

道の駅をめぐる近年の動向に関するレポート —栃木県を事例として—

研究員 渡邊圭一

1. はじめに

地方創生への取り組みとして、ふるさと創生事業をはじめ様々な施策がなされてきた。その中で、地方創生の場としての道の駅に注目が集まっている。1993年2月に登録が始まった「道の駅」の制度は、円滑な交通という「ながれ」の中に、駐車や休憩という「たまり」の場を設けることで、来訪者の立ち寄りを促す格好の場として評価されるようになった。

道の駅は、市町村長からの登録申請により登録が行われる。初回登録の103駅中、当時の町村により設置されたのが89駅で、全体の9割近くを占めることから分かるように、道の駅の設置は、初期の段階では中山間地域を中心とする地方で先行した。

道の駅には、休憩機能、情報発信機能、地域連携機能の3つの機能を備えている。設備面では、24時間使用可能な駐車場とトイレ、交通情報提供の設備が最低限求められていた。その意味で、物販機能は必須ではなかったものの、多くの道の駅で農産物の直売場などの物販機能が重視されてきた。

近年では、単に地元産品の直売にとどまらず、地元産品を加工した商品を販売し、地元食材を供する農村レストランを設けるなど、農業の6次産業化を通じた地方創生の場としても評価されるようになってきた。また、防災拠点としても位置付けられるとともに、過疎化が進む中山間地の中心集落に生活に不可欠な施設を集めて、交通手段も確保する「ちいさな拠点」としての役割も果たすようになってきた。このように、道の駅は単に休憩のために「立ち寄る」場から、地域の拠点として「滞在する」場として深化を遂げている。

全国103ヶ所でスタートした道の駅は、右肩上がり増加を続け、2022年2月9日時点で1,194ヶ所が登録されている（図1）。都道府県別にみた道の駅の数が最も多いのは北海道（127駅）で、以下岐阜県（56駅）、長野県（52駅）、新潟県（42駅）と続き、概ねその面積に比例している。都道府県別に見た駅数の平均値は25.4で、中央値は21である。栃木県の駅数は25駅で、平均値に近く、中央値よりやや多い。

次に、都道府県の面積を道の駅数で割った値をみってみる。1駅あたりの面積をみることで、カバーするエリアの大小をみることが出来る。1駅あたりの面積が最も狭いのが香川県（104km²）で、以下和歌山県（135km²）、石川県（161km²）、千葉県（178km²）、岐阜県（190km²）と続く。栃木県は24位（256km²）で、国土面積を道の駅の総数で割った値（330km²）よりは狭いものの、47都道府県のちょうど中間の順位となっている。

表 1 栃木県内の道の駅

駅名	登録年月日	供用年月日	駐車 台数	管理・運営主体	来客数(2020) 千人
もてぎ	1996/4/16	1996/7/13	336	(株)もてぎプラザ	1,570
にのみや	1997/4/11	1997/11/1	78	(株)二宮金次郎商店	264
湯の香しおばら	1997/4/11	1996/11/1	191	アグリパル塩原会	436
那須高原友愛の森	1997/4/11	1988/8/22	162	那須未来(株)	376
明治の森・黒磯	1997/4/11	1998/4/24	46	(公財)那須塩原市農業公社	597
ばとう	1998/4/17	1999/9/2	65	(株)馬頭むらおこしセンター	234
東山道伊王野	1999/8/27	2000/10/26	137	東山道伊王野 ふるさと物産センター組合	291
きつれがわ	2000/8/18	2001/6/10	259	(株)道の駅きつれがわ	764
どまんなかたぬま	2001/8/21	2001/11/1	442	(株)どまんなか たぬま	1,174
はが	2001/8/21	2002/4/27	417	芳賀ロマン開発(株)	96 (注 1)
那須与一の郷	2003/8/8	2004/4/11	306	(株)八百屋蔵人	1,181
那須野が原博物館	2004/8/9	2004/4/23	92	那須塩原市那須野が原博物館	-
みかも	2004/8/9	2006/4/21	132	道の駅みかも 再生プロジェクトグループ	410
思川	2005/8/10	2006/4/29	182	(株)小山ブランド思川	1,416
湯西川	2006/8/10	2006/8/18	52	(株)湯の郷	-
みぶ (ハイウェイパーク)	2009/7/31	2009/10/23	1,619	壬生町	1,413
にしかた	2009/7/31	2009/11/22	75	(株)ニックス	345
やいた	2010/8/9	2011/4/29	95	(株) やいた未来	1,229
しもつけ	2010/8/9	2011/3/26	270	(株)道の駅しもつけ	1,728
湧水の郷しおや	2012/3/26	2012/6/23	101	塩谷町	247
うつのみやろまんちっく村	2012/3/26	2012/9/22	75	(株)ファーマーズ・フォレスト	974
サシバの里いちかい	2014/4/4	2014/4/20	176	(株)サシバの里いちかい	232
日光 (日光街道ニコニコ本陣)	2015/4/15	2015/4/27	43	オアシス今市・日本コロムビア・ 五光宇都宮店共同事業体	712
ましこ	2016/5/10	2016/10/15	143	(株)ましこカンパニー	707
たかねざわ 元気アップ村	2019/6/19	2020/4/1	345	(株)塚原緑地研究所	-

「道の駅 公式ホームページ」の情報をもとに筆者作成。

なお、年間来客数は、栃木県「令和 2 (2020) 年栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査結果」による。

注 1 : 入浴施設利用客のみ

道の駅の制度化に先立ち、1991年に仮設の休憩施設・案内施設を用いた社会実験が行われた県の一つでもある栃木県¹⁾は、その平均像をしめす格好の事例であるといえる。そこで、道の駅の分析のモデルケースとして、栃木県の道の駅の現状について比較分析を行う。

2. 栃木県内の道の駅の概要

表1は、栃木県内に設置されている道の駅の一覧である。栃木県における道の駅第1号は、1996年4月に登録された「もてぎ」である。翌年に4駅が登録され、2020年4月に「たかねざわ 元気アップ村」が開業して現在に至っている(図1)。県内25市町のうち、20市町に道の駅が設けられている。

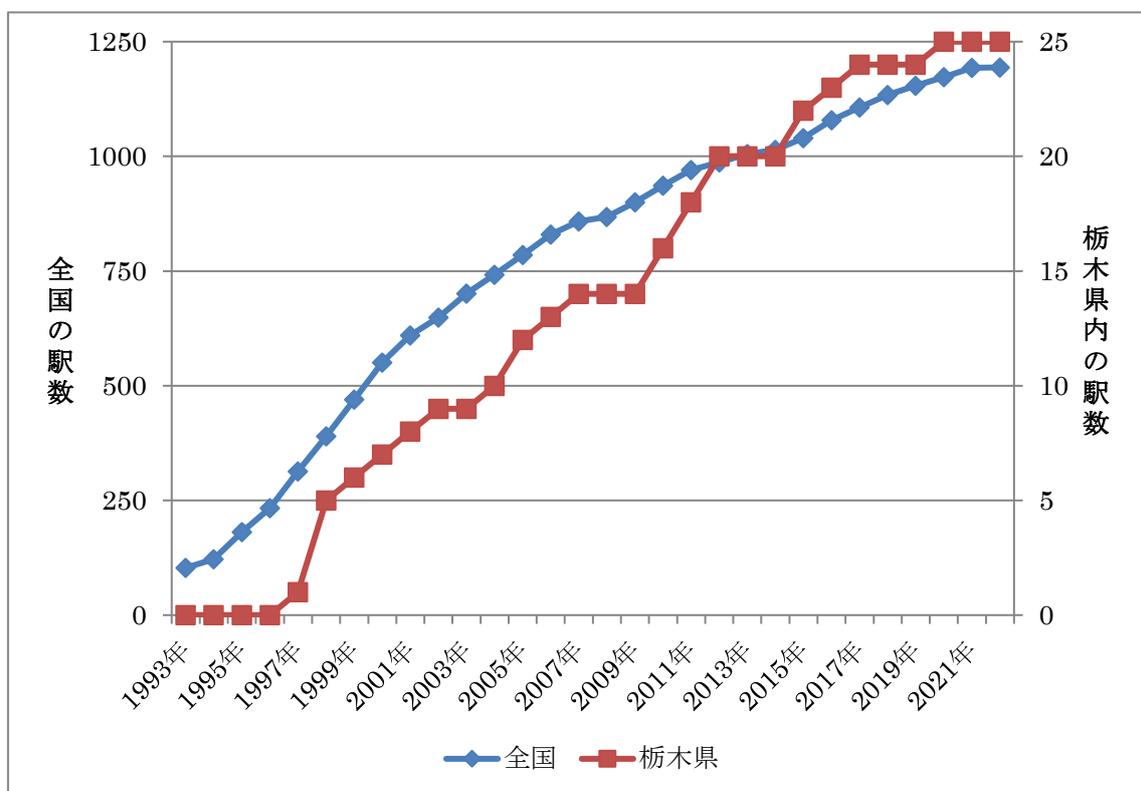


図1 3月末時点での道の駅の登録数(全国、栃木県)

3. 道の駅の立地と商圈

栃木県では25箇所に道の駅が設置されている(2021年6月現在)。中でも、県南東部の芳賀地区には「もてぎ」(茂木町)、「にのみや」(真岡市、旧二宮町が設置)、「はが」(芳賀町)、「サシバの里いちかい」(市貝町)、「ましこ」(益子町)と、芳賀地区を構成する1市4

¹⁾ 小川(2016)。道の駅の社会実験は、栃木県その他山口県および岐阜県で実施された。

赤色の同心円は、道の駅を中心とする半径 10km 圏の範囲を示している。一般に、自動車
で日常的に移動する範囲は 5~10km であり、地方のスーパーマーケットなどの商圈距離に
相当する。半径 10km の同心円の面積は 314 km²となり、栃木県の道の駅 1 駅あたりの面積
(約 256 km²) より広めとなっている。同心円の分布をみると、宇都宮市の宇都宮駅東部に
空白地帯がみられるものの、栃木県の東部はおおむね商圈がカバーしている。むしろ、道の
駅の密集する南東部や北東部では互いの同心円が重なり合っている状態である。

青の実線は、道の駅の勢力圏をボロノイ分割したものである。ボロノイ分割とは、2 点間
の垂直二等分線を引くことで、各点から最も近い領域を定める手法で、商圈分析で盛んに用
いられている。これをみると、道の駅の密集地帯において勢力圏が狭くなっていることがわ
かる。例えば、「サンバの里いちかい」は、既存の「もてぎ」や「はが」に挟まれているた
め、市貝町の町域をカバーする程度にとどまっている。また、益子町の場合は北部を除き「ま
しこ」が最寄りの道の駅となっている。当初は桜川市や笠間市の中心部もカバーしていたが、
「かさま」が開業したことで勢力圏が大幅に縮小した。同様に、「にのみや」の勢力圏は、
以前は県境を越えて筑西市北部も入っていたが、「グランテラス筑西」が開業した事により
大幅に縮小した。また「にのみや」自体が県境に位置しているため、旧二宮町を中心にカバ
ーしているものの、肝心の真岡市の中心部が勢力圏から外れている。実際、半径 10km の同
心円をみると、「にのみや」の商圈は「ましこ」と重複しているエリアが多く、真岡駅周辺部
における最寄りの道の駅は「ましこ」となっている。

4. 道の駅の来客数

栃木県では、「栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査結果」を実施している。この調査で
は、施設毎の入込数も公表されている²。その中で、道の駅の年間来客数も一部を除き記載
されている。一般に、来客数の集計はレジの通過客数をもとに集計されているが、基準が統
一されておらず、またそれ以外の来場者を集計していないため、この数字の大小のみをもっ
て単純に比較することに対して注意を払う必要はあるものの、道の駅の集客状況を把握す
るための参考資料としては十分に検討に値するものである³。

2020 (令和 2) 年において、来客数が最も多い道の駅は「しもつけ」(172.8 万人) で、
以下「もてぎ」(157 万人)、「思川」(141.6 万人)、「みぶ」(141.3 万人)、「やいた」(122.9
万人) と続いている。2020 年は、コロナ禍の影響を受けて前年比で減少した駅が多いもの
の、「那須与一の郷」や「湯の香しおばら」、「にのみや」のように逆にコロナ禍前より増加
した事例も見られる。

2011 年に開駅した「しもつけ」は、栃木県南部を縦断する大動脈である新 4 号国道沿い
に立地している。沿道にはコンビニエンスストアやファミリーレストランなどの休憩施設

² 但し、2021 年の調査では施設毎の入込数は非公表となった。

³ むしろ、47 都道府県の中で各道の駅の来客数を公表している事例は、栃木県のほか少数にとどまっ
ているのが現状である。

が少ないこともあり、道の駅は貴重なパーキングエリアとしての役割を担っている。同駅には足利銀行のATMが設置され、店内ではクレジットカードや「Tポイントカード」も利用可能である。市内への当日宅配サービスも行うなど、地元民のスーパーとしての役割も担っている。それに対して、2009年に開駅した「みぶ」は、北関東自動車道の壬生パーキングエリアに隣接するハイウェイオアシス「みぶハイウェイパーク」の施設にも位置づけられている。県立とちぎわんぱく公園や壬生町総合公園、壬生町おもちゃ博物館に隣接しており、行楽客でにぎわっている。「みぶ」と「しもつけ」は、直線距離で10kmに満たないものの、それぞれ幹線道路に隣接し集客面で有利な条件を備え、「みぶ」が行楽客、「しもつけ」が地元客を意識したものとなっており、住み分けがなされていると言える。

来客数4位の「どまんなかたぬま」も、北関東自動車道佐野田沼ICに至近で、しかも佐野市中心部の北部に位置するなど、有利な立地条件を備えている。「どまんなかたぬま」では、入会金、年会費無料の電子マネー「どまんなかカード」を導入し、チャージ金額に応じてボーナスポイントを付与しており、地域住民の囲い込みに貢献している。農産物直売所には佐野市内外の農産物を豊富に取り揃え、対面販売のコーナーも設けられるなど、さながら食品スーパーの様である。また、移動スーパー「とくし丸」を道の駅では初めて導入し、買い物困難者に日用品を販売している（現在3台で運営）。レストランは夜間も営業しており、集客面で様々な工夫を重ねている。更に、運営会社は道の駅の競合相手とも言えるイオンモール小山店内に農産物直売所やベーカリーを出店し、過去には霞が関の中央合同庁舎のカフェの運営を手掛けるなど、経営に意欲的に取り組んでいる。

それに対して、来客数2位の「もてぎ」は宇都宮市と水戸市を結ぶ中間地点に位置するものの、幹線道路や日光、那須といった有名観光地に比べて集客面で不利な立地である点は否めないにもかかわらず、弛まぬ経営努力の結果、ほぼ右肩上がりでも来客数を伸ばしてきた。近年、道の駅が地方創生の観点から、農業の6次産業化の核として注目されるようになってきている。農産物の直売所のほか、加工品の販売や地元産品を活用したメニューがレストランで供されるようになった。「もてぎ」は、茂木町における農業の6次産業化の拠点となっている。その代表が「ゆず塩ら〜めん」である。塩ラーメンに地元産のゆずを加えることで、さっぱりとした食感となっている。また、麺の製造も地元の（有）大兼製麺工場⁴が手掛けている。「ゆず塩ら〜めん」は道の駅の看板商品となり、道の駅のグルメ大会の一つ「道1グランプリ」で最優秀賞を3年連続して獲得した。それらが評価され、栃木県で第1号の道の駅として1996年7月13日に開業した「もてぎ」は、全国で6か所しかない全国モデル「道の駅」の一つに指定されている。

立地の優位性は集客を大きく左右する要素ではあるものの、それだけでは十分条件とはいえない。逆に、立地の優位性に胡坐をかいて経営努力をしなければ、競争環境の激化に対応できないであろう。

⁴ 大兼製麺工場は、うどんや焼きそば麺の製造も手掛けており、県内でも有数の製麺所として高い評価を得ている。

5. 小さな拠点

人口減少や高齢化の進行により、住民の生活に必要な生活サービスや機能が維持できなくなっている地域がある中、暮らしを守り、地域コミュニティを維持して持続可能な地域づくりを目指すための取組として、内閣府「まち・ひと・しごと創生本部」に「小さな拠点」づくりがすすめられている。

具体的には、公共サービスのほか物販施設、郵便局、ATM、病院など過疎化が進む中山間地の中心集落に生活に不可欠な施設を集約し、併せてデマンドバス・タクシーなどの周辺へのアクセスの拠点として整備するものである。

更に、2004年の中越地震や2011年の東日本大震災などを契機として、駐車場やトイレ、休憩施設を備える道の駅は、一時避難場所や飲料水や非常食、毛布などの備蓄基地、災害情報の発信基地として、防災拠点としての機能も重視されるようになった。そこで、令和3年6月に39の道の駅が「防災道の駅」に選定された。このうち、栃木県では「みぶ」のみが指定された。

栃木県でも、小さな拠点づくり支援事業を行っている。取り組みの事例集には、道の駅から「まじこ」、「はが」、「もてぎ」が取り上げられている。3駅では、農業従事者の高齢化が進む中で、集荷・宅配システムを整備することで、生産者や消費者の負担を軽減するとともに、住民の見守り機能（地域福祉機能）も持たせている。

また、道の駅を交通の結節点としても位置づけることも考えられる。将来的には、自動車の自動運転が交通弱者の問題を解決する可能性がある。栃木県の自動運転プロジェクト（栃木県ABCプロジェクト）の第一弾として、2021年6月6日から20日まで、自動運転バスの実証実験が茂木町で実施された。運行区間は道の駅もてぎから茂木駅を經由してふみの森もてぎまでで、往復約3.7kmである。運行便数は9:00～16:00の間に1日5往復、10便が設定された（<http://abc-project.tochigi.jp>）。

2021年6月の実証運転では、加減速やハンドル操作は自動化されているものの、運転手が常時監視し緊急時には人間が対応する「レベル2」の段階である。現状では、衛星電波の受信状況に左右され、路上駐車車両の回避や踏切の通過などでは手動運転に切り替える必要があり、実用化に至るまでには解決すべき課題が多い。茂木町はツインリンクもてぎに代表されるように、自動車と縁の深い街の一つである。また、栃木県は、日産自動車や本田技研などの自動車産業が集積している。茂木町で自動運転の実証実験を積み重ねることで、茂木町のアピールにも寄与できるだろう。

6. 滞在する場としての道の駅

これまで「立ち寄る」として位置づけられてきた道の駅であるが、「小さな拠点」として多様な位置付けがなされる中で、「滞在する」場としての役割が注目されるようになってき

た⁵。特に、宿泊地としての機能に注目が集まるようになってきた。

道の駅は、本来は休憩施設であり宿泊は想定されていなかった。また、道の駅の多くは、夕刻までに施設の大半が閉鎖されるために、半ば無人状態となった道の駅において、宿泊を伴う長時間の駐車、バーベキューやゴミの投棄などの迷惑行為の問題も顕在化するようになった。そこで、増加する車中泊のニーズに対応するために、電源設備やゴミ処理サービスなどを提供する車中泊専用の有料宿泊エリア「RV パーク」を併設する道の駅が登場した⁶。

宿泊施設を併設する道の駅は全国で 50 駅に過ぎず、栃木県内でも「うつのみやろまんちつく村」のみであるのが現状である。積水ハウスとマリオットは、ロードサイド型ホテル「フェアフィールド・バイ・マリオット」のブランドで道の駅に隣接するホテルが相次いで開業している。

道の駅もてぎの隣接地には、2020 年 11 月に「フェアフィールド・バイ・マリオット・栃木もてぎ」（3 階建て、52 室）が開業した⁷。3 階建て 52 室を有する同ホテルのセールスポイントは、道の駅「もてぎ」に隣接している点である。コインランドリーや共用キッチンを備えており、ワーケーションやテレワークなど長期滞在の需要にも対応している。国際的なホテルブランドであるマリオットの知名度を活かして、国内外からの滞在が期待される。

道の駅の課題の一つは、夜間に利用できる施設が少ないことである。飲食店の多くは夕刻前に閉店となり、夕食を供することが困難である。道の駅「もてぎ」は、夏季営業時でも 19 時までとなっているのが現状である。公共交通でのアクセスに難のある市街地から外れた立地の多い道の駅において、就業者の通勤手段が問題になる。自家用車やオートバイなどの移動手段を確保が必要なぶん、特に夜間の従業者の確保は容易ではない。

夜間の従業員の確保など課題も大きいですが、安心して利用できる環境を整える意味でも、夜間の訪問を促す仕組みづくりが求められる。

7. おわりに

道の駅の制度が始まって四半世紀になる。右肩上がりに増加してきた道の駅であるが、2022 年 1 月 31 日付で北海道内の 2 駅が登録抹消になるなど曲がり角に来ている。道の駅だけでなく、港版の道の駅「みなとテラス」や「まちの駅」⁸をはじめ、大分県の「里の駅」のような類似の休憩施設も各地に見られるようになった。

⁵ 例えば、全国モデル道の駅の一つである群馬県川場村の道の駅「川場田園プラザ」は、「1 日まるごと楽しむ 遊べる食べられる道の駅」を謳い、遊び場や体験施設も整えている。

⁶ 一般社団法人日本 RV 協会公認の RV パーク (<https://rv-park.jp>) のうち、道の駅に併設されているものは 17 箇所ある (2021 年 5 月 20 日現在)。また、道の駅の近隣に設置されているものも増えている。

⁷ 道の駅に隣接するホテルとしては、栃木県では「フェアフィールド・バイ・マリオット・栃木宇都宮」が 2020 年 10 月に開業した。なお、2021 年 3 月に開業した「フェアフィールド・バイ・マリオット栃木日光」は道の駅に隣接していない。

⁸ 「まちの駅」とは、全国まちの駅連絡協議会（事務局：特定非営利活動法人 地域交流センター）により認定される制度で、休憩機能（トイレを備え無料で休憩できる）、案内機能（「まちの案内人」による地域情報の案内）、交流機能（地域の人と来訪者の出会いと交流）、連携機能（まちの駅間でネットワーク化）の 4 つの機能を提供している。栃木県は 190 駅が登録され、47 都道府県の中で全国最多である。

道の駅さえつくれば地方創生に役立つという安易な発想で、農産物直売所を設けただけのような横並びの道の駅では、利用者に見向きもされなくなる。その点、栃木県内でも有数の道の駅激戦区である芳賀地域では、まず全国モデル道の駅である「もてぎ」は、不断的努力により変革を続けた結果、来場者数が伸び続けている。後発の道の駅も、先進事例を踏まえつつそれぞれ特色を打ち出すことで、来訪者の惹きつけるために工夫を凝らしている。

道の駅は多くの人々に親しまれる存在となったものの、その研究事例は十分とは言えない。栃木の他地域や、他県の道の駅の現状につき、更に調査を進めていきたい。

8. 参考文献

- 小川長「道の駅」と地域の活性化」尾道市立大学経済情報論集 16(1)、pp.37-38、2016年。
- 笠井大輔・谷謙二「道の駅の立地変化と農産物出荷者の特徴：宇都宮市ろまんちっく村の事例」埼玉大学教育学部地理学研究報告 34、2014年。
- 関満博・酒本宏（編）『道の駅 値域産業振興と交流の拠点（増補版）』新評論、2016年。
- 全国「道の駅」連絡会『教科書「道の駅」』、2017年。
- 千田和明「道の駅の現状と役割の拡大ー地域活性化や防災の拠点としてー」調査と情報 1021、2018年。
- 藤澤研二（2016）「道の駅」を核にした「小さな拠点」の事例研究ーその成果と課題ー
- 藤山浩『田園回帰 1%戦略：地元の人と仕事を取り戻す』農山漁村文化協会、2015年。
- 増田寛也（監修・解説）『地方創生ビジネスの教科書』、文藝春秋社、2015年。

参考サイト・資料

- 全国まちの駅協議会、<http://www.machinoeki.com/>
- 栃木県「令和 2（2020）年栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査結果」、<https://www.pref.tochigi.lg.jp/f05/kanko/documents/documents/r2syousai.pdf>
- 栃木県総合政策部地域振興課「小さな拠点づくり事例集」、<https://www.pref.tochigi.lg.jp/a03/kyoten/documents/20211227143022.pdf>
- 栃木県道の駅協議会、<http://www.tck.or.jp/michinoeki/>