

「道の駅」がもたらす地域振興効果とさらなる魅力向上に向けた提案



国立研究開発法人 土木研究所 寒地土木研究所
地域景観ユニット 総括主任研究員
松田 泰明

1. はじめに

「道の駅」は、今や沿道の快適な休憩施設としてだけでなく、重要な地域振興施設になっています。特に北海道では、観光資源がカントリーサイドに広く点在することから、北海道民はもとより国内外から自家用車やレンタカーによる一般道を利用したドライブ観光需要が多く、「道の駅」が果たす役割は国内の他の地域よりも大きいといえます。

そのため、寒地土木研究所では平成20年から「道の駅」に関する研究を行い、これまで主に“屋内外の休憩空間の快適性が滞在時間と売上額に大きく影響すること”や、“防災機能の向上にあたっては平時の基本機能の充実やこれに伴う負の影響への配慮が重要であること”、“運営状況と地域振興効果の関係”などを報告してきました^{1)~3)}。現在は、これまでの調査研究を通じて得られた知見を基に、「道の駅」の計画や設計、管理手法に関する課題に対応した研究を行っています。

本稿では、「道の駅」に関するこれまでの調査研究や技術相談、セミナーなどを通じて得られた知見について紹介します。

アンケート調査を行い、「道の駅」を含む20項目のドライブ環境について、その重要度と満足度を聞きました。この内、「道の駅」に関する項目をみると(図-1)、利用者からは、「飲食・土産品の充実」と同等かそれ以上に「休憩所としての快適性」がとて重要であるとされました。特にお土産購入比率の高いと考えられる道外利用者も休憩場所としての快適性を求めています。このように利用者にとって休憩機能やその魅力が重要な要素となっていることがわかります。一方、これらの項目の満足度について調査した結果、「休憩所としての快適性」は、他の項目と比較して大幅に低く、「道の駅」が快適な休憩施設としては高い評価を得ていませんでした。

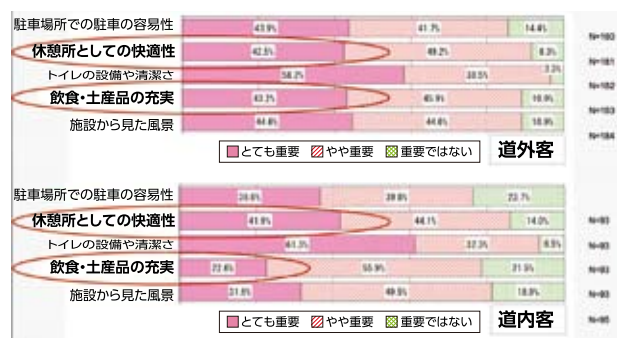


図-1 ドライブ環境の重要度(うち「道の駅」関係項目抜粋)

2. 売り上げに影響する休憩空間のクオリティ

(1) 高い休憩へのニーズと高くない満足度

国土交通省の「道の駅」のHPには、「…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ます」と記されています⁴⁾。また、同省の調査でも、利用者が最も利用するのは“休憩機能”(約95%)との結果もあります⁵⁾。しかし、現状では地域振興機能の一つである物販や飲食などが重視される一方で、利用者に快適な休憩サービスを十分に提供されていない事例もみられます。

そこで、北海道の道路総合情報サイト「北の道ナビ」⁶⁾、及び北海道内の空港でレンタカーを借りた利用者へのア

(2) 休憩空間の改善による効果の事例

2カ所の「道の駅」に協力頂き、休憩機能を高めた場合とそうでない場合について比較することにより、その効果を検証しました。この実験では、「道の駅」の屋外空間に木製の椅子とテーブル、パラソルのセット4組を設置し、設置前と後に「道の駅」利用者へのアンケート調査を3日間行いました(写真-1)。その結果、イスなどを設置した後は、「心地よく休憩できるかの評価」については、「非常にそう思う」が約130%増加し、「再訪したくなるかの評価」も「非常にそう思う」が約56%増加しました。これらの設問以外に「『道の駅』全体の魅力が向上するか」や、「ゆっくりと施設をまわってみたいくなるか」といった項目について、いずれも設置後の評価が高くなりました。



写真-1
休憩機能に関する
試行実験の状況

次に、これまでの研究成果を基に「道の駅」の駐車場の一部を屋外休憩空間に改変した事例を紹介します(写真-2)。この「道の駅」では、今回の改善に併せて行った複数のイベントや高規格道路の延伸などの効果と併せて、入り込み数が大幅(約3.8倍)に増加しました。このほかにもいくつかの「道の駅」において、同様な改善をした結果(写真-3)、いずれの事例でも入り込み数や売上の確実な増加につながっています。これらの結果から、魅力的な休憩空間は滞在時間を延ばし、消費額の増加や再訪率の向上につながることがわかります。



写真-2
賑わいが伝わりにくい
駐車場(Before)左
快適な休憩の提供による
賑わいの創出(After)右



写真-3
魅力的な屋外休憩
空間への改善による
集客増の事例

特に施設前面の空間は「道の駅」の評価に大きく影響し、ここに緑を活用した快適でおもてなし感のある休憩空間をつくることにより、集客効果を大きく高めることが出来ます。

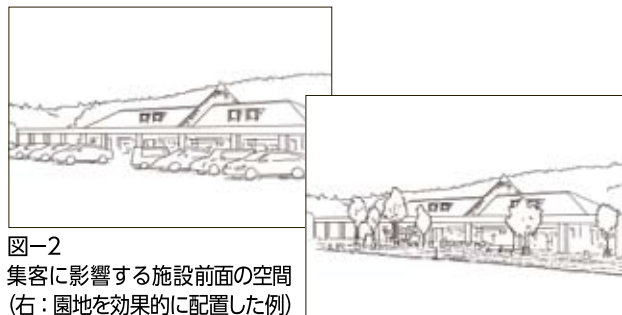


図-2
集客に影響する施設前面の空間
(右:園地を効果的に配置した例)



写真-4
施設前面の魅力的な空間により高い評価を受けている「道の駅」

(3) 休憩空間の評価と売上額の関係

次に実際の「道の駅」にて、利用者の評価や行動から休憩施設の課題や快適な休憩空間の重要性について調べました。この調査では、比較的条件の似た10の「道の駅」を対象に、滞在時間と消費額、休憩空間の評価について調査しました。その結果、滞在時間と消費額の間をみると(図-3)、滞在時間が30分以上の利用者は、滞在時間が30分未満の方の約3倍の消費額でした。次に、屋外の休憩施設の評価(10駅の5段階評価の平均点)と滞在時間(10駅平均滞在時間)の関係(図-4)をみると、屋外の休憩空間の評価が高いほど滞在時間が長い傾向にありました。これは休憩空間の魅力が高いと利用者は居心地の良さなどを感じ、滞在時間が長くなるためと推測されます。

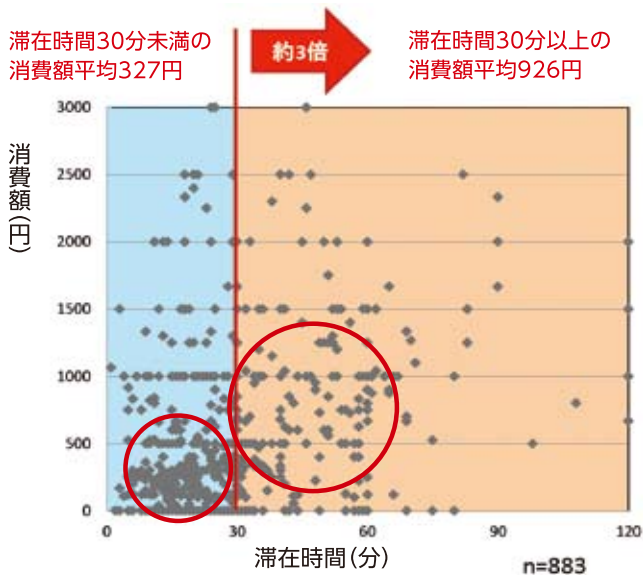


図-3 「道の駅」での滞在時間と消費額(食事と買物目的の利用者除く)

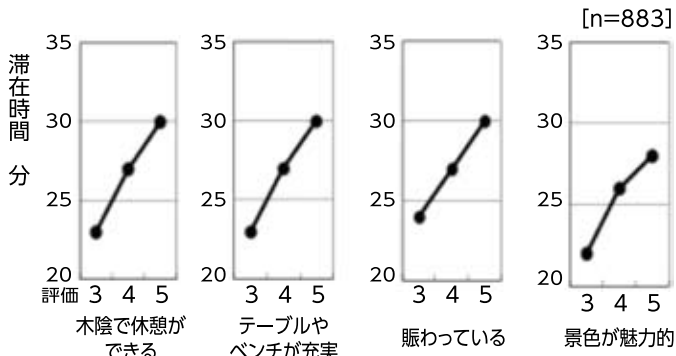


図-4 屋外休憩施設の各項目の評価と滞在時間の関係

3. 地域振興効果と運営状況との関係性

多くの自治体では、地域振興は「道の駅」設置の大きな目的となっています。この「道の駅」による地域振興効果を少しでも高めるために、効果の発現に運営状況がどのように影響するかを把握することは重要です。そこで北海道内の「道の駅」を対象に、入り込み数や地場産品の売り上げなどの運営状況と地域振興効果の実感度との関係性についてアンケート調査を行いました(表-1)。調査結果の一部を紹介します。

(1) 地域振興効果の実感度合い

「『道の駅』が出来たことにより地域の活性化に貢献していますか?」との問いに、その程度に差はあるものの、ほとんどの道の駅で効果を実感していました(図-5)。一方、具体的な効果項目(表-1.3(2)~(9))については、項目により効果を実感している割合に大きな違いがあり、最も効果を実感していた項目は、「来訪者の増加」97%(図-6)で、次いで「知名度の向上」、「その他の経済効果」となり、これらの項目では効果は確実に実感されていました。

(2) 地域振興効果の実感度と運営状況の関係

「地域活性化への貢献度(全般)」への影響の大きかった運営状況の項目は、順に「入込み客数の多さ」、「全売り上げ額」、「産直品を除く地場産品の品数の多さや売上」となりました。次に具体的な地域振興効果と運営状況の関係では、「産直品を除く地場加工品の品目数の多さや売り上げ額」(図-7)が、ほぼすべての地域振興の項目で効果に正の相関をしていました。すなわち、一次産品に比べて付加価値が高く地域への経済波及効果も期待できる、地場の加工品の提供や商品開発に取り組むことにより、地場産業の設備投資や雇用の増加などの地域振興効果に繋がりがやすくなるといえます。

調査期間	調査箇所/対象者	主な調査内容と調査項目
2014年6月 ~ 2015年4月	北海道内の「道の駅」(調査時の全114駅) 設置自治体の行政担当者及び管理運営者 ※回答数(74駅) 回答は、1駅1票	1.施設の基本情報 (1)施設タイプや産直施設など (2)施設の構造や規模、整備費など (3)増改築についてなど 2.運営状況:(道の駅全体&年間の数値) (1)入り込み客数 (2)駅全体の売り上げ額 (3)過去10年の収支(黒字/赤字の程度) (4)産直品以外の地場産品の品目数や売上 (5)産直品の売り上げ額 (6)産地直売場の運営方式や契約内容など (7)年間の運営経費(光熱・人件費など) 3.地域振興効果の実感度(効果項目) (1)地域活性化への貢献度(全般) (2)観光客や地域に立ち寄る人の増加 (3)地域の雇用の増加 (4)地域産業の活性化や生産増/設備投資 (5)地元の商品の売り上げ (6)まちや地域の知名度の向上 (7)地元の人々の地域への誇りの醸成 (8)その他の地域への経済効果 (9)中心市街への来訪者の増加(市街地の駅)

表-1 アンケート調査の概要

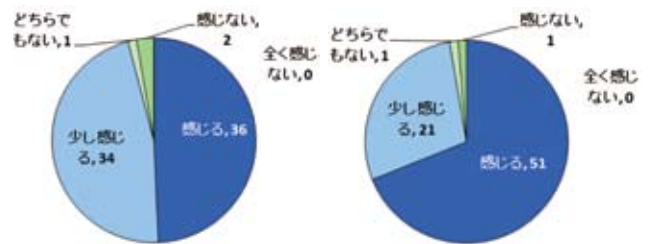


図-5 地域活性化への貢献(全般) 図-6 来訪者の増加

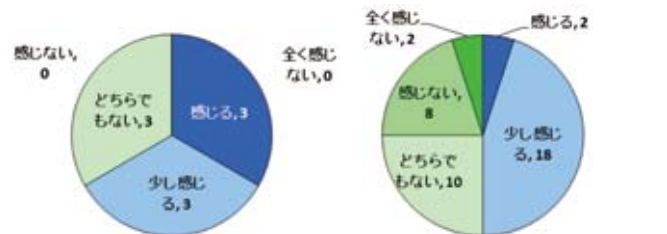


図-7 地場産業の活性化と地場産品の売上額の関係(地場産業の活性化や生産増/設備投資につながっているか?)
左:産直以外の地場産品の売上額5000万円未満,右:5000万円以上

(3) 地域振興効果と産直施設の有無の関係性

産直施設を有する道の駅では、「入り込み数」や「売り上げ額」に大きな効果を実感しており、ほかに「地域の誇りの醸成」も感じていました。ただし、産直品がなくとも大きな「売り上げ額」を得ている「道の駅」も少なくありませんでした。一方、産直施設の無い「道の駅」の方が、「産直品以外の地場産品の売り上げ」や「地場産業の活性化/設備投資」、「他の商店の売り上げ」の効果を実感していました(図-8)。

この理由として、例えば「道の駅」利用者は魅力的な産直品の購入により、その他の地場産品などの購入に対する意欲が低下することや、買い物時間が減ることも影響して

いると考えられます。一方、産直品で大きな売り上げが期待できない「道の駅」では、産直品以外の地場産品の提供や新たな商品開発へのインセンティブが高まることも要因である可能性があります。

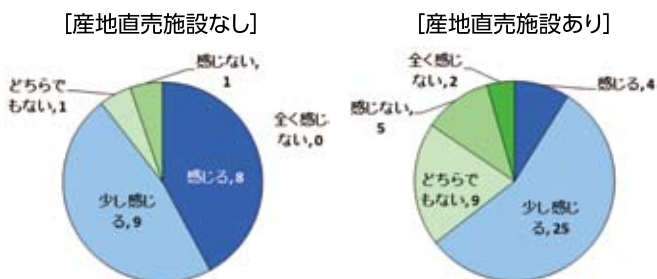


図-8 地場産業の活性化と産直施設の有無の関係
(地場産業の活性化や生産増/設備投資につながっているか?)

4. 期待される防災機能と平時の魅力の両立

平成16年新潟県中越地震にて「道の駅」が、避難場所や災害復旧・情報拠点として活用された経験から、国土交通省では、平成19年より「道の駅」の防災拠点化を進めています。さらに、多くの「道の駅」が防災拠点化されていない中で、平成23年3月の東日本大震災をはじめ、毎年の台風や暴風雪災害において避難施設として活用されるなど(写真-4)、避難者支援や復旧支援に大きく貢献しました²⁾。



写真-4
暴風雪災害時に避難場所となった「道の駅」

(1) 暴風雪災害時の避難行動と支援ニーズ

ここでは、北海道における暴風雪災害時の調査から参考となる知見を紹介します。

a) 調査概要

平成25年3月に発生した北海道オホーツク地域暴風雪災害(車での移動中に9名死亡)では、道の駅に避難された

方も多くいました。そこで、この災害後に実際に暴風雪に遭遇した道路利用者などを対象に、北海道道路情報総合サイト「北の道ナビ」にてアンケート調査を行いました。ここでは、主に実際の避難経験者からの回答(18名)を中心に、調査から把握した特徴的なものを紹介します。



図-9
オホーツク暴風雪災害時の国道通行止めと「道の駅」

b) 暴風雪災害時における「道の駅」の利用

暴風雪時の実際の避難先では、「道の駅」とした方が8割近くを占めました(図-10)。ただし、現地での状況などから、コンビニエンスストアなどに一旦立ち寄った方も多く、その後に「避難先」として「道の駅」に移動していたため、「道の駅」との回答が多くなったと推測されます。

避難先の選択理由としては、「トイレの利用」や「道路や災害情報の入手」が出来ること、また「道路利用者のための公共の施設」であることが理由とされ、多くの方が普段から利用しアクセスしやすい沿道施設であることが理由となっていました(図-11)。図-9に国道通行止め区間と「道の駅」の位置を示しましたが、このような状況では防災拠点化の有無にかかわらず、情報や安全を求めて最寄りの道の駅に避難してくる可能性が高いといえます。

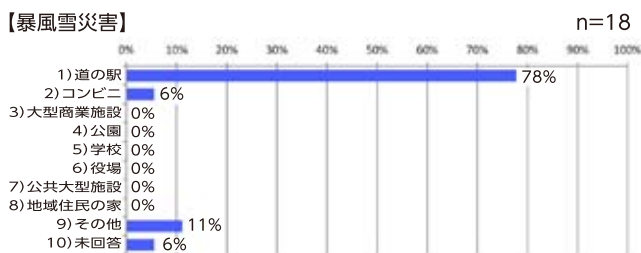


図-10 暴風雪時に実際に避難した場所

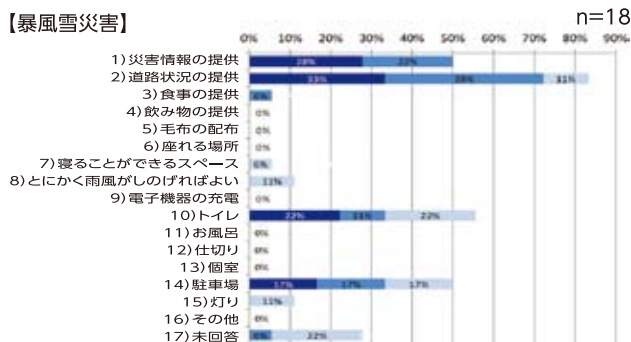


図-11 避難時の利用や支援を求めたもの(1-3位)

c) 暴風雪災害時の避難場所でのニーズ

避難場所でのニーズでは、「駐車場」や「トイレ」の他、「道路や災害の情報」のニーズが最多でした。これらは、すべて平時の「道の駅」の基本機能です。したがって、災害時に電気や水の確保が出来れば、これらのニーズへの対応は可能となります。また、「飲食の提供」は吹雪や大雨など短期的な災害であればニーズは小さくなく、過去の災害で無償提供したことでの混乱も考えると、避難者に支払い能力がある場合は、配給品などを除き有償での提供でも問題ないと考えられます。今回の調査でも道の駅への避難者の支払い意志額は、「通常料金」と「通常より高い金額」を合わせて6割となりました。

なお、避難経験者の自由意見でも、情報に関するニーズの高さが伺えましたが、今回調査の他のデータからは、得られた情報が十分ではなかったと考えられます。他にニーズとして、「灯り」、「とにかく雨風がしのげればよい」、「座れる場所」など、身の危険を感じた時に安全な場所に避難したい心情が現われていました。

(2) 有効な防災機能向上策の考え方

新潟県中越地震と東日本大震災の二つの災害における、「道の駅」の活用と地域貢献の事例から、有効な防災機能向上策の考え方について述べます。以下は、避難者支援に関する現地調査や自治体や「道の駅」関係者へのヒアリングの結果から得られた知見です。

a) 平時の基本機能や魅力向上による防災対策

災害時に有効であった施設や設備、地域連携などは、平時の機能そのものです。そのため「道の駅」の平時の機能や魅力の向上は、防災機能の向上にもつながります。例えば、自然光の入る快適な屋内空間は被災し停電しても明るく暖かく、広々とした緑豊かな園地は、テントの設置や休憩、炊き出しスペースとして活用できます。本来、「道の駅」は沿道の休憩施設であり、また多くが防災拠点化されていないことから、平時の基本機能を充実させることがより効率的で負の影響も少なくなります。残念ながら、防災機能の向上を主目的に計画された結果、樹木や園地のほとんどない「道の駅」や、一面の広大な駐車場が車の走行速度増加を誘発して、高齢者や子供の横断が危険となったり、「道の駅」の顔となる施設前面が潤いのない空間につながっている事例もあり、防災機能と平時の魅力の両立が求められます。

b) 地域での連携や避難者の協力の重要性

災害時には「道の駅」のスタッフが不足する場合もあり、避難してきた利用者の理解や協力は極めて重要となります。これまでも避難者がそのままボランティアとして「道の駅」の災害対応に協力してくれた事例もあります。

c) 災害時に向けた平時の取組みやルールの重要性

平時からスタッフや関係機関との情報連絡や連携体制の確立が必要です。更に、関係機関との防災協定の締結や、指定管理の委託契約で災害時の無料/有料サービスの提供や損失補填などの災害対応を規定しておくことも有効です。

d) 防災用設備に対する準備と日常利用の必要性

ライフラインが途絶した場合、避難者に対して支援が困難となるため、防災拠点化の有無にかかわらず自家発電機等の配備や、災害時の借用先を確保することが望まれます。また、防災設備は平時から使用することにより、災害時にも支障なく活用できます。したがって防災用資材を含め適切な維持管理と、イベントなどで誰でもが使えるようにしておくことが必要です。過去には、災害時に防災備品の使い方がわからなかったりした事例も少なくありません。

5. これからの「道の駅」

制度発足から20年以上が経ち、第二ステージに入ったとも言われる「道の駅」ですが、最後に“これからの道の駅”として考えるポイントを述べます。

・深化する道の駅

これからの「道の駅」は、基本機能(特に情報提供や休憩)の充実や災害時の対応力の向上に加え、より深化/進化・多様化・差別化・地域らしさが進むと予想されます。また、これまで集客効果に注目が集まっていますが、これからは本来の目的である地域振興効果や公共性の確保などが問われると考えます。そのためには、観光や農業関係者だけでなく、DMOやシーニックパイウェイなどと、広く地域連携が必要となります。

・持続可能な「道の駅」に

今後、施設の老朽化が進む「道の駅」が増えるなか、地方の人口減少などもあり、入り込み数や売上が減少傾向にある「道の駅」も少なくありません。そのため、“持続可能な「道の駅」”として、必要な戦略や投資、また運営手法が求められます。これまでの経験から、運営ノウハウの蓄積や組織強化が進んでいる「道の駅」がある一方で、経営ノウハウだけでなく、公共性や社会貢献性も有する適切な運営主体を確保できない「道の駅」も少なくありません。そのため、運営ノウハウの構築や人材育成、そのための支援体制などが必要になっています。

・インバウンド対応

北海道では、年間10万人以上の外国人の方がドライブ観光を楽しんでおり、全国的にも増加しています。今後のレンタカーを利用する訪日外国人はさらに大きく増える予想されます。これに伴い、「道の駅」にも個人の外国人観光客が立ち寄ると同時に、その受け入れも重要となります。その際には、ムリせず意味のあるインバウンド対応が必要です。

例えば、北海道におけるこれまでの取り組みとして、北海道開発局と寒地土木研究所では、北海道の道路総合情報サイト「北の道ナビ」⁶⁾や、「道の駅」情報端末での日本語以外に4カ国語による情報提供を平成20年度から行っています。また、北海道開発局をはじめとした関係機関による北海道での外国人ドライブ観光向けの「まるわかりハンドブック」(日本独自の「道の駅」についても詳しく紹介)などを作成し、「北の道ナビ」で提供しています(写真-5)。



写真-5
英語版の「北の道ナビ」(左)と「まるわかりハンドブック」(右)

・海外へのノウハウ提供

「道の駅」は、“道路整備の効果を高める地域開発モデル”として世界銀行などの国際機関で評価され、既に8ヶ国11の「道の駅」が存在します。今後、海外の国や地域に適応したノウハウの提供が求められます。当研究所でもJICA国際協力機構の研修への協力などにも積極的に対応しています。

本稿で紹介した研究成果は、参考文献や当研究室のHP⁷⁾などから入手可能です。また、北海道開発局や北海道地区「道の駅」連絡会などと連携した「道の駅」セミナーや北海道内の自治体／観光協会などからの技術相談などを通じて普及に努めています。本稿が「道の駅」の発展と地域振興の取り組みの参考となれば幸いです。

謝 辞

調査にご協力頂いた「道の駅」の関係者をはじめ、北海道地区「道の駅」連絡会事務局、及び国土交通省北海道開発局の各位に謝意を表します。

参考文献

- 1) 松田・高田・新井:道の駅の利用者評価からみた休憩機能の重要性,第47回土木学会土木計画学研究発表会, 2013.
- 2) 松田・高田・吉田:災害時における道路利用者の安全な避難などに貢献する「道の駅」の防災機能に関する考察,第49回土木学会土木計画学研究発表会, 2014.
- 3) 松田・吉田・柴田:「道の駅」の地域振興効果と運営状況の関係に関する一考察,第53回土木学会土木計画学研究発表会, 2016.
- 4) 道の駅案内(道の駅とは): 国土交通省HP,
<http://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/outline.html>
- 5) 水谷:道の駅の現状と今後の展開,道路建設2007年11月号特集,2007.
- 6) (国研)土木研究所寒地土木研究所:北海道の道路総合情報サイト「北の道ナビ」<http://northern-road.jp/navi/>
- 7) 土木研究所寒地土木研究所地域景観ユニット
HP: scenic@ceri.go.jp