

地方創生・観光の拠点となる 「道の駅アリストぬまくま」に 関する機運醸成ワークショップ

～ 福山市における道の駅の可能性 ～

株式会社船井総合研究所

2024年7月4日（木）

はじめに ～ごあいさつと主旨説明～

目次

はじめに ～ごあいさつと主旨説明～

1. 道の駅の事業の考え方

(1) 道の駅とは何か

(2) 道の駅事例

- ・道の駅 きつれがわ
- ・道の駅 下妻

(3) 自立経営を達成する考え方

2. 道の駅アリストぬまくまの可能性

(1) 道の駅を取り巻く状況と今後の方向

(2) 立地診断

(3) 商圈分析

(4) 需要予測

3. ワークショップ 道の駅との関わり方を考える

講師紹介



株式会社 船井総合研究所
サービスビジネス支援本部 地方創生支援部
パブリックセクターグループ
マネージャー 朽尾 圭亮
(とちお けいすけ)
(コンサルティング経験21年)

慶應義塾大学大学院・政策・メディア研究科卒業。
2004年船井総合研究所に入社。

中小企業から大手企業まで各種コンサルティングに従事した後、船井総研のノウハウを活かした戦略構築から実行までを通して支援する特別部署「地域ブランド創造チーム」を創設し、現在は「パブリックセクターグループ」の責任者を務める。

【主な職位】

- 経済産業省登録 中小企業診断士（登録番号414713）総務省
地域再生マネージャー（平成22年 認定）
- 総務省 地域力創造アドバイザー（平成23年 認定）

【主な実績】

- 滋賀県製麺組合 「うどんサミット 企画・実行支援」
- SA運営会社A社 「契約継続に向けた支援」
- 鉄道会社B社 「新事業創出に向けたWS実施」
- 和歌山県 C商工会 「DXを基本としたWS実施」

その他実績多数



株式会社 船井総合研究所
サービスビジネス支援本部 地方創生支援部
パブリックセクターグループ
アソシエイト 富樫 優斗 (とがし ゆうと)
(コンサルティング経験3年)

新卒で2023年に入社。以降、官公庁・地方自治体案件に携わる。
現在は、道の駅のリニューアルや未利用地の活用等の業務を通じて「挑戦できる地域づくり」の実現に奔走している。

【主な実績】

- 消費者庁 令和4年度 消費生活協力員・消費生活協力団体養成事業
- 経済産業省 令和5年度重要技術管理体制強化事業(中小企業等アウトリーチ事業)
- 和歌山県H市 シティプロモーション計画策定支援業務
- 島根県庁「スモールビジネス育成支援事業」
- 福岡県A町 「No1プロジェクト」
- 茨城県N市「道の駅的施設に関する提言作成業務」
- 福島県N市 道の駅にしお岡山機能診断業務
- シティプロモーション自治体等連絡協議会セミナー事務局 他

趣旨説明 道の駅アリストぬまくまのこれまで

- 道の駅アリストぬまくまは広島県福山市の県道47号線に位置する道の駅である。
- 平成7年に設置しており、道の駅制度が始まってから初期段階の道の駅といえる。
- 鮮魚販売、ハーブガーデンが特色であり、中でも漁協と連携した鮮魚販売が道の駅アリストぬまくまの強みになっている。

No.	項目	概要	
1	名称	道の駅アリストぬまくま	
2	住所	〒720-0313 広島県福山市沼隈町 1 7 9 6	
3	機能	物販	○
		飲食	○
		公園	×
		BBQ	×
		博物館施設	×
4	受託者	有限会社アリストぬまくま	
5	駐車場台数	普通車:62台、大型: 2 台、身障者用:3台	
6	登録年月	平成7年8月3日	
7	道路名称	県道47号線	
8	タイプ	地元密着・足元商圈型	
9	売上	約2.7億円（2023年度実績）	

開発経緯
広島県 福山市に位置する道の駅。 平成7年8月に登録された道の駅であり、道の駅としては28年間の歴史がある。設置当初は、トイレ、休憩、情報発信機能の他、飲食施設、ハーブガーデンを持ち合わせていた。時代の経過と共に物販、ベーカリーなど様々な機能が追加された。施設全体の老朽化等により、現在は再整備が検討されている。

道の駅の特徴
商圈人口から見ると、車30分商圈には約13万人の商圈人口を有している。商圈規模はやや小規模なものの、再整備や鞆未来トンネルの開通等の状況変化によりポテンシャルの拡大が期待できる。 地域に密着した道の駅であり、観光客の立ち寄りではなく、地元住民の利用が多いことが特徴である。施設としてはハーブガーデンを有しており、他の道の駅にないような特徴となっている。

趣旨説明

道の駅アリストぬまくまのこれまで



変化1． 靱みらいトンネル完成

トンネルの開通で地域間の交通の利便性が向上。
道の駅アリストぬまくまの観光拠点としての重要性の増大！

変化2． 建物リニューアルの必要性

施設の老朽化が進み、リニューアルの時期が到来！
分棟か、一棟か、様々な可能性を検証！

変化3． 継続する人口減少

今後も人口減少が継続する可能性大。
地域に即したリニューアルが必要！

【第 1 講座】

道の駅の事業の考え方

1. 道の駅の事業の考え方

(1) 道の駅とは何か？

- 道の駅は、「休憩機能」「情報発信機能」「地域連携機能」を併せ持つ施設（道の駅 第1ステージと呼ぶ）として、1990年代前半に設置がスタートしました。
- 特に地方創生の流れの中で、地域を発展させる拠点として注目を集め各地で整備が進みました。



道の駅 シンボルマーク
木と駐車場、道路、建物と人
（インフォメーションの意味
も）により「道」をイメージ。
国土交通省にて商標登録。

道の駅 第1ステージ

道の駅が持つ機能



情報発信

道路・地域情報発信施設など

- 人・歴史・文化・風景・産物等の地域に関する情報を提供する場
- 道路利用者の円滑な流れを支えるための道路情報の提供の場

地域とともに作る
個性豊かなにぎわいの場

駐車場・トイレなど

- 道路利用者がいつでも自由に休憩し、清潔なトイレを利用できる快適な休憩施設

休憩

農水産物直売所・飲食施設など

- 地域内及び地域間連携を行うことで、活力ある地域づくりが促進される機能

1. 道の駅の事業の考え方

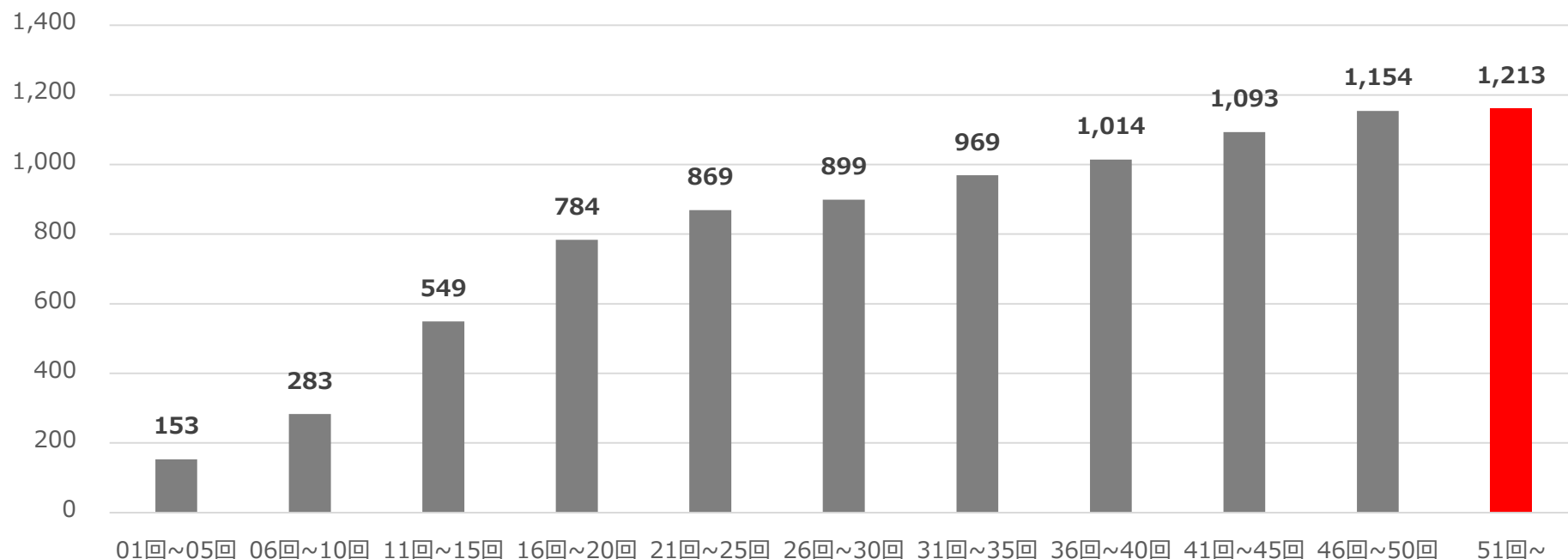
(1) 道の駅とは何か？

- 道の駅の総数は合計で1,213駅となっています。
- 同数値は今後も伸び続けるものと予測されており、その数は1500に達すると予測されています。



道の駅 シンボルマーク
木と駐車場、道路、建物と人
(インフォメーションの意味も)により「道」をイメージ。
国土交通省にて商標登録。

認定基準別 道の駅累計設置数



No.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	合計
認定回数	01回~05回	06回~10回	11回~15回	16回~20回	21回~25回	26回~30回	31回~35回	36回~40回	41回~45回	46回~50回	51回~	
施設数	153	130	266	235	85	30	70	45	79	61	59	1,213
累計数	153	283	549	784	869	899	969	1,014	1,093	1,154	1,213	-

1. 道の駅の事業の考え方

(1) 道の駅とは何か？

- 道の駅の発展とともに、施設の役割、規模は拡大傾向にあり、現在求められている道の駅の機能は従来はなかった、移住や防災といった新しいテーマも加わり、そのバージョンは第1ステージから第2ステージへ進化を遂げたといえます。
- しかし、第2ステージで求められる充実した機能を支えるために、その土台となる安定した「自立経営の視点」は必須となりました。

道の駅 第2ステージ

道の駅の機能は拡大

観光×移住×特産品×拠点×防災

それらを支える

自立経営の視点

● 観光で人を呼ぶ

「農業プラス観光」で人口

3700人の村に年間120万人

来訪。リピート率は約7割。

(群馬県川場村「川場田園プラザ」)



● 移住で人を呼ぶ

毎年100名以上が「道の駅」

へ移住相談。これまで

17世帯34名が移住

(熊本県小国町「小国」)



● 特産品で盛り上げる ～6次産業化で雇用と経済効果～

特産品を活かした加工食品の開発販

売等、約60名の雇用を創出

(愛媛県内子町「内子フレッシュパーク」)



● 「小さな拠点」をつくる

診療所や役場機能等、生活に必要な

機能をワンストップで提供

(京都府南丹市「美山ふれあい広場」)



● 防災力を強化する

広域防災拠点として高度な防災機能

を発揮

(岩手県遠野市「遠野風の丘」)



道の駅 第2ステージ

自立経営する道の駅へ

1. 道の駅の事業の考え方

(1) 道の駅とは何か？

- そして、道の駅は新規設置、リニューアルともに目指すは第3ステージに突入しました。
- 第3ステージでは新たな機能が求められるため、敷地、建物面積といったハード、運営組織といったソフトともに拡充が求められています

第1ステージ

『通過する道路利用者のサービス提供の場』

第2ステージ

『道の駅自体が目的地』

これから

第3ステージ

『地方創生・観光を加速する拠点』へ

+

ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献

各「道の駅」における自由な発想と地元の熱意の下で、観光や防災など更なる地方創生に向けた取り組みを、官民の力を合わせて加速する。更に、「道の駅」同士や民間企業、道路関係団体等との繋がりを面的に広げることによって、元気に稼ぐ地域経営の拠点として力を高めるとともに、新たな魅力を持つ地域づくりに貢献する。

出典：国土交通省「道の駅」第3ステージ「地方創生・観光を加速する拠点へ 新「道の駅」のあり方検討会 提言資料」より

1. 道の駅の事業の考え方

(2) 道の駅事例：栃木県さくら市 道の駅きつれがわ

- 栃木県さくら市に位置する道の駅である。
- 「大正ロマン、大正モダン」を基本コンセプトとした施設であり、とちおとめを使用したジェラートが名物である。
- 2017年にリニューアルを行い、リニューアルにより売上を拡大させている。

施設概要

道の駅	道の駅 きつれがわ
住所	栃木県さくら市喜連川 4 1 4 5 - 1 0
開業日	開業 : 2001年10月 リニューアル : 2017年4月
運営管理者	株式会社 道の駅きつれがわ
営業時間	09 : 00 ~ 18 : 00
保有機能	直売所 / レストラン / パン / ジェラート / 惣菜 温浴 / キャンプ場 / 駐車場 / 情報発信
施設面積	延床面積 約1,160㎡
駐車場台数	普通220台 / 大型10台
売上	約7.0億円

施設イメージ

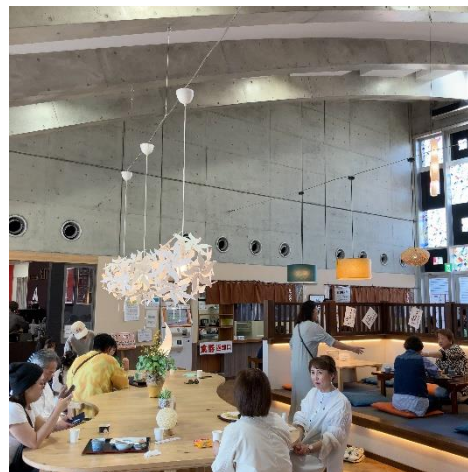
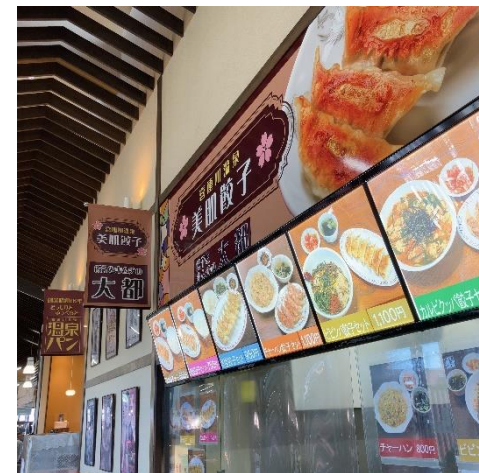


1. 道の駅の事業の考え方

(2) 道の駅事例：栃木県さくら市 道の駅きつれがわ

- 施設全体を基本コンセプトに合わせており、物販、飲食、温浴と様々な付帯施設が充実している。

現在の姿



1. 道の駅の事業の考え方

(2) 道の駅事例：茨城県下妻市 道の駅下妻

- 茨城県下妻市に位置する道の駅である。
- 「モダンでちょっと贅沢空間」を基本コンセプトとし、納豆、常陸秋そばなどの名物が人気である。
- 付帯施設として、道の駅として珍しい納豆工場を有しており、製造見学が可能である。

施設概要

道の駅	道の駅 しもつま
住所	茨城県下妻市数須140
開業日	開業 : 1999年9月 リニューアル : 2015年9月
運営管理者	株式会社 ふれあい下妻
営業時間	09 : 00～18 : 00
保有機能	直売所／レストラン／パン／納豆工場 駐車場／情報発信／展望台
施設面積	延床面積 1,545㎡ (467.3坪)
駐車場台数	普通148台／大型10台／身障者3台
売上	7.0億円

施設イメージ

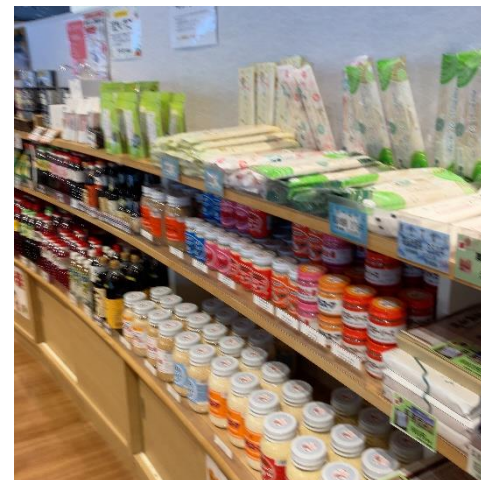


1. 道の駅の事業の考え方

(2) 道の駅事例：茨城県下妻市 道の駅下妻

- 納豆工場、ベーカリー等の付帯施設が充実しており、名物になる商品が豊富にある。

現在の姿



1. 道の駅の事業の考え方

(2) 道の駅事例から見る成功の3ポイント



成功の3ポイント

1. 基本コンセプトに合わせた施設づくり

→「大正モダン」のような、基本コンセプトに意識した施設、付帯施設の拡充が重要

2. 「名物」と言われる商品づくり

→その道の駅にしかない強みを活かした商品開発が来場者拡大につながる

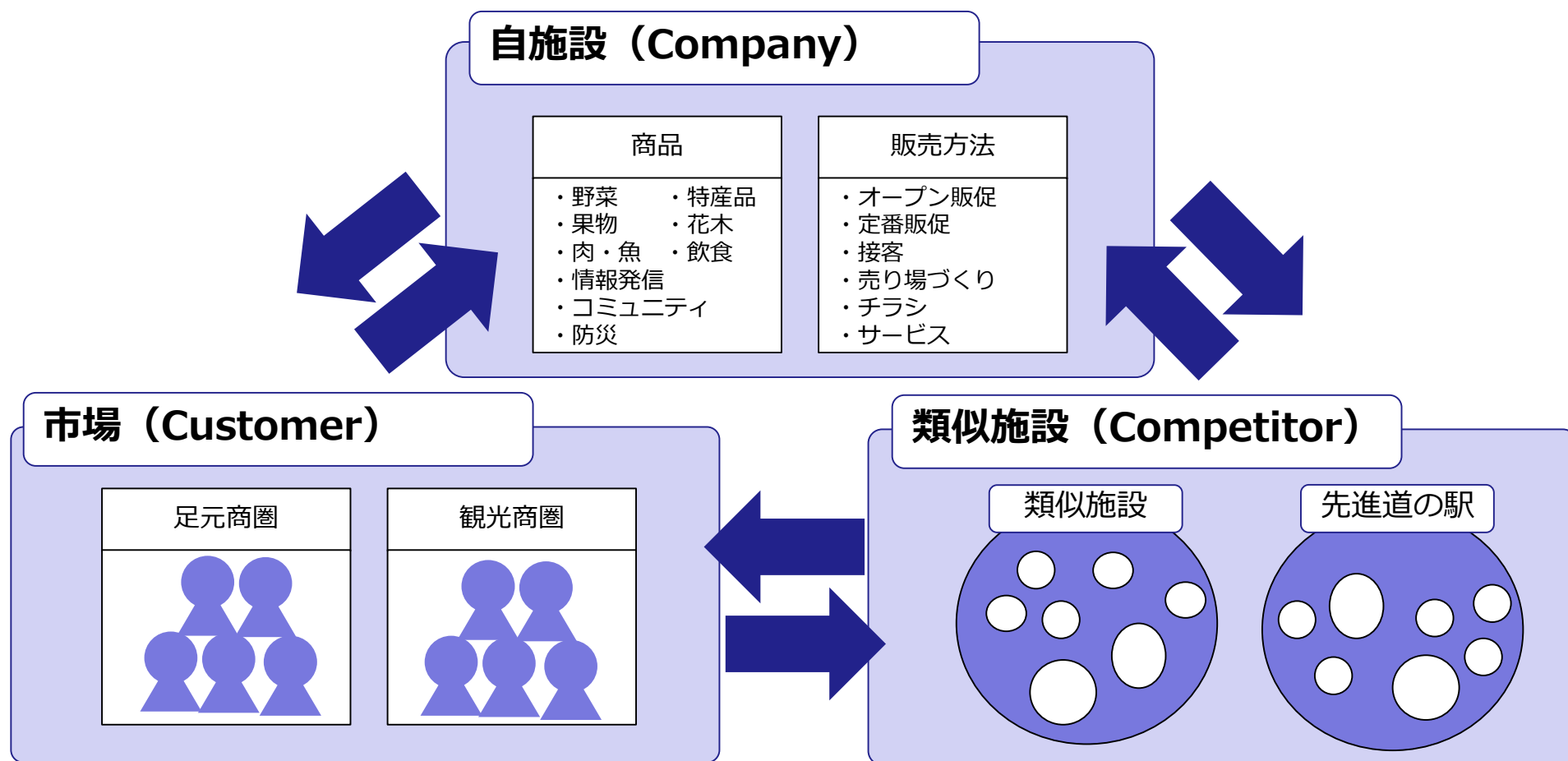
3. リピーターになってもらうファンづくり

→1回の訪問では飽き足らないように、定期的なイベントの開催や新商品販売などを打ち出す

1. 道の駅の事業の考え方

(3) 自立経営を達成する考え方

- 安定した自立経営に向けて重要な点は、計画段階からマーケティングの視点を取り入れることにあります。
- 特に新規事業である道の駅を考えるにあたっては、自社、類似施設、市場の三つの視点を重視する「3C」を取り入れ、事業計画を策定し、指定管理候補者と行政が協力して設計・運営・維持管理を行う必要があります。



【第2講座】

道の駅アリストぬまくま

2. 道の駅アリストぬまくま

(1) 道の駅を取り巻く状況と今後の方向

- 現在、道の駅アリストぬまくまは施設の老朽化や靱未来トンネル開通等の影響を鑑みて、再整備を検討している段階である。
- 福山市が提示する福山みらい創造ビジョンや農林水産振興ビジョンに沿うように道の駅を通じて、地域拠点としてさらなる発展するよう計画している。
- 現在は再整備に係る調査段階であり、本年度の調査結果を踏まえて再整備の計画策定及び再整備と進行していく。

道の駅を取り巻く環境

内部

- ・施設老朽化
- ・「靱未来トンネル」開通
- ・地域の関心の増大

- ⇒ 改修機会の到来
- ⇒ 需要増大の可能性
- ⇒ 地域ビジネスの創造

福山みらい創造ビジョン



外部

- ・道の駅「第3ステージ化」
- ・南部地域拠点への期待
- ・農山漁村地域の活性化

- ⇒ 機能付加の必要性
- ⇒ 市ビジョンと連動
- ⇒ 先進事例の可能性

農林水産振興ビジョン



R6年度：
道の駅アリスト
ぬまくまの
再整備検討に
係る調査等業務

R7年度：
再整備
基本計画 策定

R8年度以降：
再整備へ

2. 道の駅アリストぬまくま

(1) 道の駅を取り巻く状況と今後の方向 鞆未来トンネル

- 鞆未来トンネルは福山駅方面の県道22号線側を東側、鞆の浦エリア方面の県道47号線側を西側とした全長約2,1kmのトンネルである。
- 鞆未来トンネルの開通により、鞆の浦エリアの課題であった1車線による交通混雑の解消および観光客の流入増加が見込まれている。



2. 道の駅アリストめまぐま

(1) 道の駅を取り巻く状況と今後の方向 鞆未来トンネル

- 建設状況として、6月28日（金）に貫通し、現在は内部舗装等の施工に着手する段階である。
- トンネル竣工は2025年3月末を目途となっている。



2. 道の駅アリストぬまくま

(1) 道の駅を取り巻く状況と今後の方向 韮地区東西交通・交流拠点事業

- 韮の浦エリアにて、埋め立て地によるパークアイランド拠点設置事業が進行している。
- パークアイランドは交通渋滞の解消を目的とし、駐車場・渡船場・物販飲食等の旅客ターミナル施設の整備を検討している。
- 現在は事業者選定、設計段階であり、R8年度より建設工事着工予定である。



拠点	整備施設
東側拠点	旅客ターミナル施設(物販飲食等)、駐車場、棧橋、広場等
西側拠点	待合所、トイレ、棧橋等

【整備予定機能】



【就航中の渡船】

事業対象地とパークアンドライドのイメージ

2. 道の駅アリストぬまくま (2) 立地診断

- 鞆の浦方面からの視認性は道の駅の建物が直接見えないためあまり良好ではない。(①)
- 福山市方面からの視認性も建物が直接見えないためあまり良好ではない。(④)
- リニューアル時には道の駅南側のスペースも活かし、駐車場台数の増設、施設の一括化が望まれる。(②・③)

④

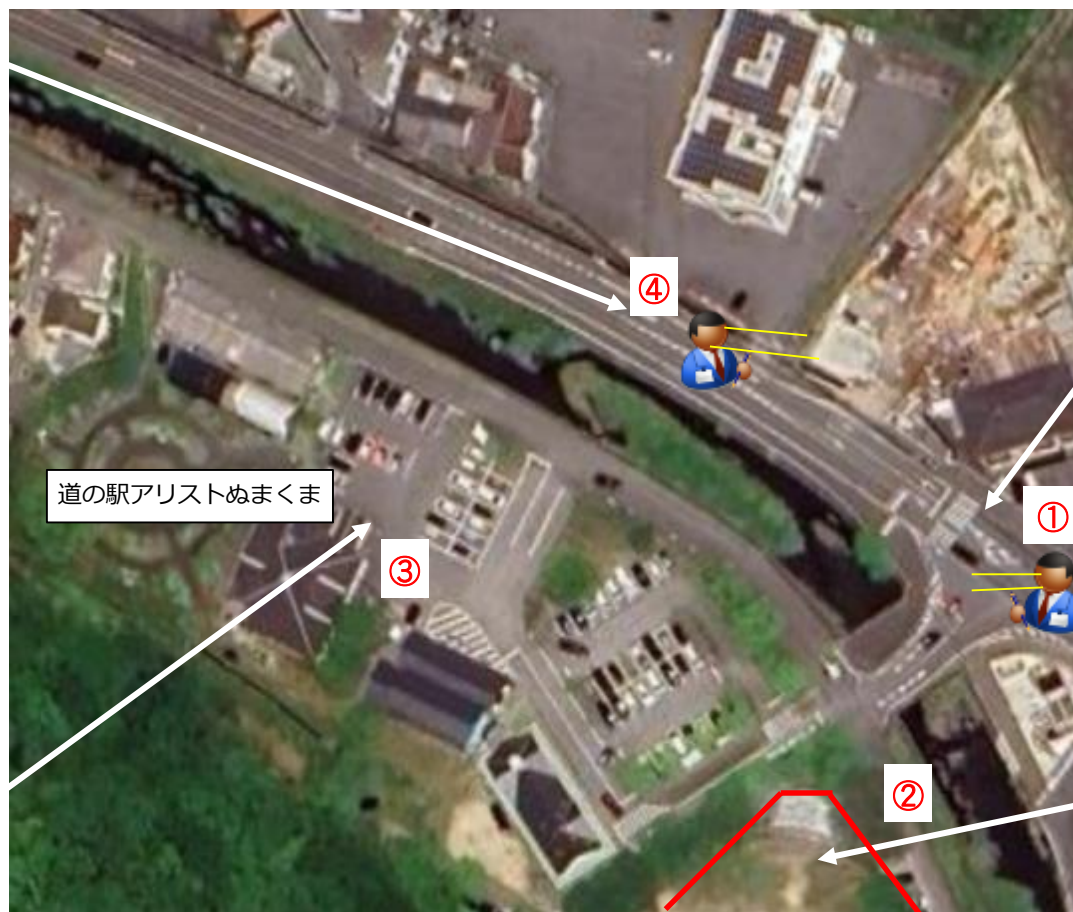


- ・福山市側からの視認性も建物が直接見えないため、あまり良好ではない。

③



- ・駐車場台数は現状67台のため、リニューアル時には増設が望まれる。また、施設も分棟から一括化することが望まれる。



①



- ・鞆の浦方面からの視認性は道の駅の建物が直接見えないため、あまり良好ではない。

②



- ・道の駅の南側にはイベントスペースが広っており、リニューアル時には拡張も可能である。

2. 道の駅アリストぬまくま (2) 立地診断



- 交通量は24時間自動車類交通量上下合計で10,862台となり、交通量自体は現状でも十分であると考えられる。
(一般の道の駅では、10,000台以上が必要台数の目安となる。)
- 自家用車比率（小型比率）は90.2%であり、道路利用者の多くが、地元の日常使いであると推測される。
- 車速については、混雑時でも最大31.7Km/時であり、道の駅を看板を視認するために十分な時間があると判断される。
- 韮松永線の交通量に関するデータ

■ 診断地周辺 交通量データ

No.	項目	昼間12時間自動車類交通量 上下合計			24時間自動車類交通量 上下合計		
	車種	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計
1	韮松永線	8,118	642	8,760	9,802	1,060	10,862

12時間小型比率	24時間小型比率
92.7%	90.2%

小型昼夜比率	大型昼夜比率
120.7%	165.1%

■ 診断地周辺 車速データ

No.	項目	混雑時		昼間非混雑時	
		上り	下り	上り	下り
1	韮松永線	26.4	30.0	30.6	31.7

出典:国土交通省「令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査」より抜粋・加工

2. 道の駅アリストぬまくま (2) 立地診断



- 店頭通行車両台数は10,862台となっており、現状でも十分な通行量がある。
- リニューアルに向けては、より多くの利用者を獲得するために、駐車場の増大、施設の一括化等が望まれる。
- そのためには、道の駅南側のイベントスペースの活用を検討すると良い。

➤ 立地評価

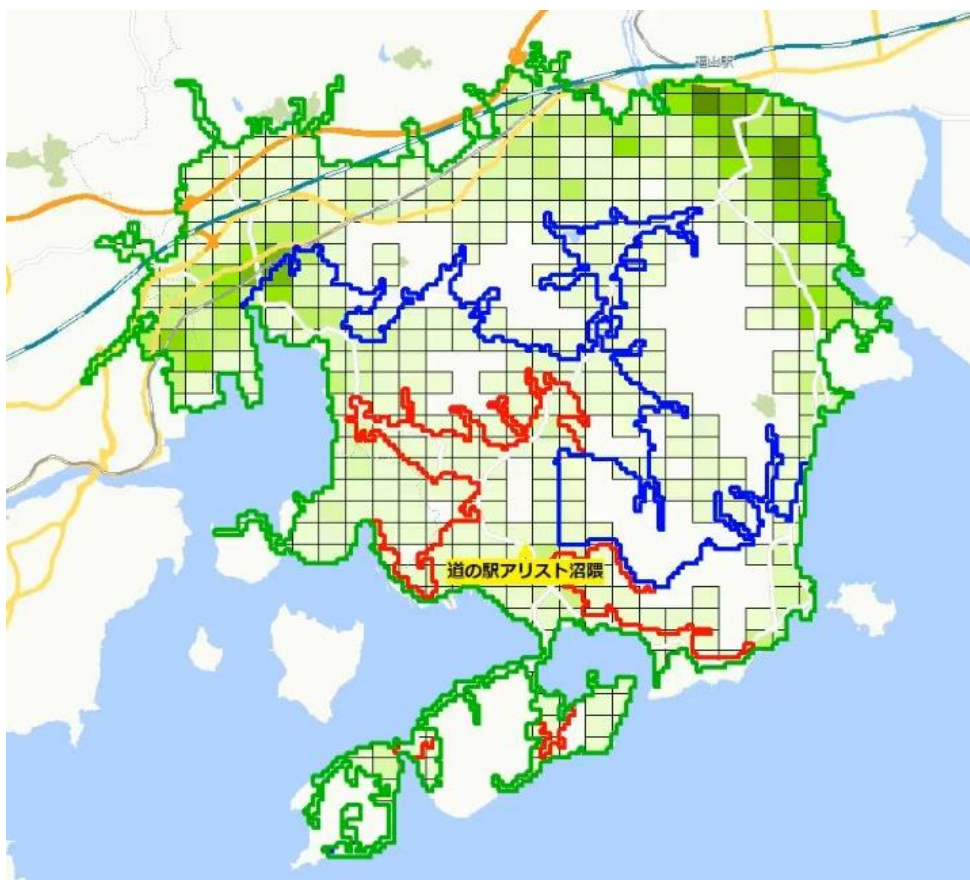
評価項目			評価視点	本立地の評価
流動導線	1	店頭通行車両台数	<u>車の通行量が適度に多いか</u> ⇒ ■一般の道の駅では10,000台以上が必要な台数 診断結果：交通量10,862台	○
	2	自家用車比率	<u>自家用車通行量が全体の60%以上を占める</u> ⇒ ■トラックの通行量が少ない生活道路が好ましい 診断結果：24時間小型比率90.2%	○
	3	平均車速度	<u>平均車速が速い道路やエリアは自動車客が止まりにくく、物件を視認しにくい</u> ■○＝平均速度30km/時以下、×＝平均速度50km/時以上 診断結果：平均車速26.4～31.7Km	○
物件条件	4	駐車場能力	<u>駐車場保有台数が100台以上確保できるか</u> 診断結果：現状67台	△
	5	信号機までの距離	<u>信号機までの距離が80m以上離れている</u> ■信号機付近は車が渋滞しやすいため、物件への進入や道路への復帰時間がかかり、結果として物件の利用率にも影響を与える可能性がある。診断結果：信号機とは80m以上離れている	○
	6	カーブ視認性	<u>直線道路及びアウトカーブに立地している</u> ■インカーブ扱いでは物件が視認されにくい 診断結果：インカーブ扱い	×
	7	物件前視認性	<u>150m手前から視認できる</u> ■離れた距離から物件が視認できるかどうかを実走調査にて実施 診断結果：道路から直接視認することは難しいため「×」の評価	×
	8	将来拡張性	<u>将来的に周辺に開発可能な土地が存在するか否か</u> 診断結果：道の駅南側のイベントスペースが活用できるため「○」の評価	○
周辺環境	9	対向進入容易性	<u>片側2車線未満、中央分離帯がないか</u> ■○＝片側2車線未満、△＝片側2車線以上、×＝中央分離帯あり 診断結果：片側2車線未満	○
	10	物件周辺イメージ	<u>物件周辺が業態イメージとマッチングしているか</u> ■「自然」「森」「海」等をキーワードに検証 診断結果：周辺は自然・森に囲まれており、イメージとマッチングするため「○」の評価	○

総合評価（○＝2点、△＝1点、×＝0点で換算し、15点以上で○、10点以上15点未満で△、10点未満は×）15点

○

2. 道の駅アリストぬまくま (3) 商圈分析

- 道の駅アリストぬまくまの商圈は大きく分けて3分類される。
- 第一の商圈は、道の駅から車で10分の足元商圈1である。同商圈では日常使いが想定される。
- 第二の商圈は、道の駅車で20分の足元商圈2である。同商圈では足元商圈1同様、日常使いが想定される。
- 第三の商圈は、近隣観光商圈(車30分商圈)である。同商圈では週末利用など週に1回程度の利用が想定される。



足元商圈1： 車10分商圈

- 道の駅アリストぬまくまをスタート地点として、車で10分以内に到達できるエリア。
(例) 日用品を買いに来る客をターゲットとする。

足元商圈2： 車20分商圈

- 道の駅アリストぬまくまをスタート地点として、車で20分以内に到達できるエリア。
(例) 日用品を買いに来る客をターゲットとする。

近隣観光商圈： 車30分商圈

- 道の駅アリストぬまくまをスタート地点として、車で30分以内に到達できるエリア。
(例) 平日や休日の利用する客が混在する。

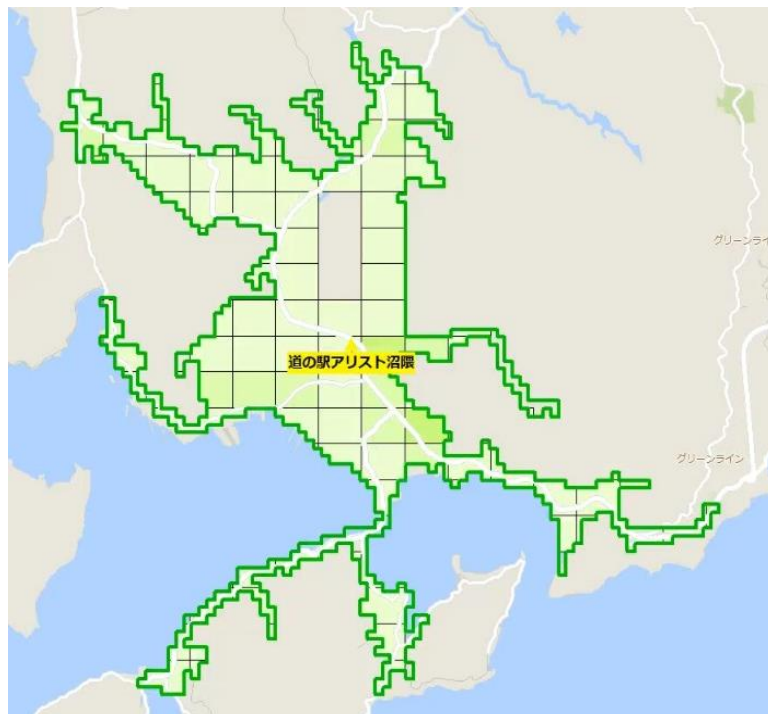
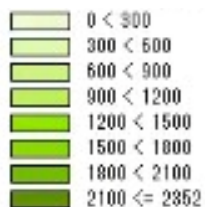
2. 道の駅アリストぬまくま (3) 商圈分析

- 車で10分移動に含まれる人口は6,963人となっている。
- 年齢別人口構成比をみると15～64歳が53.0%で1番多くなっている。
- 年収別の構成比においては、購買力の高い年収500万以上の世帯数が約41.7%と3商圈中最も多くなる。

足元商圈1： 車10分商圈

- 道の駅アリストぬまくまをスタート地点として、車で10分以内に到達できるエリア。
(例) 日常品を買いに来る客をターゲットとする。

メッシュ別人口



	車10分商圈	車10分商圈
人口総数	6,963	100.0%
男性人口	3,581	51.4%
女性人口	3,382	48.6%
世帯数	2,946	—
■ 商圈別 年齢別人口データ		
人口 (15歳未満)	749	10.8%
人口 (15-64歳)	3,691	53.0%
人口 (65歳以上)	2,523	36.2%
■ 商圈別 年収別世帯数データ		
年収-200万未満 世帯数	204	6.9%
年収200-300万未満 世帯数	574	19.5%
年収300-400万未満 世帯数	480	16.3%
年収400-500万未満 世帯数	457	15.5%
年収500-700万未満 世帯数	584	19.8%
年収700-1000万未満 世帯数	463	15.7%
年収1000-1500万未満 世帯数	139	4.7%
年収1500万以上 世帯数	45	1.5%

※総務省「2020年度 国勢調査数値」より抽出・加工

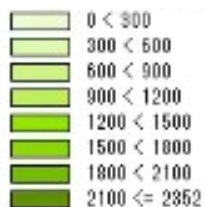
2. 道の駅アリストぬまくま (3) 商圈分析

- 車で20分移動に含まれる人口は27,436人となっており、「鞆の浦地区」も範囲内となる。
- 年齢別人口構成比をみると15～64歳が51.8%で1番多くなっている。
- 年収別の構成比においては、購買力の高い年収500万以上の世帯数が約36.6%と3商圈中2番目に多くなる。

足元商圈2： 車20分商圈

- ・ 道の駅アリストぬまくまをスタート地点として、車で20分以内に到達できるエリア。
(例) 日用品を買いに来る客をターゲットとする。

メッシュ別人口



	車20分商圈	車20分商圈
人口総数	27,436	100.0%
男性人口	13,606	49.6%
女性人口	13,831	50.4%
世帯数	11,464	—
■ 商圈別 年齢別人口データ		
人口 (15歳未満)	2,890	10.5%
人口 (15-64歳)	14,203	51.8%
人口 (65歳以上)	10,343	37.7%
■ 商圈別 年収別世帯数データ		
年収-200万未満 世帯数	1,670	14.6%
年収200-300万未満 世帯数	2,094	18.3%
年収300-400万未満 世帯数	1,859	16.2%
年収400-500万未満 世帯数	1,635	14.3%
年収500-700万未満 世帯数	2,092	18.2%
年収700-1000万未満 世帯数	1,444	12.6%
年収1000-1500万未満 世帯数	507	4.4%
年収1500万以上 世帯数	163	1.4%

※総務省「2020年度 国勢調査数値」より抽出・加工

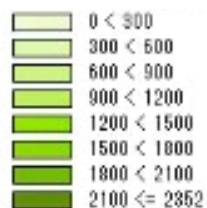
2. 道の駅アリストぬまくま (3) 商圈分析

- 車で30分移動に含まれる人口は131,010人となっており、福山市の中心部も範囲内となる。
- 年齢別人口構成比をみると15～64歳が56.5%で1番多くなっている。
- 年収別の構成比においては、購買力の高い年収500万以上の世帯数が約33.6%と3商圈中最も少なくなる。

近隣観光商圈： 車30分商圈

- 道の駅アリストぬまくまをスタート地点として、車で30分以内に到達できるエリア。
(例) 平日や休日の利用する客が混在する。

メッシュ別人口



	車30分商圈	車30分商圈
人口総数	131,010	100.0%
男性人口	63,903	48.8%
女性人口	67,107	51.2%
世帯数	56,607	—
■ 商圈別 年齢別人口データ		
人口 (15歳未満)	16,550	12.6%
人口 (15-64歳)	73,994	56.5%
人口 (65歳以上)	40,466	30.9%
■ 商圈別 年収別世帯数データ		
年収-200万未満 世帯数	9,684	17.1%
年収200-300万未満 世帯数	10,482	18.5%
年収300-400万未満 世帯数	9,476	16.7%
年収400-500万未満 世帯数	7,970	14.1%
年収500-700万未満 世帯数	9,919	17.5%
年収700-1000万未満 世帯数	6,168	10.9%
年収1000-1500万未満 世帯数	2,245	4.0%
年収1500万以上 世帯数	663	1.2%

※総務省「2020年度 国勢調査数値」より抽出・加工

2. 道の駅アリストぬまくま

(3) 商圈分析

- 10分～30分商圈の基礎データをまとめると下記の通りとなる。
- 10分商圈の人口6,963人に対して、30分商圈まで広めると131,010人にまで人口が増加し、福山市の中心部も含まれる。
- 商圈自体の厚みは一般的な道の駅と同程度であり、足元商圈がメインの利用者となる。一方で、今後は「鞆未来トンネル」の開通に伴い、「鞆の浦」等に訪れた南部地域の近隣～遠方の観光客を取り込み、更なる需要拡大を目指したい。

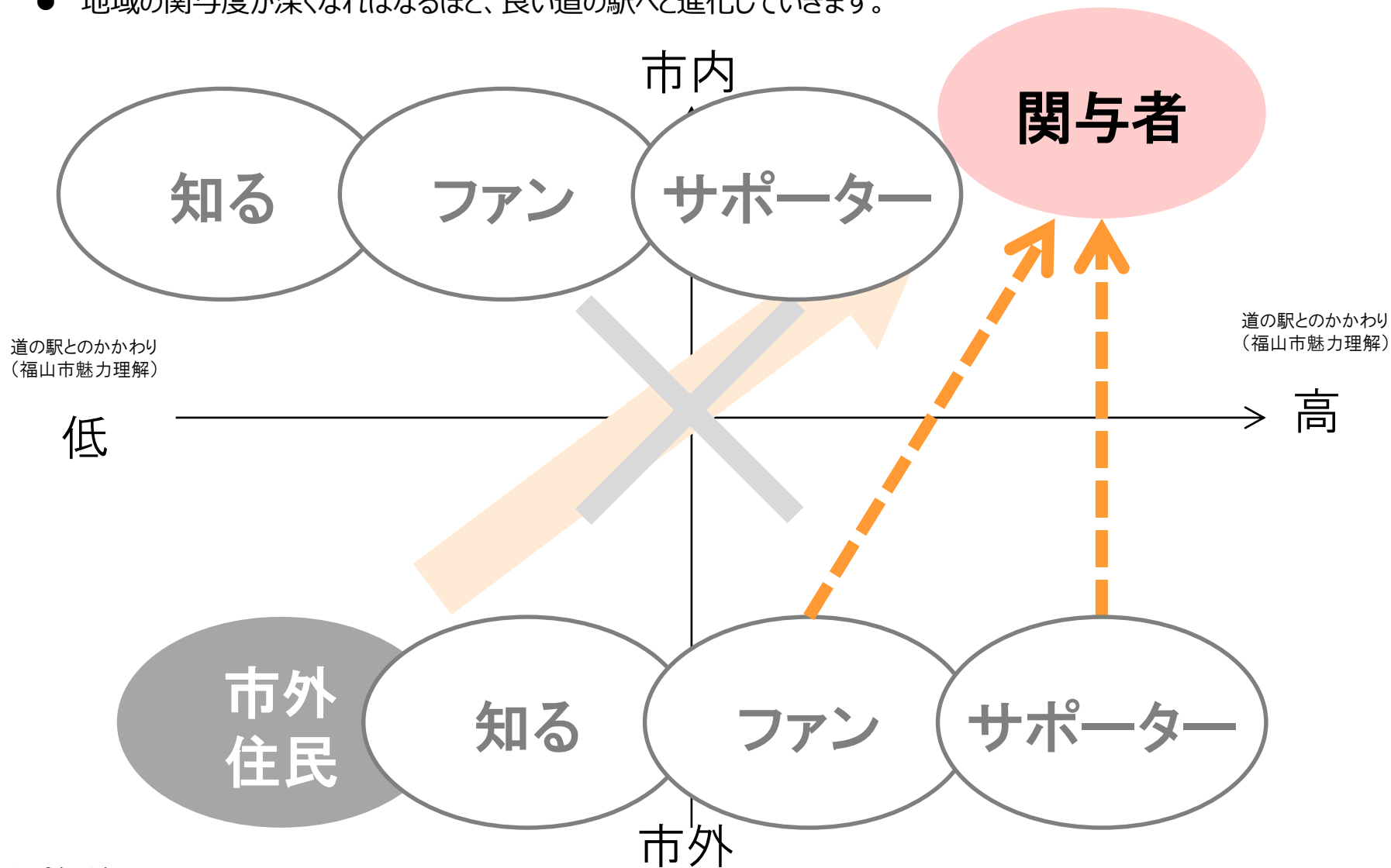
	車10分商圈	車20分商圈	車30分商圈	車10分商圈	車20分商圈	車30分商圈
人口総数	6,963	27,436	131,010	100.0%	100.0%	100.0%
男性人口	3,581	13,606	63,903	51.4%	49.6%	48.8%
女性人口	3,382	13,831	67,107	48.6%	50.4%	51.2%
世帯数	2,946	11,464	56,607	—	—	—
■ 商圈別 年齢別人口データ						
人口（15歳未満）	749	2,890	16,550	10.8%	10.5%	12.6%
人口（15-64歳）	3,691	14,203	73,994	53.0%	51.8%	56.5%
人口（65歳以上）	2,523	10,343	40,466	36.2%	37.7%	30.9%
■ 商圈別 年収別世帯数データ						
年収-200万未満 世帯数	204	1,670	9,684	6.9%	14.6%	17.1%
年収200-300万未満 世帯数	574	2,094	10,482	19.5%	18.3%	18.5%
年収300-400万未満 世帯数	480	1,859	9,476	16.3%	16.2%	16.7%
年収400-500万未満 世帯数	457	1,635	7,970	15.5%	14.3%	14.1%
年収500-700万未満 世帯数	584	2,092	9,919	19.8%	18.2%	17.5%
年収700-1000万未満 世帯数	463	1,444	6,168	15.7%	12.6%	10.9%
年収1000-1500万未満 世帯数	139	507	2,245	4.7%	4.4%	4.0%
年収1500万以上 世帯数	45	163	663	1.5%	1.4%	1.2%

【第3講座】

ワークショップ 道の駅との関わり方を考える

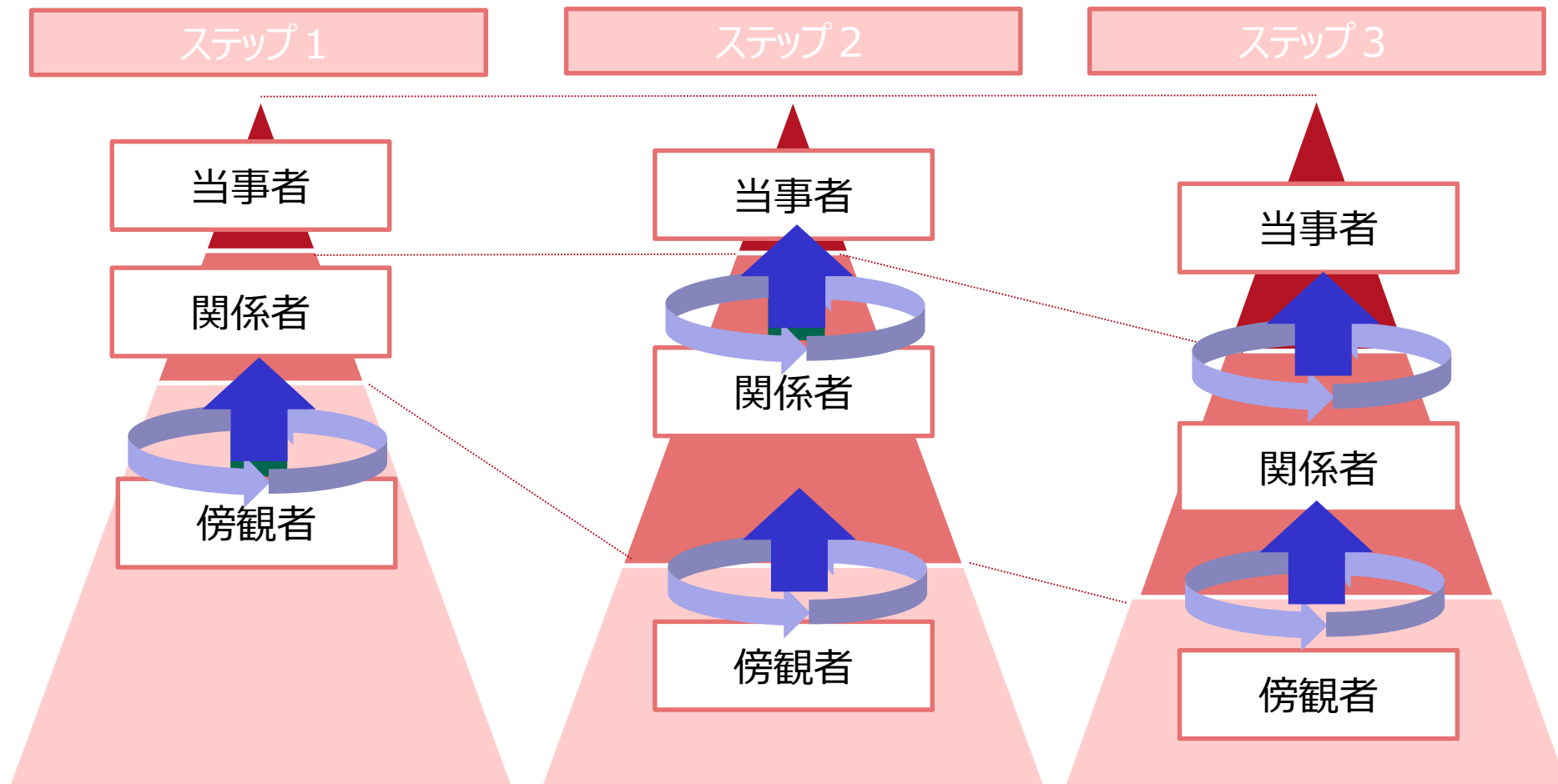
3. ワークショップ 道の駅との関わり方について

- よりよい道の駅の経営においては、最終的には地域の関与が必要となります。
- 地域の関与度が深くなればなるほど、良い道の駅へと進化していきます。



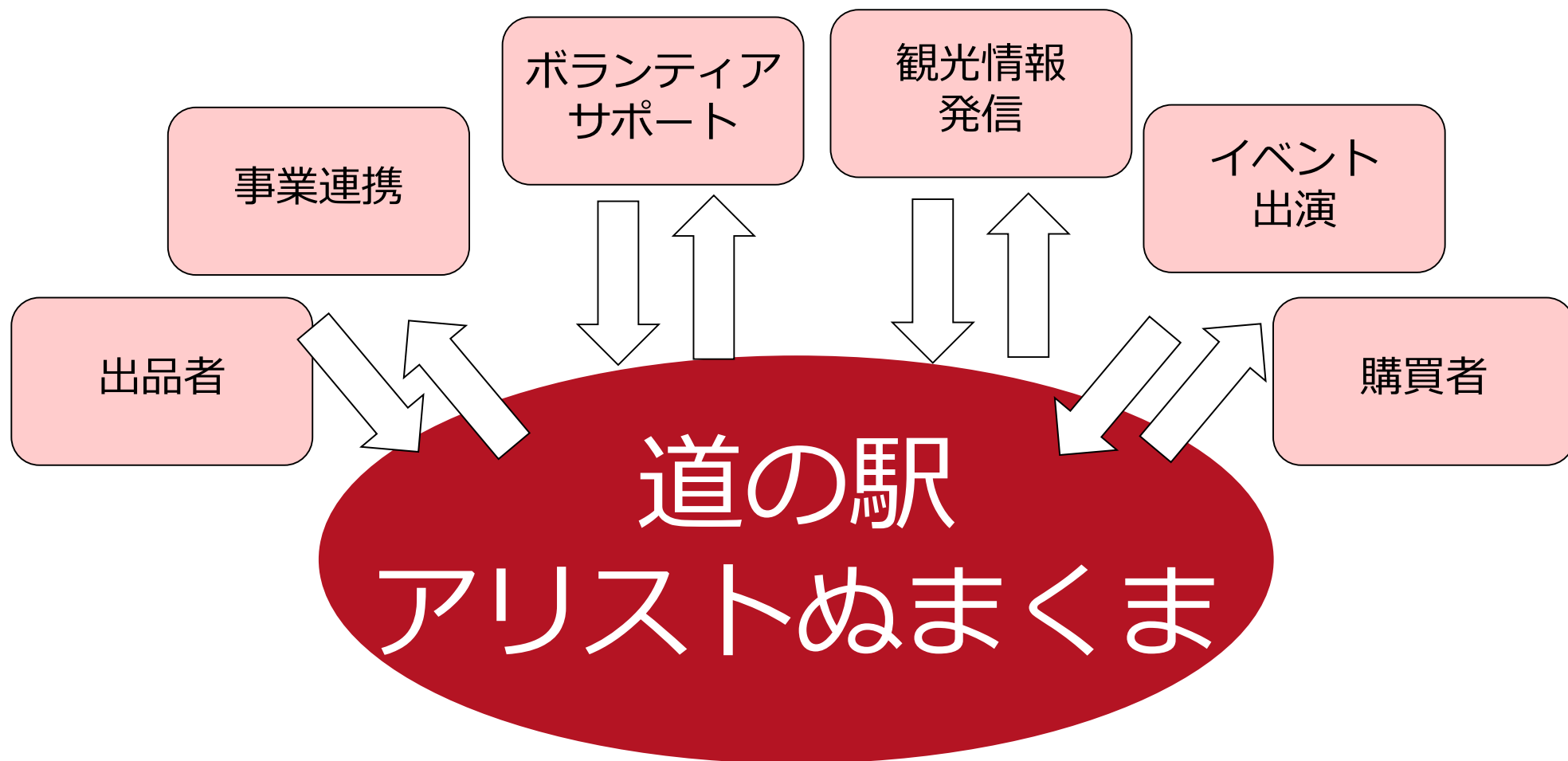
3. ワークショップ 道の駅との関わり方について

- よりよい道の駅の経営においては、最終的には地域の関与が必要となります。
- 地域の関与度が深くなればなるほど、良い道の駅へと進化していきます。



3. ワークショップ 道の駅との関わり方について

- 道の駅に対しては様々なかかわり方があります。
- どのくらいの人々が、どのようなかかわり方ができるようになるかがポイントになります。



3. ワークショップ 道の駅との関わり方について

テーマ 【道の駅とのかかわり方について考えてみよう】

道の駅の運営においては、マーケティングのポテンシャル以上に
皆様 地域の方々とのつながりの深さが重要になります。
そこで今回は 道の駅とどのようなつながりが持てるか考えてみましょう！

手 順

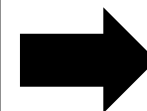
- | | | |
|-----------|-------|--|
| ① 個人ワーク | (05分) | 個人で、かかわり方についてのアイデアをだしてポストイットに書こう。 |
| ② グループトーク | (10分) | グループメンバーで、かかわり方について張っていこう。
重複してもOK。同じ意見が多い場合は深ぼりして具体化しよう。 |
| | ※注意 | 1. 必ず質問を準備し、施策の深堀をすること
2. 相手の質問やアドバイスを否定せず素直に聞くこと
3. 口論しないこと |
| ④ 発表 | (05分) | グループの中で発表者を決め、議論した施策について発表して下さい。 |

3. ワークショップ 道の駅との関わり方について

関わる人の3つの視点

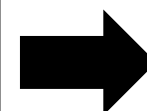
例えば、、、

立場1 既に道の駅に関わっている
→道の駅運営会社、出荷者など



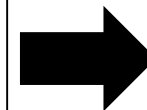
- ・新しい販路を開拓してみる
- ・より売れるような宣伝を考えてみる

立場2 これから道の駅に関わりたい
→周辺の事業者、道の駅に興味のある事業者



- ・道の駅で販売でき
- ・道の駅でのイベントを企画してみる
- ・キッチンカーを出してみる

**立場3 関わるのは難しいが
地域との新しいかかわり方を考える**
→地元住民の皆様、観光客



- ・イベントに参加してみる
- ・知り合いに道の駅を教えてあげる

3. ワークショップ 道の駅とのかかわり方について



ある程度意見が出せたら、出た関わり方が
どこに該当するか考えてみましょう

