



「道の駅」のネットワークを利用した地域活性化の取り組み 南房総市「道の駅」8 駅ネットワークを事例として

松 尾 隆 策

「道の駅」の機能は、休憩・情報発信・地域連携の基本機能、さらに防災、医療・福祉、住民サービス機能など進化発展している。特に農産物直売所、レストランなどの経済的機能が人気で、各駅は地域色のある独自の運営で地域活性化を推進している。さらに、いくつかの駅が連携して役割分担を行うことで、より広域での活性化の取り組みが注目されている。重点「道の駅」に指定されている「千葉南房総市「道の駅」ネットワーク」の事例から、駅同士での連携の効果について、特にコロナ禍のケースを取り上げ、検証した。

キーワード：道の駅、連携、コロナ禍、防災機能、千葉南房総市「道の駅」ネットワーク

1. はじめに

ドライバーが休憩のために立ち寄る「道の駅」は、1993年にスタートした。2024年には全国で1,221駅にまで増加し、国民に広く知られる公共施設となっている。「道の駅」は現在、政府による「観光立国推進」および「地方創生」という両政策の拠点施設に位置付けられている。「地域とともに作る個性豊かなにぎわいの場」という基本コンセプトのもと、各駅がそれぞれの地域特性を活かした経営を行い地域活性化を図っている。近年では、いくつかの「道の駅」が互いに連携して、広域での活性化を図る事例が注目されている。本稿では、駅同士のネットワークによる地域活性化の取り組みについて、「千葉南房総市「道の駅」ネットワーク」の事例を中心に考察する。

情報発信機能、地域振興施設を拠点として地域間の交流を図る「地域連携機能」が基本3機能とされる。さらに、新潟県中越地震以降、その機能が注目されるようになった「防災機能」をはじめ、「医療・福祉機能」、「住民サービス機能」等の地域センターとしての公益的機能を有し、地域コミュニティの活性化、交流人口の増大、地域防災力の向上、買い物弱者対策など、多機能複合施設としてそれぞれの地域が抱える多様な課題解決の拠点としての役割を果たしている。

一般的な「道の駅」は、24時間利用できるトイレ、駐車場のほか、情報提供施設、地域振興施設により構成されている。登録要件は、これら3施設を備えていることの他に制約はなく、運営は各駅に委ねられ、行政はコンセプトの保持・確認にとどまっていることが、他の公共施設に見られない特徴であると言える(図—1)。

2. 「道の駅」の登録・案内制度

(1) 「道の駅」の定義

一般道路沿いに設置され、ドライバーのための休憩施設として知られる「道の駅」は、主に市町村などが設置し、国土交通省が登録、第3セクターなどの民間セクターが指定管理者として運営を担っている「公設民営施設」である。1993年に建設省(現国土交通省)が「道の駅」の登録・案内制度を創設し、まず103駅が登録された。以来、その数は30年間で10倍以上に増え、2024年現在、全国で1,221か所を数える。

駐車場、トイレなどの「休憩機能」、道路情報等の「情

(2) 「道の駅」の制度的特徴

「道の駅」は、各駅が創意工夫を活かし、地域の特性に応じた運営を行うことに制度的な特徴があり、主に過疎化に悩む中山間地域の拠点として設置されることが多い。日本の国土の60.3%を占める中山間地域のほとんどが、人口減少、高齢化などの深刻な社会課題を抱えているが、その背景となる経済社会構造には地域差があり、課題の解決に有効な取り組みは、必ずしも全国共通ではない。各地域の社会情勢、ライフスタイルの変化に応じて、変容できるという「道の駅」のシステムは、このような地域差のある社会課題の解決と活性化に有効な手段であると言える¹⁾。

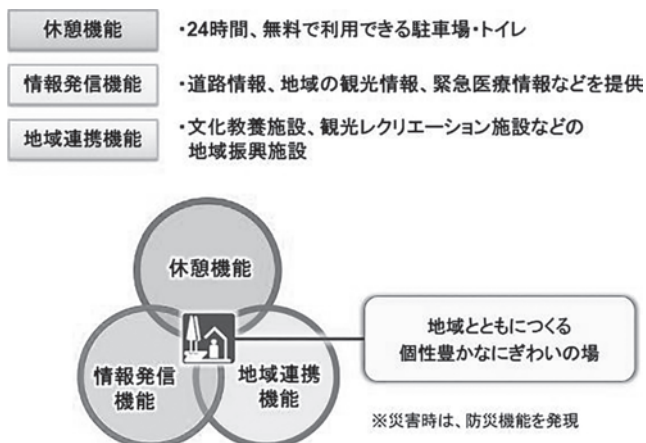


図-1 道の駅の基本コンセプト (左図) および一般的な「道の駅」の施設配置 (右図)
資料: 国土交通省「道の駅案内」国土交通省 HP (<https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/outline.html>)

さらに、「道の駅」全体の質の向上を図るため、2014年より『重点「道の駅」』制度が設けられた。国は、特に優れた取り組みを継続的に行っている6駅を『全国モデル「道の駅」』、今後の重点的な支援で効果的な取り組みが期待できる駅を『重点「道の駅」』(103駅)、「住民サービス」と「地域交通拠点」の各部門について優れた取り組みを実施している駅を『特定テーマ型モデル「道の駅」』(13駅)、そして優れた企画の具体化に向け取り組んでいる駅を『重点「道の駅」候補』(78駅)として選定し、それぞれの成果を広く周知するとともに、各駅の取り組みを支援している。

3. 南房総市「道の駅」8駅ネットワークの取り組み

(1) 千葉県南房総市の概要と課題

千葉県南房総市は、市内に8つの「道の駅」を有しており、1つの自治体が有する「道の駅」数としては、全国で最大数となる。同市は千葉県の南部に位置し、2006年に7町村の合併により発足した。海岸部は南房総国定公園に指定されており美しい海岸線に恵まれた地域である。千葉県内だけでなく、東京都からも「東京湾アクアライン」を経由することで、アクセスが便利な地域である (図-2)。

南房総市は人口減少と高齢化が進み、中山間地域に指定されているⁱⁱ⁾。この課題を解決するため、市は、豊かな自然景観と関東圏からのアクセスが便利であるという利点を活かして、観光を中心とした地域活性化

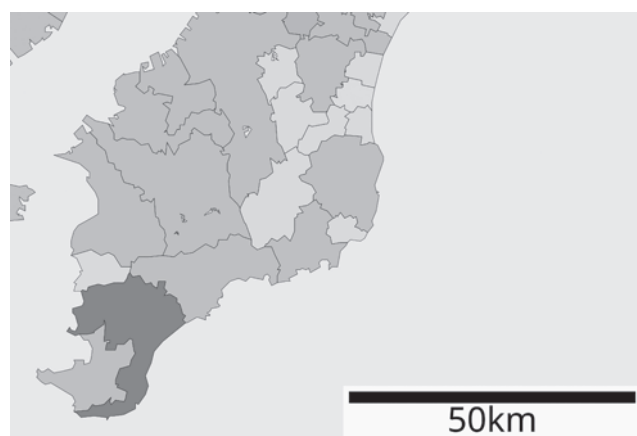


図-2 南房総市の位置
資料: 「<https://ja.wikipedia.org/wiki/南房総市>」より作成

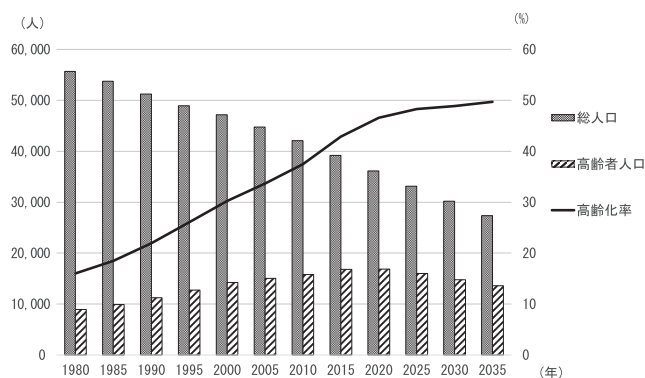


図-3 南房総市の総人口、高齢者人口、高齢化率の推移
資料: 「<https://population-transition.com/population-650/#j1>」より作成

策を実施している。その拠点として活躍しているのが、市内にある8つの「道の駅」である。8駅が互いに連携することで、市全体の活性化を推し進めている (図-3)。

市内8駅のうち、「とみうら枇杷倶楽部」(1993年に設立)は、2015年に全国モデル「道の駅」に指定された。さらに、同駅を含む市内の「道の駅」8駅は

i) 農村振興局農村政策部地域振興課 (2023) を参照。

ii) 同市は、「半島振興法第2条」の規定による半島振興対策実施地域で「過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法第7条」の規定を満たす過疎地域にあたる。

2020年に、子育て支援施設や地方創生の拠点等の機能を強化した次世代型「道の駅」の取り組みが評価され、「南房総市道の駅」として、重点「道の駅」に選定された。

さらに「白浜野島崎」を除く7駅は「㈱ちば南房総」が運営管理している。同社は、2012年に南房市内の第三セクター3社が合併し、株式会社として新たに設立された。市長が代表取締役兼「1人株主」を務める。「道の駅」設置20年経過で、このような第三セクターを1つの会社に統合した事例は他に例を見ない。さらに、コロナ禍の中で、8駅のうち3駅（「富楽里とみやま」「鄙の里」「とみうら枇杷倶楽部」）が、大規模改修に取り掛かり、さらに事業を拡大しているということからも注目すべき事例と言えるⁱⁱⁱ⁾。

このように、8駅のうち7駅は同一の会社に経営統合され、残りの「白浜野島崎」とも互いに情報交換を通して連携することで、効率的な経営を行っている。例えば、「とみうら枇杷倶楽部」では「房州びわ」の特産品開発、「富楽里とみやま」では新鮮野菜に力を入れるというように、駅ごとに役割を分担し商品を融通することで、品揃えの確保に努めている（表一1）。

(2)「道の駅」のコロナ対応

2019年より始まった新型コロナウイルス感染症拡大に伴う行動制限では、全国の「道の駅」も入場者数、売上高ともに大きな打撃を受けた^{iv)}。8駅のコロナ期（2020年から2021年）を含めた入場者数と売上高の時系列データを図一4、5にそれぞれ示した。これらのグラフの形状からも、コロナ期には入場者数、売上高ともに、大きな減少があったことが見て取れる。各駅のコロナによる影響度を比較するために、入場者数と売上高についてそれぞれ、相対的変化率に関する累積和分析（CUSUM）を試みた^{v)}。さらに、コロナのダメージの統計的な有意性を検証するために、2020年と2021年について、駅ごとに異常点分析を実施した。また、当時の観光の状況と比較するため、同時期の国内の旅行者数、旅行者消費額のデータについても同様に異常点分析を行った^{vi)}。これらの分析結果を表一2に示す。

これによると、ほとんどの「道の駅」では入場者数、売上高ともに、コロナの影響を大きく受けたことが分かる。そしてZ値の絶対値の大きさから、個々の「道の駅」のコロナの影響度を比較・検討すると、入場者数については、2020年は「WA・O!」、「富楽里」、「枇

表一1 南房総市「道の駅」8駅の連携による取り組み

No.	「道の駅」	取り組みの特徴	No.	「道の駅」	取り組みの特徴
1	とみうら枇杷倶楽部	「房州びわ」を使った特産品が人気。地域の団体・企業のネットワーク化により収穫体験、飲食、宿泊、地域観光などの旅行企画を一元的に受発注。	5	和田浦 WA・O!	レストランなどのテナントが豊富で食べて、歩いて南房総らしい海辺の休日を楽しむことができる。
2	おおつの里花倶楽部	敷地面積4,000坪の温室があり四季折々の花々が栽培され、楽しく鑑賞できる。	6	ローズマリー公園	中世のイギリス建築を復元したテーマパーク。ローズマリーをはじめ各種ハーブや季節の花が楽しめる。
3	富楽里とみやま	新鮮な農水産物の品揃えが豊富。	7	白浜野島崎	房総半島最南端洋式灯台の「野島崎灯台」が近くにあり、南房総国定公園の周遊の休憩スポットに最適。
4	三芳村鄙の里	新鮮な農産物や特産品の並ぶ農産物直売所。日本の酪農発祥の地ならではの「みるく工房」の乳製品が人気。	8	ちくら潮風王国	漁船のレプリカ「第一千倉丸」がある芝生広場は7000m ² の広さ。館内には鮮魚や新鮮野菜、土産物の販売コーナー、レストランなどテナントが豊富。

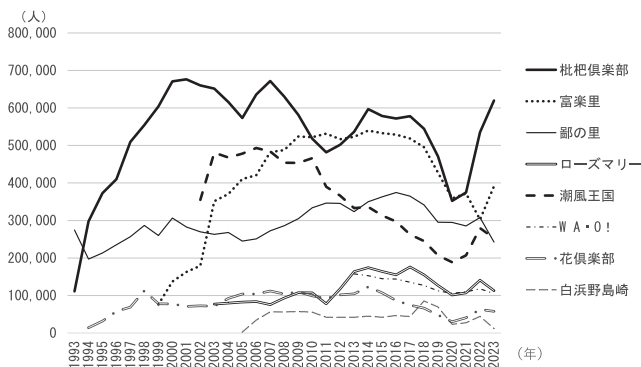
資料：筆者の聞き取り調査とHPより作成

iii) 大規模改修は市と県が実施し、それぞれ「富楽里とみやま」では2022年に、「鄙の里」では2023年に、「とみうら枇杷倶楽部」では2024年（予定）に実施。

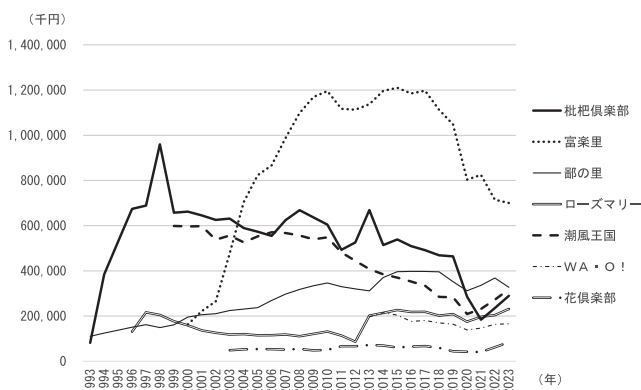
iv) 2020年の来場者数では、96.0%の「道の駅」で、団体観光客の減少が見られ、売上高においても60.5%の駅で土産品や特産品の販売額が前年比7割以下にまで減少した（全国道の駅「第1回新型コロナウイルス感染症による経営実態調査」、調査期間：2020/4/21～2020/5/10、回答数：647駅、実施主体：全国「道の駅」連絡会）。

v) 分析方法については、Lucas, J. M. (1985) を参照。

vi) 入場者数の分析には「国内延べ旅行者数」のデータを、売上高の分析には「国内旅行者消費額」のデータを比較対象として合わせて異常点分析を行った。



図—4 南房総市「道の駅」8 駅の入場者数の推移
資料：南房総市観光プロモーション課資料



図—5 南房総市「道の駅」7 駅の売上高の推移
※ただし、「白浜野島崎」については、売上高のデータを開示していないため記載していない。
資料：南房総市観光プロモーション課資料

杷倶楽部」の順、2021 年は「潮風王国」,「富楽里」,「WA・O!」の順で大きなダメージがあったことが分かる。つづいて、売上高については、2020 年は「富楽里」,「杷倶楽部」,「ローズマリー」の順、2021 年は「杷倶楽部」,「富楽里」,「花倶楽部」の順でダメージが大きかったことが分かり、特に「富楽里」(2020 年, $Z=-6.4$),「杷倶楽部」(2021 年, $Z=-7.5$) については、共に大きな Z 値を示し、これは壊滅的な打撃を受けた国内旅行消費額に匹敵するほどであったことがわかる。原因として、「杷倶楽部」には現在の「(株)ちば南房総」本社、そして「富楽里」についても、第三セクター「(株)富楽里とみやま」が前身で、ともに主要駅にあたることで、通常期の入場者数、売上高がともに大きいことが挙げられる。

その他、分析結果から得られた特徴としては、各駅の売上高のダメージがいずれも国内の「旅行者消費額」と比較して、コロナの影響が格段に小さかったことである。このことは、コロナ禍というパンデミックによる行動制限の状況においても、「道の駅」がむしろソーシャルディスタンスが確保され、「3 密」が回避できる施設として、利用者に支持されたことが原因であると思われる。

さらに、図—4、5 より、「杷倶楽部」は、2022 年から 2023 年にかけて、入場者数、売上高ともに V

表—2 コロナ禍（2020 年と 2021 年）の異常点に関する検定結果

各駅の入場者数／ 国内延旅行者数	2020 年			2021 年		
	Z 値	p 値	有意	Z 値	p 値	有意
杷倶楽部	-2.0087	0.0446	**	-2.0177	0.0436	**
富楽里	-2.0331	0.0420	**	-2.1113	0.0347	**
鄙の里	-1.9217	0.0546	*	-1.9629	0.0497	**
ローズマリー	-1.9623	0.0497	**	-1.9717	0.0486	**
潮風王国	-1.9892	0.0467	**	-2.1270	0.0334	**
WA・O!	-2.1009	0.0356	**	-2.0747	0.0380	**
花倶楽部	-1.9756	0.0482	**	-2.0185	0.0435	**
白浜野島崎	-1.9964	0.0459	**	-1.9044	0.0569	*
国内延旅行者数	-1.9826	0.0474	**	-1.9882	0.0468	**
各駅の売上高／ 国内旅行消費額	2020 年			2021 年		
	Z 値	p 値	有意	Z 値	p 値	有意
杷倶楽部	-4.3720	0.0000	***	-7.5579	0.0000	***
富楽里	-6.4039	0.0000	***	-5.8982	0.0000	***
鄙の里	-1.6797	0.0930	*	-0.8856	0.3759	
ローズマリー	-3.9989	0.0001	***	-1.1819	0.2372	
潮風王国	-3.2635	0.0011	***	-2.4725	0.0134	**
WA・O!	-2.9061	0.0037	***	-2.2785	0.0227	**
花倶楽部	-2.2728	0.0230	**	-2.5323	0.0113	**
国内旅行消費額	-8.2260	0.0000	***	-9.6218	0.0000	***

※1 ただし、*** は 1% 有意水準、** は 5% 有意水準、* は 10% 有意水準での有意を示す。

※2 国内延べ旅行者数、国内旅行消費額は、観光庁（2023）のデータ。

字回復を遂げており、コロナ後に急激に経営が回復したことを示している^{vii)}。この理由としては、同駅が特産の「房州びわ」を使った商品のさらなる展開と、農産物直売所のサイト販売などの「e コマース」に力を入れたことが挙げられる。このように、コロナ後の「ニューノーマル」の進展に迅速に対応し、新たな運営方法を取り入れられることができたことの原因としては、市長が代表取締役兼1人株主であり、市の政策が同社の運営方針に直接反映されるシステムになっていることが大きいと言える。

4. 本研究から得られたインプリケーション

本稿では、地域における「道の駅」の役割について、南房総市内8駅の連携・ネットワークによる地域活性化の取り組みに焦点を当てて考察をした。特に、2020年から2021年に起きたコロナ禍による影響について、相対的変化率によるCUSUM分析と異常点分析を行うことでその影響を計量的に分析した。これによると、8駅は、各駅の特徴を活かして互いに連携し、商品を相互に融通し合うことで経営効率を上げている。コロナ禍の影響については、全国の観光業よりも軽微なダメージで済んだことが分析結果より示された。8駅のうち7駅が同一の企業による経営であり、強固な連携・ネットワークが確立されていることが、コロナ禍のダメージの軽減に大きく寄与したと思われる。

vii) 「富楽里」の経営状況の回復が見られなかったことについては、同時期に全面改修があったことが大きい。

5. おわりに

本稿では、地域拠点としての「道の駅」の効果について、注目される駅同士の連携・ネットワークに焦点を当てて考察を行った。コロナ禍のパンデミック災害でのダメージが少なく済んだという本研究の結果は、今後の「道の駅」の進化に非常に重要な示唆を与えたと思われる。休憩施設として始まった「道の駅」であるが、「道の駅」同士が連携・ネットワークを形成することで、地震、豪雨など、パンデミック以外の自然災害に対しても強靱なシステムになる。「道の駅」が、地域経済の活性化だけでなく、「地域センター」として、進化・発展することが期待される。

J C M A

《参考文献》

- ・ Lucas, J. M. (1985). "Counted Data CUSUM's." *Technometrics*, 27 (2), 129-144.
- ・ 観光庁「旅行・観光消費動向調査」『観光統計白書』国土交通省 HP, 2023 年 (<https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001724778.pdf>)
- ・ 国土交通省道路局企画課「「道の駅」第3ステージの実現に向けた新たな取組を開始します～地方創生・観光を加速する拠点への進化を推進～」国土交通省 HP, 2022 年 (<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001498885.pdf>)
- ・ 農村振興局農村政策部地域振興課「中山間地域について」農林水産省 HP, 2023 年 (https://www.maff.go.jp/j/nousin/tyusan/siharai_seido/s_about/cyusan/)

〔筆者紹介〕

松尾 隆策 (まつお りゅうさく)
明治大学
商学部
特任准教授 博士 (経済学)

