

# 産学官協創による道の駅の資源ベース拡大 に向けた検討と課題抽出に関する一考察 -高知県黒潮町「道の駅 ビオスおおがた」の事例から-

*A study on the investigation and identification of issues aimed  
at expanding the resource base of roadside stations through  
industry-academia-government collaboration  
-A case study of Bios Ogata, a roadside station  
in Kuroshio Town, Kochi Prefecture-*

戦略的協創イノベーション研究所 松田 侑也  
戦略的協創イノベーション研究所 村中 海斗  
戦略的協創イノベーション研究所 村中 優菜  
豊橋技術科学大学 藤井 享

Strategic Collaborative Innovation Institute Yuya MATSUDA  
Strategic Collaborative Innovation Institute Kaito MURANAKA  
Strategic Collaborative Innovation Institute Yuna MURANAKA  
Toyohashi University of Technology Toru FUJII

## Abstract

This study uses Bios Ogata Roadside Station in Kuroshio Town, Kochi Prefecture, as a case study to clarify the resource base of roadside stations, propose measures for expanding this base, and derive concrete policy implications for social implementation toward regional revitalization. Specifically, we first conducted a questionnaire survey on customer satisfaction and other factors targeting tourists (surfers), one of the mainstays of Kuroshio Town's visitor population, and analyzed the results. Next, we conducted semi-structured interviews with the government (Kuroshio Town Hall Tourism Policy and Regional Revitalization Department), industry (Bios Ogata Roadside Station), and the Beach Museum to consider measures to increase the visitor population. Through these analyses, we aim to clarify the resource base, consisting of the resources and functions possessed by roadside stations, and to identify the direction of resource expansion measures for further regional revitalization, i.e., dynamic capabilities.

Keywords : Roadside Station, Kuroshio Town(Kochi Prefecture), Dynamic Capabilities

## 1. はじめに

わが国の「道の駅」は、2025年時点で全国に1,230か所が登録されており、休憩機能・情報発信機能・地域連携機能などを担う地域拠点として整備が進められてきた<sup>(1)</sup>。道の駅は国土交通省が所管し、第1ステージ(1993年～)休憩、情報発信、地域連携の3機能を持つ「通過する道路利用者のためのサービス提供の場」、第2ステージ(2013年～)「道の駅自体が目的地になる」こ

れを目指し、地方創生への貢献が期待される段階。第3ステージ(2020年～2025年)「地方創生・観光を加速する拠点」「ネットワーク化」「防災機能強化」と定義されている<sup>(1)</sup>。

これまで論者らは、北海道の127か所の道の駅の対象とし、国土交通省が定める「道の駅」のステージ化(第1～第3ステージ)の整備実態に関する調査研究を行ってきた。この成果報告から、黒潮町役場より、高知県黒潮町の「道の駅 ビオ

スおおがた」を核とした「道の駅」が持つケイパビリティの拡大（ダイナミック・ケパビリティ）による観光客（関係交流人口）の増加に向けた検討依頼を受けた。この要請により、本研究では、産学官協創により、高知県黒潮町に立地する「道の駅ビオスおおがた」を事例として、同道の駅が有する資源ベースを明らかにしたうえで、その拡大施策を提示し、地域創生に向けた社会実装のための政策的示唆を具体的に見出すことを目的とする。

そのために、①事前調査では、関連機関のホームページをベースに黒潮町及び、「道の駅ビオスおおがた」のケイパビリティを定性的に調査する。事前研究から仮説を設定し、その仮説に基づき、②本調査では、黒潮町の観光（関係交流人口）増加の大きな1つの柱である町外から訪れるサーファーのアンケート調査を行う。続いて、③アンケート結果だけでは把握しきれない運営上の制約や制度・連携の実態を補足するため、黒潮町役場（観光政策・地域創生）、「道の駅ビオスおおがた」駅長、砂浜美術館（理事長／館長）を対象に半構造化インタビュー調査を実施する。

以上の3つの分析を通じて、「道の駅」が有する内部資源とケイパビリティから構成される資源ベースを整理するとともに、更なる地域創生に向けた資源の拡大施策、すなわちダイナミック・ケイパビリティとしてどのような方向性がありうるのかを明示することを目的とする。

本研究における貢献は、過疎化が進行する多くの地方において、観光客（関係交流人口）を増加させるための施策として、地方におけるケイパビリティである「道の駅」の資源ベースを拡大させるための方法論の検討を行うことである。このことにより、全国の多くの地方に存在する「道の駅」における資源ベース拡大に向けた具体的な戦略・指針に向けた政策提言を行う。

## 2. 本研究背景

地方では、人口減少と高齢化の進行に伴い、地域経済の縮小と生活機能の維持が重要な課題となっている。日本政府は、人口減少下においても生活サービスや地域経済を維持しうる持続可能な都市・地域構造の実現を目指し、拠点形成や機能集約、公共交通の再構築等を含む政策対応を示している<sup>(2)</sup>。このような背景から「観光を源泉とした稼ぐ力」と地域レジリエンスの両立を図る政策が推進されており、観光立国推進基本計画（2023～2025年）は「持続可能な観光」「地方誘客の促進」「滞在の長期化」を重点として掲げている<sup>(3)</sup>。

地域拠点である「道の駅」は、国土交通省が提示した第3ステージにおいて、「地方創生・観光

を加速する拠点」「ネットワーク化」「防災機能強化」という役割が明確に位置づけられている<sup>(1)</sup>。登録数は2025年時点で1,230駅に達し、このうち79駅が「防災道の駅」に選定されている<sup>(1)</sup>。能登半島地震の際には、物資集配や情報提供の拠点として機能した事例が報告されており、防災・減災と平時利用を統合する拠点としての重要性が高まっている。これらの動向は、観光・暮らし・防災を統合する内部資源と運用能力を高める政策要請の強まりを示している。

黒潮町では、海浜資源である入野の浜（砂浜美術館）に近接する地域拠点として「道の駅ビオスおおがた」が整備されており、観光案内・物販・飲食などの機能を束ねつつ、短距離回遊の基盤整備が進められている。一方で、人口規模の縮小と急速な高齢化（2025年1月1日現在：総人口9,855人、高齢化率47.2%）という構造的制約が、拠点運用の前提条件となっている<sup>(4)</sup>。町内の公共交通は、平日1路線あたり1日2～3便程度の系統が多く、「公共交通空白地区」や地形要因による実質的な利用困難地域が生じやすいなど、二次交通の脆弱性も課題とされる。加えて、南海トラフ巨大地震を想定した最大津波高34.4mという被害想定のもとで津波避難タワー整備が進められてきた経緯から、観光と防災・減災を分離して論じにくい地域特性を有している<sup>(5)</sup>。

さらに、高知県の来訪動態は季節性が強く、海水浴やマリインレジャー期とそれ以外の時期との繁閑差が大きいことから、繁閑差に対応した受入体制（情報発信、営業時間、受入キャパシティ）や価格帯の設計による分散・平準化が求められる。こうした複合課題に対し、黒潮町は「道の駅ビオスおおがた」の恒常運用（直売・飲食・情報提供機能、海まで徒歩圏という立地優位）に加え、地域DMOである一般社団法人黒潮町観光ネットワークを駅施設内に配置し、企画・情報発信・商品造成等の中核機能を同一拠点に集約している<sup>(6)</sup>。

交通面では、2025年2月からAIオンデマンド交通「くじらん」を導入し、デマンド運行と定時運行を併用することで、「道の駅-海浜-周辺資源」間の移動基盤を補完している<sup>(7)</sup>。上位計画においては、高規格道路の延伸に伴う新たな道の駅整備と既存拠点との連携強化を通じて、広域的な回遊性向上と地域経済活性化を図る方針が示されており、政策（制度）・空間（立地・施設）・運営（DMO・交通・防災）の三層において「拠点×ネットワーク×レジリエンス」の前提条件が段階的に整備されつつある。

一方で、過疎化が進行する多くの地方において、観光客（関係交流人口）を増加させるための施策として、道の駅を拠点とした地域創生活動への期待は大きく、持続的発展に向けた道の駅の資

源ベース拡大の方向性が問われている。

以上のことから、本研究では、黒潮町「道の駅ビオスおおがた」の事例から、地方における「道の駅」の資源ベースを拡大させるための方法論を検討し、具体的な戦略・指針に向けた政策提言を行う。

### 3. 関連（先行）研究と理論的枠組み

ホスピタリティ・マネジメント論は、ツーリズム産業（観光・ホテル・旅館・飲食・テーマパーク・娯楽）を主な研究対象として、これらの領域におけるホスピタリティ（おもてなし）やサービスの品質向上・価値向上を目的とした学問領域である。本研究対象である「道の駅」は、利用者の観光・飲食・テーマパーク・娯乐的欲求を充足させる他、地方における観光政策（関係交流人口の増加）に向けた要となっており、「道の駅」における資源ベース（ケイパビリティ）の拡大は、自治体が地元での産業経済発展に向けた主要な政策の大きな柱の1つであると考えられる。

Barney, J. (1991)<sup>(8)</sup>が提唱する資源ベース理論 (Resource-Based View: RBV) は、組織内に保有される資源や能力に着目し、それらがいかんして持続的な競争優位を形成するのかを説明しようとする理論的な枠組みである。彼によれば、競争優位の源泉となる資源の条件として、価値 (Value)、希少性 (Rarity)、模倣困難性 (Inimitability)、組織 (Organization) の4つの要素 (VRIO) を提示し、これらを満たす資源が持続的な競争優位をもたらすと論じている。

この理論を発展させたのが、Teece, D. J., Pisano, G. and Shuen, A. (1997)<sup>(9)</sup>の提唱するダイナミック・ケイパビリティ理論である。この理論では、変動環境のもとで資源・能力を再構成する組織の動学的側面を強調している。

観光分野においては、Ritchie, J. R. B. and Crouch, G. I. (2003)が、観光地を単一の施設ではなく、自然環境、文化資源、観光インフラ、サービス提供主体の運営能力等からなる「資源束」として捉え、これらの組み合わせが目的地としての魅力や競争力を規定すると指摘しており、彼によれば、観光地競争力に関する議論においては、核となる資源・魅力（自然・文化・イベント等）、それを支えるインフラやアクセス、マーケティング、マネジメント、ガバナンスなどを統合的に扱う必要性を指摘している<sup>(10)</sup>。

本研究対象である黒潮町において、資源ベース理論の視点から言えることは、「道の駅ビオスおおがた」は、物販・飲食・観光情報提供などの機能を担うホスピタリティの拠点であり、海浜資源である入野の浜（砂浜美術館を含む）、地域DMOである一般社団法人黒潮町観光ネットワーク、AI

オンデマンド交通「くじらん」をはじめとする地域モビリティ、津波避難タワー等の防災インフラとともに、一体の資源束を構成している。この資源束をVRIOの観点から評価することで、どの資源が持続的競争優位の核となりうるのか、またどの領域に組織的なボトルネックが存在するのかを整理し、地方創生に向けた資源ベース拡大の方向性を検討することが可能となると考えられる。

また、Bigné, J. E., Sánchez, M. I. and Sánchez, J. (2001)<sup>(11)</sup>及び、Chen, C.-F. and Tsai, D. (2007)<sup>(12)</sup>の観光行動研究においては、観光地イメージやサービス品質、知覚価値といった体験の質に関する評価が、総合的な満足度を媒介して、再訪意図や他者への推奨意図、滞在延長といった行動意図に影響を及ぼすという因果連鎖を指摘している。この研究では、観光地を評価する際に、①個々の機能・サービスに対する評価、②総合満足、③将来の行動意図という三段階構造を前提とし、構造方程式モデリング等を通じてその関係性を検証している。

この研究を本研究の文脈に即して整理すると、衛生・飲食・情報提供・休憩環境などの機能充足が総合満足に影響し、その結果として再訪・推奨・滞在延長といった行動意図に結びつくと考えられる。それは、黒潮町にとって主要な観光客であるサーファーの滞在環境に関する評価（宿泊・入浴・飲食・くつろぎ環境等）が、黒潮町に対する総合評価や再訪意図とどのように関係しているのかを検討するうえで、既存の満足・行動意図モデルは妥当な分析枠組みを提供する。

本研究では、こうした理論的蓄積を踏まえつつサーファーを対象としたアンケート調査結果を記述統計により整理し、宿泊形態や受入環境の評価と来訪行動との関連を検証する。

Kallio, H., Pietilä, A.-M., Johnson, M. and Kangasniemi, M. (2016)<sup>(13)</sup>の研究では、量的調査は、来訪者の属性や行動傾向、サービス評価の分布等を把握するのに有効である一方、その背後にある判断根拠や現場運営の制約要因など、文脈依存的な情報を十分に捉えきれないという限界を持つとして、量的調査を補完する形で質的調査を組み合わせる「混合研究法」が、観光研究や地域研究の分野において広く採用されていると指摘しており、半構造化インタビュー調査は、あらかじめ用意した質問項目に沿いつつも、回答者の語りに応じて追問や深掘りを行う調査手法であり、調査目的の明確化、質問ガイドの作成、専門家レビュー、パイロット調査、本調査という段階的な設計を経ることを指摘している。

これは、量的調査で示唆された差異やボトルネックについて運営実態や制度的背景、関係主体間の連携といった観点から詳細に把握することが可

能となることを意味している。

Creswell, J. W. and Plano Clark, V. L. (2018)<sup>(14)</sup>は、量的・質的データの統合については、混合研究法の体系的整理において、量的調査と質的調査の実施順序や優先度に応じて、説明的シーケンシャルデザイン（量的→質的）、探索的シーケンシャルデザイン（質的→量的）、同時並行デザインなどの類型が示されている。いずれの類型においても、分析・解釈段階での統合点を明示することが求められる。

以上の関連（先行）研究から、本研究においては、①事前調査では、関連機関のホームページをベースに黒潮町及び、「道の駅 ビオスおおがた」のケイパビリティを定性的に調査する。次に、②本調査では、黒潮町の観光（関係交流人口）増加の大きな1つの柱である町外から訪れるサーファーのアンケート調査を行う。続いて、アンケート結果だけでは把握しきれない運営上の制約や制度・連携の実態を補足するため、黒潮町役場（観光政策・地域創生）、「道の駅ビオスおおがた」駅長、砂浜美術館（理事長／館長）を対象に半構造化インタビューを実施する。

以上の3つの分析を通じて、「道の駅」が有する内部資源とケイパビリティから構成される資源ベースを整理するとともに、更なる地域創生に向けた資源の拡大施策、すなわちダイナミック・ケイパビリティとしてどのような方向性がありうるのかを明示する。

## 4. 事前調査（VRIO分析）

### 4.1 VRIO分析の方法

「道の駅ビオスおおがた」と入野の浜（砂浜美術館）、地域DMO、地域モビリティを一体の資源束として位置づけ、VRIO（価値・希少性・模倣困難性・組織）の枠組みに沿って質的記述分析を行なう。ここでいう地域DMOは、一般社団法人黒潮町観光ネットワークを指し、地域モビリティにはAI オンデマンド交通「くじらん」等を含む。

分析に用いた資料は、自治体および各施設・団体の公開情報と、特定日に実施した現地観察の記録である。現地観察では、駅の物販・飲食・情報・衛生機能、海浜へのアクセスや更衣・シャワー導線、文化発信、運営体制・連携、移動基盤に関する状況を確認し、時刻・場所を付したフィールドノートおよび写真として記録した。

分析手順としては、まず駅機能、海浜アクセス、文化・芸術活動、DMOの業務、モビリティサービス等に関する観察事実と根拠資料を対応づけて整理し、つぎにそれぞれが示す利用者便益、代替の少なさ、再現の難しさ、体制・運用の整備状況をVRIOの各観点に即して評価した。そのうえで、4つの資源間の相対的な位置づけを把握し、

黒潮町における観光資源束の中核資源と補完資源、および受入基盤上のボトルネックを明らかにした。

## 4.2 VRIO分析の結果

### (1) 道の駅ビオスおおがた

道の駅ビオスおおがたは、太平洋沿いの優れた立地と、物販・飲食・観光情報発信機能を併せ持つ黒潮町の主要拠点であり、高い来訪者数を背景に、観光客と地域住民の双方に対して大きな価値を有している。加えて、地元高校生や生産者と連携したオリジナル商品の開発など、地域性に根ざした商品・サービスを通じて、黒潮町らしさを体现する拠点として機能している点も評価できる。

一方で、道の駅制度自体は全国的に普及しており、施設形態としての希少性は高くない。また、物販・飲食・情報提供といった基礎機能は、他地域の道の駅においても一定程度再現可能である。しかし、入野の浜や砂浜美術館との地理的接近性、地域DMOや生産者とのネットワーク、商品開発に付随するストーリー性などを含めた総体としてみると、単純な模倣・代替は容易ではないと考えられる。さらに、観光情報機能やDMOとの連携など、資源を活用する組織的体制も一定程度整備されている。

以上のことから、「道の駅ビオスおおがた」は、高い価値と組織的活用を備えつつ、部分的な希少性・模倣困難性を持つ一時的競争優位資源として位置づけられる。

### (2) 入野の浜

入野の浜は、長大な砂浜と松原からなる自然景観に、「砂浜そのものを美術館と見立てる」という砂浜美術館のコンセプトが重ね合わされた資源である。Tシャツアート展に代表される野外イベントは、全国的な知名度を獲得しており、黒潮町のイメージ形成と来訪動機の創出に大きく寄与している。このコンセプトと、長年にわたる活動によるイメージ形成は、他地域に類例の少ない独自性を有している。自然条件（長大な砂浜・松原）、地域コミュニティ、運営ノウハウが一体となって成立している点から、単にイベントを模倣するだけでは同等の価値を再現することは難しく、高い模倣困難性を備えている。また、NPO砂浜美術館と行政・DMO・住民が協働する運営体制により、資源の価値は組織的に活用されている。

したがって、入野の浜（砂浜美術館）は、VRIOの4つの要素を概ね満たす持続的競争優位資源として、黒潮町観光のコアに位置づけられる。

### (3) 黒潮町観光ネットワーク

一般社団法人黒潮町観光ネットワークは、黒潮

町の観光振興を担う地域 DMO として、観光事業者、NPO、行政等を結ぶハブ機能を有する。着地型旅行商品や防災ツーリズムの企画・販売を通じて、地域資源のパッケージ化と交流人口拡大に貢献しており、高い価値を持つ組織資源と評価できる。

DMO という枠組み自体は全国に広がっており、組織形態としての希少性は限定的であるものの、小規模自治体において防災や芸術資源を統合的に扱う点には独自性が認められる。また、任意団体から一般社団法人への移行、行政との協定締結などを通じて、資源を活用する組織的基盤も整備されている。

総じて、黒潮町観光ネットワークは、価値と組織能力に優れ、部分的な希少性・模倣困難性を有する一時的競争優位ないし基盤資源として位置づけられる。

#### (4) 地域モビリティサービス「くじらん」

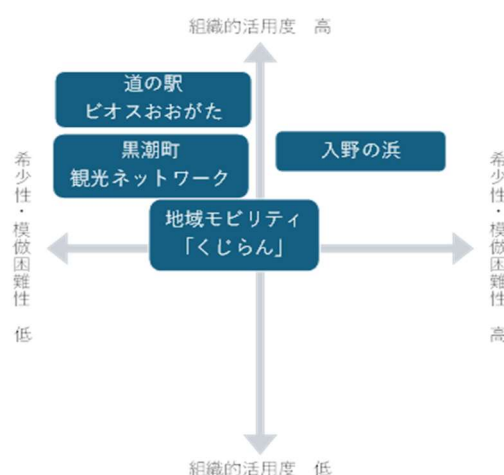
地域モビリティ「くじらん」は、高齢化や公共交通空白地域の課題に対応する AI オンデマンド型デマンド交通であり、住民の移動支援とともに、道の駅や観光施設を結ぶことで観光回遊性の向上にも寄与する。生活と観光の双方に資する点で、地域インフラとしての価値は高い。AI デマンド交通は現時点では導入事例が限られ、県内では先行事例であるため、一定の希少性を有する。ただし、将来的には他地域でも導入可能な技術であり、技術そのものの模倣障壁はさほど高くないと考えられる。他方で、運行エリアの設定、住民との調整、観光との連携設計といった過疎地域特有の限定された観光客と地域住民の利便性を兼ね備えた足としての2つの機能を両立させるための地域に根ざした運営ノウハウには模倣困難な要素も含まれる。自治体、交通事業者、システム提供企業などの協働体制も整っていることから、組織的条件【組織 (Organization)】も一定程度満たしていると評価できる。

以上より、「くじらん」は、価値と組織能力が高く、先行導入による一時的競争優位を有する資源として位置づけられる。

#### (5) VRIO 分析のまとめ

以上のことから、黒潮町の観光資源束は、「入野の浜」という持続的競争優位資源を核に、「道の駅」「DMO」「モビリティ」がそれを補完・増幅する構図をとっていると解釈できる。これを図式化すると縦軸を組織的活用度、横軸を希少性・模倣困難性とする2軸4象限マトリクスを作成することができる(図1参照)。図1の通り、黒潮町の観光資源束は、入野の浜(砂浜美術館)が高い希少性・模倣困難性と組織的活用を備えた持

図1. VRIO 解析の結果



(出所) 筆者ら作成

続的競争優位資源として中心に位置し、これを「道の駅ビオスおおがた」、黒潮町観光ネットワーク、「くじらん」といった競争優位資源が補完・増幅する構造をとっていると解釈できる。すなわち、黒潮町は、良質なサーフポイントや入野の浜といった中核資源については高い観光ポテンシャルを有する一方で、宿泊、入浴・衛生、飲食へのアクセス、滞在時の快適性といった受入基盤の整備状況については、VRIO 分析のみからは必ずしも十分に把握できないことが示唆された。この点を明らかにするため、以下3つの仮説を設定する。

#### 5. 仮説

VRIO 分析の結果を踏まえると、黒潮町は良質なサーフポイントや入野の浜等により高い観光(ホスピタリティ)ポテンシャルを有する一方で、宿泊、入浴・衛生、飲食へのアクセス、海辺でのくつろぎといった受入基盤の質については、来訪者の視点から詳細に検証する必要があることが明らかとなった。

これらを検証するために、以下3つの仮説を設定する。

##### 【仮説①】

「道の駅 ビオスおおがた」はサーフィン利用者の需要に十分応えることが出来ていない。

##### 【仮説②】

「道の駅 ビオスおおがた」の資源ベース(レイパビリティ)拡大には、関係交流人口増加に寄与するサーフィン利用者を対象とした、新たなサービスの提供が鍵となる。

##### 【仮説③】

黒潮町の関係交流人口の増加施策において、サーフィン利用者の満足度向上が重要である。

6. 本調査 (アンケート調査)

本調査では、これらの仮設に基づき、①サーファーへのアンケート分析、②黒潮町関係者への半構造化インタビューを行う。

6. 1 アンケート調査概要

「道の駅ビオスおおがた」付近の海岸へサーフィンを主目的として訪れたサーファーを対象にアンケート調査を実施した。調査は黒潮町役場 (観光政策課・地域創生課) の協力のもと、現地での対面配布・自己記入・その場回収方式により行った。回答は任意かつ匿名とし、実施前に研究目的、個人情報 の取扱い、データ利用の範囲、途中撤回の自由について口頭および書面で説明したうえで、同意を得た。有効回答数は 206 名である。設問項目は、以下の図 2 に示し、本研究では「宿泊環境」「入浴・衛生環境」「飲食へのアクセス」「滞在時の快適性・くつろぎ環境」という 4 側面に着目し、来訪頻度や滞在日数、町内での飲食行動との関係を記述統計およびグループ別比較によって整理する。

6. 2 アンケート調査結果

黒潮町をサーフィン目的で訪れる来訪者を対象としたアンケート調査 (有効回答 206 件) の結果の基本属性を示すと、①性別 (男 170 人、女 36 人)、②年齢 (20 代 13 名、30 代 33 名、40 代 79 名、50 代 64 名、60 代 16 名、未回答 1 名)、③居住地 (関西 61 名、中国 35 名、関東 4 名、九州 1 名、愛媛 23 名、香川 22 名、徳島 5 名、高知 (幡多郡内 12 名・幡多郡以外 41 名、その他 2 名) である。

本調査では、事前調査の VRIO 分析を踏まえ、とくに宿泊形態、シャワー・入浴設備へのニーズ、および食事行動という 3 つの観点に着目し検討する。

(1) サーフィン来訪頻度と宿泊形態

サーファーの来訪頻度と宿泊形態との関係について検討する。Q11 「どのくらいの頻度で黒潮町にサーフィン目的で訪れますか」の回答をもとに、テキスト回答を年間来訪回数に換算し、「ほ

表 1. アンケート項目 (Q14 は未回答のため削除)

Q1: あなたの性別を教えてください	Q20: Q19 で SNS と回答した方、SNS の詳細を具体的に教えてください。
Q2: あなたの年齢を教えてください	Q21: Q17 で車中泊と回答した方、その理由は何ですか
Q3: 現在どちらにお住まいですか	Q22: 今回の旅の飲食予算について教えてください
Q4: ご職業は何ですか	Q23: 朝食はどうされていますか
Q5: 誰と来ていますか	Q24: Q23 で 朝食をコンビニ、インスタント食品、食べないと回答した方、それはなぜですか
Q6: Q5 で複数名で回答した方、大人 (19 歳以上) はご自身含め何人できていますか?	Q25: 昼食はどうされていますか
Q7: Q5 で複数名で回答した方、子ども (小学生以上) は何人できていますか?	Q26: Q25 で 昼食をコンビニ、インスタント食品、食べないと回答した方、それはなぜですか
Q8: Q5 で複数名で回答した方、子ども (小学生未満) は何人できていますか?	Q27: 夕食はどうされていますか
Q9: Q5 で複数名で回答した方、同行者の方でサーフィンをしない方は主に何をしていますか	Q28: Q27 で 夕食をコンビニ、インスタント食品、食べないと回答した方、それはなぜですか
Q10: Q9 で食事又は観光と回答した方、同行者はどこのエリアをめぐるりますか	Q29: Q27 で 黒潮町以外の飲食店と回答した方、黒潮町内の店を利用しない理由は何ですか
Q11: どのくらいの頻度で黒潮町にサーフィン目的で訪れますか	Q30: Q29 で移動手段が「ない」を選択した方、移動手段 (公共交通・タクシー・代行など) があれば黒潮町内の飲食店を利用したいと思いますか
Q12: 主にいつサーフィンをするため黒潮町に来ますか?	Q31: 利用したいと思わないと回答した方、その理由は何ですか。
Q13: サーフィン以外に他の目的はありますか	Q32: 黒潮町を知ったきっかけは何ですか (何でしたか)
Q15: 今回の旅の宿泊予算について教えてください	Q33: Q32 で SNS と回答した方、SNS の詳細を具体的に教えてください。
Q16: 今回は何日滞在予定ですか	Q34: 黒潮町でワーケーションをしたいと思いませんか
Q17: 主な宿泊はどこですか	Q35: Q34 で思うと回答した方、どんな場所、どのような施設を求めていますか
Q18: 宿泊先の決めては何ですか	Q36: Q34 で思わないと回答した方、その理由を教えてください
Q19: 宿泊先の決定にあたり、どのような方法で情報を取得しましたか	Q37: サーファーの方たちが黒潮町へより訪れたいようになるためにどういことを期待しますか

(出所) 筆者ら作成

とんど来ない（初回・数年ぶり・年1回未満）」「年数回（年1～11回）」「月1～数回レベル」「週1以上レベル」という4つのグループに分類した。

次に、宿泊を伴う回答者（110名）を対象として、Q17「主な宿泊はどこですか」の回答を「ホテル」「低価格・簡易（民宿・ゲストハウス）」「低価格・簡易（車中泊・キャンプ）」「家族・知人宅」「その他」のカテゴリに再分類した。このうち、「低価格・簡易（民宿・ゲストハウス）」と「低価格・簡易（車中泊・キャンプ）」を合算して「低価格・簡易宿泊」と定義し、各来訪頻度グループにおける当該宿泊形態の割合を算出した。

その結果、「ほとんど来ない」群では低価格・簡易宿泊の割合は42.1%であったのに対し、「年数回」群では61.1%、「月1～数回レベル」群では64.7%、「週1回以上レベル」群では55.0%となった。すなわち、「ほとんど来ない」群に比べると、「年数回」および「月1～数回レベル」の各群では低価格・簡易宿泊の選択割合が高く、最頻来訪層である「週1回以上レベル」のサーファーであっても、約半数が低価格・簡易宿泊を選択していることが確認された。

これらの結果から、黒潮町への来訪頻度が高いサーファーほど、ホテルよりも民宿・ゲストハウスや車中泊・キャンプ場など、相対的に低価格で簡易な宿泊形態を選好する傾向があることが示唆される。

## (2) シャワー・入浴設備へのニーズ

シャワー・入浴設備に関するニーズを検討する。Q37「サーファーの方たちが黒潮町へより訪れたいようになるためにどういうことを期待しますか」の自由記述から、「シャワー」「入浴」等の語を含む回答を抽出し、「シャワー・入浴ニーズあり/なし」の二値変数を作成した。その結果、全体（n=206）において、シャワー・入浴設備に関するニーズが確認された回答者は32.1%であり、およそ3割の来訪者が水回り環境の整備・充実を求めていることが明らかとなった。

さらに、シャワー・入浴ニーズが特定の宿泊形態に偏っているかどうかを確認するため、Q17「主な宿泊はどこですか」の回答から、「黒潮町で車中泊」「四万十市・土佐清水市で車中泊」等を含む回答を抽出し、「車中泊あり/なし」の2値変数を作成したうえで、車中泊の有無別にシャワー・入浴ニーズの割合を比較した。その結果、車中泊ありグループでは「ニーズあり」が29.7%、「ニーズなし」が70.3%であり、車中泊なしグループでは「ニーズあり」が32.6%、「ニーズなし」が67.4%であった。

表2. 車中泊有無別のシャワー・入浴ニーズ

	シャワー・入浴のニーズあり(%)	シャワー・入浴のニーズなし(%)
車中泊あり	29.7%	70.3%
車中泊なし	32.6%	67.4%

（出所）筆者ら作成

このように、車中泊の有無によるニーズ割合の差は大きくなく、シャワー・入浴設備へのニーズは特定の宿泊形態に限定されず、全体として3割程度の回答者に共通してみられる基盤的な要望であることが確認された。言い換えれば、車中泊利用者のみならず、多様な宿泊形態の来訪者にとって、水回り環境の整備は黒潮町滞在の快適性を左右する重要な要素となっている。

## (3) 食事行動と「簡便な食事」選択

食事行動に着目し、とくに「簡便な食事」選択の実態を検討する。Q23（朝食）、Q25（昼食）、Q27（夕食）の各設問の回答を、「黒潮町内の飲食店」「黒潮町外の飲食店」「コンビニ等」「インスタント食品」「自炊」「食べない」「その他」「未回答・不明」に再分類したうえで、「コンビニ等」「インスタント食品」「食べない」を合算して「簡便な食事」と定義し、各食事タイミングにおける割合を算出した。その結果、朝食（Q23）については、「コンビニ等」が52.2%、「インスタント食品」が0.5%、「食べない」が10.5%となり、「簡便な食事」の合計は63.2%に達した。昼食（Q25）については、「簡便な食事」（コンビニ・インスタント・食べない）の合計は23.0%であり、夕食（Q27）については同様の合計が12.4%であった。これらの結果から、簡便な食事の選択はとくに朝食で顕著に高く、昼食、夕食の順にその割合が低下する傾向が確認された。あわせて、Q24・Q26・Q28における「簡便な食事を選択した理由」の自由記述を、「簡単に済ませたい」「食事目当てではない」「店・立地・営業時間の制約」「その他」「未回答・不明」などに分類した。その結果、朝食で簡便な食事を選択した回答者のうち、「簡単に済ませたい」とする理由が78.8%を占めた。昼食で簡便な食事を選択した回答者においても、「簡単に済ませたい」が68.8%となり、夕食で簡便な食事を選択した回答者についてはサンプル数が少ないものの、「簡単に済ませたい」が23.1%、「食事目当てではない」が11.5%といった理由がみられた。

以上より、本調査の範囲では、特に朝食時においてコンビニ等の利用や欠食といった簡便な食事の選択が多数派であり、その主たる理由として

表3. 食事における「簡便な食事」選択割合

	簡便な食事	その他の食事形態
朝食	63.2%	36.8%
昼食	23.0%	77.0%
夕食	12.4%	87.6%

(出所) 筆者ら作成

「簡単に済ませたい」という動機が支配的であることが確認された。この傾向は、サーフィンの波の状況に合わせて柔軟に行動したい、あるいは食事よりも海で過ごす時間を優先したいというサーファー特有の時間感覚や行動様式を反映している可能性があり、海辺に近接した飲食・滞在環境のあり方を検討するうえで重要な示唆を与えるものである。

## 7. 本調査（半構造化インタビュー調査）

### 7.1 半構造化インタビュー調査概要

アンケート結果だけでは把握しきれない運営上の制約や制度・連携の実態を補足するため、黒潮町役場（観光政策・地域創生）、「道の駅ビオスおおがた」駅長、砂浜美術館（理事長／館長）を対象に半構造化インタビュー調査（2025年3月3日）を実施した。

質問項目は、来訪者像、来訪目的、求められるサービス、拠点の強みと改善領域、新規サービスの効果見込み、季節変動、ワーケーション、収支レンジ、飲食立地条件、防災機能、近隣新設道の駅への期待・懸念、将来構想（5～10年）などを骨子として構成した。

### 7.2 半構造化インタビュー調査結果

#### (1) 道の駅ビオスおおがた駅長

駅長インタビューでは、駐車場管理、シャワーの有料化、観光政策との関係、道の駅利用者の来訪目的と特産品の販売状況、観光客の動向、サーフィン目的の観光客への対応、老朽化した地域施設や防災対策、若年層の雇用問題などが主要なテーマとして取り上げられた。

共有された事実として、出品者の約68%が地元の生産者であり、新鮮な野菜や弁当類が高い人気を集めていることが示された。また、シャワー設備については100円・5分という料金設定で提供しており、サーファーを含む利用者から概ね好評であること、来店ピークはゴールデンウィークおよび8月に集中していることが確認された。さらに、地元特産品の販売促進や、外国人観光客（とくに中国人観光客）への対応の必要性、平日は買い物目的の地元利用が多いことなども指摘された。価格設定については、地元住民向けには手ごろな価格帯を維持しつつ、観光客向けにはやや高

めの設定も検討可能であるとの認識が示され、店員数の見直しによる経費削減と店員への教育の充実化によりあまり売れない製品の発注による業務ミスの減少により収益が改善しているとの報告も得られた。

一方で、駅長は、30～40年前は、1万人規模であった海水浴客が現在では約1,000人程度に減少していることに言及し、特産品やスイーツの開発を通じた新たな観光客へのアプローチの必要性を強調した。また、宿泊予約状況や観光情報の発信を一層充実させること、事前の計画を持たずに訪れる観光客が多いことを踏まえた情報提供の工夫、地域住民との連携やマナー啓発の重要性などが挙げられ、道の駅を核とした観光活性化に向けて、具体的な施策の検討が求められているとの認識が示された。

#### (2) 砂浜美術館理事長

砂浜美術館理事長へのインタビューでは、道の駅を中心とした地域創生・観光振興の方向性、砂浜美術館の利用促進、地域資源を活用した新しい観光プログラムの開発、津波高34メートルという想定に伴う教育旅行キャンセルの影響、防災ツーリズムやスポーツツーリズムの展開、駐車場不足や宿泊施設増設の課題などが主な議題となった。

事実として、砂浜美術館が地域資源を活用した多様な体験プログラムを提供していること、年間約1,000人が防災ツーリズムに参加していること、Tシャツアート展には約2万8,000人が来場していることが示された。とくに繁忙期には駐車場キャパシティの不足が顕在化しており、道の駅を含む周辺拠点との連携を通じて、来訪者受入環境の改善を図る必要があるとの認識が共有された。また、道の駅における観光活動の発信機会を増やすことの重要性や、海辺エリアへのコンテナハウス導入案に対して理事長が慎重な立場をとっていることも明らかとなった。

理事長は、砂浜そのものをアート空間とみなす美術館コンセプトの意義を強調するとともに、イベント開催時には多様な参加者が訪れ、地域経済に一定の波及効果をもたらしていると述べた。その一方で、駐車場問題や地域事業者との連携強化を今後の重要課題として挙げ、観光客増加と地域生活の両立を図る観点から、受入容量や空間利用の調整が求められていることを指摘した。

#### (3) 黒潮町役場職員

黒潮町役場職員へのインタビューでは、黒潮町の高齢化率47.1%という人口構造、主産業としての農業・水産業の状況、観光資源の活用方針、観光業が自然災害の影響を受けやすい産業である

こと、南海トラフ地震に関連した観光業への被害の実態、農業・漁業の経営改善と観光業の強化との関係、移住環境整備、体験型観光や特産品活用の重要性、道の駅の利用状況やサーフィン・キャンプ客向けサービスなど、多岐にわたるテーマが議論された。

共有された事項として、観光業がカツオやホエールウォッチングに対する依存度が高い一方で、他の観光資源の開発が必要とされていることが示された。公共交通整備が十分でないため、来訪者の移動手段としてタクシー利用に頼らざるをえない場面が多いこと、特産品販売への公募制導入の構想があること、とくに関西圏からのチームによるスポーツ合宿需要が高まりつつあること、道の駅が観光客にとって重要な食事提供の場として機能していることなども指摘された。

役場職員は、地域特性を活かした観光戦略の必要性を強調しつつ、道の駅を地元住民のための施設としても有効に活用すること、公共交通整備の不足と町外依存の高さという構造的課題に対応すること、防災ツーリズムや特産品紹介を通じて地域振興を図る可能性などを挙げた。また、サーフィン以外の目的で訪れる来訪者がまだ少ない現状、宿泊施設不足とスポーツツーリズム需要の高まりを踏まえ、道の駅併設型ホテルの必要性についても言及し、中長期的な拠点整備の方向性として検討すべきであるとの見解を示した。

### 6. 3 半構造化インタビュー調査のまとめ

これら3つの関係者への半構造化インタビューの結果、黒潮町の関係交流人口増加に向けた政策として、「道の駅ビオスおおがた」を中核とした将来の拠点機能やサービス展開に関する具体的なアイデアも複数示された。

そのための施策として、①地元住民の憩いの場としての空間を一層充実させる観点から、海の見えるビーチ直結の喫茶店や美術館機能を備えたカフェスペース、クジラの回遊を眺望できる望遠鏡の設置、トレーラーハウス型の小規模喫茶店といった、海辺に近接した「くつろぎの場」の構想が提示された。これらは、サーファーを含む長時間滞在者に対し、海から離れずに飲食や休憩が可能な環境を提供するものであり、前節で示した「簡便な食事」行動の背景にあるニーズとの関連が示唆される。

次に、②道の駅独自の情報発信力とイベント企画力を高める観点から、T シャツアート展に代表される砂浜美術館の取り組みと連携しつつ、道の駅オリジナルのイベントを年数回程度開催する案が議論された。これにより、道の駅自体が季節ごとに来訪動機を提供する場となり、サーフィン目的以外の来訪者層の拡大や、地元住民の参加機会

の増加が期待される。

さらに、③町外サーファーの新たな利活用方法として、サーフィン利用が主に5~10月に集中し、多額の支出が見込みにくいという特性を踏まえつつ、トレーラーハウスを活用した低価格宿泊の提供や、11~4月の冬季における代替利用の可能性が検討された。比較的少ない投資で安価な宿泊機能を整備し、スポーツ合宿やワーケーションなど、他の需要と組み合わせることで、年間を通じた関係・交流人口の拡大を図る構想である。

以上の通り、半構造化インタビュー調査を通じて、道の駅、砂浜美術館、町役場それぞれが、現状の受入基盤の制約を認識しつつ、海辺の景観価値を活かした滞在空間の整備、季節変動を踏まえたイベント・宿泊戦略の工夫、スポーツ・防災・アートを組み合わせたプログラムづくりなど、多様な方向性を検討している実態が明らかとなった。

## 8. 結論

本研究では、①事前調査では、関連機関のホームページをベースに黒潮町及び、「道の駅ビオスおおがた」のケイパビリティを定性的に調査し、本事前研究から仮説を設定した。この仮説に基づき、②本調査では、黒潮町の観光（関係交流人口）増加の大きな1つの柱である町外から訪れるサーファーのアンケート調査を行い、続いて、③アンケート結果だけでは把握しきれない運営上の制約や制度・連携の実態を補足するため、黒潮町役場（観光政策・地域創生）、「道の駅ビオスおおがた」駅長、砂浜美術館（理事長/館長）を対象に半構造化インタビューを実施した。

以上の3つの調査結果に基づく、各仮説に対する結論は以下の通りである。

### 【仮説①に対する結論】

『「道の駅ビオスおおがた」はサーフィン利用者のニーズ・ウオントに十分応えることが出来ていない。』の仮説①については、本調査（アンケート調査）の結果、黒潮町への来訪頻度が高いサーファーほど、ホテルよりも民宿・ゲストハウスや車中泊・キャンプ場など、相対的に低価格で簡易な宿泊形態を選好する傾向があり、シャワー・入浴設備等、水回り環境の整備が黒潮町滞りの快適性を左右する重要な要素となっている。さらに、サーフィンの波の状況に合わせて柔軟に行動したい、あるいは食事よりも海で過ごす時間を優先したいというサーファー特有の時間感覚や行動様式により、ビーチで簡単に食事を済ませたいというこれらのニーズ・ウオントに十分応えることが出来ていないことがわかった。

## 【仮説②に対する結論】

『「道の駅 ビオスおおがた」の資源ベース（ケイパビリティ）拡大には、関係交流人口増加に寄与するサーフィン利用者を対象とした、新たなサービスの提供が鍵となる。』の仮説②については、本調査（半構造化インタビュー調査）の結果、「道の駅 ビオスおおがた」にシャワー・入浴設備と簡単に食事が出る小規模喫茶店を併設した低価格で宿泊できるトレーラーハウスの設置を検討していることがわかった。この施策は、上記【結論①】で抽出されたサーファーのニーズ・ウオントへの課題対策として有効な施策といえる。

## 【仮説③に対する結論】

『黒潮町の関係交流人口の増加施策において、サーフィン利用者の満足度向上が重要である。』の仮説③については、黒潮町役場（観光政策・地域創生）、「道の駅ビオスおおがた」駅長、砂浜美術館（理事長／館長）を対象に実施した本調査（半構造化インタビュー調査）の結果、黒潮町の関係交流人口の増加施策において、サーフィン利用者の満足度向上が重要であることが確認出来たが、同時に「道の駅ビオスおおがた」を中核とした①地元住民の憩いの場（海の見えるビーチ直結の喫茶店や美術館機能を備えたカフェスペース、クジラの回遊を眺望できる望遠鏡の設置）や、②「道の駅 ビオスおおがた」と併設する砂浜美術館の連携による独自のイベント企画（T シャツアート展）の充実化や、新たな関係交流人口増加への施策として、サーフィン利用客の少ない冬季におけるスポーツ合宿やワーケーションなど、他の需要と組み合わせることで、年間を通じた関係・交流人口の拡大を図りたいとの施策検討がされていることがわかった。

以上の結論から、黒潮町の関係交流人口の柱となるサーフィン利用者の満足度向上に向けた新たな施策検討に向けて、「道の駅ビオスおおがた」が有する内部資源とケイパビリティを拡大・強化していくダイナミック・ケイパビリティを道の駅において検討していくことが重要であると結論づけることが出来る。

## 9. おわりに（地方の関係交流人口増加に向けた道の駅の資源ベース拡大による政策的提言）

本研究は、高知県黒潮町の「道の駅ビオスおおがた」を基点とする同道の駅の資源ベース拡大（ダイナミック・ケイパビリティ）の可能性を検討した。これらの研究を通して以下の政策提言を行いたい。

## 【政策的提言】

①サーファーをはじめとする長時間滞在者向け

の低価格・簡易宿泊機能の充実、②シャワー・入浴設備等の水回り環境の整備・高度化、③海辺の景観価値を活かした滞在・飲食環境の工夫、④DMO や道の駅を核とした情報発信とプログラム造成の強化である。

本政策的提言については、本研究において検証された内容として、2026年度の町役場で計画立案中のあらたなトレーラーハウス設置計画の具体策の中に盛り込んで頂く予定である。

さらに、全国には2025年時点で1,230か所の道の駅が登録されている。その多くは、地方の関係交流人口増加に向けた拠点機能としての役割が期待されている。今後、地方の道の駅における政策課題の検討においては、以下のステップで実施していくことを提言としたい。

## 【地方の道の駅の資源ベース拡大の方法】

①道の駅の資源ベースの分析（利用者アンケート等の分析によるニーズ・ウオントの明確化→②ケイパビリティの発見→③地元関係者への半構造化インタビュー調査によるケイパビリティの再定義（観光客と地元住民のニーズ・ウオントを両立させれ施策検討）→④道の駅の資源ベース拡大による政策策定である。

本研究の限界としては、分析対象が黒潮町のサーフィン目的来訪者に限定されていること、質問紙分析が記述統計にとどまり要因間の因果関係を十分には検証していないこと、半構造化インタビューの対象も主要関係者に限られることがあげられる。

今後の研究の方向性としては、全国に点在する多くの道の駅において、戦略的協創イノベーション活動の1つとして、産学官協創による道の駅の資源ベース拡大に向けた検討と課題抽出に関する研究活動を行い、課題解決策を提示すると共に、学際的な汎用的な理論（枠組み）を探って行きたい。

## 謝辞

本研究（産学官協創による産学官協創による道の駅の資源ベース拡大に向けた検討と課題抽出）において、アンケート調査及び半構造化インタビュー調査にご協力頂いた黒潮町役場職員、「道の駅ビオスおおがた」駅長、砂浜美術館理事長の方々には、本稿にて感謝を申し上げたい。

## 注

(1) 国土交通省道路局「『道の駅』の整備・管理等について（第3ステージの取組）」国土交通省ウェブサイト、および「登録『道の駅』一覧（令和7年1月時点）」

《[https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/third\\_stage\\_index.html](https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/third_stage_index.html)》（閲覧日:

- 2025年12月1日)
- (2) 国土交通省都市局「持続可能な都市づくりについて」国土交通省講演資料  
《<https://www.jdhc.or.jp/wp-content/uploads/2025/01/%E8%AC%9B%E6%BC%94%E8%B3%87%E6%96%99%E2%91%A1%EF%BC%88%E5%9B%BD%E5%9C%9F%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%9C%81%EF%BC%89.pdf>》(閲覧日:2025年12月1日)
- (3) 観光庁『観光立国推進基本計画(2023~2025年度)』観光庁  
《[https://www.mlit.go.jp/kankocho/seisaku\\_seido/kihonkeikaku.html](https://www.mlit.go.jp/kankocho/seisaku_seido/kihonkeikaku.html)》(閲覧日:2025年12月1日)
- (4) 黒潮町『黒潮町人口統計』または『黒潮町総合計画』に掲載された人口・高齢化率データ
- (5) 高知県『南海トラフ巨大地震に係る津波浸水想定』高知県  
《<https://www.pref.kochi.lg.jp/doc/2025100100137/>》(閲覧日:2025年12月1日)
- (6) 一般社団法人黒潮町観光ネットワーク「団体概要」黒潮町観光ネットワーク公式ウェブサイト  
《<https://kuroshio-kanko.net/information/>》(閲覧日:2025年12月1日)
- (7) 黒潮町「AI オンデマンド交通『くじらん』運行開始のお知らせ」黒潮町公式ウェブサイト  
《<https://www.town.kuroshio.lg.jp/pb/cont/kikaku-koutu/44946>》(閲覧日:2025年12月1日)
- (8) Barney, J. (1991), “Firm Resources and Sustained Competitive Advantage”, *Journal of Management*, Vol.17, No.1, pp.99-120.
- (9) Teece, D. J., Pisano, G. and Shuen, A. (1997), “Dynamic Capabilities and Strategic Management”, *Strategic Management Journal*, Vol.18, No.7, pp.509-533.
- (10) Ritchie, J. R. B. and Crouch, G. I. (2003), *The Competitive Destination: A Sustainable Tourism Perspective*, CABI.
- (11) Bigné, J. E., Sánchez, M. I. and Sánchez, J. (2001), “Tourism Image, Evaluation Variables and After Purchase Behaviour: Inter-relationship”, *Tourism Management*, Vol.22, No.6, pp.607-616.
- (12) Chen, C.-F. and Tsai, D. (2007), “How Destination Image and Evaluative Factors Affect Behavioral Intentions?”, *Tourism Management*, Vol.28, No.4, pp.1115-1122.
- (13) Kallio, H., Pietilä, A.-M., Johnson, M. and Kangasniemi, M. (2016), “Systematic Methodological Review: Developing a Framework for a Qualitative Semi-Structured Interview Guide”, *Journal of Advanced Nursing*, Vol.72, No.12, pp.2954-2965.
- (14) Creswell, J. W. and Plano Clark, V. L. (2018), *Designing and Conducting Mixed Methods Research*, 3rd ed., Sage.