

最北のサイクルツーリズム推進の取り組みについて ～地域資源を活かした官民連携事例紹介～

佐々木 譲*1 高野 進*1 國重 啓*1 木原 程子*1

1. はじめに

1.1 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”が注目されており、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指す、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等を有した地域となっている(写真1、2)。



写真1 宗谷岬とサハリン (稚内市提供)



写真2 稚内空港付近から望める利尻山

1.2 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月にかけてサイクルイベントが集中し、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。

こういった状況を踏まえ、本稿は北海道宗谷地域におけるサイクルツーリズムに関する取組事例の紹介を行うものである。

2. 北海道のサイクルツーリズム推進の背景

2.1 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期目となる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。

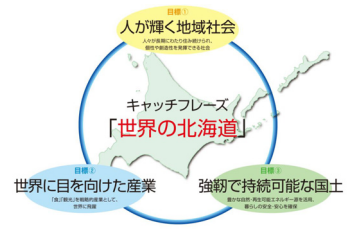


図1 計画のキャッチフレーズと3つの目標

ゲートウェイである空港・港湾や観光地への交通アクセスの円滑化を図るため、高規格道路等の整備をはじめ、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。

2.2 北海道のサイクルツーリズムに係る取組み

1) 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)(図2)が設置されている。



図2 北海道内のルート協議会

*1 北海道開発局 稚内開発建設部 道路計画課

2) 「きた北海道ルート」の概要

「きた北海道ルート」は、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）の設定したサイクルルートである。

コースは、旭川市を起点に稚内・宗谷岬を縦断する「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てっぺんまで駆け抜けろ！”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ている。

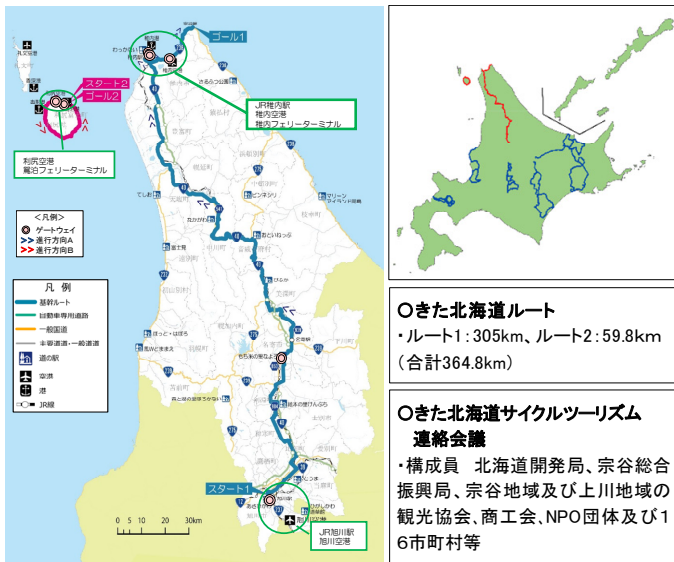


図3 きた北海道ルート

2.3 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、広大な土地が魅力的である一方、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あるため“①効率的・効果的な視点を重視した連携体制強化”に加え、“②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な取組内容を検討していった（表1）。

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

これらのサイクルツーリズム推進の取組がきっかけとなり地域活性化に大きな役割を果たした連絡会議の取組事例を以降で説明する。

3. 取組み事例紹介

3.1 サイクリストの受入環境整備

1) 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箇所の検討にあたり、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、4、5）。



写真3 オリジナルサイクルラック

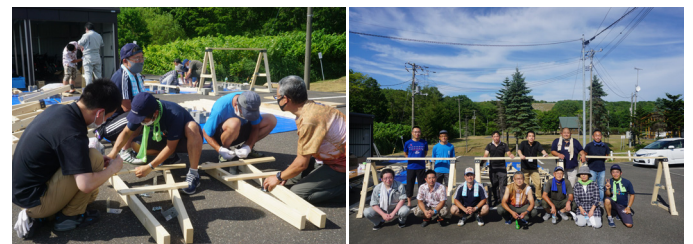


写真4、5 サイクルラック製作風景

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、7）。

なお、製作されたサイクルラックについては、これら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。



写真6 ワークショップ 写真7 (右上) 意見

2) “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」の取組を実施した。

具体的には、一般社団法人稚内観光協会および稚内開発建設部の連携のもと、稚内観光協会は所有車、稚内開発建設部は道路維持を行うパトロールカーを活用し、国道40号、国道238号にてサイクリスト向けの応援体制を構築、巡回・運行を行った(図4、写真8、9)。



図4 サイクリスト・応援カーPRチラシ

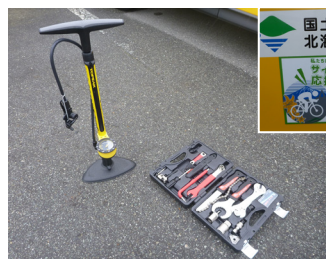


写真8 空気入れ・工具類



写真9 サイクリスト・応援カー

この取組は、本年8月中旬～10月末の短期間運用であったものの、関係者からの評判も良好であったことから、次年度以降は宗谷地域全域まで範囲を拡大して実施できるかどうかについて検討を進めている状況である。

3.2 自転車走行環境向上整備に係る案内看板や注意喚起の設置

自転車走行環境の向上に係る整備として、サイクリストがセルフガイドで迷わず安心して走行できるよう、左右で分岐する交差点や単路部などにおけるルート案内を行う案内看板の設置をはじめている。また、サイクリストが安全かつ安心して走行できるように、主要な交差点や急カーブ

の手前やトンネル等の手前区間において、路面表示(矢羽根)等での注意喚起による安全対策を実施している(写真10、11)。



写真10 案内看板(予告分岐)



写真11 交差点手前の安全対策

3.3 官民連携によるイベント・ツアーの企画・実施ならびに既存インフラの有効活用

1) TEPPEN-RIDE (てっぺんライド)

TEPPEN-RIDEは、連絡会議の主催による、行政・民間組織の連携により実施されているイベントである。

旭川駅をスタートし、日本のてっぺんである宗谷岬(稚内市)をゴールとする、一日約100km、合計約300km以上を自転車で行ききるツアーであり、これまで4回開催されている

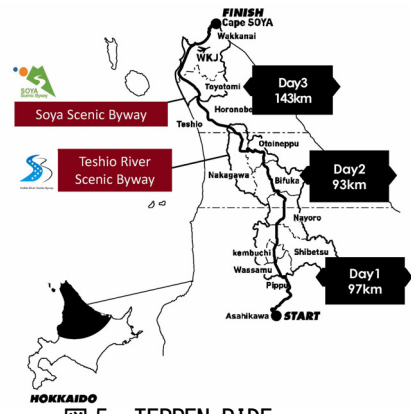


図5 TEPPEN-RIDE (てっぺんライド) コース

(図5)。

参加者は、海外からの観光客を含め、全国各地から観光客が訪れるサイクリングイベントとなっている。特に、参加者へのおもてなしの要素を加味した休憩ポイントや宿泊地でのオプションツアーを企画・実施するなど、多様な関係者の協働によって実現しているイベントとなっている。令和2年度はコロナ禍の影響で中止となったが、今後のイベント運営の円滑化を図るため、地元のサイクリストを対象にガイド育成事業等が実施された。

ガイド育成メニューは、地元の人にしか知られていない絶景スポット紹介や、自分たちで簡単な自転車のメンテナンスを行えるなどのスキルアップを図る取組であり、サイクリストの受入環境を通して、宗谷地域の交流人口拡大を図るものである(写真12～15)。



写真12、13、14、15 TEPPEN-RIDE (てっぺんライド)

2) 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、17、18)。

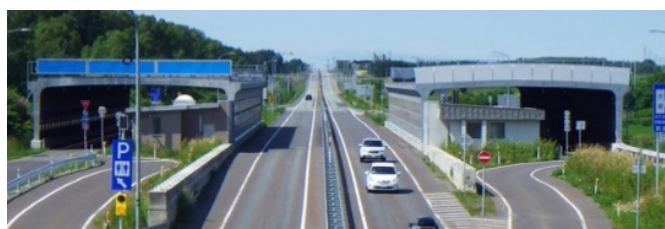


写真16 開源パーキングシェルター



写真17 冬期避難時の状況



写真18 トイレ・自販機

冬期間は走行車両の一時避難施設としての役割を果たす一方で、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、有効活用されている（写真19）。

このことは、宗谷地域独自の既存インフラ活用を図るアイデアとして、自転車利用環境向上に係る有益な取組となっている。



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

3.4 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

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、試行的に運行し、延べ32名の利用であった。



図6 サイクルバス PR チラシ

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

(図6、写真20)。

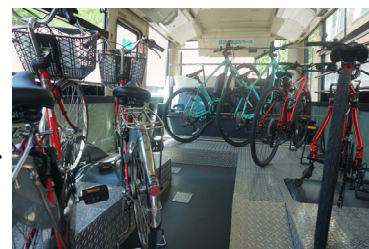


写真20 サイクルバスの自転車積み込み状況

4. 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。

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、この最北の官民連携によるスキームは重要であり、更なる交流人口拡大の場となる可能性も秘めていると考えられる。

北海道開発局稚内開発建設部では、恵まれた地域資源の活用や官民連携の取組拡大を目指すことで、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。