

「ツール・ド・北海道」 の再始動に向けて —サイクルスポーツツーリズム の魅力向上—



高松 泰 (たかまつ やすし)

公益財団法人ツール・ド・北海道協会 常務理事

1954年北海道生まれ。77年北海道大学工学部卒業。同年北海道開発庁(現国土交通省)入庁、北海道開発局局長官房開発調整課防災対策官、国土交通省北海道局参事官、大臣官房審議官、北海道開発局長、北海道局長などを歴任。2014年北海道大学公共政策大学院特任教授を経て、18年客員教授。16年から現職。

「ツール・ド・北海道」は、新型コロナウイルスの影響で2020年・2021年の2年間にわたり大会開催を中止してきましたが、感染症対策を万全に講じた上で2022年シーズンには再開するよう取り組みを進めています。

自転車の活用等に関しては、二酸化炭素を排出せず健康増進や交通混雑緩和といった効果も期待されることから、近年、活用促進に向けた取り組みが加速しています。ツール・ド・北海道は、公道を利用した自転車ロードレースであり「town to town」すなわち町から町へのルートで北海道の自然環境の中で走り抜けていくもので、国際自転車競技連合(Union Cycliste Internationale、以下「UCI」と表記)公認の国際レースと市民レースの2つで構成されています。

本稿では、サイクルツーリズムやスポーツツーリズムといった自転車とツーリズムに関する最近の動向等をふまえ、イベント開催による経済効果等も考察しながら地域と自転車ロードレースの関わり等について紹介します。

1 「ツール・ド・北海道」の概要

ツール・ド・北海道は、UCIの公認レースとして開催しており、1987年に第1回大会が開催されてから2022年には第36回を迎えます。2018年(第32回)は北海道胆振東部地震、2020年・2021年(第34・35回)は新型コロナウイルス感染症の影響により中止となり、2022年は3年ぶりの再始動となります。1997年の第11回大会からは、UCI公認の国際レース「M2.2」(メンズ・エリートのステージレース、クラス2)というカテゴリーで実施されており、周回コースではなく公道を利用した「town to town」のステージレースであること、海外チーム・国内のUCI登録コンチネンタルチームに加えて大学チーム・北海道選抜と一緒に参加して競い合うことができ若手選手の人材育成に力を入れていることなどが特徴となっています。

大会運営面では地元市町村等も含めた実行委員会を組織し、コース整理員配置、会場等設営協力、地元物産品(副賞)の提供、郷土芸能等の披露に加えて地元

観戦者の応援など、地域挙げての支援・協力を受けて競技を円滑に実施しています。

国際レースは、ステージレース方式で、以前は5～7ステージを行っていましたが、現在は、大会経費節減等の観点で「3ステージ」3日間の開催としています。また、国際レースのほかに市民レースも開催しており、クラス別のコースで多くの市民選手が参加しています。

2 サイクルスポーツツーリズムとしての「ツール・ド・北海道」

我が国では、近年「サイクルツーリズム」「スポーツツーリズム」等の施策が進められています。ツール・ド・北海道との関連性が深いこれらの施策の動向を整理して、ツール・ド・北海道の今日的役割等を考察します。

(1) サイクルツーリズムの推進

自転車は、二酸化炭素等を発生させず、災害時等において機動的であること。自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果があること。このような認識の下に、交通体系における自転車による交通の役割拡大、交通安全の確保を図り、自転車活用を図ることとして、2016年（平成28年）に「自転車活用推進法」が制定されました。

同法に基づき、「自転車活用推進計画」が定められ、平成30年に第1次自転車活用推進計画が策定され、関係省庁・官民が連携しながら取り組みが行われ、令和3年5月には第2次自転車活用推進計画がスタートしています。同計画では「目標及び実施すべき施策」として4つの目標が掲げられており、①自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成、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、③サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現、④自転車事故のない安全で安心な社会の実現、の4本柱で構成されており、サイクルツーリズムが国家戦略として進められています。

サイクルツーリズムは、自転車を活用した観光振興の方策として、自転車で特有の道路環境を走ることを

楽しんだり、地域独自の資源や魅力等を楽しむことを促すものととらえ、①走行環境確保や拠点・受入環境確保、②魅力づくり、③情報発信等を官民が連携して進めるものです。「モデルルート設定」や「ナショナルサイクルルート設定」が行われており、これらルート設定を契機とした官民連携の取り組みが進められています。なお、地方版の自転車活用推進計画も策定されており、令和3年3月に策定された「第2期北海道自転車利活用推進計画」においても、展開方向Ⅲに「北海道の特性を生かしたサイクルツーリズムの推進」が位置付けられ、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）を推進することとしています。

(2) スポーツツーリズムの推進

「スポーツツーリズム」とは、スポーツとツーリズムが融合することにより、スポーツを通じて新しい旅行の魅力を生み出して地域観光資源を顕在化させ訪日観光・国内観光を活性化するとともに、旅の目的地を明確化し、新しい価値・感動とともに、新たなビジネス・環境創出をめざすもので、我が国においては国土交通省が平成22年に推進連絡会議を設置してスタートさせた施策です。平成24年には、一般社団法人日本スポーツツーリズム推進機構設立、平成27年スポーツ庁設置の翌年にはスポーツ庁・文化庁・観光庁が包括連携協定を締結、スポーツ庁においてもスポーツを通じた地域活性化具体策としてスポーツツーリズムに取り組んでいます。

スポーツを「する」（大会参加やアクティビティ、合宿など）、「観る」（スポーツ観戦など）、「支える」（ボランティアやマネジメントなど）を複合的にとらえ、人々の交流や地域連携を付加することにより、周辺観光や飲食宿泊などの経済効果、人々の交流などの交流人口拡大、スポーツ施設や宿泊環境整備などによるまちづくり、スポーツイベント招致による地域発信等に取り組むこととしています。

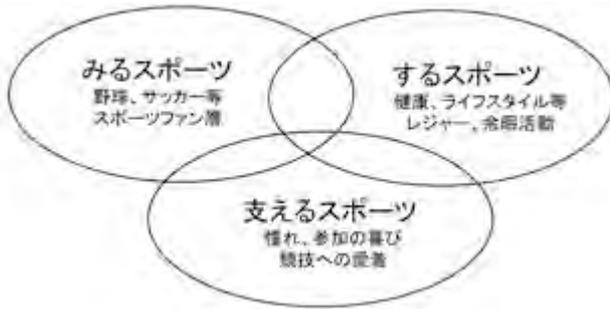


図1 スポーツツーリズムの考え方

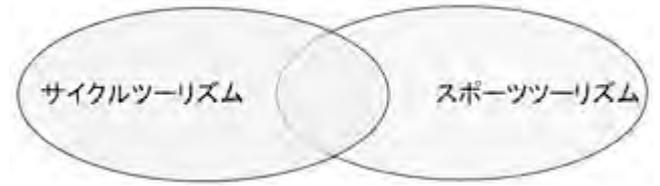


図2 サイクルスポーツツーリズム

(3) 「ツール・ド・北海道」開催の今日的意義

スポーツツーリズムでは、「競技的なスポーツ」から「健康増進のための運動としてのスポーツ」、「レジャーやレクリエーション的なスポーツ」などスポーツの領域を幅広くとらえた概念でまとめられています。サイクルツーリズムについても、同様にレジャー・レクリエーション的な色彩で進められています。

ツール・ド・北海道は、速さを競う「競技」として行われており、国際レースでは一流選手の走りを「観戦」すること、また大学チームや地域選抜の選手は海外選手と一緒にレースに参加することができるため貴重なレース体験の場となること等がスポーツツーリズムとの接点と考えられます。また、市民レースでは北海道の雄大な自然環境の中で公道レースに参加することが醍醐味です。さらに、これらのレースの舞台となる地域において、レースのルートや通過地域の紹介等を通じて、サイクリングの需要誘発等の効果も期待されます。

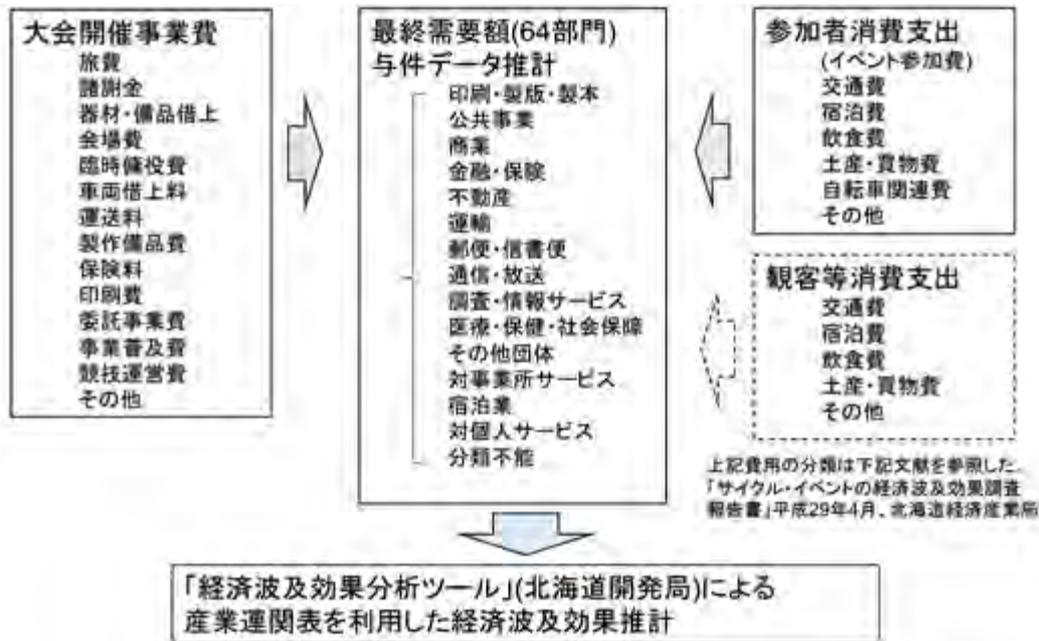
ツール・ド・北海道は、1987年の第1回大会から2022年シーズンには第36回（2018年・2020年・2021年は未開催）を迎え、大会開催の意義に関して、我が国における上記トレンド等を勘案すると、初期の目的に加えて、上記のような時代の流れの中で今日的意義も高まっているようにも思料されます。

現状では、コロナ禍にあるため取り組みに制約条件はありますが、サイクルツーリズムやスポーツツーリズムにも配慮して、大会開催効果等が一層発揮されるような工夫が必要と考えられます。

スポーツ庁「スポーツツーリズム需要拡大戦略」では、①地域の意識啓発及びコンテンツ開発・受入体制強化に向けた支援、②国・企業・地域・団体等の連携強化、③需要拡大に向けた官民連携プロモーション展開、の3本柱で施策を推進することとしています。具体的には、情報発信等による認知度向上や地域スポーツコミッション、ツーリズムのコンテンツ創出、魅力発信・プロモーション等の活動が戦略として掲げられており、これらも参考にしながらツール・ド・北海道の魅力発信に向けた取り組みを進めていきたいと考えています。

3 ツール・ド・北海道の経済効果

「第33回ツール・ド・北海道2019」の経済波及効果の推計を行いました。大会期間は2019年9月6日(金)～8日(日)の3日間で、国際レースと市民レースを実施しました。国際レースは、3ステージで合計距離541km、参加チームは海外チームが5チーム、国内チームが15チーム（コンチネンタルチーム8、大学チーム6、北海道選抜1）の合わせて20チームで、チーム関係者は選手99人がチームスタッフ55人の規模。これに、大会関係者が役員342人、交通整理等が述べ1,496人であり、車両使用台数152台、宿泊施設13か所というような開催規模となりました。市民レースは、2019年9月7日(土)～8日(日)の2日間でタイムトライアルとロードレースを実施しました。大会参加者数はタイムトライアルに246人、ロードレースに453人の一般市民が参加しました。ロードレースは3つのクラスに分類し、最も上級者のAクラス（距離127km）には114人、Bクラス（距離99km）には196人、Cクラス（距離39km）には143人の参加となりました。



経済効果推計は、上記の図のような手順で実施しました。

(1) 国際レース

国際レースの最終需要額推計にあたり、参加チームの消費支出を計算する必要があります。ここでは、大会参加のためのトラベルコスト（交通費・宿泊費）を各チーム毎に推計し、これが大会開催事業費と二重計上にならないように相殺して計上しました。なお、国内のコンチネンタルチームでは実際のコースを使った事前合宿を行っている例が多いので、事前合宿費用も推計に計上しています。各チーム毎の交通費については、チーム本拠地を出発地として航空運賃等を推計しました。

ツール・ド・北海道2019では多くの観客が観戦していましたが、観客消費支出を推計する術がないことから国際レースに関する「観客消費支出」は計上できませんでした。

(2) 市民レース

市民レースには、489人の市民が参加しました。タイムトライアル・ロードレースともに受付を前日に実施していることから、遠方からの参加者については、

どちらか一つに参加する人は「1泊2日」、タイムトライアルとロードレースの両方に参加する人は「2泊3日」として宿泊費を計上し、参加者の居住地を出発点として交通費を計上しました。

市民レースでは、家族が観客として観戦するケースが多いことが言えます。2021年に北海道自転車競技連盟が開催した市民レースでは、選手と観客の数はほぼ同じようなレベルとなっていたことをふまえ、市民レースの「観客消費支出」は「参加者消費支出」と同額を計上しました。なお、市民レース等においては「土産・買物費」も考えられますが、今回の推計では計上していません。

(3) ツール・ド・北海道2019生産誘発額

ツール・ド・北海道2019によって、道内に追加的な新たな最終需要額発生による、道内経済に及ぼす効果を「平成27年北海道産業連関表（64部門）」（北海道開発局）により推計しました。

推計の結果、ツール・ド・北海道により、生産誘発額が2.11億円発生、GDPを1.27億円押し上げ、就業誘発効果としては、16人/年の新規就業誘発効果となっていることがわかりました。

生産誘発額等 (単位:百万円)

項目	最終 需要額	直接 効果	一次 波及効果	二次 波及効果	合計
		生産誘発額	120+41 =161	94+30 =124	
粗付加価値誘発額		56+17 =73	21+8 =29	19+6 =25	96+31 =127
雇用者所得誘発額		33+10 =43	10+3 =13	8+2 =10	51+15 =66

※ 表中上段は[国際レース]+[市民レース]、下段は合計値を示している

「国際レース」+「市民レース」生産誘発額内訳 (単位:百万円)

部門分類	与件 データ	生産誘発額				粗付加価値 誘発額	雇用者所得 誘発額
	最終 需要額	直接 効果	1次生産 誘発効果	2次生産 誘発効果	合計		
農業	0	0	1	1	2	0	0
林業	0	0	0	0	0	0	0
漁業	0	0	0	0	0	0	0
鉱業	0	0	0	0	0	0	0
製造業	2	2	7	4	13	5	1
建設	3	3	0	0	3	1	1
電気・ガス・水道	0	0	5	2	7	4	1
商業	10	8	4	6	18	14	7
金融・保険・不動産	2	1	4	11	16	13	2
運輸・情報通信	52	34	10	4	48	27	15
公務	0	0	0	0	0	0	0
サービス業	92	77	16	10	103	61	36
分類不明	0	0	1	0	1	0	0
合計	161	125	48	38	211	125	63

生産誘発額と最終需要額の比は約1.31倍となっており、公共事業や製造業のような需要に比べると、波及の程度はやや低いことがうかがえます。波及業種としては、直接効果としてサービス業や運輸・通信業への波及が大きく、生産誘発効果により金融・保健・不動産や商業等にも経済循環していることがわかりました。

(4) 大会の地域振興効果について

本推計では、最終需要額を「大会開催事業費」「参加者消費支出」「観客等消費支出」の3つに分類して計上しています。大会開催事業費に関しては大会経費を縮減する方向で大会運営を進めていることから、これだけでは今後の大会による地域振興効果等は縮小していくこととなってしまいます。経済波及効果の維持・拡大には、観客等消費支出や参加者消費支出にも着目した大会運営を検討する必要があります。今回の推計

には含めていない観客等消費支出に関して、2019年の大会でも、観客の中に本州等から大会観戦に来ていた方もおり、観戦の魅力を高め、観客増加、魅力ある記念グッズ・土産物・食事などの需要拡大策について取り組んでいくことが望まれます。ただし、現時点では感染防止対策が優先されることから、新型コロナウイルスの収束を待たなければ本格的に展開することが難しい状況です。

4 「ツール・ド・北海道2022」開催に向けた取り組み

(1) 大会概要

「ツール・ド・北海道2022」は、2020年・2021年に計画していたコース（新型コロナウイルス蔓延状況をふまえて中止）を基本として、国際レースについては9月9日(金)から11日(日)までの3日間、市民レースについては6月19日(日)にロードレースを開催する予定です。

ルートは、2020年・2021年に計画していたルートを基本として、一部ルートを変更して計画中です。本稿執筆時点における計画案は下表のとおりです。

第1ステージは、札幌市南区豊滝除雪ステーションをスタート、朝里峠・赤井川村・余市町・当丸峠を經由して、共和町生涯学習センターまでの171km。第2ステージは、倶知安町ニセコグラン・ヒラフスキー場をスタートして、新見峠・蘭越町・豊浦町・洞爺湖町・真狩村を經由して、スタートに戻る186km。第3ステージは同じく倶知安町をスタートして、蘭越町・真狩村・伊達市・千歳市を經由して、苫小牧市緑が丘公園にフィニッシュする173kmのコースを検討しています。従前どおり20チーム（海外チーム、国内コンチネンタルチーム、大学、北海道選抜）を招待して開催する予定です。

市民レースは、2021年に開催を検討していた長沼町のルートを一部変更して計画中です。1周約8kmのコースを周回するコース設定です。

(2) 新型コロナウイルス対策2022版

ツール・ド・北海道における新型コロナウイルス対策については、開発こうほう2021年11月号「コロナ禍における自転車ロードレースのリスク・マネジメント－「ツール・ド・北海道2021」の新型コロナウイルス対策－……」に詳述しましたが、COVID-19パンデミックは、ワクチン接種は進展しているものの、オミクロンの変異株の出現により、なかなか収束には至っていません。

2022年シーズンに向けて、UCIは、2022年1月21日付で「COVID-19 パンデミック下におけるロードサイク

リング大会開催に適用される規則」の2022年版を策定・公表しました。ワクチン接種やオミクロン株に対応したヘルスチェック等、新たな知見を盛り込んだものとなっています。我が国においては、新型コロナウイルス対策と経済活動等の両輪を目指した「ワクチン・検査パッケージ制度」の導入が図られています。日本スポーツ協会ガイドラインが、2021年11月に改訂され、政府の動きに沿った知見等をふまえたものとなりました。

これらの動向等をふまえ、2022年のツール・ド・北海道の新型コロナウイルス対策については、これまで検討してきた2021年版をベースにしながら、準拠規定改訂の動向をふまえて、2022年版の対策方針を樹立して、安全な大会開催をめざす予定です。

まとめ

現在、コロナ禍という状況下にはありますが、自転車活用等に関する動向等も勘案すると、地域への経済波及効果も含めて大会開催意義は大きく、テレビ等でしか見ることのできない「ツール・ド・フランス」のような国際自転車ロードレースが身近なところで開催される興味深いイベントと考えられます。大会情報等に関するSNS情報発信を行っていますが、アジアの各国やヨーロッパ・アメリカ・オーストラリアなど多くの国々のフォロワーに注目されており、地域の自然・社会の知名度向上にも寄与するものと考えられます。

2022年のレース再始動を契機として、大会開催効果の一層の向上にも取り組んでいきたいと考えています。

ツール・ド・北海道2022「国際レース」の計画案

ステージ	月日	距離	スタート	フィニッシュ
第1ステージ	9月9日(金)	171km	札幌市	共和町
第2ステージ	9月10日(土)	186km	倶知安町	倶知安町
第3ステージ	9月11日(日)	173km	倶知安町	苫小牧市
総走行距離		530km		

ツール・ド・北海道2022「市民レース」の計画案

日程	競技種目	会場・経路	距離
6月19日(日)	ロードレース	Aクラス	156km
		Bクラス	101km
		Cクラス	70km
		Dクラス	39km
		Eクラス	8km