



道の駅の歴史・理論・実証・政策に関する研究 ― 経済と防災に関する計量的分析―

松尾, 隆策

(Degree)

博士 (経済学)

(Date of Degree)

2018-03-25

(Date of Publication)

2020-03-25

(Resource Type)

doctoral thesis

(Report Number)

甲第7099号

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/D1007099>

※ 当コンテンツは神戸大学の学術成果です。無断複製・不正使用等を禁じます。著作権法で認められている範囲内で、適切にご利用ください。



論文内容の要旨

氏 名 松尾.隆策

専 攻 経済学

論文題目

道の駅の歴史・理論・実証・政策に関する研究
—経済と防災に関する計量的分析—

要 旨

道の駅の登録案内制度は1993年に始まった。2017年現在の登録数は、1117駅にまで増加し、広く国民に受け入れられる施設にまで成長した。道の駅は、制度発足時の休憩機能・情報発信機能・地域の連携機能という3つの基本機能に加え、経済的機能が有名である。さらに、防災機能、医療・福祉機能とその公益的機能が拡大するにつれて、観光立国推進政策、および地方創生政策の拠点施設として位置づけられ、地域における重要性は益々高まってきた。本論文の目的は、このような道の駅の経済的機能と公益的機能に関し、計量的手法を用いてその有効性を分析することである。

本論文は、序章、第1章から第6章、そして終章という構成である。まず、第1章において、道の駅の歴史的展開について述べた。そして、第2章では、道の駅に関する、経済理論、地域振興理論、計量経済学理論をまとめた。これらの歴史的側面と理論的側面からの解明を基にして、第3章から第6章では、計量分析を用いて道の駅の実証的分析を行った。そして終章では、得られたインプリケーションを述べた。とくに、第3章から第6章までの4つの実証分析から得られた政策的インプリケーションをまとめると、つぎようになる。

第3章では、「PFIによる道の駅経営と地域振興」として、PFI(民間資金等活用事業)で設立された道の駅に注目し、アンケート結果から売上高、駐車数、入場者数、イベント数等を同時方程式モデルを用いて分析し、各PFI道の駅の資料、聞き取り調査等からPFIでの道の駅が成功する場合の政策的要因分析を行った。特にPFIによって設立された道の駅に関する分析により、①売上高は、入場者数が大きくなれば増加する。②入場者数は、総事業費が大きくなると増加する。③総事業費は、イベント数が多くなると増大する等が明らかとなった。

第4章では、「新交付金による道の駅と地域振興」として、道の駅設立に適用できる新たに設けられた交付金(農山漁村活性化プロジェクト支援交付金および社会資本整備総合交付金)に注目し、同時方程式モデルにより推定し、売上高増の要因分析を行った。新交付金を受領した道の駅に関する分析により、①イベント数は、売上高が増えれば増加する。②売上高は、駐車数が多くなると増加し、逆に、駐車数は、売上高が増えれば多くなるというループ関係にある。③入場者数は、イベント数が多くなれば増加する。④温泉施設の道の駅は、売上高も増加させる。⑤管理費と入場者数は互いを増大させるループ関係になっていること等が分かった。

すなわち、どちらの分析からも、道の駅の売上高はイベント数、入場者数、駐車数、総事業費等と相互依存的であることが分かった。両分析から得られた

結果を総合的に見ることにより、次のようなファクト・ファインディングズが得られた。すなわち、①イベント数は、総事業費を増やし(PFI)、入場者数を増やす(新交付金)こと。②売上高は、入場者数が増えれば増加し(PFI)、売上高が増加すれば、イベント数を多くするような経営が行われる(新交付金)ということ。③入場者数は、売上高増加の直接要因である(PFI)とともに、イベント数を多くすることによって増加させることができる(新交付金)という結果が得られた。そして、各分析のダミー変数の係数推定値から、④PFIでの道の駅は平均して、売上高を1億5460万円増加させる。⑤新交付金は売上高を1億467万4900円増加させているということが分かった。

さらに、PFIで設立された道の駅と新交付金を受領した道の駅ともに、総事業費が調査対象駅の中で際立っていなかったことも特筆に値する。これは、PFIの事業計画の方針が効率性を重視したものであること。さらに、新交付金を受領した駅が、売上高/総事業費比率と売上高/管理費比率は高いが、管理費や総事業費の額自体は大きいとはいえないという計測結果と符合する。同時に、PFIの道の駅、新交付金を受領した道の駅ともに、他の道の駅よりも売上高が大きく、どちらの駅も、イベントを多く行っているという結果が得られた。これらのことから、売上高を増やす経営を行うためには、総事業費、管理費額を過度に増大させずに、PFIや新交付金等の地元の創意工夫が活かされる手法により、経営を効率的に行うことが重要であると結論できる。

第5章では、「道の駅の防災機能に関する研究」として、道の駅の持つ代表的な公益的機能である防災機能に関しての分析を行った。道の駅の防災機能は、東日本大震災において、地域の災害復旧拠点として多大な機能を発揮した。防災アンケートからクラスター分析により道の駅を類型化し、各類型を売上高等の経営指標を説明変数としてプロビット分析を用いて検証した。道の駅の防災機能に関しては、①PFIでの道の駅が防災には非常に協力的であること。②イベントを多くする駅は、防災機能充実に協力的である。また、③防災意識が強い駅は、売上高、イベント数や入場者数が大きく、逆に、④売上高、総事業費、駐車数、イベント数や、PFIの道の駅は、防災意識も強いという計測結果が得られた。とくに、③と④の分析結果から、公益的機能である防災機能は、売上高、入場者数、イベント数等の指標と相互因果関係にあるということが分かった。

このような、道の駅の経済的機能と公益的機能の充実度の関係性の存在は、各道の駅に対する資料と聞き取り調査の結果からも裏付けられる。例えば①防災スコアが高いPFIの「ようか但馬蔵」、「笠岡ペイファーム」、「いぶすき」、「さわら」は、それぞれ、観光施設などと連繋したイベントの開催、1袋好き放題袋詰めセールや10周年祭りや駐車場での特売販売イベント、収穫祭、花火祭りイベント等が行われ、豊かな品揃えと、ロコミ、散らし等が大いに利用した集客方法等、経営の工夫を行い、経済的機能も高いこと。②総事業費が高く、施設が充実している道の駅は、売上高が大きいとともに、防災機能も充実していること等である。また、③温泉施設ダミー変数が有意な値となったという計測結果は、「ようか但馬蔵」の足湯、「いぶすき」の砂蒸温泉等、多様な機能を備えた道の駅、さらに、佐藤(1992)のいうような、魅力的な施設や娯楽を併設することが必要であるという主張を裏付けている。このように聞き取り調査の結果からも、道の駅の運営が上手く行く条件は、イベント等の各道の駅の創意工夫を活かした手法で経営され、さらに防災機能に代表される公益的機能も充実させるという計測結果が裏付けられた。

第6章では、「道の駅の地域に対する産業連関分析」として、道の駅の地域内での経済波及効果に関しての分析を行った。兵庫県道の駅を対象とし、農村地域として但馬地域、都市近郊地域として阪神地域、都市地域として神戸市地域を取り上げ、それぞれの地域に対する道の駅の経済波及効果、地域に及ぼす雇用の効果を分析し、各地域の比較を行った。得られた結果を要約すると次のようになる。①各地域の総合効果は、但馬地域が18億4972万円、阪神地

域が6億8582万円、神戸市地域が2億9710万円という結果が得られた。効果の大きさは、地域内に11駅がある但馬地域の金額が最も大きい。阪神地域の総合効果は、地域内に1駅であるにもかかわらず大きいことが特徴的である。②各地域の波及効果倍率は、但馬地域が1.49倍、阪神地域が1.55倍、神戸市地域が1.59倍という結果が得られた。3地域の中で、農村地域の波及効果倍率が最も低い理由として、都市と農村の産業連関の構造的違いが考えられる。すなわち、農村地域には都市ほど地域内に産業が存在しないために、地域の移輸入の額は、都市よりも大きいことによる。構造的要因を除けば、中山間地域における道の駅の経済波及効果は、数値以上であるといえる。③農産物のみの波及効果倍率は、但馬地域が1.62倍、阪神地域が1.61倍、神戸市地域が1.67倍であり、どの地域においても高いということが分かった。さらに、温泉施設のための波及効果倍率も、但馬地域で2.12倍という高い推計結果が得られた。このように、地域内供給を基本とする農産物と温泉施設の波及効果倍率が高いという結果が得られたことにより、地域内供給を重視するという道の駅の経営方針が、道の駅の地域に対する経済波及効果倍率を高めることにつながる。

④各地域の就業誘発者数と雇用誘発者数を合わせた雇用効果は、但馬地域が380人、阪神地域が321人、神戸市地域が98人という結果が得られた。農村地域である但馬地域に対する道の駅の雇用創出効果が最も大きい。但馬地域の総人口は、年平均約2000人の減少が続いていることを考慮すれば、道の駅の地域内での雇用創出効果は多大であるといえる。⑤阪神地域、神戸市地域等の都市近郊地域、都市地域に設置された道の駅は、農村地域よりも地元の消費者の来場を見込んだ野菜等の農産物販売中心の経営が行われている。京阪神という大消費地に近く、気軽に訪れることができるためであろう。1駅での売上高が大きいために、総合効果でも、但馬地域の香美町(4駅)や養父市(3駅)に相当する効果を上げている。道の駅は、基本的に地域内供給を基本方針としている。したがって、道の駅が、地方創生の拠点として、地域経済振興の中心的拠点としての効果を発揮するためには、農産物等の地域内供給中心の経営を行うことが重要である。地域内供給を高めるためには、地域内の出荷者による農産物の供給を増やすことや、地元の人材を雇用するという方針を基本としたレストラン、温泉、体験サービス等の対個人サービスの売り上げを増やすことが効果的であるいえよう。農産物重視の「但馬のまほろば」、温泉施設重視の「但馬楽座」、「神鍋高原」の地域内経済効果が大きいという結果は、このことを示唆している。

本章では、これまで行われていなかった実質地域単位の道の駅の経済波及効果の分析を行った。道の駅は、地域の拠点として期待されることから、経済的結びつきの強い実質地域における経済効果の分析で、道の駅本来の機能に則した地元に対する経済効果を検証することができた。そして、道の駅の基本方針である地域内供給が、地域における多大な効果を発揮しているということを実証する結果となった。

道の駅は、現在1117駅にまで急速に数を増加させており、観光立国推進と地方創生政策の拠点施設として、国の地域活性化政策の中心的施設に位置付けられている。本論文では、地域の創意工夫に委ねるという道の駅を拠点とした国の地域政策の有効性を、計量分析、産業連関分析により、客観的に示すことができた。なお、これらの実証分析には、全て実際の道の駅に対する調査による経済的データと、防災機能に関するデータを用いた。これら実際の道の駅データをを用いて、同時方程式モデル、順序プロビットモデル、プロビットモデル等の計量分析、さらに、産業連関分析を用いることで、道の駅の経済的機能と防災機能の客観的な実証分析結果が得られた。

道の駅の発足時の基本機能は、休憩機能、情報発信機能、地域の連携機能の3機能であった。これら3機能は、全て、地域に果たす公益的機能である。地方創生の拠点施設となり、託された公益的機能は、防災、医療、福祉、住民サ

ービス等、ますます拡大されつつある。今後も、道の駅の地域に果たす公益的機能は、より重要視されることになる。そして、現在、最も有名となった経済的機能は、道の駅がこれらの公益的機能を、経済主体として十分に発揮するための原動力となっているといえる。道の駅が、持続的に公益的機能を発揮するためには、経済主体としての機能の充実が不可欠である。本研究の経済的機能と公益的機能に関する分析結果から得られた多くの政策的インプリケーションは、独立した経済主体としての道の駅が、多大な公益的機能を最大限に発揮するための有効な指針を示すことにつながったと思われる。

一般的に、公益的機能を果たす公共施設は、投入される公的資金によって運営されるということが基本であった。しかし、公的資金による運営では、持続性に疑問が残ることも指摘されてきた。この問題を解決する一つの方策として考えられたのが、地方創生政策であるとされる。本研究で、地方創生政策の推進拠点としての道の駅の分析で、PFIや新交付金の道の駅の発展可能性を実証できたことにより、公的資金の裁量を地域に委ねることの有効性を実証できた。さらに、道の駅における防災機能の分析において、売上高、総事業費、駐車数、イベント数や、PFIの道の駅は、防災意識も強い。また逆に、防災意識が強い駅は、売上高、イベント数や入場者数が大きいという計測結果が得られた。すなわち、経済的機能が高い道の駅ほど防災機能が充実し、防災機能が充実している道の駅ほど経済的機能が高いという相互の因果関係が得られた。さらに、産業連関分析により、道の駅の地域に対する経済効果を見ることができた。これらの結果から、公的資金のみに頼らず、経済的に独立し、持続的に公益的効果を発揮するという道の駅政策の有効性を実証することができたものと思われる。本研究による分析で、このような各地域の裁量に任せた政策は、持続的に地域を活性化するものであり、今後の政策方針として十分に期待できると確信するものである。

指導教員

秋望 智子

論文：道の駅の歴史・理論・実証・政策に関する研究—経済と防災に関する計量的分析—

論文内容の要旨

道の駅の登録案内制度は1993年に始まった。2017年現在の登録数は、1117駅にまで増加し、広く国民に受け入れられる施設にまで成長した。道の駅は、制度発足時の休憩機能・情報発信機能・地域の連携機能という3つの基本機能に加え、経済的機能が有名である。さらに、観光立国推進政策および地方創生政策の拠点施設として位置づけられ、防災機能、医療・福祉機能等の公益的機能が拡大するにつれて、地域における重要性は益々高まってきている。本論文の目的は、このような道の駅の経済的機能と代表的な公益的機能である防災機能に関し、計量的手法を用いてその有効性を分析することである。

本論文は、序章、第1章から第6章、そして終章の計8章で構成されている。まず、第1章において、道の駅の歴史的展開について述べた。そして、第2章では、道の駅に関する、経済理論、地域振興理論、計量的理論をまとめた。これらの歴史的側面と理論的側面からの解明を基にして、第3章から第6章では、計量的分析を用いて道の駅の実証分析を行った。そして終章では、特に第3章から第6章で行った実証分析結果から得られた政策的インプリケーションをまとめた。

実証分析として、まず第3章と第4章で、道の駅の経済的機能に関して、売上高向上に対する要因分析を行った。道の駅は、公共施設でありながら、それ自体が経済主体として、地域の創意工夫を取り入れた手法で運営され、駅ごとに経営方針が異なるという特徴を持つ。第3章では、PFI制度の適用を受けた道の駅を分析対象とした。同制度は、公共施設の設置、運営を民間主導で行うという画期的な制度である。そして、第4章では、新交付金を受領した道の駅を対象として分析を行った。同交付金は、その利用用途を地元の裁量に委ねるという新しい手法の交付金制度である。よって、どちらの制度も、地域の創意工夫を最大限に活用するという道の駅の特徴をよくあらわしている制度といえる。これらの分析によって、これまでの道の駅の経営向上に関する政策効果を数値により明らかにすることができた。何よりも重要なことは、同時方程式による分析から、具体的な道の駅の経済的機能向上を促す各要因に対する弾力性が、実際に全て求められたことである。道の駅の売上高向上において、例えば総事業費を1%増加させれば、売上高が何%増加するかという効果は、弾力性から得られる。記載された各項目(説明変数)の各内生変数への弾力性が分かることにより、同時方程式から得られた変数相互の因果関係だけでなく、その効果の度合いまで明らかにすることができた。

第3章では、「PFIによる道の駅経営と地域振興」として、PFI(民間資金等活用事業)で設立された道の駅に注目し、アンケート結果から売上高、駐車数、入場者数、イベント数等の要因間の関係を、同時方程式モデルにより分析し、各PFI道の駅の資料、聞き取り調査等からPFIでの道の駅が成功する場合の政策的要因分析を行った。特にPFIによって設立された道の駅に関する分析により、①売上高は、入場者数が大きくなれば増加する。②入場者数は、総事業費が大きくなると増加する。③総事業費は、イベント数が多くなると増大する等が明らかとなった。そして、具体的な弾力性を提示すると、売上高が1%増加するとイベント数が1.31%増加、イベント数が1%増加すると総事業費が0.37%増加、総事業費の1%の増加に対して入場者数が2.67%増加、入場者数が1%増加すると売上高が0.16%増加する等の推計結果が得られた。さらに、方程式におけるPFIのダミー変数の係数推定値から、PFIの駅は、売上高を1億2637万円増加させるという実際の数値が

推計された。

第4章では、「新交付金による道の駅と地域振興」として、道の駅設立に適用できる新たに設けられた交付金(農山漁村活性化プロジェクト支援交付金および社会資本整備総合交付金)に着目し、同時方程式モデルにより推定し、売上高増の要因分析を行った。新交付金を受領した道の駅に関する分析により、①イベント数は、売上高が増えれば増加する。②売上高は、駐車数が多くなると増加し、逆に、駐車数は、売上高が増えれば多くなるというループ関係にある。③入場者数は、イベント数が多くなれば増加する。④温泉施設の道の駅は、売上高も増加させる。⑤管理費と入場者数は互いを増大させるループ関係になっていること等が明らかとなった。具体的には、駐車数が1%増加すると売上高1.06%増加、売上高1%増加すると駐車数が0.34%増加する等、実際の弾力性が得られた。さらに、ダミー変数の係数推定から、新交付金を受領した道の駅は、売上高1億467万円増加させるということも明らかとなった。

すなわち、どちらの分析からも、道の駅の売上高はイベント数、入場者数、駐車数、総事業費等と相互依存적であることが分かった。両分析から得られた結果を総合的に見ることで、次のようなファクト・ファインディングズが得られた。すなわち、①イベント数は、総事業費を増やし(PFI)、入場者数を増やす(新交付金)。②売上高は、入場者数が増えれば増加し(PFI)、売上高が増加すればイベント数を多くする(新交付金)のような経営が行われる。③入場者数は、売上高増加の直接要因である(PFI)とともに、イベント数を多くすることによって増加させる(新交付金)という結果が得られた。そして、各分析のダミー変数の係数推定値から、④PFIでの道の駅は平均して、売上高を1億5460万円増加させる。⑤新交付金は売上高を1億467万4900円増加させているということが分かった。

さらに、PFIで設立された道の駅と新交付金を受領した道の駅ともに、総事業費が調査対象駅の中で際立っていなかったことも特筆に値する。これは、PFIの事業計画の方針が効率性を重視したものであること。さらに、新交付金を受領した駅が、売上高/総事業費比率と売上高/管理費比率は高いが、管理費や総事業費の金額自体は大きいとはいえないという計測結果と符合する。同時に、PFIの道の駅、新交付金を受領した道の駅ともに、他の道の駅よりも売上高が大きく、どちらの駅も、イベントを多く行っているという結果が得られた。これらのことから、売上高を増やす経営を行うためには、総事業費、管理費額を過度に増大させずに、PFIや新交付金等の地元の創意工夫が活かされる手法により、経営を効率的に行うことが重要であると結論できる。

第5章では、「道の駅の防災機能に関する研究」として、道の駅の持つ代表的な公益的機能である防災機能に関しての分析を行った。道の駅の防災機能は、東日本大震災において、地域の災害復旧拠点として多大な機能を発揮した。まず、防災アンケートからクラスター分析により道の駅を4類型化し、各類型と売上高等の経営指標との関係を説明変数としてプロビット分析、順序プロビット分析を用いて検証した。道の駅の防災機能に関しては、①PFIでの道の駅が防災には非常に協力的であること。②イベントを多く行う駅は、防災機能の充実に協力的である。また、③防災意識が強い駅は、売上高、イベント数や入場者数が大きく、逆に、④売上高、総事業費、駐車数、イベント数や、PFIの道の駅は、防災意識も強いという計測結果が得られた。特に、③と④の分析結果から、公益的機能である防災機能は、売上高、入場者数、イベント数等の指標と相互因果関係にあるということが明らかとなった。

このような、道の駅の経済的機能と公益的機能の充実度の関係性の存在は、各道の駅に対する資料と聞き取り調査の結果からも裏付けられる。例えば、①防災スコアが高いPFIで設立された道の駅は、観光施設などと連携したイベントや収穫祭、花火祭りイベント等が行われ、豊かな品揃えと、ロコミ、散らし等を大いに利用した集客方法等、経営の工夫を行い、経済的機能も高い。②総

事業費が高く、施設が充実している道の駅は、売上高が大きいとともに、防災機能も充実している。また、③温泉施設ダミー変数が有意となったという計測結果は、「ようか但馬蔵」の足湯、「いぶすき」の砂蒸温泉等多様な機能を備えた道の駅の経営が上手く行っていること、さらに利用者に魅力的なサービスが重要であるという主張（佐藤(1992)）を裏付けている。

第6章では、「道の駅の地域に対する産業連関分析」として、道の駅の地域内での経済波及効果に関しての分析を行った。分析結果は、つぎの6項目にまとめられる。①総合効果は、但馬地域(11駅)では18億4972万円、阪神地域(1駅)では6億8582万円、神戸市地域(1駅)では2億9710万円と、3地域ともに道の駅は、地域経済の活性化に大きく寄与している。②各地域の波及効果倍率は、但馬地域は1.49倍、阪神地域は1.55倍、神戸市地域は1.59倍である。③道の駅の農水産物に関する波及効果倍率は、但馬地域1.62倍、阪神地域1.61倍、神戸市地域1.67倍と極めて高いことから、地域内供給を基本とする農水産物中心の経営方針は有効である。④各道の駅の経済波及倍率を、空間的・時間的な差異により「動学的」に分析すると、農水産物中心の経営で農村地域にある朝来市、養父市の駅では、第1次波及効果の段階では、自治体内の波及効果倍率が、地域内での倍率に比べて大きく、反対に、第2次効果の段階では、地域での倍率が自治体に対する倍率を上回る。さらに、農水産物中心の経営で都市近郊地域に位置する猪名川町の駅(「いながわ」)は、第1次から第2次波及効果に至るまで一貫して、地域に対する波及効果倍率が、町に対する倍率を上回る。⑤各地域の就業誘発者数と雇用誘発者数を合わせた雇用効果は、但馬地域が380人、阪神地域が321人、神戸市地域が98人である。⑥人件費の比率が高い温泉施設中心の「但馬楽座」のような道の駅の波及効果倍率が高いことから、道の駅の地元住民を雇用するという方針は有効である。

本論文で、「地域の創意工夫に委ねる」というコンセプトで運営される「道の駅」を拠点とした政府の地域政策の有効性を、弾力性、経済波及効果等の数値により客観的に示すことができたことは大きな成果であるといえる。実際には、中山間地域等の人口減少が問題とされる地域に設置された道の駅の中には、赤字経営が続き、毎年の赤字の補填を自治体の税金で補っている道の駅も少なくない。道の駅の公益的機能への期待が大きくなる中、「持続」と言う観点から見れば問題がある駅が少なからず存在することも事実である。本研究の経済的機能と公益的機能に関する分析結果から得られた多くの政策的インプリケーションは、独立した経済主体としての道の駅が、中産間地域のような条件不利地域においても、多大な公益的機能を、いかにすれば最大限に発揮できるかという課題に対する有効な指針を示すことにつながったと確信する。

論文審査の結果の要旨

本論文の貢献は主として次の諸点に認められる。

- (1) 道の駅の経営向上の要因分析を、同時方程式モデルにより検証した。推定結果から、要因間の因果関係と弾力性が示された。特に得られた弾力性により、例えば売上高の上昇に貢献する要因の強さが定量的に判明したことは、非常に大きな政策的インプリケーションである。
- (2) 各道の駅に対する聞き取り調査や資料から、道の駅の経営向上には、①明るく愛想の良い接客態度とトイレ等施設の清潔な管理が重要である。②観光施設などと連繋したイベントや対面販売等の各種イベントの開催が重要である。③豊かな品揃え、価格は自由に任せ、ロコミ、散らし等を利用すること。④民間事業者を経営主体とする。⑤道の駅の付帯施設を利用させ集客力を高めること等が重要であることがわかり、これらのことは、売上高がイベント数、入場者数、駐車数、総事業費等と相互因果関係にあるという計量分析結果と符合している。
- (3) 道の駅の売上高増加のためには、総事業費、管理費を過度に増大させるよりも、PFIや新交付金等による創意工夫を活かす効率的経営手法がより有効である。
- (4) 地域および市町に対する経済波及効果の産業連関分析から、道の駅が、地方創生の中心的拠点としての効果を発揮するためには、地域内供給を高める取り組みを一層進めることが重要である。

しかし、本論文にもなお次のような改善の望まれる点を指摘することができる。

- (1) 最近、道の駅の新機能(医療・福祉機能、住民サービス)の展開が始まっている。まだ資料不足であるが、これらの機能の効果を分析することが望まれる。
- (2) 道の駅に、子供や女性に喜ばれるような魅力的なサービス(文化・自然体験、観光農園、オーナー制等)を充実させ、利用者を増やせるような政策を考え、これに関する計量的分析を行うことが重要である。

しかし、これらは今後の研究に待てべきものであり、これを持って本論文の意義と貢献が損なわれるものではない。

以上を総合して、下記審査委員は一致して本論文の提出者が博士(経済学)の学位を授与されるに十分な資格をもつものと判定する。

平成30年3月7日

審査委員

主査 教授 衣笠 智子

副査 教授 松林 洋一

副査 教授 橋野 知子