

## サイクルツーリズムの推進で 地方創生の未来を拓く

山本 稔

本誌編集長

高橋 幸博

株式会社ARCHヒーロー北海道代表取締役



### 【プロフィール】

高橋 幸博（たかはし ゆきひろ）

北海道美唄市役所 土木技術専門職を経て、2008年から外国人観光客向けのスキースクール、サイクリングツアーガイド事業を運営。全国各地で観光業のコンサルティング業務、海外へのブランド発信、ガイド育成、講演会を行うなど、培ったノウハウの提供を通じて、全国各地で進められている自転車を活用した地域活性化の基礎づくりを支援。国内のサイクルツーリズム振興に貢献している。国土交通省自転車活用推進本部 自転車活用推進功績者（令和3年度）、国土交通省「ナショナルサイクルルート制度検討小委員会」委員

日本政府観光局（JNTO）の発表によると、2024年9月の月間訪日外国人旅行者数は287万2200人（推計値）。2024年1～9月の累計は約2688万人であり、2023年の年間訪日外客数約2507万人を既に超える数値となった。このペースで推移すると、今年の訪日外国人旅行者数は、コロナ禍以前の2019年の年間客数約3188万人を超える見通しだ。

この回復を促した要因のひとつに、インバウンドの志向がショッピングなどのモノ消費から、体験重視のコト消費にシフトしてきたことが挙げられる。日本国内のコト消費には実に多様な種類があるが、なかでも高い人気を誇るのが「サイクルツーリズム」だ。国はサイクルツーリズム促進の主要戦略として「ナショナルサイクルルート（NCR）」に注力している。パーキング業界にも大きなプラスの影響をもたらす取り組みであり、今後の動向が気になるところだ。

今号の対談にお招きしたゲストは、株式会社ARCHヒーロー北海道 代表取締役の高橋幸博氏。古倉宗治氏や、徳島大学の山中英生教授らとともにナショナルサイクルルート制度検討小委員会の委員を務めており、サイクルツーリズムを活用した地域・事業プロデュースを手掛けている。その豊富な知見から、我が国のNCRの価値や展望、サイクル

ツーリズムの可能性、一般の自転車活用や普及に向けた取り組みなど、幅広い論点からお話をうかがった。

対談収録：2024年11月11日（リモート）

2024年12月 2日（撮影等）

聞き手：本誌編集長 山本 稔

## 5つのポイントを重視して サイクル事業をプロデュース

**山本** 全国でさまざまなサイクルツーリズムのプロデュース・参画などに携わられていますが、そのなかで特に印象に残っている例を教えてください。

**高橋** 僕の今の仕事の出発点になったという意味で、印象深いのはやはり北海道のニセコですね。元々僕は、北海道中部の美瑛市の市役所で土木技術職として働いていたのですが、ニセコ地区のスキー場がオーストラリア資本により買収されたのを機に、2003年、妻の故郷であるニセコの倶知安町へ移住し、夏はカヌーガイド、冬は英語でスキーを教えるという、夏・冬両方の季節に応じたガイドインギングの経験を積んだのです。

**山本** ウインターシーズンだけでなく、グリーンシーズンの活動もされていたことが、サイクルツーリズムにつながっ

ていたのでしょうか。

**高橋** そうですね。2008年にはニセコの最大規模のコンドミニアムマネジメントのマーケティングマネージャーになりまして、国内外のプロモーション、英語での海外セールス、海外のスキー関連の顧客、ニセコの投資パートナーをフォローする仕事などに従事しました。そしてこれらの分野に、インターナショナルサイクリングガイドの事業を加え、株式会社ARCHヒーロー北海道として起業したのです。

**山本** 「インターナショナルサイクリングガイド事業」というのは？

**高橋** ニセコ地区の閑散期であるグリーンシーズンに、滞在型のサイクリングイベント「NISEKO CYCLE WEEK」の事務局長として、ブランド立ち上げに関わりまして、ニセコの夏のコンテンツ＝自転車を確立しました。これまで、僕は福島や鳥取、福井など各地でサイクルツーリズム、NCR指定を得るための取り組みの支援、プロデュースを手掛けてきましたが、ニセコでのサイクルツーリズム事業の経験が、それらの原動力になっています。

**山本** 高橋さんが地方でサイクルツーリズム事業を進める際に、意識されていることは何ですか。

**高橋** 5つのポイントを実行すること



いずれも2024年11月14日、太平洋に面した福島県の浜通りに位置する富岡町で行った講演、視察でのひとコマ。高橋氏は昨年度からふくしま浜通りサイクリングルート推進協議会のアドバイザーを務めており、NCR指定を目指す同町のサポートを行っている。福島県には、東日本大震災で地震・津波・原子力災害という、世界に例を見ない複合災害に遭った経験から「持続可能な社会・地域づくりを探究・創造する」という独自の“ホープツーリズム”があり、サイクル事業はそのひとつに位置付けられている。



を大切にしています。第一に地元のサイクルクラブやプロジェクトに従事する人に着目し、第二にそこから連動して商業施設や空港、道の駅などの公共インフラとコラボして“コト”を創出します。第三に、それをサイクルツーリズムを興そうとしている地方で実施し、自治体や関係団体、事業者とコラボをする。第四にその情報を発信して、最後の五番目が価値を共有することです。価値とは、食、農業、ライフスタイル、地域の営みや暮らし、その地方ならではの商品ブランドなど、さまざまです。これらの5つのポイントをまわしていきながら事業化していくイメージです。

## 移住者増加の効果も生んだ NCR・しまなみ海道 サイクリングロードの成功

**山本** まさにサイクルツーリズムを軸にしたまちづくりですね。高橋さんは「自転車で組めないモノ、コトはない」とおっしゃっておられますが、本当にそのとおりだと思います。

**高橋** そうですね。それと近年の例では、その地方の首長さんの取り組み姿勢もサイクルツーリズムの推進に大きく

影響すると感じています。以前、僕が仕事をしている鳥取の平井伸治知事、福井の杉本達治知事に直接レクチャーさせていただく機会を頂戴しまして、大きな手ごたえを得ることができました。

**山本** なるほど。今年7月にはしまなみ海道サイクリングロードで結ばれている愛媛県の中村時広知事と広島県の湯崎英彦知事と会談して、観光振興での連携を継続していくことで一致したというニュースを拝見しました。やはり首長さん自ら動くのは大きなインパクトになりますよね。

**高橋** そのとおりです。愛媛の中村知事や今治市の徳永繁樹市長、NCRのピワイチを有する滋賀県の三日月大造知事などは、サイクルツーリズムの機運をより高めていく目的で、よく自ら自転車に乗ってイベントに参加しておられるのですが、それを受けて、地元経済界のトップの方々なども自転車を積極的に利用するようになるという、波及効果が生まれました。国会には既に自転車活

用推進議員連盟があり、自転車普及や啓発活動に尽力されていますが、僕が仕事をしている鳥取でも鳥取県議会自転車活用推進議員連盟、さらに福井にも福井県自転車議員連盟があり、国会同様、積極的に活動されています。

**山本** 議員による自転車推進はやはり発信力が大きく、自転車普及はもちろん、我々の業界にも大きなメリットをもたらします。また、ここ数年で自転車に乗ること自体がひとつのステータスになってきた感もありますよね。サイクルウェアや自転車のデザインは洗練されていますし、何より、サイクリストの皆さんはシュッとしてスタイルも良い(笑)

**高橋** そうですね。また、山本さんが触れられたしまなみ海道サイクリングロードでは、観光振興だけでなく、移住者が増えているという側面もあります。海道付近のエリアへ都市部から移り住み、大きな古民家を格安の値段で購入してカフェを開業される方や、都市部との二拠点居住地として選ぶという方もい



① イベント「サイクリングしまなみ2022」にて。福井県、鳥取県の自転車議員連盟や担当部署の方々と、NCR認定を目指す意義を考察しつつ現地視察。② 「サイクリングしまなみ2024」にて。2024年11月5日～7日に今治市で行われた第12回国際自転車安全会議で基調講演を行ったSara Staceさん(左端の女性)とその家族に、しまなみ海道の施策などを英語ガイド。

らっしゃいますね。移住者が増え、そこで起業し、雇用が生まれることもサイクルツーリズムがもたらした効果だと思います。

## シェアサイクルのビッグデータが未来のまちづくりをけん引する

**山本** 続いてサイクルツーリズムから少し離れて、一般的な自転車活用のお話に移ります。昨今、自転車を取り巻く環境は大きく変化しました。2024年11月1日からは、道路交通法改正で自転車の「ながらスマホ」と「酒気帯び運転」の罰則が強化されました。また、2026年5月23日までは自転車の青切符による取り締まりも導入される予定です。こうした状況をどのように受け止めていますか。

**高橋** 社会における、快適で重要なモビリティである自転車を利用される方の意識を変え、安全に対する認識を高める点で、そうした法改正は非常に意義のあることだと思っています。多くの方が言っていることですが、日本は車優先社会として歩んできた歴史があるだけに、自転車行政が後手に回っている感は否めません。これから、今まで以上に熱量を込めて自転車の普及、安全な走行環境構築のための制度設計やルール・マナーの周知を続けていく必要があります。

**山本** ヘルメット着用率もなかなか上がりませんが、これも我々が努力して周知していかないとはいけませんね。

**高橋** そのとおりですね。何より大人が舵取りができていないことが問題だと痛感しています。まず教員やPTAなど身近な大人が手本となって着用し、子どもたちに示していかなければなら

ないと思います。すぐに結果は出るものではなく、時間がかかることは承知していますが、とにかくにも行動すべきです。

**山本** 本当にそのとおりだと思います。では、自転車活用に関連して、2022年度末時点で全国324都市に導入されているシェアサイクルの現状についてはどんな考えをお持ちでしょうか。

**高橋** 着実に普及が進んでおり、率直に非常に良いことだと思っています。ドコモさんなどの巨大な通信企業による運営で利用者の志向が明らかになり、得られたビッグデータを活用してシェアサイクルの利用状況を把握することは、まちづくりや公共交通の未来にとっても非常に重要です。これまで同様、この先も普及を進めるカギとなるのは、優れたマネジメントの導入でしょう。例えば、金沢や福井、小松などでシェアサイクルを運営されている日本海コンサルタントさん、札幌で「ポロクル」を運営されているドーコンさんなどは優れた実績を残されています。特に地方では、重要な公共交通のひとつである路線バスの減便が続いており、それを補完するシェアサイク



ルの役割はより大きくなるのではないのでしょうか。

**山本** 今年7月には、ドコモ・バイクシェアとOpenStreetが、共同利用に関する業務提携に基本合意してポートの相互利用が可能になり、都市部をはじめ各地でシェアサイクル普及がさらに加速しそうです。大いに期待できそうですね。

**高橋** おっしゃるとおりだと思います。ところでシェアサイクルの好例として、台湾のYouBikeにも触れておきたいです



①福井県若狭湾サイクルルート推進協議会のアドバイザーを務めている高橋氏。これは2022年に実施したサイクリングガイド講習会でのカット。②こちらも2022年で鳥取県鳥取うみなみサイクルルート推進協議会に招かれ、サイクリングガイド講習会を行った際のワンシーン。③地元北海道でも精力的に活動。2019年に奥尻島で実施したサイクリングモニターツアーでの様子。

ね。僕は台湾でもサイクルツーリズム事業の仕事をさせていただいておりまして、GIANT創業者のキング・リュー氏とも懇意にしています。以前、日本での講演にも何度か招聘した経緯がありました。

**山本** リュー氏は台湾のみならず、日本の自転車振興にも多大な貢献をした人物ですよ。

**高橋** はい。ご存じのとおり、YouBikeはキング・リュー氏の肝いりで始められたシステムであり、その後、台北市、新北市、台中市、高雄市…とネットワークを拡大していきました。YouBikeの成功で台湾のサイクルツーリズムは加速し、同国の価値をも大きく引き上げています。日本もこれに続いていきたいものです。

## 駐輪場の場所を示す ピクトグラムに注力せよ

**山本** 次に駐輪場についておうかがい致します。駐輪場はNCR、サイクルツーリズム、いずれにせよ高橋さんの仕事とは切っても切れない社会インフラだと思います。日々目にされたり、自ら利用し

たりしている駐輪場に対しては、どんな感想をお持ちでしょうか。

**高橋** 地方のサイクリングルートの検証や視察の途中、道の駅に立ち寄ることが多いんです。駐車場やトイレ、店舗の場所は一目瞭然ですすぐ分かるのですが、サイクルラックの場所を示すサインが見当たらない場合が多いのは懸念点ですね。

**山本** なるほど。駐輪施設そのものの問題ではなく、それがどこにあるのかを示す情報が不足していると。道の駅以外でも、駅や百貨店など大きな施設で、駐輪場がどこなのか分からないケースは多いかもしれません。

**高橋** 当初、物干し竿みたい…などと揶揄されることもあったサイクルラックは、近年数こそ増えている実感がありますが、それが置かれている施設によっては、肝心の場所が分からず、迷ってしまうサイクリストは多いと思います。自転車専用レーンの矢羽根マークが増えているのは歓迎すべきですが、駐輪場、サイクルラックのサインの場所の分かりやすさが伴っていない印象を受けますね。

**山本** 確かにそうですね。

**高橋** できれば、日本人はもちろん、イ

ンバウンドに対しても分かりやすい駐輪場ピクトグラムに統一して、目に入りやすい場所に掲示していく必要があると思います。特に日本語表記が理解しづらいインバウンドに対しては、さまざまな広告が掲示されている鉄道駅の駐輪場サインの在り方を検討するべきでしょう。広告の情報が過多にあるため、それに埋没しないサインが求められます。

**山本** 鉄道がらみで言いますと、サイクルトレインにはどんな印象を持っていますか。ちなみに国土交通省の調べによれば、実施路線数はコロナ禍を経て増加傾向にあるようで、2020年度は59社94路線だったのが、2023年度時点で74社152路線に増えたそうです。ただ、常時実施しているのはそのなかの約1割弱、特定の区間/時間帯が約6割だそうです。

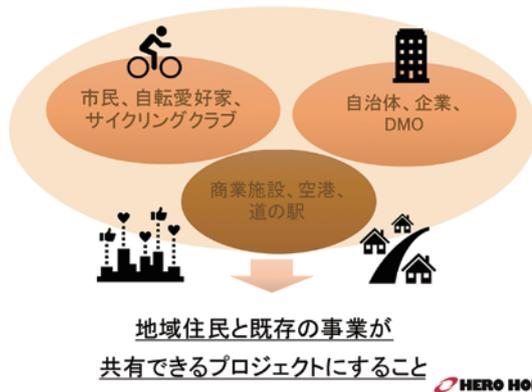
**高橋** 実施路線数が伸びているのはとても良いですね。輪行せずに済むわけでサイクルツーリズムの点でも非常に嬉しい。行動範囲が広がりますし、時間も有意義に使えます。ただ、それでもヨーロッパや台湾に比べると、まだ物足りない感は否めません。日本でサイクルトレインを実現する際の障壁になっているのが、同じ車両に乗っている乗客の安全確保に対する懸念です。車両内で自転車を固定するためのゴムを使うなどの対策はありますが、まだ自分の近くに自転車があることに難を示す人は多いですね。その点ヨーロッパは自転車と人が同じ車両内で共存することは、ごく一般的になっていますし、もちろん安全にも配慮されています。また、台湾の地下鉄MRTは、土日祝日に限るのですが、先頭車両と最後尾車両に自転車を乗せることが可能です。

**山本** 大都市・台北を走る地下鉄でサイクルトレインが実現できているのはすごいですね。

**高橋** 実は、きちんと対象の車両に専任スタッフがいて、安全確保に目を光らせているゆえに実現できているんです。そ

### 既存の事業との連携で、地方の魅力発信を加速させる。

サイクルツーリズムで価値の再認識と、既存の事業との連携を促進。



高橋氏が掲げているサイクルツーリズムの理想的なスキームを示す概念図。地元住民や自転車愛好家、地元自治体や企業、商業施設や交通結節点など、地元の人の協力を仰ぎ、既存のアセット最大限に活用していくことがポイントだ。

れでも台湾国民がいかに自転車フレンドリーであるかを示す話ですよ。その点、日本は石橋を叩き過ぎるというか、リスクを非常に気にする風土があります。比較的空いている車両をサイクルトレインとして活用することは、今後もっと増えても良いのではないのでしょうか。さらにはあまり活用されていない空間を使う意味では、デッドスペースとされていた場所に利用者の動線を工夫して駐輪場やシェアサイクルのポートを設置する、道路空間の使い方を再検討して自転車の走行環境を整備する、なども有効でしょう。新たに何かをつくろうとすると、膨大なコスト、時間を要します。いままで以上に既存のアセットを再活用することに目を向けて良いと思います。

### サイクリストとバイク乗りが手を携えれば理想の走行環境はつくれる！

**山本** ところで高橋さんは、自転車もさることながら、オートバイ好きでもあるとうかがいました。

**高橋** そうなんです、実はオートバイ歴のほうが長く、ニセコに移住する以前から道内のツーリングなどでバイクに親しんでいました。独立してからは仕事柄自転車に乗る時間のほうが長くなりましたし、ロードバイクやら折り畳みやらマウンテンバイクやらで、かれこれ8台も所有しているくらいなのですが、実は先日、Hondaのモンキー 125を購入しま



豊富な知見をバックグラウンドとする高橋氏の情報量の多さ、そしてサイクルツーリズムに注ぐ熱量に圧倒された。

して。個性的なデザイン、キレのある走り、ほかのバイクには見られない装備などに惚れ込んでいます。忙しくて乗るヒマがないのが悩みですね。

**山本** お、モンキーとはなかなか味わい深いバイクを手に入られましたね。オートバイにまつわる課題として挙げられるのが停める場所の不足です。特に都市部において恒常的に足りていないと指摘されて久しく、なかなか改善されていないのが実情です。

**高橋** そうですね。おっしゃるとおりの状況ですし、さっきお話したサイクルラックの場所を示すサインが見えづらい問題は、自動二輪駐車場にも共通しているかもしれません。

**山本** なるほど。

**高橋** おそらく、ほとんどのオートバイのライダーは、NCRの情報や自転車活用推進計画などは知らないと思います。

しかし、個人的にはサイクリストとバイク乗りはもっとお互いを知ってもいいと思っています。まあ、ちょっと強引かもしれませんが、オートバイメーカーであるヤマハは電動アシスト自転車の「PAS」や、eBike「YPJ」を製造していますし、Kawasakiも3輪電動ビークル「noslisu」をリリースしています。オートバイで培った技術が自転車にも応用されているはずですよ。自転車、バイク両方を愛する僕としては「お互い走行空間をシェアして、安全に楽しんで走ろう」みたいな雰囲気生まれるとうれしいですね。

**山本** そうですね。時間はかかるかもしれませんが、自転車やオートバイ、さらには自動車も共存できる安全な道路設計や駐輪・駐車スペースの構築を支援していきましょう。今日は幅広いお話をうかがいでき、非常に勉強になりました。ありがとうございました。 **PP**

聞き手：本誌編集長 山本 稔（やまもと みのる）

1959年神奈川県横浜市生まれ。1981年東京工芸大学写真工学部卒業。制作会社にて宣伝広告・商業カタログ等の写真制作に携わりながら1994年に独立し、デザイン・印刷・出版を主な事業とする(有)サン・ネットを設立。2010年より本誌編集長

## 過去の対談記事をWEBで公開しています

パーキングプレス 対談 で検索

または <http://www.parkingpress.jp/taidan/> にアクセス

