

平成22年度

# 中空知地域における道の駅 連携の取り組みについて

札幌開発建設部 道路調査課

○和田 紘希  
矢部 真希子  
瀬能 博之

道の駅は、道路空間の休憩、情報提供、地域振興、に関わる多機能な施設として、多くの地域に整備され、ドライバーにとって重要な施設の一つとなっている。一方、道の駅制度が創設され17年が経過し、社会情勢の変化とともに道の駅を取り巻く環境も変化してきている。本稿においては、広域的な地域振興策の一つとして、中空知地域における道の駅同士が連携し取り組んだ事例について報告するものである。

キーワード：地域交流・連携、多様な連携・協働

## 1. はじめに

昭和30年代から高度経済成長を果たしてきた日本は、急激に進展したモータリゼーションに対応するため、都市と都市を結ぶ幹線道路から生活道路を含め、道路整備は主に量的拡大が中心であった。一方で、高速道路のサービスエリアのような休憩場所は、一般道においては整備されておらず、ドライバーが安心していつでも利用できる道路休憩施設が求められるようになってきた。

そのような中、平成2年1月に中国地方で開催された地域づくりのシンポジウムの中で、「道路に駅があってもよいのではないか」と提案されたことが契機となり、翌年、自治体主導で実験的に道の駅が誕生することになった。折しも地方部では人口減少や少子高齢化問題で地域の活力の低下が問題となっていたため、町おこし・村おこしに役立てようと、地域の紹介や特産品の販売に趣向を凝らしたところ、多くのドライバーに受け入れられ、休憩施設に加え地域振興施設としても十分な役割を果たすことが分かった。その後、道の駅に関する検討を重ね、平成5年度に休憩・情報交流・地域連携を核とした「道の駅」制度が創設されるに至った。

現在、道の駅は全国で952箇所、北海道では110箇所整備され、ドライバーの休憩場所として、また、地域の情報発信など地域振興の核の一つとして、多くの方々に利用されているところである。

一方、全国的な人口減少、地域の衰退などの問題に対し、各地において様々な地域振興策が取り組まれている。

本稿においては、広域的な地域振興策の一つとして、中空知地域における道の駅同士が連携し取り組んだ、道の駅スタンプラリーについて報告するものである。

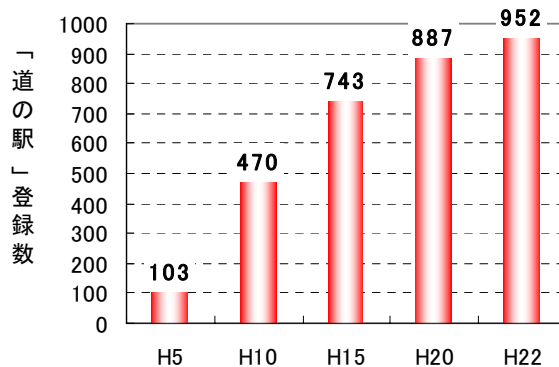


図-1 「道の駅」登録数の推移（全国）

## 2. 道の駅の現状と課題

一般道路には、「ながれ」を支える「たまり」機能として、ドライバーがいつでも自由に休憩し、トイレを利用できる快適な休憩施設が求められている。道の駅制度が創設された当時は、24時間トイレが利用できる施設は公共・民間共に非常に少なく、道の駅が唯一の施設であった地域も多かった。年月が経るにつれ、民間施設であるコンビニエンスストアなど24時間サービスを提供する店舗が増えるなど、休憩施設は充実してきたが、それでも、現在まで「道の駅」の登録数が増加している理由としては、「道の駅」がトイレ等の休憩機能以外にも充実しており、「道の駅」に行けば地域の情報が手に入るなど、ドライバーが訪れるに値する価値を用意しているからであり、地域とのふれあいの場として「道の駅」が認識されているからである。

「道の駅」がそのように認識されるようになったのは、

自治体が主体となって事業を行っている地域振興施設によるところが大きい。全国で「道の駅」というブランド名の元であっても、全国画一的に同じような施設はなく、特に地域振興施設においては、地元で採れた野菜の直売所を設置したり、博物館や温泉施設などを設置したり、単に休憩・情報発信の機能だけでなく、道の駅に立ち寄ること自体がドライバーの目的となるよう、それぞれのコンセプトを吟味しているものも多い。

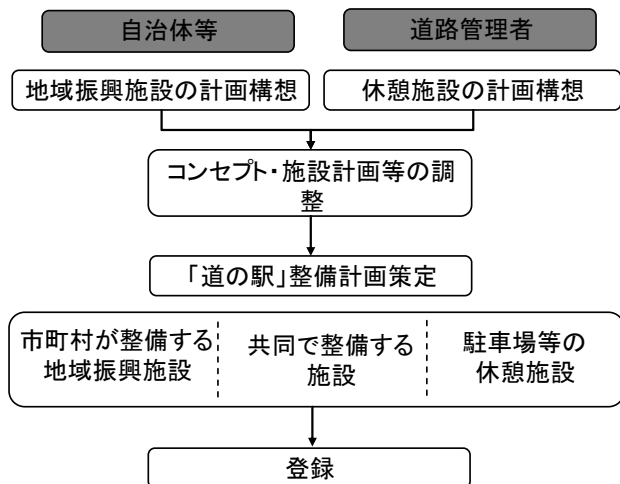


図-2 道の駅が出来るまでの流れ

現在設置されている多くの道の駅は、施設を中心に、訪れるドライバーのために様々なサービスを提供する場や、地元の方が地域振興に参加できる場を用意するなど、地域コミュニティの活性化に力を入れるようになってきている。

また近年では、地域内の連携だけではなく、広域的な連携の取り組みを行っている地域も全国で見られるようになった。地域同士が連携し共通のHPを持って情報提供を行い、それぞれの地域の特産品を相互販売したり、各道の駅で道の駅弁を作りドライバーが周遊して楽しむ取り組みを実施したり、1つ1つの「道の駅」での取り組みでは限定的であった知名度が、他の地域と連携することにより知名度が上がる場合もあり、道の駅同士の連携は今後の地域振興策の一つの方法として考えられる。

このように、今後は、個々の道の駅での取り組みに加え、広域的な連携により地域全体としての地域振興策を考えていくことが、今まで以上に、増えていくのではないだろうか。また、その場合、それぞれの地域間の橋渡しを行うコーディネーター的な存在も必要になってくると思われる。

### 3. 中そらち「道の駅」スタンプラリーの取組

#### (1) 中そらち「道の駅」スタンプラリーの概要

空知地域は開拓使時代から北海道産業の中心地として栄えてきた。そのうち中空知地域は、消費地・物流の中継基地である札幌都市圏と旭川都市圏との中間に位置し

ていることから、道央自動車道や一般国道12号、275号等の幹線道路を中心に、様々な産業が発達しており、交通量の要衝となっている。中空知地域の道の駅は、札幌や旭川方面へ向かう多くのドライバーの方々の休憩地として主に利用されており、中空知地域で採れた農産品の直売場や、温泉施設等を併設する等、また、各種イベント等を行うなど様々なサービスを提供してきた。



図-3 位置図

その結果、中空知でも休憩施設としてだけでなく、地域の方とドライバーを結びつけ、多くの方が地域に立ち寄るきっかけを作り、地域の活性化に寄与してきたのである。

しかしながら、近年の景気低迷や将来的な人口減少問題など、道の駅を今後も継続的に「運営」していくためには非常に苦しい状況であることが大きな課題であると言える。また、今年度から始まった高速道路無料化社会実験なども一つの契機として、中空知地域の道の駅6駅が集まり、今後の道の駅を中核とした地域振興策について検討を行った。

中空知地域の道の駅では、種々の取り組みをそれぞれの道の駅で行っているものの、今まで以上の集客を考えた場合、資金面や知名度には限界がある事、また、道の駅は各地域に整備されていることから、他地域との差別化を図り、地域の特色を十分にアピールするため、中空知地域の6駅の道の駅同士が連携した取り組みを行うこととなった。

ただし、新たな取り組みを行った場合の効果が未知数であり、また、そもそも、取り組みに必要な費用を工面できる道の駅は皆無であるため、最初は、極力費用をか

けない範囲で出来る取り組みを検討することとなった。また、本取り組みに協力してもらえ企業や団体探しも並行して行うこととなった。

約2ヵ月間の短い期間の中、幾度も検討を重ねた結果、中空知地域の道の駅6駅の設置者である各自治体及び管理請負者で構成する「中そらち道の駅ネットワーク会議」を設立。また、協賛団体として地域の団体法人及び民間会社も参画してもらおう等、多くの方々からの支援を受け、最初の取り組みを行うこととなった。

取り組みについては、極力費用はかけないがPR効果が高く、それぞれの道の駅の特徴を活かせる取り組みとして、各道の駅間を周遊する『中そらち「道の駅」スタンプラリー』（以下、同スタンプラリー）とした。

表-1 中空知道の駅概要

道の駅名	スタープラザ戸別	ハウスヤルビ奈井江	田圃の里うりゅう	うたしないうちろの湯	たきかわ	つるぬま
開設	H5.4月	H8.4月	H9.4月	H10.4月	H11.4月	H11.4月
市町村	戸別市	奈井江町	帯広市	歌志内市	滝川市	滝白町
隣接主要道	国道38号	国道12号	国道275号	道々及び国道12号	国道12号	国道275号
農産物直売所	○	○	○	○	○	○
食事	○	○	○	○	○	○
売店	○	○	○	○	○	○
主なメニュー・テイクアウト・お土産等	ガタン料理 チーズ・バター ゆり根アイス ゆり根ぜんざい	そば・ラーメン トマトジュース ななつぼしアイス 雨電米	釜めし かまぼこ アイスクリーム 雨電米	手作り漬物 岩瀬牧場アイス ソメスサドル	合鴨丼 アップルソフト はちみつ りんごジュース	豆腐・油揚げ 浦白ワイン 豆乳アイス
温泉施設	△ (市内に温泉施設)	△ (町内に温泉施設)	△ (町内に入浴施設)	○ (新湯)	△ (市内に温泉施設)	○ (国道沿い)
併設施設	百年記念館 壁型トイレ	イベントテラス ログハウス	雨電沼自然館	身障者用屋根付 駐車場	研修室(フヤック) 食品加工室	食品加工室
特色・見どころ 観光資源等	加代イブキ公園 戸別温泉	直線国道 奈井江温泉	雨電沼温泉	チロルの湯 かみい岳社	ライダー 丸加高原	鶴沼公園

※食事メニュー・テイクアウト・お土産等については、道の駅HP等を参照に記載。

同スタンプラリーは平成22年7月31日～10月11日までの約3ヶ月間に、中空知の道の駅6駅で、全道版スタンプラリーのスタンプを使用し6駅全てを押印し、応募すると抽選で道の駅特産品等が贈呈されるというものである。景品には、地元のホテル宿泊券や、温泉入浴券、地域のブランドワインなどの他、中空知でとれた新米「ゆめぴりか」など中空知をPRする賞品とした。

至って簡単な取り組みであるが、応募箱やスタンプ帳等をすべて手作り作成することで少ない予算で実施することが出来た。また、スタンプ帳には、各道の駅の特産品の紹介や、道の駅で販売されている人気のメニューを紹介し、ドライバーの興味が沸くように工夫を凝らしている。



写真-1 検討の様子



図-4 中そらち「道の駅」スタンプラリー帳

(2) 中そらち「道の駅」スタンプラリーの結果

短い期間での実施であったが、1695名の応募があった。中空知地域は、札幌圏と旭川圏を結ぶ中間にあたるため、応募者の分布を地域別にみると中空知が474名と最も多く、次いで札幌、旭川の応募が多数を占めている。

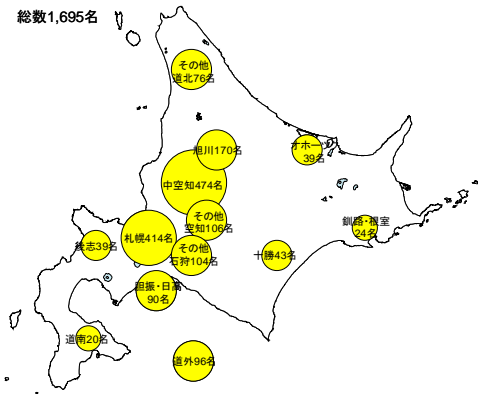


図-5 応募者の分布

一方、予想外にも道内各地・道外の方も合計で約3割の応募があり、幅広い地域の方が、同スタンプラリーに参加したことが分かる。当初は、全道版スタンプラリーに合わせて同スタンプラリーに参加する人が多いと予想していたが、「今回のスタンプラリーが無ければ6駅全部は回らなかった」と回答した人が54%もいたことから、一定の効果が感じられる。

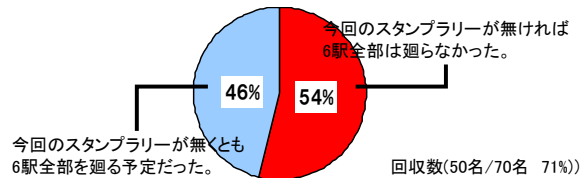


図-6 参加のきっかけ

その主な要因として挙げられるのは、参加のしやすさだったと考える。それぞれの道の駅は高速道路から30km以内の範囲に設置されており、参加者の過半数の方がスタンプラリーを1日で6駅回っていたことが分かった。参加者から意見をいただいた中で「地域版スタンプ

ラリーは道の駅の個性が感じられ楽しみながらゆっくり廻れた」という話があった。そこから伺えることは、1日で巡回するには手頃な距離と時間であったこと、同じ地域の中でも各道の駅によって特産品や観光地の違いがある事を感じる楽しみ方があることである。中空知は決して有名な観光地とは言えないため、多くの方が普段素通りする場所でも、今回の取り組みで中空知という地域をよく知るきっかけを作ることが出来たことは大きな意味がある。アンケートの意見で今回の取り組みに対して肯定的な回答が大多数を占めたのは、中空知で新たな価値を見い出せたからではないかと考える。

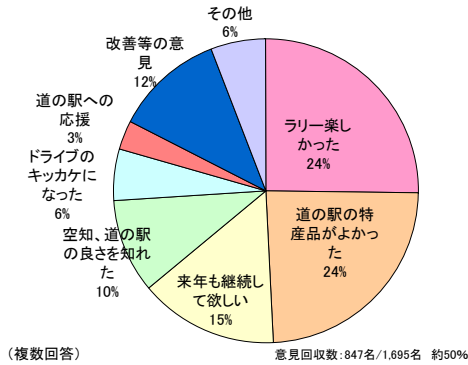


図7 意見結果

### (3) 今後の課題

今後の課題としては、今回の取り組みを如何に継続的に続けていくかである。今回は、同スタンプラリーに、出来るだけ多くの人に参加してもらいたいとの思いから、「商品の購入」を応募条件に付けなかったが、賞品代等の費用負担を考えた場合、今後は、収益性についても考慮していく必要がある。

アンケート結果からは、約6割の人が支払いが伴っても参加したいと回答している。また、許容できる支払い金額については、一番多い項で300円～500円程度の支払い金額が多かった。

「商品の購入」が応募条件に追加されると応募者数は減少すると思われるが、取り組みの継続性を考慮した場合、一つの対応策として検討をしていく必要があると思われる。

今後は、これらのアンケート結果を参考にしながら、改善点等の検討に加え、新たな取り組みを含めた、取り組み内容の更なる充実を図っていくことが必要であると思われる。

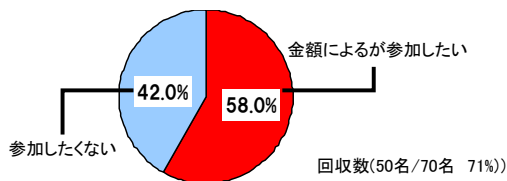


図8 支払いがある場合の参加希望

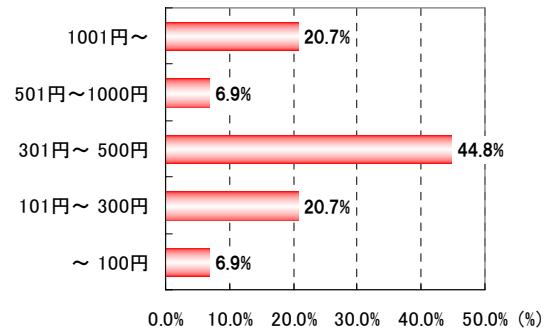


図9 応募条件 (1駅当たり支払い金額)

## 4. 地域連携の取り組みを通して

今回の取り組みを進めるにあたり、札幌開発建設部はコーディネーター役として支援してきた。中空知地域における道の駅連携の取り組みは始まったばかりであるが、「中空知」という地域ブランドの価値を高めるためには、今後も必要に応じてこのような取り組みを支援していきたいと考えている。道の駅において広域的な連携を行う場合、それぞれの道の駅によって運営状況等が異なることから、第三者的な立場となる、コーディネーター役の存在は必要と考える。「道の駅」の基本的な考え方は、地域が一体となって「道の駅」をつくるとともに、地域と地域が道を軸として協力するなど、地域内及び地域間の連携の場となることを期待している。それは自治体のコンセプトによって地域内だけで留まることなく、他地域との連携を考えて、「道の駅」のブランド価値を余すところなく利用する自治体が増えてゆくことへの期待であり、必要であれば道の駅事業を担う立場で率先して助言や指針を示して橋渡しをしていければ良いと考える。

## 5. まとめ

本稿では、「道の駅」の連携を、中空知道の駅の連携の事例により紹介してきた。ひとえに連携といっても、様々あり、今回の様に地域単位でまとまる連携はもちろん、温泉施設を併設した道の駅同士が連携するなど、カテゴリーごとの連携や、特産品の相互供給、インターネットを利用した共同情報発信など、様々な連携の取り組み方が考えられる。社会情勢の変化により、民間との競争や、収益性の低下、人材難など様々な課題を抱える「道の駅」もある。ただ、1つ1つの地域の知名度が低くても個性的な取り組みを行っている「道の駅」は多数あり、それぞれの試行錯誤の結果、「道の駅」同士の連携の輪も少しずつ広がりつつある。道の駅事業を担う立場として、必要があれば「道の駅」同士の橋渡しを行い、また、今後、各自治体が自由に個性的な取り組みを行えるよう、制度面においても充実したものをしていくことが出来ればと考えている。各地域の「道の駅」発展のため尽力していきたい。