

「道の駅」の地域福祉機能がもたらす日常生活満足度の変化に関する研究

伊勢 昇¹・湊 絵美²

¹正会員 和歌山工業高等専門学校 環境都市工学科 (〒644-0023 和歌山県御坊市名田町野島77)

E-mail:ise@wakayama-nct.ac.jp

²学生会員 和歌山工業高等専門学校 エコシステム工学専攻 (〒644-0023 和歌山県御坊市名田町野島77)

E-mail:emi.v.318@gmail.com

現在、我が国では、「道の駅」による地方創生拠点の形成が進められつつあり、様々な機能が期待されている。しかしながら、それらの機能の必要性を定量的に評価する方法や考え方が確立されておらず、地域に合った「道の駅」の導入・改善を検討するための十分な知見が蓄積されているとは言い難い。また、それらの機能の中の地域福祉機能に着目した研究はあまり見られない。

そこで、本研究では、「道の駅」の地域福祉機能に着目し、1) 周辺地域住民の地域福祉機能の利用実態や2) 地域福祉機能を備えた「道の駅」の導入によって日常生活満足度(生活の質)が変化する周辺地域住民の特徴について分析することで、「道の駅」の地域福祉機能の必要性に関する定量的評価手法の確立に向けた基礎的知見を得ることを主たる目的とする。

Key Words : Michi-no-Eki, QOL, Regional Well-being

1. はじめに

平成5年2月に「道の駅」の整備についての要綱が策定され、平成5年4月に初めて全国で103箇所の「道の駅」が登録されて以降、その数は年々増加し、平成29年4月21日現在で1,117駅に達している¹⁾。

そのような中で、国土交通省は、近年の我が国の社会情勢の変化を踏まえて、「道の駅」を1) 好循環の地方拡大の強力なツール、2) 地方創生を進めるための「小さな拠点」と位置づけ、その総合的支援に関する取り組みを現在進めている。具体的には、「道の駅」の基本コンセプト(休憩機能、情報発信機能、地域連携機能)の強化や新規機能の追加として、インバウンド観光、観光総合窓口、地方移住等促進、産業振興、地域福祉、防災など様々な機能が「道の駅」に期待されている。

その一方で、1) 地方創生の拠点として機能強化をどのように図るか、2) 全体の数や配置をどのように考えるか、3) 使われ方や効果をどのように把握して活かすか等といった課題が残されている²⁾。

このことは、言い換えれば、「道の駅」における様々な機能の必要性を定量的に評価する方法や考え方が確立されておらず、地域に合った「道の駅」の導入・改善を検討するための十分な知見が蓄積されているとは言い難

い状況にあると言えよう。

そこで、「道の駅」に関する既往研究について概観すると、飯田³⁾は、「道の駅」に加えて、その比較対象となるドライブイン、いねむりパーキング等の休憩施設が複数存在する区間をケーススタディ区間として設定し、その区間を通過するドライバーを対象とした路側アンケート調査データに基づいて、休憩目的での「道の駅」利用に影響を及ぼす要因を明らかにするとともに、利用者増加を目指した「道の駅」の基本施設・サービスのあり方について言及している。大泉⁴⁾は、「道の駅」駅長または自治体の「道の駅」担当者を対象としたアンケート調査データにDEMATEL法を適用することで、「道の駅」の地域振興効果の計測を試みている。山本⁵⁾は、「道の駅」の機能の1つである地域振興機能に着目し、その代表的な施設である農産物直売所を取り上げ、「道の駅」利用者、農産物生産者、直売所管理者、「道の駅」管理者の各主体に対するアンケート調査を通じて、その効果について分析している。秋山⁶⁾は、「道の駅」の防災機能に着目し、全国の「道の駅」管理者へ実施したアンケート調査結果の整理・分析を通じて、「道の駅」における防災機能の現状と課題について考察を行っている。濱野⁷⁾は、「休憩機能」、「地域連携機能」、「情報発信機能」、「防災機能」の4つの機能に

着目し、利用者評価とサービス供給者(駅長)評価との関係性を分析し、上記の4つの機能について「道の駅」利用者のニーズを捉えた取り組みや施策が実施されているか否かについて考察している。

以上のように、これまでの既往研究の多くは、「道の駅」の休憩機能や地域振興機能、防災機能等に着眼しており、地域福祉機能に着目した研究はあまり見られない。

そのような中、河合⁸⁾は、全「道の駅」を対象にアンケート調査を行い、地域福祉機能を含む各種機能の設置数や機能別意識レベルについて基礎集計を行うことで、

「小さな拠点」としての観点から「道の駅」の現状と効果について考察している。また、渡邊ら⁹⁾は、「道の駅」内への生活施設の集約が利用者の利便性向上に有効であることや集約施設に求められる要因について明らかにしている。さらに、伊勢ら¹⁰⁾は、「道の駅」の必要性を検討する上で、事業性(需要)の観点も考慮する必要があることを指摘した上で、地域福祉機能を備えた「道の駅」の需要に関する規定要因と影響度について重回帰分析を用いて明らかにしている。

このように、現在、「道の駅」の地域福祉機能に関連した研究が少しずつ進められつつあるものの、1)基礎的な分析に留まっている⁸⁾、2)利用者の個人属性や居住地立地条件等を考慮した詳細な分析がなされていない⁹⁾、3)地域福祉機能の需要にのみ着目している¹⁰⁾等といった課題を有しており、「道の駅」の地域福祉機能に関する学術的知見の蓄積は十分とは言えない状況にある。特に、「道の駅」の地域福祉機能の必要性を検討する上では、事業性(需要)の観点のもとより、周辺地域住民の日常生活満足度(生活の質)の向上効果等といった地域にもたらす便益について定量的な評価を行うことも併せて重要であると考えられる。

そこで、本研究では、「道の駅」の地域福祉機能に着目し、地域福祉機能を備えた「道の駅」の周辺地域住民を対象にアンケート調査を行い、1)周辺地域住民の地域福祉機能の利用実態や2)地域福祉機能を備えた「道の駅」の導入によって日常生活満足度(生活の質)が変化する周辺地域住民の特徴について分析することで、「道の駅」の地域福祉機能の必要性に関する総合評価手法の確立に向けた基礎的知見を得ることを主たる目的とする。

2. 研究対象「道の駅」の概要

本研究では、和歌山県九度山町の「柿の郷くどやま」を研究対象「道の駅」とした(図-1)。

当該「道の駅」は、九度山町民へのアンケート調査結果¹¹⁾に基づき、2014年4月26日に開駅した「道の駅」(指定管理団体：一般財団法人九度山町柿の里振興公社)

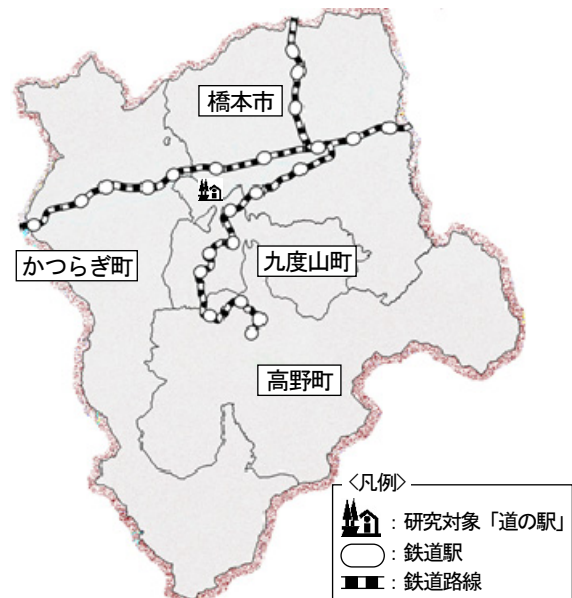


図-1 研究対象「道の駅」の位置

であり、周辺地域住民の生活の質(QOL)の向上が設置目的の1つとして位置付けられていることから、「道の駅」の基本コンセプト(休憩機能、情報発信機能、地域連携機能)に加えて、買い物施設や食事施設、公園といった地域福祉機能を備えている。中でも、買い物施設である「産直市場よってって道の駅くどやま店」は、当該「道の駅」の設置目的に基づいて、従来の「よってって」とは異なり、野菜、果物、精肉等の食料品に加えて、日用品等の生活必需品も揃う新たな形態の店舗となっていることが特徴的である。

また、当該「道の駅」は、南海高野線九度山駅から約900mの位置に立地しており、鉄道駅徒歩圏(800m)¹²⁾外ではあるものの、鉄道駅からの徒歩によるアクセス性は比較的優れていると言える。

その一方で、バスについては、九度山町内にバス路線(コミュニティバスを含む)がないため、隣接市(橋本市)のコミュニティバスのバス停が最寄りのバス停となり、そこから当該「道の駅」までの距離(約600m)はバス停徒歩圏(300m)¹²⁾の約2倍である上に、運行頻度は6便/日と少ないことから、当該「道の駅」へのバスによるアクセス性の低さが窺われる。

3. アンケート調査の概要

本研究では、地域福祉機能を備えた「道の駅」の導入によって日常生活満足度(生活の質)が変化する周辺地域住民の特徴を把握するため、個人属性、周辺環境、「柿の郷くどやま」の利用実態、「柿の郷くどやま」の開駅による日常生活満足度の変化を主たる項目として、2016年10~12月に「柿の郷くどやま」の周辺地域(九度山町、

橋本市、かつらぎ町、高野町(図-1))の住民にアンケート調査を実施した(表-1)。

調査対象は、無作為に抽出した世帯における世帯員 2 名(幼児・学生を除く)とし、配布回収方法は、訪問配布・郵送回収とした(配布世帯数:3,021 世帯(6,042 人)、回収世帯数:844 世帯(1,336 人))。

なお、本研究では、川村ら¹³⁾の研究を参考に、生活の質を測る指標として「日常生活満足度」を用いることとした。

4. 地域福祉機能の利用実態に関する分析

(1) 各施設の利用頻度

まず、「柿の郷くどやま」の利用頻度(全体)及び当該「道の駅」の地域福祉機能に該当する各施設の利用頻度について集計した(図-2)。

その結果、周辺地域住民の約半数が当該「道の駅」を 1 か月に 1 日以上利用していることがわかる。また、各施設について見ると、1 か月に 1 日以上利用している人の割合は、最も多い買い物施設で約 40%であり、次いで、食事施設では約 25%である一方で、公園については約 6%とほとんど利用している人がいなかった。

(2) 各施設の利用の組み合わせパターン

次に、「3 か月に 1 日以上利用している人」を「利用」、そうでない人(3 か月に 1 日未満(利用しない))を「非利用」として、各施設の利用の組み合わせパターンについて分析を行った(図-3)。

その結果、買い物施設のみを利用している人(P1(買い物))が 23.4%と最も多く、次いで、買い物施設と食事施設を利用している人(P2(買い物+食事))が 21.8%、3 つの施設全てを利用している人(P4(買い物+食事+公園))が 6.1%となっていることがわかる。

このことから、周辺地域住民の多くは買い物施設を中心に、当該「道の駅」の地域福祉機能を利用していると言える。

5. 地域福祉機能の導入による日常生活満足度の変化に関する基礎的分析

(1) 日常生活満足度の変化の概要

本アンケート調査における「「柿の郷くどやま」の開駅による日常生活満足度の変化」に関する設問では、「「柿の郷くどやま」ができたことによって、日常生活に対する満足度に変化はありましたか?」という質問に対して、当該「道の駅」の開駅前と開駅後の2時点につ

表-1 代表的なアンケート調査項目

大項目	小項目
個人属性	住所、性別、年齢、職業、世帯構成、介護認定、歩行可能時間、自動車・バイクの保有状況
周辺環境	<ul style="list-style-type: none"> 自宅から最寄りの鉄道駅までの距離 自宅から最寄りのバス(乗合タクシーを含む)の停留所までの距離 最寄りの生鮮食料品店のタイプ(「柿の郷くどやま」を除く) 自宅から最寄りの生鮮食料品店までの距離 自宅から「柿の郷くどやま」までの距離
「柿の郷くどやま」の利用実態	<ul style="list-style-type: none"> 「柿の郷くどやま」の利用頻度 「柿の郷くどやま」の各施設の利用頻度 「柿の郷くどやま」の各施設での使用金額
「柿の郷くどやま」の開駅による日常生活満足度の変化	<ul style="list-style-type: none"> 「柿の郷くどやま」の開駅による日常生活満足度の変化(開駅前後の2時点について質問)

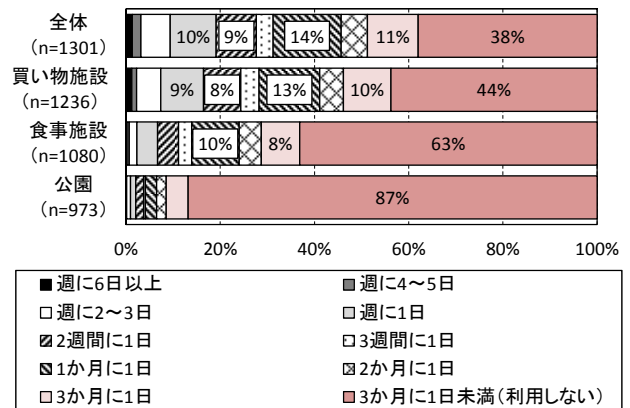


図-2 各施設の利用頻度

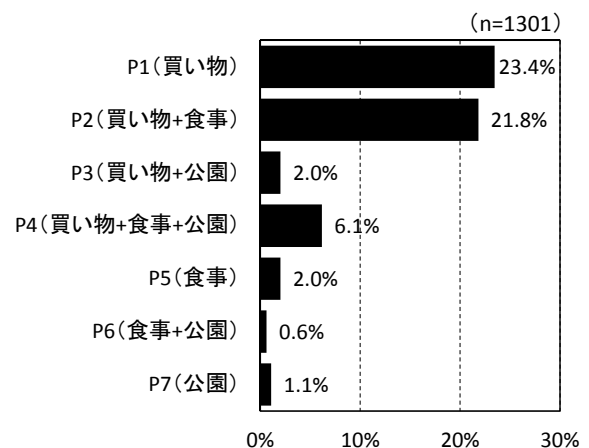


図-3 各施設の利用の組み合わせパターン

いてそれぞれ回答してもらう形式を採用している。

なお、その選択肢は、「大変満足(2点)」、「少し満足(1点)」、「普通(0点)」、「少し不満(-1点)」、「大変不満(-2点)」の5段階とした。従って、本研究における「柿の郷くどやま」の開駅による日常生活満足度の変化」とは、当該「道の駅」の開駅後の日常生活満足度から開駅前の日常生活満足度を差し引いた値を指し、その値の取り得る範囲は4~4点となる。

(2) 地域福祉機能に該当する施設の導入ケース

「柿の郷くどやま」に整備されている地域福祉機能に該当する施設(買い物施設、食事施設、公園)に着目した場合、それらの整備の組み合わせパターンは、図-3で示す各施設の利用の組み合わせパターンと同様に、合計7つである(全く整備しないケースを除く)。

本研究では、4.(2)において比較的使用割合の高かった組み合わせパターンに該当する施設導入ケースとして、以下の3つの施設導入ケースを取り扱うこととした。

- 1) 買い物施設導入ケース
(買い物施設のみを導入したケース)
- 2) 買い物施設+食事施設導入ケース
(買い物施設と食事施設を導入したケース)
- 3) 買い物施設+食事施設+公園導入ケース
(買い物施設と食事施設、公園を導入したケース)

(3) 施設導入ケースと日常生活満足度の変化の取り扱い

まず、「買い物施設導入ケース」は、買い物施設のみを導入するケースである。図-3に示すとおり、買い物施設を利用するパターンは P1~P4 の 4 つが該当するが、P1 以外の買い物施設利用者は、当該「道の駅」内に買い物施設以外の施設(食事施設や公園)も整備されていることを理由に買い物施設を利用している場合が考えられる。その場合、買い物施設のみを整備しても利用が見込めず、日常生活満足度の変化が発生し得ないことから、本ケースにおいては、確実な利用と日常生活満足度の変化の可能性が見込める P1 に該当するサンプル以外の日常生活満足度の変化は 0 点とする(表-2)。

次に、「買い物施設+食事施設導入ケース」は、買い物施設と食事施設を導入するケースである。買い物施設あるいは食事施設を利用するパターンは P1~P6 の 6 つが該当するが、「買い物施設導入ケース」において詳述した日常生活満足度の変化の取り扱いの考え方に基づいて、本ケースにおいては、P1、P2、P5 に該当するサンプル以外の日常生活満足度の変化は 0 点とする。

最後に、「買い物施設+食事施設+公園導入ケース」は、3 つの全ての施設を導入するケースである。これについては、P1~P7 の全ての利用パターンを可能にするケースであることから、「柿の郷くどやま」の開駅に

表-2 施設導入ケースと日常生活満足度の変化の取り扱い

施設導入ケース	日常生活満足度の変化の取り扱い
買い物施設導入ケース	P1(買い物)に該当するサンプル以外の日常生活満足度の変化は 0 点とする。
買い物施設+食事施設導入ケース	P1(買い物)、P2(買い物+食事)、P5(食事)に該当するサンプル以外の日常生活満足度の変化は 0 点とする。
買い物施設+食事施設+公園導入ケース	日常生活満足度の変化に変更を加えることなく、そのまま活用する。

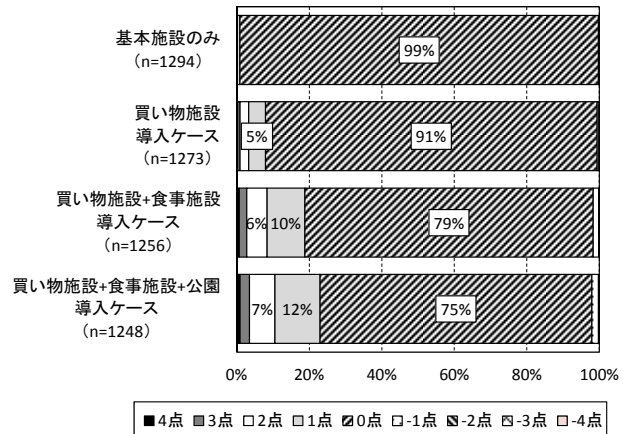


図-4 施設導入ケースと日常生活満足度の変化

よる日常生活満足度の変化」に変更を加えることなく、そのまま活用する。

(4) 分析結果

施設導入ケース別に日常生活満足度の変化について分析を行った(図-4)。なお、本分析では、比較のために「基本施設のみ」(基本施設のみを導入した場合)の日常生活満足度の変化についても分析している。「基本施設のみ」とは、「道の駅」の登録要件¹⁴⁾¹⁵⁾を満足する最低限度の施設(休憩機能、情報発信機能、地域連携機能)のみが導入されたケース、つまり、地域福祉機能が全く導入されていないケースを指す。従って、「基本施設のみ」については、5.(3)の考え方に基づいて、P1~P7に該当するサンプルの日常生活満足度の変化を0点とした。

図-4をみると、基本施設のみを導入しただけでは、ほぼ全ての人の日常生活満足度に変化が生じないことがわかる。

それに対して、地域福祉機能が導入された3つのケースでは、日常生活満足度に変化のある人が9~25%の範囲で確認することができる。具体的には、「買い物施設導入ケース」は9%、「買い物施設+食事施設導入ケース」は21%、「買い物施設+食事施設+公園導入ケース」は25%となっており、導入施設数が多くなるに従って、

日常生活満足度に変化が生じる人が多くなる傾向にあることが見て取れる。

次に、図-4において日常生活満足度がプラスに変化した人(1~4点)の割合に着目し、「基本施設のみ」とその他3ケースをそれぞれ比較分析を行った。その結果、「買い物施設導入ケース」との間で約7%、「買い物施設+食事施設導入ケース」との間で約18%、「買い物施設+食事施設+公園導入ケース」との間で約22%の違いが見られ、特に、買い物施設や食事施設を新たに導入した場合に日常生活満足度の向上が期待できる結果となっている。

このことから、買い物施設と食事施設は周辺地域住民の日常生活満足度の向上に比較的重要な役割を果たしていると言える。

6. 地域福祉機能の導入による日常生活満足度の変化に関する要因分析

(1) 分析の流れ

分析の流れを示すと、第一に、個人属性や周辺環境に関する説明変数と日常生活満足度の変化(目的変数)との関係性について統計的検定を行う。第二に、統計的検定によって有意性が認められた説明変数と日常生活満足度の変化(目的変数)に関するデータに重回帰モデルを適用することで要因分析を行う。

なお、以上の流れの中で、多重共線性や統計的検定に基づく有意性の両方を勘案して、説明変数の選定やカテゴリの統合等を行っているため、それぞれのモデルで同様の説明変数(アイテム)であってもカテゴリ数やその内容は異なる。

(2) 要因分析結果(買い物施設導入ケース)

「買い物施設導入ケース」では、モデル構築前の統計的検定において有意性が認められた変数は、表-3に示す7変数である。

各変数の係数を見ると、50歳以上、要支援1以下、12~20分の歩行が可能、利用できる車がない、自宅から「柿の郷くどやま」までの距離が1km以下、の係数がアイテム内において比較的高くなっていることがわかる。

このことから、買い物施設が整備された「道の駅」の導入は、「道の駅」の近くに居住しており、かつ、自動車を自由に利用できない中程度の身体機能を有する高齢者の日常生活満足度の向上に対して比較的效果があると言える。歩行可能時間については、1)歩行可能時間の長い身体機能の高い人は、自宅から多少離れていても品揃えの豊富なスーパーマーケットに行くことができるため、日常生活満足度の向上効果が低い、2)歩行可能時間の短

表-3 要因分析結果(買い物施設導入ケース)

	説明変数	標準 偏回帰係数	t値
年齢	49歳以下	-0.050	-1.767*
	50歳以上	0	-
介護認定	要支援1以下	0.050	1.747*
	要支援2以上	0	-
歩行可能時間	9分程度以下 or 21分以上	-0.057	-2.014**
	12~20分	0	-
利用できる車	あり	-0.039	-1.385
	なし	0	-
自宅から最寄り鉄道駅 までの距離	3km以下	0.053	1.828*
	3km以上	0	-
自宅から「柿の郷くどやま」までの距離(km) - 自宅から最寄り生鮮食品店までの距離(km)		-0.069	-2.288**
自宅から「柿の郷く どやま」までの距離	1km以下	0.037	1.202
	1km以上	0	-

***:1%有意, **:5%有意, *:10%有意
サンプル数:1245, 重相関係数:0.1539, F値:4.2890** (分散分析結果)

表-4 一元配置分散分析結果(性別, 職業)

	説明変数	平均値	標準偏差	F値	P値
性別	男性	0.125	0.504	0.3097	0.5780
	女性	0.110	0.479		
職業	専業主婦(夫)	0.148	0.570	0.8445	0.3583
	専業主婦(夫)以外	0.113	0.472		

い身体機能の低い人は、そもそも外出すること自体が困難なため、日常生活満足度の向上効果が低い、ことが想定される。

自宅から最寄り鉄道駅までの距離については、その距離が短い場合に日常生活満足度が高くなるが見取れる。これについては、当該「道の駅」が鉄道駅から約900mの位置に立地しており、鉄道駅徒歩圏(800m)¹²⁾外ではあるものの、鉄道駅からの徒歩によるアクセス性が比較優れていることが一因として考えられる。

さらに、当該「道の駅」と最寄り生鮮食品店との位置関係も影響しており、最寄り生鮮食品店に行くよりも「道の駅」に行く方が近い場合に日常生活満足度が高くなる傾向にあることが読み取れる。

なお、職業については、後述する「買い物施設+食事施設導入ケース(表-5)」や「買い物施設+食事施設+公園導入ケース(表-7)」と同様の傾向を示しているものの、有意性は認められなかった(表-4)。また、性別については、両ケースと逆の傾向を示す結果となった。これらの原因解明については、今後の詳細な調査及び分析が必要不可欠であろう。

(3) 要因分析結果(買い物施設+食事施設導入ケース)

「買い物施設+食事施設導入ケース」では、モデル構築前の統計的検定において有意性が認められた変数は、表-5に示す8変数である。

各変数の係数を見ると、女性、50歳以上、専業主婦(夫)、要介護1以下、12~20分の歩行が可能、自宅から「柿の郷くどやま」までの距離が1km以下、の係数がアイテム内において比較的高くなっていることが分かる。

このことから、買い物施設と食事施設が整備された

「道の駅」の導入は、「道の駅」の近くに居住しており、かつ中程度の身体機能を有する専業主婦の高齢者の日常生活満足度の向上に対して比較的效果があると言える。性別については、買い物行動は比較的女性が主体となっていて行っていることが原因として考えられる。

また、自宅から最寄り鉄道駅までの距離、当該「道の駅」と最寄り生鮮食料品店との位置関係、さらには、有意性が認められなかった利用できる車の有無(表-6)については、「買い物施設導入ケース」と同様の傾向を有することがわかった。

以上のことから、1)各説明変数の有意性の有無や2)性別と日常生活満足度の変化の関わりにやや異なる結果が見られたものの、それ以外の点については、「買い物施設導入ケース」とほぼ同様の傾向を示していることがわかった。

(4) 要因分析結果(買い物施設+食事施設+公園導入ケース)

「買い物施設+食事施設+公園導入ケース」では、モデル構築前の統計的検定において有意性が認められた変数は、表-7に示す7変数である。

年齢を除くすべての変数(アイテム)が「買い物施設+食事施設導入ケース(表-5)」と同じであり、またその係数も類似した傾向を示していることがわかる。

なお、年齢や利用できる車の有無については、有意性が認められなかったものの、「買い物施設導入ケース」及び「買い物施設+食事施設導入ケース」の両ケースと同様の傾向を有することがわかった(表-8)。

7. おわりに

本研究では、「道の駅」の地域福祉機能に着目し、地域福祉機能を備えた「道の駅」の周辺地域住民を対象に実施したアンケート調査データに基づいて、1)周辺地域住民の地域福祉機能の利用実態や2)地域福祉機能を備えた「道の駅」の導入によって日常生活満足度(生活の質)が変化する周辺地域住民の特徴について分析を行った。

本研究の主要な成果は以下のとおりである。

- 1) 周辺地域住民の多くは買い物施設を中心に、その他の地域福祉機能(食事施設や公園)も含めて利用している実態が窺えた。
- 2) 基本施設(休憩機能、情報発信機能、地域連携機能)のみの導入は、周辺地域住民の日常生活満足度の向上にほとんど効果をもたらしていないことが見て取れた。
- 3) 地域福祉機能(買い物施設、食事施設、公園)の導入が周辺地域住民の日常生活満足度の向上に効果をもたらすことが期待できる結果となった。中で

表-5 要因分析結果(買い物施設+食事施設導入ケース)

説明変数		標準 偏回帰係数	t 値
性別	男性	-0.056	-1.867*
	女性	0	-
年齢	49歳以下	-0.080	-2.867***
	50歳以上	0	-
職業	専業主婦(夫)	0.023	0.778
	専業主婦(夫)以外	0	-
介護認定	要介護1以下	0.035	1.245
	要介護2以上	0	-
歩行可能時間	9分程度以下 or 21分以上	-0.094	-3.391***
	12~20分	0	-
自宅から最寄り鉄道駅 までの距離	3km以下	0.050	1.771*
	3km以上	0	-
自宅から「柿の郷くどやま」までの距離(km) - 自宅から最寄り生鮮食料品店までの距離(km)		-0.133	-4.497***
自宅から「柿の郷く どやま」までの距離	1km以下	0.134	4.414***
	1km以上	0	-

***:1%有意, **:5%有意, *:10%有意
サンプル数:1217, 重相関係数:0.2831, F 値:13.1522** (分散分析結果)

表-6 一元配置分散分析結果(利用できる車)

説明変数	平均値	標準偏差	F 値	P 値	
利用できる車	あり	0.275	0.745	2.3240	0.1276
	なし	0.382	0.881		

表-7 要因分析結果(買い物施設+食事施設+公園導入ケース)

説明変数		標準 偏回帰係数	t 値
性別	男性	-0.042	-1.394
	女性	0	-
職業	専業主婦(夫)	0.058	1.933*
	専業主婦(夫)以外	0	-
介護認定	要介護1以下	0.037	1.331
	要介護2以上	0	-
歩行可能時間	9分程度以下 or 21分以上	-0.065	-2.354**
	12~20分	0	-
自宅から最寄り鉄道駅 までの距離	3km以下	0.055	1.927*
	3km以上	0	-
自宅から「柿の郷くどやま」までの距離(km) - 自宅から最寄り生鮮食料品店までの距離(km)		-0.133	-4.478***
自宅から「柿の郷く どやま」までの距離	500m以下	0.148	5.057***
	501m~1km	0.118	3.985***
	1km以上	0	-

***:1%有意, **:5%有意, *:10%有意
サンプル数:1209, 重相関係数:0.2986, F 値:14.6800** (分散分析結果)

表-8 一元配置分散分析結果(年齢, 利用できる車)

説明変数	平均値	標準偏差	F 値	P 値	
年齢	49歳以下	0.276	0.766	1.0426	0.3074
	50歳以上	0.364	0.845		
利用できる車	あり	0.343	0.823	2.5185	0.1128
	なし	0.466	0.955		

も、買い物施設と食事施設はとりわけ重要な役割を果たしていることが示唆された。

- 4) 全ての施設導入ケースに共通して、介護認定、歩行可能時間、自宅から最寄り鉄道駅までの距離、「柿の郷くどやま」と最寄り生鮮食料品店との位置関係、自宅から「柿の郷くどやま」までの距離、の5つの変数が日常生活満足度の変化に影響していることが明らかとなった。
- 5) 有意性の有無に違いは見られたものの、年齢や職業、利用できる車の有無についても、全ての施設

導入ケースに共通して、日常生活満足度の変化への影響に同様の傾向を有することが確認できた。

今後は、地域福祉機能を備えた「道の駅」の導入による地域のつながりの変化など、その他の影響について分析を行うことが重要な課題と言える。

また、本研究の 6. で構築した 3 つの重回帰モデルで使用している変数は事前の統計的検定において全て有意性が発現し、モデル構築後の分散分析結果においても全てのモデルで有意性が認められたため、3 つの施設導入ケースでの日常生活満足度の変化の規定要因を明らかにできたことは有意義な成果と言えるが、モデル自体の重相関係数は必ずしも高い値とは言えない。これは、1) 目的変数の多くが 0 であることや 2) 重要な変数が組み込まれていないこと等が原因として考えられる。

従って、今後は 1) 目的変数の取り扱い方法及び使用するモデルの再検討や 2) 新たな説明変数の検討及び有用性の検証のための追加調査を行い、説明力の高いモデルを構築する必要があると言える。

謝辞：本研究は、学内の研究奨励助成及び日本都市計画学会関西支部研究助成を受けた研究成果の一部である。また、本アンケート調査の遂行にあたり、対象地域の住民の方々や本校技術職員、本研究室の学生に多大な協力を頂いた。ここに記して感謝の意を表したい。

参考文献

- 1) 国土交通省：道の駅案内(道の駅とは?, 沿革), <<http://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/history.html>> (2017/07/23 最終閲覧).
- 2) 国土交通省社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会：道路が有する新たな価値の創造～「道の駅」による拠点の形成～, 第 47 回基本政策部会配布資料(資料 3), 2015.
- 3) 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, 都市計画論文集, Vol.35, pp.421-426, 2000.
- 4) 大泉剛, 安藤昭ほか：東北地方における道の駅の現況および地域振興効果の計測について, 都市計画論文集, Vol.34, pp.487-492, 1999.
 - 5) 山本祐之, 湯沢昭：道の駅における地域振興機能としての農産物直売所の現状と効果に関する一考察 - 関東地方の道の駅を対象として -, 都市計画論文集, Vol.47, No.3, pp.985-990, 2012.
 - 6) 秋山聡, 林隆史ほか：道の駅の防災機能に関する研究, 土木計画学研究・講演集, Vol.47, 6pages, 2013.
 - 7) 濱野百恵, 石田東生ほか：関東地方の「道の駅」に対する利用者評価構造に関する研究, 土木計画学研究・講演集, Vol.52, pp.514-519, 2015.
 - 8) 河合旭：小さな地域拠点としての道の駅の現状と効果, 土木計画学研究・講演集, Vol.52, pp.510-513, 2015.
 - 9) 渡邊健太, 木村一裕ほか：地方部における道の駅を中心とした生活関連施設の集約化について, 土木学会東北支部技術研究発表会講演概要集, Vol.49, 2pages, 2012.
 - 10) 伊勢昇, 湊絵美：「道の駅」における地域福祉機能の需要に関する研究, 交通工学研究発表会論文集, Vol.37, 6pages, 2017(掲載決定).
 - 11) 九度山町：九度山町第 IV 次長期総合計画策定に係る九度山町町民アンケート調査報告書, 2011.
 - 12) 国土交通省都市局都市計画課：都市構造の評価に関するハンドブック, 2014.
 - 13) 川村竜之介, 谷口綾子：まちなかの居場所が生活の質・地域への意識に与える影響に関する研究, 土木学会論文集 D3(土木計画学), Vol.69, No.5, pp.I_335-I_344, 2013.
 - 14) 国土交通省：道の駅案内(道の駅とは?, 概要), <<http://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/outline.html>> (2017/07/23 最終閲覧).
 - 15) 国土交通省：新規登録案内要項(PDF), <<http://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/pdf/guidance.pdf>> (2017/07/23 最終閲覧).

(2017.?? 受付)

MICHI-NO-EKI IMPROVING LOCAL RESIDENTS' WELL-BEING AND CHANGES IN DAILY LIFE SATISFACTION

Noboru ISE and Emi MINATO

Recently, Michi-no-Eki is expected to be the area with various functions for regional revitalization in Japan. However, it might be difficult to introduce Michi-no-Eki considering regional characteristics, because the method to quantitatively evaluate the necessity of various functions has never been developed. In particular, little attention has been given to Michi-no-Eki for regional well-being which includes a supermarket, a playground for children, a restaurant, and others.

Therefore, the purpose of this paper is to clarify the characteristics of local residents whose daily life satisfaction are changed by introducing Michi-no-Eki for regional well-being, in order to obtain fundamental knowledge to develop the method for quantitatively evaluating the necessity of Michi-no-Eki for regional well-being.