道の駅「ふれあいパーク・大月」
多機能拠点化基本構想

―新しい大月町の「基盤（エンジン）」へ―

平成２９年１１月

大月町

目　　　　次

ご挨拶・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １

はじめに

　　計画の目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２

　　基本構想の構成・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ４

　　基本構想の策定まで・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ５

第１章　道の駅「ふれあいパーク・大月」の将来像

　　大月町のまちづくりビジョン・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ６

　　これからの道の駅「ふれあいパーク・大月」・・・・・・・・・・・・・・ ９

第２章　実現に向けた方策

　　全体の整備方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１７

　　多機能拠点の整備イメージ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１９

　　整備プロセスと施設整備の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３２

参考資料　アンケート調査結果概要

　　大月町住民ニーズ調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３８

　　道の駅「ふれあいパーク・大月」利用者ニーズ調査・・・・・・・・・・４５

　　「大月ふれあい市」出品者ニーズ調査・・・・・・・・・・・・・・・・５１

ご挨拶

このたび大月町では、道の駅「ふれあいパーク・大月」を核とした持続可能なまちづくりと地域の活力向上を目指す、道の駅「ふれあいパーク・大月」多機能拠点化基本構想を策定いたしました。

平成４年に国道３２１号沿いの弘見・亀尾地区にオープンした「ふれあいパーク・大月」は、町民のふれあいと憩いの場の提供と共に、地場産品の開発や観光振興等、地域活性の拠点としての施設利用を目的に整備された大規模公園です。開設翌年には建設省（当時）により「道の駅」に登録され、現在では地場産品の直売市や売店、レストラン等を併設し、町内外から利用客が訪れる、地域を代表する施設となっています。

本町ではこれまで、施設管理者である「大月町ふるさと振興公社」の運営支援とあわせ、道の駅「ふれあいパーク・大月」を中心とした賑わいづくりや、地域の振興を図ってきました。しかし、オープンから２５年が経ち設備の老朽化や来場者の増加に対する施設側のキャパシティ不足も指摘されるようになり、少子化、高齢化といった社会構造や地域経済構造の変化を踏まえ、さらなる地域活性を推進するための、抜本的なリニューアルとなる多機能拠点化が求められるようになりました。

本基本構想は、道の駅「ふれあいパーク・大月」を本町における産業、とりわけ一次産業振興の拠点と位置付け、将来のまちづくりにおいて期待される役割や地域の拠点としての整備の方向性、求められる機能等を明らかにするとともに、今後の計画推進やまちづくりにおける指針となるものであります。

策定にあたっては、各種のアンケート調査や、全６回にわたるまちづくり研究会等を開催し、町民の皆様をはじめ多くのご協力を経て、本町の抱える問題、課題、ニーズや向かうべき方向性についてまとめ、今後の施策に反映しています。

人口減少の進行により、今後ますます地域コミュニティの維持が難しくなることが予想されるなか、多機能型の地域活性拠点には、産業の活性化ならびに、交流人口の拡大による地域経済への寄与のみならず、コミュニティ活動の場の整備や地域防災への貢献等、地域のレジリエンスを高める機能の強化・充実を図ることが肝要です。今後は本基本構想を指針とし、具体的施策を執り行ってまいります。

最後になりましたが、本計画の推進にあたり、アンケート調査等にご協力いただきました町民の皆様に心より感謝申し上げます。

平成２９年１１月

大月町長　岡田　順一

はじめに

計画の目的

道の駅「ふれあいパーク・大月」多機能拠点化基本構想は、本町の中心エリアである弘見・亀尾地区に位置する道の駅「ふれあいパーク・大月」を核とした、特色あるまちづくりによる産業創出と地域の活性を目指し、その拠点としての多機能施設整備に係る基本的方向性について示したものです。

本計画は、平成２８年２月に策定された、本町の人口の将来展望を示す「大月町人口ビジョン」において目標とされた、２０６０年の推計人口３，００８人の実現に向け、人口減少の克服と将来にわたり活力ある地域社会を構築するため、以後５年間の施策展開に向けた方向性や基本目標等をまとめた「大月町まち・ひと・しごと創生総合戦略」における具体的施策の一つとして、道の駅「ふれあいパーク・大月」を様ざまな将来ニーズに対応可能な多機能型の地域拠点とする、全面的なリニューアルを前提に推進されているものです。

本町ではこれまで、平成２７年度には、道の駅「ふれあいパーク・大月」地域活性拠点化計画推進調査を実施し、先進事例調査をはじめ、アンケートによる町民や道の駅利用者、「大月ふれあい市」出品者のニーズ調査を行ったほか、翌２８年度には、地域が抱える課題の共有や地域活性策に関する議論の深化等を目的とした、職員対象とするまちづくり研究会の開催等をとおし、本町の持続を図るために必要な拠点整備の方向性や、機能集約の可能性等を検討してきました。

本計画は、これらの取組をふまえ、道の駅「ふれあいパーク・大月」がこれまで果たしてきた役割にとどまらず、本町の持続的な産業振興の拠点として、将来にわたり地域に貢献していくことを目指し、官民が一体となった道の駅を核とするまちづくりのあらゆる場面に活かされ、有機的なつながりを創出することを目的としています。

そのため、本構想の実現に向けた計画推進に際しては、具体的な計画策定や事業の実施等において可能な限り民意を取り入れ、町民の参加を積極的に促します。また、「大月町まち・ひと・しごと創生総合戦略」および本町のまちづくりに関する計画等との充分な調整を図るとともに、社会情勢等の変化に伴い点検、修正を行い、必要に応じ見直しをするものとします。

＜住民参加の取り入れ方のイメージ＞

① 基本構想策定段階

本計画を共有し、今後の方向性やビジョンに反映するため、地域および道の駅の特性や課題、ニーズを聴取します。また、取りまとめた将来像や施策に対する住民参加の機会として意見公募等を行い、基本構想の策定に反映します。

② 基本計画策定段階

基本構想に基づき、その実現に向け必要となる具体的な事業等について検討します。意見交換の実施等、関連部局と町民や関連団体等との協議を実施し、基本計画の策定に反映します。

③ 事業計画策定段階

基本構想ならびに基本計画に基づき、担当部局が町民や関連団体等とともに具体的な事業内容等を検討し、事業計画を策定します。行政および町民や関連団体等の窓口が明確であることから、事業内容ごとに具体的な協議を個別に行うことが可能となります。

④ 事業計画実施段階

これまでの段階における協議にて総合的な調整は完了しており、幅広い意見が反映された事業計画を実施していきます。事業内容の関連団体等に対し、個別に設計や実際の運用に対する意見を聴取することで、効果的な事業の推進が可能となります。

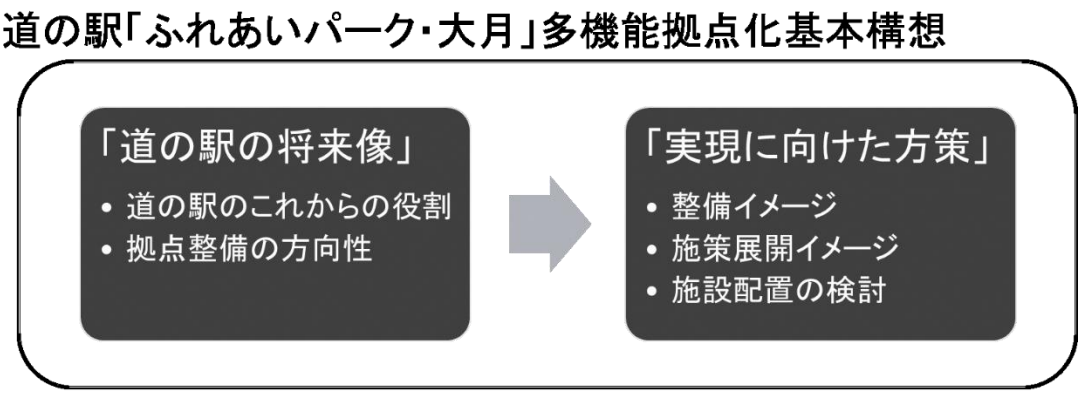
基本構想の構成

道の駅「ふれあいパーク・大月」多機能拠点化基本構想は、「道の駅の将来像」および「実現に向けた方策」により構成されます。

「道の駅の将来像」は、本町のこれからのまちづくりにおいて期待される道の駅の役割や拠点整備の方向性を示したものであり、今後の様ざまな施策や事業の基礎となる考え方です。町内各地区の特長を活かした、本町の将来を見据えたまちづくりを推進していくうえで、道の駅に求められる役割や必要となる機能等を整理し、目指すべき将来像について明らかにしています。

「実現に向けた方策」は、「道の駅の将来像」実現に向けた全体の施設整備に関る基本方針を定め、整備イメージやプロセスを整理するとともに、施策展開におけるポイントをまとめています。なお、ここで示す整備内容や施策の展開イメージは、道の駅「ふれあいパーク・大月」地域活性拠点化基本構想策定委員会における協議をふまえたものですが、あくまでたたき台として示すものであり、今後の事業内容を特定するものではありません。今後のさらなる協議により、具体的な事業が絞り込まれ、決定されることとなります。

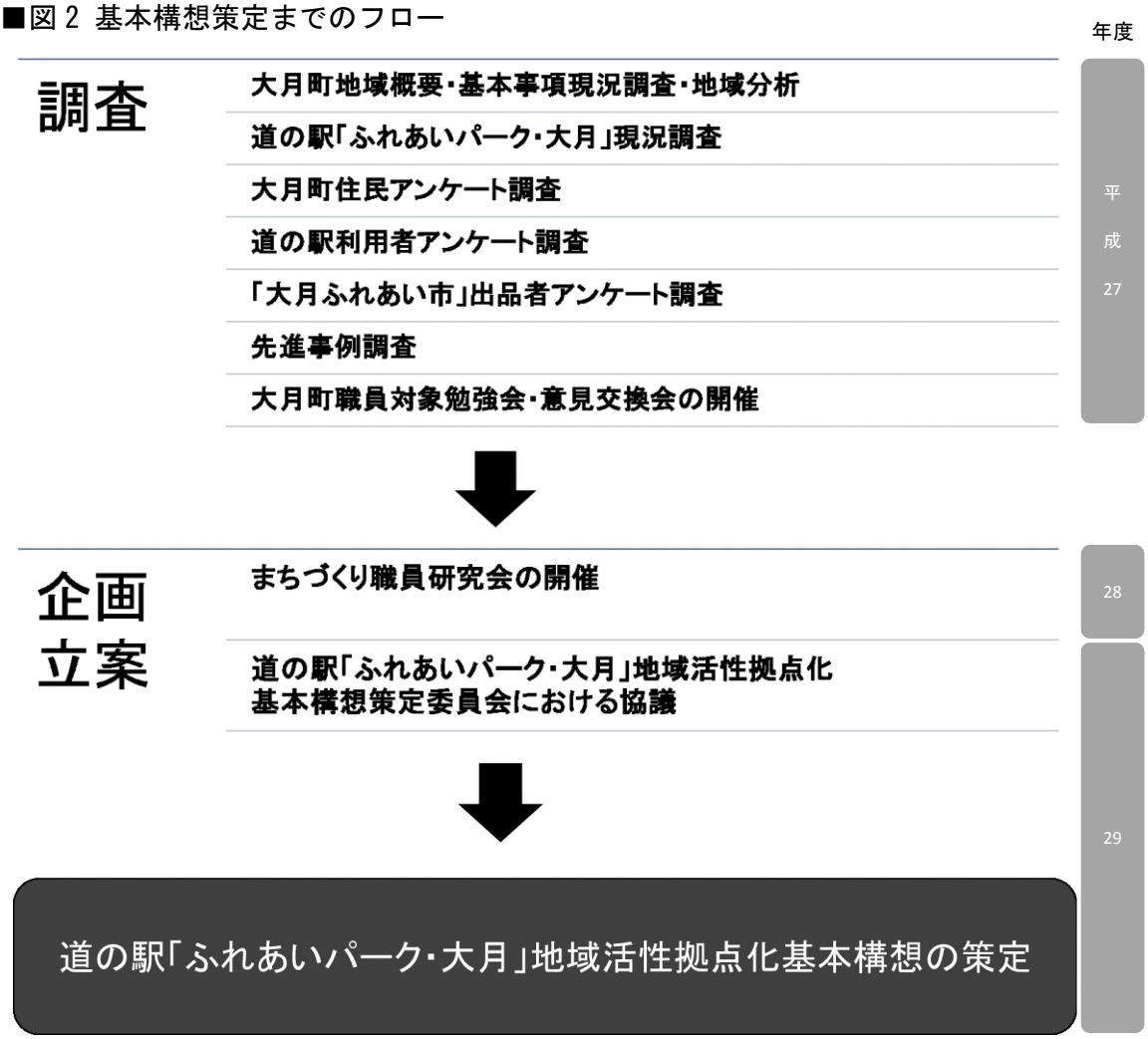
■図１ 基本構想の構成



基本構想の策定まで

道の駅「ふれあいパーク・大月」多機能拠点化基本構想は、平成２７年度先行事業として実施した道の駅「ふれあいパーク・大月」地域活性拠点化計画推進調査における、町民や道の駅利用者、「大月ふれあい市」出品者へのアンケートによるニーズ調査にて寄せられた意見や、翌２８年度に主に若手職員を中心に開催されたまちづくり職員研究会における企画提案等を基に素案を作成しました。これに基づき、道の駅「ふれあいパーク・大月」地域活性拠点化基本構想策定委員会にて協議を行い、庁内の意思統一を図りました。

■図２ 基本構想策定までのフロー



第１章　道の駅「ふれあいパーク・大月」の将来像

大月町のまちづくりビジョン

本町は、高知県の西南部に位置し、北側を宿毛市、東側を土佐清水市に接しており、南と西の二方が太平洋に面しています。総面積１０２．９４㎢のうち、耕地面積が５．２５㎢、林野面積が８１．６８㎢とほぼ８割が林野に占められていますが、内陸部には、国道３２１号の沿道を中心に、行政機関、教育機関、医療や福祉機関といった様ざまな分野における生活支援機能や、商業をはじめとする産業振興機能の集積した各地区があり、町民生活を支えています。また海岸部に目を向ければ、西海岸の入り組んだリアス式海岸沿いや、湾入の少ない平坦地が続く東側沿岸に集落が点在し、住宅地を形成しているとともに、柏島を中心とした観光施設や、水産業を主とする産業施設、学術研究施設等が分布しています。

本町ではこれまで、こうした機能施設や資源を有効に活用し、本町の将来を見据えた持続可能なまちづくりにつなげるため、利用者にとっての利便性や安全性、効果的な機能配置等の観点より、各地区の特長を活かすゾーニングをベースとして資本整備を進めてきました。ゾーニングの根幹を成す主な方向性については、大きく分けて以下の四点に集約されます。

- 大月町役場や既存の商店街、老朽化が指摘されて久しい中央公民館や農村環境改善センターが立地する弘見エリアに文教施設等を整備し、**文化・交流ゾーン**とします。

- 大月小学校および大月中学校の立地するエリア一帯にて、今後統合を見込む町立保育所の宿毛高校大月分校跡地での整備を含め、**教育・保育ゾーン**を形成します。

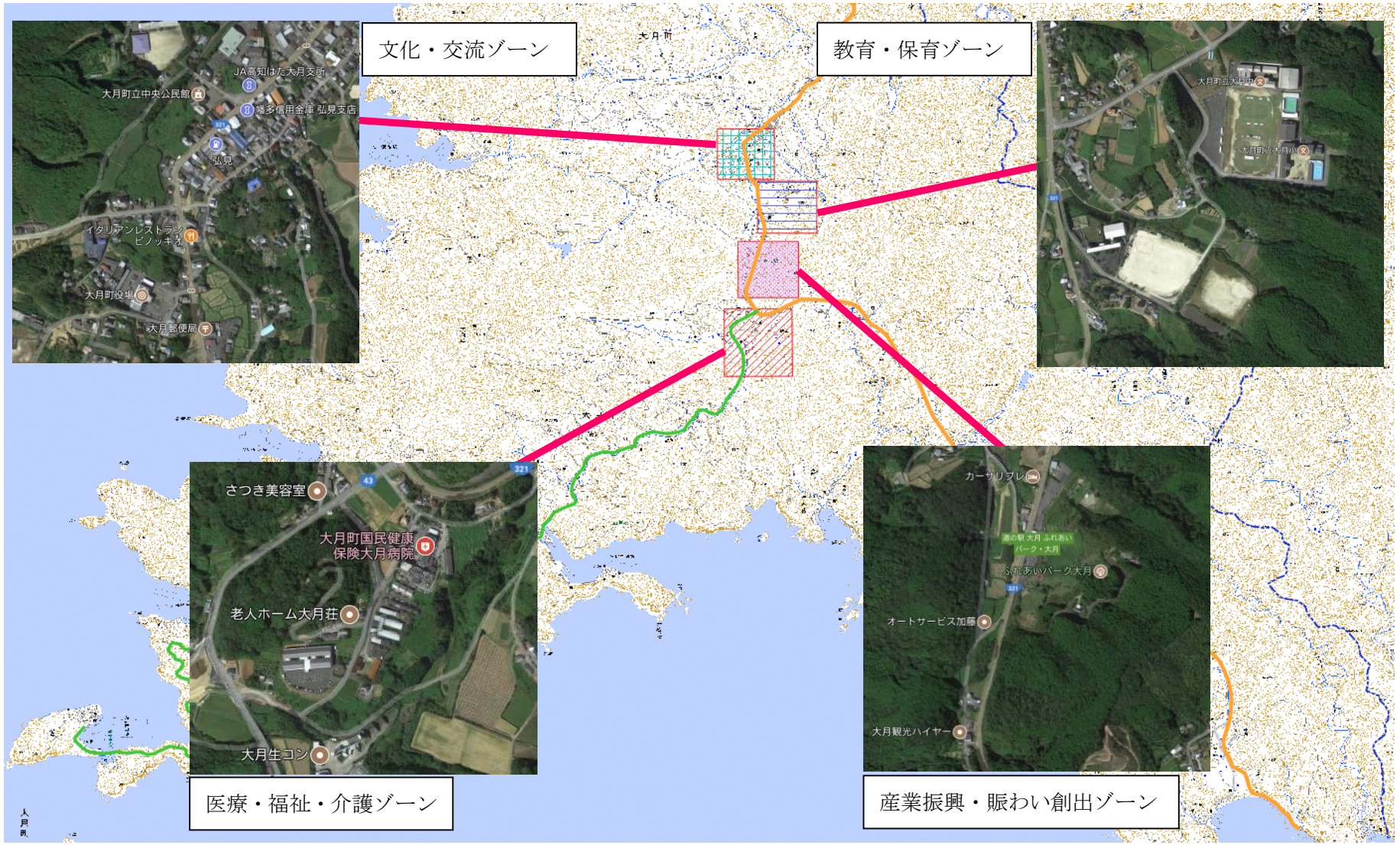
- 大月病院や特別養護老人ホーム、社会福祉協議会等、医療福祉施設の集中する鉾土エリアを**医療・福祉・介護ゾーン**として整備を進めます。

- 道の駅「ふれあいパーク・大月」については、従来の「道の駅」としての機能に加え、産業振興、とりわけ一次産業への賦活を目指し施設を整備します。さらに、アミューズメントの要素を加え人が集う場としての機能を強化し、活気をうむ交流の拠点として、本町全体を盛り上げる役割を担わせ、**産業振興・賑わい創出ゾーン**の中核と位置づけます。

さらに、既存の集落については現在の形態を原則として維持・保全しつつ、町内の各地区とゾーンが集中する内陸部をつなぐ交通手段の確保方法を検討し、町民生活の利便性向上を図ります。拡散した生活支援機能や産業機能を町中心部に集約するだけでは、真の意味での本町の活性や持続にはつながりません。機能が集積した各ゾーンが、効果的にその役割を果たすだけではなく、多機能拠点としての道の駅「ふれあいパーク・大月」が、それら各ゾーンのさらにハブ的な役割を担い、本町のシンボルとして、周辺地域とも連携、協力していくことが肝要です。

本町においては、今後町内におけるこれら各ゾーンの役割をより一層明確にし、有機的につなぐ、戦略的かつ体系立てたまちづくりを推進することが求められます。変化の激しい現代社会において、本町のように規模の小さい自治体は、その持続のために、様ざまな施策を執り行ってきました。しかし、即効薬的な取組は一過性ともいえ、継続的な成果につながらないことが多い点は否めません。道の駅「ふれあいパーク・大月」は、短期的な効果ばかりを求めるのではなく、長期的視野にたった持続可能なまちづくりの中心的役割を担う、本町の持続が係る重要な施設として、整備を進めてまいります。

■図 3 全体ゾーニングのイメージ　写真出典：Google Maps



これからの道の駅「ふれあいパーク・大月」

本町のまちづくりビジョンをふまえ、道の駅「ふれあいパーク・大月」の広域的役割や本町における中心地としての役割、現在本町が抱える問題点、そこから導き出される課題や将来ニーズ、活用すべき地域資源について、これまで実施した調査結果等を基に整理します。ここで明らかとなった問題点や課題の解決、ニーズへの対応方法を検討し、これからの道の駅「ふれあいパーク・大月」が目指すべき将来像を設定します。

＜道の駅「ふれあいパーク・大月」に求められる役割＞

広域的役割

・豊かな自然環境と温暖な気候に恵まれた、高知県南西部のオアシス
・幡多地域を代表する賑わいの創出ポイント
・津波被害の心配のない、国道３２１号の安全確保拠点

町中心地としての役割

・農林水産業を中心とした、町産業の振興拠点
・マリンアクティビティを主とする、観光産業の振興拠点
・情報の受発信基地
・生活支援機能のハブ
・環境負荷軽減への対応モデル

＜現況における本町の問題点＞

産業

・町産業の競争力低下
（人口減少、高齢化等の内的要因および国際化、高度化等の外的要因）
・町内商店街の縮小
（経営者等の高齢化、後継者不足、廃業の増加、業種の不足等）
・地域内経済循環比率の停滞
（消費活動の町外への流出、町内での消費・雇用の受け皿の不足）

地域生活

・コミュニティ機能の減退
（高齢化率の上昇、少子化の進展、若年層の町外流出等による人口減少）
・多世代間の交流の場の不足
・地域活動や事業活動の各主体間の連携不足
（活動の面的広がりの不足、情報集散の非効率性等、求心力の低下）

交通

・公共交通の需給バランスの偏り
・自動車依存のライフスタイルの限界
（高齢による免許返納等、交通手段をもたない町民の増加、
環境負荷の増大）

環境

・地球温暖化等、自然環境変化への対応
・自然資源の持続的有効活用の訴求
（開発・保全・共存のバランス偏重、人的利用によるインパクト、
資源の枯渇）

災害

・国道利用者、地域外からの来訪者の防災拠点の不足
（有事における対策拠点、減災・事前復興等の推進拠点の未整備）
・個人間での防災意識の格差
（有事における機動性・回復力の低さ）

＜本町が抱える課題・将来ニーズ＞

産業

・町産業の活性化（需要の喚起、供給体制の確保）
・高齢化・後継者対策（事業継続のサポート、手法の模索、人材の育成）
・若年層の雇用確保（町外流出の阻止、地域内経済循環への貢献）

地域生活

・高齢社会への対応（高齢独居世帯等への支援体制確立）
・町民生活の利便性向上（消費活動機会・交通手段等の確保）
・地域コミュニティのバックアップ（地縁的つながりの強化）
・地域レジリエンスの向上（有事への耐性、回復力強化）
・町内外との連携・協力強化
（交流機会の確保、情報の共有、共通ミッションや魅力の創出）

交通

・目的に応じた交通手段の確保（各のニーズに対応した運送手段の担保）
・公共交通網の適正化（合理的かつ経済的な施策への見直し）

環境

・環境負荷の低減（化石燃料偏重の是正、自然環境保全・持続的活用手法の啓蒙）
・循環型社会の構築（再生可能エネルギー利用の推進、自然との共存）

災害

・防災意識の養成（ソフト・ハード両面での活動推進、人材の育成）
・防災、減災、事前復興対策の推進

＜活かすべき本町の地域資源＞

ひと

・町民の地域活動力
・官民の連携力
・町外在住の町関係者等のネットワークや情報発信力
・コミュニティを形成する各地区集落

もの

・景観を含む、森林や海等の豊かな自然資源
・町内に点在する観光資源
・養殖技術や研究開発に伴う産業資源
・活発な生産者等の活動による一次産品等の地場産品
・整備された、生活に必需な公的施設や社会資本
・廃校や空き家等の未利用施設、耕作放棄地

こと

・祭礼等に代表される伝統文化
・官民ともにひろがる再生可能エネルギーの取組
・推進される災害対策
・津波被害が見込まれない町中心エリアの機能立地

道の駅が果たすべき役割とは

人口急減と超高齢化という大きな課題に直面する昨今、これまで多くの自治体が公共事業に依存することでなんとか雇用を生み出してきました。しかし、効果的な地方活性化が為されたとは言い難いのが実状です。従来の依存体制から脱却し、地域からの若者の流出を防ぐ「若者が定着できる雇用」を考えることこそが必要急務といえます。ここまで明らかとなった本町における問題点や課題の解決方法、ニーズに応える施策について、道の駅「ふれあいパーク・大月」が担うべきは、まちづくりのゾーニングの方向性にもあるように、産業振興・賑わい創出に注力し、本町の持続に貢献する多機能拠点となることです。

地域経済の疲弊が叫ばれているなか、第一次産業ならびに第三次産業への依存度が高い本町の経済にとっても、町産業の衰退は、喫緊の課題と言えます。高齢化や担い手不足といった、農業、漁業における生産者やサービス業従事者の内的な問題、また、大企業優位の価格決定による収入の限界や、例えば漁業においては資源管理無視の競争政策が漁獲量の激減を招くなど、制度的・構造的な問題も多く抱えており、町民所得の向上や雇用の創出につながらず、成長産業に向けた構造改革も進んでいないのが現状です。本町の持続可能な発展を実現するためには、生産者や事業従事者がやる気と自信を持って、その価値に見合った収益を得られる新たな事業モデルを構築し、道の駅「ふれあいパーク・大月」において、迅速かつ的確に本町に眠る宝の素材を単なる「もの」から「付加価値の高いもの＝商品」へと変えていく。町産業を育てていく「基盤＝エンジン」となること、これこそが、持続可能なまちづくりを推進するなかで道の駅「ふれあいパーク・大月」に課された最も大きなミッションと考え、基本的な方向性を定めます。

新しい大月町の「基盤（エンジン）」へ

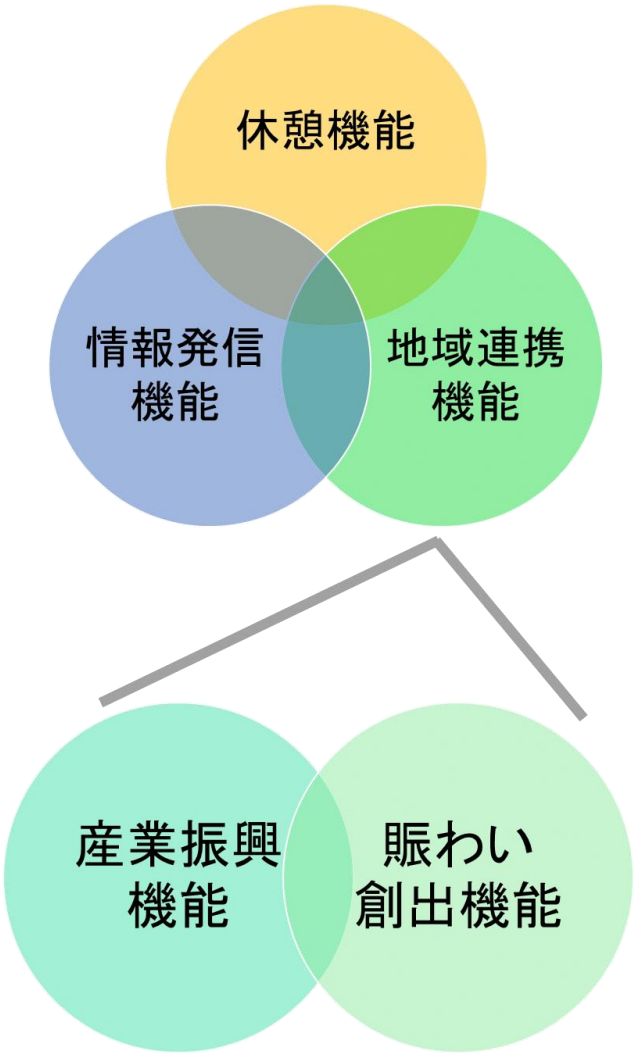
道の駅「ふれあいパーク・大月」多機能拠点化構想

■ 道の駅「ふれあいパーク・大月」は、利用者の利便性向上のため道の駅としての基本機能である、休憩機能、情報発信機能、地域連携機能の強化を図るとともに、災害時に求められる防災機能の発揮のための施設整備を、環境に配慮し推進します。

■ 加えて、本町における真のまち・ひと・しごと創生実現のため、これまでにない生産者と消費者をつなぐ機能、および、町内産品等を提供する小売・卸・飲食サービスを軸に、町産業と町民生活を支える機能拠点としての整備を進め、圧倒的な付加価値の高さを誇る自律型の道の駅として、地域経済循環に貢献し、本町の持続的な発展を目指します。

■ さらに、本町全体に賑わいを波及させる拠点として、例えば屋根付きの広場を設けてイベントを開催できるようにしたり、多世代にわたり安心して過ごす事のできる空間を設えたりする等、ひとが集う交流の場としての機能を付帯させていきます。

■図 4 これからの道の駅に求められる機能



休憩機能	・24時間、無料で利用できる駐車場・トイレ ・休憩施設
情報発信機能	・道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報、災害情報等の提供
地域連携機能	・情報集散施設 ・地域交通ネットワーク・サービスの提供

＋ 災害時は防災機能を発現

産業振興機能	・町産品等を提供する小売・卸施設、飲食施設 ・流通ネットワーク・サービスの提供
賑わい創出機能	・全天候型イベント施設、レクリエーション施設、中長期滞在・宿泊施設、観光施設等の地域振興施設
防災機能	・災害時の道路通行者・周辺住民の一時避難場所、自家発電設備、防火水槽、給水タンク等の防災施設

強化

付帯

地域経済の停滞から抜け出し、本町が持続していくには、そのために必要な「エネルギー」をつくるための「エンジン」と、その「エンジン」を動かす「燃料」が不可欠です。道の駅「ふれあいパーク・大月」は、本町の「エンジン」として、これまで培ってきたノウハウを活かし、「燃料」を持続的に調達し、「エネルギー」をつくっていかなくてはなりません。それには新たな需要の創出が肝要ですが、国、県、そして本町の厳しい財政状況下では、これまでのように公共事業による継続的な需要創出は期待できません。真のまち・ひと・しごと創生につながる需要を創出していくためには、新しい「基盤（エンジン）」の整備が求められます。

これからの道の駅「ふれあいパーク・大月」に必要となるのは、町内における需要をいかに取込み、自ら需要を創出することで町外在住者の需要をも取り込む（以下、「外貨の獲得」という）こと、そしてそれを継続させていくことです。地域にいいものがあっても、それを最終的に「エネルギー」にしていけなければ、持続させていくことも担い手を育成することも適いません。そのための仕組みや体制こそが、ここでいう整備すべき「基盤（エンジン）」といえます。

＜必要となる施策＞

- 町外に流出している消費を取込む仕組みの構築
- 町外在住者の外貨を獲得する仕組みの構築
- 需要に応えうる供給体制の構築
- 獲得した外貨が地域内循環する体制の構築

走り出す大月町の「基盤（エンジン）」へ

「道の駅」が道路利用者にサービスを提供することは、そもそも当然のことといえます。しかし、これからの道の駅「ふれあいパーク・大月」は、これまでの「道の駅」が果たしてきた機能にとどまらず、自律型の地域拠点を目指し、来訪者を「迎える」ための施設だけでなく、町内外に出張し、新たな需要の開拓と、その需要に応える供給ネットワークの構築を行う、多機能型の拠点を目指します。「出向く」と「迎える」ことの相乗効果により、活気あふれる地域の拠点を形成するのです。

もちろん、地域の持続を目指し動くのは道の駅「ふれあいパーク・大月」だけではありません。これからは本町の持続可能なまちづくりの「基盤（エンジン）」となる道の駅「ふれあいパーク・大月」とともに、まちづくりのビジョン実現に向け、官民が連携し、本町が一体となって走っていかなくてはなりません。

第２章　実現に向けた方策

全体の整備方針

「道の駅の将来像」である、新しい本町の基盤（エンジン）としての多機能拠点化を実現するための、施設整備に係る基本方針について、次のとおり定めます。これは、今後本構想を具体化していく、基本計画、実施計画策定時等において指針となる重要なものです。

【立寄機能、目的機能、ハブ機能の融合】

道の駅の基本機能としての、あくまで通過地点として求められる立寄機能施設、町民だけでなく広域からの来訪者からも目的地として継続的に選ばれるための機能施設、将来ニーズを見据え地域の核として町産業や町民生活のハブとなる機能施設、これらをバランスよく整備し、施設整備による効率的かつ効果的なサービス提供により集客への相乗効果を狙います。

【機能拠点間の連携強化】

本町のまちづくりのベースであるゾーニングの方向性をふまえ、医療・福祉・介護、教育・保育といった各ゾーンや、町内各地区との距離等を鑑み、交通手段の確保や、基盤整備による長期的な効果向上を図ります。道の駅「ふれあいパーク・大月」が中心となり、周辺ゾーンの機能施設と補完し合うことで、より利用者の利便性を高め、本町の持続的なまちづくりに貢献する地域拠点となるよう整備します。

【地域のシンボル化】

周辺の地形や自然と調和した施設とすることで、本町の持続的なまちづくりの象徴となるよう整備します。また、可能な限りユニバーサルデザインを採用し、誰もが利用しやすい施設を目指すとともに、防災機能性および地域のレジリエンスを高め、平時・災害発生時ともに、まちと人の安全、安心の確保に寄与する拠点として設備を整えます。

＜地域レジリエンスの考え方＞

ここでいう「地域レジリエンス」とは、特定の「地域」が外的衝撃（災害や経済危機、オイルショックのような地域外からのインパクト）を跳ね返す力、また、そうした衝撃が加わった際に立ち直る力やその強さのことを指します。

地域レジリエンスの向上に肝要となるのは、端的にいえば地域経済への投資を増やし、地域経済の自立度を高めることです。地域の人びとの投資で、地域の経済が活性化し、そのリターンが地域の人びと自身に戻るようになれば、地域外に頼らずして地域経済を強め、自立度を増すことができます。そのためには、「地域経済にどのくらい外貨を呼び込めるか」と同時に、「一度その地域に入った投資がどれほど地域に残り、循環するか」という視点が重要です。

従来の施策は、一般的に企業誘致等のいかに外貨を「呼び込む」かに注力されることが多かったといえますが、「一度入ったお金がすぐにその地域から出て行く」ようでは、あまり効果的とはいえません。とりわけ地域レジリエンスの観点からは、何らかの外的衝撃によって、対外的な交易が減る事態が想定されるため、地域内におけるお金の循環比率がより重要となってくるのです。

例えば、大規模農業法人等の参入により、地域で大量の農産物を生産していたとしても、それがただ地域外に送り出されるだけであるならば、たしかに売上の一部は地域に入ってくるかもしれませんが、当該地域の食料自給率を高めるという、根本的な地域レジリエンスの向上にはつながりません。ましてや、地域外資本による投資の場合には、わずかな固定資産税等を除き、売上の多くも地域外へと流出してしまいます。多少の雇用機会が発生されなくもないでしょうが、これでは地域経済の活性はおろか、真の地域産業振興にはつながらないと言えます。

もちろん地域内経済循環の源泉として、地域への財政支援や企業誘致は重要な役割を果たします。しかし、周知のとおり長らく地域経済の疲弊が指摘されるなか、継続的な財政支援の保証はなく、また首都圏を中心とする大消費地に遠く、台風や地震等の自然災害の可能性もある本町は工場等の立地条件には恵まれておらず、大規模施設等の誘致は容易ではありません。地域経済が継続的に活性し、本町が持続していくためには、地域に一度入った投資をその中で循環させる意義を町民一人ひとりが理解し、その受け皿としての拠点「ふれあいパーク・大月」を新たに整備する、抜本的な仕切りなおしが求められています。

多機能拠点の整備イメージ

ここでは、「道の駅の将来像」である、新しい本町の基盤（エンジン）としての多機能拠点整備のイメージと必要な施策を、前述した「迎える」と「出向く」の２つのカテゴリーに分け整理します。

まず「迎える」ための機能の整備としては、本来の「道の駅」としての基本機能の強化をベースに、町産業の活性や町民生活の利便性向上を目指す三つの施策を取り上げています。次に、「出向く」機能については、現在の道の駅「ふれあいパーク・大月」の敷地内に留まらず、前述の「迎える」施策と連携し、さらなる町の発展に貢献する施策を二つ挙げています。

なお、補助事業については、今後の社会情勢、経済情勢等の変化により、変更が余儀なくされることから、事業化にあたっては随時、適正な補助事業等を取り入れることを前提とします。

≪迎える≫

施策１　何度でも来たくなる「選ばれる大月町の道の駅」

施策２　おいしい大月町が味わえる「食のテーマパーク」

施策３　大月町をくるっと巡る「まちバスネットワーク」

≪出向く≫

施策４　おいしい大月町を届ける「走る生鮮マーケット」

施策５　大月町のほしい！を凝縮する「おつかいもの便」

≪迎える≫

施策１　何度でも来たくなる「選ばれる大月町の道の駅」

「選ばれる大月町の道の駅」イメージ

- 各地に「道の駅」が乱立する中で、来訪者に選ばれ続けるために必要な、使いやすく清潔、快適な休憩施設を中心とした、人が集い、賑わいがうまれる複合拠点
- 災害時には防災施設としても継続して運用可能な、多用性のある施設

２４時間無料で利用可能な駐車場やトイレ、情報提供施設といった、道の駅として最も基本となる施設については、とりわけユニバーサルデザインを考慮し、誰もが安心して使いやすい施設となるよう機能の強化、充実を図ります。

あわせて、会話と賑わいがうまれる、人が集まり、「溜まる」場所として、広場・公園施設等を付帯し、交流の場となるよう整備します。

また、災害が発生した場合には、道路交通者や周辺住民等の一次避難場所としての活用や、道の駅そのものの継続した運営を担保する防災機能の付帯を念頭に、施設整備を進めます。

■写真 1 利用者にも管理者にもやさしいトイレ（イメージ）

■写真 2 ミニステージを併設したイベント広場（イメージ）

■写真 3 道の駅に整備された食料、テント、生活用品等の備蓄倉庫（イメージ）
出典：道の駅「天空の郷さんさん」（久万高原町）HP
http://www.kumakogen-sansan.com/about/base.php

施策２　おいしい大月町が味わえる「食のテーマパーク」

「食のテーマパーク」イメージ

- 新鮮で高品質な、本町の一次産品や伝統に裏打ちされた加工品等の地場産品を、**「買う・食べる・遊ぶ」**をキーワードに、本町の自然や食、文化、伝統を一堂に体感できる産業振興施設
- 物販機能、レストラン・カフェ等のイートイン機能だけでなく、
  学びやレクリエーション等の娯楽を提供する機能を兼ね備え、
  町内産の食材とともに、「おいしい大月町」を発信・体験する拠点に

現在の道の駅「ふれあいパーク・大月」を代表する「大月ふれあい市」や、レストランの持つ機能を活かしつつ、本町の特長を凝縮した「顔」となる、物販・飲食・娯楽を充足する施設を整備します。規模の大小に係らず、「食」を切り口とした、「買う・食べる・遊ぶ」という体験をトータルでプロデュースするエンターテイナメント施設を目指します。
娯楽施設の内容としては、来訪者の滞在時間を延長させる狙いから、前出の広場・公園施設だけでなく、本町ならではの特色あるアクティビティ施設、温浴施設や中長期滞在可能な宿泊施設等、具体的なニーズや将来性等を検討したうえで、整備を進めます。

さらに、本町における産業振興のハブとして、町内の生産者や活動団体とをつなげる窓口となるような情報集散の場や、各種の研修や会合等にも活用可能な集会スペース等、多様な需要にフレキシブルに対応可能な施設整備を推進します。

■写真 4 飲食と物販の両機能を満たす施設（イメージ）

■写真 5 生鮮・加工食品売場（イメージ）

■写真 6 郷土料理教室等も開催可能な、道の駅に隣接された調理室の例
出典：ほっと de 西伊予 HP（八幡浜市水産物地方卸売市場）
http://www.nishiiyo.jp/play/with/yawatahama_uoichiba/

■写真 7 飲食スペースやクラフトコーナーとしても開放可能な会議研修室(イメージ)

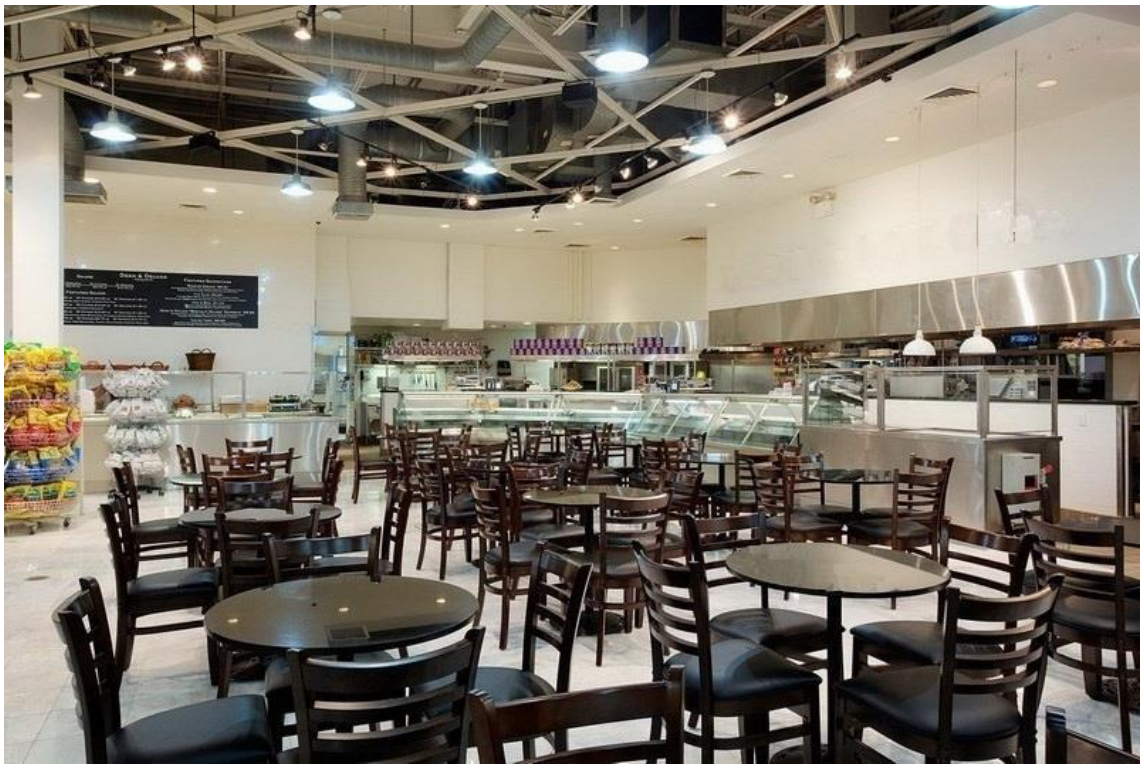
施策３　大月町をくるっと巡る「まちバスネットワーク」

「まちバスネットワーク」イメージ

- 交通不便エリアでもある町中心部の利便性向上と、まちづくりのベースとなるゾーニングに則った、３２１号沿道の各ゾーンや公共施設等をつなぐコミュニティバス
- 既存の公共交通網との結節点としての道の駅「ふれあいパーク・大月」におけるターミナル機能の増強

町内各地区から道の駅「ふれあいパーク・大月」までの広域移動手段、また町中心エリアにおける狭範囲での移動手段として、将来的には現行のバス運行ルートや時刻表等の見直しも含め、マイクロバス等による公共交通・輸送ネットワークを整備します。
加えて、交通機関の乗り換え・乗り継ぎ地点、ランドマークとしての機能を全うすべく、快適な待合スペース等の確保に努めます。
また、各関連機関との連携体制の構築を検討し、道の駅において行政、医療、福祉から移住支援等の本町の多様な情報が得られる窓口等を整備します。

■写真 8 ターミナルに停車するコミュニティバス（イメージ）



■写真 9 イートイン機能を兼ね備えた待合スペース（イメージ）

≪出向く≫

施策４　おいしい大月町を届ける「走る生鮮マーケット」

「走る生鮮マーケット」イメージ

【町内向け】

- 今後の高齢化の進展を見据えた、生鮮食品や日用雑貨を中心とした移動販売システム
- まちづくりの各ゾーンや地区内に小売店を持たない集落等を中心に、車両による定期的な周遊販売の実施

社会福祉協議会等との連携による高齢者の見守り機能の発揮等、生活支援サービスの一つとして、前述の「食のテーマパーク」の物販機能を活用した、移動販売車による買物支援制度を構築します。
加えて、高齢の生産者等の負担軽減のため、将来的には軒先集荷等の出荷支援サービスを兼ね合わせた施策を検討します。

【町外向け】

- 新鮮で高品質な本町の地場産品、特に養殖マグロを中心とする鮮魚等の一次産品を車両輸送し、消費地に出向く直接販売
- 高齢化の進む山間地から、中核都市、大都市郊外のニュータウン等、国内市場の魚食中心世代[1]人口の多い地域をターゲットに

新たな売り先の開拓による外貨（地域外から流入するお金）獲得の機会創出のみならず、出張先での本町ならびに道の駅「ふれあいパーク・大月」の認知度向上を目指し、広域消費圏を視野に入れた販売を促進します。走る広告塔として、後述の「おつかいもの便」の産地としての本町のブランド構築にも寄与させます。

[1] 平成 22 年度水産白書（水産庁）によると家庭での生鮮魚介類の購入数量を世代ごとに比較すると、年齢層が若くなるほど少なくなっており、30～39 歳の世代の生鮮魚介類購入数量は、60 歳以上の世代の約 3 分の 1 にとどまっています。また、50 歳以上の世代では、齢をとるにつれて、嗜好の変化などによって魚介類の購入数量が増えるという傾向（いわゆる「魚介類消費の加齢効果」）がみられます。

■写真 10 生鮮食品や日用雑貨の移動販売車（イメージ）

■写真 11 鮮魚を中心とした訪問販売（イメージ）

施策５　大月町のほしい！を凝縮する「おつかいもの便」

「おつかいもの便」イメージ

- 来訪者が、「食のテーマパーク」や本町での体験を共有・拡散できる、また町民が自信を持って町外の人に「贈る」ことのできる贈答品として商品を開発

食を切り口とした「体験」を贈ることにより、生産者のこだわりや独自の食文化等、利用者が共有したくなる、また、その商品をきっかけとして地域外からさらなる来訪意欲を向上させる、新規需要を誘発する商品を開発します。必要となる加工施設等の整備も視野に入れ、「ふれあいパーク・大月」での対面販売だけではなく、インターネットを活用した通信販売を含め、「大月ブランド」の発信と定着に努めます。

あわせて、道の駅「ふれあいパーク・大月」における、人流だけではない物流拠点としての機能を付帯させ、効率的な荷捌きスペースを確保する等、「食のテーマパーク」の一部としての活用も視野に入れた施設の整備を必要に応じ検討します。

名称について：
「おつかいもの」と表現した場合、一般的に贈答品を指し、高級品のイメージが強い一方で、本町では標準的と考えられている食材等の産品が、その鮮度等からとりわけ都市部の居住者には贅沢品、嗜好品と受取られることが多々あります。「おつかいもの便」という名称には、例えば本町では当然といえるレベルの新鮮さであっても、その食材が贈答品に値する価値があり、そのおいしさを分かち合いたいという想いが込められています。

■写真 12 物販部門にて販売可能な贈答品（イメージ）

■写真 13 マグロの贈答品の例　出典：JA 鹿児島県経済連 HP
http://furusato.karen-ja.or.jp/products/detail.php?product_id=615

整備プロセスと施設整備の検討

本構想における施設の整備は、「全体の整備方針」に基づき、現在の道の駅「ふれあいパーク・大月」が抱える課題の克服や、多機能拠点として将来的なニーズの変遷等にも対応可能な多用性を持たせていくことを念頭に、「道の駅の将来像」実現のための優先度の高さ等を考慮し段階的な多機能拠点化を推進します。

ここではまず、道の駅「ふれあいパーク・大月」の敷地内施設等の現状と、主たる問題点や課題を改めて整理し（34 頁図 5 参照）、その課題解決に必要な多機能拠点化の施策展開および施設整備のプロセス等について、各期間において目指すところや基本的方針を明確化し、短期的および中・長期的な施策の推進イメージとして取りまとめます。そのうえで、本構想では既存の施設を可能な限り活用することを前提に、施策展開のための機能施設の整備候補地を考察し、現状において最良と考えられる候補地における整備のイメージを次頁に挙げる五つの視点をふまえ検討のうえ、将来的な展開の可能性について提示します（37 頁図 6）。

なお、この整備プロセスや施設のイメージ案については、本計画の実現性を重視し、庁内各課の意向を充分にふまえるよう、道の駅「ふれあいパーク・大月」地域活性拠点化基本構想策定委員会での協議を基に検討していますが、あくまで施策のたたき台として示すものであり、今後の整備内容を特定するものではありません。今後のさらなる協議により、具体的な事業内容等が決定、推進されることとなります。

① 安全な動線の確保

安全な動線計画とするために、歩行者と車両の動線の交差を極力避けるように検討します。また、施設利用者の動線を機能別に検証し、駐車場と各施設間の移動が極力少なくなるよう努めます。

② 効率性の追求

利用者の利便性を考慮し、来訪者だけでなく、就業者等の作業効率を高め、様ざまな場面においてフラストレーションの少ない快適な空間環境となる施設配置を推進します。また、継続の必要な現行機能をストップすることなく整備を推進し、移行可能とする方策を検討します。

③ ユニバーサルデザインの採用

障がいを持つ方や高齢者を想定した従来のバリアフリーの枠組に止まらず、子どもや外国人といった幅広い利用者にとって安心かつ安全に過ごすことのできる施設を目指します。

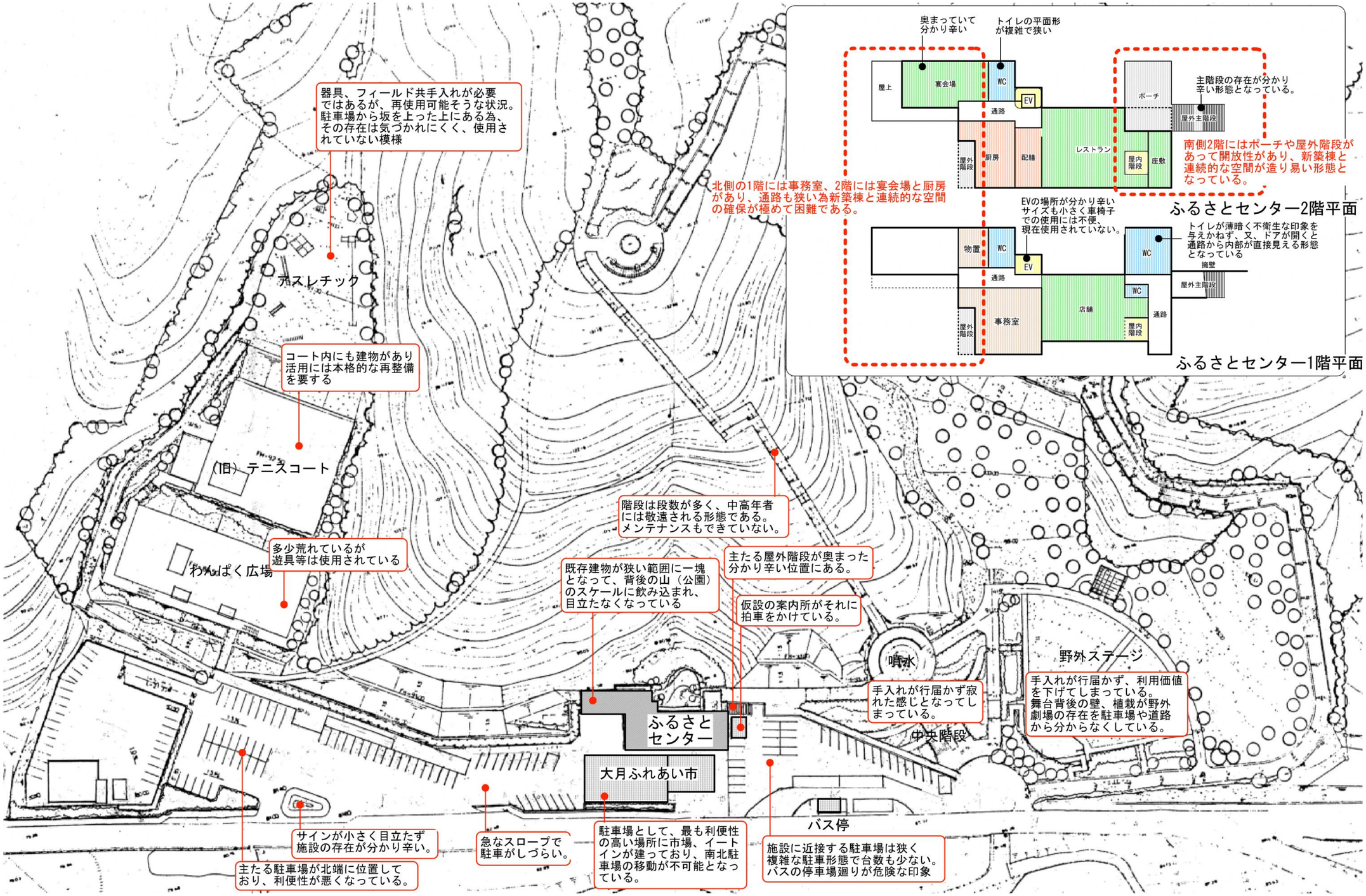
④ 環境負荷の低減

周辺の自然環境に配慮し、これを活かしていくとともに、その自然資源等を継続的に活用するため、保全の視座にたち、施設における環境負荷低減を考慮した施設整備に努めます。

⑤ 省力化と自律運営への貢献

将来ニーズ等を踏まえ、長期的な視野に基づきある程度の冗長性を受容する一方で、多用化による省力および道の駅の自律性に貢献する施設となるよう検討します。

図 5 道の駅「ふれあいパーク・大月」および「ふるさとセンター」の現況と主な問題点（1：1000）



多機能拠点化施策の展開および施設の整備イメージ

短期的施策推進イメージ

＜基本方針＞
- **現況における、早急な対応が求められる課題の解決に資する整備**
- **基盤（エンジン）としての道の駅「ふれあいパーク・大月」の「燃料」となる、需要創出の要となる機能の整備、充実**

① 選ばれる大月町の道の駅
- 町外からの来訪者や町民利用者の安全性を確保する、駐車場をはじめとする敷地内および周辺道路環境等
- 入込客数や一次避難場所としてのキャパシティに応じたトイレ
- 道路情報、緊急医療情報、災害情報等の基本的な情報提供だけでなく、地域の観光情報を発信するとともに、町内の観光施設等につなぐワンストップサービスの提供が可能な情報窓口
- 敷地内でのイベント開催も可能な、人が集まる広場や公園といった滞在・交流施設

② 食のテーマパーク
- パークを構成する物販施設および飲食施設
- 町内生産者や活動団体への連絡口となる総括的な窓口

③ まちバスネットワーク
- 誰もが安心して利用可能な待合スペース

④ 走る生鮮マーケット
ー

⑤ おつかいもの便
- 物販施設や飲食施設の荷捌きにも活用可能な充分なスペース

中・長期的施策推進イメージ

＜基本方針＞
- **町内外における円滑な連携体制等、関係性の構築に資する整備、充実**
- **将来ニーズ対応への布石となる機能整備**
- **基盤（エンジン）を動かす「燃料」となる、需要増大を目指す機能の拡充**

① 選ばれる大月町の道の駅
- バリアフリー等、パークを構成する既存の公園施設等の快適性の向上
- 災害発生時にも事業運営の継続を可能とする防災設備
- 主に道路利用者や周辺住民を中心とした、一次避難場所等としての防災施設

② 食のテーマパーク
- 研修や会合等にも利用できる集会スペース
- 町内産の備長炭を用いた地場産品の炭火焼コーナー等、本町の資源を活かしたアクティビティ施設
- 来訪者の滞在時間の更なる延長を目指す、敷地内斜面利用による果樹園や、中長期滞在・宿泊施設、温浴施設等

③ まちバスネットワーク
- ３２１号沿道の各ゾーンをメインとしたコミュニティバス等の交通手段
- 現行の生活交通対策バス等を含めた、交通結節点としての乗降場
- 行政、医療、福祉から移住支援等まで、生活支援サービスを含めた、本町の多様な情報が得られる窓口
- 回遊性の高い本町中心部を醸成する景観的工夫
- 沿岸部と中心部をつなぐ公共交通路線の見直し
- 「食のテーマパーク」のアクティビティや提供サービスと連動する、柏島等の観光エリアまでの、観光資源の一つともなる観光バス等の交通手段

④ 走る生鮮マーケット
- 町内の各地区を周遊する車両の導入
- ニーズに応じた町外向け輸送車両等の導入

⑤ おつかいもの便
- 商品の需要に応じた加工施設や物流施設等

図 6 施設整備のイメージ案

参考資料　アンケート調査結果概要

大月町住民ニーズ調査

＜調査概要＞

調査日時　平成２７年９月２９日（火）発送、返送期限１０月１０日（土）
調査対象　大月町選挙人名簿からランダムに抽出された６００名
調査主体　大月町
調査会社　株式会社　相愛
調査目的　道の駅「ふれあいパーク・大月」に関する住民ニーズを明らかにすること
調査方法　本調査は、アンケート票を調査対象に発送し、返送されたものを集計することによって実施

＜結果概要＞

有効回答数　２７８
回答率　　４６．３％

■回答者の属性

回答者のうち、男性は１２０名、女性は１４９名、無回答は９名、年代別では、２０代が６名、３０代が１９名、４０代が２０名、５０代４８名、６０代が７７名、７０代以上が１０５名、無回答が３名との結果が得られた。６０代以上の占める割合が６５．５％と特に高く、職業として最も回答の多かった「専業主婦・学生・無職・その他」５０．４％という結果とも関連していると考えられる。

住んでいる地区[2]としては、弘見地区９７名、中央地区５３名、西海岸地区５０名、月灘地区７６名、無回答２名とする回答が得られ、弘見地区の回答者が多いのは人口の分布状況を反映していると考えられる。

[2] 本資料では、便宜上、大月町を以下の４地区に分けて取り扱うものとする。
・弘見地区（芳ノ沢、弘見、添ノ川）
・中央地区（清王、鉾土、頭集、平山、古満目）
・西海岸地区（柏島、一切、安満地、橘浦、泊浦、龍ヶ迫）
・月灘地区（小才角、才角、大浦、姫ノ井、赤泊、月ケ丘、西泊、樫ノ浦、春遠、唐岩、周防形）

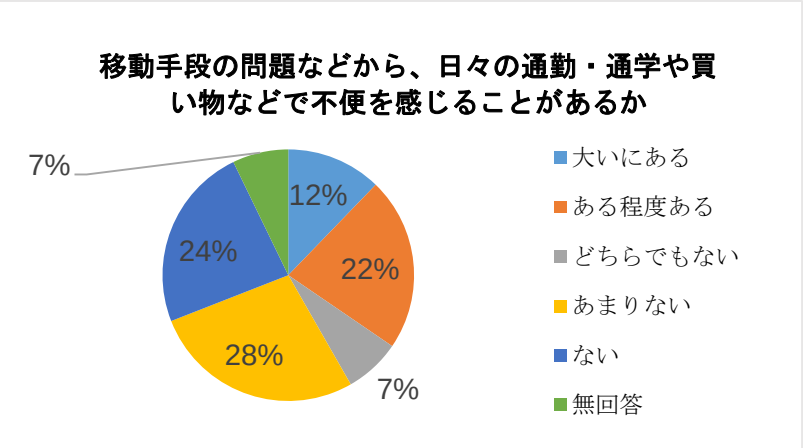
■日常の交通手段

日常の交通手段について尋ねたところ、自家用車を利用するとの回答が２２０名と全体の７９．１％を占め、ほとんどの回答者が移動手段として自家用車を利用していることがわかる。移動手段の問題などから、日々の通勤・通学や買い物などで不便を感じることがあるかを町民に問うたところ、「大いにある」「ある程度ある」との回答が合わせて３４．５％、「あまりない」「ない」の合計が５１．０％であった。「あまりない」と「ない」を最も多く選択している方の属性に注目すると、前者は職業で漁業（４７．４％）、後者は職業で農業（３９．４％）であった。また、各年代の中でも、必ずしも高齢になるほど割合が高くなるわけではないことがわかった。

一方で、移動手段別では、公共交通機関利用者（８５．７％）、徒歩（５８．４％）の順に不便を感じる割合が高く（不便を感じることが「大いにある」「ある程度ある」の合計）、前出のとおり現状ではほとんどの町民の移動手段が自家用車（７９．１％）であるものの、今後ドライバーの高齢化による運転免許証返納者数の増加等が見込まれるなか、各集落と生活に必要なサービス提供拠点とを結ぶ公共交通網の整備等、対策が必要と考えられる。

日常生活における主な交通手段についてお伺いします。(1 つに○) (N=278)

	回答数	回答比率
自家用車	220	79.1%
社用車	1	0.4%
公共交通機関	21	7.6%
バイク	7	2.5%
自転車	6	2.2%
徒歩	12	4.3%
その他(　)	6	2.2%
無回答	5	1.8%
総計	**278**	**100.0%**



移動手段の問題などから、日々の通勤・通学や買い物などで不便を感じることがありますか。(1 つに○) (N=278)

		移動に不便を感じるか						N
		大いにある	ある程度ある	どちらでもない	あまりない	ない	無回答	
全体		12.2%	22.3%	7.2%	27.3%	23.7%	7.2%	278
移動手段	自家用車	8.2%	20.5%	7.7%	30.5%	28.6%	4.5%	220
	社用車	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1
	公共交通機関	38.1%	47.6%	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%	21
	バイク	0.0%	0.0%	14.3%	42.9%	14.3%	28.6%	7
	自転車	16.7%	50.0%	0.0%	16.7%	0.0%	16.7%	6
	徒歩	41.7%	16.7%	0.0%	33.3%	8.3%	0.0%	12
	その他	16.7%	16.7%	0.0%	16.7%	16.7%	33.3%	6
	無回答	0.0%	20.0%	40.0%	0.0%	0.0%	40.0%	5

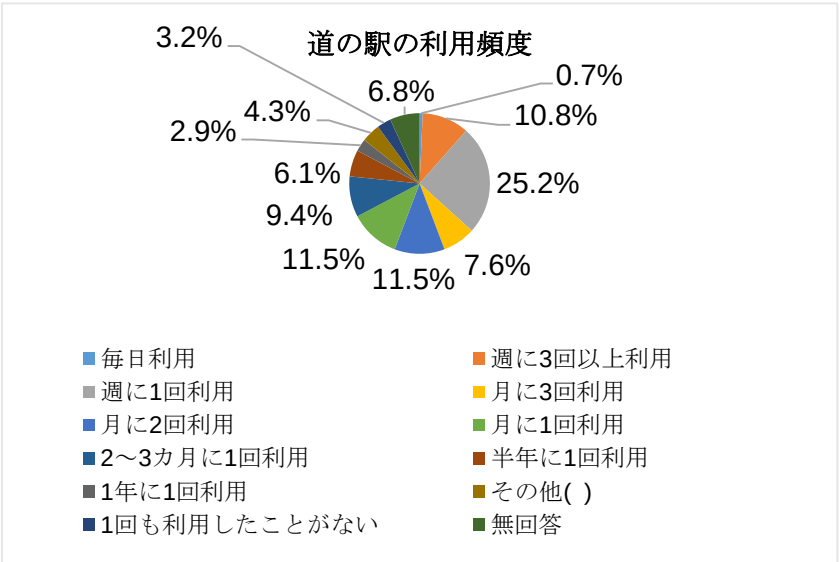
一方で、生活必需品を購入する場所について尋ねたところ、宿毛市のスーパーが最も多く（４５．７%)、２０代では８３．３%、３０代では７３．７%にのぼった。また、住んでいる地区別でクロス集計したところ、大月町の中心部である弘見地区では、不便を感じることは「あまりない」及び「ない」とする人の割合は６割強に達し、他の地域とは異なる傾向を示した。弘見地区における日常生活の利便性が影響していると考えられる。

買い物（食料品）についてお伺いします。主に購入する場所はどこですか。(1つに○)(N=278)

		買物に利用する主な店舗								N
		大月町内のスーパー・コンビニ	大月町内の商店	道の駅ふれあいパーク大月	宿毛市のスーパー	土佐清水市のスーパー	四万十市のスーパー	その他	無回答	
全体		29.5%	9.7%	7.2%	45.7%	0.7%	0.4%	3.2%	3.6%	278
年代	20代	16.7%	0.0%	0.0%	83.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6
	30代	10.5%	0.0%	5.3%	73.7%	0.0%	5.3%	0.0%	5.3%	19
	40代	30.0%	5.0%	5.0%	60.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20
	50代	37.5%	2.1%	4.2%	47.9%	2.1%	0.0%	2.1%	4.2%	48
	60代	27.3%	11.7%	3.9%	48.1%	1.3%	0.0%	5.2%	2.6%	77
	70代以上	31.4%	15.2%	11.4%	34.3%	0.0%	0.0%	3.8%	3.8%	105
	無回答	33.3%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	3

■道の駅「ふれあいパーク・大月」について

道の駅「ふれあいパーク・大月」の利用頻度について尋ねたところ、週に一回以上利用する人の割合は合計で３６．７％、月に１回以上利用する人の割合は合計で６７．３％であった。アンケート回答者の属性と道の駅・大月の利用頻度についての回答をクロス集計した結果、「週に３回以上利用」と回答した方のうち、建設業、製造業の２５．０％、「半年に１回利用」と回答した方のうち、４０代が２５．０％と最も高かった。



道の駅での主な購入品について複数選択を可として質問したところ、下記の結果が得られた。生鮮品の購入が全体の７割近くを占めていることがわかる。購入場所である「大月ふれあい市」についてのコメントを求めたところ、生鮮品の鮮度に関しては、良い評価と悪い評価が混在していたことから、出品物によって品質に大きな差異が生じていると推察され、品質管理が課題であることがわかる。同様に、スタッフの接客についても賛否あり、各スタッフの接客レベルのバラつきに起因すると考えられる。また、多くの利用者が、商品の PR が十分でない点、品数の少なさ、品切れの多さ等の問題を挙げていた。

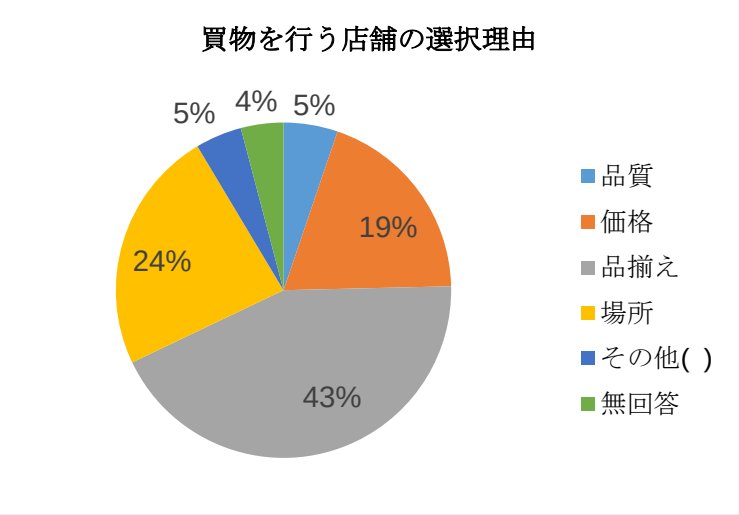
	回答数	回答比率
生鮮品(魚・豚肉・鶏肉)	176	68.8%
惣菜	81	31.6%
土産物	39	15.2%
その他(　)	58	22.7%
無回答	30	11.7%
総計	**384**	**－**
%ベース	256	100%

拠点施設として道の駅に希望する機能・施設について尋ねたところ、施設については、温泉を求める方が最も多く２７．０％、次いで娯楽施設２３．４％との回答が得られた。機能としては、産直の充実を挙げるものが最も多く、３７．８％であった。

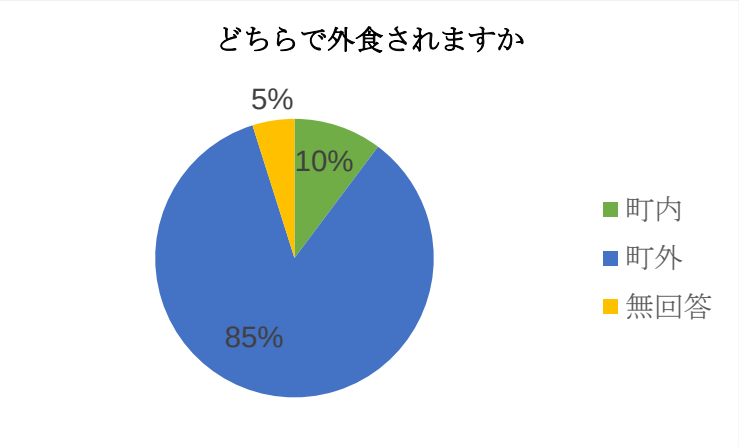
道の駅大月への意見や要望としては、ふれあい市や売店について、前述のとおり商品数や在庫量、また生活必需品の取扱いについての言及が多く見られ、販売の機会損失をしている可能性が高いと考えられる。また、商品のローカル性が増すほど、商品説明や料理の仕方の案内など、観光客に対する配慮が重要であるとの指摘や、出品者間で技術や意識を高め合う工夫が必要とのコメントが寄せられた。施設については、テントの導入により全天候対応の飲食および休憩スペースが設けられたことが評価されている。一方公園については、急斜面で使い辛い事や管理不徹底であり有効に活用されていない等の厳しい意見があった。

■日常生活について

生活必需品を購入する主な場所については、前述のとおり合計で４６．８％とほぼ半数の大月町民が、購入を町外で済ませていることが明らかとなった。全体に対する比率で見ると、道の駅「ふれあいパーク・大月」を選好する人は７．２％程度であった。また、買い物をする店舗をどのような理由で選定するかについて尋ねたところ、品揃えをあげる方が最も多く、買い物をする店舗を決める際に最も重要視される点は、一度の訪問で必要とする物がどれだけ多く揃うかという利便性であった。



外食の頻度としては、１カ月に１回とした方と外食しないと回答した方が５４名と同数で最も多く、それぞれ全体の１９．４％を占めた。また、１週間に１回以上と回答した方は、全体の１２．３％であった。外食すると答えた方のうち、外食先は町内であると回答したのはわずかに１０．２％であった。一人あたりの外食回数の月平均は、朝食が約３．５回、昼食が約１．９回、夕食が約２．１回であった。ただし、朝食を毎日外食しているとの回答が１名の方から寄せられたが、これを除外すると約１．９回である。また、アンケート回答者の属性と外食の頻度についての回答をクロス集計した結果、「週２～３回」と回答した方のうち、サービス業の２０．０％であった。



大月町内商店街の利用頻度について質問したところ、「時々利用する」と回答した方が最も多く、全体の６５．５％を占めた。また、大月町内商店街を「ほぼ毎日利用する」人のその主な理由としては、「近場だから」が８件、「新鮮だから」が４件、「間食購入のため」が１件であった。大月町内商店街を「時々利用する」人のその主な理由としては、「近いから」が３８件、「買い忘れや食材・調味料の不足時」が３５件、「通り道だから」が１１件、「商店街で買いたいもの・受けたいサービスがあるから」が１３件、「まとめて買い物をするため」が４件であった。一方、大月町内商店街を「利用しない」人のその主な理由としては、「品揃えが悪い」が７件、「商店街がどこにあるかわからない」が５件、「価格が高い」が２件、「大月町外で購入」が５件、「その他」が２件であった。

休日の過ごし方について質問し、アンケート回答者の属性とクロス集計したところ、「家で過ごしている」と回答した方のうち、一定以上の回答数があり、なおかつ全体の回答比率を大きく上回るのは、専業主婦の８０．０％であった。同様に「町外に遊びに行く」と回答した方のトップは、サービス業の４６．７％と医療・福祉の３８．１％であった。「町外へ遊びに行く」と回答した人に行き先について尋ねたところ、下記テーブルの結果が得られた。町民が休日を過ごす場所として、近隣の宿毛市、四万十市を選ぶ傾向にあることが明らかとなった。また、その目的については、買い物（６件）や温泉（４件） とする回答が多かった。

アンケート回答者の属性と理想とする休日の過ごし方についての回答をクロス集計した結果、「川遊び・海水浴」と回答した方のうち、一定以上の回答数がありなおかつ全体の回答比率を大きく上回る方のトップは、建設業従事者の３３．３％と３０代の２６．３％であった。同様に「釣り」と回答した方のトップは、漁業従事者の４２．１％と２０代の３３．３％であった。「ドライブ」と回答した方のトップは、３０代の６８．４％と５０代の３９．６％であった。さらに「食べ歩き・飲み歩き」と回答した方は、３０代が６３．２％と最も割合が高かった。

■道の駅を活用したまちづくりについて

道の駅を活用したまちづくりに対して自由に意見を求めたところ、道の駅を拠点に花やフリーマーケットを活かしたイベントの開催による地域活性や、移動販売車、温泉などの屋内施設を求める要望が寄せられ、現在の道の駅としての基本機能に加え、新たな機能の付帯が望まれていることがわかった。また、まちづくりそのものについては、コンパクトなまちづくりや、核となる施設の検討、様ざまな立場の人を巻き込んだ協議会の設立等、地域全体で議論する必要性を指摘する声もあった。

道の駅「ふれあいパーク・大月」利用者ニーズ調査

＜調査概要＞

調査日時　平成２７年８月、９月、１２月の各月２日間
調査対象　道の駅「ふれあいパーク・大月」の利用者
調査主体　大月町
調査会社　株式会社　相愛
調査目的　道の駅「ふれあいパーク・大月」の利用者ニーズを明らかにすること
調査方法　本調査は、道の駅「ふれあいパーク・大月」の利用者に対して聞き取りを行うことにより実施

＜結果概要＞

各回の回答数と町内外の内訳を以下に示す。

日時	８月		９月		１２月		合計
	１９日（水）	２２日（土）	１７日（木）	１９日（土）	１６日（水）	２７日（日）	
町内	9	3	17	6	14	19	68
町外	19	24	19	32	20	32	146
合計	28	27	36	38	34	51	214

■町内

回答者のうち、男性は２９名、女性は３９名、年代について尋ねたところ、１０代が３名、２０代が４名、３０代が５名、４０代が６名、５０代１０名、６０代以上が４０名との結果が得られた。６０代以上の占める割合は５８．８％と最も高かった。交通手段について尋ねたところ、自動車と回答した方が６０名であり、全体の８８．２％を占めた。

道の駅の利用目的については、「買い物」とする人が６９．１％、次いでトイレ・休憩の１０．３％であった。その他として、「イベント」との回答が５件寄せられた。これはアンケート実施日の１つが、道の駅でのイベント開催日であったことが影響していると考えられる。

道の駅の利用頻度としては、週３−４回が３６．８％と最も高く、次点は週１−２回の３３．８％であった。道の駅の利用頻度が週１回以上と答えた方に、目的の品物について優先順を尋ねたところ、トップは、鮮魚・干物の３８．５％と野菜・果物の３５．０％であった。道の駅での購入金額と購入者の属性をクロス集計した結果、性別で見た場合、回答比率は男性の購入総額は 1001-2000 円が３４．５％、1-1000 円が２４．１％であるのに対して、女性は 1-1000 円が６４．１％、1001-2000 円が２０．５％と相対的に少額であった。

道の駅の利用者の属性、利用目的、購入総額、利用頻度と道の駅の魅力と考える点についてクロス集計を行った結果を次頁に示す。全体と各々の項目の回答比率の開きに注目すると、「鮮魚・干物」を選んだ人は、購入総額 2001-3001 円の回答比率が４４．４％であり最も高い。同様に高い値を示したのは、「野菜・果物」の（年代）５０代の回答比率４２．１％、「鶏肉・豚肉」の（年代）４０代の２５．０％および（購入総額）3001-5000 円の２３．１％、「弁当・惣菜」の（性別）男性の２１．３％、（利用目的）食事の２５．０％および（利用頻度）その他３３．３％である。一方で、「お土産などの商品」を挙げた方はすべてのカテゴリーにおいて０．０％であった。利用頻度としてその他を回答した方は、いずれも毎日利用しているとのコメント回答であった。

道の駅に足りないところ、充実、または改善すべきだと思うところを質問したところ、ふれあい市については、生鮮品の鮮度に関して良い評価と悪い評価が混在していたことから、生産者によって出品物の品質に大きな差異が生じている、また出品後に商品が劣化している可能性があると推察される。加えて、多くの利用者が、商品の PR が十分でない点、品数の少なさ、品切れ等の問題を挙げていた。また、ふれあい市、売店ともにスタッフの接客についても賛否両方のコメントが寄せられた。外部のテントについては、滞在の快適さの向上を評価する声が挙がっていた。

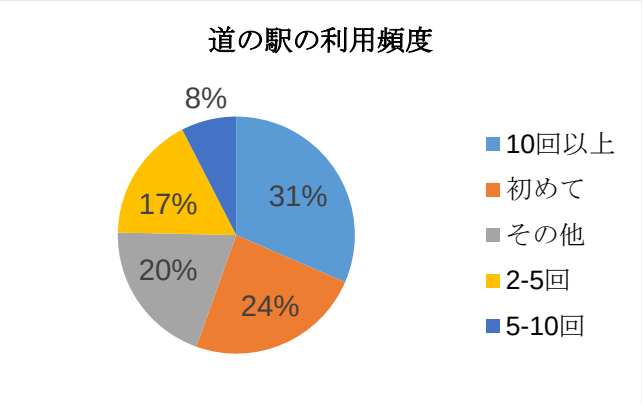
大月町の拠点施設として道の駅にどのような機能・施設があれば利用したいと思うか尋ねたところ、図書館などの文化施設や温泉・足湯、小売店、飲食店を挙げるコメントの他、このままでよいとする声も寄せられた。

		道の駅の魅力												
		鮮魚・干物	野菜・果物	鶏肉・豚肉	弁当・惣菜	その他加工品	ソフト・苺氷り	お土産などの商品	食事	遊具など遊び場	休憩スペース	その他	無回答	N
全体		33.3%	32.5%	10.5%	13.2%	3.5%	2.6%	0.0%	2.6%	0.0%	0.0%	0.9%	0.9%	114
年代別	10代	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2
	20代	33.3%	16.7%	0.0%	16.7%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6
	30代	27.3%	36.4%	18.2%	9.1%	9.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11
	40代	37.5%	37.5%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8
	50代	36.8%	42.1%	5.3%	10.5%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	19
	60代以上	33.8%	30.9%	10.3%	16.2%	1.5%	1.5%	0.0%	2.9%	0.0%	0.0%	1.5%	1.5%	68
性別	男性	29.8%	25.5%	8.5%	21.3%	2.1%	4.3%	0.0%	4.3%	0.0%	0.0%	2.1%	2.1%	47
	女性	35.8%	37.3%	11.9%	7.5%	4.5%	1.5%	0.0%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	67
利用目的	トイレ・休憩	33.3%	22.2%	0.0%	11.1%	11.1%	11.1%	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	9
	買物	35.3%	34.1%	11.8%	14.1%	2.4%	1.2%	0.0%	1.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	85
	食事	12.5%	12.5%	0.0%	25.0%	0.0%	12.5%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	8
	ソフト・苺氷り	28.6%	28.6%	14.3%	0.0%	14.3%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7
	その他	37.5%	37.5%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	12.5%	8

購入総額	0円	16.7%	16.7%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	16.7%	16.7%	6
	1-1000円	32.7%	36.5%	9.6%	11.5%	3.8%	3.8%	0.0%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	52
	1001-2000円	35.3%	32.4%	11.8%	17.6%	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	34
	2001-3000円	44.4%	22.2%	0.0%	11.1%	0.0%	11.1%	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	9
	3001-5000円	30.8%	30.8%	23.1%	7.7%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	13
利用頻度	週3-4回	29.8%	33.3%	15.8%	15.8%	1.8%	0.0%	0.0%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	1.8%	57
	週1-2回	37.3%	33.3%	5.9%	7.8%	3.9%	5.9%	0.0%	3.9%	0.0%	0.0%	2.0%	0.0%	51
	その他	33.3%	16.7%	0.0%	33.3%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6

■町外

回答者のうち、男性は７４名、女性は７２名、年代について尋ねたところ、１０代が２名、２０代が１７名、３０代が２３名、４０代が１９名、５０代２９名、６０代以上が５２名、無回答が４名との結果が得られた。６０代以上の占める割合は３５．６％と最も高かった。交通手段について尋ねたところ、自動車と回答した方が１３５名であり、全体の９２．５％を占めた。発地について尋ねたところ、都道府県のトップが高知県６６．４％、愛媛県１１．０％であり、うち高知県内の市町村上位２つは、宿毛市１９．９％、高知市１５．８％であった。何人で来ているかを尋ねたところ、２人と回答した方が最も多く４６．６％を占め、次点は３－５人と回答した方で３０．１％であった。



道の駅の利用目的としては、回答比率のトップは買物の４３．２％、トイレ・休憩の３２．２％であった。道の駅利用者の属性と利用目的についてクロス集計を行った結果、一定以上の回答数があり、なおかつ全体の回答比率を大きく上回るものとしては、「買物」と回答した方のうち、高知県内の市区町村の土佐清水市７３．７％、四万十市５７．９％が挙げられる。道の駅の利用頻度について尋ねたところ、１０回以上と回答した方が最も多く、全体の３１．０％を占めた。また、利用頻度が２回以上と回答した方に、その理由について質問したところ、回答比率のトップは、「魅力があるから」の４０．５％、次いで「よく通る場所だから」の２７．９％であった。

道の駅利用者の属性と道の駅「ふれあいパーク・大月」を利用する理由についてクロス集計を行ったところ、一定以上の回答数があり、なおかつ全体の回答比率を大きく上回るものとしては、「簡単に来られる距離だから」と回答した方のうち、高知県内の市区町村別、宿毛市４８．３％と性別の女性３５．７％が挙げられる。また、理由として「魅力があるから」と答えた方にどんな魅力があるか尋ねたところ、以下の通り「鮮魚・干物」を挙げる回答が全体の４３．５％を占めた。

	得点	得点比率
鮮魚・干物	107	43.5%
野菜・果物	72	29.3%
弁当・惣菜	23	9.3%
ソフト・苺氷り	19	7.7%
鶏肉・豚肉	11	4.5%
その他加工品	3	1.2%
お土産などの商品	4	1.6%
その他	5	2.0%
食事	2	0.8%
遊具などの遊び場	0	0.0%
無回答	0	0.0%
総計	**246**	100.0%

道の駅に足りないところ、充実、または改善すべきだと思う点についてコメントを求めたところ、全体的にＰＲ不足を指摘する声が多く挙げられた。また、ふれあい市、売店ともに商品の品数、種類ともに拡充を求める意見の他、試食など、販促につながる施策の提案が寄せられた。

道の駅に対する要望としては、接遇レベルの向上や、ふれあい市における商品価格の安定を求めるコメントに加え、駐車場関連では、バイク専用の駐車場や誘導員の配置、身体障がい者用駐車スペースへの屋根の設置を求める意見が寄せられた。

目的地について質問したところ、都道府県単位で見た場合のトップは、高知県の７０．５％、愛媛県の３．４％であった。高知県での内訳を見ると、トップは大月町の２８．１％と土佐清水市の１７．８％である。大月町内の目的地のトップは、柏島の１１．０％、次いで道の駅「ふれあいパーク・大月」の４．８％である。目的地には遊びに行くと回答した方が６２名と最も多く、全体の４２．５％を占めた。また、宿泊を伴う場合、宿泊地について尋ねたところ、都道府県別で見た場合、その回答比率は高知県が７７．８％と一番高い。さらに市町村別を見ると、トップは土佐清水市２２．２％と四万十市の１８．５％であった。

「大月ふれあい市」出品者ニーズ調査

＜調査概要＞

調査日時　平成２７年１２月１５日（火）発送、２７日（日）回収
調査対象　「大月ふれあい市」への出品者２００名
調査主体　大月町
調査会社　株式会社　相愛
調査目的　道の駅「ふれあいパーク・大月」の出品者ニーズを明らかにすること
調査方法　本調査は、道の駅「ふれあいパーク・大月」ふれあい市の出品者に対してアンケート票を発送し、「大月ふれあい市」に設置した回答用ボックスに投函されたものを回収のうえ、集計することによって実施

＜結果概要＞

有効回答数　４７
回答率　　２３．５％

■回答者の属性

回答者のうち、男性は１７名、女性は３０名、年代について尋ねたところ、３０代が１名、４０代が４名、５０代が３名、６０代が１７名、７０代以上が２２名との結果が得られた。６０代以上の占める割合が８３．０％と特に高かった。また、住んでいる地区について尋ねたところ、弘見地区１５名、中央地区１５名、西海岸地区３名、月灘地区１３名、町外１名との回答が得られた。

■道の駅への出品について

道の駅に出品中の品物について尋ねたところ、回答比率のトップは、野菜の６８．１％、果物の３４．０％であった。なお、その他のコメント回答は、卵、ひがしやま、海産物、魚粉、米であった。出品の頻度としては、毎日と回答した方が最も多く、全体の２６．２％を占め、一日あたりの出品回数を計算すると、０．４回/（人・日）であった。

出品の理由について質問したところ、「小遣いとして」と回答した方が１３名と最も多く、全体の２８．３％を占めた。出品者の売り上げ増加の希望の有無と出品の動機ついてクロス集計を行ったところ、趣味や健康維持を出品の動機とする出品者（全体の１５．２％）以外は、概して売り上げ増加を希望していることがわかった。

売り上げを増やすためには何が必要と考えるかという問いに対しては、回答比率を見ると、設備強化や加工試験施設といったハード面での不足よりも、知識や技術（６３．３％）、講習会・勉強会等（３３．３％、ともに複数回答可）といったスキルアップまたはその機会を挙げる声が多く見られた。これは、専門知識や技術の習得、新しい作物の開発等の意向があるにもかかわらず、向上心に応える学習機会が不足していると考え

られる。出品者協議会や JA 等による講習会や研修会も実施されているが、関連機関との協力のうえ、さらにニーズを満たす場をうみ出す必要がある。

	回答数	回答比率
野菜	32	68.1%
果物	16	34.0%
肉　(牛・豚・鳥ほか)	1	2.1%
鮮魚	4	8.5%
加工食品　(漬物・惣菜ほか)	8	17.0%
弁当	1	2.1%
手芸品・木工品	4	8.5%
菓子類	2	4.3%
出荷していない	1	2.1%
その他	3	6.4%
総計	**72**	-
%ベース	47	100%

売り上げを増やしたいとお考えですか。（1 つに○）（N=46）

	回答数	回答比率
はい	30	65.2%
いいえ	15	32.6%
無回答	1	2.2%
総計	**46**	**100.0%**

売り上げを増やすためには何が必要とお考えですか。（複数回答可）（N=30）

	回答数	回答比率
資金	3	10.0%
人材	3	10.0%
土地	0	0.0%
設備強化	2	6.7%
加工試験施設	1	3.3%
講習会・勉強会等	10	33.3%
知識や技術	19	63.3%
その他	0	0.0%
総計	**38**	-
%ベース	30	100%

また、道の駅での販売強化のために必要と思われる取り組みについては、下記のとおり「イベント等による集客」とする回答が３８．３％と最も多く、次いで３６．２％を占めるのが「生産者や商品のレベルアップ」であり、道の駅「ふれあいパーク・大月」の多機能化に際しては、付帯機能の一つとして考慮に値する。

	回答数	回答比率
地産地消の推進	10	21.3%
通販や外商の強化	10	21.3%
宣伝・バス等への営業	3	6.4%
新商品の開発	3	6.4%
移動販売	2	4.3%
イベント等による集客	18	38.3%
販売員のレベルアップ	8	17.0%
生産者や商品のレベルアップ	17	36.2%
生産品の集荷サービス	8	17.0%
集客力の見込める施設へ全面リニューアル	5	10.6%
無回答	8	17.0%
総計	**92**	－
%ベース	47	100%

最後に、道の駅大月について自由にコメントを求めたところ、前述の二つのアンケート結果と同様に、商品の鮮度と従業員の接客については賛否両論であった。また、自家用の余りものを出せるのが良いといったコメントの他、出荷物の調整（量・種類ともに）や、商品陳列に配慮を求める声が寄せられた。