

“アドベンチャーアイランド北海道”に向けて -ATWS参加報告-

佐賀 彩美 (dec研究員)

昨年9月、北海道運輸局のビジット・ジャパン事業で米国アラスカ州アンカレッジ市で開催されたアドベンチャー・トラベル・トレード・アソシエーション(ATTA)の世界サミット(ATWS)に参加しました。3月号には本事業の報告会を兼ねたセミナーでの講演要旨が掲載されていますが、私なりに気がついた点などご紹介致します。

アドベンチャートラベルとは

ネーチャー・ツーリズム系の団体としては世界最大といわれるATTAはその名前にもあるように「アドベンチャートラベル」というツーリズム概念を柱としています。その3つの要素は、「自然」、「アクティビティ」、「異文化交流」であり、うち2つが充たされていれば、アドベンチャートラベルに該当するとされています。アドベンチャーというと、普通、リスクの高い「冒険」をイメージしますが、ATTAのいうアドベンチャーには軽いハイキング、サイクリング、遺跡探訪から高所登山、スキューバダイビングまで、ありとあらゆる身体活動が含まれます。これには、なるべく多くの要素を「アドベンチャー」に含めることにより、多様な旅行商品の造成を可能とする意図があるようです。

ATWSの概要

このようなことから、ATWSに参加しているのは、ビジネスを目的とするバイヤー/サプライヤーとしての旅行業者、我々北海道チームのように、観光資源の広報を目的とする地域や国の観光系団体、そして観光広報を業とするメディア関係者です。ATWSでは、これら参加者が互いに有益な商談や広報、情報収集ができるよう、あらゆる便宜が図られています。まず、ATTA会員専用ウェブサイトでは、



ATWS会場 デライナ・コンベンションセンター

無制限に広報が可能です。私共はこのシステムを利用し、事業にご協力いただいた地域を中心に、80人以上北海道観光の広報をしました。他にも、専用サイトでの事前予約制をとっている商談会、メディア関係者に自由に広報できるメディア・コネクト、数が限定されていますが、一般的な見本市などのブースにあたるネットワーク・キング・テーブルなどのプログラムがあります。前者2つは、より多くの面談を可能にするため、1人17分、4分と各時間が限られており、秒単位でディスプレイに表示される残り時間を気にしつつ、息をする間も惜しんで北海道の魅力について話し続けなければなりません。昼・夕食も全員が着席できる大ホールが会場で、その間も様々なプレゼンテーションが続きます。夜は夜で12時まで懇親会と、とにかく参加者の時間を有効に使わせようという方針が徹底していたのには驚かされました。

巨大なアドベンチャートラベル市場

UNWTO(世界観光機構)とATTAの共同報告書(2014年)では、アドベンチャートラベルの経済価値は欧米だけでも2,630億ドル(約26兆3,000億円・現在ではさらに伸びています。可能性あり)に達するとされています。しかしながら、今に至るまで、日本のインバウンド観光につ

いての広報は、歴史や伝統文化を中心としており、アドベンチャートラベル等ネーチャー・ツーリズムに関する情報発信はゼロに等しいものでした。このため、アジア各国へのツアーを催行している、富裕層を顧客とするアドベンチャー系の欧米旅行社で、日本を目的地に含めていないところが沢山あります。

本州に比べ歴史が浅い北海道が、従来の海外向け観光広報では損をしてきたことは否定できません。しかし、アイヌ文化も含めアドベンチャートラベルの全ての要素を充たしているため、北海道はその対象としては国内で最も相応しい場所といえます。このことは、アドベンチャー情報を適切に発信することにより、欧米富裕層のインバウンド客を、北海道に呼び込める可能性が高いことを意味しています。特に、豊かな自然環境に恵まれながら、過疎に悩む地方に大きなチャンスがあるといえるでしょう。

ATWSへの参加は、北海道を世界のアドベンチャーアイランドにすることができるともいえない、という夢を与えてくれました。多くの方がこの素晴らしい「夢」に向けた活動に参加されることを願っています。

アドベンチャートラベルについて詳しくお知りになりたい方は、佐賀までお問い合わせください。

■連絡先 Tel:011-738-3364 E-mail:saga@decnet.or.jp



今年も「呼び出し」をお手伝い、dec藤井美智子(右端)

編集後記

また今年も、「北海道女だけの相撲大会」(開催地:福島町)に参加してきました。今回も諸事情により1人だけの参加となり、心細いまま出場することに。少しでも緊張をほぐそうと花相撲(本番前の余興的な取り組み)に出たところ、最初の取り組みで肋骨を負傷してしまうアクシデントがあり、結果はAブロック、ベスト8で終了。最後の取り組み後、肋骨に激痛が走りそのまま救急車で搬送。肋骨3本骨折というありがたない敗戦。(ちょっと顔を踏んでみたりして。笑)人生初めての骨折、初めての救急車。まさか相撲に出て体験するとは…。思いもよらないことが人生に起こるものですね。また来年も何かが起こるのか。ってまた出場ののか。(M.K)



dec monthly

2017.6.1 vol.381 デックマンズリー



● Monthly Topic (マンズリートピック)

変化する地域社会の課題に向き合い、北海道の潜在的可能性を拓く 平成29年度dec 定時総会

● dec Report (デックリポート)

“アドベンチャーアイランド北海道”に向けて -ATWS参加報告-

dec Interview >>> 弘南鉄道 代表取締役社長 船越 弘造 氏

弘南鉄道は、青森県弘前市から北東に黒石市、南東に大鰐町の2方面に路線を延ばす総延長30.7kmの地域鉄道。地域の足として独立歩歩の歴史を刻み、今年9月に創業90周年を迎えます。平川市の本社に船越弘造社長をお訪ねしました。

御社が弘前一津軽尾上間で開業されたのは1927(昭和2)年。民間による鉄道敷設には大変なご苦労があったと思いますが、そこにはどのような思いが込められていたのでしょうか。

創業者で初代社長の菊池武憲氏は、南津軽郡大光寺村(旧平賀町の一部で現在は平川市)の旧家名門の出身で、代議士を志していたのですが、鉄道敷設を熱望する郷土の人々の声に応じて事業を興しました。すでに国鉄の奥羽本線は1894(明治27)年に、同黒石線は1912(大正元)年に開通していましたが、当時の国鉄は軍事など国策が主目的で住民のための生活路線としての機能は薄かったのです。特に沿線から離れた平賀地域(旧平賀町周辺)は弘前との交通路が乏しく、住民はわずかな馬車や馬そりの便に頼っていました。

この地域は穀倉地帯で、米をはじめ、農工品、リンゴなどの輸送は重要でしたが、子どもたちの通学の足の確保は悲願になっていました。菊池氏は下宿しなければ、子どもが学校に通えないという状況を見かね、「地域開発のため」と鉄道建設運動に私財を投じ

て専心しました。1924(大正13)年、菊池氏の呼びかけに応じて地元有力者が集まり、「弘南鉄道期成同盟会」が結成され、国の敷設免許を得て、2年後の1926(大正15)年に弘南鉄道株式会社が設立されました。

菊池社長らはリュックサックに札束を詰め込んで鉄道用地買収に歩いて回ったと聞いていますが、さまざまな苦勞を重ねて鉄橋を含む敷設工事を急ピッチで進め、1927(昭和2)年9月7日、開通式にこぎ着けました。今のような機械もない、技術未発達な時代に鉄路11.1km新設を達成したことは本当に偉大なことだったと思います。

その後、路線延長や電化を進め、地域鉄道としての基盤を固められますが、高度成長期以降、クルマ社会の進展で大都市以外の鉄道経営は厳しさを増していきますね。

1970年代に入って物流環境が大きく変化し、貨物輸送の主力はトラックに移りました。当社の主要貨物であったリンゴもトラックに代わり、全体の貨物輸送量は1965年をピークに減少の一途で、1984年に貨物営業は廃止しました。

全国の地方鉄道は1960年代半ばから利用者の減少で苦戦を強いられるのですが、弘前電気鉄道もその一つでした。戦後間もない1952年開業で弘前～大鰐間を運行していましたが、集中豪雨や台風被害の影響もあり、赤字経営に陥って、当社に合併話が持ちかけられたのです。

創業者は子どもたちの通学の足をつくらうと 鉄道敷設に奮闘したと聞いています。 90周年は、職員たちと日ごろ応援くださっている 方々で酒を酌み交わし、祝いたいですね。

dec Interview

ふなこし こうぞう

1947年生まれ。私立東興義塾高等学校卒業。66年弘南鉄道株式会社入社。92～2002年同社労働組合執行委員長を務める。02年取締役総務課長、03年常務取締役を経て05年から現職。青森県地方労働委員会委員、青森労働基準局労災防止指導員ほか公職も歴任。主な受賞歴に厚生労働大臣表彰、東北運輸局長表彰など。02年藍綬褒章を受章。

当社自体の経営さえ容易ではなかった時期ですが、曲折の末、1970年に同社を買収することになりました。これが「大鰐線」(13.9km)の発足です。

さらに1984年、乗客、貨物ともに減少して廃止対象路線となった国鉄黒石線を全国初の国鉄路線民営移管として受け入れ、「黒石線」(6.2km)として開業しました。黒石と奥羽本線川部駅を結ぶこの路線については対策協議会が立ち上げられ、第三セクター化も検討されたのですが、自治体の財政難もあり、暗礁に乗り上げていました。それで当社に検討依頼があり、別々にあった黒石駅の統合や付随する短絡工事の自治体負担などを条件に引き受けることになったのです。徹底的な合理化を図ろうと職員増を抑えるため、当時、私を含む運転資格者は全員、新たに気動車(ディーゼル車)の資格を取得することになりました。ダイヤ改定など利用者促進の努力も続けられましたが、沿線利用者の減少は止まらず、1998年、黒石線はようやく廃止となりました。

「利用者の足を確保しながら地域の発展に寄与する」ことが当社の使命と、その時々経営判断があったのだと思いますが、もともとうまくいかない路線を引き受けたのですから、後年、経営を任せられた者としては、ゆるくないことですね(笑)。

ちなみに、当社の車両は国鉄はじめ西武や南海など全国各地の中古車両の払い下げて踏ってきました。ラッセル車も北海道の苗穂工場製で国鉄で走っていたもの。現在は東急の車両が主力ですが、車両を見ても当社のやりくりぶりがわかっていただけるでしょう。

弘南鉄道の名物の一つは夏の「ビール列車」などのイベント列車で、積極的に利用促進に取り組んでこられました。このような取り組みはいつごろからでしょうか。

「ビール列車」をスタートしたのは1985年です。黒石線開業の翌年で、さらに地域に密着した鉄道を目指そうと企画されました。ただし、経費節減のため、ペニヤ板でテーブルをつくり、窓に紅白の幕を張ってカラオケ装置を乗せて、と最初のころはすべて手づくり。「走る納涼ビヤガーデン」ということで定員80人程度で夏季に数回、運行しています。現在は

2時間で飲み放題3,500円ですが、これは営利目的では成り立たない料金です。おかげさまで毎回、満席に近いですね。

このようなイベント列車は、年末の「忘年列車」、2月の厳冬期に津軽の郷土料理「汁」が味わえる「汁の列車」などがあり、いずれも30年以上続く定番企画になっています。イベント列車のねらいは利用促進もありますが、地域密着型列車については対策協議会が立ち上げられ、第三セクター化も検討されたのですが、自治体の財政難もあり、暗礁に乗り上げていました。それで当社に検討依頼があり、別々にあった黒石駅の統合や付随する短絡工事の自治体負担などを条件に引き受けることになったのです。徹底的な合理化を図ろうと職員増を抑えるため、当時、私を含む運転資格者は全員、新たに気動車(ディーゼル車)の資格を取得することになりました。ダイヤ改定など利用者促進の努力も続けられましたが、沿線利用者の減少は止まらず、1998年、黒石線はようやく廃止となりました。



「ビール列車」車内の様子

大鰐線については、弘前市が2013年度に「弘南鉄道大鰐線存続戦略協議会」を設置しました。中高生対象のモビリティマネジメントに取り組むなど、decもお手伝いしていますが、市を中心に多様な利用促進策が展開されています。

大鰐線の輸送人員は、1974年のピーク時には390万人あったのですが、90年代後半には200万人と半減し、2013年には40万人ほどになりました。近年は、利用促進の取り組みのおかげで一部、持ち直しは見られましたが、昨年度は37万人と全体的な減少傾向は変わらず、累積赤字は増えています。

公共交通としての使命を持ってやってきましたが、当社は自治体から財政支援を受けていない純粋な民間企業です。職員とその家族のために健全経営を目指さなければならず、企業努力にも限界があります。第三セクター化という選択肢もあるのですが、自治体に大きな負担をかけることになるでしょう。そこで苦

渋の決断でしたが、2013年に大鰐線を廃止する方針を明らかにしました。廃止時期は、沿線の学校に通学する子どもたちのことを考え、2017年3月限りとしました。

この報告を弘前市と大鰐町にしたところ、弘前市長から大鰐線存続に向けての協議会を立ち上げるので協力してほしいという要請をいただきました。「弘南鉄道大鰐線存続戦略協議会」は沿線自治体、青森県、学校、東北運輸局、交通事業者、商工団体など幅広い分野の代表で構成され、当社からは専務が参加し、2013年から3年以上にわたり会議が重ねられてきました。これに関連して、市民対象のアンケート調査や企画切符販売、またパークアンドライドの社会実験など利用促進に向けたさまざまな取り組みも行われてきました。

ただ、当社としては、今のところ、大鰐線廃止方針を完全に撤回するに至っていません。アンケート調査の結果などを見ても、残念ながら路線維持の現実的な再建見直しを得にくいというのが正直なところです。しかし、全国に鉄道存続の悩みを抱える地域鉄道は数多くあり、上下分離方式など多様な支援策が模索されているようですから、今後も協議会での議論の動向を注視し、一定の結論が見出されることを期待しています。

全国でも90周年をお祝いできる地域鉄道は数少ないと思います。9月7日の開業記念日はどのように祝われますか。

70周年の際は「弘南鉄道70年史」を編さん・発行し、記念式典も盛大に行ったのですが、これには相当の費用がかかっています。派手なことは100周年に譲ることにして、今回は職員たちや日ごろ応援くださっている「弘南鉄道友の会」の方々などで、ざっくばらんに一杯飲んで祝いたいと思っています。

90周年記念ということでも2018年のカレンダーに掲載するフォト作品を募集中ですが、当社は自治体から財政支援を受けていない純粋な民間企業です。職員とその家族のために健全経営を目指さなければならず、企業努力にも限界があります。第三セクター化という選択肢もあるのですが、自治体に大きな負担をかけることになるでしょう。そこで苦

変化する地域社会の課題に向き合い、北海道の潜在的可能性を拓く

5月31日、京王プラザホテル札幌において平成29年度dec定時総会が開催され、予定の5議案が滞りなく承認されました。平成28年度事業報告を中心にお伝えいたします。

会員数
(29年3月31日現在)
法人会員:226社
個人会員:67名



理事長挨拶

一般社団法人に移行した平成24年度以来、お陰様で順調に業績を伸ばしており、平成28年度も黒字決算とすることができました。このように円滑な事業運営を図ることができたのは、会員・関係各位のご支援の賜物と厚く御礼申し上げます。

調査研究事業は寒地開発技術、食・環境・観光を念

頭に置いた開発事業の諸課題に関する調査研究を進め、ニューズレター等で広く成果を発信、シンポジウム開催等で情報収集・意見交換を行うとともに積極的に国際交流を推進しました。受託関連事業は道路行政の計画支援、観光、環境、防災、シーニック関連、公共交通、地域振興、ロードキル問題、JICA関連等多岐にわたる業務を北海道開発局等国の機関、北海道、札幌市等自治体等から受託しました。今後も中長期的な視点を踏まえ、設立目的に資する新たな事業についても積極的に参画していく所存です。引き続きご指導、ご鞭撻をお願い申し上げます。

◆平成28年度事業報告

モビリティ・マネジメントに関する調査研究

日本モビリティ・マネジメント会議実行委員会の委員会活動の他、「第11回日本モビリティ・マネジメント会議」(愛媛県松山市)で3編の研究発表を行いました。

沿道の環境保全、活用に関する調査研究

シーニックバイウェイ北海道の各ルート(指定12、候補2)について地域づくり活動等を支援し、社会的価値評価手法の研究等を実施。日本風景街道コミュニティを運営支援し、関連イベントを通じて各地団体と交流しました。

公共交通に関する調査研究

「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2016」(東洋

大学)に参加し、「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」を発表しました。

フットパス等に関する調査研究

フットパスや自転車等を組み合わせた「北海道エコ・モビリティ」導入を目指した研究会を設置し、「スイス・モビリティ」の視察を実施。シーニックバイウェイ団体と連携し、天塩川流域を自転車・カヌーで楽しむツアーを試行的に行いました。

福祉交通やバリアフリーツーリズムに関する調査研究

日本福祉のまちづくり学会「第19回全国大会in函館」の運営を行い、「スプリングボードユニティ21」と共同でバリアフリーボランティアの東地研修を実施しました。

「ふゆトピア都市」に関する調査研究

ウィンターライフ推進協議会の活動に参加し、多言語パンフレット作成等冬期歩行者転倒事故防止に関する啓発やつづつ路面観測等の情報提供を実施。「ボランティア活動による広域交流イノベーション推進研究会」の事務局として4地域計5回のボランティアツアーを行いました。

吹雪時の視認性に関する調査研究

道路画像解析によって吹雪量等を推定する技術研究を北大とともに継続し、成果の一部は国交省助成制度「カメラ画像を利用した大雪及び暴風雪による視程障害・吹きだまり検知に関する技術開発」にも適用しました。

自主研究

公共交通、気候変動、ツーリズム、野生生物、地域防災など
複雑化する課題にアプローチ

積雪寒冷地における道路緑化に関する調査研究

道路木本緑化に関する現地調査等を継続し、「雪氷研究大会in名古屋」、「第15回日中冬期道路交通ワークショップ」(札幌市)等で成果を発表しました。

エコ・コリドールに関する調査研究

ロードエコロジー研究会のメンバーと共に道央自動車道のオーバブリッジでのモニタリング調査を、酪農学園大等との共同研究でボックスカルバートの利用実態のモニタリング調査を実施。国際会議IENE(フランス)等で口頭発表しました。

エゾシカの被害対策検討に向けた調査研究

鉄道総合研究所と列車事故対策に関する共同研究を継続。路側式動物検知システム開発に向けて調査等を実施。動物侵入防止柵について「第32回寒地技術シンポジウム」で成果報告をしました。

土木史に関する調査研究

文献調査、事例調査を継続し、成果を「土木計画学研究発表会」、「土木史研究発表会」等で発表。「北海道みちの歴史研究会」に参加し、運営支援しました。

環境、エネルギーと社会資本整備に関する調査研究

「北海道EV・PHV普及促進検討研究会」の事務局としてホームページ運営等情報発信を行い、「北海道バイオディーゼル研究会」の事務局として運営支援を行いました。

北海道の「地域ブランド力」を活かしたビジネスモデルの開発に関する調査研究

「ニセコ羊蹄山麓体験型ツーリズム推進協議会」の事務局として特産品や新商品の開発・販売支援を実施。「道北の地域振興を考える研究会」に参加し、「道北地域と宗谷本線問題」等について意見交換を行いました。

気候変動下における雪氷環境に関する調査研究

複数の吹雪対策施設が整備されている区間を対象に簡易型のインスターバルカメを設置し、対策施設による吹きだまり状況の変化を把握する観測を行いました。

北海道の地域防災に関する調査研究

「ほっかいどう防災教育協働教育ネットワーク」に参加し、地域防災力向上策等を検討。「避難所運営ゲーム北海道版講師養成研修会」を受講し、講

師登録をしました。

北海道新幹線開業に向けた2次交通及び周遊観光に関する調査研究

道央・道南のシーニックパイウェイ4ルートについて広域周遊促進の可能性を検証。また、北海学園大学北東アジア研究所との共同研究を実施しました。

学校教育との連携による社会的ジレンマ問題の解消に関する調査研究

路面電車沿線活性化協議会との協働により札幌市立資生館小学校で路面電車を教材とした総合的な学習の時間の支援を継続。(株)アドバコムとの共催で「みんなで考える公共交通アイデアコンテスト」を実施しました。

北海道の歴史・文化を活用したヘリテージツーリズムに関する調査研究

藤村久和氏(アイヌ語地名研究会代表)を講師としたアイヌ文化に関する勉強会とアイヌ語地名勉強会を定期開催。札幌市南区で現地探査ツアーを実施しました。

自主研究 つづき

役員 の選任

- 会長 本多 満
- 副会長 田村 亨(新任)
- 理事長 山口 登美男(新任)
- 常務理事 竹腰 稔
- 理事 猪俣 茂樹
- 理事 越前 雅裕
- 理事 木下 勲
- 理事 高野 伸栄
- 理事 原文 宏
- 理事 森 隆広(新任)
- 理事 山崎 弘善
- 理事 渡辺 一郎
- 監事 太田 武司
- 監事 渡部 明雄

※佐藤 馨一氏は会長を、能登繁幸氏は副会長を退任されました。

寒地開発技術に関する情報・資料の収集整理

「雪氷研究大会2016・名古屋」(ISCORD2016)(韓国)等国内外の関連会議への参加を通じて寒地技術や交通施策・地域政策に関する技術情報を収集しました。

技術資料等のデータベース化に関する調査研究

最新の社会資本整備技術資料・情報を収集整理し、データベース化やHPでの公開に向けた調査を行いました。

「寒地開発技術委員会」の設置

本会議の他、道路設計幹事会と4つの

ワーキンググループの会議を開催し、積雪寒冷地の道路設計に関する調査研究を行いました。

インターンシップ制度

北見工業大学と北海道大学から学生3名の受け入れを行いました。

沿道の環境を守り、活用する団体への支援事業

シーニックパイウェイ北海道の活動団体を対象とした共同研究事業について優秀事例の選考等を行い、活動団体の研修派遣事業を実施。情報誌「Scenic Byway」発行など地域情報の提供を継続しました。

自主プロジェクト 技術情報の集積・活用と研究交流

◆ 開発事業等に関する調査研究の受託 計104件
 ◆ 関連機関・団体等への参加 計18件

研究成果の発信と国際交流の推進

調査研究成果等の紹介および普及

- ニュースレター(dec monthly)の発行12回
- ホームページの更新(<http://www.decnet.or.jp/>)
- 調査研究資料等の発行
- 学会・シンポジウム等での研究発表等

出版刊行図書

- 「第32回 寒地技術シンポジウム論文・報告集」(概要集等を会員・関係者に配布・販売)
- 「第16回 『野生生物と交通』研究発表会講演論文集」の編集

国際交流

- PIARC国際冬期道路会議冬期道路委員会との技術交流
- 米国シーニックパイウェイ関係機関との交流
- ISCORD 2016 韓国インチョン大会への参加
- 第15回 日中冬期道路交通ワークショップ(札幌市)の開催

シンポジウム、セミナーの開催

- 第32回 寒地技術シンポジウム(開催地:札幌市)
- 第16回 「野生生物と交通」研究発表会(開催地:札幌市)
- 地域政策研究セミナー等の開催(2件開催)



◆平成29年度 dec事業計画

1. 調査研究事業 [自主研究]

モビリティ・マネジメントに関する調査研究(継続)

「日本モビリティ・マネジメント会議」(福岡市)や土木学会土木計画学研究発表会(愛媛県松山市等)、日本交通学会等で発表、情報収集を行います。

沿道の環境保全・活用に関する調査研究(継続)

沿道住民と連携した活動に対する社会的価値評価手法や道路維持管理システム、道の駅との連携、地域防災力向上に関する調査研究を行います。

公共交通に関する調査研究(継続)

コミュニティ交通、小型モビリティ、貨客混載等を含め、今後の公共交通のあり方について研究を進め、「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム」等で成果発表します。

エコ・モビリティに関する調査研究(名称変更・継続)

「北海道エコ・モビリティ研究会」で北海道での観光の展開、可能性を研究するとともに「さっぽろサイクルラボ」等と連携し、自転車観光の課題や展開方策を検討します。

福祉交通やバリアフリーツーリズムに関する調査研究(継続)

「(仮称)北海道バリアフリーツーリズム推進協議会」の運営支援を行い、「福祉のまちづくり学会」(愛知県東海市)に参加。同学会北海道支部の事務局支援を行います。

「ふゆトピア都市」に関する調査研究(継続)

ウインターライフ推進協議会に参加し、社会状況変化を踏まえた冬の課題抽出、改善策を検討。「ボランティア活動による広域交流イノベーション推進研究会」の運営を通じて実践的研究を継続します。

吹雪時の視認性に関する調査研究(継続)

北大等との共同研究を進め、インター

ネット等により提供されている画像から現地の視認性を数値化するシステムを用いて視界情報提供の活用を進めます。

積雪寒冷地における道路緑化に関する調査研究(継続)

道路木本緑化に関する文献資料の収集整理及び現地調査等を実施。積雪寒冷地に適した道路緑化樹の整備等についての研究を継続します。

エコ・コリドールに関する調査研究(継続)

ロードキル調査報告書を作成し、野生動物の分布等について酪農学園大学等との共同研究を実施。IENE等国内外の研究団体を通じた研究、啓発活動を行い、「野生生物と社会」学会帯広大会実行委員会、RCE北海道一環道央圏協議会に参加します。

エゾシカの被害対策に関する調査研究(継続)

フィールド調査の省力化に向けた技術開発や交通事故対策手法の検討を進め、鉄道総合研究所との共同研究を継続。「エゾシカの被害と対策～交通問題編～」編集に向けた事例収集を行います。

土木史に関する調査研究(継続)

積雪寒冷地において発達した技術等に着目し、現地調査を実施。「北海道のみちの歴史研究会」に参加し、運営を支援します。

環境、エネルギーと社会資本整備に関する調査研究(継続)

「北海道EV・PHV普及促進検討研究会」の事務局運営を行い、普及に向けた情報提供を継続。「北海道バイオディーゼル研究会」の事務局運営及びBDF利用促進の研究を継続します。

北海道の「地域ブランド力」を活かしたビジネスモデルの開発に関する調査研究(継続)

「ニセコ羊蹄山観音堂型ツアー

ム推進協議会」の事務局運営を継続し、倶知安の特産品の商品開発等を検討。「道北の地域振興を考える研究会」に参加し、地域活性化の調査研究を行います。

気候変動下における雪氷環境に関する調査研究(継続)

冬期道路交通や積雪寒冷地の社会生活等に対する気候変動の影響について調査研究を継続。特に吹雪対策施設の効果について客観的な視点で調査分析を行います。

北海道の地域防災に関する調査研究(継続)

防災教育メニューや教育ツールに関する調査研究を継続。「ほっかいどう防災教育協働ネットワーク」に参加する他、「クロスロードのつどい全国大会in熊本」に参加します。

北海道新幹線開業に向けた2次交通及び周遊観光に関する調査研究(継続)

新幹線とレンタカーとの組み合わせによる周遊観光向上策の検討を進め、道南の観光関係者等と検討会を開催。レンタカー観光普及に向けた共同研究を継続します。

学校教育との連携による社会的ジレンマ問題の解消に関する調査研究(継続)

札幌市の路面電車沿線小学校との連携プロジェクトや環境情報誌「エコチル」との協働による「公共交通魅力向上アイデアコンテスト」等を継続。「土木と学校教育フォーラム」に参加します。

北海道の歴史・文化を活用したヘリテージツーリズム等に関する調査研究(継続)

アイヌ文化に関する勉強会やヘリテージツーリズムに関する調査研究を実施。「アドベンチャー・ツーリズム・ワールド・サミット」(アルゼンチン)に参加し、情報交流を推進します。

平成29年5月19日開催の理事会で承認された本年度の事業計画をご報告します。

[自主プロジェクト]

寒地開発技術に関する情報・資料の収集整理(継続)

雪氷学会、雪工学会、寒地技術シンポジウム、土木学会土木計画学研究委員会、米国運輸調査委員会(TRB)等、国内外の各種会議や研究機関等との交流を通じて、寒地技術や交通政策・地域政策に関する技術情報を収集、整理します。

技術資料等のデータベース化に関する調査研究(継続)

業務関連資料のデータベース化、成果品等のデジタル化を図り、管理システムを構築します。

「寒地開発技術委員会」の設置(継続)

寒地開発技術の開発動向や方向性、道路事業に関わる設計基準等の検討を行います。

インターンシップ制度(継続)

当センターで勤務可能な大学生・大学院生を対象に職場体験の場を提供する制度を継続します。大学や民間企業からの研修生等も受け入れます。

沿道の環境を守り、活用する団体への支援事業(継続)

シーニックバイウェイ北海道の参加団体を対象にした共同研究事業を実施。活動団体の研修派遣事業やウェブ及びドライブ情報誌による地域情報の提供を継続します。

日本都市計画学会全国大会札幌開催の支援(新規)

日本都市計画学会北海道支部の運営支援及び技術情報の収集を行い、第52回日本都市計画学会学術研究論文発表会(11月18日～19日/北大)の実行委員会に参加し、運営支援を行います。

2. 調査研究成果等の紹介および普及

- ニュースレター(dec monthly)の発行12回
- ホームページの更新(<http://www.decent.or.jp/>)
- 調査研究資料等の発行(随時)
- 学会・シンポジウム等での研究発表等

3. 出版刊行図書

- 「寒地技術論文・報告集vol.33」(「第33回 寒地技術シンポジウム」資料、会員・関係者に販売)
- 「第17回『野生生物と交通』研究発表会講演論文集」の編集

4. シンポジウム、セミナーの開催

- 第33回 寒地技術シンポジウム(開催地:札幌市)
- 第17回「野生生物と交通」研究発表会(開催地:札幌市)
- 地域政策研究セミナー等の開催(年4回程度)

5. 国際交流

- 第15回 国際冬期道路会議ポーランド・グダニスク大会(2018年2月)への参加と運営支援
- 米国シーニックバイウェイ関係機関との交流
- ISCORD(寒地開発に関する国際シンポジウム)との技術交流
- 第16回 日中冬期道路交通ワークショップ(中国吉林省)への参加