

特別企画 花ひらく! 「道の駅」新時代

—進化しつづける地域創生の拠点—



橋本 五郎 (はしもと・ごろう)

読売新聞東京本社特別編集委員
1970年読売新聞入社。政治部長、編集局次長を経て、2006年から現職。著書に「範は歴史にあり」「二回半」読む「総理の器量」「総理の覚悟」などがある。秋田県出身。



石田 東生 (いしだ・はるお)

筑波大学社会工学域教授
1974年東京大学土木工学科卒業。東京工大助手、筑波大助教授を経て、96年から現職。専門は交通政策、国土計画。著書に「みち 創り・使い・暮らす」など。大阪府出身。

「道の駅」は平成五(一九九三)年制度の創設以来、現在で二〇四〇カ所、年間売上げは全国で二二〇〇億円(平成二十四年度)に達し、国がすすめる地方創生の先駆けとして発展の一途をたどっている。現況と展望を筑波大学社会工学域教授の石田東生さんと読売新聞特別編集委員の橋本五郎さんに語っていただいた。(帝国ホテルにて)

「道の駅」は律令時代の蘇り

橋本 「道の駅」ができて今年で二十二年、今や全国に二〇四〇カ所もある大ヒット作品です。これをつくらうというきっかけは何だったんですか。

石田 道路をたくさんの方々の方が自動車や移動されますが、安心して休める場所やトイレもないという状況でした。また、道路を歩き交う人々と地域との連携も余りなかった。そこで鉄道には駅があるのだから、道にも駅をつくり休憩所や人々の交流の場にしては、と「道の駅」は始まったのです。

歴史を縮くと、日本における駅の制度は、実は道が最初です。律令時代に七道

駅路という全国の大幹線道路網をつくったときに、沿線に駅を設けてそこで伝令、文書、また物資などの引継ぎを行った。しかし、時代が下るにつれて道は海運、鉄道に取って代わられ道の駅制度は次第に衰退していったのです。しかし、ここへ来て「道の駅」として復活しました。

橋本 ということは、「道の駅」は駐車場とトイレがあり物産を販売する単なる休憩所ではなく、歴史的資産、律令時代の蘇りなんですね。

防災の拠点としても活躍

橋本 「道の駅」はそういう歴史的な性格を持つ一方で、三・一一のときには防災の拠点にもなりましたね。

石田 三・一一でもそうでしたが、平成十六(二〇〇四)年の中越地震のときに「道の駅」は防災の拠点になることが証明されました。被災した地域の人々やドライバーたちが「道の駅」に集まり、情報交換や物資の伝達が行われ「道の駅」が防災の拠点になることがわかりました。そういう経験を踏まえていたので、三・一一でも活躍できたのではないかと思います。また、「道の駅」で取り扱っている商品は近郷近在の農家の方が持つて来られるもの。ですから、何か有事があったときでも十分対応できるという強みもあります。

地域の人々の創意工夫で運営

橋本 大震災に対する救援は全国規模で統一的にやるのではなく、地域単位の対応が大切です。それを「道の駅」がやってきたということですね。

石田 「道の駅」は最低限、駐車場と二十四時間利用できるトイレをつくって



女性が地域の元氣・自信を創出 道の駅「川場田園プラザ」(群馬県川場村)



33種類のオリジナル商品を開発した道の駅「もてぎ」(栃木県茂木町)

二〇万人もの人々が訪れています。橋本 そこなんです。ちよつと寄って行くのではなく、「道の駅」に行くこと自体が目的になっています。

石田 「もてぎ」も「とみうら」も、地域の産物を積極的に加工して販売しています。これも目的の地化して、リピート率が非常に高い。これに加えて、地域の雇用拡大に貢献していますし、販売商品の仕入れのほとんどが近隣の市町村なので地域の経済発展にも貢献しています。

もちろん、あとは運営される地域の人々の創意工夫でやっていただいています。こういうところが、「道の駅」に好結果をもたらしたのかもしれない。

橋本 「道の駅」が発展するためにはその地域の人々が何を考え、どうしようとしているかが問われますね。

石田 地域と密着して活性化を図る、あるいは観光客のゲートウェイになっ

全国モデル「道の駅」

◎地域外から活力を呼ぶゲートウェイ型

主な機能	都道府県	市町村	設置年度	駅名	主な特長
観光総合	群馬県	川場村	H8	川場田園プラザ	「農業プラス観光」で人口約3,700人の村に年間約120万人が来訪。リピート率は7割。
	栃木県	茂木町	H8	もてぎ	真岡鐵道のSLやサーキットなど地域の魅力へのアクセスポイントとしてのゲートウェイ機能。
	千葉県	南房総市	H5	とみうら	ピワ狩り体験企画など、地域の観光資源をパッケージ化し、都市部の旅行会社へ販売。観光バス3,000台を誘致。

◎地域の元氣をつくる地域センター型

主な機能	都道府県	市町村	設置年度	駅名	主な特長
産業振興	山口県	萩市	H13	萩しーまーと	隣接する漁港から新鮮な海産物が直接店頭に並び、地産地消にも貢献。地元加工業者と高付加価値商品を開発し、地域に貢献。
	愛媛県	内子町	H8	内子フレッシュパークからり	生産者自らが運営に携わり、特産品を活かした加工食品の開発販売等、約60名の雇用を創出。
防災	岩手県	遠野市	H10	遠野風の丘	東日本大震災時は、後方支援拠点として機能。広域防災拠点として高度な防災機能を分担。

地域の元氣と自信を生み出す女性たち

橋本 民俗学者の柳田国男は「妹の力」で日本の女性の力を称えています。「道の駅」に限りませんが、地域のパワーアップには女性の力が欠かせませんね。

石田 女性が産業を引っ張り、地域の元氣や自信を生み出している。それが全国の「道の駅」で証明されています。去年の暮れに地方創生が始まり、例えば農業

たり、役場や診療所と一緒に地帯の生活拠点として頑張るなど「道の駅」の展開には皆さんのパリエーションがあり、それが今の一〇四〇カ所につながっています。中央集権的にやっていたら、こうはならなかったでしょうね。またそこが今、「道の駅」が注目されている最大の理由の一つなのかもしれません。

全国モデル「道の駅」と重点「道の駅」

橋本 石田さんが委員長を務める「道の駅」有識者懇談会」では、一月三十日に「道の駅」を拠点として地域活性化を図るために手本となる優秀な「道の駅」を選定されました。選んだのは「全国モデル」道の駅」が六カ所、「重点」道の駅」が三十五カ所でした。

石田 「全国モデル」道の駅」は、ミシユランで言う三ツ星クラスです。選定には地域外から活力を呼ぶゲートウェイ型、地域の元氣をつくる地域センター型の二つの類型があり、ゲートウェイ型では群馬県川場村の「川場田園プラザ」、栃木県茂木町の「もてぎ」、千葉県南房総市の「とみうら」、また地域センター型では山口県萩市の「萩しーまーと」、愛媛県内子町の「内子フレッシュパークからり」、岩手県遠野市の「遠野風の丘」が選ばれました。中でも「川場田園プラザ」は「道の駅」そのものが目的の地化され、年間約

と観光をミックスしたもので活性化を図ろうとしています。インバウンド観光(海外から日本に来る観光客と接客)を含めてなかなか難しい。しかし、「道の駅」で働くお母さん方がちゃんと仕事になることを実証しました。こういう輪を、これから観光などいろいろいるところにも広げていくことが問われていると思います。

ネットワーク化で新たな展開

橋本 お話をお聞きしていると「道の駅」はすごく順調のようですが、問題点としてどんな点が挙げられますか。

石田 ちよつと残念なのは、「道の駅」は各店舗が独自の創意工夫でやってきたためなかなか連携が取れないことです。橋本 それぞれが張り合っているということですか。

石田 そうですね。しかし、最近は少し事情が変わってきました。新たな動きが出てきたのは、今回「重点「道の駅」」に選定した「伊豆」道の駅」ネットワーク

と「しまなみ海道周辺『道の駅』」。伊豆は伊豆半島にある計画中含む八駅をネットワーク化し、地域の多様な情報を「道の駅」を起点に一体的に発信することで、どここの「道の駅」でも伊豆の各「道の駅」のことやその周辺情報がわかるようになっていきます。「しまなみ海道周辺『道の駅』」はしまなみ海道にある五駅が一体となつて、しまなみ海道サイクリングや瀬戸内海の島々へ人々を誘う窓口になっています。こういう動きは、「道の駅」



期待されるインバウンド観光 道の駅「あらい」(新潟県妙高市)



は「もうかる」という雰囲気になっていますが、そのところはもう少し考え直さないといいけません。

アメリカの国立公園内には、ビジターセンターがあります。そこには地域の本当の物語があるし、地域で活躍されている日本人や郷土史家のような方々が書いた立派な本などがたくさんあり、すごく勉強になる。そういうコーナーが充実を

しているほか、さまざまなガイドドットアップがあるなど楽しみ方の発信基地になつていきます。それこそ本当の地域の拠点! 「道の駅」もそこを目指してほしいのですが、今は「もうかる」が中心なのでそちらまで手が回らない。駅長さんは何とかしたいと思つていると思うのですが、なかなかできていないようです。

が本当の意味で道の結節点になるための試みとして大事。インバウンド観光を考えた場合に、特に広域の周遊をどう考え、どう楽しんでもらうのか。長期滞在にどう対応して、リピーターになつてもらうための工夫をどうするのかなど、今後、積極的な活動を期待しています。

本当の地域の拠点を指す

橋本 「道の駅」が地域の創生の拠点となるように、まちづくり全体の中でどういう位置づけをしているのか、そして自治体や住民がどのように取り組んでいくのが問われますね。

石田 幸いなことに、「道の駅」の設置者は自治体の首長さん。ですから、そういうことをよく考えていただいていると思います。そこへ来る人のことや町との関係、あるいは移動手段をよく考えた上で、いいポテンシャルを持った「道の駅」をつくり地域の活性化につなげていってもらいたいですね。その代表選手が地域

地方で働く場を創出できる「道の駅」

橋本 今回、モデルに選定されたところはいいのですが、経営がうまくいってないところもあるでしょうね。

石田 赤字のところは、少なからずあるうかと思えます。上手くいっていないところの一つの例としては、平成の大合併で合併して、同じ自治体の中に「道の駅」がたくさんできてしまったところが結構あります。しかも旧町の関係があつて、なかなか統合ができない。こういうところは苦しいんです。

橋本 全部が全部、うまくいくわけがありません。そうすると、逆にこれが地元市町村にとつて大きな負担になることも十分考えられます。

石田 経営が上手くいっていないからといって、おまえのところはだめだから認定の取り消し、というのはやりません。その代り、自治体がうまくいくためのヒントを発信していこうと思つています。

センター型の三つで、特産品の高付加価値化、雇用拡大、防災拠点機能が評価されました。

対する一方で、「道の駅」は自治体が設置をして、それを指定管理者制度で運営していますから、赤字が出たら成り立ちません。今これが悩みであり、克服しなくてはならない課題となっています。

橋本 第三セクターみたいな形ですか。

石田 第三セクターみたいなところも、直営に近いところもあります。その地域の方々が株主になつて株式会社をつくつて、運営しているという非常にユニークな例もあるんです。地域の人たちが株主ですから、絶対逃げていきません。地域連携そのものですね。

橋本 頑張れば頑張つただけ、戻つてくるということですね。

石田 「道の駅」は経営がちゃんとできるといことが前提ですが、地域の福祉の向上や地域の物語、誇りなども視野に入れていきます。これらは公的に関与しないと成り立たない部分もあります。現在

「道の駅」の素晴らしいところは、地方で仕事がつくれることです。地域の方々がその効果を実感しているとともに、自信を持っています。観光の分野や、加工して販売する六次産業化の分野で確実な手ごたえを感じています。そこが非常に大事なところで、そこを後押しする。さらに加速化するために、何ができるかを国が真剣に考えて地域の人のアイデアを募る。参考にできるところは参考にし、お互いに助け合う。

「道の駅」は、全国に二〇四〇カ所もあります。うまくいっているところもありますが、そうでないところもあります。そういうものをきちんとしていくことが大事です。「道の駅」は誕生から二十二年が経りましたが、今、本当にその第一歩を踏み出したと思います。地域活性化の拠点を目指して、頑張ってもらいたいですね。

橋本 今後の「道の駅」の展開に、大いに期待しています。本日はありがとうございました。

取材協力II全国道の駅連絡会