

The Influence and Enlightenment of Roadside Station on Japanese Regional Revitalization

Siyao Guo

Dalian Neusoft University of Information, Dalian, Liaoning, 116023, China

Abstract

Roadside station is a road facility integrating commercial facilities, rest, accommodation facilities and local revitalization facilities. Roadside station have a reasonable layout and diverse functions and operation modes. Through the mutual cooperation with farmers, enterprises and social groups in the region, the regional differentiated development has been realized. Roadside station not only promoted the development of the Japanese regional economy, but also greatly enriched the spiritual and cultural life of the local residents, making the whole region burst into vitality.

Keywords

Roadside station; construction; operation; revitalization

公路驿站对日本区域振兴的影响与启示

郭思言

大连东软信息学院, 中国·辽宁 大连 116023

摘要

日本公路驿站是集商业设施、休息、住宿设施、地方振兴设施等为一体的道路设施。日本公路驿站布局合理, 功能及运营模式多样。通过与区域内农户、企业和社会团体的互相合作, 实现了区域差异化发展。公路驿站不仅促进了日本区域经济的发展, 还极大地丰富了当地居民的精神文化生活, 使整个地区迸发活力。

关键词

公路驿站; 建设; 运营; 振兴

1 引言

中国可以借鉴日本公路驿站的有益经验, 进一步丰富现有的普通公路服务区的功能。一是以地产地销为基本理念, 推进区域农业品牌化发展和一、二、三产业融合。二是作为区域观光旅游、特色产品的宣传窗口, 将公路驿站打造为促进区域振兴的前沿阵地。三是强化社区服务功能, 提供育儿支持、老年人活动、文化教育、防灾演练等服务, 促进区域精神文明层面的振兴。

1993年2月日本国土交通省首次制定了“公路驿站”注册制度, 初衷是“为道路使用者提供安全舒适的道路交通环境”以及“助力区域振兴”。该制度的出台是由于当时逐

【基金项目】大连市社科联2022年第一批立项课题(重点)“日本地方创生政策对大连市乡村振兴的启示”(项目编号: 2022diskzd117)阶段性成果。

【作者简介】郭思言(1984-), 女, 中国辽宁大连人, 硕士, 讲师, 从事日语教育研究。

渐流行跨区休闲兜风, 同时老年人、女性驾驶者不断增加, 人们对道路交通环境的安全舒适性要求越来越高。人们除了高速公路上的服务区, 在普通道路上驾驶, 也迫切需要能够中途休息, 获取道路信息的设施。而为了区域振兴, 日本各地也亟须建设能够宣传本地历史文化信息和居民交流的场所。此种背景下, “公路驿站”应运而生。

2 公路驿站的概念与功能

公路驿站的定义是“为道路使用者提供舒适的休息和多种高质量服务的设施”, 日本的公路驿站大多位于城乡公路的交叉口、高速公路的出入口或乡村车站附近。公路驿站由日本地方政府和道路管理方联合设置, 需在国土交通省注册。注册条件是必须同时具备以下3项功能。一是休息功能。为了方便访客, 公路驿站除了必备的24小时停车场、洗手间和公用电话外, 往往还设有休息室、公园、餐厅等。二是信息服务功能。公路驿站需通过信息终端机、人工向导等方式向访客提供周边道路、医疗、观光、历史文化等各类信息, 并设有24小时电话服务。三是区域协作功能, 设立直销点, 销售本地农产品、加工产品、传统工艺品等, 助力区域振兴^[1]。

此外，为了确保长期可持续经营，发挥其在区域振兴中的作用，各地还会充分利用当地特色，根据自身需求建成拥有住宿、温泉、体验公园、游乐园、博物馆等多项设施并存的公路驿站。东日本大地震后，公路驿站的防灾功能也越来越受到重视。

日本国土交通省于2014—2017年间，选出了19个示范公路驿站。示范公路驿站往往具备多种功能，如推动当地产业和旅游，助力地方振兴；提供防灾、居民交流、社会福利等行政服务；承担当地主要交通枢纽等。2014年的评定标准为是否在地方振兴方面持续发挥了作用。最终选出的6个公路驿站均为运营10年以上，持续助力地方振兴，并在“六次产业化”^①“本地产品开发”“旅游振兴”“提高农户收入”等方面对当地经济贡献巨大。2016年评定的示范公路驿站看重居民服务功能。上榜的公路驿站大多设有行政服务窗口，并作为医养服务、育儿支持、居民交流的据点，推动了当地舒适养老及居民健康。2017年的评选标准看重公路驿站的区域交通枢纽作用。当年的示范公路驿站具备城际大巴、乡镇班车等综合换乘枢纽功能，有的甚至以公路驿站为中心新设了公交站点。

3 公路驿站的建设与运营

日本第一个公路驿站注册于1993年4月，当年日本全国共建设了103处公路驿站，并迅速发展扩大至日本全境。2022年2月为止，日本全国共有1194个公路驿站，但分布参差不齐。“公路驿站”数量最多的是北海道（127个），其次是岐阜县（56个）、长野县（52个）、新潟县（42个）、岩手县、福岛县、兵库县、和歌山县、熊本县（35个）、秋田县（33个）。公路驿站较少的是东京都（1个）、神奈川县（4个）、冲绳县、大阪府、佐贺县（10个）^[2]。公路驿站多设置在土地面积大、道路长、以机动车为主要交通工具的地方，在面积狭小的区域或铁路较为发达的城市几乎没有分布。公路驿站建成后，市町村长需向日本国土交通省提交正式登记申请，获得批准后方可正式营业。近几年，区域经济贡献型的公路驿站逐渐受到瞩目。

区域经济贡献型的公路驿站主要功能为本地农产品直销、批发，本地特色产品开发和销售、旅游观光资源的开发和推广等，并以此为当地创造就业机会。除了进行推广宣传当地的魅力之外，部分先进的公路驿站还为当地企业和农户提供新商品、新服务的开发和促销方面的咨询服务。这些活动不仅提高了公路驿站的收益，还通过打造当地品牌和培育当地产业，提高了区域经济水平。区域经济贡献型的公路驿站的客户群体并非只有游客，因为仅靠游客，会受到节假日、季节的影响，难以获得稳定的收益。因此，绝大多数公路驿站采取的战略是通过地产地销来满足本地顾客的日常购物需求，以此获得本地客源，在旅行淡季及工作日保证稳定的收益。同时在旅行旺季及节假日，则会加大销售当地特产制

作的高附加值产品来吸引游客。但根据地理位置的不同，有些公路驿站的商圈受到局限，如表1所示不同公路驿站吸引客源的战略也有很大不同^[3]。

表1 区域经济贡献型公路驿站的不同类型

	A 驿站 本地顾客为 主型	B 驿站 游客为主型	C 驿站 混合型
设置的人口	多	少（距城区距离在几小时以内）	全国著名景点附近
附近景点的有无	有（但游客不多）	有（或公路驿站本身为景点）	有
收益受季节影响	小	大	大，但有本地客源可以保障基本收益
市场战略	满足本地顾客日常消费需求	销售具有本地特色的商品，或建成能多次吸引游客来访的景点设施	从日常用品到特产，商品品类齐全
使用场景	日常使用（半径几公里内）	旅游（来自附近城区的一日游游客）	日常使用及旅游（住宿客人等）

4 公路驿站对区域振兴的影响

4.1 创造经济价值

濑田史彦(2019)认为区域经济振兴可以分为五个阶段：①提高区域知名度；②增加客流量；③提高区域经营者的销售额；④增加区域内企业和居民的收入；⑤收益惠及整个区域，区域内企业得以繁荣发展^[4]。因此，振兴区域经济，不能仅满足于增加客流量，还要努力提高销售额，提高本地居民和企业的收入，加快地区经济循环。而区域经济贡献型的公路驿站会对本地特产、历史、文化进行宣传，成为游客了解当地优点的契机，提高地区知名度，增加客流量，完成前两个阶段。同时，在直销点销售当地生产、制作的农产品和加工食品，提高地方生产经营者的收益，增加区域内企业和居民的收入，完成第三和第四个阶段。公路驿站的直销点，采用地产地销的模式，能为地区带来巨大的经济效应，也是增加本地收入的重要途径。直销点一般是由当地的农民、渔民、食品加工业者带来产品并在公路驿站进行销售。销售价格由生产者决定，10%的成本支付给公路驿站运营方。由于没有中间商及物流成本，因此公路驿站出售的新鲜蔬果比市区便宜得多。直销点不仅售价低廉，还常常销售印有生产者个人形象的农产品和加工品等高附加值产品，吸引不少人专门驱车前来购买。由于公路驿站的直销点对商品的限制比较宽松，产量少的小农户和老年人也很容易参与进来，可以说给各种各样的人提供了参与经济活动的机会，让本地居民都可以为本地可持续发展做出贡献。最后，随着区域整体收入的提高，便能带动下一轮的消费和投资，区域内企业获得繁荣发展，最终完成第五个阶段。

如上所述，公路驿站可以成为区域经济振兴的起点。

通过宣传，知名度提高和客流量增加这两个阶段比较容易达成。但随着开业越来越长，客流量逐渐减少，最终止步于第二阶段的公路驿站也不在少数。这部分公路驿站往往在设施设计、运营体系、目标等方面缺乏长远的规划，加上缺乏运营经验，没有开展行之有效的活动。此外，距日本第一家公路驿站建成已经 30 年，设施老化也是目前日本公路驿站面临的重要课题。为了让公路驿站能够持续发挥作用，维持和提高设施的便利性和舒适性十分重要。

4.2 创造精神价值

公路驿站除了能够为区域创造巨大的经济价值外，还能创造巨大的精神价值。位于福岛县西会津町国道 49 号线旁有一座名为“よりっせ”的公路驿站，这家公路驿站拥有休息设施、信息中心、农产品直销点和农家餐厅，该地区的农产品因为在健康的土壤中进行种植，味道好、营养价值高而备受欢迎。因为该沿线再无其他公路驿站，因此“よりっせ”除了销售本地产品外，还销售整个会津地区的产品，早在 2008 年销售额高达 1 亿 6000 万日元（约合 820 万人民币）。因为该公路驿站的农产品直销点重视消费者与生产者之间的交流，因此在直销点的庆典活动时，会让农户直接参与销售，而参与销售的农户多为女性。农家餐厅则由当地的家庭主妇们负责，所有菜品都是用当地健康的农产品进行烹饪。当地政府只提供了初期费用的支持，之后从菜品企划到烹饪、销售、经营全部都由主妇们来完成。该餐厅逐渐成长为年营业额 3000 万日元（约合 153 万人民币）的人气餐厅，目前还吸纳了很多三四十岁的年轻女性参与其中。在就业机会少的乡村地区，此前远离经济活动的农村妇女、家庭主妇通过公路驿站，可以增加与外界接触的机会，新的社会网络为她们的生活带来乐趣。在直销点直接接触客人，可以让农户看到自己种植、生产的农产品实际销售的过程，可以听到客人的评价，提高生产积极性。生产者拥有价格的决定权，能让生产者意识到自己的主体性，提升自我信任感。同时，对于扎根于当地土地的农户来说，他们生活的地区人气提高并得到肯定，也能够提升他们对地区的认同感。

5 日本公路驿站的启示

目前中国也陆续在普通公路建设了服务区，基本分布在国省干线公路沿线，基本具有停车如厕的功能，有的具有养护生产作业、应急抢险、便民服务、公路宣传、公路景观等服务功能，极大方便了沿途车辆的停车休息，但还没有成为地方振兴的平台。我们可以借鉴日本公路驿站的有益经验，进一步完善普通道路服务区建设。一是除了基本的休息功能外，加强服务区的信息服务功能，将服务区打造为宣传推介本地观光旅游、历史文化、特色产品的窗口，提高地区知名度；二是建成设有直销点的普通公路服务区，以地产地销模式为基础，保证周边居民的日常购物的同时，积极推动地方农业品牌化发展，吸引外地访客光顾。此外，积极让农户直接参与自己生产的农产品的定价及销售，提高自主性和生产积极性；三是积极寻求企地合作，开发、销售基于本地农产品的高附加值产品，进而促进本地农业一、二、三产业融合发展；四是增加地区服务功能，打造向本地区提供育儿支持、老年人活动、文化教育等服务的社区服务中心，丰富城乡居民文化生活。

注释：

①最早由日本学者今村奈良臣提出，意在强调农村一、二、三产业融合发展，鼓励农户不仅种植农作物（第一产业），而且从事农产品加工（第二产业）与流通、销售农产品及其加工产品（第三产业）。

参考文献

- [1] 日本国土交通省.道の駅案内[R/OL].<https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/outline.html>.
- [2] 佐藤飛鳥,佐藤勝幸.「道の駅」第3ステータスの多機能展開とその課題[J].地域連携センター・研究支援センター紀要, 2023(1):87-95.
- [3] 伊藤孝夫,伊藤勉,松野成悟,等.道の駅の効率測定と比較研究に関する実証研究[J].自治研やまぐち,2022(8):14-26.
- [4] 瀬田史彦.地域政策とまちづくりの課題[Z].自治大学校における研修講義,2021,7.