
増毛町自転車活用推進計画

令和 7 年 2 月

目次

第1章 はじめに	1
1-1 計画策定の目的	1
1-2 計画区域	2
1-3 計画期間	2
1-4 計画の位置づけ	3
(1) 計画の位置づけ	3
(2) 計画の整理	4
第2章 現況と課題	7
2-1 現況整理	7
(1) 地域の概況	7
(2) 交通特性	12
(3) 自転車交通の状況	15
2-2 課題整理	31
第3章 施策展開	32
3-1 計画目標	32
3-2 施策・取組	33
第4章 増毛町自転車ネットワーク計画	40
4-1 目的と基本的な考え方	40
4-2 自転車ネットワーク計画の対象エリアの設定	41
4-3 自転車ネットワーク路線の選定	42
(1) 市街地の自転車ネットワーク検討	43
(2) 市街地の自転車ネットワーク路線	46
(3) 郊外部の自転車ネットワーク検討	47
(4) 郊外部の自転車ネットワーク路線	49
4-4 自転車走行空間の整備形態	50
第5章 計画推進	51
5-1 計画の推進体制	51
5-2 計画のフォローアップ	51
5-3 計画の見直し	51



第1章 はじめに

1-1 計画策定の目的

自転車は身近な移動手段として用いられてきましたが、健康効果や環境負荷の低減、観光振興など、様々な面でその役割が拡大しています。

国は、自転車の総合的な活用を図ることを目的に、平成 29 年 5 月に「自転車活用推進法」を施行し、平成 30 年 6 月には「自転車活用推進計画」が閣議決定されました。北海道においては、平成 30 年 4 月に「北海道自転車条例」が施行され、令和 3 年 3 月からは「北海道自転車活用推進計画」が第 2 期目の計画期間として取組を進めています。

また、本町は、広域的なサイクリングルートである「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」を構成しており、令和元年よりサイクルツーリズムの推進に取り組んでいます。

こうした中、本町の特性を活かしながら、自転車の総合的な利用を図る施策を一体的に推進するために「増毛町自転車活用推進計画」を作成し、地域活性化など地域課題の解決を目指します。

表 1-1 計画策定の経緯

年月日	内容
令和 6 年 8 月 1 日	増毛町自転車活用推進計画支援業務締結。計画素案作成に係る調査等開始。
令和 6 年 10 月 2 日	第 1 回 増毛町自転車活用推進計画策定検討協議会 (1) 任命書交付 (2) 地方版自転車活用推進計画について (3) 増毛町自転車活用推進計画の策定について
令和 6 年 12 月 4 日	第 2 回 増毛町自転車活用推進計画策定検討協議会 (1) 「増毛町自転車活用推進計画策定」に関する意見書の確認 (2) 「増毛町自転車活用推進計画策定」に関する意見を踏まえた修正対応 (3) 増毛町自転車活用推進計画（案）の検討
令和 7 年 1 月 22 日～ 令和 7 年 2 月 2 日	町民意見提出手続（パブリックコメント）の実施
令和 7 年 2 月 5 日	第 3 回 増毛町自転車活用推進計画策定検討協議会 (1) 「増毛町自転車活用推進計画策定」に関する意見書の確認及び計画案の確認 (2) 町民意見提出手続（パブリックコメント）の実施について (3) 増毛町自転車活用推進計画の策定





1-2 計画区域

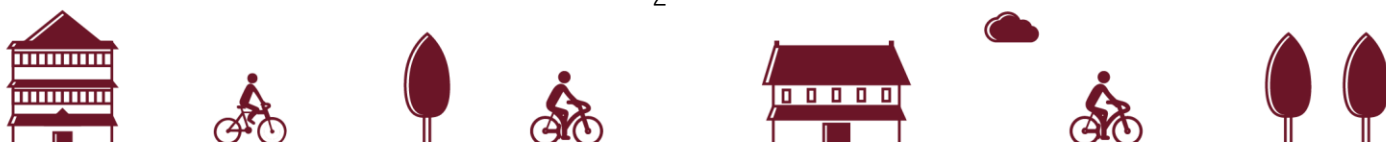
本計画の計画区域は、本町全域とします。



図 1-1 計画区域

1-3 計画期間

令和 7 年度（2025 年度）～令和 11 年度（2029 年度）の 5 年間とします。

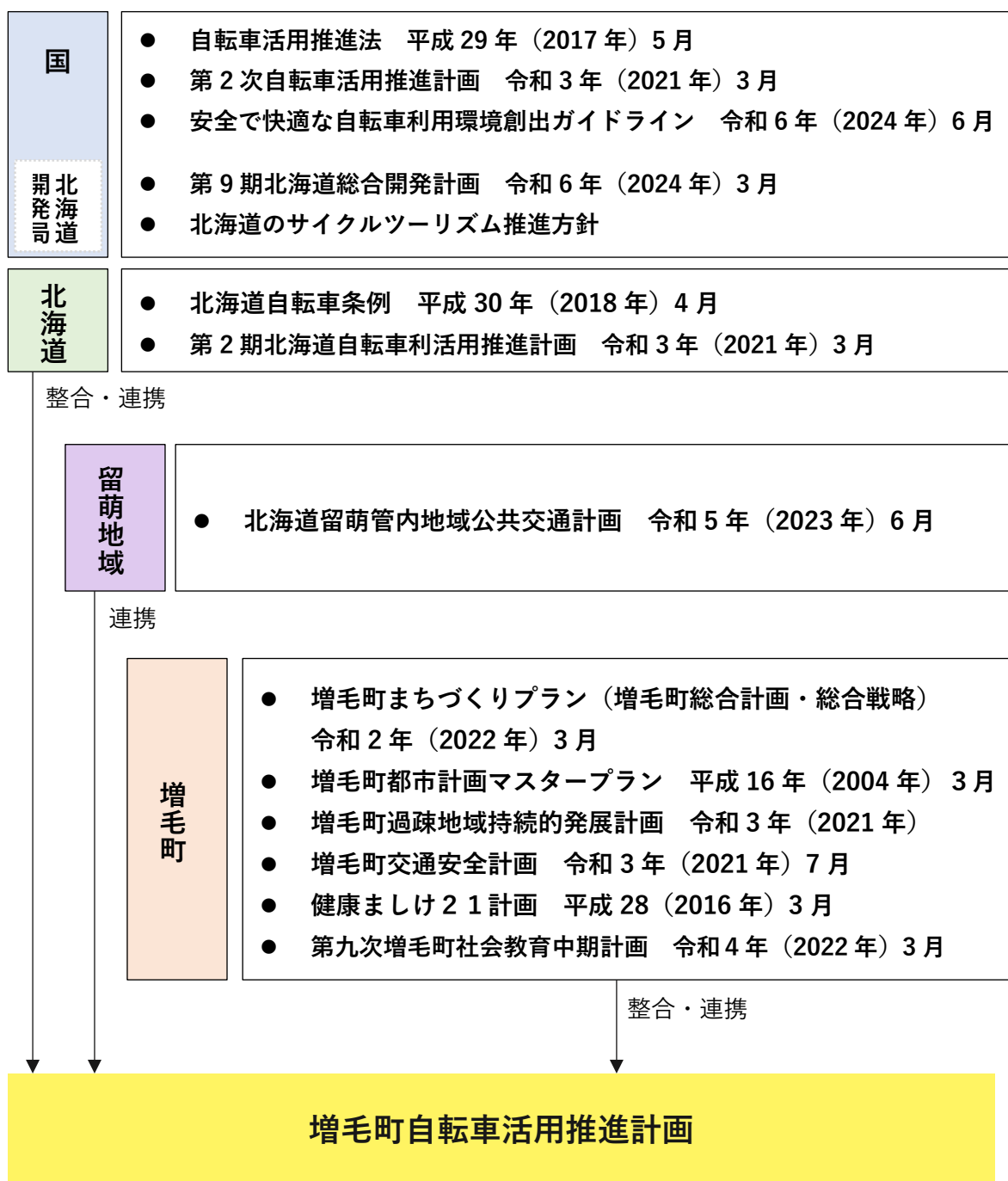




1-4 計画の位置づけ

(1) 計画の位置づけ

本計画は、町の自転車活用に関する方向性を示すものであり、国の「第2次自転車活用推進計画」および北海道の「第2期北海道自転車利活用推進計画」と内容の整合を図った上で策定します。また、本町の最上位計画である「増毛町まちづくりプラン」との整合を図るほか、北海道や留萌管内、町の関連計画との連携を図ります。





(2) 計画の整理

1) 国の計画

国は自転車のより一層の活用を図るため、平成 29 年（2017）年 5 月に「自転車活用推進法」を施行し、これに基づき平成 30（2018）年 6 月には「自転車活用推進計画」が閣議決定されました。現在は令和 7（2025）年度までを計画期間とする「第 2 次自転車活用推進計画」が推進されています。

また、令和 6 年 4 月に「第 9 期北海道総合開発計画」が閣議決定され、この中で、サイクルツーリズムによる誘客を重点的に取り組む施策のひとつとしています。

第 2 次自転車活用推進計画		令和 3（2021）年 5 月閣議決定
計画期間	令和 3（2021）年度～令和 7（2025）年度	
目標・施策	目標 1：自転車交通の役割り拡大による良好な都市環境の形成	
	施策	1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進 2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進 3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等 4. シェアサイクルの普及促進 5. 地域の駐輪ニーズにおうじた駐輪場の整備推進 6. 情報通信技術の活用の推進 7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱かと合わせた取組の実施
	目標 2：サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現	
	施策	8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進 9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進 11. 自転車通勤等の促進
	目標 3：サイクルツーリズムの推進による	
	施策	12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出
	目標 4：自転車事故のない安全で安心な社会の実現	
	施策	14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進 15. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

第 9 期北海道総合開発計画		令和 6（2024）年 3 月閣議決定
計画期間	令和 6（2024）年度からおおむね 10 年間	
関連する施策	主要施策 2. 観光立国を先導する世界トップクラスの観光地域づくり ≪基本的方向≫ （1）世界市場に向けた新たな観光コンテンツの創出・拡充と稼ぐ力の向上 ＜重点的に取り組む施策＞ ○観光消費額・観光消費額単価の向上に資する高付加価値な観光の推進 ・世界水準のサイクルツーリズム等による高付加価値旅行者の誘客	





2) 北海道の計画

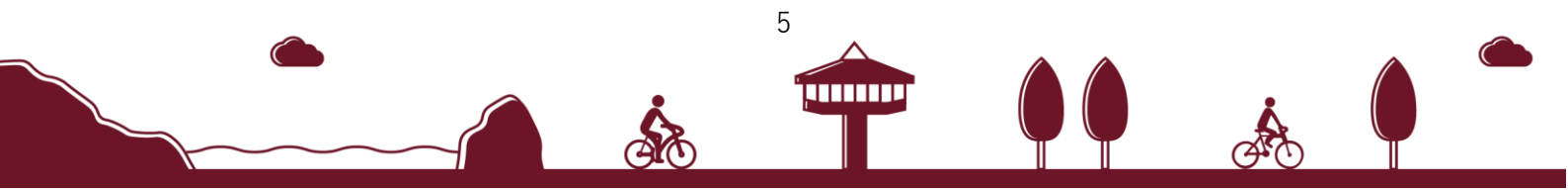
北海道では、自転車の活用及び安全な利用に関する施策を総合的に推進するため、平成 30（2018）年 4 月に「北海道自転車条例」が施行され、これに基づき平成 31（2019）年 3 月に「北海道自転車利活用推進計画」を策定しました。現在は、令和 7（2025）年までを計画期間とする「第 2 期北海道自転車利活用推進計画」が進められています。

第 2 期北海道自転車利活用推進計画		令和 3（2021）年 3 月策定
計画期間	令和 3（2021）年 3 月～令和 7（2025）年度	
北海道のめざす姿	誰もが安全・快適で楽しく自転車を利用できる 『環境に◎観光に◎健康に◎ もっと、自転車北海道。』	
3つの視点・展開方向・施策	もっと、自転車を知る・使う 【展開方向Ⅰ】自転車の魅力を活かした多様なサイクルスタイルの実現	
	施策	① 自転車利用促進に関する普及啓発・活用の推進 ② 自転車利用環境の整備の推進
	もっと、自転車を安全・安心に 【施策方向Ⅱ】自転車を安全で安心して利用することのできる環境の構築	
	施策	① 交通安全教育のさらなる推進 ② 自転車損害賠償保険等への加入促進の強化 ③ 災害時における自転車の活用 ④ 自転車利用環境の整備の推進（再掲）
	もっと、自転車を楽しく・快適に 【施策方向Ⅲ】北海道の特性を生かしたサイクルツーリズムの推進	
	施策	① 国内外のサイクリストの誘客 ② 北海道の特性を生かしたサイクリング環境の創出 ③ 自転車利用環境の整備の推進（再掲）

3) 留萌管内

北海道留萌管内地域公共交通活性化協議会は、令和 5（2023）年 6 月に留萌管内 8 市町村を区域とした「北海道留萌管内地域公共交通計画」を策定しました。市町村は来訪者の現地での交通ニーズへの対応に取り組むこととしています。

北海道留萌管内地域公共交通計画		令和 5（2023）年 6 月策定
計画期間	令和 6（2024）年度からおおむね10年間	
関連する施策	施策C-②：来訪者による公共交通利用の促進に向けた観光客誘客 市町村の取り組み：来訪者が求める現地交通ニーズに対応するために必要となる取り組みを実施	





4) 本町の計画

本町における最上位計画である「増毛町まちづくりプラン」では、観光客が町内周遊できる取組の推進や、生活に密着した交通手段の確保、安全啓発の推進、スポーツ事業の普及などが施策内容に掲げられています。

また、関連計画のひとつである「増毛町交通安全計画（第 11 次）」では安全で快適な自転車利用環境の創出等が施策内容として掲げられています。

計画名 計画期間	関連する施策・取組み
増毛町まちづくりプラン （増毛町総合計画・総合戦略） 令和 2（2020）年度～ 令和 6（2024）年度	- 地域資源の活用と周知方法を再考し、観光客が広く町内を周遊できる取組みを推進する。 - 町民の生活に密着した交通手段の確保に努める。 - 警察や交通安全協会、交通指導員会等の関係機関や団体との連携を強化し、幼児から高齢者まで、それぞれの年齢層に応じた交通安全の啓発と街頭指導等の各種運動を進める。 - 気軽に参加できるスポーツ事業を普及する。
増毛町都市計画マスタープラン 平成 16（2004）年～ 令和 5（2023）年	- 広域幹線道路である国道 231 号は、産業活動や観光等広範囲にその機能を活用できるようにする。 - コンパクトなまちづくりを推進する観点から、主要な施設をネットワークするような歩道や自転車道の整備を図る。 - 自転車道の整備にあわせて、休憩所や眺望の場となるようなサイクリングスポットを整備し、利便性、快適性の向上を図る。
増毛町過疎地域持続的発展計画 令和 3（2021）年度～ 令和 7（2025）年度	- 地域資源の活用と周知方法を再考し、観光客が広く町内を周遊できる取組みを推進する。 - 町民の生活に密着した交通手段の確保に努める。 - 気軽に参加できるスポーツ事業を普及する。
増毛町交通安全計画（第 11 次） 令和 3（2021）年度～ 令和 7（2025）年度	- 自転車道・自転車の通行位置を示した道路等の整備 - 幅の広い歩道、自転車道等の整備の推進 - 自転車利用環境の整備、無電柱化による歩行者・自転車の安全な通行空間確保 - 安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組の推進 - 交通安全教育の推進 - 交通安全に関する普及啓発活動の推進
健康ましけ 21 計画 平成 27（2015）年度～ 令和 6（2024）年度	- 身体活動量の増加や運動習慣の必要性についての知識の普及・啓発の推進 - 身体活動及び運動習慣の向上の推進
第九次増毛町社会教育中期計画 令和 4（2022）年度～ 令和 8（2026）年度	- スポーツ活動を通じた異世代との交流の促進 - 各地域でのスポーツ活動の定着の推進 - 日常生活に根づくスポーツ活動の推進





第2章 現況と課題

2-1 現況整理

(1) 地域の概況

1) 人口

本町の人口は昭和 55 年（1980 年）以降減少を続けており、令和 2 年（2020 年）には 3,908 人となっています。今後も人口減少は進行していくことが見込まれており、令和 27 年（2045 年）の人口は 2,023 人になると推計されています。また、高齢化率は上昇し続けており、令和 27 年には 50.4%と、町民の半数以上が 65 歳以上の高齢者になると推計されています。

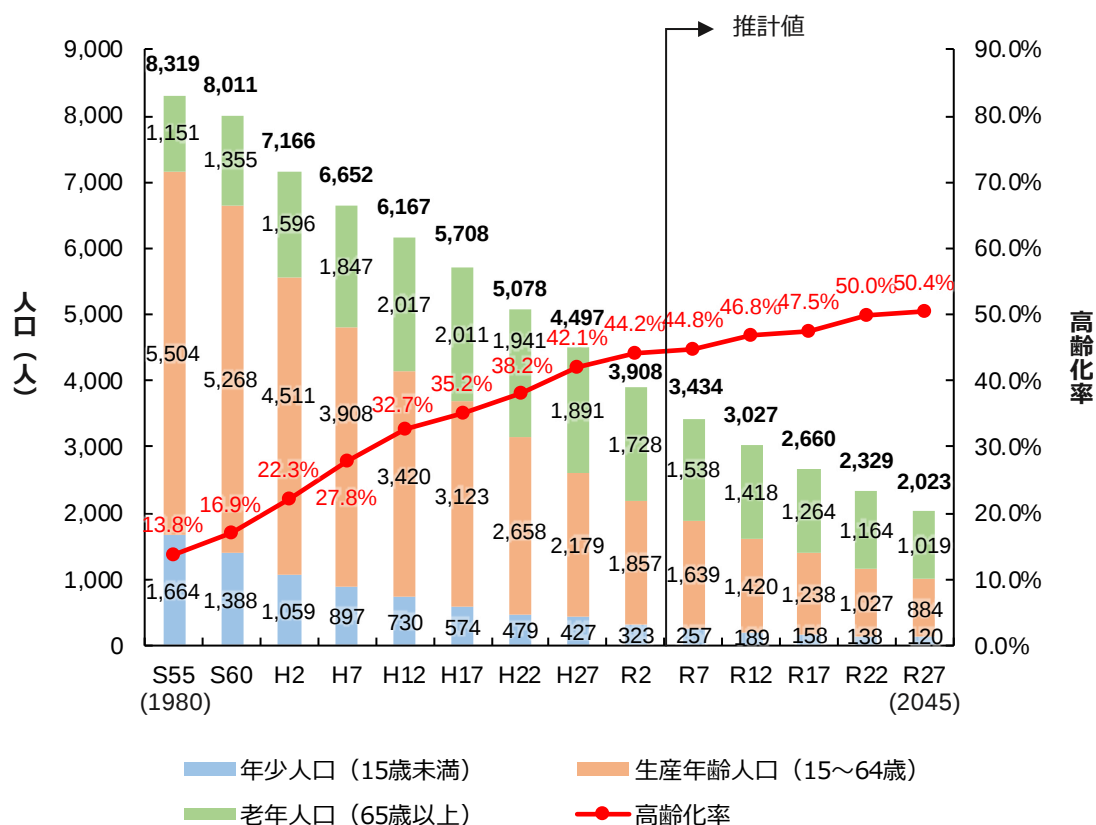


図 2-1 年齢区分別人口と高齢化率の推移

出典：国勢調査（R2 まで）、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（R7 以降）





2) 地勢・気候

① 地勢

本町は、北海道西海岸の日本海に面し、東西 30.2km の海岸線を有しています。南には、標高 1,492m の暑寒別岳を主峰とする増毛山地が広がり、山地から流れる暑寒別川は短く急流で下流には狭い堆積平野を形成しており、平野部には市街地が広がっています。

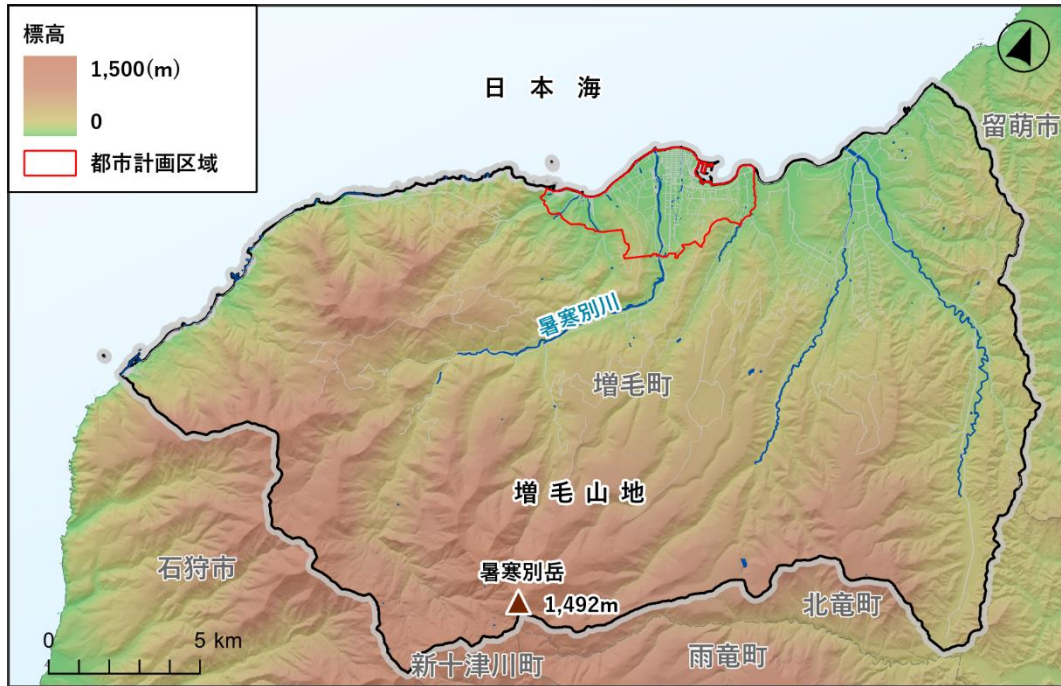


図 2-2 地勢

出典：基盤地図情報

② 気候

本町は北海道西海岸特有の海岸性気候であり、夏期は温暖な気候、冬期は風雪を伴う季節風が強く吹く傾向にあります。月別の降水量は、台風や秋雨前線の影響等で秋（9～11月）が最も多くなっています。

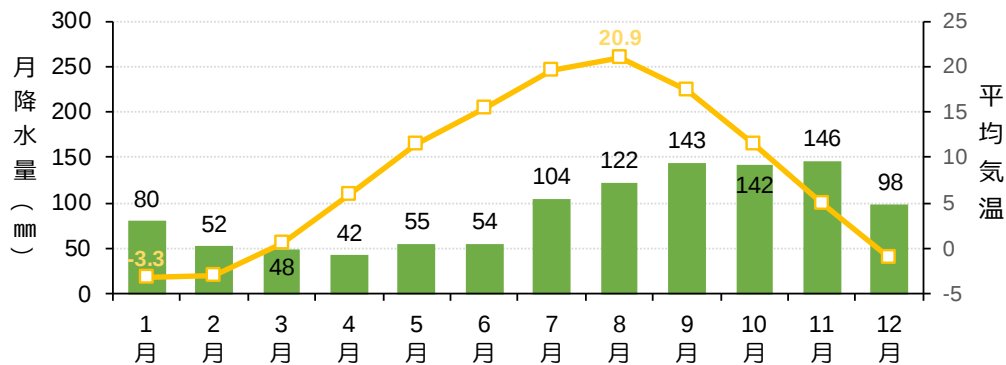


図 2-3 平均気温・月降水量

※1991年～2020年の30年間の平均値

出典：気象庁「気象観測統計」



3) 観光

① 観光入込状況

過去 10 年間の観光入込客数の推移を見ると、JR 留萌本線の留萌駅－増毛駅間が廃線となった平成 28 年（2016 年）に増加し、令和元年（2019 年）まで 30 万人台を維持していたものの、令和 2 年（2020 年）には新型コロナウイルス流行の影響で大きく減少し、回復傾向はあるものの、令和 4 年（2022 年）時点では約 25 万人に留まります。また、多くを日帰客が占めているのが特徴です。

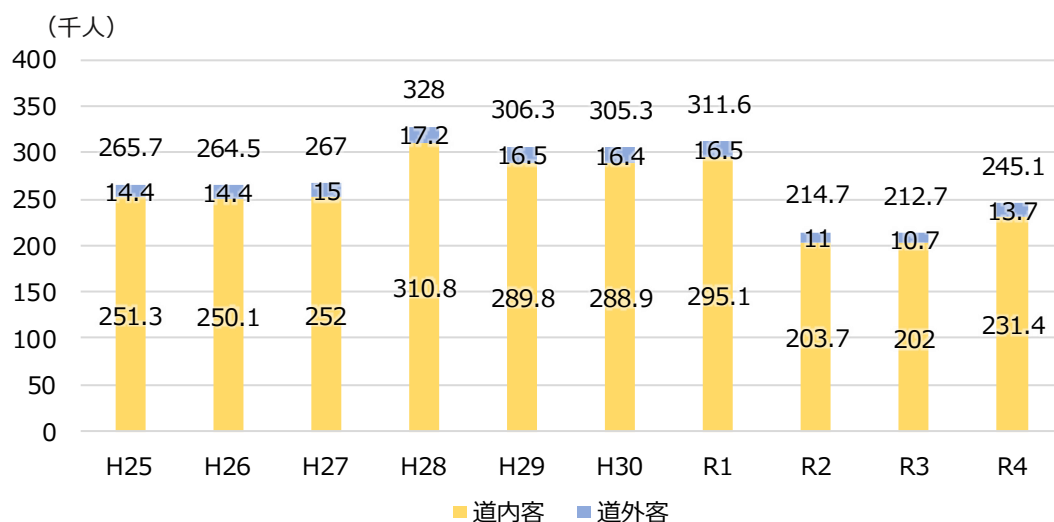


図 2-4 観光入込客数の推移＜道内／道外＞

出典：北海道観光入込客数調査

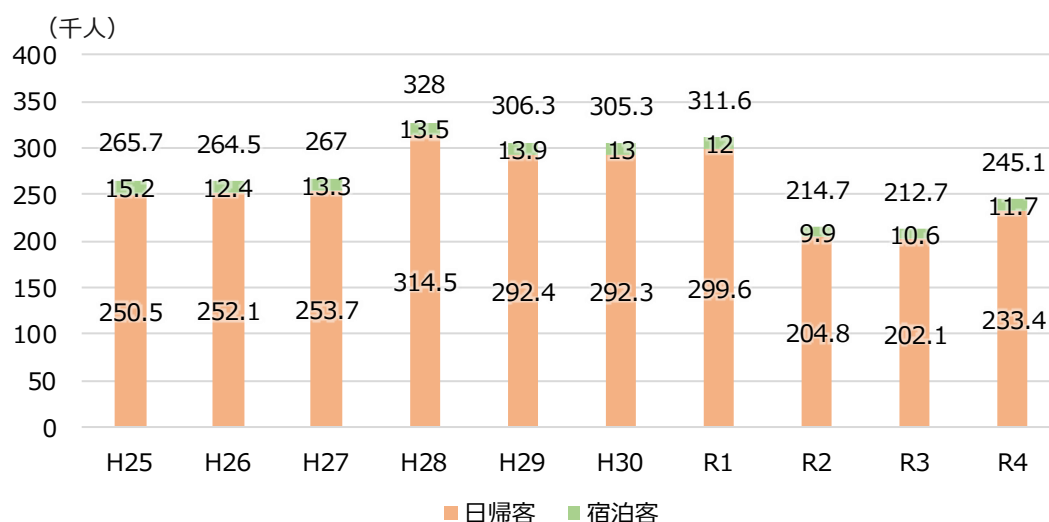


図 2-5 観光入込客数の推移＜日帰／宿泊＞

出典：北海道観光入込客数調査



② 観光地・観光施設の立地状況

本町の観光地・観光施設の立地状況を見ると、市街地では明治期に鍊場として栄えた歴史を伝える建築物群が立ち並び、増毛駅舎は市街地の観光拠点となっています。

また、町南部に広がる増毛山地および雄冬地区は平成2年（1990年）に暑寒別天売焼尻国定公園に指定され、道内外からの登山者に向けた登山道や山荘が整備されています。

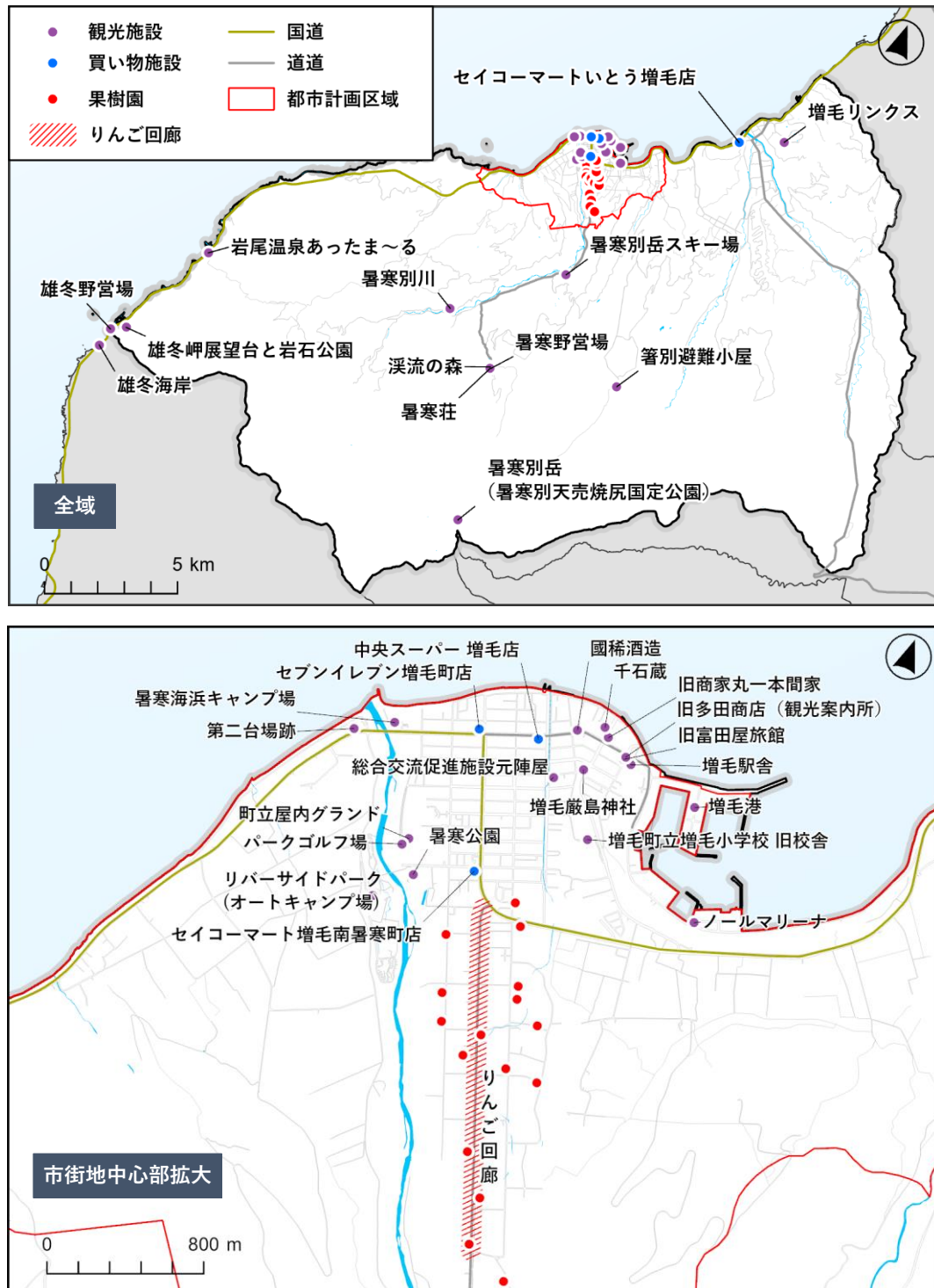
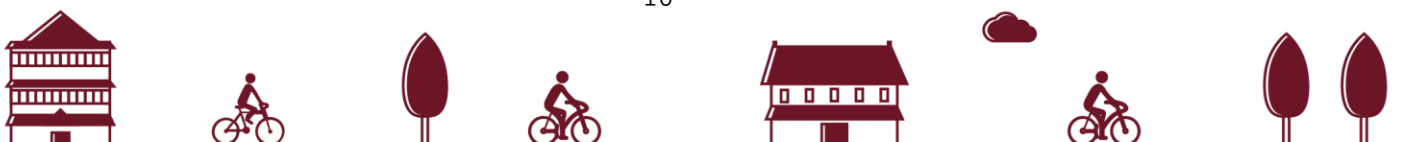


図 2-6 観光地・観光施設の立地状況

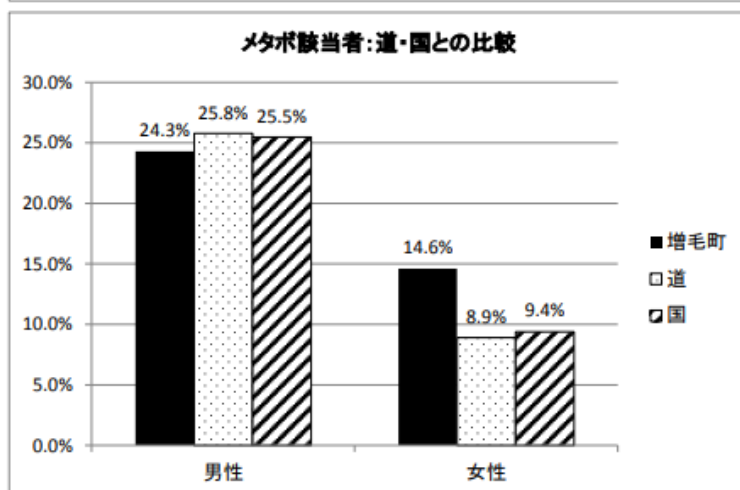
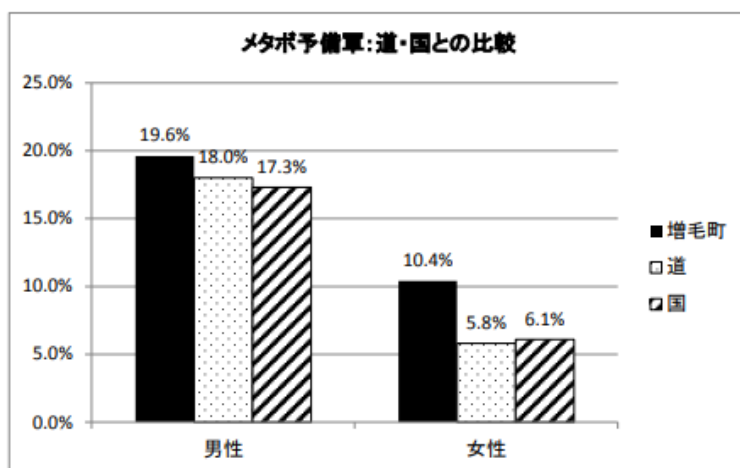
出典：増毛町 HP および増毛町観光協会 HP



4) 健康づくり

循環器疾患との関連が証明されているメタボリックシンドロームについて、本町は北海道や国と比べて、メタボリックシンドローム予備軍が多い状況にあり、特に女性は該当者の割合も高い状況です。

本町では、メタボ対策として、運動を推進するために「運動一番ら・さんて」の稼働や「運動教室」の実施などに取り組んでいます。



メタボリックシンドローム
内臓肥満に高血圧・高血糖・脂質代謝異常が組み合わさることにより、心臓病や脳卒中などになりやすい病態

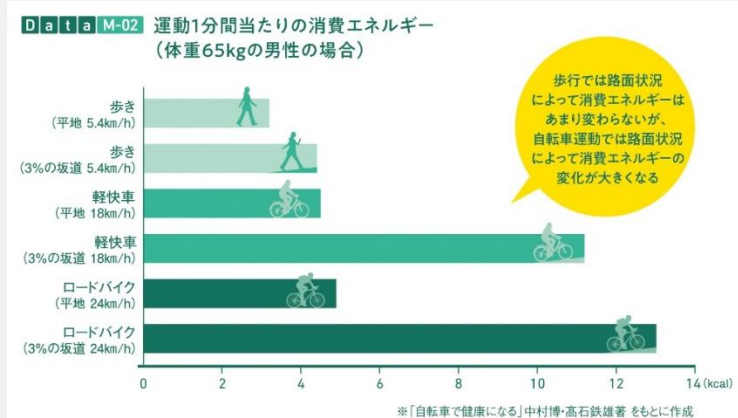
日本ではウエスト周囲径（おへその高さの腹囲）が男性85cm・女性90cm以上で、かつ血圧・血糖・脂質の3つのうち2つ以上が基準値から外れた状態
（厚生労働省 生活習慣病予防のための健康情報サイト参照）

図 2-7 メタボリックシンドローム予備群（上）および該当者（下）の道・国平均との比較

出典：健康ましけ 21 計画（平成 28 年）

自転車の健康効果

自転車運動は基本的に有酸素運動であるため、脂肪燃焼効果が高いという特徴があります。同じ時間の運動で消費するエネルギーは歩行よりも多く、さらに自転車は、坂道では消費エネルギーの変化が大きいのが特徴です。



出典：株式会社シマノ Health Data File



(2) 交通特性

1) 道路環境

国道 231 号は本町の沿岸部を海岸線に沿って経路し、札幌市と留萌市を結ぶ幹線道路です。石狩市側の雄冬地区から増毛町の市街地までは崖地が連なる急峻な地形であり、トンネルおよび覆道が連続する区間となっています。留萌方面の区間では、24 時間交通量が 4,627 台と比較的高くなっています。

道道 301 号増毛港線は市街地と増毛港を結び、増毛駅前を經由しています。道道 546 号暑寒別公園線は、市街地と暑寒別岳への登山の起点となる溪流の森を結び、暑寒沢地区の果樹園が連なる地域を經由します。道道 94 号増毛稲田線は信砂川沿いに走っており、本町と北竜町および深川市を結んでいます。

24 時間道路交通量は、国道 231 号の市街地—留萌方面町境で、4,627 台と比較的高くなっています。

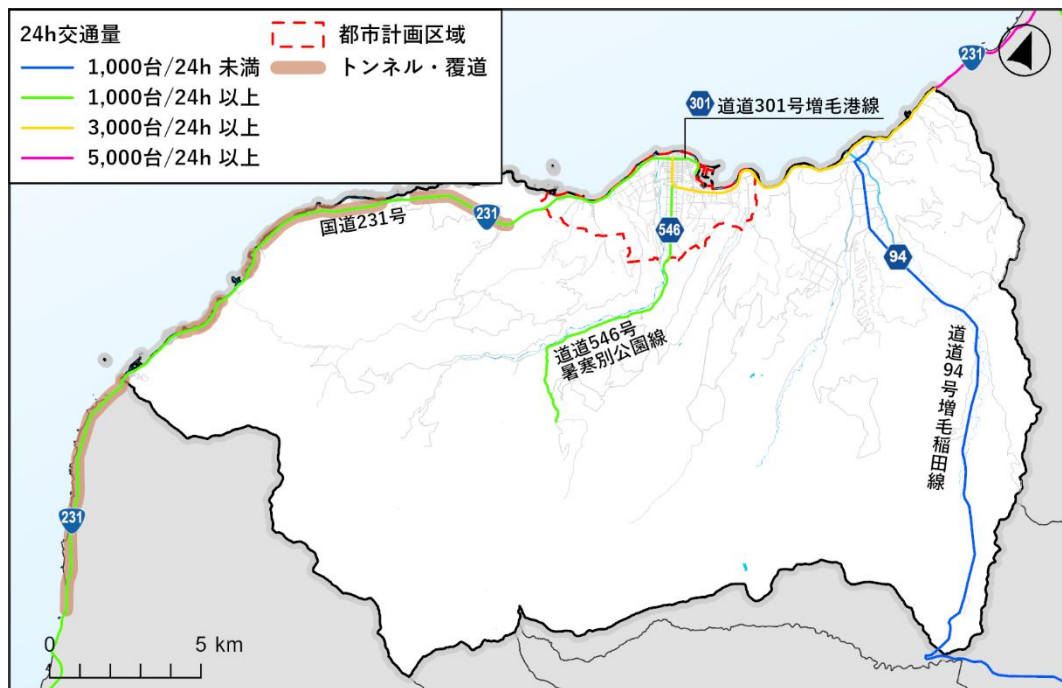


図 2-8 24 時間交通量（上下計・全車種計）

出典：令和 3 年度道路交通センサス 一般交通量調査結果



2) 公共交通

① 公共交通網

本町では、沿岸バス株式会社により路線バスが1路線と、札幌市および石狩市と本町を結ぶ高速バスが運行されています。路線バスのない早朝および夜間については、完全予約制乗合タクシーを町が JR 北海道の支援を受けて増毛駅舎～旧 JR 留萌駅間を運行しています。

また、自家用有償旅客運送事業のあつぷるハイヤーが町全域を運行しており、町民はもちろん観光客等の利用も可能となっています。



図 2-9 バスの運行状況

出典：国土数値情報



表 2-1 あっぷるハイヤーの概要

運行形態	自家用有償旅客運送 予約に応じて運行
運行主体	増毛町
運行日	通年（12月31～1月3日を除く）
運行時間	午前9時～午前0時（日曜日は午後5時まで） 「特急ましけ号」を利用する場合は、午前7時台と午後6時台
運行区域	増毛町全域（町外への運行なし）
利用対象者	増毛町民及び観光客、その他増毛町内を来訪した者
利用料金	初乗り料金 午前9時～午後5時 平日 300 円 土日祝 500 円 午後5時～午前0時 600 円
利用方法	電話で予約

② バスの利用状況

路線バスの留萌別荘線は利用者が減少傾向にあります。高速バスの特急ましけ号は、それまで運行していた特急はぼろ号増毛経由便廃止に伴い令和2年（2020年）10月から運行を開始し、年間2,000人超が利用しています。

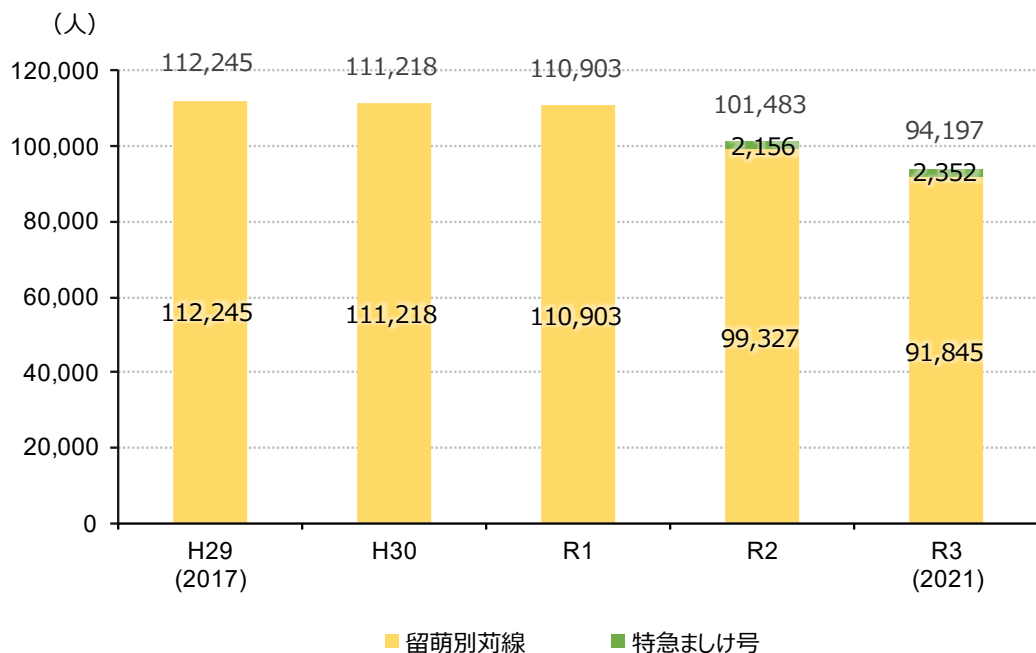


図 2-10 バスの利用者数

出典：北海道留萌管内地域公共交通計画（令和5年6月）



(3) 自転車交通の状況

1) 自転車利用状況

通勤・通学時の利用交通手段を見ると、町内・町外ともに自家用車の利用が約7割で最も多くなっています。2番目に多い交通手段は、町内では徒歩、町外では乗合バスとなっています。自転車の利用は、町内では乗合バスより多くなっていますが、4.2%にとどまります。

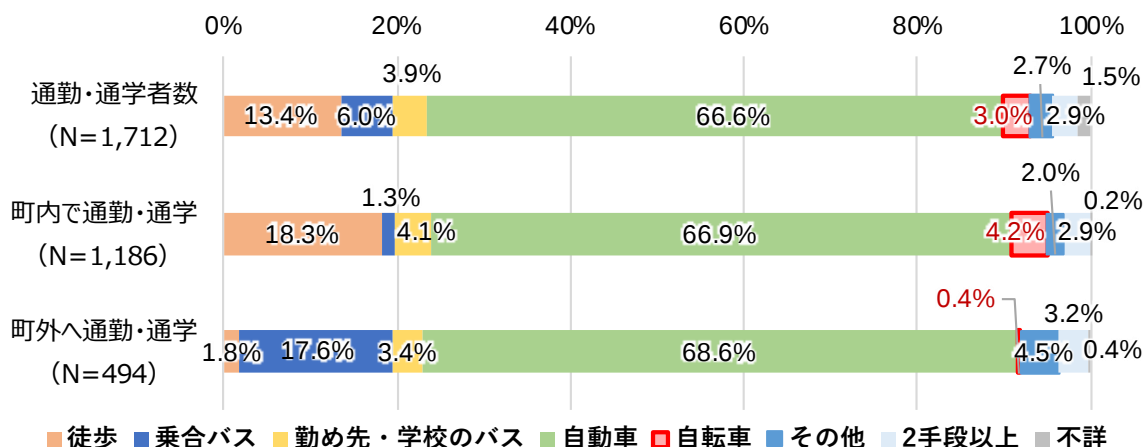


図 2-1 1 通勤・通学時の利用交通手段

出典：国勢調査（令和2年）
※15歳以上の通勤・通学者が対象

北海道開発局が令和3年に観光客に対して実施した調査では、観光客の多くが、町内移動手段として、自家用車を利用していました。また自転車利用は、自前の自転車利用が8%、レンタサイクルは2%でした。

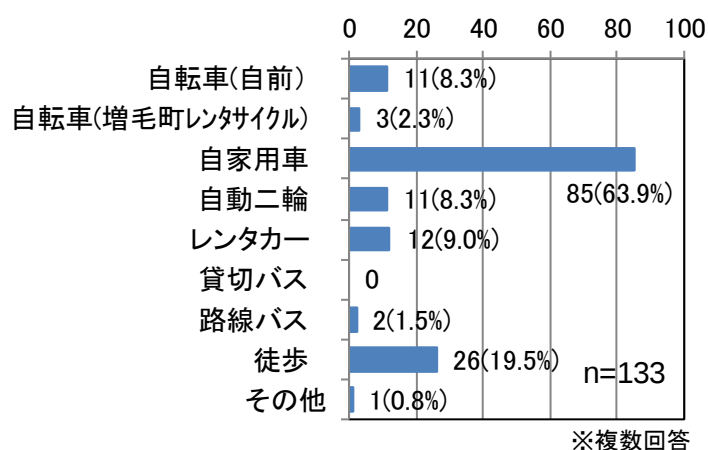


図 2-1 2 観光客の増毛町内での利用交通手段

出典：出典：サイクルルートマップに関するアンケート調査結果（令和3年 北海道開発局）



2) 自転車事故・安全に関する状況

① 自転車関連事故の発生状況

町内の交通事故は、80～90 件程度で推移しており、そのほとんどを物損事故が占めます。このうち、自転車による人身・物損事故は過去 10 年間を通して●件となっています。

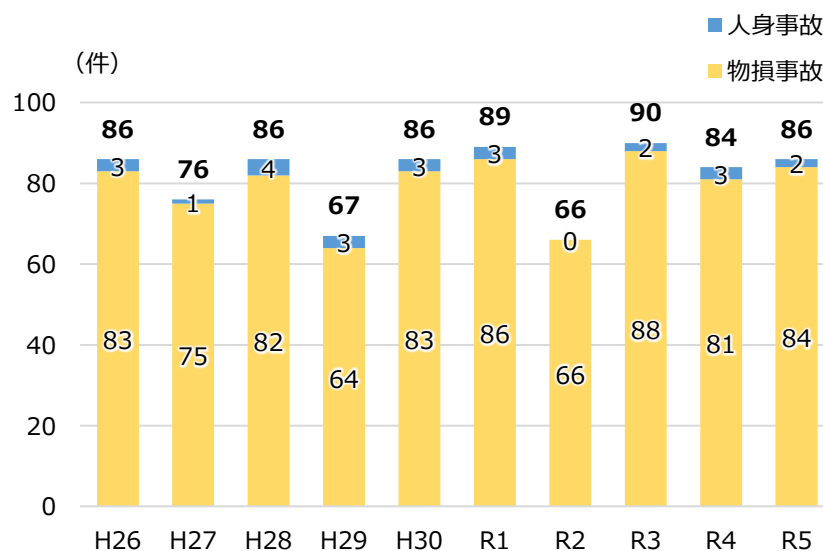
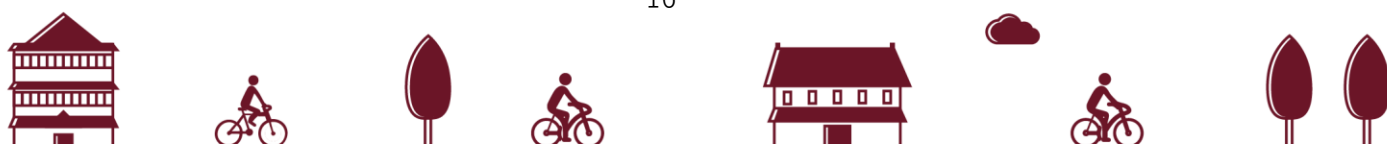


図 2-1 3 町内の交通事故件数の推移



② 自転車保険加入状況

令和２年度道民意識調査において、自転車損害賠償保険の加入状況は約５割が「加入している」、約３割が「加入していない」、約２割が「わからない」と回答しています。

また、条例で自転車損害賠償保険への加入が努力義務に定められていることへの認知度は約３割となっています。

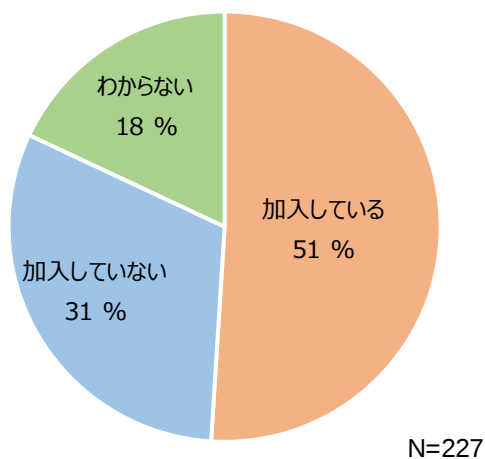


図 2-1 4 自転車損害賠償保険の加入状況

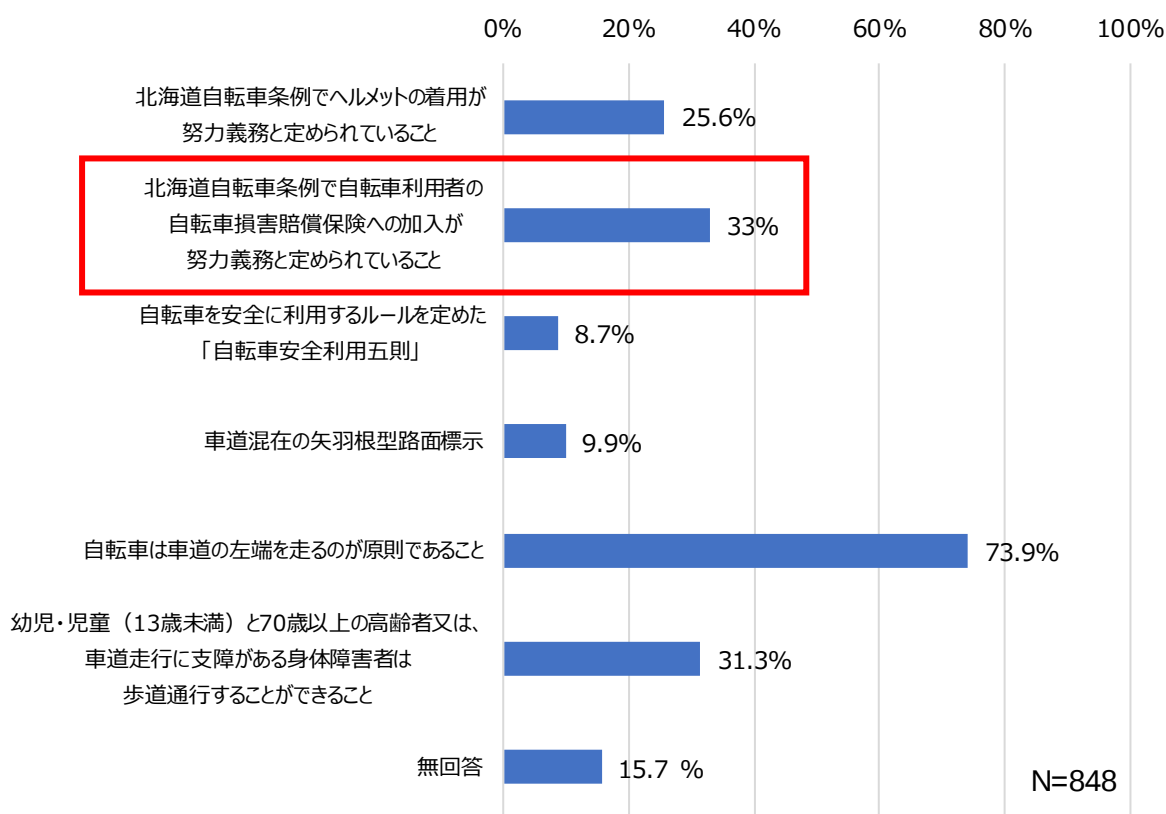


図 2-1 5 自転車利用のルールの認知度

※増毛町は本調査における調査地点の対象外
出典：令和２年度道民意識調査



③ 自転車通行環境の整備状況

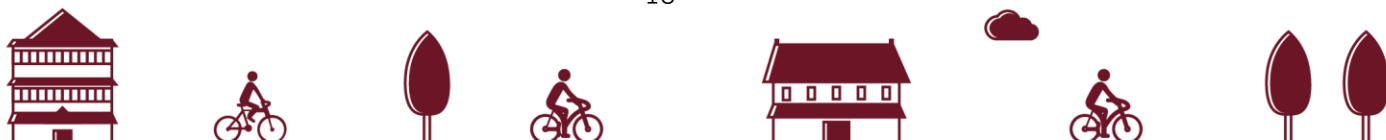
本町の主要道路である国道 231 号と一部の道道では、トンネルやカーブ手前など、特に走行時に注意が必要な場所には、矢羽根型路面標示による自転車通行環境の整備を行っています。併せて、トンネル入口には注意喚起看板を設置しています。

自転車の走行位置を示す矢羽根の路面標示は町内に 68 か所、トンネルの入り口で注意喚起を促す看板が 22 か所設置されています（令和 6 年度整備予定箇所を含む）。



図 2-1 6 自転車通行環境の整備状況

※令和 6 年度中に整備予定の箇所を含む
出典：北海道開発局提供資料



④ 安全啓発の実施状況

本町では増毛駐在所と連携して、毎年増毛小学校の全学年の児童に向けた交通安全教室を実施しています。低学年（１・２年生）においては、正しい道路歩行、横断の仕方など、実技を通して交通ルールを学ぶ機会としており、中学年（３・４年生）、高学年（５・６年生）においては、交通ルールや安全な歩行について確認する機会とし、学齢に合わせた交通安全意識の向上を図っています。

自転車の乗り方やヘルメット着用といったルールについても、交通安全教室を通じて啓発を行っています。

また、町では、１９歳未満もしくは６５歳以上の町民に、自転車用ヘルメット購入費の補助を実施しており、安全な自転車利用を促進しています。



図 2-17 交通安全教室の様子



3) 自転車観光に関する状況

① 留萌地域ツーリズム勉強会からの文書手交

令和4年（2022年）12月に、サイクルツーリズム推進に向け、留萌地域ツーリズム勉強会から本町に「留萌地域ツーリズム勉強会における成果と期待～増毛町のサイクルツーリズムの推進に向けて～」の策定文書が手交されました。

本文書では、留萌地域ツーリズム勉強会が本町のサイクルツーリズムの推進について議論を重ねた成果として、本町がサイクルツーリズム推進に向けて取り組むべき項目がまとめられています。



図 2-18 留萌地域ツーリズム勉強会との手交式

■文書の内容① 増毛町内のサイクルツーリズムを推進する上で考慮すべき事項

1. 楽しく、安全に自転車が走行できる環境の推進

増毛町内の魅力が詰まったショートコースやロングコースの設定及びコースの磨き上げを継続して、地域の食文化や歴史的建造物などの町内の観光資源を最大限活かした自転車走行環境を構築していただきたい。

2. 自転車利用者のニーズに対応した受入環境を整備

電動アシスト付き自転車の一層の拡充やレンタサイクルの乗り捨てサービスの実施など自転車を使った観光がしやすい環境づくりのほか、立ち寄り施設から自転車観光客向けの特典やサービスを受けられるなど、走行するのが楽しくなったり、各施設への立ち寄りを促したりする受入環境の構築に努めていただきたい。

3. サイクルツーリズムに関する情報発信の推進

ウェブサイトやナビアプリを活用した情報発信のほか、ファムトリップや試走会の実施、SNSの活用、フォトコンテストやハッシュタグキャンペーン、電子スタンプラリーなど口コミのしやすいPRキャンペーンや自転車利用者同士の交流が促進されるコミュニケーションの場を展開していただきたい。





■文書の内容② 増毛町におけるサイクルツーリズム振興に向けた取組メニュー案

観点	取組メニュー（案）	具体的な取組メニュー（案）
走行環境	1. ショートコースやロングコースの設定	周遊編ショートコース（街中ぐるっとちょいっとコース）の設定 周遊編ロングコース（海風感じるオロロンコース）の設定 周遊編コースの磨き上げ
	2. 危険箇所の注意喚起看板の設置	注意標識・路面表示の設置
	3. 安全な自転車走行環境の実現	荒れた路面の補修 ふるさと歴史通りの無電柱化
受入環境	4. 自転車観光マップの作成	周遊編ショートコース（街中ぐるっとちょいっとコース）のマップ作成 シーズン別のマップ作成 サイクルマップの配布先と活用方法の検討
	5. アシスト付き自転車の貸出	電動アシスト付き自転車の貸出 レンタサイクルの乗り捨てサービスの実施
	6. 休憩施設や立ち寄り施設等の施設機能の充実	駐輪場とベンチ、テーブルの設置 パンク等の緊急時に対応する SOS サービスの充実や見える化 自転車拠点でのシャワールームの整備
	7. サイクルルートの案内看板の設置	地域ルート看板の設置 地域らしい案内看板の設置
	8. 立ち寄り施設等の情報案内板の設置	町内の拠点でのルート案内の看板の設置 町内の立ち寄り施設等への案内看板の設置（対言語対応も含む） 観光案内所の入りやすさの向上
	9. 自転車観光案内所の設置（観光案内所の機能強化）	雨具の貸し出し又は販売 ウェアの貸し出し 着替えや荷物の預かりサービス
	10. 自転車観光客向けのサービスの提供	インスタ映えする新たなシンボルやモニュメント等の設置や発掘 立ち寄り先などパッケージ化されたモデルコースの提案 ミニ FM と連動した案内の実施 クーポン・割引の実施 立寄施設や町内での Wi-Fi 環境整備 スタンプラリーの実施（紙媒体・ロゲイン・オンラインチェックイン等）
	11. 自転車観光客へのウェルカムな地域づくり	サイクリスト・ウェルカムドリンクサービス 立寄施設等でのサイクルラックの設置
情報発信	12. 口コミの活用（SNS 等）	高発信力者を招聘したファムトリップや試走会の実施 インスタグラムの活用（専用アカウントの開設） バスガイドや旅行会社（添乗員）を対象とした町内観光の呼びかけマニュアルの作成 フォトコンテスト／ハッシュタグキャンペーン 外部サイトとの連携
	13. ウェブサイトでの情報発信	増毛町 HP にて、サイクルマップのダウンロード対応
	14. スマホアプリ等と連動した情報発信	ナビアプリの活用 スマホ版スタンプラリー
	15. サイクリスト同士の交流の促進	旅行者の交流スマホアプリの作成
	16. 自転車マナーの情報発信	町の広報誌への掲載 ふるさと歴史通りにおける自転車の押し歩きゾーンの推奨 レンタサイクル貸出時に自転車走行環境マナーに関する小冊子を配布





② 各施設の取組状況

北海道開発局が令和２年に行った調査によると、増毛町および増毛町観光協会では、サイクリングコースの設定を始め、サイクリングマップや休憩施設などの取組を実施しています。

また、町内の自転車販売店では、修理対応、物品販売、工具貸出し等、車両トラブルへの対応を行っています。宿泊施設においては、工具貸出しやレンタサイクル・シェアサイクルの提供等に取り組んでいる施設が１施設ありますが、多くはサイクルツーリズムに関する取組を実施していません。

表 2-2 増毛町・増毛町観光協会の取組内容

取組	増毛町役場	増毛町観光協会
サイクリングコースの設定	○	○
地域協議会やワークショップの実施	○	○
サイクリングマップの制作および配布	○	○
休憩施設・地点へのサイクルラック設置	○	○
休憩施設・地点での空気入れの貸出	○	○
休憩施設・地点での工具の貸出	○	○
レンタサイクル、シェアサイクルの整備	○	○

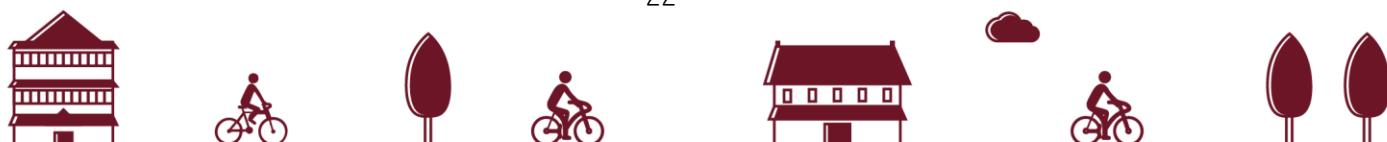
出典：増毛町内におけるサイクルツーリズムに関するアンケート（令和２年 北海道開発局）

表 2-3 自転車販売店の取組内容

町内の自転車販売店が実施するサービス
• 修理（店舗） • 修理（出張） • 情報提供 • 物品の販売等 • 空気入れ等の準備、調整に必要な工具の貸出 • Wi-Fi の提供

※町内２店舗のうち１店舗以上の自転車販売店が対応しているサービスを記載

出典：増毛町内におけるサイクルツーリズムに関するアンケート（令和２年 北海道開発局）



③ レンタサイクルの実施

増毛町観光案内所では、夏期にレンタサイクルの貸出を行っています。過去 10 年の貸出件数の推移では、JR の廃線および増毛駅が廃止された平成 28 年（2016 年）に、観光入込客数のピークに合わせてレンタサイクルの貸出件数もピークとなっています。その後は件数が激減しており、これは公共交通を利用して増毛町を訪れる観光客が減少したためと考えられます。

表 2-4 レンタサイクルの概要

貸出場所	増毛町観光案内所
貸出期間・時間	4月下旬～10月末／9:30～16:00
車種・台数	シティサイクル 6台 電動アシスト付きシティサイクル 4台
料金	シティサイクル 無料 電動アシスト付きシティサイクル 500円/3時間

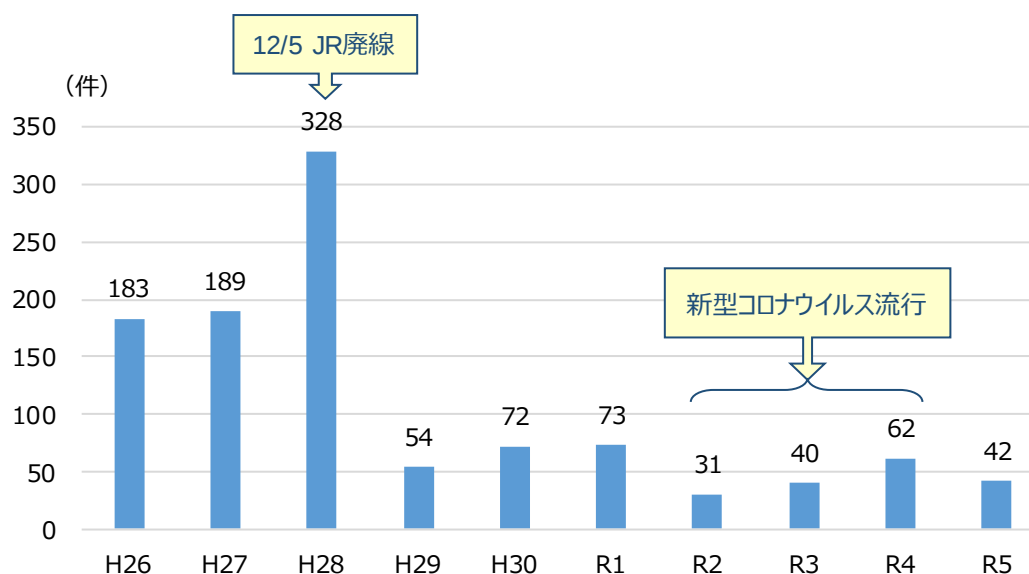


図 2-19 レンタサイクルの貸出件数の推移

出典：増毛町資料



④ サイクリングルートの設定

本町では町内の観光名所や果樹園などを巡るサイクリングルートを設定し、サイクリングマップを作成しています。

令和3年に実施したサイクリングマップについての調査では、「見やすさ・分かりやすさ」「観光施設情報」「危険箇所の情報」などの項目で高評価を得ています。

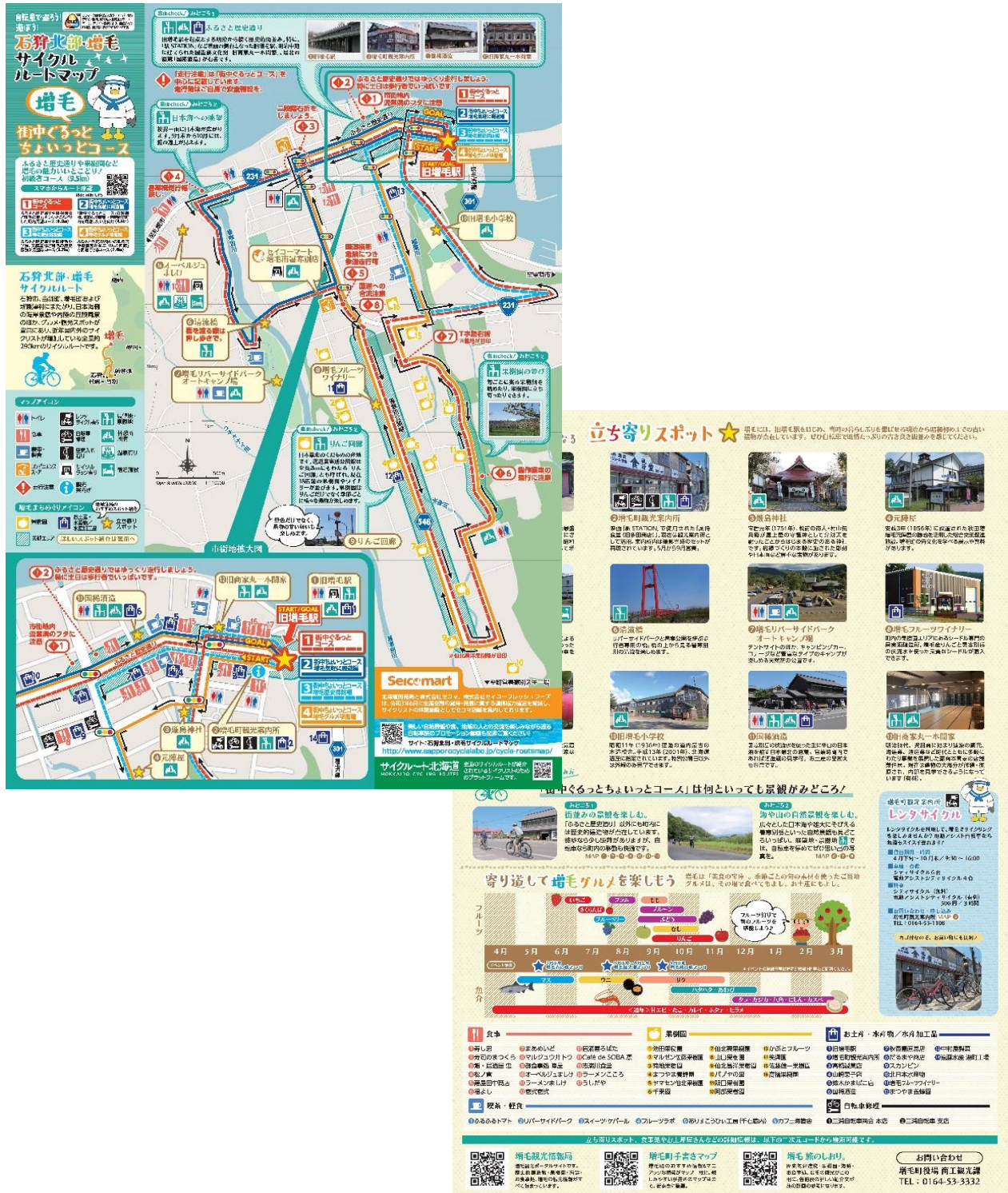


図 2-20 増毛町サイクリングマップ



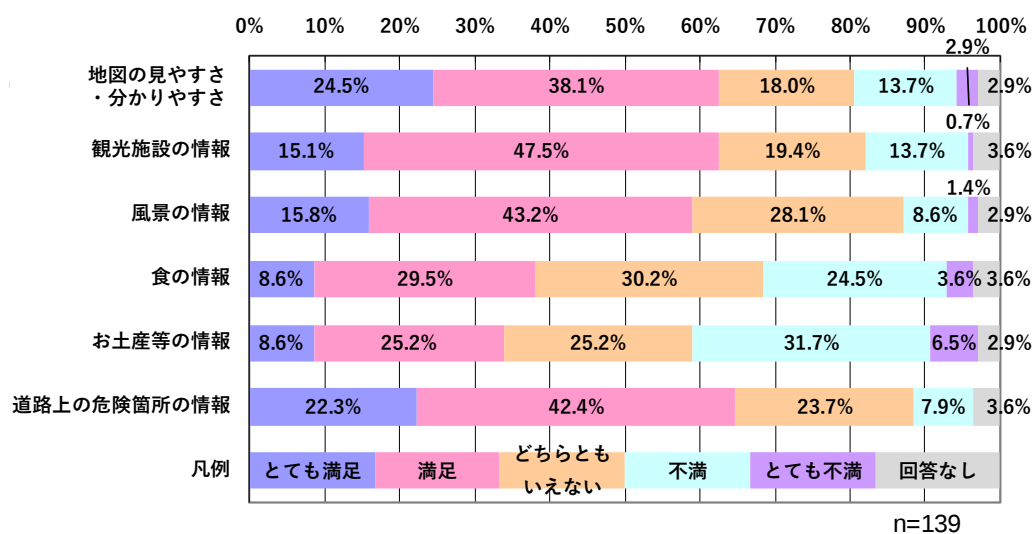


図 2-2 1 サイクリングマップに掲載している内容の満足度

出典：サイクルルートマップに関するアンケート調査結果（令和3年 北海道開発局）

町民有志によるサイクリングルートの点検会

留萌管内のアウトドア観光の盛り上がりを受け、町民有志で「増毛町アウトドアネットワーク」を創設し、町内のアウトドア資源の発掘と磨き上げを行っています。

令和6年5月に「街中ぐるっとちょっとコース」と「海風感じるオロロンコース」を試走しました！参加者からは「ロケーションが抜群で飽きない行程」、「電動アシスト付き自転車なら、女性でも全然余裕！」との高評価！

これからも町ぐるみでサイクルツーリズムの振興を進めていきます！



増毛駅での出発式



電動アシスト付き自転車なら
増毛の坂道もすいすい登れます



⑤ 広域的なサイクルツーリズムの推進状況

本町は、「石狩北部・増毛サイクルルート」および「オロロンライン・サイクルルート」の区間の一部となっており、市町村をまたがる広域的なサイクリングルルートが設定されています。本町も各ルート協議会の一員として、質の高いサイクルツーリズムの推進に向け、走行環境や受入環境の整備、情報発信などに取り組んでいます。

ルート名	石狩北部・増毛サイクルルート
全長	288km
構成市町村	石狩市、当別町、増毛町、 新篠津村
協議会	石狩北部・増毛サイクルツーリズム推進協議会
主な経由地 (増毛町)	暑寒別天売焼尻国定公園、増毛山 道、暑寒別岳、雄冬海岸
キャッチ フレーズ	自転車で巡ろう！遊ぼう！ 石狩北部と増毛！



ルート名	オロロンライン・サイクルルート
全長	145km
構成市町村	留萌市、増毛町、小平町、苫前町、 羽幌町、遠別町、天塩町、 初山別村
協議会	オロロンライン・サイクルルート 連絡会議
主な経由地 (増毛町)	増毛の歴史的建物群(旧商家丸一 本間家、国稀酒造、増毛小学校)
キャッチ フレーズ	北海道の左上。日本海絶景ロー ド・オロロンライン



図 2-22 広域的なサイクリングルート概要





図 2-2 3 ルート案内の設置



図 2-2 4 サイクルラックの設置



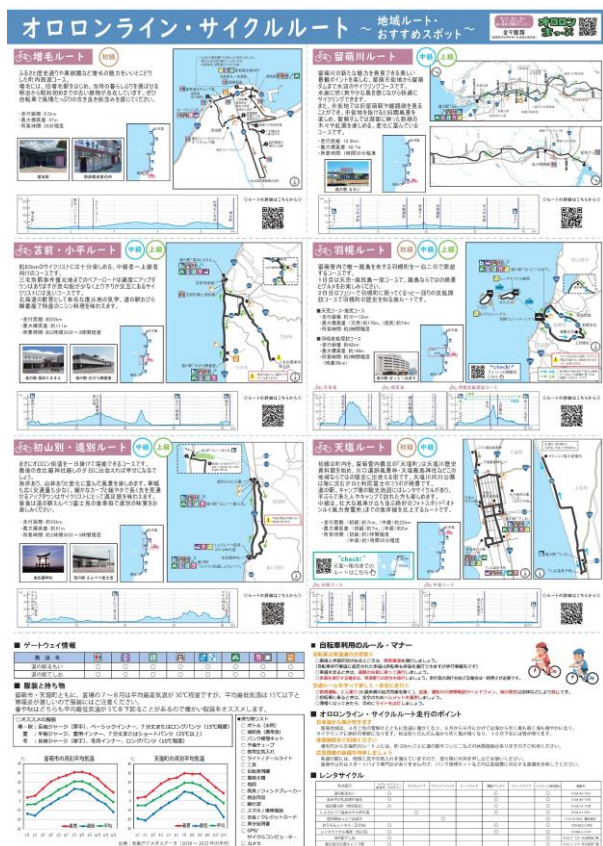
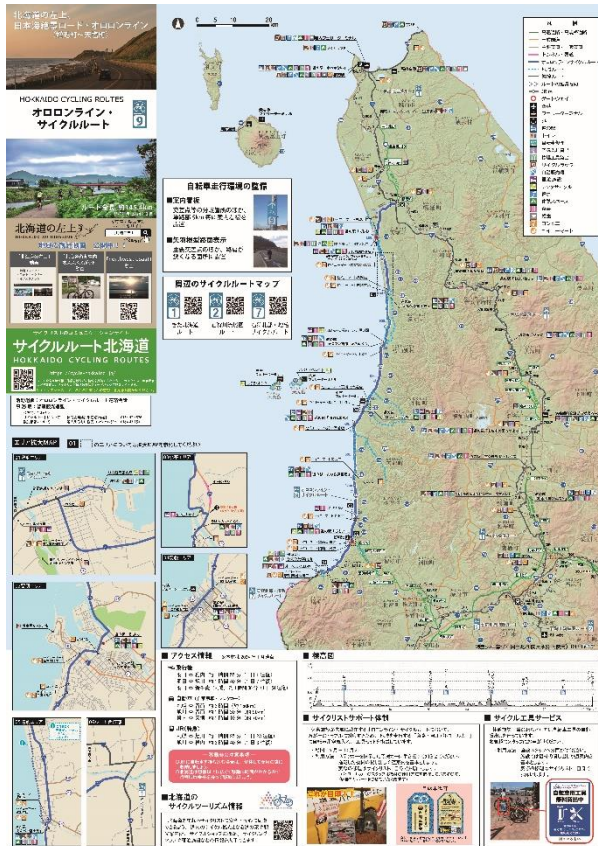
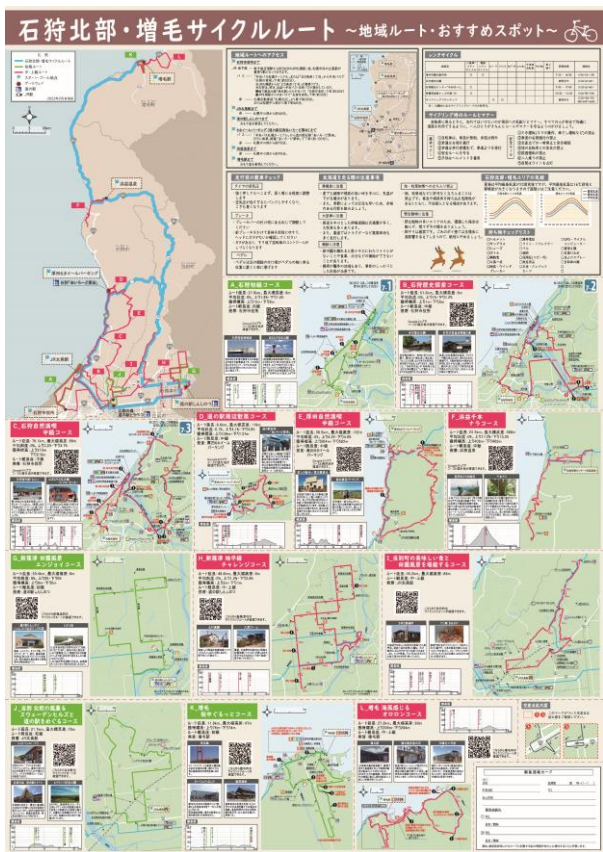


図 2-2 5 情報発信の取組 (マップ作成)



4) 自転車観光推進におけるニーズ

北海道開発局が令和2年（2020年）に町内の宿泊施設、自転車販売店等11施設に行った調査によると、留萌地域のサイクルツーリズム推進に向けて特に必要な取組として、「自転車道（占有レーン）の整備」「案内標識や路面標示の整備」「サイクリングマップの充実」が重視されています。

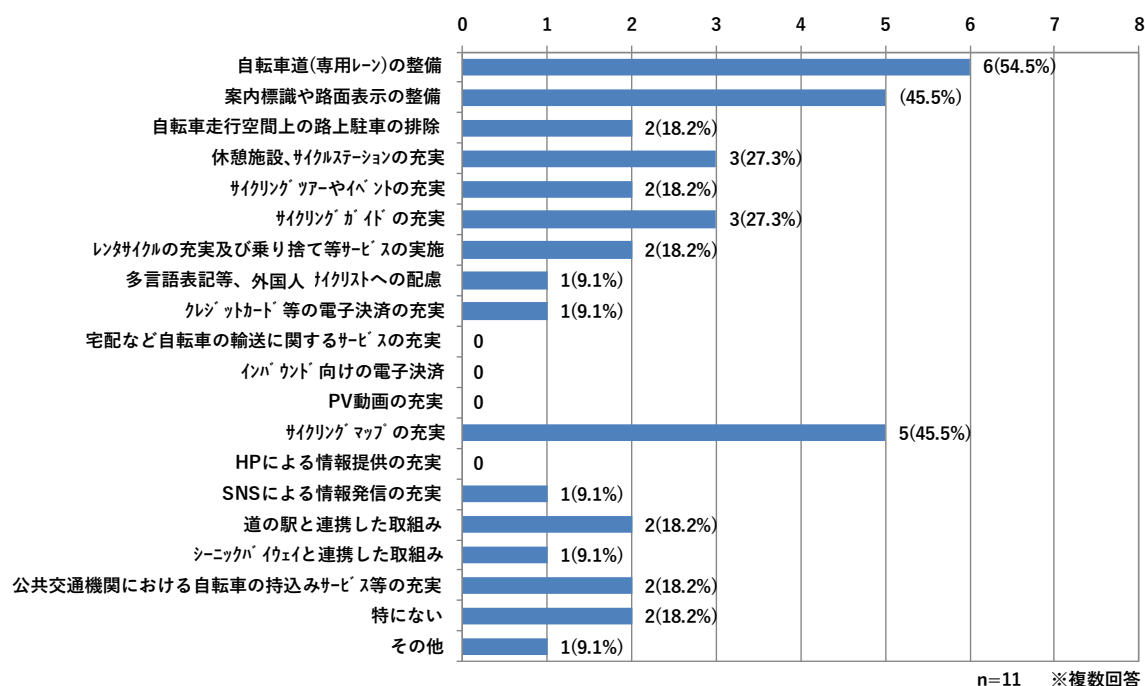


図 2-26 留萌地域のサイクルツーリズム推進に向けて特に必要な取組

出典：増毛町内におけるサイクルツーリズムに関するアンケート（令和2年 北海道開発局）

北海道開発局が令和2年（2020年）に実施した試走会後の意見では、景観が良く魅力あるルートであるという意見の一方で、トンネル区間の危険性や、路肩および路側帯の状態について指摘を受けています。

表 2-5 試走会での意見（抜粋）

ルートの魅力	・海岸線や港の風景、増毛町の街並み、果樹園等の風景が印象に残った ・増毛の歴史的な街並み、海岸線を楽しめる
ルートのわかりやすさ	・交差点などに案内サインの設置が必要 ・増毛町内果樹園方向案内などがあるとよい
ルートの安全性	・国道は大型車が多く注意が必要 ・トンネルが危険、トンネル内の路面状態にも危険がある ・路肩の路面状態が悪く、実質的な幅員が狭い ・路側の路面清掃、草刈等が重要
受入環境	・増毛駅は活用の可能性がある ・トイレやコンビニが一定間隔でほしい

出典：試走調査（令和2年 北海道開発局）



北海道開発局が令和 3 年（2021 年）に本町の観光客を対象に実施したアンケート調査によると、増毛町の自転車観光についての意見として、「マップ内容の改善」や「レンタサイクルの工夫」についての意見が目立ちました。

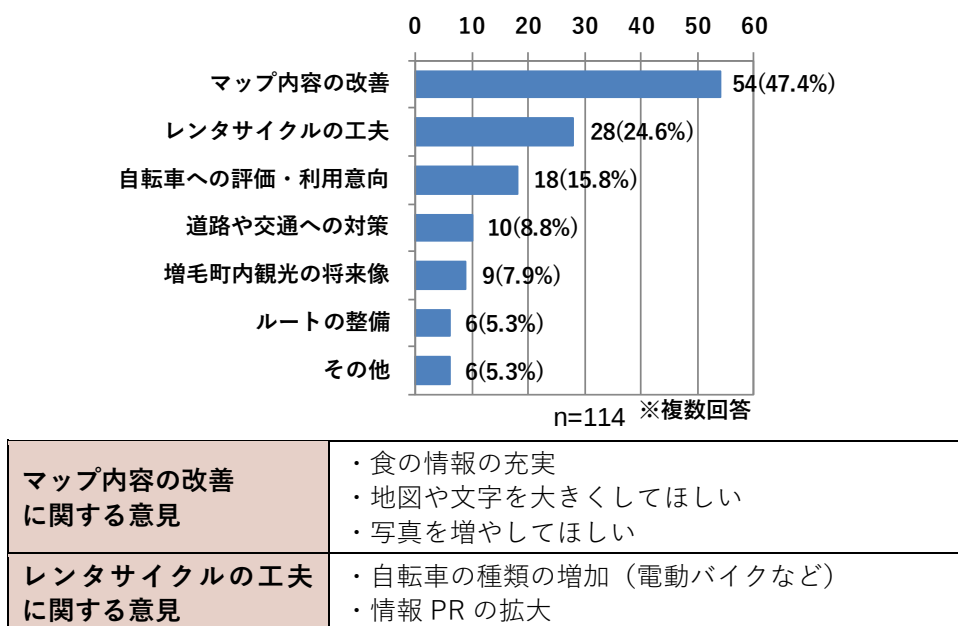


図 2-27 増毛町の自転車観光に関する意見

出典：サイクルルートマップに関するアンケート調査（令和 3 年 北海道開発局）



2-2 課題整理

本町の地域特性や自転車交通に関する現況分析およびアンケート調査の結果を踏まえ、自転車活用推進の課題を以下のように整理します。

項目		現状
地域概況		① 人口減少が今後も進み、地域経済の縮小が予測される。 ② 高齢化が進み地域づくりの担い手不足が懸念される。 ③ 歴史的な観光施設が市街地に複数分布しているほか、果樹園や自然景観といった地域資源を持つ。 ④ 観光客数が新型コロナウイルスの影響から回復しきっていない。 ⑤ メタボ解消に向けた対策として運動事業に取り組んでいる。
交通特性	道路環境	⑥ 海岸線に沿って国道が走っており、留萌方面では交通量が多い。 ⑦ トンネルや覆道が連続する区間が存在する。
	公共交通	⑧ 町内交通として路線バス2路線と、予約制のあっぱるハイヤーが運行している。 ⑨ 高速バスは1日1往復で、町外から公共交通で来訪する手段が限定的である。
自転車交通	自転車利用	⑩ 自転車の日常利用は5%に満たず、日常・観光ともに自動車依存傾向が見られる。
	自転車事故・安全	⑪ 自転車事故はこの10年間で発生していない。 ⑫ 自転車保険加入率は北海道で約5割である。 ⑬ 国道と一部道道で、路面標示やトンネル入口の注意喚起看板が設置されている。 ⑭ 自転車利用に関する内容を含めた交通安全教育に取り組んでいる。
	自転車観光	⑮ 留萌地域ツーリズム勉強会からサイクルツーリズムの推進を期待されている ⑯ 町、観光協会などが主体となってサイクルツーリズム推進の取組を進めており、民間施設による取組には温度差がある。 ⑰ 観光案内所ではレンタサイクルを実施しているが、JR 廃線以降利用者数は減少している。 ⑱ 町内を巡るサイクルルートおよびマップが整備されている。 ⑲ 広域的なサイクルツーリズムが推進され、走行環境、受入環境、情報発信などに取り組んでいる。
	ニーズ	⑳ トンネルの危険性や路肩の状態など走行環境に関する意見。 ㉑ マップの改善やレンタサイクル PR など情報発信に関する意見。



自転車観光

現況

①②③④⑧⑨⑩
⑮⑯⑰⑱⑲⑳㉑

- ・ 広域的なサイクルツーリズムの取組が進む中、その波及効果を町内に**広げる取組**が必要である
- ・ 町内資源を活かし、満足度の高い受入環境を整えるために、**町内のサイクルツーリズムの機運を高める**必要がある。
- ・ 町だけでなく、**民間施設や町民を含めた取組体制を整える**必要がある

自転車の安全利用

現況

⑥⑦⑪⑫⑬⑭⑮⑱⑲⑳㉑

- ・ 来訪者も町民も安全に自転車を利用できるよう、**自転車通行空間を整備**する必要がある
- ・ 自転車ルールや保険加入など**自転車に係る交通安全について普及啓発**を図る必要がある

自転車の幅広い活用

現況

⑤⑧⑩⑰

- ・ 公共交通で気軽に観光できず、自動車観光がメインとなるため、**二次交通として自転車を活用してもらうための取組み**が必要である。
- ・ 健康的で環境に優しいまちづくりのため、**町民の自転車利用への理解を高める**必要がある。



第3章 施策展開

3-1 計画目標

本町における現況と課題、上位・関連計画を踏まえて、以下の通り目標を設定しました。

目標1

サイクルツーリズムを通じた地域の活性

コロナ禍により落ち込んだ観光入込客数が回復していない状況や、人口減少による地域経済・観光市場の縮小が懸念される中、北海道開発局は高付加価値な観光による消費単価の向上を目指した取り組みのひとつとして世界水準のサイクルツーリズムによる誘客を掲げています。

本町には、歴史資源や自然景観、食などの魅力的な観光資源があることから、町・町民・民間施設等とともに、サイクルツーリズムを推進することで、旅行者に高付加価値な体験を提供し、観光消費単価の向上や新たな人の流れを創り、地域の活性を目指します。

目標2

安全で快適な自転車利用環境の創出

本町の国道にはサイクリストが危険を感じやすいトンネルが多く、また路肩の状態が十分に整備されていない区間があることが指摘されています。

サイクルツーリズムの推進とそれによる自転車交通量増加に向けて、自転車も歩行車も自動車も安全に道路を利用できる環境が求められます。道路環境の整備、および利用者のルール向上の両面から安全で快適な自転車利用環境の創出を目指します。

目標3

自転車利用の拡大による地域課題への対応

本町へ来町するための広域的な公共交通が限定的なため、観光の移動手段は自動車が多い状況です。町内周遊手段として自転車の利用を促進することで、滞在時間が長くなり、新たな魅力の発見や、消費行動の増加が期待できます。

また、町民の自動車依存度も高いため、健康的で環境に優しいまちづくりを目指して、町民の自転車利用促進を図っていきます。





3-2 施策・取組

目標 1

サイクルツーリズムを通じた地域の活性

施策 1. 魅力的で快適なサイクルートの整備

本町では「街中ぐるっとちょいっとコース」「海風感じるオロロンコース」の2コースを、広域サイクルートの地域ルートとして設定しています。

これらを活用し、よりサイクリストを惹きつけられるよう、住民や沿線施設等とも協力しながらサイクルートの磨き上げを行います。さらに迷わず快適に利用できるようルート案内を充実させるなどの環境整備にも取り組みます。

主な取組	主体
サイクルートの磨き上げ サイクリスト、住民等による試走会や、沿線施設等も参加する意見交換会などを行いながら、より魅力的なルートになるよう随時必要な改善を行います。	町、沿線施設 住民
ルートや立ち寄り箇所への案内看板等の設置 国道、道道が主に関係する広域ルート、町道が主となる地域ルートについても、各道路管理者と協議を進めながらルート案内の整備に取り組みます。 また、立ち寄り箇所への案内看板を設置することで、ルートのわかりやすさ向上を図るとともに、サイクリストの立ち寄り箇所への誘導を図ります。	国、北海道、町



図 3-1 留萌地域ツーリズム勉強会が実施した試走会・ワークショップの様子



図 3-2 施設案内看板の設置事例（りんりんロード 茨城県土浦市）





施策 2. サイクルツーリズムに関する情報発信

サイクルツーリズムを推進していくためには、町内外のサイクリストに向けての情報発信はもちろんですが、町内の気運を高めるために、町民向けの情報発信が必要になります。

令和 4 年度（2022 年度）に完成した自転車観光マップについては、より広く周知されるよう活用を図っていきます。

また、SNS やウェブサイトなど多様な媒体を活用した、情報の発信を積極的に実施するほか、スマートフォンアプリの活用についても取り組んでいきます。

町民に向けても、サイクルツーリズムの取り組みを伝えていきます。

主な取組	主体
自転車観光マップの活用 効果的な配布場所の選定と設置を行います。また、多言語化や地図アプリで表示できるデジタルマップの導入など、自転車観光マップのさらなる展開についても検討していきます。	町
多様な媒体による町内外への情報発信 SNS やウェブサイトなどを通じた情報発信を行うほか、自転車インフルエンサーを招聘してのファムトリップや試走会、フォトコンテスト等、サイクリスト側から情報を発信する仕組み作りについても検討を行います。 また、サイクルツーリズムについて住民の理解を深めるために、町の広報誌なども活用しながら町内向けの発信を行っています。	町、観光協会
スマホアプリの活用 スマホ版スタンプラリーなどのイベントや、交流用アプリの作成等、スマホアプリを活用した取組に着手します。	町、観光協会



図 3-3 フォトコンテスト実施事例
(北海道サイクルルート連携協議会)



図 3-4 アプリを活用したイベント事例
(NPO 法人留萌観光協会)





施策 3. 利用者のニーズに対応した受入環境の整備

サイクルツーリズムにより地域活性のためには、景色を見ながらサイクルコースを通過するだけでなく、各施設への立ち寄ってもらえるよう受入環境を整えていく必要があります。

そのためには、これまでは市や観光協会、広域サイクルルート協議会などが主に取り組んできましたが、地域一丸となった推進体制の構築とともに地域でサイクルツーリズムを推進する担い手の支援・育成に取り組めます。

また、既存施設を活用しながら休憩施設等の整備を進めていきます。さらに、レンタサイクル事業の充実やサイクリスト向けのサービス提供など、自転車で観光したいと思えるようなサービスの提供に取り組み、サイクリストウェルカムな地域づくりを目指します。

主な取組	主体
推進体制の構築と担い手の支援 本計画を推進していくために、様々な主体が関わる推進協議会を設置します。また、本町のサイクルツーリズムに係る事業者・団体・個人等への支援・育成について具体的な手法を検討していきます。	町、住民 民間事業者
休憩施設・立ち寄り施設等の整備の推進 サイクリストに向けた機能やサービスの提供について、施設の協力のもと整備していきます。サイクルラックの設置や、休憩スペースの確保を進めるとともに、工具の貸出し施設を増やしていきます。 また、自転車販売店とも連携し、緊急時対応体制を整えていきます。 さらに、観光案内所においては、自転車関連の情報やサービスを提供する機能を付加するなど、機能強化を図ります。	町、沿線施設 自転車販売店 観光協会
レンタサイクル事業の充実 現在は、観光案内所 1 カ所でレンタサイクルを行っていますが、貸出・返却箇所を増やし、乗り捨て可能な形態にするなど、レンタサイクルの利用動向を踏まえながら事業の充実を図ります。	町、観光協会
自転車観光客向けのサービスの提供 ウェルカムドリンクサービスや、立ち寄り施設と連携したパッケージツアーなどのサイクリスト向けサービスの提供についても、具体的な検討を進めていきます。	町、沿線施設 観光協会



図 3-5 観光案内所レンタサイクル



図 3-6 休憩施設整備事例
(トカプチ 400)





目標 2

安全で快適な自転車利用環境の創出

施策 4. 安全で快適な自転車走行空間の整備

サイクルツーリズムの推進により自転車通行量が増えても、町民とサイクリストの安全が守られるよう、自転車走行空間の整備を進めます。

整備の必要性の高い路線に対し、計画的な道路環境の整備を進めるとともに、案内看板等を設置し、安全で快適な自転車利用環境の実現を目指します。

主な取組	主体
計画的な自転車走行空間の整備 増毛町自転車ネットワーク計画に基づき、自転車利用の実態や見込み、危険箇所等を踏まえて、路面標示の整備や路肩の補修など、計画的に自転車走行空間の整備を進め、歩行者・自転車・自動車が安全に利用できる道路環境を構築していきます。 具体的には、矢羽根型路面表示とピクトグラムを設置を進め、自転車への視覚的な誘導を行うとともに、自動車運転者に対しても自転車の車道走行に対する注意喚起を行います。	国、北海道、町
ルートや立ち寄り箇所への案内看板等の設置【再掲】 ルートや立ち寄り箇所への案内看板を設置することで、サイクルルートを明確にし、サイクルルートと生活道路の分離を図ります。	国、北海道、町



図 3-7 自転車通行位置を示す路面表示設置事例
(石狩市)



施策 5. 安全教育の推進と自転車ルール啓発

サイクリストや市民の安全性確保のためには、環境整備だけでなく、道路利用者ひとりひとりのルールやマナーの順守が必要です。

学校教育における交通安全教育を推進し、自転車利用ルールの普及啓発に取り組めます。また、観光資源が集積するふるさと歴史通りにおいては、自転車押し歩きの推奨に取り組めます。

主な取組	主体
学校等における交通安全教育の推進 本町の認定こども園、小学校・中学校では、交通安全教室を行っています。この取組を今後も継続的、定期的実施し、子供のうちに自転車利用ルールの定着や安全意識の向上を図ります。	町、学校警察
自転車利用ルールの普及啓発 自転車利用ルールやヘルメットの確実な着用、自転車損害賠償保険の加入促進について普及するために、広報誌への掲載や、レンタサイクル貸出時に冊子の配布を行います。また、警察と協力して、交通安全運動の機会を利用した普及啓発の取組なども検討します。	町、警察
ふるさと歴史通りにおける自転車押し歩きの推奨 観光客の歩行量が多いふるさと歴史通りについては、自転車押し歩きの推奨を進めます。押し歩きを呼びかける路面標示の実施や、サイクリストの増加状況を踏まえながら街頭での自転車押し歩きキャンペーンの実施などを検討します。	町、北海道

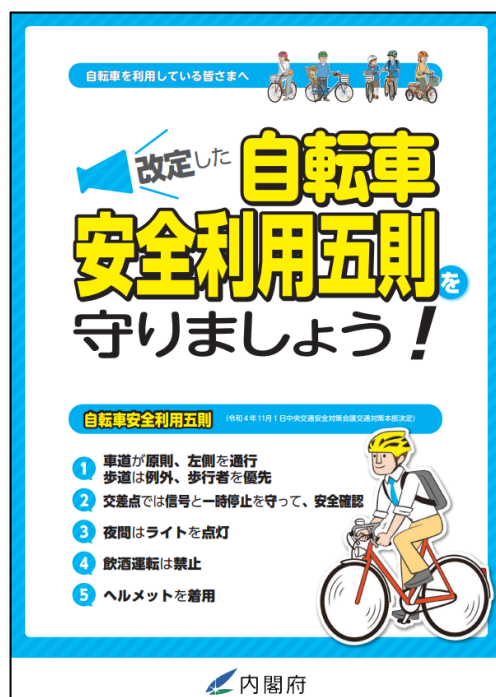


図 3-8 安全啓発チラシ
(内閣府)



図 3-9 自転車押し歩きキャンペーンの事例
(札幌市)



目標 3

自転車利用の拡大による地域課題への対応

施策 6. 二次交通としての自転車活用の促進

町外から本町に来訪する公共交通手段が限定的であるため、自動車に来て、自動車で町内を移動するという観光スタイルが多くなります。

観光者用自動車駐車場の整備や、レンタサイクルの広報の強化に取り組むことで、自転車を二次交通とした町内観光を推進し、町内滞在時間の延長および消費の増加を図ります。

主な取組	主体
観光者用自動車駐車場の整備 長時間駐車できる自動車駐車場を整備し、パーク＆サイクル（自動車から自転車に乗り換えて観光やサイクリングを楽しむ）を推進していきます。	町
レンタサイクルの広報 観光客にレンタサイクルを活用してもらうために、観光施設や宿泊施設等と協力しながらレンタサイクルの広報を実施します。	町、観光協会 観光施設 宿泊施設



図 3-10 パーク&サイクリング推進事例（奈良県）

「サイクリストに優しい駐車場」を発着するサイクリングコースを紹介



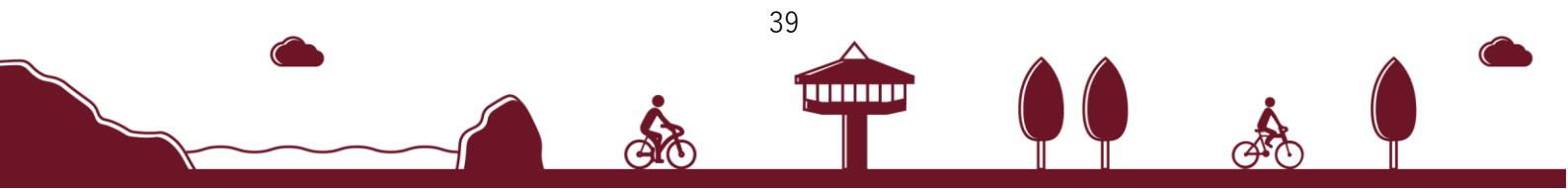


施策 7. 町民に対する自転車の利用促進と興味喚起

本町では、自動車依存の傾向があり、またメタボリックシンドローム予備軍の高い傾向にあるため、環境にやさしく、健康効果のある自転車の利用を町民に向けて推進していきます。

また、バス利用者がバス停までのアクセスに自転車を利用しやすくなるようサイクルアンドバスライドの推進に取り組みます。

主な取組	主体
自転車の健康効果や環境効果に関する情報発信 サイクルツーリズムの機運醸成のための情報発信と併せて、広報誌などを用いて自転車の健康や環境に対する効果についても町民に情報提供していきます。	町
ら・さんてと連携した健康づくり ら・さんてで実施される健康運動教室と連携して、地域住民向けのサイクリング体験会を実施するなど、自転車に乗るきっかけづくりに取り組みます。	町、ら・さんて
サイクルアンドバスライドの推進 利用が多く見込まれるバス停近くに自転車駐輪場を整備し、サイクルアンドバスライド（自転車をバス停近くに停めて、バスに乗り換える）を推進します。	町、バス事業者
サイクルバスの検討 サイクルアンドバスライドをさらに発展させる施策として自転車を路線バスに積載する取り組みを広域なサイクルツーリズム団体である「石狩北部・増毛サイクルツーリズム推進協議会」及び「オロロンライン・サイクルルート連絡会議」等で協議・検討を提案します。	町、バス事業者





第4章 増毛町自転車ネットワーク計画

4-1 目的と基本的な考え方

安全・快適に自転車が走行できる環境が整備されていることは、サイクリストを地域に呼び込むために重要な要素と考えられます。また、サイクルツーリズム推進による、今後の自転車通行量の増加を見据えた整備を行うことは、日常的に道路を利用する町民の交通安全にもつながります。

本町での利用実態を踏まえるとともに、今後の利用を見据えて、必要性の高い路線について、連続性を保ちながら優先整備を進められるよう自転車ネットワーク路線を選定し、整備形態を定めることで、効果的・効率的な自転車走行環境の整備を推進していきます。

自転車走行環境の整備については、国土交通省および警察庁が「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（以下、国のガイドライン）」（平成24年策定、令和6年見直し）を策定し、自転車走行環境整備における標準的な考え方を示しています。ガイドラインを基本としながら、地域特性を踏まえた計画とするために、本町の自転車ネットワーク計画における基本的な考え方を以下に示します。

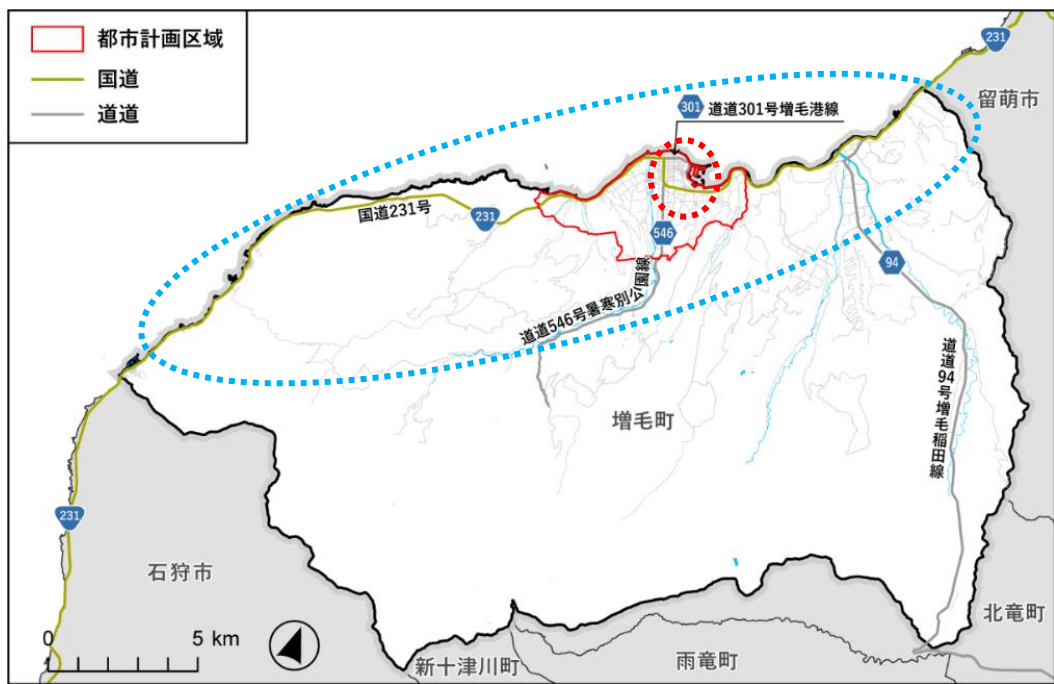
- ① 歩行者・自転車・自動車等それぞれが安全に利用できる道路環境
- ② サイクルツーリズム推進に寄与するネットワークの形成
- ③ 優先度を定めた段階的な整備の推進





4-2 自転車ネットワーク計画の対象エリアの設定

生活者等の安全を確保する観点から市街地（概ね用途地域の指定がある区域）を対象とするほか、サイクルツーリズムを推進する観点から広域サイクルルートが走行する沿岸部を中心とした郊外部についても検討の対象とします。





4-3 自転車ネットワーク路線の選定

国のガイドラインの路線選定の考え方を踏まえ、本町における選定要件を設定します。

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン		増毛町における考え方
①	地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線	現状の自転車利用は限定的である。自転車利用の促進により自転車でのアクセスが見込まれる施設沿線
②	通学路、病院や福祉施設の周辺など自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線	一定の歩行者交通がある路線 自動車との接触に特に注意が必要な路線
③	自転車通学路の対象路線	該当なし (現在、増毛中学校の自転車通学の生徒は5名で、個別に通学路を申請しており、統一の通学路を設けていない)
④	地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	サイクルツーリズムを推進する路線
⑤	沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線	該当なし
⑥	自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が整備済である路線	該当なし
⑦	並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、空間の再配分が可能な路線	無電柱化を推進する区間
⑧	新設道路	該当なし
⑨	その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線	連続性を保つために必要な路線

選定要件

【市街地】

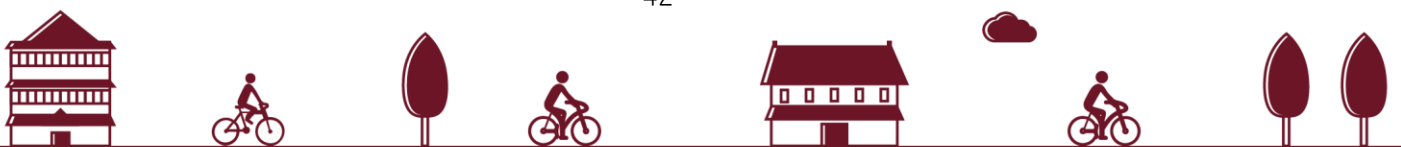
- ① 自転車での利用が見込まれる商業施設、公園、観光拠点へのアクセス路線
- ② 歩行者交通量が多い路線（ふるさと歴史通り）
- ③ 無電柱化を推進する区間（道道増毛港線）

【郊外】

- ④ 自転車と自動車の接触事故に特に注意が必要なトンネルが連続する路線

【共通】

- ⑤ サイクリングルート
- ⑥ 連続性を保つために必要な路線



(1) 市街地の自転車ネットワーク検討

要件1 自転車での利用が見込まれる商業施設、公園、観光拠点へのアクセス路線

本町の自転車利用は限定的ですが、今後自転車活用を推進するにあたり、自転車での利用が見込まれる施設への想定されるアクセス路線を抽出します。

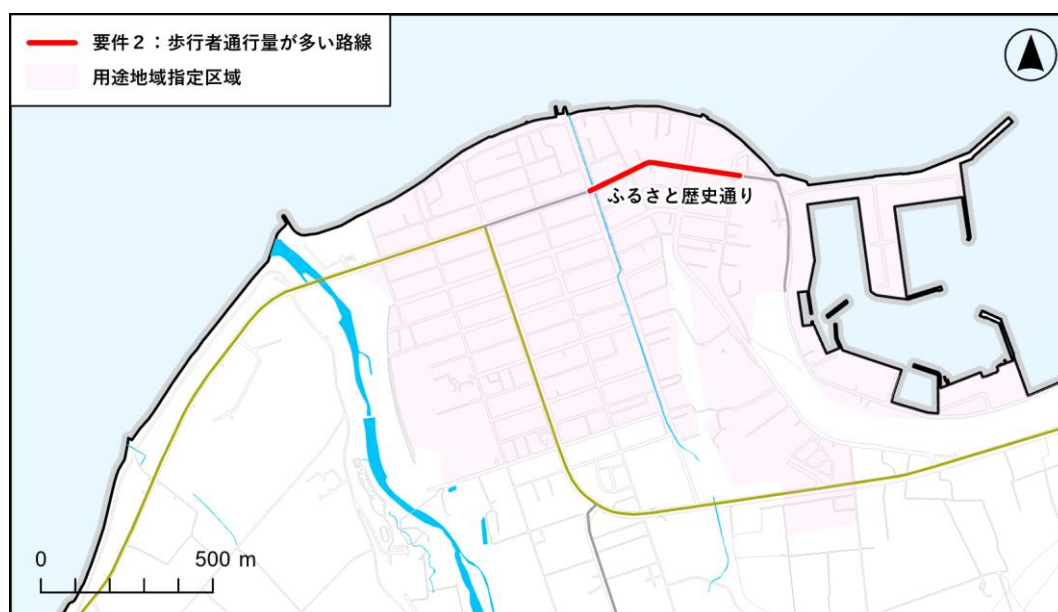
概ね用途地域の指定がある地域を市街地とし、日常的に利用される買い物施設、自動車移動をしない子供の利用が見込まれる公園、本町のサイクルマップで立ち寄り箇所に指定されている観光施設を対象とします。



要件2 歩行者交通量が多い路線

歩行者の安全を確保するために、歩行者交通量の多い路線を抽出します。

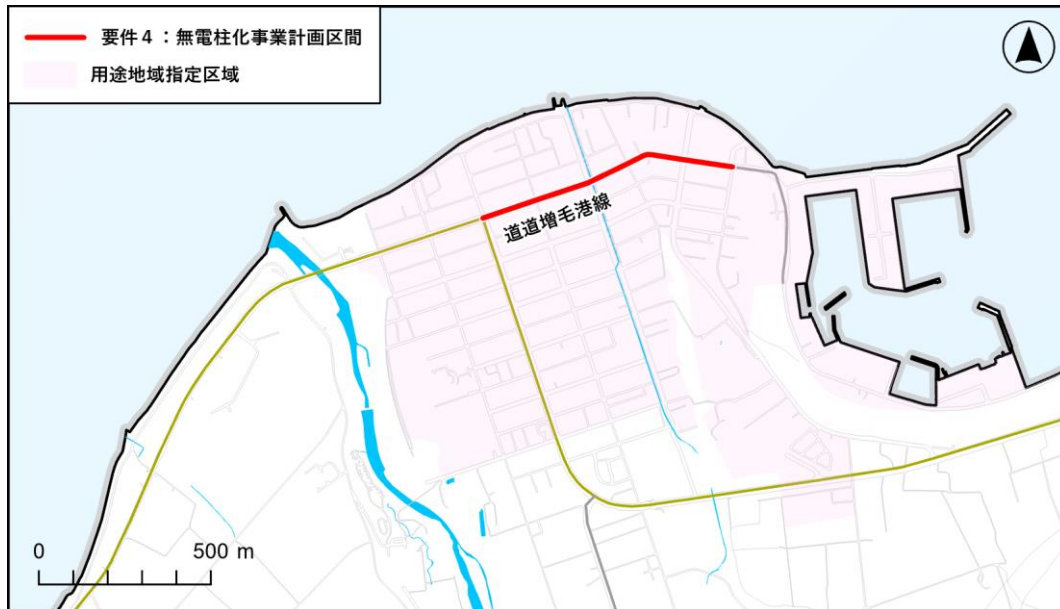
観光客の歩行者交通量が特に多い、ふるさと歴史通りを対象とします。





要件3 無電柱化を推進する区間

本町では「ふるさと歴史通り」において計画している無電柱化では、自転車利用者・歩行者・自動車利用者等道路利用者からの歩車道の見通しが良くなり通行空間の安全性・快適性の向上も期待されます。また、無電柱化による「ふるさと歴史通り」の文化的景観の向上により、観光振興も期待されることから、計画区間を抽出します。





要件5 サイクリングルート

サイクルツーリズム推進のために、サイクリングルートに指定されている路線を抽出します。

市街地を通過する広域サイクルルートおよび地域ルートを全て対象とします。

- | | | |
|-----------|---|----------------------|
| 広域サイクルルート | [| ・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 |
| 地域ルート | [| ・街中ぐるっとちょっとコース（4コース） |
| | | ・海風感じるオロロンコース |



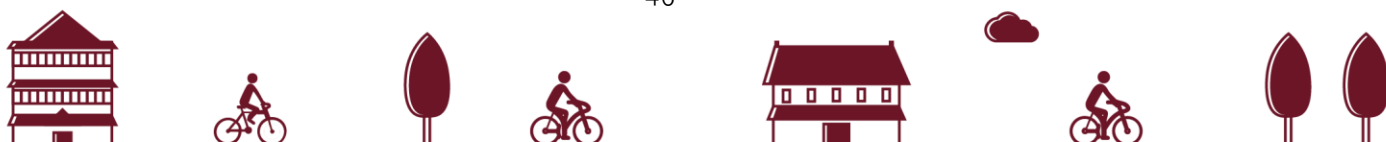
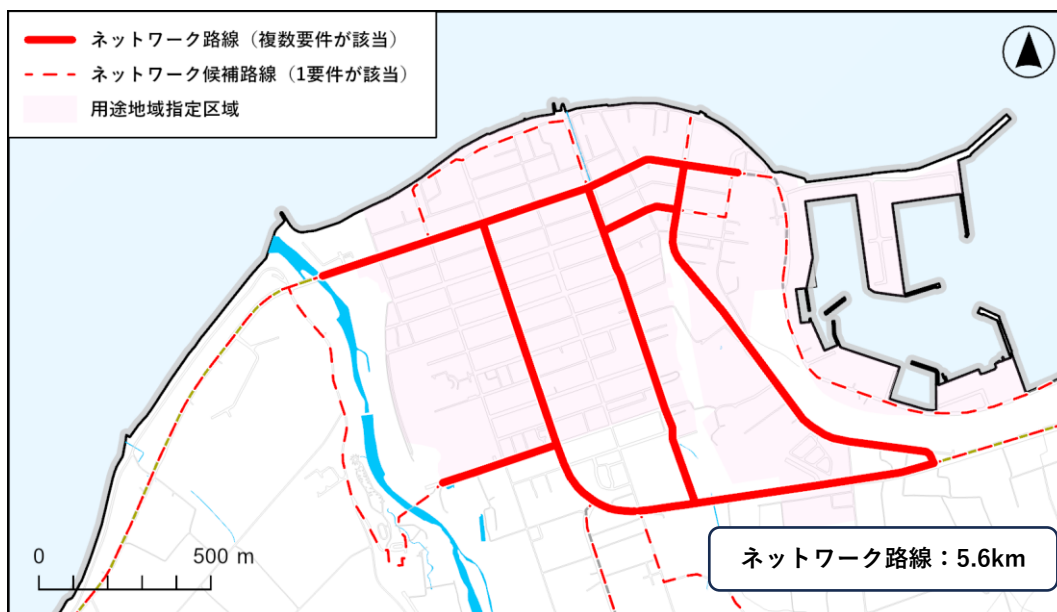


(2) 市街地の自転車ネットワーク路線

要件にあてはまる路線を全てネットワークの候補路線とし、中でも2要件以上が該当する路線を優先的に整備するネットワーク路線として定めます。

なお、連続性がある路線が選定されたため、要件6については検討しません。

ネットワーク候補路線については、今回定めたネットワーク路線の進捗状況を確認しながら、ネットワーク路線に追加します。



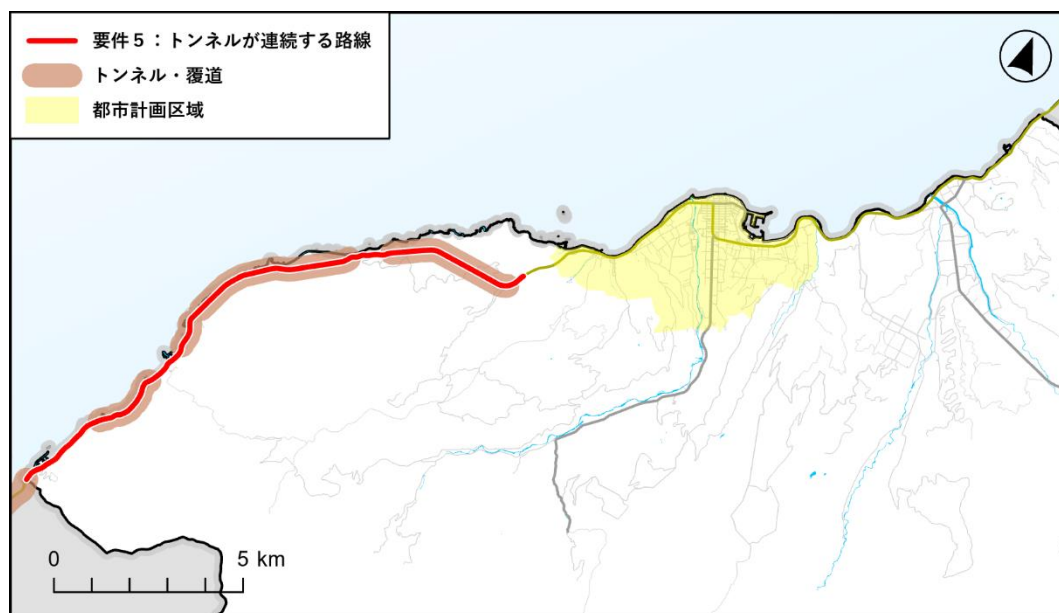


(3) 郊外部の自転車ネットワーク検討

要件4 自転車と自動車の接触事故に特に注意が必要なトンネルが連続する路線

トンネル区間では見通しが悪く、自転車の通行については、自転車側、自動車側双方の注意が特に必要であることから、トンネルの連続する区間を抽出します。

石狩市側の雄冬地区や岩尾地区の国道区間が該当します。



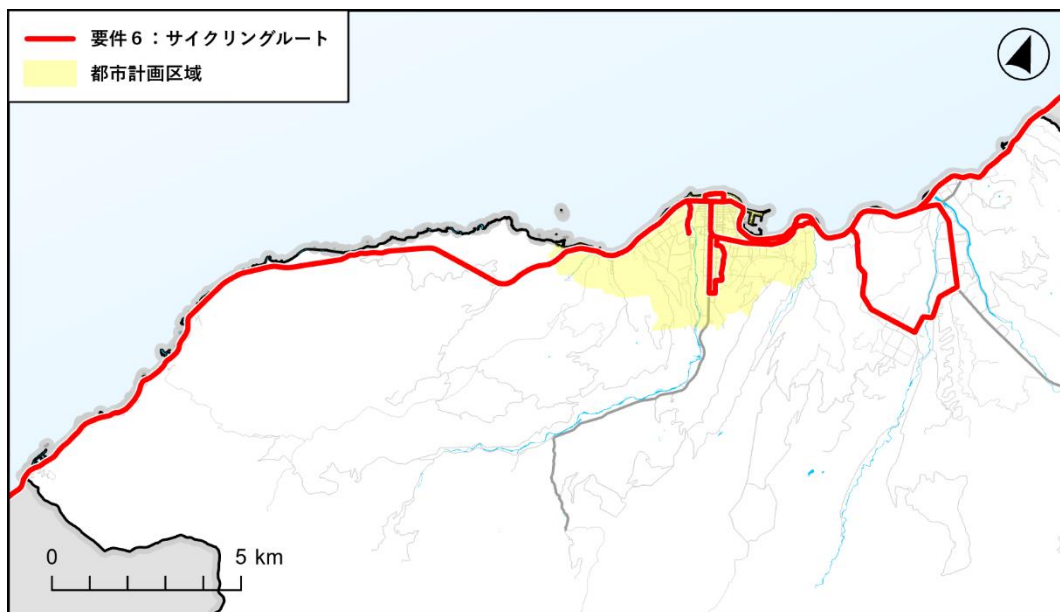


要件5 サイクリングルート

サイクルツーリズム推進のために、サイクリングルートに指定されている路線を抽出します。

地域ルートの「街中ぐるっとちょっとコース（4コース）」については主に市街地を走行するため、これを除外したコースを対象とします。

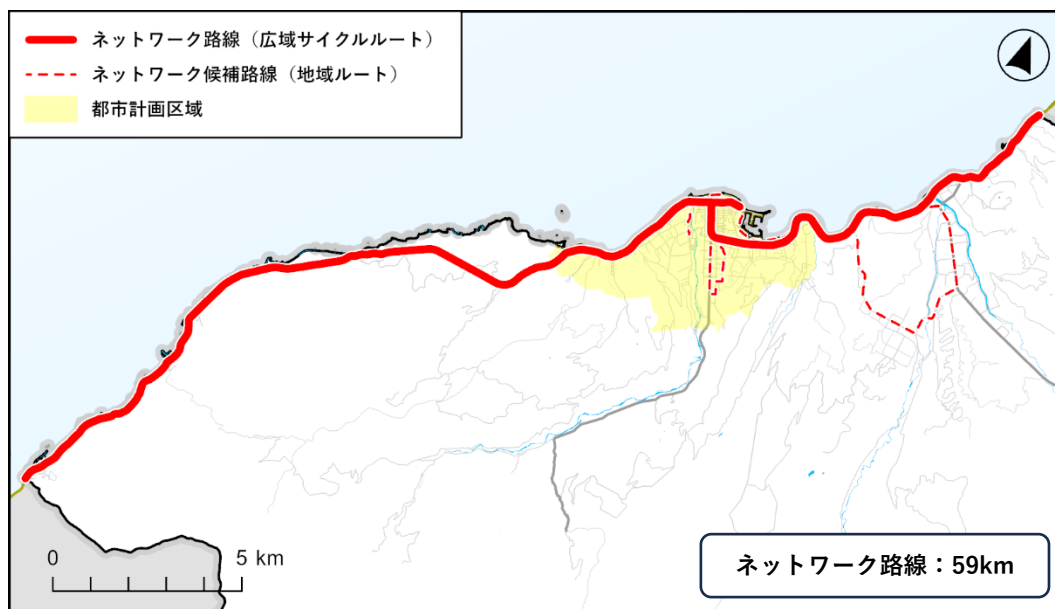
- | | |
|-----------|--|
| 広域サイクルルート | ☒ 石狩北部・増毛サイクルルート
☒ オロロンラインサイクルルート |
| 地域ルート | ☐ 海風感じるオロロンコース |





(4) 郊外部の自転車ネットワーク路線

郊外部については、各要件で抽出された路線のうち、各サイクルルート協議会によりすでに注意喚起矢羽根などの走行環境整備が進められている広域サイクルルートを優先的に整備するネットワーク路線とし、その他をネットワーク候補路線として、今回定めたネットワーク路線の進捗状況を確認しながら、ネットワーク路線に追加するものとします。





4-4 自転車走行空間の整備形態

国のガイドラインでは、交通状況や道路状況を踏まえて、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在」のいずれかの自転車通行空間の整備形態を選定するものとしています。

しかしながら、自転車走行空間と車道との分離には、時間を要するため、自転車は車道を走るという自転車ルールを浸透させ、早期に歩行者との分離を進めるために、車道混在での整備を標準とします。

また、ネットワーク路線は、路肩の状態の適切な維持管理に努め、日頃から巡回点検を行い、必要に応じて補修や草木の除去などの措置を行います。

整備形態	整備イメージ
自転車道	A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合
自転車専用通行帯	B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合
車道混在	C. 車道混在とする場合 矢羽根型路面表示等で注意喚起

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年）





第5章 計画推進

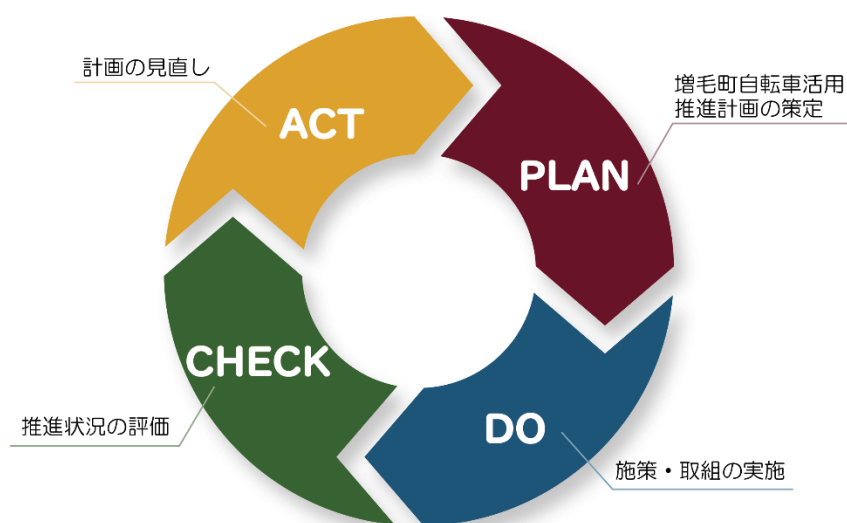
5-1 計画の推進体制

本計画の推進にあたっては、国、北海道、増毛町の道路管理者、警察及び増毛町の関連部局等で構成される「(仮称) 増毛町自転車活用推進計画連絡会議」を設置し、自転車走行空間の整備等について定期的に関係者間の情報共有及び調整を行います。

また、広域ルート協議会である「石狩北部・増毛サイクルツーリズム推進協議会」「オロロンライン・サイクルルート連絡会議」とも連携を図りながら本計画を推進していきます。

5-2 計画のフォローアップ

本計画はPDCAサイクルに従い、着実な進行を図ります。定期的に進捗を確認し、その達成度合いや社会情勢や法令変更の動向などを考慮し、必要に応じて計画の見直しを行っていきます。



5-3 計画の見直し

本計画期間の最終年度に策定検討協議会を設置し、次期計画の策定を行います。

