

# 2班

## 研修テーマ

- ①『カナダ(トロント)における子育て支援について』
- ②『外国人観光客を呼び込む観光地づくりについて』
- ③『環境に配慮した経済成長と魅力あるまちづくりについて』

| 団体名     | 氏 名            |
|---------|----------------|
| 宮 崎 市   | 井ノ上 崇宏<br>(班長) |
| 宮 崎 市   | 上口 将生          |
| 都 城 市   | 甲斐 浩之          |
| 延 岡 市   | 清田 則生          |
| え び の 市 | 新盛 祥子          |
| 三 股 町   | 川原 春菜          |
| 高 鍋 町   | 有村 真樹          |
| 五ヶ瀬 町   | 西川 公香          |

○視察先の国・州・都市の概要

| 【国】  | アメリカ合衆国                        | カナダ                            |
|------|--------------------------------|--------------------------------|
| 国土   | 9,628,000 km <sup>2</sup> （4位） | 9,984,670 km <sup>2</sup> （2位） |
| 人口   | 3億2,783万人（3位）                  | 3,629万人（36位）                   |
| 首都   | ワシントン D.C.                     | オタワ                            |
| 最大都市 | ニューヨーク                         | トロント                           |
| 公用語  | 連邦レベルの公用語は規定なし（英語が事実上の公用語）     | 英語とフランス語                       |
| 通貨   | アメリカ合衆国ドル                      | カナダドル                          |

| 【州】  | オレゴン州                          | オンタリオ州                            |
|------|--------------------------------|-----------------------------------|
| 面積   | 255,026 km <sup>2</sup> （国内9位） | 1,076,395 km <sup>2</sup> （国内4位）  |
| 人口   | 3,831万人（国内27位）                 | 1,285万人（国内1位）                     |
| 州都   | セイラム                           | トロント                              |
| 最大都市 | ポートランド                         | トロント                              |
| 公用語  | 英語（不文律）                        | 英語（仏語にも一定の法的地位が与えられているが州の公用語ではない） |

| 【都市】 | ポートランド                                                | ナイアガラ<br>フォールズ                             | トロント                                                           |
|------|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| 面積   | 376.5 km <sup>2</sup>                                 | 209.58 km <sup>2</sup>                     | 630.18 km <sup>2</sup>                                         |
| 人口   | 58万3千人                                                | 8万2千人                                      | 261万5千人                                                        |
| 気候   | 地中海性気候に属する。<br>それほど寒くならず湿気のある冬と、比較的乾燥しつつも暖かい夏が特徴的である。 | 湿潤大陸性気候に属する。<br>気候は比較的穏やかであるが、夏と冬の寒暖差は激しい。 | 亜寒帯湿潤気候に属する。<br>夏は暑く湿度があり、冬は一般的に寒い。カナダ北部やアメリカ北西部の内陸と比べると温暖である。 |

出典：フリー百科事典『ウィキペディア（Wikipedia）』

## 研修テーマ①

### 『カナダ（トロント）における子育て支援について』

～ファミリー・リソース・センター～

|     |                                                               |
|-----|---------------------------------------------------------------|
| 研修日 | 平成 30 年 10 月 17 日（水）                                          |
| 研修先 | カナダ オンタリオ州 トロント<br>The Children's Storefront -チルドレンズ・ストアフロント- |
| 説明者 | Executive Director（所長）：ロナ・マローニ氏                               |



#### 【研修目的】

カナダで、地域における子育て支援の中心的役割を果たしているファミリー・リソース・センター（FRC）を調査し、子育て支援サービスを「地域との関わり」の観点から学ぶ。

#### 【ファミリー・リソース・センター（FRC）とは】

子育て家庭を支援する拠点で、約 45 年前からカナダ各地で発達してきた。「リソース」には、「資源」だけでなく「困った時の頼み」という意味もある。親子が気軽に訪れて、子育てに有用な情報・知識や、精神的な支えを得られる場所である。ほとんどは民間有志の手で創設され、運営形態や開設日数・時間も多様であり、活動内容も広範多岐にわたる。多くはコミュニティセンター等の公的な施設の一部を活用して開設されており、専用の建物を持つところは少ない。トロントのあるオンタリオ州には 100 箇所以上の FRC があると言われている。

#### 【チルドレンズ・ストアフロントの成り立ち】

チルドレンズ・ストアフロントは、トロントで最も古い FRC で、州政府の補助金をもとに「おもちゃ図書館」として 1975 年に誕生した。（「おもちゃ図書館」は、カナダではポピュラーな取組で、その多くは FRC の一角に設けられ、親子が施設での時間を過ごしたあとに、おもちゃを 2、3 点選んで借りていき、2 週

間ほどして返却する仕組みとなっている。) チルドレンズ・ストアフロントは、「おもちゃ図書館」として運営を行う中で、利用者が求めているのは、子育て中の親同士が集まり、時間をシェアできる場所であることが分かってきたため、開設から1年後に、「おもちゃ図書館」に併設する形で、好きな時にふらりと立ち寄って、好きなだけ居ることができる場所＝ドロップイン・スタイルのチルドレンズ・ストアフロントを開設した。運営資金の大半は州政府と市政府からの助成金で、小額ではあるが、自分たちで寄附を募るなどして資金調達している。

### 【「ドロップイン」の必要性】

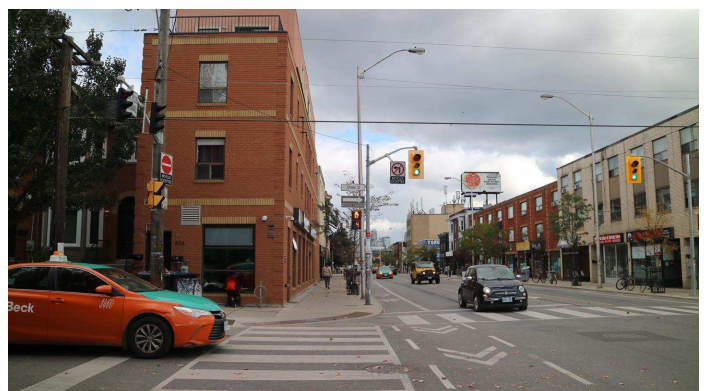
北アメリカでは、女性は一定の年齢になったら家庭に入って子どもを産み、育児をするという考え方が根強くあったが、時代は変わって、子どもを産む年齢が20～40代と幅広くなり、仕事をしながら子育てをしたり、親の支援を受けずに自分たちだけで子育てをしたり、近隣にも同じ年代の子育て世帯が住んでいなかったりという「子育て世帯の孤立」が増えてきた。

ストアフロントに来る子どもは0歳から6歳ぐらいまでが多く、その頃の親は「自分の子どもの発達が遅いのではないか」と不安になることが多い。そうした時期に、色々な発達段階の子どもが集まっているのを見ると、ほとんどの親は、「自分の子どもは問題ない」ということを認識できる。(本当に特別な援助が必要な子どもたちについては、スタッフがサポートして外部の専門家につないでいく。)

育児中に孤立すると、育児に対する不安感が高まり、場合によっては鬱状態に陥ってしまうことがある。それは、本人やその家族にとって問題であることはもちろん、コミュニティ全体にとっても大変不幸な結果を招く。そうした事態にならないように、子連れで安心して出かけられ、行けば必ず仲間に出会えて、ちょっとしたことでも相談できる人がいる場所を用意して、孤立を防ぐ必要がある。

### 【チルドレンズ・ストアフロントの特徴】

「ストアフロント」には「店頭」や「店先」、「(建物の)正面が通りに面した」という意味がある。気軽に立ち寄ってもらうためには、まず通りがかりに目に付く場所にある必要があるとの考えから、地下鉄の駅からほど近い、通りに面した場所にある物件(賃料は高い)



左の建物の1階と地下がチルドレンズ・ストアフロント

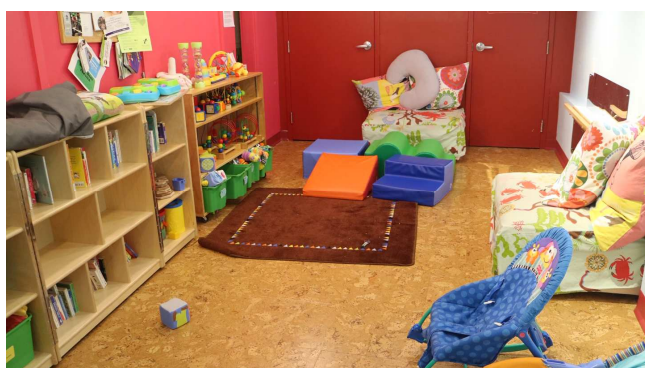


を借りて開設している。

施設内には、座り心地の良い椅子等があちこちに配置されている。キッチンにはテーブルと椅子があって、自由に座ってくつろげるようになっている。親たちは座って、コーヒーを片手に子どもたちが遊ぶ姿を眺めながら、隣同士で会話を楽しめるようになっている。絵本やおもちゃ、絵画道具などが豊富に置かれており、自由に使って遊ぶことができるようになっている。

長年、特定のプログラムを持たない純粋なドロップインとして運営してきたが、今は、州政府が新しく始めたプログラム「アーリー・オン」を実践する施設という位置づけになっている。

（「アーリー・オン」は、「早くから」「早くに始める」という意味で、オンタリオ州の「オン」とかけて名づけている。）プログラムの対象は0～6歳で、読み書きの力をつけたり、指や身体を動かす能力を身につけたりすることを始める内容となっている。ただ、他の施設で行われている「アーリー・オン」プログラムが、音楽の時間、読み聞かせの時間、美術や工作の時間といった形でプログラムを組むことが多いのに対し、ストアフロントでは、利用者の「してはいけない」ことを最小限にとどめ、特に時間決めのスケジュールで親子を縛らないことを運営の基本方針にしていることもあり、決まった形のプログラムは用意していない。子どもが自分の意思で、探索し、選択した遊びを通して発達していくことを目指している。



## 【「食」の提供～コミュニティ・キッチンスタート】

ストアフロントでは、10年以上前から、「ファミリー・ブランチ」として、通常は休館日である日曜日に施設を開けて昼食会を開いており、親子で昼食をとる時間も提供してきた。（当初は毎月1回。現在は年2回。）そうした「特別な機会」を設けることで、施設に足を運ぶ人たちが新たに出てくる。

昼食の提供によって得られる大きな効果として、食卓を囲んで、同じものを食べることで、今まで会ったことのなかった人同士でも、リラックスして会話を楽しみ、自由に情報交換ができる雰囲気になることが挙げられる。そうした親密な雰囲気の中で、お互いの不安や悩み事が共有される。カウンセリングのようにフォーマルな形ではなく、個人の自由な意思で他者とつながって、互いの孤立を防ぐ人間関係（サポート・ネットワーク）に発展していく。

ストアフロントでは、「ファミリー・ブランチ」の取組に加えて、専属の調理士が、施設内で毎日お昼ごはんを作って提供する「コミュニティ・キッチン」をスタートした。大人は6カナダドル（約500円）、子どもはその半額で食べることができる。これは運営資金調達の一つの手段となっている。

## 【「コミュニティ」と外部との連携について】

ストアフロントの利用者は、同じ建物の上階の住人から、地下鉄に乗って遠くから通ってくる人までいて、様々な地域から集まっており、施設側としても地図上の対象エリアを明確に持っているわけではなく、地理的な意味でのコミュニティは存在せず、「施設のドアをくぐった人は、誰でもストアフロントのコミュニティの一員」と考えている。

施設で出会い、つながった人たちは、施設の外でも交流を深めていく場合が多く、自然に生まれたつながりの中で、自由に情報交換しながら、助け合いの輪が広がっていく。そうした広がりやを「コミュニティ」と捉えられており、コミュニティにおける支え合いが、孤立を防ぐ最も有効な方法であると考えられている。

ストアフロントは、親だけでなく、ケアギバー（子どもの世話をする人、預かっている人。カナダは、保育所が少なく、就労中の親は個人宅での子ども預かりに依存することが多い。）も利用するが、ケアギバーは近隣に住んでいる人たちなので、地域の一員としてつながっている。

フェイスブックやツイッターといったソーシャルメディアを使って施設の情報を発信することが、「アウトリーチ」と考えられており、地域他機関と連携して、孤立している親子連れを探すようなことはしていない。

地域他機関との連携は、個人情報保護の壁があって実現できていない。市の母子保健担当の職員が、親子連れを施設に連れてくることはあっても、その親子

が抱える課題が具体的にどのようなものかを職員が教えてくれるわけではない。

スタッフが有する知識や人脈を活用して、外部のサービスを紹介したり、親が必要とする物資（例えば食べ物や赤ちゃん用の洋服など）を外部に呼び掛けて調達したりといった「利用者と外をつなぐ」サポートは行っている。

## 【まとめ】

トロント市内には、数多くのファミリー・リソース・センターが多様な団体により設置されているが、横の連携や、エリア分けがあるわけではなく、個々の特長を生かして独自に運営されている。ストアフロントは、人通りの多い場所に施設を構え、ふらりと気軽に立ち寄ってもらう場所となることを狙いとしており、地域に根差した施設というよりは、都市型の施設と言える。

子育て世帯の孤立が生じる理由として、核家族化や地域の人間関係の希薄化等が挙げられることが多いが、これは言い換えれば、「家族」と「地域」というコミュニティの弱体化（縮小）に伴って起きているものといえる。ストアフロントの取組は、これまで子育て世帯を取り巻いて支えていた「家族」と「地域」という従来のコミュニティが縮小し、支えがなくなった部分を、ストアフロントという新たなコミュニティを創り出すことで補完し、子育て世帯の孤立を防ぐ取組である。日本においても、個人のライフスタイルや価値観が多様化し、プライバシー意識が高まることで、地域における人と人とのつながりが希薄になり、自治会や老人クラブ、子ども会といった地縁型の組織の加入率は低下している一方で、相対的に、NPOやボランティアといったテーマ（目的）型の活動が活発になっている。こうした傾向を踏まえると、従来型の地縁型コミュニティだけにこだわらず、必要に応じて新たなコミュニティを創出しながら、多様なコミュニティで子育て世帯を社会に包摂する姿勢が必要である。

40年以上の歴史を持つストアフロントが、比較的最近になって始めたファミリー・ブランチやコミュニティ・キッチンといった取組は、施設の敷居を低く、間口を広くするだけでなく、利用者間の親密な空気を生み出すために欠かせない手段となっている。日本においても、「認知症カフェ」や「子ども食堂」といった福祉目的で飲食物を提供する活動が、地域住民の交流や、共生社会づくりにつながる取組として注目され、広がりを見せている。多様なコミュニティを創出するに当たって、「食」の持つ力を上手に活用することも検討する必要がある。

## <参考文献>

小出 まみ（1999）『地域から生まれる支えあいの子育て』ひとなる書房

## 研修テーマ①

### 『カナダ(トロント)における子育て支援について』 ～フードバンク・カナダ及びミシサガ・フードバンク～

|     |                                                                                          |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------|
| 研修日 | 平成 30 年 10 月 15 日 (月)                                                                    |
| 研修先 | カナダ オンタリオ州 トロント<br>Food Banks Canada -フードバンク・カナダ-<br>Mississauga Food Bank -ミシサガ・フードバンク- |
| 説明者 | ダニエル・ラドンド氏<br>シリル・アントニオ氏                                                                 |



#### 【研修目的】

フードバンクの活動の歴史が長く、行政的な支援が行われているカナダにおいて、活動を継続・拡充し、質の向上を図る取組について学ぶ。また、子ども自身に生活する力をつけ、貧困の連鎖を断つための取組、フードバンク活動の中で行われている生活面への支援策を学ぶ。

#### 【フードバンクとは】

フードバンクは「食糧銀行」を意味する社会福祉活動である。過剰在庫、印字ミス、包装の破損などの理由で、まだ安全に食べられるのに市場に出すことができない食品を企業やスーパーから寄附してもらい、必要としている施設や団体、生活困窮世帯に無償で提供を行うものである。

1967 年、アメリカ合衆国のアリゾナ州で始まった活動で、当時は食品ロスの削減を目的として開始されたが、現在は「飢餓撲滅」のために活動が行われている。アメリカ合衆国、カナダ、オーストラリア、フランス、イギリス、韓国等で取扱い量が多く、法整備が進んでいる。

日本においては、2002 年、東京都台東区に設立された「セカンドハーベスト・ジャパン」を筆頭に次々と設立数が増加してきている。2017 年 1 月末時点で、



77 団体が活動をしているが、うち 57 団体は 2011 年以降に活動を始めた、比較的新しい団体で、日本におけるフードバンクの歴史が諸外国に比べて浅いことが分かる。

三股町においても、2018 年 4 月から「どうぞ便」として、宅食型のフードバンク事業を開始している。生活困窮者からの相談を受ける中で、食の提供を通して、対象世帯とつながることや、伴走型の支援を行うこと、個別支援を充実することを目的としている。

現在、フードバンク活動団体の全国組織として、「セカンドハーベスト・ジャパン・アライアンス」と「全国フードバンク推進協議会」というものがある。前者は、2013 年に発足し、健全なフードバンク活動の普及を目的として活動している。主にフードバンクガイドラインの管理や衛生管理監査等を行っており、11 団体が加盟している。後者は、2016 年に発足し、日本におけるフードバンクの定着と持続的な発展を目的として活動している。主にフードバンクに関する広報、ノウハウ共有、新設団体の立上げ支援等を行っており、19 団体が加盟している。しかし、上記 2 団体には、ほかの地域のフードバンクと連携し、各地域の格差をなくすような機能はなく、また、国内のフードバンク全体を統括する機能もないのが現状である。今回視察を行ったフードバンク・カナダは、この前述した機能をもつ組織である。

### 【フードバンク・カナダについて】

フードバンク・カナダは国内 640 以上のフードバンクの取りまとめを行う連邦政府レベルの機関である。州レベルの 10 のフードバンクと、さらにその下の各市レベルのフードバンクを統括する機能を持ち、28 名の職員で組織される。

「Canada where no goes hunger. = 誰もが飢えることのないように(将来的に飢えることがないように、という意味も含む。)」、この理念のもと活動を展開している。

以下、4 つが活動の柱となっている。

- (1) 食品の提供：食品は企業や個人から提供を受ける。
- (2) 政府への政策提言：カナダにおける飢餓問題に関する調査や、将来的な飢えを防ぐ研究を行い、政府への働きかけを行う。最低賃金を決めるのは政府であるため、政府への政策提言は欠かせない活動である。
- (3) コミュニティへの働きかけ
- (4) 場所の提供：食品を蓄える場所がない人へ保存する場所(冷蔵庫・冷凍庫・貯蔵庫等)の提供を行う。



カナダでの「飢え」は、「食べるのか家賃を払うのか」という選択を迫られるほど深刻であるという。地域によって格差があり、特に北部での飢えが深刻であるが、これは、国土面積の広いカナダにおいて物価に輸送コストが上乗せされることが関係している。

### 【各プログラムについて】

カナダでは、毎月延べ 86 万人がフードバンクを利用するが、このうち 3 分の 1 を子どもが占める。以下は、各プログラムについてであるが、子どもを対象としているものが多く、子どもの支援に力を入れていることが分かる。

#### (1)After the bell (アフター ザ ベル)

夏休み中の昼食など、子どもが栄養のある食事を取ることができるようにする活動。地域のフードバンクで栄養のある食事を提供し、健康に良い食事や調理のスキル、食事の準備について教育する。若者に「飢え」の問題について関わらせ、行動を起こさせるきっかけをつくることが目的である。

#### (2)Packing day (パッキング デイ)

2018 年 5 月 14～15 日、15 の企業から 300 人以上のボランティアとともに、夏の間の子どもの食事(ランチパック)を準備した。子どもだけを対象としたプログラムで、今年は、牛乳、ハム、果物を 1 パックにしたものを 69,000 パック準備して、8 州 + 1 準州へ配給した。来年は 100,000 パックを目指す。年 1 回、イベント的に実施しており、啓発活動を兼ねる。企業や農家が大量に寄附してくれた食べ物を必要に応じてシェアしている。

#### (3)Food Explorers (フード エクスプローラーズ)

子どもたちへの食育活動で、9～11 歳の子どもに対して、基本的な食に関するプログラムである。食の知識や調理法について教えている。

基本的な栄養素についての知識を身につけること、調理器具を使って調理法を学ぶこと、食材の種類を知ること、食べ物が人間の体にもたらす影響を理解すること、個々の食の好みが変わってくることを目的としている。

#### (4)Fresh Gardens & Growing Program (フレッシュガーデンズ&グロウイングプログラム)

室内で、かつ、水のみで栽培可能な野菜を栽培する。カナダでは寒さのために屋外での収穫時期が限られるため、室内で栽培できることは非常に重要なポイントとなる。

### 【提供する食品の栄養価を高めるための取組】

フードバンク・カナダでは、「よりフレッシュなものを届けたい」という思いから、生鮮食品をどう増やしていくかということを今後の課題としている。現

在提供している食品のうち、生鮮食品は 38%を占める。生鮮食品は品質の劣化が早く、貯蔵が難しいが、加工食品に比べて栄養価が高く、新鮮である。流通の際には厳格な温度管理や迅速さが求められるため、コストもかかる。

生鮮食品については、購入する、提携している企業から提供を受ける、フードシェアリングシステム(国内から集まった食品を国のあちこちへ配送するシステム)から手に入れる、地域の農家等から譲り受ける等の方法がある。

さらに、生鮮食品の量を確保するために、独自に「アクアポニックス」を行っている。アクアポニックスとは、魚の養殖と水耕栽培を掛け合わせた新しい農業の手法である。魚の排出物を微生物が分解し、植物がそれを栄養として吸収、浄化された水が再び魚の水槽に戻る。生産性が高く、環境へもやさしい循環型農業として世界的にも有名な技術である。水やりや土づくりが不要であるため、コストが下がり、作業工程も減る。作業そのものが単純化されることで、メンテナンスの負担も軽くなる。さらに、農薬や化学肥料を使わないため、アクアポニックスで育った野菜や魚は完全オーガニック(無農薬)となる。前述したように、寒さの厳しいカナダにおいては、屋外での収穫時期が限られているため、1年を通して生産できることは非常に価値が高い。後述するミシサガ・フードバンクでは、ティラピアという淡水魚(スズキの一種)とレタスの生産が行われており、ティラピアは 50g の稚魚が 900g になる頃を目安に出荷され、レタスは 2 週間で 108 玉ほど収穫される(写真はミシサガ・フードバンク)。



水耕栽培のためのタンク

### 【財源について】

政府からの経済的支援は全くなく、すべてを企業や個人からの寄附で賄っている。



世界最大規模のスーパーマーケットチェーンである Walmart(ウォルマート/ホームセンターのようなスーパー)や metro(メトロ/一般的なスーパー)、日産等の大企業が寄附を行っている。

### 【ボランティアの確保について】

財源確保と同じくらい重要なのが、ボランティアの確保である。

フードバンク・カナダ本部に勤務する 28 名を除き、他はほぼボランティアで運営されている。カナダでは、高校在籍中に最低 40 時間のボランティア活動をしていることが卒業の条件となっていることもあり、高校生のボランティアが多い。社会貢献として、退職者も多く参加する。フードバンクでボランティアをすることは高く評価される。



ボランティアにより貢献した企業や個人  
(ミシサガ・フードバンク内)

### 【ミシサガ・フードバンクについて】

ミシサガは人口約 80 万人規模の地域であり、この地域にある 50 のフードバンクへ分配を行う、食料庫のような役割を持つ。冷蔵庫・冷凍庫を完備しており、これらの食品はチルド配送される。

ボランティアが、フードドライブ(家庭で余った食材を、学校や企業が集め、





フードバンクへ持ち込むもの)によって集まった食品の仕分けを行う。各フードバンクとはオンライン上でつながっており、オーダーに応じて食品や日用品を分配している。



ラベルに応じて、ボランティアが仕分け

### 【50 のフードバンクについて】

下の地図が、ミシサガのエリアマップである。ミシサガ・フードバンクから食品や物資の提供を受ける地域のフードバンクであり、フラッグの色によって異なる特色を持つ。



緑：比較的規模の大きなフードバンク

赤：缶詰などの賞味期限の長いものを提供するフードバンク

青：小規模なフードバンクで、母子や高齢者が集う(サロンのような場所)

黄：学校が始まる前に朝ごはんを提供するフードバンク



## 【まとめ】

日本と大きく異なるのは、「寄附」や「ボランティア」が文化として根強く定着していた点である。カナダのフードバンクには、一定量の食品及び資金の寄附が恒常的にあり、個人や企業からの寄附金も多く、政府からの援助がなくても活動を展開することができていた。企業の社会貢献に対する積極的な姿勢とそれを社会が高く評価する傾向が強く、ボランティアについても、非常に高く評価されていた。

国レベルで国内のフードバンクを統括しているフードバンク・カナダは、想像以上の規模や組織であったことに加え、活動の歴史が長く、様々な取組が行われていた。特に、子どもに対してのプログラムが充実しており、幼い頃から食育を行い、食に関する知識、調理法を教えることは、将来の健康づくりに役立ち、貧困の連鎖を解消していくことにもつながると考える。日本のフードバンク活動は、諸外国に比べると決して盛んであるとは言えないが、食の提供のみに留まることなく、生活全体の質を上げる取組を行っていくことは非常に重要であると感じた。日用品の提供を行うこともその一つだが、「モノ」の提供だけでなく、栄養バランスを考えた食事が提供されることや、教育として食育を取り入れることは、今後フードバンク活動をより活性化していくためのヒントになるものであった。

日本では、諸外国ほど法整備が進んでおらず、各フードバンクがそれぞれに活動を展開している状況であるが、食の提供を行いながら、何かしらの「+α」の支援を行うことで、ますますこの事業への期待が広がると感じた。

## 研修テーマ①

### 『カナダ（トロント）における子育て支援について』

～子どもと若者のための権利擁護センター～

|     |                                                                                                            |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 研修日 | 平成 30 年 10 月 15 日（月）                                                                                       |
| 研修先 | カナダ オンタリオ州 トロント<br>Boost Child's Youth Advocacy Center<br>-ブーストチャイルズユースアドボカシーセンター-<br>（子どもと若者のための権利擁護センター） |
| 説明者 | シンディ・オンス氏、スダーシャ氏、ティカ氏、<br>パール・ワイマー氏                                                                        |

#### 【研修目的】

市町村は、児童虐待対応において、最も身近な公的機関として、関係機関との調整役を担っている。事例に応じて関係機関を集め、ケース検討会議を開催し、対応について話し合うが、機関によって対応できる範囲は限られており、温度差を感じることもあり上手く連携を図れないこともある。そこで、司法・警察・ソーシャルワーカー等の様々な職種の人たちが同一施設内で活動を行っているブーストチャイルズユースアドボカシーセンター（以下「センター」という。）を訪問し、体制作りや連携の図り方、虐待を未然に防ぐための予防プログラムについて学ぶ。

#### 【カナダ、トロントの子どもの権利擁護に関する団体】

現在、カナダには子どもの権利擁護に関する団体は約 40 団体、隣国アメリカ合衆国には約 900 団体ある。トロントはカナダ最大の都市であり、虐待件数もカナダで一番多くなっている。多文化の町であるため、宗教や人権により細やかな対応ができるよう、市内には①カトリック教徒、②ネイティブアメリカン、③ユダヤ教徒、④その他一般の子供たち、を擁護、保護する 4 種類の団体が、全て州の法律に従って活動を行う。子どもを親から分離しなければならないときに、カトリック教で育った子どもはカトリック教徒の家に、ネイティブアメリカンの子どもはネイティブアメリカンの家に預けることができるよう、4 種類の団体に分かれている。

#### 【施設設立の経緯】

37 年前、街角で靴磨きをしていた 11 歳の男児が誘拐、性的虐待を受け殺害されるという痛ましい事件が起き、市民は大変大きなショックを受けた。当時の市

長が性的虐待、暴力を防ぐための特別対応チームとして形成したのがセンターの始まりである。設立当初は性的虐待専門のチームだったが、年月を経て性的虐待に加え、身体的虐待、精神的虐待、暴力を見た子どもに対するケアも取り扱うようになった。

### 【施設の概要】

センターが子どもの権利擁護団体になったのは5年前。現在、警察官23名、児童保護係37名、児童養護係6名、看護師、カウンセラー、ファシリティドッグ（ストレスを抱えた人に安らぎを与える役割を担う犬）が同一施設内で活動している。センターに勤務する警察官は重いケースを扱うので、それに対応できる人のみ配属される。専門のトレーニングを受けた人、虐待関係で2年以上の経験を持つ人が対象となる。配属は自分で希望しなければ来ることができない。一般的には最大2年間だが、センターは2年以上勤務でき、中には5年目になる人もいる。開所時間は9時から17時、警察官の勤務は①7時30分から15時30分と②14時から22時の2交代。施設は、基本的に無休で、時間外は当直の電話係が対応し、警察官、児童保護係に連絡がとれる体制が整えられている。現在センターの管轄には、全市が含まれているわけではない。GTA（Greater Toronto Area：トロント大都市圏）全体では、11の警察の管轄地域のうち、9つの地域を取り扱っている。2019年には全ての地域を網羅する予定だが、スタッフを増やさなければならず、費用もかかる。施設運営の費用は連邦政府、州、市から補助金で賄われているが、足りない分は自分たちで捻出しており、その割合は年々高くなっている。



〔寄附者の一覧〕

### 【虐待対応について】

センターで扱うケースは、19歳未満の性的人身売買、DV（ドメスティックバイオレンス）での怪我、警察の介入がある子どもが殺害されたケース、ネット上で被害にあったケース等で、対象の子どもは、センターでの全てのサービスを受けることができる。虐待の加害者は、90%以上が知人や親族等、本来子どもをケアする立場の人間である。センターで受けることができるサービス以外にも、必要に応じてメンタルヘルスの専門家につなぐことも可能である。基本的には、10回のカウンセリングを受けることができ、それ以上必要な子どもは、10回を超

えてカウンセリングを受けることができるようになっている。

重篤なケースを扱う場合は、警察官と一緒に対応する。まず保護団体か警察に連絡が来るが、保護団体に連絡がきた場合は、同一フロアにいる警察官に報告し、今後の対応の方針を決める。例えば、学校から連絡があった場合は、家族が加害者でなければセンターに聞取り用の部屋が4部屋あるのでそこで行う。聞取りの様子は全てカメラに収められる。メディカルチェックやカウンセリング等全てのサービスもこの施設で受けることができる。関係機関が連携を取ることで、被害を受けた子どもに何度も話を聞かずに済み、子どもを守ることができる。得た情報は責任を持って関係者と共有する。ケース発生から2箇月経過すると、センターの会議室に一同が会して、これまでの経過と今後の方針について話し合う。家族から支援が不要であるとの申出があれば一度終結となるが、再開してほしいと要望があれば再開することも可能である。

### 【虐待防止プログラムについて】

#### ① トラウマに関するトレーニング

トラウマを和らげるトレーニングの中には、文化的な面から切り込むプログラムがある。11歳から18歳の子どもを対象にしたヒップホップを通して行うプログラムには、連邦政府から多額の補助金が出る。その他にもヨガやマインドフルネス（瞑想）、セラピー等多様なプログラムが用意されている。

#### ② 法廷に関するプログラム

目撃者として法廷に立たなければならない18歳未満の子どもを対象にしたプログラム。安心して法廷に向かえるよう準備の手伝いを行う。裁判では別室での発言や、センター職員の同席、子どもをサポートするためのファシリティドッグが法廷に来ることも許可されている。法廷プログラムは3歳から、治療プログラムは4歳から受けることができる。

#### ③ 予防を目的とした一般市民教育プログラム

青少年対象のプログラムと成人対象のプログラムがある。虐待を見極めるサインや、虐待を受けた子どもがどのような形で報告してくるか、幼児虐待の報告はどこにするのか、通告の際に何を言えば良いのか、法律の情報提供も行っている。提携機関の協力も得て様々な訓練を行っている。

#### ④ 虐待を防ぐためのプログラム

子どもを対象としたプログラムの一つに、学校で絵本を使い行うものがある。このプログラムは初歩的なもので、虐待の内容や性的虐待について話すのではなく、虐待を知ってもらうことを目的としている。



テーマは下記の 6 つである。

- i) 自己肯定
- ii) コミュニケーションの取り方
- iii) 選択を行う
- iv) 友人関係
- v) 接触とは
- vi) 助けの求め方



〔学校で使用している絵本〕

## 【施設見学】

### ○待合室

椅子やぬいぐるみが置いてあり、訪れた子どもが安心して待つことができる仕様になっている。

### ○セラピールーム

目的に合わせて数種類の部屋がある。

### ○身体検査のための部屋

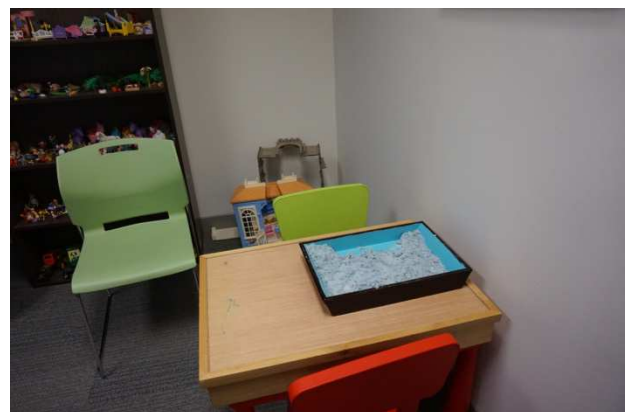
看護師が一緒でないとセンターの職員でも入室することができない。初歩的な検査が可能である。

### ○警察官の執務室

カメラを通してインタビュールームの様子を見ることができる部屋もあった。現在センターで勤務する警察官は 23 名だが、2019 年 1 月には 38 名になる予定。警察官以外にも秘書もいる。私服で勤務し、学校に同行するときも私服で行く。



〔待合室〕



〔セラピールーム〕

オフィスは 5 箇月前にできたばかりで、引越しが完了していない部署や 1 月に増員予定のため空席があった。一時保護所はセンターではなく、外部委託となる。どんな人でも受け入れる、バリアフリーを目標に誰にとっても安全な場所にし、個人個人に合ったサービスを提供する。セクシャルマイノリティに関するものも多くあり、自己申告があればその目的に合わせて受け入れる。

## 【まとめ】

日本の児童相談所で、平成 29 年度中に児童虐待相談として対応した件数は 133,778 件（速報値）で、過去最多、5 年前の平成 24 年度と比較すると倍増している。増加要因の一つに、面前 DV（どちらかの親が子どもの前で、配偶者に暴力をふるったり、暴言を吐いたりする行為）について警察からの通告が増えていることが挙げられる。平成 30 年 3 月に起きた目黒区虐待死事案を受け、同年 7 月 20 日には「児童虐待防止対策の強化に向けた緊急総合対策」が閣議決定された。緊急総合対策では、児童相談所のみならず市町村の体制・専門性強化が盛り込まれており、市町村の担う役割がますます大きくなっている。

現在、市町村は要保護児童対策地域協議会の調整を担っており、通告があった場合には児童相談所や警察等の関係機関に協力要請を行うが、各関係機関の事務所が遠方であることや他の業務との関係により、第一報が入ってもすぐに集まり対応について協議することができない状況にある。また、児童相談所以外では虐待の専門職という人は少なく、異動により担当している人も多い。虐待対応における日本と今回視察したセンターの大きな違いの一つに、センターで勤務する警察官は異動で配属されるのではなく、自らの意思で来ていることが挙げられる。そのため虐待に対する意識は非常に高いと感じた。

また、同じフロアに関係機関が集まっているので、事案が発生した時に素早く対応できる点においても非常に理想的な施設であった。



虐待防止プログラムについては、幼い頃から虐待の知識を持たせるプログラムもあり、虐待を受けた際にその行為が虐待であると自覚することが可能になる。自覚することで重篤化する前に自ら助けを求めることができる子どもが増えると思われる。事案発生後の対応のみではなく、未然防止のために予防プログラムを取り入れていくことで、被害を受ける子どもを減らすことにつながる。ただし、平成 31 年 1 月に起きた千葉女児虐待死では、女児が大人に助けを求めていたにも関わらず、結果的には助けることができなかったことを踏まえると、児童を守る立場にある大人への適切な対応方法を周知することが今一番必要なことであると考えられる。

## 研修テーマ②

### 『外国人観光客を呼び込む観光地づくりについて』

～ナイアガラ観光局及びナイアガラの滝～

|     |                                            |
|-----|--------------------------------------------|
| 研修日 | 平成 30 年 10 月 16 日（日）                       |
| 研修先 | カナダ オンタリオ州 ナイアガラフォールズ<br>ナイアガラ観光局及びナイアガラの滝 |
| 説明者 | ナイアガラ観光局職員：ベッキー氏                           |

#### 【研修目的】

日本は本格的な人口減少・少子高齢化の時代を迎え、宮崎県も高齢化率が全国平均を上回り、30%をゆうに越え、超高齢社会に突入している。このような状況の中、本県が観光地としていかに交流人口を増やしていけるかが今後の課題であるとする。交流人口を増やすにあたり、単に旅行者数の増加を目的とするだけでなく、一度訪れていただいた方にリピーターになってもらうリピーター率を向上させたり、旅行者一人当たりの消費額を増加させたりする工夫も必要と考える。

そのための手段を学び、課題を解決するため、ナイアガラフォールズの地域資源を活用した観光施設、食、サービス等を調査し、持続可能な運営方法を学び、宮崎県での実施の可能性について検討することを目的とする。

#### 【ナイアガラ・フォールズの概要】

ナイアガラ・フォールズは、オンタリオ州の南部に位置している都市である。（人口およそ 82,000 人（2006 年国勢調査）面積 209.58 ㎢）新婚旅行で訪れる人が多いことから、別名「ハネムーン・シティ」と呼ばれる。対岸のアメリカ側にはニューヨーク州のナイアガラフォールズ市がある。東はアメリカの国境にあたるナイアガラ川、南はエリー湖、北はオンタリオ湖に面している。ナイアガラの滝は、エリー湖からオンタリオ湖に流れるナイアガラ川にあり、カナダのオンタリオ州とアメリカのニューヨーク州を分ける国境になっている。



（出典）

2019 ナイアガラの滝  
観光情報サイト



滝周辺の土地はナイアガラ・パークス（ナイアガラ公園管理局）によって管理・運営されている。滝と川沿いのエリアは観光地区として開発されており、駐車場、展望台タワー、カジノ、劇場などがある。

また、国際的にも評価の高いワインの生産地としても知られ、一帯にはワイナリーが広がっている。特に、凍ったブドウから造られる甘口ワインであるアイスワインの生産でも知られ、アイスワインの世界最大生産量を誇るワイナリーがある。



アイスワインの原料である  
凍ったぶどう  
出典：niagarawinefestival.com

### 【ナイアガラ滝の概要】

ナイアガラ滝はゴート島によって、カナダ滝（落差 56m、幅 657m）とアメリカ滝（落差 58m、幅 330m）からなる。さらにアメリカ側にはブライダルベール滝（落差 55m、幅 15m）がある。



出典：阪急交通社カナダ特集

カナダ滝の上流には可動堰（せき）が建設されており、夜間の水量は日中の半分になるように調節されている。1950年代までは水の流れによる浸食により年間 1 m ずつ上流に移動していたが、60年代に落下水量を馬蹄形全体に均等化する工事が行われ、現在、侵食するスピードは年間 3 cm 程度に抑えられているが、それでも 2 億 5 千年後には、ナイアガラ滝は消滅すると言われている。浸食の対策は市政府、ナイアガラパークス、ニューヨーク州ナイアガラ市（アメリカ側）が関与している。



カナダ滝の上流に設置された可動堰

### 【ナイアガラ観光局】

ナイアガラ観光局は、市の政府とは独立した機関であり、収益性もなく、NPO

法人のような存在である。スタッフは 11 人と少なく、その役割としては、ナイアガラに観光客を呼び込むためのマーケティングや、ナイアガラを訪れる年間約 1,400 万人の観光客を 1 日でも長く滞在させ、楽しんでもらえるようにすることである。ナイアガラで行われている各事業への関与はしておらず、イベント等の実施主体にはなっていない。あくまで、一帯の観光地を下支えする立場である。

財源は、政府や州・市からの助成と、約 360 のメンバーシップ加入者からの収益で賄っている。

ナイアガラ観光局が配慮している観光客への対応として、多言語に対応したガイドブックの発行を行っている。また、ベジタリアンやハラール（イスラム教徒が食べることを許されている食材や料理）などの食事に対応できるホテルや場所を紹介できるよう準備し、間接的に観光客へ対応している。例えば、お祈りに使う部屋がどのホテルにあるかや、この食事はどこに行けば食べられる、といった情報を把握している。



### 【ナイアガラの滝を活用した観光について】

ナイアガラは、先住民がいた時代から開発されており、先住民の言葉である「オニガーラ＝雷のような音を出す水の流れ」がナイアガラの由来と言われている。ナイアガラの滝が発見された当時から観光地という方向性で開発が始まった。特に、ナイアガラエリアの土地購入者が整備・開発を進め、観光客を呼べるよう工夫し、開発が進んでいった。一般的な観光地との違いとしては、ナイアガラは常に新しい開発、アイデアであふれ、再開発を繰り返して発展し続けており、集客数が落ち、下火になったことがないのが特徴である。

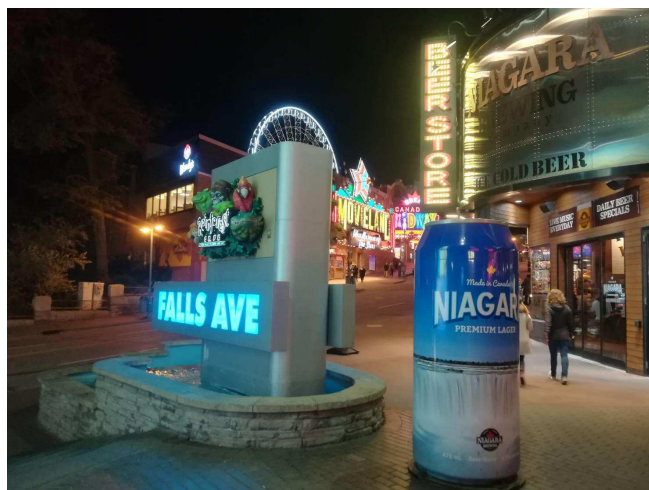


観光局のマーケティングの一つとして、多くの交通会社とパートナーシップを組んで観光誘致を行っている。ナイアガラ観光に利用される交通会社に W E G O（ウィゴー）という地元の交通会社があり、ナイアガラフォールズ周辺は全てウィゴーのシャトルバス（料金は 9 カナダドル。）で行き来できるよう交通網が整備されている。



ナイアガラ滝を楽しむ方法としては、ヘリコプター、ジップライン（張られたワイヤーロープを滑車を使って滑り降りる遊び）、ラフティング（川下り）などがある。夏は毎日花火大会があり、冬はイルミネーションによる光の祭典が開催され、11月から1月終わりまでは8 kmにわたるイルミネーションが点灯される。ほかにも、食の祭典や氷の彫刻祭など、年間を通して様々なイベントを開催し、観光客の誘致に力を入れている。これらのイベントは観光客が楽しむだけでなく、地元の人も楽しめるイベントとなっている。

そのほか、ナイアガラフォールズ国際マラソンが開催される。スタート地点がアメリカ、フィニッシュ地点がカナダという国境を越えて行う珍しいマラソン大会となっている。開催時期は、ホテルやレストランの利用が増えるため経済効果が高いイベントとなっている。また、有名なワインの産地であるため、ワイナリーツアーやアイスワインフェスティバルなど、ワインを冠するイベントも開催されている。



ナイアガラの街

### 【ナイアガラ観光の問題点について】

一方、問題点もあり、その一つとしてホテル不足があげられる。現在、問題解消のためにホテルを建設中であったが、宿泊施設として観光客のニーズに対応できるよういろいろなスタイル、レベルのホテルが必要である。

二つ目の問題として、アトラクションの待ち時間が長いことがあげられる。乗船クルーズなど、人気のあるアトラクションには観光客が集中するため、分散させるための人を雇ったり、待ち時間を短くする工夫や対策が必要である。

三つ目の問題として、ごみ問題がある。ナイアガラ滝を見学するに当たり、ごみのポイ捨てが非常に気になった。柵の外など、非常に目立つ場所ではなかったが、今後悪化すれば、問題になってくるのではないかと感じた。



柵の外に捨てられたゴミ

四つ目の問題として、言語対応がある。標識・パンフレットなど、主要言語に

は対応していたが、日本語のものはなく、言語非対応の観光客にとっては、観光地の楽しみ方が半減するように感じた。

最後に、今後の問題として、合法大麻の問題がある。カナダでは、2018年10月17日から、先進国として初となる大麻の所持、使用が合法化された。観光局としては、観光への影響に注目しているようだった。大麻を目当てに観光客が増えるかもしれないが、法律的な線引きについてももしっかり把握し、管理と誘致の兼ね合いを大事にする必要があると感じた。

### 【まとめ】

滝のライトアップや乗船クルーズなど、滝を見て体験して楽しめるのはもちろん、花火や祭典、マラソンなどのイベントがシーズン問わず開催され、周辺にはカジノやマジックショー、ワイナリーや一流ホテルなど、あらゆる世代が多角的に楽しめる複合的な観光地であった。

平日であったにもかかわらず、多くの観光客で賑わっており、ナイアガラの滝の観光資源としてのスケールの大きさを改めて感じた。

一方、ナイアガラの滝の問題点から学んだこととして、様々な国の外国人観光客に対応するための標識、カタログ、パンフレット等は、各種言語に対応したものが必要であり、ホテルも、エコノミーから5つ星、様々な宗教に対応した部屋や料理など、準備が必要である。また、観光客のごみ問題が生じないように、専用の人を雇用したり、ゴミ捨て場所の配置など工夫が必要である。

残念ながら、宮崎県にはナイアガラの滝ほどの観光資源は見当たらないが、今後、観光地を作るのであれば、まずは、飲食店やホテル、カジノなどの民間企業が自然と集まるような収益の見込める観光地である必要性を感じた。そのための観光資源の磨き上げが行政に求められるべきことであり、決して、行政主導で観光地を作るべきではないと感じた。あくまで行政は、下支えする立ち位置が重要であり、そうであることが、持続可能な観光地として発展し続けていくことを学んだ。



### 研修テーマ③

## 『環境に配慮した経済成長と魅力あるまちづくりについて』

～トライメット～

|     |                                         |
|-----|-----------------------------------------|
| 研修日 | 平成30年10月18日（木）                          |
| 研修先 | アメリカ合衆国 オレゴン州 ポートランド市<br>TRI MET トライメット |
| 説明者 | チーフアーキテクト：ボブ・ヘイスティング氏                   |

### 【調査目的】

オレゴン州ポートランドは、車社会の到来と急速な都市化が進み、都心部の衰退と郊外化の加速、乱開発、渋滞によって、大気汚染など環境は著しく悪化した。こうした環境対策として、UGB（アーバン・グロース・バウンダリー＝都市部成長境界線）を設定することで、周辺の豊かな自然を残しながら都市機能を集中させ、職住遊の近接を実現させた。また、都心部は路面電車、バスなどの公共交通機関でほとんど移動ができる整備や、自転車ごと公共交通機関に乗り込める仕組みの整備など、自転車通勤もしやすい対策が取られている。その結果、CO2の排出量を減らし、環境に優しい街そして、全米で最も住みたい街となった。

そこで、公共交通機関の運営および整備を行う TRI MET（トライメット）の交通政策に関する取組み手法と、環境に配慮した都市機能の在り方について学ぶことを目的とした。

### 【トライメットの概要】

特別区内の公共交通管理運営組織であり、ポートランド市内の路面電車、ローカルバスの事業会社を統一し発足。オレゴン州ポートランドにおいて、バス、マックス・ライト・レール（郊外と中心部を結ぶ電車）、通勤電車のサービスを提供し、州知事に任命された7名の役員により運営。地域住民の所得税を財源としている。2,000人強の職員がおり、うちオペレーター（交通機関の操縦者）が7割、技術者が3割。

交通渋滞を緩和し大気汚染を低減しながら、交通手段は人々を地域社会と結びつけ、地域をより住みやすい場所に行っている。公共交通機関をはじめ、橋や公共施設のプランニング、デザインも手掛けており、外部コンサルタントとの協働で





業務を行う。さらには、芸術作品を公共交通システムに統合することによって、公共交通機関の利用を促進し、地域の文化的豊かさを向上するとの考えから、公共芸術プログラムにも携わる。

#### Our Organization（組織理念）

##### ○Vision（目標）：

To do our part in making our community the best place to live in the country.  
＜私たちのコミュニティをその国で暮らす最適な場所にすること。＞

##### ○Mission（使命）：

To provide valued transit service that is safe, dependable and easy to use.  
＜安全で、信頼でき、使いやすい、価値のある交通サービスを提供すること。＞

##### ○Values（価値観）：

Do the right thing, by being responsive, inclusive and accountable.  
＜即応性、包括性、説明責任を果たすことで、正しいことを行うこと。＞

#### 【トライメット設立の経緯】

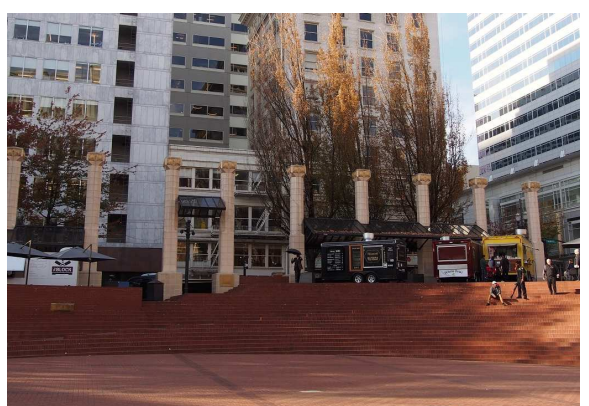
1840 年代、ポートランドの地域には約 35,000 人のネイティブアメリカンが住んでおり、自然や食べ物が豊富であった。1850 年代、自然を守り・享受することと、多くの収穫を得ようとする矛盾した状況で、林業、漁業、農業でより収穫を上げようとしたことで公害問題も出てきた。1960 年代、ウィラメット川の公害はひどく、魚も生息しない状況となり、夏は大気汚染がひどく、呼吸するもの苦しいほどだった。そこで、ポートランド市民は自分達の行為が自分達を苦しめている状況で、「ビジネスの在り方、そして生き方を転換しなければならない」と目覚め、1970 年代住みやすい都市への土地利用と交通計画の転換機運が高まり、トライメット設立へとつながった。

写真／パイオニア・コートハウス・スクエアとなる場所の変遷

上：1960 年代通勤者用の駐車場時代

中：1981 年広場建築決定後の整備風景

下：現在の様子





## 【調査報告1．オレゴン州とトライメットの特徴】

オレゴン州は、それぞれの都市が「成長の境界線」を設定しなければならない点で非常にユニークな州である。これは、スプロール化(都市が無秩序に拡大していく現象)を防ぎ、限られた都市の中で機能を高めていきながら、農業や林業を保護するという目的がある。

自分たちは自然の中にいるということ、そのため自然は遠くにあるのではなく、街の中に沢山ある状況を作らなければならない。自分達が生き抜いていくために、自然を取り入れるという考え方にしていかなければならない。こうした考えから、オレゴンのビジネスでは自然から学び活かしていくことが重視されるようになった。ナイアガラに次ぐ水力発電によるエネルギー確保もその一つである。石炭によるエネルギーを減らし、水力だけでなく、風力、太陽光エネルギーを取り入れ、持続可能なビルディングの建設など、将来へ向けた取り組みも進んでいる。

トライメットは、エンジニアたちが直接住民と話す機会を設け、対話の中でコミュニティの人たちがどのような価値観をもっているのか、それをどう活かしていくかということを学ぶ手法で、各種計画などが進められている。市民がデザインの過程に参加することによって新しいアイデアが生まれることを理解し、コミュニティと積極的に関与していくという事を行っている。一緒に作業して過程において、話を聞くことによって対話が生まれ、解決策を一緒に見出しお互いのコミュニケーションができていくとの考えによるものである。そして、市自体がどうすれば一番うまく機能するかという「実験のような場所」と考え、デザインとテストを繰り返し、市民がプロセスの一環として組み込まれていくやり方を行うことで人間のインフラ＝市民による基盤も出来ていくと考えられている。



### How we get there....matters

It's the result of our process- an embodiment of a community making....a *shaping* process



毎週開催される市長及び議員と市民との意見交換会や現場での検証。



### Creating a Human infrastructure

While the materials we appropriate, the tools we use, and the means we employ to build this future are very important...



工事現場における作業員による市民との会話ややり取りが市民基盤をつくる。

## 【調査報告 2．自転車の利用促進への関与】

ポートランドはニューヨークやロサンゼルスと異なり、資金が少ない状況から、交通手段としての自転車活用にも積極的に取り組んでいる。橋を計画する際には、「自転車と歩行者がどのように共存していけるか」が一つの大きな問題となり、サイクリストをデザインのプロセスの一環に取り込んだ計画策定が行われた。また、市街地の通りでは、自転車・自動車・ライトレールの車線が同じ幅に設定されている。これは、お互いが見える状態にすること、これが一番安全なやり方であることがわかり、地下鉄を整備する資金はないため、車を運転する人へ「道を使うのが車だけではないこと、歩行者も自転車も同じ利用者であること」の再教育を行い、行動変容へとつなげた。

また、現在は、新しいバスのプラットホームのテストが行われており、そこには車いすの人や、e スクーター（電動式キックスクーター）の人、歩行者等色々な人がいるといった状況でテストが行われている。このテストには、技術的な専門家、交通機関の利用者等が観察しながら、自転車やスクーターのライダーがバス乗降者に対して止まって待つように指示する、標識のテスト等も行われている。今後は、テストからのフィードバックを、プラットホームステーションの設計に統合していく予定のようである。



連結式バスに対応した、新しいバス停のプラットホームテストの様子。通常のバス乗降者や車いすでのバス利用者、そして車道と歩道の間を通行するサイクリストや e スクーターが参加し、現場実験と検討が行われている。2022 年の実用化が目指されている。

トライメット ブライアン・ラム氏 ブログより

このように、市をラボのようにして現場での実験的な機会を設けて、より良い案が作り上げられている。

## 【調査結果 3．環境に配慮した交通政策】

ポートランドは、1970 年代、大気汚染を解決するために高速道路の建設をやめる方針を決め、1970 年代後半ダウンタウンの高速道路は取り壊され、ウォーターフロントパークが作られた。そして、高速道路プロジェクトに当てられていた連邦政府に補助金をライトレール交通プロジェクトに使う申請が認められ、

1980年代以降は高速道路の建設は行われていない。その結果、排気ガスによる大気汚染の問題も改善され、自然環境豊かな地域の成長が図られている。

最近では電気自動車が普及しはじめ、トライメットでは、2035年までにバスにディーゼルエンジン車両を使わないことを決めている。このことは、将来の環境対策だけでなく、バス通路周辺に住む人たちの空気を改善することも一つの目的とされている。

現在バッテリー電気バスがテストされており、5つのバスがまもなく導入される予定。2019年には、さらに10台のバッテリー式電気バスを購入し、その後3年間でさらに50台の購入が予定されている。すべて



車両電気や水素など、代替燃料を検討しながら2040年までに完全移行を目指すことを示したトライメットホームページ。

が順調であれば、2030年代後半までには、50～80台の代替燃料車を購入することが期待されている。しかし、そこには新しいバス購入に加えて、それらを稼働するための新しいインフラ（路上やガレージベースでの充電設備等）を設置する必要がある。そして、電気バスは現在のディーゼルエンジンバスの2倍の費用がかかるため、かなりの先行コストを考慮する必要がある。それでも、ポートランド地域のよりきれいな未来を確実にするためにトライメットはその役割を果たすことに期待し、自信を持って進める方針である。



## 【考察】

トライメットを視察調査の後、元ポートランド市開発局ビジネス・産業開発マネージャーであり、現在、地域経済開発やイノベーション・コンサルタントとし

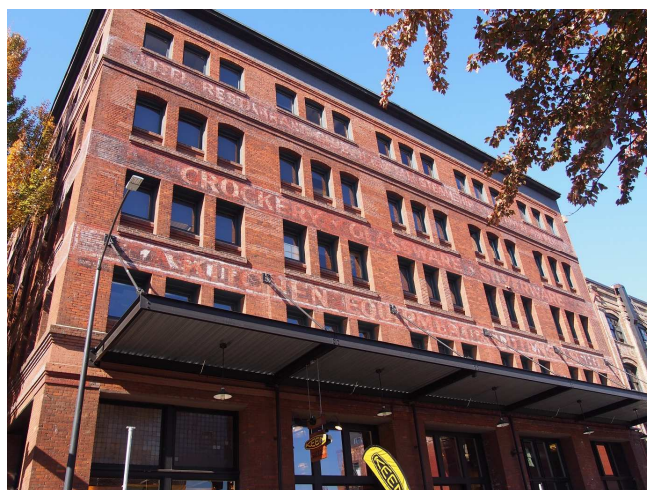


て日米を中心に多くのプロジェクトを手がける、Ziba Design(ジバデザイン)(ポートランド)国際戦略ディレクター 山崎満広氏との意見交換を行う機会も得ることができた。山崎氏の発言も交え、本調査の考察を述べたい。

オレゴン州は、アメリカ合衆国内においてアクセス条件が良い場所ではないが、住みやすい条件を整えられる可能性や、社会を良くしようとする欲求が高く、世の中の流行やトレンドに敏感な人や企業が結果集まっている場所であるとのことであった。

またポートランドは、地権が強かったり、再開発は大企業が参入する日本とは異なり、地域のことを考える地元のディベロッパー(開発業者)が関わり、市とディベロッパーが30年後どのようになっているかを考え、コンセプトを作り、そのコンセプトに基づいて開発を進めた結果、現在のポートランドが形成されていた。また、格差を無くすための方策として、高所得者に偏らず低所得者層を一定比率入居させる住宅や居住地区の設定や、増加傾向にある移民など色々な違ったコミュニティ対して意見を聞く場を設けていくことを、重要視する姿勢を強く感じた。このことは、視察後に先行研究を調べるなかで、2005~2007年にかけて作成されたVisionPDX(ポートランドのまちづくり総合戦略)において、新たに流入してくる人々のまちづくりへの参画を目標として、「公共性とアクセス」、「持続可能性」、「コミュニティ間のコネクションの強化」が掲げられていることによるものと理解できた。

まちの賑わい創出の面においては、Mixed Use(ミクストユース)というアイデアにより、建物の1階を商業、中層階をオフィス等就業の場、上層階を住居やホテルなどにして、住居・店舗・オフィス用途を混在することにより、昼夜人口の差を無くすまちづくりの取組が見られた。そして、中心市街地などでは、1階部は必ず店舗を入れる条例もあり、路面に面した店舗は建物正面に透過性の素材、つまりガラス等を使い、建物内部



倉庫街・工場街・鉄道操車場であった面影を残す建物にアウトドアメーカーが店舗として入居しているパール地区の様子

からまちの賑わいを感じられるように配慮されている。同時に外部からも内部が見え、歩行者や自転車等での回遊する楽しみの創出と、駐輪自転車盗難などへの対策も兼ね備えた工夫を見ることができた。パール地区では、まちの特徴や価値



を高めるため、歴史的建造物は守りながら活用され、築 50 年以上の建物は窓ガラスの大きさや材質などの細かいルールが設けられているとのことであった。

これらのまちづくりの政策背景には、テストとデザインを繰り返しながら、街を実験場としてとらえ、特に市民との意見交換や対話の中で解決策を一緒に見出していく特徴的な進め方があった。一見遠回りの手法にも見え、工期なども延伸してしまうのではないかと思われたが、実際は住民の理解を得て行われているため、決定後の訴訟等が少なく、財政的節約にもなっている現状にあるという。環境重視への転換だけでなく、政治・行政主導からの転換においても、学ぶべき手法であった。



交通手段の一つとして、路面にエリア分けされた、グリーンの自転車通行帯。

現在のポートランドが抱える交通政策の課題は、短期間で急速に普及している e スクーターのシェアシステムについては、法整備が整わないまま利用が解禁され、前述の調査報告にも述べたように、自転車通行エリアとの調整が急務であることのように感じられた。これに加え、ポートランドの交通法規を理解していない、特に旅行者による対策は、シェアサイクルや e スクーター利用に際して問題視されているようであった。

これまで、都市空間における交通手段の在り方については、歩行者空間のデザインと自転車政策など、市民に対する交通教育及び啓発活動を積極的に住民と進め、また、自転車等を媒体としたイベントやワークショップを民間団体等が企画し、トライメットをはじめとした公共機関がそれを支援するなどの手法で対策が講じられてきた。

交通機関を切り口に見えてきたことは、多くの時間や手間をかけながら、市民、行政、議会、経済界など社会に関わるあらゆる人々が、都市の成長について長期のビジョンをもって議論を続けている合意形成プロセスがポイントであり、市民も自らが望むライフスタイルを実現するために、コミュニティの中で自ら課題解決に向けたまちづくりへの意識と関心と関与の蓄積が、ポートランドには存在すると感じた。今後わが国や自分の暮らすまちのあり方を考える上で多くの示唆を受けた視察調査であった。

<参考文献、参考資料>

- ・山崎満広(2016)『ポートランド世界で一番住みたい街をつくる』学芸出版社
- ・倉田直道米(1999)都市住宅学28号各地における自動車交通抑制への検討と対策の事例 米国ポートランド市における交通まちづくり
- ・岩淵泰、イーサン・セルツァー、氏原岳人(2017)岡山大学経済学会雑誌48(3) オレゴン州ポートランドにおけるエコリバブルシティの形成  
ー都市計画と参加民主主義の視点からー
- ・佐々木宏幸(2011)家とまちなみ 63 米国ニューアーバニズムの住宅地に見る縮小時代の郊外型コミュニティ開発

<参考サイト>

- ・TRI MET ホームページ <https://trimet.org>
- ・TRI MET 地域交通と土地利用計画 Trimet Translation Final 2\_14\_10
- ・NTT DaTa Think Daily(2015.3.31)vol.71  
不景気育ちの未来都市ポートランド。愛される街の秘密とは

### 研修テーマ③

## 『環境に配慮した経済成長と魅力あるまちづくりについて』

～ポートランド交通局～

|     |                                                                                                                                                                                              |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 研修日 | 平成 30 年 10 月 19 日（金）                                                                                                                                                                         |
| 研修先 | アメリカ合衆国 オレゴン州 ポートランド市<br>PBOT -ポートランド交通局-                                                                                                                                                    |
| 説明者 | Bicycle Coordinator（自転車コーディネーター）：<br>ロジャー・ジェラー氏<br>Fixing Our Streets Program Manager（市街計画修正部長）：<br>マイケル・テッテフ氏<br>First Stop Portland Associate Director（ファーストストップ<br>ポートランド副理事）：サラ・イアンナローン氏 |

### 【調査目的】

環境に配慮しながら、街の発展を維持していくため、その手段のひとつとして自転車利用の促進を行っているポートランド交通局の施策、またその策定について学ぶことで、本県の街づくりや、住民と協働した政策策定の参考としたい。

また、自転車利用により期待される住民の健康増進についての可能性を探る。

### 【全米一の自転車都市ポートランド】



ポートランドは、1995 年にバイシクルマガジン誌の「全米一自転車にやさしい街」として選ばれた。また、2003 年には全米サイクリスト連盟の「自転車にやさしい地域」のプラチナ認定を受けた全米で最初の都市で、市内には約 500 キロの自転車道があり、約 6 % の通勤者が自転車で通う。

ポートランドは、メトロ政府という広域行政体に属している。メトロ政府は、1978 年に住民の直接投票によって創設された広域行政体であり、管轄する区域は 3 つの郡と 25 の市にまたがっている。メトロ政府管轄区域には、メトロ政府により都市成長境界線という境界線が設定されている。これは、境界線の外（郊外）の農地、自然環境の保護と、境界線内部の都市部の開発、土地利用の制限を

行うための境界線である。ポートランドは、メトロ政府により都市成長境界線が設定され、持続可能かつコンパクトな街づくりを展開してきたことにより、住みやすい街、また環境先進都市としても発展を遂げた。

メトロ政府のポートランド都市圏には、この区域のバス、ライトレールなどの公共交通機関を統合して運営する、トライメットという団体がある。この公共交通システムの発達も、ポートランドのコンパクトな街づくりには欠かせないものである。



#### 【ポートランド交通局の概要】

ポートランド交通局は、交通に関するインフラ整備（市内道路、自転車道の整備）、交通に関する政策の策定、交通安全プログラムの発信など、市内の交通に関する政策を実行している公共機関である。

ポリシー、プランニング・プロジェクト部門（市の交通に関する政策、計画策定部門）、パーキング部門（駐車場の管理、運用や規制を行う部署）、などの部署



があり、ポートランドの自転車の政策は、ポートランド交通局のアクティブ・トランスポートーション部（自動車以外の公共交通機関の利用促進のため、主に歩行者や自転車利用者向けの企画、立案を行う部署）が担っている。この部の目的は、歩行者と公共交通の利用者がより安全で心地よく市内道路を使用できるようにすることであり、交通施策の策定や、自転車専用レーンの整備、また、自転車利用者への教育などを行っている。

### 【調査内容】

オレゴン州の税法に、自転車税というものがあり、1970年代にできた、歩行者、自転車の安全を確保するためにできた法律である。自転車や歩行者の施設で最低1%の出資を確保することや、新しく道路を作るときは自転車や歩行者のことを考えた施設を作ることが義務付けられている。また、交通局では低炭素（CO<sub>2</sub>の排出量が少ない）の交通手段の利用促進を目指している。そのために、最新の気候変動計画と交通システム計画に設定された目標を達成することで、「VMT（ビークル・マイルズ・トラベルド＝自動車走行距離）」を削減することを目指している。自転車もその一つとして重要な交通手段と捉えられている。自転車交通に関する総合計画では、3マイル以下の移動の交通手段として、自動車運転より自転車移動が魅力的になるような環境をつくることを目標としている。

交通システムの構築については、12歳の子どもが快適に安全に自転車に乗ることができることを基準としている。この基準を設定することで、全ての年齢や能力の人々が安全快適に利用できるシステムが構築することができる。

自転車専用レーンの拡大にも取り組んでいる。1990年に77マイルだった自転車専用レーンが、2018年現在は、370マイルに拡大されている。

専用レーンでも、安全快適に自転車を運転するためには広い道幅が必要であるが、自動車と並んで走る道路も多く、そういった道路では、境界線に植栽を置いたり、ポールを立てたり、駐車帯を境界線上に設定したりなど、自転車と自動車を物理的に分離する工夫がなされている。





ポートランドでは、BIKETOWN(バイクタウン)という自転車シェアリングシステムがあり、市がモチベイト社に運営を委託している。ポートランド市内で、このバイクタウンのオレンジの自転車が多くみられた。交通局にバイクタウン担当部署があり、受託企業であるモチベイト社や市議会議員との協議で事業の展開を行っている。

また、自動車に乗る方に対しての教育や、自転車の利用者への教育にも力を入れている。自動車学校で自転車についての教育をしたり、運転マニュアルに自転車レーンのことを取り入れたりしている。小中学校では、「Safe Routes to School (セーフ・ルート・トゥ・スクール=学校への安全な道のり)」というプログラムがあり、授業の一環で自転車の乗り方を練習したり、通学路を自転車で登校し、危険な個所を確認したりしている。

ビジョンゼロという、スウェーデン発祥のプログラムもある。交通事故による死亡、怪我をゼロにすることを目標とするプログラムである。主に運転時に、歩行者、自転車利用者への配慮を促すプログラムで、スピードを減速するメッセージ発信に力をいれている。事故に関しては、自転車利用者が増えることで減少傾向にある。

住民の健康増進に寄与する活動として、Sunday Parkways (サンデー パークウェイ) というイベントがある。ポートランド交通局が主催しているもので、一部の公園とその周辺道路を利用し、ウォーキングやサイクリングを楽しむイベントである。このイベント情報はポートランド交通局のホームページやSNSで発信されている。

このように、自転車の利用環境の整備を行ったり、計画等を策定することで、自転車の利用促進を行っている。

## 【考察】

ポートランドでは、自転車は環境に配慮した交通手段として利用が促進されており、街を歩くと、オレンジ色のバイクタウンのシェアサイクルで移動する人や、所々に駐輪場があり、停めてある自転車も多く見かけることができた。

ポートランド州立大学の調査によると、自転車で街を訪れる人が多くお金を使

うという結果が出ており、地域の経済活性化にもつながっているとのことであった。

ポートランドのパール地区を歩いて見学したときに、歩くのがとても楽しい街だと感じた。自転車道が整備され、歩行者にとっても、自転車にとっても快適な空間ができており、街を自転車で周遊する楽しさや、歩いて街の賑わいを身近に感じることができた。こういった環境が街を訪れる人々の心をつかみ、消費活動を促進しているのではないかと感じた。

また、歩行者、自転車利用者にとって快適な環境をつくることにより、歩いたり、自転車で移動する人が増え、住民の運動量の増加につながることを期待できるのではないかと考える。2009年のWHOの資料によると、死亡リスクの第4位に運動不足があがっている。運動量が増加することで運動不足が解消され、住民の健康増進の向上につながり、さらに健康な人が増えることで住民の健康寿命が延伸され、医療費の削減にもつながると考える。住民にとっても、街にとってもより良いサイクルが生まれてくるのではないかと考える。

ポートランドの街づくりは、ネイバーフットアソシエーションという地域自治組織が深く関わっている。この自治組織は市から補助金を受けており、その活動、役割を果たすことで補助金が出る仕組みになっているため、地域住民は自ずと積極的に地域の活動や行政と関わることになる。ポートランド交通局の策定した自転車マスタープランにおいても、2,000人を越える市民の協力があつた。

また、ポートランドでは、市民が活動の主となり、それを行政がサポートするという、日本における行政とは逆の立場であり、特徴的でもある。

本県での自転車利用の促進を考えたときに、自転車専用レーンの整備が重要だと考える。さらに、そこには歩行者、バスなどの公共交通機関との共存の空間が必要であり、十分なスペースを確保できるかという課題があるほか、様々な課題がある。こういった課題や、それをどう解決していくかということを、そこに住む住民が考えることが重要ではないかと考える。行政主導では住民の意志との相違が生じやすい。

ポートランドと全く同じ様にとはいかなくても、計画の初期段階から住民の意見を聞き、協働して計画していくことが、本当にその地域、まちにとってより良いものを作っていくことにつながるのではないかと考える。

自転車の利用促進には、地域経済の活性化や、環境保護、住民の健康増進など、様々な効果が期待でき、今後の施策等の策定の参考とできるものである。

### 研修テーマ③

## 『環境に配慮した経済成長と魅力あるまちづくりについて』 ～バイクタウン～

|     |                                                      |
|-----|------------------------------------------------------|
| 研修日 | 平成 30 年 10 月 18 日（木）                                 |
| 研修先 | アメリカ合衆国 オレゴン州 ポートランド市<br>BIKE TOWN -バイクタウン-          |
| 説明者 | General manager（総支配人）：ドロシー氏<br>Operator（オペレーター）：モモコ氏 |

### 【研修目的】

ポートランド市は、「全米で最もサステイナブル（持続可能）な都市」「全米で最も環境にやさしい街」「全米で最も省エネ努力をしている都市」といった、ランキングで1位を獲得している環境都市であるとともに、「全米で一番住みたい街」でも1位を獲得するなど、多くの魅力あふれる街である。

しかし、環境先進都市となるまでには、環境汚染の歴史を乗り越え40年かけて街づくりを行っており、特に二酸化炭素の排出を抑制するための交通施策に力を入れてきた。

そこで、ポートランド市の自転車シェアリングシステム事業を通して、環境に配慮したまちづくりについて調査することで、宮崎県における自転車施策の可能性や、行政と企業、住民との協働のあり方、持続可能なまちづくりの参考としたい。

### 【宮崎県の自転車施策】

宮崎市においては「宮崎市自転車活用推進計画」（平成26年3月策定）に基づき、『誰もが「安全」で「快適」に「楽しく」自転車を利用できるまちの実現』をコンセプトに、県庁や税務署周辺などの中心部に自転車レーンを市内で初めて整備するなど、さまざまな施策に取り組んでいる。また、観光客の回遊性向上に向けた取り組み、公共交通機関との連携、巨大地震発生時における自転車の活用などにも取り組むとしている。

また、平成30年7月より宮崎交通株式会社がシェアサイクル事業「宮交P!PPA（みやこうピッパ）」を宮崎市中心部で提供開始した。宮崎市と共同で、シェアサイクルにおける「公共交通の機能を補完する交通機関としての効果」や「公共空間におけるサイクルポート設置の有効性」について検証する実証実験を行っている。

宮崎県においては「みやざきサイクルツーリズム推進事業」として、「HINATA



CYCLING MIYAZAKI（ひなたサイクリング宮崎）」ホームページによる宮崎県内の自転車関係の情報発信をしている。宮崎県を自転車活用で活性化しようというもので、イベント情報やサイクルスタンド設置場所、レンタサイクルリストが掲載されている。モデルコースとして、県北、県央、県南 7 コース掲載されており、それぞれの地域の見どころに加え、コースの距離、最大標高差、想定所要時間などの情報が分かるようになっている。

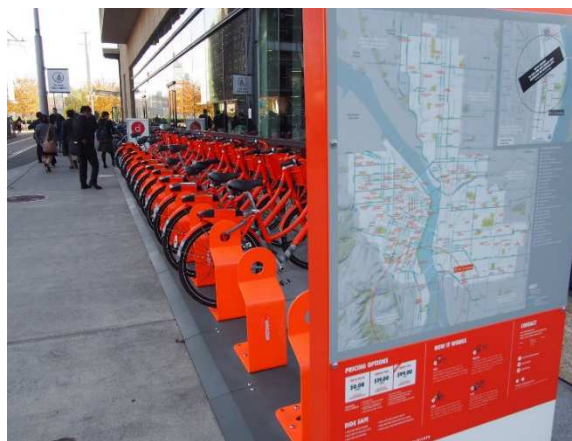
### 【BIKE TOWN（バイクタウン）とは】

ポートランド市内でオレンジ色の自転車を見かけるが、「BIKE TOWN（バイクタウン）」と呼ばれる、ポートランド市における自転車シェアリングシステムの名称である。ポートランド市と、隣接するオレゴン州に本社を置くスポーツブランドメーカー「NIKE（ナイキ）」とのパートナーシップにより、2016 年 7 月 19 日から導入された。ポートランド市交通局（以下、交通局）にあるバイクタウンの担当部署や市議会議員との協議により事業を展開する。2018 年 10 月現在、1,022 台の自転車が稼働しており、市中心部のダウンタウンをはじめ、市内各地に 125 のドック（駐輪場）が整備され、特に若年層や観光客の利用が多い。

自転車を利用するには、公式サイト、スマートフォンの専用アプリ、又はドックにある端末で会員登録をすることにより簡単に利用できる。1 アカウントで 4 台まで持ち出すことができる。

### 【バイクタウンの事業概要】

ナイキによる 1,000 万ドルの出資と自転車の利用料を市が取りまとめ運営資金とし、市からの委託を受けた「MOTIVATE（モチベイト）」が運営にあたっている。モチベイトはニューヨーク市に本社を置き、ポートランド市のほか、ワシントン D C など北米の 7 都市で自転車シェアリングシステムの運営を行っており、北米で 50% の事業シェアを誇る。



ドックに並ぶ自転車

バイクタウンのスタッフにはジェネラルマネージャー 1 名、ドッグの台数調整担当者 4 ～ 5 名、修理担当者が 3 名在籍している。今回視察した事務所兼倉庫の広さは 333 m<sup>2</sup>あり、ほとんどのスペースが自転車の修理工場として稼働していた。設備として、自転車が 20 台収容可能な自転車移動用の大型バン 2 台、小型のバン 1 台、自転車を乗せた荷台をけん引できるトライシクル（三輪車）を備える。

各ドッグから引きあげた自転車の修理は専任のスタッフが行う。約 1,000 台の自転車について、年間の修理件数は本体が年間約 4,000~5,000 台、コントローラーが約 1,000 台行われ、基本的にはモチベイトの費用負担で行う。全ての自転車は 1 年に 1 回の点検が義務付けられている。

バイクタウンの自転車は、1 台ごとに GPS（位置情報システム）を内蔵したコントローラーを搭載されている。これによりドック以外の場所にも乗り捨てることができる。GPS から得られるデータをもとに、満車のドックから台数の少ないドックへ自転車を移して台数調整も行う。

バイクタウンでは、自転車シェアリングを通じて様々なプログラムが提供されているが、そのひとつに、「BIKE TOWN for All（バイクタウン フォー オール）」がある。これは、交通局を始めモチベイトや各種 NPO とのパートナーシップによるもので、低所得者向け住宅に住んでいるなどの要件を満たすことにより、月額 3 ドルで 1 日 90 分まで自転車を利用できるほか、利用方法情報の提供やヘルメットを無料で提供するワークショップなども開かれている。2018 年 7 月現在で 354 人が年間 100 回以上利用しており、このプログラムへ「Pay It Forward（ペイ イット フォワード）」という支払いシステムを通して、個人のアカウントからチャージを寄附できる仕組みもある。他にも、市やコミュニティのイベントに自転車を持ち込んで乗ってもらうことで、自転車への興味や利用促進へのきっかけを提供している。



タグに修理箇所が記載されている



トライシクルに乗せられたデザインバイク

### 【新しい取組と課題】

交通局は、2018 年 7 月から「e スクーター」という電動バイクシェアリングシステムの導入試験を実施している。BIRD（バード）、Lime（ライム）、SKIP（スキップ）の 3 社によるモビリティ（駆動性）の向上、安全性、気候による乗車率への影響などについて、実際に市民に試乗してもらうことでデータを集めている。

一方で、e スクーターでスピードを出し過ぎる利用者へのクレームも報告され

ているほか、ポートランド市の交通ルールを理解していない旅行者が、自転車やeスクーターで歩道を走ることによる危険性も報告されている。また、自転車施策の展開によって、従来駐車場であったスペースにドックを設置したり、自転車専用レーンの整備を進めた結果、自動車の利用者からのクレームや、街の発展に伴い移住者が増え自動車が増加して困る、という内容も増えてきた。このような流れの中で、市は自転車施策に投資して問題の軽減を図り、移住者に対しバスやライトレール、自転車利用を薦める説明を必ず行うようにしている。

モチベイトは、コミュニティにおいて人々をサポートすることが重要だと考えている。コミュニティのイベントに積極的に参加し、様々なプログラムによる自転車の提供を通して、問題点のフィードバックを受け改善していくことで、住民との協働体制を築いている。



eスクーター（写真はスキップ）

### 【ポートランド市における価値観の創出】

ポートランド市は、環境への配慮と経済成長を両立させることで、持続可能な環境都市として発展してきた。ポートランド市が環境先進都市として注目されるきっかけとなったのが、パール地区の再開発プロジェクトである。かつての工場や倉庫街を市の開発局とディベロッパー（開発業者）が協力し、ワークショップにより市民も参加する方法で行った。パール地区一帯がショップやオフィスと住居が共生する複合使用（Mixed Use（ミクストユース））を基本に、古いレンガ造りの建物をいかしつつ、元倉庫ビルに残された荷役用プラットフォームをレストランやカフェのオープンスペースに利用している。特に、「Brewery Blocks（ブルワリー・ブロック）」と呼ばれる醸造所跡を中心とした5区画は、スマートシティ計画※を取り入れ、地区内の建物の連携したエネルギーシェアにより、冷暖房の廃熱利用、太陽光・水資源などの省エネを促しており、区内の7つのビルすべてがLEED※※に認証され、再開発の代表事例として知られる。

元ポートランド市開発局職員で、現在、地域経済開発やイノベーション・コンサルタントそして日米を中心に多くのプロジェクトを手掛ける、山崎満広氏との意見交換で、ポートランド市の魅力は何か伺ったところ、「ポートランド市は地元の住民が少なく、移住してきた人が多いため、自分が住みやすい環境を整えようとしたり、自己実現の意識が高く、社会を良くしていこうという欲求も高い。企業や団体にもそういった意識が強くある。ポートランドのライフスタイルが気に入って、トレンドに敏感で先を読むことに長けた能力の高い人材が増えていく

ため、そういった人材を欲している企業がポートランドに会社を設置し、企業としての価値を上げていく」ということだった。

バイクタウンのオレンジ色の自転車は、ナイキのシューズボックスのカラーであり、一目でナイキが提供した自転車だと分かる。サステイナブルな街に本社を置き、多様な利用機会の提供や環境配慮への取組といった地域貢献を行うことは、自社のブランド価値を高めることになり、価値観の創出へとつながっている。

## 【まとめ】

自転車の活用は、二酸化炭素削減による環境への配慮、体を動かすことによる健康増進と社会保険費用の削減、災害時における有効な移動手段の確保、既存交通手段との連携による利便性の向上、地域間の回遊性の向上による観光産業への貢献など、様々な効果が期待できると考える。

今回視察を行ったオレゴン州ポートランド市における交通施策は、市民、行政、企業が一体となって自転車利用を推進することにより、環境に配慮した持続可能な街を形成していた。自転車と歩行者、自動車が安全で快適に共存できる交通網の整備、ルールを徹底させるための教育、事業を持続させるための長期的な計画、利用者の声を反映したシステム作りなど、ポートランド市における交通施策の手法は、特に県内で初めて自転車シェアリングシステムを導入した宮崎市において、自転車利用の推進や持続的な事業提供への参考となるものである。

一方、中山間地においては、自転車道路環境の整備よりも、生活道である既存交通網の整備促進が優先課題であり、また、電車はもとよりバスも通らない地域への対策が必要となる。コミュニティバスや乗り合いタクシーの運行を行っている自治体もあるが、移動手段は自家用車へ依存しているため、高齢者が免許証を返納した際の代替交通手段の確保ができていないと言いき難い。高齢化かつ過疎化の地域において、日常の買い物もままならず、人口減少により地域組織の維持も限界を迎えようとしている中で、自転車はどのように地域活性化へ取り入れることができるのだろうか。

ここで、中山間地における自転車利用は、都市部からの観光客や訪日外国人による需要が見込めると考えられる。折からのインバウンド効果により、「世界農業遺産 高千穂郷・椎葉山地域」、「祖母・傾・大崩 ユネスコエコパーク」に認定された西臼杵地域にも訪日外国人をはじめ、都市部からも地方ならではのグルメや癒し、自然そのものといったコンテンツを求める観光客が多く訪れている。彼らは五ヶ瀬町においても、「グリーンツーリズム」といった地域資源を活用した民泊など、体験型の観光を楽しむ傾向がある。

さらに、近年広がりを見せる「サイクルツーリズム」に総合的に取り組むこと



で、従来のサイクリング層に加え、初心者やファミリー層も含めたすそ野の広いサイクリストの集客に結びつくのではないだろうか。サイクルツーリズムを発展させることでのメリットは大きい。従来注目されていたメジャーな観光地ばかりでなく、サイクリストがローカルな路線を走ることで、地域の住民にとって新しい観光資源の発掘につながる可能性もある。国内では自転車で走る環境が十分とは言えないため、環境整備を積極的に行うことで道路を利用するすべての人に優しい環境が整う。

このように、様々な形で宮崎県における関係人口を増やし、持続的な環境配慮や観光事業の活性化への取組が「みやざき」というブランドとしての価値を創出し、経済活性化による地域組織の維持に寄与することを期待したい。



#### 《脚注》

※スマートシティ計画：省エネルギー型で未来に持続性を持つ都市づくり。

※※LEED：Leadership in Energy & Environmental Design。アメリカの環境性の評価システム。

#### 《参考》

- ・山崎満広(2016)『ポートランド世界で一番住みたい街をつくる』学芸出版社
- ・百木俊乃(2018)『緑あふれる自由都市 ポートランドへ』イカロス出版社
- ・近藤隆二郎(2013)『自転車コミュニティビジネス』学芸出版社

## 〇おわりに

今回の研修では、県内４市３町の職員８名と宮崎県市町村振興協会職員１名の計９名で、「子育て支援」「観光」「まちづくり」についてカナダとアメリカを視察する機会をいただきました。

研修テーマを定めて以降、事前研修等を通じて、視察先に関する調査を行いましたが、実際にその場所を訪ね、現場の空気を肌で感じ、関係者から直接話を聞くことで、理解が深まることが多く、「百聞は一見に如かず」の言葉どおり、大変貴重な経験となりました。

「百聞は一見に如かず」に続く言葉として、「百見は一考に如かず、百考は一行に如かず、百行は一果に如かず」と言われることがあります。視察先の取組を、そのまま各々の自治体で実行することは難しいかもしれませんが、今回見て学んだことを、それぞれが携わる業務の中に落とし込み、成果につなげていくことが重要だと考えています。

視察先で対応していただいた誰もが、熱い思いと信念を持って、意欲的に職務にあたっておられました。そうした方々のはつらつとした姿や力強い言葉は、これから私たちが様々な施策や事業に取り組んでいく上で、大きな刺激となり、原動力となると思っています。

また、このような経験を共有する仲間とのネットワークが、県内の自治体にできたことは、何物にも変えがたい財産となりました。

最後になりましたが、今回の研修に携わっていただいた全ての方々に感謝を申し上げます、結びとします。