

# 東北地方における道の駅の現況と地域連関に関する調査研究

岩手大学 正 員 安藤 昭  
岩手大学大学院 学生員 大泉 剛  
岩手大学 正 員 赤谷隆一  
岩手大学 学生員 ○前田志穂

## 1. 研究の背景と目的

駐車、休憩といった道路の「たまり」空間の整備を目指して始まった道の駅は、今や全国で366施設にも及び、年々増加を続けている。

道の駅は、道路利用者にとっては休憩を取り、地域の情報を得るための施設であるが、他方、地域住民からは地元特産物の販売、観光情報の提供の場をはじめ、地域振興の拠点施設としての役割を大いに期待されている。

そこで本研究は、地域振興拠点施設として満たすべき最も基礎的な要件として、地域との連携に着目し、東北地方における道の駅を対象に、周辺地域住民および周辺観光地との連携の現状を明らかにするとともに、連携が取れている道の駅と、取れていない道の駅が地域に及ぼす影響の相違を、管理側の意識構造から考察するものである。

## 2. 東北地方における道の駅について

東北地方においては平成9年度現在、58の施設が道の駅として登録されている（図-1）。道の駅を設置している自治体の人口と道の駅の数との関係を見ると、東北地方においては人口の少ない自治体、特に人口1万人未満の自治体に多くの道の駅が設置されていることが分かる（図-2）。



図-1 東北地方における道の駅

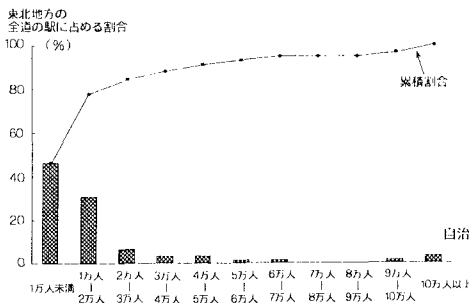


図-2 自治体人口と道の駅設置数

## 3. 研究の方法

### (1)調査対象

調査対象とした道の駅は、東北地方において平成9年度までに登録された58施設（うち建設中3施設）である。

### (2)調査内容

既述の通り、本研究では道の駅が地域振興施設であるための要件として、地域との連携に着目し、これを明らかにするための調査内容を設定した。調査項目は、設置提案者、建設目的、建設位置選定理由といった基礎的事項、地域住民の参加状況、周辺観光地との連携状況、および道の駅と地域事象との関連、つまり地域連関についてである。地域連関については、25項目の地域事象（表-1）を示し、これらの事象がそれぞれ他の事象にどの程度影響を与えるかを6段階で評価してもらい、DEMATEL法により解析を行った。

表-1 地域事象25項目

|              |                    |
|--------------|--------------------|
| 1 道の駅の普及     | 14 地域の高齢化          |
| 2 伝統・郷土文化の保全 | 15 福祉・医療費等社会保障の増大  |
| 3 自然環境の保全    | 16 公共事業の増大         |
| 4 環境教育の促進    | 17 地方自治体の拡大        |
| 5 郷土愛の育成     | 18 住民参加の促進         |
| 6 交流人口の増加    | 19 後継者不足の緩和        |
| 7 雇用の創出      | 20 遺産への関心の高まり      |
| 8 地域所得の向上    | 21 グリーンツーリズムの需要の増加 |
| 9 地域の知名度の向上  | 22 情報基盤整備の促進       |
| 10 特産物の消費拡大  | 23 新規産業の創出         |
| 11 地場産業の活性化  | 24 公共事業統廃合の促進      |
| 12 人材の確保及び育成 | 25 持続可能な地域成長の維持    |
| 13 財政赤字の増大   |                    |

### (3)調査実施概要

調査は上記の調査項目をアンケートにより、各々の道の駅駅長または、地元自治体の道の駅担当者記入してもらった。調査方法は郵便調査法、調査時期は平成9年12月8日から平成10年1月8日である。調査票配布数は58票、有効回収数は44票、有効回収率は75.9%である。

## 4. 結果および考察

本稿では、調査結果の中から住民参加の現況、地域連関に関する結果および考察について記述する。

(1)管理運営のための協議組織の設置および住民参加の有無について

地域住民が道の駅の運営方針の決定に関与することができているかを把握するために、管理運営協議組

組織の設置およびその組織への住民参加の有無について質問した。管理運営協議組織の設置率は3割にも満たず、さらに設置されている道の駅を見ても、住民参加が全ての道の駅ではなされておらず、住民が協議組織に参加している道の駅は全体の22.7%に過ぎず(図-3)、地域住民の意思が道の駅の運営方針に十分反映できていない状況が読み取れる。

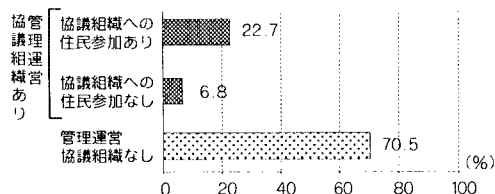


図-3 管理運営協議組織の設置および住民参加

#### (2) 周辺観光地との連携について

4割近くの道の駅において周辺観光地との情報面、行事面における連携がなされておらず、道の駅が地域の観光拠点として十分に機能していない状況が読み取れる(図-4)。

#### (3) 道の駅と地域事象の連関について

地域との連携が取れている道の駅と、取れていない道の駅では、地域に及ぼす影響がどのように変

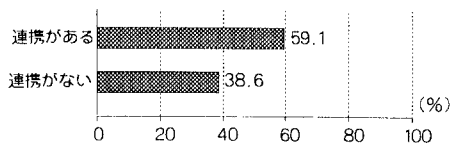


図-4 周辺観光地との連携

わってくるのかを管理側の意識構造から考察するため、調査対象の道の駅を「住民参加および周辺観光地との連携がなされている群(以下Ⅰ群:19施設)」と、その他の群(以下Ⅱ群:25施設)に分類し、各群をDEMATEL法により解析した。図-5はⅠ群、図-6はⅡ群の解析結果である。矢印の太さは影響の大きさを表している。なお、影響が微弱なものについては矢印は省略した。

Ⅰ群は全体的に地域事象項目の重要度が高く、なおかつ複雑に関連し合っているが、Ⅱ群はⅠ群と比較すると各項目の重要度が低く、項目間の関連も薄いことが分かる。

Ⅰ群においては、「①道の駅の普及」が、「⑥交流人口の増加」、「⑨地域の知名度の向上」、「⑩特産物の消費拡大」、「⑪地場産業の活性化」に大きな直接的影響を与えており、道の駅が地域の活性化に与える効果の大きさが読み取れる。

Ⅱ群においては「①道の駅の普及」は、「⑥交流人口の増加」、「⑨地域の知名度の向上」の2項目に大きな直接的影響を与えるのみで、Ⅰ群と比較すると地域に与える影響は小さなものとなっている。

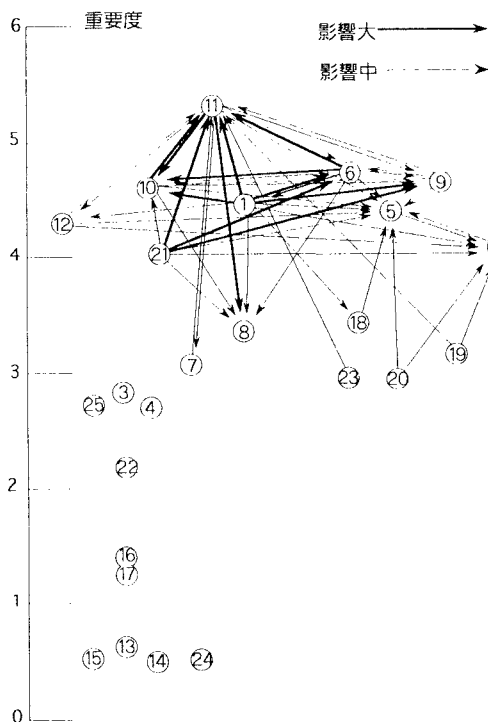


図-5 Ⅰ群における地域連関図

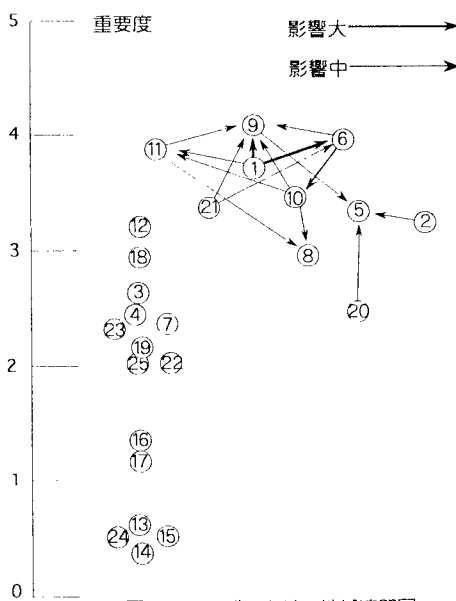


図-6 Ⅱ群における地域連関図