

四国の道の駅の立地特性と施設機能による来訪魅力の違いの特定

㈱エイト日本技術開発 轟木 脩平

1.はじめに

近年、地方都市の地域活性化の主要拠点施設のひとつとして道の駅が注目を浴びているが、少子高齢化や競合施設の増加に伴い、来訪者の減少が課題となっている道の駅も少なくない。これに対して、2015年に作られた重点道の駅制度では、道の駅のモデル事業が全国的に選定された。ここでは、道の駅の重点的な拠点機能を、地域の観光を促進するゲートウェイ型と、地域の生活の質を高める地域センター型に分類し、それぞれモデル事業を選定している。しかし、このようなモデル事業は、限られた成功事例のみにしか焦点を当てておらず、問題のある道の駅に対する対策とはならない。よって、来訪者がより一般的にどのような要素に道の駅の魅力を求めているのか定かではなく、多様な道の駅の魅力度を診断する汎用的なツールが必要であると考えられる。また、既往研究^{1), 2), 3), 4)}では、道の駅の施設機能と立地特性は個別に研究されており、立地特性を考慮したうえで施設機能を評価した研究はされていない。

そこで、本稿では、四国の道の駅を対象に、立地特性ごとに四国の道の駅を類型化し、施設機能による来訪魅力の違いを特定する。

2.道の駅の立地特性と施設機能の要素項目の定量化

まず、道の駅の施設機能の要素項目の整理および定量化を行う。施設機能に関しては、機能別に施設を抽出する。施設の抽出方法としては、四国クリエイティブ協会が収集した四国の道の駅の施設情報データから施設項目を抽出した。そして、選定した施設項目が観光用か生活用か、もしくは両方の機能を持っているかの分類を行った。その結果、駅内観光施設として売店や情報コーナーなど7項目、駅内生活施設は直売所や防災施設など6項目、両方の機能を兼ね備えた施設として、トイレや直売所など7項目を選定した。道の駅の施設機能に関しては、観光・生活・両方の3要素に分類することができ、観光は駅内観光施設数、生活は駅内生活施設数、両方に関しては、立寄機能に関連した施設が多いことから、全ての道の駅が整備している実駐車場の台数を指標値として用いることとする。また、施設機能の要素として四国クリエイティブ協会が行った四国の道の駅運営者・管理者アンケートから施設機能に関する質問事項13個の質問項目の回答結果を指標値として用いる。

次に、立地特性の要素項目の整理および定量化を行う。立地特性に関しては、観光・生活・立寄の機能の要素別に抽出する。要素項目として周辺観光施設数・周辺道路交通量・周辺人口を対象とした。周辺観光施設に関しては、GooglePlaceAPIというウェブサービスを用い、観光名所という検索キーワードで各道の駅の半径10km圏内の件数を抽出した。交通量に関しては、前述の道の駅施設情報データから各道の駅の最寄の主要道路を特定し、昼間12時間自動車類交通量を道路交通センサスから抽出した。周辺人口に関しては、国土数値情報データベースより各道の駅半径5km圏内のメッシュ別2010年の人口データを使用した。

3.道の駅の立地特性による類型化

四国の道の駅を類型化するために、立地特性の要素である周辺観光施設数・交通量・周辺人口を考慮してクラスター分析を行った。クラスター数を3個に分けた場合の各グループの立地特性の要素の比較を図-1に示す。この結果、周辺人口が多いことから地域センター型の立地特性をもつグループ1、立地特性の要素の水準値が低いグループ2、周辺観光施設が多いことからゲートウェイ型の立地特性をもつグループ3と3グループに分類することが出来た。

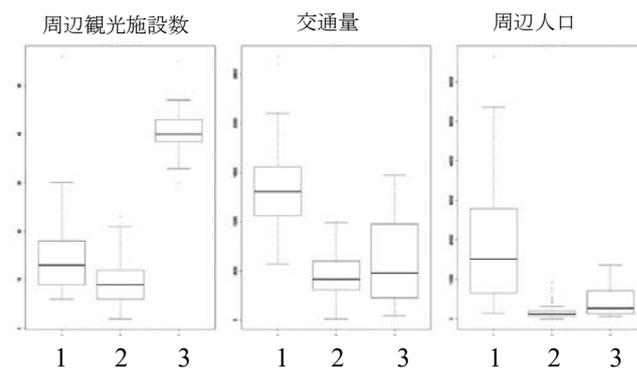


図-1 クラスター数3個の場合の立地特性の要素の比較

グループごとに施設機能を比較してみたところ、グループ1は立寄面の駐車場台数が多い、グループ2に関しては駅内生活施設の整備が進んでいる特徴が見えた。グループ3に関しては、グループ別の道の駅運営者・管理者アンケート評価の結果より、施設機能全体の整備が進

んでいない特徴が見られた。

4.立地特性と施設機能による来訪魅力の把握

立地特性別に施設機能が来訪魅力に与える影響を分析するため重回帰分析を行う。目的変数の魅力度指標として平成26年度の年間来客者数を用い、説明変数の要素としては、立地特性の要素である駅内観光施設数・交通量・周辺人口、施設機能の要素である駅内観光施設数・駅内生活施設数・駐車場台数・アンケート評価を用いた。グループ別の重回帰分析結果を表-2に示す。この結果より、グループ1では生活施設の整備、グループ2では観光・生活両方の整備が来訪魅力に影響を与えることが示唆された。一方、グループ3では施設整備が進んでいない影響から魅力度に影響を与える施設機能の要素を特定できなかった。

表-2 グループ別重回帰分析結果

グループ1	係数(t値)
切片	1.02 × 10 ⁶ (2.00)
駐車場台数	1.84 × 10 ³ (2.86)
防災拠点	8.54 × 10 ⁴ (1.99)
地域の貢献	2.62 × 10 ⁵ (2.92)
補正值R2	0.5064
観測数	18
グループ2	係数(t値)
切片	4.1 × 10 ⁵ (41.3)
駐車場台数	1.19 × 10 ³ (3.77)
周辺観光施設数	1.67 × 10 ⁴ (3.97)
交通量	45.4(3.99)
売り場スペース	8.74 × 10 ⁴ (4.12)
老朽化	7.42 × 10 ⁴ (3.35)
直売所	5.02 × 10 ⁴ (2.94)
防災拠点	38.4(2.37)
補正值R2	0.557
観測数	40
グループ3	係数(t値)
切片	1.81 × 10 ⁴ (0.368)
駐車場台数	1.72 × 10 ³ (4.01)
補正值R2	0.578
観測数	12

6.現地調査による施設の質の評価

前章の重回帰分析で特定されたグループごとの魅力度に影響を与える要素について、現地調査の施設の質を具体化する。現地調査を行う道の駅の選定に関しては、蜜のグループごとの道の駅で、施設機能の要素項目の水準値が高い道の駅と低い道の駅を抽出した。現地調査を行った6つの道の駅から、汎用的に道の駅の施設機能を評価できる項目を作成した(表-3)。なお、施設の質の違いに関しては商品・サービス、インフラ・デザイン、情報の3つの観点から2~3段階に評価項目を分類し、施設機能の評価の基準を設けた。また、施設機能評価項目から、現地調査を行った6つの道の駅の施設機能の評価を行った。その結果、質の差として商品の種類・売り場の大きさ・生活施設の有無の差が大きいことが明らかと

なった。また施設整備に関するインタビュー調査を源平の里むれと空の木もみの木パークで行った結果、運営者と管理者の連携・運営者の人手不足・管理者の意識が施設整備における課題であることが明らかとなった。

表-3 機能別施設機能評価項目

施設要素	施設の項目	段階評価		
直売所	商品・サービス	商品多、記載有	商品多、記載無	商品少、記載無
	インフラ・デザイン	通路スペース 3人可	2人可	1人可
	情報	ネット情報多	ネット情報少	ネット情報無
売店	商品・サービス	商品多、オリジナル商品有	商品多、オリジナル商品無	商品少、オリジナル商品無
		特産品コーナー有	特産品コーナー無	
		生活用品コーナー有	生活用品コーナー無	
	インフラ・デザイン	通路スペース 3人可	2人可	1人可
	情報	ネット情報多	ネット情報少	ネット情報無
トイレ	商品・サービス	トイレトベーパーの予備有	トイレトベーパーの予備無	
	インフラ・デザイン	ペーパーボックス、オストメイト用有	ペーパーボックス、オストメイト用有	なし
	情報	ネット情報多	ネット情報少	ネット情報無
駐車場	商品・サービス	EVスタンド有	EVスタンド有	ネット情報無
	インフラ・デザイン	平均より少ない	平均より多い	
	情報	ネット情報多	ネット情報少	ネット情報無
情報コーナー	商品・サービス	情報種類 4種類	3種類	2種類以下
	インフラ・デザイン	情報端末有、マップ有	情報端末有、マップ無	情報端末無、マップ無
		情報種類多	情報種類少	情報種類無
飲食施設	商品・サービス	地産地消メニュー有	地産地消メニュー無	
	インフラ・デザイン	情報	ネット情報多	ネット情報少
	情報	ネット情報多	ネット情報少	ネット情報無
防災施設	商品・サービス	避難場所可、自家発電装置有	避難場所可	なし
	インフラ・デザイン	情報	ネット情報多	ネット情報少
	情報	ネット情報多	ネット情報少	ネット情報無
公園	商品・サービス	遊具多、老朽化無	遊具多、老朽化有	遊具少、老朽化有
	インフラ・デザイン	遊具少、老朽化有	遊具少、老朽化無	
	情報	ネット情報多	ネット情報少	ネット情報無
	商品・サービス	AED有 1点	AED無	
	インフラ・デザイン	車イス有	車イス無	
	情報	ネット情報多	ネット情報少	ネット情報無

7.結論

本稿では、四国の道の駅を対象に、立地特性と施設機能による来訪魅力の違いを特定することを目的とした。立地特性ごとに類型化した結果、周辺人口が多く地域センター型の立地特性を持つグループ1、立地特性の要素の水準値が低いグループ2、周辺観光施設が多くゲートウェイ型の立地特性を持つグループ3の3グループに分類された。それから、グループごとに来訪魅力に影響を与える立地特性・施設機能の要素の特定を行ったところ、グループ1では生活施設、グループ2では観光・生活両方の施設整備が来訪魅力に影響を与えていることが示唆された。一方、グループ3では施設整備が進んでおらず、魅力度に影響を与える施設機能の要素も見られなかった。その後、現地調査によりこれらの施設機能の質を具体化した結果、質の差として商品の種類・売り場の大きさ・生活施設の有無の差が大きく、これらの質を整備するためには運営者・管理者の連携、運営者の人手不足、管理者の意識などの課題を克服することが重要であることが明らかとなった。

参考文献

- 1) 秋山：道の駅の機能に関する研究，2011
- 2) 後藤ら：地域振興の拠点となる道の駅に求められている役割—沖縄北部地域 道の駅許田を対象に一，2010
- 3) 小川ら：北海道における「道の駅」の類型分類と特性と特性分析，2001
- 4) 真鍋：道の駅の立地特性が経営に及ぼす影響，2011