

# 道の駅の地域内供給の経済効果 —兵庫県但馬地域・阪神地域・神戸市地域の例—

松尾隆策  
山口三十四

道の駅は、地方創生政策の拠点に位置付けられ、現在は地域活性化の中心的施設になっている。地域内供給を基本コンセプトとすることから、過疎化の進行する市町では、道の駅を核とした地域活性化政策への期待が大きい。道の駅の地域内供給の効果を検証するために、これまで、兵庫県但馬地域・阪神地域・神戸市地域の、兵庫県地域別産業連関表を用いた3経済圏域内での経済および雇用の波及効果の分析を行ってきた。この度、より詳細な地域である市町産業連関表が見つかり、それを用いて、道の駅の各市町に対する経済波及効果の分析を行うことができた。これにより、多くの有益な結果が得られた。その一つが、朝来市と養父市では、所得分配前の市内の経済波及効果が、地域内の効果より大きく見られるということである。このことにより、両市の道の駅の農産物中心の経営が、市内で、大きな経済効果を持っていること等、多くのことが判明した。

keywords : 道の駅、市町産業連関表、地域内供給、経済波及効果、雇用効果

## 目次

はじめに

1. 道の駅による地域内供給の経済効果
  - 1.1 先行研究と分析方法
  - 1.2 分析データ
2. 分析結果
  - 2.1 市町に対する経済波及効果
  - 2.2 市町に対する雇用の効果
3. 地域と市町に対する波及効果の比較
  - 3.1 波及範囲の違いと波及効果
  - 3.2 第1次波及効果／直接効果と波及効果倍率
  - 3.3 道の駅による地域内供給の効果

おわりに

## はじめに

道の駅は、休憩機能、情報発信機能、地域連携機能の基本3機能を備えた施設に対する登録制度である。道路の休憩施設として始まったが、近年は、防災、福祉、医療、住民サービス等その機能は多様化している(国土交通省HP)。しかも、2014年に、地方創生政策の拠点施設に位置付けられ、地域活性化の中心的施設になっている。

道の駅は、「地域内供給」を基本方針とする<sup>1)</sup>。この道の駅の地域内供給のコンセプトは、地域が主体となって地域住民自らがその発展過程に参加

し、地域振興を行うという内発的発展に基づいた地域発展の手法による。特に、農産物直売所で販売される農林水産物は、基本的に地域内の生産者から供給を受けている。さらに雇用に関しても、その地域住民を労働力として雇用している<sup>2)</sup>。

地域内供給を基本方針とする道の駅は、地域内経済循環を形成する核として魅力的であることから、主な設置主体である市町村は、道の駅を地域振興の切り札として捉え始めている。とくに、中山間地域の市町村では、道の駅の生む経済効果に対する期待は大きい。たとえば、道の駅「とうべつ」(北海道)、「ひたちおおた」(茨城県)では、道の駅を拠点とした地域活性化の取組が行われ、市町の産業振興に効果を上げていく<sup>3)</sup>。

これらの好事例のように、道の駅の設置主体である市町村にとって、道の駅の市町村に対する経済効果を最大化することは、最も必要な課題であるといえる。この道の駅を中心とした地域内経済循環の構築・推進は、「まち・ひと・しごと創生本部」による「小さな拠点づくり」政策においても示されている<sup>4)</sup>。

このような道の駅の地域に対する経済効果を実証分析するために、これまで筆者らは、兵庫県の3地域における道の駅の地域に対する経済波及効

果を産業連関分析を用いて分析した(松尾隆策・山口三十四(2018))。具体的には、兵庫県を7地域に分けた地域経済圏ごとの産業連関表を用い、地域に対する経済効果を分析し、道の駅の地域内供給の効果を検証した。

しかし、道の駅を拠点とする政策を進める市町村にとって最大の関心事である市町村に対する経済波及効果の分析については、経済の波及が拡がるとその地域に恩恵があるため、成果が待たれる状態であった。この度、市町ごとの産業連関表が見つかったことから<sup>5)</sup>、これらを用いて道の駅の市町村に対する経済波及効果の産業連関分析を行うことが、本稿の趣旨である。さらに、市町と、地域経済圏ごとの結果の比較を行うことで、段階的な経済効果の波及範囲の分析も行った。これにより、地域内供給効果の範囲と地域特性から、道の駅の地域内供給の効果をより詳細に明らかにすることを試みた。

## 1. 道の駅による地域内供給の経済効果

### 1.1 先行研究と分析方法

関連する先行研究として、内発的発展の特性を考慮して、都市農村交流産業による経済波及効果を分析した研究に、霜浦森平・宮崎猛(2002)がある。同研究は、内発的発展の考え方による都市農村交流産業が地域に与える経済波及効果を計測している。

道の駅の経済効果の研究に関しては、河村宏明(2011)がある。しかし、河村(2011)は、岐阜県内の道の駅の経済波及効果を県全体で推計しているために、道の駅の地域内供給という本来限定された地域内での経済効果を表していないという問題点があった。

そこで、本研究では、道の駅の地域内供給の効果を分析するために、経済的まよりの強い市町村を対象にした分析を行った<sup>6)</sup>。さらに、地域内供給の特徴を反映させるために、産業連関分析を行う際の自給率を、特に農産物直売所で販売される農水産物やレストラン、温泉、体験サービス等の対個人サービスの売上高に関しては、「自給率100%」として推計した<sup>7)</sup>。この際、道の駅の経済

波及効果により誘発される雇用誘発者数を推計することで、道の駅によってもたらされる雇用の効果を考察する。

地域内供給の出荷者に対する効果について、山本祐之・湯沢昭(2012)は、一般的に生産者が市場に出荷する場合、卸売りや小売り段階における手数料が40~60%かかるため、生産者の受取価格は販売額の60~40%となるが、道の駅への出荷においては、手数料の合計は約25%であるため、生産者にとって受取価格が増加するうえ、消費者にも安く提供されていると分析している。また、道の駅に出荷される農産物は小規模農家による出荷が多く、市場では取り扱われない規格外の農産物も多い。このような道の駅の「少量多品種方式」は、小規模農家の多い過疎地域の農村の高齢者の生きがいになっている<sup>8)</sup>。

このように、道の駅は、安く農産物を提供することで、消費を増加させるとともに、市場流通に乗せられないような農産物も販売されることで、小規模農家の所得増加にもつながり、地域内経済に大きなメリットを与えている。このような特徴を分析に反映させるために、農産物に関しては自給率100%、さらに閉鎖型の逆行列を用いた推計も併せて行う<sup>9)</sup>。

つづいて、波及効果の分析方法に関して述べる。経済波及効果とは、ある産業で生じた最終需要が、その地域内の各産業の生産を誘発し、それぞれの誘発された産業が、次々と各産業の生産を誘発していくことの効果をいう。本稿では、道の駅による最終需要の増加に対する各産業の経済波及効果を、直接効果と第1次間接効果、第2次間接効果に分けて示した。さらに、道の駅のもたらす雇用効果も推計した。算出方法を表1に示す。

### 1.2 分析データ

本研究では道の駅の市町村に対する経済効果を最大化するために、産業連関分析を行うことにする。そこで、兵庫県の但馬地域(朝来市、香美町、養父市、豊岡市)、阪神地域(猪名川町)、神戸市地域(神戸市)にある6市町の各産業連関表を用いた。分析データは、合計13の道の駅に対して行った以下のアンケート調査およびインタビュー結果から得ら

れた回答を用いて作成した。

指標	算出方法
[1] 最終需要増加額	
[2] 地域内自給率行列	
[3] 直接効果 (地域内最終需要増加額)	$[2] \times [1]$
[4] 投入係数行列	
[5] 原材料等投入額 (需要増加額)	$[4] \times [3]$
[6] 域内需要増加額	$[2] \times [5]$
[7] 1次間接効果	(レオンチェフ逆行列) $\times [6]$
[8] 第1次波及効果 (直接効果+第1次間接効果)	$[3] + [7]$
[9] 粗付加価値係数行列	
[10] 雇用者所得係数行列	
[11] 粗付加価値誘発額	$[9] \times [8]$
[12] 雇用者所得誘発額	$[10] \times [8]$
[13] 雇用者所得誘発額計	$\Sigma ([12])$
[14] 消費転換係数	
[15] 民間消費による需要増加額計	$[13] \times [14]$
[16] 民間消費支出構成比	
[17] 民間消費による各部門需要増加額	$[15] \times [16]$
[18] 民間消費による域内各部門需要増加額	$[2] \times [17]$
[19] 2次間接波及効果	(レオンチェフ逆行列) $\times [18]$
[20] 総合効果 (直接+1次+2次間接波及効果)	$[3] + [7] + [19]$
[21] 就業係数行列	
[22] 就業誘発者数	$[20] \times [21]$
[23] 雇用係数行列	
[24] 雇用誘発者数	$[20] \times [23]$

表1 算出方法

(1)調査対象：但馬地域(全11駅)、阪神地域(全1駅)、神戸市地域(全1駅) の各道の駅駅長。

(2)調査項目：

- ①各道の駅の総売上高と農産物直売所、特産品直売所、レストラン、温泉の売上高の総売上高に占める割合(2014年)(付表)。利用者(農産物直売所レジ通過者)数(2014年)。
- ③道の駅の経営状況の現状(聞き取り調査・インタビュー調査、2017年5月)。

## 2. 分析結果

### 2.1 市町に対する経済波及効果

まず、道の駅の各市町に対する経済波及効果に関して検討する。全体の総合効果では、但馬地域内の、朝来市の総合効果が大きいことが分かる(7億9千万円)。但馬地域内の他の市町の総合効果はそれぞれ、香美町が2億1千万円、養父市が2億3千万円、豊岡市が8千万円であることに比べると、朝来市が格段に大きいことが分かる。これは、阪神地域の猪名川町(5億8千万円)と神戸市地域の神戸市(3億円)を含めた調査対象6市町の中でも、最も大きい値となった。

さらに、各市町GDPに占める総合効果の比率で比較すると、朝来市の比率は0.61%で、但馬地域の中で最も高い結果となった(但馬地域の他の市町の「総合効果の対市町GDP比」はそれぞれ、香美町0.42%、養父市0.27%、豊岡市0.03%)。朝来

市は、道の駅の市内GDPに占める割合が高く、道の駅の経済効果は、但馬地域内では、他の市町に比べて、経済活性化の最も重要な要素となっているといえよう(表2、図1)。

一方、猪名川町の総合効果の対市町GDP比は、0.94%であり、この結果は、朝来市を上回り、調査対象6市町中、最も大きい値となった。さらに、猪名川町の農産物(自給率100%)の総合効果が5億3千万円となり、6市町の中で最も大きいことが特徴的である。これは、道の駅「いながわ」の農産物売上高の総売上高に占める割合が72.5%と高く、同道の駅が直売所の農産物中心の経営方針であることと符合する<sup>10)</sup>(他の製品は、地域内自給率100%での生産ではなく、他の地域に利益が取られるために、地域に還元されない。一方、農産物は地域内自給で供給されるゆえ、当然、地域への貢献が高くなる)。

つづいて、各市町の直接効果の対総合効果の比率である「波及効果倍率」に関して検討する。全体の総合効果では、神戸市は1.59倍で、松尾・山口(2018)で行った地域別の分析と共に、6市町中最も高い結果となった。一方、香美町に関しては、市町別の分析では1.32倍、地域別では1.33倍となり、両結果共に6市町中最も小さい結果となった。それ以外の市町の結果については、次節3.1において、詳しく分析することにする。

### 2.2 市町に対する雇用の効果

つづいて、各市町に対する雇用効果に関して分析する。各市町の道の駅による雇用誘発者数の結果を図2に示す。これによると、6市町中最も雇用誘発者数が大きいのは、猪名川町の93人であった。但馬地域の中では、朝来市が最も大きく、33人という結果となった。

猪名川町の雇用誘発者数が大きいことの要因として、猪名川町が阪神地域にあり、市内に産業が多く存在し、雇用機会が多いという都市の産業構造をもつことが考えられる。一方、人口減少が続く<sup>11)</sup>、雇用機会の少ない中山間地域にある朝来市において、33人の雇用を創出するという結果は、道の駅の雇用効果の大きいことを示しているといえる。

表2 各市町に対する経済波及効果

地域	市町村	分析条件		直接効果 (千円)	第1次波及効果 (千円)	第2次波及効果 (千円)	総合効果 (千円)	波及効果 倍率 (倍)
但馬 地域	朝来市 [3駅]	開放経済		535,203.71	746,119.72	47,502.81	793,622.53	1.48倍
		農産物	自給率100%	296,452.70	168,500.82	34,776.32	499,729.84	1.69倍
			閉鎖経済	296,452.70	335,936.78	51,448.33	683,837.82	2.31倍
	香美町 [4駅]	開放経済		158,618.78	200,604.71	9,291.27	209,895.98	1.32倍
		農産物	自給率100%	39,740.00	18,861.88	2,326.12	60,928.00	1.53倍
			閉鎖経済	39,740.00	36,386.06	3,282.30	79,408.36	2.00倍
	養父市 [3駅]	開放経済		167,624.03	231,714.45	1,878.66	233,593.11	1.39倍
		農産物	自給率100%	102,900.00	60,989.31	1,009.80	164,899.12	1.60倍
			閉鎖経済	102,900.00	139,443.87	2,749.11	245,092.98	2.38倍
	豊岡市 [1駅]	開放経済		54,680.41	75,233.31	3,543.14	78,776.45	1.44倍
		農産物	自給率100%	29,573.70	18,238.56	2,206.81	50,019.07	1.69倍
			閉鎖経済	29,573.70	37,598.44	3,895.57	71,067.71	2.40倍
阪神 地域	猪名川町 [1駅]	開放経済		410,844.68	569,211.84	6,295.86	575,507.70	1.40倍
		農産物	自給率100%	371,146.35	154,531.97	3,726.87	529,405.19	1.43倍
			閉鎖経済	371,146.35	278,573.92	11,422.63	661,142.91	1.78倍
神戸市 地域	神戸市 [1駅]	開放経済		186,495.15	285,786.68	11,315.89	297,102.57	1.59倍
		農産物	自給率100%	147,000.00	238,425.42	6,483.16	244,908.59	1.67倍
			閉鎖経済	147,000.00	304,879.98	20,501.99	325,381.96	2.21倍

### 3. 地域と市町に対する波及効果の比較

#### 3.1 波及範囲の違いと波及効果

前節2.1で示したように、市町別と地域別の産業連関表を用いた波及効果倍率は、1位の神戸市と6位の香美町を除けば、それぞれ順位の一貫性が無い結果となった。具体的には、市町産業連関表を用いた分析では、2位朝来市(1.48倍)、3位豊岡市(1.44倍)、4位猪名川町(1.40倍)、5位養父市(1.39倍)となり、一方、地域別では、2位猪名川町(1.55倍)、3位養父市(1.54倍)、4位朝来市(1.53倍)、5位豊岡市(1.38倍)という順位となった。すなわち、市町別では2位と3位で高い結果となった朝来市と豊岡市は、地域別ではそれぞれ4位と5位に下がり、逆に、市町別では4位と5位で低い猪名川町と養父市が、地域別ではそれぞれ2位と3位という高い順位となった。

これらの結果から、道の駅の経済波及効果は、効果が波及する範囲によって、その効果の度合いが異なるということが分かる。経済波及効果とは、先述したように、ある産業で生じた最終需要が次々と各産業の生産を誘発していくことの効果をいう。そこで本節では、この効果が、計測範囲によってどのように変わるのかを、さらに詳しく検討することにする。

具体的な検討方法は、つぎの2段階によって行うことにする。波及効果倍率(総合効果/直接効果)に加え、第1次波及効果を直接効果で除した値

を新たに推計し、両指標の比較を行う。この新たな指標を設定することは、つぎの理由による。

そもそも、「波及効果倍率」の推計過程で、分子となる総合効果は、「第1次波及効果」と「第2次波及効果」の和である。すなわち、「第2次波及効果」は、「第1次波及効果」による誘発効果から分配される所得の一部から転換される消費による誘発効果の広がりを表す。よって、総合効果は、「第1次波及効果」に、所得分配によってもたらされる消費の効果を加えた値となっている。

したがって、波及効果倍率(総合効果/直接効果)と第1次波及効果/直接効果の値の違いから、所得が分配される前後の波及効果の広がりの変異を検討することが出来るようになる。この手法により、波及効果の計測の対象区域の広さと、波及効果が派生して行く段階的な変化を同時に比較することが可能となる。すなわち、各市町内の道の駅の経済波及効果が誘発する度合いを、「空間的な広がり」と、「時間的な広がり」の両面から分析することができ、より詳細な地域内供給の効果が検証できる。各段階での波及効果倍率の推計結果を市町ごとに図3に示す。

#### 3.2 第1次波及効果/直接効果と波及効果倍率

松尾・山口(2018)では、地域別産業連関表を用いて、市町ごとの道の駅の各地域に対する波及効果倍率を比較し、その効果を検討した。これらの

図1 総合効果と市町GDPに占める比率

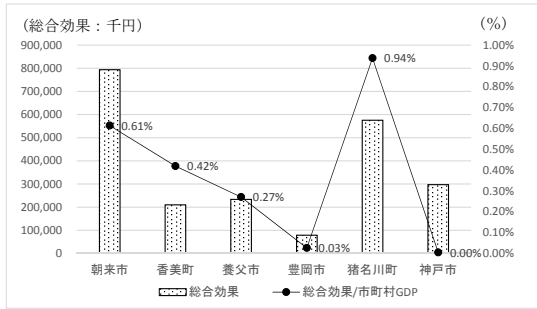
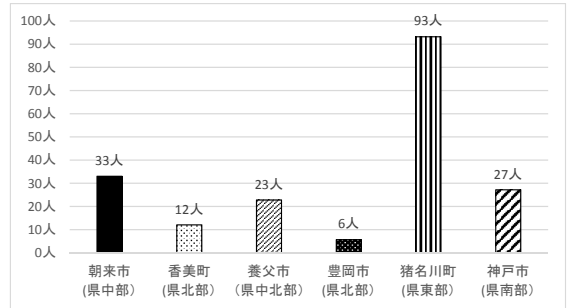


図2 各市町における雇用誘発者数



結果から得られた特徴は、松尾・山口(2018)で詳しく述べている。ここでは、対地域、対市町の波及効果倍率と、それぞれの所得が分配される前後の倍率とを比較する。そして、道の駅の経済活性化の効果の考察を行う。

図3において、地域に対する所得分配前の倍率(第1次波及効果/直接効果)を実線左端●点、所得分配後の倍率を実線右端■点、市町に対する所得分配前の倍率を破線左端◆点、所得分配後の倍率を破線右端▲点で示した。さらに、地域に対する所得分配前後の倍率を示す計測点を“実線”で、市町に対する所得分配前後の倍率を示す計測点を“破線”で結んで表した。これらの2つの曲線(実線および破線)の位置関係と、4つの計測点(●点、■点、◆点、▲点)の位置関係を比較すると、つぎのような3つのタイプに分類できる。

**タイプ①**：各地域に対する波及効果倍率を示す線(実線)と各市町に対する波及効果倍率を示す線(破線)がクロスするタイプ(朝来市、養父市)。

**タイプ②**：各地域に対する波及効果倍率を示す線(実線)と各市町に対する波及効果倍率を示す線(破線)が互いに並行で、前者(実線)が後者(破線)よりも上になっているタイプ(香美町、猪名川町)。

**タイプ③**：各地域に対する波及効果倍率を示す線(実線)と各市町に対する波及効果倍率を示す線(破線)が互いに並行で、前者(実線)が後者(破線)よりも下になっているタイプ(豊岡市)。

これらの3タイプに関して、それぞれの位置関係から、各タイプの考察を行う。まず、タイプ①では、第1次波及効果の段階(所得が分配される前)では、各市町に対する波及効果(破線◆点)の方が、各地域に対する波及効果(実線●点)よりも大き

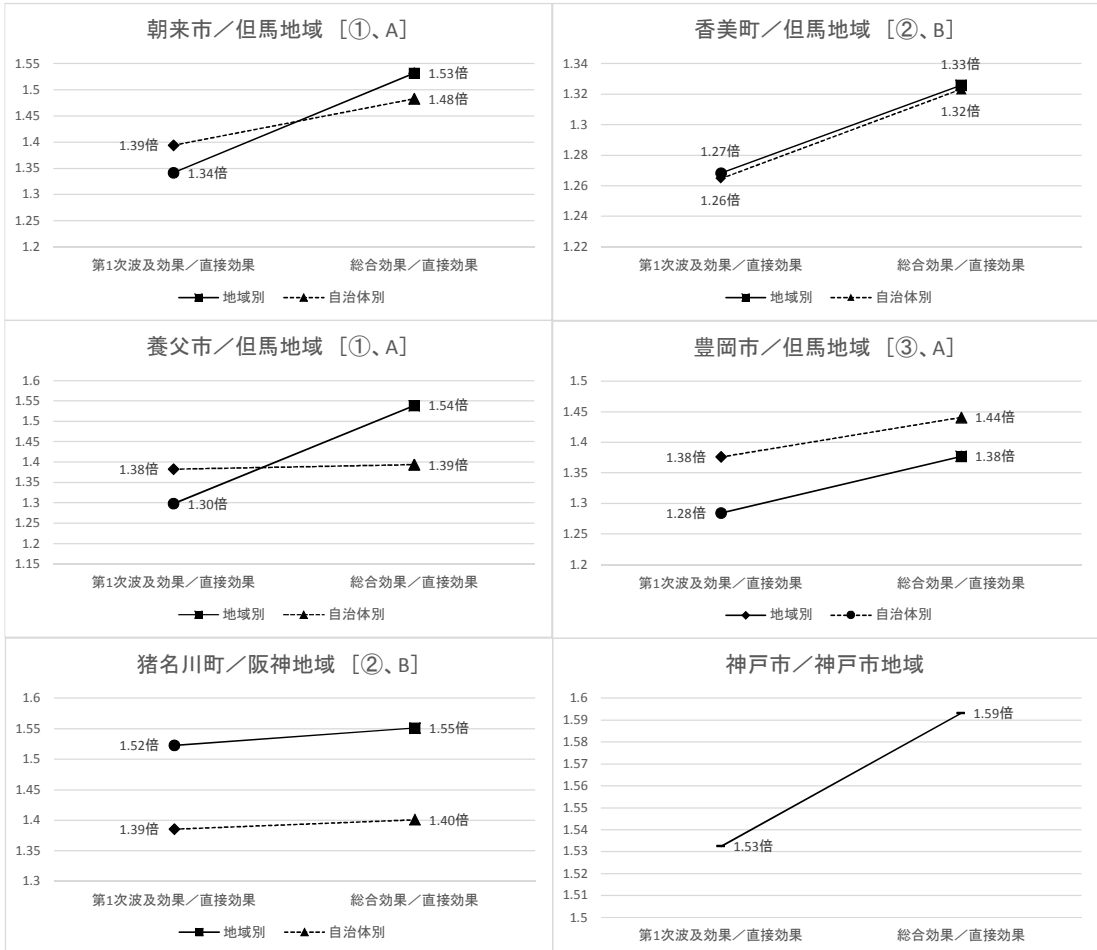
く、所得分配後の段階では、後者(実線■点)が前者(破線▲点)を上回り、2つの曲線がクロスした形状となっている。第1次波及効果とは、当該地域内の最終需要額と、誘発される第1次間接効果を合計した金額である。したがって、第1次波及効果の段階で、市町内の効果の方が、地域内の効果よりも大きいということは、道の駅経営の生産・集荷・販売面では、経済圏域の範囲よりも限定された市町の範囲での地域内供給が成立していることを示している。

このタイプの市町は、朝来市と養父市である。両市ともに、農水産物中心の経営を行っている道の駅が多い(「但馬のまほろば」(朝来市)、「よしか但馬蔵」(養父市)など<sup>12)</sup>)。近隣の出荷者による農産物中心の経営が、このような結果として表れているといえよう。両市では、道の駅は、市町単位という限定された地域で、大きな波及効果を生み出しているといえ、両市にとって道の駅は、市内の経済活性化に大きく貢献する拠点施設となっていることが計測値からも実証された。

タイプ②は、第1次波及効果の段階から、第2次効果の段階まで一貫して、各地に対する波及効果(実線)が、各市町に対する効果(破線)を上回る位置関係にある。このタイプには、香美町と猪名川町が当てはまる。しかしながら、両町は、農村地域(前者)と都市近郊地域(後者)で、産業構造が全く異なる立地であることから、これらの町は同じタイプ②ではあるが、地域に対する経済波及効果は大きく異なる。理由についてそれぞれ考察する。

まず、香美町は豪雪地帯にあり、町内の「あまるべ」と「ハチ北」は、付表に示すように、特産品中心の経営である。売上高に占める特産品(土

図3 地域に対する波及効果と市町に対する波及効果の比較



産物等)の比率は、両駅共に85%であり、道の駅による近隣の産業に派生する経済波及効果が小さく(特産品は土産物など地域外産の販売品が多く、これらは地域に還元されないものが多いために、経済波及効果が小さい)、さらに町内に産業が少ないことで、タイプ②になったと思われる。

これに対して猪名川町は、都市近郊地域にあり、「いながわ」は地域内の農家から出荷される農産物中心の経営であるところに特徴がある。「いながわ」は、農業生産に必要な肥料、種苗等の生産財は、JA兵庫六甲管内(主に近隣の川西市)からの供給が多い(筆者の聞き取り調査結果より)ことが主な要因であると考えられる<sup>13)</sup>。さらに、香美町と猪名川町のこのような要因の違いは、両者の波及効果倍率の大きさの違いにも表れている。

最後にタイプ③は、第1次波及効果の段階から一貫して、各市町に対する効果(破線)が各地域に対する効果(実線)を上回る位置関係にある。このタイプに当てはまる豊岡市には「神鍋高原」があり、同駅の但馬地域に対する直接効果は、5千4百万円と小さく、総売上高に占める農水産物の販売高の比率が13%と少なく、主な売上は、特産品・土産物(53%)、温泉、レストラン(34%)であるという特徴を持つ(表2および付表)。

このうち、温泉とレストランの従業員が、共に地域内雇用である(付表参照)ことが、道の駅の市に対する波及効果が、地域に対する波及効果よりも第1次波及効果の段階から大きい要因であると考えられる。さらに、波及効果は、所得分配後も地域内よりも市内の方が大きいままであり、道の

駅の地域内供給が、所得分配により派生した消費においても、市内での活性化に役立っていることが分かる。

しかし、総合効果の金額が7千9百万円と、他に比べて小さいことも重要な示唆を与えている。すなわち、特産品・土産物や、温泉・レストラン中心の経営では、経営規模に限界があるために総合効果が小さくなってしまふ。この結果は、道の駅による大きな経済効果を発揮するためには、やはり朝来市や養父市のケースのように、農産物中心の経営により、道の駅の売上高自体を向上させることがまず需要であることを示している。

つづいて、道の駅のこの所得分配前の地域内供給の効果に焦点を絞って、改めて考察を行うことにする。これにより、今後の道の駅の地域内供給の促進と、さらに限定した市町内での道の駅の地域活性化のための方向性が、より明確になる。

### 3.3 道の駅による地域内供給の効果

各市町の所得分配前の結果を、対地域、対市町で比較すると、つぎの2つのタイプに分類できる。

タイプA：所得が分配される前の市町に対する倍率(第1次波及効果／直接効果)(◆点)が、地域に対する倍率(総合効果／直接効果)(●点)を上回るタイプ(朝来市、養父市、豊岡市)。

タイプB：タイプAと逆の大小関係を示すタイプ(香美町、猪名川町)。

まず、タイプAは、所得分配前の波及効果が、市町内という限定された地域で、より大きな効果を示している。該当する朝来市、養父市、豊岡市は、いずれも道の駅が、市町内に限定した地域内供給の経営で、生産・集荷・販売の段階で市町内に大きな活性化効果を示していることが分かる。

つづいて、タイプBに関しては、香美町と猪名川町が当てはまる。両市町は、互いに産業構造が異なるため、この形状になる原因もそれぞれ異なることは先に述べた。この結果は、道の駅の地域内供給の効果が、所得分配前の段階からすでに、市町の範囲を超えて、地域の範囲で大きな波及効果を示しているといえる。よって、タイプBの市町では、道の駅の市町内に限定した地域内供給の効果を、最大限に発揮していないことが分かる。

道の駅は市町により設置された公共施設である。市町にとって、地域振興政策の方策として、道の駅に対する期待は大きい。本研究では、市町産業連関表による推計を新たに行うことが出来たことで、松尾・山口(2018)では分析しきれなかったような、所得分配前の生産・集荷・販売の段階における道の駅の地域内経済の活性化の効果を検証することが出来た。この市町内での活性化の効果は、設置主体である市町にとって、最も知りたい検証結果であるともいえる。

以上から、道の駅による消費の派生効果を含めた経済波及効果を高めるためには、まず、市町内の道の駅の所得分配前の経営が、地域内供給効果の発揮に繋がっていることが、市町による道の駅政策にとっての、まず最初の重要課題であるといえよう。この観点から見れば、タイプAに該当する3市町の道の駅を拠点とする活性化政策は、効果的に進められているということが検証された。

#### おわりに

本研究では、道の駅の市町に対する経済波及効果を、市町産業連関表を用いて分析し、その結果を地域別産業連関表を用いて計測した結果と比較することで、道の駅の地域内供給の経済効果を考察した。分析結果を要約すると次のようになる。(1)道の駅の各市町に対する総合効果は、朝来市が6市町の中で最も大きい(約7億9千万円)。(2)道の駅による雇用誘発者数は、猪名川町(93人)が6市町中最も大きく、但馬地域では、朝来市が最も大きい(33人)。(3)地域、市町に対する波及効果倍率は共に、1位神戸市、6位香美町であった。

(4)所得分配前では、各市町に対する波及効果倍率が、地域に対する倍率を上回っているが、所得分配後にその大小関係が逆転するタイプ①は、朝来市、養父市である。(5)所得分配前の段階のみで見ると、各市町に対する倍率の方が地域に対する倍率を上回っているタイプAに該当する市町は、朝来市、養父市、豊岡市である。

ここで、(4)および(5)から得られた知見を総合的に考察すると次のようになる。まず、(5)の朝来市、養父市、豊岡市は、所得分配前の経済効果では、

道の駅は市町内で供給が行われ、地域活性化に大きく寄与しているといえる。しかし、(4)の朝来市、養父市では、派生する消費が、市内よりも地域内でより大きな効果を示している。一方(5)の豊岡市は、所得分配後も市内での波及効果が、地域内の効果を上回っているが、金額面から見た効果が十分ではない。これらから、たとえ、豊岡市のように所得分配後に、市内の効果の方が地域内を上回ったとしても、波及効果は小さいままで、朝来市と養父市のように、農産物中心の経営により金額的に大きな経済効果を発揮することが、何よりも重要であることが示された。

よって、道の駅が、市町内の経済活性化に最大限の効果を発揮するための条件は、[1]道の駅が、農産物中心で、かつ地域内供給の経営が行われていること。[2]道の駅による所得分配により派生した消費が、市町内で行われるように、市町内、道の駅内により多くの消費機会を設けることにまとめられよう。[2]は、例えば、市町内に、規模の大きな消費につながる施設を設置することが重要であることを示しているといえよう。

本研究では、道の駅の地域内供給の経済効果に焦点を絞って分析を行った。市町産業連関表というより詳細なデータを用いることで、道の駅を拠点とする地域活性化策の、より詳細な方向性が示されたものと確信する。

#### 注

- 1) 道の駅の基本方針は、地域内の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であると、全国「道の駅」連絡会発行、NPO人と道研究会編集、国土交通省協力(2017)、p. 159に示されている。
- 2) 内発的発展論の定義については宮本憲一(2007) pp. 316-323を参照されたい。また、筆者はこれまで、道の駅の地域経済に及ぼす効果を、内発的発展論に基づいて理論的に展開した(松尾隆策(2017)第2章、松尾祐作(2014) pp.67-71参照)。
- 3) 両者は、地元の農産物を中心とした経営を行い地域振興を行ったことで、全国モデル「道の駅」に選定されている(全国「道の駅」連絡会発行、NPO人と道研究会編集、国土交通省協力(2017)、pp. 81-129参照)。
- 4) まち・ひと・しごと創生本部(2015)参照。

- 5) 地域政策統計研究会(2017)による作成データを用いた。
- 6) 市町村を産業連関分析の対象にすることについては、松尾・山口(2018)と同様、渡邊剛(2014)に従った。
- 7) 生産物の製造には原料が必要であり、またその生産物を原料として、他の生産物を製造する企業がある。産業連関分析はこの大きさを計測する手段である。道の駅の農産物は地域内で自給されるので、自給率は100%である。道の駅の他の商品(特産品、土産物等)の自給率は100%ではないために、現実の自給率を使用している。
- 8) 全国「道の駅」連絡会発行、NPO人と道研究会編集、国土交通省協力(2017)、p. 188参照。
- 9) P.4左段で述べたような道の駅の農産物の自給率100%を示すために、産業連関表の「移輸入」の列をゼロとした表を用いた。閉鎖型の逆行列とは、農産物により派生する経済効果を算出するための計算過程で、移輸入の列をゼロとした行列を用いた(松尾・山口(2018)pp. 41-42、表1参照)。
- 10) 松尾(2014) pp. 79 - 82参照。
- 11) 朝来市の人口は、35,189人(2005年)から31,128人(2017年)に10年間で3,941人(11.2%)減少した(同期間の猪名川町の人口は、1481人(13.6%)の増加(朝来市HP、猪名川町HP)。
- 12) 「ようか但馬蔵」は、農産物の出荷者を極めて近隣の農家に特定している(松尾隆策・山口三十四(2015)、p. 78)。「但馬のまほろば」は農産物中心の経営に特化した経営であり、「重点道の駅」にも選定されている(松尾・山口(2018)、p. 43)。
- 13) 松尾(2014)、p. 80 参照。

#### 参考文献

- 河村宏明「進化する道の駅－現代の宿場、道の駅を利用した地域活性化－」『REPORT 2011』 共立総合研究所、vol.143、pp.31-42、2011。
- 国土交通省道路局「道の駅」による地方創生拠点の形成～モデル箇所の選定と総合的な支援～」国土交通省HP、2014。
- 霜浦森平・宮崎猛「内発的発展に関する産業連関分析：京都府美山町における地域経営型都市農村交流産業を事例として」『農業問題研究』、38 - 1号、pp.13-24、2002。
- 全国「道の駅」連絡会発行、NPO人と道研究会編集、国土交通省協力『教科書「道の駅」道の駅関係者、研究者の必読書』、2017。



地域政策統計研究会「平成23年兵庫県市町産業連関表及び産業連関分析ワークシート」『2015～2017年度 地域経済圏の産業構造の推計と将来予測に関する研究』兵庫県、神戸大学、2017。

兵庫県「平成26年度 市町民経済計算(概要版)」兵庫県HP。

まち・ひと・しごと創生本部「「まち・ひと・しごと創生基本方針2015」の全体像－ローカル・アベノミクスの実現に向けて－」資料1、2015。

松尾祐作「道の駅における新しい交付金政策と内発的発展」『国民経済雑誌』第209巻第5号、神戸大学経済経営学会、pp. 65-85、2014。

松尾隆策・山口三十四「道の駅の経営向上に関するモデル分析－民間資金等活用事業PFIの活用による地域振興－」『都市研究』15号、近畿都市学会、pp. 9-24、2015。

松尾隆策『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—』博士論文、神戸大学大学院経済学研究科、2017。

松尾隆策・山口三十四「道の駅の地域に対する経済波及効果—兵庫県の但馬・阪神・神戸市地域の例—」『日本都市学会年報』VOL.51、日本都市学会、pp. 39-48、2018。

宮本憲一『環境経済学』岩波書店、2007年。

山本祐之・湯沢昭「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—関東地方の道の駅を対象として—」『都市計画論文集』Vol.47, No.3、日本都市計画学会、pp. 985-990、2012。

渡邊 剛「産業連関表から見る地域経済構造—小地域版産業連関表の活用—」共立総合研究所、2014。

付表 各「道の駅」の商品・サービスの総売上高に占める割合

地域	自治体 (位置)	No	道の駅名(登録年月・位置)	農水産物	特産品・土産品						レスト ラン	温泉	利用 者数*2 (千人)	
					(100%) (合計)	(70%) 飲食料品	(10%) 紙・木工	(10%) 陶器	(5%) 繊維	(5%) その他				
但馬	朝来市 (県中部)	1	あさご(H5.4・市中部中)	10.00	40.00	28.00	4.00	4.00	2.00	2.00	50.00	—	98	
		2	フレッシュあさご(H11.8・市中部南)	10.00	70.00	49.00	7.00	7.00	3.50	3.50	20.00	—	500	
		3	但馬のまほろば(H17.8・市中部北)	34.10	49.70	34.79	4.97	4.97	2.49	2.49	16.20	—	2000	
	香美町 (県北部)	4	あまるべ(H24.3・町北部)	10.00	85.00	59.50	8.50	8.50	4.25	4.25	5.00	—	150	
		5	村岡ファームガーデン(H5.4・町中部南)	8.00	62.00	43.40	6.20	6.20	3.10	3.10	30.00	—	150	
		6	あゆの里矢田川(H11.8・町中部北)	20.00	50.00	35.00	5.00	5.00	2.50	2.50	30.00	—	25	
		7	ハチ北(H9.10・町南部)	10.00	85.00	59.50	8.50	8.50	4.25	4.25	5.00	—	60	
		養父市 (県中 北部)	8	ようか但馬蔵(H18.8・市北中部)	25.00	45.00	31.50	4.50	4.50	2.25	2.25	30.00	—	360
			9	やぶ(H6.3・市東部東)	10.00	72.00	50.40	7.20	7.20	3.60	3.60	18.00	—	50
		10	但馬薬座(H8.4・市東部中)	10.94	14.06	9.84	1.41	1.41	0.70	0.70	31.25	43.75	220	
豊岡市 (県北部)	11	神鍋高原(H5.4・市西南部)	13.00	53.00	37.10	5.30	5.30	2.65	2.65	17.00	17.00	183		
阪神	猪名川町 (県東部)	12	いながわ(H12.8・町中部)	72.50	7.50	5.25	0.75	0.75	0.38	0.38	20.00	—	688	
神戸市 (県南部)	13	淡河(H14.8・市北部)	70.00	30.00	21.00	3.00	3.00	1.50	1.50	不明*1	—	250		
産業連関部門				農林 水産業	飲食料品	パルプ・ 紙・木	窯業・ 土石	繊維	その他の 製造工業	対個人 サービス	対個人 サービス			

注) 松尾・山口(2018)表1より抜粋。