

道の駅の機能別類型からみた地域への効果

神戸市立工業高等専門学校 非会員 藤井 彩佳
 神戸市立工業高等専門学校 正会員 ○小塚 みすず

1. はじめに

「道の駅」は平成5年2月に建設省（現在の国土交通省）の提言に基づき、整備されてきた複合多用型休憩施設である。元々、過労運転の防止や快適な旅行など、道路交通の円滑な「ながれ」を支えるため、自由に立ち寄り利用できる快適な休憩のための「たまり」空間が求められ、設置された。平成29年4月現在、道の駅は全国に1,117箇所設置されている。この10年の平均で道の駅は年間約30駅のペースで増加している。条件を満たせば登録できることから、道の駅としての運営を行えるとしても、このまま無限増して良いものか、また、運営のPDCAサイクルはきちんと回っているか否かについては議論・確認の余地がある。

道の駅には3つの主要機能として、「休憩機能」「情報発信機能」「地域連携機能」がある。また、開設当初、道の駅は「防災」の視点は考慮されていなかったが、平成16年に山間部で起きた新潟中越地震で多くの被災者が道の駅を利用するなど、災害をきっかけに防災機能についても設備等の向上が求められている¹⁾。

既往研究は、飯田²⁾の道の駅の利用者の行動・満足度・利用実態を明らかにしたものなどがあり、調査研究対象は登録数から東日本の道の駅が多い。西日本の道の駅については、地域のつながりという観点から地域福祉機能に着目したものがある³⁾。

本研究では、近畿圏における道の駅を対象とし、道の駅が地域にどのような効果を与えているかについて明らかにする。分析にあたっては、道の駅を機能別に類型化し、各類型からみた地域への効果を考察する。

2. 調査の概要

道の駅の現状の把握と道の駅の役割と効果の再確認することを目的に、アンケート調査を実施した。調査期間は平成29年12月～平成30年1月で、調査対象は近畿圏内の道の駅の143駅である。調査方法は郵送調査法による配布および回収とした。回収票数は74票(回収率：53.0%)である。主な調査内容は「設置者、管

理・運営者」、「立地、施設・設備」、「道の駅設置の効果(実効果・期待効果)」、「その他」の4部で構成している。本論では紙面の都合上、集計の一部を報告する。

3. 調査の結果

3-1. 計画・運営

「道の駅の計画・運営にあたり、これまでどのようなことが実施されたか」について、5項目を提示し、該当するものを選択してもらった。その結果を図1に示す。

まず、「a. 計画段階から現在の設置主体が関わってこれまで運営している(途中での運営主体の変更はない)」は62%(48駅)となり、半数以上の道の駅が計画段階から続けて道の駅の運営に携わっていることが分かった。次に、「d. 独自に利用者などを対象にアンケート調査や利用状況調査などを実施したことがある」が38%(28駅)、続いて、「b. 駅の機能を充実させるためのリニューアルを実施した」が32%(24駅)、「e. 将来の計画や目標を定めている」が23%(17駅)の順に実施されている。実施している駅数が最も少ないのは「c. 道の駅の条件を満たし続けているかなどの確認や評価を実施している」は12%(9駅)であるが、該当する9駅全ての道の駅は一体型の整備方法であった。

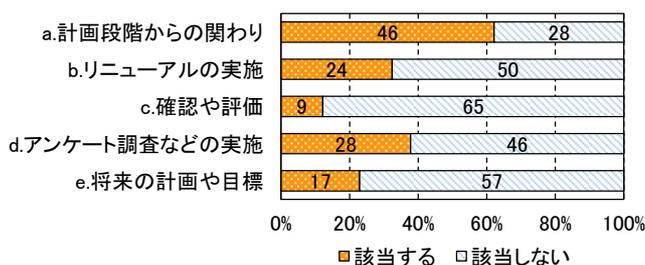


図1 計画・運営に関する項目の有無

3-2. 道の駅設置の効果(実効果)

道の駅が設置されたことによって得られた効果について、18項目を提示し、5段階評価により尋ねた。また、効果の程度を、「非常に効果あり」を5点、「効果あり」を4点、「少し効果あり」を3点、「あまり効果なし」を2点、「効果なし」を1点として、重み付きの平均値を算出した。その結果を図2に示す。なお、図中の各項目は

キーワード 道の駅, 機能別分類, 効果

連絡先 〒651-2194 兵庫県神戸市西区学園東町8丁目3 神戸市立工業高等専門学校 TEL 078-795-3268

略記したもの、右側の数値は重み付きの平均値である。

18項目中、最も得点が高かったものは「c. 地域外の周知(4.21点)」であり、道の駅を設置したことで地域外からくる利用者に地域を知ってもらえたという効果がみられた代表的な項目である。一方で、得点が最も低かった項目は、「i. 定住人口の維持・増加(2.15点)」で道の駅設置による効果はほとんど感じられないことが分かった。ただし、割合は低いが効果が見られたところもある。

表2 グループ別平均点と相関係数

| 項目 | A | B | C | D | E | 平均 | V係数 |
|----|------|------|------|------|------|------|---------|
| a | 2.59 | 2.64 | 2.76 | 1.92 | 2.55 | 2.53 | 0.492** |
| b | 2.47 | 2.36 | 2.55 | 2.27 | 2.30 | 2.42 | 0.211 |
| c | 1.94 | 2.00 | 1.93 | 1.96 | 2.00 | 1.96 | 0.146 |
| d | 2.65 | 2.73 | 2.45 | 2.62 | 2.30 | 2.55 | 0.202 |
| e | 2.50 | 2.82 | 2.55 | 2.33 | 2.73 | 2.57 | 0.232 |
| f | 2.76 | 2.64 | 2.64 | 2.50 | 2.70 | 2.65 | 0.172 |
| g | 2.76 | 2.73 | 2.73 | 2.62 | 2.82 | 2.73 | 0.160 |
| h | 2.47 | 2.45 | 2.36 | 2.08 | 2.91 | 2.44 | 0.249 |
| i | 1.29 | 1.27 | 1.32 | 1.27 | 1.44 | 1.31 | 0.186 |
| j | 2.06 | 2.09 | 2.23 | 2.08 | 2.22 | 2.14 | 0.194 |
| k | 1.59 | 1.91 | 1.52 | 1.45 | 1.67 | 1.61 | 0.233 |
| l | 2.35 | 2.64 | 2.64 | 2.67 | 2.56 | 2.56 | 0.186 |
| m | 2.82 | 2.91 | 2.64 | 2.75 | 2.73 | 2.75 | 0.164 |
| n | 1.29 | 2.36 | 1.55 | 1.69 | 1.22 | 1.60 | 0.402** |
| o | 1.65 | 2.45 | 2.09 | 1.67 | 1.67 | 1.92 | 0.263 |
| p | 2.18 | 2.10 | 1.95 | 2.25 | 2.10 | 2.10 | 0.246 |
| q | 1.88 | 2.00 | 1.64 | 1.77 | 1.91 | 1.81 | 0.379** |
| r | 1.88 | 1.82 | 1.48 | 1.67 | 1.56 | 1.67 | 0.438** |

■: 値が高い項目 ■: 値が低い項目, **: p<0.01 (χ²検定)

果あり」と「効果あり」を統合し3点、「少し効果あり」を2点、「あまり効果なし」と「効果なし」を統合し1点として算出している。さらに、χ²検定により属性相関を確認している。各グループと実効果の評価の間に強い相関関係にあるのは、「a. 地域住民同士のコミュニティづくり」「r. 地域の自然や環境の維持・保全につながる」「n. 地域の見守りとなる(安心面の強化)」「q. 伝統・文化が維持される」の4項目であることが分かった。例えば、地域振興機能に力を入れている道の駅は、地域住民同士のコミュニティづくりに効果がみられる。

5. おわりに

道の駅が地域にどのような効果を与えているかについて明らかにするため、道の駅の機能別類型から考察した。アンケートに回答のあった74の道の駅を5つのグループに類型化し、実際に得られたと思われる効果の内容とその程度を集計した結果、力を入れている機能によって得られる効果に相違があることが明らかとなった。とくに、地域振興に力を入れている道の駅は、地域住民同士のコミュニティづくりに効果がみられることが示された。なお、得られたデータについては鋭意集計・分析を進めている。

参考文献

- 1) 国土交通省：四国技報，第11巻22号，2012。
- 2) 飯田克弘：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，第35回日本都市計画学会学術研究論文集，pp.421-426，2000。
- 3) 湊 絵美，伊勢 昇，櫻井 祥之：「道の駅」の地域福祉機能がもたらす地域のつながりの変化に関する分析，日本都市計画学会関西支部研究発表会講演概要集，No.15，pp.105-108，2017。

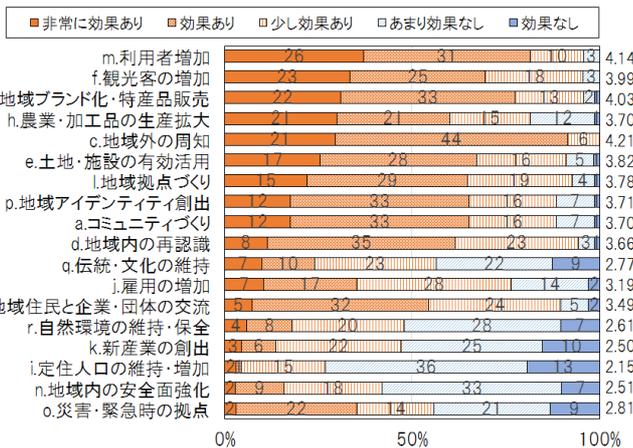


図2 道の駅設置による効果(実効果)

4. 駅の類型にみる実効果の分析

4-1. 分析の方法

先述したが、道の駅には3つの機能がある。地域の特徴などによって力を入れている機能やその程度が異なると考え、アンケート調査で尋ねている。また、道の駅がどのような機能を重視して取り組んでいるかによって、得られる効果がわかると考えた。

そこで、クラスター分析により駅を類型化するとともに、類型化されたグループと実効果の関係を明らかにすることとした。なお、分析において説明変数には、各機能が力を入れている度合い(0~100までの連続量)を用いている。分析に用いたサンプル数は74である。

まず、クラスター分析の結果、5つのグループに類型化できた。クラスター別の平均値を表1に示す。

表1 クラスター別の平均値

| グループ | 駅数 | 休憩機能 | 地域振興機能 | 情報発信機能 |
|------|----|-------|--------|--------|
| A | 17 | 16.76 | 46.18 | 37.06 |
| B | 11 | 34.55 | 35.45 | 30.00 |
| C | 22 | 23.64 | 56.82 | 19.55 |
| D | 13 | 59.23 | 23.46 | 17.31 |
| E | 11 | 13.18 | 74.55 | 12.27 |

※ ■は値が高い機能, ■はやや値が高い機能

次に、駅の類型と実効果の関係を表2にまとめる。表中のa~rは図2のa~rの項目内容と同一である。また、数値は、図2で用いた5段階度数を、「非常に効