

「道の駅」の機能特性に着目した実態調査結果に対する一考察

A study of the survey result which paid its attention to the functional characteristic of MICHI-NO-EKI

竹川 行成** 藤本 裕介** 中野 雅弘***

By Yukinari Takegawa** · Yusuke Fujimoto** · Masahiro Nakano***

1. はじめに

近年、様々な人々に配慮した道路整備による、より安全で快適な運転ができる道路交通環境作りが求められており、道路の休憩施設の必要性が急速に増大してきている。一方、各地域においては地域振興のために、情報提供と交流の場が求められており、各地域において、「道の駅」が作られている。本研究では、道の駅について、地域、または都市近郊において、地域の活性化を目指した情報提供のあり方を研究する事が目的である。

2. 「道の駅」のコンセプトについて 1)

道の駅の機能として、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報交流機能」、そして「道の駅」をきっかけに町と町とが手をつなぎ結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域連携機能」がある。

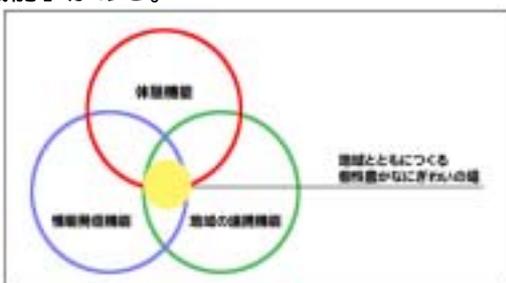


図1 「道の駅」の共通コンセプト

*キーワード；実態調査分析、交通計画、道の駅

**学生 大阪産業大学工学部土木工学科

***正会員、工博、大阪産業大学工学部土木工学科

Email : nakano@ce.osaka-sandai.ac.jp

(〒574-8530 大阪府大東市中垣内 3-1 Tel078-875-3001)

3. 全国の「道の駅」の地域特性について

(1) 「道の駅」創設からの駅増加数 2) 3)

図より、「道の駅」の数は年々増加傾向にあり、創設当時は100件足らずの物が、10年で700件にまで増加している。各年の登録件数は、平成11年を境に急激に減少しているが、これは「道の駅」が全国的に充足してきており、また公共投資が減少した事と、不況の影響で設立できないという事が考えられる。

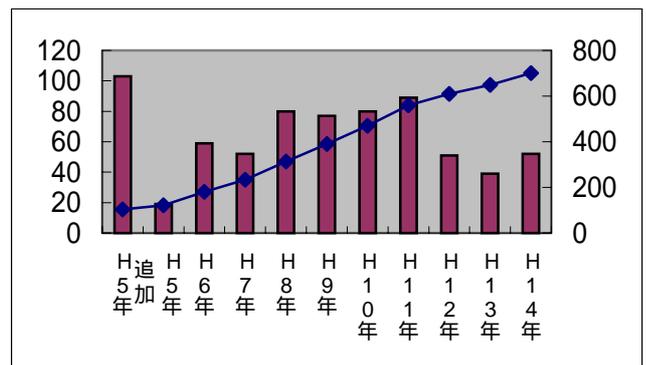
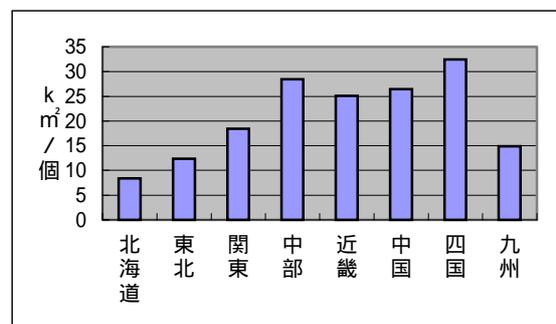


図2 「道の駅」の登録件数の増加傾向

(2) 地域別面積あたりの道の駅

東日本は道の駅の分布が疎である。駅の数からみると、面積の割に中部地方が多くみられる。つまり、中部地方は、「道の駅」が密になっている事を表しており、駅の立地が活発である事を伺わせる。



(3)情報を提供する端末がある駅の割合

図より、北海道と九州が少なくなっており、中国と日本の中心部に近づくにつれて設置台数が多くなっている事がわかる。また、中国地方については、情報に力を入れており、情報力に熱心であると思われる。全国的に中央部の駅に設置率が高い。

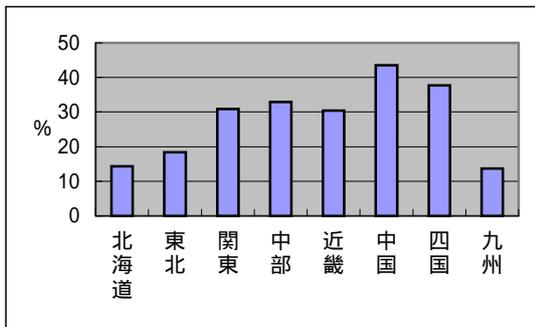


図4 各地域別の情報端末設置の分布

(4)地域別の管理形態の分析

分析の結果、東日本は、「道の駅」が発足した地域で、町や村が地域の活性化の為に運営しているケースが多く見られる。対して、西日本は運営を民営化する動きが強くみられ、株式会社や公社の運営の傾向がでていいる。全体の図を見てみると、市町村が半数以上の運営形態をとっているが、これからの日本の社会構造を考慮すると、経営を民間の業者に委ねる動きが活発化してくると思われる。

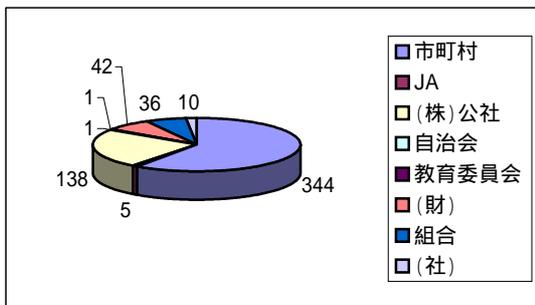


図5 全国の「道の駅」の管理形態の実状

(5)地域別の「道の駅」の機能の現況

休憩機能は、全ての駅で駐車場とトイレが設置されており、駐車場は95%以上の駅で20台以上の規模となっている。情報発信機能は、観光や道路情報は8割以上の駅で提供されている。ただし、情報発信については、今後、携帯電話やインターネット、カーナビ等の普及により、さまざまな形態で実施され、変化が生じるとと思われる。今後道の駅で提供する情報には検討の余地がある。地域連携機能は、まだまだ「道の駅」を活用した多様な取り組みの可能性

があるにもかかわらず、可能性を十分に生かせていない「道の駅」もみられる。

4. アンケート調査

(1) 調査概要

アンケート対象の駅は近畿 81 駅の駅長宛てに郵送で送付し、回収率は 63 / 81 で 75%である。

(2) バリアフリーについて

1. 敷地内の段差を考慮しているか

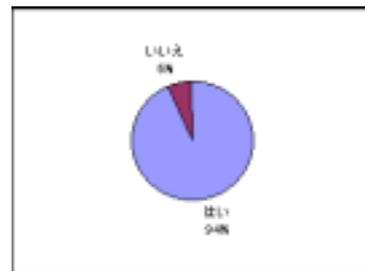


図6 - 1 段差の考慮

図6 - 1より、ほとんどの所で敷地内の段差を考慮しており実施されている。

(3) 情報機能について

1. 渋滞情報は提供されていますか

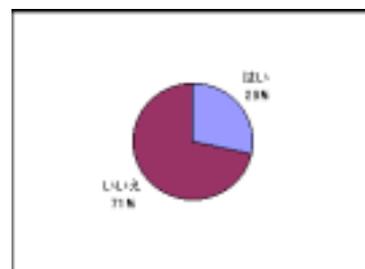


図6 - 2 渋滞情報の提供

図6 - 2より、渋滞情報の提供はあまりされていない。これは渋滞情報の提供は所感が異なる事が原因かもしれない。

(4) 地域の活性化について

1. 道の駅のコネプトについて

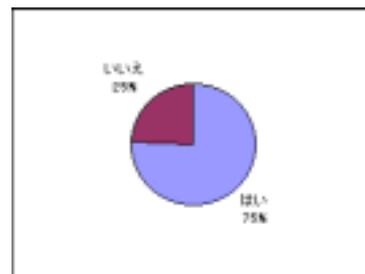


図6 - 4 道の駅のコネプトはあるか

図6 - 4より、コンセプトをもっている所は

多い。しかし、今後は、より特色のある駅とするためのコンセプト作りが望まれる。

(5) 将来、理想的な道の駅に必要なもの

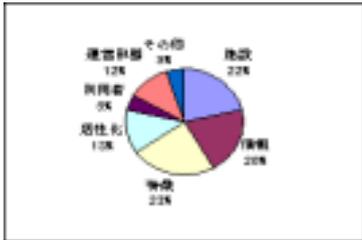


図6-5 理想的な「道の駅」について必要なもの

図6-5によると理想的な駅についての考察はサービス面では、「リラクゼーション」のように「やすらぎ」を求める傾向が強い発信の多様化と情報の充実が必要「道の駅」の個性を出す地域の活性化などがある

(6) 府県ごとの「道の駅」の分析

1. 福井県

福井県は設備面、バリアフリー、地域情報、道路情報、地域の活性化等の満足度は高いが即売会と地域交流が低く、地域との連携があまりうまくできていないようである。

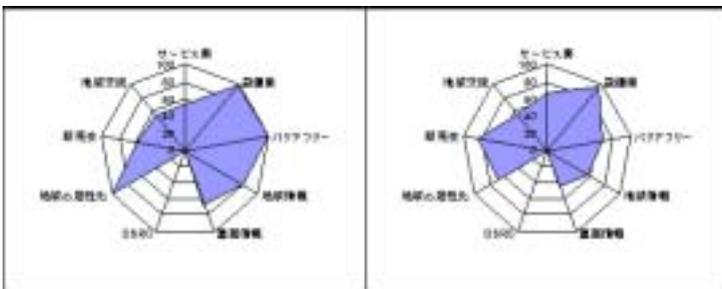


図6-6 福井県の満足度

図6-7 滋賀県の満足度

2. 滋賀県

滋賀県は地域情報と道路情報の満足度が低いように、情報機能が弱い。また、地域の活性化と地域交流も低く、地域との連携も弱い。

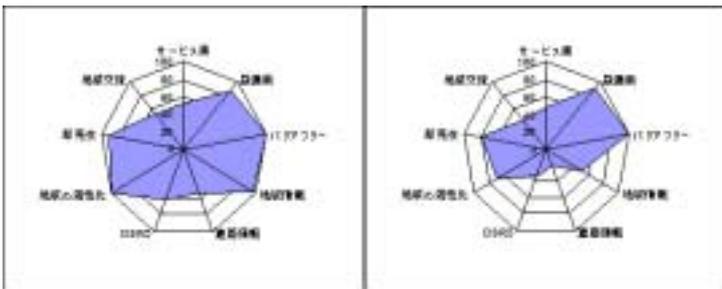


図6-8 京都府の満足度

図6-9 大阪府の満足度

3. 京都府

京都府は、全体的に満足度が高くなっては

いるが、ここでも地域交流とサービス面が弱く、改善していかなくてはならない。

4. 大阪府

大阪府はサービス面、設備面、即売会以外はかなり満足度が低い。他についてもあまり高い満足度とは言えず、かなりの改善が必要である。

5. 兵庫県

兵庫県は全体的に平均的な満足度である。ただやはり、地域交流とサービス面の低さは目立つし、地域情報と道路情報等の情報機能も弱い。

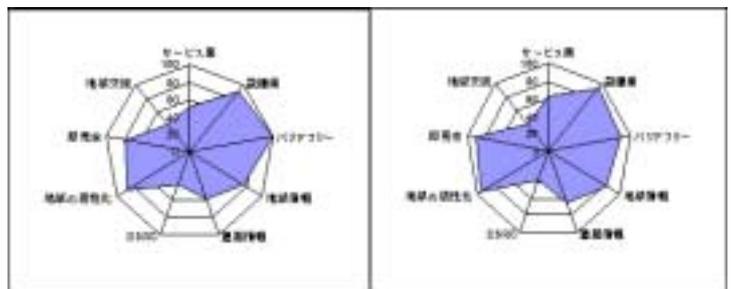


図6-10 兵庫県の満足度

図6-11 奈良県の満足度

6. 奈良県

奈良県は地域交流を除くその他においては、全体的に満足度は高いがあまり特徴もない。

7. 和歌山県

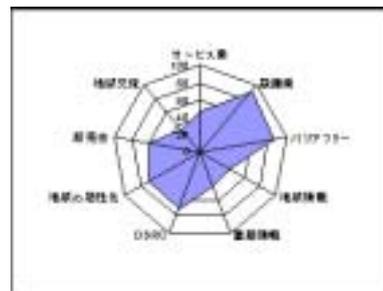


図6-12 和歌山県の満足度

和歌山県は設備面とバリアフリーを除くその他の面は、かなり低い満足度である。しかし、DSRCの応用には関心を持っているようである。

(7) 数量化 類によるアンケート分析

(1) 「従業員の接客が満足である」について

図6-13より、宿泊施設の設置とトイレの満足が高い値となっている。これは「道の駅」の利用者の目的の一つであるトイレについて、サービスとして重く考えているのではないだろうか。

表 6 - 1 カテゴリ数量表

アイテム	カテゴリ	第 1 軸
道の駅内の表示	はい	-0.1694
	いいえ	0.3922
宿泊施設の設置	はい	-1.5048
	いいえ	0.1881
駐車スペースの満足	はい	0.0975
	いいえ	-0.9261
トイレの満足	はい	0.623
	いいえ	-1.161
敷地内の段差の考慮	はい	-0.0582
	いいえ	0.8587
相関比		0.0650

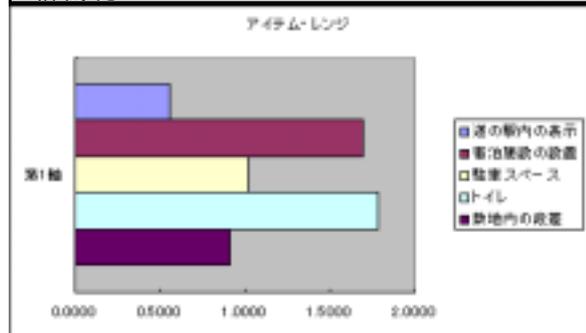


図 6 - 13 アイテムレンジ

(2)「道の駅のコセプトを持っている」について

図 6 - 14 より、どの項目も同じような値になっている。この結果より、駅長さんは利用者に対してほぼ同じように大切であると感じているからだと思う。

表 6 - 2 カテゴリ数量表

アイテム	カテゴリ	第 1 軸
即売会の実施	はい	0.4089
	いいえ	-0.4794
フリーマーケットの実施	はい	-0.5885
	いいえ	0.1839
その他のイベントの実施	はい	0.3357
	いいえ	-0.3693
地域との連携	はい	0.3665
	いいえ	-0.5955
相関比		0.2400

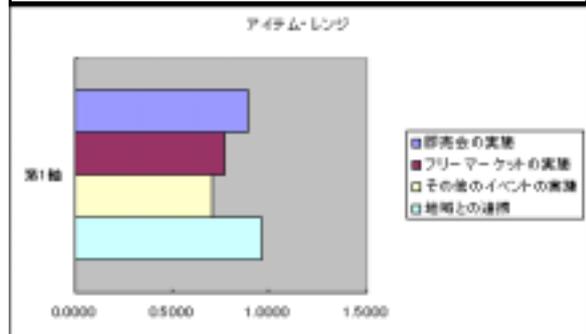


図 6 - 14 アイテムレンジ

5. 「道の駅」の今後のあり方 4)

1) 「道の駅」の機能のあり方

いつでも誰でも利用でき、くつろげる場と必要な情報を提供

道路利用者と地域の関わりとして多様な交流の可能性を実現

計画や運営を通じて地域内・地域間の連携を実現

2) これからの「道の駅」

これまでの道路整備の多くは、「ながれ」に重点をおいて行われてきたが、「たまり」の機能についてはあまり触れられてこなかった。これからは「道の駅」を拠点として、より幅の広い交流や情報ネットワーク化などにより、地域連携をさらに強めることが求められ、より一層の地域の活性化を行っていく必要がある。

またアンケート調査によると、様々な施設や良い設備を求めるだけでなく、それを活かした各「道の駅」の独自性が必要である。これからの道の駅づくりは地域全体で行い、各地域で特色ある道の駅を作っていく事が望ましく、幅広い年齢層の人を集め、若い人にも魅力ある「道の駅」にする。

参考文献

- 1) 道の駅の本～個性豊かなにぎわいの場づくり～発行：株式会社ぎょうせい 1993年7月5日
- 2) 道の駅ハンドブック東日本・西日本発行：株式会社ぎょうせい 2002年6月28日
- 3) 道の駅だよりあいあい発行：近畿「道の駅」連絡会 2002年12月
- 4) 「道の駅」のあり方を考える研究会の検討報告書
<http://www.mlit.go.jp/road/index.html>