

道の駅の立地特性に関する分析

森尾 淳¹・毛利 雄一²・岡 英紀³・原田 知可子⁴・廣瀬 健⁵・寺部 慎太郎⁶

¹正会員 一般財団法人計量計画研究所 都市地域・環境部門（〒162-0845 東京都新宿区市谷本村町2-9）
E-mail: jmorio@ibs.or.jp

²正会員 一般財団法人計量計画研究所 研究本部（〒162-0845 東京都新宿区市谷本村町2-9）
E-mail: ymohri@ibs.or.jp

³正会員 一般財団法人計量計画研究所 交通・社会経済部門（〒162-0845 東京都新宿区市谷本村町2-9）
E-mail: hidekioka@ibs.or.jp

⁴正会員 一般財団法人計量計画研究所 都市地域・環境部門（〒162-0845 東京都新宿区市谷本村町2-9）
E-mail: charada@ibs.or.jp

⁵正会員 一般財団法人計量計画研究所 交通・社会経済部門（〒162-0845 東京都新宿区市谷本村町2-9）
E-mail: thirose@ibs.or.jp

⁶正会員 東京理科大学理工学部土木工学科（〒278-8510 千葉県野田市山崎2641）
E-mail: terabe@rs.noda.tus.ac.jp

「道の駅」は、24時間無料で利用できる駐車場、トイレなどの「休憩機能」、道路情報、観光情報、緊急医療情報などの「情報提供機能」、文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設で地域と交流を図る「地域連携機能」を有する地域の拠点である。地元の農林水産品やその加工品の販売、農林水産品を活用した飲食サービスの提供による地方創生の拠点としてだけでなく、近年、災害時の被災者の避難場所、ボランティアの拠点となるなど、新たな役割にも期待されている。

本稿では、道の駅の最適な配置や新たな機能の検討の基礎資料とするために、関東地方の道の駅に着目し、道の駅の配置状況、道の駅が有する機能、道の駅周辺的生活関連機能等の立地特性について考察する。

Key Words : road station, facilities of road station, location characteristics, location optimization

1. はじめに

「道の駅」は、24時間無料で利用できる駐車場、トイレなどの「休憩機能」、道路情報、観光情報、緊急医療情報などの「情報提供機能」、文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設で地域と交流を図る「地域連携機能」を有する地域の拠点であり、道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供や地域の振興に寄与することを目的としたものである。1993年4月に全国の103箇所の施設が初めて「道の駅」として登録され、年々登録数は増加し、2019年6月までに1,160箇所が登録されている¹⁾。

一般道路における休憩機能の提供という道の駅の基本的な機能に加えて、地元の農林水産品やその加工品の販売、農林水産品を活用した飲食サービスの提供によって、道の駅は、当該地域における地方創生の拠点として機能している。

また、近年、道の駅の防災機能についても注目されている。例えば、2004年の新潟県中越地震や2011年の東日本大震災、2016年の熊本地震、2017年の九州北部豪雨で

は、道の駅が、被災者の受け入れや食事の提供、被災地の情報の収集と提供、物資の受け入れ、復旧車両やボランティアの拠点として機能した²⁾³⁾⁴⁾。このような経緯から、道の駅の防災機能として、①緊急避難対応（避難者スペース、トイレ、飲食料の提供）、②災害復旧・復興支援（拠点基地の提供、物資集積・輸送）、③生活支援対応（仮設住宅の設置、生活用品の提供）が位置づけられるとともに、国土強靱化アクションプランにも、「地域防災計画に基づき、地方公共団体と役割分担を図りながら道の駅の防災設備の整備を推進する」と記載されることとなった⁵⁾。

一方、道の駅は、市町村又はそれに代わり得る公的な団体が設置し、市町村長からの登録申請に基づき国土交通省が登録するものであり、道の駅の立地場所は、それぞれの市町村の意向に基づくものである。

このような状況から、道の駅の防災機能等の新たな機能やこの機能を活かすための最適な配置に関する検討が求められている。本稿では、関東地方の道の駅に着目し、道の駅の配置状況、道の駅が有する機能、道の駅周辺的生活関連機能等の立地特性について考察する。

2. 道の駅の特性の整理

(1) 道の駅の立地状況

道の駅の立地をみると、栃木県、群馬県、山梨県、長野県では、特定農山村法、山村振興法、過疎地域活性化特別措置法、半島振興法、離島振興法に指定される条件不利地域に立地する道の駅が多い傾向にある。また、いずれの地域も、補助国道、都道府県道の沿道への立地が多い傾向にある。中山間地域等の条件不利地域における移動を支える補助国道沿道に立地していることがうかがえる。

(2) 道の駅が有する機能の状況

道の駅が有する機能をみると、休憩機能、情報提供機能、地域連携機能に関連する、休憩所、直売所、飲食施設は、ほぼすべての道の駅が有している。

道の駅を救援物資の集積や復旧活動の拠点として活用することを想定すると、公園、広場、運動場など（広場等）のオープンスペースや会議室等があることが有効である。広場等を有する道の駅は、東京都、神奈川県を除き半数を超える一方、会議室や集会所がない道の駅が少ない県もみられる。

また、防災の視点から、道の駅が市町村や都道府県の地域防災計画やその他の関連計画等に位置付けられているか確認する。ここでは、一次避難所や広域避難所などの避難拠点、支援物資の集積場所や食料等の備蓄場所などの物資拠点、防災活動の拠点などの防災拠点に区分した。いずれの県も、避難拠点として位置づけられている道の駅が多い傾向にあるが、県内の道の駅の半数以下である。避難拠点と比較すると、物資拠点や防災拠点として位置づけられている道の駅が少ない傾向にある。

表-1 道の駅の立地状況

	条件不利地域		立地する道路				道の駅総数
	該当	該当なし	直轄国道	補助国道	都道府県道	市町村道	
茨城県	7	6	2	9	2	0	13
栃木県	13	11	3	12	7	2	24
群馬県	18	13	2	16	11	2	31
埼玉県	5	15	3	10	5	2	20
千葉県	4	24	3	9	13	3	28
東京都	0	1	0	0	1	0	1
神奈川県	2	1	0	1	2	0	3
山梨県	19	1	7	8	3	2	20
長野県	18	12	6	13	10	1	30

表-2 道の駅が有する機能の状況

	道の駅が有する機能						道の駅総数
	休憩所	直売所	飲食施設	広場等	会議室集会所	宿泊施設	
茨城県	13	13	13	9	7	0	13
栃木県	20	23	23	17	16	1	24
群馬県	27	31	31	19	13	3	31
埼玉県	18	20	20	11	8	2	20
千葉県	28	28	28	15	13	1	28
東京都	1	1	1	0	1	0	1
神奈川県	3	3	2	0	1	0	3
山梨県	20	19	19	14	5	0	20
長野県	19	30	30	18	13	1	30

表-3 道の駅の防災機能の位置づけの状況

	避難拠点	物資拠点	防災拠点	道の駅総数
茨城県	4	1	1	13
栃木県	10	9	5	24
群馬県	11	6	5	31
埼玉県	3	1	0	20
千葉県	12	3	1	28
東京都	0	0	1	1
神奈川県	1	0	0	3
山梨県	4	1	5	20
長野県	9	2	4	30

表-4 道の駅の周辺の生活関連機能の立地状況

	医療施設 500m以内	行政施設 500m以内	道の駅 総数
茨城県	3	1	13
栃木県	5	5	24
群馬県	2	0	31
埼玉県	3	0	20
千葉県	7	4	28
東京都	0	0	1
神奈川県	1	0	3
山梨県	7	2	20
長野県	4	4	30

(3) 道の駅の周辺の生活関連機能

周辺500m以内に医療施設や市町村の役所・役場・支所等の行政機能が立地している道の駅は、あまりみられなかった。

3. 今後の課題

今後は、商用車プローブデータを用いて、休憩に利用されている道の駅の立地・機能と利用実態の関係を分析する。分析を通じ、道の駅周辺の道路ネットワークの特徴や道の駅に備わっている機能と商用車による利用実態（利用時間帯、滞在時間等）の関係を把握することを試みる。これにより、貨物車に必要とされる道の駅の特性や、新たに道の駅が必要と考えられる地域の検討を行う。

謝辞：本研究は、新道路技術会議平成31年度道路政策の質の向上に資する技術研究開発（研究テーマ：交通・物流・交流・防災拠点としての道の駅の性能照査と多目的最適配置に関する研究）の一部として実施されたものである。

参考文献

- 1) 国土交通省：道の駅案内ホームページ
- 2) 松田 泰明・高田 尚人・吉田 智：災害時における道路利用者の安全な避難などに貢献する「道の駅」の防災機能に関する考察，土木計画学研究・講演集，vol.49，CD-ROM，2014.
- 3) 九州・沖縄「道の駅」連絡会：熊本地震で「道の駅」が防災拠点として果たした役割，2018.
- 4) 藤澤研二：地域の防災力向上に「道の駅」をどう活かすのか，江戸川大学紀要，vol.29，pp.427-442，2019.
- 5) 国土強靱化推進本部：国土強靱化アクションプラン 2015，2015.

(2019.10.4 受付)