

# 「道の駅」の社会的立地条件に関する考察

中島隆志

## (1) 研究の目的と方法

道の駅は、国土交通省が主体となった事業であり、平成16年10月において785の「道の駅」が全国に登録されている。この10年の間に加速的に増加したこの施設は、幹線道路に休憩施設を建設するものだが、道路と地域を連結することによる地域主体の社会・経済開発手法として着目されている。また、これまでつちかってきた経験を開発途上国のプロジェクトに生かそうとする試みも見られるようになってきた。

「道の駅」は道路利用者に対しては休憩の場、地域社会に対しては道路を通じて社会・経済活動の場を提供する。私はコンサルタントとして国内の「道の駅」の計画・設計を実務者として携わってきたが、この経験から「道の駅」の設計では、科学的で普遍的な条件（地理的・経済的立地条件）と地域社会に固有な条件（社会的立地条件）の双方を熟慮する必要がある。前者においては国土交通省や世界銀行のプロジェクト等でマニュアル等が存在し、設計手法が確立されているが、後者については国内においてできさえも他者の経験を生かすことが難しく、まして文化風習の大きく異なる海外に対してはさらに課題が多い。

このような背景を踏まえ、本研究は「道の駅」の設計における社会的立地条件の必要性を示し、そのあり方について事例調査をもとに検討、考察した。

## (2) 論文の構成

本論文は第一章で「道の駅」の沿革と制度について概観した。そして、第二章で「道の駅」の実例として千葉県富浦町の「道の駅」とみうらを取り上げ、その活動内容についてヒアリング調査結果をもとに示した。第三章で事例の分析をするとともに立地を決定する条件として事例において地域に固有な社会的要素がどのように発達したのかをたどった。そして、第四章で社会の中における「道の駅」のモデルを示した上で公共事業としての「道の駅」の公共性と社会効果について考察をした。最後に「道の駅」の開発途上国の援助への活用に対する考察により本論文をとりまとめた。以下に論文の構成を示す。

### — 論文 目次 —

はじめに

- 1 研究の背景
- 2 研究の目的
- 3 研究の方法と本論文の構成
- 4 謝辞

第一章 「道の駅」とは

- 1.1 「道の駅」の歴史と実績
- 1.2 「道の駅」の制度

第二章 「道の駅」の事例調査

- 2.1 「道の駅」とみうら・枇杷倶楽部の概要
- 2.2 「道の駅」とみうらの地域社会活性化の取り組み
- 2.3 インタビュー調査から得た印象など

第三章 「道の駅」の社会的立地条件

- 3.1 「道の駅」とみうらの社会的分析
  - 3.1.1 第一段階 「試行期」
  - 3.1.2 第二段階 「模索期」
  - 3.1.3 第三段階 「成長期」
- 3.2 「道の駅」の社会的立地条件の考察
- 第四章 「道の駅」の社会的メカニズム
  - 4.1 「道の駅」と社会システム
  - 4.2 「道の駅」の公共性
  - 4.3 「道の駅」の社会効果
- おわりに — 「道の駅」と開発途上国支援 —
  - 5.1 「道の駅」にできること
  - 5.2 「道の駅」のデザイン
  - 5.3 さいごに (反省と抱負)
- 補遺 既存の「道の駅」計画マニュアル

### (3) 論文の内容

第一章では、「道の駅」の経緯、歴史について取りまとめている。道の駅の第一回の登録は平成5年(約100)のことであったが、現在では785箇所が登録されるに至る。そのコンセプトは①情報提供機能、②休憩機能、③社会連携機能の3つとされ、運営は市町村が中心であるが、整備における財政は国が駐車場を整備するなど、かなりの部分で支援を得ることができるようになっている。

第二章は房総半島の南端に位置し経済的地理的な条件では不利であるが「道の駅」を活用した地域おこしとして名高い同県富浦町の「道の駅・とみうら」を取り上げ、ヒアリング調査した結果を取りまとめた。富浦町は人口約5700人、第一次産業を主産業とする千葉県においても最小の部類に入る町である。この町に道の駅が誕生するのは奇しくも、千葉県房総周辺の経済活性化を期待されたアクアラインの開通を目前とし、その開通による宿泊型の観光客の減少と輸入農産物の増加による地元農業への圧迫を懸念したものであった。町長の強いリーダーシップの元検討会を重ね「琵琶倶楽部」の登録に至った。

富浦町は町に点在する施設を連結することにより町全体があたかも博物館になることをイメージした「エコミュゼ」が検討された。「道の駅」もこの一つの施設に位置づけられる。富浦町は道の駅運営のために町が全額を拠出した株式会社「とみうら」を設立し、営利事業をまかなうこととした。一方、公益的な面は富浦町に設置した枇杷倶楽部が担当するといったクロールの右手と左手の関係で躍進していった。株式会社「とみうら」は地元名産の枇杷の長期保存化技術の開発に成功し、農家に対しては今まで廃棄していた製品を利用した新製品の開発の場と道の駅利用者を対象にした販売の場を提供することとなった。また、人形劇、富浦ウオーク、茶論会など地元住民の集いの場としても機能することになった。

第三章は先の事例を通じて社会的立地条件を考察する為に、道の駅が地域社会に対してはたしている役割について「市場」「家庭」「行政」「地域社会」に着目して分析を行った(表-1)。道の駅とみうらを介した社会の成長を特徴付けると、各観光資源が独自に外部(観光客など)とつながりを持っていた個別、小規模、単発を特徴とした『試行期』と、道の駅の登場により作りだされた場を利用した観光資源や農家の集約がみられる『模索期』と、道の

駅を介した一括受発注システムや情報ネットワークによる地域社会の統合がみられる『成長期』の三段階に分けられるものと考え、それぞれについて状況を整理した。「道の駅」はこの間利用者を増やし続け、町の主産業である第一次産業が低迷する反面、第三次産業が町の経済を下支えした形となっている。これはこの時期までの富津館山道等の開通による外部の環境が改善したことも一因であるが、地域のサービスレベルが向上して個人のリピータが増加したことも大きいといえる。つまり、外部的な環境の変化に対応した地域内部の環境の整備が道の駅を通じた地域活動によって達成された結果であると考えられる。

道の駅とみうらの事例から地理的経済的立地条件と社会的立地条件は補完的關係にあるものと分析した。(図-1)

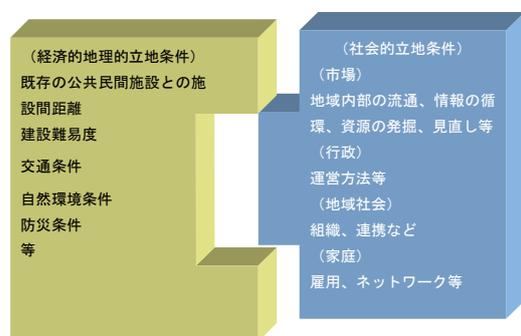


図-1 経済的地理的立地条件と社会的立地条件

第四章はこれまでの分析結果を踏まえて社会的立地条件についての考察にあてた。道の駅とみうらの事例ではエコミュゼという町全体の概念と開発組織(株式会社とみうら)が地域社会開発の牽引役となり、具体的には観光、農業収穫物、顧客等の資源の集約、有効活用、再配分の機能を果たしており道の駅の社会的な役割の機能を果たしている。このことからドライブインとの対極的な比較を示すことで道の駅の特徴を示す。(表-2)

また、この開発組織を介し住民が社会参加する側面は「誰もが意見をすることができる」という公共性の観点から、道の駅事業を公共事業として後押しすべく重要な要素であると考えられる。

表2 「道の駅」とドライブインの違い

側面	道の駅	ドライブイン	
形態	開発組織	商業施設	
目的	地域活性	利益	
外部システムとの関係	下車散策的	一旦停止的	
内部システム	市場	集約、再配分	独占
	行政	統制	規制
	地域社会	組織化、内部化	顧客
	家庭	納税者として一部負担、組織化	独立
他施設との関係	協調的	一般に排他的	

論文の最終章(さいごに)は道の駅による開発途上国支援に対する考えを述べることで締め

くくった。

まず、本論文は道の駅を社会的側面から分析をした新しい試みのつもりである。現在の道の駅は経済的地理的条件による設計手法のマニュアル化が進み、計画が容易になった一方、画一的な施設が量産されるようになった。その結果、多くの道の駅が本文で述べた「売店型」に終始している。これらの道の駅こそ、社会的立地条件を見直すことで、地域に生きる「道の駅」に変化させるヒントを見いだせるのではないかと感じている。

道路整備はマクロ的に良くとも、ミクロ的に悪という性格を持つといえるのではないだろうか。例えば、私が見たエチオピアの幹線道路の改修プロジェクト（舗装化）では、道路の完成により物資の運搬が効率化されたことで都市はその便益を享受したが、一方、都市間の小集落沿道では大型トラックが集落内を高速で通過するために深刻な交通事故が多発するなど局地的には新たな問題が発生している。

これに対し、「道の駅」は、道路単独の整備ではむしろ悪影響を受ける沿道住民をターゲットにしたミクロな開発が可能であり道路整備を補完するものとする。

今回の論文の不十分な点については、今後の実務を通して補い、道の駅が有効な開発途上国援助となるべく勉強していきたいと考えている。

表-1 「道の駅」とみうらの発展と社会的場の変化

発展段階	イメージ図	概要	市場	行政	地域社会	家庭	外部システム
第一段階 試行期 (H5 以前)		地域の観光や商業は個別に地域外部と取引	個別の施設に依存しているため個別、小規模、単発的	過疎化を背景に対応策を検討段階、単発的な活動 人形フェスティバル、町産業活性プロジェクトチーム結成など	過疎化による伝統的技術継承者の不足、	気象条件に依存する生活基盤であり不安定	南房総国道 127 号
第二段階 模索期 「道の駅」とみうら発足、エコミュゼ構想 (H5 ~ H12 位)		エコミュゼ構想のもと道の駅を中心に連携が築き始まる。 ・売店型	道の駅に商品を持ち込む直売方式による市場拡大、サービスの質の向上、観光資源の再発掘、地域資源の連携	富浦町が 100% 出資して道の駅を運営する株式会社を設立。行政の積極的な関与決断。地域おこし事業を枇杷倶楽部に集約	窓口的な存在、茶論、ウォッチング富浦を通じたつながりの誕生と成長	雇用と農産品の流通、地域活動の場としての駅とのかかわりが誕生、成長	館山自動車道（千葉～姉ヶ崎）開通 H7.7.18 東京湾アクアライン開通 H9.12.18 により西関東圏との連絡が強化
第三段階 成長期 「道の駅」とみうらの発展、一括受注システム (H12 ~ 現在)		一括受注システム、「道の駅」おおつの里花倶楽部の開業、HP「南房総いことどり」公開 ・ネットワーク型	顧客の集約と分配による市場の充実、連携施設の成長、情報発信による行政境を越えた連携の発達	黒字経営や表彰などの実績による内外の評価の高まり。応用。	新商品研究会などを通じた自主的組織の発生、枇杷倶楽部茶論を通じた地域外文化人のつながりが発達	一世帯一 HP を目指したサイバーネットワークの始まり。道の駅の家への浸透。道の駅の活動を通じた指導者の誕生	富津館山道開通 H16.5.29(富津～富浦町)により富浦町のアクセスが大幅に改善。道の駅グランプリ受賞