

(IV-23) 「道の駅」における周遊バスサービス導入可能性についての一考察

足利工業大学大学院 学生員 北村博昭
足利工業大学工学部 正会員 為国孝敏
足利工業大学工学部 正会員 中川三朗

1. はじめに

平成5年から始まった「道の駅」登録案内制度は、初年度に103箇所、現在では全国に610箇所の「道の駅」を数えるまでに至った(平成12年8月現在)。「道の駅」は、3つの基本機能、「休憩機能」・「情報交流機能」・「地域連携機能」を兼ね備えた施設であり、全国に点在する「道の駅」は、その地方の物産品の販売、特色を活かした施設を持つことで、その地方を知ることができる施設となっている。また、温泉、キャンプ場、博物館、美術館などを併せ持つものもあり、「道の駅」は多機能化してきている。

しかし、「道の駅」周辺に同様な機能を持つ様々な施設が点在する駅も少なくない。

そこで本研究では、「道の駅」の今後の新たな活用方策の一つとして、「道の駅」間や集客能力の高い周辺施設とを周遊するバスサービス導入についての可能性を、「道の駅」利用者を対象にアンケートを行い分析・考察することを目的とする。

2. 周遊バスサービス導入に伴うメリット・デメリット

周遊バスサービスを導入するにあたり、サービスを受ける側(「道の駅」利用者)とサービスを提供する側(「道の駅」、バス運行を行う機関、周遊バスが停車する周辺施設)のメリット・デメリットを列挙した(表-1)。サービスを受ける側では、周辺施設へのグループ移動が容易にできる。しかし、反対に運行時間・運行本数・運行ルートなどが決まっているために移動、時間などの制約を受けることになる。一方、サービスを提供する側では、周遊バスを導入することで新規の利用者の獲得が期待できる。

また、自家用車が減少することにより、観光地周辺などでは渋滞解消、さらには周辺の環境破壊の防止にも期待が持てることなどが考えられる。

3. アンケート調査の概要

今回、調査対象とした「道の駅」は栃木県内にある7箇所とした(図-1)。調査日は、利用者が多く見込まれる日曜日に行った。

調査手法は、調査員が各「道の駅」にて利用者を対象に直接行うインタビュー形式とした。

今回の調査では、7駅で合計1,660人の「道の駅」利用者にアンケートを行った。そのうち、有効回答数は1,119件で、有効回答率は67.4%となった(表-2)。

4. アンケート結果

「道の駅」利用者は、50歳代が最も多く、次いで18歳~29歳となっている。また18歳未満の回答が非常に少なくなっているが、子供の利用も少なくない(図-2)。さらに2~5人の少人数のグループでの利用が顕著であった(図-3)。これは、自家用車1台での利用が多いためであると考えられる。

周遊バスについては、「利用する」との回答が28%を占め、反対に「利用しない」との回答が41%を占めた。また「どちらとも言えない」との回答は31%であった(図-4)。このことは「どちらとも言えない」との回答を合わせると全体の6割程度が周遊バスサービスに何らかの関心があるものと考えられる。

表-1 周遊バスサービスのメリット・デメリット

	メリット	デメリット
サービスを受ける側 (「道の駅」利用者)	・グループでの移動可能 ・確実に目的地へ移動可能	・バス運賃 ・バス移動に伴う行動・時間の制約
サービス提供側 (「道の駅」・バス運行を行う機関・周遊バスが停車する周辺施設)	・周辺のターミナルとなる可能性に伴う集客の増大 ・一定の集客が見込める ・周辺地域の渋滞解消 ・環境への配慮	・長時間駐車による流動的駐車台数の減少

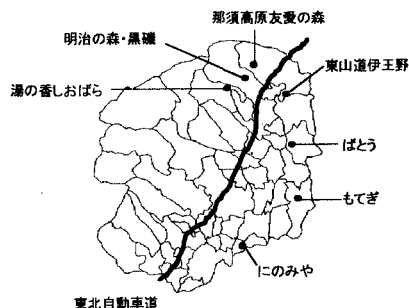


図-1 栃木県内における「道の駅」

表-2 アンケート回答数および有効回答数

実施日	駅名	アンケート回答数(件)	有効回答数(件)	有効回答率(%)
平成12年10月22日	湯の香しおばら	253	130	51.4%
平成12年10月22日	明治の森・黒磯	176	82	46.6%
平成12年10月22日	那須高原友愛の森	245	186	75.9%
平成12年11月5日	もてぎ	268	199	74.3%
平成12年11月5日	ばとう	180	159	88.3%
平成12年11月12日	にのみや	320	250	78.1%
平成12年11月12日	東山道伊王野	218	113	51.8%
合計		1660	1119	67.4%

キーワード：「道の駅」、周遊バス、アンケート調査

連絡先：〒326-8558 栃木県足利市大前町 268-1 TEL:0284-62-0605 FAX:0284-64-1061

同様に起点（出発地）別で見ると、県外よりも県内の利用者のほうが「利用する」との回答が多かった（図-4）。

さらに年齢別で見ると、年齢層が高くなるにつれて「利用する」との回答の割合が高い。しかし、「利用しない」との回答の割合も高くなっている（図-5）。

次に「道の駅」を利用した際の運転者、同乗者に分けて分析を行う。「利用する」との回答が運転者で25%、同乗者で32%であった。また、「利用しない」との回答が同乗者よりも運転手が10%多い回答を得た（図-6）。

同行者数別で見ると、同行者数が増えていくにつれて、「利用する」との回答の割合が増加している（図-6）。これは、先述した、利用者側のメリットに挙げた「グループでの移動が可能である」といった項目を実証するものであると考えられる。

さらに、「道の駅」の利用回数別に見ると、「利用する」との回答は「道の駅」の利用回数に関わらず、ほぼ同じ割合の回答を得た。しかし、「利用しない」との回答では、「道の駅」の利用回数が多くなるにつれて割合が高くなっている（図-7）。

なお、「どちらとも言えない」と答えた中で、利用可能性として出された要因は運行本数が最も多く、次いで料金、運行時間、ルート、という順であった。

5. 周遊バスサービスの導入可能性

分析結果から、周遊バスサービスの導入可能性を考察すると以下のような指摘が考えられる。

- ・「道の駅」利用者の3割の利用が見込まれる。
- ・広い年齢層に利用されることが見込まれるが、特に高年齢層を中心とした利用が見込まれる。
- ・少人数よりも5人以上のグループでの利用が見込まれる。

6. まとめ

今回は「道の駅」における周遊バスサービスの導入可能性についての分析を行った。その結果、周遊バスサービスについての利用者側の関心は高いものと考えられる。

しかし、導入のための要因と考えられる料金・運行本数・時間・運行ルートなどの詳細調査を行っていないため、利用者の求める具体的なサービスについて考察することは出来なかった。

一方で、30%弱が「利用する」と答えていることは、「道の駅」における周遊バスサービスに興味を示している利用者が決して少なくないことが指摘できる。すなわち、今回の成果として「道の駅」の新たな活用方策の一つとして周遊バスサービスは検討に値することがわかった。

この結果を踏まえ今後は、周遊バスへの転換要因や周遊ルートの検討・評価について分析することが必要と考える。

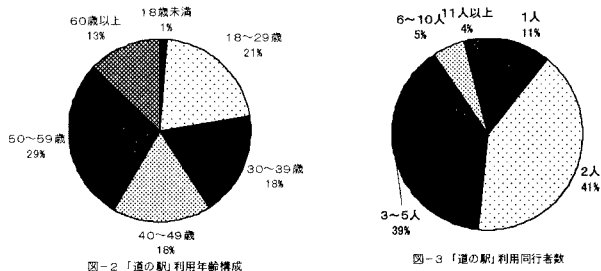


図-2 「道の駅」利用年齢構成

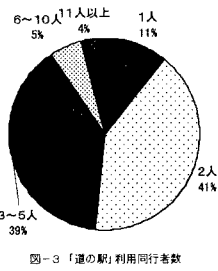


図-3 「道の駅」利用同行者数

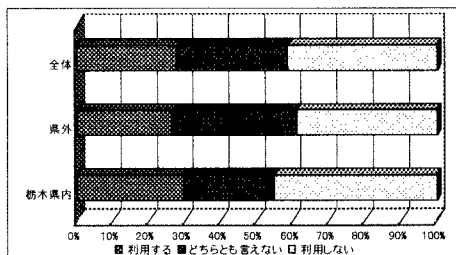


図-4 県内・県外別周遊バス利用意識

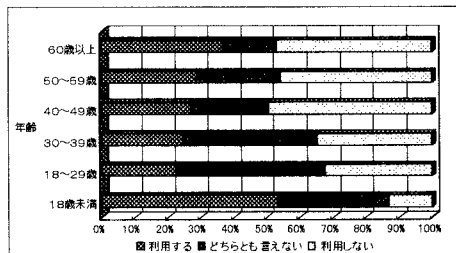


図-5 年齢層別周遊バス利用意識

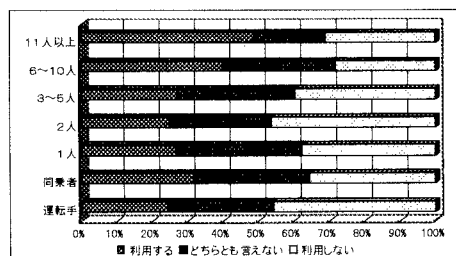


図-6 同行者数別周遊バス利用意識

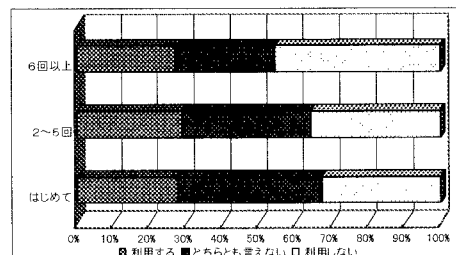


図-7 利用回数別周遊バス利用意識