

# 高知県における道の駅の機能について

## ～都市部と中山間地域を対象として～

1170398 上田 詩織

高知工科大学マネジメント学部

### 1. 概要

「道路に駅があってもいいのでは」という一言から始まり、現在では1000をも超える道の駅が全国各地の都道府県に存在しており、道の駅を新設しようとする動きは今も止まらない。近年では、全国的に道の駅は地域活性化や防災等の面から注目を浴びている。道の駅という施設は主要とする道路沿いに建てられており、多くのドライバーたちが休憩施設として、またその地域の人々が地域のコミュニティの場として利用している。そのような道の駅も、休憩所としてだけでなく、本来の機能以外にも様々な機能をもつ事例が多くなっている。高知県でも23ヶ所の道の駅があり、昨年の4月には四万十市に「道の駅 よって西土佐」がオープンするなど、年々増加傾向にあり、それぞれの道の駅がその地域に合った独自の機能を果たしている。本研究では、高知県の道の駅がどのような機能をしており、どのような機能を持つべきか提案する。はじめに道の駅の歴史、目的、機能を整理する。全国モデルの道の駅や高知県内の都市部と中山間における道の駅について文献調査及び道の駅関係者からのヒアリングを通して、地域にどのような機能をしているのか考察し、国土交通省の求めている重点道の駅の機能ごとに分類していく。そこから高知県においての道の駅の重要な機能について検討していく。

### 2. 背景

#### 2.1 高知県の現状

現在、高知県は高齢化や過密・過疎化、大雨災害や地震災害をはじめとする自然災害などの多くの社会問題を抱えている。この問題を解決していくためには地域の核が必要不可欠となる。そこで全国的に注目されている「地域とともにつくる個性豊かなにぎわいの場」というコンセプトの道の駅が重要な役割を果たすのではないかと考えた。

#### 2.2 都市部と中山間地域において

高知県内の道の駅は増加傾向にあり都市部と中山間地域にも多く分布している。しかし、人が集まる都市部と人が流出する中山間地域では求められものが違ってくる。そのため、過

疎と過密により地域格差が大きい高知県ではそれぞれの道の駅がその地域での資源や立地をうまく利用し、その地域に合う機能を持ち、地域貢献を行う必要がある。

### 3. 目的

全国モデルの道の駅と高知県内の都市部と中山間地域に位置する道の駅がそれぞれどのような機能を持っているのかを明らかにする。そこから高知県の道の駅は都市部と中山間地域でどのような機能が重要であるのか検討する。

### 4. 研究方法

本研究は以下のような手順で行う。始めに、道の駅の歴史や目的、機能などについての道の駅の概要について整理する。次に、県外の道の駅の事例として全国モデルの道の駅から都市部と中山間地域から選定した道の駅を機能別に考察していく。そして、県内の都市部と中山間地域の比較的に集客率の高いとみられる道の駅を選定し、現状や課題、取り組みについてヒアリング調査などを実施し、機能別に考察していく。今回、道の駅を機能ごとに分類していくにあたり、国土交通省が重点道の駅に求めている機能を適応した。そこから都市部と中山間地域での道の駅の機能を明らかにし、高知県における道の駅での重要な機能を検討する。

### 5. 道の駅の概要

#### 5.1 道の駅の設立

道の駅の設立背景には大きく二つあり、

①時代の流れとともにレジャーの多様化によって

長距離ドライブを楽しむ人が増えてきたため、一般道にも誰もが24時間自由に利用できる休憩施設が求められていた

②運転手たちのためだけのものではなく、その地域の文化・名所・特産物を活用したサービスを提供し道路利用者や地域の人々の情報交流や地域連携と活力ある地域づくりを促進し、その地域の活性化をはかることが必要であった

こうした①、②を背景として道の駅が設立した。

#### 5.2 沿革

平成3年10月から翌年の四月に山口、岐阜、栃木県で道の

駅の実験が行われた。また交通安全事業の対象事業に道の駅の「駐車場」が追加され、平成5年2月23日「道の駅」の整備についての要綱策定がなされた。この年の4月22日には第一回目の登録が行われ全国に103箇所の道の駅が正式に誕生した。その後、道の駅は数を増やし平成28年10月7日現在では1,107駅が登録されている。(図5-1)登録数を都道府県別にみると、北海道が117ヶ所と最も多く、2位の岐阜県の54箇所の2倍を超えている。3位以下は長野県、新潟県等の順で、高知県は14位である。(図5-2)

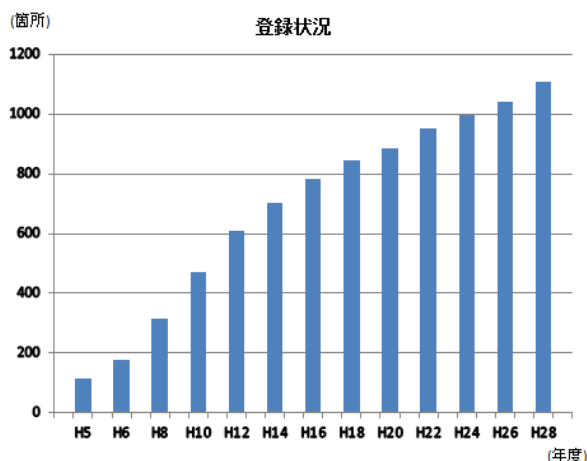


図5-1 道の駅登録状況(国交省 HP を元に作成)

順位	都道府県名	登録数	順位	都道府県名	登録数
1	北海道	117	16	山形	20
2	岐阜	55		山梨	20
3	長野	44		滋賀	20
4	新潟	39	17	広島	19
5	兵庫	34	18	京都	18
6	和歌山	33		香川	18
7	岩手	32	19	三重	17
8	秋田	31		宮崎	17
	群馬	31	20	愛知	16
9	福島	30		鳥取	16
	熊本	30		岡山	16
10	島根	28		福岡	16
	愛媛	28	21	福井	15
11	千葉	27		徳島	15
	青森	27	22	富山	14
12	石川	25	23	宮城	13
13	静岡	24		茨城	13
	大分	24		奈良	13
	栃木	24	24	長崎	11
14	高知	23	25	佐賀	9
	山口	23		大阪	9
15	鹿児島	21	26	沖縄	8
	埼玉	20	27	神奈川	3
			28	東京	1

図5-2 都道府県別 道の駅登録数順位(国交省 HP から筆者作成)

### 5.3 設置・登録方法

道の駅は市町村又はそれに代わり得る公的な団体が設置する。代わりうる公的な団体とは都道府県、地方公共団体が三分の一以上を出資する法人市町村が推薦する公益法人で第3セクターのことである。そして、市町村長からの登録申請により、国土交通省で登録される。整備の方法は道路管理者と市町村長等で整備する「一体型」と市町村で全て整備を行う「単独型」の2種類である。平成25年4月の調査では道の駅数1,107駅のうち一体型617駅(56%)、単独型:490駅(44%)となっており、一体型の道の駅の方が多い。

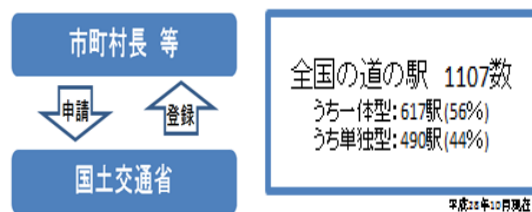


図5-3 登録手続き及び登録数(国交省 HP より引用)

### 5.4 目的と機能

道の駅の目的は、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ことである。機能は大きく3つの機能あり、24時間無料で利用できる駐車場、トイレとしての休憩機能、道路情報、観光情報、緊急医療情報などの情報提供機能、文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設で地域と交流を図る地域連携機能がある。また災害時には防災機能としての役割を持っている。

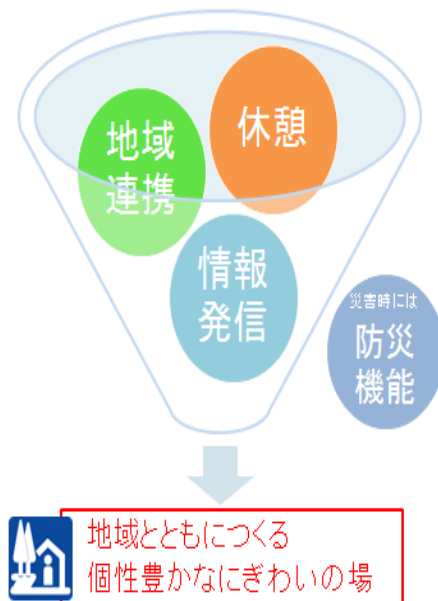


図5-4 道の駅の目的と機能(国交省 HP を元に作成)

## 6. 重点道の駅に求められる機能

道の駅に求められる機能は、当初の3機能である休憩機能、情報提供機能、地域連携機能だけではなく、時代の流れとともにその地域に合わせた様々な機能が求められてきている。

例えば、重点道の駅(※)に求められる機能として国土交通省が提示しているものがある。この機能には大きくゲートウェイ型と地域センター型の二つがある。ゲートウェイ型とは地域経済を支える産業の活性化や交流人の増加が目的である。地域の魅力を発信して、国内外の観光客をさらに地域へ呼び込み、地域社会の活性化やインバウンド観光の対策として無料公衆無線LAN環境の更なる整備促進や免税店設置など外国人旅行者のための受入環境整備。そして、定住人口の直接的な増加や自治体の税収の増加という形で外からの活力を呼び込むために、地方移住やふるさと納税の窓口として、道の駅を活用する取り組みも既に開始している道の駅もある。このように地域の観光資源を磨き上げ、国内外の観光客を取り込み、地域活性化に結びつける観光地域づくりを実現するための拠点となる道の駅がゲートウェイ型である。地域の特産品によるオリジナル商品開発、ブランド化、地元農産物を活用した6次産業化の加工施設や直販所の設置など産業振興に貢献する他に、診療所、役場機能など、小さな拠点となる住民サービスのワンストップ提供、高齢者への宅配サービスなど地域福祉への寄与、そして災害時に自衛隊などが参集する支援拠点機能など、地域を支える拠点として期待できる道の駅が地域センター型である。本研究では道の駅を機能別に考察していくにあたり、この国土交通省の重点道の駅に求められる機能である地域の観光総合窓口機能、インバウンド観光の促進、地方移住等の促進、地域の産業振興、地域福祉の向上、防災機能の6機能を適用する。

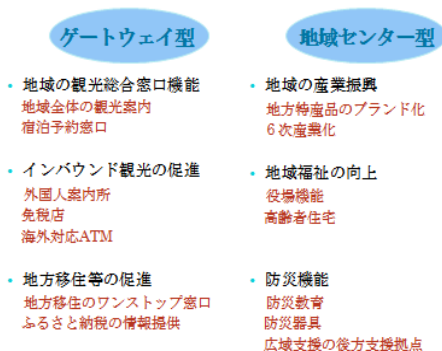


図 6-1 重点道の駅に求められる機能(国土交通省 HP を元に作成)

※重点道の駅・・・地域活性化の拠点となる優れた企画があり今後の重点支援で効果的な取組が期待できる道の駅である。国土交通省は道の駅を経済の好循環を地方に行き渡らせる成長戦略の強力なツールと位置づけ、関係機関と連携して特に優れた取組を選定し、重点的に応援する取組を実施している。平成27年には重点道の駅は35箇所、重点道の駅候補として49箇所ある。

## 7. 全国モデルの道の駅の考察

### 7.1 全国モデルの道の駅の概要

全国モデルの道の駅とは、地域活性化の拠点として特に優れた機能を継続的に発揮していると認められる道の駅のことである。全国に6箇所あり、岩手県の「道の駅遠野風の丘」、栃木県の「道の駅もてぎ」、群馬県の「道の駅川場田園プラザ」、千葉県の「道の駅とみうら」、山口県の「道の駅萩しーまーと」、愛媛県の「道の駅 内子フレッシュパークからり」である。この6箇所の道の駅から、都市部に位置する道の駅を「道の駅とみうら」、中山間地域に位置する「道の駅 萩しーまーと」に選定し、インターネット及び文献からこの二つの情報を収集し、重点道の駅に求められる機能ごとに分類した。

### 7.2 都市部に位置する県外の道の駅の事例①

□道の駅 とみうら(千葉県)

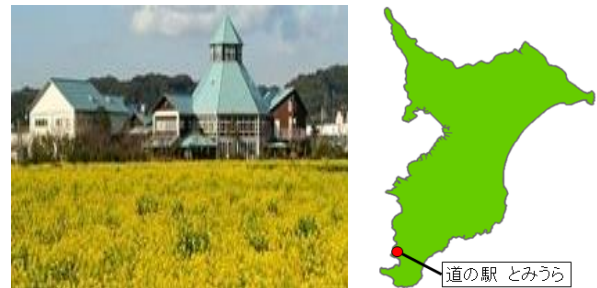


図 7-1 道の駅 とみうら外観/地図(国土交通省 HP 引用/筆者作成)

千葉県の南房総市は首都圏近郊にある。この南房総市に千葉県初の道の駅として平成5年にオープンしたのが道の駅とみうらである。自動車道の全線開通もあり、IC 近くの道の駅である。運営主体とは第3セクターの「とみうら」である。道の駅が中心となり特産品である加工、50種類のオリジナル商品を開発、地域固有の観光資源をパッケージ化し、観光ニーズを呼び込んでいる。また道の駅を核とし、広域に観光施設やレストラン、体験・文化・観光農園を協力会として組織化し6次産業化がなされている。また旅行会社と共同で旅行商品を企画し一括して受注して旅行商品を売るといった形をつく

り上げており、道の駅が旅行業資格を取得している。また地域の伝統・文化の継承、交流のための取り組みを積極的に行っており、南房総市の伝統である富浦人形劇の文化の継承の場としての役割がある。

### 7.3 中山間に位置する県外の道の駅の事例②

口道の駅 萩しーまーと(山口県)



図 7-2 道の駅萩しーまーと外観/地図(国交省 HP 引用/筆者作成)

山口県の西北に位置する萩市の道の駅である。萩市は人口 5 万人の市であるが、この道の駅の年間利用者数は年間 140 万人、年間売上高は約 10 億円で、全国の道の駅の中でもトップクラスの道の駅である。オープンから 15 年経った今でも来客数が伸び続けており、人気絶えない。この道の駅の特徴はターゲットを観光客ではなく、地元住民に絞っていることで、品揃えからサービスまで地元住民に喜ばれる視点を貫いている。海に面している萩市は魚介類に恵まれており、萩漁港の水揚げ高の約 15%を販売し、地産地消に寄与、また魚食普及・食育の拠点として地域活動を実施している。地元加工業者と連携して商品を生み出し、地域全体の活性化に貢献するなど、地元との繋がりが強い道の駅である。

## 8. 高知県の道の駅の考察

### 8.1 県内の道の駅



- |             |               |
|-------------|---------------|
| ①道の駅大杉      | ⑩道の駅土佐和紙工芸村   |
| ②道の駅すくも     | ⑪道の駅土佐さめうら    |
| ③道の駅大月      | ⑫道の駅大山        |
| ④道の駅四万十大正   | ⑬道の駅かわうその里すさき |
| ⑤道の駅ゆすはら    | ⑭道の駅あぐり窪川     |
| ⑥道の駅南国風良里   | ⑮道の駅木の香       |
| ⑦道の駅美良布     | ⑯道の駅めじかの里土佐清水 |
| ⑧道の駅布施ヶ坂    | ⑰道の駅やす        |
| ⑨道の駅キラメッセ室戸 | ⑱道の駅633美の里    |
|             | ⑲道の駅田野駅屋      |
|             | ⑳道の駅ビオスおおがた   |
|             | ㉑道の駅四万十とおわ    |
|             | ㉒道の駅なぶら土佐佐賀   |
|             | ㉓道の駅よって西土佐    |

図 8-1 高知県の道の駅(高知県交通道路情報 HP を元に作成)

図 8-1 のように、高知県の西から東までの全域に 23 ヶ所の道の駅がある。この 23 ヶ所の道の駅から、都市部に位置する道の駅を高知県の南国 IC 降りてすぐにある「道の駅風良里」を対象とする。この道の駅は高知市の次に人口の多い南国市にあり、高速 IC から近い比較的に集客が多いと考えた。そして、中山間地域に位置する道の駅の対象を「道の駅とおわ」とする。この道の駅は四万十市のおわという中山間の地域にあるが、観光客が多く、わざわざ県外からこの道の駅にインターン生として働きにくる人たちもいる。この二つの道の駅を対象としヒアリングと現地調査を行うとともに、インターネットの情報から国土交通省の定めている重点道の駅に求められる機能ごとに分類していく。

### 8.2 ヒアリング調査の概要

#### (1)目的

県内の道の駅の現状、重点道の駅の機能への取り組みについて明らかにする

#### (2)日時

2017年12月11日(日)/2017年12月21日(月)

#### (3)場所

道の駅 南国風良里/道の駅 四万十とおわ

#### (4)対象

道の駅 南国風良里統括マネージャー 矢野さん  
道の駅 四万十とおわ従業員 刈谷さん

#### (5)主な項目

- ①経営理念・方針
- ②経営体制
- ③道の駅の強み
- ⑤売上構成
- ⑥年間来客数
- ⑧観光資源(それをどのように活用しているか)

- ⑨地域復興にどのように関わっているか(地域への貢献)
- ⑩地域の観光総合窓口としての取り組み
- ⑪インバウンド観光への取り組み
- ⑫地方移住の取り組み
- ⑬地域の産業振興への取り組み
- ⑭地域福祉の向上への取り組み
- ⑮防災への取り組み

### 8.3 都市部に位置する道の駅

#### 道の駅 南国風良里



図 8-2 道の駅 南国風良里外観/地図(道の駅風良里 HP より引用/作成)

道の駅風良里の経営方針は高知県の中東部の窓口や入口としての役割、地元である南国市の PR である。第 3 セクターが運営管理しており、出資比率として南国市 50.5%、その他は南国 JA などである。この道の駅の一番の強みとして高速 IC から降りてすぐにある立地と地元南国市の特産品の野菜が豊富なこと、また周りの観光資源に恵まれていることだ。売上構成は主にお土産をはじめとする物産品で年間の売上は約 1 億 2000 万円である。この中で併設しているレストランの「カフェレスト風良里」の売上は約 6000 万円となっている。カフェレスト風良里では、毎週火曜日に、農家レストラン「まほろば畑」という南国市内の女性グループが交代で地元の食材を使ったバイキング料理を提供している。この女性グループは昨年までは 5 チームあったが、今年に入り 3 チームと減少しており、農家レストランの経営のたいへんさや料理を提供する地域の方の高齢化がうかがえた。高速 IC から近く、休日は県外からの多くの観光客で賑わっており、平日には地元の中高年の女性の利用が多い。年間を通した来客数は約 40 万人弱である。観光資源として、西島園芸団地、ながおか温泉、歴史民俗資料館などが挙げられる。来春からは周りの観光地と協同でスタンプラリー実施する。地元のものを販売し、レストランで地元の野菜を使用するなど間接的に地域へ貢献している。地域の観光総合窓口として南国市だけでなく県内

全域の観光地のパンフレットも取り扱っている。インバウンド観光、地方移住などの促進の取り組みはしていなかった。地域の産業振興として、オリジナル商品の販売をしているが、消えてしまった商品もある。地域福祉の向上への取り組みはなかった。防災機能として、平成 27 年には北側の駐車場に災害時でも使用できる発電機のあるトイレや貯水タンクが国土交通省により防災施設が建設された。(図 8-3)北側の駐車場は広く、高速道路から近く交通アクセスの良いため災害時には物資供給の場になる。



図 8-3 道の駅 南国風良里の防災設備(筆者撮影)

### 8.3 中山間に位置する道の駅

#### 道の駅 四万十とおわ



図 8-4 道の駅とおわ外観/地図(道の駅とおわ HP より引用/作成)

道の駅とおわの経営方針は四万十川に負担をかけないものづくりである。この経営方針は株式会社四万十ドラマのもので、道の駅とおわは株式会社四万十ドラマにより運営されている。この道の駅の強みは、十和や四万十川のものを中心とした高知県のものを取り扱っていること、そして田舎にあることだ。「わざわざ行かないとない」「遠いけど行こう」という気持ちを利用者を持たすことができる。また四万十川などの風景は一過性のものにならない。売上構成は主にオリジナル商品(図 8-5)となっており、地元の特産品である栗や紅茶などのブランド化をしている。オリジナル商品を作るにあたって、材料の収穫から商品に加工するまでの過程はすべて、地元で行っている。年間の売上は 1 億 5000 万円である。道の駅風良里の農家レストラン「まほろば畑」のように、道の駅とおわでも毎週水曜日には地域の特産品を使った料理をバイキング形式

で提供する「おかみさん市」を行っている。おかみさん市は株式会社四万十ドラマの作った地域の会社で、生産者とのコミュニケーションや地域との繋がりを大切にしている。年間の来客者数は15万人で高知市内から訪れる人が多い。観光資源として沈下橋やホビー館があり、地域の観光総合窓口として高知県の東部を中心としたパンフレットを多く扱っている。パンフレットの中には英語のものもあり、インバウンド観光の促進をしている。地方移住等の促進としては株式会社四万十ドラマのいなかパイプを通し、インターンの受け入れを行っている。上記で述べたように地産地消や地元の特産品を使いブランド化に成功しており、地域の産業振興に積極的に取り組んでいる。地域福祉の向上として昨年からは地域の見回りを兼ねた牛乳の宅配サービスをはじめており、地域の福祉の向上にも務めている。このように地域に密着した道の駅となっている。防災の面では、防災の設備があるわけではないが災害時の拠点地としてお風呂や食料の配布の意見があった。防災機能には、災害時に役場などの行政と連携しなければならない課題がある。



図 8-5 道の駅とおわオリジナル商品(道の駅とおわ HP から引用)

## 9. 都市部と中山間地域の道の駅の比較

### ① 全国モデルの道の駅

	地域の観光総合窓口機能	インバウンド観光の促進	地方移住の促進	地域の産業振興	地域福祉向上	防災機能
道の駅 萩しーまーと	情報なし	情報なし	情報なし	地産地消 地元加工業者と 商品開発	情報なし	情報なし
道の駅 とみうら	観光資源をパッケージ化し、旅行会社へ販売 ↓ 観光ニーズの呼び込み	情報なし	情報なし	特産品の6次産業化 地域の伝統文化の継承の取り組み	情報なし	情報なし

図 9-1 機能別の比較(筆者作成)

全国モデルの道の駅の都市部の道の駅と中山間の道の駅を比較してみると、都市部の道の駅では地域の観光と地域の産業

振興に取り組んでおり、中山間地域の道の駅では地域の産業振興に取り組んでいることがわかった。

### ② 県内の道の駅

	地域の観光総合窓口機能	インバウンド観光の促進	地方移住の促進	地域の産業振興	地域福祉向上	防災機能
道の駅 風良里	○高知県全体の観光地のパンフレット ○地域の観光資源が豊富	取り組みなし	取り組みなし	○間接的な形で地域に貢献	取り組みなし	○震災用トイレ ○発電機 ○給水タンク ○物資供給の場
道の駅 とおわ	○徳島市中土佐町四万十町津原町のパンフレット	取り組みなし	○積極的にインターンを受け入れ	○栗や紅茶のブランド化 ○地元のものだけを取り扱う	○宅配を実施 ○地域の見回り	○拠点地の利用や食料品の配布

図 9-2 機能別の比較(筆者作成)

県内の都市部の道の駅と中山間の道の駅を比較してみると、都市部の道の駅ではその地域の観光資源が豊富で積極的に観光地と連携しており、地域の観光を重視していることがわかる。そして、中山間地域の道の駅では地域のものだけの取扱いや特産品のブランド化など、地域の産業振興を重視していることがわかる。また地域福祉の向上にも力を入れている。このことから地域センター型の道の駅として地域に密着していることがわかる。都市部の道の駅は交通アクセスも良く、自然に人が集まり、観光の拠点となりやすく、中山間に位置する道の駅は地域外から呼び込むためのものや魅力が必要であり、地域に密着し地域の特色を生かす必要があると考えられる。災害時には二つの道の駅で防災機能としての設備や取り組みが考えられていた。しかし、大きな課題として災害時の行政との連携がある。災害時には、被災などの情報がとても重要であるが道の駅の情報発信だけでは不足であり行政との連携での情報発信が必要不可欠なことである。

## 10. 高知県における道の駅の提案

8章の結果から、高知県の都市部にある道の駅において地域センター型の機能が重要視されていないことがわかる。しかし、全国モデルの道の駅では地域の観光窓口機能だけでなく、地域の産業振興の機能にも積極的に取り組んでいる。このように県内の都市部の道の駅は観光総合窓口機能の役割も果たしていく中で地域の産業振興への取り組みをしていくべきであると考えられる。また過疎化・高齢化が進む高知県では地域福祉の向上も重要であり、県内の都市部の道の駅では地域セン

ター型の道の駅としての機能も持つ必要があると考える。高知県の中山間地域にある道の駅においては地域の魅力を磨き、地域の産業振興や過疎化の進む積極的に取り組む必要がある。また交通アクセスの悪い中山間地域の道の駅は、高知県の自然的な特性である大雨災害と南海大地震の対策として、道の駅の防災機能にもっと力を入れるべきである。これは都市部の道の駅にも言えることだ。

## 11.本研究のまとめ

本研究で明らかになったことは次のようなこと挙げられる。

### ① 中山間地域における道の駅は、地域センター型を重視している

全国モデルの道の駅や県内の道の駅においても、中山間地域の道の駅では「地域の産業振興」を重視している。これは中山間地域の人口流出やのため、地域外から呼び込むためのものや魅力が必要であり、地域に密着し、その地域ならではの特色を生かし、特産品のブランド化や6次産業化をしている。

### ② 都市部の道の駅は、地域の観光総合窓口機能を重視している

全国モデルの道の駅や県内の道の駅においても、都市部の道の駅ではその地域の観光資源が豊富で積極的に観光地などと連携している。また自然と人が集まりやすく、交通のアクセスの良い都市部では、観光の拠点になりやすく、これらの点から地域の観光を重視していることがわかる。

### ③ 県内の道の駅は防災機能に力を入れるべきである

道の駅 風良里と道の駅 とおわでも防災施設や災害時には防災拠点の計画など防災機能の役割があった。しかし、ここで大きな課題となってくるのは災害時の道の駅と行政への連携が挙げられる。

## 11.今後の課題

高知県内には23箇所の道の駅がある。本研究では県内の道の駅の2箇所しか、ヒアリング調査を実施できておらず、他21箇所の道の駅のヒアリングや資料などを通じた情報収集が必要である。

## 引用文献

- 国土交通省

<http://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/outline.html>

- 国土交通省四国地方整備局

<http://www.skr.mlit.go.jp/road/rstation/eki.html#!page1>

- 高知県交通道路情報ポータルサイト

[http://kocoro.org/road\\_station/kochi.html](http://kocoro.org/road_station/kochi.html)

- 道の駅の防災機能向上に関する研究(地域景観ユニット)

<https://www.pwri.go.jp/jpn/results/report/report-seika/2014/pdf/sei-30.pdf>

- 道の駅 南国風良里

<http://furari.com/>

- 道の駅 四万十とおわ

<http://www.shimanto-towa.jp/>

- 道の駅 萩しーまーと

<http://seamart.axis.or.jp/>

- 道の駅 とみうら

<http://www.biwakurabu.jp/>

