

開発こうほう

Hokkaido Development Association

共に北海道の未来を創る

June.2025

6月号

北海道新時代

令和7年度北海道開発局事業概要

「治水事業」「道路事業」「港湾整備事業」

「空港整備事業」「農業農村整備事業」「水産基盤整備事業」

地方創生

「第2次むかわ町まちづくり計画」について

脱炭素～北海道における再生可能エネルギー

網走市における脱炭素の取り組みについて

街のオアシス再発見

星形の西洋式城郭 五稜郭公園（函館市）

ほっかいどう学

絶滅危惧種シマフクロウを守る



北海道遺産
Hokkaido Heritage

『帰路の眺望』（『北海道遺産フォトコンテスト2016』応募作品）

撮影者 坂口 哲裕 様
北海道遺産 「積丹半島と神威岬」

積丹半島開発の歴史は古く、ニシン漁の旧大漁場として発達しました。切り立った断崖とシャコタンブルーと形容される神威岬の海岸美は絶景。貴重な自然と産業の古い歴史に加え、明治から昭和初期に栄えた旧ニシン場の遺構として番屋、揚場跡、袋漣、トンネル、旧街道などが保存されている。神威岬の全面禁煙など景観を保護する活動も始まっている。

Contents

北海道新時代①

令和7年度北海道開発局事業概要「治水事業」…………… 1
国土交通省北海道開発局建設部河川計画課

北海道新時代②

令和7年度北海道開発局事業概要「道路事業」…………… 5
国土交通省北海道開発局建設部道路計画課

北海道新時代③

令和7年度北海道開発局事業概要「港湾整備事業」…………… 11
国土交通省北海道開発局港湾空港部港湾計画課

北海道新時代④

令和7年度北海道開発局事業概要「空港整備事業」…………… 15
国土交通省北海道開発局港湾空港部空港・防災課

北海道新時代⑤

令和7年度北海道開発局事業概要「農業農村整備事業」…………… 17
国土交通省北海道開発局農業水産部農業計画課

北海道新時代⑥

令和7年度北海道開発局事業概要「水産基盤整備事業」…………… 20
国土交通省北海道開発局農業水産部水産課

地方創生

「第2次むかわ町まちづくり計画」について…………… 22
むかわ町役場総合政策課

脱炭素～北海道における再生可能エネルギー

網走市における脱炭素の取り組みについて…………… 27
網走市市民環境部生活環境課

街のオアシス再発見 第14回

星形の西洋式城郭 五稜郭公園（函館市）…………… 31
小沢 信行

「ほっかいどう学」第43回

絶滅危惧種シマフクロウを守る…………… 35
早矢仕 有子

海外レポート 第40回

スウェーデンで見たもの：在外勤務から…………… 39
坂田 誠一

もものくいしんぼうすけちびより 第49回

小説の舞台の深く美しい場所へ…………… 44
すずき もも

地域おこし協力隊 第45回 -長沼町-

長沼町で観光業で生きる…………… 46
金山 真大

「活動報告レポート」-帯広市-

地域おこし協力隊の十勝定着率向上に資する人的資源の
情報集約および魅力発信プロジェクト…………… 48
一般社団法人TCN

わが村は美しく-北海道 未来へつなぐ 第52回 -留萌市-

田んぼの楽しさ！農業の魅力を伝える…………… 50
留萌市食農教育推進協議会

研究の成果概要

令和6年度助成研究の成果概要…………… 51
（一財）北海道開発協会開発調査総合研究所

お知らせ

お知らせ…………… 52



「治水事業」 令和7年度北海道開発局事業概要

国土交通省北海道開発局建設部河川計画課

事業実施に当たっての方針

令和7年度予算について、治水事業（直轄）に関する予算は約747億円、海岸（直轄）に関する予算は約5億円、都市水環境整備事業費（直轄）に関する予算は約8億円が配分されました。

令和7年度は、激甚化・頻発化する豪雨被害、気候変動の影響を踏まえ、令和6年度補正予算における「5か年加速化対策」も一体的に活用し、ハード・ソフト一体となった流域治水の取組を加速化・深化させるとともに、令和6年3月に閣議決定された第9期北海道総合開発計画を推進します。

主要施策

1 生産空間を守り、安全・安心に住み続けられる強^{きょう}靱^{じん}な国土づくり

(1) 気候変動に伴い激甚化する水災害に対する北海道の地域特性を踏まえた流域治水の推進

近年、全国各地で豪雨等による水災害が発生するなど、人命や社会経済への甚大な被害が生じています。特に北海道は、全国の他地域に比べ、気候変動の影響が大きいと予測されており、水害、土砂災害の激甚化・頻発化のほか、渇水の頻発化・長期化・深刻化が懸念されています。

気候変動の影響による降水量の増大に対して、早期に防災・減災を実現するため、流域のあらゆる関係者による対策の一層の充実を図る『流域治水プロジェクト2.0』を推進します。



北村遊水地

令和7年度は引き続き、あらゆる関係者が協働して行う流域治水の推進を図るとともに、気候変動を踏まえた河川整備基本方針及び河川整備計画の変更も進めています。ハード対策としては、令和5年8月に北海道初の特定都市河川に指定された千歳川流域において、流域水害対策計画にもとづく河川整備を進めるとともに、その他全道の直轄河川においても、氾濫をできるだけ防ぐ、減らすための対策として、引き続き、北村遊水地事業や堤防整備、河道掘削等事業の推進を図っていきます。ダム事業については、幾春別川総合開発事業のうち新桂沢は令和6年度から管理に移行しました。引き続き三笠ぼんべつダムの建設を推進します。

(2) ダム再生の推進

近年頻発する水害に対し、治水安全度の早期向上を図ることを目的に、既存ダムを有効活用するダム再生を推進します。

雨竜川ダム再生事業は、既存の雨竜第1ダム及び雨竜第2ダムにおいて、利水容量の洪水調節容量への振替や、雨竜第2ダムの嵩上げにより、新たに洪水調節容量を確保する事業です。令和5年度から建設段階へ移行し、雨竜第2ダムにおいては、令和6年度より本体工事に着手しています。糠平ダム再生事業は、令和6年度より糠平ダムの治水機能増強検討調査に着手し事業を推進しています。



雨竜第2ダム（堤体嵩上げ・容量振替）

(3) 火山噴火等に備えた土砂災害対策の推進

噴火による大規模な災害が発生するおそれのある樽前山・十勝岳において、火山砂防事業を重点的に推進します。また、上流域の土地荒廃が著しく、流出する土砂や流木が下流域に被害を及ぼすおそれがある石狩川上流域・豊平川・札内川において砂防事業を推進します。



熊の沢川3号砂防堰堤

(4) 海岸侵食対策の推進

北海道の物流の要である苫小牧港、重要交通網である国道36号、JR室蘭本線が隣接するとともに、それらに面して住宅が密集している胆振海岸において、海岸侵食対策として人工リーフ整備を推進します。

(5) 河川管理施設の戦略的な維持管理・更新の推進

高度経済成長期に建設された多くの水門等の河川管理施設は、経年劣化が進行しており、老朽化が進む河川管理施設の維持管理更新が課題となっています。長寿命化計画の策定、それに基づく点検・診断、補修・更新、記録の着実な実施、更新機会を捉えた施設の質的向上、新技術の導入、人材育成等を図るとともに、北海道特有の凍害劣化にも対応した予防保全を軸とする戦略的維持管理・更新を推進します。

(6) 河川管理の高度化・効率化に向けた取組

将来の担い手不足やインフラ老朽化の進展等に対応するため、デジタル技術を活用した河川管理等の高度化・効率化を図る取組を先進的に推進します。

河川管理施設やダムの点検等の高度化・効率化を図るため、AIを活用した画像解析等の先進技術による異常の自動検知などの開発・実運用化を進めるとともに、堤防除草の自動化の取組については、実運用に向けて品質や安全面の対策を検討します。



堤防除草の自動化実証試験

(7) ワンコイン浸水センサの実証実験

広域の浸水状況をリアルタイムに把握するため、小型かつ低コストで、堤防や流域内に多数の設置が可能なワンコイン浸水センサの実証実験を令和5年度より行っています。堤防の越水・決壊などの状況や、地域における浸水状況の速やかな把握のため、ワンコイン浸水センサを企業や地方自治体等との連携のもと設置し、情報を収集する仕組みを構築することで、災害の対応に活用します。

2 観光立国・ゼロカーボン北海道の推進

(1) 河川環境の保全・再生の推進

北海道の恵まれた自然環境の保全・再生を図るため、地域住民、NPO、学識経験者、関係機関等が連携・協働し、各種施策を推進します。

近年、ネイチャーポジティブやグリーンインフラが世界の潮流になっていることを踏まえ、石狩川流域、十勝川流域において河川を基軸とした生態系ネットワークの形成に向けた取組を推進します。また、流域の発展に伴い湿原面積が著しく減少している釧路湿原において幌呂地区の湿原再生及びヌマオロ地区の旧川復元を引き続き推進するほか、天塩川下流地区におい

て汽水環境の再生、天塩川中上流地区において魚類等生息環境の改善を引き続き推進します。

(2) 「かわたびほっかいどう」の推進

「かわたびほっかいどう」とは北海道の河川に関わる活動を通じて、地域の活性化や振興を図り、北海道の魅力を最大限に引き出すことを目的として、その目的達成に向けた活動です。

北海道総合開発計画のもと、川の自然環境や景観、水辺の活動、サイクリング環境等、川に関する情報を効果的に発信するとともに、地域と連携して、魅力的な水辺空間の創出、水辺利活用を促進し、北海道らしい地域づくり・観光振興に貢献する「かわたびほっかいどう」を推進します。

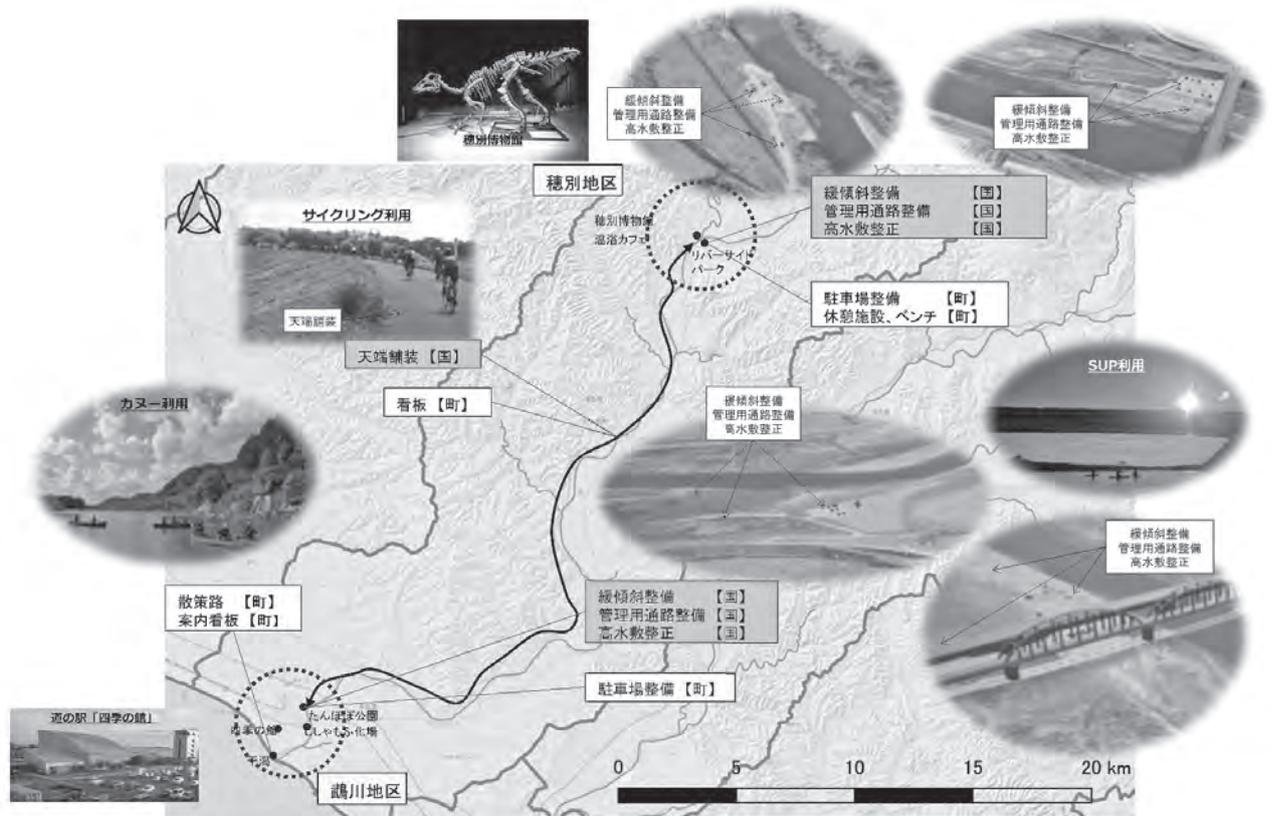
「かわたびほっかいどう」ホームページでは、地域の河川に関わる活動やイベントなどのほか、川と水辺の歴史旅として川にまつわる偉人たちや水害・治水の歴史などを紹介していますので、ホームページを参考に足を運んでいただきたいと思います。



北海道カメラ女子の会（かわたび大賞受賞）

(3) まちづくりと一体となった魅力ある水辺空間の創出

まちづくりと連携した水辺整備を行うことで、水辺とまちの活性化に向けたかわまちづくりを全道11地区において引き続き推進するとともに、既設施設の活用の充実・強化、河川敷地にある公園の利用向上に資す



むかわ町かわまちづくりイメージ

る環境整備により、サイクリングやSUP、カーブなどのアクティビティーの民間事業者等の誘致を図り、居心地がよく歩きたくなる回遊性の高い賑わいのあるまちづくりを図る「むかわ町かわまちづくり」を新たに推進します。

(4) 再生可能エネルギーの導入拡大、脱炭素等の取り組み

河道内の樹木は、洪水時に流水を阻害し、氾濫の要因となるため、防災上の観点からも定期的な管理が必要となっています。河道内樹木は、元は自然に生える樹木のため、木質バイオマスなどとして利用可能なものが多い一方、利用されずに処分されているものも多く、処理コストが課題となっています。そこで、関係機関と連携して、伐採木の情報を広く提供する「木材バンク」による情報発信を行うとともに、公募伐採に

よる民間事業者との連携・協力を得て、バイオマス発電等への利用を促進します。

堤防除草により毎年発生する刈草は、地域で家畜の敷糞にするなど利活用を進めるとともに、バイオガス資源として提供し、除草費用の縮減と循環型の地域づくりを推進します。

河川防災ステーション等の新設に当たっては、太陽光発電施設や空調利用する地中熱ヒートポンプの導入を図ります。また、ダムの河川維持放流水等を活用した小水力発電の取組を推進します。胆振海岸白老工区の人工リーフでは、海藻類の維持・保全に配慮したブロックの使用による持続可能な漁業の確立を推進します。



「道路事業」

令和7年度北海道開発局事業概要

国土交通省北海道開発局建設部道路計画課

事業実施に当たっての方針

北海道開発については、「第9期北海道総合開発計画」（令和6年3月12日閣議決定）において、多様な主体と「共に北海道の未来を創る」ことをコンセプトに、北海道の強みである「食」、「観光」、「再生可能エネルギー」のポテンシャルを踏まえ、豊かな北海道を実現し我が国の経済安全保障に貢献することを目指し、北海道の価値を生み出す「生産空間」の維持・発展を図ることとしています。

道路における具体的な取組としては、「北海道型地域構造を支え、世界を見据えた人流・物流ネットワークの形成」の実現に向け、農水産物等の輸送を支える高規格道路の整備、新幹線駅に直結するバスターミナルや創成川通（都心アクセス道路）の整備等を推進します。また、「観光立国を先導する世界トップクラスの観光地域づくり」の実現に向け、道の駅等における情報提供の多言語化、シーニックバイウエイ北海道、サイクルツーリズム等を推進します。さらに「地球温暖化対策を先導するゼロカーボン北海道の実現」に向け、道の駅における急速EV充電施設の設置等を推進します。

気候変動により激甚化・頻発化する水災害や巨大地震等の大規模災害、インフラの老朽化の現状等を踏まえ、「生産空間を守り安全・安心に住み続けられる強靱な国土づくり」の実現に向け、災害時における代替性確保のための高規格道路整備や基幹的な道路ネットワークの強化、社会経済活動を支える道路施設の予防保全型のメンテナンスへの転換、i-Snow等のインフラ分野のDX化による現場の生産性・効率性の向上を推進します。

令和7年度の新規事業・開通事業

令和7年度は、「国道44号 別保尾幌道路」「国道36号 白老西拡幅」の2事業が新規事業化し、「国道40号 音威子府バイパス（音中道路）」、「国道453号 盤渓道路」の2事業が全線開通、「日高自動車道 厚賀静内道路」が部分開通する予定です。

主要施策

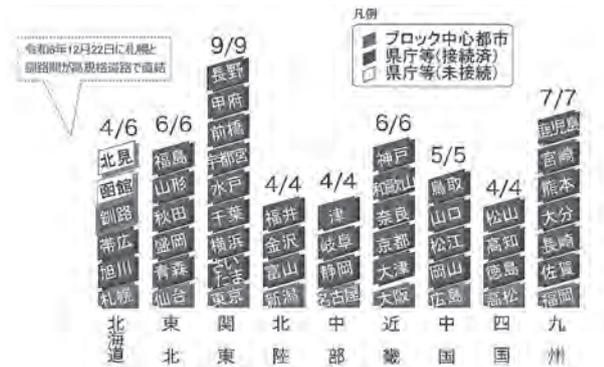
1 北海道型地域構造を支え、世界を見据えた人流・物流ネットワークの形成

(1) 広域分散型社会を支える高規格道路ネットワークの整備

広域分散型社会を形成している北海道において、食・観光等の基幹産業を支えるとともに、国土の強靱性を確保し、地域間の連携強化を図るため、高規格道路ネットワークの整備を推進します。



令和7年度の高規格道路開通事業と
令和7年4月1日時点の整備状況



高規格道路によるブロック中心都市と県庁所在地のアクセス状況

(2) 広域分散型社会を支える交通ネットワークの形成

北海道新幹線札幌延伸を見据え、道内各地を結ぶ高規格道路と札幌都心とのアクセス強化を推進するとともに、札幌駅周辺における交通結節機能の強化を図ります。



高速道路と札幌都心とのアクセス強化



札幌駅周辺における交流拠点整備

都心アクセスの強化

・都心アクセス道路（国道5号創成川通）の整備により、交通混雑、交通事故の低減を図り、都市機能を最大化

新幹線駅との連携

・北海道新幹線札幌駅と一体的に整備
・東改札口及び交通広場を整備し、新たな公共交通システム等の二次交通と接続することで、一大交通結節点を形成

新しいバスターミナル

・都市間バス、路線バスを集約するバスターミナルを整備
・札幌駅周辺において新たなモビリティ等多様な交通モードとの連携により交通結節機能を強化

(3) 北海道型地域構造の保持・形成に向けた物流効率化支援および地域公共交通支援

北海道型地域構造の保持・形成を図るため、地方部の生産空間で生産される農水産品の消費地への輸送や、地方部への日用品等の輸送といった物流の効率化を支援します。また、生産空間の利便性向上のため、生産空間と市街地をつなぐ地域公共交通の維持を支援します。

形成や誘客に向けた情報発信等を重点的に実施します。また、令和5年度から「秀逸な道」看板を順次設置しており、北海道のドライブ観光をより一層促進します。

＜サイクルツーリズムの推進＞

○世界水準のサイクルツーリズム環境の実現に向け、安全で快適な自転車走行環境の改善やサイクリストの受入環境の充実、情報発信の取組を推進します。

●現地視察および意見交換会

北海道サイクルツーリズム連携協議会アドバイザー会議委員による現地視察および意見交換会を令和6年9月にトカプチ400で実施しました。とち帯広空港をはじめとした受入環境の整備状況や情報発信について確認するとともに、南十勝のルートを走行し、走行環境の整備状況について確認しました。意見交換会では各委員や参加したルート協議会メンバーから受入環境、走行環境、情報発信について課題解決に向けた意見をいただきました。



現地視察状況（更別村）



現地視察を踏まえた意見交換会

4 生産空間を守り安全・安心に住み続けられる強靱な国土づくり

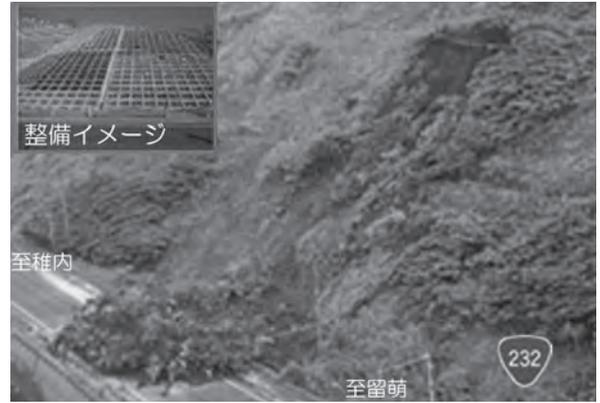
(1) 災害からの迅速な復旧を支える道路交通ネットワークの耐災害性強化

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（令和2年12月閣議決定）を踏まえ、「防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラム（北



災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能強化（国道40号 音威子府バイパス（音中道路））

海道ブロック版）」を令和3年4月に策定し、耐災害性の強化や災害時におけるネットワーク確保のため防災震災対策や高規格道路のミッシングリンク解消を推進します。



道路法面・盛土の土砂災害防止対策（国道232号 苫前町力昼地区）

(2) 防災、通行の安全、景観の向上に資する無電柱化の推進

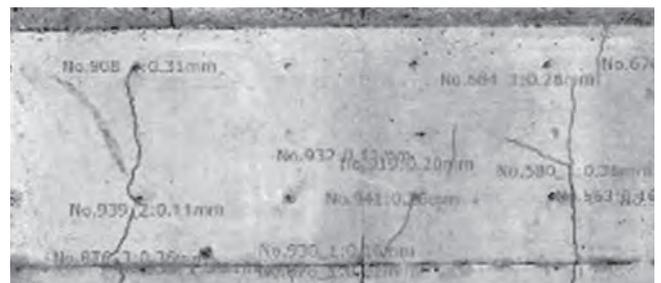
道路の防災性の向上、安全で快適な歩行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興の観点から実施している電柱の新設抑制及び無電柱化について、低コスト技術を積極的に導入しつつ、スピードアップを図ります。

(3) 社会経済活動を支える道路施設の老朽化対策

道路施設が有する機能を長期にわたって適切に確保するため、各施設に応じた点検及び計画的・効率的な維持管理を図り、適切な老朽化対策を推進します。



構造物の修繕（伸縮装置補修）



＜点検の高度化・効率化＞ドローンを用いた撮影画像解析技術の活用による橋梁点検の効率化

(4) 冬期交通の確保

冬期の安全・安心を確保するため、冬期災害に備え、代替性確保のための高規格道路の整備、国道における防雪対策、防災訓練や住民の意識啓発等を推進します。また、大雪・暴風雪時の取組として、道路管理者間で連携した高速道路通行止め時の並行路線対策やラジオ放送・SNSを活用した情報発信、TEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊：リエゾン*1を含む）の派遣による自治体支援などを、円滑かつ迅速に、きめ細やかに実施します。（*1：重大な災害の発生または発生のおそれがある場合に情報収集等を目的として地方公共団体へ派遣する職員）

(5) 交通安全対策の推進

事故多発区間での事故データを用いた分析やビッグデータを活用した潜在的危険区間の分析により、事故の危険性が高い区間を抽出して重点的な対策を実施する「事故ゼロプラン」*2を推進するとともに、自転車事故の危険性が高い区間については、自転車走行空間整備を計画的に推進します。

また、通学路においては、令和3年6月に千葉県八街市で発生した事故を受けて実施した通学路合同点検の結果に基づき、安全対策を推進します。（*2：事故ゼロプラン：交通事故の危険性が高い区間である「事故危険区間」の交通事故対策の取組）



子どもの安全な通行の確保（国道40号 和寒町）



追突事故等対策：交差点改良（国道37号 伊達市）



正面衝突事故対策：ランブルストリップ（国道5号 八雲町）

(6) 除雪現場の省力化による生産性・安全性の向上に関する取組（i-Snow）

人口減少や高齢化が進む中、除雪機械の熟練オペレータの高齢化や担い手不足など、除雪を取り巻く課題の解決のため、準天頂衛星「みちびき」と「高精度3Dマップデータ」を活用した運転支援ガイダンスや、投雪作業自動化の実証実験・実働配備を行っています。

機械操作の自動化により、2名体制で行う除雪機械の運転操作が1名体制でも可能となり、人口減少下でも必要な除雪サービスを維持します。

(7) 「道の駅」の防災拠点化

近年、激甚化・頻発化する自然災害に備え、各地で広域的な復旧・復興活動の拠点整備が進められており、地域防災計画に位置付けられた「道の駅」において、地域の防災力向上に資する防災拠点の整備や機能向上を図っています。

令和3年6月には地域防災計画等で、広域的な防災

拠点に位置づけられている道の駅のうち、4駅を「防災道の駅」に選定しています。また、広域災害応急対策の拠点となる防災機能を有する「道の駅」の駐車場を「防災拠点自動車駐車場」として指定しており、令和7年3月末時点で北海道内では36駅を指定しています。

(8) 北海道道路啓開計画の策定

日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震などによる大規模災害時における道路啓開を迅速に行うため、道路管理者及び関係機関で構成される「北海道道路啓開計画検討協議会」において、令和6年12月に「北海道道路啓開計画（第2版一部改訂版）」を策定しました。

5 地球温暖化対策を先導するゼロカーボン北海道の実現

(1) 再生可能エネルギーの導入拡大、脱炭素化等の取組

地球温暖化防止が重要な政策課題となっている中で、北海道の豊かな自然や地域資源を活かしてグリーン社会の実現を主導していくことが求められています。ゼロカーボン北海道の実現に向けた取組を推進し、持続可能な脱炭素社会の形成を図ります。

<「道の駅」を活用した次世代自動車普及及び促進の取組>

○令和4年4月に北海道開発局・北海道経済産業局・北海道地方環境事務所・北海道によるワーキングチームを設置し、道の駅設置者である市町村や道の駅管理者と連携し、「道の駅」に急速EV充電施設設置の普及を目指します。(R7.3時点：58/128 45%)



道の駅「石狩あいろーど厚田」での充電状況



令和6年度 ワーキングチーム開催状況
(令和7年1月21日開催)

<道路照明灯のLED化>

○道路照明灯をLED化するとともに、設置間隔を広げることにより、消費電力量を削減し、CO₂排出量を削減します。

<効率的・効果的な渋滞対策>

○北海道渋滞対策協議会において特定されている主要渋滞箇所（道内全135箇所）の解消に向けて、関係機関と連携し、渋滞要因の分析、ソフト・ハードを含めた渋滞対策の検討・実施・評価等を推進します。

(令和6年度末現在 解除候補箇所：8箇所、対策中：46箇所、検討中：81箇所)

<北海道インフラゼロカーボン試行工事>

○工事成績でのインセンティブを付与することで、道内建設業全体におけるカーボンニュートラルの意識醸成を図ります。

<自転車活用の推進>

○自転車通行空間の整備やシェアサイクルの普及促進等、自転車活用の推進を図ることにより、交通における自動車への依存を低減し、CO₂排出量の削減を推進します。



令和7年度北海道開発局事業概要 「港湾整備事業」

国土交通省北海道開発局港湾空港部港湾計画課

主要施策

1 農林水産業・食関連産業の振興

(1) 農水産物輸出促進基盤の整備

グローバル市場の獲得による農水産品の輸出拡大に対応するため、農水産品の輸出促進に取り組む港湾において、輸出競争力に資する屋根付き岸壁の整備等を推進します。

第9期北海道総合開発計画に掲げる農林水産業・食関連産業の振興に向けて、北海道の「食」の高付加価値化・競争力向上と効率的な輸送体系の構築が必要な状況にあります。水産物を取り扱う港湾においては、鳥害、日射等による水産物の品質低下が課題となっています。

こうした課題解決のため、屋根付き岸壁の整備等により、水産物の鳥害、日射等による品質低下を防ぎ、商品価値を向上させることで、輸出競争力の強化を推進します。



北海道港湾における農水産物輸出促進の取組

苫小牧港は北海道と本州を結ぶRORO船※定期航路が44就航（令和6年10月現在）しており、北海道産農水産物の移出等の重要な物流拠点となっています。

北海道産農水産物の移出等を支える国内物流の機能強化及び安定性確保を図るため、苫小牧港等において係留施設や外郭施設等の整備を推進します。

(2) 国際物流機能の強化

道内の基幹産業に必要な配合飼料原料やチップ等の原材料は輸入に依存しており、また、道内で発生する鉄スクラップの多くは海外へ輸出されているところで、それらの輸出入の大部分を海運が担っています。

※ RORO船

貨物を積んだトラックやトレーラーが自走して乗り降りすることができる船舶。

これら輸出入を支える国際物流の機能強化及び安定性確保を図るため、苫小牧港、釧路港、石狩湾新港等において係留施設や外郭施設等の整備を推進します。

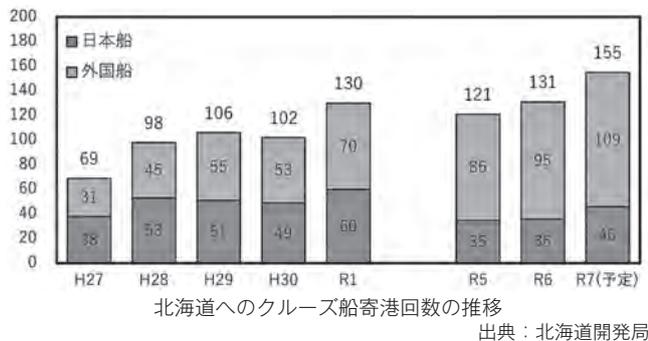


2 世界水準の観光地の形成

(1) クルーズ船の受入環境の整備

日本におけるクルーズ再興に向け、関係業界団体が作成した感染防止対策ガイドラインを各クルーズ船社が順守して船内の感染防止対策を徹底し、また、寄港地においても港湾での感染防止対策を進めることにより、日本全体で安心してクルーズを楽しめる環境づくりを進めています。

こうした状況の中、室蘭港において既存岸壁を活用したクルーズ船の受入環境整備を推進します。



既設岸壁を活用した受入環境整備（小樽港）

3 北海道型地域構造の保持・形成に向けた定住・交流環境の維持増進

(1) 離島における交通機能の整備

島民の生活や地域経済を支えるフェリー航路の安定化を図るため、係留施設や外郭施設の整備を推進します。



荒天時の越波等による港内擾乱状況（香深港）

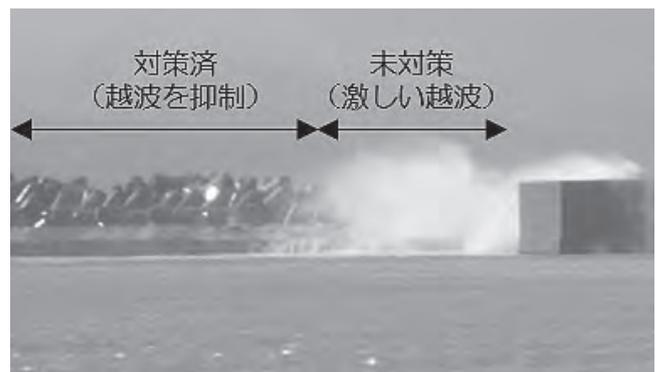
4 強靱で持続可能な国土の形成

(1) 社会経済を支える海上輸送ネットワークの強靱化

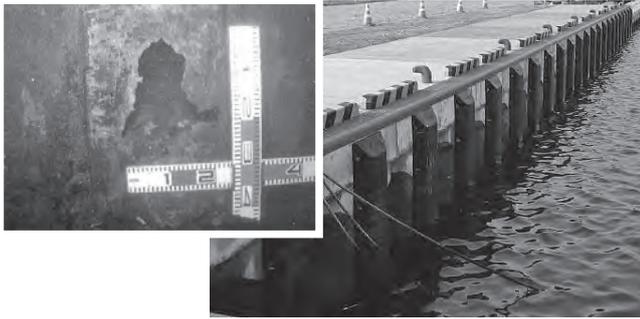
海上輸送ネットワークの強靱化を図るため、港湾における高潮・高波対策や老朽化対策等を推進します。

北海道の物流は9割以上が港湾を経由する海上輸送に依存しており、港湾は食関連産業等の基幹産業を支える重要な社会基盤となっています。

近年、全国的に、高潮・高波により港湾及びその背後地に浸水等の被害が発生し、我が国の社会経済に甚大な影響を及ぼしています。



消波ブロック嵩上げによる越波抑制効果例



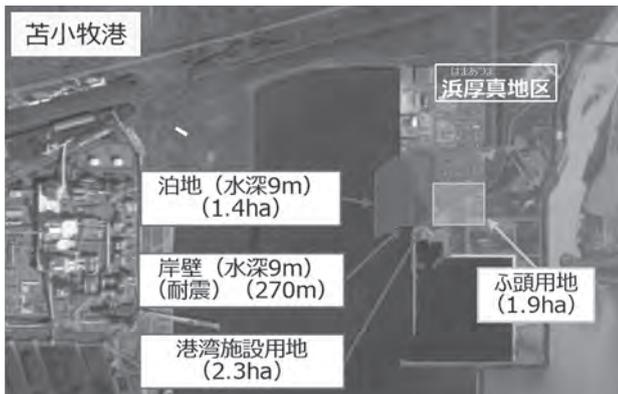
矢板が腐食した係留施設の老朽化対策例

このような高潮・高波による港湾内の浸水、施設損壊等の被害軽減を図るため、港湾施設の高上げ・補強や外郭施設の整備を推進します。

主な事業

○ 苫小牧港東港区 浜厚真地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業

苫小牧港東港区浜厚真地区では、2つのフェリー航路とバルク貨物が1つのバース（周文ふ頭2号岸壁）を共用しており、非効率な荷役作業や滞船による運行遅延が発生している状況にあります。加えて、平成30年胆振東部地震発生時には、緊急物資輸送船の入港が遅れるなど、耐震強化岸壁不足への対応も必要な状況にあります。



【北海道における農水産業の振興及び農水産品の安定的な国内供給】



岸壁、港湾施設用地等の港湾施設整備を行うことにより、トラックドライバーの労働規制に応じた効率的なフェリーのダイヤ設定等を可能とすることで、北海道産の農水産品の効率的な移出が可能となり、北海道における農水産業の振興、我が国の農水産品の生産基盤の強化と安定的な国内供給の確保に対応する。

こうしたバース不足や耐震強化岸壁不足に対応するため、苫小牧港東港区浜厚真地区において、複合一貫輸送ターミナル整備事業を推進します。

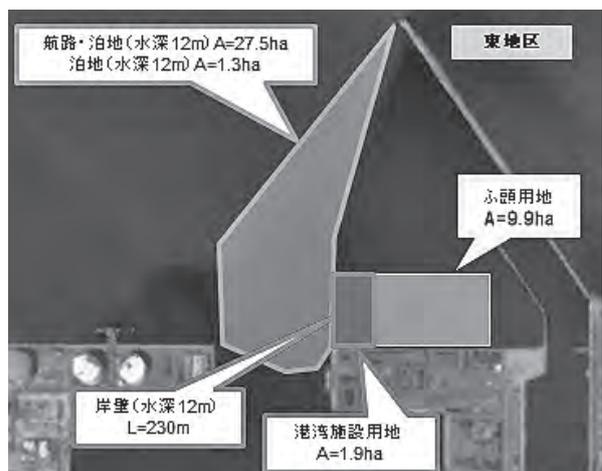
- ・令和7年度整備施設：岸壁（水深9m）（耐震）
- ・全体事業費：145億円（うち直轄130億円）
- ・事業予定期間：令和4年度～令和9年度
- 石狩湾新港東地区 国際物流ターミナル整備事業

石狩湾新港では、産業用地の分譲が進むなど、進出企業による工場新設、稼働、設備増強等が見込まれており、特に、鉄スクラップについては、輸出量の増加への対応に加え、水深不足により貨物を満載した大型船が入港できない状況にあります。

加えて、バイオマス発電所が令和4年8月から稼働しており、発電燃料（PKS、木質ペレット）を取扱う見込みであることから、新たな貨物への対応も必要な状況にあります。

こうした、貨物需要の増大や船舶の大型化に対応するため、石狩湾新港東地区において、国際物流ターミナル整備事業推進します。

- ・令和7年度整備施設：岸壁（水深12m）
- ・全体事業費：174億円（うち直轄131億円）
- ・事業予定期間：令和3年度～令和10年度



○ 農水産物輸出促進基盤の整備

第9期北海道総合開発計画に掲げる農林水産業・食関連産業の振興に向けて、北海道の「食」の高付加価値化・競争力向上と効率的な輸送体系の構築が必要な状況にあります。水産物を取り扱う港湾においては、鳥害、日射等による水産物の品質低下が課題となっています。

こうした課題解決のため、屋根付き岸壁の整備により、水産物の鳥害、日射等による品質低下を防ぎ、商品価値を向上させることで、輸出競争力の強化を推進します。

[根室港]

- ・ 令和7年度整備施設：岸壁（水深6m）（改良）
- ・ 事業予定期間：平成25年度～令和一桁後半（平成30年度暫定供用開始）

[枝幸港]

- ・ 令和7年度整備施設：物揚場（水深3.5m）（西）（改良）
- ・ 事業予定期間：平成29年度～令和10年代前半（令和4年度暫定供用開始）

※ 苫小牧港、紋別港、増毛港は供用済み



紋別港 屋根付き岸壁（令和6年11月供用）

○ 既存ストックを活用したクルーズ船の受入環境の整備（予防保全事業）

日本におけるクルーズ再興に向け、関係業界団体が作成した感染防止対策ガイドラインを各クルーズ船社が順守して船内の感染防止対策を徹底し、また、寄港地においても港湾での感染防止対策を進めることにより、日本全体で安心してクルーズを楽しめる環境づくりを進めています。

こうした状況の中、室蘭港において既存岸壁を活用したクルーズ船の受入環境整備を推進します。

[室蘭港]

- ・ 令和7年度整備施設：岸壁（水深11m）（改良）
- ・ 事業予定期間：令和元年度～令和一桁後半



室蘭港クルーズ船接岸状況（令和6年10月）（暫定供用）



「空港整備事業」 令和7年度北海道開発局事業概要

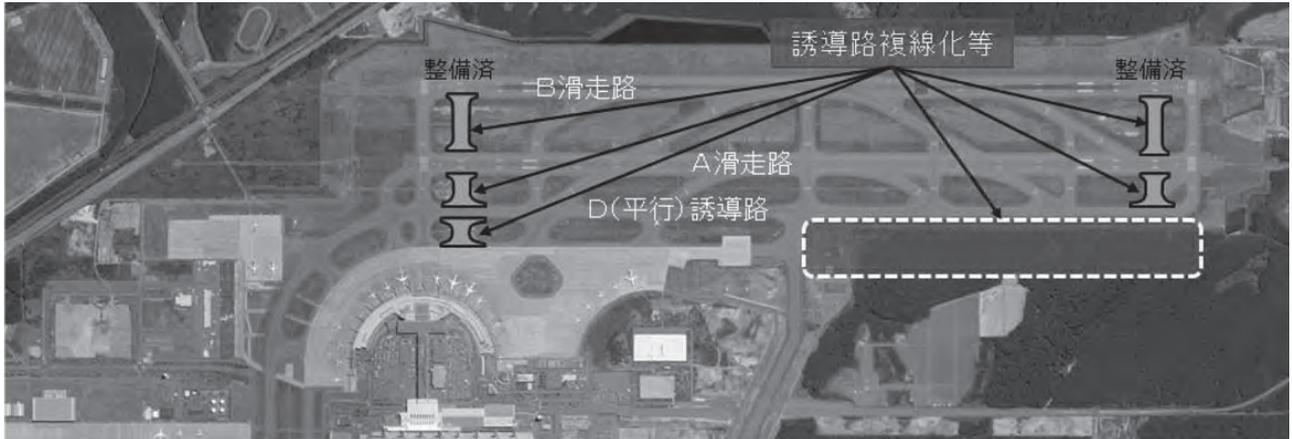
事業実施の基本的な考え方

北海道開発局が実施する空港整備事業は、第9期北海道総合開発計画における「観光立国を先導する世界トップクラスの観光地域づくり」及び「生産空間を守り安全・安心に住み続けられる強靱な国土づくり」を推進するため、新千歳空港及び函館空港において、国内外の旅行者の受入環境整備、空港施設の耐震化など安心・安全な社会基盤の形成に向けた事業を推進します。

1 観光立国を先導する世界トップクラスの観光地域づくり

(1) 多様な旅行者の地方部への誘客に向けた安全・安心な受入環境整備

新千歳空港では、除雪作業時でも航空機を優先して走行させるため、除雪車両は航空機が通過するまで滑走路上で待機する必要があることから、除雪作業に多くの時間を要することとなります。また、航空機がトラブル等によりターミナルへ引き返すような場合、トラブル機が滑走路を走行することによって一時的に滑走路を占有するため、後続の航空機の運用に制約が生じています。こうした状況において発生する航空機の遅延や欠航が冬期間の新千歳空港の課題となっていることから、新たな誘導路を整備し、誘導路の複線化を図るなど、航空機の遅延や欠航の回避・軽減による受入機能の強化により、国内外の多様な旅行者の受入環境の整備を推進します。



新千歳空港 受入機能強化

2 生産空間を守り安全・安心に住み続けられる強靱な国土づくり

(1) 空港の防災・減災対策

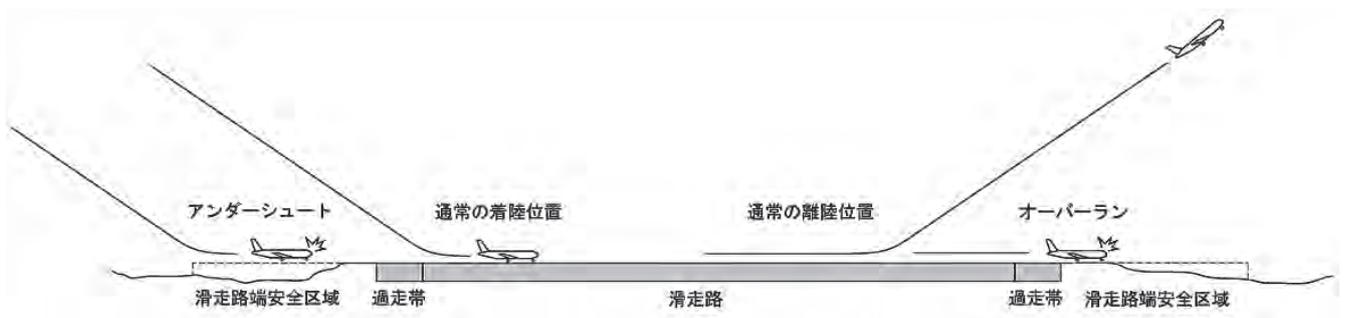
地震災害時において、緊急物資輸送拠点としての機能確保、航空ネットワークの維持を図るため、新千歳空港において滑走路等の耐震対策を推進するとともに、近年の気象変化や長期的な気候変動を踏まえ、台風や豪雨に備えるべく、函館空港において浸水対策を実施します。



函館空港 浸水対策施工状況

(2) 滑走路端安全区域 (RESA) の整備

航空機が離着陸する際に滑走路を越えて走行し停止する「オーバーラン」、航空機が着陸時に滑走路手前に着地してしまう「アンダーシュート」を起こした場合の航空機の損傷軽減対策として、国際民間航空機関 (ICAO) 勧告を踏まえた改正国内基準に基づき、着陸帯両端に安全確保のために設けることとされている滑走路端安全区域 (RESA) の整備を新千歳空港、函館空港において着実に実施します。



滑走路端安全区域 (RESA) 概念図



「農業農村整備事業」 令和7年度北海道開発局事業概要

国土交通省北海道開発局農業水産部農業計画課

北海道農業をめぐる状況

北海道は、全国の農地の約4分の1に相当する114万haの広大な農地を擁し、稲作、畑作、酪農といった土地利用型農業が基幹となっています。農家一戸当たりの経営耕地面積は34haと、都府県の2.4haと比較して14倍に達し、また、主業農家（農業所得が総所得の50%以上を占める農家）の割合は74.6%と、都府県の3.8倍となっており、大規模かつ専門的な経営が展開されているのが特徴です。

農家戸数が減少傾向にあるなか、意欲ある担い手が離農した農地を吸収する形で経営規模を拡大してきた結果、10年前と比較して農業者数は8割に減少したものの、農地面積は横ばいを維持し、農業産出額は約1割増加して1.3兆円となっています。

事業実施の基本的な考え方

新たな北海道総合開発計画や、昨年度改正された食料・農業・農村基本法においても、世界的な食料需給の変動や国内における農業従事者の減少などを背景に、食料の安定確保が重要な課題として位置づけられています。一方、今後も農家数の減少が予測され、土地利用型農業を中心とした農家一戸当たりの経営規模拡大はさらに進むと考えられます。加えて、近年頻発する集中豪雨は、農地の冠水などを引き起こし、適期における農作業を妨げ、農作物の生育不良や品質低下の要因となっています。さらに、農村地域を支える重要な社会インフラである基幹的な水利施設は、戦後や高度経済成長期に集中的に整備されたものが多く、今後、耐用年数を超える施設が増加すると見込まれ、経年劣化に伴う突発的な事故や機能低下が懸念されます。このような状況を踏まえ、日本の主要な食料生産地である北海道においても、食料を安定的に供給するための基盤を一層強化する必要があります。

主な取組

1 食料安全保障を支える農林水産業・食関連産業の持続的な発展

(1) 農地の大区画化・汎用化

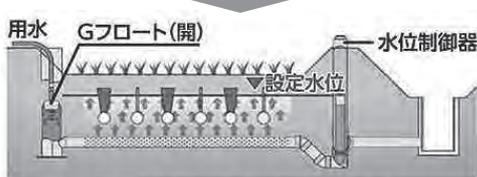
作業効率の向上を図るための農地の大規模化や、作

物の生育に影響を与える地下水位を調整するシステムの導入といった農業生産基盤の整備と並行して、意欲ある農業の担い手への農地集積を促進し、農地の利用効率を高めま。また、基盤整備を契機としたスマート農業の導入や、農作業受託組織の活用などによる作業の外部化を通じて農作業の省力化を図ります。

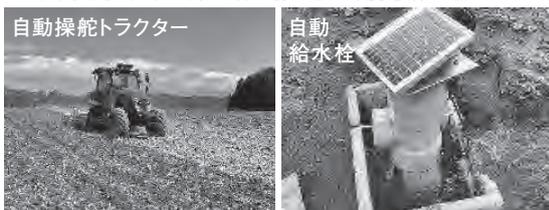
国営緊急農地再編整備事業「今金南・今金北地区」の例



農地の大区画化等の整備



※地下水位制御システムFOEAS(フォアス)



スマート農業の取組

(2) 畑地かんがい施設などの整備

降雨量が少ない時期においても、高品質で安定した農業生産を可能にするため、畑地へのかんがい施設の整備を推進します。また、酪農地域においては、家畜の排せつ物とかんがい用水を混合することで、家畜排せつ物を効率的に農地に還元する肥培かんがい施設の整備を進めます。

国営かんがい排水事業「北見二期地区」の例



国営環境保全型かんがい排水事業「根室地区」の例



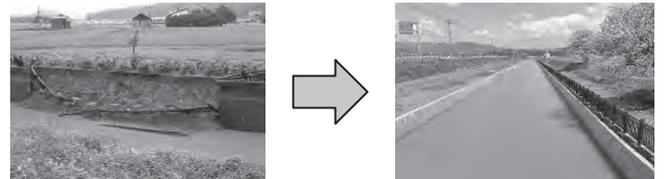
肥培施設の整備
(配水調整池)

農地へのスラリー*散布

(3) 基幹的な農業水利施設の保全・更新

基幹となる農業水利施設の計画的な更新、施設の長寿命化対策、耐震性の強化などを実施します。将来にわたって農業用水の安定供給の機能を確保するとともに、施設の統廃合などによる管理の省力化を図ります。

国営かんがい排水事業「北海地区」の例



整備前の用水路(側壁)の劣化状況

整備された用水路

2 生産空間を守り安全・安心に住み続けられる強靱な国土づくり

流域治水対策の推進

道内の各水系においては、気候変動に伴う水害リスクの増大に備え、流域に関わるあらゆる主体が連携し、「流域治水」に取り組んでいます。水系ごとに策定される「流域治水プロジェクト」には、農業用ダムの事前放流や、田んぼダムによる水田の貯水機能向上など、農地や農業水利施設の多様な機能を活用した取組も含まれています。農業農村整備事業においては、流域治水の推進に向けて、市街地や集落を含む農村地域の浸水対策のための排水施設の整備、事前放流を行うダムの整備、田んぼダムに取り組む地域における農地の整備などを進めます。

流域治水対策の例



整備された排水路(お茶の水地区)
農業用の排水施設は、農地だけでなく
市街地や集落の冠水被害を防止・軽減

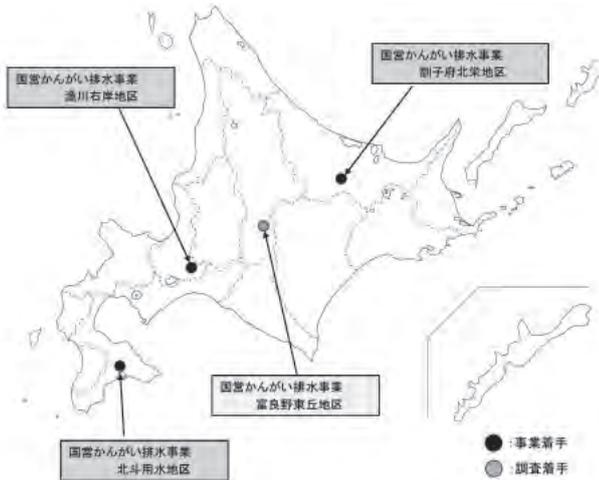
田んぼダムのイメージ

上記の整備を通じて、お米はもちろん、海外依存度の高い小麦、大豆、飼料作物等国内の農業生産の増大を図るとともに、スマート農業の活用など生産性向上につながる地域の取組を支援し、農業の持続的な発展につなげていきます。

*スラリー
家畜排せつ物にかんがい用水を混合した有機質肥料。

令和7年度新規地区

令和7年度は、国営かんがい排水事業として新たに3地区で事業に着手します。また、国営かんがい排水事業に向けた調査を「富良野東丘地区」において開始しました。



以下では、紙面の都合上、新規に事業を開始した地区のうち、北斗用水地区の概要を紹介します。

1 国営かんがい排水事業 北斗用水地区

(1) 計画内容

- ・関係市町村 北斗市
- ・受益面積 1,236ha
- ・主要工事 ダム（改修）2箇所、用水路（改修）2.8km、小水力発電1箇所



北斗用水地区 遠景（奥に見えるのは函館山）

(2) 概要

当該地域では、水稻、小麦、大豆、野菜などが生産されており、特にほうれんそう、ねぎ、きゅうりの出荷量は道内第2位、トマトの出荷量は道内第4位であり、函館や本州に近接するという地理的優位性も相まって、野菜類の生産が盛んです。「ふっくりんこ」

は良食味米として、国内での需要も高く、海外にも輸出されています。

(3) 地区の課題

融雪の早期化や降水量の減少といった気候変動の影響を受け、水源である上磯ダムの貯水量に不足が生じています。ダムの貯水量が特に厳しい年には、取水制限が行われるため、農業者は順番に用水を利用する輪番かんがいを余儀なくされています。また、ダムや水路などの農業水利施設は経年的な劣化が見られ、加えて、ダムの付帯施設は必要な耐震性能を有していない状況にあります。

用水不足の状況



渇水でダムの底が見えている上磯ダム（令和6年6月）



輪番かんがい実施時
手前：水路に水が流れていない状況
奥：田面にはひび割れがみられる

(4) 対策と事業実施により期待される効果

本事業では、農業者が必要とする水を安定的に使えるようにすることを目指し、地域に既存する2つのダムを有効活用するための用水路整備と、ダムの付帯施設の耐震化を一体的に実施します。また、用水施設の維持管理費軽減に向けて、再生可能エネルギーを導入するため、小水力発電施設を整備します。

農業用水の安定供給により、農業者は将来にわたって、安心して営農を継続していくことができるとともに、これまで水管理に費やしていた労力を、収益性の高いねぎなどの野菜の生産拡大といった農作業に集中させることが可能となり、農業所得の向上につながることを期待されます。



「水産基盤整備事業」 令和7年度北海道開発局事業概要

事業実施の基本的な考え方

北海道は、全国の漁業生産量・生産額の約2割以上を占めており、我が国における水産物の安定供給に大きく貢献しています。北海道開発局が整備を実施する第3種及び第4種漁港は、水産物の生産・流通拠点として広域的に利用されることなどから重要な役割を担っています。

このことを踏まえ、水産基盤整備事業においては、「水産物の成長産業化に向けた拠点機能強化対策」と「持続可能な漁業生産を確保するための漁港施設の強靱化・長寿命化対策」を重点的に推進します。



北海道第3種・第4種漁港位置図

※第3種漁港：利用範囲が全国的な漁港

第4種漁港：離島、辺地にあって漁場の開発または漁船の避難上特に必要な漁港

主な取組

1 生産空間の維持・発展による食料安全保障及び観光立国の一層の強化

（水産業の成長産業化に向けた拠点機能強化対策）

安心・安全な水産物の安定供給とともに、北海道水産物の輸出促進を図り、水産業の成長産業化を実現していくため、水産物の衛生管理向上を図る屋根付岸壁、漁船の大型化に対応した岸壁、流通機能の強化に資する臨港道路等の整備を推進します。



屋根付き岸壁での陸揚げ



屋根下での水産物の一時保管



清浄海水による魚体の鮮度保持

国土交通省北海道開発局農業水産部水産課

2 安全・安心に住み続けられる強靱な国土づくり (持続可能な漁業生産を確保するための漁港施設の強靱化・長寿命化対策)

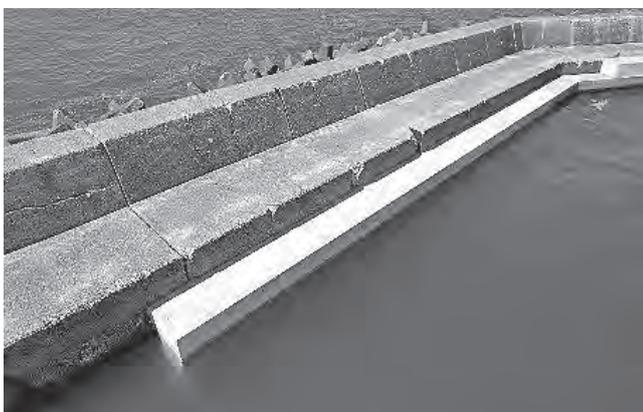
北海道周辺では、日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震等の発生が懸念されているほか、頻発化・激甚化する低気圧災害等に対応するため、防波堤・岸壁等の耐震・耐津波・耐浪化対策、漁港施設の長寿命化対策を推進します。



防波堤の嵩上げによる越波対策



用地の嵩上げによる防災対策



プレキャスト型枠を活用した長寿命化対策

主な事業

○白尻地区 特定漁港漁場整備事業

白尻漁港は、北海道渡島半島東部に位置し、大型定置網漁業やスケトウダラ刺網漁業、コンブ養殖漁業の拠点であるとともに、イカ釣り外来船の基地港としての重要な役割を担っています。

本港では、野天での陸揚げ、荷さばき作業、漁獲物の一時保管を余儀なくされており、鮮度低下や異物混入による品質低下が課題となっています。また、地震・津波発生時における陸揚機能の確保、避難路の確保が急務となっています。

このため、水産物の衛生管理対策として屋根付き岸壁を整備するほか、地震・津波発災後における水産物の早期再開を可能とするため、主要な岸壁及び防波堤の耐震化・耐津波化に加え、避難機能を併せ持つ臨港道路を整備し、水産物流機能の向上と漁港利用者の安全確保を図ります。

(1) 計画内容

- ・計画箇所 白尻地区（函館市）
- ・主要計画施設 北防波堤（改良）149m、-4.0m岸壁（改良）175m、臨港道路1,069m等
- ・全体事業費 約58億円
- ・事業予定期間 令和3年度～令和12年度



白尻漁港 全景

「第2次むかわ町まちづくり計画」について

むかわ町役場総合政策課

1 はじめに

今年で合併20周年の節目の年を迎えるむかわ町は、道央圏の南方に位置し、北海道の経済・文化の中心都市である札幌市や空の玄関の千歳市、海の玄関である苫小牧市にも近く、日高・十勝方面への交通の要衝にあります。

面積は、旧鷓川町が164.88km²、旧穂別町が546.48km²、2町合わせて711.36km²であり、南北に細長い地形をしています。

北東に日高山脈を望み、南部は太平洋に面し、全国でも屈指の清流度を誇る一級河川鷓川が南北に縦走しており、山・川・海そして平地と多彩な自然環境に恵まれています。

まちづくりの普遍の理念として「人と自然が輝く清流と健康のまち」を掲げ、豊かな自然を大切に、町民が健康に過ごしていくことを意識してまちづくりに取り組んでいます。

平成30年9月6日に発生した北海道胆振東部地震により本町は甚大な被害を受け、現在も復興に向けた取り組みを進めているところです。

令和7年3月には、このような大規模災害の発生に備え、災禍を受けたまちとして防災先導のまちづくりを進めようと、北海道では初となる「事前復興計画」を策定しました。

災害が発生した際にはいざというときの復旧・復興の手順をあらかじめ想定しておくこと、そして、町民とともにまちが目指す復興の姿を共有しながら、災害に強いまちづくりを進めています。



清流鷓川

2 第2次むかわ町まちづくり計画（総合計画）策定の背景と趣旨

平成27年12月に策定した「むかわ町まち・ひと・しごと創生総合戦略」に基づき、人口の自然減、社会減とした課題に対して、対策を実施してきました。

本町の人口推移を見ると、市町村合併した平成18年以前から減少し続けています。

年少人口（15歳未満）と生産年齢人口（15歳以上65歳未満）は減少し、老年人口（65歳以上）は増加しています。高齢化率も36%を超え、全国や北海道と比較してもその割合は高くなっています。

人口減少と少子高齢化が進む現状に加え、北海道胆振東部地震や新型コロナウイルス感染症の影響においても、将来のまちづくりに深刻な影響を及ぼし、むかわ町を取り巻く環境は大きく変化しています。

こうした課題から「むかわ町まち・ひと・しごと創生総合戦略」及び「むかわ町復興計画」を内包した「第2次むかわ町まちづくり計画」を令和3年3月策定し、町政運営だけでなく、町民と行政が目標を共有し、協働してまちづくりを進めるための方針を示す手引きとして、まちづくりの理念、まちの将来像及びその実現に向けて取り組みを進めています。

人と自然が輝く
清流と健康のまち



令和3年3月
むかわ町

第2次むかわ町まちづくり計画 表紙

3 まちの将来像のコンセプト

大きな爪痕を残した北海道胆振東部地震の震災などの災禍から「創造的復興・創生」を成し遂げていくために、まち全体でまちづくりへの思いを共有し、一度ふるさとを離れてもまた戻ってきてくれる魅力的なまちを目指し、まちの将来像を「人とつながる、笑顔でつながる、未来につながるまち むかわ」として定め、まちづくりを進めています。

(1) 人とつながる

町内外の多様な人がつながる活力あるまちを創造するため、鶴川地区と穂別地区の両地区の住民のつながり、「交流人口」、「移住・定住人口」、「関係人口」の拡大、町民同士の交流やコミュニティの活性化など、人のネットワークを大切にするまちを目指します。

(2) 笑顔でつながる

産業や経済を活性化し笑顔でつながるまちを創造するため、創造的復興・創生のまちづくり、まちなかの再生、賑わいの創出、農林水産業や商工業の活気を取り戻し、魅力あふれるまちを目指します。

(3) 未来につながる

未来につながる持続可能なまちづくりを創造するため、豊かな自然を守り育て快適な生活環境をつくり、人材や地域資源、歴史・文化など貴重なまちの財産を次世代へ継承し、未来のまちづくりを担う子どもがいきいき育つまちを目指します。



むかわ町公認キャラクター むかるん

4 基本方針・重点プロジェクト・最近の取り組み

●基本方針

基本方針1 【子育て・医療・福祉】 健康でいきいきとした暮らしを創る

～生涯安心して住める、親切であたたかいまちを目指します～

出産から子育てまで切れ目のない支援を行うとともに、子どもから高齢者まで健康づくりに取り組む環境を整備します。

また、生涯安心して暮らせるよう、医療や高齢者福祉、障がい者福祉を充実し、地域みんなで支える体制の整備に努めながら、地域福祉の推進を図り、親切であたたかいまちを目指します。

基本方針2 【安全・環境・暮らし】 安心・快適な生活環境を創る

～快適で住みやすく、笑顔があふれるまちを目指します～

震災からの復興に向けた取り組みや防災・減災対策を講じるほか、消防救急体制、防犯・交通安全を推進し、安心して暮らせる災害に強いまちづくりを進めます。

また、道路ネットワークや公共公通、上下水道、情報通信基盤など、暮らしや経済活動の基礎となる社会基盤の計画的な整備と維持管理を行うとともに、自然と共生する環境にやさしい循環型社会を構築し、快適で住みやすく、笑顔あふれるまちを目指します。

基本方針3 【産業・観光・交流】 むかわファンを増やし、賑わいと活力を創る

～まちの魅力や素材を活かし、元気で活力のあるまちを目指します～

本町の基幹産業である農林水産業の生産基盤や担い手対策などを強化し、災害に強い活力ある産業の育成と魅力化を図ります。

また、商工業の振興や起業支援などによる雇用創出を進めるとともに、恐竜化石をはじめとする地域資源に磨きをかけ、関係人口・交流人口の創出・拡大を図

ります。

さらに、震災の影響を大きく受けたまちなかの再生を図りながら、まちの魅力や素材を活かし、元気で活力のあるまちを目指します。

基本方針4 【学び・文化・スポーツ】 楽しく学び、まちを支える人を創る

～郷土を学び、豊かな心と個性を育むまちを目指します～

将来においても魅力あるまちとして発展していくためには、次世代を担う子どもたちや各活動の担い手を育成しながら、確かな学力、豊かな心を育む教育を推進します。

また、町民の主体的な生きがいづくりや健康づくりにつながる生涯学習や生涯スポーツの環境づくりを進めます。

さらに、まちの歴史・文化を知り守り育てることで、郷土を学び、豊かな個性を育むまちを目指します。

基本方針5 【コミュニティ・行政経営】 みんなで支え合い、明るい未来を創る

～町民みんなが主役となり、明るい未来と希望のあるまちを目指します～

町民が主役の協働のまちづくりや男女が平等で一人ひとりの人権が守られる社会の実現に加え、地域の結びつきを強め、地域コミュニティのさらなる充実と活性化に努めます。

また、効率的で戦略性をもった行財政運営により行政サービスの安定的な提供に努め、町民が主役となり、明るい未来と希望のあるまちを目指します。

●重点プロジェクト

【重点プロジェクト1：地方創生プロジェクト】

災害や感染症を契機とした地方移住への関心の高まりを本町への人の流れにつなげるため、3つの展開方針に沿った取り組みを推進します。

このプロジェクトにより、新たな時代に適応した環

境整備を進め、人口減少対策の充実を図りながら、多様化する町民ニーズに応じた地方創生の実現を目指します。

<展開方針>

- 切れ目のない子育て環境の充実
- まちの将来を担う人材育成の強化
- 恐竜ワールド構想の推進

〈最近の取り組み〉

【むかわ町事前復興計画策定】

日本海溝・千島海溝周辺海溝型巨大地震による大規模被災を想定し、災害発生後、迅速かつ着実に復興できるよう、復興の基本方針、復興手順や体制などを平時から町民・事業者・行政で共有するための計画として、むかわ町事前復興計画を策定しました。

日本海溝・千島海溝周辺海溝型巨大地震が発生した場合に、速やかな生活再建と創造的復興を果たす姿をイメージする「復興まちづくり計画」と、日常のまちづくりの中で事前に取り組むことにより被害の軽減に資する「事前復興準備計画」により構成されており、減災や被災後の復興まちづくり計画の円滑化や、復興始動期から復興・創生期における取り組みを明確化し推進します。

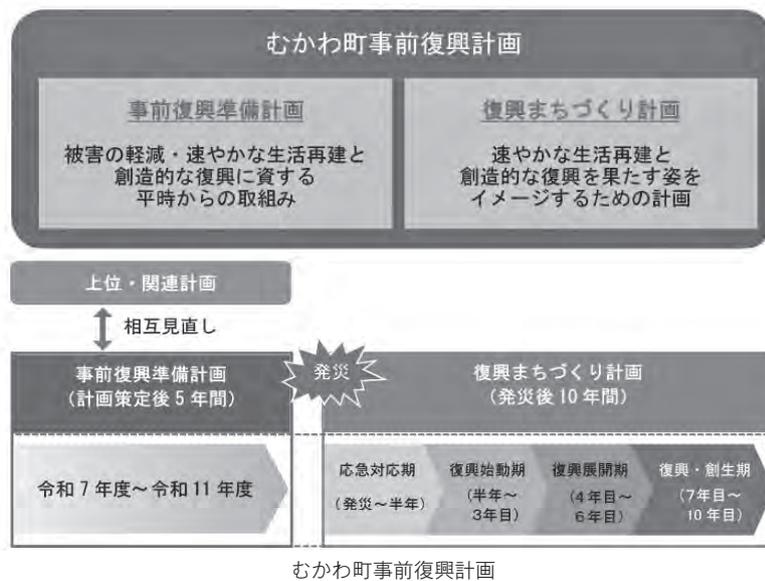
【重点プロジェクト2：まちなか再生プロジェクト】

鶴川地区及び穂別地区の中心市街地が抱える地域課題の解決に向け、その方向性を示した「むかわ町まちなか再生基本構想」に基づく3つの展開方針に沿った取り組みを推進します。

このプロジェクトにより、持続的なまちなか再生を進め、両地区の連携強化を図ることによりまち全体の活性化を目指します。

<展開方針>

- 鶴川市街地を中心とするまちなか再生
- 穂別市街地を中心とするまちなか再生
- 「むかわまるごとフィールド」に向けたまちづくり



むかわ町事前復興計画

〈最近の取り組み〉

【むかわ町復興拠点施設等整備事業Ⅰ（イチ）】

震災によって失われた穂別地区市街地の賑わいを取り戻すため、「むかわ町復興拠点施設等整備事業Ⅰ」を進めています。

令和7年4月にオープンした「新・樹海温泉ほべつ」は地域住民も来町者も共に過ごすことのできる空間、異文化・多世代交流空間づくりを目指し、温浴施設・飲食施設を整備して住民の健康増進、交流の場として利用されています。

また、全国的に注目されている「カムイサウルス・ジャポニクス（むかわ竜）」を展示する博物館に隣接することで、互いの施設の相乗効果を期待できるとともに、地域の「核」として象徴的なランドマークとなり、来町者の滞在時間を延ばすだけでなく、商店街への人の環流効果により、地域全体への賑わいと、人とのつながりの場となっています。

令和8年3月の完成を予定している新たな博物館は、当初、穂別地区で発掘された全長約8mある国内最大の全身骨格化石「むかわ竜」の展示が既存博物館では手狭であったことから、「むかわ竜」全身骨格化石の常設展示ができず化石資源の最大の魅力を発揮できていないことが課題でした。課題解決のため博物

館のリニューアル構想を進めておりましたが、北海道胆振東部地震が発生し、甚大な被害からの復旧・復興が最優先事項となり、一度白紙となりました。

その後、新たな博物館設置計画が再スタートし、これまで常設展示できていない「むかわ竜」全身骨格化石や全身骨格レプリカなどに加えて、これまでの学術研究をベースに地元産化石を中心とした展示内容としながら、多言語対応や、展示物の配置・場所・高さを配慮するなど、多くの来館者が楽しめる施設として整備を進めています。

【重点プロジェクト3:タウンプロモーション推進プロジェクト】

本町ならではの強みや特徴を明確にした上で、効果的なプロモーションの実施による、まち全体の価値(ブランド)の向上に向け、3つの展開方針に沿った取り組みを推進します。

このプロジェクトにより、まちの認知度を高めるとともに、むかわブランドを確立し町民のシビックプライド(まちに対する町民の誇り)の醸成を目指します。

＜展開方針＞

- まちの認知度向上とむかわブランドの確立
- 戦略的・継続的な情報発信
- 町民の誇りや愛着心の醸成



新たな博物館と新・樹海温泉ほべつ（イメージ図）

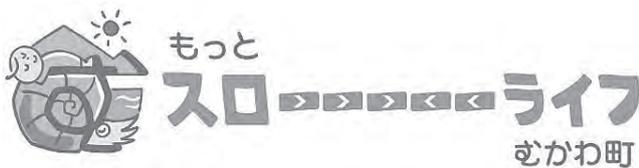
〈最近の取り組み〉

【タウンプロモーション事業】

職員・町民らが参加してタウンプロモーションの取り組みを進めるキャッチコピー作戦会議を開催し、町をPRするキャッチコピーを「もっとスローーーーーライフ」に決定しました。

ロゴマークには、キャッチコピーの隣に子どもやアンモナイトなどのイラストが描かれ、その中にひらがなの「む」が当てはめられており、豊かな自然と本町の特徴が表された作品となっています。

完成したロゴマークは、タウンプロモーション関連のチラシ・ポスター・パンフレット等の各種媒体で広く使用し、まちのPR活動を進めます。



タウンプロモーションキャッチコピー ロゴマーク

5 おわりに

「第2次むかわ町まちづくり計画」前期基本計画が今年度で終了することから、現在、後期基本計画の策定作業を進めています。

「防災先導のまちづくり」、「まちなかの再生」だけでなく、令和6年度に認定登録された「むかわ町かわまちづくり計画」の推進、専門的な知見やノウハウを有する民間人材活用、デジタル技術の活用、政府が新たに創設した「地方創生伴走支援制度」などを活かしながら、これからも住み続けたいくなるまちづくりを目指します。

網走市における脱炭素の 取り組みについて

網走市 市民環境部 生活環境課 環境対策係
主事 城石 一徹

1 網走市の概要

網走市は、オホーツク海に面しており、一年を通じて晴天が多く、年間降水量・降雪量は少ない地域です。また、海に面するため寒暖差も少なく、積雪量についても寒気や海流の影響もあって陸部に比べると和らいでおり、総じて北海道東部としては比較的温暖な気候となっています。沿岸地域では、冬期の特殊現象として例年1月中旬頃より流水が到来し、最盛期には沿岸を埋め尽くすほどの流水が見られましたが、最近では地球温暖化の影響もあり、海水域面積が減少したことにより、流水の観測期間が短縮傾向にあります。また、流水の存在は冬から春の植物プランクトンの増殖を促し、オホーツク海の生物生産性を向上させ、その結果として豊かな水産資源や生物多様性が支えられていると言われています。流水は網走市にとって重要な地域の資源です。

地域の自然や産業を守るためにも、省エネ策や再生可能エネルギーを活用した温室効果ガス排出量の削減は喫緊の課題になっています。

2 再生可能エネルギーの設置現状等

網走市地球温暖化対策実行計画【区域施策編】では、網走市の2021年度における温室効果ガス全体の排出量は396千t-CO₂となっており、基準年度である2013年度の排出量455千t-CO₂と比較すると13%削減されています(表1)。部門別の温室効果ガス排出量を見ると、2021年度の産業部門(製造業)の排出量は約115

千t-CO₂で、市内の総排出量の約3割を占めていることが特徴的であり、民生部門や運輸部門、廃棄物部門とともに排出量削減に向けた取り組みが重要と考えています。

また、2022年の網走市における再生可能エネルギー発電量は、年間218,432.787MWhに達し、温室効果ガス換算で54千t-CO₂相当の削減に貢献しています(表2)。

* 電力排出係数：0.00025t-CO₂/kWhとして算出

表1 網走市地球温暖化対策実行計画【区域施策編】CO₂排出量算出結果(抜粋)

部 門		単位：t-CO ₂	
		2013年度 (平成25年度)	2021年度 (令和3年度)
産業部門	製造業	117,814	114,832
	建設業・鉱業	4,819	3,811
	農林水産業	43,335	36,941
	小計	165,968	155,584
民生部門	業務	92,815	71,345
	家庭	99,377	88,617
	小計	192,192	159,962
運輸部門	自動車	78,602	64,595
	鉄道	2,962	2,147
	船舶	6,094	5,316
	小計	87,658	72,058
廃棄物部門		9,257	8,365
合 計		455,075	395,969
基準年度との比較		基準年度	-13.00%

表2 再生可能エネルギー導入ポテンシャル(網走市地域再生可能エネルギー導入戦略より抜粋)

再エネ種別	2022年度の再エネ導入実績		導入ポテンシャル	
	設備容量 (MW)	年間発電電力量 (MWh/年)	設備容量 (MW)	年間発電電力量 (MWh/年)
太陽光(建物系)	-	-	204.069	256124.411
太陽光(土地系)	16.522	21,853.979	4818.833	599660.632
陸上風力	27.370	59,460.343	1068.800	2806310.571
洋上風力	-	-	-	-
中小水力	-	-	0.000	-
バイオマス	21.895	153,440.160	-	-
地 熱	-	-	0.045	276.680
合 計	53.880	218,432.787	6091.747	9062372.294

出典：再生可能エネルギー情報提供システム8 [REPOS(リーボス)]より作成

表3 各目標年度の削減目標（網走市地域再生可能エネルギー導入戦略より抜粋）

部 門	2030年度目標		2050年度目標	
	全体で 46,839t-CO ₂ 削減		全体で 242,686t-CO ₂ 削減	
産業部門	17,065 t-CO ₂	▲47%	97,155 t-CO ₂	▲99%
民生業務	7,748 t-CO ₂	▲57%	37,117 t-CO ₂	▲99%
家庭部門	10,642 t-CO ₂	▲45%	52,654 t-CO ₂	▲99%
運輸部門	10,529 t-CO ₂	▲38%	52,926 t-CO ₂	▲99%
廃棄物部門	855 t-CO ₂	▲52%	2,835 t-CO ₂	▲99%
合計	46,839 t-CO ₂	▲48%	242,686 t-CO ₂	▲100%
換算した 電力量	187,356,000kWh/年		970,744,000kWh/年	

※電力排出係数：0.00025t-CO₂/kWhとして算出

網走市における再生可能エネルギーの導入ポテンシャルは、太陽光（土地系）のポテンシャルが突出して高くなっています。他の再生可能エネルギー導入の可能性及び温室効果ガスの削減目標に向けた対策・施策を踏まえつつ、太陽光のポテンシャルを活かすことにより、目標を達成できると考えられます。

網走市では2013年度の温室効果ガス排出量を基準として、2030年度までに48%を、2050年度までにゼロカーボンを目指しています。ここで例として、2030年度の目標達成に必要なCO₂排出量に相当する電力量をすべて前述の太陽光（土地系）の発電で行うこととして推計すると、1基あたりの設備容量が1,500kWと仮定した場合、1,500 (kW) × 24 (時間) × 365 (日) × 年間設備利用率 (17.2%) で2,260,080kWh/年 = 2,260MWh/年の発電量となります。網走市では2030年度までに区域内で削減する温室効果ガス排出量を46,839t-CO₂とし、それを電力量に換算した場合、187,356,000kWh/年 = 187,356MWh/年の削減を目標値としています（表3）。

この削減目標値をすべて太陽光（土地系）の発電量でまかなう場合、187,356 (MWh/年) を2,260 (MWh/年) で除すと、約83基分に相当する太陽光発電設備が必要となります。

現実的には、上記で推定した再生可能エネルギーの導入量を検討しつつ、バイオマス等その他の再生可能

エネルギーの導入や市民・事業者の省エネ行動・脱炭素行動の促進などを含めた総合的な取り組みにより削減目標の達成を目指すことになります。

3 網走市の脱炭素の主な取り組み状況

網走市は脱炭素に向けた取り組みを始めたばかりですが、これまでの事業の中で脱炭素に貢献した事例が主に3つあります。

(1) 市役所新庁舎

1964年から約60年にわたって市政の中心であった庁舎が、2025年2月に建て替えられました。新庁舎はZEB Ready認証を取得しており、従来の暖房やボイラーで使用していた灯油やA重油を廃止し、高気密構造設計により一次エネルギー消費量を約50%削減しました。1階には屋上太陽光発電と連動したモニターが設置され、「照明器具○本分の発電量に相当」「本日の電力消費量○○キロワット時」などリアルタイムに表示することで、来庁者への啓発を行っています。

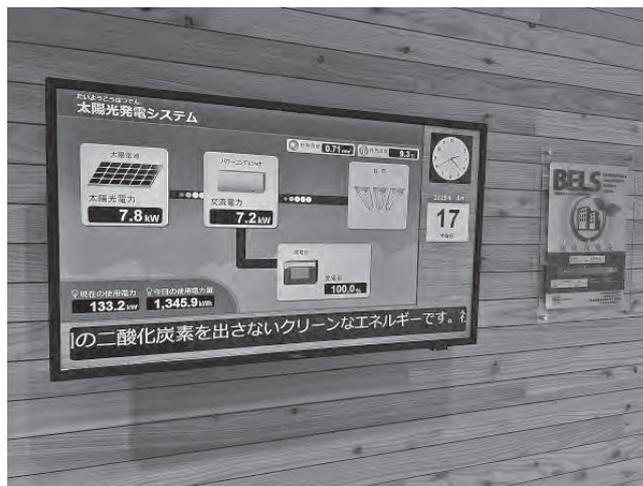


図1 市役所庁舎の屋上太陽光発電連動したモニター（左）とZEB ready認証表示（右）

(2) 市道道路照明灯のLED化

2023年度には市道道路照明灯が全てLED化されました。最新の集計によれば、消費電力量が基準年度の2013年度と比べて99%減少しました。これは温室効果

ガス換算で120t-CO₂減少したとも言えます。（「第4期網走市地球温暖化対策実行計画【事務事業編】」による）

(3) 地域新電力会社「あばしり電力株式会社」の設立

網走市は民間企業と共同出資し、地域新電力会社「あばしり電力株式会社」を設立しました。あばしり電力では太陽光発電所を4か所設け、うち3か所では電力を北海道電力に売電し、環境価値を付加した上で市内の公共施設などに電力を供給しています。残る1か所の発電所では、非常時には発電した電力を防災拠点へ供給できるようにしており、災害に対する地域レジリエンス強化と脱炭素化を同時に推進しています。この発電所の発電量は市内の小学校に取り付けられたモニターに表示され、天候によって変化する発電量やCO₂削減量を可視化することで、児童が環境問題について学ぶことができます。詳しくは後述します。

4 あばしり電力

2018年9月に発生した北海道胆振東部地震は、道内全域に甚大な被害をもたらしました。大規模な停電、いわゆるブラックアウトが発生し、私たちの生活は一変しました。網走市も例外ではなく、長時間の停電により、市民生活や経済活動に大きな影響を受け、災害時の電力確保の重要性を痛感しました。

この経験を機に、網走市では災害時の電力確保について具体的に取り組む必要性を強く認識しました。同時に、地球温暖化対策として、脱炭素化の取り組みも重要な課題として認識していました。そこで、災害時の防災拠点における電力確保と、脱炭素化の両立を目指し、「地域マイクログリッド」の構築を目指すこととなりました。

地域マイクログリッドとは、地域内で電力を自給自足するシステムのことです。平常時は地域の再生可能エネルギーで発電した電力を利用し、災害時には外部の電力系統から独立して電力を供給できます。これに

より、災害時でも地域住民の生活を支えることができると考えました。

その実現のため、網走市は「日本ガイシ株式会社」との共同出資により、2022年4月に「あばしり電力株式会社」を設立しました。日本ガイシは、大容量蓄電池「NAS[®]電池」の製造販売に加え、エネルギー設備の導入支援サービスも提供しています。

日本ガイシのエネルギー設備導入支援サービスを利用することで、太陽光パネルの規模や送電ルート選定など、事業者間で煩雑な協議を行う必要がなく、企画から運営まで一貫した支援を受けられるというメリットがあります。

まず、指定避難所の所在する地区の遊休市有地に太陽光パネルと蓄電池を設置し、2023年から稼働を開始しました。これにより、年間約306万円分の電力を自家消費し、約90tのCO₂排出量を削減できる見込みです。

また、避難所となる施設とは自営線で接続し、災害時には配電系統を自動的に切り離して電力供給を可能にするシステムを構築しました。これにより、災害時でも避難所に安定した電力を供給できるようになりました。

2024年には発電所を4カ所に増設し、市内の公共施設48カ所と日本ガイシのグループ会社への電力供給を開始しました。これにより供給先を確保し、収益の安定化を図っています。4カ所の発電所による年間発電量は、一般家庭約400世帯分の消費電力量に相当し、CO₂は約1,000t削減できる見込みです。

さらに、網走市立潮見小学校は、太陽光発電設備とNAS[®]電池を活用したカーボンニュートラル先進モデル校として、再エネ100%の学校運営を目指しています。太陽光パネルと大容量蓄電池を設置することで、校内に設置されたモニターを見ながら、児童たちが「天候による発電量の違いを理解できる」などの環境学習の場となったり、地域住民の再エネ理解を深める拠点としても活用されています。

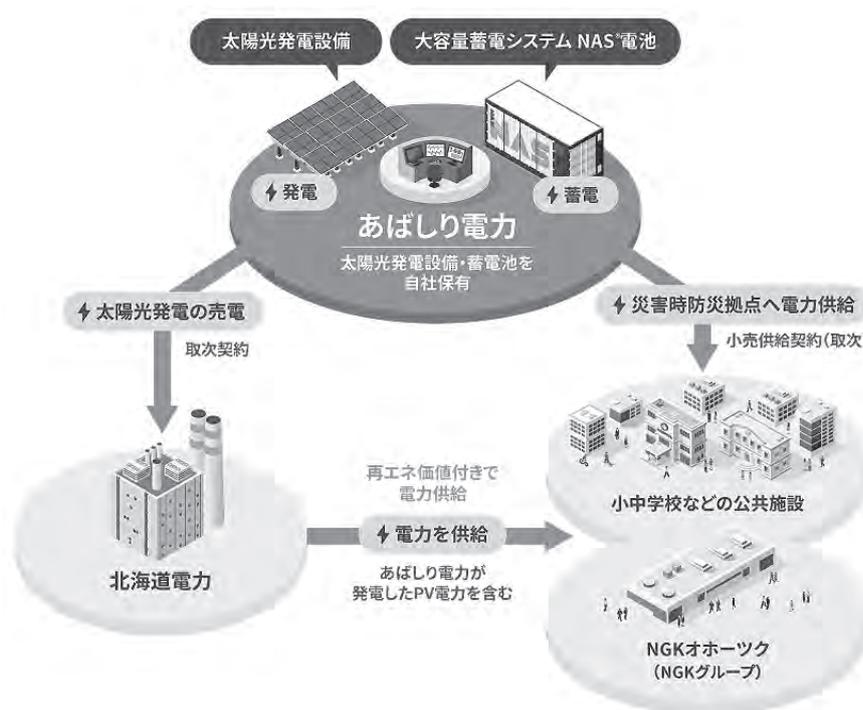


図2 あばしり電力の電力供給イメージ

あばしり電力の取り組みは、災害に強いまちづくりと脱炭素化を同時に実現する画期的なものです。地域マイクログリッドの構築は、災害時のレジリエンス(回復力)を高めるだけでなく、地域のエネルギー自給率向上にも貢献します。

5 今後の課題

網走市の課題として挙げられるのは、現行の網走市地球温暖化対策実行計画【区域施策編】が北海道全体のデータから按分法あんぶんで推定しているため、個々の分野での削減量が数値に反映されにくい点にあります。そこで有効なのが積上げ法なのですが、これを採用するには市内の多業種による事業所や、月間消費エネルギーデータを提供してくれる一般世帯の協力が必要となります。また、施設によっては、運用方法を見直さなかったり、設備更新が思うように進んでいないことも課題の一つです。

網走市は「脱炭素推進事業」を推し進め、専門家を招聘して市職員の勉強会を開催したほか、2025年度は市民や事業者に向けたセミナーの開催を組み込むこととなりました。市職員を対象とした脱炭素関連施策の専門家との勉強会で「脱炭素を推し進めるには、一度『脱炭素』を忘れる必要がある」という話を伺いました。まちづくりや産業の強化を考える上で、それらの課題を解決する選択肢に、脱炭素に繋がる行動を選択し、数年後に振り返ったときに結果的に温室効果ガスの排出量が減少している状況が理想とおっしゃっていました。「脱炭素は目的ではなく、ツールであり手段である」、その意識を旗振り役となる部署が他部署と連携を図り、意識を根付かせていくこと、また施策に組み込んでいくことで、より広い視点で脱炭素に取り組んでいくことが可能になると考えています。

網走市はゼロカーボンシティに取り組むことを宣言し、2050年にCO₂を実質ゼロにする脱炭素社会の実現を目指すためにこれからも努力を続けていきます。

街のオアシス 再発見 第14回



星形の西洋式城郭 五稜郭公園(函館市)

森林インストラクター
小沢 信行 (おざわ のぶゆき)

十勝管内足寄町出身。1978年北海道新聞社に入社。記者として函館、釧路、小樽などで勤務。編集委員、論説委員などを務め2017年退職。日本森林インストラクター協会会員。道新文化センターで樹木観察の講師を務める。著書に「こうしてできた北の銅像」。

五角形の星形をした函館市の五稜郭は日本初の西洋式城郭です。列強諸国の攻撃に備え1864年、海沿いにあった箱館奉行所の移転先として築造されました。

外国の侵攻はありませんでしたが、皮肉なことに明治維新の際、日本人同士が争う箱館戦争の舞台となりました。

1914年以降、サクラを植樹し公園として整備され1952年、国の特別史跡に指定されます。2010年には奉行所が復元され、江戸末期の雰囲気を漂わせています。

来訪を歓迎するフジ棚

南側の橋を渡り五稜郭へ入るには、フジ棚をくぐらなければなりません。5月下旬から6月上旬にかけ、頭上には花が咲き誇り、来訪者を歓迎してくれます。突き当りの土塁の反対側などにもフジ棚が設けられています。



春はサクラが美しい五稜郭公園

つる性木本で本州以南では、山林で木に巻き付いたり、高木をよじ登ったりします。北海道には自生していません。

開花時には、蝶形の花がたくさん細長い房状になり枝先に垂れ下がります。枝がつる状態で、花が垂れるという特性を生かしたのがフジ棚です。花の量感を間近で楽しむ園芸手法として親しまれてきました。

紫色の花は「万葉集」の時代から愛され、花が風で波打つ様子を「藤波」と表現していました。色も愛着をこめ「藤色」と呼んでいます。園芸品種も数多く開発され、花が白い種類も出回っています。

フジ棚は花期が過ぎると忘れ去られがちですが、秋にのぞいてみると、長いさや状の実を付けています。これがマメ科に属するゆえんです。



人々の目を楽ませるフジ棚

光り輝く設計者の碑

フジ棚を抜け、突き当りを左に折れると見えてくるのが、五稜郭を設計した武田斐三郎の顕彰碑です。伊予国（現愛媛県）で生まれた斐三郎は勉学を志し、大坂の緒方洪庵塾や江戸の佐久間象山塾などに入ります。

斐三郎の向学心に火を付けたのは1853年。ペリー提督が米国の軍艦4隻を率いて浦賀に来航した時です。象山が視察に行くのに同行し、見聞録を書き表しました。

これが認められ幕府勤めとなります。翌年、北方の警備を担うため蝦夷地に派遣された折、ペリーの箱館来航を知り、米国側との折衝に当たりました。

その時の様子を米国側の通訳サミュエル・ウェルズ・ウィリアムズはこう回顧しています。「オランダ語の通訳武田斐三郎は、オランダ語が書けるだけで、会話はできないと二、三行清書して示した。彼は背が高く、私がこれまで会った日本人のうちでもっとも容姿の優れた一人であった」（「ペリー日本遠征随記」講談社学術文庫）。

翌日、陸上での会談後、斐三郎ら役人3人は船舶の見学を申し出、黒船に乗船。「暗くなって何も見えなくなるまで艦に留まった。彼らからは、その好奇心もさることながら、学識の深さもかなりのものであることがうかがわれた。とりわけ武田はオランダ語に精通していたので、他の二人の入手しがたい情報の源泉が開かれていた」（同）と高く評価しています。

この体験が斐三郎を刺激し、独学で国内初の西洋式城郭を設計することになります。敵艦攻撃用の大砲を置く弁天岬台場の設計にも携わり、高等教育機関として箱館に設置された諸術調所の教授役も務めました。

顕彰碑は築城100年を記念し函館市教育委員会が建設。1964年12月1日に行われた除幕式で、斐三郎の曾孫夫妻が幕を引くと、上半身を描いたブロンズレリーフが現れました。

幅広い才能を発揮した斐三郎にあやかりたいと、いつからかレリーフの顔を触る人が増え、今ではそこだけが光り輝いています。



顔が光り輝く武田斐三郎のレリーフ

国内初の西洋式城郭

ペリーが来航した1854年、箱館は幕府の直轄地となり、港のそばに北辺警備や対外折衝をつかさどる奉行所が置かれました。しかし、外国軍艦の砲撃にさらされると危惧した箱館奉行は、郊外への移転を幕府に申請し、認められます。

そして築造されたのが五稜郭です。設計を任された斐三郎は1855年に来航したフランス軍艦から築城の知識を得ます。星形の城郭は、稜堡と呼ばれる5カ所の突き出し部分を設け、敵を見張るのに死角を生まない工夫を施しました。

工事は1857年から始まり、掘割と土塁の建設がすすめられましたが、土塁は冬の寒さで凍結し、ひび割れが発生、途中から土塁を石垣で覆う工法に転換しました。

1862年からは敷地内で奉行所の建設が始まります。マツ、スギなどの建築資材は東北地方で加工され、船で箱館に運ばれました。総面積3千平方メートルの奉行所が完成したのは1864年です。



タワーの展望台から望む五稜郭

砲撃を受けた奉行所

内陸に移転した奉行所は列強諸国の艦船から攻撃を受けることはありませんでしたが、箱館戦争の際、旧幕府軍が占拠したため、新政府軍の砲撃目標とされ、死傷者を出すことになります。

五稜郭は函館湾から最短で2.5キロほど。当初、これだけ離れていれば艦船からの砲撃は届かないとみられていましたが、西欧で開発する大砲の射程距離は年々、延びていました。

1869年5月12日に行われた新政府軍の箱館総攻撃で、旧幕府軍は五稜郭に置かれた大砲から海に向かって発砲しますが、砲弾は届きません。一方、新政府軍は米国から購入した軍艦「甲鉄」が大活躍し、射程距離の長い最新鋭の大砲が五稜郭を狙い撃ちします。

最初は五稜郭の外に着弾していましたが、次第に精度を増し、敷地内に落下し始めます。その標的が奉行所の太鼓櫓と呼ばれる望楼でした。

戦争終結後の1869年7月には政府機関の開拓使が設置されましたが、奉行所はほとんど使われることなく1871年、開拓事業の本拠地が札幌へ移転するのに伴い、築7年で解体されました。

2010年に139年ぶりに復元された奉行所は全面積の3分の1ですが、入母屋造りの屋根の上には太鼓櫓が再現されています。



復元された箱館奉行所

武田斐三郎顕彰碑の右手奥には、箱館戦争で使われた大砲が2門展示されています。それぞれ新政府軍、旧幕府軍が五稜郭外で使用した外国製です。



箱館戦争で使われた大砲

変化した土方像

五稜郭タワーの1階アトリウムに土方歳三の銅像があります。新選組副長の土方は箱館総攻撃の際、新政府軍から銃撃を受け亡くなりました。

土方は死後「悪者」のイメージがありましたが、「その伝統的な土方像を一新したのが司馬遼太郎の『燃えよ剣』であった」（「新選組の遠景」集英社）と文芸評論家の野口武彦さんは指摘します。

土方が主人公の小説「燃えよ剣」が週刊誌に連載されたのは1962年から1964年にかけて。土方は「日本最後の武士として、武士らしく死んだ。男として、やはり幸福な生涯だったといえる」（「司馬遼太郎が考えたこと2」新潮文庫）と司馬は書いています。

「最後に《剣》の人として箱館郊外の戦場に斃れる結末が、当時の読者にはたまらぬ《男の美学》だった」（「新選組の遠景」）のです。

こうした生き方に共感した一人が函館出身の彫刻家小寺真知子さんでした。ローマを拠点に活動していた小寺さんは、土方の銅像作りを使命と感じ、構想を練り始めます。そんな折、五稜郭タワーから制作依頼が舞い込みました。

「侍の為の新しい国を作るのだという希望を持ちながら港を見下ろしている、そんな姿を表現したいと思いました」（「歴史街道」2004年3月号）と語っています。

2003年12月1日に立像の除幕式が行われましたが、小寺さんの土方への思いは尽きず、さらに座像、胸像も制作。座像はタワー展望台で公開され、非公開の胸像は社内で保管されています。



五稜郭タワー内にある土方歳三像

築造当時からのアカマツ

五稜郭内のアカマツは20m以上の高木です。五稜郭が築造された時に植栽されたもので、長い歴史を感じさせます。

マツは門松のように正月を「待つ」木として祝い事に用いるなど、日本の生活文化に定着しています。アカマツは樹皮が赤いことから名付けられました。樹脂を含み、火の付きが早く、燃えると高温になるため、薪は備前焼などの陶器づくりに役立っています。

築造当時、視界を遮ろうと堀の外にもアカマツがたくさん植えられました。しかし、街が広がるにつれ国有地は民間に売却され、立派に育ったマツ林はほとんどが姿を消しました。付近の松陰町や松見通という町名や道路名が、かつてマツ林があったことをうかがわせています。

今では函館でアカマツといえば、「赤松街道」を連想する人が多いかもしれません。国道5号の函館市桔梗町～七飯町峠下間には、1876年に植えられたアカマツ並木が残っています。1986年には「日本の道百選」に選ばれました。



歴史を感じさせる公園内のアカマツ

絶滅危惧種シマフクロウを守る



早矢仕 有子 (はやし ゆうこ)

北海学園大学工学部教授

大阪府生まれ。1997年 北海道大学 博士(農学)。1997年より2000年まで北海道大学理学部附属動物染色体研究施設研究機関研究員。2002年より札幌大学法学部専任講師、准教授、教授、同大学地域共創学群教授を経て、2017年より北海学園大学工学部教授。北海道大学農学部生の1987年よりシマフクロウの生態研究に取り組み現在に至る。『シマフクロウ 家族の物語』(2022年、北海学園大学出版会)などの著書がある。

前号でシマフクロウ(学名*Ketupa blakistoni*)が絶滅危惧種であることに触れました。日本版レッドリストでは、近い将来絶滅の危険性が高い「絶滅危惧 I A 類 (Critically Endangered)」に分類されています。

国の事業としてシマフクロウへの保護が開始されたのは1984年、当時の北海道での個体数は100羽を下回っていたようです。そこから今日に至るまで41年間にわたり事業は継続し、生息数は100つがいを上回りました¹⁾。まだ将来を安心はできませんが、保護事業により、個体数の減少は止まり、ようやく微増に転じたのは確かです。

事業開始当初から継続している保護の中核となっている3本柱は、① 巣箱設置、② 給餌、③ 個体識別の

ための足環^{あしわ}装着、です。まずこれらの保護策を説明しましょう。

巣箱設置

森林伐採による天然林消失は、シマフクロウを絶滅の危機に追いやった主因のひとつです。とくに、広葉樹の大径木の樹洞^{*1}で繁殖するシマフクロウにとって、営巣木不足は大問題です。そこで、繁殖できる樹洞の代わりに巣箱を設置することになりました。巣箱と言っても、高さ80cm、直径60cmほどの特大サイズで、大半の巣箱はFRP(繊維強化プラスチック)製の特注品です。木製巣箱も設置していますが、100kgを大きく上回る重量になるため、少数に限られています(図1)。



図1 FRP製巣箱(左)と木製巣箱(右)

*1 樹洞
木の幹や太い枝にできる洞窟状の空間。

樹洞と異なり、底板の下は直接外気に晒されるため、卵やヒナの冷却防止が必要です。シマフクロウの産卵期2月下旬から3月中旬の北海道東部はまだ厳冬期の寒さが残り、最低気温がマイナス20度を下回ることも珍しくありません。母親が上から卵を温めても、下からの冷気で卵の孵化やヒナの生存が妨げられる恐れがあります。そこで、巣の底には10cmほど厚く断熱材を載せ、その上に木屑を5～10cm敷き詰めます。シマフクロウは巣材を運び入れることをしないので、代わりに人の手で入れておきます。天然樹洞は徐々に腐食が進んでおり底部も堅くありませんが、巣箱の底板は平面で堅いですから、卵やヒナが傷つかないためのクッションが必要というわけです。

保護事業初年度の1984年に19個の巣箱が設置されて以来、2024年までに400個を上回る数の巣箱が、シマフクロウの生息地と生息に適していると見込まれる森の中に掛けられました。そのうち約200個が現存しています¹⁾。シマフクロウのつがいは長年継続し、毎年のように繁殖しますが、利用する巣は毎年同じとは限りません。むしろ複数の巣を持ち、毎年その中からひとつ選んで卵を産みます。そこで、彼らの選択の自由を尊重し、ひとつがいの生息地に複数の巣箱を掛けるようにしています。事業開始当初、知床と根室に設置された巣箱は、すぐ翌年にシマフクロウの利用が認められました。現在でも毎年8割以上のつがいが巣箱でヒナを巣立たせており、巣箱がシマフクロウの繁殖に大きく貢献していることは間違いありません。

給餌

魚類を主食とするシマフクロウが絶滅の危機に至ったもうひとつの大きな原因が、魚類の生息環境悪化です。堰、ダム、河川改修に加え、産卵のために遡上するサケマスの河口部での捕獲等により、シマフクロウの生息地に住む魚類がすっかり減ってしまったのです。そこで、天然の餌資源不足を補うため、根室の生息地を皮切りに魚類の給餌が始まりました。また、知

床の一部河川では、河口付近の捕獲場で捕らえたサケ等、遡河性魚類の一部を上流で放流し、シマフクロウの餌を増やす試みも数年間継続しました。

一方、十勝や阿寒等、内陸部の生息地では、養魚場の魚へのシマフクロウによる食害が散見していました。冬季に河川の多くが凍結したり積雪に埋もれてしまう北海道内陸部に棲むシマフクロウは、養魚場に依存して生命を保っていたのでしょう。もとはといえば、養魚場ができる前にはシマフクロウの貴重な狩場だったでしょうから、シマフクロウには先住権があるはずです。とは言え、被害を放置するわけにはいきません。そこで、養魚場の被害軽減とシマフクロウの食料確保を両立させるために、小さな狩場を作り、そこに養魚場の魚を入れて給餌を実施しました。そのような事情の給餌対象箇所も徐々に増え、最多12カ所(=12つがいの)の生息地に及びました。2024年時点でも10カ所で冬季を中心に年間総量約4,000kgの川魚(ヤマベやニジマス等)が給餌されています¹⁾(図2)。



図2 保護事業で設置した給餌池

個体識別

個体識別のための足環装着も、保護事業の3本柱のひとつで、事業開始翌年から継続されています。足環を付けても直接保護に結びつかないと思われるかもしれませんが、生物種保護のためには、個体群の動態を把握せねばならず、そのためには個体識別が欠かせま

せん。毎年関係者一同が尽力し、北海道内で巣立つヒナの8割以上に足環を付けていますが、日本国内の陸生鳥類の中で、これほど大部分の幼鳥に足環が付いている種は他にいないでしょう。巣立ち時の幼鳥の全長はまだ親の7割程度ですが、脚の太さはすでに親と比べても見劣りしないので、この時期に足環を付けてもその後の成長に支障はありません。カラーの足環は色と数字、アルファベットの組み合わせが一羽ずつ異なるので、生涯に渡り個体を識別できます(図3)。足環装着時には、少量の血液を採取し、雌雄判定と健康診断も行います。シマフクロウは外見で雌雄を区別できないため、性染色体上の特定のDNA配列を調べる手法を用いて、正確な雌雄判定を実施しています。



図3 個体識別のための足環を装着した巣立ちヒナ

生息地保全

保護事業開始から9年後の1993年、「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律(種の保存法)」の施行に伴い、シマフクロウは「国内希少野生動植物種」に指定されました。それまでの保護事業者は環境庁(当時)でしたが、ここから林野庁も事業者に加わりました。シマフクロウ生息地の約8割が国有

林に位置していることから、保護事業が生息地保全に着手することが可能になったのです。そして1995年、林野庁が国有林内に初めてシマフクロウのための「特定動物生息地保護林」を設けました。保護林では、1~6月の繁殖期には施業を実施しないこと、営巣木と営巣候補木を伐採しないこと、人工林を積極的に広葉樹主体の天然林へ誘導すること、営巣地一帯の天然林は原則的に伐採しない、などの基本方針が定まり、その3年後には保護林内の天然林の伐採を原則行わないことになりました。「特定動物生息地保護林」は現在、「希少個体群保護林」に名称が変わり、シマフクロウに関しては9カ所の生息地が保護林に指定されています²⁾。

種の保存法では、国内希少野生動植物種の生息地に「生息地等保護区」を指定することもできます。保護区では、土地の改変に環境大臣の許可が必要になるほか、立ち入り制限地区の設置も可能です。しかし、残念ながらシマフクロウを含めた鳥類を対象とした生息地等保護区は指定されていません。

個体数回復

40年余に及ぶ保護事業が功を奏し、北海道のシマフクロウは徐々に個体数が回復してきました。文頭でも触れましたが、今では繁殖つがい数が100を超えています。その結果、2024年までに足環を付けた巣立ちヒナは合計790羽に達しており、この3年ほどは毎年40羽を上回っています¹⁾(図4)。ただ、生息地の復活はまだ不十分です。かつては北海道全域に分布して

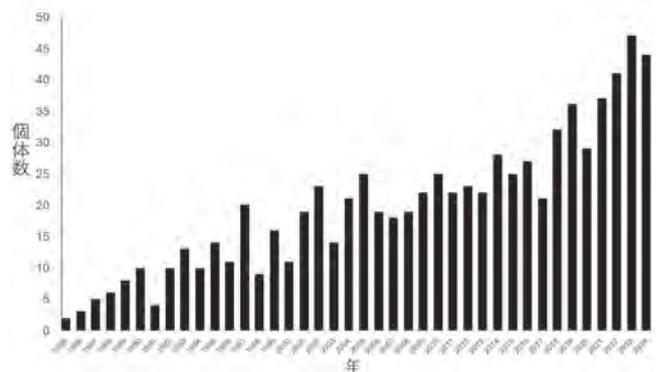


図4 標識(足環)装着個体数推移(1985-2024年)。環境省釧路自然環境事務所「令和6年度シマフクロウ標識調査の実施結果について(https://hokkaido.env.go.jp/kushiro/press_00137.html)」より作図。

いたシマフクロウですが、保護事業開始時の分布域は知床、根釧、十勝の道東に縮小していました。その後、一度は生息がほぼ途絶えた日高等で繁殖が継続するようにはなりましたが、道央や道南は空白地帯のままです。巣立ちヒナの9割は現在も道東で生まれています。かつての分布域を復元するのは容易いことではありません。

死因と事故対策

分布拡大を妨げる要因のひとつは、出生地から旅立った若鳥が、新たな定着場所を見つける前に命を落とすことです。とくに多いのが交通事故です。1994-2023年に負傷あるいは死亡して収容された177個体の収容原因の筆頭は交通事故で24.3%（43羽）を占めています。それに続いて養魚場や漁港での羅網や溺死事故が15.8%（28羽）、送電線や配電線による感電事故が8.5%（15羽）等、人為的な事故が続きます¹⁾。この中でとくに交通事故については、事故後にキツネ等が運び去ることもあるでしょうし、通行車両が気にせず放置されたまま消失することもあるでしょうから、収容される数は実際の数よりかなり少ないはずで

す。何とか事故を防ごうと、シマフクロウが通る河川を横断する橋にポールを並べたり、ドライバーに減速を促す標識を建てたり、路面に溝を刻むグレーピング工法を実施したりと、道路管理者の協力を得て対策を進めています。それでも交通事故を失くすことはできません。とくに出生地を離れた若鳥は広く放浪を続けながら新天地を探すため、事故防止策が必要な個所を絞り込めません。同様に事故原因の上位を占める感電防止対策も、現生息地では進んでいますが、移動中の個体を守ることはできません。

絶滅危惧種との付き合い方

シマフクロウの保護増殖事業においては、1984年の事業開始から一貫して生息地名を隠してきました。その理由は、バードウォッチャーやカメラマンが生息地

に入り込むことを防ぐためです。とくに繁殖中の巣や採餌場所に人が近づくことは、シマフクロウの繁殖や生存すら危険に晒す恐れがあります。ただ、手厚い保護を実施すればするほど、給餌池や巣箱の存在が知られるようになり、カメラマンが次々と生息地に入り込むようになりました。とくに2010年以降、特定の生息地に、シマフクロウ撮影目的の団体ツアーも含め多くの人が入り込み、中には保護林内の巣箱や採餌場所に過度に接近するツアーガイドやカメラマンすら現れました。さらに餌付けによりシマフクロウを誘引し客に見せる宿泊施設も存在します³⁾。環境省は、2016年に「シマフクロウ保護増殖事業における給餌等について」と題した文書を公表し、「シマフクロウへの餌付けを行う者に対しては、これを終了するよう指導する」と明記しましたが⁴⁾、その後も状況は変わっていません。保護事業で実施している給餌は、シマフクロウの生存・繁殖のために不足している自然の餌量を補うための事業で、その量と期間もきちんと管理されています。保護事業の対象種に対し、個人が好き勝手に餌付けや巣箱設置を行うことは、保護に悪影響を及ぼすことを多くの人たちに知ってほしいと思います。

分布域が復活する過程で、シマフクロウは、札幌圏を含む都市近郊にも姿を現すでしょう。珍しいからと追い回すのではなく、関心を持ちながらそっと見守ることで、シマフクロウが静かに安全に暮らせる環境を守りたいですね。

参考文献

- 1) 環境省北海道地方環境事務所「シマフクロウ保護増殖事業」https://hokkaido.env.go.jp/post_9.html
- 2) 北海道森林管理局「シマフクロウ希少個体群保護林」https://www.rinya.maff.go.jp/hokkaido/hokkaido/policy/conservation/hogorin/idensigenhozorin_225.html
- 3) 早矢仕有子（2023）絶滅危惧種シマフクロウを対象とした写真撮影者の特性および観光利用における問題点。保全生態学研究, 28: 5-23.
- 4) 環境省 北海道地方環境事務所 釧路自然環境事務所。「シマフクロウ保護増殖事業における給餌等について」<https://hokkaido.env.go.jp/kushiro/160315w.pdf>

スウェーデンで 見たもの:在外 勤務から



当別町の姉妹都市レクサンドの夏至祭イベントにて

坂田 誠一 (さかた せいいち)

前・在スウェーデン日本国大使館一等書記官
国土交通省北海道開発局開発監理部開発連携推進課
上席専門官

2004年北海道開発局入局。函館開発建設部、国土交通省北海道局、国土政策局、開発局本局等での勤務を経て、2021年3月から2024年3月まで在スウェーデン日本国大使館経済班で交通・電気通信インフラ、国際開発援助、日本産食品普及促進、姉妹都市交流等の業務を担当。2024年4月から現職。

はじめに：直行便就航

2025年1月31日、羽田空港とスウェーデンの首都ストックホルム・アーランダ空港を直接結ぶANAの航空便が就航し、スウェーデンは東京からは航空機の乗り継ぎなしで行ける、ぐっと近い国になりました。

ANAが直行便を就航させる方針を決定し、近く公表することを、私がANAの方から電話で聞いたのは、その約1年前、ストックホルムの在スウェーデン日本国大使館内でした。

現在はロシア領空を飛行しないため、10時間を切る最短ルートでの飛行ではないのですが、多くの日本の方にスウェーデンを訪れてみてほしいです。ベストシーズンは夏です。

コロナ禍での着任と大使館での勤務

私が家族とともにストックホルムに着いたのは2021年3月上旬、コロナ禍の真っ只中でした。スウェーデンは日本と同じくロックダウンをせず、当初、政府はソーシャル・ディスタンスを重視する一方でマスク着用を推奨していませんでした。着任前の1月に政府によって通勤時間帯の交通機関内のマスク着用が推奨されたことを知っていたのですが、着任後、出勤時のバス・地下鉄内でもマスクをしている人は全然いないことに驚きました。

着任当初、大使館の仕事は職員を2グループに分けた隔日出勤でした。オフィスは個室で、出勤日も同僚と近距離で同じ空間を長く共有することは多くなかったです。ただ、自室を出て共通スペースに行くときや同僚や上司への相談に行った際はお互いマスク着用という館内ルールはあり、それは1年ほど続いたと記憶しています。

スウェーデンの政府機関は、コロナ禍では職員に在宅勤務を推奨し、政府側の方としばらく直接会うことはできず、最初にスウェーデン政府の方とミーティン



ストックホルム市庁舎(左)付近。市庁舎の塔はジブリ映画「魔女の宅急便」の時計塔のモデル

グを行ったのはオンライン会議で、私は大使館から、先方2名はともに自宅からでした。

着任した年の8月頃に隔日出勤がなくなって通常どおりの出勤となり、2022年2月、オミクロン株の流行中に、政府によりイベントの人数制限等の規制緩和方針が発表されました。オミクロン株は感染力が強いものの、ワクチン接種も進んでおり重症化しにくいためでした。段階的規制解除を発表したものでしたが、流行の真っ只中で政府が規制緩和方針を発表することに対しては、周辺諸国でも概ね同じ頃になされたものの、日本との違いを感じました。

2年目の4月にはスウェーデン入国に関する規制も解除され、日本からの出張も少しずつ再開されました。その頃はまだ日本への帰国には出国前にPCR検査で陰性となっている必要があったため、出張者に現地ですべての検査を「便宜供与」という業務の中に「出張者の帰国前検査のためにストックホルム近郊のPCR検査機関を調べて検査を予約し、出張者に予約情報・検査機関の場所を教える。場合によっては同行する」というものが加わりました。日本側が検査を必要としている一方、諸外国の規制解除の流れでストックホルム近郊の検査機関がどんどん減っていったため、対応が発生した館員間で「あそこの検査クリニックはなくなった」「まだここのクリニックでは検査できるらしい」「まだ空港でも検査は受けられる」といった情報を交換しながら対応しました。今思えば2022年の夏から秋にかけてのみ発生した、そういう意味でも奇妙な仕事でした。

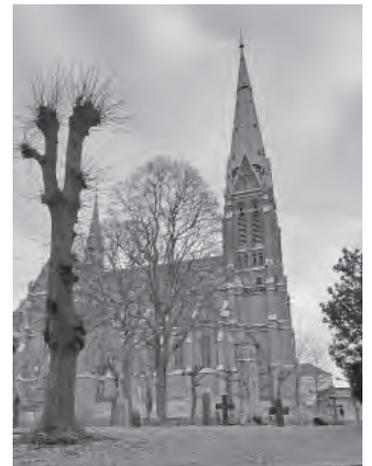


「距離をとってくれてありがとう」という表示（スーパーの床）

この頃以降、現地政府等の方と会って要請や意見交換を行うという、「大使館業務としては通常」のスタイルに戻っていったのですが、コロナ禍に初めて大使館員となった私は政府側担当者とは会って話をするといい仕事に不慣れで、初めて一人で政府側に要請に行ったときは大変緊張し、何とか用務は果たしたものの、思い描いていたようには話せなかったことを覚えています。

美しい水の都・ストックホルム

誰が言ったか知りませんが、ストックホルムは「世界一美しい首都」「北欧のベニス」と言われているそうです。ストックホルムは「メーラレン湖」の湖畔、バルト海への出口付近に位置します。市域には湖と複数の島があり、島どうしは橋や地下鉄で繋がっている



尖塔のある教会

のですが、その水辺や対岸のたくさんの建物・屋根、ところどころ見える北欧に特徴的な教会の尖塔も見える景色は、非常に美しいです。

美しいのは水辺からの景色だけでなく、住宅街の街並みもとてもきれいです。日本と大きく異なるのはストックホルム市内の建物で、現代建築もありますが、多くは近代建築ということ。築100年ほどのアパートも珍しくないどころか、多くはそれくらいです。我が家が借りたアパートも、建物は築およそ100年でした。もちろん内装は100年前のままではなく、歴代のオーナーにより新しくされています。

市内の多くの建物は、基本的には5・6階プラス屋根裏階という造りで、建物の高さが大体揃っています。大抵2階以上は集合住宅で、1階もアパートであることもあれば、1階または半地下部分が店舗や事務所となっている場合もあります。建物の色や形は統一されてはいませんが、多くは茶系・黄土色・クリーム色・暖色系といった落ち着いた色合いで、窓の枠や格子は大抵白く塗られていて、同じ建物の窓は等間隔に並んでいます。そのような建物がストックホルム市内では沿道に隙間なく建っており、廃屋や空き地は皆無と言っていいほど無く、大きな看板も無く見通しが良いため、歩道を歩けば、調和の取れた街並みが遠くまで見渡せます。

電線はほぼ地中化されていて電柱はほとんど見あらず、街灯の支柱も最小限です。街灯は道路の両側の

建物の壁にボルト留めで道路上を渡されたワイヤーに吊られているのが標準です。道路の両サイドは駐車スペースになっているので歩道沿いに縦列駐車車が並んでいるのですが、見通しの邪魔になる背の高いものはほぼありません。



吊られている電灯はLED

歩道上はところどころ汚れや犬のフンなどがあり、日本ほどきれいではないですが、街並みの美しさには飽きることがなかったです。

スウェーデンの夏

スウェーデン訪問のベストシーズンは夏と言いましたが、もちろん観光の話です。

ストックホルムは北緯60度くらいで、札幌より約1,800kmも北に位置するのですが、緯度でイメージする程寒くなく、気温は札幌と概ね同じ、または少し低めというくらいです。緯度が高いので真夏も暑過ぎず、台風のような暴風雨も来ず、穏やかです。サマータイムもあって夜は11時頃まで明るいこともあり、とても快適に過ごせます。が、日本大使館のスタッフにとって悩ましい事情があります。

スウェーデンでは、暦上の夏至（例年6月21日頃）後の土曜が「夏至祭」という祝日です。その前日の金曜も事実上の休日で、前夜祭としてまちの広場で「メイ・ポール」を立て、輪になって踊り、夏が来たことを盛大にお祝いします。なお、祝日である土曜日には特にイベントはありません。学校は6月20日頃には学年が終わって8月上旬までの夏休みに入ります。6月下旬から8月上旬が長いバケーション期間です。

スウェーデンの方は家族と過ごす時間を大事にし、法的にこの時期3週間以上連続した休暇を取る権利が保障されていることもあり、特に7月には3週間以上の長い休暇を取得する方が多いです。政府機関はカラにはなりません、出勤者は半数以下となり、この間のスウェーデンは「大使館が依頼したいことがなかなか進まない国」になってしまいます。

一方、日本で通常国会が終わり、政府の要人や国会議員の外国訪問が多くなるのが7月中旬からです。日本から国会議員や大臣等による7月のスウェーデン訪問という希望があっても、現地は事前に政務クラスも職員も調整して休暇を取得するので、不在というケースが多く、希望どおりのアポ取りが非常に難しくなります。私の在任中、1年目はコロナ禍だったため日本からの訪問希望はなかったのですが、2年目には国会議員、3年目は大臣の訪問希望がありました。面会相手候補・訪問先のリストを作り、現地スタッフに上から順番にアポ取りしてもらおうのですが、不在予定の方が多く、なかなか苦勞しました。それでもどうにか複数の訪問先・面会をセットし、どうしても時間が空く場合は視察先等をひねり出してスケジュールを埋め、行程を作ります。

ということで、スウェーデンの夏は要人が出張するにはベストシーズンではないのですが、両国それぞれの事情があるため、大使館員の夏の苦勞は今後も続くでしょう。

地域公共交通とキャッシュレス

スウェーデンでは、全国に21あるレーン（県）ごとに、県内の公共交通を運営する公営企業があります。ストックホルム県では、県内のバス、地下鉄、トラム、ストックホルムと近郊の町を結ぶ通勤電車、そしてストックホルム周辺の河や湖を行き来する通勤用フェリーを、S L (Stockholms Lokaltrafik) という公営企業が担っていますが、実際の運行はS Lが運営権の入札を経て外国企業も含めたバス運行会社、鉄道会社などに委託しています。例えば私の在任中、ストックホルム県の鉄道（地下鉄、通勤電車）を運行していたのは、香港の鉄道会社であるMTRでした。

乗り方で日本と大きく異なる点として、S Lでは、移動距離ではなく利用した時間に応じて運賃が徴収されます。このため乗物に乗ったときに改札・運賃徴収があり、降りるときには改札がありません。75分が1単位時間となっていて、ある日の最初の改札から75分経過後に別の乗物に乗り換えたら、自動で次の単位時間分の料金が徴収されます。経営主体が同一であるた

めか、例えばバスから地下鉄やフェリーに乗り換えても、その逆の場合も、単位時間内であれば、追加の料金は徴収されない仕組みです。

チケットは単位時間のチケットの外、1日・3日・7日間や1か月、3か月、6か月、1年の期間チケット、そしてお年寄り向けや、学生向けに期間や利用時間がやや限定されている割引チケットなどがあります。

私は通勤にバスや地下鉄を使い、子どもも通学に地下鉄を利用していました。妻も子どもの学校の迎えるため地下鉄を利用し、家族全員が期間チケットを持っていました。それなりの金額を事前に払うのですが、チケットの仕組み上、期間中はS Lの公共交通機関が乗り放題となります。通勤経路を行きと帰りで変える、週末に県内のやや離れた場所に出かけるのにも新たに交通費がかからず、自家用車を持たなかった我が家は翼を得たような気分で、特に週末は大いに活用しました。

そしてS Lでは、チケット購入に現金を使えません。着任した頃には地下鉄駅の改札機のそばに各種のチケットを専用のICカードに登録する方式の券売機があり、その券売機で印刷される単位時間の紙チケットもありましたが、支払いはデビットカードまたはクレジットカードのみでした。その後システムが更新され、スマホのアプリで単位時間のチケット・各種の期間チケットが買える他、チケットをQRコードで表示させてかざすことで、改札を通れます。またアプリやICカードを持っていなくても、タッチ式のデビットカード、クレジットカードを改札機にかざすことで、単位時間料金の支払いができるようになりました。バスもフェリーも同様です。現在、S Lの券売機はなく、アプリか専用のICカード、またはデビットカード・クレジットカードで利用します。

ストックホルム県以外のいくつかの県でも公共交通を利用しましたが、どの県もそれぞれ公共交通の専用



地下鉄ストックホルム中央駅のホーム階。壁・天井のペイントは観光名所のひとつ

アプリがあり、アプリで事前にチケットを購入でき、現金を使わないことは共通でした。アプリは私のスマホではスウェーデン語でなく英語表記で、外国人にも便利に作られていると思いました。

なお、スウェーデンの銀行キャッシュカードはデビットカード機能が付いていて、銀行口座を持っている人はカードでの支払いが可能です。カフェやレストランでは現金で支払いができない店も多く、大半の人はキャッシュレス生活を送っていると思われます。

キャッシュレス化は、企業側の人件費含むコスト削減に繋がるのが導入理由のひとつです。現地スタッフから聞いた話では、スウェーデンでは企業がコスト削減を理由に人員を減らすこと、それに伴って仕事を失う人が出ることも、時代の変化の中で起こる当然のことと考えられていて、仕事を失った人はリスキング等を経て別の仕事に就く機会も得られることもあり、「企業は従業員の雇用を守るべき」「解雇は悪いこと」という意識は一般的にあまりないそうです。

スウェーデンの方は英語が上手

スウェーデンの公用語はスウェーデン語ですが、多くの方が英語も流暢に話します。まちなかで英語が通じなかったのはたった一度、ケバブ屋さんで食べようと列に並び、注文しようとしたところメニューがスウェーデン語のみで写真がなく、店員さんがトルコの方で母国語とスウェーデン語しか話せなかったことがありました。ただ、そこはスウェーデン。店員さんがお願いすると、後ろに並んでいた方が英語で通訳してくれて、無事食べられました。

学校では、小学校1年生から簡単な英語の授業が始まり、中学で英語での議論、小論文を書いたり、しっかり取り組むのだそうです。高校生は英語でのコミュニケーションに不自由していない様子でしたし、子どもが入った地元のバスケットボールチームでは、小学6年生のチームメートはうちの上の子と英語でコミュニケーションをとって来ていました。一方で下の子のチームメートは英語を話さず、もっぱらスウェーデン語だったそうで、小学校3年生くらいだとまだそれほど英語を話さないようです。

英語ができる理由に関し、仕事で会ったスウェーデンの方々によく「スウェーデンは小国だから」と言っていました。たしかに、人口は約1千万人と日本の10分の1以下です。世界の中ではマイナーな母国語だけでなく英語を不自由なく使えるようにするという方針を国が持っていて、中学まで英語の授業時間数が多いようです。自国をそのように見て実践的な教育ができている点は、スウェーデンの強みと思いました。

もともと、これもスタッフに聞いた話ですが、英語を学び始めたとき「簡単だ」と感じたそうです。「まず文字が同じだから」と。英語とスウェーデン語は源流が同じ、比較的近い言語なので、簡単と感じるのだと思います。そしておそらく、現在はもう大人がみんな英語ができることも、子どもが英語を身につけられる理由のひとつだと思います。

スーパーの店員さんも、お年寄りも、こちらがスウェーデン語を理解できないと解るとすぐに英語に切り替えて話してくれました。皆英語ができるなんてすごいなと思うとともに、スウェーデン語ができない外国人に対しても英語で話しかけてくれるので、親切な人が多いと感じられました。

給湯暖房費と環境先進地域

ストックホルムでは、光熱水費として電気・ガス・水道のほかに、給湯暖房費が徴収されます。水道のお湯と暖房が一緒で、水道、ガス、電気とは別なのです。これは地域熱供給システムのためです。スウェーデンでは多くのまちで地域熱供給システムが普及しています。

驚くのはその熱源で、技術の発展により現在は様々な熱源が利用されています。エリアとして100万人都市であるストックホルム市全体と近郊をカバーする熱供給会社Stockholm Exergiは、家庭からのシャワー等の排水、データセンターや多くの食料品店の冷蔵庫等の排熱を回収して、熱供給の熱源としています。また、海中や湖に熱交換装置を入れ、太陽光で温められた水からも熱を取っています。加えて、家庭から出た生ごみはアパートごとに回収され、林産業から提供される余剰木材、枝葉・木くずと一緒に、この企業の施設に運ばれて燃やされ、火力発電に使用されるとともにそ

の熱は地域熱供給システムの熱源となります。このようにして、なんと熱源の98%を再生可能なまたはリサイクルされたエネルギーで賄っているそうです。

北欧の地域熱供給の歴史は長く、現在のシステムは、長い年月をかけて熱導管というインフラ整備が行われ続けて今に至っており、熱導管があまり整備されていない日本がすぐに同等レベルで導入できるものではありませんが、個々の家庭、またスーパーやデータセンターなどから出る熱を放出して結果的に外気を暖めるのではなく、回収して熱エネルギーとして有効に利用する知恵や仕組みは、特に冬期の暖房で多くの化石燃料を消費する北海道に将来もっと取り入れられるものではないかと思います。

おわりに

私がスウェーデンで過ごした3年間は、コロナ禍があり、ロシアのウクライナ侵略によってヨーロッパ内で戦争が始まり、スウェーデン国内では選挙による政権交代があり、戦争の影響からNATOへの加盟がありと、大きく動いた時期でした。

そのような中でも、スウェーデンは環境やCO₂排出削減の国際世論をリードする国のひとつであり、交通インフラ政策に関してもひとつひとつに国内では是非の議論はあるのですが、その議論の土台は皆さん同じで、共通のベースがしっかりとあるように感じました。

国どうしの関係は2024年12月に「戦略的パートナーシップ」に引き上げられましたが、今後も経済・文化等様々な交流を通じて両国の関係が深まっていくことを願っています。



地下鉄駅と教会のある住宅街。電灯が道路に吊られている

もものくいんぼう すけちびより

第49回

小説の舞台の 深く美しい 場所へ

先日、雪解けまぢかな時期、仕事があり美深町へはじめて行った。美深町は村上春樹の小説「羊をめぐる冒険」のモデルになった場所と言われている。駅前から予約しておいたデマンドバスに乗り込み取材先へ。

目的地に向かう道は緩やかなカーブが続く。土地勘のない道に行くのはいつも楽しい。現地の方々には特に魅力的ではないのかもしれないことが、外からやって来た人にはすごく新鮮に映るのである。少し前にアウトドア関係の人も「何も無いことが価値になると思う。例えば人が少ない、建物が少ない、あるのは雄大な自然のみだけど、それが一番の魅力だと思う」と話していた。

今、目にしている風景はまさしくそのような場所だ。人や物に溢れた町で生活していると、シンプルに自然に囲まれながら自分と静かに向き合うように過ごすのは、とても贅沢なように思う。移住する人たちはそんな場所に魅力を感じてやって来るのではないだろうか？そして、これからの旅の選択肢になるような気がする。

そんなことを考えているうちにデマンドバスは目的地に到着した。農場を見学した後、レストランの取材へと再び駅近に移動した。そこでランチをいただくことになり、地元産の羊のジンギスカンを食べ、地元のクラフトビールで喉を潤した。村上春樹もこのとびきり美味しいジンギスカンを食べたのだろうか？きっと食べたに違いない。などと想像しながら舌鼓を打った。

ところで何も無いと言われているけど、北海道はどこに行っても美味しい食べ物が溢れている。食が豊かであるということは何よりも魅力的である。



すずき もも

イラストレーター・絵本作家／元スローフードさっぽろ事務局長

東京生まれ、北海道夕張育ち。広告や雑誌、カレンダーなどのイラストを描くほか、イラストで綴る町案内の本や絵本などを執筆。ほか、「スローフードさっぽろ」を2016年に立ち上げ、食を中心に環境や暮らしの大事に取り組んでいる。著書に絵本「はるとなつ はたけのごちそうなーんだ？」（アリス館）「おいしい大地、北海道」（イースト・プレス）がある。近著に絵本「はたけのごちそうなーんだ？くだもの」（アリス館）がある。モットーは4つのS。「Simple, Slow, Small, Smile: ささやかに、ゆっくり、ほどほどに、にこにこ」。

長沼町で観光業で生きる



金山 真大 (かなやま まさひろ)

1993年生まれ、神奈川県川崎市出身。令和6年4月に観光ミッション型として長沼町に着任。大学は立教大学観光学部を卒業後、神奈川県で旅行会社の法人営業を8年間担当する。趣味は「アップルパイノート」作成、ロードバイク旅。2024年4月より協力隊着任。

【応募のきっかけと長沼町との出会い】

首都圏にいと、人の多さや大企業に埋もれてしまうということに日々疑問に思っていました。そんな中、四国一周をロードバイクで旅をした際、高知県の「かっぱバックパッカーズ」というゲストハウスに宿泊しました。その時に鮎の漁師さんとの交流やカツオの薫焼きなどその地域でしかない出会いや体験をすることができました。そんな体験を自分も提供したいと思い、同時に北海道に住みたいという思いだけで有楽町のふるさと回帰支援センターへ相談に行きました。その中の一つに長沼町がありました。

長沼町を選んだ理由は大きく4つあります。1つ目は立地。将来旅行会社の設立、添乗員をするにあたり新千歳空港から近い場所を考えていました。札幌にも近く人口需要が見込めるため選択しました。2つ目は人（役場）。長沼町は空知管内の中で1番観光客が多

いものの、圧倒的に宿泊客が少ないという課題。課題が明確かつ、ゲストハウスを開くことで微力ながら貢献できると考えたからです。また、観光関連の事業に比較的予算が割かれており、やりがいを感じたからです。3つ目は、トウモロコシのおいしさ。移住ツアーで長沼町に行った際に農家さんの畑で収穫したトウモロコシをその場で茹でて食べた際、これほどおいしいものはありませんでした。観光農園というわけではないですがオープンマインドである、そのような先進的な農家さんがたくさんいるところです。4つ目は仲間です。同期採用は5名いるので、できることが単純に多いと考えたからです。実際にイベントを手伝ってもらったり手伝ったりしています。移住してマンパワーの重要さを改めて実感しました。

【これまでの活動】

勤務形態として、午前中は役場で観光協会の仕事をしています。主な業務としては「イベントの手伝い・運営」「観光協会HPの更新」「Instagramの運営」。細かい内容だと、イベント関係はさっぽろオータムフェストやエスコンフィールド地域PRブースの出店、北海道そらちグルメフォンドなどの運営などを行っています。



さっぽろオータムフェストの出店のお手伝い

また、観光協会の加盟店を訪問し人脈づくりやInstagramで情報などを取り上げたり、加盟店の営業時間が変わった場合などHPの更新をしたりしています。

残りの時間は比較的自由に活動できるので、ゲストハウスの開業に注力を注ぎ、家主滞在型という形態で今年の1月に『旅人の宿人』を開業しました。3月時点で42人泊の宿泊がありました。このスピード感で開業できたのも役場の方の理解があったからこそであり、とても活動しやすい環境にしてもらっています。

【繋がり】

前職がずっと営業であったことからコミュニケーションを図ること、そして人と話すことは大好きでした。基本的にイベントにはできる限り参加し、農家さんのInstagramで「ブロッコリーの収穫が間に合いません」という投稿があったとき、町の野球大会がありました。3時間だけお手伝いに行ったりもしました。スキー場で「カツが余っている」とInstagramで発信し、役場の人10名くらいで4日間連続で食べに行くなどもしました。地域で生きること、事業をすることはそういうことの積み重ねで成り立っていると思っています。協力隊はそんな自分に合っている気がします。

【感謝】

この間、ゲストハウスにフランス人の方が宿泊したときに、町にあるパン屋さんでクロワッサンを購入し、とてもおいしいと言っており、そして後日そのことを店主にお伝えしたところ店主もフランス人がクロワッサンを購入していたのを覚えていたようで、気になっていたそうです。お伝えできて本当に良かったと感じています。台湾人も同じようなことがありラーメンを紹介し喜んでくれました。



ゲストハウスのメインの部屋「旅人の宿人」

【壁】

2月はたくさんの外国人からの予約がありました。2月はご存じのとおり札幌雪まつりの時期になります。ほとんどが長沼町での観光ではなく、札幌での宿泊代が高すぎるために長沼町に泊まった方が多かったです。3月も一週間3名の台湾人の方が宿泊しましたが、ほぼ夕張のスキー場に通っていました。今後、長沼町で消費をしてもらうための工夫が必要と感じました。

【将来の展望】

ゲストハウスの運営とは別に、旅行会社の設立を考えています。どのような業態で行うか模索中ですが、メインの事業としては着地型のツアーを造成することを考えています。長沼町の中心街に人が行かない、日帰りの観光客が多いなど、これらの課題を解決していきたいです。さらにゆくゆくは空知エリアや近隣の市町村を巻き込んだ活動をしていくつもりです。そして、前職での経験を生かして添乗員の業務も行う予定です。

また、民泊は営業日数が180日間と制限されています。空いた時間でできるWEBライターの仕事ができるように地元の仲間の協力を得ながら取り組んでいる最中です。

夢は自分と宿泊者の情報を集めたオリジナルの旅行雑誌を作成することです!!



フランス人の方と一緒に北海道開拓の村へ

地域おこし協力隊の十勝定着率向上に資する人的資源の 情報集約および魅力発信プロジェクト

一般社団法人TCN (旧：とち地域おこし協力隊ネットワーク)

【はじめに】

一般社団法人TCNは「地域おこし協力隊（以下、協力隊）が十勝に定着して活躍する未来」をつくることを目指して、協力隊人材を活用した十勝に対する社会経済的貢献を行う団体です。2023年3月に十勝で活動する現役協力隊の有志で「とち地域おこし協力隊ネットワーク」を任意団体として立ち上げ、協力隊同士の水平的な関係性構築や協力隊活動のプロモーションなどに寄与するさまざまな活動に従事してきました。そして2025年3月、更なる事業展開を目指して法人登記を行い、一般社団法人TCNとして歩み始めました。

【当法人の活動内容】

当法人は十勝の現役協力隊および協力隊OB・OGで構成されています。メンバー全員が移住者（Uターンを含む）であり、それぞれが協力隊として地域の魅力発見やその発信に努めた経験を持ち、その過程で独自の人的ネットワークを築き上げてきました。こうした人的ネットワークを駆使して、地域に根ざした潜在的な魅力やローカリティを発掘し、それを磨き上げてオリジナルなモノやコトを創出してきました。

代表的な活動内容として、協力隊向けの研修交流会やフィールドツアーの企画運営などが挙げられます。研修交流会では、協力隊のスキルアップや専門的知識の習得といった実務的側面の充実だけでなく、協力隊同士の連携構築や事業展開などに結びつくような環境づくりにも注力しています。また、フィールドツアーに関しては、協力隊だからこそ成し得るオンリーワンな体験型観光プログラムをコーディネートしています。ときにローカルに精通した協力隊自身がガイドや講師を務め、地域のヒトやモノを有機的に結びつけて、その土地ならではの地域の魅力をたっぷりお届けしています。

こうした各種取り組みの遂行には、活動目的を達成

できる最適なチームを都度編成して挑んでいます。たとえば、十勝最南端に位置する広尾町を舞台に実施したPiroro Caravan 2024*では、プログラム全体のコーディネートに加えて、写真および動画の撮影と編集、ツーリズムに関する専門性の高い講義、当日のアテンド補佐をはじめとする催事の各シーンで、各メンバーがそれぞれの役割に徹しました。当該プログラムをまとめた動画は、YouTubeのTCN公式アカウントで公開しています。



Piroro
Caravan 2024
OFFICIAL TCN
YouTubeチャンネル



体験型観光プログラムのなかで各人の役割に従事するTCNメンバーの様子（2024年8月）

- 01) プログラムの各シーンを写真撮影
- 02) 参加者にインタビューする様子を動画撮影
- 03) 十勝の観光事情について協力隊ミッションの内容と絡めながら講義
- 04) プログラム行程をバス車内で説明

【本事業の実施目的】

任意団体設立以降、先述の研修交流会やフィールドツアーを軸に多種多様な事業実施を叶えることができました。その結果、当法人主催の催事に全道各地の協力隊が参加したり、十勝の企業団体との協業が少しずつ前進したりと、協力隊の水平的なつながりや地域との関係性構築が徐々に深化したものと実感しています。

* 広尾町協力隊OBが現役時代に開発した単発の体験型観光コンテンツをひとつなぎにした協力隊向けの宿泊型視察研修プログラム。

しかしながら、こうした連携拡大の動きは十勝全域において十分に伝播しているわけではありません。ゆえに活動情報を集約し、それらを効果的に発信する術を確立させることが喫緊の課題でした。さらに、活動を推進するなかで「どのようなスキルや経験をもつ協力隊がいるのか」「協力隊はどのようなキャリアを歩んでいるのか」といった協力隊のパーソナリティに関心を寄せる方が多いことに気づきました。

そこで、協力隊のライフストーリーおよび当法人の活動履歴を集約したパンフレットを制作する本プロジェクトを立ち上げました。

【協力隊のライフストーリー】

十勝で活躍する現役協力隊と協力隊OB・OGに対して精緻なインタビューを実施し、協力隊となるまでの経緯や協力隊ミッション、卒業後のビジョン（協力隊OB・OGは今後の展望）、十勝で暮らす日常の様子などを伺いました。協力隊のバックグラウンドや移住動機は千差万別ですが、北海道十勝で成長し続けたいという気持ちは共通しています。インタビューでは移住後のポジティブな側面だけでなく、協力隊としての活動経験を踏まえた「リアルな声」を抽出することにも注力しました。それゆえ協力隊の人となりに興味関心をもつ方だけでなく、協力隊を志望する方にとっても読み応えのある内容になっています。

【TCNの活動履歴】

任意団体設立から約二年間の活動履歴をまとめました。具体的には、任意団体の発足経緯からはじまり、当法人のミッション・ビジョンや運営形態を紹介したうえ、これまで取り組んできた研修交流会・セミナーや体験型観光プログラムの企画運営、協力隊活動のプロモーション、十勝の企業団体との協業、印刷物や映像作品の制作といった各種事業を概略的に説明しています。より臨場感が伝わるよう、適所に写真を用いるなど工夫を凝らしました。

【おわりに】

本プロジェクトの実行においては、十勝各所に赴き^{おもむ}一次資料を収集しました。視覚的な伝わりやすさを心掛けていたため、とりわけ写真撮影は重点的に行いました。写真はメンバーだけでなく、協力隊の仲間に撮影を依頼したり協力者から提供していただいたりしながら揃えました。インタビューは原則対面で実施しましたが、必要に応じてオンラインも活用しました。パンフレット刊行に向けて、夜な夜な集まってミーティングを重ねたのは、今となっては良い思い出です。

完成したパンフレット「With You With Tokachi」は、十勝で成長したい、そのために行動したい。そう思い描く協力隊仲間が集い、あなたと共に十勝で躍進する集団になりたい。こうした願いが込められています。本プロジェクトの成果を基に「協力隊人材を活用した十勝に対する社会経済的貢献」の実現を目指し、より一層の協力隊情報ならびに人流活性化、組織的活動のプロモーションなどに努めていきます。



プロフィール写真を撮影する様子（2025年1月）



一般社団法人TCN「With You With Tokachi」、(2024)。



「田植え体験学習」で説明をする佐藤会長（右）

田んぼの楽しさ！ 農業の魅力を伝える

佐藤 剛信 さん（さとう たかのぶ）
留萌市食農教育推進協議会 会長

農山漁村における地域の活性化や、個性的で魅力ある地域づくりの優れた活動を紹介するシリーズ。

今回は「わが村は美しく-北海道」運動第8回コンクールで優秀賞を受賞した「留萌市食農教育推進協議会」会長の佐藤剛信さんにお話を伺いました。

《子どものうちから地元の米を知ってもらおう》

留萌市は、北海道北西部に位置して水産加工を基幹産業とし、「塩数の子」の生産量は国内シェア50%を占めています。農業もトップクラスの高品質米を生産し「全国米・食味分析コンクール」で3年連続金賞を受賞しています。その「留萌米」の魅力を地域内外に発信するためさまざまな活動をしているのが、留萌市食農教育推進協議会です。

はじめは、協議会の前身にあたる農村青年グループの4Hクラブ「五志道」に、市内の小学校から総合学習のカリキュラムで農業体験の依頼があり、田んぼの見学会を実施したのがきっかけでした。そのときに行ったアンケートでは、ほとんどの子どもたちが留萌でお米を作っていることや品質が良くて美味しいことを知りませんでした。そのことに危機感を覚えたメンバーたちが、子どものうちから地元の米や農業を知ってもらえたらと、2010年「留萌市食農教育推進協議会」を設立。本格的に活動をスタートさせます。



2024年に行われた「田植え体験学習（上）」「稲刈り体験学習（下）」

《体験学習でお米の大切さを知る》

主な活動は、6月と10月の年2回、留萌市内の小学校5年生を対象に、「田植え体験学習」「稲刈り体験学習」を開催しています。

6月の田植えでは、最初のうち子どもたちは田んぼの感触に戸惑いながら田植えをしています。最終的には、みんな楽しそうに笑顔を見せて体験しています。10月の稲刈りでは、鎌を使って稲を収穫し脱穀します。子どもたちは、自分たちが植えた小さな苗が大きくなって食べられるまで成長することで、普段食べているお米を育てる大変さや大切さを知ります。

ほかにも協議会では、子どもたちが頑張ってくれた活動を留萌の人たちにも知ってもらいたいと、参加した小学生全員に体験した絵を描いてもらい、市内の公共施設に展示する「児童農村絵画コンテスト」を実施しています。その中で優秀な絵画と子どもたち全員の集合写真を載せたオリジナルの食育米100袋を販売しています。



子どもたちの絵画（左）と集合写真（右）を載せたオリジナルの食育米

当初は、6校が参加していた体験学習も少子化の影響で2校が廃校になり、現在4校になっています。子どもたちも減って田植えや稲刈り体験の作業にも時間がかかっています。農村地域も担い手不足は深刻な現状ですが、体験学習をすることで子どもたちに地元のお米や農村の魅力を知ってもらい、将来的に少しでも農業に携わってもらえたらいいと、協議会は今後も活動を続けていきます。

当協会ホームページ、「わが村は美しく-北海道」運動第1～9回受賞団体の活動概要をまとめた冊子「生産空間の活性化に資する地域事例集」をご覧ください。



(一財)北海道開発協会では、平成14年度から北海道開発に関する社会科学分野での研究を対象として助成を行っています。このたび、令和6年度の助成研究の成果として、以下に概要を紹介します。

(注) *は共同研究代表者。(各研究者の所属は令和7年3月末日現在)

令和6年度助成研究の成果概要

(一財)北海道開発協会開発調査総合研究所

研究テーマ1

人口減少地域における教育サービスの維持にかかる官民連携～公設民営塾を中心として

*札幌大学 地域共創学群経営・会計学系 教授 中山健一郎
函館大学 商学部 准教授 佐藤 浩史

本研究は、人口減少地域での教育サービス維持をどう図るべきかという観点から地方の高等学校の魅力化向上とともに教育的価値を高める試みとして注目される、北海道の公設塾、公設民営塾を通じた官民連携の意義やあり方を考察した。

人口減少の進む過疎地域では高等学校の存廃が問題となっている。事実上の最高学府である高等学校の存続、また地域の教育サービス維持は地域存続の課題でもある。急速な少子化進行と人口減少、さらには若者の地方流出が重なり、北海道では特に公立(道立)高等学校の定員割れ問題に起因した廃校が顕著となっている。

本研究では高校存続自治体と高校消滅自治体に分けた上で、増田寛也(2014)『地方消滅』で指摘される消滅可能性都市、非消滅可能性都市の該当性と、公設塾設置の有無を加えた25自治体を調査した。計画段階では19自治体を予定していたが調査過程で有益な情報を得て、追加調査が必要な自治体を追加した形で研究を進めた。特に北海道の場合、先行事例として(株)Birth47、(株)Prima Pinguinoという2社の民間会社が市町村教育委員会、地元高等学校の中間支援組織として公設民営塾を矢継ぎ早に2015年から設

置してきた。それらは人口7千人規模の人口減少地域であり、大手民間塾が事業採算性の問題から軽視する市場地域でもあり、自治体の地域教育サービスに対する危機感や情熱や財政力が大きく左右するものの、積極的な対応をする自治体では顕著に公設民営塾の設置が進められた。従来の研究ではこうした公設民営塾に限定した調査が北海道の事例研究として紹介されてきたものの、本研究ではその対象や領域をさらに拡大した発展的研究としたところに特徴がある。当事者間(高等学校、自治体行政、教育委員会、地域住民等)の関係性を筆者が開発した関係人口ネットワーク分析を通じてそのつながりを可視化し、また公設民営塾以外の地域教育サービスの在り方も含めて考察した。その結果、6つのタイプの地域教育サービスの在り方が抽出され、学校教育と社会教育の融合を特徴とする、新たな教育価値の模索と、高等学校の魅力化が図られていることが明らかにされた。タイプ別の教育サービスの在り方は当事者間で誰が主体となるかにより、特徴の差異がみられることを明らかにした。

✎ 研究所だより ✎

梅雨のない北海道にあっては、6月は爽やかで（最も日中が長いという意味で）明るいことから、個人的には一番好きな月です。その後は盛夏を迎えますが、その暑さの盛りの中で、一日一日、実は日が短く暗くなっているという事実を忘れがちです。そういえば、何十年も前に読んだ世界史の教科書に、大帝国が絶頂期を迎えたまさにそのときに、気づかぬところで衰退が始まっていたという説明がありました。

絶頂期とは、それより先の拡大がないから頂点だということになります。しかし、逆に低落局面では、最低点に到達しても、絶頂期と同様に反転するものとは決まっていません。上昇しているときはどこかで低落に転ずるときがあるのに対し、右肩下がりにになると最後まで低落のまま（帝国で言えば滅亡）もありえるということです。

1997年をピークに減少が続く道内の人口も、どこかでそれが反転する保証はどこにもありません。自治体単位で見ると、住民ゼロになるまで低減傾向が続くかもしれないのです。だからこそ、今はかつてに比べると寂れた感のある市町村が、何かをきっかけにして、冬至のあとのように少しずつ明るさが増えていくことになればよいと強く思います。

当研究所はそのためのお手伝いができないかと、各地での地域をよくするための試みを調査し、その成果を提示していくべく活動を進めています。 (目黒)

国営滝野すすらん丘陵公園

6月8日(日)

チューリップ掘り取り体験

公園で花を咲かせていた、チューリップの球根の掘り取り体験を行います。掘り取っていただいた球根はお持ち帰りいただけます。

- 参加費 無料(駐車料金は別途)
- 場所 カントリーガーデン中央口花畑
- 時間 9:40~14:00(1回15分入れ替え制)
- 定員 2,000名/日(当日現地先着受付)
- ※持ち物 軍手、汚れてもよい格好、長靴

6月1日(日)・29日(日)

春の森おさんぽガイド

公園ボランティア「滝野の森クラブ」の案内で、滝野の森ゾーン西エリア「自然博物館」を案内します。

- 参加費 無料(入園料・駐車料金は別途)
- 場所 森の情報館
- 時間 10:30~12:00、13:00~14:30
- 定員 4組(1組5名まで)/回(予約受付)
1組ごとにガイドがついてご案内します。

※申し込み:HPもしくは滝野管理センター(011-594-2222)、空きがあれば当日も参加受付あり。

~10月13日(月・祝)

花の見どころガーデンツアー

季節によって移り変わるカントリーガーデンの見どころを、知識豊富なフラワーガイドボランティアがご案内いたします。

- 参加費 無料(入園料・駐車料金は別途)
- 場所 東口休憩所ボランティア棟「花の情報館」
- 時間 10:30~、13:00~(所要時間40~60分)
- 定員 当日のガイドの人数により変動します(団体の受付不可)。

※詳細は当公園ホームページ(URL:<http://www.takinopark.com/>)をご覧ください。お問い合わせください。



●「開発こうほう」へご意見・ご感想をお寄せください。

(一財)北海道開発協会広報研修出版部

〒001-0011

札幌市北区北11条西2丁目セントラル札幌北ビル

電話 011(709)5212

e-mail:pr@hkk.or.jp

●「開発こうほう」は、北海道開発協会のホームページでもご覧いただけます。

●(一財)北海道開発協会では、賛助会員を募集しています。

詳しくは、ホームページをご覧ください。

開発こうほう 第742号 令和7年6月1日発行

発行 (一財)北海道開発協会

印刷 (株)須田製版 不許複製

<https://www.hkk.or.jp/>



業務内容

- 土木工事全般
- 道路維持管理業務
- TVカメラ調査・管更生
- 除排雪業務
- 排水構造物清掃
- 産廃物収集運搬及び中間処理

 HRM HOLDINGS GROUP

HRM 北海道ロードメンテナンス株式会社

HOKKAIDO ROAD MAINTENANCE

本社	〒060-0031	札幌市中央区北1条東12丁目22番地48	TEL (011) 241-1692	FAX (011) 241-7774
真駒内事業所	〒005-0861	札幌市南区真駒内52番地	TEL (011) 592-6512	FAX (011) 594-2258
発寒事業所	〒063-0835	札幌市西区発寒15条12丁目1-25	TEL (011) 665-3259	FAX (011) 665-8447
北見事業所	〒099-0878	北見市東相内町110番17	TEL (0157) 36-9811	FAX (0157) 36-9812



h-rm.co.jp/



豊かな人間環境の創造に貢献

清流 [美々川]

地下水から川が始まり、湿原の中を蛇行し、生き物の宝庫ウトナイ湖につながるこの美々川は、広大な石狩低地帯においても唯一の原始河川として、その美しい姿を残しています。



株式会社 ドーコン

