

IV-77 東北「道の駅」のタイプ分類

○国土交通省東北地方整備局 柏倉 督
秋田大学 正会員 清水 浩志郎
秋田高専 正会員 折田 仁典

1. はじめに

「道の駅」は、道路利用者に対する「休憩機能」、道路情報や観光情報などを提供する「情報交流機能」、個性溢れる地域振興施設による「地域連携機能」など複合的な機能を有す施設であり、その登録数は平成12年末現在、全国で610駅、東北管内においても90駅を数えるまでに至っている。

一方、公共事業の執行にあたっては、その妥当性や透明性が強く求められている中で、「道の駅」に関してはその整備効果の検証が十分に行われていない状況にある。そこで筆者らは、「道の駅」整備効果の把握にあたっての評価視点や評価手法について検討を行ってきたところである。¹⁾

本稿は、利用者を対象とした「道の駅」の評価に関するアンケート調査実施に先立ち、東北管内の駅を立地条件や施設条件等からタイプ分類し、タイプ別の特性について検討を行った結果を報告するものである。

2. 「道の駅」タイプ分類

(1) 分類方法

本研究では「道の駅」整備効果の把握を目的としているため、整備後間もない駅では効果の把握は困難と考え、分析は平成10年度までに東北管内で整備された68駅を対象とした。

タイプ分類にあたっては、「道の駅」の特徴を示す立地条件及び施設条件に着目し、立地条件より「休憩地型」、「自然景観立地型」、「地元交流型」、施設条件より「テーマ型」、「アミューズメント型」、「物産特化型」の計6タイプを設定した(表-1)。

分類に用いる指標(表-2)としては、立地条件では「道の駅」が設置されている道路の交通特性(交通量等)と、観光ポテンシャル、アクセス性、競合施設、市街地近接性等の地理特性を示す指標を用いた。また施設条件では、統一テーマやアミューズメント施設の有無、物産販売の内容、駐車マス数等を用いた。

(2) 分類結果

表-2に示す指標を用いて、図-1に示すフローに従い分類した結果を表-3に示す。

「道の駅」の本来機能である「休憩地型」の駅数が最も多い結果となった。設置路線別にみると、「休憩地型Ⅰ」については幹線道路に面することを条件としているため、国管理の国道に多く、「地元交流型」、「アミューズメント型」、「物産特化型」については県管理の国道・県道に多く整備されている。

表-1 「道の駅」タイプの定義

タイプ	定義
休憩地型	I 幹線道路に面する
	II 隣接道の駅が25km以上
自然景観立地型	優れた自然の中に立地
地元交流型	役場から5km未満 or JR駅に併設
テーマ型	明確なテーマのもとに整備
アミューズメント型	温泉等の娯楽施設、アウトドア施設を有す
物産特化型	特産に特徴が見られる

表-2 「道の駅」タイプ分類指標

区分	指標
立地条件	交通特性 交通量、昼夜率、平休比
	地理特性 観光名所の有無、市町村観光客数、最寄りIC距離、周辺コンビニ数、最寄り道の駅距離、役場距離
施設条件	統一テーマの有無、アミューズメント施設(温泉、キャンプ場等)の有無、物産販売の内容、駐車マス数、トイレ数

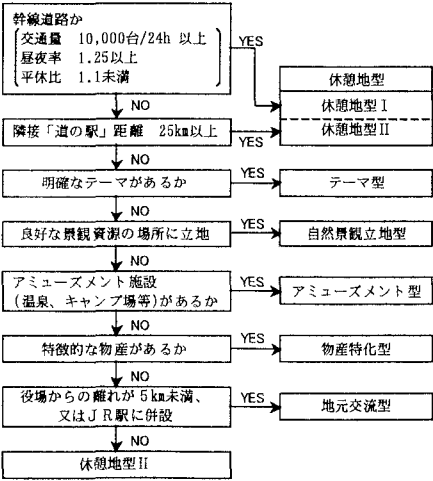


図-1 タイプ分類フロー

登録年次別にみると、「休憩地型」については常に多く整備されている。また、温泉等を有する「アミューズメント型」や物産販売に力を入れている「物産特化型」、市町村の役場（中心地）に近い「地元交流型」の駅が増加しており、集客力の高い施設を配するなど、地域振興を目的とした「道の駅」整備が行われる傾向にあるといえる。

表－3 タイプ分類結果

タイプ		総駅数	設置路線別駅数			登録年次別駅数	
			国道 (国管理)	国道 (県管理)	県道	H5～H7	H8～H10
休憩地型	I	16	14	1	1	7	9
	II	20	9	11	0	11	9
自然景観立地型		8	3	4	1	5	3
地元交流型		8	1	5	2	3	5
テーマ型		7	3	3	1	5	2
アミューズメント型		4	0	3	1	1	3
物産特化型		5	1	4	0	2	3

3. タイプ別特性分析

表－4に示すとおり、各タイプ別の特徴を関連指標の平均値でみると、以下の点がまとめられる。

「休憩地型Ⅰ」は、幹線道路に立地することから、駐車場の駐車マスやトイレ数の多い大規模な駅が多い。ただし、周辺にはコンビニに代表される運転途中に休憩できる施設も多い。

「休憩地型Ⅱ」は、交通量が多く平休比も高いものの観光客の少ない市町村に整備されており、駐車マスやトイレ数の少ない小規模な駅が多い。

「自然景観立地型」は、自然景観資源に近接しているため、交通量は少ないものの平休比が高く観光客数が多く、高速 IC から離れた位置にある特徴がある。

「地元交流型」は、観光客数が少なく規模も小さい特徴があり、地域住民の利用を意識して市町村の中心地に整備されているものと考えられる。

「テーマ型」は、観光客数が少なく高速 IC も遠い立地条件にあり、魅力を高めるためにテーマ性を持った駅が整備されているものと考えられる。

「アミューズメント型」は、交通量が少なく平休比も低い路線であるが、高速 IC アクセスの良い位置にあって、温泉やキャンプ場といった集客力の高い施設を併設した大規模な駅が多い。

「物産特化型」は、交通量は少ないものの平休比が高く観光客数の多い箇所が多く、規模の大きな駅が多い。観光客を狙って物産販売に力を入れた整備がなされていると考えられる。

表－4 タイプ別関連指標平均値

タイプ	交通特性			地理特性					施設内容	
	平日交通量 (台/24h)	昼夜率	平休比	観光客数 (千人/年)	最寄り IC 距離 (km)	最寄り道の駅 距離 (km)	半径10km内 コンビニ数	役場距離 (km)	駐車場 マス数	トイレ数
休憩地型	12,033	1.27	1.06	724	27	26	7	6	118	25
休憩地型Ⅰ	17,525	1.31	0.95	1,029	21	19	11	3	176	32
休憩地型Ⅱ	8,579	1.25	1.14	468	32	32	5	8	72	19
自然景観立地型	4,751	1.20	1.19	1,222	50	19	1	12	103	16
地元交流型	7,731	1.22	0.94	265	35	19	10	3	77	22
テーマ型	6,857	1.23	0.90	429	48	18	5	4	73	32
アミューズメント型	4,254	1.19	0.91	682	18	18	5	5	124	27
物産特化型	5,169	1.27	1.23	1,490	51	19	6	6	135	24
68駅平均	9,175	1.25	1.05	752	34	23	6	6	109	25

※観光客数：「道の駅」設置市町村の年間観光客数

4. おわりに

本稿では、立地条件と施設条件から「道の駅」のタイプ分類を行い、タイプ別の近年の整備数の動向や、タイプ毎の特性を把握することができた。また、筆者らは各タイプの代表駅において「道の駅」整備効果の把握を目的とした利用者アンケートを実施しており、結果については別論文（「利用者アンケートからみた東北「道の駅」の評価」）をご覧いただきたい。

<参考文献>

1)布施,柏倉,奈良：東北管内「道の駅」の整備効果に関する研究,第55回年次学術講演会講演概要集,Ⅳ-229,2000.