

千葉県南房総市における道の駅を拠点とした地域活性化に 関する一考察*

熊倉 実咲(4 回生)・小林 郁人(4 回生)・藤田 真央(4 回生)・松尾 隆策†
明治大学商学部

A Study on Regional Revitalization Based on Roadside Stations in Minamiboso City, Chiba Prefecture

Misaki Kumakura, Ikuto Kobayashi, Mao Fujita, Ryusaku Matsuo
Meiji University School of Commerce

本研究は、千葉県南房総市の道の駅を起点とした地域活性化の可能性を、利用者アンケート調査に基づき考察したものである。深刻な人口減少と高齢化に直面する同市において、市内 8 つの道の駅は観光ゲートウェイおよび生活インフラの重要拠点として位置づけられている。調査の結果、従来の「高齢者の休憩所」という定説に反し、利用者の約 7 割が女性であり、さらに現役世代と学生層が全体の約 8 割を占めるという実態が明らかとなった。分析により、地場製品の活用とスタッフの接客を通じた「情緒的価値」が満足度に寄与していること、また施設が「立ち寄り先」から「目的地」へと進化することで顧客ロイヤルティが飛躍的に高まることが示された。今後は、車依存からの脱却に向けた交通結節点機能の強化と、各駅の個性を活かしたネットワーク化を推進することで、関係人口の創出と持続可能な地域モデルの構築が必要であると提言する。

(以下省略)

キーワード：道の駅、地域活性化、観光ゲートウェイ、生活インフラ、関係人口、南房総市

As NPOs are actors in civil society, their accountability must be fulfilled by disclosing their activities... This study examines the possibility of regional revitalization through Michi no Eki in Minamiboso City, Chiba Prefecture, based on a user questionnaire survey. In Minamiboso City, which is facing a serious population decline and aging, eight Michi no Eki in the city are positioned as tourist gateways and important bases of living infrastructure. As a result of the survey, it became clear that about 70% of the users were women, and about 80% of the total were working generation and

* 本研究は JSPS 科研費 JP24K21018 の助成を受けたものです。本稿にあり得べき誤りは、著者の責任である。

† 明治大学商学部、明治大学「道の駅」研究所

研究責任者：明治大学商学部特任准教授 松尾隆策

〒101-8301 東京都千代田区神田駿河台 1-1 駿河台キャンパス研究棟(14 号館)B312 号室

TEL:080-3415-7257, E-mail: matsuo078@meiji.ac.jp URL: <https://roadsidestation.jp>

students, contrary to the conventional opinion that Michi no Eki was a rest stop for the elderly. The analysis showed that the “emotional value ” through the use of local products and the customer service of the staff contributed to the satisfaction, and that customer loyalty increased dramatically when the facilities evolved from a “ stopover ” to a “destination ”. In the future, we suggest that it is necessary to create a relevant population and build a sustainable regional model by strengthening the function of transportation nodes to break away from dependence on cars and promoting networking by utilizing the individuality of each station.

Key words: Roadside Stations, Regional Activation, Tourism Gateway, Life Infrastructure, Related Population, Minamiboso City

1. はじめに：本報告書の背景と目的

日本全国で地方創生が叫ばれる中、道路利用者のための休憩施設として発足した「道の駅」は、今や地域経済を牽引し、地域の魅力を発信する「地方創生の核」へとその役割を大きく進化させている。特に、人口減少と高齢化が同時進行する地方自治体において、道の駅は単なる観光施設にとどまらず、地場産品の販路拡大、雇用創出、そして住民の生活インフラとしての多面的な機能を期待されている。千葉県南房総市は、温暖な気候と豊富な観光資源に恵まれながらも、深刻な人口減少局面にあり、地域活力の維持が喫緊の課題となっている。同市には、全国的に見ても稀有な「8つ」もの道の駅が存在しており、また「重点道の駅」として位置づけ、ハード・ソフト両面からの強化を図っている。しかし、真に持続可能な活性化を実現するためには、現在の利用実態を正確に把握し、ターゲットのニーズに即した戦略の再構築が不可欠である。本報告書は、南房総市における道の駅を拠点とした地域活性化の可能性を探ることを目的とする。具体的には、市内の道の駅利用者に対するアンケート調査の結果に基づき、現在の主要顧客層を明らかにする。その上で、南房総市の人口動態や産業構造といったマクロな視点と、実際の利用者のミクロな視点を照らし合わせ、同市の代表的な道の駅である「とみうら枇杷倶楽部」や「三芳村 鄙の里」が果たすべき役割と、今後の具体的な施策について提言を行うものである。

2. 南房総市の概要と政策

2.1. 人口減少と加速する高齢化

千葉県房総半島の最南端に位置する南房総市は、全国の地方自治体の中でも特に急速な人口減少と少子高齢化に直面している。最新の統計（令和7年4月1日現在）によると、同市の総人口は33,832人となっており、令和2年の国勢調査時点と比較して約5年間で2,000人近く減少した。より深刻な課題は高齢化の状況である。65歳以上の高齢者が総人口に占める割合を示す「高齢化率」は47.8%に達しており、市民のほぼ2人に1人が高齢者という状況にある。この数値は千葉県内の全37市の中で第3位という極めて高い水準であり、医療・介護需要の増大や、地域コミュニティの維持機能低下が懸念されている。また、少子化の進行も著しく、年間の出生数は100人を割り込む水準で推移しており、自然減による人口縮小に歯止めがかからない状況である。生産年齢人口（15～64歳）の減少は地域経済の担い手不足に直結するため、市外からの定住促進だけでなく、観光客などの「交流人口」や、地

域と多様に関わる「関係人口」の拡大が、自治体存続のための生命線となっている。

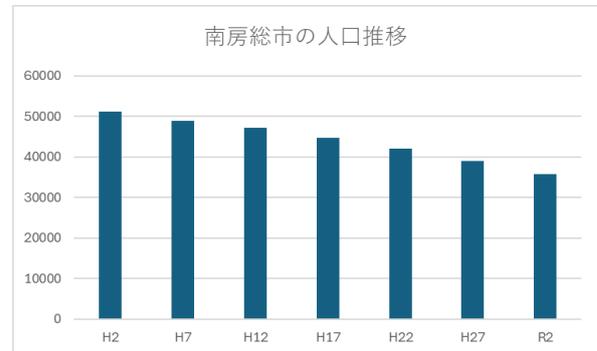


図1 南房総市の人口推移

出所：南房総市「令和6年版南房総市統計書」¹⁾

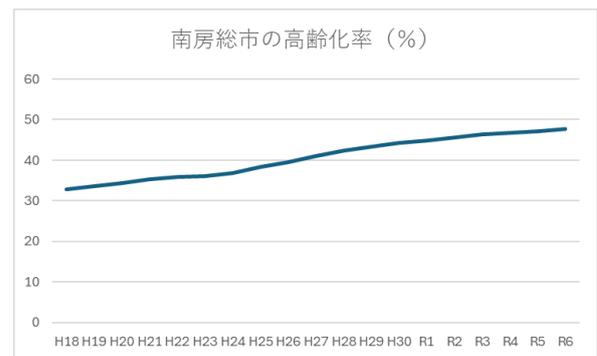


図2 南房総市の高齢化率の推移

出所：南房総市「要介護認定者数と高齢化率について」²⁾

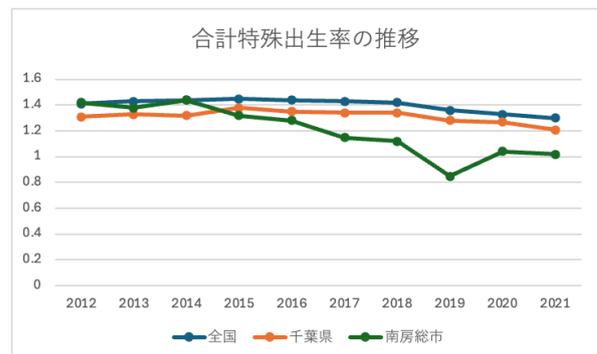


図3 南房総市の合計特殊出生率の推移

出所：千葉県「各種厚生統計調査 合計特殊出生率」³⁾

2.2. 産業構造と「道の駅」を核とした政策

南房総市の産業構造は、豊富な自然資源を背景とした第一次産業の比率が高いことが最大の特徴である。経済センサス等のデータに基づく、全産業に占める第一次産業（農林水産業）の割合は約20%となっており、これは千葉県全体の平均と比較して圧倒的に高い数値を維持している。特産品である「房州びわ」や花卉、近海での漁業は地域のアイデンティティであるが、これらを消費者の元へ届ける第三次産業（卸売・小売業など約25%）との連携強化が長年の課題であった。こうした背景から、南房総市は市内にある8つの道の駅を地域活性化の核として位置づけている。単一自治体としては全国有数の設置数を誇り、国土交通省からは地域活性化の拠点となる「重点道の駅」に選定されている。市では、これらの道の駅を単なる物販施設としてではなく、市外からの観光客を呼び込む役割としての「ゲートウェイ機能」と、高齢化が進む地域住民に対し買い物支援や福祉の場を提供する「地域センター機能」を併せ持つ拠点として整備している。つまり、同市における道の駅は、地域外からの人を呼び込む観光拠点であると同時に、人口減少社会における地域インフラとしての役割も担う、極めて重要な政策資源なのである。

3. 調査概要と結果

本章では、道の駅の利用実態を把握するために実施したアンケート調査の結果について詳述する。本調査は、道の駅（とみうら枇杷倶楽部・三芳村鄙の里）を実際に利用した顧客を対象に行われ、性別および年代・属性に関する有効回答を得た。回答総数は73件と限定的ではあるものの、そこから読み取れる利用者の傾向は、従来の「道の駅＝高齢者の休憩所」というステレオタイプとは異なり、非常に興味深い結果の得られるものであった。

アンケートの設問は、下記の表に示すとおりである。内容は回答者の属性（問1～5）、道の駅の満足度（問6～12）、交通拠点としての役割（問13～20）、その他道の駅に対するご意見、に関する問いを作り、合計21問とした。また、結果は駅ごとにグラフや表を用いて下記に示した。

まず「性別」の構成比を見ると、どちらの道の駅も女性が65%以上、男性が35%以下という結果となった。女性の利用者が男性の約2倍を占めているという事実は、道の駅における購買決定権や立ち寄り先の選定において、女性の意向が極めて強く反映されていることを示している。これは、単なる移動の通過点としての利用以上に、買い物や飲食、雰囲気そのものを楽しむ「目的地」としての利用動機が、特に女性層において高いことを推測さ

せる。次に「属性（年代）」の構成比を見ると、どちらも生産年齢人口にあたる「20～64歳」と「高校生・大学生」の層を合わせた割合が、約80%と非常に多くを占めた構成となっている。特筆すべきは、一般的に道の駅の主要顧客と思われがちな高齢者層（65歳以上）よりも、学生層の割合が高い点である。また、現役世代（20～64歳）が6割を超えていることから、平日・休日を問わず、ファミリー層やアクティブな観光客、あるいはビジネス利用の立ち寄りなど、経済活動が活発な層が道の駅の主要な支え手となっていることが確認できた。これらのデータは、今後の施策において、若年層や現役世代、そして女性をターゲットとしたコンテンツ開発が急務であることを示している。また、「65歳以上」の割合について、枇杷倶楽部が14.3%であるのに対し、鄙の里は21.4%という結果が得られたことも興味深い点である。これは、鄙の里がより高齢者にとっての憩いの場として機能していることを示している。続いて「来訪客の住まい」の構成比を見ると、どちらも「首都圏（千葉県外の東京、神奈川、埼玉など）」が多くを占めており（枇杷倶楽部58.5%、鄙の里44.4%）、次いで多いのが「道の駅から1時間圏内（南房総市外の近隣市町村など）」であった（枇杷倶楽部17.6%、鄙の里25.9%）。ここで注目したいのは、「南房総市」からの顧客の割合だ。枇杷倶楽部が2.9%、鄙の里は11.1%となっており、枇杷倶楽部は外部からの観光客が多く「ゲートウェイ機能」を、鄙の里は地域住民の来訪が多く「地域センター機能」をそれぞれの道の駅が有していることが見て取れる。次に「道の駅の利用目的」についてだが、枇杷倶楽部は「特産品の加工品を購入する（びわゼリー、乳製品など）」を選択した人が多く、鄙の里は「食事処・レストランを利用する」「休憩やトイレ利用のため」が多い結果となった。「地域交通の乗り換え」を選択した人はどちらも少なかったが、比較すると枇杷倶楽部の方が交通拠点としての役割を担う可能性を持っていることがわかる（枇杷倶楽部7人、鄙の里1人）。

続いて、道の駅の顧客満足度を調査した5段階評価の調査項目について検討していく。枇杷倶楽部では、「特産品を利用した加工品の品揃えと品質における満足度」や「この道の駅の加工品は、地域の特産品を活かしていると感じる」といった特産品を使用した加工品の項目が高い評価を得ている。一方、鄙の里は「食事処・レストランのメニューと味における満足度」や「接客やスタッフの対応における満足度」の項目が比較的高い評価を得ていることがわかる。

最後に、交通拠点としての役割に関する調査項目について検討する。両駅ともに道の駅までの交通手段は「自家用車」の割合が大きく（枇杷倶楽部59.5%、鄙の里

62.1%)、「この道の駅は交通の拠点として役に立っている」と感じる人がほとんどであった(枇杷倶楽部 95.0%、鄙の里 96.3%)。一方で、「この道の駅は他の交通機関(鉄道、バス、自転車道など)との接続が便利だと感じるか」という問いには、枇杷倶楽部は「とても便利」「やや便利」と答えた回答者が50%と半数を占めているのに対し、鄙の里は「どちらともいえない」の割合が50%を占め、「とても便利」「やや便利」と答えた回答者は32.1%であった。また、道の駅の「利用頻度」はどちらも「半年に一回程度」と答える人が最も多く、次いで「月に一回」を選択する回答者も多かった。また、どちらの道の駅も「立ち寄り目的」として利用する訪問客が多く(枇杷倶楽部 90.7%、鄙の里 79.3%)、道の駅を訪問した後に南房総市内や千葉県内の他の施設に行くという方も多く、これら二つの道の駅が地域周遊観光の拠点となっている可能性を示唆することができた。

4. 調査概要と結果

本調査結果から、主に4つのことが分かった。

第一に、とみうら枇杷倶楽部が有する交通面での特徴として、まず来訪手段が自家用車に大きく依存している構造が明らかになった。アンケートでは、来訪者の約6割が自家用車を利用しており、バスは3割弱、徒歩・自転車はごく少数に留まった(図参照)。このことは、本駅が「車での来訪を前提とした施設」として機能していることを示しており、現状では他の交通機関との乗り継ぎ拠点としての役割が限定的であることがわかる。実際に、鉄道・バス・自転車などとの接続性について尋ねた項目では、「やや便利」「どちらともいえない」がそれぞれ約3割を占め、さらに「あまり便利でない」「全く便利でない」と回答した利用者も約3割存在した。つまり、全体の3分の1が接続の不便さを感じているという結果であり、本駅が地域交通の結節点として十分機能しているとは言い難い状況にある。また、道の駅を経由して他の交通手段に乗り換えたかを尋ねた項目では、「乗り換えをしてない」が3割とやや少数な数値であるが、実際の乗り換え手段は車、バスと限定的であった。この点からも、本駅が交通ハブとして利用される機会は現状では少なく、乗り換え拠点としての潜在機能が十分に活かされていないことが示唆される。

一方で興味深い点として、利用者の約95%が「道の駅が地域の交通の拠点として役立っている」と認識しているという結果が得られた。これは、接続の利便性が決して高くはないにもかかわらず、本駅が地域住民にとって「移動の基準点」や「目的地の目印」として心理的・地

理的な拠点として意識されていることを示唆している。すなわち、利用者は「乗り換えの利便性」という狭義の意味ではなく、空間的な位置づけとしての“拠点性”を評価している可能性が高い。

以上の結果を踏まえると、枇杷倶楽部が今後交通面で果たし得る役割としては、①既に地域住民から認知されている「地理的拠点」としての価値を活かしつつ、②公共交通との連携を強化し、バス・鉄道・自転車などの二次交通を統合することで、地域内モビリティのハブとしての機能を高めることが挙げられる。特に、時刻表の連携、バス停の配置改善、駅とのシャトル便の導入、カーシェアやレンタサイクルの整備などは、接続性改善の具体的施策として有効であると考えられる。

さらに、来訪者の多くが1時間圏内の地域住民であることから、本駅は観光拠点に留まらず、日常的な移動や買い物行動を支える生活交通のノードとして機能し得る。特に高齢者の移動支援において、地域交通との連携強化は大きな効果が期待される。したがって、本駅が地域の交通結節点としての価値を高めるためには、車依存型の構造から段階的に脱却し、多様な交通手段が交差する「持続可能な地域モビリティの中心拠点」へと進化させることが重要である。

第二に、利用者の満足度項目を精査すると、両駅ともに「地域の特産品を活かしている」という項目が全評価中で最高得点を記録した。具体的に「枇杷倶楽部」では4.03点、「鄙の里」では3.93点と高水準を維持しており、利用者が道の駅に対して「その土地ならではの付加価値」を強く認識し、高く評価していることがわかる。興味深いのは、「お土産として勧めたい・リピートしたい」と最も強い相関を示したのが、「接客やスタッフの対応」であった点である。これは、利用者が単なる商品の購入だけでなく、現場での対人サービスを通じて施設への情緒的なつながりを深めていることを示唆している。つまり、道の駅の満足度は「地域資源の物語性」と「人的なホスピタリティ」の両輪によって支えられており、これらが融合することで顧客の「愛着」が醸成されていると考えた。

第三に、施設の利用形態と持続可能性の観点から分析を行うと、来訪目的の違いが満足度に顕著な影響を与えていることが判明した。「鄙の里」においては、利用者の20%が「目的地」として来訪しており、これは「枇杷倶楽部」の約9%と比較して2倍以上の数値である(図参照)。

「目的地」として訪れた層は、接客満足度が4.20点と突出して高く、単なる「立ち寄り目的」の層(3.80点)を大きく引き離している。このことは、施設が「ルート上の休憩点」から「わざわざ訪れる価値のある目的地」へ

と引き上がることで、顧客満足度が飛躍的に向上し、結果として強固なリピーター層が形成されることを示している。持続可能な地域経済の構築において、「立ち寄り客」を次の目的地に促す周遊的な機能に留まらず、

目的を持って来訪する「ファン」の更なる獲得をしていくことで、経営基盤の安定化に繋がってくるのではないかと考えた。

最後に、利用頻度に着目すると、月1回以上の頻度で来訪する「高頻度利用者」が全体の約2割から3割存在している。交通の便が必ずしも「とても便利」とは言い切れないという、「どちらともいえない」が約5割を占める中で、これだけの頻度で来訪がある事実は、道の駅が単なる商業施設を超え、地域生活やレジャーにおける「心理的な拠点」として定着していることを裏付けている。

以上の結果を踏まえると、南房総市の道の駅が今後持続可能性を高めるための具体的施策としては、①既存の強みである「特産品活用」をさらに深掘りし、他地域では代替不可能な体験価値を創出すること、②スタッフの接客の質を引き上げ、顧客との情緒的な接点を増やすこと、が挙げられる。結論として、道の駅の持続可能性は、物理的な利便性の追求のみならず、地域への「愛着」をいかに醸成できるかにかかっている。今回の調査で明らかになった「目的地化」の傾向を加速させ、利用者一人ひとりが「南房総のファン」として継続的に関わる仕組みを構築することこそが、人口減少社会における地域活性化の突破口となるのではないかと考える。

5. おわりに：持続可能な地域モデルの構築に向けて

本報告書では、南房総市の地域活性化における「道の駅」の重要性と顧客満足度調査に基づく利用者属性の分析を行ってきた。限られたサンプル数ではあるものの、調査結果は従来の「道の駅＝高齢者ドライバーのための休憩施設」という固定観念を覆すものであった。女性利用者が67.1%を占めるという事実、そして20～64歳の現役世代(61.1%)と学生層(20.8%)が主要な顧客であるというデータは、道の駅がすでに地域経済を牽引する商業拠点として機能していることを実証している。

南房総市にとって、今後の活性化の鍵は各施設が協働し、地域全体として機能することにある。市内にある8つの道の駅が、それぞれ個別の集客施設として競争するのではなく、本調査で明らかになったターゲット層のニーズに合わせて連携することが求められる。例えば、高い集客力を誇る「とみうら枇杷倶楽部」が女性客や観光客を惹きつける「入り口」となり、そこから「三芳村鄙の里」のような農業体験や実需型の施設へと誘導するような経済圏の構築である。女性客や若年層が高い割合で来訪している現状は、こうした周遊観光を促進する上で有利な土壌があることを示唆している。

また、今回の調査のように、利用者の属性をデータとして可視化し、PDCAサイクルを回すことの重要性も浮き彫りになった。人口減少が進む南房総市において、経験や勘だけに頼った観光施策は限界を迎えている。「誰が」「何を求めて」来ているのかを常に把握し、変化する顧客層（特に増加傾向にある女性や若者）に即したコンテンツを提供し続けることこそが、リピーターの獲得と関係人口の創出につながる。道の駅は、単なる物販施設ではない。そこは地域の農産物が金銭的価値に変わる場所であり、都市住民と地域住民が交差するコミュニティの結節点である。それぞれの道の駅が持つ個性を磨き上げ、ネットワークとして機能させることで、南房総市は「選ばれ続ける地域」としてのブランドを確立できると確信している。

注

- 1) 南房総市(2024)参照.
- 2) 南房総市(2025)参照.
- 3) 千葉県(2022)参照.

参考文献

国土交通省「国土交通省 道路局」国土交通省
HP([https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/jute
n/index.html](https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/jute
n/index.html))

千葉県「千葉県 総合企画部 統計課 千葉県年齢別・市
町村別人口（令和7年度版）」千葉県
HP([https://www.pref.chiba.lg.jp/toukei/toukeidat
a/nenreibetsu/](https://www.pref.chiba.lg.jp/toukei/toukeidat
a/nenreibetsu/))

総務省統計局「令和2年国勢調査 産業等基本集計結果(千
葉 県) 」 総 務 省 統 計 局
HP([https://www.pref.chiba.lg.jp/toukei/toukeidat
a/kokusei/2020/](https://www.pref.chiba.lg.jp/toukei/toukeidat
a/kokusei/2020/))

南房総市企画財政課「南房総市人口ビジョン」『改訂版第
2 期南房総市総合戦略』南房総市
HP([https://www.city.minamiboso.chiba.jp/00000184
25.html](https://www.city.minamiboso.chiba.jp/00000184
25.html))

南房総市「南房総市 商工観光部」南房総市
HP([https://www.city.minamiboso.chiba.jp/00000130
20.html](https://www.city.minamiboso.chiba.jp/00000130
20.html))

付表1 調査票の設問

問1	あなたの性別をお選びください。
問2	あなたの属性をお選びください。
問3	さらに属性をお答えください。学生の方は、アルバイトをしていたとしても、「学生」をご選択ください。
問4	あなたの普段お住まいの地域をお選びください。
問5	今回この道の駅を訪れた主な目的は何ですか。(複数回答可)
問6	農産物・海産物などの生鮮品の品揃えと品質における満足度について、一番当てはまるものを選んでください。(1:低い~5:高い)
問7	特産品を利用した加工品(びわゼリー、牛乳など)の品揃えと品質における満足度について、一番当てはまるものを選んでください。(1:低い~5:高い)
問8	施設(建物、トイレ、駐車場)の清潔さや使いやすさについて、一番当てはまるものを選んでください。(1:低い~5:高い)
問9	食事処・レストランのメニューと味における満足度について、一番当てはまるものを選んでください。(1:低い~5:高い)
問10	接客やスタッフの対応における満足度について、一番当てはまるものを選んでください。(1:低い~5:高い)
問11	この道の駅の加工品は、地域の特産品(びわ、牛乳など)を活かしていると感じる。(1:当てはまらない~5:最も当てはまる)
問12	この道の駅の加工品は、お土産として人に勧めたい、またはリピート購入したいと思う。(1:当てはまらない~5:最も当てはまる)
問13	どのような交通手段でこの道の駅に来ましたか?
問14	この道の駅が地域の交通の拠点として役立っていると思いますか?
問15	道の駅の利用頻度はどのくらいですか?
問16	この道の駅は他の交通機関(鉄道、バス、自転車道など)との接続が便利だと感じますか?
問17	この道の駅を経由して、他の交通手段に乗り換えましたか?
問18	道の駅は「途中の立ち寄り」でしたか、それとも「目的地」でしたか?
問19	ご利用時の家族構成を教えてください。
問20	この後どこへ向かう予定ですか?(地名または施設名)
問21	この道の駅の良い点、改善してほしい点など、ご意見を自由にご記入ください。

付表2.1 「とみうら枇杷倶楽部」に関する分析結果

図1) あなたの性別をお選びください。(n=43)

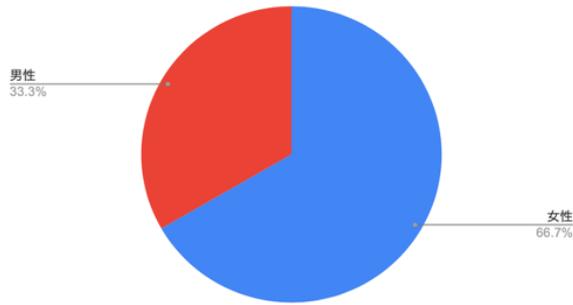


図2) あなたの属性をお選びください。(n=43)

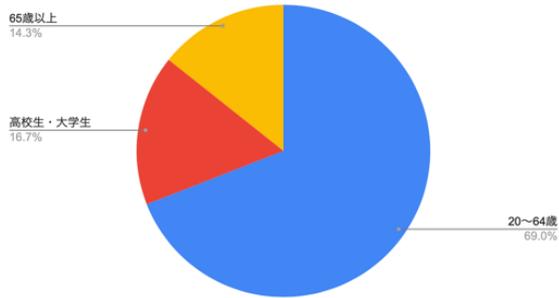


図3) さらに属性をお答えください。学生の方は、アルバイトをしていたとしても、「学生」をご選択ください。(n=40)

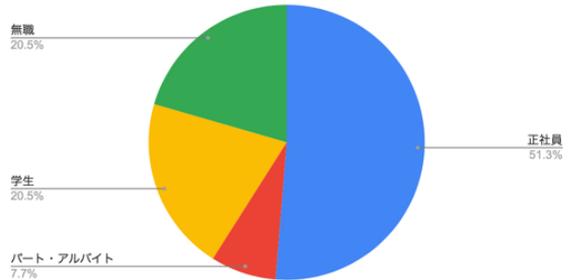
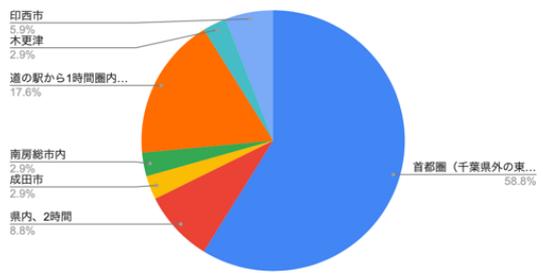


図4) あなたの普段お住まいの地域をお選びください。(n=34)



今回この道の駅を訪れた主な目的は何ですか。(複数回答可) (n=40)	
特産品の加工品を購入する(びわゼリー、乳製品など)	14
農産物・海産物などの生鮮品を購入する	6
食事処・レストランを利用する	11
休憩やトイレ利用のため	13
地域交通の乗り換え	5
その他(例:道の駅巡り・スタンプラリー、びわソフト、など)	7

図5

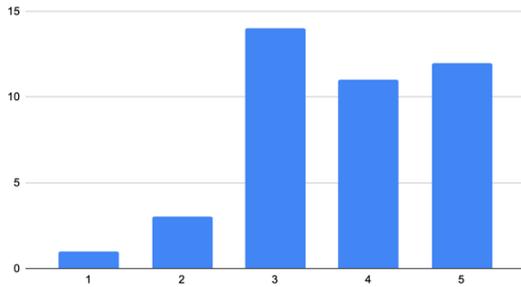


図6) ①農産物・海産物などの生鮮品の品揃えと品質における満足度 (n=41)

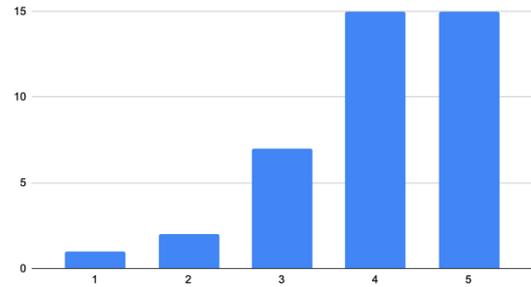


図11) ⑥この道の駅の加工品は、地域の特産品(びわ、牛乳など)を活かしていると感じる (n=41)

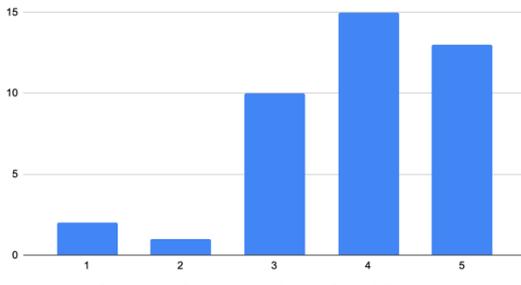


図7) ②特産品を利用した加工品(びわゼリー、牛乳など)の品揃えと品質における満足度 (n=41)

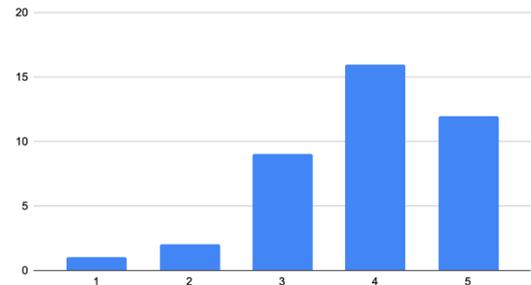


図12) ⑦この道の駅の加工品は、お土産として人に勧めたい、またはリピート購入したいと思う...

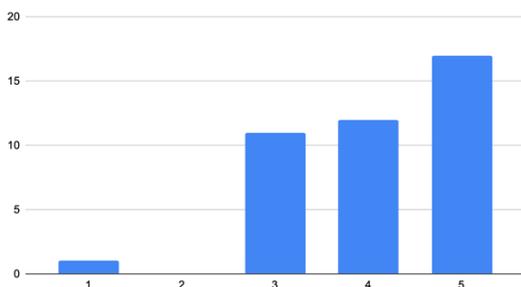


図8) ③施設(建物、トイレ、駐車場)の清潔さや使いやすさ (n=41)

図13) どのような交通手段でこの道の駅に来ましたか? (n=43)

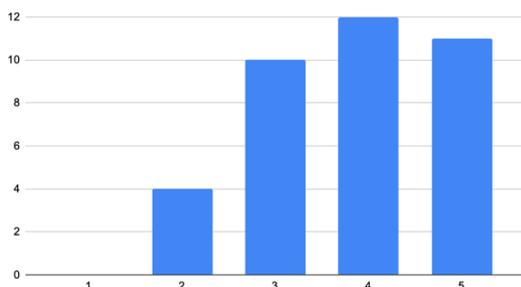
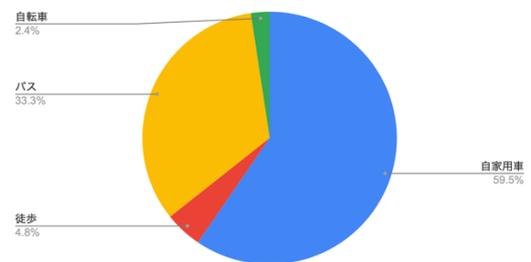


図9) ④食事処・レストランのメニューと味における満足度 (n=37)

図14) この道の駅が地域の交通の拠点として役立っていると思いますか? (n=41)

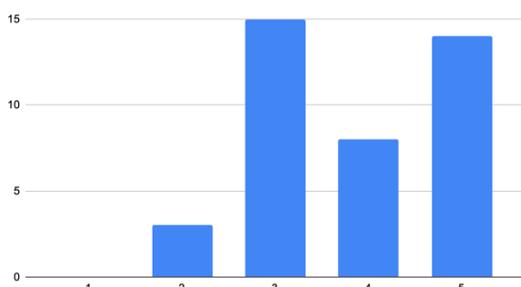
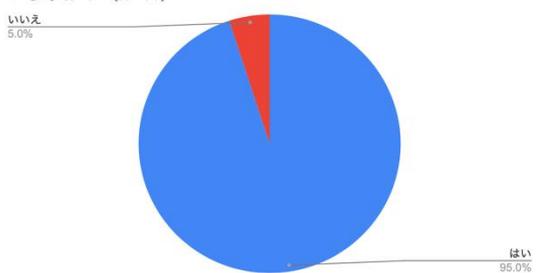


図10) ⑤接客やスタッフの対応における満足度 (n=40)

図15) 道の駅の利用頻度はどのくらいですか? (n=42)

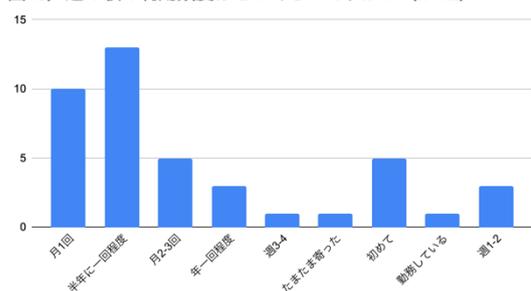


図16) この道の駅は他の交通機関（鉄道、バス、自転車道など）との接続が便利だと感じますか？ (n=43)

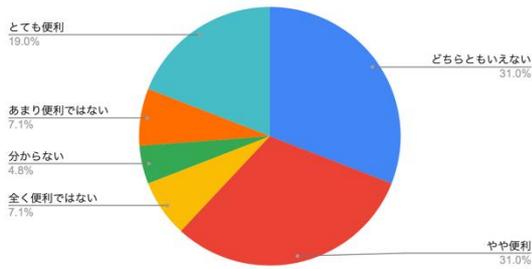


図1) あなたの性別をお選びください。(n=30)

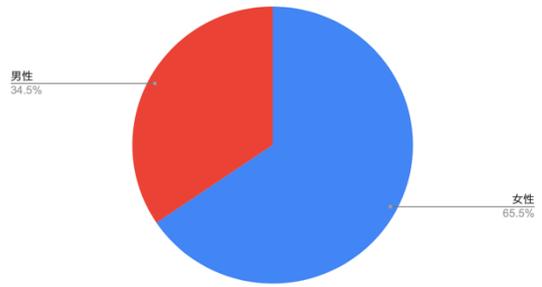


図17) この道の駅を経由して、他の交通手段に乗り換えましたか？ (n=23)

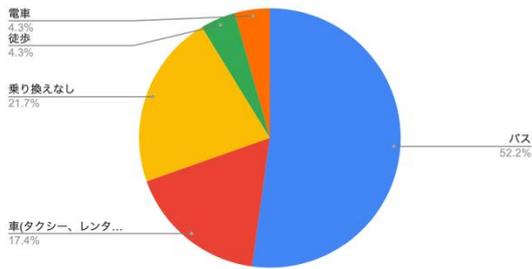


図2) あなたの属性をお選びください。(n=29)

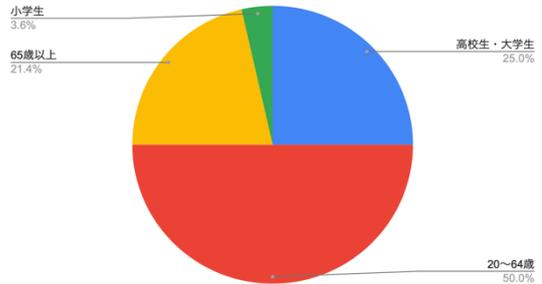


図18) 道の駅は「途中の立ち寄り」でしたか、それとも「目的地」でしたか？ (n=43)

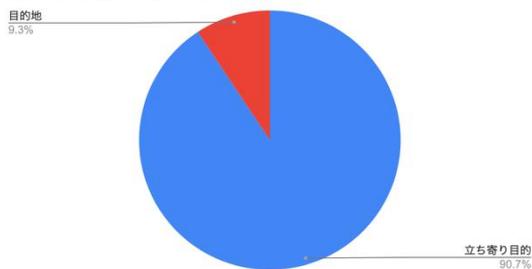


図3) さらに属性をお答えください。学生の方は、アルバイトをしていたとしても、「学生」をご選択ください。(n=27)

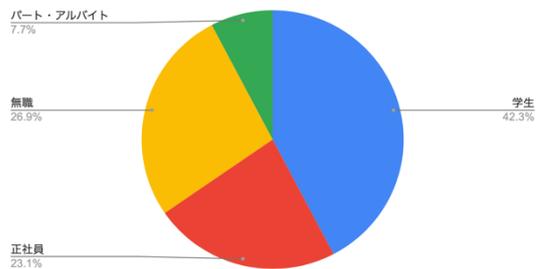


図19) ご利用時の家族構成を教えてください。(n=43)

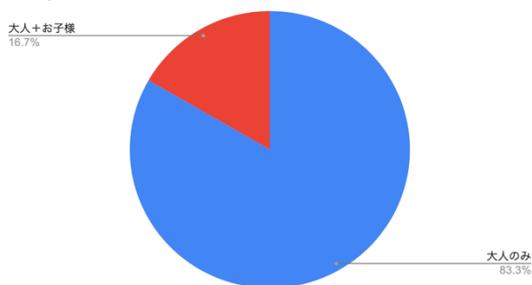
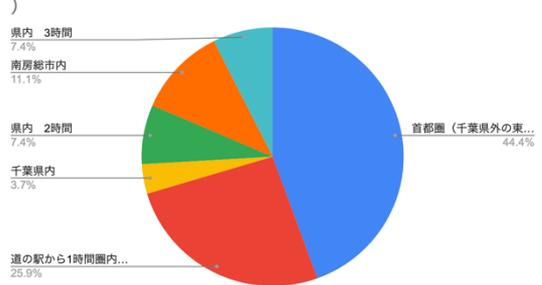


図4) あなたの普段お住まいの地域をお選びください。(n=28)



付表 2.2 「三芳村鄙の里」に関する分析結果

今回この道の駅を訪れた主な目的は何ですか。(複数回答可) (n=30)	
特産品の加工品を購入する(びわゼリー、乳製品など)	9
農産物・海産物などの生鮮品を購入する	8
食事処・レストランを利用する	18
休憩やトイレ利用のため	17
地域交通の乗り換え	1
その他(例:足湯を利用するため、大学の授業で、など)	2

図 5

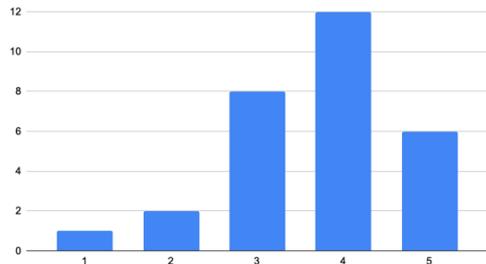


図6) ①農産物・海産物などの生鮮品の品揃えと品質における満足度 (n=29)

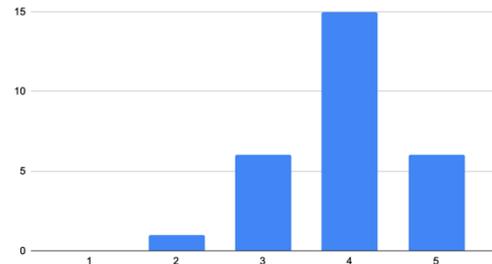


図11) ⑥この道の駅の加工品は、地域の特産品(びわ、牛乳など)を活かしている (n=28)

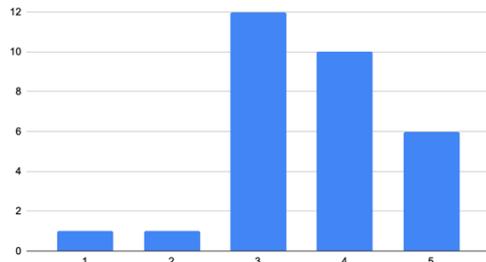


図7) ②特産品を利用した加工品(びわゼリー、牛乳など)の品揃えと品質における満足度 (n=28)

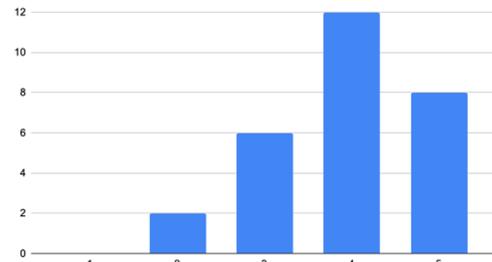


図12) ⑦この道の駅の加工品は、お土産として人に勧めたい、リピート購入したいと思う (n=28)

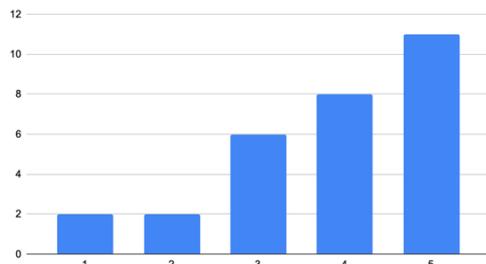


図8) ③施設(建物、トイレ、駐車場)の清潔さや使いやすさ (n=30)

図13) どのような交通手段でこの道の駅にきましたか? (n=30)

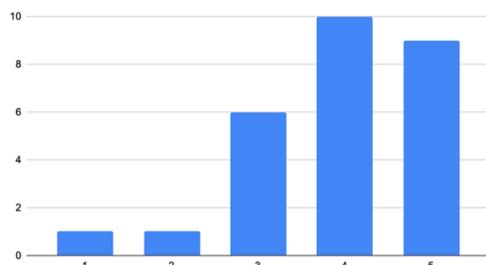
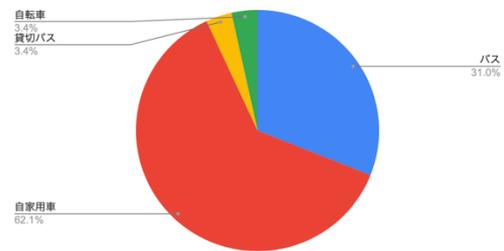


図9) ④食事処・レストランのメニューと味における満足度 (n=27)

図14) この道の駅が地域の交通の拠点として役立っていると思いますか? (n=28)

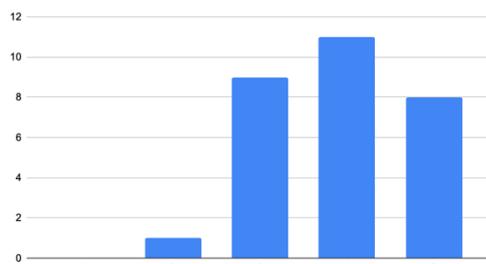
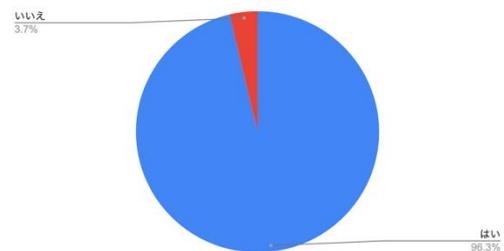


図10) ⑤接客やスタッフの対応における満足度 (n=29)

図15) 道の駅の利用頻度はどのくらいですか? (n=29)

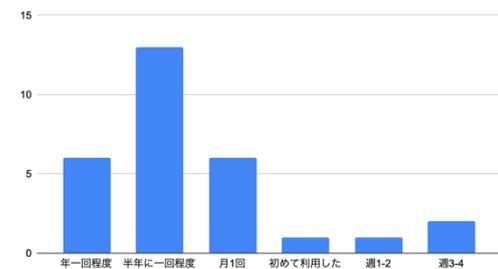


図16) この道の駅は他の交通機関（鉄道、バス、自転車道など）との接続が便利だと感じますか？ (n=29)

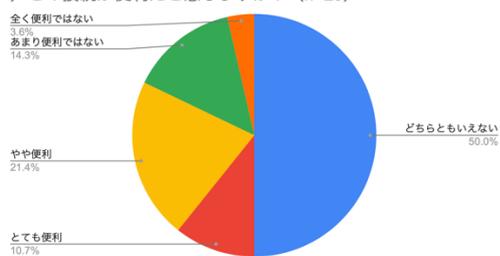


図17) この道の駅を経由して、他の交通手段に乗り換えましたか？ (n=16)

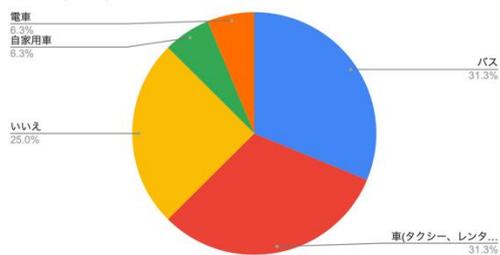


図18) 道の駅は「途中の立ち寄り」でしたか、それとも「目的地」でしたか？ (n=30)

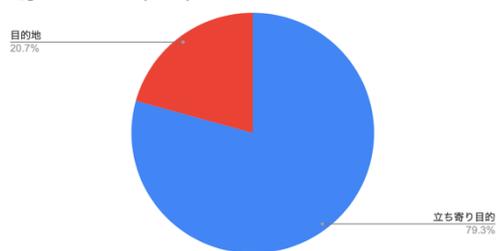


図19) ご利用時の家族構成を教えてください。 (n=29)

