

道の駅による地域活性化とストロー効果対策

～すさみ町でのケース～

Regional Development for Straw Effect Measures with Michi No Eki Case Study in Susami Town

浅野英一・石田裕貴

要旨

近畿自動車道紀勢線（以下、紀勢線と記述する）「南紀白浜 IC～すさみ南 IC」（無料区間）の開通（2015年8月30日）に合わせて、すさみ南 IC 出入口付近に「道の駅すさみ」が新設（2015年9月5日）された。この紀勢線開通により、観光客の増加などの相互交流を通じた経済効果にあわせて、道の駅すさみは地域の観光、経済、交流、情報発信、防災拠点となることが求められている。同施設は2016年2月、全国に1000カ所以上ある道の駅の中から、地域活性化や防災の拠点に期待できる「重点道の駅」に選定され、多くの来場客で賑わっている。しかし、近い将来に紀勢線がすさみ南 IC から串本 IC(仮称)まで延伸される計画になっており、新しい区間延伸により経済規模や観光規模の大きな串本町に求心力が移り、すさみ町は単なる高速道路の通過点になり、人・モノ・金が流出して地域が空洞化してしまう可能性が考えられる。本稿では、すさみ町でのケースを用い、高速道路の開業が地域に与える影響を明らかにし、地域の拠点である「道の駅」が持つ地域活性化の可能性について考察を行う。

1. はじめに

日本は先進国の中でも未だ見ぬ問題に悩まされている。それが人口流出や人口減少が進行している地域を表す「過疎地」や、人口の65歳以上の高齢者が50%以上を占める集落を表す「限界集落」である。これら新しい語句の発生は未知の課題に直面している課題先進国「日本」を象徴している。日本全国の地域で人口流出・人口減少・少子高齢化の解決策が求められており、政府が掲げる「地方創生」政策を中心に、試行錯誤している状況である。衰退している地域の目標の1つとして「持続可能なまちづくり」が挙げられる。町本来の価値を見直し、試行錯誤を重ねながら、自立したシステムを構築することが理想となっている。過疎地域が過疎債などの補助金に頼らず経済的に自立することで、地域だけでなく国全体の活性化につながると考えることができる。過疎地域を持続可能な社会として

形成するための研究は 5～10 年といった経年的な視野で継続的に基礎研究をすることが重要である。

本研究は、先行研究で得た基礎データにもとづき、すさみ町の主要産業に関して、広域的・複合的・重層的で学際的な視点から持続可能性について研究し、その成果を社会に還元するものである。和歌山県すさみ町は紀伊半島の南西部に位置し、紀伊山地を背に、太平洋に面している地域である。最も人口が多かった昭和 20 年の 12,437 人を境に、人口は減少し、2017 年 1 月末の人口は 4,249 人である。中山間地域では集落を構成する人口の 50% 以上が 65 歳以上の高齢者である「限界集落」が点在しており、人口流出や少子高齢化の影響を受け、過疎化が急速に進んでいる。和歌山県の市町村別の高齢化率では、すさみ町は老年人口比率 43.8%で、北山村古座川町に続いて 3 番目に高い。地場産業は農林水産業といった第 1 次産業が多く、次いで宿泊業、飲食サービス業、建設業になっている。地勢的には、太平洋の黒潮暖流の影響を受け温暖な気候である。戦後はレタス等の野菜や花卉栽培が盛んに行われていたが 1955 年から徐々に人口が減少し、農林水産業が衰退し、地域の経済力が低下した。農業の経営規模は、小規模零細が多く、生産性は低く高齢者や女性の労働力の割合が高い。少子高齢化に伴う人口減少が、消費活動の衰退と産業を担う労働力人口の減少を招き、地域経済の縮小と地域の活力を低下させている¹。地域経済の縮小と地域の活力低下が、さらなる少子高齢化を招くといった負のスパイラル（悪循環の連鎖）を生んでいる。

地域経済を活性化させるには、地域資源（観光資源）の有効利用が考えられる。すさみ町には、観光資源が多くある。海岸沿いには南紀熊野ジオパーク、周参見川支流の広瀬溪谷には大小十余の滝があり戦国武将の隠れ里跡などが点在し、無色透明の硫黄泉の温泉もある。ケンケン鯉祭り、イブ王国建国記念祭、ビルフィッシュトーナメントなど多彩な地域イベントの開催や、受け入れ体制の充実を図り、年間約 20 万人を超える観光客の誘致を行っている。しかしながら年間観光客は、2010 年の 245,337 人をピークに減少している。

こういった状況下、2015 年 8 月にすさみ町内に紀勢線が南紀白浜 IC から延伸し、すさみ IC とすさみ南 IC が開通した。すさみ町は、紀勢線の開通に伴い道の駅すさみの建設、主要施設の高台移転など、大規模なハード整備を行い観光客の誘致につなげようとしている。観光振興は、観光業だけの枠組みでとらえるのではなく、食文化、農林水産業など、全産業を動員した新たな観光推進が必要である。地域を 1 つの集客舞台として考え、インバウンド型の観光まちづくりを行い、今後の地域経済を発展させていくために、新たな産業とその担い手の創出、地域資源を活用したものづくり、産業の多角化など、第 1 次産業だけによらない経済発展を進める必要がある。企業の誘致や事業の拡大を行い、地域経済を循環させ雇用創出をしなければ生活関連サービスの低下が起こる。生活関連サービスは、小売・飲食・娯楽・医療機関等であり、住民が日常生活を送るために必要なもので、これらは一定の人口規模の上に成り立ち、町の財政を支える。少子高齢化と人口減少に伴い、利用や消費が減少すると、人口規模にあわせてサービス施設等を含めた産業が維持できな

くなる。現在、すさみ町の人口は 4,500 人を割っており、このまま加速度的に人口が減少すると、最低限必要な生活関連サービスが維持できず、近隣市町へ買い物や娯楽を求めることになり町外へヒト・モノ・カネなどの流出が増加する。現時点（2017 年）で紀勢線の終点はすさみ南 IC であり、IC 出入口接続道路と国道 42 号の交差点隣に「道の駅すさみ」が立地している。たくさんの利用客があるが、紀勢線が串本町まで延伸することにより、経済規模や観光規模の大きな串本町に求心力が移り、すさみ町は単なる高速道路の通過点になり、地域が空洞化してしまう可能性が大きい。

2. 近畿自動車道紀勢線がすさみ町にもたらす将来的な「ストロー効果」の懸念

2-1 ストロー効果の定義

1964 年の東京オリンピック開催に向けて日本初の高速道路である名神高速道路が 1963 年に開通し、1964 年には日本初の新幹線である東海道新幹線が開通した。この時代以降、高速道路や鉄道の新設・延伸などの交通インフラ整備は、地域に様々な変化を与えると考えられるようになってきた。交通インフラ整備などの公共事業は、政策的に経済効果の大きさをうたい、プラス面を強調して、マイナス面についてはあまり大きく取り上げてこなかった。社会への説明責任が問われる中、地域にとってプラスの影響もあればマイナスの影響も説明しなければならない。交通インフラ整備によるマイナスの影響の 1 つに「ストロー効果」と言われているものがある。山本²は、ストロー効果について「文献における『ストロー効果』の定義とその検証内容に関する分析」の中で「高速交通機関の整備により集積の大きな都市に小さな都市の都市機能が吸収される効果」や「高速交通機関の整備によるその経路上の中間地域の空洞化現象」があるとしている。

1980 年代に日本経済が高度成長期に入り地方の停滞と大都市への一極集中問題がクローズアップされるにつれ、ストロー効果という言葉が一般的に使われるようになった。その後、ストロー効果が実際に発生しているという現象そのものではなく、発生するのではないかという予測や推測する研究が進み、因子や条件などから発生メカニズムやモデル分析が行われるようになった。小野³は、「高速交通機関がもたらすストロー効果に関する研究～長野新幹線沿線を対象にした統計データによる検証～」でストロー効果が実際に存在するかを統計データにより検証し、ストロー効果の実態を研究した。この研究ではストロー効果が発生する可能性が高い地域として長野新幹線沿線に注目し整備された地域と、整備されていない地域で経年変化を測定し交通機関との関係性について統計データを基に考察した。その結果、長野新幹線の開業は地域に好影響をもたらすストロー効果は予想・推測されたより小さいことが判明している。長野新幹線のケースでは、メディアを中心にプラス影響が沿線住民に浸透しており、なにがしかのマイナス影響が発表されると、それがストロー効果の可能性が高いと考えられていた。当然のことながら、ストロー効果について

は、高速交通機関が整備される前に、変化が予想される統計を収集することがストロー効果を確実に解明する手掛かりとなる。

2-2 すさみ町におけるストロー効果の影響

本研究では、ストロー効果は高速交通網の整備によりその経路上の中間地域に空洞化現象が発生することで「求心力がある地域に人・モノ・金が流出する直接的な現象」と「利便性の向上により自らの地域に外部からの求心力を持った存在が現れ、収益の流出が発生する間接的な現象」など、直接的因果関係と間接的因果関係の2つのパターンが相互に関係する可能性があると考えた。

本研究は、紀勢線「南紀白浜 IC～すさみ南 IC」が開通する以前(2013年)から現地調査によるデータ収集を行っており、開通半年後の2016年3月と5月にデータ収集を実施しストロー効果の影響を検証した。「南紀白浜 IC～すさみ南 IC」間は無料区間であり、それまで主に使用されていた国道42号の利用者が大きく減少している。この現象から推測できることは、近い将来に紀勢線がすさみ南 IC から串本 IC (仮称) まで延伸されると、新しい区間延伸により経済規模や観光規模の大きな串本町に求心力が移り、すさみ町は単なる高速道路の通過点になり、串本町に人・モノ・金が流出して地域が空洞化してしまう可能性が考えられる。様々なマスメディアが「南紀白浜 IC～すさみ南 IC 開通後の国道42号交通量は8割減」と発表しており、国道42号沿線では、すでにストロー効果による空洞化が発生している可能性がある。そこで、すさみ IC と国道42号とつながっている平松交差点と、すさみ南 IC (紀勢線の終点) が国道42号線と連結しているインター出入口地点(道の駅すさみ前交差点) で交通量調査を実施し、紀勢線と国道42号の利用率を実証データによって明らかにして、将来的にすさみ町においてストロー効果が発生する可能性について考察した。

交通量カウントは、平日3日間と休日3日間の平均値によって交通量概要の割り出しを行った。道の駅すさみ前交差点から、道の駅すさみの駐車場に出入りした車の数から駐車場の受け入れキャパシティは1日延べで1,800台であることがわかった。マスメディアの発表について検証すると、上りにおいては紀勢線利用が約7,900台に対して42号線利用が約2,000台であり、紀勢線利用率は75%になっている。下りでは紀勢線利用が約4,000台に対して国道42号利用が約1,500台であり、紀勢線利用率は63%になっている。この利用率から、国道42号に代わる紀勢線「南紀白浜 IC～すさみ南 IC」間は、ストロー効果による空洞化を発生させている原因の1つと考えられることが判明した。すさみ IC が国道42号につながっている平松交差点は、すさみ町の中心街を通過していることから、平松交差点での交通量は、域内交通量の分類と考えられる。平松交差点からすさみ IC への上下交通量は約1,900台、平松交差点から白浜方面上下交通量は約2,200台、平松交差点から串本方面への上下交通量は約2,400台であり、域内交通においては、すさみ IC のストロー効果の影響は少ないことが判明した。「南紀白浜 IC～すさみ南 IC」開通により、すさみ町で最大のイベントである「イブ王国建国祭」来場者の増加が期待されたことから来場者のカウ

ントを行った。開通前の 2013 年に八木ら⁴の調査チームが「イノブタダービー・イノブータン王国建国祭－観光イベント調査結果－」において来場者調査を実施しており、本調査で得た結果と比較したが 2,500 名の減少であり、来場者の出発地域や来場手段については大きな変化はなかった（表－1）。すさみ町の大イベントに加え、紀勢線の開業もあって、来場者は大幅に増加すること予想されたが実際は約 30%減少していた。この理由を解明するために、再調査が必要と考えられる。

	2013年（八木調査）	2016年（本調査）
出発地域	来場数百分率	来場数百分率
田辺市	25.3%	18.3%
大阪府	16.7%	13.3%
すさみ町	15.1%	20.6%
白浜町	10.2%	7.6%
上富田町	8.6%	3.1%
串本町	3.2%	3.1%
和歌山市	3.2%	7.6%
古座川町	1.10%	0.0%
奈良県	0.5%	5.3%
上記以外の和歌山県	7.50%	9.20%
上記以外の都道府県	8.6%	3.8%
来場手段		
自家用車	86.0%	87.8%
鉄道（JR）	7%	0.8%
その他	7%	11.4%
来場者数	8096名	5567名

表－1 イノブタダービー・イノブータン王国建国祭
－観光イベント調査結果－の比較

2010 年に行われた国土交通省道路交通センサスでは、国道 42 号のすさみ町交通量（昼間 12 時間）の上下合計台数は 2,894 台である。それに対して筆者らが 2016 年 3 月にすさみ南 IC から国道 42 号に交わる道の駅すさみ前交差点で行った調査では上下合計台数 9,100 台であり 3 倍増になっている（表－2）。これは、交通量の自然増加ではなく、紀勢線延伸による影響が大きいと考えられる。

調査名	調査年度	調査場所	上下合計交通量
国土交通省道路交通センサス	2010 年	すさみ町内の国道 42 号	2894 台
本研究調査	2016 年	すさみ町内国道 42 号と すさみ南 IC 合流点	9100 台

表－2 道の駅すさみ前交差点における 2010 年と 2016 年の交通量比較

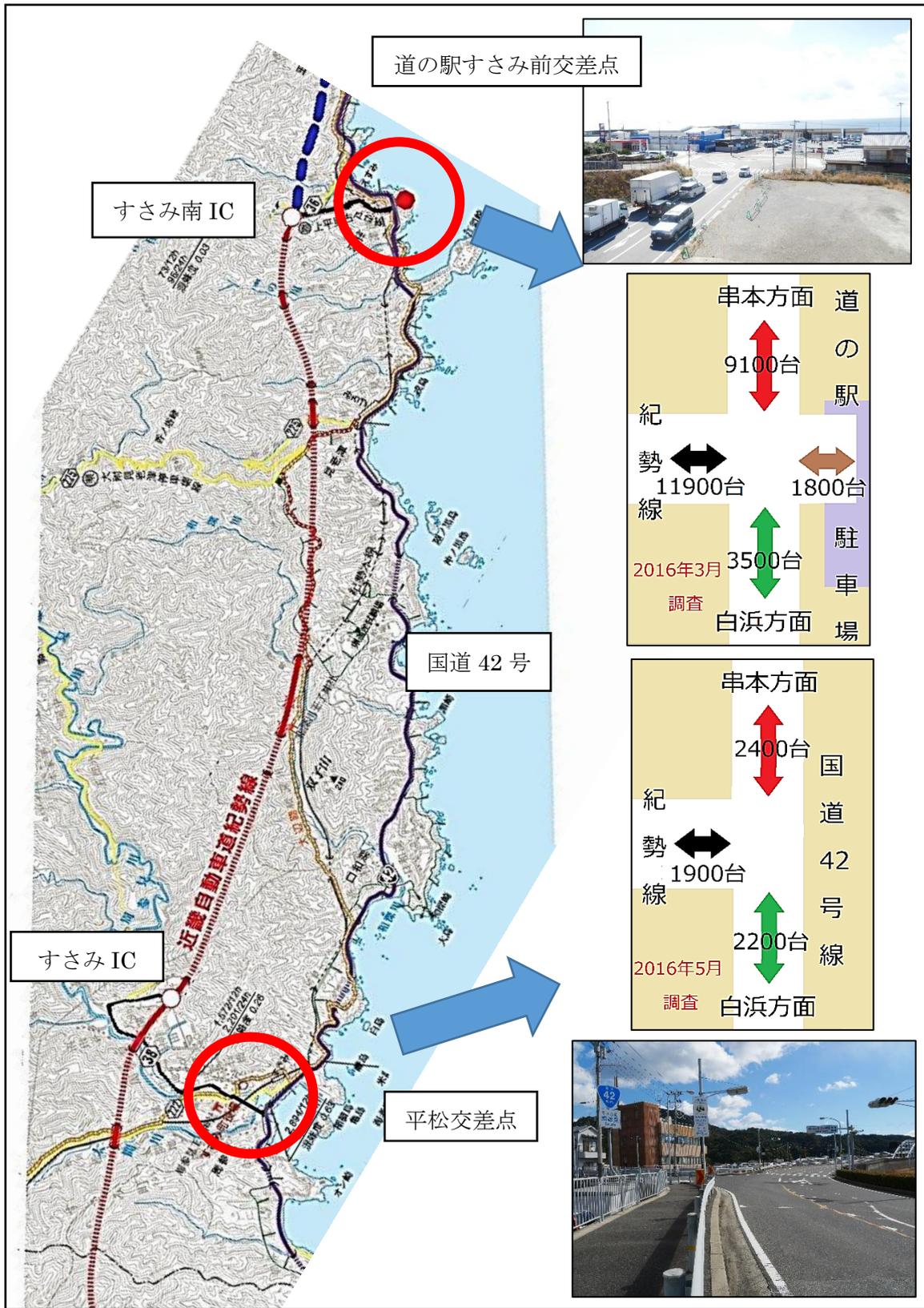


図-1 平松交差点とインター出入口（道の駅すさみ前）交差点の交通量調査

(出典：筆者作図)

3. 道の駅「すさみ」による地域活性化

国土交通省に登録されている「道の駅」の数は全国に1,107駅(2016年10月7日時点)ある。道の駅事業の目的は「道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供」と「地域の振興に寄与」の2点である。前者に関しては24時間無料で利用できる駐車場や、トイレ休憩ができる「たまりの場」の提供が挙げられる。道路のインフラ整備が進み、日本中広範囲へ高速移動することができるようになり、長距離ドライブの機会が増加した。また女性や高齢者といったドライバーの多様化、ニーズの拡大に応じるため、休憩地点としての多機能を持った「たまりの場」が必要になった。利用者が安心して気軽に立ち寄る場所である道の駅を設置することで、道路交通流の計画的な「ながれ」を構築することが可能になる。後者の「地域の振興に寄与」は、「地域サービスの提供」と「地域連携の促進」の2点から成り立っており人々の価値観の多様化により、個性的で非日常的な空間を生むものである。道の駅を設置することで、周辺地域の特徴を活かした施設を創出させ、沿道地域の文化、歴史、名所、特産物などを有効利用し、個性的なサービスを付加価値的につけることができる。従って、施設を設置するには、地域住民からの協力が必要不可欠となってくる。地域住民が協力したサービスと、それを享受する利用者でにぎわうことで、地域の核となり、地域連携が促進されるなどの本来目的とする効果が生まれる。

すさみ町総合戦略⁵では、「道の駅すさみ」を①観光拠点、②地域経済の拠点、③交流拠点、④防災拠点として活用することとしている。これは複数の拠点機能を含んだ施設に整備することで、すさみ町に「新しいヒトの流れ」を作ることを目的にしている。施設は、飲食施設、物販施設、体験教室、観光案内所、その他(事務室・通路・トイレ・倉庫等)で構成されており、駐車場は大型バス9台、普通車61台、バイク10台、電気自動車充電スペース1台がある。隣地に「すさみ町立エビとカニの水族館」が併設されており、海の環境学習館では「実験教室」が土曜日・日曜日・祝日限定で開催されている。

和歌山県の沿岸部は、南海トラフ大地震による津波被害が懸念されているため、道の駅すさみは、広域防災拠点として、防災機能を兼ね備えた施設整備を備えており、非常時における地域住民や観光客の避難場所、すさみ町以南の国道42号の復旧拠点になっている。防災・非常時対策のヘリコプター場外離着陸場基準に適した離着陸地帯を建設する計画になっている。

道の駅すさみでの売り上げは、当初予測の1ヶ月1,000万円から4,000万円と4倍になっている。エビとカニの水族館の入場者数も当初予測の2.5倍となった。道の駅すさみの来場者調査(ヒヤリング調査と車のナンバプレート調査)を2016年に実施した。車のナンバプレート調査の結果、関西経済圏の広い地域からの来場者があり「新しいヒトの流れ」を生み出していることが判明した(図-2)。今後も継続的に「道の駅すさみ」が、経済や観光、交流といった点ですさみ町の中心的な役割を果たすことで、「新しいヒトの流れ」に対し、積極的にアピールできる環境になり、それによりさらに「新しいヒトの流れ」を

取り込むことが可能となる。しかし、紀勢線がすさみ南 IC からさらに串本方面に延伸した時に「新しいヒトの流れ」がどのように変化するのかは未知数である。地理的な立地条件を最大限活用することは重要ではあるが、地理的な環境だけに依存してしまうとストロー効果が発生した時に対応することができない。現在の「新しいヒトの流れ」や立地を活用しつつ、ストロー効果に備えて、道の駅すさみ・行政・住民が連携した取り組みが重要となってくる。地域経済の拠点として、地域経済を循環させるには、地域資源を有効活用し、人を引き付ける魅力を高めることが、地域の発展に必要である。

江住地区には国道 42 号沿いに 2009 年までガソリンスタンドが 1 カ所あったが、廃業後は周参見～串本町串本間の 36 km にガソリンスタンドがなくなっていた。このため、大阪方面から阪和道、紀勢道などの高速道路で串本方面に向かう利用者にとって、阪和自動車道紀ノ川サービスエリア（和歌山市）から串本町串本間（約 143 キロ）にガソリンスタンドが 1 軒もない状況が続いていた。高速道路を長距離間移動する運転手にとって、ガソリンスタンドが無いことは不安である。地元住民にとっては、交通手段だけでなく、農作業や、ストーブ、生活などの暮らしに不自由を感じる状況である。

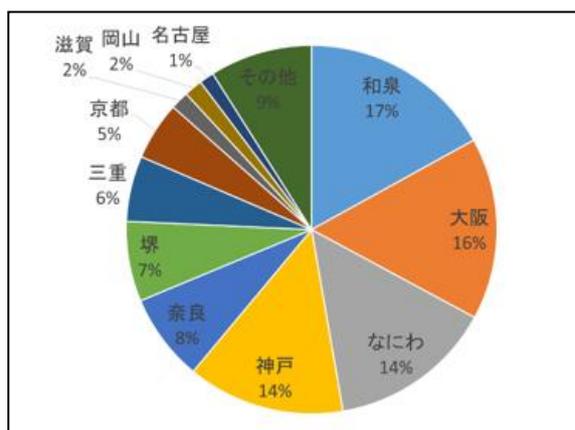


図-2 車ナンバープレート調査結果

(出典：筆者作図)



写真-1 新設されたガソリンスタンド

(出典：筆者撮影)

すさみ町は、5,000 万円をかけ 2017 年 2 月に防災対応型ガソリンスタンド（写真-1）を道の駅すさみの隣接地に建設した。紀勢線利用者、国道 42 号利用者にとって給油に関する不安が解消されたことになる。また、防災対応型ガソリンスタンドは、消防法や建築基準法のもと、厳しい基準で建築されているため、災害時に給油所の周囲で火が発生しても地下のガソリンタンクには引火しない構造となっている。このため、ガソリンや軽油を災害時に安定的に供給できる態勢になっており、被災者の救援と被災地域の早期復興に貢献できる。このように道の駅すさみは、1ヶ所で、複数のことを同時にできるワン・ストップ・サービス（one stop service）を備えつつある。ひとつの場所で様々なサービスが受けられる環境・場所を提供することで、観光客や地域の利用者にとって重要な拠点となる。

4. 今後を見据えて～終わりに～

近年、時代の流れとともに、道の駅に求められる社会的ニーズが変わりつつあり、道の駅が担う役割や発揮すべき機能が高度化してきた。道の駅は、国が保証する安全・安心のブランドである。ビジネスモデルとしても優れており、多くの道の駅が地域活性化に貢献し、健全な運営を実現している。近畿自動車道紀勢線の延伸は、災害時の代替ルートとしての機能も高めている。国道42号は津波や越波、土砂災害の影響を受けやすく、台風や地震があると複数の箇所で行き止まりになる。これまで紀南地域には、国道42号のほかに幹線道路がなかったため、自然災害時の移動に著しい制限を受けてきた。紀勢線（田辺～すさみ）は、最新の道路橋示方書で設計されており、阪神淡路大震災の地震にも耐えうる構造になっている。また、緊急医療に大きな力を発揮しており、三次救急医療施設（南和歌山医療センター）への緊急患者の搬送時間が短縮された。リアス式海岸線に沿っている国道42号は線形不良区間が多いが、こういった環境を回避することにより、安定した搬送が可能となり、患者への身体的な負担が軽減されるメリットも大きい。

しかしながら、地域内発型の産業創出拠点としての機能はまだ十分とは言えない。特に過疎化・高齢化が進む地域にあつては、既存産業の活性化を図ることに加え、新たな産業を生み出すような道の駅とする必要がある。道の駅すさみの来場者に対して、来場目的調査（2016年5月）を行った結果（図-3）と、山本ら⁶が行った全国「道の駅」のアンケート調査結果を比較して地域内発型の産業創出拠点としての役割を考察した。山本らは、2013年に国土交通省に登録されている「道の駅」1,004件の内、営業中の1,000件を対象にアンケート（16項目の質問）を行った。アンケートの回収率は51.3%で、複数回答方式である。このアンケートの中から、今後、道の駅すさみで課題となってくるとと思われる項目を5つ抽出（図-4 全国の道の駅併設施設、図-5 道の駅の役割、図-6 道の駅の課題、図-7 道の駅がほしい人材、図-8 売れ筋商品）を抽出した。

山本らは、アンケート調査結果からの次の示唆を提示している。

1. 道の駅は地元や周辺域住民との密接なネットワークにより形成されていた。
2. 道の駅の販売商品の取引先は地元や周辺域が中心であるが、県内・外へと広がる傾向にあった。広がる背景には、地元生産者の高齢化や客のニーズの変化があった。
3. 「道の駅」の集客数には、「周辺住民への食材の提供」、「地元の特産物の販売」と関係していた。また、「道の駅」の機能にして「観光の拠点」や「情報発信拠点」があれば、集客数は高い傾向にあった。さらに、併設施設の「コンビニ」、「金融機関ATM」、「飲食施設」は集客数に寄与している。
4. 「道の駅」が収益の課題を抱えていても、「テレビ」、「口コミ」、「当駅のホームページ」、「周辺住民への食材の提供」、「地元の特産物の販売」を活用することで、収益を上げられる可能性がある。

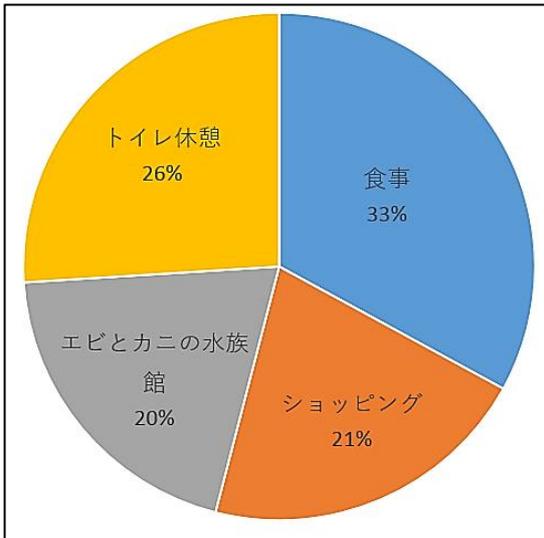


図-3 道の駅すさみ来場目的

(出典：筆者作図)

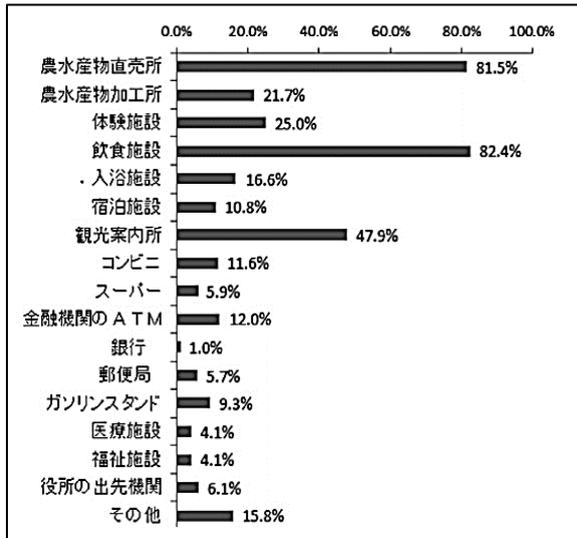


図-4 全国の道の駅併設施設

(出典：全国道の駅アンケート調査)

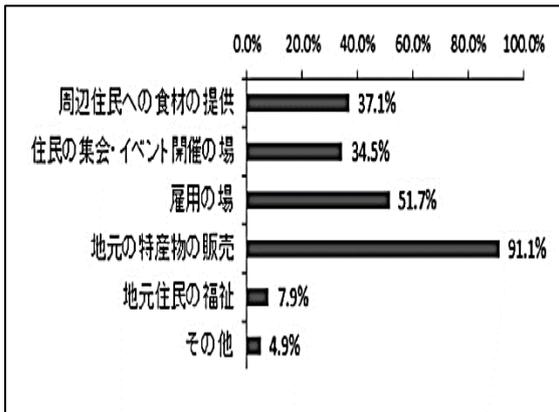


図-5 道の駅の役割

(出典：全国道の駅アンケート調査)

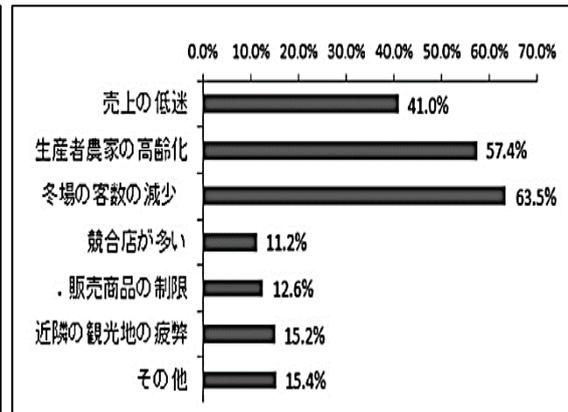


図-6 道の駅の課題

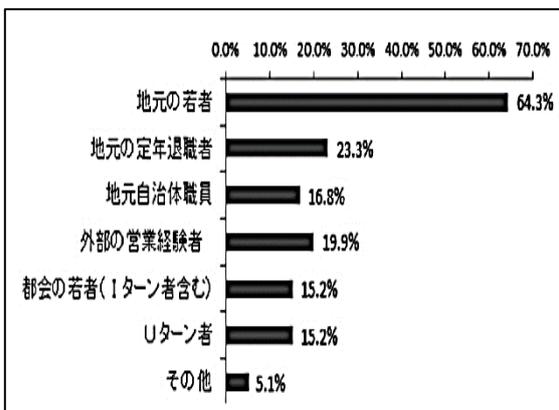


図-7 道の駅がほしい人材

(出典：全国道の駅アンケート調査)

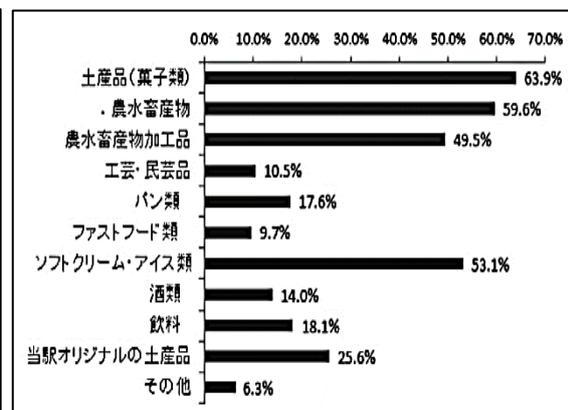


図-8 売れ筋商品

すさみ南 IC が紀勢線の終点になっている状態が将来的に継続することはない（図-9）。ストロー効果によるすさみ町へのマイナス影響が大きくなる可能性が高いことが推察される。現在の「新しいヒトの流れ」をどのように維持し、ストロー効果に備えるかの取り組みが重要である。その1つが6次産業化とマーケット創造と考える。農林水産省は、6次産業化について「1次産業×2次産業×3次産業」だけでなく、「1次産業×2次産業」や「1次産業×3次産業」といった形態まで幅広く捉えている⁷。全国の道の駅でニーズが平均的に高いものは、お菓子類の土産、農水産物、農水産物加工品、ソフトクリーム・アイス類の販売などが好調であることがアンケート結果で判明している。これらのニーズを、6次産業化の推進に向けたプロセスにすることが必要であることを踏まえ、本研究で様々な視点から分析した結果、道の駅すさみには大きな課題が3つあることが判明した。

1つ目の課題は、道の駅すさみの駐車場は、エビとカニの水族館と共用であり、スペースが足りないことである。駐車場には大型バス9台、普通車61台、バイク10台、電気自動車充電スペース1台があるが、交通量調査では、来場者がピークを迎える午前10時からメイン駐車場が満車（写真-2）になり、ピークの正午には、仮設駐車場も満車となり来場者数が頭打ちになっている。来場者数に制限が加わることで収益の増加が見込めなくなる。調査の結果、駐車場1日当たりの延べ駐車キャパシティー（収容台数）は1,800台であった。



写真-2 ピーク時の満車サイン

（出典：筆者撮影）



図-9 すさみ串本道路計画

（出典：紀南河川国道事務所）

メイン駐車場と仮設駐車場が満車の場合、来場者は次の目的地に向かうか、車列で待機するかを選択となる。しかしながら、こういった状態が毎回慢性的に続くと来場者に心理的な「不満因子」が蓄積され、最終的に客足が離れることになる。すさみ町役場の計画では、将来的に、非常時対策のヘリコプター場外離着陸場をつくり、平常時には駐車場として利用することになっているが、新しい駐車場が設置されるまでに来場者が抱く「駐車スペースが少ない」というイメージが定着してしまう。道の駅すさみの設計段階では、国道42号のすさみ町内交通量が2,894台（2010年国土交通省センサス）であったが、本研究の

交通量調査では、道の駅すさみ前交差点での交通量は9,100台（2016年）であり、紀勢線開通で3倍の交通量になっている。道の駅すさみに《始めて訪れる来場者》が抱くイメージが将来への展開となることから、駐車場の整備については早急の対策が必要である。

2つ目の課題は、売れ筋商品に関する取り組みである。道の駅すさみへの来場目的を調査した結果、ショッピング目的が22%となっている。山本らの「全国道の駅アンケート調査」結果にもある通り、「道の駅での売れ筋商品」の上位に農水畜産物があり、「道の駅の役割」の上位に地元特産物の販売がある。清野⁸は道の駅や直売所は、地域農産物・食品の重要なマーケティング・チャンネルであるとともに、中山間地域の農業活性化に貢献する重要な資源と位置づけられると指摘している。また、利用者の道の駅、直売所に対する総合満足度を目的変数とした重回帰分析では地域特産品の取り扱い、衛生・安全面、雰囲気に関する利用者のニーズを満たすことが総合的な満足度向上につながることを明らかにしている。こういったデータを用いて道の駅すさみを分析すると、地域特産品を取り扱う重要度（販売面積と販売品目）が低いと考えられる。地域を代表する農産物・海産物・畜産品の展示スペースが非常に狭い。来場者をワクワクさせるような仕掛けが組み込まれていない。

3つ目の課題として、地域経済循環の具体的な構築方法が不透明であること。新たな利用者層を取り組むための商品開発やサービスを提供することは、マーケットの創造につながる。道の駅は、非常に大きな集客力を持っており、ビジネス創造のポテンシャルが高い。ビジネス創造のために、様々な仕掛けを道の駅に作ることで、地域内発型の産業創出につながり、経済活動による地域活性化を実現化させることになる。すさみ町において地域内発型の産業創出とは、特定の業種に限定せず、多様な産業連関構造を地域内で構成し、地域資源、人材、文化などを丁寧に発見し発掘して生産要素として組み合わせ「ここでしか味わえない」という付加価値をつけたものにしなければならない。地域経済を発展させるには、地域内外で稼いだお金が地域内で分配され、循環するという地域経済循環のリングを構築することで維持される。つまり、地域経済を持続発展させるためには、その地域において、継続的に経済的投資が地域内で繰り返し行われる地域内再投資力を創り出すことが必要である。紀勢線開通で物流のスピードが向上し時間的距離が短縮した。生産物を、これまでより速く、関西経済圏に運び出すことが可能で、各種のマーケットの拡大が見込める。インターネットの普及と携帯性が向上したことにより、情報発信が格段に簡便化し、拡散力が高まり、生産者と消費者との心理的距離も縮まっている。付加価値が高いものを市場は常に欲している状態であり、うまくニーズを掴むことができれば、情報は瞬間的に拡散し、大きな市場を創造する可能性が高い。

道の駅すさみの構想段階では、地域内発型の産業創出について深く切り込んだ計画がされていなかった。本研究では、道の駅による地域活性化とストロー効果対策として、すさみ町でのケースを取り上げたが、道の駅が繁栄しても、すさみ町全体の問題が解決される訳ではない。ストロー効果を事前に防止する対策と同時に、道の駅すさみが存在する意義、つまり、すさみ町全体に裨益効果が生まれるような積極的かつダイナミックな取り組みを

具体化しない限り長期的な展開は困難であると結論付ける。

注

-
- 1 すさみ町人口ビジョン(2016) すさみ町役場
 - 2 山本恒平 (1995) 文献における「ストロー効果」の定義とその検証内容に関する分析
土木学会関西支部年次学術講演概要 巻：1995 ページ：IV.70-IV.70.2
 - 3 小野政一 (2005) 高速交通機関がもたらすストロー効果に関する研究～長野新幹線沿線
を対象にした統計データによる検証～ 土木計画学研究・講演集 巻：32 ページ：
ROMBUNNO.75
 - 4 八木紀一郎 (2013) 和歌山県すさみ町の「イノブタダービー・イノブータン王国建国
祭」－観光イベント調査 摂南経済研究 第3巻第1・2号 ページ:97
 - 5 すさみ町まち・ひと・しごと創生総合戦略(2016) すさみ町役場
 - 6 山本祐子(2013) 全国「道の駅」のアンケート調査報告書、地域イノベーション Vol.6
法政大学地域研究センター
 - 7 6次産業化を推進するに当たっての課題の抽出と解決方法の検討 調査報告書(2011) 農
林水産省平成23年度6次産業推進中央支援事業
 - 8 清野誠喜(2001) 地域特産品の販売経路としての「直売所」「道の駅」の特徴とマーケッ
ティング 東北農業研究 別号14 ページ：13-21

参考文献

-
- 小島昌希 (2015) 「道の駅」による地域活性化の促進 (特集 官民・住民連携による地域
づくり) 月刊建設 59(5), 17-21 全日本建設技術協会
- 石川雄一 (2015) 「道の駅」による地域活性化の促進：重点「道の駅」制度の創設 (特集
観光の経済波及効果を高めるには：地域の消費拠点に進化した「道の駅」に着目して
観光文化=Tourism culture:機関紙 39(2), 30-34 日本交通社
- 小川長 (2016) 「道の駅」と地域の活性化 尾道市立大学経済情報論集 16(1), 23-60 尾道市
立大学経済情報学部
- 佐藤快信 (2012) 道の駅の地域振興に関する一考察 長崎ウエスレヤン大学現代社会部紀要
10(1), 53-61 長崎ウエスレヤン大学