

研究ノート

ドライブツーリズムハブとして道の駅が備えるべき主要要素

Major elements that Michi-no-Eki should have as a driving tourism hub

岩橋 克彦^{1,2}、八島 雄士³、井手吉 成佳⁴

Katsuhiko Iwahashi, Yuji Yashima, Masayoshi Ideyoshi

1 紀美野町役場

2 和歌山大学大学院観光学研究科博士前期課程短期履修コース（12期生、2023年3月修了）

3 和歌山大学観光学部教授

4 広島市立大学国際学部准教授

キーワード：ドライブツーリズム、ドライブツーリズムハブ、道の駅

Key Words : drive tourism, driving tourism hub, Michi-no-Eki [roadside stations]

Abstract :

We will discuss the major functional elements of the Michi-no-Eki [roadside stations] as a driving tourism hub. Referring to research on the major elements of driving tourism, we have defined six concrete elements of a driving tourism hub. Next, we visited all Michi-no-Eki in Wakayama Prefecture [35 roadside stations] and confirmed their current state. We found that five elements, excluding the accommodation element, are the elements expected from the Michi-no-Eki as a drive tourism hub. Additionally, from the relationship between their maintenance rate and previous research, we were able to extract research subjects such as accommodation facilities attached to the Michi-no-Eki and elicit behavioral changes among driving tourists by providing information on attractions. Future research will discuss Japan's driving tourism with perspectives on a drive tourism hub from overseas research.

I. はじめに

COVID-19の流行により、密を避けるため、公共交通機関よりも自家用車やレンタカーによる旅行が好まれている。令和4年版観光白書（観光庁, 2022）によると、国内旅行における2021年の自家用車利用率は、2019年比で約10ポイント高くなっており、COVID-19流行下の旅行における傾向として、密となる公共交通機関を避け、自家用車を利用する動きがある。

ドライバーが利用する沿道施設である道の駅は、1993年から制度が始まり、第1回の登録では103駅だった駅数が、2013年には1,000駅を超え、2023年2月28日時点では、1,204駅が登録されている（国土交通省, n.d.）。登録数の増加とともに、その認知度は高まっており（酒井, 2016）、購買客数だけでも年間2億人以上が訪れる施設となっている（国土交通省, 2019a）。一方、日本国内では、自動車を利用した旅行が多いにもかかわらず¹、ドライブツーリズムに関する研究は、交通管理や地域経済発展に関わる研究として部分的に研究されているに過ぎない。日本におけるドライブツーリズムの研究は、未開拓である（Cooper, 2011）との指摘がある。

そこで、本研究では、道の駅をドライブツーリズムハブと位置付け、ドライブツーリズムの先行研究を参考に、ドライブツーリズムハブに期待される機能を果たすために備えるべき主要要素を議論することを目的とする。

以下、II節では、ドライブツーリズムの先行研究を整理し、Prideaux（2001, as cited in Prideaux et al., 2001）とHardy（2003）が示すドライブツーリズムの主要要素から、ドライブツーリズムハブに期待される機能を果たすために備えるべき主要要素を規定する。III節では、和歌山県内道の駅の実態調査から得られた結果をもとに、ドライブツーリズムハブに期待される機能を果たすために備えるべき主要要素を明らかにするとともに、備えるべき主要要素ごとに関連する先行研究を整理することで今後の研究課題を抽出する。IV節では、本稿の課題をまとめ、今後の課題を述べる。

II. ドライブツーリズムハブに期待される機能を果たすために備えるべき主要要素

II節では、まず、日本と海外におけるドライブツーリズム研究

を整理する。次に、道の駅の発展を踏まえ、道の駅をドライブツーリズムハブに位置付ける。そして、ドライブツーリズムハブに期待される機能を果たすために備えるべき主要要素を規定する。

1. ドライブツーリズム研究

日本のドライブツーリズム研究は、比較的未開拓である (Cooper, 2011) と指摘されているが、ドライバーの休憩行動及び休憩施設に着目した研究はある。高速道路におけるサービスエリアを対象とした研究 (飯田, 1995; 味水, 2009) 及び一般道路における道の駅を対象とした研究 (飯田, 2000; 岩田ほか, 2020) に大別できる。また、特に、本研究で注目する道の駅では、地域振興に焦点を当てた研究 (小塚, 2018; 落合, 2016; 辻, 2020; 山田・荒木, 2021; 山本・湯沢, 2012) が多い点が特徴的である。

一方、海外のドライブツーリズム研究は、ドライブ観光ルートに関する研究 (Hardy, 2003)、ドライブ観光客の旅行動機や満足度を探った研究 (Denstadli & Jacobsen, 2011; Moscardo & Pearce, 2004)、シニアドライバー (Prideaux et al., 2001) やオートバイのライダー (Sykes & Kelly, 2016) などセグメントごとの行動研究、ドライブツーリズムを支える自動車クラブに関する研究 (Prideaux, 2011)、持続可能なドライブツーリズムの研究 (Becken & Wilson, 2007; Fjelstul & Fyall, 2015) など様々な視点から行われている。

これらの研究の中で、Prideaux (2001, as cited in Prideaux et al., 2001) (以下「Prideaux」という。) と Hardy (2003) (以下「Hardy」という。) は、ドライブツーリズムの主要要素を挙げている (表1)。本研究では、Prideaux 及び Hardy によるドライブツーリズムの要素を基に、後述のドライブツーリズムハブに期待される機能を果たすために備えるべき主要要素を規定する。

2. ドライブツーリズムハブ

本研究では、道の駅をドライブツーリズムハブと位置付ける。「ハブ」を大辞泉 (松村・小学館『大辞泉』編集部, 1998) で引くと、「①車輪の中心部。また、自動車の車輪を取り付ける部分の円板や、航空機用エンジンのプロペラを取り付ける金具。②中心。中核。」(p.2160)とあり、「ハブ空港」(「各地から航空路が集中し、乗客や貨物を目的地に中継する機能をもった、その地域の拠点となる空港」(p.2160)) という言葉も載っている。O'Kelly and Miller (1994) は、輸送業におけるハブを「多対多の流通システムにおける主要な仕分け又は切り替えの中心地」と定義している。

観光におけるハブの学術的定義として、Lew and Mckercher (2002) は、旅程の中での目的地の位置付けを5つに分け、「複数の目的地を巡る旅程で2回以上訪れる場所」をハブデスティネーションと定義している。また、Meng et al. (2016) は、国際観光ハブの研究において、「最終目的地に到達する

ための主要なアクセス・ゲートウェイ、及び母国への主要な出口」をツーリズムハブと定義している。これらは、どちらもドライブツーリズムを前提としたハブの概念ではない。一方で、シーポートツーリズムハブ (Jeevan et al., 2019)、メディカルツーリズムハブ (Choi et al., 2021)、ボランティアツーリズムハブ (Mensah et al., 2021)、ネイチャーツーリズムハブ (Omarzadeh et al., 2022) など、いくつかの研究ではコンテンツに合わせたツーリズムハブの研究がある。

実務的には、日本の行政計画を見ると、地域観光の拠点という意味でハブという言葉が使われている。新庄市 (2015) は、道の駅もつくる新庄を奥三河地域の玄関口の役割を担う「奥三河の観光ハブステーション」に位置付けている。また、三島市 (2020) は、富士山、箱根、伊豆観光の玄関口、中継地として「ハブ機能都市」を名乗っている。さらに、御殿場市 (2014) においては、観光客が周辺地域へ足をのばす際の出発地、中継地、周辺地域を訪問した後の目的地として、いずれの場合にも必ず立寄って観光される都市を目指し「観光ハブ都市構想」を掲げている。

道の駅の歴史的経緯から、道の駅はドライブツーリズムハブとみなすことができる。すなわち、道の駅は、制度当初の通過する道路利用者の休憩場所から、観光目的地へとその役割が変化し、さらに地方創生・観光を加速する拠点としての役割が現在の道の駅には求められている (国土交通省, 2019b)。道の駅の観光拠点性を探った研究 (中川, 2017; 齋藤, 2013; 竹内ほか, 2021) においても、その可能性が示唆されている。加えて、日本自動車連盟 (2017) では、ドライバーが道の駅に求める施設として、入浴関連施設、給油施設、仮眠施設、ATM が上位に入っている。この調査結果からドライバーが道の駅に様々な施設を集約することを求めているので、道の駅は、観光拠点としての役割を期待されていると言える。最近では、積水ハウス・マリオット・インターナショナル (2018) が道の駅を地域を渡り歩く旅の拠点に位置付けたことも、道の駅がこうした役割を期待されていることの一例と言えよう。

以上のように、道の駅は、単なる休憩場所や観光目的地にとどまらず、地域観光の拠点を担う施設である。そこで、海外におけるコンテンツに合わせたツーリズムハブの研究を参考に、道の駅をドライブツーリズムハブと位置付けた研究を行う。

3. ドライブツーリズムハブに期待される機能を果たすために備えるべき主要要素

ドライブツーリズムの主要要素を基に、ドライブツーリズムハブに期待される機能を果たすために備えるべき主要要素を表1のとおり規定した。この表では、Prideaux と Hardy が挙げているドライブツーリズムの要素と、本研究で規定したドライブツーリズムハブに期待される機能を果たすために備えるべき主要要素にそれぞれ丸印を付している。以下、①から⑧について概観する。

表1 ドライブツーリズムハブに期待される機能を果たすために備えるべき主要要素

要素	ドライブツーリズム		ドライブツーリズムハブ
	Prideaux (2001, as cited in Prideaux et al., 2001)	Hardy (2003)	
①道路	○	○	○ (駐車場)
②宿泊施設	○	○	○
③給油・食事・物販	○	○	○
④情報	○	○	○
⑤警察	○	○	-
⑥車の修理と回収	○	○	-
⑦アトラクション	○	○	○
⑧道路上のアトラクションの宣伝	○	○	○

出所：Prideaux (2001, as cited in Prideaux et al., 2001) 及び Hardy (2003) を基に筆者作成

①道路の要素では、道路とその付帯活動を Prideaux と Hardy の両者がこれを挙げている。②宿泊施設に関して、Hardy は、B&B、ホテル、モーテル、キャラバンパークを例に挙げている。それらに加え、Prideaux は、ファームステイ、キャンプ場、キッチン付きアパートメントも挙げている。③給油・食事・物販の要素として、Prideaux は、ガソリン、ガス、軽油だけでなく食品と一部地域ではアルコール飲料を提供する給油施設を挙げている。Hardy は、給油と飲食小売店を含むロードサイドサービスを挙げている。④情報に関して、Prideaux は、道路標識、観光案内所、パンフレットを挙げている。Hardy は、ビジターセンター、標識、パンフレットを挙げている。⑤警察に関して、Prideaux は、警察による道路交通法施行と規制の実施を挙げ、Hardy も警察による交通規制の実施を挙げている。⑥車の修理と回収は、両者とも挙げている。⑦アトラクションについて、Prideaux は、高速道路利用者を主な対象としたアトラクションとしており、Hardy は、ドライブ観光客を対象としたアトラクションとしている。⑧道路上のアトラクションの宣伝は、両者ともこれを挙げている。

これらのドライブツーリズムの主要要素に基づき、ドライブツーリズムハブに期待される機能を果たすために備えるべき主要要素を整理する。まず、①道路について、道の駅の駐車場に着目する。理由は、道路法（昭和27年法律第180号）第2条の規定において、道路管理者が道路に接して設置する自動車駐車場や自転車駐車場は、道路の附属物にあたり、道路の附属物は道路法上「道路」に含まためである。次に、⑤警察、⑥車の修理と回収は、ドライブツーリズムハブに期待される機能を果たすために備えるべき主要要素から除外する。理由は、前者は警察が、後者は主に JAF (Japan Automobile Federation、日本自動車連盟) がサービスを提供しており、道の駅の設置者である市町村が統制できるものではなく、道の駅では、両者の情報をドライバーに提供することどまっているからである²。

以上より、道路（駐車場）、宿泊施設、情報、給油・食事・物販、アトラクション、道路上のアトラクションの宣伝の6要素を本研究におけるドライブツーリズムハブに期待される機能を果たすために備えるべき主要要素とする。次節では、和歌山県内道の駅におけるこの6要素の整備状況を確認する。

Ⅲ. 実態調査：和歌山県内道の駅

2022年8月13日から20日にかけて和歌山県内道の駅35箇所の実態調査を行い、各駅におけるドライブツーリズムハブに期待される機能を果たすために備えるべき主要要素の整備状況を確認した。また、備えるべき主要要素ごとに関連する先行研究を整理した（表2）。

①道路（駐車場）は、35駅（整備率：100.0%）に整備されていた。具体的な設備として、自動車駐車場、バイク駐車場、自転車駐輪場・サイクルラックが確認できた。関連する先行研究として、飯田（1995）は、高速道路のサービスエリア駐車場における歩行者と車両の動きを分析している。岩田ほか（2020）は、道の駅駐車場の課題と機能向上につながる設計について考察している。Sykes and Kelly（2016）は、オートバイ観光客の研究の中で、ライダー誘致に資するものとして、バイク専用駐車場を挙げている。

②宿泊施設は、6駅（整備率：17.1%）のみ整備されていた。具体的には、ホテル、コテージ・バンガロー、キャンプ場が確認できた。関連する研究として、Lew and McKercher（2006）の観光客の移動パターンを分析した研究によると、ドライブ観光客は目的地をつなぎ合わせながら移動する傾向にある。この移動パターンでは、観光客は宿泊先に近づくにつれ、主要幹線道路沿いやその近くの観光スポットを訪問し、翌日さらに次の観光スポットに立ち寄るとされる。

③情報は、35駅（整備率：100.0%）に整備されており、パンフレットの配布、有人の観光案内所、大型モニタ（電子掲示板）による情報提供、情報検索用タブレット端末の設置

が確認できた。関連する日本の研究では、高速道路のサービスエリアにおける情報提供の研究（味水, 2009）、道の駅での観光情報の提供状況と周辺観光スポットへの周遊率の関係を調査した研究（竹内ほか, 2021）がある。海外では、Prideaux et al. (2001) が、シニアドライバーの利用する情報源を分析している。また、Prideaux (2011) の研究では、自動車クラブの主要な役割に、旅行情報・交通情報の提供を挙げている。

④給油・食事・物販は、34 駅（整備率 97.1%）に整備されており、ガソリンスタンド、EV 充電器の設置、レストラン・カフェ・フードコート等での食事提供、物販が確認できた。関連する日本の研究では、道の駅のバリューチェーンに着目し、併設レストランや自社ブランド加工品に焦点を当てた研究（辻, 2020）、道の駅飲食店の利用実態を明らかにした研究（山田・荒木, 2021）がある。海外では、持続可能なドライブツーリズムの観点から、電気自動車や EV 充電器の普及を調査した研究（Fjelstul & Fyall, 2015）がある。

⑦アトラクションは、35 駅（整備率:100.0%）に整備されており、自然景観、農村体験、資料館、歴史的建造物、温泉、スポーツ施設、公園、レンタサイクル、農水産品直売などドライブ観光客を楽しませるための様々なアトラクションが確認できた。関連する日本の研究では、道の駅の農産品直売所に着目した研究（山本・湯沢, 2012）、道の駅附属の博物館に関する研究（落合, 2016）がある。小塚 (2018) は、道の駅の特徴的な取組みを「催し物」「特産物」「施設」に整理している。海外の研究では、セルフドライブ市場は非セルフドライブ市場に比

べ、家族で楽しめるアクティビティ、快適な田園風景などへの関心が高く（Moscardo & Pearce, 2004）、また、ドライブ観光ルート選択動機として視覚的体験（景色）とルート上のアクティビティが重要である（Denstadli & Jacobsen, 2011）ことが明らかになっている。

⑧道路上のアトラクションでは、市町村内観光マップのような周辺地域の観光案内看板の設置が 32 駅（整備率:91.4%）で確認できた。関連する研究として、Becken and Wilson (2007) は、ドライブ観光客へ観光マップを配布することで、旅程が変化するか実験を行っている。

以上、現地調査の結果、①道路（駐車場）、③情報、④給油・食事・物販、⑦アトラクション、⑧道路上のアトラクションの宣伝については、90% 以上の道の駅で整備されていることが分かった。一方、②宿泊施設の要素は、他の要素に比べ整備率の低いことが明らかとなった。

また、要素ごとに関連する先行研究を整理した結果、和歌山県内道の駅調査で確認した整備率と道の駅の宿泊施設（要素②）に関わる研究が明確にできないことが分かった。しかし、積水ハウス・マリオット・インターナショナル (2018) に示されるように、道の駅に隣接したホテル整備が進んでおり、今後の研究課題として注目される。加えて、道路上のアトラクションの宣伝（要素⑧）の整備が進んでいるにも関わらず日本語文献が明らかとならなかった。例えば、Becken and Wilson (2007) で議論されているように、宣伝等の情報提供によるドライブ観光客の行程の変容など、現地での情報提供の量や質について議論することが考えられる。

表 2 和歌山県内道の駅で確認できたドライブツーリズムハブに期待される機能を果たすために備えるべき主要要素と関連する先行研究

備えるべき主要要素	備えるべき主要要素が確認できた駅数（整備率 ¹ ）	関連する先行研究	
		日本語文献	英語文献
①道路（駐車場）	35 駅（100.0%）	飯田（1995） 岩田ほか（2020）	Sykes and Kelly（2016）
②宿泊施設	6 駅（17.1%）		Lew and McKercher（2006）
③情報	35 駅（100.0%）	味水（2009） 竹内ほか（2021）	Prideaux et al.（2001） Prideaux（2011）
④給油・食事・物販	34 駅（97.1%）	辻（2020） 山田・荒木（2021）	Fjelstul and Fyall（2015）
⑦アトラクション	35 駅（100.0%）	山本・湯沢（2012） 落合（2016） 小塚（2018）	Moscardo and Pearce（2004） Denstadli and Jacobsen（2011）
⑧道路上のアトラクションの宣伝	32 駅（91.4%）		Becken and Wilson（2007）

出所：筆者作成

注 1) 整備率 = 要素が確認できた駅数 ÷ 35 駅

IV. まとめ

本研究では、道の駅をドライブツーリズムハブと位置付け、ドライブツーリズムハブに期待される機能を果たすために備えるべき主要要素を議論した。具体的には、Ⅱ節では、海外でのドライブツーリズムの先行研究から、道路（駐車場）、宿泊施設、情報、給油・食事・物販、アトラクション、道路上のアトラクションの宣伝の6要素をドライブツーリズムハブに期待される機能を果たすために備えるべき主要要素として規定した。Ⅲ節では、和歌山県内道の駅を対象にドライブツーリズムハブに期待される機能を果たすために備えるべき主要要素の整備状況を確認した。結果、宿泊施設を除く5要素について、整備率が90%以上あることが分かった。しかし、道の駅がドライブツーリズムハブを担うためには、宿泊施設の要素もまた重要である。学術的には、整備率と日本語及び英語の先行研究との関係から、道の駅に付帯する宿泊施設、アトラクションの情報提供によるドライブ観光客の行動変容などが今後の研究課題として抽出できた。

今後の課題として、ドライブツーリズムハブに期待される機能を果たすために備えるべき主要要素のうち、研究課題として抽出した宿泊施設と道路上のアトラクションの宣伝について、個別に詳細な検討を行う。特に、海外のドライブ休憩施設と道の駅の比較を行い、海外のドライブツーリズムの理論を日本の道の駅に当てはめることが適当なのか検討する必要がある。また、他の備えるべき主要要素についても、現状では、海外のドライブツーリズムの理論との議論はできておらず、備えるべき主要要素ごとに日本における現状や現象を踏まえた研究を深め、議論することが日本におけるドライブツーリズム研究を進展させることに寄与すると考えられる。

注

- 1 国土交通省 (2019c) の2015年度調査において、観光目的での交通機関分担は、乗用車等 (自家用乗用車、タクシー等) が全体の3/4以上を占め、鉄道、航空がこれに続いている。
- 2 2022年8月13日、道の駅根来さくらの里における実態調査にて、管轄警察署とJAFの電話番号の掲示を確認した。

参考文献

- Becken, S., & Wilson, J. (2007). Trip planning and decision making of self-drive tourists: Quasi-experimental approach. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 20 (3-4), 47-62.
- Choi, Y., Ashurova, Z., & Lee, H. (2021). Sustainable governance on the intention of medical tourism in Uzbekistan. *Sustainability*, 13 (12), Article 6915.
- 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.
- Denstadli, J. M., & Jacobsen, J. K. S. (2011). The long and winding roads: Perceived quality of scenic tourism routes. *Tourism Management*, 32 (4), 780-789.
- Fjelstul, J., & Fyall, A. (2015). Sustainable drive tourism: A catalyst for

- change. *International Journal of Tourism Research*, 17 (5), 460-470.
- 御殿場市 (2014). 『観光ハブ都市づくりの推進について』最終閲覧日 2022年12月22日, https://www.city.gotemba.lg.jp/gyousei/kanri/assets/uploads/2015/12/hub_kousou2015.pdf
- 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.
- 飯田克弘 (1995). 「高速道路休憩施設の評価・整備に関する研究」 [博士論文] 京都大学, 国立国会図書館デジタルコレクション. <https://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/3099763>
- 飯田克弘 (2000). 「利用者の評価・行動結果に基づく道の駅の基本施設・サービスのあり方に関する考察」『都市計画論文集』35, 421-426.
- 岩田圭佑・緒方聡・松田泰明 (2020). 「道の駅」駐車場の課題と機能向上にむけた計画・設計手法の提案」『北海道開発技術研究発表会発表論文集』63, 127-130.
- Jeevan, J., Othman, M. R., Hasan, Z. R. A., Pham, T. Q. M., & Park, G. K. (2019). Exploring the development of Malaysian seaports as a hub for tourism activities. *Maritime Business Review*, 4 (3), 310-327.
- 観光庁編 (2022). 『観光白書 (令和4年版)』昭和情報プロセス.
- 国土交通省 (2019a). 『「道の駅」の概要』最終閲覧日 2022年12月22日, <https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/shin-michi-no-eki/pdf01/04.pdf>
- 国土交通省 (2019b). 『「道の駅」第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12月22日, https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/shin-michi-no-eki/pdf00/suggestion_3rd_stage.pdf
- 国土交通省 (2019c). 『第6回 (2015年度) 全国幹線旅客純流動調査 幹線旅客流動の実態——全国幹線旅客純流動データの分析』最終閲覧日 2023年1月6日, <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/content/001340149.pdf>
- 国土交通省 (n.d.). 『道の駅案内——沿革』最終閲覧日 2023年3月15日, <https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/history.html>
- 小塚みすず (2018). 「道の駅の運営課題と設置の期待効果——近畿圏の道の駅へのアンケート調査の結果から」『環境情報科学学術研究論文集』32, 83-88.
- Lew, A., & McKercher, B. (2006). Modeling tourist movements: A local destination analysis. *Annals of tourism research*, 33 (2), 403-423.
- Lew, A. A., & McKercher, B. (2002). Trip destinations, gateways and itineraries: the example of Hong Kong. *Tourism Management*, 23 (6), 609-621.
- 松村明監修・小学館『大辞泉』編集部編 (1998). 『大辞泉 (増補・新装版)』小学館.
- Meng, F., Zou, T., Li, H., Ren, Y., & Zhang, P. (2016). International tourism hub: Function assessment and application. *Tourism Economics*, 22 (6), 1225-1244.
- Mensah, E. A., Agyeiwaah, E., & Otoo, F. E. (2021). Re-conceptualizing volunteer tourism organizations roles: A host perspective. *Tourism Management Perspectives*, 37, Article 100785.
- 三島市 (2020). 『三島市インバウンド誘客戦略 概要版』最終閲覧日 2022年12月22日, https://www.city.mishima.shizuoka.jp/media/05095020_pdf_2020331_radA065A.pdf
- 味水佑毅 (2009). 「高速道路における観光情報の提供の効果に関する考察」『交通学研究』52, 241-250.
- Moscardo, G., & Pearce, P. L. (2004). Life cycle, tourist motivation and transport: Some consequences for the tourist experience. In L. Lumsdon, & S. J. Page (Eds.), *Tourism and transport: Issues and agenda for the new millennium* (pp. 29-43). Elsevier.
- 中川伸子 (2017). 「観光産業発展への「道の駅」の可能性——全国道

- の駅調査結果を踏まえて」『神戸女子短期大学紀要論攷』62, 37-44.
- 日本自動車連盟 (2017). 『道の駅に欲しい施設はガソリンスタンド!?道の駅に関するアンケート調査結果を公開しました!』最終閲覧日 2022 年 12 月 22 日, <https://jaf.or.jp/common/news/2017/20170922-01>
- 落合知子 (2016). 「地域創生に直結する博物館——道の駅博物館」中村浩・青木豊編『観光資源としての博物館』(pp. 179-188). 芙蓉書房出版.
- O'Kelly, M. E., & Miller, H. J. (1994). The hub network design problem: A review and synthesis. *Journal of Transport Geography*, 2 (1), 31-40.
- Omarzadeh, D., Pourmoradian, S., Feizizadeh, B., Khallaghi, H., Sharifi, A., & Kamran, K. V. (2022). A GIS-based multiple ecotourism sustainability assessment of West Azerbaijan province, Iran. *Journal of Environmental Planning and Management*, 65 (3), 490-513.
- Prideaux, B. (2001). Touring by car: The structure of drive tourism in Australia (Unpublished research paper). University of Queensland.
- Prideaux, B. (2011). The role of automobile associations and clubs. In B. Prideaux, & D. Carson (Eds.), *Drive tourism: Trends and emerging markets* (pp. 84-92). Routledge.
- Prideaux, B., Wei, S., & Ruys, H. (2001). The senior drive tour market in Australia. *Journal of Vacation Marketing*, 7 (3), 209-219.
- 齋藤英智 (2013). 「観光振興における道の駅の拠点性——山口市の道の駅を中心とした周遊地に関する考察」『山口経済学雑誌』61 (6), 617-638.
- 酒本宏 (2016). 「地域産業振興と「道の駅」のこれから」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. 240-255). 新評論.
- 積水ハウス・マリオット・インターナショナル (2018). 『地方創生事業「Trip Base 道の駅プロジェクト」始動』最終閲覧日 2022 年 12 月 22 日, https://www.sekisuihouse.co.jp/library/company/topics/datail/_icsFiles/afildfile/2018/12/05/20181128.pdf
- 新庄市 (2015). 『奥三河の観光ハブステーションを目指して』最終閲覧日 2022 年 12 月 22 日, https://www.hido.or.jp/14gyousei_backnumber/2015data/1510/1510chiiki-shinshiro_city.pdf
- Sykes, D., & Kelly, K. G. (2016). Motorcycle drive tourism leading to rural tourism opportunities. *Tourism Economics*, 22 (3), 543-557.
- 竹内岳・高橋貴生・佐野可寸志・鳩山紀一郎・松田曜子 (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 (土木計画学)』76 (5), I_603-I_608.
- 辻紳一 (2020). 『中山間地域の道の駅におけるバリューチェーンの競争優位に関する一考察——安く新鮮な農産物を販売する道の駅の事例から』『関西ベンチャー学会誌』, 12, 32-42.
- 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」『都市計画論文集』56 (3), 1129-1136.
- 山本祐之・湯沢昭 (2012). 「道の駅における地域振興機能としての農産物直売所の現状と効果に関する一考察——関東地方の道の駅を事例として」『都市計画論文集』47 (3), 985-990.

受理日 2023 年 6 月 21 日