

# 「道の駅」設置における内生的効果と外生的効果<sup>1)</sup>

麻 生 憲 一  
津 田 康 英

## 1. はじめに

近年「道の駅」設置の機能として、地域振興や地域活性化の拠点としての役割が見直されている。1993年度に「道の駅」が全国103箇所<sup>4)</sup>に初めて登録されて以来、現在全国に1040箇所が登録設置されている。当初は「まおこし」「村おこし」の新たな拠点として期待されていたが、その機能は設置者や利用者には十分に理解されているとはいえなかった。手探り状態で始まった「道の駅」設置ではあるが、利用者が定着するに従い、その機能や役割が次第に明確になり、利用促進のための先進事例<sup>2)</sup>なども紹介された。特に、過疎化が進行する農山漁村地域においては、「道の駅」設置による雇用創出や経済の活性化、住民サービスの向上が強く求められるようになってきた。2015年国土交通省は、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して「道の駅」を位置づけ、地方創生の核となる「道の駅」を選定し、重点的支援を表明している<sup>3)</sup>。このような中で、「道の駅」設置における実証的研究の重要性は増している。

本論では、「道の駅」の登録件数の推移を概括し、「道の駅」設置に影響を与える外生的効果と「道の駅」設置における内生的効果を検証する。

## 2. 「道の駅」登録件数の推移

1993年4月22日に第1回目の登録書の交付が103箇所<sup>4)</sup>に対して行われた。1993年度には約40箇所、翌年には約60箇所の整備目標が掲げられていた。

## 論文

図1に示したように「道の駅」の累計登録数をみると、制度発足3年目の1995年度にはすでに200箇所を超え、1996年度の「ふるさと交流拠点事業」の創設により「道の駅」整備事業は一段と推進され、1997年度には登録件数は一挙に390箇所が増加した。そして、その計画は第12次新道路整備5ヵ年計画に引き継がれ、1999年度には登録件数は500箇所を超え、制度発足10年目となる2002年度には700箇所、20年目の2013年度には1,014箇所が登録された。現在、2015年3月時点で1,040箇所の「道の駅」が登録されている。

2001年1月の国土交通省の発足に伴い、それまで5年毎に単独で策定されていた道路整備計画は、2003年度から社会資本整備計画の中に位置づけられ、他の社会資本整備と一層の連携が求められるようになった。その結果、2003年度からの10年間で登録件数は300箇所余りとなり、その数は発足当初の10年間に比べて半減した。

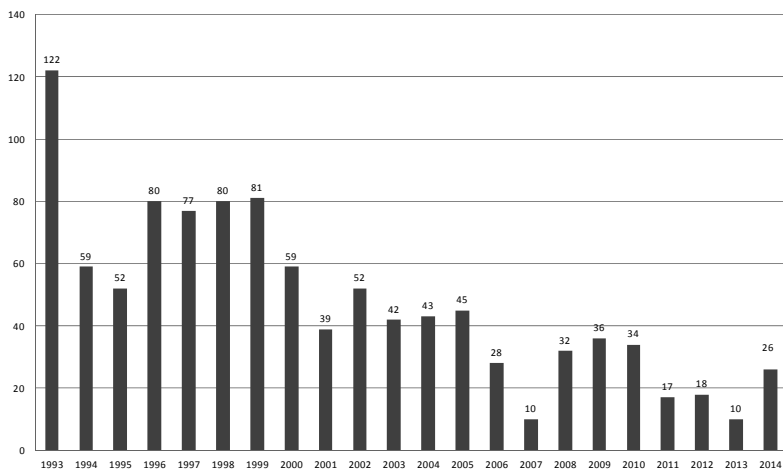


図1. 「道の駅」登録件数の年度別推移（2014年10月10日現在）

出所：国土交通省道路局のホームページより作成。

### 3. 都道府県別「道の駅」登録の現状

「道の駅」の初年度の登録件数は122箇所であったが、国土交通省が提供している「道の駅」一覧を見ると、当初から全都道府県で「道の駅」が登録されたわけではなかった。初年度に登録がなかった自治体は、栃木県、群馬県、東京都、神奈川県、福井県、徳島県、福岡県、佐賀県、大分県、鹿児島県、沖縄県の11箇所にも及ぶ。1994年度末までには大半の自治体で「道の駅」が登録されたが、栃木県と福岡県は制度発足4年目（1996年）になって初めて登録が行われた。因みに、2007年4月に東京都八王子市で「道の駅八王子滝山」が開設され、これにより全国47都道府県すべてに「道の駅」が設置されたことになる。

図2では、都道府県別に登録件数の多いものから順に並べた。最も登録件数が多いのは北海道の114箇所、これは全体の1割を超えている。登録件数下位12位までの合計件数が111箇所であり、北海道はこの合計件数よりも上回っている。北海道以下、岐阜県と長野県を含めた上位の3道県は登録件

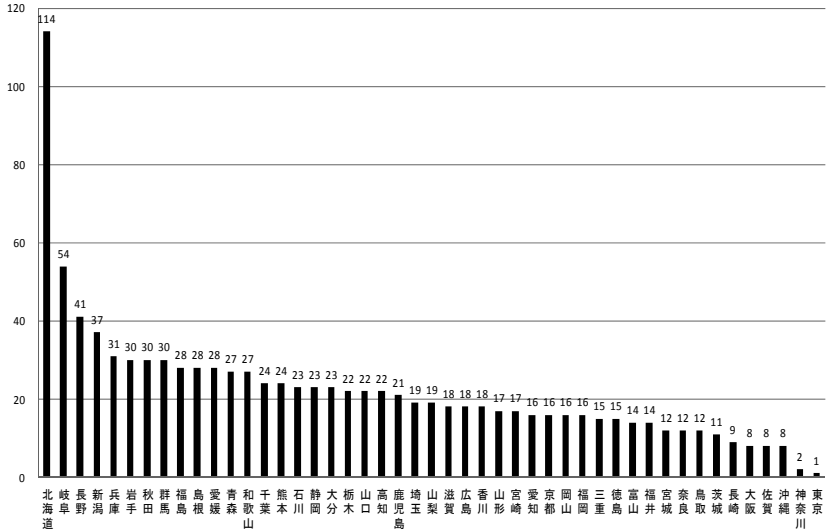


図2. 「道の駅」登録件数の都道府県別序列（2015年2月時点）

出所：国土交通省道路局の資料より作成。

## 論文

数が非常に多いのに対して、東京都と神奈川県の下位2都県は3箇所と極端に少ない。表1から登録件数の推移をみると、東京都を除くほとんどの道府県で登録の大半が初年度（1993年度）から2003年度までの11年間に行われている。2004年度から2014年度4月までの11年間の登録件数がその前の11年間を上回っていた都道府県は、東京都を除くと福島県と福岡県のみである。

累計登録件数では、東京都の他、神奈川県、大阪府、佐賀県、長崎県、沖縄県の6都府県が10箇所にも達しておらず、登録申請の遅れによる後発型というよりもむしろその地域特有の制約により「道の駅」設置が進捗していないと考えられる。なお、登録抹消の事例としては、京都府の茶処和束（2004年3月31日登録抹消）と兵庫県の上野（2013年3月31日登録抹消）の2箇所がある。

「道の駅」設置に影響を与える外生的要因の一つとして、可住地面積を挙げることができる。図3は、都道府県別に可住地面積50km<sup>2</sup>当たりの「道の駅」登録件数を示している。これらを見ると、登録件数で第1位だった北海道は大きく順位を下げ、第41位に後退する。北海道の可住地面積は22,193km<sup>2</sup>で、全国平均2,952km<sup>2</sup>の7.5倍もの広さを持つ。逆に、可住地面積50km<sup>2</sup>当たりで見ると、和歌山県、岐阜県、鳥根県が上位に来る。和歌山県は登録件数では第13位であるが、可住地面積当たりで見ると第1位となる。また、登録件数で見ると徳島県（第35位）、奈良県（第39位）、鳥取県（第40位）は下位に位置しているが、可住地面積当たりでは、それぞれ第9位、第10位、第13位と上位に位置する。可住地面積の大きさだけを基準として、登録件数の大小を比較することには問題はあるが、旅客輸送や貨物輸送などの道路交通の状況を考えて、可住地面積は「道の駅」の登録要件を考える上で重要な要因であろう。

可住地面積以外に、「道の駅」設置に影響を与える要因として、市町村数を挙げることができる。「道の駅」は、その大半は市町村長が設置者となり、国土交通省に登録申請を行い、運営管理は第3セクターや指定管理者が行っている。その意味で、「道の駅」の登録件数を把握する場合、都道府県内の自治体（市町村）数は重要な要件である。図4は、都道府県別に市町村数当たりの「道の駅」登録件数を表記している。都道府県別に市町村数当たりの登録件数をみると、その比率は鳥根県が最も高く、愛媛県、岐阜県が続く。鳥

根県は1市町村当たり1.47箇所、全国平均0.67箇所の2.2倍である。北海道は市町村数が最も多く179の自治体からなり、市町村数当たりで「道の駅」の登録件数をみると、0.64箇所、全国第24位となり、ほぼ全国平均の数値に該当する。市町村数当たりの登録件数で1を越えるところは上位から、島根県、愛媛県、岐阜県、大分県、新潟県、石川県、秋田県、山口県、香川県等の9県で、北陸や中四国など比較的に関東や関西などの大都市圏から離れた地域に多い。

表1. 都道府県別の「道の駅」登録件数の推移

	発足時																										累計
	103	19	59	52	80	77	80	81	59	39	52	42	43	45	28	10	32	36	34	17	18	10	26	1040			
北海道	14	0	3	8	14	7	10	8	6	0	6	7	3	6	8	1	6	2	3	2	0	0	0	0	114		
青森	3	0	3	2	2	3	1	5	2	2	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	27		
岩手	3	0	4	1	3	0	4	2	3	5	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	30		
宮城	1	0	1	2	2	0	1	0	1	0	0	1	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	12		
秋田	1	0	1	4	4	2	2	4	2	1	1	0	3	0	0	1	1	2	1	0	0	0	0	0	30		
山形	4	0	0	1	1	4	2	1	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	17		
福島	1	0	1	1	1	2	0	0	1	0	3	0	2	0	3	1	1	4	2	1	2	0	2	2	28		
茨城	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	11		
栃木	0	0	0	0	1	4	1	1	2	0	1	2	0	1	2	1	1	0	2	2	2	0	0	1	22		
群馬	0	0	1	1	5	1	2	1	4	0	0	1	0	2	0	0	1	1	5	1	1	1	2	30			
埼玉	2	1	0	1	1	0	3	1	2	1	1	1	3	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	19			
千葉	1	1	0	0	2	1	1	2	1	4	1	3	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1	0	1	24		
東京	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		
神奈川	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2		
新潟	8	0	6	2	0	5	1	3	2	2	2	2	2	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	37		
富山	5	0	0	1	1	2	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	14		
石川	2	0	0	0	0	2	1	1	0	0	3	4	3	1	1	0	1	3	0	0	0	1	0	1	23		
福井	0	0	2	0	1	0	3	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	1	2	14			
山梨	1	0	2	0	0	2	4	1	1	0	3	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	19		
長野	6	0	1	5	1	3	7	4	3	0	2	1	0	3	0	2	0	2	0	1	2	0	0	0	41		
岐阜	5	2	2	3	2	4	2	5	4	5	4	5	2	3	0	1	1	1	2	0	1	0	1	0	54		
静岡	1	0	0	2	0	0	5	4	1	0	1	1	2	2	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	23		
愛知	3	0	2	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	0	0	2	1	1	0	1	0	1	0	16		
三重	3	0	1	0	1	2	1	2	2	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15		
滋賀	3	0	0	0	4	0	0	0	0	0	2	2	1	2	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	18		
京都	2	0	1	0	1	1	3	0	0	0	3	1	▲	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	16		
大阪	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	2	0	1	0	0	8		
兵庫	6	1	0	0	4	3	2	5	1	3	1	0	0	2	1	0	0	1	0	1	1	1	▲	1	31		
奈良	4	0	1	0	0	3	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12		
和歌山	2	1	1	2	2	2	1	4	0	1	1	0	0	0	0	0	2	2	2	1	1	1	1	1	27		
鳥取	2	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	12		
島根	2	5	2	1	2	1	3	0	1	1	0	0	0	2	1	1	0	3	2	0	1	0	0	0	28		
岡山	0	2	1	1	5	2	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	16		
広島	0	1	3	3	2	1	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	1	0	1	1	1	1	0	0	18		
山口	2	0	2	0	4	4	0	1	1	0	0	2	2	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	22		
徳島	0	0	1	1	2	1	1	1	1	1	2	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	15		
香川	0	2	1	1	2	4	2	3	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18		
愛媛	2	0	3	0	1	3	3	3	2	1	2	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1	0	3	28		
高知	7	0	0	1	2	2	2	2	0	1	1	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	22		
福岡	0	0	0	0	1	0	2	2	1	0	0	0	1	2	0	0	0	2	2	3	0	0	0	0	16		
佐賀	0	0	2	1	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8		
長崎	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	1	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	9		
熊本	3	1	2	1	1	0	0	3	2	0	2	2	0	1	0	0	2	1	0	2	0	1	0	2	24		
大分	0	0	1	1	1	3	0	3	3	0	0	1	3	1	3	0	1	1	0	0	0	0	0	0	23		
宮崎	1	0	3	0	1	0	1	2	0	3	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	17		
鹿児島	0	0	3	2	1	0	2	1	2	1	1	0	3	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	21		
沖縄	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	1	8	

注：▲は登録抹消。国土交通省道路局のホームページ資料に基づき作成。

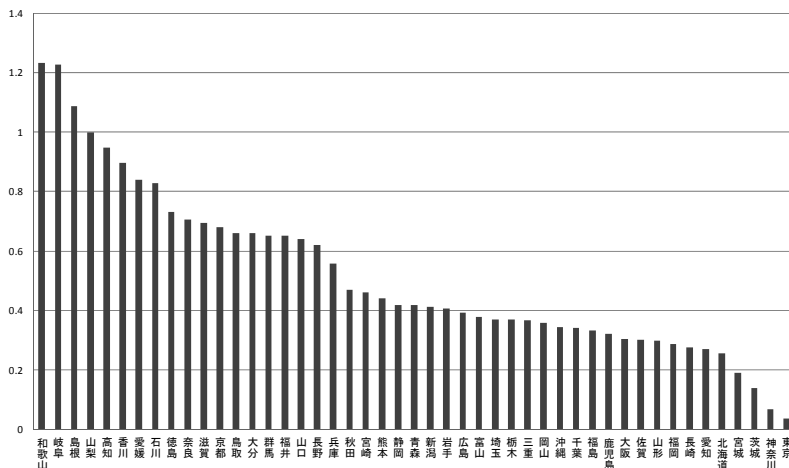


図3. 「道の駅」の可住地面積50km²あたり登録件数の都道府県別序列

出所：国土交通省道路局のホームページより作成。

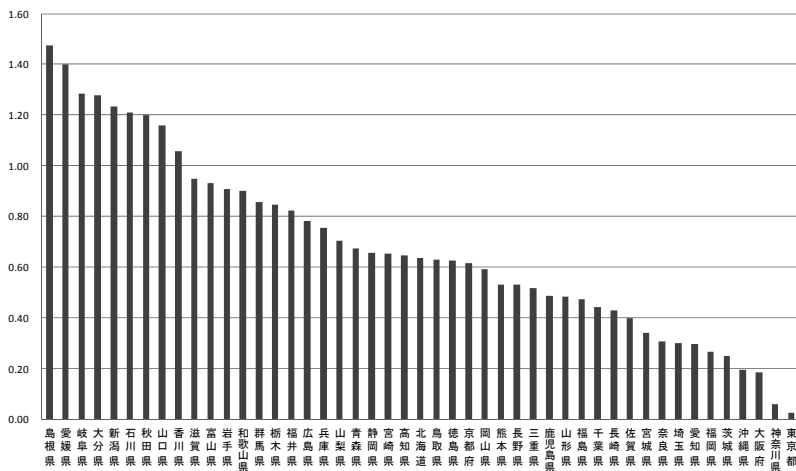


図4. 「道の駅」の市町村数あたり登録件数の都道府県別序列

出所：国土交通省道路局のホームページより作成。

#### 4. 「道の駅」設置と外生的要因

本節では、「道の駅」登録件数に外生的に影響を及ぼすと考えられる要因を取り上げ、その影響の度合を統計的手法により導出する。ここでは、外生的要因として、都道府県別に人口（15～65歳）、一般道路実延長距離（km）、自動車保有台数、市町村数、過疎化率<sup>5)</sup>、可住地面積（km<sup>2</sup>）、観光入込客数（千人回）を用いる。ここで観光入込客数を外生的要因としたのは、観光入込客数の増加が観光の「情報発信機能」として「道の駅」設置への誘因を高めると想定しているからである。また、内生的要因として、「道の駅」登録件数、「道の駅」登録件数に対する可住地面積（km<sup>2</sup>）比と市町村数比をそれぞれ設置密度（可住地面積）と設置密度（市町村数）として用いる。

##### 4-1. 「道の駅」各要因間の相関関係

表1は、各要因間の相関関係の度合を相関係数として表記した。「道の駅」登録件数に対して、有意な相関関係が見られるものとして、一般道路0.65、市町村数0.75、過疎化率0.33、可住地面積0.85がある。過疎化率を除き、どれも強い正の相関を示している。人口、自動車保有台数、観光入込客数については有意な相関関係は見られない。

表2. 「道の駅」に関する諸要因間の相関

	人口	一般道	自動車	市町村	過疎化率	可住地面積	観光入込客数	道の駅	可住地密度	市町村密度
人口(15～65歳)	1									
一般道	0.41	1								
自動車保有台数	0.92	0.66	1							
市町村	0.37	0.83	0.53	1						
過疎化率	-0.57	-0.13	-0.59	-0.02	1					
可住地面積(km <sup>2</sup> )	0.17	0.79	0.34	0.89	0.16	1				
観光入込客数(千人回)	0.75	0.19	0.57	0.15	-0.33	0.03	1			
道の駅	-0.07	0.65	0.10	0.75	0.33	0.85	-0.11	1		
道の駅/可住地面積50km <sup>2</sup>	-0.51	-0.39	-0.54	-0.27	0.37	-0.27	-0.32	0.20	1	
道の駅/市町村数	-0.55	-0.20	-0.52	-0.31	0.50	-0.03	-0.34	0.36	0.67	1

注：色抜き数値は $p < .05$ である。

次に、設置密度（可住地面積）についてみると、人口-0.51、一般道路-0.39、自動車保有台数-0.54、過疎化率0.37、観光入込客数-0.32の各要因に対して

## 論文

5%水準で統計的に有意な相関関係を示しており、過疎化率を除く4要因が負の相関関係を示している。設置密度(市町村数)では、人口、自動車保有台数、過疎化率、観光入込客数については、設置密度(可住地面積)と同様の傾向を示している。それぞれ相関係数は、人口-0.55、自動車保有率-0.52、市町村数-0.31、過疎化率0.50、観光入込客数-0.34、道の駅0.36、可住地密度0.67となっている。観光入込客数に対しては、3つの内生的要因とも負の相関関係を示している。観光入込客数は、あらゆる交通手段を利用して当該観光地を訪れる来訪者の延べ数であり、自動車を利用する者に限定していない。観光地においては、「道の駅」を全く利用しないところも数多く存在する。相関関係をより精緻化していくためには、「道の駅」に隣接した観光地の入込客数に限定するなどの対応があるであろう<sup>6)</sup>。

### 4-2. 要因間の回帰分析

本節では、「道の駅」登録件数、設置密度(可住地面積)、設置密度(市町村数)を被説明変数として、統計的有意性の高かった外生的要因を説明変数として回帰分析を行い、その影響の度合を計測した。回帰式については、対数線形関数を用いている。推定の結果を表3に示した。

表3. 「道の駅」登録件数、登録密度(可住地面積、市町村数)に関する回帰分析結果

推計式	「道の駅」登録件数					設置密度(可住地面積)					設置密度(市町村数)						
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮		
定数	-1.887 (-1.80)	1.482* (2.80)	2.453* (6.31)	-0.910 (-1.14)	-3.032* (-2.23)	1.892* (2.87)	3.52* (2.81)	5.57* (3.88)	-1.873* (-4.08)	1.227 (1.12)	0.089 (1.53)	2.110* (2.84)	5.031* (2.91)	1.450* (2.83)	-1.522* (-4.00)	1.142 (1.05)	-7.400 (-1.47)
人口						-0.368* (-3.74)				0.280 (0.45)	-0.381* (-3.52)					-0.457 (-0.82)	
一般道路	-0.488* (4.13)			0.310 (1.38)			-0.427* (-3.41)			-0.051 (-0.18)						0.378 (0.58)	
自動車保有台数							-0.482* (-4.78)			-1.400 (-1.88)		-0.391* (-3.18)					
市町村数		0.442* (3.07)		0.084 (0.47)								-0.558* (-3.81)				-0.702* (-3.70)	
過疎化率		0.152 (1.47)		0.254* (2.82)				0.253* (2.33)		0.237 (1.71)				0.290* (2.85)		0.508* (3.97)	
可住地面積			0.510* (4.93)	0.235 (1.12)													
観光入込客数									-0.205 (-1.77)	0.780* (3.50)					-0.182 (-1.46)	0.558* (2.83)	
R <sup>2</sup>	0.27	0.16	0.02	0.35	0.42	0.42	0.20	0.27	0.10	0.05	0.40	0.21	0.17	0.23	0.14	0.03	0.42

注：\*は0.05<p、括弧内はt値である。



推計式⑤⑪⑰は重回帰であり、他の推計式は単回帰である。「道の駅」登録件数を被説明変数とする単回帰の推計では、一般道路、市町村数、可住地面積とも統計的に有意であり、登録件数に正の影響を及ぼしている。重回帰で見ると、過疎化率が0.254で統計的に有意である。設置密度（可住地面積）を被説明変数とする推計式⑥～⑩の単回帰では、観光入込客数以外は統計的に有意であり、過疎化率を除いて全て推計値は負となっている。推計式⑪の重回帰分析では、観光入込客数が0.760で統計的有意性を示している。設置密度（市町村数）では、推定式⑫～⑯の単回帰では観光入込客数以外は、全て統計的に有意である。設置密度（可住地面積）と同様、過疎化率以外の説明変数の推計値は全て負となった。推計式⑰の重回帰分析では、市町村数と観光入込客数が統計的に有意となり、人口と一般道路は影響が認められない。市町村数では推計値は負となり、観光入込客数では推計値は正となった。

## 5. 「道の駅」設置と内生的要因

本節では、「道の駅」設置が農業所得や農業産出額などの内生的要因にどのような影響を及ぼすかをパネルデータ分析（変量効果モデル）により導出する。本節では、奈良県内の「道の駅」6箇所（「伊勢本街道御杖」、「吉野路大淀iセンター」、「大和路へぐり」、「宇陀路大宇陀」、「宇陀路室生」、「十津川郷」）の総生産農業所得、農業総産出額、総農家数、総農家経営耕地面積（ha）、専業農家率について、1990年、1995年、2000年、2005年の4年間のデータをパネルデータとして用いる。なお、ここで6箇所の「道の駅」に限定したのは、全てのデータが整備されているからである。推計式は以下のようになる。

$$Y_{it} = a_0 + a_1 Z_{it} + a_2 D1_{it} + a_3 D2_{it} + \varepsilon_{it}$$

従属変数（ $Y_{it}$ ）として、総生産農業所得（千万円）、農業総産出額（千万円）を用い、 $Z_{it}$ （操作変数）、 $D1_{it}$ （道の駅設置ダミー）、 $D2_{it}$ （道の駅クロスダミー）を説明変数として用いる。 $a$ の各数値は係数、 $\varepsilon$ は誤差項である。

## 論文

上記の推計式に基づいて、パネルデータ分析を行った結果が表4である。ここで、Nは総農家数、Hは総農家経営耕地面積 (ha)、Rは専業農家率である。D1は「道の駅」設置ダミー、クロスダミーとしてDn2はN×D1、Dr2はR×D1を示している。

表4を見ると、道の駅設置ダミーは生産農業所得、農業生産額のどちらに対しても統計的有意に正の効果をもち、クロスダミーは、生産農業所得、農業生産額に対して統計的有意に負の効果をもつことがわかる。この推計結果を見る限り、「道の駅」設置は農山村地域に対して経済的効果をもたらすといえよう。ただし、操作変数として、販売農家数、自給的農家数、販売農家経営耕作面積 (ha) などを用いてパネルデータ分析を行うと、道の駅設置ダミーはどれも統計的有意性を示すことができなかった。その意味で、操作変数の使い方には十分な注意が必要である。

	生産農業所得			農業生産額		
	係数	Z値	P値	係数	Z値	P値
con	-0.977	-0.44	0.657	-2.464	-1.27	0.206
N	-0.532	-0.99	0.320	0.121	0.26	0.798
H	1.652	6.87	0.000	1.313	6.18	0.000
R	0.648	2.99	0.003	0.636	3.32	0.001
D1	2.491	2.72	0.007	2.301	2.84	0.005
Dn2	-4.187	-2.81	0.005	-0.002	-2.62	0.009
Dr2	-0.977	-2.21	0.026	-3.755	-2.25	0.024

表4. 推計結果

## 6. まとめ

本論では、「道の駅」の設置の現状と各都道府県の地域的な要因による設置への影響を統計データに基づき検証した。また、奈良県内の「道の駅」設置における生産農業所得や農業生産額への影響をパネルデータ分析により導出した。最初に、1993年度の交付初年度から2015年3月までの「道の駅」の登録件数の推移について概括した。特に、各都道府県別に登録件数がどのように推移したかを数値データに基づき把握した。「道の駅」制度が開始されて2014年度時点で22年目となるが、最初の前半の11年間と後半の11年間を比較すると、前半では「道の駅」の登録件数は743箇所、後半では297箇所であり、「道の駅」登録の大半が前半部分に集中していることがわかる。また、都道府県別に登録件数を見ると北海道が突出しており、地域間で均等に設置されてはいない。しかし、可住地面積当たりの件数で見ると北海道は決して多くなく全国第41位に後退する。可住地面積の設置密度は登録申請において大きく影響していることが分かる。これらの結果を計量的に検証するために、本論では、「道の駅」登録件数を被説明変数とし、人口、一般道路実延長(km)、自動車保有台数、市町村数、過疎化率、可住地面積(50km<sup>2</sup>)、観光入込客数を説明変数として、これら外生的要因による影響を回帰分析により検証した。推計結果として、単回帰において一般道路実延長と市町村数、可住地面積は「道の駅」登録件数に対して有意な影響をもつことが確かめられた。また、設置密度(可住地面積)と設置密度(市町村数)を被説明変数として、重回帰を行うと観光入込客数は統計的有意であり、それぞれに正の効果をもつことが示された。

次に、「道の駅」設置が農業所得や農業産出額などの内生的要因にどのような影響を及ぼすかをパネルデータ分析(変量効果モデル)により導出した。道の駅設置ダミーは生産農業所得、農業生産額のどちらに対しても統計的有意に正の効果をもち、クロスダミーは、生産農業所得、農業生産額に対して統計的有意に負の効果をもつことが示された。この推計結果を見る限り、「道の駅」設置は農山村地域に対して所得や生産において経済的効果をもたらすといえる。

## 論文

### 注

- 1) 本稿は、麻生（2015）並びに麻生・津田（2014）を一部抽出のうえ、加筆修正したものである。
- 2) 取り組み事例の紹介は、加藤（2000）、関他（2011）など。
- 3) 重点的に支援する「道の駅」として、全国モデル「道の駅」全6箇所、重点「道の駅」全35箇所、重点「道の駅」候補全49箇所を選定した。全国モデル「道の駅」として、「遠野風の丘」（岩手県）「もてぎ」（栃木県）「川場田園プラザ」（群馬県）「とみうら」（千葉県）「萩しーまーと」（山口県）「内子フレッシュパークからり」（愛媛県）が選定された。
- 4) 第1回に登録証が交付された103箇所のうち77箇所が既に供用済みであった。「道の駅」の整備については市町村等が単独で整備を行う「単独型」と道路管理者と市町村等が分担して整備する「一体型」に分けられる。どちらの型式においても設置者となる市町村には負担と責任が発生するので、それぞれの市町村の実情に応じて整備計画が策定される。また「単独型」とされるものでも、補助金の関係で一部の設備を都道府県が整備することもある。
- 5) 過疎化率とは、都道府県別過疎地域市町村数を都道府県別市町村数で除したものである。
- 6) 「道の駅」の登録件数についてみると北海道だけが外れ値として突出している。この外れ値を除外して相関係数を求めると、一般道路0.306、市町村数0.213、可住地面積0.420となり、市町村数は統計的有意性を満たさなくなる。

### 付 記

本章は、JSPS 科研費 24611014、2013 年度南山大学経営研究センター研究助成（ワークショップ）を受けた成果の一部である。

### 参考文献

- 麻生憲一（2015）「『道の駅』設置と観光および防災インフラとしての役割」関西学院大学産研叢書 38 『公共インフラ整備と地域振興政策』中央経済社、pp.240-255
- 麻生憲一・津田康英（2014）「『道の駅』設置に関する実証分析」『神戸学院大学経営学論集』第11巻第1号 pp.15-27.
- 加藤文男（2000）「『道の駅』の販売戦略」『月刊観光』第410号 pp.44-47.
- 熊野稔、堺祐太（2010）「『道の駅』のサービスに関する駅長の評価について－その2、中国地方の道の駅の外部空間を事例として－」『日本建築学会大会学術講演梗概集』pp.499-500.
- 建設省道路局監修（1993）『道の駅の本－個性豊かなにぎわいの場づくり－』ぎょうせい

- (財)国土技術研究センター道路政策グループ(2012)「平成23年度東日本大震災を考慮した道の駅に関する研究」
- (財)国土技術研究センター、NPO人と道研究会(2013)『道路の防災に関するアンケート』調査結果概要。
- 国土交通省 道路局 国道・防災課「『道の駅』の災害時における活用について」『道路行政セミナー』MARCH 3, pp.1-7
- 関満博・酒本宏(2011)『道の駅』、新評論。
- 多摩大学地域活性化マネジメントセンター編(2012)「東北『道の駅』の震災対応の実態と新しい役割」『多摩学電子新書』Vol.4
- 津田康英・麻生憲一(2013)「『道の駅』における登録と機能の広がり」『奈良県立大学研究季報』第23巻第4号 pp.25-47。
- 中澤さかな(2012)『道の駅「萩しーまーと」が繁盛しているわけ―地産地消の仕事人道の駅・活性化ビジネスを教えます』合同出版
- 蓮見有敏(1992)「『道の駅』について」『道路行政セミナー』JUNE 6, pp.75-81.
- 榎田幸伸(2012)「『道の駅』の防災拠点化」『四国技報』第11巻第22号、pp.22-26.
- 松田泰明(2011)「道路防災講演会話題提供―「道の駅」の防災機能と平常時の魅力について考える―」『北の交差点』Vol.29, pp.16-19.
- 「道の駅」懇談会(1993)「『道の駅』に関する提言」『道路』第624号, pp.57-62.
- 「道の駅」駅長会議(1992)「各地の『道の駅』の駅長さんが語る『道の駅』はなぜ造られ、何を目指しているか」『道路行政セミナー』DECEMBER12, pp.8-27.
- 宮原育子・庄子真岐・内山清(2013)「第5節観光―進まない復興と新たな可能性―」、東北大学大学院経済学研究科地域産業復興調査プロジェクト編『東日本大震災復興研究Ⅱ』、pp.163-181。
- 山形耕一、地域交流センター(1995)「道の駅のご概念と計画」(建築思潮研究所編『建築設計資料 53 道の駅』建築資料研究社、1995年所収 pp.4-32.)
- 山田篤司(1990)「平成二年度道路関係予算 道路環境保全対策の推進」『道路行政セミナー』May 5, pp.48 - 53.
- 和歌山県土木部道路建設課(1992)「和歌山県における『きのくに一里塚』整備事業について」『道路行政セミナー』JULY 7, pp.35-44.
- 松田泰明、高田尚人、新井健(2012)「道の駅の被災状況と地域貢献」『寒地土木研究所月報』第705号 pp.72-77
- 山際祐司、加治屋安彦、上村達也(2004)「平成15年十勝沖地震をふまえた災害時の道路情報の利用者ニーズ」『土木学会第59回年次学術講演会』『土木学会年次学術講演会講演概要集』Vol.59, No.4, pp.815-816.

