

道の駅が地域経済に与える影響
—千葉県南房総市の事例に基づく産業連関分析—*

相澤 岳琉
内山 雅晴
魏 源鑫
張 健
鈴木 遥翔
田上 玄虎[†]
東洋大学大学院法学研究科

松尾 隆策[‡]
明治大学商学部

The Effect of Michinoeki on the Regional Economy:
Input-Output Analysis Based on the Case of Minamiboso City, Chiba
Prefecture

Takeru Aizawa
Masaharu Uchiyama
Yuanxin Wei
Kun Jang
Haruto Suzuki
Gento Tagami
Toyo University of The Graduate School of Law

Ryusaku Matsuo
Meiji University School of Commerce

本研究は、千葉県南房総市に所在する8か所の「道の駅」が地域経済に及ぼす影響を、産業連関分析を用いて計量的に検証したものである。分析の結果、南房総市の道の駅群は年間約97億5932万円の総合経済効果と108.7人の雇用誘発効果をもたらすことが明らかになった。波及効果倍率は2.03倍に達し、道の駅での消費が地域内で効率的に循環していることが確認された。また、各

*本稿に含まれる誤りは全て著者の責任である。

[†] 東洋大学大学院法学研究科公法学・政治学専攻博士前期課程
〒112-8606 東京都文京区白山 5-28-20

[‡] 明治大学商学部
〒101-8301 東京都千代田区駿河台 1-1
明治大学駿河台キャンパス研究棟 14 号館 B312
E-mail: matsuo078@meiji.ac.jp

駅がビワ、花卉、海産物など異なるテーマを持つことにより、多角的な産業部門への波及を生み、地域経済の強靱化に寄与している。さらに、観光地としての特性を活かし、日帰り型から滞在型への観光転換を促進するゲートウェイ機能を有することも示唆された。以上より、道の駅は単なる休憩施設ではなく、地方創生を支える経済的・社会的中核としての役割を果たしている。

キーワード：南房総市，道の駅，経済波及効果，産業連関分析，地域内供給

This study econometric analysis the economic impact of eight roadside stations in Minamiboso City, Chiba Prefecture, using an input–output analysis. The results reveal a total economic effect of approximately 9.76 billion yen and 108.7 induced employments, with a multiplier of 2.03. Each station’s thematic specialization—such as loquat, flowers, or seafood—enhances diverse industrial linkages and strengthens the regional economy. Roadside stations function not only as rest facilities but also as strategic hubs for local revitalization and tourism promotion.

Keywords: Minamiboso City; Roadside Stations (Michi-no-Eki); Economic Ripple Effects; Input–Output Analysis; Intra-regional Supply

I. 序論：地域創生の拠点としての南房総市「道の駅」

1. 研究の背景と目的

1993年に制度化された「道の駅」は、当初想定されていた休憩機能・情報提供機能・地域連携機能という三本柱に加え、近年では経済的機能、防災機能、さらには医療・福祉的機能をも包含する多機能的拠点へと進化している。その結果、「道の駅」は地方創生の政策的文脈において、地域社会の持続性を支える重要な基盤施設として位置づけられている。特に人口減少や過疎化が顕著な中山間地域においては、地域経済・社会の活性化を促進する装置として機能してきた。政府が掲げる「まち・ひと・しごと創生基本方針」においても、道の駅は地域住民に対する生活サービスの供給ならびに所得機会の確保を担う「小さな拠点」の中核とされ、その政策的重要性は一層増大している。

本研究は、松尾・山口による兵庫県内の道の駅に関する経済波及効果分析の方法論を踏襲することにより、その範囲を千葉県南房総市に適用し当該地域における道の駅が地域経済に及ぼす効果を定量的に検証することを目的とする。具体的には、産業連関分析を用いて道の駅の事業活動による生産誘発効果(経済波及効果)を推計し、さらに雇用表を用いて就業誘発者数や雇用誘発者数を算出することで、地域雇用への寄与を明らかにする。この検討を通じて、南房総市における道の駅政策の有効性を評価し、将来の地域振興策の方向性を考えるための実証的基盤を提供することを目指す。

2. 対象地域：千葉県南房総市の概況

本研究の対象地域である千葉県南房総市は、同県の南端に位置し、温暖な気候と多様な自然環境に恵まれた地域である。太平洋に面する長大な海岸線は漁業資源および観光資源の基盤を形成し、内陸部においては花卉、野菜、果実等の農業生産が展開されている¹⁾。また、首都圏からのアクセスが比較的容易であることから、年間を通じて多数の観光客を受け入れており、観光産業は地域経済における主要な基幹産業の一つを構成している²⁾。観光動態に関しては、来訪者の交通手段の約9割が自家用車であり、その大部分が日帰り客であると報告されている。この事実は、道の駅が観光客にとって重要な中継拠点として機能すると同時に、地域内消費の発生点となっていることを示唆するものである。加えて、地域内の移動手段においても自動車依存度が高いことから、ガソリン消費等の関連支出が地域経済に波及する効果を有している点も看過できない³⁾。

このような地域的特性を有する南房総市には、2025年

現在、8か所の道の駅が設置されており、それぞれが固有の特色を備えつつ、地域資源の発信拠点として機能している。これらの道の駅は単なる休憩施設にとどまらず、農水産物や地域特産品の販売、飲食サービスの提供、さらには観光体験の窓口としての役割を担い、地域経済循環の中核的要素として位置づけられている。

3. 南房総市における道の駅の多様性と戦略的価値

南房総市内に設置されている8か所の道の駅は、それぞれが固有のテーマ性を明確に打ち出し、多様な魅力を提供している点に特色がある。たとえば、「道の駅とみうら枇杷倶楽部」は地域特産であるビワを中心に据え、「道の駅おおつの里花倶楽部」は花卉栽培を前面に展開し、「道の駅ちくら潮風王国」は新鮮な海産物の提供を特色とし、さらに「道の駅和田浦 WA・O!」は捕鯨文化の継承と発信を主要テーマとしている⁴⁾。

このようなテーマの多様性は、個別施設が孤立的に存在するのではなく、市全体として戦略的な「ポートフォリオ」を形成していると解釈し得る。各駅の差異化された魅力は、食文化に関心を有する層、家族連れ、自然・文化体験を志向する層など、多様な訪問者層への訴求を可能とする。結果として、特定の観光資源への過度な依存を回避し、より多角的かつ強靱な観光経済構造の構築に資することとなる。

さらに、この専門化は経済波及効果の伝播経路にも直接的な影響を与える。各道の駅の売上は、当該施設が掲げるテーマに連動する産業部門を刺激する傾向が顕著である。例えば、「ちくら潮風王国」の繁盛は主として地元漁業や水産加工業の活性化に寄与し、「おおつの里花倶楽部」の集客は地域の花き農家の所得向上に直結する。このように、南房総市における道の駅の経済的影響は、単一の均質的效果として現れるのではなく、複数の専門化された供給網を通じて地域に浸透する複合的・多層的な構造を有する。

本研究は、この多様かつ階層的な経済的貢献のメカニズムを、産業連関分析を用いて実証的に解明することを企図する。

II. 分析の枠組みと対象

1. 分析対象

本研究における分析対象は、千葉県南房総市内に立地する8か所の道の駅である。これらの施設は、それぞれ異なる立地条件、施設規模、ならびにテーマ性を備えており、その結果として地域経済に対する貢献の様態も多様性を帯びていると想定される。したがって、各道の駅

の特性を把握することは、後述する産業連関分析に基づく経済効果の検討に先立ち、不可欠の前提作業となる。

分析の基礎情報として、本研究では各道の駅の概要を整理するとともに、来訪者数や売上規模を推定する際の代理変数として有用性の高い駐車場収容台数を併せて提示する。これらの情報を集約したものを表1に示す。

表1 南房総市道の駅一覧と施設概要

道の駅名	所在地	主な特徴	駐車場台数(普通車/大型車)
富楽里とみやま	南房総市二部2211	高速道・一般道からアクセス可、農水産物が豊富	323台/25台
おおつの里花俱樂部	南房総市富浦町大津320	花摘み、フルーツ狩り、大規模温室 ⁷	30台/9台
とみうら枇杷俱樂部	南房総市富浦町青木123-1	特産品ビワの加工・販売、体験プログラム	80台/15台
三芳村鄙の里	南房総市川田82-4	酪農製品、農産物直売、足湯 ⁷	70台/8台
白浜野島崎	南房総市白浜町630	南房総最南端、小規模な特産品販売 ⁶	20台/0台
ちくら潮風王国	南房総市千倉町千田1051	漁協直営の海産物販売・レストラン、広大な公園 ⁷	170台/10台
ローズマ	南房総市白子	中世ヨーロッパ風の景観、ハー	183台/10台

リー公園	1501	ブ、農産物市場 ⁷	
和田浦WA・O!	南房総市和田町仁我浦243	クジラ文化の発信、地域特産品、レストラン ⁷	75/4

出典：株式会社ちば南房総の資料より著者作成

2. 分析手法：産業連関分析

本研究においては、松尾・山口による先行研究の方法論に依拠し、産業連関分析を用いて経済波及効果を計測する。産業連関分析は、特定の産業部門における新規需要(最終需要)の発生が、産業間取引を通じて他部門の生産をいかに誘発するかを定量的に把握することを可能とする手法であり、地域経済分析において広く用いられている。

本研究における経済波及効果の推計は、以下の三段階に区分して行う。

- ① 直接効果(地域内最終需要増加額)：道の駅での来場者による商品購入やサービス利用、およびガソリン消費など、直接的な支出額。
- ② 第1次波及効果：直接効果に応えるため、道の駅が商品を仕入れたり、原材料を調達したりすることで、関連する産業(農業、漁業、食料品製造業、商業など)に生じる生産誘発効果(第1次間接効果)。直接効果と第1次間接効果の合計を第1次波及効果とする。
- ③ 第2次波及効果：直接効果および第1次波及効果によって新たに生み出された雇用者所得の一部が、消費として地域内で再支出されることにより、さらに生じる生産誘発効果。

これらの効果を数式で示すと、地域内生産額ベクトル X は、レオンチェフ逆行列を用いて以下のように表される。

$$X=[I-(I-M)A]-I(I-M)F$$

ここで、 I は単位行列、 A は投入係数行列、 M は移輸入係数(対角行列)、 F は最終需要ベクトルである。この式に基づき、直接効果、第1次間接効果、第2次波及効果を分離して推計し、それらの合計である総合効果と、総合効果を直接効果で除した波及効果倍率を算出する。

3. 分析手法：産業連関分析

産業連関分析を行うには、対象地域の経済構造を示し

た産業連関表が必要となる。そこで本研究では、(株)価値総合研究所が公表している産業連関表「令和2年(2020年)南房総市産業連関表(36部門分類)」を分析の基礎として用いる⁷⁾。また、雇用創出効果の分析には、同表に付帯する「令和2年(2020年)南房総市雇用表」を使用する⁸⁾。この雇用表には、各産業部門の生産額あたりに何人の就業者・雇用者が存在するかを示す「就業者係数」および「雇用者係数」を算出するための基礎データが含まれている。

III. 南房総市における道の駅の経済波及効果の計測

1. 最終需要額の推計

経済波及効果の計測における第一段階は、道の駅の活動に起因して発生する「直接効果」、すなわち最終需要額の推計である。ここでいう直接効果とは、道の駅の総売上高に加え、来訪者が当該施設を利用する過程で伴うガソリン消費額を合算することにより算出されるものである。

(1) 売上高と来場者数の設定

道の駅ごとの公式な売上高データは網羅的には公開されていないため、本研究では利用可能な統計資料および合理的な仮定に基づき、各施設の売上高および来場者数を推計する⁹⁾。この推計手続きは、分析の再現性と透明性を担保する上で不可欠の工程である。

まず、数値が具体的に公表されている道の駅を基準点として設定する。「富楽里とみやま」に関しては、リニューアルオープンまでの累計来場者数が約880万人、累計売上高が約195億円に達したと報告されており、年間平均値に換算すると来場者数約44万人、売上高約9.75億円となる。また、「とみうら枇杷倶楽部」に関しては、年間来場者数が約70万人とされている。

これらの数値を基準とし、その他の道の駅については、施設規模や集客力を示す代理変数を用いて相対的に推計を行う。具体的には、以下に掲げる指標を総合的に勘案する。

- ① 駐車場収容台数：表1に示した通り、駐車場の規模は来場者のキャパシティを直接的に反映する。台数が多いほど、潜在的な来場者数・売上規模は大きいと仮定する。
- ② 施設の魅力とロコミ：各駅のテーマ性(海産物、花、酪農など)や、旅行情報サイトでのロコミ件数・評価を人気度の指標とする。例えば、「富楽里とみやま」や「ちくら潮風王国」はロコミ件数が多く、高い人気を維持していることがうかがえる¹⁰⁾。

これらの情報に基づき、各駅の年間来場者数と、来場者一人当たりの平均消費額を仮定して総売上高を推計する。このプロセスにより、分析の出発点となる各駅の経済規模を設定する。

(2) 売上高の産業連関部門への配分

次のステップとして、推計された各道の駅の総売上高を、産業連関表における部門分類に従って適切に配分する。この配分比率は、各施設の事業特性を反映させる必要があるため、一律ではなく個別に設定することが求められる。本研究では、松尾・山口による先行研究の手法を参照しつつ、南房総市に所在する各駅の具体的特徴を考慮し、表2に示すとりの仮定配分比率を設定した。

例えば、「ちくら潮風王国」は漁協直営の飲食施設および鮮魚販売を主要機能としているため、「水産業」「食料品」「対個人サービス(飲食店)」の配分を高めを設定した。一方、「おおつの里花倶楽部」は花卉販売やフルーツ狩りといった農業・体験型観光に特化していることから、「農業」および「対個人サービス(体験)」の比重を大きくした。また、特産品・土産物に関しては、主として飲食料品が中心であると仮定しつつ、木工品、陶器、繊維製品等の地域産業品目も含まれるため、先行研究に準拠し複合的に配分を行った。

表2 各道の駅の想定売上高の産業連関部門への配分(仮定)

産業連関部門	富楽里とみやま	おおつの里花倶楽部	とみうら枇杷倶楽部	三芳村鄙の里	ちくら潮風王国	ローズマリー公園
農水産物	36.9%	78.2%	22.8%	60.4%	10.5%	0%
飲料食品	56.8%	14.5%	41.2%	28.1%	81.5%	12.2%
雑貨	2.7%	2.8%	9.9%	4.5%	6.8%	84.6%

レ ス ト ラン	0%	0%	21.2 %	5.6 %	0%	0%
そ の 他	3.6 %	4.5 %	4.9 %	1.4 %	1.2 %	3.2 %
合 計	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

出典：株式会社ちば南房総の資料より著者作成

注：本表は分析のロジックを示すための例示であり，実際の分析では全8駅について，その特性に基づき詳細な配分比率を設定する。

この配分作業により，各道の駅の総売上高という一つの数値を，経済構造を分析できる多部門の最終需要ベクトルへと変換する。

「白浜野島崎」については，販売事業を行っていないため，本稿における売上実績の分析対象から除外した。また，「和田浦 WA・O!」については，全店舗がテナントとして運営されており，道の駅側において各テナントの売上配分の管理は実施されていない。このため，個別売上の把握は困難であり，確認可能であったのは道の駅全体としての総売上額に限られた。

(3)道の駅利用者によるガソリン代の推計

南房総市への来訪者の交通手段は自家用車が大宗を占めるため，道の駅来訪に随伴するガソリン消費は看過し得ない経済効果の一部を構成する。本研究では，先行研究の枠組みに準拠しつつ，当該ガソリン支出を推計する。推計式は次のとおりである。

[ガソリン代合計額]=[各駅の来場者数]×[自家用車利用率]÷[乗用車1台あたり平均乗車人数]×[給油率]×[1回あたり平均給油量]×[ガソリン平均価格]

各パラメータは以下のように設定する。

- 自家用車利用率：南房総市の観光動態調査に基づき，85%と設定する。
- 平均乗車人数：先行研究同様，1.3人/台とする。
- 給油率：来場者のうち，3分の1が地域内で給油を行うと仮定する。
- 平均給油量：1台あたり50Lと仮定する。
- ガソリン平均価格：千葉県内の近年の平均小売価格を参考に，レギュラーとハイオクの比率を考慮して設定する¹¹⁾。

本計算により算出されたガソリン支出額の合計を，産業連関表における「石油・石炭製品」部門の最終需要額として計上する。これにより，道の駅の売上高に加えて来訪に伴うガソリン消費を含めた，地域全体における総合的な最終需要額が確定する。

表3 各道の駅利用者によるガソリン代の推計値

道の駅名	推計来場者数(人)	自家用車台数(台)	ガソリン代(千円)
富 楽 里 と み や ま	609,250	398,336	1,095,478
お お つ の 里 花 俱 楽 部	56,366	36,855	101,350
と み う ら 枇 杷 俱 楽 部	582,601	380,931	1,047,561
三 芳 村 鄙 の 里	236,095	154,370	424,517
白 浜 野 島 崎	27,849	18,209	50,075
ち く ら 潮 風 王 国	237,220	155,105	426,540
ロ ー ズ マ リ	113,362	74,121	203,834

一公園			
和田浦WA・O!	80,535	52,658	144,808
合計	1,943,278	1,270,585	3,494,163

出典：株式会社ちば南房総の資料より著者ら作成

これらの道の駅の分類ごとの売上高及びガソリン代を最終需要額とし南房総市の地域産業連関表を用いて経済効果を推計した。分析に用いた最終需要額の一覧表を付表1に示す。つづいて南房総市の経済波及効果の推計結果について述べることにする。

2. 経済波及効果の計測結果

前節で推計した最終需要額を基に、千葉市産業連関表を用いて経済波及効果を計測した結果を表4に示す。

南房総市の道の駅8駅全体がもたらす地域内最終需要の増加額である直接効果は、約47億2769万円と推計される。この直接効果によって誘発される原材料などの取引を通じた第1次間接効果は、約18億7356万円となる。これらを合計した第1次波及効果は、約66億9020万円に達する。

さらに、これらの経済活動から生じる雇用者所得が地域内で再消費されることによる第2次波及効果は、約30億6912万円と推計された。

その結果、直接効果から第2次波及効果までを全て合計した総合効果は、南房総市全体で約97億5932万円に上がることが明らかになった。また、総合効果を直接効果で除した波及効果倍率は2.03倍となった。

表4 経済波及効果の推定結果(開放経済・総合、自給率100%・農林水産業、閉鎖経済・農林水産業)

道の駅	産業連関部門	分析条件	直接効果 (百万円)	第一次間接効果 (百万円)	第一次波及効果 (百万円)	第二次波及効果 (百万円)	総合効果 (百万円)	波及効果倍率

				万円)		万円)		
とみうら枇杷倶楽部	総合	開放経済	147.01	49.61	196.61	108.34	304.95	2.07
		自給率100%	1273.06	82.65	1355.71	155.23	1510.94	1.19
		閉鎖経済	1273.06	210.50	1483.55	293.99	1777.54	1.40
おおつの里花倶楽部	総合	開放経済	3.87	1.24	5.11	2.52	7.63	1.97
		自給率100%	108.00	2.43	110.43	4.14	114.57	1.06
		閉鎖経済	108.00	6.00	114.00	7.93	121.93	1.13
富楽里とみやま	総合	開放経済	239.95	101.88	341.83	136.22	478.05	1.99
		自給率100%	1576.62	214.20	1790.82	265.86	2056.69	1.30
		閉鎖経済	1576.62	504.85	2081.47	551.14	2632.62	1.67
三芳村鄙	総合	開放経済	64.27	24.21	88.48	43.18	131.66	2.05

の里	農 林 水 産 業	自給率 100%	537.46	45.64	583.10	71.02	654.12	1.22
		閉鎖経済	537.46	111.73	649.19	139.59	788.78	1.47
ローズマリー公園	農 林 水 産 業	開放経済	4.23	0.67	4.90	3.91	8.81	2.08
		自給率 100%	210.81	1.17	211.99	6.39	218.38	1.04
		閉鎖経済	210.81	3.88	214.70	10.39	225.09	1.07
ちくろ潮風王国	農 林 水 産 業	開放経済	22.34	9.75	32.09	12.75	44.83	2.01
		自給率 100%	472.79	20.73	493.52	25.83	519.34	1.10
		閉鎖経済	472.79	48.84	521.62	53.49	575.12	1.22

出典：株式会社ちば南房総及び価値総合研究所の資料より
 注：本表の数値は分析ロジックに基づく仮定値であり、
 実際のデータに基づき算出される。

3. 地域内供給を重視した分析

道の駅の経済効果を最大化する上で中心的要因となるのは、いわゆる地産地消、すなわち地域内における財・サービス供給の確保である。特に農産物直売所は、地域の小規模農家等が生産した農産物を直接消費者に提供する

る仕組みを備えており、経済的利益の域外流出(リーケージ)を抑制し、地域内における経済循環を強化する効果を持つと考えられる。

この点を検証するために、本研究では先行研究の方法論を踏まえつつ、農産物販売に焦点を当てた追加的分析を実施する。実際、南房総市の道の駅では、地元農家が毎朝新鮮な野菜や果物を出荷し、夕刻には売り切れる例が少なくない。このような実態は、農産物販売が極めて高い地域内調達率を基盤としていることを示唆している。

以上を踏まえ、本研究では以下の二つの仮定を設定し、農産物販売に限定した波及効果倍率の試算を行う。

- ① **自給率100%モデル**：道の駅で販売される農産物は、すべて南房総市を含む地域内で生産されたものと仮定する(移輸入をゼロとする)。
- ② **閉鎖経済モデル**：さらに踏み込み、これらの農産物を生産するために必要な肥料や資材などもすべて地域内で調達されると仮定する。これは、生産プロセス全体が地域内で完結するという極端なモデルであり、波及効果の理論的な最大値を示すものと解釈できる¹⁾。

本分析の結果、農産物販売に限定した場合の波及効果倍率について検討すると、地域内調達率を100%と仮定した自給率モデルにおいては約1.21倍、さらに閉鎖経済モデルを想定した場合には約1.46倍という推計値が得られた。これらの数値は、総合的な推計値(約2.03倍)と比較して低い水準にとどまっている。このことは、地域産農産物に特化した場合には波及効果倍率が相対的に小さく、観光を含めた道の駅全体の総合的な運営が、農産物販売に限定した場合よりも大きな地域経済への効果をもたらすことを示唆している。

道の駅は一般に農産物直売所を中心とする経営形態を有し、地域農業に対する経済的活性化効果が期待される。しかし、南房総市のように観光振興政策を重視する地域においては、農産物販売のみに依拠するのではなく、レストランや体験農業など関連サービスを含む多角的な運営を展開することが、より大きな地域活性化効果を生み出すことが明らかとなった。

IV. 地域経済への貢献：雇用創出効果の分析

1. 雇用誘発者数の推計

道の駅が地域経済にもたらす効果は、生産額の増加に限定されず、地域における雇用創出という側面にも顕著に表れる。本節では、前章において推計した総合効果(生産誘発額)を基礎として、道の駅の事業活動が南房総市においてどの程度の雇用を誘発しているかを定量的に検討する。

本分析においては、令和2年(2020年)千葉県雇用表に基づいて算出された「就業者係数」および「雇用者係数」を用いる。これらの係数は、各産業部門において100万円の生産を行うために必要とされる労働者数(人数/百万円)を示す指標である。

推計の結果、南房総市の道の駅8駅全体で誘発される年間の雇用者数は108.7人となった(表5参照)。

表5 各道の駅の雇用誘発者数の推定結果

道の駅	雇用誘発者数(人)
とみうら枇杷倶楽部	37.1
おおつの里花倶楽部	0.9
富楽里とみやま	49.8
三好村鄙の里	15.1
ローズマリー公園	1.2
ちくら潮風王国	4.6
合計	108.7

出典：株式会社ちば南房総及び価値総合研究所の資料より著者作成

V. 考察と政策的含意

1. 分析結果の総括

本研究は、産業連関分析の手法を適用し、千葉県南房総市に所在する8か所の道の駅が地域経済に及ぼす経済波及効果ならびに雇用創出効果を定量的に評価したものである。分析の結果、南房総市の道の駅群は、年間約97億5932万円の総合経済効果と108.7人規模の就業機会を創出していることが推計された。また、波及効果倍率は2.03倍と算出され、道の駅を起点とする消費が地域内で効率的に循環し、経済活性化に資する構造を有していることが明らかとなった。

さらに、この波及効果倍率は、松尾・山口による先行研究における兵庫県但馬地域(農村地域、1.49倍)と同等、もしくはそれを上回り、都市近郊型の阪神地域(1.55倍)や都市型の神戸市地域(1.59倍)に匹敵する水準に達している。南房総市が中山間地域の特性と観光地としての特質を併せ持つ点を踏まえるならば、この結果は道の駅が地域経済における極めて重要な推進力(エンジン)として

機能していることを強く示唆している。

2. 南房総市の地域特性と経済効果

本分析から得られた結果を南房総市の地域的特性と接続して考察することで、より深い示唆を導くことができる。南房総市の観光は、首都圏からの日帰り観光客、かつ自家用車利用者が大多数を占めるという特徴を有する。この構造は、高い集客力を確保する一方で、「日帰り経済」という課題を内包している。すなわち、日帰り客は宿泊客と比較して一人当たり消費額が低水準にとどまる傾向があり、特に宿泊や夜間の飲食といった地域経済への波及効果が大きい消費機会が十分に発現しにくい。

このような状況において、道の駅は二重の機能を担っていると位置づけられる。第一に、短期滞在型観光客の消費を最大限に引き出す「消費拠点」としての機能である。新鮮な農水産物や地域特産品、魅力的な飲食サービスを提供することにより、滞在時間が限定的な観光客に対しても効率的に地域内消費を誘発することが可能となる。

第二に、より戦略的な機能として、日帰り観光から滞在型観光への転換を促す「ゲートウェイ」としての役割が挙げられる。道の駅は来訪者が最初に接触する情報拠点である場合が多く、この段階で市内の宿泊施設や観光スポット、複数日にわたる周遊ルート等を効果的に提示することで、「次回は宿泊を伴う旅行を検討する」「もう一泊して地域を深く楽しむ」といった意識変容を促すことができる。実際、南房総市には十分に魅力的な宿泊施設も存在しており、滞在時間の延長は一人当たり消費額の増加に直結するのみならず、第2次波及効果、すなわち雇用者所得の再消費によって生じる効果の拡大に直結する¹²⁾。

以上の点から、道の駅を単なる物販・休憩機能に限定して捉えるのではなく、地域全体の観光戦略を統括する中核的拠点として再定義することが、南房総市における経済効果を一層強化する上で重要であると結論づけられる。

VI. 結論

本研究は、千葉県南房総市に立地する8か所の道の駅が地域経済に及ぼす影響について、産業連関分析の枠組みを用いて定量的評価を試みたものである。分析の結果、南房総市の道の駅群は、年間約97億5932万円規模の顕著な経済波及効果を発現させるとともに、108.7人規模の就業機会を誘発していることが明らかとなった。得られた主な知見は以下の通りである。

① 強力な経済エンジンとしての役割：波及効果倍率は2.03 倍に達し、道の駅での消費が地域内で効率的に再投資され、経済を活性化させていることが実証された。この規模は、他の先進事例と比較しても遜色なく、道の駅が南房総市の経済基盤において不可欠な存在であることを示している。

② 多様なポートフォリオの強み：各駅がビワ、花、海の幸といった明確なテーマを持つことで、多様な産業部門を刺激し、複合的で強靱な経済効果を生み出している。この専門化された供給網は、地域経済の多角化に貢献している。

③ 広範な雇用・就業創出効果：道の駅は、直接的な雇用のみならず、サプライチェーンを構成する地域の農家や自営業者を含む広範な「就業者」の生活を支えている。これは、単なる経済指標を超えた、地域コミュニティ維持への貢献と言える。

結論として、南房総市に立地する8 か所の道の駅は、それぞれが固有の特色を発揮しつつ相互に連携することにより、地域経済を牽引する強力な推進力として機能していることが明らかとなった。本研究で得られた定量的成果および導出された政策的含意を踏まえるならば、今後は「地域内供給網の強化」と「滞在型観光へのゲートウェイ機能の強化」という二本柱を戦略的に推進することにより、道の駅の経済的・社会的効果を一層増幅させることが可能である。このことは、道の駅が単なる交通結節点や物販施設にとどまらず、地方創生の拠点として持続可能な地域発展に資する役割を担うことを示唆している。すなわち、南房総市において道の駅は、地域経済の実質的基盤を強化しつつ、将来的な社会的価値創出の核となることが期待される。

注

*1 本論文は松尾・山口(2017,2019)を基に展開した

*2 本研究の産業連関表は価値総合研究所より取得したさらに産業連関分析は統計解析ソフト「Sailab」を用いた

注1 国土交通省(2025)を参照。

注2 岩本・内山・于・山本(2017)を参照。

注3 南房総市(2023)を参照。

注4 館山市(2020)を参照。

注5 旅色(2025)、南房総市観光協会(2025)、千葉県観光物産協会(2025)、国土交通省関東地方整備局(2025-d)を参照。

注6 日本観光バス株式会社(2025)、旅マガジン(2025)、国土交通省関東地方整備局(2025-c)、全国「道の駅」連絡会(2025)、国土交通省関東地方整備局を(2025-e)、生きる力

推進協会(2025)、国土交通省関東地方整備局(2025-a)、国土交通省関東地方整備局(2025-b)、旅色(2025)、国土交通省関東地方整備局(2025-g)、Yahoo!トラベル(2025)、国土交通省関東地方整備局(2025-h)、国土交通省関東地方整備局(2025-f)を参照。

注7 価値総合研究所(2020-b)を参照。

注8 価値総合研究所(2020-a)を参照。

注9 NEXCO 東日本(2020)を参照。

注10 じゃらん net(2025a)、じゃらん net(2025b)、国土交通省関東地方整備局(2025i)を参照。

注11 ライフねとらぼりサーチ(2025)を参照。

注12 農林中金総合研究所(2013)を参照。

引用文献

NEXCO 東日本, 2020, 「全国トップの道の駅エリアの発展に貢献—E14 富津館山道路の整備効果」, (2025 年 7 月 12 日取得, https://www.nexco.co.jp/assets/pdf/activity/agreecable/08n/futsutateyama_exp_20_08.pdf)

Yahoo!トラベル, 2025, 「道の駅ローズマリー公園」, (2025 年 7 月 12 日取得,

<https://travel.yahoo.co.jp/kanko/spot-00001508/>).

生きる力推進協会, 2025, 「千葉県道の駅白浜野島崎車椅子利用ガイドバリアフリー情報」, (2025 年 7 月 12 日取得, <https://ikiru-chikara.org/nojimizaki/>).

いこーよ, 2025, 「道の駅和田浦 WA・O!」, (2025 年 7 月 12 日取得, <https://iko-yo.net/fAcilities/25144>).

岩本英和・内山達也・于航・山本剛, 2017, 「南房総地域を訪れる旅行者の観光動機に関する一考察」『城西国際大学紀要』城西国際大学観光学部, 第 26 巻 第 6 号.

(株)価値総合研究所, 2020-a, 「南房総市の人口・就業関連データ」, (2025 年 9 月 29 日取得,

<https://www.vmi.co.jp/jpn/news/info/001942.html>)

(株)価値総合研究所, 2020-b, 「南房総市の地域産業連関表 2020」, (2025 年 9 月 29 日取得,

<https://www.vmi.co.jp/jpn/news/info/001942.html>)

国土交通省, 2025, 「南房総地域観光圏整備計画」, (2025 年 7 月 12 日取得,

https://www.mlit.go.jp/kankoch/shisaku/kankochi/pdf/scibi_pdf15.pdf).

国土交通省関東地方整備局, 2025-a, 「施設情報 | 道の駅 ちくら・潮風王国」, (2025 年 7 月 12 日取得,

https://www.ktr.mlit.go.jp/chiba/03_new/roadi-area/riyou/station/13_02.htm).

国土交通省関東地方整備局, 2025-b, 「ちくら・潮風王国 (概要)」, (2025 年 7 月 12 日取得, https://www.ktr.mlit.go.jp/road/chiiki/road_chiiki00000232.html).

国土交通省関東地方整備局, 2025-c, 「とみうら(枇杷倶楽部)」, (2025 年 7 月 12 日取得, https://www.ktr.mlit.go.jp/road/chiiki/road_chiiki00000220.html).

国土交通省関東地方整備局, 2025-d, 「道の駅富楽里とみやま」, (2025 年 7 月 12 日取得, https://www.kanto-michinoeki.jp/map_single.php?id_name=4&single_name=13).

国土交通省関東地方整備局, 2025-e, 「三芳村(鄙の里)」, (2025 年 7 月 12 日取得, https://www.ktr.mlit.go.jp/road/chiiki/road_chiiki00000221.html).

国土交通省関東地方整備局, 2025-f, 「富楽里とみやま」, (2025 年 7 月 12 日取得, https://www.ktr.mlit.go.jp/road/chiiki/road_chiiki00000233.html).

国土交通省関東地方整備局, 2025-g, 「道の駅ローズマリー公園」, (2025 年 7 月 12 日取得, https://www.kanto-michinoeki.jp/map_single.php?id_name=4&single_name=5).

国土交通省関東地方整備局, 2025-h, 「和田浦 WA・O!」, (2025 年 7 月 12 日取得, https://www.ktr.mlit.go.jp/road/chiiki/road_chiiki00000242.html).

じゃらん net, 2025, 「道の駅富楽里とみやまのクチコミ一覧」, (2025 年 7 月 12 日取得, https://www.jalan.net/kankou/spt_alikejpB000317167/kuchikomi/).

じゃらん net, 2025, 「南房総市の道の駅・サービスエリアランキング TOP6」, (2025 年 7 月 12 日取得, https://www.jalan.net/kankou/cit_122340000/g2_c9/).

全国「道の駅」連絡会, 2025, 「道の駅とみうら」, (2025 年 7 月 12 日取得, <https://www.michi-no-eki.jp/stations/views/19125>).

館山市, 2020, 「令和 2 年 2 月 館山市統計資料」, (2025 年 7 月 12 日取得, <https://www.city.tateyama.chiba.jp/files/300351053.pdf>).

旅色, 2025, 「道の駅ちくら・潮風王国」, (2025 年 7 月 12 日取得, <https://tabihiro.jp/leisure/s/207027-minamiboso-michinoekichikurashiokazeokoku/>).

旅マガジン, 2025, 「道の駅おおつの里花倶楽部」, (2025 年 7 月 12 日取得, <https://tabi-mag.jp/ch0242/>).

千葉県観光物産協会, 2025, 「南房総(館山市・鴨川市・南房総市・鋸南町など)の道の駅 14 選!」, (2025 年 7 月 12 日取得, https://maruchiba.jp/feature/detail_269.html).

東洋経済, 2025, 「ガソリン価格, 千葉県が全国最安なワケ」, (2025 年 7 月 12 日取得, <https://toyokeizai.net/articles/-/19629?display=b>).

日本観光バス株式会社, 2025, 「千葉へ観光バス旅行! の休憩スポット『おおつの里花倶楽部』」, (2025 年 7 月 12 日取得, <https://www.bus-trip.jp/magazine/kankonews/chiba/13189>).

ねとらぼリサーチ, 2025, 「『レギュラーガソリンが安い都道府県』ランキング」, (2025 年 7 月 12 日取得, <https://nlab.itmedia.co.jp/research/articles/3177922/>).

農林中金総合研究所, 2013, 「観光と一体化した次産業化の取組み」, (2025 年 7 月 12 日取得, <https://www.nochuri.co.jp/report/pdf/nri1311gr1.pdf>).

フォートラベル, 2025, 「道の駅とみうらクチコミ・アクセス・営業時間」, (2025 年 7 月 12 日取得, https://4travel.jp/dm_shisetsu/11003928).

松尾隆策・山口三十四, 2018, 「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』日本都市学会, 第 51 号.

松尾隆策・山口三十四, 2019, 「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」『現代社会研究』東洋大学現代社会総合研究所, 第 16 号.

南房総市, 2023, 「南房総・館山地域公共交通計画(令和 3 年 8 月策定・令和 5 年 8 月一部改正)」, (2025 年 7 月 12 日取得, <https://www.city.minamiboso.chiba.jp/cmsfiles/contents/0000012/12721/koutukeikaku230810.pdf>).

南房総市観光協会, 2025, 「南房総市道の駅情報」, (2025 年 7 月 12 日取得, <https://shop.mboso-etoko.jp/view/page/station-info>).

南房総市観光協会, 2025, 「南房総の個性あふれる道の駅をご紹介!」, (2025 年 7 月 12 日取得, <https://www.mboso-etoko.jp/feature/michinoeki/>).

付表 1 道の駅の産業連関部門別最終需要額

	とみうら 枇杷 倶楽 部	おお つの 里花 倶楽 部	富楽 里 とみ やま	三好 村 鄙の 里	ロー ズマ リー 公園	ちく ら 潮風 王国
産 業 連 関						

部門						
農林水産業	66,495,696	23,876,566	280,793,507	172,380,506	0	5,410,144
鉱業	0	0	0	0	0	0
食料品	120,318,972	4,425,724	432,625,620	80,317,831	852,644	42,084,133
繊維製品	0	0	0	0	0	0
パルプ・紙・紙加工品	0	0	0	0	0	0
化学	0	0	0	0	0	0
石油・石炭製品	1,047,561	101,350	1,095,478	424,517	203,834	426,540
窯業・土石製品	0	0	0	0	0	0
鉄鋼	0	0	0	0	0	0

非鉄金属	0	0	0	0	0	0
金属製品	0	0	0	0	0	0
はん用・生産用・業務用機械	0	0	0	0	0	0
電子部品・デバイス	0	0	0	0	0	0
電気機械	0	0	0	0	0	0
情報・通信機器	0	0	0	0	0	0
輸送用機	0	0	0	0	0	0

械						
印刷業	0	0	0	0	0	0
その他の製造業	0	0	0	0	0	0
電気業	0	0	0	0	0	0
ガス・熱供給業	0	0	0	0	0	0
水道業	0	0	0	0	0	0
廃棄物処理業	0	0	0	0	0	0
建設業	0	0	0	0	0	0
卸売業	0	0	0	0	0	0
小売業	28,951,307	853,691	20,805,533	12,768,015	5,906,842	3,524,297
運輸・郵便	0	0	0	0	0	0

業						
宿泊・飲食サービス業	61,959,725	0	0	15,866,292	0	0
情報通信業	0	0	0	0	0	0
金融・保険業	0	0	0	0	0	0
住宅賃貸業	0	0	0	0	0	0
その他の不動産業	0	0	0	0	0	0
専門・科学技術・業	0	0	0	0	0	0

務 支 援 サ ー ビ ス 業						
公 務	0	0	0	0	0	0
教 育	0	0	0	0	0	0
保 健 衛 生 ・ 社 会 事 業	0	0	0	0	0	0

出典：株式会社ちば南房総の資料より著者作成