

## 地方創生の拠点として期待される「道の駅」

### ～ 地域における道の駅の役割とは ～

木村 俊文

#### 要旨

本稿では、16年6月号以降、本誌で紹介した3つの「道の駅」を総括し、地域における道の駅の役割を検討した。3事例からは、直売所への出荷者など地域住民が道の駅に關与して地域の魅力度を高めながら、観光客など外部からの流入人口を増やすことで地域の所得向上や雇用創出を図るとともに、関係団体や周辺施設と連携しながら、住民生活の利便性向上を実現させる役割を担っていることが見て取れる。こうした背景には地域での合意形成などソフト面を重視した施設運営手法があり、道の駅の運営だけでなく、まちづくりや地域の課題解決にも貢献している。道の駅の運営に關わる地域の関係者が今後も継続的に当事者意識を持って關与することが大切だろう。

#### はじめに

道路利用者の休憩施設として生まれた「道の駅」は、1993年から国による登録が始まり、直近では全国1,107ヶ所(2016年10月現在)に広がっている。最近では「地方創生」の中核的な拠点として注目を集めており、各地でさまざまな取り組みが行われている。

国土交通省は、14年度から各省庁と連携して地方創生の核となる優れた取り組みを選定し、重点的に支援する「重点『道の駅』制度」を実施している。

本誌では16年6月号以降、こうした道

の駅の整備状況や政策動向のほか、重点「道の駅」に選定された3つの取組事例を紹介してきた。

そこで、本稿ではこれら事例から得られた知見を総括的に整理するとともに、地方創生の観点から、地域における道の駅の役割について考えてみたい。

#### 調査先の概要

調査対象の3事例は、開設後10年以内を目安とする重点「道の駅」73ヶ所の中から地域特性等を考慮して選定した(図表1)。それぞれ立地する地域は、過疎

図表1 調査先一覧

|   | 「道の駅」の名称  | 開設     | 所在地       | 人口(千人) | 人口増減率(%) | 高齢化率(%) | 小売事業所増減率(%) | 主な特徴   |
|---|-----------|--------|-----------|--------|----------|---------|-------------|--|
| 1 | にちなみ日野川の郷 | 16年4月  | 鳥取県日野郡日南町 | 4.8    | -22.0    | 49.2    | -31.2       | 中山間地の町の中心部に、道の駅を核としたコンパクトビレッジを形成             |
| 2 | 季楽里あさひ    | 15年10月 | 千葉県旭市     | 66.6   | -5.7     | 28.1    | -14.3       | 基幹病院や農業高校との連携、ふるさと納税の活用などによる当地の知名度向上と産業振興    |
| 3 | 若狭おばま     | 11年3月  | 福井県小浜市    | 29.7   | -7.8     | 30.8    | -36.8       | 高速道IC近くにある道の駅を玄関口として、「海の駅」「まちの駅」と3駅が連携して観光振興 |

(資料) 国勢調査、商業統計調査

(注) 人口増減は2005～15年の変化率、高齢化率は15年、小売事業所増減は07～14年の変化率。

化と高齢化が進行する中山間地（にちなん日野川の郷、以下「にちなん」）、首都圏近郊にある全国有数の農業・漁業地域（季楽里あさひ、以下「あさひ」）、歴史・文化的な観光資源を有する地方小都市（若狭おばま、以下「おばま」）である。いずれも公設民営（うち2ヶ所は指定管理者が第三セクター）の道の駅であり、すべて農林水産物直売所、加工施設（調理実習室）、地元の食材を使ったレストラン、特産品販売コーナーが設置されている。地方創生への取組みの現状を把握するため、16年5～8月に現地調査を実施した（注）。

（注）詳細は以下のレポートを参照されたい。

・木村俊文「地方創生の拠点として期待される『道の駅』」  
～」（『金融市場』16年6,7,10,11月号）

### 3つの基本機能と8つの強化項目

道の駅は、24時間無料で利用できる駐車場やトイレなどの「休憩機能」、道路情報や観光情報などを提供する「情報発信機能」、直売所や観光レクリエーション施設などの地域振興施設を接点に町と町とが手を結びあう「地域連携機能」という3つの機能を基本コンセプトとしている。

このほか、重点「道の駅」では、人口減少社会で地域の活力をいかに維持するかといった地方創生の課題に対処するための機能強化項目として、地域の特産

品を活かした「産業振興」、地域の高齢化等に対応した住民サービスを提供する「地域福祉」、地域住民に対する交通サービスの維持・向上を目指す「交通結節点」、災害時に備えた「防災」、宿泊予約や観光ルートの案内などをワンストップで提供する「観光総合窓口」、外国人旅行者に対応する「インバウンド観光」、移住定住促進やふるさと納税の情報提供など「地方移住等促進」、地域間の交流・連携を促進する「交流・連携」の8つを掲げている。

### 地方創生への対応状況

図表2は、現地調査に基づき3事例の機能強化項目への対応状況をまとめたものである。以下、主要な項目について見てみよう。

3事例とも直売所や加工施設を備えていることから、生産と加工・販売の一体化など「産業振興」に貢献している。特筆すべき点は、地元産の農林水産物はもちろん、地域に固有の資源（自然・歴史・文化、産地技術、特産品等）や既存施設（病院・学校・文化施設等）を活用するなどして、生産性を高めようとしていることである。

また、直売所を設置することにより、「地元の農産物を購入できる場所が少ない」とする地域住民からの要望に応えただけではなく、生産者に対しては市場出

図表2 地方創生に向けた機能強化項目と対応状況

|   | 「道の駅」の名称  | 産業振興 | 地域福祉 | 交通結節点 | 防災 | 観光総合窓口 | インバウンド観光 | 地方移住等促進 | 交流・連携 |
|---|-----------|------|------|-------|----|--------|----------|---------|-------|
| 1 | にちなん日野川の郷 |      |      |       |    |        |          |         |       |
| 2 | 季楽里あさひ    |      |      |       |    |        |          |         |       |
| 3 | 若狭おばま     |      |      |       |    |        |          |         |       |

（資料）国土交通省「平成27年度重点「道の駅」の選定について」平成28年1月を参考に作成

（注）対応状況は現地調査により評価。

荷に頼らない、農林水産物およびその加工品の直販という新たな販売機会の提供を実現した。

さらに、専用の排水設備や手洗い場など保健所の衛生基準を満たした加工施設を備えたことは、個人でも加工品販売に参加しやすくなり、地元食材を用いた加工品の開発・製造・販売に弾みをつけている。このように参入障壁が低くなったことで、従来レストランでの提供にとどまっていた地元食材が料理教室や加工体験講座の開催をはじめ惣菜・菓子類の開発に活用され、さらには専門家による指導も受けながらトマトやメロン、梅、サバなど地元特産品を原材料としたオリジナル商品の企画・開発に発展し、地域ブランドの向上につながっている。

一方、「交流・連携」にはさまざまな取組みが確認された。冬場の売上減少策として地域住民を対象にしたミニイベント開催（「にちなん」）や、県外客の集客を目的にしたフラフェスティバル開催（「あさひ」）のほか、台風被害を受けた産地のりんごの販売協力（「あさひ」）など地域を越えた助け合いの事例もみられた。

ただし、地域の状況により対応が異なる項目もある。過疎化・高齢化が進行する「にちなん」では道の駅運営会社による配食サービスや高齢者の見守り等「地域福祉」の向上に資するサービス提供が行われている。一方、観光振興を図る「おばま」では多言語対応の対話集を備えるなど「インバウンド観光」にも積極的に対応している。また「おばま」では、「観光総合窓口」機能を強化する中で、地域の歴史・文化等を熟知したボランティアガイドや観光コンシェルジュを配置して各種相談に対応しており、滞留時間の拡

大と地域での消費促進に寄与している。

同様に「交通結節点」としての機能についても、高齢者の割合が高い「にちなん」では道の駅を拠点とした町営の巡回バス運行など交通弱者（買物・病院通院等）を意識した地域内の交通手段の確保に重点を置いているのに対し、観光客誘致を目指す「おばま」では道の駅に高速バス停留所を設け、地域住民だけでなく観光客に対しても利便性の向上を図るなど、対応が異なる。

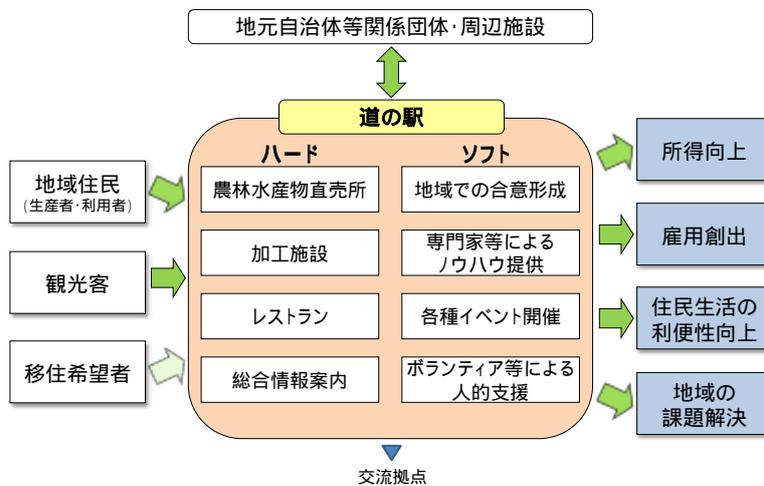
このほか、「地方移住等促進」については、空き家情報提供や新規就農支援など移住促進に力を入れる地元自治体と連携した取組み（「にちなん」）が見られた。また、ふるさと納税の対応については、情報発信のみならず返礼品の大半を道の駅運営会社が出品（「あさひ」）するなど、積極的な事業展開を行う事例も見られた。

### 現地調査から考えられる道の駅の役割

地理的条件や地域の置かれた状況等が異なるものの、3事例では地域住民（生産者・利用者）が道の駅に関与して、地域資源の再発掘や地域の魅力度を高めながら、観光客や移住希望者など外部からの流入人口を増やすことで、地域の所得向上や雇用創出を図る役割を担っている（図表3）。また、公設民営のメリットを生かして、地元の関係団体や公共・商業施設と連携しながら、住民生活の利便性を向上させる機能も担っている。

これらを実現させた要因は、行政主導によるハード整備に加えて、地域での合意形成、専門家等によるノウハウ提供、各種イベントの企画・開催、ボランティア等による人的支援といったソフト面も重視した施設運営手法にあると

図表3 地域における道の駅の役割



(資料)農中総研作成

考えられる。

3事例では、地域内外の利用者ニーズや運営上の諸課題に対応するため、生産者や加工業者、小売業者、観光業者など、地域内の多様な関係者が道の駅の開設前から協議・調整を行ってきた。例えば、民業圧迫を避けるための既存事業者との棲み分けや、道の駅への加工品出荷に向けた創業支援、交通サービスの連携などである。こうした合意形成の進め方が活力ある事業運営を進める上で重要な仕組みになっており、まちづくりや地域の課題解決にも貢献していることが判明した。

また、地域内の関係者が連携を深める過程において、あるいは地域住民が生産・加工・消費、イベント等に関わることを通じて、道の駅が地域社会における交流拠点としての役割を担っていることも明らかになった。こうした中で、農協・漁協・森林組合も地元自治体と連携してさまざまな形で道の駅の運営に参画していることが確認された。

## おわりに

道の駅は、国や自治体による道路政策

として拠点機能の強化を目的に、いわばトップダウンで施設・設備などハードが整備されてきた。さまざまな機能を統合した結果、地域の諸課題も道の駅に集約され、多様な関係者が関与して地域での合意形成を進めるというソフト（人的・組織運営等）を備えることになった。

しかし、利用者ニーズや地域の諸課題への対応は、

状況の変化を踏まえながらボトムアップ的に取り組む必要があり、道の駅の運営に関わる地域の関係者が今後も継続的に当事者意識を持って対処できるか否かがカギを握るといっても過言ではないだろう。また、地域の諸課題解決のためには、行政や協同組合、NPO法人等の関係団体と役割分担しながら連携していく必要もある。

将来的には人口減少等により事業環境が厳しくなると想定されるものの、道の駅がこうした運営能力を蓄積することができれば、地域から期待される役割を持続的に担えるものと考えられる。農協・漁協・森林組合も道の駅の運営に積極的に関わることを望まれる。