

# ニセコ羊蹄地域における 自転車走行環境向上について —サイクルネットワークを支援する取り組み—

小樽開発建設部 道路計画課 ○高橋 剛  
蒲澤 英範  
瀬戸 祐介

ニセコ羊蹄地域は、近年、国内外から多くのサイクリストが訪れ、冬期のスキー観光だけでなく、サイクリングエリアとして、自然資源や道路空間を活用した観光に取り組む通年型観光地を目指している。このため、小樽開発建設部では、自転車走行環境向上に向けた検討を進めており、本稿では、サイクルツーリズムの促進に向け、ニセコ羊蹄地域におけるサイクルネットワークの形成を支援する取り組みについて報告する。

キーワード：多様な連携・協働、地域活性化、観光・景観、自転車観光

## 1. はじめに

近年、サイクルツーリズム（自転車による体験型観光）は、地域活性化のツールとして注目されている。サイクルツーリズムは、徒歩よりも広い範囲を容易に移動できるほか、観光客自らがサイクリングルートを選定でき、観光スポットを訪れるだけでなく、移動中の景色を楽しんだり、魅力的なスポットへ気軽に立寄ることが可能であり、地域を深く知ることができることから、地域のファンを増やすことにつながるツールの一つとなっている。

北海道においては、豊かな自然資源や夏の涼しい気候など、自転車観光を楽しむには最適な環境が整っており、道内各地でサイクルツーリズムの振興に向けた取り組みが展開されている。スキーリゾートとして知られるニセコ羊蹄地域においても、夏場観光の弱さを克服した通年型観光地を目指し、自然資源と道路空間を活用したサイクリングエリアとしての戦略づくりを進めているところである。

しかしながら、サイクルツーリズムは、地域をまたがる移動や国道、道道等の異なる道路を移動するため、走行可能空間の不統一性や休憩スポットの不足等の面で、当該地域の受入態勢はまだ不十分であり、関係機関・民間事業者等との連携のもと、問題解決に向けた取り組みを進めていくことが重要である。

本稿では、サイクルツーリズムの促進に向け、ニセコ羊蹄地域におけるサイクルネットワークの形成を支援する取り組みについて報告する。

## 2. ニセコ羊蹄地域の状況

### (1) ニセコ羊蹄地域の観光特性

羊蹄山を中心とした5町2村（倶知安町、ニセコ町、蘭越町、京極町、喜茂別町、留寿都村、真狩村）で構成されるニセコ羊蹄地域は、60年代のスキー場整備や80年代のペンションブームを経て、スキーを中心とした冬期の観光地として地位を確立している。特に、恵まれた自然資源を有していることから、オーストラリアをはじめとする外国人に注目され、国際観光エリアとして発展してきている。ニセコ羊蹄地域における観光の強みは、パウダースノーに代表される自然資源が豊富なほか、新千歳空港や札幌から近く、アクセスが比較的良好なことなどが挙げられ、インバウンド観光は、過去5年間で大きく伸びてきている状況である（図-1）。

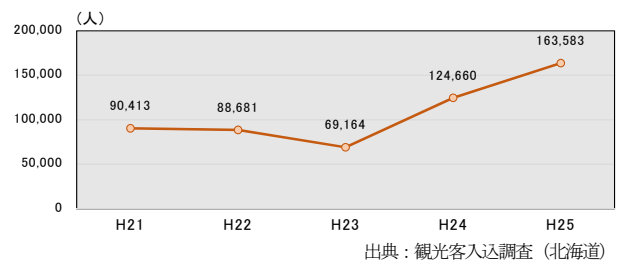


図-1 ニセコ羊蹄地域外国人宿泊客数の推移

一方、夏場観光においては、ラフティングやカヤックなど多種多様なアクティビティ体験が提供されているが、依然、通年集客が低い状況である（図-2）。

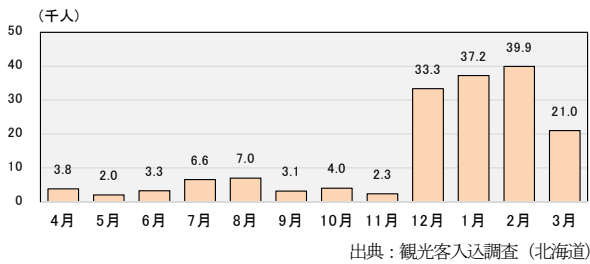


図-2 ニセコ羊蹄地域の月別外国人宿泊客数

しかし、近年、国内はもとより、避暑を求め、台湾やシンガポール、タイ等のアジア圏から自転車観光ツアー客も増加してきている。国際大会の「アイアンマン・ジャパン北海道」をはじめ、「ニセコ HANAZONO ヒルクライム」「ネイチャーライドニセコ」などの既存のサイクリイベントや「ニセコクラシック」といった新たなサイクリイベントが羊蹄山を中心として雄大な景観を有する国道・道道を中心に開催され、国内外から多くの参加者が当該地域に訪来している（図-3、図-4、写真-1）。

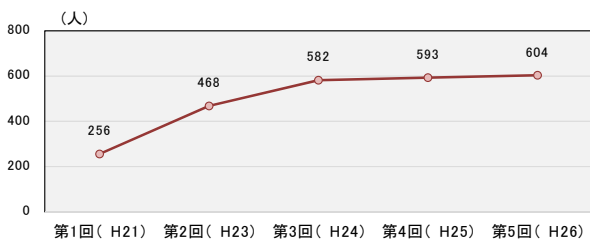


図-3 ニセコ HANAZONO ヒルクライム参加者数の推移

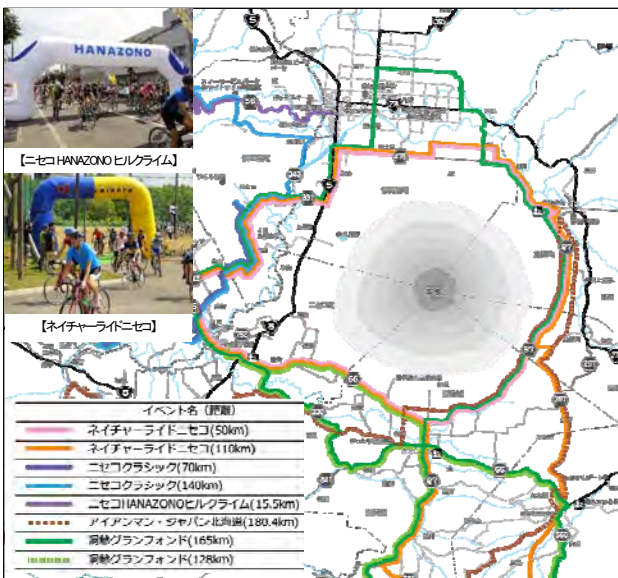


図-4 ニセコ羊蹄地域におけるサイクリイベント開催状況



写真-1 アイアンマン・ジャパン北海道(2014年)

## (2) 観光圏の形成

観光庁では、「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律」に基づき、各種法律の特例等により、自然、歴史、文化等において密接な関係のある観光地を一体として滞在交流型観光に対応可能な「観光圏」の形成を支援し、国際競争力の高い魅力ある観光地域づくりを推進。平成 26 年 7 月には、「ニセコ観光圏」（蘭越町、ニセコ町、倶知安町）が認定され、国際リゾートに向けた各種取組を行っている。主たる滞在促進地区を起点とした滞在プログラムの取り組みとして、①景観も味わう食体験プログラム、②温泉めぐりで健康増進プログラム、③スポーツツーリズムの推進、④MICE 誘致の推進の 4 つが挙げられている。特に、スポーツツーリズムについては、スキーを中心としたホワイトシーズンでの取り組み以外でも、ラフティングやフィッシング、サイクリングといったグリーンシーズンにおけるアウトドア体験の充実に向けた取り組みが求められている。

## 3. 取り組みの概要

「ニセコ羊蹄地域」におけるサイクルツーリズムの振興に向けては、サイクリストのニーズの把握に加えて、町村を超えた広域的な取り組みの推進が必要不可欠である。そのため、現状や課題を把握するための足クリストへのアンケート調査等に加え、地域の課題やサイクルツーリズムの振興における現場の課題、また自由な発想でのアイデアを掘り起こし、今後のサイクルツーリズムの方向性について検討する場として、道路管理者や自治体、関係機関等の多様な主体で構成する「羊蹄山麓地域における自転車走行環境向上に向けたワークショップ」を平成 24 年度より継続的に開催してきている。

特に、国際観光エリアとしての地域性を踏まえ、民間・行政の両面から外国人の参加を積極的に受け入れることで、日本人とは異なる視点から、地域に有益な新たな発見があるなど、当該地域におけるサイクルツーリズムについて検討する上で大きな成果があった（図-5）。

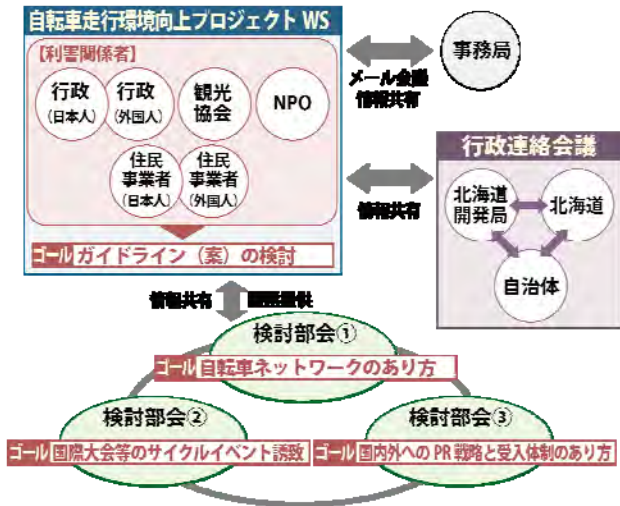


図-5 ワークショップの枠組み

以下に、これまでの各種調査で明らかとなった課題及び課題解決に向けた取り組みを整理している。

### (1) 自転車走行空間の安全性確保

国道や道道を利用したイベントのニーズが高まっているなど、羊蹄山を周遊するルートに対する自転車利用のニーズは高いが、自転車走行空間がネットワークとして不十分であったり、路肩の幅員等の連続性が欠けている箇所が存在している (写真-2)。



写真-2 不連続な自転車走行空間

サイクリストへのアンケート調査等の結果から、羊蹄山一周ルートを構成する国道や道道において、幅員が狭いと感じている区間が存在している。また、現道診断図等からも、自転車走行が困難となる幅員 1.5m 未満の路肩が両方向で存在する区間や歩道での走行が難しい歩道幅員 2.0m 未満の区間も存在していることが分かる。特に、国道 5 号では、自動車交通量が多いと感じている区間において幅員の課題が指摘されており、自動車が自転車を追い越す際の走行性、安全性の問題が懸念されている (写真-3)。また、自転車利用の多い区間において、沿道の雑草繁茂が自転車走行空間をさらに狭めている箇所が存在していることも課題である (写真-4)。



写真-3 自転車追越時の状況 写真-4 雑草繁茂による自転車走行空間の制限

また、ワークショップにおける意見等から、安全性、走行性に大きな影響を与える「路面凸凹」の改善に対するニーズが最も高い結果となっている。その要因として、路面クラックや砂利などの維持管理上の課題や雨水枡の段差等が自転車走行の障害となっている (写真-5、写真-6、写真-7)。



写真-5 自転車走行空間における路面クラック



写真-6 砂利の存在

写真-7 雨水枡による段差

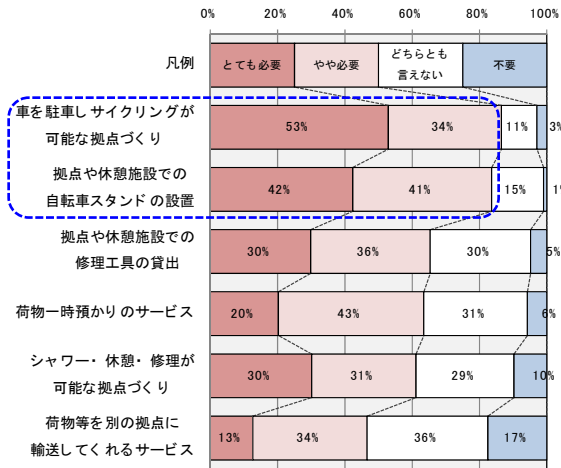
これらの課題を踏まえ、ワークショップでの議論等を基に、自転車走行への影響が考えられる雑草繁茂や路面クラック、砂利、雨水枡の状況を整理している。また、雑草除去等により、自転車走行空間の確保が可能となる区間・地点の存在を確認しており、今後、役割分担を明確にした上で、草刈り等に連携して取り組んでいく。

### (2) 休憩施設の整備

休憩施設に関するサイクリストのニーズについては、飲食サービス等の機能に加え、適切な休憩施設の配置・場所に対するニーズが高く、これは休憩施設間の距離が長い区間が存在しているほか、サイクリスト向けの案内板 (英語表記) や情報提供が不十分なことが要因となっている。

また、休憩施設等に対する整備ニーズでは、地域内でのサイクリングの拠点となる駐車可能な空間確保の

ニーズが高いほか、自転車スタンドの設置に対するニーズも高い（図-6）。



【一般：N=92、関係者：N=12】※無回答を除く。  
図-6 休憩施設等に関する整備ニーズ

これらの結果を踏まえ、道の駅やコンビニのほか、ビューポイントパーキングや文化施設等、サイクリストが休憩ポイントとして活用可能な地点について調査を行い、駐輪施設やトイレ、給水等、各地点におけるサービス機能を把握している。これらのポイントについて、サイクルラックやベンチの配置等、休憩ポイントとしての機能向上を検討したほか、ビューポイントパーキングでは景観に配慮したサイクルラックを整備し、休憩ポイントとして活用することで、サイクリストが利用しやすい休憩施設の配置となるよう検討している（図-7）。

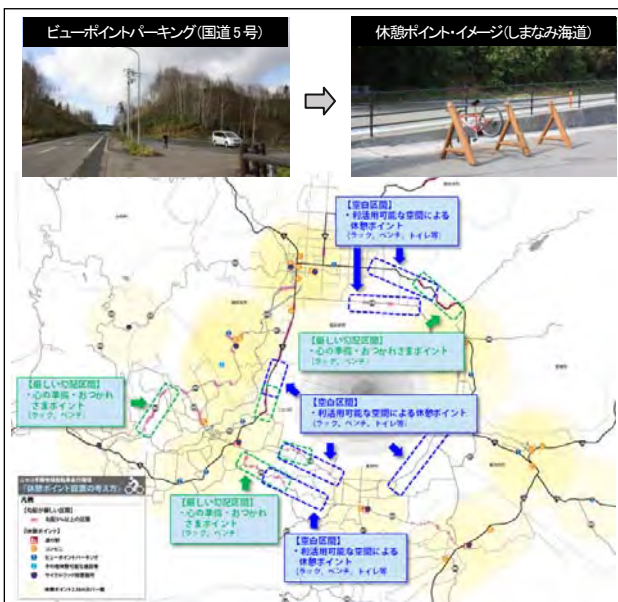


図-7 休憩ポイントの配置検討

### (3) 情報提供の充実

サイクリスト、特に、初めて訪れたサイクリストやレンタルサイクルを利用する観光客が自由度の高い自

転車利用を行うためには、適切な情報が必要となるが、情報提供についての評価は全体的に低く、特に経路情報や周辺案内情報に関する情報提供の重要性が高い結果となっている（図-8）。

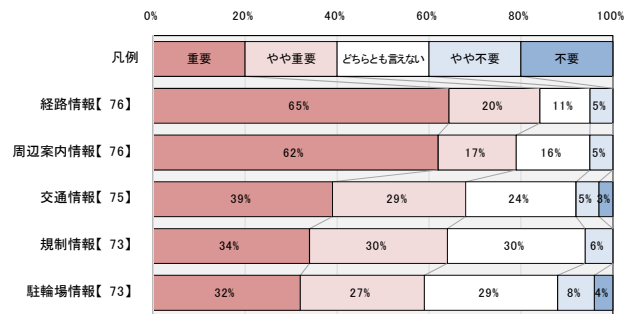


図-8 情報提供の重要性

そこで、当該地域を訪れるサイクリストが最適な経路を選択できるよう、走行空間や休憩施設等に関する調査・分析結果及びワークショップにおける意見等を基に、「(仮称) 走りやすさマップ」を作成している（図-9）。(仮称) 走りやすさマップには、狭小幅員や急勾配による走行注意箇所・区間や景観ポイント、休憩ポイントの情報が記載されている。今後、地域で作成している既往のサイクルマップの更新時にマップの情報を提供し、地域へ発信していくことで地域関係者と調整を図っていく。

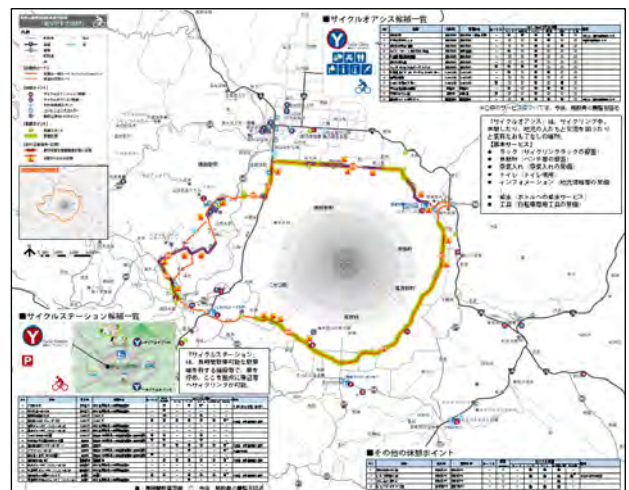


図-9 (仮称) 走りやすさマップ

また、おすすめルートの情報提供や経路情報の記録を行う機能を備えた携帯端末用の情報共有システム「ニセコサイクルナビ(試行版)」を構築している(写真-8)。今後は、道路情報や観光情報、施設情報等の提供、充実に向け、情報提供の体制や提供する情報について検討を行い、サイクリストと管理者間、サイクリスト間における情報の提供、共有を進めていく。

