

平成 30 年度

茅野市議会経済建設委員会研修視察報告書

(経済建設委員会 特定事件継続調査報告書)

➤ 研修期日

平成 30 年 7 月 23 日(月)、24 日 (火)、25 日(水)

➤ 調査対象

 栃木県芳賀郡茂木町

- ・ 道の駅を避難所や防災拠点として活用について

 栃木県日光市

- ・ パークアンドライドの推進について

 栃木県さくら市

- ・ 道の駅「きつれがわ」の取組について

➤ 参加委員

委員長 長田 近夫

副委員長 矢島 正恒

委員 小尾 一郎

委員 小池 賢保

委員 篠原 啓郎

委員 望月 克治

➤ 市随行者

都市建設部長 篠原 尚一

議会事務局員 五味 利夫

道の駅の概念調査

道の駅は、日本の各自治体と道路管理者が連携して設置し、国土交通省（制度開始時は建設省）により登録された、商業施設・休憩施設・地域振興施設・駐車場等が一体となった道路施設で次の機能を有する。

- 1、道路利用者のための「休息機能」
- 2、道路利用者や地域の人々のための「情報発信機能」
- 3、道の駅を核としてその地域の町同士が連携する「地域の連携機能」

パークアンドライドの概念調査

パークアンドライド（英語: park and ride）とは、自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、自動車を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して、都心部の目的地に向かうシステムと解説されている。

栃木県 芳賀郡 茂木町

調査項目

道の駅を避難所や防災拠点として活用について

調査対応者

茂木町町長	古口達也氏
茂木町議会副議長	磯実氏
企画課企画係長	堀江順一氏（本年3月まで7年間、道の駅に常駐）
総務課消防係長	永嶋幸一氏
地域振興課地域振興係主査	為永崇志氏
議会事務局長	鷲谷正行氏

調査期日

平成30年7月23日 午後1時30分～午後3時15分

茂木町の概要

人口：12,358人 世帯数：4,525世帯（平成30年07月01日現在）
行政面積：172.69km²

調査目的

「道の駅もてぎプラザ」を避難場所や防災拠点として活用している現状を視察。

町という財政規模の小さい中、町にとってはかなり投資となる道の駅をそれも栃木県第一号設置した経緯とその道の駅に町の防災拠点施設を併設した経緯を聞く。

また、2014年道の駅ドライブマニア第1位となり、その後もトップクラスの人気を持続している秘訣を聞く。



道路行政において、地域産業や地域の安全・防災を考慮した政策を形にしてきた取り組みを学習する。

栃木県で第一号の道の駅、防災館を設置し災害避難所として活用できる施設の現状と課題。

調査内容

- 昭和61年の大水害のあと、6haの土地を取得し、「十石地区土地利用構想」を決定している。国土庁、農水省の各認定を受けた。
- 平成7年「茂木保健福祉センター」を開設し、翌年に栃木県第1号の道の駅に指定（登録）している。
- 平成11年（株）もてぎプラザを発足し、管理委託を開始した。農業・林業・商業・観光の振興を図るための事業展開が始まる。
 - ・急増する交流人口への的確なインフォメーション
 - ・「もてぎ」の情報発信基地
 - ・農業、商業、観光のネットワークによる経済振興拠点
 - ・地元雇用確保の場
 - ・新商品開発のための実験場
- 平成19年に「茂木町地域防災計画」の中に、有事の際の避難所、役場が被災した際の防災拠点の位置づけを明記した。
- 過去の災害に学び、道の駅が災害時の前線基地になると判断し、防災拠点として栃木県第一号の道の駅「もてぎプラザ」を設置。その後も災害が起こると、水道の断水に対応すべくトイレを井戸水にしたり、自動販売機の設置業者と災害時の協定を結ぶ、蓄電設備付きソーラー発電の導入など、実際の災害に学び、対応を続けている。
- 大雨等の災害が予測されるときは、職員が24時間体制で対応をし、庁舎が被災した時の防災拠点としても活用をする予定。
- 経営については、指定管理者により第3セクター方式により、地元雇用100人、年間売り上げ10億円を目標として、平成28年度・29年度と目標を達成している。
- 人口減少施策として、防災拠点として「道の駅」の振興を図り、軌道に乗っている
- 防災拠点を兼ねた道の駅は地産池消の農産物（特にゆず）でゆず塩ラーメンを中心に集客し経済効果がある。防災館の施設について参考になる。

【茂木町からの説明】

- ・当道の駅は、町職員2名が常駐し、株式会社社員約100名と共に道の駅の運営を行っている。
- ・昭和61年8月に台風の大雨により大水害が発生し、氾濫した河川を迂回させる大改修を行い、まとまった土地が此処にできた。
- ・平成5年に町でおもてなし施設を検討して行こうと、道の駅の計画が持ち上がる。当時、道の駅は全国に102駅あり、道の駅自体がどう言う物が明確では無く、ドライブインみたいな物を作ってどうなのかと言う意見も有りました。
- ・栃木県第1号の認定を受けられるのであれば、当時の町長の命令で、当時助役であった現町長が中心となり、道の駅事業に着手し平成8年にオープンする事が出来た。第1号と言うのは結果的には良かったのかなと感じております。
- ・当時は、運営形態がバラバラで商工会が運営するお土産屋さん、JAさんが経営する焼肉レストラン、地域のお母さん達の運営するレストランとかと言う形で、運営形態がバラバラで

した。

- ・平成11年に第3セクターで株式会社方式にしました。資本金5,000万で、90%の4,500万を町が出資していると言う事で、社長は町長が兼務している形になっております。
- ・町長が社長をやっていると言う事も有りまして、町職員が2名常駐し、株式会社と町のパイプ役的存在となっています。
- ・茂木町は人口減少が進んでおり、人口減少対策としての雇用の場づくりとして、企業誘致を行っても高速道路から離れており難しく、自前で働く場を作らなきゃいけない。町と密接な関係を持って運営をしている、株式会社もてぎプラザ道の駅が様々な事業展開をすることによって、雇用の場を作る。
- ・平成23年の従業員が約60人、売上6億でした。現在従業員100人以上、売上10億となりました。
- ・ジャムやドレッシングを作る加工工場を作ったり、バウムクーヘンの工場を作ったりと言う事で、最終的には雇用の場を作ると言う事で行っている。
- ・防災館のみ指定管理へ出さず町の運営になっている。その他は、株式会社もてぎプラザに全て指定管理料を出している。
- ・地産地消の場、6次産業について、ジャムやドレッシングを作っている工場では、ゆず、ブルーベリー、いちごとか原材料は、茂木町の農家からほぼ全量買い上げをしている。
- ・農家が1次産業で栽培し、2次産業の加工を道の駅が、3次産業の流通販売を合わせて道の駅が行って6次産業を進めている。
- ・また、教育の場として、中学生以上がインターンシップや職場体験を、道の駅を会場に行っています。
- ・町職員も1年目2年目の職員は、道の駅の店頭に立って接客をしている。
- ・防災館は、災害が起きた時に避難所となります。また、対策本部になる庁舎が被災した場合には、道の駅の防災館が対策本部になります。
- ・道の駅に設置してある自動販売機は、災害時には無料で提供できる契約をしています。1台500本、13台設定されています。また、契約している2社とは、1社1000本、計2000本ペットボトルの飲物が、災害時には優先して道の駅もてぎに来るよう契約をしている。
- ・食料は、飲食店や売店が有るので、大丈夫ですと。防災館には、食料品以外のブルーシートや発電機などです。
- ・防災館は、当初、備蓄倉庫としての考えが有ったが、1年に1回開ける位なので、それならば皆さんに見てもらえる施設にと言う事で、1階では、過去に茂木で有った水害や震災、竜巻などの災害を後世に伝えるパネル展示や、家庭で災害に備えたほうが良い物品などの紹介をしています。
- ・防災館の屋根には、太陽光発電10kWの蓄電池が有り。停電時にも対応しています。また、他の建物にも有り、通常は夜間のトイレの照明、災害時には、携帯電話の充電用に使える様になっています。
- ・基本的に防災館も補助金で設置しています。道の駅の施設は、町の方で整備をして、株式会社の方に指定管理で出しています。
- ・指定管理については、町から委託料を払っている訳では無く、2名の町職員の給与は町から出ています。年度末に利益が出るような形であれば、その分は町に入れていただきます。30万かける12か月分は明確にうたって有りますが、それを超える分については明確には予算書にはうたっていない。余剰が出た時には入れると言う事になります。

- ・この様な建物を建てる時に、半分町が負担しますが、後から会社から町へ入れてもらう形になっています。
- ・防災館は、過去に7、8回避難所として開設した事が有りますが、避難して来た人がここで夜を越したのは1回。東日本大震災以降で本格的な避難と言う事は起こっていません。
- ・Wi-Fiスポットですが、防災館と河川公園はちょっと弱いですが設置されています。

【質疑応答】

Q： 従業員の給与体系については。

A： アルバイト、パート、正社員となっています。家族を養えるだけの給料を払える会社でなければ人は残らないと言う事で、今は20数名の男性がいます。役職にいても、全従業員と面接を行い、なりたい職にする。社員になりたければ社員に、アルバイトがパートになりたければパートにします。逆のパターンも有ります。アルバイトがパートになれば責任が増します。パートが正社員になればさらに増します。

給与体系は、最初は役所の給与表を参考にして会社独自の物を作り上げたと思います。給与体系から言いますと、工場勤務等と比べると高く無く、基本給的な物は安いと思います。利益が出たら町に還元と言う事ですが、此処は120名中99名が町民ですので、まず町民に還元しましょう、次に施設に投資しましょうと言う事です。給与を上げてあげる、年に3回ボーナスを出して還元する、それが町民への還元だと考えている。その他に町民への施設の無料券を配ったりして還元している。

Q： マイナスが出た場合には町の方からの補助は考えているのでしょうか。

A： 今の所は、赤字は1回も無いです。資料に有るマイナスは、前年割れと言う事で、赤字は出していないと言う事です。

Q： 日々の経営責任は誰が果たしているのか

A： 会社側の現場のトップは支配人と言う形が有り、町の係長職の職員がいますので、2本立ての責任者と言う形です。総責任者と言われれば、社長である町長になる。

Q： 道の駅に防災拠点と言う面が加わると、有利な国県の補助が有ったのか。

A： 今は有利な物が有るかもしれませんが、建てた時は、特別な物が有りませんでした。

Q： 基本避難所等としての此処の位置づけは。

A： この防災センターは、避難できる方100名くらいです。すべて使用して200名避難できるかどうかです。全町民が此処にと言う事は不可能と思います。各ポイントポイントに小学校中学校で避難所を設けて有ります。メインの核は役場で2番目の核が此処です。

Q： 道の駅が多く感じているが、どうなのか。

A： 国道4号線と東北自動車道が有りまして、茂木町を含む東側は多いかなあと感じています。逆に多いから、1日掛けてぐるっと周遊して道の駅を回る方も多いです。

✚ 所感

茂木町長曰く、「道の駅もてぎプラザはドライブインではなく、行政の思いを現わす場である。」として、第三セクターによる経営であるが、代表取締役として町長自らが陣頭指揮をとって経営している。その思いは熱く、町長に会いたければもてぎプラザに行くほうがよいと言われるほどである。

経営が成功し続けている秘訣は、ここにあるように思う。

道の駅を防災拠点としても活用しているのであるが、町長の情熱と責任感の方に関心を持ってしまった。

実際の被災体験を基に、施設建設の目的や施設の活用について官・民・産が一体となって進めてきたことがよく伝わった。

一番感じたことは、トップの賢明な判断とリーダーシップが根底にあると感じた。

栃木県茂木町 道の駅もてぎ（栃木県第1号の道の駅）を視察

河川の氾濫があり、その改修で発生した土地の有効活用がきっかけであったことから防災館と地場商品の販売所が併設されている。

町長から、販売所は地域産業と競合するところがあるが、競争あつてこそ経済が活性化すると説明が熱く語られ、町長の肝いりの取組みと受け止めた。

また、第三セクターで事業を行う場合、行政と農協、商工会議所を避け、行政と銀行と民間会社がベストとの考えを示した。

過去の水害から学ぶ姿勢は素晴らしい。日常的にも活用されていて施設が遊んでいない。道の駅を商業施設と捉えずに、雇用の場として位置付けて実績を上げている点もその姿勢に学ぶところは大きいであった。

「道の駅」の経営理念及び経営状況に学ぶもの

- ・大災害を発端とした防災拠点としての位置づけと、人口減少施策としての設置及び経営理念・経営手腕は、町長の公約である「地元雇用100人・年間売上10億円」を達成し、B1グランプリを獲得した「ゆず塩ラーメン」をはじめとした新しい商品開発を常に心掛けており、特産の「ゆづ」の生産向上にもつながっている。
- ・地域にとって、地産地消や農産物を中心とした第6次産業等の起業に見られる「道の駅」等の構想については、どのような形態が望ましいか、詳細な検討が必要となるものと学んだ行政視察となった。

人口も少なく、何も無い田畑の中に道の駅を1つ作った事で、旅行客観光客が立ち寄り、食事や休憩をし、お土産を買っていく様子が良く解った。

地産地消の農産物、食べ物で、集客と消費効果が大きいと思った。

✚ 茅野市での展開の可能性

道の駅を茅野市にも欲しいという期待は聞こえてくる。無いのが不思議との思いもある。しかし、茂木町と異なるのは、茅野市にはそれなりに産業がある。何か市運命を掛けざるを得ない状況にまだない。道の駅は行政の支援が重要であると言われる。マイカーで訪れる観光客も多く、高原野菜・地場野菜の魅力は十分ある。観光政策の一つとして道の駅を真剣に検証してみることは価値あることと思う。

防災拠点としても道の駅を活用していることについては、現在、既に防災センターを計画しているが、道の駅の計画はないので、リンクして考えることはできないが、仮に道の駅を検討する場合には、防災への活用は必要となる。

今回の視察では、災害を受け必要なものを検討して進めてきた事例である。茅野市は、幸いにして大きな災害に直面していないが、土地活用や施設建設に関して「今一番何が必要であり、将来どうするか、将来どうなるか」等あらゆる角度からと官・民・産が一体となって

進めたことは参考になる。

道の駅を雇用の場としてとらえ、そこから地域資源を生かしていくと言う発想は茅野市も学び取り入れるところだと感じる。また、市役所が被災した時の災害拠点は今から真剣に用意を進めておく必要があると感じた。

当市における「道の駅」の設置構想については、地域内の民間事業者やJA直売所等の充実により、行政側としては、従来から必要性については積極的な見解は少なかった。但し、地域の特色ある農産物を中心とした産地直売やそれらの加工品等による第6次産業の起業等は、観光振興と併せて検討する必要があると思われる。

併せて、従来からの民事業者及びJA等直売所への影響等については、双方が特色づくりに努め、お互いが切磋琢磨することにより、相乗効果が期待できると想定される。

市では現在一つの道の駅があるが、地域的には観光地をかかえているので、道の駅を新しく作る事は可能と思う。

行政と民間企業が一緒になって作る検討が大事だと思う。

リーダーシップをとれる経営者が起業すればビジネスとして可能と思う。

栃木県 日光市

🚦 調査項目
パークアンドライドの推進について

🚦 調査対応者

日光市議会副議長	齋藤 文明 氏
都市計画課長	北山 誠司 氏
都市計画係長	小貫 裕行 氏
都市計画係副主幹	大橋 司 氏
議会事務局長	尾野 英昭 氏
議会事務局議事課総務係副主幹	早川 貴士 氏

🚦 調査期日
平成30年7月24日 午前9時30分～午前11時00分

🚦 日光市の概要
人口：83,016人 世帯数：36,501世帯（平成30年07月01日現在）
行政面積：1,449.83km²

🚦 調査目的

渋滞緩和策のパークアンドライドの推進の状況の視察。

世界遺産である日光の寺社を抱え、世界遺産であるが故、又国立公園としての対策を踏まえた観光シーズンにおける市内の交通渋滞対策を探る。

観光地における渋滞緩和策を実例を通して学ぶ。



調査内容

- 日光市では、観光シーズンになると、東照宮観光のための来訪自動車台数が界隈の既設駐車場の容量超となり、東照宮へ繋がる道路が大渋滞を起こしてきた。その渋滞の緩和策として、「パークアンドライド」政策の推進を図っている。
- 年間100万人の観光客が訪れるが、ほとんどは自家用車である。更に観光期間も季節により集中しているという。(年30日がピーク) 観光客の渋滞のイメージは良くないと、住民の生活にも騒音や安全の問題が生じている。
- 平成14年より「日光市まちづくり交通計画」を策定し、対策に取り組み始めた。
- 平成20年パークアンドバスライドの実験に入る。
 - ・遊休地利用やスケートセンター駐車場を臨時駐車場(679台分)を確保。
 - ・臨時駐車場と世界遺産地区周辺までをシャトルバスの運行。
 - ・シャトルバスの行き(約1.3km:4分)と帰り(約2.0km:6分)の運行ルートで実施。
- 国際的に著名な観光地である二社一寺の世界遺産地域を持ち、観光シーズンには街中の渋滞がひどく、生活にも影響が及ぶ状況の改善を目指しての工夫を学ぶ。
- パークアンドバスライドによる交通対策につて
 - ・日光の二社一寺が、世界遺産に登録されたことに伴い、従来以上に市内を中心とした交通渋滞が、市民生活に及ぼす影響など大きな課題となっていた。
 - ・また、日光を訪れる観光客にとって、世界遺産地区周辺の渋滞は、観光業に対する影響も大きな問題となっていた。
 - ・そこで、渋滞対策事業として、周辺に臨時駐車場を開設し、シャトルバスにより世界遺産周辺地区まで観光客を円滑に輸送する事業を実施した。
 - ・事業経費については、年間900万を要しているが、二社一寺からの負担金等については、現状ではいただいている状況です。
- 自宅からの自動車と公共交通のバス、鉄道を利用しての具体的な運行方法について視察した。毎年、ゴールデンウィークと秋の紅葉シーズンの2回にやっていると事。

【日光市からの説明】

- ・多くの観光資源が有る事から日光市へは、国内外から年間1千万を超える観光客がお見えている。多くは世界遺産日光の社寺を訪れ、道路は神橋の交差点に集中し大渋滞を起こす。神橋まで2時間以上もかかってしまうことが有ります。世界遺産周辺の駐車場は、民間駐車場を含め約700台有るが、世界遺産を訪れる数が、これをはるかに上回っています。
- ・多くの観光客が、公共交通を利用しないで、車で訪れている事や。観光の時期が重なっている事が原因として考えられます。

- ・渋滞対策として、駐車場の増設や道路整備が考えられるが、渋滞する日数が1年を通じ30日に満たない事、地形的条件が悪く駐車場や道路整備が困難である事、またインフラ整備については、世界遺産を意識した自然景観に配慮する必要があるなど、地域的事情も原因となっています。
- ・日光市では観光シーズンの渋滞が長年の課題となっている事から。観光渋滞の緩和を目的にまちづくり交通計画検討会を設置し、まちづくり交通計画を策定しました。
- ・まちづくり交通計画策定では、世界遺産地区周辺を重点エリアとして、まちづくりと交通のふたつに視点を置き、日光に訪れる観光客のサービスと日光に暮らす市民の利便性の向上などを目標に設定しました。
- ・問題の解決に向けて交通実験の実施が提案され。平成16年から平成20年まで、職員駐車場や小学校の校庭などを活用したホリデーパーキングや、JR日光駅北側の遊休地を活用したパークアンドバスライドを実施し、併せて利用者にクーポン券などを配布し街中商店街の活性化に努めました。
- ・平成20年度に実施したパークアンドバスライド実験では、東武バス日光の協力を得て500円の駐車利用料金と引き換えに、路線バス世界遺産巡りの1日乗車券を配布し、街中の回遊の向上を図りました。しかしながら、渋滞が路線バスの運行に支障をきたしました。また利用台数が2日間で87台で有ったことから、効果的な対策には至らなかった。
- ・観光シーズンには世界遺産地区周辺の駐車場は全て満車となっていました。またう回路が無い事から渋滞を避けることが困難になってしまいます。
- ・平成28年度から現在実施しています渋滞対策事業では、新たに平成27年に栃木県や日光市などの関係機関による日光地域交通対策検討会を設立し、渋滞対策に対し総合的な検討を始め。日光市では平成28年度より世界遺産地区における駐車容量不足の解消と国道119号の渋滞緩和をはかるため、日光霧降スケートセンター駐車場を活用したパークアンドバスライドを実施しました。臨時駐車場（容量680台）と世界遺産地区入口までの無料シャトルバスを（1周約3.3kmを、中型バス2台から3台で10分間隔で）運行しています。
- ・これまでの社会実験を踏まえ、シャトルバスが渋滞に巻き込まれないように、運行ルートの一部を車両規制（交通誘導員3名配置）しながら、シャトルバスが円滑に運行できるように努めている。
- ・車両の誘導については、日光インターや国道119号などの道路に56枚の誘導看板を設置し、世界遺産に向かう車両を臨時駐車場に誘導することで車両の分散化をはかっています。
- ・利用促進と円滑な誘導を図る為、観光協会や栃木県のホームページを活用し、事業の周知と日光宇都宮道路のサービスエリアや観光協会などにPRポスターを掲示しています。また、PRに併せ公共交通の促進をはかっています。
- ・ゴールデンウィーク時の9日間の実績は、臨時駐車場に3,792台の利用が有り。その内利用者が一番多かった日は、1,560台の利用が有り、駐車場の利用が約2.3回転した事になります。また、国道の渋滞は2.2kmになりました。臨時駐車場を利用した方の負担が軽減され滞在時間が増えたと考えています。また渋滞緩和に一定の効果が有ったと考えています。
- ・今後の実施については、秋の紅葉シーズンに6日間実施予定です。

【質疑応答】

Q：パークアンドバスライドの実施により解決できた課題は。

A：3,792台の利用が有りました。それによって車両の分散化がはかれたと考えています。

また、利用台数が多かった5月4日は1, 560台利用していますので、車両1台を10mとしますとおよそ15.6kmの渋滞緩和に繋がったと考えています。今後の方向性については、パークアンドバスライド継続実施しながら、日光地域交通対策検討会において河川敷とか民間空地を利用した臨時駐車場を検討して行きたい。また、駐車場情報案内板の設置も検討して行きたいと考えています。

Q： 海外からの観光客が多いと思うが、言葉の問題の対応は。

A： 外国の観光客は主に公共交通を利用しており、車で来られる方はほとんど無く、このパークアンドバスライドの利用はほとんどありません。その様な状況なので、対応の方もまだ考えていません。ただ、JR日光駅や観光案内所では外国の観光客対応の窓口が有ります。また、11言語に対応するパンフレット等も配布しております。

Q： パークアンドバスライドの今後と課題について。

A： 今回のパークアンドバスライドについては、臨時駐車場へ誘導するという事で、車両の分散化にはつながっています。渋滞が緩和され観光客への負担は緩和されたと考えられます。それから、観光滞在時間が増え観光振興に寄与したと考えています。課題としましては、天候により観光客の数に増減が有り、最大限の効果が出せない時もあります。多くの車両を臨時駐車場に誘導したいのですが、街の中で民間駐車場の経営も有り営業妨害になってはいけないと言う課題が有ります。現在は誘導看板の目隠しを外したり付けたりで調整しています。

Q： このパークアンドバスライドの総経費、どの位の経費を要しているのか。効果が出ていると言う事で住民の評価はどの様か。また、観光客が年間を通じて多いと言う事で、公共交通の取組はどの様になっているのかお聞かせください。

A： 予算ですけれども、平成28年度が約900万、課題が多く次の年次の年と増えて、今年度は1,200万になっております。シャトルバスの円滑な走行と言う事で、台数を増やしたり、交通誘導員を増やしたりして増えております。住民の評価としては、平成28年度に市民アンケートを行い、4割から5割の方は実施した効果が現れたとアンケート結果を頂いています。他の方はあまり効果が見られないとか、やっても意味ないのでと言う意見も頂きました。過半数の方に評価いただいています。また、利用者からもアンケートいただきまして、利用者は利用して良かった、渋滞に巻き込まれないで時間を観光に使えたと感謝の声をほとんどの方から頂いています。

公共交通の取組ですが、観光PRと一緒に観光の受入態勢として、出来るだけ公共交通を利用して下さいと言う事で声がけをしています。公共交通に対しては地形的問題が有りまして、バスレーンを作ったりバス優先の時間帯を作った交通規制はやっていません。本来であれば、借上げのシャトルバスでなく、公共交通を使ったパークアンドバスライドを出来ればいいのですが、出来ない状況です。

Q： 実際の住民の方の公共交通の利用については。

A： 地元の方その辺が分かっている、渋滞する道路とは別に、日光宇都宮道路が並行して走っていて、そちらの方をお金を払って迂回をしている。実際の公共交通は決められた路線が有りますので、どうしても渋滞に巻き込まれ、利便性に欠ける状況です。

Q： 民泊新法と言うのが出来て、これだけ観光客が多いと民泊の方を利用される方が増えて駐車場等への影響有ると思いますが、民泊の状況はどうか。

A： 観光の者がいないので詳しくは申上げられませんが、宿泊の方は日光に限らず鬼怒川とか温泉街とかそちらの方を利用されるのですけれど。民泊を使われる方は外国の方が多く、外国の方はほとんどが公共交通を利用していると思いますので、駐車場の問題

は無いと思います。

所感

パークアンドライドで、交通渋滞はかなり緩和された感はあるようである。ピーク時では、従来の半分の所要時間で日光東照宮へ行けるようになったということである。マイカーを使わずに来訪する観光客も多く、当然マーカー客も散策をするのであり、道路渋滞、路上駐車は深刻であったようだ。世界遺産の条件からも対策は必要であったようだ。

年間を通じての交通渋滞ではなく、期間限定の対策として効果を上げている。民間業者（駐車場経営者）の配慮もされていることも見逃してはいけない。

栃木県日光市 パークアンドライドの取り組みを視察

日光市では観光地周辺整備に於いては国定公園法の規制により駐車場等の政策もままならない状況からいろは坂や日光東照宮に観光客が集中する時期に合わせてパークアンドライドシステムを導入し、市内の渋滞対策として一定の効果が得られているとのこと。（宿泊は鬼怒川方面に流れているとのこと。）

その導入日数は年間 17 日前後でゴールデンウィークや紅葉の季節に限られ、係る費用は 1,200 万円で議会から指摘もあるとのこと。

茅野市に例えると御柱祭対策が毎年来ると考えれば分かり易い。

日光市と茅野市の森林面積を比較すると茅野市の 73%に対して日光市は 87%であることから、政策の参考にと考え生活面積人口密度に変換してみた。

日光市は 188.48 km²に 8 万 3 千人が生活し、人口密度は 440 人/km²、
茅野市は 71.82 km²に 5 万 5 千人が生活し、人口密度は 765 人/km²。

世界遺産と言う大きな観光の目玉を持つ地域の苦勞の面を知ることが出来た。渋滞緩和をそれで終わらせずに、市内を歩いてもらう取り組みにしているところは素晴らしいと感じた。

観光地周辺や市街地等の渋滞対策として、市単独の「パークアンドバスライド」事業を平成 20 年 10 月から交通実験として導入してきている。

観光客や市民の利便性の向上を目的に導入されたこの事業は、日光周辺が世界遺産に登録されていることからしても、一定の成果を上げている。

但し、事業に要する経費が、29 年度は 900 万円、30 年度は 1200 万円と、多額の投資をしているので、今後の検討課題となっている。

また、市民の足となる公共交通の検討導入については、今後の課題となっている。

世界的に有名な観光地の道路渋滞緩和策を勉強した。
行政の補助が毎年必要であるが、やむを得ないと思う。

茅野市での展開の可能性

御射鹿池付近、八ヶ岳桜平登山道入口付近の駐車場がシーズンともなると慢性的飽和状態となり、道路への駐車が原因で交通面に支障を来している。自然保護の面では過度な自動車乗り入れは問題となるが、観光都市として観光面の集客を考えると対策を講じないわけにはいかない。

パークアンドライドは、うってつけの策と思える。
シーズンという僅かな期間ではあるが、利便性、環境保護の面から検討してみるべきである
と考える。

新たな駐車場を開発できない事情から、既存の施設の駐車場利用や遊休地活用を使って管理している点は学びたい。

パークアンドライドの考え方

諏訪地方では、御柱祭の時に下社関係で導入している。

茅野市の交通事情を見ると朝夕の通勤通学時に混雑するが渋滞とは言えない程度である。

交通弱者や買い物弱者の足を考えるときの、一つの方法として参考になる。

導入するかしないかより、人を集める方法（駐車場）と大勢を移動（バス利用）させる方法等の考え方を活用することが大切と考える。

茅野市もかつてはビーナスラインやスキー客などによる渋滞がひどい時期があったが、行き先が広がっており、日光市のような取り組みでは対応が出来ないと思われる。しかし県との連携や、試験的にいろいろ試してみる心構えは大いに学ぶべきところだと思う。街中も国際的な観光地になるべく工夫がしてあるのがうかがえた。景観にもこだわりが感じられる面が多く、また、東武日光駅のトイレや駅前の避難場所の案内図などは分かりやすく見習うべき点が多くあった。茅野市も観光を売りにする以上は、もっと来ていただいた方の立場でものを見ることを心掛けるべきと感じた。

本市の蓼科・白樺を中心とした観光地への交通渋滞は、高度成長期等における問題に比べれば、現状では喫緊の課題とはなっていないと思われる。

但し、多くの観光客が自家用車やバス等の車で、観光地を訪れている現状だが、JRを利用する観光客への、バスを中心とした2次交通の利便性を向上する課題はあると思われる。

また、市民の足となる公共交通についても、現状の交通システムの更なる利便性の向上や、免許返納者へのタクシー券など見返り等の検討に入る時期となっていると思われる。

市の観光客は渋滞する程、多くないので今は必要ないと思う。

栃木県 さくら市



調査項目

道の駅「きつれがわ」の取組について



調査対応者

さくら市議会 議長 小菅 哲男 氏

さくら市議会 議員 岡村 浩雅 氏 (建設経済常任委員長)

さくら市議会 議員 若見 孝信 氏 (建設経済常任副委員長)

商工観光課 課長 手塚 秀樹 氏

商工観光課 課長補佐 野崎 憲作 氏

商工観光課観光係長 笹沼 雅 氏
道の駅きつれがわ支配人 知久 祐一 氏
議会事務局議事課長 竹内 浩之 氏
議会事務局議事課議事係副主幹 大貫 哲男 氏



調査期日

平成30年7月25日 午前10時00分～午前12時10分



さくら市の概要

人口：44,741人 世帯数：16,098世帯（平成30年07月01日現在）
行政面積：125.63km²



調査目的

「道の駅きつれがわ」の取組みについて状況を視察

全国に1145の、関東でも175道の駅が現在ある。設立時に於いても後発組となる感のある中、道の駅を市として設置することに至った経緯を聞く。現在栃木県にも24の道の駅があるが、もてぎと争う人気を持続させている秘訣を聞く。

トイレと休憩のためだけの立ち寄る場所から『行こう』『行ってみたい』と目指す場所として設置した道の駅の取組みを調査する。

道の駅の運営方法などを実例から学ぶ。

道の駅「きつれがわ」の取組について

道の駅に喜連川温泉があり温泉施設が有る事による集客はどうかとの視察



調査内容

- コンセプトが明確である。
 - ・ 生産者の顔が見える新鮮で安全・安心な農産物を提供している。
 - ・ ここでしか買えないオンリーワンの品揃えをしている。
 - ・ 滞在時間を長く延ばすための環境を改善している。
- テーマを設定している。
 - ・ 大正ロマンを醸し出す施設や什器、またスタッフのユニフォームを矢絣の着物にしている。
- 地元に関係ある企業と連携した商品のPR。
- 物産市的なものから始まり、民間の知恵と人を入れて目的地となる場所づくりを前提に新たな取組みをし、地域の名店の協力も取り付けている。栃木県の名産品を取りそろえて、ここに来ればなんでもそろうとの評判も得ている。
- 栃木県の「道の駅」の開設状況から、それらの特徴について視察し、本市における観光振興を軸とした「道の駅」の開設についての視察とした。
- ・全国的に道の駅が増え、過当競争的な様子があるが、そうした状況で道の駅「きつれがわ」を大規模改修し運営が順調なのは、どのような方針や運営形態で経営しているのか等を訪ね

た。

- ・温泉と食事処ろが併設されていて利用しやすい施設になっている。お土産や地元農産物、地酒、鮎等の品数が多いスーパーマーケットが並んでおり売上げ額は多いと感じた。足湯もあり、良いアイデアと思った。

【さくら市からの説明】

- ・平成13年の旧喜連川町の時に栃木県内8番目の道の駅としてオープンしました。温泉付きの道の駅と言う事で、来客、売上も順調に推移し、平成21年度をピークに横ばいになり、平成23年には東日本大震災で観光施設の被害を受け、また風評被害ですとかで減少になりました。
- ・平成25年度に再整備計画と言う事で始まり、平成27年度には実施設計し平成28年度に大規模なリニューアル工事を実施しました。
- ・分散していた建物を集約し、また新たに土地を購入し駐車場スペースを確保し、約9億弱の費用を持って今回のリニューアル工事を行いました。
- ・財源につきましては、農水省関係の農山漁村活性化支援交付金で2億1800万と、新館の方に太陽光発電を付け、そちらの太陽光設備の国の交付金1,400万で今回の工事と言う事になりました。
- ・全国では1,145の道の駅が有ります。関東圏内だけでも175駅です。関東の道の駅をほぼ回り、栃木県内だけでも24の道の駅が有り、特徴を作らない限りこの道の駅としての魅力を失うと言う事で、どんな道の駅を作ったら良いのか進めました。
- ・特筆すべき点として、旧喜連川町は江戸時代には、喜連川足利氏が治めており、五千石の領地ながら十万石の大大名との同等またはそれ以上の待遇を受けて、小さな大大名と言う事で、城下町で有ったと言う事と、足利家とゆかりのある町であると。
- ・道の駅の概要として、当初は本館に温泉が有り、温熱の利用ハウスが有って、一時はお花の売り上げも高かったようですけど長続きしなかった。又ふるさと直売所と言った物が有りました。
- ・2011年東日本大震災の後、放射能の風評被害等も有りお客様が激減した。
- ・大きなコンセプトとして、目的の場所にする。温泉が有ると言う事で「癒し」と「食」と「さくら市」を道の駅から情報発信しようと言う事です。
- ・道の駅のコンセプトとして、明治大正昭和を生きた野口雨情とゆかりが有り。また、地元にも当時の銀行や警察署など数々の大正時代の建築が有ったと言う事で、大正ロマンと言う事で進めました。
- ・栃木県は海が無いので、農産物をお客様に如何に提供するかと言う事で、新鮮で安心安全な地元の野菜が約85パーセント、旬の果物とか売り場を盛り上げるために15パーセント他からの仕入れとなっております。
- ・今後の道の駅のキーワードは「オンリーワン」です。ここでしか買えない、ここでしか味わえない、ここでしか体験できない。ナンバーワンは大変ですけど、オンリーワンならば狙えます。
- ・道の駅と喜連川温泉との連携については、喜連川では温泉手形と言うのが有り。1,500円で購入すると、7つの温泉巡りをしていただいて、3つの道の駅の利用が出来ます。
- ・全国的に道の駅が過当競争の様相が有るが、競争であることは解っていた訳で、とにかく、さくら市を元気にしようと言う事で取り組んで現在に至っている。
- ・栃木県の道の駅は特殊で、24ある内の10の駅が、東武宇都宮百貨店からスタッフが行っ

ていて、他の県と比べ商業ベースかなと思います。

- 温泉とのセットについては、この道の駅の最大の魅力の一つだと思います。JAFカードをお持ちの方は入浴100円引きの告知をしました。結果、昨年の11月から6月までに1万2,278名の方がご利用いただいています。
- リニューアルして驚いたのは、茨城県、埼玉県のお客が多く、いま県外のお客が35パーセントです。観光地が無いですから、ドライブがてら道の駅へ来ると言うお客が多いです。道の駅を回っているのですね。駐車場を増設して264台、臨時駐車場を含めて300台近い駐車場を近隣に持たせたと言う事は良かった。
- 道の駅の設置と利活用については、元気な道の駅を作ろうと言う事で、昨年の4月リニューアルオープンをしまして、100万人を超える入場者が有る。
- 経営方針については、何が大切なのか、利用者にとっては駐車場が有って、トイレ休憩が出来るのは当然です。この道の駅は、さくら市の良さをどれだけ伝えられるか。さくら市にいらっしゃって、ふれあいの場としてどれだけ提案が出来るか。この道の駅資本自体、93パーセントさくら市です。第3セクターの中でも全国的にも市のウェイトが高いと思います。さくら市のこの思いを道の駅でさくら市民にどれだけ伝えられるか。それから、地元の地産地消、地元へのこだわり。これは議会のご理解も頂いて、県内の物も有りますよと言う事でご案内しています。株式会社でありますから、適正な利益の確保、我々には大切な住民の税金を利用している訳ですから、そういう意味では利益の確保。最終的にはコストのかからない経営を目指して行こうと言うのが、経営方針の大きな柱となります。初年度8億の売り上げが有りました、2022年には10億を目指している。
- 行政及び議員の関わりについては、元々こちらは旧きつれがわについては、温泉も含めて、一般財団の観光施設管理協会に業務委託しておりました。当時、旧喜連川町時代は、協会の方に町の職員が出向と言う形で、温泉施設の管理等をしていました。また、議員の関わりとしましては、国の交付金が有ったとはいえ、多額の市費の負担も有りますし、運営面でもかなりの市の予算を使っております。議会の皆さまのご理解を得ながら予算化し現在も指定管理と言う所で、株式会社道の駅きつれがわに出資金の93パーセントが市と言う事でその部分につきましても各議員の皆様のご理解を得ながら進めて来た所でございます。
- 川のほとりと言う事で、豪雨災害の危険性については、この道の駅の裏手側に栃木県のヘリポートが設置されていましてドクターヘリなんかは着陸できる物になっています。河川敷の部分は浸水しますが、敷地の上には水が乗ったと言う事は無いと聞いております。



Q：道の駅の設置経過また、防災拠点として道の駅の位置づけはどうなっているか。

A：道の駅の当初建設時は、旧喜連川町時代に町の方で取得していた土地が有り、民間開発の話等が有りましたが実現せず、どうしようかと言う事で、県の方で防災センターを作りましょうと言う事で、県が土地を買ってくれて防災センターを作りました。そしてここをどうしようかと言った時に、昔、道の駅は駐車場とトイレだけしかなかったものですから、そういう物でも良いだろうと言う事で道の駅を作りましょうとなった訳です。その後5

億円の寄付が有って、クアハウスを作ったと言う経過が有ります。

Q：補助金を使っただけのリニューアルだと思うのですが、経過年数とか諸々の条件が有ったのか。

A：対応年数が経っていないと補助金なかなか貰えない。46パーセントぐらいでしたかね。

Q：民間事業者との競合は有るのですか。

A：この地域には、小さい所でJAさんでやっている直売所やスーパーなど有りますが、上手く共存されている。物によってこちらの直売所とか、道の駅は比較的値段が高いですかね、ただ新鮮さ等で買ってもらおう。

Q：温泉業者さんとの競合はどうでしょうか。

A：あくまでも、喜連川地区の温泉施設に限るのですけれど、温泉施設協議会を作ってまして、民間の施設を含めて協議会を組織し、温泉に関する事業ですとか有ると、調整を図りつつ行っています。

温泉はいたるところに掘って有りまして、ゴルフ場は全部温泉、民間でやっているホテルも何か所か有ります。市営でやっているのが3つ位。全部泉質が違うので、リピーターは自分の合った好きな温泉に行っていると言うのが、多分実状かと思います。自然とできた棲み分けみたいな。

Q：先程、売り場の方を見させてもらった時に、軽やかな音楽が流れていましたが、あれは何かきっかけが有ってですか。

A：もともとは、喜連川温泉の観光PR大使でプロ歌手で関口さんが、オープンの時にサビの部分だけを流そうかと言う事で一緒に色々考えていました。そのうちに日本でもこんな曲の有るの無いので、作っちゃおうと言うことで作っていただいて。これが毎日流れているのですが、心地いいんですね。怖いのは、取引先の業者も鼻歌を唄いながら、買い物しているおばあちゃんも喜連川って唄っていたり。私達毎日聞いているのですけれど、最初の2、3日はうんざりしたのですが、聞いてるうちに癒されちゃうんですね。

Q：株式会社道の駅きつれがわ、93パーセントさくら市で、他はどうなっていますか。

A：JAさんが2パーセント、地元金融機関が3行、商工会が氏家と喜連川、それぞれ1パーセントです。

✚ 所感

さくら市のよさをいかにして伝えることができるかを常に念頭に置いて経営をしている。おもてなしのある駅を目指している。その思いは、従業員の制服選択にも表れている。東武百貨店に企画のアドバイスをお願いし、市職員、道の駅従業員が妥協をせずに作り上げてる印象をもつ。温泉施設を組み入れるなど地域の特性を考察し、営業に活かしている。東武百貨店にアドバイスを依頼し、そのノウハウをいかに取り入れたのは、もてぎも同様であると聞いた。もてぎとはいいライバル関係にあり、刺激し合っているようで、それが、人気持続の根底にあると感じた。

掘れば温泉が出る地の利を活用した施設で、道の駅らしからぬ設備やおもてなしのこだわりが『行こう』『行ってみたい』に繋がっていると感じた。行けば『何かあるぞ』と感じさせるのも良い。

百貨店経験者のおもてなし・接待のノウハウが活かされている。

栃木県さくら市 道の駅きつれがわ（合併前の県内8番目の道の駅）
平成13年喜連川町時代に県内8番目の道の駅としてスタートした。

市に対して5億円の寄付があったことをきっかけに平成29年にリニューアルオープンし、市の出資比率は、93%とのこと。

特徴は湧出する温泉(日本3大美肌の湯)を利用した足湯等の温泉施設が併設されている。

また、荒川と内川が合流する三角地帯に設置されたことから、棚場を設けアユの料理を提供している。

経営状況は、粗利で4%とのこと。

先ず、会場の準備に感動をした。国際交流のように両市の旗をテーブルに飾るなど、身に余る歓迎をしていただいた。また、運営に関しては本気度がそここに感じ取れた。買い物をするにも、食事をするにも心地よい空間が広がっていた。

道の駅を開設し大規模改修した目的は、さくら市を元気にしようとする市の事業として取り組んでいる。また、施設の支配人には、地元の物販に携わっていたプロ(専門家)を採用し、買い物をする目線で店舗を改修し、常にお客を呼び込む努力を心掛けている。

また、市の遊休財産であった土地に、県の防災ヘリポートを誘致するとともに、道の駅も温泉を併設し開設した。

道の駅の運営は、赤字経営ではなく企業としての存続を掛け、利益の確保に努めている。

全国各地に道の駅が出来てきているが、温泉施設が有る道の駅は集客面でも食事、土産品の売上げ面でも効果は大きいと感じた。

茅野市での展開の可能性

さくら市の持つ資源は温泉も含め茅野市にもある。東京からの距離こそ120kmではあるが、車での所要時間は150分であり、さほど茅野市と変わらない。さくら市とは違い茅野市は名古屋圏もターゲットに入れられることである。

全国で数多い道の駅ではあるが、道の駅ブランドには代えられない価値があり道の駅を選んだという。

もてぎを視察し、さくらを視察し、茅野市でも検討にあたいすると思う。

地域を活性化させる1つの手段として「道の駅」を視察した。軌道に乗せるまでの関係者の連携や協力(大口寄付等)と専門的な技術のある人材を発掘しそれを儲かる事業と位置付け、更には地域の人たちが力を発揮できる場所として進めてきたストーリーは参考となる。

何よりも歓迎のこころを持って来客に心掛けていることは、第一に取り入れるべきところ。また、売りたいものを明確にして、作り上げている点は道の駅に限らず観光地として生きていく上では学ばなければならない。

観光資源や農産物の豊富な本市において、道の駅に限らず、施設の経営については、仕入れや販売の専門家による常にお客様目線と利益計上の経営が求められると思います。

本市においても、防災機能や総合インフォメーション、第6次産業の振興など、様々な機能を持つ施設の意味合いについて、検討する時期に来ていると思われます。

今後、温泉施設、防災施設を併設した道の駅を作る検討をしていったら良いと考えます。

