

道の駅の立地変化と農産物出荷者の特徴 — 宇都宮市ろまんちっく村の事例 —

笠井大輔（岐阜県大野町立大野中学校）・谷 謙二（埼玉大学）

I はじめに

いわゆる「過疎地域」では長期にわたり人口が減少し、地域振興が課題とされてきた。さらに近年では、中山間部や平野部においても人口が減少するようになり、地域振興を必要とする地域はますます拡大している。しかし、現在では工業団地の誘致などかつての外来型の地域振興に期待することは難しくなっている。そこで 1970 年代から「内発的発展論」がいわれるようになり（宮本 1992, 保母 1996）、地域の資源を生かした、住民の主体的な意思にもとづく地域振興が強調されるようになった。地理学においても、内発的発展論を意識した地域振興に関する研究は関戸（1994）、筒井（1999）、中山（2000）、林（2007）など少なくない。

農山村地域での地域振興のためには、都市住民を引き込むことが重要であるが、そのためには具体的な交流の場が必要である。このような交流の場として、近年注目を集めているのが「道の駅」である。道の駅は国土交通省道路局によって 1993 年から登録が始められ、20 年経過した 2013 年には 1000 箇所を超えるまでに拡大した。道の駅の機能として休憩機能、情報発信機能、地域の連携機能の 3 つが掲げられているが、そのうち地域の連携機能が次第に重要な役割を果たすようになり、地域産業振興と交流拠点（松永 2012）として機能しつつある。

道の駅に着目した研究としては、まず個別の道の駅の事例についてその地域に与える役割や運営の特徴について述べたものがあげられる。関・酒本(2011)では、道の駅むなかた、ライスランド深川など 10 箇所の道の駅が取りあげられており、中澤(2012)では道の駅萩しーまーとの運営につい

て述べている。また、利用者へのアンケートを行った研究として、菊池・森田（1998）、三木・宮原（2009）などがある。小川・鈴木（2001）は北海道の道の駅における利用者アンケート調査から道の駅の類型化を行った。

一方、全国で既に 1000 を超える道の駅があるにもかかわらず、道の駅の立地に関する分析は少ない。熊野・目山（1994）は中心市街地や鉄道駅との関係から道の駅の立地パターンを分類した。山田・赤川（2012）は観光地域との近接性、市町村中心部との近接性などから、九州地方の道の駅の立地特性を分析した。こうした研究があるものの、全国的な道の駅の分布や、時間的な立地の変化についての研究はほとんどみられない。

また、道の駅の重要な構成要素として、農産物直売所があげられる。関・松永（2010）は、全国に大小 1 万箇所以上あるといわれる農産物直売所の中でも、市町村が設置し第三セクターなど地域の団体が運営するタイプの農産物直売所が道の駅に併設されるケースが増えており、新しい道の駅ほど直売所が主役の位置を占めるようになってきたと指摘している。こうした道の駅の農産物直売所に着目した研究も行われている。慶野・中村（2004）は、一般の農産物直売所の来訪者ではリピーターが多いのに対し、道の駅の農産物直売所ではフリー客も多いことを指摘した。松野・興梠（2006）は、全国の道の駅の農産物直売所にアンケート調査を行って農林家への影響を明らかにしている。堀野ほか（2012）は道の駅の農産物直売所来店者の居住地や意識などを調査している。直売所への出荷者に関する研究は少ないが、藤田ほか（2013）では、出荷者へのアンケート調査からその特徴を明らかにした。山本・湯沢（2012）も来訪者・出荷者に対するアンケート調査を分析

して地域振興への効果を検証している。

こうした道の駅の農産物直売所に関する研究があるものの、当該施設がどの程度の範囲の農家まで影響を与えているかについては、ほとんど言及されていない。農産物出荷者の分布や、距離による影響は、地域振興を考える上で重要である。なぜなら、道の駅自身の直接的な雇用創出効果は30人程度（慶野・中村 2004）と必ずしも大きくなく、地域に与える影響としては多数の農産物出荷者の存在が大きいと考えるからである。

これらを踏まえ、本研究では、まず道の駅の立地の特徴と、道の駅の展開に伴う立地の変化を全国レベルで明らかにする。次に、宇都宮市に位置する「道の駅うつのみや ろまんちっく村」の農産物直売所において出荷者にアンケート調査を行い、出荷者の特徴と道の駅が地域に与える影響を明らかにする。

Ⅱ 道の駅の拡大と立地の変化

1. 道の駅制度

1980年代まで、高速道路には24時間利用することのできるサービスエリアやパーキングエリアが整備されていたものの、一般国道には公的な休憩所がほとんど存在せず、レストランや売店を併設した民間のドライブインが休憩所の役目を担っていた。しかし、営業時間に限りがあるため24時間自由に利用できるものではなく、またドライブインの利用は実質的にレストランや売店の利用者に限られていた。

1990年、中国地域づくり交流会主催のシンポジウムで「鉄道に駅があるように道路に駅があってもいいのではないか」と提案されたのが道の駅の端緒とされる。当時建設省は「ながれ」を重視した道路整備から、快適な駐車・休憩のための「たまり」空間の整備を考えており、これを市町村の整備する地域振興施設と一体化した「道の駅」の整備が検討されることになった。その後山口県、岐阜県、栃木県での社会実験を経て、1993年の第11次道路整備5カ年計画に際して施策の1つに取り入れられ、道の駅の登録が始められた（「道の

駅」懇談会 1993; 目山・熊野 1994; 関・酒本 2011）。

国土交通省の『「道の駅」登録・案内要綱』によれば、道の駅とは「地域の創意工夫により道路利用者に快適な休憩と多様で質の高いサービスを提供する施設」とされ、登録には以下のような要件が必要である。①道の駅相互の機能分担の観点から適切な位置にある、②24時間利用可能な無料の駐車場・トイレ・情報提供施設を備える、③運営主体は市町村またはそれに代わりうる公的な団体であること。

道の駅の種別としては、道路管理者と市町村等で整備する「一体型」と、市町村等が単独で整備する「単独型」の2種類がある。一体型の場合は駐車場やトイレ、情報提供施設の整備を道路管理者が行うため、市町村は地域振興施設を負担すれば済むという利点がある。一方、既存の農産物直売所等の施設を道の駅として登録するような場合は単独型に相当する。道の駅に登録されることで、全国の道の駅の1つに位置づけられて市販の地図やカーナビ等へ掲載され、周辺道路にも案内標識が整備されるなど、知名度が高まって広域からの集客が見込めるようになるメリットがある。

2. 道の駅の拡大と立地

(1) 道の駅の増加と分布

ここではまず道の駅の増加の様子についてみていきたい。なお本研究においては、制度が開始された1993年から2012年までに登録された道の駅996箇所を対象とし、その間に登録から外された1箇所は対象としない。図1は、登録開始以降の道の駅登録数の推移を示している。1993年の最初の年には115箇所が登録されたが、これは登録開始以前から実験的に始められた道の駅が多かったためと考えられる。また、前述のように既存施設を道の駅に登録するケースも多いため、必ずしも登録年と開設年は一致しない。1993年以降は99年まで毎年80箇所程度登録されていたが、その後は毎年20～40箇所の登録で、増加のペースは緩やかになっている。図2は道の駅登録数の累積割合を地域別に示したものである。中国、四国地方で早く、九州・沖縄、関東地方で若干遅い傾向があるが、全国まんべんなく増加していった様

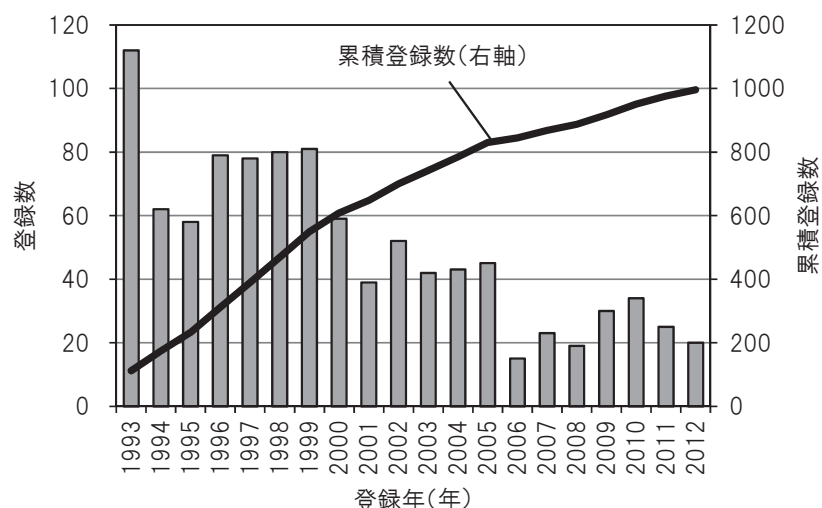


図1 道の駅登録数の推移

資料:国土交通省 Web サイトより作成

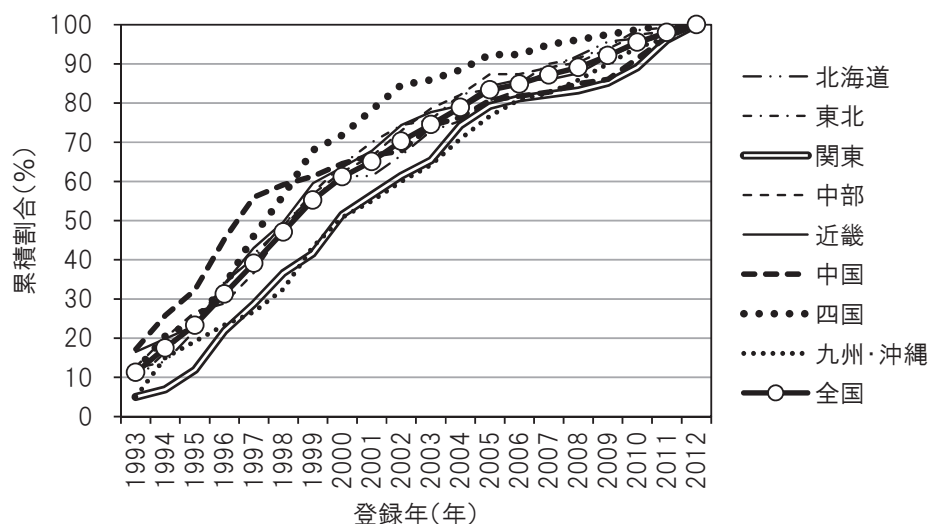


図2 地域別にみた道の駅登録数の累積割合

資料:国土交通省 Web サイトより作成

子が読み取れる。

図3は道の駅の分布を示したものである¹⁾。まず指摘できる点として、東京、大阪、名古屋をはじめとする大都市やその周辺には立地していない。実際、2010年国勢調査によるDID（人口集中地区）と道の駅の分布を比較したところ、DID内に立地する道の駅は、996箇所のうち24箇所に過ぎなかった。人口密集地域では交通量に見合った

駐車スペースを新しく確保することは困難で、24時間利用可能な大規模な施設を多数の近隣住民の理解を得て新設することも難しいと考えられる。

道の駅の間隔について、道の駅同士の最短距離を計測し、その平均値を地域ごとにまとめたものが表1である。全国では11.3kmが平均的な間隔であるが、関東、中部、近畿では比較的短い間隔

- 1) 道の駅の位置は「ジオコーディングと地図化」サイト (<http://ktgis.net/gcode/>)で行った。なお、道の駅「宇津ノ谷峠」は静岡市と藤枝市にそれぞれ施設があるが、便宜的に静岡市側の位置に代表させた。
- 2) DIDのデータは国土数値情報による。GISソフト「MANDARA」で集計を行った。



図3 道の駅の分布と登録時期

資料:国土交通省 Web サイトより作成

となっている。これらの地域では、大都市付近の立地はほとんどないが、その周辺では密に立地していることから、最近隣距離が小さくなっている。

また、図3からも読み取れるように、北海道と東北地方では16.3km、13.8kmと間隔が広い。

(2) 道の駅と市町村

地域ごとの分布の粗密については、市街化の程度の外に、道の駅の設置の制度的な理由からも検討が必要である。道の駅の国土交通省道路局への登録申請には、前述の要件①から、事前の道路管理者との協議とその推薦が必要である。そのため、

表 1 地域別にみた道の駅同士の平均最近隣距離

	平均最近隣 距離(km)
北海道	16.3
東北	13.8
関東	8.9
中部	9.5
近畿	9.5
四国	10.0
中国	11.2
九州	11.6
全国	11.3

注：各道の駅から最も近い道の駅との直線距離の平均値。佐渡島、奄美大島、福江島にある道の駅は計算から除外した。

短い距離間隔で道の駅が設置されることは少なくなる。地域振興という点からは、市町村が複数の道の駅を運営することは来客が分散するリスクを伴う。こうしたことから、道の駅は市町村ごとに1箇所との規制はないものの、大部分1箇所しか登録されてこなかった。

いわゆる「平成の大合併」で市町村の合併が急激に進む直前の2002年時点の市町村ごとの道の駅の設置状況をみると(表2a)、3,218市町村中、道の駅が1箇所の市町村は663で道の駅の設置自治体の大部分を占めていた。設置率では、全国平均で21.1%なのに対し、北海道では35.8%、東北では26.1%と、高くなっている。図3、表1では、西日本に比べて東北他方や北海道の道の駅の間隔が広いが、これは自治体の面積に影響されていると考えられる。

その後の市町村合併により、2012年では複数の道の駅を含む自治体は珍しくなくなった(表2b)。2002年末から2012年末まで道の駅は296箇所増

表 2 市町村ごとの道の駅設置数

a.2002 年末

	市町村数	道の駅 の数	道の駅設置数				設置率 (%)
			なし	1	2	3	
北海道	212	76	139	76	0	0	35.8
東北	399	104	295	104	0	0	26.1
関東	449	62	388	60	1	0	13.6
中部	667	167	507	154	5	1	24.0
近畿	392	90	309	77	5	1	21.2
中国	318	63	257	59	2	0	19.2
四国	212	66	149	61	1	1	29.7
九州・沖縄	569	72	497	72	0	0	12.7
全国	3,218	700	2,541	663	14	3	21.1

b.2012 年末

	市町村数	道の駅 の数	道の駅設置数								設置率 (%)	
			なし	1	2	3	4	5	6	7		8
北海道	179	114	79	92	11	0	0	0	0	0	0	57.5
東北	227	140	121	83	16	4	2	1	0	0	0	46.7
関東	295	101	219	63	7	4	1	0	0	0	1	25.8
中部	316	229	175	94	21	20	2	2	0	1	1	44.6
近畿	227	121	147	57	13	5	3	1	1	0	0	35.2
中国	107	93	52	31	17	4	1	1	0	1	0	51.4
四国	95	78	41	39	8	6	0	1	0	0	0	56.8
九州・沖縄	274	120	187	64	15	7	0	1	0	0	0	31.8
全国	1,720	996	1,021	523	108	50	9	7	1	2	2	40.8

注：設置率は市町村数に占める道の駅が1箇所以上の市町村の比率。

加したが、設置市町村数は 680 から 699 へと 19 市町村増加したに過ぎない。たとえば岐阜県高山市では、合併前の旧自治体の道の駅を引き継ぎ、8 箇所の道の駅が立地している。市町村合併や、その後の設置により、2012 年には全国の 40.8% の市町村に道の駅が設置されている。設置率が低い地域は、大都市周辺の関東、近畿地方、島嶼部を多く含む九州・沖縄である。北海道、中国、四国では設置率が 50% を超えているが、合併により市町村が広域化しているため、今後は複数の道の駅を持つ市町村も一般化するだろう³⁾。

3. 道の駅の立地の変化

道の駅制度の開始から 20 年経過したが、その間の立地の変化について検討する。その際、1999 年以降毎年の登録数が減少傾向であり（図 1）、1999 年に現行の道の駅の半数を超えたことから（図 2）、1999 年以前の 90 年代と、2000 年以降の 2000 年代とに分けて比較分析を行う。

立地の指標として、以下の 5 つの項目を取りあげた。①所在地の標高、②所在地付近の傾斜、③所在地から最寄りの高速道路インターチェンジ（IC）への距離⁴⁾、④所在地周辺 5km の人口、⑤施設の駐車台数⁵⁾。①②は周辺の地形条件を、③は都市とのアクセスの重視を、④は周辺地域の市街化の状況を示す⁶⁾。⑤は施設の規模を示す指標で、立地の指標ではないが、立地の変化と施設の規模との関連をみるために設定した。

表 3 は、①～⑤の指標と登録時期および地域ごとにクロス集計表を作成したものである。最寄り IC への距離を除き、各指標のカテゴリーは全国の数値の四分位を使用している。また、表 4 ではクロス表についてのカイ二乗値を示した。

表 4 からカイ二乗検定の結果で有意な項目を検討すると、全国については周辺 5km 人口、傾斜、最寄り IC への距離が登録時期と有意な関係を示

し、標高と駐車台数は有意でなかった。表 3 の全国について各指標をみると、周辺 5km 人口については、90 年代では 2,943 人未満が 160 箇所と最も多かったのに対し、2000 年代では 19,784 人以上が 140 箇所と最も多く、人口希薄な地域から比較的人口の多い地域へ立地が変化したことを示す。傾斜についてみると、90 年代では 7.9 度以上が 164 箇所と最も多かったが、2000 年代では 1.5 度未満が 129 箇所と最も多くなり、起伏の大きい山岳部から、平坦な平野部へと立地が変化したことを示す。最寄り IC への距離については、90 年代では 5km 以上離れた道の駅が 401 箇所（72.9%）を占めていたが、2000 年代では 290 箇所（65.0%）へと減少した。高速道路が通っていない市町村も多いので、IC 付近への立地が一般化したとまではいえないが、高速道路が通っている市町村では、IC の位置を意識して道の駅が設置されるようになったと考えられる。標高については、有意ではないものの、標高の高い地域への立地から、低い地域への立地が増える傾向がみられる。駐車台数については、90 年代と 2000 年代でほとんど変化はみられない。以上を簡単にまとめると、90 年代は人口希薄な山間部から道の駅の立地が進んだが、2000 年代には中山間地から平野部へと、より人口が多い、平坦な地域へと立地が変化し、いわば山から降りてきたといえる。

さらに表 3、4 から地域ごとの傾向を検討すると、強弱はあるものの前述した全国の場合と同様な傾向にある。中でも関東、中部、近畿地方では全国と類似した傾向が強い。全国レベルでは有意でなかった駐車台数については、東北地方と中国地方では有意な関係がみられ、どちらも 122 台以上の大規模な道の駅の立地が減少しており、道の駅は増加しているものの、必ずしも規模が拡大しているわけではないことがわかる。

図 4 は、関東地方と近畿地方について道の駅の

3) 千葉県南房総市では、合併前の 7 町村のうち 6 町村に 7 箇所の道の駅があったが、合併後の 2012 年に、それまで道の駅がなかった旧和田町の旧町役場に道の駅「和田浦 WAO!」が設置された。このように、合併後であっても合併前の市町村の枠組みを踏まえて道の駅が設置されることも少なくないと考えられる。

4) IC は 2013 年現在のもので、スマート IC も含む。

5) 駐車台数は国土交通省道の駅 Web サイトに掲載されている調査時のもので、大型車、普通車、身障者用を合わせた数。

6) それぞれ国土地理院、国土数値情報、国勢調査のデータを使用しており、各道の駅に関する集計は独自のプログラムを作成して行った。

表 3 道の駅の開設時期・地域別にみた特性

	道の駅登録 時期	計	標高				傾斜				最寄りICへの距離			周辺5km人口				駐車台数			
			17.1 m未 満	～92	～ 263	263m 以上	1.5度 未満	～3.9	～7.9	7.9度 以上	2km 未満	～5	5km 以上	2,943 人未 満	～ 7,441	～ 19,784	19,784 人以上	49台 未満	～77	～ 122	122 台以 上
全国	1993-99年	550	121	138	148	143	112	129	145	164	61	88	401	160	156	125	109	140	135	136	139
	2000-12年	446	127	112	101	106	129	124	107	86	66	90	290	89	93	124	140	99	116	118	113
	計	996	248	250	249	249	241	253	252	250	127	178	691	249	249	249	249	239	251	254	252
北海道	1993-99年	64	25	24	10	5	29	18	12	5	3	4	57	33	16	11	4	14	16	20	14
	2000-12年	50	16	14	14	6	23	15	12	0	7	8	35	21	17	5	7	11	11	16	12
	計	114	41	38	24	11	52	33	24	5	10	12	92	54	33	16	11	25	27	36	26
東北	1993-99年	80	19	22	25	14	25	23	22	10	11	15	54	20	23	23	14	16	19	15	30
	2000-12年	60	15	16	11	18	16	17	17	10	11	8	41	15	16	21	8	13	15	21	11
	計	140	34	38	36	32	41	40	39	20	22	23	95	35	39	44	22	29	34	36	41
関東	1993-99年	42	8	9	10	15	14	8	12	8	5	7	30	4	6	19	13	6	9	13	14
	2000-12年	59	14	18	14	13	30	19	4	6	9	14	36	3	3	19	34	6	12	17	24
	計	101	22	27	24	28	44	27	16	14	14	21	66	7	9	38	47	12	21	30	38
中部	1993-99年	130	18	20	30	62	19	20	32	59	15	25	90	38	33	27	32	28	34	37	31
	2000-12年	99	29	17	12	41	26	16	25	32	11	22	66	24	14	24	37	26	23	20	30
	計	229	47	37	42	103	45	36	57	91	26	47	156	62	47	51	69	54	57	57	61
近畿	1993-99年	72	6	22	30	14	7	14	17	34	9	15	48	25	20	10	17	33	16	12	11
	2000-12年	49	10	16	21	2	9	16	12	12	8	11	30	7	8	17	17	13	15	10	11
	計	121	16	38	51	16	16	30	29	46	17	26	78	32	28	27	34	46	31	22	22
中国	1993-99年	57	10	12	17	18	6	11	24	16	6	7	44	20	22	8	7	18	11	13	15
	2000-12年	36	10	10	5	11	4	11	14	7	9	9	18	6	12	8	10	7	17	5	7
	計	93	20	22	22	29	10	22	38	23	15	16	62	26	34	16	17	25	28	18	22
四国	1993-99年	53	20	10	16	7	6	13	9	25	8	10	35	12	17	12	12	17	14	12	10
	2000-12年	25	8	6	10	1	2	8	5	10	4	5	16	7	5	7	6	10	5	6	4
	計	78	28	16	26	8	8	21	14	35	12	15	51	19	22	19	18	27	19	18	14
九州・ 沖縄	1993-99年	52	15	19	10	8	6	22	17	7	4	5	43	8	19	15	10	8	16	14	14
	2000-12年	68	25	15	14	14	19	22	18	9	7	13	48	6	18	23	21	13	18	23	14
	計	120	40	34	24	22	25	44	35	16	11	18	91	14	37	38	31	21	34	37	28

注: カテゴリー分類は、最寄り IC への距離を除き、全国のデータの四分位による。

資料: 標高は道の駅所在地の標高を国土地理院の標高 API サービスを利用して取得、傾斜は国土数値情報の標高・傾斜度メッシュから、道の駅が含まれる 3 次メッシュの平均角度を取得、最寄り IC への距離は、国土数値情報の高速道路時系列データから得られる 2013 年のインターチェンジ(スマート IC を含む)との直線距離、周辺 5km 人口は、2010 年国勢調査による 3 次メッシュで、その中心が道の駅から 5km 以内に含まれるメッシュの人口を集計、駐車台数は国土交通省道の駅 Web サイトに掲載されている駐車台数。

表 4 クロス集計結果のカイニ乗値

	標高	傾斜	最寄りIC への距離	周辺5km 人口	駐車台数
全国	6.43	20.73 **	7.27 *	29.51 **	1.59
北海道	3.70	4.31	6.57 *	4.11	0.17
東北	4.60	0.67	1.07	0.86	7.89 *
関東	2.66	12.07 **	1.19	7.89 *	0.75
中部	10.82 *	6.32	0.31	7.32	3.14
近畿	8.47 *	7.67	0.47	13.19 **	4.71
中国	3.87	1.91	7.39 *	6.60	8.27 *
四国	2.27	0.82	0.03	1.29	0.69
九州	3.20	4.99	2.56	3.84	1.39

**は 1%水準で有意、*は 5%水準で有意。

登録時期と周辺 5km 人口を示したものである。関東地方では、90 年代には埼玉県西部や、栃木県北部、茨城県北部など山間部に多く立地していたが、2000 年代には中山間地や平野などの比較的人口の多い農村部に立地するようになったことが読

み取れる。しかし、大都市周辺の人口稠密な DID への立地はほとんどみられない。近畿地方はより顕著であり、90 年代は紀伊半島南部や兵庫県の山間部への立地が多かったことが読み取れる。

このような立地の変化の理由について考察す

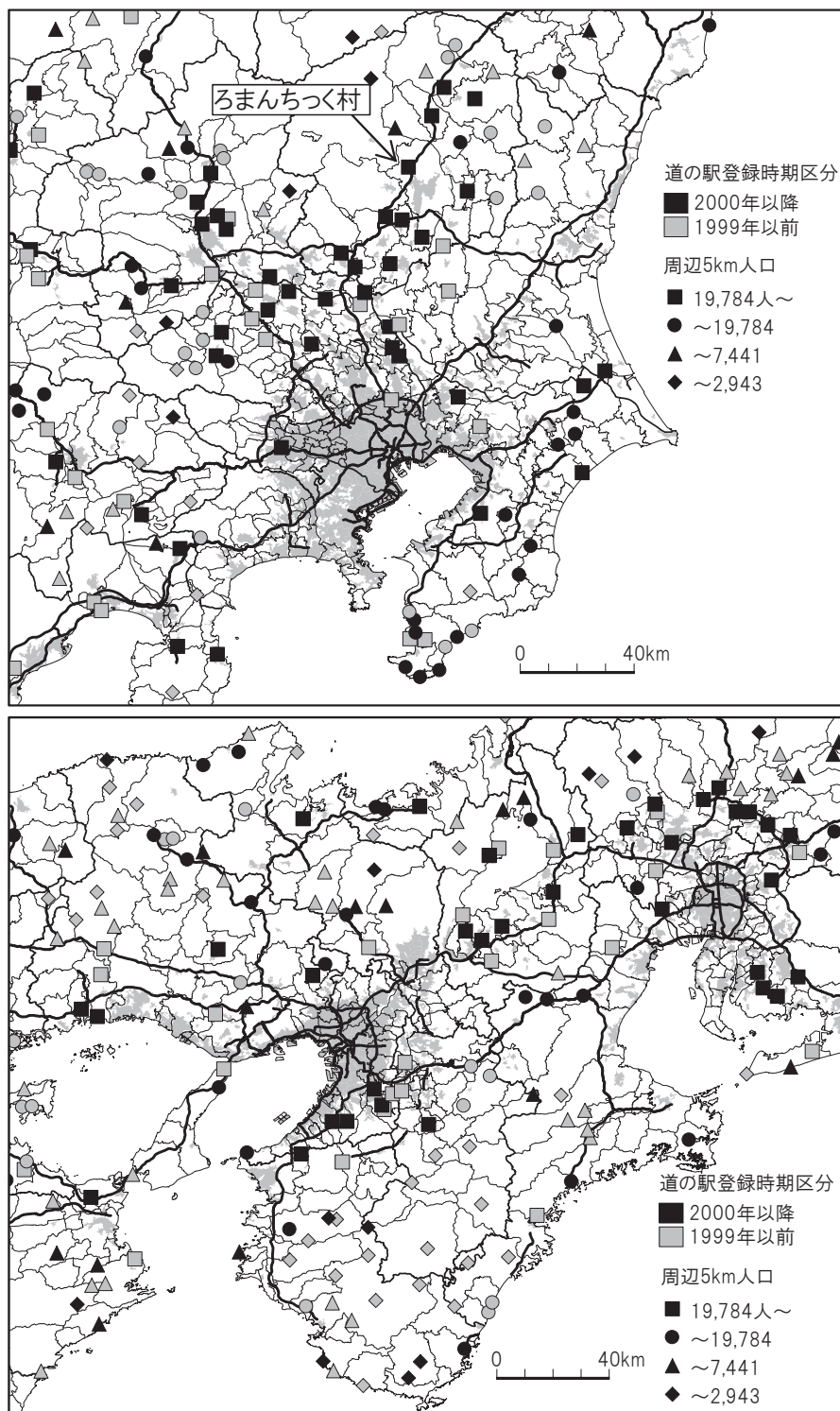


図4 関東地方・近畿地方における道の駅の登録時期と周辺5kmの人口

注:背景のグレーは2010年のDID、太線は2013年の高速道路を示す。
 資料:表1を参照。

ると、まず1990年代は携帯電話も普及しておらず、山間部ではコンビニエンスストアも普及していなかったため、道路での休憩機能が現在よりも

より重要であり、同時に、地域振興についても山間部の方がより喫緊の課題であったことがあげられるだろう。2000年代になると、前述したよう

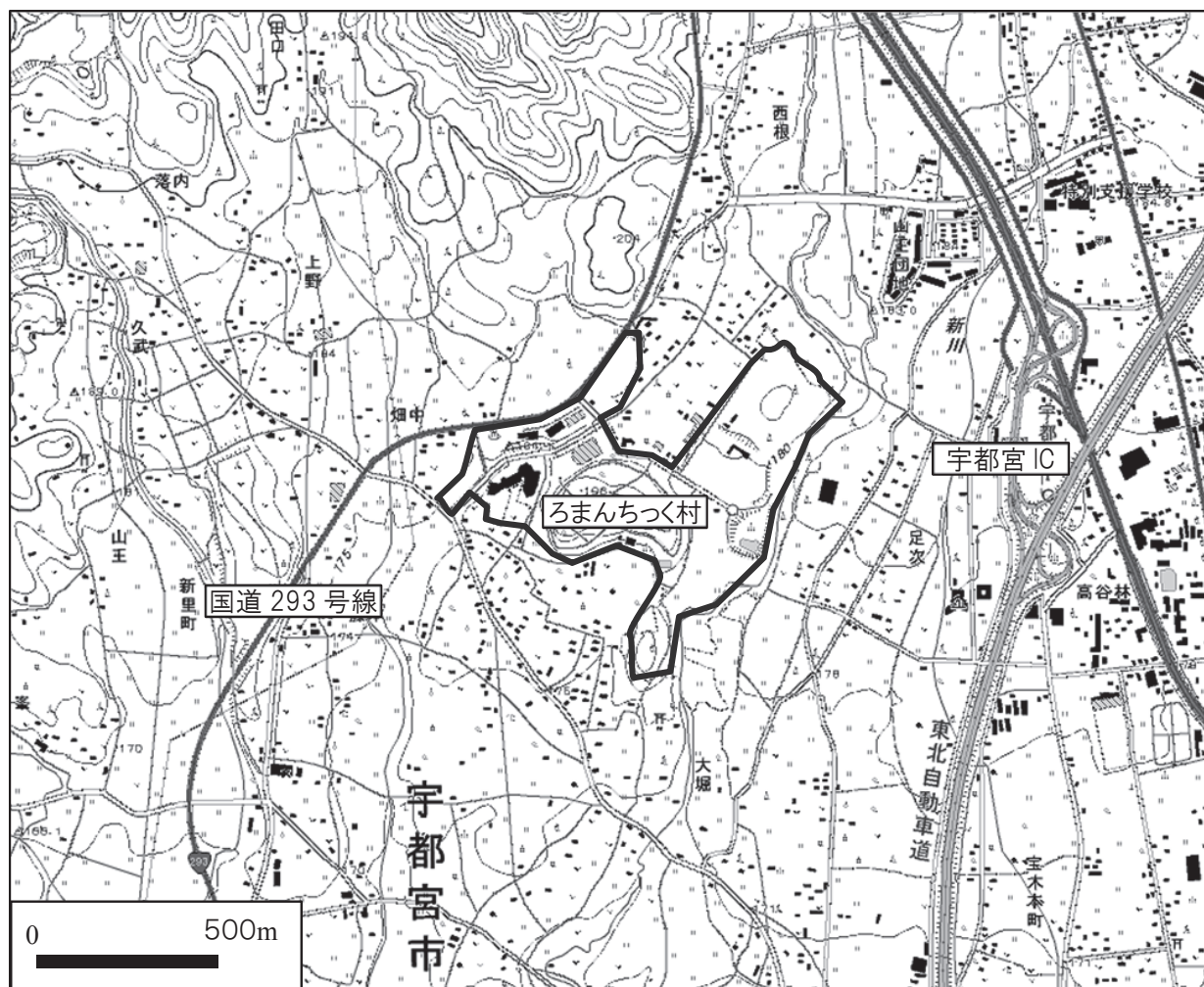


図 5 ろまんちっく村周辺図

資料: 地理院地図より作成。

に道の駅は 1 自治体に 1 箇所のケースが多かったことから、山間部での道の駅が飽和状態になって増加が緩やかになり、一方で平野の農村部でも農業従事者の高齢化や人口減少が始まり、地域振興の重要性が高まって、先行した道の駅の成功例を参考にして設置が増加したと考えられる⁷⁾。

Ⅲ 道の駅うつのみやろまんちっく村

1. 道の駅ろまんちっく村の開設と運営

本章以降は、2012 年に道の駅として登録された栃木県宇都宮市の「道の駅うつのみやろまんちっく村」（以下、「ろまんちっく村」）の農産物直売

所に着目し、出荷者へのアンケートをもとに周辺地域に与える影響を考察する。まず本章では、ろまんちっく村および農産物直売所の概要と運営について述べる。

ろまんちっく村は宇都宮市の北西、国道 293 号線沿いの新里町に立地し、西側は標高 500m 程度の丘陵地、東側は若干傾斜のある平地で、周囲の平均傾斜は 2.3 度である（図 4、5）。周囲の土地利用は、傾斜地は山林、平地は畑地、水田のほか、リンゴ等の果物の栽培も行われている。宇都宮 IC まで約 1.3km と、高速道路へのアクセスはよく、周辺 5km 人口は約 3 万 6 千人で道の駅の中では多い方である。これらの点は 2000 年代の道の駅の

7) 自治体の政策導入に際しては、県内の自治体、中でも隣接自治体の動向を参考にして導入が行われる「近隣効果」の存在が指摘されている（俣野・谷 2013）。

典型的な立地である。駐車台数は1,100台で、46haの敷地に農産物直売所やレストランといった道の駅では一般的な施設だけでなく、体験農場、温泉、プール、宿泊施設等を含んでおり、大規模な道の駅といえる。

設立の経緯と現状、運営方針等について、宇都宮市役所観光課、運営を行う株式会社ファーマーズフォレスト（以下、「ファーマーズフォレスト」）での聞き取り調査、市議会会議録などをもとにまとめてみたい。道の駅としての登録は2012年だが、その前身は1996年に開設された「農林公園ろまんちっく村」である。農林水産省からの補助金などをもとに開設された農林公園ろまんちっく村は、市制100周年をむかえた宇都宮市の地域振興の拠点として期待され⁸⁾、当初年間100万人を超える入場者を数えたが、次第に減少が危惧されるようになった。その頃農林公園の運営は第三セクターが行っていたが、活性化のため指定管理者制度を導入し、公募によりファーマーズフォレストが選ばれ、2008年から運営を行うことになった。ファーマーズフォレストが指定管理者となってから、多くのイベントが実施されるようになり、地元の農産物を使った饅頭、ドレッシングなどの商品開発や、さらにそれらの広報活動にも力を入れるようになった⁹⁾。2013年からは無料定期バスの運行を開始し、自動車を使用しない周辺住民にもアクセス手段を提供している。

道の駅への登録は2010年の佐藤栄一・宇都宮市長の発案によるものであり、周辺住民への説明や市議会の承認、国土交通省の認可を経て2012年に登録された。道の駅に登録されたことによる大きな変化として、訪問者に対して施設の内容がよりわかりやすくなった点があげられる。農林公園時代は、地元の人々にはある程度施設の様子が理解されていたが、県外など遠方から来る人にはどのような施設なのかかわからず、そのまま目の前を通り過ぎてしまうことが多かった。道の駅に登

録されたことで、はじめて訪れる人も「地元の名産品が食べられたり地元の野菜等を買えたりするだろう」と、道路標識を見て施設の内容をある程度予想することができるようになった。道の駅登録から1年たった2013年度では、利用者数は過去最高の128万人を記録し、知名度上昇により県外からの利用者が目に見えて増加していると運営者も実感している。このように、ろまんちっく村は地域振興・交流の拠点として発展してきている。

2. 農産物直売所「あおぞら館」

多くの施設を有するろまんちっく村の中でも、農産物直売所「あおぞら館」は、多くの農産物出荷者とかかわりを持つことから、地域への影響を考える上で重要な施設である。直売所での農産物の販売は登録制となっており、直売所の出荷者リストに登録することで出荷することができる。登録者はおおよそ150人で、季節によって出荷者数は変わるが、おおよそ50名ほどの生産者が常時出荷している。ろまんちっく村の農産物直売所は県内他地域の道の駅の直売所よりも大規模であり、商品を置くスペースも広い。前述したように、ろまんちっく村を運営するファーマーズフォレストも、地域の新たな名産品を開発しようとしており、名産品となりうる新たな作物の栽培を出荷者に対し積極的に働きかけている。

出荷方法について述べると、基本的に出荷者自身が直売所に直接車等で出荷する。売れ残った商品は、工芸品や既製品を除きその日のうちにすべて回収し、また翌日の朝にその日とれた野菜などを持ってくるため、直売所には常に新鮮な商品が並ぶ。

販売価格に関しては、ろまんちっく村では運営者側のファーマーズフォレストがある程度決め、そこから大きく外れないようにしている¹⁰⁾。価格を自由にすると出荷者同士で価格競争がおこり、

8) 宇都宮市農林公園ろまんちっく村条例第1条には、「農林業の振興と地域の活性化を図る」と記されている。

9) インターネットだけではなく、テレビやラジオ番組等での広報活動も積極的に行っている。FM栃木「レディオベリー」の番組の一つ「トチギフト」では、ファーマーズフォレストの松本謙社長自身がコーナーを持ち、ろまんちっく村や宇都宮市の農産物のよさを宣伝している。

10) 一般に道の駅の農産物直売所では、出荷者が商品の値段を決められることが多い。

安価ではあるが質の悪い商品が出てしまう可能性があり、価格をある程度決め、商品の品質を上げることでリピーターの獲得を目指している。

Ⅳ ろまんちっく村における農産物出荷者の特徴

1. 調査の概要と出荷者の特徴

本章ではろまんちっく村の農産物直売所に出荷する出荷者にアンケート調査を行い、その結果

表 5 出荷者の特徴

		実数 (人)	割合 (%)
世帯内の農業従事者	1人	2	7.4
	2人	8	29.6
	3人	14	51.9
	4人	3	11.1
農業従事者の性別	男性	40	52.6
	女性	36	47.4
農業従事者の年齢	～34歳	5	6.6
	35～64歳	41	53.9
	65歳～	30	39.5
農業従事者の農業への関わり	主に農業	64	84.2
	他の仕事为主で時々農業	7	9.2
	学業や家事・育児が主で時々農業	5	6.6
農地面積	0.5ha未満	1	3.7
	0.5～1ha	1	3.7
	1～2ha	6	22.2
	2～5ha	8	29.6
	5～10ha	7	25.9
	10～50ha	1	3.7
	50ha以上	0	0.0
	未記入	3	11.1
年間総販売額	50万円未満	1	3.7
	50～99万円	2	7.4
	100～199万円	3	11.1
	200～299万円	4	14.8
	300～499万円	4	14.8
	500～999万円	5	18.5
	1000万円以上	6	22.2
	未記入	2	7.4

注：農業従事者の性別、年齢、農業への関わりは、調査対象者世帯内ののべ人数。

資料：アンケート調査より作成。

を検討することで、地域に与える影響について明らかにする。調査については2013年10月24、25、26日の3日間、ろまんちっく村の農産物直売所あおぞら館において、当日農産物の出荷のために来訪した出荷者に調査票を配布した。その結果46名の生産者に調査票を配布し、27名から回答を得ることができた（回収率58%）。

調査項目については、藤田ほか（2012）が行った、大阪府岸和田市愛彩ランドの農産物生産者へのアンケート、2010年世界農林業センサスの調査票などを参考にして、①出荷者の居住地と農業経営に関する項目、②出荷者のろまんちっく村とのかかわりに関する項目、③出荷者の意識に関する項目の3種類を設定した。また、回答者の中からインフォーマントを募集し、Aさん、Bさん2名¹⁾に聞き取り調査を行った。

まず出荷者の特徴について表5をもとにみていく。世帯内の農業従事者数では、3人で農業に従事しているという回答が52%と最も多く、次に2人で農業に従事しているという回答が30%となっている。農業従事者の男女比はほぼ同じであり、農業従事者の年齢は35～64歳が54%と一番多く、次に65歳以上が39%となっていることから、ろまんちっく村へ出荷を行う出荷者は、働き盛りの35～64歳の夫婦を中心に、65歳以上の両親がそれを手伝って農業経営を行っていることがわかる。2010年世界農林業センサスによると¹²⁾、宇都宮市の販売農家での農業従事者の平均年齢は56.7歳であり、ろまんちっく村の出荷者も類似した傾向を示しているといえよう。ただし、農業への関わりについては、農業従事者の大部分が主に農業に従事していることから、農林業センサスでいう主業農家に相当する農家が多いと考えられる。宇都宮市の販売農家のうち主業農家は24%なので、農業に力を入れている農家が出荷しているといえる。

農地の規模についてみると、2～5haの中規模農家が8人と最も多いが、5ha以上の大規模農家も8

11) Aさんはろまんちっく村から約6km離れた場所に居住しており、稲作と果樹栽培をAさん夫婦で行い、休日など時間があるときはAさんの息子が農業を手伝っている。Bさんは、ろまんちっく村から7km離れた場所に居住して野菜や果樹を出荷しており、Bさん夫婦を中心に農業を行い、Bさんの祖父がその手伝いをしている。

12) 以下、宇都宮市のケースと比較する場合は、2010年世界農林業センサスとの比較である。

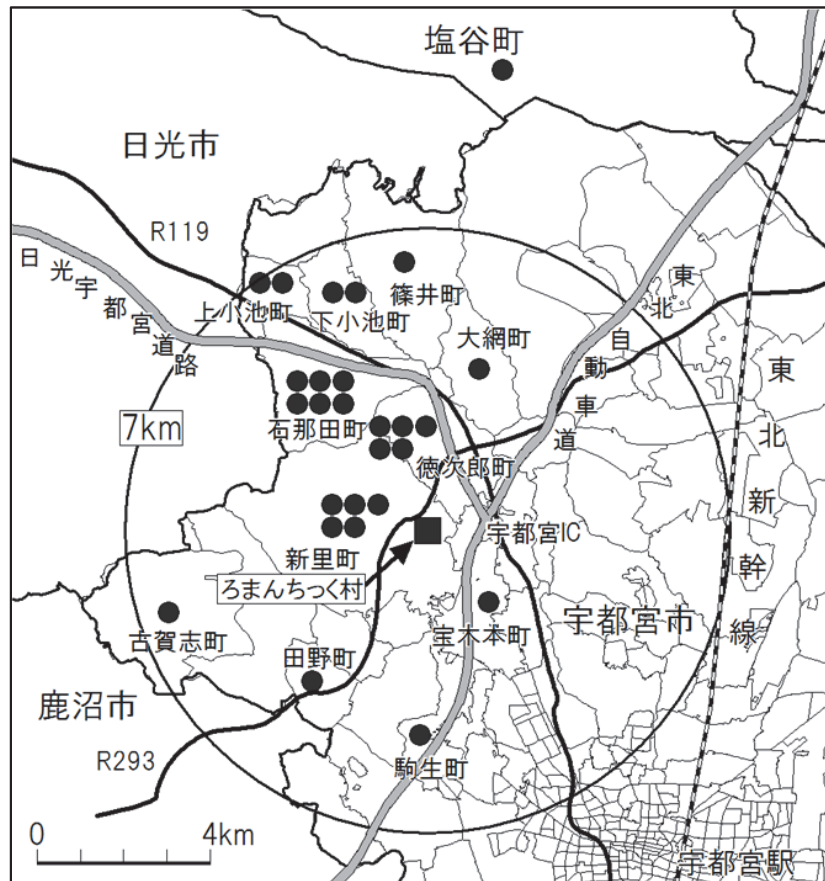


図 6 出荷者の居住地の分布

注:1つの●が出荷者1人を示す。

資料:アンケート調査より作成。

人と30%を占めている。農林業センサスの宇都宮市の販売農家では、1～2haの小・中規模農家が最も多く、5ha以上は7.4%に過ぎないので、ろまんちっく村の出荷者は宇都宮市の平均的な農家よりも規模の大きな農家が多い¹³⁾。

さらに出荷者の年間販売額をみると、ろまんちっく村に出荷する出荷者の年間販売額は1000万円以上が6人で最も多く、続いて500～999万円、300～499万円、200～299万円となっている。農林業センサスの宇都宮市の農産物販売額別農家数では、1000万円以上の割合は7.1%なので、ろまんちっく村への出荷者は比較的年間販売額の多い農家である。これらの点から、出荷者の特徴

として、比較的農地面積・販売額が大きく、農業を中心に生計を立てている農家が多いといえる。

図6は出荷者の分布を示しており、出荷者の多くは道の駅から主に北西側半径7km以内に居住している¹⁴⁾。南東側は市街地、北東側は丘陵地であり、今回の調査回答者の中にはこれらの地域からの出荷者はいなかった。このように、道の駅への農産物出荷者は比較的近隣の生産者が中心である。これは生産者自身が出荷する上、売れ残った場合は回収の必要があり、一日に2往復という時間的コストや燃料費の負担が大きく、遠隔地からの出荷が難しいためと考えられる。また、7kmより遠くなると、他の道の駅や農産物直売所に出

13) 藤田ほか(2013)による大阪府岸和田市の道の駅「愛彩ランド」の農産物出荷者のアンケートでは、出荷者の農地面積は1ha未満が大部分を占めていた。また、2010年農林業センサスでも、岸和田市農家の農地面積は1ha未満が多い。このように、道の駅の農産物出荷者は周辺の農家の特性を反映している。

14) 農林業センサスによると、この範囲(旧城山村、国本村、富谷村、篠井村)の農家数は962戸であり、先に述べた登録者150人がこの範囲に住んでいるならば、約16%の農家が出荷していることになる。

表 6 出荷者のろまんちっく村とのかかわり

		実数 (人)	割合 (%)
出荷開始から の年数	1年未満	0	0.0
	1～5年	3	11.1
	6～10年	5	18.5
	11～15年	8	29.6
	16年以上	10	37.0
	未記入	1	3.7
出荷契機	自分から	18	66.7
	近隣の出荷者からの誘い	6	22.2
	道の駅関係者からの誘い	0	0.0
	その他	0	0.0
	未記入	3	11.1
出荷時期 (複数回答: n=30)	通年	19	63.3
	春	0	0.0
	夏	2	6.7
	秋	5	16.7
	冬	3	10.0
	時期にかかわらず 時々	1	3.3
年間総販売 額に対する道 の駅での販売 額の割合	～3割未満	12	44.4
	3～5割	5	18.5
	6～7割	2	7.4
	8割以上	6	22.2
	未記入	2	7.4

資料: アンケート調査より作成。

荷しているケースがあるとも考えられる¹⁵⁾。

2. 農産物出荷者と道の駅とのかかわり

次に、農産物出荷者のろまんちっく村とのかかわりをまとめたものが表 6 である。出荷を始めてからの年数では、16 年以上前から出荷している者が 37% と最も多い。農林公園ろまんちっく村の開設は 17 年前であることから、開設当初からの出荷者が少なくない。ただし、残り 60% は開設以後に出荷を始めており、新たな出荷者が参入していることもわかる。また、出荷契機をみると 67% の出荷者が自らろまんちっく村に申し込んでおり、販路拡大のため積極的にろまんちっく村に出荷

していることが分かる。B さんの場合は、祖父の代からろまんちっく村に出荷しており、祖父から農業を引き継いだ後も継続して出荷しているという。

出荷時期については、通年での出荷者が 63% と最も多く、季節に応じた農作物を通年で出荷していることが読み取れる。出荷品目をまとめた表 7 をみると、まず野菜ではレタスやキャベツ等、一般のスーパーでも販売されている野菜がそろっており、そうした野菜は出荷者も比較的多い。一方、エシャレット、空心菜、金糸瓜等は、新たな商品を出荷者に積極的に要請した結果、栽培・出荷されたものである。たとえば B さんは、もともとリンゴのみ出荷していたが、出荷時期が限られる点と、リンゴだけを持って行くのは手間や燃料費がもったいないということで、ろまんちっく村関係者からの依頼もあり、現在では 30 品目ほどの野菜を育てているという¹⁶⁾。ろまんちっく村に行くことで、スーパーと同じような品揃えの野菜を新鮮な状態で購入できるので周辺の住民にとっても便利であり、また珍しい野菜を購入することができるので、遠方からの来訪者にとっては土産ともなる。

次に果物では、梨、リンゴ、栗等を出荷する 4 ～5 人みられるが、これらは宇都宮市でも栽培の多い果樹である。A さんによると、ろまんちっく村へ果物を出荷している農家の多くは、自宅や自宅付近に直売所をもち、そこでの果物の販売が中心となっている。しかし、個人で営業する直売所では、訪れる利用者が限定的で、遠方からの利用者も少ないため、道の駅は自身の農産物を PR する絶好の場となっているという¹⁷⁾。花き類、イモ類、その他作物においても種類はそれほど多くないが、特色ある商品が出荷されている。

年間総販売額に占める、ろまんちっく村での販売額の割合では(表 6)、8 割以上という回答が 22% を占めるなど、ろまんちっく村が主要な販売先と

15) ろまんちっく村から北西側に直線で約 15km の位置には、2012 年登録の道の駅「湧水の郷しおや」があり、また他の農産物直売所も周辺に存在する。

16) ただし、品目を増やしすぎると、うまく育たなかったり、手間がかかったり、それぞれが中途半端になってしまうことがあるので、今後は栽培品目を抑えていきたいという。

17) A さんによると、購入者から「宇都宮ってリンゴ作ってるの?」という質問を受けることもあるという。

表 7 出荷品目

野菜類	トマト(5), レタス(5), 小松菜(5), ねぎ(5), キャベツ(5), なす(5), ブロッコリー(5), かぶ(4), きゅうり(4), 白菜(4), ほうれん草(4), 大根(3), エシヤレット(2), にら(2), しょうが(2), ピーマン(2), 空心菜(2), とうがらし(2), 菜花(2), ゴーヤ(2), カリフラワー(1), ふき(1), 食用菊(1), 金糸瓜(1), オクラ(1), 赤しそ(1), せり(1), ニンジン(1), モロヘイヤ(1), ルッコラ(1), たまねぎ(1), たけのこ(1), ちんげんさい(1)
果物	梨(5), リンゴ(4), 栗(4), イチゴ(3), 柿(3), 柚子(3), うめ(3), プラム(1), ぶどう(1), キウイフルーツ(1), いちじく(1)
花き類	トルコキキョウ(2), 菊(1), スプレーギク(1), ストック(1), アスター(1), ユリ(1)
穀類, イモ類, 豆類	里芋(5), いんげん(4), 枝豆(3), サツマイモ(2), ジャガイモ(2), 大豆(2), そば(1), ささげ(1), 黒豆(1)
その他作物, 加工品	ねぎ苗(3), 椎茸(2), 銀杏(1), 小麦饅頭(1), ルバーブ(1), アーティチョーク(1), しその実(1), バジル(1), 餅(1), 赤飯(1), 梅干(1)

注: カッコ内は出荷者数。

資料: アンケート調査より作成。

なっている出荷者が少なくない。ただし、年間総販売額が 1,000 万円以上のお荷者 6 人については、全員が 3 割未満と低く、特に中小規模の農家にとって道の駅の農産物直売所が重要な出荷先となっている。

3. 道の駅への近接性と出荷者の意識

次に、ろまんちっく村からの距離による出荷者の特徴や意識の違いの有無について検討する。そのため、ろまんちっく村から約 3km の範囲内にある新里町、徳次郎町、宝木本町の 3 町 (図 6) からの出荷者 11 人を「近い」とし、それ以外の地区からの出荷者を「遠い」として、クロス集計したものが表 8 である。

ろまんちっく村出荷開始からの年間販売額の変化をみると 56% の出荷者が販売額を増やしており、特に「近い」出荷者では 11 人中 8 人を占め、道の駅は近隣の出荷者により大きな影響を与えていることがわかる。また、新規品目の導入についても、「遠い」出荷者では 16 人中 4 人が「あり」なのに対し、「近い」では 11 人中 6 人が「あり」と、より影響を強く受けている。

作付面積の変化については、「増やした」は 27 人中 6 人と多くはないが、「減らした」は 1 人だけである。作付面積を増やしたと回答した出荷者に関して、その方法をたずねたところ、休耕地の復活という回答が多かった。ろまんちっく村に出

荷を始めたことで、今まで耕作放棄地に近かった農地が再び使われるようになったということは、地域の活性化に貢献しているといえるのではないだろうか。

意識の変化では、生産物に対する責任感が増したとの回答が最も多かった。JA などへの出荷とは違い、出荷者の名前入り¹⁸⁾で農作物を販売することが、生産物に対する責任感を高めている。また、農業にやりがいを感じるようになったとの回答や、地元地域の活性化を考えるようになったとする出荷者も多い。特に後者は「近い」出荷者で顕著である。

ろまんちっく村に出荷する魅力については、「距離が近い」の選択者が 15 人と最も多く、これも「近い」出荷者で顕著である。前述したように、出荷先への近接性は手間や燃料代を節約できるので大きな魅力である。しかし「遠い」出荷者で「距離が近い」をあげた者は 18 名のうち 5 名であり、個人による出荷では距離の制約が非常に大きいことを示している。次に、「少量・規格外でも出荷できる」が 12 人となっている。たとえば A さんの場合、リンゴ販売の中心は自宅の直売所で、そこで販売しきれない果物をろまんちっく村へ出荷しているという。「消費者のニーズがわかる」を選択した者は 10 人と多いが、「消費者との交流」は 3 人とあまり多くない。直接的に消費者と接触する機会は少ないが、販売状況からニー

18) 農産物の包装紙に名前が入っているほか、直売所内に出荷者の名前と顔写真が掲示してある。調査の際も、出荷者の名前を見て農産物を購入している利用者がみられた。

表 8 ろまんちっく村との距離と出荷者のかかわり

		近い	遠い	計
ろまんちっく村への出荷開始による販売額の変化	増加	8	7	15
	減少	3	6	9
	未記入	0	3	3
ろまんちっく村への出荷開始による新規品目導入	あり	6	4	10
	なし	4	8	12
	未記入	1	4	5
ろまんちっく村への出荷開始による作付面積変化	増やした	4	2	6
	変化なし	6	10	16
	減らした	0	1	1
	未記入	1	3	4
	計	11	16	27
ろまんちっく村への出荷による意識の変化(複数回答)	生産物に対する責任感が増した	8	8	16
	農業にやりがいを感じるようになった	2	4	6
	地元地域の活性化を考えるようになった	5	1	6
	高齢者や女性の新たな役割に気づいた	2	1	3
	子供(後継者)が農業に関心を深めた	0	0	0
	変わらない	0	3	3
	計	15	17	32
ろまんちっく村へ作物を出荷することの魅力(複数回答)	少量・規格外でも出荷できる	4	8	12
	安全・安心の食を提供できる	4	4	8
	距離が近い	10	5	15
	新鮮度のPR	4	6	10
	生産者の名前表示	2	5	7
	消費者のニーズがわかる	4	6	10
	消費者との交流	1	2	3
道の駅に登録されたことによる地域の変化(複数回答)	生産者同士の交流	5	3	8
	道の駅ろまんちっく村が話題にのぼるようになった	9	12	21
	農業に関心や理解を示す人が増えた	0	1	1
	雇用が増えた	1	0	1
	地域の人々の交流が盛んになった	5	1	6
	変化なし	0	4	4
	その他	0	1	1

注:「近い」は新里町、徳次郎町、宝木本町からの出荷者で、「遠い」はそれら以外の地区からの出荷者。

資料:アンケート調査より作成。

ズを把握できるようになる利点があることがわかる。

ろまんちっく村が道の駅に登録されたことによる地域の変化に関して、ほとんどの出荷者が「ろまんちっく村が話題にのぼるようになった」と答えている。道の駅に登録されることで、周辺住民も道の駅に出かける機会が増加し、話題にな

ることが増えたのだろう。Bさんによると、ファーマーズフォレストが運営するようになり、さらに道の駅になってからは、地元の人だけでなく、さまざまな人が訪れるようになったと実感しているという。また、Aさんについては、自分自身は道の駅から離れているため直接地域の変化を感じることは少ないが、知り合いの出荷者から話を聞くと、ろまんちっく村近隣の出荷者は販路が増えて販売額が増加した人が多いという。次に多い「地域の人々の交流が増えた」という点は、前述の「生産者同士の交流」ができるという項目とも共通するが、主に「近い」出荷者で顕著である。

以上をまとめると、ろまんちっく村の農産物直売所は周辺の農家に影響を与え、新規栽培品目の導入、農地面積の拡大など、出荷者がより積極的に農業に取り組む契機となっている。特に近隣の出荷者にそうした傾向が強くみられ、地域の活性化に貢献しているといえる。

V おわりに

現在道の駅は、単なる道路沿いの休憩施設ではなく、地域振興の拠点としても重要になってきている。本研究では、道の駅が増え続ける中、全国の道の駅の立地の現状と変化を明らかにした。次に、道の駅うつのみやろまんちっく村の農産物直売所の出荷者に着目して、地域に与える影響を明らかにした。

まず、道の駅の拡大についてみると、1993年の登録開始以降、90年代は急激に増加し、2000年代には緩やかな増加となったこと、また増加は全国的に偏りなく進んでいったことを明らかにした。分布に関しては、大都市やその周辺のDID等の人口稠密な地域にはほとんど立地していなかった。また、設置されている場合、当初は市町村内に1箇所というケースが大部分だったが、市町村合併により現在では複数の道の駅を含む自治体も多くなった。

さらに、道の駅の立地の変化を1990年代と2000年代とで比較した。その結果、90年代には人口希薄な山間部から道の駅の立地が進んだが、2000年代には中山間地から平野部へと、より人口が多い、

平坦な地域へと新規立地が変化し、いわば山から降りてきたことが明らかとなった。この傾向は、特に関東、中部、近畿地方で顕著にみられる。この変化には、山間部の道の駅が飽和状態になってきたことに加え、中山間地や平野部でも人口減少などにより地域振興の重要性が高まっていること、従来の成功例から地域交流の拠点としての有効性が認識されたことなどが影響していると考えられる。

次に、道の駅うつのみやろまんちっく村の農産物直売所出荷者へのアンケート調査と聞き取りをもとに、出荷者の特徴や意識を道の駅からの距離に着目して検討した。その結果、出荷者のほとんどは道の駅から半径 7km の範囲内に居住しており、農地面積、年間販売額などの面では比較的規模の大きい農家が多い。ろまんちっく村への出荷を契機に、販売額の増加、新たな作物の導入などがみられ、中には休耕地を復活させるなどして農地を拡大した出荷者もあった。生産者同士の交流や地域で道の駅が話題になることも増加し、遠方からの客も増加するなど、全体として地域活性化に寄与している。さらにろまんちっく村からの距離で検討すると、より近くからの出荷者が遠方からの出荷者に比べて道の駅の影響を強く受けていることが明らかとなった。

道の駅の農産物直売所は、広域から客を呼び込むことが可能であるが、出荷者の空間的範囲はそれほど広くなく、道の駅周辺に限られている。そのため、農産物直売所の出荷者の特徴は周辺の農業の状況を反映したものになる。ろまんちっく村の場合は現在のところ出荷者の確保は問題となっていないが、より高齢化の進んだ地域や、農家自体が少ない山間部の道の駅では、広域からの利用者に商品が対応しきれない場合も出てくるかもしれない。農産物地産地消等実態調査によれば、直売所の一番の課題は「地場農産物の品目数・数量の確保」である¹⁹⁾。直売所側から巡回集荷を行ったり、周辺の直売所との連携で集荷を広域化し

たりすることなども対策として考えられるだろう²⁰⁾。

最後に、本研究の課題としては、出荷者へのアンケートの回答数が少数にとどまった点があげられる。季節的な出荷者を補足するには、通年での調査が必要である。また、前述のように農産物直売所の出荷者は近隣の農家が多く、その地域の農業の特色を反映すると考えられる。そのため、他の道の駅の農産物直売所出荷者の事例を蓄積し、比較することも必要であろう。これらの点は今後の課題としたい。

調査に当たっては、うつのみや市政研究センターの西山弘泰様（現・九州国際大学）、道の駅ろまんちっく村および農産物出荷者の皆さまにはたいへんお世話になりました。記して御礼申し上げます。本研究は笠井が 2013 年度に埼玉大学大学院教育学研究科に提出した修士論文の一部に加筆・修正したものである。

文 献

- 小川直仁・鈴木聡士 2001. 北海道における「道の駅」の類型分類とその特性分析. 地域学研究 32(1) : 369-380.
- 菊池 豪・森田孝夫 1998. 近畿・四国地方にある「道の駅」の施設類型と利用実態について. 日本建築学会近畿支部研究報告集 計画系 38 : 345-348
- 熊野 稔・目山直樹 1994. 「道の駅」の計画条件とその方向性－「道の駅」の計画整備に関する研究#2－. 日本建築学会大会学術講演梗概集 F 都市計画, 建築経済・住宅問題, 建築歴史・意匠 1994 : 427-428.
- 慶野征翯・中村哲也 2004. 道の駅併設農産物直売所とその顧客の特質に関する考察－埼玉県大里地域の農産物直売所を事例として－. 千葉大学園芸学部学術報告 58 : 41-49.
- 関 満博・酒本 宏 2011. 『道の駅－地域振興と交

19) 2009 年農産物地産地消等実態調査によれば、地場農産物販売に当たった課題として「地場農産物の品目数、数量の確保」をあげた割合は、全国の直売所で 72.6%と最も高い。

20) たとえば島根県の奥出雲産直振興推進協議会は、JA と直売所をネットワーク化して 40 の集荷所を巡回集荷している。
http://www.maff.go.jp/j/shokusan/gizyutu/tisan_tisyo/t_forum/2007/pdf/data1_1-1.pdf

- 流の拠点ー』新評論.
- 関 満博・松永桂子 2010.『農産物直売所ーそれは地域との「出会いの場」ー』新評論.
- 関戸明子 1994. 都市との交流事業による地域活性化ー群馬県川場村中野の事例ー. 群馬大学教育学部紀要 人文・社会科学編 43 : 173-188.
- 筒井一伸 1999. 中国地方の過疎山村における一地域振興の実態分析ー内発的発展論におけるチェックポイントを用いてー. 人文地理 51(1) : 87-103.
- 中澤さかな 2012『道の駅「萩しーまーと」が繁盛しているわけー地産地消の仕事人 道の駅・活性化ビジネスを教えますー』合同出版.
- 中山昭則 2000. 自然休養村事業による観光振興と地域の活性化ー山形県飯豊町中津川地区を事例としてー. 人文地理 52(4) : 372-384.
- 林 琢也 2007. 青森県南部町名川地域における観光農業の発展要因ー地域リーダーの役割に注目してー. 地理学評論 80(11):635-659.
- 藤田武弘・堀野涼子・木川夏香・清原大地・中村文香・藤井 至・大浦由美 2013. JA 農産物直売所設置にともなう生産者の意識変化ー大阪府岸和田市 JA いずみの「愛彩ランド」出荷部会へのアンケート調査結果ー. 観光学 8 : 45-53.
- 保母武彦 1996『内発的発展論と日本の農山村』岩波書店.
- 堀野涼子・田又あすか・平野竜司・藤原佳代・山根絵美・山本彩佳・大浦由美・藤田武弘 2012. JA 農産物直売所における来店者の農業・地場農産物に対する意識調査結果ー大阪府岸和田市 JA いずみの「愛彩ランド」を事例にー. 観光学 6 : 75-84.
- 俣野文孝・谷 謙二 2013. 近隣効果に着目した東京圏におけるコミュニティバス運行事業の普及過程. 埼玉大学教育学部地理学研究報告 33 : 13-31.
- 松野 薫・興梠克久 2006. 中山間地域における直売所の機能に関する一考察ー「道の駅」全国アンケート調査をもとにー. 林業経済 59(2):16-29.
- 松永桂子 2012. 道の駅を核とした地域の新たな試み. 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:3-10.
- 三木佳光・宮原辰夫 2009. 道の駅「大和（そよかぜ館）」の利用者に関する実態調査. 文教大学国際学部紀要 19 (2) : 111-132.
- 「道の駅」懇談会 1993.「道の駅」に関する提言. 道路 624 : 57-62.
- 宮本憲一 1992『環境と開発』岩波書店.
- 目山直樹・熊野 稔 1994.「道の駅」の概念とその経緯ー「道の駅」の計画整備に関する研究#1ー. 日本建築学会大会学術講演梗概集 F 都市計画, 建築経済・住宅問題, 建築歴史・意匠 1994 : 425-426
- 山田健太郎・赤川貴雄 2012. 九州における「道の駅」の機能配置と立地特性からみた利用状況に関する研究. 日本建築学会研究報告九州支部 3 計画系(51) : 633-636.
- 山本祐之・湯沢 昭 2012. 道の駅における地域振興機能としての農産物直売所の現状と効果に関する一考察ー関東地方の道の駅を対象としてー. 都市計画論文集 47(3) : 985-990.

Changes in the Location of Roadside Stations and the Characteristics of Shippers in the Farmer's Market: A Case Study of Utsunomiya Romantic Village

Daisuke KASAI(Ono Junior High School, Gifu Prefecture)
Kenji TANI(Dept. Geography, Saitama Univ.)