

日本風景大学 ふくしま浜街道校 参加報告

平成28年12月9日(金)・10日(土)の2日間の日程で、日本風景街道大学ふくしま浜街道校が開校されました。福島県浜通り地方は、平成23年3月11日に発生した東日本大震災で、地震、津波による被害のほか、福島第一原子力発電所の事故により、甚大な被害を受けました。ふくしま浜街道校では、地域の復興支援や次世代の担い手を育成する「ふくしま浜街道ハッピーロード」の活動をはじめとする活動事例から、被災地の復興地域づくりにとのよう風景街道が貢献できるか、また、風景街道の活動継続に向け人材育成をどうすべきか考えることを目的に、現地ワークショップ、全体会、分科会の各プログラムが行われました。次回は、平成29年9月、国連の世界農業遺産に認定された豊かな美しい里山、石川県珠洲市での開催です。



**風景街道による
福島復興に向けて宣言**

ふくしま浜街道ハッピーロード
NPOハッピーロード代表理事
西本由美子 氏

私たちに残したい風景があります。私たちがみんなの夢を乗せた風景を作り出していきます。震災にも放射能にも決して負けない「ふくしま」の心意気を全国へお伝えください。

全体会の様子
交流会でのフラガールによる地域PR
現地ワークショップでの植物

基調講演

風景街道・地域づくりと強靱化・地方創生

講演者：石田東生 氏
(NPO法人 日本風景街道コミュニティ 代表理事
国立大学法人 筑波大学システム情報系 社会工学教授)



石田東生氏より、震災と原発事故、二重の意味での被災地に、みんなが集まり、復興、地方創生と道路のあり方、風景街道のあり方を根拠から考えること、また、このことを持ち帰り、さらに日本を良くしていくことが、今回、この地で風景街道をやることの意味であるとお話いただきました。そして、社会資本政策のイノベーションで日本の危機を救うため、今こそ地域へ逆転の発想と政策の変更が必要であること、国の危機を克服したニューディールのストック効果について、道路が先導するイノベーションとして奈谷シーニックバイウェイの取り組みなど、地域や風景づくりの次世代への継承、震災復興と強靱化、風景街道と道の駅の連携、協働、貢献のお話がありました。

第二分科会

風景街道活動を次世代に継承するために

座長：紺野裕乃 (dec)



十勝シーニックバイウェイ 南十勝夢街道
十勝シーニックバイウェイ 南十勝夢街道 山崎和夫氏
山崎和夫氏、ハイスクールサミットin東北の大学生ファシリテーターを務めた日置友智氏、日南海岸地域シーニックバイウェイ推進協議会の谷越久子氏より、小学生、高校生、大学生との活動事例の紹介があり、各世代へのアプローチ方法や若い世代に興味を持ってもらう、活動を継続するために必要なこと等が意見交換されました。会場の大学生からは、学生が主体となって一緒に「パートナー」として活動できるとモチベーションが維持され活動も広がっていくのでは、という意見もあり、今日のように色々な世代との交流や議論の場が今後も必要で、その機会を皆さんで作ってほしいと座長からのまとめがありました。

風景街道による地域振興「新たな生活景の創出」

座長：山内秀彦 氏
(NPO地域づくりサポートネット代表理事
コミュニティシンクタンク研究員)



コンセプト株式会社 佐藤雄一氏とシーニックバイウェイ 支援センター 原代表理事
シーニックバイウェイ 支援センター 原代表理事
コンセプト株式会社 佐藤雄一氏とシーニックバイウェイ 支援センター 原代表理事より「互産互生」の取り組みから生まれるもの、嬉志村長 熊川榮氏より「日本ロマンチック街道」の取組、若狭町歴史文化課長 永江寿夫氏より熊川宿・御食園若狭と鯖街道についての話題提供があり、日本風景街道における自然の中で営まれる風景(生活景)と地域の豊かな生活景を守り、創り、伝える地域振興についての意見交換が行われました。今後も地域と地域をつなぐツールとして風景街道を上手く使い縁をネットワーク化すること、また、地域と地域の交流が進むと防災まちづくりという観点からも、いざというときに役立つ仕組みが出来るとの座長のまとめがありました。

第一分科会

日本風景街道と「道の駅」の連携による地域振興策

座長：吉武哲信 氏
(九州工業大学教授
日本風景街道コミュニティ理事)



シーニックバイウェイ(日本風景街道)と道の駅の連携について情報提供や意見交換が行われました。話題提供者は、千曲川・花の里山風景街道の木村宏氏、日南海岸きらめきラインの工藤登紀子氏、そして釧路温泉・阿寒・摩周シーニックバイウェイの桐木茂雄代表の3名でした。各地域、特色や取組はそれぞれ異なりましたが、シーニックバイウェイや風景街道のルートのメンバーが、道の駅と地域のつなぎ役となっていることが明らかになりました。一方、ルート上の道の駅がルート活動の拠点となっていることもわかりました。ルートと道の駅が、互いにwin-winの関係を築きつ連携することが、様々な活動を円滑に行う上で重要であることが感じられました。

第三分科会



昨年の様子

平成29年度 dec 定時総会のお知らせ

平成29年度の定時総会を下記のとおり開催いたします。会員の皆様には、後日文書にてご連絡申し上げますので、ご出席賜りますようお願いいたします。

- ◆日時：平成29年5月31日(水) 17時～ ◆会場：京王プラザホテル札幌 3F「雅の間」
- ◆懇親会：同日 18時～ 3F「雨の間」

編集後記

ここ数年、弘前市役所からお仕事をいただいております。主に弘南鉄道(日本最北の私鉄!)の2つある路線(弘南線・大鰐線)の利用促進を担当。この2つの路線は、両方合わせても30km程ですが、地域住民の重要な足となっております。先日、その大鰐線に乗車する機会があり、たまたま乗った車両が「つり革に願いを〜ゆめの列車」というイベントで、子どもたちの夢や願い事がつり革に書かれている車両でした。趣のある車両に、素朴な願い事が書かれたつり革がとても馴染んでおり、ほんわかとした空気が漂い癒されました。(M.K)



dec monthly

2017.5.1 vol.380 デックマンズリー



- Monthly Topic(マンズリートピック)
北海道と中央アジア 物流・運輸戦略フォーラム
- dec Report(デックリポート)
さっぽろサイクルラボ主催 自転車セミナー 第二弾
自転車ガイドが伝える文化的景観の魅力
—地域を活かすサイクル・ツーリズムの可能性—

dec Interview >>> ニセコ町長 片山 健也 氏

スキーリゾートとして世界の注目を集め、外国人観光客宿泊者延べ数が年間40万人に達するニセコ観光圏(倶知安町、ニセコ町、蘭越町)。そのなかで住民自治を基本にした先進的なまちづくりで、世界水準の環境都市を目指しているのがニセコ町です。町役場に片山健也町長をお訪ねしました。

2001年施行の「ニセコ町まちづくり基本条例」は、自治基本条例(自治体の憲法)の先駆として注目されました。まず、地域づくりの基本的な考え方についてお聞かせください。

「ニセコ町まちづくり基本条例」は「町民一人ひとりが自ら考え、行動する住民自治によるまちづくり」を目指すもので、情報公開、情報共有を基本に地域づくりを進めています。例えば「もっと知りたいことしの仕事」と題する予算説明書は、町の全事業について、国からはいくら、住民負担はいくらと個々の財源をわかりやすく掲載し、毎年、全戸配布しています。予算編成過程の会議などもすべてオープン。役場職員と町民が膝を交えて地域課題を議論する「まちづくり町民講座」などを通じて、とにかく隠し事なくオープンにやってきました。

こうしたことを通じて「財政民主主義」を確立したいというのが私たちの狙いです。自分たちの税がどこでどう使われるか、主権者である住民は知る必要があるし、役場は説明責任をきちんと全うしたい。このような町政方

針は20数年前からで、昔は要望・陳情が年間400件もあったのが、近年は60〜70件程度に減っています。財政の実情について知るほどに「これは求めても無理だろう」と住民の見極めができてくるのでしょうか。

予算説明書は1995年度から始めて今年度で23冊目ですが、10数年前から全国各地で同種の予算説明書を作成する自治体が増え、今では100自治体以上に及んでいるようですね。



「ニセコ町まちづくり基本条例」と、毎年全戸配布する「もっと知りたいことしの仕事」

基幹産業は農業と観光。2014年には「環境モデル都市」に選定され、環境保全にも注力されています。目下のまちづくりの課題は何でしょうか。

農業、観光ともに全般的に順調ですが、喫緊の課題と言えば住宅不足です。今後増える見通しのホテル従業員や北海道新幹線トンネル工事従事者の住まいを考えても全く足りません。公営住宅はすでに400戸あり、この規模の町としては多い方で、これ以上増やす必要はあるし、役場は説明責任をきちんと全うしたい。このような町政方

国際環境リゾート都市を目指し、将来は地元のクリーン電力で動く交通体系を確立したい。町民に理解されるしくみで環境と景観を守っていきます。

dec Interview

かたやま けんや
1953年ニセコ町生まれ。75年東洋大学法学部卒業。本州の民間企業を経て、78年ニセコ町役場へ。町民総合窓口課長、企画環境課長、会計管理者、教育委員会学校教育課長などを歴任し、2009年に町長選に出馬して当選。現在、2期目。地域づくりや自治体運営に関する講演や著作多数。著者に「情報共有と自治体改革(公人の友社)ほか。

優遇策を講じています。

観光に絡む重要課題の一つは「外からの投資をいかに地域内に残すか」ということです。ホテルやコンドミニアム建設など国内外を含む投資はニセコ観光圏全体で約450億円。しかし、地元に着て還流するのは約150億で、後は地域外に出てしまう。それをどうにかしていくと、現状分析をもとに地域経済循環強化戦略を練っているところ。例えば、ホテルから出るシーツ類を洗濯、調達するリネンサプライは札幌などの専門事業者が受託していますが、そこを町や近隣で受けられるようにしたい。また、食材納入についても、本州産主力の冬場の野菜類などを地元生産できるようにしたい。今、ニセコ高校で特殊なビニールハウスによる栽培実験をしており、冬も地産地消を可能にしたいところ。

観光関連のもう一つの課題は交通問題です。スキー場エリアと他地域を結ぶ2次交通が不十分で短期的に対策を打っていく予定ですが、長期的には地元の再生可能エネルギーで動くモノレールやトラムなどの交通体系を整備したい。町内の電力会社設立も含めて検討していますが、実現すれば、世界水準の環境都市になれるだろうと思っています。

町の観光振興は、戦後間もない時期から町民の積極的な取り組みがあり、それが下地となり発展してきたそうですね。

観光産業が活発化するのにはニセコ連峰が国定公園指定された1963年以降ですが、すでに50年に温泉客の足の便のためにニセコ観光自動車株式会社が設立され、初期は雪上車で駅と温泉の間を旅客輸送していました。54年、昭和天皇が道内行幸の際にニセコ観光ホテル(51年開業/現ニセコグランドホテル)に宿泊されましたが、これも町の観光振興の大きな刺激となりました。64年には「狩太町」から「ニセコ町」へ町名改称しますが、理由の一つは主要な温泉の所在地「宇ニセコ」を駅名にして観光客にもわかりやすく、ということでした。今では考えられないスピードで町名改称され、駅名はその4年後に改称されています。

60年代半ばから町のスキー場開発が本格化しますが、夏のアウトドア観光の

先鞭をつけたのは工藤達人氏(現・ニセコ町商工会長)です。工藤さんは町の人材育成支援でカナダに出かけてカナメの作り方を学び、戻ってアウトドアの会社を興しました。その後、オーストラリア出身のロス・フィンドレーさんがラフティングを始めるなど、ニセコの通年型観光の可能性が広がっていききました。

その後バブル期まで観光客数は順調に伸びましたが、バブル崩壊後に半減。その危機感から町では2つのことを実践しました。一つは観光協会を株式会社化して役場から出すこと。行政依存を脱した機動力のある会社をつくらうと、町と町民が50%ずつ出資し、2003年に設立したのが「ニセコリゾート観光協会」です。

もう一つは、アジア諸国へのダイレクティブなアプローチです。海外の観光事情を調べると、フランスでは近隣諸国からの観光客が圧倒的に多い。それならと町から8人ほどで台湾に出かけ、旅行社に飛び込みセールスをして回りました。その後、香港にも売り込みに出かけて、いずれも数年続けるうちにツアー商品をつくってもらえるようになった。特に香港は欧米諸国にも波及する発信力があり、非常に効果的にニセコをPRすることができました。あのときの努力が今につながったと思っています。

北海道新幹線の延伸計画もあり、ニセコ観光圏への海外投資はますます加速していきそうですね。

ニセコ町のインバウンドの現状は、訪日外国人宿泊客延べ数で約18万人、国別では多い順に香港、中国、台湾、オーストラリア、韓国などです。ニセコエリアでは今後、「パーク・ハイアット・ニセコ HANAZONO」に続いて「リッツ・カールトン・リザーブ」と海外資本による最高級ランクのリゾートホテルが着工予定です。

しかし、ニセコ町は環境や景観の規制が厳しいので、海外投資がどんどん決まるといったことはないですね。環境重視のまちづくりに共感してくれるところだけが来てくれればいいという感じ。確かに規制緩和すれば税収も増えるでしょうが、目先のことで動いて価値ある環境を阻害するリスクは侵したくないと思っています。

ニセコがスキーリゾートとして世界的評価を得るようになった理由は、私はひ

とえに「ニセコルール」のおかげだと思っています。これはパウダースノーのバックカントリーを安全に楽しんでもらうための地域ルールで、スキー場管理区域外に出る11ゲートの開閉を雪崩リスクの調査に基づいて管理しています。この雪崩情報の調査と発信に携わっているのは、ニセコ雪崩調査所の新谷院生氏です。世界でもこの取り組みは注目され、「ワールド・スキー・アワード」という旅行業界のオスカーと呼ばれる賞で、2014年に新谷さんは特別賞を受賞しました。ニセコルールは決して宣伝や観光戦略としてつくられたのではなく、雪崩事故をなくそうと地域が組み出した制度ですが、これによってニセコは世界に注目されたのだと思います。

世界の人気スキーリゾートには米国のベイルやアスペン、カナダのウィスラーなどが有名ですが、町では職員を欧米視察に出して比較研究しています。今では、そうしたスキーリゾートと顧客を取り合うような部分も見られ、ライバル関係になってきていることを感じています。

最後に、シーニックバイウェイ北海道についてお聞かせください。「支笏洞爺ニセコルート」は指定ルートのなかで最も取り組みが早く、活動は定着していますが、どのようにご覧になっていますか。

町でも「シーニックナイト」や「シーニックキニクナイト」などのイベントが住民主導で継続され、シーニックの趣旨の大切さは浸透しているのではないかと思います。

行政の方では、羊蹄山麓の自治体が連携して景観形成の取り組みをしています。ニセコ町でも、シーニックバイウェイに古い看板はそぐわないと看板撤去の予算をつけました。すでにシーニックバイウェイは地域のなかに生きていると思います。

ただ、インバウンドをどんどん呼び込もうとするなかで見直すべき課題はいろいろあるのではないのでしょうか。沿道の廃屋の処理問題もそうですが、道路の維持もなんとかしたいところですね。中国や東南アジアの観光客も道のデコボコぶりに驚く人が少なくないようです。こうした点も含め、息の長い取り組みが必要だと思っています。

FORUM

北海道と中央アジア 物流・運輸戦略フォーラム

積雪寒冷という気象条件が北海道と似ている中央アジア。標記フォーラムでは、この地域5カ国の運輸交通分野の政策担当者を北海道に迎え、日本の支援の現状報告やさらなる関係強化に向けた情報交換が行われました。

[2016年10月20日/札幌プリンスホテル/主催: JICA北海道、協力: dec、新輸出大国コンソーシアム北海道ブロック連絡協議会]

中央アジア5カ国の現状

中央アジア5カ国は旧ソ連邦から1991年に独立した国々で、総面積は日本の約10倍。東に中国、北にロシア、南はアフガニスタン、イラク、西はカスピ海に接し、総人口は約5700万人です。豊富なエネルギー資源を有し高い成長を続けているカザフスタン、民主化と経済改革にいち早く着手したキルギス、内戦を克服し、経済改革に着実に取り組むタジキスタン、綿花生産で有名なウズベキスタン、豊富な天然ガスを産出するトルクメニスタンと国情はさまざまです。

これら地域の主要課題は①民主化と市場経済化の推進、②貧困の削減、③道路、橋梁など社会インフラの老朽化への対応、④産業の多様化、⑤人材育成、⑥国・地域間の連携、などが挙げられます。

日本からの支援の展開

日本政府の中央アジアに対する支援方針を踏まえ、JICAは3つの重点分野について支援しています。それは①老朽化したインフラの更新・改修と経済自由化や産業多様化に向けた人材育成、②農村部の社会福祉の改善と所得向上、③5カ国の地域全体を見据えたさまざまな地域機関との連携・協力です。

具体的には、日本への研修員の受け入れがあり、北海道(札幌、帯広)には中央アジア5カ国から2000年以来、累計1255人を受け入れています。その主な分野は農林水産業・農村開発と地域開発計画です。青年海外協力隊などボランティア

の派遣ではキルギス、タジキスタン、ウズベキスタンの3カ国に累計519人(うち26人が北海道出身者)が参加。また、自治体や大学、企業が行う国際協力をJICAがサポートする単の根拠技術協力では、キルギスに対する道内企業の有機農業普及や北見市による保険・医療分野の協力などがあります。JICAは国内の中小企業の海外展開支援も行っており、中央アジアにおける道内企業の例では農業機械普及に関する取り組みがあります。

道内企業の進出に向けて

中央アジア諸国は非常に親日的で、日本語を学習する人材も多く、特に気象条件は積雪寒冷で北海道と類似しています。また、外資参入はまだ少ないため、ビジネスチャンスを得やすいと言えるでしょう。特に道路、橋梁などインフラに対するニーズは高く、有望です。ただ、近隣諸国の影響を受けやすく、治安情勢に留意する必要があります。

JICAは中央アジアに3カ所の事務所を設置しており、研修活動で培った人材ネットワークもあります。ぜひ、この地域に関心をお持ちいただきたいと思います。

中央アジアでのJICAの取り組み 松島正明氏(JICA元北海道所長)

フォーラムは、第一部「中央アジアでのJICA事業の成果と今後の課題」、第二部「中央アジアの開発課題解決に貢献する技術」の2部構成。ここでは第一部冒頭に行われた、JICA北海道(独立行政法人国際協力機構北海道国際センター)のご報告を紹介いたします。

テーマ: 中央アジアでのJICA事業の成果と今後の課題

キルギスの物流・運輸とその課題

MAMAEV Kubanychbek Abdyrahmanovich氏
(キルギス運輸道路省投資プロジェクト実施局長)

道路輸送が経済発展の鍵

キルギス(面積20万km²/人口580万人)の気候は北海道とよく似ていますが、山岳部が多く、貨物輸送の97%、旅客輸送の95%は自動車による道路輸送です。したがって自動車輸送が経済発展の重要ファクターであり、道路、橋梁、トンネル、立体交差など日本のインフラ技術に学ぶことがたくさんあります。

2016年10月、「キルギスー日本フォーラム」がわが国のビシュケクで開催され、国交省の花岡洋文審議官はじめ日本企業の方々を迎えて「将来的なアジア地域への質の高いインフラ投資」というテーマで会議が行われました。キルギス運輸道路省の重点分野は①道路、橋梁、トンネル建設のための技術開発、②道路維持管理機材のメンテナンスおよび道路建設機材の拡充、③空港改修、④鉄道新設、であり、日本のインフラに関する知見・経験に基づいた支援や投資を期待しています。すでに日本政府からは円借款で約1億2千万ドル、無償資金供与で約9200万ドル、合計約2億ドルの資金援助があり、主にインフラ整備のプロジェクトに充てられています。

日本の支援で進む輸送インフラ整備

その主要なプロジェクトの一つはマナス国際空港の近代化事業で、基盤部分は完成し、現在、航空ナビゲーションシステムなど機材整備が進められています。

道路インフラの援助については、道路行政アドバイザーシステムがあります。これは日本から派遣された専門家の方々による技術指導や人材育成で、2008年に道路管理研究所が発足して以来、順次3人の専門家を迎え、運輸道路省職員の能力向上や道路維持管理対策の提案などに従事しています。

主要な道路改善プロジェクトにはコイタシ・シシクアタ道路とビシュケクーオ



シユ道路という2つの長距離道路における改善工事があります。国際幹線道路改善計画(有償資金協力事業)として進んでいるのはオシュ・バトケン・イスファナ道路の改修で、橋梁架け替えやトンネル建設などを含み、JICAの協力による約1億1700ドルの規模の事業です。国際幹線道路改善計画の一部として、ビシュケクーオシユ道路の防災対策(地すべりや落石対策工)も行われています。

雪崩など防災対策の重要性

ビシュケクーオシユ道路では雪崩や地吹雪対策の防災対応能力強化プロジェクトも計画されています。1996年には大規模な雪崩が発生し、人的被害が発生。2002年にも雪崩で18台の車が埋もれるという事故がありました。雪崩や地吹雪など自然災害の予防対策も重視しており、この面でトンネル整備や防災データベースなどの技術支援も行われる計画です。また、道路維持管理機材改善計画として運輸道路省管轄の6施設において日本製の診断機器など維持管理機材を配備する計画も進めています。

現在、道路保全のために車両の重量・寸法基準を厳正化し、違反に対し、罰金を課する法規を整備する方向にあり、この検査拠点整備にも取り組む予定です。

キルギスは地理的に輸送ルートの要衝であり、戦略的岐路に位置します。今後、近隣諸国との基準の統一を図り、国際的な運輸コリドーの確保に努めたいと考えています。

タジキスタンの物流・運輸とその課題

YOROVA Zulfiya氏
(タジキスタン運輸省副大臣)

グローバルな要衝を目指して

タジキスタン(面積14万km²/人口830万人)は、独立直後からシルクロードにおけるトランジットの国家になることを目指し、国際道路と国内道路の連結と輸送インフラ整備を主要課題としてきました。2011年に決定された輸送分野の国家目標プログラムでは、わが国の輸送分野のグローバル輸送システムへの統合、輸送分野への投資誘致と投資目的の可能性拡大を目標に掲げています。具体的には、最新の輸送技術の導入と車両設備更新を含むさまざまな輸送手段の連携の推進で、この分野の発展のために他の諸国や国際機関、金融機関と積極的に協力していきます。

現在、わが国には8つのトランジットコリドーがあります。これはキルギス、カザフスタン、ロシア、イラン、アラブ首長国連邦、アフガニスタン、パキスタン、中国という国々への貨物輸送路で、これらを発展させるためには道路改良が不可欠で、支援が必要です。

日本の貢献大きい人材養成支援

わが国の輸送分野において大きな役割を果たしているのがJICAを通じた日本政府の協力です。JICAは1993年に日本におけるわが国の国家公務員の研修プログラムを開始し、2015年までの参加者総数は1,500人以上に達しています。また、2003年に無償資金協力が開始され、06年には首都ドゥシャンベにJICAの事務所が開設されました。

日本の支援によるプロジェクトでは、自動車道路修復についてクルガンチュベとドゥスティ間、ニジニー・ビヤンジ間について実施され、ドゥシャンベ国際空港の新貨物ターミナル建設プロジェクトも進められています。また、道路関連機材の供与としてアスファルトや砕石プラント建設なども無償資金協力がなされています。



道路事業分野への人材養成支援にも日本の貢献があります。すでに20年以上、日本において道路維持管理などの技術を学ぶ訓練プログラムが実施され、わが国から約100人の運輸部門の代表が参加して、現在、活躍しています。橋梁の計画と建設、道路の維持技術や防災技術に関するポテンシャル向上は非常に重要であり、橋梁企画建設部門の専門家研修についてもわが国からの参加が承認されたところです。既存の橋梁の管理、維持、補修についても、日本との密接な協力関係の構築が大事と考えています。

国内の物流施設整備へ

今後に向けた優先課題は、わが国は港へのアクセスがないため、道路、橋、トンネルの建設・改良が第一であり、特にトンネル建設は実績が少なく、専門家の実力向上など技術蓄積が重要です。このような輸送インフラの改善によりトランジット・ポテンシャルを効果的に活用できる国際道路輸送の必要条件を整えていきたいと考えます。

また、国内の運輸システムの発展も重視しており、中期的国家発展戦略(2016~20年)として物流センターやターミナルの建設をニジニー・ビヤンジ、トゥルスノグダ市、ホジェンダ、ホログの地域で計画しています。商品、旅客の輸送拡大を図るには、こうした施設整備が必要と考えており、今後の物流部門の発展に関しても日本の経験に学びたいと考えています。

中央アジア5カ国とは、カザフスタン、キルギス、タジキスタン、ウズベキスタン、トルクメニスタン。各国代表からそれぞれ物流・運輸分野における目標や課題、JICAの支援による取り組みが紹介されました。ここでは山岳国で経済振興の要として運輸交通インフラの整備を急ぐキルギスとタジキスタンのプレゼンテーションについて報告します。

さっぽろサイクルラボ主催 自転車セミナー 第二弾

自転車ガイドが伝える文化的景観の魅力 —地域を活かすサイクル・ツーリズムの可能性—

仲間 浩一 氏 [トレイルバックス (TRAILBUCKS) 代表]

講演 九州と四国を中心に、自転車を使った地域インタープリーター(解説・通訳者)として人材育成やツーリズムの提案活動を展開している仲間浩一氏。元・九州工業大学教授で土木工学や都市計画の専門家でもある同氏のお話からまちづくりにおけるサイクルガイドの役割の大きさが見えてきました。示唆豊かなお話の一部をご紹介します。

文化的景観と自転車は相性がいい

風景(景観)とは、自然を基盤とし、生活、生業がその場所で積み重ねられた結果です。現在の自分たちの生活と、その場所の歴史的環境や過去の人々の生活、努力との間にどんな関係があるのか、それを理解させてくれるのが風景。風景に内在する暮らしの蓄積の物語を見出し、伝えることがガイドの役割です。一方、「文化的景観」はユネスコが1990年代初めに世界文化遺産のなかに盛り込んだ概念で、日本では95年の文化財保護法改正で法的に定義されました。

私の活動エリアである阿蘇も文化的景観の宝庫で、カルデラのなかを1周3時間、寄り道し放題で楽しめるのは自転車ならではの「自転車ならではの体験の質」とは①時間当たりの移動距離は歩行の約5倍、体験面積では3倍以上、②大きな地形の姿を複数のアングルから確認できる、③場所と場所のつながりを記憶に残せる、

ということ。あそこまで行ってみようと思う風景を「次の自分の居場所」として意識できることが自転車の最大の魅力です。だから、文化的景観と自転車は相性がいい。さらに、自転車による快適な移動や出会い豊かな地域体験は、フランスのSRG(味の景勝地)制度のような食文化と景観に関する地域ブランド化につながるものです。食文化とサイクル・ツーリズムをとりまとめるようなブランド化も今後の課題でしょう。

場所の「見えない来歴」を伝える

文化的景観のインタープリティングとは、景観について「見えている景色」と「見えない来歴」の両方で物語を構成し、伝えることです。例えば、風景には①フローとしての現代的表層レイヤー(建築物や広告物など短期的に移り変わるもの)、②地域ストックとなるレイヤー群(インフラなど近代的土地利用や植生など)、③風土基盤をなすレイヤー群(気象や地形、地勢構造など)、と3つが内在しますが、ガイドにはこのうち2つ以上で物語をつくることを求めたい。場所には人間同様、履歴があり、それを示す象徴的眺めを見せ、物語を伝えることがガイドの本質的使命です。

私の実際のガイドトークで、熊本県の重要文化財・三角港を説明する際、この施工者である小山秀氏が、ゆるキャラ「くまモン」の考案者である小山薫堂氏の高祖父であることなども交



講演の様子

えて紹介します。それは地域の魅力を伝える上で、時空を超えて事実や思いをつなげることが大切だからです。このように、地域価値を創出する「まちづくり」におけるサイクルガイドの役割とは、道案内や安全管理にとどまらない、風景のインタープリティングであり、ルートクリエイティブなのです。

ツーリズムは来訪者に対する「約束」だ

札幌のみなさんに託したいのは、札幌という大きな存在のなかに来訪者と市民、それぞれにとっての共通価値を見つけ、その共通価値を自転車によって実感、体験できると来訪者に「約束」することを目指してほしい、ということ。ツーリズムとは来訪者との「約束」であり、その約束によってガイド育成や運用の基盤も成長します。ガイドの仲間づくりや交流もブランド化の重要な基盤。だから、ガイドを目指す人は、年に数度は自腹で他地域のプロのガイドのお客になってみてほしい。そして、ガイドシステム構築には行政や公的団体など地域で取り組むことが必要です。

札幌を中心に北海道で都市型サイクル・ツーリズムを広げよう。(一社)シーニックバイウェイ支援センターなど6団体から構成される「さっぽろサイクルラボ」の自転車セミナーの第2弾が2016年11月10日、九州から仲間浩一氏を迎えて札幌で開催されました。

座談会 メンバー

・仲間 浩一氏 [トレイルバックス (TRAILBUCKS) 代表]
・栗田 敬子氏 [NPO法人 エコ・モビリティ サッポロ 代表理事]
・原文 宏 [一社)シーニックバイウェイ支援センター 代表理事]

・熊谷 美香子氏 [認定NPO法人 ポロクル 事務局長]
・太田 明子氏 [サッポロバイクプロジェクト 代表]

座談会 さっぽろサイクルラボのメンバー4団体の代表たちが仲間氏を囲んで和やかに行われた座談会。お悩み相談を含め多様な質問が飛び出しました。主なQ&Aは以下の通り。

◆原口

ガイド育成とガイド活躍のしくみづくりは別物というお話はわかりやすいと思いました。具体的な団体の取り組み事例を。

◆仲間

高知県四万十市では、市教育委員会生涯学習課がサイクルガイド育成事業を実施するなどサイクル活動支援の中心を担い、商工会がレンタサイクル事業やイベント企画に乗り出すなどガイド活躍の場を広げています。

◆栗田

真駒内でベロタクシーを走らせる活動をしており、ガイドのために地域の歴史について情報収集しています。地域の人たちから聞き取りした内容について事実かどうかを確認するにはどうしたらいいですか。

◆仲間

北九州の洞海湾で明治から昭和初期の子どもの遊び場マップを作成した例ですが、地区情報があるかききそぞろえ、湾沿い50年以上住んでいる要人を公民館に照会してヒアリングしました。地域の人々から記憶を引き出し、客観的な空間情報に落とす作業は大変ですが、まちづくりの大切な仕事です。た

だ、人の記憶は間違っていて当然。着目すべきは地域の人々がその記憶を共有して暮らしてきたという事実です。

◆熊谷

自治体が関わって公的に信頼されるサイクルガイド事業のしくみをつくっているところはあるのでしょうか。

◆仲間

海外にはあるが、「公的に信頼される」という意味をどこで線引きするか、難しい。ガイド事業者に対する信頼は行政による認定ではなく、来訪者から見て信頼できるかどうかです。だから広報戦略が重要で、サイクルガイドの役割をきちんと情報デザインし発信すること。また、SNSなどでは自分が信頼する人が伝えていけば信頼するという面がある。そういう意味でガイド団体が相互交流し、どんなことをしているか、発信し合うことは大切です。閉鎖的な団体は地域できちんとした運営プログラムができれば、取り残されていくでしょう。

◆太田

サイクリストが車や歩行者から快く思われていないと感じることは多く、地域住民に受け入れてもらうためには、どのようにしたらいいでしょうか。また、ツアーガイドで食べていくのは厳しいですか。

◆仲間

地域住民と言っても多様なので、ターゲットを絞って理解を促すためのプログラムを実践してみても。社会実験として1車線をつぶして自転車天国



座談会の様子

にするなど方法はあると思います。ツアーガイドだけで食べていくのは海外でも厳しい。オフシーズンは別の仕事をするのが普通です。欧州の山岳ガイドのように職業モデルとして確立されていないから、子どもたちがなりたいたいという対象になっていないでしょう。

◆会場から

イベントで集客し、達成すれば終わりという取り組みに疑問を感じてきたので、お話から多くのヒントを得ました。

◆仲間

小さな自治体で3千人規模のイベントを1回するのなら、4人家族2組が移住してくる方が経済効果は高いと言えます。イベントにはメリットもあるが、数年経つと理念が忘れられ、開催はルーティン化して、財政が厳しいと切られてしまう。よくイベントは観光活性化の成果指標になるが、私の思う成果指標は来訪者の気持ちとしての5段階。①「来てよかった」、②「また来たい」、③「あの人と来たい」、④「来て、地元の人に会いたい」、⑤「住みたい」。自転車に乗るために札幌に住みたい」という人を増やすことがまちづくりであり、目指す方向だと思います。

文責・dec

