

平成29年度 北海道開発局 優良工事等表彰を授賞

北海道開発技術センターでは、北海道開発局優良工事等表彰を受けました。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、宜しくお願い申し上げます。



北海道開発局和泉局長より表彰を受けた山口理事長



01

- ◆北海道開発局長表彰：
札幌開発建設部管内 協働型道路管理計画策定業務(札幌開発建設部)
倶知安余市道路 道路事業資料作成業務(小樽開発建設部)
- ◆室蘭開発建設部長表彰：
浦河道路事務所外 改築・維持事業資料作成業務(室蘭開発建設部)
- ◆稚内開発建設部長表彰：
稚内開発建設部管内 協働型道路管理計画策定運営業務(稚内開発建設部)



02

写真01:北海道開発局和泉局長より表彰を受けた大川戸部長
写真02:北海道開発局和泉局長より表彰を受けた山本参事



03

写真03:稚内開発建設部長より表彰を受けた榎澤担当次長



04

写真04:室蘭開発建設部長表彰の受賞者(山口理事長:前列右から5番目)

第33回 寒地技術シンポジウムのお知らせ

第33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。寒地技術に関心を持つ多くの皆さまのお申込み、参加をお待ちしております。詳しくはホームページ<http://www.decnet.or.jp/>をご覧ください。

- ◆開催日：2017年11月29日(水)～12月1日(金)
- ◆会場：札幌コンベンションセンター(札幌市白石区東札幌6条1丁目1-1)
- ◆内容：
 - ★論文(査読・報告論文共通で口頭発表を行います)
 - (1)査読論文→登録・査読用概要提出……………受付終了しました
 - (2)報告論文→登録・概要提出……………お問い合わせください
 - ★技術展示→お申込み……………お問い合わせください
 - ★講演論文集(CD-ROM)・概要集(冊子)お申込み(有料)……………11月2日(木)

プログラム
公開は
10月上旬頃の
予定です

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

もうすっかり秋ですね…。この時期は秋ならではのイベントが盛り沢山です。先日、9月16日(土)、17日(日)の二日間で行われた札幌「どん・でん!2017」に参加してきました!この「札幌「どん・でん!2017」」2001年より札幌駅前通などの会場を舞台に、多彩なジャンルのパフォーマンスが繰り広げられる秋の祭典です。そんな「どん・でん!」と「シーニックウェイ北海道」がコラボレーション、歩行者天国に地域自慢の逸品が並ぶ「シーニックマルシェ」や、道のパンフレット、シーニックウェイ情報誌を読みながら一息できる「シーニックカフェ」など、様々な催しで存分にシーニックバイウェイをPRしてきましたよ!(R.W)



「シーニックマルシェ」の様子

dec monthly

2017.9.1 vol.384 デックマンズリー



● Monthly Topic (マンズリートピック)

第12回 日本モビリティ・マネジメント会議 in 福岡

dec Interview >>> 稚内市長 工藤 広氏

昨年、観光庁の「広域観光周遊ルート」に国内8番目の認定を受けた「日本のてっぺん。きた北海道ルート」。その北端の拠点都市・稚内市は国内屈指の再生可能エネルギーへの取り組みでも知られています。交流豊かな環境都市を目指す同市の現状について工藤広市長にうかがいました。

稚内市は空港、港湾、JR、都市間バスと交通機能の整った最北の要衝ですが、広域観光周遊ルート認定でインバウンドを含む観光振興に弾みがついています。

広域観光周遊ルートの認定で、あらためて交通インフラの重要性を感じています。「日本のてっぺん。きた北海道ルート」は千歳、札幌、旭川、稚内を結び、国が目指すインバウンド誘致4千万人の一翼を担いますから、稚内としてもこれまでにない広い視野で線や面として交通網を見直す好機だと思っています。例えば、インバウンドの拠点は新千歳や旭川ですが、そこから少しでも利尻、礼文、天売、焼尻といった離島を擁する道北へ引っ張ってきたい。道内7空港の民営化計画や大型クルーズ船受け入れに向けた港湾の改修事業など、タイミングよくインバウンド観光振興に向けた取り組みが進んでいます。

稚内空港は、新千歳、函館、釧路とともに国管理空港ですが、2020年にはSPC(特定目的会社)の経営に委ねられます。北海道の空を見渡す統括的な経営主体が生まれることで、現在、新千歳に集中す

る旅客を7空港でバランスよく分散させることができるのではないかと期待していますし、それによって稚内をめぐる交通環境も大きく変わるのではないかと思います。また、稚内港は、クルーズ船によるインバウンド誘致の施策で国による改修が進められており、来年から10万トクラスの客船が接岸できるようになります。今までもテンダーボート(小型の補助船)で旅客は上陸できたのですが、少し風が強いと難しく見送られていました。

観光庁では、日本版DMO(観光地域づくりを推進する法人)の登録を始めるなど、インバウンド対応の整備を急いでいます。貴市にとって当面の課題は何でしょうか。

DMOの必要性については十分理解しており、検討を進めています。広域観光周遊ルートへの取り組みはまだこれからだと思っています。地域の観光推進拠点については、まず観光協会の組織強化が大事だと考えています。観光協会は多様な業種で構成されていますが、主体的にプランニングでき、イニシアティブが明確な組織でなければなりません。そこでの課題の一つは人材で、たくさんのお客を束ねる、一つの目標に向かってきちんと引っ張っていく人の存在が必要ですね。DMOも同様で、それが欠けていけば、ただ絵を描くだけの実効性のない話になってしまう。イニシアティブのとれる人材がもっと欲しいというのが正直なところでは。

「日本のてっぺん」という地域特性を、インバウンド誘致やエネルギー自給など、地域づくりの強みに積極的につなげていきます。

dec Interview

くどう ひろし

1949年稚内市生まれ。北海道大学経済学部卒業後、74年稚内市役所入庁。企画調整部長、経済部長、副市長などを歴任後、2010年退職。11年稚内市長選に出馬し、初当選。同年5月から現職。現在2期目。きた北海道広域観光周遊ルート推進協議会長も務める。

施設面では、2012年に稚内駅前再開発に伴う駅ビル「キタカラ」そして道の駅「わっかない」がオープンし、JR、バス、国道など接続が便利でシシボル的な交通拠点施設が整いました。今後は実質的な機能を高めていかなければと思っています。

インバウンド対応のための標識など多言語化も課題です。稚内には2001年ごろのピーク時で年間7万人のロシア人が上陸していたので、ロシア語の標識はある程度、浸透していますが、英語や中国語、韓国語など昨今のインバウンド対応はこれからです。WiFi整備も含めて整備を急ぎたいところ。人口減少が進んでいるだけに、交流人口としてのインバウンドは重要で、しっかり対応していきたいと思っています。

旭川と稚内を結びJR宗谷本線は、JR北海道が単独では維持困難な線区の一つに指定しています。貴市の観光や地域交通にとって大きな問題ですね。

先日市内で関連のフォーラム（「宗谷の持続可能な交通体系構築に向けて」8月24日／稚内商工会議所など主催）が行われたばかりですが、そこで道の鉄道ネットワーク・ワーキングチームは宗谷本線について「ロシア国境に接し、国際的にも幹線として残すべき、日本の骨格である鉄路」と表明しました。ただ、地元を駅を抱える自治体としては、それだけで問題解決というわけではなく、これから検討すべきことがたくさんあります。

JRは、このままでは2019年度で資金ショートするとしており、そうした時間的制約のなかで何ができるのか、関係自治体から成る宗谷本線活性化推進協議会で検討を続けています。現在、行っているのは沿線各駅の乗降客数を把握する調査で、客観的に実態を明らかにした上で、住民に利用促進を訴えていくことになります。

宗谷本線は特に名寄以北の乗降客の少なさが問題ですが、単に通勤・通学の生活路線として見ればバスへの代替が可能ではないか、という見方になります。しかし、「最北の鉄路」というロケーションの特性を考えたとき、残すべきという声は多いはずで、これを

しっかり取り込み、関係自治体と負担の問題も含めて検討していきたいと思えます。また、広域観光周遊ルートにおいて宗谷本線はまさに基幹交通網の一部です。航空路と絡ませれば2次交通としての役割も担うことになり、今後の観光振興策における位置づけを考えなければならぬでしょう。

昨年、宗谷シーニックバイウェイなどの企画で始まった「てっぺんライド」は旭川から宗谷岬を目指す自転車旅ですが、途中、輪行でJRを利用するという場面もありました。本州の鉄道では自転車料金をとってマチャリをそのまま乗せていい、ということもあります。JRの利用促進には地域の観光や生活に即した柔軟さが必要ではないでしょうか。

風が強い土地柄なので、サイクリングは大丈夫だろうか、とつい後ろ向きの発想になってしまうのですが、その必要はなさそうですね(笑)。

自転車とJRの組み合わせは大いにあり得ることだと思います。高齢者でクルマの免許は返納しても自転車なら乗れるという人は少なくない。駅から自宅、駅から買い物先まで自転車ということなら活動範囲も広がります。これもJRの利用促進策につながるものですね。

生活のための地域交通は、行政面積が広く人口減少の進む稚内にとって大きな悩みです。かつてJRや路線バスがつないでいた集落もあちこち交通が成り立たなくなり、市による予約制の乗り合いタクシーを運行させたり、スクールバスの有効利用などを行っています。市中心部は宗谷バスの路線バスがあるので、それ以上に求める声は今のところ、大きくはありませんが、今後、考えなければならぬでしょう。



「てっぺんライド」で行われた宗谷本線の輪行

稚内メガソーラー発電所をはじめ、貴市では太陽光、風力など再生可能エネルギー利用を政策の柱にしてこられました。最近の状況をお聞かせください。

風力発電は、すでに20数年前、NEDO(国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構)の事業に参加して取り組みが始まり、現在、市内に74基、総発電量約7万6千KWの施設があります。さらに、現在、国内最大級の3千KWの風車10基を建設中で、来年2月ごろ稼働予定です。そうすれば風力だけの発電量は10万KWを超え、稚内市の年間消費電力を上回る大規模発電が達成されます。

本市のポテンシャルを活かし、さらなる風力発電の導入拡大を進めるにあたり、最も大きな問題は送電網の整備でした。この地域ではもともと大規模な事業者がほとんどで、送電網が弱く、例えば本州に送電するために北本連系につなぐには新たな送電網の整備が必要になります。これについて経産省の支援を受けており、すでにSPCも決まり中川町まで約100キロの送電網の整備事業が始動しています。2021年が完成予定で、送電網の整備とともに風車建設が進みますが、目下、環境アセスの手続きが進んでいる分だけで総発電量は最大60万KWに上ります。

現在、NEDOの実証研究が進んでいるのが再生エネルギーの電力を活用した水素製造です。余剰電力を水素に変換することで電力の貯蔵、長期輸送が可能になり、出力変動の安定化や地域活用ができます。これを地域エネルギー会社のような事業者を通じて市内の公共施設に供給すれば、まさにエネルギーの地産地消が可能になる。今年、道が「北海道新エネルギー導入加速化基金」を設置しましたが、そうした制度も活用しながら、大規模発電と地産地消という2本柱でエネルギー自給都市を目指していけたらと思っています。

「日本のてっぺん」が稚内市の特性ですが、この特性が観光、エネルギーをはじめ、さまざまな分野に大きなプラスの影響をもたらす可能性を感じています。その特性をさらに活用できるよう施策を講じていきたいと思っています。



第12回 日本モビリティ・ マネジメント会議 in福岡



7月28・29日、福岡市のアクロス福岡で開催されたJCOMM・モビリティ・マネジメント(MM)に携わる行政担当者や研究者、事業者らが全国から集まりました。decからは企画セッションの司会を原文宏理事が担当、伊地知恭右研究員が口頭発表、同研究員と新森紀子主席研究員他3名がポスター発表に参加しました。
[主催]二社日本モビリティ・マネジメント会議 [共催]公社土木学会

開会挨拶・祝辞

祝辞：加賀 至氏 国土交通省 九州運輸局 局長

福岡市は陸海空の交通拠点が集積し、都市と交通の調和について活発な議論が行われています。柏原校区のバス走行環境整備(国交省大臣表彰)やBRT(バス高速輸送システム)導入なども注目される取り組みです。当地の開催が全国の地域公共交通の課題解決に資することを願っております。



▲開会挨拶：
藤井 聡
JCOMM代表理事、
京都大学 教授

九州福岡が 目指す ゲートウェイ の景

特別
講演

坂井 猛
九州大学大学院 教授



◆アジアの拠点都市を目指す

福岡市は上海と東京の中間地点にあり、空港の市街地への近さが大きな特徴です。「アジアゲートウェイ都市」を標榜していますが、古来、大陸に向けた玄関口で遣唐使、遣唐使が旅立つ外交交易の地としての歴史を歩んできました。

戦後、福岡市のまちづくりの節目となったのは、1960年代、全国的に工業化が進むなかで北九州市が先んじて政令市になったこと。福岡市は水事情の悪化から文化機能や第三次産業に注力し、博多湾の浚渫、埋め立てを継続して港湾整備に力を入れました。二つめの節目は80年代に早々と「アジアの拠点都市づくり」を打ち出したこと。89年の「アジア太平洋博覧会」の成果は大きく、跡地は福岡ドームなど商業系エリアとして成功しました。現在、市人口は約156万人。さらに2035年まで人口増が予測される全国でも珍しい都市です。

◆「九州ブランド」発信と 地域連携強化を

喫緊の課題は福岡空港と博多港の機能強化です。「神宿る島」宗像の世界遺産登録やラグビーW杯開催などによる観光客増加

に備えて、空港は滑走路を2本に増設、博多港は物流拠点充実と景観整備など港づくりがますます重要。九州各地との道路ネットワークも強化され、これを生かした自動車の水素エネルギー活用の研究も産官学で進んでいます。

今後、福岡都市圏と北部九州がさらに機能を高めるには、①「九州ブランド」の発信力強化、②日本の安心、安全など信頼性に基づいたサービス、社会基盤の整備、③九州全体について移動のしやすさを支える機能と関係の構築、と考えられます。また、福岡県は「交通ビジョン2017」の基本方針として①アジアの活力取り込みと人・モノの流動拡大、②地域間の連携強化と九州・山口の一体的発展、③大規模災害への備えと事故の未然防止、④地方創生のためのまちづくりと連携した交通網の整備、⑤地球温暖化対策の推進、を掲げています。

福岡市内では、博多まちづくり協議会の博多駅周辺の取り組みや九州大箱崎キャンパス跡地のスマート・シティ構想などさまざまなまちづくりが試行・検討されています。まちづくりの装置としてモビリティが大事なという認識のもとに進展が望まれます。



企画セッション

モビリティ・マネジメントの担い手を育む

〈コーディネーター〉

原文宏 (一社)日本モビリティ・マネジメント会議 顧問
(一社)北海道開発技術センター 理事

〈情報提供〉

本田 豊 NPO法人 持続可能なまちと交通をめぐり再生塾(兵庫県)
高山 純一 K.CAT 代表(金沢大学理工研究域環境デザイン学系教授)
大井 尚司 Qサポネット世話人代表(大分大学経済学部准教授)
伊地知 恭右 NPO法人 まちもびデザイン 事務局長
(一社)北海道開発技術センター東北事務所

モビリティ・マネジメントに携わる人のための学びの場の現状と課題とは。関西、九州、北陸、東北と各地でさまざまなかたちで人材育成に取り組むパネリストが各現場について報告後、苦労点や課題について意見交換を行い、会場からの質問も相次ぎました。以下、各パネリストの報告を中心に紹介します。

**【本田 豊氏】再生塾：
「互学互習」10年の広がり**



2001年ごろから兵庫 県職員としてMMの先駆 的取り組みを行い、07年 に「まちと交通の問題は なぜ解決しないのか」という問題意識 から再生塾を立ち上げました。プログラムの柱は①基礎編②地方議員セミナー③技術セミナー④アドバンスドコース。「互学互習」のグループワークを重視し、特に④ではフィールド研究をチームで行い、ラーニング・ファシリテーターが参加するのが特徴です。発足後の参加者は東北から九州に及ぶ約950名で、行政4割、コンサル2割、議員2割など。大学、自治体との相互連携も広がっています。運営はボランティアで安定しませんが、継続の決め手は参加者の熱意や楽しさの共有です。

**【高山 純一氏】K.CAT：
市民フォーラムの提言を施策へ**

K.CATは「金沢の都市(City)と(And)交通(Transportation)を考える会」の略称で、1998年に発足。目的は金沢のまちづく



り、特に都市と交通のあり方について行政に提言することです。年1回フォーラムを開催し、学識者、経済人、行政職員などが個人として参加。これまで16回を重ねたフォーラムの特徴はディベート形式で、「バス優先vsクルマ優先」「郊外開発推進vs中心市街地活性化」「バス利用vs自転車利用」など2派に分かれての討論を通じて提言をまとめ、市の具体的施策に生かされてきました。

**【大井 尚司氏】Qサポネット：
地域交通の駆け込み寺をつくる**



Qサポネットは「地域と交通をサポートするネットワークin Kyushu」の略称です。私が東京の運輸政策研究機構に所属していたときに九州を訪れ、「地元で地域交通の駆け込み寺がほしい」という声を聞いたことが立ち上げの動機でした。再生塾の取り組みにも刺激を受けて2010年に第1回研究会を開催。以来、講演とワークショップを組み合わせ

た形式で年2~5回実施してきました。行政関係者とコンサルタントとの交流の場になるなど人的ネットワークが広がり、その成果は学会などで発表しています。悩みは事業者や九州南部など遠隔地の参加者が少ないこと、ボランティアな運営で事務局機能が不十分なことなどです。

【伊地知 恭右】八戸市の「モビセン」の取り組みを振り返って



2010年、青森県八戸市の緊急雇用創出事業においてdecの提案事項として「八戸中心街ターミナルモビリティセンター」(モビセン)を設置しました。市民のための「路線バス総合案内所」として15年度閉所まで、窓口案内、バスの乗降アテンダント、MMツール作成、調査、出前教室など多様なバス利用促進策を展開しました。そこで求められるスタッフの能力は、市民から集まる声・アクションや気づきを整理・翻訳し、バス事業や交通政策を経てフィードバックすること。研修では、理念の理解や

「自分で考え、調べて、伝え、議論する」を重視しましたが、人材育成手法の異なる八戸公共交通アテンダント「はちこ」事業との比較で成果を振り返ると、モビセンスタッフは「利用促進実施チームの作業員」にとど

まってしまったのではないかと、人材育成の難しさを感じています。

【原氏】まとめにかえて

地域のMM拠点にとって資金や人材が十分でないなかでの運営は苦勞が伴

いますが、その活動は重要です。JCOMMが地域の拠点とネットワークを組み、ミニJCOMMのようなものを開催しながら、各地の事務局を支援できれば、日本全体でMMが広がり、役に立てられるのではないかと思います。



企画セッションの様子

行政とバス事業者の連携によるバス運転手確保への挑戦



伊地知 恭右、関下 和裕 dec 八戸地域公共交通会議、八戸市

青森県八戸市において、行政・地域公共交通会議が実施した「バス運転手確保に向けた挑戦」について報告しました。

路線バス運転体験+バス会社3社の合同説明会(2回)、各社の営業所見学(3回)の計5回のイベントを2ヶ月間にわたり開催。「ターゲットに情報を届ける」ために、MMにおけるコミュニケーション施策の技術的知見も援用しながら、多様な広報施策を展開しました。

各社単独の説明会参加者が、0人から数人程度である中、運転体験+合同説明会に延べ44名、各社営業所見学には延べ14名が参加(大型二種保有者36%、大型一種保有者32%)。県外など遠方からの参加者もあり、「少ないターゲットでもどうにかなる・ターゲットは存在する」という実感を得ることができ、加えて、4月中旬時点で少なくとも3名採用という実績を上げることができました。今後は、各社の求人活動に「行政が関わるからこそできること」を付加することで、より効果的な施策を展開していきたいと考えています。



口頭発表の様子



ポスター発表

decからは、新森紀子上席研究員、大井元揮上席研究員、伊地知恭右研究員、工藤みゆき研究員が会議に出席し、ポスター7本を発表しましたので、発表概要を報告します。



ポスター発表の様子

帯広市における小学校を対象とした交通環境学習の取組み

厚仲 聡一郎 帯広市商工観光部商業まちづくり課
森田 景成 帯広市教育委員会学校教育部学校教育指導室
河瀬 清子 帯広市市民環境部環境都市推進課
頼本 英一 国土交通省北海道運輸局帯広運輸支局
長沢 敏彦 十勝バス(株) 小森 明仁 北海道拓殖バス(株)
島本 純子 (株)エコーC 廣藤 正彦 (一社)交通環境まちづくりセンター
新森 紀子 dec 岡本 英晃 (公財)交通エコロジー・モビリティ財団
高野 伸崇 北海道大学大学院

帯広市ではモビリティ・マネジメント教育の一環として、平成19年から帯広市・帯広運輸支局・バス事業者・再生燃料事業者等が連携して、小学校4~6年生を対象とした出前講座を実施してきました。平成26~28年度にエコロジー・モビリティ財団の支援を受け、連携の枠組みを活かしながら「帯広らしい交通環境学習プログラム」として、教育委員会、市内小学校教諭が参画して学習プログラムを作成しました。

プログラムは学習指導要領との整合性を踏まえており、社会科などの教科において地域教材として活用が可能です。また、従来の出前講座も選択でき、教育現場が取り組みやすいプログラムとなっています。平成26年度から28年度までの検討段階では延べ12校、673名の小学生への出前講座と「交通環境学習フォーラム」を開催しており、講座を受講した児童の意識変化において「環境」「安全」面で公共交通利用を肯定する意見が見られるなど、効果が現れています。今後も帯広市が窓口となり、継続的な実施を目指した取り組みを予定しています。

札幌市内全小学校への拡大的展開を見据えたMM教育の実践的取組み

佐々木 健市、佐藤 裕樹 札幌市まちづくり政策局総合交通計画部
大井 元輝、工藤 みゆき dec 新保 元廉 札幌市立屯田小学校
高野 伸崇 北海道大学大学院工学研究科

札幌市では、平成23年度より「札幌らしい交通環境学習」に取り組んでおり、市内全小学校での実施を目指しています。

研究授業の検討では、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教育について検討を行い、平成28年度までの6か年で全学年、延べ26校の小中学校で研究授業を実施しました。また、教諭を対象としたフォーラムを開催し、MM教育の周知を図る他、平成26年度に3年生社会科の副読本、翌年には副読本に対応した教師向け指導書を作成し、市内全小学校へ配布しました。加えて、授業で使用できるデータや写真等を作成、収集し、本市のホームページに掲載しています。さらに、平成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目指し、副読本及び教師向け指導書の普及や改訂、授業教材の充実を図り、MM教育の認知を高めるため、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。

札幌市清田区の地域住民が利用者目線で考え実践した公共交通利用促進の取組み

吉永 文彦 札幌市まちづくり政策局総合交通計画部
中前 千佳、大井 元輝、工藤 みゆき dec

札幌市清田区では、持続可能な地域公共交通体系を確立するために、平成26年度から平成28年度までの3年間にわたり、地域住民をメンバーとした「清田区公共交通サービスアップ協議会」でワークショップ形式の意見交換会を9回実施し、利用者目線でのバスの課題抽出や、利便性向上策、利用促進策の検討を行いました。その結果、区内の路線が分かるバスマップの作成やバスターミナルの案内板の整備等、具体的な成果物が完成した他、路線バスツアーの開催や地域のお祭りでの公共交通〇×クイズ、バスの乗車体験会等、公共交通の利用促進を行いました。バスマップや案内板は、バスを利用する地域住民の目線で作られているため、利用者からは好評の声を得ています。また、協議会に参加した地域住民は、3年間の取組みを通して路線バスについての意識や関心が高まっており、今後、地域でバスの利用促進の取組みを展開しようという意欲も高まっています。

「気」が集まればなんとかなる！大罟線復活への序章

伊地知 恭右 dec
弘南鉄道大罟線存続戦略協議会 弘南鉄道(株)
弘前市都市環境部都市政策課交通政策推進室

利用者減による存続問題の渦中にある弘南鉄道大罟線(青森県弘前市・大罟町)を対象に、平成27年度から本格的に実施してきた総合的なMMの取組みについて報告しました。

中学3年生を対象とした通学カタログ等の作成、高校生向けの動機付けツール、駅周辺住民を対象としたTTP、企画乗車券の発行など多様な利用促進策を展開すると共に、コンソーシアム設立による地域連携の強化など、「何がなんでも利用者を増やす」という意気込みで各種取組みが進められてきました。

その結果、平成18年度から26年度にかけては「利用者が毎年5万人以上減少(90.8万人から47.9万人)」だったところ、27年度は「対前年度1万人減」、28年度は「対前年度3.4千人減」となり、減少傾向が緩和。旅客収入においては、28年度に「前年度比1.2%増」という回復傾向を示す成果をあげました。

今後は、母数が減少し続ける高校生の通学利用の促進、定期外利用の一層の拡大が、「大罟線の存続」の鍵になると考えています。

商業施設と連携したバス待ち環境の改善プロジェクト

山本 隆志、新堂 聡史 国土交通省北海道運輸局交通政策部
門開発課 国土交通省北海道運輸局自動車交通部
大井 元輝 dec 米澤 宏樹 千歳市企画部交通政策担当
富田 泰紀 千歳市企画部交通政策担当
矢野 典典 旭川電気軌道運輸事業部 中田 幸治 道北バス株式会社

路線バスの待ち環境は公共交通サービスを考える上で重要なファクターです。特に、北海道のような積雪寒冷の気候特性を有する土地においては、重要性が高くなっています。しかしながら、バス停留所の上屋設置には、ハード整備が必要であることから、多額の費用が掛かる為、簡単には設置できない状況にあります。そこで、本プロジェクトでは、旭川市と千歳市の2地域をフィールドとして設定し、旭川市は13の商業施設、千歳市は2つの商業施設において、各商業施設近くのバス停留所を運行する路線バスの運行情報をデジタルサイネージにより提供しました。

効果としては、実証実験を実施した商業施設周辺の路線バス利用者数と、店舗利用者へのアンケート調査により効果検証を実施。また、概ね、路線バス利用者は増加の傾向にあり、また、店舗利用者の満足度は高い結果を示しました。さらに、本取組み実施以降のバス利用回数や店舗訪問回数、店舗での買い物回数、店舗滞在時間は、路線バスを週に1回以上利用する方において、顕著に効果が現れる結果となりました。

小学校と連携したバスの乗り方体験教室の実施

芝崎 拓 dec 越智 隆 北見市企画財政部地域振興課
橋本 雄一郎 釧路市立南丘小学校(前年度取組み時:北見市立大正小学校)
高橋 清 北見工業大学 社会環境工学科 佐々木 淳 北海道北見バス(株)
久原 賢一 北海道運輸局北見運輸支局

平成23年度から実施している北見市におけるMMとして、市内の小中学校と連携し実施した、バスの乗り方体験教室(以下、乗り方教室)について報告しました。北見市の郊外部に位置する北見市立大正小学校と連携し、小学4年生21名を対象に、①公共交通の現状やバスの乗り方を学ぶ事前学習、②バスICカードを使った乗車体験、③クイズ形式で公共交通を学ぶ座学を行いました。参加児童へのアンケートでは、普段の路線バス利用頻度は約8割が「ほとんど利用しない」であり、自家用車の利用頻度は約7割が「ほぼ毎日利用」でした。乗り方教室については、約9割の児童が「勉強になった」と回答し、「できるだけバスに乗ろうと思うか?」については、約半数が「思う」と回答しました。北見市では小学校と連携した初の試みでしたが、参加した児童、教諭からは高い評価を得ることができました。継続的に取組みを展開し、教育に携わる関係者の理解を得ながら、北見らしい教材開発、普及・拡大を目指します。

バスロケーションシステムを利用したモビリティ・マネジメントの実施

大井 元輝 dec
田原 浩二 北海道建設部土木局(国土交通省北海道開発局開発建設部)
佐藤 裕樹 札幌市まちづくり政策局総合交通計画部
江澤 幸介 札幌市清田区土木部(前札幌市まちづくり政策局総合交通計画部)
高橋 利至 ジェイ・アール北海道バス(株)営業本部
越智 隆 株式会社ア・マジンクコンテンツ開発本部
高野 伸崇 北海道大学大学院工学研究科

北海道のような積雪寒冷の気候特性を有する地域では、特に冬期間、交通渋滞が慢性化しています。北海道開発局札幌開発建設部では、札幌都市圏の渋滞緩和等を目的として、平成17年度から通勤MMの取組みを継続的に実施しています。平成28年度においては、札幌市西区のバスロケーションシステムが導入されているエリアを対象に、バスロケ(バスキタ!)と連動した取組みを実施しました。

取り組んだMMの実施手法としては、公共交通による通勤方法を提示するアドヴァイス法をベースとしたトラベル・フィードバック・プログラムを採用。なお、冬期間、バス待ち環境が劣悪であり、また、路線バスの定時性が損なわれることによる利便性の低下が著しいことから、バスロケが導入されているエリアを対象とし、さらに、情報伝達の媒体は、スマートフォン利用を前提として実施しました。

MMを実施した結果として、自動車による通勤者において、バスロケと連動した公共交通による通勤方法の提供は有効に作用するものであり、また、態度・行動変容の効果も認められ、さらに、今後の公共交通を利用した通勤の実施意向も確認されました。