



平成28年度 北海道開発局 優良工事等表彰を受賞

北海道開発技術センターでは、北海道開発局長及び室蘭開発建設部長・函館開発建設部長から表彰を受けました。業務名は以下の通りです。いただきました評価に恥じないよう、今後もみなさまの信頼と満足を得るために、職員一同より良い成果品とサービスを提供してまいります。引き続きご指導のほど、宜しく願い申し上げます。

- ◆北海道開発局長表彰：釧路開発建設部管内 ロードキル対策検討業務
- ◆室蘭開発建設部長表彰：室蘭開発建設部管内 地域協働型道路管理検討業務
- ◆函館開発建設部長表彰：一般国道227号 渡島中山防災事業監理業務



函館開発建設部長より表彰を受けた竹原常務(右)と金田部長(左)



北海道開発局長より表彰を受けた本多理事長(前列・左2人目)、阿部部長(前列左端)



室蘭開発建設部長より表彰を受けた永田上席研究員(前列・左3人目)



第32回 寒地技術シンポジウム ー於：札幌市ー 開催のお知らせ

第32回寒地技術シンポジウムを札幌市(札幌コンベンションセンター)で開催いたします。現在、報告論文(口頭/ポスター発表)、技術展示を募集中です。寒地技術に関心をもつ多くの方様のお申し込み、参加をお待ちしております。詳しくはホームページ(<http://www.decnor.jp/>)をご覧ください。

- ◆日時：平成28年11月16日(水)～18日(金)
- ◆会場：札幌コンベンションセンター(白石区東札幌6条1丁目1-1)
- ◆募集内容(締め切り日)

- 論文(査読・報告論文共に口頭/ポスター発表があります)
 - (1)査読論文→申し込み・査読概要提出……受付終了しました
 - (2)報告論文→申し込み・概要提出……9月1日(木)※お問合せください
- 技術展示→申し込み……8月25日(木)※お問合せください
- 講演論文集(CD-ROM)・概要集(冊子)有料……10月20日(木)

プログラム公開は9月下旬の予定です



昨年の様子

お問合せ：(一社)北海道開発技術センター
「寒地技術シンポジウム」担当係(担当：向井・新森)
TEL:011-738-3363 FAX:011-738-1889

編集後記

本誌の中でもご紹介させていただきましたが、第11回日本モビリティ・マネジメント会議にて、JCOMMデザイン賞を受賞することができました!受賞した「副読本」と「教師向け指導書」は、このdecマンスリー担当で制作したものです。平成24年度にも当別町の事業で受賞し、今回で2回目!素晴らしい取り組みに携わせていただけたことで、このような賞を受賞することができました。普段、自分たちの制作するものが評価の対象になることはないのですが、このような賞はとて嬉しい限りです。これを励みに、今後も、よりよいものを制作していきたいです!(MJK)

dec monthly vol.372

2016年9月1日発行

発行人 本多 満

発行者 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.decnor.jp/> E-mail dec_info001@decnor.jp



Hokkaido Development Engineering Center

dec monthly

2016.9.1 vol.372 デックマンスリー



- Monthly Topic (マンスリートピック)
第11回 日本モビリティ・マネジメント会議 in 松山
- dec Report (デックリポート)
道沿いの環境を守り、活用する団体との共同研究事業研究発表会

dec Interview >>> 特定非営利活動法人 いわて地域づくり支援センター 常務理事・事務局長 若菜 千穂 氏



近年、全国各地で模索が始まっている「空白地有償運送」(公共交通空白地有償運送)は、交通不便地域で住民組織などが自前で地域の足を確保しようという取り組みです。decの研究員時代から農村地域の公共交通問題に携わってきた若菜さんに、岩手県での実践や研究について伺いました。

まず、「農村地域での公共交通」という研究テーマに取り組むようになった動機や経緯についてお聞かせください。

私は茨城県取手市の団地で育ちましたが、両親は長崎県五島列島出身で、子どものころは夏休みになると祖父のいる五島に帰っていました。一日中、海で遊び、おばあちゃんの家で過ごした夏休み体験が私の「ふるさと」イメージをつくっています。そして、成長してからも日本的な田舎や農的な生活に憧れを持つようになりました。

岩手大学農学部(林学専攻)に進学し、修士課程では、林業を営むお年寄りに聞き取り調査するなどフィールドワークをもとに林業の歴史を研究しました。そうした経験を通して農山村のおじいさんやおばあさんの知恵の豊かさ、巧みな暮らしぶりをとても尊敬するようになりました。漬け物や山菜、どぶろくがおいしい、というような昔ながらの農山村らしさを少しでも残したい、そのために自分ができること

があればと思い、農山村の地域づくりにかかわるようになりましたが、やがて向き合うことになったのが深刻化する住民の足の確保の問題でした。

本格的にこのテーマに取り組んだのは、decの研究員時代のことで、帯広市農村部のDRT(ダイヤモンドバス)導入の検討調査が最初でした。帯広市大正地区では2002年度から検討が始まり、03年から「あいのりタクシー」の実証実験が始まりました。私はdec勤務でこうした業務に携わる傍ら、岩手大学大学院連合農学研究所(農村計画専攻)の廣田純一先生のもとで研究を深め、05年に「農山村地域の生活交通サービスの再構築に関する研究」で博士号を取得しました。

学位取得後間もなく、現在のいわて地域づくり支援センター(いわせん)の常務理事に着任。岩手県での地域づくりの現場を踏まえ、交通問題の研究を進めておられますね。

今年の土木計画学研究発表会(5月28・29日/北海道大学)で、岩手県の空白地有償運送の取り組み事例を分析した「地域運営組織の組織化と住民主体によるおでかけの足の確保のプロセスに関する研究」を発表しました。そこでは、空白地有償運送を導入している2事例と実現に向けて検討中の2事例をもとに課題を整理し、導入プロセスについて提案しています。

これまで地域づくりと交通問題はそれぞれ別分野として取り組まれることが

過疎地域の交通問題は、住民主体の地域づくりによって解決に向かいます。地域運営の観点から空白地有償運送を検討する動きは増えていきそうです。

dec Interview

わか な ちほ

1972年茨城県取手市生まれ。岩手大学農学部、同大学院農学研究所修士課程(林学専攻)修了。(株)地域科学研究所を経て、2002年北海道開発技術センター入社。研究員として勤務の傍ら、05年岩手大学大学院連合農学研究所(農村計画専攻)で博士号取得。05年10月から現職。専門は農山村地域の公共交通と地域づくり。

多かったのですが、最近、それが地域課題として一体化してきたことを実感しています。例えば、過疎地域タクシー会社も廃業したため、地域住民や市町村から「自分たちで空白地有償運送にチャレンジしてみたい」と相談を受けるようになりました。空白地有償運送については私自身も手探りで取り組んできたのですが、事業導入に向けて地域にはさまざまな課題があると思います。

その一つは、制度に対する住民や市町村の理解不足です。空白地有償運送は2006年の道路運送法の改正に伴って制度化されたもので、公共交通機関によって住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合にNPO法人などが非営利で自家用車を使用し行う輸送サービスを指します。過疎地輸送に関連する国の制度は、これまでどんどん変わってきており、先進事例の視察をはじめ、まず地域で勉強することが大切です。

また、導入プロセスとしては、地域の誰が、どこでどのように困っているのか、現状とニーズをきちんと把握することや、行政は交通不便地域の指定など政策的に明確に対応することが必要です。空白地有償運送を進めようとするほど、きちんとした交通計画や交通政策が重要になってくるのです。

過疎地の交通問題を解決していくためには、従来の自治会や行政区ではない新たな「地域運営組織」が必要だと提起されています。これはどういうことでしょうか。

高齢化により既存の自治会や集落のコミュニティ機能が弱まるなかで、それらを束ねる小学校区単位で自治運営組織をつくり、住民主体で地域づくりに関する協議や事業を行う取り組みが近年、増えてきています。これが「地域運営組織」で、高根県雲南市の「地域自主組織」が有名です。

空白地有償運送を進める上で地域運営組織が必要なのは、例えばボランティア・ドライバーを確保する場合、事

故など諸々の懸念もあり、個人が自主的に手を挙げるのはなかなか難しいものですが、地域代表性を備えた地域運営組織からの依頼であれば引き受けやすいということがあります。また、「隣町に家族がいるのに、どうして近隣の他人の車に乗せてもらうの」というような見方を乗り越えて利用を広がっていくためにも、地域運営組織がリードする意味は大きいと思います。

このように住民主体の地域づくりと足の確保に関する取り組みは互いに促進し合うものです。また、検討には従来の自治組織のありようや人間関係など集落の実態をよく把握し、人間的な機微を理解する姿勢が求められていると思います。

今回、研究発表した岩手県の事例では、北上市口内地区(人口:約1,500人)は「自治協議会」、岩泉町大川地区(約1,000人)は「地域振興協議会」と、それぞれの地域運営組織が主体となって空白地有償運送事業を導入、実践しています。口内地区ではNPO法人を設立しており、現在は輸送サービスだけでなく、草刈りや除雪などさまざまな高齢者の生活支援事業も行っています。

「いわて地域づくり支援センター」は、地域のさまざまな主体と連携して地域づくりを進める中間支援組織です。その活動と中間支援組織の役割について教えてください。

いわせん設立のきっかけは、1998年ころから岩手大学の廣田純一先生のもとに「地域を元気にするには、どうしたらいいか」などと地域住民や行政から悩みが寄せられ始め、地域づくり支援のニーズがどんどん高まってきたことでした。また、ワークショップなどでスタッフとして能力を発揮する学生たちにもきちんと対価を支払えるようにしようと2005年にNPO法人として設立されたのです。

現在、センターの専従スタッフは3人。このほかサポートスタッフとして学生、一般市民を含めて60人が参加しています。主な活動は農山村地域を対象とした地域づくり支援と公共交

改善に関する支援で、県レベルの中間支援組織として市町村の中間支援組織(地域づくりNPO)を支援・育成する役割も担っています。

中間支援組織は、行政と住民組織の間をつないで地域づくりを円滑に進めるために必須の存在です。行政担当者が短期間で異動し、住民組織も役員が任期で交代したり、高齢化するなかで、継続的に、新しい知識や情報を吸収しながら地域づくりが進められるよう支えるのが中間支援組織の役割です。行政とどう対話するか、住民組織にどう寄り添い、御用聞き役回りを果たすか、私たちは地域の中間支援組織を指導しつつ共に働いています。



久慈市山根地区にて、住民主体の地域づくりの実践のひとつとして、湧水の清掃をみんなで行い、ついでに流しそうめんとスイカ割をしてご満悦な面々。また集まりたくなる遊び心も地域づくりには大切な要素です。

今後、特に力を入れていきたいことはどんなことでしょうか。

いわせんの今後の課題の一つは後継者問題です。活動すればするほど中間支援組織の重要性を感じ、専従スタッフとして携わる人を育てていきたいと思いますが、なかなか難しいですね。この仕事に向いているタイプは真面目すぎないこと。多少の失敗は「まあ、いいか」と苦にしない、いい意味での適当さと、人を引き付ける明るさも必要です。後継者獲得はめぐりあいを待つしかないのかもかもしれません(笑)。

業務的なテーマの目標は、各市町村に地域運営組織をつくらせて地域住民と行政の協働のかたちをつくり、さらにそこに地域の中間支援組織を育てていくことです。この仕事は数年後に一段落するかもしれませんが、私たちの使命は、今あるセクターでは解決できない、新しい社会問題への対応ですから、その後は、また別のテーマに携わることになるでしょう。

開会挨拶・祝辞

開会挨拶: 松村 博彦

JCOMM実行委員会副委員長、愛媛大学大学院理工学研究科教授



祝辞: 松山市長 野添克仁 氏
松山市その関係者を心から歓迎いたします。人口52万人の当市は公共交通を軸としたまちづくりを推進しています。路面電車、バス路線も充実し、高齢化や過疎に配慮しています。道後温泉本館を建設した道後湯之町の初代町長、伊佐庭純氏は道後鉄道も開業し、道後は鉄道をもめりあるまちです。道後温泉120年を機に2014年から芸術祭「道後アート」を開催し、観光客も増加しています。どうぞ、松山のまちをお楽しみください。



◆道後温泉とともに

道後温泉は大国主命や聖徳太子にまつわる伝承が残る由緒ある地です。7世紀後半、「南海道」と呼ばれた四国で、伊予の国府は現在の今治市桜井に置かれていました。その中心を「道中」、それより都に遠い地域を「道後」と呼ぶことから道後温泉の名があります。

14世紀、豪族河野氏が道後・湯築城を本拠地とし、秀吉の四国征伐まで約250年存続しました。湯築城跡は明治21年に県立道後公園となりましたが、当初は荒廃したままで、それを回遊式庭園に整備したのが初代湯の町々長の伊佐庭知夫です。公園では運動会や競馬、自転車競技も開催され、日露戦争捕虜のロシア兵も参加したということです。

伊佐庭は百年後の道後の繁栄を考え、27年道後温泉を改築し、32年には皇室専用の又新殿を新築しました。その独特の擬洋風建築は国の重要文化財に指定され、アニメ映画「千と千尋の神隠し」湯屋のモデルになるなど今日まで話題は尽きません。近年は「道後温泉本館周辺計画整備事業」(平成16~20年)により、住民と行政が一体となって道路付け替えなどが進められ、歩行者空間が広く確保されました。

◆初代藩主・加藤嘉明の都市計画

四国のモビリティと言えば、四国遍路八十八ヶ所巡りでしょう。空海ゆかりの全長1,400キロの道のり、松山市には8つの霊場があります。同市は鉄道の歴史も古く、明治21年に日本初の軽便鉄道・伊予鉄道が松山一三津浜間に敷設されています。

松山市の誕生は、1602年に初代松山藩主・加藤嘉明が松山城とその城下町を建設したことに始まります。そのため、まちは要塞都市、「武士の町」として建設され、封建的身分制が都市計画に投影されていました。城郭、武家屋敷、町家、寺社がエリア的に組み込まれたまちづくりが行われ、松山城は石垣、門や櫓を組み合わせた、難攻不落の防備を誇り、天守防衛の究極の姿と言われています。その後、落雷で焼失するも1854年に復興され、明治期に公園となりました。現在の松山市は加藤嘉明の建設した城下町がベースになっています。まちは長い歴史のなかで変容していきながら、未来は過去・現在の延長上にあり、過去を正しく評価することが、まちの未来を創造する上で大切なことだと思っています。



特別講演 松山のまちづくりの歩み

松本 啓治氏 愛媛大学教授



第11回 日本モビリティ・マネジメント会議



公共交通など移動に関する地域課題に幅広い観点からアプローチするモビリティ・マネジメント(MM)。その実践や研究に携わる各分野関係者が集結・交流するJCOMMが7月15・16日、松山市立子規記念博物館で開催されました。decからはポスター発表3本と大井元揮主任研究員が企画セッションの司会を務めました。

【主催】(一社)日本モビリティ・マネジメント会議
【共催】(公)松山大学、愛媛大学、松山市



司会(大井):JCOMMが発足して10年が経過し、多様なMMの実践は豊かな社会づくりに寄与しています。MMは一人ひとりのモビリティ(移動)が社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通政策。「現象」でなく「人」が中心という視点が重要です。その展開は1999年ごろの態度行動変容研究など学術研究を起点に、職場、学校などで多彩な実証研究が行われ、やがて国交省など国が政策に導入。さらに自治体など各地域で実務として普及してきました。現在、全国政令指定都市20都市のうち、17都市が総合計画にMMを位置づけています。



今日は、MMの「マエストロ」とも呼ぶべき方々に、MMの原点やこれからの展開の方向性について語り合っていたきたいと思います。

話題提供

『国の戦り組みとMM』

角湯氏:国は2013年に交通政策基本法を施行し、翌年「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を一部改正しました。これにより自治体を主体に、まちづくりや観光と連携した交通ネットワーク形成の推進が図られています。MMは、基本的には利用者側への働きかけが主ですが、それを支える基盤整備としての交通基盤運用改善施策も含みます。免



パネリスト

- ◆石田 東生 [筑波大学 教授、前(一社)日本モビリティ・マネジメント会議 代表理事]
- ◆藤井 聡 [京都大学教授、(一社)日本モビリティ・マネジメント会議 代表理事]
- ◆牧村 和彦 [(一財)計量計画研究所研究部長、(一社)日本モビリティ・マネジメント会議 理事]
- ◆角湯 克典 [国土交通省総合政策局交通計画課地域振興室室長]

司会 ◆大井 元揮 [dec主任研究員]

企画セッション

MMの始まりと未来

許自主返納に対する優遇制度もその一例です。国はMM教育も重視し、(公財)交通エコロジー・モビリティ財団は学校や教員の学習活動を支援しています。また、国交省ではエコ通勤有料事業者認定制度を実施、約650事業者が登録していますが、松山市は12年度に大臣表彰を受けています。MM教育とともに関心を持っていただければと思います。

MMとの出会いは

石田氏:最初にMMの言葉を聞いたのは藤井さんや谷口綾子さん、原文宏さんから。当時、私は社会資本政策を市民とどうコラボして進めるか、取り組んでいましたが、具体的スキルや戦略論がMMにはあり、教育やまちづくりとつながることが素晴らしいと思いました。



藤井氏:MMは「まちの交通を人と組織と社会の活力を通して改善していくこと」で、コミュニティの維持活動にまで広がりを持ちます。学生



のとき、交通のレポートに「都市の主体は人間」と書き、交通を人間の問題と捉えたのが、今思えばMM取り組みの原点です。

牧村氏:90年代後半、アンブト女史の「トラベル・プレントング」に出会い、その研究と実践に衝撃を受けました。家庭訪問で地域の日常の問題を行政の政策にフィードバックする手法は私自身、福岡市で取り組みました。仕事が楽しいと感じ

たのはMMが初めてです。**角湯氏:**TDMを約20年取り組み、渋滞対策はハード対策から時差出勤など制度的なものに変化してきたと感じました。それが広い意味でMMとの出会いです。以前のTDMの取り組みでは、地域や関係者とコミュニケーション不足であったことなどが反省点です。

MMで信条にしていることは

角湯氏:MMを行う上で大事なことは、人づくりやネットワークづくり、そしてニーズへのきめ細やかな対応です。継続性やそれぞれできることを無理せず行うことも大切で、こうしたことはあらゆる人間の行動に共通します。そこにMMの魅力があると思います。

牧村氏:当初、MMの効果を疑う声があり、科学的根拠でしっかり説明するよう留意してきました。地域の人のライフスタイルの動向を常にイメージしながらMMに向き合い、行政関係者など初心者向けの技術講習会を通じてMMへの理解を地道に広げることが大切です。

藤井氏:信条はやはり、交通現象を常に人間の問題としてとらえること。ですから、コミュニケーションのスキルがないと達成できないのがMMです。交通行動の変容にとどまらず、実に多様なことが、いろいろと言葉で働きかけていくなかで動いていくと信じています。

石田氏:「マネジメント」は、一人ひとりにとっての幸福をどことん真面目に考えること。「モビリティ」は交通行動の変容から始まったが、「動くこと」に関して広義にテーマをとらえていい。二つの言葉の組み合わせがMMで、とてもバランスのいい言葉だと思っています。

印象に残るMMの取り組みとは

牧村氏:2005年、福岡市で取り組んだ大規模な家庭訪問の取り組みです。国の予算でしたが、福岡市も西鉄も参加して3者で実施し、市民の交通の実態や問題を把握でき、その後、長期的にも大きな成果をもたらしました。非常に大きな財産だと思っています。



藤井氏:長く携わってきた京都市のMMでは、さまざまな経験を得ました。発端は京都大の指導教官、北村隆一教授が京都市に「歩いて暮らせるまちづくり」を提起したこと。現市長が当選して交通まちづくりは飛躍的に進み、「歩くまち・京都憲章」が制定されました。いろんなことが混然一体になって動いてきましたが、とにかく皿回しのように、常に皿を回し続けていくことです。

石田氏:大規模なプロジェクトではありませんが、筑波大の駐車場の全面有料化や学生のための格安バス定期券販売のために懸命に動きました。また、廃線になった鉄道の軌道敷を寄付してもらい、バス専用道にする取り組みもMMの

大変さを実感した貴重な体験です。

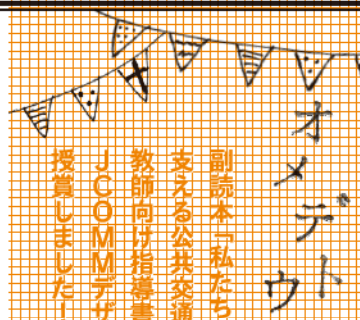
これからの展開に向けて

角湯氏:ICT発達やシェアリング・エコノミーの進展も期待され、需要・供給がダイレクトにつながることでサービスは高度化するでしょう。超高齢化による供給者減少の課題も顕在化しそうです。法律・制度などを整理した上で社会インフラ化することが行政に求められていると思います。

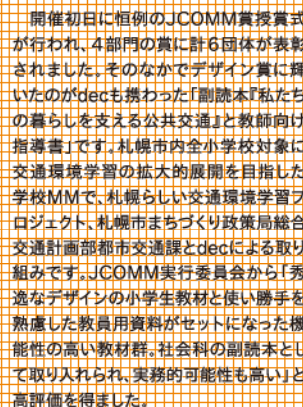
牧村氏:MMを調査ではなく事業として取り組めるように変えていくことが大事です。MMの技術を組織経営に生かすよう心がけてきましたが、非常に効果的なので推奨したいと思います。今後、東京五輪にJCOMMがどうかかわるか、取り組みを進めたいところです。

藤井氏:それぞれの取り組みのなかにMMの未来はあります。交通システムをつくる主体も人間なので、需要側のみならず、供給側のMMが出てくるのは当然でしょう。学者に政治を避ける傾向がありますが、交通問題の解決に政治のプロセスは必須です。京都市も現市長の当選でMMが進みました。行政の議論だけでなく、政治に理解を求めることは重要です。

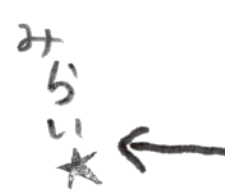
石田氏:アカデミックな世界の人たちを現実を引き出すというMMの効果は絶大で、それが教育にもはねかえってきます。今後は若い世代にMMのエキスパートをどうつくっていくかが課題の一つ。JCOMMを貴重なプラットフォームと自覚し、さらに社会に示していくことが大事だと思っています。



副読本「私たちの暮らしを支える公共交通」と
教師向け指導書が
JCOMMデザイン賞を
授賞しました!



左から、佐藤格郎係長(札幌市まちづくり政策局総合交通計画部都市交通課)、高橋浩史教諭(札幌市立山鼻南小学校)、齊藤健一教諭(札幌市立伏見小学校)、有塚広之部長、佐々木健市(札幌市まちづくり政策局総合交通計画部)、大井元揮(後列:工藤みゆき(dec))





路線バス「夕陽ヶ丘線」における高齢者を対象とした利用促進の実施

- ・北海道北見バス㈱ 正村 英樹氏
- ・北見工業大学社会環境工学科 高橋 清氏
- ・北見市企画財政部地域振興課 田中 喜人氏
- ・北見工業大学大学院 三浦 潤平氏
- ・dec 芝崎 拓



北見市には、現在34路線/57系統の路線バスが運行しており、平成27年度まで高齢者の路線バス運賃無料化を行っています。また、近年は高齢者の交通事故増加や外出機会の減少によるQOLの低下等、社会的な課題も散見されます。そのような背景から高齢者を対象としたMMを実施しました。夕陽ヶ丘線沿線で活動する2箇所の「高齢者クラブ(概ね60歳以上の住民で構成)」

に協力頂き、バスの乗り方教室を実施。教室では、過度なクルマ利用が及ぼす問題等を説明する座学、路線バスを使ったバスの乗り方説明、沿線施設を紹介する夕陽ヶ丘線の試乗を実施し、全41名が参加しました。アンケートで効果を把握し、教室への参加により約8割の方がバスへの関心が強く高まったと回答。さらに、実施後のアンケートでは、教室後にバスを利用した方が約8割

となり、免許保有者の約6割の方がバスを利用していることが明らかとなりました。教室を実施することで、バスへの関心が高まり、さらに路線バスの利用に対する抵抗感が軽減され、実際の利用につながったと推測されます。今後は、高齢者を対象にしたMMも展開し、潜在的な利用者の掘り起こしが重要であり、他地域や他路線で引き続き高齢者MMを継続します。

札幌市内全小学校への拡大的展開を見据えたMM教育の実践的取り組み

- ・札幌市立伏見小学校 斎藤 健一氏
- ・札幌市市民まちづくり局 総合交通計画部 佐々木 健市氏/佐藤 格郎氏
- ・dec 大井 元輝/工藤 みゆき
- ・札幌市立発寒西小学校 新保 元廣氏
- ・北海道大学大学院工学研究院 高野 伸栄氏



札幌市では、平成23年度より、札幌市内の小学校において「札幌らしい交通環境学習」に取り組んでいます。将来的には市内全小学校で実施することを目指し、27年度までの5か年で延べ21校の小学校において、研究授業を実践しています。研究授業の検討においては、学校長、教諭及び教育委員会職員を構成員とするワーキンググループを設置し、各学年におけるMM教育の実践

の可能性について検討し、27年度までの5か年で、全学年で研究授業を実施しました。また、教諭を対象とした「札幌らしい交通環境学習フォーラム」を開催し、MM教育の周知を図っています。さらに、26年度に3年生社会科の副読本「私たちの暮らしを支える公共交通」を作成し、市内全小学校へ配布。27年度には、副読本に対応した教諭用の指導書も作成しました。本プロジェクトの実施によ

り、教諭が主体となった授業を実践できたことで、より教育的要素が強まったものと考えられ、26年度に改訂された「札幌市小学校教育課程編成の手引」にMM教育の指導案が掲載されました。今後は、さらに教諭が授業づくりをしやすい環境を作っていくために、授業教材の充実化を図り、研究授業の実践や教諭の研修会での周知等を継続的に実施していきたいと考えています。

弘南鉄道大鰐線における総合的なMMの実践

- ・dec 伊地知 恭右
- ・弘南鉄道大鰐線存続戦略協議会 弘南鉄道㈱
- ・弘前市都市環境部都市政策課交通政策推進室
- ・つなぐ!大鰐線つなごうみんなの交通コンソーシアム



存続の危機を迎えていた弘南鉄道大鰐線(弘前市~大鰐町)。弘前市では平成25年度に弘南鉄道大鰐線存続戦略協議会を設置し、利用実態・経営状況の把握、サービス改善を想定した需要推計、利用促進策の可能性などについて検討を重ねてきました。本発表では、27年度から実践している総合的なMMの取り組みについて報告しました。実施したMMは、中学3年生を対

象とした通学カタログ、高校生向けの動機付けツールの作成、特定の駅周辺住民向けのTPP、企画乗車券の発行、ニュースレターの配布など多岐に及びます。その結果、21年度から24年度には「毎年約2万人ずつ減少」、24年度から26年度では「毎年約5万人減少」と減少傾向が加速していたところ、27年度は「1万人の減少」に留まっており、減少傾向が緩和されました。

なお、27年度は降雪量が例年の半分程度と極端に少なかった(大鰐線の利用者が「増えにくい状況だった」)ことを考慮すれば、各種利用促進策の総合的な効果が発現したものと考えられます。今年度は、MM施策のブラッシュアップ、多様な連携による地域が一丸となった取り組みを展開し「利用者増・V字回復」を実現したいと考えています。

dec自主研究 沿道の環境を守り、活用する団体との共同研究事業 研究発表会

- ・高野 伸栄氏 (北海道大学公共政策学連携研究部 大学院工学研究院 教授)
- ・小橋 修二氏 (北海道大学公共政策大学院特任教授)
- ・林 美香子氏 (慶應義塾大学大学院システムデザインマネジメント 研究科特任教授)
- ・本多 満 (北海道開発技術センター 理事長)



シーニックバイウェイ北海道には現在、12の指定ルートと2つの候補ルートがあります。各ルートの運営団体は毎年、地域の魅力づくりに腕を奮っていますが、2015年度の成果発表と審査が6月28日、札幌(dec会議室)で行われました。受賞ルートを紹介します。

dec理事賞賞 サイクル拠点等整備事業

大雪・富良野ルート/十勝シーニックバイウェイ 十勝平野山麓ルート

大雪ぐるっとサイクルツーリズムの推進を目指し、①モデルコース設定とサイクルマップの作成、②先進地視察(瀬戸内海しまなみ海道)、③拠点・サイクリストニーズ調査(商店や観光施設など対象)を実施、拠点整備の可能性を具体的に探りました。【講評】大雪山系を中心に多様な地域を回るといった魅力の伝わりやすさ、他ルートとの連携による広域性の展開を評価します。コース設定では自転車利用者の安全性確保も十分考慮を。

decシーニック賞賞 ライフコンシェルジュ(ご当地風土アドバイザー)を活用した着地型観光プログラムの開発

十勝シーニックバイウェイ トアチバ雄大空間 地元に住む人の目線で十勝の魅力伝える「ライフコンシェルジュ」は現在40名余。今後の活動に向けて①ワークショップと現地調査でおすす素材を収集し、「おもてなしマップ」を制作、②ガイドのニーズ調査(観光拠点や行政など対象)で課題を明らかにしました。【講評】コンシェルジュが旅行者対応時に受けた質問などはデータ化して分析し、その結果を共有することで、さらなるサービス高度化や品質安

定に生かすことを期待しています。

優秀賞賞 釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウェイブランドの構築に関する研究

釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウェイルート

地域の産品などの価値向上を目指し、推奨シールの作成・活用に取り組んできました。九州地方への視察を行ったほか、推奨シール効果を新千歳空港店舗で実地検証。推奨品の認定委員会を発足させるなど推奨のルールづくりや展開方向について検討を進めました。【講評】推奨シールによる効果が的確に検証され、商品売上の伸びも確認されて取り組みの拡充が期待されます。今後はシールの対象商品とするエリア・範囲をより明確に。

優秀賞賞 宗谷谷スイス・モビリティ推進事業

宗谷シーニックバイウェイ スイス・モビリティ導入に向けた基礎的検討を行いました。①サイクリストによる道北試走調査、②試走調査で収集した素材をもとにPRビデオ作成、③検討会や専門家を講師に招いた勉強会も開催し、さらに本場スイス・ツェルマットへの視察も行いました。【講評】スイスの観光ブランドイメージと手法を導入し、人力移動自体を観光資源化している視点を評価します。今後は広域観光周遊ルート認定も鑑み、隣接ルートとの連携強化を。

実績賞賞 今ある情報発信ツールの活用による広域観光の促進方法に関する調査研究

今ある情報発信ツールの活用による広域観光の促進方法に関する調査研究 萌える天北オロロンルート 「萌か留た」(カルタ)や「オロロンまっふ」などを作成し、地域資源の情報発信

を図ってきましたが、ツールの連携と効果的な活用を模索しました。札幌でマップなどのパネル展示を行い、アンケートで感触を探ったほか、ルートでスタンブラリーを開催しました。【講評】「オロロンまっふ」は質が高く、継続して作成しているのがかなり普及しているようです。各地の印刷・配布数を把握し、普及の理由を分析してほしいと思います。

継続賞賞 南十勝地域の美しい景観を活用した周遊観光振興

南十勝夢街道ルート

フォトコンテスト開催10周年を機に、今後の展開を検討するため、全国で開催されているフォトコンテストの事例調査を実施。10年分の受賞作品を結集した「10周年記念フォトコンテスト写真集」と周遊観光に役立つ「10周年記念地域写真マップ」を作成しました。【講評】10年の継続性とカレンダーや写真集の質の高さは評価できます。今後はPRのため、第三者の応募写真使用の可能性などについて検討してほしいと思います。

函館・大沼・噴火湾ルート内周遊観光促進に向けた調査

函館・大沼・噴火湾ルート 新幹線開業を控え、地域おすめのビューポイントを再整理・詳細把握しようという現状調査を実施。親しみやすいビューポイントマップを作成し、ビューポイント・パーキングの可能性も検討しました。シーニックネットワーク拡大にもつながりました。【講評】地域の人だけが知るビューポイントを丁寧に調査し、観光振興に活用しようという姿勢は、シーニックの原点と言える取り組み。新たな箇所の案内設置など

