

きた北海道ルートにおける サイクルツーリズムの推進について —宗谷エリアの地域資源を活かした官民連携の取り組み—

稚内開発建設部 道路計画課

○佐々木 譲
國重 啓
高野 進

近年、観光立国となるためのキーワードとして自転車が目目され、全道でサイクリストの受入環境の充実が進められている。宗谷エリアは多くのサイクリストが目指す日本のてっぺん「宗谷岬」や氷河期のなごりを有する「宗谷丘陵」など壮大な景観が特徴であり、サイクルツーリズムには絶好のロケーションを有した地域となっている。本稿では、これら資源を最大限活かし地域活性化を図るため、官民連携で進めている取り組みを紹介する。

キーワード：地域活性化、地域交流・連携、サイクルツーリズム、官民連携

1. はじめに

(1) サイクルツーリズムと北海道宗谷地域

近年、我が国が「観光立国」となるためのキーワードとして“自転車”が目目されており、全国各地で各交通機関でのサイクリスト向けのサービス機能の向上、地域におけるサイクリストの受入環境の充実や自転車走行環境の整備などが進められている。

北海道宗谷地域は、北海道の最北端に位置し、多くのサイクリストが目目す、日本のてっぺん「宗谷岬」をはじめ、日本百名山の1つである秀峰「利尻山」、氷河時代なごりの地形を有する「宗谷丘陵」や日本有数の風車群を望める壮大な景観が特徴であり、サイクルツーリズムには絶好のロケーションを有した地域となっている（写真-1、写真-2）。

(2) コロナ禍による北海道観光への影響等

北海道では、例年6～9月にかけてサイクリイベントが集中し、道内以外の全国各地・海外からイベント参加等を目的としたサイクリストや観光客が多く訪れ各観光地で賑わいを見せている。しかしながら、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、イベント中止によってサイ

クリストや観光客の流れ・利用も留まっている。

一方で、コロナ禍では通勤時の満員電車や人混みを避ける移動交通手段として、“自転車”が従来とは異なった新たな価値を有する交通手段としても見直されてきている状況である。

2. 北海道のサイクルツーリズム推進の背景

(1) 第8期北海道総合開発計画

北海道総合開発計画は、北海道の資源・特性を活かして我が国が直面する課題解決に貢献、地域の活力ある発展を図るものとして、8期目の計画が閣議決定された。

本計画は、北海道の強みである「食」「観光」を戦略的産業として育成し、北海道が持つポテンシャルを最大限に活用することにより、「世界の北海道」を目指し、「世界の北海道」を実現するキャッチフレーズとして3つの目標（図-1）に基づき、各種施策を推進している。

3つの目標を実現するための施策の1つとして、外国人旅行者の安全・安心かつ広域的な周遊の促進、ドライブ観光や“サイクルツーリズムの推進”など、道内各地の地域資源を活かして魅力ある観光メニューの創出や観光振興に携わる多様な連携・協働による各種取組を推進している。



写真-1 宗谷岬とサハリン 写真-2 稚内空港から望む利尻山



図-1 計画のキャッチフレーズと3つの目標

(2) 北海道のサイクルツーリズムに係る取組み

a) 北海道のサイクルツーリズム推進について

平成29年5月に自転車活用推進法が施行され、この流れとあわせるように「北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会」が平成29年2月に設立された。

平成29年～30年では、検討委員会において北海道サイクルルートの考え方やサイクルツーリズム環境の向上、持続的な取組体制など、試行・検証が実施された。

また、令和元年以降は、各ルートにおけるルート協議会の設置や各ルートでの活動、そして取組内容の評価、改善を行うこととなっている。

サイクルルートの考え方に関しては、望ましいサイクルルートを設定するとともに、走行環境の改善として案内看板等の設置、受入環境の充実として休憩施設の設置、情報発信などを行い、これら持続的な取組体制として取組を進めるため全道で8つのルート協議会（自治体・民間企業・関係機関（道路・河川管理者）の連携）が設置されている。

b) 「きた北海道ルート」の概要

「きた北海道ルート」に関する設定コースは、旭川市を起点に稚内・宗谷岬縦断する「ルート1」、利尻島一周の「ルート2」の全長約365kmとなっており、“ストレスフリーで日本のおてっぺんまで駆け抜ける！”をキャッチフレーズに、JR駅や空港などをゲートウェイ・起終点などとして位置づけられている（図-2）。

「きた北海道ルート」は、当該ルートの取組を推進する、宗谷と上川の2つの地域の連携によって設立された「きた北海道サイクルツーリズム連絡会議」（以降、連絡会議という）により設定されたルートであり、その取組に関しては宗谷地区部会ならびに上川地区部会の地域団体、そして稚内開発建設部等を含む行政を中心に構成された地区毎の共同代表を有する組織体により実施されている（図-3）。



図-2 きた北海道ルート

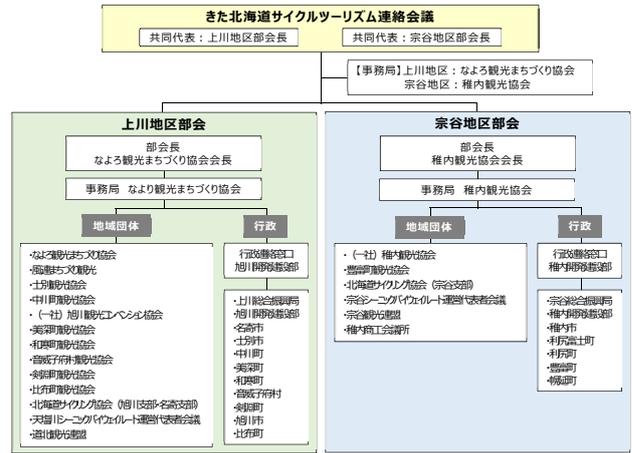


図-3 きた北海道サイクルツーリズム連絡会議

(3) サイクルツーリズム推進へ対応した新たな取組み

宗谷地域は、多様な自然資源が点在し、広大な土地が魅力的であり、社会環境においては地域課題を解決するための道路等のインフラ整備が進められる一方で、人口が少ないなどの理由から、活動の制約が生じる恐れが懸念された。そのため、取組にあたっては“効率的・効果的な視点を重視した連携体制強化”に加え、“ハード対策だけでなく、限られた資源を有効活用する創意工夫・アイデア”などの視点から具体的取組内容を検討していた（表-1）。

これら地域活性化に大きく寄与しているサイクルツーリズム推進の取組に対し、稚内開発建設部としては取組の支援、協力、連携、協働といった、連携体制強化や活動の効率的・効果的な実施につなげていくことを目的として様々な視点からの関与を行ってきた。

以下、検討・実施された官民連携に係る事例紹介とあわせて、稚内開発建設部が行ってきた取組内容とともに、連携ともなう成果について説明する。

3. 取組み事例

(1) サイクリストの受入環境整備

a) 地元関係者との協働によるサイクルラックの製作

受入環境整備における取組の相乗効果を図るため、豊富町と幌延町の関係者によるサイクルラック製作や設置

表-1 検討・実施した新たな取組

項目	内容
1) サイクリストの受入環境整備	・関係者連携でのサイクルラック製作 ・道路維持車両等を活用したサイクリスト・応援カー
2) 自転車走行環境の整備	・自転車走行環境の向上や改善に係る案内看板や路面表示マーク等の整備
3) イベントの企画・インフラ有効活用	・TEPPEN-RIDE（てっぺんライド）によるイベントならびに開源パーキングシェルターの有効活用
4) 地域の取組み・二次交通活用	・市内二次交通との連携によるサイクルバス運行

箇所を検討にあたり、材料調達～企画・製作までを一環して実施した事例である。

取組にあたっては、連絡会議が中心となって進められ、幌延町の地域おこし協力隊が地域資源であるミズナラを加工した部材等を準備し、これらを用い、関係者自らの手によって宗谷地域オリジナルデザインのサイクルラックを製作した（写真-3、写真-4、写真-5）。

また、サイクルラック製作にあわせて、一連のプログラムとしてワークショップ形式により、プログラムにて製作したサイクルラックの望ましい設置箇所や、サイクルラックの有効活用方法に関する意見交換などが実施された（写真-6、写真-7）。

当初の段階では、サイクルラック製作のみが取組内容企画案として上げられていたが、稚内開発建設部では、これをさらに地域に落とし込めるよう、地域の資源の有効活用について、①地域協働によって製作を行う、といったプロセス等についても提案を行うとともに、②ワークショップの開催の企画提案、③円滑な会議進行を図るための会議運営補助等の支援を行い、効率的に参加者か

らの意見の収集・把握を行った。

これら①～③の取組における主な成果は、豊富町、幌延町の参加した役場や地元サイクリストの方々がお互いの関係を広めることができたのに加え、製作されたサイクルラックについては、意見交換の内容を踏まえ、観光客へのおもてなし準備のため、豊富町内や幌延町内の観光拠点等に設置しており、サイクリストの立寄機会の増加や利便性の向上につながっている。

b) “サイクリスト・応援カー”の取組み

宗谷地域は、エリアが広大であることから、自転車の故障やアクシデントが発生した場合など、修理やサポートを行う自転車店は稚内市内に限られ、遠方の場合にはサイクリストへの対応が難しいといった課題を抱えていた。

このような背景を踏まえ、連絡会議では、自転車旅行者の安全・安心を実現するため、空気入れ・自転車整備工具を積み込み、トラブルを抱えているサイクリストに貸出しをする「サイクリスト・応援カー」の取組を検討・実施した。（図-4、写真-8、写真-9）

これら体制整備を行うにあたっては、人員確保や取組に係る車両等の調達等によりコストや人員等の確保が懸念されていた。しかし、道路維持管理体制によって、人員・車両等が整備されている現状があった。

そのため、稚内開発建設部では、一般社団法人稚内観光協会との連携を図り、①稚内観光協会では社有車、②稚内開発建設部では道路維持を行うパトロールカーを活用、③管内の主要幹線である国道40号および国道238号



写真-3 オリジナルサイクルラック



写真-4、写真-5 サイクルラック製作風景



写真-6、写真-7 ワークショップ・意見



図-4 サイクリスト・応援カーPRチラシ



写真-8 空気入れ・工具類 写真-9 サイクリスト・応援カー

これら取組に関しては、連絡会議の中でも民間組織が中心となって進められていたが、稚内開発建設部では、主に行政機関の連絡・調整窓口となり、①イベント開催における協議・調整、②関係機関を含めた協議に際して会議運営支援を行ったほか、③開建もイベントに参加し、イベント参加者から休憩場所や走行空間に対する意見収集等も実施した。

これら①～③に係る取組の成果は、複数回実施されているイベントの充実や魅力向上に寄与しているほか、関係者間の調整においても各々の役割分担等が明確となり、取組実施に向けた円滑な体制構築を支援している。

b) 開源パーキングシェルターの休憩施設としての有効活用

サイクルルート上にある国道40号豊富町開源地区では、冬期間の暴風雪時における通行車両の一時避難施設として、開源PS（開源パーキングシェルター）が整備され、冬期避難時の利便性や情報提供機能を備えた施設として、トイレ、公衆電話、ラジオ受信設備、文字情報板等が設置されている（写真-16、写真-17、写真-18）。



写真-16 開源パーキングシェルター



写真-17 冬期避難時の状況



写真-18 トイレ・自販機



写真-19 開源パーキングシェルターで休憩するサイクリスト

本施設に関しては、当該地域において冬期の道路交通課題を解消を目的として、稚内開発建設部による整備が行われた施設である。

当該施設は冬期間の走行車両の一時避難施設としての役割を果たす一方で、設置位置ならびに整備メニュー等がサイクリスト向けにも有益な機能を持つことが評価され、夏期間はサイクリストの重要な休憩ポイント（サイクルラック、夏場の日除け、トイレ、給水ポイント等）として、有効活用されるなどの副次的効果も現れている（写真-19）。

このことは、宗谷地域独自の既存インフラ利活用を図るアイデアとして、自転車利用環境向上に係る重要な施設としてサイクル関係者を含め大いに評価されている。

(4) 二次交通を活用したサイクルバス運行による自転車輸送サービス機能の強化（民間主体による取組を紹介）

稚内市内観光の主な目的地は稚内駅や宗谷岬であり、これを結ぶ国道40号や国道238号が主な移動ルートとなっており、レンタサイクルにおいても、これらの観光拠点間を結ぶ移動が多く見られている。

このような背景を踏まえ、地元バス事業者では、サイクリスト受入環境の更なる機能強化を図るため、自転車をたたまずに乗車することができる専用バス車両「サイクルバス」（最大12台積載可能）を令和3年9月18日～26日の間、試行運行を行った。（図-6）。



図-6 サイクルバスPRチラシ

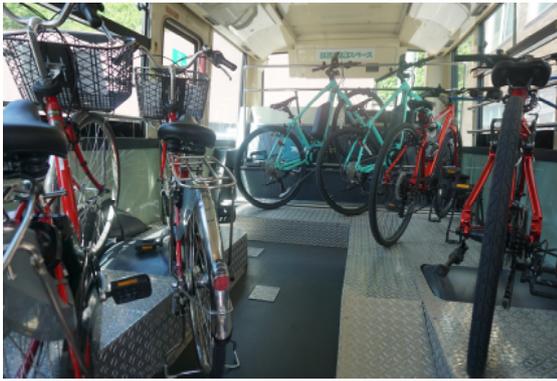


写真-20 サイクルバスの自転車・積み込み状況

上記取組に関しては期間中の利用者に関しては延べ32名の利用であり、次年度に向けて、サイクルバスの効果的な運行形態（運行時間、運行期間、運行ルート、実行形式など）の検討を行っている（写真-20）。

3. 終わりに

本稿で紹介した取組内容は、行政間および官民連携だけでなく、民間同士の連携もあわさることで魅力的なサイクルツーリズム環境を創出していることに特色がある。さらには、稚内開発建設部ならびに道路管理者の立場として、様々な場面での参画・協力・協働などを行うことで、地域関係者が円滑に活動できる環境づくりの支援・成果につながっていると考えられる。

現在、連携会議でも議論が並行して進められている「きた北海道ルート」の目標像（案）である（1）サイクルツーリズムの聖地として、国内外のサイクリストが旭川から稚内まで「セルフガイド」でストレスなく、自転車旅を楽しむことができる、（2）一般的な観光旅行者が、観光・アクティビティのひとつとして、レンタサイクル等によるサイクルツーリズムを楽しむために訪れ、自分の体力や行程にあった自転車観光を楽しむことができる、という取組に対して、継続かつ実現していくため積極的に取り組んでいきたいと考えている。

今後でてくる様々な社会環境変化に対応していくためにも、稚内開発建設部が果たす役割は極めて重要であると認識しており、恵まれた地域資源の活用や官民連携の取組拡大を支援していくことで、宗谷地域を訪れるサイクリストにとって、より一層魅力的なサイクリング環境を提供していきたい。