

論 説

## 道の駅「風和里」活性化プロジェクト

松村 暢彦・羽鳥 剛史 (環境デザイン学科)

Michi-no-eki "FUWARI" Project

Nobuhiko Matsumura (Department of Environmental Design)

Tsuyoshi Hatori (Department of Environmental Design)

キーワード：道の駅、PDCA理論、公民学協働、松山市北条

Keyword: Michi-no-eki, PDCA theory, Public-private-academic collaboration, Hojo in Matsuyama City

【原稿受付：2020年1月9日 受理・採録決定：2020年1月23日】

### 要旨

平成29年度から3年間にわたる、環境デザイン学科の授業を活用した道の駅「風和里」の活性化プロジェクトを紹介する。道の駅「風和里」は、松山市北条地区にあり、夏は海水浴でにぎわい、周辺は玉ねぎの産地でもあり、潜在力が高い。1年目はフィールドワークで課題発見を行ったうえで、道の駅で実施している柑橘まつりを盛り上げるプロジェクトを提案、実施した。2年目、3年目と関係者の思いを実現すべくPDCA理論にもとづいて議論を深め、道の駅の閑散期である6月に新たにイベントを立ち上げるなどを行った。こうした公・民・学協働によるプロジェクトは学生の教育的効果も高い。

### 1. 道の駅の時代

道の駅が生まれてから25年以上たった。諸説あるが、1990年、建設省中国地方建設局の会議で「鉄道に駅があるなら、道に駅があってもいいじゃないか」という発言をヒントに生まれたい。考えてみれば、律令時代の五畿七道の整備に伴って道に設けられたのが駅の始まりとすれば、そもそも駅は道こそがふさわしく、先祖返りしたといえなくもない。その後、地方分権の波にも乗って、2019年6月現在、全国で1,160か所まで整備され、四国には87カ所がある。四国の全国に占める人口割合は3.2%であるのに対して、道の駅は7.5%で、四国はかなり道の駅の密度が高い地域といえる。

さて、道の駅は第三世代に入ったといわれる。第一世代は道の駅の基本コンセプト、すなわち、「地域とともに作る個性豊かなにぎわいの場」の普及期で、道の駅が生まれた1993年からおよそ20年間にあたる。この頃の道の駅は、三つの基本的な機能、休憩機能、情報発信機能、地域連携機能の整備がすすめられた。第二世代は、地域の拠点機能の強化とネットワーク化を重視し、道の駅そのものが目的地になった2013年

から現在まで。四国でも内子町にある「道の駅内子フレッシュパークからり」は、農産物の出荷者や栽培管理情報を開示・提供するトレーサビリティシステムを導入し、平成27年度全国モデル道の駅に選定されている。また、観光客を集めているしまなみ海道にある三つの道の駅（道の駅よしうみいきいき館、道の駅多々羅しまなみ公園、道の駅伯方S. C. パーク）は、ネットワークを組んで、瀬戸内を満喫できるきわめて魅力的な観光コースをつくりあげている。では、第三世代の道の駅とは何か。それは、道の駅のネットワーク化と多様な主体との連携による、観光や防災などさらなる地方創生の拠点化といえよう。道の駅同士のネットワーク化は、しまなみの道の駅が全国の模範になっている。道の駅から船、サイクリングなどを使って瀬戸内観光に出かけることができる観光拠点として賑わい、修学旅行など団体の受け入れなども行っている。また、東日本大震災では遠野市にある「道の駅遠野風の丘」が自衛隊や各種救援隊の集積地となり、防災拠点として機能したのも記憶に新しい。買い物もままならない中山間地域では、スーパー代わりに日常買回り品を購入できる、いわゆる「小さな拠点」として

も重要な施設になっている。毎年、大災害に見舞われる中、道の駅の防災拠点機能はますます期待されるであろうし、インバウンドの観光地巡りから異日常体験の質的变化、人口減少に伴う中山間地の生活基盤機能などこれからの時代の変化を考えれば、道の駅の地域拠点としてますます期待は高まっていく。特に Maas (Mobility as a service) の進展によって移動そのものが大きく変わっていきこうとするなか、道の駅の拠点機能もバージョンアップされていくであろう。

こうした道の駅と地域のネットワークを進めていくためには、地域のさまざまな主体、産・官・学・民との協働が重要になってくる。しかし、道の駅と大学との連携状況の調査結果をみるとまだまだという状況である。大学ゼミとの連携企画は全国の道の駅ではわずか3%にとどまっており、インターンの受け入れを入れても17%である。ここでは、「道の駅風早の郷風和里(ふわり)」を場とした環境デザイン学科の講義・実習を活用した公・民・学連携のフィールドワークの実践事例を紹介する。

## 2. ふわり活性化プロジェクト

「道の駅風早の郷風和里」は松山市北条にあり、松山と今治を結ぶ国道196号沿いに立地している(図-1)。海岸に面していることから、夏は海水浴客でにぎわう。山側はスポーツ施設に近接しており、人を呼び込むポテンシャルが高い。その一方で北条地域は、高齢化が進んでおり、周辺の農家の後継者問題は深刻である。特に地域の特産品である玉ねぎは重量野菜であることから高齢を理由に離農が進んでいる。



図-1 道の駅「風和里」の位置

このような地域にある道の駅風和里を舞台に、道の駅と地域の活性化を共通のミッションとして、風早の郷ふわり協同組合と愛媛大学社会共創学部環境デザイン学科、国土交通省松山河川国道事務所、(株)建設技術研究所がチームふわりを結成し、公・民・学協働のもと、若者の発想力や学問的知見を活用した活性化

の企画検討・実践を平成29年から行っている。(表-1)。



写真-1 道の駅「風和里」の全景

1年目は、道の駅や地域を知るために国土交通省から道の駅の説明と今後の地域活性化の期待に関する講義と道の駅でのフィールドワークを、1年生を対象に地域デザイン論の授業で行った(写真-2)。このときは学生が8名程度のグループに分かれて、現地を歩き、道の駅の活性化方策を道の駅の駅長へ提案した。この時の提案としては、スタンプラリー、宿泊施設の設置など自分事になっていない提案が多かった。その後、しばらく検討の時間をおいて、学生の主体的な参加を働きかけるため、2月の道の駅主催のイベント、柑橘まつりに参加することにし、12月に環境デザイン概論の授業で、その企画コンペを行った(写真-3)。



写真-2 風和里でのフィールドワーク (H29/5/20)

愛媛県といえば柑橘、みかんを使ったスイーツや軽食など自分たちが行くことを前提した提案で、最終的に投票でみかん大福、みかん餃子を出店することになった。2月の実施に向けて試作に明け暮れる毎日になるが、ふわり協同組合には原材料を快く提供いただき、思う存分取り組むことができた。そして、2月の柑橘まつりで二つの商品を提供し、200食分を午前中に完売した(写真-4)。実施に際しては、国土交通省が

道の駅「風和里」活性化プロジェクト

表-1 道の駅風和里活性化プロジェクトのプロセス

区分	日付	内容	大学	国土交通省	(株)建設技術研究所	風早の郷ふわり協同組合
現地を知る(P)	H29.5.19	道の駅風和里、北条地域の基本情報を共有するための講義	授業(1年生)	講師		
課題を発見する(P)・提案する(P)	H29.5.20	道の駅「風和里」でのフィールドワークと活性化案の提案	授業(1,2年生)		ファシリテーション	講評
提案する(P)・決める(P)	H29.12.19	「柑橘まつりを盛り上げる」企画コンペ	授業(1年生)	講評	ファシリテーション	
改善する(D)		この間、みかん大福、みかん餃子の試作の繰り返し	1年生チーム	備品の支援	材料の調達支援	原材料の調達
実践する(D)	H30.2.11	柑橘まつりにみかん大福・みかん餃子を出店	1年生チーム	設営、記者発表・情報発信	記録	材料の調達、場所の提供
振り返る(C)	H30.2.28	柑橘まつりの企画の振り返り	1年生			
見直す(A)	H30.12.7	継続的な協働のしくみ(大学講義との連携)、今年度の柑橘まつりの方針協議	協議	協議	協議	協議
提案する(P)・決める(P)	H30.12.21	「柑橘まつりを盛り上げる」企画コンペ2(みかん大福とコラボ)	授業(1年生)	講評	ファシリテーション	講評
改善する(D)		この間、前年度のみかん大福チームによるクオリティアップ	1,2年生チーム	備品の支援	材料の調達支援	原材料の調達
改善する(D)	H31.1.12	西予市野村町飯設住宅で足湯をNPOオープンジャパンから教えてもらう	1年生チーム			
実践する(D)	H31.2.17	柑橘まつりでみかん大福、みかん足湯を出店。理事会青年部のふるまい(もちつき、獅子汁)の手伝い	1年生、2年生チーム	設営、記者発表・情報発信	記録	材料の調達、場所の提供
振り返る(C)	H31.2.28	柑橘まつりの企画の振り返り	1年生			
見直す(A)	H31.3.28	来年度の風和里プロジェクトの方針協議	協議	協議	協議	協議
現地を知る(P)・課題を発見する(P)	H31.4.18	風和里プロジェクトに関する説明、地域や玉ねぎなど農産物に関する情報提供	2年生	講評	講師	
提案する(P)・決める(P)	H31.4.25	「閑散期の風和里を新規イベントを立ち上げる」企画コンペ	2年生	講評	ファシリテーション	講評
現地を知る(P)	R1.5.19	玉ねぎの収穫体験	2年生		収穫体験の支援	収穫体験の手配、講師
改善する(D)		この間、商品(玉ねぎスムージー、玉ねぎプリン、玉ねぎパーガー、玉ねぎ串)の試作と繰り返し		備品の支援	材料の調達支援	材料の調達
実践する(D)	R1.6.23	ふわたま祭りの開催と出店(玉ねぎスムージー、玉ねぎプリン、玉ねぎパーガー、玉ねぎ串)	2年生	設営、記者発表・情報発信	記録	材料の調達、場所の提供
振り返る(C)	R1.7.31	ふわたま祭りの企画の振り返り	2年生			
実践する(D)	R1.8.25	風和里夏祭りで出店(玉ねぎ串)	2年生チーム		手伝い	主催
見直す(A)	R1.10.25	ふわたま祭りの振り返りと今年度の柑橘まつりの方針	協議	協議	協議	協議



写真-3 「柑橘まつりを盛り上げる」企画コンペ (H29/12/19)



写真-4 柑橘まつりへのみかん大福・餃子の出店 (H30/2/11)

記者発表や情報発信を行うとともに（株）建設技術研究所は、試作時のふわり協同組合との連絡調整を行うなどそれぞれの立場で協力体制をとることができ、この四者の協働実績ができたのが1年目の大きな成果となった。

2年目は単に1年目の継続をするだけでなく、1年目の課題としてでた来場者とのコミュニケーションを増やすことを念頭において、柑橘まつりでの参加をバージョンアップしていく方針をたてた。12月に1年生を対象に環境デザイン概論で柑橘まつりで昨年実施したみかん大福にプラスして盛り上げる企画提案を行った。その年の7月は西日本豪雨で愛媛県も大きな被害を受けた。幸い、北条地域の柑橘農家の被害は他地域比べて大きくなかったものの、学生は被災直後から大洲市、西予市野村町、宇和島市吉田町に災害ボランティアとして現地に入って、さまざまな作業、活動を通して被災者の方々の思いを共有してきた。12月の野村町の仮設住宅では、NPOオープンジャパンが足湯を行って、被災者の方々の心をほぐし、自然と話をされているのをきいて、柑橘まつりに「日ごろの疲れをフットバス」(フットバスは足湯の英語)と称した、ミカンの皮をいれた足湯を行うことになった。最初は寒い時期に靴下を脱いで足湯に使ってくれる人は少ないのではないかという思いもあったが、多くの方々と学生がいろいろな話をするようになってきた(写真—5)。さらに、前年と違って1年生30名が来ていたこ



写真-5 柑橘まつりでのミカン足湯 (H31/2/17)

ともあり、ふわり協同組合青年部がされていた来場者向けの振る舞い、つくたてのもちを使ったぜんざいやしし汁を手伝うことができた(写真—6)。共同作業を通じて、ふわりの関係者と学生の笑い声がいろいろなところで起きていて、会場の雰囲気づくりに役立つとともにお互いの信頼感がより深まった。

3年目は、四者協議のなかで道の駅だけではなく北条地域も視野におくことになり、北条地域の名産品である玉ねぎに着目することになった。北条地域の玉ね



写真-6 ふわり協同組合と大学が協働した柑橘まつりの風景

ぎ生産者の長野さん((株)OCファーム暖々の里)はアメリカでの農業研修の経験を活かして、規模拡大や販路開拓を積極的に行っており、学生にいい影響を与えてくれる人に出会えたことがプロジェクトの進展に大きく寄与した。そこで来場者が減る6月の道の駅で新規イベントを立ち上げるコンペを環境デザイン論の授業で、2年生(昨年度の柑橘まつりを経験済み)で行うことになった。その前には、長野さんを講師としてむかえて北条の玉ねぎの情報をいただいたり、玉ねぎの収穫体験をアレンジしていただいたり、ふだんふれることができない生産者の思いを学生たちに伝える機会を設けた。企画コンペの結果、新規イベントを「ふわたま祭」として、玉ねぎを使ったスムージー、プリン、ハンバーガー、串焼きを販売することになった。長野さんからは、試作にあたって、甘70、もみじ3号などさまざまな品種の旬の玉ねぎを提供してもらった。学生が「プリンには甘70でしょ」とふだんの会話の中で、玉ねぎの品種名で会話をしているのが頼もしかった。ふわたま祭では、「玉ねぎのプリン?」という来場者からの反応がありながらも、すべての商品が2時間で売り切れて、大好評のうちに終わることができた(写真—7)。



写真-7 ふわたま祭での玉ねぎを使った商品の開発と販売

### 3. 公・民・学協働の場として道の駅の価値

ここで紹介したのはささやかな取り組み事例であるが、社会貢献のために学生を使って道の駅でイベントをすることを目的としているわけではない。マネジメントの大家であるピーター・ドラッカーは「実践なき理論は空虚、理論なき実践は暴挙」という言葉を残している。理論と実践の両方が重要であることを示しているが、これを教育で実践することはなかなか難しい。理論を確かめることができる実践の場やステークホルダーの選定、対象となる学生の専門性などいろいろな条件があう必要がある。まちづくりや地域再生を学ぶ大学、学部であるならば、道の駅は、地域の様々な人たちの思いが交わる場であることから、理論と実践をつなげることができやすい環境にあるといえる。

このプロジェクトでは、PDCAサイクルを学生が学ぶ理論としてとりあげている。計画（Plan）、実践（Do）、振り返り・評価（Check）、見直し（Act）、そして次の計画に反映するという、公共政策でもよく取り上げられるとともに失敗も多い理論である。失敗の原因の多くは、サイクルをまわすことを目的にしていることによる。わかりやすさからしばしば定量的な指標が評価に用いられることから、それにあうように見直しがなされるようになる。道の駅はそもそも道路利用者の利便と地域振興を目的に公共政策として導入されたにも関わらず、売上額、来客数といった指標だけでPDCAサイクルをまわすことによって、当初の道の駅のねらいから外れた儲け主義が横行することにつながってしまう。公共政策におけるPDCAサイクルは、その中心にある関係者の「思い」を共有し、それによって次の改善に活かすことが要諦である。したがって、ふわり活性化プロジェクトは、全国の道の駅の整備を進めている国土交通省、道の駅の運営主体である協同組合、道の駅に農作物を出す生産者の思い、そして大学としての自分たちの思いを知ったうえで、PDCAのプロセスを経験できるように授業のプログラムを組んでいる。大学としてはあくまでも学生教育のために道の駅の間を使わせていただいている。

第三世代の道の駅を目指すにあたって、今後、多様な主体との連携、協働が進められていく。特に、大学は若者の交流により、新たな価値の創造や観光・地域づくりを担う将来の人材育成や地方創生への寄与が期待されている。すでに就労体験型、連携企画型という二つの連携方法が提案されており、実践事例が広がっていくと予想される。その際には、関係者の思いを共有しながら進めることではじめて、継続的、互恵的な人材育成の実践の場として道の駅を新たに価値づけることができるのを忘れてはならない。