

北海道のサイクルツーリズム推進方針

背景と目的

近年、自転車を活用した観光地域づくりが有望視され、各地で取組が実施されていること等を背景に「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」を掲げ、全国各地の官民様々な関係者が連携して、サイクリストの期待を超えるホスピタリティの提供を目指し、自転車の走行環境、サイクリストの受入環境、サイクリングルート沿線の魅力づくり等に取り組むことにより、ハード・ソフト両面から世界に誇るサイクリング環境の創出を目指す、とする自転車活用推進計画が平成30年6月に閣議決定された。

また、北海道の強みである「食」と「観光」を戦略的産業として育成し、豊富な地域資源とそれに裏打ちされたブランド力など、北海道が持つポテンシャルを最大限に活用することにより「世界の北海道」を目指すものとして、平成28年3月29日、8期目となる北海道総合開発計画（計画期間：おおむね2025（令和7）年度まで）が閣議決定されている。

アジアの中でも特徴的で魅力的な北海道の観光資源を活かしながら、統一的なコンセプトのもとサイクルツーリズムの振興による広域的な周遊観光等の地域振興を実現するためには、行政のみならず、観光や自転車等の民間事業者、地域の住民、来訪するサイクリストなど多くの者が想いを共有し協力する中での一體的な取組が必要である。このため、目指す姿や具体的な取組方法、役割分担等を示す共通の指針として「北海道のサイクルツーリズム推進方針（以下、「推進方針」という。）」を定めるものである。

なお、本方針に基づく一連の取組は、自転車活用推進計画（平成30年6月）に示される「モデルルート」として取り組むものである。

1. 「サイクルルート」の考え方（基本コンセプト）

ルートは、市町村を跨ぐような骨格となるサイクルルートで、空港や駅、大都市と目的地を結び、安全・安心に移動できる基幹的な路線とし、地域の関係者が連携して高い水準の走行環境、受入環境、情報発信等のサービスを提供するものとする。

起終点は、主要交通結節点（空港、駅、フェリー港、バスターミナル等）とし、通過地は、魅力を有するエリア（国立/国定公園、ジオパーク、世界遺産、日本遺産、北海道遺産、景勝地等）を有し、複数の市町村を通過していること。

なお、上記のルート（以下「基幹ルート」という。）から離れているビューポイントなど、隠れた地域資産を楽しめる、比較的短距離のルートを「地域ルート」として、基幹ルートと一体となって、取り組むことができる。

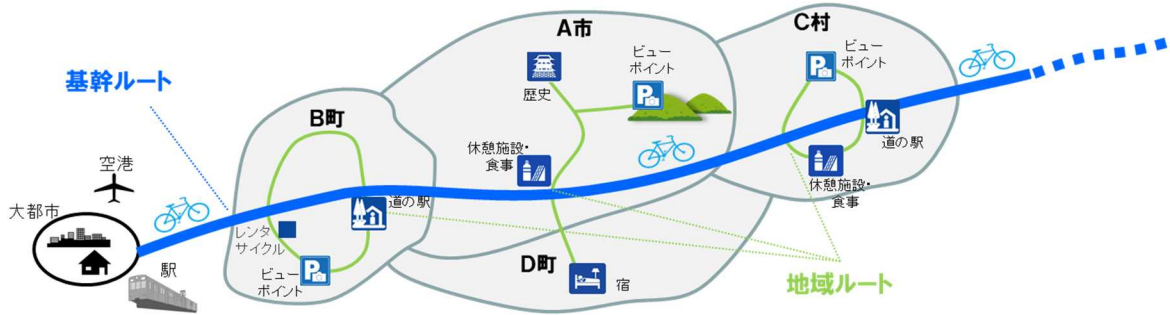


図1 サイクルルートのイメージ図

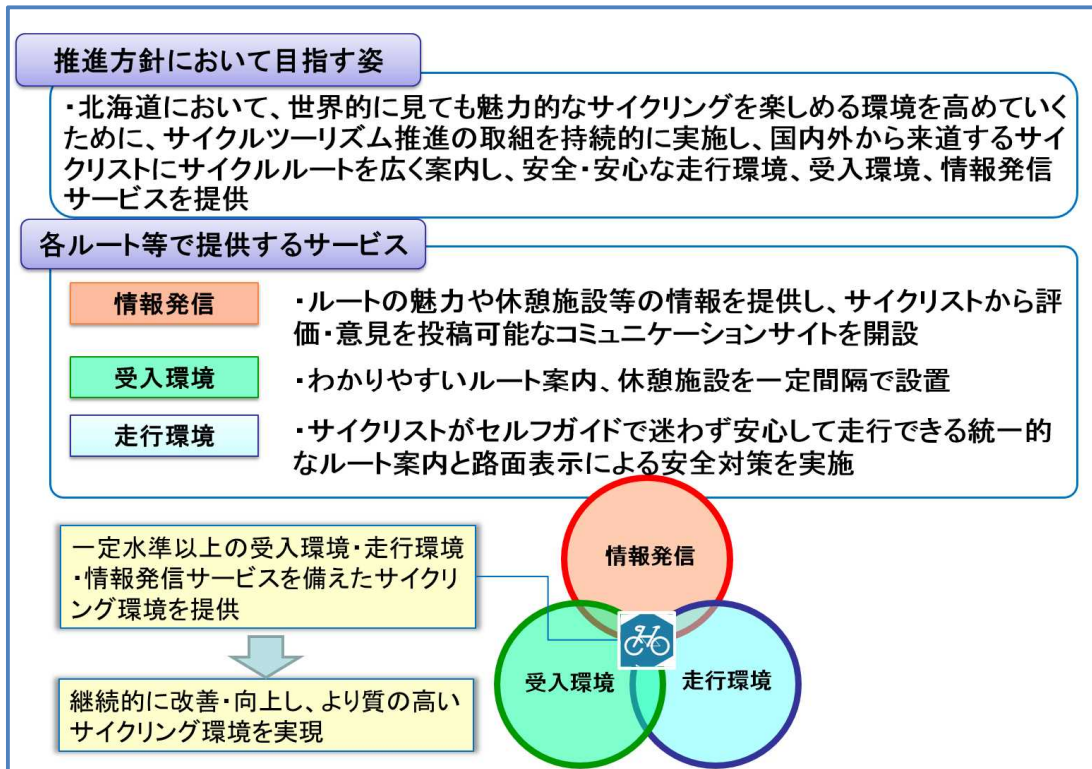


図2 サイクルルート考え方（基本コンセプト）

1-1. 受入環境

サイクリストの快適で安全な利用をサポートするために、各ルートの起終点となる主要交通結節点（前述）には、わかりやすいルート案内（ルートの案内看板の掲示やサイクリングマップの配布等）を行う。

また、サイクルラック、トイレ、給水所、休憩スペースが備えられている休憩施設を一定の間隔で設置する。

1-2. 走行環境

サイクリストがセルフガイドで迷わず安心して走行できるよう、右左折で分岐する交差点や単路部などの全線で統一されたルート案内を行う。

また、サイクリストが安全かつ安心して走行できるよう、主要な交差点や急カーブの手前、トンネルの手前で、路面表示（矢羽根）等による安全対策を行う。

1-3. 情報発信

ルートの魅力や休憩施設等の情報をサイクリストへ提供するとともに、サイクリストから各ルートの評価・意見を投稿可能なコミュニケーションサイトを開設する。

2. 推進体制

北海道内においてサイクルツーリズムを提供する活動団体で構成する「ルート協議会」および観光・自転車等のサイクルツーリズムを所管する公共機関、道路・河川敷等の走行空間の管理者、観光等の民間事業者団体で構成する「連携協議会」を設置し、両者の連携・協働により本方針に基づく取組を持続的に推進する。

3. その他

ルート協議会および連携協議会の役割や取り組むべき項目の詳細については、「北海道のサイクルツーリズム推進方針 実施細目」に示す。

北海道のサイクルツーリズム推進方針 実施細目（案）

1. 推進体制

1-1. ルート協議会

北海道内においてサイクルツーリズムを提供する活動団体は、市町村、総合振興局・振興局、開発建設部（事務所含む）、民間事業者団体（観光協会、商工会議所等）、自転車関連団体等により構成する「ルート協議会」（市町村の参画を必須とする）を設置し、連携協議会の募集に応じるとともに、本推進方針に則り活動する旨の規約を策定することで、北海道サイクルルート連携協議会（以下「連携協議会」という。詳細を1-2に示す）と連携・協働することができる。

ルート協議会は、当面の取組をまとめた実施計画を作成し、連携協議会と共有することにより、実施計画を円滑に実施するために必要な助言・支援を連携協議会から受けることができる。

ルート協議会は、ルート及び取組を市町村の自転車活用推進計画に位置づけ、継続的かつ主体的に質の高いサイクルツーリズム環境を提供するものとする。なお、ルートが通過する全ての市町村から取組に対する合意（道路管理者等としての走行環境の整備も含む）を得ること。

1-2. 連携協議会

推進方針に基づく取組を牽引し、ルート協議会と連携・協働した取組を行うことを目的に、観光・自転車等のサイクルツーリズムを所管する公共機関、道路・河川敷等の走行空間の管理者、観光等の民間事業者団体により「北海道サイクルルート連携協議会」を設置する。

連携協議会は、ルート協議会の実施する「走行環境の整備、受入環境の充実、情報発信」等の取組が円滑に進むよう、必要な助言・支援を行うとともに、サイクリストの意見や実態・傾向を把握し更なる改善に繋げるなど全体の質やブランド力向上に資する取組を立案・実施する。

また、取組について広範に助言を得るために、有識者による会議を設置する。

2. 取組の進め方

2-1. ルート協議会の募集

連携協議会は、「推進方針」に基づき、連携協議会と連携・協働して取組を進める「ルート協議会」を公募により募る。

2-2. ルート協議会の応募と規約の策定

北海道内においてサイクルツーリズムを提供する活動団体は、市町村、総合振興局・振興局、開発建設部（事務所含む）、民間事業者団体（観光協会、商工会議所等）、自転車関連団体等により構成する「ルート協議会」（市町村の参画を必須とする）を設置し、連携協議会の募集に応じる。

応募したルート協議会は、推進方針に則り活動する旨の協議会規約を連携協議会との協議により策定し提出する。

連携協議会とルート協議会が一体的に取組を開始するため、ルート協議会の募集は期限を設けるが、取組の拡大を図るため、その後も随時応募は受け付ける。

2-3. ルート協議会によるルートの設定及び実施計画の作成

ルート協議会は、協議会規約の策定後、基幹ルートをひとつ、地域ルートは必要に応じて複数を設定するとともに、当面の取組をまとめた実施計画を作成し連携協議会と共有する。

連携協議会は、提出された実施計画により、ルートの取組の予定や進捗状況等を把握し、円滑な実施に向け必要な助言や支援を重点化して行う。

実施計画は、関係者が連携し一体となって取り組めるよう、各年毎に区分して作成する。

ルート協議会は、ルート及び取組を市町村の自転車活用推進計画に位置づけ、継続的かつ主体的に質の高いサイクルツーリズム環境を提供に努めなければならない。

なお、ルートが通過する全ての市町村の協議会参画が望ましいが、そうでない場合には、取組に対する合意（道路管理者等としての走行環境の整備、自転車推進計画への位置づけなど）を得ること。

2-4. アドバイザリー会議の開催

連携協議会は、取組全般について広範に助言を得るために、有識者複数名による「アドバイザリー会議」を設置し開催する。

ルート協議会は、助言を反映し実施計画を修正して連携協議会と共有する。

2-5. 連携・協働体制の解消

ルート協議会において、本推進方針に則り活動する旨の規約が遵守されず、実施計画に基づく取組が行われないなど、質の高いサイクルツーリズム環境が提供されていないと認められるときには、連携協議会はその旨を書面で通知し、当該ルート協議会との連携・協働体制を解消できるものとする。

3. 連携協議会の役割・実施内容

3-1. 全道的な取組

- ① 統一基準の整備：案内方法（看板、路面表示等）、矢羽根型路面表示、サイクルマップ、サイクリストの実態/ニーズ把握のための調査方法など統一して運用すべき項目の基準等を整備する。
- ② 情報提供：国内外のサイクリストに向けた情報提供やプロモーションを行うとともに、サイクリストからの意見を収集する機能を有するコミュニケーションサイトの運営・管理を行う。
- ③ 推進方針に基づくサイクルツーリズムのブランド力確立・向上を目指して、ロゴの統一的な仕様や利用規定を策定し、ロゴの適切な利用普及に努める。またイベント等でのPRを行う。
- ④ 企業連携：JR・バス・タクシー等の交通機関やコンビニエンスストア、ガソリンスタンド、レストラン、ホテル等の沿道企業、道の駅、観光協会、銀行、自転車メーカー、スポーツウェアメーカーなど幅広く民間事業者と連携し、サイクリストの受入体制の充実や移動のサポートなど、全道のサイクルツーリズムの質向上に資する取組を進めるべく体制づくりを行う。
- ⑤ ベンチマーク収集：サイクルツーリズムの持続的な改善を図るため、定期的にサイクリングに関する観光客動態・満足度調査等を実施する。また、サイクリストの交通実態や施策の効果を把握するため、自転車断面交通量調査（国道上のAIカメラ等を活用）を実施する。
- ⑥ その他：その他、協議会での議論や、委員会の助言に基づき、必要な取り組みを実施する。

3-2. 点検（フォローアップ）と指導

推進方針に基づく取組状況、実施計画の進捗状況等について点検を行い、必要な助言・指導を行う。また、十分な改善が行われていないと認められるときには、その旨を書面で通知し、当該ルート協議会との連携・協働体制を解消できるものとする。

4. ルート協議会の役割・実施内容

4-1. 受入環境の充実

- ① 起終点等拠点施設：ルートの起終点の交通拠点（空港及び鉄道主要駅等）において、利用者の快適で安心な利用をサポートするため、ルート案内看板の掲示や、サイクリングマップの配布が行われているとともに、②に示す設備・備品を配備する。また、レンタサイクル(電動アシストバイク等)や宅配サービス等を必要に応じて提供する。
- ② 休憩施設：民間施設や関係機関の施設（空港、駅、道の駅等）を活用しながら、一定

の間隔で設置する（20kmに1箇所をメド）。また、その箇所数の充実を図る。休憩施設には、サイクルラックの他、トイレ、給水所（もしくは自動販売機）、休憩スペース（ベンチなど）を備える。

※①と②の施設について、以下「サイクルステーション」という。

- ③ 移動のサポート：必要に応じ、地域の民間企業や運輸会社等との連携により、輪行サービスや緊急サポート体制、荷物輸送サービス、レンタサイクル等、サイクリストの移動のサポート体制を構築する。
- ④ イベント・PR：サイクリストにルートの魅力を周知するため、サイクリングイベントやモニターツアー等を実施する。また、各種フォーラムや全国的なイベント、配信サイトを通じたPRを行う。
- ⑤ サイクルマップ：ルートの起終点の交通拠点（空港及び鉄道主要駅等）やサイクルステーション等で配布するサイクルマップは以下に準拠して作成する。
 - ・記載内容：ロゴマーク、地図、ルート図、高低差、施設情報（ビューポイント、トイレ、食事・休憩施設、宿泊施設、サポート施設等）を必ず記載することとする。その他の情報を記載することも可能。
 - ・サイズ：折り曲げてポケットサイズ（サイクルジャージのポケットに入るサイズ）となるものとする。
 - ・紙質：防水性を有するものとする。

4-2. 走行環境の整備

サイクリストがセルフガイドで迷わず安心して走行できるよう、右左折で分岐する交差点や単路部などの全線で統一されたルート案内を行う。

サイクリストが安全かつ安心して走行できるよう、主要な交差点や急カーブの手前、トンネルの手前で、路面表示（矢羽根）等による安全対策を行う。

また、安全な走行環境を確保するために、トンネル近傍に代替路がある場合には、トンネルを避けたルートを設定する。（やむを得ない場合には、路面表示（矢羽根）や注意喚起看板を設置し安全面に配慮する） 近傍に大規模自転車道や、河川空間がある場合には、これをできるだけ活用する。

なお、ルート案内や路面表示の設置は、協議により当該施設の管理者に依頼することができる。

※「統一的なルートの案内」「路面表示による安全対策」「統一のロゴマーク」の基準については、巻末に示す。

4-3. 情報発信

ルートの動画や地域情報を用いて地域の魅力や休憩施設等の情報をサイクリストへ提供する。また、連携協議会が運営するサイクリストからの意見を収集する機能を有するコ

コミュニケーションサイトに掲載する情報を提供する。コミュニケーションサイトをより多くのサイクリストに周知しルートの評価をして頂くために、ポスターやサイクリングマップ、各種イベントでのPRなどを積極的に行う。その際、サイクルツーリズムの活動を実施するために必要な資金を得るために、ロゴを用いた商品を作成し、販売することができる。

※

(1) 統一的なルートのご案内（図4～8参照）

ルートの案内は、冬期の除雪によって路面表示が切削される恐れがあることから、道路付属物（道路標識、道路照明、固定式視線誘導等）の支柱に案内看板を貼付することを基本とする。ルート案内には①進行方向、②自転車の案内であることを表すピクトグラム（（4）で示す統一のロゴマーク）、③ルート番号を表示するものとする。

①案内の方法：ルートが右左折で分岐する交差点で「予告」「分岐」「確認」の案内看板シールを双方向に設置すること。単路部にも、5km 間隔で双方向に案内を設置すること。設置にあたっては、道路付属物等の支柱への「案内看板シール」を基本としつつ、適切な支柱が無い場合には「案内用の路面表示」によりルート案内を設置すること。

②案内の大きさ：案内看板シールの大きさは、下記とすること。

- 支柱が自転車走行位置と離隔がない場合には、425mm×150mm
- 支柱が自転車走行位置と離隔がある（5 m 程度以上）場合には、639mm×225mm
- 案内用の路面表示の大きさは 1,463mm×250mm

③案内看板シールの設置高さ：路面から 150cm とすること。

④交差点部における設置位置

- 「予告」の設置位置は、交差点手前 5m～300m を基本とし、100m 手前に設置すること。
- 「分岐」の設置位置は、左折時には交差点手前の支柱に、右折時には、交差点の手前又は奥側いずれかの支柱に設置すること。（路面表示に関しては、交差点から 20m 手前に設置すること。）
- 「確認」の設置位置は、交差点から 5m～300m 先を基本とし、50m 先に設置すること。

⑤表示内容等：

- 色彩は、青色（10B5/10）とする。
- 「予告」には交差点までの距離も記載すること。

⑥河川管理用通路における案内：

- 路面表示の大きさは、1,200mm×200mm とすること。
- 路面表示の横断方向の設置位置は、舗装端からの離れ 0.8m 先設置すること。

- 路面表示のデザインは、基本的には一般道における路面表示に準拠するが、河川管理用通路沿いには目印となる施設や案内看板等が少なく、道に迷いやすいため、上下に「行先（または経由地）」と「左・右折」等のコメントを追加する。行先は、都市名や観光地・施設名等とする。反対方向の行き先表示の色を反転する。



図4 案内のデザイン (道路)

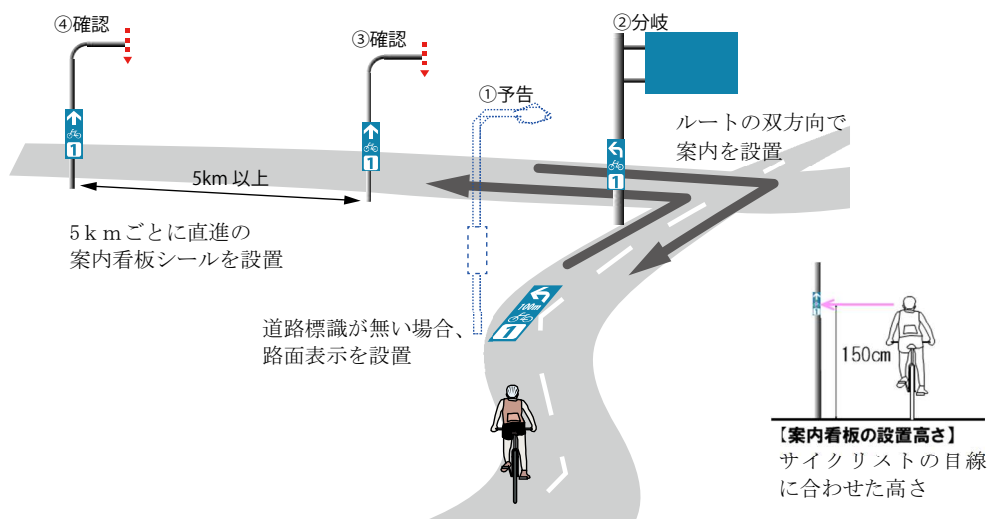


図5 案内の設置位置 (道路)

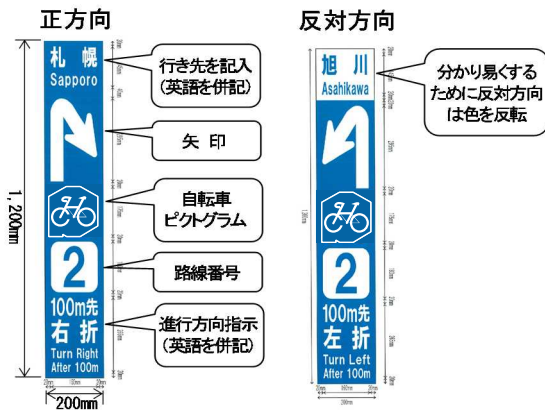
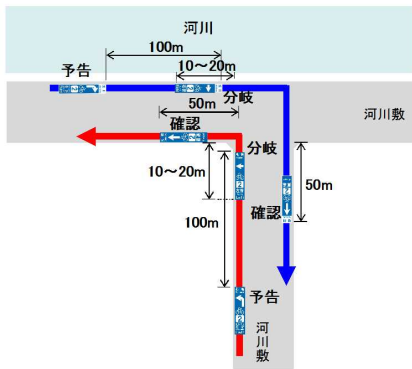
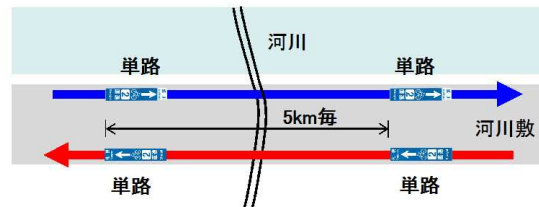


図6 案内のデザイン(河川)

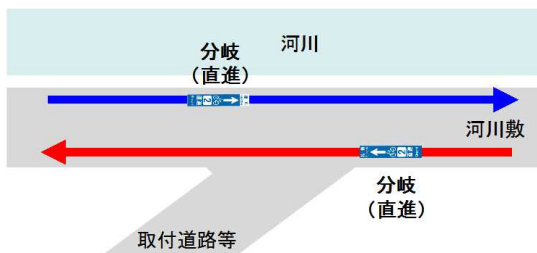
▼パターン① 分岐で曲がる(予告・分岐・確認)



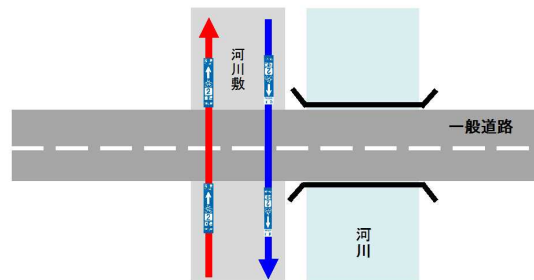
▼パターン② 単路部の設置間隔(5km以上)



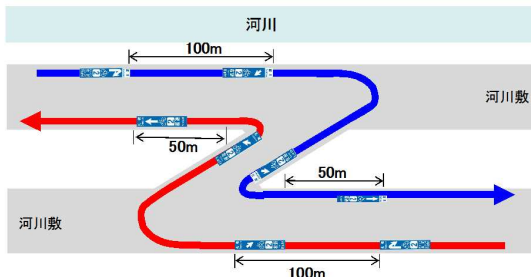
▼パターン③ 取付道路等がある単路部を直進する(交差点に直進の案内)



▼パターン④ 一般道路を横断



▼パターン⑤ 坂路等で分岐が接近



▼パターン⑥ ルートが分岐する

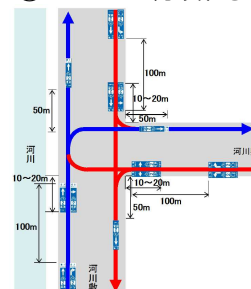


図7 案内の設置位置(河川:観戦管理用通路内の走行における案内)

▼パターン① 【河川管理用通路→道路】へ曲がる（予告・分岐） ▼パターン② 【道路→河川管理用通路】へ曲がる（確認）

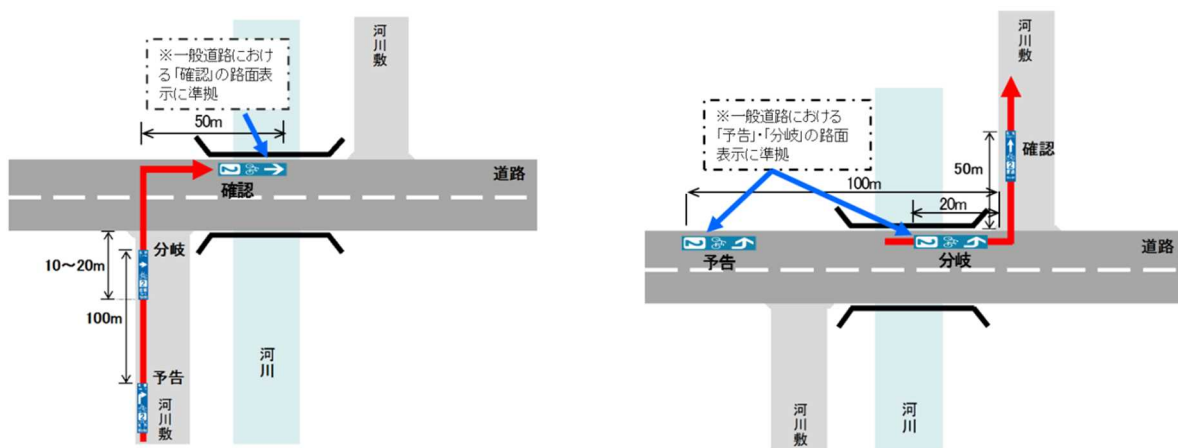


図8 案内の設置位置（河川:河川管理用通路から一般道路への走行における案内）

(2) 路面表示による安全対策

主要な交差点部、急カーブの手前（国道では曲線半径が160m未満。道道・市町村道では前後の状況に応じて）、及びトンネルの手前に路面表示(矢羽根)を設置すること。見通しの悪いトンネルの手前には、注意喚起看板を合わせて設置すること。現地状況等にに応じて、より安全な対策を行うこと。

詳細な設置位置は、図9に示すとおりとする。

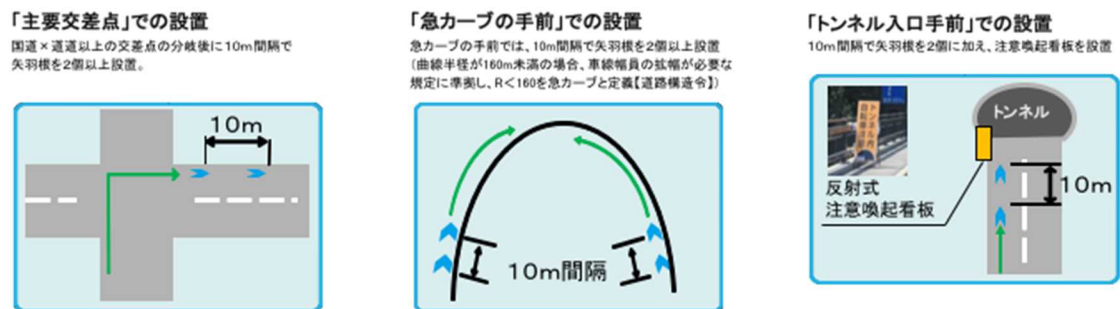


図9 路面表示の設置位置

(3) 統一のロゴマーク

北海道全域でサイクルツーリズムを推進するための統一のロゴマークについて、下記の通り規定する。

1) デザイン

ロゴのデザインは、図10のとおりとする。



図10 ロゴのデザイン

2) 使用目的

ロゴマークは、下記の目的で使用することができる。

- WEB、ポスター、サイクルマップ等の情報媒体に記載
- ルートの案内のための看板及び路面表示
- サイクルステーションにおける目印としての掲示
- コミュニケーションサイトでの記載
- サイクルツーリズムの活動を各ルート協議会が実施するために必要な資金を得るために販売する商品への表示

3) 使用権者

ロゴマークは連携協議会、各ルート協議会、及び案内看板や路面標示の設置者（道路・河川管理者等）が使用することができる。各ルート協議会がロゴマークを商品へ表示する場合は、連携協議会に報告する必要がある。