

サイクリングで北海道観光に革命を



石塚 裕也 (いしづか ゆうや)

特定非営利活動法人北海道サイクリングツアー協会
理事長

1978年室蘭市生まれ。94年より自転車競技を始め、欧州武者修行などを経て、2001年キナン・マルイシ入団で実業団ロードレースデビュー。09年にサイクリングフロンティア北海道を創業、12年には特定非営利活動法人北海道サイクリングツアー協会を立ち上げる。現在、年間1,000人のガイドをこなしながら、北海道のサイクリング文化の発展をめざし活動中。

世界最高のサイクリングパラダイス、北海道

健康志向、環境問題への関心、燃料高騰の折の新たな通勤手段など、様々な要素を含んだ昨今の自転車ブームは、これまで何度も繰り返されてきた自転車ブームとは異なり、文化として日本にもサイクリングが定着する可能性すら感じさせる広がりを見せています。

そんな国内の愛好家に負けない勢いで、北海道でのサイクリングに熱い視線を送るのが、アジア各国をはじめとする世界中のサイクリング愛好家たちです。

景観や食、温泉といった北海道ならではの魅力はもとより、サイクリング愛好家にとって最大の魅力は、走りやすく隅々まで整備された道路網です。世界的に知られるサイクリングのフィールドの中で、北海道ほど交通量の少ない道路まできっちり整備されている地域は存在しません。また、冷涼で低湿な気候、1年を通して変化に富んだ四季など、北海道が他を圧倒する魅力的要素は数多くあります。

このような北海道ならではのサイクリング環境の魅力が、海外のサイクリング愛好家に着々と広がっていることは、ここ数年の北海道へのサイクリング客数の急増が何より物語っています。

サイクルツーリズムが北海道経済に与える大きな影響

1台100万円を超えるような高額な自転車を何台も保有し、長期の休暇を取って世界各地でサイクリングを楽しむような海外富裕層も、ここ数年多く来道しサイクリングを楽しんでいます。

海外からのサイクリングツアーには、45人が10日間で1,000kmの北海道周遊など、スケールの大きなツアーも多く、北海道経済に与える影響の大きさを痛感するエピソードも数多くあります。あるときは道東の海鮮土産店でホタテの乾物が30分で100万円以上売れたり、道の駅で売っていたメロンが一瞬で売り切れたり、サイクリング中の昼食では連日高額な海鮮ランチのオーダーが入ることも。香港や台湾では北海道産の海産物や農作物は高価なブランドであり、北海道の価格の10倍近い値段を払ってでも購入しているそうです。

そんな彼らには、北海道での価格は“タダ同然”。ツアー期間中には飽きることなく毎日大量に消費します。

観光地ではないエリアこそが真のサイクリングパラダイス

サイクリングをじっくり楽しむには、やはり交通量や信号が少ないエリアが適しています。北海道の有名観光地もやはり一度は訪れてみたいとなりますが、2回目以降はよりディープな北海道を楽しみたいというオーダーが増えます。観光バスやレンタカーが行き交う有名観光地より、人っ子一人いない田舎道を走ったり、地元の人と触れ合うなど、一味違う旅を求めるサイクリストが大半です。

そこで地元ガイドが、知られざる裏道や秘密の絶景など、誰も知らないようなエリアでのサイクリングを提案することで、サイクリストたちの満足度は大きく向上します。また、今まで観光客が足を運ばなかったエリアに多くのサイクリストが訪れることで、地域経済も活性化し、サイクリストと地域、双方にメリットがあるのがサイクルツーリズムの魅力です。

滝川市や新篠津村など、サイクリストを熱心に受け入れる先進的な取り組みをする地域には実際に多くの海外からのサイクリストが訪れており、同様の取り組みが広がると、世界的サイクリングパラダイスとして北海道の人気はますます上がっていくと思います。

現場から見た北海道のサイクルツーリズムを取り巻く課題

北海道を訪れた海外のサイクリストが写真やレポートをFacebookなどにアップし、そのあまりに魅力的なサイクリング環境に大きな反響が広がり、次の参加者を生む。そんな連鎖がもうすでに始まっています。

サイクリングフロンティア北海道では一昨年からインバウンドサイクリングツアーの受け入れを開始し、初年度は香港から3組約100名のグループに加え、多くの個人客をガイドしましたが、昨年は香港に加え台湾からのグループで計7組、個人客はメキシコやアル

ゼンチンなど世界中に広がり、受け入れ数は1年で3倍以上に増加しました。もはや、客数の伸びにガイドの育成やレンタサイクル、サポートカーの増車が追いつかないのが現状で、大きな課題にぶつかっています。

サイクリングロードなどの整備も大事ですが、とにかく受け入れ体制の確保が急務です。特に、ガイドの育成は非常に難しくかつ重要であり、最も力を入れていく必要があります。

諸外国では、ガイド付きのサイクリングはごく一般的であり、日本にはなじみのないガイドサイクリングという市場が確立されています。

慣れない海外でのサイクリングでは、ガイドの有無は道案内や万が一のトラブル時など、安心感に大きな差となり、ガイドの能力でサイクリングの満足度は大きく変わることもしばしばあります。

サイクリングガイドに要求されるスキルは多岐にわたり、自転車で長距離を走る能力はもちろん、語学力、メカニックスキル、観光ガイドの知識、コミュニケーション能力など、誰もがができる職業ではありません。したがって、育成は一筋縄にはいきませんが、サイクルツーリズムの発展には必要不可欠です。

おおもね満足度の高い北海道のサイクリングで、数少ない不満の中で多いのが、地方のホテルなどでのWi-Fiの整備の遅れです。なぜ日本のホテルにはWi-Fiがないのかとがっかりされるケースが非常に多いです。また、幹線道路などで路肩の排水溝の段差にタイヤを取られるケースが多く、自転車目線での道路整備が進むことを期待したいです。

このように、いくつかの課題はあるものの、サイクルツーリズムは北海道観光に革命を起こす可能性を秘めていると確信しています。冬はスキー、夏はサイクリング、そんな北海道ブランドを世界的に確立する日は遠くないと思います。

