

# 北海道における「道の駅」の利用特性

The use characteristics of "Michi-no-Eki" in Hokkaido

室蘭工業大学大学院 ○学生員 高橋 匠 (Takumi TAKAHASHI)  
 北海道旅客鉄道株式会社 正会員 太田 真 (Makoto OTA)  
 専修大学北海道短期大学 正会員 榎谷 有三 (Yuzo MASUYA)  
 室蘭工業大学 フェロー 斎藤 和夫 (Kazuo SAITOU)

## 1. まえがき

「道の駅」は道路利用者にとって新たな社会的空間として平成5年に登録・案内制度が施行され、現在では全国で743箇所、北海道地区では83箇所の「道の駅」が登録されている(平成15年12月現在)。「道の駅」の基本機能としては、休憩機能、情報発信機能、地域連携機能が挙げられている。近年、長距離ドライブが増え、女性や高齢者ドライバーが増加するなかで、道路交通の円滑な「ながれ」を支えるため、一般道路にも安心して自由に立ち寄り、利用できる快適な休憩のための「たまり」空間が求められている。また、各「道の駅」は、立地位置あるいは利用者の特性によって満たすべき基本的機能も異なってくることから、それぞれの特性を踏まえたサービスの提供が必要であると考えられる。また、北海道の場合は、夏期と冬期によって道路状況及び交通環境が大きく異なってくる。そこで、本研究は「道の駅」において実施された夏期と冬期のアンケート調査のデータを基に、夏期と冬期の利用特性の相違等について種々考察を行った。

## 2. 全道「道の駅」利用者アンケートによる実態把握

夏期と冬期の「道の駅」の利用特性の相違を把握するため、本研究では表-1に示す全道「道の駅」利用者アンケートを用いた。またアンケート調査における調査内容等の概要は表-1に示されている。

表-1 アンケート概要

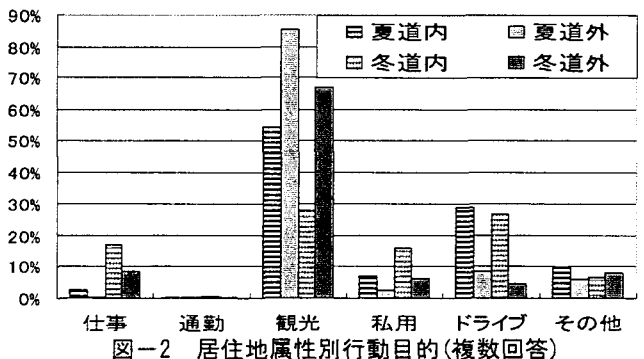
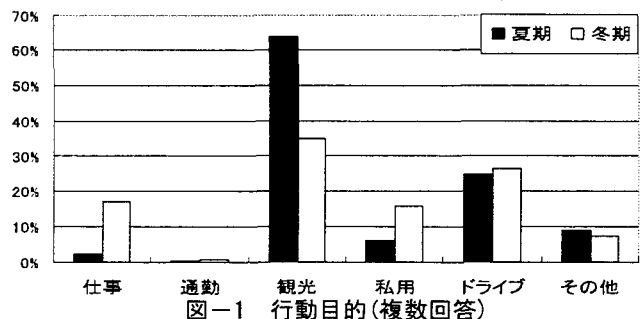
調査機関	北海道開発局 網走開発建設部
調査期間	夏期 平成12年8月7日(月)~平成12年9月10日(日) 冬期 平成13年2月17日(月)~平成13年3月8日(日)
回収状況	夏期 配布数:19800 回収数:12481 回収率:63.0% 全道66駅に各300部配布した。 有効票:12115 構成比:97.1% 無効票:366 構成比:2.9% 冬期 配布数:10500 回収数:3105 回収率:29.6% 全道70駅に各150部配布した。 有効票:3087 構成比:99.4% 無効票:18 構成比:0.6%
主な調査内容	① 利用交通機関 ② 今回の行動について (行動目的、日程、行動ルート、連続運転・乗車時間) ③ 今回の「道の駅」の利用について (利用頻度、日時、滞在時間、利用理由、良かったこと、不満) ④ 全道の「道の駅」全般の利用について (利用頻度、よく利用する道の駅、意見・要望) ⑤ 属性(居住地、性別、年齢、職業)

## 3. アンケート結果の分析

### 3.1 「道の駅」利用者の行動目的の分析

行動目的を夏期のみでみたとき、図-1に示すように「観光」が63.7%と多く、次いで「ドライブ」24.8%、「私用」6.2%、「仕事」2.3%であった。また、冬期においては、「観光」34.9%、「ドライブ」26.5%、「仕事」17%、「私用」15.8%となっている。夏期と冬期の行動目的の相違を比較したとき、夏期においては「観光」の割合が非常に高いことが把握できる。この事は、「平成14年度の北海道観光入込客数」における、冬期の構成比が20.4%であるのに対して、夏期が51.5%であることから理解できる。一方、冬期に大きく増加した行動目的としては、「私用」の9.6%及び「仕事」の14.7%が挙げられる。これらの分析から、北海道における「道の駅」の行動目的が夏期と冬期によって大きく異なっていることが窺える。

次に、利用者を道内・道外の居住地属性に分類して、行動目的別に比較した結果が図-2である。行動目的としての「観光」でみた場合、夏期において「道内居住者」が54.2%に対して、「道外居住者」85.5%である。一方、冬期においては、「道内居住者」28.0%に対して「道外居住者」66.8%となっている。このことから、道内居住者の場合、冬期においては夏期に比べて約26%(54.2%から28.0%)減少しているが、道外居住者の場合、その減少程度が約19%と小さいことが把握できる。



### 3.2 「道の駅に立ち寄った理由」項目の分析

図-3は、「道の駅」に立ち寄った理由（複数回答）を夏期と冬期に分けて示している。夏期の場合、「トイレ」59.2%、「スタンプラリー」56.8%、及び「休憩」54.7%が50%を超える高い割合を示している。これに対して冬期の理由は、「トイレ」66.9%、「休憩」58.3%、「飲食」29.1%となっている。これらの結果からも、夏期における「スタンプラリー」に対する関心の高さを窺うことができる。一方、冬期における「スタンプラリー」の大きな減少のなかで、「トイレ」7.7%、「休憩」3.6%、及び「飲食」7.0%等の利用が増加していることがわかる。このことから、夏期と冬期の「道の駅」の利用特性の相違が理解できる。

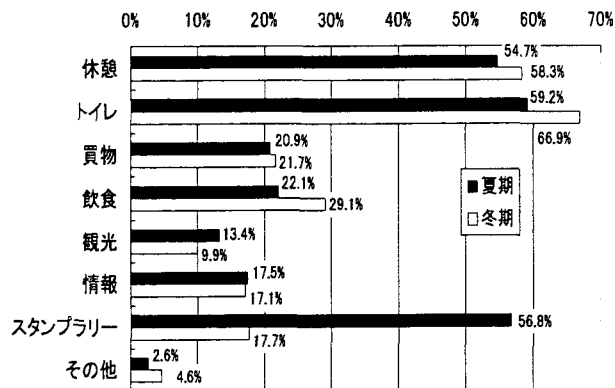


図-3 立ち寄った理由(複数回答)

### 3.3 「道の駅を利用してよかったこと」項目の分析

図-4は、「道の駅」を利用してよかったこと(複数回答)を夏期と冬期に分けて示している。夏期の場合、「スタンプが押せた」65.7%、「休憩や仮眠ができ、疲労低減になった」42.2%が高い割合を示している。その他の項目は、「地場の物産物が買えた」25.2%、「情報収集ができた」22.2%、「道の駅自体の観光ができた」19.6%、「付帯施設を利用できた」6.7%、「イベントに参加できた」1.2%となっている。これに対して冬期は、「休憩や仮眠ができ、疲労低減になった」が46.4%と高い割合を示しており、その他の項目は「道の駅自体の観光ができた」26.7%、「地場の物産物が買えた」25%、「情報収集ができた」19.4%、「付帯施設を利用できた」16.5%、「イベントに参加できた」5.2%となっている。

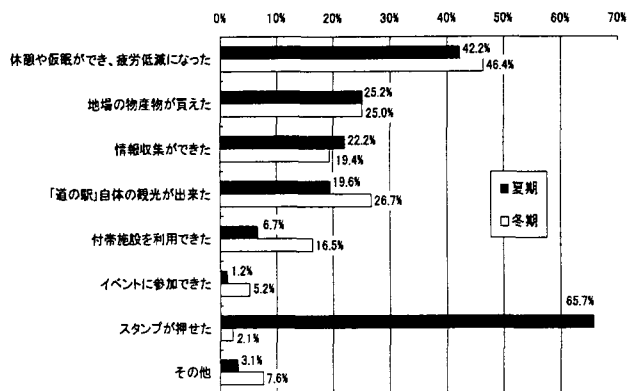


図-4 利用してよかったこと (複数回答)

これらの結果から、夏期及び冬期ともに、「道の駅」の基本機能としての「休憩や仮眠ができ、疲労低減になった」「情報収集ができた」「道の駅自体の観光ができた」等の項目に対する割合が高かった。また、夏期及び冬期の比較では、夏期において、ここでも「スタンプラリー」に対する関心の高さを窺うことができる。この事は、スタンプラリーイベントは4月から11月までの期間制限があることから理解できる。一方、冬期における「スタンプラリー」減少のなかで、「付帯施設を利用できた」9.8%、「道の駅自体の観光ができた」7.1%、及び「イベントに参加できた」4%の増加がみられる。このことから、夏期と冬期の「道の駅」の利用特性の相違が理解できる。

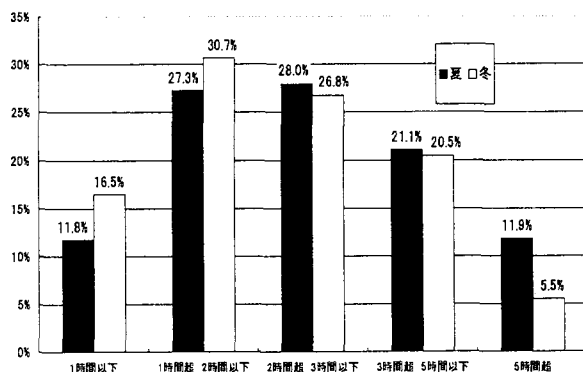


図-5 連続運転時間・乗車時間

### 3.4 連続運転時間・乗車時間の分析

連続運転時間・乗車時間を夏期、冬期に分けて図-5に示した。連続運転時間・乗車時間の平均は、夏期で2時間22分、冬期で1時間59分となっており、夏期に比べて冬期は23分減少している。時間分布をみると、1時間以下の割合が4.7%(11.8%から16.5%)、2時間以下の割合が3.4%(27.3%から30.7%)と大きく増加している。一方、5時間以上の割合は6.4%(11.9%から5.5%)と、冬期においては半分以上減少している。以上のことから、冬期は夏期に比べて休憩を取る時間的な間隔が狭まっており、休憩を取る回数も増えていることも窺うことができる。

## 4. あとがき

本研究では、北海道における「道の駅」の夏期と冬期の利用特性について比較・分析を行った。その結果、夏期においては行動目的として「スタンプラリー」、「観光」の割合が高い。一方、冬期においては、「観光」の比率が減少するなかで、「仕事」や「私用」で利用される割合が増加している。また、冬期においては「道の駅自体の観光ができた」、「付帯施設を利用できた」などの項目も夏期に比べて増加している。さらに、冬期は夏期に比べて休憩を取る時間的な間隔が狭まっているとともに、休憩を取る回数が増えていることなども把握することができた。

### 参考文献

- 1) 太田・高橋 : 北海道におけるネットワーク分析から見た「道の駅」の空間配置に関する研究 土木計画学・講演集、Vol.28 No.143 2003
- 2) 北海道地区道の駅連絡会 : 北の道の駅 <http://www.hokkaido-michinoeki.jp/index.htm>