

第16回「野生生物と交通」 研究発表会のご案内

「野生生物」と「交通」に関わる問題は、異分野間にまたがる学際的な研究テーマであるため、その情報交換の機会が極めて少ないのが現状です。「野生生物」と「交通」に関する知識の情報交換の場として、この機会にぜひご活用ください。多くの方のご参加をお待ちしております。現在、論文発表、パネル展示、聴講、懇親会のお申し込みを受け付けております。詳しくはホームページ <http://www.wildlife-traffic.jp> をご覧ください。

- ◆日 時: 平成29年2月17日(金)
- ◆会 場: 北海道大学学術交流会館 (札幌市北区北8条西5丁目)
- ◆論文発表: 無料 [平成28年12月16日(金)締切]
- ◆パネル展示: 無料 [平成29年1月20日(金)締切]
- ◆聴 講: 無料 [平成29年2月10日(金)締切]
- ◆講演論文集: 2,500円(開催当日販売) [予約: 平成29年2月10日(金)締切]
- ◆懇 親 会: 4,000円(予定) [平成29年2月10日(金)締切]
- ◆主 催: (一社)北海道開発技術センター
- ◆共 催: (一社)エゾシカ協会・(公財)北海道環境財団 (一社)シーニックバイウェイ支援センター アニマルパスウェイ研究会 (一社)アニマルパスウェイと野生生物の会
- ◆協 力: エコ・ネットワーク

※講演論文集は、研究発表会後もエコ・ネットワークにて購入できます。(送料無料)
※講演論文集の購入に関するお問い合わせは、エコ・ネットワークまでご連絡ください。(TEL 011-737-7841)



「野生生物と交通」ウェブサイト

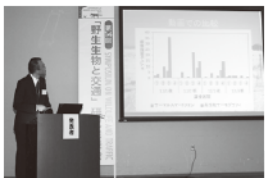
編集後記

先日、アライトに来てくださっている北海道大学の留学生、楊安琪(ヨウアンキ)さん[通称:安ちゃん]に、チャイナドレスを持っているのか尋ねたところ、「チャイナドレス?」という反応でした。私にとってチャイナドレスは、中国の民族衣装でみんな1-2着は持っているだろうと思っていたので、この反応にビックリ。安ちゃんによるとチャイナドレスは、清時代の満洲の民族衣装とのことで、若い人たちは馴染みが薄く、中国では「旗袍(チンポウ)」と言われていたそう(だから通じなかったのね...)。安ちゃんは着たことはあるけども、持っていないとのことなので、原さんが訪中した際にご覧いただいたチャイナドレスをプレゼントすることになりました。(本人は欲しがっていませんが、笑) (MK)

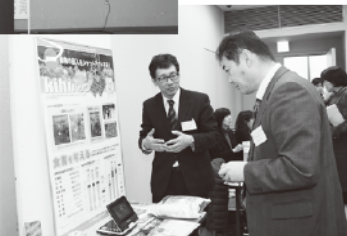
プレゼントのチャイナドレスを着た安ちゃん→



会場の様子



発表の様子



展示の様子

「野生生物と交通: エコインフラと道路の安全性に関する国際シンポジウム」開催報告集 好評配布中!

「野生生物と交通」研究発表会15周年記念事業として、2015年7月に開催された第5回 国際野生動物管理学会議において「野生生物と交通: エコインフラと道路の安全性に関する国際シンポジウム」を開催しました。報告書を無料配布しておりますので、ぜひ一読ください。ご希望の方は、北海道開発技術センター内「野生生物と交通」研究発表会係まで。



お申込み・お問合せ

(一社)北海道開発技術センター「野生生物と交通」研究発表会係
(担当: 向井 奈由美・野呂 美紗子)

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>



1 2 3 4 5 6 7



dec monthly

2016.11.1 vol.374 デックマンスリー



- Monthly Topic (マンズリートピック) 雪氷研究大会 2016・名古屋
- dec Report (デックリポート) 北海道ユニバーサル・ツーリズム・フォーラム in あさひかわ

dec Interview >>> 北海道大学北極域研究センター 教授 大塚 夏彦 氏

気候変動により進行する北極圏の海水面積の減少。その著しい環境変化を背景に、近年、海上物流の新たな可能性として注目されているのが北極海航路です。北極海航路利用の研究を専門とし、昨年、北海道大学に新設された北極域研究センターで研究活動に取り組む大塚夏彦さんにお聞きしました。

北極海航路の研究に関わることになった経緯についてお聞かせください。

2000年ごろ、北海道大学大学院工学研究科の博士課程で、氷海域に流出した原油の回収方法に関する研究をしていました。当時、サハリンの大陸棚の原油開発が進み、掘削や運搬時の原油流出による海洋汚染の問題が心配されていたのです。

サハリンの大陸棚開発は1990年代から各国資本が参入して活発に行われ、「サハリン1」「サハリン2」のプロジェクトには日本企業も参画していました。ただし、開発拠点のインフラ建設や調査などプロジェクトの核心部分には食い込めず、ビジネス競争でフィンランドなど主要国と伍することができませんでした。そのため、日本企業のサハリンの資源開発に対する熱も冷め、研究に対する関心も下火になったのは残念なことでした。

一方、90年代半ばに北極海航路の試験航路が国際プロジェクトとして実施され、商用航路としての期待が高まったのですが、これも日本の船会社

の関心は限定的で、一時、盛んになった関連の研究活動が途絶えてしまうのではないかと思われました。「それなら自分がやってみよう」と、氷海の原油流出問題とあわせて北極海航路の利用可能性についても、こつこつと研究を続けることにしたのです。



北極海航路

近年、北極海航路への関心は国内外で再燃しているようです。この背景には何があるのでしょうか。

21世紀に入って地球温暖化による北極海の海水後退が一気に加速し、環境問題として懸念される一方で、北極海航路にとっては利用可能性の広がるチャンスが到来しました。私自身、その著しい状況変化に戸惑ったほどです。

展開の契機は、2010年ごろ、ノルウェーの砕氷船の運航会社が試験運航で鉄鉱石などをノルウェーから中国に運搬。北極海航路が商用航路として問題のないことを確認しました。以来、13年までに北極企業を中心に多様な企業が参入して一気に輸送貨物が増えたのです。この背景には石油価格が上がって船舶燃料費の

北海道とヨーロッパとの物流の距離を大幅に短縮する北極海航路。その利用価値は、新しい商業を興し、マーケットを開拓しようという意欲から生まれます。

dec Interview

おおつか なつひこ

1958年、函館市生まれ。81年北海道大学工学部土木工学科卒業。98~2001年北大大学院工学研究科在籍、工学博士取得。09年より北日本港湾コンサルタント株式会社企画部・部長、16年7月より現職。13年「北極海航路と既存航路の輸送コスト分析」(共著)で国際海上物流経済学会最優秀論文賞を受賞。



負担が増し、航路の短縮が求められたことや、中国、インドの天然資源需要が急増したことがありますが。

しかし、14年に入ってさまざまな変化が一度に起きます。原油価格暴落やアジアの天然資源需要の低下、そしてロシアのクルミア侵攻による西側諸国の経済制裁の影響もあって、欧州・アジア間商用航路としての利用は停滞するのです。ところが、それに代わって北極海航路の貨物量を支えたのがロシアの原油政策でした。

ロシアは世界最大の産油国ですが、すでに主要な油田は開発し尽くしてその埋蔵量は後20数年分と推定されています。そこで近年、新たな油田として積極的に開発し始めたのが北極海周辺です。目玉は天然ガスで、カラ海に面したヤマル半島の少し内陸にガス田があり、現在、沿岸にLNG工場の港を建造中で17年に供給開始の予定です。ここから夏は中国などアジア市場へ、冬はベルギーのゼブルージュ港に積み替え基地を設けて陸路につながるという計画です。そのためのヤマルのプロジェクトサイトへ150基のプラントモジュール総計約45万トン、20隻の特殊貨物船でアジアから輸送することになっています。今後は天然ガスなどが恒常的に北極海航路で積み出されることとなります。

北極海航路が恒常的に利用できるようになると、日本、また北海道とのかわりでは、どのようなことが考えられるでしょう。

世界の海上貨物のうち、金額ベースで約7割がコンテナ輸送です。したがって、海運業界や事業者の間では、北極海航路におけるコンテナ輸送の可能性について盛んに議論されています。ただ、日本の船会社にとっては耐水コンテナ船を新しく建造しなければならないというのが現在の判断でしょう。しかし、砕氷船建造の得意なフィンランドをはじめ北欧諸国はもっと楽観的で、コンテナ輸送の場合のハブ港をどうするか、すでにさまざまな提案や綱引きが始まっています。砕氷船の走る

距離を短くし、ハブ港で普通の船に積み替えて供給地に運搬するというモデルが考えられているのです。

ハブ港(積み替え港)として名乗りを上げているのはアイスランド、ノルウェーのキルケネス、ロシアのムルマンスク。アジア寄りではカムチャッカ半島のペトロパヴロフスクカムチャッキー、北米ではアリューシャン列島のアダックなどです。日本ではまだ動きはありませんが、実は北海道が最も地政学的に良いという指摘もあり、私もそう思っています。というのも、名乗りを上げている都市・地域の人口は少なく、消費や産業集積の規模が小さいのですが、北海道は540万人(H27)と最も多く、有望です。また、欧州からの船舶輸送の距離は従来と比較して距離で40%、時間で30%の短縮が可能だと思えます。

では、今後、北海道が北極海航路とのかわりを強化するためには、どのような取り組みが必要でしょうか。

ヨーロッパと日本はそれぞれ主要な経済産業地でありながら、東西貿易の両端に位置し、最も遠い間柄でした。それが北極海を通じて空間的距離が短縮されるのですから、それを契機に新しい商業を掘り起こそうというぐらいの姿勢が必要です。つまり、「北極海航路の利用」を目的にするのではなく、「ヨーロッパのマーケット開拓」を目的に活動しなければならぬと思います。

では、北海道からヨーロッパに何を運ぶのか。旭川の木工クラフトやベアリングなどの工業部品、水産品ではホタテ、ワイルド・サーモンなどが考えられますが、まずベースになる品目があり、その上で多様なものを集める必要があります。

北海道が北極海航路にかかわる手取り早い方法があるとすれば、中国が北回りの物流路を確保しようと模索しているの、それに着目することでしょう。中国は近々、定期輸送を目標に不定期輸送を開始するようですが、定期航路に見合う貨物を集めるには日本や韓国と協力した方がいいというのが研究者レベルで一致する見方です。中国の貨物船がヨーロ

パに向かう途上で釜山や北海道に寄港すれば、多様で相互補完的な貨物を安定的に運搬できる可能性があります。この場合、北海道はハブ港にはなりません、国内貨物の供給拠点になります。道内のみならず、東北までカバーして消費する貨物、積み出す貨物をつくり出すことが大事です。

現在の巨大コンテナ船は、貨物が多い分、寄港地も多く、アジアヨーロッパ往復で通常84日周期ですが、北極海航路の場合は航路の水深や市場規模などから船は小さい方がよく、途中の寄港地をなくせば49日周期で運航することができます。価格の高い貨物や速達性を重視する貨物に特化するなど、ビジネスモデルを工夫すれば商機はあると思えます。

昨年、北大に設置された「北極域研究センター」に今年7月に着任され、北極海航路の研究を一段とリードする立場になられました。

「北極域研究センター」(センター長: 齋藤誠一特任教授)は、北極域の持続可能な開発・利用・保全の推進を目的に、理学、工学、政治学、社会学と異分野連携で研究し、国家政策まで昇華させていくための総合的機関を目指しています。

また、日本の北極域研究を束ねる代表機関として、国立極地研究所、海洋研究開発機構(JAMSTEC)と連携して「北極域研究共同推進拠点」(J-ARC Net)を設置し、国内の北極域研究事業のプラットフォームとして若手研究者などの支援を始めています。さらに、文科省補助事業「北極域研究推進プロジェクト」(ArCS)でも3機関が中心となり、2015年から5年計画で国際共同研究の推進に取り組んでいます。これは文科省のGRENE北極気候変動研究事業(11~16年)を引き継ぎ、さらに学際的、国際的に発展させた事業で、北極評議会などに政策提言をすることを目指しています。

私の研究グループには、今後、国際政治学の研究者や海外からの研究者が参加する予定で、北極海航路の利用について、さらに幅広い視野で共同研究していくこととなります。

【北海道東部における道路防雪林の幹折れについて (その1) —気象データ及び過去の事例から—】

dec 阿部正明、齋藤新一郎、金田安弘

北海道東部の道路防雪林において大規模な幹折れが確認されました。本発表では、その幹折れの状況を報告するとともに、気象データ及び過去の事例等から幹折れ要因について考察しました。本道路防雪林の幹折れには次の特徴がありました。①幹折れが2009年5月以降の近年に発生していること、②幹折れの方向が一様に道路側に折れていたこと、③同一区間の同列で幹折れ発生の有無があること。筆者等のこれまでの知見から、幹折れの要因として、風倒被害、除雪害、雪丘害が考えられました。まず、風倒被害については、台風被害の事例から一般に樹木は、最大風速で約22m/s以上、最大瞬間風速で約40m/s以上となった場合に幹折れしやすいと報告があります。この条件を満たしたのは2009年2月21日の最大風速27.9m/s、最大瞬間風速40.2m/sのみでしたが、2009年5月時点では幹折れ被害が確認されていませんでした。したがって、強風を要因とした幹折れの可能性は小さいと考

えられます。次に除雪害についてです。過去の除雪害の事例では、幹折れの方向が、本事例とは逆方向である道路と反対方向に折れる事例が多いことがわかっています。また、除雪害は道路から近い1.4m-4.4mの範囲において受けやすいとされていますが、本事例では道路から7.5m以上離れた位置での幹折れが顕著であり、幹折れ被害の位置が異なっていました。したがって、除雪を要因とした幹折れの可能性は極めて小さいと考えられます。最後に雪丘害についてです。過去の雪丘害事例と幹折れの方向や位置がほぼ同様であること、同列において幹折れの少ない位置では雪丘が小さいこと、本道路防雪林の枝張りが道路側の片側樹冠であったこと、2016年3月の観察で、雪丘に取り込まれた樹木が道路側に大きく傾いていたことが確認されたことから、道路側の枝葉が幹とともに雪丘に取り込まれ、発達した雪丘の沈降力により幹折れに至った可能性が高いと推察しました。

雪氷



会場の名古屋大学豊田講堂
画: 齋藤新一郎 参事

残暑を感じる平成28年9月28日から10月1日、名古屋大学にて、雪氷研究大会2016・名古屋日大雪氷学会・日本雪氷学会主催)が開催されました。当センターからは、齋藤新一郎参事、金田安弘調査研究部統括部長、阿部正明調査研究部調査第一部長、大川戸貴浩調査研究部調査第二部長、永田泰浩 席研究員、小西信義研究員が、日頃の研究成果を発表しましたのでご紹介いたします。



研究発表



ポスター発表の様子

【北海道東部における道路防雪林の幹折れについて(その2)

—幹折れ木の年輪解析および再造成への提案— dec 斎藤新一郎、dec 阿部正明、dec 金田安弘

本地域の道路防雪林は、防雪柵と防雪林を併せた地吹雪対策が実施されていて、景観に配慮した林木が成林に近付きつつありました。けれども、大きく育った、胸高直径が10cmに達したところから、アカエゾトウヒが、壊滅的な幹折れを余儀なくされました。これらの幹折れ木の年輪を眺むと、年輪に沿うアテ材一傾いた幹を鉛直に戻す際に形成される一層の存在から、幹折れ以前から、幹の傾きが生じていたことが明らかでした。幹折れの要因は、防雪柵の構造、地吹雪の堆積、木々の風下側への偏った枝張り、などから、高く重い堆雪の沈降力が、風下側の枝を引き下げ、枝抜けを強いて、幹

に曲がりを余儀なくさせ、大きな曲がりのケースでは、アテ材の形成によって幹の柔軟性が失われたことも相まって、近年幹折れに到った、と推測されます。次に、本道路防雪林の再造成について以下のとおり提案しました。

- ①再造成では、列状植栽とし、雪丘が予測される位置には、林帯内作業路を設置して、4林縁タイプの防雪林を構成させる。
- ②高さ3.0mほどの半成木を植栽する。機械を駆使して、根鉢を可能な限り大きくつくる。厳冬期に凍土方式で移植する。

- ③幹折れ木のうち、輪生枝の立ち上がり期待できる木については、高い杭を打ち、最良の1本の輪生枝を鉛直に縛る。
- ④裾枝打ち～枝打ちを徹底し、捕捉した堆雪の沈降圧による枝抜け、幹曲がり、幹折れを軽減する。
- ⑤上記にともない、吹雪の吹き込み防止のために、風上林縁側に、高さ2mほどの防雪柵を設置する。これは、防鹿柵を兼ねる。
- ⑥風上側の広い牧草地(無立木地)に、農道沿いしない排水溝沿いに、ほぼ200m間隔で、1～2列の防風林ないし防風柵を設置し、積雪の風食および吹送による地吹雪を低減させる。

【スマートフォン用赤外線カメラを使用した凍結防止剤散布時の温度撮影基礎実験】

dec 大川戸貴浩、ソリトン・コム(株) 野田竜也、(株)構研エンジニアリング 長沼芳樹、小林一人、川瀬良司、dec 金田安弘

ウィンターライフ推進協議会では、これまでパンフレットやホームページ、イベント等を通じて、転倒防止に関する啓発を行ってきており、今回もその一環として、凍結防止剤の種類や特徴、それらの使い方等について、市民に分かりやすく説明するとともに、凍結防止剤を散布することにより氷が融けるメカニズムについて画像と共に優しく解説したいと考えています。そこで、市販されている凍結防止剤3種類について、雪氷路面条件や散布量を変えて撒いた場合の温度変化について、安価なスマートフォン用赤外線カメラにより撮影するための基礎実験を行いました。使用した凍結防止剤は、冬期道路管理

でも一般的に使われている塩化ナトリウムと塩化カルシウムに非塩化物であるギ酸ナトリウムを加えた3種類としました。また、雪氷路面は、事後散布の氷板(約0.5cm)、薄い圧雪(約1cm)、厚い圧雪(約3cm)、新雪(約3cm)の4種類に事前散布の氷膜(約0.1cm)を加えた5種類で実施。なお、散布量は、道路への一般的な散布量である20g/m²相当に加え、温度変化の様子が変わりやすくなるよう50g/m²相当、100g/m²相当についても実施しました。一例として、氷板への散布実験結果では、塩化ナトリウムは、散布後2分後には既に温度低下の範囲が全体的に広がっており、20分後には温度が上昇しているの

に対し、ギ酸ナトリウムでは20分後に温度低下した範囲が全体に広がりました。また、凍結防止剤を散布している枠内の平均温度グラフからも、ギ酸ナトリウムの平均温度が最低となったのは、20分後でした。このことから、ギ酸ナトリウムに関しては、他の2種類に比べて散布領域全体への効果発現はやや遅いものの、温度上昇がやや緩やかであることから、効果の持続性があることが伺えます。今後は、実験で得られた凍結防止剤散布時の温度変化の赤外線画像や凍結防止剤の性質を利用して、ウィンターライフ推進協議会のHP等で発信したいと考えています。

本大会からは、分科会などにより事前に与えられたテーマに対して、発表・議論を行うスペシャルセッションが編成されました。従来までの口頭発表を中心に、広く様々な分野の研究者と質疑応答ができるポスターセッション、専門家により高度な議論が繰り広げられるスペシャルセッションと、様々な発表形式が用意された活発な大会となりました。なお、当センタからは、永田泰浩上席研究員が吹雪に関するスペシャルセッションで発表を行いました。

【大学教育における除雪ボランティア実践報告】

dec 小西信義、北海道大学大学院教育学研究院 石岡丈昇、特定非営利活動法人 M38 菅原新

文化人類学を専門とする私は、北海道教育大学岩見沢校の非常勤講師(集中講義「社会教育実習」)を担当しています。そこで、2016年厳冬期開講講義の一環として実施した岩見沢市美流渡地区における除雪ボランティア実習と実習中に行った受講生と地域住民によるワークショップの結果を中心に報告しました。

私の具体的な講義内容は、4回の講義で文化人類学の概論、道内及び実習フィールドの炭鉱史、実習フィールドにおける雪処理問題を巡る自助・共助・公助の実状、残り4回の講義で除雪ボランティア実習及び地域住民とのワークショップを行いました。実習フィールドとなった美流

渡地区は、中山間に位置する旧産炭地域で、冬季における累計降雪量が6m～10mの豪雪地帯です。美流渡地区全体で人口595人304世帯が暮らし、そのうち48.4%が65歳以上を占める高齢化地域です。

1日目の座学を通じ、実習フィールドの地誌について講義を受けた大学生29名は、平成28年2月12日(金)に除雪ボランティア活動を行いました。大学生は大量の除雪量・初見の家屋や住民への配慮に苦勞しつつも案内・除雪指導役の助言を借りながら、活動を精力的に行いました。午前の除雪ボランティア活動を終えた後、午後は案内・除雪指導役の地域住民も交えたワークショップを行いました。

そこでの大学生の特徴的な意見は、中山間地域での生活を不自由に思う視座を棚上げしつつ、都市と中山間地域の暮らしを相対化し、彼らの暮らしを肯定・尊重する視点を持ち得たという発言でした。それは文化人類学者の基本的な姿勢である文化相対主義[※]に相当するところでもあります。

除雪ボランティア活動は大学生に対し、都市と中山間地域を相対化する思考を提供できる教育素材と言え、今後、除雪ボランティアの教育プログラムとしての効能が実証されつつ、豪雪地帯の教育現場において広く実践されるよう期待します。

※文化相対主義…人間の諸文化をそれぞれ独自の価値体系をもつ対等な存在としてとらえる態度、研究方法のこと。

スペシャルセッションに参加して

dec 永田 泰浩

私が発表を行ったスペシャルセッションでは、雪氷学会吹雪分科会が事前に「吹雪予測に関する最近の研究開発の動向について」というテーマを設けており、吹雪予測や吹雪の発生条件に関係する研究論文などが発表されました。約30名の研究者が集まり、濃厚な議論が交わされました。

セッションでは、はじめに防災科学技術研究所の根本氏が、吹雪予測に関する研究動向を発表され、その後、5本の論文が発表されました。「CCTVカメラの画像を用いた飛雪状況の評価の可能性について」と題した自分の発表と、日本気象協会の丹治氏、寒地土木研究所の大宮

氏、東京学芸大学の石川氏の発表は、吹雪の発生条件に関連する発表でした。吹雪予測や吹雪量推計については、現在、地表面からの雪粒子の供給量はほとんど考慮されていない状況にあります。例えば、非常に強い風が吹いても、飛びやすい積雪が数センチしかなければ、地吹雪は長く継続せず、吹雪量もそれほど多くはなりません。また、飛びやすい積雪が10cmあったとしても、道路風上側の吹送距離が短ければ、道路を横切る地吹雪の量は多くなりません。丹治氏と自分の発表は、このような状況をいかに評価するかという発表でした。大宮氏と石川氏は、地吹雪や飛雪流量を計測する最新手法

についての発表であり、吹雪の発生状況を正確に把握したいという点で4本の論文は同じ方向性を持っていました。寒地土木研究所の松澤氏は、吹雪予測に関する最新の研究成果を発表されました。吹雪の発生に関連する研究と、最新の吹雪予測技術の協調により精度の高い吹雪予測が可能になることが期待されます。

このセッションに参加して、個別に技術を高めることも重要であるものの、お互いの研究成果を正しく理解し、密接に情報交換を行うことも重要と感じました。また、セッション後の懇話会の出席率が93%と非常に高かったことから、セッションの成功を実感しました。

NEW!
スペシャル
セッション

基調講演

【ユニバーサルツーリズム先進地に見る北海道観光の可能性】

中央大学研究開発機構 教授 秋山哲男氏

私が最近、力を入れて
いる研究テーマは「情報」
と「オリンピック・パラリン
ピック」です。情報技術の
進展は海外に出かけた際
に実感させられますが、
例えば、ウーバー(uber)という携帯
からハイヤーを呼ぶ配車サービス
は世界75カ国に普及し、観光への影
響は大きいでしょう。情報技術の動
向には目を光らせていただきたい
と思います。一方、オリパラについて
は、バリアフリーの国際基準「IPCア
クセシビリティガイド」に基づき、東
京大会に向けて準備してきた「東京
2020 アクセシビリティ・ガイドラ
イン」がまもなく完成します。これは
日本のバリアフリー基準の最先端

を示すものですが、現状を見ればま
だまだ多くの課題があります。

さて、観光の現状を見ると、訪日外
国人旅行者数は1974万人(2015年)で
アジアからが8割を占めています。国
は2020年までに2,500万人を目標に
していますが、国際会議誘致を含め
観光全体の総合的な底上げがユニ
バーサルツーリズム振興にもつなが
ります。北海道は台湾が第1位と特
徴的で、国内外の観光客数も伸びて
いますが、航空機依存で二次交通の
充実が課題です。観光庁は「誰もが
旅行を楽しめる環境づくり」を目標
にUDの必要性を提唱しています。近
年は高齢者の活動能力の向上が調
査でも示され、旅が高齢者の外出を
促進して健康維持に役立つことも指

摘されています。新たな観光需要を
生み出す上でも、超高齢化社会に対
応した観光のUD化が必要です。

「ユニバーサルツーリズム」とは障
がい者や高齢者など支援を必要と
する観光困難者に対して組織的に
支援を行い、観光を楽しんでもらう
仕組みです。東京のNPO法人「高齢
者・障がい者の旅をサポートする
会」はじめ、各地の推進団体が費用
面でも負担の少ない旅を提供して
います。全国でモニターツアーが行
われていますが、関係者対象の教育
プログラム実施など担当者養成が
課題でしょう。さらには、交通バリア
フリー法など制度の理解や運用の
しかた、そしてまちづくり全体の向
上が求められています。

デバイス
カッション

【つながる北海道 ～これからのユニバーサルツーリズムのカタチ～】

秋山氏の進行により、道
内各地でUT推進に携わ
る団体代表らがUTをめ
ぐる動向と課題について
話し合いました。また、熊
本市で障がい者支援に携わる矢ヶ
部孝志氏は4月の熊本地震被災に
ついても報告しました。各氏の主な
発言を紹介します。

【下間氏】1999年に旭川で「旅とびあ
北海道」を設立し、誰でも旅に出かけ
られる社会にしようとサポーター養
成などに取り組んできました。「今、
行きたい」という依頼者の気持ちの
「旬」を逃さないよう各地の団体が手
をつないで支えたいのですが、ネット
ワークづくりはまだ十分ではありません。
「目的一致」でつながり、各地域

の課題を連携して解決したいもので
す。道新幹線には車いすが固定でき
る席は少なく、旭川駅は立派でも市
民が集える雰囲気がありません。オリ
パラ誘致や合宿誘致に対応できるよ
うに、まちづくりを急ぐ時期に来て
います。北海道は「冬をどうするか」
が重要課題。冬の地域資源を積極的
にUTに結びつける発想が必要です。

【パネリスト】・下間啓子氏 (NPO法人旅とびあ北海道 代表理事) ・浅野目祥子氏 (NPO法人手と手 理事)
・矢ヶ部孝志氏 (NPO法人UDくまもと代表理事) ・我妻武氏 (北海道ユニバーサルツーリズム推進協議会代表)
・五十嵐真幸氏 (カムイ大雪バリアフリーツアーセンター長) ・折谷久美子氏 (NPO法人スプリングボードユニティ21理事長)

【コーディネータ】・秋山哲男氏 (中央大学研究開発機構 教授)

北海道ユニバーサルツーリズム・フォーラムあさひかわ
北海道ユニバーサルツーリズム・
ネットワーク推進に向けて
食べて、遊んで、泊って、つながる北海道

【浅野目氏】「さっぽろ雪まつり」で車い
す介助などの支援活動を始めて26年にな
ります。現在は札幌を拠点に就労支
援やさまざまなかたちでの外出支援を
しており、今年7月には北大総合博物館
にカフェをオープンしました。北海道UT
の課題は冬の雪道で、支える人力が必要。
ネットワークは不可欠ですが、各団
体に余裕なく、連携は簡単ではない。つ
ながる夢は持っているが、現実には厳しい
ことを感じています。

【五十嵐氏】車いす利用者の目線から旭川
でまちづくりに携わっています。2011年に
バリアフリーツアーセンターを設立し、「快
道AQURO」(冬道用車いす)貸し出しやバ
リアフリー情報を全国発信しています。車い
す貸し出しは全道にネットワークがあれば
受け取りや返却に便利ですが、そこま
でいかなるところが課題です。障がい者ス
ポーツ支援は05年アイススレッジホッケー
の日本代表チームの合宿をサポートした
のが皮切り。今年はウィルチェアーラグ
ビー日本代表の合宿を支援しました。選手
たちも旭川を盛り立ててくれています。

【折谷氏】私たちの団体は1999年に活動
開始し、2009年の函館バリアフリー・ポ
ランティア実行委員会発足後、車いす介
助など観光客の移動支援を行っています。
函館市が東京オリパラのカナダ選
手団の合宿誘致に乗り出すという報道
があり、これも新幹線効果でしょう。市
内観光地も賑わい、効果を実感しま
す。スムーズな移動を支えたいと思
います。下間さんや浅野目さんとの連携
で、利用者に安心してもらえるUTを函
館でも提供できました。「つながる」こ
とで安心が生まれると思います。

【我妻氏】2015年12月、札幌駅北口に「北
海道ユニバーサル観光センター・札幌」
を開設しました。車いすやベビーカーの
貸し出し、バリアフリー観光情報を提供
するブースで、札幌市や道観光振興機構
などの協力で開設にこぎつきました。こ
のようなUTのデスク開設は札幌が先駆
です。「旅はリハビリ」という私自身の体
験をもとに、クラウドファンディングで資
金集めをしてサービスを充実させ、道内
各地でUTに取り組んできた人の思いを
つないで活動していきたいと思
います。

【矢ヶ部氏】熊本市で精神疾患のある方
の就労支援の施設を運営しています。
精神障がい者への支援状況は守秘義
務の関係もあり、一般に知られにくい
のですが、今年4月の熊本地震で支援
が届かない深刻さを実感しました。他
者とのかかわりが難しい精神患者は、
一般の避難所へ逃げることができな
いので、私たちの施設で緊急避難的
に宿泊対応をしました。トイレ用の水
の不足や薬入手の困難さなど出口の見
えない状態が4、5日続き、苦しい避難
生活でした。ただ、SNSで活動状況を発
信し続けたことが支援につながり、そ
の重要性を痛感しました。施設には4、
5日分の備蓄が必要ですが、UTに関連
づけられれば、さらに避難が長引く場合
に、少数の人でも被災地から安全な遠隔
地に移動することが考えられると思
います。小さなことでもそれぞれが誠
意誠意、継続すれば必ず
目標に達し、目的が同じ
なら、必ずつながりあ
えると思っています。

誰でも安全安心、快適に旅を楽しめるようにし
ようという「ユニバーサルツーリズム」(UT)
の取り組みが道内で広がり始めています。ユニ
バーサルデザイン(UD)研究の第一人者であ
る秋山哲男氏を迎え、今後の推進と連携に向
けた議論が行われました。2016年6月17日、旭
川市民活動交流センター 主催「北海道ユニバーサル
ツーリズム・フォーラムあさひかわ実行委員会」

