

IV-78

利用者アンケートからみた東北「道の駅」の評価

○国土交通省東北地方整備局

秋山 喜久男

秋田大学

正会員 清水 浩志郎

東北大学

正会員 武山 泰

1. はじめに

本稿は、「道の駅」利用者に対して実施したアンケート調査結果より、「道の駅」に対する評価について報告するものである。アンケート調査は、東北管内68の「道の駅」を分類した6つのタイプ毎に抽出した10駅(表-1)において、平成12年11月の平日、休日各1日実施した(分類方法等については筆者らの別論文「東北「道の駅」のタイプ分類」をご覧ください)。また併せて立寄り率調査を実施した。

表-1 アンケート対象駅の概要

タイプ	調査対象駅	県名	路線	交通量(台/日)		立寄り台数(台/日)		立寄率(%)		備考
				平日	休日	平日	休日	平日	休日	
1. 休憩地型	I	石鳥谷	岩手県 国道(国管理)	18,967	18,605	1,297	1,418	7%	8%	国道4号に立地 南部杜氏の酒蔵のイメージ
		三本木	宮城県 国道(国管理)	28,378	26,791	769	660	3%	2%	国道4号に立地
	II	白樺の村 やまがた	岩手県 国道(県管理)	2,270	2,964	486	471	21%	16%	北上山地北部の村に立地
		七ヶ宿	宮城県 国道(県管理)	2,628	2,590	360	451	14%	17%	七ヶ宿ダム湖に隣接
		たじま	福島県 国道(県管理)	4,287	5,743	1,156	1,758	27%	31%	福島・栃木県境に位置する
2. テーマ型	はやちね	岩手県	県道	716	618	96	101	13%	16%	「ワイン」がテーマ
3. 自然景観立地型	十三湖高原	青森県	国道(県管理)	2,554	2,985	260	359	10%	12%	十三湖や岩木山が眺望できる
4. アミューズメント型	なんごう	〃	県道	4,224	3,015	886	783	21%	26%	ホテル、スポーツ施設あり
5. 物産特化型	いいで	山形県	国道(国管理)	6,907	5,516	1,104	1,147	16%	21%	物産館は1,000㎡、宮城県と 新潟県を結ぶR113に立地
6. 地形交流型	かみこあに	秋田県	国道(県管理)	9,702	9,269	1,554	1,785	16%	19%	村役場の向かいに立地

2. 調査結果

(1) 利用特性

アンケート結果より「道の駅」の利用特性についてみると、年代別には50才代以上が約半数を占める。運行目的としては観光途中での立寄りが最も多く、立寄りの目的で最も多いのは休憩で30%、次いでトイレ、買い物、食事の順となっている。また利用者のうち60%が複数回目の利用である。

各駅の利用特性を表-2に示す。

表-2 駅別利用特性

駅名	利用特性
石鳥谷	休憩に加えて買い物目的の利用が多い
三本木	初めての利用が多い
白樺の村 やまがた	平均的な利用特性
七ヶ宿	休日には観光途中の20才代の客が多い
たじま	観光途中の県外からの50才代以上の客が多い
はやちね	観光途中に初めて訪れた60才代以上の客が多い
十三湖高原	平均的な利用特性
なんごう	当駅自体(食事, 買い物)を目的とする複数回利用の客が多い
いいで	県外客の利用が多い
かみこあに	平日には業務途中での食事目的の複数回利用が多い

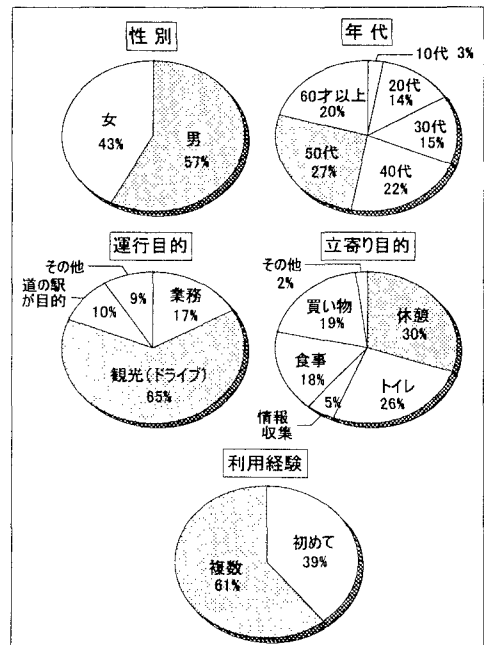


図-1 利用者属性(10駅・平日・休日合計)

(2)「道の駅」の評価

アンケートでは「道の駅」が有する各機能について、「非常に役に立つ」、「役に立つ」、「役に立たない」のいずれかで回答頂いた。

総合的な評価では、利用者の属性的にみても「役に立たない」の回答は僅かであり、「道の駅」は高い評価を得ている。属性別には30才未満でも評価は高く、相対的に県外居住者の評価が高い。また運行目的別には業務中の評価が高く、複数回利用している方の評価が高い。

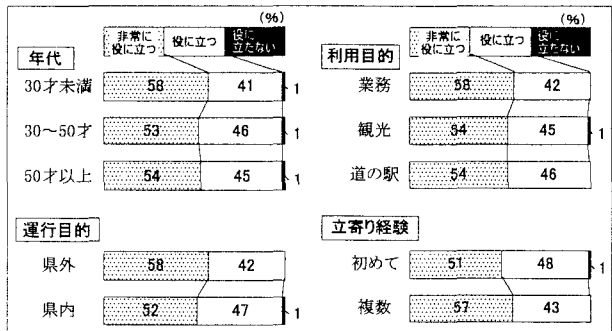
各機能別に評価をみると、「道の駅」の3機能のうち休憩機能の評価がもっとも高く、情報機能及び地域連携機能の評価は若干低い。

休憩機能の中でも「3.トイレをいつでも利用できる」の評価が最も高い。「5.道の駅を休憩地として計画的旅行ができる」の評価結果からは、「道の駅」の整備数の増加とドライバーへの認知が進み、有効に活用されていることが伺える。

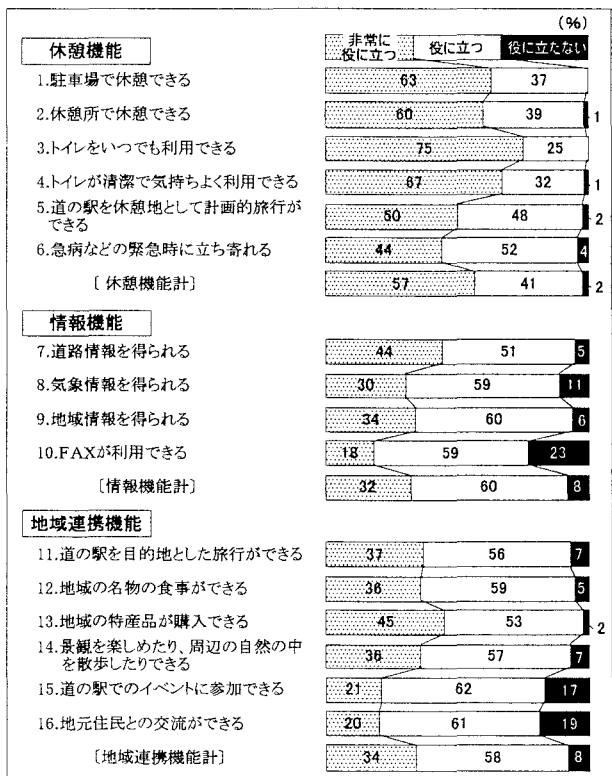
情報機能の評価が若干低いのは、カーナビゲーションシステムやインターネットを通じた情報受信機器の普及があると思われる。今後は、利用者のニーズを把握し、提供する情報の内容を高める必要がある。

地域連携機能の中でも「15.道の駅でのイベントに参加できる」、「16.地元住民との交流ができる」の評価は低く、地域連携の拠点としての機能発揮には課題が残っている。

また、「6.急病などの緊急時に立寄れる」についても一定の評価を得ており、現在の「道の駅」では特別な救急機能を有していないが、ドライバーには救急機能を持つ施設に対するニーズがあると解釈できる。



図－2 属性別「道の駅」総合評価（10駅・平日・休日合計）



図－3 「道の駅」機能別評価（10駅・平日・休日合計）

3. おわりに

アンケート結果より、「道の駅」は利用者から高い評価を得ていることが確認されたが、一方では情報機能や地域連携機能には課題も残ることが分かった。現在、筆者らは「道の駅」整備による交通事故減少効果や、地域経済への波及効果（レストラン・物産販売施設における地元からの仕入額等）についても調査を進めているところである。今後は、得られた結果について分析を更に進め、費用対効果等を含めた整備効果の分析や、既存「道の駅」の改善策、及び今後の新規整備のあり方について検討していきたい。