



私のコレクションの一部です!
(手前の二つがアナグマ、奥がヌートリアの頭骨)

小さいころから生物が好きで、大学では鳥取県東部のロードキル(動物の交通事故)についての研究を行っていました。ロードキルに関する知見を調べているうちに、decが主催している「野生生物と交通」研究発表会を知り、卒業研究の内容を投稿したのをきっかけにdecに興味を持ち入社しました。

社会人一年目ですが、これまでの経験を活かしつつ、先輩方から様々なこと学び会社と北海道に貢献していきたいと思っています。

おいかわ けいじ

2000年、静岡県静岡市生まれ。2025年、公立鳥取環境大学大学院環境経営研究科環境学専攻修了。趣味は博物館巡りと生物グッズ集め。



(北海道に来たのに言いづらいますが) 大のホークスファンです!

大学では、交通工学をメインに勉強し、また大学院では主に絶滅危惧種の交通事故削減に関する研究を行っていました。就職活動時には、学んだことを生かした仕事に取り組みたいと考え、また趣味も旅行であることから、私のやりたいこと、好きなことが揃ったdecに入りたいと考え、今に至ります。

道内まだまだ行ったことがない場所が多いため、楽しく旅行しながら北海道に関する知識を蓄えたいと考えています。

かさぎ かずき

2001年、千葉県君津市生まれ。2025年、日本大学大学院理工学研究科修了。趣味は野球観戦と旅行で、今年は足を踏み入れたことのない道北や道東方面に行きたいです。



ずっと見てみたかったモネ展へ行ってきました!

大学では主にプロダクトデザインを専攻し、アイデアを実際に形におこす楽しさやデザインの力で世の中をより良くする仕組みを学びました。また、地域パンフレットを制作するサークル活動にも所属し、まちづくり関係の仕事に興味を持ちはじめました。社会人になりたてで未熟な部分もありますが、周りの方から多くのことを吸収し、生まれ育った大好きな北海道に貢献できるよう日々精進していきたいと思っています!

たなか ひな

2002年、札幌市生まれ。2025年、東海大学デザイン文化学科卒業。趣味は野球観戦と美術館巡り。どちらも心がリフレッシュされる大切な時間になっています。

dec monthly

2025.5.1 vol.476 デックマンスリー



● Monthly Topic (マンスリートピック)

サイクルルート北海道
「どうなん海道サイクルルート」

● dec Report (デックリポート)

令和6年度「北海道『散走』ミーティング」開催報告

dec Interview >>>

「アイアンマンジャパンみなみ北海道」大会実行委員会 レースディレクター、
コージアンマインド株式会社 代表取締役

網島 浩一 氏

「水泳3.8km→自転車180km→マラソン42.2km」でゴールを目指す「アイアンマン」レース。2015年を最後に日本での開催が途絶えていた大会を、昨秋、道南の北斗市、木古内町を舞台に実現させたキーパーソンが網島浩一さんです。「アイアンマン」の物語を北斗市のオフィスでうかがいました。

ご自身がトライアスリートで、これまで国内外の「アイアンマン」大会で4回完走とのこと。まずは「アイアンマン」に魅入られたきっかけと戦歴についてお聞かせください。

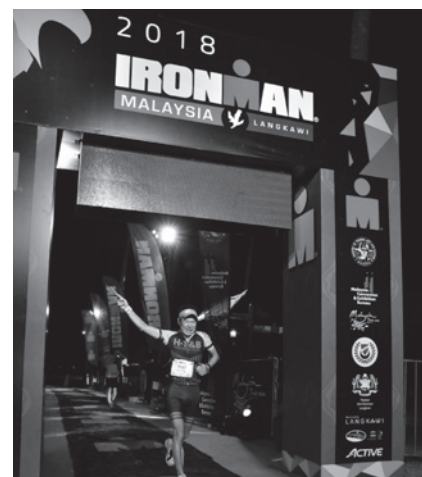
「こんなにとんでもなくハードなレースがある」と興味をかきたてられたのは高校生のときに読んだ新聞記事が発端でした。記事にはハワイで世界大会が行われているとあり、水泳も自転車も好きでマラソンは未経験だけど、ぜひ挑戦してみたい、と興奮したのです。

「アイアンマン」は米国発祥の3種複合競技(総距離226km)で、1970年代から流行し始めるのですが、競技人口の増加に対応してハーフサイズやオリンピック・ディスタンス(総距離51.5km)など、さまざまなトライアスロン競技として普及していきました。そのなかで「アイアンマン」の名称はワールド・トライアスロン・コーポレーション(WTC)という米国の団体が主催する大会にのみ冠せられ、ハワイ島カイルア・コナ

の世界選手権を頂点に、現在、世界各地で予選大会が行われています。

私にとっての「アイアンマン」の魅力は、自然を満喫できるアウトドアスポーツであり、順位重視ではなく、制限時間内に完走した人が称えられるスポーツであること。高校時代は山岳部でしたが、大学に入ってからトライアスロン出場を目標に水泳部に入り、初出場は1987年、20歳のときの「トライアスロン仙台国際大会」。これがトライアスリートとしての出発点でした。

フルサイズの「アイアンマン」に初挑戦したのは2001年。後述する米国留学から帰国する直前に「アイアンマンカナダ」に出場して完走。その後、国内外のトライアスロン大会に年数回出場してきました。長距離が得意でロングレースで知られる「全日本トライアスロン宮古島大会」(総距離161km)には5回出場しています。



マレーシアのランカウイ島で開催された「アイアンマン」のフィニッシュシーン

高規格道路が大会実現の二つの鍵になりました。
誰かを応援し、支えることで元気になる
スポーツの価値を「アイアンマン」を通じて
道南の地方創生に生かしていきたい。

dec Interview

つなしま こういち

1967年東京都生まれ。神奈川大学経済学部卒業。精密機械メーカー勤務を経て2000年米国ワシントン大学に留学。帰国後、種々の外資系企業で働き、20年スポーツイベントの企画・運営、コンサルティングを行うコージアンマインド(横浜市)を設立。20~21年には東京2020五輪組織委員会に職員として勤務。24年1月北斗市七重浜に移住して「アイアンマンジャパンみなみ北海道」実行委員会事務局を開設。20代からトライアスリートとして国内外の大会に多数出場。最近の趣味はスイム会場の点検で始めたサップ(スタンドアップパドルボード)。

「シーニックドライブマップ2025年度版」発売中!

notice

今年もドライブマップ2025が発売になりました! 今回の特集は、「北海道ならではの絶景を再発見!【道の魅力再発見】」。その他、地域イチオシの食などを楽しむ「ホクホクな道の駅」、地元ならではの「シーニックなカフェ」を紹介します。「道の駅」マップがついたドライブマップ2025年度版は、全道の道の駅でお求めください!

「道の駅」マップ付き! 全道の道の駅で購入できます!

定価250円(税込)



編集後記

先日、定期的で開催される「美味しいものを食べる会」で、小樽に行ってきました(Oさん、Tさん、いつも素敵なお誘いありがとうございます!)。今回は、小樽市花園にある焼肉屋「金太の金太」へ。創業1977年の地元の方が通うお店だそうで、人気メニューのホルモンをいただきました。どの部位も新鮮でクセがなく、あっさりした味付けで、いくらでも食べられる美味しさ! 気づけばおなかのがち切れそうになるまで食べてました(笑)。ふと気づけば、この会で訪れたお店は、岩見沢の「三船」、由仁の「東京ホルモン」と意図せずホルモンばかりになっていることが判明。無意識のうちに「ホルモン愛好会」になっているようです(笑)。(M.K)



「アイアンマンジャパン」は滋賀県琵琶湖(1985～97年)に始まり、五島・長崎(2001～09年)、北海道洞爺湖周辺(2013～15年)と開催されましたが、16年以降はなくなったので、私は台湾や韓国、マレーシアの大会に出かけました。世界的に「アイアンマン」は人気なのに、どうして日本では開催できなくなったのか、疑問が膨らみました。

その後、留学経験や外資系企業勤務など国際的なキャリアを生かし、「アイアンマンジャパン」復活に取り組むことになるのですね。

米国留学したのは大学卒業後、東京の精密機器メーカーで10年働いてからで、民間の奨学金制度でシアトルのワシントン大学に1年間留学しました。貿易やマーケティングの勉強をする傍ら、全米最大の自転車推進NPO「カスケード・バイスクル・クラブ」でインターン的に働きました。この団体は7千人も参加者がある長距離ライドイベントなどを主催しており、そうしたイベントの企画運営やNPOの組織運営について実践的に学べたことが今の私の取り組みの基盤になっていると思います。

また、ボランティアの素晴らしさや役割の大きさについて学んだのもシアトルでした。その経験から2007年に東京マラソン、09年に横浜のトライアスロン国際大会でボランティアとして運営に携わり、スポーツイベントの価値としてボランティアの満足度を高めることがいかに重要であるかを体得しました。それが後年、スポーツボランティア論の研究や養成研修に携わることに繋がっていきます。



東京2020五輪組織委員会職員として晴海の選手村で働いていたころ。仕事の合間にポーズ!

さらに、留学から戻って勤務した外資系企業での経験も現在、大いに役立っています。世界的スポーツイベントをサポートしているヘルスケア企業のアボット社やコカ・コーラ社、コンサルティングのアクセンチュア社などで働き、ITツールを駆使してモノの購入や取引の戦略をクライアントに提案する業務などに携わりました。もともと貿易関連の仕事をしてきたこともあり、そうしたノウハウが今、Tシャツやバイクボトルなど多様な大会グッズの製作、調達の仕事に結実しています。また、外資系企業の仕事では世界各地のメンバーとグローバルプロジェクトチームを組むことが普通ですが、そうした経験も世界の「アイアンマン」関係者との連携に役立っていると思います。

やがて国際スポーツ大会をゼロから組み立てる現場を味わうには絶好のチャンス、と職員応募したのが「東京2020オリンピック・パラリンピック大会組織委員会」でした。1年半、運輸局や国際局で働き、レース開催の実務や組織運営のしくみなど多くのことを学ぶことができました。



選手、ボランティアに大好評だったバイクボトルなどの大会グッズ

満を持して招致活動に着手したのは2020年。「アイアンマンジャパンみなみ北海道」実現への取り組みが始まりました。

「アイアンマン」の開催条件に照らし、日本でできるところはどこかとコンサルティング経験も生かしてマクロ分析した結果が北海道の道南地方でした。当初は亀田半島を中心に検討し、自治体など行政機関、スポーツや観光など地元団体に当たって情報収集し、提案書を携えて感触を探りました。道南には全く縁のなかった私ですが、足を運ぶうちに地

域で力を貸してくれる方々が増え、道南サイクルツーリズム推進協議会事務局の佐藤好子さん(dec函館サテライト主任研究員)にも大いに助けていただきました。

提案書は、招致の協力お願いというより道南地方に向けた「地方創生企画」として作成しました。国内外からの選手、関係者の滞在などによる経済効果は5～6億円程度とみていますが、合わせて地域にとって意義深いのはスポーツ文化がもたらす健康や福祉の啓発効果であり、誰かを応援し、支えることで生まれる地域活性化効果だと考えています。

スポーツ基本法にも「する、見る、支える」の3つでスポーツを発展させようとうたわれていますが、私自身、2007年の東京マラソンで、選手とボランティアが互いに称え合うことがスポーツの価値を高めることを目の当たりにしました。支え合う体験はスポーツにとどまらない助け合い文化を地域に育むことになり、地方創生につながると信じています。

「アイアンマンジャパンみなみ北海道」の特徴の一つとして注目されたのは自転車180kmのコースの主要部が高規格道路(函館・江差自動車道)で行われたことですね。

まさにそれが大会実現と成果の鍵になったと思います。招致活動を始めた当初、函館・江差自動車道は函館ICから北斗市の北斗茂辺地ICまでの開通でした。地元を回るなかで「2022年に木古内ICまで延伸する」との情報を得たのは21年。国道228号と並行して函館・木古内を結ぶ高規格道路を自転車コースに占有できるなら大変魅力的です。

しかし、高規格道路を通行止めにして借りることなどできるのか。当初は半信半疑で、事業主体の北海道開発局開発建設部(以下、函館開建)に出向いたのですが、相談を重ねるうちに、地元自治体や関係機関など地域全体の合意形成ができれば可能であることが見えてきました。函館・江差道のような一般国道自動車専用道路でスポーツレースが行われ

た前例が高知県宿毛市(「ジャパンサイクルリーグ公式戦」)にあることもわかりました。

函館開建の地域連携課の協力を得ながら、コースとなる北斗市、木古内町をはじめ、近隣の函館市などの自治体、北海道渡島振興局、警察署などと協議を重ね、それぞれの条件調整に時間をかけて計画を練り上げていきました。「高規格道路が使えるなら、みんな本気で取り組もう」というような思いを関係者全体で共有できたことが実現の原動力になったと思います。

日本で「アイアンマン」開催のハードルとしてよく言われていたのが、道路交通法を所管する警察から道路使用許可を得る難しさでした。しかし、実際に取り組んでみて、確かに諸々の規制をクリアするためにコース設計には苦労しましたが、きちんとプロセスを踏んで求められた条件を満たせば良いとわかりました。海外に比べて厳しい規制はそれだけ警察の徹底した安全管理への姿勢の表れであり、信頼感を新たにした面もあります。

晴れて2024年9月15日、水泳(北斗市の上磯漁港沖)、自転車(国道228号→函館・江差道<北斗中央IC～木古内IC>)を3周半→木古内町)、マラソン(木古内町内)のコースで無事開催されました。

1,417人出場で完走率93%と高かったのは、終日曇天の安定した気象条件もありましたが、沿道の観客の盛んな応援が大きな力になったと思います。運営スタッフはボランティア約1,100名を含め総勢1,540名で、地元自治体からも多数の支援をいただきました。ボランティアはエイド・ステーションの対応など選手たちに好評でした。

嬉しかったのは「アイアンマン」出場選手の人気投票「アイアンマン2024アスリート・チョイス・アワーズ」のアジア部門で好成績を上げられたことです。アジアではマレーシアと韓国と合わせて3大会が投票対象になっているのですが、私たちの大会

が「総合的満足度」、「自転車」、「マラソン」で1位となり、初開催にしては高い評価を得ました。

自転車の高評価は高規格道路のおかげでしょう。函館開建の提案で、道路上の電光掲示板に「Go! IRONMAN!」など選手への応援メッセージが掲載されたのですが、選手たちは大いに感激したようです。これに限らず、函館開建を中心に大会の価値を高めるためにさまざまな協力をいただきました。

今回の大会は収支的にはトントンで、運営上の改善点も数々あったと思いますが、「誰かを助けることによって元気になる」という地方創生の意義は果たせたのではないかと考えています。最後のマラソンで日が落ちてからひた走る選手たちのために、車や自転車のライトを照らし、声をからして声援を送り続けていた沿道の人たちの姿を思い浮かべると、あらためて「アイアンマン」レースは地方創生に合っている、と感じます。

すでに今年9月14日の第2回開催に向けた取り組みが始まっていますね。今後の展開が期待されます。

選手の応募状況は4月下旬段階で43カ国1,360人ほど。うち22%が海外で第1回より増加しています。選手定員、ボランティアを含む運営スタッフの規模も拡大し、観客を含めて5千人以上のイベント規模を想定して準備を進めています。

地域の特色が鮮明になればと取り組んでいます。木古内町の伝統神事「寒中みそぎ」について、昨年は行修者の経験者が木古内町の推薦



函館・江差道(北斗中央IC～木古内IC)のコース

枠で大会に出場し、完走後、行修者が行う「みずごり」(冷水を浴びて体を清めること)を披露しました。「みずごり」は五穀豊穡を祈願するものでもあり、人口減少で継承が難しくなっている神事を広く知ってもらうためにも、今年は完走した選手たち全員に行ってもらおうのどうかと考えています。

ふるさと納税の取り組みも函館市、北斗市、木古内町の連携で始めました。納税額50万円の返礼品を大会参加権(13万円)とし、寄付は3自治体のいずれでもよいとしています。「アイアンマンジャパンみなみ北海道」という名称通り、特定の自治体を中心というより、エリア全体の合意形成をもとに、広く恩恵をシェアしながら開催していくことができました。と思います。

中長期的には、地域に「アイアンマン」が根付いてビジネスとして成立し、かかわる人がみな開催してよかったと思うような大会にすることが目標です。同時にアジアの頂点となるクオリティーの高い大会に育てて、ゆくゆくはこの地でアジア選手権大会が開催できれば、と夢を描いています。



サイクルルート北海道 「どうなん海道サイクルルート」

道南サイクルツーリズム推進協議会会長
北海道教育大学函館校 准教授 奥平 理 氏

1. はじめに

北海道サイクルルート連携協議会(事務局:国土交通省北海道開発局、北海道)は、北海道におけるサイクルツーリズムの振興を目的として「北海道のサイクルツーリズム推進方針」に基づき、走行環境の整備、受入環境の充実、情報発信の強化を3つの柱として活動しています。

この連携協議会が、これらの活動を推進するため、道内各地域のサイクルルートを運営する「ルート協議会」を募集し、現在までに10のルート協議会が認定され、地域ごとの特色を活かしたサイクルツーリズムの振興が図られています。その、もっとも新しく認定された10番目のルートが私たちの「どうなん海道サイクルルート」(令和6年2月認定)です。ルートの概要を紹介させていただきます。

2. ルートの特徴

「どうなん海道サイクルルート」は、道南の津軽海峡、日本海、太平洋を8の字にめぐり、フェリーで奥尻島にわたり一周するサイクリングルートです。総距離は約459kmに及び、道南の主要都市(全14市町)や観光地を網羅しながら、多様な風景と自然、歴史と文化、地元グルメを楽しめる魅力的なルートです。

北海道のゲートウェイとなる道南は、新幹線の新函館北斗駅、函館駅、函館空港、フェリーターミナルなど、道外からの交通アクセスが便利な地域です。ルート周辺には、世界遺産である北海道・北東北縄文遺跡群、日本遺産、北海道遺産や文化遺産などの歴史資源が多数、点在しています。さらに大沼国定公園をはじめとする多くの自然公園と奥尻島を含む海岸線の絶景など、道南のユニークな歴史と多様に変化する地形と風景を同時に楽しむことが、このルート最大の特徴です。コースを大きく3つに分けて紹介します。



① 東ルート(函館・大沼・噴火湾エリア)

歴史と文化が色濃くのこる函館の街並みや五稜郭・函館山の景観を楽しんでから一般国道5号沿いに北上し、雄大な駒ヶ岳の景色を望みながら大沼湖畔を走行して、太平洋に面する噴火湾の海岸線にでます。海岸線の一般国道278号を走り、世界遺産である北海道・北東北縄文遺跡群の「垣ノ島遺跡」「大船遺跡」訪ねて、恵山道立自然公園を経由して函館に戻ってくる、8の字ルートの東側一周ルートです。

② 西ルート(木古内・松前・江差エリア)

新幹線の新函館北斗駅をスタートして津軽海峡沿いの一般国道228号の海岸風景を楽しみながら南下し、木古内、知内、福島を経由して北海道で唯一のお城のある城下町であり、昨年12月に「秀逸な道」選定区間にも認定された松前町に至ります。そこから北上して上ノ国を経て北前船で栄えた江差町の歴史的建造物群「いにしえ街道」を通り、ジャガイモのメークイン発祥の地、厚沢部町から東に向かって北斗市に戻ってくる、8の字の西側一周ルートです。

③ 奥尻ルート

奥尻島は、一周約64kmの美しい海岸線を巡るルートで、西海岸の奇岩「鍋釣岩」や断崖絶壁が続く「北迫岬」、

① 東ルート(函館・大沼・噴火湾エリア)



大沼国定公園と駒ヶ岳

② 西ルート(木古内・松前・江差エリア)



福山城と桜

③ 奥尻ルート



奥尻ブルーの海と奇岩

夕日の名所として知られる「宮津弁天宮」周辺は必見です。南部には白砂の「青苗海岸」や、奥尻島津波館など歴史を学べるスポットもあり、島を一周しながら、離島ならではの風景と文化を満喫できるルートです。

3. 道南サイクルツーリズム推進協議会の活動

このルートを運営する道南サイクルツーリズム推進協議会は、ルートに関わる国・道・市町等の行政機関、観光協会、大学、交通事業者、ホテル、シーニックバイウェイルート団体等で構成されています。協議会では、交通の利便性を活かして国内外からサイクリストや自転車愛好者が長期滞在で楽しめるルートや立ち寄り場所の提案と、クルーズ船も停泊することから、一般の観光客から富裕層まで自転車を使って散策できる受入環境をつくりたいと思っています。

現在の取り組みは受入環境整備と情報発信が中心です。ルート上には、おおそ20km間隔で「道の駅」「コンビニ」等があることから、休憩スポットとして、それらの施設と連携してサイクリストウエルカムな場所づくりを推進しています。また、自転車利用のバリエーションを拡大するために、バスや電車などの交通事業者と連携して自転車を車内に持ち込んで移動する試行等も行っています。

情報発信では、SNSやYouTube、HPなどのデジタル媒



道の駅へのサイクルラック配備



函館バスと連携したサイクルバスの利活用



オリジナルのサイクルジャージ

はじめに

2024年2月10日、シマノさん主催の「ソーシャル×散走」企画コンテストに北海道から参加した大学生チームの発表会を開催しました。今回で3回目となる「北海道『散走』ミーティング」(主催：(一社)北海道開発技術センター・(一社)シーニックバイウェイ支援センター)は、大学生たちのアイデアを「考えただけ」で終わらせず、ちゃんと形にしていけるための場。自治体や観光協会、関係団体にも参加してもらい、アイデアの実現可能性を一緒に話し合う会議です。オンラインも併用して開催されました。今回はその様子を、私の感想も交えながら紹介します。



dec倉内理事長の挨拶

「第7回 ソーシャル×散走 企画コンテスト」について

まずは、(株)シマノ企画部・文化振興室の阿部竜士さんがオンラインで登場し、コンテストの概要を紹介してくれました。今回は全国から26チーム・103名の学生が参加。見事、大賞に輝いたのは愛媛大学と武蔵野美術大学のチームによる「FUN! FAN! HUMAN! RUN! KAMIJIMA!」。ほかにも、横浜国立大学の「Sound走」が散走賞、東京工科大学の「アナログ散走」がソーシャル賞を受賞しました。

入賞企画をWEBで見ましたが、どれも課題の設定や分析がしっかりしていて、プレゼン資料もオシャレで見ごたえがありました。このコンテストに第4回から関わっている私としても、「レベル上がったな〜」と実感。

北海道からは4チームが応募。惜しくも最終審査には進めませんでしたが、地域に根ざしたテーマは評価されていて、今後の展開に期待です！

北海道チームの応募企画を紹介！

① 藤女子大学「再生可能エネルギー×散走」

石狩市のゼロカーボンシティ宣言や再エネ地産地消の取り組みに注目。石狩湾新港の風力や太陽光、バイオマス施設などを巡って、楽しみながら環境について学べる企画でした。

地域の特性を活かしたナイスアイデアだと思いました。さらに、修学旅行や総合学習など、ターゲットを絞るとさらに具体性や独自性が出たかも。



藤女子大学の発表



② 北海道科学大学「みつけに行こうよ-放課後スポット発見隊-」

倶知安町を舞台に、「地元への愛着が薄れているかも」という課題にアプローチ。小学生が放課後にお気に入りの場所を探して「くっちゃん発見隊カード」に記録・共有していく仕組みです。地域にある公共施設にカードを掲示し、子どもたち同士や大人にも地元の魅力を広めていく点が面白い！どうやって子どもたちに参加してもらうか、そのモチベーション設計がもう少しあると、さらに良かったと思います。



北海道科学大学の発表



※「散走」とは、自転車でゆったりと、その土地の文化・歴史・自然・グルメなどを気ままに楽しみながら、のんびり走るスタイルのことです。

令和6年度「北海道『散走』」※ミーティング開催報告

(一社)北海道開発技術センター 地域政策研究所長 原文宏

③ ポロクルクルー1 (北海道大学・北海学園大)「グルっとお隣さんちへ」

札幌を拠点に、一次産業の活性化を目指す散走イベントを提案。道産食材を使った飲食店を「お隣さん」として認定し、参加者が自転車でお店を巡って地域とのつながりを感じるという内容。実証実験では、シェアサイクル「ポロクル」を使って市内店舗を訪問。SNSやスタンプラリー、特典なども取り入れ、楽しみながら学べる設計になっていました。

札幌市内で完結してしまう懸念があり、実際の産地へ足を運ぶような工夫もあれば、より深い繋がりができたかもしれません。



ポロクルクルー1の発表



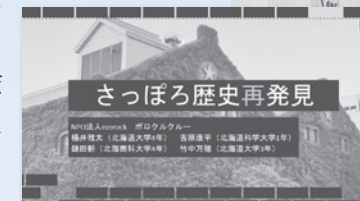
④ ポロクルクルー2 (北海道大学・北海道科学大・北海商科大)「さっぽろ歴史再発見」

再開発が進む札幌市の歴史的建物に注目。若者の関心を引き出すため、「札幌歴史再発見」散走を企画しました。ポロクルを使って、ビール博物館や植物園など6カ所のスポットを巡り、観光だけでなく建築や素材についても学べる内容です。

今まさに札幌は再開発ラッシュなので、いい視点だなと思いました。さらに、今はもう建物が残っていない場所を訪れて、「ここには昔こんな建物があったんだよ」という解説や工夫があったら、もっと伝わる内容になったかも。



ポロクルクルー2の発表



「第3回 自転車のあるまちづくり地域交流会」の紹介

(一社)散走ネットワークの室谷恵美さんからは、散走のこれまでの歩みと今後の展望についてお話がありました。2014年から、東京・青山の「OVE (オーブ)」を拠点に始まったこの活動は、口コミで延べ840人以上が地域交流会に参加するまでに拡大。その後、(一社)自転車協会に主催が移り、教育や安全面も取り入れた活動になっていきました。

いまでは全国の自治体や学生等がつながるネットワークとして、健康づくり、地域の魅力再発見、郷土愛の醸成、交流人口の創出など、いろんな効果が出始めています。

その一方で、人材やお金の課題、イベント疲れといったリアルな悩みもあり、持続可能な運営がテーマになっています。最後に室谷さんは「散走は移動手段や観光だけじゃなくて、人生を豊かにするライフスタイル」と語ってくれました。私も深く共感します。



(一社)散走ネットワーク事務局長 室谷恵美さん

おわりに

参加者で、4つの企画について実現に向けたディスカッションも行いました。

藤女子大学の企画については、石狩市のサイクリングマップと連携して、教育的な視点も盛り込んでいこうという話が出ました。倶知安町の企画では、同町と北海道科学大学がすでに連携協定を結んでいることや、策定中の自転車活用推進計画への参加、ニセコのイベントとの連携など、実現に向けた具体的な展開が議論されました。札幌のポロクルチームの企画は、札幌サイクルラボと協力して「ピクニックライド札幌」のメニューに組み込む案が出ました。

全体を通して、学生たちのアイデアを単なる発表で終わらせず、実際のまちづくりや教育・観光施策に繋げていく意識を共有できたのが、とても良かったと思います。最後は、他大学の学生同士が親睦を深める懇親会で締めくくり、とてもあったかい雰囲気の中、楽しく終えることができました。参加してくださった皆さん、本当にありがとうございました！



参加者の記念撮影