

## 金山町の未来を「道の駅」から

～かねやまらしい地域振興とは～

山形県金山町 水野英治



はじめに

これまで「街並みづくり 100 年運動」をはじめ、金山町の特徴である景観施策を中心に町全体で、町内外に評価される街並みを作り上げてきた。そのため高速交通網が不備な中でも年間延べ約 19 万人が町を訪れている。その一方で、近年のアンケートによると町に住み続けたいという若い人は多いものの、買い物が不便、子供の遊べる公園がほしい等の意見や年齢の高い人からは買い物弱者対策等も求められている。

このような様々な意見をすべて取り入れ施設整備等を行いたいが、財政上の制約から、一つ一つを個別に作る余裕はない。計画は一石二鳥にとどまらず一石三鳥にもしなければならない状況である。今後公共施設は既存のものメンテナンスが中心となる方向も国に示されており闇雲に増やすことは出来ないが、山形県全体でも遅れている必要な公共事業については、進めて行かなければならない。

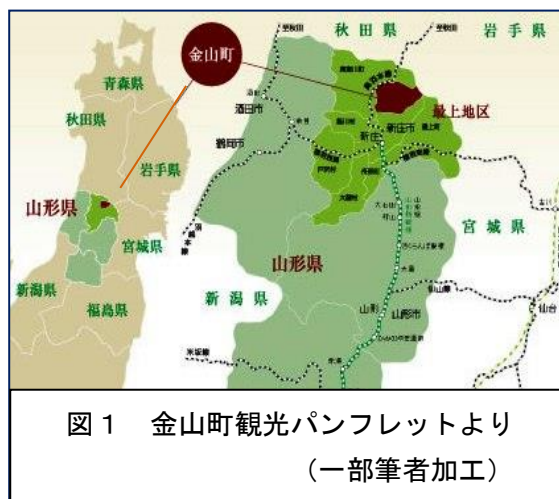
平成 27 年 (2015) 4 月 9 日に、金山町の悲願である高規格幹線道路 (いわゆる高速道路の一種。以下高速道路という) 『新庄金山道路』の事業化が決定した。この事によって高速道路用休憩所の整備も必要となった。山形県においても「やまがた道の駅ビジョン 2020」を策定し、県内の高速道路の整備が約 8 割に達するとみられる東京オリンピック開催が予定される平成 32 年 (2020) までに「道の駅」を整備する方針が示された。山形県内でも特に金山町のある県北部の最上地域の「道の駅」は戸沢村のとざわ 1 駅しかなく県全体の整備からすると遅れており、その整備は課題の一つである。

そのような情勢のなかで、金山町においても現状の良い事 (町全体で街づくりを行ってきた事等) は変えず、未来に向かって人々が希望を持つことができ、かつ地域振興につながるることができる施設を「道の駅」を中心に作ることができないか、現在ハード整備を担当している部署で働いている者の観点から考察することとした。

### 1. 金山町の概要と現状

#### (1) 町の概要

金山町は山形県の北の山側の玄関口として、秋田県湯沢市と接する県境に位置する人口 5,935 人 (平成 28 年 (2016) 3 月 31 日現在)、面積 161.67km<sup>2</sup>の町である。山林が全体の面積の 66.2%を占め、特産品として「金山杉」がある。田が 16.40



km<sup>2</sup>で面積の10.1%であり、農林水産業が基幹産業である。町内に鉄道はなく、当然ながら「駅」は存在しない。大正14年(1925)1月1日に町制を施行して以来、合併することなく現在に至っている。平成28年度当初予算は46億9,100万円である。過疎債が使えるようになったのが、平成26年度からであり、財政に余裕のない状況が続いている。

## (2) 町の現状(なぜ「道の駅」が検討されたか)

金山町内に高速道路『新庄・金山道路』の事業化が決定した事を受け、高速道路利用者用の休憩所設置について、町担当者レベルで自主的な研究を始めた。当初国から内々に示された方針案は、計画されたインターチェンジの直近での計画であった。計画自体が徐々に具体化していく中で、国や山形県からは新たにインターチェンジから2kmほど離れた距離であっても、休憩所を『道の駅』として整備することが可能であるとの話が町にあった。このことから2つの案が検討可能になった。

## 2. 「道の駅」について

### (1) 「道の駅」の始まり

「道の駅」は、平成2年(1990)に中国地域づくり交流会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』との提案がなされたことが始まりであり、当時の建設省(現国土交通省)が「道の駅」の地域の盛り上げをふまえ、平成5年度から始まった第11次道路整備5箇年計画の施策の一つと位置づけたことが現在のよう「道の駅」が一般化する始まりである。平成5年(1993)4月22日に第1回「道の駅」登録証交付(103箇所)がなされ、全国で1,107箇所(平成28年(2016)10月7日現在)の「道の駅」が登録されている。

### (2) 「道の駅」の制度と概要

「道の駅」の基本機能として、まず挙げられるものに休憩機能がある。これは全国どこの「道の駅」であっても求められる最も重要な機能である。その他に、いくつかの機能がある。第1に24時間、無料で利用できる駐車場とトイレの2つの機能がある。第2は情報発信機能で、道路交通情報や観光情報、緊急医療情報などの提供を行うことである。第3は地域連携機能で、文化教養施設、観光レクリエーション施設(物産施設が多い)などの地域振興施設を設置し、管理運営して行くことである。

「道の駅」は、市町村又は市町村に代わり得る公的な団体が「道の駅」の設置者となることができる。また平成27年度の制度改正で民間事業者にも設置が解禁された。

また、「道の駅」は設置者が、国土交通省道路局長あてに登録申請し道路局長が登録をする。

登録要件は先ほど説明した3つ機能と設置者のほかにその他配慮事項として施設及び施設間を結ぶ主要経路のバリアフリー化がある。

整備の方法として、道路管理者と市町村等が協力して整備する「一体型」と、市町村等が施設全ての整備を行う「単独型」の2種類がある。「一体型」の場合は、駐車場と休憩施設のトイレ、情報提供施設が道路管理者(国が主)の整備となる。地域振興施設等は、市町村等が整備する。「単独型」はすべての施設を市町村等で行う。

「道の駅」の数であるが、山形県では20箇所となっている。全国で最多の設置数は北海道で117箇所である。最少は東京都で1箇所である。

駐車場の規模を普通車の台数で見ると、多い例では栃木県にある「みぶ」の1,500台。少ない例では、北海道にある「ピンネシリ」の12台や徳島県「にしいや」の15台である。「道の駅」の要綱では、概ね20台以上としているが、それより少なくても登録は可能である。

### 3. 地域活性化の観点から（重要な「道の駅」の事例）

#### (1) 事例1 先駆的地域視察先（広島県庄原市「道の駅」たかの）

この「道の駅」は、夏涼しく、冬雪が降る金山町にやや似ている立地条件である。この「道の駅」の大きな特徴は、その雪を利用した雪室があることである。ともすれば雪は豪雪地帯では邪魔ものであるが、それをうまく利用する昔からの知恵を現代に生かしたものである。金山町には雪室はないが、雪を利用した冷房がある。地域資源を生かしたエネルギー利用は各地で行われ始めているが、金山町でも雪の利用に関することを研究することは価値があると思う。また、この駅はインターチェンジを下りてすぐに位置しており、インターチェンジ直近に建設する場合の参考になった。平日にもかかわらず利便性が良いためか、観光客と思われる人々で大変にぎわっており、良い施設だと思った。



写真1 「道の駅」 たかの（筆者 撮影）

(2) 事例2 (岩手県西和賀町「道の駅」<sup>きんしゅうこ</sup>錦秋湖)

この「道の駅」は、当塾の北海道・東北ブロック情報交換会で岩手県西和賀町へ参加した際に立ち寄った。まず、規模については研究を始めて以来、思い描いていた最小限の施設ながら必要な物が揃っており大変参考になった。周囲の散策路と見られる設備は、立ち入り制限が掛けられていたが、良い設備だと思った。コンパクトな全体に必要な十分な駐車場その他の設備があり、今後の当町の「道の駅」を考える上で目に見える物で具体的に想像する事ができた。また、インフォメーションに「ルートプレス 21st.」という新聞が置かれており「特定テーマ型モデル「道の駅」初認定「住民サービス」6 駅」とのタイムリーな記事が記載されており、これも大変参考になった。『特に地方において、高齢化社会に対応した地域福祉向上の取り組みや、地域の課題に対応した住民生活支援の取り組みなど、公共の福祉増進を目的とした地域住民へのサービス向上に取り組む道の駅で、成果をあげ実績のある道の駅を顕彰する狙い。他の駅の模範となり、参考になる駅を選定した。』と記事にあり、今後金山町としても取り組んでいかなければならないことであり、その事としても参考になった。



写真2 「道の駅」 錦秋湖 (筆者 撮影)

(3) 事例3 (秋田県湯沢市「道の駅」おがち)

この「道の駅」は、秋田から山形に至る玄関口としても機能している。今後金山町に「道の駅」が完成した際、連携できれば秋田県山形県間を移動する人の利便性がさらに向上すると思われる。高速道路もそうであるが、繋がることにより効果は何倍にも広がる。駅の内部にはすでに金山のパンフレットが置かれていた。今後、山形県内の近隣に駅ができた際の連携時の参考になった。



写真3 「道の駅」 おがち (筆者 撮影)

#### 4. 金山町に適した「道の駅」とは

##### (1) どのような「道の駅」がよいか

まず考えられることは、事例（1～3）でも見てきたように、観光客を中心に考えるかたちの「道の駅」である。金山町の場合は、品物の流通量も多くない。大量消費型の対応は向いていない。多くの観光客を呼び込んだとしても品物の不足が毎日のように出る可能性がある。都会型の大量消費社会的ではない対応、ゆっくり末永く持続可能な方向を目指す、金山町の未来を明るくすると考える。そのように考えると観光を主目的とするのではなく、事例2で入手した新聞記事にも紹介されていたように、地元や地域の利用を中心とした「道の駅」にしていくのが金山町に適した「道の駅」である。観光客はボーナスのようなものと考えてはどうか。今までも、住民が住環境を良くするためにやってきた運動の成果が金山町を訪れる人をもたらししている。「道の駅」設置にあたってはその方向性を維持し、地域の人々が利用しやすいものとしていくべきと考える。地域に暮らす人々が利用しやすくなければ、施設が衰退するのは当然であり、瞬間風速的に観光客に来てもらうことが町の永続的な活性化に繋がるかは疑問である。一時的に良くて必ず大きな反動がある。身の丈に合わない無理は続かない。全町的な運動が続いてきたのは無理をしたからではない。東京都市大学名誉教授の住吉洋二氏は金山町におけるまちづくりの長年の経験から次のように発言している。『ゆっくり検討して、ゆっくりやろう。100年運動なのだから。時

間を掛けて丁寧なものを』(平成 28 年度金山町街並み景観審議会。平成 28 年(2016)12 月 14 日金山町役場町民ホールでの発言)。同感であり、「道の駅」設置にあたっては無理はいけないと考える。

## (2) 財政面から

一体型か単独型かであるかの検討であるが、独自色を出すなら単独型となるが、一体型でも半分は「道の駅」としての基本機能として必須のものであり、もう半分で十分独自性を発揮できる。財政面と独自色を考えた場合、財政力の弱い金山町としては、一体型を選択すべきである。

今まで見てきた各地の事例を参考に金山町に適した「道の駅」の位置を検討すると、高速インター直近案と町中心部の 2 つの案が可能であるが、いずれの案にもメリットとデメリットがあるので以下で検討する。

### ①高速道路インター直近に設置の場合

#### メリット

- ・高速道路を利用し休憩する人には確実に寄ってもらえる
- ・そこに物が置いてある場合、見てもらえる機会が増え、物が売れる可能性が高まる
- ・郊外であるため計画に自由度があり、レイアウトも 1 からできる
- ・周辺に人家が少なく、騒音等の害は比較的少ない

#### デメリット

- ・高速道路のおおよその完成を待つため、約 10 年時間が掛かる
- ・高速道路利用のみで通過されてしまう可能性が高まる
- ・町中心部まで約 2 km の距離がある為、中心部を訪れてもらえない可能性がある
- ・地元の人、特に徒歩で移動する高齢者や子供が利用しづらい

### ②町中心部への設置の場合

#### メリット

- ・高速道路の完成を待つ必要がないため、町の希望する時期に設置することが可能
- ・町中心部の活性化につながる
- ・地元の人が利用しやすい
- ・街並みづくりの運動の継続がしやすい

#### デメリット

- ・2 km の距離によって来てもらえない人がでる
- ・町中心部の賑やかさにはつながるが、24 時間稼働するため、夜間の騒音、排ガスの問題がでる可能性がある
- ・レイアウトに自由度がない、敷地の広さに制約あり

以上、二つの案を検討した。事例 1 で紹介した、「たかの」のような「道の駅」もたいへん活気があり魅力的である。財政に余裕があれば担当者としてはぜひやってみたくなる。大きくきれいな施設を視察するたびにそう思う。しかし、冷静に金山町の現状を鑑みるとやはり町に住む人が使いやすい②の町中心部への設置が金山町取るべき道である。町の中心部案の場合の候補地の 1 つとして、町の中央公民館付近があるが、近い将来に中央公

民館の改築計画がある。仮に中央公民館の改築計画と併せると「道の駅」に使用できる面積が決まってくる。それに伴い駐車場の台数も決まってくる。町内に駐車場が少ない現状もあり、適正な規模ほどの程度か。大型バスも町を訪れる方に利用されているが、今までは利用しやすいスペースはなかった。全国の事例を参考にどの程度の規模が必要か。トイレの数をどのようにするか。多すぎると管理上のコスト問題があり、少なすぎると行楽シーズンの高速道路の休憩施設でみられるような渋滞が発生する。

検討をまとめると、単独型ではなく一体型を財政面から考えて採用する。位置については町の中心部とする。施設は出来る限り中央公民館施設に併設することを検討し費用の節減を図る。その際の機能は、最小限とする。駐車場など大きくしたい誘惑もあるが、最低の設置基準概ね20台前後にする。大型も5台程度にする。物産機能は、地域住民を第一に考えた仕様とする。

#### 5. 金山町における「道の駅」の展望（金山町の未来に向けて）

「道の駅」プラス「川の駅」プラス「まちの駅」



写真4 「川の駅」くさなぎ 最上川の舟下りの施設である（筆者 撮影）

##### (1) 「川の駅」の検討

現実的な検討のみでは、未来を明るいものにしない恐れもあるため、もう少し視野を広

げ、今後拡張するとどうなるかを考えてみることにする。助言を受けながら検討進める中で調べてみると「〇〇の駅」というのはいくつもあることが分かった。「蔵の駅」（秋田県横手市増田町）というものまである。検討する中で何か象徴になるようなものがあると運動も進めやすいのではないかと考えた。「道の駅」を作るならば、ほかの「駅」も併設できると、より未来を創造しやすいのではと思った。「道の駅」の予定地周辺を見てみると近くに金山川が流れている。少し離れて河川公園が整備されているが、時間がたち痛みも目立ち始めている。町内の河川では住民運動として「全町河川清掃」が年一回行われている。日常から河川ボランティアなどとして近隣住民が河川美化に努めている。以前に比べると上流に「神室ダム」が建設されたこともあり、水量が少なくなった。洪水の危険が大きく減り安全性が増した一方で、河床が安定したことにより、アシ、ヨシなどが繁茂し、流れが見にくくなったとの声が町民の中から出されることが多くなった。そのことは、川から人を離すことになり、川への関心が低下することにつながった。町の歌にも「水清き街」と歌われているにもかかわらずこのような現状にある。そこで最近都市部で行われるようになってきた水辺の環境を整備し、親しみを持てるスペースにしている事例を参考に（福岡市の天神周辺の整備など）、当町でも何かできないか検討する。まずは川に人を近づける方法になるが、季節によっては夜間も利用できるカフェ等の設置、近隣の桜並木を活用した遊歩道の簡易な改良を行い、軽い運動（ウォーキング等）ができる環境を整えることから始めるとよいのではないか。「川の駅」（注1）を作るのも一つの案である。いずれも巨額の投資を避ける工夫をしたうえで、河川管理者の山形県と連携する必要がある。「道の駅」と「川の駅」が併設されている事例（長野県 上田道と川の駅等）もすでに存在する。

## (2) 「まちの駅」の検討

三つの「駅」を併設する計画（福島県の湯川村と会津坂下町を中心として「人の駅（河川防災ステーション）・川の駅・道の駅」が三位一体となった事業）の事例もある。金山町では、そこに地域事情を踏まえ「まちの駅」（注2）を作ってはどうか。自動車交通のみでなく、歩く人にも優しい駅は、鉄道の「駅」のない金山町にも未来に向け無限の可能性を創造させてくれる。

## (3) 結論

「道の駅」に二つの「駅」（「川の駅」、「まちの駅」）を併設して行く案を出した。「道の駅」を人々に安定して利用してもらえ環境が構築できれば、少しずつ追加で投資して行く。時間を掛けて考えながら施設整備等を進め、金山町特性を活かした目標を明確にし、「駅」の併設を行う事で、未来に向け展望が拓けて行くと考ええる。

（注1）「川の駅」とは川に関する施設で認定制度はなく、どのような施設の設置・運営も可能であり自由度が高い駅である。

（注2）「まちの駅」とは無料で休憩できるまちの案内所で、休憩機能、案内機能、交流機能、連携機能を持つ。誰でも設置でき場所や施設に制限はない。ただし、「まちの駅」となるには全国まちの駅連絡協議会への加盟と、年会費・新規認定料が必要である。





写真5 「まちなの駅」虹こまち（秋田県 湯沢市）ここでは郊外型大型商業施設内に設置されている（筆者 撮影）

おわりに

「道の駅」は、平成5年（1993）以降登録が開始され、現在も増えている。すでに特別な仕掛けではなく、車を利用する人にとっては、当たり前前の道路施設となっている。金山町では平成5年の制度発足当時、設置について検討はされたが、時期尚早として実現には至らなかった。高速道路の工事が始まり、ようやく本格的な検討を始めたばかりである。

今後、当たり前となった「道の駅」をどのように地域活性化に繋げていくか。地域の創意工夫しだいとなる。課題は多いが、これまでのようにかねやまらしい暮らしを続けながら地域に合った「道の駅」とは何か無理せず考えて行きたい。

（参考文献・資料）

金山町（2016）『町のすがた』

建設省道路局監修 財団法人道路保全技術センター編集（1993）『道の駅の本』ぎょうせい  
道路整備促進期成同盟会全国協議会監修（2016）『道の駅』旅案内全国地図、平成28年度

版 ZENRIN

花村武志 (2016) 「福岡の水辺は水上公園から」『河川』公益社団法人日本河川協会、72 巻  
第 7 号 (通巻 第 840 号)、7 月、43 - 45 頁

武藤博己 (2008) 『道路行政』東京大学出版会

山形県県土整備部『やまがた道の駅ビジョン 2020 (V E R. 1.0) ～～よってホッと、め  
ぐってグッド! 『やまがた』見つかる未知の駅～～』平成 28 年 3 月

山形県企画振興部市町村課 公益財団法人山形県市町村振興協会

『山形県市町村概要 平成 27 年刊』

山形県金山町『まちづくりノート』平成 28 年度版

R o u t e P r e s s 21st. 道 21 世紀新聞 2016 年 (平成 28 年) 11 月

特定非営利活動法人 人と道研究会 1 面

国土交通省『道路：道の駅案内』

<http://www.ktr.mlit.go.jp/rord/Michi-no-Eki/>

(2017 年 1 月 10 日閲覧)

国土交通省『道の駅情報』

<http://www.skr.mlit.go.jp/road/rstation/station/nishiiya.html>

(2017 年 1 月 10 日閲覧)

国土交通省北海道開発局『道の駅ご紹介』

[http://www.hkd.mlit.go.jp/zigyoka/z\\_doro/station/32.htm](http://www.hkd.mlit.go.jp/zigyoka/z_doro/station/32.htm)

(2017 年 1 月 10 日閲覧)

国土交通省関東地方整備局『上田道と川の駅 関東「道の駅」』

[http://www.ktr.mlit.go.jp/honkyoku/road/Michi-no-Eki/station/nagano\\_ueda/](http://www.ktr.mlit.go.jp/honkyoku/road/Michi-no-Eki/station/nagano_ueda/)

(2016 年 12 月 19 日閲覧)

会津坂下町政策財務課『「人の駅・川の駅・道の駅」拠点整備事業とは - 会津坂下町』

<http://www.town.aizubange.fukushima.jp/soshiki/2/407.html>

(2016 年 12 月 19 日閲覧)

全国まちの駅連絡協議会『まちの駅』

<http://www.machinoeki.com/>

(2016 年 12 月 20 日閲覧)