

環境変化に対応する道の駅運営の現状と課題

～観光目的地の競争優位に関する研究のための予備調査～

和歌山大学観光学部

教授 八島 雄士

広島市立大学国際学部

准教授 井手吉 成佳

紀美野町役場

和歌山大学観光学研究科博士前期課程

岩橋 克彦

1 はじめに

COVID-19 パンデミックにより自家用車やレンタカー（自動車という）を利用した旅行形態が注目されている（観光庁, 2022; JTB, 2022; 五木田, 2022）。この旅行形態に関わる学術的研究として、ドライブツーリズム研究に多くの蓄積がある（e.g. Olsen, 2002; Scott, 2002; Hardy, 2003; Prideaux & Carson, 2003; Shih, 2006; Prideaux & Carson, 2011; Qiu, Hsu, Li & Shu, 2018 など）。周知のように、ゴールデンウィークにおける渋滞に象徴される自動車利用による旅行形態が日本では比較的多いにも関わらず、ドライブツーリズムに関する日本の学術研究は未開拓であることが指摘されている（Cooper, 2011）。ただ、観光と交通や直売所に関わる著書の1つの章など、道の駅に焦点をあてた日本語の研究は存在している（e. g. 玉村, 1984; 越塚・杉田, 2010; 立川, 2010; 関, 2016; 松尾・山口, 2019 など）。

そこで、本稿は、以上の諸研究を基盤に、観光目的地の競争優位に関する研究（本研究という）の予備調査をもとに、道の駅運営の現状と課題として整理することを目的とする。調査は、環境変化が認められるエリアでの現地視察、運営管理者との意見交換会、道の駅設置者および運営組織に関わるWEB情報の収集、筆者らによる情報整理により実施した。

以下、2節では、企業の戦略管理ツールとなるバランス・スコアカード（Balanced Scorecard, BSC という）の視点に基づき、広島県安芸太田町の道の駅来夢とごうち（来夢とごうちという）、島根県飯南町の道の駅赤来高原（赤来高原という）、和歌山県すさみ町の道の駅すさみ（すさみという）で収集した情報を整理した表1を提示する。3節では、道の駅をめぐる2つの環境変化に着目し、3つの道の駅の現状を表1の項目を使いながら明らかにする。4節では、BSCの視点を視座に、3つの道の駅を比較することにより、今後の変化の見通しを考察する。5節では、今後の研究の見通しを述べる。

2 道の駅運営に関する調査の概要と情報整理の視座

道の駅は、令和4（2022）年8月5日時点で全国に1198駅設置されている（国土交通

省, 2022)。上述した広島県、島根県および和歌山県の道の駅3駅を中心に本研究の予備調査を実施した。調査地は、調査の効率（立地等）と効果（情報収集内容等）、研究目的との関連を勘案し、選定した。なお、広島県には21駅、島根県には29駅の道の駅が設置され、中国地方の設置駅（108駅）に対してそれぞれに19.4%、26.8%を占める。一方、和歌山県には35駅が設置され、近畿地方の設置駅（153駅）の22.8%を占めている。

表1 BSCの視点に基づく情報整理

Kaplan&Norton(1996)		1道の駅来夢とごうち	2道の駅赤来高原	3道の駅すさみ
BSCの視点	意味	第9回(1995.8)登録 重点道の駅登録2019.3 運営組織(指定管理):一般社団法人地域商社あきおた	第11回(1996.8)登録 県境を跨いだ2市1町、国道54号線「道の駅」としてゆめランド布野、頓原、掛合の里とともに重点道の駅登録2016.1	第43回(2015.4)登録 重点道の駅登録2015.1 防災道の駅登録2021.6 運営会社(指定管理):株式会社信濃路
財務(F)	組織外部の視点 短期的な視点	F1.1(一社)地域商社あきおたを設立(2018.1) F1.2 地域商社あきおた、地域DMO登録(2021.11)		
顧客(C)	組織外部の視点 長期的な視点	<旅行者等> C1.1 ライダー、サイクル、ドライブ、ファミリーなど C1.2 スキー場利用者 <地域住民や事業者> C1.3 産業振興(地域商社設立目的、地域事業者のショールームとして) C1.4 道の駅に隣接の飲食販売店	<旅行者等> C2.1 ライダー、サイクル、ドライブ、ファミリーなど C2.2 三瓶山観光 C2.3 島根県民の森利用者 <地域住民や事業者> C2.4 地域住民センター(子育て世代移住者を含む) C2.5 林業事業者や飲食販売店など(地域事業者のショールームとして) C2.6 重点道の駅4駅による相互扶助	<旅行者等> C3.1 ライダー、サイクル、ドライブ、ファミリーなど C3.2 紀勢道終点すさみ南ICから国道42号への接点 C3.3 エビとカニの水族館(併設) <地域住民や事業者> C3.4 観光協会と連携(道の駅内に設置) C3.5 すさみ町5者連携(指定管理者を含む)
	組織内部の視点 短期的な視点	B1.1 通信販売 B1.2 商品開発及び提供方法(飲食店運営を含む) B1.3 地域おこし協力隊による業務(地域商社、地域DMO)	B2.1 若手人材、女性人材(駅長)による利用者とのコミュニケーション促進 B2.2 町役場と隣接していることによる迅速な意思決定への貢献 B2.3 重点道の駅(国道54号線道の駅連携)間のイベントやカード情報、道路標識などによる情報共有	B3.1 指定管理者による魚介類販売、居酒屋運営、HPからの情報公開・プロモーション B3.2 ホテルと隣接や連携(お弁当予約、居酒屋営業) B3.3 友好都市との連携促進(寝屋川市)
学習と成長(L)	組織内部の視点 長期的な視点	L1.1 地域おこし協力隊及び卒隊者の雇用(地域商社、地域DMO) L1.2 設置者である安芸太田町長が地域商社の代表理事 L1.3 道の駅再整備基本計画	L2.1 若手人材、女性人材(駅長)の適材適所の能力活用(活躍の場づくり) L2.2 町役場(設置者)と隣接した立地 L2.3 重点道の駅4駅間での情報交換	L3.1 防災道の駅機能の充実化(高台、ヘリポート、スマートシティ構想など) L3.2 道の駅運営に関わる人材の公募(HPで指定管理者から)

出所: Kaplan & Norton(1996)を参考に筆者ら作成

また、予備調査の方法は、現地視察、運営管理者との意見交換会、道の駅設置者および運営組織に関わるWEB情報の収集、筆者らによる意見交換と情報整理のプロセスで実施した。なお、上述したように、情報整理は、観光目的地の競争優位に関わる議論を展開することを念頭に、BSCの考え方を視座とする。BSCを使うメリットは、経営戦略を俯瞰的に整理し、その後の展開をモニタリングとして捕捉できる点、および、BSCの視点がビジネスにおける共通言語となることで、議論を円滑に行える点にある(櫻井, 2003; 八島, 2011)。調査で収集した情報を戦略的な思考を視座に一貫した議論として展開すること適した理論的枠組みである。表1に、BSCの4つの視点に基づく予備調査の情報を整理した。具体的には、BSCの視点は、財務、顧客、業務プロセス、学習と成長の4つの視点から構

成される（Kaplan & Norton, 1996）。4つの視点には、経営主体から見た時の外部からの視点（財務、顧客）と内部からの視点（業務プロセス、学習と成長）の意味がある。また、経営計画や実施の観点から長期的な視点（顧客、学習と成長）と短期的視点（財務、業務プロセス）の意味がある。加えて、経営戦略の柱と4つの視点、戦略の項目から構成される戦略マップを作成することにより、項目間の関係を因果関係として可視化することが可能となる。加えて、後述する説明を円滑にするため、表1では、財務(F)、顧客(C)、業務プロセス(B)、学習と成長(L)と来夢とごうちを1、赤来高原を2、すさみを3として、筆者らで検討した調査結果の各項目をナンバリングしている。

3 調査結果

3節では、道の駅をめぐる周辺環境および設置目的の2つの変化に着目し、筆者らが表1に示した項目を使い、3つの道の駅の現状について、すさみとの比較を念頭に明らかにする。

3.1 道の駅をめぐる周辺環境の変化

まず、周辺環境の変化について、赤来高原は2016年1月に県境を跨いだ2市1町、国道54号線（54号線という）「道の駅」として、ゆめランド布野、頓原、掛合の里とともに重点道の駅に登録された（中国地方整備局, 2016）。一方、2015年3月には、広島県尾道市から島根県松江市を結ぶ中国横断自動車道尾道松江線（尾道松江線とよぶ）が全線で開通した。尾道松江線の整備は、西瀬戸自動車道（瀬戸内しまなみ海道とよぶ）とともに山陰、山陽、四国の連携を強化することが目的である。尾道松江線と瀬戸内しまなみ海道が山陽自動車道・中国自動車道・山陰自動車道と接続することで、広域的な高速道路ネットワークが形成される。結果として、一般道路の混雑緩和や移動時間短縮に加え、沿線地域の社会経済・生活文化の発展に大きく寄与することが期待されている（広島県, 2021）。尾道松江線の全線開通は、周辺の地域経済に大きく影響を与えており、道の駅に顕著に表れている。具体的には、尾道松江線の地域経済の活性化への自治体の期待と周辺一般道路の交通量減少である。

第一に、地域経済活性化について、尾道松江線の沿線には新たに道の駅世羅（2015年登録）と道の駅たかの（2012年登録）の2つの道の駅が広島県に、道の駅たたらば壺番地（2012年登録）が島根県に開業した。加えて、広島県に既存の道の駅クロスロードみつぎにおいても利用者の増加に対応するため駐車場の拡大や二輪車の駐車スペースを新たに整備するなど、経済活動が活発化している。広島県三次市以南における尾道松江線の沿線主要一般道路は国道184号線であり、道の駅の整備は道の駅クロスロードみつぎのみであった。

第二に、周辺一般道路の交通量減少について、広島県三次市以北では、尾道松江線と並行する一般道路に国道54号線があり、ゆめらんど布野（広島県）、赤来高原（島根県）、頓原（島根県）、掛合の里（島根県）、さくらの里きすき（島根県）といった多数の道の駅が整備されていた。尾道松江線の全線開通の結果として、旅行者の主要な移動経路が国道54号線から尾道松江線となり、既存の道の駅で整備が進んでいた地域製品の販売所や飲食店

を中心とした経済活動が大きく後退した。実際に、赤来高原を運営する飯南町観光協会の管理者との意見交換会では、「尾道松江線が開通した翌日には、地元住民以外の自家用車がまったく通らなくなった」との指摘があった。

その対応について、表1の項目から抽出すると、第一に、利用者（顧客）の関連で、ライダーやサイクルツーリストの誘客に注力している（C2.1）。図1aは、ライダーが利用しやすいように整備した屋根付きの駐車スペースである。特に、雨天時の利用で効果的である。加えて、駐車スペースの傾斜を調整し、重量のあるバイクが倒れにくい工夫がなされている。同様の駐車スペースを道の駅ゆめらんど布野で確認できた（図1b）ので、重点道の駅間での情報交換がなされていることが推察される（L2.3）。加えて、54号線を使ったサイクリングイベントが実施されていた。第二に、道の駅4駅間の連携の関連で、図2は、道の駅に設置されているディスプレイである。また、図3は、54号線に設置されている道路標識である。いずれも、4駅の連携による工夫の1つとして実施されている。

同様の環境変化が、すさみで懸念される（浅野, 2020）。すさみは、近畿自動車道紀勢線（紀勢線という）南紀田辺インターチェンジ（IC という）からすさみ南 IC（無料区間）の終点と国道42号線（42号線という）との接点に位置している（C3.2）。紀伊半島高速道路整備状況によれば、2025年春にすさみ南 IC と串本 IC 間ですさみ串本道路が開通予定となっている（和歌山, n.d.）。尾道松江線と54号線の関係のなかで、赤来高原が実施したような設備や運営上の工夫が、後述するように、今後の動向として注目される。



図1a 赤来高原バイク
駐車場所

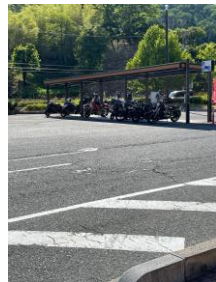


図1b ゆめらんど布野
バイク駐車場所



図2 隣接する道の駅の
案内



図3 重点道の駅の
標識連携

出所：筆者撮影

3.2 道の駅の設置目的の変化

次に、道の駅の設置目的の変化について、道の駅の始まりは、1990年1月の中国地域づくり交流会における提案「道路に駅があってもよいのではないか」がきっかけといわれており、実際に、建設省が1993年2月に道の駅の登録・案内制度を定め、全国から登録申請を受け付けた（建設省道路局監修・道路保全技術センター編集, 1993）。1993年4月22日付けの登録では、全国103箇所でも道の駅がスタートした（国土交通省, n.d.-a）。道の駅には、道路利用者が24時間自由に利用できる駐車場・トイレといった「休憩機能」、道路情報や地域観光情報を提供する「情報発信機能」、文化教養施設や観光レクリエーション施設などの地域振興施設整備による「地域連携機能」の3つの基本機能が備わっている（国

土交通省, n.d.-b)。当初の道の駅は、限りなく高速道路のサービスエリアに近いものであったが（関, 2016）、1998年には道の駅の数に500近く上り、各駅では差別化を図るため農産物直売所を併設するようになった（立川, 2010）。また、2004年に発生した新潟県中越沖地震を機に防災機能が注目され、2014年から始まった地方創生施策において地域活性化の拠点に位置付けられるなど、道の駅は時代の変化の中で常に変容し、新たな展開を行っている（松尾・山口, 2019）。加えて、2019年11月の「新「道の駅」のあり方検討会」の提言（国土交通省, 2019）では、現在の道の駅は「地方創生・観光を加速する拠点」とする第3ステージにあるとされ、2025年に目指すべき3つの姿として「世界ブランド化」「防災拠点化」「地域センター化」が掲げられた。

来夢とごうちは、道の駅の設置目的の環境変化に対応しつつ、最近では再整備計画を進めている（安芸太田町, 2022）。実際には、第9回（1995年8月）に道の駅に登録されたのち、2019年3月に重点道の駅に登録している。また、安芸太田町は、一般社団法人地域商社あきおおたを2018年1月に設立し（F1.1）、その後に来夢とごうちの指定管理者としている（地域商社あきおおた, 2021）。地域商社の設立目的には産業振興が含まれており、「地域連携機能」を果たしている（C1.3）。また、隣接した飲食販売店の売上拡大にも貢献している（C1.4）。加えて、観光庁が推進する観光地域づくり法人として2021年11月に登録されており、第3ステージの「地方創生・観光を加速する拠点」としての要素が増えている。図4aは、広島原産希少種の祇園坊柿の新商品販売コーナーである。また、図4bは、隣接する飲食店で地域事業者の営業にも貢献している。

すさみも設置目的の変化に対応している。第43回（2015年4月）に登録する際には、重点道の駅に登録されていた。その理由に「南海トラフ巨大地震等の広域防災拠点、南紀熊野ジオパーク等の資源と連携しゲートウェイ機能」とあげられており（国土交通省, 2015）、上述の第3ステージでは、防災道の駅に登録されるとともに（国土交通省, 2021）、施設の充実化が図られている（L3.1）。最近では、設置者や指定管理者を含む5者連携による取り組みが始まっており、設置目的の変化に対応する動きが見られる（C3.5）（積水ハウス, 2022）。図5aは隣接するホテルであり、5者連携の事業者が関わっている。また、図5bはすさみ町内のイベントを案内するパンフレット等で、情報発信に関する連携の例となる。



図4a あきおおた
祇園坊柿商品
出所：筆者撮影



図4b あきおおた
隣接する飲食店



図5a すさみに
隣接するホテル



図5b すさみ内の
情報連携

4 BSCの視点を視座とする考察

4節では、BSCの視点を視座に、表1に基づき、3つの道の駅を比較することにより、今後の変化の見通しを考察する。

第一に、財務の視点では、来夢とごうちのみあげている。来夢とごうちでは、安芸太田町町長が代表理事となり（一社）地域商社あきおおたを設置し、指定管理者として運営主体となっている（F1.1）。実際に、地域産品の物販、農林水産物の直売、通信販売を通じた多角的な販路開拓により収入を増やしている。また、地域DMOに登録する（F1.2）など観光事業を充実化する途上である。今後はこれら2つの事業間連携を進めることでより効果的な運営となる可能性がある（八島ほか, 2022）。赤来高原とすさみについては、財務的な情報は未公開である。可能な範囲とはなるが、指定管理としている場合に、指定管理期間における目標が設定されていると推測され、短期的な成果の観点から今後の調査で確認したい。

第二に、顧客の視点では、旅行者等と地域住民や事業者の2つに分けて示した。理由は、上述したように、設置目的を第3ステージとして位置付け、「世界ブランド化」「防災拠点化」「地域センター化」と多様化させているためである。旅行者等では、国道利用者は自動車のみならず、ライダーやサイクルツーリストなどセグメントは多様である（C1.1, C2.1, C3.1）。一方、「世界ブランド化」との関わりでは、調査対象とした3つの駅は現状では国内旅行者が中心である。実際の周辺施設等の利用には、スキー場（C1.2）、三瓶山観光および島根県民の森（C2.2, C2.3）、エビとカニの水族館（C3.3）が想定され、現状では、インバンド旅行者が観光目的地として選択するには、プロモーションや利用・案内方法などに困難がある。すさみではこの対策として、隣接のホテル（B3.2）を拠点としたインウンド旅行者誘致を図っている（すさみ町, 2020）。一方、地域住民や事業者では、「地域センター化」との関わりで、産業振興（C1.3）、林業事業者や飲食販売店など（C2.5）など地域事業者のショールームとしての効果が期待される。また、赤来高原は、所在する飯南町が若い世代の移住支援の充実で高評価をえている（小西, 2022）という自治体の強みの一端を担っている（C2.4）。

第三に、業務プロセスの視点は、上述の財務の視点や顧客の視点を成果とするための仕組みや方法であり、運営主体には、短期的・長期的な成果を念頭に構築や改善を図ることが求められる。来夢とごうちでは、地域商社あきおおたが運営主体を担っており、業務の多くを地域おこし協力隊やその卒隊者が担っている（B1.3）（地域商社あきおおた, 2021）。具体的には、上述した特産品である祇園坊柿を使った商品開発及び提供方法の検討、通信販売サイトの運用役となっている（B1.1, B1.2）。赤来高原では、住民や利用者とのコミュニケーション促進を狙って地元の若い世代を採用したり、女性を駅長に登用している（B2.1）。実際に、図6aは駅長が地域事業者との連携で開発した商品、図6bは駅長の発案と手動で実現した企業連携の陳列コーナーである。また、道の駅自体が町役場に隣接し、道の駅内に観光協会が入るなどコンパクトさを生かした迅速な意思決定が期待される（B2.2）。加えて、図2や図3に例示したように、重点道の駅を構成する4駅間の連携として、イベント開催や道の駅情報をカード化し、相互に配置するなど共有の工夫が見られ

る (B2.3)。すさみでは、指定管理者が、民間事業者かつ飲食業者である強みを生かし、魚介類販売や居酒屋運営、5者連携に含まれる隣接や近隣のホテルへの食事の宅配、そのプロモーションを担っており、「地方創生・観光を加速する拠点」を具体化させている (B3.1, B3.2) (わかやま LIFE, n.d.)。図7は、隣接するホテルに設置された食事宅配の案内である。また、友好都市の寝屋川市と連携を促進し、宿泊補助利用制度が設けられ (B3.3)、国内利用者の増加に寄与することが期待される。

第四に、学習と成長の視点は、上述した仕組みや方法を支える人材のみならず、知識や能力、情報システムを含む組織力、組織や運営主体としてのルール設定を含んでいる。来夢とごうちでは、上述したように、地域おこし協力隊やその卒隊者の雇用 (L1.1) が業務システムを支えている。また、設置者である安芸太田町長が運営主体である地域商社あきおおたの代表理事を務めること (L1.2) で、迅速な意思決定が期待される。実際に、道の駅再整備基本計画が動いており (L1.3)、今後の動向が注目される。赤来高原では、若手人材や女性人材が適材適所に配置されており、活躍できる場づくりが功を奏すことにより、発揮される能力が向上することが期待される (L3.1)。また、上述したように、設置者である飯南町の役場が隣接しているコンパクトさは運営者の能力発揮に寄与することが期待される (L2.2)。加えて、重点道の駅4駅間での情報交換は、旅行者や利用者が道の駅を認知する機会を向上させることに寄与している (L2.3)。すさみでは、防災道の駅機能を充実化する方向で、高台やヘリポートの整備に加えて、スマートシティ構想が進んでいる (L3.1) (すさみ町, n.d.)。また、指定管理者が道の駅運営に関わる人材を公募していること (L3.2) から仕組みを支える能力への配慮も見られる。



図6a 赤来高原の地域
事業者開発商品
出所：筆者撮影



図6b 赤来高原の駅長主導で
実現した企業との連携



図7 すさみに隣接するホテルに設置された
食事宅配の案内

5 まとめ

本稿では、観光目的地の競争優位に関する研究のために実施した予備調査について、環境変化に対応する道の駅運営の現状と課題を明らかにすることを目的として、BSCの4つの視点を視座に収集した情報を整理した。

結果として、第一に、学術的には、BSCの4つの視点を視座にすることにより、今後の研究に利活用できる基礎的な情報としての整理はできた。研究の見通しとしては、本稿で視座としたBSCの4つの視点とドライブツーリズムや観光目的地の競争優位の理論的枠組みとの融合や関係性を理論的に整理すること、その新たな枠組みを使って再整理した結

果が既存の学術的成果にどのような影響を与えるのかを議論することが考えられる。特に、海外の観光目的地やドライブツーリズムの環境が、直感的には、日本と異なっていることが想定されるため、新たな事例としての価値は提案できる。また、共通する部分を明らかにすることにより、理論的な深みを創出することも期待される。

第二に、実践的には、観光を利活用した地域経済の発展を計画し、実施する際に、理論的に整理した情報を使って議論を円滑に進めることへの貢献が期待される。具体的には、観光目的地や地域運営は、関わる関係者の興味や関心が多様で、かつ、関わっていないが重要な意見を持つ人々も存在する。そのため、合意形成には時間を要するが、論点を整理し、場の意義を共有しながら、議論を段階的に進める際の情報整理に活用することが考えられる。

謝辞

本稿は、科学研究費基盤研究 B (19H04381)、基盤研究 C (20K06258)、ならびに、牧誠財団研究助成 (2021001) に関わる研究成果である。また、意見交換会にご参加いただいた皆様にこの場をお借りして感謝申し上げます。ご期待は幸いです。

参考文献

- 安芸太田町(2022). 「道の駅「来夢とごうち」再整備事業 (中間報告公開)」.
<https://www.akiota.jp/soshiki/8/4258.html>
- あきおおたから(n.d.). 「夏目漱石も愛した広島の高級柿、江戸時代から続く稀少種「祇園坊柿」のルーツに迫る」最終閲覧日 2022 年 11 月 6 日.
<https://cs-akiota.or.jp/special/gionbou001/>
- 浅野英一 (2020). 「観光資源に着目した地域活性化の現状と将来展望——すさみ町における自動車専用道の開通と地域おこしの関係性」『摂南大学地域総合研究所報』 5, 45-57.
- 中国地方整備局(2016). 「平成 27 年度 中国地方における重点「道の駅」の選定について」.
最終閲覧日 2022 年 11 月 2 日. <https://www.cgr.mlit.go.jp/kisha/2016jan/160127-2top.pdf>
- 地域商社あきおおた(2021). 「観光地域づくり法人形成・確立計画」最終閲覧日 2022 年 11 月 5 日, <https://www.mlit.go.jp/common/001322932.pdf>
- 五木田玲子(2022). 「JTBF 旅行者調査——日本人旅行者の動向・意識、変わらないこと・変わること」『観光文化』 252, 8-13.
- 広島県(2021). 「中国横断自動車道 尾道松江線」掲載日 2021 年 8 月 25 日, 最終閲覧日 2022 年 10 月 22 日,
<https://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/97/1171508314996.html>
- JTB 総合研究所(2022). 『コロナ禍における日本人の国内旅行実態調査まとめ①——コロナ禍前後の旅行の比較』 最終閲覧日 2022 年 9 月 28 日, <https://www.tourism.jp/downloads/report/covid-survey-data-202206.pdf>

- 観光庁(2022). 『令和4年度版観光白書—第II部 新型コロナウイルス感染症に向き合う観光業とこれからの課題』 最終閲覧日 2022年9月28日, <https://www.mlit.go.jp/statistics/content/001512920.pdf>
- 建設省道路局監修・道路保全技術センター編集(1993). 『道の駅の本—個性豊かなにぎわいの場づくり』 ぎょうせい.
- 国土交通省(2015). 「重点「道の駅」の選定について～地方創生の核となる「道の駅」を重点的に応援します～」 最終閲覧日 2022年11月6日, https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000472.html
- 国土交通省(2019). 『「道の駅」3ステージ—地方創生・観光を加速する拠点へ』 最終閲覧日 2022年10月18日, https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/shin-michi-no-eki/pdf00/suggestion_3rd_stage.pdf
- 国土交通省(2021). 『「防災道の駅」として39駅を初めて選定しました!—広域的な防災拠点として役割を果たすための重点的な支援を実施します』 最終閲覧日 2022年10月18日, <https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001408488.pdf>
- 国土交通省(2022). 「道の駅一覧」 最終閲覧日 2022年10月21日, <https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/list.html>
- 国土交通省(n.d.-a). 『道の駅案内—沿革』 最終閲覧日 2022年10月18日, <https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/history.html>
- 国土交通省(n.d.-b). 『道の駅案内—概要』 最終閲覧日 2022年10月18日, <https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/outline.html>
- 小西孝司(2022, 3月11日). 「住みたい田舎ランキング、島根の2市町が快挙 子育て支援策に高評価」『朝日新聞』(DIGITAL).
- 越塚宗孝・杉田由紀子(2010). 「観光と交通」 前田勇編 『現代観光総論(改訂新版)』 (pp. 153-163). 学文社.
- 松尾隆策・山口三十四(2019). 『道の駅の経済学—地域社会の振興と経済活性化』 勁草書房.
- 寝屋川市(n.d.). 「友好都市 和歌山県すさみ町」, https://www.city.neyagawa.osaka.jp/organization_list/shiminkatsudou/shiminkatsudou/tosi_kouryu/susami/1378357711345.html
- 櫻井通晴(2003). 『バランスト・スコアカード—理論とケーススタディ』. 同文館出版.
- 関満博(2016). 「地方創生、人口減少、高齢化の中の道の駅」 関満博・酒本宏編 『道の駅—地域産業振興と交流の拠点(増補版)』 (pp. 256-272). 新評論.
- 積水ハウス(2022). 「和歌山県すさみ町で5者連携の地方創生に向けた取り組みがスタート」. 共同通信 PRWire 2022.8.17. 最終閲覧日 2022年11月6日, <https://kyodonewsprwire.jp/release/202208104978>
- すさみ町(n.d.). 「すさみ町スマートシティ実行計画」 最終閲覧日 2022年11月7日, <http://www.town.susami.lg.jp/docs/2022040600017/>
- すさみ町(2020). 『第5次すさみ町長期総合計画』 最終閲覧日 2022年11月7日,

<http://www.town.susami.lg.jp/docs/2015102800036/files/5ji-choukisougoukeikaku.pdf>

- 立川寛之(2010). 「大都市部における展開——都内初の道の駅併設型農産物直売所『ファーム滝山』」 関満博・松永桂子編 『農産物直売所——それは地域との「出会いの場」』 (pp. 114-134). 新評論.
- 玉村和彦(1984). 「観光と交通事情」 鈴木忠義編 『現代観光論 (新版)』 (pp. 114-136). 有斐閣.
- 和歌山県(n.d.). 『紀伊半島の高速道路整備状況について』 最終閲覧日 2022年11月5日, https://www.pref.wakayama.lg.jp/prefg/081300/kokikaku_d/fil/kousokudouro.pdf
- わかやま LIFE(n.d.). 「株式会社信濃路 道の駅すさみの運営」, <https://www.wakayamagurashi.jp/work/experience/shinanoji>
- 八島雄士(2011). 『バランスト・スコアカードの役割と可能性：社会におけるコミュニケーション円滑化への貢献』 [博士論文, 広島大学]広島大学学術リポジトリ <https://ir.lib.hiroshima-u.ac.jp/00032010>
- 八島雄士・井手吉成佳・金ジェウク(2022). 「地域における観光事業の発展課題—経験価値概念に着目した事業間連携の促進—」 『日本観光経営学会カンファレンス・プロシーディングス』 4, 36-37.
- Cooper, M. (2011). Golden week driving for pleasure in Japan. In B. Prideaux, & D. Carson (Eds.), *Drive tourism: Trends and emerging markets* (pp. 36-48). Routledge.
- Hardy, A. (2003). An investigation into the key factors necessary for the development of iconic touring routes. *Journal of Vacation Marketing*, 9(4), 314-330. <https://doi.org/10.1177/135676670300900402>
- Kaplan, Robert S. and David P. Norton.(1996). *THE BALANCED SCORECARD: Translating Strategy into Action*, Harvard Business School Press.
- Olsen, M. (2002). Keeping track of the self-drive market. In D. Carson, I. Waller, & N. Scott (Eds.), *Drive tourism: Up the wall and around the bend* (pp. 11-24). Common Ground Publishing.
- Prideaux, B., & Carson, D. (2003). A framework for increasing understanding of self-drive tourism markets. *Journal of Vacation Marketing*, 9(4), 307-313. <https://doi.org/10.1177/135676670300900401>
- Prideaux, B., & Carson, D. (2011). The structure and role of drive tourism. In B. Prideaux, & D. Carson (Eds.), *Drive tourism: Trends and emerging markets* (pp. 3-13). Routledge.
- Qiu, H., Hsu, C., Li, M., & Shu, B. (2018). Self-drive tourism attributes: Influences on satisfaction and behavioural intention. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 23(4), 395-407. <https://doi.org/10.1080/10941665.2018.1445117>
- Scott, N. (2002). Product market perspective of self-drive tourism. In D. Carson, I.

Waller, & N. Scott (Eds.), *Drive tourism: Up the wall and around the bend* (pp. 81–90). Common Ground Publishing.

Shih, H-Y. (2006). Network characteristics of drive tourism destinations: An application of network analysis in tourism. *Tourism Management*, *27*(5), 1029-1039.
<https://doi.org/10.1016/j.tourman.2005.08.002>