



第22回「野生生物と交通」 講演論文集販売中!

講演論文集はエコ・ネットワークで販売中(2,500円税込)。
過去の論文集は、第4号から在庫があります。
購入に関するお問合せは、下記までお願いいたします。

【エコ・ネットワーク】〒060-0809 札幌市北区北9条西4丁目エルムビル8F
TEL 011-737-7841 FAX 011-737-9606
E-mail eco@hokkai.or.jp HP <http://econetwork.jp>



書籍のご案内 「野生動物のロードキル」

柳川久 監修、塚田英晴 編、園田陽一 編
東京大学出版会 定価 6,050円(本体5,500円+税)
ISBN 978-4-13-060246-4 A5判 340ページ 2023年1月発売

当センターの原文宏、野呂美紗子が著者の一人として分担執筆した書籍「野生動物のロードキル」が、東京大学出版会より発刊されました。本書は、日本国内の哺乳類を中心としたロードキルの実態、対策、今後の展望を体系的にまとめたものです。道路の維持管理に携わる方をはじめ、野生動物に関心のある皆さまにぜひ手に取っていただき、ご活用いただければ幸いです。



東京大学出版会
<https://www.utp.or.jp/book/b614692.html>



第13回 寒地開発に関する 国際シンポジウムISCORD 2022

★テーマ:寒冷地における水文・気候・生態・社会学分野の統合

コロナ禍のため延期となっていた第13回寒地開発に関する国際シンポジウムISCORD 2022が中国ハルビン市で開催されます。(オンライン併用)

- 研究発表: 2023年7月14日-16日
- エクスカーション: 2023年7月17日-19日
- 本論文提出期限: 2023年5月20日(概要は本論文と一緒に提出可)

※詳しくは、現地実行委員会ウェブサイト<http://en.iscord2022.harbin.cn>をご覧ください。
国内問合せ先: iscord@eng.hokudai.ac.jp



令和5年度 dec定時総会のお知らせ

令和5年度dec定時総会を下記の日程で開催いたします。
開催方法等詳細につきましては、会員の皆さまに後日文書にてご案内申し上げます。

◆日時:令和5年5月31日(水)

編集後記 新年度になりました。気温も上がって、意味もなくウキウキしちゃう春到来!旅行やキャンプ、ドライブと、ゴールデンウィークに向けてプランを練っている方もたくさんいらっしゃると思います。そんなあなたにオススメなのが「シーニックドライブマップ2023年度版」道の駅スタンプラリー開始と合わせ、4月22日(土)発売です!表面は、北海道ならではの絶景が見られる「推し道」や、ドライブの合間のお楽しみ、「道の駅シリーズ」や、地元オススメの「イチオシ!地元ごはん」を紹介。さらに裏面は北海道の道の駅が全て網羅された地図が掲載されていて、旅の参考になること間違いなし!の1冊です。お求めは、全道の道の駅、札幌駅とさんくらプラザ等でどうぞ! (RW)



dec monthly vol.451

2023年4月1日発行

発行人 倉内 公喜

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.decretor.or.jp/>

E-mail dec_info01@decretor.jp



Hokkaido Development Engineering Center

dec monthly

2023.4.1 vol.451 デックマンスリー



- Monthly Topic (マンスリートピック)
- 第22回「野生生物と交通」研究発表会
- dec Report (デックリポート)
- 第4回 JSTEシンポジウム(札幌)

dec Interview >>> 北海道環境生活部自然環境局 野生動物対策課 ヒグマ対策室 主幹 武田 忠義 氏



北海道庁に「ヒグマ対策室」が新設されて1年。第22回「野生生物と交通」研究発表会(2023年3月3日/札幌コンベンションセンター)では、同室主幹の武田忠義さんを迎え、「北海道ヒグマ管理計画と諸課題への対応について」と題して特別講演をしていただきました。この内容と講演後のインタビューも交えてご紹介します。

入庁以来、野生動物の保護管理を中心に環境保全の仕事に携わってこられました。

小さいころから動物が好きで獣医師の道に進みました。特に野生動物保護の仕事がしたかったのです。道庁に入ったのは1990年。ちょうどそのころ、道東を中心にエゾシカの急増で交通事故の問題がクローズアップされていました。その対策に向けて、当時、北海道大学の太泰可紀之先生を中心に日本道路公団や北海道開発局などの方が動き始め、報告書『野生動物交通事故対策-エコロード事始め』(98年)も刊行されました。私もそうした取り組みに参加していましたが、それが北海道における「野生生物と交通」研究の源流の一つだったと認識しています。

これまで道庁では野生動物の保護管理を中心に、生物多様性保全条例の策定、また環境アセスメントなどの仕事に従事してきました。2021年に本庁環境生活部環境局自然環境課の野生動物鳥獣係に異動しましたが、2022年度の機構

改編により同部に「自然環境局野生動物対策課」が新設され、そこに「ヒグマ対策室」が設けられて専任となりました。ヒグマ担当はかなり組織強化されましたが、それでもまだまだ人手は足りません。本庁のみならず各振興局に専門的人材を配置することも今後の重要な課題だと思えます。

ヒグマと人との関係は、時代とともに変化してきたと思いますが、政策的には「3つのターニングポイント」があると指摘されていますね。

かつてアイヌの時代には、ヒグマは豊かな恵みをもたらす「キムカムイ」という神であり、時に害を及ぼす悪い神「ウエンカムイ」として伝統的な資源管理が行われていました。それが開拓時代に入った途端に、害獣として積極的な捕獲が始まります。1963年にはヒグマ捕獲奨励事業が始まり、66年には「春グマ駆除」が開始されます。

「春グマ駆除」は、残雪期(2~5月)の比較的捕獲しやすい時期に捕獲頭数制限なしに行われました。当時は熊胆(くまのい)が漢方薬として珍重されて高く売れ、1頭100万円程度の収入になったといえます。この捕獲圧の高い「春グマ駆除」の開始がヒグマ政策の「第一のターニングポイント」。その後、生息数が急速に減って90年に春グマ駆除は廃止されますが、それが「第二のターニングポイント」です。

近年ますます顕在化してきたヒグマと人とのあつれき。保護の一方で、新たな関係性をどう築いていけばよいのか。ヒグマ政策は新たなターニングポイントを迎えています。

dec Interview

たけだ ただよし
1964年北海道江別市生まれ。88年北海道大学獣医学部卒業。90年北海道庁入庁。本庁自然環境課ほか創設、網走、日高の各支庁(振興局)で環境保全の職務に従事。2022年4月から組織機構改正により環境生活部に設置された自然環境局野生動物対策課ヒグマ対策室の主幹に。北海道獣医師会、日本野鳥の会、ヒグマの会、各会員、野生動物保護研究会監事。趣味はバードウォッチング、登山、写真撮影など。

やがて生息数は回復に向かい、それとともに人とのあつれきが顕在化していきます。道は2000年以降、段階的に保護管理計画を整え、17年に科学的なデータ蓄積や生息数把握をもとに、初めて鳥獣保護管理法(鳥獣法)に基づいた「北海道ヒグマ管理計画」を策定しました。それに必要な改訂を加えたのが現在の「北海道ヒグマ管理計画(第2期)」(計画期間:22~27年)です。現在、人とのあつれきはますます顕在化しており、ヒグマと人との新たな関係を模索する「第三のターニングポイント」を迎えていると考えています。

ヒグマの生息数が初めて調査をもとに科学的に算出されたのは2014年で、10,500頭と推定されました。2020年度の新たな調査では11,700頭(中央値)。ここから遡って春グマ駆除廃止の1990年を推定すると5,200頭(中央値)で、30年間でヒグマは約2倍に増加したことになります。

では、ヒグマと人のあつれきの実態とはどのようなものでしょうか。近年、市街地への出没が話題になっています。

人身事故は2011年から20年の10年間に27件発生(死亡5名)していますが、翌年の21年度は9件と突出して多く、死亡4名負傷10名。札幌市東区の住宅地や登山客でぎわう西区の三角山に現れたのは衝撃的なことでした。

農業被害も年々増加傾向にあり、21年は約2億6,200万円。被害作物はデントコーンが50%を占め、この背景には家畜飼料の自給率の増加やデントコーンの品種改良で作付できる地域が増えたという事情があります。作物単価が低く防除に費用をかけられないということもあり、ヒグマにとって格好のごちそう畑になります。被害防止には営農側にも適切な対策が求められます。

捕獲数も春グマ駆除廃止後、増加傾向にあり、2021年度は1056頭と過去最多です。うち狩猟は4%と減少傾向で、大半が許可捕獲(有害駆除)。捕獲方法は銃と箱わなが半々です。捕獲数が増えているのに農業被害が増加の一途にあるという実態は、捕獲では被害を

抑えられないことを示しています。

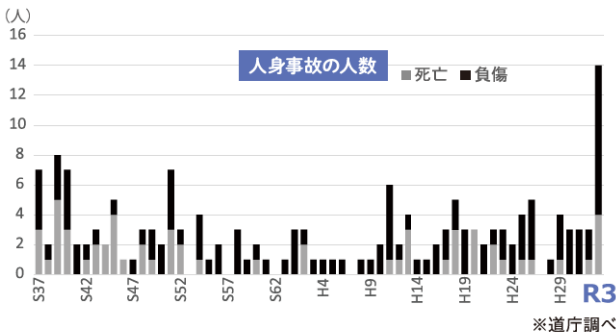
ヒグマは害獣の側面を持つ一方で、保護すべき野生動物でもあり、その両面に対応しなければならぬ施策の難しさがありますね。

「北海道ヒグマ管理計画(第2期)」では、ヒグマは「北海道の豊かな自然を代表する野生動物(象徴種)として道民共有の財産」としています。また、環境省のレッドリストには絶滅のおそれのある地域個体群として「石狩西部及び天塩・増毛地方のエゾヒグマ」が挙げられています。

「管理計画」の目的には①人身被害の防止、②人里への出没抑制、③農業被害軽減、という「あつれき軽減」とあわせて「地域個体群の存続」があります。「あつれき軽減」策で重要なのは、人をおそれず、場合によっては人に被害を及ぼしたり、繰り返し農業被害をもたらす「問題個体」を発生させないこと。これには出没情報の共有や出没時の対応などヒト側への普及啓発が非常に大事です。

問題個体発生を防ぐために狩猟期間変更など捕獲圧強化を検討してきましたが、今年2月から開始したのが「春期管理捕獲」です。これは減少するハンターの育成と同時に人里近くで捕獲を積極的に行うことを認めることでヒグマにもっと警戒心を持たせようという対策です。どれだけ効果を上げるかは今後の状況を見ていくこととなりますが、出没個体の有害性に応じて危険な場合は積極的に対処し、問題個体の排除や行動改善を図ります。

道では全道を5つの保護管理ユニットに分け、各地域個体群の存続のため



に総捕獲数を管理しています。生息数のデータに基づいて地域ごとに基準を設け、特にメスに着目して、捕獲しすぎないように上限数を設けています。あわせて保護管理のための調査研究やモニタリングを推進しています。

あつれき軽減と地域個体群存続に共通する対策には、捕獲や保護管理の技術者の育成と地域対応力の強化があります。現在、各振興局に地域連絡協議会をつくっていますが、そのなかで関係者が連携してできる対策を進めようとしています。

高速道路に野生動物が入り込んで発生するロードキルは、近年、全国で増加傾向にあるようですが、ヒグマの交通事故に関する状況はどうでしょうか。

ヒグマの交通事故について私たちに調査依頼や検体回収などを通じて記録があるのは20件(2012~22年)です。自動車事故11件(14頭)、列車事故9件(9頭)ですが、実際の事故はもっと多いでしょう

ちなみにJR北海道のデータ「列車によるヒグマの発見・衝突件数の推移(2016~21年度)」によると増加傾向にあり、21年度は列車に衝突46件、運行支障22件で計68件で、16年度21件の3倍となっています。

私たちが把握している20件において特徴的なのはヒグマの推定年齢がゼロ~2歳と親離れ前の幼獣が若い個体が多いことです。件数が少ないので傾向はわかりにくいですが、発生地域で特徴的なのは、道東の厚岸町の列車事故で別寒辺牛湿原のなかを走る花咲線でたびたび発生しています。



もう一つは、苫小牧市周辺への集中で、これは積丹・恵庭地域個体群と日高・夕張地域個体群の間の貴重なコリドー(通路)になっていて事故が起きやすいと考えられます。稀少な地域個体群を守るためには高速道路、JRをまたぐクマのための通路をどう保全するかが重要な課題です。

実際の事故事例を挙げると、2019年9月の上川町の旭川紋別自動車道の場合はクマとクルマの接触事故で通行止めに。ヒグマは生きていて動けない状態でしたが、鳥獣法・道路交通法により道路上や夜間の発砲が難しく、北海道開発局の重機で体を固定して、道路から外に出し、朝まで待って殺処分が行われました。

20年9月の苫小牧市の日高自動車道の場合は、夜間に2件接触事故が発生し、翌日、道路法面に負傷したクマ1頭が発見されました。速度規制が続けられ、ネクスコ、市、警察、道で殺処分の方法など対応を協議しましたが、結論が出ず、結局、発生の3日後に死亡が確認されました。

もう一つ、22年8月苫小牧市の道央自動車道の例ですが、夜間にヒグマ親子2頭が車に衝突して親クマは死亡し、けが人はなし。その後、事故現場近くで子クマ2頭が目撃され、うち1頭が車にひかれて死に、その死体避けようとして車が横転(けが人はなし)。残された子クマ1頭が道路敷地内にいるので対応を協議していましたが、2時間以上目撃情報がないということで通行止めは解除に。二次的な事故を心配しましたが、3日後に道路脇で死体が発見されました。

ヒグマの交通事故への対応については、現状にさまざまな課題がありそうですね。

事故対応の課題の第一は、事故個体に対する対処方法に制限があることです。負傷して動けないクマを早く安楽死させてやりたい場合でも、上川町の例と同様に道路上や夜間の発砲が難しく、それ以外にもさまざまな制約があります。また、警察官も警察官職務執行法により人の生命の危険が迫っている場合以外は発砲を指示できないなど厳格な適用条件があります。

第二の課題は事故に対応するさまざまな主体における共通認識の不足です。事故が起こったときに関係者は問題点に気づき、勉強もするのですが、その後、人が入れ替わったりすると事故個体の排除について責任は誰が追うのか、関係者の共通認識がなければ難しくなります。第三の課題は誘因物の存在。前述したようにデントコーン畑などには対策が必要ですし、列車や道路上のシカの事故死体などの除去も同様です。

対策にもさらなる工夫が求められます。鉄道や道路への進入を防ぐためにシカ柵の設置が行われていますが、シカ柵の上に1本電気柵を付けることで効果は非常に大きくなる。事故の発生しやすい場所に優先的に設置すればよいでしょう。また、ヒグマが横断しやすい場所が特定できていれば対策しやすいので、定期的にシカ柵を点検し、破壊した痕跡はないか、毛が残って

いないかなどの確認が効果的です。このほか食痕調査や地元の役場や猟友会への聞き取り、また監視カメラの設置なども有効です。地域によっては観光客対策も重要で、エサやりや不用意な接近を避けるよう啓発が大事です。

SNSでの「クマ注意報」発出をはじめ、シンポジウム開催やパンフレット配布などヒグマに関する情報発信、啓発に注力されています。

今年度の施策の方向としては、情報発信の強化とともに、地域対応力の強化と適正な管理の推進に重点を置いています。特に、地域対応力については、地域連絡協議会の機能強化や地域ごとの実施計画の策定、またGISやドローンなどICTを活用して市街地出没経路などを把握し、対策に役立てる取り組みを進めています。出没時対応訓練はすでに昨年全道8カ所です。市町村や警察など関係者を集めて机上訓練を行い、手応えを感じているところです。地域で解決できない問題が生じたときには捕獲などの専門家を派遣してアドバイスする制度もつくっています。

人とクマとのあつれきが社会問題化している昨今ですが、今後は、人間の生活圏、野生動物の生活圏、その間にあって折り合いをつけるバッファゾーンをどうつくっていくか、そのゾーニングが大きな鍵になると思います。それには都市計画や景観生態学、社会学など野生動物の保護管理の範囲にとどまらない視野で取り組む必要があると考えています。



昨年度リニューアルした北海道発行のパンフレット

「野生生物」と「交通」に関する情報交換の場として全国でも貴重な交流機会となっている標記発表会。dec理事長倉内公嘉による挨拶のあと、北海道ヒグマ管理計画と諸課題への対応についてと題して、北海道環境生活部ヒグマ対策室の武田忠義氏による特別講演が行われました。分科会では①心理的対策②ロードキル③保全の3つをテーマに全国各地から計10件の研究発表が行われ、パネル展示では6団体が参加しました。各分科会から4件の研究発表とパネル展示についてご報告します。[2023年6月6日/主催:dec]



開会挨拶の様子

「野生生物と交通」

第22回 研究発表会



特別講演	
北海道ヒグマ管理計画と諸課題への対応について	武田 忠義(北海道環境生活部 ヒグマ対策室)
第1分科会 心理的対策	
中型哺乳類3種に対する木酢液の効果	渡邊 裕介、○浅利 裕伸[帯広畜産大学] 貝塚 淳、石川 博規[株]長大]
害獣対策用高周波、低周波発生装置の効果について	○辻 維周[岡山理科大学教育推進機構] 轟 秀明[有] T.M.WORKS] 松倉 拓郎[株]マツクラ]
『マリン・サポニン』鳥獣害対策忌避剤の応用 —シカへの検証報告—	○矢満田 晃靖、石崎 啓一[ハーテック(株)]
第2分科会 ロードキル	
最近のエゾシカの交通事故の発生傾向を探る	○佐藤 真人、鹿野 たか嶺、佐藤 金八[一社]北海道開発技術センター] 野呂 美紗子[元 一社]北海道開発技術センター]
高速道路における動物侵入対策の強化	○増倉 秀一、小嶋 智博[中日本高速道路(株)] 加藤 一彦、福田 聖一[中日本ハイウェイ・エンジニアリング東京(株)]
ロードキル対策としての除草による視認性向上	○鹿野 たか嶺、佐藤 真人[一社]北海道開発技術センター] 草間 祥吾[北海道開発局 帯広開発建設部]
ロードキルの防止及び抑制対策に関する一考察	○原 文宏[一社]北海道開発技術センター]
第3分科会 保全	
苦小牧植苗苗圃におけるヒグマの移動経路確保(予報) 林業とヒグマの共存にむけて	○柳川 久[帯広畜産大学] 吉田 俊一[有]ノーズレーシング] 渡辺 晋二[住友林業(株)]、浅野 浩史、藤井 朝子[株]地域環境計画北海道支社] 桑井 詩帆、塩路 聖香[帯広畜産大学]
酪農学園大学野生動物医学センターが関わった ロードキル事案等の総括—拠点施設閉鎖を機に回顧する	○浅川 満彦、尾針 由真 [酪農学園大学 獣医学群 獣医学類 感染・病理学分野 医動物学ユニット /野生動物医学センター]
道道きたひろしま総合運動公園線整備における 環境保全対策事例	鳥 豊[北海道空知総合振興局 札幌建設管理部] ○永岡 孝康[北海道空知総合振興局 札幌建設管理部] 中島 康子[日本データサービス(株)] 地代所 宜史[株]シー・イー・サービス] 小澤 良之[株]開発調査研究所]
パネル展示	
■WAMC活動記録[WAMC] ■IoT自動撮影カメラとAI搭載クラウド[株]ハイク ■エゾシカ衝突事故防止に向けた注意喚起活動「ぶつ鹿(か)らない壁新聞」の紹介[北海道開発局 稚内開発建設部] ■害獣侵入防止装置「わたれません」[株]赤城商会]他	



会場の様子

01 // 第1分科会から

『マリン・サポニン』鳥獣害対策忌避剤の応用—シカへの検証報告—

矢満田 晃靖、石崎 啓一[ハーテック(株)]

近年、シカの過剰増加は社会的な問題となっています。また、北海道全域で大量発生するヒトデは漁業に大きな被害を及ぼすとともに経費をかけて産業廃棄物として処理されています。本報告は、捨てられるヒトデから抽出され、鳥獣害対策として忌避効果が認められている物質「マリン・サポニン」を使った製品によるシカ対策の有効性を検証したものです。「マリン・サポニン」は紫外線の光を吸収して強烈に発光する性質を

持っています。紫外線の光を感じることができるとは、この物質の塗布された製品(忌避テープなど)の発する光を「眩しい」「怖い」と感じて近づきたくなく、この光に慣れづらくなります。本報告は、捨てられるヒトデから抽出され、鳥獣害対策として忌避効果が認められている物質「マリン・サポニン」を使った製品によるシカ対策の有効性を検証したものです。「マリン・サポニン」は紫外線の光を吸収して強烈に発光する性質を



持っています。紫外線の光を感じることができるとは、この物質の塗布された製品(忌避テープなど)の発する光を「眩しい」「怖い」と感じて近づきたくなく、この光に慣れづらくなります。本報告は、捨てられるヒトデから抽出され、鳥獣害対策として忌避効果が認められている物質「マリン・サポニン」を使った製品によるシカ対策の有効性を検証したものです。「マリン・サポニン」は紫外線の光を吸収して強烈に発光する性質を

02 // 第2分科会から

高速道路における動物侵入対策の強化

増倉 秀一、小嶋 智博[中日本高速道路(株)]
加藤 一彦、福田 聖一[中日本ハイウェイ・エンジニアリング東京(株)]

中日本高速道路(株)が、新東名高速道路で実施してきた動物侵入防止柵によるロードキル対策と効果に関する報告です。供用中路線では、大事故につながるやすい、シカ、イノシシ等の大型動物の衝突事故が毎年20件程度発生しています。そこで、供用中路線で実施している対策の問題点を検証したところ、主な問題点は、柵下の隙間からの侵入、柵の破損による侵入であることがわかりました。

これに対し、既存柵の補修を行うとともに、新規路線では抜本的な対策を行いました。具体的には、柵設置位置を斜面・起伏を避けた法面第一小段への変更、強化型動物侵入防止柵の開発です。今のところ供用中路線におけるロードキル件数に顕著な減少は見られません。一方、新規開通した新東名高速道路の御殿場JCT以東では、大型動物のロードキルは発生していないことから、新規路線で実施してい



新たな動物侵入防止対策は効果があると結論づけられています。



03 //

第2分科会
から

ロードキル対策としての除草による視認性向上

鹿野 たか樹、佐藤 真人〔(一社)北海道開発技術センター〕
草岡 祥吾〔北海道開発局 帯広開発建設部〕

視認性を向上し、エゾシカを早期に発見し易くすることは、有効なロードキル防止策となることが期待されます。そこで、路肩の視認性を向上させることを目的として除草を行い、ロードキル防止策としての効果を検証しました。

調査では、通常幅除草・広域幅除草・除草なしの3条件の区間を設け、視認性確認、カメラを用いたモニタリングおよびロードキルデータ分析を実施しました。調査の結果、広域幅除草が最も視認性が高く、エゾシカ

出現時にブレーキを踏む通行車両の割合も最も多い結果となりました。エゾシカの行動は、88%が道路横断で、広域幅除草区間で突出して多かったです。調査前後3カ年のロードキル件数は、広域幅除草区間では5件が3件に減少、除草なし区間においては3件が0件に減少しました。

ブレーキを踏む車両が多く、エゾシカの出現回数が突出して多い広域幅除草区間においてロードキル件数の減少が確認できたことから、除草による効果である可能性があります。



除草は、今後のロードキル対策のひとつとして有益な手法となるのではないかと考えられます。

04 //

第3分科会
から

道道きたひろしま総合運動公園線整備における環境保全対策事例

島 豊〔北海道空知総合振興局 札幌建設管理部〕
永岡 孝康〔北海道空知総合振興局 札幌建設管理部〕
中島 康子〔日本データサービス(株)〕 地代所 宜史〔(株)シー・イー・サービス〕
小澤 良之〔(株)開発調査研究所〕

道道きたひろしま総合運動公園線は、北広島市内の特別天然記念物野幌原始林から樹林の続く豊かな自然環境の中に建設されており、環境対策の協議会を設立して環境保全対策を計画・実施しました。本報告は、その環境保全対策事例を紹介するものです。

具体的には、道路設計においては、地形の改変を最小限にとどめるよう道路縦断線形や橋長の延長等によって切土・盛土・伐採の面積を抑えることを行いました。また、工事施工中に

おいては、重要種の繁殖期間中は工事を中断するなどの配慮を行うとともに、工事改変範囲内で確認された重要植物種は改変範囲外の適地に移植することを行いました。また、施工による濁水の発生の抑制や、表土ブロック移植などによる在来植生の早期復元の対策を行いました。生息域の分断によりロードキルの発生が見込まれることからエゾシカ・中川哺乳類・エゾサンショウウオの路上への侵入防止対策を実施しております。



最後にこれらの環境保全対策が複合的に働き相乗効果をもたらすことが期待されていると報告されました。



文責:dec

参加報告

第4回 JSTEシンポジウム

一般社団法人交通工学研究会 (Japan Society Traffic Engineers/本部:東京)の主催により年1回全国各地で巡回開催されている「JSTEシンポジウム」。第4回は2022年11月24・25日、札幌市教育文化会館で開催され、全国から交通工学に携わる技術者、行政担当者らが集まりました。20余のセッションとブース展示が行われ、decはスポンサーセッションの一つを担当。「道の駅」の最新動向と課題が話し合われた同セッションから主な発言を紹介します。

地方の観光拠点としての道の駅 オーガナイザー:原文宏(dec)

国交省道路局は「道の駅」(全国約1200カ所)、「日本風景街道」(全国144ルート)というプラットフォームを持ち、両者の連携による地方観光の推進を打ち出しています。道路協力団体制度により民間との連携が期待される一方、道の駅が観光拠点として地域振興に結びついていくためにはまだまだ多くの課題があります。道内の状況を中心にさまざまな視点からの課題と可能性についてお聞かせください。

■松本一城氏(国交省北海道開発局)

「道の駅」制度は第3ステージ(2022~25年)を迎え、「地方創生や観光を加速する拠点」としてキャッシュレス化などニューノーマル対応、「防災道の駅」設置、子育て応援施設の併設など新たな取り組みを始めています。シーニックハイウェイ北海道では約460団体が活動しており、道の駅との連携例では花



会場の様子

壇の植栽活動やスタンパラリーなどイベント開催、北海道日本ハムファイターズとの特別連携企画(コラボグッズの販売など)が挙げられます。

道内127の道の駅のなかには運営に苦戦しているところもあり、その底上げが課題です。また、道路協力団体制度については趣旨や使い勝手の問題など今後を見据えた検討が必要でしょう。

■桐木茂雄氏(釧路湿原・阿寒・摩周シーニックハイウェイ ルート代表)

道の駅「摩周温泉」は年間入込客数約30万人で好評を得ていますが、従来、18時の閉館後は町の情報が得られにくいことや駐車場の慢性的な混雑が課題でした。私たちはこれに対して①手作り情報掲示板を18時以降利用可能なトイレ周辺に設置し、飲食・入浴など案内カードを提供、②駐車場利便性向上事業として期間限定・有料の予約制駐車スペースや臨時駐車場の開設、などに取り組んでいます。増加する車中泊に着眼し、道路協力団体制度を活用して旅行者の声を聞きながら道の駅との連携を進めてきましたが、収益面はまだです。関係機関としっかり協力し合いながら事業継続を探っていきます。

■中尾茂樹氏(積水ハウス㈱)

「Trip Base道の駅プロジェクト」は、

弊社と世界的なホテルチェーン「マリット・インターナショナル」が連携して日本各地の隠れた観光資源を顕在化させようとする地方創生事業です。道の駅のポテンシャルに注目し、隣接地に宿泊特化型ホテル(レストラン)を設けることで、インバウンドを主力に地域に新たな旅行者を呼び込もうとしています。ホテルは2020年から順次開業し、25年までに全国3000室整備が目標。道内は恵庭市、長沼町、南富良野市で開業しています(計約260室)。地元食材を生かした朝食の提供など地元との連携も重視しており、バスやタクシーなど足の確保は行政や企業の協力を得ている地域もあります。ただ、コロナ禍による需要低迷で、道の駅のレストラン拡充にも結びつきにくい現状にあり、道の駅や地域との連携推進はこれからの課題です。

■大橋一仁(dec)

学生時代以来、北海道の道の駅スタンパラリーを何度も完走したヘビー・ユーザーです。東北や四国も回りましたが、道内で困るのはごみを捨てられる場所が少なく、弁当など地元向け食品の販売が少ないこと。今後の課題には、道の駅の間での格差を正や、防災拠点など公益性の部分をかき考えて自治体と連携を図るか、などがあると思います。

文責:dec

パネル展示

会場では、WAMC、株式会社ハイク、北海道開発局 稚内開発建設部、株式会社赤城商会、公益財団法人鉄道総合技術研究所 人間科学研究部快適性工学研究室、一般社団法人シーニックハイウェイ支援センターによるパネル展示が行われました。