

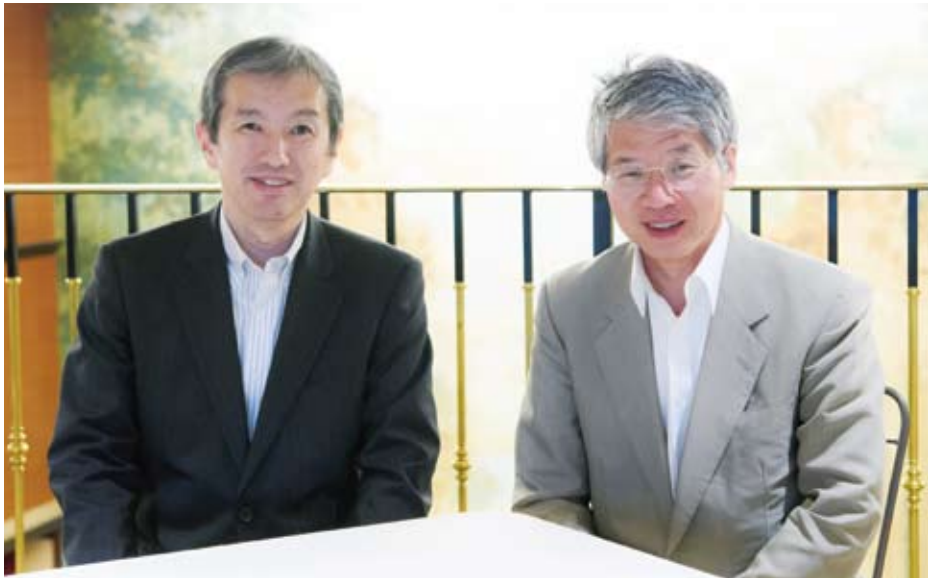
石田 東生 氏

筑波大学システム情報系 社会工学域 教授



和泉 晶裕 氏

国土交通省 北海道局 地政課長



地域産業の振興や防災拠点など多彩な機能を持つ「道の駅」。地方創生との関わりや今後の展望についてご対談いただきました。

人口減少の中で 地域を活性化させるには

石田教授：人口というのは増やそうとしてもなかなか増えるものではありません。今後30年40年は減っていかざるを得ないとすると、減っていくことを前提にしながら国をどう元気にしていくかということが問われていると思います。今の国土計画で唱えられているのは、人やモノ、情報やお金が国土の中を様々な形で回る「対流型国土構造」です。その対流を促すために何が重要かと言うと、それは「地域間の特色の差」です。そうした意味で今後はこれまで以上に地域の特色をさらに大事にしていくということが大切だと思いますし、特に今まで過疎や人口減少に悩んでいる地域においてこそ求められていると思います。また、これまで社会資本の中心と考えられていた道路や鉄道、上下水道などの物的施設だけでなく山や川、水や空気などの自然環境、あるいは地域全体の宝物である人材やコミュニティ、教育の力などを総動員することも、この危機を打破するために求められていると思います。

さらに地域の活性化を考える上で、いま最も焦点が当たりつつあるのは本日のテーマである「道の駅」です。そこには駐車場やトイレなどの物的施設や物販施設、運営している方々、コミュニティの力が存在し、特産品等が並べられ観光へのゲートウェイにもなっていますから、新しい国づくりを進めていく上で本当に重要な拠点となりますし、今後増々期待が高まってくると思います。

和泉課長：北海道としても自分達の強みをどう活かして活性化していくかということで、今年の3月に新たな「北海道総合開発計画」が閣議決定されました。北海道は人口減少も高齢化も全国から10年ぐらい早く始まっている、ある意味では“先進地”ですから、全国に対して解決方策を見せられるかどうか我々の正念場になっていると思っています。計画の中では北海道の強みである「食と観光」をどう活かしていくかが大きなテーマとなっていて、人口減少や高齢化が進んでいる農業や水産業を営む地方部を「生産空間」と位置づけ、そこで生産を続けられるような環境をいかに作っていくか、その空間に住みながら病院や学校、様々な都市施設を享受できるかがポイントであり、課題にもなっています。個々の「生産空間」にすべての施設を整備するのは難しいので、今は北海道を三層構造のエリアに分け、いちばん核となる都市にフルセットの都市施設を作る。何万という人口規模の市町村の中心市街地と「生産空間」をインフラや公共交通でうまくつなぎ持続可能な「生産空間」を構築していこうと考えています。

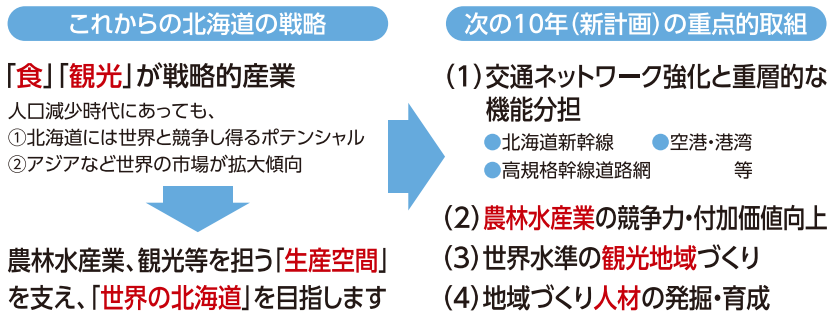
さらにそこで活躍する人をどう育てていくか。人口が少なくなってきたときは地域づくり、観光、食、様々なものを担う人が「生産空間」でも育っていかなければなりませんから、地域の人達が活躍できるようなプラットフォームを行政主導型で作る、いろんな人が参加しながら地域の人達のネットワークを作っていく。そういう取り組みも今回の計画では大きな柱となっています。



新たな北海道総合開発計画

新たな北海道総合開発計画のポイント

- 北海道総合開発計画は、北海道の資源・特性を活かして我が国が直面する課題の解決に貢献するとともに、地域の活力ある発展を図るため、国が策定する計画です。
- 新たな計画は、「世界の北海道」をキャッチフレーズに、次の10年のビジョンを示しています。
- このキャッチフレーズには、行政のみならず道民が一丸となり、世界に目を向けて、夢と希望のある新しい時代を創っていかう、というメッセージを込めました。



石田教授：「食と観光」というのは本当に大事だと思います。今回の開発計画の最大の特色は、日本の国土計画史上初めてだと思いますが、「生産空間」という概念を生み出したことだと思います。これまでの国土計画の議論では「暮らしをどう守るか」と「どう稼ぐか」というテーマを一緒に考えたことはありませんでした。産業政策と暮らしの質の向上は分けて考えていたんですね。さらに画期的なのは、そういうことを通して北海道を世界水準の「生産空間」にしていくということです。風景の美しさなどを誇る一部のエリアは世界最高水準になり得ると思いますが、そうした水準の高い空間を構築していくことが北海道の活性化につながっていくと思います。

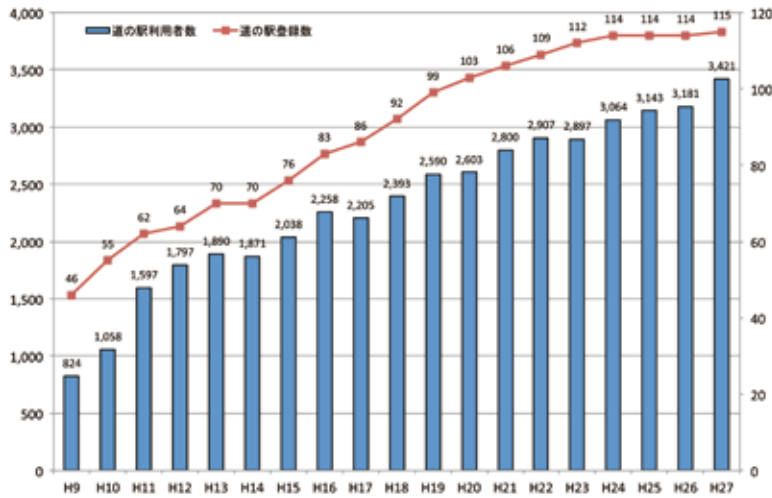
また、一次産業の稼ぎ方に関しては北海道の中には既にモデルがあります。猿払のホタテや別海の酪農などですね。そういう特色のあるものが一次産業ではたくさんありますので、そういう強みをどう共有して、活かしていくかということも今後大事だと思います。いまインバウンドで日本中が沸き返っている観光に関しても、北海道が地域や地域経済の活性化、若い人を呼び込み将来の夢につなげるひとつのモデルになれるかどうかは今まさに問われていると思います。そのための仕組みやパーツはできあがりつつありますが、それらを地域の知恵と力で、あるいは熱意でうまく使いこなしていくことを期待したいですね。

「道の駅」の現況と課題

和泉課長：平成5年に「道の駅」の制度がスタートし、現在北海道でその数は117駅にも増え、全国では1,000カ所を超えています。全道の「道の駅」の利用者数は、年々増え、10年前だと約2,000万人でしたが、現在では1.7倍の約3,400万人に利用されています。北海道では平成5年の14駅のときからスタンプラリーを企画し、平成27年は応募者数が6,878名、そのうち115駅中112駅以上をクリアした完全制覇の人が2,613名もいます。そのうちの約11%に当たる290名が道外の方で、道外も含めて非常に人気のある取り組みになっていると思います。応募台紙にはアンケートを記入する欄があり、データベースとして非常に有用になっています。利用者の声では、例えば景色がきれいと感じた駅はダントツで「ぐるっとパノラマ美幌峠」で、2位が「厚岸グルメパーク」。地域や観光の情報提供が充実していると感じた駅はダントツで知床の麓の「うとろ・シリエトク」という駅で、その次が壮瞥の「そうべつ情報館i(アイ)」です。

課題は駐車場とトイレと情報発信設備の設置という「道の駅」の設置条件さえ満たしていればいいと思っている駅もまだまだたくさんあるということです。地域のものをあまり置かないで地域や観光情報を記載したパンフレットだけを置いて終わり、そういう所は人気下がって

いく傾向にありますね。がんばっている「道の駅」とそうでない「道の駅」の差が随分と出てきているのが今の状況です。



北海道の「道の駅」利用者数及び登録数の推移



道の駅
「ぐるっとパノラマ
美幌峠」の風景

石田教授：「道の駅」は本当に高度成長していますね。経済的効果を申し上げますと、全国の「道の駅」で買物をしてレジを通過される方の総数が2億人以上いて、総販売額が2,100~2,200億円あります。これはコンビニチェーンで言うと5位ぐらいに位置するほどの規模だそうです。また「道の駅」の特色として、我々の研究室で茨城県内を調べた例では仕入れの8割ぐらいを自分の市町村内あるいは隣接する市町村から行っていて、域内調達率がとても高いんですね。そういうことから地域経済を動かしつつあるように思います。

そこで大事なことは直接的な経済効果だけでなく、「道の駅」を運営されている方々の気持ちの変化にも目を向けておくことです。自分達の作ったものが喜んでもらえたり、お客さんとコミュニケーションができて、それが本当に

元気につながっている。そういう気持ちの変化は長い目で見ると経済効果以上に大きいのではないかと思います。

そして北海道の「道の駅」に期待したいのは、和泉課長と一緒に取り組んでいるシーニックバイウェイにおいて「道の駅」同士の連携をもっと強めて欲しいということです。手をつなぐとお互いに特色を出せますから、それが地域間の「対流」を生み、魅力をさらに押し上げることに繋がっていきます。

和泉課長：先生のおっしゃる通り、こういう取り組みを点ではなく、もっと線として行ったほうが地域の産業がきちんと維持されていきますし、北海道は特にドライブ観光が多いので、そのベースにもなるだろうと思いますね。

石田教授：交通の拠点という観点で「道の駅」の古くからの歴史を述べさせていただきますと、今“駅”と言うと鉄道の駅ですが、日本史において最初の駅というのは「道の駅」なんです。ものすごく古い話ですが、律令制の時代に天武天皇と持統天皇が幹線道路を創り、そこに朝廷の役人が旅行するときに馬を変えたり、いろんな荷物を引き継いだりする全国の駅を整備しました。ところが、6,000kmを超える大幹線道路を整備し道路の駅を設置したものの、なかなか続かなくてその後どんどん廃れていくんですね。いろいろ紆余曲折があり、明治になって政府が鉄道に力を入れ、そこから鉄道の駅が“駅”として認知されるようになりました。

しかし今、鉄道の状況は特に北海道はそうかもしれませんが、非常に苦戦しています。そういう中で、全国で1,000箇所ぐらいあり2億人を超える来訪者がいる、平均すると1箇所あたり年間で20万人ぐらいの方々に来ていただける「道の駅」は大変貴重な存在です。特に人口減少に悩む地方部の鉄道の苦戦は、まだこれからも続いていくと思いますので、日本の歴史の原点に立ち返って、「道の駅」がもっと地域の活性化の中心になるべきだと思いますし、そういう時代が必ずや来ると思います。

北海道には例えば足寄と本別の「道の駅」がそうですが、廃線になった駅舎を「道の駅」として活用するなど、その設置の仕方にも先進的な例がありますので、全国の模範となり「道の駅」全体の牽引役としてぜひがんばっていただきたいですね。

重点「道の駅」のねらいと今後

石田教授：「道の駅」は農産物の物販所を併設するなど、非常に多様な、あるいは特色を持った取り組みがあるからこそ増えて成功していると思いますが、それをさらに加速させようと考えたのが重点「道の駅」の指定です。地域の特徴を踏まえ工夫に満ち満ちた駅を農林水産省や観光庁等と連携して、後押しをしていこうという取り組みで、いま現にがんばっている所だけでなく将来に向けてこうがんばりたい、さらに良くしていきたいという、そういう努力に対して応援をしています。

具体的に申し上げますと、ひとつは「ゲートウェイ型」。これはいま観光立国ということが本当に真剣に議論されていますが、観光客に来ていただいて、その土地で情報を得て、さらに観光を楽しんでいただくという考え方です。あるいはそれだけではなく定住へのゲートウェイということもあると思います。もうひとつは「地域センター型」。これは「国土のランドデザイン2050」の中でも非常に脚光を浴びている「小さな拠点」という考え方を実践しようということです。当初「道の駅」はドライブをして立ち寄りってくれる人たちに何か販売をしたり、飲食を楽しんでもらう場だったと思いますが、最近では地域の人達の利用がかなり増えてきたなという印象がありますね。これは商店が少なくなってきたことに起因していると思いますが、商店の代用としての「道の駅」の需要は着実に増えている気がします。物販施設だけでなく、診療所あるいは役場の出張所を併設しているような駅もありますから、そこへ行けばある程度の用事が済むような日常生活のサービスセンター的な機能を持っているとも言えます。さらに、そういうことを複合して群馬県の川場村の「道の駅」のように、地域経営戦略の根幹に据えているような「道の駅」もありますから、既に機能としてはかなりの広がりを見せていると思いますね。



国土交通省 北海道局
地政課長
和泉 晶裕 氏



筑波大学
システム情報系 社会工学科
教授 **石田 東生 氏**

和泉課長：重点「道の駅」は、北海道では去年の3月に「ニセコビュープラザ」と石狩市の厚田と当別町に新たに設置される駅の3駅が指定され、今年には「あっさぶ」と「ピア21しほろ」の2駅が指定され、全部で5駅あります。どれもリニューアルをするか新規に設置をする駅です。「道の駅」は道路事業というよりは経済産業省や農林水産省の政策と強く関連しているところが多いので、北海道の出先機関と連携してチームを組んで重点「道の駅」を応援するという体勢を作っています。

支援の内容としては、地元が取り組みを行うときの例えば用地の購入や基盤整備に関するいろいろなアドバイスをして、できるだけ地元が希望するものを実現できるようにお手伝いをしていく。もしくは、こういうことでうまくいっているという他の地域の好事例や各省庁の支援メニューをご紹介して、それらを参考として自分達の計画を作っていただくこととしています。

ただ「道の駅」ごとに取り組みたいことが明確に違うので、画一的なやり方ではなく、オーダーメイドの形でそれぞれ「道の駅」に対して親身になって応援するというのが中心になっていますね。

石田教授：いまお話にありました、ニセコ、石狩、当別、厚沢部、士幌は、いずれも意欲的でいいと思いました。ただ、若干心配な点は「道の駅」はかなりいい成績を収めていますので、大型化の方向について目がいきがちですが、やはり大型化すればするほどリスクも大きくなっていくわけですから、不必要な大型化は避けたほうがいいのではないかと思いますね。それよりは本当に地域の特色や地域にどっしり根を張った「道の駅」というのが非常に大事だと思います。3.11の大震災のときに「道の駅」は大活躍しました。全国的なコンビニは立派なサプライチェーンを持っていますが、途絶してしまったわけです。ところが、地域

の「道の駅」は先程も言いましたように域内調達率が高いので食料品については供給があまり途絶えなかった。防災拠点として本当に大活躍したんですね。そういう意味で地域にどう根を張っていくかということが大事なので、あまり大型化、コストを考えるよりはむしろ、地域との結びつきや地域貢献を大事にしていれば有り難いと思います。

和泉課長： 防災の話で申し上げますと、北海道で冬に猛吹雪になると「道の駅」が大活躍するんですね。そこに避難をしてしばらく時間を過ごすとか、もしくは国道上でスタックした車を道路管理者や地元の人達みんなで「道の駅」に引っ張っていき、そこで待機してもらう。「道の駅」は24時間水もトイレも使えますから、一時的な避難をする場としては非常に有用なんですね。冬の北海道にとって「道の駅」は防災施設の意味合いでも非常に大きな存在です。

「道の駅」の改善策

和泉課長： 最近の話題で申し上げますと、観光客に向けたWi-Fiの環境の整備が行われています。現在北海道では90の「道の駅」で整備され、周辺情報の紹介もでき、英語にも対応しています。最近、北海道では外国人が道内をレンタカーで周遊する機会が非常に増えてきてい

ます。10年前だと全道で200から300台しか借りられていなかったレンタカーが、今や4万台ぐらいにまで増えていますが、昔で言うドライブインや地域の情報拠点がなかなか見つからないんですね。それが「道の駅」でのWi-Fi環境と多言語対応の整備によって探しやすくなるので、そうした取り組みを全道的に行っていきたいと考えています。また北海道地区「道の駅」連絡会では外国人の方がキャッシュカードを使えないと非常に困るということで、カード会社の方に来ていただいて各「道の駅」にキャッシュカードへの対応を促すプレゼンテーションをしてもらったりしています。

ほかには、地域にお金が落ちるような仕組みづくりということで、駐車場とトイレだけを運営しているような「道の駅」の方々に地域の特産物の販売方法のアドバイスや商品開発のお手伝いを経済産業局や民間のマーケティング会社とタッグを組みながら始めているところです。

石田教授： 私が改善できないかなと思うのはひとつは営業時間についてです。「道の駅」はトイレと駐車場と公衆電話は24時間稼働していますが、レストランや物販センターは閉まるのが結構早いんですよ。17時に閉まる所がほとんどです。特に北海道は夏の観光シーズンは遅くまで明るいので、もちろん働いている方の負担になるのは良くないですが、もう少し柔軟に考えてもいいのかなと思います。



和泉課長：「夏時間」「冬時間」という形で変えたほうがいいかもしれませんね。

石田教授：駐車場とトイレを使って、自動販売機で何か買うというだけよりは、地域の人達といろんなコミュニケーションができたりしたほうがお互い楽しいと思いますので、もう少し工夫できればと思います。それに先程も申し上げましたが、「道の駅」同士の連携も改善につながると思います。成功した「道の駅」の秘訣や工夫を共有し合うための連合体みたいなものがあったらいいですし、栃木県の「もてぎ」という「道の駅」を中心に進んでいることですが、何カ所かの「道の駅」が連携して地域の特産物を使った商品開発をする活動なども参考になると思います。

最近注目されているのは大学との連携です。活発なのは大学生のインターンシップの場としての活用で、地域のことや「道の駅」の運営について学ぶことで教育効果が望めます。

またこれからさらに進めて欲しいと思っているのは、教員が研究者として「道の駅」の新たな飛躍について考えていくというような動きですね。さらに、最近は国立大学改革で地域貢献型の大学が多数できましたので、貢献の実践の場として活用していくのもいいのではと思います。

地方創生に向けた「道の駅」の展望

和泉課長：先程外国人旅行者の話がありましたけれど、それをうまく取り入れるような取り組みを積極的に行っていきたいと考えています。去年、シンガポールからドライブ観光に来た人達にエリア限定の英語版のスタンプラリー帳を配布してみなさんに「道の駅」を体験していただきましたが、外国人旅行者へのさらなる対応を考えていきたいと思っています。

石田教授：外国人の観光客に関しては3月に安倍首相が座長の「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」において、2020年には訪日外国人旅行者数4,000万人、2030年には6,000万人という意欲的な目標が出され、国を挙げて力を入れていますよね。外国人旅行者が増える中で最近特に多くなってきているのはForeign Independent Tourist (FIT)と呼ばれる個人旅行の方です。そうした方々に

観光や地域を充分楽しんでいただくとき、交通環境が不便なエリアを回るにはドライブが早晚主流になってきますから、「道の駅」は非常に重要な役割を担ってくると思います。

和泉課長：今、全国的にもサイクルツーリズムが非常に増えていますので、サイクルラックや修理の道具などを「道の駅」の連携の中で徐々に整備し、その拠点にもしていきたいと思っています。自転車のお客さんは滞在時間が長いので地域に泊まってもらえる可能性が非常に高い。「道の駅」が二者の橋渡しの存在として機能できるのではと考えています。

石田教授：これから地域や国土の形を考えるとときのキーワードは「コンパクト+ネットワーク」です。これまでは街が広がってしまうとインフラの維持管理など都市経営上経費がかかるので「コンパクト」と言っていたのですが、物理的に街を集約するのは難しいと思うんですね。ですから最近は「コンパクト+ネットワーク」として環境にも人にも都市経営上にも優しい形へ、そして移動ができれば郊外に住んでもいいというふうに変わってきたのですが、そのときの「コンパクト」や「ネットワーク」の拠点になるのが「道の駅」だと思いますし、ぜひそうやっていただきたいですね。実現に向けては課題に対する様々な新しいチャレンジが必要になってくるとは思いますが、ぜひ「道の駅」には先頭に立ってがんばっていただきたいと思っていますし、大きな期待を寄せています。

和泉課長：新しい国づくりを考えたとき、「道の駅」への期待は本当に大きいですよ。今私の手元にある新たに策定された「北海道総合開発計画」のパンフレットに記載されているサブタイトルは「世界水準の価値創造空間を目指して」となっています。「道の駅」はまさにそうした世界水準を発信する場になり得るので、その可能性をうまく活かしていかなければいけないと感じています。そのためにも「道の駅」の可能性やそういう発信の場になることを地域の人にもっとアピールをして、大きなビジョンを持って取り組みをして欲しいと伝えていきたいと考えています。本日は貴重なお話、ありがとうございました。