

## 報告③

### 交通を利用した交流あれこれ

札幌大学 地域共創学群

教授 小山 茂

司会者：それでは、第三報告者の小山茂先生より、「交通を利用した交流あれこれ」と題しましてご報告いただきます。よろしくお願いいたします。

小山：みなさん、こんにちは。ただいま、ご紹介いただきました札幌大学副学長の小山です。

先ほど、村上先生と菊地先生のお話で私がどうなるかと思ったのですが、今日は道民カレッジということで、みなさんにわかってもらいたい5項目を考えております。

東京大学の家田仁先生が交通の分野では非常に有名ですが、この先生が北海道新幹線をどうするかといえば、もっと早くできるかなということを考えながら少しあれですけど。

家田先生の最終講義をまとめたDVDを私ども計画系の研究者に、1500円で販売されました。500ページに渡る講義録で、素晴らしい内容でした。現在、私は交通を教えているわけではないので、担当する立地環境論の講義で利用しています。今日もみなさんに少し紹介したいと思います。

交通の世界を用語で見ると、運ぶ、動かす、動く、移動する、旅をする、という分け方があります。交通学の3つの側面では、行動学、工学、政策学があります。交通需要の方



では派生需要と本源需要となっています。

今日のテーマ「地域交通とコミュニティ」ということですが、実際に利用される方は交通を意識している人は少ないと思います。家から一歩踏み出すと、土木が作ってくれた道があって、どこか交通結節点に行って、そこから移動して目的地にゆきます。交通の5つの機能では、交易、統治、生活、交流、旅。

今日は、「生活と交流」。これが地域交通とコミュニティというところだと思います。家田先生の講義録でも二つは一緒に書かれているので、それを見ていきます。

江戸・明治時代、地方部でも都市部でも、我が国では旅が盛んであった。それはなぜか？

社会的な訓練のため。世間を見ていないことを恥とした。みなさんもたぶん、ご存じだと思いますが、日本国民はお伊勢参りあるいは富士山に行くということで旅をする。女性でもしていた。この女性もそういうことをさせていた。あとは日本人の好奇心、そして旅をしやすい社会的環境があった。入鉄砲と出女なんていうのもありましたが、そういった意味ではお伊勢参りなんかは女性も旅するというは慣例的に許されていた。ここに宮本常一先生の本があります。これを見ていたら、鹿児島国際大学の准教授のジェフリー・アイリッシュ先生が書いているのがありました。もし、アイリッシュ先生が来られたら、すばらしいと思いましたが、今日はいらっしゃらないです。皆様も宮本常一先生の「旅と観光」これを見ていただくと非常に勉強になると思います。

道民カレッジの皆様には見ていただきたい。1975年発行ですので、もう40年以上前の本です。この本は2014年に再発行されております。

先ほどの掘り下げますと、「世間をしておらんとどうしても考えが狭まうなります」あるいは、「旅はだいじな人生勉強」、「旅によって自分のおかれた世界や観念をつきくずしてもっと広いものが得られる」「旅先の人たちも知識文化や技術や情報をもたらしてくれる人として旅人との交流を歓迎する」。これはお伊勢参り、四国の88カ所を巡る旅もそうですが、日本人は旅をする人たちを非常に大切にするといわれていた。

「忘れられた日本」。アイリッシュ先生はこれに感銘を受けたということです。もし、鹿児島国際大学の先生、沖縄国際大学の先生が今日は数名いらっしゃっていますけれども、ぜひ、交通を研究されている学生さんに、この本を見ていただければと思います。

もう一つ、「旅」と「旅行」の違いが書かれています。「旅行」というのは自分の金で、車や船を利用し宿に泊まるものです。「旅」は自分の拠点とするところを離れ、見知らぬところを歩くのが第一条件であり、その旅には苦痛が伴わなければならない。私も学会などでいろんな地域に行くのですが、だいたい時間があると朝、10kmくらい周辺を歩きます。後で千葉先生がご講演されますが、千葉先生もいろいろなところを歩かれる先生です。私

も千葉先生を見習って色んなところに行くとその地域の文化を知ることによって勉強させてもらう。旅というのは苦痛でもあるし、時間との闘いでもあります。

次に、北海道の公共交通ネットワークのあり方について説明します。

地域公共交通検討会議の趣旨等：人口減少の進行や新幹線開業による交流人口の拡大。これは北海道において新幹線は非常に命題でありました。新幹線の計画は70年前、第二次世界大戦後すぐでした。明治時代にも、大間と函館を結ぶという計画があったようです。

来道、外国人観光客の急増。これは沖縄国際大学の前泊先生が沖縄は観光客が多く、オフシーズンは、なくなりました。と伺い、すばらしいと思いました。私も今年の夏、「日本のてっぺん。きた北海道ルート。」という北海道運輸局の事業で、学生を連れて、利尻島・礼文島を視察しました。島にどうやって観光客を呼び込むか、学生目線、留学生目線で調査しました。1月に発表会を予定しています。

将来を見据えて地域交通ネットワークのあり方について。コミュニティが先なのか、交通が先なのか。我々は交通を専門としていますので本来であれば、計画的に作られたところに人口を配置するというのもできるかも知れません。そういうことをやると需要予測は当たらないとみなさんに怒られます。本当のところ、需要予測は当たるのです。当たるのが何年後かを考えていただければ良いのですが、全く理解されません。これが30年後、成長をし、その町が完成する。それに合わせて本来交通ネットワークは作られます。できたばかりの時に計算が合う訳がない。逆に、数年先に合わせて作ると10年後、20年後、人が多くなうい、はっきり言って交通は麻痺してしまいます。

以前、私が日大にいた頃、船橋日大前駅の駅前広場に駐輪場を作りました。自転車の需要予測で台数を計算しました。施工系の先生が「そんなに来るわけない」、需要予測なんて意味がないと言われたのですが、実際に蓋を開けると、開業当初にもかかわらず、自転車で駅前が溢れてしまいました。「先生計算どうりでしたね」と言ったら、「そうかそういうこともあるんだな」と言われたのを覚えています。

先ほどから、通院、通学、通勤、買い物、の話がありましたが、高校生が鉄道を利用する。私はロータリークラブに入っているのですが、その会では毎年、留学生を受け入れてます。昨年～今年の9月までアメリカ・テキサスの出身17歳の女子高校生を受け入れました。彼女は、テキサスの高校まで毎日車で通学していました。日本の社会でも運転支援や自動運転の車が開発されつつあります。近未来、高校生が車に乗って通学することも可能ではないでしょうか。鉄道でどこまでやるのかは非常に難しい、転換点にきているのではないかと気がしています。今日のレジユメも考えを変えないと行けない時代に、もはや入ってきているのではないかと考えています。

公共交通の果たす役割が一層大きくなると書いてあるのですが、これも無人化されるのかどうか分かりませんが、費用を少ない形で運用することを検討しなければならないと思います。

もうひとつ、直面する環境変化として、人口減少や高齢化の進行があります。これは公共交通機関の利用減少をもたらせます。

この前、荒川理事長のお誘いで総務省の山崎史郎さんが、地方創生について、人口減少の話をしていただきました。

これは山崎史郎さんの発表のときに使ったスライドです。この本を出されているので、日本全体の人口減少が書かれているのですが、この図は北海道の市町村のみで作成されています。2010年から2019年のところを見てください。一番下の赤い線、この赤い線が若者です。これを、年少人口といいます。その次の青い線が生産年齢人口、その次が高齢人口です。2010年を100として、2040年は赤が64%、2060年47%、2090年31%というように、もうすでに年少人口と生産年齢人口が当然減っています。ここが減っているということは、当然、自然人口増は見込めないということです。ただ、札幌は今も人口が減っていないのですが、それは移動人口が入っているというのがありますが、高齢者が増加しています。これは超高齢化社会になっていますので、そこの人数が増えているだけの話でもあります。

これに合わせて北海道を見ると、第一段階、2040年の段階です。まだ高齢者が増えている段階が第一段階です。その次の第二段階が高齢者も少し減ってくる。第3段階は高齢者も減ってくる。北海道は179市町村ありますが、そのうち、106市町村が高齢者すら減っている。半分を超えている。第一段階の札幌だとか旭川だとか大きい市はまだ減っていません。これで地区交通をどう考えていくか。非常に難しいところになっていると思います。

その次は交通機関（モード）について、鉄道です。道民の暮らしや産業経済を支える重要な交通機関となっています。これは、人が乗っているかどうか。今、JR北海道はみなさんの耳にも入っていると思いますが、いろんなところで鉄道を廃線にし、バスに転換するといわれています。一方、バスは日常生活に欠かせない移動手段というのは、まだ大丈夫なところですが、バス路線も廃止したいというところもあり、私がまだ札幌大学に来たばかりの頃、札幌市がバス交通を運営していたのですが、これが中央バスに転換するとき、中央バスが札幌市の業務委託を断りました。そのことについて千葉先生のところに取材が来て、私にも取材が来ました。「千葉先生、どう話されていましたか？」と、記者に聞いて「千葉先生の回答と同じです」と解答したことを覚えています。

利用者減少、運転士不足、高齢化というのは交通業界でも当然になっています。エアラインは道外と交流の広域交通機関。離島と本道を結ぶ、利尻島・礼文島は、鉄道がない、線路がないわけですから、飛行機で飛んでいけるわけです。その方が行きやすくなる可能性があるかもしれません。また、フェリーもあります。

さらに、高規格幹線道路網です。鉄道に対して高規格幹線道路網を整備すればするほど、自動車を利用される。私がお世話になっている留萌市では、最初、高規格幹線道路の建設を住民が反対していたそうです。実際にできたら、反対していた人も当然使うわけです。つい先日、北海道運輸局の課長さんと会合の席で、「住民はやっぱりいろんな選択肢を望むんですよ」と言われました。そりゃ当たり前だと思いつつ、その選択肢に対してどのくらいの費用がかかるのかを考えるべきと感じました。

次に、市町村ではコミュニティバスやデマンド交通を導入し、通勤や通学・通院、買い物などの住民の移動手段を確保しています。観光としては、国内外からの観光客の輸送が増加し、物流は道内の貨物輸送の97%はトラック等による自動車輸送です。

特に北見の玉ねぎは、JR貨物で輸送するのですが、捌ききれずにトラックがその列車を補っているということです。

市町村内の交通として、単一町村、周辺エリアでの日常生活に密接した交通ネットワーク、地域住民の日常の移動に必要な交通手段、と書いてありますが、これが単一町村では、そろそろ無理じゃないですか、議論されると思います。

この辺が、先ほどの第三段階のところでは、バス路線も維持できなくなっています。取り組みとしては、地域の将来ビジョンの実現に向けて、住民・利用者と協働により、まちづくりと一体的に最適な公共交通サービスを追求するということが、市町村を越えて連携が取れないようなところだと、たぶん、公共交通としては維持できないのではないかと私は考えています。関係者の役割としては、利用者＝公共交通の積極的な利用、取り組みへの参加、連携、協力等。と書いてあります。これをみなさんが本当に望んでいますか、できますか、ということで、たぶん、モビリティマネジメントですかね。おそらく、東京であれば非常に公共交通が栄えておりますので、もう若い人たちは自家用車もいらないうことで、夜中でも公共交通が走っています。非常に便利であり、そういうところで自家用車は要らない。実際にそれが今の話のように1時間1本の公共交通でいいのか。千葉市でコミュニティバスを計画したときは、15分に1本走らせました。これは札幌市の地下鉄もそうですが、少なくともそのくらいの頻度で運行しないと公共交通としては維持できないのではないのでしょうか。交通事業者としては安全、快適なサービスの提供、利用者の満足度向上、利用や経営の状況に関する情報提供と書いてあります。

私も札幌に住んでいますが、札幌のバスも自分の家の近くのバス路線はわかりますが、真駒内に行ったのですが、そこから目的地に行くバス探すのが大変でした。どのバス停に何時に行けばいいのか、わかりませんでした。

今、「さっぽろえきバスナビ」というソフトがあり、非常に便利ですが、それでも探すのが大変です。自分の目的地の町名があったとしても、どのバス停で降りればいいのかわからないです。帯広の十勝バスさんは全部住民がわかるように、工夫し説明し成功しました。

市町村は、まちづくりと一体的な交通整備の展開、利用促進ということで、立地適正化計画で、交通体系あるいは病院等も含めて色んな再整備が行われるようになります。そして、北海道、地域公共交通に関する道民理解の促進ということで、北海道がJ R北海道にどう支援できるかが議論されています。国としては情報提供。道や市町村への協力。先ほどの北海道運輸局はJ R北海道に年間400億円くらいの予算を付けているというようなお話をしたのですが、でも、それ以上に赤字になっているのが現状です。

交通政策は、地元住民が地域公共交通の重要性について明確に認識をしているかどうか、あるいは、乗って残す必要があるという自覚を持って自ら地域公共交通を積極的に利用しているか、みなさんはどうですか。私も、この大学まで2kmところに住んでいますが、自家用車で通勤しています。歩いて25分くらいです。歩こうと思えば歩けるのですが、車で来てしまうというのが実情です。

学校・企業・事業所でのモビリティマネジメント。これも進んできて小さい子に交通環境を教育をすれば成立すると言われていますが、今の時代なら可能かもしれません。東京であれば、モビリティマネジメントが積極的に利用される。この札幌ではどうでしょうか。ただ、札幌大学の学生も、昔は自家用車で通学していましたが、だいぶ減りました。今では大学周辺の駐車場は必要なくなりました。

もう一つ、利用者たる住民が自らマイレール、マイバス意識を持って地域内交通の企画運営に参加できるかどうか。これも非常に難しいところです。残すためにどうするか。私と千葉先生は以前、栗山町でバス交通を調査していましたが、そのときも千葉先生に食いついたことがありました。公共交通を利用する人は駅までバスの運賃を払いますが、自家用車の人は、駅に駐車しても駐車場代を払わない。栗山駅に無料で停まれる駐車場があるんです。1日停めても無料です。おかしくないですか？交通弱者がお金を払って、自家用車で快適に来る人がお金を払わない。そんなことでよいのですか。その不公平さというのがある限り、逆に自家用車で駅に行く人は「バス代は寄付します」とか、そういうことができるのであれば、これはマイレール、マイバスでどちらかを選択しても良いと思います。

交通を利用した交通あれこれということで、お話ししました。これから私が1年間くらい、

この1年間で勉強したことをお話します。ちょっとおもしろいのがフェリーです。桃岩荘と書いてありますが、礼文島の観光名所に桃岩があり、その東側に桃岩荘というのがあります。ここの経営者が若者なのです。来た人たちに歌を聴かせる。一時期、フェリーが礼文情歌を礼文島に着船する時に流していました。今、また復活しました。なぜか。派生需要としての交通だけではなく、移動手段そのものを楽しむ、本源需要として位置づけたいのではないのでしょうか。これは近畿日本ツーリストの人から聞きました。昔、この歌がフェリーで流れたとき、礼文島に来る人たちの意識、故郷じゃないですが、そういう意識を改革も必要だと思います。

こんな歌です。ここに訪れる人たちの大多数が団塊の世代の人たちだそうです。昔、礼文島に行ったという人たちが、また戻ってくる。そのときに、この情歌が流れてくると「ああ、戻ってきたな」という意識を呼び起こすと言われているそうです。

次、新幹線の開業。昨年3月26日、これもちょっと2分くらいあるのですが、ぜひ聞いてください。「青函トンネル物語」です。～青函トンネルの案内が流れる～。木古内町の大森町長さんとお話していたときに、道南西部9町の逸品を道の駅に作った。道の駅の木古内と新幹線の駅がすごく近い、隣接しているのでそこで人集めをした。なおかつ、さっきの新幹線の中で青函トンネルの話をしています。あれを動画で見せて青函トンネルが開通したの爆発、そのときの動画をみんなに見せるのがいいのではないかと2人で盛り上がりました。いろんな仕掛けもあります。レストラン作りもありますが、コンセプトとしてはコンシェルジュを置いて、東側の9町村を連携したまちづくりをしていくことが行われております。こんなことで、木古内町の駅を活性化していく。

鉄道駅の場合でいうと、岩見沢のエキマル。岩見沢の駅のコンコースのところに広場を作ってイベントやコンサートを行っています。私が参加している「平和の森会議」では、白石駅で隔週第2・第4日曜日の12時～14時半まで「ミュージックライブをたのしむかい」をしています。

猿払村の伊藤村長は、病院がないので高齢者は福祉タクシーで稚内まで行く。今後は土曜日・日曜日に、子どもの習い事をサポートするバスを動かすとのこと。こんなことも新しい取り組みであると思います。

札幌市も新三大夜景となり、夜に散歩させるとか、ピアニイトレストランバスも始めることになりました。公共交通あるいは交通を、みんなにうまく利用してもらうか、という工夫が最近だいぶ出てきました。

この人は島田さんです。札幌大学法学部を卒業した方でタクシーの運転手をしています。彼はナビゲーターや、いろんな北海道のご当地検定の資格を持っています。その資格を活

用して、観光客を相手にしたおもてなしを模索しています。

例えば、札幌ラーメンタクシーの認定証では、札幌の指定ラーメン屋で30店舗食べて、その感想をまとめて、観光客に情報を提供します。その認定ロゴマークをタクシーに貼り、お客さんに紹介するものです。その他にも札幌商工会議所の観光ボランティアで、私もガイドができる資格がありますが、今は忙しくてできていません。

道の駅カレンダーがあります。北海道には道の駅が121あります。こういうところにも交通として利用させ、人を集めるスペースとしてコミュニティの場所になると思います。

次に、スポーツと健康、こんなことにも交通が利用されます。これは施設（公園など）まで、自家用車で行くというのもあり、コミュニティで色んな目的に合った人を移動させます。今後、交通として重要になってくると思っています。

自転車交通は、大反対です。自転車を推進している人にいつも怒られますが、街中で自転車が非常に多く、歩行者の邪魔になっています。北海道ではグリーンツーリズムなどがあり、郊外を走っていただくのはとても良いと思いますが、市内で大学生がスポーツサイクリングでスピードを出し、保険も入っていない人もいます。高齢者を巻き込む可能性もあり、みなさんもお存じの通り、死亡事故を起こすと4～5000万かかることもあります。私は大学生には必ず保険に入るように勧めています。

最後に、利用者のニーズを捉えないと行けない。と書いてありますが、大量中量輸送手段は、乗って残す必要があるという自覚、これが本当に可能なのか、それを認識させられるか。モビリティマネジメントが本当にできるかどうか、地域のためになるかどうか。何年後を想定しているのか。これは市町村の首長任期を4年とするとどれだけ責任が取れるかどうか。高齢者の健康維持と地域交通を考えないといけない。運転手の人材不足の問題もあり、北海道運輸局ではトラックに人を乗せる取り組みも始める体制づくりをしています。荷物を運ぶところに人が乗れば一番いい。昔はバスに荷物（郵便物）を乗せる。これは千葉先生と栗山町で実証実験を行いました。旅客と貨物の混載を考えなくてはならない時代に来ていると思います。どうもありがとうございました。

司会者：どうもありがとうございました。

[報告③ 参考資料]

Local.go global! 「地域の価値を創造する。」



**地域交通とコミュニティ**  
**交通を利用した交流あれこれ**

**札幌大学**  
札幌大学女子短期大学部

2017年12月2日(土)  
14:50~15:30  
小山 茂

2017年札幌大学は  
創立50周年を迎えます。

© Sapporo University

札幌大学  
Local.go global! 「地域の価値を創造する。」

**本日の項目**

- 1) 東大講義録 ～交通・都市・国土学の原点～
- 2) 本道の公共交通ネットワークのあり方について
- 3) 地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会
- 4) 交通を利用した交流あれこれ
- 5) 地域交通の将来展望

50

2

札幌大学  
Local.go global! 「地域の価値を創造する。」

**1) 東大講義録 ～交通・都市・国土学の原点～ より**

Special Lectures in the University of Tokyo: Hitoshi Ieda

家田 仁  
(札幌大学 東洋文化学)

東大講義録  
**交通・都市・国土学の原点**

発行：東京大学 社会基盤学専攻

© Sapporo University

札幌大学  
Local.go global! 「地域の価値を創造する。」

**1) 東大講義録 ～交通・都市・国土学の原点～ より**

交通の世界を「用語」で見ると? (交通を見る視点の多様性) <スライド1>

・何が運ぶ	(主體的、他動的的)	transport, transportation
・何が動かす	(主體的、他動的的)	maneuver
・何が動く	(客體的、自動的的)	traffic
・移動する	(主體的、自動的的)	move, mobility
・旅をする	(主體的、自動的的)	travel

交通学の三つの側面

- 行動学的側面: 交通行動・交通需要の理解とマネジメント (需要サイド)
- 工学的側面: 交通システム的设计とマネジメント (供給サイド)
- 政策的側面: 交通政策・制度的设计とマネジメント (政策サイド)

交通需要のもつ二つの側面

派生需要としての交通 secondary demand (手段としての交通)  
本質需要としての交通 primary demand (目的としての交通)

© Sapporo University

札幌大学  
Local.go global! 「地域の価値を創造する。」

**1) 東大講義録 ～交通・都市・国土学の原点～ より**

<スライド2>

(2) 交通機能のもつ5つの役割

- 1) 交易から見た交通の意義 (trading)
- 2) 統治から見た交通の意義 (governance)
- 3) 生活から見た交通の意義 (mobility)
- 4) 交流から見た交通の意義 (communication)
- 5) 旅から見た交通の意義 (travel)

© Sapporo University

札幌大学  
Local.go global! 「地域の価値を創造する。」

**1) 東大講義録 ～交通・都市・国土学の原点～ より**

<スライド15>

江戸・明治以来、地方部でも都市部でも、わが国では旅が盛んだったが、それはなぜなのだろうか?

- ・社会的訓練のため、世間を見ないことを恥としたこと
- ・日本人の好奇心の強さ
- ・旅のしやすい社会的環境があったこと

(宮本常一「旅と観光」1975・未来社)

© Sapporo University

札幌大学  
Local.go global! 「地域の価値を創造する。」

**1) 東大講義録 ～交通・都市・国土学の原点～ より**

<スライド16>

「世間を知らん旅は嫌にもらい手がうての、あれは福の前行儀しか知らんちうて…世間をしておらんちうても考えが狭まうなりませうのう」「旅に出で行き、旅の文化を身につけて来て、島の人にはけらがずの女たちにとっては一つのほころい」(「忘れられた日本人」1966)

「一般の人々も、旅はだいたいな人生勉強と考えたようで、『かわいい子どもに旅させ精進、妻いも辛いも旅で知る』という歌はそれをよく物語っている。」(「旅と観光」1975・未来社収載「旅に学ぶ(1)」1966)

「旅は苦勞の多いものであり、人の情にすがらねばできぬものである。その旅によって自分のおかれた世界や観念をつきくずしてもっと広いものが得られると考えたのである…旅で学ぶということは旅先でそこに生きている人ひとの生き方にならされてみることであった…旅先の人たちも知識文化や技術や情報をもたらしてくれる人として旅人との交流を促進する意味があった。」(「旅と観光」1975・未来社収載「旅にまなぶ(2)」1969)

© Sapporo University

札幌大学  
Local.go global! 「地域の価値を創造する。」

**1) 東大講義録 ～交通・都市・国土学の原点～ より**

<スライド17>

「往來」:  
二つの土地の間を行ったり来たりしているような事務的な繰り返し

「旅行」:  
自分の金をもち、車や船を利用して泊まるというニュアンス

「旅」:  
自分の根拠とする所を離れて、まず見知らぬところを歩くのが第一条件であり、その旅には、苦難のもたらさうような条件がなければならぬ。

(「旅と観光」1975・未来社収載「旅と自然と」1970)

【参考】

- ・浜木耕太郎「深夜精進」(新潮文庫)
- ・石田ゆづり「行が争に死ねるが〜世界9万5000km自転車ひとり旅」(岩波文庫・2007)
- ・ジョン・クラカワー「荒野へ」(Into the Wild) (集英社文庫・1997)

© Sapporo University





札幌大学  
Localia.go global! 「地域の魅力を発信する。」

4) 交通を利用した交流あれこれ 50.

② 鉄道(木古内町)

3つのおすすめポイント

- 1) 道南西部9町の逸品を中心に、代表する銘菓を集めた
- 2) 山形県鶴岡市「アル・ケッチャーノ」のオーナーシェフ 奥田政行氏監修するレストラン『どうなんde's Ocuda Spirits』
- 3) ディープな広域観光情報に詳しい観光コンシェルジュが常駐

© Sapporo University 25

札幌大学  
Localia.go global! 「地域の魅力を発信する。」

**Concept**  
コンセプト




青函トンネルを抜けて、北海道に上陸した新幹線が最初に停車する「木古内駅」を拠点とする道南西部9町エリアは、中世からの歴史や文化が根付いた「北海道発祥の地」。

この地には、「ロマン溢れる多くの史跡を活かした体験プログラム」や「北海道の海と大地が育んだ新鮮な食材を活かしたご当地グルメ」が盛りだくさん!

© Sapporo University 26

札幌大学  
Localia.go global! 「地域の魅力を発信する。」

4) 交通を利用した交流あれこれ 50.

② 鉄道(札幌市)

- ・いわみざわ駅まる。
- ・JR白石駅  
ミュージックライブをたのしむかい(平和の森会議)  
(第2・4日曜日12:00~14:30)

© Sapporo University 27

札幌大学  
Localia.go global! 「地域の魅力を発信する。」

4) 交通を利用した交流あれこれ 50.

③ バス(猿払村)

- ・高齢者は福祉タクシーを活用
- ・土日のみ: 子どもたちの習い事サポート  
村内ぐるっとバス⇒作った以上は使ってもら

© Sapporo University 28

札幌大学  
Localia.go global! 「地域の魅力を発信する。」

4) 交通を利用した交流あれこれ 50.

③ バス(札幌市)

- ・日本新三大夜景「札幌」を観よう! 札幌もいわ山夜景号【冬】(北海道アクセスネットワーク株式会社)(運行期間:2016/12~2017/3)
- ・ピアナイト・レストランバス SAPPORO (網走バス株式会社) 3,980円(最少催行人員12名様)(運行期間:2017/8~9)
- ・日本新三大夜景藻岩山へ行こう! (近畿日本ツーリスト)(運行期間:2017/10~2018/3)
- ・もいわ山や白い恋人パークを巡る「もいわ山夜景ツアー」1人3500円(夕食付き)(2017/10/20-22、27-29、11/3-5、10-12、17-19)
- ・「さっぽろ夜景周遊バス」の「藻岩山」コース

© Sapporo University 29

札幌大学  
Localia.go global! 「地域の魅力を発信する。」

4) 交通を利用した交流あれこれ 50.

④ タクシー(札幌市)

- ・大倉山夜間営業!(夜景ナビゲーター)が案内
- ・「さっぽろラーメンタクシー」認定ドライバー養成事業始動(札幌商工会議所)ロゴマーク
- ・札幌商工会議所観光ボランティア
- ・ご当地検定など、資格多数



島田 真土 (masato shimada)

© Sapporo University 30

札幌大学  
Localia.go global! 「地域の魅力を発信する。」

4) 交通を利用した交流あれこれ 50.

⑤ 自家用車・徒歩

- ・道の駅(121駅)  
[産直カレンダー](#)
- ・ノルディックウォークライフをたのしむかい(平和の森会議)  
高齢者の外出機会の増大と健康維持(健康増進)
- ・さわやかノルディック・ウォーク倶楽部(in札幌大学)
- ・全日本ノルディック・ウォーク連盟(札幌ドーム・2017年2月4日)  
(第38回札幌国際スキーマラソン:スノーシュー体験会)

© Sapporo University 31

札幌大学  
Localia.go global! 「地域の魅力を発信する。」

4) 交通を利用した交流あれこれ 50.

⑥ 自転車

- ・シティサイクル・ママチャリ ⇒ 電動アシストで止まりますか
- ・スポーツ車 ⇒ 街の事故増加
- ・自転車に係る主な交通ルール ⇒ 本日に理解されていますか  
平成27年5月 [道路交通法まとめ](#)(警視庁自転車の交通安全)
- ・北海道が自転車旅行初心者に向いている9の理由

© Sapporo University 32

札幌大学  
Sapporo University  
Local.go global! 「地域の課題を創造する。」

### 5) 地域交通の将来展望 50.

- 利用者のニーズを捉え(公共交通は大量・中量輸送手段)  
(「乗って残す」必要があるという自覚 ⇒ 本当に可能?)
- 地域のためになる(何年後までを考えて?)
- 高齢者の健康維持・増進(健康寿命:外出機会の増大)
- 運転手など交通事業の担い手の不足

© Sapporo University 33

Local.go global! 「地域の課題を創造する。」

# ご清聴ありがとうございました

© Sapporo University 34