

道の駅における利用者ニーズの分析と

地域振興の可能性

～内発的发展論を応用した道の駅規範モデルの提案～

An analysis to the needs of road station users

and the potentials for regional development

—The suggestion of the applied model of road station

of the theory of internal originating development—

3 年 25 組 17 番 佐々木 淑

3 年 3 組 17 番 志村 真歩

3 年 8 組 26 番 成田 モモ

3 年 23 組 28 番 田辺 信太朗

3 年 23 組 40 番 吉田 一生

道の駅における利用者ニーズの分析と

地域振興の可能性

～内発的发展論を応用した道の駅規範モデルの提案～

An analysis to the needs of road station users

and the potentials for regional development

—The suggestion of the applied model of road station

of the theory of internal originating development—

道の駅における利用者ニーズの分析と

地域振興の可能性

～内発的发展論を応用した道の駅規範モデルの提案～

An analysis to the needs of road station users

and the potentials for regional development

—The suggestion of the applied model of road station

of the theory of internal originating development—

キーワード

道の駅 地域振興 内発的发展

論文要旨

近年、エンターテイメント性が際立つ道の駅が増加している。遊園地や動植物園、温泉宿泊施設やプラネタリウム等、その施設内容は多様化し、観光地としてメディアに取り上げられる機会も多い。しかしながら、関満博氏・酒本宏氏は、道の駅はあくまで地域振興のための施設であるとし、道の駅の観光地化はこれら本来の役割を衰退させるのではないかと危惧している。そこで我々は、道の駅の観光地化が地域にもたらす弊害を分析し、その解決策として、宮本憲一氏が提唱する「内発的发展」の理論を考察することで、今日の観光型道の駅が地域振興に貢献するための指針を示す。序章では、道の駅が観光地化している現状を考察し、関氏・山本氏の議論に基づく課題を顕在化する。第一章では、高度経済成長から道の駅誕生に至るまでの経緯を説明し、経済成長の弊害としての「外来型開発」と、その打開策としての「内発的发展」の理論を説明する。第二章では、観光型道の駅の例として、我々が現地調査を行った二つの道の駅「田園プラザかわば」「ららん藤岡」を取り上げ、それぞれの施設内容と利用者ニーズを分析し、道の駅が地域振興の契機となるための要件を探る。第三章では、我々の提案として内発的发展の考え方を考慮した道の駅規範モデルを決定し、今後の指針を提案する。第四章は総括とする。

目次

序章

第一章 高度経済成長期の到来

第一節 道の駅の誕生

第二節 道の駅と内発的発展

第二章 観光型道の駅の考察

第一節 道の駅「田園プラザかわば」

第二節 道の駅「ららん藤岡」

第三節 利用者ニーズの分析

第三章 道の駅規範モデルの提案

第四章 総括

序章

今、「道の駅」が脚光を浴びてきている。道の駅とは、国土交通省により登録される、休憩施設と地域振興施設が一体となった道路施設である¹⁾。1993年に登録を開始し、2012年9月現在、全国に996箇所存在する。道の駅は、①道路利用者のための「休憩機能」、②地域の道路情報や歴史・文化・観光等の情報発信等の「情報発信機能」、③食事や地域の特産品を地域から提供する場としての「地域連携機能」という三つの機能を有し、“地域とともに作る個性豊かなにぎわいの場”として、地域の核となることが期待されている。

国土交通省道路局ではこれら三つの機能に関して、道の駅概要において以下のように規定している。①の機能は、長距離ドライブが増え、女性や高齢者のドライバーが増加するなかで、道路交通の円滑な「ながれ」を支えるため、一般道路にも安心して自由に立ち寄り、利用できる快適な休憩のための「たまり」空間としての機能である。

②の機能は、人々の価値観の多様化により個性的でおもしろい空間が望まれる時代において、これら休憩施設内で沿道地域の文化、歴史、名所、特産物などの情報を活用し多様で個性豊かなサービスを提供する機能である。

③の機能は、これらの休憩施設が個性豊かなにぎわいのある空間となることにより、地域の核が形成され、活力ある地域づくりや道を介した地域連携が促進される機能である²⁾。このように休憩機能から情報発信機能や地域連携機能へと機能の分化、分岐が進んだ背景には、道の駅が整備された90年代初頭からの経済状況がバブルから一気に真性デフレへと急激に変化したことが大きな要因として考えられる。つまり、急激なデフレの影響は第一次産物を大きな産業構造として持っていた地方の景況により大きい打撃をあたえ、さらにこれに急激に進行した高齢社会化が追い打ちをかけ、それに対して道の駅などへの期待が地域活性化に移行してきたと考えられる。

ところが、以上の3つの基本的な機能に対して、近年新設されつつある道の駅では新たにエンターテインメント性が際立って備わっているものが増大してい

る。つまり、当初は休憩施設および地域振興施設としての意味合いが強かった道の駅であるが、今日では多機能化の一途をたどり、温泉・宿泊施設を始め、スポーツ施設や動植物園、遊園地等といったレジャーのための付帯施設を有する道の駅が増大しているのである。かつて他の目的地へ向かう途中の立ち寄り所として位置づけられていた道の駅は、それ自体が目的地となり、観光地化が進んでいると言って良いだろう。

しかしながら、このようなエンターテインメント性を前面に押し出しつつある道の駅の状況に対して上記のような道の駅本来の機能が衰退してしまうのではないかと危惧する意見も存在する。関満博氏・酒本宏氏は次のように述べている。「以前は高速道路のサービスエリアに限りなく似ていたが、その後経験を深めるに従い、地域の特色が強く表現されるものになってきた。高速道路のサービスエリアは通過客の休憩所に過ぎず、地域との接点は乏しい。これに対して「道の駅」は、地域への「入り口」なのである。この点を象徴するのが、農産物の直売や郷土の伝統食・伝統菓子の提供であろう。そこには地域の人びとが登場し、「道の駅」に停泊する人びとと深い交流を開始していく。地元の人びととふれあい、地元の味を楽しむことができる「道の駅」は、幹線道路をただ通過するだけだったはずの道路利用者を惹きつけ、地域に新たな可能性をもたらしているのである³⁾。つまり、道の駅の特徴は「情報発信機能」と「地域連携機能」にあり、それら機能の充実による、利用者と地域とのふれあいが人々を惹きつけ、地域産業振興の契機となるというのである。関氏、酒本氏は以上のように、地域活性化のための本来の目的を見失った現在の道の駅の流行に対して警鐘を鳴らされているのである。

本稿では、道の駅が観光機能を重視しすぎることによって生まれた地域への弊害を分析し、その問題解決の糸口として特定地域の「内発的發展」をいかに促進するかという課題を一つのテーマとする。また、対照的な二つの道の駅の比較・分析を通して、道の駅が持続的に地域振興の要となっていくための規範モデルを提案し、今後の道の駅のあり方を示したい。

第一章 高度経済成長期の到来

第一節 道の駅の誕生

1960年頃の日本は大きく変化を遂げる時代であった。製造業、建設業、鉱業等の第二次産業が目覚ましい成長を遂げる高度経済成長を謳歌していたのである。技術の進歩による生産力の向上、所得増加による生活様式の変化などにより産業の構造は大きく変化した。

これらの成長に伴い、1960年頃の日本国内の交通も大きく変化していった。長距離輸送の手段が鉄道から道路交通にシフトし、幹線交通の円滑化を目的とした高速道路が次々と建設された。1965年には名神高速道路の開通、1967年には中央自動車道一部（調布～八王子）開通、1969年には東名高速道路の開通によって自動車利用者が急激に増加した。そして1965年には乗用車の輸入自由化の実施に伴い、海外メーカーとの技術連携を解消し、1966年には自動車生産台数がアメリカ、ドイツに次ぎ世界第三位となる大成長を遂げた⁴⁾。

このような自動車産業の発達、高速道路の建設による時間、距離の短縮により、多くの人々が遠距離の外出、通勤、近所への買い物へと自動車を利用する「モータリゼーション⁵⁾」の時代が到来した。このモータリゼーションの到来により、マイカーを利用し、遠距離へ出かける人が増加したため、地方や過疎地域に次々と新しい観光施設が創出された⁶⁾。

遠方の観光施設への訪問者が増加したことにより、高速道路、一般道路それぞれに、24時間自由に利用できる公的な休憩施設が求められるようになった。こうしたドライバーのニーズを受け、高速道路には、PA（パーキングエリア）⁷⁾やSA（サービスエリア）⁸⁾といった道路休憩施設が整備された。一方で一般道路には、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道路わきに現れはじめたものの、自家経営で営業時間もばらばらで、さらに地理的にも計算された立地ではなく、高速道路のような一定距離ごとに計画された施設でなかった点は否めなかった。そこで一般道においても高速道路付帯施設に近い施設が求められ、それに応じたのが「道の駅」である。

1991年1月、中国地域づくり交流会シンポジウムにおいて「道路に駅があってもよいのではないか」という提案がなされ、同年10月には山口県・阿武町、田万川町、岐阜県にて仮説の休憩・案内施設等を用いた「道の駅」の社会実験⁹⁾が行われた。翌年3月には道の駅シンポジウムが開催され、4月には栃木県で、7月から8月にかけては山口県阿武町・田万川町、島根県益田市で社会実験が実施されることとなった。山口県阿武町・田万川町は1991年の実施以来2度目の社会実験であった。同時期、岐阜県付知町、加子母村、丹生川村、久々野町、南吉城村、高山市、清見村の7駅でも社会実験が行われた。各地域での「道の駅」社会実験の成果は著しく、休憩機能だけでなく、地域振興の契機としての成果が見込まれることが分かった。こうした数々の実験を経て、ついに1993年4月に第一回「道の駅」登録証が交付されたのであるが¹⁰⁾、この時点では103箇所しか存在しなかった道の駅は、2012年9月現在では996箇所に設置され、増加の一途をたどっている¹¹⁾。

第二節 道の駅と内発的發展

このように、高度経済成長は道の駅という新たな制度を生み出す契機となったのであるが、一方では決して無視できない弊害が生じてしまった。成長と比例して、多くの自然や都市景観が犠牲になっていったのである。森林を切り崩して住宅地にし、川や堀を埋め立てて道路にし、高層ビルを建てるなど、高度成長はそれぞれの都市の独自の魅力を失わせ、どこも同じような経済空間に変えてしまった¹²⁾。道の駅の多機能化もまた、このような経済重視型の発展に他ならず、道の駅は地域活性化、地域への導入プログラムとしてよりむしろ、観光施設として画一化し、おのおのの地域の特色を失いつつある。

宮本健一氏は、これらの経済成長のもつマイナス面を直視し、今後の発展に役立てるための手立てとして「内発的發展¹³⁾」を構想した。宮本氏は、21世紀における発展の創出、発展の方法を考えたとき、鍵となるのは地域を単位として新しい経済発展のあり方を求める内発的發展ではないかと考え、「地域の企業・組合などの団体や個人が自発的な学習により計画を立て、自主的な技術開

発をもとにして、地域の環境を保全しつつ資源を合理的に利用し、その文化に根ざした経済発展をしながら、地方自治体の手で住民福祉を向上させていくような地域開発が『内発的发展（endogenous development）¹⁴⁾』（宮本,1989）であると定義した。すなわち宮本氏は、これまでの外来型開発の弊害¹⁵⁾を受けて、団体の組織力を利用・活用し、あくまでも「維持可能な開発」であることが重要だと考えたのである¹⁶⁾。

この理論は道の駅にも当てはめて考えることができる。経済を重視するが故に「情報発信機能」や「地域連携機能」の地域振興施設としての役割をおごなりにし、観光施設化した道の駅は、もはや地域の特色を持たず、他の観光施設あるいは他の道の駅からの差別化が困難である。それゆえ代替する観光地が出現すれば利用者の維持は難しくなり、地域の核となって地域振興に貢献することは不可能になるという不安定さを孕んでいる。道の駅による地域振興は、その持続可能性を保持するために内発的发展の理論を考慮する必要があると言える。

では、道の駅が観光地化する流れにある今日、地域の内発的发展はいかにして促進されるべきなのであろうか。次章では、観光機能が充実した二つの道の駅「田園プラザかわば」と「ららん藤岡」を比較・検討することによって、道の駅が地域の内発的发展に寄与するための要件を考察する。

第二章 観光型道の駅の考察

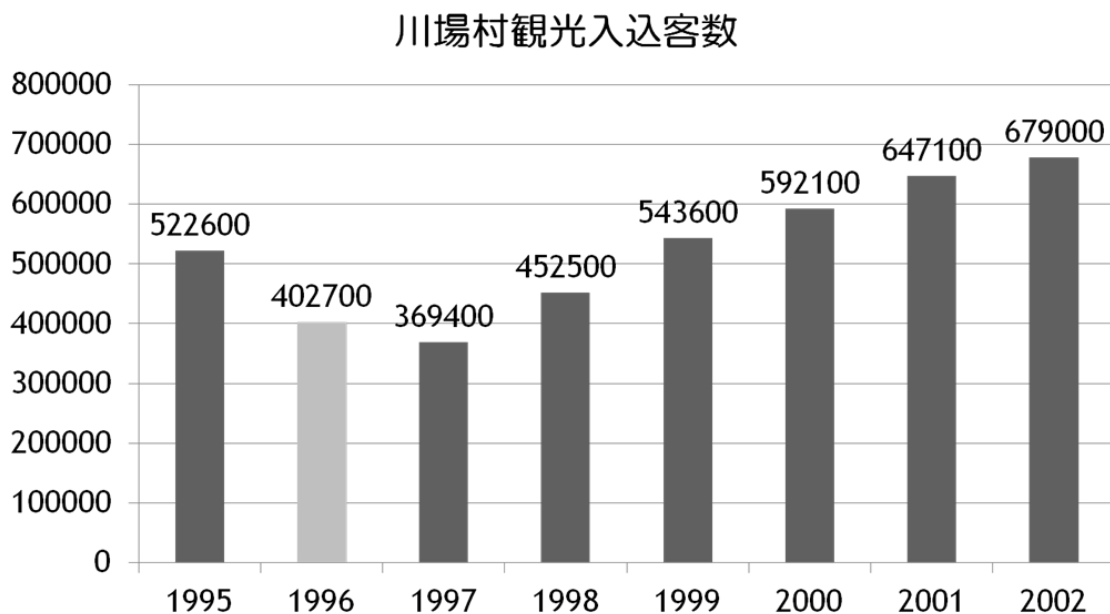
第一節 道の駅「田園プラザかわば」

「田園プラザかわば（以下田園プラザ）」は、関東「道の駅」連絡会が実施したアンケートで、2004年から2008年にかけて、5年連続第一位に輝いた道の駅である。道の駅に登録されたのは1996年であるが、当初から道の駅として整備された施設ではなく、1971年に過疎地域に指定された川場村が30余年にわたり一貫して実施してきた「農業＋観光」のむらづくりの集大成の事業とし

て整備された施設である。川場村は、1955 年国勢調査時の 5,376 人をピークに 1970 年国勢調査時には 4,109 人と、高度経済成長とともに急激な人口減少にみまわれ、翌年過疎地域の指定を受けることとなった。そこで川場村が手始めに取り組んだ事業が、圃場整備である。中山間地域ゆえに小規模農地が多かったことから、圃場を整備し、農地の集約化を図った。以後、スポーツ施設、レストハウス、温泉施設、そして地元小学校の旧校舎を活用した歴史民族資料館など、観光面での施設を整備し「農業＋観光」のむらづくりが本格化していった¹⁷⁾。川場村は 1971 年、世田谷区の基本計画の重点事業の一つである「第二のふるさとづくり」の区民健康村の選定に当たり、村のロケーション（田園風景）や、関越沼田 IC への世田谷区からのアクセス性、そして村の取り組みの姿勢についての調査の結果、世田谷区の区民健康村に選ばれた。そして 1981 年世田谷区と川場村との間で区民健康村相互協力協定（縁組協定）を締結することとなった¹⁸⁾。縁組協定後、候補地選定や地権者との折衝に 6 年を要し、1986 年に区民健康村として、川場村の富士山地区と中野地区にそれぞれ「ふじやまビレジ」、「なかのビレジ」が開村に至った。その後、「世田谷区健康村第二期の運営と整備に関する指針」を検討する過程で、6 万 5000 人に達していた区民健康村の利用者から、観光地として備えるべき機能として、観光案内所、トイレ、飲食の場、特産品購入の場の要望が多く寄せられていた。この頃すでに年間 30 万人もの観光入込客数を誇り、川場村の「農業＋観光」路線は軌道に乗っていたこともあり、観光地としての川場村が備える機能を集約する形で田園プラザの構想が、1991 年川場村総合計画の主要事業として位置づけられ、1993 年のオープンへと繋がった。運営主体は、第三セクターとして設立した株式会社田園プラザである。

1993 年のミルク工房の操業を皮切りに、以降ミート工房、ファーマーズマーケット、「そば処虚空蔵（こくぞう）」、ビール工房、パン工房、レストラン、物産館と順次操業し、1998 年にグランドオープンを迎えた。田園プラザは、開業 4 年目にして黒字に転換し、1998 年のグランドオープン以降は、売上金額、入場者数ともに右肩上がりの成長をとげており、川場村の「農業＋観光」の基本

理念を実現していくための重要な位置づけとなり、地域社会の発展に貢献している¹⁹⁾。



(群馬県統計情報提供システム <http://toukei.pref.gunma.jp/> 最終アクセス日：2012年8月22日より作成)

図 1 川場村観光入込客数の推移

平成 14 年度にて設立 10 周年を迎え、田園プラザでは着実にその効果・成果を生み出している。また田園プラザは村の入り口にあり、多くの観光客や村来者が利用するようになり、村の交通のターミナル機能を有するようになった。トイレ、電話、観光案内、休憩、買い物、食事、積雪時のチェーン脱着等色々機能があり、村来者の便宜を図っている²⁰⁾。さらに、昭和 51 年に北海道の現場より引退した「D51-561」蒸気機関車が田園プラザに持ち込まれ、長期にわたり川場村の観光拠点のシンボルとして活躍している。SL・D51 の見学・乗車をはじめ、車掌体験や日本で最大級の鉄道模型など、田園プラザの一番の名物として

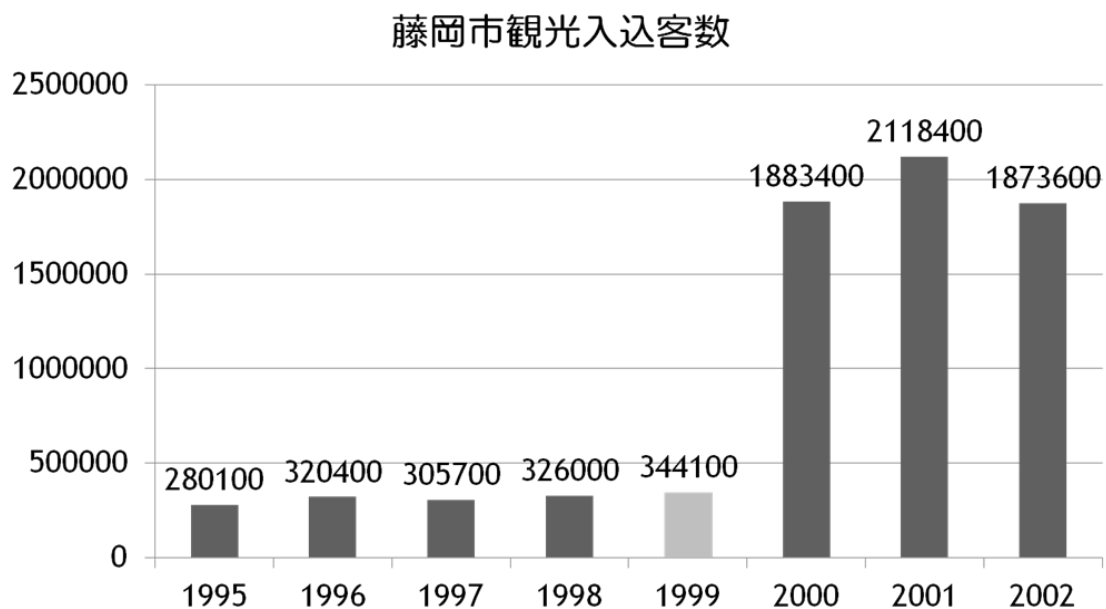


図 2 田園プラザ内を走る SL・D51 (田園プラザ HP より抜粋)

SL の D51 は大きな経済効果をもたらしている²¹⁾。

第二節 道の駅「ららん藤岡」

道の駅「ららん藤岡（以下ららん藤岡）」は、関東「道の駅」連絡会が毎年実施する「好きな道の駅ランキング」で 2009 年から 2011 年まで 3 年連続で一位を獲得した道の駅である。ららん藤岡は、1991 年 4 月 28 日に運営を開始し、人と地域の活性化を促進して、にぎわいとやすらぎの機能をあわせもつ交流空間となることを目指して整備された。



（群馬県統計情報提供システム <http://toukei.pref.gunma.jp/> 最終アクセス日：2012年8月22日より作成）

図 3 藤岡市観光入込客数の推移

以来約 9 ケ月で約 120 万人の入場者を挙げていたが、中核施設である花の交流館の入館者数が、同期間で 2 万 7,188 人、有料入館者数が 7,274 人と当初の見込み入館者数の 22%にとどまっており、当初は経営難が嘆かれていた。しかし、特定非営利活動法人ヒューマンコミュニケーション理事長の清水憲一による市民イベントの実施によって、現在ではららん藤岡の管理会社「株式会社クロスパーク」は第三セクターとしては極めて稀な黒字会社に転換した。市民イベン

トは、主に花の交流館やふれあい広場で行われる。花の交流館では藤岡ギター教室の発表会から写真展や盆栽展・書画展まで、多種多様なイベントが企画されてきた。ふれあい広場では「ららん藤岡感謝祭」が開催され、甘酒等の無料配布や茨城県海産物即売会、牛焼肉無料試食会等が行われている。ららん藤岡が3年連続で人気一位を獲得した要因の一つとして、アクセスの利便性があげられる。上信越自動車道「上り線（長野方面）」に併設し、直接アクセスが可能なハイウェイオアシスであるららん藤岡は、一般道からも立ち寄り可能である。また、高速バスのターミナルも施設内に併設されており、東京国際（成田）空港、東京国際（羽田）空港を始め、東京池袋・新宿・秋葉原行き、京都・大阪行き等の高速バスが発着している。また、市内循環バス、新町駅行きの急行バスも停車し、218台が停車できる1日600円の有料駐車場や待合室も完備している。また、前述のランキングの主な選定理由には、施設内で販売されている食料の充実が挙げられている。道の駅ららん藤岡には「肉の駅」が併設されている。株式会社群馬県食肉卸売市場が直営する肉の駅ららん店で、営業は群馬県内の玉村町、藤岡市の2箇所のみ、群馬県が誇るブランド「上州牛」「上州銘柄豚」やその加工品を直売している²²⁾。農産物直売所は、「アグリプラザ藤岡」が設置され、客層は地元市民4割、県内客3割、埼玉、東京など県外客は3割で、直売所としては珍しく広域的に集客している。また、ハイウェイオアシスの便宜上、訪問者の4割は高速道の利用客である²³⁾。

施設内で販売されているのは、地域の特産品ばかりではない。南北に分かれ



図4 メルヘンプラザ（ららん藤岡 HP より抜粋）

た「グルメプラザ」では、有名ラーメン店から、すし屋、洋菓子店まで、バラエティに富んだ飲食店を誘致しており、人気を博している。簡易販売所では外国産のフルーツやスナック菓子等も販売しており、特に地域の特産品の販売に拘泥している様子は見受けられない。

ららん藤岡の大きな特徴として、メルヘ

ンプラザと呼ばれるミニ遊園地の存在があげられる。道の駅内には、メルヘン観覧車、メリーゴーランド、バッテリーカーの他、コイン遊具が設置されており、休日は幼い子供でにぎわう。またららん藤岡は、中央の入水可能な噴水を囲むかたちで各施設が整備されており、このことも親子連れに人気がある要因の一つといえる²⁴⁾。

第三節 利用者ニーズの分析

我々は今回、観光地化した道の駅の現状を把握し、特定地域が内発的发展をとげるための要件を考察するために、群馬県川場村にある「田園プラザかわば」と、群馬県藤岡市にある「ららん藤岡」の二つの道の駅についてアンケート調査を実施した²⁵⁾。質問内容は、当日の利用目的をこちらが指定した12の選択肢の中から優先順位を付けて三つ挙げさせるものであり、同時に回答者が自宅から道の駅までに要した移動時間も質問した。調査方式は簡易調査²⁶⁾を採用した。調査日程は2012年9月3日、調査対象は当日各道の駅を訪れていた100名ずつである。なお、対象者の年齢、性別に関する区別はしないものとする。

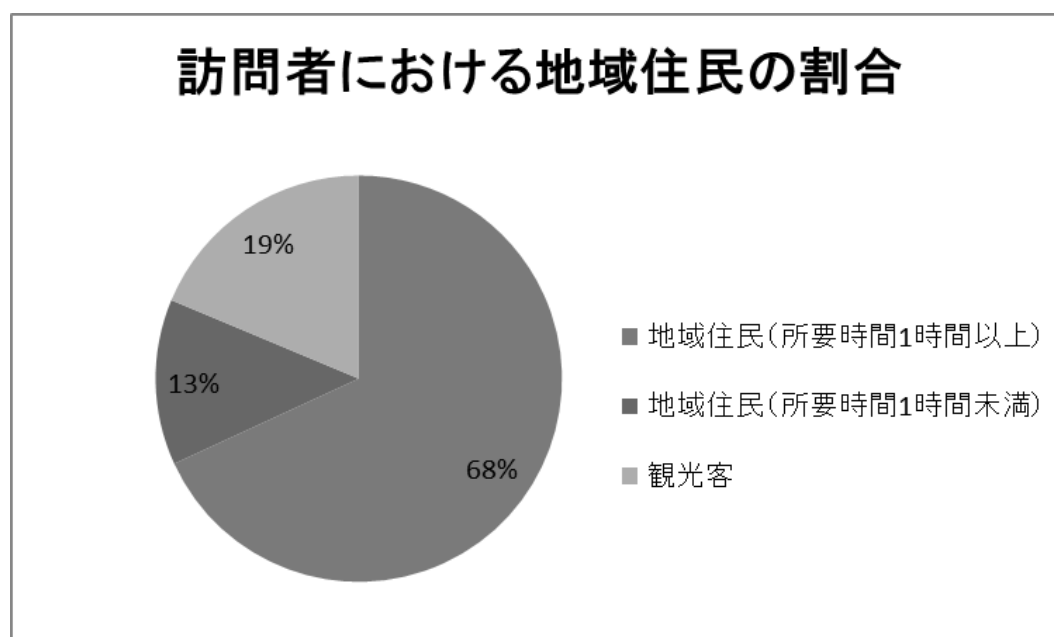


図5 田園プラザかわば訪問者における地域住民の割合（2012年9月3日の簡易調査により作成）

上の図は、田園プラザの訪問者の内訳をグラフ化したものである。これを見ると、地域住民の訪問者が約 8 割を占めていることが分かる。これは、道の駅と地域住民との関係が密接であることを示している。前章で述べたように、地域の内発的発展には住民参加が欠かせない。地域住民が主体的に集う道の駅は、地域の内発的発展に貢献するための要件を満たしていると言える。その意味で、田園プラザは地域の内発的発展に寄与しうる道の駅である。

以下に、ららん藤岡に関する同様のグラフを示す。

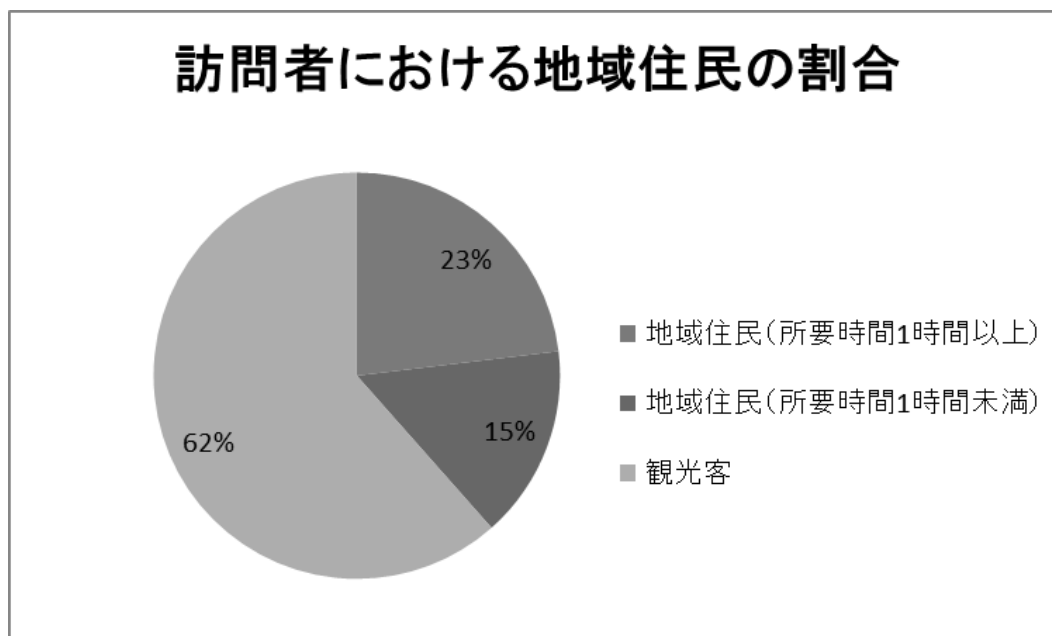


図 6 ららん藤岡訪問者における地域住民の割合（2012 年 9 月 3 日の簡易調査により作成）

地域住民の訪問者がほとんどである田園プラザに対し、ららんの地域住民の割合は 4 割弱にとどまっている。また、田園プラザ内では各施設に利用者の満足度を調査する質問票も設置されており、随時利用者の声が運営側に反映されている。このことから、田園プラザはららん藤岡と比較して住民参加の度合いが非常に高いことが分かる。

次に、利用者ニーズについて考察する。まず、田園プラザかわばで得られたアンケート結果を以下に表で示す。ただし、横軸の各項目を以下の三つに分類

して考える。

- ・観光機能：「自然とのふれあい」「各種体験施設」「宿泊・温泉施設」「SLの乗車および見学」「スポーツ」「バーベキュー」

- ・情報発信機能および地域連携機能：「農産物直売所」「郷土料理」「観光・交通情報」

- ・休憩機能：「休憩」

なお、「自然とのふれあい」という項目は、各地域に特有の気候や地形としての“自然”とのふれあいという意味合いではなく、観光のために人工的に建設されたピクニックスペースや散歩コースの利用を指す。

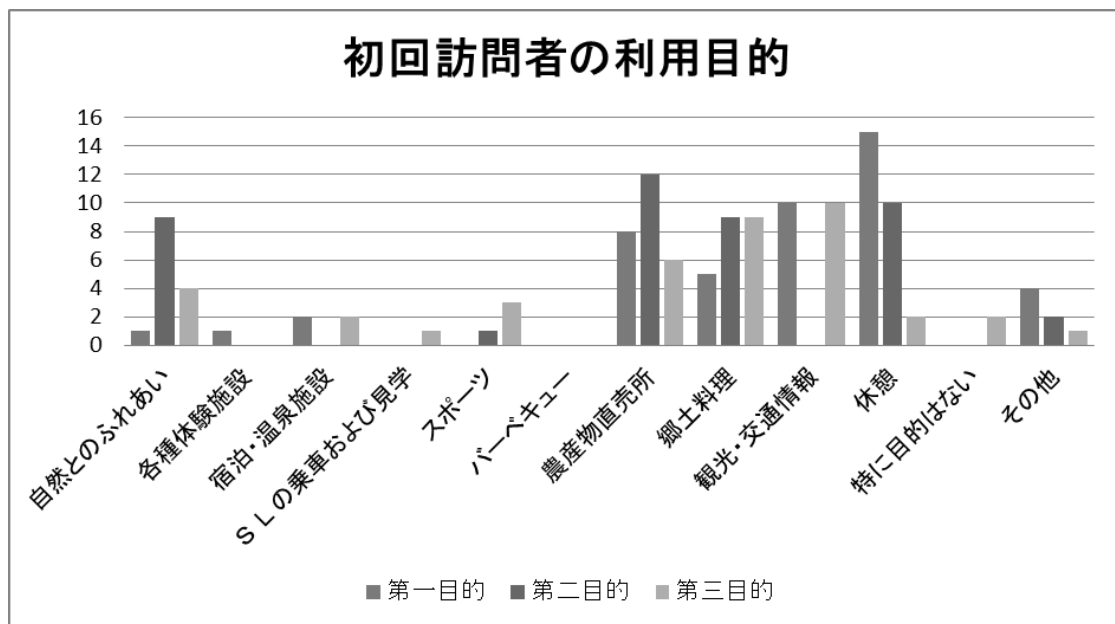


図 7 田園プラザかわばにおける初回訪問者の利用目的（2012年9月3日の簡易調査により作成）

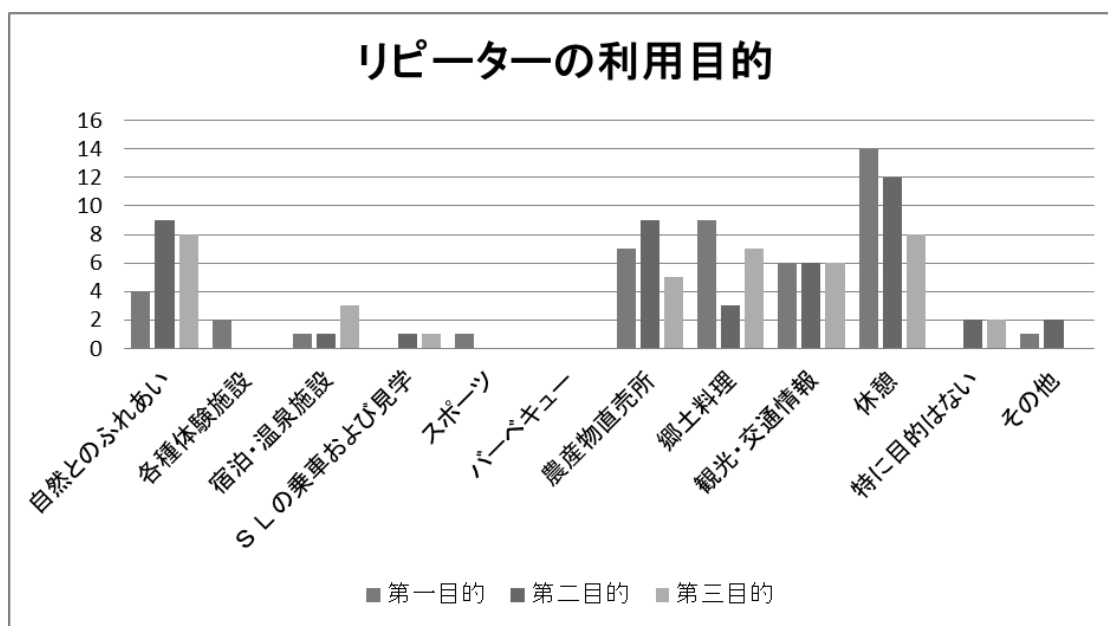


図 8 田園プラザかわばにおけるリピーターの利用目的（2012 年 9 月 3 日の簡易調査により作成）

まず目につくのが、初回訪問者、リピーター共に地域連携機能・情報発信機能を重視する利用者が多いという点である。休憩機能を除くと、情報発信機能および地域連携機能を第一目的とする利用者がほぼ半数を占める。また、第二・第三目的において、観光機能に分類される「自然とのふれあい」と回答した利用者が、初回・リピーター訪問者双方に関して高いことが分かる。

地域が内発的発展を遂げるためには、道の駅はそれ自体が地域の縮図である必要がある。つまり、道の駅は地域連携機能・情報発信機能を充実させ、地域固有の伝統や文化をもとに栄えていかなければならない。田園プラザの利用者は、これら二つの機能を求めて訪問している人がほとんどである。つまり田園プラザかわばは、利用者に地域振興のための施設として認知され、機能しているのである。

次に、ららん藤岡における同様のアンケート調査の結果を分析していく。横軸の分類は以下のとおりである。

- ・観光機能：「食事（郷土料理を除く）」「ミニ遊園地」「噴水」「自然とのふれあい」

- ・情報発信機能および地域連携機能：「農産物直売所」「郷土料理」「アイディア

作品展」「花の交流館」

・休憩機能：「休憩」

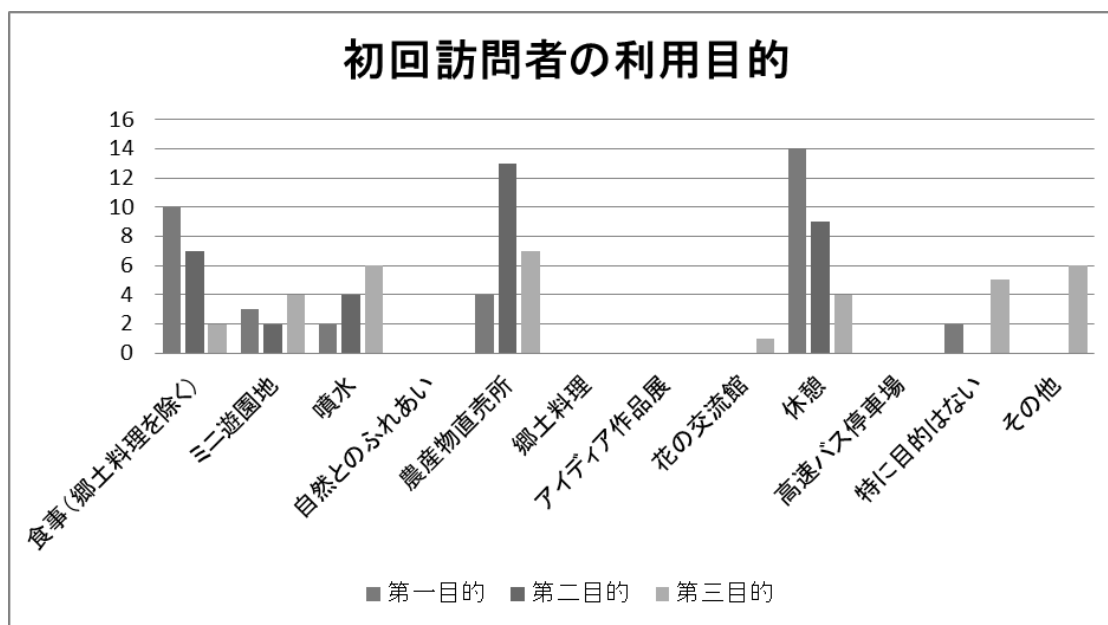


図 9 ららん藤岡における初回訪問者の利用目的（2012 年 9 月 3 日の簡易調査により作成）

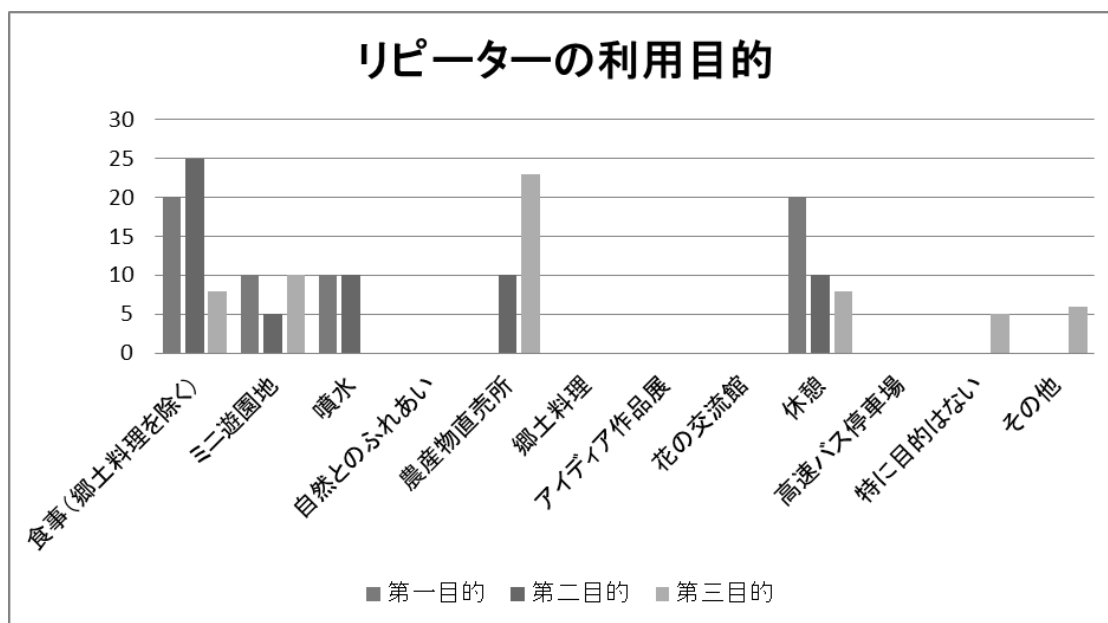


図 10 ららん藤岡におけるリピーターの利用目的（2012 年 9 月 3 日の簡易調査により作成）

田園プラザかわばに比べると、圧倒的に観光機能重視型の利用者数が多い。

他の道の駅にはない「ミニ遊園地」や「噴水」が利用者を惹き付けていると考えられる。また、情報提供機能および地域連携機能に関する回答は、農産物直売所がかろうじて利用者数を維持しているものの、第一目的をそれとするリピーターは一人もいなかった。

第一節、第二節で見てきたように、どちらも観光地型の道の駅であるという点で、田園プラザとららん藤岡は類似している。しかし、これらの道の駅にはある大きな相違点がある。それは、田園プラザは観光機能と「内発性」を両立しているということである。我々は内発性を、道の駅の三つの機能のうち「情報発信機能」、「地域連携機能」の二つに、地域住民の参加という要素を加えたものであると定義する。前述の田園プラザ利用者ニーズは、田園プラザにおける情報発信機能・地域連携機能の充実を明示している。この結果と図3に見える地域住民参加率の高さを考慮した結果、田園プラザは内発性を有する道の駅であることが分かる。情報発信機能および地域連携機能の充実により、道の駅は地域の縮図としてその伝統や文化を他地域に伝播させることができる。また住民参加は、持続可能性を考慮した内発的発展の考え方に基づいて、地域住民にとって住みよい地域づくりに不可欠である。ゆえに我々は、情報発信機能、地域連携機能、住民参加の三つを道の駅の内発性の要件であると定義する。

第三章 道の駅規範モデルの提案

図5～図8のグラフから分かるように、道の駅利用者は必ずしも情報発信機能や地域連携機能のみを求めて道の駅に訪れているわけではない。利用者のニーズは多様であり、それをひとくくりにすることはできない。今日道の駅が多機能化・観光地化している要因は、利用者ニーズに対応した結果であると考えられることもできよう。事実として、既出の「関東好きな道の駅ランキング」や、「家族で一日楽しめる道の駅ランキング²⁷⁾」においてもエンターテインメント性を重視した道の駅が上位を占めている。それら観光型道の駅は、地域の観光入

込客数の増加に貢献し、地域振興に寄与している。

しかし、第一章で述べたように、道の駅が観光機能を重視しすぎるあまり地域振興施設としての役割をないがしろにしてしまつては、持続可能な地域発展は望めない。道の駅の内発性は地域が持続的に発展していくための必要条件である。すなわち、内発性を持つ道の駅はリピーターを獲得する。一方で、道の駅における観光機能の充実の人々を惹き付け、初回訪問者を拡大するきっかけともなりうるのである。

そこで我々は、観光機能と内発性を等バランスで両立する田園プラザかわばを規範モデルとする。

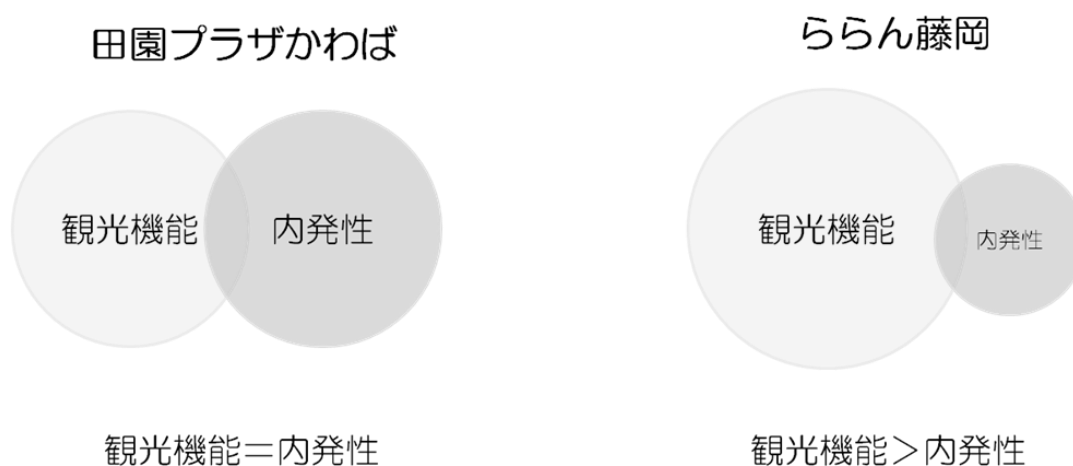


図 11 道の駅における観光機能と内発性

上の図は、道の駅における観光機能と内発性の比率を図式化したものである。観光機能ばかりが目立つららん藤岡に対して、田園プラザは観光機能と内発性が等バランスで両立している。

ららん藤岡のような観光機能偏重型の道の駅は、内発性を持たないが故に、その集客力は不安定であり、持続可能性に乏しい。しかし田園プラザかわばは、利用者の観光地としてのニーズを満たしながらも、内発性を保持することで長期にわたって地域振興の要として機能し続けている。それゆえ、田園プラザかわばは他の道の駅が模すべき規範としてふさわしい。道の駅は、田園プラザ

を規範として運営されることで、地域の持続的な発展に貢献することができるのである。

第四章 総括

道の駅制度はモータリゼーションに端を発し、休憩かつ地域振興のための道路施設としてその存在意義を確立してきた。しかし今、道の駅はそのすがたを変えつつある。温泉・宿泊施設を始め、スポーツ施設からプラネタリウムに至るまで、その施設内容は多種多様である。現代人のニーズは、個性を重んじる時代の流れに沿って多様化し、道の駅の利用者もまた道の駅に様々な機能を求めるようになった。人々のニーズに合わせて柔軟に変容していくことは、道の駅が地域振興の契機となるための必要条件である。しかし、情報発信機能・地域連携機能といった道の駅本来の機能をおざなりにしてしまつては、地域の持続的な発展は望めない。それぞれの道の駅が地域の核として他の道の駅から差別化され、地域が持続的に発展していくためには、観光機能と内発性の双方を維持することが重要なのである。その意味で、群馬県川場村の道の駅「田園プラザかわば」は他の道の駅にとって規範となりうる。

全国には現在、966箇所もの道の駅が存在する。しかし、地域振興のための創意工夫が見られ、実際に地域振興に貢献する道の駅はほんの一握りである。現状として、駐車場やトイレ、簡易の案内所がかろうじて存在するばかりで、観光機能を持たないだけでなく、情報発信・地域連携の役割さえもなおざりになっている道の駅も多い。

今、道の駅はブームを迎えている。多くの道の駅が、このブームを期に機能を充実させ、地域の要となっていくことが望まれる。道の駅田園プラザかわばを規範モデルとし、観光機能と内発性を併せ持つ道の駅が増加すれば、地域は内発的発展の理論に基づいて持続的に発展していくことだろう。

脚注

1) 施設は休憩施設としての利用のしやすさ、「道の駅」相互の機能分担の観点から、適切な位置に設置され、提供サービスについては、24 時間利用可能な駐車場、トイレ、電話の他、親切に情報を提供する案内人が常駐する。施設構成は、休憩目的の利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場、清潔なトイレ、道路や地域の情報を提供する施設、様々なサービス施設、主要な歩行経路はバリアフリー化の 5 項目である。また、地域側施設の設置者は市町村または市町村に代わり得る公的な団体で、配慮事項は年少者、高齢者、障害者等、様々な人の使いやすさだけでなく、景観に十分配慮し、地域の優れた景観を損なうことのない施設計画となっている。（国土交通省 HP 道の駅

<http://www.mlit.go.jp/road/station/road-station.html> 最終情報確認日 :2012 年 9 月 17 日)

2) 国土交通省 HP 道の駅

<http://www.mlit.go.jp/road/station/road-station.html> (情報最終確認日 :2012 年 9 月 17 日)

3) 関満博/酒本宏著『道の駅/地域産業振興と交流の拠点』新評論,2011 年,5 頁

4) 「日本のモータリゼーションの到来」

http://www.erca.go.jp/taiki/siryou/pdf/W_A_007.pdf (情報最終確認日 :2012 年 9 月 17 日)

5) 自動車単に輸送機関としての機能を果たすだけでなく、市民生活の中に入り込んできている文化的・社会的状態。(ことバンク <http://kotobank.jp/> による)

6) 片岡力著「多機能化が進む道の駅」『月刊観光』478 号,日本観光協会,2006 年 8 月,31-32 頁

7) 駐車場、トイレ、休憩スペース、売店などの設備をもつ概ね 20km 間隔で設置されている休憩施設。(JAF ナビ

<http://www.jaf.or.jp/dguide/advice/plan7/plan1.htm> 情報最終確認日：2012年9月17日)

8) 駐車場が大きく、トイレ、休憩スペース、売店に加えてレストラン、給油所などの施設を備えた概ね 60km 間隔で設置されている休憩施設。(同上 HP 情報最終確認日：2012 年 9 月 17 日)

9) 新たな施策を本格的に導入する前に、場所や期間を限定して地域の方々とともに試行する取組みのこと。社会実験の実施により、新たな施策の課題や効果などを、本格導入の前に把握することができる。(国土交通省 HP 社会実験の推進 <http://www.mlit.go.jp/road/demopro/index.html> 最終情報確認日：9月17日)

10) 目山直樹/熊野稔著「道の駅」の概念とその経緯『学術講演梗概集』社団法人日本建築学会,1994 年 7 月,425-426 頁

11) 国土交通省 HP 道の駅 前掲 URL (最終情報確認日：2012 年 9 月 24 日)

12) 松谷岬著「道の駅と地域の内発的発展」北海道教育大学旭川校,2008,11 頁

13) 各地域固有の資源をベースとして、それぞれの地域の固有伝統、文化に基づきつつ、地域住民の主導により進められる発展パターン。外生型の発展、すべての社会は前近代状況から、近代的な状況へと発展すると考え、そのために後進地域は先進地域と接触することにより、引上げられる、と見る近代化論に対抗した理論。1975 年スウェーデンのダグ・ハマーショルド財団が国連経済特別総会に提出した報告書の中で初めて提唱された。(西川潤著「内発的発展の理論と政策 ——中国内陸部への適用を考える——」『早稲田政治経済学誌』354 号, 早稲田大学政治経済学会,2004 年 2 月, 36-43 頁)

14) 宮本氏は、『農村の文化に学んで都市の文化をつくり出すべきである』とし、農村に学び平和な内発的発展を、と提起した。農村における内発的発展の成功例を見てみると、自治体、市民団体や産業組織としての農協・漁協、その他の経済組織がリーダーシップを取っており、そこから宮本氏は、組織的なリーダーシップによるアプローチを目指したものと考えられる。(松谷岬著「道の駅と地域の内発的発展」北海道教育大学旭川校,2008,11 頁)

15) 都市の文化、福祉、医療や教育などは社会的剰余によって作り出されるが、外来型開発では社会的剰余の多くは地元に残らず、東京を中心とした大都市圏に吸い上げられるので、福祉、医療、教育、文化などの機能はいよいよ東京圏などに集中してしまう。しかし多くの地域では、公害や環境破壊のような社会的損失が地域政策の計画段階において検討されておらず、周辺地域の開発や住民所得の向上による住民福祉の向上だけしか念頭に置かれていなかった。結果、四日市喘息で全国的に知られるところとなった三重県四日市市や、水俣病が発症した熊本県水俣市など多くの地域が公害の被害にあうこととなった。(同上)

16) 松谷岬著,前掲書,11 頁

17) 立川寛之著「群馬県川場村／村のタウンサイトとして機能する道の駅「川場田園プラザ」」『地域開発』558 号,日本地域開発センター,2011 年 3 月,17 頁-18 頁

18) 「区民健康村のあゆみ」世田谷区・川場村制作

19) 立川寛之著,前掲書,18 頁-19 頁

20) 田園プラザかわば HP <http://www.denenplaza.co.jp/> (最終情報確認日 : 2012 年 9 月 17 日)

21) ホテル SL HP http://www.denenplaza.co.jp/hotel_sl/ (最終情報確認日 : 2012 年 9 月 17 日)

22) ららん藤岡 HP <http://www.laranfujiooka.com/> (最終情報確認日 : 2012 年 9 月 17 日)

23) Green Tourism-ららん藤岡

<http://www.ohrai.jp/gt/market/intro/jdr028000000g53c.html> (最終情報確認日 : 2012 年 9 月 17 日)

24) ららん藤岡 HP <http://www.laranfujiooka.com/> (最終情報確認日 : 2012 年 9 月 16 日)

25) 本稿 21-22 頁にて質問票を掲載する。

26) 通行人や施設の利用者などに、その場で面接などの方法によって行う調査。長時間の拘束や面倒な質問は適さず、天候なども調査に影響を与える。(アンケート

ート調査の種類 http://www.head-t.com/2009/02/2009-02-13_01.html 最終
情報確認日：2012年9月22日)

27) 日本経済新聞社による。全国の道の駅の中から、東日本と西日本に分けて
専門家のおすすめを選出したもの。以下に東日本のランキングを示す。

第1位 「田園プラザかわば」群馬県川場村

第2位 「こぶちさわ」山梨県北杜市

そば打ち、ガラスや磁器の絵付け、藍染め、パン作りなど10種類以上の体
験メニューがある。温泉施設も併設。

第3位 「南房パラダイス」千葉県館山市

国内最大級の屋内型動植物園を併設、熱帯の草花や鳥を観賞できる。レスト
ラン、売店は海鮮料理や南国フルーツのスイーツが充実。夏季はプールも営業。
(日経オンライン 何でもランキング

<http://www.nikkei.com/article/DGXDZO34093930Z10C11A8W01000/> 最終
情報確認日：2012年9月26日)

参考文献

- 関満博/酒本宏著『道の駅/地域産業振興と交流の拠点』新評論,2011年
- 片岡力著「多機能化が進む道の駅」『月刊観光』478号,日本観光協会,2006
年8月,30-32頁
- 目山直樹/熊野稔著「道の駅」の概念とその経緯」『学術講演梗概集』社団
法人日本建築学会,1994年7月,425-426頁
- 松谷岬著「道の駅と地域の内発的発展」北海道教育大学旭川校,2008年
- 西川潤著「内発的発展の理論と政策 ――中国内陸部への適用を考える――」
『早稲田政治経済学誌』354号,早稲田大学政治経済學會,2004年2月,36-43
頁
- 立川寛之著「群馬県川場村／村のタウンサイトとして機能する道の駅「川
場田園プラザ」」『地域開発』558号,日本地域開発センター,2011年3月,
17-21頁

- 高田尚人/松田泰明著「道の駅の休憩機能の重要性と利用者評価」『寒地土木研究所月報』709号,土木研究所寒地土木研究所,2012年6月,38-43頁
- 佐藤快信/西川芳昭/鶴渕鉄平著「道の駅の地域振興に関する一考察」『長崎ウエスレヤン大学現代社会学部紀要』10巻1号,長崎ウエスレヤン大学,2012年3月,53-62頁
- 田村喜子著「道の駅の魅力」『月刊観光』443号,日本観光協会,2003年9月,42-45頁
- 園利宗著『新まちづくりハンドブック』連合出版,2001年
- 伊藤善市著『地方の魅力を考える--活力を生む発想と提言』中央経済社,1996年
- 長岡大樹著「観光と地域産業の振興－神戸市による地域産業の観光化とブランド化」『富山大学芸術文化学部紀要』5巻,富山大学芸術文化学部,2011年2月,140-144頁
- 寺部慎太郎著「連携することで価値を生み出す休憩施設」『道路』833号,日本道路協会,2010年8月,26-29頁
- 田中大介著「柳田國男の交通論」『ソシオロジ』51巻2号,社会学研究会,2006年10月,57-73頁
- 小長谷一之/渡邊公章/岩井正著「「道の駅」とは何か--交通条件を活かした地域活性化拠点」『地理』55巻7号,古今書院,2010年7月,14-22頁
- 岡田千尋/千田栄蔵/篠田典利著「交通施設を活用した地域活性化の事例と課題」『名古屋学院大学論集』社会科学篇48巻4号,名古屋学院大学総合研究所,2012年,1-15頁
- 高村義晴著「道路・交通における地域活性化の新たな視点」『道路』836号,日本道路協会,2010年11月,50-55頁
- 秋山聡著「道の駅の機能に関する研究」『JICE report』19号,国土技術研究センター,2011年,43-48頁
- 芥川麻美子著「進化する道の駅」『道路行政セミナー』18巻12号,道路広報センター,2008年3月,1-5頁

- 下吉龍一/朽尾圭亮著「道の駅における利益性と公共性の共存--道の駅「いぶすき彩花菜館」をケースとして」『土木施工』48巻9号,山海堂,2008年9月,38-41頁
- 山田淳一郎/石坂公一著「道の駅の地域住民施設としての可能性」『日本建築学会東北支部研究報告集』計画系72号,社団法人日本建築学会,2009年6月,143-146頁
- 柴田悦子/土居靖範/岡田夕佳著『進展する交通ターミナル-鉄道駅・港湾・空港』成山堂書店,2011年
- 守谷裕一著『内発的発展の道--まちづくり、むらづくりの論理と展望』農村漁村文化協会,1991年
- 松島哲郎/松田泰明/中島燈著「道の駅における情報のニーズと提供のあり方について」『土木学会論文集 B』63巻,北海道開発局技術研究発表会,2007年2月
- 建築思潮研究所編『道の駅--休憩・情報交流・地域連携・幹線道路に設けた地域づくり機能』建築資料研究社,1995年
- 澤喜司郎/上羽博人著『交通とビジネス--交通論おもしろゼミナール』成山堂書店,2012年
- 道路保全技術センター編『道の駅の本--個性豊かなにぎわいの場づくり』行政,1993年

道の駅「田園プラザかわば」に関する質問票

明治大学商学部若林ゼミナール

道の駅「田園プラザかわば」について、次の質問にお答えください。

1 あなたが道の駅「田園プラザかわば」に訪れた目的を、次の選択肢の番号から目的度が高い順に3つお答えください。

1. 休憩 2. 農産物直売所 3. 郷土料理（地ビールや軽食も含む） 4. 自然とのふれあい 5. 各種体験施設 6. 観光・交通情報 7. 宿泊・温泉施設 8. SLの乗車および見学 9. スポーツ 10. バーベキュー 11. 特に目的はない 12. その他

[] [] [] [] [] []

2 「12. その他」と答えた方に質問です。それは具体的に何ですか。

[]

3 あなたは「田園プラザかわば」を訪れるのは何回目ですか。当てはまる項目を丸で囲んでください。

初めて 2 ～ 3 回目 4 ～ 5 回目 6 ～ 7 回目 8 回以上

4 最後に、あなた自身について質問します。あなたの性別をお答えください。

女性 男性

5 あなたの年齢をお答えください。

2 0 代 3 0 代 4 0 代 5 0 代 6 0 代 7 0 代 以 上

6 あなたのお住まいの地域はどこですか。都道府県でお答えください。

[]

7 群馬県と答えた方に質問です。道の駅「田園プラザかわば」までの所要時間はどれくらいですか。

[]時間[]分

ご協力ありがとうございました。

道の駅「ららん藤岡」に関する質問票

明治大学商学部若林ゼミナール

道の駅「ららん藤岡」について、次の質問にお答えください。

1 あなたが道の駅「ららん藤岡」に訪れた目的を、次の選択肢の番号から目的度が高い順に3つお答えください。

1. 休憩 2. 農産物直売所 3. 郷土料理 4. 食事（郷土料理を除く） 5. ミニ遊園地 6. アイディア作品展 7. 花の交流館 8. 噴水 9. 自然とのふれあい 10. 高速バス停車場 11. 特に目的はない 12. その他

[] [] []

2 「12. その他」と答えた方に質問です。それは具体的に何ですか。

[]

3 あなたは「ららん藤岡」を訪れるのは何回目ですか。当てはまる項目を丸で囲んでください。

初 め て 2 ～ 3 回 目 4 ～ 5 回 目 6 ～ 7 回 目 8 回 以 上

4 最後に、あなた自身について質問します。あなたの性別をお答えください。

女性 男性

5 あなたの年齢をお答えください。

2 0 代 3 0 代 4 0 代 5 0 代 6 0 代 7 0 代 以 上

6 あなたのお住まいの地域はどこですか。都道府県でお答えください。

[]

7 群馬県と答えた方に質問です。道の駅「ららん藤岡」までの所要時間はどれくらいですか。

[]時間[]分

ご協力ありがとうございました。