

1. 研究の経緯と目的

私の地元である南房総市では近年、観光客の減少や人口流出、第1次産業の担い手の減少に悩まされている。地元の悩み解決の一助となる場所が「道の駅」である。本研究では、道の駅から地域振興効果や観光効果を挙げるため道の駅の魅力や地域の特色を知り、同時に課題点の把握や今後の可能性を探っていく。

2. 「道の駅」とは何か。

道の駅に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という2つの目的が存在する。この目的に応えるべく道の駅には24時間無料で利用できる駐車場・トイレ、道路・観光・緊急医療情報、地域利用できる施設を備え提供する必要がある。

1993年4月22日に全国103か所が登録された。2023年現在は全国に1204駅が存在する。

3. 「道の駅」の経営形態

道の駅の運営者の内訳は2018年の時点では民間企業53%、第3セクター36%、市町村9%、公益法人2%となっている。

民間企業が5割以上の出資を行いコントロールしている形態や、企業・自治体が共同出資を行う第三セクター、さらには複数の自治体が出資する形態等がある。この出資割合が、地域特有の産業・サービスへの投資行動を異なるものとする。

どこも地域振興や観光客、個性あるサービス開発を目指してはいるが、その意味は経営形態により異なっていると考えられる。

3. 国が目指す「道の駅」の未来

国は道の駅を世界ブランド化すること、「防災道の駅」の導入、あらゆる世代が活躍できる地域センターにすることを2025年に目指す3つの目標として掲げている。特に力を入れているのが

「防災道の駅」の導入であり2021年には全国から39駅が選定された。ただ選定要件が厳しく経営形態が異なる道の駅での導入を2025年までに全国的に導入することは困難だろう。

4. 「道の駅」の課題

既に1204駅が存在しているものの新設を目指す道の駅は少なくないことから今後はより差別化を図る必要があるし、その他戦略の模索も必要だろう。また確保できる財源に幅があり防災道の駅等に対応できる場所ばかりではないと考えられる。今までに閉鎖された道の駅は4駅と極めて少ないが道の駅の飽和や本業の失敗などから閉鎖が増える可能性も少なくない。

また道の駅は生産者と観光客に寄り添った作りにはなっているが道の駅の目的の1つである地域振興の部分が弱く地元住民が使用したいと思う場所になりきれていないことも大きな問題である。

例えば、現在の地域振興機能は食堂や産直市場の併設が主であるが、地元住民が道の駅に求めるサービスは防災の他にもあるのではないだろうか。

5. まとめ・今後の研究

国自体は「道の駅」に更なる期待をかけているが道の駅に認可される基準自体は低く期待することは地域によって異なり利益度外視で経営する道の駅も少なくない。アクセスが車中心の地域では観光地化すべく日々経営努力を重ねている。

今後は複数の道の駅で経営形態や展望についてインタビュー取材を行う。特に現地民への福祉に対する考え方を掘り下げたい。こうした機能は現在の道の駅では、対応できていないものの一つである。最終的には足を運んだ際にこの地域に住みたいと思わせる道の駅の新たなモデルを提案したいと考える。