



令和4年度 北海道開発局優良工事等表彰を受賞

今年度、北海道開発技術センターは、北海道開発局優良工事等表彰を受賞しました。業務名は以下の通りです。いただい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、よろしくお願い申し上げます。



令和4年度
北海道開発局優良工事等表彰式
北海道開発局長表彰の受賞者
(前列左:河上常務理事、前列右:芝崎上席研究員)

北海道開発局長表彰 稚内開発建設部管内 協働型道路管理計画検討業務 (稚内開発建設部)



北海道開発局石塚局長より
表彰状を受取る芝崎上席研究員

※当日、倉内理事長が欠席のため河上常務理事が代理出席



釧路開発建設部長表彰の受賞者(前列右:河上常務理事)

釧路開発建設部長表彰 釧路開発建設部管内 地域協働による 道路管理検討業務 (釧路開発建設部)



釧路開発建設部井上部長より
表彰状を受取る河上常務理事

※当日、倉内理事長と永田首席研究員が欠席のため河上常務理事が代理出席



第38回寒地技術シンポジウムのお知らせ

第38回寒地技術シンポジウムを札幌市(会場:札幌市教育文化会館)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、ご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/project/ctc/>をご覧ください

- ◆開催日：2022年11月30日(水)～12月2日(金)
- ◆会場：札幌市教育文化会館(札幌市中央区北1条西13丁目)
- ◆内容：
 - ★聴講(無料)……………聴講のみの方はプログラムが確定してからのお申込みとなります。
 - ★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……………受付は終了しました
 - (2)報告論文……………受付は終了しました
 - ★論文原稿提出……………【締切】10月19日(水)
 - ★技術展示……………受付は終了しました
 - ★講演論文集(CD-ROM 1部1,000円[予価])・概要集(冊子 1冊2,000円[予価])……【受付締切】11月7日(月)

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



「寒地技術シンポジウム」ウェブサイト

プログラムは10月下旬
ご案内の予定です

編集後記

9月4日(日)に開催された「第14回土木と学校教育フォーラム」(主催:(公社)土木学会 教育企画・人材育成委員会 土木と学校教育会議検討小委員会)に参加してきました。今回は「ICTを活用した学校教育」への土木学会からの提案をテーマに、AR・VRを活用した取組みが発表され、その活用事例がとても興味深く(同HPに資料が掲載されています)、今後の学校教育の変化に期待が高まりました。私も小学校での教材作成等をお手伝いさせていただいているので、オリジナルの教材を作成し実践できればと思いました。(MK)



★活用事例の一例。
YouTube動画を
ご覧ください！



dec monthly vol.444

2022年9月1日発行

発行人

倉内

公嘉

発行所

一般社団法人 北海道開発技術センター

〒001-0011 札幌市北区北11条西2丁目2番17

TEL (011) 738-3363 FAX (011) 738-1889

URL <http://www.decnet.or.jp/>

E-mail dec_int001@decnet.or.jp

〒001-0011 札幌市北区北11条西2丁目2番17

TEL (011) 738-3363 FAX (011) 738-1889

URL <http://www.decnet.or.jp/>



Hokkaido Development Engineering Center

dec monthly
2022.9.1 vol.444 デックマンスリー



● Monthly Topic (マンズリートピック) 第17回 日本モビリティ・マネジメント会議

dec Interview >>> 北海道大学公共政策大学院 教授 岸 邦宏 氏

「北海道交通政策総合指針」が道によって策定されたのは2018年。2030年(新幹線札幌開業予定年)を目指し、新たな北海道の交通ネットワーク形成に向けて模索が続けられています。JR北海道の路線存廃問題をはじめ、研究者の立場から北海道の交通問題に精力的に取り組んでこられたのが岸邦宏さんです。北大の研究室をお訪ねしました。

まず、現在のような研究者になられた経緯についてお聞かせください。小中高時代は「球児」だったと伺いました。

父が教員だったこともあり、北大進学時には数学か物理の高校教員になろうと思っていました。というのも高校野球の指導者になりたかったから(笑)。

しかし、塾講師のアルバイトで荒れたクラスの担任を経験して、これは高校教員になっても赴任先によってはつらいことになるだろうと進路を考え直しました。野球は個人的な趣味でやっていけばいいと割り切り、あらためて自分が興味をもって取り組めることは何かと考えて行き着いたのが都市計画であり、交通計画でした。

その分野なら土木工学科か建築工学科かを選択することになるのですが、華やかなイメージの建築より、人々の暮らしを土台から支える縁の下の力持ちがよい、と土木へ。当時、交通計画学講座におられた五十嵐日出

夫先生に「土木は素晴らしい学問。君のような優れたレポートを書く学生はぜひ来て欲しい」とのおほめの言葉もあり、先生の研究室に所属しました。当時から研究対象は、道路、バスなどの特定分野に絞るというより、幅広く北海道の交通を対象とした研究が行われていました。

卒論は旭川の将来交通需要推計について、修士論文は奥尻島の復興計画に関するものでした。修士課程1年目のとき、北海道南西沖地震(1993年7月12日)があり、現地を訪れて被災状況の調査を行いました。そして、佐藤馨一先生に声をかけていただき、博士課程に進学、99年に博士号を取得して、助手として研究室に残り、以来、北大工学部で研究と教育に携わっています。

地域公共交通の課題に向き合った実証的研究を数多く手がけられてきました。コミュニティカフェの可能性を追究する研究はその代表例ですね。

助手になったばかりのころ、交通運輸分野における需給調整規制が撤廃され、地域の公共交通をどうするか、という議論が全国的に広がりました。それもあって道内各地の自治体の公共交通のあり方を現場に通いながら検討する仕事が多かったですね。

地域の公共交通の現実を見るなかで、まちづくりと連携して問題解決す

持続可能な北海道の交通体系をつくるためには、業種、分野の垣根を越えた柔軟な連携が決め手。目指すはシームレスな交通を実現する。「北海道型運輸連合」です。

dec Interview

きし くにひろ

1970年浜益村(現・石狩市)生まれ。1999年北海道大学大学院工学研究科博士課程修了(土木工学専攻)。専門は都市計画、交通計画。99年北大大学院工学研究科助手、2004年ロンドンサウスバンク大学客員研究員、07年北大大学院工学研究科助教、08年同准教授を経て、21年より現職(研究室は北大大学院工学研究科社会資本計画研究室)。北海道運輸交通審議会副会長、同審議会鉄道ネットワークワーキングチーム座長、札幌市都市計画審議会委員などを歴任。趣味は少年時代からの野球と街歩き。

るという視点を得たのが2008年ごろです。中島岳志先生(当時・北大公共政策大学院准教授)が札幌の発寒商店街でシャッター街に人を呼び込むためにコミュニティカフェの運営に携われ、それがヒントになりました。コミュニティカフェは地域住民が運営する「まちのたまり場」ですが、これをバスの待合所にできないだろうか、と考えたのです。

地域の路線バスはなぜ利用されないのか。人口減少の進む地域で調査やワークショップをしてみると、理由はほぼ3つに集約されます。①便数が少なく、行きたいときに乗れない、②バス停から目的地まで距離があって徒歩を要する、③バス賃がかかる。このなかで②、③はドア・ツー・ドアで低額のデマンド運行ができれば、ある程度、解決できるのですが、①の便数を増やすことは難しい。過疎地域では朝・昼・夕の1日3便ぐらいが普通で、便を増やしてもそれに見合う利用者はいません。ここはもっと発想の転換が必要だと思い、コミュニティカフェのバスの待合室としての可能性について実証実験をしてみることにしたのです。

ちょうど厚真町で公共交通の仕事をしていた時期で、役場の方に提案してみたところ、それはいいね、という話になりました。市街中心部の施設の一角を借りたコミュニティカフェには実験期間中、学生がスタッフとして常駐し、お年寄りの話し相手になったり、子どもに勉強を教えたり、ゲームをしたりと待ち時間を交流で楽しめる場にしました。これがなかなか好評で、2009年の厚真町を皮切りに、十勝管内の浦幌町や中札内村、岩見沢市などで、地域の状

況に即した実証実験を行いました。

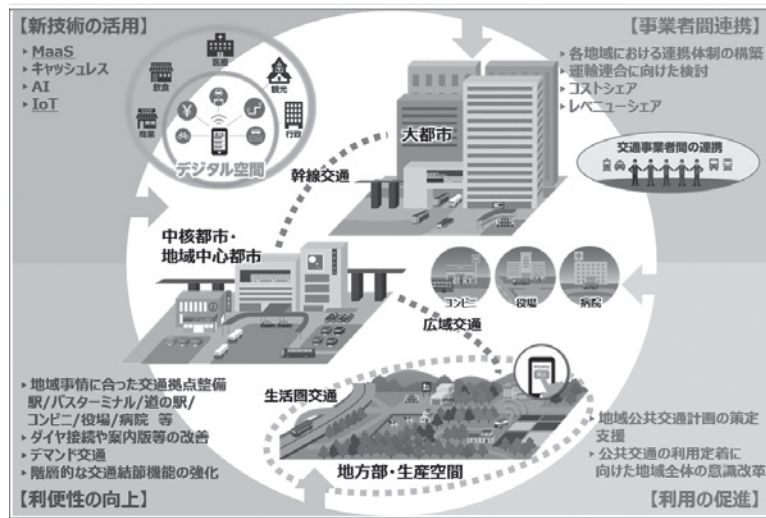
その結果、コミュニティカフェは公共交通の利用促進とともに住民の外出を促進するなどまちの活性化にも効果的であるという手応えを得ました。学生たちは泊まり込みで運営を担い、地域の人々と交流を深めますが、これも教育の一環として有意義なことだったと思います。

2016年にJR北海道が「単独維持困難線区」を発表したのを受け、北海道運輸交通審議会が「鉄道ネットワークワーキングチーム」を設けました。座長として将来を見据えた鉄道網のあり方について報告書をまとめられました。

これも私の仕事のなかで最も印象深いものの一つです。このJR問題を契機に、道庁では地域航空、都市間バス、地域乗り合いバス、タクシーなど視野を広げて総合的に北海道のあるべき交通政策を検討しようという気運が高まりました。それが北海道の交通政策の最上位の計画である「北海道交通政策総合指針」策定につながり、その審議にも引き続き参加してきました。

北海道の難しいところは、JRの路線廃止によって代替交通手段の必要性が高まる一方で、高速道路網も道東、道北は事業化されていない部分が多く、道路網が未完成なままに鉄道路線の衰退に対応していかなければならない点でしょう。

現在は、「指針」に沿って重点戦略が設



シームレス交通戦略～交通モード間の強固な連携による利便性が高く
ストレスのない公共交通の実現～
出典：北海道「北海道交通政策総合指針重点戦略[2021-2025]」

けられ取り組みが進んでいますが、その一つが「シームレス交通戦略」です。鉄道だけでもダメ、道路交通だけでもダメとなれば、さまざまな交通手段を連携させることが非常に大事になります。複数の交通を目的地まで継ぎ目なくつなぐという考え方について、この4年間、「シームレス交通戦略推進会議」のメンバーとして検討を重ねてきました。

全国でITを活用したMaaSの試みが広がっていますが、これもシームレス交通の取り組みですね。道内では十勝MaaSが注目されています。

十勝でのMaaSの取り組みは十勝バスさんが率先して取り組んでこれ、シームレス交通戦略推進会議」のプロジェクトでも、十勝を先進的なモデル地域に選定し、全道に広げようとしてきました。

十勝MaaSのコンセプトの一つは「目的地の提案」。目的地とタイアップし、その間の公共交通の利用についてわかりやすくアプリで検索できるようにしています。最近、国交省では「『共創』による地域交通形成支援事業」として、多様な業種や分野の主体が垣根を越えて連携し、地域の交通を支える取り組みを推進していますが、北海道では、十勝MaaSの例が示すように、すでに5、6年前から取り組まれてきたことです。そういう意味では、JR問題もそうである

ように、全国的にいずれ深刻化する交通問題がまず北海道であらわれ、その解決に向けて試行錯誤しながら先行的に取り組んできた例が道内に少なくないと思います。

北海道の公共交通が抱える主な課題を挙げるなら、まず、多くの運輸事業者が持っている「現状維持がベストだ」という考え方を改めること。多様な主体と積極的に連携する姿勢が必要です。そして、もう一つは道民の意識。クルマばかり使わないで、もっと公共交通の活用を意識して行動するようになれば。



「十勝MaaS」周知用ポスター

さらに私が強く問題意識を持つのは、国と自治体の役割分担のあり方を問い直すことです。現状では、地域公共交通は地域が責任を持って決め、必要な負担をする。それに対して国は支援するという姿勢です。しかし、国として、国土計画的な交通ネットワークをつくる視点も重要です。「持続可能な交通体系」を追求するとき、運輸事業者ならば、結局、コストダウンなど経済面の話になる。事業者も自治体も財政的にギブアップせざるを得なくなったら、どうするのか。国こそ「持続可能な交通体系」維持について役割を果たすべきでしょう。

EVや自動運転など環境保全や人口減少に対応した次世代自動車が目注かれています。北海道における活用の可能性についてはどう見ておられますか。

カーボンニュートラルを運輸部門で進めることはなかなか大変ですし、エネルギーの転換は車両の開

発から進んでいくので、それを受け入れていくことになると思います。北海道の場合、豪雪災害でクルマが立ち往生した際、電気自動車のバッテリーは大丈夫かというような不安がありますが、そうしたエネルギー面などのインフラ整備が大きな課題です。

エネルギーについては現状のガソリンエンジン主流から、今後10年ぐらいは急激な変化はないと思いますが、電気や水素などの充電・充填のステーション設備はどこにどれだけ必要なのか、議論を進めていかなければなりません。自動運転については、各地で実験レベルの取り組みが続いていますが、過疎地域の公共交通を救う切り札になるかどうかはなかなか厳しいと見ています。

天然ガス(LNG)トラックの活用について

環境省が実証実験を始めており、私は北海道で行われている実証実験にアドバイザーとしてかかわっています。この実験では、石狩湾新港と苫小牧港にLNGのステーションをつくり、10台程度のトラックを走行させて、CO2排出削減効果や航続距離などを調査し、ステーションの配置などを検討しています。実験で終わらないで、きちんと実現するためには全体的な連携が欠かせないでしょう。

このように次世代自動車の活用についても全道的なネットワークが不可欠ですが、私はこれに限らず、北海道が生き残るためには「コンパクト＋ネットワーク」の考え方が決め手になると思っています。その発想のもとになったのは、2013年に函館で開催されたフォーラム(「新幹線がくる新しい『北の縄文交流』の時代」2013年3月19日/函館市中央図書館/主催:decなど)にパネリストとして参加した際、コーディネーターを務められた佐藤馨一先生が議論のまとめとして話されたことでした。それは縄文時代が1万年という期間を保ったのは、小規模の集落が点在し

ながら、相互の活発な交易によって文化の伝承や生活の維持ができたからで、そのような「コンパクト＋ネットワーク」に縄文文化の特徴がある、ということでした。そしてこの縄文文化由来のネットワーク型社会がこれからの北海道にとって大きなヒントになるとまとめられたのですが、まさにそうだと思います。

現在、北海道では年間3万人のペースで人口が減少していますから、規模を絞って集約できることは集約し、死守すべきことは何かを考えなければならない。みんなで生きていくためには、どれぐらいの集落規模が適当なのか、考えていく必要があると思います。

北海道の持続可能な交通体系を可能にする処方せんとして、現在、最も注目されていることはどのようなことでしょうか。

これもやはり道庁の取り組みに関連するのですが、「北海道型運輸連合」をつくっていこう、ということです。運輸連合」とは、公共交通の運営を一元的に管理するために地域内の事業者が組織する連合体のことで、ドイツの事例などが知られています。

北海道の場合で言えば、JRや道内主要7空港を運営する北海道エアポート(株)も含め各種の交通事業者が北海道全体で緩やかにネットワークを組み、公共交通ネットワークの運営ができるようになればと考えています。これはシームレス交通やMaaSの実現でもあるのですが、事業者間の連携のかたちを具体的にどうつくっていくのかに最も関心を持っています。

例えば、新幹線が札幌開業すれば、本州、また道内各地から多くの人が札幌に移動してきます。その一連の移動について一つのネットワークとして運営できないか、ということです。そういう意味では、今後ますます札幌という都市の機能や規模のあり方が、北海道全体の交通ネットワークの観点から問われていくだろうと考えています。



浦幌町のコミュニティカフェ実験
お年寄りから子どもまで幅広い世代が集まる場所をつくった



第17回 日本モビリティ・マネジメント会議



公共交通の活性化など移動に関する地域課題を議論する日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)が、今年は8月26・27日、島根県松江市の島根県民会館で開催されました。参加者は約430名、発表本数は92本(口頭発表:9本、ポスター発表83本)と過去最大の参加者と発表本数になりました。

オープニングセッションから特別講演とパネルディスカッション、口頭発表から興味深い取組み2本、decが関連するポスター発表4本を概要をご紹介します。

※会議の発表資料等は(一社)日本モビリティ・マネジメント会議のHP(<https://www.jcomm.or.jp/>)にて公開されています。

主催:(一社)日本モビリティ・マネジメント会議 共催:土木学会、松江市、(株)バイタルリード、復建調査設計(株) 後援:国土交通省ほか



藤井 聡 氏
[(一社)日本モビリティ・マネジメント会議
代表理事・京都大学大学院教授]



平井 剛 氏[松江市副市長]

全体スケジュール

8月26日(金) 10:00~18:00

10:00~12:00	口頭発表1: 公共交通事業者が主体となったMMの展開
13:00~15:00	オープニングセッション ・開会挨拶 ・祝辞 ・特別講演 ・パネルディスカッション
15:00~16:10	ポスター発表A
16:10~16:20	休憩(10分)
16:20~16:40	JCOMM賞授賞式
16:40~18:00	JCOMM賞受賞者の発表

8月27日(土) 9:00~16:30

9:00~10:00	企画セッション1: 戦略的な運賃設定とMM
10:00~11:00	口頭発表2:地域経済とMM
11:00~11:10	休憩(10分)
11:10~12:00	企画対談:地方の再生と地域公共交通
12:00~13:00	昼休み(60分)
13:00~14:10	ポスター発表B・口頭発表ツール展示
14:10~14:20	休憩(10分)
14:20~16:00	企画セッション:新技術とデータ
16:00~16:30	クロージングセッション



JCOMM賞 授賞式の様子

令和4年度 JCOMM賞

マネジメント賞

「自動車教習所の無料送迎を路線バスで代替(三方よしのバスサービスの実現)」
阪神バス株式会社、尼崎ドライブスクール(アスモ株式会社)、近畿運輸局、(一社)グローカル交流推進機構

プロジェクト賞

「ICカードやバスロケーションデータを活用した、EBPM推進の取組」
今釜 卓哉 氏(九州産交バス株式会社)／萩原 崇寛 氏(株式会社Will Smart)／森岡 諒 氏(株式会社Will Smart)

デザイン賞

公共交通を幼い頃から身近なものに!豊橋出身の絵本作家らと制作!絵本「ガタゴトボン!トヨッキーのぼうけん」
豊橋市都市計画部都市交通課／高橋 祐次 氏(絵本作家)／豊橋市内交通事業者／豊橋市中央図書館
禁断の検証動画 基幹急行バスVS乗用車 早いのはどっち?
沖縄県企画部交通政策課／株式会社アカネクリエイション／株式会社TAIGEN

JCOMMポスター賞代表理事賞受賞!

JCOMMポスター賞は、秀逸な事例・発表内容の周知と若手参加者の奨励を目的としたもので、取組内容の姿勢や発展性、ポスターの構成、説明のわかりやすさ等の選考基準から、参加者からの投票(1人1票)をもとに、選考委員会にて受賞者が決定されます(代表理事賞・専務理事賞・エコモ財団賞(若手奨励賞):各賞、各日1件)。

その中で、札幌市の「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」が代表理事賞を受賞しました。

【投票コメント】

・ご説明いただいた際、情熱がとても伝わりました。取り組みを参考にして自分達の活動も精力的におこなっていききたいと思います。
・小学校社会科における情報単元について、交通と結びつけて教えるのは、児童にとってイメージしやすいと、今回ご発表の教材を見て思いました。

【講評】

学習指導要領の改訂や教師の使いやすさを考慮し、長年にわたり改善されている教材や学年ごとのプログラムの作成プロセスやその内容が非常に参考にすること、熱心に分かりやすいご発表をいただいたことが評価され、代表理事賞に選定されました。



ポスター賞 授賞式の様子

藤井代表理事から賞状を受取る白崎 正校長先生(札幌市立八軒西小学校)登壇した宮崎 世司教諭(札幌市立資生館小学校)と後藤 詩緒里 氏(札幌市まちづくり政策局総合交通計画部都市交通課)

特別講演

「人口減少社会における(地方)都市空間をリ・デザインする～松江のまちづくりを例に」

飯野 公央氏(島根大学 教授)

「日本の地方都市は元気がない」と言われ、人口減少が理由に挙げられます。では、人口減少社会において地方都市は衰退するしかないのでしょうか。欧州には元気な地方都市は多く、松江市の中心部も昭和30年代にはかなりのにぎわいがありました。

地方都市衰退の背景を政府の政策から振り返れば、第一段階(1950年代後半～70年代)は高度経済成長政策によって農村部から都市部に人口が大移動。第二段階(80年代～2000年代)は経済の自由化・グローバル化の時代で、地方ではモータリゼーション進展により郊外開発が進み、全国展開の企業の進出によって購買力や雇用が流出。第三段階(2000年代半ば以降)では加速化する人口減少と高齢化により自治体運営の持続可能性さえ脅かされ、まちづくり三法改正など国の政策が見直される現状にあります。

松江市では人口集中地区(人口密度の際立って高い市街地)の面積が1960年の5.6km²が2015年には22km²と4倍に、人口

密度は130人/haから49

人/haと減少し、少ない人口で多くの社会資本を支える傾向が強まっています。一方、バス路線でカバーできない地域の住宅開発が進み、自家用車なしでは生活できないエリアが拡大しています。

松江市の立地適正化計画では、民間活力の導入を促し、公共交通の利便性の高い市街地への居住誘導を進めています。しかし、計画には3つの大きな課題があります。第一は、資産運用や民間活力に委ねられた居住誘導は質の高い地域づくりや公共的な土地利用を阻むものにならないか。第二は近郊農業を守るなど幹線道路の整備に伴う沿線開発の圧力を制御できるか。第三は公共交通サービスの量・質が立地誘導のカギだが、地域の多様な主体の連携・協働で交通網の再構築ができるか。国の政策に翻ろうされず、新しい地域像をつくるにはこのような課題の克服が必要と考えます。



パネルディスカッション

「ひと・みち・まち・モビリティのり・デザイン」

【コーディネーター】谷口 守 氏(筑波大学 教授)

【パネリスト】飯野 公央 氏(島根大学 教授)、平林 剛 氏(松江市 副市長)
倉石 誠司 氏(国土交通省総合政策局地域交通課 課長)
四童子 隆 氏(国土交通省道路局企画課道路経済調査室 室長)
田雑 隆昌 氏(国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室 室長)



国交省の四童子、田雑、倉石の3氏からそれぞれ道路、都市政策、地域交通の取り組みの最新動向が紹介された後、平林氏から松江市におけるコロナ禍の影響と課題が語られました。その後、飯野氏も交えてポストコロナに向けたまちづくりや交通のあり方について意見が交わされました。

◆四童子氏:コロナ禍で全国の主要渋滞力所のうち約4割が改善し、松江市では渋滞改善地点を対象にしたTDM(交通需要マネジメント)施策で効果が示されています。コロナ禍対応では道路占有を柔軟に認める「歩行者利便増進道路(ほこみち)制度」や道の駅のニューノーマル対応への支援などを実施。「道路政策ビジョンー2040年、道路の景色が変わる」もとりまとめました。コロナ禍の試練は、ある意味、迫力あるモビリティ・マネジメント実践のチャンスだと思います。

◆田雑氏:2020年秋から都市政策のあり方を検討する会で議論し、「人間中心・市民目線のまちづくりの深化」、「機動的なまちづくりの実現」を目指して官民の既存ストック(都市アセット)を最大限に生かす施策を展開しようとしています。都市交通調査についてはデジタル社会の生活行動やデータのオープン化などに着眼して調査体系の再構築を目指します。コロナ下のデジタル社会の加速が将来のまちづくりにつながることを期待しています。

◆倉石氏:地域交通の価値を見つめ直し、地域の多様な主体

が「共創」する共創型交通への転換を推進していきます。「地域交通のり・デザイン有識者検討会」では①官民、②交通事業者間、③他分野、の3つの共創が提唱されており、DX、GX(グリーン・トランスフォーメーション)、共創の3つをしっかりと融合させ、地域交通の「幹」「枝」「葉」を充実させることが必要です。コミュニティの価値を踏まえ、そこにテクノロジーを組み合わせる考え方を政策に取り入れることが急務だと思います。

◆平林氏:松江市では、コロナ禍で公共交通の利用者数は2、3割減少したが、回復傾向にあります。ただ、観光客の回復は難しく、外出自粛の影響でコミュニティをつなぐ機会が激減。また、中心市街地活性化と合併によって広がった市全体の発展という2つの方向性をどう共に解決するかが大きな課題です。交通はその重要なツールであり、AIデマンドバスの試験的導入なども含め、今後のまちづくりに即した交通の設計を目指します。

◆飯野氏:非常に良い政策の方向性をお示しいただいたが、実現のためのマンパワーをどうするか大きな課題では。今後は、意思疎通や共有関係がづくりやすいなど「人口が少ないからこそできる」という権利や可能性に着目したまちづくりに行政も市民も舵を切る必要があると考えます。

日本モビリティ・マネジメント会議における 口頭発表の紹介

(一社)北海道開発技術センター地域政策研究所長 原文宏

第17回日本モビリティ・マネジメント会議では、2つの口頭発表のセッションが設けられ、8件の発表が行われましたので、その概要と個人的な感想を含めて報告します。なお、詳細については、日本モビリティ・マネジメント会議のHPに発表資料が随時公開されているので、そちらを参照ください。 <https://www.jcomm.or.jp/convention/17thjcomm/17thdata/>

口頭発表 1

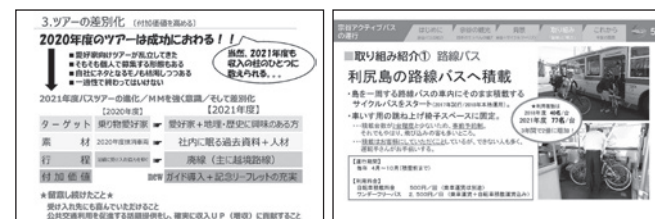
公共交通事業者が主体となったMMの展開

九州の産交バス(株)、近畿の京阪京都交通(株)、近江鉄道(株)、神姫バス(株)、北海道の宗谷バス(株)で実施されているMMの報告がありました。交通事業者が自ら実施するMMだけあって、それぞれのターゲットが明確でした。例えば、バス愛好者、高校生、自転車愛好者、定期券利用者等です。

このような、ニッチな対象をターゲットとして、MM的なコミュニケーションの展開を図るとともに、利用状況を調査しながら費用と効果の関係を把握しながら改善を加えていく点は各社共通であり、一定の効果をあげていることが報告されました。

このようなニッチなターゲットを対象とした場合に危惧される点は、マーケットの広がりに限界がある点です。そのため、最終的には他のエリアやルートへの横展開や、交通事業以外の観光や地域づくりとの連携によるマーケットの拡大が必要となります。

すでに、発表でも産交バス(株)は他の路線への横展開、京阪京都交通(株)は「脱愛好者」と自治体連携、宗谷バス(株)はサイクルツーリズムによる地域づくりへの参加等、マーケットの拡大に向けた動きを起こしており、そのことを裏付けています。



京阪京都交通(株)の取組

宗谷バス(株)の取組

全般的な印象として交通事業者が、単なる「貨客の輸送」という事業だけを考えている時代は終わり、輸送を基軸としながらも地域づくりの中核として、非営利から営利まで、広範な事業をマネジメントできた交通事業者が生き残る時代の到来を予感させた口頭発表1でした。

生き残りという点では、近江鉄道(株)の上下分離方式(インフラは公共、運営は交通事業者)は、JRの廃止対象路線の多い北海道にとって示唆を持つ事例として、個人的にとっても関心を持っており、今後も推移を注視したいと思います。

口頭発表 2

地域経済とMM

栃木県小山市の市内バス全線定期券、島根県太田市井田地区の定額乗合タクシー等、自治体や地域が主体となって経済性と公共性のバランスを取りながら、公共交通の維持存続や利用しやすさを向上させている事例等の報告がありました。

小山市の事例は、安価な価格で市内バス全線乗り放題定期券の発行と、LINEを使ったスマホ定期券の開発によって、利用者の増加と公共交通の利便性を上げることによって成功しました。ただ、特筆すべきは政策決定プロセスにおいて市の内部にあった「バス事業の大幅減収への危惧」に対して、データを活用して大幅減収にならない事と、他事業への寄与等も含めた効果を見える化し、内部的な説得的コミュニケーションを丁寧に行っている点です。

このような他事業への寄与について、もし公共交通が廃止された時に多様な行政部門(例えば地域経済、福祉、教育、文化等)が移動を確保するために支出が必要となる費用をクロスセクター効果として定量的に把握する手法が、兵庫県西宮市のコミュニティバスや滋賀県の近江鉄道(株)の事例をもとに報告されました。行政、議会等の政策決定や市民とのコミュニケーションを行う支援ツールとし大きな役割を果たすことは明確であり、だれもが納得する把握手法の研究開発、適応事例の積み重ねに期待したいと思います。

また、島根県の「井田いきいきタクシー」は、定額乗合タクシー事業の運賃収入だけでは運営費を賄うことが難しいことから、「焼肉のたれ」「手工芸品」等の小さなビジネスづくりによって運営費を補完する「地域経営エコシステム」に展開を広げている報告でしたが、広げざるを得なかったというのが事実だと思います。日本の多くの地域でも同様の展開が予想されることから、この日本版シュタットベルケ*の取組に今後も注視していきたいと思っています。

*シュタットベルケ(Stadtwerke):ドイツやオーストリアの自治体でつくられている公的な企業であり、日本では「都市公社」とも呼ばれている。典型的な事業形態としては、電力、エネルギー等の儲かる事業を増やし、公共交通等の収益が低い事業にあてて。
※図表等の出典は、日本モビリティ・マネジメント会議の発表資料より



栃木県小山市の取組



島根県太田市井田地区の取組

ポスター発表

宗谷アクティブバスの運行

石橋 徹氏・早坂 泰伸氏[宗谷バス(株)]
芝崎 拓・富田 真未・小西 信義[dec]



宗谷バスによるアクティブバスの運行は、2021年に、複数台の自転車を車内に積載できる特別なバスを導入し、貸切によるモニターツアーを行うことから始まりました。宗谷地域全体の観光客の誘客に向けた、新たな滞在型観光コンテンツとして、稚内駅と宗谷丘陵、宗谷岬を繋いだツアーとしました。お客様や旅行会社からの反響がとて大きく、2022年には旅行会社によるアクティブバスのツアーが22本も造成され、現在は2台目を整備中です。

会場では、乗客への対応方法や利用状況、自転車愛好者からは使用方法についてなど、様々な視点で意見を伺うことができ、自転車を気軽に載せられるバスへの需要があることがわかりました。

宗谷地域には美しい自然や風景、歴史文化や食など、ここでしか体験できない魅力で溢れています。以前よりもサイクリングを楽しまれる方を見かけることも多くなり、地元ではレンタサイクルも充実、利用者も年々増えています。今後は、自転車とあわせて、この地域で楽しめる他のアクティビティ体験などどう組み合わせた旅の移動手段となるよう、路線バスの定時便運行として定着させ、観光客もとより地域の方にも気軽に利用してもらえるような、より身近な存在となるよう目指していきたいと思います。

北見市における高校生を対象としたバス乗車券等配布事業について

田村 将樹氏[北見市 企画財政部 地域振興課]
高橋 清氏[北見工業大学]
佐々木 淳氏[北海道北見バス株式会社]
大井 元揮・吉田 隆亮[dec]



北見市では、持続可能な公共交通体系の維持・確保に向け、北見市地域公共交通網形成計画を令和2年度に策定しており、各公共交通利用層に焦点を当てたモビリティ・マネジメント等、利用促進策の展開による公共交通への意識醸成を図ることとしています。

ポスター発表では、北見市の取り組みとして、市内の高校1年生を対象にバスICカードや回数券と交換可能な引換券と動機付け情報を掲載したリーフレットを配付した路線バスの利用促進事業について発表しました。

具体的には、冬期間の高校生の通学時における自家用車送迎による高校周辺の混雑緩和やCOVID-19感染拡大の影響を受けた市内の路線バス事業者への支援が喫緊の課題となっていたこと、バス事業者や各高校と連携し取り組みを実施したこと、アンケート調査による効果検証では、バス路線沿線の高校において冬期の路線バスでの通学割合が増加したことなどを紹介しました。

行動範囲が広がる高校生に焦点を当てた公共交通の利用促進策については、様々な取り組みを継続していく予定です。

これまでの札幌都市圏におけるMMの取り組み

山内 良輔氏・前田 哲哉氏
[国土交通省北海道開発局札幌開発建設部]
大井 元揮・吉田 隆亮[dec]
高野 伸栄氏[北海道大学]



札幌都市圏では、渋滞緩和を目的としたソフト施策の新たな試みとして、1999(平成11)年度に札幌市あいの里地区での住民MMと、北海道教育大学附属札幌小学校での学校MMが日本で初めて実施された地域です。この取り組みを継続すべく、北海道大学高野教授を座長に迎え、札幌近郊の自治体や交通事業者等が参加する札幌圏モビリティ・マネジメント検討会(事務局:国土交通省北海道開発局札幌開発建設部)を発足し、札幌都市圏における渋滞対策と地域公共交通活性化に向け、MM施策の企画立案や実施に向けた協議を行っています。

会場では、これまでの取り組みについて質問等が寄せられたほか、「市町村の公共交通等を所管する部署は道路部局ではないことが一般的であるため、国道の道路管理者がMMの情報共有、意見交換等を実施するプラットフォームを運営するのは珍しい」といった意見をいただきました。

また、本ポスター発表では、2022年6月に札幌都心で実施した道路空間再配分の社会実験についても紹介し、「公共交通を活用した、歩いて楽しいまち」を目指す取り組みは、MMとの親和性が高いことを参加者とのディスカッションで再確認しました。

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

白崎 正氏[札幌市立八軒西小学校]・宮崎 世司氏[札幌市立資生館小学校]
後藤 詩緒里氏[札幌市まちづくり政策局総合交通計画部都市交通課]
大井 元揮・工藤 みゆき[dec]
新保 元康氏[認定NPO法人ほっかいどう学推進フォーラム]



札幌市では、平成23年度から、市内小学校において「札幌らしい交通環境学習(MM教育)」に取り組んでおり、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(WG)を設置し、各学年におけるMM教育の実践について検討してきました。このWGでの議論を経て、平成23年度からの11か年で、市内小学校全学年で研究授業を実施し、延べ42回の研究授業を実践。さらに、平成26年度からは3年生社会科の学習資料、平成27年度からは学習資料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ています。さらに、令和2年度からは3年生社会科の副教材として公共交通や公共施設の年表とシール、5年生社会科の学習資料とその教師用指導書を市内全小学校へ配布しています。本取組では、教諭主体の授業プログラムが学習指導要領を踏まえた内容となり、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。また、令和3年度の市内全小学校を対象に実施した利用状況等を把握するアンケートでは、3年生の回答校125校の内、約87%にあたる109校が学習資料を使用して学習を実施。今後は、学習資料及び教師用指導書の改訂や5年生社会科のオリジナル単元テストの作成を進めていきます。

文責:dec