

[論 説]

地方創生拠点としての道の駅への期待

津 田 康 英
麻 生 憲 一

はじめに

全国 103 箇所 に道の駅が登録あるいは設置されて以来、20 年余りを経てその数は 1,100 を超えた。当初は、道の駅に対して、どのような役割を担わせるのかについて十分に理解されているとはいえなかったが、全国で様々な試みがなされる中で、地域拠点としての役割も次第に明らかになってきた。現在、政府は、道の駅を地方に経済的好循環を行き渡らせる強力な成長戦略のツールと捉えており、国土交通省主導の下、地方創生の核となる「モデル型」の道の駅が選定され、地域拠点づくりとしての重点化政策が実施されている。近年、過疎化現象が全国的に問題視される中で、道の駅設置が地域振興や経済発展に大きく寄与するものと期待されている。

本論では、道の駅の登録の現状を踏まえた上で、地方創生にかかわる道の駅の機能を明示し、その役割について考察を行う。

1. 道の駅登録件数の推移

1993年4月22日、国土交通省により第1回目の登録書の交付が103箇所に対して行われた。1993年度内には合計122箇所、翌年には59箇所の道の駅が登録された。図1の道の駅の累計登録数¹をみると、制度発足3年目の1995年度にはすでに全国200箇所に道の駅の設置登録が進められていた。その後、政府による地方への補助事業の促進により全国の道の駅整備は一段と促進され、1996年度から道の駅の登録数は毎年80件前後で推移した。第12次新道路整備5ヵ年計画の下で、道の駅の登録件数は1999年度には500箇所を超え、制度発足10年目となる2002年度には701箇所、20年目の2012年度には996箇所が登録され、2016年10月時点で1,107箇所の道の駅が登録されている。

2001年1月の国土交通省の発足に伴い、それまで5年毎に単独で策定されていた道路整備計画は、2003年度以降は社会資本整備重点計画法に基づき施

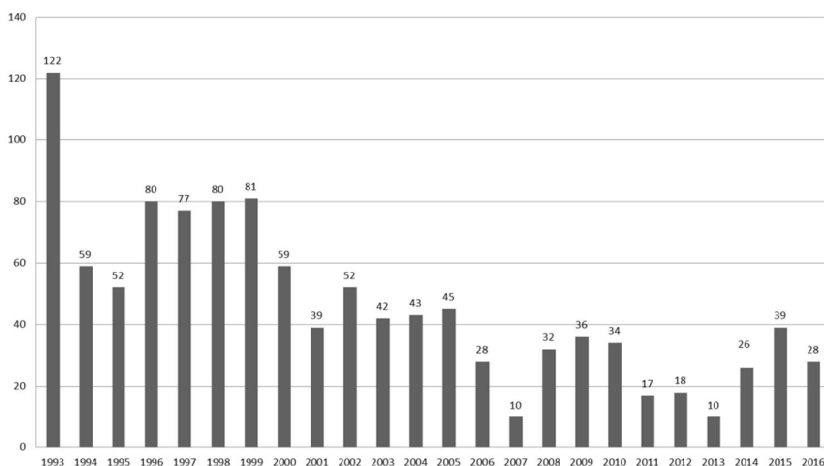


図1 道の駅登録件数の年度別推移 (2016年10月7日現在)

出所：国土交通省道路局のホームページより作成。

行され、他の社会資本整備（交通安全施設、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川など）との連携が一層求められるようになった。その結果として、道の駅の登録件数は2003年度からの10年間に於いて300箇所余りにとどまり、その数は発足当初の10年間に比べて半減した。しかし、近年、地方創生の議論の中で、道の駅の地域づくり拠点としての役割も見直され、徐々にではあるが増加の兆しも見えている。

2. 地方創生のための道の駅への政策的支援

2012年の暮れから始まった第2次安倍内閣の経済政策は、日経平均株価の上昇や円安相場などと相まって大企業を中心に企業業績が回復し始め、日本経済の再生の機運をもたらす中で順調な最初の1年を踏み出した。2014年4月に実施された消費税率の引き上げに対しても、株式相場下落や急速な円高が見られたが、その後は次第に株価の上昇と円安傾向が戻っていった。そうした中で地方や中小企業には経済政策の恩恵がないという世論の高まりや、地方の衰退に対する警鐘などから、地方の自立性を促し、地域の実情に応じた雇用の創出策と地域活性化に資する自治体の総合戦略に対する支援策として、いわゆる地方創生戦略が打ち出された。

地方創生本部の設立に続き、地方創生関連2法案が可決され、交付金による支援が可能になり、日本の再生は地方からという機運が高まってきた。しかし、地域が自ら考えて、自ら考えた再生計画に国が支援するという方針は、2004年の「地域再生推進プログラム」で提示されたものであり、2014年11月に改正された地域再生法は、この時に策定されたものである。この当時、交付金を含まない事例として豊後高田の「昭和の街並み」による地域づくりが注目を集めた。その一方で、農業や漁業の落ち込みや自由貿易の進展による食料自給率の危機感の高まりなどから、2007年には「地方再生戦略」の重要施策として「農商工連携」が打ち出され、2008年には農商工等連携促進法が施行された。

民主党政権交代後の 2010 年に提示された「新成長戦略」においては、6 次産業化法の施行がみられた。こうして経済産業省と農林水産省が連携して支援を行う体制が整い、その先である経済産業局と農政局がワンストップでいくつもの支援を行っていった²。

2004 年に始まった「地域再生推進プログラム」から 2010 年の「新成長戦略」を経て数多くの地域活性化事例が紹介されていった。これまでの地域活性化政策は、生産者への支援であり、こうした認定事業の大半は製造・開発に向けられていった。地域資源を活用した製品の開発について成功した例が数多く寄せられている。

ところが、地域の独自性を活かした製品を開発すればするほど、それをいかに流通させるかという問題が持ち上がってくる。しかし、生産者がそれを独力で解決するのは容易なことではない。近年、地域の小売商の衰退は著しく、買い物の中心は郊外のロードサイドにある大規模な小売店舗へとシフトしている。こうした大型店で販売しようとする厳格な取引契約を結ぶ必要があるが、これが小規模な生産者にとっては高いハードルになる。地域の産品を扱うことができる小売店は限られてきており、産直所や道の駅が頼みの綱となっている。

ほとんどの道の駅は何らかの販売施設を持っているが、大型で目立つようなものばかりではない。ところが道路地図を広げてみると、道の駅のシンボルマークによって所在地点が明示されており、カーナビゲーションで目的地を調べようすると、検索ジャンルから周辺の道の駅を探せるようになっている。道路には、数キロ先から案内標識が設置されており、所在が容易に分かるようになっている。地域によっては道の駅は観光地点とみられており、一定の集客実績³がある。

地方創生本部の設立宣言は 2014 年 9 月 3 日に発表されたが、それを先取りして 2014 年 8 月 28 日に国土交通省が行った報道発表によると「それ自体が目的地となり、まちの特産物や観光資源を活かしてひとを呼び、地域にしごとを生み出す核へと独自の進化を遂げ始めています。この進化する『道の駅』の機

能強化を図り、地方創生の拠点とする先駆的な取組をモデル箇所として選定し、関係機関が連携の上、計画段階から総合的に支援します。」として道の駅を地方創生拠点とするべく支援策を提示した。

道の駅は旧建設省時代に制度化され、国土交通省が登録認定の権限を引き継いでいるが、事業として支援できるのは道路関連部分に限定されている。道の駅の基本コンセプトになっている3つの機能のうち「休憩機能」と「情報発信機能」に関する設備や施設は道路関係予算で整備が可能な部分はあるが、「地域の連携機能」の事業については道路関係予算では整備できない。地域振興に資する施設を整備しようとするれば市町村独自の一般財源が必要である。これが十分でない場合は、総務省や農林水産省などの各種交付金や事業助成金の活用が不可欠になる。道の駅を設置しようとするれば、整備主体である市町村が全体構想計画を立案することから始まるが、実際にはその作成に先立って財源探しから始めなければならなかったのである。地方創生政策によってワンストップの支援体制がもたらされるようになれば、計画段階での市町村の負担軽減につながるであろう。表1は計画段階からの総合的支援の一例として2014年8月の報道発表時に提示されたものである。

応募にあたって支援対象となる道の駅の類型には、地域外から活力を呼ぶ「ゲートウェイ型」と、地域の元気を作る「地域センター型」の2つのタイプが設定された。「ゲートウェイ型」には主な機能として、インバウンド観光、観光総合窓口、地方移住等促進の3つが挙げられた。同様に、「地域センター型」では、主な機能として産業振興、地域福祉、防災の3つ挙げられた。選定結果は2015年1月に公表されたが、取り組みのレベルに応じて、「全国モデル」、「重点」、「重点候補」の3つに分けられた。それぞれの一覧を表2から表4にあげた。

表2は2014年に選定された「全国モデル」道の駅6箇所である。「ゲートウェイ型」では、総合観光窓口機能として3箇所が選定され、「地域センター型」道の駅では、産業振興機能として2箇所、防災機能として1箇所が選定された。

表 1 想定される主な支援メニュー

総務省	地域経済循環創造事業交付金
農 林 水産省	都市農村共生・対流総合対策交付金
	農山漁村地域整備交付金のうち、集落基盤整備事業・中山間地域総合整備事業
	農山漁村活性化プロジェクト支援交付金
	6次産業化ネットワーク活動交付金
	農林漁業の健全な発展と調和のとれた再生可能エネルギー電気の発電の促進に関する法律
	国産水産物流通促進事業
	産地水産業強化支援事業（強い水産業づくり交付金）
	離島漁業再生支援交付金
経 済 産業省	次世代自動車充電インフラ整備促進事業
	地域エネルギー供給拠点整備事業
	ふるさと名物応援事業
国 土 交通省	社会資本整備総合交付金（道路関係、市街地関係、公園関係、住宅相談・住情報の提供関係等）
	集落活性化推進事業
	河川環境整備事業
	直轄道路事業
	みなとオアシス制度
観光庁	地域公共交通確保維持改善事業
	地域観光環境改善事業
	観光地域ブランド確立支援事業

出所：国土交通省のホームページより転載。

表 2 2014 年度選定 全国モデル道の駅一覧

タイプ	主な機能	都道府県	登録年	駅 名
ゲートウェイ	観光総合	群馬県	1996	川場田園プラザ
		栃木県	1996	もてぎ
		千葉県	1993	とみうら
地域センター	産業振興	山口県	2001	萩しーまーと
		愛媛県	1996	内子フレッシュパークからり
	防 災	岩手県	1998	遠野風の丘

出所：国土交通省のホームページより作成。

地方創生拠点としての道の駅への期待

表3 2014年度選定 重点道の駅一覧

タイプ	主な機能	都道府県	登録年	駅名	備考
ゲートウェイ	インバウンド観光	北海道	1997	ニセコビュープラザ	
		栃木県	1997	那須高原友愛の森	
		千葉県	2014	発酵の里こうざき	
		静岡県		伊豆道の駅ネットワーク	
		兵庫県	新規	(仮称)神戸北	神戸フルーツ・フラワーパーク大沢 (2016 登録)
		愛媛県		しまなみ海道周辺「道の駅」	
	観光総合	北海道	新規	(仮称) あったか・あいろーど	
		岩手県	1993	高田松原	
		宮城県	2000	あ・ら・伊達な道の駅	
		秋田県	1997	象潟	
		山形県	新規	(仮称) よねざわ	
		福井県	新規	(仮称) 結の故郷	
		長野県	2005	あおき	
		愛知県	1998	どんぐりの里いなぶ	
		和歌山県	新規	(仮称) たいじ	たいじ (2015 登録)
		鳥取県	2005	神話の里白うさぎ	
		山口県	2004	螢街道西ノ市	
		佐賀県	1994	鹿島	
	移住	広島県	2001	クロスロードみつぎ	
		熊本県	1993	小国	
地域センター	産業振興	北海道	新規	(仮称) 当別	
		茨城県	新規	(仮称) 常陸太田	ひたちおおた (2015 登録)
		岐阜県	新規	(仮称) 大野	
		兵庫県	2005	但馬のまほろば	
		鳥取県	新規	(仮称) にちなん	にちなん日野川の郷 (2015 登録)
		島根県	1993	ゆうひパーク浜田	
	地域福祉	千葉県	2004	つどいの郷むつざわ	
		長野県	新規	(仮称) 田切の里	田切の里 (2016 登録)
		新潟県	2000	瀬替えの郷せんだ	
		高知県	1993	ゆすはら	
		福岡県	1999	うきは	
	防災	福島県	新規	(仮称) いなわしろ	猪苗代 (2016 登録)
		新潟県	1999	あらい	
		和歌山県	新規	(仮称) すさみ	すさみ (2015 登録)
		高知県	1998	かわうその里すさき	

出所：国土交通省のホームページより作成。

表4 2014年度 重点道の駅 候補一覧

タイプ	主な機能	都道府県	登録年	駅名	備考	
ゲートウェイ	インパウンド観光	北海道	新規	(仮称) 男爵いもパーク		
		埼玉県	新規	(仮称) おけがわ		
		山梨県	2004	こぶちさわ		
		石川県	新規	(仮称) 白山		
		兵庫県	2006	ようか但馬蔵		
		兵庫県	2013	福良		
		岡山県	新規	(仮称) 彩葉茶屋美作インター店		
		徳島県	2008	大歩危		
		熊本県	2008	阿蘇		
	鹿児島県	2000	奄美大島住用			
	観光総合	北海道	1993	摩周温泉		
		千葉県	2000	しょうなん		
		神奈川県	新規	(仮称) サザン茅ヶ崎		
		新潟県	2013	パティオにいがた		
		岐阜県	1994	賤母		
		愛知県	1993	田原めっくんはうす		
		三重県	1999	奥伊勢おおだい		
		京都府	2003	丹後あじわいの郷		
		京都府	新規	(仮称) 久美浜一区まるごと		
		京都府	2002	舞鶴港とれとれセンター		
		兵庫県	2001	北はりまエコミュージアム		
		兵庫県	1999	とうじょう		
		奈良県	新規	(仮称) たわらもと		
	徳島県	2004	日和佐			
	熊本県	1999	きくすい			
	宮崎県	1994	北川はゆま			
	移住	北海道	新規	(仮称) バルーン		
		岡山県	1994	あわくらんど		
	地域センター	産業振興	北海道	1993	南ふらの	
			北海道	1996	おとふけ	
			北海道	1997	ビア21しほろ	
			青森県	1993	しちのへ	
群馬県			1994	上野		
埼玉県			2004	いちごの里よしみ		
石川県			新規	(仮称) はくい	のと千里浜 (2016 登録)	
長野県			2000	信州新野千石平		
岐阜県			1993	明宝		
三重県			1994	パーク七里御浜		
岐阜県			新規	(仮称) 養老の郷		
愛知県			新規	(仮称) とよはし		
京都府			新規	(仮称) 南山城村	お茶の京都 みなみや ましろ村 (2016 登録)	
京都府		1994	シルクのまち かや			
奈良県		新規	(仮称) かつらぎ	かつらぎ (2016 登録)		
奈良県		1997	宇陀路大宇陀			
地域福祉		千葉県	新規	(仮称) ほた小学校	保田小学校 (2015 登録)	
		新潟県	1997	いりひろせ		
防災		新潟県	2012	南魚沼		
		愛知県	1999	アグリステーションなぐら		
	三重県	新規	(仮称) おわせ			

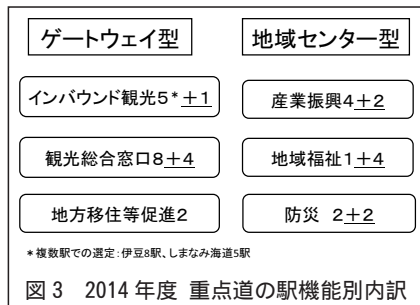
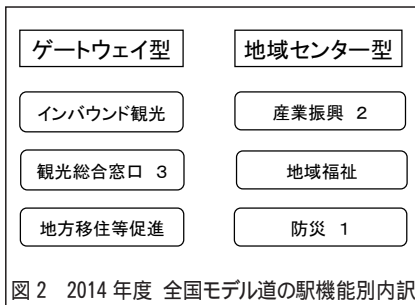
出所：国土交通省のホームページより作成。

地方創生拠点としての道の駅への期待

表3は、「重点」道の駅35件の一覧である。その内訳をみると12箇所が新規登録予定になっている。登録済であっても新設の場合は運用開始になるわけではない。例えば「発酵の里こうざき」は2014年10月に登録を済ませていたが、実際の営業は2015年4月29日に始まっている。これ以外は登録後10年あるいはそれ以上を経過しているところである。2014年度に「重点」として選定された道の駅のうち三分の一は新規登録されたところで、二分の二は長期間営業しているところというように、大きく二つに分かれた。次に表4は、「重点」道の駅の候補に選定された49箇所の一覧であるが、そのうち15箇所が新規登録予定になっている。重点候補の方は、登録後数年のところも選定された。

次に機能別内訳を図2から図4に明記する。まず図2の「全国モデル」道の駅の主な機能別内訳をみると観光総合窓口、産業振興、防災に関して優れた機能を継続的に発揮しているところが選定されたが、インバウンド観光、地方移住等促進、地域福祉に関しては選定されたところなかった。

図3は「重点」道の駅に選定された35件について機能別の内訳を表しているが、最も数が多かったのは観光総合窓口の12箇所、次がインバウンド観光と産業振興の6件、次が地域福祉の5箇所、防災の4箇所、そして一番少なかったのが地方移住等促進であった。「重点」に選定された道の駅の場合は、重点支援を行えば、ある機能に関しては効果的な取り組みが期待できるというもの



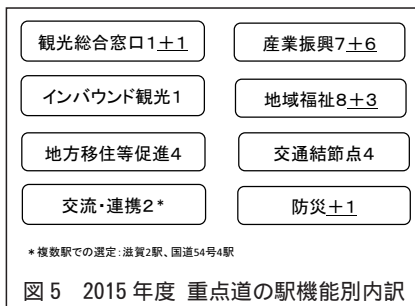
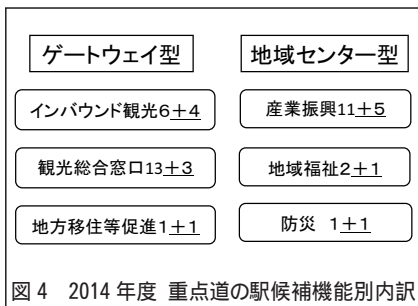
であり、「モデル」道の駅のように成果が上がっているというわけではない。図4の「重点候補」の内訳と比較してみてもよく似た選定結果になっている。次にそれぞれの機能にはどのような項目が求められているのかをみていくことにする。

「ゲートウェイ型」に分類されているインバウンド観光に求められる項目としては、外国人観光案内、地域の産品を購入する際の免税対応、外国発行のクレジットカードが使用可能なATM、フリー Wi-Fi スポットの設置、電気自動車向けEV充電設備などがあげられている。

観光総合窓口求められる項目では、観光協会と連携した地域全体の観光案内、宿泊やツアー予約ができる旅行業免許の取得、知的好奇心を刺激するような地域の史実・文化などに接する機会の提供、地域資源を体験する機会の提供などがあげられている。

地方移住等促進については、移住に必要な住居・就労等の総合的な情報提供、若者が地域の魅力を実感できる機会の提供、運営スタッフの公募等による雇用機会の創出、ふるさと納税に関する情報提供などの項目があげられている。

「地域センター型」に分類されている産業振興については、地域の特産品によるオリジナル商品の開発、地元生産者からの調達、地域産品の加工施設と販売施設の設置などの項目があげられている。地域福祉については、医療サービスと行政サービスが一か所で受けられるようにすること、高齢者への宅配サー



バス、高齢者に対応したバリアフリーの住宅、コミュニティ・バス等の停留所、ガソリンスタンドの設置などの項目があげられ、防災に関しては、広域支援部隊が立寄り又は滞留可能な場所の提供、非常食の保管や非常用電源、平時の防災教育などの項目があげられている。

機能ごとに提示された項目について求められる対応を考察してみると、インバウンド観光に関しては設備の部分が大きく初期投資の財源が確保できれば達成できるものが多い。観光総合窓口と産業振興に関しては、いくつもの道の駅がすでに何らかの取り組みを行っているので、それを充実、発展させようとしており、観光振興や産業振興に関しては選定数が多い。しかし、移住対応、福祉対応、防災対応については選定数が少ない。

防災に関しては、購入費用だけでなく保守点検や数年おきに備蓄品を買い替えるなどの維持費用を継続的に負担する必要がある。また救援部隊の活動場所や被災者受け入れの施設を確保するには地域の防災計画との調整から始めなければならない、道の駅の運営管理だけで完結する問題ではない。地方移住促進と地域福祉に求められる項目には、専門家やスペシャリストでなければ対応が困難なものがあり、人材の確保がハードルになる。またそれらの対応に必要な知識やノウハウ、技能やスキルは道の駅の運營業務と関連性が薄い。移住、福祉、防災に関する対応は道の駅には荷が重すぎるのかもしれない。

2015年度には「地方創生等に資する地産地消の促進及び小さな拠点の形成等を目指した」企画提案が募集され、主な機能として「交通結節点」と「交流・連携」が追加された。2016年1月に公表された選定内容は前年度とは異なり、全国モデル道の駅や重点道の駅候補は選定されなかった。表5は選定された38件の重点道の駅の一覧である。表4を見比べてみると2014年度に選定された重点候補の11箇所が2015年度の重点に選定されていた。しかし前年の重点候補時と同じ機能分類で選ばれていたのはそのうち3箇所に過ぎなかった。ところで、2015年度に選定された「重点」道の駅のうち11箇所が新規登録予定であった。

表5 2015年度選定 重点道の駅一覧

主な機能	都道府県	登録年	駅名	備考
産業振興	岩手県	1995	たろう	
	茨城県	2015	常陸大宮	
	山梨県	新規	(仮称) つる	つる (2016年登録)
	千葉県	2015	季楽里あさひ	
	長野県	新規	(仮称) さくみなみ	ヘルシーテラス佐久南 (2016年登録)
	富山県	新規	(仮称) くるべ	
	三重県	1994	パーク七里御浜	
	滋賀県	2015	浅井三姉妹の郷	
	京都府	新規	(仮称) 南山城村	お茶の京都 みなみやましろ村 (2016年登録)
	大阪府	2003	かなん	
	鳥取県	新規	(仮称) ことうら	琴の浦 (2016年登録)
	徳島県	新規	(仮称) 美馬	
	沖縄県	2014	ぎのぞ	
地域福祉	青森県	1999	よこはま	
	福島県	新規	(仮称) までい館	
	群馬県	2003	しもにた	
	新潟県	新規	(仮称) たがみ	
	長野県	2000	信州新野千石平	
	岐阜県	1993	明宝	
	岐阜県	1997	飛騨金山ぬく森の里温泉	
	奈良県	新規	(仮称) かつらぎ	かつらぎ (2016年登録)
	山口県	2013	ソレーネ周南	
	福岡県	2004	たちばな	
長崎県	2001	彼杵の荘		
交通結節点	北海道	1997	ピア21しほろ	
	福井県	2011	若狭おばま	
	三重県	1999	興伊勢おおだい	
	宮崎県	1994	北川はゆま	
防 災	愛知県	新規	(仮称) とよはし	
観光総合窓口	福井県	新規	(仮称) 恐竜渓谷ジオパーク	
	京都府	2003	丹後王国「食のみやこ」	旧「丹後あじわいの郷」
インバウンド	秋田県	1994	ふたつい	
地方移住等促進	北海道	1995	あっさぶ	
	群馬県	1994	上野	
	香川県	1999	たからだの里さいた	
	熊本県	2008	阿蘇	
交通・連携	滋賀県		竜王かがみの里 (2003) アグリパーク竜王 (2015)	
	広島県		国道54号沿線「道の駅」	ゆめランド布野 (1996) 赤来高原 (1996)
	島根県			頓原 (1993) 掛合の里 (1993)

出所：国土交通省のホームページより作成。

図5は2015年度に選定された重点道の駅の機能別内訳である。前年度との大きな違いは、観光総合窓口とインバウンド観光の選定数が前回に比べて非常に少ないこと、地域福祉での選定数が多かったことの2つである。

地域創生に資する道の駅に対する支援制度の3年目となる2016年度は応募テーマを設定し、開駅から10年以上のものに限定した。表6は中山間地域及び漁村地域で取組の実績があるとして選定された住民サービス部門モデル道の駅の一覧である。

表6 2016年度住民サービス部門モデル道の駅一覧

都道府県	登録年	駅名	取組の特長
埼玉県	1999	両神温泉薬師の湯	高齢者の生きがい作り
岐阜県	2002	桜の郷荘川	健康増進の取組
京都府	2005	美山ふれあいの広場	行政サービス・福祉サービスの連携
岡山県	1997	鯉が窪	行政窓口・診療所を集約
香川県	1996	小豆島オリーブ公園	利益を福祉関連施設に還元
宮崎県	1999	酒谷	収益を自治組織に還元

出所：国土交通省のホームページより作成。

今後、道の駅の重点支援の方向性は地方創生に資する取り組みとして多様な展開をしていくかもしれない。ここ数年、道の駅は地方創生拠点として期待されており、市町村合併以降は一つの自治体に多くの道の駅を抱えるところもある。千葉県南房総市や岐阜県高山市の8箇所、和歌山県田辺市や富山県南砺市の7箇所が多い順にあげられるが、それぞれの道の駅にどのような機能を求めていくのが今後の課題であろう。

3. 道の駅「とみうら」枇杷倶楽部の取組

南房総市は8つの道の駅を抱える自治体である。合併当初の2006年には市

内に7つの道の駅があったが、2012年に道の駅「和田浦 WA・O!」が登録され、高山市と並んで最も多くの道の駅を抱えることになった。南房総市の市域は館山市を取り囲むようにして房総半島南部に広がっている。観光客の多くが半島を周遊するので、道の駅のネットワークによってこの地域の魅力を高めるのに一役かっている。これらの8つの道の駅の一つが2014年に全国モデル道の駅に選定された「とみうら」である。

道の駅「とみうら」は千葉県で最初に登録された道の駅である。道の駅の運営は中核施設である枇杷倶楽部⁴が担っている。枇杷倶楽部の取組は地域外からの活力を呼ぶゲートウェイ型の観光総合窓口となっていると評価され、全国モデル道の駅に選定された。枇杷倶楽部は2000年に道の駅グランプリ最優秀賞に選ばれており、関東では最も著名な道の駅の一つである。枇杷倶楽部の沿革を辿ってみると、当初より道の駅に登録を視野に入れていたわけではなかった⁵。当時の富浦町長であった遠藤一郎氏が発した地域情報の発信基地作りの指示が出発点であるが、具体的な構想は指示を受けた加藤文雄氏が中心となって数年かけて練り上げられたものである。

指示を受けた1990年代初めはバブル経済の終焉とともにいくつものリゾート計画が破たんした時期であった。東京湾アクアラインの着工も既に始まっており、1971年に450軒はあったといわれている民宿が1998年までには75軒に減るといふ、5,000人余りの旧富浦町にとっては対応が難しい大きな環境変動にさらされていた。旧富浦町は平坦地が少なく丘陵地が大半を占める地形を活かして枇杷の生産が盛んな地域であったが、その活用法のめどがついていなかった。

特産品の開発に着手するために1991年に富浦の味加工センターが設立⁶された。翌年には富浦町産業振興センター設立計画が立案され、地域振興構想が具体化していった。富浦の味加工センターの職員は3名いたが、そのうちの2名と町職員1名を合わせた3名が中心となって、駅前での観光案内やツアーバス車内での販売、仮設店舗の運営などを行っていた。富浦の味加工センターは

1993年に株式会社とみうらに改組されるが、この2年間のツアーバス等への対応の経験によって、観光客に対するニーズや対応のノウハウを蓄積した。

枇杷倶楽部開業後は、特産品の開発と並行して、ツアーの企画や営業、ランドオペレーターとしてのスキルを蓄積していった。地域にある小さな資源を束ねてメニューとし提案するなど団体客が受け入れ可能な体制⁷を作っていた。2001年にポータルサイトを設けたが、周遊する観光客の目線に立って、旧富浦町内だけにとどまらず、周辺自治体を含めた房総半島南部全体の情報発信をするとともに、地域の登録事業者が簡単に情報をアップデートする仕組みを作った⁸。

4. 結びにかえて

地域振興を考えるにあたっては販路の問題をどう克服するのが議論されるが、道の駅で商品を開発してもそれが解決にはならない。道の駅は販路ではあるが、施設内での販促努力だけで集客が可能となる訳ではない。集客するには地域の情報発信拠点となり、それへの対応を行える体制づくりも必要となる。地域振興の取組は、助成金などの影響からとすれば内向きになりがちであるが、枇杷倶楽部の取組は設立以前から地元地域の人々だけでなく広域的に収益を還元する構想があり、観光客の目線に立って自らが所属する自治体以外の情報も積極的に発信していったので、町村合併後も情報提供の面では域内の連携がスムーズにでき、さらに域外の近隣市との連携をも広めている。

注

- 1 2003年と2012年に2箇所が登録抹消されており、各年の登録数の合計が現在の登録数と同じにはならない。
- 2 独立行政法人中小企業整備基盤機構編『地域のおいしものづくり』同友館、2013年、「農の6次産業化と地域振興を考える共同研究会」編「6次産業化に係る施策について」

- (熊倉功夫監修、米屋武文編『農の6次産業化と地域振興』春風社、2015年、第4章 所収)、内藤啓介「参議院選挙と新成長戦略」『みずほリサーチ』第101号、pp.5-7.
- 3 観光庁が2009年に策定した観光入込客数の共通基準においては、観光地点として道の駅の記述がある。
 - 4 「とみうら」は第1回登録の道の駅であるが、枇杷倶楽部のオープンは1993年11月27日であり、制度発足時に新設された25箇所の道の駅の一つである。第1回の登録証が交付された103箇所の道の駅のうち77箇所が既に供用済み施設であり、それらは必ずしも地域連携を意識して整備された施設ではなかった。
 - 5 八甫谷邦明(2008)「富浦町の観光まちづくり」『季刊まちづくり』No.19, p.5.
 - 6 加藤文男「『道の駅』の販売戦略」『月刊観光』2000年11月、pp.46.
 - 7 詳細は、城福健陽、後藤貴康「黒字経営を続ける(株)とみうらの戦略」pp.155-162。(石井淳蔵・高橋一夫『観光のビジネスモデル』学芸出版社、2011年、第10章所収)
 - 8 ポータルサイトの詳細については、篠原茂幸「『道の駅』から南房総全域の情報発信」『道路行政セミナー』第15巻1号、p.22.

参考文献

- 麻生憲一・津田康英(2015)「『道の駅』設置における内生的効果と外生的効果」『奈良県立大学研究季報』第25巻第4号、pp.1-13.
- 麻生憲一(2015)「『道の駅』設置と観光および防災インフラとしての役割」関西学院大学産研叢書38『公共インフラ整備と地域振興政策』中央経済社、pp.240-255.
- 麻生憲一・津田康英(2014)「『道の駅』設置に関する実証分析」『神戸学院大学経営学論集』第11巻第1号、pp.15-27.
- 飯島聡太郎他「株式会社とみうら『道の駅とみうら枇杷倶楽部』から学ぶ地域資源の活用法」IIR Case Study Case#12-03, 一橋大学イノベーションセンター、2012年
- 石井淳蔵・高橋一夫『観光のビジネスモデル』学芸出版社、2011年
- 加藤文男「『道の駅』の販売戦略」『月刊観光』2000年11月、pp.44-47.
- 熊倉功夫監修、米屋武文編『農の6次産業化と地域振興』春風社、2015年
- 熊野稔、堺祐太(2010)「『道の駅』のサービスに関する駅長の評価について その2、中国地方の道の駅の外部空間を事例として」『日本建築学会大会学術講演梗概集』、pp.499-500.
- 建設省道路局監修(1993)『道の駅の本 個性豊かなにぎわいの場づくり』ぎょうせい。
- (財)国土技術研究センター道路政策グループ(2012)「平成23年度東日本大震災を考慮した道の駅に関する研究」
- (財)国土技術研究センター、NPO人と道研究会(2013)『道路の防災に関するアンケート』調査結果概要。
- 国土交通省 道路局 国道・防災課「『道の駅』の災害時における活用について」『道路行政セミナー』MARCH 3, pp.1-7.
- 篠原茂幸「『道の駅』から南房総全域の情報発信」『道路行政セミナー』第15巻1号、pp.

15-17.

- 独立行政法人中小企業整備基盤機構編『地域のおいしものづくり』同友館、2013年
関満博・酒本宏(2011)『道の駅』、新評論。
多摩大学地域活性化マネジメントセンター編(2012)『東北「道の駅」の震災対応の実態と
新しい役割』『多摩学電子新書』Vol. 4。
津田康英・麻生憲一(2013)『「道の駅」における登録と機能の広がり』『奈良県立大学研究
季報』第23巻第4号、pp. 25-47。
独立行政法人中小企業整備基盤機構編『地域のおいしものづくり』同友館、2013年
内藤啓介『参議院選挙と新成長戦略』『みずほリサーチ』第101号、pp. 5-7。
蓮見有敏(1992)『「道の駅」について』『道路行政セミナー』JUNE 6, pp. 75-81。
八甫谷邦明『富浦町の観光まちづくり』『季刊まちづくり』No. 19, pp. 3-10. 2008年
檜田幸伸(2012)『「道の駅」の防災拠点化』『四国技報』第11巻第22号、pp. 22-26。
松田泰明(2011)『道路防災講演会話題提供 「道の駅」の防災機能と平常時の魅力につい
て考える』『北の交差点』Vol. 29, pp. 16-19。
「道の駅」懇談会(1993)『「道の駅」に関する提言』『道路』第624号、pp. 57-62。
「道の駅」駅長会議(1992)『各地の「道の駅」の駅長さんが語る「道の駅」はなぜ造られ、
何を目指しているか』『道路行政セミナー』DECEMBER 12, pp. 8-27。
宮原育子・庄子真岐・内山清(2013)『第5節観光 進まない復興と新たな可能性』、東北
大学大学院経済学研究科地域産業復興調査プロジェクト編『東日本大震災復興研究』、
pp. 163-181。
山形耕一、地域交流センター(1995)『道の駅概念と計画』(建築思潮研究所編『建築設計
資料 53 道の駅』建築資料研究社、1995年所収、pp. 4-32.)
山田篤司(1990)『平成二年度道路関係予算 道路環境保全対策の推進』『道路行政セミナー』
May 5, pp. 48-53。
和歌山県土木部道路建設課(1992)『和歌山県における「きのくに一里塚」整備事業につい
て』『道路行政セミナー』JULY 7, pp. 35-44。
松田泰明、高田尚人、新井健(2012)『道の駅の被災状況と地域貢献』『寒地土木研究所月報』
第705号、pp. 72-77。
山際裕司、加治屋安彦、上村達也(2004)『平成15年十勝沖地震をふまえた災害時の道路
情報の利用者ニーズ』『土木学会第59回年次学術講演会』『土木学会年次学術講演会講
演概要集』Vol. 59, No. 4, pp. 815-816。