

東三河 地域研究

令和2年4月6日発行

編集・発行：

公益社団法人東三河地域研究センター

住所 / 豊橋市駅前大通3丁目53番地

(太陽生命豊橋ビル2階)

TEL / 0532 - 21 - 6647

FAX / 0532 - 57 - 3780

通巻161号 2020.2.

東三河県庁主催事業 「道の駅」を活用した地域資源魅力発信事業 魅力発信講座
2019年度 東三河地域問題セミナー 特別セミナー

講演：『三遠南信地域を含めた道の駅の活性化と連携の可能性』

株式会社東海まちづくり研究所 代表取締役

特定非営利活動法人地域づくりサポートネット 代表理事

山内 秀彦 氏…………… 2-17



東三河県庁主催事業 「道の駅」を活用した地域資源魅力発信事業 魅力発信講座

2019年度 東三河地域問題セミナー 特別セミナー

講演：『三遠南信地域を含めた道の駅の活性化と連携の可能性』

株式会社東海まちづくり研究所 代表取締役

特定非営利活動法人地域づくりサポートネット 代表理事 山内 秀彦 氏

令和2年2月27日(木)13時半～15時 東三河県庁(東三河総合庁舎)2階 大会議室にて講演を行った。

講演 『三遠南信地域を含めた道の駅の
活性化と連携の可能性』

株式会社

東海まちづくり研究所

代表取締役

特定非営利活動法人

地域づくりサポートネット

代表理事

山内 秀彦 氏



1. はじめに

山内と申します。東海まちづくり研究所は静岡県の西部地域を基盤とした地域づくり・まちづくりのコンサルタント、シンクタンクの仕事をしています。また、地域づくりサポートネットは、静岡県内を中心として地域づくりを専門家集団で支援する団体として2001年に立ち上げ、初代は静岡新聞の社長が代表理事を務めており、今は私が代表となっています。そのほか、中部ブロック「道の駅」連絡会は、三つのNPOが7年事務局を行っており、総括しているのは岐阜県が中部ブロックの中で一番道の駅が多いことから岐阜県のNPOが担い、愛知県と静岡県にそれぞれ一つあり、私が静岡県担当事務局を担っています。また三遠南信住民ネットワーク協議会を10年ほど前に立ち上げて、三つの圏域の住民団体で連携する世話人もしています。本日は、三遠南信地域を含めた道の駅の活性化について、お話しいたします。

2. 「道の駅」の目的と機能

平成5年に道の駅の制度が開始されてから25年が経過していますが、当初道の駅の機能は休憩機能、情報発信機能、地域連携機能でした。そのうち稼ぎの部分は地域連携機能であり、利用者に対して地域と連携しながら稼ぐことをやっており、全国の道の駅は1160くらい運営されています。その中で5年前くらいから、東日本大震災で防災拠点化されたことで防災機能が加わり、さらに国では地方創生の拠点として道の駅を位置づけようとしているなど、道の駅は第二ステージに進んでいます。私は、第二ステージ前から静岡県の道の駅の事務局をやっていますが、現在道の駅が非常にブランド化しており、必ずカーナビにも出たり、道の駅を取り上げた番組や道の駅を巡る本も出ていたりしていますが、もともとは道の駅の役割は、産業振興、地域活性化の拠点であること、いろいろな人たちへのバリアフリーやユニバーサルデザイン対応、普通の販売施設とは違い地域の情報コーナー、情報拠点化があること、あるいはEV対応、そして防災拠点があります。

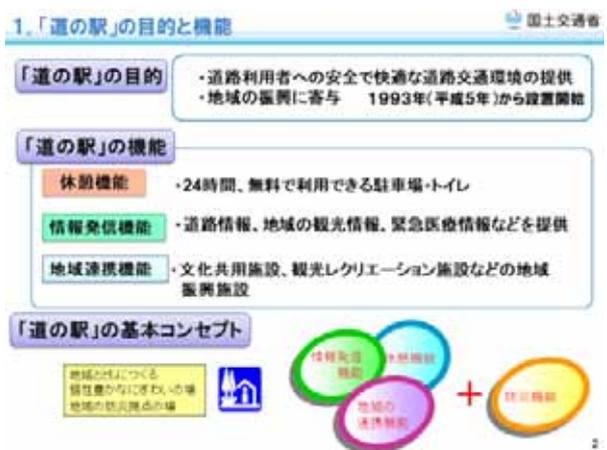


図1

一つ目の産業振興は、道の駅の収入の一番大きな部分ですが、地域とのかかわりの中で地域への貢献という部分でいくと、かなり大きい部分があります。農林水産物の販売、物販・飲食の販売の中で、各道の駅がそれぞれオリジナル商品を作りだして成功しています。例えば、千葉県南房総市の道の駅「とみうら」は、全国でも有名な道の駅ですが、こういうところは地元雇用を生み出すことにもつながりました。



図2

道の駅の設置者は今は PFI 制度で民間でも可能ですが、最初のころは自治体が物販・飲食等の地域振興施設をつくって、第三セクターを設立したり、指定管理者が運営したりすることもありました。通常、文化会館等の公共機能施設部分は指定管理料をもらって運営しますが、道の駅は自前で指定管理料をもらわずにやり、しかも売上の中から自治体にいくらか還元する形でやっている道の駅もあり、売上を上げていかないと成り立っていかないことから、当然雇用も維持できないことになります。このように道の駅は商売をしながら一方でいろんな公的機能を担っている、あるいは期待されており、道の駅の駅長は非常に大変というのが私の実感です。しかし大変ですが、それだけ期待されてブランドになっている中でいかに商品力を高めていか、商品開発力を高めていかと頑張っている道の駅が注目を浴びたりしています。それも結

局は人によるということもありますので、人材育成、人材の掘り起こしが重要になってくると感じています。

道の駅連絡会で TOTO の方を講師に勉強会をしたこともあります。特に女性は汚いトイレを使いたくないということと、足が不自由、膝が弱い方は和式の便所を極力避けます。今は新型コロナウイルスで外国人観光客が減っていますが、海外からのお客にも和式のトイレはいかななものかということで、洋式に大分変わっており、それによって売上高も上るなど、きれいなトイレは一つのバロメーターになっています。したがって、道の駅も古いトイレを順次改修する動きになっていますが、道路管理者が改修する場合、道の駅が単独で改修する場合、自治体が回収する場合などいろいろなやり方がありますが、トイレが一番道の駅の利用者が寄るところで、そこを何とかきれいにしないとダメですが、それにはお金がかかるということです。

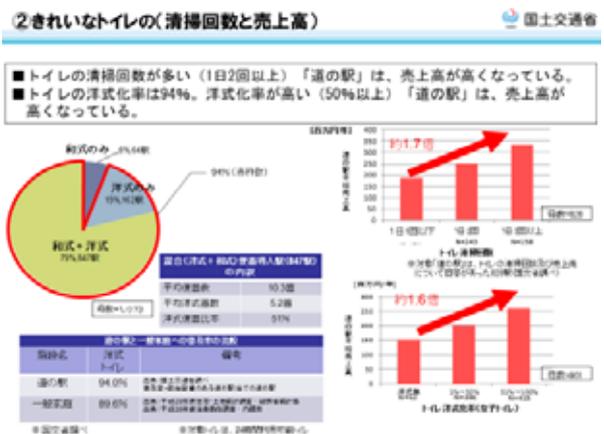


図3

それから、電気自動車の開発が進んでいる中で EV ステーションを普及させようということで、ほとんどの道の駅が EV 対応になっていますが、道の駅はスタッフ一人一人に何かあったときに言えるように、操作の扱い方も覚えてもらわないといけません。それと、最近では防災機能があり、東日本大震災は道の駅が一時避難場所に

されたり、道の駅自体が津波で流されたところもありましたが、高台や内陸にあった道の駅を復旧復興の支援基地にしたり、そのために非常用電源や備蓄倉庫、ヘリポートなどのような形を順次整備しているところでは、時には道路利用者だけではなく、住民が避難するということも東日本大震災では起きています。



図 4

3. 公的な役割の増加

こういったものが新しくこの 10 年の間に付加されていきました。道の駅の民間の運営者が自前でやっているわけではないですが、そういったものも受け入れてやっていく形で進められています。さらに、社会の課題、多様なニーズに対応して、ますます公的な役割が増加しており、そういうところを「重点道の駅」にしています。これは単に売上が上がっている、人が多いという視点だけで「重点道の駅」になれるなら、観光地や幹線道路の道の駅はいいのですが、中山間地の道の駅はなれないことになります。そうではなく、住民サービスの拠点も大きな役割であり、いろんなニーズに対応し頑張っている道の駅も「重点道の駅」として取り上げる制度となっています。

住民サービスの拠点・地域福祉という部分についても、地域の移動販売や宅配サービス、安否確認など本来行政がやるべきことを道の駅が担っていたり、中には集会所や役場の出張所が

ある道の駅もあります。特に中山間地の高齢者が買物難民・買物弱者になっていたりすることから、そういうものを道の駅が商品やサービスを提供しています。ビジネスよりどちらかというと住民サービスに近く、そういった小さな拠点というものが特に中山間地の道の駅には求められています。

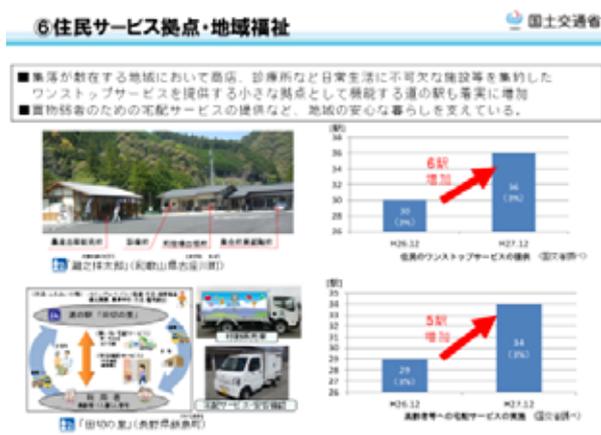


図 5

岐阜県高山市の道の駅「桜の郷荘川」は住民サービス部門のモデル道の駅になりました。具体的には、無料送迎サービスをやったり、屋内運動場があり、それを使って地域住民の健康増進や地元のまちづくり団体と連携しながらイベントを開催するなど、地域と一体となってやっています。高山市は市町村合併で日本一広い自治体になっていて、全部行政が担えない部分もあるので、そういったところを道の駅が担い手の一つとして期待されて、そういった動きもあって国からお墨つきが与えられています。



図 6

幹線国道ではなくて地域の道路と道路の結節にある道の駅では、デマンドバスやコミュニティバスの発着所あるいは中継所という形で取り組みをしているところが全国にいくつかあります。そういった道の駅も平成29年度にテーマ型モデルという形で地域交流拠点として、全国7駅が認定されています。私が最初の道の駅事務局をやっていた時に、幹線道路沿いの観光地でたくさんの人が来て、たくさん売上を上げる道の駅が偉いのか、それだけが道の駅かということを中心に議論し言い続けていましたが、そういうところをクローズアップする制度もでき、国から交付金措置が受けられるというメリットがあり、それに手を挙げる道の駅があるということです。



図7

そのほか、地方移住、ふるさと納税の受け皿として、道の駅でふるさと納税自体をPRするなど道の駅が自治体とうまく連携していることがあります。しかし地方移住の受け入れや相談窓口は人によるところが大きいので、そういった人を置かないといけないという負担は当然あると思っています。しかし地域課題で過疎高齢化が進んで若い人たちに来てもらわないといけないということで、道の駅をそのよりどころにしているのも事実です。

8 地方移住、ふるさと納税



図8

また昨今、自動車会社が非常に力を入れている自動運転サービスは道の駅に限らず実証実験を行ったり、大学と連携したり、バスもそういった動きになろうという部分もあります。特に中山間地のサービス、物流を自動運転で出来ないかということ、それを道の駅を拠点にして実験的に進められています。何年後に本格実施になるのかわからない部分がありますが、社会実験のような形で道の駅を一つのモデルケースとして取り上げてやるのは、国、特に国土交通省道路局の所管している道の駅であるため、道路を使う部分では道の駅はまず筆頭に挙がってくると思います。

さらに地域との関係でいくと、道の駅は自治体が設置者になったりしているところが多いので、いろんなテストケースを道の駅で試されることもあります。それによって道の駅の売上が上がることはなかなか難しいのかもしれないので、まだ手探りの状態です。長野県の伊那市では、道の駅「南アルプスむら長谷」でICTとバスを活用して貨客混在を展開しており、地域住民の生活の足と物流を合わせ技でやれないかというのを道の駅を拠点にしてやっています。さらに、ドローンで配送するという動きも展開しており、最先端のICTを使うのも道の駅を拠点にされています。



図 9

定して社会実験をしているところです。



図 11

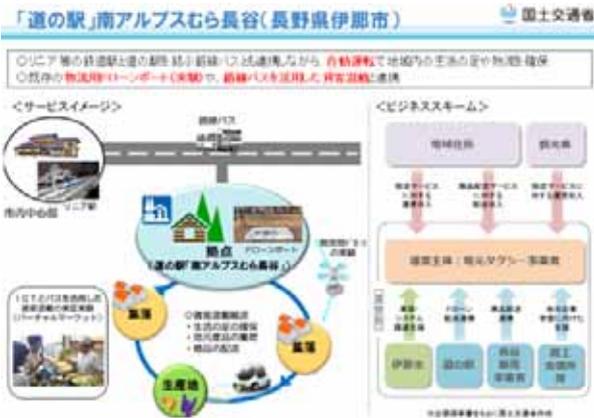


図 10

4. 「道の駅」第3ステージ

道の駅制度が創設して 25 年以上が経過して、道の駅も第三ステージに入りました。全国の道の駅では、道の駅同士が連携して産品交流や共同商品開発、共同購入・共同仕入れ、スタンプラリーや情報発信をしている動きがあり、東三河地域でもそういったものを行っている部分があります。今月 2 月 14 日に「道の駅第三ステージ推進委員会」が立ち上がり、図 12 では 2025 年に目指す三つの姿があり、このうちの 2 番目は防災化です。広域防災の道の駅は今年から新たな認定制度が導入されており、広域的な防災拠点を道の駅に求めることになります。これは全部の道の駅ではなく、どちらかというと幹線道路沿いの道の駅になります。

高速道路で一時退出すると当然料金が発生しますが、ETC2.0 を搭載している車だと、一定の時間、あるいは一定の距離であれば、下りなかったとみなしてくれる仕組みがあり、それをもつくる新城で展開しています。ここは新東名のインターチェンジが近くにあり、そういうところとの結節も含めて下りなかったことにするという実験をしています。

以前鳥取県で行った社会実験では、鳥取自動車道は無料の高速道路で、パーキングエリアは当然なく、ガソリンスタンドもないということで、ガソリンスタンドへの誘導を高速道路上でやる実験をしました。高速道路もいろんな対応の仕方があり、ETC2.0 は出なかったことにする対応ですが、ETC2.0 の普及率はほんの数パーセントの世界で、これから増えてくると思いますが、平成 29 年度から新たに全国 17 カ所を選



図 12

具体的には、BCP 計画をつくっている道の駅を調べたところ、3%しかなく、国が直接管理している国道の道の駅でもなかなか策定されてなくて、一方で各自治体の地域防災計画でも道の駅が位置づけられることになり、防災機能もより系統的に出来るように道の駅に求めています。これも昨今、地震だけではなく様々な風水害等災害があって、それに対応する一つの受け皿として道の駅が期待されています。

そして、3 番目は子育て応援、地域活性化プロジェクトです。安倍首相が、とにかく子育てを一生懸命進めるということで、新しく道の駅をつくったりリニューアルするときには子育て応援施設を整えることをやっています。ほかにも地域活性化プロジェクトを展開したり、大学等多様な団体と連携することがあります。

愛知県日進市の道の駅「にっしん」は、平成30年度に「重点道の駅」になりました。施設にも子育て支援機能として、親子教室や授乳室など子育てを応援する施設を整備したり、妊婦優先の駐車スペースを整備したり、おむつ替えの台や子供用のトイレも設置しています。こういったものを全国に普及していこうとしています。

サービスエリアも同じように、身障者ではなくて子育て応援あるいは小さい子どもなども利用できるような設備として、キッズトイレ、フィッティングボード、トイレの授乳コーナーなどがあり、これらは国が整備する新設またはリニューアルの道の駅では必須とされています。推奨になっているのが紙おむつのバラ売り売店で、これは静岡県では道の駅富士が去年12月にリニューアルオープンした時に、売店では紙おむつのバラ売りを始めました。

こういったものに連動して自動販売機のダイドードリンコでは、自動販売機の中に紙おむつをバラ売りできるように入れた自動販売機をつくって、それを道の駅とかサービスエリア・パーキングエリアに展開しています。企業側もそ

ういったものに反応しながら新しいものやサービスの展開が始まっています。



図 13

岐阜県大野町の道の駅「パレットピアおおの」では、子育てはうす「ばすてる」という子育て応援施設などを配置しています。ただ、これができることによって道の駅が直接収益につながることはありませんが、施設ができることでお昼をここで食べたり、買い物をしたりするなど滞在時間が長くなることで、売上増を期待しています。まだ手探りの状態で、こういった場を提供することによってどれだけ集客が高まり売上が上がるか、駐車場のキャパシティも大きな問題と道の駅関係者から聞きます。新しい道の駅は、昨今の道の駅の概念を踏まえて作っていますが、初期の頃の道の駅は既存の物産施設を道の駅にしており、必ずしも対応出来ていないので、若干古くなった道の駅に整備しても車が



図 14

止められないなど苦しんでいる要因になっていると思います。

その他、現在新型コロナウイルスの関係でインバウンドが激減していますが、道の駅にインバウンドの受入れを進めていく形で、道の駅に外国人向けの観光案内所を併設することを始めています。外国人向けの観光案内所の設置は、平成27年くらいから増えており、現在道の駅の1割くらい（112箇所）に設置されています。



図 15

さらにボイストラという、音声翻訳アプリを入れると、31カ国語ダウンロードできて利用できるサービスを行っていて、タブレットによる翻訳もしています。人を置かない代わりにITを使いながらAI機能が充実して、大分翻訳が進んでいます。ただし、「トイレで手洗いする」を何か違うふうに翻訳されたりするなど問題はありますが、ある程度は使える部分があり、昨



図 16

年12月に静岡県伊豆にオープンした道の駅「伊豆月ヶ瀬」ではこういったものが置かれました。

5. 第三ステージとしての道の駅連携

そして、第三ステージの一番のポイントは、地方創生を加速する拠点という中で、単体の道の駅だけでなく道の駅同士が連携しながら新しい道の駅のネットワークを築いていくことです。以前の第二ステージのときもネットワーク化は結構言われており、伊豆でも伊豆道の駅ネットワークというのが「重点道の駅」になっていました。



図 17

インバウンドの対応として、先ほど多言語対応以外にもキャッシュレスの導入があります。これは道の駅だけではなく、街中の店もキャッシュレスのインセンティブをつけて普及させようとしています。先日の静岡県道の駅会議で道の駅で困っていることや他の道の駅に聞いてみたいことを尋ねたところ、キャッシュレスにどう対応しているか、何のアプリを入れているかということを道の駅の人は情報を欲しがっています。

もう一つ、地域活性化プロジェクトとして、地域と連携しながら新しいプロジェクトを起こしてくるものが、第三ステージに入っています。例えば、積水ハウスとマリオットホテルと自治体が連携して、道の駅をハブにしたロードサイ

ド型のホテルを作っており、今年の秋には全国15カ所で開業する予定です。ただしこれは第一段階で、積水ハウスとみずほフィナンシャルグループが共同出資するSPCを構築して、そこが事業主体となり建物を作りマリオットホテルが運営し、ホテルは宿泊型に特化し、道の駅は食事や買い物ができるという形にします。



図 18

こうやって新規で出すときに一番困るのが従業員で、レストランを併設したりするとそのための従業員を雇わないといけません。それなら、道の駅の食堂があるのならそこを使って、ホテルのレストランは併設しないことにし、道の駅もそれによって売上が上がるのなら Win-Win になるということで動き始めており、全国道の駅連絡会でも応援しています。全国道の駅連絡会ではさらに道の駅同士をうまく連携させながら活性化に結びつけたいということで、そこで電通の方を引っ張り込んできて何かをやり始めるようなことも聞いています。これは第一段階ですから、第二段階、第三段階とどんどん進んでいくものと考えています。

今年の2月6日に日本一の山がある富士山一周サイクリングと日本一大きい湖がある琵琶湖一周サイクリングが連携して、フジイチ・ピワイチを回ってもらうキャンペーンをやろうと最初の共同会見をしましたが、そのときに一番熱心だったのはマリオットホテルです。山中湖に

マリオットホテルがあるので、マリオットホテルに泊まってもらいながらやれたらいいと、かなり積極的でした。いろんな商売の方がいろんな形で連携に対して興味を持っていると感じました。

伊豆の道の駅ネットワークも、伊豆の7市6町が連携して「重点道の駅」になりました。ただし、7市6町全部の市町に道の駅があるわけではありません。この前12月に道の駅「伊豆月ヶ瀬」が九つ目の道の駅として伊豆の中に出来ました。八つの道の駅が連携して、観光情報を道の駅を拠点に一体的に配信し、外国人観光客などを取り込んでいくものです。伊豆の周遊が一つのテーマとなっており、道の駅「伊豆ゲートウェイ函南」がゲートウェイとして広域の情報コーナーを設置しており、東三河ではもっくる新城が奥三河の情報案内所を設置しているのに類似しています。しかし、実際道の駅に聞くと、ゲートウェイといっても売上には直結しておらず、飲食店も全部テナントで、来ても情報をもったりトイレ休憩したりして次の目的地へ行く最初の導入部分になっており、そこが目的化されてないことがイマイチとっていました。真っ先にやったのは道の駅スタンプラリーをやりながら、スマホのアプリをつかって巡ってもらおうということをやりました。

伊豆道の駅ネットワークは、現在の7市6町の観光に携わる行政、観光協会、道の駅、国と県で構成される「伊豆道の駅ネットワーク会議」が設立されました。これは当時の国土交通省沼津河川国道事務所長が市町村長を口説いて連携させて「重点道の駅」になったのですが、その所長がアメリカに行ったのでその事務局は国土交通省が持っていたのですが、国土交通省で事務局をやりきれないので、どこかに市町で事務局を担ってほしいという依頼がありました。しかし、大変なこととあまりうちばかり出しゃばってもということもあり、私がやるという道の駅がなかなか手が挙がって来ません。また、残

りの機関といったときに、残りは県しかありませんが、県はあまりその気がなく、ましてや道の駅がない市町村は優先順位が低くなっています。ネットワークはこのようにお世話する人が一番キーになってくると思います。



図 19

現在、重点道の駅になる基準の中に風景街道との連携の話もあります。私は NPO 法人日本風景街道コミュニティの理事を務めています。全国の風景街道は 144 ルートと道の駅の 10 分の 1 程度ですが、いろんな地域にルートがあり、その一つに渥美半島の菜の花浪漫街道も登録されています。それらルートの中で道の駅と風景街道が連携して事業展開しているところは、「重点道の駅」としての加点をすることになっており、令和元年に田原市内の三つの道の駅が連携して「重点道の駅」になりました。現在、千葉県銚子市から和歌山県の和歌山市までの 1400km で、渥美半島から鳥羽まではフェリーで行く太平洋岸自転車道をナショナルサイクルルートにしようとする国を挙げて行っており、道の駅をサイクルステーションにしながら、伊良湖クリスタルポルトやとよはし等はゲートウェイとしての機能を持たせながらやっといこうと検討されています。今後そういったハードを整備するときに交付税の措置を受けられるメリットがあり、田原の方からも頻繁にメールやフェイスブックで今日のサイクリングという案内が来たりする

など盛り上がっている状態です。

それから大学との連携は随分前から進められていますが、特にインバウンド対応の中で学生に情報発信を依頼することがあります。大学生が商品開発をして道の駅をモデルに販売したりする展開がありますが、こういった情報発信でも大学の力を借りて連携しながらやっているとあります。このように、結構公的な役割を道の駅がかなり期待されており、毎年のようにいろんな新しい取り組みが展開されてきています。

6. 道の駅の現実的な課題

ただし、道の駅の現場からは切実な問題も挙がっており、駐車場のキャパシティが足りないことや、ゴミ箱を設置してもいろんなゴミが持ち込まれるので、受け入れするか拒否するかという相談は連絡会の会議で必ず出ます。また、初期に道の駅に設定された 25 年以上前の道の駅は、特に設備投資の財源が不足していますので、トイレや水回り等老朽化対応をしないといけないが金がないという現実があります。

道の駅現場からの声は…(現実的な課題)

- 駐車場のキャパ不足
- ゴミ箱設置・ゴミの持込(受入れか拒否か)
- 老朽化対応=設備投資の財源不足
- 人手不足、最低労働賃金の上昇
- 新たな高速交通網整備に伴う利用客の減少
- 休憩機能と車中泊問題(オートキャンプ場化)
- 長時間駐車(ウォーキング・サイクリングの拠点)
- 受動喫煙法(2020年4月全面施行)に伴う禁煙対応
- 指定管理者の評価

(売上至上主義、地域貢献への評価指標?)

図 20

新たな高速道路の整備に伴う利用客の減少もあります。この地域も三遠南信自動車道が延びており、以前道の駅「鳳来三河三石」の駅長へのヒアリングでは、三遠南信自動車道が出来て利用者が 3 割くらい減っているという話があり

ました。鳥取自動車道が全線開通する前の時点で道の駅の売上が3割減り、高速道路で通り抜けてしまうので減っておりこれから先行き不安という話がありました。富士山の朝霧の道の駅は、国道139号が富士山麓の道ですが、それと並行して中部横断自動車道が開通予定であり、ピーク時には7~8億円の売上がありましたが、最近若干下がりぎみです。そのため、確かに富士山観光はあるが、中部横断自動車道が全線開通したら絶対数が減るということで、その駅長はバス会社やエージェントを回って、立ち寄ってもらうように関西方面、関東方面に営業に回っています。

道の駅は休憩機能が一つの部分で、古い道の駅は休憩コーナーとして畳が敷いてあり、そこでトラックの運転手が横になれるため、女性がそこの部屋に入っていくと怖いという話があって、撤去する話が出ています。同じように長時間駐車のことよく言われます。この前も名古屋の会議で、ウォーキングツアーで車を止めたまま行った、あるいはサイクリングでそのまま車を止めて行ったというケースが多発しています。道の駅には何もお金が落ちないので、大変迷惑しています。

今年の4月に受動喫煙防止法が全面施行になり、行政の敷地内は全部禁煙という一律のルールがあるため、道の駅の敷地内、駐車場も含めて全部禁煙になりどうすればいいかという相談があります。どこか1カ所でも隅のほうに喫煙コーナーを設けることができればいいですが、指定管理の敷地内は全部禁煙と役所から言われ困ったというのが駅長の悩みです。

もう一つ私が感じていることがあり、道の駅は社会的な課題に対応しているいろんな公的サービスを提供したり、地域と連携したり、人を回していく取り組みをしていますが、指定管理で地域貢献や社会活動をしなさいと言われたときの評価があまりありません。指定管理ならそういったものをうまく評価して加点してあげるなど、

何かインセンティブがないと、道の駅を運営する側が嫌々やっているようではしょうがないということを国のほうには言っています。

その中で車中泊の問題が最近よく言われており、オートキャンプ場化しています。車中泊がブームで、車中泊ができるような車を改造するような自動車情報誌などがあり、アウトドア雑誌でも車中泊をテーマにした本を売り出して紹介しています。道路の利用者の休憩という視点では車中泊はNGとは言えないのが国土交通省の見解です。車を止めて仮眠しているのはトラックのドライバーも仮眠しているので同じでNGとは言えませんが、長時間駐車の問題で、車中泊は駄目とは言えませんがご遠慮くださいという表示くらいだったらいいなど、グレーゾーンで示しています。ただし、道の駅の売上増加につながらない、管理上困惑して、一般利用者にも迷惑がかかることがあります。例えば駐車場で朝、朝食を煮たりバーベキューをしたりしています。ひどいところでは、トイレの大きな水槽のところ魚をさばいたりするなど、漁港近くの道の駅のトイレなどは全く違う利用の仕方をしています。時には芝生広場にテントを張って寝たりしており、道の駅は管理者として困っていることがあります。

道の駅の休憩機能と車中泊問題

- ・車中泊がブーム(車の販売、アウトドア雑誌で紹介)
- ・道路利用者の休憩機能=車中泊はNGとは言えない
※ご遠慮ください!と表示
※通常の利用以外の方法ならNG
- ・車中泊した人が道の駅の売上げ増加につながらない
- ・利用方法が管理上困惑、利用者にも迷惑
(駐車場で煮炊き、トイレの手洗いで魚をさばく、バーベキューのごみを放置など)

図21

7. 道の駅を拠点とする公募型社会実験

今年度北海道の道の駅「摩周温泉」で車中泊

対策の試行が国の社会実験でやっていました。通常、駐車場はだれでも無料で止められるのが条件ですが、この実験では予約すれば、この場所なら車中泊 OK というのを公然と打ち出しています。具体的にはタイムズ 24 と連携して、タイムズ 24 で駐車料金を電源の利用やゴミの収集費用も含めて1日1500円頂きます。ただし、夜の10時から朝の10時までには止めてくださいというのを、夏場一定期間だけ実験しました。まだ結果は発表になっていませんが、台数は少なく3台程度だったそうでまだ手探り状態です。



図 22

現在の駐車場は道路法上、道路の扱いになっており、基本的に道になっているところを占有させてはいけません。ただ、道路占用の許可を緩和する道路協力団体という新しい制度が平成28年の道路法改正で出来、周辺の草刈りや清掃、美化活動をやってくれているところは、そういった活動の費用を捻出するために道路占用の許可を緩和し、道路で稼いでいいというものです。その制度を使って、道の駅「摩周温泉」では日本風景街道と連携して、「釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウェイ ルート運営代表者会議」を設置し、そこが道路協力団体になり、道路占用の許可をとりました。そしてタイムズ24と同会議が契約して、料金徴収はタイムズ24が行い、その費用を道路協力団体がもらって全体を管理するという新しい取り組みを入れ込みながら社

会実験をしました。

私が富士山の朝霧高原で国土交通省の社会実験をしました。それは道路協力団体の制度ができたことがきっかけでした。住民の自治会や地域の事業者の方に草刈りや清掃をやってもらうのに、全くのボランティアでは続かないため、稼ぐ部分と活動する部分の両方で、富士山を見に来た人にきれいな状態で地域としてもてなすための実験をいくつかやっています。現在行っているのは、道路協力団体を通じて道路占有許可を緩和してもらい、道路敷地の中に2台の自動販売機を置き、広告を出していただいています。カフェやマルシェもやってみました。人件費や仕入れ費、許認可のための費用等で手残りが少なく意味がありませんでした。

昨年度、道の駅を拠点とする公募型社会実験が、福島県で展開し、私も関わっています。来年度、福島県と山形県へ連なる高速道路（東北中央自動車道・山形自動車道）が全線開通します。それを見据えて、ここも無料の高速道路で、サービスエリアのところに全部道の駅ができているので、今まであまり内陸と沿岸部の道の駅の交流がなかったこともあり、広域周遊として、広域周遊バスを運行してみたり、域内周遊という形で、インターチェンジから下りた道の駅を拠点にシャトルバスやウォーキング、サイクリングで地域内を周遊する実験を昨年行いました。福島県はこれから道の駅をつくる設計をしていますが、そこにサイクルステーションを設け、スポーツバイクのレンタサイクルも置きながら

新しい連携軸→広域周遊、IC(道の駅)を拠点に地域内周遊



図 23

実験を行っています。

その中で、道の駅「米沢」はインターチェンジを降りてすぐのところ立地しているため、旧来の観光地から、お客さんをとられるという反対の声が出ました。そこで、道の駅からほかの観光地へ流していくことができないかという取り組みの一つとして、まちナビカードという少しおしゃれなクーポン券を道の駅において、ここのお店にいくとコーヒー1杯サービスなどがつくなど、カードゲームみたいな形にして、そのカードを持って店に行き、割引やサービスに使うなど、地元対策を行いました。道の駅も、こういったインターのすぐ出たところに来ると、そこでお客さんを吸収して、そこからまたほかへ行ってしまおうということで、町の中の周遊する中で、面白がってやってもらうという形に切り替えることを、道の駅「米沢」では実施しています。このように高速道路のインターチェンジの道の駅だけでお客さん帰ってしまい、旧来の自分たちの店には来なくなったという批判の声も当然あると思います。民衆の競争だったら何も言わないかもしれませんが、道の駅は行政絡みでやっているがゆえに、そういったことも考えなければいけません。



図 24

私が今年と来年関わっている山口県萩市は、平成の合併でかなり広くなり、日本海沿いに長く、島根県との県境まで萩市になっています。

旧来の萩の城下町はまだ観光客が来ていますが、それ以外の地域は人が来ないし、住んでいる人も減って、高齢化が進行しています。道の駅も利用者が3~4割減っている中で道の駅に寄らせる方法として、観光周遊を目的にサイクリングを道の駅と併せて導入する社会実験を行っています。周辺には温泉やキャンプ場があり、これら資源とうまくセットしながらサイクル&キャンプ、温泉、ジオパークなどで楽しむことで、いろんなタイプのサイクリングが楽しめる周遊観光を検討しています。

また、山口県自体はサイクル県と広報しており、萩市内でも道の駅を拠点とする広域の周遊サイクリングのルートがあり、100km近い距離を、しかも結構アップダウンの激しいところもあり、かなりコアなサイクリストでないとなかなか走れないルートを作っています。非常に絶景のところでもあり、こういったところも道の駅を一つのステーションにしながら巡っていくことも取り組んでいます。今回の実験では、一つは道の駅2カ所をモデルにしながら、萩の市街地から一番離れたところの道の駅でガイドサイクリングを行うのと、二つは山陰の広域のサイクリングルートを行うことを計画中です。



図 25

実際、自転車で道の駅に大量の人が来るかというと、そんなにもものすごい人が大挙して来るわけではありません。ただし話題性にはなるこ

とと、ほかの決め手がないのも一つあり、こういったサイクリングに頼る部分もありますが、新しいことへの挑戦もあると思います。地域の方や道の駅の方と話しているときに、自転車だけでは駄目で、ほかのアクティビティとうまく合せながらいくと、外で楽しむのが好きな人たちにはキャンプもあるし、カヌーもあったり、釣りがあったりしながら自転車も利用することが必要という提案がありました。



図 26

8 . 太平洋岸自転車道とナショナルサイクルルート

太平洋岸自転車道とナショナルサイクルルートについて、昨年の12月にアクションプランが公開され、東三河地域の沿岸部の道の駅でも「とよはし」と「伊良湖クリスタルポルト」がゲートウェイになっています。しかしこれだけ走ってもただ走り抜けるだけになってしまうので、次のステップが必要であり、地域の中に回り込むルート開発が必要になってくると思います。このナショナルサイクルルートは国が、国内外に向けて日本のここがサイクリングのすばらしいところということを売り込むもので、第一次指定として、しまなみ海道と琵琶湖と霞ヶ浦の三つが指定されており、次の第二次指定が2020年度末くらいには動きが出てくると思いますが、そのときに太平洋岸自転車道は一丁目一番地で、併せて四国一周も指定されるということが言わ

れています。浜名湖や富士山は第三指定くらいを目指そうという形で、全国あちこちが手を挙げて、国が指定してくることになると思います。それを海外にも発信していくことになると思います。



図 27

私は浜名湖や富士山に関わりながら、こういったナショナルサイクルルートを目指して自治体と一緒に地域振興に生かしていこうとしています。そこに自転車のメーカーも最近スポーツバイクの売れ行きが落ちていることから、先日もミヤタサイクルが来たり、ほかのメーカーも来るなど、民間の自動車メーカーが何かビジネスチャンスを求めており、そういう機関とうまく連携していくことを考えています。道の駅「とよはし」でも、自転車もサーフィンもいろんなアクティビティをこの拠点でPRしていこうという形でやり始めています。

浜名湖の弁天島海浜公園は浜松市が管理している海浜公園ですが、今年度民間で運営してくれる人を募集することになり、当社も共同事業体として参画しました。共同事業体は5社からなり、その代表企業である浜松市を中心にホテル経営している株式会社呉竹荘は、弁天島にもホテルを1個所有していることから、そことうまく連携しながらやりたいと考えています。その中で私は太平洋岸自転車道と浜名湖浜名湖サイクルツーリズムのちょうど結節する部分がこ

の弁天島であることから、そこにいろんな自転車のステーション化を提案しています。



図 28

9. おわりに

三遠南信との関係では、「塩の道」自転車旅を何年か前から提案させていただきながら、特に長野県と連携しながらやろうとしています。



図 29

一方で長野県もジャパン アルプス サイクリングロードという、長野県を巡る一周 800km のロングルートをつかって売り出そうとしており、そういった推進母体もできました。その推進母体の副会長も、塩の道「自転車旅」に関心があり、長野県も風光明媚なところや地元の食材を食べながら回るサイクリングをやろうと盛り上がっています。



図 30

三遠南信の道の駅については、平成 28 年度に祭り街道連携に関わったことがあります。そのときに一部の道の駅にヒアリングしたところ、いろいろな課題がありましたが、結局音頭をとり、世話人をやる道の駅がなかなか手が挙がりやすく、どうしても横並びになり、中心になってやろうとする形にはならない。人が手当できないこと、最初に言いたくないこと、調整が面倒な割に収益に直結しないこと、事業費の負担の可能性やその捻出方法も厳しいこと、あとは道の駅は各自治体の指定管理だったり、管理委託だったりするため、ほかの市町の道の駅の連携までやっても評価の中に入っていないなど、様々な理由があると思います。



図 31

三遠南信「道の駅」連携のための提案(H28年度)

- ① 祭り街道マップを三遠南信エリア全部エリア作成
(南信州版・東三河版)
- ② 三遠南信全体のマップ作成(冊子を含む)
- ③ 三遠南信道の駅ネットワーク研究会の設置(年2回開催)
- ④ 同 研究会において、具体的な連携事業の企画を話し合う
- ⑤ 各「道の駅」に三遠南信情報コーナーを試験設置

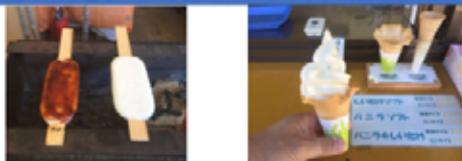


図 32

一方で、道の駅が目的化して巡ることが楽しみの一つになっているということは皆さん承知していますが、物産交流、産品交流もやったりしていますが、巡るという中でスタンプラリーはよくやりますが、スタンプラリーの判子をつけて回るだけが目的になっているという話を最近よく聞きます。その人たちが必ずしもお客さんになっておらず、お客になってもらいながら巡る形がよく、例えば、東三河地域なら五平餅がいろんなところにありますので「五平餅ラリー」や、それぞれの道の駅がオリジナルのスイーツをつくって「スイーツラリー」などが考えられます。また「ランチラリー」として、1日でランチばかり食べられないので、ランチに車や自転車で巡るというキーワードでできないかなどを、口頭で少し提案したりしています。

道の駅の広域連携の課題と連携の必要性

- ① 言い出しっぺになりたがらない(責任、リーダー)
 - ② 調整など面倒な割に“収益”に直結するのか不明
 - ③ 事業費の負担(捻出)
 - ④ 事務局、世話をする人材が??(道の駅のスタッフは手一杯)
 - ⑤ 連携しても評価されない(自治体の指定管理など)
- ① 道の駅が目的化
② 道の駅を巡ること＝楽しみ(スタンプラリーは人気ではあるが..)



★キーワードは「巡る」 道の駅五平餅ラリー、道の駅スイーツラリー
車で巡る、自転車で巡る

図 33

いずれにしても、道の駅の広域連携は口で言うほど簡単ではありませんが、それでも今の単体の道の駅だけではなかなか担いきれない、ボリューム的に満たされない、あるいは道の駅同士がほかの道の駅を気にかけていて、うまい連携の仕方がないのかと考えているところもあり、それが第三ステージのネットワーク化というのにつながっていくと思っています。

質疑応答

質問 1 一つ目は、道の駅とマリオネットの連携で、道の駅にロードサイド型のホテルを開設とありましたが、これは同じ敷地でないとだめですか。二つ目は、この場合、どこかに許可申請をする必要もなく、特に積極的なビジネス展開を進めていっても問題ないという考え方でよろしいですか。

回答 1 一つ目の、道の駅とホテルは同じ敷地でないとだめということはないと思います。この場合には道の駅側は利用者を増やしたい。一方、ホテルも道の駅とうまく連携することで、宿泊の部分に特化し、ほかのサービスの部分を道の駅にゆだねることになれば、設備投資、人材確保も含めて負担が軽くなるという形で、建設するときは両社の距離が歩いて行けるくらいの距離なら必ずしも接してなくても大丈夫と思います。この例では、道の駅が既にある、そこにホテルを併設したというビジネスモデルで、道の駅との役割分担をどうするかというのがしっかりとできていればいいと思います。

二つ目の許可申請をする必要もなくビジネス展開を進めることについてはそのとおりです。今の話で、駐車場を共用しようと思うとお互いメリットというものもあるのかもしれませんが。夜間はあまり人が来ないので、駐車場としてホテルの宿泊者が利用できるなどがあると思います。ただそれがあまり離れていると難しいと思います。

質問 2 受動喫煙防止法が出ていますが、自治体の条例で公共施設は全面禁煙と決められたら、道の駅の外、例えば別の施設で喫煙コーナーを設けるなどの対応であればいいでしょうか。

回答 2 他の道の駅では敷地の中で喫煙コーナーを設けてやったり、囲いをつくって普通にやっているとところもあります。中には自治体によってほかの公共施設全部敷地内禁煙だから道の駅もイコールといわれ、それは少し違うという駅長の意見がありました。別の建物で喫煙コーナーがある場合はいいと思います。むしろ駐車場で隠れてタバコ吸って火が移る方がよっぽど危ないという議論が出ています。

質問 3 今後、三遠南信自動車道を使って、道の駅を目的化させて巡るような社会実験のアイデアがあれば教えて下さい。

回答 3 これをやれば必ずうまくいく、そうすると利用客も増えるという特効薬的なものはそう見当たりません。全国各地でも道の駅同士の連携は結構行われており、集客もありますが、どうやって情報発信していくか、そこがうまく伝わらないとなかなか集客できません。また食べることは比較的みんな興味を持つ部分であるから、食べ巡りも結構あり、渥美半島では井街道などで度々訪れています。中部ブロックだけでもスタンプラリーを制覇するのが1万何百人いて、137 駅完全走破というマニアみたいな方もいます。道の駅のカードを集めて回っており、現在愛知県をモデルに始まった新幹線の指定切符に類似した道の駅指定切符などを買って集めている人が結構いて、長蛇の列も出ているくらいです。だから、何らかを集めて回る、食べて回るのがネットワークの一つの基本だと思います。しかし、難しいと思ったのは、例えばマップにしても、チラシにしても、それぞれ別の地域の情報を集めるときに、それをどういう形で補充していくかという仕組みに手間がかかり、そこ

が一番ネックになっていて、そういうところを自治体や県が応援してくれたらいいという意見が道の駅の現場からは出ています。三遠南信コーナーをつくるのもいいけど、補充は道の駅が一から十までやるのは難しいと感じています。平成 28 年度の祭り街道の三遠南信道の駅連携でも、情報部分で連携できないか提案をしましたが、なかなかそこまで行き着きませんでした。「おれのところでそれをやっていくぞ」と言って主体的に動いてくれる道の駅があればいいですが、現状はなかなか厳しいというのが実感でした。