



道の駅における新しい交付金政策と内発的发展

松尾, 祐作

(Citation)

国民経済雑誌, 209(5):65-85

(Issue Date)

2014-05

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/81008976>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/81008976>



道の駅における新しい交付金政策と内発的发展

松 尾 祐 作

国民経済雑誌 第 209 卷 第 5 号 抜刷

平成 26 年 5 月

道の駅における新しい交付金政策と内発的發展

松 尾 祐 作

「観光立国宣言」以降、政府による地域振興政策は、地域主導という内発的發展論の理念を基本方針として進められるようになってきた。本研究ではその代表的な事例として、道の駅行政における新たに取り入れられた交付金制度の導入に注目し、その効果を明らかにするため、計量的分析を行った。分析には、アンケートによる道の駅への独自調査のデータを用いた。これによると、回答のあった道の駅の売上高に対しての新交付金の直接的な影響は、大きくないことが分かった。売上高にはむしろ、駐車場規模、PFI 制度導入、イベント実施回数の有無が影響しているという結果を得た。これらの結果は、内発的發展政策が効果的に活かされるためには、地域内での主体間の連携・ネットワークの形成と地域活性化のモチベーションを高めるという条件が必要であることを示唆しているといえる。さらに内発的發展政策による新交付金を効果的に活用している道の駅として「ようか但馬蔵」と「いながわ」を取り上げ、その取組に関する事例分析を行った。

キーワード 内発的發展論、道の駅、新交付金、
主体間の連携・ネットワークの形成、活性化のモチベーション

1 は じ め に

2003年の「観光立国宣言」を受けて2006年に制定された「観光立国推進基本法」では、観光を「地域経済の活性化、雇用機会の増大等国民経済のあらゆる領域にわたりその発展に寄与するとともに、健康の増進、潤いのある豊かな生活環境の創造等を通じて国民生活の安定向上に貢献するもの」と定めている。さらにその基本理念は「地域における創意工夫を生かした主体的な取組を尊重しつつ、地域の住民が誇りと愛着を持つことのできる活力に満ちた地域社会の持続可能な発展を通じて」地域経済を活性化することにあると定義されている。この法律によって政府は、観光を21世紀の重要な政策の柱として初めて位置づけ、観光を通して地域経済を活性化するという基本方針を打ち出した。その取組が地域主導のもとで行われ、住民にとっての定住条件を向上させることを目標に進められるべきであるとされるところに本方針の特徴がある。この地域主導政策は、2013年に提起された「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」においてさらに具体化された。本プログラムでは、「魅力ある

観光地域づくり」として ①ニューツーリズムの創出 ②インフラプロジェクトと連動した観光振興 ③地域の観光ポテンシャルの最大化の3つの基本方針が掲げられている。

魅力ある観光まちづくりを目指すというこれらの取組は、地域が主体となって地域経済の発展を図る「内発的発展 (endogenous development)」の考え方をもとにしているといえる。宮本 (2007) によると内発的発展は、「地域の企業・労働組合・協同組合・NPO・住民組織などの団体や個人が自発的な学習により計画を立てて、自主的な技術開発をもとにして、地域の環境を保全しつつ資源を合理的に利用し、その文化に根ざした経済発展をしながら、地方自治体の手で住民福祉を向上させていくような地域開発」と定義される。すなわち、この考え方は地域の住民が積極的に地域経済の発展に取り組むとともに、地域の魅力を高めて自らが住みよいまちづくりを進めていくような地域振興の理念といえる。

観光立国宣言にもとづく地域政策はこのような内発的発展の理念を基本としている。政策の内容は、具体的には全国の「道の駅」を観光案内機能強化のための情報提供の拠点と位置づけ、その機能の充実に取り組むことであると上述の「アクション・プログラム」において示されている。観光政策を進める上での拠点を定めることで、観光による地域活性化政策がより効果的に図られることが期待できる。この観光政策の中でとくに注目すべき政策は、新たに創設された交付金制度である。同制度は、観光立国宣言以降の内発的発展の基本方針に則り、地方公共団体等の策定する事業計画にまとめて助成金を交付するもので、実際の計画実施は地域が主体となって行われることになる。従来の地域開発に関する補助金が、主に国や都道府県の策定する計画に対して適用されていたことに比べると、新しい交付金（以下、新交付金とする。）は地域の主体性がより強められた制度となっているといえる。

観光立国宣言によって進められる地域振興政策は、このような内発的発展の理念を基本としている。そこで本研究では、内発的発展論をもとにした地域政策の効果を検証するためにこの道の駅に適用される新交付金制度に焦点を当てて、その影響を計量的手法を用いて検証することにした。政策効果を道の駅に対する新たに創設された交付金政策の影響で検証するのは、(1)新交付金制度の対象とされる全国の道の駅が、上述したように観光立国推進における拠点として位置づけられていること、(2)その設置・運営・管理にはさまざまな主体が関わっており、内発的発展論の基本要素である地域主体間の連携・ネットワークの形成についての検証を行うための条件が揃っていること、(3)道の駅の登録制度が1993年に創設された制度であり、政府による内発的発展政策が始められた時期を挟んでおり、制度導入の影響を検証しやすいこと、という3つの理由からである。さらに、この計量的手法による政策効果の分析で得られた結果をもとにして、新交付金が効果的に活用される条件を検討するために事例分析を行った。

2 内発的発展に関する見解、研究

2.1 内発的発展論と内発的発展政策

まず内発的発展に関する見解をまとめ、その理念をもとにした行政による内発的発展政策が行われるに至った経緯について検討を加えることにする。内発的発展とは、国際経済の中で開発途上国自らに主体的な発展を促す方法として、1975年に国連経済特別総会で提起されたことをその起源とするが¹⁾、その後、日本や欧州諸国等の先進国の地域経済発展のための理念として取り入れられるようになった。先述したように、内発的発展論は地域が主体となって住民自らがその発展過程に参加して地域振興を行うという考え方を基本としている。これに対して、従来まで行われてきたような地域開発は域外の資本を利用した公共事業に依存した外来型開発であり、その手法が地域の持続的発展につながらなかったことを宮本（2007）は強調し、その効果の限界を指摘した。また岡田（2005）は、このような大規模公共事業による地域振興政策は地域内経済の持続的な拡大再生産につながらず、収益や生産波及効果は結局、本社のある東京圏に環流することになったことを指摘した。さらに経済のグローバル化に伴って海外へ生産拠点がシフトしたことによって誘致企業の退出が起り過疎化を一層進める結果となったとも述べ、外来型開発の限界を強調している。

内発的発展は、このような中央政府主導での地域開発政策の見直しから生まれた地域が主体となった取組であるが、一方で多くの研究者は中央政府による補助・支援の重要性も否定していない。まず宮本（2007）は「内発的発展は外来の資本や技術をまったく拒否するものではない。」と述べ、活性化政策における政府の支援策の重要性を認めている。このような政府の関わり方については、保母（1996）も「とくに中山間地域の振興政策には国家による新しい農山村地域政策の組み合わせが不可欠である。」として、行政の支援が必要であるとする見解を示している。条件不利地域を対象にした行政の助成に伴う内発的発展の事例研究として水野（1999）、山下・星野・九鬼（2010）らの見解がある。前者は北海道下川町を事例に、後者は京都府舞鶴市杉山集落を事例に、内発的発展政策にもとづく行政による支援についての分析を行っている。とくに後者は、条件不利地域での地域と行政との相互作用について、行政の地域に対する望ましい関わり合い方に関する分析を行った。

地域主導という内発的発展論の理念を取り入れ、観光による地域振興を進めることを定めた法律が先に示した「観光立国推進基本法」である。これに対して、以前の観光政策の基本とされた1963年に制定された「観光基本法」では、観光基盤施設や観光関係施設の整備等、中央政府主導による公共事業中心の外来型開発に重点が置かれていた。そこには内発的発展の理念である地域主導という考え方は含まれていなかった。したがって、「観光立国推進基本法」にもとづいて地域活性化政策の基本方針が地域主導へと転換されたことは、政府自ら

が従来の地域外の資本を利用した外来型開発政策の限界を認めたことのあらわれとみなすことができる。今後この政策が実施されるにあたって、その対象となる地域において効果を十分に発揮するためには、地域内の人的あるいは構造的な条件が整っていることが重要になる。つづいて、新たな観光政策によるこの内発的発展の理念を基本とした地域政策が、その効果を最大限に発揮するために必要な地域内での条件について検討する。

2.2 主体間の連携・ネットワークの形成

内発的発展政策に伴う行政の支援策は、地域の企業・労働組合・協同組合のような組織・個人・自治体等の自主的な取組が行われた上でなければ十分に機能するものではないことを宮本（2007）は指摘している。同時に、地域の産業開発を特定業種に限定せず、さらに支援した産業の生み出す付加価値があらゆる段階で地元の産業に帰属するような産業連関を地域内で形成することが重要であると述べている。この点に関して岡田（2005）も、地域内産業連関の自覚的構築によって地域内経済循環を形成することが地域経済の持続的発展につながると述べている。さらに Vazquez-Barquero（2002）には、この内発的発展過程において地域経済のパフォーマンスを改善するために、地方自治体が率先して地域内の企業・協同組合等の団体・公共機関等のさまざまな主体に影響をおよぼすとともに、地域内の主体間の連携・ネットワークを形成することが重要であると示されている。上記の多くの見解を考え合わせると、内発的発展政策による行政の支援・助成策を効果的に地域の持続的発展につなげるためには、地域内において、主体間の連携とネットワークが形成されていることが極めて重要であるといえる。

一般に、行政による内発的発展政策は1984年に提起された「まちづくり特別対策事業」に始まるとされる見解が多い。これに関して同事業は環境を保全する公園緑化事業、駅前の町並み整備、スポーツ・観光施設の整備等、分野ごとにばらばらに企画されており、旧来の自治体事業を単に補助金の適用を受けるために組み替えたにすぎなかったとする批判があった²⁾。したがって本来の内発的発展の理念から考えると、この事業計画では主体間の連携が図られているとはいえない。すなわち、この時点では内発的発展政策は依然、中央政府主導政策の域を脱していなかったといえる。これに対して観光立国宣言以降の道の駅に適用される新たな交付金制度は、次節に記すが、地域の策定する事業計画に一括して適用され、地域の多主体が連携して事業計画を実施することができるという制度であることから、まさに内発的発展の理念に則った地域振興政策であるといえることができる。よって日本での内発的発展論にもとづいた地域振興政策は、観光立国が宣言された2003年以降、はじめてその本来の理念に沿った政策が進められるようになったといえる。

一方、内発的発展にとって地域内での主体間の連携が重要であるという見解は、地域の自

立の重要性を主張しているが、これは決して地域外との交流を閉ざすことを意味していない。宮本（2007）も現在の国際化と情報化社会の時代にあって、大都市圏との関連を無視した状態では地域は自立できないとして、地域活性化には大都市とのつながりが重要であるとする見解を示している。この点に関して山本（2010）は、地域が内発的發展を追求するためには、地域経済が閉じているのではなく外に向かって開いていること、つまり、地域外の資源、情報、市場を活用することや、地域外に情報を発信することが不可欠であり、地域がオープンネットワークを形成すべきであることを強調している。

このような地域内での主体間の連携・ネットワークの形成を地域外部にまで發展させた考え方が「都市農村交流」である。農林水産省は、都市と農山漁村の間で「人・もの・情報」の行き来を活発にすることにより、人々が都市と農山漁村を双方向で行き交う新たなライフスタイルを実現することを目指し、「都市と農山漁村の共生・対流」を推進する取組を行っている。これはグリーン・ツーリズムとともに農山漁村における定住・半定住等も含めた広い概念といえる。宮崎（2011）は、このような地域活性化における都市農村交流の重要性を事例を挙げて検証し、今後は都市農村交流が地域の農業・農村の振興に直接結びつくように政策・制度を構築することが重要であると述べている。衣笠・山口・中川（2013）は、このような都市農村交流活動を進めていくに際して、地域における他の農業政策との関連に着目し、大阪府能勢町の農家へのアンケート調査をもとにした都市農村交流活動に対する農家の意識に関する計量的研究を行った。このように都市農村交流をめぐるさまざまな見解と研究から、内発的發展政策において重要な主体間の連携・ネットワークの形成は、地域の内部だけではなく地域外との交流においても重要であるといえる。さらに、このように主体間の連携・ネットワークの形成を図り、内発的發展政策による地域振興活動の取組を行う上でのものひとつの重要な要素が、各主体の活性化のモチベーションである。つづいて、この地域内主体の活性化のモチベーションの意義について検討する。

2.3 日本型内発的發展政策と活性化のモチベーション

内発的發展政策にもとづく地域政策が欧州諸国において始まったのは1980年代初頭である。Vazquez-Barquero（2002）には、欧州諸国の内発的發展政策は、起業家育成プログラム等による地域内の中小企業支援を通して地域産業を振興することに主眼が置かれていることにその特徴があると記されている。すなわち、欧州諸国での内発的發展政策は、地域の資本蓄積を行うことを主目的にしているといえる。これに対して宮本（2007）は、日本の内発的發展は環境保全の枠の中で捉えられており、その主目的のひとつは地域の福祉や文化の向上、そして地域住民の定住条件の向上にあると論じている。この点については山本（2010）も、日本型の内発的發展の特徴は、地域における経済的な変数の変化よりも地域における社会的文

化的変革を重視することにより、自然の保全や美しい町並みというアメニティの確保と人間の信頼関係を基本とした地域政策が求められると述べている。さらに同書は、日本における内発的發展政策は、地域における資源と人的ネットワークを使うことによって各地域の主体が工夫できるような各地域の実情に即したかたちで行われなければならないとし、地域活性化政策において重要なのはソフト面の政策であると述べている。このソフト面重視の地域政策に関して、山口・小谷・田村（2009）は、地域において少子化対策を行うことがより豊かな地域の発展につながることを、広島県尾道市の事例を挙げて示し、その重要性を強調している。

このように日本での内発的發展政策は、環境保全と人間の信頼関係というソフト面が重視されていることに特徴があるといえるが、重森（2003）は、このような日本独特の内発的發展政策の目的をより明確化するためには、欧州におけるローカル・サステナビリティの観点から検討し直すことが有効であると述べている。すなわち日本型の内発的發展政策は、欧州型の内発的發展政策とサステナブル・シティ政策とを統合したものであるとみなすことができ、このサステナブル・シティ政策の基本となるサステナブル・ディベロップメントの理念を検討することで、日本型内発的發展政策の方向性がより明確になると主張する。サステナブル・ディベロップメントとは、European Commission Expert Group on the Urban Environment（1996）において、自然の生態系が維持された上で、人々が将来の世代にわたって健康な生活ができるような生活の質の確保と、平等で、世代間で公平な社会福祉を目標とした発展政策であると示されている。さらに同書では、この政策目標は技術的競争、知識、手法だけでは達成できないと述べ、目標達成のためには各主体のモチベーション、組織に対する柔軟性、さらには地域における責任と信用を備えたリーダーが必要であることを示している。同様に、国連会議で提起された、サステナブル・シティ政策起草のよりどころとされる“Agenda 21”においても、農村地域の持続的發展が成功するためには農業者と自治体の個々のモチベーションが重要であることが明記されている³⁾。したがって日本型内発的發展政策は、保育・教育・福祉・医療・保健・環境管理などのソフトなインフラストラクチャー整備を中心に進められることが望ましく、その目標達成には個々の主体のモチベーションが重要であることが分かる。

このように、日本型内発的發展論においてローカル・サステナビリティの概念は非常に重要であるといえるが、実際の現場でも人的なつながりとモチベーションの高揚が地域活性化に大きく作用することを、内閣官房地域活性化伝道師である東京農業大学の木村俊昭教授は主張する⁴⁾。木村教授は、全国各地で年間200回以上もの地域活性化に関する講演を行っており、どのまちづくりにも共通するまちを元気にする源は、まちづくりに携わる人々のモチベーションを高めることであり、まちづくりはひとづくりであるという持論を展開している。

このような地域活性化におけるモチベーションの効果に関しては行政も注目しており、観光庁観光産業課（2012）では、福島県いわき市湯元地区と茨城県つくば市宮前地区における地域活性化の成功例を取り上げ、その活性化の要因が地域の事業者のモチベーションの向上にあったことを示している。

以上のような内発的發展論に関して多くの見解を総合すれば、日本型の内発的發展政策が効果的に推進されるためには、(1)地元が主導となって地域振興を行っていくとともに、行政の支援・助成が必要であること、(2)その支援を活かすためには地域内の主体間の連携・ネットワークの形成が必要であること、(3)その際に地域の主体における活性化の機運やモチベーションの高揚が重要であること、という3つ条件にまとめることができる。そこで本研究は、地域のこのような各主体の協働のもとで、日本の内発的發展政策として代表的な新交付金制度が、どのように効果的に利用できているかについて道の駅行政を対象にして検証を行うことにする。

3 道の駅に対する制度・政策

3.1 道の駅登録制度

道の駅制度とは、1993年に建設省（現・国土交通省）によって創設された、「休憩機能」・「情報発信機能」・「地域連携機能」の3つの役割を備えた施設に対する登録制度である。その数は2013年3月現在、全国で1,004駅に達している。道の駅は整備方法によって、「一体型」と「単独型」とに分けられる。前者は地域振興関連施設を主に市町村が設置し、駐車場・トイレなどを国や都道府県等の道路管理者が設置する。後者は施設全体を主に市町村が整備する。主な施設は、①地域振興施設、②特産品直売所、③農林水産物直売所、④農林水産物加工場、⑤飲食施設である。先述したように、道の駅にはさまざまな主体が関わっている。それぞれの施設の各主体が占める割合を表1に示す。これによると道の駅の設置主体の約9割が主に市町村であり、運営主体に関しては、市町村が主体となっている道の駅は全体のわずか3～8%で、9割以上は市町村以外の主体による運営となっていることが分かる。このようにほとんどの道の駅で設置主体と管理・運営主体がそれぞれ異なる主体によって担われていることから、道の駅を拠点とした地域振興が行われるためには、道の駅内でのこの主体間の連携・ネットワークが形成されていることが重要となる。このような道の駅に関して政策効果の分析を行うことで、内発的發展政策の必要条件と思われる主体間の連携・ネットワークの形成が地域振興にどのような影響をおよぼすかを検証することができるものと思われる。つづいて内発的發展政策への転換がなされて以降、道の駅に適用されることになった新たな交付金制度について述べる。

表1 各施設のおもな主体

	設置主体	管理主体	運営主体
地域振興施設	市区町村 (90.5%)	第3セクター (33.2%), 市区町村 (29.1%)	第3セクター (40.4%), 民間企業 (24.6%), 市区町村 (7.9%)
特産品直売所	市区町村 (87.5%)	第3セクター (33.2%), 市区町村 (25.1%)	第3セクター (39.0%), 民間企業 (28.0%), 市区町村 (3.0%)
農林水産物直売所	市区町村 (86.3%)	第3セクター (33.2%), 市区町村 (24.0%)	第3セクター (31.9%), 民間企業 (23.5%), 市区町村 (2.7%)
農林水産物加工場	市区町村 (87.8%)	第3セクター (33.2%), 市区町村 (21.8%)	第3セクター (36.6%), 民間企業 (23.6%), 市区町村 (3.1%)
飲食施設	市区町村 (85.9%)	第3セクター (33.2%), 市区町村 (24.6%)	第3セクター (36.7%), 民間企業 (36.5%), 市区町村 (2.0%)

資料：財団法人地域活性化センター「『道の駅』を拠点とした地域活性化調査研究報告書調査結果」2012年より作成。

3.2 道の駅に対する新交付金制度

ほとんどの道の駅の整備には補助金や交付金という助成金が使われてきた。地域活性化センター（2012）によると77.4%の道の駅において、設立に際して助成金を用いられたことが示されている。そのなかで本研究では政府による「観光立国宣言」以降に新設された地域振興に適用される交付金に注目し、その交付金の道の駅に対する効果の検証を行うことで内発的發展政策の政策効果を分析しようとするものである。分析対象として取り扱う新交付金は「社会資本整備総合交付金」と「農山漁村活性化プロジェクト支援交付金」とする。

各新交付金の概要を説明すれば、「社会資本整備総合交付金」は、2010年に国土交通省によって開始された交付金であって、従前の地方公共団体向けの個別補助金（道路、港湾、まちづくりなど）をひとつの交付金に一括したものである⁵⁾。一方、「農山漁村活性化プロジェクト支援交付金」は2007年に農林水産省によって開始された交付金である。「農山漁村における居住者、滞在者を増やすという新たな視点」から「地域住民の合意形成を基礎として作成する活性化計画（法第5条第1項の活性化計画）にもとづく取組を総合的かつ機動的に支援する」交付金である。両交付金ともに設置主体である市町村が中心となって策定した整備計画に対して交付されるが、整備計画に記された事業間で自由に国費を流用できることや、ソフト事業への充当も可能であることなど、新交付金は補助金に比べて自由度が高く、地元の問題に対応した地方の創意工夫が活かせるような、地域における内発的發展を促す仕組み⁶⁾が取り入れられている。

3.3 「新たな公共」の概念と PFI 制度の導入

内発的發展政策にとってもうひとつ重要な要素が、支援される地域主体の連携・ネットワークの形成である。これについて政府は、地域の多主体を「新たな公共」として地域の主体を確立して、主体間の連携・ネットワークを形成し、自立的な地域振興の取組を行うことの重要性を強調している。「新たな公共」とは地域における住民、NPO、企業等の多様な主体が公共的価値を含む領域におよんでいる活動を表す概念であり、この概念も「観光立国宣言」と同時期に提案された。

内発的發展の理念における地域主体の確立を意味するこの「新たな公共」の概念を実現する手段として、政府が取り入れた制度が PFI (Private Finance Initiative: 民間資金等活用事業) である。PFI は、1999年に開始され公共施設の建設、維持管理、運営などに民間の資金、経営能力および技術的能力を活用する設置方法で、これまで全国のさまざまな施設に導入されてきた。2013年現在、418の公共施設の設置に導入されている。事業実施に伴いさまざまな事業主体がコンソーシアム (共同企業体) を組み、コンソーシアム全体でひとつの事業計画を共有することによって、地域の主体間の連携・ネットワークの形成を図りやすい環境を確保することができる。

現在、この PFI 方式で整備された道の駅は「水の郷さわら」(千葉県)、「針 T・R・S」(テ・ラ・ス)(奈良県)、「ようか但馬蔵」(兵庫県)、「笠岡ベイファーム」(岡山県)、「いぶすき彩花菜館」(鹿児島県) の 5 駅であり、5 駅は全て上記のいずれかの交付金の適用を受けている。本研究では、「新たな公共」の実現として政府が行った道の駅への PFI 制度の導入の動きを、道の駅行政における地域主体の連携・ネットワーク形成促進政策として位置づけることにする。さらに、PFI 制度を導入せずに新交付金のみを受けた道の駅との比較を行うことによって、政府の内発的發展政策の効果をさらに詳しく検討することができるものと考ええる。つづいて、内発的發展政策の道の駅行政に対する効果を、アンケート結果をもとに計量的に分析し、政策が効果的に行われるための地域に必要な条件について検証する。

4 道の駅に対するアンケート調査をもとにした分析

4.1 売上高、入場者数からの検討

道の駅における内発的發展政策の効果を検討するために、全国の道の駅のうち、北海道ブロック (114)、北陸ブロック (72)、近畿ブロック (118) と、これらの地域ブロックには含まれていないが PFI 方式で整備された道の駅 (3) ⁷⁾ を加えた合計 307 駅 ⁸⁾ に対してアンケート調査を行った。このうち 94 の道の駅から回答を得た。

まず、新交付金の効果を示す指標として 2012 年度の売上高、入場者数に関して、回答をいただいた全ての道の駅と、新交付金 (「社会資本整備総合交付金」または「農山漁村活性化

図1 道の駅の売上高

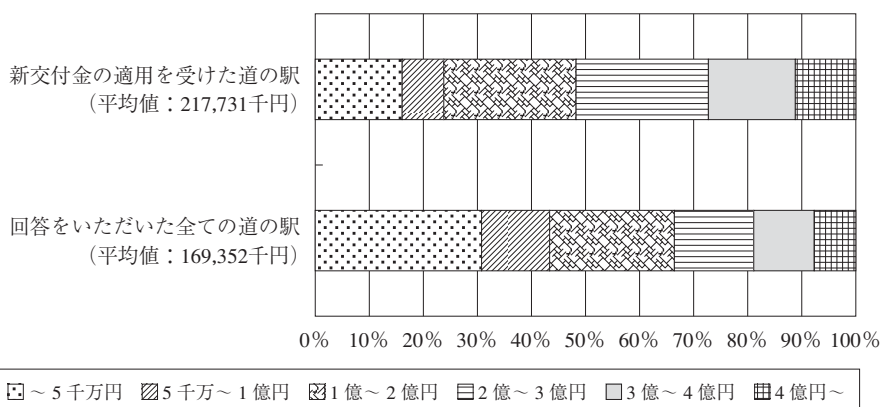
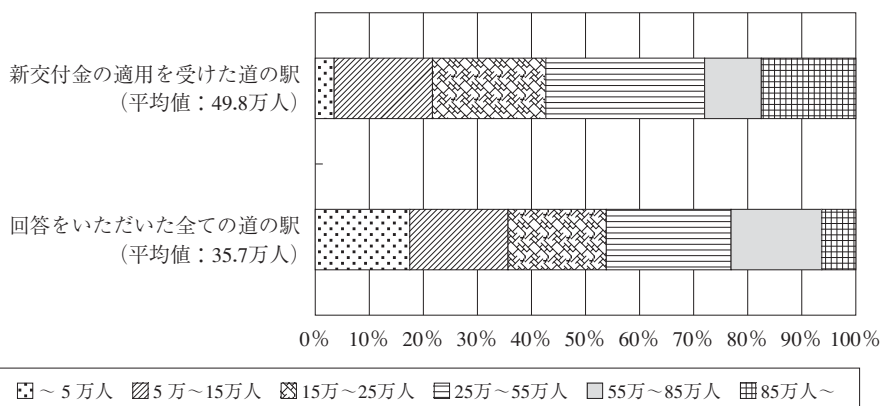


図2 道の駅の入場者数



プロジェクト支援交付金」を受けた道の駅とを比較した(図1, 図2)。

売上高に関しては、図1より、その平均値は回答をいただいた全ての道の駅(169,352千円)に比べて、新交付金の適用を受けた道の駅(217,731千円)の方が5千万円ほど高くなっていることが分かる。しかしながら、各金額帯でみると、最も低い金額帯(0～5千万円)に入る道の駅の比率が低下していることを除けば、他の金額帯での変化はあまり認められなかった。つづいて入場者数に関しても同様に、やはり平均値では回答をいただいた全ての道の駅(35.7万人)に比べて、新交付金の適用を受けた道の駅(49.8万人)の方が4万人ほど多くなっているが、これに関しても最も少ない指数帯(0～5万人)の比率が小さくなっているだけで、他の指数帯に関してはあまり違いがみられない(図2)。このように売上高、入場者数の数値比較からは、新交付金が道の駅の運営状況を押し上げたといえそうではあるが、新交付金が売上高に実際に寄与しているか否かを確定することはできなかった。そこで、

より具体的に道の駅の売上高に新交付金がどの程度寄与したかを検証するために、重回帰分析を用いて売上高を従属変数とした計量的分析を行った。

4.2 重回帰分析による寄与度の分析

分析モデルの設定に際して、まず道の駅の売上高に寄与する要因を、新交付金適用の有無を含めたつぎの4つの要因に要約した。

- ① 道の駅の規模。
- ② 新交付金適用の有無。
- ③ 地域主体間の連携・ネットワークの形成。
- ④ 地域の地域活性化のモチベーション。

これら①～④の要因をそれぞれ以下のような独立変数で表し、売上高 $Y_i (i=1, 2)$ を従属変数とした分析モデルをつぎのように設定した。

i) 回答をいただいた全ての道の駅に対する分析

$$Y_1 = f(NPL, SUB, PFI, NEV) \quad (1)$$

ii) 新交付金の適用を受けた道の駅に対する分析

$$Y_2 = f(NPL, PFI, NEV) \quad (2)$$

(従属変数)

Y_1 : 売上高 (円) (回答をいただいた全ての道の駅)

Y_2 : 売上高 (円) (新交付金の適用を受けた道の駅)

(独立変数)

NPL: 駐車場の駐車可能台数 (普通車台数 + 大型車台数 $\times 2$) (台) (要因①⁹⁾)

SUB: 新交付金の適用を受けた駅を 1, 受けていない駅を 0 とした変数 (要因②¹⁰⁾)

PFI: PFI 制度を導入した駅を 1, 導入していない駅を 0 とした変数 (要因③)

NEV: 平成24年度に行われたイベントの実施回数 (回) (要因④)

上記の式を用いて重回帰分析を行った。各独立変数の寄与度をみるために偏回帰係数とともに標準偏回帰係数を示した。その結果を表2に示す。式(1)の結果によると、各説明変数のT値から4変数のうち駐車場の規模、PFI制度導入の有無、イベント回数の変数は有意であり、これらが売上高に寄与していることが分かる。標準偏回帰係数の大きさから売上高に最も寄与している変数は、駐車場の規模で、ついでイベント実施回数となっていることが示された。しかし主題である新交付金の適用の有無を表す変数に関しては、T値の大きさから、係数推定値は有意とはならず、売上高に対する寄与は低いという結果を得た。このことから、主題である新交付金の売上高に対する直接的な影響は大きくないことが分かった。売上高に

表2 重回帰分析の結果

1) 回答をいただいた全ての道の駅に対する分析結果

従属変数: Y_1

独立変数名	偏回帰係数	標準偏回帰係数	T 値	判定
NPL	837.37	0.48	5.19	[**]
SUB	83582.37	0.16	1.48	[]
PFI	210909.96	0.24	2.25	[*]
NEV	10775.66	0.46	5.24	[**]
定数項	-68473.56		-1.09	
決定係数	$R^2=0.5517$			

2) 新交付金の適用を受けた道の駅に対する分析結果

従属変数: Y_2

独立変数名	偏回帰係数	標準偏回帰係数	T 値	判定
NPL	508.25	0.35	2.30	[*]
PFI	148338.56	0.32	2.08	[*]
NEV	11135.05	0.60	3.86	[**]
定数項	65309.06		1.55	
決定係数	$R^2=0.6105$			

注: **は有意水準0.01, *は有意水準0.05で有意であることを示す。

は、駐車場の規模以外では、交付金適用の有無よりも、地域の主体間での連携・ネットワークの形成を図るという③の要因と地元の主体が主導となってイベントを開催して地域振興に取り組むという④の要因の方が影響が大きいといえる。新交付金は、これらの条件が整った運営環境の中ではじめてその効果を発揮するものであると思われる。

つづいて新交付金の適用を受けた道の駅に関して検討する。式(2)の結果から、イベント実施回数の変数については有意水準1%で、駐車場規模とPFI制度導入の有無の変数については有意水準5%で、それぞれ帰無仮説を棄却でき、各係数推定値は有意であることが分かった。また、標準偏回帰係数の大きさから、売上高に対する寄与度はイベント実施回数、駐車場の規模の順に大きいことが分かった。駐車場規模よりもイベント実施回数に対する寄与度が大きいことから、回答をいただいた全ての道の駅に対する結果とは異なり、新交付金の適用を受けた道の駅の中では、地域の活性化に対するモチベーションを高めるという④の要因が、①の要因であるハード面の駐車場規模の大きさよりも寄与度が高いという結果となった。このことから、地元での活性化の取組に対するモチベーションが重要であるということが示唆されたといえる。

以上のアンケート結果の分析から、道の駅の売上高に対する新交付金の直接的な寄与度は高いとはいえず、新交付金制度の導入だけでは売上高を伸ばす効果は十分発揮し得ないといえる。もっとも、適用する事業計画に対して交付されるという新しい交付金の制度そのもの

は、資金の運用面で自由度が高く、内発的發展にもとづいた地元の創意工夫を活かせる仕組みになっていることは確かである。重要なのは交付を受けた道の駅自体の運営環境であり、運営する主体間で連携・ネットワークの形成が図られていることや、地元での活性化の強い意図・モチベーションが無ければ新交付金は効果的に活かされないことが裏付けられたといえる。

5 「ようか但馬蔵」と「いながわ」の事例分析

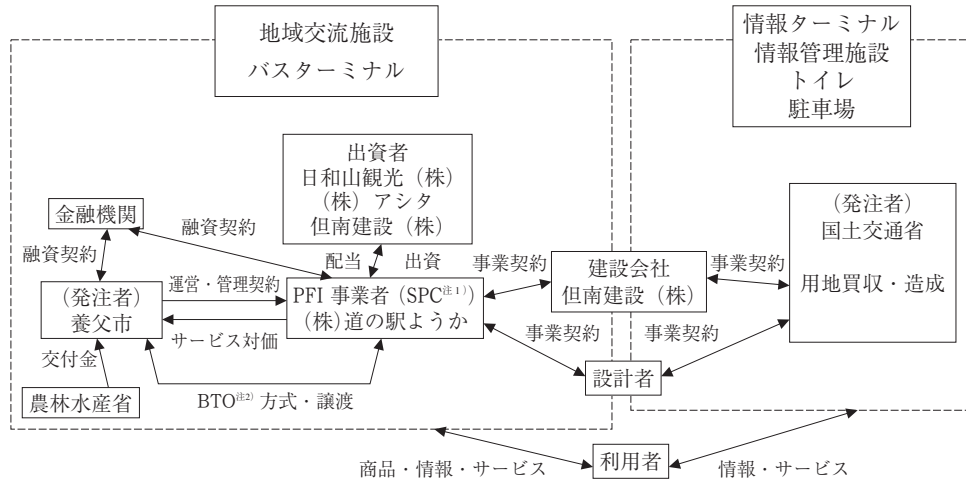
つづいて、新交付金を受けた道の駅の中で地域内の主体間の連携・ネットワークの形成が図られ、地域の活性化のモチベーションの高揚に成功して、交付金の効果を十分に発揮できている事例として、「ようか但馬蔵」と「いながわ」を取り上げ、事例分析を行う。両駅はともに農林水産省予算の「農山漁村活性化プロジェクト支援交付金」の適用を受けている。

5.1 「ようか但馬蔵」の事例

まず、「ようか但馬蔵」の事例について検討する。この道の駅のある養父市は、兵庫県北部の但馬地域の中央に位置し、人口約3万人、面積422km²である。同駅は、2007年3月に開設され、2012年度の年間売上高は約2億5千万円、入場者数は約90万人である。また、第3.3項で示したPFI制度を導入して設置された5駅のひとつに含まれる。PFI事業とは、先述したように公共施設の建設・維持管理・運営などを民間事業者の資金と経営能力、技術的能力を活用して、効率的かつ効果的に公共サービスを提供する方式である。民間企業のノウハウを建設計画から管理・運営全般にわたって取り入れることにより、国や地方公共団体の策定する計画よりも、施設建設の面での経費削減が図られ、より質の高いサービスを提供できることに利点があるとされる。

同駅が「農山漁村プロジェクト支援交付金」の効果を十分に発揮し、利用者にとって利便性が高く、売上高・入場者数ともに好調な数値を維持した人気の施設となっている要因として、PFI制度の導入が挙げられる。同駅にPFI制度を導入したことで、道の駅に関わる主体間の連携・ネットワークの形成が図られ、高い人気を得るようになったと思われる。同駅へのPFI制度の導入が決定されたのは、当初の整備計画が作成され、同交付金の適用が決まったあとのことである。同駅の設置方法は、駐車場、トイレなどは国土交通省、他の地域振興関連施設は市町村によって設置される「一体型」であるが、一般的な一体型よりも主体間の関係がやや複雑であった。すなわち、駐車場用地の一部は国有地、施設建物建設予定地は養父市の市有地となっていて、設置主体だけでなく敷地の所有主体までもが単一ではなかった。そのため、この敷地の所有主体が複数であることが整備計画に温度差を生じさせ、施設利用者の利便性を損なわせることにつながりかねないという意見が市議会では取り上げられた。

図3 「ようか但馬蔵」の事業の仕組み



資料：道の駅「ようか但馬蔵」資料より作成。

注1：SPC（Special Purpose Company：特別目的会社）とは、自治体とのサービス提供に関する契約を結ぶ事業主体を指す。

注2：BTO（Build Transfer Operate）方式とは、建設直後に施設を市に譲渡し、15年間の管理契約を結ぶ方式のことを指す。

この議論がきっかけで同事業に関わるさまざまな主体間の連携を強化するために、同駅にPFI制度が導入され、施設内の整備計画は統一したものに作り直された。

同駅のPFI事業による道の駅の設置・管理・運営に関する仕組みを図3に示す。設置主体である養父市は地域交流施設建設の発注を行い、その設計・建設はPFI事業者が請け負う仕組みがとられており、施設建設後に15年間にわたってPFI事業者は施設の管理・運営を養父市から請け負う。また、情報ターミナル（情報管理施設・トイレ・駐車場）に関しては、国土交通省が用地買収を行うが、用地の造成・整備、トイレなどの建設を地域交流施設の請負業者と同様の建設・設計会社に発注することで、施設全体の統一性が図られる仕組みになっている。このようにして「ようか但馬蔵」は、PFI制度の導入によって一体型の道の駅の整備・運営で起こりがちな主体間の意志疎通の不備からくる経営の非効率を回避することができ、施設内主体間の緊密な連携・ネットワークの形成が図れる運営環境が整えられたといえる。

また、PFI事業者による運営によって、民間企業のノウハウが取り入れられたことにより、道の駅内の主体間だけでなく、道の駅と地元の生産者や企業との連携も図られるようになった。例えば農産物直売所に関しては、施設の開設前から運営主体の道の駅担当者が、養父市内の農家を1軒1軒訪問して、道の駅への出荷の要請を行った。このつながりは現在でも続いており、直売所への同品目の生産物出荷の集中を避けるために、担当者が1軒1軒の農家に生産品目や出荷時期に関する要望を聞き取りに出向き、直売所全体での品揃えの調整を行っ

ている。さらに道の駅は地域振興の拠点であるという考え方から、出荷要請はできるだけ道の駅に近い農家を優先することになっている。現在、直売所の出荷組織「但馬蔵人の会」の登録会員数は、104個人、10グループであり、合計で150名以上の生産者が出荷している。このように生産者との話し合いやコミュニケーションを図ることによって、内発的發展の基本要素である地域主体間の連携・ネットワークの形成が図られ、その結果、直売所の開設初年度（2007年度）売上高は、目標の約2,900万円を上回る約3,100万円に達し、現在に至るまで好調な実績を維持している。

さらに、システム面、生産基盤整備においても、生産者との連携が図られるような体制が整えられている。まず、生産者は直売所の販売状況を常に携帯電話で確認し、商品を随時補充できるようなシステムが導入されている。このことで、他の道の駅の直売所に多くみられるような、午後には品薄となるという問題を解消することができ、入場者数の増加につながっている。さらに直売所に積極的に出荷する生産者には、道の駅が生産基盤施設としてパイプハウスを整備している。この施設整備には、道の駅が適用を受けている「農山漁村プロジェクト支援交付金」の一部が使われている。現在、出荷組織内で合計19棟のパイプハウスが整備されており、冬場の品薄に対応する体制がとられている。このようにして運営される品揃え豊富な農産物直売所「野菜蔵」は、「ようか但馬蔵」の中で最も人気の高い施設となっている。

直売所以外にも、地元にある「とがやま温泉」をひいた足湯コーナーや地元産の新鮮野菜、特産の八鹿豚、蛇紋岩米などを使った多彩なメニューを提供しているレストランも完備され、休憩だけでなく楽しんで過ごせる施設が整っている。これは、「ようか但馬蔵」のPFI事業主体への出資会社である日和山観光（株）が地元で水族館「城之崎マリンワールド」を営んでいる民間企業であり、水族館の経営で重視しているエンターテインメント性や体験・観客参加型の経営ノウハウを道の駅の運営に取り入れていることによる。つまり同駅の場合、PFI制度によって取り入れられた民間企業の経営ノウハウは、消費者が参加できるいわば消費者と道の駅とのコミュニケーションも生み出しているといえる。

この事例分析から、「ようか但馬蔵」の場合、PFI制度は駅内の主体間の連携・ネットワークの形成を図るだけでなく、民間企業の経営ノウハウ・アイデアを取り入れることで、農産物直売所へのお荷生産者や消費者とのコミュニケーションを深める効果が得られているといえる。

5.2 「いながわ」の事例

つづいて「いながわ」の事例について検討する。同駅のある兵庫県猪名川町は北摂地域にあり、2010年度の人口は約3.2万人、面積は90.4km²である。同町は関西圏のベッドタウン

として、ここ数年人口増加率は年率2%台を維持しており、この数値は兵庫県内で首位の高さである。町内の農家は、糸寒天、しいたけ、そば等の特産品のほか、近郊都市へ出荷する野菜を栽培している。同駅はPFI制度を導入していないが、「ようか但馬蔵」と同様、「農山漁村活性化プロジェクト支援交付金」の適用を受け、その効果的な活用もあって、好調な売上高、入場者数を維持している。管理・運営は猪名川町、JA兵庫六甲、猪名川町商工会の出資によって設立された第3セクター（株）いながわフレッシュパークによって行われており、同駅の2012年度の売上高は約4億6千万円、入場者数は約71万人である。新交付金を受けた道の駅の2012年度の売上高平均値約2億1千万円、入場者数平均値約50万人（アンケート結果より算出）¹¹⁾に比べると、どちらの指標も極めて大きい数値であるといえる。同駅の特徴として、駅内で開催されるイベント回数が非常に多いことが挙げられる。2012年度の施設全体のまつりイベントと農産物直売所での試食・対面販売イベントの実施回数を合計すると、約40回にもおよぶ（表3）。とくに農産物直売所に関しては、これらのイベント実施は地域生産者と道の駅を訪れる消費者とのコミュニケーションを盛んにし、入場者数、売上高を伸ばすことに役立っている。試食・対面販売のイベントは、主にJA兵庫六甲野菜部会と加工品グループ「いなほの郷」によって企画・開催されている。この野菜の試食・対面販売は、月に1回開かれ、JA野菜部会の当番となった役員・生産者が実際に直売所で販売を行う。イベントの企画・運営は、AチームとBチームが交代で担当する。また、加工品の試食・販売は、10人の女性の生産者で構成される「いなほの郷」加工品グループが主催する。JA兵庫六甲の敷地に隣接する加工場「いなっこクラブ」で製造された白大豆みそ、黒大豆みそ、味みその3種類のみそは地元産の大豆を使用、その手作り感が好評である。そして毎日作られる巻き寿司、ちらし寿司は、午前中で売り切れるほどの人気商品となっている。土曜日の午前10時から行われるこれらのイベントは、利用客にとっても生産した農家の説明を受けることができ、また生産者にとっても消費者の意見を直接に聞けるといった、消費者と生産者との有効なコミュニケーションの機会となっている。

このようにイベントを頻繁に開催できるのは、先述したように管理・運営会社の（株）いながわフレッシュパークの出資会社にJA兵庫六甲が加わっており、直売所の出荷生産者であるJA兵庫六甲野菜部会に対する生産指導、講習会等を年間約10回も開催して常に生産者との意思疎通を図っていることによる。JA兵庫六甲は、道の駅における農産物直売所での生産物販売を出荷農家から受託し、それらの販売を（株）いながわフレッシュパークに委託するという役割を担っている。道の駅の農産物直売所への農産物の集出荷、販売を地元の農業協同組合が担当するというこの体制は、生産者にとっての出荷に対する安心感にもつながっており、生産者の生産に対するモチベーションを向上させているのではないかと、生産指導に当たっている営農指導員は話す。すなわち、道の駅への農産物の出荷から販売に至る

表3 「いながわ」での実施イベント（2012年度）

まつりイベント			対面販売・試食イベント		主催：JA 兵庫六甲
月	イベント名	主催	月	イベント名	担当
4	春まつり	道の駅 いながわ	5	イチゴの試食	野菜部会
5	木喰そばまつり	道の駅 いながわ		ボン菓子の試食	企画・運営Aチーム
6	わかばまつり	道の駅 いながわ	6	豆の試食	野菜部会
7	佐保姫まつり	道の駅 いながわ		豆のつかみどり	企画・運営Bチーム
8	夏まつり	道の駅 いながわ	7	夏野菜の試食	野菜部会
9	秋山味覚まつり	猪名川町観光協会		ミニトマトすくい	企画・運営Aチーム
10	さとっこ姫まつり	道の駅 いながわ		スイートコーンの試食	スイートコーン生産者
11	収穫祭	道の駅 いながわ	8	夏野菜の試食	野菜部会
12	秋まつり（いながわまつり）	道の駅 いながわ		小玉スイカ割り	企画・運営Bチーム
1	新そばまつり	JA 兵庫六甲		まくわ試食	企画・運営Bチーム
2	新春感謝祭	道の駅 いながわ		お盆用花の対面販売	花出荷グループ
3	いなぼうまつり	道の駅 いながわ		ブドウの試食	ブドウ生産者
4	やよいまつり	道の駅 いながわ	9	炭火焼試食	野菜部会
				焼きジャガイモ試食	企画・運営Aチーム
				お彼岸用花の対面販売	花出荷グループ
			10	枝豆の試食	野菜部会
				焼芋の試食	企画・運営Bチーム
			11	しいたけの試食	野菜部会
				千本引き	企画・運営Aチーム
			12	だいこんの試食	野菜部会
				もちつき	企画・運営Bチーム
				こんにゃくの対面販売	こんにゃく生産者
				太ねぎまつり	太ねぎ生産者
				お正月用花の対面販売	花出荷グループ
			1	加工品まつり	いな郷グループ
			2	加工品まつり	いな郷グループ
			3	加工品まつり	いな郷グループ

資料：道の駅「いながわ」資料と聞き取り調査から作成。

までの全過程に一貫して地元の農業協同組合が関わることによって、出荷する生産者にとっては営農指導を受けるだけではなく、道の駅に出荷する生産物の生産に対するモチベーションを高めることにもつながっていると思われる。

このようにして、農業協同組合が主導での地元生産者と道の駅を結ぶさまざまな取組は、生産者の地域活性化のモチベーションを高揚させることにつながり、「いながわ」は農産物直売所の売上高・入場者数を急速に増加させることに成功した。そのため旧施設では狭くなり、開設4年目の2004年には、新たな敷地に旧施設の2倍の規模の農産物直売所を猪名川町が新設することになった。そして旧施設は地域の特産品販売を行う地域農業情報センターに模様替えされた。このリニューアルによって、直売所の売上高と入場者数ともにさらに大幅に増加した。¹²⁾このリニューアル事業に「農山漁村活性化プロジェクト支援交付金」が使われている。また、この交付金は直売所の建物の他に、ソフト事業にも充当されている。このソフト事業は「生産者情報発信システム」と呼ばれるシステムで、道の駅内でのPOSシステムと直売所への農産物出荷者に対するメール配信システムとを統合し、生産者ごとに集計さ

れた売れ行き状況が、自動的に各生産者の携帯電話にメールで転送される仕組みになっている。以前は直売所の担当者が POS からの販売状況を集計するたびに毎回提示しなければならなかった。そして出荷者は提示された売れ行き状況を確認するために毎日、昼と夕方に直売所を訪れ、出荷数量を決める必要があった。システムの導入によってこのようなわずらわしさが解消され、相互の事務作業の効率化と経費削減につながったといわれる。さらに同システムは、メールの配信を1日3回まで自由に設定できることから、品薄傾向になる午後のお荷も可能になり販売機会を増やす結果となった。生産者がこの売れ行き状況を逐次確認できることも、生産者の生産・出荷へのモチベーションの向上につながっている。このシステム導入のようなソフト事業への交付金の充当は、地元の実情に合わせた資金配分を可能にした新交付金の制度を上手く利用して経営状況を向上させた好例であるといえる。

「いながわ」の事例では地元の農業協同組合が行う取組により、生産者が積極的に道の駅の運営に参加するようになった点が特徴的であるといえる。JA 兵庫六甲による多数回におよぶイベント実施は、地元生産者の地域活性化に対するモチベーションの向上を図ることにつながったといえる。以上の2つの事例から内発的發展政策による交付金制度がその効果を十分に発揮するためには、地域の主体間の連携・ネットワークの形成を図り、地元生産者の地域活性化のモチベーションを高揚させることが重要であるとの結論を得ることができた。

6 まとめと今後の課題

本研究は、行政による内発的發展論にもとづく政策の効果を、道の駅に対して新たに導入されるようになった2つの交付金制度に注目して、まず計量的に分析し、つづいて事例を挙げて検証したものである。計量分析から、道の駅の売上高には、PFI 制度の導入とイベント実施回数が多いことの影響が大きいという結果が得られた。この結果から、新交付金はその適用だけでは効果を十分に発揮させることは難しく、地域で効果的に活かされるためには地域主体間の連携・ネットワークの形成が図られていること、地元での活性化のモチベーションが高いことがより重要であるという示唆が得られた。

また事例分析に関しては、「ようか但馬蔵」では、PFI 制度の導入が地域の主体間の連携・ネットワークの形成を図る役割を果たしており、「いながわ」では、地元農業協同組合の主導で行われる、生産者の活性化のモチベーションを高揚させる取組が道の駅を拠点とした地域活性化の原動力となっていることが分かった。さらに、適用を受けた新交付金の用途について、「ようか但馬蔵」の場合は農家の生産基盤整備事業に、「いながわ」の場合にはソフト事業に割り当てるといったように、どちらの例においても、地元の実情に即してその利用範囲を拡大したところに特徴がある。

今回のアンケートは、道の駅代表者に対して行ったものであるが、回答が自治体統計課の

ような、道の駅とは関係のない部署から寄せられた事例や、複数の道の駅についてそれらを管理するひとつの自治体がまとめて回答をされる事例もみられた。これらの道の駅の売上高、入場者数は、ともに平均値を下回っていた。全国「道の駅」連絡会の菊池太一主幹などは、自治体では一定期間ごとに異動があり、設立時の担当者が別の部署に異動してしまい、詳しい情報が受け継がれないことが、地域活性化へのモチベーションを失わせているのではないかとその問題点を指摘する。これらの聞き取り調査による情報は、本研究のアンケート調査の分析結果と符合している。このような状況ではたとえ新設された交付金の適用を受けたとしても、その効果的な活用は望めないであろう。

今回の計量的分析によって、PFI 制度は新交付金を効果的に利用することにつながり、内発的發展政策に有効であることが明らかとなった。しかしながら、同制度は設立の際の制度である。PFI 制度以外でも新交付金制度等の内発的發展政策が機能的に活かされるような施策を考える必要がある。そのためには、「いながわ」の事例にみられるように、地元の農業協同組合のような主体がリーダーとなって、道の駅の運営に参加することが効果的であると思われる。また、農業協同組合のような主体が経営に関与していない道の駅では自治体の道の駅担当部署の主体を確立すること、すなわち担当部署が地域振興の中心的なリーダーとなり、地域主体が互いに連携し、ネットワークを形成するとともに、地域の活性化へのモチベーションを高めるような取組を行うことが重要であると思われる。内発的發展政策による地域振興を進めるための、地域連携のより一般的で効果的な手法を提案して、その検証を行うことを今後の課題としたい。

注

この研究をまとめるにあたり、国土交通省の山田雅義課長補佐には、道の駅行政の課題について、また、全国「道の駅」連絡会の菊池太一主幹、道21世紀新聞「人と道」松本順子代表理事には、地域に根ざした諸問題について、それぞれ有用なご意見、資料等を頂きました。そうして、多くの、地方自治体の道の駅担当者、道の駅の駅長殿には、アンケートにご協力頂きました。心からお礼申し上げます。

- 1) スウェーデンのタグ・ハマーショルド財団の国連経済特別総会報告「なにをなすべきか」による（鶴見・川田編（1989））。
- 2) 宮本（2007）、p. 295 による。また、「まちづくり特別対策事業」は「地方公共団体が広域行政機構等と連携して広域的な施設の整備・活用の調整を図りつつ、地域の実情に即して行う個性的で魅力あるまちづくり・地域づくりのための地方単独事業を推進するものである。」とあるように、施設や設備といったハード面に対する整備が中心であった。
- 3) United Nations Conference on Environment & Development (1992) による。
- 4) 堀切（2012）による。
- 5) 2009年に新設された地域活力基盤創造交付金においては、ハード面の基盤整備中心で、一括化

されていない各種補助金もまだ併用されていた。従前の各種補助金の例としては、交通円滑化事業、交通安全施設整備事業、住宅総合整備事業、まちづくり事業などがある。

- 6) とくに、「農山漁村活性化プロジェクト支援交付金」においては、全事業費の2割を目途に、関連社会資本整備事業および効果促進事業といったソフト事業として整備計画に盛り込むことが許されている。
- 7) 対象地域に含まれない「水の郷さわら」（千葉県）、「笠岡ベイファーム」（岡山県）、「いぶすき彩花菜館」（鹿児島県）の3駅も調査対象とした。
- 8) 質問項目は、問(1)駅名、問(2)設置年月、問(3)設置主体名、問(4)管理主体名、問(5)運営主体名、問(6)設立総事業費、問(7)整備方法（一体型、単独型）、問(8)社会資本整備総合交付金受給の有無、問(9)農山漁村活性化プロジェクト支援交付金受給の有無、問(10)駐車場の駐車可能台数（普通車、大型車）、問(11)年間売上高、問(12)年間来場者数、問(13)地元農産物・特産品販売施設設置の有無、問(14)年間維持管理費、問(15)年間イベント開催回数、問(16)期待する効果（8 択）である。
- 9) 道の駅の規模は、「一体型」の場合、国や都道府県の設置する駐車場の規模で比較されるため、全ての道の駅についてもこの考え方を適用した。
- 10) 多重共線性問題を回避するために、「社会資本整備総合交付金」または「農山漁村活性化プロジェクト支援交付金」を受けた道の駅をひとつの指標として扱った。
- 11) 第3セクター株式会社いながわフレッシュパークの資本金5,550万円の出資額内訳は、猪名川町が3,500万円、JA 兵庫六甲が2,000万円、猪名川町商工会が50万円である。
- 12) リニューアル前年度（2003年）の農産物直売センターの売上高約2億7,000万円、入場者数約39万人に対して、新設された農産物直売センターの初年度（2004年）の売上高は約3億1,000万円（前年度比14.8%増加）、入場者数は約50万人（前年度比26.7%増加）、旧施設からリニューアルされた地域農産物情報センターの売上高は約3,000万円、入場者数は約9万人であり、これらを合計すると売上高は約3億4,000万円（同27.2%増加）、入場者数は約59万人（同51.1%増加）に増加した。

参 考 文 献

- European Commission Expert Group on the Urban Environment “European Sustainable Cities Report” Brussels, 1996.
- United Nations Conference on Environment & Development “Agenda21” United Nations Sustainable Development, 1992.
- Vazquez-Barquero, Antonio “Endogenous Development: Networking, Innovation, Institutions and Cities” Routledge Studies in Developmental Economics, 2002.
- 遠藤宏一「地域政策論の今日的課題——内発的發展論に焦点をあてて——」『財政と公共政策』創刊号, 2003年, pp. 64-76.
- 岡田知弘『地域づくりの経済学入門 地域内再投資力論』自治体研究社, 2005年。
- 観光庁「観光基本法」衆議院ホームページ, 1993年 (http://www.shugiin.go.jp/itdb_housei.nsf/html/houritsu/04319630620107.htm, 2014年1月10日検索)。
- 観光庁「観光立国宣言」観光庁ホームページ, 2003年 (<http://www.mlit.go.jp/kankochokankorikkoku/>, 2014年1月10日検索)。

- 観光庁「観光立国推進基本法」観光庁ホームページ，2006年（<http://www.mlit.go.jp/kankocho/kankorikkoku/kihonhou.html>，2014年1月10日検索）。
- 観光庁「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」観光庁ホームページ，2013年（<http://www.mlit.go.jp/common/001000830.pdf>，2014年1月10日検索）。
- 観光庁観光産業課『地域再生のための観光業支援ハンドブック』観光庁，2012年。
- 衣笠智子・山口三十四・中川雅嗣「農家の都市農村交流への意識に関する計量的研究」『農林業問題研究』第190号，2013年，pp. 76-81。
- 国土交通省「社会資本整備総合交付金の概要」国土交通省ホームページ，2010年（<http://www.mlit.go.jp/common/001008751.pdf>，2014年1月10日検索）。
- 重森暁「持続可能社会と地域政策」『大阪経大論集』第54巻第2号，2003年，pp. 219-246。
- 地域活性化センター「『道の駅』を拠点とした地域活性化調査研究報告書」財団法人地域活性化センター，2012年。
- 鶴見和子・川田侃編『内発的發展論』東京大学出版会，1989年。
- 農林水産省「農山漁村活性化プロジェクト支援交付金の概説」農林水産省ホームページ，2013年（http://www.maff.go.jp/j/kasseika/pdf/k_gaisetv.pdf，2014年1月10日検索）。
- 福田隆之・赤羽貴・黒石匡昭・日本政策銀行PFIチーム『改正PFI法解説』東洋経済新報社，2011年。
- 保母武彦「農山村と都市の新しい連携を構築するために」『内発的發展論と日本の農山村』岩波書店，第5章，1996年，pp. 205-267。
- 堀切研一「内閣官房地域活性化伝道師 東京農業大学教授 木村俊昭さん モチベーションを高めてひとやまちを元気にする」『企業診断ニュース』同友館，2012年，pp. 3-6。
- 水野淳子「過疎地域における内発的發展の有効性に関する研究・北海道下川町を事例として」『農業経営研究』第25号，1999年，pp. 51-76。
- 宮崎猛『農村コミュニティビジネスとグリーン・ツーリズム』昭和堂，2011年。
- 宮本憲一『環境経済学』岩波書店，2007年。
- 山口三十四・小谷範人・田村禎英『おのみち経済今昔』尾道大学地域総合センター，2009年。
- 山下良平・星野敏・九鬼康彰「条件不利地域における内発的發展の要因と推進体制に関する研究——京都府舞鶴市杉山集落を事例として——」『農村計画学会誌』第28巻，2010年，pp. 375-380。
- 山本尚史『エコノミックガーデニング』新建新聞社，2010年。