



第40回 寒地技術シンポジウム

第40回寒地技術シンポジウムを札幌市（会場：札幌コンベンションセンター）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decサイト内ホームページ（<http://www.decnet.or.jp/project/ctc/>）をご覧ください。



「寒地技術シンポジウム」ウェブサイト

■開催日:2024年11月26日(火)・27日(水)

■会場:札幌コンベンションセンター
(札幌市白石区東札幌6条1丁目1-1)

■内容:

- ★聴講(無料).....【申込締切】11月14日(木)
- ★報告論文→申込・概要提出.....受付は終了しました
報告論文原稿提出.....【締切】10月31日(木)
- ★ポスター(ポスター発表)※今年度より新設されました
申込・概要提出.....受付は終了しました
- ★技術展示.....【申込締切】9月30日(月)
- ★発表概要集(1冊2,000円[予価])※当日資料代としてお支払いください
- ★懇親会...11月26日(火)開催予定(有料)

プログラムは10月下旬
ご案内の予定です



北海道のよしみちドライブ情報 「Scenic Byway vol.33 夏秋号」

配布中!

本号の特集テーマは、「ドライブ & 技」。海からも山からも爽やかな風を感じて走る北海道の“夏”のドライブ。グッと気温が下がった日の後に、大地が一気に彩られる“秋”のドライブ。本号は、夏の始まりから秋の訪れまでの季節を楽しむ北海道の旅を“拓く”をテーマに、ご紹介します。「Scenic Byway vol.33 夏秋号」は、全道の道の駅等で配布中です。ぜひ手に取ってご覧ください。



「シーニックドライブマップ 2024年度版」発売中! 定価250円(税込)

「シーニックドライブマップ2024年度版」が発売中です!特集は、北海道ならではの絶景が待っている「秀逸な道」。その他、道の駅のパンを紹介する「道の駅のパン」、地元ならではの「シーニックなカフェ」を掲載しています。

🏠 「道の駅」マップ付き! 全道の道の駅で購入できます!



編集後記

先日、北見市端野(たんの)町で開催された「たんの太陽まつり」に参加してきました。昭和53(1978)年から開催されているこのイベント。例年、猛暑の中開催されていましたが、今年は曇り空ではあったものの、過ごしやすい天候、さらに夏休み最終日とあって非常に盛り上がっていました。私たちはその中で、北見市さんや北見バスさんとともに、バスへの理解や愛着を深めてもらい、利用促進を促すことを目的に「親子向けバス体験ブース」を開設。やはりバスは子供に大人気で、常に子どもがブースに溢れているといった盛況ぶりでした。(R.W)

写真:交通クイズの様子

dec monthly vol.467

2024年8月1日発行

発行人 倉内 公嘉
編集人

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) 738-3361 FAX (011) 738-1886 URL <http://www.decnet.or.jp/> E-mail dec_int001@decnet.or.jp



Hokkaido Development Engineering Center

dec monthly

2024.8.1 vol.467 デックマンスリー



- Monthly Topic (マンスリートピック)
きた北海道サイクルツーリズムシンポジウム
- dec Report (デックレポート)
【寄稿】第2回全国散走フォーラムレポート

dec Interview >>> 国土交通省北海道開発局長 坂場 武彦 氏

今こそ日本が抱える課題の解決に向けて北海道のポテンシャルが活かされる時。そうした意気込みがこめられた第9期北海道総合開発計画の新たな旗頭に就かれたのが坂場武彦さんです。シーニックパイウェイ北海道やサイクルツーリズム振興でも尽力された北海道開発局長(7月1日着任)に、これまでの歩みや抱負をうかがいました。

福島県会津若松市のご出身で、東京で学生生活を送られました。北海道との接点はどんなところからでしょうか。

高校まで会津で過ごし、大学で東京に出てきたのですが、人の多い東京は嫌で住み続けたいとは思わなかったですね。就職の時期はちょうどバブルで、周囲は銀行や商社に入る人が多かったのですが、私は国土づくりや地域づくりにかかわりたいという気持ちが強く、地元の福島県庁と国家公務員試験しか受験しませんでした。

どちらも合格してどちらを選ぶかということで家族会議になったのです(笑)。親父は国、おふくろは地元に残れと意見が分かれてひともんちゃくあり、結局、国へ。北海道なら東北に近く、同じ北日本で親近感があるということで北海道開発庁に入りました。もっとも戊辰戦争以来の会津藩ゆかりのシンパシー

などはありません(笑)。

ちなみに大学時代は理工学部の土木専攻で卒論のテーマはトンネルでしたが、あまり勉強しないで、4年間、ポート部で活動していました。体を動かすのが好きな体育会系で、生まれ故郷の気風が関係しているのか、学生時代からチャラチャラ系は嫌いでしたね。昔の会津の文化では「グチャグチャ言わないで男は黙って仕事をしろ」と冗舌な人は叱られたりした。そういう空気のなかで育ったこともあり、人前で話すのはあまり好きな方ではないです。今のポストはあちこちで挨拶させていただくことが大事になります。そういう面では、あまり向いている方ではないかもしれない(笑)。

入庁したのは1989年。振り出しは室蘭開発建設部で白鳥大橋の下部工を担当しました。その後、道路公団への出向などを経て2001年に建設部道路計画課開発専門官に。以来、4度の東京の北海道局勤務を含め道路部門を中心に仕事をしてきました。

2001年は省庁再編で国土交通省北海道局が誕生し、その最初の重点施策となったのが「シーニックパイウェイ北海道」でした。シーニック草創期に現場を担った担当官として大変ご苦労されたのでは。

2001年当時、北海道局勤務の和泉

第9期北海道総合開発計画の取り組みは、今後の日本の方向性を決める大事なターニングポイントになると期待しています。だからフロンティア精神で前向きに挑戦したい。

dec Interview

ばんば たけひこ

1965年福島県会津若松市生まれ。89年早稲田大学理工学部卒業後、北海道開発庁入庁。室蘭開発建設部を振り出しに主に道路部門を歩き、2016年建設部道路維持課長、18年道路計画課長、19年北海道局地政課長、20年小樽開発建設部長、21年事業振興部長、23年大臣官房審議官(北海道局担当)を経て24年7月から現職。趣味は自転車とゴルフで「体を動かすのが好き」。

晶裕さん(元・国交省北海道局長)によりシーニックバイウェイ北海道への取り組みが始まりますが、私はその意を受けて札幌でモデルルートの検討を進めたり、道内各地の協力を求めたい方々に施策の説明に回りました。decさんに業務委託した関係で、原文宏さんにはニセコや富良野などによく同行してもらいましたね。

現地の方々に前に説明したときに感じたのは、それまで経験したことのない「怖さ」でした。シーニックの場合は全く仕事上関係のない方が多くて役所の肩書など関係なく、人対人で発言されることが多かったです。ある説明会で旅行業界の人から「役人的なことを言うな」ときつく叱られたこともありました。振り返れば、これも貴重な体験で感謝しています。

現地で説明が苦しくなる要因の一つは予算が非常に限られていたことでした。「開発局は何をしてくれるの」と問われてもはっきり答えられない。また、局に戻って「現地に出かけた成果は何か」と問われても、これも簡単には答えられない。当時は地域の人づくりやさまざまな交流がどういふ価値を生むのか、また、どういふ時間感覚で成果をみるべきなのか、私自身、十分理解できていなかったのが、説明できない苦しさがありました。

その後、「北海道におけるシーニックバイウェイ制度導入モデル検討委員会」の委員長でお世話になった石田東生先生(筑波大教授・当時)の研究室で、制度がもたらす成果に関する調査がなされ、「かかわる人の地域愛が非常に高まる」という効果が検証されました。ここはストンと感覚的にも納得できる部分で、私もシーニックに取り組むなかで、そこに貨幣換算できない大きな価値があることを確信するようになりました。

シーニックバイウェイ北海道は、その後、局内の取り組み体制が拡充され、意義や成果に対する理解も浸透してきたようですね。

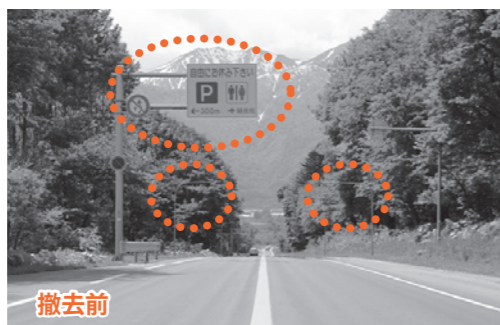
シーニックの担当課は当初、建設部

道路計画課だけでしたが、ちょうど私が建設部道路維持課長(2016~18年)のときに、道路維持課を含むように拡充されました。もともと沿道景観の改善をはかるシーニックの取り組みには道路維持課が本来取り組んできた業務と関係するものが多く、事業の推進はしやすくなったと思います。

道路維持課長のときに手掛けたのは道路の付属物、わかりやすいのは矢羽根(積雪期に道路の幅員をわかりやすくするための固定式視線誘導柱)ですが、この撤去や集約をできないかと検討したことです。矢羽根を含め道路付属物には安全の向上を図ることなど、設置当初の目的があったわけですが、点検や掛け替えコストも高くなる中、土地利用や気象などの変化により今日的に集約や撤去ができれば、景観上も良くなるだろうと思ったわけです。

まだシーニックに携わる前のことですが、東京と大阪のドライバーを対象に実施したアンケート調査で「北海道はペーパードライバーが運転したいと思うような地域」と受け止めている人が多いという結果が出て、印象に残っていました。今まで交通量が少ないことで、予算要求や整備効果の説明で苦慮していただけに、全く逆の視点で新鮮でした。景観がいいというイメージが道外の人たちに広く定着しているということで、その後、道路計画課開発専門官のときには矢羽根の撤去に関する社会実験も行いました。

景観についての評価は難しいですが、道路から見える景色や遠景のなかで道路がどのように見えるかということも観光の重要なツールだと思っています。それで維持課長のときに他の標識のなかに矢羽根のサインも加えるなどして標識物を減らす取り組みを従来の維持



撤去前

業務のなかに組み込むようにしました。

シーニックに携わってもう一つ、自分なりに影響を受けたのは、地域の方々の地元を思う気持ちやボランティア精神です。各地のシーニックの取り組みでは、長年、道路脇の花植えや清掃を続けている方がおられ、本当に頭の下がる思いでした。それは私だけでなく、シーニックにかかわった局の職員なら感じることで、地域との連携の大切さについて理解が進んだと思います。第9期計画を機に全道の開発建設部に新しく地域連携課が設置されたことも、そうした動きを制度的に推進する上で非常に大きなことだと思っています。

第8期北海道総合開発計画(2016年閣議決定)にサイクルツーリズムの推進が盛り込まれ、道内各地で取り組みが活発化しています。ここでもけん引役を果たしてこられました。

個人的なサイクルツーリズム体験は、近畿地方整備局に赴任したとき、2013年に開催された「しまなみ海道」(広島県尾道市と愛媛県今治市を結ぶ約60kmの国内先駆の自転車専用道路)のイベントで走ったのが最初です。

翌年、帯広開発建設部次長で道内に戻ったときに原文宏さんから誘われて静岡と帯広との交流サイクリングに参加し、そこでいろいろな発見がありました。例えば、私たちには見慣れている広大なジャガイモ畑の花や、そこら辺にいるタンチョウに静岡の人たちがやたらと感動する様子を見て、あらためて北海道の自然や遠景の素晴らしさ、自転車の可能性を実感しました。それで、サイクルツーリズムの勉強会をしようということになったのです。



撤去後

矢羽根の撤去に関する社会実験



静岡と帯広との交流サイクリング

その後まもなく本格的に自転車を始めようと中古のロードバイクを購入。買ったからには「ツール・ド・北海道」に出ようと思い(笑)、一般の部90kmに出場しましたが、ビリから2番目でゴール。でも面白かったですね。

翌15年に北海道局に異動になり、第8期計画の策定に携わりましたが、そこで観光を支える施策としてサイクルツーリズム推進が位置づけられることとなり、検討会の開催などに取り組みました。結果としてタイミングが良かったと思えるのは、全国的にも自転車活用推進法(17年施行)に向けた検討が始められ、18年には北海道自転車条例が制定されるなど、自転車の気運を盛り上げるには追い風の時期が続いたことです。人との出会いを含めタイミングに恵まれながら仕事できたと思っています。

第9期計画への取り組みが始まっていますが、同計画では第8期計画で打ち出された「生産空間」としての北海道のポテンシャルの大きさがより明快に伝わってきますね。

「生産空間」は、かつて「ふるさと」などと抽象的に表現していたのに代わり、北海道には価値を生み出す空間があることをデータの裏付けをもって示した画期的な言葉だと思っています。第9期計画では食料安全保障、観光立国の再興、カーボンニュートラルという国に資するポテンシャルの高さが北海道のどこにどのようにあるのかをさらに明確に示しています。

ただ、そうした生産空間を維持するために、道内の自治体がどう生き残っ

ていくかというところが課題で、人口が減っても地域が拠点都市を中心に圏域として相互依存関係を保って成立することが

重要です。例えば、道北は旭川市が教育、医療など高次の都市機能サービスを提供する拠点として機能してくれないと圏域として成り立たなくなる。食料、観光、エネルギーの生産空間として雇用があり、価値を生み出せる北海道の地域活力の維持のためにはリアルとデジタルのハイブリッドな戦略が必須です。

ですから第9期計画の目標は、国が投資するに足る北海道のポテンシャルの高さを維持・増進すること、道民が住み続けられる場として地域をしっかり維持する北海道型地域構造の形成が2本柱になっているのです。

計画の内容についてさまざまな方々に説明しに回ってきましたが、感触は非常に良好で、多くの方が「北海道の時代が来たね」と期待を寄せてくださっています。特に、生産空間の分布図として①農業産出額、②漁業産出額、③観光資源、④再生可能エネルギー賦存量、⑤森林蓄積量、を見てもらうと、人口の少ない北海道の地方部で日本を支えるポテンシャルがいかに高いかがはっきり伝わり、「へえ」と感嘆の声が上がったりします。地方に住む人、観光に訪れる人のためのリアルなインフラの重要性についても納得してもらいやすくなり、再生エネルギーへの期待も高まっています。第9期計画の取り組みが今後の日本の方向性を決める大事なターニングポイントになるのではないかと感じています。

では、第9期計画の先頭に立たれる立場として抱負をお聞かせください。

北海道、日本が変わっていくター

ニングポイントを迎える時期に局長を務めることに期待感とともにやりがいを感じています。それだけにプレッシャーも大きく、大いに頑張らなければならない。

ただ、頑張ると言っても、一つの組織でできることは限られており、「共創」で官民いろいろな方々と力を合わせたり、お助けをいただくかなければなりません。私も国のさまざまな機関にトップセールスをしていく必要を感じています。

「共創」とともに第9期計画が提唱しているのは「フロンティア精神の再発揮」ですが、こういう時期だからこそ、現状に妥協満足せず、チャレンジングにやっていきたい。過去の先輩たちも時代の節目で非常に大きな挑戦をしてきました。例えば「弾丸道路」(1953年完成)は初のアスファルト舗装と機械施工の導入で札幌・千歳間35kmを1年余りで開通させるという画期的事業でした。シーニックバイウェイ北海道もまた先駆的な挑戦の一つだったと思います。

時代の変化、要請も感じ取りながら、マインドとしては前向きにチャレンジする姿勢で組織を引っ張っていきたい。簡単なことではないですが、こういう時期に局長となったためぐりあわせを大事に取り組んでいきたいと思っています。



第9期北海道総合開発計画パンフレット

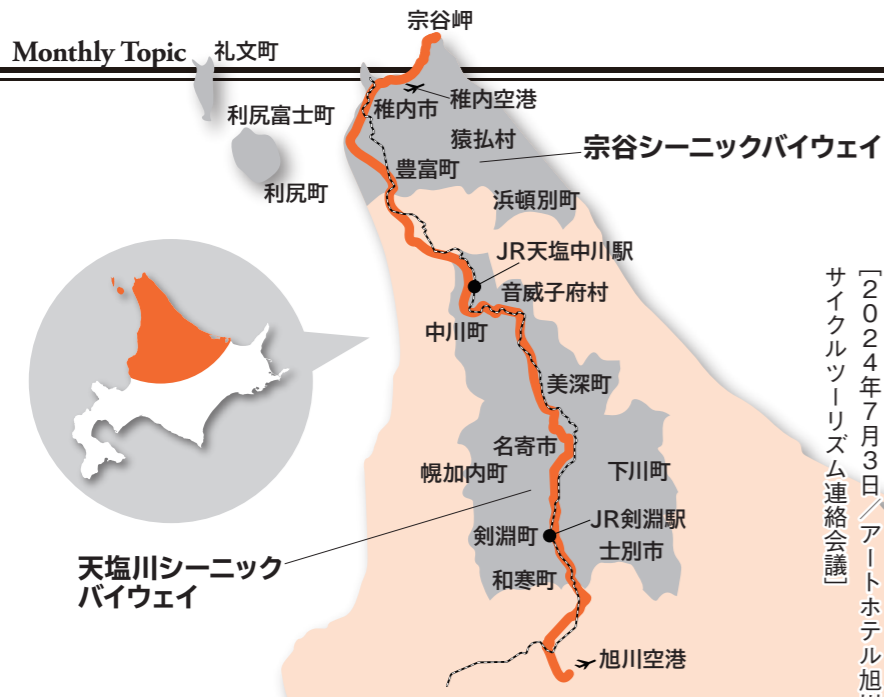
国土交通省ホームページ



第9期北海道総合開発計画の詳細



プロモーション動画



きた北海道 サイクルツーリズム シンポジウム

ナショナルサイクルルートを目標して

旭川市から「日本のテッペン」宗谷岬まで約372kmのサイクルコースが「きた北海道ルート」。国交省指定のナショナルサイクルルート(現在6ルート)の仲間入りを目標し、官民連携で取り組みを加速しようとするのが標記シンポジウムです。旭川、土別、名寄、稚内の4市長勢ぞろいのパネルも行われ、約200名の参加者を前に熱のこもった議論が展開しました。

「2024年7月3日/アイトホテル旭川(旭川市)/主催:きた北海道サイクルツーリズム連絡会議」

ならば、日本のテッペンである宗谷岬に達するルートというロケーションのストーリー性があります。これは日本縦断にもつながるもので、ロードムービー(今村彩子監督『Start Line』)にも描かれました。また、ルートには

ゲートウェイとなる3つの空港(旭川、稚内、利尻)があり、安全対策やサイクリスト支援などサイクルツーリズムのインフラ整備の水準が比較的高いことも強みでしょう。NCR指定の2大要件と考えられる

のは、官民連携の推進協議会の持続的運営とルートが自転車ネットワークとして組み込まれた自転車活用推進計画の策定です。これらを視野に入れた取り組みを期待したいと思います。

国内外の自転車旅行者が訪れる"きた北海道"を目指して

★パネリスト:今津寛介氏(旭川市長)、工藤広氏(稚内市長)、渡辺英次氏(土別市長)、加藤剛士氏(名寄市長)、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、北海道サイクルルート連携協議会メンバー、**★アドバイザー:**宮内忍氏(前掲)、**★ファシリテーター:**高橋清氏(北見工業大学教授、北海道サイクルルート連携協議会アドバイザー会議会長)

NCR指定を目指して「きた北海道ルート」の魅力を活かすには何が必要か。高橋清氏の進行で、地元自治体の取り組みを中心に話し合われました。主な発言は以下の通り。

★今津 寛介氏 旭川市は道内10万人以上の都市で自転車保有率は第一位。自転車活用推進計画を策定し、市民の理解を得ながら自転車利用の促進に取り組んでいます。観光では(一社)大雪カムイミンスターDMO、(一社)旭川観光コンベンション協会との連携でサイクリングイベントや自転車レンタルなどを実施。市は石狩川流域圏会議の事務局も担当しており、石狩川流域圏ルートがきた北海道ルートにつながれば国内に比類のない長距離ルートになります。

★渡辺 英次氏 「土別・和寒・剣淵・幌加内着地型観光推進協議会」を設置し、広域連携で観光の取り組みを進めています。その一つ「絵本の里けんぶちぐるっとライド」は1市3町のグルメが楽しめるサイクリングイベントで参加者は増えています。市民にもっと日常的に自転車を楽しんでもらえるようにすることで、NCR指定への取り組みも推進しやすくなると思います。

★加藤 剛士氏 JR名寄駅隣接のNPO法人なよろ観光まちづくり協会ではレンタサイクルを行い、天塩川へのカヌーサイクリングツアーを実施。ツ

アーガイドの育成にも携わっています。官民連携のスポーツ地域づくり組織「Nスポーツコミッション」でもサイクリングを取り入れています。「リバー(天塩川)、ロード、レイル(JR)」はまさに道北の宝。自転車と鉄道の親和性を生かし、周辺自治体としっかり連携して取り組みたい。

★工藤 広氏 宗谷岬を目指すサイクリストは多く、「サイクリストの聖地」にふさわしい環境を目指してレンタルサイクルやアクティブバス(稚内空港、宗谷岬、稚内ターミナルを結ぶ自転車積載可能なバス)に取り組んでいます。鉄道と陸路を組み合わせることでサイクルルートや道北観光の魅力が一層、高まります。関係者一丸となり頑張っていきたい。

★宮内 忍氏 スイスモビリティを参考にさらに整備を進めていただきたい。具体的には①きた北海道ルートを基幹ルートとした各地のルートのネットワーク化、②脚力に合った楽しみ方ができるステージ制や難易度表示、③JR宗谷線のサイクルトレイン実現、④荷物配送サービス実施、⑤相互返却可能なレンタサイクルと英語版サイト。また、今後は公共交通など運輸系関係者との

連携が重要です。2026年にニセコでUCI(国際自転車競技連合)グランfond世界選手権が開催されますが、そのような自転車関連イベントでのPRのチャンスを見逃さないでほしい。

★原文 宏 きた北海道ルートの魅力は「テッペンライド」(旭川~宗谷岬315kmのサイクリングイベント)の参加経験から実感しています。例えば①適度な間隔で宿泊できるまちがある、②はっきりとした風景の移り変わり、③比較的平坦で初心者も挑戦しやすい、など。NCR指定には自転車活用推進計画策定が大事なポイントで、複数自治体の連携も視野に尽力いただけたらと思います。

★高橋 清氏 きた北海道ルートは長距離だけに課題も多いですが、課題のクリアと魅力構築に向けて、国、道を含め関係機関や地域が一体になって取り組む必要があると思います。スイスモビリティのコンセプトも踏まえ、着実に推進していけるようエールを送ります。

★当日プログラム:旭川市の今津寛介市長、国交省北海道開発局旭川開発建設部の岩下幸司部会長の挨拶に始まり、きた北海道サイクルツーリズム連絡会議上川地区部会の畑中寛是事務局長が「きた北海道ルートのこれまでの取り組み」を紹介。サイクルツーリズムアドバイザーの宮内忍氏の講演に続き、北海道開発局建設部道路計画課道路調査官の松本一城氏が「北海道におけるサイクルツーリズムの取組」を説明し、休憩をはさんで道北4市の市長を囲んでのパネルディスカッションが行われました。宮内氏講演とパネルについてご報告します。



会場の様子



パネルディスカッションの様子

サイクリングの素晴らしさと『きた北海道ルート』への期待

ナショナルサイクルルート審査委員会委員、NPO法人日本風景街道コミュニティ・サイクルツーリズム研究部会顧問 宮内 忍氏

自転車は随意性の高い乗り物で、燃料不要で運転操作が容易、価格も安価、環境にも優しく省スペースで災害時やコロナ禍でも活用されてきました。サイクリングは魅力豊かなレジャーであり、世界各国で自転車専用道など自転車利用インフラの整備が進んでいます。日本では2019~21年にナショナルサイクルルート(NCR)として6ルートが指定され、NCR指定を目指して整備を進めるルートが国内各地に増えています。

北海道には世界に誇れるサイクリング環境の豊かな可能性があります。例えば、シーニックバイウェイ北海道の「秀逸な道」という魅力的な道路があり、バイク誌『北海道ツーリングベストガイド』や海外で人気のガイドブック『ロンリー・プラネット・ジャパン』でも北海道、道北について多くのページが割かれています。道内には世界自然遺産と世界文化遺産が各1カ所、国立公園が7カ所、国指定のサイクルツーリズムの推進モデルルー

トも9ルートあり、グラベルロード(砂利道)の宝庫でもあります。また、2023年には「アドベンチャー・ワールドサミット(ATWS)北海道」が開催され、北海道はアドベンチャー・ワールドの適地として世界に発信されました。このような北海道の強みに加えて「きた北海道ルート」の独自性を挙げる



第2回全国散走フォーラム参加レポート

■はじめに

2024年6月28日に、第2回全国散走フォーラムが開催されました。このイベントは、全国各地で自転車を活用したまちづくりを推進するリーダーや関係者が集まり、意見交換や情報共有を行う場として設けられました。今回のフォーラムのテーマは「担い手と育む地域づくり」でした。

■開催概要

フォーラムは、東京都大田区羽田空港の会議室とオンラインのハイブリッド形式で実施され、会場参加者34名、オンライン参加者23名、合計57名が参加しました。参加費は無料で、参加対象は地域で自転車を活用したまちづくりに取り組む、またはこれから取り組もうとするリーダーたちでした。



寺澤亜彩加氏による取り組み発表



会場の様子

Program

dec Monthly Street

全国散走フォーラム

1.ご挨拶

(一社)散走ネットワーク代表理事の大野昌仁氏が開会の挨拶を行い、フォーラムの趣旨と目的について説明しました。

2.ソーシャル×散走企画コンテストについて

(株)シマノの阿部竜士氏が、ソーシャル×散走企画コンテストの詳細と意義について発表しました。

3.各地の取り組み発表

★北海道「散走」の取り組みについて

(一社)北海道開発技術センターの原文宏が北海道での取り組みを紹介しました。

★学生と育む地域づくりと散走について

(一社)しまなみジャパンの坂本大蔵氏が学生との連携を報告しました。

★地域の女性たちとつくる「時空散走」の取り組みについて

いわき自転車文化発信・交流拠点ノレル?の寺澤亜彩加氏が、地域の女性たちとの共同プロジェクトを紹介しました。*正式名称です

★子どもたちと自転車を通じて育む、京都府美山町の「森の教育プロジェクト」の取り組みとその成果について

ウィーラススクールジャパンの中島隆章氏が、美山町での子ども向け教育プロジェクトについて発表しました。

4.グループディスカッション

各グループで「担い手と育む地域づくり」というテーマに基づき、今日の

気づきや意見をシェアしました。このディスカッションを通じて、参加者たちは各地域の課題解決のヒントを持ち帰ることができました。

5.閉会の挨拶

フォーラムの最後に、大野昌仁氏が閉会の挨拶を行い、今後の展望と次回のフォーラムへの期待を述べました。



グループディスカッションの様子

■北海道「散走」の概要

北海道の散走活動は、札幌市及びその周辺地域(石狩市、当別町、恵庭市、北広島市等)を含む広範なエリアで展開されています。これらの活動は、地元住民や道内外の観光客を対象にしており、環境に優しい自転車やコミュニティサイクル、ベロタクシー、公共交通などのエコモビリティを活用したツアーコースを提供することを目的としています。

主な取り組み

01.ピクニックライド:札幌市内の神社を巡る「縁結び&パワースポットツアー」や、恵庭市のガーデニングとスイーツの街を巡る「恵庭オープンガーデンツアー」が実施されました。これらのツアーでは、参加者が電動自転車や高品質な自転車を利用し、快適に地域の魅力を体感できるよう工夫されています。参加者からは、「電動自転車が快適だった」、「素敵な場所を

訪れることができた」といった好意的なフィードバックが寄せられました。

02.ローカルガイドの養成:散走の魅力伝えるためのローカルガイド養成講座が開かれ、合格者には国際的なガイド認定証が授与されました。この取り組みにより、地域に根付いた知識を持つガイドが誕生し、質の高いツアーが提供されるようになっています。

■成果と今後の展望

北海道の散走活動は、地域住民だけでなく観光客にも好評を博し、地域の魅力を再発見する手段として広く認知されつつあります。

特に、エコモビリティを活用したツアーや国際的なガイド認定の導入は、地域の観光資源としての価値を高める重要な要素となっています。

今後は、さらに多様な地域資源を活用した企画を実現し、北海道の魅力をもっと多くの人々に伝えることが目指されています。また、地域の課題解決に向けた取り組みとして、行政や観光事業者、地域づくり団体との連携を強化し、持続可能な地域づくりを進めていく予定です。

■アンケート結果

フォーラム終了後に実施されたアンケートでは、多くの参加者から前向きなフィードバックが寄せられました。特に「長く続けて欲しい」という声や、「グループディスカッションでの気づきが多かった」という意見が目立ちました。また、ディスカッションテーマをより具体的に設定することで、議論が深まるとの提案もありました。

第2回全国散走フォーラムは、多くの参加者が自転車を通じた地域づくりの意義を再確認し、今後の活動に向けた新たなアイデアを得る貴重な機会となりました。次回のフォーラムでも、多くの方々の参加と活発な議論を期待しています。

詳しくはこちら→
第2回全国散走フォーラム
報告レポート



写真左:ローカルガイド養成講座の様子と
写真右:ガイド認定証



03.ソーシャル×散走企画コンテスト:

2017年から開始された「ソーシャル×散走企画コンテスト」では、地域の特性を生かした様々な企画が提案されています。例えば、藤女子大学と石狩市役所が共同で行った「散走×冒険」や、北海道科学大学が実施した「みつけて余市」などが挙げられます。これらの企画は、地域資源の活用と新たな観光資源の発掘に寄与しています。

羽田周辺散走試走会のご報告



羽田散走試走会の様子

2024年6月28日、全国散走フォーラムのオプションイベントとして「羽田空港跡地 サイクリング拠点検討予定地～空港周辺を自転車で走れる環境づくりに向けた散走試走会」が開催されました。雨であいにくの天候でしたが約14名の参加者が約15kmのコースを走行し、羽田空港ガーデンを起点に歴史的スポットや文化施設を巡りました。試走会では、不動産メディア「アットホーム」が運営する「膝栗毛アプリ」を使用し、参加者にリアルタイムの音声ガイドを提供しました。参加者からは「訪れた先々でガイドをしてもらえると助かります」との声や「空港周辺に標識や案内表示、シャワーやロッカーがあれば便利」との意見が寄せられ、地域の魅力を再発見する機会となりました。羽田はスタートもしくはゴールとなり得る場所。今後全国各地と連携を図るための重要なゲートウェイとして期待されています。

写真:dec