

東北中央道と「道の駅」の活用による地域活性化社会実験（福島県福島市）

1. 実験の背景

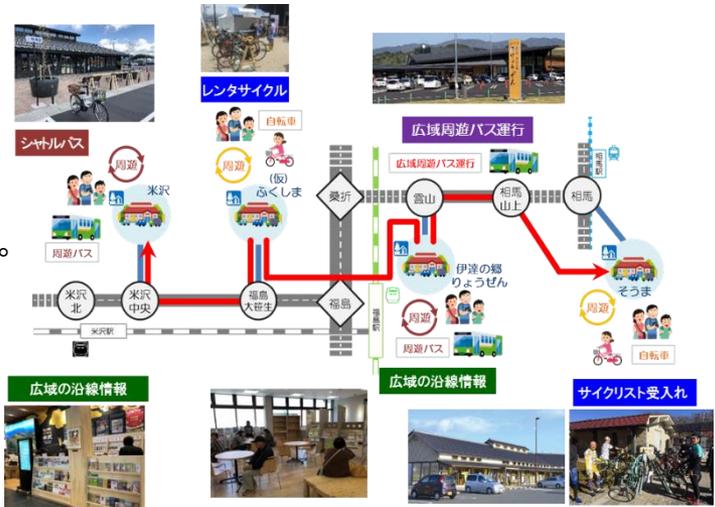
- 東北中央自動車道「相馬福島道路」は東日本大震災からの早期復興を図るリーディングプロジェクトに位置づけられている。
- 東北中央自動車道の沿線地域では、これまで経済団体等の交流はあったものの、観光客の往来は少なく東北中央自動車道IC周辺の「道の駅」においても広域情報の紹介が少なく、**内陸部と沿岸部を結ぶ広域観光周遊ルートは未構築の状況**である。
- 震災後、相馬市をはじめとする太平洋沿岸地域は、震災復興や地域の生活再建の促進という観点から観光・産業など、**内陸部と連携して沿岸部に交流人口を誘導する取組みが必要**である。

2. 実験の目的

- 沿線地域を結ぶ**広域連携の促進**と沿線道の駅を拠点とした**地域周遊観光の促進**のため
- (1)広域周遊ルートの構築：**高速道路網を活用した沿岸部と内陸部を結ぶ広域周遊ルートを構築**する。
 - (2)「道の駅」を拠点とする地域内周遊の仕組みづくり：IC周辺の「道の駅」に観光客等を誘導し**地域内周遊を促進するゲートウェイ機能**をもたせるとともに、「道の駅」を起終点とする周遊バスや自転車（レンタサイクル）など**二次交通とのモーダルシフトにより、地域内周遊**を図る。

3. 実験内容

- (1)道の駅連携による広域周遊
 - 高速道路網を活用した沿岸部と内陸部を結ぶ広域周遊ルートの構築を図ることを目的に米沢～相馬間を高速道路網で結ぶ「**広域周遊バス**」の運行。
 - 広域ゲートウェイのモデル施設とした「道の駅米沢」、「道の駅伊達の郷りょうぜん」に「東北中央自動車道沿線の地域情報コーナー」を設置して、沿線地域の広域観光情報を道路利用者に提供。
 - 東北中央自動車道沿線の周遊を促すスタンプラリーを「道の駅」を拠点に実施。
- (2)道の駅を拠点とした地域内周遊
 - 地域内周遊を促進するために、「道の駅」を拠点としてレンタサイクルや自転車利用者が立寄りやすい環境づくりを試行し、自動車以外の周遊手段の可能性について検証。
 - 「道の駅米沢」から市内観光資源（上杉神社など）を回遊するためのシャトルバス、「道の駅 伊達の郷りょうぜん」から市内の観光資源を巡る周遊バスを試行し「道の駅」を起点とした地域内周遊バスの可能性について検証。



4. 実験結果

(1) 道の駅連携による広域周遊

(1)-1 広域周遊バス

- 広域周遊バスに対する利用者の満足度は高く有効な施策と確認
- 利用者居住地は福島県の居住者に限定的であり、広報等は見直しが必要
- 現状の運行形態では採算性が非常に低く、本格導入に向けては継続検討が必要

(1)-2 広域周遊のゲートウェイ機能

- 案内所設置道の駅にて情報収集した道路利用者が多い傾向
- 道路利用者は道の駅での情報収集意欲が高く、特産品、グルメ等の情報提供による地域のゲートウェイとしての機能発揮が期待

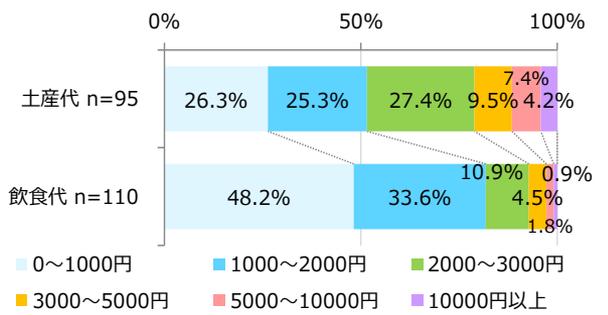
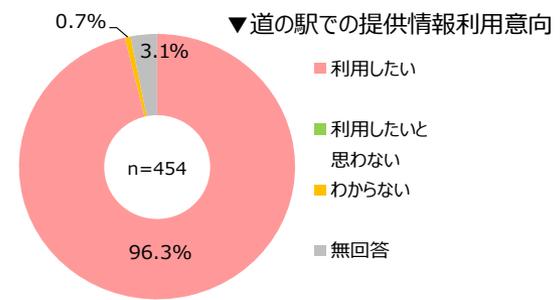
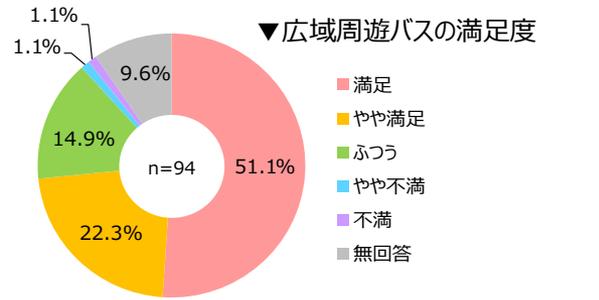
(2) 道の駅を拠点とした地域内周遊

(2)-1 道の駅を拠点とする自転車活用

- レンタサイクル利用者は一定程度確保でき、サイクルコースに対する評価も概ね高く自動車に代わる周遊手段として可能性は高い、一方でコース等の見直しも必要な状況
- バイクピットのみでの運用ではなく、自転車利用者の立ち寄りを促す+αのサービス提供も必要

(2)-2 シャトルバス、周遊バス

- 米沢シャトルバスの満足度は高く、3千円以上の観光消費額も多くみられるなど効果は確認、一方で利用者からは不満の声も存在
- りょうぜん周遊バスも満足度は高いものの、運行ルートに関する不満が存在
- 広域周遊バス同様に収支バランスが非常に悪く、本格導入に向けては継続検討が必要



5. 本格実施に向けた課題

- 広域周遊バス、地域内周遊バスの需要と採算性
- イベント実施(スタンプラリー、レンタサイクル等)に係る運営体制(実施主体、予算)の確保
- 広報戦略、広報体制