

政務活動費（公明党市議団）出張報告書

平成30年 9月 6日

氏名 平田 陽道	用務 ①石狩市厚田多機能拠点形成ビジョンについて ②旭川市の観光行政について
期間 平成30年 8月 6日から 平成30年 8月 8日まで	出張先 Ⅰ. 北海道石狩市 Ⅱ. 北海道旭川市

調査事項・意見

I. 北海道 石狩市（人口 約5万8千人 面積 約722km²）

【説明者】石狩市企画経済部 商工労働観光課 中西課長
石狩市企画経済部 ” 佐藤主査

石狩市厚田支所を訪問し、石狩市企画経済部中西課長から歓迎の挨拶をいただき、浦岡会長の答礼後、石狩市厚田多機能拠点形成ビジョンの中核を担う、【道の駅石狩「あいろーど厚田」】について、別添資料に基づき詳細な説明を受けた。

（内容については、以下のとおり。）





① 石狩市の概要

石狩市は南北70kmの縦に長い市で、平成17年10月に「石狩市・厚田村・浜益村」の3つの市・町が合併してできた市である。

合併当時、石狩市が5万5千人、厚田村と浜益村を合わせて5千人、合せて約6万人だったが、合併から13年たって、現在は約5万8千人。2千人の人口減となっている。この2千人の減は厚田村・浜益村での過疎化が進んでいるためである。

② 道の駅建設までの経緯

もともと、合併した時に、厚田村・浜益村それぞれに地域協議会があった。その中で厚田地域の方々の活動が盛んであった。

「過疎地域の産品をどうやって売るか」などの、任意の団体を立ち上げたり、厚田出身の偉人の方々の資料展示コーナーを独自に展開するなどの活動が行われた。そのような中で、拠点となるハードを整備していかないといけないということで、平成25年に複合施設の検討委員会を立ち上げて、「地域の核となるハードスペース」が作れないかの検討を開始した。

スタート当初は道の駅を建設するイメージはなく、複合施設を検討する中で、国土交通省に、道の駅の企画として提案したところH27年1月、「重点道の駅」として認定された。

※日本海を結ぶ国道は、北側に100km行かないと道の駅といった、ドライバーの休憩スペースがなかった。札幌市から次の道の駅までの距離を考えた時に、現地点は空白地帯であった。

建設地は、もともと「厚田公園」という公園施設であった。その古い資料館を取り壊して、新しく作った。駐車場については、傾斜地であったため、造成を行って確保した。

平成27年1月以降、測量・設計・造成行い、H29年2月から建物の建築を開始し、この4月27日ゴールデンめがけてオープンする形でスタートした。

③ 来館者数について

コンサルに委託した 基本的な道路の交通量から計算して、17万5千で設計している。今年度は初年度の開業効果 20万人程度は期待できるかなと考えているが、すでに30万人を超えている。(8月5日)

GW当初 5~6000人で現在も週末は5~6000人(春先より時間長くしている)の来客がある。冬はかなり落ち込むことを見込んでいるが、最終的には50~60万になりそうである。

④ 交通渋滞について

交通量がかなり増えたので、道路の渋滞がおこる。GWには最長10kmの渋滞が生じた。そうなると、営業時間内にたどり着けないので、広報車を出して帰っていただいた。ほとんどが札幌から北上するお客様のため、そちら側が渋滞する。現在も5~6千人が入ると、渋滞が1~2km発生する。その辺の苦情がある。北海道は渋滞に慣れていないため、道の駅が目的ではない方には特に迷惑をかけている。

渋滞を予測して、右折レーン(札幌からは右折)をオープンにあわせ国に作ってもらったが、足りないのが実態である。道の駅は、道路を通過する人に「安心・安全の休憩施設」のはずが迷惑施設になっているところもあり、対応に苦慮している。

今後お盆に向けて、渋滞が更に多くなるのではないかと心配している。渋滞対策としては、警備員を配置するしか対応のしようがなく、警備員を配置しても、直接渋滞の解消にはならないのだけども、今後も極力対応はしていく。ただし、そうすると、売り上げ以上に、コストがかかってくるという一面があり、非常に苦しいところではあるが、今はその形をとっている。

⑤ 運営について

運営は「株式会社 あい風」が行っている。市が100%出資の第三セクターである。

道の駅を作る時点で、北海道内でみちの駅を運営している大手や、地元の業者と話をしたが、過疎地域でもあり、夏冬の入りの差が大きいということで、引き受けてくれるところがなかったため、市が直接、運営にかかわることになった。

直営より、民間の経営手法を導入すべきということで、第三セクターという

形で会社を設立した。

設立1年前、会社の社長となる方に市の非常勤職員としてかかわってもらい、会社の組み立て、道の駅の組み立てを検討してもらった。

平成29年4月、資本金800万、市100%出資として設立したが、出資については、拡大も検討している。

⑥ 施設について

平地が少ないので、高さを取ることで面積を確保した。

地域の方々から、日本海に沈む夕日が自慢だから、その眺望を使って欲しいというご要望もあって、高さをとるかたちになる。

2階に大きくガラス面をとり、主にメインフロアとして、飲食のテナントブース3店舗と休憩スペース、もともとあった資料館を移設して地元の偉人を紹介する資料コーナーを設けている。

傾斜地を利用して建てているので、2階・3階から出入りできる。

3階には展望デッキがあり、エレベータも設置している。

2階からは、こども広場に直接バリアフリーでアクセスできる。

夏と冬の人の入りの差が大きいだろうということもあって、冬季は1階のみの営業をする。

1階には24時間・365日使用できるトイレを設置し、国土交通省の提供する道路情報を24時間・365日提供できる施設となっている。

1階フロアは通年営業。365日営業することもある。お土産コーナーを設けた、施設を運営する第三セクターが直接運営している。

お土産コーナーには、白い恋人やロイズのチョコレートといったメジャーブランドは置かないのが趣旨で、地域の業者さんが作ったもの、地域の産物を使って作られた商品を中心として販売している。

その他、石狩市と友好提携を結んでいる「沖縄県恩納村」「石川県輪島市」の商品を置いており、それぞれの市・村でも石狩市の商品を販売してもらっている。

又、石狩市から北部地域の観光・地域振興の連携が非常に大事だということで、浜益の北部に隣接した「増毛町」の商品を置いてある。

⑦ テナントについて（建物内 4店舗・建物外 1店舗）

<建物内>

a. 1階-1店舗（通年営業）

・『一純』…「お蕎麦とおにぎり」を提供。元々お蕎麦屋でも何でもない地

元の建設業者が運営。事業とは関係なく畑で蕎麦と米を作っていたので、それを使用して蕎麦等を作って提供してくれている。

b. 2階－3店舗（冬場は閉鎖）

- ・『Lico Lico厚田』…近隣の町のジェラート屋さんが出店。地元の産物を使ったジェラートを提供してくれている。
- ・『Bakery&Pizza』…元々ピザ・パン屋さんではない。公園の造園等を手掛けている業者さんが、道の駅に貢献したいということで、今回地元の産物を使ったピザなどを提供する店を展開してくれた。
- ・『石狩二三一』…厚田産にしんと数の子を使った「にしんばってら」を中心に販売している。「にしんばってら」は最近またとれるようになってきた「にしん」と、「数の子」をお正月だけではなく通年食べて欲しいとの思いから考案したもので、この組み合わせは珍しく、買うために、お店の開店前に並ぶお客さんもいる人気商品である。

<建物外>

- ・『ANNEX』…道路を挟んで反対側の元々小さい観光案内所だったところに開設。海産物中心に提供している。

⑧ 道の駅の名前について <名前…道の駅石狩「あいろーど厚田」>

石狩の頭文字の「I（あい）」と厚田に吹く風を親しみを込めて呼ぶ時の「あい風」の「あい」、北側の浜益に「愛冠岬」といった景勝地がある。その「あい」を結ぶロードということで、これまでも観光の展開をしていたこともあり、「あいろーど」を使った。又、石狩市の中の厚田という所にあることを明確にするために、「石狩」と「厚田」の両方の言葉が入っている。

⑨ 収支の見通し

来客も見込みより多いため、売上も予定以上には上がっているが、それ以上に経費・コストがかかっているため、最終的な収支はまだ見通せない。

道の駅の指定管理料として、年間5,500万円出している。これが赤字を補てんする費用との見方をされることもあるが、元々ここは公園施設で、背後にキャンプ場もあり、それも含めて管理してもらっている。又、元々あった資料館も中に入れているので、資料室といった収益を生まないようなパブリックスペースもかなりあるので、そういった部分の費用が当然かかるのと、何より、過疎地域の地域振興ということで費用を出す意味があるということで、5,500万と決めて支出している。

⑩ 「あいろーど厚田」の役割

道の駅で全てを完結するという施設ではなく、道の駅を拠点として、特に石狩北部地域をまわっていただきたいというイメージを持って、施設を展開している。海に面しているので、魚が期待されるのだが、生魚については、目の前で漁業者が朝市を行っているので、生魚については、朝市で買ってもらって、朝市では買えない、冷凍とか干したものを道の駅で買っていただく。

北部方面には、観光果樹園があるので、そちらに巡ってもらう仕組みをへて、観光案内機能等を充実させることを盛り込んだ展開を行っている。

⑪ 施設の建設費用

投資額は概ね14億円であり、財源は4.6億円を国の「社会資本整備総合交付金」、8.3億を「過疎債（地方債）」でまかない、残りの1億に満たない額に一般財源を投入している。

平面がなかったので造成を含めて投資をしているのでコスト的には非常に高くなっている。

◆説明終了後、質疑応答を行った。（以下、主な質疑応答）

Q. 来られるのは石狩市民の方か？それ以外か？

A. 札幌市民の方が非常に多い。

Q. 来られた方の滞在時間は？

A. 入ってすぐ帰られる方もいるが、トータル平均で30分～40分。

「道の駅」の滞在時間の90%が30分以下であるから「あいろーど厚田」の来客者の滞在時間は少し長い。資料室コーナーを設けているので、そこで結構、じーっと見ている方がいらっしゃるのが特徴。他にも、近隣の朝市に歩いて行かれる方もいるし、周辺を歩いて散策される方もいらっしゃるので、他の道の駅よりは長いと思われる。中には、1時間以上滞在される方もいらっしゃる。

Q. 冬は経営が難しいと思われるが、食堂とかはどうするのか？

A. 冬は2階は開けない。1階のお蕎麦屋、お土産屋だけを開ける。

冬までやるというテナントさんがいらっしゃらない。

過疎地で高齢者が多い地域なので、雇用が非常に厳しい。

Q. 資料を見ると、高齢化率29.99%とあるが高齢者が多いのか？

- A. それは石狩市全体の数値である。エリアでいうと、50%とかになる。
平均で言うと、人口のほとんどは旧石狩市内なので、平均すると低くなるのだが、エリア、北側の過疎地で言うと非常に厳しい。札幌地域でも雇用の不足感があるので、過疎地はさらに厳しい。
- Q. 道の駅が出来て、全体の流れが変わったところはあるか？
- A. 交通量は確実に増えている。夏の時期は非常にバイクが多い。小樽の港にフェリーで着いて、そこからずっと稚内まで北上するのがバイク好きには気持ちが良いようである。
- Q. 観光客の方は来ないのか？
- A. 夏場に入って観光客、それとキャンピングカーの方が多くなった。前半戦はどうしても、札幌からの方が多かった。札幌からドライブにちょうど良い距離のようである。
- Q. 夕陽を目当てに来る方は結構いるのか？
- A. いらっしゃるが、やはり、昼前後が一番多い。ちょうど日本海に日が沈むのが見られるので綺麗なのだが、平日はどうしても年配のご夫婦が多い。
- Q. その方々も札幌の方から来るのか？石狩市民の方は？
- A. 石狩市民もぼちぼちいるとは思うのだが、人口の規模が全然違うのでどうしても札幌の方が多くなる。
- Q. 従業員は何人いるのか？
- A. 社長のほかに正職員が3人とパートが7人いる。本当は後4名くらい欲しいのだが、なかなかいないのが現状で、社長自ら、朝から掃除など行っている状況である。
- Q. 雇用が難しいのは全館オープンが1年通してではないからか？
- A. そうである。通年雇用をそんなに雇えないのだが、夏場だけになると難しい。かといって、通年雇用を何人もかかえても、冬場余らせてしまうのでそれも難しい。
- Q. 冬は雪が1m以上積もるようだが、1階には入れるのか？
- A. 雪は除雪を行う。駐車場は4つに分かれているが、冬は一部だけ解放し、他は雪を置くスペースとなる。雪の処理には除雪と排雪がある。朝道路に積も

った雪を際に寄せる除雪。その高く積もった雪を、排雪といってダンプに積んで遠くに持っていく。その作業を年に1回から2回やることになる。

Q. その作業は市がやるのか？

A. 市がやる。国道の除雪については、道路管理者である国がやるが、道の駅の施設については市が、ここは運営会社があるので運営会社が発注して行う。

Q. 展示は固定なのか？企画展なのか？

A. 展示は定期的に見直しをしてリニューアルをする予定である。

全てある材料を出しているわけではない。ずっと同じだと、飽きられるというか、見る必要がなくなるので、リニューアルオープンを定期的にしていこうという考え方でやっている。ベースとなるものはなかなか変えることはできないのだが、企画展を含めて、特に秋から冬にかけて人が少なくなる時には、別途、企画展といったものもやろうかと考えている。

Q. 公共交通、バス等どのような状況なのか？

A. もともと、路線バスが札幌から上の浜益まで走っていたが、赤字で路線が短くなり、厚田で止まるようになった。道の駅ができたことによって、道の駅が札幌からの終点となっている。道の駅から北は、市が直接接続する形でデマンドバスを走らせている。なので、ここはバスの結節点という形になる。道の駅に公共交通が止まることはあまりない。そもそも「道の駅」は車の運転手が休む場所だと思うが、ここが終点なのでバスも「あいろーど厚田行」が走る。道の駅がゴールですよというバスが走るところはなかなかない。ある意味、良い宣伝になっている気がする。ただ、通勤通学時間が中心で、日中バスの本数がないのが寂しい。

Q. 地域の方の道の駅の使い方はどのようなものか？

A. 観光交流としての使い方だけではなくて、交通の結節点であったりする。

Q. 道の駅の今後の活用方法について考えていることはあるか？

A. もともとは、お茶のみ場、普通に、ただ何気なく来ることができる場所を作ることができたら良いと思って始めたのだが、前半はあまりにも人が来過ぎて、逆に、市長を含めて、しばらくは地元の人（道の駅に）行かないでくれといった、変わったアナウンスをしていた。最近ぼちぼち、地元の人にも来られるようになった。

この周りのゴミが捨てられているのを、散歩と一緒にゴミ拾いをしてください

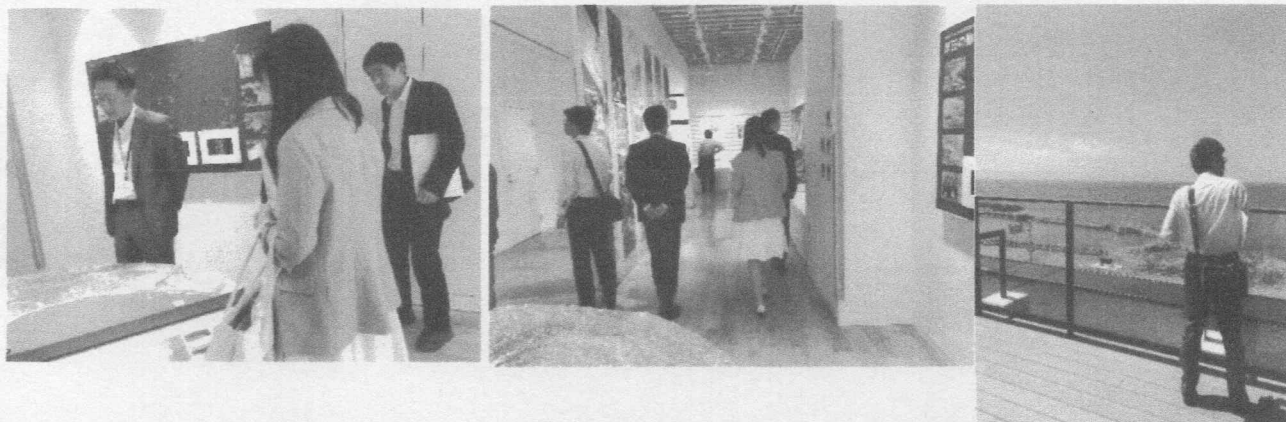
る地元の方もいらっしゃる。それが非常にありがたい。地元の方も、この施設を大切にしたいという思いがあるのだと感じる。

Q. 下関でも地域のスーパーがダメになると、道の駅がスーパーの役割を果たします。元々は観光の拠点だった所が、普通のスーパーのように肉とか野菜を出して、スーパーの役割を持つ形になったりしている。道の駅の今後の在り方も一面的だけではないと思うのだが。

A. そうならざるを得ない地域の環境があるのかもしれないですね。

本来、生活の拠点になったほうが、地域の方にとっては有り難いのかなという気がします。

◆質疑応答終了後、「あいろーど厚田」に移動し、道の駅内及び周辺施設について案内・説明をしていただき視察を終了した。



Ⅱ. 北海道 旭川市（人口 約34万人 面積 約748km²）

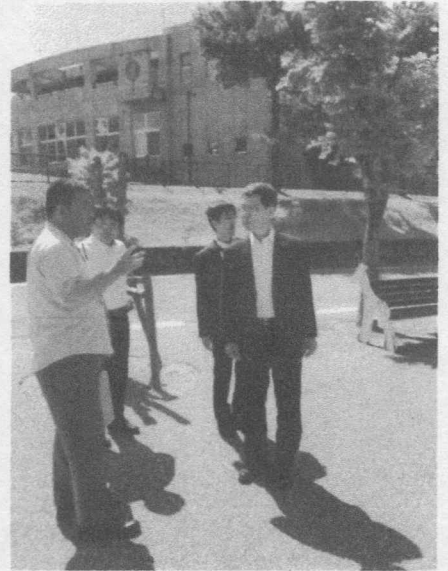
【説明者】旭川市旭山動物園 主査 中瀬 泰広氏

旭川市の観光の中心である、旭山動物園を訪問した。

今回視察させていただいた「旭山動物園」は、今でこそ、全国でも知らない人がいな、国内有数の人気動物園であるが、90年代には入園者が20万人代まで落ち込むなど、閉園の危機があった。しかしながら、その後、園の方々の努力により、2006年度には来園者数が304万人に達し、今でも年間入園者数が150万人という、全国でも屈指の人気動物園となった。

上野動物園のように、「パンダ」がいて、大都市圏にあるわけではない、地方の動物園が、どのような取り組みを行い、今の人気を作ったのか、それをどのようにして継続させているのかを、実際に園内を見学しながら、中瀬主査からお話をきいた。

その中で、特に印象に残ったことを記載する。

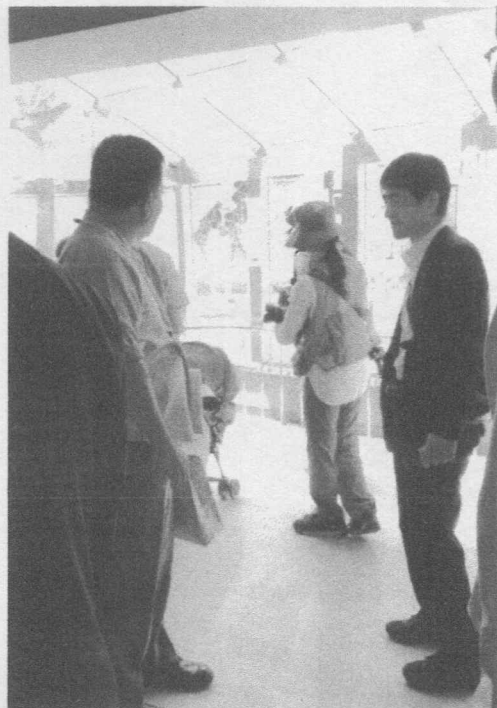


◆動物がとても近い

最初に、「きりん舎」を見学したのだが、どこの動物園にもいて、見慣れているはずのキリンが、今までとは全く違った角度で見ることができるため（写真参照）、見ていて全く飽きない。地形を活かし、上から、下から、横からとさまざまな角度から見ることができ、「キリン」の大きさや首の長さを本当に身近で実感することができた。これが、旭山動物園の人気の秘密だと痛感させられた。

【きりんを上から見る】

【ガラス越しに下から見上げる】



【真横から柵越しにきりん見る（普通の動物園はこの形）】



◆動物への思いとチャレンジ

「あざらし館」は、テレビでも頻繁に紹介されていたので映像では見たことがあったが、実際に見ると迫力と楽しさが全く違った。

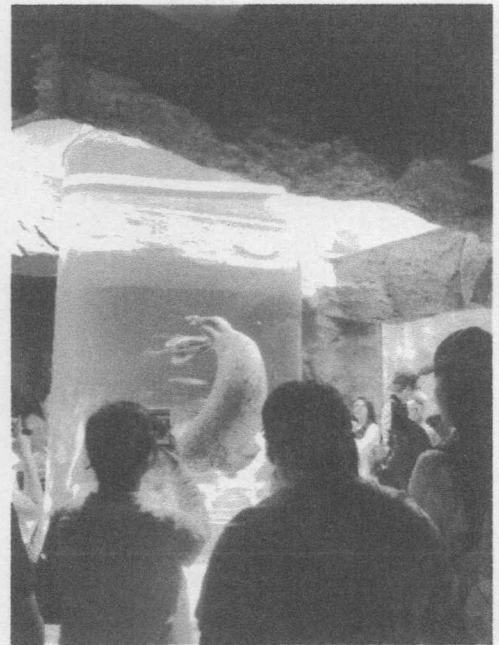
あざらしが、生き生きと泳いでいて、キリン同様見ていて飽きない。言うまでもなく、子供達に大人気であった。

↓【上下の水槽を繋ぐ縦のトンネルを自由にくぐる姿が大人気のアザラシ】

中瀬主査によると、このあざらし館が出来るきっかけとなったのは、大切な動物を「ただのあざらし」と言われたことによるそうである。

当時、ラッコがブームになっていて、大人や先生が、あざらしをじっと見ている子供達に

「これはラッコじゃない。ただのあざらしだから、次に行こうね」ということをよく言っていたらしい。それを聞いていた当時の園長が、大切な動物を「ただのあざらし」と言われることが悔しくて、それならと今の水槽を考えたと話をしてくださった。



他にも、「ほっきょくぐま館」や「ペンギン館」「オランウータン舎」など色々な所を見て回った。その中で、自分達が動物を見ているのではなく、動物達に見られているような錯覚にとらわれることもあった。そのくらい、動物たちが身近で、普段の動物園と違った角度から動物を見ることができたのである。

余談であるが、ペンギン館をつくる際、旭山動物園の園長さんは海響館に視察に来られたとのことであった。

◆「一番人気のある動物」

園の職員の方は、お客様から良く「一番人気のある動物などの動物ですか？」と聞かれるという。旭山動物園では「一番の動物はいない」とお答えするそうである。好きな動物は人それぞれで、何より「どの動物も一番」で「同じ生き物に順番はない」と職員の皆さんが思っているからだと話して下さった。

◆「小さな工夫」

旭山動物園の人気は、お金をかけて作り上げたものではない。(もちろん施設を作るためにそれなりの経費はかかっているが)動物園の職員の皆さんが、来園される方に喜んでもらうために、手書きの説明ボード(→写真)を作ったり動物の見せ方を工夫したり、多くの努力をしてきた結果である。その努力を支えているのは、動物に対する限りない愛情だと感じた。



◆旭山動物園は決して大規模な動物園ではなく、先ほども述べたように、「パンダ」などの珍しい動物がいるわけではない。施設も決して新しい最新のものとは言えないと

思う。しかしながら、視察当日も開園と共に多くの家族連れが来られていた。何より、子供たちが(大人も)とても楽しそうに、園内を見て回っていた。

下関市に動物園は無いが、海響館といった下関市の観光の中心となる水族館がある。海響館の入園者数は残念ながら年々減少しており、平成13年度(開館初年度)の入館者数は、約140万人であったが、平成21年度には約66万5千人まで減少。平成22年3月にリニューアルを行い、ペンギン村をオープンし約84万3千人迄回復したが、平成29年度は約60万8千人となっている。

動物園と水族館、施設の維持費等を考えた時、全く同じように運営できるわけではないが、旭山動物園の来園者に喜んで貰うための工夫や、今までにない視点での新しい試み等、見習い参考とする点を多く学ぶことができた有意義な視察であった。



海響館入館者実績(平成13年度～平成29年度まで)

単位:人

年度	有 料 入 館 者			小計 (個人+団体) ①	無料入館者 ②	総入館者 ①+②
	個 人		団 体			
	市内	市外				
平成13年度	112,753	1,049,949	1,162,702	230,118	31,237	1,424,057
平成14年度	45,228	690,243	735,471	167,995	21,579	925,045
平成15年度	34,573	557,303	591,876	134,190	21,728	747,794
平成16年度	32,901	481,800	514,701	99,079	20,142	633,922
平成17年度	35,339	451,656	486,995	95,739	29,865	612,599
平成18年度	35,359	437,758	473,117	98,370	37,728	609,215
平成19年度	33,179	464,117	497,296	103,240	42,710	643,246
平成20年度	29,355	426,243	455,598	109,731	41,139	606,468
平成21年度	34,709	492,407	527,116	92,311	46,057	665,484
平成22年度	45,463	608,409	653,872	120,957	67,967	842,796
平成23年度	40,548	510,887	551,435	94,942	61,771	708,148
平成24年度	51,434	504,985	556,419	85,137	59,101	700,657
平成25年度	50,420	487,103	537,523	88,972	63,205	689,700
平成26年度	54,288	459,547	513,835	79,377	59,201	652,413
平成27年度	51,700	463,930	515,630	74,042	60,481	650,153
平成28年度	48,809	453,915	502,724	82,400	57,955	643,079
平成29年度	50,073	433,134	483,207	70,079	54,329	607,615
合計	786,131	8,973,386	9,759,517	1,826,679	721,866	12,362,391

〈参考〉