

「道の駅」の地域福祉機能がもたらす日常生活満足度の変化に関する分析

和歌山工業高等専門学校 ○ 湊 絵美
和歌山工業高等専門学校 伊勢 昇

1. はじめに

現在、我が国では、「道の駅」による地方創生拠点の形成が進められつつあり、「道の駅」の基本コンセプト(休憩機能、情報発信機能、地域連携機能)に加えて、観光総合窓口、地方移住等促進、産業振興、地域福祉、防災など様々な機能が期待されている¹⁾。しかしながら、既往研究の多くは、休憩機能²⁾、地域振興機能³⁾、防災機能⁴⁾に着目しており、地域福祉機能に関する知見の蓄積は十分とは言い難い。

そこで、本研究では、地域福祉機能を備えた「道の駅」の導入によって日常生活満足度が変化する周辺地域住民の特徴を中心に分析することで、「道の駅」の地域福祉機能の必要性に関する定量的評価手法の確立に向けた基礎的知見を得ることを目的とする。

2. 対象「道の駅」の概要

本研究では、和歌山県九度山町の「柿の郷くどやま」を研究対象「道の駅」とした(図-1)。当該「道の駅」は、九度山町民へのアンケート調査結果⁵⁾に基づき、2014年4月26日に開駅した「道の駅」であり、地域福祉の向上が設置目的の1つとして位置付けられていることから、「道の駅」の基本コンセプトに加えて、買い物施設や食事施設、公園といった地域福祉機能を備えている。

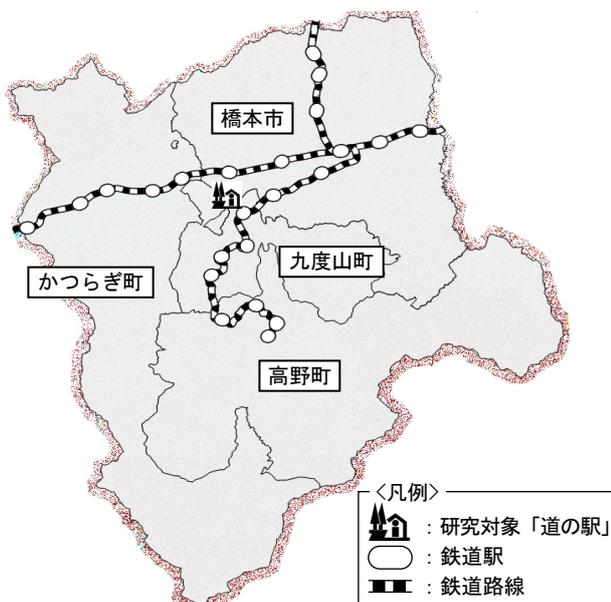


図-1 研究対象「道の駅」

3. アンケート調査の概要

本研究では、地域福祉機能を備えた「道の駅」の導入によって日常生活満足度が変化する周辺地域住民の特徴を把握するため、個人属性、周辺環境、「柿の郷くどやま」の利用実態、「柿の郷くどやま」の開駅による日常生活満足度の変化を主たる項目として、2016年10~12月に「柿の郷くどやま」の周辺地域(九度山町、橋本市、かつらぎ町、高野町(図-1))の住民にアンケート調査を実施した(配布世帯数:3,021世帯(6,042人)、回収世帯数:844世帯(1,336人))。

4. 「道の駅」の利用実態と日常生活満足度の変化に関する分析

4.1 「道の駅」の利用実態

まず、「柿の郷くどやま」の利用頻度(全体)及び当該「道の駅」の地域福祉機能に該当する各施設の利用頻度について集計した(図-2)。その結果、周辺地域住民の約半数が当該「道の駅」を1か月に1日以上利用していることがわかる。また、各施設について見ると、1か月に1日以上利用している人の割合は、最も多い買い物施設で約40%であり、次いで、食事施設では約25%である一方で、公園については約6%とほとんど利用している人がいなかった。

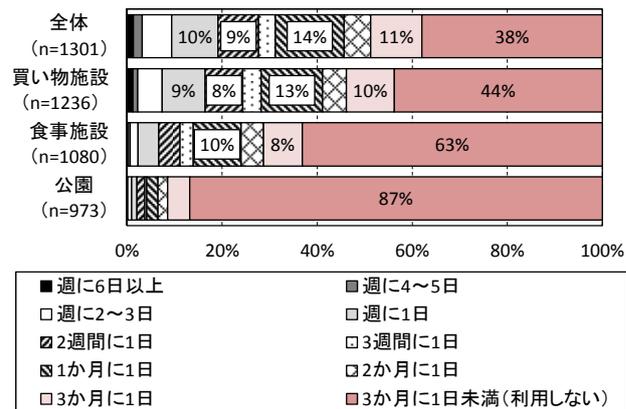


図-2 「道の駅」の利用実態

4.2 「道の駅」の開駅による日常生活満足度の変化

次に、「柿の郷くどやま」の開駅による日常生活満足度の変化について分析した(図-3)。なお、本アンケート調査における日常生活満足度は、当該「道の駅」の開駅前後(二時

点)のそれぞれについて尋ねており、その選択肢は、「大変満足(2点)」、「少し満足(1点)」、「普通(0点)」、「少し不満(-1点)」、「大変不満(-2点)」の5段階である。図-3を見ると、23%の周辺地域住民の日常生活満足度が向上していることがわかる。

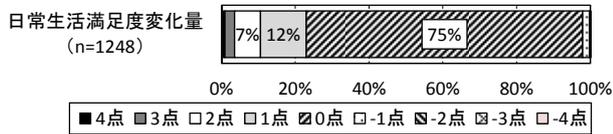


図-3 日常生活満足度変化量

5. 地域福祉機能を備えた「道の駅」の導入による日常生活満足度の変化に関する要因分析

5.1 本分析の概要

「柿の郷くどやま」に整備されている地域福祉機能に該当する施設(買い物施設、食事施設、公園)に着目した場合、それらの整備の組み合わせパターンは合計7つである(全く整備しないケースを除く)。ここでは、全ての施設が整備された「道の駅」の導入による日常生活満足度の変化に関する要因分析を行う。

要因分析の流れを示すと、第一に、個人属性や周辺環境に関する説明変数と日常生活満足度変化量(目的変数)との関係性について統計的検定を行う。第二に、統計的検定において有意性が認められた説明変数と日常生活満足度変化量(目的変数)に関するデータに重回帰モデルを適用する。

5.2 要因分析結果

モデル構築前の統計的検定において有意性が認められた変数は、表1に示す7変数である。

各変数の係数を見ると、女性、専業主婦(夫)、要介護1以下、12~20分の歩行が可能、自宅から「柿の郷くどやま」までの距離が短い、の係数がアイテム内において比較的高くなっていることがわかる。このことから、買い物施設や食事施設、公園が整備された「道の駅」の導入は、「道の駅」の近くに居住しており、かつ、中程度の身体機能を有する専業主婦の日常生活満足度の向上に対して比較的效果があると言える。また、自宅から最寄り鉄道駅までの距離が短い場合に日常生活満足度が高くなるが見取れる。これについては、当該「道の駅」が鉄道駅から約900mの位置に立地しており、鉄道駅徒歩圏(800m)⁶⁾外ではあるものの、鉄道駅からの徒歩によるアクセス性が比較的優れていることが一因として考えられる。さらに、当該「道の駅」と最寄り生鮮食料品店との位置関係も影響しており、最寄

り生鮮食料品店に行くよりも「道の駅」に行く方が近い場合に日常生活満足度が高くなる傾向にある。

表1 日常生活満足度の変化に関する要因分析結果

説明変数		標準 偏回帰係数	t 値
性別	男性	-0.042	-1.394
	女性	0	-
職業	専業主婦(夫)	0.058	1.933*
	専業主婦(夫)以外	0	-
介護認定	要介護1以下	0.037	1.331
	要介護2以上	0	-
歩行可能時間	9分程度以下 or 21分以上	-0.065	-2.354**
	12~20分	0	-
自宅から最寄り鉄道駅 までの距離	3km以下	0.055	1.927*
	3km以上	0	-
自宅から「柿の郷くどやま」までの距離(km) - 自宅から最寄り生鮮食料品店までの距離(km)		-0.133	-4.478***
自宅から「柿の郷く どやま」までの距離	500m以下	0.148	5.057***
	501m~1km	0.118	3.985***
	1km以上	0	-

***:1%有意, **:5%有意, *:10%有意
サンプル数:1209, 重相関係数:0.2986, F 値:14.6800*** (分散分析結果)

6. まとめ

本研究では、地域福祉機能(買い物施設、食事施設、公園)を備えた「道の駅」の導入によって日常生活満足度に変化する周辺地域住民の特徴を定量的に明らかにすることができた。今後は、その他の施設整備パターンについて同様の分析を行う必要がある。

謝辞

本アンケート調査の遂行にあたり、対象地域の住民の方々や本校の技術職員、本研究室の学生に多大な協力を頂いた。ここに記して感謝の意を表したい。

参考文献

- 1) 国土交通省社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会：道路が有する新たな価値の創造～「道の駅」による拠点の形成～，第47回基本政策部会配布資料(資料3)，2015。
- 2) 例えば、飯田克弘：利用者の評価・行動結果に基づく道の駅の基本施設・サービスのあり方に関する考察，都市計画論文集，Vol.35，pp.421-426，2000。
- 3) 例えば、大泉剛，安藤昭ほか：東北地方における道の駅の現況および地域振興効果の計測について，都市計画論文集，Vol.34，pp.487-492，1999。
- 4) 例えば、秋山聡，林隆史ほか：道の駅の防災機能に関する研究，土木計画学研究・講演集，Vol.47，6pages，2013。
- 5) 九度山町：九度山町第IV次長期総合計画策定に係る九度山町町民アンケート調査報告書，2011。
- 6) 国土交通省都市局都市計画課：都市構造の評価に関するハンドブック，2014。