

一般財団法人 地域活性化センター

道の駅の今後の在り方を探る

平成 27 年度自主研究事業

企画・コンサルティング業務課

渡邊 照秀

田畑 浩介

総務課

金子 さおり

坂東 彩加

地域づくり情報課

三ツ井 卓也

平成 28 年 2 月 29 日

第1章 道の駅のはじまりと現状

◆道の駅のはじまり

「道の駅」はドライバーが立ち寄ることのできるトイレ・休憩施設として生まれた。

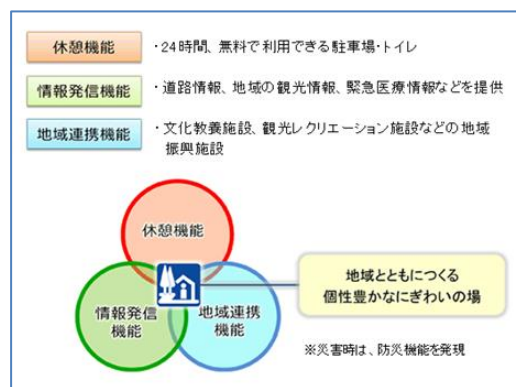
道の駅制度誕生のきっかけは、広島県で開催された地域活性化のシンポジウムで、参加者からの「道路にも鉄道駅のように、誰でも自由に使えるトイレがあったらいいのでは」という発言からであった。その後、実証実験、道の駅懇談会の提言とりまとめなどを経て、建設省(現国土交通省)は平成5年、「道の駅」登録申請を開始した。

その基本コンセプトは「休憩・情報交流・地域連携の機能を持った、地域とともにつくる個性豊かにぎわいの場」であった。

◆道の駅の要件と現状

道の駅の備えるべき3つの登録要件は下記のとおりである。

- (1) 24時間無料で利用できる駐車場やトイレなどの「休憩機能」
- (2) 道路情報、観光情報、緊急医療情報などの「情報提供機能」
- (3) 文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設で地域と交流を図る「地域連携機能」



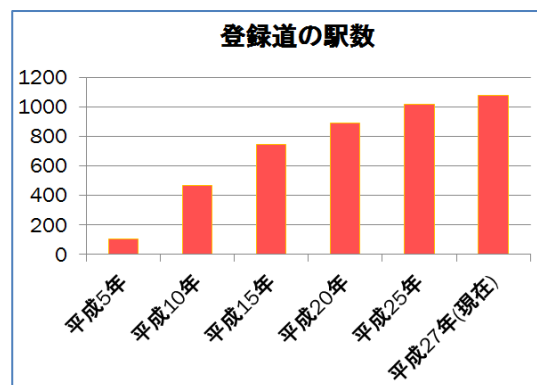
▲出典：国土交通省ホームページ

この3つを備えていれば道の駅として登録することができ、その他は各駅によって特色を出すことのできる、多様性を生みやすい制度と言える。

平成5年の第一回の道の駅登録証は103の道の駅に公布され、道の駅の歴史がスタートした。それから20余年が経過した平成27年11月現在、1,079駅が登録されており、登録数・販売額とも右肩上がりの状況である。

平成27年5月には、『道の駅』による地方創生マーケティングが「第7回日本マーケティング大賞」の大賞を受賞した。全道の駅での年間購買者数は2億1千万人、年間売上高は約2,100億円にのびていること、また観光客の集客のみならず、地域の雇用を創造し、運営者・生産者・利用者が相互に交流を持つことができるという道の駅ならではのビジネスモデルが評価されたことが受賞の理由である。

道の駅が地方創生の地域拠点としての働きが期待される状況のなか、国土交通省も新たな支援策を展開している。その一つが「全国モデル道の駅」「重点道の駅」選定制度である。



▲道の駅登録数の推移

「全国モデル道の駅」は「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」として、道の駅遠野風の丘(岩手県遠野市)や道の駅もてぎ(栃木県茂木町)など全国6駅が選定された。全国的なモデルとして成果を周知し、さらなる機能発揮のため重点支援が行われている。

「重点道の駅」は、「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されるもの」であり、平成26年と平成27年の選定を合わせると73駅となっている。これらの取り組みを周知し、その実現に向けて関係機関が連携し重点支援が行われる。

また、平成27年度には道の駅と大学との連携に関する協定が初めて締結された。その協定には、道の駅を観光振興や地域振興を学ぶ場とすることを目的とした、大学との連携・交流について明記された。協定を締結した大学の学生は、夏季休暇などの長期休暇を利用して、全国32か所で約60人が実習を行う。期待される効果として、情報発信のための技術や若者ならではの視点やデザイン、行動力を発揮することによって地域活性化に寄与し、また地域の将来を担う人材の育成が期待されている。

◆調査研究内容

私たちのグループは、「利用者をいかに増やすか」という点に着目した中で、単に観光客などの地域外の利用者の増加だけではなく、地域の人々も含めた利用者を増やそうとする取り組みに特に焦点をあてることとした。

ここでは「利用者増＝収益増」という図式ではなく、「利用者増⇒交流人口増」における地域活性化という図式が考えられるのではと考え、その点を中心に当研究に取り組んできた。その研究の先に、これまでの道の駅の在り方とは異なる「次世代の道の駅」の在り方について、「六次産業化・地域ブランド」「体験教室・学びの場」「コミュニティ・生涯学習施設」「防災」「インターンシップ」などの要素が、いかに道の駅において「人と人とのつながり」を持たせることができるか、一つの見解を提言していきたい。

第2章 道の駅×

1. 道の駅×六次産業化・地域ブランド

◆はじめに

国土交通省によると、道の駅の目的は、道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供と、地域の振興に寄与することである。現在の道の駅は、その目的以上に、さまざまな面で機能する施設に進化しつつある。たとえば、道の駅と農林水産物の関わりは深く、直売所を併設する道の駅も多くあり、そこでの買い物を目的に訪れる人もいる。最近では、原材料供給だけでなく、六次産業化、つまり地域資源を有効に活用しながら、その付加価値を高め、農林漁業者がこれまでの原材料供給者としてだけでなく、自ら加工し、流通や販売に取り組むなど、経営の多角化を進めることで、農林水産品の有効活用や売り上げ向

上を目指す動きもあるなど、道の駅の機能は多角化している。また、地域ブランド創出や発信の場にもなっており、ブランド化に成功すれば、農林水産物などの地域ブランド化だけでなく、地域の本質的な価値向上に繋げられる可能性も秘めている。

この章では、道の駅と、六次産業化、地域ブランドとの関わりと可能性に焦点をあて、道の駅の魅力化について考えてみたい。

◆「道の駅竜北」の事例

「道の駅竜北」では、平成 19 年から氷川町農産加工センターの管理運営を開始し、地元の農産物を活用した特産加工品の開発と販売に取り組んでいる。六次産業化は地元の加工グループの協力を得て実施されており、破棄される未利用の農産物を使用した商品開発、地元物産館を利用した試験販売、イベント販売会への出店、委託製造「農商工連携」による商品の開発を行っている。平成 19 年から平成 21 年は試作を繰り返し商品化していたが、現加工センターでの保管、管理が難しくなり、現在は生産量の多い晩白柚（ばんぺいゆ）、梨、イチゴ、もち米に限定して商品開発に取り組んでいる。特に全



▲人気の晩白柚ジュレ



▲晩白柚を加工した商品

国でも希少価値の高い晩白柚に着目し、それを中心とした商品開発を行っている。晩白柚の処理はすべて手作業で、作業に手間がかかるが、多様な部位をすべて活用し、果汁、コンポート、ピューレ、乾燥皮、オイル、フリーズドライとして販売している。特に、晩白柚ジュレは人気で、飲むだけでなく、ドレッシングやカルパッチョへの付け合わせとしても使われている。

また、熊本県立八代農業高等学校と連携した六次産業化も行っている。この高校は、豊富な地域農産物の活用を通じた、地域農業の活性化に積極的に取り組んでいる学校である。JA などの協力も得ながら、地元農産物を使った新商品の開発に挑戦しており、「吉野梨万能たれ」と「トマトケチャップ」は道の駅で売れ筋商品となっている。この活動は、高校生にとっては商品開発という経験を通して地域活性化を考えるきっかけとなっている。また、道の駅にとっては、高校生が関わることでその周りの人の注目が集まるため、新たな利用客拡大に繋がっている。さらにこのような商品が売れ筋商品として定着していけば、地域ブランドの顔にもなっていく可能性がある。



▲売れ筋商品の吉野梨万能タレ

「道の駅竜北」では、今後、道の駅に立ち寄るのではなく、通ってもらえるようにするため、ファン作りを通して、地域ブランドを高めていこうとしている。現在、「マジごはん計画」という定員 20 人の産地めぐりツアーを行っており、畑など生産者の作業現場を見て話を聞いたり、生産者の家で昼食を食べたり、収穫体験などを行う内容である。今後はこ

のようなグリーンツーリズムなどの取り組みを事業化できるようにする予定である。また、現在駐車場が足りない状況であるため、その確保も含めて食品加工施設を近くに建て、料理教室などの交流の場作りや加工品の開発などに力を入れていこうとしている。

「道の駅竜北」の売り上げは、年間 5 億 5 千万ほどであり、じゃらん道の駅ランキング「お土産部門」で一位に選ばれるなど、人気も実績もある道の駅である。しかし、近隣に大型ショッピングモールや同業の物産館ができた影響で売り上げが落ちてきている。その対策として、地産地消の原点に戻り、品質の向上と鮮度にこだわった品ぞろえに徹することや、商品の種類や補充を増やすこと、高品質な商品の出荷に限定することに積極的に取り組んでいる。補充については、出品者へのメールや電話、ファックスで販売情報を発信し、商品の補充がしやすいように工夫している。出荷協議会としても、残留農薬基準への対応として、自治体や JA で農産物の安心・安全の確保に努めることや、定期的に出荷協議会に対する専門家からなどの講演会を実施している。そのほか、新規果樹開拓への挑戦も行い、ぶどうやすもも、もも、梅、栗などの栽培にも取り組んでいる。また、「道の駅竜北」と八代・芦北地域にある 4 つの物産館が八代地域物産館連絡協議会を組織し、合同の販売会を行ったり、それぞれの「売り」を掲載したパンフレットを作るなど、消費者の「取り合い」ではなく、むしろそれぞれの価値や特徴を示したり、互いに誘導することで、各施設が「連携」しようとする取り組みも行われている。

◆「道の駅むなかた」の事例

「道の駅むなかた」は、玄界灘の荒波で揉まれた活きのいい天然の水産物と宗像の自然の恵みで育まれた農産物、それらを利用した加工品などを取り揃え、直売している。水産物、農産物、加工品の売り場はほぼ 3 分の 1 ずつになっているが、特に水産物コーナーが人気を集めており、年間約 18 億円を売り上げている。加工コーナーでは魚の下ごしらえや調理法のアドバイスを受けられるなどのサービスもある。正直



▲売り場には新鮮な水産物が並ぶ

な商売を信念としており、例えば、傷がつきやすい商品も、それを隠さず、傷あり商品として値段を落として売るようにしている。すると、それが真っ先に売れる。また、出品の条件として、生産者には資料の提出や年 4 回の検便提出がある。抜き打ちで出品物検査も行っており、問題があれば出品停止とするなど、商品管理を徹底し、「鮮度と質にこだわった出品」の仕組みが充実している。これが、消費者にとって、おいしさや安心、またここで買いたいという思いに繋がり、そういったサービスや心意気が「むなかた」の地域ブランドを高めているようだ。

今後は、大学と道の駅、農協で連携し、ブランドを作っていく構想がある。これが実現

すれば、さらなる地域ブランドの確立が進みそうだ。

◆「道の駅原鶴」の事例

「道の駅原鶴」は、筑後川と面し、周囲には江戸時代から栄えてきた温泉街がある。そんな立地を利用して、平成 24 年 11 月から「道の駅原鶴」の中にある直売所である「ファームステーションバサロ」と原鶴温泉のホテル・旅館が、食材の提供や双方のイベントの PR などの協力体制をとっている。地元の農産物の直売所であるバサロから購入することで、原鶴温泉への利用者に安全で安心、新鮮な食事の提供とともに、地産地消の拡大や地元生産者の支援にもつなげていきたい考えだ。さらに互いが互いを PR することによって、広報力も高まる見込みがある。また、筑後川流域の道の駅とも情報交換を行い、共通の話題や悩みを共有し、現場の運営に生かしている。さらに、福岡県内にある 194 店舗の地産地消直売所と「県内直売所連絡協議会」を設立し、前述と同様に情報交換を行っている。また、お互いの直売所の商品を買って、販売する取り組みも行っている。

このように、業種を同じくする周囲の施設との連携や情報交換する機会を増やすことにより、他施設との比較分析をしたり、自社の強みを見出し、発信し、地域ブランドを高めようと努力している。

◆まとめ

廃棄される農水産物などを有効利用して六次産業化することにより、例えば、皮まで使えることや加工品になった時に生まれる新たなおいしさや魅力の発見に繋がり、その原材料の新たな可能性を生み出していることがわかった。また、加工の仕方や商品化に取り組む際に、地元の食品加工グループや学生、JA など、今まで関わることはなかった者同士が交わるきっかけになり、そこからまた新しい発想が生まれたり、道の駅に関心がなかった人が愛着や親近感をもってもらえる効果も出ている。さらに、加工した商品が道の駅の売れ筋商品になれば、それがその地域のブランドとなり、道の駅の顔になっていく可能性もでてくるだろう。

先に述べたように、高校や JA との加工品開発という点における連携だけでなく、直売所同士または周辺の道の駅同士でも、情報交換によって気づきを得たり、新しい発想が生まれたりしている。客の取り合いではなく、有益な情報交換をしようことにより、すみわけや提携をうまくしていくことで、相乗効果が生まれている。

また、道の駅に足を運んでもらうだけでなく、実際に直売所に商品を卸している農家や漁業者のところに赴き、とれたての食材を食べたり、交流することによりファンが増えることも地域ブランド力の向上を高める要素の一つになっている。

さらに、商品の検査を徹底したり、売り場で消費者と販売者、出荷者が積極的にコミュニケーションをとること、つまり提供側のサービスや心意気が消費者に伝わることで、「信頼と安心」という一種の地域ブランドとして受け入れられている。

以上のように、六次産業化や地域ブランド力の向上は、商品の可能性を引き出すだけでなく、人の交流やファンづくりのきっかけにもなっているといえる。交流の幅が広がれば、道の駅にまた新たな可能性がみえてくるのではないだろうか。

2. 道の駅×体験教室・学びの場

◆はじめに

近年、地域資源を活かした「体験教室・学びの場」を提供する道の駅が増えている。例えば「道の駅鹿島」のガタリンピックや「道の駅湯西川」での水陸両用バスでのダム湖ツアーが挙げられる。どちらの道の駅にも共通して言えることは、「これまで通過点であった道の駅に『滞在』して楽しめるプログラムの提供」「地域資源を活用したプログラムの作成」という点である。

このような道の駅では、どのような目的で体験を行っているのか、また道の駅での体験・学びによってどのような効果が生まれているか、いくつかの道の駅の事例を挙げて考えていきたい。

◆「道の駅原鶴」の事例

大分自動車道「杷木 IC」から車で 5 分、国道 386 号線沿いに位置し、九州各地からのアクセスもよく、鶴飼いで有名な福岡の奥座敷・原鶴温泉の近くに設立された道の駅である。物産館では地元の特産品である、さまざまな種類の柿をはじめ、多くの農産品を取り扱っている。利用者に話を伺ったところ、福岡県内のみならず近隣県から足を伸ばし、新鮮な農産物を求めて来場する方が多かった。「道の駅原鶴」は、特産品の柿を活用した「オーナー制柿園」の運営を行っている。園内にある 103 本のうち 55 本が既に契約済みで、それぞれの木になった柿をオーナーが収穫できる仕組みである。その他の木に関しては、道の駅が養木し、万が一オーナーの木に実が付かなかった場合、金額に応じて養木にあった柿から保証するといった契約となっている。

「道の駅原鶴」での体験の特徴は、施設内の畑を活用した収穫体験と料理体験がある。平成 27 年の収穫体験には、とうもろこし 159 人、枝豆 26 人、さつまいも 127 人と地域住民や福岡市民を中心とした多くの参加者があった。とうもろこしの収穫体験では、うち 31 人が収穫したとうもろこしを使ったピザ作り教室にも参加している。参加者は 30 代から 40 代の若い世代が多く、参加費も原価費ほどで開催されており、子連れでの参加も多いのが特徴であるという。また今後は福岡県とも連携をし、菜の花を摘んで料理体験を行うイベントも予定している。

「道の駅原鶴」では、イベントや企画は生産者が考え、道の駅側はその開催経費を負担し、「生産者の声を汲んだ、生産者が主となったイベント」を開催しているという点も特徴である。



▲生産者発案のイベント一例

◆「道の駅竜北」の事例

「道の駅竜北」は、九州の大動脈である国道 3 号線沿い、熊本県南地域の北の玄関口である氷川町に設立されている道の駅である。田園風景の向こうには天草の島々および雲仙普賢岳が望める立地である。施設内には、氷川町のアンテナショップ「氷川のしずく」があり、地場産品の普及にも努めている。

「道の駅竜北」での体験の特徴の一つに、「氷川ツーリズム」が挙げられる。これは「道の駅に立ち寄ってもらうためのファンづくり活動」として位置付けられており、道の駅を立ち寄る場ではなく、目的地にしてもらおうという取り組みである。施設内から陸橋で繋がっている竜北公園に町の臨時職員や情報誌編集を経験した専門要員を配置し、田植えや収穫の体験を行っている。他にも陶芸体験教室やフラワーアレンジメント教室なども行っている。またそれらのイベントも時期によって工夫が凝らされており、例えば敬老の日直前に開催される陶芸体験教室では、「小さいお子様でも簡単にでき、大好きなおじいちゃんおばあちゃんにプレゼントしよう」といった趣向とするように、幅広い竜北ファンづくりに力を注いでいる。

その他にも、貸し農園や収穫体験も行っているが、特有の取り組みとしては食育モニターツアーの「マジごはん計画ツアー」が挙げられる。「マジごはん計画ツアー」とは、地産地消の取り組みや食の安心安全を知ってもらうために、竜北物産館に出荷されている農産物を対象とし、まずそれらが栽培されている畑を実際に見に行く。そして生産者から栽培方法や農業に対する話し、収穫の仕方などを学ぶ。その後、生産者・参加者との意見交換会や、野菜ソムリエによる旬の食材を使ったレシピの振る舞いなどが開催される。

◆まとめ

これまで記述したように、一口に「体験」といっても、その手法や切り口はさまざまである。「道の駅原鶴」のように、元々あった地域資源を生かした取り組み、「道の駅竜北」のように食育をキーワードに考えたツーリズムをきっかけに、道の駅のファンを増やす取り組みなど、それぞれの特徴を活かした「体験」を提供している。このように、道の駅で「体験・学び」を提供することにより、道の駅を「通過点」から「立ち寄る場所」へと変化を遂げようとしている取り組みが近年増えてきている。ここに、道の駅の今後の新たな方向性の一つを感じた。さまざまな地域で「物産所化」している道の駅も増えている中、「体験・学び」の提供による他駅との差別化が図られているという印象を得た。それに加え、地域住民が主体となって、道の駅の体験プログラムの作成に携わることにより、道の駅に来る人だけでなく、地域住民間の交流も促進され、地域住民が地域を見直し地域の良さを再認識するきっかけにも繋がっているのではと感じた。

今後、道の駅での体験・学びの普及にあたり、①それぞれの道の駅にはどのような学びの要素があるか、②地域資源に何があるか、どのような取り組みが可能なのか、③地域住

民と連携してプログラムを作成するための仕組みづくりを、それぞれの道の駅が熟考し、その道の駅オリジナルの体験プログラムを作り上げていくことが必要である。

例えば、「地域住民(地元講師)とふれあえる体験プログラムづくり」、「農業の収穫のみではなく、農作物を育てる段階から参加者を募る体験プログラムづくり」、「地域の子ども達×地域外の子ども達のふれあいの場づくり」などを作りあげていくことにより、「体験・学び」をキーワードに、“道の駅が交流人口増により、地域に活気をもたらし拠点としての機能を持つ”きっかけとなるのではないかな。

3. 道の駅×コミュニティ・生涯学習施設

◆はじめに

生涯学習施設と聞いて、どのような建物を思い浮かべるだろうか。

まず、生涯学習とはどういうことなのだろうか。文部科学省では、「人々が生涯に行うあらゆる学習、すなわち、学校教育、社会教育、文化活動、スポーツ活動、レクリエーション活動、ボランティア活動、企業内教育、趣味等さまざまな場や機会において行う学習の意味で用いられる」と表現している。

つまり、生涯学習施設というのは、公民館、図書館、博物館、スポーツ施設や文化施設(ホールや演劇、音楽などの芸術活動、公演のための施設)などであり、そしてこれらを包括したようないわゆる生涯学習センターであるといえるだろう。

道の駅の構成要素は前段でも述べたように、「休憩機能」「情報発信機能」「地域の連携機能」であり、あくまでも「生涯学習機能」は付属的な機能である。

しかし、この付属的な機能が、道の駅に思わぬ効能を果たしているのではないかと考えている。

道の駅に公民館があれば、休憩というだけではなく、人と人とのコミュニティの場としての役割を担えるだろうし、ホールがあれば、演劇やコンサートを見るためという自己研鑽の目的で道の駅に行くことになるだろう。

また、生涯学習施設と一体型である道の駅であれば、複合型施設ともいえるのではないかな。複合施設の道の駅で代表的なのは、温泉との複合施設で、全国に 100 以上もある。また、公園との複合施設、鉄道駅との併設、高速道路のサービスエリア・パーキングエリアとの併設などさまざまである。生涯学習関連では、博物館との複合施設がある。

今回は、日本で最大規模の生涯学習施設一体型道の駅である「ガレリアかめおか」を調査した。

◆「道の駅ガレリアかめおか」の事例

「ガレリアかめおか」は、京都府亀岡市余部町内の国道 9 号沿いにある生涯学習施設一体型の道の駅である。ちなみに「ガレリア」とは、イタリア語で「回廊(人のつどうところ)」という意味である。

亀岡市は京都市の西となりに位置し、隣接する京都市と JR 山陰本線・国道 9 号・京都縦貫自動車道等で結ばれ、また大阪府とも隣接しており、京都市へは電車でも車でも約 20 分、大阪市へは約 1 時間ほどである。

地下水が豊富な亀岡市の水道水は、厚生労働省の「おいしい水研究会」で「おいしい水道水」に選ばれている。また、歴史では、足利尊氏や明智光秀と縁のあるまちである。

「ガレリアかめおか」の運営は、公益財団法人生涯学習かめおか財団が行っている。

生涯学習施設内には、行政との連携という面で、市教育委員会の図書館分館子ども図書館が設置され

ている。

また、他団体とのつながりもあり、商工会議所の事務所、市民協働課(京都府南丹パートナーシップセンター・かめおか市民活動推進センター)、亀岡市コンベンションビューローの事務所、社会福祉協議会のエイジレスセンター(あんしん長寿センター・デイサービスセンター・老人介護支援センター)がある。

さらに、レストラン(レストランガレリア)と物産館(物産市場アトリオ)もあり、ここは JA 子会社が運営している。

複合型施設としての利点は、道の駅という位置づけで国道 9 号線沿いに設置されているため、利便性が良くまた知名度があがったというところである。また敷地は全国で最大規模である。一方で、生涯学習施設がメインとなっているため、道の駅の施設としては、スペースが小さく、団体客の受け入れ能力が低いのが弱点である。

「ガレリアかめおか」には、年間 500 万人から 550 万人の来場者がある。もちろん生涯学習施設であるため、カルチャーセンターや講演会、コンサートへ来る方々が多い。その情報源として、「ガレリア NEWS」を発行しイベント、カルチャー教室などの詳細を掲載し、情報発信している。

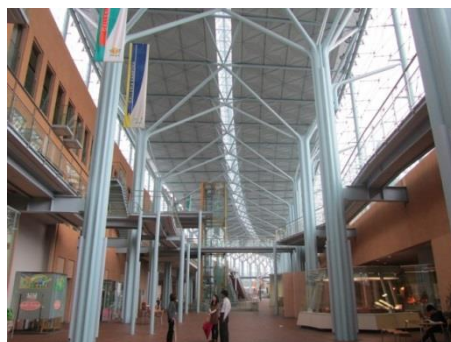
なお、生涯学習施設との複合型道の駅にした経緯については、亀岡市は昭和 63 年 3 月に生涯学習都市を宣言しており、その 10 周年を記念して生涯学習をキーワードにソフト・ハード両方の整備が図られ、そのシンボリックなものとして位置づけられている。

また、施設の料金は 10 分毎の料金設定にしており、利用者にとっては借りやすく利用しやすい料金体系になっている。

その他にも、駅弁・スイーツの開発を地元の高校生と行い、地域と密着した経営を行っている。



▲「ガレリアかめおか」外観



▲「ガレリアかめおか」のガレリア (回廊)

今回は、レストランや物産館については、詳しく調査できなかったが、レストランでは地元の亀岡牛を使ったメニューを提供し、物産館では種類豊富な地元の野菜や加工品を販売している。さらにガレリア朝市を開催するなど、市民等の食の供給基地にもなっている。

これからどのような道の駅を目指しているかと尋ねたところ、「日本初の生涯学習施設との複合施設として誇りに思い、その地位を維持していきたい」とのことであった。

◆まとめ

「ガレリアかめおか」は、生涯学習施設との複合施設である。生涯学習は、「自らが学ぶ」という動機づけで、教室や講習等へ能動的に行くこととなる。このような目的での利用は滞在時間も長く、さらに定期的な利用となる。つまりは「お稽古で道の駅へ、勉強で道の駅へ通う」という言葉があてはまる。

さらに教室や講習等では、生徒や参加者との交流が広がり、人と人とのつながりがかたち作られていくはずである。

それは、生徒や参加者等の自己実現のみならず、高齢者の社会参加・青少年の健全育成等地域の活性化についての情報交換の場ともなり、地域全体にとっても有意義な場となるはずであり、その媒体の役割を道の駅が果たしているといえる。

そういう意味では、コミュニティ活動の拠点としても道の駅は位置付けることができ、道の駅を複合施設として取り込んだ効用といえるのではないか。

最後になるが、今回は行くことができなかったが、調査してみたいところを挙げておきたい。国土交通省が推進している「小さな拠点(※1)」としての道の駅であり、生涯学習施設もさることながらさまざまな施設との複合型の道の駅ともいえる「道の駅鯉が窪」と「道の駅清水の里・鳥海郷」である。

岡山県新見市哲西町にある「道の駅鯉が窪」は、レストラン・物産品販売所・体験施設「昔ばなしの里」・製パン施設・伝統文化等保存伝習施設「文化伝習館」の道の駅とそこに内科診療所・歯科診療所・保健福祉センター・新見市哲西支局・図書館・バスターミナルを隣接させ、利便性の向上(ワンストップサービスの提供)を図り、施設機能への安心感を持たせたものである。そこでさまざまな目的で訪れる人々による賑わいが創出され、人々の交流促進、地域の連帯感が生まれている。

そして、秋田県由利本荘市笹子地区にある「道の駅清水の里・鳥海郷」は、高齢者福祉施設、道の駅、公民館、診療所を一つの場所に集めて生活サービスをワンストップ化。その中心地と各集落を結ぶコミュニティバスを市が毎日運行して「住民の足」を確保し、診療所には年間で延べ6,500人が訪れるということである。

※1) 小さな拠点とは、人口減少・高齢化が進む集落地域等において、医療・福祉、買い物等の日常生活サービス機能が集約された場所。

4. 道の駅×防災

◆はじめに

近年、道の駅の防災拠点化の必要性について活発な議論がなされている。

そもそも、道の駅と防災拠点にはどのような関わりがあるのか。また、道の駅の防災拠点としてのポテンシャルはどの程度であるのかを検証していきたい。

右に示すマップは、近年日本で起こった比較的大規模な地震についてまとめたものである。日本は世界有数の地震大国であることに加え、異常気象による大雨等の災害も毎年のように発生しているのが現状である。

さて、序章で述べたように道の駅には登録要件として満たすべき3つの要素がある。

- (1) 道路利用者のための休憩機能
- (2) 道路利用者や地域住民のための情報発信機能
- (3) 地域と地域が手を結びあう地域の連携機能である。

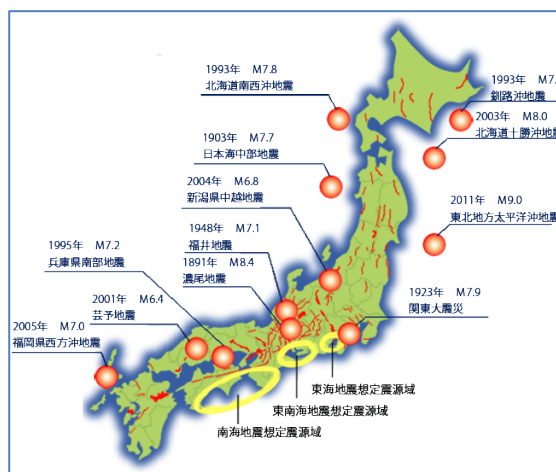
まず、休憩機能について見ていくと、具体的に言うならば「24 時間利用可能な駐車場とトイレを備えつけていること」である。災害発生時には第一にライフラインの確保が喫急の課題となるわけであるが、最近では独自に災害時を想定して太陽光や自家発電装置による非常用電源設備を持つ道の駅も多くなってきた。加えて、さらに多くの道の駅で地元特産品を取り扱っており、食糧に関しても常時一定の備えがあると言える。さらに、入浴施設やヘリポートを持つ道の駅もあり、災害の際には効果的に活用されると考えられる。

道の駅は通常国道や県道等の比較的交通量の多い道路に面して設置されていることが多い。そのほうが道の駅の魅力や利益をより多くの住民や道路利用者が享受できるからである。これは交通の拠点となることにより、各地の情報の拠点ともなりうることも意味している。もともとの道路や地元情報の発信機能は持ち合わせていることから、これに災害情報を組み合わせることにより、より独自にきめ細やかな情報発信が可能となる。また、道路が寸断されるような災害の場合、復旧までの間の地域住民や道路利用者を受入れたり、物資輸送や人的支援の拠点ともなりうる。

加えて、道の駅間での防災協定を結ぶ新たな交流もうまれつつあり、相互に協力や支援、情報提供を行うことによりその防災拠点としての能力を高めあうことが可能となる。

このように、防災拠点としての道の駅のポテンシャルは、その登録要件を満たしている時点で高い次元にあるといえる。

実際に平成 16 年 10 月 23 日に発生した新潟県中越沖地震においては、単なる避難場所と



▲出典：文部科学省 日本の地震活動

してだけではなく、被災地情報の提供や被災者向けの温泉提供、駐車場への仮設住宅の建設などその能力を発揮した。

記憶に新しい平成 23 年 3 月 11 日の東日本大震災においても避難者に対する休憩および宿泊場所の提供、飲食物や製品の供給や炊き出しが行われた。また、警察や消防、自衛隊など救援組織の休憩所や活動拠点、救援物資の物流拠点としても機能した。

◆福岡県久留米市と道の駅くるめの取り組み

久留米市は福岡県の南よりに位置する、人口 30 万人超の中核都市である。その久留米市内を東西に走る国道 210 号線に沿って、平成 20 年に建設されたのが「道の駅くるめ」である。久留米市は耳納北麓地域を中心とした市内東部エリアを対象として、水と緑豊かな環境を保全するとともに、これを活用してより魅力的で生き生きとした姿で後世に引き継いでいくことを目的として「緑の里づくり基本計画」を策定している。当

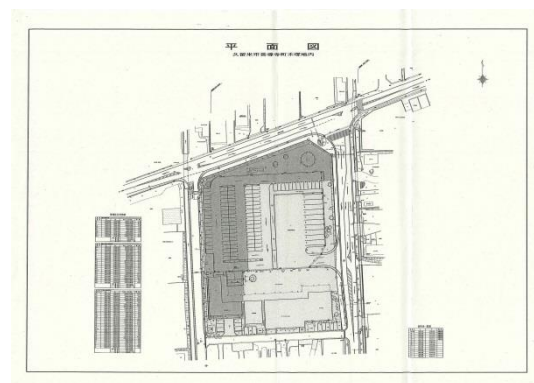


▲出典：久留米市ホームページ（道の駅全景）

初第一期計画が平成 13 年度から平成 22 年度まで 10 年間展開され、各種施設整備や久留米つばきのブランド化、町並みの保存などが実施された。これを受けて、現在は第 2 期計画（5 か年計画）が進行中である。

この計画の中心となっているのが「道の駅くるめ」である。九州でも有数の集客力を持った道の駅であるが、防災についてはどのように取り組んでいるのであろうか。

まず、この施設は国土交通省と久留米市との複合施設であることを述べたい。国土交通省の管轄は主に駐車場とトイレ、情報提供や休憩施設である。いわゆる道の駅の要件をなす部分であると言えよう。ここには非常用電源設備（重油で動作する発電機）が備え付けてあり、数日間は国交省管轄の部分（右図中濃色部分）に電源を供給することが可能であるとのことだ。また設備として非常用トイレがあり、簡易な便座とテントで構成されていて、非常時には活用されるとのことである。



▲出典：久留米市

なお、久留米市管轄の交流研修室やレストランなどについては、日産自動車のリーフを活用した「LEAF to Home」という設備が備わっている。これは電気自動車のバッテリーを逆に蓄電池として利用し、非常用電源とするものである。

このように、一つの道の駅であっても、複合施設という構造に基づき、各施設の責任の

所在が明確化されている。それゆえ、久留米市は国土交通省九州地方整備局福岡国道事務所と防災機能利用に関する覚書を交わしており、災害時の認識を共有している。同様に久留米市と道の駅の指定管理者であるみどりの里づくり推進機構とも並行して覚書を締結している。

覚書締結に関して、道の駅くるめには商業を目的としたテナントが入っているため、営業権について話が及ぶと調整は難航した。例えば災害時に駐車場を物資の中継基地として使用して、駐車場の大部分を占有したり、仮設住宅を建てることとなったとする。その結果、テナント集客に影響を及ぼした



▲出典：日産自動車ホームページ

場合に、その期間の営業補償についてはどうなるのか、といった問題である。最終的には話し合いを重ね、関係者の努力により災害時に営業補償は求めず、相互に協力することが確認され、覚書の締結に至る。

多様な運営形態がある全国の道の駅で画一的にうまく事が運ぶことは考えにくい。しかしながら、運営形態が多様であるからこそ、有事に備えた共通認識はケースごとに事前に適切な形で確認がなされなければならない。久留米市の好例を参考として、想定される災害に関しては関係者間で共通認識を持ち、安全のために備えるべきであろう。

◆全国道の駅シンポジウム 防災分科会における先進事例発表

平成 27 年 11 月 17 日に和歌山県田辺市で開催された、第 4 回全国道の駅シンポジウムにおいても防災についての分科会が催され、以下のような先進的な取り組みを行う地域の事例発表が行われた。

「道の駅パティオにいがた」の事例

新潟県のほぼ中央、人口 41,500 人ほどの見附市に「道の駅パティオにいがた」はある。この地区は平成 16 年 7 月 13 日に発生した大雨による水害で、床上・床下浸水をはじめとして 2,000 を超える家屋が被害にあった。これを受けて実施された、蛇行していた刈谷田川の河川工事によって生まれた土地に、道の駅パティオ新潟が整備された。

そのような経緯があるため、防災意識に関しては開設当初より高く、刈谷田川を含む信濃川水系の流域市町村との連携を推進している。信濃川下流域では、近年水害がたびたび発生しているため、流域の市町村が連携し、防災施設などを相互に有効活用することで、より効果的な教育や啓発を目指している。

また、パティオにいがたには、「防災アーカイブ」なる施設が備わっている。これは平成 16 年の「7・13 水害」の記録と、取り組んできた防災対策を発信しており、小学生への防

災教育などに活用されている。

加えて、見附市では毎年水害時期前の6月に、市をあげて総合防災訓練を実施している。これには全市民の1/4にあたる1万人以上が参加し、避難場所の確認や要配慮者の避難訓練等を行っている。

「道の駅和田浦 WA・O!」の事例

房総半島の南に位置する南房総市には、道の駅が8つある。この数は一つの自治体が有する道の駅としては日本最多である。こちらも同様に、過去に被災した歴史がある。300年ほど前に、8m～10m級の津波がこの地域を襲った。そのため、市や県、道の駅連絡協議会を中心にミニ防災講演会を実施したり、津波を想定した防災訓練を地域づくり協議会、市内の小学校が連携して実施している。

なお、市内の8つの道の駅は太平洋に面していたり、東京湾に面していたりとさまざまであるが、防災時には相互協力できる体制が整っている。例えば、地震によって東京湾側に被害があった場合などは、太平洋側の道の駅が積極的にバックアップする。このような道の駅間での防災に関する相互協力は同一市内でなくとも可能であり、今後積極的な推進が期待される。

「道の駅すさみ」の事例

和歌山県すさみ町では、高速道路南進に伴って、まちづくり協議会の提言をもとに中学校跡地に「道の駅すさみ」を建設することとなった。この地域では高齢化率が50%を超えており、地域に自信と誇りを取り戻すことが求められた。

すさみ町は和歌山県南部に位置するため、南海トラフ巨大地震発生時には県内最大級の津波襲来が想定されている。道の駅すさみは高台に位置するため、防災拠点としての役割が一層期待されており、近隣に住む住民または道路利用者のため、あるいは広域での災害対応活動の拠点となることが求められる。

なお、「道の駅すさみ」では太陽光発電やガスバルク設備などにより非常時のライフラインも確保されている。また、有事には隣接するエビとカニの水族館の展示物の食料としての提供も辞さないとの発言があった。

◆まとめ

このように、各地で災害を想定した道の駅の防災拠点化に関する取り組みが活発化している。災害が起こらないことが望ましいことは言うまでもないが、日頃から地域の地形や気候から起こりうる災害を想定し、それに対する備えをすることは近隣住民および道路利用者に安心をもたらすことに他ならない。その中で地域に根差す道の駅がその拠点となり、さらには他の地域と経験と情報を共有しながら日本中に「安心のネットワーク」を築いていくことに期待したい。

5. 道の駅×インターンシップ

◆はじめに

地域活性化には「若者・よそ者・ばか者」が良い起爆剤になると言われている。若者に関しては、柔軟な思考力や斬新な提案力を期待されるだけでなく、過疎化や少子高齢化が進む地域社会においては将来の担い手としても地域に関心を持ってもらうことが大事であろう。近年では、大学に地域経済・地域創生・地域政策・地域観光などさまざまな地域に関連する学問を専門とするコースが徐々に増えてきて、自然と学生の地域への関心度も少しずつ高まっている。

国土交通省は『道の駅』における大学との連携・交流を本格実施する」と平成 26 年 11 月 21 日に発表した。地域の観光資源や魅力を語る人材が集まって、地域の課題を解決する拠点となっている道の駅は、将来の地域活性化の担い手となる人材を育成・確保する場所であり、実践的な知識や技術が学べる就労体験の現場として重要視されている。大学と道の駅の連携は 2 タイプがある。1 つは、ゼミ単位で近場の道の駅に授業として通年通い、商品開発や調査・研究・企画提案を実施するタイプ。もう 1 つは、大学と道の駅の間で全国道の駅連絡会が仲介に入り、夏季休暇を利用して短期間で全国の道の駅で就労体験・企画提案を実施するタイプ。この章では後者、すなわち「インターンシップ型」の連携タイプに着目する。

◆国土交通省が推進する道の駅と大学生の連携について

国土交通省の調査では、平成 27 年 4 月 28 日には 144 の道の駅が夏季休暇における大学生の受け入れを表明し、全国道の駅連絡会が協定締結大学と実習受け入れ道の駅と調整を行った結果、平成 27 年度の夏季休暇は 32 か所の「道の駅」が約 60 人の大学生を受け入れた。これは全国 1,079 の道の駅のうちの約 3%に相当し、平成 27 年 4 月に受け入れを表明した道の駅うちの 22%が実践に当たった。なお、32 か所の中でも 6 か所は過去にも大学生の受け入れを行ったことがあると回答している。国土交通省が受け入れを実施した各道の駅に実施した調査からは、その他に以下のことが分かった。

- ・インターンシップの実施内容は、各道の駅によって異なる。大多数が「販売補助・レジ業務実習」を行い、次いで「お客様へのアンケートやヒアリングによる調査」「調査結果の集計・報告」が行われた。他には「商品陳列・商品の広告物作成」「イベントの企画提案・運営補助」「道の駅全般への提案」「SNS・ホームページによる情報発信」「新製品開発」「近隣観光等インフォメーション案内補助」などがある。
- ・インターンシップの実施期間は平均 11 日間。
- ・実施時期は 8 月 1 日から 9 月 28 日のうち、8 月 11 日から 27 日の間に実施されることが多かった。

調査結果によると、大学生実習を受け入れた道の駅の約 9 割(30 か所)は大学生に「若者

ならではの発想・実行力」、7割(22か所)は「外部から見た地域の魅力発見」を期待し、受け入れを実施後は約6割(20か所)の道の駅が「期待していた成果が得られた」、4割(12か所)が「期待していたほどの成果が得られなかった」と回答した。

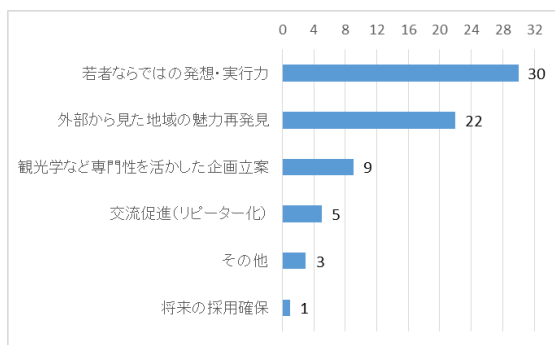


図1. インターンシップで大学生に期待したこと

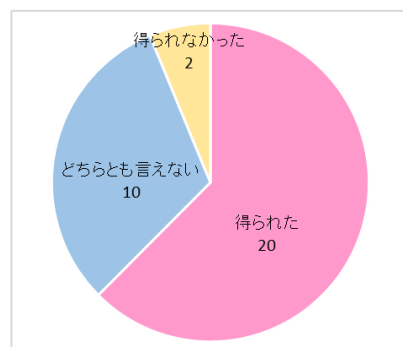


図2. 期待していた成果は得られたか

実習受け入れを行った道の駅および実習に参加した大学生からの国土交通省への報告によると、実施して良かったことは、

(1) 大学生の活動が道の駅とその職員の業務改善に大きく貢献した

道の駅からは「学生の真摯な姿勢に職員が刺激を受けて、今まで以上に笑顔の接客を心がけ、積極的に業務へ取り組んだ」「従業員の仕事のマンネリ化を抑制できた」「職場の雰囲気が明るくなった」「道の駅全体の活気が増して職員の業務改善に大きく貢献した」との声があった。

(2) ゴールを明確に「企画提案」とした結果、新しい企画が生まれた

わずかではあるが、「オリジナル商品(食品)の開発・試食販売を実施し、地元食材にこだわった結果、クオリティの高い商品生み出し、今後はコスト面の課題を克服して道の駅での販売を実現したい」と意欲を示し、「新しいイベントを企画・実施できた」との報告があった。

(3) 学生の社会性向上への一助になった

大学生にとって「限られた期間で成果を出す」「時間配分や内容に計画性を持つ」「仕事に対する考え方や人とのかかわりの大切さを知る」ことへの理解促進に繋がり、「将来就きたい業種に関連する体験」「製造・販売やイベント実施だけではなく、施設運営に関わる雇用や障がい者連携の実態を学ぶ」こともでき、大学生の社会性向上に繋げることができた声が多かった。また、「一次産品から商品を企画」「生産者と対面」「コスト計算、商品製造、試し販売、意見収集」の工程体験は百貨店やスーパーではできない「道の駅ならではの、道の駅固有の価値」であるとの声があった。

(4) 「地域の将来の活性化」への種まきになった

大学生における「地域内での関わり」「地域活性化」に対する理解を促進することができ、大学卒業後は地元に戻って「地域活性化の仕事に就きたい」「道の駅に就職し

たい」「地域のために何かしたい」などの声が多かった。

実習の結果を通して見えてきた課題は、事前の受入体制や準備をより充実させること、実施期間を 5 日間以上に設定することによって、さらなる成果を生み出すことができるということである。例えば、道の駅と大学生が事前に予定や目標などをより具体的に情報交換すること、商品やイベントの新規開発を行う場合は調査・分析・開発・実施を含めて 5 日間や 10 日間の実施期間は不足することなどがあげられる。また、住まいの問題として、遠方から来た場合は道の駅に近いところに住むことで地域への理解度が増し、根付きやすいとの意見もあった。

一方で、道の駅や大学生からの提案には、「学生が活動日誌を書くことで仕事内容や気付いた点を整理して報告しやすくなる」「情報発信が弱い道の駅では若者の力を借り続けてホームページ運営を行う」「学生のより自由な発想を取り入れられるように心がけたい」などの意見もあった。

◆まとめ

国土交通省の調査で道の駅に「次年度も本取組が実施される場合、引き続きインターンシップの受入を希望するか」について調査した結果、20 か所が「次年度も受入を希望する」、10 か所が「次年度の受入を検討中」と回答した。前向きにとらえているところが多く、今後は今回実施していない道の駅や大学へのさらなる展開が期待できる。

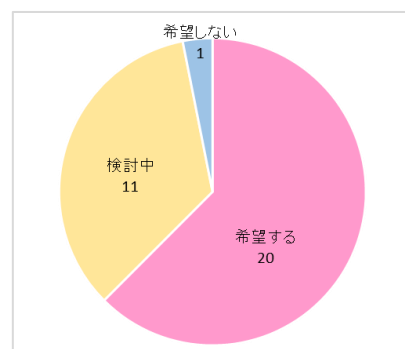


図 3. 次年度の受入希望状況

今回の調査では、道の駅職員や生産者の方が大学生に丁寧に商品や生産過程について教えたこと、新商品アイデアの助言を行ったことがわかり、地域住民と大学生の間で交流が生まれていたことがわかった。また、大学生は道の駅に新しいアイデアを提供しただけではなく、大学生への説明などの行為を通して地元住民が地元の資源を再認識する機会になったと同時に、「インターンシップ」という道の駅ならではの地域資源があることに気づくこともできた。成果の内容は道の駅ごとに異なり、商品が開発できたところ、アイデアを提供してもらえたところ、留学生を通して外国人観光客受け入れ体制の強化ができたところ、複数の大学から多様な大学生を受け入れたところなど、さまざまであり、大学生は地元や地域社会への関心度が確実に高まったことから、本取り組みは一定の効果をあげた。

今後は本取り組みの受け入れをさらに充実できれば、道の駅のパワーアップと学生の育成を期待することができ、ひいては地域の活性に繋がることが十分期待できる。

第 3 章 実地調査結果および利用者アンケートに関する考察

当グループの調査活動として、平成 27 年 11 月 17 日から 21 日にかけて九州北部の道の駅 6 か所でヒアリング・アンケート調査を行った。視察した時間帯がそれぞれ異なったため、また滞在時間や天候が影響して各道の駅でとれたアンケートの数にばらつきが生じて

いる。ここではアンケートの回答の中から、特徴のある内容を紹介する。

◆利用者アンケート調査に関する考察

アンケートでは来場者の(1)性別(2)住まい(3)年代(4)来店頻度(5)来店手段(6)滞在時間(7)来店人数(8)来店者区分(9)イベント参加経験(10)目的(11)何で知ったか(12)機能に関する要望について調査した。

住まいに関して、「道の駅むなかた」「道の駅くるめ」の利用者はバランスよく市内・県内・県外からそれぞれ3分の1ずつの割合で訪れ、ほかに比べて市内からの利用者が多かったのが特徴的である。市内からの利用者が多いのは、より日常活用されていることを示し、外部からの利用人口・交流人口以外に、地域内の流動が起きているためと捉えることができる。

年代に関して、「道の駅むなかた」のみ20代以下から60代以上の10歳ごとの各年代の割合がバランスよく、ほかの道の駅は60代以上の利用率が6割以上占めているのが特徴的である。「道の駅むなかた」はほかの道の駅と比較して家族利用の割合が高いのも特徴といえる。例えば70代と40代または30代と10歳以下の親子が多く、自然と利用者の年代分布も幅広いと考えられる。一方で、「道の駅くるめ」「道の駅原鶴」「道の駅竜北」は友人同士の利用が多く、特に道の駅くるめは九州北部で佐賀や長崎、大分、熊本、福岡にアクセスするための要所であり、旅行や日帰りのお出かけに行く友人同士の立ち寄り場所になっていると考えられる。

目的に関して、「道の駅むなかた」「道の駅くるめ」では、食事を目的に利用する人が多い。「道の駅むなかた」では魚市場を兼ねているこの施設ならではの新鮮な魚介類メニューが充実していること、「道の駅くるめ」はこだわり野菜や農産物直売館に出荷される旬の食材を利用した郷土料理や創作料理を提供していることが主たる要因と考える。

※利用者アンケート及び調査結果(グラフ)はP.25~30を参照。

◆実地調査に関する各道の駅の考察

(1) 新鮮な農水産物を買求めに多くの人が訪れる「道の駅むなかた」



▲品揃え豊富で広々とした売り場

アンケート調査の結果から「道の駅むなかた」は「日常利用の割合が高い」と考察したように、実際利用者にヒアリングしたところ、食品が安く、品ぞろえが豊富だから日常の食材の買い出しに利用するとの声が多かった。魚市場のような大きな売り場では、地元玄界灘でとれた安くて新鮮な魚介類を手に入れることが可能であること、地元産の新鮮野菜や肉類、調味料をはじめとする加工品、惣菜などの商品がバラエティに富んでいるこ

とがその要因である。一方で、併設しているレストラン「おふくろ食堂はまゆう」では新鮮素材を使用したメニューが人気で、昼どきを中心に利用者が大変多く、また、JA むなかた直営の米粉パン工房「姫の穂」では、地元食材を取り入れたオリジナル商品が揃っており連日賑わっている。道の駅へのヒアリングでは、道の駅が直売所として一人勝ちするのではなく、宗像市国道 495 号線周辺の店が合同で「むなかた 495 まつり」を開催して利用者に近隣の店も回ってもらう仕組みを作るなど、地域の経済の活性化に繋げる取り組みを行っている。しかし、「道の駅むなかた」では体験型イベントに参加した利用者は少ないことがアンケート結果から明らかになっており、特産品の販売のほかに参加型イベントの取入れを強化することで、より地域住民と市外利用者の交流を生み出すことができるのではないかと考える。

(2) 耳納連山の麓でアグリビジネスを重視したみどりの里「道の駅くるめ」

「道の駅くるめ」の行政側担当者へのヒアリング、道の駅の売り場視察、利用者へのヒアリングから、みどりの里づくり基本計画に基づいて設立された「道の駅くるめ」が、地元農産物の販売に止まらず、商品販売を通じて安心安全な農産物および関連する情報提供を行うことを目的としていることが、消費者にきっちり伝わっているように見受けられた。農産物売り場内ではジュニア野菜ソムリエおよび生産者が商品に関する説明や使い方などの情報を非常に豊富かつ丁寧に提供して、見せ方にも工夫が施されていることから、売り場全体の活気が生み出されていた。



▲商品やイベント案内の見せ方に工夫が施されている様子

利用者へのヒアリングでは、「道の駅くるめ」を訪れる目的は農産物の買い物や、食事利用以外に、周辺を訪れるウォーキングツアーに参加した帰り、友人との旅行途中で一つの目的地として、隣接している緑花センターを利用したついでに立ち寄る、道に迷ったから道路情報の取得に立ち寄ったなど、立地と特徴を生かした道の駅ならではの役割を果たしていることがわかった。また、利用者へ道の駅にあったらいい機能について調査したところ、すでに充実して満足しているとの声が多い中、医療施設を併設してほしい、男性トイレにもおむつ交換台がほしい、子供が遊べる公園のようなスペースやドッグランがほしいなどの要望もあった。これらの意見・要望にはいずれも地域住民の交流を生み出せる効果

が潜んでいるように感じた。

(3) 近隣都市圏からの誘客を意識した販売戦略と交流イベントづくり「道の駅原鶴」

視察に訪問したのは柿が旬な季節のため、また農家が頻繁に商品を補充する仕組みがあり、売り場には常に多くの柿が並べられ、他の商品も含めて購入に訪れる利用者が非常に多く、店内は活気で包まれていた。一方で、道の駅へのヒアリングで印象的だったのは、農産物と周辺観光資源を活用するためのイベントづくりであった。地元の農家によるイベントの企画は道の駅がバックアップをして実現に繋げ、例えば道の駅を訪れた時には大きいサイズのかぼちゃの装飾がたくさんあり、週末には利用者が参加できる重さ当て大会が予定されていた。また、季節によっては収穫体験とそれを利用した調理体験が開催され、近隣都市圏である福岡市内から短時間でアクセスできる立地もあって 30 代、40 代の親子をはじめとする若い層の利用が多く、地域交流の循環が生み出されている。

なお、利用者へのヒアリングの中に「従業員が利用者に近い目線で接してくれる」との声があった。「道の駅原鶴」では従業員の育成および活用が非常に重視されていた。農家が発案したイベント企画を重視するように、従業員が発案する企画や意見を重視し、売り場や道の駅全体の活気を作り出している。その取り組みは利用者へも伝わり、利用者増にも繋がっている。

(4) 町内外の利用者を意識した地域連携に取り組む「道の駅竜北」

「道の駅竜北」は農産物などの販売に加え、近隣の農業高校とのタイアップで高校生企画の加工品商品や弁当・レストランメニューを開発、畑など生産者の現場を見て話しを聞き、農家で昼食をともにする収穫体験などのグリーンツーリズムを通して利用者と地域住民の交流を起こし、梨マラソンや道の駅主催のウォーキング大会を通して地域イベントへも参画している。グリーンツーリズムなどの地域観光情報は、隣接している竜北公園内のウォーキングセンターで提供している。一方で、平成 19 年から農産加工センターの管理運営を開始し、地元の加工グループの協力を得て、廃棄される農産物を使用した商品開発、地元物産館を利用した試験販売、イベント販売会への出店など、地域内の連携を活かした「農商工連携」の実績もある。



▲ウォーキングセンター内での地域観光情報発信

ここの利用者の特徴として、一緒に来店した人数が比較的多く、友人同士で利用する割合もほかの道の駅に比べて多かった。近隣住民が孫を連れておやつを買いに、鹿児島へ行くたびに気分転換に、結婚式に参列する移動中の休憩に、毎日のように友達に会いに立ち寄ったなど、今回訪れた道の駅の中でも食材購入以外の利用が多かった。一つ大きな要因

として幹線沿いにあることと、住宅地に隣接していることが考えられるが、日常での利用しやすさを感じてもらうことは、イベントを開催した際の利用にも繋がり、交流の促進にも繋がるだろう。

◆まとめ

今回訪れた道の駅はそれぞれ特徴があり、重点としている機能も異なる。販売・売上増



▲情報休憩室での交流風景

を通して地域生産者の意欲を高めることが狙いであることもあれば、外部からの利用者を増やしてさまざまな交流を促すことが狙いであることもある。いずれも地域を活性化させたい想いは共通しており、アプローチの方法が異なるだけである。

全国の道の駅を俯瞰すると、利用者からは「道の駅に行けば特産品が買える」という販売のイメージが今は強い。しかし、地域の少子化問題から発展する後継者不足問題、さらに消費者不

足へと発展する可能性があることを考え合わせると、地域イベントを充実して、道の駅で楽しい時間を過ごした帰りについて買い物をして帰る構図への変換なども一つの考え方ではないかと考える。道の駅の基本コンセプト「休憩・情報交流・地域連携の機能を持った、地域とともに作る個性豊かなにぎわいの場」のように、3機能をバランスよく充実するのが各道の駅が抱えている課題だろう。

第4章 道の駅を「地域のたまり場」化する

これまで述べてきた私たちの研究における 5本の柱を軸に、道の駅が全ての世代にわたって活発な交流を生み出すことができる施設であるために、下記にケースごとに提言をまとめてみたい。

◆ケース1 道の駅×学童保育

内閣府男女共同参画局の発表によると、共働き世帯は年々増加傾向にある。小学校を下校する児童が、放課後に安全かつ有意義な時間を過ごす場として、学童保育の必要性は今後ますます高まってくると予想される。

一般的には宿題をすませたり、遊戯をしたりしながら時間を過ごすことが多いが、道の駅ならではの特色を持ったプログラムを組み、学童保育に活用することが可能と考える。特技を持った地域おこし協力隊や、経験豊かな地元のリタイア層を講師に招くことによって、地元色の強い手づくりの教育の展開が期待される。また雇用にも繋がり、児童の親の世代との交流も深まることが予想される。

◆ケース 2 道の駅×学習塾

学習塾を運営することも有効であると考えられる。しばしば、学力アップにより首都圏の大学などへの進学による人口流出が危惧されるが、将来の地域を担う中高生の学力アップに寄与することは、地元にとって有益である。また、道の駅は元来広い駐車場を備えているところが多く、塾に通う生徒の親が送迎の待ち時間に地元産品やそれを使用した惣菜・弁当を購入するなど生活の動線に沿った活用が期待できるだろう。

ケース 1 とケース 2 は、すなわち児童または学生の「勉強のたまり場」をつくり、自然と大人のたまり場へと広げ、地域経済の循環へも繋げる狙いである。

◆ケース 3 道の駅×地元教育

地方創生が叫ばれる中で、地元への無関心は大問題である。前述のインターンシップの結果が示すように、地元をよく知れば、地元を元気にするさまざまなアイデアや地元への愛着が湧くことが期待できる。従って、地元をよく知る高齢者に習う環境を整え、地元について学ぶ機会を提供することは有益であると考ええる。

若い人達が学びの場に身を置くことで、足元にある地域資源に気づき、地元を違った目線で見ることがきっかけとなることが期待される。

若い人達に限らず、広く地域住民が地元の地質や気候について知るための防災教育も重要であると考ええる。過去の災害から学び、安全対策を家族で共有することは重要であり、災害時の被害を抑える観点からも、地域住民を対象に定期的に防災教室を開催する意義は大きいと考える。

◆ケース 4 道の駅×カフェ

道の駅にカフェのようなくつろげるスペースがあれば、多彩な年齢層の交流に寄与することが考えられる。私たちが行ったアンケートにおいても、道の駅を訪れる目的で「食事」は「地場産品の購入」に次いで多くみられた。道の駅に期待するのは、ただ飲料や軽食を提供する場ということではなく、飲食を契機にして地元について知り、考える機会を提供する場ということである。

例えば、フィールドワークを開催してハーブが自生しているところを捜し、それを活用してハーブティを作り、あるいは、地元産品を使った商品を開発するためのワークショップを開催することにより、新たな商品を創造する可能性が期待される。あるいは、親子での参加を促すことにより食育の場とするのも効果的と考える。こうした取り組みにより、新しいものの好き、お洒落ものの好きの女子高校生が新商品を求めて訪れる、新しい「たまり場」になることも期待される。

また、地元に伝わる伝統料理を伝える場としての活用も考えられる。地元で長期間住ん

でいる高齢女性から、新たに結婚などで転入してきた若年女性に地元の伝統料理を伝える場になれば、長い目で見て地域活性化に繋がると考える。

◆ケース5 道の駅×小さなフリースペース

交通の要所に開設されることが多い道の駅。私たちの実施したアンケートにおいて、フリースペースを求める声が聞かれた。道の駅に誰でも自由に使うことのできるスペースがあったら、どのように活用されるだろうか。移動中のビジネスマンが立ち寄り、作業をする。あるいは、地元の婦人会や、父兄会の会合が行われる。待ち合わせに利用されることも考えられる。道の駅という特性上、実に多様な人々が行き交うので多様な利用形態があるはずである。

一区画を一定期間専有できるレンタルスペースとして貸し出すのもいいかもしれない。不特定多数の人が訪れる道の駅において、作品展を開きたいアーティストを呼び込むことや地元住民のお稽古の発表も考えられる。または、期間限定でイベントなどを行う団体の仮設オフィスに活用されることもあり得るだろう。

		ケース1 学童保育	ケース2 学習塾	ケース3 地元教育	ケース4 カフェ	ケース5 小さな フリースペース
小学生以下					親子食育	
中学生						
高校生						
大学生						
社会人	20～30代				料理教室	ビジネス利用
	40～50代	親として	親として		親子食育	
	60代以上	講師として		講師として	料理教室	婦人会

▲道の駅における交流機会拡大を狙いとした、ケース1-5のイメージ図（年齢別）

◆まとめ

このように、道の駅は地元住民同士、あるいは地元住民と旅行者、旅行者同士など居住地や世代を越えたさまざまな人々が行き交う魅力的な場である。序章で述べたように、道の駅自体のビジネスモデルが表彰を受けるなど、着実に進化しつつあるといっても過言ではないだろう。

しかしながら、交流の場としての道の駅は未だ発展途上であり改善の余地があると考え

られる。

ケース 1 から 5 であげた例のように、関連付ける物は単体である必要はない。例えばケース 2 と 4 を組み合わせると、カフェにとっては、学習塾に通う生徒や親、あるいはフリースペースに集う人々と交流を深めることによって、商品開発の絶好のモニターとなる。一方で利用者にとっては、ニーズに合った商品を手に入れることができる場となる。

同様に、近年増加傾向にある訪日外国人をターゲットに、「道の駅×外国人×高齢者」、あるいは多くの世代の交流が期待できる「道の駅×こども×祭り」などが考えられる。

道の駅にさまざまなヒト・コト・モノを組み合わせ、さらに「六次産業化・地域ブランド」「体験教室・学びの場」「コミュニティ・生涯学習施設」「防災」「インターンシップ」などの要素を取り込むことにより、道の駅でさまざまな人々が生き生きと交流し、その結果として無限の可能性を持ち、にぎわいのある「地域のたまり場」が実現することを期待したい。

道の駅利用者アンケート

(一般財団法人 地域活性化センター)

当財団では、地域の活性化に資するべく、自主研究事業を実施しております。今後の調査研究に活用させていただくため、アンケートにご協力をお願いいたします。

※該当するものに○を付けてください。

【記入者区分】

(1) 性別： 男 ・ 女

(2) お住まい：市内 ・ 県内 ・ 県外

※県内・県外をお選びの方はどちらからお越しかお書きください。(

都
道
府
県

区
市
町
村

(3) 年 代：～20代 ・ 30代 ・ 40代 ・ 50代 ・ 60代～

(4) 来店頻度：初めて ・ 年に1回 ・ 月に1回 ・ 週に1回 ・ 週2回以上

(5) 来店手段：自動車 ・ バス ・ 電車 ・ 徒歩 ・ 自転車

(6) 滞在時間：～30分 ・ 30分～1時間 ・ 1～2時間 ・ 2～3時間 ・ 3時間以上

(7) 来店人数：1人 ・ 2人 ・ 3人 ・ 4人 ・ 5人 ・ 6人以上 (人)

(8) 来店者区分：個人・友人・カップル・夫婦・家族・その他 ()

Q1 この道の駅に来た目的はなんですか? ※複数回答可

①観光 ②休憩 ③地場産品購入 ④食事 ⑤地域情報の取得

⑥たまたま目についたから ⑦その他 ()

Q2 この道の駅は何で知りましたか? ※複数回答可

①旅行雑誌 ②インターネット ③観光パンフ・チラシ ④SNS (フェイスブック等)

⑤知人からの紹介 ⑥たまたま目についたから

Q3 道の駅に「こんな機能があったらいい!」と思うものは何ですか?

例：公園(ドッグラン等)・体験施設・託児所・医療施設等

()

Q4 道の駅で行われているイベントに参加したことはありますか?

① ある ② ない

「ある」とご回答いただいた方に、その時の感想を教えてください。

()

《センター使用欄》

以上で終わります。ご協力ありがとうございました。

日 付	時 間	備 考
／	:	

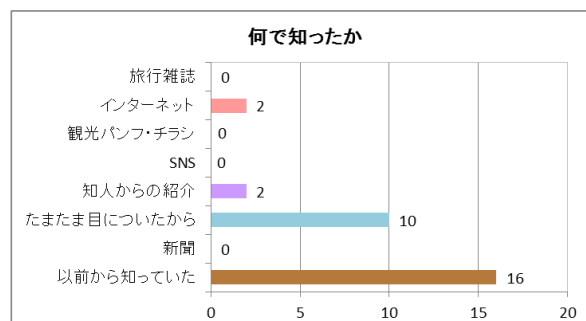
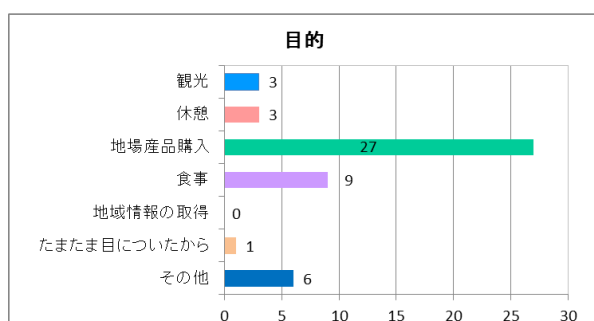
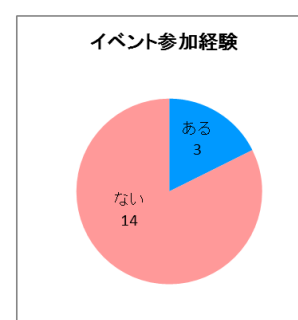
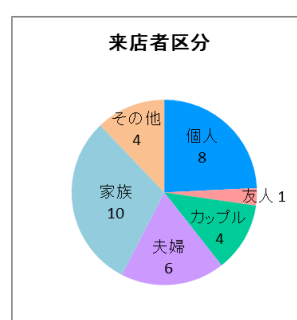
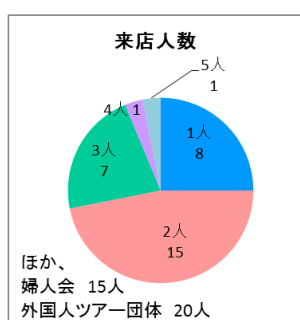
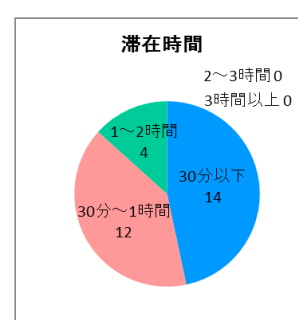
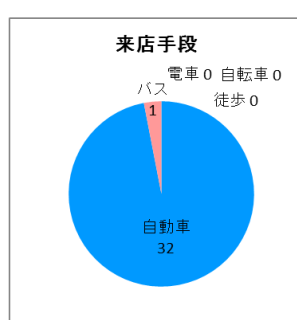
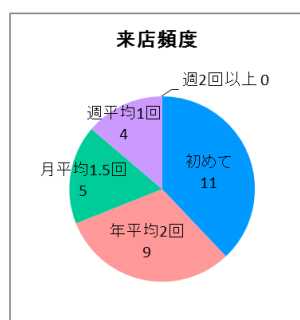
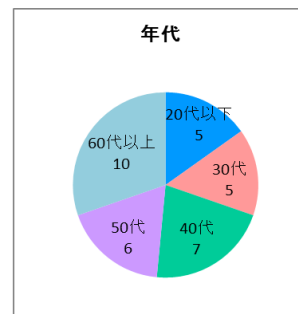
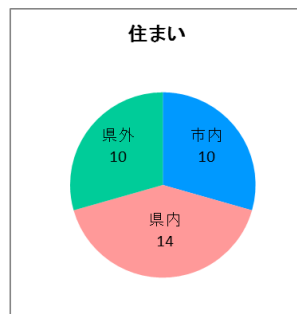
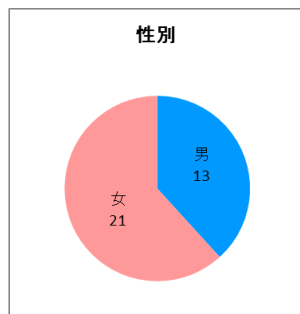
資料 2 実地調査利用者アンケート結果

調査場所： 道の駅むなかた

天候： 雨

調査日時： 平成 27 年 11 月 18 日水曜日 14:55～16:10

回答人数： 34 人



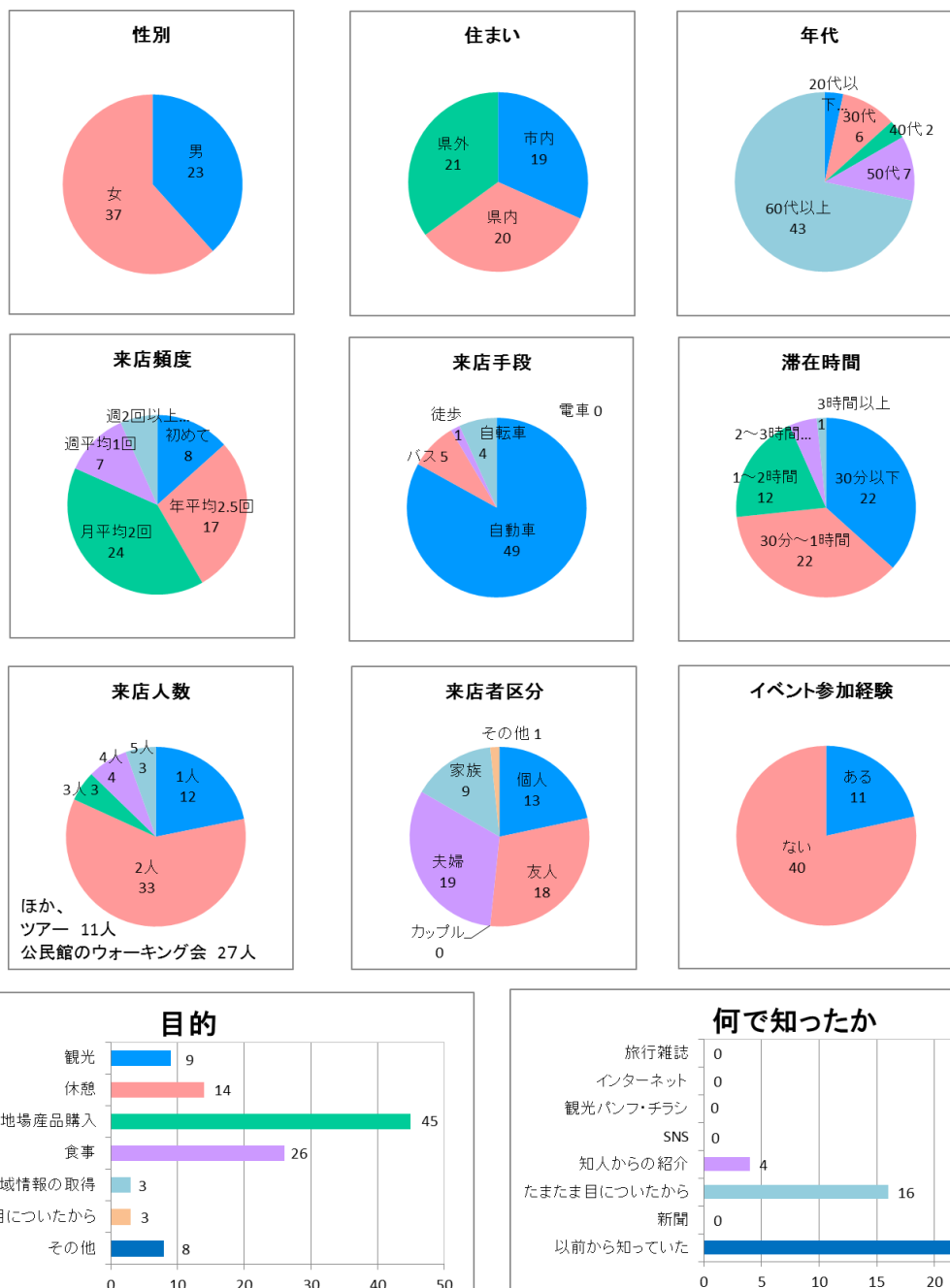
資料 2 実地調査利用者アンケート結果

調査場所： 道の駅くるめ

天候： 晴れ

調査日時： 平成 27 年 11 月 19 日木曜日 11:20～15:30

回答人数： 60 人

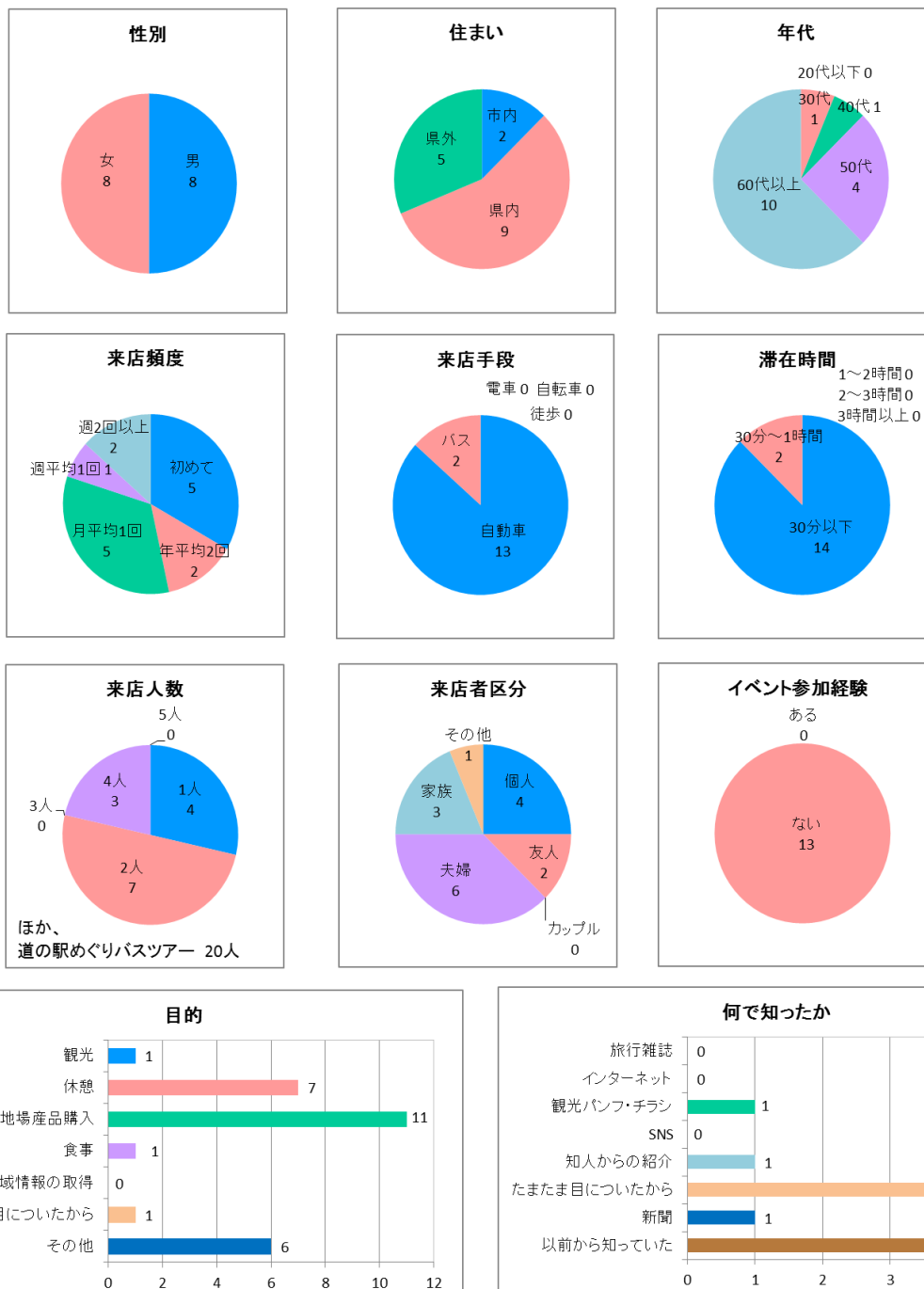


資料 2 実地調査利用者アンケート結果

調査場所： 道の駅うきは 天候： くもり（強風）

調査日時： 平成 27 年 11 月 20 日金曜日 10:00～10:30

回答人数： 16 人



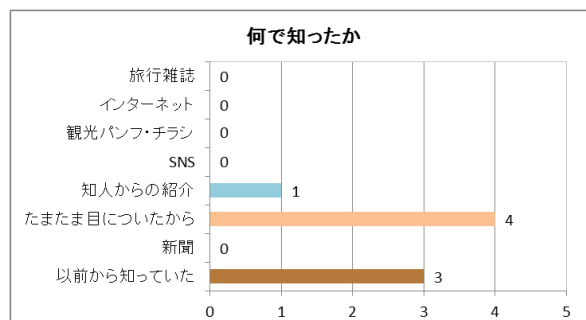
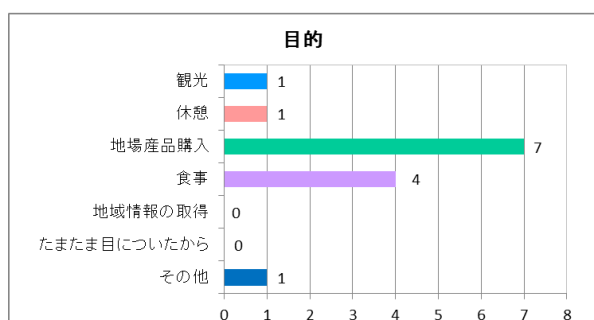
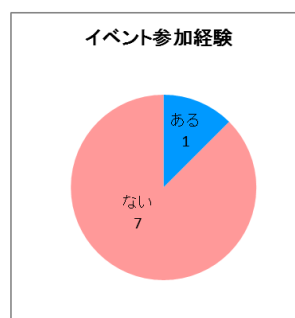
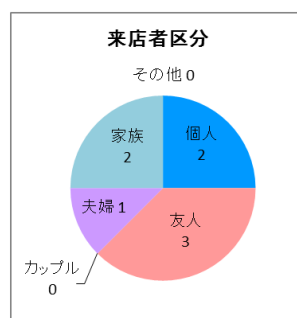
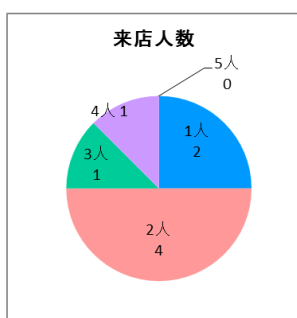
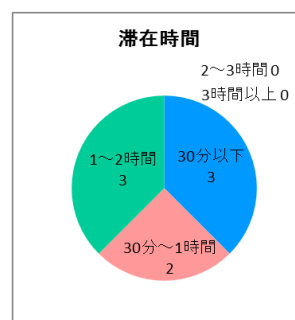
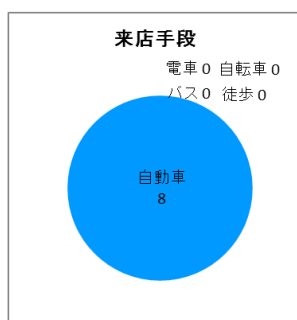
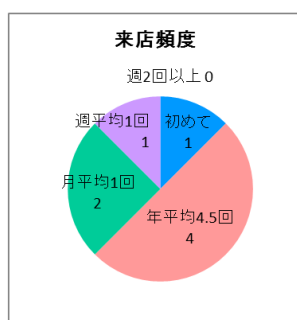
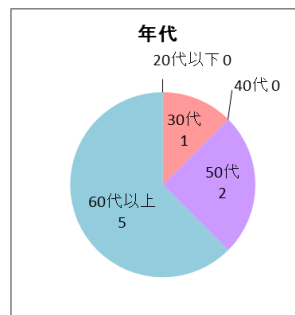
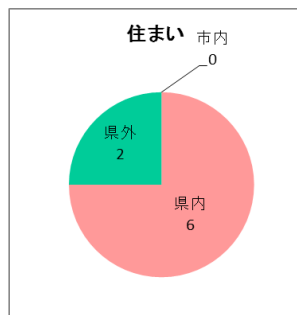
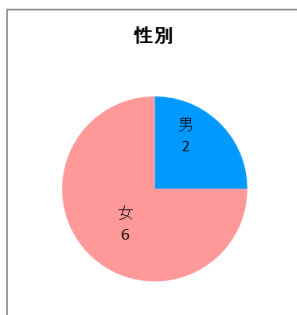
資料 2 実地調査利用者アンケート結果

調査場所： 道の駅原鶴

天候： 晴れ

調査日時： 平成 27 年 11 月 20 日 金曜日 12:05～12:45

回答人数： 8 人



資料 2 実地調査利用者アンケート結果

調査場所： 道の駅竜北 天候： くもり時々晴れ

調査日時： 平成 27 年 11 月 21 日土曜日 08:50～10:25

回答人数： 18 人

