

自動車登録番号標からみた岡山県における道の駅の集客力の相違

栗原隆史・宮本真二

— 論文要旨 —

近年、注目を集めるようになった道の駅を対象に、集客力の実態および相違を車の自動車登録番号標（ナンバープレート）を利用した観察調査によって明らかにした。

その結果、平日においては、県内の顧客（利用者）が多く、県外からの顧客が少ないことが明らかとなった。したがって、平日は地元住民や近隣の顧客を対象にした営業を主とし、休日は県外顧客へと対象を拡大したサービスを行うことが集客力向上に寄与することが示唆された。

キーワード：岡山，道の駅，集客力，自動車登録番号標（ナンバープレート）

1. はじめに

モータリゼーション社会の進展によって女性や高齢者のドライバー、長距離ドライブをする人たちが増加したため、高速道路にはサービスエリアやパーキングエリアが整備されてきた。その一方、一般道ではドライブインがその役割を担っていたが、24時間開店している休憩所はこれまでほとんど存在しなかった。このような背景の中、道の駅は道路交通の円滑な「ながれ」を支えるため、「たまり」の空間として、実験段階を経て設置されることとなった。

1993年に103箇所からスタートした道の駅は、2018年1月16日現在、全国に1,134箇所立地している（国土交通省、2018）。その一方で、登録が取り消されたのは兵庫県の道の駅「山崎」と、京都府に立地していた道の駅「茶処 和束」の2箇所のみである。道の駅は「休憩」、「情報発信」、「地域の連携」といった複数の機能をもつ施設である。その中でも、主にトイレを目的とした「休憩」機能が最も利用されている（菊池・谷口、2007）。また、近年では東日本大震災直後に避難拠点として活用されたこともあり、「防災拠点」機能としての新たな役割も注目されている。

道の駅が及ぼす影響範囲は世界にも広がりを見せ、地域振興に大きな役割を果たすとして、東南アジアにおいてその手法が注目されている（佐藤・西川・鶴淵、2012）。

また、日本全国の道の駅を対象としたアンケート調査によれば、来客者の居住地で最も多いのは「近隣の市町村」である（山本・岡本、2013）。

以上のことをふまえ、本研究では、道の駅における集客範囲の違いから集客力を明らかにしていく。

2. 道の駅とは？

道の駅の設置者は、市町村又はそれに代わり得る公的な団体となっている。

道の駅の設置場所は、利用者の利便性や地域振興に役立つ場所として国道、県道沿い等である。施設においては、駐車場、トイレ、電話が24時間無料で使用できるようになっており、観光地や道路の情報提供施設、障害者用トイレの設置もされている。電気自動車充電器のある駅や入浴施設が併設されている駅なども増加しつつあり、農産物直売所が併設されている場合が近年では多い。その他にも配慮事項として、施設および施設間を結ぶ主要経路のバリアフリー化がある。

各地域の特色を生かしつつ、工夫を凝らしながら毎年多様な道の駅が誕生している。その一方で、旅の目的地

としても魅力的な道の駅は雑誌やテレビなどのメディアで紹介されることもあり、道の駅内でも売上高に差が出ている。それゆえに、道の駅の集客力の差が生じていると言えよう。九州地域においては、各道の駅の売上高を調査、分析することにより、九州内で南北格差が生じていること、経営の主体としては第三セクターの法人が望ましいということが確認されている（山本、2008）。

「休憩」機能という共通した役割を担う一方で、それぞれの道の駅には、各地域特有のニーズと特色がある。その点を押さえた上で、運営資金を使用するべきである、という指摘もなされている（小川、2016）。

3. 対象地域の概観

岡山県にある16の道の駅のうち、3箇所を対象に比較調査を行った。対象としたのは、吉備中央町にある道の駅「かよう」と道の駅「かがわ円城」、玉野市にある道の駅「みやま公園」である（図1）。

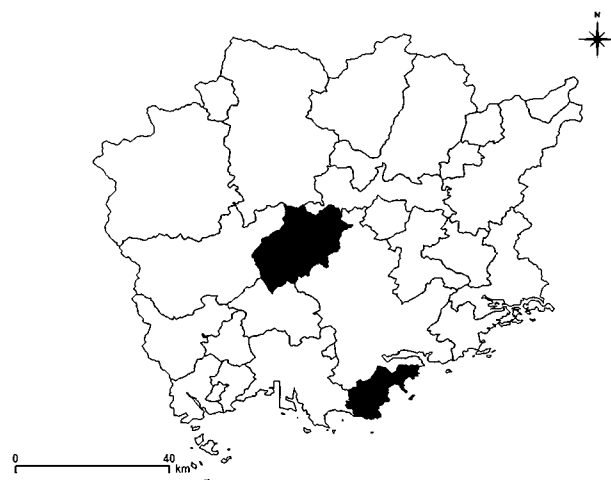


図1 岡山県吉備中央町（上）と玉野市（下）の位置

(1) 道の駅「かよう」

岡山県吉備中央町北の国道484号線沿いに位置し、岡山自動車道 賀陽ICに近接している。駐車場は49台（普通車45台、大型車3台、身障者用1台）が整備されてい



図2 道の駅「かよう」外観

る。

吉備高原の中山間地にあり、ジャム作りが体験できる施設がある。周辺に飲食店が存在しないこともあり、昼間のレストランは賑わいを見せている（図2）。

(2) 道の駅「かもがわ円城」

岡山県吉備中央町上田西の国道429号線沿いに立地している。駐車場は80台（普通車74台、大型車4台、身障者用2台）整備されている。

岡山県のほぼ中央にある道の駅で、地元で栽培された新鮮な野菜が多く販売されているのが特徴である（図3）。館内では畳があり、くつろげる休憩所やレストランも併設されている。



図3 道の駅「かもがわ円城」外観

(3) 道の駅「みやま公園」

岡山県玉野市田井の国道30号線沿いに立地し、駐車場は約700台整備されている。

広大な公園の玄関口にある道の駅で、四季を通じて様々な植物を鑑賞することができる。遊歩道が整備されているので、周辺で散策もできるようになっている。イギリス庭園やドッグラン、パターゴルフや遊具などもあり、家族でも楽しめる場所として整備されている（図4）。また、路線バスが通っており、地域の拠点としての役割も期待されている。



図4 道の駅「みやま公園」外観

4. 方法

道の駅に訪れる車の自動車登録番号表から、その車両の車種、地域を観察・記載し、得られたデータを道の駅ごとに比較した。調査期間は「かよう」においては2017年10月13、31日と11月7日の計3回、「かもがわ円城」においては11月8、16日の2回、「みやま公園」においては11月13日、12月6、13日、2018年1月9日の計4回、いずれも平日、午後の時間帯において実施した。

5. 結果

(1) 利用者の自動車登録地域

「かよう」においては、計352台を対象とした。

その結果、岡山ナンバーが82%、倉敷ナンバーが10%、その他のナンバーは8%であった。

「かもがわ円城」においては、計89台を対象とした。岡山ナンバーが83%、倉敷ナンバーが15%、その他のナンバーは2%であった。

「みやま公園」は、計465台を対象とした。岡山ナンバーが85%、倉敷ナンバーが11%、その他のナンバーは4%であった。

(2) 利用者の車種

「かよう」においては普通車が56%、軽自動車が38%、中型トラック3%、大型トラック1%、バス2%であった（図5）。

「かもがわ円城」においては普通車が49%、軽自動車が36%、中型トラック8%、大型トラック2%、バス5%であった（図6）。

また、「みやま公園」は、普通車が42%、軽自動車が50%、中型トラック5%、大型トラック1%、バス2%であった（図7）。

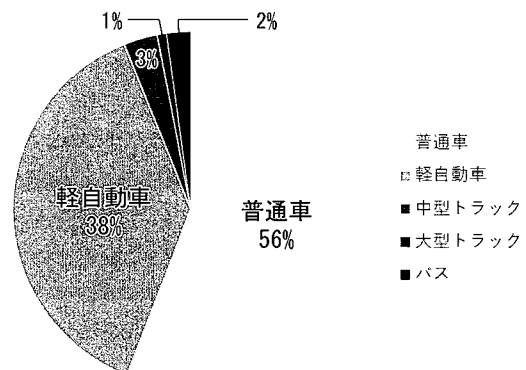


図5 道の駅「かよう」車種割合

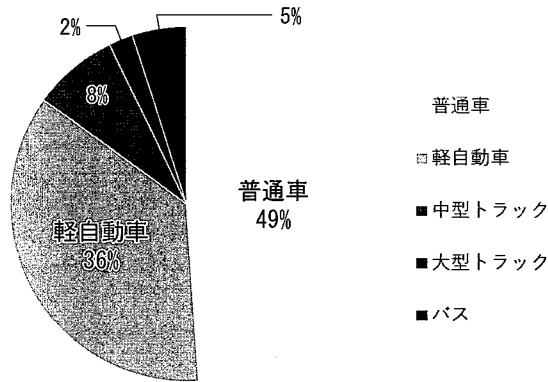


図6 道の駅「かもがわ円城」車種割合

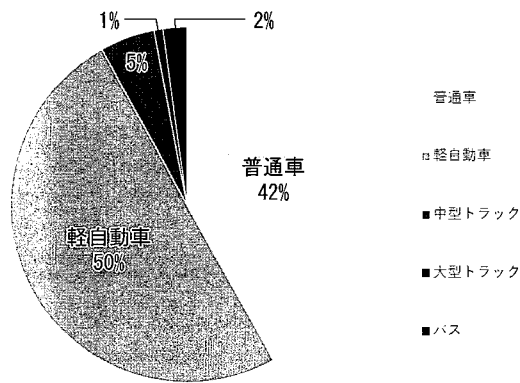


図7 道の駅「みやま公園」車種割合

6. 考察

今回行った観察調査では、いずれの道の駅においても県内ナンバーが8割以上を占める結果となった。また、道の駅「かよう」と「かもがわ円城」の地域割合を比較した結果から、高速道路のインターチェンジが与える影響はそれほど大きくないと言えよう。

中国地方で最も集客力があると言われる「みやま公園」では、軽自動車での来客者が多い傾向にあった。このことのみから、その理由を判断することは困難であるが、「みやま公園」は魅力的な集客要素が整備されているのではないかと考える。

また、観光客を呼び込むにあたって、大型バスの駐車スペース等が必要になってくるが、平日の利用頻度はそれほど高くない。したがって、周辺に大規模な集客を見込める施設がない限り、大型車の過剰な駐車スペースは必要ないと考える。

さらに、平日の道の駅が地域に与える影響は限定的で

あり、集客範囲も県内からの来客がほとんどで、高速道路のSAやPAと違って県外からの顧客を多くは見込めないことが分かった。したがって、平日は地元や近隣住民を対象にした営業を主とし、休日には県外顧客にも対象を広げたサービスを展開していくことが理想的であると推察される。

今回実施した調査は11月から1月にかけて行った。道の駅が抱える問題点として、冬季期間の農産物出荷量減少による客足、売上額の減少がある。野菜等の出荷量が多くなる春季、夏季に調査を行うことで異なる結果が得られる可能性があることを付記しておく。

【付記】

本研究は、第1著者の栗原が平成29(2017)年度・岡山理科大学・生物地球学部の卒業研究で実施した研究成果の一部であり、その内容を第2著者の宮本が大幅に加筆・修正した。

本論文を作成するにあたり、岡山県瀬戸内市役所の大原克友氏、岡崎清吾氏にお話を伺いました。また、生物地球学科地理学研究室のゼミ生や、地理・考古学コースの諸先生等にも助言をいただきました。

末筆ながら、記して感謝申し上げます。

文献

- 小川長 (2016) 「道の駅」と地域の活性化. 尾道市立大学経済情報論集, 16 (1), 23-60.
- 菊池剛・谷口尚弘 (2007) 北海道における「道の駅」の施設環境に関する基礎的研究. 北海道工業大学研究紀要, 35, 429-434.
- 国土交通省 (2018) ホームページ
<http://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/index.html> (2018年1月16日アクセス)
- 佐藤快信・西川芳昭・鶴岡鉄平 (2012) 道の駅の地域振興に関する一考察. 長崎ウエレスヤン大学現代社会学部紀要, 10 (1), 53-62.
- 山本久義 (2008) 九州地域の「道の駅」におけるマーケティング戦略の実態と展望. 九州産業大学産業経営研究所報, 40, 121-141.
- 山本祐子・岡本義行 (2013) 全国『道の駅』のアンケート調査報告書. 地域イノベーション, 6, 89-103.

【栗原隆史：〒700-0005 岡山市北区理大町1-1

岡山理科大学 生物地球学部 生物地球学科】

【連絡著者：宮本真二 〒700-0005 岡山市北区理大町1-1

岡山理科大学 生物地球学部 生物地球学科

地理・考古学コース 地理学研究室

E-mail: miyamoto@big.ous.ac.jp】