

「道の駅」は、 農業・農村の活性化に 本当に寄与しているのか？

熊本大学 文学部 総合人間学科
教授 徳野 貞雄



元祖「道の駅」プロジェクト

私は「道の駅」を考えた人間である。ただし、全国に約950ある官製「道の駅」は、私の発想した元祖「道の駅」という概念に着想を得て国土交通省が転用したプロジェクトである。

元々、「道の駅」は、1988年に山口県阿東町の(有)船方総合農場において、日本で初めて具体的な「農の6次産業化」を事業ベースで展開しようとした「ミルクタウン構想」プロジェクトの中から生まれた農業・農村の活性化策である。元祖「道の駅」は本来固有名詞の事業名であった。しかし、船方総合農場では、土地買収ができず元祖「道の駅」は実現に至らなかった。その後、建設省(現国土交通省)が「道の駅」という用語に着目

し省の直轄事業化し、1993年に山口県阿武町等3か所で最初の官製「道の駅」プロジェクトとして開始した。

本来、農業・農村振興を意図して提案したのが私の提案した「道の駅」であるが、現在全国に整備されている官製「道の駅」は、農業・農村というよりも都会の人にとって便利な施設として機能している。そのため、農業活性化への直接的貢献は小さく、私自身は抵抗感を持つ。ただし、国民の8割を構成する都会人の利便性に貢献していることは事実である。

「道の駅」は地域活性化に 本当に寄与しているのか

確かに官製「道の駅」は、国民の多くの支持を受けている便利な施設であることは、私も認めている。しかし、元祖「道の駅」が、農業・農村を「農の6次産業化」によって再生していくための事業として構想した基本的課題は、官製「道の駅」によっては解決されていない。むしろ、ぼやかされてきたと考えている。

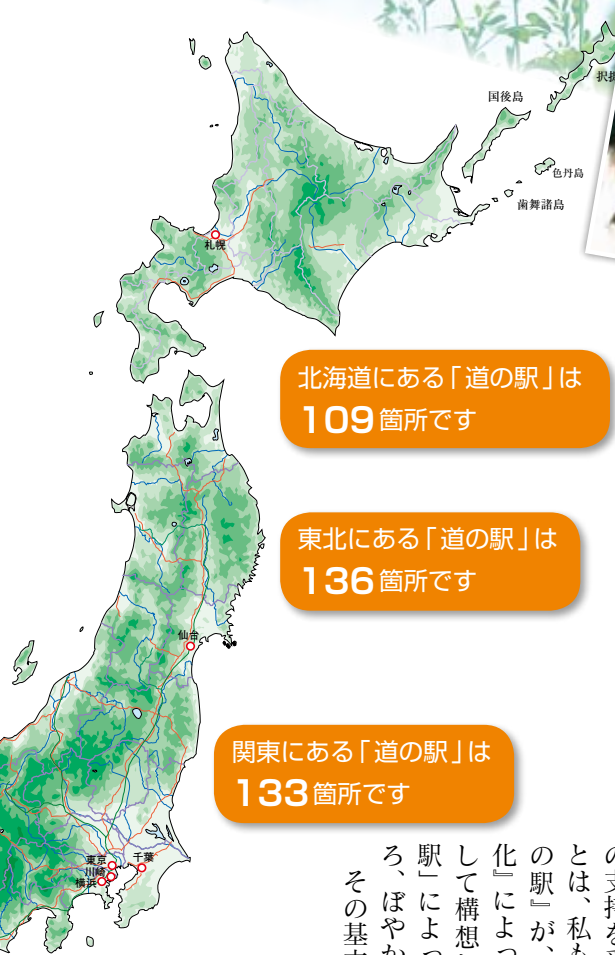
その基本的な要因は、「道の駅」が国交省の所轄であり、国民全体の福利を道路行政の中で考えていることは十分理解している。だから、

北海道にある「道の駅」は
109箇所です

東北にある「道の駅」は
136箇所です

関東にある「道の駅」は
133箇所です

中部にある「道の駅」は
110箇所です



「道の駅」の駐車場とトイレと道路交通情報案内は確かに国交省の直轄事業で賄われている。しかし、人々が「道の駅」の本体と認識している農産物の直販場やレストランの経営は、国交省は関わりがなく、地元自治体や農協およびその第3セクター、もしくは民間団体が農水省の補助事業を受けて建物を建設し運営している。ここに、ただ箱モノを建てるだけで、事業経営などに全く関与していない日本の行政施策の悪弊が如実に現れている。

官製「道の駅」は所轄が国交省、事業が農水省に分かれるだけになおさら夕チが悪い。この遠因は、農水省が全く「道の駅」に関心を示さなかった農水省のだからしなさにもあるが、その経営上の問題を現実的に検討していこう。

ダルマ落とし型経営とメッキ型商品

確かに、今まで捨てていたり、高齢者が作った農産物や地元の特産品を「道の駅」に出荷できる様になったという声を聞くこともあるが、そのほとんどは零細規模であり、小遣い銭程度の経済性しかないところが多い。さらに、生産・加工・流通・サービスの一貫経営という「農の6次産業化」を目指した元祖「道の駅」とは異なり、官製「道の駅」では生産、加工、流通、サービスの事業部門がバラバラに分割された「だるま落とし型経営」が圧倒的に多い。すなわち、農産物の出荷は

「道の駅」の要件

1. 24時間利用可能な無料で十分な容量の駐車場
2. 清潔なトイレ
3. 道路および地域に関する情報を提供できる案内所等 など

北陸にある「道の駅」は
70箇所です

近畿にある「道の駅」は
106箇所です

中国地方にある「道の駅」は
84箇所です

四国にある「道の駅」は
76箇所です

九州・沖縄にある「道の駅」は
112箇所です



地元農家の集荷組合でおこなわれ、加工は農協の女性部や生活改善グループの加工部会で別々に生産され、それぞれ20%程度のマージンを「道の駅」に支払っている。農業・加工部門での収益は非常に低いままである。

そして、販売所などの部門は第3セクターなどが運営し、その店長には農業・農村と全く関係のないスーパーの元販売課長が雇われて経営している。だから、「地産地消」とか「地元直産」などの旗がひらめいている販売コーナーには、他県で作られた商品や、時には中国産の加工食品も多く並べられている。そして、レストラン部門でも農家ではなく地元業者が経営し、「故郷料理」と銘を打ってはいるが、その食材は地元産よりも他の産地のものや輸入食材が非常に多い。「道の駅」＝「地産地消」、「農家の人た

ちの手作り」というイメージを利用した『メッキ型商品』の横行が見られる。しかし、このような状況に関して、国交省が所轄する「道の駅」運営協議会はほとんど関心を持っていないし、持とうともしないからである。すなわち、官製「道の駅」は、空間的には「生産＋加工＋流通＋サービス」集積空間であるが、経営的にはバラバラに運営されているからである。これが、最大の課題である。一貫的な経営能力と経営者を持たない「道の駅」は、地域に貢献しない。