第67回(2023年度)　北海道開発技術研究発表会論文

オロロンライン・サイクルルートの取組
—留萌地域のサイクルツーリズム—

留萌開発建設部　道路計画課　○谷野　淳
岡本　純一
喜早　智

近年、国内外の誘客・消費拡大に寄与する観光の手段として、サイクルツーリズムが全国的に注目されている。留萌地域においても、サイクルツーリズムの機運の高まりを受け、令和4年12月に官民で構成する「オロロンライン・サイクルルート連絡会議」が設立され、令和5年3月には、北海道サイクルツーリズムのサイクルルートに追加された。本稿では「オロロンライン・サイクルルート」をフィールドにした令和5年度の取組を紹介するとともに、今後の展望について記す。

キーワード：サイクルツーリズム、地域連携、官民連携、アウトドア

1. はじめに

留萌地域は北海道の北西部に位置し、暑寒別天売焼尻国定公園、天塩川、日本海オロロンラインなど、本格的かつ唯一無二のアウトドアフィールドを有している（**図-1**）。令和2年3月に高規格道路「深川・留萌自動車道」が全線開通し、留萌地域と全道が高速道路ネットワークでつながったインパクトは非常に大きく、コロナ禍にも関わらず、留萌市の観光入込客数も大きく増加するなど、道路アクセスの飛躍的な向上により、さらなる誘客が期待される。

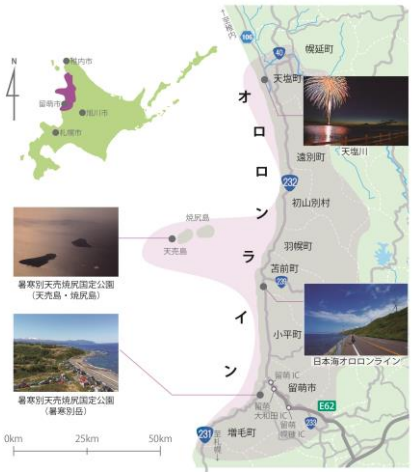


図-1 留萌地域におけるアウトドアフィールド

近年のスポーツバイクの普及によるサイクルツーリズムに注目が集まっていく中、留萌地域でも各自治体や事業者によりサイクルツーリズムの取組が推進されてきた。しかしながら、地域や組織を跨いだ横断的な取組までには至っておらず、個別の取組が独立して推進されている状況であった。そこで、管内全体の観光プロモーションと観光地域づくりを担う留萌観光連盟を事務局とし、道路管理者である留萌開発建設部や留萌振興局と三位一体でプラットフォームの設立に向けた準備を令和4年9月から開始した。



図-2 北海道のサイクルツーリズム推進のサイクルルート（令和6年1月現在）

そして、令和4年12月に留萌管内8市町村、サイクリストの受入環境整備を推進する「シーニックバイウェイ北海道 萌える天北オロロンルート」（以下、萌える天北オロロンルート）、自転車やパドルスポーツ、登山などをはじめとしたアウトドア愛好者により構成される「るもいアウトドア観光ネットワーク会議」を加え、官民で構成する「オロロンライン・サイクルルート連絡会議」が設立された。さらに、翌年3月には「北海道のサイクルツーリズム推進」[1)] のサイクルルートに追加された（**図-2**）。これにより、サイクルネットワークの整備や磨き上げに取り組んでいく体制が整ったところである。

本稿では「オロロンライン・サイクルルート」をフィールドにした令和5年度の取組を紹介するとともに、今後の展望について記す。

TANINO Jun, OKAMOTO Junichi, KISOU Akira

2. オロロンライン・サイクルルートの役割

オロロンライン・サイクルルート連絡会議（以下、連絡会議）は、これまで個々に行ってきたサイクルツーリズムの取組をより効率的かつ効果的に推進するため、プラットフォームとして機能させることを念頭に置いている（**図-3**）。

構成員である各団体の取組やアイディアを従前のように単独で行うのではなく、連絡会議をプラットフォームの場として機能させることで、各団体が取組を行う上でのノウハウや必要な情報の共有に加えて、各団体同士が連携することにより、取組のスピードアップや更なる展開が期待される。

このほか、隣接ルートとの連携や留萌地域ツーリズム勉強会（干場ら,2021、谷野ら,2022、喜早ら,2023）とも連携しながら、サイクルツーリズムの推進を図っていくこととした。隣接ルートとの連携は後章に記す。

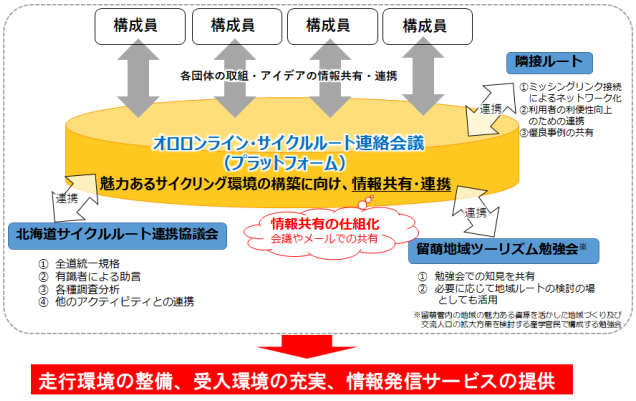


図-3 オロロンライン・サイクルルート連絡会議の全体像

3. オロロンライン・サイクルルートでの取組

本章では、令和5年度にオロロンライン・サイクルルートをフィールドとして行われた取組について紹介する。

(1) 走行環境の整備に関する取組

a) オロロンライン自転車開き

令和5年5月12日にオロロンライン・サイクルルートのほか、隣接するサイクルルートや北海道で唯一のナショナルサイクルルート「トカプチ400」などの関係者が道の駅「るもい」に集まり、オロロンラインの一部を形成する留萌市から羽幌町の約70kmの区間で現状の走行環境を把握する試走会を開催した。この試走会は、基幹ルート設定のための走行環境調査を目的としたほか、3月に北海道のサイクルルーリズム推進のサイクルルートに追加されたばかりの「オロロンライン・サイクルルート」を内外に認知してもらうとともに、留萌地域のサイクルツーリズムを推進していくという強いメッセージと決意を表明することもコンセプトとした。

加えて、留萌地域では、長い冬が過ぎ、新緑が芽吹き、サイクリストたちの往来がはじまる時期での開催も意図したものであり、この試走会を「自転車開き」と表現することで、オロロンラインのサイクルシーズンの突入を内外に発信するもう一つのメッセージも込めたものである（**写真-1**，2）。

また、10月24日には羽幌町から天塩町までの約65Kmの試走会を実施した（**写真-2**）。2回の試走会の結果を踏まえ、オロロンライン・サイクルルート連絡会議の中で基幹ルートの設定が完了したところである。



写真-1 道の駅「るもい」での自転車開きイベント



写真-2 オロロンライン・サイクルルート試走会
（左：5月留萌～羽幌、右：10月羽幌～天塩）

b) 路面表示と案内看板の整備

前述のとおり、オロロンライン・サイクルルートの基幹ルートは関係者による試走会を通じた合意形成の上、設定している。基幹ルート設定後に自転車通行空間を示す矢羽根型路面表示（**写真-3**）、ルート案内のための案内看板（**写真-4**）を整備している。

設置箇所は「北海道のサイクルツーリズム推進方針」[1]に基づいているほか、オロロンライン・サイクルルート独自の試行として、矢羽根型路面表示を路肩幅員が減少する変化点にも整備している。これは、基幹ルートが大型車を含め交通量が多い国道を主体に設定されているため、自動車ドライバーに自転車通行空間であることをより周知する目的である。なお、次年度以降も、例えば案内看板に補助看板（休憩地点までの距離表示）を設置するなど、様々な試行をしながら走行環境の整備に取り組んでいく考えである。



写真-3 矢羽根型路面表示
※写真は路肩幅員の減少箇所



写真-4 案内看板

(2) 受入環境整備に関する取組

a) サイクリスト応援カー

連絡会議の構成員である、萌える天北オロロンルートは、令和元年度から「道の駅」や民間施設などに自製のサイクルラックを設置したり、国道の道路巡回を行っている建設会社と連携し、道路パトロールカーに自転車工具や空気入れを配備する（サイクリスト応援カー）などのサイクリスト受入環境整備を行っている（**写真-5**）。後者の取組は、現在は道内各地に展開され、「動くサイクルステーション」として全道に浸透しつつある（高橋ら，2020、谷野ら，2022）。

同団体は、サイクリスト応援カーの取組を内外にPRするとともに巡回員のモチベーションアップを図るため、毎年、サイクルシーズンインにあわせて、サイクリスト応援カー出発式を開催している。令和5年度はオロロンライン・サイクルルートができて初めてのサイクルシーズンということもあり、「自転車開き」と称し前述のサイクルルート試走会と共同開催をした（**写真-5**）。

また、シーズンが終わると、振り返り会を開催し、その結果を次のシーズンに反映させ、年々活動を深化させている。その一例が、自転車お守りカード（**図-4**）である。サイクリストへ声掛けするきっかけがほしいとの意見から生まれたものである（**写真-6**）。





写真-5　サイクリスト受入環境整備
（左：自転車工具や空気入れ
右：サイクリスト応援カー出発式）



図-4　自転車お守りカード（裏面は応援カーの情報）

b) メンテナンス講習会

留萌管内にはサイクルツーリズムに関係する宿泊事業者、レンタサイクル事業者、スポーツバイクの取扱に対応できる自転車販売店舗、ガイド事業者などが少なく、オロロンライン・サイクルルートを支える事業者・担い手育成が急務であった。そこで、萌える天北オロロンルートは、管内のサイクルツーリズムの関係者を対象としたメンテナンス講習会を実施した。また、自転車工具の取扱説明DVDの作成を行った（**写真-7**）。




写真-6　自転車御守りカードの配布




写真-7　サイクルルート関係者の担い手育成
（左：メンテナンス講習会 右：自転車修理工具の説明DVD）

c) 苫前商業高校 自転車ツーリング事業

入学者数の減少に苦心する苫前商業高校では、令和3年度から学校の魅力を広くPRするために自転車ツーリング事業を行っている。地元高校生から、地元を良く知る萌える天北オロロンルートに協力要請があり、地元高校と連携した事業を毎年展開している。令和5年度は7月25日から27日の2泊3日の行程で、生徒13名が小平町や沼田町、留萌市や増毛町などの市町を巡る196kmの自転車ツーリングが実施された（**写真-8**）。各種報道などでも大きく取り上げられ、高校の認知度向上に寄与した。

なお、この取組は、学校存続による地域活力の維持と観光地域づくりを両立する「自転車」をキーワードとした協働まちづくり事業として評価され、令和5年12月に「ベスト・シーニックバイウェイズ・プロジェクト2022」※1)の最優秀賞等を受賞した（**写真-9**）。





写真-8　苫前商業高校　自転車ツーリング事業



写真-9　ベスト・シーニックバイウェイズ・プロジェクト

※1) シーニックバイウェイ北海道の推進に向けて、他の模範となる　ルート活動の積極的な創出、啓発・普及を目的とする表彰制度
https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/kn/dou_kei/ud49g7000000eoix.html

TANINO Jun, OKAMOTO Junichi, KISOU Akira

d) オロロンライン・サンセット・ミーティング(OSM)

令和5年8月19日には、萌える天北オロロンルートが天塩町、天塩観光協会の協力を得て、天塩町鏡沼公園で、現地合流型のサイクルイベントを開催した。

夕陽というオロロンラインの特性を活かすため日没前集合をルールとして、スタート地点は設けず、参加者はどこからでも出発でき、決められた時間までにゴールに到着すればよいというルールで行われた。当日は札幌などの道央圏からの参加者のほか、留萌市や苫前町などの留萌地域の方、天塩町の近郊からの参加など19名のサイクリストたちが参加した（**写真-10**）。

この他地域ではあまり見られない現地合流型のサイクルイベントは、オロロンラインでの滞在時間や交流・関係人口の増加や観光消費を促すとともに、参集したサイクリストたちが地域の特産品を食したり、サイクリストたちが交流できるといった「コト」の提供を目的としたものであった。また、後日ミーティングイベントの参加の証として写真集を送付することで、旅の思い出を残すお手伝いをし、留萌管内への愛着をより深めていただくことも狙いとしている。



写真-10 オロロンライン・サンセット・ミーティング
（左：集合写真　右：参加者）

e) 自転車映画の上映会

萌える天北オロロンルートは、サイクリストの受入環境整備を進めてきたが、さらなる受入環境の整備には、設備環境を整えるだけではなく、サイクリストを歓迎する地域の文化や風土づくりが必要であることに考え至った。そこで、オロロンラインを北上し、宗谷岬を目指すサイクリストたちが何を思い、何を考え来訪するのかを地域の人々と考え、共有する機会を創出する場として、令和5年11月24日に、自転車日本縦断ロードムービー『Start Line』の上映会を開催した(**図-5**)(**写真-11**)。なお、上映会は宗谷シーニックバイウェイとの共同開催である。



図-5 上映会のフライヤー



写真-11 上映会の様子
（60名の来場）

f) 道の駅の機能強化

留萌地域は道の駅が20～30km間隔に点在しており、サイクルステーション（CS）に適した立地環境にある（谷野ら，2022）。道の駅には利便性向上の一助として、サイクルラックを設置しているほか、自転車用工具及び空気入れが配備され、無料貸出する体制がとられている。しかしながら、サイクリストがその情報を認知していないため、これまで貸出実績が少なかった。そこで、道の駅「るもい」では自転車利用者に一目で分かるような自転車用工具の無料貸出案内をデザインし、サイクルラックに明示した（**写真-12**）。また、留萌地域ではレンタサイクルの整備拡充も進んでいる。令和5年度は道の駅「るもい」と道の駅「ロマン街道しょさんべつ」に電動アシストバイクのレンタサイクルが導入された（**写真-13**）。オロロンライン・サイクルルートでは、あらゆる世代が自転車に乗れるきっかけや環境づくりに取り組んでいる。



写真-12 自転車用工具の無料貸出の明示

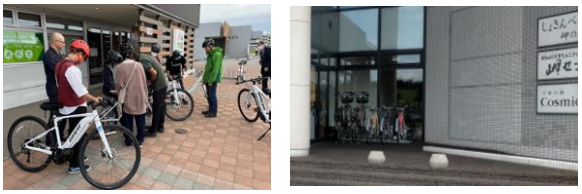


写真-13 電動アシストバイクのレンタサイクル
（左：るもい　右：しょさんべつ）

(3)　地域ルートの開発

道の駅「るもい」～留萌ダムまでの延長約20kmを留萌川の新たな魅力を発見でき、美しい景観ポイントを楽しむ水辺のサイクリングコース（以下：留萌川サイクリングルート）として、「かわたびほっかいどう」が設定している。留萌ダムではカヌーやSUPなどのパドルスポーツを楽しむことができる（**写真-14**）。自転車以外のアクティビティとの連動・連携を積極的に取り入れ、留萌地域の自然環境を活かしたアウトドア観光の総合的な創出が可能なポテンシャルの高いルートであることから、オロロンライン・サイクルルート連絡会議は、このルートを将来の地域ルートとするために、自転車利用環境の磨き上げを行っているところである。

a) 現状の課題

留萌川サイクリングルートは、河川管理用道路をメインに設定されているが、河川合流部や河川管理用道路が

無い区間は、所々途切れてしまうため、その都度、一般道に迂回する必要があり、ルートの案内・誘導のわかりにくさや、ルートの認知度が低いことが課題であった。

b) 課題解決の取組

連絡会議の構成員である地域の観光団体（留萌観光協会）を中心に、河川管理者（開発建設部：かわたびほっかいどう）、自転車団体（留萌アウトドア観光ネットワーク会議）、道路管理者（開発建設部、建設管理部、留萌市）も加わる形で、官民連携による走行環境の改善として、仮設案内看板の設置を行った（**写真-15**）。

地域の観光団体が看板の製作、道路管理者や河川管理者が看板を設置するという役割分担とし、占用に係る許認可手続きが生じないようにした。これは、将来の地域ルートを見据え、常設看板が設置される際は道路管理者や河川管理者が整備することを意識したものである。官民連携で将来の地域ルートを目指していくという共通認識を得ることも狙いであった。また、実際に自転車で試走を行いながら、自転車からの視点で設置箇所の詳細を現地で選定した。これらにより、取組がスピーディに進んだことも企画者である地域の観光団体から歓迎された。

c) 今後の方針

仮設案内看板のデザインにも拘っている。前述したオロロンライン・サイクルルートの基幹ルートを設定するために実施した試走会の中で、目的地や休憩地までの距離表示があると良いといった意見が多かった。現状の北海道サイクルツーリズムの仕様では、案内看板のデザインが規格化されており、距離表示を明示するルールはない。そこで、案内看板とは別に、将来、補助看板を整備することをイメージし、今回設置した仮設の案内看板に目的地までの距離を表示した。さらに、地域ルートのコンセプトが地域内の周遊を促すことにあるため、観光や食の情報を入手したり、サイクリストからのニーズ収集をするためのQRコードを看板に掲載した（**図-6**）。

今後、連絡会議ではアンケート結果等から、サイクリストのニーズも分析し、留萌川サイクリングルートを地域ルートに指定する予定である。また、案内看板の整備にあたっては、上述の補助看板も試行として導入し、オロロンライン・サイクルルート（基幹ルートや地域ルート）を走行するサイクリストに有益となる情報発信に取り組んでいく考えである。



写真-14 留萌川サイクリングルート
（左：留萌川沿線　右：留萌ダムでのパドルスポーツ）



写真-15　仮設案内看板の設置



図-6　仮設案内看板のデザイン

(4) 情報発信に関する取組

a) サイクル・ロゲイニングの開催

連絡会議の構成員である留萌アウトドア観光ネットワーク会議は、山坂の多い留萌地域で自転車の裾野を拡げ、幅広い年齢層の方々に自転車を楽しんで利用してもらう機会の創出として、サイクル･ロゲイニングイベント「ロゲイニングinるもい」を令和5年10月に開催した。ロゲイニングとは、あらかじめ決められたチェックポイントを制限時間内に出来るだけ多く回り、獲得した点数を競うスポーツのことである。チェックポイントにはそれぞれ異なる点数が割り振られており、道の駅「るもい」を発着点に距離が離れていて辿り着くことが難しい箇所ほど高得点が与えられる仕組みである。同会議は留萌市内に点在する観光資源を抽出し、40箇所をチェックポイントとした（**図-7**）。当日は留萌市内外から30名の参加があり、今後も定期的に開催する予定となっている。

また、チェックポイントには、留萌ダムや留萌川沿線の観光資源を選定している。これは、前述の留萌川サイクリングルートの活用を視野に入れたものである。

このように、様々な取組が連動することで、オロロンライン・サイクルルート連絡会議がこれらの取組の効果や内外への発信力を最大化するといった点において、プラットフォームとしての機能を発揮していると言える。



図-7　ロゲイニングマップ

b) サイクルマップの作成

北海道サイクルルート連携協議会では、「ルートのブランド化」や「現地で迷わず安全にサイクリングを楽しむ」ことを目的に、サイクルマップのサイズやコンテンツなどの規格を統一しており、全道の各ルートは、その方針によりサイクルマップを作成している。**図-8**に「きた北海道ルート」のサイクルマップを参考に示す。

連絡会議でも、他ルートと同様にサイクルマップの作成に着手したところである。オロロンライン・サイクルルートは、隣接するサイクルルートと接続し、超広域サイクルネットワークの構築を目指していることや、日本の最北端である宗谷岬を目指すサイクリストも多いという特徴から、サイクルマップの作成にあたり、ルートの掲載範囲は当該ルートだけに限定せず、隣接するサイクルルートとも連携する形で広域的にルート掲載をしていきたい考えである。令和5年度内にプロトタイプ版を作成した上で、令和6年度にサイクルマップの熟度を磨き上げ、進めていく手順としている。



図-8 きた北海道ルートのサイクルマップ（地図面）
※地図面の裏面が観光情報等

4. 超広域サイクルネットワークの実現に向け

留萌地域の自転車利用環境を向上させるとともに、隣接するサイクルルートとの連携を強化することも連絡会議の目的としている。これまでは留萌地域がサイクルルートの“ミッシングリンク”であったが、オロロンライン・サイクルルートができたことで、北と南に隣接するサイクルルートと接続され、サイクルルートのネットワーク化が進んだと言える。このことにより、ユーザーにとってもストレス無くサイクリングを楽しむことが可能となる。地域側にとっても交流人口や経済活動に好影響を及ぼすと考える。今後は既存のサイクルルートとの連携を強化し、**図-9**に示すような道央圏と道北圏を循環できる総延長700kmを超える“超広域サイクルネットワーク”の構築を目指す考えである。



図-9 超広域サイクル
ネットワークのイメージ



図-10 広域観光周遊ルート
「日本のてっぺん。きたほっかいどうルート。」
出典：観光庁HP
https://www.mlit.go.jp/common/001191172.pdf

5. おわりに

コロナ禍以前に考案された広域観光周遊ルートのコンセプトは、各地域の隠れた地域資源をつなぎ合わせ魅力的な観光ルートを創出することで、地方への観光誘客を実現することであった（**図-10**）。前章で述べた超広域サイクルネットワークも、このコンセプトを踏襲し、各地域のサイクルツーリズムの取組をつなぎ合わせ、自転車を通じたネットワークとして、共存共栄を図ることが必要であると考える。

また、サイクルツーリズムのみに限定するのではなく、現在注目が集まる多様なモビリティやアクティビティとも連動させながら、地域公共交通の維持・確保や脱炭素といった視点を持ち合わせていくことも、北海道の価値を生み出す「生産空間」の定住環境の維持にとって重要であると考える。

参考文献

1)北海道開発局ホームページ：サイクルツーリズム
https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/kn/dou_kei/splaat000000utuk.html
2)高橋・島田・森本：一般国道232号における「三方良し」の自転車走行環境向上に向けて-「サイクリスト・応援カー」試行的実施の報告- 第64回北海道開発技術研究発表会、2021
3)干場・宗山・小西：留萌開発建設部管内における地域活性化の取組―サイクルツーリズムからのアプローチ― 第65回北海道開発技術研究発表会、2022
4)谷野・山本・清野：留萌地域におけるサイクルツーリズムの取組 第66回北海道開発技術研究発表会、2023
5)喜早・谷野・岡本：留萌地域ツーリズム勉強会の取組―持続可能で暮らしやすい社会の実現に向けて― 第67回北海道開発技術研究発表会、2024

TANINO Jun, OKAMOTO Junichi, KISOU Akira