

IV-234

ドライバーの休憩行動・ニーズの実態把握と道路休憩施設の整備方針の検討

パシフィックコンサルタンツ 正会員 加藤健太郎
大阪大学工学部 正会員 飯田 克弘

1. はじめに

自動車保有率の増加、道路ネットワークの整備、人口の高齢化に伴って、長距離のドライバーが増加し、女性・高齢者ドライバーの割合も増加している。このことを考えると、道路休憩施設の重要性は高まると予想される。またその一方で近年、様々な地域振興施設が整備されつつあり、観光目的の利用者に対する地域アピールや、利用者と地域住民の交流を促すことができる施設が求められるようになっていく。そこで、平成5年より道路休憩施設と地域振興施設の両機能を結びつけ、一層質の高いサービスを提供できるようにと考案されたのが道の駅である。

しかし現状において、道の駅の整備に関して、具体的に方針を示した文献・研究は少なく、特にドライバーの休憩行動・ニーズを把握した上での施設整備・配置に関して検討された研究例はみられない。そこで本研究では、現地調査による現状把握を行うとともに、ドライバーに対する意向調査を実施してドライバーの行動・ニーズを把握し、これらで得た知見を統合して道の駅の整備方針を提案する。

2. 道の駅の現状把握

まず、道の駅の現状を把握するため、既存資料の整理、現地調査、および道の駅管理者に対するインタビュー調査を行い、道の駅の現状、管理者の意向を把握した。さらにこれら一連の過程で得たデータをまとめ、道の駅データベースを構築した。

既存資料の整理として、まず道の駅整備の指針をまとめた「道の駅登録・案内制度¹⁾」について考察すると、制度内に施設配置や障害者用施設に関する具体的な記述が、現状ではみられないなどの改善の余地が一部でみられる。次いで、全国的な道の駅の配置状況、施設整備状況の現状をまとめた結果、都道府県により施設配置状況に偏りが生じていることや、また施設整備においては道の駅は多様な施設が充実している反面、高速道路のS.A.と比べ、障害者用施設、ベビーベッドなどの整備率が低いことなどがわかった。この改善策として、「道の駅登録・案内制度」において、施設配置や障害者用施設の整備に関する記載事項に、より具体的な基準を設けることが、今後必要となってくるであろうと考える。

キーワード：道の駅、休憩行動、休憩ニーズ
連絡先：565-0871 吹田市山田丘2-1 06(879)7610

表-1 現地調査日程と調査対象道の駅

日程	都道府県名	道の駅名
95.11/23～25	長野県	奈良井本曾の大橋、日義本曾駒高原、大桑、睦母
	岐阜県	花街道付知、美濃市川
96.6/12～14	新潟県	豊栄、加治川、神林、朝日、黒崎、能生、関川、越後出雲崎天領の里、胎内
	大阪府	ちはやあかさか
96.9/11	奈良県	吉野路大塔、吉野路里流
	愛知県	田原めつくんはうす、伊良湖クリスタルボルト
	熊本県	旭志*、大津*、坂本*、不知火*、有明*
97.3/21～24	宮崎県	山之口*、高岡
	鹿児島県	薩島*
	佐賀県	伊万里*、蘇木*

*印は道の駅管理者に対するインタビュー・アンケート調査の対象となった道の駅

表-2 現地調査の調査項目・調査内容

調査項目	調査方法
高齢者・障害者用施設	障害者用駐車マスの有無の確認、サイズの測定 障害者用駐車マス・トイレまでの動線距離の測定
女性・年少者用施設	ベビーベッドの設置位置・利便性の確認
地域振興施設	内容、利用状況の確認
情報提供施設	
清掃状況	トイレの清掃状況、ゴミ箱数、分別状況

また、既存の資料で確認できない施設の状況、利用のされ方を視察するため、現地調査を行った。主な調査の内容を表-1に、調査対象となった道の駅を表-2に示す。

さらに、道の駅管理者に対するインタビュー調査を通じて、施設設立の経緯、運用方針などが施設それぞれにより異なっていることなど、現地調査だけでは観察することができない事項を把握することができた。ここで懸念されるのは、施設により運用方針などが異なっていることが、利用者にとり道の駅共通の基本コンセプトを認知させにくくしているのではないかということである。そこで、今後の道の駅整備を考える上で、管理者の意向だけでなく、ドライバーの認識および休憩行動・ニーズを捉えることが必要であると提案する。利用者の意向が反映された利用環境を形成すれば、道の駅の道路休憩施設としての機能を十分に発揮でき、ドライバーに快適な旅行を提供することができる。また同時に多くのドライバーに道の駅を認知させることができ、その結果道の駅利用者の増加が見込め、地域の活性化にも関与できると考える。

3. ドライバーの休憩行動・ニーズの実態把握調査

2.の提案を受けて、利用者の休憩行動・ニーズを把握するため、ケーススタディ区間を設定し、そこを通過するドライバーに対する路側アンケート調査、および道の駅利用者に対するヒアリング調査を行った。

ケーススタディ区間選定の際には、近隣市町村・道路の指標を考慮し、できるだけ、観光目的の交通や、区間を完全に通過する交通のデータを得られるように留意した。その結果、本研究のケーススタディ区間として、和

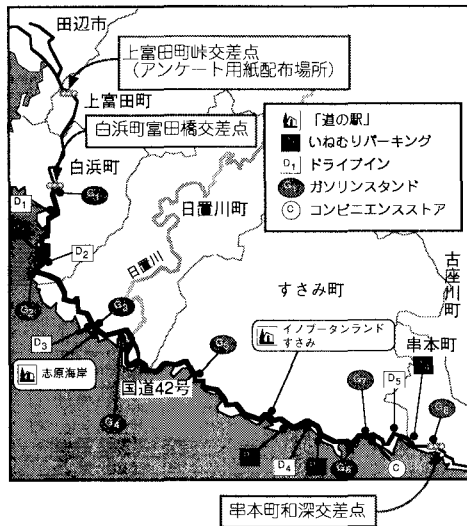


図-1 ケーススタディ区間内の施設点在状況

歌山県白浜町富田橋交差点～串本町和深交差点とした。ケーススタディ区間の施設点在状況を図-1に示す。

4. ドライバーの意識面に着目した集計結果

調査から得たデータを集計して、ドライバーの意識・行動面に着目した道の駅の施設整備、および配置に関する検討を行った。まず施設整備については、ドライバーが休憩する上で重視する項目、および施設に対する評価に対する調査結果から以下のような知見を得た。

- 1) 全般的にドライバーは休憩する上で「トイレ」「疲労回復」「食事」を重視する傾向にある。また女性・若年層は「清潔さ」を、高齢層は「特産物」「景色」を重視する傾向がある。
- 2) ドライバーはトイレ、特産品店に対して、道の駅をドライブインよりも高く評価する傾向にある。また道の駅の利用経験のあるドライバーは、利用経験の無いドライバーよりも、高く道の駅を評価している。これより、トイレ、特産品店についてのPR活動は、施設の評価向上の上で効果的であると考えられる。
- 3) レストランに対しては、ドライバーの評価は道の駅よりもドライブインの方が高かった。さらに道の駅利用経験の有無でても、その評価に変化はなかった。このことから、ドライブインのような競合施設との差別化を図ることができる有効な方針の一つとして、レストランに関してPR活動を実施したり、既存の調査で知られているような、利用者の地域に対する要望を取り込んだ施設整備を推進されることなどが考えられる。
- 4) 障害者用施設に対して、8割以上のドライバーが「必要である」「どちらかという必要である」と答えて

いる。このことから、今後道の駅の障害者用施設の整備率・整備水準の向上が求められる。そのためには先に述べたように、障害者用施設の整備に関する具体的な基準の設定など、「道の駅登録・案内制度」の見直しなどを含めた検討が、今後十分に行われる必要がある。

- 5) 施設を利用することにより、どの程度疲労を回復することができるかを問う質問に関して、いねむりパーキングが道の駅とほぼ同等の評価を得ている。このことから、いねむりパーキングも含めた一般道路における休憩施設の体系的整備についても考える必要がある。

一方、施設配置に関して、ドライバーにとって快適と考える休憩時間間隔(以下、休憩時間間隔ニーズ)と実際の休憩時間間隔からのアプローチを行い、以下の事項を明らかにした。

- 1) ドライバーの休憩時間間隔ニーズは1時間以上2.5時間未満に集中している。
- 2) 実際の休憩時間間隔として、ドライバーは1～2時間の間隔で休憩している傾向が高い。
- 3) 実際の休憩時間間隔を休憩時間間隔ニーズで除した値(休憩時間比)は0.5～1.5の間の集中していることから、ドライバーは施設を目標とするのではなく、自らの休憩時間間隔ニーズに添って休憩をとっていると考えられる。

これを踏まえ、以下のような提案を行った。

- 1) 道の駅やいねむりパーキングを1～2時間の間隔で配置することが、ドライバーにとって快適であり、かつ効果的に道の駅の利用を促進できる。
- 2) これよりも短い間隔で道の駅を配置する場合は、機能の相殺を避けるため、地域振興施設の内容を調整し合うような、施設間の連携が必要である。
- 3) 施設の機能を分散させるには、ドライバーが休憩目的により利用施設を選択できるように、周辺道の駅の整備状況に関する情報を各施設で提供することも必要と考える。

6. おわりに

本研究は、ドライバーの休憩行動・ニーズの実態を把握し、それを反映させた道の駅整備方針を、施設整備と配置の観点から検討することを目的として行った。

最終的にはドライバーの意向・行動のほか、施設側の意向、周辺施設の整備状況を取り込んだ施設整備方針を定量的に把握することが、より現実的な提案をすることができると考えられる。また地方部だけでなく、都市部における道路休憩施設についても考え、都市型道の駅の整備の可能性についても検討することが、道の駅の利便性の向上のために必要かと考えられる。

参考文献 1) 建設省道路局：道の駅の本、1993.5