



第22回「野生生物と交通」研究発表会のお知らせ

第22回「野生生物と交通」研究発表会を札幌市で開催いたします。野生生物と交通に関心を持つ多くの方のお申込み、ご参加をお待ちしております。詳しくは、ウェブサイト (<http://www.wildlife-traffic.jp/>) をご覧ください。

- ◆開催日：2023年3月3日(金) 10:00～(予定)
- ◆会場：札幌コンベンションセンター 中ホール
(札幌市白石区東札幌6条1丁目1-1)
- ◆論文発表：無料[締切:2022年12月20日(火)]
- ◆パネル展示：無料[締切:2023年1月20日(金)]
- ◆聴講：無料[締切:2023年2月21日(火)]
- ◆懇親会：4,000円(予定)[締切:2023年2月21日(火)]
- ◆講演論文集：2,500円(開催当日発売)[予約締切:2023年2月21日(火)]
- ◆申込方法：ウェブサイトの申込フォームまたは



「野生生物と交通」ウェブサイト

右記のQRコードよりお申込みください。



※論文発表・パネル展示・会場での聴講(定員200名)・懇親会(定員50名)はお申し込みが必要です。
※オンラインでの聴講はお申し込み不要です。

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」研究発表会担当係(担当:鹿野・向井)
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/>

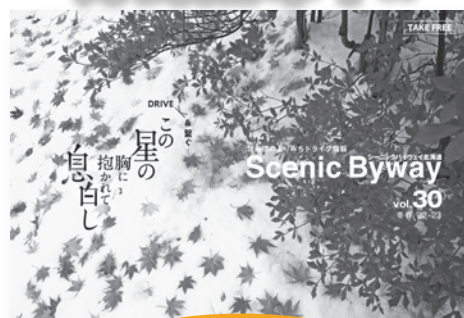
新型コロナウイルス感染拡大等の状況により、変更になる場合があります



北海道のよしみちドライブ情報 「Scenic Byway vol.30 冬春号」

本号の特集テーマは、「ドライブ&繋ぐ」。北海道の厳しい冬、凍てつく寒さを感じながらも、その景色の美しさに圧倒される「冬」のドライブ。待ちわびた春の訪れ、植物も動物も生き生きと動き出すドラマチックな「春」のドライブ。シーニックバイウェイvol.30のアニバーサリー号は、今まで紡いできた北海道の歴史、文化、地域の誇りなど「繋ぐ」をテーマに、大好きな北海道を想い、それぞれの「繋ぐ」を感じる旅を提案します。北海道内の道の駅などで配布中です。ぜひ手に取ってご覧ください。

好評配布中!!



全道の道の駅、高速道路のSA、空港、フェリーターミナル、ガソリンスタンドなどで配布!

編集後記

10月1日に開催された「第12回さららの森 植樹祭」(主催:釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウェイ)に参加しました。この植樹祭は、ドライブ観光等で排出されるCO₂を吸収する「カーボン・オフセット」の森づくりとして、弟子屈町飛行場の跡地を活用して行われています。当日は、活動団体をはじめ福祉施設、行政等約50名が参加し、エゾマツやカエデ等220本が植樹されました。年代も住んでいる地域も様々な方たちが楽しく参加されており、10年以上継続されている理由がそこにあるようでした。(MK)

小澤慎司さん(主催団体メンバー)と息子さん



dec monthly

2022.11.1 vol.446 デックマンスリー



● Monthly Topic (マンスリートピック)

日本風景街道大学
蟹気楼の見える街魚津キャンパス参加報告

● dec Report (デックレポート)

日本風景街道×シーニックバイウェイ北海道
人で繋がるシーニックバイウェイ・プロジェクト

dec Interview >>> フォローミージャパン株式会社 代表取締役社長、一般社団法人シーニックバイウェイ支援センター 理事 西村 理佐氏

フォローミージャパン社(以下FMJ)は、シンガポール拠点の訪日旅行専門会社。トップの西村理佐さんはお父様の故・西村紘一氏と共にドライブツアーの実現をはじめ、北海道のインバウンド観光の展開を支援してこられました。これまでの歩みやコロナ下の現状についてオンラインで伺いました。

故・西村紘一氏(プライムトラベル株式会社会長・2019年逝去)は、北海道を「アジアの宝」と呼んでシンガポールからの送客に尽力された、北海道にとっては大恩人。ドライブ観光の実現は西村氏、理佐さんとシーニックバイウェイ北海道との出会いが原点ですね。

大学卒業後、父がシンガポールに創業した旅行会社プライムトラベル(株)に入社し、やがて同社の日本行き専門ブランド「フォローミージャパン」を中心に仕事をするようになりました。そうするうちに、訪日ツアーをもっと強化して日本とシンガポールの人と人の交流に力を入れたい、という思いが募り、それが独立会社としてのFMJ設立(2008年)につながりました。以来、同社の社長を務めています。

シーニックバイウェイ北海道さんとの出会いは、2005年に北海道で行われた会議に父と一緒に参加させていただいたときでした。そこで「外国人

に北海道でドライブ旅行をしてもらい、北海道の経済を元気にしたい」という当時、北海道開発局職員の和泉晶裕さんの熱のこもった提案に接したのです。父は北海道を訪れるなかで、地域が不況に苦しみ、職を得られない若い女性も少なくないなどの実情に心を痛めていたので、和泉さんの情熱に即、共感。北海道を応援しようと決意し、その会議の席で「シンガポールからチャーター便を飛ばし、ドライブ観光のお客を送り込みます」と宣言したのです。

私には思いもよらない、スケールの大きな話で驚いたのですが、父は常々、「マーケットはつくるものだ」「何か大きなものを動かすには、インパクトは大きくなければいけない」と言っていたので、これは何としても達成しなければ、と覚悟しました。

そして、その年のうちに160人乗りチャーター機を満席にした第1便がシンガポールを飛び立ち、新千歳空港ではレンタカーのエスティマ49台がお客様を待ち受けるという夢のような光景が実現。2005年は「北海道の外国人ドライブ観光元年」になりました。

ドライブ観光だけでなく、「北海道を売ろう」という父の意気込みは強く、旅行博などのイベントで盛んに北海道キャンペーンを打ったので、やがて他の旅行社にも広がり、東南アジア諸国における北海道ツアー人気に火を付けることになりました。

当社のドライブツアーの原点は北海道。人と人との交流、地域の個性を大切にしたい日本の旅を提供していきたいですね。

dec Interview

にしむら りさ

1971年大阪生まれ。シンガポール在住。父・西村紘一氏(シンガポールの旅行会社プライムトラベル(株)創業者。2019年逝去)のもとで幼少期はシンガポールで暮らす。東洋英和女学院大学短期大学部専攻科(英文科)卒業後、プライムトラベル(株)入社。主に訪日旅行部門に携わり、2008年にフォローミージャパン(株)設立と同時に代表取締役社長に就任。趣味はクラシック音楽鑑賞、映画、ドライブ。

ドライブツアーは、北海道を皮切りに日本各地で展開されてきました。

当社のドライブツアーはシーニックバイウェイ北海道さんとの連携によって培ってきたスタイルが原型です。シーニックさんから絶えず豊富な地域情報やアドバイスをいただき、地域のボランティアの方々にも支えられて、その場所、その時季でしか味わえない食、人との交流などの体験をお客様に提供してきました。その長年の積み重ねが「きっと思い出に残る時間が過ぎる」というお客様の信頼につながり、ヘビーなリピーターを増やしてきたのです。

北海道の次にドライブツアーを行ったのは、父が熊本県出身ということもあり、九州へ。福岡空港から熊本、大分・湯布院を回るコースで、その次は岐阜県。県庁の観光担当の方が大変熱心で、何度も視察旅行に招かれ、地域の魅力を教えてもらいました。名古屋空港に入るの、やがて「昇龍道」(愛知、岐阜、富山、石川を含む観光ルート)などを通じてコースは広がりました。その後、コロナ禍に見舞われるまでに富士山周辺、東北、四国、沖縄、そして山陰でドライブツアーを実施してきました。

実は、各地のツアーを経験したお客様から、あらためて北海道の快適さがわかったというような感想をいただくことが少なくありません。食や景観の魅力、広くて渋滞のない道路など、ドライブ観光を満喫したいお客様にとって北海道は必ず戻り

たい場所になっています。他県には北海道ほど地域情報のサポートが行き届かないところもあり、それも北海道のドライブツアーの強みになっていると思います。

FMJの訪日ツアーは地域との交流が大きな特徴ですね。全国各地で、その土地ならではの体験を提供し、シンガポールと日本の草の根交流を深めてこられました。

地域交流によって思い出深い、特別な体験をしていただきたい、という当社の方針は北海道でシーニックさんのサポートを得るなかで生まれてきたものです。例えば、函館では着物の着付け体験を地元の方々のアレンジで行ったのですが、ただ着るだけでなく、生け花をしたり、体験のために集められた着物に関する裏話を聞くなど、人との出会い、つながりを楽しむ機会となりました。お客様と地域の方々が仲良くなる場面がいろいろあることでツアーの魅力は大きくなるのです。

各地の体験プログラムのなかで、特に思い出深い取り組みは宮崎県都城市の食事会「フォローミー・キッチン」、そして鳥取県鳥取市の東郷小学校との交流でしょう。

「フォローミー・キッチン」は、宮崎県出身のFMJスタッフから都城市の実家で祭りのときなどに友人や近隣で手料理を楽しむ会をしていると聞いたのがきっかけでした。スタッフのお母さんが「ぜひ、シンガ



フォローミー・キッチンの様子



東郷小学校との交流の様子

ポールの方々と連れてきてほしい、自分たちがいつも食べているような食事で歓待したい」と協力を申し出てくださり、そのご家族や友人の支えで手作りの食事会が体験プログラムになりました。名産の黒豚やきのこなど農家のサポートも得て地元の食材を十分生かしながら、お客様の性別、年齢、好みにも細やかに合わせたお料理が並び、その心のもったおもてなしに、あるお客様は「これこそ、本当の日本だね」と感動されていました。以来、FMJの一番人気のプログラムになっています。

鳥取市の東郷小学校との交流は、FMJに観光誘致に来られた鳥取県職員の方が同校のPTA会長だったご縁で、2016年から始まりました。日本の小学校では子どもたちがどのように過ごしているのか、学校生活の一端を知ってもらおうというプログラムです。

東郷小は全生徒30名ほどの小さな学校。日本各地で進行する過疎化に危機感を抱いた父は子どもたちを大いに励まし、国際感覚を身に付けて将来活躍する人材になってほしいとシンガポールにも招待しました。東郷小との交流は、そうした父の深い思いに基づいたプログラムで、コロナ禍の間も子どもたちとはオンラ

インでつながりを保ってきました。

シンガポールでもコロナ対策の渡航制限で旅行業は厳しい状況に置かれました。国内の旅行客の動向はどうでしょうか。

国外に出られないため「シンガポールでステイケーション」ということで国内のホテルめぐりなどで旅行気分を味わう人が多く、政府は国内旅行向けのクーポンを国民に配布したりしていました。その間、もちろん訪日ツアーの収入はゼロです。

シンガポールは小さな国ですから、当社のお客様のように海外旅行が自分たちのライフスタイルの一部になっている人が少なくありません。それが全く出られなくなったのですから、「とても耐えられない」といういらだちや困惑の声をよく耳にしました。日本に早く行きたい、かなり先の日程なら行けるのではないかとあたりをつけて航空券を予約し、結局だめでまた延期、というような方や、昨年9月にドイツがいち早く一般観光客を受け入れたので、待ちかねたようにドイツ観光に出かけた方もいます。



再開されたシンガポールからの北海道ドライブ観光(16泊17日の旅の途中、10月14日にシーニックバイウェイ北海道函館・大沼・噴火湾ルートの主催で、函館で行われた押し花を使ったコースター作り体験)

やっと日本でも今年6月から観光客の受け入れが条件付きで始まりましたが、当社のお客様のニーズには以前と比べ、微妙な変化が見られます。例えば、以前は8日間程度の旅程で満足していたのが、もっと長期でゆったりと1カ所に3泊ぐらいして回りたいとか、日本を何度も訪れている方は「温泉と食事が恋しい」と都会より地方の温泉を希望された

りしています。

日本は自由な個人旅行がなかなか解禁されず、旅行会社を通したり、添乗員がつくなどの条件付きの期間が長かったのですが、そのため、ふだんおつきあいのないお客様からもプランづくりのご依頼がありました。そうした方々の希望は断然、東京・箱根、京都。泊まり慣れた一流ホテル、行きつけのレストランを利用し、銀座など都心でひたすら買い物したいという方が多い。「日本には他にも素晴らしいところがあるので、ぜひ他のところへも」とおすすめしますが、買い物重視で訪日する人が多いことを実感しましたね。

訪日ツアー再開に際し、コロナ禍の影響などでどんなご苦労がありますか。

今一番の心配は、日本のコロナ対応が非常にグレーなこと。例えば、もし日本でお客様が感染したら、滞在する自治体に連絡することになります。たいていの場合、指定の宿泊施設に移動することになります。これはお客様にとって非常

に不安なことで、高額の旅費を払って一流ホテルに逗留していたお客様ならなおさらです。多くの国では、PCR検査を受けて感染が確認されたら、滞在するホテルから出ないようにする、というのが通常です。今後、日本のコロナ対策も変わっていくと思いますが、外国人観光客

にとってどうなるのか見通しにくいところが悩みですね。

北海道へは10月に早速、ドライブツアーに出かけたお客様がおられました。残念ながら「あんな静かな登別を見たことがない」と驚かれました。また、道中、情報提供したお店が閉まっていたり、なくなっていたりと、私たちのサポートが追いつかないほどコロナ禍の変化は激

しく、お客様は「まだまだ北海道に賑わいは戻っていない」との印象を強くされたようでした。

日本は外国人観光客受け入れが遅い上に、日本国民は受け入れに消極的だという調査結果などがニュースで報じられたりして、日本好き外国人は早く行きたいけれど歓迎されないのかな、とってしまいますね。ヨーロッパなどに比べて明らかに屋外でマスクをしている人も多く、この点も外国人観光客にとっては気になることだと思います。

このほか、レンタカーがコロナ前より台数、車種ともに減って揃いにくくなっていることや、全国旅行支援が始まってからはホテルや旅館の予約が非常にとりにくくなり、料金が高くなったことも悩みですね。ただ、円安なので、お客様にはますます日本での買い物が魅力的になっています。

コロナ禍の試練はまだ続きそうですが、これまでの実績をもとにさらに多彩な訪日ツアーを展開されることと思います。今後、取り組みたいことは。

東郷小学校との交流は、一般観光客向けの体験プログラムとしては魅力が伝わりにくいのですが、最近では家族三世代のグループで訪日したいというようなお客様もおられます。そうすると子どもたちも含まれるので、東郷小が両国の子どもの交流の場に発展すればと願っています。当社のお客様には教員の方も少なくないので、教育の面を重視したツアーも考えられそうです。

また、シンガポールではコロナ禍の影響で自転車に乗る人が非常に増えました。北海道のサイクルツーリズム活発化にも刺激を受け、シンガポールでも近年、サイクリングロードや関連施設が増えています。以前、瀬戸内海のしまなみ街道へサイクリストのツアーをサポートしたことがあります。今後は自転車に関するツアーもぜひ本格的に手がけてみたいですね。



最初のチャーター便で北海道を訪れたシンガポールからのドライブ観光客



日本風景街道大学 蟹気楼の見える街魚津キャンパス参加報告

(一社)北海道開発技術センター 主任研究員 中前 千佳

「日本風景街道」は、地域の多様な主体の協働により、道(みち)を舞台に、風景、文化などの地域資源を生かし磨いていく活動です。令和2年3月に日本風景街道に登録された「蟹気楼ロード」と令和3年5月にナショナルサイクリルルートに指定された「富山湾岸サイクリングコース」を有する魚津市で、10月28日(金)と29日(土)の2日間にわたり、日本風景街道大学が開催されましたので、その参加報告をいたします。

主催:日本風景街道大学・蟹気楼の見える街魚津キャンパス実行委員会



基調講演 ハイウェイとバイウェイ

筑波大学名誉教授・NPO法人日本風景街道コミュニティ 代表理事 石田 東生 氏

今回の講演タイトル「ハイウェイとバイウェイ」には、高速道路の力を地域に導くために、ゆったりした寄り道、わき道が大事だよね、という思いを込めてつけました。現在、日本の高速道路網は12,000km程度整備されてきたので、次は地域の幹線道路の使い方を考える段階。大きい車や速度の早い車が高速道路を走行するようになるので、地域の幹線道路は、観光客が楽しむ道になっていくのではないのでしょうか。日本を良くしていくには、全国津々浦々、地域やそこに住む人、いろんなところが強くなる必要があります。そこで注目されているのが、「バイウェイ」です。これは、脇にある、ゆったりした道をどう使っていくか、ということで、モータリゼーションによって「みち」は道路になりましたが、そろそろ「みち」に戻す取り組みをしてもいいのではないのでしょうか。

その例として、1934年の不況時、アメリカのバージニア

州の国立公園内に作られた800kmのブルーリッジ・パークウェイの事例を紹介します。「これからは、美しい景色が大きな収入源となるだろう」と考えた当時の知事が、道の途中にある眺めのいいところに休憩場所を作り、白いガードレールを作ったところ、今では年間平均約2,000万人の観光客がそこを訪れ、22億ドルの観光消費を生み出し、巨大な効果をもたらしています。日本風景街道やナショナルサイクリングロードもこのような精神で取り組むべきではないのでしょうか。アメリカでは、歴史的な道路とその沿線の保護、保全をするために法律を整備し、しっかり予算をつけています。最後に、道づくりには「着眼大局、着手小局で進めていく」、「清掃活動や花植え活動など、地域でできることから明るく、楽しく、前向きに取り組んでいく」、「実例を発掘し、実践する」ことの3つが重要だと思えます。

特別講演 サイクルツーリズムと地域振興の取り組み

サイクリスト・自転車冒険家 小口 良平 氏

私は自転車で世界一周の旅をした際、途中のタイでムエタイの体験をしました。その際ジムの経営者から、ムエタイはタイの国技だが、地域にお金が落ちないので自分で借金をしてこのジムを開いたという話を聞き、地域の人と直にふれあい、悩み等を共有したことで、なんとかこの地域の経済を回すためジムに寄付をしたくなりました。この経験から、サイクリングツアーを通して地域と触れ合うことにより、地域の資源を観光資源に変えることができるのではないか、と気が付きました。

日本に帰ってきてすぐに諏訪湖一周のサイクリングツアーを企画したのですが、誰でも乗れる自転車で、誰でも行ける場所を案内していたら、なぜかお客さんが増えなくなってしまいました。地域に詳しいガイドがその土地の魅力を伝える工夫が重要で、例えば、地元の人しか知らないシークレットルートを案内したり、諏訪の名物グルメを食べてもらおうなど、特別な体験を提供するようにし、時速15kmのゆっくりした速度で、諏訪を楽しんでもらいました。この

ような取り組みを通じて、サイクリングガイドというのは、街のコンシェルジュなのだと思われました。

さらに、この地域をサイクリストウェルカムにするのにどうしたら良いかを考え、デザインコンペで自転車を立てかけるサイクルスタンドを作ること。完成したサイクルスタンドをいろいろな場所に設置してもらい、現在164箇所まで増えました。

最近、e-bikeが登場したことにより、誰でも坂道を登れるようになり、長野県での自転車ツアーが加速していますが、一事業者だけでなく、地域全体にお金を落とす取り組みでないと継続していきません。地域の魅力を知ってもらうための自転車なんだと伝えていたら、少しずつ理解が進み、街の人たちも協力して一緒に考えてくれるようになりました。地域づくりと自転車はとても相性がいいです。今では、諏訪湖一周サイクリングロードは、サイクルツーリズム推進ルート77地域の一つに選ばれています。サイクリストウェルカムインフラづくりは、健康、観光、環境、防災につながっていくことを実感しています。

パネルディスカッション

第1部 日本風景街道とナショナルサイクリルルート + (プラス)と地域振興

【コーディネーター】 田中 孝治 氏 [NPO法人日本風景街道コミュニティ 理事]

【パネリスト】 小口 良平 氏 [前掲]

為廣 正彦 氏 [北海道TOKACHIサイクルツーリズムルート協議会 会長]

木下 莊司 氏 [蟹気楼ロード連絡協議会 会長]

宮崎 一郎 氏 [富山県地方創生局 次長、観光振興室長]

金尾 公詳 氏 [富山県サイクリング協会 理事長]

基調講演で出た「ハイウェイとバイウェイ」について意見交換がなされました。車と同様に、自転車にもナショナルサイクリングルートとして指定されている基幹ルートと、ルートから少し離れているが魅力的、という地域ルートがあり、それをどうやって外から来るサイクリストに案内するのが良いか、パネリスト同士で熱いディスカッションが交わされました。為廣氏から、ナショナルサイクリングルートとなったトカチ400の事例として、基幹ルートに加えて、各市町村がサブルートの認証を始めていることを紹介。金尾氏は、外から来るサイクリスト向けにブルーラインや看板に加え、情報発信が重要とし、小口氏からは、旅は多少道を間違えて

ドキドキすることで冒険心が出てきて楽しくなる、などの発言がありました。コーディネーターの田中氏からは、自転車はコミュニケーションツールとしてちょうど良く、道に迷った際に、地元の人に道を聞くことができ、それが楽しい旅の要素になること、外から人を呼び込む仕掛けとして、富山湾岸の持っているイメージ、例えば、北前船や北陸道、それらの持つストーリーがあることが大事で、それが富山湾を走りたくなる動機付けとなることに言及されました。最後に、サイクルツーリズムの推進に向けて全国で頑張っている仲間と手をつないで、自転車でのバイウェイ(寄り道)にも取り組んでいきたいとまとめました。

第2部 日本風景街道の担う役割と行政の関わり

【コーディネーター】 石田 東生 氏 [前掲]

【パネリスト】 原文宏 [(一社)シーニックバイウェイ支援センター 業務執行理事]、今田 一典 氏 [NEXCO西日本九州支社 調査役]、熊川 栄 氏 [癒恋村長/自治体連絡協議会]、山下 政好 氏 [田原市長]、村椿 晃 氏 [魚津市長]

【アドバイザー】 真田 晃宏 氏 [国土交通省 道路局 環境安全・防災課交通安全政策分析官]

今田氏から、日本風景街道の登録団体を対象としたアンケート結果から、登録したばかりのルートは、最初は勢いがあるが、時間が経つと行政の人事異動などで、取り組みが停滞してしまうことがあると報告がありました。それを受け、そうならないためには、民間が動き、それを行政が支援する形がいいと山下氏が発言。熊川氏からは、民間が中心となって活動していくことは大事だが、国土交通省から補助事業があってもいいのではないかと意見がありました。道路協力団体制度は地域に収益が入る非常に良い仕組みであるから、もっと活用されたら良いという意見に加え、山下氏からは、活動を継続するにはやって良かったという達成感が必要。そのためにも担い手の育成が課題だと感じていると意見がありました。行政の職員やその街に住む地域住民がいろんな工夫をしながら、続けていくことを第

一に考えてやっていきたいとの発言がありました。それらの発言を受け、真田氏から、道路局は自動車のための道路を作ることに力を注いできたが、今日の議論を通じて、人に予算をつけることも大事だと感じた、ルート間の連携をサポートする仕組みやプラットフォームが必要で、そのためにも、道路協力団体制度を普及し、使いやすいように継続的にブラッシュアップしていきたいとしました。最後に、コーディネーターの石田氏が、日本風景街道には、風景を構成するすべてが入っており、日本全国津々浦々を良くしていこうという崇高な理念が書いてあります。本居宣長の書いた書物に「もののあはれ」という言葉があるが、それは人が見ること聞くことにふれて心が動く様のこと。日本風景街道は、人に感動してもらおうということを目指してこれからも頑張っていきたいとまとめました。

バスで行くエクスカージョン

2日目に開催されたバスエクスカージョンに参加しました。最初に訪れたのは、魚津の三大奇観のうちのふたつである「埋没林」と「蟹気楼」を知ることができる魚津埋没林博物館。蟹気楼の見える仕組みはまだ解明されていないことも多らしく、蟹気楼の不思議さを感じました。その後、日本で現存する最古の水族館である魚津水族館を見学し、最後に魚津の街中にある中島果樹園でりんご狩り体験を楽しみました。蟹気楼の不思議さと富山湾の魅力など、魚津の街を知るエクスカージョンとなりました。



若い夫婦が観光果樹園として取り組んでいる中島果樹園

『永山在兼』と2つのみち

(釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウェイ×薩摩よりみち風景街道)

釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウェイ ルート担当

(一社)北海道開発技術センター 首席研究員 永田 泰浩

令和3年6月9日に開催したオンラインセミナーは、永山在兼の出生地である鹿児島県日置市在住で日置市文化財保護審議会の楠生恭二(くすばえきょうじ)さんと、北海道弟子屈町在住で弟子屈町教育委員会元教育長の小林俊夫さんによる永山在兼の業績の説明から始まり、日置市を含む『薩摩よりみち風景街道』と弟子屈町を含む『釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウェイ』の活動報告と情報交換がありました。また、後半は『永山在兼と2つのみち』と題したパネルディスカッションが開催されました。

釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウェイがルート設立当初から行っていた独自活動に「懐かシーニックパネル展」があります。昭和初期に弟子屈町川湯でバスの運転手をしながら、アマチュアカメラマンとして写真を撮り続けた『松葉末吉(まつばすえきち)』に焦点をあてた写真展です。松葉末吉の撮影した写真に、写真1のような、開通間もない時期の阿寒横断道路の写真が含まれているように、永山在兼と松葉末吉は同じ時代を生きていました。釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウェイでは、このセミナーをきっかけとして、改めて永山在兼の業績やその時代の歴史観の重要性を認識するようになりました。令和3年度の秋からは、2人の生きた昭和初期をテーマとしたパネルを新たに作成し、バージョンアップした懐かシーニックパネル展を開催しています。

永山在兼の業績の再認識は、新たなルート活動も生み出しました。永山在兼が計画、建設した阿寒横断道路は、現在は地域の主要な観光路線となっています。釧路



(写真1) 開通間もないころの阿寒横断道路の様子
【撮影: 松葉末吉】

湿原・阿寒・摩周シーニックバイウェイの地域活動の基幹ルートでもあり、ルートのメンバーは、セミナーの前から、毎年秋に阿寒横断道路に点在する駐車帯の清掃活動を行ってきました。そんなメンバーの心に残ったのが、セミナーで紹介された写真2です。自転車に乗った2人の男性が「永山峠 海拔七四八米」と書いてある太い標柱の前でポーズを取っています。「これはどこで撮った写真だろうか?」。ルート幹事会でも話題になりました。現在は写真のような「永山峠」の標柱はどこにもなく、「永山峠」という名称も使われなくなっていたからです。北海道開発局の資料などを参考に調べた結果、標柱は阿寒横断道路の頂上付近に位置する「双岳台」から弟子屈町と旧阿寒町(釧路市阿寒町)の町界付近であると推定されました。この結果を踏まえて、釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウェイでは、「ヒストリックバイウェイとしての阿寒横断道路の環境整備」と題して、北海道開発技術センターの「沿道を守り、活用する団体への支援事業」に応募し、永山峠の標柱の復活に向けた活動を開始しています。

第1回のセミナーのアンケートには、以下のような意見がありました。「北海道と薩摩のご縁を未来のために子どもたちに伝えたいと思います」。前述の「ヒストリックバイウェイとしての阿寒横断道路の環境整備」には、地域の歴史や文化を将来に伝承する活動も含んでいます。セミナーで永山在兼についてのご説明いただいた楠生恭二さんや小林俊夫さんと連携して、後世に伝承していく資料づくりを検討しています。この取り組みをひとつのきっかけとして、薩摩よりみち風景街道と釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウェイ交流をもっと深めていきたいと考えています。



(写真2) 永山峠の標柱
【提供: 弟子屈町】

「人で繋がるシーニックバイウェイプロジェクト」は、(一社)シーニックバイウェイ支援センターが主催して(二社)北海道開発技術センター、NPO法人日本風景街道コミュニティ等の協力のもと、令和3年度からスタートしました。北海道の開拓や歴史的な出来事に関わった人や偉人を通じて、北海道と日本各地のつながりをお互いに確認することをきっかけにシーニックバイウェイ北海道と日本風景街道の相互交流に発展させ、郷土愛の醸成と関係人口の創出をめざす試みです。

第1回は、阿寒横断道路を計画し、その建設に尽力した元釧路土木派出所長の「永山在兼(ながやまありかね)」をテーマにオンラインセミナーを開催しました。第2回は十勝開拓の祖と慕われる「依田勉三(よだべんそう)」と晩成社をテーマに帯広市でフォーラムを開催しました。それらの開催状況と、その後について概要を紹介します。

人で繋がる シーニックバイウェイ プロジェクト



依田勉三の遺産から新たな交流へ!

(十勝シーニックバイウェイ×“なごみの伊豆 なごみの道”風景街道)

(一社)北海道開発技術センター 地域政策研究所長

(一社)シーニックバイウェイ支援センター 業務執行理事 原文宏

依田勉三が率いた晩成社は、静岡県の伊豆半島にある松崎町に、豪農であった依田家を中心に資金を集めて北海道開拓のために組織された会社です。1883年(明治16年)に13戸27名でオベリベリ(現帯広市)に入植し、様々な畑作物の試作はもちろん、水稲栽培、酪農及び練乳や缶詰等の加工、販売も手がけました。天災や物流を含むインフラが未整備だったため事業としては失敗し、1932年(昭和7年)に晩成社は解散しましたが、日本の食料基地と称される十勝の現在の礎を築いたのは、依田勉三率いる「晩成社」であり、北海道十勝と静岡県の伊豆は、開拓の絆で結ばれた地域といえます。

その伊豆半島の5町長(西伊豆町、松崎町、南伊豆町、河津町、東伊豆町)が、北海道十勝を視察するのに併せて、令和4年7月1日に帯広市で「日本風景街道(シーニックバイウェイ)交流・連携フォーラム」として“依田勉三の遺産から新たな交流へ!”をテーマに、十勝シーニックバイウェイの視察と、両地域の現状や日本風景街道の活動、これからの交流の可能性について意見交換会が開催されました。

静岡側からは伊豆半島の5町長のほか「なごみの伊豆 なごみの道」風景街道、北海道は「十勝シーニックバイウェイ(十勝平野・山麓ルート、トカプチ雄大空間、南十勝夢街道)」の3ルートが参加して、国土交通省の北海道開発局及び中部地方整備局や帯広市、帯広商工会議所等も加わって活発な意見交換が行われました。

静岡から参加の皆さんからは、十勝



十勝が丘展望台での、十勝シーニックバイウェイのライフコンシェルジュによる説明

シーニックバイウェイの活動が民間主導で活発に行われていること、特に広域で競争しつつも連携していることが伊豆とは異なるようで、その点への質問が多く聞かれました。それに対しては、トカプチ雄大空間の野村代表から、道東自動車道の全線開通に向けた観光プロモーション活動に十勝シーニックバイウェイが連携して参加し観光客が増加したという成果があったこと、依田勉三、晩成社による民間主導の開拓者精神が十勝に住む人のアイデンティティになっており、地域のつながりの源泉となっていると答えられていました。

意見交換会では、例えばお互いの地域で「依田勉三通り」のような道路やルートに名前を付けて姉妹ルートのような関係づくりをすることで、夏に静岡のサイクリストが北海道へ、冬に北海道のサイクリストが静岡へのような季節的なスポーツ交流、静岡空港と帯広空港の間でチャーター便を飛ばす等のアイデアがでていましたが、小さいことから積み上げていこうということになりました。

そこで、まずは帯広市での「ふじのくに 静岡紹介展」や「静岡県の食フェア」の開催、ナショナルサイリングルートである太平洋岸自転車道とトカプチ400によるサイクリスト交流を、できる範囲ではじめていこうということが参加者の間で共有されました。このような具体的な交流を通して、十勝シーニックバイウェイと“なごみの伊豆 なごみの道”風景街道の交流も発展させていけたらと思います。



意見交換会の様子