



北海道大学 高野伸栄先生 最終講義

令和8年2月20日、北海道大学工学部において、高野伸栄先生の最終講義「大学卒業からの43年間を振り返る」が開催されました。北海道はもとより全国から多くの教え子や関係者が集まり、私もその場に参加させていただきました。

高野先生は、昭和58年(1983年)に北海道大学を卒業後、建設省(現・国土交通省)に勤務され、その後北海道大学に着任されました。以来、工学研究科、フィリピン大学、公共政策大学院、工学研究院などで学生の指導や研究に取り組み、公共政策大学院では院長も務められました。

最終講義では、大学卒業から現在に至るまでの43年間の歩みについて、当時の研究や実践、さまざまな出会いを交えながら、ユーモアも交えて語られまし

た。ここでは詳しい内容は紹介できませんが、表に示す講義の骨子から、その雰囲気を感じ取っていただければと思います。

私自身も、シーニックバイウェイ北海道やモビリティ・マネジメント(MM)などの活動を通じて、長年ご一緒させていただきました。教育や研究にとどまらず、社会実装にまで関わり続けてこられた先生の姿勢には、深い尊敬と感謝の気持ちを抱いています。

大学での勤務は一区切りとなりますが、dec会長をはじめとする高野先生の取り組みは、今もなお続いています。少しゆっくりお休みいただいた後、これからも北海道のために活躍いただけることを確信しております。今後のさらなるご活躍を、心より期待しております。(dec地域政策研究所 所長 原文宏)



最終講義の様子

最終講義(骨子)

1. それはIOから始まった
2. ストラテジックモデリングの開発と実践
3. 交通計画から交通まちづくりへ
4. 建設マネジメント研究委員会の25年
5. 小樽運河への思い
6. 公共政策大学院の10年
7. シーニックバイウェイの20年
8. ウインターライフ推進研究会の20年
9. みなさんとの43年

ジョージアビジネスツアー参加企業を募集します。

ジョージア及びアゼルバイジャンは、欧州・中央アジア・中東を結ぶ物流の要衝として、また日本企業の新たなビジネス拠点として注目されています。本ツアーでは、整備の進むカスピ海ルートの道路やトンネル、橋梁等交通インフラの維持管理について、日本企業の海外展開、現地企業との連携、JICA民間連携事業の活用可能性を探ります。道内企業の皆さまのご参加をお待ちしています。

◆ツアー実施時期(予定):2026年10月10日(土)~18日(日)(10日間)

◆事前説明会:2026年6月4日(木) 14:30~17:00

(JICA北海道での対面+オンラインのハイブリッド形式にて開催)

※渡航先や実施時期は、各種事情による変更が有り得ます。

【お問合せ】JICA北海道(札幌)市民参加協力課(担当:丸山・深澤)

TEL:011-866-8421 E-mail:hkictp@jica.go.jp

HP:https://www.jica.go.jp/domestic/sapporo/index.html

詳しくは
こちら



編集後記

ここ数年の楽しみとなっているライブ鑑賞。今年はすでに4本のライブに行ってきましたが、チケットの当たりがよく、だいたい最前列でみることができています(日頃の行いが良いのでしょう)。直近で行ったライブは、蔡忠浩(サイ チュンホ)さんで、これ以上ない特等席!近すぎて照れてしまい、まともに顔を見ることができないという、せっかくの神席なのに残念感…。蔡さんは、曲はもちろんですが歌声もとても素敵で癒し効果が抜群!聴くアロマです(表現がタサイ)。この癒しの歌声は、「1/fゆらぎ」なのではないかと思っています。ライブ終了後、握手をしていただき、柔らかくきれいな手にドキッとしました(照)。(M.K)



アーティストから2mも離れていない最前列!



dec monthly

2026.5.1 vol.488 デックマンスリー



● Monthly Topic (マンズリートピック)

【寄稿】これからのサイクルツーリズムはどこへ向かうのか?

● dec Report (デックレポート)

第4回 北海道散走ミーティング 開催報告

— 大学生の発想を地域実装へ —

dec Interview >>> 認定NPO法人ポロクル 事務局長 山本 純江氏

都心のあちこちで赤い自転車が軽やかに走り始めると札幌は本格的な春。2011年開始の自転車共同利用サービス「ポロクル」は、今年年間利用回数56万回超に。これはもう「公共交通」?! 2008年の(株)ドーコン入社直後からシェアサイクル事業化の取り組みに携わり、昨年、認定NPO法人ポロクル事務局長に着任した山本純江さんをお訪ねしました。

当別町のご出身で、室蘭工業大学で交通計画を専攻されました。小さいころから乗り物が好きだったのでしょうか。

乗り物はずっと好きで、移動に興味を持っていました。中学まで当別町で、高校は札幌旭丘高校に進学し、自宅から片道1時間半の遠距離通学になりましたが、鉄道が好きだったので、苦痛ではなかったですね(笑)。

室蘭工大では田村亨先生の研究室で学び、卒論は物流のモーダルシフトがテーマ。さらに修士課程では国際物流について研究しましたが、そのなかで物流の分野でも実績ある総合建設コンサルタントの(株)ドーコンに関心を持ち、楽しく仕事ができそうだな、と感じていました。就職で道外に出たくなかったし、北海道を良くする仕事をしたいという思いから同社を志望しました。

入社後は自転車に関する仕事にたく

さん携わることになるのですが、個人的には特に自転車に対する思い入れはありませんでした。ただ、十勝のサイクルツーリズム推進の業務を担当した際に自分でも乗ってみようとロードバイクを購入。長距離は乗りませんが、日々の移動で時々楽しんでます。息子が小学生だったころ、学校行事に出席するのに乗って行ったら、子どもたちに囲まれて「カッコイイ!」とほめられたのは嬉しかったですね(笑)。

十勝の広域サイクルルート「トカプチ400」の整備に関する業務も担当されましたが、これまでのお仕事の多くは札幌都心の道路交通環境にかかわる業務ですね。

2008年に入社して最初に担当したのは、札幌市の歩行空間ネットワークを考慮したバリアフリー基本構想の計画立案に関する業務でした。その傍ら、模索が始まったシェアサイクル事業化の取り組みに加わり、09年から社会実証実験の実施などを担当。サービスが開始した11年度まで草創期メンバーの一人として「ポロクル」誕生を見守りました。

その後、ポロクルの動向を横目で見ながら新しい業務に携わっていくのですが、次に担当したのは札幌都心の自転車走行空間に関する業務でした。歩行者の安全を確保し、クルマとの共存が可能な自転車の走行環境の実現に向けて、北一条通(国道230号)

草創期には認知度が低く、理解を得るのに苦労した「シェアサイクル」。今、札幌都心の足として快調に利用が広がっています。さまざまな方との連携でまちを盛り上げたい。

dec Interview

やまもと すみえ

1982年北海道当別町生まれ。2008年室蘭工業大学大学院工学研究科修士課程修了後、(株)ドーコンに入社。専門は交通計画。主に札幌都心の交通とまちづくりに関する業務に従事。現在、交通事業本部交通部都心交通企画室副主幹。2025年から認定NPO法人ポロクル事務局長に。北海道運輸交通審議会委員、北海道自転車活用等推進連絡会議委員。趣味はスポーツ観戦。野球、バスケ、バレーなどプロスポーツと並んで熱が入るのは愛息の空手試合。



ポロクルポート
(北1条通アーバンネット札幌ビル前南側)



車道側から乗り入れ可能なポート
(国道230号北1条通)

でブルーレーン(自転車走行指導帯)設置について社会実験を実施し、検証しました。

15年からは札幌市路面電車のループ化開業に伴う整備効果の分析評価に携わり、十勝の「トカプチ400」の整備方針を策定する業務は17年から。目指していた国のナショナルサイクルルート指定を21年に達成できたことは幸いでした。その後、再びポロクルの取り組みが仕事の大きな部分を占めるようになります。

仕事の歩みを振り返ると、南1条通で交通課題の解決や賑わい創出を目的に実施した「わざわざわastreet」の社会実験などを含め、札幌都心で本当にたくさんの社会実験を重ねてきたなあ、という感慨があります。社会実験で終わるものもあるのですが、かたちになり、今も受け継がれているのが「ポロクル」と「北一条通のブルーレーン」。これはとても嬉しいことですし、この二つの仕事への思い入れは特に深いですね。

では、2008年に始まるポロクルの歩みについてお聞かせください。まだ「シェアサイクル」の認知度が低い時代に、自転車利用期間の限られる積雪寒冷地での導入という挑戦。どのように取り組んでこられたのでしょうか。

ポロクル誕生の発端は、2008年のドーコン社内の有志たちによる「チーム自転車創業」の立ち上げでした。当時の札幌都心部では自転車利用が急速に増え、放置自転車があふれて歩道を塞いだり、歩道を走る自転車が歩行者の安全を脅かすようなことが頻発していました。そうした問題に有志たちが着目し、公益性

の高い新規事業に挑戦しようという会社の方針ともあいまって取り組みが始まりました。学識者の指導も得て「北海道モビリティデザイン研究会」が発足し、都市のモビリティとして自転車共同利用サービスについてゼロベースからの具体化の検討や社会実験が重ねられていきました。

それにより11年、ドーコンの子会社(株)ドーコンモビリティデザインが設立され、シェアサイクルサービス「ポロクル」がスタートします。しかし、想定以上の採算性の厳しさから14年に会社は解散し、「札幌のまちづくり・ひとづくり・魅力づくりに貢献する」というポロクルの使命に共感、支援する方々との連携で、同年、NPO法人を設立。事業運営を移行しました。さらに、その地域貢献的な活動が認められ、16年に札幌市認定による「認定NPO法人ポロクル」となりました。

ただし、設備やシステムの老朽化、不安定な収支構造の問題は大きく、これを打開しようと19年、シェアサイクル事業の全国展開を進めていた(株)NTTドコモとの連携でシステムやサービス内容を刷新。21年度から本格的に(株)ドコモ・バイクシェアからのシステム提供による事業運営を開始しました。創業当初の白い自転車は赤い電動自転車に一新し、主な認証媒体はICカードからスマホアプリになるなど利便性は向上し、会員登録数や利用回数は劇的に成長して今日に至っています。

ポロクルの歩みのなかで、私自身が最も苦労した思い出の一つはシェアサイクルとレンタサイクルの違いをなかなか理解してもらえなかったことでした。自転車を長時間占有し、借りた場所に返却する必

要があるのがレンタサイクル。街のあちこちのポートで乗り降りできて短時間使用で共有するシェアサイクルはそれとは全く違うモビリティです。シェアサイクル黎明期だからこそ苦労でしたが、理解が浸透するのに予想以上に時間がかかったという印象がありますね。

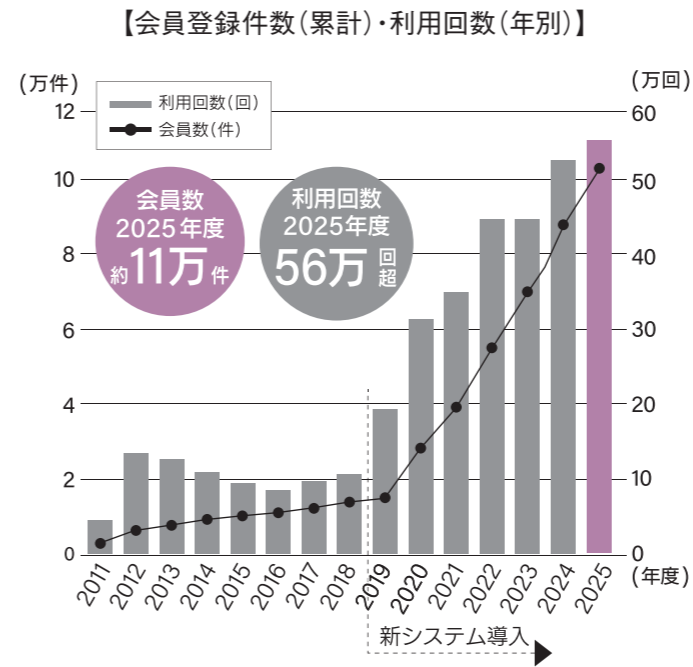
さまざまな試練を乗り越えて進化したポロクルは、交通安全や環境保全、防災、観光など多面にわたる公益性が注目され、国際交通安全学会(IATSS)2024年度学会賞受賞など全国的にも高く評価されています。ポロクルの近況についてご紹介ください。

2025年度の実績をご紹介しますと、営業期間は4月6日～11月15日(一部を除き24時間営業)で、自転車は620台、ポート数は札幌都心部に65カ所。料金は1回会員が30分165円、月額会員は3300円で、このほかに法人プランや1日パスがあります。

会員数は約11万件で利用回数は前年度比10%増の約56万3千回。1台の1日平均利用回転数は4.4回で最大では6.6回。これは全国でもトップクラスです。

会員対象アンケートによる利用者の傾向では、年齢は中高年層が主力で、若者は若干少なめ。興味深いのは性別で、ほぼ半々で女性がやや多いこと。これは電動アシストで楽に乗れることも関係しているのではないかと想像しています。

利用目的の1位は「通勤・通学」、2位は「ショッピング・食事」で、この二つが多いのですが、「通勤・通学」に使う人の他の利用では「ショッピング・食事」が多く、全体的に見て「ショッピング・食事」がポロクル利用の大きな部分を占めることがわかりました。ウィークデーは通勤、休日はショッピングと、日常の自分の足として活用する人が多いとすれば、私たちが目指してきた「公共交通を補完する役割」が実際に果たされているように感じます。アンケートの自由回答では御礼や応援のコメントをたくさんいただいています。「移動の



楽しさが味わえた」とか、「冬になって使えなくなるのが寂しい」などの言葉はありがたいですね。

ポロクルの現場運営を長く支えてくれているのがNPO法人ezorockです。約50人の学生などの運営スタッフ「ポロクルクルー」が自転車の再配置や充電などのメンテナンスを担当し、自転車のルールやマナーの啓発活動にも最前線で取り組んでくれています。地域をよく知る若者たちの協働もポロクルの大事な特徴の一つになっています。

今年4月、「青切符」(交通反則通告制度)が自転車にも適用され、気がかりに思う自転車利用者は多いと思います。どのように受け止めておられますか。

青切符適用で自転車のルール自体が従来と変わったわけではないのですが、ルールが厳しくなったと誤解したり、「厳しく取り締まられて怖い」と委縮する空気があるのが残念に思っています。これまで長く自転車ルール啓発を図ってきたポロクルとしては、ぜひ、そうした空気を変えていきたいですね。

4月初め、ポロクルは青切符適用に対する公式スタンスを示そうとメッセージを発信しました。そこで表明したのは「青切符適用を一つの契機として、これからもさまざまな方と連携

し、広く自転車ルールの周知を図って『誰もが安心して移動できるまち』になるための活動を続ける」ことです。

そして利用者の不安を払拭しようとする具体的な呼びかけとしては、自転車は原則として車道の左側の通行ですが、どんな状況でも車道でなければならぬだけでなく、自分の安全のために最適な通行位置を選ぶことが大切であること。インスタグラム「公式ポロクル」でも動画でわかりやすく対処について情報提供しています。また、今年もイオン北海道(株)との連携でヘルメットを会員に特別割引価格で販売する「あんぜん応援割」を実施していますので、ぜひ役立っていただきたいと思っています。

青切符適用であらためて考えさせられるのは、自転車の道路空間のなかでの位置付けのあいまいさです。例えば、都心の道路は荷さばきのトラックが路肩や自転車レーンに駐車していて自転車が通行しにくい、ということがよく言われますが、荷さばきのための運搬車の駐車はまちの機能として不可欠なものです。そのなかで、どうやって自転車は乗りやすく、歩行者には歩いて楽しいまちにするのか。それには都心のモビリティ全体のなかで自転車の位置付けを確立していくことが必要だと思います。

みんなの安心安全な移動のためには、結局、歩行者、自転車、自動車と道路をはっきり再配分することが求められるのではないかと考えるのですが、現状では道路空間の問題以前に、自転車利用者のルールやマナー次第で改善、解決できることはかなりあると感じています。交通ルールやマナーを知ら

ない方、実践しない方はまだまだ多いというのが実感です。ポロクルとしては今後も自転車ルールの周知を図るとともに自転車の楽しさも強力に発信していきたいと思っています。

ポロクル仲間の輪を広げる活動も精力的に展開されています。今年も仲間や応援団は増えていきそうですね。

今春の新しい取り組みでは男子プロバレーボールチーム「北海道イエロースターズ」との包括連携協定の締結があります。地域に根差したスポーツチームと力を合わせることで交通安全啓発や健康増進、地域の魅力向上を図ろうという狙いで、イエロースターズとは昨年より自転車ルールを学ぶイベントで連携を始めており、各選手の写真を車体に掲出した特別仕様車もデビューしています。直筆サインが入っている自転車もあり、ファンにはポロクルを利用するなかで特別仕様車に出会うワクワク感を味わっていただきたいですね。

男子プロバスケットチーム「レバンガ北海道」とは昨年、チームが包括連携協定を結ぶ北海道開発局と三者の共創で道警の監修のもと、自転車の交通ルールやマナーの啓発動画を制作し、SNSで発信しています。

こうした地域のさまざまな連携を通じて札幌のまちを大いに盛り上げていきたいと思っています。



男子プロバレーボールチーム「北海道イエロースターズ」と連携した取り組みとして、所属選手のデザインを施した「特別仕様車」全11台が札幌市内で展開中。

1. サイクルモード東京2026で

5月、北海道は長い冬が終わり、大地が息を吹き返す季節です。山々の稜線にはまだ白い残雪が残っていますが、透明度の高い空気の中、北海道にも本格的なサイクリングシーズンが始まる季節となりました。流れる風景、秀逸な道、ゆっくりと、また軽やかに、五感で北海道の魅力を楽しむことができる、これこそがサイクリングの醍醐味だと言えるでしょう。

ひと月前の4月下旬には、東京ビックサイトで日本最大級のスポーツ自転車イベントであるサイクルモード東京2026が開催されました(入場者数約21,800人)。会場で偶然にも、予てより北海道サイクルルート連携協議会・アドバイザー会議で一緒にいる宮内氏とお会いすることができ、今後の自転車のあり方について貴重なご意見を頂きました。宮内氏は雑誌「サイクルスポーツ」の元編集長で、日本や世界の自転車政策にも明るく、北海道における自転車政策推進にご尽力されているキーパーソンの一人でもあります。本稿では宮内氏との立ち話をきっかけとし、北海道における自転車モビリティについて考えてみたいと思います。

2. サイクルツーリズムとその取り組み

広大な土地を背景とした北海道では、アジアの中でも特徴的で魅力的な観光資源を有したポテンシャルをサイクルツーリズムにより更に高めることを目的として、北海道開発局が中心となり、平成29年2月に北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会を立ち上げました。その後、北海道サイクルルート連携協議会・アドバイザー会議に引き継がれ、現在に至っています。会議では、日本を代表し国内外に誇れるサイクリングルートとして国が認定したナショナルサイクルルートの「トカプチ400」をはじめとする合計10ルートの取り組み状況について情報共有を行うとともに、各ルートの現地視察・試走会を行うことで、さらなるルートの魅力向上を目指しています。また、3年前よりベストサイクリングプロジェクト賞を毎年1件選定し、ベストプラクティスの横展開を図っているところです。昨年は、オホーツク地域において、地元建設業者の協力のもと実施された「工事現場トイレの活用」が受賞しました。【写真-1】ルート協議会アドバイザー会議の会長を仰せつかっている私としては、是非、北海道をサイクルルートで全道ネットワーク化したいという考えもあり、地域の皆さんや関係機関の皆さんのご協

力を得ながら進めていきたいと願っているところです。



【写真-1】ベスト・サイクリングプロジェクト2025受賞式の様子
受賞した「工事現場トイレの活用」(オホーツクサイクリングルート)

3. 利用者層の拡大のために

前述しました宮内氏から、立ち話会議で気になる一言がありました。「先生、実は最近スポーツ自転車が売れてないんです」。値段の高騰、コロナ禍における三密を避けるツールとしての自転車ブームの落ち着き、原因は多々考えられますが、ガチ(いわゆる、かなりハードに乗る)のサイクリストだけでは、これからの自転車に将来の希望はありません。多様な利用者が多様な利用方法の可能性を高めることで、利用者層の底辺拡大が喫緊の課題です。

利用者層を拡大させるためには、自転車の楽しさを情報発信し、新たな需要を掘り起こすことが必要です。そのためにも、サイクルルートの魅力をわかりやすくMAPに色や数字でコード化して、ウェブサイトやSNS等により情報提供するだけでなく、発信する情報のコンテンツの質や内容も重要となります。近



【写真2】散走「石狩文明 in 2025」茨戸川周辺散策コース(藤女子大学の企画)
石狩川の「歴史」と「観光」をテーマとした散走コースで、コース上にある土木遺産「岡崎式単床ブロック」を観察。

【寄稿】

これからのサイクルツーリズムはどこへ向かうのか？

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、北見工業大学 社会環境系 社会インフラ工学コース 教授 高橋 清氏

年、散歩のようにゆっくりと散策ポイントに立ち寄りながら走るスタイルの「散走」が注目され、学生を中心に、自転車を使って社会課題を解決するといった興味深い取り組みも進められています。【写真-2】

一方、北海道の自然豊かでワイルドなオフロードをグラベルで楽しむサイクリストも増えています。しかし、どうしても北海道のサイクルルートは特徴である長距離ルートの対応が欠かせません。前述した協議会では、ステージ制の導入や道の駅やコンビニ等の拠点との連携を呼び掛けています。また、道路パトロールカーとの連携によるサイクルサポートカーも導入されています。

さらに、公共交通との連携も必要です。釧路ルートや宗谷ルートでは、サイクリトレインのモニターツアーやサイクルバス実施の取り組みも見られます。自転車と公共交通は、その親和性が高いとはいえ、設備面の課題や運用上の課題が数多くあります。関係者の皆さんとステップ・バイ・ステップで進めていくことが肝要です。

【写真-3、写真-4】



【写真-3】「釧路線サイクリトレイン」(令和7年)の実施の様子



【写真-4】宗谷バス「アクティブバス」(令和7年)の実施の様子

4. 事故対策の必要性

本年3月に開催された北海道交通事故対策検討委員会において、北海道の自転車事故分析データ(ITARDA)が示されました。年齢別の自転車事故発生件数では10~20歳の事故が約1,400件と最大であり、その内、中・高校生の事故件数が78%を占めています。さらに、学年別事故件数で見ると、晴れて高校に進学した直後の新入生による事故が多いのです。令和5年4月からヘルメッ

トの着用が努力義務化され、令和8年4月より自転車に青切符制度(交通反則通告制度)が適応になりました。この制度は危険運転の自転車を取り締まる一つの契機となっていますが、新しいモビリティの登場もあり、当面、運用には混乱もあると思います。事故対策には、欧州のような自転車専用道路等が望まれますが、その整備には時間と費用を要します。まずは、自転車が道路交通法上の「車両」であること、すなわち安全な交通社会を維持するためには、守らなければならないルールがあることを利用者に再認識させるという安全教育の重要性を強調し、実施することです。先日の会議では、行政も自転車事故対策に本腰を入れることが示されました。是非、データの詳細分析により、事故の実態把握と発生要因の分析、さらに地域と一体となった事故対策の実施を願うところです。【写真-5】



【写真-5】「エルフィンロード」(札幌恵庭自転車道線・北広島市区間)

5. 自転車のまちづくり

来年令和9年は、愛媛県でVelo-cityが開催されます。Velo-cityは世界最大の自転車・交通まちづくりの国際会議で、世界の先進事例に触れる絶好の機会となります。ここで北海道の自転車活用を是非PRし、自転車モビリティの未来を地域の皆さんと、また関係者の皆さんと「楽しく」考えたいと切に願っています。

人間は物理のジャイロ効果(回っていると倒れない)を発見し、それを自転車という形として手に入れました。人力でこれほどのスピードと距離を移動する道具はありません。しかし、困ったことに、止まったら倒れるのも物理法則です。この不思議で魅力的な自転車を、関係の皆さんの活動をとおしてこれからも共に回転(まわ)していきたいと願うところです。

第4回 北海道散走ミーティング開催報告

— 大学生の発想を地域実装へ —

dec地域政策研究所長 原文宏

(株)シマノ主催の「第8回ソーシャル×散走企画コンテスト」が開催され、令和7年(2025年)は全国から24チーム115名の大学生が参加しました。北海道からも3チームが応募し、そのうち2チームがファイナリスト(全6チーム)に選出され、北海道科学大学チームが大賞に準じる「ソーシャル賞」を受賞しました。

こうした学生アイデアを企画にとどめず、国や自治体、企業、道の駅、シーニックバイウェイ北海道の関係者と連携し、地域実装へつなげることを目的として、令和8年2月20日(金)に「第4回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)を開催しました。

当日は、decの橋本理事長の挨拶のあと、北海道から参加した3チーム(ポロクル学生チーム、藤女子大学、北海道科学大学)が発表を行い、地域実装に向けた質疑・意見交換が行われました。その発表および意見交換の概要を紹介します。



dec 橋本理事長挨拶

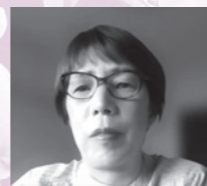
散走とは (株)シマノでは、自転車のあるライフスタイルとして「散走」という楽しみ方をご提案しています。「散走」=α+自転車で散歩をするように価値あるモノ・コトをめぐり、その場所、その時間ならではの出会いや発見を楽しむスタイルです。αには、地域・伝統・歴史・文化・四季・自然など。

第8回ソーシャル×散走コンテストの概要報告

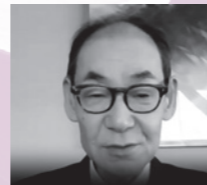
今回のコンテストについて、開催事務局の室谷恵美氏より、「散走」を通じて社会課題の解決に資する企画を学生から募集・共有することを目的に2017年に開始され、現在も継続的に広がりを見せている旨の説明がありました。

また、審査委員であるシマノ自転車博物館の神保正彦氏からは、審査において各チームの視点や発想の面白さ、完成度を重視したことが述べられました。テーマや社会課題がそれぞれ異なるため単純な優劣はつけられないものの、多様な散走の可能性が示された点が印象として挙げられ、具体例を交えて評価のポイントが示されました。大賞を受賞した情報科学芸術大学院大学の「古地図散走」は、古地図を手がかりにまちを巡り、主体的な気づきを促す内容で、地域との関係性を深める点が評価されました。また、ソーシャル賞を受賞した北海道科学大学チームの企画は、ストレスという現代的課題に対し、自転車を通じて心身の状態を見つめ直すアプローチが論理的に整理されており、独自性が際立っていました。

さらに、石狩川を軸に歴史と観光を結びつけた北海道藤女子大学の提案や、奈良女子大学によるオーバーツーリズムへの対応、京都芸術大学の水をテーマとした企画なども、それぞれ異なる切り口で地域や社会と散走を結びつけていました。全体として、散走が個人の体験と社会課題をつなぐ手段として広がる可能性が示された内容でした。



室谷恵美氏
(ソーシャル×散走企画
コンテスト事務局)



神保正彦氏
(シマノ自転車博物館)

北海道からの参加チームの発表と意見交換

1 「矢羽根の果てまで道(どう)でしょう」

ポロクル大学生チーム

札幌市内のシェアサイクル「ポロクル」運営に関わる大学生チームからは、自転車走行位置を示す「矢羽根型路面表示」の認知度向上と自転車利用促進を目的とした企画を提案されました。

意見交換では、ポロクルポートと矢羽根ルートを示すマップの活用が重要視され、ポロクル運営関係者からはマップ公開・活用への前向きな意見、道路管理者からは学生の視点による課題や改善提案への期待が表明されました。

また、「矢羽根が途切れる箇所」や「地図と実際の不一致」といった現場課題の指摘に加え、沿道店舗との連携による安全なルート整備と街の魅力発信の可能性についても議論されました。



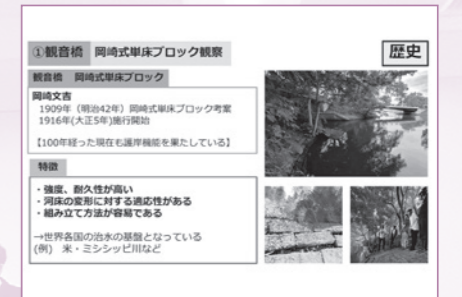
ポロクルポートと矢羽根路面標示マップ

2 石狩川文明in2025 ～「みんなでつくる未来のお宝地図」茨戸川散策コース～ 藤女子大学チーム

石狩市の人口減少や若年層の流出といった課題に対し、散走を通じた関係人口の増加を目指し、石狩川の歴史と観光を結びつけた地域の魅力を再発見する企画が提案されました。

石狩市職員からは、「川」というテーマを起点に地域理解を深める構成が評価されるとともに、散走による関係人口の創出は地域課題への有効なアプローチとなる可能性があるとの期待が示されました。

一方で、実施に向けてはレンタサイクル拠点やアクセス面の課題が指摘されました。現状では車での来訪が中心で、公共交通との連携が弱い点が制約となっている。このため、「パーク&サイクル」といった利用モデルのほか、観光マップやデジタルツールへの掲載、GPSアプリやQRコードを活用した情報発信など、具体的な実装に向けた方向性が議論されました。



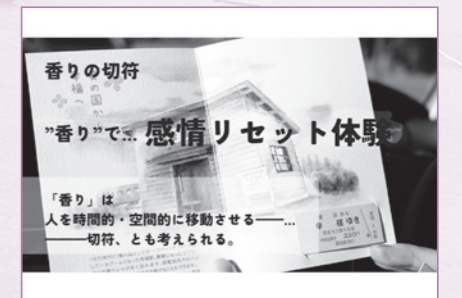
歴史資源としての「岡崎式単床ブロック」

3 散走×方程式 北海道科学大学チーム

ストレス社会における心の回復をテーマに、「コーピング」「感情調整」「マドレーヌ効果」「外在化」などの心理学の理論を活用し、北海道十勝・音更町をフィールドとした、ストレスフリーな散走体験を「香り」として持ち帰る「香りの切符」が提案されました。

参加者からは、「自転車体験の記憶は視覚だけでなく嗅覚にも強く残る」といった実感に基づく共感の声が多く寄せられました。また、行政関係者からは、自転車施策にとどまらず地域資源と結びつく点が評価され、地域振興の新たな切り口としての可能性が示されました。

さらに、音更町や道の駅関係者からは、今後の施設整備と連動した実装の可能性に言及があり、「自転車拠点機能の強化」と「香りの切符」を組み合わせた展開への期待が示されました。加えて、ナショナル・サイクリングルート「トコプチ400」の魅力を初心者にも伝える手法としても有効との意見があり、幅広い層への展開が期待されています。



香りの切符(イメージ)

おわりに

全体の意見交換を通じて、「散走」は単なる観光にとどまらず、自転車を手段に地域の価値を再発見し、社会課題の解決にもつながる取り組みであることが再確認されました。一方で、その実現には行政だけでなく、民間事業者や大学、地域住民など多様な主体の連携が不可欠であることも共有されました。特に北海道では、広域性や交通手段の制約を踏まえた仕組みづくりが重要とされます。

今回のミーティングは、学生の柔軟な発想と地域の実務的な視点が交わり、実装に向けた具体的な議論が進む有意義な機会となりました。今後は、ここで生まれたアイデアを地域の中でどのように形にしていけるかが重要であり、関係者が連携しながら散走の取り組みを継続的に発展させていくことが期待されます。