

北海道都市

第 54 号

2025 年 8 月

北海道都市地域学会

北海道都市

第 54 号

目次

巻頭言

2038	北海道都市地域学会	会長	岸 邦宏	1
------	-----------	----	------	---

エッセイ・コラム

インバウンドと「持続可能な観光のあり方」			青塚 大輔	3
札幌市の人口推移と広域連携の取組に 関する考察	北海道都市地域学会	副会長	浅村 晋彦	4
高齢社会だからこそそのまちづくり			押谷 一	6
日本の学校におけるいじめの現状			菊地 晃平	8
自己紹介にかえて、今も時々考える学生時代の言葉			佐久間 学	10
社会とつながる成果の一般化と学会活動			鈴木 栄基	11
“昭和 100 年”と“北海道開拓” ー拓いた大地 その先にあるものー			高田 寛	12
スクリプトが都市を整えるとき			田中 寿明	13
地域の首都 ー函館の特異性ー			野村 朋弘	14

取り組み事例紹介

道北の地域振興を考える研究会			伊藤 徳彦	16
津別町におけるコミュニティバスとタクシーの時間帯別運用			斉藤 優太	19
道路空間の再配分と iino による低速モビリティの可能性			東本 靖史	21
寒冷地住宅の窓面積と居住者意識			山田 信博	22

編集後記

【巻頭言】

2038

北海道都市地域学会 会長 岸 邦宏
(北海道大学教授)

今年の春から北海道内では、特に報道において 2038 という数字を見る機会が多くなりました。北海道新幹線札幌延伸の開業時期です。2030 年度末開業を目指して工事が進められてきましたが、現状では間に合わないということで、有識者会議において改めて工程について精査した結果、開業は 2038 年度末見込み、難航しているトンネル工事などの遅れによってはさらに開業が遅れる可能性があるということになりました。

私も有識者会議のメンバーとして、昨年は月 1 回のペースで開催された会議で議論に参加しました。そのとりまとめの内容については、ぜひ報告書をご一読ください。

多くの方々が 2030 年度の札幌開業に期待していたでしょうし、札幌駅周辺も新幹線開業をにらんで再開発が進み、開業の遅れは社会に対する影響も大きなものがあると考えられます。私自身も北海道新幹線に関する研究に取り組み、学識経験者として色々な場面で関わってきた者として、開業遅れはやはり残念でなりません。そうした中で色々と考えることがありましたが、新幹線札幌開業の遅れということについては、「技術者としての誇り」について特に考えさせられました。

昨年春に鉄道・運輸機構から国土交通大臣に 2030 年度の開業が遅れると報告があり、北海道や沿線自治体に対して説明した場において、「日本の土木技術もたいしたことがない」と発言した首長がいました。北海道新幹線札幌延伸が認可された当初は、開業は 2035 年度とされていました。これが政権交代によって開業前倒しの話になり、2030 年度となりました。鉄道・運輸機構の土木技術者が作った 2035 年度開業の工程計画は、トンネル工事の遅れのリスクも考慮し、要対策の残土の受入に関する地域との協議についても時間を確保するなど、技術的に検討した上での妥当な工程計画だったと私は考えています。それが政治的な議論によって 5 年前倒しすることはとても困難なものだったと推察しますが、「それを何とかするのが技術屋だろう」という空気の中で、全く余裕のない、ベストコンディションで進んだ場合のものとして 2030 年度開業の工程計画が作られました。結果的には遅れてしまったということですので、技術者はその責任を問われます。技術的に困難な状況を打破していくことが技術の発展につながると思いますが、国家的な大規模プロジェクトであるほど、もっと技術者の立場を尊重してプロジェクトを進めることが必要なのではないかと考えております。また、昭和の時代であれば、工程に遅れが生じれば人とお金をかき集め、昼夜を問わず作業することで遅れを取り戻すこともしてきましたが、いまは人手不足、残業もできない状況になりました。気合いで何とか乗り切ることもできない時代のもどかしさを感じます。

「たいしたことない」で片付けられない時代を生きていると強く感じています。

さて、3 月 14 日の夕方に私は北海道内のテレビに出演し、新幹線札幌開業の遅れについてコメントしました。最後の方で「北海道新幹線がない中で、どうまちづくり、交通ネットワークを作っていくのがポイントになりそうですね」と聞かれ、私は「逆にこうしていきたいということを我々が描かなければならないのではないか」とコメントしました。

色々な分野の方々が集まっている北海道都市地域学会こそ、このような議論ができる場であると考えております。北海道新幹線に直接関係ないと思われる都市地域に関するテーマも、大きなくくりで見ると大事なテーマであるでしょう。

ぜひ皆さんで議論していければと考えております。よろしくお願いいたします。

参考

「北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する報告書（令和7年3月報告）」の公表について（国土交通省ホームページ）

https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo09_hh_000231.html

【潜入】難航するトンネル工事の最前線 札幌延伸8年遅れ…そのわけ 専門家とともに解説 どうなる！？北海道新幹線（STV ニュース北海道 Youtube）

<https://www.youtube.com/watch?v=jXrSr8biIyM>

インバウンドと「持続可能な観光のあり方」

青塚 大輔（株式会社地域デザイン）

コロナ禍後、日本の観光需要は急速に回復しており、国内の観光地では賑わいを取り戻しています。

一方で、特に人気がある観光地では、地域住民の生活や環境に影響が出るオーバーツーリズムの問題が顕在化しています。例えば、多数の観光名所を抱える京都や鎌倉では、観光客が集中することによって、マナーに関するトラブルや公共交通機関が混雑するなど、地域住民の生活に支障をきたしています。北海道でも、外国人観光客に人気の美瑛では、観光名所の私有地に無断立ち入りや、景勝地までの交通渋滞などが問題となっています。同じく人気が高い函館についても、函館山山頂での来訪者による滞留やロープウェイの混雑、市民の足である函館市電の混雑も深刻化しているようです。

外国人観光客が増えることは、我々の日常生活に様々な影響を及ぼし、住民との軋轢を生む原因にもなっていますが、インバウンドによる経済効果は大きく、観光産業を始めとした多方面の活性化に貢献していることも周知の事実です。

オーバーツーリズムを嘆くだけではなく、なるべく外国人観光客に過度の負担を与えずに少しでも満足度の高い旅行を楽しんでもらえるような工夫を施し観光振興を図ることが大事だと思います。

そこで注目したいのが、小樽のオーバーツーリズム対策です。

小樽でも、映画ロケ地として人気がある船見坂の車道で写真撮影する外国人観光客と通行車両の錯綜が問題となっていたり、中国映画のロケ地として有名なJR朝里駅では写真撮影中の中国人観光客が列車にはねられ死亡する事故が生じています。これらに対し小樽市では、車道での撮影禁止を促す看板の掲示や、要所への警備員の配置、英語や中国語などでマナーの徹底を促す街頭放送を行うなどの対策を行っています。それとは別に、正しいマナーを楽しく伝えたいという趣旨のもと、忍者に扮した若者が、現地で誘導棒をもって観光客に注意喚起を呼びかけたり、道路上での写真撮影禁止や私有地への進入禁止等の様々な問題に対するマナー啓発として、忍者のモデルを使用したユーモアあふれるデザインのポスターを作成してSNSで発信するなど、市民手作りのオーバーツーリズム対策を展開しています。この対策は、小樽運河100周年をきっかけに立ち上げた「オタルネクスト100実行委員会」という小樽の若者が中心となって活動するまちづくり団体によるものです。

当該団体のHPを閲覧すると「観光でお越しになる皆さまも、私たち地域住民も、お互いがリスペクトをし合ってマナーやモラルを守っていけば、きっと、気持ち良くお楽しみいただけると思っています」との記載があり、日本人の「おもてなし」の精神を感じ取ることができました。

ちなみに、忍者が得意な「忍ぶ」という言葉には「我慢する」という意味があるとのこと。

当該団体は、観光の持つ負の側面に対し、相手を楽しませ、かつ自分も楽しみながら解決していこうというスタンスで、外国人観光客を惹きつけるべく、日本人特有の感性（美意識）を反映した活動を実践しています。こういった感覚を持って外国人観光客と向き合うことが「持続可能な観光のあり方」において重要であろうと考えさせられました。

札幌市の人口推移と広域連携の取組に関する考察

北海道都市地域学会 副会長 浅村 晋彦
(札幌市まちづくり政策局)

1 札幌市とその周辺地域の人口変化

昭和期の札幌市の人口は、主に戦後の経済成長と石狩炭田の閉山による人口流入、そして道内各地からの若者の転入が要因となって一環として増加傾向にありました。特に高度経済成長期には、産業の集積と雇用の機会が人口を呼び込みました。平成に入ると増加率は鈍化しましたが、依然として道内からの転入超過が続き、札幌市は北海道の中核都市としての地位を確立しました。また、江別市、千歳市、恵庭市、北広島市、石狩市といった札幌市に隣接する都市にもその影響は波及し、人口増加が続きしました。

2 周辺都市のベッドタウン化とその人口構造の転換

札幌市の夜間昼間人口の変化

(表1)を見ると、昭和から平成にかけて、昼間人口の流入超過が増加しており、平成7年には、34,000人余りが流入していました。すなわち、隣接都市が札幌市のみでは受け入れきれない定住人口の受け皿となるいわゆるベッドタウンとして、人口増加が進んだことが推察できます。

しかし、平成7年の調査以降、流入超過が減少し、令和2年には、ついに札幌市の人口は流出超過に転じました。

この要因としては、昼間人口の要因となる雇用や教育の受け皿が、周辺地域に広がっていることに加えて、全体として人口増加の傾向が鈍化する中、地価の低迷などによって、札幌市内外での住宅コストの差が縮小したことで、札幌市内に居住しながら、近隣地域に通勤・通学する人たちが増えたものであり、札幌市と周辺都市との関係性が変化してきています。

表1 札幌市における中間夜間人口の推移

調査年	夜間人口（常住人口）（人）	昼間人口（人）	昼夜間人口比率（%）	流入超過人口（人）
昭和35年（1960年）	523,839	533,458	101.8	9,619
昭和40年（1965年）	794,908	825,368	103.8	30,460
昭和45年（1970年）	1,010,123	1,036,046	102.6	25,923
昭和50年（1975年）	1,239,884	1,270,344	102.5	30,460
昭和55年（1980年）	1,399,962	1,433,137	102.4	33,175
昭和60年（1985年）	1,542,242	1,574,342	102.1	32,100
平成2年（1990年）	1,665,169	1,698,926	102	33,757
平成7年（1995年）	1,752,149	1,786,889	102	34,740
平成12年（2000年）	1,797,479	1,820,757	101.3	23,278
平成17年（2005年）	1,880,863	1,893,946	100.7	13,083
平成22年（2010年）	1,913,545	1,925,535	100.6	11,990
平成27年（2015年）	1,952,356	1,960,000	100.4	7,644
令和2年（2020年）	1,973,395	1,967,314	99.7	-6,081

出典 札幌市、総務省統計局「国勢調査」

- ・「夜間人口」は国勢調査における「常住地による人口」
- ・「昼間人口」は「常住地による人口から、通勤・通学によって市外へ流出した人口を差し引き、市外から通勤・通学によって流入した人口を加えたもの」

3 札幌市を中核とした広域連携の取組

札幌市は、北海道の中心都市としての歴史的発展を背景に、近隣自治体との関係を深化させてきました。1995年には石狩管内の全市町村で構成される「札幌広域圏組合」を発足させ、構成市町村共同で子供向けの文化や農業体験などそれぞれの地域の強みを生かす事業を展開してきました。こうした取り組みを発展させるために、2019年に「さっぽろ連携中枢都市圏」へ移行。札幌市と、社会的・経済的に密接な11市町村（石狩管外から小樽市、岩見沢市、南幌町、長沼町が参加）が、人口減少や高齢化といった共通課題に対し、行政の垣根を越えて共同でビジョンを策定し、観光振興、防災、医療福祉など多岐にわたる事業を推進しています。

札幌市は、道内の中心都市として、北海道の活性化をけん引するとともに、道央圏域全体が、北海道の中心として北海道をけん引する役割を持っていると考えます。

このため、連携中枢都市圏全体の発展に向けて、札幌市が旗振り役となり、市域を超えた連携協力の取組をさらに深化させていくことが重要と考えています。

企業立地や観光振興など経済施策の連携のほか、施設や行政機能の広域的な共同利用、防災・医療といった住民の安心安全を守る社会施策など幅広い分野での連携の取組を進めることで、圏域引いては北海道、日本全体の活性化に寄与することが期待されています。

高齢社会だからこそそのまちづくり

押谷 一（酪農学園大学）

1. 人口減少による社会・経済への影響

日本の人口減少が止まらない。総務省によれば、2024年10月1日現在の外国人を含めた日本の総人口は1億2,380万2,000人、前年よりも55万人減少した。都道府県別にみると人口が増加したのは、東京都と埼玉県だけである。東京都の人口は1,417万8,000人で、前年から9万2,000人増加し、全国の11.5%を占め、前年より0.2ポイント増えている。埼玉県の人口は、733万2,000人で、前年から0.01%増え、4年ぶりに増加した。ということは日本国内のほとんどの地域では人口が減少しているということになる。

人口減少によって経済面では、国内需要の減少により経済規模が縮小し、労働力の不足は産業活動の停滞を招き国際競争力が低下する。なによりも地域経済が衰退すると地方の財政が危機に陥り、人々の生活基盤が脅かされる。社会的には、医療・介護費が増大して、社会保障制度の給付と負担のバランスが崩壊する。特に人口が少なくなれば地域社会の活力が低下し、子どもの健全な成長にも影響が発生し、地域の人々の交流も疎遠になってしまう。

北海道でも人口減少・少子高齢化が進み、北海道の地方部から首都圏・札幌圏への人口流出が続いている。地域の人口が減少すると社会や生活や健康を支える病院や商業施設が撤退し、鉄道などの公共交通が廃止され、産業を支える人手不足につながる負のスパイラルによって深刻な問題が発生する。

2. 子育て政策によるまちづくり

いうまでもなく、それぞれの自治体ではその対策が急務となっている。こうしたなかで空知地方のN町では、人口減少対策として子育て支援や住宅の建築助成など様々な施策に取り組んでいる。同町は、1990年代に札幌のベッドタウンとして人口、世帯数とも増加したが、2000年をピークに減少に転じた。ところがこのような対策によって近年、人口が増加している。これは子育て支援センターを充実し、学校給食費の助成、子ども室内遊戯施設の整備をはじめ幼稚園等の預かり保育や認可外保育施設等の利用料金に対する給付などの施策を積極的に進めている成果である。中学生以下の子どもがいる世帯、または夫婦が40歳未満の世帯を対象とする子育て世代住宅建築助成金制度なども充実している。子ども室内遊戯施設は、子どもたちが天候を気にせずに遊べる場となり、コーヒーストップもあり子どもや子育て世代だけでなく町民の憩いの場となっており町の活性化につながっている。

しかし、このような小規模の自治体で子育て世代に対する支援を優先することが持続的な人口増加につながるのだろうか多少の不安を感じる。

3. まちづくりの期待と現実

北海道内では他の都市圏と同じように高度経済成長期にベッドタウンとして大規模団地が整備された。そのひとつ E 市の O 団地は、現在、全国の他のベッドタウンと同様に高齢化や過疎化の問題に直面し、深刻な問題を内在している。

E 市の O 団地を例にまちづくりの課題について考えていることを述べてみたい。

O 団地は、1960 年代から 70 年代にかけての高度経済成長期に公園・学校・商店などを計画的に整備し、集合住宅と戸建て住宅があり、比較的若い子育て世代向けのベッドタウンである。JR（当時は国鉄）の駅も近くにあり、バス路線も充実していることから札幌への通勤・通学に便利であり非常に人気が高い住宅街となった。

ところが近年、最初に入居した世代がそのまま高齢者になり、若い世代の定住が進まず、人口の更新がされにくくなっている。空き家・空き地が増加し、商店街は、シャッター商店街と化し、医療施設も少なくなり高齢者の買い物・通院難民化が深刻な課題となっている。

市では対策として、移住促進をはじめ子育て世代向けの支援、高齢者向けサービスの充実を図っているが、持続的に人口を維持することは困難な状況にある。

4. シニア世代によるまちの活性化

このままでは、今後も地域の人口減少は止まらない。子育て世代への施策を充実させることはもちろん重要だが、地域の魅力を高め、子育てが終わったあとも若い世代が歳を重ねても住み続ける仕組みが必要である。そのためには、高齢者（例えば退職後の元気な方々を「シニア世代」と呼ぶ）に「働く環境」を整備し、高齢の夫婦だけあるいは单身でも十分に安心して生活できるような病院、商店、交通などの社会インフラを充実することが必要である。

いわゆるシニア世代が主役となる地域づくりである。シニア世代は豊富なスキルや趣味を持っている。こうした未利用の「地域資源」を活かして、シニア世代が自らできることをベースとした地域づくりである。例えば、空き地などを小さな農園として農作物をシニア世代が育てて、都市部の若い子育て世代に共同栽培型 CSA（地域支援型農業）や「余暇を活用した農作業＋シニア世代との交流プロジェクト」などとして商品化する。空き家や店舗を“まちの交流拠点“や”スモールビジネスの場“としてカフェや食堂あるいは、AI やリモートを活用してシニア世代のスキルや経験を活かして体力や障害に左右されない仕事を起業すれば少額の現金収入を得ることができる。そうすれば地域のシニア世代の外出機会が多くなり、孤立を防ぎ、認知症対策につながることも期待される。これらを実現するためには少子化、核家族化で高齢者との触れ合いが少ない地域の若者や移住者とシニア世代の豊かな発想とコラボレーションがキーとなる。

まずは、シニア世代の発想の転換と、自らが住み続けられる街を創造するためのトリガー（きっかけ）が重要である。そのためにシニア世代の一人である自分自身がワークショップなどを企画して、シニア世代の起業マインドや新たな世界を目指す挑戦する気持ちになるような呼びかけをしていきたい。

日本の学校におけるいじめの現状

菊地 晃平（株式会社日本都市交通研究所）

近年、日本では、いじめが重大な社会的問題として取り上げられており、文部科学省¹⁾は小学校、中学校、高等学校、特別支援学校におけるいじめの認知件数は2020年以降、3年連続で増加したと述べている。本稿では、文部科学省が実施したいじめに関する調査の結果に基づいて、日本の学校におけるいじめについて私見を述べる。

図1に2023年度のいじめの認知件数を示す。図1において、左の棒グラフの「いじめの認知件数」には、文部科学省²⁾の2023年度の「児童生徒の問題行動・不登校等生徒指導上の諸課題に関する調査」における小学校、中学校、高等学校のいじめの認知件数の合計が都道府県別に示されており、右の棒グラフの「いじめの認知件数（1学校当たり）」には、文部科学省²⁾の2023年度の「児童生徒の問題行動・不登校等生徒指導上の諸課題に関する調査」における小学校、中学校、高等学校のいじめの認知件数の合計を、文部科学省³⁾の2023年度の「学校基本調査」における小学校、中学校、高等学校の学校数の合計で除した小学校、中学校、高等学校の1学校当たりのいじめの認知件数の合計が都道府県別に示されている。

図1より、地域ごとのいじめの認知件数について、単純な認知件数と1学校当たりの認知件数では、特徴が異なっていることがわかった。「いじめの認知件数」（図1左）では、東京都、大阪府、北海道のように政令指定都市があるような人口の多い都道府県において、いじめの認知件数が多い傾向が見られた。一方で、「いじめの認知件数（1学校当たり）」（図1右）では、山梨県、滋賀県、沖縄県のように政令指定都市がない都道府県においても、いじめの認知件数が多いという傾向が見られた。

また、1学校当たりのいじめの認知件数が都道府県ごとに大きく異なっていることから、地域ごとにいじめの特徴が異なっていると考えられる。したがって、いじめは画一的な対策だけではなく、その地域の特徴を理解して、地域に応じた対策を考えて実行する必要があると考えられる。

参考文献

1) 文部科学省：令和5年度児童生徒の問題行動・不登校等生徒指導上の諸課題に関する調査結果概要、2025年6月26日閲覧。

(https://www.mext.go.jp/content/20241031-mxt_jidou02-100002753_2_2.pdf)

2) 文部科学省：児童生徒の問題行動・不登校等生徒指導上の諸課題に関する調査、2025年6月26日閲覧。

(https://www.mext.go.jp/b_menu/toukei/chousa01/shidou/1267646.htm)

3) 文部科学省：学校基本調査、2025年6月26日閲覧。

(https://www.mext.go.jp/b_menu/toukei/chousa01/kihon/1267995.htm)

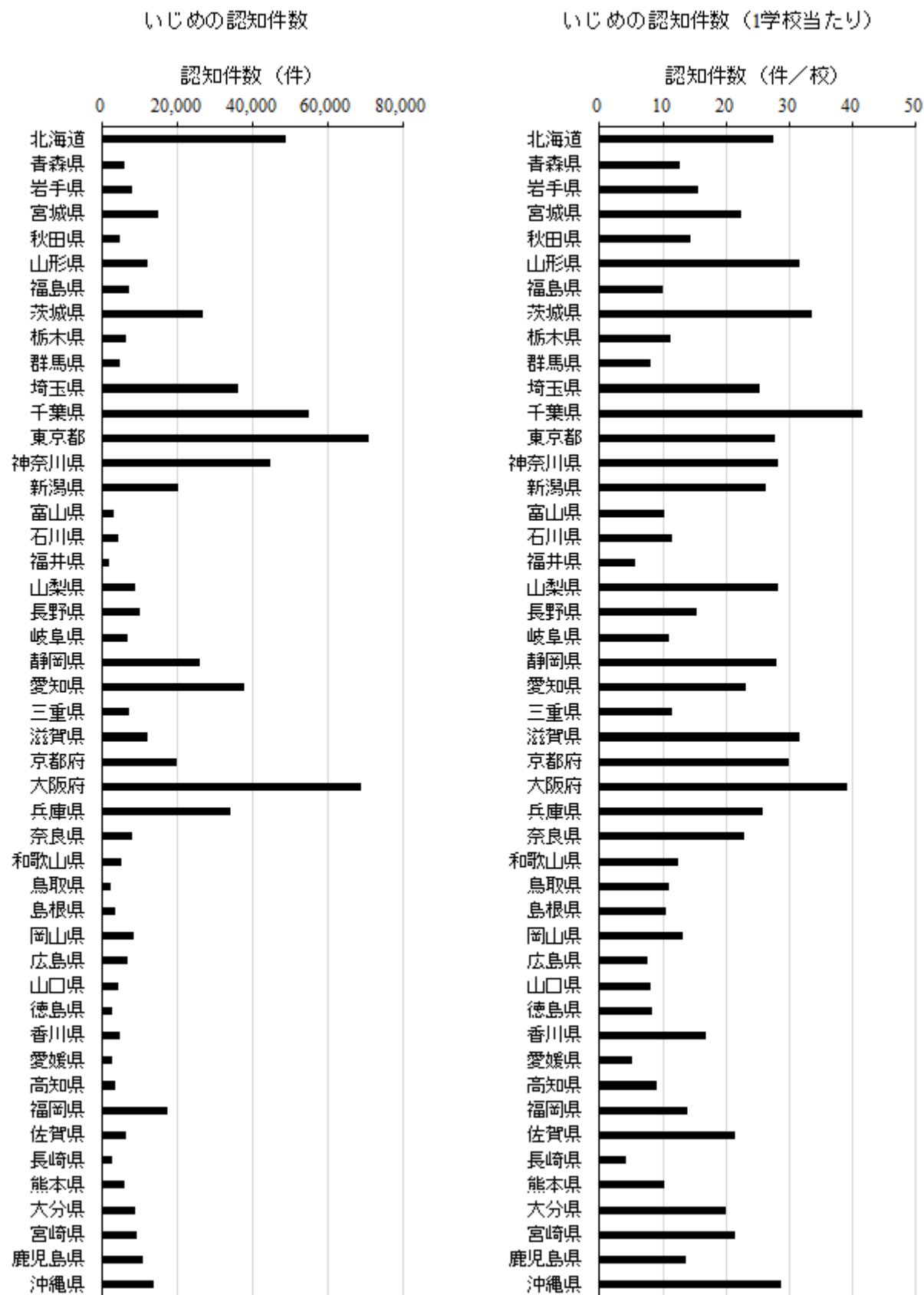


図 1.日本の学校におけるいじめの認知件数(2023 年度)

自己紹介にかえて、今も時々考える学生時代の言葉

佐久間 学（株式会社地域デザイン）

デザイン学博士となるまでの大学での9年間、私は、デザイナーではない方々の言葉に惹かれ、デザイナーとしての今の私の思考を創り出していると思います。自己紹介にかえまして、敬愛する3名の言葉を改めて考えてみます。

「優秀な建築家は一流の歴史家である（建築史学の恩師より）」

建築家に限らず、各分野の著名な方は皆、一流の歴史家であることは疑いもない事実ではないでしょうか。芸術家の岡本太郎氏は縄文土器、音楽家の坂本龍一氏は民族音楽、彼らの歴史を理解した上での作品への昇華は、温故知新を超え、時代を彩り、尊いのかもしれません。これが、私が歴史家として歴史を学ぶのではなく、デザイナーとして歴史を学ぶ理由です。好きになってしまうと誰よりもそのことを知ってしまうのが一流の証かもしれませんが、歴史を学ぶ意義は今でも変わりません。

「芸術は哲学の具象であり、看護とはボランシップの具象である（医師の恩師より）」

私はデザイン学部と看護学部の2学部の札幌市立大学を1期生として卒業しました。カウンセリングの非常勤講師として精神科医である恩師が、芸術と看護の本質を、何気なく口にした言葉です。当時の私にはとても響いた言葉でその通りと思ったのですが、直後に、デザインは？という思いが私の中で強く芽生えたのを覚えています。今でも、芸術とデザインとは何が違うのか教えて、また、自分の中でも考えますが誇れる回答はまだありません。何にでも〇〇デザインという言葉をつけた安売りもさらに説明を難しくしていると思います。ですので、私のデザインとして考えると、やはり、恩師の言った哲学の具象が一つのヒントになるのかと思っています。一つの例えですが、赤鉛筆をモチーフとした場合、芸術家は赤鉛筆を作品とする必要もなく、そこに哲学性が生じるのかもしれません。一方でデザイナーは最低限、赤鉛筆として赤い線を引けるものを作る必要があり、私が考えるデザイナーは、ストーリー性や機能美等を作品に込める追求者であり、それは一種の哲学性でもあり、そうしたデザインに惹かれる傾向があります。

「“伝えるべきこと”があって歌うのではなく、“歌いたい”から伝えたいことを探す

（音楽家の恩師より）」

唐突ですが、今も昔も作曲家を目指している私には、生みの苦しさ、メッセージ性という生ぬるさを表現した、最も心に刺さる言葉です。好きなことを仕事にしている人たちは同じ気持ちではないでしょうか。シンプルな言葉で、この気持ちを表現した恩師は、誰もが知る音楽家ではありませんが、私の中で憧れの音楽家です。誰かのために研究することも聞こえはいいですが、自分のために研究をして誰かにも影響を与える方がやはり素敵だと思います。そのようなことを思いながら自己紹介にかえさせていただきます。

社会とつながる成果の一般化と学会活動

鈴木 栄基（岩見沢市）

1 まちづくりと郷土史の編さん

2015 年度から全国一斉にスタートした子ども・子育て支援事業計画は、5 か年毎の更新を経て今年度から第 3 期目を迎えた。定年退職した年に担当した第 2 期計画以降も少子化と人口減少が続く、計画の目標設定が難しい状況は変わっていないが、ひとり親世帯などが抱える子育ての悩み、病気・障がいのある子ども・若者、児童虐待の防止やヤングケアラー支援などは、まちづくりでも重要な課題である。

年齢がら学会活動では、教訓めいた話を垂れてしまいがちだが、子育て計画と同様にまちづくりでも計画目標の設定が難しい状況であり、年齢や立場に関わらず、現場にプレーヤーの一人として関わり、市民や関係者と意見を交わし、経験を重ねながら成果を共有していくことが肝要であるに違いない。それは現在担当している歴史資料を扱った郷土史の編さん作業にも通じる。

2 仕事を一般化して考える習慣

自身、工学系の都市計画研究を専門に学び、都市の空間構造などの物的なものをとらえるアプローチを基本としてきたが、都市のフィジカルな変化を導き、影響を与えている社会、経済、政治の動向に視点をおく様々な専門分野と協力することによって自身の研究も進むと様々な機会に指摘をされたことが忘れられない。20 代でこのような教訓が、北海道都市地域学会での活動にも役立ったのは確かだ。

自治体の新人職員の意見を聞くと、多くから将来まちづくりの仕事がしたいという声が返ってくる。自治体職員の誰もがまちづくりに業務として関われるチャンスはそう多くないとはいえ、民間企業に比べれば、まちづくりに関する情報や機会には恵まれていることは間違いない。

自治体職員にかかわらず、仕事の経験がまだ浅い場合などでは特に、業務に追われて深く調べたり学んだりする余裕が持てないかも知れないが、担当業務の成果を一般化して他でも利用できるよう記録をつくる習慣、その延長に学会活動をおけば、社会とつながり、あくせくした仕事から抜け出せる。

3 郷土史づくりと一般化に欠かせない視点

郷土史づくりにとっての一般化の視点は、著作権や履歴の扱いである。昔の出来事を調べるとき、往々にして新聞記事を頼りにしがちだが、郷土史づくりにとって重要なのは、広報紙や公文書類など自治体が作成した資料であり、その記事や写真の利用は著作権上も問題を起すことはない。広報紙の記事や議会発行の資料などは、様々な立場の意見に配慮して一般化の視点でまとめられている。そこに使われた写真などもほぼ転載利用が可能と考えられる。

電子化された記事、写真画像があり、それらが時系列に整理されていれば、分野別、年代別の年表などに落とし込むことが可能だ。そうした挑戦の一步が市制施行 80 周年記念事業であった（写真）。



市制施行 80 周年記念写真パネル展
(2023.10)

“昭和 100 年” と “北海道開拓” — 拓いた大地 その先にあるもの —

高田 寛（株式会社日本都市交通研究所）

2025 年は「昭和 100 年」にあたる年です。各メディアでも取り上げられていますが、そもそも「昭和 100 年」を語る意義とは何でしょうか？「昭和」という元号が著すものとは、単なる暦の区切りではなく、私たちの社会や記憶に深く刻まれた「時代」の象徴です。戦争と復興、高度経済成長、バブル景気を経た激動の昭和。その百年を、懐古ではなく現在と未来の視点から見つめ直すこと。それこそが「昭和 100 年」の意義ではないでしょうか。

このような中で、北海道の“開拓”もまた、重要なテーマの一つです。明治期の屯田兵制度に始まり、戦後の入植事業まで続いた北海道の開拓は、軍事と農業が一体となった国家的プロジェクトでした。昭和初期には本州から多くの人々が移住し、極寒の原野に入植して、土地を得るために命がけで生活を築いたのです。その営みはやがて実を結び、昭和後期から平成初期にかけては、札幌・旭川・帯広などの都市でインフラ整備が進み、地方部でも農業・酪農業の大規模経営化や観光業の発展が見られました。かつての「未開の地」は、昭和という時代を経て、「北の経済拠点」へと姿を変えたのです。もっとも、その発展は道内すべてに広がったわけではありません。平成以降、地方部では人口減少と高齢化が急速に進行し、「限界集落」と呼ばれる地域が増加。かつて拓かれた土地には、耕作放棄地や空き家が目立つようになっていきます。

このような状況に対し、各地で“新たな開拓”とも言える試みが始まっています。地域おこし協力隊や移住支援制度の活用により、都市部から若者を呼び込み、空き家を活用したカフェや宿泊施設の開業、再生可能エネルギーの導入やドローンを使った農業支援など、「地域資源の再発掘」が進められています。とりわけ、移住者と地元住民が新しいつながりの形を築いている東川町・東神楽町のような自治体は、全国的な注目を集める存在になっています。

一方で、国際リゾート開発というもうひとつの“開拓”も進んでいます。ニセコ、倶知安、富良野などでは、海外資本による観光インフラ整備が進み、高級コンドミニアムや別荘が次々と建てられています。かつての開拓者は土地を得るために汗を流しましたが、今は外資のリソースや視点を取り入れることで、地域の魅力が再発見され、経済的にも新たな活路が見出されている地域があります。それは決して否定されるものではなく、むしろ現代における“開拓”の一形態と言えるのかもしれません。ただ、そのプロセスにおいて、地域が自らの意思を持って関与し、主体性を保ち続けているかどうか。その問いは、これからの地域づくりにおいて、ますます重要になっていくのではないのでしょうか。

北海道の開拓は、時代とともに姿を変えてきました。命を懸けた屯田の時代、経済成長を支えた近代化の時代、人口流出と空洞化の時代。そして今、価値を掘り起こし、時に手放しながら生き延びようとする令和の時代。それぞれの時代に意味があるのでしょう。

ただ、今あらためて“開拓”という言葉を使うのであれば、それが「誰の意思によるもので」「誰の利益につながるのか」を問い直す必要があります。“開拓”とは、単なる土地利用の話ではなく、その土地とどう向き合い、誰と共に生きていくのかという価値観の問題だと私は考えます。昭和 100 年という節目に、私たちはもう一度、“開拓”という営みの意味を問い直すときに来ているのかもしれません。

スクリプトが都市を整えるとき

田中 寿明（株式会社日本都市交通研究所）

「このデータ、スクリプト走らせるとエラー出るんだけど・・・」

道路網、ゾーン定義、事故位置、交通量配分、将来予測、人口グリッド——私たち都市計画の仕事は、想像以上にデータに支えられている。都市の仕組みを理解し、伝え、形にするには、正確な内容と明確な整理が欠かせない。だが実際には、ぱっと見では分からない地雷のようなエラーが潜んでいる。全角スペースや異体字、記号の混入、行末の余計なカンマ——そんなちょっとした違いが、大きな処理ミスを引き起こすこともある。

そんな時、私は Python スクリプトを走らせる。「clean_kakko.py」「check_suspicious_files.py」などと名づけられた小さな自作道具たちは、ファイル名の括弧をそろえたり、怪しい文字を検出したり、処理の記録をログに残したりする。中身のデータには一切手をつけず、あくまで名前や秩序だけを整えるものである。

都市計画というと、大きな構想や未来の姿を描く仕事だと思われがちだ。もちろんそれも間違いではない。だが、実際の現場では「どのデータを元に判断したか」「その処理はどの段階で行われたか」を後から説明できることがとても重要になる。だからこそ、見えないところで、処理の順序やファイルの命名が問われるのだ。

私は以前、1 万行以上ある CSV ファイルにおいて、わずか 1 文字のローマ数字「Ⅱ」が原因で処理が止まったことがあった。人間の目では見逃してしまうような“ひっかかり”を、Python は正確に指摘してくれた。その時、私はこう思った。「ああ、都市はコーディングで守られている」と。

こうしたスクリプト作業や命名ルールの整備は、多くの場合、誰の目にもとまらない。エラーが起きないこと。誰も困らないこと。みんながなんとなく安心して使えていること。それは、誰かが見えないところで、そっと先回りして整えてくれているからだ。名前が記録に残ることは、たぶんない。けれど、その無名の手があるからこそ、都市は静かに、確かに、動き続けている。

スクリプトを活用することで、自動化や時短だけでなく、整合性のある判断や再現可能な分析が可能になる。都市をつくるとは、情報を整えること。情報を整えるとは、ルールと手順を設計すること。そして、それを支えるのがスクリプトなのだと思えば、私たち技術者の仕事の一部として、都市の「基礎コード」を整備することがあるのかもしれない。

今日もまた、私はスクリプトを開く。データを眺めながら、「この都市の基礎は大丈夫か？」と、自問自答する。都市の未来は、案外こういう地味な作業からつくられていくのだと思う。

地域の首都 ―函館の特異性―

野村 朋弘（京都芸術大学）

SNS のXで、ローカル食図鑑 (@kKMGOS77Izd8aBH) 氏が「地域の首都」という投稿をされていた。「人口 16 万人以上・大都市圏の衛星都市・県庁所在地・近隣に同程度規模の都市が複数ある」都市を除いて、どこが該当するか大いに盛り上がっていた。北海道では稚内・北見・室蘭・静内・中標津などがあげられていたようだ。それぞれに興味深いものの、前述の要件でいえば人口 16 万人以上というのを除けば、函館は該当するのではないだろうか。県庁所在地ではないものの、近代において北海道の顔としての側面もあった函館こそ「地域の首都」感がもっともあるように思う。現在の市域は広いものの、狭い市街地のなかに人々がぎゅっと住んでいて、江戸末期から発展した歴史と文化が醸成されてきた。そして昭和までに育まれた文化が良くも悪くも停滞し、残り香を漂わせている。地域の中核都市というよりも、「地域の首都」というのは言い得て妙なものである。

「地域の首都」感として重要なポイントはサイズ感ではないだろうか。まずは数字からみてみよう。国勢調査を確認する。昭和 9 年（1934）にいわゆる「函館大火」のあった翌年の国勢調査をみると人口の第 1 位は東京市の 5,875,667 人。2 位が大阪市の 2,989,874 人。以降、名古屋市、京都市と続く。ここまですべて 100 万人以上の都市である。函館市はというと 13 位であり 207,480 人となっていた。函館大火で大きなダメージを受けていたものの、20 万人を超えている。札幌市は 15 位となっており、この時点で函館は道内筆頭の都市を維持している。ひるがえって面積はどうか。第 1 位は東京市で 550.85km²。突出している。第 2 位は京都市の 288.65km²で、大阪市、名古屋市と続く。函館市はというと 18.80km²となっている。人口は 13 位であるもののずいぶんとコンパクトである。18km²というと現在の新宿区とほぼ同サイズとなる。そして驚くのが人口密度である。人口密度は単位面積となる 1km²あたりに住む人口だが、人口 1 位の東京市は 10,667 人なのに対して、函館市は 11,036 人となり東京を凌駕している。人口密度でいえば当時の日本国内では 5 位となる。まさにギュッと凝縮されたコンパクトシティといえよう。こうした姿こそが函館の魅力を形成した要因といえよう。また、魅力が維持されていた要因を考えると、函館山から扇状に広がるトンボロ地形であり奥に広がるしかないことと、もう一つ。これはあくまで仮説だが、大火の影響があるのではないだろうか。

改めて「函館らしさ」を考えてみたい。そもそも函館は明治時代以前から本州をはじめとする他地域に名が知られる存在ではあったものの、権力の所在地という訳ではなかった。幕末の開港地として異文化や物資が流入し、それに伴って産業が発展し人口が流入する。函館は常に人口流入が激しい都市だったといえよう。それは先に述べた国勢調査をみてもわかる。昭和 9 年の大火の翌年であっても 20 万人がいるというのは、それを示している。次に地形である。典型的なトンボロ地形であり、函館山の山麓から発展した都市はサイズを広げるために扇状に広がる必要があるものの、大火のときには五稜郭も湯の川も函館には含まれていなかった。コンパクトにギュッと人が詰まった都市、それが函館である。もし度重なる大火がなく発展した場合、中心地は自然と五稜郭、美原へとスライドしていったことだろう。しかし度重なる大火によって、コンパクトな都市を維持したまま再生がはかられていく。国際貿易港と北海道の玄関口とし

ての流通、また漁業といった都市を下支えしうる経済力があったからこそであり、否応なくスクラップアンドビルドが戦前になされていた。そのため同じ狭いエリアの中で都市は成熟していく。函館大火以降は繁華街や住宅地も広がっていくが、戦前までの函館の地域、つまり旧市街地は大火からの復興のグラディエーションを保ちつつ、濃縮された空間を維持できた。大火はいたましい災害であるものの、一方では大火によって同エリアに復興がなされ続けたことが、「函館らしさ」を醸成した要因にもなっているのではないだろうか。この仮説をもとに函館の特異性を今後も考えていきたい。

【取り組み事例紹介】

道北の地域振興を考える研究会

伊藤 徳彦（一般社団法人北海道開発技術センター）

1. はじめに

本稿では、筆者が設立時から参加する「道北の地域振興を考える研究会」と、研究会が本年3月に開催した「第27回道北の地域振興を考える講演会」の概要を紹介します。

2. 道北の地域振興を考える研究会

「道北の地域振興を考える研究会」は、北海道大学農学部附属演習林（当時）の研究者が中心となり、研究者、行政担当者、住民運動家らが集まって、1997年度に結成されました。

研究会の目的は、道北地域の自立的発展に寄与するため、政治・経済・人口動態・住民自治・保健・福祉・医療・教育・文化・スポーツ・観光・交通・自然環境・国際関係上の位置づけなど、道北地域の住民の生産と生活に関わるさまざまな問題を研究し、道北地域の未来像に対して提言を行おうとするものです。研究会では、講演会・勉強会の開催を通じて、個別の活動で得られた研究成果の発表、研究者・行政関係者・地域運動実践者との情報交換・意見交流、以て道北地域住民に研究成果の還元することを行っています。

現在、組織は会員42名からなり、会長は清水池義治准教授（北海道大学大学院農学研究院農業経済学分野）、事務局長は今野聖士准教授（名寄市立大学保健福祉学部）です。

研究会は、2016年9月1日に名寄市立大学と北海道北部の地域振興に関する研究を連携して実施するための覚書を締結し、同大学コミュニティケア教育研究センターと共同で研究事業を実施しています。

3. 第27回道北の地域振興を考える講演会

以下の要領で開催されました。

<時・所>

【日時】 2025年3月24日(月)14:00~16:30

【開催方法】 対面開催+YouTubeライブ中継によるハイブリッド開催

【対面会場】 名寄市立大学図書館大講義室

<内 容>

●基調講演 相浦 宣徳 氏（北海商科大学商学部教授）

演題：「北海道の物流問題と『道北の北部』への影響」

●報 告 1 坂本 毅 氏（国土交通省北海道開発局旭川開発建設部道路計画課長）

演題：「北海道北部地域における道路の整備状況」

●報 告 2 気田 堅実 氏（国土交通省北海道開発局旭川開発建設部地域連携課長）

演題：「第9期北海道総合開発計画と道北地域づくりに向けた共創の取組」

●総合討論（進行）清水池 義治氏（道北の地域振興を考える研究会会長）

<主 催> 道北の地域振興を考える研究会

<共 催> 名寄市立大学コミュニティケア教育研究センター



会場風景

4. 開会挨拶（清水池義治会長）

研究会は 1997 年の発足以来、塩狩峠以北の北海道北部の地域振興に関する様々な課題に取り組んできました。今年度は「物流・道路・地域づくり」がテーマです。

「音威子府バイパス」が 2025 年度に開通する予定です。「物流の 2024 年問題」は全国的な課題となっています。そこで、交通の利便性と安全性の向上がこの地域に与える影響や、人口が少なく輸送効率が悪いことから、これから一層深刻と予想されるこの地域の物流を考えるため、道北地域における物流の課題と道路整備による地域振興のあり方をテーマに据えることといたしました。

この度の講演会は連携協定を結び長年協力関係にある名寄市立大学のコミュニティケア教育研究センターとの共催です。また、北海道開発技術センター・北海道河川財団・石狩川振興財団からの支援に心から感謝を申し上げます。本日は、オンラインと対面合わせて 70 人以上から事前申し込みをいただいております。皆様の高い関心にも謝意を表します。



5. 相浦宣徳教授講演「北海道の物流問題と『道北の北部』への影響」

私が 2017 年に名寄市で講演してから 7 年が経過し、その間にトラックドライバー不足、鉄道網の縮小、人口減少などさまざまな変化が生じています。本日は、このような背景を踏まえ、現在の物流状況を再確認し、今後の方向性をお話ししたいと思います。

2025 年 2 月に、北海道経済産業局、北海道開発局、北海道運輸局、北海道農政事務所、北海道の 5 者が物流に関するイベント「北海道物流 WEEK2005」が開催されました。物流に携わる「届ける人・運ぶ人・受け取る人」のすべてが密接に関連していること、一般消費者も含めた社会全体に訴えかける必要があることの認識が共有されました。「物流の可視化」が最重要課題であることも確認され、北海道全域での物流体制の再構築とそれを担う行政主体の活動の必要性が指摘されました。



道北の北部では日用品の供給、北海道産品の移出、両方に深刻な課題を抱えています。例えば、トラック運転手の労働時間制限により漁港での待機時間が短縮されて水産物などの出荷に支障をきたすケースが生じています。また、ふるさと納税の返礼品の配送不可地域に北海道が指定されるなど日常生活にも影響が現れています。

象徴的な事例として、スナック菓子「カール」は 2017 年に全国販売が終了し、西日本限定販売となっています。これは、需要低下、生産コストや物流コストの上昇による経営判断ですが、物流・生産の条件により地域にモノが届かなくなることがわかります。日用品の流通に地域格差が生じるリスクがあります。北海道は他の地域よりも産業集積地から遠く、将来的にはより重要な物資の流通にも影響が出る可能性があります。

道北地域は、他地域に比べ物流をとりまく環境が不利で、輸送コストや時間、帰り荷不足、気候的制約、地域間格差が顕著です。特に宗谷地方など遠隔地では、札幌等から輸送を考えると、9 時間というトラック輸送の運転時間の基準を超えており、1 日での往復が困難な状況となっています。

トラック運行の GPS データの分析からも、近年は札幌などから中継拠点を経由した輸送が増加し、トラ

ックの始業地点も道央から地方に分散している様子がうかがえます。中継拠点の分散と宿泊を伴う輸送が日常化しており、今後の物流効率にも影響が及ぶ可能性があります。

今後の北海道、特に道北の物流を考えるうえで、地域ごとの特性を尊重し、国の一律的な方針に飲み込まれず、地域発と対応策を進める必要があります。また、より正確な分析と政策立案が可能になるよう物流データの提供を荷主・物流事業者の皆様に協力を呼びかけます。

6. おわりに

相浦教授の講演の後、坂本課長が「北海道北部地域における道路の整備状況」を、気田課長が「第9期北海道総合開発計画と道北地域づくりに向けた共創の取組」を報告されました。講演と報告の後に相浦教授、坂本課長、気田課長が登壇されて清水池会長が進行されるなか総合討論が行われ、会場参加者から多くの質疑がされて議論が深まりました。

研究会では、道北地域を、塩狩峠を通して東西に線を引き、その線からほぼ北側の地域と位置づけています。北海道の行政上の区分と異なり、旭川市や留萌支庁の南部を含まず、替わりに網走支庁の最北部を含むものです。もちろん、「道北地域」をこのように措定するものの、設定される課題によって面的範囲は伸縮して調査研究を行うものです。

この地域は、開拓の遅れや厳しい自然条件（多雪・寒冷・強風）により、人口密度がもともと低く、インフラ整備も遅れがちでした。戦後の高度経済成長期以降には人口流出が加速し、地域の主要産業は建設業と農業に特化され、地域経済はさらに単純化しました。加えて、道北地域はかつてソ連との国境に近い戦略拠点として軍事的に重要視され、自衛隊駐屯地への依存度も高かったのですが、冷戦の終結によりその意義が低下し、駐屯規模が縮小され、経済にも大きな影響が及んでいます。さらに1990年代のバブル崩壊以降、構造改革や地方行政制度の変革、市町村合併、財政難などが進む中で、道北地域は都市部との格差を一層深め、保健・福祉・医療・教育・交通・輸送といった生活基盤にも深刻な影響が出ています。

これらの問題は全国に共通するものではありませんが、道北地域はもともとの脆弱な社会構造ゆえに、その影響が特に強く現れています。過疎は単なる人口減少にとどまらず、産業・行財政・地域社会の存続にかかわる複合的な問題を引き起こしています。研究会ではこのような過疎問題をテーマの中心に据えて、具体的な地域の状況や歴史的経緯を踏まえてさまざまな角度からの調査研究を行っています。2008年には研究会設立10周年記念誌を出版しています。

謝辞

本原稿の執筆にあたり、北海道大学清水池義治准教授と北海商科大学相浦宣徳教授には、原稿の確認と校正をいただきました。心からのお礼申し上げます。

参考文献（研究会設立10周年記念誌）

神沼公三郎・奥田仁・佐藤信・前田憲 編著『北海道北部の地域社会—分析と提言—』、筑波書房、全356頁、2008年。

【取り組み事例紹介】

津別町におけるコミュニティバスとタクシーの時間帯別運用

斉藤 優太（日本データーサービス株式会社）

1. はじめに

北海道東部オホーツク圏の内陸部に位置する津別町は、林業が盛んな地域であり、東京オリンピック・パラリンピックのメダルケースを制作した「山上木工」も立地している。

津別町には、民間交通事業者による路線バスや国鉄相生線が運行していたが、昭和 60 年 3 月に国鉄相生線が廃線、人口減少に拍車がかかったことで民間交通事業者による路線バスも縮小となり、縮小された地域を補完する形で郊外部を中心に町営バス 7 系統が運行されていた。一方、市街地においては、ハイヤー事業のみの運行であり、津別町の人口約 4,000 人の約 7 割は市街地に居住しており、日常的な移動は自家用車もしくは徒歩・自転車と限られた移動手段となっていた。さらに、町内唯一のハイヤー事業においては、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、経常赤字となっていた。

このような状況下で、市街地内において気軽に利用できる移動手段の確保や町内唯一のハイヤー事業の立て直しが急務な課題となっていた。

2. 津別町における地域交通の取組み経過

津別町における地域交通の取組みは、平成 29 年度から検討を開始し、交通事業者や病院、商工会、学校、役場各課など関係機関との意見交換や複数回に渡る住民との意見交換などを経て、市街地内を循環するコミュニティバスの実証実験（火曜・金曜の週 2 日運行）を令和元年 11 月から 4 か月間行ったところ、延べ 403 人（1.7 人/便）と全体利用では低調であった。

一方で、表 1 に示すとおり、便別の利用状況では、1 便から 3 便の午前中の便において日利用者数が 10 人以上の便もあるなど、市街地を循環するコミュニティバスに対するニーズがあり、午後便においては、タクシー利用でも十分に賄いきれる需要であることが確認された。さらに、全体の利用目的では、通院や買い物等のおでかけ利用が半数以上を占めている一方で、帰宅利用は 3 割程度となっており、コミュニティバス以外のタクシーあるいは送迎で帰宅している状況も確認された。

表 1 令和元年度市街地を循環するコミュニティバスの利用状況

便名	発時間	合計利用者数	1 便平均利用者数	日最多利用者数
1 便	8:30	113 人	4.7 人/便	11 人
2 便	10:30	138 人	5.8 人/便	12 人
3 便	11:30	91 人	3.8 人/便	10 人
4 便	13:30	47 人	2.0 人/便	5 人
5 便	15:30	14 人	0.6 人/便	5 人
合計		403 人	1.7 人/便	-

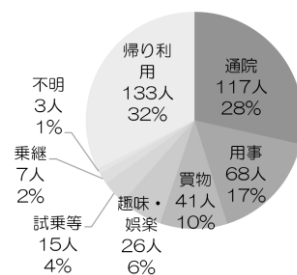


図 1 利用目的

3. 新たな枠組みによる運行とその実績

実証実験の結果を踏まえ、津別町では令和3年12月3日より、週2日運行（火曜・金曜）で市街地を循環するコミュニティバスの本格運行を開始した。なお、車両デザインは、津別町出身のアーティストで「ひらけ！ポンキッキ」のオープニングタイトルなどのデザインを手がけた、大西重成氏によるものであり、愛称は「花バス」と名付けた。

花バスの本格運行後の利用者数は、令和3年度に409人（運行開始12月から翌年3月までの合計）、令和4年度に1,021人、令和5年度に1,350人と順調に利用者数を伸ばしている。

表2 花バス運行概要

運行曜日	火曜・金曜
運賃	200円/回
運行便数	5便
運行時間帯	7:45～12:28



図2 花バス運行車両

また、花バスの運行開始と同時期である令和3年12月より、花バスが運行していない曜日・時間帯の補完として、タクシー利用助成券交付事業も併せて実施しており、新型コロナウイルス感染症がまん延する以前から利用者が減少傾向であったハイヤー事業は、タクシー利用助成券交付事業実施後は、利用者数が増加傾向に転じ、経常赤字であった状況から経常黒字に転じた。

表3 タクシー助成券交付事業の概要

配布対象	町内に住む75歳以上の方
配布枚数	毎年度最大48枚を交付（300円/枚）
利用上限	1回の乗車につき上限なく利用可能

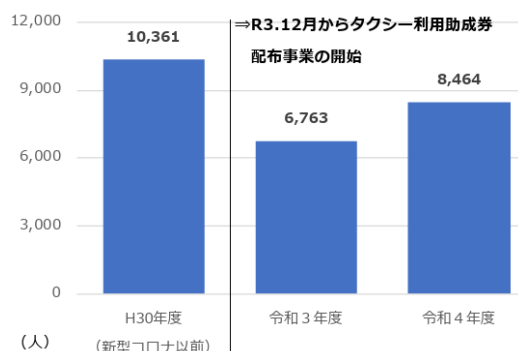


図3 ハイヤー利用状況

上記のように、津別町では時間帯別に花バス（コミュニティバス）とタクシーでの運行割当を行ったことにより、午前中に買い物や通院などで自宅から市街地まで気軽におでかけするきっかけを創出させることができ、また、買い物した後の荷物運び兼帰宅にタクシーを利用する、といった好循環が生まれた。

これにより、花バスの安定的な利用に繋がるとともに、ハイヤー事業においても新型コロナウイルス感染症のまん延以前の状況に戻りつつある。

4. 今後の取組

津別町郊外部には7つの沢が存在しており、この沢沿いに人口が張り付いている。これらの町民が継続的に移動できる体制構築に向け、人材、コスト等のリソースを考慮し、ICTを活用したデマンド交通への転換・導入を検討している。これら事業の実施・継続的な支援を通じ、市街地と郊外部における地域交通による結びつきを強め、町民が津別町に安定的に住める環境創出を行っていく。

道路空間の再配分と iino による低速モビリティの可能性

東本 靖史（日本データーサービス㈱）

都市における道路空間は長年にわたり自動車を中心に設計されてきたが、近年では歩行者や自転車、パーソナルモビリティを含む多様な移動手段の共存が求められている。人口減少社会において都市の拡張は限定的であり、限られた道路空間をいかに再構成するかが重要な政策課題となっている。

北海道内でも有数の観光地である登別市では、2025 年度から JR 登別駅周辺のにぎわい創出を目的とした整備事業が始まるが、本事業は北海道が主体となって実施するものであり、駅周辺の道道において車線を減らし、歩道を拡幅することで、カフェなどの出店を可能とし、歩行者空間の充実を図るものである。

対象区間は、JR 登別駅から国道 36 号に至る道道登別停車場線で、現在片側 2 車線の車道を 1 車線に減らし、約 3 年をかけて現行 3.5 メートルの歩道を 5.0 メートルに拡幅する計画となっている。道路空間の再配分による歩行区間の形成は、全国においても先駆的な取り組みである。

本稿では、上記プロジェクトの一環として、「時速 5km で自動走行する低速モビリティサービス『iino』の導入」を提案する。iino は、関西電力グループのゲキダンイイノ合同会社が開発した立ち乗り型の自動走行モビリティである（図 1 参照）。本車両は立ち乗り式とすることで、最大 3 名までの同時乗車を可能とする設計となっており、これが最大の特徴である。また、任意の場所で自由に乗降できる柔軟性を備えており、歩行者空間における移動手段としての利便性が高い点も大きな利点といえる。



図 1 iino（筆者撮影）

再配分によって車道の一部を歩道に転換し、ゆとりある空間を創出する。歩道にはベンチや緑化とともに、カフェや軽飲食を提供する仮設スペースを設け、人々が滞在・交流する「場」を設ける。そのうえで、歩行者と同程度の速度で自動走行する iino を導入する。iino は高齢者や買い物客、子ども連れなど移動制約のある人々の“ゆっくりとした足”を補完し、都市内の近距離移動を快適にする。従来の車両とは異なり、歩道や共有空間での安全な共存が可能であり、道路交通の効率化と安全性の両立に寄与する。

このような空間再編は、単なる交通施策にとどまらず、まちのにぎわい創出や地域経済の活性化にもつながる。地域住民、事業者、行政が一体となって取り組むことで、車中心から人中心へと都市の在り方を転換していくことが可能である。未来の都市像は、速度や効率ではなく、「居心地の良さ」や「誰にとってもやさしい移動」を軸に再構築されるべきである。iino はその一翼を担う存在として、大きな可能性を秘めている。

寒冷地住宅の窓面積と居住者意識

山田 信博（札幌市立大学）

寒冷地住宅の窓は、冬季の寒さ対策とエネルギー対策として、必要最低限となるよう、極力小さく、少なくなるよう提唱されてきました。そのため、窓面積は本州地域より小さい傾向にあると言われています。そのような状況の中、寒冷地住宅にお住まいの方々は北海道の住宅や自宅の窓をどのように感じているのか、評価アンケートを実施しました。

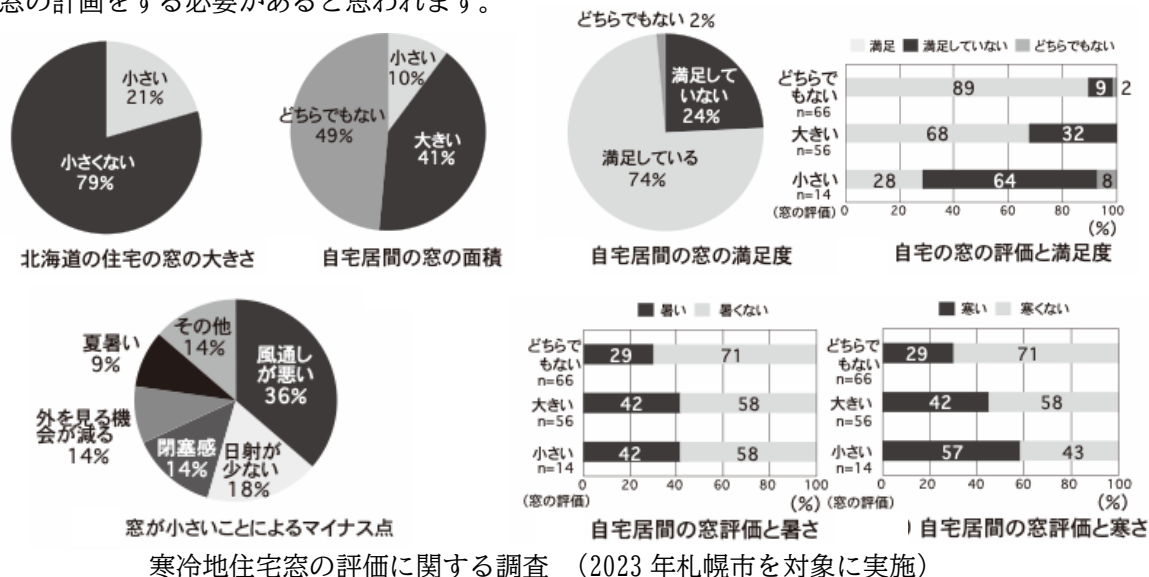
(1)窓の大きさ評価

寒冷地住宅の窓は温暖地より「小さいと感じるか」の問いに対して、79%が「小さくない」と回答しました。次に自宅居間の窓面積についての評価は、10%が「小さい」、41%が「大きい」、49%が「どちらでもない」でした。「小さい」という回答が少なく、「どちらでもない」が約半数いる状況でした。

(2)窓の満足度

自宅居間の窓の満足度について、74%が「満足している」、24%が「満足していない」の回答でした。満足していない理由として、窓の面積（大きい、小さい）、開閉方式、寒暑感、風通しの悪さ、閉塞感、位置に関するものでした。

自宅居間の窓面積と満足度の関係性は、窓が小さいと評価した人ほど満足度が低く、64%が「満足していない」でした。どちらでもないと評価した人は、89%が「満足」と回答しています。また、小さいと感じる窓は「不満」への評価となりやすい傾向にあります。小さいことによるマイナス点は「風通しが悪い」が最も多く36%でした。次に「日射が少ない」18%、「閉塞感」14%、「外を見る機会が減る」14%。「外を見る機会が減る」「閉塞感」などの項目よりも、通風や日射の項目の方が、マイナス評価が多い傾向となっています。寒冷地のため、「風通しが悪い」の回答は夏季による要因だと思われます。「夏暑い」と合わせると45%が夏の暑さに関するものになります。近年北海道も夏季の気温が上昇しており、夏季の状況も考慮して窓の計画をする必要があると思われます。



寒冷地住宅窓の評価に関する調査（2023年札幌市を対象に実施）

編集後記

生成AIの普及により、文章を「書く」ことの重みが薄れつつある時代を迎えています。だからこそ、実践や地域への想いを言葉にして伝える『北海道都市』の意義は、むしろ増していると感じます。やはり、自ら考え、それを文章にすることは、これからも大切にしていかなければならない営みです。本号の刊行にあたり、ご寄稿いただいた皆様に深く感謝申し上げます。今後とも皆様のご意見・ご感想をお寄せいただければ幸いです。

北海道都市地域学会 2025 年度編集広報委員会

委員長 東本 靖史（日本データサービス株式会社）

委員 亀野 淳（北海道大学）

青塚 大輔（株式会社地域デザイン）

北海道都市 第 54 号

2025 年 8 月 25 日発行

北海道都市地域学会

学会事務局 〒062-8520 札幌市豊平区西岡 3 条 7 丁目 3 番 1 号

札幌大学 平井研究室気付