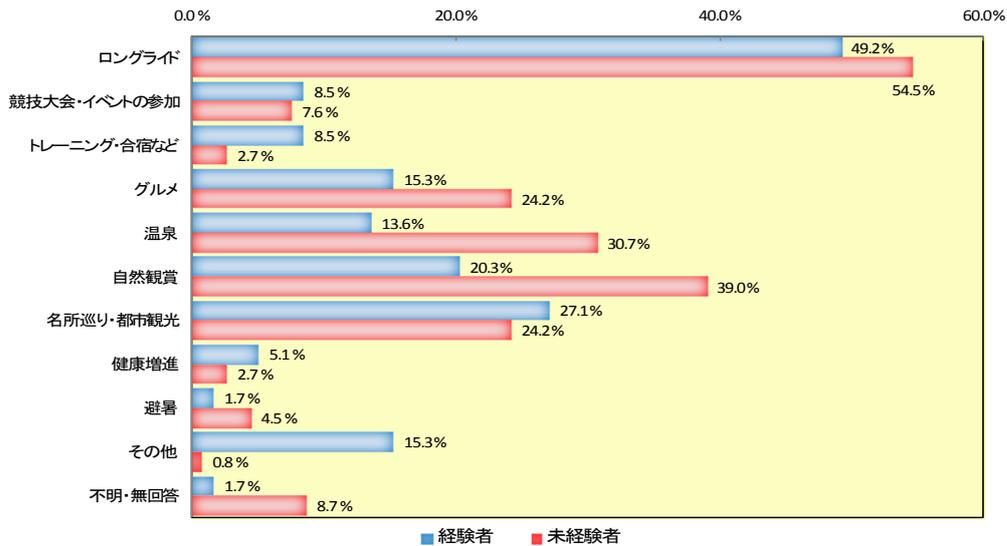
#### (b) アンケート調査結果の概要

北海道でのサイクリング旅行の経験が、「ある」と答えた人は、390人中59人（15.1%）であった。しかし、「ないが、行ってみたい」と答えた人は、264人（67.7%）おり、北海道でのサイクリング観光への関心の高さが確認された（図Ⅲ-2-1-1）。（以後、「ないが行ってみたい人」を未経験者と表記する。）



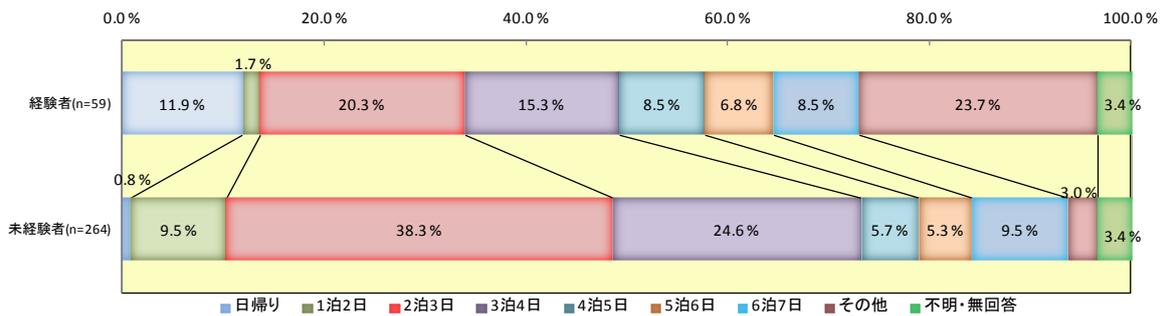
図Ⅲ-2-1-1 北海道でのサイクリング旅行の経験の有無（n=390）

北海道でのサイクリング旅行の目的は、経験の有無に関わらず「ロングライド」が最も多い。しかし、未経験者については、「自然観賞」や「温泉」、「グルメ」の割合も高く、北海道の地域資源に対する期待の高さがうかがえる（図Ⅲ-2-1-2）。



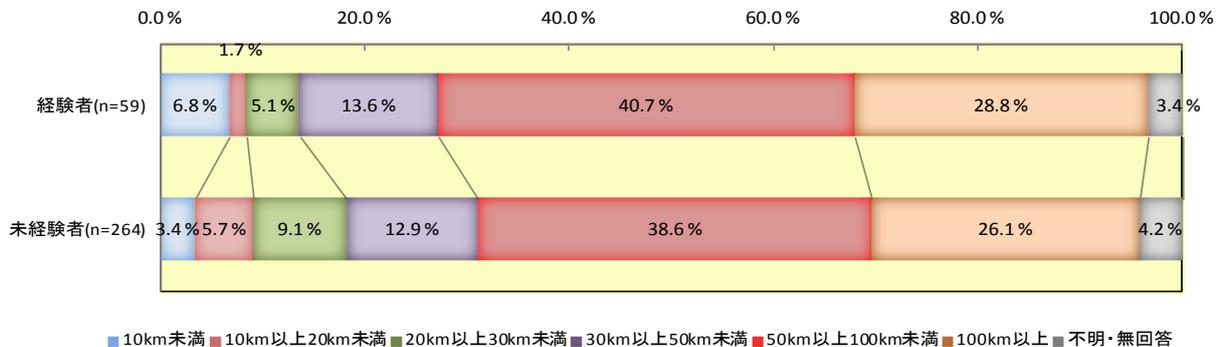
図Ⅲ-2-1-2 サイクリング旅行の目的（複数回答、経験者 n=59、未経験 n=264）

北海道でサイクリングをする場合の宿泊数については、北海道でのサイクリング旅行経験の有無に関わらず、「2泊3日」と「3泊4日」が主である。しかし、経験者では「7泊8日」以上の長期滞在も23.7%と多い（図Ⅲ-2-1-3）。



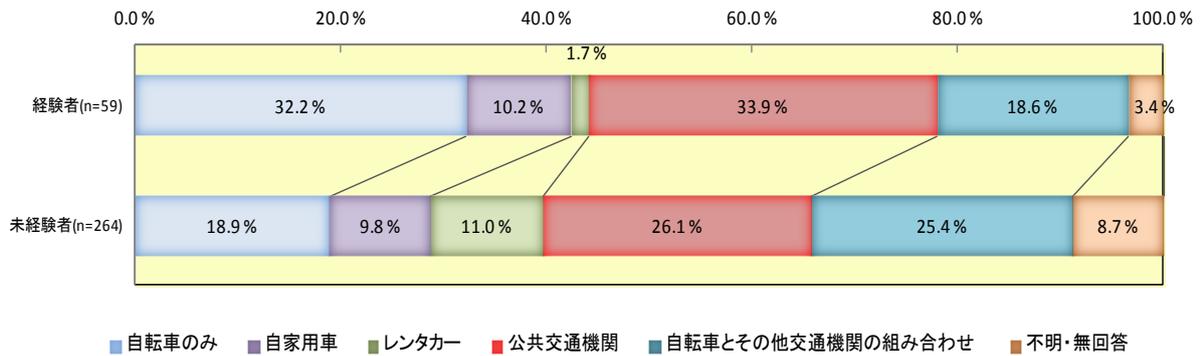
図Ⅲ-2-1-3 旅行日程（経験者 n=59、未経験者 n=264）

北海道でサイクリング旅行をした際（または、すると想定した場合）の1日の平均ツーリング走行距離について聞いたところ、北海道でのサイクリング旅行経験の有無に関わらず、「50 km以上 100 km未満」が40%程度で最も高く、次いで「100 km以上」が30%近くであった（図Ⅲ-2-1-4）。

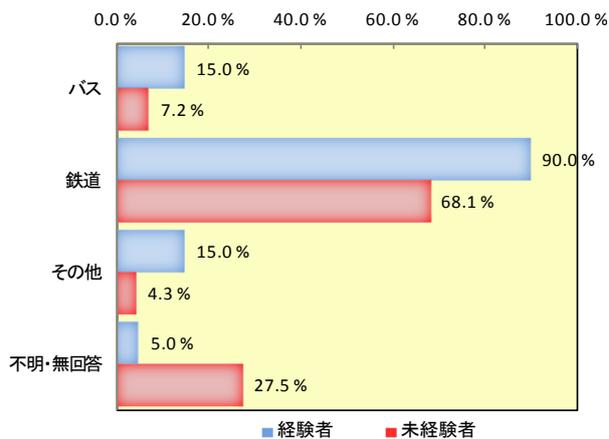


図Ⅲ-2-1-4 1日の平均ツーリング走行距離（経験者 n=59、未経験者 n=264）

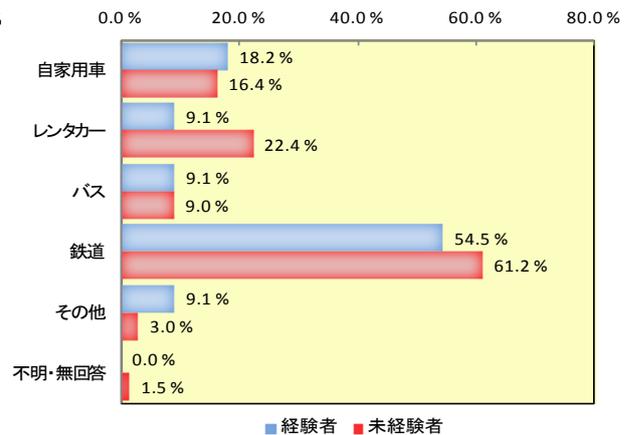
北海道でサイクリング旅行をした際（または、すると想定した場合）の道内での移動手段（空港等からサイクリング出発地点まで）について聞いたところ、「公共交通機関」の割合が、経験者で 33.9%、未経験者で 26.1%とともに最も高かった（図Ⅲ-2-1-5）。「公共交通機関」では、「鉄道」の割合が経験者で 90.0%、未経験者で 68.1%となっており（図Ⅲ-2-1-6）、「自転車とその他の交通機関の組み合わせ」で見ても、同様に「鉄道」の割合が最も高かった（図Ⅲ-2-1-7）。このため、鉄道は自転車を分解せずに持込める等のサービス向上が必要であると考えられる。



図Ⅲ-2-1-5 北海道内の移動手段（経験者 n=59、未経験者 n=264）

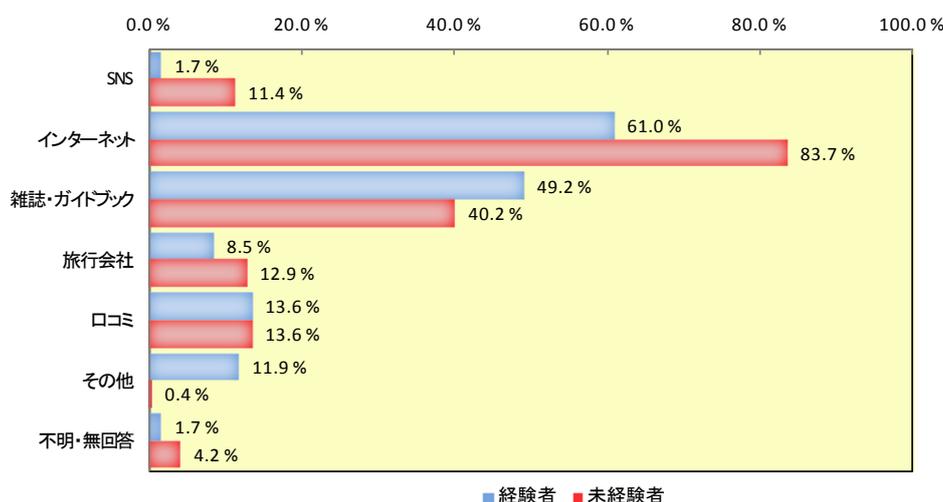


図Ⅲ-2-1-6 公共交通機関  
（複数回答、経験者 n=20、未経験者 n=69）



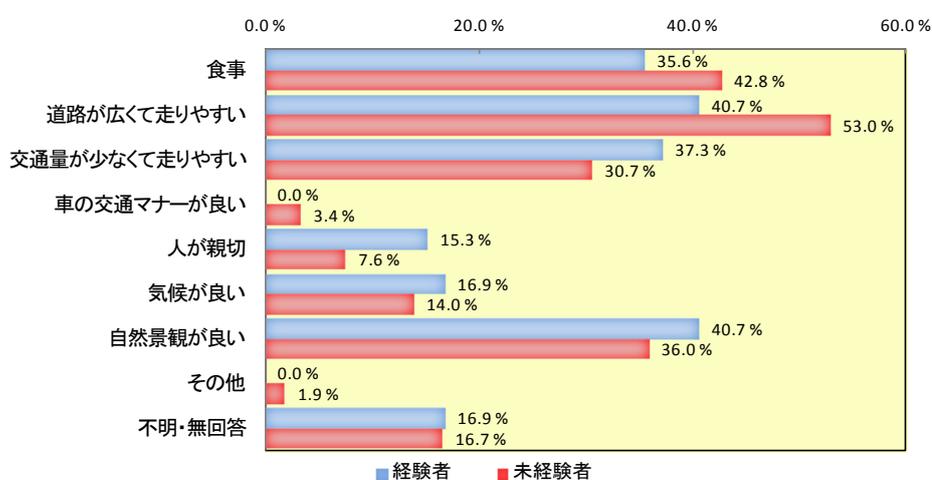
図Ⅲ-2-1-7 自転車との組み合わせ  
（複数回答、経験者 n=11、未経験者 n=67）

北海道でサイクリング旅行をした際（または、すると想定した場合）の事前情報の取得手段について聞いたところ、「インターネット」の割合が、経験者で 61.0%、未経験者で 83.7%とともに最も高かった。経験の有無で比較すると、「インターネット」は未経験者が経験者より 20%以上高く、「雑誌・ガイドブック」は経験者の方が 10%程度高くなっている。（図Ⅲ-2-1-8）。



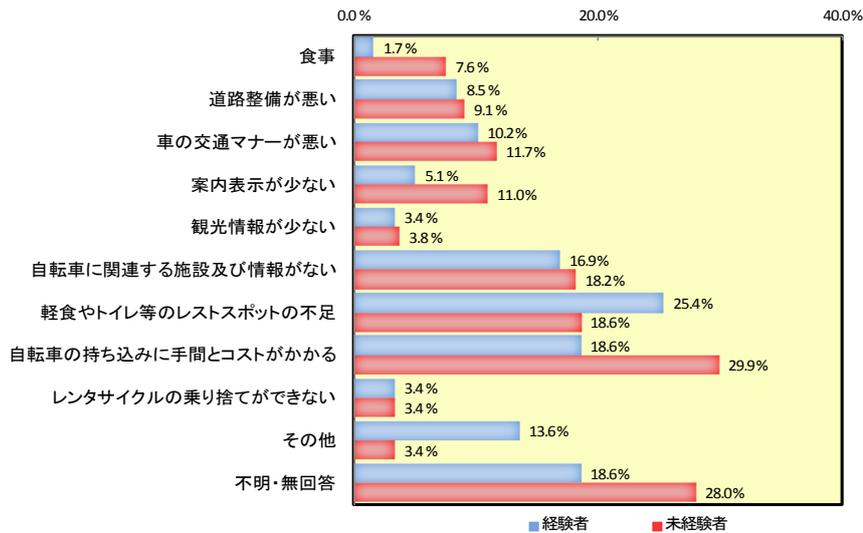
図Ⅲ-2-1-8 事前情報の取得手段（複数回答、経験者 n=59、未経験者 n=264）

北海道でサイクリング旅行をした際に満足した点（または、すると想定した場合に期待する点）では、経験者は、「道路の走りやすさ」や「自然景観」、「食事」に高い満足度を示しており、未経験者も同様の点に期待している。「道路が広くて走りやすい」は未経験者に多く、「交通量が少なくて走りやすい」は経験者に多いことから、イメージと現実では若干の違いがあることがわかる（図Ⅲ-2-1-9）。



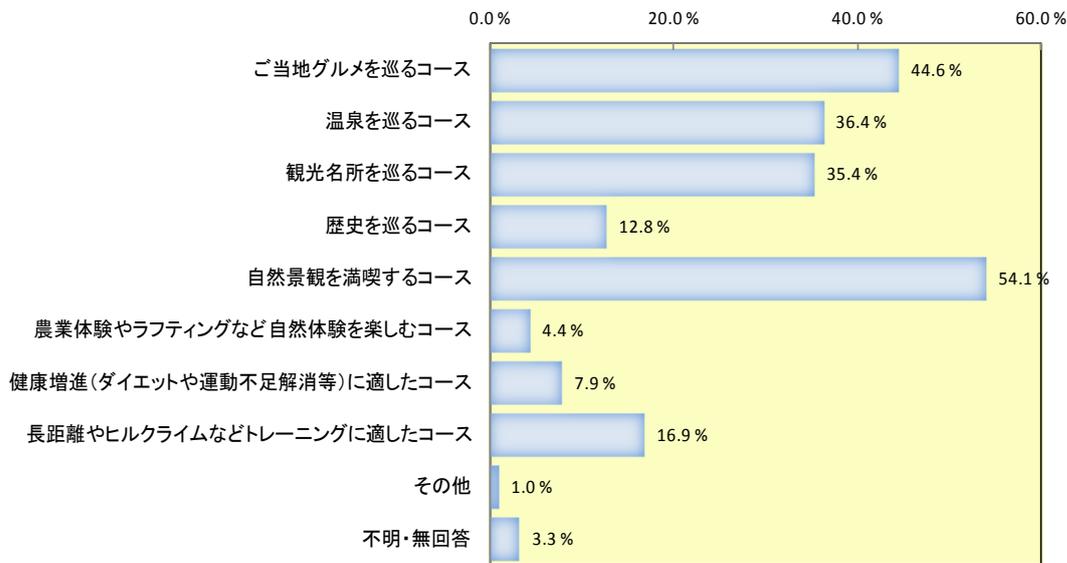
図Ⅲ-2-1-9 満足した点（複数回答、経験者 n=59、未経験者 n=264）

逆に、北海道でサイクリング旅行をした際に不満に感じた点（または、すると想定した場合に期待できない点）について聞いたところ、経験者は「レストスポットの不足」を不満に感じた点としており、未経験者は「自転車の持込にかかる手間とコスト」を期待できない点としている。また、「自転車に関連する施設及び情報が無い」ことについては経験者、未経験者どちらも不満、もしくは期待できない点としており、これら3つの項目は、今後優先的に解決すべき課題と考えられる。（図Ⅲ-2-1-10）。



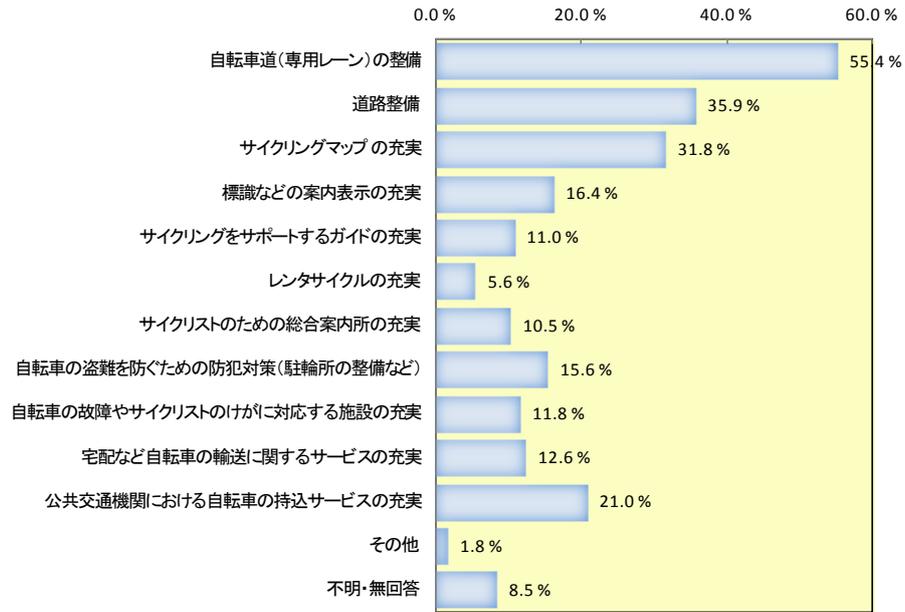
図Ⅲ-2-1-10 不満に感じた点（複数回答、経験者 n=59、未経験者 n=264）

サイクリング旅行の計画を立てる際に、魅力を感じるコースについて聞いたところ、「自然を満喫するコース」、「ご当地グルメを巡るコース」、「温泉を巡るコース」が上位を占めた（図Ⅲ-2-1-11）。



図Ⅲ-2-1-11 魅力を感じるコース（複数回答、n=390）

また、サイクリングをするにあたって必要とされる整備については、「自転車道（専用レーン）の整備」が 55.4%と半数以上を占めている。また、道路整備やサイクリングマップの必要性も高いことがわかった（図Ⅲ-2-1-12）。



図Ⅲ-2-1-12 必要だと感じること（複数回答、n=390）

## ②台湾の一般市民に対するアンケート調査の結果

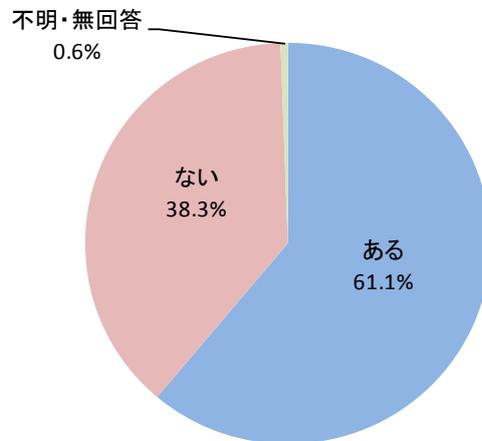
### (a) アンケート調査の概要

アンケート調査の概要は、以下のとおりである。

- 対象者：台湾の一般市民 350 名
- 実施場所：台湾（台北市）
- 実施期間：平成 24 年 10 月 6 日（土）～平成 24 年 10 月 7 日（日）
- 実施方法：自記式（現地回収）

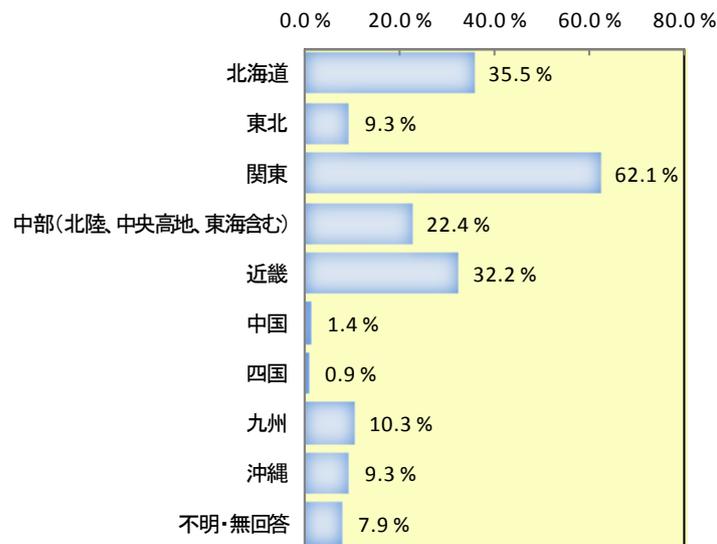
### (b) アンケート調査結果の概要

350 人中 214 人(61.1%)の回答者が、訪日経験を有していることがわかった(図Ⅲ-2-2-1)。



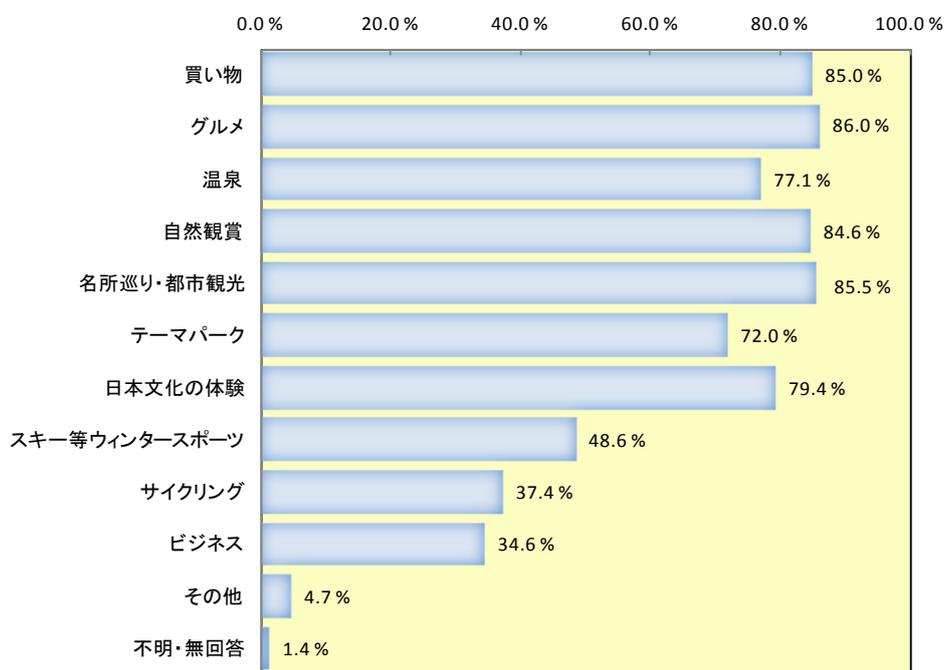
図Ⅲ-2-2-1 訪日経験の有無 (n=350)

訪問エリアについては、「関東」が過半数を占めており、次いで「北海道」が 35.5%、「近畿」が 32.2%の順であった(図Ⅲ-2-2-2)。



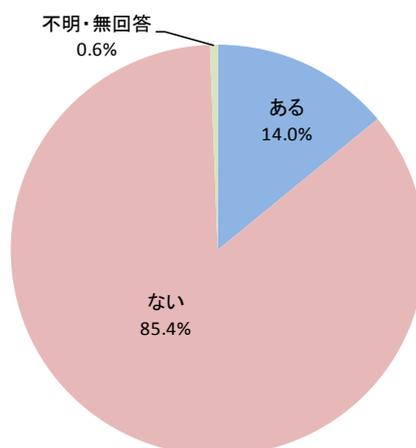
図Ⅲ-2-2-2 訪問エリア(複数回答、n=214)

訪日の主な目的は、「買い物」「グルメ」「自然観賞」「名所巡り・都市観光」などが上位をしめており、「日本文化の体験」の割合も高かった。一方でサイクリングを目的とした訪日は、37.4%と高くはなかった（図Ⅲ-2-2-3）。



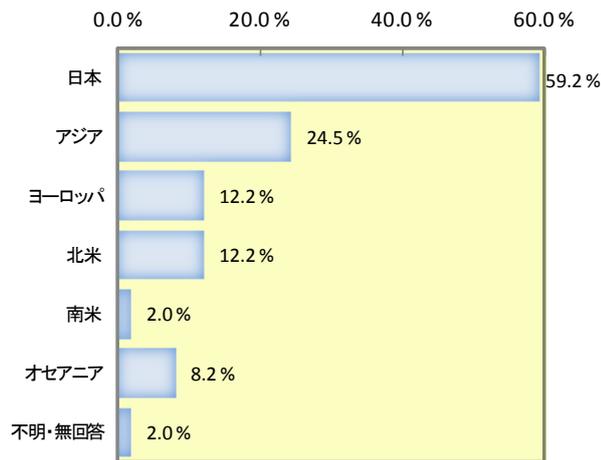
図Ⅲ-2-2-3 訪日の目的（複数回答、n=214）

海外でのサイクリング観光経験者は、350人中49人（14.0%）であった（図Ⅲ-2-2-4）。



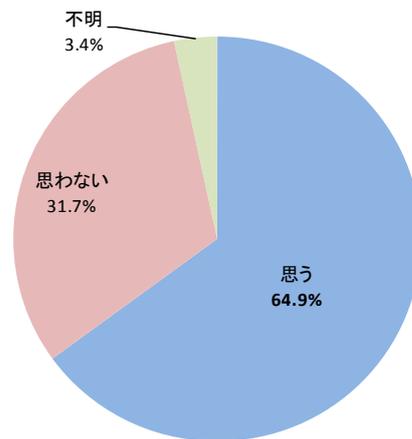
図Ⅲ-2-2-4 海外でのサイクリング経験（n=350）

その訪問国については、日本が29人（59.2%）で最も多く（図Ⅲ-2-2-5）、北海道でのサイクリング経験者はそのうちの14人（48.3%）であった。北海道でのサイクリングを経験した人のほとんどが自然景観について満足したと回答している。



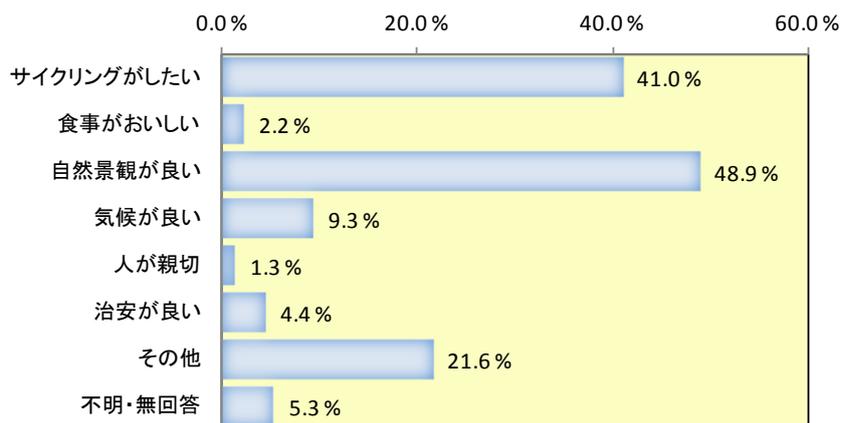
図Ⅲ-2-2-5 訪れた国（複数回答、n=49）

今後の可能性として、北海道でサイクリングをしたいと思うか聞いたところ、「したい」と回答した人は、350人中227人（64.9%）おり、北海道でのサイクリングに対する関心の高さがうかがえた（図Ⅲ-2-2-6）。



図Ⅲ-2-2-6 北海道でのサイクリング観光希望の有無（n=350）

その理由について、一番多かったものは「自然景観が良い」というものであったが、その他の中には「新しい旅行方法を体験したい」や「地元の生活や文化を感じることができる」といったものがあった（図Ⅲ-2-2-7）。



図Ⅲ-2-2-7 したいと思う方の理由（複数回答、n=227）

また、北海道でのサイクリング観光について意見、要望などを聞いたところ、一番多かったのは、「サイクリングコースの充実」であった。観光スポットだけではなく、地域の文化に触れ、また、いろいろな体験ができるようなコースとのことである。コースを設定するには、こういった要望を考慮することが必要である。また、「レンタサイクルの充実」や、「自転車道の整備」、「サイクリング情報の提供（サイクリングマップなど）」を望む声もあった。

### ③台湾のサイクリング愛好者に対するヒアリング調査の結果

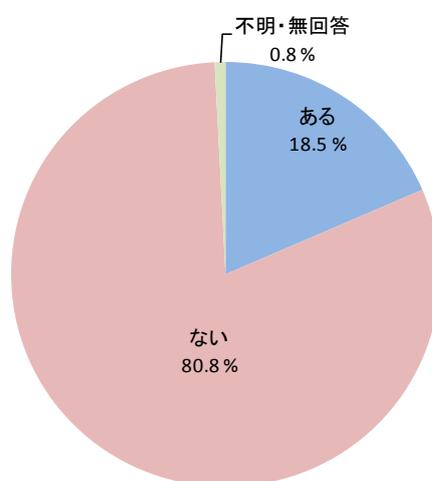
#### (a) ヒアリング調査の概要

ヒアリング調査の概要は、以下のとおりである。

- 対象者：台湾のサイクリング愛好者 130 名
- 実施場所：台湾
- 実施期間：平成 24 年 10 月 5 日（金）～平成 24 年 10 月 10 日（水）
- 実施方法：聞き取り調査

#### (b) ヒアリング調査結果の概要

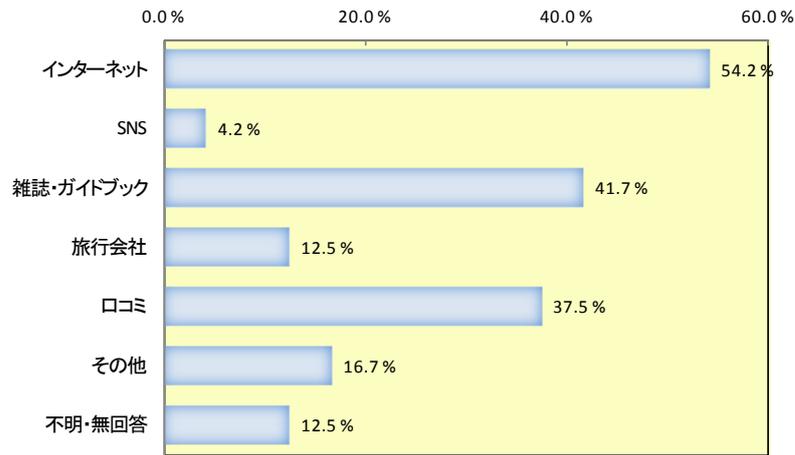
台湾以外でサイクリングを経験したことがある人は 130 人中 24 人（18.5%）であった（図Ⅲ-2-3-1）。



図Ⅲ-2-3-1 海外サイクリング経験の有無（n=130）

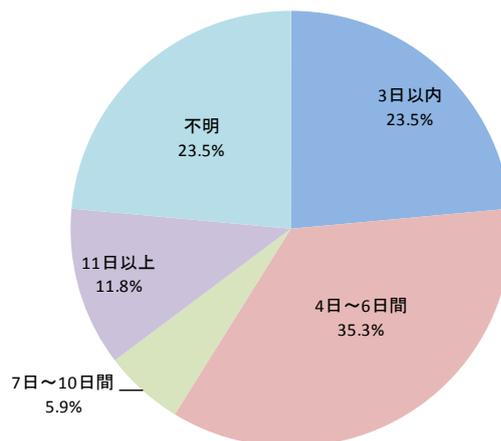
訪れた国は、「日本」が 17 人で最も多く、そのうち北海道でのサイクリング経験者は 7 人であった。他には、「ドイツ」「アメリカ」「中国」「韓国」「インドネシア」などである。そのほとんどが、景色が良かったという点に満足しており、「自然景観を楽しむ」ことをサイクリングの目的の一つとしていることがうかがえる。

台湾以外でサイクリングをする際に事前の情報をどのように取得しているか聞いたところ、「インターネット」からとする回答が 54.2%で最も多かった。続いて「雑誌・ガイドブック」「ロコミ」であった。日本の愛好者と比較すると「ロコミ」の割合が高く、台湾のサイクリング愛好者が、「生の声」というものを重視していることがうかがえる（図Ⅲ-2-3-2）。



図Ⅲ-2-3-2 事前情報取得方法（複数回答、n=24）

日本でのサイクリング経験がある 17 人に、日本にサイクリング観光に訪れた際の日数について聞いたところ、「4 日～6 日間」という回答が最も多く、35.3%であった（図Ⅲ-2-3-3）。



図Ⅲ-2-3-3 サイクリング観光に訪れた際の日数（n=17）

日本（北海道以外）でのサイクリング観光について、満足した点としては自然景観の良さ、移動のしやすさがあげられ、不満に感じた点としては、GPS の通信環境の悪さ等が挙げられた（表Ⅲ-2-3-1）。

表Ⅲ-2-3-1 北海道以外の地域で満足した点や不満に感じた点（複数回答、n=17）

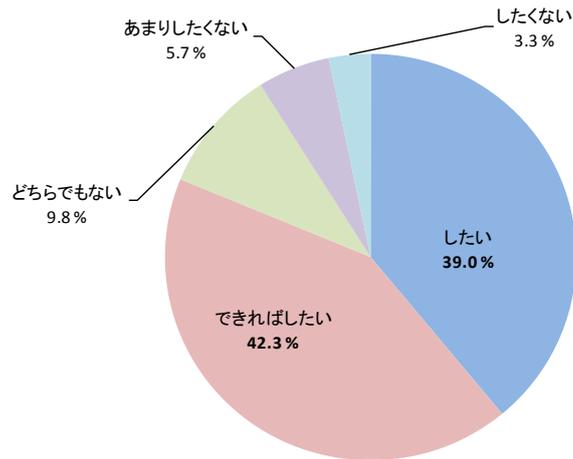
訪問地域	回答件数	満足した点	不満に感じた点
沖縄県	3件	<ul style="list-style-type: none"> <li>道、景色がよかった。</li> <li>自動車の交通マナーが良かった。</li> <li>人が親切だった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大会の開始時間が早い。</li> </ul>
しまなみ海道 (中国・四国)	1件	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域と交流できた。</li> </ul>	—
東京都 (関東)	1件	<ul style="list-style-type: none"> <li>どこに行くのにも移動がしやすかった。</li> <li>浅草が良かった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>GPSの通信環境が整備されていなく、行きたいところがそう簡単には探せなかった。</li> </ul>
京都府 (近畿)	1件	<ul style="list-style-type: none"> <li>祇園、鴨川、下鴨神社が良かった。</li> <li>景観が良かった。</li> <li>食べ物がおいしかった。</li> </ul>	—
兵庫県・神戸 (近畿)	1件	<ul style="list-style-type: none"> <li>景色が綺麗。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広すぎる。</li> </ul>
大分県・湯布院 (九州)	1件	<ul style="list-style-type: none"> <li>街並みがコンパクトで、お店も多いので自転車で廻りやすく楽しかった。</li> </ul>	—

北海道については、自然景観の良さや食事が満足点として、レンタサイクルの質の悪さが不満点として挙げられた（表Ⅲ-2-3-2）。

表Ⅲ-2-3-2 北海道で満足した点や不満に感じた点（複数回答、n=7）

訪問地域	回答件数	満足した点	不満に感じた点
富良野	3件	<ul style="list-style-type: none"> <li>花が綺麗だった。</li> <li>景色が良かった。</li> <li>食べ物がおいしかった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>子ども用のレンタサイクルがない。</li> <li>自転車のシートが固く、質が悪い。</li> </ul>
美瑛	3件	<ul style="list-style-type: none"> <li>景色が綺麗だった。</li> <li>地域の特別イベントなどに深く関わることができた。</li> <li>フリースケジュールのため自由に行動できた。</li> </ul>	—
ニセコ	2件	<ul style="list-style-type: none"> <li>景色が良かった。</li> <li>料理がおいしかった。</li> <li>ツアーコンダクターが良かった。</li> </ul>	—
函館	1件	<ul style="list-style-type: none"> <li>熊石 - 函館間の海岸線のコースが良かった。</li> </ul>	—
道東	1件	<ul style="list-style-type: none"> <li>摩周湖と阿寒湖が良かった。</li> </ul>	—

北海道でのサイクリング経験が無い 123 人に北海道でのサイクリングを希望するか聞いたところ、「したい」と「できればしたい」が合わせると 81.3%となり、多くの人が北海道でのサイクリングを希望していることがわかった。（図Ⅲ-2-3-4）。



図Ⅲ-2-3-4 北海道サイクリングでの希望 (n=123)

その理由については、自然景観の良さなどが挙げられている (表Ⅲ-2-3-3)。

表Ⅲ-2-3-3 北海道でのサイクリングを希望の有無についての理由 (n=123)

	回答件数	主な理由
「したい」 「できればしたい」	81件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北海道は景色（自然景観）がきれい。</li> <li>・花がきれい。</li> <li>・空気がいい。</li> <li>・食事がよい。</li> <li>・気候がよい。</li> <li>・自動車の交通量が少なく安全である。</li> <li>・雪の中でサイクリングがしたい。</li> <li>・北国でサイクリングをしてみたい。</li> <li>・違う国の人や文化、自然を体験できる。</li> </ul>
「どちらともいえない」	12件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・景色はきれいだけど、体力的に自信がない。</li> <li>・個人的にはしたいが、家族旅行では不便である。</li> <li>・コースの距離がわからない。</li> </ul>
「あまりしたくない」 「したくない」	11件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・体力的に自信がない。</li> <li>・北海道は広すぎる。長距離を乗りたいとは思わない。</li> <li>・観光だけで十分。</li> <li>・自転車は好きだが、旅行することまでは考えていない。</li> </ul>

さらに、北海道でのサイクリング経験者7人のうち6人が再訪を希望している。北海道でのサイクリング観光について意見、要望等を聞いたところ、「台湾で北海道でのサイクリング情報について聞いたことがない」と情報不足やPR不足を指摘する意見が多かった。

しかし、「北海道の気候と観光資源はサイクリングツアーに適している」との認識があり、積極的に情報提供することによって、北海道へのサイクリング観光が今後拡大する可能性は十分にある。その他、環境整備に対する要望としては、「サイクリングコースの充実」や「レストスポットや自転車の修理場などの設置」が多かった。その一方で、レンタサイクルの整備を課題としている声は多くはなかった。

## IV. 総括

ヒアリング調査及びアンケート調査の結果を基に、今後來道外国人観光客による北海道でのサイクリング観光を振興するための展開を考察する。

### (1) サイクリング観光を推進する上での北海道の優位性と課題についての整理

#### ①優位性

##### (a) 気象及び自然環境

北海道の夏場の冷涼な気候、梅雨や台風などの影響が少ないこと、また雄大な自然を有し、明瞭な四季の変化が楽しめることなどは、サイクリング観光を振興する上で優位であると考えられる。特に、台湾のサイクリストの多くは、風景や四季の花々、紅葉などを写真に納めることを楽しみにしている。季節によって様々に表情を変える北海道の自然は彼らを十分満足させられるものと考えられる。

##### (b) 魅力的な観光資源

今回の調査では、北海道には「食と自然」というイメージがあり、国内の愛好者に対するアンケート調査の結果でも、未経験者については、北海道でのサイクリング観光の目的として「グルメ」、「自然景観」、「温泉」などを挙げる人が多かった。これらが北海道の魅力的な観光資源として認識されている一つの表れであろう。また、国内だけでなく台湾からの来道経験者も、これらの項目に対しての満足度が高く、再訪を希望する声も多かった。

##### (c) 道路環境の良さ

今回の調査では、主に企業ヒアリング調査や国内愛好者に対するアンケート調査の結果から、北海道は道幅の広い道路が多く、農道に至るまできれいに舗装されていると認識されていることがわかった。また、交通量の少なさについても同様に認識されている。これらの道路を活かし、平坦な道を利用したコース、起伏のある道を利用したコースなどサイクリストのレベルに合わせて多種多様なコースを設定することが可能である。

##### (d) インバウンドでの知名度やスキーリゾート等の経験の活用

台湾の企業ヒアリング調査によると、北海道の「食と自然」に対する評価は高く、また北海道には「異国感がある」ことなど台湾での人気は高い。また、スキーリゾート等にはアジアのスポーツ観光が得意な旅行会社とのネットワークやビジネス経験が豊富な施設もあり、サイクリング観光における外国人客の受け入れに際してもそういったリゾート等の知識や経験を活用することができる。

#### ②課題

##### (a) 限られた観光シーズン

北海道でのサイクリングシーズンは、冬期の降雪や結氷により、本州と比較すると短い。このことが、レンタサイクルや修理サービスなどの自転車関連施設、ガイドやサポート体制などのサービスが不足していることの要因の一つではないかとの指摘を企業ヒアリング調査において受けた。商業としての効率性を考えるなど、様々な工夫が必要となる。

#### (b) 情報不足、PR不足、通信環境の整備

今回の調査では、主に台湾の企業や愛好者から北海道の観光情報やサイクリング情報、サイクリングに必要な道路情報が不足しているとの指摘を受けた。これらの情報について個別で発信している市町村はあるものの統一されたものは無く、海外からも容易にアクセスできるような「オール北海道」としての情報発信が今後必要とされる。また、気象情報や道路情報等を都市部を離れても閲覧できるよう通信環境を整備する必要がある。

#### (c) 案内表示の不足

企業ヒアリング調査において、都市間の距離が長いにもかかわらず、標識などの案内表示が不足しているとの指摘を受けた。海外サイクリスト向けに英語や中国語による案内表示は必要である。また、サイクリング観光においても旅行形態が団体旅行から個人旅行中心となってきており、GPSに対応した端末を利用して位置情報を確認するサイクリストも増えてきてはいるが、天候、疲労等によってルートを変更したい時など、こういった環境が改善されなければ、重大な事故につながりかねない。

#### (d) 輸行のコスト及び手間

来道する際は、事前の輸送サービスの他、飛行機、船、鉄道などいずれかの公共交通機関は必ず利用しなければならない。その際にかかるコストや、広い北海道内を自転車だけでは無く、鉄道、バス等も利用して移動したいと考えるサイクリストのために、輸行の都度必要となる自転車の分解、組み立ての手間を改善することは、サイクリング観光を振興する上で解決が必要な課題である。日本の愛好者に対するアンケート調査においても、この点について不満もしくは期待できないという回答が多かった。首都圏やしまなみ海道などでは、イベントの開催時や期間を限定して鉄道の客車に自転車を持ち込めるサイクルトレインを運行する試みが行われているが、北海道もこうした動きを参考にする必要がある。

#### (e) レストスポットの不足

今回の調査では、国内の企業や国内の愛好者から、食事やトイレなどのレストスポットが不足しているとの指摘を受けた。台湾の愛好者からも整備について要望されている。また、これらに関する情報が少ないことが不安視されており、女性のサイクリストや、シニアのサイクリストもいることから、レストスポットの設置や、レストスポットまでの距離や位置に関する情報提供の必要性は高い。

#### (f) レンタサイクルのサービス改善

今回の調査では、主に台湾の企業や台湾の一般市民からレンタサイクルを充実させることについて要望があった。ツアーの場合、レンタサイクルを使用するケースが多く、車種が古いと客が集まらずツアーが造成しづらいとのことである。また、台湾から来る際には、自転車の輸送コストが高いため、レンタサイクルへのニーズは高い。台湾と同様の品揃えを望んでいる。

さらに、レンタサイクルの乗り捨てシステムの構築も必要である。出発地点に戻ることなく効率的に北海道内を移動したいと考えた時、乗り捨てができないレンタサイクルは、長距離を走るには適していない。広域での乗り捨てシステム構築を検討しなければならない。

## (2) サイクリング観光を検討する上での現状と課題に関連する道路環境等についての整理

### ①道路整備

自転車が行ける一般道路は、国道が 6,652 km、道道が 11,766 km、市町村道が 70,960 km となっている。サイクリング観光の走行環境としては、自動車交通が少ない道路や路側幅の広い道路が適している。

国道は、物流の大動脈として利用されることから一般的に大型車の交通が多い傾向にあるため、国道、道道及び市町村道を上手にルート設定することによって風光明媚で安全なサイクリング観光を実現することが可能となる。

北海道の大規模自転車道の総延長は、計画 346.063 km、整備済 235.676 kmとなっている（平成 24 年度現在）。サイクリング観光においては、これらの道路を活用することができる。

しかし、これら大規模自転車道は自転車専用道路ではなく、歩行者も散策等に利用する自転車歩行者専用道であり、自転車の走行にあたっては歩行者をはじめとする他の道路利用者への十分な安全配慮が必要となる。また一般道路との接続部や取り付け道路には交通安全上の観点から徐行を促すための車止めが設置されていることも多く、車止めへの衝突や、自動車との出会い頭事故を避けるためにも交差点においては徐行し十分な安全確認を行う必要がある。

さらに、これらの道路は、一般道から離れた線形の独自の路線となっていることも多く、緊急時に孤立するおそれがある。携帯電話をはじめとする通信機器やメカトラブルへ対処するための工具・パーツ、非常用食料など想定されるトラブルへの十分な備えが必要である。

上記の点等をサイクリング観光の自転車利用者へ周知・啓発し、適切・安全に大規模自転車道を利用する必要がある。また、コース設定の際に往路と復路を別とした周遊コースとした場合は大規模自転車道と道道や市町村道等の一般道とを組み合わせることで活用することにより変化に富んだコースとすることができる。

### ②サイクリング観光において注意喚起が必要な路面状況

自転車のハンドルは、カーブを曲がるための操作とともに、直進時でも左右に細かく拡幅することでバランスをとる。例えば、路面にひび割れが生じている箇所をハンドル操作で回避しようとした場合には、バランスが維持できずに意図しない方向へ進むことや転倒することがある。サイクリング観光を振興する上では、サイクリストに対して道路を走行する際の注意喚起を行うことが望ましい。

サイクリストに対して注意喚起を行うことが望ましい主な路面状況を挙げる。

#### (a) 路面のひび割れ

ひび割れは、長い年月にわたる交通によって車両が走行する部分の舗装の摩耗や劣化等から生じる現象で、北海道の様に積雪寒冷地域の場合は、排水機能の低下などが要因となって僅かな亀裂に浸透した水が凍結融解をくり返すことで、ひび割れの範囲が広がっている場合がある。路面のひび割れ部分を回避出来ず走行する際は、速度を十分下げて走行するなど注意が必要である。



出典：宮城県 HP  
図IV-2-1 路面のひび割れ

#### (b) パッチング

路面のひび割れ箇所などの一部の補修を行った部分を「パッチング」といい、周りの路面とのすりつけ部分を走行する際には、進行方向によって段差の影響を受ける場合があるためハンドル操作に注意が必要である。



提供：北海道開発局  
図IV-2-2 パッチング

#### (c) ランブルストリップス

ランブルストリップスとは、正面衝突が多い区間の中央線や路外逸脱が多い区間の路肩部の舗装の一部を削って凹型の溝を連続配置することで、その上を通過した車両に対して不快な振動や音を発生させ、車線の逸脱を警告する交通事故防止対策である。

自転車が通過した場合には、大きな振動を受けることとなるため、回避して走行する様、あらかじめ注意喚起が必要である。



提供：北海道開発局  
図IV-2-3  
ランブルストリップス

#### (d) 雨水枳の蓋溝

道路上の雨水を処理する雨水枳には網目状の蓋が設置されており、自転車のタイヤが細いロードバイク（通常 18mm～23mm）の場合、挟まってしまう恐れがある。

道路構造上、雨水枍が設置されている構造の区間を走行する場合は、回避するなどの注意喚起が必要である。あわせて、流雪溝が設置されている区間は、蓋の面積が大きくなっているなどの情報も組み合わせることが望ましい。



出典：サイクルスポーツショップ  
ログ  
図IV-2-4 雨水枍の蓋溝

### (e) 橋梁の伸縮継手

橋梁区間を走行する場合、橋梁の起終点部分の道路横断方向に伸縮継手が設置されている。伸縮継手の構造は、コンクリートや鉄製のものが多くみられ、盛土構造との境界部分で路面に段差が生じている場合がある。ロードバイクでは、段差部の走行による衝撃によってタイヤのパンクやホイールを変形させる可能性も想定されることから、橋梁の起終点部を走行する場合は、速度を下げるなどの注意喚起が必要である。



提供：北海道開発局

図IV-2-5 橋梁の伸縮継手

### (f) 路肩

積雪寒冷地において春先の路肩部分には、冬期間の路面の滑り止め対策として道路上に散布した砂等が路肩に堆積している場合があり、すべりやすいため、回避しようとする場合は後方車両に注意することの注意喚起が必要である。



提供：北海道開発局

図IV-2-6

路肩（春先の砂等堆積状況）

## ③道の駅

道の駅は、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、そして道の駅をきっかけに市町村が手を結び、活力ある地域づくりを共に行うための「地域の連携機能」の3つの機能を併せ持つ休憩施設と位置づけられている。

道の駅の整備は、地域振興施設や駐車場の休憩施設等を市町村が単独又は、道路管理者と一体となって、利用しやすさや機能分担の観点から適切な位置に整備される。

道の駅は現在ドライバーのための休憩施設となっており、サイクリストのためのレストスポットとして使用するためには、駐輪場が無いこと、メカトラブルに対応する機材が無いこと、自転車の修理店や宿泊施設などの自転車関連の情報提供が無いことなどの課題がある。

平成25年3月末現在、全国で1005カ所、このうち北海道には114カ所の道の駅が設置されており、ドライバーには広く定着し、サイクリストの利用も進んでいるところである。

### (3) サイクリング観光を推進する上で今後検討すべき事項についての整理

#### ①適切な集客活動と情報発信

サイクリング観光の振興にあたっては、対象となるターゲットによってニーズが異なっていることを認識する必要がある。国内、訪日の違い、訪日にあたっては、本調査では主に台湾の調査を中心に行ったが、タイやマレーシアなどであれば、ハラル、礼拝など各国独自のニーズにも対応しなければならない。また、今回の調査では、食や自然景観、温泉などが北海道の魅力的な観光資源として認識されていることがわかった。こういった資源が十分満喫できるようにサイクリストのレベルやサイクリングの目的等に合わせてコースが設定される必要がある。

台湾、香港などが想定される訪日観光推進対象国ではインターネットやSNSによる情報の発信、収集が日常的に行われている。今回の調査では、インターネットや雑誌以外に、特に台湾のサイクリング愛好者が口コミによる情報収集を行っていることがわかった。サイクリング観光の振興にあたってSNS等の活用を検討し、運営体制や内容を検討する必要がある。

#### ②人材育成等の受け入れ体制整備

調査の結果、ガイドの育成やサポート体制の整備の必要性が高いことがわかった。

ガイドにはサイクリングに関する知識だけでなく、言語、安全対策の他、有名な観光地ではない観光資源を訪れ、その地域独自の文化などを紹介するための知識や地域とのネットワークが必要とされる。特に訪日観光の場合、ローカルな食堂での昼食など地域住民との触れ合いや、農業体験、カヌーやラフティング、キャンプ等の体験、工場見学などへの関心も高い。これらについてガイドできる知識や技術を身につけることが必要である。また、地域としてもこういった要望を受け入れる体制づくりをしなければならない。

また、輸行のコストと手間を削減することも受け入れ体制の整備としては必要である。航空会社や鉄道会社などの協力が必要であることは言うまでもないが、地域においてもコミュニティバス、タクシーなどあらゆる交通機関の協力が必要となる。

#### ③地域連携の仕組みづくり

日本の愛好者の場合を例に挙げると、一日の移動距離についてサイクリストの大半が50km以上との回答であった。台湾の愛好者の場合もまた同様であると想像される。したがって、複数の地域をまたいだコースの設定が必要となる。また、訪日サイクリング観光では、約1週間の滞在期間の中で多様なプログラムが求められる。受け入れる地域としては、そういったものがコースの中で画一的とならないための工夫や地域間での連携が必要である。

また、レンタサイクルのサービス充実についても地域の連携が必要である。できるだけ多くの貸出、乗り捨てスポットを設置することで、サイクリストの行動範囲を広げ、多くの地域にサイクリストが訪れることが可能となる。特にターミナル駅や空港を有する自治体や関係機関の協力は不可欠である。

#### ④既存の事業や経験の活用

本調査において、北海道でのサイクリング観光について食事や休憩を取るためのレストスポットが不足していることがわかった。北海道の幹線には各地域の特性を活かした道の駅が設置されているが、サイクリングツアーのルートとしては必ずしも適した立地条件にはない。しかし、道の駅はサイクリストに人気があり、お土産スポットとしても喜ばせることができる。そこを活用したルート設定も可能なはずであり、道の駅は自転車修理機材の確保、サイクルラック等駐輪施設の整備、サイクリングに関する様々な情報を提供する場として整備される必要がある。

また、サイクリング観光はバスツアーなどが巡る観光地だけでなく、地域の穴場的スポットでの感動を味わうことができるもので、サイクリストもそれを期待している。地域資源発掘やその発信に関する様々な取組を行っている団体もあり、そういったものを活用し、また連携することも有効な手段である。

さらに、北海道のスキーリゾート等の施設では、施設的环境やスタッフの体制などが外国人観光客の受入れに対応されており、彼らが持っている知識や経験がサイクリング観光における外国人客の受入れにおいても活かすことができる。こういった施設をサイクリング観光に活用することによって、地域資源の有効活用だけでなく、通年雇用の機会を拡大する効果が期待できる。結果的には北海道全体のレベルアップを図る仕組みづくりができるのではないかと考えられる。



図IV-3-1 サイクルラックの例



図IV-3-2 フロアポンプの例