

研究指導 青木 孝弘 准教授

道の駅における住民参加の実態と業績の関係

須藤 優姫

1. はじめに

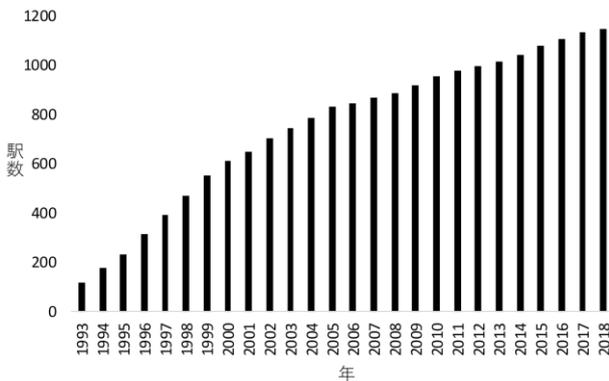
1.1 道の駅とは

国土交通省[1]によると、道の駅とは、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、そして道の駅をきっかけに町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域の連携機能」、の3つの機能を併せ持つ休憩施設のことを指す。また、道の駅を設置する目的としては、(1)道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供、(2)地域の振興に寄与の2点が挙げられている。

1.2 現状

モータリゼーションの発達や、自動車を利用した長距離のドライブや旅行が主流になってきたことに伴い、一般道にも、高速道路のサービスエリアやパーキングエリアのような24時間利用可能な休憩施設が求められ、1993年2月に国土交通省は道の駅制度を創設した。2018年4月現在、全国で1,145駅が道の駅として登録されている。図表1は、道の駅の登録件数の推移を示したものである[2]。

図表1 登録件数の推移



出典：国土交通省ホームページより著者作成

道の駅は道路利用者へのサービスを目的とした施設であるが、近年では、立地する地域の特性や魅力を活かした様々な取り組みが多く行われ、創設から26年経過した今日、道の駅の在り方に変化が生じてきている。藤澤(2016)[3]は、道の駅の新たな機能として、「農業の6次産業化の推進」「地域観光のコーディネート」「インバウンド観光に対する取り組み」「防災拠点としての機能強化」の4点を挙げている。

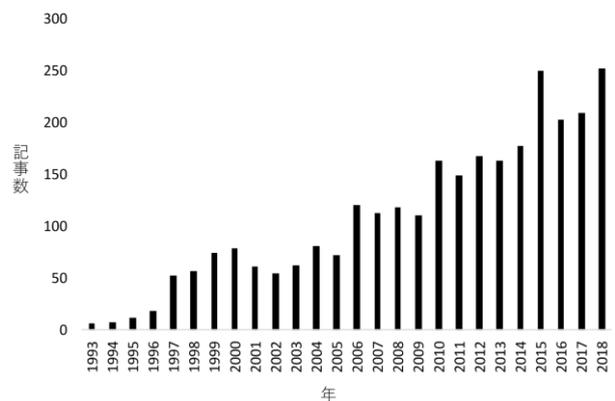
また、第二次安倍政権の主要政策である「地方創生」の点でも、道の駅は地域活性化の拠点として注

目されている。

1.3 道の駅の注目度

近年、道の駅は注目されていると言われているが、実際、道の駅の社会的な注目度がどれほどなのかを朝日新聞記事データベース聞蔵IIテキストを利用して調査した。対象誌は、朝日新聞、朝日新聞デジタル、アエラ、週刊朝日とする。対象期間は、道の駅の制度が創設された1993年から2018年までとし、年単位で記事数を抽出した。なお、本文も検索対象に含めると関係の無い記事まで抽出されるため、本調査では見出しに「道の駅」が含まれている記事のみを対象とした。

図表2 記事数の推移



図表2より、年によって多少の増減はあるものの、基本的には増加を表す右肩上がりであることが確認できた。また、ここ数年の記事数が200件を超えてきていることから、道の駅に対する社会的な注目度は高まっているといえる。

2. 先行研究

小島他(1999)[4]は、調査によって、(1)住民組織が施設運営を行っている道の駅は産業振興などの面で効果が大きい、(2)住民による施設運営には至らないが施設計画に意見が反映されている道の駅は地域全体への波及効果がある、(3)住民参加の程度が低い道の駅は波及効果が期待できないことを確認した。その上で、施設計画から運営にまで住民参加の程度が高ければ高いほど、施設による広範囲な波及効果が期待できると結論付けた。

次に、大西他(2010)[5]は、宮城県にある「あ・ら・伊達な道の駅」の事例から、道の駅と地域住民との連携を促すために市町村や道の駅の経営管理主体が行うべきこととして、(1)地域住民に対して意思決

定に参加する機会を設け、住民の意見やアイデアを取り入れること、(2)地域住民の属性を考慮し適材適所に努めること、(3)女性・高齢者を中心とした住民に対して活躍の場を創ること、(4)道の駅での起業や新品種の導入に対しては資金調達を容易にし、リスクを軽減するような支援を行うこと、(5)住民の意見を活用し、裁量権を与えることの5点を挙げている。

3. 本研究の目的と新規性

先行研究の小島他(1999)の研究時から20年の月日が経ち、前述したように、機能面において道の駅の在り方は大きく変化してきている。そのような現在の道の駅についても、「住民参加は業績に対して効果がある」といえるのだろうか。これが本研究の目的である。

また、小島他(ibid.)の調査は特定の地域を対象にしていたことに加え、施設計画および施設運営に住民が参加したか、意見が反映されているかという大まかなものであった。本研究では住民参加の取り組みを細分化し、どのような取り組みが業績へ影響をもたらしているのかを調べる。

4. 本調査の概要

4.1 調査方法

住民参加の取り組みの有無や業績などについて、全国の道の駅138駅を対象にアンケート調査を実施した。

調査期間:2018年12月4日~12月20日

調査対象:2013年から2017年に国土交通省に登録され、既に開業している全国の道の駅138駅

調査方法:郵送によるアンケート調査

有効回答数:76件(有効回答率55%)

4.2 調査内容

本調査で取り上げた住民参加の方法は、図表3のとおりである。

図表3 住民参加の方法

| | |
|-------------------------------|------------------------------------|
| 計 | 住民への説明を目的とした場の設置 (ex.説明会) |
| | 住民と双方向の意見交換を目的とした場の設置 (ex.ワークショップ) |
| | 設立を目的とした協議会や委員会の設置 |
| | 委員の選定における地域住民を対象とした公募制の実施 |
| | 地域住民を対象としたアンケート調査の実施 |
| 運 | 地域住民への情報発信の実施 (ex.各集会の成果の公表) |
| | 地域住民を対象とした定期的な事業報告会の実施 |
| | 定期的な地域住民との意見交換を目的とした場の設置 |
| | 運営を目的とした協議会や委員会の設置 |
| | 地域住民を対象としたアンケート調査の実施 |
| | 地域住民も関わる外部評価の実施 |
| | 地域住民も関わるモニター制度の実施 |
| | 地域住民(地域企業)が生産した商品の販売 |
| | 施設の一部を貸し出し、地域住民が経営しているスペースの有無 |
| | 運営を支援するファンクラブの組織やサポーター制度の存在 |
| 地域住民が主体的に運営するイベントやボランティア活動の開催 | |
| 地域住民が従業員として働く | |

これらの方法は、先行研究で挙げられていたものや行政、民間企業で実際に取り組まれているものを

参考に設定した。また、時期区分として「計画段階(開業前)」と「運営段階(開業後)」の2つに分けた。

他方、本研究では業績指標として売上、収支、入込客数の3点を検定した。開業後、「予想売上を達成したか」「収支の状況はどうか」「予想入込客数を達成したか」という設問を作成した。

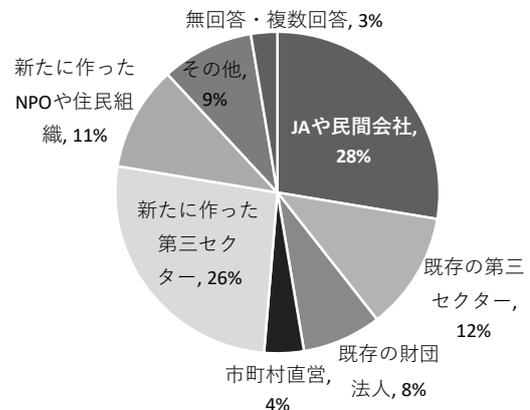
4.3 調査結果

本調査に回答した道の駅76駅の従業員数(図表4)、運営組織の種別(図表5)、駅長と運営組織責任者それぞれの年代および性別(図表6、図表7)は以下のとおりである。

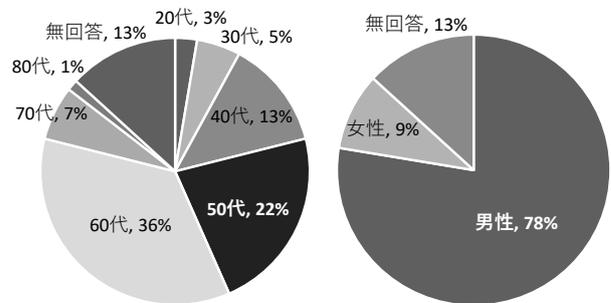
図表4 道の駅の従業員数(N=75)

| 平均 | 標準偏差 | 最小値 | 最大値 | 中央値 |
|---------|---------|-----|-----|-----|
| 28.4267 | 21.3087 | 3 | 100 | 23 |

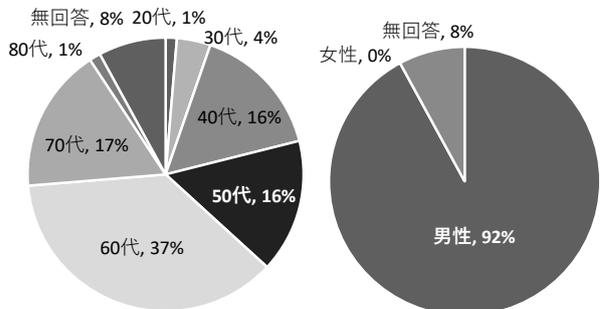
図表5 道の駅の運営組織(N=76)



図表6 駅長の年代と性別(N=76)



図表7 運営組織責任者の年代と性別(N=76)



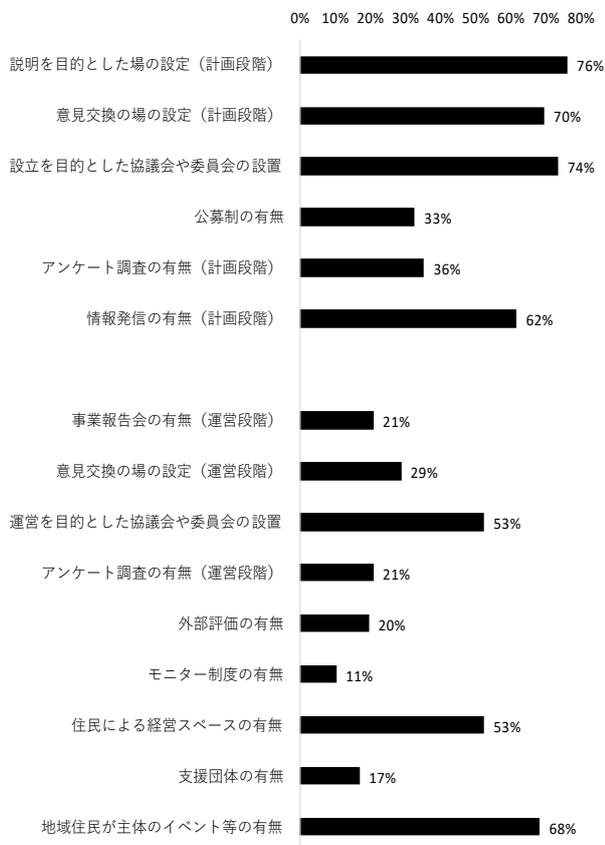
従業員数に関しては、大きなばらつきが見られた。道の駅の規模や周囲の環境によって、このような結果になったのではないかと考える。

運営組織に関しては、全体の28%もの道の駅はJAや民間会社によって運営されていることが確認できた。また、小島他(1999)にて「住民参加の一端を示すもの」と見なされていた新たに作った第三セクターは26%、新たに作ったNPOや住民組織は11%であった。

駅長と運営組織責任者に関しては、年代、性別ともに同じような構成となった。どちらも、60代および男性の割合が最も多かった。女性の割合に関してはどちらも少なく、運営組織責任者においては0%だった。

図表8は、住民参加の種別ごとの実施状況であり、「実施している」と回答した道の駅の、全体に占める割合を示したものである。

図表 8 住民参加の取り組みの実施状況 (N=76)



この結果から、計画段階では多くの道の駅が住民参加に取り組んでいるが、運営段階での住民参加はそれほど多く取り組まれていないことが確認できた。また、計画段階と運営段階の両方において、「協議会や委員会の設置」に取り組む駅が比較的多いことも明らかになった。

5. 分析

次に、住民参加と業績(売上, 収支, 入込客数)の関係を、カイ二乗検定を用いて分析する。

5.1 住民参加の方法による分析

最初に、図表3で示した方法ごとに、取り組みの有無を説明変数として、業績3指標と17種類の住民参

加の間で検定を行った。

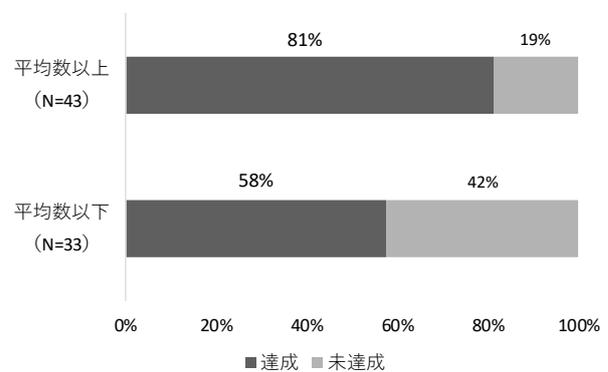
その結果、全てのケースにおいて統計上の差異は確認できなかった。つまり、個別に見た場合、住民参加の方法と業績とは関係性が見られなかった。

5.2 取り組みの件数による分析

次に、住民参加の取り組み件数が平均数である6.42より多いか少ないかの2群に分け、業績との間で検定した。

その結果、図表9で示すように、予想入込客数の達成状況において有意水準5%で差異が認められた(P値:0.0232)。つまり、住民参加に多く取り組んでいる道の駅は、予想入込客数の達成につながっていることが確認された。

図表 9 予想入込客数の達成状況 (件数による分類)



5.3 点数化による分析

続いて、参加方法の難易度を考慮する必要から参加方法それぞれに点数を付け、道の駅ごとに取り組み状況の合計点数を算出した。なお、点数化をするにあたって、S.Arnstein(1969)[6]の「住民参加のはしご」を参考にした。

合計点数の中央値以上と以下とで2群に分けて、3業績を検定した。

図表10は、点数化の結果を示したものである。

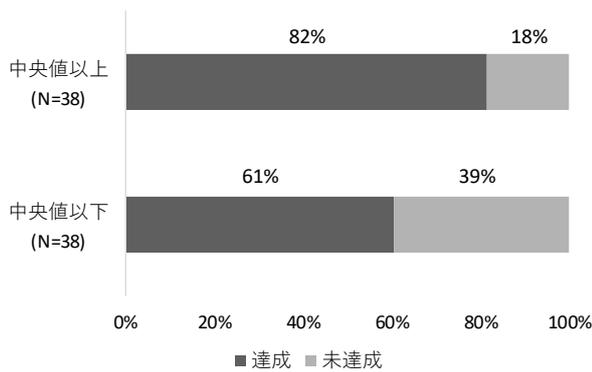
図表 10 各項目の点数

| | |
|----------|----------------------------------|
| 7点(レベル7) | 施設の一部を貸し出し、地域住民が経営しているスペースの有無 |
| 6点(レベル6) | 委員の選定における地域住民を対象とした公募制の実施 |
| | 地域住民が主体的に運営するイベントやボランティア活動の開催 |
| 5点(レベル5) | 設立を目的とした協議会や委員会の設置 |
| | 運営を目的とした協議会や委員会の設置 |
| | 地域住民も関わる外部評価の実施 |
| 4点(レベル4) | 住民と双方向の意見交換を目的とした場の設置【計画段階・運営段階】 |
| | 地域住民を対象としたアンケート調査の実施【計画段階・運営段階】 |
| | 地域住民も関わるモニター制度の実施 |
| 3点(レベル3) | 地域住民への情報発信の実施 (ex.各集会の成果の公表) |
| 2点(レベル2) | 住民への説明を目的とした場の設置 (ex.説明会) |
| | 地域住民を対象とした定期的な事業報告会の実施 |
| | 運営を支援するファンクラブの組織やサポーター制度の存在 |

検定の結果、予想入込客数の達成状況において5%水準で有意な差が認められた(P値:0.0430)。つまり、質および量ともにレベルの高い住民参加に取り組むことは、予想入込客数の達成につながることを示

唆している。

図表 11 予想入込客数の達成状況(点数による分類)



5.4 運営組織による分析

最後に、図表5で示した運営組織を、図表12のように既存の組織と新規の組織に分類して業績の影響を検定した。これは、小島他(1999)で運営組織の種別による分析を行っていたためである。

図表 12 運営組織の分類

| | |
|----|----------------|
| | 市町村直営 |
| 既存 | 既存の第三セクター |
| | 既存の財団法人 |
| | JAや民間会社 |
| 新規 | 新たに作った第三セクター |
| | 新たに作ったNPOや住民組織 |

検定の結果、特に有意な差を確認することはできなかった。

6. 考察とまとめ

本研究では、ある特定の住民参加の方法が業績に良い影響を与えているのではないかと考えていたが、結果としては業績と関係があるといえる特定の方法は見受けられなかった。しかし、取り組んだ参加方法の数が多い場合と、取り組みの質や量から成る点数化における合計点数が高い場合においては、予想入込客数の達成状況と関係があるという結果を得ることができた。

以上のことから、本研究では、多くの住民参加の方法に取り組むほど、開業時に見込んでいた入込客数よりも多くの入込客数を獲得できることが示された。さらに、取り組みの質(レベル)も高ければ高いほど、予想入込客数の達成には効果的であることが示唆された。入込客数が増えることは、売上額の向上にもつながる可能性がある。したがって、質も意識しながらより多くの住民参加の方法に取り組むことは、道の駅を経営していく上で望ましいことであるといえるだろう。

また、住民の意見を反映させる方法(ワークショップの開催や協議会の設置等)に限定はされるが、これらの取り組みは、本研究の方が小島他(1999)で述

べられていた実施率よりも割合が高かった。よって、20年前よりも住民参加は多くの道の駅において実施されるようになってきていることが明らかになった。

7. 今後の課題

本研究では76駅を対象として調査を進めたが、この駅数は全体の約7%ほどであり極端に少ない。比較的新しい道の駅に限定したところが本研究の新規性ではあるが、開業時期も含めて対象とする範囲をもう少し広くすることで、より住民参加の進行状況および業績との関係性を確認できたのではないだろうか。また、住民参加の状況について調査するにあたって、道の駅に対してヒアリング調査は実施しなかった。より具体的な状況の把握や、地域全体への影響も併せて知るには調査を行うべきだったと考える。これらを、今後の研究課題としたい。

8. 謝辞

ご多忙の中、アンケート調査へ協力して下さった道の駅関係者の皆様に厚く御礼申し上げます。

参考文献

- [1]. 国土交通省, 道の駅案内 概要, <http://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/outline.html>, (参照:2018.06.27)
- [2]. 国土交通省, 道の駅案内 沿革 登録状況, <http://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/history.html>, (参照:2018.6.15)
- [3]. 藤澤研二, ブームの「道の駅」は「地方創生」の1つの拠点に成り得るか?-経営主体の力量と運営を支援する仕組みがポイント-, 江戸川大学紀要/Bulletin of Edogawa University 26 巻 pp.415-430, 2016
- [4]. 小島貴裕・三橋伸夫・藤本信義, 道の駅施設における計画と運営への住民参加とその効果, 農村計画学会誌 18 巻 pp.37-42, 1999
- [5]. 大西千絵・バロリ プレンディ・柴田孝, 道の駅の計画・設立・運営における地域住民の連携, 農村計画学会誌 29 巻 pp.107-112, 2010
- [6]. Sherry R. Arnstein, A Ladder of Citizen Participation, Journal of the American Planning Association, Vol.35, No.4, pp.216-224, 1969