

第 13 回 公共選択学会 学生の集い

「まちづくり・地域活性化のためには、何をどうすべきか？」

専修大学 原田博夫ゼミ

Aパート

小林 麻美

高橋 宏和

田辺 啓太

藤森 淳也

町田 全功

松田 晃子

提出日 10月22日

目次

序論 ————— P. 3

I 章 道の駅とは? ————— P. 4

- 1、道の駅の概要
- 2、道の駅を設置することによるメリット

II 章 道の駅の成功例 ————— P. 7

- 1、富士川楽座
- 2、富楽里

III 章 政策提言 ————— P. 22

- 1、浜松市の現状
- 2、道の駅、二つの方向性
 - 2-① 全国集客型
 - 2-② 地方密着型
- 3、まとめ

参考文献 ————— P. 28

序論

これからの現代社会において、自家用車が大いに利用されることが見込まれ、各地で道路の整備などにより地方に赴きやすい状況になっている。E T C無料化など、政府による経済対策の一環として、今道路が注目されている。

一方地方では、人口減少・雇用がないなど多くの問題を抱えている。それは、地方に人が訪れないことが原因であると私達は考えた。

そこで道路と密接な関係にある道の駅に私達は目をつけた。道の駅には人を呼び込む力があり、都心部と地方の交流がはかることができるなど、地方振興に大きな影響がある。

この論文では、道の駅が地方に対して与える効果について調べ、その必要性について論じていく。

I 章 道の駅とは？

1、道の駅の概要

道の駅とは、国土交通省により登録された道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の人々のための「情報発信機能」、道の駅を中心にしてその地域同士が連携する「地域の連携機能」という3つの機能を併せ持った道路施設である。ちなみに、2010年8月現在、全国に952箇所存在している。

元々高速道路には24時間自由に利用できる休憩所であるサービスエリアやパーキングエリアが整備されているが、一般道には公的な休憩所はほとんど存在せず、民間経営によるレストランや売店を併設したドライブインが休憩所の役目を持っていたものの、実質的にはレストランや売店の利用者のみに限られており、24時間利用できるものはなかった。

しかし、やがてモータリゼーションの進展で長距離ドライブをする利用者が増え、高速道路のSA・PAのように、一般道路においても誰でも24時間自由に利用できる休憩施設が求められるようになった。またこれらの施設では、道路利用者に対してその地域の文化・名所・特産物などを活用したサービスを提供することが望まれている。さらに鉄道駅のようにそれぞれの地域の核となり、道路を介した地域連携が促進されるなどの効果も期待される。このような理由の下で「道の駅」が創設された。

地域振興施設の整備促進を併せて行うことで、一般道路における休憩施設をより充実させることが道の駅創設の目的となっている。このため自動車専用道路のSA・PAを休憩施設として登録したケースである旭川紋別自動車道「しらたき」、能登有料道路「高松」、山陰自動車道「はわい」などにおいても、別途一般道からの連絡や利用が可能になっている。

主に地方の幹線道路から整備が開始され、東京などの大都市周辺には道の駅は設置されていなかったが、2007年4月、八王子市に東京都初の道の駅（八王子滝山）が開設されたことにより、47都道府県全てに道の駅が創設された。

道の駅の設置間隔については、高速道路のSA・PAのような明確な基準は設けられていないが、おおむね10km程度の間隔があるように計画されている。なお、間隔が10km以下となる申請があった場合は、特徴の違いによる棲み分け、交通量の状況、地域の実情などを総合的に判断して決定する。

道の駅は、24時間利用可能な一定数の駐車スペース、トイレ、情報提供施設を備えた施設であることが登録の条件となっている。また、多くの場合、道路や地域の情報を提供する案内人が置かれ、その他、その地域の自主的工夫のなされた施設が設置され、その地域の文化・名所・特産物などを活用したサービス（多くは農産物直売所、売店、レストランなど）が提供されている。なお、わずかだが、冬期は積雪などのため閉鎖される道の駅がある。平成16年10月に発生した新潟県中越地震を契機に防災拠点機能が追加されている。

主な機能としては、断水時でも使用可能なトイレ、非常食・飲料水の備蓄、停電時の非常用電源の確保などの用途がある。

道の駅は、道路管理者の国（地方整備局）や都道府県が基本的な施設である駐車場やトイレを整備し、市町村、またはそれに代わり得る公的な団体（ほとんどは第三セクター）が地域側施設を設置する形がとられる。

道の駅を設置運営形態別に分類すると、鉄道駅舎併設型、ハイウェイオアシス¹併設型、SA・PA 運営型、みなとオアシス²との重複型、海の駅³との重複型、空港併設型などとなる。

2、道の駅を設置することによるメリット

道の駅の利用者に当てはまる条件として「休憩所として利用する・観光地の案内所として利用する・特産物の購買目的」があげられる。

「休憩所・憩いの場として利用」している利用者は大きく2つに分けられる。1つはトラック運転手などや旅行客で道の駅を経由地、休憩所代わりに利用する人達である。道の駅は基本的に夜間や早朝でも駐車場とトイレは利用でき、年少者や高齢者にも配慮した設計なので重宝されている。災害が起きたときにも対応できるように防災拠点として非常食・飲み水・非常電源などの機能が備わっている。もう1つは公民館などの機能を持った道の駅の場合に、そこを利用する地域住民である。公民館などの施設を設置して道の駅の運営などに関して住民とともに協議するような場を作れば、地域と企業の連帯が図れてコミュニティへの参加に対する意識が高められる。さらに郷土資料館などが設置できれば地域のPRにもなる。

現在では休憩所の枠組みを大きく破って全国各地に温泉または足湯付の道の駅が出現してきている。地域の特性を活かした道の駅作りが各地で進められている

「観光地の案内所として利用」というのは、「るるぶ」などの地域情報誌などには載ってい

¹ 高速道路上にある一部のSA・PAに連結されている道路区域外の都市公園・地域振興施設などの呼称であり、高速道路の料金所を出る事なく隣接する公園・レクリエーション施設を利用出来る。

² 国土交通省の各地方整備局により登録された「みなと」に関する交流施設・旅客ターミナル・緑地・マリーナなどを活用した交流拠点・地区の愛称である。

³ 国土交通省により登録された、「海から、誰でも、いつでも、気軽に、安心して立ち寄り、利用でき、憩える」船舶係留施設である。自動車・船舶両方が使用することができる。

ないような綿密な情報が提供できる地域密着の施設ということである。施設の掲示板には季節ごとの旬な情報が掲示されている。

もっとも注目したいのは「特産物の購買目的」で集客効果が望める点である。といっても事業開始早々に遠方からの集客は難しいので、地元密着の形式で販売を進めていく形をとる。

現在の消費者の傾向は「鮮度、美味しさ、安全・安心」を求めて購入する傾向にあるので、地元産の野菜や農薬・保存料を一切使用しない食材を提供できれば需要が生まれる。

これにより地元の農家の収益が確保できて、売り上げ次第では作付面積の拡大や新期農家の参入、営業規模の拡大が行える。しかし農業協同組合による高額な生産財の貸し出しや高額な肥料の販売などに農家は苦しんでおり、農協に代わる新たなモデルが必要となっている。東京都八王子市にある「道の駅八王子滝山」では農協が直接的には出荷にかかわらず、農協に代わるものとして出荷組合を経由して八王子産を出荷している。出荷組合は主に出荷のみを行う機関なので、農産物の扱いの専門知識がある農協職員が販売・数量調整などを補助している。それにより、農家が農協による経済的圧迫を避けられ、収入が確保できるようになっている。

また新たな事業として土地の生産物を使用したレストランの設置、売れ残った野菜などを加工品として販売するお土産屋の運営などがある。

これにより、レストランでは客に食材の新鮮さ、美味しさを伝えることができリピーターの確保につながる。加工品販売では食材が収穫できない時期でも収入の確保ができる。

こうして地元密着の集客から評判を聞いてやってきた遠方からの客も確保できるようになる。

次なる問題はこの事業の後継者問題である。富山市池多地区の直売所では地元の小学校に食育活動の一環として給食に郷土料理を提供するなどのさまざまな活動を行っている。このような次世代へ継承する活動がなければこういった問題は再発してしまう。

以上を踏まえて、現状の改善から将来へと展望を広げる活動が現状に求められている。

Ⅱ章 道の駅の成功例

一口に道の駅といってもそれは千差万別である。提供するサービスの内容もさることながら、規模、立地、特殊性などが違いとして挙げられる。これらの要素の差異によって道の駅の集客数、すなわち効果が変わってくるのである。

道の駅を建造することによる地域活性化を目指す上で、この差異、とりわけ「特殊性」に着眼していくことが重要であると言える。最低限の道の駅のサービス（休憩所・トイレ程度）しか備えてない道の駅は勿論存在する。しかしながら、このような道の駅は特殊性に欠けており、ここでとりあげるような地域活性化の効果は皆無であると考えられる。

つまり、どのようにすれば特殊性を生みだせるかが課題となる。そこで、数ある道の駅の中でも特殊性の確立に成功し、2010年に来場388万人を記録して全国の道の駅の中で最も多くの来場者を獲得した「富士川楽座」、そして地域に密着した形で成功した「富楽里」両者の成功の秘密について解析してみると同時に、実際にどのような効果があったのか挙げてみる。

1、富士川楽座

(1) なぜ多くの来場者を集められたのか。

まず、多くの来場者を集めることができた要因について前述した特殊性の観点から考察をしていく。富士川楽座には2つの特殊性がある。その1つとして、サービスエリアとの融合を果たした道の駅であるということが挙げられる。

この道の駅は東名高速道路と県道富士川・身延線（10号線）の両方から乗り入れができるという道の駅としては珍しい特徴を持っている。なぜこのような形式に至ったかというところにはこの富士川楽座の設立における過程が少し特殊であることが関係している。

富士川楽座がある場所には元々、東名富士川サービスエリアがあった。1992年に日本道路公団が富士川町に対してこのサービスエリアの拡張計画を申し入れ、同町がこの案件に対し協議を始めた、というのが富士川楽座が設立されることになった直接的原因である。その後、協議の末、1997年7月20日には富士川町がこの拡張計画について合意し、ここから本格的な内容に踏み込む協議が始まっていった。

実際にこの計画が完全に“道の駅”という事業に転じたのは1999年になってからである。つまり、道の駅が先に設置され、それに付加した形でサービスエリアとしての機能を持たせたのではなく、元々サービスエリアだったものにプラスαした結果が道の駅だったのである。

ちなみに、先に「富士川サービスエリアがあった」と述べたが、実際は拡張ということ

なので、サービスエリアが無くなって新しく建造されたのではなく、サービスエリアは現在も富士川楽座に隣接して建っている。

では次に「実際にサービスエリアと融合を果たしたらどのような効果があるのだろうか」を考察する。まず、効果の1つとして集客数の増加が考えられる。

通常の道の駅であれば、国道沿いか国道から少し県道に入ったところにあるのが一般的である。一般道に面した場所に道の駅がある理由として、道の駅がドライバーの休憩施設としての顔を持つと同時に、地場産の商品の市場が設けられたり、公園のような施設が設けられたりと地元住民も利用することを配慮してサービスを提供している場合が多いというのが理由として考えられる。

しかしながら、道の駅を休憩施設としてのみ利用するドライバーからしてみれば、その一般道を通る必要が無ければ、高速道路を利用して目的地に向かう方法がより合理的である。しかも、近年の高速道路の一律料金化や無料化などの動きによって、ドライバーの嗜好もより高速道路利用の方向に変化していくだろう。つまり、結果として、遠来のドライバーが一般道沿いに存在する道の駅を利用する機会は今後減っていくであろうと考えられる。これでは、地域活性化を掲げて単純に道の駅を建造しても、維持費がかさむだけで本末転倒である。

そこで、富士川楽座である。設立経緯はともあれ、富士川楽座の両面利用機能は前述した遠来のドライバーの道の駅離れを見事に解決する。しかも、解決するどころか、更なる顧客を生み出す可能性さえも秘めている。

近年の高速道路を巡る環境により遠来のドライバーは高速道路を利用することが見込まれ、それに伴いサービスエリアの利用者も増える。これは前述した問題の逆説であり、集客数増加の理由である。しかしながら、富士川楽座のようなサービスエリアとの複合施設の集客者増加の理由はこれだけにとどまらない。一般道沿いには多くのコンビニがあり、大手外食チェーンがあり、ガソリンスタンドがある。それに対し、高速道路で同様のサービスを受けられる場所は数十キロ間隔で存在するサービスエリアしかない。つまり、代替サービスが無いに等しいのである。近年の状況とサービスの非代替性によってサービスエリアの利用者が増えることは確実だろう。

更に、これまで一般の道の駅を利用する必要性のなかった人まで半強制的に利用することが考えられる。それは運送業に従事する人たちである。彼らは一般道であれば道の駅はあまり利用しないだろう。なぜなら、ちょっとした買い物をするだけならコンビニを利用するほうがはるかに便利だからである。しかし、高速道路だと彼らはサービスエリアを利用するだろう。つまり、サービスエリアに道の駅をくっつけてしまえば道の駅を利用せざるを得なくなるのである。しかし、運送に従事する人々が道の駅を利用することによって、直接的にその地域の活性化に影響するかは怪しい。なぜなら、彼らは仕事上休むだけなので、最低限のこと（トイレ・ちょっとした買い物）ができれば良いと考えるだろう。つまり、観光云々に興味をそそられるかどうかは微妙である。

しかしながら、絶対的な集客効果があることは、この富士川楽座によって証明済みであり、間違いないものであろう。

ただ、サービスエリアとの融合には集客効果以外にも効果が見込めるものがある。

それは、隣接地域へのアクセスが改善され、容易になるということだ。

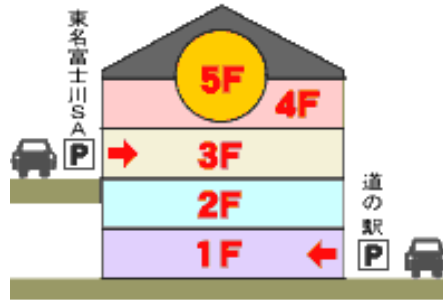


図1 (http://www.fujikawarakuza.co.jp/data/info/info_kannai.htm)

図1のように、富士川楽座には高速道路側と一般道側にそれぞれ駐車場があり、それぞれ入口も異なる。しかし、実はこの二つの駐車場は互いに乗り入れることが出来る。つまりこの富士川楽座はインターチェンジとしての側面も持っているのである。無人のETC専用ゲート一台しかないので、あくまで簡易的であるが、隣接地域へのアクセスが容易になる点には一役買ってでるぐらいの効果はある。

例えば、この富士川楽座で紹介している観光スポットに興味を持ち、尋ねてみたくなったとしよう。通常のサービスエリアであれば少なからず数キロ進んだ先のインターチェンジで降りて戻ってくる必要があるので、多少興味を持っても、そのサービスエリアの隣接地域に戻ってくる人は少ない。しかし、この簡易インターチェンジがあれば、隣接地域の観光地に赴くことが容易になる。

これは富士川楽座に限ったサービスでは無く、他のサービスエリアでも設置されているのだが、土地利用などの観点からみると、道の駅であるほうがより設置が容易であると考えられる。

ここまではサービスエリアとしての局面を持つが故のメリットを挙げてきた。しかしながら、サービスエリアと融合した道の駅というだけでは、388万人もの来場者を集めるには、足りないだろう。では、なぜここまでの成功を収めることが出来たのだろうか。それは、富士川楽座の第二の特殊性である「バラエティ性に富んだサービス」が大きく関わってくる。

この地域を目的にしないドライバーが高速道路の利用により、この富士川楽座を訪れる理由については先に説明した通りであるが、実は富士川楽座の場合、この施設自体が観光

地あるいは目的地となっているのである。それはこの道の駅自体が小さなアミューズメント施設として成立している点に要因がある。

富士川楽座のアミューズメント性には主に二つのサービスが大きく寄与している。「富士川体験館どんぶら」と「わいわい劇場」である。

まずは「富士川体験館どんぶら」について説明する。この施設は「富士川の歴史や水の性質、環境に関する素朴な疑問についてインストラクターの指導のもと体験を通して知る手ほどきをし、知ることの楽しさ、嬉しさを体験することのできる参加体験型の科学館…」(富士川楽座パンフレットより)である。

このどんぶらは、富士“川”ということで水をテーマにした体験施設である。施設の中には通常の科学館のように展示物が展示してあるエリアの他に、五感を刺激するような仕掛けや、クラフトや実験にチャレンジするコーナーなど、主要な顧客層である子供を飽きさせず惹きつけるように工夫が凝らされている。

一方、施設の規模はあまり大きくない。科学館だけで成立している施設に比べれば小規模である。しかしながら、この規模が道の駅の一施設としては都合がよい。地方の独立している科学館や博物館などでは来場者が少なく、経営難に陥っているのに対して、どんぶらのような施設は経営難に陥りにくいと思われる。

理由としては、独立の科学館や博物館などとは違い、道の駅・サービスエリアの複合効果によって、ある程度安定的に来場者が見込まれるので、来場者不足には悩まされにくく、しかもこの施設はあくまで富士川楽座の一部でしかないのも、もし、来場者が少なくても、他の事業から費用補填ができる。加えて、規模が小さいので維持にかかるコストも少なくすむので、経営難には陥りにくいのである。

実際、この体験施設は富士川楽座のバラエティ性に一役買っている。もし、儲けが無くても有ると無いとでは違ってくるのでは無いだろうか。

次に「わいわい劇場」についてである。この施設も「どんぶら」同様に富士川楽座のアミューズメント性を担う重要な施設である。

この施設は前頁図1の5Fの部分に相当する。図1が示すように、わいわい劇場とは直径14メートルのドームスクリーンのことなのである。このドームスクリーンはCGを利用しており、世界最新鋭の投影システムを導入したプラネタリウムで、とても珍しい施設である。こんな高性能なアトラクションがある道の駅は他にないのではないだろうか。

このわいわい劇場も前述したどんぶらと同じく、バラエティ性に大きく寄与しているのは間違いないだろう。

前述した2つのアトラクションはサービスの多様性に対して大きな役割を持っているのだが、アトラクションだけでは多様とは言えないだろう。

上記の2つだけでなく、富士川楽座は少し凝った道の駅なら備えているであろう設備を大体備えている。

まず食堂である。食堂は2か所あり、それぞれ性格は異なる。4Fにある食堂「駿河路」

は富士山・富士川を一望できるパノラマレストランで、団体旅行にも対応している。3Fにあるもう一つの食堂「○鮮食堂」は洋食・中華・和食など豊富なメニューが取り揃えられており、値段も比較的安値である。両食堂に言える特徴としては、地元でとれた新鮮な食材を使ったメニューをうりにしているところが挙げられる。他にファーストフードやテイクアウト専門の屋台風売店もあり、食事一つとっても多種多様である。

お土産屋も充実しており、それとは別に物産展も行われたりする。

他にも無料で使用できる展望ラウンジや、観光案内所、コンビニ等もしっかり揃っており、サービスの多様さは充実している。

しかも、セミナールームまで完備している。これは、地元住民への配慮もしっかり行われている施設である証拠である。

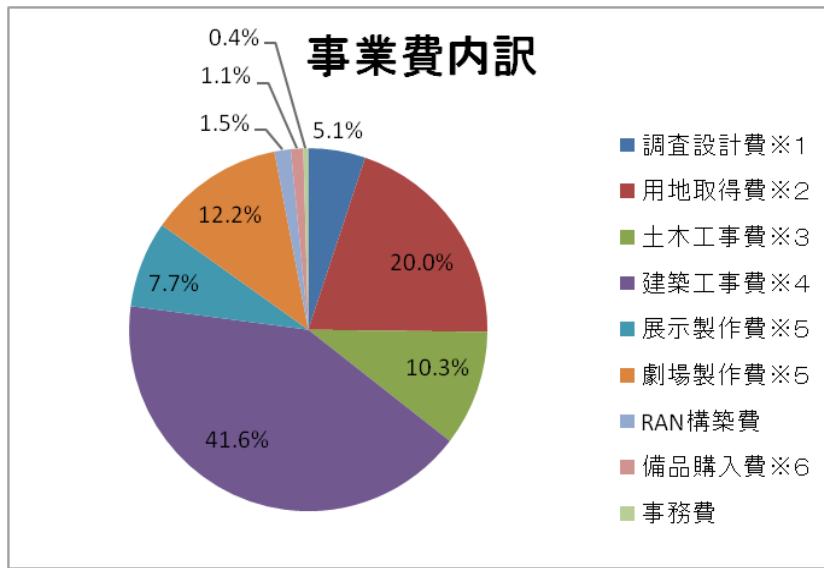
このように、素晴らしい多様性をみせる部分がサービスエリア効果と同様に、高い集客効果を持ち、話題性を生む元となったのではないだろうか。

(2) 事業費にみる公共事業効果

表 1

事業費		
事業内容	(千円)	
調査設計費※1	168,480	
用地取得費※2	656,252	
土木工事費※3	337,492	
建築工事費※4	1,361,316	
展示製作費※5	252,000	※1 監理費含む
劇場製作費※5	399,000	※2 補償費含む
RAN構築費	48,217	※3 歩道橋含む
備品購入費※6	36,612	※4 外構費含む
事務費	14,669	※5 ソフト費含む
事業費合計	3,274,038	※6 車両含む

図 2



上の表 1 と図 2 は実際に富士川楽座が建造された際に発生した事業費についてのものである。富士川楽座のような道の駅モデルだと公共事業として 32 億 7403 万 8 千円もの経済効果があることがわかる。この中でも総事業費の約 40%にもなる建築工事費は、地元企業が請け負っている。これは地域企業の活性化にとって大きな効果があることが見込める。

また、劇場製作費は富士川楽座ならではの事業費といってもいいだろう。特殊なアトラクションを造ることの効果は完成する前にも大きな効果があるようである。

表 2

関連事業と各計画における事業費	
事業内容	(千円)
富士川サービスエリア(上り)改築事業	6,100,000
富士川身延線道路改良	751,000
道の駅整備	300,000
店舗内装事業	134,000
関連事業費合計	7,285,000

図 3

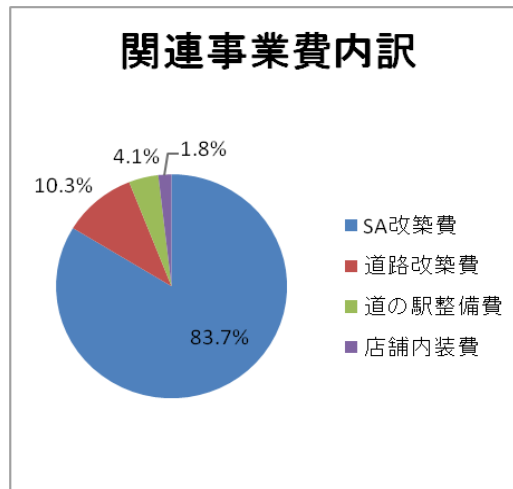
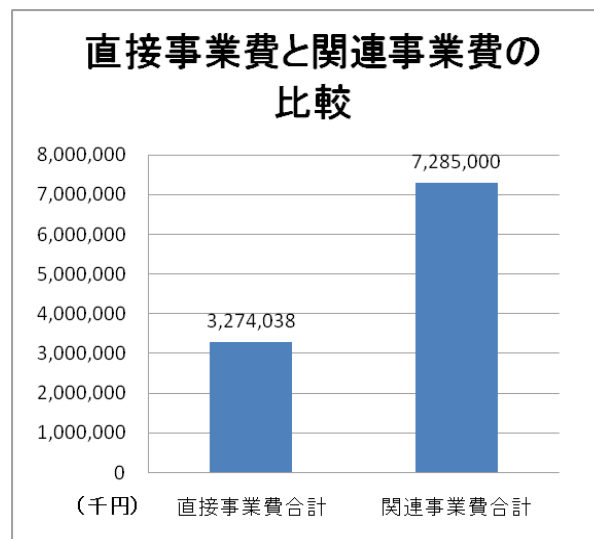


図 4



それと、この富士川楽座の場合、直接的にかかった事業費とは別に関連する事業費が大きいという特徴がある。表 2 と図 3 にあるように関連事業費は 72 億 8500 万円と非常に大きい。これは直接的にかかった費用の 2 倍以上の額である（図 4）。このように関連事業費が大きい背景には、“サービスエリアと融合した道の駅”であることが影響している。なぜなら、図 3 にあるようにサービスエリア改築費が約 81% と大きく寄与しているからである。考察で前述したような効果とは別に、サービスエリア融合は公共事業費を大きくし、地域企業への効果を増加させる役割も持っていることになる。

富士川楽座は個性的な施設を揃え、サービスエリアとの融合したことによって、多くの集客効果を挙げる事が出来た。しかし、問題点もはらんでいる。

その問題の一つとして渋滞が考えられる。多く収容台数を持っているにもかかわらず、人気であるが故に、満車が続く、なかなか施設に入れられない事態が発生する。すると、道の駅・サービスエリアの最低限の機能すら果たせなくなる可能性がある。改善策として、駐車場の拡大が挙げられるが、利用できる土地面積は限られているので、改善するのは難しい。

問題は残るが、サービスエリアとの融合とサービスの多様化は道の駅を発展させる上で大きな手掛かりになるのは間違いないだろう。

2、富楽里

(1) 地域に根差した道の駅

次に千葉県南房総市にある「富楽里」を取り上げる。南房総市は観光地として有名な房総半島にある市であるが、過疎化が進んでいる。そこは2006年に7市町村が合併し誕生した新しい市だ。そのため、7つの道の駅が存在する。そのうちのひとつである富楽里は、旧富山町に位置している。富士川楽座のように一般道、高速道路の両方からアクセスが可能で、「道の駅富楽里とみやま」と「ハイウェイオアシス富楽里」という2つの顔を持っている。ハイウェイオアシスとは、高速道路のサービスエリアやパーキングエリア⁴に連結された地域振興施設等の呼称である。つまり富楽里はパーキングエリアを兼ね備えた道の駅である。運営は第3セクターが行っている。

立地条件は一見富士川楽座と同じように見えるが、館山自動車道の終着点に位置している。そのため、他の目的地に向かっている途中で富楽里に立ちよる、という利用の仕方は考えにくい。館山自動車道を利用して南房総を訪れる人々の多くの目的は観光である。そのため市内にある他の6か所の道の駅と相互に連携（観光情報等）することで、南房総全体の集客力の向上を図っている。

⁴ パーキングエリアとサービスエリアの違い どちらも高速道路沿いにある休憩施設だが、サービスエリアは駐車場、トイレ、レストラン、ガソリンスタンドなどの施設がもうけられている。一方、パーキングエリアは、駐車場、トイレ、売店などがあり、サービスエリアを小規模にした施設である。

図 1



©NEXCO 東日本

もとのサービスエリアから拡張した富士川楽座とは違い、富楽里は当初よりハイウェイオアシスを兼ね備えた道の駅として計画されていた。1992年に道の駅として登録され、1993年の4月4日に供用を開始した。それまでは仮設店舗で、「富山町物産センター富楽里」として運営していた。供用開始当初はまだ高速道路が開通しておらず、一般道からのみのアクセスだった。1994年5月29日に館山自動車道富浦インターチェンジが完成し、高速道路からのアクセスも可能になった。房総半島の先端に伸びる高速道路はこの1本のみしかなく、パーキングエリアは唯一であることは富楽里が集客数を伸ばした大きな要因のひとつである。

ここで、富士川楽座と比較しながら富楽里の特殊性を考える。

総括していうと、富士川楽座との違いは、より地域に根差した道の駅で、観光客だけでなく地元の人でも利用するという点である。

施設は2階建てで1階が一般道、2階が高速道路に接続している。

1階は富楽里の特徴である直売・物産コーナーで、地元でとれた野菜・魚・切り花の他に地域のおみやげが並び、地元の人と観光客でにぎわっている。購入した物は施設内のカウンターで宅配も受け付けている。

豊作市場と呼ばれるブースには地元の350人の生産者の野菜や切り花が毎朝入荷され、旬の野菜、季節の花が並んでいる。野菜のラベルには富楽里の電話番号、生産者の名前、

商品名、生産地域が記されており、安全性を重視する消費者ニーズにこたえている。なかには「キズ有り」と書いたシールが貼ってある農産物もみられる。(写真 1) 切り花売りの正面の壁には花の生産者の写真と名前、出荷している花が掲示されており、これも地域に根差した富楽里ならではの工夫だといえる。

観光客向けのお土産は特産品の落花生やびわなどのお菓子、地域限定ストラップなどの商品が販売されている。

さらに地元の漁協直営の市場では(写真 2) 南房総の港で水揚げされた新鮮な魚から、ひものやちくわなど加工された製品までそろっている。魚 1 匹そのまま買っていく人もいるが、売り場隣の鮮魚加工施設では買った魚を無料で加工してくれるサービスも行っている。

施設の 2 階は飲食・情報コーナーだ。レストランは地魚を使った海鮮料理が味わえ、軽食コーナーではアイスクリーム・ラーメン・惣菜を売っている。レストランと軽食コーナーをつなぐ通路には、インフォメーションコーナーと地域交流広場が設けられている。

インフォメーションコーナーでは南房総の観光案内などがあり、これから南房総を観光する観光客に役立つ情報がある。一方の地域交流広場では、写真などの作品が展示されており、観光客だけでなく地元の人も楽しめる。

そのほか富楽里では時期によって変わる収穫体験が行われている。体験の情報はホームページと富楽里のインフォメーションコーナーで見ることができ、体験の受け付けはインフォメーションコーナーで行える。一例として、今年 2010 年 9 月 18 日と 20 日には稲刈り体験が行われた。参加費は昼食代込み 2000 円で、後日新米 2 キロが発送された。このような収穫体験は地元の子供たちはもちろん、富楽里で収穫体験を知った観光客が、リピーターとなってまた南房総を訪れてくれる効果を期待してのものでもある。

写真 1



写真 2



このように富士川楽座のようなアミューズメント施設があるわけではないが、その地域の特色を生かした施設となっている。

(2) 事業費にみる公共事業効果

総事業費は15億9484万8764円で、内訳は表3の通りである。富士川楽座は、施工者が地元企業である。しかし、富楽里は施工者も設計も地元の企業ではないため、この事業費が地元企業に流れたわけではない。

表 3

事業費	(千円)
ハイウェイオアシス線新設工事	405,668
富楽里建設工事	636,591
イベント広場整備工事	29,135
第2駐車場整備工事	229,393
道の駅整備	294,060
総事業費	1,594,848
施工者：東亜建設工業 設計：榎本建築設計事務所	

富楽里の平成15年⁵から平成21年までの決算書から売上高、売上総利益、営業利益、経常利益を年度ごとに表とグラフに示した。(表4) また、利用者数を把握することは困難であったため、参考としてレジ通過人数を表にした。(グラフ1)

表 4

	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
売上高	36,660,783	76,934,690	83,383,470	92,616,837	96,810,437	106,163,004	113,756,496
売上総利益 ⁶	28,126,846	57,587,549	62,282,178	82,647,716	78,882,772	84,787,784	90,743,311
営業利益 ⁷	2,251,818	1,794,277	552,753	2,250,956	1,905,543	5,268,069	5,225,521
経常利益 ⁸	2,635,818	2,205,113	645,391	3,069,584	2,377,571	6,244,875	6,178,222

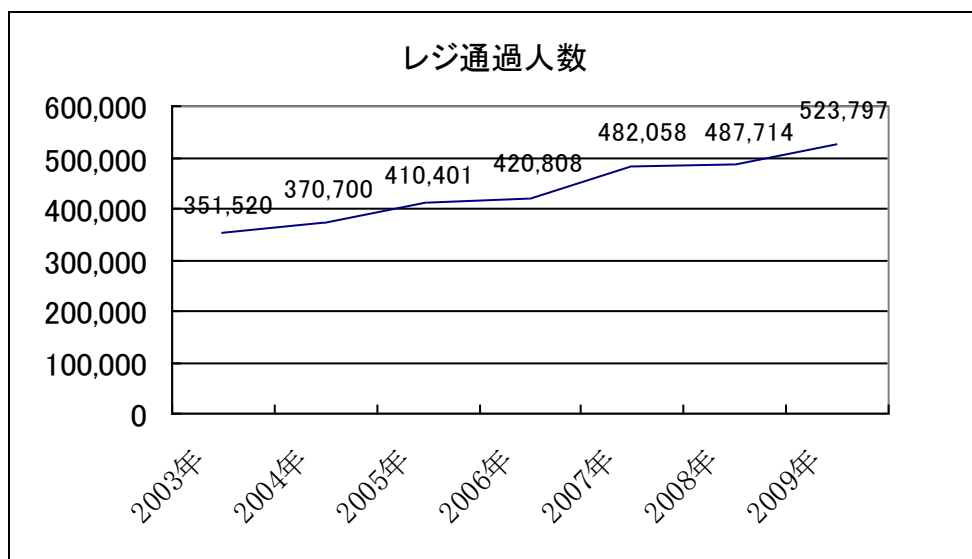
⁵平成15年の決算は15年2月5日から9月30日までのもので、平成16年以降の決算は10月1日から翌年の9月30日までのデータである。

⁶ 売上総利益=売上高-売上原価

⁷ 営業利益=売上総利益-販売費及び一般管理費

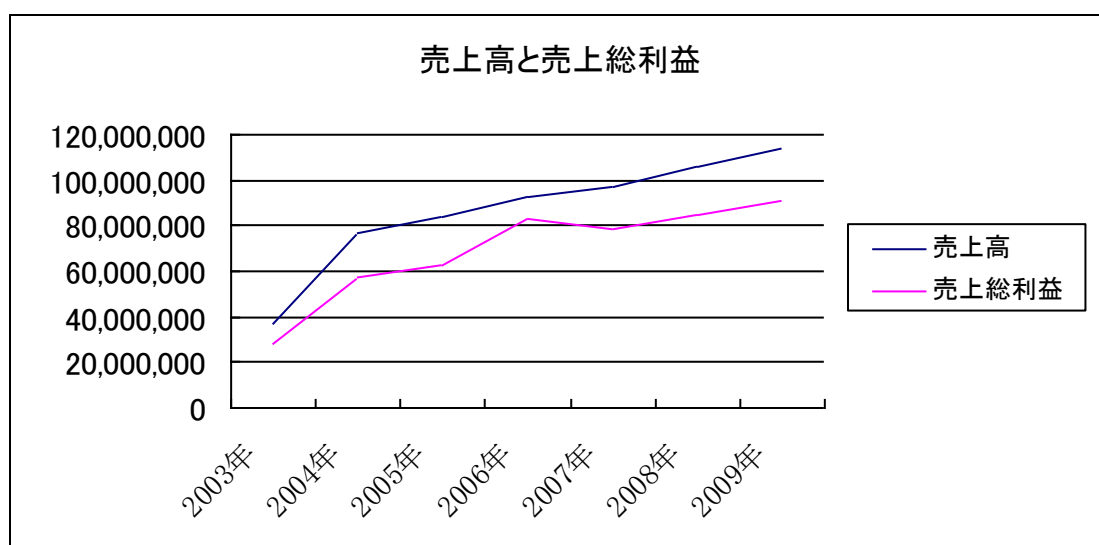
⁸ 経常利益=営業利益+営業外収益

グラフ 1

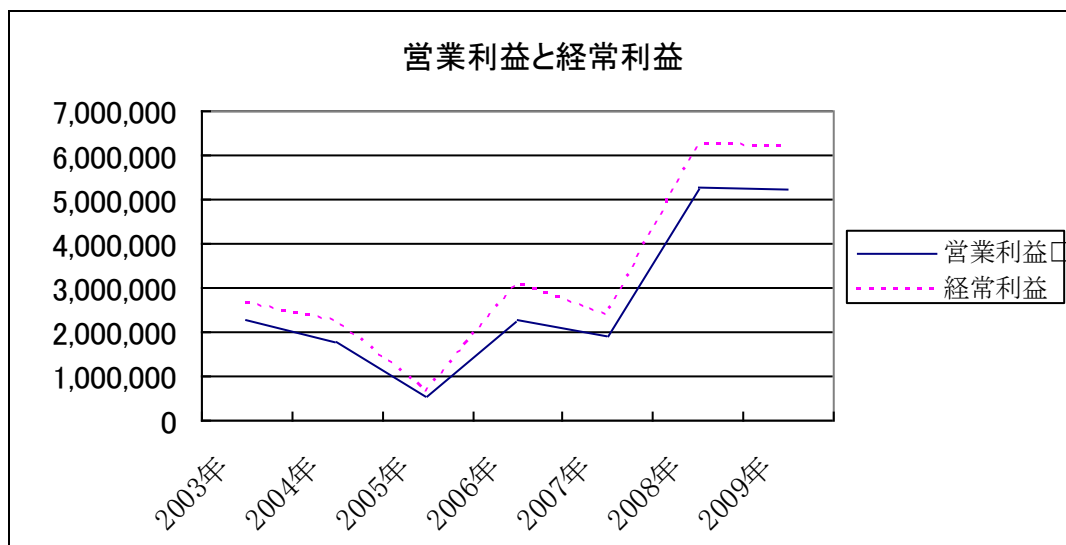


決算表のデータをまとめたグラフは以下である。売上高は年々増加している。売上総利益も売上高に伴って増加傾向が見て取れる。正確な平成 15 年度の値はわからないが、平成 21 年までで約 2 倍に伸びている。レジ通過人数は平成 15 年から 21 年で、約 1.5 倍になっている。だが、営業利益・経常利益の面からみると安定しているとは言えない。しかし販売費及び一般管理費と合計額と売上総利益の比較グラフを見ると、販売費及び一般管理費は売上総利益の額に伴って変化していることがわかる。

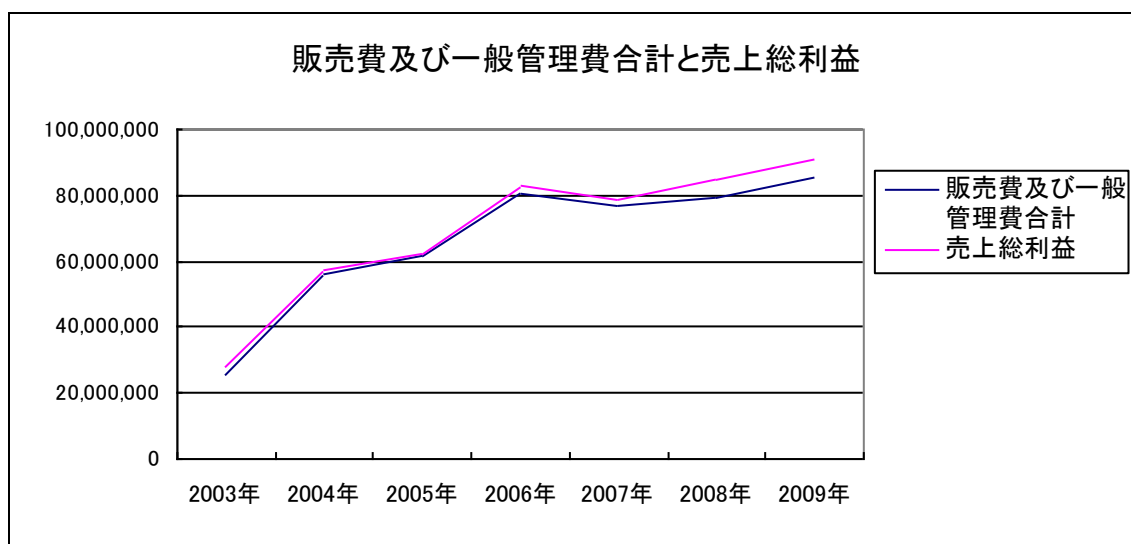
グラフ 2



グラフ 3



グラフ 4



(3) 富楽里の地域振興への効果

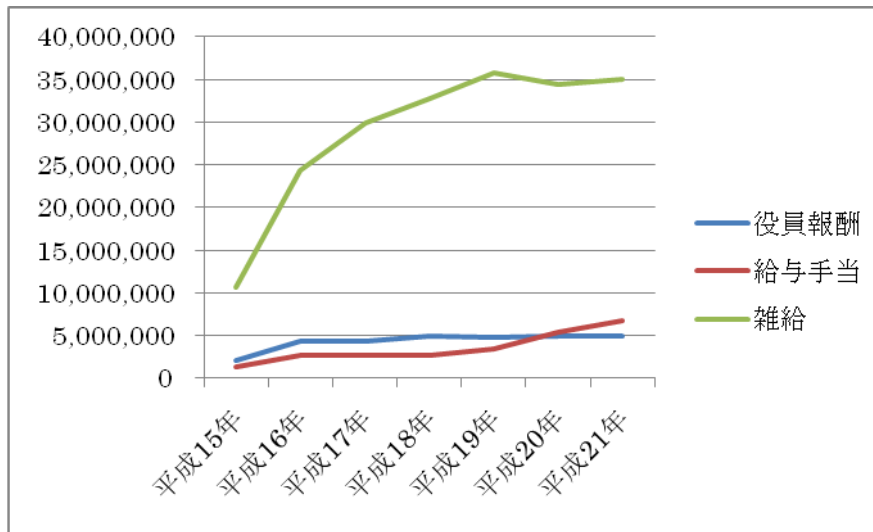
道の駅富楽里は地域振興にどのような効果をもたらすか。

過疎地域の大きな問題のひとつに雇用不足がある。販売費及び一般管理費の明細より、役員報酬、給与手当、雑給⁹の数値をグラフ 5 に示した。

雑給が大きく伸び、平成 19 年度以降は安定しているのが見て取れる。複数の求人情報サイトで南房総市内の求人を探してみたが、ほとんど見つからない。富楽里による雇用創出は大変貴重だ。

⁹ パートやアルバイトに支払う給与

グラフ 5



また、農家や地域事業者の販路拡大による所得の向上があげられる。農産物をスーパーなどに出荷する際は、キズがあると規格外となり破棄しなければならないが、富楽里では先ほど述べたようにそのようなキズのある商品でも売っている。

南房総市の農業産出高は1996年千葉県56市町村中6位、日本全市町村1821市町村中でも90位と上位に入っている。このことから南房総市の地域振興のためには農業の活性化させることが賢明であり不可欠だ。南房総市では今、地産地消を推進している。南房総市内7か所の道の駅のうちで、地元で取れた農産物を販売しているのは富楽里だけではない。富浦地区の「おおつの里」、三芳地区の「鄙ひなの里」、丸山地区の「ローズマリー公園」、千倉地区の「潮風王国」でも花や野菜などを販売している。道の駅は地域内流通の活性化のためにも寄与している。

次に地域とのかかわりによる地域発展がある。富楽里で行っている農業体験は、地域をあげて取り組むことが不可欠である。それによって地域活性化が見込まれる。

最後に施設管理における地元消費がある。南房総市の人口の推移を見てみると、毎年減り続けている。人口が減ると消費も落ち込んでしまう。消費の落ち込みは地元企業の経営を難しくする。富楽里では消耗品の購入によって地元消費をしている。しかし施工者も設計も地元の企業ではないため、消耗品の購入でしか地元消費を行っていないので、富士川楽座ほどの効果があったとは言い難いのは確かである。なお、富楽里に関する資料は南房総市商工観光部観光プロモーション課南部肇氏に提供いただいた。

次に、富楽里が地域振興に貢献できたポイントを探ってみる。

橋本卓爾たくじは地域活性化を志向するうえで地域農業政策の帰結が残した教訓として2点を挙げている。「第一は、地方都市や農村地域の産業復興を実現していくためには同地域にお

けるが依存産業、とりわけ基礎的産業である農林水産業や地場産業の持続・発展が不可欠だということである。(略) 第二は、地域の産業発展や地域住民の生活・福祉の向上を専ら域外の企業などの進出・誘致に依存することの脆さである。」(橋本卓爾 2008 p16)

第一の教訓である地元の農林水産業や地場産業の持続・発展は、まさに富楽里が目指している方向である。第二の教訓は地域開発を外部依存することの危うさを指摘している。よって富楽里は当てはまらない。

これまでの地域活性化のための政策は、第二の教訓のような域外の企業の導入によって進めることが多かった。なぜ進出企業は地域活性化を達成できないのか。それは域内で得た収益の多くが域外の本社へ所得移転してしまい、税金も国や本社所在地自治体へ流れてしまう特徴があるからである。また、今問題になっているように、安い労働力を求めて企業は外国へ工場移転を進め、地方に作られた工場は閉鎖に向かうという、産業の空洞化も問題の1つである。

岡田知弘は、「農業・農産物加工・農産物直売・観光等が一体となり域内産業関連が構築されていることを『農村地域産業複合体』と捉え、農村地域活性化の新しい取り組み」と位置付けている(橋本卓爾 2008 p22)。この農村地域産業複合体は、農産物があり、加工品の土産が販売されており、観光案内所のある富楽里にまさしく一致する。

さらに岡田知弘は「域内産業関連による域内経済循環」が必要だとする(岡田知弘 2005 p172)。なぜなら、経済発展のためには経済活動が活発に行われなければならない。特に地方地域においては地元企業同士の相互取引、横受け関係が重要になる。この地元企業同士の取引によってお金が回転することで、雇用創出、税収増加が見込まれる。さらに税収の増加分を自治体が域内に再投資すればさらに経済活動は促進される。

そのためには域内の企業や自治体同士で協力して、域内で繰り返し再投資する力、つまり「域内再投資力」を高めなければならない。そのために地域の各産業が一体となる必要があるのである。地域産業の一体化が、域内経済循環にどう影響するかを岡田知弘が挙げている湯布院の例で説明する。

湯布院は温泉観光地で、小規模な宿泊施設が点々とある。その宿泊施設では、地元農家から食材を購入し料理として提供したり、加工して土産品として販売をするようにした。さらに、大きな旅館でも食事処や他の宿泊施設の紹介を行っている。つまり湯布院では観光業を中心として域内産業循環を拡大することに成功したのである。

南房総市の年間入込観光客数は650万人を超える。この10年間で200万人以上増加した。しかし、地域活性化のために基軸となるべき地域産業である農業・漁業は衰退しているのが現状である。今後、域内経済循環が拡大し、地域産業の発展が進めば、さらなる魅力を持った南房総市となり、観光面の強みにもなるに違いない。富楽里はそのために重要な施設である。

Ⅲ章 政策提言

これまで、私達は静岡県の富士川楽座、千葉県ちばの富楽里とくらりの2つの道の駅を研究した。2つの道の駅はどちらも高速道路SAの役割をはたし、さらに一般道からもアクセス可能な場所に設置されている。両者は地域発展に大きく貢献し、経営においても成功を収めているが、重点を置くところは異なる。

富士川楽座はアミューズメント性に長けており、日本全国からの集客に特化している。一方富楽里は、日本全国からの集客を目標としているのももちろんだが、地域になるべく密着した形で時には地域住民の交流の場となる役割がある。2つの道の駅はそれぞれの用途に合わせ独自の特色を持っていることがわかった。これからは前者を「全国集客型」、後者を「地域密着型」と呼ぶことにする。

そしてこの章では実際に「全国集客型」、「地域密着型」という2つの種類の道の駅を、ある実在する地域に作ることを仮定し、どのような場所に設置すればよいのか、そして設置する事によってどのような効果が見込めるかを考えることにする。

私達は今回、数ある県、地域から静岡県浜松市を一つのモデルとして選び、検証してみることにした。

1、浜松市の現状

浜松市は2007年4月1日に政令指定都市となり、面積155804k㎡、総人口80万人を超える巨大都市である。まずは人口に注目してみる。合併した2007年の総人口と現在の総人口を比べてみると、2007年は811446人、現在2010年は807822人と、約4000人減少している。地区ごとの人口の推移をみてみると浜北区、西区は増加し、中区、天竜区は減少している。

浜北区、西区の人口増加の要因は、浜松市内の郊外にあたり、中心街の中区と比べると大規模な用地を確保しやすいためもあってか、イオンなどの大型商業施設が次々と建設され、生活水準が向上したことが大きな要因である。モータリゼーションの影響もあり一般道の整備も進んでおり、都心部だけに人が集まることはなく、むしろ車社会に対応した郊外型商業施設の需要が高くなっているのが現在の状況である。

次に中区、天竜区の人口の減少の原因を見てみるとそれぞれに違いがあることがわかった。まず中区だ。中区は浜松市内でも一番人口が多いのだがここ3年で約5000人減少している。先に述べたとおり、大型商業施設が郊外において発展したため中心街に人が集まらなくなった。郊外の商業施設は無料駐車場を有していることも理由の一つだ。イトーヨーカドー浜松駅前店が閉店したのを筆頭に、西武百貨店、丸井などは撤退、松菱は経営破綻し、現在は浜松駅前の遠鉄百貨店を残すのみである。このような産業の衰退が、中区が抱える一番の問題であろう。天竜区の場合は若年層の浜松市中心への人口の流失が問題であ

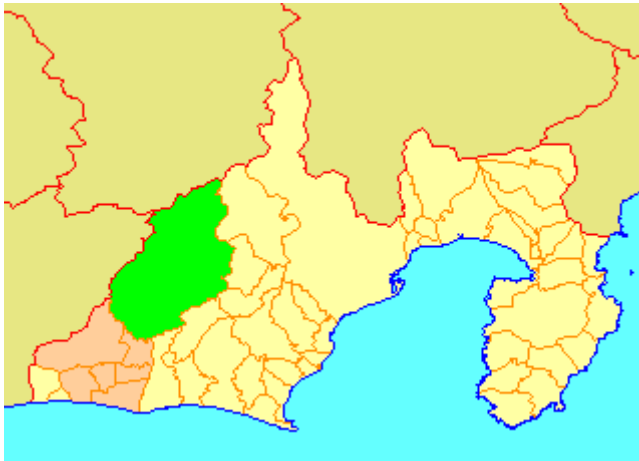
る。天竜区は日本全国の政令指定都市の行政区の中で、人口・人口密度共に最小である。土地の半分が森林であり必ずしも住みやすい環境とは言えない。住宅密集地はあるのだが浜北区、西区とは違い商業は乏しい。過疎化と商業の衰退が主な原因と言える。

(表1) 2007年浜松市地区ごとの内訳

	面積 (km ²)	推 計 人 口				人口密度
		人 口			世帯数	
		総 数	男	女		
浜松市	1511.17	811,446	404,419	407,027	301,641	537
中区	44.23	246,388	123,871	122,517	105,524	5,571
東区	46.29	127,836	64,272	63,564	47,544	2,762
西区	85.49	112,653	55,735	56,918	37,588	1,318
南区	47.02	103,447	51,885	51,562	37,341	2,200
北区	277.63	95,915	47,142	48,773	32,068	345
浜北区	66.51	89,357	44,346	45,011	28,927	1,344
天竜区	944.00	35,850	17,168	18,682	12,649	38

(表2) 2010年浜松市地区ごとの内訳

	面積 (km ²)	推 計 人 口				人口密度
		人 口			世帯数	
		総 数	男	女		
浜松市	1558.04	807,822	402,331	405,491	305,639	518
中区	44.23	241,483	121,241	120,242	105,068	5,460
東区	46.29	127,894	64,177	63,717	48,168	2,763
西区	114.40	114,399	56,608	57,791	39,218	1,000
南区	47.02	103,442	52,020	51,422	37,859	2,200
北区	295.59	95,088	46,658	48,430	32,648	322
浜北区	66.51	91,422	45,295	46,127	30,166	1,375
天竜区	944.00	34,094	16,332	17,762	12,512	36



浜松市天竜区(緑色)

<http://ja.wikipedia.org/wiki/ファイル:地図-浜松市天竜区-2007.png>

2、道の駅、二つの方向性

①「全国集客型」

モデルの基本は富士川楽座である。富士川楽座は高速道路と一般道を結んでいるという特殊性もあってか、全国でも集客数の多い道の駅の一つである。浜松にも富士川楽座と同じく東名高速道路が通っている。近年モータリゼーションや高速道路の一律料金化、無料化が進み、ますます高速道路の利用者が増えることが見込まれるため、浜松にこのようなモデルの道の駅を作ることで富士川楽座のような集客効果が十分に期待できることになる。



©2010 Google

しかし、単に富士川楽座と同じようなものを作るだけでは政策提言とは言えない。浜松独自の特色を出していく必要があるのだ。

浜松市はとても多くの名産品に恵まれている。全国的にはうなぎやオートバイなどのヤマハが有名であるが、ガーベラは生産量日本一であり、餃子の消費量も全国一、二を争うほどであり、円形焼きとゆでモヤシが特徴の浜松餃子もある。これらはもちろん地元市民には有名である。数ある特産物を道の駅で全国へと紹介し、知名度を上げていけば浜松の発展につながっていくだろう。

富士川楽座では「富士川多雨県どんぶら」、「わいわい劇場」といった全国にその地域を知ってもらうための施設が設けられていた。浜松の道の駅においてもこのような場所は必要である。はたして何を紹介することができるだろうか。

やはり豊富な特産物を利用するのが効果的ではなかろうか。最近ではB級グルメといったものが流行っており、静岡県は富士宮市の「富士宮焼きそば」や静岡市の「静岡おでん」といったB級グルメを生み出している。B級グルメは地域振興にも効果があり、「富士宮焼きそば」を例に挙げれば、全国B級グルメ大会において第一位になった後、全国からの観光客が急増し、富士宮市全体が活性化した。うなぎや餃子など、せっかく多くの特産物を有する浜松であるからそれらを大いに利用すべきである。

B級グルメ等の特産物の他にも浜松が全国に誇る文化や観光地がいくつもある。まずは祭りだ。浜松で一番有名な祭りは「浜松祭り」で、浜松祭り独特のラッパの音色や凧揚げ合戦が特徴である。初子の誕生を祝い、タコを揚げたことが起源となっている。夜には豪華な屋台の引き回しを中心街で行われ、各地で行われる「激練り」も浜松祭りの醍醐味だ。浜松祭り以外にも「秋葉の火祭り」や「いなさ人形劇祭り」など大規模な祭りが行われており、浜松を紹介するうえで必要不可欠なものである。

次に、浜松には江戸幕府を築いた徳川家康にゆかりのある地が多いことだ。家康は駿河に侵攻する武田軍に対して遠州(現在の浜松周辺)にとどまり、浜松城を築いて武田軍と三方原の合戦で戦った。浜松城は家康の拠点であったのだ。さらにこの「浜松」という地名は家康が名付けたことも、浜松と家康との関係の深さを示している。浜松城は現在観光地になっており、この他にも正室の築山御前を殺めた太刀を洗った太刀洗の池や、その霊廟のある西来院、犀ヶ崖資料館など市内には13ヶ所の名所旧跡をたどる『家康の散歩道』があるのも魅力である。

浜松祭りや徳川家康だけではない。中田島砂丘や赤石山脈、天竜川といった自然も多い。道の駅を高速道路沿いに設置することで交通の利便性により人が集まりやすい。浜松を目的地とする観光客に対してもこうした魅力をここで紹介することで、リピーターの増加が期待できる。

全国集客型は道の駅自体の魅力もさることながら、その地のグルメや観光を紹介し浜松に観光に来たいと思ってもらうことが重要だ。要は地域発展のための道の駅であるため、道の駅に人を集めるだけでは意味がない。道の駅に来てもらったその後が肝心なのである。

道の駅をきっかけに浜松に興味を持ってもらうことが最大の目的ともいえる。

道の駅発展に伴い、地元企業が潤うといった効果も富士川楽座の成功例で示されている。全国集客型の道の駅はそれ自体の特殊性が売りである。アトラクションや施設を創設することによって、道の駅全体の利益につながるだけでなく地元の建設業や食品を売り出す農家など、さまざまな企業に対しても間接的に利益を生み出しているのである。浜松においても道の駅発展が浜松全体の発展につながることを期待したい。

② 「地域密着型」

「地域密着型」では「全国集客型」のような、単に道の駅の魅力のみでの集客や地域発展は難しい。鍵となるのは地域との連携である。富楽里は地域との結びつきが強く、地域の特産品の販売、観光紹介、体験コーナーなどの観光客や地元の来場者に再び来てもらうためのアピールなどに力を入れていた。

そして私達は浜松市の中で一番過疎化が進んでいる天竜区が、最も発展させる意義がある場所だと思い、どのようなことができるか検証することにする。

調べていく中で天竜区にはたくさんの観光地が存在することがわかった。土地の半分が森林で囲まれた天竜区は美しい自然に恵まれ、花見や紅葉狩り時にひととき観光客でにぎわうようだ。他にはキャンプ地や清流も多く、アウトドアを楽しむ人々も多い。そのような場所へ行く際の交通手段は自動車であるので、道の駅は途中で休息地として立ち寄ることができ、非常に便利である。そこで特産品を販売し、市内の他の観光地を紹介し天竜区へ市内・県内からの来場者を頻繁に訪れさせることが期待できる。

さて、どのような場所にすればいいか。地域密着型の代表例である千葉県富楽里を見てみる。富楽里は地域密着型といっても、富士川楽座のように高速道路 SA に併設された道の駅である。これは残念ながら天竜区だけでなく、一般的な地域では地理的な問題から容易に実現できない。地域密着型の道の駅は天竜区を含め全国各地の地域で実現できる形でないといけない。いかにその地域に適した独自の道の駅を作るかが、地域密着型を提案するうえで重点を置くべき所である。

富楽里は地域との関わりを深めるために農業体験を行い地域住民の協力を得ていた。そのような地域の長所を生かした道の駅作りは天竜区においても参考にしなければいけない所である。天竜区には日本で唯一の林業高校がある。それだけ林業が盛んなのである。したがって林業体験などどうであろうか。天竜区は大半が森林であり、このような体験が容易にできる。また、天竜川などの清流もあるため釣り体験もできる。これらはけっして都会では体験することのできないことであるため非常に貴重である。

過疎化が引き起こす問題は地元の消費の落ち込みである。したがって地産地消を推進し

ていくことが望ましい。富楽里を含む全国の数多くの道の駅は地元の農産物を販売している。同じく過疎化が進む天竜区もこれを取り入れるべきである。地産地消を続ければ地元の農家の利益になる。すなわち天竜区の農家の衰退を防ぐということにつながるのだ。

道の駅を設置する場所は観光地などの天竜区が有する娯楽地の近くが好ましい。全国集客型のような大規模な道の駅は期待できない。そのようなことから考えて観光に来る途中に休憩などで立ち寄る人が休憩の合間に、天竜区の特産品を買うことや林業体験、または新たな観光地の紹介を受けることによって新たなリピーターを生み出すことが地域密着型の役目と言える。そして日常的に農産物を購入するために訪れる地域の人も利用できるような親しみやすい場であることが望ましい。地域の人あつての道の駅なのである。

3、まとめ

私たちは今回、一つのモデルとして静岡県浜松市を取り上げ、浜松市の長所をいくつか生かした道の駅作りを提案してきた。しかし全国集客型のような地理的条件が満たされた場所がどこにもあるわけではない。全国のさまざまな地域でその地域の条件にあった道の駅が作られ発展のきっかけになるとの考えから今回の提案に至った。どれほど衰退が進んでいる地域においても必ずそこ独自の文化や名産品があるはずである。地域密着型においては全国集客型と比べ作る際の条件が幅広い。要はその地域に一番適した道の駅を提案していくのが重要である。

参考文献リスト

- ・ 関満博、松永桂子(2010)『農産物直営所／それは地球との「出会いの場」』新評論
- ・ 富士川楽座パンフレット
図1 (http://www.fujikawarakuza.co.jp/data/info_kan.html)
- ・ 橋本卓爾 (2008)『地方都市・農山村の活性化と地域産業複合体』
- ・ 橋本卓爾編(2008)『地域再生への挑戦』、日本経済評論社
- ・ 岡田知弘 (2005)『地域づくりの経済学入門 地域内再投資力論』現代自治選書
- ・ 南房総市、「データでみる南房総市」、南房総市ホームページ、2010/04/30 更新、
<http://www.city.minamiboso.chiba.jp/category/4-1-11-0-0.html>、2010/10/11 引用
- ・ 道の駅富楽里とみやま、「道の駅富楽里とみやま」、2010/10/05 更新、
<http://furari.awa.or.jp/>、2010/10/11 引用
- ・ 浜松市公式 WEB サイト 2010/10/20 更新
<http://www.city.hamamatsu.shizuoka.jp/> 2010/10/10 引用
- ・ wikipedia 2010/7/27 更新
<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%B5%9C%E6%9D%BE%E5%B8%82> 2010/10/09 引用
- ・ 浜松だいすきネット 2010/10/21 更新
<http://hamamatsu-daisuki.net/> 2010/10/09 引用
- ・ 天竜区エリアガイド
<http://homepage2.nifty.com/hct-suzuki/hokuen-index.htm> 2010/10/11 引用