

道の駅たろうの新施設移転によって求められる地域拠点としての役割

岩手大学 学生会員 ○嶋中悠平
岩手大学 正会員 南正昭
岩手大学 正会員 平井寛

1 はじめに

岩手県宮古市の国道45号上に立地する道の駅たろうは、三沿道完成による交通量急減が想定されるため、田老地区の土地地区画整理事業区域内に移転する。近年の道の駅¹⁾は単なる休憩施設に留まっておらず、地域拠点としても役割を発揮する。道の駅たろうが町の中心に位置することで今後、地域の拠点としての役割が期待される。

山本ら²⁾は、道の駅の地域振興機能や併設施設の実態を把握するために全道の駅の地域振興施設を中心にアンケート調査を実施している。

そこで、本研究では既往研究のアンケート調査の結果も踏まえ、田老地区の住民を集め開催したワークショップから、当該駅に対する住民の要望を把握した。そして地域拠点となるための今後の整備検討をした。

2 研究方法

初めに、道の駅の取組みや施設概要・建設予定地周辺を知るべく、現地調査を重ねた。そして、田老地区の住民を集めてワークショップを開催し、地域住民の意見や要望を把握した。また、田老地区復興まちづくり計画³⁾を元に新しい道路網・土地計画利用をGIS(地理情報システム)上で作成し、道の駅の中心性や周辺集落から道の駅までの距離・所要時間を定量化し、道の駅が地域拠点化するための役割の把握と今後の整備検討をした。

3 ワークショップによる調査

既往研究のアンケート結果から、道の駅は主に特産物販売や周辺住民への食材提供といった役割を発揮していることが明らかになっている。また地元住民から要望が多いとされる上位の施設には、入浴施設(84件)、金融機関ATM(66件)、飲食施設(65件)、そのほかコンビニなどといずれも生活利便施設であったことがわかっている。

また、田老地区の住民を集めて実施した「田老の今後について考えるワークショップ」の中で挙げられた意見・要望をまとめたものが表1である。

表1 田老の弱点についての住民の意見

	地域内から見た弱み	地域外から見た弱さ
意見	田老地区の責任者、リーダーが見えない	通過される
	地域力が育っていない	アクセス性
	観光客を呼び込むこと	ATMない
	経済圏が宮古市街になる	被災イメージが強い
	通過される	娯楽施設がない
	若者が少ない	民宿がない
	人口流出	海のレジャーがない
	肉食がない	語り部の勉強不足
	名産品が少ない	外国語による説明がない
	後継者不足(いろいろ)	あらゆる方面のリーダーがいない
	嫁が来ない	商業施設が十分でない
	飲み屋がない	後継者不足
	行政に依存する傾向が強い	買物する場が少ない
	自治組織が分散したまま	
	雇用の選択の余地少ない	
	行動の主体になる人たちの連携が取りづらい	
	寄りたい動機づけが少ない	
	業種が無くなったものがある	
	企業数が減少した	
	世帯数・人口の減少	

既往研究のアンケート結果とワークショップで挙げられた意見の関連性としては、地元住民から飲食店・食料品店をはじめとした生活利便施設の需要が高いということである。また、道の駅新施設の併設施設⁴⁾としては、ファストフード店、産地直売施設や漁協直売所、4件の事業者出店(コンビニ、食堂、小売製造業、食料品店)等も予定されているため、食材提供・買い物面が改善される可能性が高いといえる。

4 GISを用いた道の駅新施設と周辺施設の表現

ESRI社のArcGIS10.1(以下略GIS)を用いて、田老地区復興まちづくり計画、また現段階で存在する周辺施設・今後建設予定の施設を現地での踏査を基に、田老地区の市街地を作成した。そこから、ジオプロセンシングのバッファを用いて1000m圏内にどれほど施設が集約しているのかを示した。

キーワード：道の駅、地域拠点、ワークショップ

連絡先：岩手大学工学部 岩手県盛岡市上田4丁目3-5 TEL：019-621-6453 FAX：019-621-6460

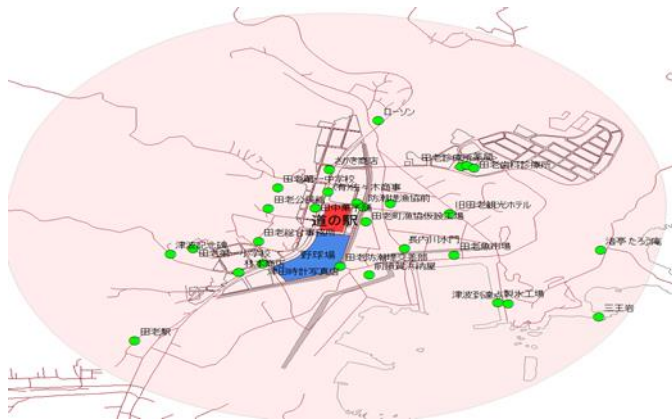


図2 道の駅から1000m圏に立地する施設

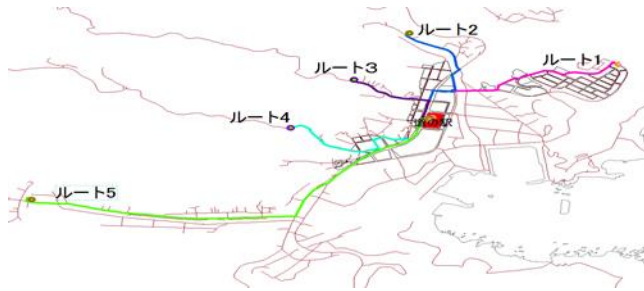


図3 各集落最奥部から道の駅までのルート

表2 各集落最奥部～道の駅間の所要時間比較

	距離(m)	時間(分)	実測値(分)
ルート1	1285.448	17.936	14.633
ルート2	991.915	13.841	
ルート3	577.510	8.058	
ルート4	1012.164	14.123	
ルート5	2442.905	34.087	

図2から道の駅を中心とした場合1km圏にはほとんどの施設が立地していることがわかる。

また、道の駅周辺の5つの集落から道の駅間の所要時間を比較し、GISのルート解析（高台の標高データが現時点で存在しないため投影せずに解析）により距離を求め、高梨ら⁵⁾による一般男性の歩行速度4.3km/時という指標を用いて、徒歩での所要時間を算出した。集落の出発地点としては各集落の最奥部を選定し、Google Mapの座標データをGIS上にポイントとして表し解析した。また、高台のルートに関しては実際に現地でも徒歩で所要時間を計測した。

図3と表2より、宮古北高校付近（小林地区）の集落（ルート5）を除いた4つの集落は道の駅まで約10～15分圏、500m～1000m圏であった。三王高台からのルートに関しては標高データを投影していないため、実測値と大きな差が生じたと考えられる。宮古北高校付近の集落は他の集落より距離、時間ともに長い。徒歩による手段は

好ましいとは言えないだろう。

5 考察

本研究では、地域住民の要望が主に商業施設や生活利便施設だったことを明らかにし、GISを用いて道の駅が周辺地域に地域拠点の場として徒歩で寄り易い立地にあることを示した。「歩いて暮らせる街づくりに関する世論調査」⁶⁾において、歩ける範囲が500～1000mと答えた割合が約6割に達することや徒歩で行ける範囲に必要な施設は何か、という問いに対し、スーパーマーケットや病院、郵便局といった生活利便施設を答えた割合が約8割であったことから以上のことがいえるだろう。

6 おわりに

東日本大震災から約5年が経ち、過疎化や少子高齢化など様々な社会問題を抱える田老は復興へ向けあと少しの段階である。道の駅は地域住民の買い物の場という役割を果たす可能性が高いため、住民のニーズに伴った品目をそろえるなどの取組みが重要である。また、田老の市街地は道の駅を中心に集約するが、道の駅や道の駅周辺は津波浸水区域内でもあるため防災対策の検討が課題である。更に、今後標高データの入手が可能になり次第、高台からの所要時間を解析し、周辺住民の道の駅までの所要時間やルートから、街中への誘導サイン等の検討に利用していきたい。

地域拠点の役割を果たすためには、まず住民の要望、地域性に見合った場にしていくことが不可欠である。そのためにワークショップという方法を用いて要望を集めることは、アンケート調査のように定量的に示すことは難しいが、本質に迫るためには非常に有効であったと考える。

参考文献

- 1) 「道の駅」による地方創成拠点の形成—国土交通省 www.mlit.go.jp/common/001052858.pdf
- 2) 全国「道の駅」のアンケート調査報告書 山本祐子(2015)
- 3) 田老地区復興まちづくりなどに関する説明会 www.city.miyako.iwate.jp/toshi/tarou_hukkou_setsumeikai_1_2.html
- 4) 第3回 道の駅「たろう」・津波遺構「たろう観光ホテル」検討委員会（2015年10月26日）配布
- 5) 加齢にともなう歩容の変化 高梨康彦(1989)
- 6) 総務省 歩いて暮らせるまちづくりに関する世論調査 survey.gov-online.go.jp/h21/h21-aruite/index.html