

道の駅における住民参加型維持管理の実態と課題

国立大分高専 学 岩崎 哲士・宮成 誠裕
同 正 亀野 辰三

1. はじめに

最近、全国各地で「道の駅」が増加傾向を示しており、九州地方においても現在66余の「道の駅」があり、今後も増加することが予想されている。「休憩」、「情報交流」、「地域連携」という三つの機能を併せ持つ道の駅は、現状では、休憩機能に偏重し、情報交流と地域連携機能が不十分という指摘がある。そこで本研究では、道の駅の“地域連携機能”に着目し、地域連携を高めるためには、住民が道の駅の維持管理に参加することが、一番容易な形態であり、望ましいのではないかと考えた。「道の駅」が増加傾向にある中で、今後、地域住民や住民グループとの連携のあり方や、地域支援型の道の駅を造ることが課題になると思われるが、このような住民参加型の実態把握に関する研究は遅れているのが現状と思われる。そこで、筆者らは、全国の「道の駅」における住民参加型維持管理の実態を把握するためにアンケート調査を実施した。本研究では、まず、九州地方における「道の駅」を対象として、住民参加型維持管理の実態及びその効果と課題について報告する。

2. 調査の方法

本研究では、「道の駅」における住民参加型維持管理の実態を把握するためには、「道の駅」の駅長、または管理責任者にアンケートを実施する方法が適切であると考え、平成13年6月時点で、「道の駅」に登録している九州地方の「道の駅」61駅を対象にして調査を行った。平成13年10月中旬から平成13年11月中旬にかけて、調査票を郵送し、最終的に50駅(回収率=81%)から回答が得られた。なお、主な調査項目は、1)維持管理(環境美化)の委託の有無、2)委託内容について、3)委託団体の状況(組織の名称と構成、位置関係、委託費の有無等)、4)設立経緯と導入による効果と問題点等である。

3. 住民参加型維持管理の現状

(1)実施状況:九州地方の「道の駅」で住民参加型維持管理を実施しているのは、20駅(40%)であるが、実施していない道の駅は全体の60%(40駅)を占めており、九州地方の道の駅においては、まだ住民参加型の維持管理が、あまり実施されていない状況にあることが分かった(図-1)。

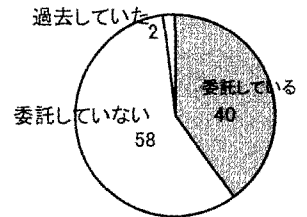


図-1 委託状況(%)

(2)委託している作業の内訳:作業の内訳としては、駅や周辺の美化活動である、「清掃」(16)・「緑化」(12)・「ゴミ処理」(11)の等の委託が、全体の85%を占めている。一方、美化活動ではない、「イベントへの参加・協力」(6)等は、全体から見ると少なく、九州地方の「道の駅」においては、維持管理の作業の8割は美化活動に携わっているのではないかとと思われる(図-2)。

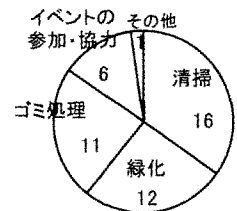


図-2 委託作業の種類(人)

(3)組織・団体の名称:住民参加型の維持管理を実施している団体の名称を見ると、「シルバー人材センター」が多く(9)、次いで、「老人会等」(3)、「ボランティア」(2)、「振興会」(2)、という順になっている。その他として、個人や地域の専門業者等も見られた(図-3)。

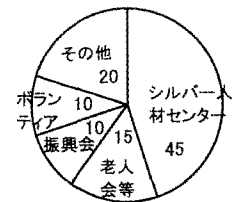


図-3 委託先(%)

(4)推移:現在までの推移を見ると、「道の駅」の制度が始まる以前からすでに住民参加型を行っていた駅も2ヶ所存在した。その後、増加傾向を示しており、H13年には一挙に5ヶ所増え、住民参加維持活動の関心は高まる傾向を見せている。

4. 住民参加型の効果

(1) 委託効果:「道の駅」が、住民参加型維持管理を実施することにより期待される効果を10項目提示して、各効果項目に対して、「大変そう思う」、「そう思う」、「そう思わない」、「全く思わない」の4段階の選択記入を求めた。そして、各効果項目に対する4段階の評価にそれぞれ、+4、+3、+2、+1の評価点を与え数値化したのが図-5である(対象は委託している20駅)。全体的に見ると、7割は平均評価点より高く、維持管理を委託した効果が出ており、とりわけ「駅や周辺的美観の向上」(3.16)、「参加者同士の交流」(3.11)、は高い評価点を得ている。一方「駅での催しやイベントの増加」(2.29)、「駅利用者のマナー向上」(2.26)、「ごみのポイ捨て減少」(2.22)の3項目に関しては、期待した効果は得られていないようである(図-4)。

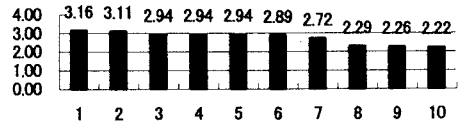
(2) 効果の重要度: 上記の10の効果項目について効果が大きいと思われるものを、1位、2位、3位の順でそれぞれ記入を求め、+3、+2、+1の評価点を与え数値化してみた。その結果、効果の評価点と同じく、「道や周辺的美観の向上」(33)で最も重要度が高い。一方で、「駅利用者のマナー向上」の効果に関しては、重要ではないと判断されている。効果の評価点と重要度は、ほぼ同じ傾向であることがわかる(図-5)。

(3) 導入後の総合評価: 導入した総合評価としては、「大変良かった」(21%)、「良かった」(74%)、を合計すると95%が「良い」と評価しており、「あまり良くなかった」(5%)は少数であることから、駅長は、住民参加型維持管理を実施することにより、総合的には、効果はあると判断していることが明らかになった(図-6)。

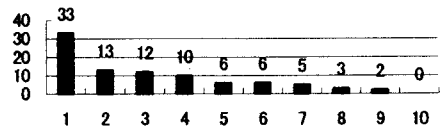
5. おわりに

以下に本研究で得られた知見をまとめてみる。

- 九州地方の「道の駅」では、4割の駅で住民参加型維持管理を実施していることが判明した。一方で、実施していない駅が半数以上あることから、住民参加型導入への関心の低さが伺われた。
- 委託先にはシルバー人材センターなどが多いことや、全体の9割の駅が報酬(委託料)を受け取る型の参加であることから、駅長は、高齢者の生きがい対策や地域の雇用の確保という観点から住民参加型維持管理を捉えているのではないかと考えられる。
- 導入の効果では、個別の効果の評価点と効果の重要度のいずれも、「駅や周辺的美観の向上」の評価が高い反面、「駅利用者のマナー向上」などは評価が低いことから、住民参加型実施により、効果が得られるものと、そうでないものが存在することが示唆された。しかし、住民参加型維持管理を実施することにより、何らかの効果は発揮されていて、「導入しなかったほうが良い」という意見は少数にとどまっていることがわかった。
- 住民参加型の問題点として、「参加する人・団体に自主性がない」、「住民グループの高齢化により人員の減少」等が多く挙げられていることから、今後の課題としては、住民参加型導入の明確な目的を明示することや、幅広い年齢層に支持される参加のあり方を検討することが重要になると考えられる。



1: 駅や周辺的美観向上 2: 参加者同士の交流深まる
3: 維持管理費が削減 4: 地域の一体感増す
5: 地域のイメージ向上 6: 住民の駅への愛着心高まる
7: 駅の利用者増加 8: 駅での催しやイベント増加
9: 駅利用者のマナー向上 10: ゴミのポイ捨て減少
図-4 効果の評価点(人)



1: 駅や周辺的美観向上 2: 参加者同士の交流深まる
3: 維持管理費が削減 4: 地域の一体感増す
5: 駅の利用者増加 6: ゴミのポイ捨て減少
7: 地域のイメージ向上 8: 住民の駅への愛着心高まる
9: 駅での催しやイベント増加 10: 駅利用者のマナー向上
図-5 効果の重要度

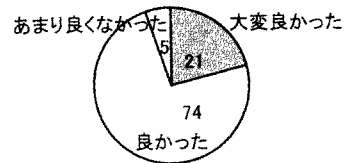


図-6 総合評価 (%)