

タイ

参加型開発を通じた農村振興

調査期間：2007年9月



評価の概要

本テーマ別評価は、タイで行われた円借款事業である産業村事業を主たる対象に、インフラ整備とは異なる評価軸から事業の成果を把握するものである。本事業は、日本における同種の試みである道の駅の経験が、相互交流を通じて住民目線で伝えられたという特色を有している。

本評価は、実施プロセスに注目することを通じて、大規模インフラ整備を前提にした事業評価では十分に捉えることが困難な、参加型開発の要素が事業効果に与えた影響を提示するものである。

評価結果

評価の背景・目的

評価対象とする産業村事業は、地域の伝統文化を活用しながらの観光化を目的とした地域開発事業(2)のサブコンポーネントのひとつとして実施されたものである。この事業では、地域住民の発意と工夫を基本とし、特産品生産者グループの活動を活発にしながら特産品と観光を結びつけることで自立した地域開発を進めることを目標にした。

産業村事業は、地域開発の担い手であり受益者でもある住民の参加によってソフト支援を行った点で、インフラ整備を中心とする事業とは異なる円借款事業による参加型開発とい

う新しい事業のあり方を作り出すもののひとつとなった。同時に、インフラ整備とは異なった評価軸をもって事業実施過程を見ていく必要性が生じている。特に、受益住民だけで継続的に事業を持続していける体制を作り出すことが事業目的になる事業では、事業の有効性と持続性を同時に判断する必要がある。

本評価では、事業実施過程を詳細に検討することで、事業効果の持続性につながる要素という視点から産業村事業の成果と課題を整理する。

評価の枠組み・方針

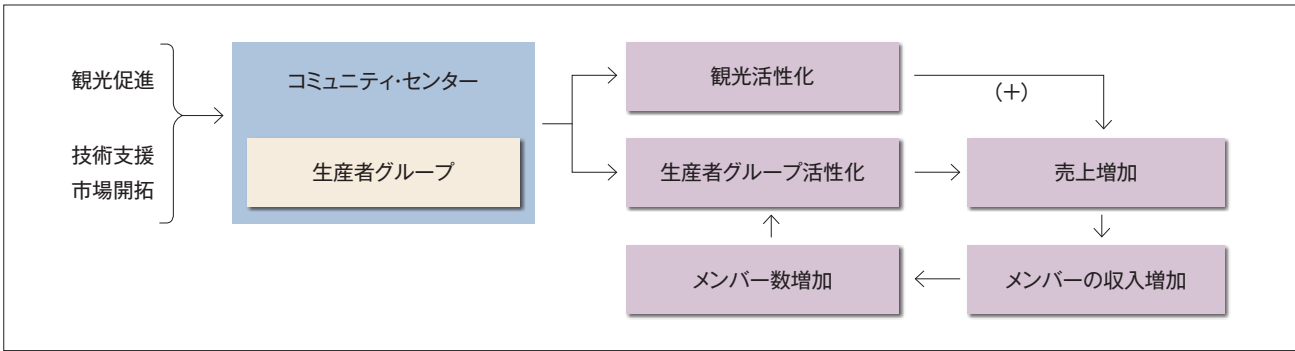
本事業実施過程において、日本の道の駅との類似性が見いだされ、その経験を伝える試みがなされている。本評価では、道の駅事業の成果を整理するモデル^[注]を手掛かりとして産業村事業の実態把握を行う。このモデルでは、特に①幹線道路沿いの立地という集客効果、②地域づくりの担い手グループの活動の活発化(地域づくりにおける核形成)に焦点を当てている。産業村事業では、幹線道路の代わりに観光地の傍へ立地することで集客効果を見込んでいることから、①を「観光地近郊の立地による集客効果」に置き換える。すなわち、外部からの往来者、観光客を特産物購入者として呼び込み、同時に、生産者グループを地域づくりの核として位置づけることで地

域の活性化を引き起こし、両者の相乗効果を生み出すことで持続的な地域開発を進展させるというモデルである(図1)。この修正した道の駅モデルをベンチマークとして本事業の整理を行う。

具体的には、ベンチマークモデルを基礎に置き、本事業の試行錯誤の過程を振り返ることで、産業村事業に見られる特徴を見いだすことを試みる。そして各産業村で住民の発意等に応じて、どのような独自の取り組みが展開しているかを整理する。以上の作業を通じて、参加型開発としての本事業の持続性を評価する。

[注]世界銀行の報告書(World Bank (2004) *Guidelines for Roadside Stations 'Michinoeki'*)で展開されている内容に基づき、評価者が構築。

■ 図1 世界銀行の道の駅モデルに基づく評価モデル



[出典] 筆者作成

評価結果および教訓・提言

産業村事業の対象となった20村の選抜基準のひとつに「観光スポットにあるか、観光スポットへ向かう途上に位置すること」という項目がある。しかし実際には有名観光地から至近距離にある産業村は少なく、産業村まで足をのぼそうとする観光客の誘致には成功していないケースが多い。観光地から離れていることによる不利は否めない。したがって、道の駅モデルが想定するような、集客効果をもつ立地と地域づくりの核形成の両者が相乗効果を生み出すことによる地域開発の進展があったとはいえない。つまり本事業は、道の駅モデルが想定する観光活性化という触媒効果をもためま、地域づくりにおける核形成が進められたと整理できる。

立地上の不利性を克服するために、実際の事業実施過程においては、地域づくりの核としての機能強化によりいっそう

力を入れて取り組むことが決定的に重要となった。その中心的な取り組みの成果として、日本の道の駅関係者の尽力で、特産品生産を手掛かりにした地域づくりのためのノウハウを伝えることに成功している(表1)。数度にわたるセミナー、ワークショップ等を通じて、一般の住民による地域開発の可能性を産業村関係者が理解した。また、行動計画の策定やその後のグループ活動、販売活動へのアドバイス等を実地で行うことで、具体的な経営手法の学習にも多くの貢献をした。成功例の実践者との交流を通じての学習は、産業村を経営していくことになる村民にとって親しみやすく、またわかりやすくノウハウを吸収する機会になった。また、成功への自信を得る上で道の駅関係者の影響は計り知れない。

■ 表1 産業村事業への道の駅関係者の参加

時期	企画名称	内容
2001年	地方幹線道路網改良事業(Ⅲ) 案件実施支援調査	道の駅の経験を住民参加型の事業に応用するケースをタイで分析した。
2003年1月	国民参加型援助促進セミナー	道の駅と産業村事業との類似性の指摘があり、産業村事業への道の駅関係者の関与を決める契機になった。
2003年7月、8月	2003年第1回ワークショップ	道の駅関係者が参加して経験を伝えた。
2003年11月	2003年第2回ワークショップ	
2004年9月	2004年ワークショップ	
2004年10月~11月	JICAとの連携での日本国内研修	
2006年3月、4月	2006年セミナー	

こうした事業実施プロセスの結果、地域づくりの核であり、事業の担い手でもある生産者グループの強化を通じて、受益住民自らが事業を継続する力を得るためのキャパシティが育まれる契機が与えられている。

事後的に実施プロセスを振り返ると、教訓も見いだせる。本事業では、立地条件の不利を克服するために、生産者グループを核に観光促進への支援もなされている。しかし、道の駅では必要条件として想定されていた集客効果のある立地条件が、本事業においては欠けていた点は大きな課題となった。

外部条件として集客効果の見込める立地が必須である。

また、行政の産業村事業への関与が不明確であったことも指摘できる。産業村事業に限らずあらゆる参加型事業では、受益住民の発意と工夫が最も重要な要因ではあるが、最初から一般住民だけで事業を手掛けることは通常困難である。また、援助実施機関や中央政府がきめ細かな継続支援をいつまでもできるわけもない。そこで、地方政府との連携が重要になるが、それに成功した産業村は少なく、事業効果の持続性の面でいっそうの工夫が必要であった。