

宗谷地域におけるサイクルツーリズムの推進 に向けた自転車走行環境向上の取組 —宗谷岬につながる国道238号の自転車走行環境整備について—

稚内開発建設部 道路計画課 ○岡本 純一
稚内開発建設部 道路計画課 千葉 迅人
稚内開発建設部 稚内道路事務所 佐藤 平

稚内開発建設部では、宗谷地域におけるサイクルツーリズムの推進に向け、「きた北海道ルート」の自転車走行環境の向上を進めている。日本のてっぺん宗谷岬につながる国道238号は、宗谷丘陵や利尻山などの魅力ある景観を眺望できるため、多くのサイクリストに人気があるルートであるが、交通事故が懸念されている。

本稿では、自転車走行環境向上の取組として、国道238号声問地区の整備や今後の展望について紹介する。

キーワード：サイクルツーリズム、自転車走行環境、官民連携、交通事故

1. はじめに

我が国が「観光立国」を目指す中で、“自転車”は重要なキーワードとなっており、全国各地でサイクリスト向けのサービスや受入環境の充実、自転車走行環境の整備が進められている。

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指す日本の“てっぺん”「宗谷岬」や日本百名山の「利尻山」、氷河時代の名残の地形を有し北海道遺産である「宗谷丘陵」、ホタテの貝殻を敷き詰めた「白い道」が有名な地域である。

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最適な景観とロケーションを有している（写真-1、2）。



写真-1 宗谷丘陵



写真-2 宗谷丘陵と風車群

2. 北海道のサイクルツーリズム推進の背景

(1) 上位計画（北海道総合開発計画）

北海道総合開発計画¹⁾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、平成28年3月29日に第8期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、北海道が持つポテンシャルを最大限に活用し「世界の北海道」を目指す施策が推進されている。

観光振興の一環として、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が位置づけられている。

(2) 北海道のサイクルツーリズムに係る取組

北海道におけるサイクルツーリズムの取組については、8期計画以降、大きな広がりを見せていている。

平成29年5月には、自転車の利用促進を通じて環境負荷の低減や国民の健康増進を目的とする「自転車活用推進法」が施行され、北海道では「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。

サイクルルートに基づき、案内看板の設置や受入環境である休憩施設の充実、情報発信など、持続的な取組体制としてルート協議会（質の高いサイクルツーリズム環境を提供する団体。市町村、総合振興局・振興局、開発建設部、民間事業者団体[観光協会、商工会議所等]、自転車関連団体等で構成）が設置されている。

(3) 現在の動向

令和6年3月12日に閣議決定された第9期北海道総合開発計画でも、計画の主要施策である「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」として“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”を推進施策として、道内10のルート協議会が活動している（図-1）。



図-1 北海道におけるルート協議会のサイクルルート

3. きた北海道ルート概要と主な取組み

(1) きた北海道ルートの概要

宗谷地域では、「きた北海道サイクルツーリズム連絡会議」をルート協議会とする「きた北海道ルート」が設定されている。旭川市を起点として稚内・宗谷岬を縦断する国道40号・国道238号を基幹とする「ルート1」、利尻島一周の「ルート2」を含む全長約372kmのサイクリングルートである。

“ストレスフリーで日本のてっぺんまで駆け抜ける！”をキャッチフレーズに、JR駅や空港などがゲートウェイや起終点として位置づけられている（図-2）。



図-2 きた北海道ルート

(2) 地域における主な取組

「きた北海道ルート」の主な取組として、民間団体はナショナルサイクルルート登録を目指し、海外サイクリストの受入環境向上を図るために、毎年9月下旬に旭川～宗谷岬間の315kmを3日間かけて走破する“TEPPEN-RIDE

（てっぺんライド）”やレンタサイクル、稚内駅～宗谷岬間のサイクルバスの運行などを実施している。

また、行政は道路維持を行うパトロールカーを活用し、サイクリストに工具を貸出する「サイクリスト応援カー」や案内看板、矢羽根路面表示の設置などを行っており、自転車走行環境・受入環境・情報発信等を含め、官民連携の取組を継続している（写真-3～8）。



写真-3 TEPPEN-RIDE（てっぺんライド）



写真-4 受入環境（左：組立スペース、右：レンタサイクル）



写真-5 サイクルバス

写真-6 サイクリスト応援カー



写真-7 案内看板シール

写真-8 矢羽根路面表示

4. きた北海道ルートの自転車走行環境整備の概要

「きた北海道ルート」の自転車走行環境については、案内看板や路面表示は北海道サイクルルート連携協議会が策定した「北海道サイクルルート案内看板・路面表示（矢羽根）の仕様基準（令和5年12月改訂）」に基づき整備されている。

自転車走行空間の道路構造は車道混在型を基本形態として、車道の路肩幅員（①W≤0.75m、②0.75m<W≤1.50m、

③W>1.50mの3種)に応じた敷設位置とする矢印・自転車ピクトグラムならびに矢羽根型の路面表示として施工が行われている(図-3、4)。

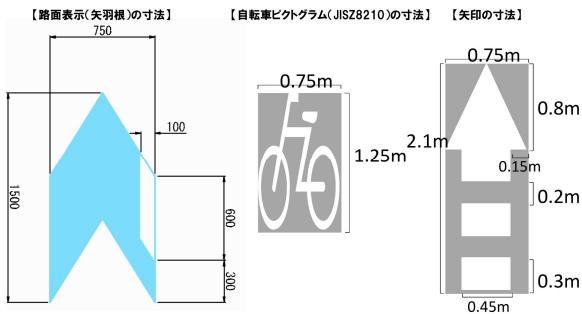


図-3 矢羽根・自転車ピクトグラム・矢印の寸法①

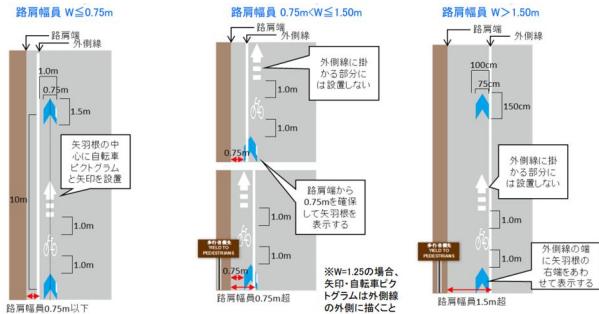


図-4 矢羽根・自転車ピクトグラム・矢印の寸法②

また、交差点や危険箇所(急カーブ手前、トンネル手前、トンネル内)には安全対策や案内看板の設置を行い、円滑かつ的確な案内ならびに交通安全に配慮した整備が進められている。

5. 国道238号声問地区の自転車走行空間整備検討

(1) 検討の背景・目的

「きた北海道ルート」は、前述のとおり大半の区間において車道混在型の自転車走行環境整備が行われている。

一方で、稚内市市街地～宗谷岬間を結ぶ国道238号声問地区(稚内市声問4丁目～字富磯)(図-5)は、宗谷岬や宗谷丘陵、JR稚内駅など主要観光地が立地し、稚内⇒宗谷岬による主要な観光移動ルートとしての特性を有している。

さらには、ゲートウェイとなる稚内空港も位置し、地域生活のみならず多様な移動目的を有するサイクリストにとって重要な路線に位置付けられているものの、サイクリストと不慣れなドライバーが混在するなど、交通安全上のリスクが高い区間であった。

したがって、当該区間においては、自転車ならびに歩行者、車両が安全・安心・快適に利用できる通行空間整備に向けた検討が必要となっていたことから、「事故ゼロプラン」に基づき“事故危険区間”に選定された。



図-5 対象区間(国道238号稚内声問地区)

(2) 道路課題

a) 交通事故特性

自転車走行空間整備に向けた検討にあたり、当該区間の道路特性ならびに交通事故特性を把握した。

なお、当該区間は、単路区間で沿道に一部居住区域も見られるものの、全体的に信号機のない区間が長く連続する道路特性を有している。

また、交通事故特性の把握にあたっては、死傷事故データ(イタルダ)等を元に事故発生状況を分析したところ、速度の高い車両が多く、自転車利用者を避けるため対向車線へはみ出すなど、追越し時の判断ミスが原因となり、正面衝突事故や路外逸脱事故が発生していた(図-6)。

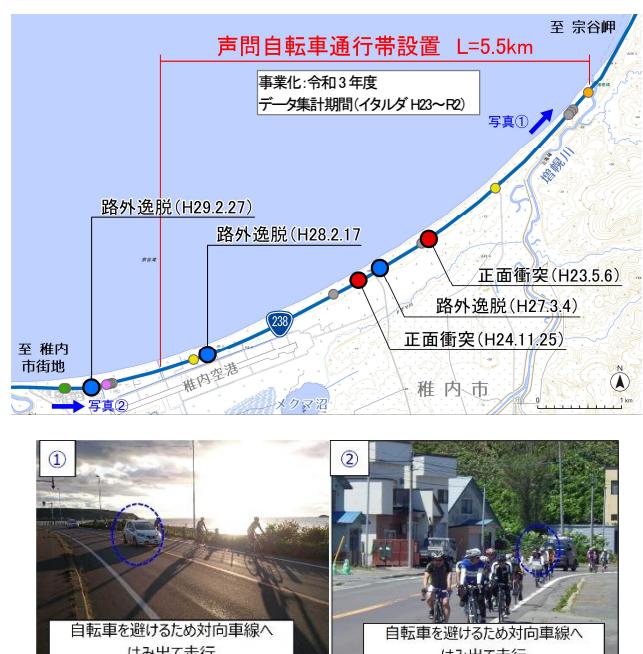


図-6 対象区間の交通事故特性

b) 地域の声

また、地域の声を把握したところ、サイクリストからは“宗谷岬へ向かう車両との接触の危険性”、ドライバーからは“夏から秋にかけて自転車でツーリングする人が多く、路肩を走行する自転車を避けて対向車線へはみ出した車両と接触しそうになった”などの意見が上げられていた。

さらに、自転車運転時のサイクリストの特徴として、良好な景観が見られる区間では、その良好な景観を立ち止まって眺めたり写真に収めることを目的に、サイクリストの急減速や一時停止なども予想され、このような行動も交通安全上の課題となっていた。

6. 自転車走行空間整備の検討

(1) 整備形態の検討

前述の交通事故特性ならびに地域の声による課題を踏まえ、当該地区において望ましい自転車走行空間整備形態の検討を行った。

検討にあたっては、自転車道、自転車通行帯、車道混在、自転車歩行者道の4形態に対し、「道路構造令²⁾」「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン³⁾」「維持管理（除雪）」「自転車ユーザーニーズ」の観点から評価を行った（図-7）。

整備形態	道路構造令	ガイドライン	維持管理	ニーズ	評価
自転車道	○	○	×	○	○
自転車通行帯	○	△	○	○	◎
車道混在	△	△	○	△	△
自転車歩行者道	×	×	○	×	×

【道路構造令】
・自転車交通量は少ない（2,600台/日≤4,000台）
・速度が高い（規制速度60km/h>50km/h）
・自転車交通量は少ないが、事故危険区間・サイクルソリュームルートに認定⇒【自転車交通量が多い】と同様の整備形態と判断
・基本は「自転車道」やむを得ない場合⇒「自転車通行帯」、自転車交通量が少ないと判断⇒車道混在

【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン】
・速度が高い（規制速度60km/h>50km/h）
・基本は「自転車道」、自転車道不採用⇒「自転車通行帯」、自転車通行帯不採用⇒車道混在

【維持管理（除雪）】
自転車道 : ×積石など構造的な分離が、除雪など維持管理上の支障となる
自転車通行帯 : ○各側でも自転車が通行できるよう除雪が必要
車道混在 : ○各側とも自転車が通行できるよう除雪が必要
自歩道 : ○現状の歩道の除雪と同様の除雪で良い

【ニーズ（自転車ユーザが求める）】
・海側の走行（特に稚内市街地→宗谷岬）
・様々な走行の自転車（追い越し需要）：自転車通行区間内での追い越しには片側で2.0m以上の幅員がベスト

図-7 自転車通行帯の整備形態に係る評価結果

上記より複数の視点を考慮した場合、様々な視点に対しバランスよく対応する整備手法として、当該区間では「自転車通行帯」が最適と判断された。

そのため、道路構造として、当該地区においては自転車通行帯による整備形態を採用することとし、海側への道路拡幅を行う計画断面を設定した（図-8）。

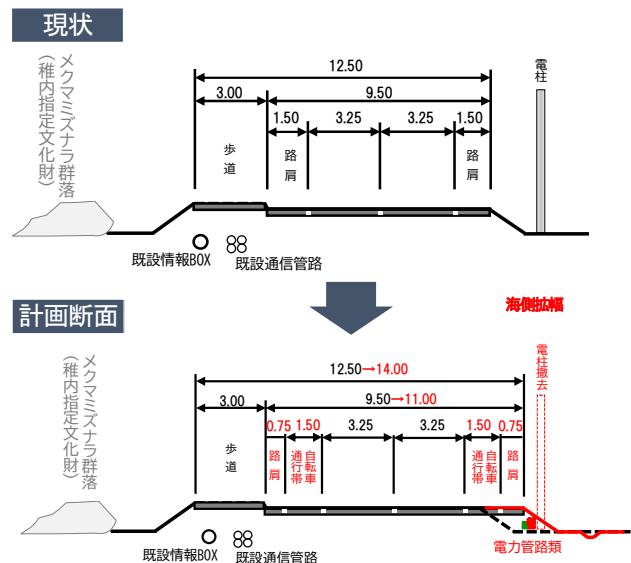


図-8 自転車通行帯における計画断面

(2) 整備手法の検討

a) 検討条件

計画断面は、自転車通行帯に基づく断面構造を採用するため、海側に連続して設置されている電柱が道路の拡幅に伴って支障となった（写真-9）。

また、当該区間は「秀逸な道⁴⁾」に選定されている区間であり、景観面への影響を及ぼす阻害施設の改善などを行う必要があることから、電柱の移設協議では地中化に基づいた整備手法の検討が必要となった（写真-10）。



写真-9 現地における道路断面の現状（国道 238 号声問地区）



写真-10 完成形イメージ

b) 留意事項

前述の検討条件に基づき、事業に向けた留意事項について整理を行った。

留意事項は下表（表-1）の通り、無電柱化推進計画や景観、防災機能への配慮が求められた。

特に、電柱を処理（移設等）する際に必要となる無電柱化に関する上位計画として、「道路事業に併せた事業として無電柱化の推進フロー（無電柱化法第12条⁵⁾」が位置づけられていることから、これらの内容にも整合を図りながら検討を行う必要があった。

表-1 検討に係る留意事項

項目	内容	補足
1. 無電柱化	1) 無電柱化推進計画（8期計画）	・当該の道路事業に併せた無電柱化の位置付け
	2) 道路事業に併せた無電柱化の推進フロー（無電柱化法第12条）	・道路管理者と電線管理者（北海道電力）が密に連携・調整を図りながら遂行
	3) 道路事業に併せた無電柱化を推進するための手引き	・盛土などにおける管路敷設の事業区分等
2. 景観	1) 秀逸な道「宗谷シニックバイウェイ宗谷ヒストリーロード」	・取組方針：道路からの眺望をより良くするため、景観阻害となる道路付属物・電柱類の撤去、見直し
3. 防災	1) 緊急輸送道路、重要物流道路の位置づけ	・大規模災害（地震、竜巻、台風等）が発生した際に電柱の倒壊とともに道路閉塞や寸断の影響

7. 検討内容の具体

整備手法における具体的な検討内容として、上表（表-1）のうち1.2）ならびに2.1）、3.1）の内容について後述する。

なお、1.2）および1.3）においては、道路管理者ならびに電線事業者との施工範囲などについて多くの協議が必要であり、施工手順に関しても検討を行った。

(1) 道路事業に併せた無電柱化の進め方

無電柱化の進め方（本事業）に関しては、無電柱化法第12条に基づき、地下埋設が技術上困難である場合を除き、関係事業者へ通知を行い、道路事業者が複数でない場合等において、道路管理者と電線管理者の連携による「道路事業に併せた単独地中化」方式を採用し、事業を進めていくこととした（図-9）。

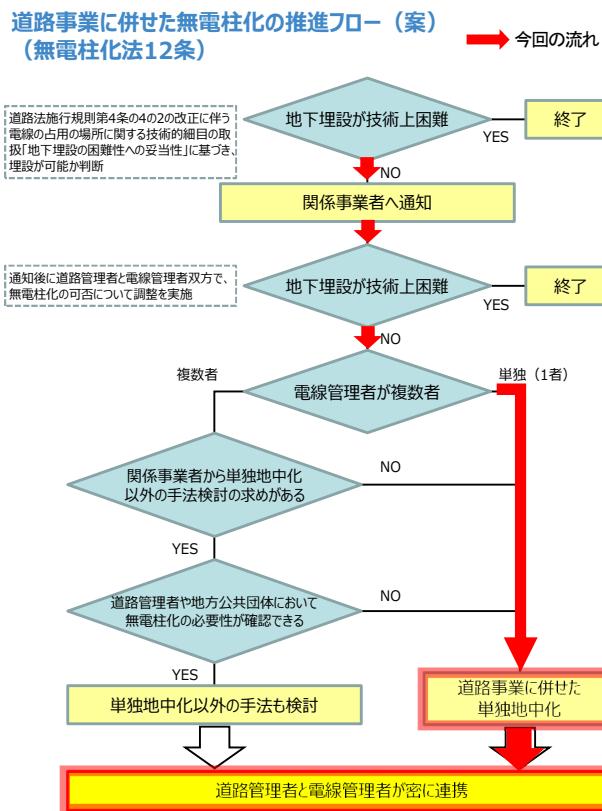


図-9 道路事業に併せた無電柱化の推進フロー

(2) シニックバイウェイ「秀逸な道」選定区間

当該区間においては、シニックバイウェイ「秀逸な道」の選定区間として位置づけられている。

○コンセプト：日本最北端の日本百名山の1つである秀峰「利尻山」を色々なアングルで臨める道

○取組方針：「道路からの眺望をより良くするため、景観阻害となる電柱類の撤去・見直し等」（写真-11）

そのため、上記コンセプトおよび取組方針に沿うことを目的として、「利尻山」を望む景観向上のため無電柱化に関する既存電柱の撤去・見直しを検討内容として盛り込んだ（図-10）。



図-10 シニックバイウェイ「秀逸な道」選定区間

「宗谷シニックバイウェイ宗谷ヒストリーロード」



写真-11 景観阻害となる電柱類

(3) 緊急輸送道路・重要物流道路

当該区間では、既存電柱・電線類が縦断方向・横断方向に敷設されている。さらに下図(図-11)のとおり緊急輸送道路・重要物流道路⁶⁾に位置付けられ、道内主要空港である稚内空港が位置しており、空港および港へのアクセスにおいて重要なルートに位置づけられている。

しかし、大規模災害（地震、竜巻、台風等）発生時に、電柱倒壊にともなう道路閉塞リスクも考慮し、検討時に反映を行うこととした。

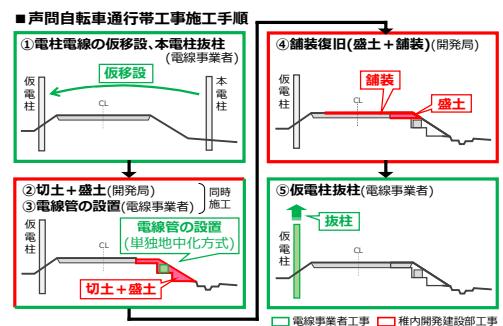


図-12 自転車通行帯工事の施工手順

8. 今後の展望

本事業は、無電柱化による景観向上や防災機能強化、サイクリストの安全・安心・快適な走行環境の実現を目指したものである。

当該区間の道路事業に併せた無電柱化を実践した事例であり、「秀逸な道」の取組方針にも位置づけられていた電柱類の見直しにともなう景観向上、さらには防災などといった重要な機能を果たし、サイクリストに対しても安全・安心・快適に走行できる宗谷地域を代表するルートとなるよう、自転車走行環境の実現に向けた取組を引き続き推進していきたい。

なお、本稿は国道238号声問地区の自転車通行帯整備事業に関する取組事例として紹介を行ったが、これより先の宗谷岬までつながる区間も同様に、「きた北海道ルート」としてサイクルツーリズム環境の充実が重要である。特に、国道238号稚内市潮見5丁目～宗谷岬は、令和4年度に「事故ゼロプラン」に基づき自転車事故リスクの観点から“事故危険区間”として新たに選定されていであることからも、引き続き対応が必要である。

そのため、今回取り上げた無電柱化（地中化）による整備手法の検討等に関する知見を踏まえつつ、関係機関等と協議し、周辺環境や道路機能を踏まえた、地域にとって相応しい自転車通行環境の向上に取り組んでいきたい。

参考文献

- 1) 北海道開発局：北海道総合開発計画（第8期、第9期）、北海道のサイクルツーリズム推進、北海道サイクルルート連携協議会、事故ゼロプラン
 - 2) 日本道路協会：道路構造令の解説と運用
 - 3) 国土交通省：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン
 - 4) シニックバイウェイ北海道：秀逸な道
 - 5) 国土交通省：無電柱化推進計画、道路事業に併せた無電柱化を推進するための手引き
 - 6) 国土交通省：緊急輸送道路、重要物流道路



図-11 緊急輸送道路・重要物流道路

(4) 施工手順の検討

施工手順に関しては、電線事業者との協議を踏まえ、仮移設・切土・盛土・電線管設置・舗装復旧などの工程を計画した。

具体的な施工計画は下図（図-12）のとおり、①電柱電線の仮移設、本電柱抜柱 ⇒ ②拡幅に伴う道路本体への切土 ⇒ ③拡幅に伴う道路本体への盛土とともに電線管の設置 ⇒ ④舗装復旧 ⇒ ⑤仮電柱抜柱 といった手順で施工プロセスを計画した。

これら各々の分担に関しては、施工手順の①及び③の電線管の設置、そして⑤が電線事業者側、②の切土+盛土、及び④が道路管理者側によりそれぞれ工程を共有しながら作業を行うこととなった。