

感謝の心をこめて

Challenge & Smile



平成28年5月26日

No. 16-112

株式会社 いよぎん地域経済研究センター

愛媛の道の駅の現状と今後の方向性

～県内経済への波及効果は68億5千万円～

株式会社いよぎん地域経済研究センター（略称IRC、社長 山崎 正人）では、愛媛の道の駅の現状と今後の方向性についてとりまとめましたので、下記のとおりお知らせいたします。なお、詳細は、2016年6月1日発行の「IRC Monthly」2016年6月号に掲載いたします。

記

【調査要旨】

- ・ 道の駅は、主に自治体が設置し、国土交通省が登録する道路休憩施設で、現在全国に1,093カ所ある。近年は人口減少や高齢化といった社会情勢の変化を踏まえ、産業振興や福祉・防災機能の強化など、地方創生の拠点になることが期待されている。
- ・ 愛媛には、2016年5月現在、17市町の28カ所が道の駅に登録され、登録数は全国12位である。「内子フレッシュパークからり」が優れた取り組みとして「全国モデル」に選定されるなど、愛媛の観光振興や地域活性化にとって重要な役割を果たしている。
- ・ 道の駅へのアンケート結果から、2014年度の利用者数は803万人、売上は77億円余り、従事者数は659人で地元雇用比率が6割を超えるなど、地域経済への貢献も大きい。
- ・ 愛媛の道の駅の経済波及効果を推計したところ、68億5,000万円となった。直売所や農家レストランなどで地元の商品・食材を扱っており、かつ、地元雇用比率が高いことから、地元や県内経済への波及効果は大きい。
- ・ 今後は、地方創生・6次産業化の拠点施設としての活用や、UIJターン者の受け皿、経済波及効果を高めるための道の駅を核とした地域全体の観光振興と人材育成、住民の生活利便性を高めるための「小さな拠点」の形成、災害時の拠点機能の強化が必要なほか、特区の活用や民間ノウハウを取り入れ、採算を意識した運営を目指すことが望まれる。

以上

1. 道の駅とは

道の駅は、主に自治体が設置し、国土交通省が登録する施設で、駐車場やトイレなどの休憩施設や情報提供・地域振興施設を備えている。当初は、通過する道路利用者へのサービス提供が中心だったが、近年は、各施設が創意工夫して農林水産業や観光産業の振興を目的に、さまざまな取り組みを行っている。

道の駅の登録数は、2016年5月の第45回登録によって、47都道府県で1,093カ所となった。最多は北海道の117カ所、愛媛は28カ所で全国12位となっている。

2. 愛媛の道の駅の現状

2016年5月現在、愛媛には28カ所の道の駅があり、東温市、上島町、松前町を除く17市町にある（図表-1）。

図表-1 愛媛の道の駅一覧（登録順）

番号	道の駅名	登録年月	所在地	設置道路
1	瀬戸農業公園	1993.4	伊方町	国道197号
2	マイントピア別子	1993.4	新居浜市	県道新居浜別子山線
3	日吉夢産地	1994.4	鬼北町	国道320号
4	ひろた	1994.4	砥部町	国道379号
5	ふたみ	1994.8	伊予市	国道378号
6	内子フレッシュパークからり	1999.8	内子町	国道379号
7	伊方きらら館	1997.4	伊方町	国道197号
8	きなはい屋しろかわ	1997.4	西予市	国道197号
9	みしょうMIC	1997.10	愛南町	国道56号
10	今治湯ノ浦温泉	1998.4	今治市	国道196号
11	虹の森公園まつ	1998.4	松野町	国道381号
12	広見森の三角ぼうし	1998.4	鬼北町	国道320号
13	伯方S・Cパーク	1999.8	今治市	国道317号
14	今治市多々羅しまなみ公園	1999.8	今治市	国道317号
15	しまなみの駅御島	1999.8	今治市	主要地方道大三島上浦線
16	小松オアシス	2000.8	西条市	国道11号
17	みかわ	2000.8	久万高原町	国道33号
18	清流の里ひじかわ	2001.8	大洲市	国道197号
19	よしうみいきいき館	2002.8	今治市	国道317号
20	風早の郷風和里	2002.8	松山市	国道196号
21	みま	2003.8	宇和島市	主要地方道宇和三間線
22	小田の郷せせらぎ	2005.8	内子町	国道380号
23	うわじまきさいや広場	2009.3	宇和島市	国道320号
24	霧の森	2010.8	四国中央市	主要地方道川之江大豊線
25	八幡浜みなと	2013.3	八幡浜市	主要地方道八幡浜港線
26	津島やすらぎの里	2014.4	宇和島市	主要地方道宿毛津島線
27	どんぶり館	2014.4	西予市	主要地方道宇和野村線
28	天空の郷さんさん	2014.4	久万高原町	国道33号

資料：国土交通省資料をもとにIRO作成

国土交通省は、特に優れた道の駅の取り組みとして「内子フレッシュパークからり」（内子町）を「全国モデル道の駅」、「しまなみ海道周辺道の駅」（今治市の5カ所）を重点「道の駅」

に選定、重点的に支援している。

3. 愛媛の道の駅へのアンケート

愛媛の道の駅の運営状況を把握するため、国土交通省四国地方整備局松山河川国道事務所、同大洲河川国道事務所の協力を得て、道の駅を対象にアンケートを実施した。アンケートの概要は以下のとおり。

アンケートの概要	
1. 調査対象	愛媛県内の道の駅
2. 調査時期	2016年2月～3月
3. 調査方法	調査票を郵送、郵送・FAX・電子メールで回収
4. 調査内容	売上、経費、来訪者数、雇用状況、課題など
5. 回答数	28駅（回収率100%）

(1) 年間利用者数

2014年度の利用者数は、全体で803万2,851人だった。内訳は、「地元」（所在市町・近隣）が27.2%、「地元以外の県内」が44.5%、「県外」が27.9%だった（図表-2）。なお、回答施設の大半がレジ通過客数を利用者数としてカウントしていることから、実際の利用者数は、この数字よりも多いと推測される。

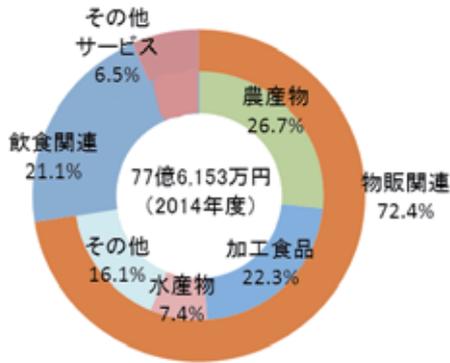
図表-2 愛媛の道の駅の年間利用者数と地域（発地）別の割合



(2) 売上・採算面の状況

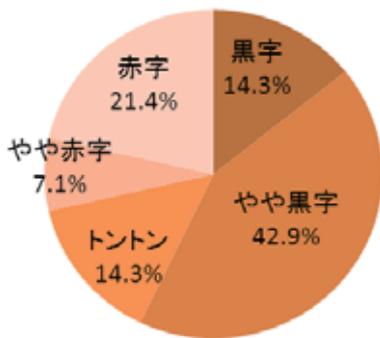
2014年度の道の駅28カ所の売上合計は、77億6,153万円だった。内訳は、「物販関連」が72.4%、「飲食関連」が21.1%、温泉や美術館、イベントなどの「その他サービス」が6.5%だった。「物販関連」の内訳は「農産物」が26.7%、菓子や惣菜、乳製品などの「加工食品」が22.3%などとなった（図表-3）。

図表-3 道の駅の年間売上と構成比



採算面（収支）の状況は、「黒字」と「やや黒字」を合わせて 57.2%、「トントン」が 14.3%、「赤字」と「やや赤字」を合わせて 28.5%となった（図表-4）。

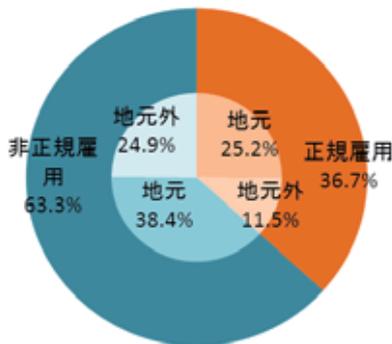
図表-4 採算面の状況(n=28)



(3) 雇用の状況

全体で 659 人の従事者がおり、「正規雇用(出向者を含む)」が 36.7%、「非正規雇用」が 63.7%だった。出身地別に見ると、「地元」が正規・非正規を合わせて 63.6%、「地元外」が同 36.4%だった（図表-5）。

図表-5 雇用の状況(n=659)



4. 経済波及効果の推計

愛媛の道の駅は、相当の集客数や売上、雇用があり、地域経済に与える効果は大きいと考えられる。そこで、①道の駅利用者の支出額（アンケート結果より消費額）77 億 6,153 万円、②交通費（主にガソリン代）約 21 億円、③管理・運営費（アンケート結果やヒアリングをもとにした推計額）約 27 億円を算出根拠とし、2014 年度の経済波及効果を推計した結果、68 億 5,000 万円となった。

愛媛の道の駅の経済波及効果
(2014 年度)

経済波及効果	
68 億 5,000 万円	
直接効果	47 億 8,000 万円
間接効果	20 億 7,000 万円

※算出方法…利用者の支出額と管理・運営費を根拠とし、「平成 17 年経済波及効果測定システム」を用いて経済波及効果を推計した。

※直接効果…利用者の支出額（道の駅の売上・交通費）+道の駅の管理・運営費による効果。（県外からの財やサービスの調達が見込まれる分は除く）

※間接効果…直接効果によって県内の各産業にもたらされる生産誘発額+利用者による消費の増加や生産誘発によって生じる雇用者所得の増加分が、新たな消費に向けられることによって県内産業にもたらされる生産誘発額。

5. 道の駅の今後～まとめと提言～

愛媛の道の駅は、地域活性化の拠点となり、県内経済に一定の波及効果をもたらしている。今後も道の駅が発展し続け、「地方創生の拠点」となりうるための方策を検討する。

★6次産業化の拠点施設として

道の駅では、直売所が地元の農産物や加工品の販売拠点、飲食施設が消費場所となり、生産者・出荷者の所得向上に結びついている。「農産物出荷やパート労働を通して、道の駅が高齢者の生きがい施設になっている」という声があるように、雇用や福祉にも貢献している。地域の農業・水産業の振興は道の駅の維持・発展にとって極めて重要であり、生産者や生産者団体などと連携しながら、地方創生・6次産業化の拠点となることが望まれる。

★地域全体への経済波及効果を高める

経済波及効果を一層高めるためには、人口の多い松山をはじめ、域外利用者を増やして売上を増やす、商品・サービスの地元調達比率を高める、地元採用者を増やす、といった取り組みが求められる。また、車やバイクはもちろん、遍路客や最近増えつつあるサイクリング客などを意識した施設整備や情報提供も波及効果を高める点で重要である。

★道の駅に求められる人材育成

駅長・支配人やスタッフのレベルアップはもとより、今後は、学生やUJIターン者の就職先となる機会も増えるとみられる。地元出身者と若者・外部の知恵や経験を集約し、道の駅の整備・運営をより良いものにできるよう、多岐にわたる人材育成が求められる。

★「小さな拠点」の形成を目指す

観光施設化した道の駅が多いなか、行政や商業、医療サービスなど、地域住民の生活利便性を高めた道の駅の整備も求められている。町の中心や幹線道路沿いにある立地特性や駐車場があることを活かし、住民生活の質の向上につながるような施設を目指すことが期待されている。

愛媛の道の駅には、中山間地域に多く立地し、高速道路の開通で交通量や利用者・売上が減少しているところもある。「小さな拠点」として道の駅を活用すれば、地域課題の解決と同時に道の駅の生き残りにもつながると考える。

★災害時の拠点機能の強化

東日本大震災や熊本地震の後、道の駅が復旧・復興支援の拠点として大きな役割を果たしたことが知られている。愛媛でも災害発生時には、道の駅が復旧・復興の拠点になることが考えられるが、南海トラフ地震・津波などの防災対策が急務のなか、道の駅が担う役割、対応などを国や県、市町と連携して検討する必要がある。

★経営に民間のノウハウを～道の駅特区～

道の駅の整備主体のほとんどは自治体で、公共的要素の強い施設だが、自治体や運営者は、民間の知見やノウハウを取り入れてコスト感覚を醸成し、さらなる利用者の増加や収支の改善、独立採算を目指す必要がある。

なお、今治市と広島県が、2016年に国家戦略特区認定を受けた。道の駅設置主体の民間開放の議論を行う方針が決められ、今後の動向が注目される。

おわりに

制度創設から20年以上経つ道の駅は、段階として第2ステージを迎え、新たに地方創生の拠点としての役割が求められている。今後はより一層の利便性・魅力の向上、管理・運営方法の見直しに努め、「道の駅先進県」になることを願う。

(新藤 博之)