

小さな地域拠点としての道の駅の現状と効果

河合 旭¹

¹東京都市大学教大学院 工学部都市工学科

(〒158-8557 東京都世田谷区玉堤1-28-1)

E-mail:g1481708@tcu.ac.jp

道の駅は、モータリゼーションの進展に伴う長距離ドライブの増加を背景に、円滑な道路交通を支えることを目的として作られた施設であったが、近年の地方での過疎化の進展や地域経済の活力の低下を背景に、集落地域の「小さな拠点」の重要性が提起される中で、道の駅の持つ地域振興機能やコミュニティの拠点としての機能が注目されることとなった。一方で、道の駅は近年、温泉や体験施設といったレクリエーション機能を有する駅や、東北地方太平洋沖地震での防災拠点としての役割を果たした駅が存在など施設の多機能化が進み、道の駅はもはや単なる休憩の拠点には留まっていない。そこで、本研究では、集落地域の「小さな拠点」としての観点から全道の駅を対象にアンケート調査を行って、道の駅の実態や新しい機能について調査、分析した。

Key Words : roadside station, questionnaire survey, regional development, sightseeing function, disaster prevention function, welfare and medical function

1. 研究背景と目的

道の駅は、休憩機能と情報発信機能、そして地域の連携機能を備えた道路施設である。モータリゼーションの進展に伴う長距離ドライブの増加を背景に、円滑な道路交通を支えることを目的として作られた施設であったが、近年の地方での過疎化の進展や地域経済の活力の低下を背景に、集落地域の「小さな拠点」の重要性が提起されるようになった¹⁾。そうした中で、道の駅の持つ地域振興機能やコミュニティの拠点としての機能が注目されることとなった²⁾。一方で、道の駅は近年、温泉や体験施設といったレクリエーション機能を有する駅³⁾や、東北地方太平洋沖地震で防災拠点としての役割を果たした駅⁴⁾など施設の多機能化が進み、道の駅はもはや単なる休憩の拠点には留まっていない。

そこで、本研究では、道の駅は集落地域の「小さな拠点」として周辺地域に経済効果をもたらすとともに、周辺コミュニティの中心地的役割も果たすといった役割が期待されているという観点から、全道

の駅を対象にアンケート調査を行って、来客者、従業員属性といった実態や、防災、福祉・医療という近年道の駅に期待されている新しい機能について調査し、分析した。

2. 道の駅の現状

1034駅に対してアンケート調査を依頼した。このうち回答が得られたのは523駅であった。アンケート回収率は50.6%であり、郵送方式のアンケート調査としては回収率が高く「道の駅」全般の意欲の高さもうかがわれる。地域別アンケート回収率を表-1に示す。アンケート回収率が大きい順に沖縄、関東地方、中国地方となった。調査項目は、売上高、来客数増減、従業員の人数、年齢、従業員居住地、出身地、設置機能、意識している機能とその程度、自由回答欄の9項目である。任意での回答であるため、各項目ごとに回答率は異なっている。

年間売上高については523駅中331駅から回答が得られた。平成26年度で売上高が10億円を超える駅が16駅であったのに対し、1000万円を下回る駅は8駅であ

表-1 地域別アンケート回収率

地域	都道府県	全数	返送数	返送率	地域別回収率
北海道	北海道	114	52	45.6	45.6
東北	青森	27	16	59.3	54.2
	岩手	30	15	50.0	
	秋田	30	15	50.0	
	宮城	12	8	66.7	
	山形	17	9	52.9	
	福島	28	15	53.6	
関東	茨城	11	4	36.4	57.8
	栃木	22	17	77.3	
	群馬	30	16	53.3	
	埼玉	19	9	47.4	
	千葉	24	14	58.3	
	東京	1	1	100.0	
	神奈川	2	2	100.0	
中部	山梨	19	9	47.4	49.2
	長野	40	21	52.5	
	新潟	37	19	51.4	
	富山	14	7	50.0	
	石川	13	9	69.2	
	福井	14	5	35.7	
	静岡	23	12	52.2	
	愛知	16	10	62.5	
	岐阜	55	21	38.2	
	三重	15	8	53.3	
近畿	滋賀	16	8	50.0	47.7
	京都	16	8	50.0	
	大阪	8	2	25.0	
	兵庫	29	15	51.7	
	奈良	12	6	50.0	
	和歌山	26	12	46.2	
中国	鳥取	12	6	50.0	55.2
	島根	28	18	64.3	
	岡山	16	7	43.8	
	広島	17	10	58.8	
	山口	23	12	52.2	
四国	香川	18	6	33.3	50.6
	愛媛	28	15	53.6	
	徳島	15	8	53.3	
	高知	22	13	59.1	
九州	福岡	16	8	50.0	42.2
	佐賀	8	5	62.5	
	長崎	9	3	33.3	
	熊本	27	7	25.9	
	大分	23	9	39.1	
	宮崎	12	8	66.7	
	鹿児島	21	9	42.9	
	沖縄	沖縄	8	7	

った。また、売上高の増減と来客数の増減についての回答結果を表-2に示す。売上高は増加していると答えた駅が減少していると答えた駅よりも多かった。来客数も売上高同様に増加していると答えた駅は多かったが、あまり変わらないと答えた駅が減少していると答えた駅よりも多くなった。また、売上高は減少しているが、来客数は増加していると4駅が回答しており、買い物以外の目的で道の駅を訪れる人が増えている駅があることが考えられる。

表-2 売上高・来客数の増減

【売上高傾向(%)】			
増加している	あまり変わらない	減少している	無記入
40.3	27.8	31.9	(56件)
【来客数傾向(%)】			
増加している	あまり変わらない	減少している	無記入
37.6	31.7	30.7	(34件)

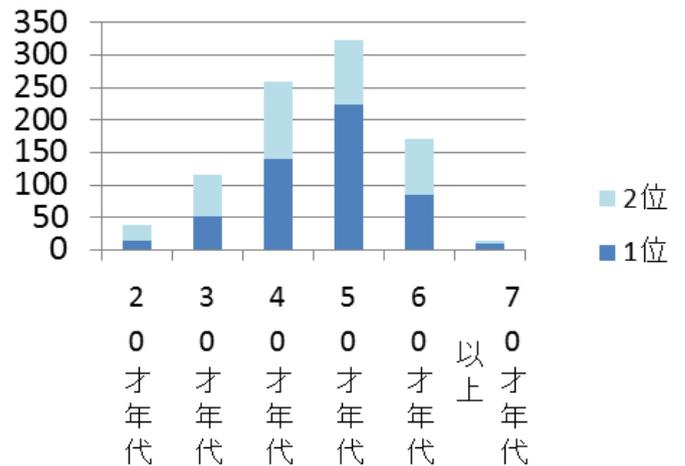


図-1 従業員年齢

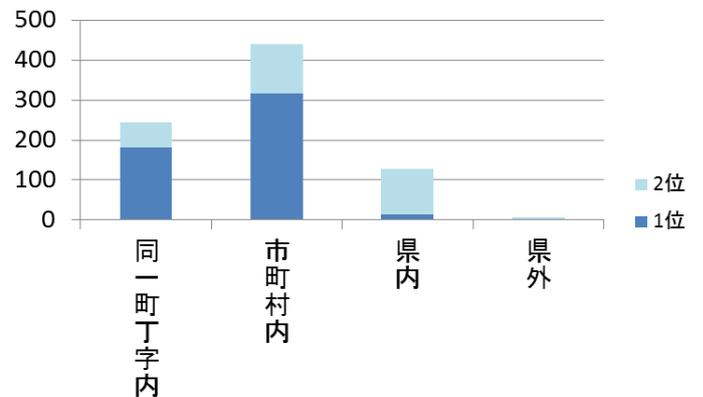


図-2 従業員居住

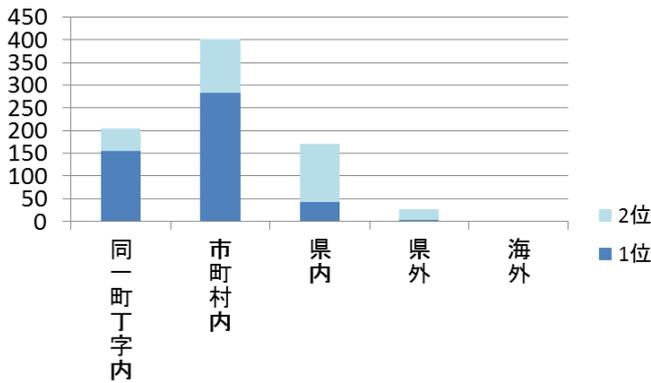


図-3 従業員出身地

従業者数については523駅中494駅から回答が得られ、1人で運営する駅から190人も従業員がいる駅まで様々であった。また、その男女比に着目すると440駅で女性従業者が男性従業者の数を上回っていた。比率は男性対女性で1:2.5となり、道の駅では主に女性が活躍している。従業員の年齢構成については523駅中487駅から回答が得られた。結果を図-1に示す。50才年代、40才年代、60才年代の順に多く、主に中高年を中心として運営されている。従業員の居住地、出身地については523駅中494駅から回答が得られた。結果を図-2、図-3に示す。居住地、出身地ともに同一市町村内、同一町丁字内、県内、県外の順に多い結果となった。

駅施設内に有している機能について、表-3のように機能を定義した上で、地元住民が交流できる機能、観光客が地元住民と交流できる機能、周辺住民が地元の情報を知ることができる機能、観光客が周辺施設や観光の情報を知ることができる機能、防災機能及び福祉・医療機能について駅施設内に設置しているか否か調査し、523駅中488駅から回答が得られた。結果を図-4に示す。観光客が周辺施設や観光の情報を知ることができる機能は449駅が有しており、道の駅が観光窓口機能として役割を果たしていることがわかるが、観光客が地元住民と交流できる機能を有しているというのは165駅に留まった。また、周辺住民が地元の情報を知ることができる機能を293駅、地

元住民が交流できる機能を257駅が有しており、道の駅が地域住民の交流の場となっていることがわかる。防災機能は165駅が有しており、福祉・医療機能は66駅が有しているという結果が得られた。

施設運営において観光機能、防災機能、福祉・医療機能をどの程度意識してなされているのか調査を行ったところ、523駅中512駅から回答が得られた。結果を図-5に示す。駅施設内の有している機能の結果と同じように観光、防災、福祉・医療の順に意識レベルが高いが、福祉・医療機能については、あまり意識されていないのが現状である。

自由回答欄には「これから防災機能を整えていきたい」や「健康施設としても重要だが、地元の方との交流も大切だと思う」など、それぞれの道の駅のこれまでの施設運営にあたって意識が低かったと認識している機能の重要性を述べるものが多く見られた。他にも「これからますます新たに道の駅が出来るがいかにか特色をだすか」や「直売所の出荷者の高齢化による生産力の低下が課題」など、道の駅として生き残るために試行錯誤している道の駅、「道の駅は地方の観光の目玉となっており、地域活性化の重要な役割を果たしている」や「地域復興の拠点として重要となる」など、

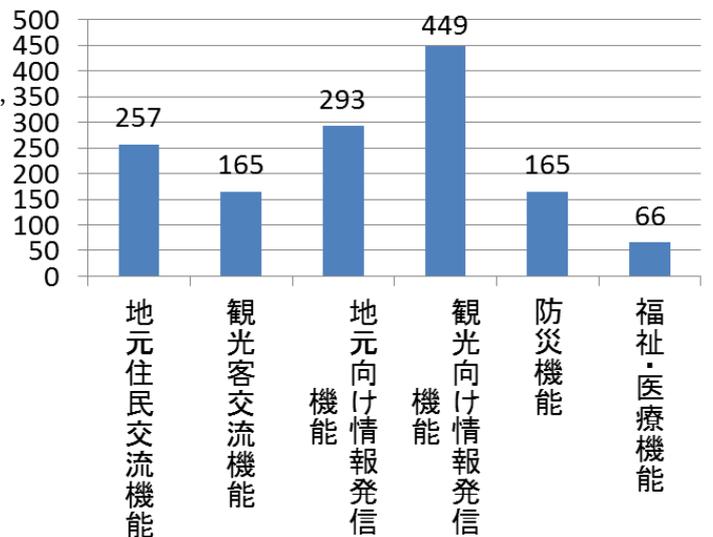


図-4 機能別設置数

表-3 各種機能定義

・観光機能
周辺観光施設の情報提供や宿泊予約・観光の手配など、観光の助けとなる機能。
・防災機能
非常用電源、防災トイレ、災害時情報収集・提供システム、備蓄倉庫など、災害発生時に必要となる機能。
・福祉・医療機能
診療所、健康・福祉センター、デイサービスセンターが提供するような、医療や福祉の機能。

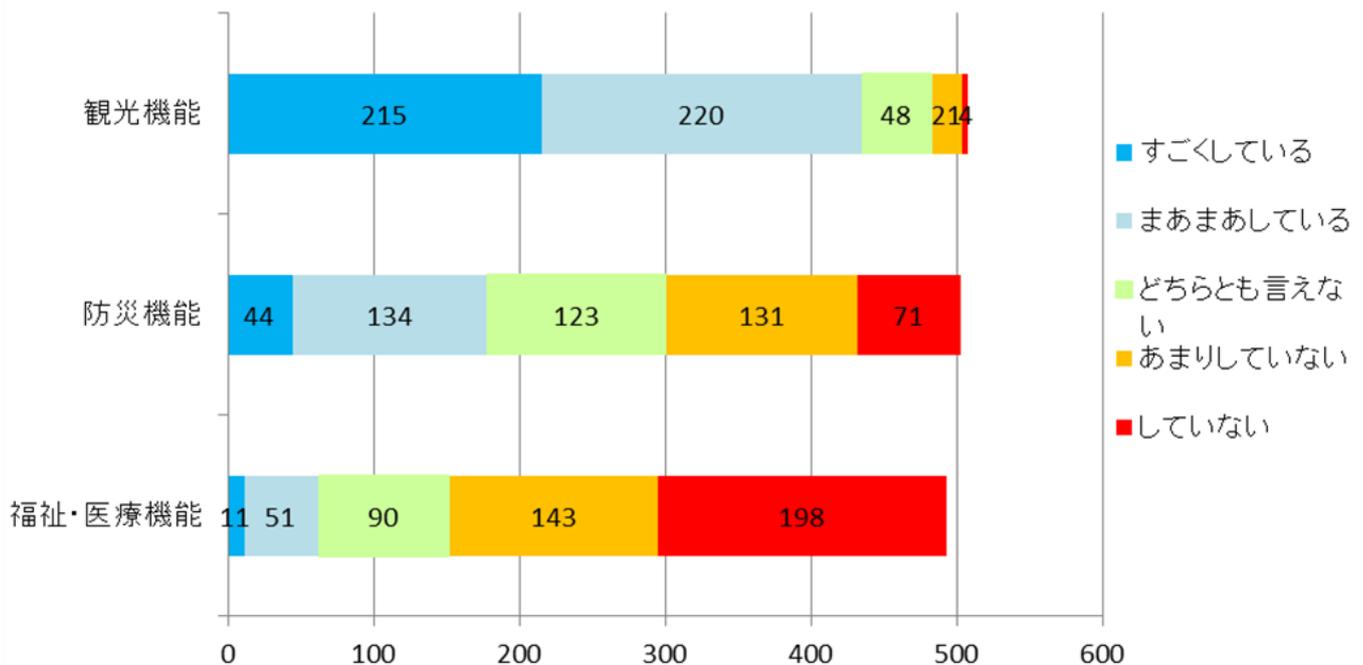


図-5 機能別意識レベル

道の駅が地域拠点として重要な役割を果たしているという意見、「物販も大事だが、本来の道の駅の機能を忘れていた駅が多い」や「実態として単なる商業施設と化している所が多い」など、道の駅が増設され、生き残りをかけ売上重視になっている道の駅が増えるなか、休憩機能、情報発信機能、地域の連携機能を重視する回答も見られ、「小さな集落拠点」として重要だと考えられる機能についても積極的に取り組んでいこうとする意欲も潜在的に高いと考えられる。

3. まとめ

集落地域の「小さな拠点」としての観点から全1034道の駅を対象にアンケート調査を行った結果523駅から回答があり、アンケート回収率は50.6%となった。アンケート調査の結果からは、

①従業者数は1人で運営する駅から、290人も従業員がいる駅まで様々で、その男女比と年齢にも着目すると、道の駅では主に女性が活躍しており、中高年を中心として運営されている。従業員の居住地については市町村内、同一町丁字内、県内、県外の順に多い。

②ほとんどの道の駅が観光窓口としての役割を担っており、地元住民の拠点という観点に関しても、駅施設内に地元住民が交流できる機能を有している駅が多く見られ、地域コミュニティの拠点としての役割を果たしていると言える。

③防災機能に関する意識は高く、機能の発展が今後期待される一方、福祉・医療機能に関する意識は未だ低い。

今後、ほかの拠点的施設との連携、周辺関連施設との連携の実態について分析を試みていきたい。

参考文献

- 1)国土交通省、「国土のグランドデザイン2050」, 2014
- 2)小田切徳美, 農山村集落と「小さな拠点」—その意義・機能・課題—, 人と国土21第39巻2号 pp6-9, 国土計画協会, 2013.7.15
- 3)後藤一寿, 相原貴之, 地域振興の拠点となる道の駅に求められている役割—沖縄北部地域 道の駅許田を対象に—, 農業経営研究 vol.48 No.3 pp43-47, 2010
- 4)旅行読売出版社, 「全国スーパー道の駅112」, 2014.8.10
- 5)熊野 稔, 浜本 俊, 平岡 透, 澤村 修司, 山口県の「道の駅」における防災性能の向上に関する研究—その1 ハザードマップとの関連と駅長・支配人の意識調査について—, 日本建築学会中国史部研究報告集 vol.37 pp593-596, 2014.3