

令和5年度 卒業論文
鳴門教育大学学校教育学部卒業論文

立地と利用実態からみる道の駅の新たな役割

-道の駅くるくるなるとを事例に-

鳴門教育大学 学校教育学部 学校教育教員養成課程
小学校教育専修 社会科教育コース
学籍番号 20752042
氏名 曾谷真一
指導教員 畠山輝雄

目 次

第I章 はじめに	1
第1節 問題の所在	1
第2節 本研究の意義・目的	2
第3節 研究方法	2
第II章 全国の道の駅の立地と施設特性	5
第1節 全国の道の駅の立地	5
第2節 ステージごとに見た全国の道の駅の傾向	7
第3節 高速道路 IC と道の駅の立地の関係性	10
第III章 道の駅くるくるなるとの設置経緯と施設の特徴	12
第1節 「道の駅くるくるなると」の設置経緯及び立地と運営	12
第2節 「道の駅くるくるなると」の施設の特徴	13
第IV章 「道の駅くるくるなると」の利用の特徴	25
第1節 駐車場調査から見る利用の特徴	25
第2節 アンケート調査から見る利用の特徴(日程別の単純集計)	30
第3節 アンケート調査から見る利用の特徴(様々な要素でのクロス集計)	41
第1項 道の駅を主目的にしている人の特徴	41
第2項 道の駅を観光主目的にしている人の特徴	41
第3項 道の駅に来訪した日時と居住地との関係	42
第4項 来訪者の属性別の道の駅への来訪目的	43
第V章 結論	50
謝辞	52
参考文献	53

図表目次

第Ⅰ章

図Ⅰ-1	道の駅くるくるなると平面図(赤線内)	3
------	--------------------------	---

第Ⅱ章

図Ⅱ-1	全国の道の駅の経年変化	5
図Ⅱ-2	都道府県別 1000 km ² あたりの道の駅数	5
図Ⅱ-3	第1ステージの道の駅分布	6
図Ⅱ-4	第2ステージの道の駅分布	7
図Ⅱ-5	第3ステージの道の駅分布	8
図Ⅱ-6	ステージ別道の駅の施設の有無の割合	9
図Ⅱ-7	「道の駅くるくるなると」にある施設と第3ステージの駅の施設有無の割合 ..	9
図Ⅱ-8	ステージ別にみた IC と道の駅との距離	10

第Ⅲ章

図Ⅲ-1	道の駅の場所を示した地図	12
図Ⅲ-2	ジップラインの案内	24
写真Ⅲ-1	テラス席とテイクアウト可能なカフェ	14
写真Ⅲ-2	鳴門金時を使用したソフトクリーム	14
写真Ⅲ-3	ナルトエエモンのメニュー表	15
写真Ⅲ-4	Instagram で #道の駅くるくるなると を付けて投稿されたもの	15
写真Ⅲ-5	インスタ映えする鳴門金時のオブジェ	16
写真Ⅲ-6	鳴門金時ソフトと一緒に道の駅ロゴを背景に写真を撮る人	16
写真Ⅲ-7	多くの人でにぎわう大渦食堂	17
写真Ⅲ-8	名物メニューのくるくる大渦海鮮絶景井	17
写真Ⅲ-9	ホレタテキッチンメニュー表	18
写真Ⅲ-10	阿波尾鶏のオリエンタルチキンステーキ	18
写真Ⅲ-11	大渦食堂のメニュー表①	19
写真Ⅲ-12	大渦食堂のメニュー表②	19
写真Ⅲ-13	様々なものを取り扱うお土産コーナー	20
写真Ⅲ-14	ベーカリーイモホレタの「おいもあんぱん」	20
写真Ⅲ-15	鳴門鯛を模したオブジェ	21
写真Ⅲ-16	鳴門金時の加工品を模したオブジェ	21
写真Ⅲ-17	蓮の葉を模したオブジェ	22
写真Ⅲ-18	渦潮を模したオブジェ	22

写真Ⅲ-19 そりで遊ぶことができる人工芝の坂	23
写真Ⅲ-20 道の駅で体験できるジップライン	23
動画Ⅲ-1 くるくる大渦海鮮絶景井が運ばれてくる様子(動画)	24

第Ⅳ章

図Ⅳ-1 日程、時間帯別の駐車台数	26
図Ⅳ-2 駐車場調査(通常の日曜日の事例)9月30日	27
図Ⅳ-3 駐車場調査(通常の日曜日の事例)10月1日	27
図Ⅳ-4 駐車場調査(平日(火)の事例)10月3日	28
図Ⅳ-5 駐車場調査(三連休初日(土曜日)の事例)10月7日	28
図Ⅳ-6 駐車場調査(三連休中日(日曜日)の事例)10月8日	29
図Ⅳ-7 駐車場調査(三連休最終日(月曜日)の事例)10月9日	29
図Ⅳ-8 アンケート回答日	31
図Ⅳ-9 道の駅に訪れた時間	31
図Ⅳ-10 日程別の年代	32
図Ⅳ-11 日程別の性別	32
図Ⅳ-12 日程別の同行者	33
図Ⅳ-13 日程別の道の駅までの交通手段	33
図Ⅳ-14 日程別の来訪者の居住地	34
図Ⅳ-15 日程別の徳島県居住者の居住市町村	34
図Ⅳ-16 日程別の今回の外出目的	35
図Ⅳ-17 日程別の今回の観光の主目的	36
図Ⅳ-18 道の駅に来る前に立ち寄った場所	36
図Ⅳ-19 道の駅の後に立ち寄る予定の場所	36
図Ⅳ-20 道の駅に来た目的(複数回答可)	37
図Ⅳ-21 道の駅を知ったきっかけ(複数回答可)	37
図Ⅳ-22 道の駅への再訪意思	38
図Ⅳ-23 居住地と観光主目的	44
図Ⅳ-24 道の駅に訪れた目的と観光主目的	44
図Ⅳ-25 同行者と観光主目的	45
図Ⅳ-26 道の駅への来訪時間と居住地(9/30(土))	45
図Ⅳ-27 道の駅への来訪時間と居住地(10/1(日))	46
図Ⅳ-28 道の駅への来訪時間と居住地(10/3(火))	46
図Ⅳ-29 道の駅への来訪時間と居住地(10/7(土))	47
図Ⅳ-30 道の駅への来訪時間と居住地(10/8(日))	47
図Ⅳ-31 道の駅への来訪時間と居住地(10/9(月))	48

図IV-32 年代と道の駅に来た目的.....	48
図IV-33 居住地と道の駅に来た目的.....	49

第 I 章 はじめに

1. 問題の所在

「道の駅」は建設省(現国土交通省)の「第 11 次道路整備 5 箇年計画」の施策として整備された(千田 2018)。設置当初の目的は一般道での休憩施設であった。第 1 回の登録(1993 年)では、103 駅が登録され、その後 2023 年 8 月には 1,209 駅にまで登録が拡大されていった。道の駅は、市町村またはそれに代わる公的な団体が設置し、国土交通省で登録されることが原則である。

道の駅は 2023 年で設置開始 30 年を迎えたが、その間にその特性や設置目的も多様に変化していった。当初の主な機能としては、休息機能・地域の連携機能、情報発信機能の 3 つが据えられている(千田 2018)。国土交通省ではこの特性や機能の変化を主に 3 つのステージに分けている。

設置当初は基本的な 3 機能に加えて地方での雇用創出、地域の魅力を伝えることも目的にしている(竹内ほか 2021)。これを第 1 ステージとして 1993 年から道の駅の制度開始 20 年となる 2012 年までと定義している。

第 2 ステージ(2013~2019 年)では高速道路無料区間の SA・PA としての特性に加え、本格的な地域創生の拠点として発展させることを目的に「地域外から活力を呼ぶゲートウェイ型」と「地域の元気を創る地域センター型」の 2 つの型で構成しているとされる(麻生・津田 2019)。インバウンド観光や産業振興にも目を向け、単なる休憩施設としての枠を超えて地域の経済や発展の好循環を生もうとしているのが大きな特徴である(国土交通省 2014)。また、道の駅自体を「目的地」として位置づけしたのも第 2 ステージからで(国土交通省 2019)、駅の特性の変化が読み取れる。

そして、現在の道の駅は第 3 ステージ(2020~2025 年)として設定され、地域経営の拠点として新たな魅力を持つ地域へと高める「地域創生・観光を加速する拠点」として機能するように建設されている(山田・荒木 2021)。具体的には、外国人向けの商品開発などのインバウンド需要に対応できるような道の駅を目指している(篠原 2021)。また、国交省の道の駅の政策で初めて「観光」という言葉が使われ、道の駅が観光拠点として更なる発展を期待されていることが分かる。

このような道の駅については、様々な視点から多くの研究蓄積がある。第 1 に、生活者の視点からの分析である。例えば、坂本・伊勢ほか(2020)では、第 3 ステージでの道の駅が生活拠点として機能しているかを分析している。この研究ではアンケート調査を道の駅が設置されている町の町民に対して実施している。これによると買い物が主な目的であることが読み取れる。

第 2 に、観光客の視点からの分析である。例えば、藤澤(2018)では、地域の観光振興への道の駅の関わり方について研究している。実施する観光振興の政策に観光資源のポテンシャルが大きく関わるため、地域を以下の 4 タイプに分類し、道の駅の役割と成果、課題について整理している。

- ①従来から観光地として有名な地域
- ②観光が主産業だが新たな観光地へ構造転換を図る地域
- ③多様な資源を組み合わせ観光振興を図る地域
- ④新たな観光振興を模索する地域

分析結果では、雇用や地域への経済波及効果について一定の成果があるとする一方、「道の駅」が本来意味する観光としての「歴史体験」「相互理解」につながらないとしている。また、自治体の厳しい財政事情では大型施設の維持管理に限界があると結論付けている。

第3に、道の駅の立地に関する研究である。笠井・谷（2014）は道の駅から最寄りICまでの距離を測定し、1990年代ではICから5km以上離れている道の駅が72%を占めていたが、2000年代では65%に減少したことを明らかにした。このことから高速道路が通る市町村では、ICの位置を意識した道の駅の設置が目指されている。

2. 本研究の意義・目的

道の駅については前述のとおり、設置目的や機能、施設特性が変化してきている。既存研究では、生活者・観光客それぞれの視点からの研究蓄積は多く見られるものの、両者の視点から総合的に分析した研究蓄積は少ない。また、道の駅の機能や設置目的の変化に伴う立地の変化も明らかにされているが、第3ステージの実態は明らかになっていない。このため、第3ステージも含めた道の駅の立地特性や、生活者・観光客の双方の視点による利用特性を明らかにする意義は大きい。以上を踏まえ、研究対象は「道の駅くるくるなると」とする。

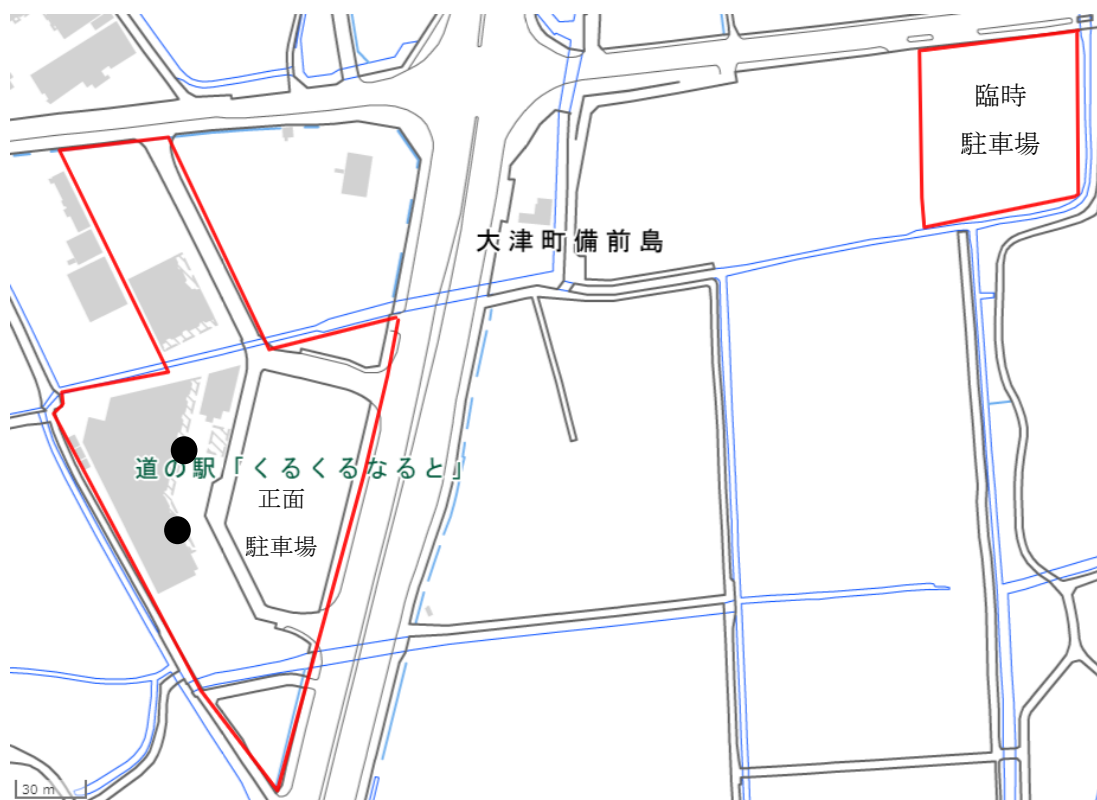
「道の駅くるくるなると」は鳴門市に2022年4月29日に開業され、初年度の売り上げは15億5,000万円、来場者数は119万人¹となっている。これは初年度目標の売り上げ5億5,000万円、来場者数50万人という数字をはるかに上回る成果となっている。また、本研究でアンケート調査を実施した2023年10月現在でも、休日には駐車場の外にまで数多くの車が列を形成して渋滞まで発生するように、多くの来場者がみられる。

このように想定外に多くの来場者が訪れる「道の駅くるくるなると」であるが、その要因は、開業されたばかりのため調査は行われておらず、明らかになっていない。また、前述した第2ステージや第3ステージの道の駅の目的や機能を果たせているかも未解明である。このことから本研究の目的は鳴門市の「道の駅くるくるなると」を事例に道の駅の立地と利用実態との関係の分析から、多くの来場者が訪れる要因を明らかにすることである。これにより道の駅の観光資源としての可能性や課題、今後の道の駅の在り方を考える。

3. 研究方法

まず、全国の道の駅の立地特性を明らかにするために、「道の駅連絡会」のWebサイトから2023年8月時点の道の駅(1,209駅)の位置情報と施設特性(併設機能、駐車場など)をデ

¹ NHK 徳島 NEWSWEB 2023/5/10 より引用
<https://www3.nhk.or.jp/lnews/tokushima/20230510/8020017454.html>



ータベース化した。その後、GISソフトのMANDARA10を使い、高速道路ICと道の駅間の直線距離を計測した。そして距離バッファごとに分類し、道の駅の立地や施設特性を分析した。なお、ICの起点はデータの都合上ICの中心に位置し、また直線距離としているため、実際の利用状況とは誤差が生じるが、本研究では高速道路ICと道の駅の位置関係の概要を明らかにすることを目的としているため、このような方法を採用した。

次に「道の駅くるくるなると」に関する詳しい情報を入手するために、ヒアリング調査も実施した。ヒアリング調査を行ったのは以下の自治体、企業である。

- ・鳴門市役所 戦略企画課（2023年5月15日）
- ・株式会社シンカ、株式会社TTC（2023年6月14日）

鳴門市役所は施設設置者であり、実際の運営は指定管理者の株式会社TTCが行っている。株式会社シンカについては、指定管理者である株式会社TTCの現地法人として連携を図りながら運営を行う。また、来場者の実態を明らかにするために市役所と指定管理者に許可を取ったうえで「道の駅くるくるなると」においてアンケート調査ならびに駐車場調査を実施した。アンケート調査は、道の駅の建物入り口付近および2階屋内休憩エリアと屋上広場で実施した（図I-1の●）。方法は、「Microsoft Forms」を使用し、オンライン上の回答フォームへリンクするQRコードを付した紙媒体の依頼文を配布し回答してもらう方式を採用した。

アンケートは匿名により実施した。実施日とそれぞれの天候、配布数、回答数、回収率は

以下の通りである。

- ・9月30日(土)：配布数153、回答数109 天候晴れ
- ・10月1日(日)：配布数285、回答数156 天候晴れ
- ・10月3日(火)：配布数129、回答数62 天候晴れ
- ・10月7日(土)：配布数368、回答数227 天候晴れ
- ・10月8日(日)：配布数277、回答数190 天候曇りのち雨
- ・10月9日(月)：配布数361、回答数225 天候曇り時々雨

配布数は合計で1,573枚、回答数は977枚(有効回答969枚)、回収率は62%である。なお、無効なアンケート票は除外している。

アンケート実施日を選定した理由は、同じ週または近い週で、①通常の休日(9月30日、10月1日)、②平日(10月3日)、③三連休(10月7、8、9)の3つの事例で調査を実施することで、道の駅の利用特性を日程間で比較検討できるためである。

駐車場調査は、JA 大津松茂「えがお」を除く正面駐車場と、徒歩3分ほどに位置する臨時駐車場で9時30分、12時30分、15時30分の3時点で実施した(図I-1)。なお、実施日はアンケートと同日である。集計対象は普通車、レンタカー、バイク、ツアー・観光バスとし、ナンバーの地名別ごとにカウントした。

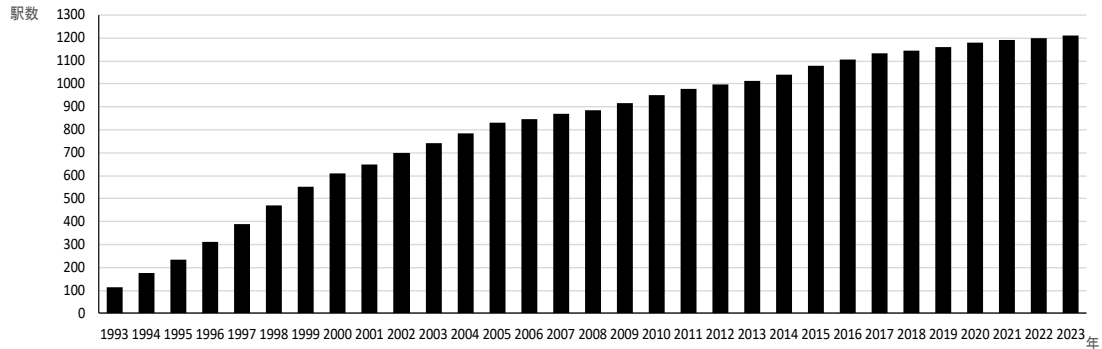
これらの調査により、実際に観光客がどこから来ているのか、なにを目的にしているのか、日程によって違いは生じるのかなどを分析することができる。

また、人の様子やメニュー、設備などを観察するために複数回道の駅で視察を行っている。

Ⅱ章 全国の道の駅の立地と施設特性

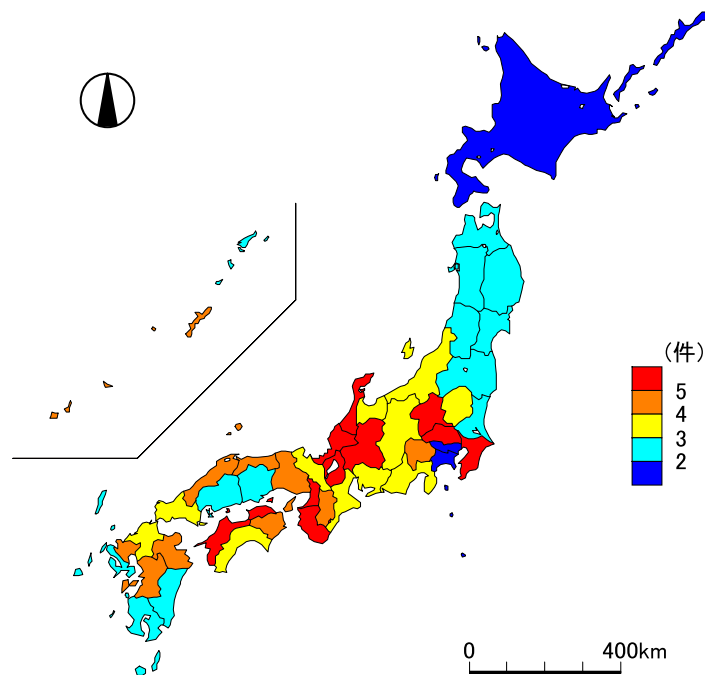
1. 全国の道の駅の立地

道の駅は建設省（現国土交通省）の「第11次道路整備5箇年計画」の施策として整備された（千田 2018）。道の駅は市町村または公的な団体が設置し、国土交通省で登録される。道の駅の整備方法は道路管理者と市町村等で整備する「一体型」（663 駅）と市町村で整備を



図Ⅱ-1 全国の道の駅の経年変化

国土交通省サイトより



図Ⅱ-2 都道府県別 1,000 km²あたりの道の駅数

国土交通省サイトより

全て行う「単独型」(546 駅)の 2 種類に分類される。施設の整備は地域振興施設を市町村が、休憩、トイレ、情報提供施設、駐車場は道路管理者が行う。

道の駅の総数は 2023 年現在で 1,209 駅にまで増加している (図 II-1)。また、都道府県ごとの道の駅の数には大きな違いがある。図 II-2 では、1,000 km²あたりに道の駅が何件設置されているかについて示したものである。これを見ると、東日本より中部、西日本の方が面積あたりの道の駅数が多いことが読み取れる。なお、道の駅設置数の最少は東京都の 1 件、最大は北海道の 127 件である。

国土交通省は、道の駅が設立された当時の特性や機能の変化によって 3 つのステージに分類した。これらを踏まえ本研究では、図 II-1 にあるように国交省が設定したステージを更に分類した。第 1 ステージを更に分類した理由は、同図から、設置当初はかなりのペースで駅数が増えていたが、2003 年頃を境に増加傾向に変化が生じたからである。

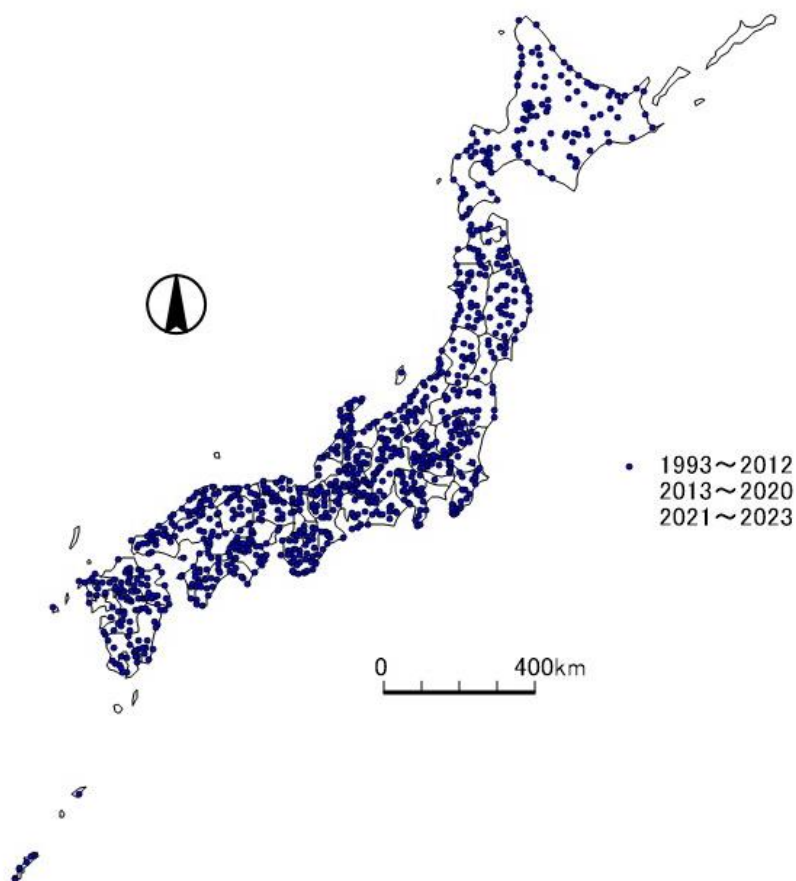
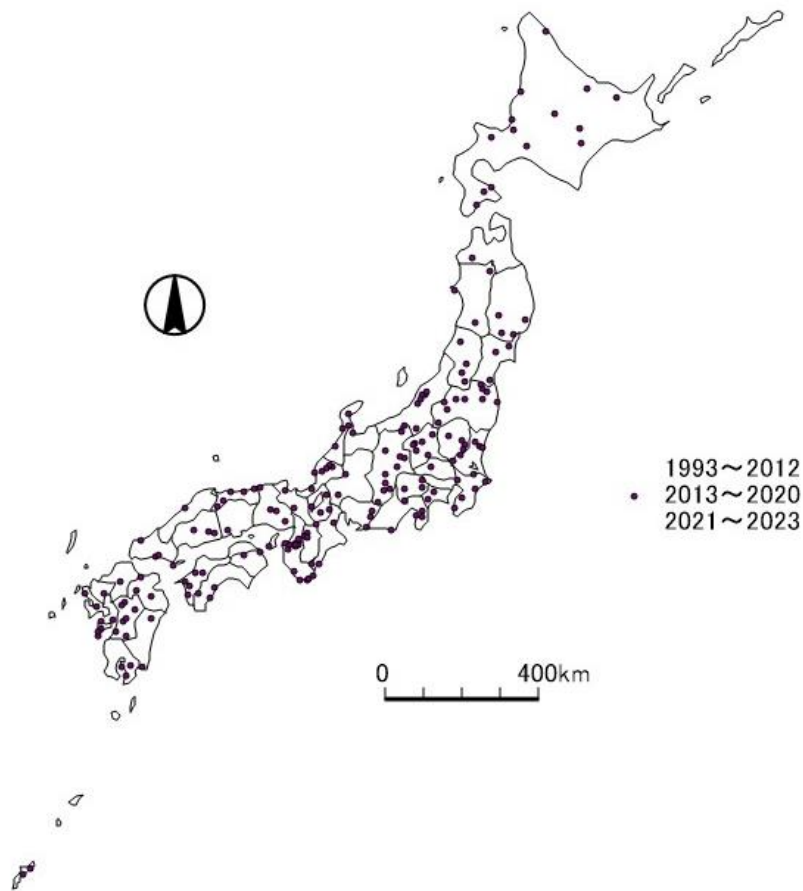


図 II-3 第 1 ステージの道の駅分布

国土交通省サイトより MANDARA10 で作成



図Ⅱ-4 第2ステージの道の駅分布

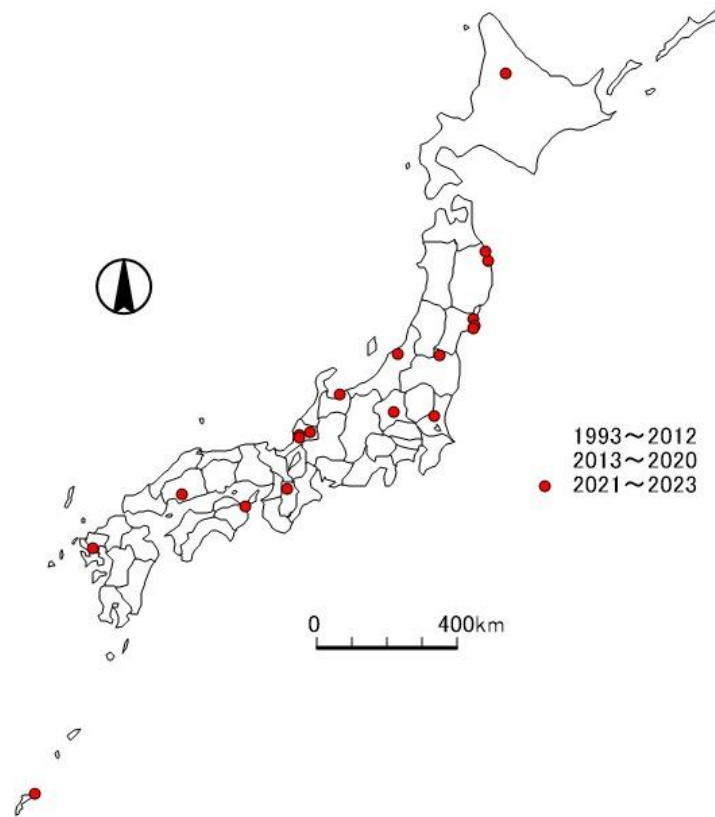
国土交通省サイトより MANDARA10 で作成

2. ステージごとに見た全国の道の駅の傾向

図Ⅱ-3～図Ⅱ-5においてステージ別に道の駅の分布を示した。図Ⅱ-3を見ると、第1ステージでは全国的に多くの立地がなされたものの、西日本により多く立地していることが分かる。これは図Ⅱ-2でみられる特徴と類似している。

図Ⅱ-4を見ると、第2ステージは全国的に立地しており、分布傾向に大きな片寄りは見られない。図Ⅱ-5を見ると、第3ステージではこれから増える可能性はあるが、一つも設置されていない都道府県の方が多い。また、東日本に多く設置されている。このようにステージによって立地傾向に地域差があるといえる。

施設特性の分析では道の駅連絡会の Web サイトで掲示されている施設のカテゴリーを用いている。その内訳はATM、ベビーベッド、レストラン、軽食・喫茶、宿泊施設、温泉施設、キャンプ場、公園、展望台、美術館、ガソリンスタンド、EV充電施設、無線LAN、シャワー、体験施設、観光案内、身障者トイレ、ショップである。駐車場台数についても普通車、大型車のカテゴリーで同様の Web サイトから引用している。図Ⅱ-6では、ステージ別に施設の



図Ⅱ-5 第3ステージの道の駅分布

国土交通省サイトより MANDARA10 で作成

有無割合を示した。これを見ると、第2、第3ステージの道の駅は、様々な施設を兼ね備えた複合的な道の駅が建設されていることが読み取れる。さらに、第3ステージの道の駅ではベビーベッド、公園、体験施設などの家族や観光客を対象とした施設が備わっている割合が高いことが分かる。そしてそれらの観光客が宿泊するための拠点として宿泊施設やキャンプ場、シャワーなどが備わっていることが分かる。

これらを踏まえ、本研究の対象である「道の駅くるくるなると」に併設される施設の特徴を明らかにするために、同じ第3ステージの道の駅の併設施設と比較する。図Ⅱ-7で、第3ステージの道の駅に併設される施設の割合を示し、その中で道の駅くるくるなるとにある施設を赤く塗った。この図を見ると、道の駅くるくるなるとは他の第3ステージの道の駅と同じような機能を持つ道の駅であることが読み取れる。唯一、他の第3ステージでは多くみられない施設の中では、展望台が併設されていることが特徴である。

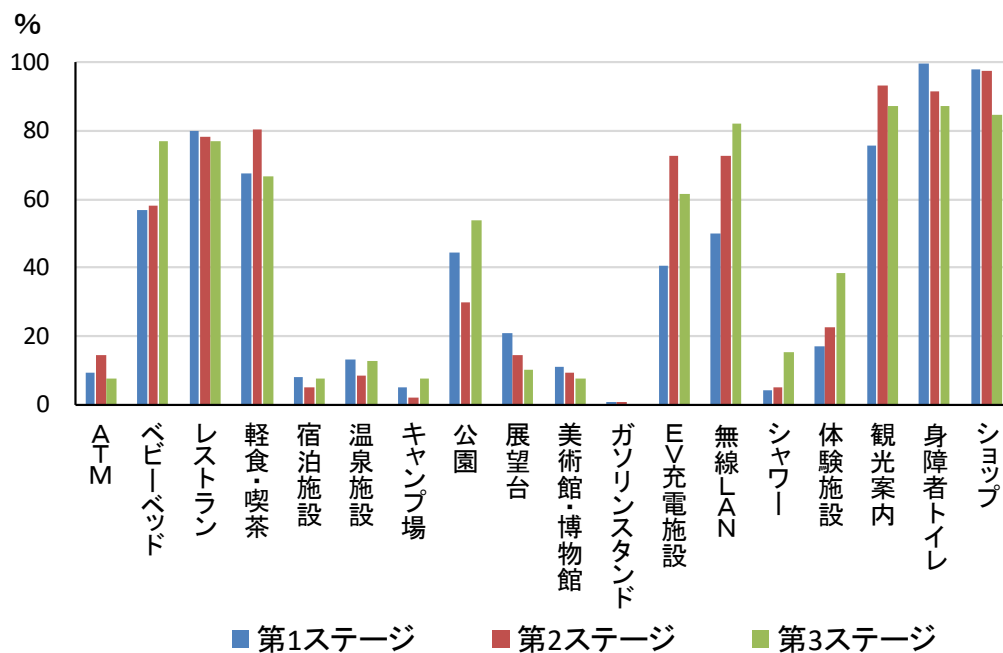


図 II-6 ステージ別道の駅の施設の有無の割合

道の駅連絡会 Web サイトより作成

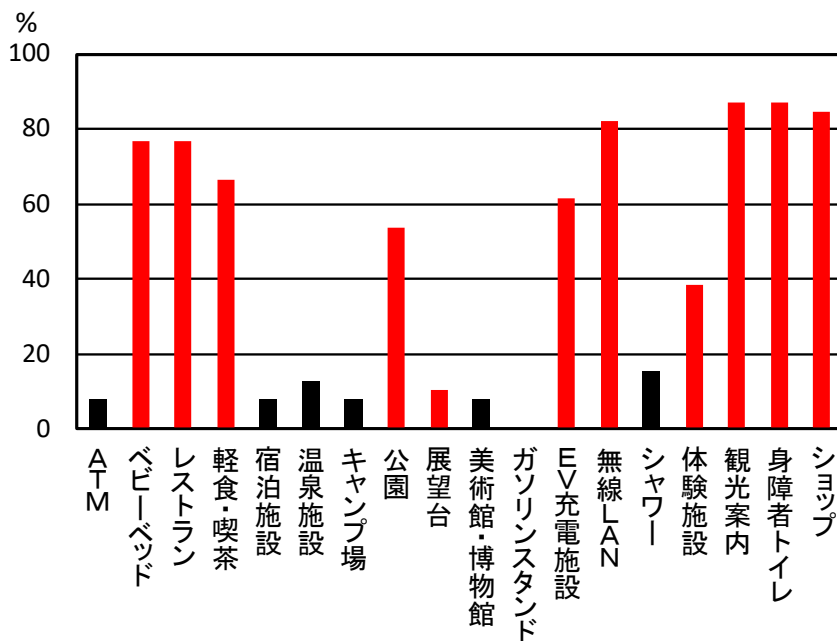


図 II-7 「道の駅くるくるなると」にある施設と第3ステージの駅の施設有無の割合

道の駅連絡会 Web サイトより作成

3. 高速道路 IC と道の駅の立地の関係性

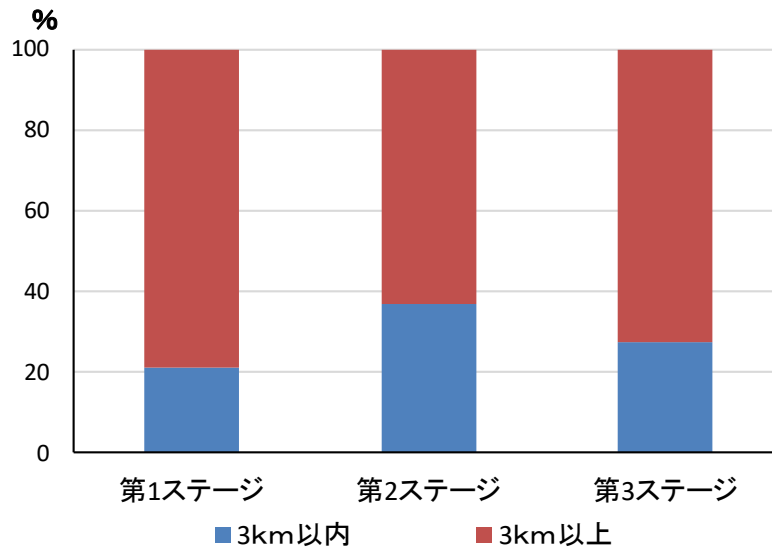


図 II-8 ステージ別にみた IC と道の駅との距離

道の駅連絡会 Web サイトより作成

道の駅は設置当初、一般道の休憩施設として機能させるために建設され、高速道路の SA・PA としての性格が強かった。しかし、近年の道の駅は異なる性格のものも出現している。

笠井・谷(2014)では、道の駅から最寄り IC までの距離を測定し、1990 年代では IC から 5 km 以上離れている道の駅が 72% を占めていたが、2000 年代では 65% に減少したことを明らかにした。この研究では、第 1 ステージと第 2 ステージの一部の道の駅が計測対象となっており、近年の第 3 ステージの道の駅は対象から外れている。このことから近年の道の駅について分析することで、第 3 ステージの道の駅の立地傾向と同ステージにおける「道の駅くるくるなると」の位置づけを明らかにできると考えた。

方法は、GIS ソフトの MANADRA10 を使い高速道路 IC と道の駅間の直線距離をバッファ機能を用いて計測した。そして 3 km 以内・以上に分類し、それぞれの道の駅の立地や施設特性を分析した。IC の起点はデータの都合上 IC の中心とし、また直線距離によるバッファ分析としているため、実際の道路の利用状況とは誤差が生じる。しかし、本研究では高速道路 IC と道の駅の位置関係を概観することを目的としているため、このような方法を採用した。

本研究において、IC からのバッファ距離の基準は、3 km とした。理由は、一般道における車の平均速度が 40km/h であり、すぐに到着できると考えられる 5 分間の移動距離が約 3km になるからである。

図 II-8 では、道の駅を IC から 3 km 以内と 3 km 以上の立地に分け、ステージ別にそれぞれの割合を示したものである。第 2 ステージの道の駅において IC から 3 km 以内の IC に近い道の駅の割合が 1 番高いことが分かる。第 3 ステージに関して 3 km 以内の割合がやや引

低くなったのは、令和5年8月に追加された道の駅がICから3km以上に設置された駅が多いためであると考えられる。

Ⅲ章 道の駅くるくるなるとの設置経緯と施設の特徴

1. 「道の駅くるくるなると」の設置経緯及び立地と運営

「道の駅くるくるなると」は、鳴門市が2022年4月29日に設置した道の駅である。鳴門市では既に市西部に「道の駅第九の里」を設置しており、鳴門市として道の駅を設置するのは2件目になる。これは鳴門市が「交流人口の拡大」と「地域活性化」を図り、名実ともに四国の玄関口として認知度とブランド力を高めるためである。

「道の駅くるくるなると」は、鳴門市東部の神戸・淡路鳴門自動車道および高松自動車道の鳴門 IC から約3kmの国道11号線沿いに位置し、アクセスの良い立地となっている（図Ⅲ-1）。同所に道の駅が開設された経緯は、国道11号沿いの鳴門 IC に近いことから関西、香川、徳島方面からのアクセスが容易であること、道路交通の要衝で地域住民・観光客にとって利便性の高い好立地であること、鳴門市の強みである「食」の産地にあることである。

道の駅の設置者は鳴門市であるが、施設の管理、運営は指定管理者として「株式会社TTC」（現地法人は株式会社シンカ）が行っている。同社は全国的に道の駅の管理、運営を複数駅行っており、ノウハウがある。また、同社の親会社である株式会社TTCはお土産企画会社が元になっており、その地域の特産物を活用した商品開発力がある。なお、指定管理者には同社を含め4社が応募したが、圧倒的大差の審査点で株式会社TTCが選ばれた²。

鳴門市は、施設を建てる以前の段階から同社と共同で道の駅の企画をし、同社のノウハウが活かされるかたちとなった。コンセプトは「買う」「食べる」「遊ぶ」であり、休憩施設だけではない道の駅が目指されている。また、若い世代に訴求するものも提供し、その情報拡散力や発信力を活用した。その結果、開業以来現在に至るまで数多くの人を訪れる人気の道の駅となった。



図Ⅲ-1 道の駅の場所を示した地図

地理院地図より作成

² 「道の駅なると(仮称)指定管理者候補者の選定結果について」より

2. 「道の駅くるくるなると」の施設の特徴

道の駅 1 階の入口付近には広々としたエントランスとスイーツのテイクアウトコーナーがあり（写真Ⅲ-1）、そこでは、名産の鳴門金時やすだちを使用したスイーツが販売されている。（写真Ⅲ-2、Ⅲ-3）SNS にはそれらが「#道の駅くるくるなると」で多く投稿されている。写真Ⅲ-4 は、Instagram において「#道の駅くるくるなると」で検索された結果を示したものである。これを見ると、オブジェの前や、スイーツをアップするケースが多いことが分かる。道の駅内では SNS に載せる写真を撮影していると思われる人も見受けられる（写真Ⅲ-5、6）。Instagram で「道の駅くるくるなると」と検索すると、5000 件以上もの投稿を見ることができる（写真Ⅲ-4）。「くるくるなると」で検索すると 1 万件以上にものぼるため、実際に SNS が大きな発信力を持っていることが確認できる。ほかにも海鮮丼や阿波尾鶏など主に徳島県の特産物を活かしたメニューが多数あるカフェやレストラン（写真Ⅲ-7、8、9、10、11、12）、さらには徳島県内の多種多様なお土産販売コーナーがあり（写真Ⅲ-13）、移動中の軽食にも手頃なサイズのお菓子も販売されている。（写真Ⅲ-14）

2 階には休憩スペースの他、鳴門市のサツマイモや鳴門鯛、ハスの葉や渦潮などの特産物を模した遊具やオブジェ、人工芝の坂による滑り台などが設置されている（写真Ⅲ-15、16、17、18、19）。また、事前に予約を行うことでジップラインを利用することができる。（写真Ⅲ-20、図Ⅲ-2）このように、家族連れやカップルにとっても過ごしやすい空間が目指されている。

なお、1 節で述べたとおり、「道の駅くるくるなると」では、若い世代に訴求するものを提供することを重視している。これによって、SNS による発信が行われ（写真Ⅲ-4）、より多くの来訪者が訪れることになる。

例えば、鳴門金時を使用し、その形を模したソフトクリームやおいもあんぱんなどが挙げられる（写真Ⅲ-2、14）。これらは見た目が魅力的であり、多くの来訪者が写真を撮って SNS にアップしている。また、大渦海鮮絶景丼が席に運ばれてくる際には、スタッフの太鼓によるパフォーマンスが行われる（動画Ⅲ-1 の QR コードの動画参照）。それ以外にも前述した屋外には鳴門金時や鳴門鯛のオブジェが複数配置され、SNS 利用を目的とした写真撮影が頻繁に行われている（写真Ⅲ-3）。実際に一階エントランスの鳴門金時のオブジェの前には「#くるくるなると」という SNS 利用を推奨する看板も設置され、SNS による情報拡散を狙っている。また、道の駅くるくるなるとの公式インスタグラムの登録者は 2024 年 1 月 5 日時点で 1.5 万人であり、大きな発信力を持っている。その効果もあって SNS により多くの情報が拡散され、テレビや雑誌等のマスコミも多く取り上げることとなった。なお、鳴門市や（株）シンカへのヒアリングによると、マスコミの取材に対する依頼はしておらず、SNS 等の発信を踏まえ、マスコミ各社の主体性によるものとのことである。その結果、多くの来訪者が訪れることとなった。



写真Ⅲ-1 テラス席とテイクアウト可能なカフェ

(2023/9/8) 曾谷撮影



写真Ⅲ-2 鳴門金時を使用したソフトクリーム

(2023/8/9) 曾谷撮影



写真Ⅲ-3 ナルトエエモンメニュー表

(2023/8/9) 曾谷撮影



写真Ⅲ-4 Instagramで#道の駅くるくるなるとを付けて投稿されたもの

(2024/1/9 時点)Instagram より引用



写真Ⅲ-5 インスタ映えする鳴門金時のオブジェ

(2023/12/26) 曾谷撮影



写真Ⅲ-6 鳴門金時ソフトと一緒に道の駅ロゴを背景に写真を撮る人

(2023/12/26) 小野田強撮影



写真Ⅲ-7 多くの人でにぎわう大渦食堂
(2023/8/9) 曾谷撮影



写真Ⅲ-8 名物メニューのくるくる大渦海鮮絶景丼
(2023/12/26) 曾谷撮影



写真Ⅲ-9 ホレタテキッチンのメニュー表

(2023/4/10) 曾谷撮影



写真Ⅲ-10 阿波尾鶏のオリエンタルチキンステーキ

(2023/4/10) 曾谷撮影



写真Ⅲ-11 大渦食堂のメニュー表①

(2023/12/26) 曾谷撮影



写真Ⅲ-12 大渦食堂のメニュー表②

(2023/12/26) 曾谷撮影



写真Ⅲ-13 様々なものを取り扱うお土産コーナー

(2023/12/26) 曾谷撮影



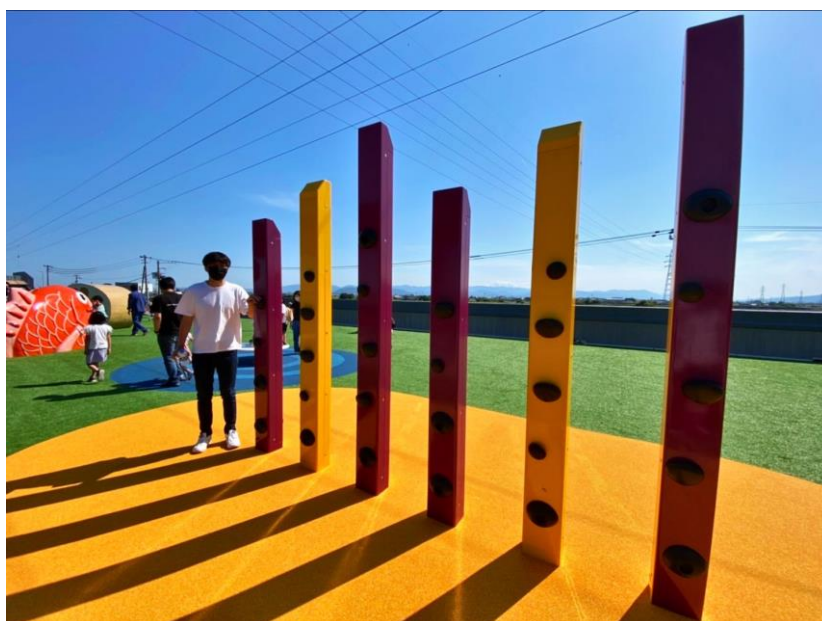
写真Ⅲ-14 ベーカリーイモホレタの「おいもあんぱん」

(2023/10/7) 曾谷撮影



写真Ⅲ-15 鳴門鯛を模したオブジェ

(2023/12/26) 曾谷撮影



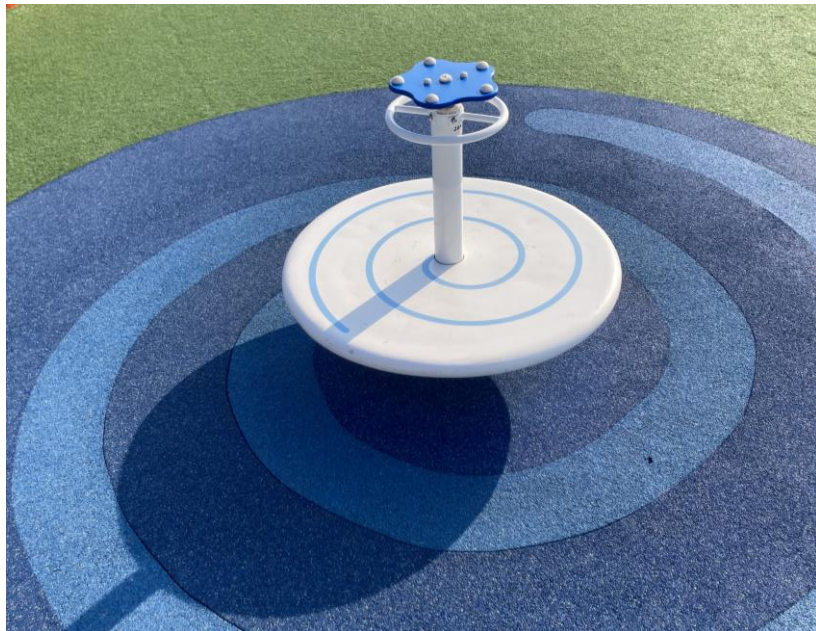
写真Ⅲ-16 鳴門金時の加工品を模したオブジェ

(2022/6/4) 曾谷撮影



写真Ⅲ-17 蓮の葉を模したオブジェ

(2023/12/26) 曾谷撮影



写真Ⅲ-18 渦潮を模したオブジェ

(2023/12/26) 曾谷撮影



写真Ⅲ-19 そりで遊ぶことができる人工芝の坂

(2023/12/26) 曾谷撮影



写真Ⅲ-20 道の駅で体験できるジップライン

(2023/12/26) 曾谷撮影

ジップラインのご案内

営業時間

10時～16時

料金(税込)

大人料金：800円
子供料金：500円
※小学3年生～中学生3年生

図 Ⅲ-2 ジップラインの案内

(2024/1/1 時点) 道の駅くるくるなると公式HP より



動画 Ⅲ-1 くるくる大渦海鮮絶景井が運ばれてくる様子(動画)

(2023/12/26) 曾谷撮影

IV章「道の駅くるくるなると」の利用の特徴

1. 駐車場調査から見る利用の特徴

本章では「道の駅くるくるなると」の利用者の実態を明らかにするために、研究方法で示した駐車場調査とアンケート調査の結果を分析する。まず、駐車場調査では曜日・時間帯別に、ナンバーの地名から道の駅利用者の地域の特徴を明らかにする。なお、レンタカー（わ、れナンバー）は別途カウントしている。なお、道の駅のウェブサイトによると施設内駐車場（150台）と臨時駐車場（150台）を合わせて普通車の収容台数は約300台となっている。臨時駐車場の認知度が低く余裕がある一方、施設内駐車場は土日祝日ではキャパシティをオーバーしていることが分かる³。

図IV-1は各日程の時間帯別に駐車台数の記録台数を示したものである。日程別にみると、平日である10月3日が一番少なく、三連休である10月7日～9日は他の日程より駐車台数が多いことが分かる。特に三連休の中日が多い。時間帯別にみると、12時30分の駐車台数が9月30日を除き一番多いことが読み取れる。

次に、図IV-2～図IV-7は日程・時間帯別にナンバーの地名を地方別に分類してその割合を示したものである。図IV-2の通常の土曜日の事例を見ると、全体的に徳島県が約半数を占める中で、香川県と京阪神地域からも多数の来訪者がいる。時間帯別に見ると、9時30分では徳島県や香川県という近隣からの来訪が多いものの、昼以降は京阪神や中国地方、中部地方といった遠方からの来訪者も多くなることが読み取れる。図IV-3の通常の日曜日の事例を見ると、9時30分に香川県が少なく、その他四国が増えたこと以外は通常の土曜日と類似した傾向である。

図IV-4は平日（火曜）の事例である10月3日の結果である。全体的に徳島県が半数を占め、他の地域からの来訪者は他の日程と比較すると少ない。時間帯別に見ると、12時30分では徳島県の割合が減少し京阪神や香川県などの近隣からの来訪者が多いことが読み取れる。

図IV-5、図IV-6、図IV-7は三連休の事例（10月7、8、9日）である。図IV-5の三連休初日では徳島県が京阪神地域と同等の割合になっており、香川県や京阪神などの近隣から多くの人 coming。加えて中国地方その他四国などの中距離地域からも多くの人訪れており、多様性のある傾向が生まれている。時間帯別に見ると、9時30分では関東や中部地方、九州という遠方からの来訪車が増加している。12時30分では徳島県の台数が大幅に減少し、香川県や京阪神といった近隣地域からの車が半数を占めるなどの特徴がみられる。

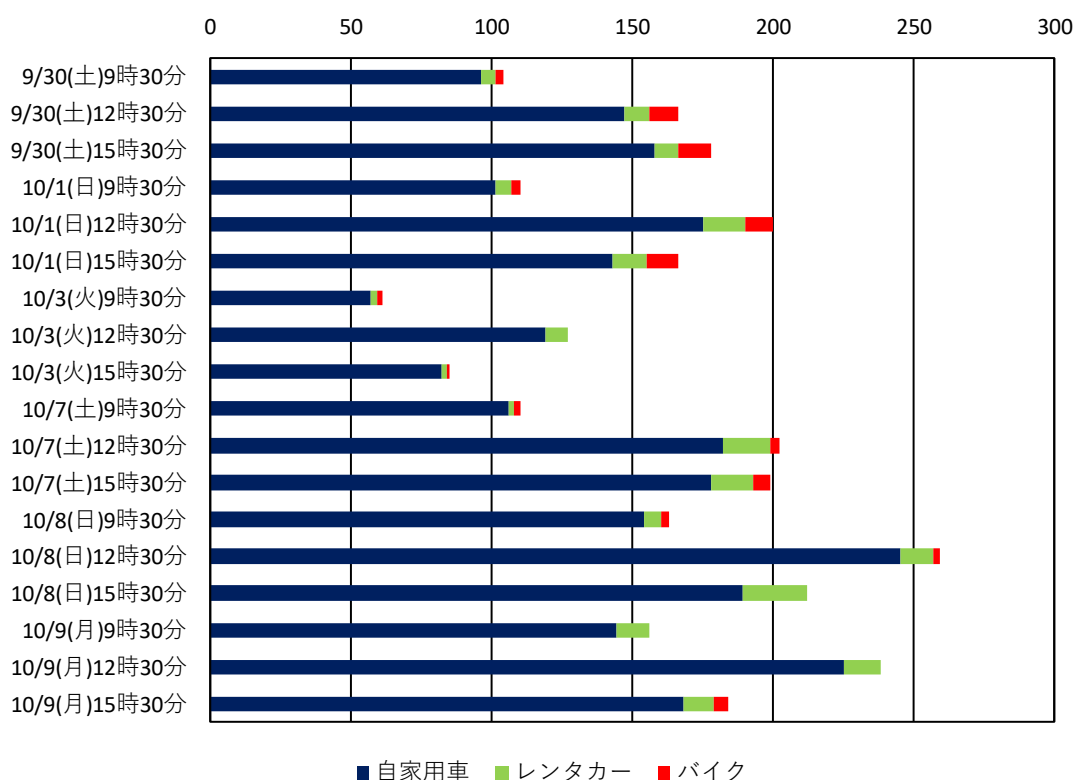
図IV-6は三連休の中日ということもあり駐車場の記録台数が一番多い日である。臨時駐車場に停車していた車の数も一番多く、他地方からの来訪者も臨時駐車場に多く停めてい

³ 実際には本来の駐車スペース以外にも詰めて駐車されている。また、駐車場に入りきらず、道路で渋滞を起こすことも多くある。

た。時間帯別に見ると、12時30分では徳島県の車が停車していた割合が記録した日程の中で一番少ない割合(17%)となっており、香川県、京阪神、中国地方が大きく占めている。

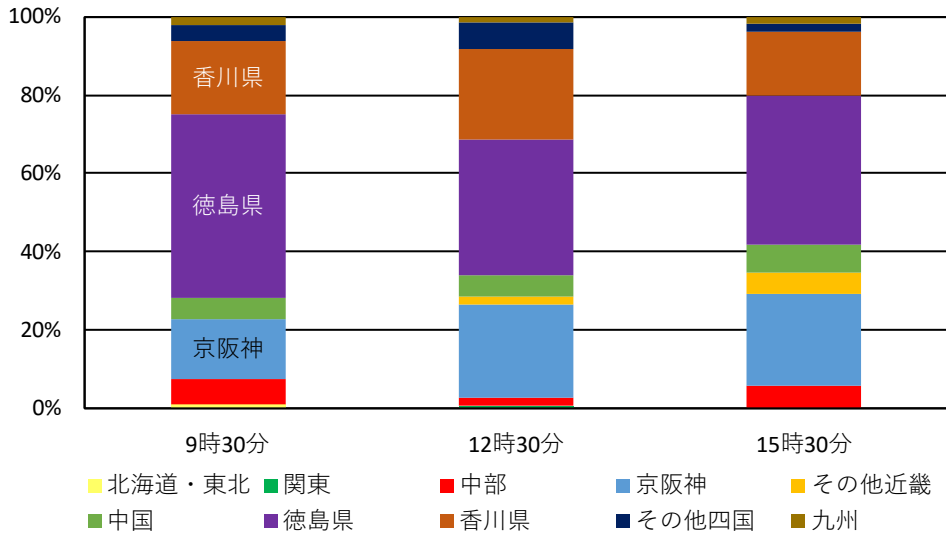
図IV-7は三連休最終日の事例である。中日同様、様々な地方から人が来ていることに加えて、中部地方から来ている人の割合が大きいことが分かる。時間帯別に見ると、9時30分の調査では徳島県、京阪神だけでなく様々な地方からの来訪者がいる。12時30分の調査では京阪神、その他近畿である近畿地方の割合が一番高いことが読み取れる。

以上より、平日や通常の土日は、地元客や香川県などの近隣客が多いものの、三連休(特に中日)など、日程に余裕のある時期には、京阪神や中国地方、その他遠方からの来訪客が増加することがわかった。



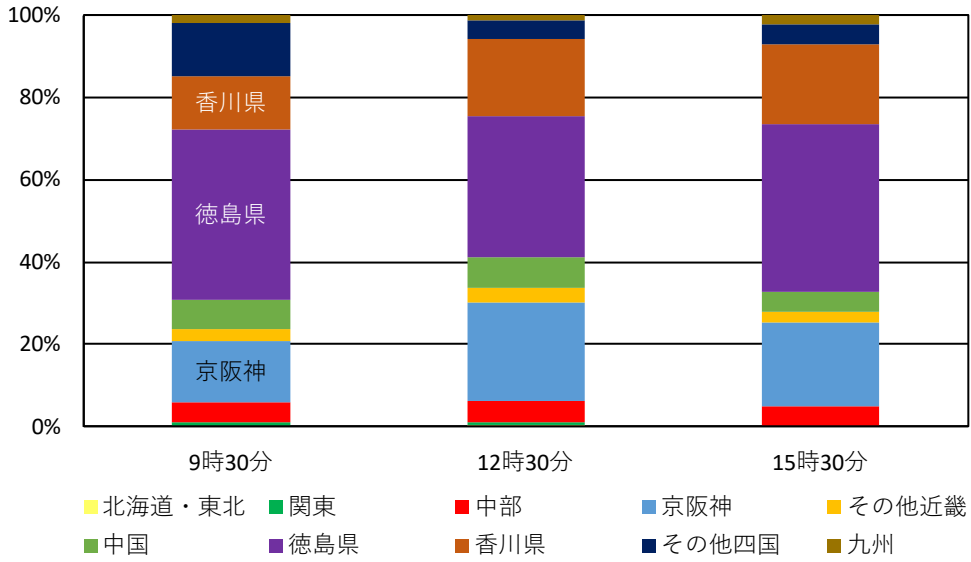
図IV-1 日程、時間帯別の駐車台数

駐車場調査結果より作成



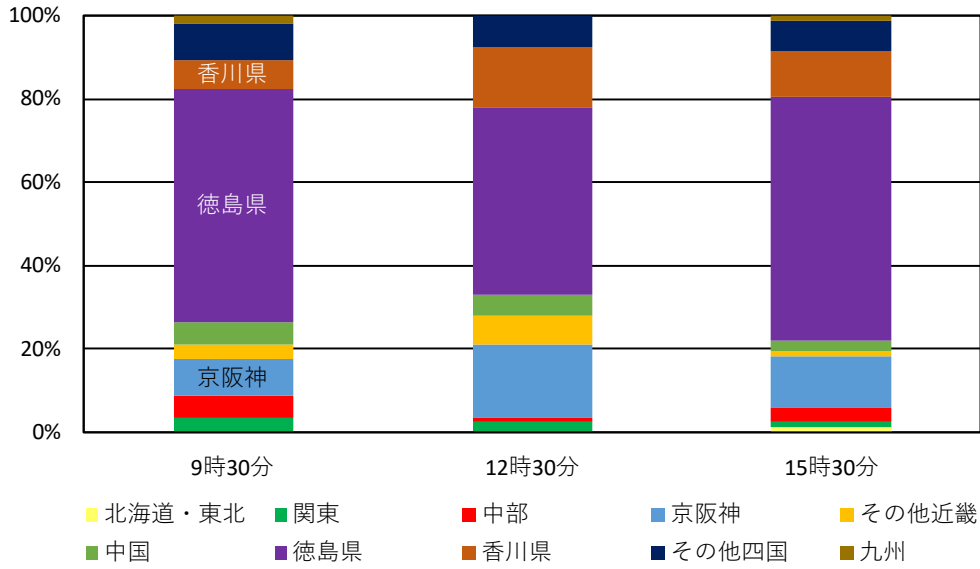
図IV-2 駐車場調査(通常の土曜日の事例)9月30日

駐車場調査結果より作成



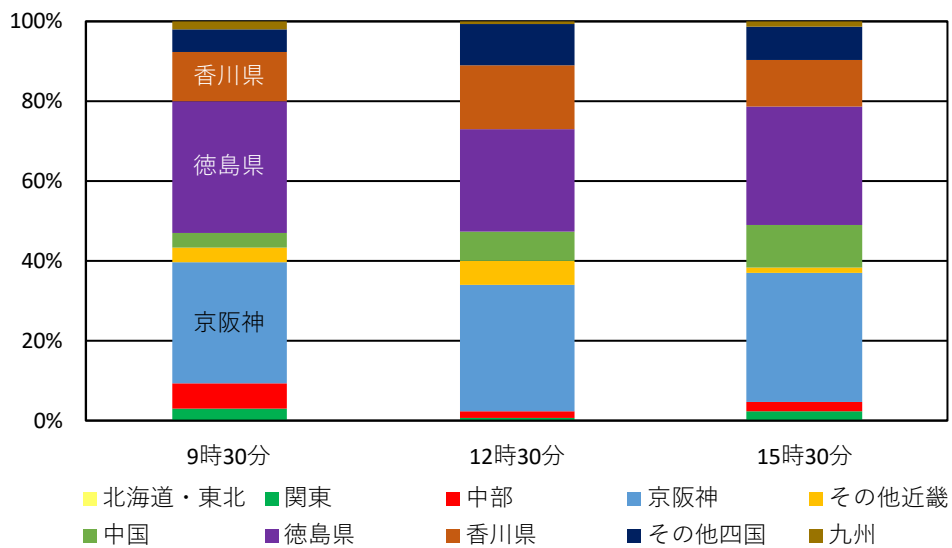
図IV-3 駐車場調査(通常の日曜日の事例)10月1日

駐車場調査結果より作成



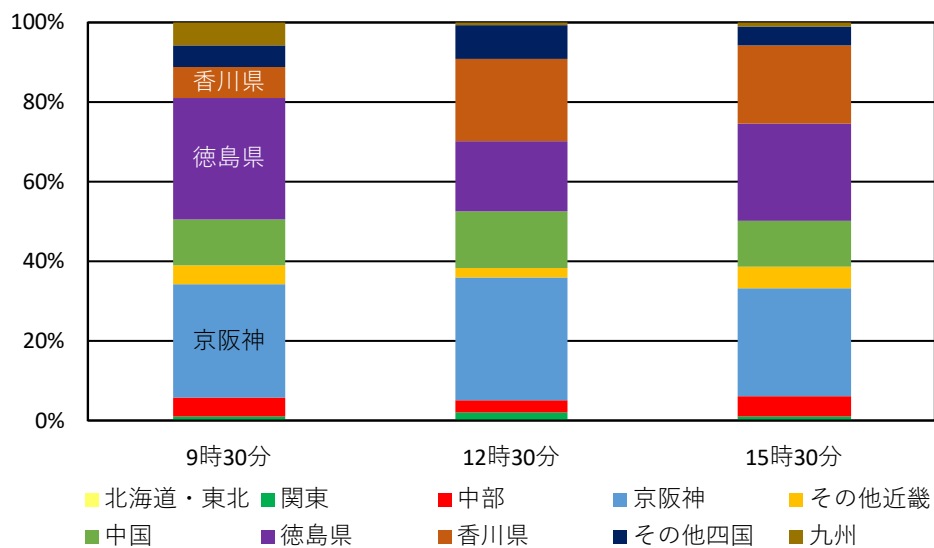
図IV-4 駐車場調査(平日(火)の事例)10月3日

駐車場調査結果より作成



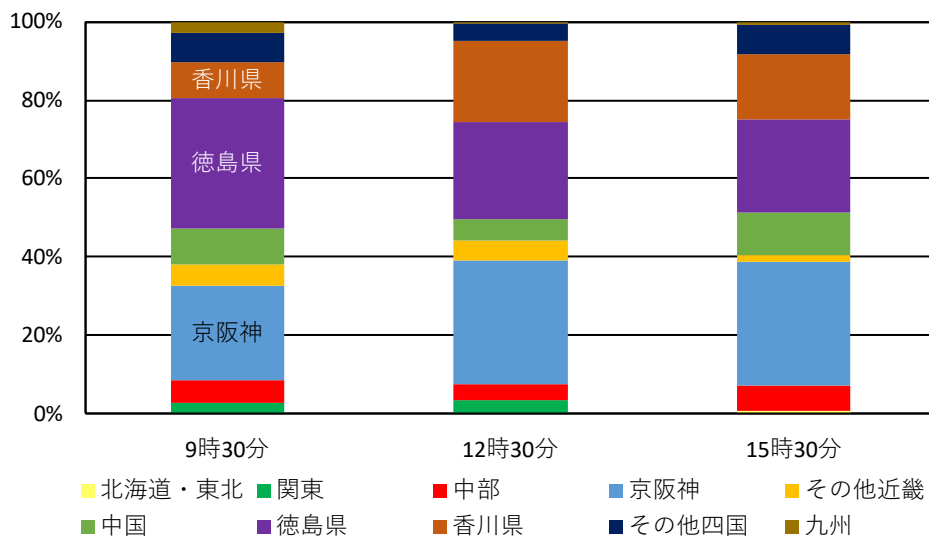
図IV-5 駐車場調査(三連休初日(土曜日)の事例)10月7日

駐車場調査結果より作成



図IV-6 駐車場調査(三連休中日(日曜日)の事例)10月8日

駐車場調査結果より作成



図IV-7 駐車場調査(三連休最終日(月曜日)の事例)10月9日

駐車場調査結果より作成

2. アンケート調査から見る利用の特徴(日程別の単純集計)

アンケート調査では外出目的や、道の駅にきた目的、情報の入手先など、道の駅来訪者の特性を知るために行った(調査票は巻末資料参照)。また、性別、年齢など一部回答について、「答えない」を選択した一部データや無効回答については集計対象から外している。

図IV-8は、アンケートに回答した日を集計したものである。これと図IV-1と比較すると、10月8日のアンケート回答数の集まりは悪いものの、それ以外では駐車台数と類似した傾向であるため、アンケート調査のデータは有効なものであるといえる。

図IV-9は、道の駅に訪れた時間を聞いたグラフである。総計を見ると、午前中の9時～12時に多くの人々が訪れていることが分かる。営業時間外の「9時以前」や「17時以降」に訪れた人は少ない。日程別に見ると、平日や三連休初日は午後に訪れる人が多い一方でそれ以外は午前を訪れることが多い。

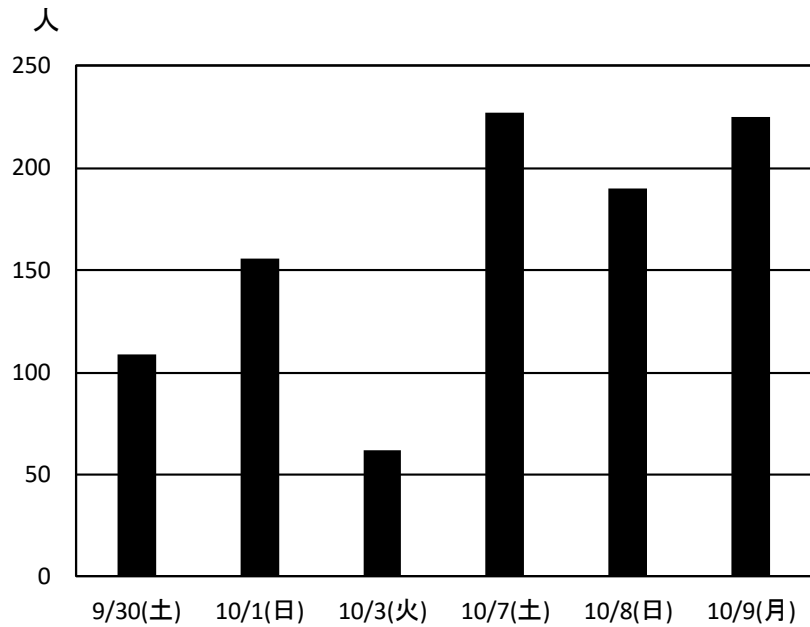
まずは、回答者の属性を検討する。図IV-10は、年齢別に区分したグラフである。このグラフの総計を見ると、50代以下が多くを占めている。Formsを使用したオンラインのアンケートという方法のバイアスがかかっている可能性はあるが、前章で説明したSNS映えを狙う施設特性や現場で6日間調査をした実感からおおよそ実態を表しているといえる。日程別に見ると、三連休初日である10月7日に「～20代」が一番多いが、他の日程では「30～50代」が一番多くなっている。

図IV-11は、性別で見たグラフである。総計から、女性が約6割を占めていることが特徴である。日程別に見ると平日である10月3日は特に女性の回答者の割合が大きい。これは平日に子連れで2Fの遊具を利用している女性が多いためと考える。

図IV-12は、同行者を聞いたグラフである。総計を見ると、全体的に家族・親族と来ている人が多い。また、一人で来ているという回答者は全項目を通して少なくなっている。平日である10月3日に関しては知人、友人と来ている人の割合が一番大きいことが分かる。

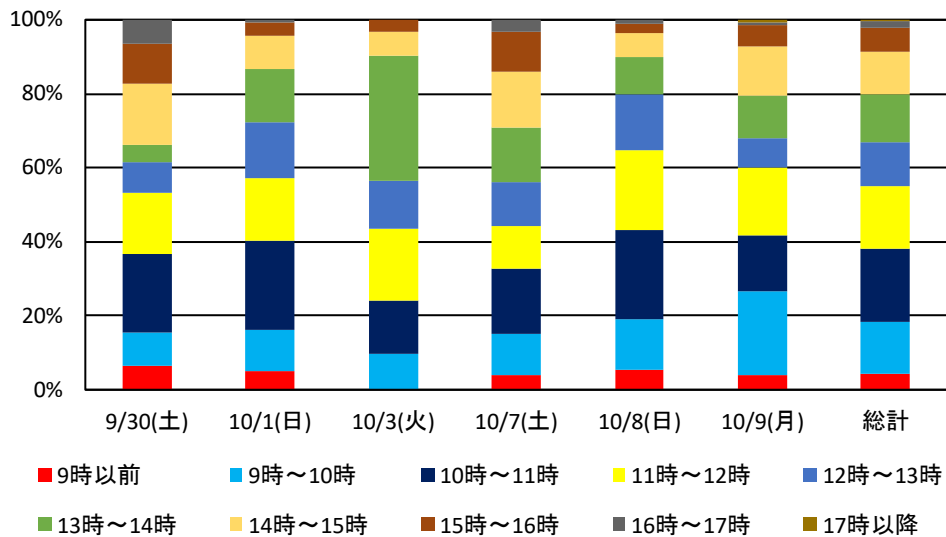
図IV-13は道の駅までの交通手段を表したグラフである。総計を見ると、自家用車が80%と圧倒的である。公共交通機関での来訪者はほとんどいなかった。日程別には、ほとんどの日程で、自家用車が圧倒的に多い。また、三連休や平日にはレンタカーで来ている人の割合が大きくなっている。公共交通機関も三連休に割合が大きくなっている。

図IV-14はアンケート回答者の居住地を聞いたグラフである。総計を見ると、全体的には京阪神からの来訪者が多く、香川県や徳島県からの来訪者も多いことから近隣から来る人が多い。日程別に見ると、平日である10月3日は徳島県出身者が全体の約4割を占めており、地元の利用者も多い。一方で三連休中日に京阪神が多くなる。これは駐車場調査の傾向と同様である。



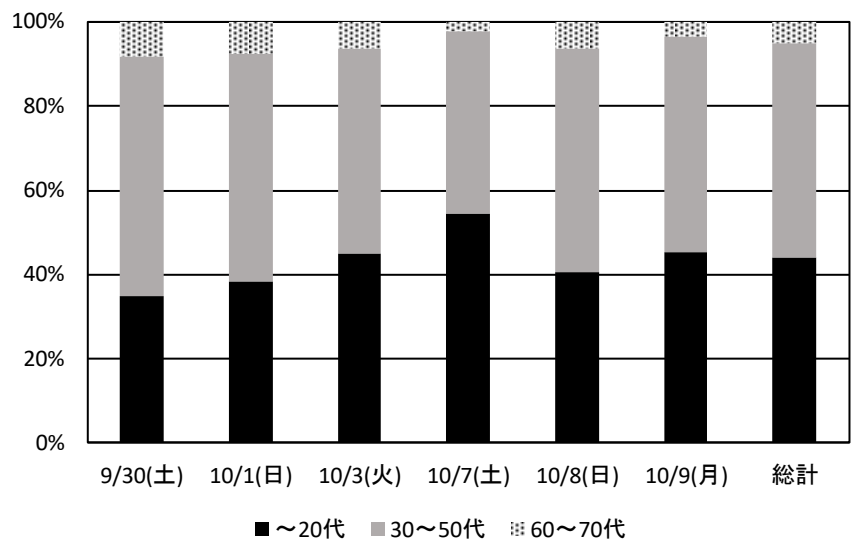
図IV-8 アンケート回答日

アンケート調査結果より作成



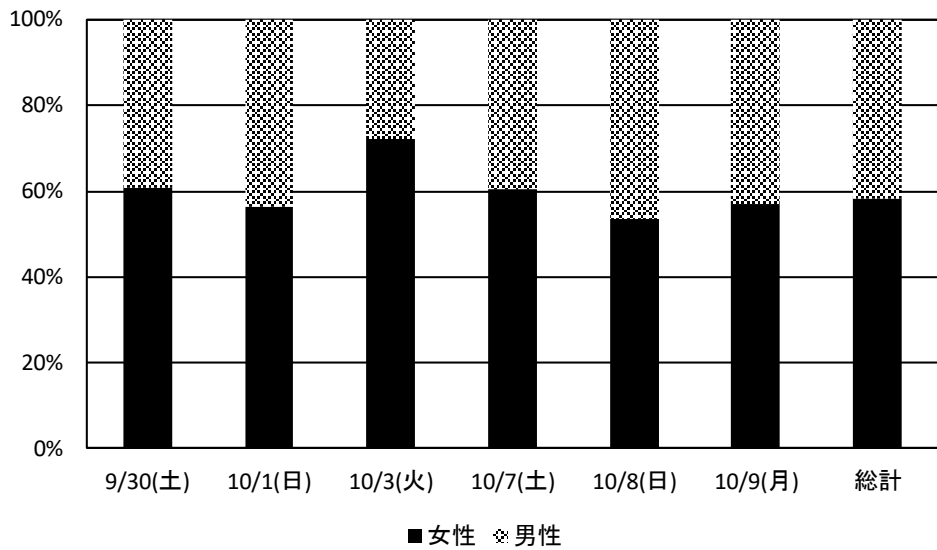
図IV-9 道の駅に訪れた時間

アンケート調査結果より作成



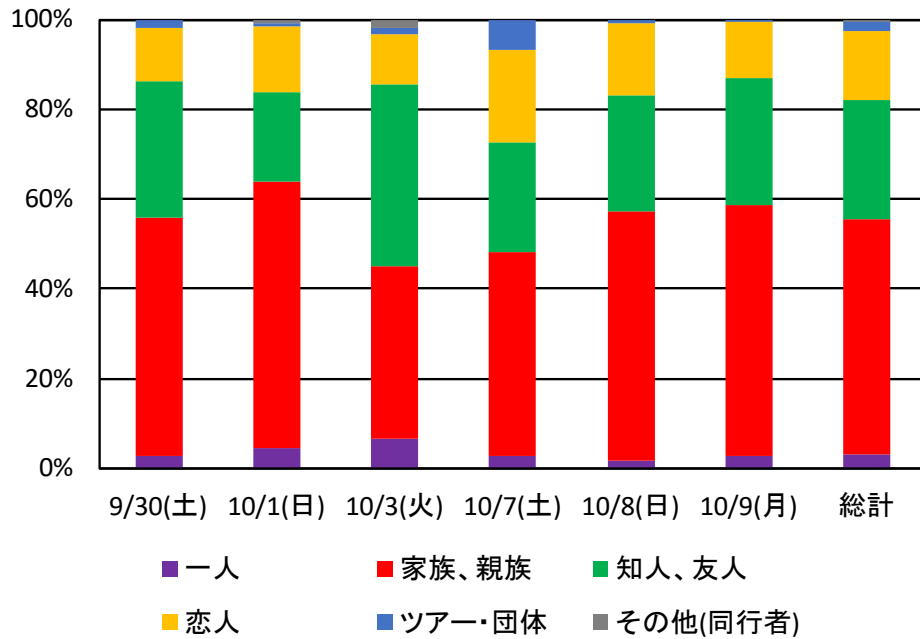
図IV-10 日程別の年代

アンケート調査結果より作成

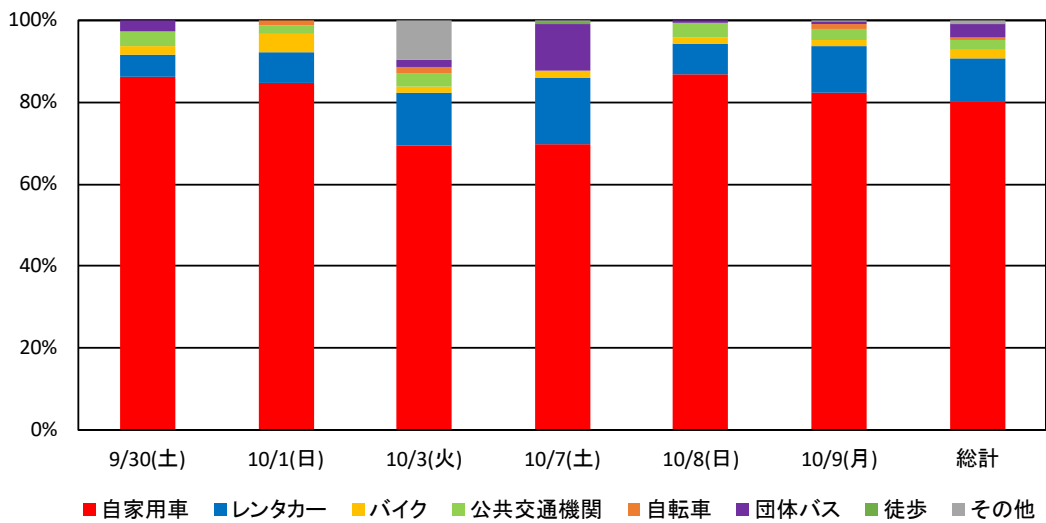


図IV-11 日程別の性別

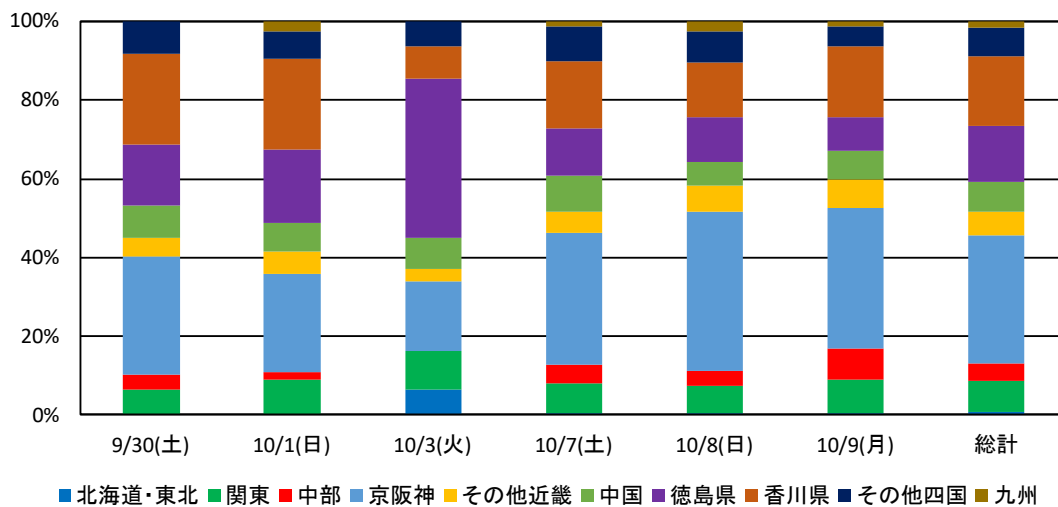
アンケート調査結果より作成



図IV-12 日程別の同行者
アンケート調査結果より作成

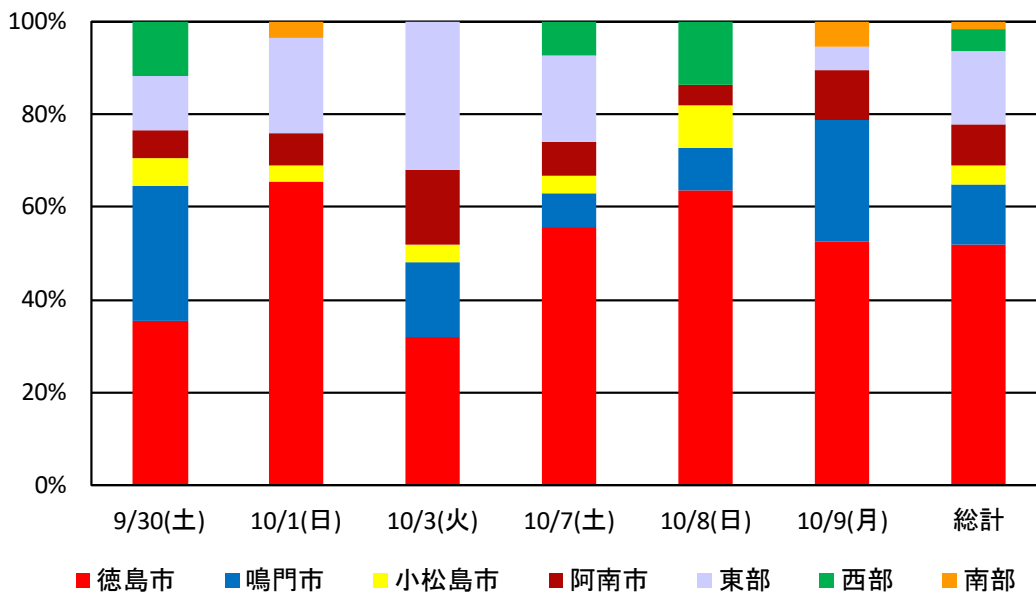


図IV-13 日程別の道の駅までの交通手段
アンケート調査結果より作成



図IV-14 日程別の来訪者の居住地

アンケート調査結果より作成

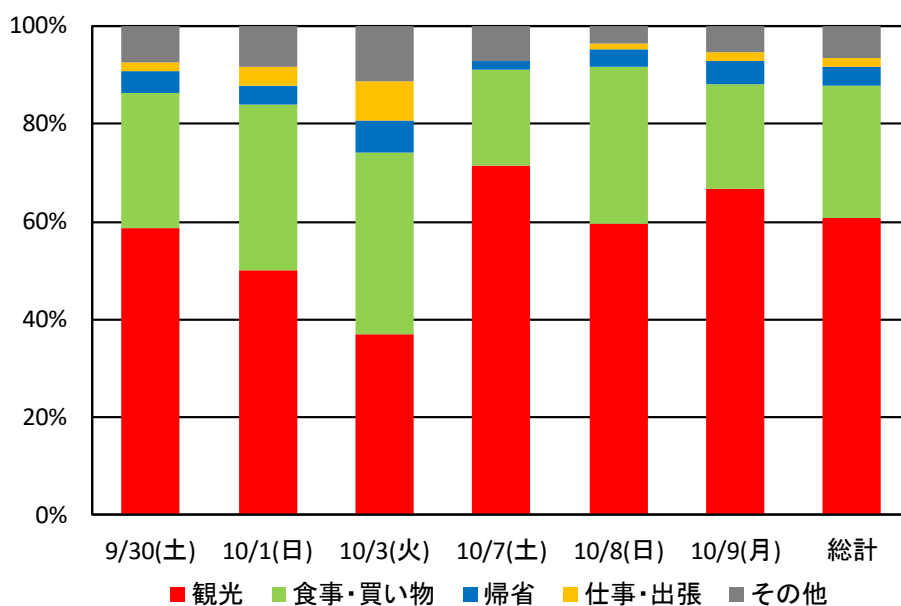


図IV-15 日程別の徳島県居住者の居住市町村

※東部(阿波市、勝浦町、佐那河内村、石井町、北島町、松茂町、藍住町、板野町)

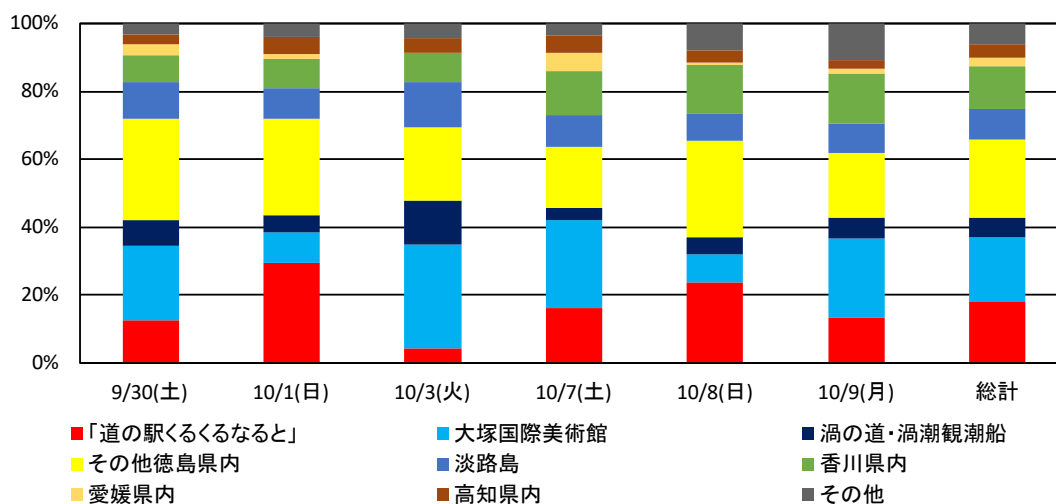
西部(美馬市、三好市)南部(美波町、海陽町)

アンケート調査結果より作成



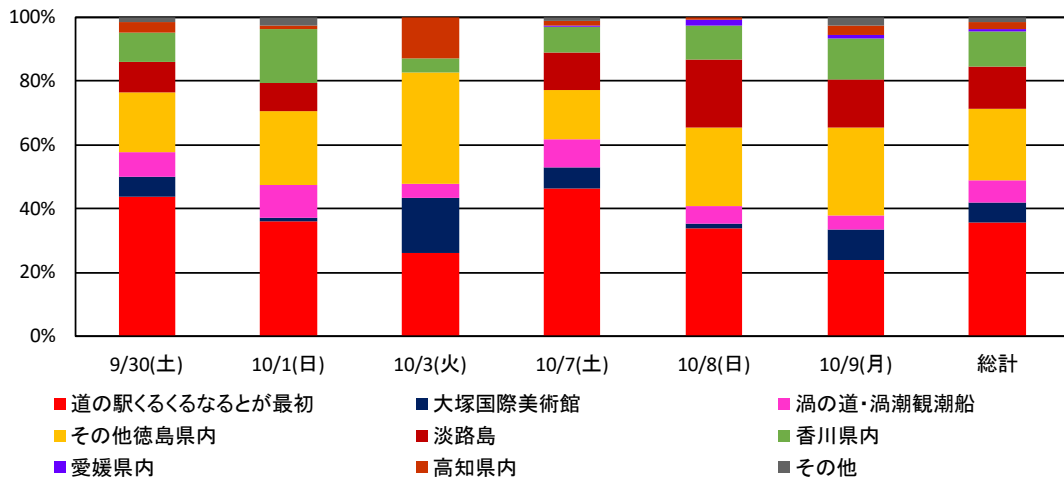
図IV-16 日程別の今回の外出目的

アンケート調査結果より作成



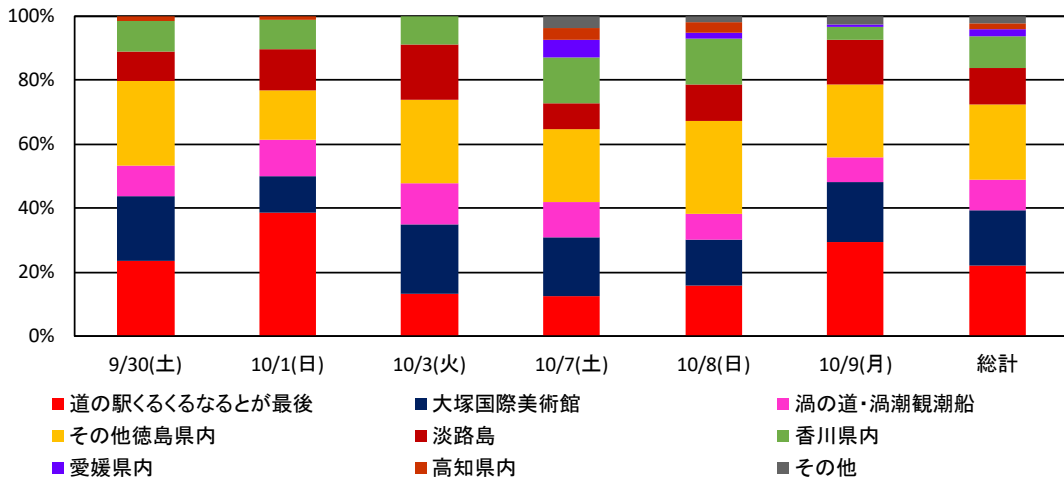
図IV-17 日程別の今回の観光の主目的

アンケート調査結果より作成



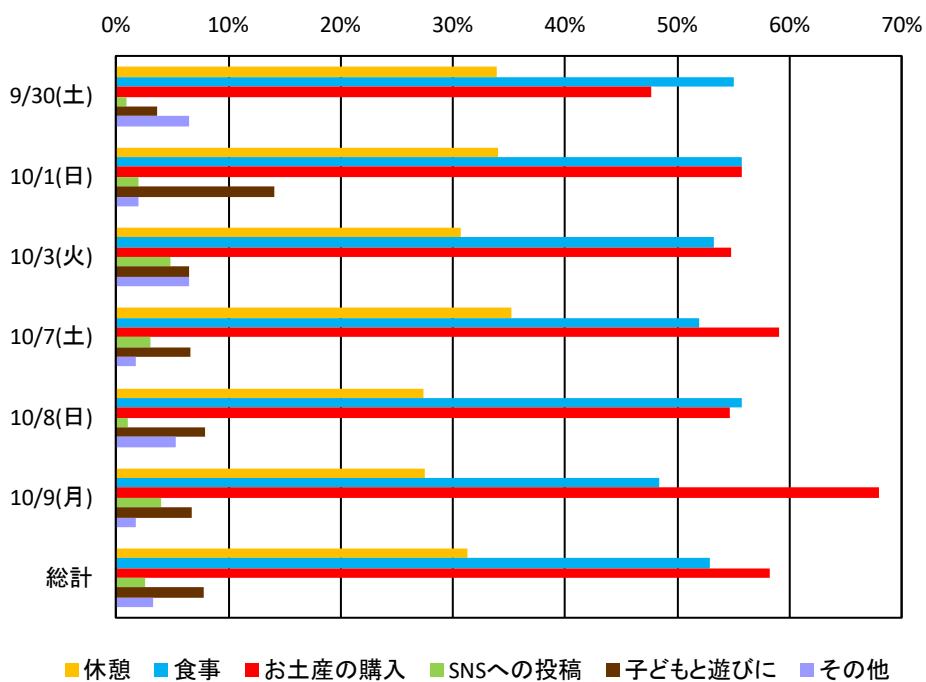
図IV-18 道の駅に来る前に立ち寄った場所

アンケート調査結果より作成



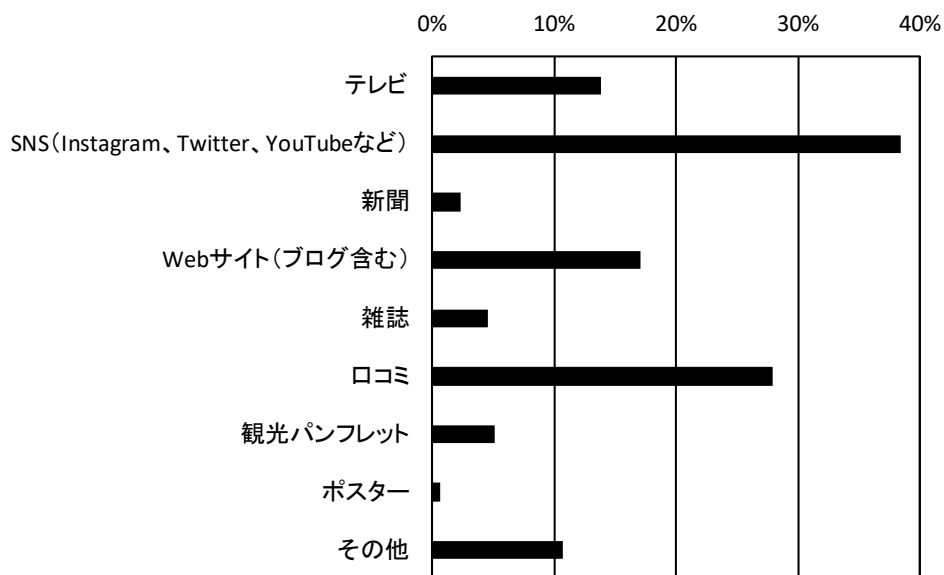
図IV-19 道の駅の後に立ち寄る予定の場所

アンケート調査結果より作成



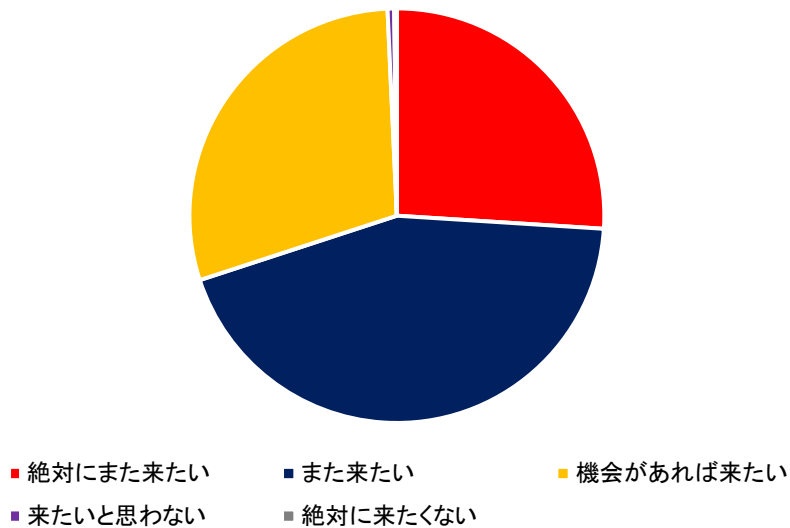
図IV-20 道の駅に来た目的(複数回答可)

アンケート調査結果より作成



図IV-21 道の駅を知ったきっかけ(複数回答可)

アンケート調査結果より作成



図IV-22 道の駅への再訪意思

アンケート調査結果より作成

図IV-15は、徳島県在住者のみ市町村別に居住地を聞いたものを示したグラフである。総計を見ると、最も多いのは徳島市(51%)である。これは県内の人口分布の割合によるものである。続くのは鳴門市や阿南市など、人口規模の大きい市であり、それらを含めた近隣の県東部からの来訪者が多いことが特徴である。日程別に見ると、10/1(土)のみ鳴門市は見られず、徳島市が6割以上を占めている。また、遠方の県西部からの来訪者は三連休に多くきている。一方、平日の10/3(火)は徳島市、鳴門市などの県東部のアクセスの良い地域からの来訪者がかなり多い。

図IV-16は、今回の外出の目的を日程別に見たグラフである。これを見ると全体的に「観光」が約6割を占め、「食事・買い物」を含めるとほぼ全ての来訪者がこの二つを主な目的として道の駅に訪れている。日程別に見ると、10月3日の平日は「観光」を目的にしている人が一番少なく、食事・買い物が多い。また、土日や三連休の初日である9月30日と10月7日は「観光」を目的にしている人の割合が他の日と比べて大きい。

図IV-17は今回の観光における最大の目的地を聞いたグラフである。総計を見ると、「道の駅くるくるなると」と回答した人が18%と高い割合である。それより多いのは、大塚国際美術館とその他徳島県内のみであり、単体の施設としては、道の駅は美術館に次いで二番目で多かった。このように、「道の駅くるくるなると」は通過型の施設としてではなく、目的型施設としても機能していることが分かる。なお、その他徳島県内には「祖谷のかずら橋」「あすたむらんど徳島」などがあつた。また、大塚国際美術館やその他徳島県内の観光地を含めると約6割が徳島県内を主目的地としている。一方で、香川県内を目的地に道の駅に寄った客が12%と比較的多くみられた。また、10/1(日)や10/8(日)では「道の駅くるくるなる

と」を最大の目的としている割合が高いのに対して、平日 10/3(火)では、「道の駅くるくるなると」を最大の目的地としている人がどの日程よりも少ない。

図IV-18 は、道の駅に来る前に立ち寄った場所を聞いたグラフである。総計を見ると、「道の駅くるくるなるとが最初」が 36%で最も多い。次いでその他徳島県内となっている。単体の施設として 3 割を超えたのは「道の駅くるくるなると」のみである。また、淡路島が 13%、香川県内が 11%と県外で観光してから訪れる人が多い。日程別に見ると、9/30(土)と 10/7(土)の休日の初日は道の駅を最初に訪れている人が多い。また 10/1(土)、3(火)、9(月)の平日や休日の最終日は道の駅を最初に訪れる人は少ない。10/3(火)では徳島県内を最初に観光した人が 8 割を超えており、近隣を観光してから道の駅に訪れていることがわかる。

図IV-19 は道の駅に訪れたあとに立ち寄る予定の場所を聞いたグラフである。総計を見ると、「道の駅くるくるなるとが最後」が 22%である。徳島県内を全て含めると 72%となり、徳島県内で観光をする人が多い。また、淡路島や香川県内などの近隣に訪れる人も 2 割いる。日程別に見ると、10/1(日)は「道の駅くるくるなるとが最後」だと回答した人が 4 割弱となっている。また、10/9(月)に関しても他の日と比べると道の駅くるくるなるとが最後と回答した人が 3 割となっている。このことから、休日の最終日は「道の駅くるくるなると」を観光の最終目的地としている人が増加することが分かる。また、三連休初日の 10/7(土)は「道の駅くるくるなると」へ最初に訪れその後に県内の他施設のほか、香川県内、淡路島だけでなく遠方の高知県内、愛媛県内に向かう人が多くなる。

図IV-20 は道の駅に訪れた目的(複数回答可)を聞いたグラフである。総計を見ると、休憩が 30%を超え、道の駅としての基本機能である「休憩施設」が運用されていることが考えられる。「食事」、「お土産の購入」は 50%を超えており、これは、「道の駅くるくるなると」の基本コンセプトである「食のテーマパーク」(ヒアリングより)に即した結果となっている。また、子どもと遊ぶために道の駅に訪れている人も一定数おり、二階にある遊具が効果的に活用されているといえる。日程別に見ると、9/30(土)と 10/7(土)のような休日、三連休初日は「休憩」が他の日に比べて高い。また、10/1(日)、10/9(月)は「お土産の購入」が高く、来訪者の様々な需要に対応するための棲み分けができていると考える。「食事」に関しては日程ごとに大きな変化は見られないが、10月9日のみ 50%を切っている。

図IV-21 は道の駅を知ったきっかけ(複数回答可)を聞いたグラフである。この質問では日程別の有効な変化、結果が得られなかったため、全日程の総計のみで作成した。これを見ると SNS が一番高く 38%、次いで口コミが 28%となっている。テレビや Web サイトは全体の 2 割ほどである。「その他」(具体記述)と回答した人の中で特に多かった項目は「通りがかった」「たまたま」「地図アプリなどで見つけた」であり、道の駅という特性上、道の駅を目的地としていない人でも立ち寄ることができるという強みを活かしているといえる。

図IV-22 は、道の駅への再訪意思を聞いたグラフである。これを見ると、「また来たい」が 44%と最も多く、絶対にまた来たい(28%)、「機会があればまた来たい」(29%)と合わせて 99%が肯定的な意思を示している。

なお、アンケートでは、最後に自由回答欄を設けた。そこでは、多くの回答が得られた。以下、肯定的な意見と否定的な意見にそれぞれまとめた。

・肯定的な意見

「お土産が充実していた」

「オブジェの SNS 映え」

「子連れでも遊べる遊具があり、鳴門市の魅力が伝わるものがあった」

「食事やスイーツが充実」

「施設がとても綺麗、広い」

・否定的な意見

「値段設定の観光地価格化」

「混雑がひどい、特にレストラン」

「駐車場の混雑」

「カフェや施設が閉まる時間が早い」

「夜も営業してほしい」

「お土産施設の陳列や動線」

以上から、肯定的な意見では「食事」「施設」「オブジェ」に関する意見が多かった。否定的な意見では「駐車場」「混雑」「施設の営業時間」に関する意見が多かった。これらから、「施設」自体は好評であるが、それによる「混雑」が発生するという支障が生じたといえる。肯定的な意見では「食事」に関する意見が最も多かった。また、否定的な意見では、「駐車場」に関する意見が最も多かった。

3. アンケート調査から見る利用の特徴(様々な要素でのクロス集計)

この節では、IV章2節から出てきた疑問点や分析結果の要因を、クロス集計で分析する。

①道の駅を主目的に訪れている人の特徴

まず、日程別の集計において、「道の駅くるくるなると」を観光の主目的とした人が18%であったことを踏まえ(図IV-17)、その理由を明らかにするために、(1)「居住地」と「観光主目的」、(2)「道の駅に訪れた目的」と「観光主目的」、(3)「同行者」と「観光主目的」をクロス集計して図IV-23、図IV-24、図IV-25で示した。なお、図IV-23については、次項でさらに深く分析するために、「その他」を「徳島県内」「徳島県外」の目的地に分けて示している。

図IV-23を見ると、近隣の香川県の割合が38%と最大で、次いで徳島県(23%)、その他四国(21%)と続くことが分かる。また、京阪神(16%)、中国地方(19%)と道の駅への日帰り圏の地域からの来訪者も少なくない。このことから、観光で「道の駅くるくるなると」を主目的に訪れる人は、道の駅近隣の地域の人を多数を占めていることが分かる。一方で、日帰り圏外の地域からは、他の観光地を主目的に、そことセットで来訪しているケースが多い。

次に、図IV-24を見ると、「道の駅くるくるなると」が主目的の人は、「子どもと遊びに」を目的に訪れている人が多い。加えて、「SNSへの投稿」や「食事」も多い。その他の場所が主目的の人は「休憩」「お土産の購入」が多いことが分かる。このことから、「道の駅くるくるなると」の基本コンセプトである「食のテーマパーク」という強みを活かして来訪者を呼び込むことができていると考える。また、道の駅の基本機能である「休憩施設」としても優秀な働きをしていることが分かる。一方で、休憩やお土産の購入を目的に道の駅に来訪した人は、他の観光施設を主目的にその前もしくはそのあとに休憩や土産の購入をしている。

次に、図IV-25を見ると、道の駅が観光の主目的の人は「家族、親族」、「恋人」などの複数人で訪れる人が多く、「一人」や、目的地が決まっている「ツアー・団体」には道の駅が観光の主目的の人がわずか、もしくはゼロであることが分かった。

なお、年代と性別でも同様に観光主目的とクロス分析をしたが、有意な結果が出なかったため考察は省略する。

②道の駅以外を観光主目的にしている人の特徴

前項で、「道の駅くるくるなると」を観光の主目的にした人を中心に分析したが、ここでは、道の駅以外を観光の主目的にしている人の行動を可視化するために、前述した図IV-23で分析する。

図IV-23を見ると、「香川県」や「その他四国」、「中国地方」では道の駅が主目的でない場合に徳島県内の観光地を主目的にしてセットで道の駅に寄る割合が約60%と多いことが分かる。「関東」「京阪神」「その他近畿」「九州」は、「道の駅くるくるなると」を主目的としていない場合には徳島県外を観光の主目的にしている割合が約40%と高い。このように、日

帰り圏の来訪者は道の駅もしくは徳島県内の観光地、日帰り圏外の来訪者は徳島県以外の四国や中国地方、近畿地方とのセットで道の駅に訪れていると考えられる。

③道の駅に来訪した日時と居住地との関係

日程別の集計において、午前中を中心として多くの人(54%)が道の駅に来訪していること、12時以降は日程によって来訪者数にばらつきがあることを踏まえ(図IV-9)、「道の駅への来訪時間」と「日程」「居住地」をクロス集計して図IV-26～31で示した。なお訪問時間は各時間帯でのサンプル数を確保するために「～11時」「11時～13時」「13時～15時」「15時～」の4区分とした。

図IV-26は、9/30(土)の結果を表したグラフである。地方別に見ると、徳島県は午前と午後に多く、昼食時が少なくなっている。京阪神は昼食時と夕方の来訪者が多い。香川県は夕方を除くどの時間帯でも一定の人が来ていることが分かる。また、関東、中部などの日帰り圏外からの来訪者は、午前と、午後、夕方に訪れている。

図IV-27は、10/1(日)の結果を示したグラフである。時間帯別に見ると、午前中は様々な地方での来訪者があり、関東や九州などの日帰り圏外からの来訪者もいる。昼食時には中国地方や香川県の近隣地域からの来訪者がいる。また、一部遠方からの来訪者もいる。地方別に見ると、徳島県の来訪者は昼食時に訪れる人の割合が図IV-26に比べて少し大きい。香川県からの来訪者は15時以降を除くと通常の土曜(図IV-26)の事例と大きな差は見られない。京阪神に関してはどの時間帯でも一定数の人がいることが分かる。

図IV-28は、10/3(火)の結果を示したグラフである。時間帯別に見ると、9時以前と16時以降に来訪した回答者はおらず、アンケート配布中に施設が開店する9時以前と外のカフェなどが閉店する16時以降極端に来訪者が減少したことを確認している。地方別に見ると、中部や九州などの遠方からの来訪者はいないが、関東や北海道・東北からの来訪者は一定数おり、近隣地域からの来訪者のみではないことが分かる。徳島県、香川県、中国、京阪神などの日帰り圏内からの来訪者がどの時間帯でも半数以上を占めている。しかし、平日にもかかわらず、様々な地方の人が「道の駅くるくるなると」に訪れていることが確認できる。

図IV-29は、10/7(土)の結果を示したグラフである。時間帯別に見ると、京阪神がどの時間帯でも多く、昼食時を除く時間帯で徳島県より多い。その他四国からの来訪者は午前中に多い。地方別に見ると、徳島県の来訪者の割合が他の日と比べて少ない。また、香川県からの来訪者は、15時以降には見られない。関東、中部、九州などの日帰り圏外からの来訪者は、15時以降に多いことが分かる。

図IV-30は、10/8(日)の結果を示したグラフである。時間帯別に見ると、京阪神からの来訪者が全体の3割ほどを占めており、その他近畿、中国地方も含めると日帰り圏内の地域でどの時間帯でも高い割合を示している。関東、中部、九州の日帰り圏外からは午前中に多く訪れている。地方別に見ると、徳島県からの来訪者は15時以降みられず、また香川県からの来訪者はどの時間帯でも一定の人が来ている。

図IV-31は、10/9(月)の結果を示したグラフである。地方別に見ると、徳島県はどの時間帯でも来訪者の割合が減少する。京阪神地域は三連休初日、二日目(図IV-29、30)の事例と大きな差は見られない。香川県の来訪者の割合は13時を境に減少する。関東や中部からの来訪者は全日程を通して一番多くなっている。時間帯別でみると、どの時間帯でも多くの来訪者が訪れており、三連休などの大型休日は、遠方からも訪れやすくなっていることが分かる。

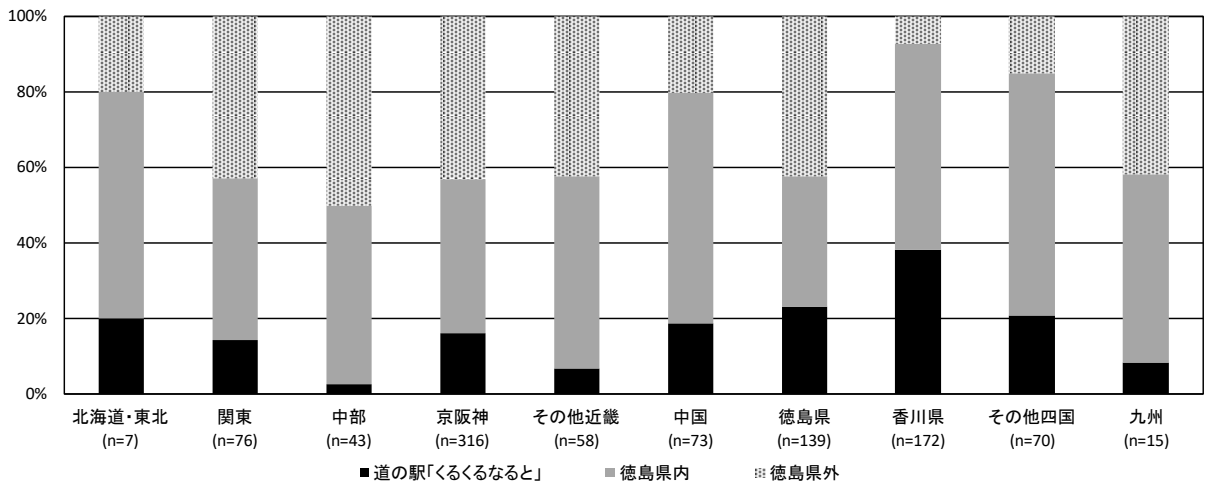
以上から、「道の駅くるくるなると」に訪れる人は、通常の土日の場合は日帰り圏内の人が多く、土曜の昼頃から京阪神からの来訪者が増加する。また、平日は徳島県、香川県、京阪神の日帰り圏内が8割で昼頃から徳島県内の来訪者が増加する。さらに同時間帯から関東などの日帰り圏外からの来訪者も増加し、三連休最終日の昼頃を境に減少することがわかった。三連休は県外からの客がほとんどであり、初日の午後から京阪神が増加する。日帰り圏外からの来訪者が増加することが分かった。

④来訪者の属性別の道の駅への来訪目的

日程別の来訪目的の集計において、「お土産の購入」が1番多く、次いで「食事」、「休憩」と続いていた(図IV-20)。これを踏まえ、その理由を明らかにするために、「道の駅への来訪目的」と様々な利用者の属性をクロス集計して図IV-32、33で示した。

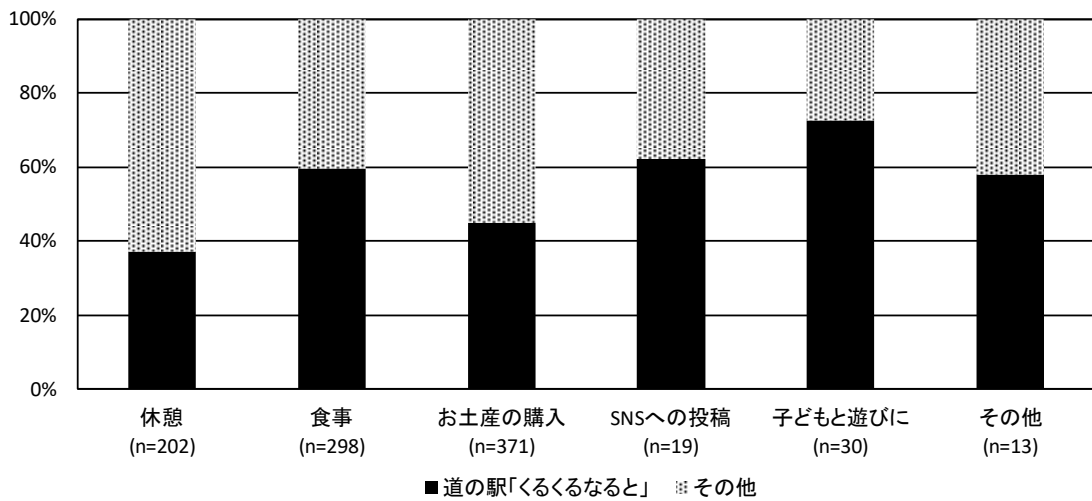
図IV-32は、回答者の年代と道の駅への来訪目的のクロス集計である。年代別に見ると、「休憩」は高齢者で最も割合が高い。「食事」は年代が低い人ほど割合が高い。「お土産の購入」はどの年代でも高い割合を示しているが、「60~70代」の割合が高い。「SNSへの投稿」は「~20代」が一番高い。「子どもと遊びに」訪れた人は「30~50代」が一番高い割合を示している。以上から、「道の駅くるくるなると」は年代によってニーズに差があることが明らかになった。逆に言えば、それらの異なるニーズを満たせる施設であるとも考えられる。なお、性別とで同様のクロス集計を行ったが、有意な差異は見られなかった。

図IV-33は、回答者の居住地と道の駅への来訪目的のクロス集計である。地方別に見ると、北海道・東北や関東、中部、九州などの遠方の来訪者とその他近畿の来訪者は、「お土産の購入」を目的としている人が多い。また、徳島県や、香川県などの近隣の地域は、「食事」を目的としている人が多い。「子どもと遊びに」訪れている人は、近隣、遠方関係なく様々な地方でみられることがグラフから読み取れる。このように、遠方からは観光目的やその他観光地とセットで休憩やお土産購入に、近隣からは日常的な食事目的として利用されていることが明らかとなった。



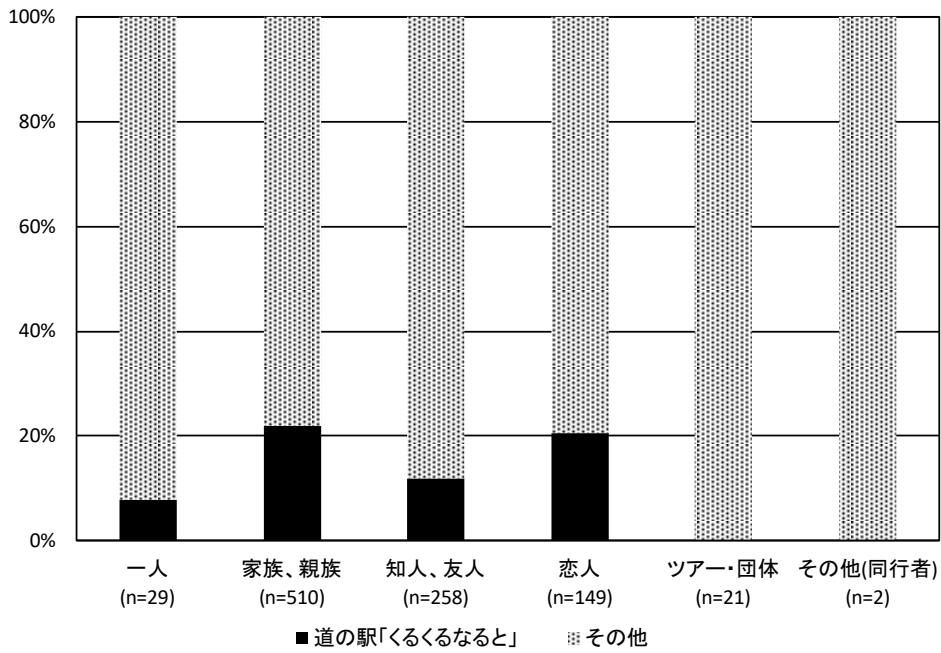
図IV-23 居住地と観光主目的

アンケート調査結果より作成



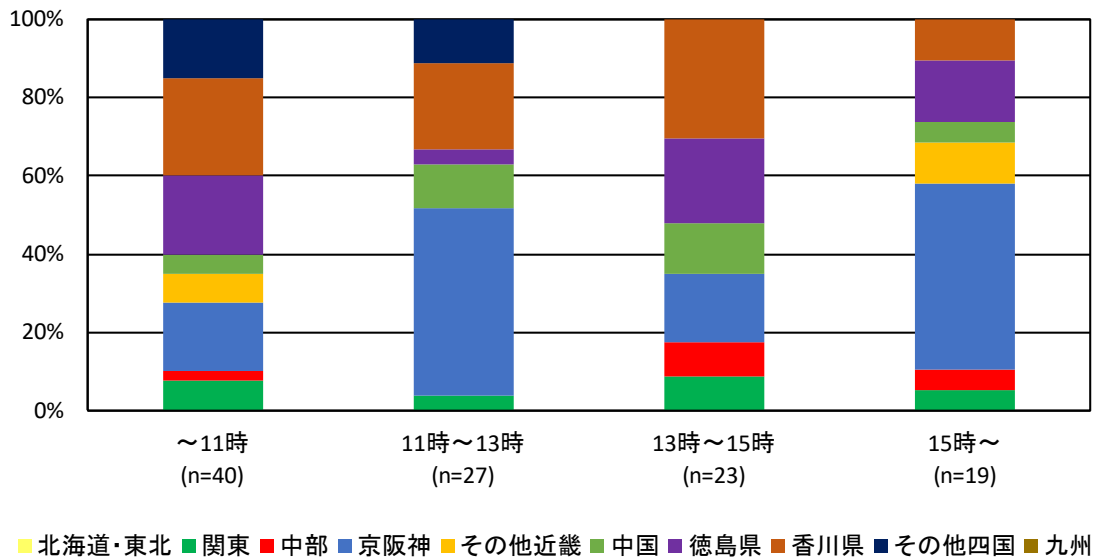
図IV-24 道の駅に訪れた目的と観光主目的

アンケート調査結果より作成



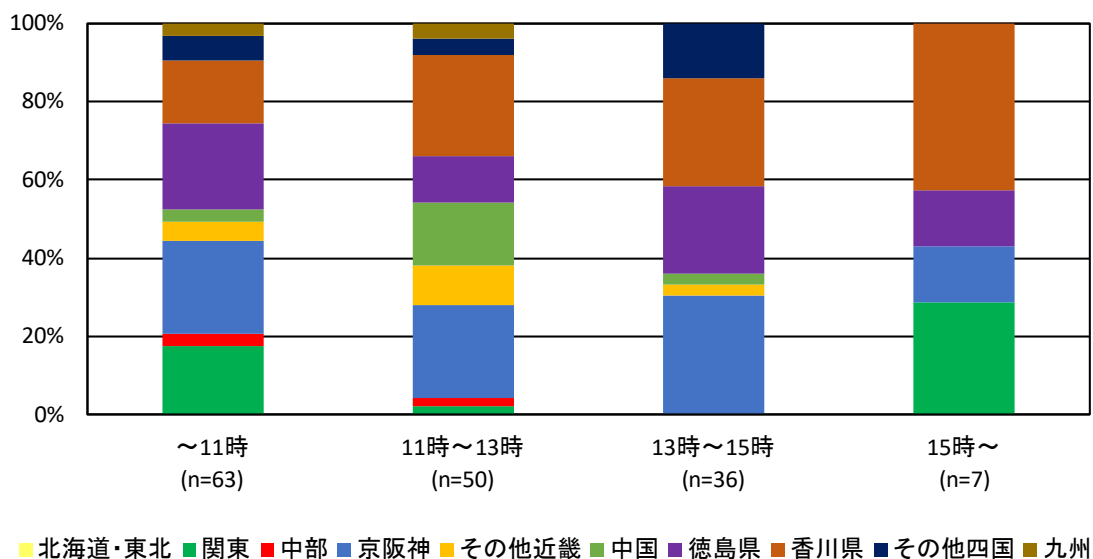
図IV-25 同行者と観光主目的

アンケート調査結果より作成



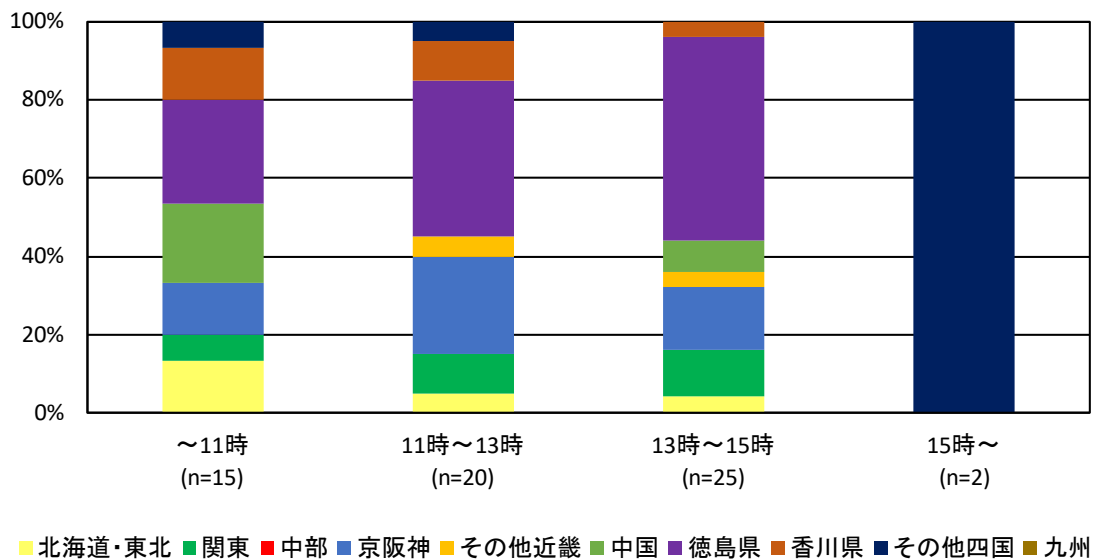
図IV-26 道の駅への来訪時間と居住地(9/30(土))

アンケート調査結果より作成



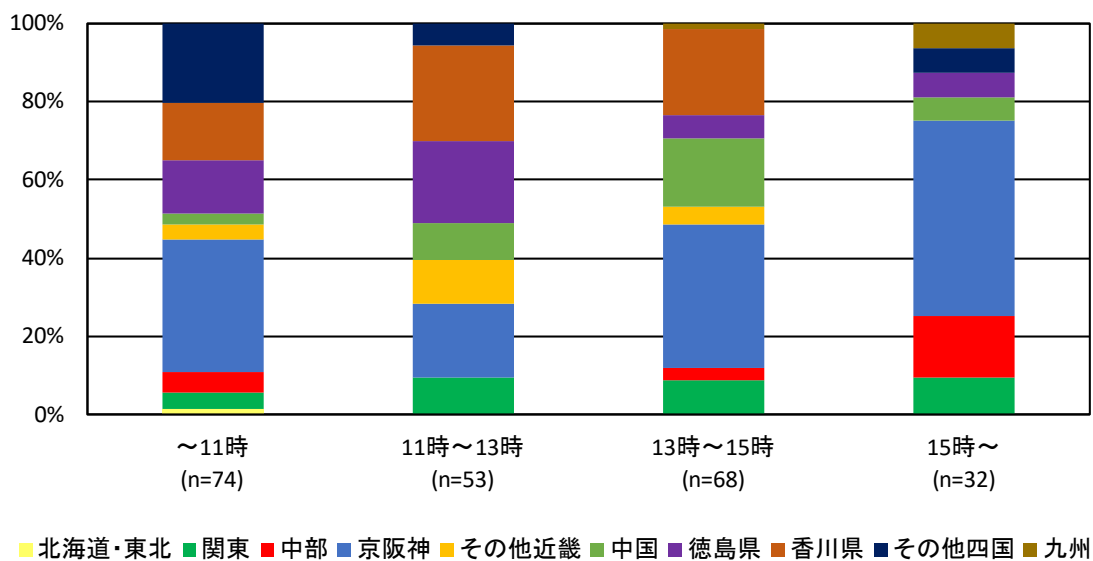
図IV-27 道の駅への来訪時間と居住地(10/1(日))

アンケート調査結果より作成



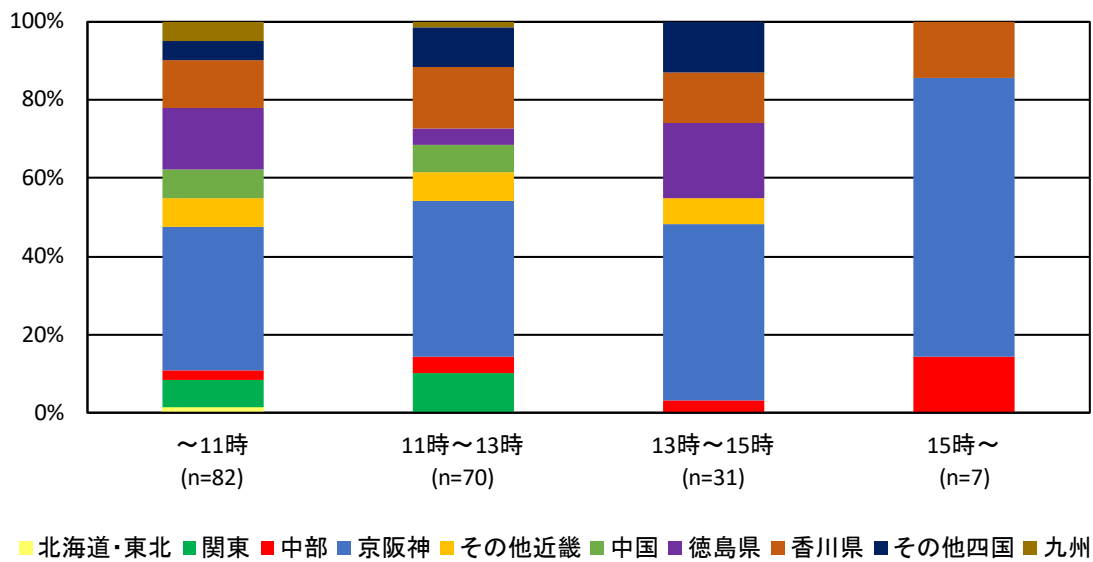
図IV-28 道の駅への来訪時間と居住地(10/3(火))

アンケート調査結果より作成



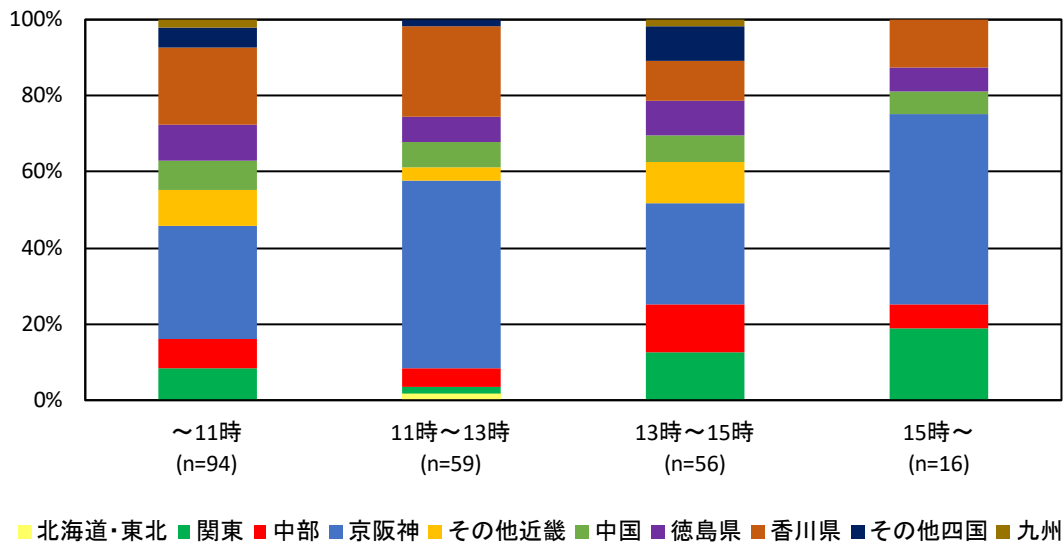
図IV-29 道の駅への来訪時間と居住地(10/7(土))

アンケート調査結果より作成



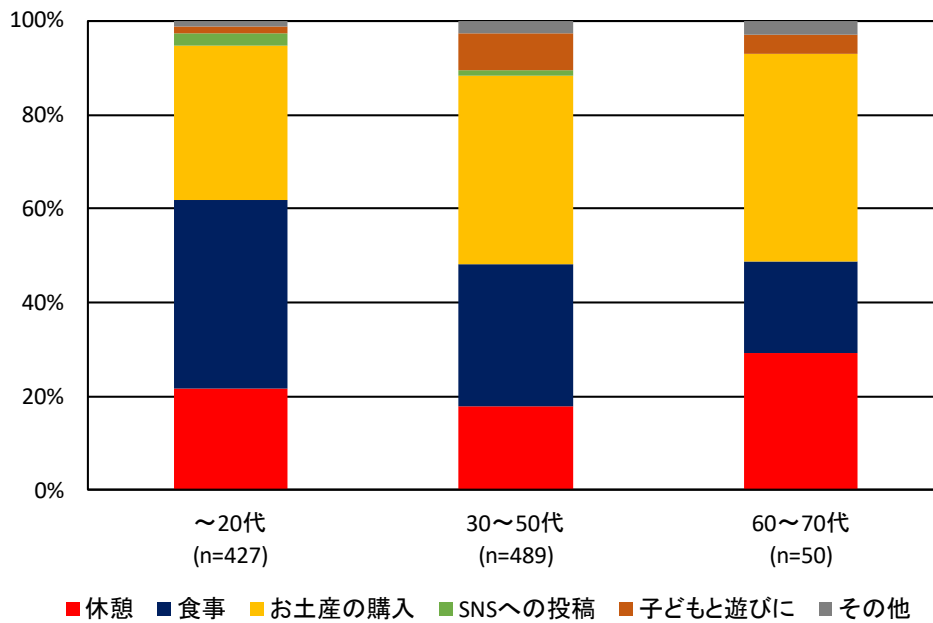
図IV-30 道の駅への来訪時間と居住地(10/8(日))

アンケート調査結果より作成



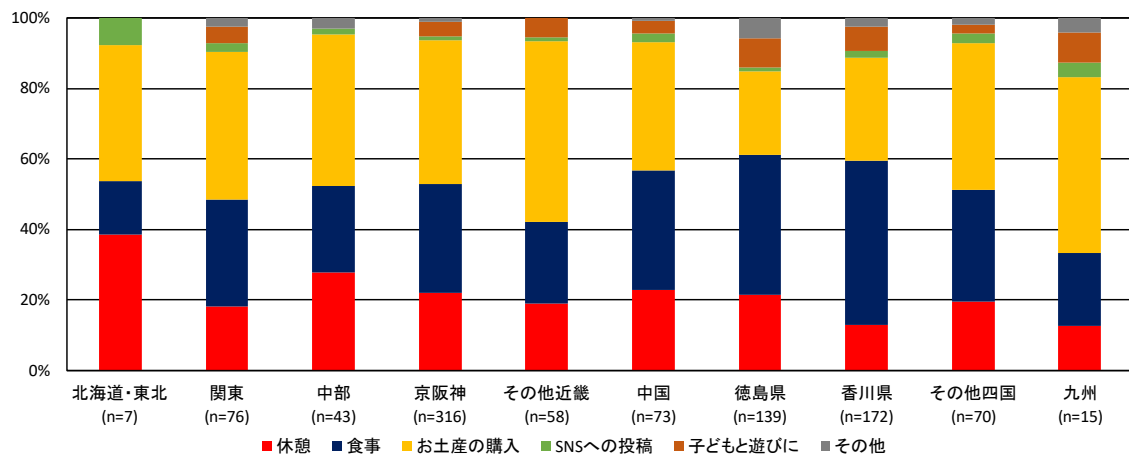
図IV-31 道の駅への来訪時間と居住地(10/9(月))

アンケート調査結果より作成



図IV-32 年代と道の駅に来た目的

アンケート調査結果より作成



図IV-33 居住地と道の駅に来た目的

アンケート調査結果より作成

第V章 結論

道の駅は、第2ステージ(2013年～)以降、単なる道路沿いの休憩施設ではなく、国交省が出した政策により、観光施設として目的地の性格が強くなっている。近年、より観光を重視して「地域創生・観光を加速する拠点」としての第3ステージ(2020年～)の道の駅が増え続ける中、本研究では全国の道の駅の立地の変化および観光資源としての可能性と役割を明らかにした。

全国における道の駅の立地については、第1、2ステージは全国的に分布していることに対して、第3ステージは東日本に多く設置されており、立地の傾向に地域差があることが分かった。また、1,000km²あたりの道の駅数は、西日本で多く、東日本で少なかった。これはステージごとの道の駅の分布と類似している。

併設機能については、第3ステージにおいてベビーベッドや公園、体験施設の設置が増えている。「道の駅くるくるなると」は、第3ステージに開設されたが、他の第3ステージの道の駅ではそれほど設置されていない展望台や体験施設(ジップライン)が設置されている。

道の駅の立地特性については、第2ステージでは、約4割の道の駅がICから3km以内に設置されている。第3ステージの道の駅は、設置数自体は少ないが、2割以上の道の駅がICから3km内に位置している。このことから、新設される道の駅は高速道路IC近接性を重視して設置されているといえる。第3ステージに設置された「道の駅くるくるなると」も鳴門ICから3km以内に立地している。

以上を踏まえ、第3ステージの道の駅の事例として、「道の駅くるくるなると」を対象とし、利用者の実態調査を実施した。その結果、明らかになったのは以下の通りである。

駐車場調査の結果からは、平日や通常の土日は、地元客や香川県などの近隣客が多いことが分かった。三連休など、日程に余裕がある時期は、京阪神や中国地方、その他遠方からの来訪客が増加することが分かった。また、臨時駐車場の認知度は低く、施設駐車場の停車スペース以外の場所に車を停めている様子が目立った。

アンケート調査の結果からは、下記のことが明らかになった。第1ステージの道の駅の多くは、主に休憩施設として道の駅以外の観光資源を主目的とする来訪客がほとんどであった。しかし、「道の駅くるくるなると」では、道の駅を観光の主目的として訪れた人が20%弱存在した。特に香川県などの近隣地域で割合が高かった。また、遠方からの来訪者でも5%ほど道の駅を主目的にする来訪者がいた。これは従来の道の駅の特徴では多くみられないことであり、新たな道の駅の形といえる。

また、道の駅に来た目的では、遠方からは観光目的やその他観光地とセットで休憩やお土産購入に、近隣からは日常的な食事目的として利用されていた。加えて、遠方からの来訪者で食事を目的に訪れている人もいる。これは「道の駅くるくるなると」のコンセプトである「食のテーマパーク」として地域の名産を活用してフォトジェニックなメニューが用意された結果である。また、名産のオブジェなどを設置し、さらに、SNSを有効に活用することで、鳴門市や指定管理者自らがマーケティングを行わなくても情報が発信、拡散され、多く

の観光客が来訪することとなった。なお、このような戦略が可能となったのは、道の駅の管理・運営のノウハウを多く持つ(株)TTCが指定管理者となり、施設の企画段階から鳴門市とともに携わったことが挙げられる。

このように道の駅単体でも観光客は多く訪れているが、道の駅くるくるなるとに多くの人が来る要因の一つとして、同じ鳴門市内に、「大塚国際美術館」「渦潮」などの集客力のある観光地を有していることが挙げられる。これは、日帰り圏の来訪者が道の駅とセットで上記も含めた徳島県内の観光地を訪れていることから明らかである。他方、日帰り圏外の来訪者は、徳島県以外の四国や中国地方、近畿地方とのセットで道の駅に立ち寄る観光客が多かった。このことは、鳴門市が近畿地方から東側の人々にとって自家用車で四国に観光で来る際の玄関口であり、その IC に道の駅が近接するという立地条件が影響している。

一方で、生活者の視点で見ると、平日にも徳島県や香川県などの近隣地域の人が道の駅での食事や子どもと遊ぶことを目的として多く訪れている。このことから、「道の駅くるくるなると」は観光地としてだけでなく、近隣地域の人たちの生活の拠点としても機能していることがわかる。

以上のように、「道の駅くるくるなると」に多くの来訪者がある要因としては、①鳴門市と指定管理者がお互いのノウハウを活用して企画した地域資源を活かした魅力的なコンセプトや発信力のある目的型の施設であること、②周辺に集客力のある観光資源が複数立地していること、③四国の玄関口である鳴門 IC に近接していること、④地元住民のニーズに合った機能を持っていること、という4点が明らかとなった。

しかし、道の駅くるくるなるとにも課題はある。中でも一番の大きな課題は、「駐車場」である。アンケート回答者の多くが駐車場の混雑に関して言及しており、臨時駐車場の周知や、新たな施設駐車場の増設などが急がれる。さらに、施設内の混雑も挙げられる。食堂は三連休などのピーク時は1時間以上待ったと回答した人もおり、こうした混雑の改善も行わなければならない。しかし、混雑に関しては、数年後の来訪者数がどのように変化していくかが不明のため、今後も道の駅の利用実態を継続して調査する必要がある。

以上から、「道の駅くるくるなると」は、第3ステージの道の駅として、モデルとなる施設である。今後全国の地方圏において、同様の施設が地域の新たな観光、地域創生の拠点として開設されることが考えられる。しかし、「道の駅くるくるなると」と同様の施設を開設しても競合するだけである。このため、当該地域の資源やニーズを踏まえた個性のある施設を検討する必要があると考える。このような施設が増えることで「道の駅」がブランド化され、観光資源としてより認知され、地域創生の拠点となることが、道の駅第3ステージの目標であると考えられる。

謝 辞

本研究を進めるにあたり、多くの方のお力添えをいただきました。ヒアリング調査にご協力いただいた鳴門市戦略企画課、株式会社シンカならびに株式会社 TTC 事業推進本部店舗開発部の職員の皆様、また、アンケートにご協力いただいた 977 名の回答者の皆様に、厚く御礼申し上げます。

また、ご多忙の中、約 2 年に渡り手厚くご指導いただいた畠山輝雄准教授に、心より御礼申し上げます。道の駅の立地と機能の変遷というテーマで、1 年間調査・分析をして参りました。畠山准教授においては、4 年生になる直前での研究テーマ変更で研究内容を決めることができないでいた際に、道の駅というテーマを与えていただき、統計の取り方、効率的な Excel の使い方、市役所や企業様などへのメールの文面の書き方、アンケート調査を行ううえでの声のかけかたのコツなど、様々な場面でお力添えをいただきました。そして、約 2 年間のゼミの中でいつも研究を気にかけてくださり、どのような些細なことに対してもひとつひとつ丁寧に、分かりやすくご指導をいただきました。同じく立岡裕士教授にも手厚いご指導をいただきました。立岡教授の鋭いご指摘は、時に私の分析や考察を大きく変更させるものもありましたが、その度に自身の考察や考えがよりよいものになっていきました。この地理学ゼミで学んだヒアリング調査や現地調査の方法、情報処理、収集の手段など、多くのことを今後の人生の糧に精進していく所存です。

アンケートの実施にあたっては、ゼミの大学院生、社会科教育コースの学部 3 年生や 4 年生、他コースの 4 年生にも回答の収集にご協力いただきました。皆さまのお力添えがあり、本研究の柱であるアンケート調査を有効な指標として分析できるに至りました。ご協力いただいた皆様に御礼申し上げます。

また、大学生活 4 年間の生活面、金銭面で支えてくださった両親にも、この場を借りて感謝申し上げます。

最後になりましたが、地理学ゼミの先輩方や後輩には、多くのご指摘やご助言をいただいたことを感謝いたします。また、本稿における研究対象地域まで送迎していただいた全ての方々に感謝いたします。そして同じゼミの小野田強さんには約 2 年間、卒業論文執筆に向けて共に頑張ってきました。小野田さんの深く研究しようとする姿勢に、私も負けられないと一生懸命卒論に取り組むことができました。一緒に学ぶことができた友人に感謝し、謝辞とさせていただきます。

参考文献

- 麻生 憲一・津田 康英(2019) : 「道の駅」登録と経済効果, 立教大学観光学部紀要, 21, 91-101.
- 笠井 大輔・谷 謙二(2014) : 道の駅の立地変化と農産物出荷者の特徴-宇都宮市ろまんちっく村の事例-, 埼玉大学教育学部地理学研究報告, 34, 2014, 1-17.
- 国土交通省(2014) : 「道の駅」による地方創生拠点の形成(最終閲覧日 2023年4月24日).
<https://www.mlit.go.jp/common/001052858.pdf>
- 国土交通省(2019) : 「道の駅」新たなステージの背景と今後の検討(案)3/19 中間整理(最終閲覧日 2023年10月17日).
<https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/shin-michi-no-eki/pdf03/05.pdf>
- 国土交通省(2023) : 「道の駅一覧」令和5年8月4日現在(最終閲覧日 2023年12月22日).
<https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/file/list.xls>
- 坂本 祐輔・伊勢 昇ほか(2021) : 「道の駅」への生活利便施設の集約化がもたらす日常生活満足度の変化に関する研究, 日本都市計画学会関西支部研究発表会講演概要集, 19, 129-132.
- 篠原 靖(2021) : 日本版観光DMOの役割と地方部におけるインバウンド消費の拡大と令和時代の次世代型道の駅の在り方に関する考察 -MICHINO EKI を世界ブランドに-Atomi 観光コミュニティ学部紀要, 5, 89-95.
- 千田 和明(2018) : 道の駅の現状と役割の拡大-地域活性化や防災の拠点として-, 国立国会図書館 No. 1021.
- 竹内 岳ほか(2021) : 道の駅の立地及び施設特性に着目した利用後の周遊行動分析, 土木学会論文集 D3, 76(5), 603-608.
- 藤澤 研二(2018) : 地域の観光振興と「道の駅」の果たす役割, 江戸川大学紀要 28号, 441-459.
- 山田 崇史・荒木 大志(2021) : 道の駅飲食店における利用行動実態と地域活性化に関する利用者の評価, 公益社団法人日本都市計画学会都市計画論文集, 56(3), 1129-1136.

「道の駅くるくるなると」の利用実態に関するアンケート調査

アンケートにご協力いただきましてありがとうございます。

現在、卒業研究で道の駅の利用実態について調査しています。アンケート調査の結果は卒業研究以外には使用しません。また、回答結果は統計的に集計しますので、個人情報が漏れることは決してありません。

回答期限：2023年10月16日

担当者：鳴門教育大学地理学ゼミ4年 曾谷真一

* 必須

1. 「道の駅くるくるなると」に来訪した日付（アンケートを受け取った日）をお選びください。*

9月30日（土）

10月1日（日）

10月3日（火）

10月7日（土）

10月8日（日）

10月9日（月）

2. 上記の日付で「道の駅くるくるなると」に到着した時間をお選びください。*

- 9時以前
- 9時～10時
- 10時～11時
- 11時～12時
- 12時～13時
- 13時～14時
- 14時～15時
- 15時～16時
- 16時～17時
- 17時以降

3. あなたの年齢をお選びください。*

- ~10代
- 20代
- 30代
- 40代
- 50代
- 60代
- 70代
- 80代
- 90代
- 100代
- 答えない

4. あなたの性別をお選びください。*

- 男性
- 女性
- 答えない

5. あなたのお住まいの都道府県を教えてください。*

- 北海道
- 青森県
- 岩手県
- 宮城県
- 秋田県
- 山形県
- 福島県
- 茨城県
- 栃木県
- 群馬県
- 埼玉県
- 千葉県
- 東京都
- 神奈川県
- 新潟県
- 富山県
- 石川県
- 福井県
- 山梨県
- 長野県

- 岐阜県
- 静岡県
- 愛知県
- 三重県
- 滋賀県
- 京都府
- 大阪府
- 兵庫県
- 奈良県
- 和歌山県
- 鳥取県
- 島根県
- 岡山県
- 広島県
- 山口県
- 徳島県
- 香川県
- 愛媛県
- 高知県
- 福岡県
- 佐賀県

- 長崎県
- 熊本県
- 大分県
- 宮崎県
- 鹿児島県
- 沖縄県

6. 問5で徳島県を選んだ方にお聞きします。お住まいの市町村をお選びください。*

- 徳島市
- 鳴門市
- 小松島市
- 阿南市
- 吉野川市
- 阿波市
- 美馬市
- 三好市
- 勝浦町
- 上勝町
- 佐那河内村
- 石井町
- 神山町
- 那賀町
- 牟岐町
- 美波町
- 海陽町
- 松茂町
- 北島町
- 藍住町

- 板野町
- 上板町
- つるぎ町
- 東みよし町

7. 道の駅「くるくるなると」にはどのような交通手段で来られましたか。
なお、その他の場合には、具体的にご記入ください。*

- 自家用車
- バイク
- レンタカー
- 公共交通機関
- 自転車
- 徒歩
- 団体バス
- その他

8. 今回、「道の駅くるくるなると」にはどなたと来ましたか。（複数回答可）
なお、その他の場合には、具体的にご記入ください。*

- 一人
- 家族、親族
- 知人、友人
- 恋人
- ツアー・団体
- その他

9. 今回の外出の目的はなんですか。*

- 観光
- 帰省
- 仕事・出張
- 食事・買い物
- その他

10. 問9で「観光」とお答えした方にお聞きします。今回の観光で、道の駅くるくるなるとに来る前に立ち寄られた場所をお選びください。なお、その他の場合は具体的に記入ください。*

- 道の駅くるくるなるとが最初
- 渦の道・渦潮観潮船
- 大塚国際美術館
- 阿波踊り会館
- 霊山寺
- 阿佐海岸鉄道（DMV）
- 祖谷（かずら橋）・大歩危・小歩危
- その他徳島県内
- 淡路島
- 香川県内
- 愛媛県内
- 高知県内
- その他

11. 問9で「観光」とお答えした方にお聞きます。今回の観光で、この後に立ち寄られる予定の場所をお選びください。なお、その他の場合は具体的にご記入ください。*

- 道の駅くるくるなるとが最後
- 渦の道・渦潮観潮船
- 大塚国際美術館
- 阿波踊り会館
- 霊山寺
- 阿佐海岸鉄道（DMV）
- 祖谷（かずら橋）・大歩危・小歩危
- その他徳島県内
- 淡路島
- 香川県内
- 愛媛県内
- 高知県内
- その他

12. 問9で「観光」とお答えした方にお聞きします。今回の観光ではどこに行くことを最大の目的としていますか。なお、その他の場合は具体的にご記入ください。*

- 「道の駅くるくるなると」
- 渦の道・渦潮観潮船
- 大塚国際美術館
- 阿波踊り会館
- 霊山寺
- 阿佐海岸鉄道（DMV）
- 祖谷（かずら橋）・大歩危・小歩危
- その他徳島県内
- 淡路島
- 香川県内
- 愛媛県内
- 高知県内
- その他

13. 「道の駅くるくるなると」を知ったきっかけはなんですか。（複数回答可）
なお、その他の場合は具体的にご記入ください。*

- テレビ
- SNS（Instagram、Twitter、YouTubeなど）
- Webサイト（ブログ含む）
- 新聞
- 雑誌
- 口コミ
- 観光パンフレット
- ポスター
- その他

14. 「道の駅くるくるなると」にはどのような目的で来られましたか？（複数回答可）
なお、その他の場合は具体的にご記入ください。*

- 休憩
- 食事
- お土産の購入
- SNSへの投稿
- 子どもと遊びに
- その他

15. また「道の駅くるくるなると」に来たいと思いますか。*

- 絶対にまた来たい
- また来たい
- 機会があれば来たい
- 来たいと思わない
- 絶対に来たくない

16. 道の駅くるくるなるとに関して、ご意見、ご感想等ございましたらご自由にご記入ください。

このコンテンツは Microsoft によって作成または承認されたものではありません。送信したデータはフォームの所有者に送信されます。

 Microsoft Forms