



第20回「野生生物と交通」 研究発表会のお知らせ 《オンライン開催へ変更》

新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、第20回「野生生物と交通」研究発表会をzoom(ウェビナー)によるオンライン開催に変更することとなりました。野生生物と交通に関心を持つ多くの方のご参加をお待ちしております。

- ◆開催日：2021年2月15日(月) 10:00～(予定)
- ◆会場：オンライン(zoom)
- ◆論文発表：無料[締切：2020年12月11日(金)※締切延長しました!]
- ◆パネル展示：無料[オンライン展示・締切：2021年2月5日(金)]
- ◆聴講：無料[完全申込制・人数制限あり・締切：2021年2月5日(金)]
- ◆講演論文集：2,500円(事前予約で当日までに郵送)[締切：2021年2月5日(金)]
- ◆申込方法：「野生生物と交通」ウェブサイトよりお申し込みください。

お問合せ：

(一社)北海道開発技術センター「野生生物と交通」研究発表会担当係(担当：鹿野・向井)
TEL: 011-738-3363 FAX: 011-738-1890
E-mail: wildlife@decnet.or.jp ウェブサイト: <http://www.wildlife-traffic.jp/>



「野生生物と交通」ウェブサイト

dec monthly vol.423

2020年12月1日発行 発行人 山口 登美男

発行所 一般社団法人 北海道開発技術センター 〒001-0011 札幌市北区北11条西2丁目2番17号 TEL(011)738-3363 FAX(011)738-1889 URL <http://www.decnet.or.jp/> E-mail dec_info01@decnet.or.jp



Hokkaido Development Engineering Center

dec monthly

2020.12.1 vol.423 デックマンスリー



- Monthly Topic (マンズリートピック)
日本雪工学会除雪安全行動研究委員会 主催
withコロナ期における雪かきを考える
オンラインミーティング開催報告
- dec Report (デックリポート)
dec自主研究のご紹介



dec Interview >>> 国立研究開発法人土木研究所 寒地土木研究所 所長 谷村 昌史 氏

寒地土木研究所は、1937年の内務省土木部試験室発足以来の歴史を継承し、積雪寒冷地、泥炭性軟弱地盤という北海道開発の課題に取り組んできた試験研究機関。その成果は現在、日本全国で、また海外で活用されています。今年4月に所長に就任された谷村昌史氏をお訪ねし、寒地土木研の現在の取り組みやご自身の足跡などについて伺いました。

まず、ご自身の足跡についてお聞かせください。北海道開発局では主に道路部門を歩んでこられました。

1987年に入庁後、最初の職場が旭川開発建設部上川道路建設事業所で、層雲峡の落石覆道を担当しました。同年6月に現場付近で死傷者が出た大規模な崩落災害が起こり、危うく巻き込まれるところでした。それが最初の現場で強烈な思い出です。

次が開発土木研究所(現・寒地土木研究所)で、90～91年土質基礎研究室に所属しました。その後、建設省道路局でVICS(道路交通情報通信システム)に関する業務を担当し、94年からは近畿地方建設局兵庫国道工事事務所で神戸へ。阪神淡路大震災(95年1月17日)では西宮の宿舎で震度7を経験し、そのときの苦労談や教訓はつい最近も職場で話をしたところでした。

その後の道外勤務も、大分(2008～09年九州地方整備局大分河川国道事

務所長)、福岡(10年九州地方整備局道路部道路調査官)、高松(17～18年四国地方整備局道路部長)と、私の仕事のキャリアは積雪寒冷地とは言えない西が結構多いです(笑)。

ただ、西の方でも、北海道での積雪寒冷地の知見が生きていることがありました。例えば、四国は石鎚山をはじめ急峻な山地があり、積雪の多い地域があります。しかし、冬の装備を十分整えていないドライバーは多く、道路管理者側にも下り坂の凍結路面の怖さが十分理解されていませんでした。事故防止のために啓発を強化するよう懸命に指導したものです。

道路管理者の立場として最も苦勞したのは、2012年5月に発生した国道230号中山峠付近の大規模な土砂崩れでした。道路は寸断され、通行止解除までに19日間要しましたが、札幌開発建設部次長として記者会見などマスコミ対応に奔走し、本当に厳しい経験でしたね。

2002年にアジアで初開催の「PIARC(世界道路協会)国際冬期道路会議札幌大会」が「ふゆトピア・フェア」と合同開催され、寒地技術の国際交流と北海道からの発信の好機となりました。当時、実行委員会事務局に北海道開発局からの担当として、運営準備に携わっておられましたね。

振り返ると、私にとっては一番寒地

寒地土木研の成果は、現場の技術者に活用されることが最重要。さまざまな研究チームの地道な取り組みが、良好な社会基盤の整備や管理に寄与して、安全安心や経済活性化につながってほしい。

dec Interview

たにむら まさし
1964年札幌生まれ。87年室蘭工業大学卒業後、北海道開発庁入庁。旭川開発建設部を振り出しに主に道路畑を歩み、2007年北海道開発局釧路開発建設部釧路道路事務所長、08年九州地方整備局大分河川国道事務所長、10年同局道路部道路調査官、11年北海道開発局札幌開発建設部次長、12年同局事業振興部技術管理課長、14年同開発監理部開発調整課長、15年同建設部道路計画課長、17年四国地方整備局道路部長、19年国交省北海道局参事官を経て20年4月から現職。



北海道のよりみちドライブ情報 「Scenic Byway vol.26 冬春号」 12月7日(月)配布開始!



本号は、冬の始まりから厳冬、そして春の訪れまでを楽しむ北海道の旅を「ドライブ&輪」をテーマにご紹介します。北海道内の道の駅など、道内外で12月7日(月)から配布予定*です。雪の結晶の美しい青い表紙が目印!ぜひ手に取ってご覧ください。

*地域によって配布が前後する場合がございます。ご了承ください。



編集後記 今年も残すところあとわずかとなりました。。。毎年毎年思うことですが、本当にあっという間でした(涙)。。。体感的にはまだ半年しか経ってないような感じがしています(笑)。何かと暗い話題が多かった2020年ですが、そのような中でもやはり自分なりの楽しみを見つけてこの冬を乗り越えたいですね。今月号は寒地開発技術やウィンターアクティビティなどを取り上げました。みなさんが、未来へ向けて少しでも明るい気持ちになれるようなものになれば良いな、と思っています。来年こそはみなさんが笑顔でいられる年になりますように。。。(RW)

技術と接点のあった仕事だったかも知れませんが、実行委員会（北海道開発局、道、札幌市、日本道路公団北海道支社、decほか）の現地合同事務局が当時のdecさんの近くのビルにあり、2001年度の1年間、道庁や札幌市、decの職員の方たちとそこに詰めて仕事をしました。

会場は前年に完成したばかりの札幌ドームで、主に展示会の準備に携わりましたが、大手広告会社の担当者を相手に展示説明会で説明をしたり、畑違いの仕事で冷や汗ものでした(笑)。

しかし、1月28～31日の4日間の会期中、技術研究発表などのプログラムに国内外から約2300名の参加があり、展示会の来場者は約7万6700名と当初の目標を大きく上回って大会は大成功をおさめました。私としては慣れないことばかりで苦勞の1年でしたが、思い出深いですね。

では、現在の寒地土木研究所の取り組みについてお聞かせください。

当研究所は、寒地土木技術に関する国内唯一の研究機関であり、積雪寒冷地を中心に、より多くの地域、関係機関において研究成果が活用されることを目指して技術開発に取り組んでいます。

もともとは北海道開発局の付属研究機関であり、河川、道路、港湾、農業の部門について北海道の社会基盤整備に資する研究開発を行っていましたが、省庁再編に伴い、2001年に独立行政法人となり、06年に茨城県つくば市の独立行政法人土木研究所と統合され、15年に現在の国立研究開発法人となりました。

業務の推進については所管の国土交通大臣と農林水産大臣によって示された目標に基づいて中長期計画を策定し、つくば中央研究所と連携して研究を実施しています。現在の第4期中長期計画(2016～21年)では、大臣指示の3つの研究開発テーマについて17の研究開発プログラムを行っています。

3つの研究開発テーマとは、①安全・安心な社会の実現への貢献、②

社会資本の戦略的な維持管理、更新への貢献、③持続可能で活力ある社会の実現への貢献、であり、17の研究開発プログラムのうち、当研究所が中心となって取り組んでいるものは、①については「近年顕在化・極端化してきた水災害に対する防災施設設計技術の開発」、「極端気象がもたらす雪氷災害の被害軽減のための技術の開発」、②では「凍害・複合劣化等を受けるインフラの維持管理・更新に関する研究」、③については「安全で信頼性の高い冬期道路交通サービスの確保に関する研究」、「魅力ある地域づくりのためのインフラの景観向上と活用に関する研究」、「食料供給力強化に貢献する積雪寒冷地の農業生産基盤の整備・保全管理に関する研究」、「食料供給力強化に貢献する寒冷海域の水産基盤の整備・保全に関する研究」です。

所内ではさまざまな研究チームが現場で活用されることを前提に、日々地道に技術開発に取り組んでいます。少しでもその成果がきちんと現場で生かされ、良好な社会基盤の整備や管理に寄与して、安全安心や経済活性化につながればと願っています。

寒地土木研究所の研究成果には、全国、また海外でも活用されている技術や製品が数々あると聞いています。代表例をご紹介ください。

高速道路でよく使われている緩衝型のワイヤロープ式防護柵はその一つでしょう。北海道は交通事故が多く、かつては全国都道府県別交通事故死者数ワースト1だった時期もあります。郊外の道路での正面衝突事故



ワイヤロープ式防護柵の衝突実験

が多いのが特徴で、防止策が模索されてきました。ワイヤロープ式の防護柵は中央分離施設として高い衝撃緩和性能を持ち、設置や復旧の容易さなどの利点があります。今では全国の対面2車線の高規格道路で、従来のラバーポールに取って代わり設置が進められています。

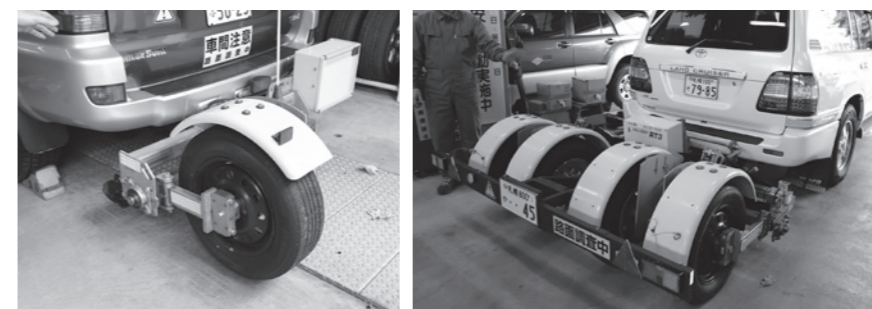
ランプルストリップも正面衝突防止対策として、米国の高速道路の活用例を参考に一般国道への導入を目的に開発したものです。これは道路の舗装路面を削ってカマボコ状の溝を設置し、通過する車両に不快な振動や音を発生させ、ドライバーに車線逸脱を警告するしくみですが、すでに道内外でかなり普及し、効果を上げています。ワイヤロープ式防護柵とともに寒地土研を代表する研究成果ですね。

雪に関する代表的な研究では除雪車運行支援に関する研究があります。近年は除雪車のオペレーターの高齢化や減少が心配されていますが、自動運転支援技術によって負担軽減を図ろうとしています。暴風雪による視程障害時でも安全に除雪が行えるよう、衛星測位や磁気マーカシステムなどによって車線逸脱を防止する車線走行支援技術やミリ波レーダなどによって衝突事故を防止する周囲探知技術の開発を進めています。

ドライバー向けの吹雪時の視程推定技術と情報提供(ウェブサイト「北の道ナビ」吹雪の視界情報)も寒地土研の代表的な取り組みの一つ。現在は青森など道外への展開を図ろうとしています。



北の道ナビ「吹雪の視界情報」



連続路面すべり抵抗計測装置 進化した次世代型の連続路面すべり抵抗計測装置

それから当研究所が試験研究機関として保有している特殊な装置や設備についても紹介しておきたいですね。冬期道路に関するものでは「連続路面すべり抵抗計測装置」という米国製の装置があります。これを車両につけて走行すると、走行中のすべり抵抗値が自動的に出力され、すべりやすさのモニタリングが容易にできます。さらにカーブでも計測できるようにメーカーに改善を要望し、次世代型が製品化されましたが、その装置も保有しています。これらは全国でも数台ずつしかない珍しい装置です。

一般の道民は「寒地土研」と知らなくても、道路関係など身近に研究所の技術の恩恵を受けていますね。研究所の成果は、どのように発信されているのでしょうか。

研究所の成果は、まず「現場で使われること」が最重要です。北海道開発局、道、市町村などの行政機関や建設業関連の技術者、実務者たちが調査や設計、工事の現場で活用できるように、マニュアルやガイドライン、解説書などのかたちで技術資料を発行しており、それらはホームページで公開され、ダウンロードできるようにになっています。



研究成果を技術資料としてまとめた刊行物の数々

近年は、公共空間の景観向上に関する研究も進めています。「北海道の色彩のポイントブック」や「道路景観のチェックリスト」、また、道路緑化や無電柱化に関する技術資料などを取りまとめており、これらも寒地土研ならではの成果と言えるでしょう。

一般市民向けの取り組みでは、毎年夏に行っている「一般公開」があります。各研究チームが独自の実験装置や設備をわかりやすく説明したり、体験コーナーを設けて研究内容を楽しく紹介しています。今年は、コロナ禍のために開催できませんでしたが、来年はぜひ、開催したいですね。

もう一つ、市民向けのオープンな取り組みとして紹介したいのは、当研究所が「桜の名所」であることです。研究所構内を流れる精進川沿いに約170本の千島桜が植えられており、例年GWの前頃に薄紅色や白色の美しい花を楽しむことができます。これは1984年に当時の職員が、道東の浜中町霧多布の苗木を植樹したのが始まりです。

私が在職した90年ごろは、まだ花見を楽しめる印象はなかったの



桜の名所として市民に親しまれている研究所構内の千島桜並木

すが、99年から一般公開を始め、近年はライトアップもして多くの市民が訪れるようになってきました。今年はコロナ禍の影響で一般公開は見送られ、私もテレワークのため満開を楽しむことができなくて残念でした。

道外に赴任中は、週末も時間を惜しんでマイカーで各地の道路を踏破されたとか。仕事のリフレッシュはどのようにされているのでしょうか。

道外へは単身赴任で週末は時間とクルマが使い放題ですし、任期は数年ですから、機会を逃さないようにと精力的に走り回りました。四国ではお遍路さんの八十八カ所巡りもしましたし、「酷道」と呼ばれる、悪路で名高い道路を回ってみたりと、忙しかっただですね。ただし、ほとんど運動をしなかったので体重が増えてしまいました。北海道に戻って来たので、少し痩せなければ、と思っています(笑)。

趣味と言えばペンシルパズル、特に「数独」でしょうか。学生時代にどっぷりハマり、専門誌を愛読してきましたが、これで鍛えられたおかげで公務員試験に通ったのではないかなと思うぐらいですね。

もともと数字が好きで始めたのですが、魅力はどんなに難しくても必ず答えがある、ということでしょう。難問が解けたときには本当にスカッとします。逆に答えにたどり着けないとストレスがたまるのですが(苦笑)。

日本雪工学会除雪安全行動研究委員会 主催

withコロナ期における雪かきを考える オンラインミーティング開催報告

小西 信義(dec調査研究部 研究員/日本雪工学会除雪安全行動研究委員会 幹事)

「新しい生活様式」が推し進められてからはじめて本格的な寒冷積雪期が到来します。雪かき活動においても他の活動と同様に感染症予防対策が求められる一方で、雪かき活動ならではの特徴を踏まえた配慮や対応を検討するため、全国の雪かき活動の関係団体たちでオンラインミーティングを開催しました。



コロナ禍におけるボランティア派遣の議論

2019年(令和元年)末から拡大の一途をたどった新型コロナウイルス感染症は今もなお世界中で猛威を振っているところ。日本国内では2020年(令和2年)5月25日の緊急事態宣言の解除後の6月1日、社会福祉法人全国社会福祉協議会は新型コロナウイルス感染症が懸念される状況における災害ボランティアセンターの設置・運営等について「感染症の拡大懸念がある状況では、ボランティアの募集範囲は、顔の見える範囲から市区町村域を基本として、広くボランティアの参加を呼びかけることはしない」という方針を示しました。

国内では、熊本県を中心とした「令和2年7月豪雨」において、被災した人家の泥かきや家財搬出作業のボランティアは、当初当該市町村に限定され、人手不足の声が挙

がる一方、域外ボランティアの流入による感染症リスクを懸念していたことも報道されたことはみなさまのご記憶にもあると思います。

現在のボランティアの募集範囲は、全国社会福祉協議会の方針(7月9日付)では国内へと拡大されており、「被災地域の住民等の意見・意向等をふまえ、行政(都道府県含む)と協議し判断する」と条件付けられているものの、再び国内移動自粛期間に立ち返れば、この方針も変更される余地はあると思われます。

このようなことから、現状のボランティアの募集範囲をめぐる議論は現在進行中であり、「新しい生活様式」が浸透しつつあるwithコロナ期においても予断を許さない状況です。

withコロナ期における雪かき活動を考える必要性

雪かき活動(除雪ボランティア、共助除雪、一斉雪下ろし、除雪安全講習など)は前項の災害ボランティアと同様の感染症予防対策を講じるのみで良いのでしょうか?

この問いに対して、日本雪工学会除雪安全行動研究委員会(以下、研究委員会)は雪かき活動の特徴である支援者と受援者の交流機会がある点について注目しました。他の突発的な自然災害と比べ、雪処理問題は毎冬生じる問題で、受援者の日常の延長線上にある問題であり、「災害」というよりも「冬の困りごと」に近いものです。それゆえ、支援者と受援者には緩やかな交流機会が

自ずと生まれ、地域活性化につながると考えられてきました。そのため、除雪ボランティアにおいては「感染せず、冬の暮らしを安全安心なものとしつつ、これまでの交流をいかに継続するか」に検討の軸が置かれることが必要だと言う結論となりました。

そこで、この雪かき活動ならではのコロナ問題を乗り越えるため、withコロナ期における雪かき活動の在り方を模索することを目的に雪かき活動の推進に関係する団体(地域団体や中間支援組織、行政等)たちと意見交換をする機会を計2回開催しました。

第1回目オンラインミーティング(令和2年10月12日)

第1回目では、主に各地域団体や地方自治体(図1)から今冬の雪かき活動の内容、活動上困っていること、現状考えている感染症予防対策等を共有しあいました。

まず、参加団体と今冬の雪かき活動の計画について情報交換したところ、域内外の参加者は同時同場での接触機会が多くなること、また大半の雪かき活動が感染時に重症化リスクが高いと言われていた高齢者を対象とした

住宅で行われることなどがわかってきました。その後、活動に必要な対策をオンラインワークショップの形式で意見交換を行いました(図2)。

結果、感染者数の多い地域(主に都市圏)からの除雪ボランティアを受け入れて良いのかという葛藤の中、各活動団体はなるべく冬に備え手探りで準備をしていることが浮き彫りになりました。さらに、この葛藤の中心は感染症予防対策のみならず、「世間」からの目にとどるように向き合ったら良いのかといった不安感でもありました。そしてこの不安感を低減させるような何らかの指針を求めていることも明らかとなりました。

【累計感染者数】

- 301人~
- 51 ~ 300人
- 1 ~ 50人

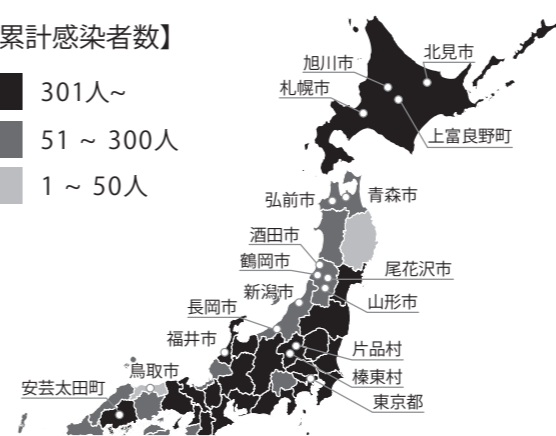


図1 累計感染者数の分布とオンラインミーティング参加団体の主な活動地域

【分布図は、NHK新型コロナウイルス特設サイト「都道府県別の感染者数」(10月24日)を下記に著者改変。九州以南は紙幅の関係上割愛した】



図2 オンラインミーティングの様子

第2回目オンラインミーティング(令和2年10月26日)

第2回目のオンラインミーティングでは、第1回目で挙げた課題意識やアイデアをもとに、「withコロナ期における雪かき活動ガイドライン(第1版)」(仮)の記載すべき具体的内容を検討しました。

オンラインミーティングの大きな成果としては、まず我々からガイドラインの基本姿勢を以下のように提案し、

今冬の雪かき活動の実施に向けた共通認識を定め、11月末これらの基本姿勢に沿った暫定版のガイドラインを発行したことです。ガイドラインについては下記QRコードでご覧いただけますので、ぜひ、コロナ禍における雪かき活動で悩んでいる地域に周知いただければ幸いです。

- ① できることを考え、できることから!
- ② 「安全確保」とともに「不安の解消」を!
- ③ 「感染の防止」に加え「世間への対応」を!
- ④ withコロナ期だからこそ、新しい可能性に挑戦!
- ⑤ 「雪かきで地域は育つ」の流れを止めない!



越後雪かき道場
ガイドライン(暫定版)は
ここからダウンロード
できます

謝辞

本オンラインミーティングは、日本雪工学会除雪安全行動研究委員会の活動の一環で行われました。感染症予防対策の専門家として、根本昌宏教授(日

本赤十字北海道看護大学 看護薬理学領域災害対策教育センター)から企画段階からガイドライン発行まで多くの助言をいただきました。

参考・引用

1) 社会福祉法人全国社会福祉協議会、「新型コロナウイルス感染が懸念される状況における災害ボランティアセンターの設置・運営等について~全社協V.Cの考え方~」、2020年6月1日。
2) 社会福祉法人全国社会福祉協議会、「新型コロナウイルス感染が懸念される状況における災害ボランティアセンターの設置・運営等について~全社協V.Cの考え方~」、2020年7月9日。
3) NHK、「特設サイト新型コロナウイルス」、https://www3.nhk.or.jp/news/special/coronavirus/data/, 2020年10月24日閲覧。

日本雪工学会
除雪安全行動研究委員会
について

雪による事故・犠牲者を軽減するための手段と実践について研究する日本雪工学会内に設置されている研究委員会。具体的には、一般市民が雪処理についてより適切でかつ安全な行動を日常から行うための啓発手法、防災教育としての展開の可能性、望ましい行動変容に至るプロセス等について検討及び実践的研究を行う。委員長は、諸橋和行氏(公益社団法人中越防災安全推進機構)。

dec自主研究のご紹介

北海道開発技術センター(dec)では、北海道の開発政策や地域づくり、寒地開発技術に関する自主研究を実施しています。今回も前回(dec monthly9月号)に引き続き今年度の研究の一部をご紹介します。また、過去の自主研究の研究概要は、decのホームページ(<http://www.decnet.or.jp/project/project01.html>)に掲載していますので、ご参照ください。

ウインターライフ推進協議会の活動

金田 安弘(dec参事)

冬に入り2月位まで、ウインターライフ推進協議会(以下、WL協議会、会長:高野伸栄北海道大学大学院教授)の事務局(dec)には、歩行者の冬道転倒事故に関して沢山の機関から様々な取材や資料提供依頼が来ます。特に、普段はあまり雪の降らない関東圏に雪の予報が出ると、メディアから問合せが殺到します。これは、歩行者の冬道転倒に特化して取り組んでいる組織がほとんどないためです。

WL協議会の活動は、前身の「つるつる路面転倒防止委員会」を含めると今冬で17年目。会員は、理学療法や道路交通の研究者、靴販売店、靴メーカー、気象機関、コンサル、建設業者など多彩です。北海道開発局、札幌市、北海道の行政の方や研究者の方もアドバイザーとして参画されています。活動の柱は、冬道での転倒事故防止の啓発です。

もしかするとたかが転倒と思われている方もいらっしゃるかもしれませんが

が、実態は深刻です。札幌ではほぼ毎冬、千人以上の方が転倒事故で救急搬送されていますが、これは氷山の一角。北海道大学の研究によると、救急搬送者の十倍以上の方が冬道の転倒でケガをしている可能性があるという分析結果が報告されています。つまり冬の交通事故件数よりも転倒事故の方が多いかもしいのです。しかも、転倒事故の割合は高齢者ほど高く、入院を要する重いケガになる割合が高くなっています。急速に高齢化社会が進む中で、冬道での転倒事故は北海道だけでなく、国内、さらには海外も含めて、積雪寒冷地が抱える無視できない大きな問題なのです。

WL協議会の活動の一端をご紹介します。WL協議会がまとめた冬道転倒に関する様々な情報は、サイト「転ばないコツおしえます。」に詰まっています。冬のシーズンは、サイトに明日の札幌市内の歩道の滑りやすさを3段階で予測した「つるつる予報」を掲載するほか、テレビ局にも情報を提供し、注意を促しています。歩道の滑りやすさの予測は、世界でも例はないように思います。また、最近道路協力



「ふゆトピア・フェアinとまこまい」での地元幼稚園児による雪積み競争の様子

団体制度を利用し、札幌市の国道の砂箱に冬道転倒防止の啓発ステッカーを貼ることで、企業と連携した砂撒き活動を行っています。

WL協議会では「転ばないコツおしえます。」のほか、兄弟サイトとして除雪事故防止の啓発サイト「除雪のコツおしえます。」も運用しています。こうした冬のマイナス面を克服する活動とともに、冬のプラス面を生かし積極的に冬を楽しむための、子供の雪遊びや雪氷教育の活動も行っています。昨冬は、苫小牧で開催された「ふゆトピア・フェア」に、冬道転倒事故防止啓発のブースを出展したほか、野外会場で地元の幼稚園児を対象とした雪積み競争を企画・運営しました。雪遊びを通して子供たちの歓声が上がり、これが冬を楽しむきっかけになってくれたらと思います。

冬を安全で快適に楽しむのがWL協議会のスローガンです。活動にはどなたでも参加可能です。ご興味のある方はぜひWL協議会にご加入ください。



冬のアドベンチャートラベル ～Day of Adventure～

富田 真未(dec主任研究員)

壮大で美しい自然、豊かな自然環境から無限に広がるアクティビティ、自然の恵みを活かした食文化を持つ北海道は、四季折々に様々な楽しみがあり、まさにAT*に適した地と言えます。2021年秋に北海道で開催される「アドベンチャー・トラベル・ワールド・サミット(ATWS)」でも、きっと、世界中の人がその全てに魅了されることでしょう。弊社では2019年度より、道外・海外からの観光客を対象に、札幌近郊で日帰りで楽しめるアドベンチャー体験プログラムの造成を目指したモニターツアーを企画し、フィールド調査等を行っています。冬のツアーは、短時間のアクティビティ体験と食などを合わせた内容でしたが、雪に触れたことのある人とならない人では、興味関心や求めるもの、不安感などに差がみられ、受け入れ側として、国や文化等を考慮したサービスの提供が重要であることを実感しました。

雪上ファットバイク&アイスウォーク体験

支笏洞爺国立公園内にある七条大滝を目的地に、片道約5kmの林道をスパイク付きのマウンテンバイクとファットバイクで走行。参加者は札幌在住の欧米系の方で、ふわっと積もった不安定な雪上を、グリップ力抜群の自転車で走る楽しさに大はしゃぎ。最初は様子を見ながらゆっくりと走っていましたが、そのうち走りながらジャンプやウィリーするなど、自由に遊んでいました。



ふかふか雪の上をファットバイクでサイクリング

湖畔に戻ってドライスーツに着替え、凍った支笏湖を体験。氷上を渡り歩いてダイブ、氷の間を泳ぐなど、途中で息切れするほど、思っていた以上にハードな体験でしたが、まだまだ遊べるエネルギーが残っているようでした。

雪山散策とツリーハウスでデイキャンプ

もう少し気軽に楽しめるような、札幌近郊の森をスノーシューで散策、焚火を囲んで地元野菜を使った料理と地元産ワインなどを楽しむツアーを実施。ソフトすぎて物足りないかもしれない心配がありましたが、参加者がシンガポールからの観光客であったため、雪に馴染みが少なく、スノーシューで歩くことさえ初めてで、歩き進めない人もいました。体験後の食事までの間、殆どの方がツリーハウスから出てこれないほど疲れ切っていました。体験そのものへの満足度は高い評価がありつつも、食事内容や量、サービスのあり方などへの指摘もみられました。足元が滑る恐怖心が抜けきれなかった方々をみて、最初に歩き方講習などの時間を作るべきだったと反省しました。



支笏湖での新しい体験メニュー。ドライスーツで自然と体が浮くため、泳げない人でもチャレンジできる

今回の体験のうち、雪上サイクリングは海外観光客に限らず、道内外観光客でも楽しめる冬の新しい体験メニューとして、今後広げていけるように感じました。

今年度は、国や文化による旅行形態や時間の使い方、アクティビティ体験の趣向の違いなどについてウェブによるアンケート調査を行います。また、支笏湖でのウインターカヌーとスノーシュートレッキング、八剣山麓での乗馬体験とアイヌ文化施設見学など、点であるコンテンツを地元の方々と一緒に、線、面へと繋げ、新しい体験プログラムを増やしていきたいと思っています。このような体験プログラムが揃っていても発信がされないという旅の目的地として選択される可能性がないため、事前に入手できる総合的な情報発信サイトの確立などにも力を入れていきたいと思っています。

※「アドベンチャートラベル(AT)」とは…
「Nature: ネイチャー(自然)」 「Activity: アクティビティ(身体的な体験/運動)」 「Culture: カルチャー(異文化体験)」の3要件のうち、最低2つを含む旅行形態のことをいいます。例えば「アクティビティ」はサイクリングや登山、トレッキング、カヌー、フィッシング、スキー、スノーシュー、野生動物観察など、「自然」は美しい自然風景や魅力的な地形に触れる体験など、「異文化体験」はアイヌ文化や芸術・文化遺産、温泉、地域食などを指します。



サイト「転ばないコツおしえます。」に掲載した「つるつる予報」の例