平成 29 年度

地域活性化に向けた協働取組の加速化事業

真駒内モビリティ創造事業

報告書

2018 年 3 月

発注者 ： 環境省北海道地方事務所

受注者 ： 特定非営利活動法人 エコ・モビリティ サッポロ

目 次

1. 業務概要 4

1.1 事業の目的 4

1.2 協働取組による事業の内容 4

1.2.1 協働取組に係る協議の場の設置 4

1.2.2 具体的な協働取組 5

1.3 事業実施期間 5

1.4 成果物 6

2. 協議会について 7

2.1 協議会の設立経緯 7

2.2 協議会の目的・活動趣旨 7

2.3 協議会規約 8

2.3.1 組織の構成 9

3. 協働取組による事業の実施 10

3.1 協働取組に係る協議の場の設置 10

3.1.1 協議会等の開催状況 10

3.2 自転車タクシーを活用した社会実験 30

3.2.1 社会実験の企画概要 30

3.2.2 自転車タクシー等を活用した高齢者障がい者向け支援システム・サービスの実証スキーム 40

3.3 「モビリティ創造ワークショップ」の開催 42

3.4 モビリティから考える真駒内まちづくりシンポジウムの開催 51

4. 協働取組のプロセスの分析等 76

4.1 個別事業における協働取組のプロセス等の分析 76

4.2 事業全般における協働取組のプロセス等の分析 78

4.3 協働取組の歩みと関係性の変化 81

4.4 協働取組の阻害要因と促進要因 83

5. その他 86

5.1 本年度の協働取組カレンダーの作成及び 3 ヵ年の中期計画の策定 86

5.2 報告会への出席（協働ギャザリング 2018～環境×協働の未来を考える＠東京）. 107

5.2.1 ギャザリング概要 107

5.2.2 ギャザリング発表資料 108

図 目 次

図 1　実施スキーム..... 33
図 2　デジタルペン・ソリューションによる買い物支援＋配送実験用説明資料..... 33
図 3　デジタルペン・ソリューションによる買い物支援＋配送実験のイメージ..... 34
図 4　配送エリア 35
図 5　配送ルート 37
図 6　第 1・2 回ワークショップ　チラシ..... 43
図 7　ワークショップ風景（2018 年 1 月 27,28 日） 45
図 8　第 1・2 回参加者振り返りシート 46
図 9　第 3 回ワークショップ　チラシ 47
図 10　第 3 回ワークショップ　風景写真..... 48
図 11　第 3 回参加者振り返りシート 49
図 12　シンポジウム開催案内（プレス向け） 52
図 13　平成 29 年度における協働取組の歩み..... 81
図 14　平成 29 年度事業開始時のステークホルダー図 82
図 15　平成 29 年度事業終了時のステークホルダー図 82
図 16　平成 32 年度末に目指すステークホルダー図..... 83

表 目 次

表 1　真駒内のモビリティとコミュニティをつなぐ会議　構成員 9
表 2　真駒内のモビリティとコミュニティをつなぐ会議　事務局 9
表 3　協議会等の開催状況 11
表 4　社会実験の企画概要 30
表 5　協力者一覧 34
表 6　協力店舗一覧 35
表 7　配送スケジュール 38
表 8　モビリティ創造ワークショップの企画概要 42

1. 業務概要

1.1 事業の目的

地域における課題解決や地域活性化を行い持続可能な社会を構築するためには、多様な主体が適切に役割を分担しつつ対等の立場において相互に協力して環境保全活動等を行うといった、協働取組を推進していくことが重要である。特に環境課題の解決や地域活性化において、協働取組によるアプローチが有効である。

このため、協働取組の先導的な事例を形成し、その技術的情報を取りまとめ、広く普及・共有することが必要となっている。

本事業は、民間団体、企業、自治体等の異なる主体が協働取組を実証し、北海道環境パートナーシップオフィス（EPO北海道）に設置する「地方支援事務局」の助言を受けながら、その協働取組のプロセス等を明らかにすることにより、協働取組を行おうとする者の参考資料として共有することを目的とする。

1.2 協働取組による事業の内容

札幌市は年間累積降雪量が約 6mの積雪寒冷地であるにも関わらず、北海道のおよそ 3 分の 1 にあたる約 195 万人の人口を擁する他に類を見ない大都市である。事業エリアとなる真駒内地域は、市営地下鉄南端の駅があり、札幌市南区の中心地であり、札幌の人口急増を受け止める住宅団地として、北海道により昭和 30 年代から昭和 40 年代にかけて造成され、札幌冬季オリンピックの主会場ともなった。札幌冬季オリンピックを契機に発展してきた真駒内地域も人口減少、少子高齢化が深刻化し、公共施設、インフラ等の老朽化や地元商店街の衰退、利用者の減少等が地域の社会問題となりつつある。

「NPO 法人エコ・モビリティサッポロ（以下、当法人という）」は前述のような地域課題の解決を目指しつつ、自然豊かな真駒内における環境負荷低減による温暖化防止の一環として、平成 27 年より地元商店街と協働で自転車タクシーを活用した買い物等の支援を試験的に実施したが、本質的な地域ニーズを満たしているかどうかは不透明であった。人口減少、少子高齢化が加速的に進む当地域においては、今後も地域が持続するための真のニーズが何であるかを把握し、自然豊かで暮らし易いまちづくりにどう取組むべきかの共通認識や優先順位の可視化が必要である。協働取組による事業（以下、本事業という）は、その第一歩として「低炭素型パーソナルモビリティ」を切り口とした活動を地域住民と協働で取組みながら、住民自身が主体的に担う持続可能なまちづくりを目指すものである。

1.2.1 協働取組に係る協議の場の設置

本事業の実施に当たって、事業の円滑かつ継続的な実施を図るため、協働主体による協議の場を設けて、協働取組の内容及び目的等を共有し、1.2.2①～③の協働取組に係る実施方法等を検討する。その際、協定、規約、議事録等の文書により、各協働主体の役割を明確にするものとする。また、協議の場は、５回程度設けるものとする。

なお、協議の場の設置に当たっては、次の事項に留意するものとする。
・行政機関（札幌市、札幌市南区等）の政策との連動が図られるよう努めること。
・協議の場に地域住民の参画が得られるよう努めること

1.2.2　具体的な協働取組

① 自転車タクシーを活用した社会実験

地元商店街、町内会等と連携・協議し、高齢者や子育て世代などの買い物支援などに自転車タクシーを活用し、どういったニーズをどの程度満たすのか、車の代替手段として有効性はあるのかなどの調査・分析を行い、地域内移動における将来的な環境負荷低減システム・サービスの構築に向けた社会実験を行うこと。具体的には、

●協働主体と連携・協働し、自転車タクシーを利用した高齢者や障害者向け支援システム・サービス等の実証スキームを作成すること。
●参加者や協力者に対してアンケートやヒアリング等を実施し、支援システム・サービス等の地域ニーズや有効性などを把握すること。

② 「モビリティ創造ワークショップ」の開催

子どもや家族を対象としたものづくりの場を設置し、将来のまちづくりに関心を持つきっかけづくりを行うとともに、地域課題の解決に向けた既成概念に捕らわれないモビリティの創造に取り組むワークショップを開催すること。具体的には、

●企業、NPO、教育機関等の協力を得て、旧真駒内緑小学校の跡利用施設として子どもを中心とした多様な連携・交流の場「子どもの体験活動の場 Co ミドリ」において、真駒内地域におけるモビリティのあり方を試行錯誤しながら、既成概念にとらわれないモビリティ（自転車をベースとする）の試作等を行うワークショップを 1 回、開催すること。
●参加者は、「子どもの体験活動の場 Co ミドリ」や町内会等の協力を得て募集を行い児童・生徒、家族を対象に、30 人程度の規模とし、参加者に対するアンケートやヒアリング等を実施すること。

③ モビリティから考える真駒内まちづくりシンポジウムの開催

本事業に関係する様々な主体と連携し、真駒内地域において、本事業の目的をテーマとしたシンポジウムを 1 回程度開催し、地域住民への意識啓発、本事業の取組の周知、参加のきっかけづくりを行うこと。

1.3　事業実施期間

契約締結日から平成 30 年 3 月 23 日（金）まで

1.4　成果物

1.2.2　①~③の内容について、報告書を次のとおり作成の上、北海道地方環境事務所に提出する。
取組結果等を取りまとめた報告書を次のとおり作成の上、北海道地方環境事務所に提出する。

報告書　15 部（Ａ４版 100 頁程度）
報告書の電子データを収納した電子媒体（DVD-R）１式
報告書及びその電子データの仕様及び記載事項は、別添によること
提出場所　北海道地方環境事務所　環境対策課
提出期限　1.3 の事業実施期間のとおり

2. 協議会について

2.1 協議会の設立経緯

事業エリアとなる南区真駒内地区は、1972 年の札幌冬季オリンピックの選手村建設と地下鉄開通を契機として、自然豊かで閑静な市内でも屈指の住宅街として発展し、スポーツ・芸術・文化の街として定着した。しかしながら、同地区も 45 年が経過し、居住者の高齢化、生活インフラの老朽化、少子化により急激な人口減少が深刻化している。実際、少子化に伴い小学校の閉鎖や統廃合が進み、同地区の人口は 1985 年の 3.4 万人をピークに、2017 年には 1 万人減少 2.4 万人となり、高齢化率は既に 34%に達しており、今後の日本の 2035 年の姿を先取りする高齢化社会となっている。

当法人は、廃校となった旧真駒内緑小学校の施設の再利用の一環として、2015 年 4 月に子育て環境の充実・強化と地域コミュニティの維持・向上を図るため、子どもを中心とした多様な連携・交流の場としてオープンした施設内にある常設プレーパーク「子ども体験活動の場 Co ミドリ」のアドバイザーとして参加している。Co ミドリは 2016 年に年間約 25,000 人が来場した実績を持つ。また、同時期に真駒内地区に点在する地域商店街との協働により、自転車タクシー（ドイツ、ベロタクシー）の活用による高齢者等を想定した地域住民向けの代替交通手段の提供を目的とした試験事業を実施した。

このような地域との接点とその活動などの経緯から、地域住民の真のニーズの把握とそれに基づく今後必要となる事業やサービスの実現を目指す際の諸課題等を整理、確認すること必要であるが、現時点では十分な情報がなく、地域住民の意向や生の声をすくい上げ反映させるような仕組みも不十分である。

そこで、今年度は当法人のネットワークとノウハウを活用しつつ、協働の範囲を拡大し、地域商店街のほか、町内会、社会福祉協議会、NPO 法人、自治体、民間企業等も巻き込んだ協議会である「真駒内のモビリティとコミュニティをつなぐ会議（以下、協議会という）」として設置、運営する運びとなった。

2.2 協議会の目的・活動趣旨

協議会の目的は、地域住民が現在の状況を認識・共有し、地域住民、行政、関係団体等多種多様な利害関係者と協働して地域における様々な課題を解決していくことである。

このためには地域住民の意向や生の声をすくい上げ反映させることが重要であるが、真駒内においてはその仕組みが不十分なことから、「真駒内のモビリティとコミュニティをつなぐ会議」を設置し、利害関係者間のコミュニケーションを通じて、各種検討、準備を進めていくことである。

2.3　協議会規約

平成 29 年度「真駒内のモビリティとコミュニティをつなぐ会議」について

１．目的

札幌市南区真駒内地域において、モビリティ（移動可能性）を生かした、持続可能なコミュニティづくりを目指し、地域関係者等による協議を行うため、平成 29 年度「真駒内のモビリティとコミュニティをつなぐ会議」(以下､「真駒内モビリティ会議」という。)を設置します。

２．構成主体

真駒内モビリティ会議は別紙のとおり、地域関係者等をもって構成します。構成員は協議に基づいて、新たに増やすことができるものとします。

３．設置期間

平成 29 年度において、真駒内モビリティ会議の設置期間は平成 30 年 3 月 31 日までとします。設置期間中に会合を 5 回程度開催する予定です。

４．事業

真駒内モビリティ会議は、以下の事業に関連して協議を行います。

（１）低炭素コミュニティ創造@真駒内に向けたプレ・アクションプログラム
（独立行政法人環境再生保全機構 地球環境基金助成事業）

（２）真駒内モビリティ創造プロジェクト事業
（環境省 平成 29 年度地域活性化に向けた協働取組の加速化事業）

（３）その他、目的達成のために必要と考えられる事業

５．会議の開催と事務局

真駒内モビリティ会議の事務局は、別紙の通りとし、上記事業の採択団体である、特定非営利活動法人エコ･モビリティサッポロが代表します。会議の開催は、協議の上、事務局が招集します。

2.3.1　組織の構成

協議会の構成員及び運営のための事務局は、以下の通りである。

氏 名	所 属	役 職
伊藤　千晶	札幌市南区市民部地域振興課	まちづくり調整担当係長
笹谷　隆	株式会社グローバル・コミュニケーションズ	代表取締役社長
佐竹　輝洋	札幌市環境局環境都市推進部環境計画課	調査担当係長
堀内　紀久美	特定非営利活動法人 MINNA の会	理事
山田　信博	札幌市立大学デザイン学部	准教授
山下　晴男	真駒内団地商店街振興会	会長
寺坂　崇	子ども体験活動の場 Co ミドリ	ディレクター

表 1　真駒内のモビリティとコミュニティをつなぐ会議　構成員

氏 名	所 属	役 職
栗田　敬子	特定非営利活動法人エコ・モビリティサッポロ	代表理事
小野　尚宏	株式会社大地とエネルギー総合研究所	代表取締役
根本　英希	株式会社 Will-E	代表取締役

表 2　真駒内のモビリティとコミュニティをつなぐ会議　事務局

3. 協働取組による事業の実施

3.1 協働取組に係る協議の場の設置

3.1.1 協議会等の開催状況

会議名称	開催日 / 場所	会議内容	参加者
連絡会事前調整会議	2017 年 6 月 9 日 北海道環境財団	協働取組及びステークホルダーマップの内容に関する調整及び合意形成、注意事項の確認等	事務局、EPO 北海道、地方環境事務所
第 1 回連絡会 （キックオフ）	2017 年 6 月 12 日 札幌第一合同庁舎 B1 会議室	当該事業についての説明、意見交換と調整等	協働主体（札幌市）、EPO 北海道、地方環境事務所、事務局、
第 1 回協議会	2017 年 8 月 29 日 市立札幌みなみの杜高等支援学校	会議の目的とゴール、今後の取り組みや流れ、関連事業などに関する説明及び意見交換等	協働主体、EPO 北海道、地方環境事務所、事務局、
第 2 回連絡会	2017 年 9 月 1 日 北海道環境財団	第 1 回真駒内モビリティ会議のふりかえり、会議のメンバー構成、自転車タクシー社会実験についての意見交換等	協働主体、EPO 北海道、事務局、
第 2 回協議会	2017 年 10 月 10 日 真駒内総合福祉センター 1F 会議室	黒松内町での配食サービス事例紹介と真駒内地区での社会実験案の説明及び今後の展開に関する意見交換	協働主体、EPO 北海道、地方環境事務所、事務局、
第 3 回連絡会	2017 年 12 月 6 日 EPO 北海道	実施事業についての報告　進捗状況と課題などに関する中間報告・意見交換等	有識者 3 名、協働主体（札幌市）、EPO 北海道、地方環境事務所、事務局、
第 3 回協議会	2018 年 1 月 15 日 ユニバーサルカフェミンナ	シンポジウム、フォーラム開催報告、社会実験について、配送の可能性と課題、事業者のヒアリング内容からタ	協働主体、EPO 北海道、地方環境事務所、事務局

		ーゲット、サービス内容に関する意見交換等	
第 4 回連絡会	2018 年 2 月 7 日 まこまる	3 月 WS に関する事前打合せ、ギャザリング及び年度末作業に向けた打合せ等	協働主体（NPO、市立大他）、EPO 北海道、地方環境事務所、事務局
第 4 回協議会	2018 年 3 月 13 日 南区民センター３F 会議室	3 月 WS の状況報告、ギャザリング参加報告、2017 年度事業総括及び今後の事業継続に関する意見交換等	協働主体、EPO 北海道、地方環境事務所、事務局

表 3　協議会等の開催状況

協議会の詳細

（1）第 1 回協議

議　事　次　第

会議名：平成 29 年度　第 1 回「真駒内のモビリティとコミュニティをつなぐ会議」

会議の目的：

① 平成 29 年度「真駒内のモビリティとコミュニティをつなぐ会議」に関する情報共有と理解促進

② ①に関連し、真駒内地区で現在進行中の事業に関する情報共有と理解促進

開催日及び場所：平成 29 年 8 月 29 日（火）　市立札幌みなみの杜高等支援学校
（札幌市南区真駒内上町 4 丁目 7-1）

会議時間（全体時間）：14：00～15：30

議題：

① 参加者紹介（参加各位）

② 経緯、地球環境基金及び環境省委託事業の概要説明（栗田）

③ 環境省委託事業の「真駒内のモビリティとコミュニティをつなぐ会議」に関する概要説明（栗田）

④ 第 1 回真駒内タウンミーティングに関する報告（基調講演、住民意識調査アンケート結果等、栗田）

⑤ 今後の展開に関する助言、要望、意見交換（参加各位）

配布資料：

① 地球環境基金及び環境省委託事業　概要版

② 「真駒内のモビリティとコミュニティをつなぐ会議」準備会設置要綱（案）

③ 第１回真駒内タウンミーティング　フライヤー、アンケート結果概要

④ その他（　　）

議事録

2017 年 8 月 29 日

1. 開催概要

名　　称	平成 29 年度　第 1 回「真駒内のモビリティとコミュニティをつなぐ会議」
開催目的	平成 29 年度「真駒内のモビリティとコミュニティをつなぐ会議」に関する情報共有と理解促進及び当該会議に関連した真駒内地区で現在進行中の事業に関する情報共有と理解促進
開催日時	平成 29 年 8 月 29 日（火）　14：00～15：30
開催場所	市立札幌みなみの杜高等支援学校　（札幌市南区真駒内上町 4 丁目 7-1）
出 席 者	伊藤　千晶　札幌市南区市民部地域振興課まちづくり調整担当係長 佐竹　輝洋　札幌市環境局環境都市推進部環境計画課調査担当係長 菊野　拓人　札幌市環境局環境都市推進部環境計画課 堀内　紀久美　特定非営利活動法人 MINNA の会　理事 山下　晴男　真駒内団地商店街振興会　会長 寺坂　崇　子ども体験活動の場 Co ミドリ　ディレクター 矢吹　育夫　北海道地方環境事務所　環境対策課　企画係長 溝渕　清彦　環境省北海道環境パートナーシップオフィス 栗田　敬子　特定非営利活動法人エコ・モビリティサッポロ代表理事 小野　尚宏　株式会社大地とエネルギー総合研究所代表取締役 根本　英希　株式会社 Will-E　代表取締役

2. 議事録抜粋

議　　題	①参加者紹介（参加各位） ②経緯、地球環境基金及び環境省委託事業の概要説明 ③環境省委託事業の「真駒内のモビリティとコミュニティをつなぐ会議」に関する概要説明 ④第 1 回真駒内タウンミーティングに関する報告（基調講演、住民意識調査アンケート結果等） ⑤今後の展開に関する助言、要望、意見交換（参加各位）

討議内容	②に関し、事務局より説明 ✓ 地域住民の代表者（ex.真駒内地区連合会、真駒内未来会議等）を当会議に参加してもらう方がよいのではないか？ ◆ 本事業及び当会議の目的は、本日参加いただいている皆様を中心に、今後の真駒内における課題をネットワークの拡大をしながら解決していくことが目的ための事業であり、必要に応じてそのように措置していくので、ご意見をいただきたい ✓ 当会議の目的や達成したいことは何か？ ◆ 次の議題③で説明予定である ✓ 各構成員はどの事業で何を行うかということの理解よりは、何をいつ行うかのスケジュールを寺家列にしてはどうか？ ◆ 事業ごとのスケジュールは配布資料の概要版下段に記載してあるが、一体のものは特にないので、今後検討。 ③ に関し、事務局より説明 ✓ 第2回～第5回の会議のイメージを知りたい。 ◆ 本事業に申請した経緯は、商店街と共同で取り組んできた高齢者等の身近な移動手段提供としてのベロタクシーの運行から気が付いた移動手段以外の様々な課題があり、今後それを解決していくには地域住民の真のニーズを理解しつつ、有益な情報発信をしていくことと考えたからであり、当会議の最終的な目的は真駒内コミュニティの課題解決をサポートするプラットフォームのようなイメージである。 ◆ 討議予定の内容は、第2回はタウンミーティング第2回の結果報告を中心に、第3回はショップモビリティ社会実験の結果報告を中心に、第4回はものづくりワークショップの結果報告を中心に、第5回は総括的な討議を行うイメージである。 ④に関し、事務局より説明 ✓ アンケート結果については、なるほどと思えることが多いとの印象 ◆ アンケートの準備、実施に全面的に協力いただいた北海道大学環境社会心理学研究室大沼先生から、「真駒内の居住者の地位への愛着の度合いが、他と比較して非常に高く、この地区の大きな特徴と言える」とのコメントがあった旨報告。

	⑤ に関する全員討議 ✓ 第 1 回タウンミーティングの蓮見学長の講演から、地域課題解決の唯一絶対的な解は存在しないので、まずはやってみるというある種軽い気持ちも必要ということに気づかされた。 ✓ アンケート結果を聞き、その通りであり、なるほどと思った。 ✓ 昭和 54 年に真駒内に移り住んだ頃は、中心市街地は若い家族が多数歩く活気のある将来も明るい街だったが、時間の経過とともに衰退し、今ではイオンや生協は、専用買い物バスで中心市街地から郊外店舗に買い物客をもっていってしまうので、ベロタクシーで少しでも地域住民の足になればと思い、商店街で 5 年前から運航をお願いしているが、中々定着しない。 ✓ 真駒内は移動手段がないと、高齢者等買い物弱者は何もできないので、真駒内にあったモビリティはとても重要である。 ✓ 低炭素な社会・コミュニティを考える場合、二酸化炭素削減だけでは問題解決にはならず、様々なコミュニティの課題解決と関係性を考慮しながら行う必要があると考える。 ✓ 良く発言される、よく考えている人がこの場所に参加されるのが必要。 ✓ 坂などベロタクシーで行けないところなどは、一つだけではなく、違う手段をつなぐ専用道路などあってもいいのではないか。
次回の検討テーマ	◆ タウンミーティング第 2 回の結果報告
次回開催日	◆ メール等で調整

(2) 第 2 回協議会

議　事　次　第

会議名：平成 29 年度　第２回「真駒内のモビリティとコミュニティをつなぐ会議」

会議の目的：
「第 2 回タウンミーティング」の報告および 21，22 日開催案内。
社会実験の取り組みの情報共有と検討。

開催日及び場所：平成 29 年１０月１０日（火）
　真駒内総合福祉センター１F 会議室　札幌市南区真駒内幸町 2 丁目１－５（ミュークリスタル西側）
会議時間（全体時間）：1０:30～12：00

議題：
1　参加者紹介（参加各位）
2　「第 2 回タウンミーティング」の報告
3　配食サービス事例紹介　株式会社グローバルコミュニケーションズ　鈴木様
4　今後の展開に関する助言、要望、意見交換（参加各位）

配布資料：
1　第２回真駒内タウンミーティング　フライヤー、アンケート結果概要
2　配食サービス事例紹介
3　チラシ

議事録

2017 年 10 月 10 日

1. 開催概要

名　　称	平成 29 年度　第 2 回「真駒内のモビリティとコミュニティをつなぐ会議」
開催目的	「第 2 回タウンミーティング」の報告　　10 月 21，22 日シンポジウム開催案内。 社会実験の取り組みの情報共有と検討。
開催日時	平成 29 年 10 月 10 日（火）　10：30～12：00
開催場所	真駒内総合福祉センター１F 会議室　（札幌市南区真駒内幸町 2 丁目 1－5）

出 席 者（敬称略）	伊藤　千晶　　札幌市南区市民部地域振興課まちづくり調整担当係長 佐竹　輝洋　　札幌市環境局環境都市推進部環境計画課調査担当係長 菊野　拓人　札幌市環境局環境都市推進部環境計画課 加藤　宏幸　北海道新聞真駒内販売所　社長　真駒内団地商店街振興会　会計 寺坂　崇　子ども体験活動の場 Co ミドリ　ディレクター 鈴木　担史　株式会社　グローバル・コミュニケーションズ 山田　信博　札幌市立大学デザイン学部　准教授 倉　博子　環境省北海道環境パートナーシップオフィス 栗田　敬子　特定非営利活動法人エコ・モビリティサッポロ代表理事 小野　尚宏　株式会社大地とエネルギー総合研究所代表取締役 根本　英希　株式会社 Will-E　代表取締役

2. 議事録抜粋

議　　題	①　前回会議の振り返り、共有 ②　参加者紹介 ③　第２回真駒内タウンミーティングに関する報告 ④　社会実験の取り組み情報共有と検討 ⑤　ものづくりワークショップに関する案内 ⑥　今後の展開に関する助言、要望、意見交換
討議内容	④　に関し、事務局より説明 ✓　五輪団地は昔から自治会がしっかりしている、曙団地はこれから頑張っているところではないか。 ✓　曙団地は建て替えの話もあり退去者が多く入居者が少ない状況、少子化も進んでいる。自治会の役員の方は心配し相談もある。五輪団地の会長は東京まで抗議に行ったり、TV の取材が来るくらいで、孤独死の見守りなど棟ごとの班長の連携がしっかりしている。対局にもみじ台団地が取り上げられていた。曙団地も空き家も多くもみじ台団地と似ているのかもしれない。 ◆　タウンミーティングでは活発な議論があり、参加した曙団地の自治会の方が積極的に発言してくれた。地域ならではの細かい情報など共有いただき、ネットワークをつなげていきたい。 ④に関し、鈴木様より説明 ✓　黒松内、深川等の利用者の配送料、システム導入費用は？ ◆　黒松内　配送料は利用者からとって一部黒松内町が補助。深川はと

	っていない。デジタルペン 12,000 円、プリンター60,000 円～程度、システム代数十万円程度。 ✓ 各世帯には wifi が必要か。 ◆ ネット回線がない場合は小型サーバーを使用し電話回線で一通話 3 分 10 円程度。 商店街で導入できれば面白い、地域の NPO が関わることが重要。 ✓ まだまだ元気で出られる人には、出てもらったほうがいい、自分で商品を選べる楽しみもあるので、そのような人たちの足は何がいいのか考えるといいのでは。現状は仕方なく近くのコンビニで済ませている。真駒内エリアで住民の属性が整理できれば面白いのではないか。 ◆ 歩ける人を家に閉じ込めておくのではなく、外出し集まりの場所にこのシステムを提供し、その場所で食事して届いた商品を持って帰るなどができる。 ⑤ に関し、事務局より説明 ✓ CO ミドリの子供たちのこちらの課題をいったんぶつけて子供たちのやる気にさせては。 ◆ アウトプットの方法を考え親子で地域に密着したワークショップが開催できるようプログラムを詰めていきたい。 ⑥に関して全員討議 ◆ 社会実験時（10 月 22 日）の乗車料金の設定について。無料にすることは法律違反になるため何か良いアイデアがないか。 ✓ 商店街の商品券は結局スーパーで利用して地域の個店には落ちない ✓ 実験とはいえ金額を提示するとその金額が浸透してしまうため設定は慎重に。 ◆ 真駒内の「まち班」の方々が連続講座を開催中のため協議会としても関わりたい。 全体に関する全員討議 ✓ 行政に要望、社会復帰のために作業所の内の活動に対して認証などがあると頑張れるので作ってほしい。今回の配送実験などでも外に出られない人のために活動を評価できる流れがあればいい、そこをさらに企業が評価して応援してくれるなど仕組みがあればいい。
次回の検討テーマ	◆ シンポジウム、フォーラムの報告 ◆ 社会実験の結果報告　体験乗車（10 月 22 日）配送実験（11 月 23～25 日）

次回開催日	◆　メール等で調整

(3) 第 3 回協議会

議　事　次　第

会議名：平成 29 年度　第３回「真駒内のモビリティとコミュニティをつなぐ会議」

会議の目的：
事業（シンポジウム、フォーラム、社会実験の結果報告　体験乗車　配送実験）の報告
モノづくりワークショップのご案内　実施スキームについて課題共有、意見交換

開催日：平成３０年１月１５日（月）
時間：１４：００～１６：００
場所：　ユニバーサルカフェ　minna（札幌市南区真駒内上町 3 丁目 2-12）
http://cafeminna.webcrow.jp/

議事：
1　参加者紹介（参加各位）
2　シンポジウム、フォーラム、社会実験実施報告
3　モノづくりワークショップ内容説明
4　今後の展開に関する助言、要望、意見交換（参加各位）

配布資料：
1　第 2 回議事録
2　シンポジウム、フォーラム　報告、参加者アンケート結果
3　社会実験実施報告、アンケート結果
4　事業スキーム案
5　ワークショップチラシ

議事録

2018 年 1 月 25 日

1. 開催概要

名　　称	平成 29 年度　第３回「真駒内のモビリティとコミュニティをつなぐ会議」
開催目的	事業（シンポジウム、フォーラム、社会実験の結果報告　体験乗車　配送実験）の報告 モノづくりワークショップのご案内　実施スキームについて課題共有、意見交換
開催日時	平成 30 年 1 月 15 日（月）　１４：００～１６：００
開催場所	ユニバーサルカフェ minna（札幌市南区真駒内上町 3 丁目 2-12）
出 席 者（敬称略）	伊藤　千晶　　札幌市南区市民部地域振興課まちづくり調整担当係長 佐竹　輝洋　　札幌市環境局環境都市推進部環境計画課調査担当係長 菊野　拓人　　札幌市環境局環境都市推進部環境計画課 堀内　紀久美　特定非営利活動法人 MINNA の会　代表 寺坂　崇　　子ども体験活動の場 Co ミドリ　ディレクター 矢吹　育夫　　北海道地方環境事務所 溝渕　清彦　　環境省北海道環境パートナーシップオフィス 福田　あゆみ　　〃 渡辺　徹　　〃 栗田　敬子　　特定非営利活動法人エコ・モビリティサッポロ代表理事 根本　英希　　株式会社 Will-E　代表取締役

2. 議事録抜粋

議　　題	①シンポジウム、フォーラム、社会実験実施報告 ②モノづくりワークショップ内容説明 ③今後の展開に関する助言、要望、意見交換（参加各位）
討議内容	①　シンポジウム、フォーラム、 ✓　人口推計等きちんとしたデータをもとに理論的に示されているのにどうして議論しないのかというテーマをいただいた。これからのまちづくりを移動に限らずどう考えていくのかという目線で、住民とまず議論し、そこでのコンセンサスをとったうえでプロセスを経て行っていくという問題提起をいただいた。高齢化　福祉　ソーシャルデザイン　いろいろな視点で内容としては面白かった。真駒内地域の分析、域内消費に話、地域でものを買うことはどういうことなのか、真駒内で駄菓子を買う事、非常にわかりやすかった。

	✓ 人口減少が著しい地域課題の中で仕事をしているのですが、もう少し楽観的　世の中の流れとして仕方ないと感じていた。地域活性化をどうするか考えていきましょう元気な高齢者の方に活躍してもらいましょう。大変勉強になった。平岡先生の地域における意思形成の話をもう少し詳しいお聞きしたかった。私は釧路出身でもあるので、釧路での事例も聞きたかった。 ✓ 人口減少の部分の資料が明確に説明されて、逆にいうとインパクトが強すぎた。ほかの人の話が飛んでしまった。最初のインパクトの強さがあったのかなと思った。 ✓ プロジェクトを動かすには　合意形成が大切、積み上げより　ビジョンを決めて　ビジョンさえ決めれば、まず市民に体験させるということが大切、頭でっかちにならないで、自分が主体になって体験させるということを強制的に体験させる。 ✓ モビリティに関してトータルで聞くチャンスが今までなかった。勉強になった。結果的に体感がないということがキーになる。自動車という規制概念から、生活スタイル、どういう流れで自分が変えていったらいいのか痛感した。 ◆ 会場からの質問は？ ✓ 別途資料添付「1022　ディスカッション」 ◆社会実験実施報告 ✓ 10 月 22 日　「ベロタクシー乗車実験」　前回協議した乗車料金について 100 円で問題なし。アンケート 23 人（乗車 20 人、アンケートのみ 3 名） ✓ 11月23～25日　「配送実験」デジタルペンを使用。協力店　ミンナさん　あしたやさん　25品目　機器設置　データ、クラウド、事務局でチェック雪が降っていたため安全のためにベロタクシーの使用は断念。システム自体は既存のもので、配送が課題を解決できるかということ、実際にするとした何が課題かを確認。 ✓ 購入はいつも買っているものなら買い物に行く時間、距離を考えるとすごく便利。見て買いたい、知らないものは想像つかず手が伸びない。店舗側としては人的にすごく楽。調理場から抜けなくていい。作るタイミングを合わせる難しさは配慮が必要。時と場合によって違うので慣れも必要だが、そんなに気を使わなくてもいいのかなとも思う。費用負担は店側と客側でどう捻出するか、どのくらいの金額だったら支払っても大丈夫か検討の必要がある。 ✓ ビジネスで考えるとニッチな商品になるのでは。

	✓ 飲食のデリバリーが盛ん「ウーバーイーツ」「吉野家×出前館×朝日新聞（配達員）」　アプリを介したシェアリングエコノミーの仕組みの紹介。宅配需要が増加傾向にある共働き層（ミンナさんが週１お弁当配達している方と合致）共働き子育て世代、真駒内にどのくらいいるか？⇒南区地域振興課に伺う ✓ 配達を店側のサービスとすることの是非について。サービス提供側と受ける側ではなく、地域内での人的資源をうまく活用できないか？ ✓ コミュニティを整えていく上で、目指す形を考えなければならない。従来の経済の考え方で判断してきた事を捨てていかなければない。それを共有、議論をしては。 ② モノづくりワークショップ内容説明（ジェネラルスミス庄子さんより） ✓ 地域職人集団ジェネラルスミスより説明、市立大学のデザイン学部の有志で結成。若い人たちが地域の技術や先輩の技術を後世に伝えるという目的で活動を開始。モノづくりワークショップは年代の近いジェネラルスミスが進行、サポートすることで活発に、また発想の豊かさという部分に期待。 ✓ 参加者募集広報の協力をお願い。 ③ 今後の展開に関する助言、要望、意見交換 ✓ スキームについては次回協議会にて相談。 ✓ 町内会は一生けん命参加しているが若い人が参加できない。意見がうまく通らないなど、難しい場合もある。まち班の活動はいろんな年代、仕事の人が集まりで町内会とは少し離れた感じで話し合う場として画期的で成功している。 ✓ 来年度はモビリティウィーク（仮）をまちづくり都市計画課、環境局、大通りまち会社が実行委員会で開催。真駒内でもできれば、環境基金で申請中。結果は３月末。 ✓ 未来を知ってもらい体験してもらう場として。シェアリングエコノミーの体験などできるのでは。 全体に関する全員討議 ✓ ２月８日開催「SDGs の達成に向けた私たちの生活」公開ミニセミナーの紹介 SDGs について説明　札幌市で６月に SDGs のセミナーを開催。 http://www.city.sapporo.jp/kankyo/event/sdgs_symposium/index.html （当日の講演資料、動画を見ることができます）

	真駒内で SDGs はミンナさんが実践してるのでは。自身の活動は SDGs のこの部分というようにとらえて活動してくのがいい。真駒内で SDGs セミナー開催してはどうか。
次回の検討テーマ	◆ モノづくりワークショップの開催報告 ◆ 来年度の方針について
次回開催日	◆ メール等で調整

(4) 第 4 回協議会

議　事　次　第

会議名：平成 29 年度　第４回「真駒内のモビリティとコミュニティをつなぐ会議」

会議の目的：
モノづくりワークショップの実施報告、次回ご案内
ギャザリング報告
実施スキームについて課題共有、意見交換
来年度について

開催日：平成３０年３月１３日（火）

時間：１０ ： ００～12 ：00
場所：札幌市南区民センター3 階会議室　（札幌市南区真駒内幸町２丁目２−１）

議事：
1　参加者紹介（参加各位）

2　モノづくりワークショップの実施報告、次回ご案内
3　ギャザリング報告
4　実施スキームについて
5　今後の展開に関する助言、要望、意見交換（参加各位）

配布資料：
1　モノづくりワークショップまとめ
2　ギャザリング報告
3　事業スキーム案
4　ワークショップチラシ

議事録

2018 年 3 月 15 日

1. 開催概要

名　　称	平成 29 年度　第 4 回「真駒内のモビリティとコミュニティをつなぐ会議」
開催目的	モノづくりワークショップの実施報告、次回ご案内 ギャザリング報告 実施スキームについて課題共有、意見交換 来年度について
開催日時	平成 30 年 3 月 13 日（火）　10:00～12：00
開催場所	南区民センター３F 会議室（札幌市南区真駒内上町 3 丁目 2-12）
出 席 者（敬称略）	伊藤　千晶　　札幌市南区市民部地域振興課まちづくり調整担当係長 佐竹　輝洋　　札幌市環境局環境都市推進部環境計画課調査担当係長 堀内　紀久美　　特定非営利活動法人 MINNA の会　代表 鈴木　担史　　株式会社　グローバル・コミュニケーションズ 矢吹　育夫　　北海道地方環境事務所 溝渕　清彦　　環境省北海道環境パートナーシップオフィス 渡辺　徹　　〃 小野　尚宏　　株式会社大地とエネルギー総合研究所代表取締役 根本　英希　　株式会社 Will-E　代表取締役 栗田　敬子　　特定非営利活動法人エコ・モビリティサッポロ代表理事

2. 議事録抜粋

議　　題	①　モノづくりワークショップの実施報告 ②　東京で開催されたギャザリング参加の報告 ③　来年度のスキームについて

	④ 次年度の展開に関する助言、要望、意見交換（参加各位）
討議内容	**① 1/27・28のものづくりワークショップ実施の報告** ✓ 子どもたちを交えた取り組みを行うにはノウハウや経験がそれなりに必要だと感じたが、子どもたちはモノを作る楽しさをとてもよくわかっている様子であった。我々の考えを共有していく上で有効な活動だったと感じている。しかし、集客に非常に苦労しており（各日15名の定員に対し9名、4名）、我々が提供したいことの伝え方を変える必要があるのかもしれない。 ✓ 親の目線からすると、参加することで子どもに何かメリットがあるのかな、と思ってしまう。 ✓ 自分がイベントするときは集まりやすい夏・冬休み。親にとって自由研究の題材探しに苦労するので良い機会になり得る。親子参加型のものにすると休みの日にどこか連れていきたいニーズにも応えられる。インスタ映えするものなら若いママに評判になる。 ✓ 何をするのかわかりにくかったことも人が集まらない一因かもしれない。こういうものを作る、というゴールが不明だった。実演や展示で子どもたちの目に触れるようにすると効果的かと思う。 ✓ 今回協力してもらったジェネラルスミスの力も大きかった。彼らのようにモノづくりに対する気持ちの強い人たちの活動が、同年代だけではなく次世代に伝わってほしい。そして、子どもたちとの共通言語の多い人たちが我々の中に加わることは大きな力になり得ると感じている。 **② ギャザリング参加報告** 2 月 17 日　東京で行われたギャザリングに 7 名？で参加した。今回の事業を行っている全国 8 団体が参加。真駒内で行っている 4 事業（1. 真駒内モビリティ会議・2. 自転車タクシーの社会実験・3. モビリティフォーラム・4. ものづくりワークショップ）を 4 分間でまとめたうえで発表。 ✓ 我々を含む全団体の取り組みは、活動の根底にあるコンセプトが明確であると、「なぜこの活動を行っているのか」という点がわかりやすいと感じた。 ✓ 我々が最終的にどこを目指しており、どんな課題を抱えているのかを、突き詰めて取り組んでいくことの大切さを感じた。また、具体的であればあるほど、広く皆さんから意見がいただけると思っ

た。

- ✓ 全国の参加団体から我々の取り組みへの意見を戴けたことは大きな収穫。課題解決のために教育や資源の活用がきっかけになるのではないかと感じた。真駒内については、課題がどんどん膨らんでしまったように思うので、大事な課題の精査、アプローチの仕方も含め、今後は効率的に進めていく必要があると思う。
- ✓ ある程度目標を絞ることが必須。優先順位をつけ、低いものはとりあえず置いておく。どの課題をどこまで取り組むか、また、段階を踏むことも。
- ✓ 各団体の取り組みの下調べが足りず深く知ることができなかったことは反省点。課題の理解と振り返ることの大切さがわかりました。
- ✓ 取り組みの途中でいろんな意見を戴けます。中にはできそうなものもあり、そっちに力を注いでしまっていた。このように、なぜ取り組んでいるのかというところからだんだんずれてしまっていた気がする。他のことは一旦置いておくことの必要性を実感した。「できない」「助けて」という受援力も大切だという助言もいただけた。

④ 来年度のスキームについて

- ✓ 〈配送実験の資料〉来年度も継続して、商店街と協力しながら行っていく。真駒内商店街主体の未来会議で、配達や観光案内がベロでできないかと要望があった。課題は場所と常駐する人材など。
- ✓ ベロタクシーの札幌中心部での運行パターンを真駒内にあてはめず、目的地への距離の違いなどがあるあめ独自の料金設定をして試走している。収支の予想は困難だが、少なからずニーズはあることがわかった。
- ✓ 運行事業を単独で行うことは難しいため、商店街との連携は必須。商店街が助成金出して運行しても、何か意味があって続けていくためには、果たしてそれで良いのかという問題が出てくると思う。この点はワークショップで考えたい。
- ✓ 商店街とは結び付かないが観光客の真駒内の観光地巡りにという目的なら適うのでは？配達ではそれほどお金を得られないので、観光を組み合わせる必要はある。真駒内駅の観光パンフレットの英語、中国語版はけっこう無くなる。
- ✓ 昨年、外国人の方に真駒内を周るツアーを実施した。歴史に大変

興味を持たれており、これが一つのコンテンツになり得ると感じた。最近では、石山地区にも観光客が来ている。石山緑地や札幌軟石、軟石の小物が目的だそう。

- ✓ 定山渓に行く前に見られるものの掘り出し。真駒内で海外の人何を行ったのか、何を作り、日本人がどうかかわったのか、という背景を見せることで親近感がわくのではないか。
- ✓ 食べ物と文化の融合させたツアー「温泉ガストロノミーツーリズムツアー」も参考になる。定山渓温泉と協働するのはどうか。
- ✓ 買い物支援について、お弁当の配達という観点では、この時期は寒くテストに出られないのでお願いしたいという声は何件かある。毎日の方は 2 人いらっしゃる。週に一度の方は 3 人ほど。なるべくあったかいものを食べていただきたい気持ちがあるので、効率性を上げることは難しいと思っている。また、商売として成り立つことも難しそう。
- ✓ うちでは冷凍ものを温めて調理して提供している。配達料金は食事の料金に含まれる。しかし、手作りを提供する方が良い。
- ✓ 作ること、容器を洗って返すのも面倒になってきている。子育てママ世代は数に一度ぐらい有料でも良いので家事をお願いしたいという声も聞く。
- ✓ 高齢の方が免許返納で浮く金額は約 20 万円。これが移動の原資になるという考えがある。高齢者からお金を戴きにくいというのは少し違うのかな、と気が付きました。配達に対して対価をもらうことが大切だと思います。
- ✓ 配達をお願いする側は、配達手段は歩きでもなんでも、来てほしい時間に配達してくれれば構わないと思う。歩ける人が配達を担うシステムとか。冬に自転車が運行できないのであれば、できることで解決に向かえば良いと思う。
- ✓ ベロタクシーを使用することの収支を考えなければ、もっと自由にできると思う。真駒内から滝野、小金湯、定山渓に人が行くとすれば、真駒内の商店街だけが受益する話ではなくなるので、全体としてのサービスになる。そうすればお金の取り方は変わると思う。得られたお金を真駒内の人たちに還元していくように考えていく。配達してもらう人だけが負担する話ではなく、センターがあることで南区全体、真駒内をハブにして動くサービスが発生して、真駒内の人たちがより歩く、自転車を使う文化ができていく方向に向かって行ければ良いと思います。

	✓ 人と人とのサービスになればアプリの重要さが出てくる。双方向の評価が大切だと実感。真駒内だと警戒心が強い気がした。真駒内にベロタクシーを走らせていても、新聞の加藤さんが運転しているのと街中のドライバーが運転するのとでは、住民の受け入れ方が違う。 ✓ 昔の御用聞き役のような、その地域のコミュニケーションが大事だが、配達する人のコストが非常に課題となる。 ✓ 施設にいる方も、ベロタクシーに乗れる人とそうでない人がいる。買い物はみなさんしたいが、月一回バスで行くのも大変。スーパーに商品を持ってきてもらっているが、満足されていない。買い物が楽しみな人はいるので、それを満たしてあげたいと思っている。 ✓ 実際にアプリを使って配食しているが、人件費が一番課題。NPO を作って配送をする。地域への貢献という観点で町からの支援も受けながら行っている。人件費と人材活用が課題。今は就労支援という形で人材を活用している。 **⑤ 次年度の展開に関する助言、要望、意見交換** ✓ 来年度、環境基金申請しているもの。→勉強会・モビリティ体験・運行ニーズを探る・観光資源としての運行。 ✓ 札幌市環境局の予定 ・「モビリティウィーク（9/15.16 の土日）」大通～すすきのあたりホコ天にして開催。 ・「環境広場さっぽろ」（6/23.24）札幌ドームで開催。環境都市宣言から 10 年の記念として。 ✓ この会もいろんな地域の方の話を聞きながら、できることを考えていきたいと思っています。こういう会を来年度も続けていきたい。私たちの方針として、街づくりは二つあり、建物を作る、人を作る。人と人がどうつながる、自分がどう生きるか、それが町づくりだと信じたい。小さなコミュニティを大事にしていきたい思いが共有できる会だな、と思った。一緒に何かできることがあるかも、と思えた。これからも参加したい。 ✓ 私の仕事とモビリティは直結しませんが、私が働いている南区でいろんな方がこのような活動をしていることを知れたことはとても意義がありました。 ✓ 地域課題解決という真駒内で何かうまく回るものが、他の地区、例

	えば麻生などこれから同様な課題も出てくるでしょう。地域に応用が利くものが生まれたらと期待しております。 ✓ 環境省の立場から。この加速化事業として始まったものですが、1年しかお付き合いできなかったということは残念ではあります。住民とモビリティとをつなげることはテーマとして他にはないものだった。環境とは？ではなく、地域の人と人をつなぐことにはどうすれば良いか、地域の人がどう生活環境にかかわっていくかなど、この真駒内が一つのモデルケースになって外に発信していけたら、と思います。 ✓ IT の会社として配送実験から関わらせていただきました。会社として、「IT の恩恵を受けられていない方に IT を」というコンセプトがあった。人と人のコミュニティケーションのため、それをつなぐツールとしてこれからも提供していきたい。今回の配送実験では勉強になり、実績にもなりました。今後もサポートをしていきたいです。 ✓ 昨年 12 月から参加。真駒内の常盤在住。自分に何かできることがあればと思っていたが、地域のことや歴史のことを全く知らかった、ということがわかった。これからはしっかりと調べて、目的に合った情報提供ができればと思いました。 ✓ SDGs のワークショップに参加しました。事業の始めの方から、もう少しこれを理解していれば、うまく使いながら課題解決に貢献できたかな、と思いました。先日のワークショップで考え方がクリアになったこともあり、ここは良い場所になってきたなと思います。温泉ガストロノミーなどまだまだ素材があると思いますので、継続をしていきたいです。 ✓ EV がモビリティとして、注目を浴びているのはなぜだろうと思っています。ビジネスとして成立している事例がほぼないのにも関わらず、ここに何か可能性を感じている。そういうものに、政治家も含めて動いている。このことをみなさんと共有したい。道銀がドリーム基金に弊社が採択された。ここに銀行がお金を出してくれた事実に、可能性に期待しているのだろうと考えています。非常に可能性がある領域です。

具体的な協働取組事業

3.2　自転車タクシーを活用した社会実験

3.2.1　社会実験の企画概要

本社会実験は、以下の企画概要により行った。

企画意図	需要が増加している真駒内地区において、移動の代替手段の他に配送車両として自転車タクシーの活用が可能となりうるかの検討を行う
目　　的	・近距離移動の需要と運行の検討。 ・旅客運航以外に配達の需要に対応可能かの検討 ・持続可能な事業運営と地域内経済循環を可能とする仕組みの検討 ・地域密着型商店の商品を活用し、地域の再発見と活性化に繋げる ・配達による地域雇用を創出すると同時に、見守りサービス等の地域における繋がりの強化
旅客運航	・実施日：2017 年 10 月 22 日　11 月 23～25 日 ・10 月 22 日　10 時～17 時 最寄施設間（駅前　シンポジウム会場　投票所） 料金 100 円／人 ・使用車両：ベロタクシー６台
配送運航	・11 月 23 日　注文用 IT 機器設置及び実験協力先への説明等 （カフェまこまる 9 時 30 分集合、順次開始） 24、25 日配送（時間 10 時～16 時）　〃　〃 ・使用車両：ベロタクシー2 台

表 4　社会実験の企画概要

旅客運行

真駒内地域内において「日常の移動先」「移動手段の把握」「移動困難の頻度」「環境に配慮した移動手段の利用可能性」を利用者にアンケートを取り需要を把握する。

乗車人数　20 名　アンケート 3 名

10/22真駒内交通手段アンケート　　2017/10/22　10時～17時

回収数　23

Q1

【日常的によく行く場所と交通手段】

▼場所

A.地下鉄真駒内駅	12	52.2%	
B.東光ストア、ラルズ	8	34.8%	
C.南区役所、区民センター	4	17.4%	
D.スーパーシガ、ポニーショップ	2	8.7%	
E.真駒内公園	5	21.7%	
F.近くのコンビニ、ドラックストア、個人商店等	0	0.0%	
G.石山通沿の大型スーパー、イオン、コープ	0	0.0%	
H.その他	9	39.1%	（札幌駅4、澄川、中央区、北大病院、桜山、曙公園）

▼交通手段

1　徒歩	13	56.5%
2　自転車	1	4.3%
3　バイク	0	0.0%
4　自家用車（自分で運転）	2	8.7%
5　自家用車（送ってもらう）	0	0.0%
6　タクシー	1	4.3%
7　路線バス	4	17.4%
8　地下鉄・電車	5	21.7%
9　コミュニティバス	0	0.0%
10　バス	0	0.0%

【交通手段があれば行きたい場所】

▼場所

A.地下鉄真駒内駅	0	0.0%	
B.東光ストア、ラルズ	0	0.0%	
C.南区役所、区民センター	0	0.0%	
D.スーパーシガ、ポニーショップ	3	13.0%	
E.真駒内公園	1	4.3%	
F.近くのコンビニ、ドラックストア、個人商店等	2	8.7%	
G.石山通沿の大型スーパー、イオン、コープ	0	0.0%	
H.その他	4	17.4%	（六花亭、真駒内公園、藻岩山、アリーナ）

▼交通手段

1　徒歩	0	0.0%
2　自転車	0	0.0%
3　バイク	0	0.0%
4　自家用車（自分で運転）	0	0.0%
5　自家用車（送ってもらう）	0	0.0%
6　タクシー	1	4.3%
7　路線バス	1	4.3%
8　地下鉄・電車	1	4.3%
9　コミュニティバス	1	4.3%
10　バス	2	8.7%

Q2

交通手段がないことで、行きたくてもいけない場所がありますか？	ある	7	30.4%
	定山渓2、真駒内公園、羊ヶ丘		
	ない	12	52.2%

環境に配慮した乗り物を利用したいと思いますか？	ぜひ利用したい	17	73.9%
	利用料金による	4	17.4%
	特に利用したくない	0	0.0%

新しい交通手段が必要だと思いますか？	必要	16	69.6%
	既存の手段を増やして	4	17.4%
	必要ない	1	4.3%

その他

銀行と郵便局が遠い
風に吹かれて楽しかった
ペロのスピードが遅いが、真駒内の四季を楽しむなら良いかも
街中以外で見かけないのであったらいい
免許返納したので週末だけでもペロがあると便利
良かったです
ペロは面白い取り組みだが、坂道に弱く真駒内では難しい。何なのかわからないのでバス停などの告知方法は必要
電動アシストがあってよかった

配送運行

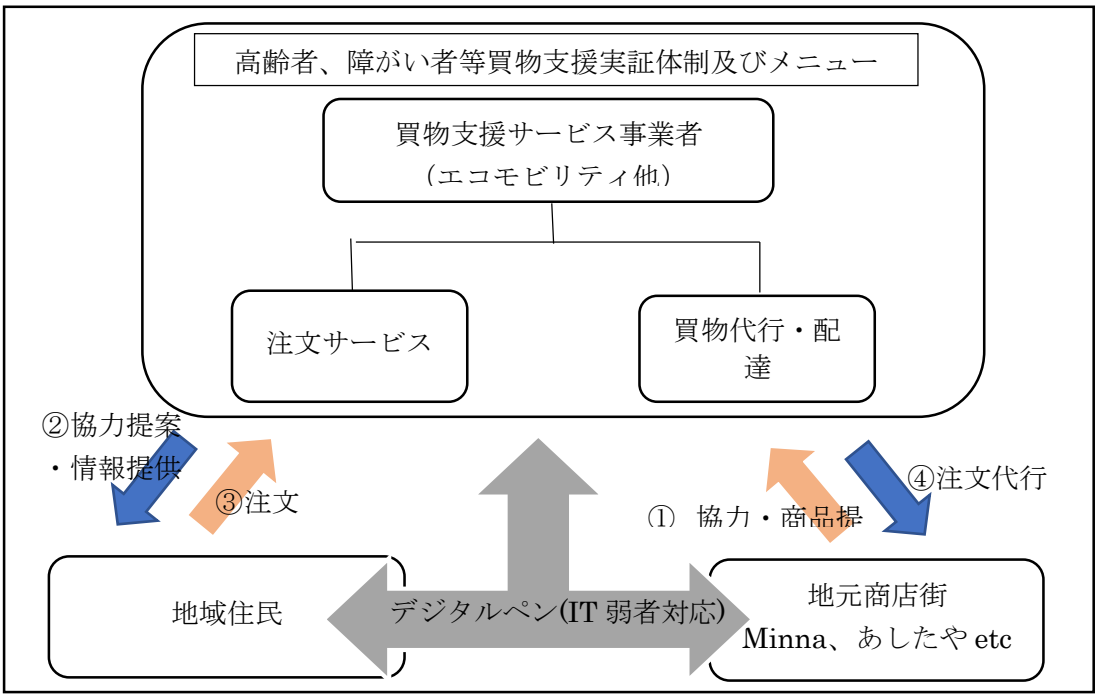


図 1　実施スキーム

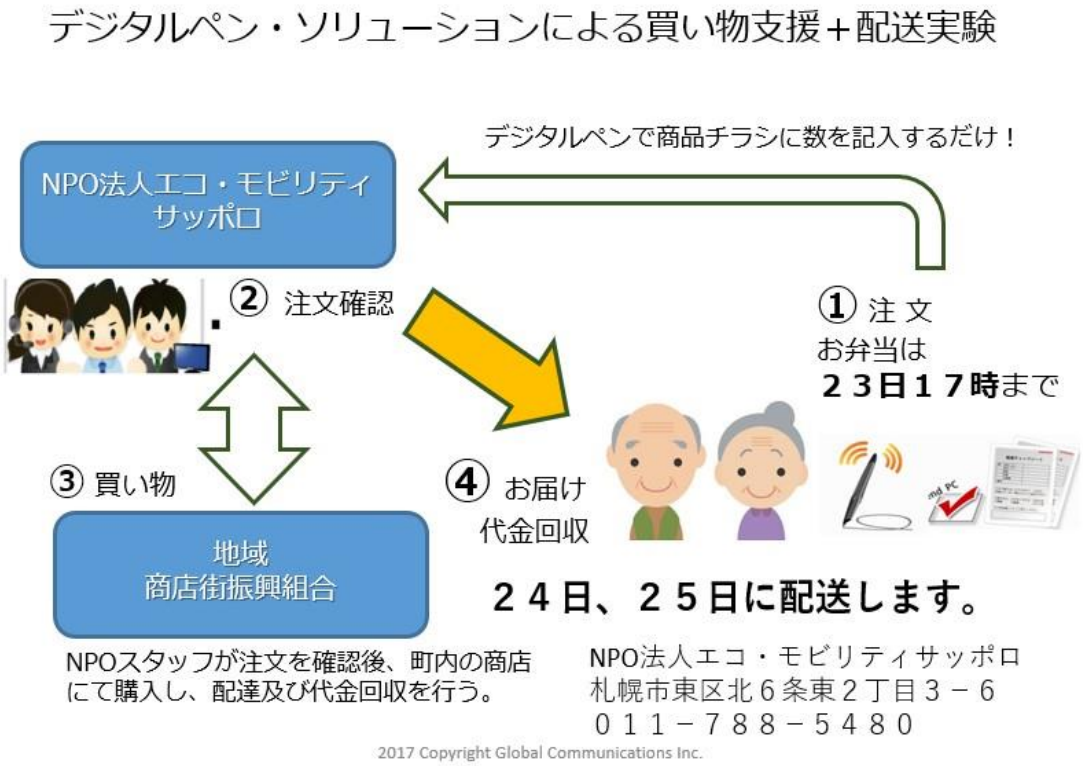


図 2　デジタルペン・ソリューションによる買い物支援＋配送実験用説明資料

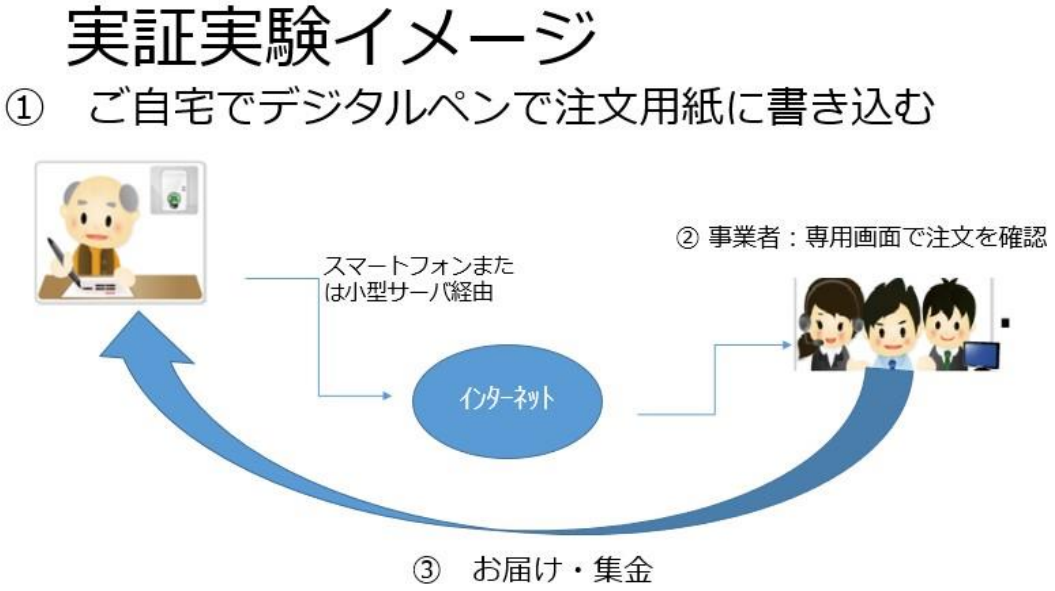


図 3　デジタルペン・ソリューションによる買い物支援＋配送実験のイメージ

(1) 社会実験詳細

1) 協力者

今回の実験の協力者及び各種の実施日は下記の通りとなった。

	住所	設置日	配達日	回収日	注文品	金額
01	真駒内東町	２３日 10 時	２４日１７時	２４日	おかず・日配品(週一配達)	2, 544 円
02	真駒内柏丘	２３日午前	２５日	２８日	日程合わず	0 円
03	真駒内上町	２３日 13 時	２４日１７時	２５日	おかず(毎日お弁当を配達)	550 円
04	真駒内柏丘	２３日 15 時	２４　日１３時	２４日	日配品・おかず	2, 655 円
05	真駒内泉町	２４日午前	２５日１４時３０分	２５日	日配品	1, 852 円
06	真駒内柏丘	２３日	２４日 12 時半	２４日	日配品・おかず	1, 471 円
07	真駒内上町	２３日	２５日１５時	２５日	日配品	4, 757 円
08	真駒内上町	２３日	２４日夕方		日配品	3, 942 円
09	真駒内緑町	２３日	２４日１５時	２４	おかず	1, 000 円
10	真駒内曙町				日程調整つかず	0 円

表 5　協力者一覧

2）協力店舗

配送実験に協力頂く店舗は以下の 2 店とした。健常者はもちろんのこと、高齢者や障がい者も気兼ねなく集まることができる場の提供や、こだわり食材を安定継続的に供給するなど、いずれの店舗も地域密着型の事業を展開している。

店舗名	商品	実施日	受付締切	配達
あしたや	日配品	24、25 日	25 日 12 時	24、25 日
ミンナ(minna)	お弁当	24 日	23 日 17 時	24 日

表 6　協力店舗一覧

3）配送エリア、ルート及びスケジュール

配送エリアは、真駒内に立地する 5 つの商店街エリアとし、電動アシスト付の自転車タクシーが道路勾配の影響を受けにくいエリアとした。

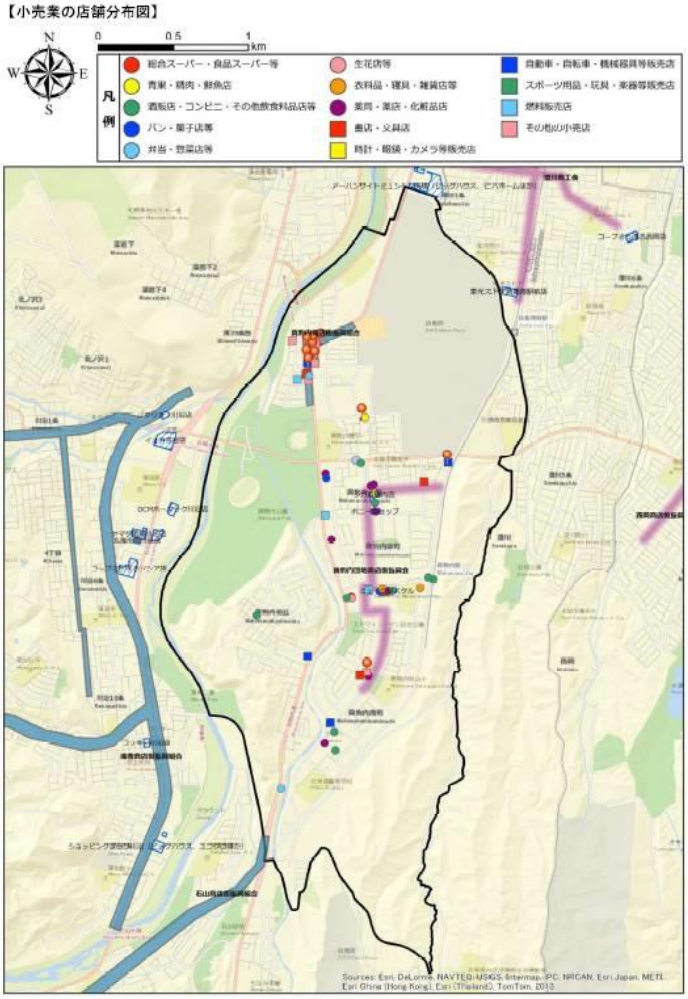
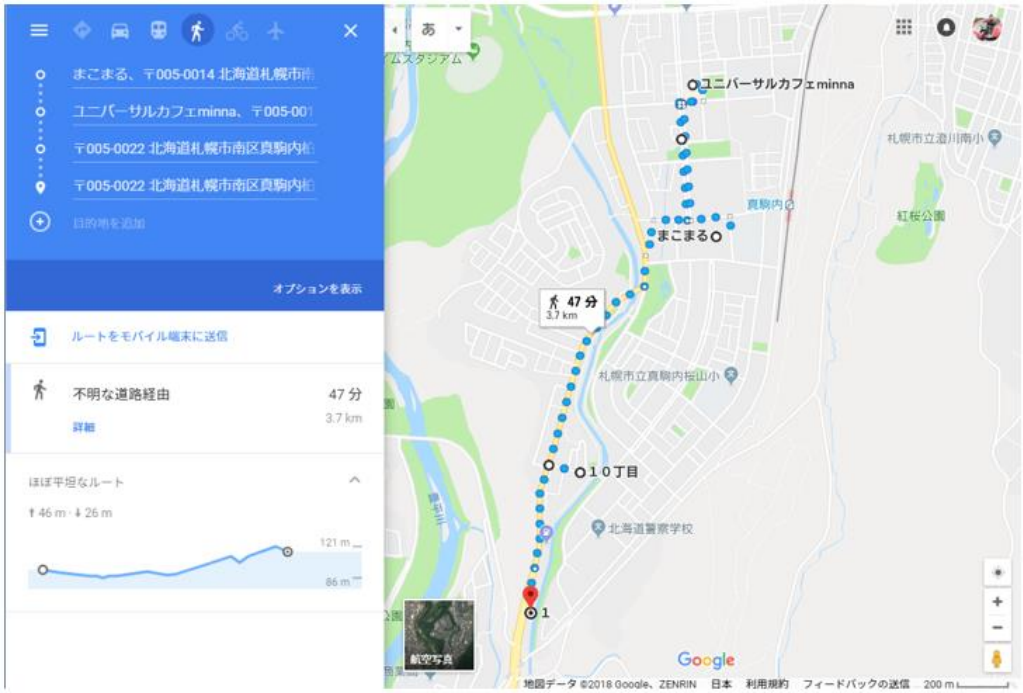


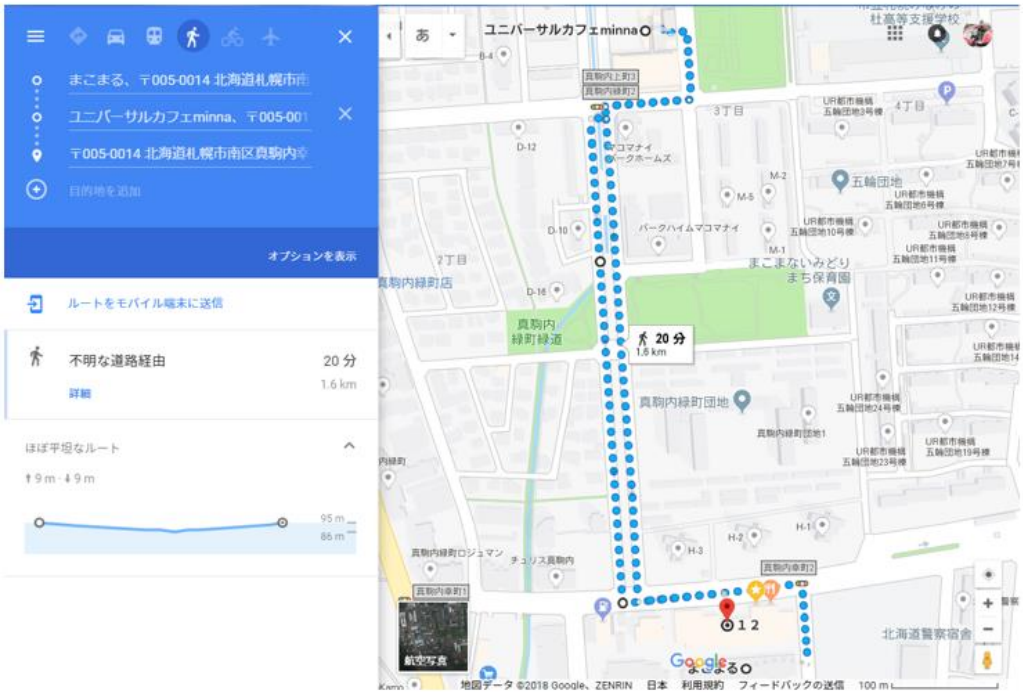
図 4　配送エリア

また、デジタルペンによる注文を、配送エリア、配送希望時間、各店舗への仕入れ時間によって分類し、最も効率的な配送ルートとした。

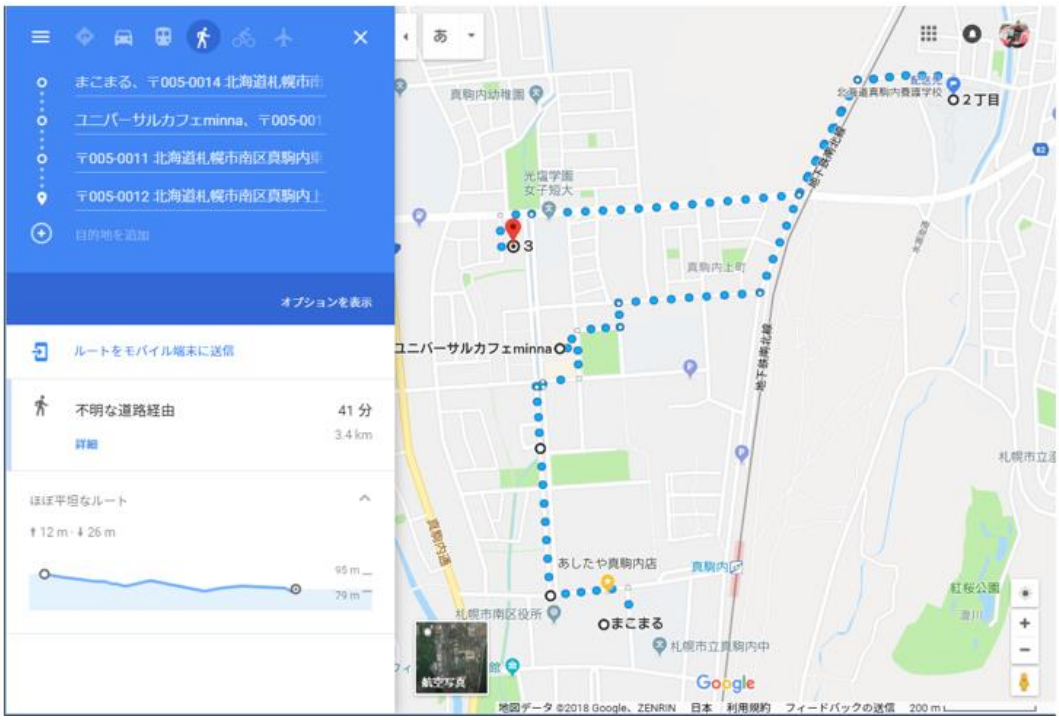
ルート１



ルート２



ルート３



ルート４

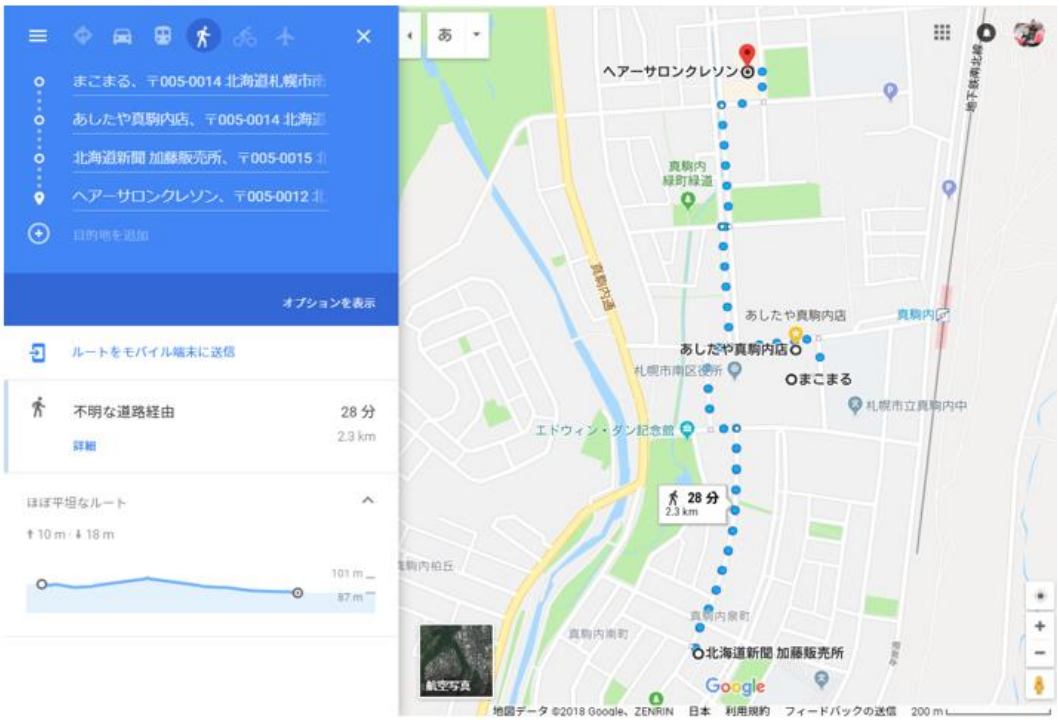


図 5　配送ルート

24日	出発　まこまる	集　荷		配達	帰着　まこまる
仕分作業		あしたや	ミンナ		
11：00	幸町2丁目2				
11：05		幸町２丁目1			
11：20					幸町2丁目2
ルート１					
11：40	幸町2丁目2				
11：50			上町3丁目２		
12：30				柏丘10丁目	
時間調整					
13：00				柏丘11丁目	
13：20					幸町2丁目2
ルート２					
14：45	幸町2丁目2				
14：50			上町３丁目２		
15：00				幸町２丁目1	
15：05					幸町2丁目2
ルート３					
16：25	幸町2丁目2				
16：30				上町３丁目２	
16：35			上町３丁目２		
17：00				東町2丁目	
17：30				上町２丁目３	
17：45					幸町2丁目2

25日	出発　まこまる	集　荷		配達	帰着　まこまる
仕分作業		あしたや	ミンナ		
14：00	幸町2丁目2				
14：05		幸町２丁目1			
14：15					幸町2丁目2
ルート４					
14：50	幸町2丁目2				
15：05				泉町2丁目2	
15：20				上町３丁目２	
15：35					幸町2丁目2

表 7　配送スケジュール

4）結果と課題

旅客運行

＜結果＞

真駒内エリアでは真駒内駅を目的とした移動が多く（52.2%）、次いで東光ストア、ラルズなどの大型スーパーや公園や公共施設だった。1 km程度の距離でも「交通手段があれば行きたい」場所があげられた。免許を持っていない、返納した人が 43.4%と半数近くいて、気軽な移動手段が必要となる。

＜課題＞

天候､坂道など車体の構造上運行できないエリアがあったため､車体の改良が必須となる。乗車料金設定は中心部での運行は 500m300 円（初乗り　1 名）その後 100m ごとに 50 円加算であるが、真駒内エリアは道路幅、敷地面積が広く設計されており、目的地までの距離が長くなる傾向がある為、利用料金の設定は検討の必要がある。

配送運行

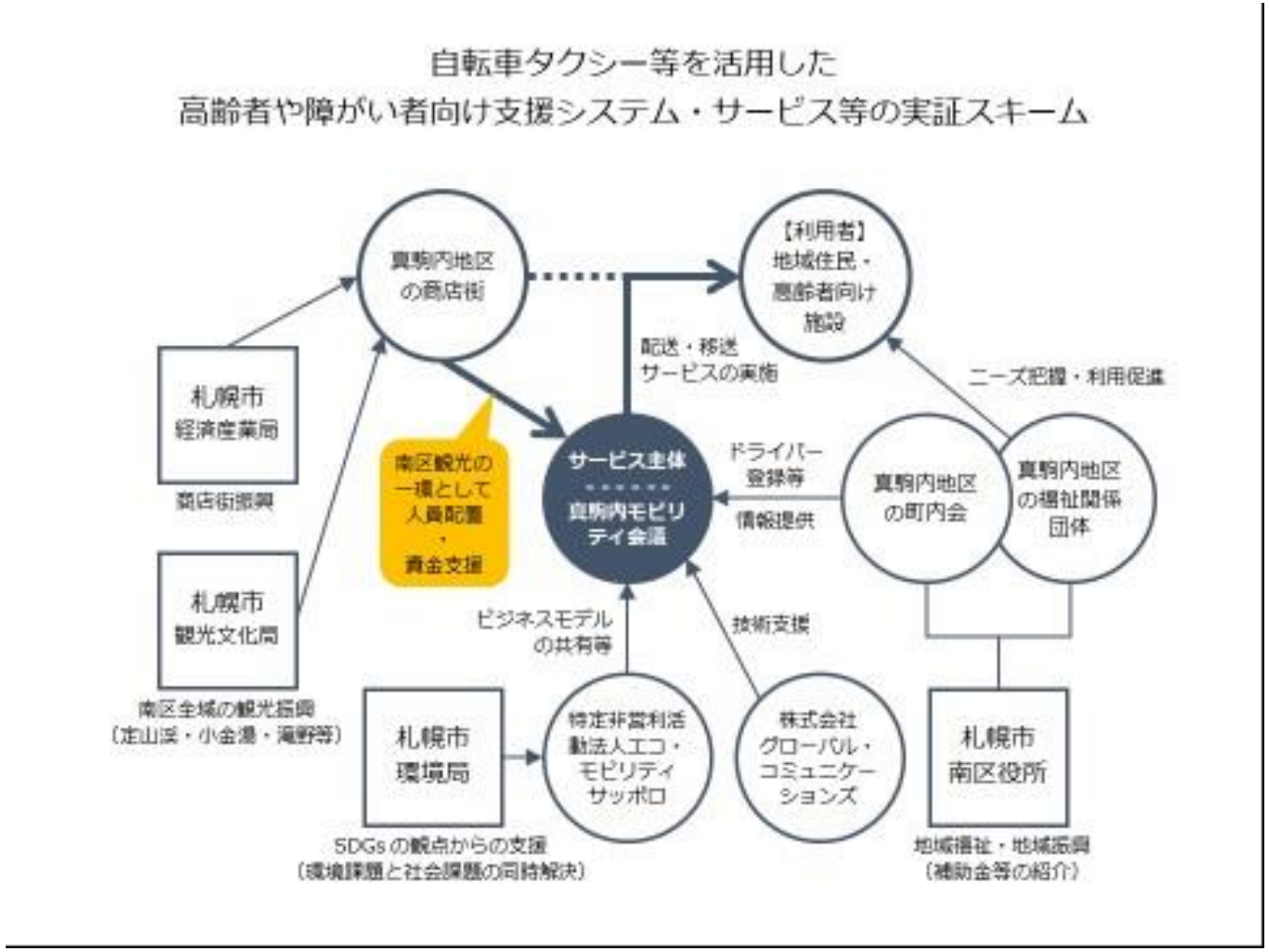
＜結果＞

配達サービスは降雪により、安全面を考慮し、車での実験となり十分な条件で実験結果を得ることができなかったが、9 人の地域モニターの協力を得た。配送料金について支出しても

いい金額は、100 円～200 円程度など具体的な料金設定のヒントが得られた。ヒアリングでは、地域モニターから「使用を検討していた商品を実際に購入することができてよかった」「注文時の写真掲載があるといい」など注文手法についてや、移送の課題（勾配や距離など）などを検討し、枠組みを検討するヒントが得られた。
また協力店舗からは「配送サービスの難しさを当事者として感じたが、さらに挑戦してほしい」などのフィードバックがあった。
＜課題＞
配達時間の締切制限やその設定方法、緊急時への対応、北海道特有の降雪等悪天候時の対応、適正な配送エリアの設定、配送料金などが未解決であり、改善が必要なことが顕在化した。

昨年度から試験的に始めた旅客運行に加え、高齢化による買い物難民が増加する当該地域における配送運行に、どの程度のニーズや地域住民の関心があるかを実際に確認することを目的とした。本協働取組から、移動手段への不安、徒歩移動圏内での商業機能の衰退による利便性の喪失等、様々な課題への期待があることは確認することができた。特に、免許返上を余儀なくされる世代が急速に増加する中では待ったなしの課題である。
しかし、旅客運行、配送のみでは継続的な事業成立が難しいことから、インバウンドや南区の拠点である真駒内を観光の入り口ととらえ、札幌市南区の観光振興中継地（定山渓・小金湯・滝野等）としての観光コンシェルジュ機能を果たしつつ、真駒内地区内の移動のエコ化と社会課題の解決を目指しスキームを作成した。
これらは顧客ニーズへの対応として重要であると同時に、事業化には避けては通れないハードルであり、次年度以降はこれらの解決策を検討しつつ、事業化への詳細を検討する必要がある。

3.2.2　自転車タクシー等を活用した高齢者障がい者向け支援システム・サービスの実証スキーム



「真駒内エコモビリティ支援サービス事業」構想

1．事業の目的

札幌市南区の観光振興中継地（定山渓・小金湯・滝野等）としての観光コンシェルジュ機能を果たしつつ、真駒内地区内の移動のエコ化と社会課題の解決を目指す。

2．自転車タクシーを用いたサービスの展開例　※札幌中心部実績

（1）運行期間　４月下旬～11月上旬
※平成28年度は約７か月で稼働139日

（2）運行時間　10:00から18:00ころ（日没）まで

（3）運賃　100円／１区間　※大人初乗り（～500m）300円、その後100mで＋50円　流し運転で平均620円／台・日
運賃収入のうち８割がドライバー、２割がNPOの収入

（4）費用　メンテナンス費　約 60,000円／台・年

（5）稼働台数　２台

3.3　「モビリティ創造ワークショップ」の開催

(1) モビリティ創造ワークショップの企画概要

モビリティ創造ワークショップについて、以下の内容で実施した。

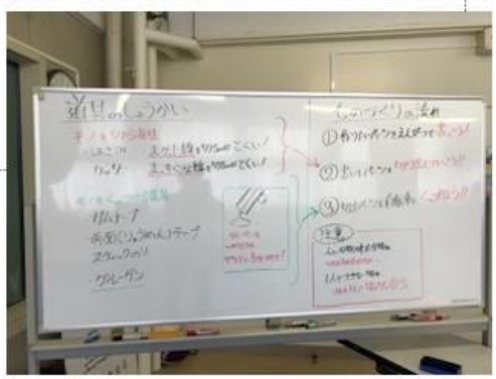
企画意図	廃校となった旧真駒内緑小学校跡地において、こども、地域住民、地域企業等による参加型ものづくりの場「真駒内ベース(仮称)」を次年度以降で設置・運営を視野に入れていることから、地域内における有効な移動手段となりえるモビリティを想像・開発することを通じて、人材育成とまちの将来に関心を持つきっかけづくりを行うこと
狙い	地域が目指す持続可能な街づくりを実現していく為には、既成概念に捕らわれない、自由な発想を持つ人材が不可欠である。子どもや家族を対象とした「地域課題の解決に向けたモビリティの創造」を行うワークショップを開催し、将来の街づくりに関心を持つきっかけ作りとすると同時に、地方都市でのものづくり振興、ものづくり人材不足解消へ寄与することも目指す。
実施方法	第1・2回日時：2018年1月27日(土)、28日(日)10:00～15:00 名称：「働く自転車を作ろう！」 第3回日時　2018年3月18日(日)13:00～16:00 名称：「役立つ自転車デコっちゃおう！」 場所：子どもの体験活動の場 Co ミドリ　リンゴの部屋ほか 対象：小学生3年生～6年生15名(カッター等危険物を扱うため、3年生未満の子供たちは見学とする) 内容：講師：栗田敬子、根本英希 プログラム＆技術指導：地域職人集団“GENERL SMITH (ジェネラルスミス)”
参加者数	第1回　2018年1月27日（土）参加者　9名（男子：6名　女子：3名） 第2回　2018年1月28日（日）参加者　4名（男子：4名）父兄1名 第3回　2018年3月18日（日）参加者　9名（男子：3名　女子：6名）父兄1名 合計　24名

表 8　モビリティ創造ワークショップの企画概要

モビリティ創造ワークショップ　プログラム　企画案

図 6　第１・２回ワークショップ　チラシ

1／27



モノづくりワークショップ127，28　　2

1／27

モノづくりワークショップ127，28　　3

1／27

モノづくりワークショップ127，28　4

1／28

モノづくりワークショップ127，28　5

図 7　ワークショップ風景（2018 年 1 月 27,28 日）

1月27日	働く自転車を作ろうアンケート		
	楽しかったこと	**工夫したこと**	**他の作品を見て思ったこと**
5年男子	グルーガンで段ボールを留めたり色々くっつけたこと	作ることは頑張ったが、工夫したことと言われるとわからない	後のことも考えていてすごいなぁ
5年男子	ありません	いすの上	すごいと思った
3年女子	作ったりすること	滑らないようにスキー板みたいな物を作ったところ。でもできなかった。	いろんなところが工夫してあって面白い発想だと思った。
3年女子	みんなで自転車をつくったこと。乗ったこと。	羽の色を虹色にしたこと。	思いつかなかったから良いと思いました。
4年男子	アイデアを出して作ったこと	倒れたりする柱があったから支えを作ったこと	すごいエコを考えている人もいたし車みたいなのを作っていてすごかった。
5年男子	作ること	除雪のところの上にグルーガンのげんりょうをさしたこと。	人を運ぶのが一番できそう。
5年女子	アイデアを出し合い、そして作ったことです。	子供、ペットが乗れるスペースを作ったり、ヒールが穴に入ったりしないようにしたことです。	工夫がされていて面白かったです。
5年女子	いろいろなアイデアが出て作ったこと	後ろのかごに子供、赤ちゃん、ペットなどが乗れるようにしたこと。	エコですごいと思った。いろいろな工夫がされていてすごかった。
5年男子	自転車改良中	細かいところまで自分たちが考えたところ	すごくファンタジーでいいなと思いました。

1月28日	働く自転車を作ろう　ふりかえシート		
	楽しかったこと	**工夫したこと、頑張ったこと**	**他の作品を見て思ったこと**
4年男子	改造したこと	いものタイヤの部分	いろんな工夫があった
3年男子	自転車を改造したこと	タイヤをドンチャンカッチャンにしたこと。	けっこう少ない時間にあんなにすごく作れるんだと思った。
5年男子	制作	部屋にベッドやテレビを作ったところ	みんなでそれぞれいろいろな工夫がされていて面白かった。

図 8　第１・２回参加者振り返りシート

図 9　第3回ワークショップ　チラシ

図 10　第 3 回ワークショップ　風景写真

3月18日			
	楽しかったこと	**工夫したこと**	**他の作品を見て思ったこと**
6年女子	グルーガンで使ったこと　アイデアを出し合ったこと	きれいになるよう最後に色をつけたこと	人を楽しませるアイデアがよかった
5年女子	アイデアをだして絵をかいたり作ったりしたこと	立体になるように材料を工夫した	細かいところまで作っていてすごいと思った
2年男子	お店を作ったりすること	スーパーボールをとる方法をガムテープやひもで工夫したところ	楽しそうだった
2年男子	魚を作ったこと	クリップとか使って引っ掛けるところを考えた	乗ってみたいと思った
2年女子	作ったこと	的をたくさんにしたところ	楽しそうだった
4年女子	弓矢をつくったこと	材料をいろいろ工夫したこと	大きなものを作っていてすごいと思った
6年女子	グルーガンでバラを作ったこと	平らに伸ばすのにアルミホイルを使って熱くないようにした。	工夫がされていて面白かったです。
6年男子	いろいろなアイデアが出て作ったこと	バランスを考えた	走っていいたら楽しいと思った
6年女子	花がみで飾りを作ったこと	細かいところまで自分たちが考えたところ	きれいに作っていてすごいと思った。

図 11　第３回参加者振り返りシート

(2) 成果と課題：

今回の実施により、以下のような成果と課題を得ることができた。

＜成果＞

1) ものづくりワークショップで必要な機材、資材の数量と規模の把握
2) ものづくりワークショップのタイムチャートの在り方の把握
3) ものづくりワークショップの適正人数の把握

＜課題＞

1) 集客の難しさ

当初の集客数（15 人/　日）を目指し、自治体広報誌、公的イベントの場での広報活動（ビラの配布等）を行ったが、集客に苦戦した。今後の同様のワークショップの集客では、想定ターゲットにどのように情報を伝えるかなど、広報活動の改善が必要である。

2) 子供へのアプローチ方法

子供は、我々の創造よりも集中力がある一方で飽きやすく、環境条件により行動が左右されてしまうことを経験した。既成概念に捉われない子供ならではの発想を引き出し、さらにそれが子供たちの中に経験値として蓄積されることを目指すためには、コンテンツの開発・改良について、長期的視点で開発を継続していくことが今以上に必要である。以上のような成果、課題の抽出を得ることができた。

今回の取り組みについては、子供はもとより、親世代においても未だに非日常感を強く感じられている様子が窺えることから、社会実験やシンポジウムの機会のみならず、街づくりのための情報発信を継続して行い、「ものづくりワークショップの改善・改良」を含めた長期的活動により地域への定着と認知度の向上が必要であると感じた。

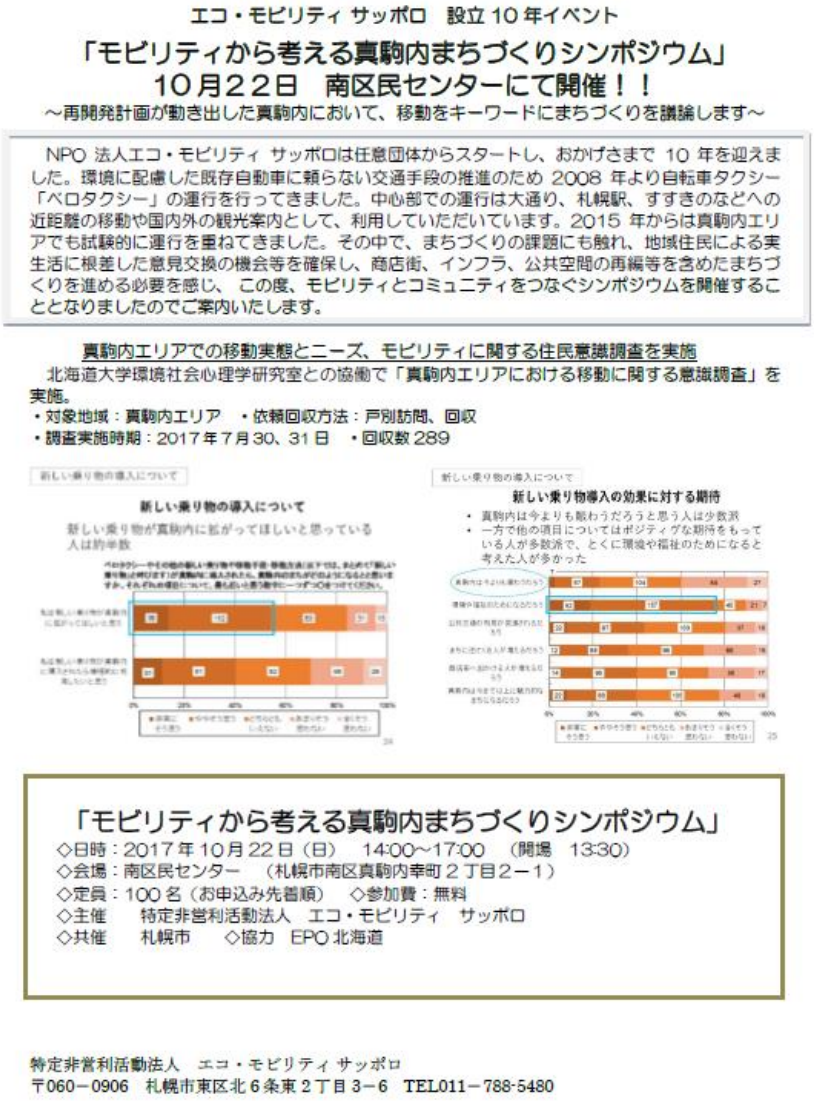
3.4　モビリティから考える真駒内まちづくりシンポジウムの開催

(1) シンポジウム企画の背景と概要

人口減少や高齢化に関しては今までも多くの報道などで情報としては耳に入ってはいるものの、実際のところ、いつ頃から、どのような影響を、どの程度実生活に与えるのかを正確に理解している市民は、このような分野の研究者やシンクタンクなどの専門家以外はなかなかいないのが実情である。

しかしながら、地域住民の真のニーズを引き出し、今後必要となる事業やサービスを検討していくためには、実際に地域住民の理解があってこそリアリティが生まれてくることから、まずは地域住民など様々な主体が共通の認識を持つための情報共有が不可欠である。

そこで、本協働取組では、関係する様々な主体と連携し、真駒内地域においてテーマである「モビリティ」「街づくり」をキーワードとしたシンポジウムを企画し、地域住民への意識啓発や街づくりへの参加のきっかけづくりを行うため、以下を実施した。



エコ・モビリティ サッポロ　設立 10 年イベント

「モビリティから考える真駒内まちづくりシンポジウム」
10月22日　南区民センターにて開催！！
～再開発計画が動き出した真駒内において、移動をキーワードにまちづくりを議論します～

NPO 法人エコ・モビリティ サッポロは任意団体からスタートし、おかげさまで 10 年を迎えました。環境に配慮した既存自動車に頼らない交通手段の推進のため 2008 年より自転車タクシー「ベロタクシー」の運行を行ってきました。中心部での運行は大通り、札幌駅、すすきのなどへの近距離の移動や国内外の観光案内として、利用していただいています。2015 年からは真駒内エリアでも試験的に運行を重ねてきました。その中で、まちづくりの課題にも触れ、地域住民による実生活に根差した意見交換の機会等を確保し、商店街、インフラ、公共空間の再編等を含めたまちづくりを進める必要を感じ、この度、モビリティとコミュニティをつなぐシンポジウムを開催することとなりましたのでご案内いたします。

真駒内エリアでの移動実態とニーズ、モビリティに関する住民意識調査を実施

北海道大学環境社会心理学研究室との協働で「真駒内エリアにおける移動に関する意識調査」を実施。

・対象地域：真駒内エリア　・依頼回収方法：戸別訪問、回収
・調査実施時期：2017年7月30、31日　・回収数 289

新しい乗り物の導入について

新しい乗り物の導入について
新しい乗り物が真駒内に拡がってほしいと思っている人は約半数

新しい乗り物の導入について

新しい乗り物導入の効果に対する期待
・真駒内は今よりも賑わうだろうと思う人は少数派
・一方で他の項目についてはポジティブな期待をもっている人が多数派で、とくに環境や福祉のためになると考えた人が多かった

「モビリティから考える真駒内まちづくりシンポジウム」
◇日時：2017年10月22日（日）　14:00～17:00　（開場　13:30）
◇会場：南区民センター　（札幌市南区真駒内幸町２丁目２－１）
◇定員：100名（お申込み先着順）　◇参加費：無料
◇主催　特定非営利活動法人　エコ・モビリティ　サッポロ
◇共催　札幌市　◇協力　EPO 北海道

特定非営利活動法人　エコ・モビリティ サッポロ
〒060－0906　札幌市東区北６条東２丁目３－６　TEL011－788-5480

◇プログラム：
第１部　基調講演　14:10～15:00
「近距離移動手段が地域を活性化する」　　村上　敦氏　一般社団法人クラブヴォーバン代表
（環境ジャーナリスト、フライブルグ・ドイツ在住）
第２部　パネルディスカッション　15:10～16:50
・パネリストの紹介と話題提供　（15:15～16:00）
磯村 歩氏（株式会社グラディエ代表取締役）　　「パーソナルモビリティ導入の現場」
平岡 俊一氏（北海道教育大学 教育学部釧路校准教授）
「持続可能なコミュニティづくりのための推進体制と仕組みづくり」
山田 信博氏（札幌市立大学デザイン学部准教授）　　「真駒内エリアのアクセス」
・パネルディスカッション　（16:10～16:50）

■基調講演　村上敦氏
ドイツ在住ジャーナリスト、環境コンサルタント、村上敦氏の講演
近著『ドイツのコンパクトシティはなぜ成功するのか』では暮らしから自動車を切り離す「ショートウェイシティ（日本でいうコンパクトシティ）」の取り組みや地域経済を活性化する交通とは何か、自動車を抑制する交通総合計画と日本との違いなどが書かれ、日本と同様に少子高齢化が進むドイツでの取り組みについても講演いただきます。

主な著書「フライブルグのまづくり」「１００％再生可能へ！欧州のエネルギー自立地域」「キロワットアワー・イズ・マネー」など

投票日と重なる開催ですが、国外の住民主導のまちづくり事例は大変参考になると思います。ぜひとも取材いただきますよう、よろしくお願いいたします。

■本件に関するお問い合わせ先
特定非営利活動法人　エコ・モビリティ　サッポロ
〒060-0906　札幌市東区北６条東２丁目3-6　松崎ビル１F
TEL　011-788-5480　携帯　080-4075−7806　Mail　info@velotaxi-sapporo.jp
担当　栗田敬子

図 12　シンポジウム開催案内（プレス向け）

(2) 講演内容（全文掲載）

1）村上敦氏

近距離交通についてお話をします。経済的、お金の話と交通の話をする前に、今の真駒内がどんな状況におかれているのかを取りまとめてきました。真駒内の皆さんが暮らしていて実感はあるのでしょうが、今日ははじめに客観的な統計データ等、こんな状態なんだというのを振り返ってみたいと思います。

そのあと、ドイツで一般的に、そういう状況を抱えている町があるのであれば、どんなアプローチ、考え方でまちを作り、活性化を行っているのか話してゆきたいと思います。

まず、真駒内地域は人口のピークが 1985 年で、ピーク時の 3 万 4 千人から現在は 2 万 5 千人を下回り、1 万人が減っています。かなりのインパクトです。総人口の 30%が減った

わけです。同時に高齢化率が 35%です。どのような感じかというと、日本全体が、2035 年にはなることが確定している姿を、この真駒内が日本全体の先取りをしているということでもあります。

また厳しいことに、ここでは子供が全く生まれていないです。そして、生産年齢人口がどんどん減っています。これによって地域の公共交通、おそらく札幌の中心部に毎日地下鉄で通われているような方々の交通のニーズそのものが減少してきており、今後も加速度的に減少してゆくことでしょう。また、いわゆる老齢人口という 65 歳以上の方々が増え続けている、というのもトレンドとなります。

誰が決めるのかと問われれば、それは真駒内に住まわれている方々が決めるのでしょうが、そもそもこのトレンドをこういう状態のまま、あまりうるさく言わずに真駒内では続けてゆこうじゃないか、市場にお任せしましょう、という方針であれば、今日私がいろいろ提案することのほとんどが意味がないことになります。ただし、少なくとも人口減少の速度や高齢化率がどんどん増えている速度を緩和したい、あるいは少しでも若い人たちがこの真駒内に入ってくるようなトレンドに変えてゆきたい、ということであれば、ヨーロッパで一般的に再開発等の事業を行っているような手法で対策ができるのかなと思います。

一口に真駒内と言っても、それぞれのエリアごとにその性格が異なります。全体では過去 10 年間で 4000 人近くの人口が減っているのですけど、真駒内全体が同じような減り方ではないのです。人口が維持されているエリア、若い人が比較的多く残っているエリア、そういった傾向がみられないエリア、それぞれ大きな差があります。

とくにこの曙町、緑町、上町、それぞれ 750 人、500 人、500 人、と急激な減り方をしています。おそらく真駒内在住の方だと思うのですが、すごく優れたブログ記事があり、これを読んでみると、一斉に開発され、毎年一斉に住人の平均年齢を上昇させている「団地」というのが、こういった現象の一番の理由になっているんじゃないかと思います。

それから柏丘、南町、こういったところも戸建ての分譲住宅が比較的多く、少子高齢化と核家族化の影響で、もともとは 4、5 人で戸建ての中に住んでいたのが 30～40 年経ち、ほとんどの建物の 2 階が空き家同然となっています。

家全体に誰一人住まなくなったものだけを空き家と定義すると、話が見えにくくなります。想像するとお分かりになると思うのですが、同じ時期に同じような開発をして（賃貸ではなく、分譲や持ち家で）30 年経つと、中古住宅の活発な流通や住み替えがない場合、必ず使われない部屋が出てきます。物置になっている部屋が出てくる。それって基本的に空き家と同じです。存在する床面積を活用していないわけなので。ですから、このあたりも今後は厳しいかなという地域だと思われます。とくに柏丘とかであると今後急速に空き家、単身の高齢者世帯が急増するでしょう。

かなり人口が減っている本町では 900 人の減少ですが、自衛隊が縮小されたり、道の警官宿舎が縮小されたり、道職員の宿舎が廃止になったり、ということで減っているようであるので、基本的にはこの真駒内の方々が「まちづくり」だなんだかの対策をしたところで、大元の官庁などが何もしないなら、ほとんど何かを変えることはできないので、今のところ目立って有効な対策はないのかなとも思います。

あるいはここの団地の中の、道営や市営住宅が新たな入居者をお断りしているところもあるようで、もし、できるかぎり中に住んでいる人たちを減らしていって、将来的には建物を潰していこうという方針であれば、なかなか住民の方々では対策が立てにくいですよね。

どちらにしても、今人口が維持されているのは、丁目でみると泉町が比較的健全な状況になっています。

昔の札幌市の、地下鉄でつながる地域であれば、少し気の利いた民間による土地利用活用とか、デベロッパーが入って一部のエリアにおいての再開発をやっていく等、なんらかの人口動態が変わり得る可能性があったのですが、札幌市自体も人口の減少傾向がみられてきています。北海道全体では急激な人口減です。札幌市も、これまでは道内からどんどん若い人たちを集めてきて人口を維持してきたのですが、残念ながら札幌市以外の地域においては、送り込む若い人という玉が切れている状況です。これ以上、道内の農村部から札幌に人を送り込むだけの若い人たちはすでにいなくなっています。

今回の国勢調査をピークにして全体の人口が減っていきますし、生産年齢人口ももっと減っていきます。高齢人口は緩やかな上昇を続け、子供は全く生まれない、という社会を今後経験するようになります。ですので、この真駒内がよほど札幌市の中で魅力ある場所として立地条件が高い、というような何か相当大きなインパクトがない限り、今後少しの手直しをしただけで多くの若い世代の方々が流入してくるという夢を持つこともできない状況です。

札幌市も人口ピラミッドがあっという間にこのような形になってしまいます。札幌市全体で 195 万という巨大な自治体ですから、この真駒内のみなさん一人ひとりで何とかそれを左右できる、という話ではありません。したがって、真駒内の中で何かできることがないかを考えていきたいと思います。

先ほど、午前中に 2 時間ほどまちを歩いてみました。すばらしい町だと思いました。ヨーロッパの方からみたら、その他の地域よりも、絶対にここ真駒内に新しい再開発、あるいは改修・リノベーション等で、付加価値の高いエリアや住宅を構成し直し、質の高い暮らしが享受できるような地域にしていこう、という考えにいたるのにふさわしい場所だと思います。

面積も図ってきました。自衛隊の敷地内を除いたところをすべて合わせると、280ha ぐら

いの住宅地の面積があります。ここに昔は 1ha あたり 120 人ぐらい住んでいた計算になります。現在 30%減少していますので、今は 1ha あたり 80 人程度になります。基本的には北海道はどこもそうですけど、本州でもここと比べ物にならないほど手の付けようのないところがありますので、前提条件としては素晴らしいポテンシャルがあるということをご理解ください。

本州では市街地調整区域を外して、田んぼの中に家を作って、バラバラにスプロールしてしまって、どうにもならないところが地方都市のほとんどですが、北海道の場合は比較的新しく良い街区を形成しているまちや、しっかりとした都市計画ができているところも多いです。住宅地内にも緑がたくさんありますし、高いエコロジカルな価値を持った居住形態も建てられています。そして道路のインフラも比較的良い計画で接続できていますので、前提条件としては、本来は今後も 120 人ぐらいの人口密度を維持して、住み続けていくのはまったく不可能ではないようなエリアに見えます。

最近、買い物が不便になっている、小売店もつぶれている、という話も聞きますが、どういうことか解説してゆきましょう。もちろんここの郊外にイオンができ、そこに買い物客が流れているというライフスタイルの変化もあったのでしょうが、基本的な考え方をすると、1980 年代というのは、1ha、つまり 100m 四方の中に真駒内では 120 人も住んでいたのです。この人口密度は、立派な「都市」と定義できるものです。Urban といわれるような人口密度です。当然、地下鉄プラス公共交通が、ある一定度機能して、徒歩圏 300m の近隣で日常のサービスを受けられるお店があって、小売店で買い物もできる、というような都市としてのインフラを享受できる都市計画として真駒内が使われてきました。

一つの街区という定義は、徒歩圏でひとつの塊として都市計画上みなせる範囲ということなのですが、それは地形にもよりますが、だいたい半径 300m の円のことを言います。300mの移動距離というと、車に依存しないで、子供たちが自由に移動でき、かつ日常の買い物や用事も徒歩やママチャリで移動できる範囲のことです。ちなみに 300m×300m×3.14 というのは、面積でいうと約 28ha になります。

ha あたり 120 人の人口密度が 28ha あるので、真駒内では以前、一つの街区の範囲に 3500 人ぐらいが住んでいたわけです。その時の人口動態をみると、だいたい小学生から高校生の子供の割合というのが 30%程度もありました。つまり一つの街区に子供が 1000 人ぐらい住んでいたことになります。その一つの街区で、月に 15 日、年に 180 日、子供がお小遣い 50 円を持って駄菓子屋に行ったとしましょう。そうすると、駄菓子屋の年商は 900 万円ぐらいにはなります。これから、駄菓子の仕入れ価格あるいは経費が 60%くらいだとすると、利益が 360 万円ぐらいになります。当時の 80 年代、駄菓子屋のおばあちゃんは最低二人程度は、自宅の角で営業するようなことができていました。タバコなども販売しているなら、そうしたお店が 3～4 か所にはあったんです。それが 1980 年の真駒内の姿です。これって小学校の校門の前に小売りの文房具屋がある、雑誌とかを中心に売っている本屋がある、あるいは八百屋や肉屋や郵便局や婦人服や銀行の支店が立地していたような状況

のことを言います。

それが 2010 年代に入って 80 人になりました。一つの街区に 2200 人しか住まわなくなっているわけです。また小学校から高校生の子供の割合が 30%から 12%に急落していますから、子供の数は 250 人とわずか 20～30 年の間に 1/4 にまで減少しています。

当然子供って今は裕福になっていますから、一日 50 円じゃなくて 100 円にお小遣いがアップされたとしましょう。月に 15 日、年に 180 日、駄菓子を 100 円買っても、それでも年商は 450 万円にしかならないのです。今の駄菓子屋の形態は、当時のそれとは違っていて、仕入れ価格とか電気代とかなんやかんやの経費が上がっています。

利益率はおそらく 30%もないはずです。20%あるかどうかだと思うのですが、まあ 30%で計算しても年間の利益が 135 万円。これだと、今の世の中、お店としてやっていこうと思う人は出てこないです。お店をやっていたおばあちゃんが亡くなったら、そのお店は健全に経営してきたとしても終了します。それが今の状況です。

もちろん外になんらかの大型店ができたとか、そういう影響も非常に大きいのかもしれませんが、住宅地の中に、どれだけの頭数の人が、どれだけの可処分所得を持っていて、日常の買い物ができるのか、というポテンシャルがあるかどうかによって、こういうお店の立地が計算されることになります。

これをひっくり返すことってなかなかできないんです。もちろんここ真駒内の中にとびっきりおいしい、ミシュランで星の付くような、あるいは食べログで 4.2 ぐらいのフランス料理のレストランができて、ここに札幌市民がわざわざ地下鉄で、あるいは車で常にきていて、予約で満席になる、などのお店ばかりであれば別でしょう。しかし、一般的な日用品、生鮮食料品やサービスを提供するような商売は、基本的には、人口と人口動態に依存しています。これは事実なのでひっくり返しようがないんです。

このまま放置しておくと、真駒内は今 25,000 人がいますが、やがて瞬く間に 15,000 人になるでしょうから、それなりの最低限の生活水準のサービス以外は、ここには立地できる可能性はほとんど残らないと思います。それをよしとして、皆さんが将来移住して出てゆくことを前提として対策をしましょうという話をするのか、それともそれではよくないので、少なくとも 20,000 人のところで踏ん張り、ある程度の市民サービスは維持しましょうよ、という話にするのか、これがいま、真駒内の人たちで議論して決めてゆかなければならない内容になります。

幸運なことにこの北海道、とくにこの真駒内の地域は、規律ある都市計画がありますから、しかも豊富な賃貸の住宅ストックがありますので、そういったものを高付加価値にリフォームやイノベーションをして町の活性化することは可能だと思います。

特に公共住宅は、町の今の状態だと団地そのものが不良債権化しているように見えると

ころが多いので、例えばドイツでも、その他のヨーロッパの国々でも、町を活性化する際、これを資産としてみなせるようにリノベーションして付加価値を上げようとします。そうやって価値を上げていくと、周りの土地の値段もある一定のレベルにとどまって、魅力ある状態が続き、おばあちゃんが一人なってしまった戸建て住宅も売りに出すことで坪当たりいくらかで売れる可能性が残り、賃貸のアパートなどへ引っ越しができる可能性が出てくるでしょう。そういったところにまた建て替えなどの需要が入ってくるわけです。

ただしこの町作りにとって、こういう前提条件を抱えているにもかかわらず、中心地区を整備しましょう、大きな商業面積が町の中、駅前にないから商業面積を公共の面積と合わせて持ってきましょう、というようなお金のかかる開発をして、上手くいく可能性は、今の人口動態を抱える日本にはないです。

そうした開発で、失敗している事例は 100 でも 200 でも日本全国で観察されています。成功している事例はほんのわずかです。僕が知る限りほとんどないです。うまくやっているようなところは、民間の力で勝手にやります。民間と公共がうまく手をつないでやっているような事例というのは、例えば、岩手県の紫波町にオガールがあるのですけれども、そのような数としては僅かな事例しかなくて一般的には成功はしないと想定しておくのが常識というものでしょう。

基本的には、この泉町という人口が維持されている住宅エリアがあるのだったら、将来のこの真駒内のビジョンというのを、そういったエリアを手本に設定して、町作りしていこうという議論があってもいいのかなと思います。これが泉町の航空写真ですが、すごくバランスがとれていることにお気づきですか？　すごく「多様」なまちです。ちょっと道がたくさんありすぎなんで、いくつかの通りは車を通らないようにしてしまってもいいんじゃないかな、とは思いますけど。その他は非常にバランスの取れた地域だと思います。

泉町のようなエリアというのは、中高層の分譲マンションがあって、中層の賃貸公営住宅があって、戸建ての住宅がある一定の割合でミックスされていて、同時に異なる社会層、高齢者だけでなく子育て世代だけとかではなく、いろんな社会層の人たちが異なる所有形態、賃貸とか所有など、異なる住宅のインフラに住むというかたちが維持されています。こういった多様性があると、10 年後にまちの平均年齢が 10 歳上昇するとか、20 年後には子供が出てゆくので 20 歳以上平均年齢が上昇するとか、そういうことは起こらないと思います。人口自体も、札幌中心部に地下鉄で直通しているというインフラがあって、魅力あるエリアだと思うので、細かな再開発、改修というのを駆使すれば、どこでも泉町のような姿に改善することは不可能ではなく、人口をある程度のラインで維持することも不可能ではないと思います。

ドイツ式な考えですが、今の目標を明確に定義して、真駒内の住人は何をしたいのか、真駒内は何をする場所なのかを定義して、もっと細かくやらないと駄目だと思います。つまり、エリア内にある住宅一戸一戸を分析していかなきゃならないわけです。道とか市とか UR と

か、それぞれの建物の所有者がどういう意向で計画を持っているのか、それぞれの自力ではなんともできないところは決められている「枠組み」を正確に測って、その上で、不動産を所有して、そこに住んでいる住人が、自身の不動産をまちのためにどのように運営してゆくのか、決めてゆくというような方向でやらないと、先がないでしょう。

日本では各地でやられているように、現状でとりあえず高齢者が増えてきたから移動で困る人がいるよね、だからコミュニティバス走らせましょう、って言って、走らせているうちにどんどんまた人口密度が下がって高齢化が進んで…という場当たり的な形だと、どこかの段階でそのまちは経営してゆけなくなります。

小学校が廃校になったんで、そこの場所を駐車場にして、「まちづくりセンター」みたいな位置づけで、いろんなもの入れ込んでみましょう、というのは、本当にそれが目的と定義されているなら良いのですが、目的が明確に定義されてない今の立ち位置から、場当たり的に空いた土地にこれ作りましょうという感じで一歩進むことは、一種の賭けだとも思います。

目的の定義というのがまちづくりを考えるうえで非常に大切なことだと思います。30 年 40 年かけてどこに向かってやってゆくのかという話なので、ドイツで一般的な演繹的な考え方が必要だと思います。

札幌市の HP、駅前地区町作り指針みたいな資料がたくさん出ています。そういったもの拝読させてもらいびっくりしているところです。まずは基本方針、基本目標取り組みというところについてですが、すべての項目において今の「住宅ストック」をどのようにしましょうという話が一切ないんですね。

公共のエリアをどうしましょうとか、移動については机上の絵を描くのはお好きなようなんですが。こういう団子を作って、団子に櫛をさして中心地域のエリアから行き来しましょう、みたいなことを構想するのはいいのですけど、そこに、そもそもどんな人たちが入ってきて、住んでいて、それが 10 年後 20 年後にどうなっている、というような予測も、考慮も、計画にはまったく入れないで進めているというのは危険かなと思います。

当面はこの小学校の空き地を駐車場として使ってしまいましょうって、乱暴じゃないですか？　あるいは市民交流地点として、小学校の空き家跡を使いましょう、これは子供でも考えられますよね。もうちょっとそうした立地と不動産で稼げるようなアイデアが出てこないと、せっかくこんなインフラがあるのに、このインフラを駐車場ですか…これってどうなのかなと思います。

同時に将来的に今計画が進んでいるそうですけど、計画がごたごたしているそうですね。駅前の工業施設が老朽化しているので再編していこう等、お金かけるのが大好きなのか、それとも安普請だからもめているのかよくわからないですけど。今のこういうような現状を、

中学校を真ん中に入れ、公共的な建物を端っこに入れて、こちらはお店とか商業エリアが入るんでしょうね、ここは保留しましょう、というよう計画をされているようですが、それをやったからって町に活気は絶対生まれないですからね。これは絶対に覚えていてくださいね。

老朽化した建物のストックがあるので、それを改修するなりして、効率的にうまく公共のストックを、公共と民間でうまく稼ぎながら運用していこう、という目的なら良いのですが、今のこの方針と計画で、真駒内の町が活性化するってことは想像できません。その辺は住民の皆さんは理解しておく必要があると思います。

今回はモビリティからまちづくりを考えるということで、これまで住宅ストックの話ばかりしてすみません。気を取り直して本題ですが、それではモビリティの量から考えて、どれだけこの地域のエリアでお金を回せるポテンシャルがあるのか、という計算をしてみることにしましょう。

日本全国どこでも人口規模 1 万人の自治体で、だいたい 3,500 世帯の世帯数があります。そして 1 世帯あたり約 1.5 台の車を持っています。首都圏などは少ないですし、北海道はもっと高いかもしれませんが、平均するとこのぐらいの数字です。おおよそ 1 台の車を所有するってことはどういうことか解説します。

まず車を購入します、そのときに利用経過とともに中古の下取り価格は下がりますよね。それらを減価償却という数字で表すと、1 年あたりの車体のコストというものが出てきます。同時に、メンテナンス費用、ガソリン代、駐車場代、保険代、車検代、修理代、などなどそういうものをひっくるめると、おおよそ日本では普通の大きさの乗用車を所有すると月に 5 万円ぐらいの費用、年間で 60 万円ぐらいが支出されている計算になります。1 日のコストが 1500～1800 円程度です。

これが 3,500 世帯もあるので、1.5 台/世帯の車のコストだけで、人口 1 万人のエリアでは約 30 億円の出費になります。当然、このほかに産業用や商用車なども入ってきますので、運送業、製造業がその地域にどのくらいあるかにもよりますが、日本を平均するとこれも 30 億円程度の支出があります。合計すると 60 億円です。

60 億円をわずか 1 万人で支払っていると考えるとすごい額ですよね。でも、お金を支払うことは別に悪いことではないです。経済とはお金とサービスを回していき、それが活発であればあるほどみんな豊かになります、という性格のものです。そのためこれが 90 億でも、100 憶でも基本的には高くなればなるほど地域の中で巡るお金は大きくなります。

ただし問題があって、真駒内でもそうですが、自動車交通という分野を細かく見てみると、地域の中で十分にお金が回らないのです。たとえばこの真駒内の中で自動車保険をかけるとしましょう。自動車保険をかけた時のお金はだいたいが東京に行くので、雇用も発生しま

せん。そのお金で誰か真駒内の人が食べてゆけるわけではありません。ですから真駒内の人たちがお金出し合って集めて、特別な自分たちだけの保険を作ってやりくりすれば、というのであれば住宅地内でもお金は回るのですが、残念ながら今の状況ではそのほとんどのお金は東京に流れます。ここでは車もガソリンも作ってないですよね。これらにかかるお金のほとんどは域外に流れます。

域内で循環するのは総支払額の半分以下なんです。地域の中に製造業がどのくらいあるのかにもよるのですけど、札幌であっても真駒内であっても自動車交通にお金を支払っても、域内に循環するお金は半分以下となります。

ここで、この住宅地では、車交通に支払うお金を半分にして、残りを別の交通手段にするというなら、毎年外に流している 30 億円を減少させて、域内で回るお金を増大させることは可能となります。たとえば今社会実験されているベロタクシーみたいなものを利用すると、それを運行している人の給料とか、会社の利益になるわけです。あるいは札幌市や国から助成をひっぱってくると、その分は域内で循環します。そういう形で内部でお金を回していくのか、それとも外に逃がすのか、というのをこれからの経済では考えてゆかなければなりません。なぜなら、人口が減って、高齢者ばかりの社会になるわけですから。これを変えていかないといけないんです。そのため、短距離でどのように移動することとするのか、ここは地域活性化のカギのひとつになると思います。

真駒内には今 24,000 人いますので、年間 140 億円の年商が立つ産業があるわけです。移動というサービスを提供するための。みなさんのお金の支払先がこの地域の中にあればよいですが、ほとんどの場合この地域の中にはないので、多くの割合は域外に流出している。この地域 24,000 人の中で、毎年外に流れてしまっている 70 億円が、域内で循環するようになるなら、必ず雇用は生まれますし、生産年齢の人口は増えることでしょう。

ある一定の高い給料がもらえれば、よい職場というのは生まれるはずです。今後そういうことを真駒内に住んでいる方々がやるのか、それとも他の日本の地方と同じようにまったく何もやらないのか、どんどん外にお金を支払い続けてもよしとするのか、そうでないのか、ということが、人口が減少するような社会では問われていることなんだと思います。

日本で地方交付税の不交付団体ってあるんですよ。あまり北海道とは関係ないと思われるかもしれませんが。地域の税収が良いので逆に他の地域のために支払っているところがあるわけです。どんなところだと思いますか？　たとえば発電所のあるところ、泊のような、そして空港や港のあるところ、つまり交通の拠点となる地域。そして豊田市などの製造業が強いところですね。逆に考えると、真駒内の人たちがせっせと働いて上納金をそういったところに集めるから、そういった地域はお金が余り、国に戻さなければいけない。

それを再配分するために国がお金を地方交付税という形で返してるというのが経済の姿です。エネルギーにしても、再生可能エネルギーや省エネを進めましょうというのは、地域

の中でお金を回せる割合を大きくしましょう、という話をしているのです。ここの部分は覚えておいていただければと思います。

この辺の話は本にまとめていますので、ご興味があればぜひ読んでみてください。今 2017 年の現状でわかっていることは、いろんな建物のストックに、先にお話ししたように対策を施して人口減少を止められる可能性はゼロではありません。あるいは、人口減少の速度を大幅に緩めることも不可能ではないでしょう。

しかし、増やすことはもう無理です。おそらく何もやらなければ人口半減、住民皆高齢者のような可能性がありますので気を付けてください。そして札幌市が自由に使える財源がもうすぐなくなります。域内の GDP は下がり続けています。

当然実財源もなくなっていくと同時に、日本自体の経済が低迷してゆきますから、東京のほうからお金が流れてくるのが増えるというのも期待ができません。しかも社会福祉関連のコストが必要な高齢者も増えてくることから、自由な予算を使って地域の人の移動を、交通をなんとかしましょう、ということに今後も継続的にお金が流れてくることを期待するのは厳しいです。

自動車交通に今は月に 5 万円というお話をしましたが、この金額が将来的に上昇する可能性も非常に大きいです。理由は、燃料費の上昇、あるいは保険料も今より上がるはずです。世界的に稀にみるぐらい、高齢者による事故が多い国に日本はなりました。ですから、掛け金が高くなるでしょう。それとパリ協定で CO2 を減らしましょうということに日本も参加していますから、ガソリンにかかる税金も安くはならないでしょう。

また、少子化高齢化、核家族化ということですけれど、これ自体は止めようがないことです。社会のライフスタイルが変化してしまっているので、1960、70 年代のような、「昔はよかった」みたいな家族構成を、今後真駒内で実現していくのは期待できないでしょう。それがなくてもうまくまわるような改修や再開発の事業を、考えていかなければなりません。

私の講演の後、短距離の移動に対して、具体的なツールとして何があるのかという話は、他の先生から紹介されます。自転車交通は今ヨーロッパではものすごい勢いで普及、推進されています。あるいは徒歩交通のために一か所に大きなショッピングセンター、駅前に大きな商業施設を作るのではなく、細かいものを、より住宅の近くに作って、住宅地そのものを多様化してゆくという対策も欧州では数多く実施されています。

新しい発想の移動、あるいは買い物など、新しいサービスが必要でしょう。例えば、買い物難民が非常に多くなっている現状で、徳島県では「とくしまる」という移動スーパーが非常に普及しています。現在県内で 26 台が稼働していて、徳島県内の買い物難民と定義されていた人たちの 90%をカバーしているそうです。あるいは、下川町でも始めたそうですけど、客貨混載といって、ヤマトの宅急便だけ走らせるのも意味ないですから、そこを「バス

みたいに使わせてよ」、あるいは「バスが宅急便運びますよ」と、こういった対策等も出てくるのではないかと思います。

ここはすごく道路がインフラとして都市空間に余裕がある場所なので、真駒内で片側二車線もいらないじゃないですか。もちろん冬になれば雪をよけて置くスペースは必要なのでしょうけど、あれだけ広い走行帯は必要ないでしょう。

今日 2 時間ぐらいまちの中を歩いているとき、信号や横断歩道を使わないで、道を横断しようとしたのですが、死にそうな目に遭いました。この住宅地の中を、みなさん時速 70 ㎞ぐらいで走っています。これはやりすぎだと思いますよ。道路が広いので、スピードが出ています。

時速 70 ㎞でも、30 ㎞でも、住宅地内の A から B まで移動するのに、そんなにスピード出して走っても到達時間は 1 分も変わらないですよ。ですから、速度の遅い交通、つまり徒歩と自転車に焦点を当てて、より多くの都市空間を得られるような道路空間の再配分というのは、この町を活性化するひとつのキーワードになるのかなと思っています。

話が少し飛びますが、今ドイツでは、自転車交通の推進がすごくて、これにはいろいろな利点があるので 2 点紹介します。

一つは、新しい成長分野の産業で、ビジネスとしての役割があるのですが、ドイツでは自転車交通の経済効果調査をやっています。自転車産業というのは、自転車の新車の販売で毎年 3000 億円ぐらいの売り上げがありますが、それを起点として、そこから、クラスターという自転車関連産業、アクセサリー、調整・修理・メンテ、自転車のスポーツ・大会・イベントだったり、自転車向けのツーリズムをやったりということで、だいたい 2 兆円規模の GDP 押上効果があるそうです。2 兆円というとだいたいテーマパークとか遊園地とか、そういったもの集めたぐらいの産業規模です。ドイツ人は自転車好きな国民になったんです。自転車関連のイベントは、国民の 34%の人が参加しており、一年間に述べ 9.27 億人が利用しています。サイクリング大会だけに限らず、自転車ツーリズムの方も非常に活気があります。

年に一回、世界最大級の自転車のメッセがあるのですけど、当然シマノとかがブース構えてやっていますが、ほとんどこういうところに来られるアジア人は中国と台湾の人ですね。日本人は残念ながらほとんどいません。最大の理由は日本人が高い自転車を買わないからでしょう。ドイツ人は平均すると 15～25 万円ぐらいの安全で軽い自転車、あるいは電動アシストの自転車を交通手段の一つとして購入しています。

日本の方にお伝えしたいもう一つの自転車の利点とは、定期的に週に約 5 日、椅子に座っている状態と比較して 20%ぐらい活動量が増加するような、早歩きや緩いスピードで自転車で走るなど、これらを 30 分以上行うと、健康被害リスクは大幅に減ると言われていま

す。運動の中でも自転車が健康のためにとても良いと WHO も言っています。運動してない人が急にジョギングなど始めると膝とか痛めますが、自転車は体重の 7 割をサドルで支えてくれ、自分の筋力の能力次第で、水泳と同じ原理で押し出す力が決められ、自分がかけられる以上の負荷の運動をしないでも良く、非常に体に良いと言われています。

ドイツでは新規のがん患者が毎年 40～45 万人もいるのですが、そのうち 14～16%の人は運動不足を原因としています。これは日本でも同じ傾向です。ストレス、食生活、喫煙や飲酒、遺伝なども要因としてありますが、がんについては運動をすればものすごい勢いで減らせる可能性があるわけです。最近では、がんの摘出手術をした後に、治療として抗がん剤を使用するのと運動させるのと、どちらが効果あるかという調査が行われ、運動の方が効果がある、という研究結果がミュンヘン工科大やドイツがん研究センターなどで証明されてもいます。

日本人は、なぜか成人病と運動との関連付けがされているのに、食生活では健康なものを追及されるので、運動には目が向きません。とくに田舎の人はだめですよね。都会の人は公共交通に乗るので、日常から歩く距離が多いのですが、田舎の人は普段から車で移動していて、町を歩くとすぐに「腰が膝が…」と言うような有様です。

もちろん自転車交通を推進すると、その分事故にあう量が増えるなどのマイナスの要素もあるのですが。例えば、5 万 7 千人がイギリスでは運動不足で亡くなっています。この 5.7 万人の死者をなくすためだけ、その分自転車利用での運動を増加させると、100 人ちょっと交通事故で亡くなる方が増えるそうです。5.7 万人と 100 人。どちらを選択しますか？道路にこれだけ広い土地空間があるんだったら、うまい形で再配分ができれば、健康という観点でも非常に優れた交通を組織できると思います。

ドイツでは、1km の通勤時に自転車を使うと、だいたい一回の通勤あたり 13.9 ユーロセント、約 15 円の国の便益が上がるそうです。これは健康被害が起こることで、病気で出勤できない人が発生して会社が被る不利益、個人としての薬代、治療代、国の医療費負担等、総合的にすべてを合わせると、1km の自転車通勤が 15 円分の社会的に利益になる計算です。

そのため、ドイツの国として大々的に推進しようとしています。例えば今新しいプロジェクトで、自転車専用の高速道路を作ってしまおう、というのもあります。10～20km の距離の通勤を自転車でできるようにするためです。道幅 6m も取って、勾配はなく平坦にして、こうした自転車高速道路の整備が進んでいます。同じようなプロジェクトはイギリス、デンマーク、オランダでも行われています。

この写真はコペンハーゲンです。自転車レーンが車の一車線分あり、雪は車道によけて、車が片側一方通行で走るようになっています。都市空間の再配分を、80 年代から発想をガラッと変えてしまっているのが今のヨーロッパのトレンドです。コペンハーゲンでもどこ

でもそうですけど、朝一番に除雪をするのは自転車レーンです。通勤時にはまず車道側に雪を投げて、日中に余力があれば雪を車道部分もよける、というようになっています。これは、利益がなかったらやらないのです。何らかの社会的な便益があって、市民から支持されている政策なのでこういったことが政策として生まれています。

真駒内の駅の前の駐輪場を見てみました。もう少し盗難防止のためなどにしっかりインフラ整備しなければならないなという印象です。雨さらしになっているので屋根もつけるべきでしょう。今はそれほど積極的に活用されているようには見えなかったです。

この写真のようにアムステルダムの駅前には、14,000 台の自転車駐車場があります。札幌市の駅前はどうでしょうか？　日本の都市の場合、自転車乗るなというような政策を続けています。これはフライブルク市の例です、まちの資産価値を上げてストックを改変していこうとうことです。もともとこのようなまちの通りだったのを、緑も増えて、車が駐車できるスペースを極端に減らして、道路空間を狭めてしまおうということを行っています。

今、国ですすめているのは「コンパクトなまち作りをしましょう」ということで、札幌市でも立地適正化計画が検討され、線引きされているようです。線引きされて、ここ以外には人が住めなくなるので、ここに住みましょう、というような住み分けをしていき、将来的にこういう姿になるように、今から誘導する場所を決めていきましょう、ということを意味しているのが日本の政策です。しかしこういったところに線を引かれると嫌じゃないですか？

人口が半分になると言うのでしたら、人口密度を同じにするために、入植地の面積をその分減らさなければならないわけです。ただし、まちの大きさを半分にするような線は住民の反対もあるから引けないわけです。では、どうしたらよいのか？　とりわけ住宅を所有している土地の経営者であるべき住民の皆さんが、タウンミーティングなどまちづくりの機会があったら、それぞれの建物一戸一戸をどのようにするのが積み上げて対策をしてゆかなければならないわけです。ですから、皆さんにより関心が高まり、自身の責任範囲だということが理解されるようになると幸いに思います。

2）山田信博氏

本日は真駒内住民の一人として参加しました。昨年本州から引っ越してきて、まだ二年目ですが住民です。現在車は所有していません。真駒内を選んだ理由は、環境が非常に気に入りました。初めは札幌の都心部に住もうと思いましたが辞めました。

現在の真駒内に関してですが、駅前の近くに道営宿舎、学校、区役所があり、メインの通りには店舗、コンビニ等があります。これ以外はほぼ住宅です。広域的に見てみると、駅前に中学校、そして廃校になった小学校に、今年から高等支援学校ができました。少し離れたところには短大、南側には警察学校もあります。真駒内エリアとは言えないかもしれませんが、藻岩の方に高校もあります。公共施設が駅前に集まっているのと、柏丘の方に青少年会

館があり、プール等があります。そして真駒内公園、スタジアムもあります。主な店舗は駅前にあり、少し離れた場所にシガがあります。しかし、川添の方に行けばイオンやヤマダ電機があるのが現状です。

私も日常的に、駅前の東光ストアを利用しています。魚だけは北海市場まで自転車で行くのですが、ここまで徒歩だと30～40分以上はかかっちゃうので厳しいかなと思っています。多くの方はイオンの買い物バスを利用されているのでは思います。

もう一つの特徴は、公的な住宅が非常に多いことですね。道営住宅、駅前にUR、こちらの活用も真駒内の将来と直結してくるのではと感じています。

セキスイハイムスタジアムでいくつか大きなイベントが行われています。今年は 7 月に花火大会、8 月には北海道マラソン、9 月はテレビ局のお祭りがあり、この三つの行事にはかなりの人が市内から来ていました。駅から臨時のバスが出ていたり、もしくは歩いて行っていました。

このスタジアムにはアリーナがあり、コンサートでも使われます。不定期ですがだいたい月に１、２回、中規模のライブが行われています。ジャニーズ系やエグザイルなどがライブを行いました。そのような日は異様な光景が見られます。普段見かけない 10 代の人たち、派手な人たちがたくさん歩いているのです。朝一番にここでグッズ販売がされるらしく、夕方のライブまで時間あるため一度帰るのか、朝と夕方に人が溢れる時間が見られるのも町の特徴かなと思います。

真駒内地域のモビリティに関してまとめると、地域住民の買い物、通院、銀行等を利用するモビリティと、イベントに参加する人に向けてのモビリティ、これらは違う性格のものが求められているのでは、と感じます。特にライブの時には時間が決まっていますので、ある時間に集中して多くの人たちが真駒内エリアを歩くことになりますので、何か立ち寄れる店舗があれば、そういった人たちがお金を落としてくれるのではないかと思います。しかし、途中にはセーコーマートぐらいしかないのでもったいないという気はしています。今後もしかすると日ハムが来るかもしれないという報道もありますが、そうなると真駒内の町も大きく変わってしまうんじゃないかな、という気もしています。以上が真駒内の現状です。

二点目ですが、私は公的な住宅を対象とした研究をしています。真駒内は道営、市営、UR、自衛隊、警察の宿舎など公的な住宅が非常に多くあります。これだけ多様な公的住宅がある場所というのは他に見られないです。その中でも道営、市営という公的な住宅の行方が、古くなって建て替えをする、修繕してそのまま使い続ける、という方法と、住宅ではないものとして使う用途廃止や、移管、解体し第三者に譲渡する、この二つがあるのですが、そろそろこういうことを考えなくてはいけない時期に来ていると思います。公営住宅法ということで譲渡と用途廃止が定められています。

全国の公共団体にアンケート調査を実施しました。公営住宅戸数の推移、処分した際はどうしたか、これが結果です（図）

52%が減少、34%が増加、これは人口が減少していることを踏まえれば自然な流れかもしれません。景気のことを考えると減らしてもよいものか、地域によって差は出てくると思います。減少の中身は、おそらく老朽化で取り壊していると思います。増加の部分では、約半数が福祉住宅を増やしているようです。老朽化したものは少しずつ減らしながら福祉住宅を増やしているというのが現状のようです。

処分した事例については 18 団体から回答をいただきました。多くは譲渡です。解体して更地にして売る、主な使い道は戸建て住宅にして売っている、というが多いです。貸してる場合、法人の駐車場として使っている事例も多かったです。そのうちの、いわき市の譲渡事例ですが、もともと公的な住宅を一般の人に販売し、福祉施設にリノベーションしているんですが、なぜできたかというと、耐震補強が容易にでき、エレベーターを付けなくても良いということで実現したのではと思います。

他には、団地を建て替える際に高層化、高密度化して、そして余った土地を福祉施設等に貸している事例もあります。福祉に需要がありますので、お互いに良い効果が表れているというのがわかります。

大阪区営住宅が駐車場活用を始めました。ここには８万戸の駐車場があり、約 1/4 が空いていたそうです。高齢化で車を手放す、子供が成長して使わなくなった、といた理由で空いていたそうで、これをどうにかしようと、民間の会社に貸し出しをしたそうです。公的な土地を民間に貸し出すには大きなハードルがあったのですが実現しています。

カーシェアリング等もやっていくそうです。他にも空いている広い土地をローソンなどに貸している事例もあります。そこでは年間 500 万円ほどの土地代を稼いでいるそうです。

今までさまざまな理由を挙げて「できない」と言ってきたものが、徐々に「できる」ようになってきています。今の真駒内の道営住宅にも募集停止をしている住宅がたくさんあると思います。近くに人が住んでいない住宅があるのはあまり気持ちが良いものでもないですよね。この駅前エリアを含めて、この道営住宅をこれからどうにかしていこうという過渡期だと思うのですが、最終的にどうなるかは別として、その間使えるわけですから、途中のプロセス段階であってもどんどん活用していくべきだと思うのです。そのため、これから道や市の関係者の方々にどんどん働きかけていこうと思っています。

3）平岡俊一氏

私は大学教員になる前に、地球温暖化をテーマにした NPO/NGO で職員をしておりました。市民主導の環境保全、再生可能エネルギーの普及に関心を持って活動研究を行ってきました。

釧路に来てからも大学教員をしながら地域で活動したいと思い、同じようなことに興味のある同世代の方々と、2014 年に「くしろソーシャルデザインネットワーク」という社団法人を立ち上げました。

事業は再生可能エネルギーなのですが、導入するだけではなく、地域活性化に貢献できるものにしようとしています。最近のいろんなところに設置されているメガソーラーと比べると、10kw と非常に規模が小さな太陽光発電なのです。

全国から一口 3 万円を寄付で集め、鶴居村に太陽光発電を設置しました。これは売ることもできるほか、得られた利益を、寄付していただいた方にお金で返すのではなく、鶴居村の特産物、チーズやはちみつを年に 1 回計 7 回お返しをする、というプロジェクトをやっています。こうすることで、寄付いただいた方のメリットに加え、鶴居村のこと知ってもらい、活性化につながればと考えています。

そのほか、自治体の政策も変えていきたいねということで、釧路市に対して、再生可能エネルギーを通じて地域活性化を推進するための戦略を一緒に考えていきませんか、と市民側からかなり詳しい政策提言を行いました。それに向けてシンポジウムを開催したり、いろんな人を巻き込んで研究したりです。こういったことを釧路市長に提言しましたが、ほとんど活用されませんでした。

この政策提言を誰が作ったかというと、大学教員である私や、釧路の弁護士さん、自治体の職員、これら専門性を持った人間が作りました。「専門的な人がいたからできたんだ」、と言われますが、釧路のような人口 17 万人の町でもいろんな方がいらっしゃいます。札幌でも真駒内であっても、いろんな方が住んでらっしゃるので、そういった方がまちづくりに関心をもって集まり、議論する場のようなものができれば、こういった政策提言はどこのまちでもできると思います。こういった人たちが集まれる場を、どう作るかが問題になるかと思います。

もう一つ関心を持って研究しているのは、市民参加協働型のまちづくりとか、環境保全活動ということです。市民がどう政策に参加していくか等、市民だけではなく、いろんな企業や学校が集まり、協同でプロジェクトをどうやったら進められるのだろうか、という推進の仕組み作りに関心を持っています。

この研究を始めるときに非常に影響を受けたのが、ローカルアジェンダ 21 という取り組みです。1992 年に国連の環境開発会議で採択となったアジェンダ 21、これを地域レベルでも推進していくため、国際的に各地の自治体が推進していこうと提唱されたプロセスです。具体的には、地域の各セクターが集まって議論できる場を作ります。そこで地域の課題を把握し、その地域の取り組みを進める目標や計画を作り、数年間実践していく中で、それを評価再検討し、改善していこう、というプロセスを繰り返す取り組みです。

これは当時の環境庁が主体となって活発に推進をしておりました。ピーク時には 330 の自治体が取り組んでおり、北海道では 11 の自治体が取り組んでいました。札幌市もこのローカルアジェンダを作成して取り組んでいたようです。私がいた京都市では、京のアジェンダ 21 フォーラムという団体があり、京都市が予算を出して専従のコーディネーターを雇い、その人が地域の企業や NPO を集めてきて協働の場を作り、いろんなプロジェクトがかなり活発に行われました。

残念ながら2000年代に入って急速にこのローカルアジェンダの取り組みが停滞化して、今はほとんどの自治体でこの取り組みは消え、忘れ去られてしまった状況です。

このローカルアジェンダは当時、自治体の単位で行われていました。札幌市は市全体で取り組みが推進されたものと思われます。すっかり忘れ去られてしまい、私の記憶からも消えかかっていたのですが、毎年、再生可能エネルギーの調査でドイツやオーストリアなどヨーロッパに行っている中で、このオーストリアでは現在もこのローカルアジェンダ 21 の取り組みが活発に取り組まれていることがわかりました。国をあげて市民参加・協働で、地域づくりを推進していくための重要なツールとしての位置づけで活発に展開されていました。

今はオーストリア全体の 2 割に相当する、約 400 の自治体が取り組んでいます。この取り組みを進めている自治体には、州政府からいろんな専門家が派遣されており、助成金が出て、様々な支援策が得られ、活発に展開されています。忘れられていると思っていたのが、オーストラリアでこれが活発に進められているのを知り興奮して帰国しました。

私が詳しくお話を聞けたのはウィーン市です。この市の人口が 187 万人ということで札幌市と人口規模が非常に似ています。日本はローカルアジェンダ 21 を市町村単位で進められているのですが、ウィーン市の場合は区の単位で推進しており、現在は 23 の区のうち 10 の区で進められているそうです。

基本的にはウィーン市の場合は区ごとに議会があるそうで、そこでローカルアジェンダ 21 を実施することを決めると、ウィーン市全体でローカルアジェンダ 21 を統括している事務局、NPO からそれぞれの区に、全体の進行のサポートまたは進行管理を行うコーディネーターの公募をいたします。

そしてその地域の建築事務所や NPO が受託をし、そちらがコーディネーターとなります。そして、区ごとにローカルアジェンダを推進するための推進グループが設置し、ここに地域のまちづくりに関心のある方々、事業に取り組んでいる方々などが集まり、議論を深め、計画目標を作って、それぞれ個別の事業グループのようなものができます。ここも市民参加・協働型でいろんな事業が進められるという仕組みがとられています。

具体的には、非常に多様な事業が推進されています。日本の場合、ローカルアジェンダ

21 は環境保全活動に限定されていたのです。例えばこちら（写真）、ウィーン市のある地区の、非常に人通りの多い商店街なのですが、もともと車が走っていたところから車を締め出して、歩行者と自転車だけの商店街にしようということを議論する際に、行政だけでやるのではなく、ローカルアジェンダ 21 のグループの中で合意形成を図り、こういった車の締め出しを決めたそうです。

他には、高齢者と若い人たちの交流を推進していこう、自転車が非常に盛んなため自転車の推進のキャンペーンを行うなどがありました。ヨーロッパはこういった小さな道の両端を車の駐車場として使うことが今でも多いのですが、駐車場をやめて人が座れるようなスペースを作り、地域の若い人たちが交流を深められるような場を、いろんな地区に作っていこうと推進しているそうです。このようないろんなプロジェクトが推進されています。

このローカルアジェンダの取り組みには、それほど珍しいものはないと思います。やはり地域の人たちが集まって議論、実行する場を地区ごとに設ける場作りとしての意義、そして、その取り組みを推進する仕組み作りとして、非常に意義が大きいのだと思っています。またローカルアジェンダを日本で行うことに関してまた一つの議論として、こういう場を地域ごとに設けていくことも大事かと思います。

釧路の方でも、くしろソーシャルデザインネットワークや、まちづくりに関わっている団体等が集まり、「クシロソーシャル大学」というプロジェクトを今年から始めたところです。

これは、社会教育とか生涯教育とかそのようなイメージなのですが、地域のまちづくりに関心のある人たちが自由に集まり議論ができる場を設ける、というものです。ここで月に一回、町のカフェを使っていろんな勉強会と交流のワークショップ等を開いています。メンバーそれぞれいろんな特技を持っており、それぞれが講師役になって取り組みを行っています。

これをやってみて得られたことは、いろんな人の出会いの場になった、ということです。釧路の人口は 17 万人なのですが、こんな小さな町にもいろんな個性、経歴、特技を持った人がたくさんいたと。ただ、今まではこのような場がなかったんですね。それがたまたまこういった企画を始めてみたら、いろんな人がつながって一緒に何か始めませんか、といったことがちらほら起こっています。

ローカルアジェンダの取り組みからするとまだまだ初歩段階ですが、こういった形で、いろんな人が出会える場、つながる場を作ることが非常に大事なのかなと思います。

こういう取り組みを進める上で、地域の取り組みを下から支える支援組織の存在が不可欠だと思います。地域にはこういったノウハウや人的基盤が不足しがちです。自治体がこういう取り組みをやる時には、コンサルタント等に依頼するのですが、それだとどうしても単発的になってしまい、委託期間が終了するとその人たちは「さようなら」となってしま

い、なかなか継続性がありません。そのため、それを支える支援組織、ローカルシンクタンクとかこういった存在を整備することも必要かなと思います。具体的な事例はこのオーストラリア、日本では下川町の事例、こちらはすごく先進的な組織を持っています。

4）磯村歩氏

私のバックグラウンドはプロダクトデザインで、パーソナルモビリティと呼ばれている、電動カー等、そういったもののデザインをしていました。こういったものを地域でどう活用していたか、コンサルティングをしていた関係で、そのような事例をお話させていただきたいと思います。

岡山県のある自治体に約 3 年間お手伝いしておりました。そこはベッドタウンで、住宅地、イオンなどの商業施設があり、この地区におけるモビリティをなんとかしたいということでした。課題としては、1960 年代に造成された地域で、どんどん高齢化が進んでいると。

何か不安を感じているのだけれどもなかなか新しい手段に移行できない。バスもさほど利便性はない状況でした。とは言いながら免許返納になってからでは遅いだろう、ということで、その前に地域で何か準備をするようなワークショップをやりましょうとスタートしました。

テーマはモビリティとコミュニティ。モビリティを活用することで、地域のつながりを生み出していこうと。市民と自治体で、市民側は極力地域の中で積極的に活動されている方、そういった方々に引き入れ、もし何か活動がスタートするときはその方々に入っていただけるように、あらかじめ地域のアクティブテスト、ネットワークを兼ねてスタートしました。

最初はいろんな乗り物を用意して乗っていただき、今日のようにモビリティ導入にかかわる事業者の方々にインプットをいただいて、次どうしようかということをしていました。
いくつか段階を経て、どのモビリティを導入していこうか、という絞り込みとプランニングに結びつきました。次に行ったのが、地域のお祭りでセグウェイ試乗会を開催して、こういった未来のモビリティが地域にあるとどんな活用がし得るだろうと考えていただきました。そういうプロセスを通じて、市民の方々が使いたいモビリティというものを絞りました。たとえばベロタクシーもあったのですが、地域を周遊するモビリティといとして実際使っていましたよ、一日何人かですが。それから、山を造成している地域には勾配があり、自転車は役に立たないという考えからみなさん自転車を持っていなかったので、電動アシスト付き自転車をこの車を活用している地域で使っていただきました。これを通勤の１、２㎞の距離で使っていただいたのです。あとはイオンまで買い物に行くという想定で、電動カートです。このような実験をしておりました。

その中で、電動自転車の評価が高くて、意外と使えるという声がありました。逆に電動のハンドル型のモビリティに関しては、「まだこういうのを使う年齢じゃない」と 70 代の方

に言われました。最近は高齢のアクティブな方も多くなってきていますので、一般的な高齢者という年代とは違う認識をしなければならないかもしれませんね。

ベロタクシーは坂が大変でして、市民の方々が活用していくのは厳しいということで評価があまり高くなかったです。電動自転車と電動カートの中でも折り畳めるものならば使えるということで、この二つを有力候補にしました。

次の段階は GPS 付きのシェアサイクルを 30 台ほどお借りし、市民の方々に一か月間使っていただきました。その後、電動カートも介護施設に使っていただきました。自転車の方は、こちらの想定では通勤通学で使用するだろうと思っていたのが、車で送り迎えしていた方が親子の会話が生まれるとか、自転車で通勤通学すると近くの駅まで 3、4 ㎞になるなどの理由で、この地域においては自転車の評価はあまり高くはなかったのです。

しかし 60 代過ぎのリタイアされた方々で、かつ地域のボランティア活動をされている方々の間で、この電動自転車がはまりました。これまで 100m 先でも車を使っていたのが、「真ん中にある公園も通り抜けられる」「車も意外と出し入れ面倒だ」「自転車なら、サッと乗れる」というような意意見が出てきました。行動範囲がだいたい 1、2 ㎞の方々の評価は非常に高かったです。

一方、電動カートは要支援の方々に活用していただければ、行動範囲も広がるだろうと思っていたのですが、虚弱な高齢の方を電動の乗り物に乗せる、というリスクや、介護施設の職員も恐々運用されたということもあり評価が高くなかったです。「たしかに楽なのですが、先生が歩いたほうが良いとおっしゃる。これに頼らないで。」という声もありました。体の健康を考えたときに、体を動かすことで健康を確保したいということで、電動の乗り物の普及が進まなかったです。周りの人も電動の物にリスクを感じて勧めなかったという要因から、活用が進まなかったです。

こうしていろんなモビリティを試していく中で、電動自転車をまだ虚弱になる手前の高齢の方々に、車との使い分けをしながら活用いただくことを一つのターゲットとして取り組んでいってもらうことをプランニングしています。

やはり高齢の方の移動支援や、要介護、要支援の方に向けた移動と考えていたのですが、そういう段階になってしまうと、もう次は福祉車両とか介護施設が提供するようなタクシーなどの手段に移行してしまい、結果的に虚弱化が進んでしまうんだろうなと思いました。

免許を返納する手前から、車と他のモビリティも使い分けて乗っていただこう、そういったことで、体を動かす機会が増えて、結果的に免許返納のタイミングも遅らせられ、自転車を活用する体力も残り、結果的に介護期も伸びる、さらにはこの地域における社会保障費等も圧縮できる、かついろんな方々の移動も担保できる。このようなことを一つの理想像に取り組んでいました。

いろんなデータを見ていると、このようなパーソナルモビリティを活用すると、トリップ数が増えて社会的なつながりも増えるようです。こういったものを、どういう風に提供していくかは、その地域の市長なりステークホルダーにかかっています。

渋滞解消につながるなど意見が出る中で、問題は他の地域から流入している車が原因であり、その対策として自転車は有効な手段にはなり得ないだろうという意見等、こういった自転車を導入していくにあたって自転車レーンの設定を導入する際、公共交通であるバス会社が、バスの利用者が減るからやめてくれ等、大きな全体のプランニングのなかで、いろんなステークホルダーの利益の調整をしながら進めないとなかなかうまくいきません。

こういったことをこの自治体の中で制御をしつつ、最初は、超小型モビリティとか電動のEV を入れようという話をしていました。そもそもこの地域における総合交通計画から練り直して、その中で公共の乗り合いバスがどうあるべきか、そして個人の交通である自転車をどうするか等、自転車活用によって高齢者の健康増進につながるのであれば、それを地域創生総合戦力の中の高齢者の就労支援や社会参加にどうつなげていくか等、このような大きなマスタープランを、改めて議論して進めていこうとしています。

なぜ自転車なのかに関しては、この地域でたまたま大きな自転車のイベントが行われていたからです。あとは、キャットアイという自転車メーカーがこの地域に大きな工場を持っていたことも文脈としてありました。かつ、いろんなプロセスを通じて市民が協同でセットしたのが自転車でした。この二つの理由でこの地域に自転車を導入しようという動きになったのです。

しかし、高齢者の課題として捉えていくとうまくいかないでしょう。できれば地域全体の課題として取り組むようなものにしていきましょう。たとえば、先ほどの自転車を高く評価してくださった方々に、次の段階として無償で貸し出してみる。まずこの方々に町で使っていただくのです。そうすると他の高齢の方が食いついてきて広がるんです。

外部から情報を提供されるより、お友達からの方がスーッと入ってくるのです。そういう事例がこの地域ではあります。そしてこの方々に、今度は子供たち向けの自転車講習会をひらいてもらう等提案をします。そうすると子供たちが自転車に乗るようになり、送り迎えしていた親御さんたちの時間が省ける、かつ高齢の方々が自転車を活用するようになれば病院等に送迎する必要も少なくなる。このように地域全体で、多世代の方々にこのモビリティを導入することのメリットや有用性が享受できるようになれば、広がっていくと思います。

他の自治体の例では、茅ケ崎で「自転車止まれステッカー」を小学校で取り入れたり、「子供自転車免許事業」というものが宇都宮であったりします。電動自転車とかいろんなものがある中で、それらを体験できるような場所を作ったらどうでしょう。もしくは免許返納の後に、新しい免許が交付されるというご当地免許的なもの、それを付与された高齢者の方は、

それを持って自転車でお店に行き買い物をすると割引が受けられるなど。そうすると、駐車場が少ない店舗にとっては車で来られるとお客さんに限りがあるので、自転車にスイッチしてくれると、もっとお客さんを入れられるようになるなど、その分の便益で割引しよう等ですね。

あとは中高生向けに、雨でも自転車に乗れるような雨具を考えてもらおうとか。このように、ある自治体では手段から入ったのですけど、テーマはサスティナビリティでした。そこから、いろんな地域の方々といろんなモビリティを乗り比べながら、それをどういう風に導入していくか、全体の総合計画から捉えていかないと、「駐輪場をどうする」「自転車を入れられたら公共交通を入れられなくなる」「バス事業者が待て」ということになりかねません。こういった全体のステークホルダーの利益や利便性を調整して進めていかないとなかなか難しいと思います。

◎シンポジウムアンケート集計

モビリティから考える真駒内まちづくりシンポジウム　参加者アンケート

2017/10/22　14時～17時　真駒内区民センター

参加者　53
回収数　28　　男性　16　女性　9　無回答　3

Q1.本シンポジウムをどのように知ったか

1. 主催者から(HP等)	15
2. メールニュース	1
3. 知人の紹介	6
4. その他	7

まこまるの掲示板0　新聞折り込み1　FB5　NPOメーリングリスト1

Q2. 今回のタウンミーティングは参考になりましたか

非常に参考になった	16
参考になった	10
あまり参考にならなかった	0
参考にならなかった	0
無回答	3

Q3. 今回のタウンミーティングに参加した理由は何ですか？(複数回答)

講演「近距離移動手段」	23
パネルディスカッション	11
その他	6

まちづくり一般への関心から
まちづくりの課題を見つけたかった
南区を活性化する取り組みに興味があった

Q4. 今後のタウンミーティングにおいて、どのようなテーマに関心がありますか

低炭素	8
再開発	14
政策・制度	12
公共交通	16
地域での合意形成	12
買い物弱者対策	3
高齢化対策	10
コミュニティ	10
オリンピック	0
モビリティ	13
福祉	5
その他	1

Q5.お住まいと在住歴

	住まい	5年	10年	20年	無回答
札幌市内在住	6	2		4	
上記以外					
無回答	3				

Q7. 今後イベント案内希望

	イベント情報	その他情報	無回答
札幌市内在住	4	3	1
上記以外			
無回答			3

Q5.意見、感想
市民目線でのまちづくりのポイント。 自転車活用→健康増進、医療費減少に寄与する。 移動手段の低速化→商店やコミュニティスペースが使いやすくなるのではないか・ 住宅ストックの活用→リノベーションにより経済が回り、人口安定につなげる。 などが大変参考になりました。
今回は大変学びになりました。 参考になることが多く、これからの自治体活動の大きな学びになりました。村上先生のご講演はまだまだお聞きしたいと思いました。山田先生にはお聞きしたいことが多々あり、これからが楽しみです。磯村先生のお話は高齢者に対して大きな参考になりました。平岡先生のお話は少し勉強してから聞きたいと思いました。本日はありがとうございました。
内容には直接関係ありませんが、定員100名に対して40名程度の参加でありました。事前告知にもっと工夫すべき点があったように思います。真駒内の高齢化、人口減少は実感以上に深刻なものだと感じております。より活発な議論が必要です。山田、平岡両氏の説明が異議深いものであった。都合により途中退席となり残念であった。
様々な情報が得られて意義があるものと思います。これからも継続して頂きたいと思います。ありがとうございました。
現在、学校にて新しいモビリティを開発しており、物を作る立場から拝聴いたしました。今の町の現状や将来のモビリティのあり方について勉強させていただきました。今後このようなシンポジウムがあればまた参加いたします。ありがとうございました。
また開催してください。今期のお話の書き起こしは発行されますか？
このような内容のシンポジウムを真駒内で開催していただいたことはありがたいです。自分の住んでいる地域への関心がさらに深まりました。
専門的な知見を多くお持ちの方の話を聞けて大変ためになりました。
ドイツ、フライグルグなどのモビリティ、自転車、まちづくりの歴史と今、これからが興味深いです。札幌、真駒内も車に頼りすぎている暮らし。町から市民参加でshort way city を推進してほしい。
とても参考になりました。感謝です。
カタカナが多くて理解しにくいところが多い。
村上氏のドイツのお話が時間の都合上飛ばされてしまい残念でした。資料を全員分渡してほしかったです。
講師の方が準備してくださった資料を印刷していただけたらありがたかったです。
細長い真駒内地域に、ベロタクシー、電気自動車に乗り、老人から子供たちが集まれる場所が駅のそばにできると、健康的にも精神的にも良いことが多いのではと感じました。 札幌市中心部へ向かうため、真駒内駅周辺に有料でも構わないので自転車置き場があるといいと思いました。 真駒内以外の地域からも人が立ち寄りやすいと思いました。専門の方が一つの場所にずっといないことがダメだと思う。村上さんと平岡さんのお話がとても興味がありました。
内容が具体的かつ幅広く、大変参考になりました。
住民も参加して意見交換ができるシンポジウムにしてみてはどうか？専門家のごもっともな意見だけでなく、住民の「生の声」が大切だと思う。
週末のみ真駒内の住民ですが、ずっと気になっていたことが　整理された気分です。自分にとって今日が真駒内まちづくりを考えるはじめの一歩となりました。今後も関心を持っていこうと思います。
自転車推しの講演でしたが、雪が積もっている季節の問題や今歩道を自転車が通行していてとてもストレスを感じています。 市立大の山田先生の講演は最も真駒内のまちづくりに現実的であったと思います。モビリティに特化した講演でしたが、今後は公共の団地、空き社宅を一般世帯に拐取して貸すとりくみを考えるほうが先だと思います。町のことを知らない人が講演するより、市立大の山田先生のように町に住んでいる、または知っている人と一緒にまちづくりをしたい。

4. 協働取組のプロセスの分析等

本事業は、札幌市南区真駒内地区において「地域モビリティの利用・開発を軸とした低炭素型まちづくりの推進」を目指し、対象地域で運用実績のあるモビリティ（自転車タクシー）を用いた社会実験と、中長期的視野からの人材育成やアイデアの収集、情報発信による住民への意識啓発に取り組むものである。

都市近郊の大規模住宅団地等の活性化は、全国に共通する喫緊の課題であることから、地方公共団体や地元商店街等との協働によって、住民自身が環境課題と社会課題の解決モデルを模索する本事業の協働取組プロセスには大きな意義がある。

本章では、この目標の達成に向けた協働取組の個別事業及び事業全般におけるプロセス分析を行う。

4.1　個別事業における協働取組のプロセス等の分析

(1) 協働取組に係る協議の場の設置

協働取組の実施に当たって、事業の円滑かつ継続的な実施を図るため、「真駒内のモビリティとコミュニティをつなぐ会議（以下、「真駒内モビリティ会議」という。）」を設置し、４回の会合（8/29、10/10、1/15、3/13）を開催した。

真駒内モビリティ会議設置に当たっては、本事業の採択団体である特定非営利活動法エコ・モビリティサッポロ（事業全体の主導及びマネジメントを担当）と、協働で事業を展開していく中心主体である、株式会社大地とエネルギー総合研究所（主に情報整理や書類作成等を担当）及び株式会社 Will-E（主に社会実験におけるモビリティの手配やモビリティ創造ワークショップの企画運営等を担当）の三者を事務局とした。

また、政策協働を進める関係主体として「札幌市環境局環境都市推進部環境計画課」及び、現地の行政関係主体として「札幌市南区役所市民部地域振興課」の参画を得た。さらに事業の実効性を高めるため、地域団体である「真駒内団地商店街振興会」及び、同振興会にも加盟している「ユニバーサルカフェ minna」の運営主体「特定非営利活動法人 MINNA の会」、旧真駒内緑小学校跡利用施設「まこまる」で活動実績のある「札幌市立大学デザイン学部」（参加メンバーは真駒内地区の地域住民）及び「子ども体験活動の場 Co ミドリ」の参画を仰いだ。加えて社会実験への助言が期待される「株式会社グローバル・コミュニケーションズ」が参加し、会議を構成した。

第１回会議（8/29）では、参加者より地縁団体の参画について要望があり、行政との調整により進めていくこととした。また、会議を開設したことにより、取り組みが可視化され、これまで関わりがあまりなかった「市立札幌みなみの杜高等支援学校」から会場提供の支援があるなど、協働関係に広がりが見られた。

会議の進行においては、事務局より実施事業の説明や報告が行われ、それに対して参加者が意見・アイデアを述べるという形式が基調であった。

⑵ 自転車タクシーを活用した社会実験

関連事業で「真駒内地区における移動（モビリティ）に関する住民意識調査」を協働実施した「北海道大学大学院文学研究科」の助言と、「株式会社グローバル・コミュニケーションズ」による技術提供等に基づき、移送サービス社会実験（10/22）と配送サービス社会実験（11/23～25）の２回の社会実験を行った。

当初は､配送サービス社会実験のみ実施を検討していたが､｢札幌市立大学デザイン学部｣から情報提供のあった、大型店舗内等での移動、買い物支援の取り組み「ショップ・モビリティ」のコンセプトを踏まえ、（４）で言及するシンポジウム（10/22）に関連付けて、地域住民の移送サービス社会実験を実施することとした。移送サービス時の料金設定については、「ユニバーサルカフェ minna」等の協力を得て、上記調査を一定期間、継続実施して結果を参考とした。

配送サービス社会実験においては、「ユニバーサルカフェ minna」や、同様に真駒内地区の商店である「自然な食とくらしの店　あしたや」等の協力を得て、モニターを募集して同商店等の商品を配送した。

※なお、移送サービス社会実験の同日、シンポジウムと同会場にて第 48 回衆議院議員総選挙が行われたことから、普段とは地域住民の流れが異なり、想定していたような乗車数を得られなかった。また、配送サービス社会実験は期間中は早い積雪があり、自転タクシー及び EV（電気自動車）による実走を断念して一般車両で実験を行った。

⑶ 「モビリティ創造ワークショップ」の開催

段ボールを素材いものづくりの楽しさを体験し、自転車の可能性を考える企画として、「はたらく自転車を作ろう」（1/27、1/28）「役立つ自転車デコっちゃおう！」（3/18）のモビリティ創造ワークショップを計３回開催した。

ワークショップの開催に当たっては、「子ども体験活動の場 Co ミドリ」とプログラム等について意見交換を行った。また、「札幌市立大学デザイン学部」の大学生等から構成される「地域職人集団ジェネラルスミス」が、本企画をきっかけに設立され、新たな協働主体としてワークショップの企画運営にあたった。さらにワークショップの広報においては、近隣小学校や地域の児童会館等の協力を得て、関係性を拡大することができた。

⑷ モビリティから考える真駒内まちづくりシンポジウムの開催

シンポジウムは「札幌市南区役所」との共催により実施した（10/22）。

真駒内モビリティ会議の参加者で団地について研究されており、かつ、真駒内地区の地域住民でもある｢札幌市立大学デザイン学部｣准教授の山田信博氏がパネリストとして登壇し、有識者と地域住民の目線から対話に参加した。

4.2　事業全般における協働取組のプロセス等の分析

(1) 効率性（プロジェクトへの資源投入（人的資源・財政資源）がどれだけ効率的に成果に転換されたか）

・自転車タクシー社会実験については、別途実施した真駒内地域住民を対象とした移動に関する意識調査や、商店街協力店舗でのヒアリング結果を踏まえ、真駒内でのシンポジウムにあわせた移送サービス実験と、食料品などの配達サービスの２種の実験を設計して実施した。
・ワークショップの運営については、「子どもの体験活動の場 Co ミドリ」のイベント見学や意見交換などをとおして、ノウハウの活用をはかった。
・シンポジウムについては、真駒内地域と札幌中心部での開催を組み合わせることでより多くの方に関心を持ってもらいつつ、特に真駒内地域住民に刺激を与えるものとなった。

(2) 効果-目標達成度（プロジェクトの目標がどれだけ達成されたか）

・協議の場については、期間中４回の会合を開催して集まりの目的の共有などを促して、主要なステークホルダーの関係づくりを進めることができた。
・自転車タクシー社会実験については、真駒内でのシンポジウム時には衆議院議員総選挙の投票日と重なり、配達サービスは降雪のため、十分な条件で実験結果を得ることができなかった。しかし、自転車タクシーなどを用いた移送・配達サービスについて、９人の地域モニターの協力を得て、料金や注文手法、移送の課題（勾配や距離など）などを検討し、枠組みを検討するヒントが得られた。
・ワークショップについては、「子どもの体験活動の場 Co ミドリ」との連携協働により、目的に沿った、独自のプログラムを考案することができた。時期を変えて地域内での広報も実施し、３回の開催を試みたが、参加者数は同伴家族などを含めて計　２４人程度であった。他団体のイベント参加傾向なども踏まえ、今回の実践を通して得た知見を、来年度に定期開設されるメイカースペース「真駒内ベース」のコンセプト整理やイベント開催に生かしていくこととした。
・シンポジウムの開催については、地域住民から５３人と多くの参加を得て、地域に対してモビリティの持つ可能性を発信することができた。

(3) 関係主体の巻き込み度合い（地域における挑戦者、受入・協働企業、大学、自治体・住　民をどれだけ巻き込むことができたか）

・協議の場においては、当所の設計に基づいた参画が得られた。日程調整に十分な時間をとれず、結果的に会合への参加が少ない構成主体もあるが、打ち合わせを実施し、意見を反映するように努めた。また、地元商店街などの参画は得ることができたが、地縁団

体や地域計画等を所管する行政部局などの参画については、他の構成主体からの助言により、事業の進捗や地域の状況を考慮しながら来年度以降、進めることとなった。

・自転車タクシー社会実験については、「ユニバーサルカフェ minna」「自然な食とくらしの店 あしたや」などから意見を聞き取り、地元モニターを得て実施した。また機器の使用については、（株）グローバル・コミュニケーションズの協力を得ることができた。

・ワークショップの開催により、札幌市立大学の大学生などによる任意団体「地域職人集団ジェネラルスミス」が今年度の事業をきっかけに設立された。また、ワークショップの広報にあたっては、近隣小学校、地域の児童会館などの協力を得ることができ、関係性を深めることができた。

・シンポジウムの開催においては、協議の場の構成主体でもある、真駒内地域在住の札幌市立大学の有識者に登壇いただき、モビリティを地域福祉の課題などとつなげて講演や意見交換を行っていただいた。開催にあたっては、目的を共感いただき、南区役所の共催として実施することができた。

・事業全体を通じて、活動の趣旨などを整理して外部に発信することによって、これまで接点のなかった地域福祉団体などから会合の会場提供などの協力があり、活動に対する理解を得ることができた。また、主要な協働主体である行政からのアイデア提供により、来年度の軸となる事業について足掛かりを得ることができた。

⑷ 受益者の満足度（地域における挑戦者、受入・協働企業、大学、自治体・住民のニーズや期待に応えることができたか）

・協議の場の設置については、各構成主体から地域の活動について理解を深め、新たなつながりを得る機会になったと評価があり、来年度、協議の場を設置する際にも継続参画の意向をいただいている。

・自転車タクシー社会実験については、地域モニターからは「使用を検討していた商品を実際に購入することができてよかった」などの声があり、実際にサービスを行う場合には７割以上が「利用したい」と回答があった。また協力店舗からは「配送サービスの難しさを当事者として感じたが、さらに挑戦してほしい」などのフィードバックがあった。

・ワークショップについては、参加者から「ものを考えてつくるのが楽しかった」などの声が聞かれ、「地域職人集団ジェネラルスミス」からも「継続して開催したい」などの意欲的な意見があった。

・シンポジウムについては、参加者の９割が「参考になった」と高い満足度が示され、「市民目線でのまちづくりのポイントや移動手段の低速化や近距離移動が商店街、地域経済が活性するなど大変参考なった」などの声があった。

(5) 社会的インパクト（今年度のプロジェクトが社会に対し、どのような正負の影響を直接・間接的にもたらしたか）

・自転車タクシー社会実験については、社会的インパクトとはいえないが、商店街関係者から、これまでの NPO 法人エコ・モビリティサッポロの真駒内地域での取り組みとあわせて注目を受けており、来年度の事業実施可能性について意見交換を行うこととしている。
・シンポジウムの開催などを通して、地域のまちづくり団体が法人化を考えるようになったとのことであり、地域に刺激を与えることができたと考える。
・事業全体を通じて、真駒内地域では近々、真駒内駅前地区の再開発や、プロ野球球団ボールパーク構想の検討などが控えており、その中でまちづくりについて一定の考える機会を提供できたと考える。今後もそうした検討が実現していく中で存在感を高められるよう、発信実践を重ねていくことが重要であると、協議の場で確認している。

(6) 計画妥当性（プロジェクトの計画自体は妥当であったか）

・協議の場については、NPO 法人エコ・モビリティサッポロが進めようとしている事業を説明し、意見やアイデアをいただくといった形式で進められた。回を追うごとに連携協働を促進するようには発想は持ち合わせていなかったため、来年度以降については、第 4 回会議で確認した事業アイデアやそこで得た意見などをもとに、協働取組をさらに促進できるよう意見交換を進めていく必要があると考える。
・自転車タクシー社会実験については、実施することそのものが目的化してしまい、本来の目的（「モビリティ活用による真駒内地域の社会課題解決」実現に向けた実証）を考慮した設計が十分ではなかったと思われる。
・ワークショップについては「子どもの体験活動の場 Co ミドリ」来場者の参加を見込んでいたが、利用者像にギャップがあることがわかった。中期的には「真駒内ベース」の運営コンセプトや発信の手がかりを模索するものであり、プログラムの位置づけを考慮した上で、来年度以降の設計をしたいと考える。
・シンポジウムについては、登壇者の分野などのバランスや前述したような点（関係者の巻き込み、地域に対するインパクトなど）から、妥当な計画であったと考える。

(7) 自立発展性（今年度のプロジェクトがもたらした効果がどれだけ持続可能なものか）

・協議の場については、各構成主体は継続参画の意向を示しており、持続可能である。
・自転車タクシー社会実験やこれまでの取り組みにより、移送・配送サービスについては、前述した商店街や大型スーパーからも関心が寄せられており、札幌中心部で NPO 法人エコ・モビリティサッポロが取り組んできたビジネスモデルを援用することで、地域協働による実現は可能であると考える。ただし、社会課題の解決に向けて効果を高めていくためには、地縁団体や地域福祉関係者との協働や、札幌市南区全体の観光

事業との連携などを進めていく必要があると考える。

・ワークショップやシンポジウムについては、旧真駒内緑小学校跡利用施設「まこまる」に前述した「真駒内ベース」が定期開設されることが決まっており、また札幌中心部での開催にあわせて、真駒内地区においてもモビリティ関連イベントが開催される方向性であることから、継続して取り組みを行っていく。ただしこちらも移送・配送サービスと同様に、社会課題解決に向けた取り組みの全体像の中でどのように位置付けし、目標達成のために個々の取り組みを展開していくかを十分に設計することが重要であると考える。

4.3　協働取組の歩みと関係性の変化

(1) 協働取組の歩み

事務局による日常的な打ち合わせと、地方支援事務局（EPO 北海道）を交えた定期的な打ち合わせのもと、協働取組の実施の進捗管理に当たった（図１）。

今年度の協働取組の着地点をどのように見据え、また社会実験をいかに次年度に生かしていくかがポイントであり、着地点についてはシンポジウムでの関係者の対話の中で方向性が見出された。また、社会実験の事業反映方策については、第４回モビリティ会議で検討することができた。

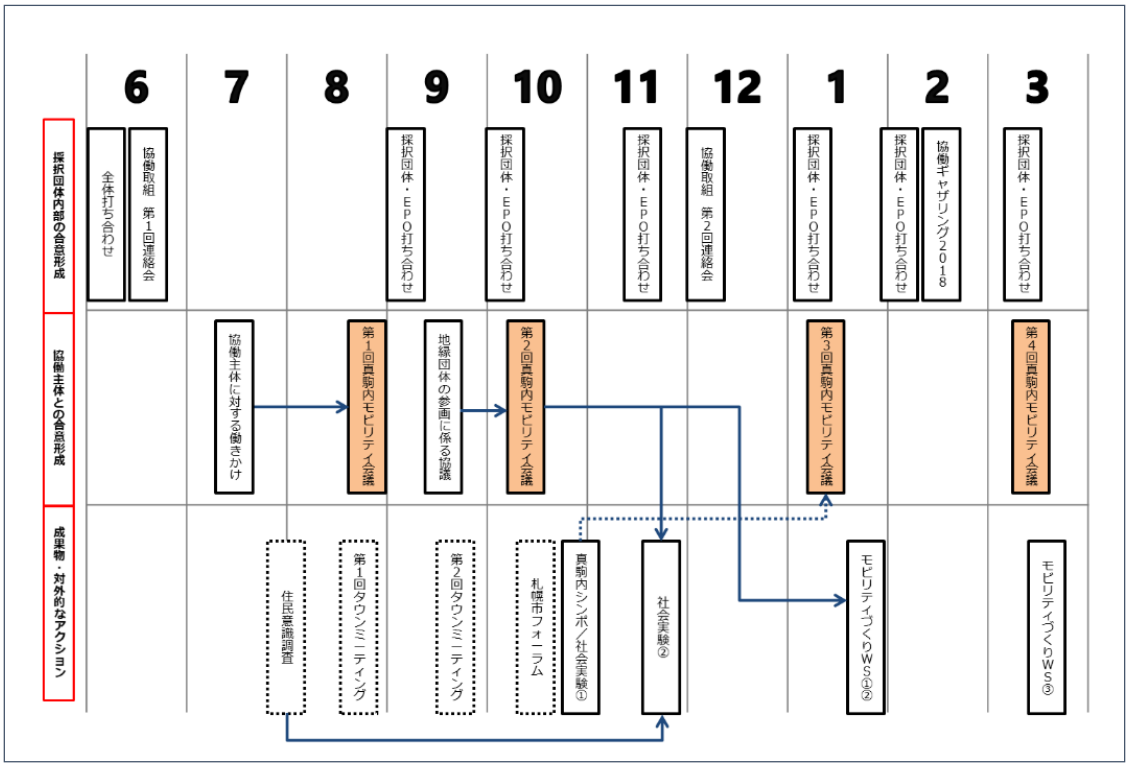


図 13　平成 29 年度における協働取組の歩み

(2) 関係性の変化

平成 29 年度の事業開始時（図２）には、特定非営利活動法人エコ・モビリティサッポロを含む三者からの個別のつながりが中心であったが、真駒内モビリティ会議を設置し、事業を行っていくことで、面的なつながりが生まれ、外部のまちづくり活動主体との新たな連携が生まれた（図 14）。

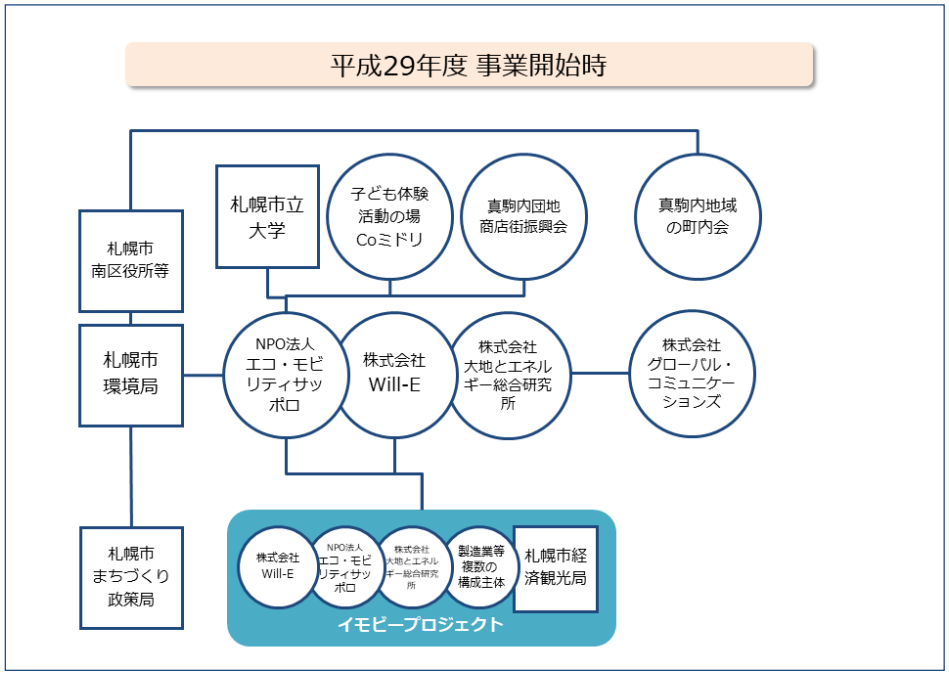


図 14　平成 29 年度事業開始時のステークホルダー図

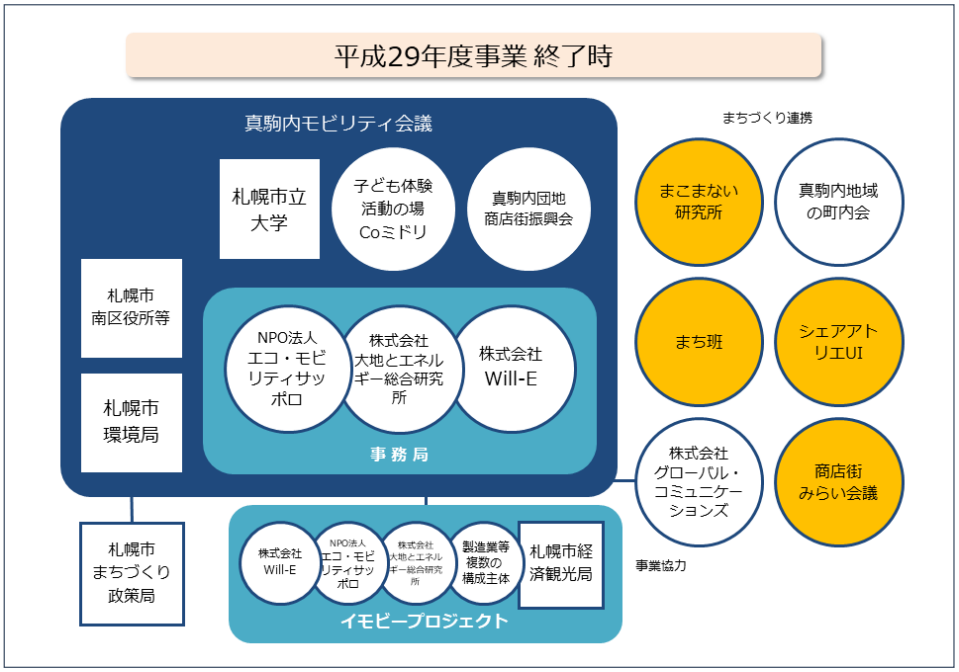


図 15　平成 29 年度事業終了時のステークホルダー図
※オレンジ色は新たに関わりを深めた地域主体

将来的にはさらに関係者との連携協働を深めていくことが期待されている（図 15）。

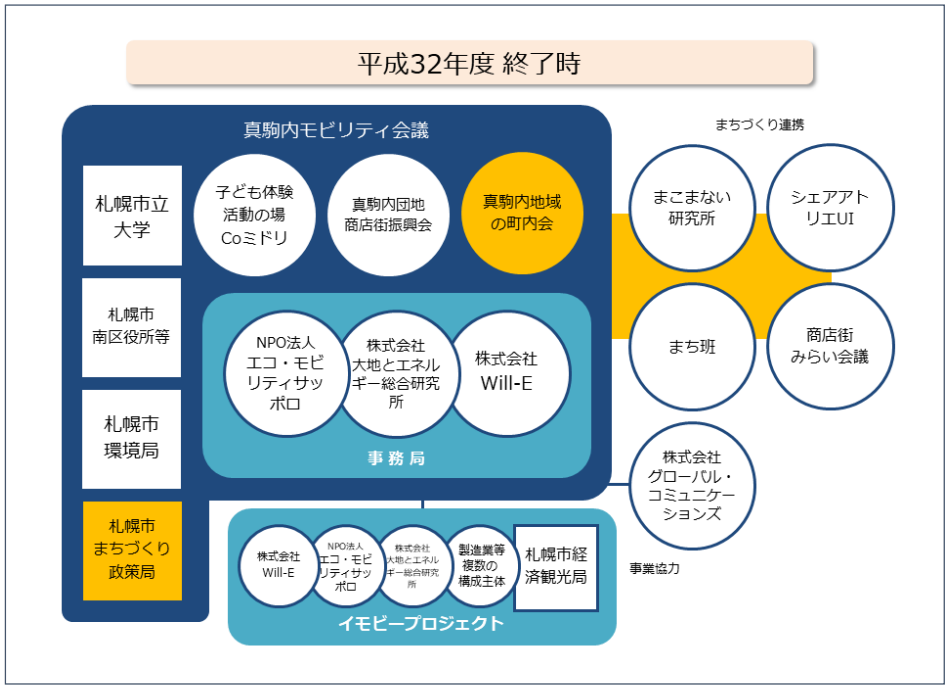


図 16　平成 32 年度末に目指すステークホルダー図

4.4　協働取組の阻害要因と促進要因

事業採択時に「環境政策や都市計画、地域福祉等、複数の政策領域をまたぐ大きな課題であるため、各領域においてどのような水準の政策協働を目標とし、どのようなスケジュールで進めていくかについて設計し、関係主体等との合意形成を丁寧に行う必要がある」という指摘を受けており、自転車タクシー社会実験やワークショップについて着地点と効果の明確化が求められていた。

これについては「協働取組の歩み」で前述したとおり、定期的な打ち合わせにより方向性を確認しながら事業を進めることを試みた。地域に大きな影響を与える外的要因が生じた（国内プロ野球球団のボールパーク構想の候補地化等）ことから、ときに事業全般の目的と、個別事業における目標にずれが生まれつつも、事業終盤に向かって方向性を整えることができたと考える。事務局において協働取組に対する理解が深まったこと、協働主体との対話や提案等により、来年度の事業の方向性（交通・モビリティの活用、理解促進等をねらいとした、都市交通に係るイベントの協働開催）が明確になったことは大きな成果である。

協働主体との関わりでは、「真駒内モビリティ会議」という団体が旗を掲げたことで、協働主体の大学生を中心とした任意団体「地域職人集団ジェネラルスミス」が生まれ、また真駒内地区における他のまちづくり団体との連携が進み、取り組みの広がりが確認されている。

外的要因の影響を考慮し、協働主体との間で地域住民の参画を今後、慎重に進めることとしている。本業務を通して培った商店街やまちづくり団体、行政との協働関係は今後の活動を進める基盤して機能すると考える。上記のような協働取組の加速化をもたらした阻害要

因と促進要因を以下のとおり分析する。

(1) 阻害要因

①大きな影響を与える事態の発生（外的要因）

北海道立真駒内公園が、にわかに国内プロ野球球団のボールパーク構想候補地となり、札幌市民を含めた地域住民の賛否が大きく割れている。現時点でなお現在進行形の案件であり、真駒内モビリティ会議がどのような立場で関わることが目標達成にとって有効なのか、舵取りが難しい状況である。

慎重に状況を見極めつつ、持続可能な地域づくり・社会づくりに向けた中立的な対話の場を創出することが求められているが、真駒内モビリティ会議としては、その際に「環境」「モビリティ」というテーマに基づいて取り組むことが重要である。

②目標達成プロセスの検討・対話不足（内的要因）

採択時より目標達成に向けたプロセスの明確化については指摘を受けていたものの、事業ベースでの工程検討が中心となって事業を実施することに集中し、実施を通して達成すべき目標を考慮した戦略展開に十分には至らなかった。

目的から事業へ落とし込みを行うことで、例えば自転車タクシー社会実験については、次年度以降の地域での実装を目指した資金調達方策の検討等も念頭に設計することや、ワークショップにおいては次年度以降、定期開設されるメイカースペース「真駒内ベース」の運用の参考情報を獲得することも可能であったと考える。

同様に、協働主体とどのように目標の共有を深め、協働取組を進めていくのかについての検討にも改善の余地がある。そのため真駒内モビリティ会議では、事業の説明報告とそれに対する意見聴取という構成から脱却するのが困難であった。

(2) 促進要因

①過去の取り組みに基づいた中立性の高い場づくり

上記のような阻害要因があった一方で、偏りのない協議の場として真駒内モビリティ会議を設置できたことは、地域にとっても好ましいものであると考える。こうした参加者のデザインが可能になった背景には、特定非営利活動法人エコ・モビリティサッポロの真駒内地区での取り組みに実績が基盤となっている。

また本事業を通して、真駒内地区に様々な市民活動団体を立ち上がっていることが確認された。地域の集まりに参加し、地域と接点を持つことが重要であることをあらためて確認した。

②活動の目標や内容の可視化

本事業において真駒内モビリティ会議を設置し、シンポジウムを初めとした、地域住民を対象とした様々な事業を実施することで、これまで以上に地域住民の協力や参画を得られた。

協働取組の外部に対して、考えていること・取り組んでいることを可視化し、発信して

いくことが、行動や事業の核となる価値観や目的に関する理解の深まり、共有を促す。事業を円滑に進め、さらに高めていくためにはそうした情報発信や、意見交換の設計が重要であった。この思考の可視化は、外部の協働主体だけではなく内部における認識、理解の共有においても不可欠であると考える。

一方で、地域での地道な取組の積み上げのない当団体が地域社会の大きなテーマに取り組むためには、既に同種の活動をしている地域の NPO、企業、団体等との積極的、効果的な連携により、協働取組の幅を広げていく中で実現可能性を高める必要性があると思われる。

③SDGs の考え方の導入

本事業は、二酸化炭素の削減に貢献するという「環境課題」解決の観点を前面に押し出しつつ、少子高齢化や商店街振興に係る「社会課題」に取り組もうとする事業であり、SDGs（持続可能な開発目標）に着目した先導的な取り組みになった。札幌市の環境政策においても SDGs の重点化が進んでおり、本事業の来年度以降の取り組みの大きな後押しになると考えられる。

SDGs の考え方を取り入れ、目標やテーマを示すことで、テーマの拡散にならないよう、多様なステークホルダーとの関わり合いにも、包括的な取り組みの基盤形成においても、大きな効果が期待できると考える。

5.　その他

5.1　本年度の協働取組カレンダーの作成及び３ヵ年の中期計画の策定

今年度事業に採択された本協議会の計画（協働取組カレンダー）、および ３カ 年の中期計画（中期計画シート概要版・詳細）、振り返シートについて、以降に示す。

協働取組カレンダー　記入フォーム①事業の全体構成

事業名：真駒内モビリティ創造プロジェクト事業	記入日：2017.8.28	記入者：NPO法人エコ・モビリティ サッポロ　栗田敬子
①この取組がどうして必要なのか ●現在直面している問題は何か 札幌市内でも特に少子高齢化やインフラ老朽化が進む真駒内地区では、住民の生活利便性が著しく低下しつつある。様々な課題を解決し、地域の持続可能性を高めていくためは、地域住民による生活に根差した意見交換の機会等を確保し、インフラやモビリティの再編等を含めたまちづくりを進める必要がある。しかし現在は、そうした活動を分野やセクターを横断して促進する基盤は十分ではない。 ●放置した場合にどのような問題が生じるか ○急速にコミュニティの維持・発展が困難になる（地域の商業等の衰退、社会的弱者の増加、人口減少の加速等） ○インフラの再編等に、住民意見が十分に反映されないおそれがある	②この取組でどのような状況の達成を目指すか 将来的には真駒内地区に、住民自身が担う持続可能なコミュニティが形成されることを目指す。その第一歩として、今年度は採択団体の強みを生かし、「低炭素型パーソナルモビリティ」を切り口とした活動を地域住民と協働で試みていく。具体的には以下のような課題の局面において「自転車タクシー」活用の可能性を検証する。 ・買い物支援や通院支援（福祉／経済／産業） ・介護予防や社会参画、余暇活動の充実（福祉／まちづくり） ・低炭素型社会の形成（エネルギー） ・発想力や創造的思考力等の育成（教育／産業） 上記の課題解決の試みと同時に、地域ガバナンスに関する先進地域の取り組みに学ぶ機会を設け、将来的なコミュニティ協議体の基盤を形成しようとするものである。	③この取組で具体的に何をどのように行うのか ●「（仮）真駒内プロジェクト会議準備会」による協議：関係主体との協働により、複数の政策領域にまたがる課題を解決していくため、別に立ち上げる「（仮）真駒内プロジェクト会議準備会」で協議を行う。 ●「自転車タクシー活用社会実験」の実施：旧真駒内緑小学校跡利用施設「まこまる」等を拠点とし、自転車タクシーによる、買い物支援や地域福祉の向上等、地域課題の解決に向けた社会実験を実施する。 ●「モビリティ創造ワークショップ」の開催：「まこまる」において、児童生徒や家族を対象に、地域課題の解決に向けたモビリティの想像、創造に取り組むワークショップを開催する。 ●モビリティから考える真駒内まちづくりシンポジウムの開催：持続可能なまちづくりについて、海外の先進事例を学び、まちの未来を考える機会を真駒内地区において開催する。
④事業開始時のステークホルダーとの関係性はどのようなものか 	⑤事業終了時にSHとの関係性はどのようなもの変化しているとよいか 	⑥各ステークホルダーの個別、共通のニーズは何か ●個別のニーズ ・（仮）真駒内プロジェクト会議準備会事務局：真駒内地区における持続可能なコミュニティの形成 ・真駒内団地商店街振興会等の商店街：高齢者や子育て世代等の生活利便性の向上を伴った、地域における商業の活性化 ・子どもの体験活動の場 Coミドリ：交流と体験を軸とした、地域の子育て環境の向上 ・札幌市環境局：SDGsを盛り込んだ札幌市環境基本計画の浸透 ・札幌市立大学：教育資源の還元等、地域の発展への寄与 ・札幌市経済観光局等、イモビープロジェクト構成団体：真駒内地区における、ものづくりに係る人材育成基盤の創出等 ●共通のニーズ 多様な地域課題の解決と持続可能なコミュニティの形成
⑦この取組を進める上での課題は何か ●持続可能なコミュニティ形成に向けた、内発的な気運の高まりは、商店街振興組合や市民活動団体等に兆しが見られるものの、地域全体で確認されているものではない。 ●持続可能なコミュニティ形成には、多様な政策領域・主体との連携協働が必要である。単年度で結果を出していくためには、優先順位を考え、工夫して協働を進めていく必要がある。 ●今年度、真駒内地区で展開するプロジェクトでは、協働取組加速化事業とは別の助成金事業にも取り組む。両事業のねらいや経理を明確に区分して取り組む必要がある。	⑧この取組を進める上で課題にどのように対応するか ●⑦の3項目めで言及したプロジェクトにおいて、地域住民を対象とした調査や意見交換の場の開催等により、住民意識の把握に努める。 ●今後の協働取組において不可欠な主体を洗い出し、段階的に協働関係を拡大していく。様々な政策領域と結びつけて取り組みを継続していくための手段として、取り組みの成果が拡散しないよう「環境」を切り口としつつ、持続可能な開発目標（SDGs）の概念を活用する。 ●協働取組加速化事業では、先述の「SDGsを切り口とした政策協働の推進」に焦点を当てる。経理についても明確に区分する。	⑨この取組をどのように継続させるか 採択事業を含むプロジェクトは、リードタイムの長い取り組みになると予想される。そのため今年度中に、次年度以降に向けた「体制構築」を「資金調達」等とあわせて検討する必要がある。 少なくとも今年度事業の終了時に、主要なステークホルダーが次年度以降も継続して主体的に関わる意思があることが確認でき、参画しやすい体制を整えていく。 そうした体制において、助成金やクラウドファンディング等により資金を調達しつつ、地域のペースにあわせて戦略的、段階的、順応的に取り組みを進めていくものとしたい。

協働取組カレンダー　記入フォーム②事業スケジュール

		6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協働取組加速化事業の連絡会・勉強会・報告会の開催		6/12（月） 第1回連絡会 （キックオフ） @札幌市					第2回連絡会 @札幌市			2/17（土） 報告会 協働ギャザリング2018@東京	
対外的な活動	自転車タクシー活用社会実験	準備開始				社会実験の実施 （10/22、ペロタクシー乗車実験）	社会実験の実施 （11/23-25、配送実験）				
	モビリティ創造ワークショップ	準備開始					広報開始		ワークショップの開催①（1/27,28）		ワークショップの開催②（3/18）
	モビリティから考える真駒内まちづくりシンポジウム	準備開始 6/21（水） 環境ジャーナリスト村上敦氏と打ち合わせ			広報開始	10/22（日） シンポジウム開催					
	関連主催事業	住民意識調査の設計、実施	住民意識調査の集計、分析	真駒内タウンミーティング「ショップモビリティ（札幌市立大　諏訪孝学長）」 （1回目、30～50人）	真駒内タウンミーティング「まちづくりコンペ受賞者」 （2回目、30～50人）	10/21（土） Low Carbon Forumの開催@札幌都心部					
	地域や関連団体の行事等			夏まつり（真駒内団地商店街振興会）	9月下旬 まこバル（真駒内団地商店街振興会）	10/14（土） まこまる全館イベント				イモビープロジェクト発表会@苫小牧市、小樽市	
	関係主体との打ち合わせ等	連絡会事前調整会議（6/9） 第1回連絡会 （6/12）			第2回連絡会（9/1）			第3回連絡会 （12/6）		第4回連絡会（2/7）	
対内的な活動	（仮）真駒内プロジェクト会議事務会			第1回会議		第2回会議			第3回会議		第4回会議

中期計画シート（概要版） ①事業の全体構成

事業名: 真駒内モビリティ創造プロジェクト事業	記入日:2018. 2. 5.	特定非営利活動法人エコ・モビリティ サッポロ 黒田敏子
①この取組がどうして必要なのか ●現在直面している問題は何か ・真駒内地域は札幌市内でも特に人口減少、少子高齢化が深刻化し、公共施設等の老朽化や地元商店街の衰退、利用者の減少等が問題となっている ・様々な課題を解決し、地域の持続可能性を高めていくためは、地域住民による対話により、インフラやモビリティの再編等を視野に入れたまちづくりを進める必要がある。しかし現在は、そうした分野やセクターを越えて取り組んでいく基盤が十分ではない ・さらに真駒内地域では、にわかに大規模開発を伴う複数の事業が持ち上がっており、いかに対応していくかが重要な課題となっている ●放置した場合にどのような問題が生じるか ・急速にコミュニティの維持・発展が困難になる（地域の商業等の衰退、社会的弱者の増加、人口減少の加速等） ・インフラの再編等に、住民意見が十分に反映されないおそれがある	②この取組でどのような状況の達成を目指すか ●2018年度時点 ・真駒内モビリティ会議の継続と、真駒内地域における「モビリティウィーク」の開催を通じて、真駒内地域での低炭素型コミュニティ形成に関わる複数の行政部局の横断的なつながりが定着している ・大規模開発を伴う事業の動向に順応し、計画が更新されている ・真駒内モビリティ会議の活動が地域に周知され、地縁団体の協力を得ることができている ●2019年度時点 ・札幌市南区役所等との政策協働を進めつつ、他のまちづくり活動団体との連携を深め、低炭素型モビリティの活用の観点から、真駒内地域のビジョン形成に貢献している ・配送サービスを中心としたモビリティ事業を含めた、持続可能な事業計画が立案されている ●2020年度時点 ・事業を持続的に展開可能な体制が整っている	③この取組で具体的に何をどのように行うのか ●2018年度時点 ・「真駒内モビリティ会議」による協議及び事業（タウンミーティング等による周知啓発、モビリティウィーク等による体験機会の提供、新設されるものづくり創造拠点「真駒内ベース」でのプログラム提供） ・配送サービスを中心としたモビリティ事業の構築（事業構想の更新／モビリティの試作と性能評価） ●2019年度時点 ・「真駒内モビリティ会議」による協議及び事業（同上） ・配送サービスを中心としたモビリティ事業の構築（適切な事業主体及び計画の設計／新規モビリティの試験運行） ●2020年度時点 ・「真駒内モビリティ会議」による協議及び事業（同上） ・配送サービスを中心としたモビリティ事業の構築（資金や人材等の経営資源の確保）
④今年度末時点のステークホルダーとの関係性はどのようなものか 	⑤3年後にステークホルダーとの関係性はどのようなもの変化しているとよいか 	⑥各ステークホルダーの個別、共通のニーズは何か ●「真駒内モビリティ会議の構成主体」個別のニーズ ・事務局：「低炭素型モビリティ」の活用による、真駒内地域における持続可能なコミュニティの形成 ・真駒内団地商店街振興会等：高齢者や子育て世代等の生活利便性の向上を伴った、地域における商業の活性化 ・子どもの体験活動の場 CoMドリ：交流と体験を軸とした、地域の子育て環境の向上 ・札幌市環境局：SDGsを盛り込んだ札幌市環境基本計画の浸透 ・札幌市立大学：教育資源の還元等、地域の発展への寄与 ●「真駒内モビリティ会議の連携協働主体」個別ニーズ ・イモビープロジェクト（札幌市経済観光局含む）：真駒内地区における、ものづくりに係る人材育成基盤の創出等 ・まち班、まこまない研究所等のまちづくり活動団体：真駒内地域における市民自治や地域活性化の推進 ●共通のニーズ 多様な地域課題の解決と持続可能なコミュニティの形成
⑦この取組を進める上での課題は何か ●「駅前地区再開発」「球団本拠地移転に伴うボールパーク構想」「冬季オリンピック・パラリンピック招致」等、真駒内地域の今後を大きく左右する喫緊の事案が山積している ●地縁団体の参画が困難な状況である ●配送サービスを中心としたモビリティ事業については、事業として成立する要件が十分には整っていない。また、脱モータリゼーションや高齢者の健康福祉増進、地元商店街の振興方策としてもインパクトのある構想とはなっていない ●周知啓発や体験機会の場となる「モビリティウィーク」の真駒内地域での開催にあたっては、札幌市役所における交通計画部局との新たな連携協働が不可欠である	⑧この取組を進める上で課題にどのように対応するか ●他のまちづくり活動主体との連携協働を進めつつ、事業の進捗状況を注視し、順応的に計画の更新等を行う ●地縁団体関係者との相互理解を着実に進め、関係者からの助言に基づいて慎重に地縁団体とのコミュニケーションを図る ●事業性を高めるため、短期的には真駒内地域への来訪者の自転車タクシー利用促進も検討しつつ、商店街との対話と連携協働の実践により、本来の目的達成に貢献可能な事業スキーム構築を図る。同時にそうした事業が可能な体制の構築についても検討する ●「モビリティウィーク」の真駒内地域での開催に向け、札幌市中心部での開催に向けた実行委員会（札幌市環境局、まちづくり政策局総合交通計画部都市交通課、一般社団法人北海道開発技術センター、札幌大通まちづくり株式会社、バス事業者等で組織）に参画し、目的達成に向けた企画検討、関係者の巻き込みを進める	⑨この取組をどのように継続させるか ●体制の構築：配送サービスを中心としたモビリティ事業の事業性を高めていくことと並行して、事業を推進、運営する体制の構築を進めていく。真駒内モビリティ会議との接続を意識しながら、事業体における人員の確保等にも取り組んでいく ●資金調達：配送サービスを中心としたモビリティ事業は、単体では収益をあげることは難しいと考えられる。短期的には助成金や補助金、クラウドファンディング等も活用しつつ、他の事業との組み合わせにより総合的に事業の存続が可能な方策を探る ●情報発信：主に真駒内地域の住民を対象として、真駒内モビリティ会議の活動内容や活動意義を周知していく。また、真駒内地域への来訪者や新規住民等を主な対象にした地域資源マップ等を作成し、モビリティの活用を促すことを検討する。ただし、既存のチラシも数多くあるため、内容や配布先には配慮するものとする

中期計画シート（概要版）②事業スケジュール

2018年度の重点目標・事業内容	2019年度の重点目標・事業内容	2020年度の重点目標・事業内容
（重点目標） ・真駒内モビリティ会議の継続と、真駒内地域における「モビリティウィーク」の開催を通じて、真駒内地域での低炭素型コミュニティ形成に関わる複数の行政部局の横断的なつながりが定着している ・大規模開発を伴う事業の前景に順応し、計画が更新されている ・真駒内モビリティ会議の活動が地域に周知され、地縁団体の協力を得ることができている （事業内容） ・「真駒内モビリティ会議」による協議及び事業（タウンミーティング等による周知啓発、モビリティウィーク等による体験機会の提供、新設されるものづくり学習拠点「真駒内ベース」でのプログラム実施） ・配送サービスを中心としたモビリティ事業の構築（事業構想の更新／モビリティの試作と性能評価）	（重点目標） ・札幌市南区役所等との政策協働を進めつつ、他のまちづくり活動主体との連携を深め、低炭素型モビリティの活用の観点から、真駒内地域のビジョン形成に貢献している ・配送サービスを中心としたモビリティ事業を含めた、事業計画が完成している （事業内容） ・「真駒内モビリティ会議」による協議及び事業（同左） ・配送サービスを中心としたモビリティ事業の構築（適切な事業主体及び計画の設計／新規モビリティの試験運行）	（重点目標） ・事業を持続的に実施可能な体制が整っている （事業内容） ・「真駒内モビリティ会議」による協議及び事業（同左） ・配送サービスを中心としたモビリティ事業の構築（資金や人材等の経営資源の確保）

行動計画	2018年度				2019年度				2020年度			
	4月～	7月～	10月～	1月～	4月～	7月～	10月～	1月～	4月～	7月～	10月～	1月～
真駒内モビリティ会議	真駒内モビリティ会議の運営（年4回）											
周知啓発（タウンミーティング等）	実施		実施		実施		実施		実施		実施	
体験機会の提供（モビリティウィーク等）	計画・実施				計画・実施				計画・実施			
「真駒内ベース」でのプログラム提供			周知		計画・実施				計画・実施			

「平成 29 年度　地域活性化に向けた協働取組の加速化事業」
中期計画シート（詳細版）

真駒内モビリティ創造プロジェクト事業

30年3月20日

請負契約の受託団体の法人名	特定非営利活動法人 エコ・モビリティ サッポロ
受託団体の代表者氏名	栗田　敬子

目次

１　組織概要

２　地域の課題

３　協働取組の概要

４　3 年後のゴールイメージ

５　3 年後のステークホルダーとの関係性

６　2020 年度（平成 32 年度）の目標・事業内容・スケジュール

７　2019 年度（平成 31 年度）の目標・事業内容・スケジュール

８　2018 年度（平成 30 年度）の目標・事業内容・スケジュール

９　事業実施における課題・リスクと対策

1　組織概要

<table>
<tr><td>法人名</td><td colspan="2">特定非営利活動法人
エコ・モビリティ　サッポロ</td><td>代表者名</td><td colspan="2">栗田　敬子</td></tr>
<tr><td rowspan="2">所在地</td><td colspan="2" rowspan="2">〒060－0906
札幌市東区北6条東2丁目3－6
松崎ビル1F</td><td>電話</td><td colspan="2">011－788－5480</td></tr>
<tr><td>FAX</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>ホームページ</td><td colspan="2">http://velotaxi-sapporo.jp</td><td>e-mail</td><td colspan="2">info@velotaxi-sapporo.jp</td></tr>
<tr><td rowspan="4">組織体制</td><td>役員</td><td>3 名</td><td colspan="2">会員</td><td>13 名</td></tr>
<tr><td>専従者</td><td>1 名</td><td colspan="2">ボランティア</td><td>3 名</td></tr>
<tr><td>パートタイム</td><td>3 名</td><td colspan="2">その他（ ドライバー委託 ）</td><td>13 名</td></tr>
<tr><td>創立年</td><td>2007 年</td><td colspan="2">法人設立年</td><td>2008 年</td></tr>
<tr><td>これまでの活動実績</td><td colspan="5">2008 年運行開始より毎年 4 月末から 11 月初まで運行をおこなっている。ドライバーは夏場に自由になるスノースポーツ関係者や学生、起業をめざす若者の働く場所を提供し観光客や市民に活用されている。今までに 44,038.60km、利用者は約 60,000 人、CO２排出削減量は 9,820.61kg に上る。また、「経済産業省平成 21 年度環境配慮活動活性化ビジネス促進事業において市内中心部の貨物輸送を自転車タクシーへのモーダルシフトにより 264 kgの CO2 削減を行った。2010 年度「北海道新聞エコ大賞」受賞</td></tr>
<tr><td>過去 5 年間に受けた補助金や助成金等の名称及び金額</td><td colspan="5">2016 年「真駒内エリアにおける観光、移動のための自転車タクシーによる交流事業」日本郵便年賀寄付金助成 500,000 円
2015 年　「ベロタクシーデザインラッピング作成費用（N1mode グランプリ受賞者）」
社会貢献助成事業北海道労金、200,000 円
2013～14 年　「地域コミュニティを活かした認知症啓発事業」運行実験　エーザイ株式会社　2,000,000 円</td></tr>
<tr><td rowspan="3">事業地域</td><td>事業名</td><td colspan="4">真駒内モビリティ創造プロジェクト事業</td></tr>
<tr><td>該当地域</td><td colspan="4">北海道</td></tr>
<tr><td>事業実施地域</td><td colspan="4">北海道札幌市南区真駒内地区（5 つの商店街が分散する中心市街地エリア）</td></tr>
<tr><td>事業分野</td><td>☑
低炭素社会</td><td>☐
循環型社会</td><td>☐
自然共生社会</td><td colspan="2">☐その他
（　　）</td></tr>
</table>

２ 地域の課題

現在表面化している問題

◎真駒内地域は札幌市内でも特に人口減少、少子高齢化が深刻化し、公共施設等の老朽化や地元商店街の衰退、利用者の減少等が問題となっている
◎様々な課題を解決し、地域の持続可能性を高めていくためは、地域住民による対話により、インフラやモビリティの再編等を視野に入れたまちづくりを進める必要がある。しかし現在は、そうした分野やセクターを越えて取り組んでいく基盤が十分ではない
◎さらに真駒内地域では、にわかに大規模開発を伴う複数の事案が持ち上がっており、いかに対応していくかが重要な課題となっている

放置した場合に想定される問題

◎急速にコミュニティの維持・発展が困難になる（地域の商業等の衰退、社会的弱者の増加、人口減少の加速等）
◎インフラの再編等に、住民意見が十分に反映されないおそれがある

該当地域の社会的・地域的背景

地方公共団体の政策課題等との関係性

札幌は年間約 6mも雪が降る積雪寒冷地であるにも関わらず、北海道のおよそ 3 分の 1 にあたる約 195 万人の人口を擁する他に類を見ない大都市ある。市内から排出される CO2 などの温室効果ガスは、2012 年をピークにやや減少傾向にあるものの、1990 年比では約 3 割の増加となっている。また、環境問題に関わる問題の一つとして少子化、高齢化による地域内、地域間の移動が困難になる恐れがあり、当法人が 2015 年から関わっている札幌の真駒内地区は、1985 年の 3.4 万人をピークに、2017 年には 1 万人減少 2.4 万人となり、高齢化率は既に 34%に達しており、今後の日本の 2035 年の姿を先取りする高齢化社会となっている。

「第 2 次札幌市年計画マスタープラン」

札幌市では超高齢化社会、生産年齢人口の減少など状況変化に伴い平成 28 年に「第 2 次札幌市年計画マスタープラン」を策定

交通環境の課題では

・人口減少にもかかわらず札幌市の自動車による移動の割合は他都市（100 万人都市）に比べ高い。
・地球温暖化防止への対策が求められる中、自家用車などの運輸部門からの二酸化炭素排出割合も高い。
・人口減少などの影響で利用者の減少に伴う公共交通の維持が困難。

事業実施地域となる真駒内は、上位計画である「札幌市まちづくり戦略ビジョン」のリーディングプロジェクトとして位置付けられ平成 25 年に「真駒内駅前まちづくり指針」が

策定され、市内で一番高齢化が進んでいる南区では免許返納や運転しない高齢者の増加に伴い生活交通の確保に向けた取り組みが不可欠となっている。地域の実情に即したきめ細かな交通体系の構築は他地域でのモデルとなることが期待できる。

「第２次札幌市環境基本計画（2018～2030 年）」

・札幌市内の自動車保有台数に占める次世代自動車の割合は高くなってきたものの、保有台数自体も 2015（平成 27）年 3 月に過去２番目の多さとなるなど、未だに高い水準にあることから、自動車から公共交通機関等への利用転換を進める必要がある。しかしながら、真駒内のような郊外の縁辺部では公共交通が十分とは言えず、自家用車に依存するライフスタイルが習慣化している。他の移動手段や新たな移動方法を地域で創出、体験する機会を提供することにより、札幌市が目指す「世界に貢献していく持続可能な都市『環境首都・SAPP･RO』」の将来像に近づくことが出来る。

地域の企業が地域課題解決の一端として地域住民へのサービスを展開する上でも移動のための道具として「次世代モビリティー」が活用され始めている。合わせて子ども体験活動の場における「真駒内ベース」の設置は、以下のような効果が期待できる。

・環境教育を担う人材の育成・市民・事業者等との協働による環境教育の促進
・地域コミュニティ等、環境教育実践の場の拡大
・環境教育施設の連携や活用の推進・企業の CSR（Corporate Social Responsibility）活動としての環境教育の推進など、持続可能な社会の形成に向けた人づくりに貢献できる。

・環境施策の横断的・総合的な取り組みの推進については以下のように位置付けられており、本事業との相乗効果が期待できると考える。

2030 年までに解決すべき課題	環境保全対策を促進していくためには、より一層、市民や事業者等による環境保全活動を促すような取組の推進が必要である。 持続可能なまちづくりに向け、ESD の観点からの環境教育の推進や、環境保全対策を通じたコミュニティの活性化や経済の活性化などを促すことによって、環境施策のより効果的な推進を図ることが必要であり、そのための対策を推進する。
2030 年に向けた目標	・環境配慮活動を実践している人の割合を 2030 年に 90% ・環境に配慮している事業所数の増加
取組内容	① 環境教育の推進 ② 経済・社会分野における推進 ③ 環境保全活動を通じたコミュニティの活性化の推進 ④ 道内連携、様々な主体との連携の推進

３ 協働取組の概要

協働取組の目的とテーマ

◎目的
札幌市内でも特に少子高齢化やインフラ老朽化が進む真駒内地区において地域住民による生活に根差した意見交換の機会等を確保し、インフラやモビリティの再編等を含めたまちづくりを創造する。

◎テーマ
「真駒内モビリティ×コミュニティ　住みつづけられるまち創造プロジェクト」
特に SDGs11 のゴールである「住み続けられるまちづくりを」の移動をテーマについて取組をおこなう。

11.2	2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者、および高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

11.7	2030 年までに、女性・子ども、高齢者および障害者を含め、人々に安全で包摂的かつ利用が容易な緑地や公共スペースへの普遍的アクセスを提供する。

課題解決に向けたアイディアと協働プロセス

(1)2015 年度から行っている地域商店街でのベロタクシーを活用した買い物支援を実施した経緯から、その際に習得したノウハウを活用し、今年度は協働範囲を拡大し、地域商店街のほか、町内会、社会福祉協議会、NPO 法人、自治体、民間企業等も巻き込み、旧真駒内緑小を拠点とした様々な地域課題に取り組むモビリティとして「モビリティウィーク」など体験する場を開催し、地域ニーズとの整合性や今後の事業化の課題等を確認することができると考える

(2)旧真駒内緑小学校の跡利用施設として 2015 年 4 月に子育て環境の充実・強化と地域コミュニティの維持・向上を図るため子どもを中心とした多様な連携・交流の場としてオープンした。施設内にある常設のプレーパーク「子ども体験活動の場 Co ミドリ」は年間約 25,000 人が来場いた実績がある。
この施設内の一部にこどもの遊びとものづくりを融合させた「真駒内ベース（仮称）」を設置し、ものづくりによる地域の課題解決、未来のまちづくりへの参加など、こどもが抱く興味に新たな視点を見出すきっかけづくりの可能性が期待できる。

協働のプロセスについての「真駒内ベース（仮称）」設置に向けた取り組みは、地域課題の解決策となる「移動」を具現化するための次世代モビリティー創出の拠点となり、特に「寒

冷地・積雪地」という地域課題を有する北海道においては以下が重要であり、地域の未来を産み出すための土台となる。

① 住民がしっかりと自分の生活の在り方を創造する努力をすること

② その創造する生活のあり方を地域で共有すること

③ その生活のあり方を支える道具（次世代モビリティー）を作り出すための創造力を身に着けること

2016 年より「札幌オリジナルのモビリティー」を創造する「イモビ―プロジェクト」が始動し、2017 年度から本格的な展開を進めており、ものづくり基盤が弱点の札幌、北海道の新たな拠点をなることが期待できる。

(3)真駒内が直面している様々な課題は、ごくごく近い未来の札幌、北海道や 3 大都市圏以外のほぼすべての地域で大なり小なり起きることが予想されている。このことから、地域振興課等の行政、札幌市立大学や他の学術機関等とも協働することで、形式知化することが可能となる。

ステークホルダーのニーズとの整合性

●個別のニーズ

・（仮）真駒内プロジェクト会議準備会事務局 ： 真駒内地区における持続可能なコミュニティの形成

・真駒内団地商店街振興会等の商店街 ： 高齢者や子育て世代等の生活利便性の向上を伴った、地域における商業の活性化

・子どもの体験活動の場 Co ミドリ ： 交流と体験を軸とした、地域の子育て環境の向上

・札幌市環境局 ： SDGs を盛り込んだ札幌市環境基本計画の浸透

・札幌市立大学 ： 教育資源の還元等、地域の発展への寄与

・札幌市経済観光局等、イモビープロジェクト構成団体 ： 真駒内地区における、ものづくりに係る人材育成基盤の創出等

●共通のニーズ

多様な地域課題の解決と持続可能なコミュニティの形成

継続のポイント

●体制の構築 ： 配送サービスを中心としたモビリティ事業の事業性を高めていくことと並行して、事業を推進、運営する体制の構築を進めることが必要である。また、本協働取組による真駒内モビリティ会議との連携を意識しながら、要員の確保等にも取り組むことが必要となる。

●資金調達 ： 配送サービスを中心としたモビリティ事業は、単体では収益をあげることは難しいと考えられる。短期的には助成金や補助金、クラウドファンディング等も活用しつつ、他の事業との組み合わせにより総合的に事業の存続が可能な方策を探る。

●情報発信 ： 主に真駒内地域の住民を対象として、真駒内モビリティ会議の活動内容や活動意義を周知していく。また、真駒内地域への来訪者や新規住民等を主な対象にした地域資源マップ等を作成し、モビリティの活用を促すことを検討する。ただし、既存のチラシ

も数多くあるため、内容や配布先には配慮するものとする。

４　３年後のゴールイメージ

2020 年度（平成 32 年度）のゴールはどこか（最高の状態）

◎事業を持続的に展開可能な体制が整っている

2019 年度（平成 31 年度）のゴールはどこか（望ましい状態）

◎札幌市南区役所等との政策協働を進めつつ、他のまちづくり活動団体との連携を深め、低炭素型モビリティの活用の観点から、真駒内地域のビジョン形成に貢献している
◎配送サービスを中心としたモビリティ事業を含めた、持続可能な事業計画が立案されている

2018 年度（平成 30 年度）のゴールはどこか（確実に達成する状態）

◎真駒内モビリティ会議の継続と、真駒内地域における「モビリティウィーク」の開催を通じて、真駒内地域での低炭素型コミュニティ形成に関わる複数の行政部局の横断的なつながりが定着している
◎大規模開発を伴う事案の結果に順応し、計画が更新されている
◎真駒内モビリティ会議の活動が地域に周知され、地縁団体の協力を得ることができている

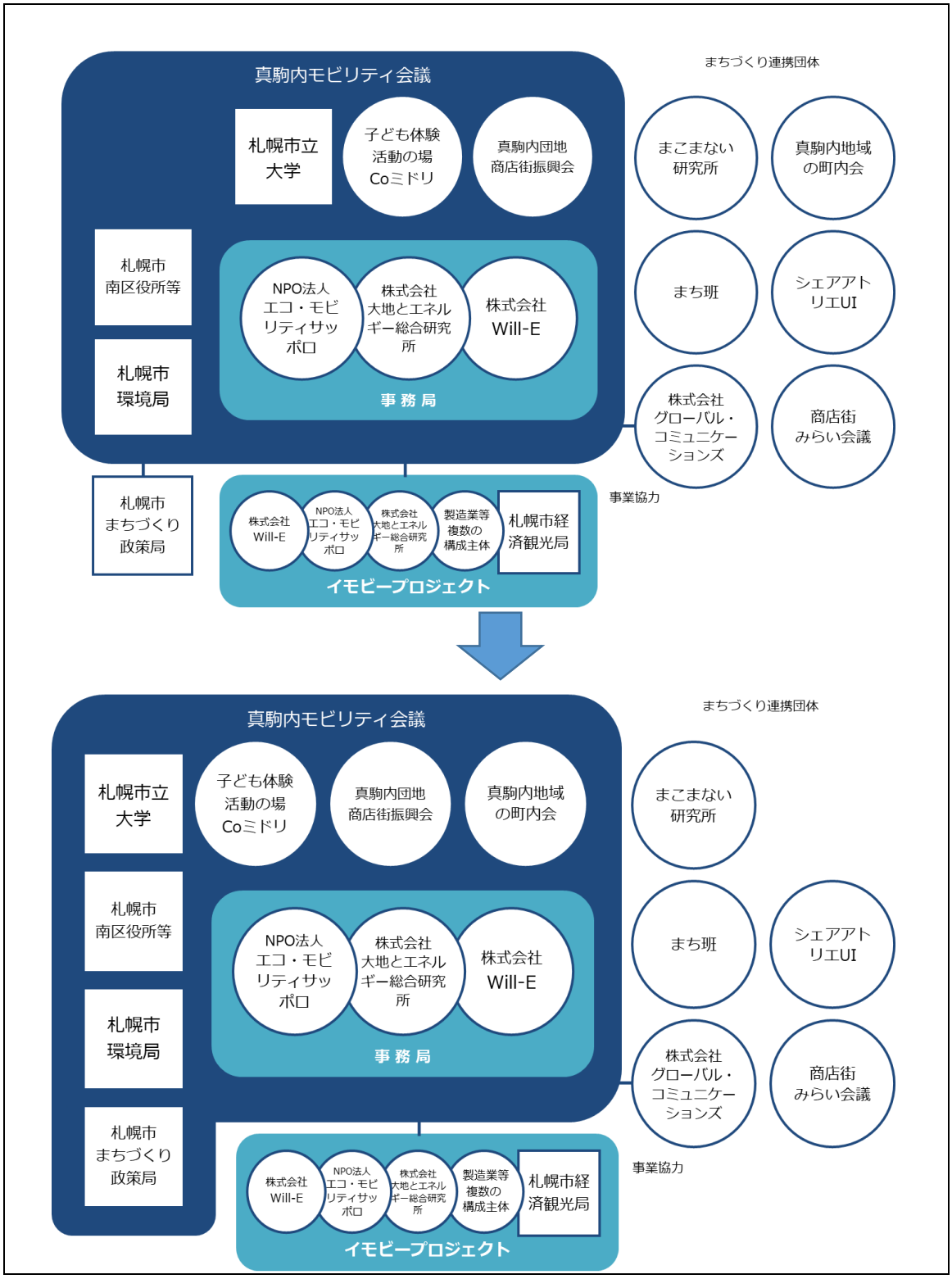
事業の結果を測る指標（アウトプット）

「真駒内モビリティ会議」による協議の開催　４回
タウンミーティング等による周知啓発２回
モビリティウィーク等による体験機会の提供１回
新設されるものづくり学習拠点「真駒内ベース」でのプログラム実施１回

事業の効果を測る指標（アウトカム）

「真駒内モビリティ会議」による協議の開催　札幌市まちづくり政策室や地縁団体が協議会に参加し意見を集約発信できる場となる。
モビリティウィーク等による体験機会の提供　参加者アンケートによる地域の交通手段としての有用性の理解が進む。
新設されるものづくり学習拠点「真駒内ベース」でのプログラム実施により、自ら考える主体性や積極性を醸成することが可能となり、持続可能なまちづくりにおける様々な地域の課題を解決していくことが期待できる。

５　３年後のステークホルダーとの関係性



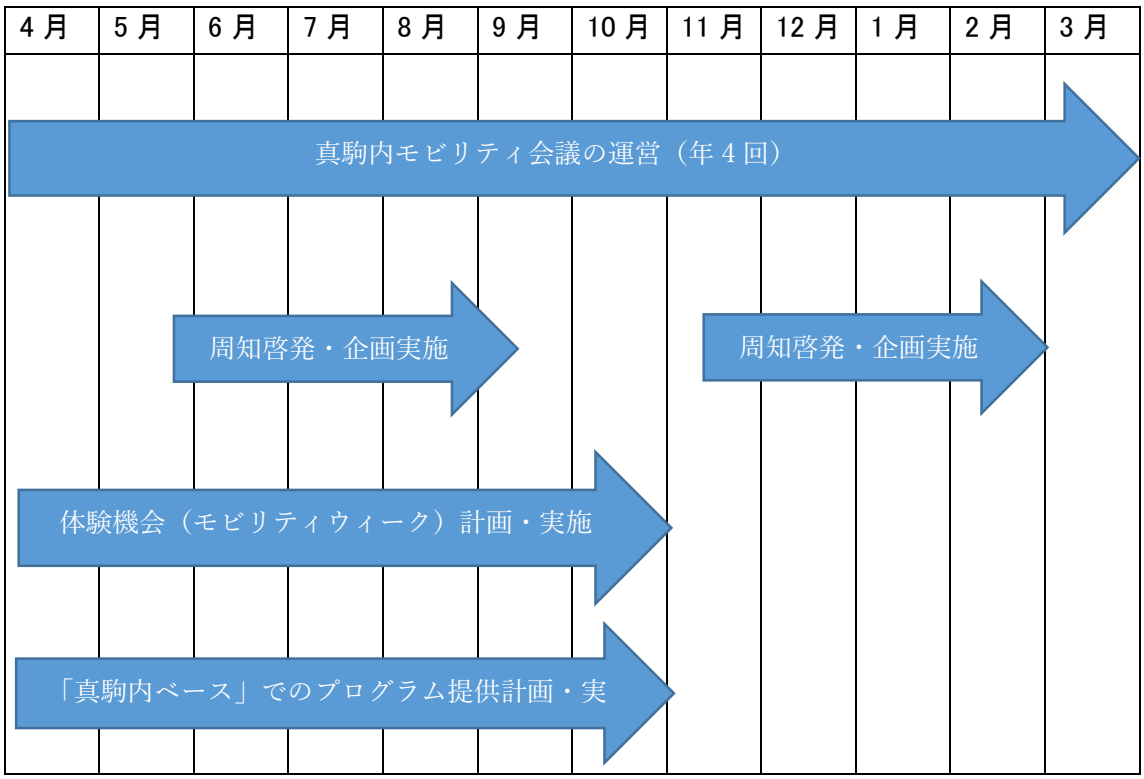
6　2020 年度（平成 32 年度）の目標・事業内容・スケジュール

2020 年度（平成 32 年度）の目標

・事業を持続的に実施可能な体制が整っている

目標を達成するための事業内容

・「真駒内モビリティ会議」による協議及び事業（同左）
・配送サービスを中心としたモビリティ事業の構築（資金や人材等の経営資源の確保）



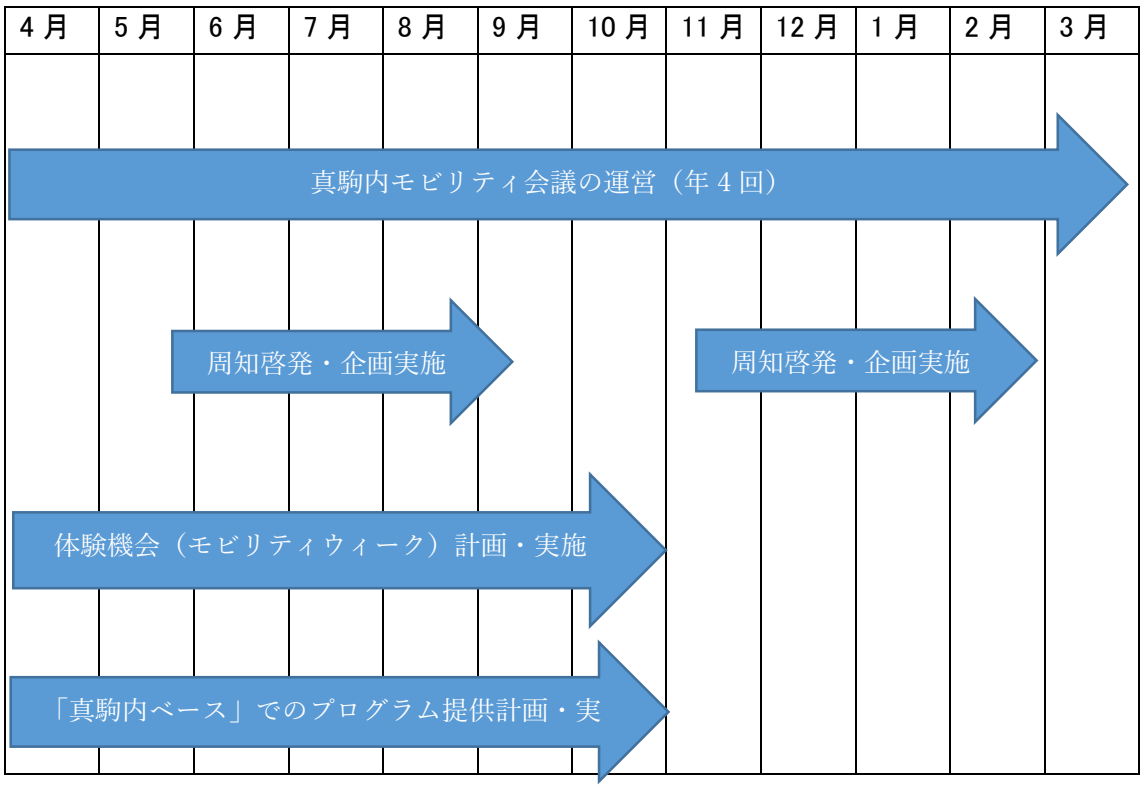
7　2019 年度（平成 31 年度）の目標・事業内容・スケジュール

2019 年度（平成 31 年度）の目標

・札幌市南区役所等との政策協働を進めつつ、他のまちづくり活動主体との連携を深め、低炭素型モビリティの活用の観点から、真駒内地域のビジョン形成に貢献している
・配送サービスを中心としたモビリティ事業を含めた、事業計画が完成している

目標を達成するための事業内容

・「真駒内モビリティ会議」による協議及び事業（同左）
・配送サービスを中心としたモビリティ事業の構築（適切な事業主体及び計画の設計／新規モビリティの試験運行）



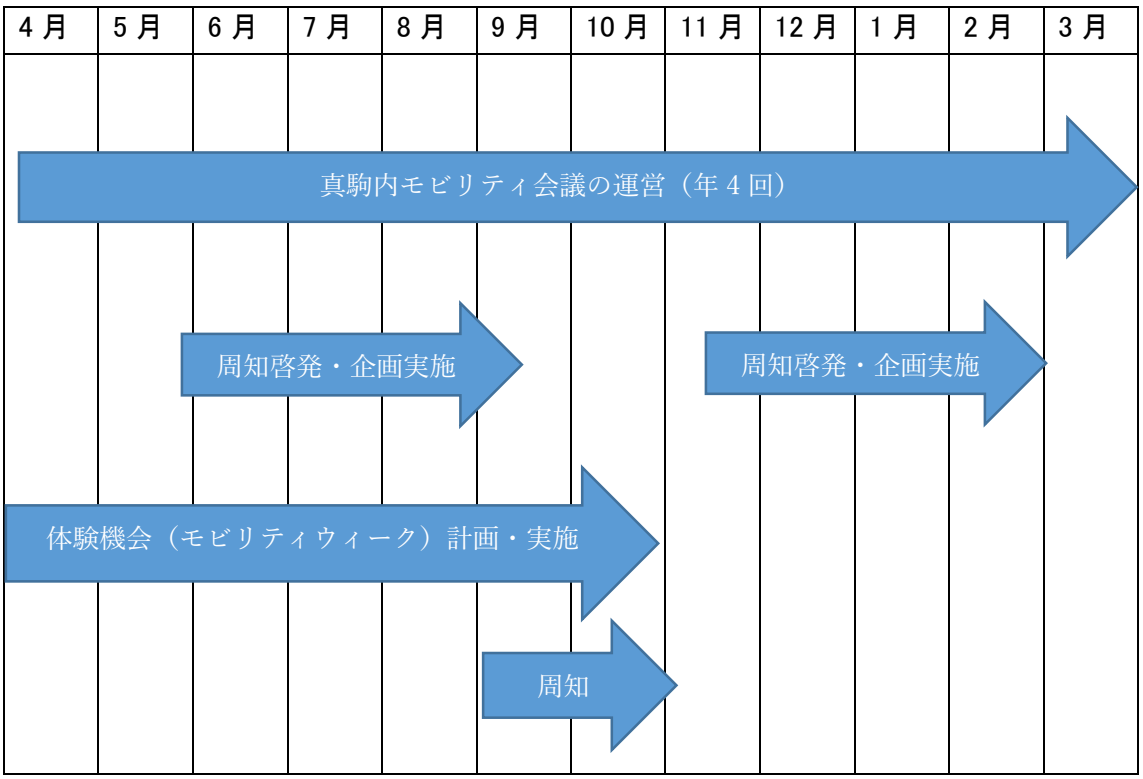
８　2018 年度（平成 30 年度）の目標・事業内容・スケジュール

2018 年度（平成 30 年度）の目標

・真駒内モビリティ会議の継続と、真駒内地域における「モビリティウィーク」の開催を通じて、真駒内地域での低炭素型コミュニティ形成に関わる複数の行政部局の横断的なつながりが定着している
・大規模開発を伴う事案の結果に順応し、計画が更新されている
・真駒内モビリティ会議の活動が地域に周知され、地縁団体の協力を得ることができている

目標を達成するための事業内容

・「真駒内モビリティ会議」による協議及び事業（タウンミーティング等による周知啓発、モビリティウィーク等による体験機会の提供、新設されるものづくり学習拠点「真駒内ベース」でのプログラム実施）
・配送サービスを中心としたモビリティ事業の構築（事業構想の更新／モビリティの試作と性能評価）



９ 事業実施における課題･リスクと対策

分類	課題･リスク	対策
人員	地縁団体の参画が困難な状況である	地縁団体関係者との相互理解を着実に進め、関係者からの助言に基づいて慎重に地縁団体とのコミュニケーションを図る
財政	配送サービスを中心としたモビリティ事業については、事業として成立する要件が十分には整っていない。また、脱モータリゼーションや高齢者の健康福祉増進、地元商店街の振興方策としてもインパクトのある構想とはなっていない	事業性を高めるため、短期的には真駒内地域への来訪者の自転車タクシー利用促進も検討しつつ、商店街との対話と連携協働の実践により、本来の目的達成に貢献可能な事業スキーム構築を図る。同時にそうした事業が可能な体制の構築についても検討する
法･制度	駅前再開発の進展、BP 構想の動向如何では都市計画法、道路交通法から現構想への影響がある。	行政の主管部署や地域住民とのコミュニケーションにより最新情報を入手し、柔軟な対応を行う
札幌市事業との連携	周知啓発や体験機会の場となる「モビリティウィーク」の真駒内地域での開催にあたっては、札幌市役所における交通計画部局との新たな連携協働が不可欠である	「モビリティウィーク」の真駒内地域での開催に向け、札幌市中心部での開催に向けた実行委員会（札幌市環境局、まちづくり政策局総合交通計画部都市交通課、一般社団法人北海道開発技術センター、札幌大通まちづくり株式会社、バス事業者等で組織）に参画し、目的達成に向けた企画検討、関係者の巻き込みを進める

【平成 29 年度】

協働取組加速化事業　採択団体ふりかえりシート

1. 採択事業概要

(1) 地域	北海道	記入日	2018 年 3 月 13 日	記入者	栗田敬子
(2) 採択団体名	特定非営利活動法人エコ・モビリティ サッポロ				
(3) 採択事業名	真駒内モビリティ創造プロジェクト事業				

2. 採択時のコメントに対する自己評価

採択時のコメント
申請事業は、「地域モビリティの開発を軸とした低炭素型まちづくりの推進」を目指し、対象地域で運用実績のあるモビリティ（ベロタクシー）を用いた社会実験と、中長期的視野からの人材育成やアイデアの収集、情報発信による住民への意識啓発に取り組むものである。 申請事業は本事業の要件を満たしており、地域活性化に結び付くことが期待される。都市近郊の大規模住宅団地等の活性化は、全国に共通する喫緊の課題であることから、地方公共団体等との協働によって課題解決モデルを模索することには大きな意義がある。こうした理由により、申請事業を採択するものである。 ただし、上記の課題は環境政策や都市計画、地域福祉等、複数の政策領域をまたぐ大きな課題である。そのため事業着手に先立ち、各領域においてどのような水準の政策協働を目標とし、どのようなスケジュールで進めていくかについて設計し、関係主体等との合意形成を丁寧に行う必要がある。社会実験やものづくりワークショップについては、上記目標に基づいて、より効果的な手法により実施されることが望ましいところであるが、それぞれのゴールと効果が見えない点については、記載させる必要がある。 本事業以外でも住民意識調査等、目的を同じくする事業を行うとのことから、経理上の区分は明確にしつつも一体的に推進し、より大きな成果と効果を生み出すことを期待する。
自己評価
協議の場（真駒内のモビリティとコミュニティを考える会議）の構成主体やシンポジウムの企画においては、関係主体等との合意形成を丁寧に行い設計することができたと考える。一方で社会実験やワークショップについては、主要な協働主体（協議の場の事務局）においても、実施の目的や効果について事前の対話が深まっておらず、さらに選挙や降雪、大規模開発構想等、さまざまな外的要因もあり、後手にまわってしまった感がある。その中でも得られた知見を最大限に活用し、来年度も実施の方向性である事業を、より効果的に展開できるよう検討することが必要である。 なお、別事業との経理区分については明確に区分されている。

3. プロジェクト評価

(1)効率性

（プロジェクトへの資源投入（人的資源・財政資源）がどれだけ効率的に成果に転換されたか）

・自転車タクシー社会実験については、別途実施した真駒内地域住民を対象とした移動に関する意識調査や、商店街協力店舗でのヒアリング結果を踏まえ、真駒内でのシンポジウムにあわせた移送サービス実験と、食料品などの配達サービスの2種の実験を設計して実施した。
・ワークショップの運営については、「子どもの体験活動の場 Co ミドリ」のイベント見学や意見交換などをとおして、ノウハウの活用をはかった。
・シンポジウムについては、真駒内地域と札幌中心部での開催を組み合わせることで、より多くの方に関心を持ってもらいつつ、特に真駒内地域住民に刺激を与えるものとなった。

（2） 効果−目標達成度

（プロジェクトの目標がどれだけ達成されたか）

・協議の場については、期間中4回の会合を開催して集まりの目的の共有などを促し、主要なステークホルダーの関係づくりを進めることができた。
・自転車タクシー社会実験については、真駒内でのシンポジウム時には衆議院議員総選挙の投票日と重なり、配達サービスは降雪のため、十分な条件で実験結果を得ることができなかった。しかし、自転車タクシーなどを用いた移送・配達サービスについて、9人の地域モニターの協力を得て、料金や注文手法、移送の課題（勾配や距離など）などを検討し、枠組みを検討するヒントが得られた。
・ワークショップについては、「子どもの体験活動の場 Co ミドリ」との連携協働により、目的に沿った、独自のプログラムを考案することができた。時期を変えて地域内での広報も実施し、3回の開催を試みたが、参加者数は同伴家族などを含めて計 24人程度であった。他団体のイベント参加傾向なども踏まえ、今回の実践を通して得た知見を、来年度に定期開設されるメイカースペース「真駒内ベース」のコンセプト整理やイベント開催に生かしていくこととした。
・シンポジウムの開催については、地域住民から53人と多くの参加を得て、地域に対してモビリティの持つ可能性を発信することができた。

（3） 関係主体の巻き込み度合い

（地域における挑戦者、受入・協働企業、大学、自治体・住民をどれだけ巻き込むことができたか）

・協議の場においては、当所の設計に基づいた参画が得られた。日程調整に十分な時間をとれず、結果的に会合への参加が少ない構成主体もあるが、打ち合わせを実施し、意見を反映するように努めた。また、地元商店街などの参画は得ることができたが、地縁団体や地域計画等を所管する行政部局などの参画については、他の構成主体からの助言により、事業の進捗や地域の状況を考慮しながら来年度以降、進めることとなった。
・自転車タクシー社会実験については、「ユニバーサルカフェ minna」「自然な食とくらしの店 あしたや」などから意見を聞き取り、地元モニターを得て実施した。また機器の使用については、（株）グローバル・コミュニケーションズの協力を得ることができた。
・ワークショップの開催により、札幌市立大学の大学生などによる任意団体「地域職人集団 GENERALSMITH」が今年度の事業をきっかけに設立された。また、ワークショップの広報にあたっては、近隣小学校、地域の児童会館などの協力を得ることができ、関係性を深めることができた。
・シンポジウムの開催においては、協議の場の構成主体でもある、真駒内地域在住の札幌市立大学の有識者に登壇いただき、モビリティを地域福祉の課題などとつなげて講演や意見交換を行っていただいた。開催にあたっては、目的を共感いただき、南区役所の共催として実施することができた。
・事業全体を通じて、活動の趣旨などを整理して外部に発信することによって、これまで接点のなかった地域福祉団体などから会合の会場提供などの協力があり、活動に対する理解を得ることができた。また、主要な協働主体である行政からのアイデア提供により、来年度の軸となる事業について足掛かりを得ることができた。

（4） 受益者の満足度

（地域における挑戦者、受入・協働企業、大学、自治体・住民のニーズや期待に応えることができたか）

・協議の場の設置については、各構成主体から地域の活動について理解を深め、新たなつながりを得る機会になったと評価があり、来年度、協議の場を設置する際にも継続参画の意向をいただいている。
・自転車タクシー社会実験については、地域モニターからは「使用を検討していた商品を実際に購入することができてよかった」などの声があり、実際にサービスを行う場合には7割以上が「利用したい」と回答があった。また協力店舗からは「配送サービスの難しさを当事者として感じたが、さらに挑戦してほしい」などのフィードバックがあった。
・ワークショップについては、参加者から「ものを考えてつくるのが楽しかった」などの声が聞かれ、「地域職人集団 GENERALSMITH」からも「継続して開催したい」などの意欲的な意見があった。
・シンポジウムについては、参加者の9割が「参考になった」と高い満足度が示され、「市民目線でのまちづくりのポイントや移動手段の低速化や近距離移動が商店街、地域経済が活性するなど大変参考なった」などの声があった。

（5）社会的インパクト

（今年度のプロジェクトが社会に対し、どのような正負の影響を直接・間接的にもたらしたか）

・自転車タクシー社会実験については、社会的インパクトとはいえないが、商店街関係者から、これまでの NPO 法人エコ・モビリティサッポロの真駒内地域での取り組みとあわせて注目を受けており、来年度の事業実施可能性について意見交換を行うこととしている。
・シンポジウムの開催などを通して、地域のまちづくり団体が法人化を考えるようになったとのことであり、地域に刺激を与えることができたと考える。
・事業全体を通じて、真駒内地域では近々、真駒内駅前地区の再開発や、プロ野球球団ボールパーク構想の検討などが控えており、その中でまちづくりについて一定の考える機会を提供できたと考える。今後もそうした検討が実現していく中で存在感を高められるよう、発信実践を重ねていくことが重要であると、協議の場で確認している。

（6）計画妥当性

（プロジェクトの計画自体は妥当であったか）

・協議の場については、NPO 法人エコ・モビリティサッポロが進めようとしている事業を説明し、意見やアイデアをいただくといった形式で進められた。回を追うごとに連携協働を促進するようには発想は持ち合わせていなかったため、来年度以降については、第4回会議で確認した事業アイデアやそこで得た意見などをもとに、協働取組をさらに促進できるよう意見交換を進めていく必要があると考える。
・自転車タクシー社会実験については、実施することそのものが目的化してしまい、本来の目的（「モビリティ活用による真駒内地域の社会課題解決」実現に向けた実証）を考慮した設計が十分ではなかったと思われる。
・ワークショップについては「子どもの体験活動の場 Co ミドリ」来場者の参加を見込んでいたが、利用者像にギャップがあることがわかった。中期的には「真駒内ベース」の運営コンセプトや発信の手がかりを模索するものであり、プログラムの位置づけを考慮した上で、来年度以降の設計をしたいと考える。
・シンポジウムについては、登壇者の分野などのバランスや前述したような点（関係者の巻き込み、地域に対するインパクトなど）から、妥当な計画であったと考える。

（7）自立発展性

（今年度のプロジェクトがもたらした効果がどれだけ持続可能なものか）

・協議の場については、各構成主体は継続参画の意向を示しており、持続可能である。
・自転車タクシー社会実験やこれまでの取り組みにより、移送・配送サービスについては、前述した商店街や大型スーパーからも関心が寄せられており、札幌中心部で NPO 法人エコ・モビリティサッポロが取り組んできたビジネスモデルを援用することで、地域協働による実現は可能であると考える。ただし、社会課題の解決に向けて効果を高めていくためには、地縁団体や地域福祉関係者との協働や、札幌市南区全体の観光事業との連携などを進めていく必要があると考える。
・ワークショップやシンポジウムについては、旧真駒内緑小学校跡利用施設「まこまる」に前述した「真駒内ベース」が定期開設されることが決まっており、また札幌中心部での開催にあわせて、真駒内地区においてもモビリティ関連イベントが開催される方向性であることから、継続して取り組みを行っていく。ただしこちらも移送・配送サービスと同様に、社会課題解決に向けた取り組みの全体像の中でどのように位置付けし、目標達成のために個々の取り組みを展開していくかを十分に設計することが重要であると考える。

4. 協働取組を進める上での手法や留意事項

・地域の集まりに参加するなど、地域との接点を持つことが重要であることが、あらためてわかった。
・協働取組の外部に対しても内部においても、考えたことを可視化、文書化し、発信していくことが、行動や事業の奥にある価値観や目的に関する理解の深まり、共有を促すことに気付いた。事業を円滑に進め、さらに高めていくためにはそうしたことが必要であると感じた。

5. 協働事業を進める上での学びや気づき

・協議の場に参画いただいたステークホルダーについては、偏りのないバランスのとれた構成であったと思う。また、協議において地縁団体の参画を求める意見が、構成主体自身から出たことは大きなポイントであると考える。
・事業全体をみてマネジメントをするのが、NPO 法人エコ・モビリティサッポロの役割であったが、事務局を担ったコアメンバー間でも事業の本来の目的、目標に関する対話、共有などが中盤まで十分ではなく、目的を見失いそうになったことがあった。NPO 法人エコ・モビリティサッポロ内でも、他スタッフとの共有、関与を増やしていくことなどが必要であったのではないかと考える。

5.2　報告会への出席（協働ギャザリング 2018～環境×協働の未来を考える@東京）

5.2.1　ギャザリング概要

名称	協働ギャザリング 2018 環境×協働の未来を考える～
日時	平成 30 年 2 月 17 日（土）10:00～18:00　(開場 9:30)
会場	国連大学 2 階レセプション・ホール（東京都渋谷区神宮前 5 丁目 53-70)
発表者	＜北海道ブロック＞ ・NPO 法人　エコ・モビリティ　サッポロ 「真駒内モビリティ創造プロジェクト事業」 ＜東北ブロック＞ ・鶴岡市三瀬地区自治会 「鶴岡市三瀬地区木質バイオマスで地域のエネルギーを自給自足」 ＜関東ブロック＞ ・都市環境サービス 株式会社 「障がい者の雇用を創出し、世代や立場をこえて地域のリサイクル資源を学び、集め、使う、循環型まちづくり推進事業モデルの構築」 ＜中部ブロック＞ ・株式会社　柳沢林業 「森も人も健康に～筑北村 福祉の森プロジェクト～」 ＜近畿ブロック＞ ・ヨシネットワーク 「近江八幡円山地域「ヨシの価値」掘り起こしプロジェクト」 ＜中国ブロック＞ ・NPO 法人　うべ環境コミュニティー 「こども達の生きる力を育むための地域教育力向上プロジェクト～新たな宇部方式の構築～」 ＜四国ブロック＞ ・阿南市 KITT 賞賛推進会議 「伊島の宝：ササユリの保全活動からはじめる、自然の恵みを活かした持続可能な地域づくりプロジェクト」 ＜九州ブロック＞ ・NPO 法人　おきなわグリーンネットワーク 「おきなわ地域“美ら島・美ら海”連携プロジェクト」

5.2.2　ギャザリング発表資料

①解決したい課題とアプローチ方法

採択団体名：特定非営利活動法人エコ・モビリティ サッポロ
採択事業名：真駒内モビリティ創造プロジェクト事業

急激に少子高齢化、インフラ老朽化が進む

真駒内（まこまない）

低炭素型モビリティの創造・導入

に向けたアプローチで、複数の行政部局をつなぎ
住民自身が担う持続可能なまちづくりや
商店街のにぎわいづくりに貢献することを目指す

- ●真駒内モビリティ会議
- ●自転車タクシー社会実験
- ●モビリティフォーラム
- ●ものづくりワークショップ

協働ギャザリング2018（2018.2.17）

①解決したい課題とアプローチ方法

協働ギャザリング2017（2017.2.18）

①解決したい課題とアプローチ方法

①解決したい課題とアプローチ方法

②協働取組の過程での特徴的な事柄

1. 町内会の参画に向けた関係者の尽力

会合にて、商店街関係者が町内会の参画の重要性を指摘。まだ、参画にはいたっていないが、行政等の関係者の手厚いフォローにより慎重にアプローチを行っている

2. 行政職員から提案のあった次の一手

政策協働の確立に向けた次の一手を模索していたところ、行政職員から、札幌中心部で行うモビリティウィークを、真駒内地域でも同時開催する提案があった。出口が見えた

3. 選挙や降雪に影響を受けた社会実験

自転車タクシー社会実験を２回、実施したが、１回目（フォーラム開催日）は衆議院選挙に、２回目は早い降雪に当たってしまった。乗り越えて実証スキームを作成中

協働ギャザリング2018（2018.2.17）

②協働取組の過程での特徴的な事柄

●自転車タクシー社会実験

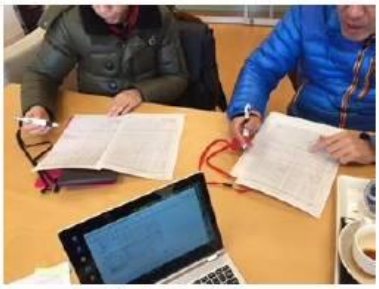
②協働取組の過程での特徴的な事柄

●自転車タクシー社会実験

使用機器　説明書

機器設置

当日の降雪



注文確認

買い出し・仕分け

配達

協働ギャザリング2017（2017.2.18）

③ステークホルダーの変化

1. 商店街関係者が当事者意識を持つように

事業開始時には、「配送してもらえるとよい」と考えていた商店街関係者。対話を重ねていくうちに、どのようにすれば事業として持続可能であるのか、当事者意識を持ってともに考えるようになった。

2. 理解者や同志が増えた

- **事業により、まちづくり活動団体の「まち班」「まこ研」と関係性が深まった。他に「真駒内総合福祉センター」「市立札幌みなみの杜高等支援学校」や地元のスーパーの協力もあり、ステークホルダーが一気に増加した**
- **さらにモビリティフォーラムで、海外の取り組み情報に触発され、「まち班」「まこ研」が法人化を模索し始めた**

協働ギャザリング2018（2018.2.17）

④協働取組で目指す効果と到達点

効 果

低炭素型コミュニティの創出における
モビリティ（移動可能性）の重要性を
関係者で共有する

到達点

- **次年度の真駒内モビリティ会議の継続と事業の実施**
  （周知啓発、体験機会の提供、ものづくりWS）
- **地域のまちづくり活動主体との連携確立**

協働ギャザリング2018（2018.2.17）

リサイクル適性の表示：この印刷物は、グリーン購入法に基づく基本方針おける「印刷」に係る判断基準にしたがい、印刷用の紙へのリサイクルに適した材料のみを用いて作製しています。