

2021年1月11日提出

論文題目 兵庫県において道の駅は「小さな拠点」となりうるか
~道の駅が担う活気ある地域の未来~

鈴木純研究室

学籍番号 1732114E

氏名 孝本眞子

要旨

地方創生はどのような方法で行われることで効果を生むのだろうか。その仮説として、地域の人々に愛され、必要とされる施設や団体が中心となった地方創生であれば、地方創生にあたって生活環境などの変化に第一に影響のある地域住民にも受け入れられやすく、また地域住民も共にその地方創生に向けた取り組みができるのではないかと考えた。この仮説に基づき、地方創生の主体となりうる施設として今回注目したのが道の駅である。そもそも道路利用者の休憩施設として整備が進んだ道の駅であるが、近年その機能は日に日に進化し、地域の特産物やその加工品の直売所として、地域の観光案内所として、複数の観光機能や行政機能を装備した人が集まる拠点として、地域内外の人々にたくさんの機能を提供している。このように地域の特徴を生かしながら発展してきた道の駅が、今後地方創生の中心地として機能することができないかを明らかにしたいと考え道の駅のことを調べていくうちに、政府が掲げる道の駅を用いた施策について複数知ったことが、本研究を行おうと思ったきっかけである。

今の道の駅に政府が期待するような役割を担い、地方創生を推進する一団体としての機能や体力が本当にあるのか、難しい場合にはどのような支援策を講じる必要があるかを本稿にて明らかにすることで、今後道の駅をはじめとした地域に根付いた施設等を用いた地方創生の可能性を提言することが本論文の目的である。本論文では現場の声を元にした現状分析を行いたい思いから、兵庫県の道の駅を対象にアンケート調査とその分析を行っている。

兵庫県の道の駅が地方創生の拠点となりうるかを明らかにするにあたって、第1章ではこれまで行われてきた道の駅に関する先行研究に触れ、これら先行研究と本稿の相違点について触れることで再度本稿の新規性について述べる。その上で、第2章では道の駅の現状と地方創生の概要と題し、道の駅と地方創生に関する基本情報ならびにこれらに関する制度について整理する。まず、道の駅の定義や道の駅に関する国の施策等に触れ、現在1180駅にも上る道の駅が今どのような段階に立っており、今後どのような役割を期待されているのかについて大まかに整理したうえで、道の駅の登録支援制度であり、本稿において地域拠点となりうる理想の道の駅としておいている全国モデル「道の駅」ならびに重点「道の駅」制度について整理を行う。加えて、地方創生の定義ならびに地方創生に関する考え方として近年出てきた「小さな拠点」の概要について触れ、道の駅に対してかけられている地方創生や「小さな拠点」の一部としての機能を果たすための期待について整理する。第3章では、全国モデル「道の駅」ならびに重点「道の駅」のうち、「小さな拠点」形成による効果例に合致するような効果を発揮した道の駅の事例研究ならびに道の駅の財務状況の分析を行う。重点道の駅等を「地域拠点となりうる理想の道の駅」と仮定して、その取り組みや効果につ

いて分析を行うことで4章以降での比較分析につなげ、また現在の道の駅が重点道の駅のような取り組みを行うだけの財務体力が現状あるか否かについても本章で整理を行う。第4章では、兵庫県の道の駅に対して行ったアンケート調査のうち返答のあった27駅の回答結果を分析することで、兵庫県の道の駅の生の声を元にした道の駅の現状分析を行う。この分析にあたっては、2章でふれた重点「道の駅」制度や「小さな拠点」の認知度合いについても触れ、国が行っている施策の浸透度合いならびにその伝達方法の適切性についても調査を行っている。第5章では、これまでの章における整理や分析結果をもとに論文のまとめを行っている。本稿の結論として、現在の兵庫県の道の駅に対して地域拠点としての役割を担わせることは適切でないと考えた。一方で、兵庫県の道の駅にはそのような状態になる意志や、そうなることで地域に対してよい影響を与えるという意識があることがアンケートから分かったため、今後適切な支援をすることで地域拠点としての役割を担うことが可能であると結論付けている。また、今後必要な支援として、道の駅が自走できる状態になることが必要としたうえで、施設や設備の改修に向けた補助金の強化、経営状況改善のためのアドバイスやサポート強化、情報伝達網の再構築による適切な情報発信の三つを第一に行う必要があると述べている。これらを行うことで、まず道の駅が安定した道の駅業務を行える状態になることが、行政との連携や新たな取り組み等を行うための第一歩であることに加え、このような取り組みの輪をより多くの地域内施設や団体に広げ、必要な支援を行い、地域内の団体や施設が連携して地方創生に向けた連携を強化し取り組みを進めていくことが今後の地方創生に必要であると提言し、まとめとしている。

目次

1	はじめに	1
1.1	研究背景	1
1.2	研究の目的と構成	1
1.3	先行研究	2
1.4	本稿の位置づけ	4
2	道の駅の現状と地方創生の概要	5
2.1	道の駅の定義や登録、運営について	5
2.2	「道の駅」第3ステージについて	6
2.3	全国モデル「道の駅」ならびに重点「道の駅」制度について	6
2.4	地方創生の概要と必要とされる要素	9
2.5	「小さな拠点」と「道の駅」の関係	10
3	重点道の駅の事例研究と道の駅の財務状況分析	12
3.1	事例研究①遠野風の丘（岩手県 遠野市）【広域防災】	12
3.2	事例研究② 飛騨金山ぬく森の里温泉（岐阜県 下呂市）【地域福祉・交通結節】	14
3.3	事例研究③但馬のまほろば（兵庫県 朝来市）【雇用促進・定住化】	16
3.4	道の駅の財務状況	18
3.5	まとめ	20
4	兵庫県における道の駅の現状分析	22
4.1	アンケート調査の概要	22
4.2	アンケート結果より見える兵庫県の道の駅の現状	23
4.2.1	兵庫県の道の駅の基本情報	23
4.2.2	道の駅の取り組みと地域に与える影響	25
4.2.3	道の駅が存在する地域の持つ課題	27
4.2.4	道の駅の持つ課題とそれに対する道の駅の対応ならびに行政の支援	28
4.2.5	道の駅に関する施策の浸透度	32
4.3	国や行政による情報伝達	33
5	兵庫県の道の駅が今後地域拠点として持続発展するために必要な支援策の提言	36
5.1	兵庫県の道の駅に地域拠点としての役割を担わせることは適切か	36
5.2	兵庫県の道の駅が地域拠点となるために必要な支援内容の提言	37
	参考文献	40

1 はじめに

1.1 研究背景

地方創生は、どのようにして行われるとうまく進むのだろうか。地域外からの企業を誘致し雇用を創出すること、行政が整備を行い子育てがしやすく老後も過ごしやすいまちづくりを行うこと、観光などを通して地域の魅力を発信すること、というように、これまでも各地域で多くの取り組みがなされてきた。筆者自身も兵庫県の地方地域である佐用郡出身であり、地域の少子高齢化や労働力不足、町の活気減退などの地方地域が持つ課題については幼いころから目の当たりにしてきており、その解決に向けて行われてきた多くの取組についても知っている。このように、今日日本全体において課題とされ解決に向けた取り組みが行われている地方創生であるが、どのような手法を用いて行うことが地域に効果を与えるのか疑問を持ったことが、本研究を行おうと思った第一のきっかけとしてある。そして、今回は自分自身の仮説として、地方創生を行うにあたっては地域の変革という点で第一に生活や環境の変化に影響がある地域の人びとから理解と協力を得ることが必要であり、また地域に元々ある施設や団体を中心とした地方創生に向けた取り組みを行うほうが心理的障壁が低く、地域住民が協力したいと思う地方創生が可能であると置き、これが可能であるかを知りたいと考えた。

これにあたって、今回着目すると決めたのは道の駅である。そもそも道路利用者の休憩場所として整備がなされた道の駅であるが、その機能は日に日に進化し、地域の特産物やそれを用いた加工品、地域の魅力発信機能だけにとどまらず、地域住民の交流の場所や外国人観光客に向けた観光情報発信、防災機能といったものまで果たしているものが増えてきている。このように、地域に長年にわたって存在し、地域住民の生活の一部として存在しているだけでなく、他の地域から人々を集める場所としての機能を道の駅は持っているが、果たして現在の道の駅に地方創生の拠点としての役割を果たすことができるのか疑問を抱いた。そして、道の駅が今後地方創生の中心地として機能することができないかを明らかにしたいと考え、道の駅のことを調べていくうちに、政府が掲げる道の駅を用いた地方創生の形について知り、政府が期待するような役割を本当に道の駅が負うことができるのか疑問を持った結果、兵庫県の道の駅の現状を踏まえた上で、道の駅が地方創生の拠点となりうるか、またそうなるためにはどのような支援が今後必要とされるかについて、本研究を通して明らかにしたいと考えた。

1.2 研究の目的と構成

本研究においては、より細かな調査を行うことができるよう、筆者の出身地である

兵庫県の道の駅に限定して調査を行う。まず、文献調査を元に一般的な道の駅の現状や政府が道の駅に対して持っている期待について整理した上で、アンケート調査による兵庫県の道の駅のより詳しい現状について調べ、兵庫県の道の駅に政府が道の駅に対して持つ期待を担うだけの体力があるか、またその期待を負わせることは適切かについて見ていく。そして道の駅が今後政府の期待する地域創生の拠点として地域を巻き込みながら持続的に発展するために必要な要素や支援について提言することを目的とする。

本稿の構成として、まず1章において本稿と先行研究の違いについて述べ、本研究の必要性について再提言する。そして、2章においては道の駅ならびに地方創生に関する情報の整理を行う。そもそも道の駅とはどのような施設であり、どのようなことを期待されているのかを整理し、道の駅に関する基本的な認識を合わせる。加えて、本稿内で重要な道の駅のモデルとなる、全国モデル道の駅ならびに重点道の駅という道の駅に関する登録制度について整理する。また、地方創生の概要や政府が提言する「小さな拠点」制度について触れ、この制度において道の駅が期待される役割を整理することで次章以降の分析に繋げていく。3章においては、全国モデル道の駅ならびに重点道の駅の特徴的な取り組みと道の駅の財務状況についてみていく。全国モデル道の駅ならびに重点道の駅のうち、政府が小さな拠点形成による効果例として挙げているものと親和性の高い道の駅3つについて、道の駅の取り組みや取り組みによる効果、取り組むにあたって必要と考えられる要素を整理することで、小さな拠点の形成に必要な要素について一般化を行い、次章以降での他の道の駅との比較に繋げていく。また、道の駅の財務諸表をいくつか挙げ、これらを分析することで、一般的な道の駅が重点道の駅のような取り組みを行うための財務体力を現在持っているか否かについて明らかにする。4章では、兵庫県の道の駅に対して行ったアンケート調査の結果をもとに様々な分析を行っていく。道の駅の取り組みから現在持つ課題まで、アンケートにより生の声を抽出し整理していくことで、兵庫県の道の駅が現在どのような状態にあり、どのような支援を必要としているのか見ていく。5章では、3章ならびに4章において整理した道の駅の特徴や現状を元に、兵庫県の道の駅が地域拠点や小さな拠点の一部としての役割を地域内果たすことが可能か、またこれを果たすために必要と考えられる支援内容について提言していく。5章以前の章で整理、分析してきた内容をここで再比較し、兵庫県の道の駅が地域と共に持続的に発展するための必要性とそれにあたって必要な支援を述べ、本稿を締めくくる。

1.3 先行研究

道の駅に関する先行研究としては、アンケート調査を用い分析したものや運営組織

等に着目し経営面からの分析を行ったもの、財務諸表や人口移動などの数値から定量的な分析を行ったものなど、多岐にわたる分析方法により多くの研究がなされてきた。ここでは、アンケート調査を用いた先行研究として山本・岡本（2017）、小川（2016）、運営主体に着目した先行研究として中村ほか（2017）を挙げる。まず、山本・岡本（2017）では地方創生の拠点形成への提言を行うことを大目的とした上で、道の駅が地方創生拠点として機能するための要件について明らかにすることを目的としている。これにあたり、本論文では道の駅ならびにその来訪者に対して行ったアンケートを用いた分析を行うことに加え、現在地域拠点として機能している道の駅の事例研究を行い道の駅が地域拠点となるための要件を整理している。本論文の特徴としては、全国の道の駅に対して行ったアンケート結果をもとに様々な相関関係を見ていることから、全国的な傾向や地域による差を見られる点がある。

次に、小川（2016）では、道の駅に託された諸機能がどう果たされており、また現在の道の駅経営における問題点と解決のポイントや道の駅がいかにかその独自性を発揮すればいいのかといった内容について書かれており、道の駅の全般的な課題に関する考察がなされた研究である。道の駅の発展の経緯を見ることから道の駅に期待された機能を整理したうえで、山本・岡本（2013）のアンケート結果を用いた分析を行い先述した内容について多く考察を行っている。本論文の特徴としては、道の駅に関する文献や公的機関が発表する道の駅に関する数値の分析が多く行われている点があり、道の駅の分析にあたって必要な視点を多く得ることができる。

最後に、中村ほか（2017）では、道の駅の有効活用のためにはその運営主体が適切に道の駅の運営を行うことが必要としたうえで、道の駅を運営する主体の一つである第三セクターに焦点を当て、第三セクターに対して行政が行うガバナンスが道の駅の収益にどのような影響を与えるのか、またその改善にむけて行政がガバナンス体制を構築することの必要性を提言することを目的とした論文であり、これを行うにあたって定量面として総務省の第三セクター対象個票データのパネルデータ分析、定性面として文献調査、電話や質問票による調査を行うことで、網羅的に分析を行った研究である。アンケートなどを用いた定性的な調査が多い道の駅研究の中で、パネルデータを用いて定量的な分析を行っている点が特徴的であり、分析結果より道の駅の経営における責任所在の明確化と組織の透明化に向けた政策の提言を行っている。これら三つの研究における共通点として、道の駅は地域の活性化や発展のために重要な主体であることから、道の駅の持続的な発展や健全な経営が必要とされるという内容が主に述べられている。

1.4 本稿の位置づけ

前節で取り上げたそれぞれの論文から、道の駅が今後も地域を支える一主体として持続的に発展することが求められていることが分かった。またこれに向けた地域活性化に関わる道の駅の定義やそれに必要な事項として、山本・岡本（2017）では国交省が制定するモデル道の駅や重点道の駅（詳しい説明は後述する）、小川（2016）では持続的な運営の必要性とそのため必要な要件、中村ほか（2017）では、健全な経営や官民の責任が明確化され透明性が確保された運営のなされた道の駅が挙げられている。一方で、現在の道の駅が本当にこのような役割を担い、また理想とされる状態になることが可能かについて、理想とされる道の駅像と現状のギャップを比較し、必要な支援策について述べた論文はこれまでになかった。そこで、本稿においては地域活性化に貢献し、地域を支える一主体としての役割を担う道の駅として、国土交通省が定める全国モデル道の駅ならびに重点道の駅を置き、これらのような取り組みを大多数の道の駅が現状行うことが可能か、また行うにあたってのギャップやそれを埋めるために必要な支援策を明らかにすることで、道の駅が本当に地域拠点となるために必要な支援を提言することを目的とする。このように、道の駅が期待される役割が多くある中で、本当に現状の支援体制のままその役割を道の駅に担わせることが適切かどうかを明らかにする点が本稿の新規性である。

2 道の駅の現状と地方創生の概要

2.1 道の駅の定義や登録、運営について

本章の前半では、道の駅の基本的な情報ならびに道の駅第三ステージの概要、そして本稿において重要なモデルとなる道の駅の登録制度である全国モデル道の駅ならびに重点道の駅制度についてみていく。

まず、道の駅の定義や機能、登録要件や運営主体について整理する。国土交通省ホームページ¹によると、道路交通の利用者や利用形態の変化、また人々の価値観の変化や地域活性化への期待より、「道路利用者のための『休憩機能』、道路利用者や地域の方々のための『情報発信機能』、そして『道の駅』をきっかけに町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための『地域の連携機能』、の3つの機能を併せ持つ休憩施設『道の駅』が誕生」（国土交通省ホームページより一部抜粋）したとされており、これにあたっての「道の駅」の目的としても「道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供」「地域の振興や安全の確保に寄与」（国土交通省ホームページより一部抜粋）とされている。つまり、休憩機能、情報発信機能、地域連携機能を持つことが道の駅の最低条件であり、これらが揃うことによって道の駅が地域活性化にも影響を与えていくことが期待されている。登録要件としては、先に述べた三つの機能を備えていることに加え、施設のバリアフリー化や設置者が市町村または第三セクターのような市町村に変わりうる公的な法人などであることが求められている。これらを満たしたうえで、市町村長からの登録申請がなされることで、国土交通省により「道の駅」が認定される。そしてその後、管理運営主体が検討・決定されたのち、道の駅が開業するという流れになっている。

登録状況としては、令和2年現在で1180駅が登録されている。道の駅の整備にあたっては、道路管理者と市町村等が共同で整備する「一体型」と市町村等が全て整備する「単独型」があるようであり、国土交通省ホームページによるとその割合は一体型が55%、単独型が45%となっていた。また、道の駅の管理運営主体に関する先行研究として先述した中村ほか（2017）によると、管理運営主体としては自治体、民間企業、第三セクターが多くの割合を占めており、これらによる道の駅の運営方式としては、整備者である自治体が直営で管理運営を行う自治体直営方式、事業者に道の駅の運営を委託する業務委託方式、指定管理制度の範囲内で管理運営を委託する指定管理者制度方式があるようである。

以上、本節においては道の駅の基本的な情報について見てきた。次節以降では、道の駅が現在どのようなステージにあり、また道の駅に関する制度としてどのようなものが整備されているかについて見ていく。

¹ 国土交通省「道の駅案内 概要」国土交通省ホームページ（最終閲覧日 2020年12月18日）
<https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/outline.html>

2.2 「道の駅」第3ステージについて

本節では、「道の駅」制度発足から30年以上が経過し、また登録数が大幅に増加した道の駅に対し、国土交通省『新「道の駅」のあり方検討会』が提言した、道の駅に期待される役割や取り組みである「道の駅」第3ステージについて整理する。

「道の駅」第3ステージとは、『「地方創生・観光を加速する拠点へ」+ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献』というコンセプトのもと、道の駅が2025年に目指す姿として、『1. 「道の駅」を世界ブランドへ』『2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に』『3. あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに』の三つを掲げたものである。第3ステージ以前の第1、第2ステージのコンセプトとしては、「通過する道路利用者のサービス提供の場」「道の駅自体が目的地」があり、これらを踏まえて第3ステージでは道の駅が単なる休憩や観光施設にとどまらず、地方創生や災害拠点としても活躍するような施設となるよう、道の駅間や官民の連携強化を行っていくことが目標とされている。具体的な取り組み目標については、観光案内所の多言語対応やキャッシュレス導入率の上昇、地域防災計画に位置付けられた全道の駅のBCPの策定、全国の道の駅のうち半分にベビーコーナーを設置することなどが掲げられており、これらを行うにあたっては国等からの支援の充実や全国「道の駅」連絡会の機能強化の必要性が新「道の駅」のあり方検討会からも述べられていた。

以上、今後の道の駅の在り方や道の駅に対する期待を示すものである、道の駅第3ステージについて見てきたが、このようなコンセプトや取り組み目標が掲げられていることから、道の駅が関係する地方創生に対する期待が高まっていることがうかがえた。また、それに向けた施策が実際動きだしていることや、それに応じた登録制度の推進がなされていることから、国などの期待が高いことがうかがえる。そこで次章では、このような地方創生の拠点となるための機能の発揮や機能強化に向けた取り組みを行おうとする道の駅に対する支援制度である『全国モデル「道の駅」』ならびに『重点「道の駅」』制度について見ていく。

2.3 全国モデル「道の駅」ならびに重点「道の駅」制度について

本節では、道の駅の登録支援制度のなかでも特に道の駅を巻き込んだ地域活性化と関連の深い、『全国モデル「道の駅」』ならびに『重点「道の駅」』制度について整理していく。重点「道の駅」など以外にも、特定のテーマについての取組に着目し選定された『特定テーマ型モデル「道の駅」』や、今後の取り組みが期待される『重点「道の駅」候補』なども置かれているが、今回はこれらについては深くは触れない。全国モデル「道の駅」ならびに重点「道の駅」の概要については、以下の【表 2-3-1】にまとめている。

【表 2-3-1】

	全国モデル「道の駅」 (平成 26 年選定 6 駅)	重点「道の駅」 (平成 26 年~令和 1 年にかけて 89 駅が選定)
定義	地域活性化の拠点として、特に優れた機能を継続的に発揮していると認められるもの	地域活性化の拠点となる優れた企画があり、今後の重点支援で効果的な取り組みが期待できるもの
選定概要	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の「道の駅」を対象に、国土交通大臣が選定 ・観光、産業、福祉、防災等、地域資源の活用や地域の課題解決を図るための地域のゲートウェイや地域センターとして機能 ・設置から一定年数（10 年以上）継続的に地域に貢献 	<ul style="list-style-type: none"> ・「道の駅」の整備の企画段階から、国土交通大臣が選定 ・取り組みの先駆性、効果、実現可能性に基づき優れた企画を選定

(出所) 国土交通省 モデル「道の駅」・重点「道の駅」の概要ページより筆者作成

まず、本制度の開始背景ならびに登録方法について整理する。国土交通省の報道発表資料によると、全国各地における道の駅の広がりや発展を踏まえ、道の駅を地方創生の核となる主体と位置付けて、これに対して更なる支援を行うために道の駅の中でも特に優れた取り組みを選定し、重点的に支援することを目的として、平成 26 年度に本制度の実施が決まったようである。選定にあたっては、「道の駅」が主体となつて下の【表 2-3-2】に掲げるような取り組みを行った実績のあるものを全国モデル「道の駅」、そのような取り組みを実施しようとする計画があるもので、新たに設置もしくは改装を行う企画があるものを重点「道の駅」として置いている。具体的な登録フローについては【表 2-3-3】にまとめている。

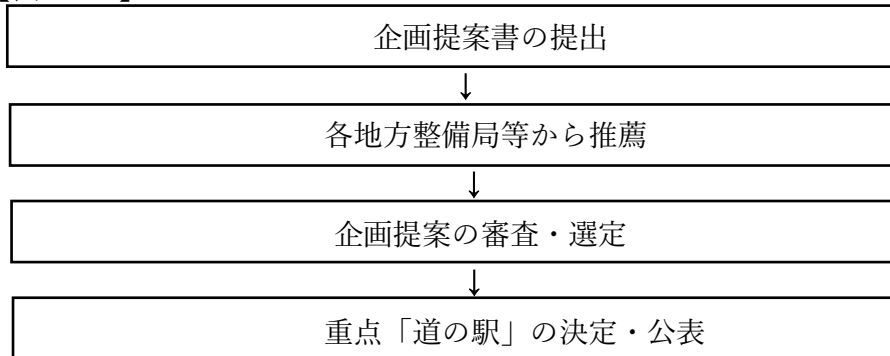
【表 2-3-2】

形態	概要	具体的な取り組み
ゲートウェイ型	インバウンド観光「道の駅」	多言語対応案内、外国人観光案内状認定の取得、免税店の併設、外国発行クレジットカード利用可能 ATM 設置、無線 LAN 環境の提供、EV 充電設備の設置など
	観光総合窓口「道の駅」	地域全体の観光案内機能、旅行業の登録、知的好奇心を刺激する機会の提供、地域資源を生かした体験・交流機会の提供など
	地方移住等促進「道の駅」	空き家情報や就労情報などのワンストップ提供、若者が地域の魅力を体験する機会の提供、雇用機会の創出、ふるさと納税に関する情報提供など
地域センター型	産業振興「道の駅」	地域の特産品によるオリジナル商品開発/ブランド化、

		地元生産者からの調達による雇用の創出、6次産業化のための加工施設や直販所の設置など
	地域福祉「道の駅」	診療所や役場機能など住民サービスのワンストップ提供、高齢者への宅配サービス、バリアフリーなどに配慮した高齢者向け住宅の併設、地域公共交通ネットワークの乗り継ぎ拠点、サービスステーション過疎地における石油製品の共有拠点機能など
	防災「道の駅」	自衛隊などの広域支援部隊が参集する後方支援拠点機能、地場産品の取扱いや燃料保有、非常電源装置などによるバックアップ機能、既往災害時の情報発信など

(出所) 国土交通省 「『道の駅』による地方創生拠点の形成に関する企画提案について」より筆者作成

【表 2-3-3】



(出所) 国土交通省 「『道の駅』による地方創生拠点の形成に関する企画提案について」より筆者作成

以上のような登録要件ならびに登録フローを経て、全国モデル「道の駅」や重点「道の駅」は選定され、重点「道の駅」に関しては定期的にその登録数が増加している状態にある。

登録された道の駅に対する具体的な支援内容については、ハード面としては金銭的な支援が挙げられ、具体的には「道路区域内の駐車場、休憩施設、トイレ、道路情報提供施設等は、社会資本整備総合交付金（直轄国道以外）及び交通安全施設等整備事業（直轄国道）の重点配分等により国交省が支援」（国土交通省道路局企画課プレスリリースより一部抜粋）するというものである。ソフト面としては、アドバイスや有識機関との連携体制強化が挙げられ、具体的には「自治体・関係機関による協議会を設け、複数の関係機関の制度の活用等について、ワンストップで相談できる体制を構築」（国土交通省道路局企画課プレスリリースより一部抜粋）するとされていた。また、この支援に関わる主体としては、総務省や農林水産省、経済産業省などがあり、各道の駅が掲げた企画の実現に向けたサポート体制が整っている。加えて、様々な広報媒体による企画内容ならびに成果の発信が行われることも支援内容に取り込まれていることから、道の駅の知名度向上にも大きな影響を与えることが予測される。このような両面からの

支援を通して道の駅を主体とした地方活性化の促進を図り、またこのような取り組みを行っている道の駅について広く発信を行うことで、他の道の駅に指針を示し、追随させるよう促す効果が本制度にはあると言える。

以上、道の駅の概要としてその定義や登録ならびに運営方法について見た上で、現在の道の駅に対してかけられている期待やそれに付随した支援制度を見ていくことで、現在道の駅が地域活性化の主体として発展していくことが求められていることが分かった。そこで、次節以降ではそもそも地方創生とはどのような状態のことであり、それに際して道の駅がどのような役割を担うことが期待されているのかを整理することで、現在道の駅が国からかけられている期待をより詳しく見ていく。

2.4 地方創生の概要と必要とされる要素

本節以降では、まず地方創生や地方拠点の概要ならびにこれらに必要と言われる要素について整理を行う。その後、政府が掲げる地方創生施策の一つである「小さな拠点」制度と本制度が道の駅に対して期待する役割について見ていくことで、道の駅と地方創生の関係性について整理を行う。

はじめに、地方創生とは何か整理する。地方創生の目的とは「東京圏への人口の過度の集中を是正し、それぞれの地域で住みよい環境を確保して将来にわたって活力ある日本社会を維持すること」（内閣官房・内閣府総合サイトの地方創生ページより一部抜粋）とされている。これを達成するために置かれている施策を国が考える地方創生に必要な要素と仮定してみると、『まち・ひと・しごと創生「長期ビジョン」」「総合戦略」「基本方針』によれば、活力ある日本社会の維持に向けて4つの基本目標と2つの施策が進められており、具体的な内容として基本目標は「稼ぐ地域を作るとともに、安心して働けるようにする」「地域とのつながりを築き、地方への新しい人の流れをつくる」「結婚・出産・子育ての希望をかなえる」「人が集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる」（内閣官房・内閣府総合サイトの地方創生ページより一部抜粋）とあり、横断的な目標としては「多様な人材の活躍を推進する」「新しい時代の流れを力にする」（同上）とされている。これらの目的ならびに必要な要素を整理すると、「各地域で生活や仕事が行いやすく、盛んに人々の関わりがあり、時代に沿った人や生活の活躍を推進できるような取り組みや地域運営を持続的に行うことで、活力ある日本社会の維持、つまり地方創生とその維持に繋がる」と国が置いていることが分かった。

つまり、施策の名前にも入っているように、各地域において生活や仕事を営み、そして人と人とが相互に関わり合うことで、まちを活気あるものにすることが地方創生のゴールであり、これが各地域によって行われることで東京一極集中の解消や日本全

体の活性化に繋げることが目的とされているようである。

以上、本節においては地方創生の概要ならびにこれに必要とされる要素について見てきた。次節においては、地方創生を推進するための取り組みの一つとして置かれている「小さな拠点」について見ていく。

2.5 「小さな拠点」と「道の駅」の関係

本節では、「小さな拠点」の概要ならびに本施策と道の駅の関係について見ていく。まず、「小さな拠点」とは「小学校区など、複数の集落が散在する地域（集落生活圏）において、商店、診療所などの日常生活に不可欠な施設・機能や地域活動を行う場所を集約・確保し、周辺集落とコミュニティバス等の交通ネットワークで結ぶことで、人々が集い、交流する機会が広がっていく、集落地域の再生を目指す取組」（内閣府小さな拠点情報サイト、事業目的のページより一部抜粋）とされており、これを行うことで少子高齢化の進行が速い中山間地域等においても将来にわたって地域住民が現在の居住地で生活を営み続けられるようにし、地域生活の維持・持続を図り地方創生に繋げていこうとする取り組みである。本施策と先述した「まち・ひと・しごと創生総合戦略」は強く関係しており、特に「小さな拠点」形成に向けた取り組みは、「まち・ひと・しごと創生戦略」に掲げる『将来にわたって「活力ある地域社会」の実現』と密接に関係している。このように、地方創生に向けた取り組みとして期待が置かれている「小さな拠点」の具体的な効果例については【表 2-5-1】にまとめた。

【表 2-5-1】

効果例	具体的内容
① 雇用創出・所得向上	地域産品を活用した小売販売や農家レストランの運営により、地域の稼ぐ力が向上（長野県伊那市非持地区）
② 生活利便性の維持・向上	食料品店やガソリンスタンドなど、日常生活に不可欠な施設を維持（高知県四万十市大宮地区）
③ 移住促進	移住者の受け入れ・斡旋を行い、移住者が増加（京都府綾部区豊里地区）
④ 高齢者の体力維持	体力測定や体操教室を実施し、高齢者の体力が維持・向上（栃木県那須烏山市向田地区）
⑤ 行政コストの削減	行政の窓口業務を受託し、支所機能の維持と行政コストの削減（兵庫県神河町長谷地区）

（出所）内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局「小さな拠点・地域運営組織の形成に関する取組」より筆者作成

このような効果が「小さな拠点」の形成により生まれ、現在の地域課題である集落での働き口減少や公共交通の廃止、商店街やスーパーの閉鎖による地域の利便性低下などの解消に繋がる期待も「小さな拠点」には向けられている。また、このような効果が生まれることで、人びとの生活に必要な地域サービス機能がアクセスしやすい範囲で集約され、人々の生活ネットワークが整備されるようになることが「小さな拠点」のゴールとして置かれているようである。では、この取り組みにおいて、どのような主体が「小さな拠点」を形成する一主体として期待を置かれているのだろうか。

内閣府の小さな拠点情報サイトによると、その主体は行政から NPO 法人、民間会社と多岐にわたっており、これらが運営する組織や施設、活動としては公共支援活動組織や福祉活動支援組織、交通整備、直売所、道の駅等があった。これらの取り組みを支援するために国が行う施策としては、拠点となる施設の整備や公共ネットワーク整備に向けた費用支援、地域での物流ネットワーク構築にむけた経費支援や規定の改正といったものが挙げられている。この支援内容の中で、一つ大きく取り上げられていたのが「道の駅」による地域活性化の推進であり、その具体的な内容としては 2 章で述べた重点「道の駅」制度であった。これに注目すると、2 章で述べた重点「道の駅」制度等は「小さな拠点」の形成とも密接な関わりがあり、また「小さな拠点」の形成に向けた取り組みが各地域でなされることによって、道の駅を主体とした地方創生が行えることが期待できるということが、これらの資料よりわかった。

以上、本章においてはまず道の駅の基本的な情報整理ならびに道の駅に関する登録支援情報の整理を行ったことで、現在道の駅が地域活性化の主体として発展していくことが求められていることが分かった。その上で、地方創生ならびに「小さな拠点」の概要について整理したことで、これらに関係する取組やその主体の一つとして道の駅に期待がかかっており、また道の駅が「小さな拠点」としての役割を一部担うことによって、地方創生が推進される可能性を秘めていることが分かった。そこで、次章以降ではより具体的な取り組みや効果、現状について詳しく知るために、全国モデル「道の駅」ならびに重点「道の駅」のうち、先述した「小さな拠点」形成による効果例のような効果を発揮しているものを「理想の道の駅」と置き、事例調査を行うことで、これら道の駅がどのような取り組みを行い地域に影響を与えているのかを整理し「小さな拠点」となりうる道の駅の特徴を整理していく。これに加え、道の駅の財務諸表を分析し、一般的な道の駅の現在の財務体力についてもみていく。

3 重点道の駅の事例研究と道の駅の財務状況分析

本章においては、まず国土交通省が行っている取組の一つである重点道の駅制度に登録されている道の駅が、地域活性化のためにどのような役割を担い、またなぜそれらを担えているのか、担うことで生まれた地域に対する効果について、小さな拠点が増えたとされる効果と照らし合わせつつ整理をすることで、重点道の駅に認定されるような道の駅を取組が小さな拠点形成に有効であることを明らかにする。その後、全国の道の駅のうち財務諸表を公開しているものを抜粋し、その内容を整理することで、一般的な道の駅が現在重点道の駅等を行うような取組を行うための財務体力があるか否かについて明らかにする。

はじめに、次節以降において、広域防災拠点に関する取組を行う道の駅として岩手県の遠野風の丘、地域福祉・交通結節に関する取組を行う道の駅として岐阜県飛騨金山ぬく森の里温泉、雇用促進・定住化に関する取組を行う道の駅として兵庫県但馬のまほろばのそれぞれについて、全国モデル道の駅ならびに重点道の駅に選定された理由、道の駅の具体的な取組、取組により期待される効果、期待される効果が地域に影響を与えた事例についてみたとうえで、まとめとしてこれらの選定による効果と小さな拠点になるために重要と考えられる要素について整理をしていく。

3.1 事例研究①遠野風の丘（岩手県 遠野市）【広域防災】

まず一つ目に、岩手県遠野市にある道の駅遠野風の丘について見ていく。この道の駅は、平成26年に全国モデル道の駅に選定され、国土交通省ホームページ内にある全国モデル道の駅の説明ページ²によると、その選定理由は、防災拠点として東日本大震災の際に復旧、救援に向かう自衛隊や消防隊、ボランティアの支援拠点として機能したことに加え、産業振興の拠点として沿岸被災地の海産物を販売する鮮魚店開設による被災地の復興支援、観光や地方移住等の総合案内拠点として沿岸地域の観光復興にむけた情報発信を観光案内所が行っていることなどが挙げられている。

本道の駅の具体的な取組としては、東北道の駅のサイトにある資料³によると、

² 国土交通省「全国モデル『道の駅』【6駅】」国土交通省ホームページ（最終閲覧日 2020年12月1日）
https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/juten_eki/model01.html

³ 東北道の駅「平成26年度選定 重点『道の駅』」東北道の駅ホームページ（最終閲覧日 2020年12月1日）
<https://www.thr.mlit.go.jp/road/koutsu/Michi-no-Eki/juten/pdf/I/H26/1.pdf>

東日本大震災時に自衛隊やボランティアの後方支援拠点として機能したことがきっかけとなり岩手県の広域防災拠点配置計画⁴の広域防災拠点に位置付けられ、岩手県における広域防災拠点配置計画の中に取り込まれていることがある。

後方支援拠点とは、「被災地により近い場所で被災地支援を担うために、前進基地として、被災地で活動する人・物・情報に関する機能を有する地点」（岩手県広域防災拠点配置計画の概要より一部抜粋）のことであり、道の駅遠野風の丘がこのような役割を担うために、内閣府の地方創生推進事務局の地域再生計画⁵に基づいて、「道の駅『遠野風の丘』魅力アップのための地域再生計画」というものも計画されている。これは、地域再生制度という制度において認定されたものであり、内閣府地方創生事務局の説明によると本制度とは「地域経済の活性化、地域における雇用機会の創出その他の地域の活力の再生を総合的かつ効果的に推進するため、地域が行う自主的かつ自立的な取組を国が支援するもの」（地方創生事務局 地域再生の説明より一部抜粋）であり、「地方公共団体が地域再生計画を計画し、内閣総理大臣の認定を受けることで、当該地域再生計画に記載した事業の実施に当たり、財政、金融等の支援措置を活用すること」（地方創生事務局 地域再生の説明より一部抜粋）ができるというものである。

『道の駅「遠野風の丘」魅力アップのための地域再生計画』において、道の駅遠野風の丘の防災拠点としての機能を高めるための取組として、具体的には、飲食スペースの拡張による一時避難者の受け入れやテラスの拡張による屋外スペースの確保、ストックヤードに新設するロフトスペースへの毛布や炊き出し用設備の備蓄などが計画されており、これらの改修のための工事も令和2年度から既に始まっているようだ。

『道の駅「遠野風の丘」魅力アップのための地域再生計画』によると、このような施設の改修などによる取り組みを通して期待される効果としては、道の駅遠野風の丘の更なるゲートウェイ機能の拡充による防災機能等の充実や利用者の利便性向上、道の駅遠野風の丘を通じた遠野市の魅力発信による地域経済の活性化などが挙げられている。道の駅遠野風の丘がこれまでに防災拠点として地域に影響を与えた例としては現状東日本大震災の時のみとなるが、地域再生計画に基づき改修や施設設備の向上を図

⁴ 岩手県『『岩手県広域防災拠点配置計画』の策定について』岩手県ホームページ（最終閲覧日 2020年12月1日）
https://www.pref.iwate.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/004/270/02keikaku.pdf

⁵ 内閣府地方創生推進事務局「認定された地域再生計画について」首相官邸ホームページ最終閲覧日 2020年12月1日）
<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/tiikisaisei/search/map.html>

ろうとする姿勢や県との密な連携による広域防災拠点配置計画など、道の駅が地域において防災拠点となるために必要な整備や連携体制を先進的に取っている例として、今後も多くの道の駅の参考になりそうである。

防災拠点としての機能が評価された例である道の駅遠野風の丘に関するまとめとしては、そもそも本道の駅は他の道の駅と変わらない設備を持ったものであったが、道の駅のもつ休憩機能や広い駐車スペースといったものが防災時にも役に立った経験からその災害時における機能の高さが認識され、今後の災害対応や防災対策のための更なる取り組みが行われることで、より強固な防災拠点としての役割を担える道の駅になっているということであった。この特徴については、多くの道の駅が休憩機能としての飲食スペースや広い駐車場を持っている点から多くの道の駅が防災拠点となるポテンシャルを秘めていると言える一方で、防災拠点としての能力を高めたいのであれば、適切な支援や行政との連携が取れなければ道の駅に大きな負担がかかるものであると言える。このバランスが取れてこそ、防災拠点としての機能が充実した道の駅の整備に繋がるということが本事例から分かった。

3.2 事例研究② 飛騨金山ぬく森の里温泉（岐阜県 下呂市）【地域福祉・交通結節】

二つ目に、岐阜県下呂市の飛騨金山ぬくもりの里温泉についてみていく。この道の駅は、平成 27 年に重点道の駅に選定され、先述した国土交通省のホームページによると、その選定理由としては「病院・老人福祉施設等の地域福祉機能等が集約されており、コミュニティバスや高齢者宅配サービス等による小さな拠点機能向上」「地域の高齢化に対応した、宅配サービス・安否確認・移動支援/既存の小さな拠点を機能強化」（国土交通省ホームページより一部抜粋）などが挙げられている。

本道の駅の具体的な取り組みとしては、国土交通省中部地方整備局のまとめ⁶によると大きく分けて 5 つあり、1 つ目に地域福祉機能として、地元スーパーと連携し高齢者に対して宅配サービスと見守りの実施、子供や高齢者が安心して遊べる公園と多目的トイレの設置、岐阜大学医学部附属病院と連携したドクターヘリによる三次救急医療の提供がある。これに加え、2 つ目の機能である交通結節点機能としてコミュニテ

⁶ 国土交通省中部地方整備局「重点『道の駅』を選定しました」中部の「道の駅」ホームページ（最終閲覧日 2020 年 12 月 3 日）<https://www.cbr.mlit.go.jp/michinoeki/pdf/morinosato.pdf>

ィバスのバス停を道の駅に設置し住民の利便性向上につなげることやEV充電機能を持つこと、3つ目の機能である交流・連携機能としてスーパーの設置など施設内容を充実させる取り組みを行うことで、地元住民が道の駅を中心に生活を営み、また道の駅が地元住民の交流を促進するような取り組みを多く行っている。特に、高齢者の見守りや福祉機能、住民の利便性向上に関する取り組みが多くなされており、またこれが道の駅単体ではなくスーパーやバス会社、病院や福祉施設と言ったように地域内の多くの施設や団体を巻き込みながら行われている点は大きな特徴としてある。これらの施設はすべて道の駅のエリアとして登録されており、小さな拠点が大きく一つの道の駅となっている例としても挙げられる。また、後で詳しく述べるが、交通面の整備を市を上げて行っており、より広い範囲での小さな拠点形成を意識した取り組みが下呂市では進められている。先述した機能以外には、4つ目の機能である防災機能として太陽光発電や防災倉庫・防災トイレの設置、ヘリポートの利用における連携体制整備が行われており、災害時にも道の駅が防災拠点として動くための整備がなされている。そして、5つ目の機能である観光総合窓口機能として観光案内所の設置や地域イベント案内、外国人対応のパンフレット作製や通訳などによる対応環境整備により、インバウンドを含む観光の促進が行われている。

これらの取組は、政府が道の駅第三ステージにおける取組として掲げているものとも多く合致していることから、道の駅飛騨金山ぬく森の里は今後も先進的な取り組みをしている道の駅として注目されていきそうである。本道の駅の運営主体について調べてみたところ詳しい情報は出てこなかったが、先述したような交通結節点の形成に向けては下呂市全体での取り組みがなされていることから、道の駅単体ですべての取り組みがなされているのではなく、地方自治体と連携した上でこれらの取り組みがなされていることが予想される。下呂市における「下呂市地域公共交通形成計画⁷」においても、市が地域公共交通の将来像として掲げる「いつまでの市民の笑顔が続く持続可能な公共交通の確保」という目標達成のために行う施策の一つに小さな整備事業としての公共交通結節点の整備が挙げられており、事業概要として小さな拠点整備推進にむけたコミュニティバスなどの運行形態の整備や地域住民の生活利便性向上ならびに観光促進に向けた効用交通ネットワークの整備が掲げられている。また、これらの

⁷ 下呂市「下呂市通期公共交通網形成計画」下呂市ホームページ（最終閲覧日 2020年12月3日）
http://www.city.gero.lg.jp/departmentTop/node_1059/node_1119/node_47667

実施主体として地域運営組織、下呂市、交通事業者が挙げられていることから、この取り組みが市内における様々な団体との連携を元に進められていることがわかった。

これらの取組により予想される効果や実際に地域に影響を与えた事例に関するまとめなどを見つけることはできなかったが、先述したような取り組みが進められることにより、地域住民が道の駅があるエリアを中心に生活を営み、地域内にある施設の活用が進み、交流がより盛んになることが予測される。加えて、見守りや福祉施設の充実、主要施設へのバス運行などにより高齢者や年少者を見守る体制が強化され、またそれら施設に住民が足を運びやすい体制がつくられることで、地域内で少子高齢化が進んだ際にも住民が関わり合い、助け合いながら地域で生活できると考えられる。

交通結節・地域福祉としての機能が評価された例である道の駅飛騨金山ぬく森の里温泉に関するまとめとしては、道の駅の敷地内にスーパーや病院など人々の生活に必要なとなる施設を設置したうえで、地域内の人々が道の駅を含む地域内の施設にアクセスしやすい交通網を整備することによって、道の駅を含む広い地域内で生活を営み、また営む人同士の交流や見守り体制を構築することができ、小さな拠点形成を進めることができている地域と言える。本地域における取組は、道の駅単体ではなく地域内の様々な団体を巻き込んでこそできたことである点から、小さな拠点の整備においては、地方自治体が主導しつつ地域内の諸団体を巻き込んでいくことが必要と考えられる。加えて、道の駅の物品販売機能や情報提供機能、所有する広い敷地というものを上手く地域に必要とされる機能としても活用していくことで、道の駅が小さな拠点を形成する一部として十分にその能力を発揮し、地域を支えることができると本事例から分かった。

3.3 事例研究③但馬のまほろば（兵庫県 朝来市）【雇用促進・定住化】

最後に、兵庫県朝来市にある道の駅但馬のまほろばについて見ていく。この道の駅は、平成26年に重点道の駅に選定され、先述した国土交通省ホームページの説明ページによると、その選定理由は、『天空の城「竹田城」や生野銀山等の観光資源の集客力を活かし、道の駅の来訪者のさらなる増加につなげ、産業創出、雇用促進、定住化の担い手として機能を強化』『現施設を増強し、大学・研究機関等と連携し新農産品を開発するラボ機能及び空き家情報・就労情報などの定住化情報の発信機能を追加』などが挙げられており、地域活性化の拠点となるような取り組みが現状行われ、これら

が政府による支援によって更なる効果的な取り組みが行われると期待されたことから重点道の駅に選定されている。

本道の駅の具体的な取り組みとしては、商品面で見ると特産品である岩津ねぎを生かした各種オリジナル商品の開発による地域の産業振興や地元農家と連携した産直組織の運営による新鮮な農作物の販売ルート構築、観光面でみると、竹田城を代表する道の駅の周辺地域の観光情報の発信や外国人観光客に対する外国語での情報発信や免税店の導入、雇用創出面で言うと、先述した取り組みによる産業並びに雇用の創出が挙げられる。また、今後の取組として、空き家情報の発信や地域の就労情報の発信など、定住化に繋がるような情報の発信機能の追加が予定されている。加えて、本道の駅は、主に地域内の特産品と周辺の観光地を中心とした地域振興に力を入れており、この取り組みが活発になることによって地域で雇用が生まれ、人が集まり、定住化も促進されるという見込みのもと多くの取り組みがなされている。具体的には、岩津ねぎのブランド化による農家の販売場所拡大や特産品を加工した商品の開発による地元企業との連携、外国人対応の強化などが挙げられる。

このような取り組みによって期待される効果としては、道の駅が期待しているとおり産業振興による雇用の創出や魅力的なまちづくりによる定住化の促進が挙げられる。また、現在朝来市が主体となり運営している空き家バンクなどの取組が今後道の駅にも導入されることで道の駅による地域の定住化情報の発信効果獲得や、市政と協力した雇用や移住の促進を続けることで、より強度の高い定住化の促進に繋がることが予想される。実際、但馬市の資料⁸より道の駅但馬のまほろばの観光客数の推移を見ても、周辺の道の駅の観光客数は年々減少しているのに対し、但馬のまほろばは高い水準で横ばいになっていることや、朝来市の移住者数情報⁹より年々朝来市に若い世代が移住していることが分かった。

雇用創出・定住化促進としての機能が評価された例である道の駅但馬のまほろばに関するまとめとしては、道の駅が地域の特産品や観光資源を生かした取り組みを多く行うことにより、雇用の創出や地域の魅力発信効果を生み、これによる雇用創出や定住化の促進が図られていることが分かった。また、今後朝来市を中心とした人口増加

⁸ 朝来市「第2次朝来市観光基本計画」朝来市ホームページより（最終閲覧日 2020年12月5日）

<http://www.city.asago.hyogo.jp/cmsfiles/contents/0000008/8070/honpen.pdf>

⁹ 朝来市役所総合政策課「朝来市の概要」あさご暮らしU・I・Jターンの総合窓口（最終閲覧日 2020年12月5日）

<https://www.city.asago.hyogo.jp/cp/0000006060.html>

計画の支えとして道の駅が地域活性化に向けた取り組みを続けることで、今後少子高齢化が進む地域において行政と道の駅が連携し地域振興に繋がると期待されることが本事例から分かった。

3.4 道の駅の財務状況

本節においては、前節までとは異なる視点からの整理を行う。全国の道の駅のうち財務諸表を公開しているもののいくつかを抜粋し、現在の道の駅の財政状態や経営成績を確認することで、重点道の駅のような取り組みを一般的な道の駅が行うことが可能か否かを財務面から分析していく。

ほとんどの道の駅は財務諸表を公開しておらず、兵庫県の道の駅の財務諸表を見つけることができなかつたため、ここでは令和元年度の財務諸表が公開されていた①株式会社ちば南房総（道の駅とみうら、おおつの里、三芳村など運営）②道の駅上品の郷③道の駅あさひかわ の財務諸表から、(1)過去二年間の当期純利益 (2)令和元年度の売上高利益率 (3)負債比率 (4)回転率 をみていくことで、これらの道の駅の収益性や安全性、資本効率性を確認し、道の駅の財務状況について軽く触れる。あらかじめここで述べておくが、データが十分に公開されていなかったことから、ここで取り上げることができるのはあくまでも一部の道の駅の状態であり、すべての道の駅に共通して言えることではない。

【表 3-4-1】は、千葉県南房総市の HP 内にある道の駅に関するページ¹⁰において、「道の駅を運営している第三セクターの決算状況」に載っていた、株式会社ちば南房総の決算書より作成したものである。株式会社ちば南房総が、南房総市内にある複数の道の駅の運営を統括している企業であることから、本節においてはこの企業の経営状況が南房総市内の道の駅の経営状況を表していると仮定し表の結果について述べていく。表の中でまず目についたのは、平成 30 年度に当期純利益が大きくマイナスになっている点である。このようになった原因として、営業報告書の概況より、台風 15 号の影響による施設やビニールハウスの倒壊による固定資産除却損を大きく計上していることが見て取れた。加えて、売上成長率が年々下がっていることも要因として考え

¹⁰ 南房総市「道の駅を運営している第 3 セクターの決算状況」南房総市ホームページ（最終閲覧日 2020 年 11 月 17 日）<http://www.city.minamiboso.chiba.jp/0000001473.html>

られる。

このように、一次産業が主となる道の駅事業にとって、自然災害などは道の駅運営に大きな影響となり、またその被害は十分な売上高をもってしないと対処することが難しいことが、ちば南房総の決算書よりわかった。

【表 3-4-1】道の駅とみうら等運営 株式会社ちば南房総の財務状況

	平成 29 年度	平成 30 年度	増減
当期純利益	1,197,959 円	-12,954,533 円	△14,152,492 円
売上高利益率	0.18%	-2.09%	△2.27%
売上高成長率	94%	97%	+3%
負債比率	13.5%	10.7%	△2.8%

(出所) 株式会社ちば南房総 経営状況報告書 (第 28 期) 及び (第 29 期) より筆者作成

【表 3-4-2】は、島根県浜田市議会の定例会¹¹にて報告されていた、道の駅ゆうひパーク三隅を運営する有限会社ゆうひパーク三隅の経営状況報告書より作成したものである。公開されていた資料の関係上、本表では平成 30 年度と令和元年度の結果を載せている。表の中でも特に目立つところとして、負債比率の高さがある。加えて、過去 2 年間連続して当期純利益がマイナスとなっており、経営状況が決しているとは言えない。中国新聞の記事¹²によると、2019 年の決算時において債務超過が報告されており、また、2020 年において新型コロナウイルスの影響を大きく受けたことから、ゆうひパーク三隅が 2021 年 3 月末に解散することが決定したようである。損益計算書より、販売費および一般管理費の中でも従業員給与が多くを占めており、道の駅の運営にあたって必要な人件費を道の駅の運営による収益から賄うことが困難となるほど売り上げが落ち込んでいたことも、この道の駅の運営主体が解散に追いやられた要因の一つとして考えられる。

¹¹ 浜田市議会「令和元年 9 月定例会議」浜田市議会ホームページ (最終閲覧日 2020 年 11 月 17 日)

https://www.city.hamada.shimane.jp/www/contents/1566205071958/index_k.html

¹² 中国新聞デジタル 中国地方のニュース 2020 年 8 月 8 日「指定管理三セク、21 年春解散 三隅の道の駅『ゆうひパーク』」

※以下の URL で公開 <https://www.chugoku->

[np.co.jp/local/news/article.php?comment_id=670510&comment_sub_id=0&category_id=112](https://www.chugoku-np.co.jp/local/news/article.php?comment_id=670510&comment_sub_id=0&category_id=112)

【表 3-4-2】 道の駅ゆうひパーク三隅運営、有限会社ゆうひパーク三隅の財務状況

	平成 30 年度	令和元年度	増減
当期純利益	-1,591,212 円	-1,743,228 円	△152,016 円
売上高成長率	104.0%	94.8%	△9.3%
売上高利益率	-2.4%	-2.8%	△0.4%
負債比率	591,785.3%	-458.0%	△592,243.3%

(出所) 有限会社ゆうひパーク三隅 平成 29 年度及び令和元年度経営状況報告書より筆者作成

【表 3-4-3】は、岩手県石巻市における第三セクターの経営状況の情報公開シート一覧¹³より、道の駅上品の郷を運営する第三セクターである株式会社かほく・上品の郷の情報公開シートを元に作成したものである。【表 3-4-2】と同じく、【表 3-4-3】においても過去 2 年間で当期純利益がマイナスとなっていることに加え、売上高成長率も 100%を超えていないことから年々売上と利益が減少していることが表より分かった。

【表 3-4-3】 道の駅上品の郷等運営 株式会社かほく・上品の郷の財務状況

	平成 29 年度	平成 30 年度	増減
当期純利益	-15,382	-18,180	△2,798
売上高成長率	95.5%	97.9%	2.4%
売上高利益率	-3.5%	-4.2%	△0.7%
負債比率	87.8%	66.6%	△21.2%

(出所) 道の駅上品の郷 令和元年度 第三セクター情報公開シート I より筆者作成

以上 3 つの表の作成とその内容の分析より、上記 3 つの道の駅においては、どれも過去 2 年間で当期純損失を計上していたり、売上高の減少が起きたりしていることなどから、現在運営されている道の駅の経営状況は良好と言い難いということが分かった。加えて、債務超過により運営主体が解散に追い込まれる道の駅も、近年出ているということが分かった。

あくまで今回取り上げたのは全国に 1,000 以上ある道の駅の内 3 つであるが、公開されている財務諸表を確認しただけでもこのような結果となったため、全国的に見た際にもこのような状態に陥っている道の駅が多くある可能性は十分にあると考える。このような経営状況の中、十分な支援策がない状態で新たな取り組みを道の駅に求め

¹³ 石巻市「令和元年度情報公開シート」石巻市ホームページ, 2019 年 8 月 13 日更新 (最終閲覧日 2020 年 11 月 17 日) <https://www.city.ishinomaki.lg.jp/cont/10162000/3006/0006/0001/20190729114820.html>

ることは可能なのか、また道の駅からどのような声上がっているのかについては、兵庫県の道の駅に対するアンケート結果をもとに次章以降で考えていく。

3.5 まとめ

本章では、地域活性化や小さな拠点の形成に期待がかかる全国モデル道の駅ならびに重点道の駅に認定された道の駅三つの選定理由やその具体的な取り組み、地域に影響を与えた事例や今後期待される効果を見た上で、道の駅が地域の中で主要な施設となり地域振興や住民間交流の中心となるためにどのような要素や取組が必要かを整理してきた。また、道の駅の財務諸表をいくつか取り上げ見ていくことで、全国的に見た際に道の駅が現状十分な財務体力がないことが明らかとなった。これらの分析を踏まえ、次章では、道の駅の現状分析と題し兵庫県の道の駅に対して行ったアンケートを元に兵庫県の道の駅の現状分析を行っていく。その上で最終章において兵庫県の道の駅が本章で見たようなモデル道の駅や重点道の駅のような取り組みを行い、今後地域内で小さな拠点として地域振興に貢献することが可能であるかを整理した上で、そのような取り組みを行うにあたって必要な支援について述べていく。

4 兵庫県における道の駅の現状分析

4.1 アンケート調査の概要

本章では、兵庫県内の道の駅に対して行ったアンケート調査の結果をまとめ、比較し、この結果より見える兵庫県の道の駅の現状と課題をみたうえで、次章のまとめにつなげるための整理を行う。

まず、アンケート調査の概要について述べる。今回兵庫県内の36の道の駅に対して郵送もしくはメールにてアンケート回答の依頼をしたところ、27の道の駅から回答にご協力いただけた。回答者は、道の駅の駅長もしくは管理会社の代表者となっている。今回行ったアンケート調査の質問内容ならびに回答項目については以下のとおりである。

質問内容	回答方法ならびに選択肢
道の駅名	記述式
回答者の役職	記述式
年間来訪者数 (任意で男女と地域内外の内訳)	選択式：1万人未満/1-5万人/5-10万人/10-20万人/20-30万人/30-40万人/40-50万人/50万人以上
年間売上	選択式：1000万円未満/1000-5000万円/5000-1億円/1-2億円/2-3億円/3-4億円/5億円以上
雇用者内訳	記述式：男女比/年齢比（20代~80代以上まで10代刻み）
自身の道の駅の強み	記述式
併設施設と取組	複数選択式：飲食施設（食堂、フードコートなど）/コンビニエンスストア/郵便局/宅配所/託児所・子供向け施設/福祉施設/医療施設/金融機関 ATM/温泉または宿泊施設/防災設備/販売商品の宅配サービス/道の駅までの送迎便/インターネットやSNSによる情報発信/就労情報の提供/観光・宿泊情報の提供/移住情報の提供/生鮮食品の販売/オリジナル商品の企画・販売/道の駅が企画するイベントの実施/地域との連携事業（任意で記述）
地域に対して与える と考える影響	複数選択式：地域の知名度向上/地域の情報発信/地域の観光振興/地元住民のコミュニティ育成/農林水産業の振興/地域の企業との連携促進/地域外の企業との連携促進/移住の促進/雇用の創出/地域の利便性向上/防災拠点

地域が持つ課題	複数選択式：高齢化/少子化/雇用機会の減少/地域人材の流出/農林水産業従事者の減少/地域の商店の閉鎖/公共交通の減少（バス廃止など）/集落の維持・継続/コミュニティ内の関わりの減少/災害時の不安/行政の財政的不安
自身の道の駅が持つ課題	複数選択式：道の駅自体の老朽化/設備が不十分/来訪者の減少/売上の減少/雇用が安定しない/行政や政府の支援が得られない/行政や政府の支援の情報が得られない・得る方法が分からない
上記課題への対処	記述式
現在受けている支援	記述式
重点道の駅の理解	選択式：知っているか否かをはい/いいえで確認
小さな拠点の理解	選択式：聞いたことがあるか否かをはい/いいえで確認
欲しい支援について	記述式
興味深い他の道の駅の取組	記述式

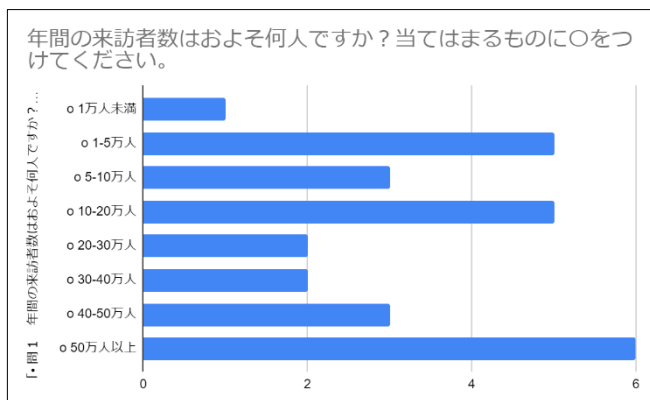
4.2 アンケート結果より見える兵庫県の道の駅の現状

本節以降では、アンケート調査の結果を用いて兵庫県の道の駅に共通する要素ならびに特徴や課題の抽出を行い、兵庫県の道の駅が政府に期待される役割を現状どれほど満たすことができているのか、また、満たすことができていない点として何があるか、について整理していく。

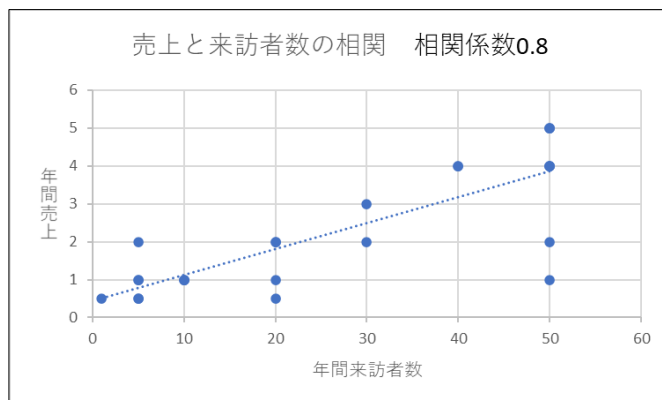
4.2.1 兵庫県の道の駅の基本情報

まず、兵庫県の道の駅の概況として、①年間売上高 ②年間売上高と年間来訪者数の関係について見ていく。【表 4-2-1-1】【表 4-2-1-2】が、それぞれ兵庫県内の道の駅の年間売上高ならびに売上高と来訪者数の相関についてグラフ化したものである。

【表 4-2-1-1】



【表 4-2-1-2】

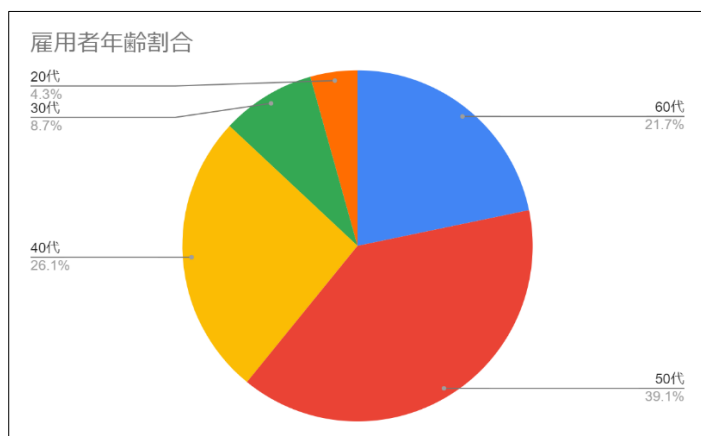


(出所) 兵庫県の道の駅に対するアンケート調査結果より筆者作成

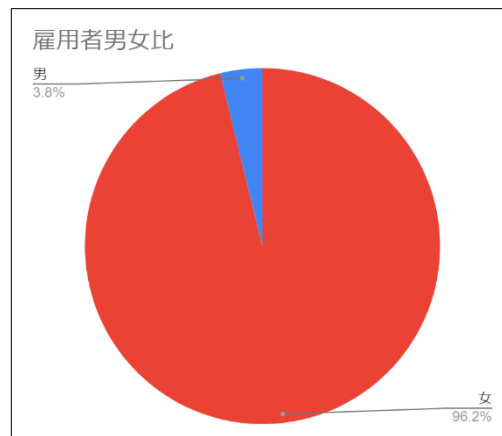
まず、【表 4-2-1-1】 から分かるように、来訪者数が 10 万人を超える道の駅が多くあり、またこの来訪者の内訳としては、地域内外で見た際には地域内（県内）からの来訪者の方が多いという結果になっていた。これより、兵庫県の道の駅においては、道の駅が観光施設などのように「地域外の人を訪れる場所」として置かれているのではなく、地域内の人々との関りが深く地域経済を支え地域から支えられる存在として置かれていることがうかがえた。続いて【表 4-2-1-2】をみると、来訪者数と売り上げの相関係数が 0.816 あったことから、兵庫県の道の駅において、来訪者数と売上高には一定の相関があることがわかった。つまりこれは、来訪者数の増減が道の駅の収益に大きく影響を与えるということであり、先に述べたように地域内の人々による利用率が高い兵庫県の道の駅においては、今後も地域内における利用を促進することに加え、いかに地域外から集客をするかが今後の道の駅の売上高増加にあたって重要になってくると言える。

次に、道の駅に期待される役割の一つである、雇用創出効果の現状について見ていく。【表 4-2-1-3】は兵庫県の各道の駅に聞いた年代別の雇用者数の結果のうち、最も就労人数が多かった年齢層を抽出した上でグラフ化したものであり、【表 4-2-1-4】は、雇用者のうち、比率の多い性別の割合をグラフ化したものである。道の駅に期待される役割の一つとして、雇用促進効果があり、そのなかでも高齢者ならびに女性の雇用促進について触れられているが、【表 4-2-1-3】【表 4-2-1-4】からわかるように、兵庫県の道の駅においては 40~60 代の女性が多く雇用されている。

【表 4-2-1-3】



【表 4-2-1-4】



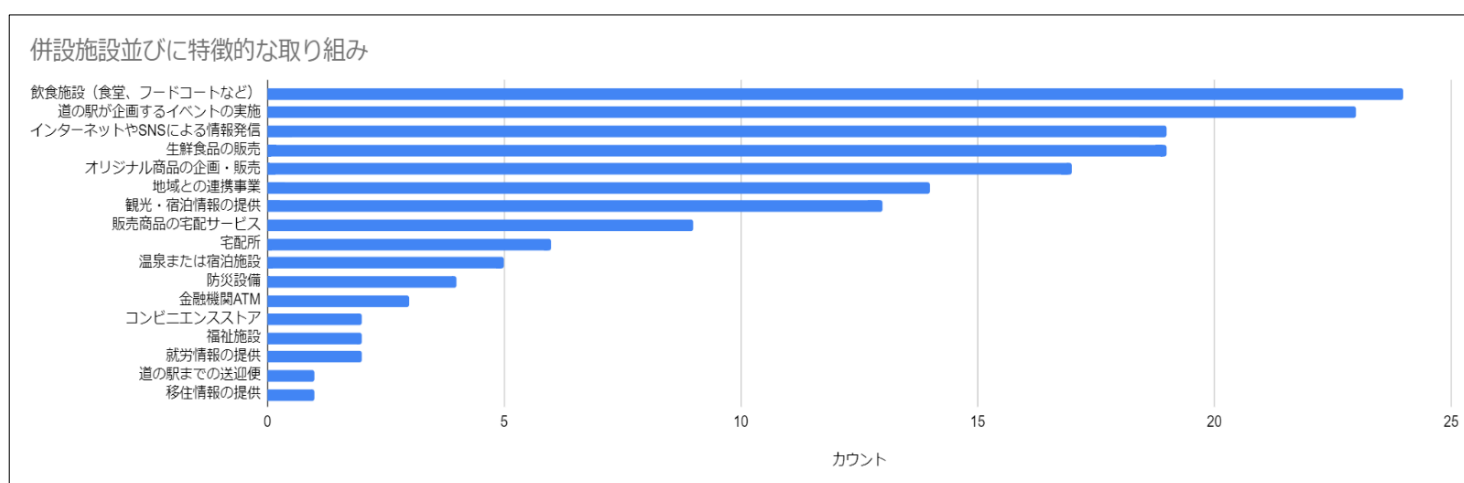
(出所) 兵庫県の道の駅に対するアンケート調査結果より筆者作成

これは道の駅に期待されている効果を生んでいると言え、また道の駅が40代以上や女性にとって働きやすい環境であることを示していると言える。この理由としては、道の駅における業務が接客業などを中心とし労働負荷が大きくないことや、居住地域周辺で車などによるアクセスのいい場所に道の駅が存在していることからパートタイム労働者として主婦層が働きやすいことなどが考えられる。このような雇用状態である道の駅が行っている取組について次に見ていく。

4.2.2 道の駅の取り組みと地域に与える影響

【表 4-2-2-1】は道の駅に併設している施設や特徴的な取り組みについてグラフ化したものである。表から、兵庫県の道の駅の取組として、飲食施設の設置、主催イベン

【表 4-2-2-1】



(出所) 兵庫県の道の駅に対するアンケート調査結果より筆者作成

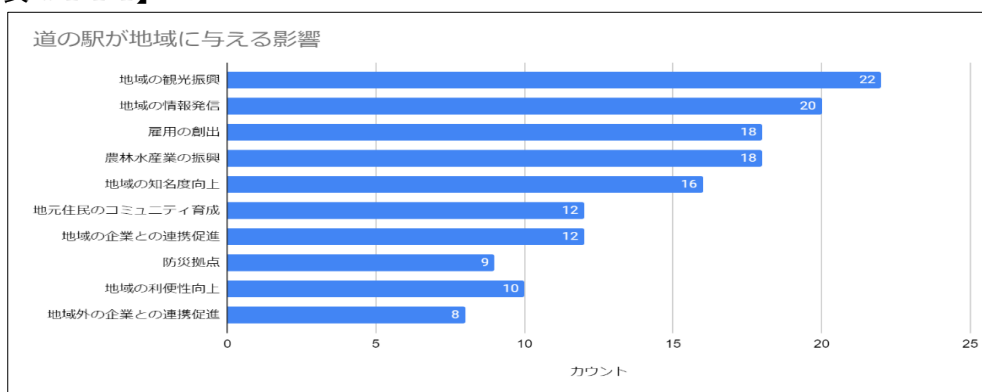
トの実施、SNSによる情報発信、生鮮食品ならびにオリジナル商品の販売などが多く行われていることがわかる。特に、主催イベントの実施においては市町村や商工会など地域と協力して行っている道の駅も多いことがアンケート結果から分かった。このような取り組みは、道の駅と地域の関わりをより強固なものにすることに加え、地域住民同士の関りや地域全体の活性化にもつながると言える。

また、こちらも回答数の多かった生鮮食品ならびにオリジナル商品の販売に関しては、記述式で作成した「あなたの務める道の駅の強みは何か？」という質問項目においても多くの道の駅が触れており、地域特産の農作物や花卉を地域内の農家から仕入れ、新鮮な状態で販売できる点を強みとして挙げている道の駅や、それらを用いた飲食物・土産物の販売に力を入れている道の駅が多くあった。また、いくつかの道の駅が自社加工場や農家の登録制度、JAや地域商工会との連携体制を持っており、供給を安定させるためのシステム作りにも注力していることが分かった。

これらの取組は、近年話題となっている農耕地問題や農家収入に関する課題の解消や、農耕が盛んな地方地域の活性化にもよい影響を与え、道の駅の施設内に留まらない雇用を創出していると考えられる。また、道の駅が地域特産物を取り扱うことによって、より地域らしさや地域風土といったものが強調され、地域のブランディングにもつながると考えられる。これは、政府が道の駅第三ステージに向けた取り組みで掲げる「道の駅を世界ブランドへ」とも関連性が高く、道の駅の多言語対応やキャッシュレス促進により、道の駅を世界に発信する一助になると言える。このような取り組みを行う道の駅が地域にどのような影響を与えていると考えているかについて次に見ていく。

【表 4-2-2-2】は道の駅視点で見た自分の道の駅が地域に対して与える影響に関する質問の回答結果をグラフ化したものである。

【表 4-2-2-2】



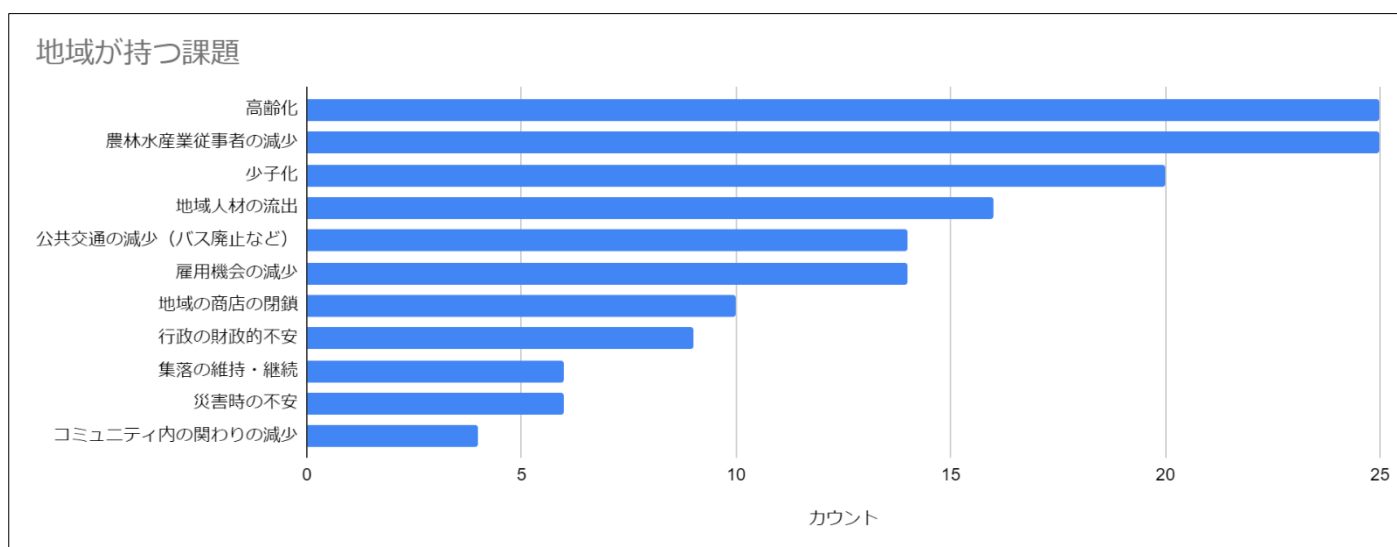
(出所) 兵庫県の道の駅に対するアンケート調査結果より筆者作成

表から分かるように、多くの道の駅が地域の観光振興に対して影響を与えていると考えており、またその他該当数が多かったものとして、地域の情報発信や雇用創出、農林水産業の振興などの面から地域に影響を与えている自覚があることが分かった。これらは、道の駅が果たすべき機能としてある地域連携機能や情報発信機能との関係が深いため、兵庫県の道の駅が必要な役割をしっかりと果たしていると言える。加えて、兵庫県内の複数の道の駅が道の駅第三ステージとして政府が置く三つの姿に該当する「防災拠点」「地域住民のコミュニティ育成」といった影響を地域に与えていると考えており、兵庫県内の道の駅において徐々にこれらの取組が広がっていることがアンケート結果から分かった。また、詳しくは後述するが、アンケートにて今後道の駅が欲しい支援ならびに行いたいことを聞いた際、防災能力の向上や施設の整備を進めたい一方で、それらを行うための十分な資金がないという声が多く上がっていた。このような声に対応することも、今後兵庫県の道の駅が道の駅第三ステージの状態に達するためや小さな拠点の一部を担うに際しては必須となりそうである。

4.2.3 道の駅が存在する地域が持つ課題

兵庫県の道の駅の取り組みや地域に与える影響が分かったところで、次に道の駅が存在する地域の課題について見ていく。【表 4-2-3-1】は道の駅視点で見た自分の道の駅が存在する地域の課題に関する質問の回答結果をグラフ化したものである。

【表 4-2-3-1】



(出所) 兵庫県の道の駅に対するアンケート調査結果より筆者作成

表より、兵庫県内のほとんどの道の駅が地域の高齢化や農林水産業従事者の減少を地域の課題として捉えていることが分かる。【表 4-2-2-1】の結果から分かったように、地域の農水産物などを売りとして施設運営を行っている道の駅が多かったことから、農林水産業従事者の減少は道の駅運営に大きな打撃を与えうる課題であると言える。加えて、回答数として次に多かった少子化や地域人材の流出に関しても、道の駅運営や地域活性化に対して影響があると言える。これは、その地域の若い世代やその家族、新規居住者が少ない現状を示しているともいえ、地域周辺の居住者や人口の減少は、地域内からの来訪者の多い兵庫県の道の駅の売り上げにも大きな影響を与えると言えるからである。

また、複数の道の駅が課題に該当すると答えた「雇用機会の減少」「公共交通の減少」「集落の維持・継続」「地域の財政的不安」は、内閣府が提唱する小さな拠点・小さな運営組織の形成による効果のうち、「雇用創出・所得向上」「生活利便性の維持向上」「行政コストの削減」との関係が強いと言える。兵庫県の道の駅が今後小さな拠点の中の一つの施設としてその役割を果たしていくことで、小さな拠点がその効果を発揮し地域の課題解決に繋がると言える。実際、国土交通省の小さな拠点情報サイト¹⁴にも、小さな拠点の事例や手引きの一つとして全国モデル道の駅が挙げられており、道の駅がこのような役割を果たす施設の一つとして期待されていることがうかがえる。また、国土交通省がまとめた『日常生活サービス機能が集約した「小さな拠点」事例集¹⁵』にも多くの道の駅が取り上げられており、実際にその機能を果たしているところも多くあることが分かる。一方で、このような取り組みは多くの地域で行われることによってこそより効果を生むものであり、一部の道の駅がその役割を果たすだけでは不十分と言える。現在の道の駅は、小さな拠点となるための役割を担う体制が整っているのか知るために道の駅が持つ課題について次に見ていく。

4.2.4 道の駅が持つ課題とそれに対する道の駅の対応ならびに行政の支援

【表 4-2-4-1】は勤務する道の駅が現状持つ課題に関する質問の回答結果をグラフ化したものである。表より、兵庫県内の多くの道の駅が施設の老朽化や設備の不十分さ

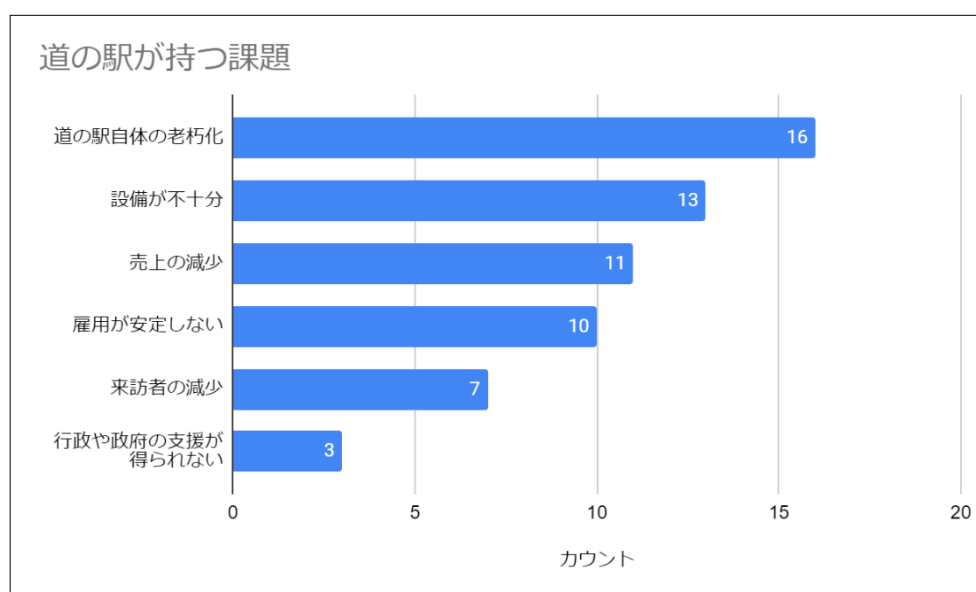
¹⁴ 内閣府「事例集・手引集」内閣府ホームページ,(最終閲覧日 2020 年 11 月 20 日)

https://www.cao.go.jp/regional_management/case/mlit/index.html

¹⁵ 国土交通省 国土政策局総合計画課 同慮曲国道・防災課(2012) 『日常生活サービス機能が集約した「小さな拠点」事例集』 <https://www.mlit.go.jp/common/000222387.pdf>

に対して課題感を持っている。一方で、行政や政府の支援が得られないことを課題として挙げた道の駅は3つであることから、支援は受けているものの施設の整備に費用を充てられていないことが予想される。これについて検証するために、アンケート結果よりわかった、兵庫県の道の駅が行った課題に対して行ったことならびに今後行いたいことを【表 4-2-4-2】に、兵庫県の道の駅が行政や政府からどのような支援を受け、またほしい支援内容としてどのようなものがあるかを【表 4-2-4-3】にそれぞれまとめた。

【表 4-2-4-1】



(出所) 兵庫県の道の駅に対するアンケート調査結果より筆者作成

【表 4-2-4-2】

課題に対して行ったこと、行いたいこと	
営業形態面	営業時間の短縮
	業務形態の見直し
行政・財政関係	行政との連携・交渉
	行政や商工会等との議論体制強化
	助成金や補助金、融資などの対応
	予算の組み立て
取組面	清掃強化、花木の植栽
	キャッシュレス決済の拡充

	人気商品の創出
	SNS・HP等を用いた道の駅や商品のPR活動
	農家への技術提供

(出所) 兵庫県の道の駅に対するアンケート調査結果より筆者作成

【表 4-2-4-3】

現在受けている支援	
行政との連携	PFI 契約を締結
	ごみ回収支援
	県と町の施設として運営
	市町村との連携で運営
補助金	指定管理費やイベント費の補助金
	トイレ管理料の支給
コロナ関連	雇用調整助成金 (コロナ)
	中小企業再開支援事業補助金 (コロナ)
	経済再生支援キャンペーン (GoTo 等)
	地域共通クーポンへの参加

今後ほしい支援	
支援全般	全道の駅に対する国交省からの支援 (現体制では建設後に道の駅に登録されると補助が受けられない)
	行政単位を超えた県や国としての支援
施設整備面	周辺施設や環境整備支援
	防災機能整備のための指針や資金の支援
	交通の利便性向上支援
	建物老朽化や店舗移転に対する回収支援金の協力
取組面	インバウンド対策支援
	ふるさと納税特産品の更なる増加と支援
	農作物などの新ブランドや特産品の開発アドバイス
	道の駅の営業アドバイザーの派遣

設備充足面	持ち込みごみ対策
	Wi-Fi 設置支援
	モール型 EC サイトのシステム構築に向けた支援
	非接触型経営スタイルへの転換に向けた支援
人材面	人材確保に向けた支援
コロナ関連	コロナによる売上減少に対する支援
	持続化給付金の支給対象化

(出所) 兵庫県の道の駅に対するアンケート調査結果より筆者作成

【表 4-2-4-2】より、課題に対する対処等については、多くの道の駅が行政との連携体制を強化した上で課題に対処しようとしていることが分かった。また、行政の支援のみに頼ることなく、自分たちでできる施策について模索し行動している道の駅が多くあることも分かった。現在受けている支援については、行政との連携、補助金、コロナ関連の三つに大別することができ、具体的には運営に際しての行政と連携、道の駅に対して支給される補助金確保、等が主であった。今年度においては、新型コロナウイルス関連の補助金についてもいくつかの道の駅が支給を受けていたようである。

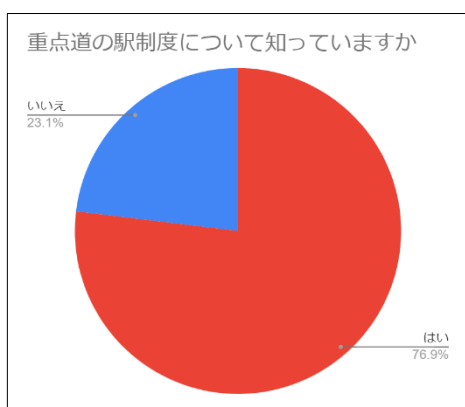
今後ほしい支援については、支援全般、施設整備面、取組面、設備充足面、人材面、コロナ関連の 6 つに大別され、中でも補助金等支援全般面と施設整備面に関する声が多かった。具体的には、現状の国や行政による支援や補助金だけでは十分な施設の改修ならびに設備の充足を行うことができないため、より補助金を受けやすい体制づくりや、アドバイスなども含めた支援内容の充実を求める声があった。また、いくつかの道の駅が人材バンクの整備など人材確保に向けた支援や新商品開発や運営サポートなど道の駅の取組に関する支援を求めており、地域人材の確保の難しさとその解消の必要性を求めていることが分かった。以上の結果から、現在兵庫県の道の駅においては、施設・設備の充足に向けた更なる支援の必要性ならびに道の駅の存続・発展に向けた取り組みに対する支援の必要性が喫緊の課題として持たれていることが分かった。またこれらの解決が、道の駅が小さな拠点として適切に機能するためにも必須であることがうかがえた。

4.2.5 道の駅に関する施策の浸透度

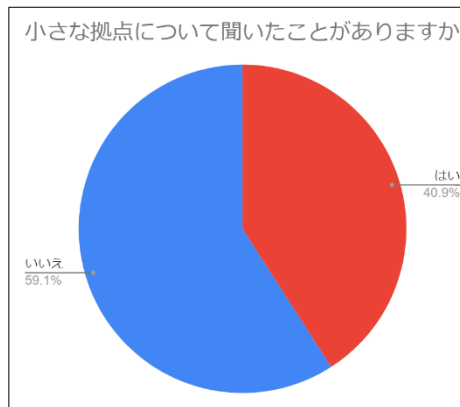
最後に、政府の施策の浸透度について見ていく。

【表 4-2-5-1】【表 4-2-5-2】は、重点道の駅制度ならびに小さな拠点制度の浸透度を図る質問の回答結果をグラフ化したものである。

【表 4-2-5-1】



【表 4-2-5-2】



(出所) 兵庫県の道の駅に対するアンケート調査結果より筆者作成

【表 4-2-5-1】は、登録されることによって補助金や運営アドバイス等様々な支援を受けることができる、重点道の駅制度に対する理解を聞いたものである。結果より、兵庫県においては約 8 割の道の駅が本制度を知っていた。この制度に関しては、道の駅の補助金制度としてはインターネット上でも広く公開されている点から、認知度が 100%近くに達するかと考えていたが約 77%にとどまっていた。実際に、兵庫県内で重点道の駅に登録された道の駅もあることから、制度として浸透度は高いものであることがうかがえるが、まだまだ全体に浸透しているとは言い難い状況である。

【表 4-2-5-2】は、政府が道の駅をその構成員の一つとして期待している小さな拠点に対する理解を聞いたものである。こちらに関しては認知度が 4 割に留まり、本期待がまだまだ兵庫県の道の駅に浸透していないことがうかがえる。これは、小さな拠点に関わる取組を今後進めていくにあたっては大きな課題であると言え、道の駅に小さな拠点の構成員である自覚をもってもらい、果たすべき役割の達成に向けた行動を行ってもらうためにも、本施策の浸透を早急に進めていく必要があると言える。

ここで一点疑問に浮かんだこととして、国や行政からの支援や施策がどのようにして道の駅に伝達されているのか、がある。重点道の駅制度についても、小さな拠点についても、道の駅に関する施策として政府が取り上げているものにも関わらずその認知度は完全ではなかった。このような情報伝達の不十分さは、今後政府などが道の駅を巻き込んだ施策を行っていくにあたって大きな課題となりうることに加えて、道の

駅自体が受給可能な支援を逃すことになりかねず、現在の体制の不備を整えることが、今後政府による施策や支援を元として道の駅の主体的な行動にも関わってくると考える。そこで、国や行政による支援や施策がいかにか道の駅まで伝えられているかを整理し、現状の課題を探っていく。

4.3 国や行政による情報伝達

本節においては、はじめに今回の研究において着目した、「重点道の駅制度」ならびに「小さな拠点制度」に関する情報がインターネット上でどこにおいて公開されているかをみていく。これに加えて、近畿「道の駅」連絡会様に対して問い合わせた政府の施策の伝達方法を見た上で、現状の整理を行う。

まず、重点道の駅制度に関しては、国土交通省のホームページ内に道の駅案内のページ¹⁶において重点道の駅制度はじめ、道の駅第三ステージに関する説明や道の駅の事業制度、新規登録案内要綱などが載っており、重点道の駅制度そのものに関しては、募集時並びに重点道の駅決定時に報道発表資料として国土交通省ホームページ内の報道発表資料のページで発表されている。また、全国道の駅連絡会のホームページ¹⁷にも同様の情報が載っていることに加えて、本ホームページには地域ブロック毎の道の駅間での情報交換や協力体制強化に向けたブロック連絡会に関する情報も同ページ内に載せられていた。この連絡会へ登録することで道の駅に関する情報を得やすい環境づくりがなされているようであり、兵庫県の道の駅もすべてこの連絡会の中に登録がされていた。このことから、政府による発表は、①報道発表②全国道の駅連絡会を通して伝えられており、いかにこれらの発表を感度を高く持って得るかが重要になっていると考えられる。実際、アンケートより道の駅運営に関するアドバイスやサポートを求める声が多かったことや道の駅の運営に際しては政府や行政によるサポートが少ないことから、自主的にこれらの情報を取るために動いている道の駅が重点道の駅制度について知っている状況が作られているのではないだろうか。

次に、小さな拠点制度に関しては、国土交通省の国土政策にある「小さな拠点」ガイド

¹⁶ 国土交通省「道の駅案内」国土交通省ホームページ,(最終閲覧日 2020 年 11 月 22 日)

<https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/index.html>

¹⁷全国道の駅連絡会「道の駅公式ホームページ」(最終閲覧日 2020 年 11 月 22 日)

<https://www.michi-no-eki.jp/>

ブックのページ¹⁸や、内閣府の小さな拠点情報サイトに情報が載っている。こちらに関しては、道の駅が小さな拠点を形成するにあたっての一翼を担うということで道の駅が取り上げられていることから、道の駅との直接的な関係性があまり高くなく、道の駅自体もこの情報に関して感度を高く持っていないことが想像できる。先述した、全国道の駅連絡会のホームページにおいても小さな拠点制度に関しては特段触れられていなかったことから、重点道の駅制度ほど強度が高く本施策に関して全国の道の駅に周知がされていないのではないだろうか。

続いて、本題に関して近畿「道の駅」連絡会様に対して問い合わせた結果について見ていく。はじめに、近畿「道の駅」連絡会のホームページ¹⁹によると、「道の駅」連絡会とは「道の駅に関する情報交換、道の駅相互の連携などにより、道の駅の質の確保や工場を回り、もって各地域の地域振興及び利用者サービスの向上に寄与することを目的」（近畿「道の駅」連絡会公式ホームページより 一部抜粋）としている。近畿「道の駅」連絡会は、この中でも近畿における道の駅の連携強化のために置かれた組織である。こちらの組織に対して、国土交通省が道の駅が関係する施策として発表している「重点道の駅制度」ならびに「小さな拠点制度」に関する登録情報や支援制度、その他道の駅に関する補助金制度などが、近畿「道の駅」連絡会様経由で近畿圏内の道の駅に伝達されているのか、もしくは違った方法にて伝達されているのかを伺った。

回答結果によると、結論としては、近畿「道の駅」連絡会経由でこれらの情報が伝達されているのではなく、道の駅に対して直接情報を下ろすのは、基本的にはその道の駅の設置者になる、ということであり、重点「道の駅」制度などの情報は、近畿「道の駅」連絡会に対してではなく設置者となる地方自治体などに対して連絡されていることが分かった。また、回答結果より、各ブロック連絡会に対して情報共有という形で「道の駅正会員に対してこういった情報を流している」という報告も来ているようであるが、あくまでもこれは正会員宛であり、直接道の駅に対して連絡が入っているわけではなく、道の駅に対して直接情報を下ろすのは、国土交通省からの連絡が届いた「道の駅の設置者となる」ということが分かった。これより、道の駅に対して政府などが行う諸施策の連絡に関する責任はその道の駅の設置者にあることが予想され、道の駅が十分に情報を把握できているか否かを左右していると言える。

¹⁸ 国土交通省『「小さな拠点」づくりガイドブック』,国土交通省ホームページ(最終閲覧日 2020 年 11 月 22 日)
https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/kokudoseisaku_tk3_guidebook.html

¹⁹ 近畿「道の駅」連絡会「近畿『道の駅』連絡会公式ホームページ」(最終閲覧日 2020 年 11 月 29 日)
<https://www.kinki-michinoeki.com/>

上記の調査結果より、現在の政府が行う施策の公告方法は、今後政府の施策の実現のために各道の駅の協力を仰ぐにあたっては不十分であると言え、また施策の公告方法が道の駅に対して直接的でないことから、補助金などのインセンティブがない限り道の駅が自主的に情報を取りに行ったり、当事者意識を高めたりすることは難しいと推測される。政府が本当に小さな拠点制度を進め、また小さな拠点を形成する一施設として道の駅を巻き込みたいのであれば、現在の情報伝達方法を変え、それぞれの道の駅に対して確実に情報が伝わる体制を作ることに加えて、より施策に関してそれぞれの道の駅の当事者意識を高めるようなアプローチを考えることが、今後兵庫県の道の駅が政府の施策を元に、政府とともに地域拠点として持続・発展していくために必要なのではないだろうか。

以上、本章では兵庫県の道の駅に対して行ったアンケート結果から見えた、兵庫県の道の駅の現状ならびに課題について整理を行った。この整理内容を用い、次章では本稿全体のまとめとして、兵庫県の道の駅が今後地方拠点として持続、発展することは可能か、またそのために必要と考える支援内容について提言していく。

5 兵庫県の道の駅が今後地域拠点として持続・発展するために必要な支援策の提言

5.1 兵庫県の道の駅に地域拠点としての役割を担わせることは適切か

本稿においては、政府が全国モデル道の駅ならびに重点道の駅として掲げる道の駅を、「地域拠点として成果を上げている、もしくは上げることが期待されている道の駅であり、小さな拠点の一部となりうるもの」と仮定したうえで兵庫県の道の駅の現状を見ることによって、理想と現実のギャップを明らかにし、兵庫県の道の駅が現状政府に期待されるような地域拠点の役割を担うことが可能であるか明らかにすることを目的として様々な視点から道の駅を見てきた。本章においては、これまでの考察の全体的なまとめを行う。

まず、本稿の結論として、5章において行った道の駅の財務状況ならびに兵庫県の道の駅に対するアンケート調査の結果から、現在の兵庫県の道の駅の多くは資金並びにその他の支援不足より、政府に期待されるような地域拠点としての役割を担うことが難しいことが分かった。また、アンケートから見えた声より、現在道の駅に対してされている支援内容では助成金など含む支援面ならびに道の駅運営に対するサポート面ともに十分とは言えず、また現在のような情報伝達の方法では道の駅によって情報伝達の差が生まれることから、兵庫県のすべての道の駅が地域拠点としての役割を担うためには今後より手厚いサポートと適切な情報伝達経路の整備が必要であることが分かった。このような結論になった具体的な理由を以下で見ていく。

まず、兵庫県の道の駅が地域拠点としての役割を担うためには、3章で例に挙げたような全国モデル道の駅ならびに重点道の駅が行っているような施設の整備、行政との連携、特産品や商品の開発・発信、といったものが必須になってくる。これらが揃うことによって、地域内外から人が集まり、雇用が生まれ、地域との交流や協力が促進し、日常や災害時において道の駅を中心とした地域の生活や連携が成り立つからである。このような取り組みについては、兵庫県の多くの道の駅に取り組む意欲があり、またこのような取り組みを行うことによって道の駅が地域に対して多くの良い影響を与えることも認識していた。一方で、兵庫県の道の駅のうち重点道の駅に指定されているのはわずか3駅であり、そのほとんどがまだ理想状態まで達せていない。これはなぜだろうか。

先述したような取り組みを道の駅が行うにあたって必要となってくるのは資金とアイデアである。そしてこれは健全な道の駅運営による財源の獲得と、道の駅に対する適切な情報伝達や行政による支援によって確保されると考える。しかし、公開されている範囲で見た道の駅の財務諸表のほとんどは赤字となっており、道の駅が自力で施設改修や周辺の整備、商品開発投資を行うことは困難であると予想される。また、4章で見たように道の駅に対する情報伝達が直接道の駅になされていないことから情報伝達に差が生まれる可能性があることや、アンケート結果より多くの道の駅が資金面

のみならず道の駅運営に関するアドバイスを含めた支援を望んでいることから、現在の道の駅の力だけではどうにも解消できない課題が複数あることが考えられる。これに加え、道の駅に期待される役割としてある交通結節や防災拠点機能に関しては、道の駅単体での取り組みでは十分な効果を生まず、地方自治体との連携が不可欠であり、これに際しても行政との連携方法の共有や必要な手続きについての発信が今後より必要になると考えられる。つまり、兵庫県の道の駅の多くにおいては、現在行っている道の駅運営においても課題があり、この課題を乗り越えることが道の駅が地域拠点として今後持続発展していくために必要な第一の要素となると考える。

5.2 兵庫県の道の駅が地域拠点となるために必要な支援内容の提言

前節において、本稿の第一の目的であった、兵庫県の道の駅が地域拠点としての役割を期待されることが適切かについて考察した結果、兵庫県の道の駅は現状地域拠点としての役割を担うことが難しいことが分かった。そこで、本節においては、兵庫県の道の駅が今後地域拠点としての役割を担うために必要な支援内容について提言していく。

道の駅の財務諸表分析から、一般的に道の駅の財務状況は悪く、負債を多く抱えていることや毎年赤字を計上していることが分かった。また、アンケート結果から兵庫県の道の駅の多くが施設の老朽化や不十分な設備、売上減少に悩んでおり、現在行っている取組を行うだけでも手一杯であることが見受けられたことから、兵庫県の道の駅の多くが自力で施設の改革や新たな取り組みを行う体力が現状十分でないことが分かった。つまり、兵庫県の道の駅が今後地域拠点としての役割を担うためには、まず道の駅が自力で健全な経営を行い、資金に余剰を生み、積極的な取り組みや改革、他団体との連携を行っていく必要があると考えられる。そしてこれを行うためには、より手厚い補助金や運営に関するアドバイスといったものが必要であり、これらの支援によって道の駅に余裕が生まれれば、道の駅が地域拠点として様々な機能を果たせる状態になると言える。

道の駅の変化による効果は道の駅の売り上げや人気上昇にとどまらず、国や地域の活性化にも関わってくるため、政府や地方自治体による支援は非常に重要であり、また大きく意味のあるものになってくる。そして、このような支援内容が適切に道の駅に伝わり、道の駅が必要な行動をとれるよう、情報伝達方法を見直すことも加えて必要であると考えられる。具体的な内容として、補助金面においては兵庫県の道の駅の多くが課題として挙げている施設や設備の改修ならびに道の駅が取り組もうとする新規事

業等に対する補助金制度の強化が考えられ、これらを行うことによって、道の駅の魅力や利便性が向上し、より人々が使いたくなる道の駅となることによって、地域内外の人が集まることが予想される。

また、経営面においては、道の駅自体の経営や運営方法に対して適切なアドバイスを行える人材を送り込むことによって、現状明らかになっていない道の駅の課題や効率化できる部分の発見と改善を行い、道の駅が健全な経営を行うための土台作りを行うことによって、現在負債を多く抱えている道の駅であっても、自力で様々な取り組みができる状態となり、道の駅の活動の活性化が見込まれる。

そして、情報伝達面においては、全国の道の駅をつなぐ巨大なネットワークである「道の駅」連絡会の更なる活用を通して、道の駅に関する情報の適切な発信や把握が行えると考えられる。現在の情報発信方法では、道の駅が情報を得られるか否かは道の駅自体の情報把握能力ではなく道の駅の運営主体である行政や第三セクターといった別団体の伝達力にかかっており、実際アンケート結果から政府の施策においても浸透度合いに差が生まれていることが分かった。そこで、現状の方法から伝達方法を変え、道の駅に関する情報を政府→全国「道の駅」連絡会 HP で公開→各道の駅がそれらを確認・把握、という流れにすることによって、道の駅に関する情報が一元化され、また各道の駅の責任において情報を得られる状態になる。また、本体制が整えば、強度を高く伝達したい事項については政府が全国「道の駅」連絡会に依頼し情報を発信することができ、責任の所在を一元化することも可能となるのではないだろうか。

以上、本稿では、兵庫県の道の駅が地域拠点となりうるかについて文献調査やアンケート調査を用いつつ考えてきた。結果として、現在の兵庫県の道の駅においては地域拠点としての役割を担うことが難しいと考えられるが、5章で述べたような支援や整備が行われていくことにより、今後地域拠点として持続的に発展し、道の駅を中心とした地域創生や地域活性化が行われていくことは可能であると考えられる。一方で、地方創生や小さな拠点の形成は道の駅だけの努力や道の駅のみに対して支援を行うだけで成功するものではなく、他の施設や団体との連携があってこそ成り立つものである。道の駅をはじめとした地域に必要な施設や団体が今後適切に支援され、持続的に発展することで、今後も日本の各地域においてその伝統的な文化や産業、特産物が受け継がれ、地域の人々が地域に愛情をもってその地域に住み続けることができる地方創生が成り立つことを願い、また本稿における考察ならびに提言が兵庫県の道の駅が今後ますます地域に愛され、そして発展するための一助となることを願いつつ、本稿

のまとめとする。

参考文献

◆著者名五十音順

小川長（2016）『「道の駅」と地域の活性化』，尾道市立大学経済情報論集，pp.23-60

山本裕子・岡本義行（2017）「道の駅による地方創生拠点の形成」，地域イノベーション：JRPS，pp.35-47

大阪大学 赤井伸郎研究室 都市交通分科会 中村優花・横田真由子・大石洋・水野真人・大方大紀・神戸麻希・松本侑馬（2017）「道の駅の有効な活用を目指して1」，ISFJ 日本政策学生会議

全国モデル「道の駅」 岩手県遠野市 道の駅「遠野風の丘」

<https://www.thr.mlit.go.jp/road/koutsu/Michi-no-Eki/juten/pdf/%E2%85%A0/H26/1.pdf>

遠野風の丘ホームページ（最終閲覧日 2020 年 12 月 5 日）

<http://kazenooka.tonofurusato.jp/>

道の駅かれんホームページ（最終閲覧日 2020 年 12 月 5 日）

<https://michinoeki-karen.jp/>

朝来市「朝来市空き家バンク」朝来市空き家バンクホームページ（最終閲覧日 2020 年 12 月 5 日）<http://www.asago-akiyabank.jp/>

朝来市「第二次朝来市創生総合戦略」令和二年三月

<http://www.city.asago.hyogo.jp/cmsfiles/contents/0000008/8608/2sougousenryaku.pdf>

但馬のまほろばホームページ（最終閲覧日 2020 年 12 月 5 日）

<https://green-wind.co.jp/sightseeing>

あさご元気産業創成センター『株式会社グリーンウィンド 道の駅「但馬のまほろば」2018.08.01 活動報告』（最終閲覧日 2020 年 12 月 5 日）

<https://www.city.asago.hyogo.jp/apic/%E6%A0%AA%E5%BC%8F%E4%BC%9A%E7%A4%BE%E3%82%B0%E3%83%AA%E3%83%BC%E3%83%B3%E3%82%A6%E3%82%A3%E3%83%B3%E3%83%89%E3%80%80%E9%81%93%E3%81%AE%E9%A7%85%E3%80%8C%E4%BD%86%E9%A6%AC%E3%81%AE%E3%81%BE%E3%81%BB/>

国土交通省道路局企画課「令和元年度重点『道の駅』の企画提案の募集について～地域創生の核となる『道の駅』の優れた取組を応援します～」令和元年 8 月 8 日

<https://www.mlit.go.jp/common/001302444.pdf>

国土交通省ホームページ「道の駅案内」https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/third_stage_index.html

国土交通省道路局「モデル『道の駅』・重点『道の駅』の概要」

https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/juten_eki/juten_eki_index.html

国土交通省「『道の駅』による地方創生拠点の形成に関する企画提案について」平成

26年10月10日 https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/kyoten_teian.html

国土交通省道路局「重点『道の駅』選定について~地域創生の核となる『道の駅』の優れた取組を応援します~」平成27年1月30日

<https://www.mlit.go.jp/common/001067711.pdf>

国土交通省「『道の駅』による地方創生拠点の形成~モデル箇所の選定と総合的な支援~」国土交通省報道発表資料 平成26年8月28日

https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000439.html

内閣府官房・内閣府 総合サイト「みんなで育てる地域のチカラ 地方創生」（最終閲覧日2020年12月22日）<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/sousei/index.html>

まち・ひと・しごと創生本部『第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」令和元年12月20日 [https://www.kantei.go.jp/jp/singi/sousei/info/pdf/r1-12-20-](https://www.kantei.go.jp/jp/singi/sousei/info/pdf/r1-12-20-senryaku.pdf)

[senryaku.pdf](https://www.kantei.go.jp/jp/singi/sousei/info/pdf/r1-12-20-senryaku.pdf)

内閣府「小さな拠点情報サイト」（最終閲覧日2020年12月22日）

https://www.cao.go.jp/regional_management/case/subject/kabushiki/index.html

内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局、内閣府地方創生推進事務局「小さな拠点・地域運営組織の形成に関する取組」令和2年2月

<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/sousei/about/chiisanakyoten/pdf/r1block.kyotu.pdf>

国土交通省国土政策局地方振興課『国土交通省における「小さな拠点」の形成の取組について』https://www.soumu.go.jp/main_content/000478833.pdf