

「道の駅」から地方創生の風を （前編） ～茨城県内の重点「道の駅」にみる産業振興策～

筑波総研株式会社
研究員 富山 かなえ

1. はじめに

人口減少や高齢化による地域活力の衰退に歯止めをかけるため、国は「地方創生」を進めている。その理念を基に、各地で地方創生に向けた様々な取り組みが行われている。

今回取り上げる「道の駅」は、平成5年に建設省（現 国土交通省）が登録制度を立ち上げてから25年が経ち、全国に1,145箇所（平成30年4月時点）が立地している。この25年間、「道の駅」では、地域産物や観光資源を活かした様々な工夫が行われてきたことで、単なる「道路沿いの休憩所」から「地域振興の拠点」へと成長した。

現在、茨城県内には13の「道の駅」が立地し、平成28年にオープンした「道の駅ひたちおおた」と「道の駅常陸大宮」の2箇所は、重点「道の駅」に指定されている。

なお、重点「道の駅」とは、地域活性化の拠点となる優れた企画があり、今後、国などからの重点支援で効果的な取り組みが期待できるものについて、「道の駅」有識者懇談会を経て選定されるものである。詳細は後述したい。

本レポートでは「道の駅」全般の概要などを整理した上で、茨城県内の重点「道の駅」である「道の駅ひたちおおた」ならびに「道の駅常陸大宮」の各駅長にヒアリング調査を行い、地方創生の風を起こす産業振興策の特徴的な取り組みについて、前後編の2部構成で調査内容をまとめていきたい。

2. 「道の駅」の概要

(1) 「道の駅」の目的と機能

「道の駅」は、①道路利用者のための「休憩機能」②道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」③「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「地域連携機能」という3つの機能を併せ持つ休憩施設である。

なお、平成16年に発生した新潟県中越地震、平成23年に発生した東日本大震災以降は、4つ目の機能として、「防災機能」を持つ地方拠点としても期待されている。

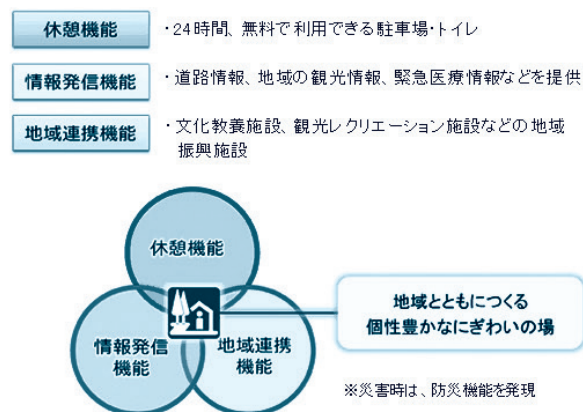


図1：「道の駅」の目的と機能 出典：国土交通省HP

(2) 「道の駅」の設置者、登録要件など

「道の駅」は①市町村②又はそれに代わり得る公的な団体が設置し、登録方法は市町村長からの登録申請により、国土交通省で登録する。

整備方法は、①道路管理者と市町村長等で整備

する「一体型」②市町村で全て整備を行う「単独型」の2種類がある。「道の駅」の整備フロー（図2）と登録要件（図3）は、以下に示す通りである。

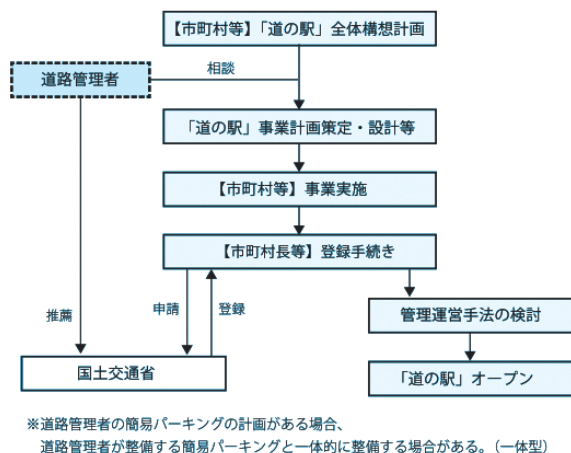


図2：「道の駅」の整備フロー 出典：国土交通省HP

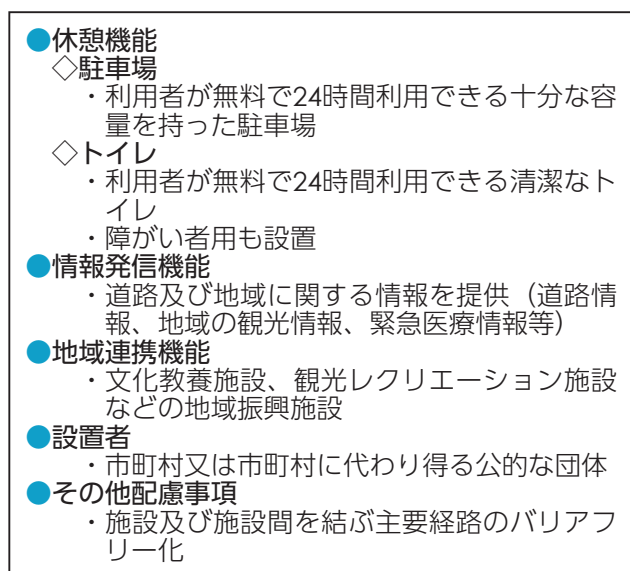


図3：「道の駅」の登録要件 出典：国土交通省HP

「道の駅」の年間登録数は、登録制度立ち上げ時から右肩上がりが増加し、平成30年4月時点で全国に1,145箇所である（図4）。

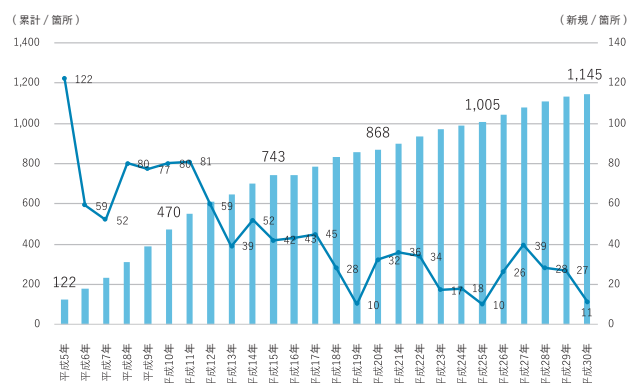


図4：「道の駅」の登録推移
国土交通省HPを参考に筆者作成

(3) 茨城県内に立地する「道の駅」

茨城県では、平成5年4月、初めて桂村（現城里町）に「道の駅かつら」が登録された。現在は、県北地域が最多で7箇所、次いで県西が4箇所、鹿行が2箇所、計13箇所が登録されている。

特に、平成27年11月に登録された「道の駅常陸大宮」と「道の駅ひたちおおた」は、重点「道の駅」として選定された。

	駅名	登録年月	登録	所在地	地域	重点道の駅
1	かつら	平成5.4	第1回	東茨城郡城里町	県北	-
2	みわ	平成7.1	第7回	常陸大宮市	県北	-
3	さとみ	平成7.4	第8回	常陸太田市	県北	-
4	さかい	平成8.4	第10回	猿島郡境町	県西	-
5	奥久慈だいち	平成10.4	第14回	久慈郡大子町	県北	-
6	しもつま	平成11.8	第15回	下妻市	県西	-
7	たまつくり	平成12.8	第16回	行方市	鹿行	-
8	いたこ	平成13.8	第17回	潮来市	鹿行	-
9	ごか	平成16.8	第20回	猿島郡五霞町	県西	-
10	まくらがの里 こが	平成25.3	第39回	古河市	県西	-
11	日立おさかなセンター	平成26.4	第41回	日立市	県北	-
12	常陸大宮	平成27.11	第44回	常陸大宮市	県北	平成27年選定
13	ひたちおおた	平成27.11	第44回	常陸太田市	県北	平成26年選定

図5：茨城県内に立地する「道の駅」の概要
国土交通省HPを参考に筆者作成

(4) 重点「道の駅」とは

「道の駅」は、国土交通省により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られている。

また、重点「道の駅」とは、地方創生の核として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り組みが期待できるものについて、「道の駅」有識者懇談会での評価及び選定に関する意見を踏まえて、全国の「道の駅」から選定される。

平成26年には「道の駅ひたちおおた」を含む35箇所、平成27年には「道の駅常陸大宮」を含む38箇所が重点「道の駅」に選定された。

また、平成26年、既存の「道の駅」を対象として全国で6箇所が全国モデル「道の駅」に選定され、さらに、地域活性化の拠点となる優れた企画の具体化に向けた地域での意欲的な取り組みが期待できるものとして、全国で49箇所が重点「道の駅」候補に選ばれた。なお、重点「道の駅」に想定される機能は図6に示す通りである。

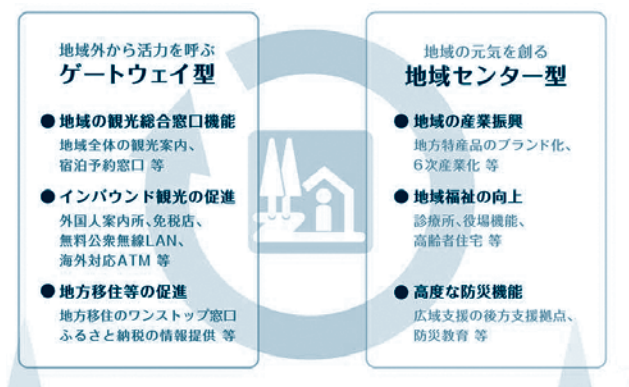


図6：重点「道の駅」に想定される機能
出典：国土交通省HP

さらに、「道の駅ひたちおおた」は、重点「道の駅」の中で、地域の元気を創る「地域センター型」に指定され、「地域の産業振興」「地方移住等の促進」「地域の観光総合窓口機能」「高度な防災機能」という役割を担っている。

3. 事例調査

本レポートでは、県内で重点「道の駅」に指定されている「道の駅ひたちおおた」と「道の駅常陸大宮」の各駅長にインタビューを行い、各施設の概要や特徴、独自の取り組み内容とその効果や課題、今後の展望などについてお話を伺った。

なお、前編では「ひたちおおた」、後編では「常陸大宮」の取り組みを紹介したい。

「道の駅」の概要	ひたちおおた	常陸大宮
所在地	茨城県常陸太田市下河合町	茨城県常陸大宮市岩崎
愛称	黄門の郷（さと）	かわプラザ
「道の駅」登録日	平成27年11月5日	平成27年11月5日
オープン日	平成28年7月21日	平成28年3月25日
整備手法	茨城県と「一体型」	茨城県と「一体型」
事業費	約13億円	約20億円
指定管理者	常陸太田産業振興(株)	元気な郷づくり(株)
全体面積	約2.2ha	約5.5ha
重点「道の駅」としての取り組み	トマトハウスの体験圃場の整備、農業を活かした観光振興	全国でも生産量の少ない洋野菜の地産地消とブランド化の推進

図7：事例調査先の概要 各資料を参考に筆者作成

(1) 「道の駅ひたちおおた」の概要

「道の駅ひたちおおた」は、茨城県常陸太田市下河合町、国道349号バイパスの沿線に位置する。

平成26年7月に造成工事が着工、平成27年11月5日に「道の駅」として登録され、平成28年7月21日、茨城県内で13番目の「道の駅」としてオープンした。

平成21年から整備に向けた調査が開始されたが、平成23年3月に発生した東日本大震災を受け、整備が一時中断したという経緯がある。

今回は、平成30年4月に駅長に就任した黒澤宗賢氏に当道の駅の取り組みについてお話を伺った（※インタビュー日：平成30年7月2日）。

黒澤氏は日立市出身、東京都内の大学を卒業後、県内の銀行に就職した。26年間の銀行員生活を経て、埼玉県の製造業を営む会社に転職し、財務を担当した経験を持つ。



「道の駅ひたちおおた」の外観 撮影：筆者

①整備目的と基本機能

当道の駅は、①市の基幹産業である農林畜産業の振興②地域資源を活用した交流人口の拡大という役割を併せ持つ複合型交流拠点の「道の駅」である。

整備にあたり、4つの基本機能（図8）が軸に据えられた。

①常陸太田市の大地の恵みを体感できる空間
(直売所、レストラン、フードコート、加工所)

②常陸太田市の魅力を伝える空間
(情報発信コーナー)

③人々が集い、楽しみ、憩い、交流する場
(体験交流室、体験圃場、イベント広場、子ども広場)

④防災拠点(補完的・二次的機能)
(非常用自家発電、貯水槽、災害用トイレ、給水タンク、防災倉庫)

図8：「道の駅ひたちおおた」の「4つの基本機能」
各資料を参考に筆者作成

当道の駅の運営主体は、常陸太田産業振興株式会社である。正社員3名、パート29名（平成30年4月1日時点）で構成され、うち25名が市内雇用である。道の駅全体では他団体やテナントの社員やパート、計83名が勤務している。

同社の出資者は、常陸太田市（50.83%）、常陸農業協同組合（JA常陸）（20.83%）、常陸太田市商工会（4.17%）などである。

当道の駅の経営理念は「常陸太田市における農林畜産業の振興と地域資源を活かした交流人口の拡大を図り、市域全体での地域産業及び地域活性化の実現に寄与する」と定めている。

②買い物客数と売上

平成28年7月のオープン以降、年度内にレジを通過した買い物客数は、当初目標の56万人を上回る70万人、売上も当初目標の4割増となった。

平成29年度においては、当初目標の77万人を上回る81万人となった。オープン後の勢いが現在も続いている形となっている。

来客数は1年間のうちで、5月のGWや、7～9月の夏休みなどに多く、一方、農産物の収穫が落ち込む冬期は客足が伸びない。黒澤駅長は「冬期にどのように人を呼び込むかが課題」と指摘した。

また現在、この課題の解消に向け、以前から連携している茨城大学の学生が冬期の来客数増加に向けた対策案を検討しているといい、どのような提案が出るか楽しみである。

③直売所の状況

当道の駅にはJA常陸が運営する直売所や物産店が配置されており、常時、市内外の旬の野菜をはじめ、この地ならではの農林畜産食材、酒やお菓子などの土産品が並んでいる。

黒澤駅長は「当直売所における生鮮野菜、果樹、穀類、花き類の地場産率は、平成29年度で72.4%、直売所としては高い傾向にある」と言う。

当道の駅における平成29年度の販売数ならびに売上金額の第1位の商品は、近隣のトマト農家から出荷された地元産トマトである（図9）。

		平成 28 年度累計	平成 29 年度累計
地場産率	販売数	70.2%	72.4%
	販売金額	74.5%	73.7%
売上トップ 3品	販売数	1位	ねぎ
		2位	なす
		3位	トマト
	売上金額	1位	ぶどう
		2位	いちご
		3位	梨

図9：直売所の販売状況など 各資料を参考に筆者作成

④農家（出荷者）数の状況

農家（出荷者）数は、平成30年3月1日時点で283名、そのうち市内農家が208名で73.5%を占め、那珂市、日立市、ひたちなか市、城里町などの市外農家が75名で26.5%となっている。

農家数は、昨年同時期の263名から20名増加している。増加の要因として、黒澤駅長は「農家自身が市場を開拓することを求められる時代になったため、来場者数が多い道の駅に出荷する農家が増えている」と指摘している。



直売所の様子 撮影：筆者

⑤観光客への対応

「道の駅」は、筆者も含め多くの観光客が他地域を訪れる際によく立ち寄る場所である。

常陸太田市では「団体旅行誘致促進補助金」制度を活用し、「旅行会社による道の駅立ち寄りツアー」を平成28年度に実施した。年間で22回、22台のバスで計697名の観光客が当道の駅に立ち寄り、買い物や食事などを楽しんだ。

また、当道の駅内に設けた総合案内（コンシェルジュ）における案内項目について、最も多いの

は、高さ100m級の日本一のバンジージャンプを楽しめる竜神大吊橋、次いで市内の史跡や神社仏閣などである。また、2～3月はいちご、8～10月は梨やぶどうなどの果物狩りの観光相談もある。

このように「道の駅」を起点とした市内観光施設への送客効果が現れており、交流人口の拡大が地域活性化につながっているといえる。

(2)「道の駅ひたちおおた」の特徴的な取り組み

【取り組み1】「トマトハウス体験圃場の整備」

①概要

当道の駅では「農業を活かした観光」に力を入れており、トマトハウス体験圃場がその目玉となっている。広さ1,000㎡の敷地に多品種のトマトが育つ2棟のトマトハウスが整備されている。

現在、トマトハウスの管理は常陸太田産業振興(株)が行っている。今後は県内の農業大学校などの新卒者を栽培管理者に採用し、将来的には市内での農業経営を目指して圃場や住居の確保も支援していきたい考えだという。

また現在、ハウス管理者を公募しており、常陸太田市ではトマト栽培に特化した地域おこし協力隊の募集も行っている。

②特徴と効果

当道の駅では、2棟あるトマトハウスで図10にあるように異なる作型を採用することにより、年間を通じたトマトの摘み取り体験を可能にした。

区分	作型	収穫時期	品種	株数(本)
A棟(東側) 約360㎡	半促成栽培 (※1)	5月～11月	大玉(桃太郎)	224
			中玉(フルティカ)	224
			ミニ(アイコ、千果、ミミ)	196
B棟(西側) 約360㎡	促成栽培 (※2)	12月～6月	大玉(桃太郎)	224
			中玉(フルティカ)	224
			ミニ(アイコ、千果、ミミ)	196

図10：トマトハウスの栽培内容 各資料を参考に筆者作成

入園者は6～10月にかけてピークに達する。

入園料は試食込みで大人200円、小学生以下100円となっている。さらに、「収穫体験コース」は、天候や季節で料金が変わるが、大玉トマト

は1kg・600円、中玉は300g・350円、ミニは200g・300円で収穫できる。

平成29年度のトマト摘み取り体験の売上は3,754千円、来場者数は567名であった。

開園日は毎週水曜日と土曜日で、開園日に間を空けるのは、入園者が摘み取り体験しやすいように手入れの時間を確保しているためである。

筆者もハウス内でミニトマトを試食させていただいたが、一つひとつが色鮮やかで、皮が薄く、まるで果物のような甘みを感じることができた。

この味を知った観光客の中には、観光や帰省などでこの地を訪れる際、必ず摘み取り体験の予約を入れるリピーターも多くいるという。

また、ハウスで収穫した朝採れトマトは、当道の駅の直売所に並ぶと、すぐに売切れてしまうほど人気の高い商品となっている。



黒澤駅長とトマトハウス体験圃場の様子 撮影：筆者

【取り組み2】「自動運転サービスの実証実験」

①概要

現在、高齢化が進行する中山間地域において、日常生活における人流・物流の確保が求められている。一方、全国に設置された「道の駅」は、その約8割が中山間地域に設置されており、物販をはじめ診療所や行政窓口など、生活に必要なサービスが集約しつつある。

そうした中で、国土交通省では「道の駅」を地域拠点の核として、2020年までに自動運転サービスの実現を目指している。

それにより、①買い物や通院など高齢者の生活の足の確保②宅配便や農産物の集荷など物流の確

※1 半促成栽培：野菜や花などを、前半はハウス内で栽培し、後半はカバーを取り除いて栽培すること。
※2 促成栽培：野菜や花などを、温室などを利用して、普通栽培より短期間で収穫する栽培方法のこと。

保③観光への活用や新たな働く場の創出を実現したい考えである。

平成29年11月、当道の駅では公募型として全国初となる自動運転の実証実験が行われた。実験では当道の駅周辺の4つの停留所を通り、そのうち2つの停留所で農作物の集荷が行われた。



実証実験での農産物集荷の様子

出典：関東地方整備局 常陸河川国道事務所HP
(<http://www.ktr.mlit.go.jp/honkyoku/road/jidou/hitachiota/>)

②課題と効果

実証実験後の課題について、国土交通省より円滑な走行のための道路構造に関する検討や維持管理コストの問題、運転手不在に対する心理的影響への対策の必要性などが洗い出された。

また、地域への効果として、地域内物流の支援の円滑化、高齢者の外出機会の増加、農作物の出荷機会の拡大の可能性などが挙げられた。

③今後のビジネスモデル

今後のビジネスモデルとして、常陸太田市では当道の駅をハブとして自動運転車両と既存の路線バスなどが連携することで、利便性の高い市内交通サービスを構築し、住民サービスの向上と交流人口の増加を図りたい考えである。

現時点で、市民が利用する病院や来訪者が楽しむ観光地などの各拠点をつなぐ手段は、路線バスによる有人運行であるが、今後の技術開発の進歩に合わせ、自動運転車両に移行していくことを目指している。

さらに、地域の核となる拠点バス停をつなぎ、市内全域での自動運転サービスを活用した公共交通ネットワークを構築していきたいとしている。

【取り組み3】「高速バスによる貨客混載事業（農産物の出荷）」

①概要

現在、市内の農業は少量多品目生産が主流となっており、小ロットでも多様な販路を拡大する必要がある。

そこで、平成28年9月より、当道の駅では、茨城交通株式会社（本社：水戸市）の協力を得て、「バスタ新宿」行きの高速バスに市内産の朝採れ野菜や米などを積み込み、中野区の野菜販売店に運送している。

②効果と課題

現在、貨客混載事業の連携農家は市内に8軒で、毎週火曜日と金曜日に定期的に配送している。野菜は配送日に即日完売で、都内の消費者から「味も鮮度も良い」と好評を得ており、常陸太田市産の旬の野菜や米のアピールにつながっている。

また、高速バスのトランクを活用することで、輸送費を削減することができた。黒澤駅長は「当道の駅が目指す最大の使命『農家の所得・生産意欲の向上』に良い効果が期待できる」と意気込む。

しかし、1回で配送できる量に限りがあるため、今後、配送回数や販売契約店数の増加などに注力する必要がある。また、市内農産物の更なるアピールに向け参加農家の増加、取り扱う野菜の多様化、個人宅への配送などにも力を入れていきたいとしている。



高速バスへの野菜積み込み作業の様子

出典：関東地方整備局 常陸河川国道事務所HP
(<http://www.ktr.mlit.go.jp/honkyoku/road/jidou/hitachiota/>)

本レポートの後編は、筑波経済月報2018年12月号に掲載予定である。