中部横断自動車道(静岡・山梨間)の全線開通を契機とした地域活性化の取り組み
～峡南（きょうなん）地域 道の駅ネットワーク～

鈴木　脩平

山梨県　県土整備部　高速道路推進課　（〒400-8501 山梨県甲府市丸の内1-6-1）

令和３年夏に予定されている中部横断自動車道（静岡・山梨間）の全線開通を前に、県と沿線５町が中心となって関係機関と連携し、沿線に点在する道の駅を活用した情報発信力の強化や二次交通の拡大、拡充により地域の観光振興や地場産業等の活性化を図る取り組みを始めました。本稿では、取り組みの概要や実施状況について紹介します。

キーワード　中部横断自動車道（静岡・山梨間），全線開通，峡南地域，道の駅ネットワーク

1. はじめに

山梨県は（図-1）、県土の中央に甲府盆地が広がり周囲を急峻な山々に囲まれている地勢であり、甲府盆地の中心に位置する地域を峡中（きょうちゅう）と呼び、その東西南北に位置する地域を峡東（きょうとう）、峡西（きょうさい）、峡南（きょうなん）、峡北（きょうほく）と呼称している。峡南地域は、市川三郷町、早川町、身延町、南部町、富士川町の5町から構成され、その中心を南北に流れる一級河川富士川は、日本三大急流の一つとして知られ、江戸時代から昭和の初めには「富士川舟運」として甲州から駿河まで通じる交通の大動脈として人や物の交流を支えてきた。昭和以降になると、鉄道（ＪＲ身延線）や国道52号が交通の主軸を担い、国道52号と並走する中部横断自動車道（静岡・山梨間）は、1993年から整備が進められ、2021年夏には全線開通が予定されており、新東名高速道路と中央自動車道をつなぐ高速道路ネットワークが形成されることになる。峡南地域には7つのインターチェンジがあり、富沢IC～六郷IC間の約28ｋｍは、国土交通省による新直轄方式により整備されており通行料金が無料であることから、来訪者が立ち寄りやすい優位性を持ち合わせている。全線開通は、新たな観光ルート構築などの沿線地域の活性化につながる絶好の機会であり、来訪者を呼び込むための取り組みを展開していく必要がある。

ここでは、県と沿線5町が中心となって関係機関と連携し、峡南地域の観光振興や地場産業等の活性化に向けた取り組みについて紹介する。

図-1　峡南地域位置図

2. 峡南地域の現状

峡南地域は中央を流れる富士川と富士山や南アルプスに囲まれた地形上の特色から地域間の交流が制限されてきたが、今年夏の中部横断自動車道（静岡・山梨間）の全線開通により、移動時間が大幅に短縮され、アクセス性の向上が図られる。

峡南地域の観光客は（図-2）、この10年で増加傾向にあるものの、県内の他地域に比べると少ない現状にある。

山梨県全体の主な観光目的を見ると（図-4）、「自然」や「温泉」を楽しむ、また、「名所・旧跡・歴史」といったことに対する関心が高く、峡南地域が有する観光資源と合致している。これに着目し、地域の活性化に向け取り組みの検討を行うことが有効と考えた。

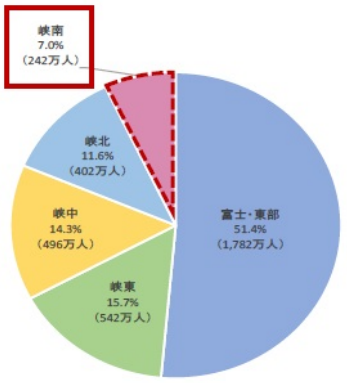

図-2　圏域別観光入込客数（2019年度）

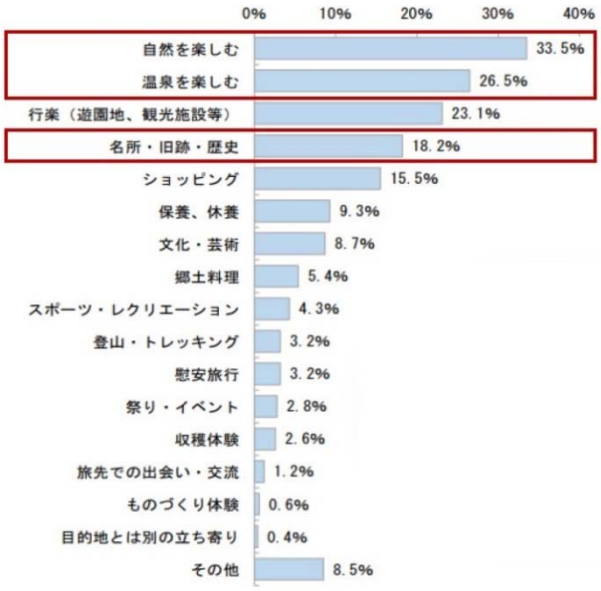

図-3　山梨県の来訪者の主な観光目的

2. 沿線地域活性化の取り組み

⑴ 峡南地域道の駅ネットワーク協議会の設立

県では、高速道路の無料区間には来訪者が立ち寄りやすいという地域の優位性を活かし、沿線に点在する5つの道の駅を活用した、地域活性化の取り組みを行うこととした。2020年8月に、「県内外の観光客を峡南地域に呼び込み、開通を更なる地域活性化につなげる契機とすること」、「地域の魅力向上や周辺地域への経済波及効果の最大化を図ること」を目的とし、県と国土交通省や沿線5町、道の駅5駅と共に「峡南地域道の駅ネットワーク協議会（以下、「協議会」）」を設立した。

協議会のメンバーの選定にあたっては、ハードとソフトの両面から幅広い議論が展開できるよう、県の観光文化部や、各自治体の建設部局と観光及び産業振興部局を構成員に加える体制とした。

これまで個々の道の駅単独では効果の発現が難しかった取り組み・活動を関係者間で連携（ネットワーク化）することで相乗効果を生むのではないかと考え、5駅それぞれの特色ある機能を活かしながら相互に機能を補完するなど、5駅全体として「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」の3つの機能を拡大・拡充し、峡南地域全体への効果の波及を目指した。

写真-1　協議会設立時の知事と5町長によりキックオフセレモニーの様子

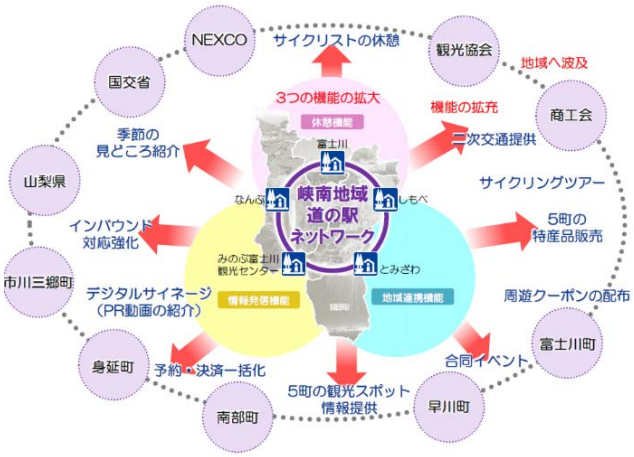

図-4　道の駅ネットワークの概念図

⑵ 第1回協議会の開催

第1回協議会では、道の駅を起点に5つの道の駅が連携して観光情報を一元的に発信することで情報発信力の強化を図る「情報のネットワーク化」及び、道の駅を拠点としたサイクルツーリズムの展開や、公共交通機関などと連携して二次交通の強化などの周遊促進を図る「交通

のネットワーク化」の大きく2つの方向性で進めていくことを確認した。

会議では、「誘客活動を積極的に展開するべき」、「観光客の行動データや消費動向を把握したい」、「サイクル事業に力を入れたい」といった前向きな意見が挙げられる一方で、「魅力発信の体制が整っていない」、「観光資源を磨き上げていく必要がある」といった課題も上げられた。

こういった課題や各町の魅力ある資源について各構成員が理解を深め、熟度と機運を高めることを目的に、第1回の協議会以降、ワーキンググループを並行して行った。

写真-2　第1回峡南地域道の駅ネットワーク協議会の様子

⑶ ワーキンググループの開催

ワーキングは3回実施し、「何の情報を発信するか」、「どんなイベントを実施するか」、「発信力のある人物は誰か」、「どんな媒体で発信するか」などの観点から、各自治体の観光資源やPRポイント、現在行っている観光促進のための取り組みや現状など、情報共有や意見交換を行った。

写真-3　第1回ワーキンググループの様子

⑷ 峡南地域共通のテーマ設定

ワーキンググループにおいて、他の観光地と共通しない地域特有の資源をブラッシュアップすることで差別化を図っていくことや、来訪者の年齢層に着目するなどターゲットの絞り込みが必要という意見が挙げられた。地域共通のテーマにターゲットを設定することは、「個」に点在している特色のある資源を「面」でつなぐことが可能であり、これらを一つの観光として情報発信する手段が有効と考えた。

県内には八ヶ岳高原や富士山・富士五湖周辺といったリゾート型観光スポットを有していることから、峡南地域ではこれらの地域と趣向を変え、例えば日本古来の「ものづくり」を観る・触れる体験型施設をコースで巡るなど、ターゲットごとに一度の来訪でたくさんの満足度を味わうことが可能な趣のあるテーマ設定の検討を行った。テーマごとに峡南地域の資源の一部を紹介する。

「歴史・文化」…　身延山久遠寺（日蓮宗総本山）、七面山、赤沢宿、歌舞伎、市川手漉き和紙、西島和紙、雨畑硯、印章など

「アウトドア」…　本栖湖、四尾連湖、みたまの湯、アニメゆるキャン△の聖地、南アルプス登山・トレッキング、オートキャンプ場など

「自然・癒やし」…　大柳川渓谷、妙蓮の滝、日本最古の温泉旅館西山温泉、信玄の隠し湯下部温泉、糸魚川－静岡構造線の大断層 など

図-5　峡南地域の資源

⑸ 第2回協議会の開催

第2回協議会では、これまで議論を重ねてきた内容を基に、地域共通の観光のコンセプトや情報発信手法、地域のオモテナシイベントなど、取り組み施策の方向性を確認した。

a) 情報のネットワーク化

地域資源を「歴史・文化」、「伝統工芸」、「自然・癒し」、「レジャー」の4つのテーマに分類し、来訪者をオモテナシするイベントを実施することとした。例えば、「伝統工芸」であれば、書道に関する伝統工芸品を自身で作成してもらい、それを書道の日（11月2日）にイベント会場に持ち寄り書道体験を行い、参加者には近隣店舗で利用できるクーポンを配布する、というように、来訪者が峡南地域の伝統ある資源や地域の人々に触れ、地域を身近に感じてもらえるような体験型イベントとした。

また、これらイベント情報を含めた観光情報を発信していく方法として、協議会の特設ウェブページを設けることや、特設ページへ誘導するためのQRコードを旅行誌やパンフレット、ポスターに掲示し、道の駅やSA・PAを活用し、誘客の促進を図るものとした。

b) 交通のネットワーク化

中部横断自動車道の開通により、自動車による来訪者

の増加が考えられるが、まずは道の駅や鉄道駅などの来訪者が最初に立ち寄る施設から周辺資源への周遊を促進するため、二次交通の強化に取り組むこととした（図-6）。

県では「サイクル王国やまなし」の実現にむけ、自転車の活用を推進していることや、第1回協議会でサイクルツーリズムに係る地元の意見が多かったことを踏まえ、まずは自転車を活用し、レンタサイクルの提供やエイドステーションの設置、矢羽根の設置などに取り組むものとした。

図-6　交通のネットワーク化概念図

c) 道の駅の役割

情報・交通のネットワーク化それぞれの方向性を確認したが、イベント開催や情報発信を行うための拠点が必要となる。協議会では、各道の駅を拠点とすることとし、現在有している機能に加え、ネットワーク化のための役割りを与えた（図-7）。

高速道路のICから近い道の駅（富士川、なんぶ）については、遠方からの来訪者が最初に立ち寄りやすいためゲートウェイとしての役割を与えた。例えば、観光コンシェルジュやデジタルサイネージを用いた情報発信、二次交通手段としてのレンタサイクルの設置が例として挙げられる。また、みのぶ富士川観光センター、とみざわ、しもべの3駅については、周辺資源と連携しながら体験できるプログラムの案内や予約、テーマごとのイベント支援などの役割りを担うほか、他の駅と連携して特産品を相互販売するなど、地域内拠点としての役割を与えることとした。各々が個別ではなく、道の駅間や周辺観光資源と繋がりを持たせていくことが重要となる。

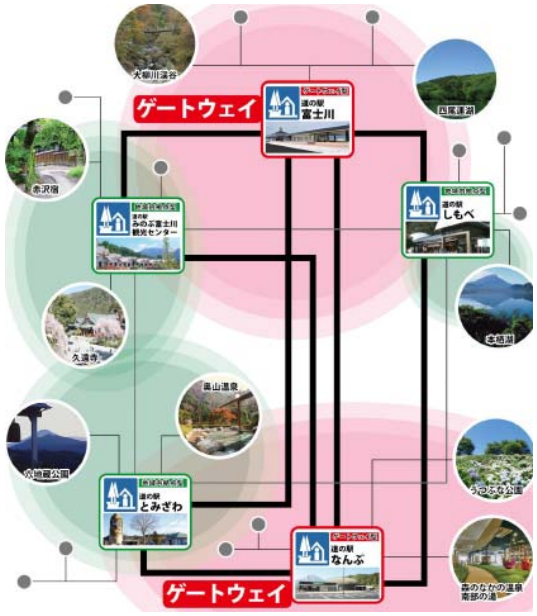

図-7　道の駅の役割分担イメージ図

d) 行動実態の把握

道の駅ネットワークとしての取り組みや、中部横断自動車道の開通により、峡南地域で人の流れがどのように変化したのか行動実態を捉えることで、更なる活性化施策に繋がるものと考え、行動実態調査を実施するものとした。

調査手法としては、来訪者への直接インタビュー調査や、ETC2.0を用いた自動車データ、またスマートフォンなどの位置情報を活用した人流ビッグデータの活用を想定しており、開通前後データを取得することで取り組み効果の検証を行うこととした。取得するデータの種類や調査規模などは今後ワーキンググループを通じて具体化していく予定である。

3.　今後の取り組み

これまでに、峡南地域道の駅ネットワーク協議会では、地域共通のコンセプトや観光テーマ、取り組み方針を議論してきた。各取り組みや地域共通のテーマの設定に当たっては、継続して行えることが重要であるため、地元意見を踏まえて選定した。

今後は、情報発信や二次交通の強化、テーマに応じた地域でのオモテナシのイベント等を効率的・効果的に行うために、地元の商工会や実務担当者等によるワーキンググループを開催し、地域の実情を踏まえ具体化していく予定である。

本年夏予定の中部横断自動車道の静岡～山梨間の全線開通の効果を利用者が最大限享受できるよう、また、取り組みを短期的なものから中長期に渡って継続していけるよう、施策の実施に向け検討を進めていき、県や町、道の駅の体制づくりを図っていきたい。