

### 3. 方向3：稚内観光を育てていくための推進体制を確立する

#### (施策1) 稚内観光を推進する中核組織を確立する

##### ①観光振興センター機能の確立

観光振興センターとは、本計画を推進していく上での中核的役割を担う組織である。観光関連施設の整備等は行政の事業となるが、こうした行政や事業者間の連携を図りながら、観光中核施設の運営、企画機能、観光 Wi-Fi を中心とした情報収集発信機能等を担い、稚内の観光地づくりを実現していくためのソフトウェア的中核機能の役割を果たしていくことが求められる。

特に、これまで稚内観光の企画、運営において中心的役割を担ってきた稚内観光協会が、こうした役割を担っていくことが求められることから、地域と一体となった観光振興を進めていくための独立法人化のあり方等を含めた体制強化に関する検討が必要である。

こうした稚内観光協会の機能拡充を含め、新たな観光振興センターとしての役割を担う組織化を図るための行政、既存関連団体、関連事業者等による検討を進める。

なお、観光振興センターの主な役割は以下の通りである。

- ・ 観光振興・PR 方針の企画
- ・ 観光マーケティング調査
- ・ 稚内観光のイメージ・コンセプトの検証
- ・ 観光・地域データベースの作成管理
- ・ 稚内観光ホームページ、ポータルページの運営管理
- ・ 観光 Wi-Fi の運営管理
- ・ 観光プロモーション、キャラバンの実施
- ・ 地域観光活動メニュー事業ネットワークの運営
- ・ 地域観光イベントの企画運営
- ・ 景観・観光ポイントの定期的チェック
- ・ 「最北の自然と歴史歩み館（仮称）」の運営
- ・ 観光案内所の運営
- ・ 地域への観光振興啓発活動
- ・ 広域観光連携推進事業

##### ②わかっか連（仮称）の構築

わかっか連（仮称）とは、各種の情報提供や、宿泊施設や飲食店等の観光関連施設各種イベント主催者等における様々なサービス提供を行っていく上での各事業者間の連携であり、観光振興センターに位置づけられる。いわば、観光振興センターの運営活動における中心的ネットワークとなるものである。

このため、稚内観光の振興していく上での各種情報機能の充実、サービス機

能の充実を図るためのネットワーク組織であるわか連（仮称）の構築を図る。

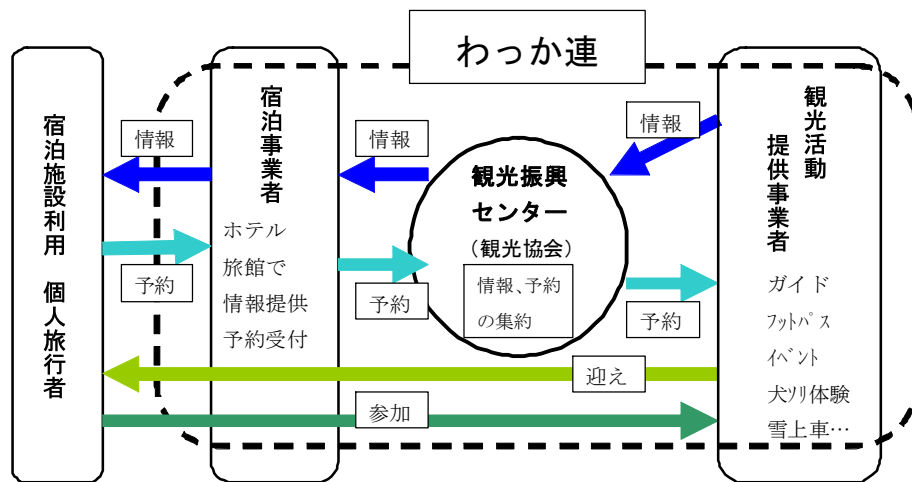
・「わか連」の具体的な活動方法

観光客に提供する活動メニュー情報は観光協会、またはそれに代わる観光振興センターが集約し、提携している宿泊施設および観光客の立ち寄りポイントで情報を提供する。宿泊施設では、現在参加可能な活動メニューに関するパンフレットを置くと同時に、リアルタイムで宿泊客の目に付く位置に掲示する。パンフレットでは参加活動の詳細な内容を説明し、掲示は現在の実施中であることを印象付けるため両者が必要である。

参加申し込みが必要な活動の場合は宿泊施設で受け付けられ、観光振興センターを通して活動メニュー事業の実施者へ伝えられる仕組みとなる。参加場所への移動手段の提供を希望する参加者に対しては、現地までの送迎を無料あるいは格安で提供する。こうした仕組みは、観光協会と各宿泊施設とがネットワーク的な連携で実施される。

現在、稚内では宗谷丘陵でのフットパスをうたっているが、このような仕組みがない。早急に「わか連（仮称）」を構築し、フットパスや宗谷ふれあい公園での活動、また宗谷丘陵雪上車踏破などさまざまな活動に対して実施すべきである。

観光振興センターの役割と「わか連」の位置づけ（再掲）



## （施策 2）市民参加型の観光振興を図る

稚内観光の振興を図っていくためには、地域一体となった取組みが不可欠であり、市民自らが手づくりで育てていくことが重要である。

このため、稚内の観光資源の見直しや新たな観光資源の発掘など市民が参加する形で推進していくものとし、さらに、市民を対象にした講演会や学習会を繰り返し実施することで個人旅行者の大切さを理解するとともに、観光の心理を理解する感性の醸成を図る。

## （施策 3）広域連携体制の確立

稚内観光の振興を図るためには、稚内市を含む道北地域の市町村や稚内観光協会、宗谷観光連盟、宗谷シーニックバイウェイ、稚内利尻礼文サロベツ観光振興協議会、あさひかわ観光誘致宣伝協議会との連携を図っていくことが必要である。

宗谷支庁管内の政治、経済、文化の中心である稚内が、宗谷の観光のリーダーとしての役割を担い、稚内観光を振興することで、相乗的な効果を周辺町にもたらすという意義に加え、札幌や旭川、網走・北見と稚内間の観光客の移動における楽しみを広域連携によって提供するという意義、さらには、これまで取り組んできているように旭川・上川に訪れる外国人観光客の誘致促進などの意義がある。

このため、こうした広域連携の役割を踏まえ、具体的な広域連携事業を創出するなどの有機的な取組みを検討し、実施していく。

## （施策 4）交通基盤整備の推進

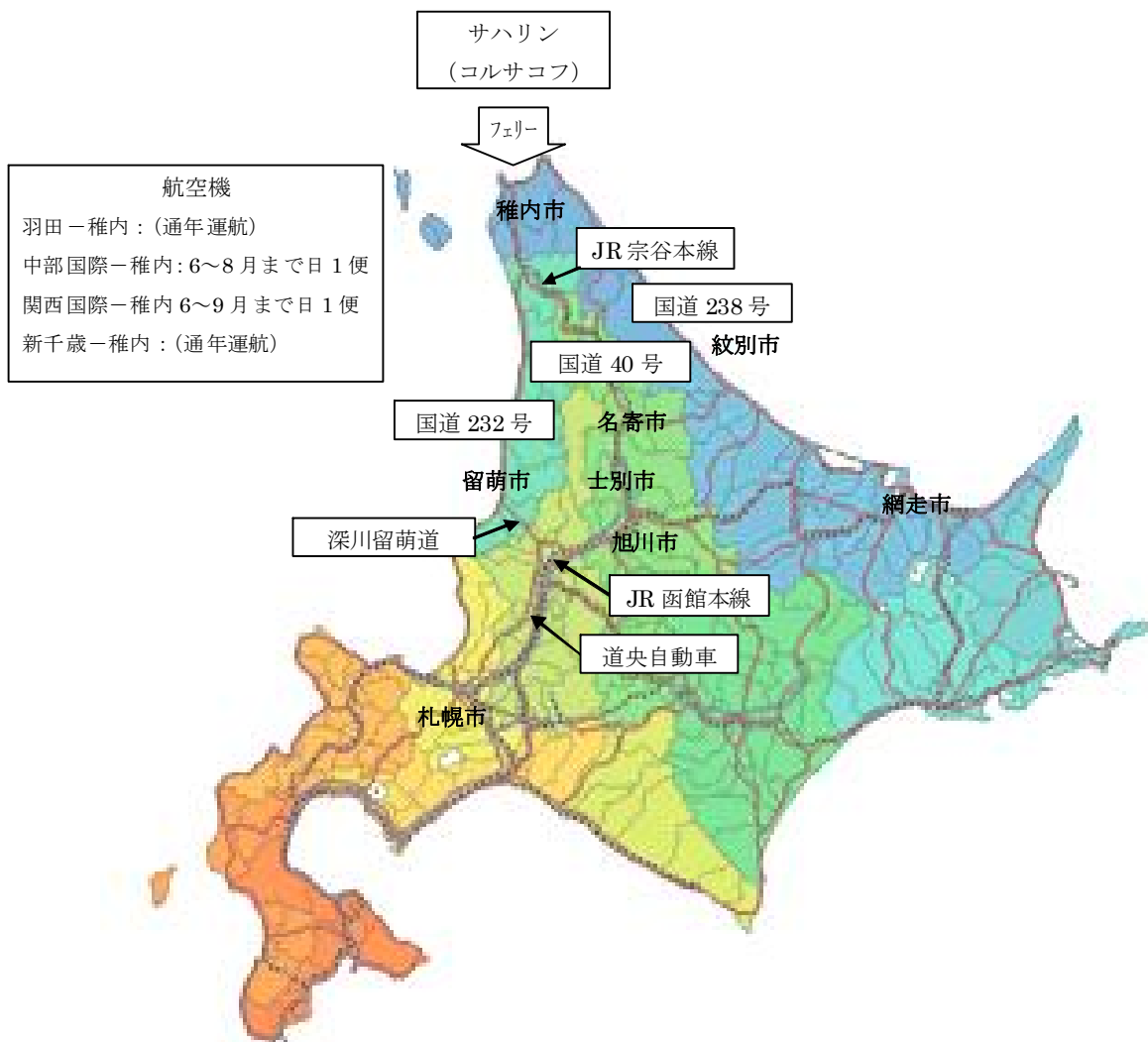
稚内は、道外からは東京、関西、名古屋と直行便が就航しているほか、道内では札幌から約 320km、網走から約 320km、旭川から約 250km の位置にあり、さらにサハリンのコルサコフ間がフェリーで結ばれている。

稚内空港までの直行便で直接稚内に来る観光客以外は、札幌、旭川、網走等を經由して稚内に来ることになるが、その場合には、札幌、網走からは 5 時間から 6 時間、旭川からでも 4 時間から 5 時間を要することになる。

稚内までの主要交通機関

主要都市	稚内間の交通機関	所要時間
サハリン	フェリー（稚内－コルサコフ）	約 5 時間 30 分
東京	航空機（羽田－稚内）	約 1 時間 55 分
名古屋	航空機（中部国際空港－稚内）	約 2 時間
大阪	航空機（関西国際空港－稚内）	約 2 時間
札幌	航空機（新千歳－稚内）	約 50 分
	鉄道（札幌－稚内）	約 5 時間
	長距離バス（札幌－稚内）	約 6 時間
	自家用車（オロロンライン）	約 315km（約 6 時間）
旭川	自家用車（深川－留萌経由）	約 330km（約 5 時間 30 分）
	鉄道	約 3 時間 35 分
	長距離バス（旭川－稚内）	約 4 時間 40 分
網走	自家用車（国道 40 号）	約 250km（約 4 時間 50 分）
	自家用車	約 320km（約 5 時間 45 分）

稚内までの交通アクセス



稚内観光の振興に向けた各交通機関別の整備方向は以下のとおりである。

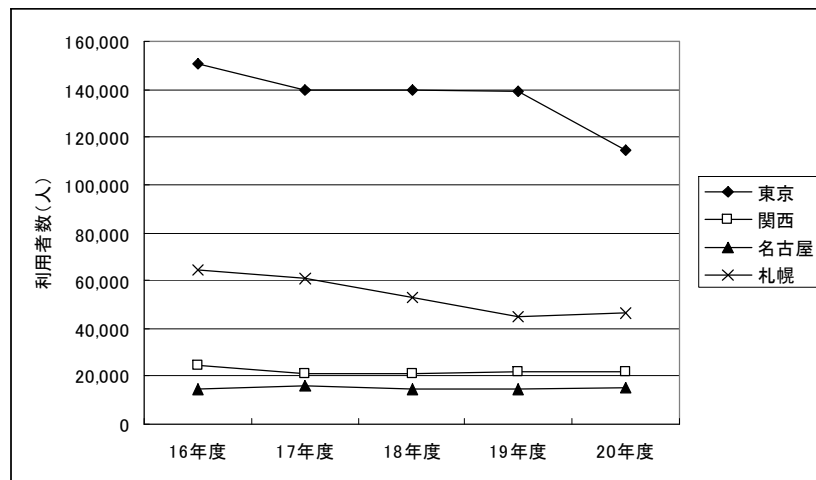
### ①航空

稚内までの交通アクセスのうち航空機に関しては、冬季の欠航率の低減に向け 2000mから 2200mまで滑走路延長事業を実施し、平成 21 年 11 月に供用を開始している。

東京直行便は通年で、関西便は 6 月～9 月、名古屋便は 6 月～8 月の期間のみ直行便が運行しているが、いずれも航空機利用者の増減が就航を維持していく上で不可欠である。特に、通年運行路線である東京便は 6 月から 8 月には、毎月 8 千人から 10 千人の利用者があるものの、冬季には 1 千人台にまで落ち込んでいることから、冬季における魅力あるロングランイベントの開催など、最北の魅力向上に向けた取組みはもとより、それぞれの圏域における観光 P R 等を積極的に実施することが重要である。

一方、東アジアやロシアからの観光入込客数の拡大を目指す上では、海外からのチャーター便の就航の増加を図ることが効果的であることから、このための誘致活動を推進するとともに、搭乗口の確保に向けた空港の拡張等の国際空港機能の充実に向けた対応を図る。

稚内空港における航路別利用者数の推移



資料：稚内市統計書

### ②道路

道路は、札幌、旭川、網走の各方面から稚内にアクセスするための最も重要な交通基盤であるが、移動に要する時間距離の長さが大きな課題となっている。

道央自動車道は、現在、士別剣淵 I C まで開通しており、名寄までの区間は、計画路線となっている。しかし、名寄－稚内の区間は予定路線のままであり、調査、工事等の見通しはたっていない。

しかし、この高速道路と平行して一般国道の自動車専用道路として国道 40 号のバイパス整備が進んでいる。このバイパス道路は、時間短縮効果をもたらすことから、さらなる高速ネットワーク化に向けた広域連携の取組みを推進する。

一方、長時間の自動車による移動をより楽しみながら走行できるようオロロンラインやオホーツクライン及び国道 40 号の動線上の道路標識、道の駅の整備を図る。

一方、稚内観光において道路交通は重要なアクセス手段であるが、航空機や J R 等を利用した観光客は、その行動範囲の制約を受けているのが現状である。このため、空港から主要観光地へのアクセスや宿泊施設間での乗り合いバスの運行、さらには、タクシーの活用など、多様な手段を講じる必要があることから、こうした検討を関係機関の協力のもと進めていく。

士別－稚内間の高速道路の供用状況

区 間	状 況
士別剣淵一名寄	高速自動車道：基本計画路線
名寄－稚内	高速自動車道：予定路線
一般国道 40 号名寄バイパス	16km（名寄－智恵文）供用
一般国道 40 号名寄バイパス	3km（美深－智恵文）平成 21 年度供用開始
一般国道 40 号幌富バイパス	11km（幌延－豊富サロベツ）平成 21 年度供用開始
一般国道 40 号豊富バイパス	16km（豊富サロベツ－豊富北）平成 16 年供用
一般国道 40 号音威子府バイパス	19km（音威子府－中川町）建設中開通未定

### ③鉄道

利尻・礼文観光を行う観光客にとっては、利尻・礼文から稚内に戻った場合も、稚内から利尻・礼文に向かう場合も、いずれも、フェリーの発着時間と札幌や旭川方面の J R の発着時間との調整がなされていないため、J R を利用しての利尻礼文観光がしづらい状況にある。

このため、鉄道とフェリー、さらには航空機のタイムスケジュールの調整に向けた検討を各関係機関の協力の下行う。

### ④フェリー

稚内を発着するフェリー航路は、利尻・礼文航路とサハリン航路である。

稚内観光における利尻・礼文観光はこれまでも重要な観光ルートのひとつであり、今後とも一体となった観光振興を図る必要がある。

一方、サハリン航路に関しては、日本人の利用者数が平成 17 年度以降減少基調にあることに対して、ロシア人利用者数は平成 19 年度で便数が減少したために減少に転じたものの平成 19 年度までは一貫した増加基調にある。しかし、利

用者数の拡大が本航路の維持持続にとって重要であることから、今後とも、国内外に対するサハリン航路のPRを積極的に実施し、利用者の確保に向けた取り組みに努める。

### 利尻・礼文航路運賃体系

(旅客運賃：片道(円))

等級	稚内～利尻島(鴛泊)	稚内～礼文島(香深)	利尻島(鴛泊・杓形)～礼文島(香深)
1等ラウンジ(座席指定)	3,980	4,400	1,520
1等和室・椅子席	3,460	3,880	1,310
2等	1,980	2,200	780

(車両運賃：片道(円))

車輛の長さ (幅2.5mまで)	稚内～利尻島(鴛泊)	稚内～礼文島(香深)	利尻島(鴛泊・杓形)～礼文島(香深)
3m未満	9,990	11,350	3,980
4m未満	13,030	14,820	4,940
5m未満	16,500	18,700	5,990
6m未満	20,500	23,220	7,460
7m未満	24,480	27,740	8,940
8m未満	28,470	32,260	10,410
9m未満	32,470	36,780	11,880
10m未満	36,460	41,290	13,350
11m未満	40,460	45,810	14,820
12m未満	44,450	50,330	16,290
12m以上は1m増すごとに	3,990	4,520	1,470

### サハリン航路運賃体系

(旅客運賃：(円))

等級	稚内～コルサコフ	
	往復	片道
1等ラウンジ (座席指定)	49,600 (24,800)	34,800 (17,400)
1等和室	44,600 (22,300)	29,800 (14,900)
2等	39,600 (19,800)	24,800 (12,400)

(車両運賃：(円))

全長	稚内～コルサコフ	
	往復	片道
4m未満	37,000	28,000
6m未満	45,000	34,000

## サハリン航路フェリー主要国籍別利用者数

単位：人・便

資料：稚内市中心市街地活性化基本計画（平成 21 年）より

### ⑤その他公共交通機関

その他の交通機関としてバスがあるが、個人観光客の利用交通機関としては、利用は多くはないが、航空機利用者の稚内市内までのアクセス機関として重要な役割を担っている。

しかし、空港からのバスは、稚内駅もしくは稚内フェリーターミナル間の運航であり、そこから稚内の観光ポイントまでのアクセス機関がほとんどないのが現状である。このため、観光客の円滑な行動を支援する機能として、空港から宗谷岬あるいはノシャップ岬までのシャトルバスの運行可能性の検討を進める必要がある。

### <事業内容> 稚内観光を育てていくための事業

(1) ～ (4) の具体的事業内容は以下のとおりである。

- ・ 稚内観光推進中核組織の確立（新規）  
行政や事業者間の連携を図りながら、観光中核施設の運営、企画機能、観光 Wi-Fi を中心とした情報収集発信機能等を担い、稚内の観光地づくりを実現していくための中核機能の役割を果たしていく組織として、稚内観光協会の機能拡充を含め、新たな観光振興センターとしての役割を担う組織を確立する。
- ・ わっか連構築事業（新規）  
稚内観光を振興していく上での各種情報機能の充実、サービス機能の充実を図るためのネットワークを構築する。
- ・ 普及啓発事業（新規、再掲）  
市民を対象とした稚内観光の役割や意義等についての普及啓発を図る。



- ・ 広域連携促進事業（継続）
 

広報・宣伝活動や、外国人観光客の誘致、観光客の長距離移動に対するサポート体制の整備など、宗谷観光連盟、宗谷シーニックバイウェイ、稚内利尻礼文サロベツ観光振興協議会、あさひかわ観光誘致宣伝協議会との連携による取組みのあり方について見直すとともに、効果的な事業については積極的に実施する。
- ・ 稚内空港の外国人対応機能拡充（新規）
 

搭乗口の確保等、国際空港機能の充実に向けた対応を図る。
- ・ 外国人観光客誘致促進事業（継続）
 

チャーター便誘致に向けた海外キャラバン隊の派遣等のPR活動を積極的に行う。
- ・ 対東京便の通年運行化推進事業（新規）
 

冬季における魅力あるロングランイベントの開催など、最北の魅力向上に向けた取組みと観光客誘致のための効果的なPRの実施
- ・ オロロンライン再構築事業（新規、再掲）
 

観光客や外国人ドライブコースとなる札幌⇄オロロンライン⇄稚内間のオロロンラインや、旭川～士別～名寄～幌延～稚内間のルートを楽しみながらドライブができるよう再構築を図る。
- ・ 交通アクセス体系検討事業（新規）
 

鉄道とフェリーのタイムスケジュールの調整に向けた検討を関係機関の協力の下行う。
- ・ サハリン航路有効利用・PR促進事業
 

サハリン航路の利用促進に向けたパンフレット作成ほか、積極的なPRを行う。（関連事業：国内・国外広告宣伝推進事業（継続）、稚内観光パンフレット・ガイドブックの見直し（新規））
- ・ 観光ポイント間循環交通アクセス整備事業（新規）
 

空港から宗谷岬あるいはノシャップ岬までのシャトルバスの運行可能性の検討を進める

