



第12回 寒地開発に関する国際シンポジウム ISCORD 2019開催のご案内

〈会 期〉2019年6月17日～19日
 〈開催地〉フィンランド オウル市
 〈会 場〉ホテル ラザレッティ コンGRESS センター
 (Hotel Lasaretti Congress Center)
 〈テーマ〉寒地における持続可能な資源管理
 (Sustainable Resources Management in Cold Regions)

〈ISCORD 2019公式ウェブサイト〉
<https://www.ril.fi/en/events/iscord-2019.html>

ISCORD 2019は国際寒地開発研究協会 (IACORDS)、フィンランド土木学会 (Finland Association of Civil Engineers: RIL) 及びオウル大学 (University of Oulu) との共同開催で実施されます。現在、公式ウェブサイトで論文概要を募集中です。なお、ISCORD 2019では展示 (有料)、スポンサーシップによる広報も企画されています。詳細、および提出要項等は上記公式ウェブサイト (英語) をご参照ください。

- ◆論文概要提出締切: 11月14日 (水) に延長 ◆概要審査結果通知:
- ◆英語本論文提出締切: 2019年 2月 4日 (月) 2018年11月14日 (水)、または2018年12月17日 (月)
- ◆論文発表者登録締切: 2019年 4月30日 (火) ◆本論文審査結果通知: 2019年 3月20日 (水)

※口頭発表は本論文提出者に限ります。ポスター発表は論文概要の提出のみでも可。本論文の提出は任意。

ISCORD2019 トピック

- ・凍土と永久凍土
- ・建築設計
- ・建設技術
- ・構造物と基礎崩壊
- ・雪水を用いた構造物建設
- ・ロジスティクス
- ・港湾と海運
- ・舗装性能
- ・道路管理
- ・都市圏の積雪管理
- ・石油と天然ガス
- ・凍土環境におけるパイプライン・インフラ
- ・環境への配慮
- ・再生可能資源を含むエネルギー問題
- ・社会文化的課題
- ・政策策定
- ・教育
- ・地質工学、地球情報学
- ・ライフラインと地震工学
- ・水道及び汚水処理システム
- ・寒地における水資源管理
- ・持続可能な技術
- ・独立/オフグリッド型発電
- ・スマート&デジタル・ソリューション
- ・北極圏特有の課題
- ・先進的工学ソリューション

お問合せ:

〔国 内〕北海道大学工学部、環境社会工学科内、IACORDS事務局 E-mail: iscord@eng.hokudai.ac.jp
 〔現地窓口〕(英語対応のみ)ISCORD2019事務局 (RIL) E-mail: Elina.Rantakallio



第34回 寒地技術シンポジウムのお知らせ

第34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: 2018年12月5日 (水) ~12月7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……………受付終了しました
- ★技術展示→お申込み……………受付終了しました
- ★講演論文集 (CD-ROM)・概要集 (冊子) お申込み (有料) ……11/9 (金)

編集後記

あっと言う間に9月。2018年の夏もまたたく間に過ぎようとしています。この夏の思い出といえば、コンスタントにキャンプに行けたというくらいでしょうか (笑)。夏のドライブで思い出するのは真っ黒に日焼けした若者が、サイクリング車 (古) にまたがり、荷物をたくさん積んで峠道を一生懸命に漕いでいる姿。最近はそのような若者を見かけることも減り、それに取って代わるようにスタイリッシュな自転車とさわやかに疾走する人を多数目撃するようになりました。自転車を始めて10kgくらい痩せたという人の体験談を聞いたりして私も興味はあるものの、まずはピッチとしたサイクリングの服装をするためのダイエットをまずはやらなくちゃならず、それが問題です (笑)。(R.W)



ISCORD 2019
公式ウェブサイト



オウル市の街並み

プログラム
公開は
10月中旬頃の
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



dec monthly

2018.9.1 vol.396 デックマンズリー



● Monthly Topic (マンズリートピック)
 観光とモビリティに関する国際セミナー

dec Interview >>> スイス・モビリティ財団 理事 ルーカス・スタッドテール 氏

近年、道内の観光や交通の関係者の間で高い関心を集めている「スイス・モビリティ」。その推進団体の中枢を担うルーカス・スタッドテールさんをお招きし、札幌で「観光とモビリティに関する国際セミナー」が開催されました (2018年8月22日 北海道大学総合博物館/主催:北海道エコ・モビリティ研究会、dec)。氏の基調講演を再構成してご紹介します。

NMT (ノン・モーターライズド・トラフィック) とは、モーターや燃料を使わない、人力による交通 (移動手段) のこと。そのスイス全国に及ぶ観光、レジャーのネットワークがスイス・モビリティです。なぜスイス発祥なのか興味深いですが、まずはスイスについてご紹介ください。

スイスはヨーロッパ中央の小さな国で面積は約4万1千km²。日本の約10分の1の広さで、国土の60%が山地です。人口は約840万人で、ジュラ地域、中部地域、アルプス地域と3地域に分かれますが、人口の90%が中部地域に集中しています。

スイスの有名な風景と言えば、マッターホルンでしょう。少しこればかりが有名過ぎるという気がしないでもないのですが、ルツェルンなど中世期からの古く美しい街もたくさんあります。最大の都市はチューリッヒで、首都はベルン。私はそこに住んでいます。

スイスはNMTに本当に適した地域です。サイクリング、ハイキングが盛んで、ア

ルベンの高地ハイキングはもちろん、ジュラ山脈のクリュ・ドゥ・ヴァンには「スイスのグランド・キャニオン」と呼ばれ、ハイカーを引きつけています。マウンテンバイクはスイスでは大変人気があり、インラインスケートや湖や川でのカヌーも愛好されています。冬はスキー、スノーシュー、ソリが楽しまれています。スイス・モビリティは、もともと愛好されていたレジャーを基盤に、より幅広い活動を含むように展開してきました。



高山でのサイクリング

「スイス・モビリティ」の概念の誕生は1999年とのこと。その経緯について教えてください。

最初の動きは1993年のことで、若くて意欲的なサイクリストたちが、スイス全土に及ぶサイクリングツアー・ルートのネットワークをつくろうと考え、スイス観光連盟に提案しました。観光連盟はそれを支持し、「ナショナル・ルート」をつくるというアイデアが生まれたのです。その後、提案者であるサイクリストたちを中心にサイクリング・イン・スイス (スイス・サイクリング財団) の構想が準備され、全長8千kmを超える9つの全国ルートが計画されました。

人力駆動による観光、レジャーのネットワークづくりは20年前、自転車から始まりました。サイクリストやハイカーたちに、楽にスイスを旅してもらうことが私たちの目的です。

dec Interview

Lukas Stadtherr

1968年、スイス生まれ。地理学、都市・国土計画、経営学で修士号取得。民間企業で観光分野のディレクターとして勤務後、2003年、NMTによる観光・レジャーを推進するVelobüro社の共同所有者となり、スイス・モビリティ財団の設立にかかわる。ECF (欧州サイクリスト連盟) のルートプロジェクトEuroVeloの協議会メンバーでもあり、欧州各地の観光プロジェクトのマネジメントを担当。欧州を中心に活発に講演活動も行っている。

そして98年、スイス・サイクリング財団の発足とともにスイス連邦政府交通省のもとで最初の公式ナショナル・ルートが誕生したのです。99年、同財団は、スイス・ハイキング連盟からハイキングについても同様の全国展開ができないかと相談を受けました。協議の末、両者は連携していくことになりましたが、これによって「スイス・モビリティ」の概念が生まれたのです。つまり、サイクリングにとどまらず、さまざまな人力駆動による交通(NMT)のための全国的な観光・レジャーのネットワークをつくる取り組みが開始しました。

その後、マウンテンバイク、インライン・スケート、カヌーについても同様の動きがあり、全5種について全国展開が達成されたのは2008年のことでした。このときにスイス・サイクリング財団の後継組織としてスイス・モビリティ財団が誕生しました。ですから、今年はスイス・モビリティ財団については10歳、サイクリング・イン・スイスは20歳、という二つの誕生日を迎えました。

では、現在のスイス・モビリティ財団の活動方針や活動のポイントとは。

私たちのビジョンは、観光とレジャー、日々の移動について最善の人力駆動モビリティをつくり、世界最高クラスのサービスを提供すること。そして今や、ビジョンは現実のものになり、取り組みが進むにつれて、スイス・モビリティは一つのブランドになりました。それはスイスを楽しむダイナミックな人たちであり、スイス観光にとってもスイス・モビリティの展開は画期的なことと言えます。

私たちの活動とは、まず、ルートの開発があり、案内標識やルールを明確にすること。そして、各ルートに宿泊施設などさまざまなサービスと結びつけ、そうした情報を広くPRすることです。戦略として重要なのは、ルート、案内標識、情報、広報、利用者、といった各要素をよく調整し、とりまとめている

ことです。スイス・モビリティの活動が始まる前にも、これらの要素はあったのですが、それらはバラバラの状態でした。私たちがしたのは、それらをつなげるようにきちんと調整し、コーディネートすることでした。つまり、どのようなルートが一番いいのか検討、計画し、統一的でわかりやすい案内標識を設置し、関連の情報を豊富に集め、整理して提供することです。

プロモーションやマーケティングをする場合も、最も案内標識や情報が整っているルートから集中的に行うようにしました。ルートがわかりやすくなり、サービス改善されると利用者は増加します。そうなれば、さらにもっとよいルートにしようという投資の動機付けが生まれます。そこがまさにスイス・モビリティの意義なのです。

こうした活動には多くの関係者、パートナーの連携が必要で、そのために多様な調整が求められます。そこには課題も多く、例えば、何らかのルールの統一について26州のすべてから合意を得るのは大変な苦労を要しました。また、活動分野や専門性の異なる人たちの間の連携を取り持つことも容易でなく、使う用語の違いで議論が進まないことも少なくありません。しかし、問題にぶつかってもスイス・モビリティの方針をきちんと伝え、説得して協力を促すのが私たちの仕事です。

現在のスイス・モビリティのネットワークは総延長約3万3千kmにも及びます。ルートや案内標識については具体的にどんな工夫がなされているのでしょうか。

スイス・モビリティのルートには「ナショナル・ルート」「地域(リージョナル)・ルート」「ローカル・ルート」の3種があります。違いは行程の長さで、地域ルートは2~6日間でナショナル・ルートはそれ以上、ローカル・ルートは1日です。サイクリング以下、5種とも同じように3ルートが設けられており、全体の仕組みやコンセプトは同じです。

ルートの改善は重要な問題です。サイクリングの場合は、なるべく湖や川の水辺に近いところを選びますが、さらにクルーザーが入ってこない水辺で自動車ともかかわらないルートを探すようにしています。そのようにサイクリングに必要なインフラを整備するために、私たちは約400のプロジェクトを展開しているのです。

ルートは常に改善を図っていかねばなりません。各地のルートに改善案を出し、地域に意欲があれば、投資して改善を図っていきます。例えば、あるナショナル・ルートでは、水辺に近づけて自動車が入ってこない環境に改善するために800万ユーロが投じられました。

案内標識は、わかりやすさのために色と数字の2つの要素でコード化しています。まず、標識全体の地色は黄色がハイキングで、他は赤色。さらにルート名や番号を表示する部分の地色としてハイキングは緑、サイクリングは青、マウンテンバイクは黄色、インライン・スケートは紫色、カヌーは青緑色です。ここに大きく白くルート番号が示されます。数字はナショナル・ルートが1桁、地域ルートは2桁、ローカル・ルートは3桁です。移動中でも即座にキャッチできる明快なものになっています。

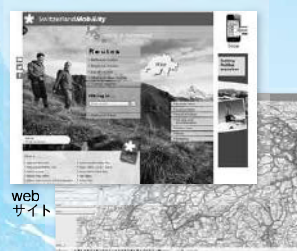
このような案内表示の方法は国の法律として定められ、スイス全土で統一されています。種目の色分けは各種のマップなどでも共通しています。このような案内標識のわかりやすさこそ、スイス・モビリティならではのセールス・ポイントです。



コース上に設置されている案内標識

では、情報提供や広報、プロモーションの取り組みについてはどうでしょうか。

私たちのウェブサイト*では豊富な情報をご覧いただけます。スマホやモバイル版もあります。ルートについての説明やルート沿いの宿泊施設などのサービスがわかるだけでなく、あらゆる公共交通機関の停車場・停留所や時刻表もリンクしています。ですから、公共交通機関を使ってサイクリング・ルートにアクセスする場合も簡単に計画が立てられます。地図もプリントアウトでき、1万分の1の詳細な地図や3Dバージョンの地図が入手可能です。NMTにとって詳細な地図は不可欠です。* www.switzerlandmobility.ch



情報発信は、スイス政府観光局はじめ官民合めてたくさんのパートナーが連携して行っています。編集・出版関係者の協力も大事で、スイス政府地理局が刊行しているハイキングマップにも民間出版社のハイキングマップにもスイス・モビリティのルートが掲載されています。私たちは州や市町村に対してもスイス・モビリティの情報を組み入れるよう強く呼びかけています。



スイス・モビリティは、貴財団を中心にした幅広いパートナーシップによって支えられています。パートナーについて具体的に教えてください。

最も大事なパートナーはスイス連

邦政府です。それから州、サイクリングやカヌーなど各種のNMTの専門組織、そして観光関係の団体・機関などがあります。みな、スイス・モビリティという同じ方向に向かって努力しており、このようにうまく連携のとれたパートナーシップは世界では類を見ないと自負しています。

さらにパートナーを具体的に挙げれば、連邦政府はスポーツや環境、道路、文化などの関連省庁であり、26ある州のすべてと隣国の小国リヒテンシュタインがあります。NMTの団体ではスイス・ハイキング連盟やスイス・カヌー連盟などで、この他、スイス連邦鉄道など公共輸送機関や宿泊施設、出版や観光関連の団体・事業者などと連携しています。

財団の資金は、スイス連邦政府、スイス観光局、一部の州、NMTの団体や公共輸送機関などから調達されており、官民50%ずつの割合としています。このバランスは戦略的に意味のあることで、官民いずれの利益にもなる姿勢を示しています。財団のなかに資金提供にかかわる団体の主要メンバーから成るカウンシル(協議会)があり、そこで活動の戦略が決まります。事業運営については私を含む4人で構成される理事会といくつかのチームで行っていますが、私たちにとって事業運営は単なる仕事ではなく、情熱そのものです。

では、これまでのスイス・モビリティの活動についての成果とこれからの展開についてお願いします。

活動評価をきちんと報告書としてパートナーたちに示すことは非常に大事なことで、付加価値を高めることにつながります。成果をお示しすると、2017年までのウェブサイトのアクセス数は620万で、スマホなどのアプリのダウンロードは80万です。これはスイス人口の10%の使用に匹敵します。ウェブのマップには1,120万のアクセスがあり、プリントアウトは100万を超えています。

また、ハイキングの利用者数は年間70万人以上とみられ、マウンテンバイクのツアー支出は1日当たり約200ユーロと推計されます。スイス・モビリティ全体での旅行、飲食、宿泊などの支出は年間7億3千万ユーロと推計され、経済効果の大きさがわかります。

今後ですが、私たちは「スイス・モビリティ2020」というプロジェクトで冬のサービスの充実に取り組んでいるところです。冬のハイキングは134ルート、スノーシューは164、クロスカントリースキーは143、ソリは385のルートを準備しました。そして、最後のステップとして進めているのが、スイス・アルペン・クラブとの連携によるアルペンのルートです。スキーツアー、アルペン・ハイキング、スポーツライミングなどのルートが来年から始まります。

スイス・モビリティの成功要因をまとめれば、①世界に類のない独自のサービス、②公共輸送機関なども含む強固なパートナーシップによるネットワーク、③統一的でわかりやすい案内標識システム、④ウェブによるアクセスしやすい情報提供、⑤ガイドマップなど多様な媒体で共通する表記、などでしょう。これによって各種の賞を受賞しており、2008年にはスイス観光部門で由緒ある「マイルストーン賞」を受賞しました。

スイス・モビリティの成果として経済面や環境、健康などへのメリットを挙げることはできますが、それは私たちにとって結果であっても目的ではありません。私たちの目的は、スイスを訪れるNMTの旅行者たちに少しでも楽しんでもらうこと。ハイキングでもサイクリングでも、より快適にスイスを楽しんでほしいのです。



利尻島での視察の様子

【情報提供】

北海道で進められているプロジェクトの紹介



サイクルツーリズムの推進

北海道開発局建設部道路計画課
池田武司 氏

北海道開発局では、スイス・モビリティを一つのお手本に、総合的、体系的にサイクルツーリズム振興に取り組もうと、2017年、「北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会」(事務局:北海道開発局・北海道)を立ち上げ、検討、試行を始めました。

目指すのは、世界のサイクリストに安心して走ってもらうための世界標準の整備であり、さらに北海道の強みを生かした世界最高水準のサイクリング環境の構築です。全道5つのモデルルート(「きた北海道」、「石狩川流域圏」、「富良野・占冠」、「トカプチ400」、「阿寒・摩周・釧路湿原」)を設定し、地域の活動団体の協力を受け入れ環境の充実を図っています。これまでの取り組みでは①立ち寄り施設でのサイクルラックなどの設置、②ツアーイベント実施、③カヌーなど多様なモビリティとの連携、④河川を利用したルート設定、⑤案内看板の設置試行、⑥サイトによる情報提供、など。道路を基軸に、サイクリング振興が河川や公共交通、食、観光へと広がりを持つよう展開していきます。



「かわたび北海道」の取り組み

北海道開発局建設部河川計画課
武田淳史 氏

江戸時代、日本人にとって水辺は近しく賑わいある空間でしたが、高度成長期に河川環境が悪化してから人は水辺を離れ、賑わいは失われてきました。北海道開発局では、今年、北海道命名150年を機に「北海道の川からはじまる旅」の取り組みとして「かわたび北海道」のプロジェクトを開始しました。目的は地域と連携して魅力的な水辺空間の創出や利活用を促進し、地域づくりや観光に貢献すること。具体的には①川を知ってもらうためのホームページなどの情報発信、②地域のキーマンとのネットワーク促進、③「かわまちづくり支援制度」などを通じた民間活力によるまちづくり推進です。

かわまちづくりの好例では美瑛川の取り組みがあり、「青い池」などの美しい景観が多くの観光客を集め、川の堤防をサイクリング・コースに活用するなど自転車の社会実験も行われています。また、「石狩川流域圏会議」は流域の総合的発展を目的にした46市町村長による会議で、サイクルツーリズムではモデルルートとしての進展が期待されます。



「アドベンチャー・トラベル」の取り組み

北海道運輸局観光部ATチーム
森 恭兵 氏

「アドベンチャー・トラベル」(以下、AT)とは、①身体的活動、②異文化体験、③自然の要素のうち少なくとも2つを取り入れた旅行形態のことで、ATTA(アドベンチャー・トラベル・トレード・アソシエーション)という世界的機関が推進しています。特徴は、従来の旅行に比べて消費額が大きく、旅行先の地域に落ちるお金の割合が大きいこと。従来の旅行形態の場合、旅行消費額のうち地域への経済効果は約14%ですが、ATは約65%と試算されます。また、AT旅行者には高学歴・高収入の人が多く、北南米と欧州のAT市場の顧客一人当たり消費額は、その全市場一人当たり消費額の1.7~2.5倍と算出されています。

私たちは北海道でATを推進するために、①観光地域づくり(体験メニュー開発など)、②受入環境整備(ガイド養成など)、③プロモーション(的確な情報発信や窓口設置など)、の3本柱で取り組んでいます。2017年にはHATA(北海道アドベンチャー・トラベル協議会)を旗揚げし、現在77団体が加盟。今後一層、北海道を世界にアピールする計画です。



「きた北海道エコ・モビリティ」の取り組み

天塩川シーニックバイウェイルート
運営代表者会議 畑中寛是 氏

天塩川シーニックバイウェイは、名寄市など天塩川流域2市6町1村にわたる地域で活動しており、2015年に宗谷シーニックバイウェイと連携し、道北版スイス・モビリティ事業に着手しました。16年に「きた北海道エコ・モビリティ」と改称し、スイス・モビリティに学びながら地域に合わせたモビリティの確立を目指して活動しています。スタッドテールさんにはこのセミナー直前に視察に来ていただき、大変感謝しています。

16年に本場スイスを視察し、レンタサイクルによる移動が極めて快適であったことに感銘を受けました。特に列車、バスで自在に移動できるなどハード面の整備が行き届き、これを北海道で実現するのは大変ですが、できることから取り組みを進めています。これまで①レンタルスポーツバイクの整備、②自転車、カヌー、トレッキング、JRを組み合わせたモニターツアー実施、③旭川から宗谷岬を目指す315キロのツアー実施、などで、④は反響が大きく「TEPPEN-RIDE」として継続開催しています。最大の課題は公共交通との連携。今年はJR宗谷本線の活用を含むモニター事業を実施予定です。

観光とモビリティに関する国際セミナー

スイス・モビリティ財団のL.スタッドテール氏を迎えた本セミナーでは、同氏の基調講演(巻頭インタビュー参照)の後、北海道での取り組みを紹介する「情報提供」とパネルディスカッションが行われました。パネルでは観光のアクティビティの現場に携わる方々を中心に北海道の課題と今後の取り組み方について活発な議論が展開しました。主な発言をご紹介します。

「2018年8月22日 北海道大学総合博物館 主催／北海道エコモビリティ研究会」

観光とモビリティに関する国際セミナー



北海道『観光とモビリティ』を考える

【パネルディスカッション】

高橋 清氏 北海道エコ・モビリティ研究会（2015年発足）の会長を務めています。2016年にスイス・モビリティを現地で体験しましたが、全くストレスフリーの旅ができ、その真髄を学びたいと、今回スタッドテール氏をお迎えしました。訪日外国人観光客が増加するなかで、北海道観光について何をすべきかの解決策がスイス・モビリティにあると考えています。パネルでは、それぞれの活動紹介の後、①北海道における観光アクティビティの現状と課題、②アクティビティと公共交通との連携、③モビリティによる地域経済活性化、という3つのテーマで、スタッドテールさんからアドバイスを得ながら議論していきたいと思います。

小川 浩一郎氏 3年前、現在のフットパス専門の会社を立ち上げました。父（エコネットワーク代表・小川巖氏）は30年前に英国のフットパスを日本に紹介した第一人者で、親子二代で、講座やツアー開催、ルートの調査、設定、整備補助、海外視察などを行っています。フットパスの魅力は地域間交流であり、地元の再発見や自然など地域の保護・保全の外部発信にも役立ちます。歴史、文化、食などさまざまなことをつなげながら、地域を歩くことを楽しんでいます。

「フットパス・ネットワーク北海道」という団

体をつくり、コースサイン統一などの取り組みをしています。全道で統一することは難しく、イベント日程が重なるなど団体間の情報集約も行き届いていないのが現状です。二次交通を補う手段としては、地域の仲間や荷物運搬をサポートするなどの動きがあります。食材なども含め、地域に入り込んで密にコミュニケーションをとり、小さな事業所でも協力、連携できればと思っています。

板谷 貴文氏 支笏湖と積丹を拠点に、北海道の自然のありのままを伝え、守ることを使命としてダイビングなどのアクティビティ提供の事業をしています。沖縄で7年の下積み後、支笏湖に移住して6年目です。地域は過疎化しており、積極的に清掃など地域貢献活動も行っていますが、私たちのような業種は特に地域にしっかり根付くことが大切だと思っています。

沖縄での経験に基づいてアクティビティ業界の課題を挙げると、①業者間の競争による価格破壊、②地域外の業者による地元業者の経営圧迫、③福利厚生が不十分など労働環境が整わず、スタッフの定着率が低い（独立、起業のための退職者が多い）、などが懸念されます。特に人材養成や確保は大きな課題で、北海道は多様なアクティビティに対応できる人材が少ないと感じます。二次交通についてはバスとの連携について検討しているところです。

松澤 憲司氏 私は10年以上スキーのインバウンド事業に携わり、サイクルツーリズムでも英国のツアー会社の日本担当マネージャーとして欧州を中心にツアーを販売する仕事をしています。スイスなどのサイクルツーリズム先進国はインフラが整っていることで、旅行会社やガイドツアーは重要ではありませんが、日本ではまだ外国人客

が自力で宿泊やレンタルバイクを手配することは難しく、ガイドツアーが必要です。欧米でのサイクリングホリデー（ツアー）は、自転車をごく以外の「苦行」がなくてはならないのですが、そうしたツアーを販売できる会社は日本にはほとんどなく、それを少しでも可能にしようと、釧路方面の関係者に働きかけて試行したり、日本サイクルツーリズム推進協会(JCTA)に参画しています。

北海道のモデルルートを見てみましたが、やはり外国人観光客には厳しい点が多く、例えば、①自転車を部屋に持ち込める宿がほとんどない、②即日で荷物運搬するサービスがない、③自転車の故障があっても頼める自転車屋がほとんどない、という具合です。これでは、私たちの方で現地スタッフを配置するしかありませんが、地域経済のことを考えれば、公共交通を含め地域で有機的に連携し、やれることを増やしていく必要があります。

原文宏氏 北海道観光について①観光地の間の距離が長いので、移動そのものを観光として魅力的なものにできないか、②観光ポイントへのアクセスを難しくしている二次交通を改善できないか、という2つの問題意識を持ち、スイス・モビリティへの関心を深めました。天塩川や宗谷のシーニックバイウエ



右から：
小川 浩一郎氏、板谷 貴文氏、
松澤 憲司氏

イと連携し、サイクリストの荷物運搬やバスとの連携など試行を重ねてきましたが、そのように、一つひとつ課題をつぶしていくことが大事だと思っています。さまざまな活動分野の取り組みをつなぎつつ、最終的に旅行者に楽しんでもらうことができれば、それが地域経済のためになると考えています。

ルーカス・スタッドテール氏 北海道モビリティをつくるにあたって重要なことは、第一にパートナーたちのしっかりとした責任あるかわりです。これは財政面にも影響を及ぼし、市場での成果が見えない始動期は公共分野のパートナーの支援が大きな比重を持ちます。第二は明確でわかりやすい戦略。数分で理解できるようなクリアで短い内容でなければなりません。第三はエンジン、つまり情熱です。定時で終わらない仕事があっても高い志でこなしていく姿勢が必要でしょう。

そして進め方として重要なのは「ステップ・バイ・ステップ」です。一気に全部を進めようとしなくて、コンセプトについて理解が得られたら、次に計画を立て、その承認が得られたら具体化するという3段階が必要です。スイス・モビリティも自転車から始まり、その他の夏の活動へ、そして冬の活動へと範囲を広げてきました。段階的に進めることが非常に重要であることをご理解いただけたらと思います。



【コーディネーター】
高橋 清氏
北見工業大学教授/北海道
エコ・モビリティ研究会会長
【アドバイザー】
ルーカス・スタッドテール氏
[前掲]
【パネリスト】
◆原文宏氏
（一社）北海道開発技術セン
ター・地域政策研究所 所長
◆小川 浩一郎氏 株主
◆板谷 貴文氏
株主・オーシャンデイズ・合資
会社・オーシャンデイズ 代表
◆松澤 憲司氏
Freedom Treks Country
Manager Japan

文責：dec



左から：高橋 清氏、ルーカス・スタッドテール氏、原文宏

