

道の駅利用者による地域振興効果の現状に関する研究

前橋工科大学 学生会員 ○山本 祐之
前橋工科大学 正会員 湯沢 昭

1. はじめに

建設省（現在の国土交通省）は、平成 5 年に「道の駅登録・案内制度」を定め、全国 103 箇所の施設に対して道の駅登録証の交付を行った。その後、道の駅の登録申請数は増加し、平成 25 年 3 月現在で 1004 箇所になっている¹⁾。道の駅は、道路管理者と市町村などの自治体が共同で設置する場合、市町村が単独で設置する場合などがある。

道の駅の機能としては、「休憩機能」「情報発信機能」「地域振興機能」「地域連携機能」がある。休憩機能としては、駐車場やトイレの設置、無料休憩施設などの道路利用者に安全と快適性を提供する役割を担っている。情報発信機能としては、道路利用者に道路状況や観光、地域の名産品などの情報、さらには旅行目的の地などに関する情報を提供し、道路利用者の便宜を図るとともに、地域振興や交流に結び付ける役割を果たしている。地域振興機能は、道の駅を設置する市町村などにとっては最大の目的であり、期待される機能としては、道の駅における商業機能、地域イメージアップと地域内への利用者の導入、および産業の活性化と雇用の創出などが挙げられる。地域連携機能は、利用者・企業・行政といった様々な主体が連携して新たな活動を起こし、交流と賑わいを生み、地域活性化のエネルギーとするものであり、地域内連携、近隣市町村との連携、道路利用者と地域との連携、道の駅間の連携などがある。道の駅には、大きく 2 種類に分けることができ、それぞれ利用者の目的や買物行動が異なる。図 1 はそれぞれ「通過型」「滞在型」道の駅の滞在時間の分布を示したものである。本研究では平均滞在時間が 60 分未満の道の駅を「通過型」、平均滞在時間が 60 分以上の道の駅を「滞在型」と定義する。

2. 研究の目的

図 2 は関東一都七県内の道の駅における施設整備状況

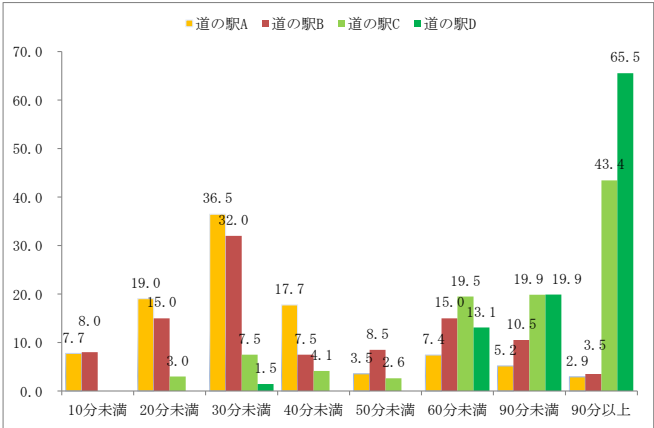


図 1 道の駅利用者の滞在時間

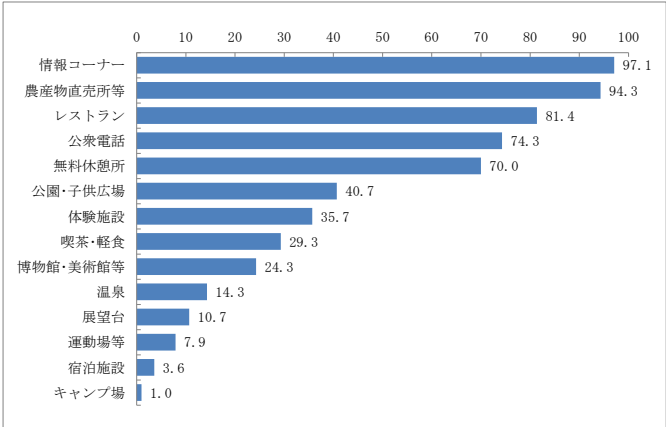


図 2 関東一都七県内の道の駅の施設整備状況

表 1 道の駅利用者に関する調査内容

調査対象	通過型		滞在型	
	「道の駅A」利用者	「道の駅B」利用者	「道の駅C」利用者	「道の駅D」利用者
調査年月	平成23年9月	平成25年7月	平成25年8月	平成24年10月
調査方法	直接配布・郵送回収	直接配布・郵送回収	直接配布・郵送回収	郵送配布・郵送回収
配布数	1000票	1000票	1000票	800票
回収数	312票	211票	277票	216票
回収率	31.2%	21.10%	27.70%	27%
調査内容	個人属性			
	到着時の利用者状況			
	購入した商品と金額			
	道の駅利用に関する評価			

況を示したものである（道の駅のホームページに記載されている 17 種類のピクトグラムの情報を採用。ただし、駐車場とトイレは除外）²⁾。図から明らかなように特産物販売所等は全体の 94%、情報コーナーは全体

表2 道の駅Bの各施設の年間売上と年間来場者数

施設	物産館	レストラン	六斉市	全体
年間レジ通過人数(万人)	48	17	4	70
客単価(円)	1600	1100	700	2000
年間総売上(万円)	77000	19000	3000	99000
年間来場者数(万人)	200			

表3 道の駅Cの各施設の年間売上と年間来場者数

施設	物産館	ファーマーズマーケット	工房
年間レジ通過人数(万人)	13	23	24
客単価(円)	1300	1200	1300
年間総売上(万円)	18000	28000	31000
施設	レストラン	体験施設	全体
年間レジ通過人数(万人)	16	1	77
客単価(円)	1500	1100	3000
年間総売上(万円)	24000	1000	102000
年間来場者数(万人)	110		

の97%の道の駅で整備されており、道の駅の重要な施設であることが分かる。本研究では道の駅の機能である「地域振興機能」に着目し、「通過型」と「滞在型」の道の駅を対象に道の駅の農産物直売所及び関連施設の経済効果や利用者属性、利用実態を把握したうえで地域振興機能の現状を明らかにする。本研究における「地域振興機能」とは、道の駅の周辺の農家などが共同で農産物などの出荷・販売し、道の駅利用者がそれを購入することにより所得の向上、雇用創出効果などが促進することと定義付ける。利用者の買物行動において道の駅の各施設の年間売上高を算出し、「通過型」と「滞在型」の道の駅による地域振興機能の現状を明らかにする。

3. 研究方法

道の駅利用者の分析は利用者属性や利用実態を把握するために「通過型」「滞在型」の2種類の道の駅を対象とし、表1の調査を実施した。道の駅利用者は「通過型」「滞在型」のそれぞれの特徴により、道の駅内での行動が異なると考えられる。両道の駅の大きな特徴が、利用者の滞在時間である。滞在時間が長いほど、その道の駅で買物や食事といった消費行動が期待できるため、滞在時間は利用者の実態を把握する上で大切な指標となる。しかし、利用者の属性や形態が異なることから、滞在時間に与える主要因や、道の駅ごとに滞在時間の長さに影響を与える要因を明らかにする必要がある。そこで道の駅ごとに滞在時間と各属性間との関係や影響度を把握する目的でそれぞれの道の駅利用者を対象に目的変数を滞在時間、説明変数を個人属性として、数量化Ⅰ類を適用し滞在時間に影響する要因を明らかにする。

道の駅利用者調査に関しては通過型と滞在型をそれぞれ2箇所の計4箇所の道の駅で行った。本研究では通過型の道の駅を「道の駅A」「道の駅B」、滞在型の道の駅を「道の駅C」「道の駅D」と称す。

4. 研究結果

(1) 利用者の買物行動における経済効果

道の駅の各施設の年間売上高を算出し地域振興機能の現状を明らかにする。

①道の駅B利用者による道の駅の利用実態

道の駅Bの各施設の年間売上と年間来場者数を表2に示した。道の駅Bには農産物直売所、レストラン、朝市等を行うイベントスペースの六斉市が併設されている。農産物直売所の年間レジ通過人数は約48万人であることから年間来場者数、各施設の年間レジ通過人数、客単価、年間売上高を算出した。年間来場者は約200万人であり、各施設別のレジ通過人数と売上においては、農産物直売所が約45万人で約7億7千万円、レストランが約17万人で約1億9千万円、六斉市が約4万人と約3千万円であり道の駅B全体では約70万人で9億9千万円の売上高となった。また生産者から徴収している手数料は定率で10%である。

②道の駅C利用者による道の駅の利用実態

道の駅Cの各施設の年間売上と年間来場者数を表3に示した。道の駅Cには物産館や農産物直売所であるファーマーズマーケット、工房、レストラン、体験施設が併設されている。農産物直売所の年間レジ通過人数は約23万人であることから年間来場者数、各施設の年間レジ通過人数と客単価、年間売上高を算出した。年間来場者は約110万人であり、各施設別のレジ通過人数と売上においては、物産館が約13万人で約1億8千万円、ファーマーズマーケットが約23万人で約2億8千万円、工房が約24万人で約3億1千万円、レストランが約16万人で約2億4千万円、体験施設が約1万人で約1千万円であり道の駅C全体では約77万人で約10億円の売上高となった。また生産者から徴収している手数料は定率で15%である。

(2) 地域振興機能の実態

①道の駅B、Cの地域振興効果

「通過型」である道の駅Bは「滞在型」の道の駅Cより年間来場者数が約90万人多いが、年間総売上は道の駅Bより道の駅Cの方が約3千万円多い結果となった。これはそれぞれの滞在時間が大きく影響していると考えられる。「通過型」である道の駅Bは滞在時間が短いため、

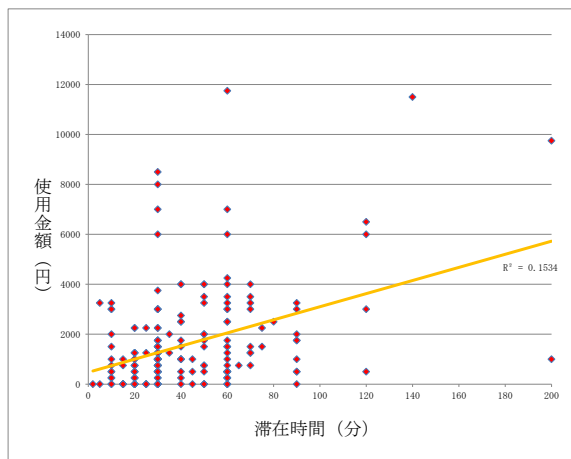


図3 道の駅B利用者の滞在時間と使用金額

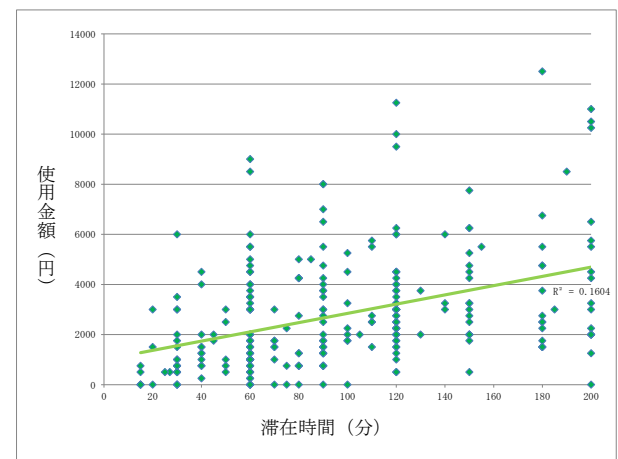


図4 道の駅C利用者の滞在時間と使用金額

買物に費やす時間も短くなると考えられる。一方「滞在型」である道の駅Cは施設が充実しているため、一人ひとりの滞在時間が長くなり各施設での消費金額が大きくなる。このことから「滞在型」道の駅は「通過型」道の駅に比べ客単価が大きくなるため、より効果的に地域振興が実現されている。

②利用者の滞在時間と使用金額の関係性

図3は道の駅B利用者の滞在時間と使用金額の関係性を示したものである。この図より「通過型」である道の駅Bは滞在時間が短く使用金額が少ない利用者が多きことが分かる。図4は道の駅C利用者の滞在時間と使用金額の関係性を示したものである。この図より「滞在型」である道の駅Cは滞在時間が短い人から長い人まで広範囲で見受けられる。また購入金額に関しては滞在時間が長くなるにつれ購入金額も高くなる傾向にあることが分かる。しかし、両道の駅の近似曲線の相関係数は道の駅Bが0.153、道の駅Cが0.160であり、単純に滞在時間が長ければ使用金額が高くなるという関係性だとは断定できないことが分かった。

③利用者の滞在時間に影響する要因

「通過型」と「滞在型」それぞれの道の駅の滞在時間に影響する主な要因を明らかにする目的でそれぞれの道の駅において目的変数を滞在時間とし、個人属性、旅行形態、道の駅内での購入状況を説明変数として数量化I類を適用し明らかにする。

i) 「通過型」道の駅利用者の滞在時間に影響する要因

図5、図6は「通過型」である道の駅A,Bの数量化I類の結果である。図5より道の駅Aにおいてはレストランや軽食コーナーで食事をしたと回答した利用者の滞在時間が長くなる傾向にあった。

図6より道の駅Bにおいてはレストランで食事をした利用者や六斎市で購入したと回答した利用者の滞在時間が長くなる傾向があった。一方、40代や50代といった家族や夫婦で訪れることが多い年代や市内から訪れた利用者の滞在時間が短くなる傾向にあった。40代、50代の利用者は買物をした利用者が78%であり買物を目的として訪れており、買物が終わったらすぐに道の駅Bを後にしたと考えられ、市内から訪れた利用者は100%がリピーターであったため道の駅Bに目的を持ち訪れ、目的を果たしたらすぐに道の駅Bを後にしたと考えられることから滞在時間が短くなったといえる。

ii) 「滞在型」道の駅利用者の滞在時間に影響する要因

図7、図8は「滞在型」である道の駅C,Dの数量化I類を行った結果である。図7より道の駅Cにおいてはレストランで食事をした利用者や工房で購入した利用者、また40年代の利用者の滞在時間が長くなる傾向にあった。一方60年代や70年代以上といった高齢者層の滞在時間が短い傾向にあった。道の駅Cは敷地面積も広く施設も多岐にわたっており、高齢者層から見ると買い物や食事をする際の利便性があまり良くなく滞在時間が短くなってしまいう傾向があると考えられる。図8より道の駅Dにおいては体験施設で体験した利用者やレストランで食事をした利用者の滞在時間が長くなる傾向にあった。一方個人で訪れた利用者の滞在時間が短い傾向にあった。

5. まとめ

本研究では道の駅の機能である「地域振興機能」に着目し、「通過型」と「滞在型」の道の駅を対象に道の駅の農産物直売所及び関連施設の経済効果や利用者属



図5 道の駅Aの滞在時間に関する数量化Ⅰ類結果



図6 道の駅Bの滞在時間に関する数量化Ⅰ類結果



図7 道の駅Cの滞在時間に関する数量化Ⅰ類結果

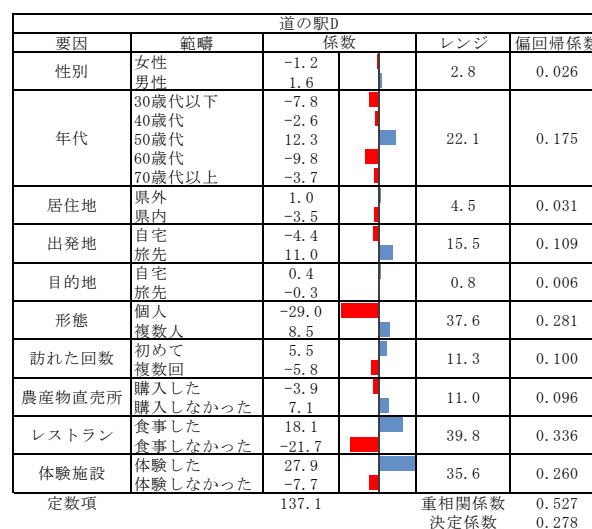


図8 道の駅Dの滞在時間に関する数量化Ⅰ類結果

性、利用実態を把握したうえで地域振興機能の現状を明らかにする。本研究で対象とした「通過型」道の駅は「滞在型」道の駅に比べ年間来場者数は多いが、年間総売上は「滞在型」道の駅の方が多いことが明らかになった。道の駅の各施設は地元の農家等が共同で出荷しているため、「滞在型」道の駅は「通過型」道の駅に比べ客単価が大きいことから、より効果的に地域振興が実現されている。この結果はそれぞれの道の駅利用者の滞在時間が大きく影響していると考えられる。「通過型」道の駅は滞在時間が短いため、買物に費やす時間も短くなる一方、「滞在型」道の駅は施設が充実しているため、一人ひとりの滞在時間が長くなり各施設での消費金額が大きくなるからと考えられる。しかし滞在時間と使用金額の関係性は相関があまり見受けられなかったことから、滞在時間に影響する主要因を明らかにする目的でそ

れぞれの道の駅において目的変数を滞在時間とし、個人属性、旅行形態、道の駅内での購入状況を説明変数として数量化Ⅰ類を適用した。その結果、「通過型」「滞在型」それぞれの道の駅において共通して食事をした利用者の滞在時間が長くなる傾向にあった。食事をした利用者のうち道の駅A, B, C, Dにおいて、それぞれ47%、84%、71%、71%の利用者が買物もしているため、滞在時間と使用金額の増加に繋がったと考えられる。

参考文献

1) : 2) 国土交通省道の駅ホームページ

<http://www.mlitt.go.jp/road/station/road-station.html>