社会背景に対応する「道の駅」の地域的役割に関する研究

学籍番号 1715011　　小川　歩夢
指導教員：田井　幹夫

道の駅　　静岡県　　変遷
地方創生　　面積割合

１：序論

１－１　背景・目的

1993年から開始された「道の駅」の認定制度では、今年2020年3月までの27年の中で日本中に1173駅の登録がされた。

「道の駅」はドライバーの増加に伴う休憩の場としての機能に加え、地域連帯機能、情報発信機能を同時に携えた施設として展開されて来た。

また、「道の駅」を介してドライバーに地域への観光を促すのと同時に、地域住民の雇用の場としても機能しており、地域(地域住民)とドライバー(観光者)の交流の場として、今では地方創生材料の一つにもなっている。

主な政策としては、地産地消(2010)、防災拠点化の推進(2013)、道の駅による地方創生拠点の形成(2014)、特定テーマ型「道の駅」の認定(2016)などが行われ、「道の駅」へ機能の付加がされて来た。

そこで本研究では、時代的な背景を理解した上で、静岡県内25箇所事例の内２２箇所の事例を調査対象とし、1993年から27年間の中で「道の駅」がどのような地域に対してどのような役割が与えられ、影響を与えて来たのかを明確にする事を目的とする。本研究で得られる「道の駅」が地域に与える影響については、国が政策を続けている第3ステージ「地方創生・観光を促進する拠点」において有用な指標となる事が期待される。

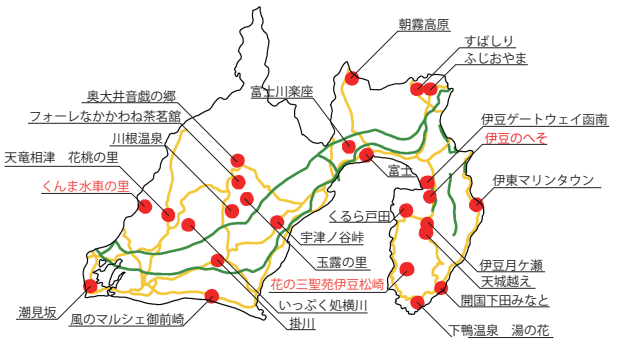


図１　県内の「道の駅」

1-２　既往論文との位置づけ

既往論文では主に現状調査やアンケート調査が主であり、経済学、社会学の視点で語られる事が多かった。

既往論文３ではこうした時代背景の元、既存の「道の駅」に関しては社会の変化に対応できず地方創生に向けられた事例は少ないとされている。

既往論文４では今後新たな産業の開発や人口減少・高齢化に伴う利用客の変化への対応が今後の課題であるとしている。

こうした既往論文の成果を元に「道の駅」に関する変遷や役割について分析を行う。

１－３研究対象・手法

対象

2020 年 3 月の時点で登録されている静岡県内に位置する「道の駅」25 箇所の内、すべての図面の借用が確認できた事例 22 箇所を研究対象とする。

手法

手法１　借用した道の駅計画当時の平面図面よりダイアグラムを作成する。各室(用途)における面積を四角形で表現し、それぞれの室との連続を線で繋ぐ事で、廊下を除いた機能の大きさや数についての変化を見て行く。

図２　ダイアグラム・イメージ

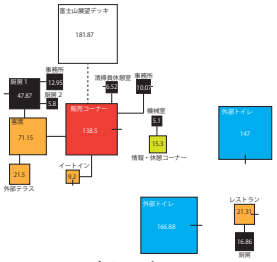
手法２　外部トイレを除いた延べ床面積における物販部、観光部、情報部、食堂部、休憩部、トイレ部、文学部、事務部、地域部、多目的部、その他の計１１部門の要素別に割合を導き出し、その割合を元にして目的毎の種類分けを行う。

手法３　時間軸や地域特性を参照しながら「道の駅」のあり方について導き出す。

２　事例(抜粋２箇所)

２－１　道の駅：富士

写真１　「道の駅 富士」



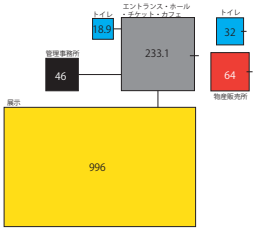
ダイアグラム１

【概要】

静岡県東部富士市に位置し1993年に道の駅へ登録された「富士」は静岡県内初の道の駅として登録され、2019年12月よりリニューアルオープンした。国道一号線沿い上下線共に接続する形で配置されており、その両方からアクセスが可能な事例となっている。

２－２　道の駅：奥大井音戯の郷

写真２　「道の駅奥大井音戯の郷」



ダイアグラム２

【概要】

静岡県川根本町に位置し1998年に道の駅へ登録された。1998年に竣工され、元々ミュージアムだったものを同年にそのまま「道の駅」へ登録される。ミュージアムは「音を「「創る」「聴く」「観る」体験ミュージアム」のコンセプトの元様々な体験型展示が展開されている。また、立地としては大井川鉄道千頭駅よりすぐの位置にあり、鉄道を利用した観光客による集客が主であると考えられる。

３　分析結果

本研究の成果として、時系列的に変遷を見ていくと(グラフ1参照)静岡の道の駅の場合、制度が開始された93年から98年までの事例では物販・食事がメインであり、98年から99年ではミュージアムや大浴場といった観光色が強くなったことが分かる。

更に、2000年に入ると観光色は徐々に薄くなり、地域のみに解放された集会場を含む新たな型が現れ、地域住民に向けた地域の拠点としての役割が強まって来ていると言える。

また、最近の事例では「イベント広場」が設けられた事例も出て来ている事から地域の拠点として活用されつつも観光客との交流も図られて来ている事が考察できる。

「道の駅」と立地の関係性については、全ての道の駅に対して通用するものではないが、「道の駅」は接続する道路交通や、地域特性(産業や観光資源)との需要に応じ計画される傾向にある。

特にその傾向が見られた事例としては国道一号線バイパスなどの大通り沿いの事例では、飲食を中心とした休憩所としての立ち寄り型の傾向が強く、農林水産業産出額が高い地区や直売所の配置数が少ない地区に関しては「道の駅」自体が直売として機能する傾向にある事が分析より分かる。

４　まとめ

これらの結果から「道の駅」は主に人口減少や地方創生、地産地消等の社会的な要因に伴い、「道の駅」に含まれるプログラムを増やしながら徐々に地域の生活拠点としての機能の強化を図ってきている事が分かる。

また、地域特性との関係においてはこれと言った結果が得られなかったが、それぞれの「道の駅」に接続する交通や観光資源、農林水産業産出額、元々の利用用途等の要因が影響し、それぞれの道の駅についてオリジナルのプログラムが組み立てられていると推測できる。

５　今後の展開として

「道の駅」の地域的な役割や地域性との関係に関しては、それぞれの地点における特性や時代性によるものであり、一概に言えるものではない。ついては今後も引き続き、地域特性について深く調査していくと共に県内のみならず対象範囲を広げて調査を行う必要がある。

謝辞：図面借用に協力して下さった自治体担当者、道の駅運営団体の方々に厚く御礼申し上げます。

参考文献
1. 「山形耕一「道の駅の概念と計画　地域連帯に向けて」発行：建築資料研究社、４ページ、1995」
2. 「「道の駅ハイパーガイドブック」八重洲出版　p135-149」
3. 「山本祐之・湯沢　昭「道の駅における地域振興機能としての農産物直売所の現状と効果に関する一考察」前橋工科大学院工学研究科」
4. 「山本 祐子，岡本 義行「2極化する「道の駅」 ―「道の駅」における拠点の形成」法政大学地域研究センター　p35-45」

出典　写真２：奥大井音戯の郷画像「国土交通省中部地方整備局 奥大井音戯の郷」「https://www.cbr.mlit.go.jp/michinoeki/shizuoka/shizuoka08.html」

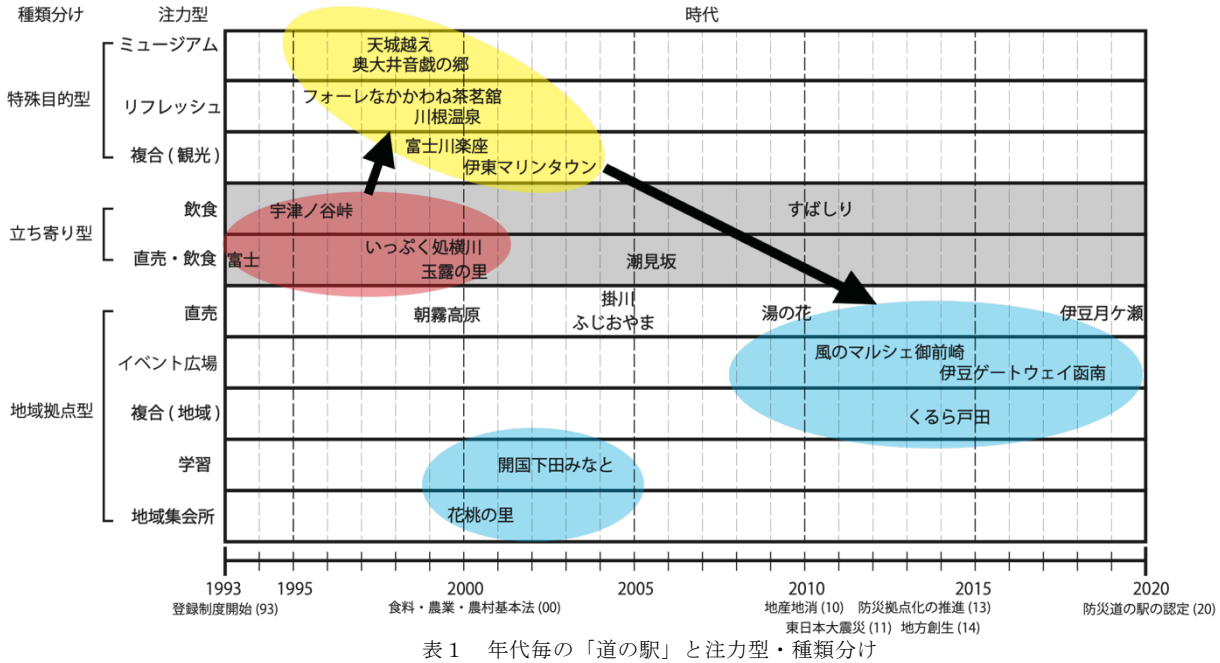


表１　年代毎の「道の駅」と注力型・種類分け