

日本版観光DMOの役割と地方部におけるインバウンド消費の拡大と令和時代の次世代型道の駅の在り方に関する考察

—MICHINO EKI を世界ブランドに—

篠原 靖

The Role of Japanese DMOs and Increasing Consumption by Inbound Tourism in Regional Communities. A Vision for Next Generation “MICHINO EKI” Local Product Rest Areas

Yasushi SHINOHARA

要旨：1993年に第一号の道の駅が誕生し早くも四半世紀が経過した。道の駅は時代の変遷と共にその役割や機能が進化し、今では地域の核として地場産品の6次産業化をはじめ、産業・観光・福祉・医療・防災に至るまで地域の小さな経済循環が生まれる核として成長して来た。本稿では筆者が学識委員を務める2019年4月に発足した「国土交通省 新・道の駅あり方検討会」にて筆者が行った様々な提言の中から、観光をベースにした道の駅の新たな活用に向けた提言の要旨を取りまとめた。インバウンド観光客6,000万人の達成を目指す政府の国内観光振興策に連動した「次世代型道の駅」の役割とあるべき姿、さらには道の駅と連動した「日本版観光DMO」との関係性など地方部における「次世代型道の駅」が果たす役割を提言する。

キーワード：道の駅 (michinoeki tourism)、ドライブツーリズム (drive tourism)、地方創生 (regional revitalization)、インバウンド (inbound)

1. 時代背景と道の駅の役割の変化

1993年に第一号の道の駅が誕生し早くも四半世紀が経過した。道の駅は時代の変遷と共にその役割や機能が進化し、今では地域の核として地元産品の6次産業化をはじめ、産業・観光・福祉・医療・防災に至るまで地域の小さな経済循環が生まれる地域の核として成長して来た。それでは先ず道の駅が時代とともに進化して来た歴史を以下の様に3つの時代に分割し整理したい。

(1) 第1ステージ (1993年～2012年) 道の駅の創成期

道の駅は第1次平成不況とも呼ばれるバブル崩壊が始まった1991年(平成3年)に発案され、2年間の社会実験を経て1993年(平成5年)5月に第一号の道の駅が誕生する。当時は証券会社や地方銀行の倒産や、観光産業においても老舗旅館の連鎖的な倒産なども相次ぎ観光需要はどん底の状態となる。旅行形態はこれまで主流であった団体旅行は終焉を迎え、家族旅行を中心とした個人型ドライブ旅行が主流となる。しかし当時のドライブ旅行を支える環境は高速道路上のSA(サービスエリア)でのトイレ休憩、食事、給油などの施設は整備されたものの、一般国道におけるドライブサポート環境は皆無であった。当時の国土交通省道路局はバブル経済が崩壊する中で観光需要を浮上させるためにも活発に動き出した個人型ドライブ旅行の需要を喚起する施策を展開、一般国道においても高速道路上のSA並みのサービスの展開を図るため道路の駅すなわち「道の駅」を国策として全国展開する事になった。当時の道の駅の基本機能は“休憩機能”、“情報発信機能”、“地域連携機能”の3つの機能を合わせ持つドライバーの休憩施設としてスタートした。

(2) 第2ステージ (2013年～2019年) 地方創生をベースにした多機能化期

第1ステージではドライバーの休憩機能が主目的だった道の駅の機能は、第2ステージではその役割は大きく進化し「道の駅」は全国ブランドに成長し国土交通省道路局の最大のヒット施策として注目を集める事となる。全国の道の駅では新たな個性や地域独自の機能の構築を目指して様々なアイデアで進化が始まる。第2ステージの時代背景としては食品の産地偽装や中国野菜農薬の危険性などが社会問題化した時期でもあり、社会全体で食の安全や食育が見直されて来た時期であった。キーワードは本物志向、「生産者」と「消費者」の顔が見える関係が重視された。観光面においても画一化した周遊型の観光から体験、滞在、交流をキーワードにした「ニューツーリズム」と呼ばれる新たな旅行形態へと転化していく事になる。「道の駅」においても駅内に劇場や舞台、マリナ、体験農場、体験工房、キャンプ場、温泉保養施設なども出現、「道の駅」自体が旅行業登録を行い、地域の素材をアレンジ(加工編集)した地域の旬を生かした体験・交流が出来る観光商品(着地型旅行商品)が開発され、大手旅行会社と提携しながら新たな交流人口の創出に成功している事例が見受けられるようになってくる。そして現在では「道の駅」自体が旅の目的地となり、さらには地域の1次産業の6次産業化をはじめ、産業・観光・福祉・医療・防災に至るまで地域の小さな経済循環が生まれる地域の核として大きく成長した。この様に今では「道の駅」は疲弊する地域の活性化に欠かせない社会インフラへと進化した。

(3) 第3ステージ (2020年～) 「次世代型道の駅」の多角的な役割と機能

「道の駅」制度の創設から四半世紀「道の駅」は2019年8月現在、全国で1,160駅が設置され、年間2億人以上の人々に利用されるまでに成長した。地方創生の拠点として大きく進化した「道の駅」の役割は更なる期待の高まりを見せている。筆者が委員を務める「国土交通省 新・道の駅あり方検討会」では未来に向けた新たな「道の駅」の活用方に関し、①観光先進国の実現との連携(インバウンドへの対応)、②災害の頻発化・激甚化等非常時の基地(災害拠点化)、③少子高齢化社会の対応(子育て支援)、④全国道の駅連絡会の法人化(民間アイデアの活用)、以上の4点を柱に「次世代型道の駅」の在り方を模索し学識委員のそれぞれの研究分野から提言書を纏め2019年12月2日、赤羽一嘉国土交通大臣に提言書を手渡した。



図-1 出典：国土交通省「新・道の駅あり方検討会」提言書から抜粋

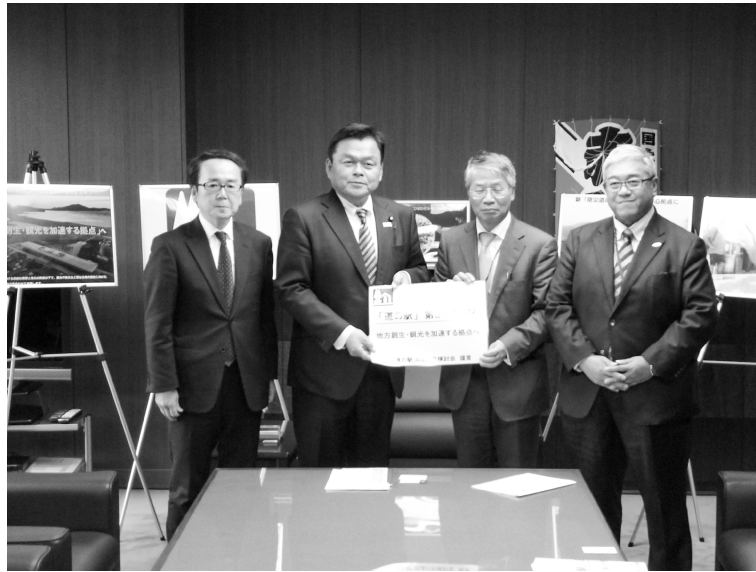


写真-国土交通大臣室にて大臣に提言書手渡式 提供：全国道の駅連絡会
左から国土交通省池田道路局長・赤羽大臣、「新・道の駅あり方検討会」石田委員長、筆者

2. 政府のインバウンド観光施策に関する課題整理と筆者が提唱観光分野における「次世代型道の駅」の役割について

本章では2020年以降の政府のインバウンド政策における課題を整理したうえで、「道の駅第3ステージに関連する提言書」の中から観光分野に関する筆者の提言内容を紹介する。

(1) 政府のインバウンド観光施策に関する課題の整理

政府は少子高齢化時代における経済成長の柱として観光を我が国の基幹産業へと成長させるため観光立国を宣言し、2016年の「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」（議長・安倍晋三首相）において、訪日外国人観光客数の目標人数を倍増させ、2020年には4千万人、2030年に6千万人とすることを決定した。首相が掲げる名目国内総生産（GDP）600兆円の達成に向け、観光施策をその起爆剤にしたい考えだ。その後政府は世界に先駆けた観光先進国の実現に向け総理官邸主導でかつてない大規模な観光予算を編成し大胆な各種政策を行っている。その甲斐もあって、政府目標であった2020年度のインバウンド旅客数4千万人の達成は順調に推移し、その達成はほぼ確実視されて来た。更に政府は新たな高みを目指し訪日外国人旅行消費額15兆円、更には地方部での訪日外国人宿泊者数1億3000万人泊にする大目標を公表している。しかしその大目標の達成のためには多くの課題も山積している。筆者が考察する最大の課題は脆弱な「インバウンド観光客の地方分散および消費額の拡大対策」である。島国日本が渡航者を迎え入れるためには当然空路および海路からの受け入れキャパシティーを拡大する事が不可欠になるが、現在ではゴールデンルートに位置する羽田、成田、関西の基軸3空港に未だ各国からの定期便が集中しており、2020年春から運用が開始される羽田空港の発着枠拡大政策に見る様に4千万人時代の現在でも航空機の受け入れはすでに飽和状態にあるのが実態だ。ついては政府目標の6千万人を確保するための受け入れキャパシティーを用意するためには言うまでもなく発着枠に余裕がある地方空港の活用を考える他はない。観光庁を所管する国土交通省においても観光客の地方分散を目指し、地方空港のCIQの強化や効率化を図るとともに、地方空港への国際線新規航路の誘致など様々な受入環境の整備を行っている。その中でも特に大切になるのは観光庁の重点施策であるインバウンド観光客を地方に分散させ、第二、第三のゴールデンルートを定着させるための事業「広域観光周遊ルート形成促進事業」（図-2）と観光客を受け入れる基盤を整備する「日本版観光DMOの形成・確立促進事業」（図-3）の両事業のスピーディーな促進が求められている。すなわち地方空港の維持さらには継続的な運行を獲得するために不可欠となる課題は地方空港を発着点とした周辺市町村の観光力を整備向上させることが不可欠となっている。



図-2 「広域観光周遊ルート形成促進事業概念図」
出典：観光庁広域観光周遊ルート促進会議資料



図-3 「日本版観光DMOの形成・確立促進事業概要図」
出典：観光庁DMO形成促進会議資料

(2) インバウンド観光客の地方分散への課題

上述した環境の中で地方空港を利用し全国各地を巡りたいと考えるインバウンド観光客を分析すると、その多くは首都である東京をベースにゴールデンルートをすでに周遊済みのリピーター層がベースとなると考えられる。すなわち地方空港を利用する外国人は言わば目の肥えた好奇心旺盛な日本通でもある。地方空港を利用するインバウンド観光客の動態をセグメントすると、① 不定期チャータ便利用によるグループ旅行者、② 定期便利用によるグループ旅行者、③ 定期便利用のFIT旅行者の3つのパターンに大別される。現状では①、②のグループ旅行者が主力であるがグループ旅行の問題点は現地での周遊範囲が従来からの有名観光コンテンツと特定観光施設に偏っており、観光収入が確保できるのはこうした一部の地域や特定施設に限られている。しかし数年後のマーケットを考察するとインバウンド観光客の旅行形態は団体型の周遊旅行から個人型の目的型旅行へと加速度的に成熟し、現状での定番型の受入れコンテンツでは旅客は日本の観光特に地方の観光資源には魅力を感じなくなる。

こうしたインバウンドマーケットの成熟に伴い航空会社の営業戦略も国内航空戦略同様、従来のグループセールスに並行してダイナミックパッケージを基盤とした独自の販売戦略を構築し上記③の目的を持ったFIT旅行者(個人旅行者)へのOTA(オンライントラベルエージェント)への販路転嫁が求められる。すなわち全国の市町村ではこうした需要を先読みし、目の肥えた目的型FIT旅行者に選ばれる地域に成長する必要がある。以上の理論からインバウンド観光客を地方空港に分散させるには今まで観光による経済効果が得られていない市町村でもインバウンドマーケットを獲得できる可能性は大いにある事を理解し、地域に眠る本物の生活文化を観光コンテンツとして分かり易く加工し、その土地でしか体験できない着地型旅行商品の造成や更にはインバウンド旅客がお金を落とすための研究を

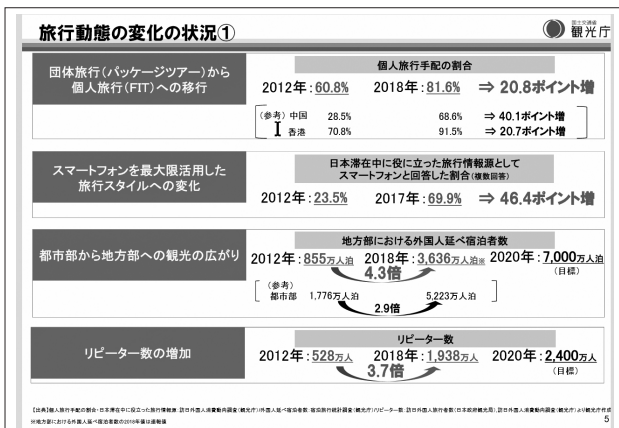


図-4 「旅行動態の変化の状況」
出典：観光庁訪日外国人レンタカー利用促進に向けた検討会資料

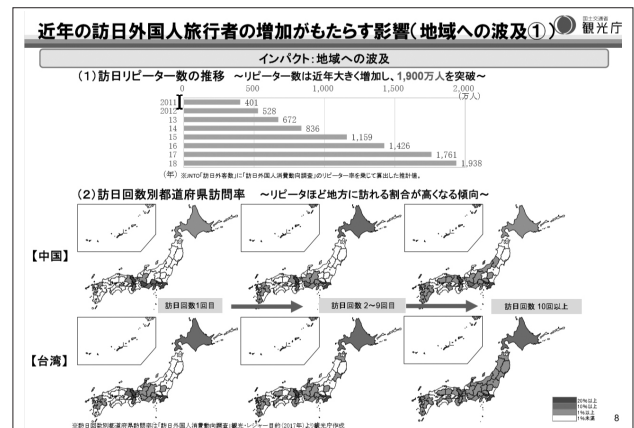


図-5 「訪日客の地域への波及」
出典：観光庁訪日外国人レンタカー利用促進に向けた検討会資料

行い地域産品の商品開発にチャレンジすることがインバウンドによる地方経済の活性化へのシナリオに繋がる。

(3) 筆者が提唱する観光分野における「次世代型道の駅」の役割と2つのポイント

ここで筆者が提唱する全国で1,160駅が設置された道の駅をFIT化が進むインバウンド市場と更に融合させた「日本独自のドライブ旅行サポートシステム」の提言に繋げ論じる。

【ポイント1】 避けては通れないレンタカードライブ旅行の促進と「道の駅」の役割

FIT化したインバウンド観光客を地方に誘客するための最大の課題は駅や空港から、目的とする観光ポイントおよび宿泊拠点までの2次交通の確保が困難であることだ。上述した「広域観光周遊ルート形成促進事業」で整備されたルートであっても公共交通を利用し周遊するのは極めて難しい現状である。この現状を今後打開するには国を挙げてインバウンド観光客のレンタカー利用の促進を早急に行う必要に迫られている。観光庁外客担当参事官室では訪日外国人旅行者のレンタカー利用促進による地域振興を目指し、「訪日外国人旅行者のレンタカー利用促進に向けた検討会」（筆者も委員）を立ち上げ、日本における国際免許の骨組みの基盤となっているジュネーブ条約の規制の是非や慣れない外国人ドライバーによる交通事故防止のため、借用時における運転講習の義務付け、外国人旅行者のレンタカーの予約から返却までの利便性を高める受入環境整備、更にはレンタカー事業者と地域・異業種との連携等についての検討を開始した。以上の様な動きの中で筆者は「道の駅」を活用した日本独自のドライブ旅行サポートシステムの開発を提唱している。その要旨は日本人でも迷いがちな地方の道路をインバウンド観光客が自ら運転し、迷わず目的とする観光スポットに到達できるためには観光先進国として具体的な仕組み作りが必要になる。観光庁における2019年度の外客動向調査によると訪日外国人のレンタカー利用率の現状は旅行者全体の12%程度であるが、訪日回数と比例しレンタカー利用者数も増加。訪日5回目以降では約20%に拡大する。また沖縄においてはすでにレンタカー利用率が60%を超えており今後は全国で急速にインバウンド観光客のレンタカー利用の拡大が見込まれる。そのための具体的な環境整備として(図-6)に示すようにインバウンド観光客に対し、一般道においても高速道路上のサービスエリアと同様なサービスを提供できる日本独自のドライブ旅行をサポートするシステム作りが必要となる。具体的には全国1,160駅存在する全国の「道の駅」が主役となり、すでに普及が始まっている「ETC2.0」やそれと連動する多言語対応のナビゲーションシステム」のハードと連動させた新たなインバウンド拠点としての役割を「次世代型道の駅」が担い以下の様なインバウンド観光を地域の消費に繋げる仕組みをつくり外客と地域を繋げる拠点として活用していく。

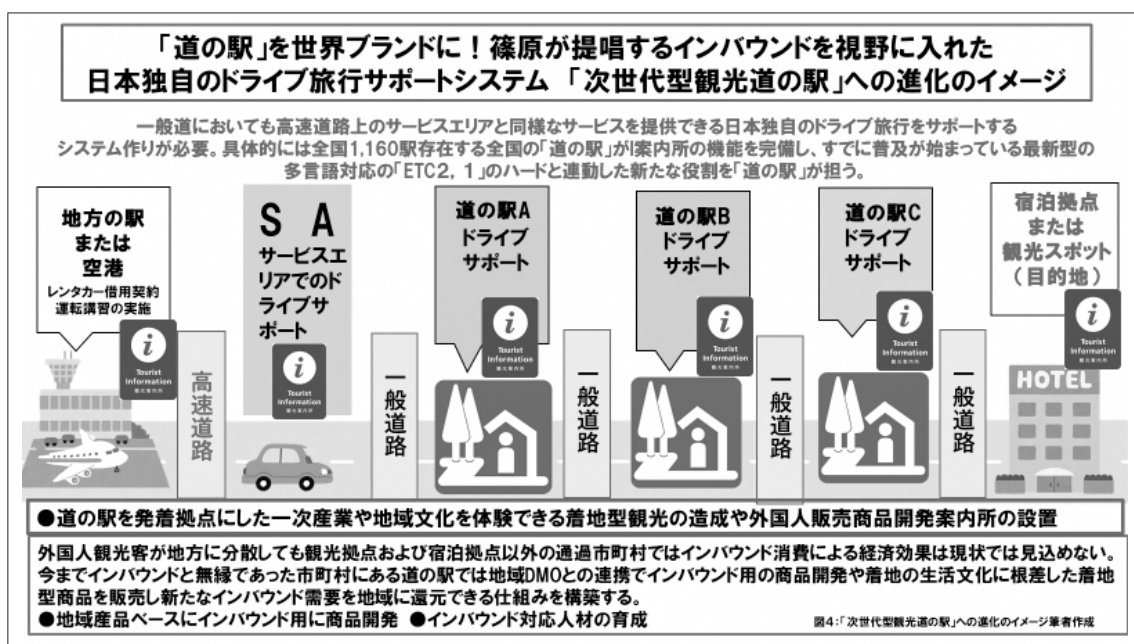


図-6 「日本独自のドライブサポートシステムへの進化のイメージ」筆者作成

【ポイント2】「道の駅」が外国人向け商品開発や着地型旅行商品の発着拠点に

地方における観光地域振興の現実には上述した「広域観光周遊ルート形成促進事業」(図-2)と観光客を受け入れる基盤を整備する「日本版観光DMOの形成・確立促進事業」(図-3)の両事業の推進を無くしては語る事は出来ないが、現状は広域観光周遊ルート上にあっても外国人観光客との接点が全く取れず、近隣の有名観光地や宿泊拠点へ行く際の「ただの通過地点」に終わっている市町村の数が実に多い。こうした市町村が手放ししていると今後拡大するインバウンド消費の恩恵を享受できた地域との地域間格差が益々広がる事になる。観光で地方創生を目指す政府の方針をさらに深度化させて行くためには「道の駅」をインバウンドドライブ旅行の戦略的な立ち寄り拠点として進化させ、「日本版DMOの形成・確立促進事業」で観光庁の認定を受けた地域DMOの活躍の舞台を「道の駅」へと繋げて行く。具体的には国の外客受入整備事業や全国道の駅連絡会の支援を受けて多言語対応やキャッシュレスなど外国人対応が可能となる基本サービスを整備するとともに、地場産品をベースに外国人向けにインパクトある新たな商品開発を行い、「道の駅」に来訪した外国人に付加価値が高い商品販売する事、更には近隣の観光施設や風景街道、シーニックバイウエイとの更なる連携を強化し広域観光の情報発信基地としての機能や地域DMOが総力を挙げて開発した一次産業や地域独自の生活文化が体験出来る着地型旅行商品の発着拠点を形成することにより更には滞在時間を延ばし地域での宿泊促進につなげるなど観光消費額を向上させるため拠点とする事で「道の駅」が地域の人々と観光客の顔が見える交流の場となる事を目指す事が重要である。

3. まとめ 「道の駅」を世界ブランドの「MICHINO・EKI」へ

道の駅は今では全国に1,160駅が設置され、年間2億人以上の人々に利用されるまでに成長した。第3ステージとしての「次世代型道の駅」は地域活性化の拠点としての位置付けを更に明確に打ち出し多機能化を推進し観光に限らず地域活性化の新たな舞台としての役割を目指し動き出す。国土交通省道路局では令和時代にふさわしい「次世代型道の駅」の在り方を模索し、バス、自転車、レンタカーなど周遊の交通拠点としての役割も視野に上述した様に新

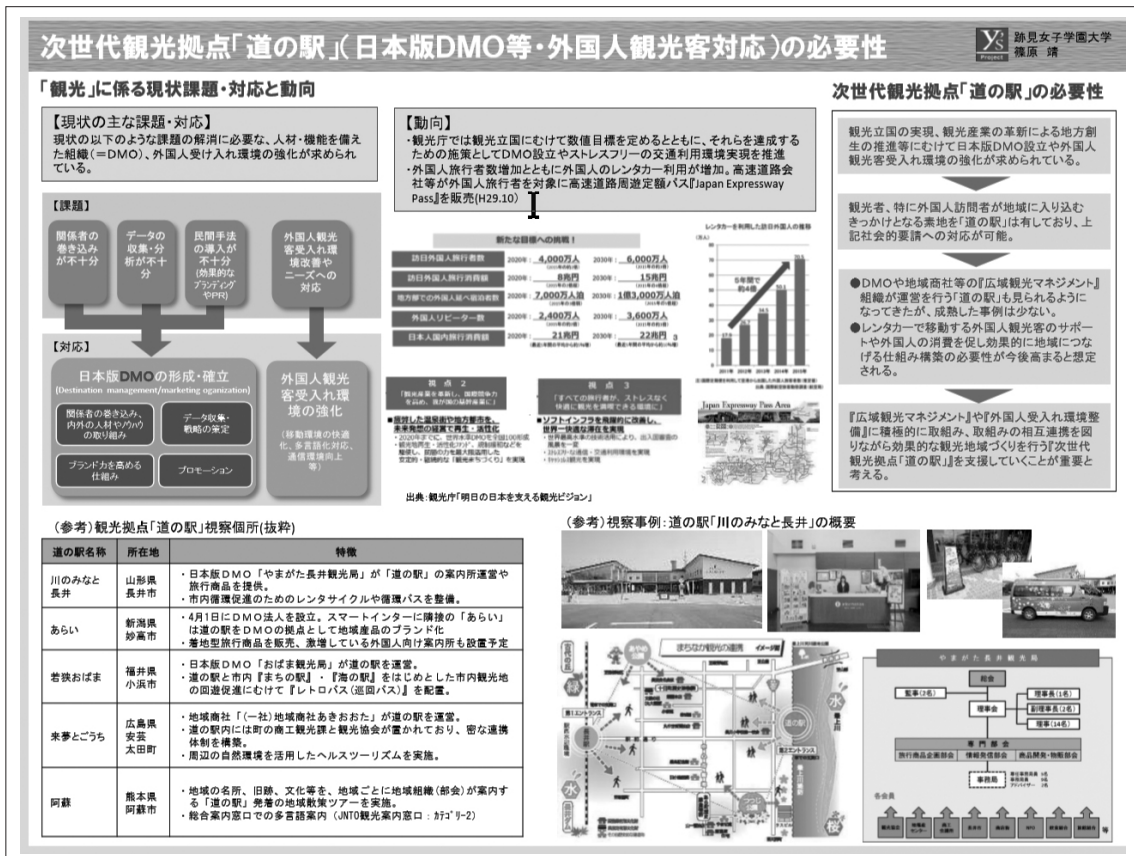


図-7 「次世代型観光拠点道の駅の必要性の概念図」筆者作成

たな観光戦略の拠点として日本の隅々まで旅行者を巡回させとために多様な交通手段と地域、観光施設情報等がまとめて提供されるサービス（観光MaaS）の導入を視野に様々な実験もすでに開始されている。こうした取り組みから地域とインバウンド消費を繋げるための拠点として地域ぐるみで「道の駅」を成長させていく。こうした地域の努力の積み重ねが、インバウンドによる観光消費の恩恵が日本の隅々にある市町村にも届く事になる。そして2020年以降は「日本の道の駅を世界ブランドに」を合言葉に海外へのプロモーション活動の強化を図りジャイカ（JICA）と連携し日本の「道の駅」におけるハードとソフトの両面におけるノウハウをフィリピンやタイ、更にはインドネシアにまで輸出し、現地において海外版「道の駅」を設計段階から開発する取り組みを活発化させて行く。正しく今後は世界ブランドになった「道の駅」を日本のドライブ旅行のサポートシステムとして、更には地域の特産品を産地で味わいながらその土地の生活文化が味わえる体験型観光の拠点として成長させ訪日の目的の一つが道の駅となる様に「世界ブランドの「MICHINO・EKI」へと大きく躍進出来る様に産官学金が連携し知恵を絞りながら、「道の駅」が観光立国日本の象徴としての成長させたいと考えている。

参考文献

- ・松尾 隆策, 山口 三十四 (著) 「道の駅の経済学：地域社会の振興と経済活性化」 (勁草書房 2019)
- ・建築思潮研究所 (編) 「道の駅 建設設計資料」 (建築資料研究社 2013年)
- ・関 満博, 酒本 宏 (編) 「補版 道の駅 / 地域産業振興と交流の拠点」 (新評論 2016年)
- ・国土交通省道路局. 道の駅の『新たなステージ』に向けた検討会資料 (2019年)
- ・カービュー「中山間地域での道の駅を拠点とした自動運転サービス」
<https://carview.yahoo.co.jp/news/detail/ac0f90b418cfb131e8e0e35b86c5c4964bdfdfaf/>
- ・「道の駅」連絡会 道の駅公式ホームページ.
<https://www.michi-no-eki.jp/>
- ・JICA 独立行政法人国際協力機構道の駅 開発途上国の地域振興モデルに北海道から中米カリブ諸国.
<https://www.jica.go.jp/sapporo/press/ku57pq00000gttyeatt/ku57pq00000hizkg.pdf#search=%27JICA%E9%81%93%E3%81%A%E9%A7%85%27>
- ・道の駅、海渡り世界へ 途上国、地域振興で活用 (日本経済新聞電子版)
<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO26517320V00C18A2CR0000/>
- ・シーニックバイウェイ北海道のルート
<http://www.scenicbyway.jp/>