



中米と北海道

(JICA課題別研修「中米統合機構加盟国向け 幹線道路沿線地域開発コース」)

はじめに

北海道開発局は、JICA（独立行政法人国際協力機構）が実施する課題別研修「中米統合機構*加盟国向け 幹線道路沿線地域開発」コース（協力機関：国立研究開発法人土木研究所寒地土木研究所、受託機関：一般財団法人北海道開発技術センター、研修期間：平成29年8月17日～同年9月16日）に協力しました。

今回来道した研修員は計6カ国から総勢11名です。

本研修では、幹線道路沿線地域開発における課題を特定し、自国の現状に即した地域活性化のために日本の観光・情報拠点としてすっかり市民権を得た「道の駅」について学び、アクションプランを作成、将来的に各国で道の駅を創設することを目的に行われました。

なかでもエルサルバドルは、来道1カ月前に中米初の道の駅を開設したところであり、研修員一同、研修に対する期待感は大変高いと感じました。



研修対象となる中米統合機構（SICA）加盟国6カ国（ベリーズ、パナマを除く）

研修風景（講義編）

今回の研修では、参加国それぞれの地域での課題を明確化し、現状に適した幹線道路沿線地域の開発に向けて研修員の理解の深化を目指して、講義と視察のメリハリを付けながら全体行程を決めました。

研修全体の主な内容は以下のとおりです。

国土交通省北海道開発局開発計画課国際室

* 中米統合機構

地域の経済社会統合を図り、平和・自由・民主主義・開発を達成させることを目標に、1991年12月設立（1992年7月発効）。加盟国は、エルサルバドル、グアテマラ、コスタリカ、ニカラグア、パナマ、ベリーズ、ホンジュラス、ドミニカ共和国（全8カ国）。

滞在 (8/17~9/16)	講義	発表	見学	実習
第1週目	7	3	6	0
第2週目	6	0	8	2
第3週目	2	0	8	1
第4週目	1	3	1	1
全体コマ数	16	6	23	4

まずは前半で講義を集中的に行いました。日本の行政システムや道の駅が置かれている現状や課題等を伝え、また、参加国側からの事例を発表してもらうことで、お互いの理解促進に寄与することとなりました。この時点でどのようなアクションプランを作れば良いのか研修生が大まかなイメージを持てたこと、研修実施側として、研修員からどのような課題が浮かび上がってくるのかを見通せるようになったことは、後半の行程に入るためにも大変重要でした。

研修後半では、学んだことを現地で見ながら復習するとともに、アクションプラン作成のための指導も同時に進めました。研修員は講義や見学でわき出てくる新たな疑問や課題、解決策を得るためにどの講義でも活発な議論をしており、同時に講義中は参考となりそうなポイントを資料にマーキングしたり、ノートに細かくビッシリとメモする姿がとても印象に残っています。

また、研修の中盤で「地域ブランドの創造」と題して東京から(株)玄代表取締役の政所利子さんにお越し



(写真2) 研修員と一体感ある講義をする政所先生

ただき、3時間にわたって講義をしてもらいました。

講義の中で政所さんが全国各地の高付加価値化された地元資源の活用例を紹介し、道の駅の設立に向けたたくさんのヒントがちりばめられていたことから、研修員たちには大きな刺激となりました。

アクションプラン発表は、これまで学んできた成果を各自がパワーポイントでまとめてプレゼンする研修の集大成です。発表当日は丸一日かけて、各自、熱のこもったプレゼンを行いました。

特に、コースリーダーの(国研)土木研究所寒地土木研究所松田泰明総括主任研究員が、研修員が抱える疑問や課題などをステージ毎に細かく観察し、問題点をその場で解決できるよう議論の場を臨機応変に設定したことから、研修員のアクションプランに対する理解が深まりました。

研修全体を通してみたとき、研修員の理解度に合わせた柔軟な講義や議論する時間を設定出来たことは、この研修が充実した大きな要因だったと思います。



(写真1) 研修員へ講義する寒地土研の松田総括主任研究員



(写真3) アクションプラン発表前の注意事項に耳を傾ける研修員



(写真4) アクションプランを発表するグアテマラの研修員

研修風景（視察編）

1カ月間にわたり、北海道を中心に実施してきた本研修では、全道13箇所の特徴ある道の駅を見学してもらう行程を組みました。道の駅視察のスタートは北海道内で初めて道の駅となった「道の駅三笠」です。この施設は既存施設を利用し、次々と周辺施設が拡張されてきた特徴があり、温泉施設も併設するなど三笠市内でも人気観光スポットです。

続いて地域の特産品であるお米を中心とした農産物やそれら加工品の開発に力を入れている「道の駅ライスランド深川」を訪れました。こちらでは研修員から主な収入源や今後の課題について質問があり、主催者側のリピーターに飽きられない創意工夫など日々苦労されている点を学びました。

翌日は、花のある街づくりを進める恵庭市にある「道の駅花ロードえにわ」、ラムサール条約に登録されているウトナイ湖を抱える自然環境を活用した苫小牧市にある「道の駅ウトナイ湖」へ。特に花ロードえにわは国道36号沿線に位置し、全道でも常に人気ランキング上位に名前の挙がる道の駅です。ひっきりなしに車の通る忙しない道路をよそに、道の駅に一步入ると花の咲き誇る庭園が目の前に広がっており、それらが地域のボランティアによって維持管理されていると知った研修員一同は、地域住民の意識の高さに大きな関心を示していました。自国での道の駅作りのモデル例としても評価が高い道の駅のひとつでした。



(写真5) 色とりどりの花が咲き誇る道の駅花ロードえにわにて

続いて、ブナ林が隣接し、地産地消を目的とした特産物加工センターを持つ黒松内町「道の駅くろまつない」では、名前の由来となっているトワヴェールという伝説には、欧州の小さな農村を手本にしたいという願いがこめられており、経済効果よりもブナ林の保存など景観・農村風景を維持したいという町のマスタープランを基に運営していることを説明しました。必ずしも交通量の多い道の駅ではなくても独自の取組により高い人気を誇っていることに、自国の状況と重ねて興味深げでした。

研修も中盤を迎え、自然の脅威も地域の観光資源として成り立つ例として、洞爺湖の火山科学館、防災拠点としての役割を担う「道の駅そうべつ情報館 i (アイ)」を見学しました。駐車スペースや飲食・休憩のためだけではなく、災害が起きた場合の地域住民の避難場所としても複合的に機能している道の駅の役割に研修員は高い関心を示していました。



(写真6) 地域資源を活かした造りの道の駅くろまつないにて



(写真7) 防災拠点の役割も担う道の駅そうべつ情報館(アイ)



(写真9) シーニックポイントのきよさとコスモスロード

研修後半では、道東にある道の駅7箇所（2泊3日）を視察。女満別空港を降りて最初に訪れた「道の駅ぐるっとパノラマ美幌」では晴天に恵まれ、北海道らしい広い大地と大きな青空の下、屈斜路湖を望む景色の素晴らしさに感動し、道の駅の設置場所を考える際の大きなメルクマールになったと思われま

す。その後、「道の駅パスタランドさつつる」に向かった研修員たちは、講師から町おこしとして開発されたご当地グルメの経緯や売れ行きなどについて説明され、地産地消の重要性や地域おこし協力隊という移住者からの視線を活かしたPR活動の大切さを学びつつ、パッケージデザインに力を入れて売り上げの増えたじゃがいも焼酎の試飲を楽しむことも忘れませんでした。

道東視察1日目の最後を飾る「道の駅しゃり」では、地元商店街への配慮も含め、道の駅の機能を限定した点や、津軽藩からの移住者によって開拓が進められた町の歴史がしれとこ斜里ねぶたにつながった歴史などを学び、道の駅に飾られているねぶたをバックに写真を撮る微笑ましい姿が見られました。



(写真8) 道の駅ぐるっとパノラマ美幌の絶景とともに

視察2日目は世界自然遺産登録されている斜里町「道の駅ウトロ・シリエトク」からスタートです。情報提供内容の充実度は北海道の道の駅で突出しており、直売所では農産品ではなく魚介類のみを扱っている点も違いが見られます。また、極力、地元企業による加工品を扱うなど、ここでしか買えない希少性に惹かれて人が集まるということ学びました。自国での適用可能性や環境の類似性なども考慮しながら見てまわり、大変参考になったようです。

ここで、次に立ち寄る予定地への道中で研修員が忘れ物をした事に気づき、バスが引き返すという小さなハプニングが起きました。しかし、そこはこれまで真剣に議論して絆を深めてきた研修員たちの慈悲の心によりお許しをいただき、引き続きバスの中では笑いも起こるなど終始和やかな雰囲気の中、次の「道の駅はなやか小清水」へと向かいました。その日は少し早めにホテルへ。少し疲れの見える研修員への配慮も忘れない北海道開発技術センター青木さんの行き届いた優しさが皆の心に染み渡ります。



(写真10) 情報発信内容が充実している道の駅ウトロ・シリエトク

道東視察3日目の最終日、まずは「道の駅流水街道網走」に立ち寄りました。流水観光砕氷船おーろら号の発着駅として大変人気のある場所で、夏より冬の入込み客数の方が多い点は、ほかの駅との大きな違いでもあります。ちなみに、質疑の際に研修員から入り込み客のカウント方法について質問が集中し、夏と冬で駐車場の受入体制を変えている点に感心しながら頷いていました。

この辺りでは、すでに研修員の質問のレベルが上がり、研修当初の観光客に近い目線から、より具体的かつ実践的な質問内容になり、道の駅開設に向けた研修員の本気さが伝わってきました。

この研修の最後を飾る「道の駅メルヘンの丘」では、シーニックなポイントが周辺にたくさんあり、また、指定管理者と自治体の役割など実際に運営していく上での細かな点を念頭においた質問が集中しました。自分たちのアクションプラン作成に向けていよいよ最終段階に入った研修員たちは、最後まで熱心に質問を重ね、講師達はその熱意に答えようとしていました。

所感（研修を終えて）

今回の研修では事前調査に出向いたエルサルバドルとニカラグアの2カ国を含めた6カ国から研修員が集まりました。現状で彼らの国の道路沿線には公的な休憩施設はなく、主に民間のガソリンスタンド（以下、GS）がその役割を果たしています。しかし、そこには地産地消というアイデアや地域振興機能はなく、画一的なGSしかないというのが実態でした。しかし既に日本の一村一品運動アドバイザーや、地場産業振興アドバイザーによる現地での活動が定着しつつある中米からの研修員は、「道の駅」で実践されている地域の生産物を販売する場や体験型観光等の地域の情報を発信する役割に感心しながら、自分たちが将来携わっていくであろう道の駅の設立を思い描き学んでいく姿勢が見て取れました。



(写真11) 西山明彦北海道開発局次長表敬にて

研修期間中、研修員たちは北海道の食の恵みも貪欲に探求していました。週末には札幌の街中へ出向いて色々な食べ物に舌鼓を打ったようです。特にラーメンサラダとソフトクリームは研修員から大好評で、将来、中米各国でこれらの商品が見られるようになるかもしれません。

来日直後の研修員の意識は道の駅イコール休憩場所であり、地域の民芸品を売る場所というステレオタイプな考え方にとらわれていましたが、休憩場所で手軽に食べられる物が大きな集客力につながるという学びは、研修員にとって大きな価値観の変化になったと思います。

最後に、この研修が日本と中米統合機構加盟国との関係強化やお互いの文化に対する相互理解深化の一助となれば幸いです。



(写真12) 修了証書を授与されて喜ぶ研修員