

IV-23

東北地方の道の駅の地域振興効果に関する比較研究 — 東北、関東、関西地方との比較 —

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 学生員 ○新田 慎也

1. 研究の背景と目的

道の駅は、道路交通の円滑な「ながれ」を支えるための「たまり」空間の整備を目指し整備が進められている。「休憩機能」、「情報交流機能」、「地域連携機能」の3機能を備えた道の駅の登録数は、470に達し（平成10年7月現在）、現在において地域振興策の1つとして注目されてきている。

そこで本研究は、地域振興拠点施設としての観点から道の駅を捉え、関東・関西地方の道の駅との比較から、東北地方における道の駅と地域住民の連携の現状と、道の駅が地域振興に与える効果を明らかにするものである。

2. 道の駅の施設数について

道の駅を設置している自治体の人口と道の駅の設置数の関係を見ると、東北地方では約50%、関東地方では約60%、関西地方では約80%が人口1万人未満の自治体に設置されている（図-1）。

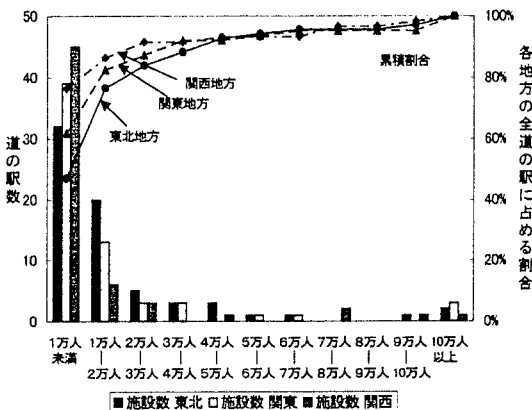


図-1 自治体の人口別道の駅設置数

3. 研究の方法

(1) 調査対象

調査対象は、平成10年9月において供用されていた東北地方62施設、関東地方58施設、関西地方56施設の計176の道の駅である。

(2) 調査内容

調査票は、調査票1と調査票2から構成されており、調査票1では、設置提案者、建設目的といった基礎事

項、管理・運営に関する質問、情報交流機能に関する質問、地域連携機能に関する質問、および、今後の道の駅事業の見通しに関する質問をした。

調査票2では、地域振興効果に関連が深いとして設定した地域事象25項目（表-1）が、それぞれ他の事象にどの程度影響を与えるかを6段階で回答してもらった。得られた回答結果はDEMATEL法により解析を行った。

なお本稿においては、地域振興と関わりが深い管理・運営に対する住民参加の現況、道の駅の地域連関について報告する。

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・郷土文化の普及の保全	15 福祉・医療費等社会保障費の増大
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 地方自治権の拡大
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 地域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促進
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郵便調査法により、各道の駅の駅長、または自治体の道の駅担当者に回答してもらった。調査実施時期は、平成10年10月1日から平成10年11月5日である。有効回収数および有効回収率は、それぞれ東北地方50票（80.6%）、関東地方31票（53.4%）、関西地方30票（53.6%）である。

4. 結果および考察

(1) 管理・運営上の主導的な立場について

多くの道の駅では、行政が主導となり、管理・運営を行っている。東北地方の道の駅においても、75%以上の道の駅が行政主導の管理・運営が行われ、地域住民が主導となって管理・運営が行われている道の駅が多い関西地方と比較すると、地域住民の管理・運営への参加程度は低い（図-2）。

(2) 管理・運営協議組織の設置および住民参加

管理・運営協議組織が設置され、かつ住民参加がなされている道の駅は、関西地方では6割に達し、地域

住民の意思が他の地方と比べても反映され得る状況にある。それに対し、東北地方の道の駅では、管理・運営協議組織の設置率は3割にも達せず、管理・運営協議組織に住民が参加している道の駅も、全体の2割ほどで地域住民の意見は道の駅の管理・運営に十分に反映されてはいないと思われる（図-3）。

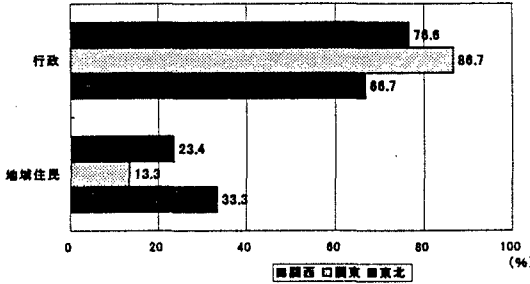


図-2 管理・運営上の主導的な立場

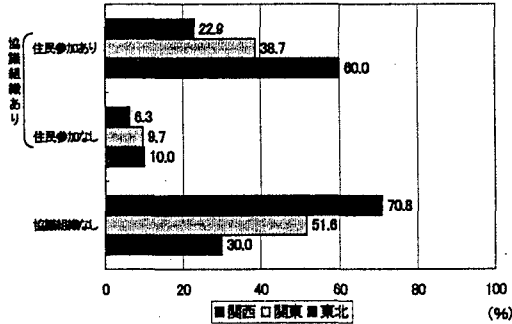


図-3 管理・運営協議組織の設置および住民参加
(3) 道の駅と地域事象の連関について

道の駅が地域に及ぼす影響を比較するため、DEMATEL法により解析した。図-4、図-5、図-6はそれぞれ東北地方、関東地方、関西地方の地域事象連関図である。矢印の太さは影響の大きさを表し、矢印の向きは影響を与える向きを示している。影響が微弱なものについては矢印および項目番号は省略した。なお、重要度が最大の項目を100としている。

東北地方の地域事象連関図において特徴的な点は、「①道の駅の普及」の重要度が関東・関西に比べて低いことである。これは、関東・関西地方では、例えば「⑥交流人口の増加」、「⑩特産物の消費拡大」、「⑪地場産業の活性化」等の項目が「①道の駅の普及」に影響を及ぼしているが、東北地方では、「①道の駅の普及」に影響を与えている項目がないためであると考えられる。

また、東北地方の地域事象連関図は、他の地方と比べて、矢印の本数が少なく、各項目の関連が薄い。

3地方ともに、「①道の駅の普及」は、「⑥交流人口

の増加」、「⑧地域所得の向上」、「⑨特産物の消費拡大」、「⑩特産物の消費拡大」、「⑪新規産業の創出」に影響を及ぼしており、道の駅が産業振興策として有効であることが示された。

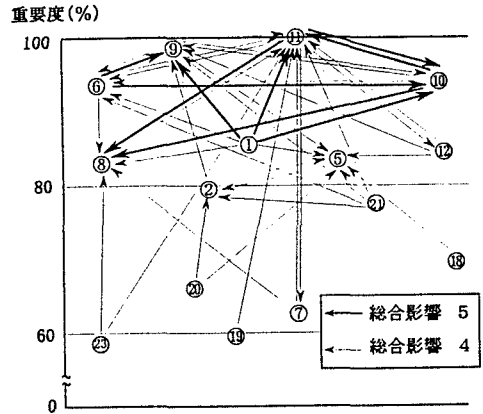


図-4 東北地方における地域事象連関図

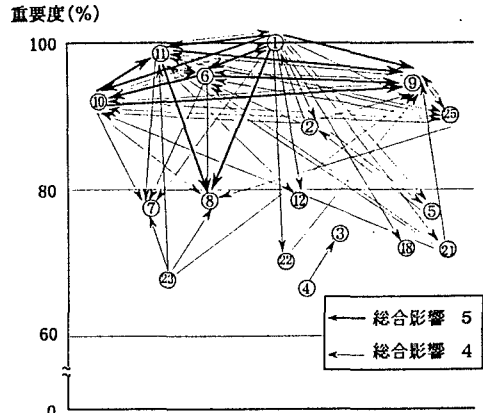


図-5 関東地方における地域事象連関図

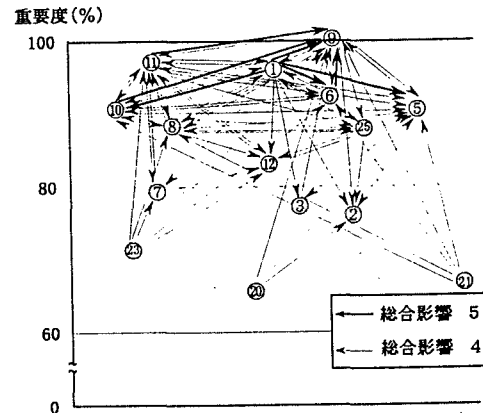


図-6 関西地方における地域事象連関図