

沿道の休憩施設や駐停車空間の魅力向上に関する研究

【要旨】

政府の新成長戦略において「観光立国の推進」が7つの戦略分野の一つとして位置付けられ、また、新たな北海道総合開発計画では、社会資本整備にも観光への貢献が求められている。一方、個人型旅行の増加に伴い、特に道の駅がドライブ観光の重要な拠点施設となっている。

道の駅の利用者ニーズは休憩機能に関することが高いが、利用者に快適な休憩空間を十分に提供していない。また、駐停車空間においても、駐車場内の交通安全や観光に貢献する機能が十分ではない。

本研究では、利用者などを対象に、利用実態調査やアンケート調査などを行い、施設の現状及び施設に対する利用者の評価を行った。その結果を基に、快適な休憩空間の重要性とこれに関係する空間デザインについて把握した。更に、これらの施設における休憩空間の魅力向上に資する手法の提案を行った。

キーワード：道の駅、駐停車空間、休憩機能、地域活性化

1. はじめに

政府の新成長戦略において「観光立国の推進」が7つの戦略分野の一つとして位置付けられている。また、新たな北海道総合計画(平成20年7月)においても「国際競争力の高い魅力ある観光地づくり」が主要施策の一つとされ、社会資本整備においても観光への貢献が強く求められている。特に、全国における観光移動の約75%(北海道は約80%)が自家用車やレンタカー等である¹⁾ことから、道路関係インフラは重要と言える。

ちなみに、北海道の観光入り込み客数(道外客)は、図-1に示すように近年伸びていない中、旅行の形態が団体観光から個人旅行への移行に伴い、レンタカーによるドライブ観光は増加傾向にある。特に、図-2に示すように外国人のドライブ観光は近年急増している。

そのドライブ観光において、沿道の主な立ち寄り施設である道の駅もまた重要な道路関係施設である。国土交通省では、道の駅を「快適な休憩のためのたまり空間」と定義しており、実際の利用者ニーズも休憩に関するものが高いとされる²⁾。また北海道では最寄り都市までの距離が全国平均の約2倍あるな

ど、そのニーズはより大きいと考えられる(図-3)。

しかし、現状では地域連携機能の一つである物販や飲食などを重視する一方、利用者ニーズには十分対応していない道の駅も多く(写真-1、2)、休憩

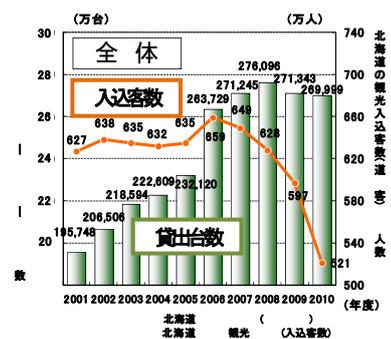


図-1 北海道への来道客数と新千歳空港周辺のレンタカー貸出台数

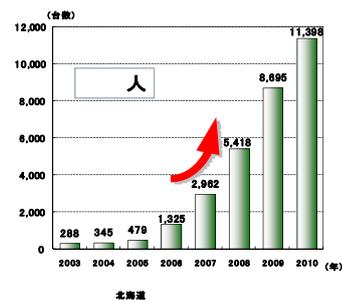


図-2 道内における外国人へのレンタカー貸出台数

施設としての道の駅に対する利用者満足度(評価)が低いと考えられる。

また、沿道の駐停車空間(沿道駐車場、チェーン着脱場、ビューポイントパーキングなど)が、交通安全や道路の円滑な通行、観光振興への寄与などの目的で設置されているが、道の駅と同様に快適な休憩に対するニーズが高いと考えられる。しかし、これらの駐車施設においても、施設利用者にとって快適な休憩空間を提供できていない事例が見られる(写真-3)。

そこで「観光立国の実現に向けて魅力ある観光地づくりへの貢献」を目的に、ドライブ観光の盛んな北海道を主なフィールドとして調査研究を行った。

本研究では、道の駅の魅力向上による利用者満足度の向上と地域振興への寄与を目的に、道の駅の休

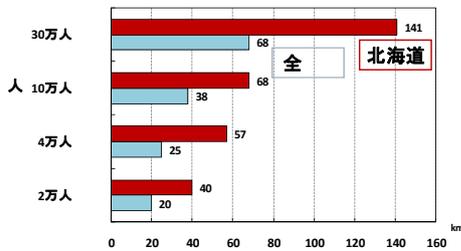


図-3 最寄り都市までの平均道路距離³⁾



写真-1 屋内外に快適な休憩空間が提供されていない道の駅の事例



写真-2 屋内外に快適な休憩空間が提供されている道の駅の事例



写真-3 快適な駐車空間や休憩施設となっていない事例

憩施設としての重要性及び利用者評価、現状の課題などを把握した。また、道の駅の休憩空間の魅力に影響するハードウェア(施設)やデザインが、利用者の印象評価や行動に与える影響について調査事例から考察を試みた。

次に、駐停車空間について現状の課題や利用者ニーズから、魅力を向上させる手法について考察を行った。

本報告では、道の駅の駐車場の魅力向上手法が、駐停車空間の魅力向上手法にも応用できることから、主に道の駅について述べる。

2. 道の駅の休憩に関する課題と利用者ニーズ

2.1 道の駅の現状と研究対象施設

道の駅で休憩を行う場合、利用者は屋内施設にある休憩コーナー、レストラン、トイレ、展望施設などを利用する。屋外においては、園地、樹木/木陰、イス・テーブル、オープンテラスなどを利用すると考えられる。したがって、利用者の休憩に関係するこれらの施設類(ハードウェア)(図-4)が、道の駅における休憩の快適性や利用しやすさなどに大きく影響し、更に駐車場及び敷地内の舗装、景観、環境なども含めて、利用者の印象評価や行動に関係すると考えられる。

なお、休憩の魅力には、接客サービスやホスピタリティなどソフトの要素も大きく影響する。しかし、社会資本の機能向上と施設の具体的な改善につなげるという視点から、休憩に関係する施設類(ハードウェア)及びそれらの関係性、素材、仕様、デザイン



図-4 利用者に影響を与えるハードの施設

前述(図-6)から、道の駅利用者は「飲食・土産品等販売の充実」と同等かそれ以上に「休憩場としての快適性」が重要でありニーズが高いとされたが、管理者が重要視しているのは「飲食・土産品等販売の充実」が圧倒的に多い。次に、「地域情報・観光情報の充実」が続き、「休憩機能」については極めて少なかった。このことは、他地域の道の駅での調査においても同様な傾向が見られた。

これらの結果から、休憩機能や魅力への利用者ニーズの高さや休憩機能の重要性が、管理者には十分に理解されていないと言える。休憩の魅力低下は、利用者の道の駅に対する全体の満足度低下や、それに伴う道の駅の経営、さらにはドライブ観光分野における当該エリアの競争力にも影響すると考えられる。

2. 5 休憩機能に影響する園地の配置

園地は、トイレ休憩や飲食休憩の生理的な休憩と異なり、精神的体力的疲労を回復する重要な施設とされている⁵⁾。そのため、道の駅の休憩機能に対しても重要な役割を果たすと考えられる。

表-1 道の駅における園地の設置位置の割合

設置位置	前面	側面	背面	分離	その他
割合(%)	11	36	25	23	5

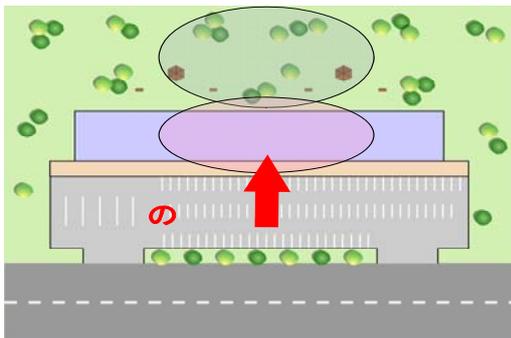


図-9 園地が施設の裏側に設置されたイメージ

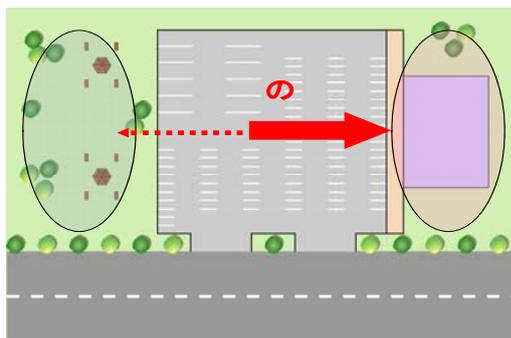


図-10 園地が施設と分断される設置イメージ

しかし、現状は十分に利用されていない園地が見られる。その原因として、園地そのものに魅力がない、園地の存在に気付かないなどが考えられる。このことは本研究の調査で確認している。なかでも、利用者に園地自体の存在やその魅力を認識してもらうためには、園地の配置が重要である⁵⁾。

そこで、北海道内の道の駅101駅の悉皆調査を行ったので、その結果を表-1に示す。園地が認識しやすく施設と一体となって利用しやすい施設の前面配置は11%であった。一方、園地が認識できず利用しづらいとされる施設の裏側配置(図-9)や、施設と分断された配置(図-10)は、全体の約半数(48%)となった。特に、施設の裏側配置は園地への移動が施設によって遮られる場合もあり、これらは利用者ニーズの高い休憩機能を十分に提供できていない一例と考えられる。

3. 休憩空間の利用者評価とその重要性

2. 2で、道の駅における休憩機能への利用者ニーズが高いことを示した。次に、利用者の休憩に対する満足度(評価)が高いと、どのような効果があるのかを把握するために、道の駅で現地調査を行った。その結果から、休憩の重要性について考察する。

道の駅利用者を対象に行った調査の概要を表-2に示す。なお、対面アンケート調査結果において、施設の評価点が1点及び2点については、回答数が

表-2 道の駅における調査概要

調査名	対面アンケート調査	車両の入出庫調査
対象	道の駅利用者(五段階評価)	駐車場を出入りする全車両
調査方法	道の駅を利用した後にアンケートを実施	ナンバーと入出庫時間を記録
調査項目	屋内外の休憩施設や施設全体に対する評価	滞在時間
サンプル数	883人 ※道の駅以外の付属施設(温泉など)の利用、買い物目的(産地直売など)の利用等を除く	
調査目的	利用者の施設への評価、滞在時間、消費額などの関係性の確認	
実施期間	H21.8~H22.11	
箇所数	比較的似た条件の道内の道の駅10箇所	

少なく、偏りが大きくなるため除外している。

調査結果から、道の駅の滞在時間と消費額の関係を図-11に示す。消費額を滞在時間30分の前後で

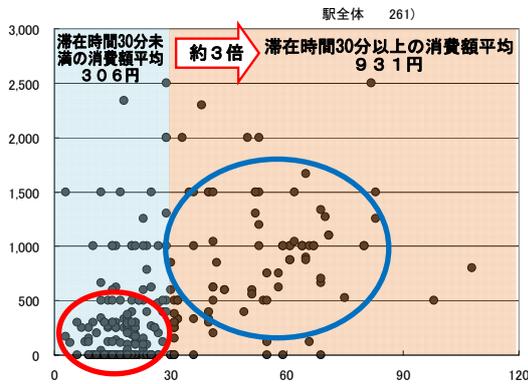


図-11 利用者の滞在時間と消費額の関係

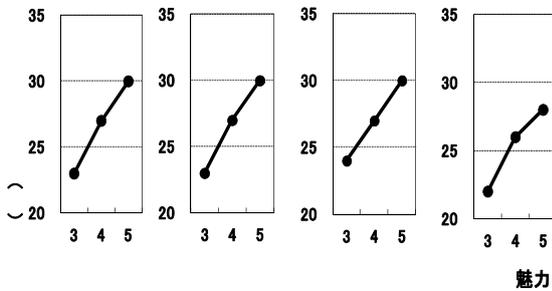


図-12 屋外休憩施設の利用者評価と滞在時間

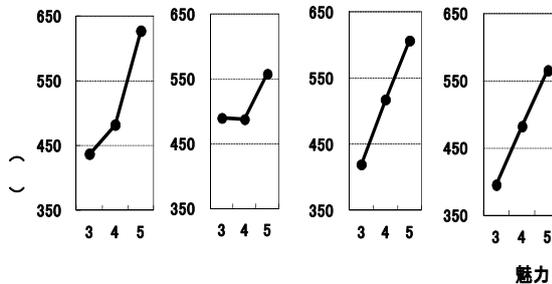


図-13 屋外休憩施設の利用者評価と消費額

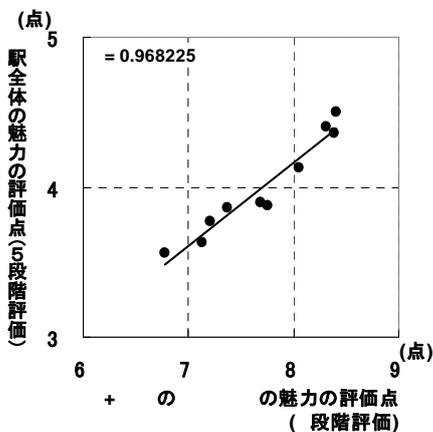


図-14 駅全体の評価と屋内外の休憩施設の評価

比較すると、滞在時間が30分以上の方は滞在時間が30分未満の方の約3倍であった。

次に、屋外の休憩空間の評価(平均点)と滞在時間(平均時間)の関係を図-12に示す。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った。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る。

更に、屋外の休憩空間の評価(平均点)と消費額(平均消費額)の関係を図-13に示す。滞在時間と同様に、屋外の休憩空間の評価が高いほど、消費額も多くなった。これは、滞在時間が長いほど購買機会が増加するためと考えられる。また、図示していないが、屋内の休憩空間についても同様の結果を得ている。

このように、より長い滞在にはぎわいの創出はもとより、飲食や物販などの地域連携機能や情報入手機会の増加による情報提供機能の増進など、休憩以外の機能へも良い影響を与えると考えられる。また、ドライバーの立ち寄りの増加や長い休憩は、疲労回復などの効果も期待でき、地域の交通安全に寄与すると考えられる。

更に、図-14に示すように道の駅全体の評価と屋内外の休憩施設の評価が高い相関を示していることから、休憩空間が利用者評価に強く影響していることがわかる。また、前述(2.4)の道の駅管理者へのアンケート結果と合わせて考えると、休憩空間を快適に整備しているところは、飲食や他の機能を先に充実させていると考えられる。そのため、道の駅全体の評価も高くなったと考えられる。

4. 評価構造の整理と評価手法の提案

4.1 利用者評価の構造の整理

3章までの利用者評価と滞在時間や消費額の関係性から、利用者は道の駅のハード(施設)とソフトから様々な印象を受け、その印象を基に行動を変化させると考えられる。その一例を図-15に示す。

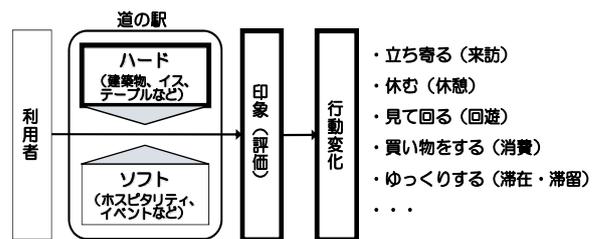


図-15 道の駅利用者の評価と行動変化の概念

表-3 道の駅の利用者評価に影響する施設類

主要施設	駅舎の建物 広場・園地 直売所	、 駐車場 、 遊戯場 、 その他(温泉など)
付属施設	自動販売機 サイン類 のぼり 灰皿 植栽ポット	、 モニュメント 、 看板類 、 ごみ箱 、 ポスター・貼り紙 、 その他
その他	位置関係 設計・意匠 色彩 眺望・景色 日当たり 利用しやすさ	、 配置・関係性 、 材質・素材感 、 スケール感 、 メンテナンス 、 車両の通行速度 、 その他

ここで、利用者の評価には、接客サービスやホスピタリティなどソフトの要素も大きく影響すると考えられるが、前述(2.1)の通り、休憩に関係する施設類(ハードウェア及びそれらの関係性、素材、仕様、デザインなど)を研究の対象とする。

つまり、道の駅へ立ち寄った利用者に対し、長く滞在して消費や飲食行動につながり、再訪率を高めたり、良い評価を口コミなどに投稿してもらうには、利用者の満足度(評価)を高める必要がある。そのためには、休憩に影響する様々なハードについて適切な配慮や、効果的な整備及び管理により、休憩の魅力を上向きさせることが重要と考えられる。

利用者がどのように道の駅の休憩施設を評価し、その評価がどのような行動変化につながるのかについて把握することは、道の駅の機能や魅力についての課題把握や改善方策などを検討する上で重要であり、同時にドライブ観光の魅力向上にも貢献できる。

そこで、まず休憩の魅力に影響すると考えられる施設やハードの要素について整理を試みた。その結果を表-3に示す。

4.2 道の駅に対する評価項目の提案

前述(3章)の休憩に関する利用者評価と滞在時間などの調査結果(表-4)を活用し、休憩に影響を与える施設や構成要素、関係性やデザインがどのように利用者の評価に影響しているのか考察を試みた。具体的には、休憩施設を屋内と屋外に分けて、それぞれ評価が高い道の駅と低い道の駅について、休憩施設の特徴と共通項を比較した。

その結果、利用者評価に影響する共通項として、屋外の休憩空間の評価が相対的に高かったのは、緑豊かな園地や樹木による木陰、ぬくもりを感じられる木素材、広くて落ち着ける休憩・たまり空間など

が利用者に評価されたためと考えられる(写真-4)。一方、相対的に低い評価となったのは、緑の少なさや色あせたベンチ、固く冷たいイス、車の近くで落ち着けなく狭い休憩空間などが考えられる(写真-5)。

次に、屋内の休憩の評価が相対的に高かったのは、屋内から眺望できる外の風景や自然光の差し込み、イス・テーブルのゆったりとした配置や素材感、明るく賑わいが感じられる造りなどが利用者に評価されたと考えられる(写真-6)。一方、暗さや狭さ、歩行者が近くを通り落ち着かない、利用しにくく孤

表-4 休憩施設に対する利用者評価と滞在時間

道の駅	評価				全体の魅力 評価点数
	評価	評価点数	評価点数	評価点数	
道の駅	841	443	398	450	3873
道の駅	831	416	415	440	3163
道の駅	839	437	402	436	4637
道の駅	805	409	396	413	2634
道の駅	769	395	374	390	2201
道の駅	775	418	357	388	2620
道の駅	737	376	361	386	2172
道の駅	721	368	353	377	3036
道の駅	713	353	360	363	2234
道の駅	678	341	337	356	2257



写真-4 屋外休憩の評価が高かった道の駅の例



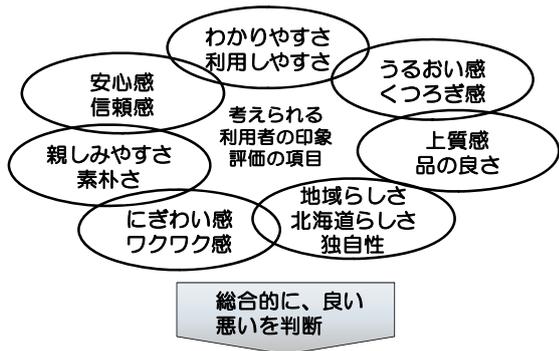
写真-5 屋外休憩の評価が低かった道の駅の例



写真-6 屋内休憩の評価が高かった道の駅の例



写真-7 屋内休憩の評価が低かった道の駅の例



利用者行動の変化
来訪、休憩、消費、滞留・・・

図-16 8つの評価(印象)指標と利用者行動

立した位置にある休憩席、倉庫のように商品箱が置かれた休憩席、窮屈なイス・テーブルの配置などが、評価を相対的に低くさせたと考えられる(写真-7)。

このように同じような施設でも、設計デザインや見え方、使いやすさ、眺望などの他、それを構成する要素の素材感、お互いの関係性や調和などが、利用者の評価に影響するのではないかと考えられる。なお、全道の道の駅を調査した結果、これと同様の傾向を確認している。

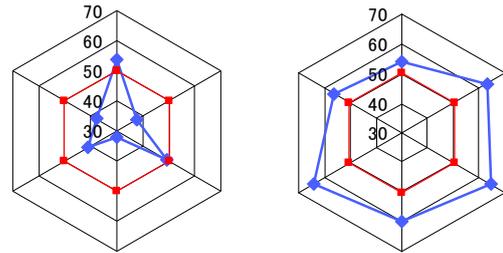
これらの結果を踏まえ、道の駅の休憩施設の魅力向上を目指した改善ガイドライン(仮称)を作成する際に、道の駅の利用者評価に基づく整備や管理を考えたとき利用者評価の評価指標の検討が重要となる。

そこで、これまでの調査などと合わせて、印象評価に影響を与える項目(形容表現)として、主に以下の8つの提案を試みた。この項目と利用者の行動変化のイメージを図-16に示す。

- ・利用しやすさ、分かりやすさ
- ・安心感、信頼感
- ・上質感、品の良さ
- ・親しみやすさ、素朴さ
- ・うるおい感、くつろぎ感
- ・にぎわい感、ワクワク感
- ・地域らしさ、北海道らしさ、独自性
- ・総合的に表す指標として「好き」、「嫌い」

4.3 道の駅に対する評価手法の提案

前述(3章)の調査結果を基に、休憩機能や施設に関する項目の一部(6項目)を抽出し、その評価をレーダーチャートで表した(図-17)。本報告では調査箇所の内2箇所を例示し、これについて述べる。これらの図を比較すると、各項目で利用者評価に違



道の駅① 道の駅②

図-17 道の駅対面アンケート調査結果(抜粋)

※レーダーチャートの項目

- I : 屋外で楽しく(快適に)休憩できる
- II : 屋内で楽しく(快適に)休憩できる
- III : トイレが快適に使用できる
- IV : 売店の商品が魅力的である
- V : レストランや売店の食べ物が美味しい
- VI : 地域らしさを感じる

※レーダーチャートは偏差値で表記している



屋内休憩施設の様子 屋内から眺められる園地
写真-8 道の駅②の評価された状況

いが確認でき、評価手法として有効と考えられる。特に道の駅②の「II : 屋内で楽しく(快適に)休憩できる」が評価されている。これは施設内に木材を多く使用するとともに、屋内から屋外の園地が眺められる施設づくり(写真-8)が、高い評価となったと考えられる。

次に、施設(の造り)の違いによる利用者評価(印象)への影響を把握する手法を検討するため、Webアンケート調査を行った。調査の概要を表-5に示す。調査の結果は前述(4.2)において整理した8つの形容表現を主な形容詞対としたSD法を用

表-5 Webアンケート調査概要

調査名	SD法による利用者評価アンケート調査
対象	道の駅利用者
回答数	566人
調査項目	道の駅の休憩施設や各施設に対する印象
調査目的	異なる施設(造り)に対する利用者評価の違いを把握する
実施期間	H22.12~H23.1、H24.2~H24.3

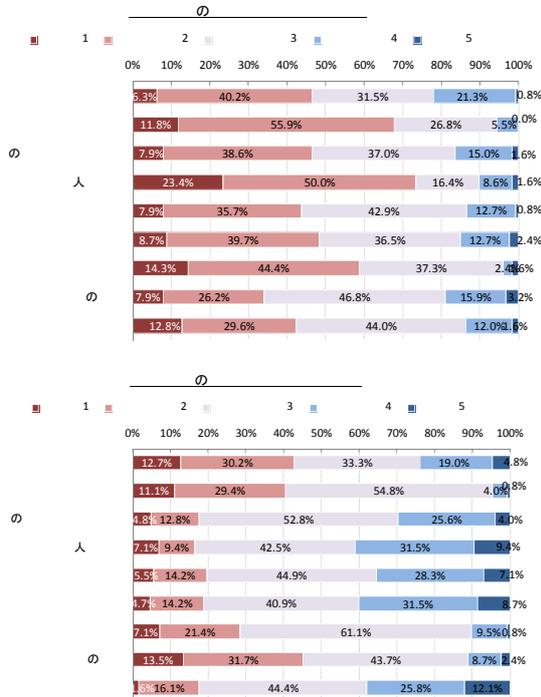


図-18 駐車場に対する印象

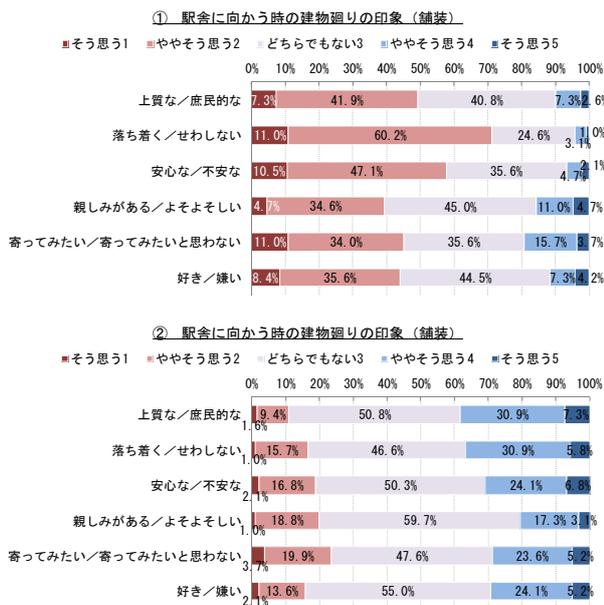


図-19 施設前面に対する印象

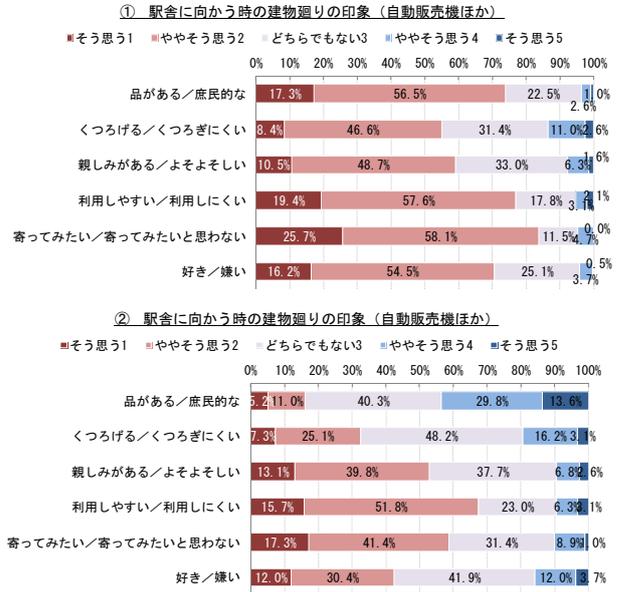


図-20 自動販売機やのぼりに対する印象

いて表した(図-18、19、20)。

その結果からは、駐車場の緑化(分離帯など)により、よそよそしさや人工的な印象が緩和され、施設前面の舗装の違いにより上質感や落ち着きなどに大きな差が見られた。更に、自動販売機やのぼりに対しても品がある、好き嫌いなどに大きな差が見られた。

これらのことから、SD法は新設や改修時などにおける利用者評価(印象)の変化を想定するときなどに有効と考えられる。前述のレーダーチャートとSD法、これまでの調査研究結果を踏まえ、次のような評価手法を提案した。

①レーダーチャート

施設の機能や分野ごとなどに分けて比較することにより、現状の道の駅に対する利用者評価がひと目で直感的に把握できる。

②チェックシート

前述(4.2)の利用者が評価する項目を、現状の道の駅で簡易に確認(管理者評価)する方法としては、チェックシートが考えられる。これは、現状の道の駅の長所(魅力的な箇所)や短所(課題)が分かりやすく把握できる方法と考えられる。

③滞在時間の把握

滞在時間と、道の駅の休憩機能の評価及び道の駅全体の評価には相関性があることから、滞在時間を把握することにより、利用者に対しアンケートやヒアリングを行わなくても、道の駅に対する利用者評価が推測できる。

④利用者評価の8つの指標

利用者は施設より様々な印象を受け、評価し行動すると考えられることから、この指標を基に現状の道の駅の見直しや、整備計画を行うと効果的と考えられる。

⑤指標を活用したSD法

SD法は写真やイラストを見比べた時、どのような印象をうけるのかについて、その違いが把握できる。そのため、施設を整備したときの前後での印象評価や、施設整備計画時の利用者の印象評価の予測に活用できると考えられる。

5. 道の駅の機能と魅力の向上手法の提案

これまでの調査研究結果と前項(4章)までを踏まえ、次の向上手法を提案した。詳細は第6章に記述するデザインガイドラインにとりまとめた。以下に、魅力向上に向けてのポイントの一例を示す。

①道の駅の魅力に影響するハードの要素

利用者評価に影響を与える主な施設は、トイレや売店、レストランだけでなく、屋内外の休憩施設をはじめ中間領域とされる施設前面の設えやデザインの他、道路からの見え方や駐車場内の安全性、歩行ルート of 路面や雰囲気等、施設全体の調和やぬくもり感など、目に見える多くのものから影響を受けるため、道の駅管理者はその一部だけで判断するのではなく、施設のメンテナンスも含めた総合的な整備や管理運営を行う必要がある。

②利用者評価の8つの指標に基づく整備や管理運営

①で示した多くの施設類に対して、利用者は8つの評価指標を基に道の駅を総合的に評価することから、道の駅の整備や管理運営を行うにあたり、この指標を基にチェックすることが重要である。

③休憩機能の魅力向上

これまで述べてきたとおり、利用者の評価や満足度に大きな影響を与えるものとして、特に休憩機能が重要である。具体的な一例として、屋内の通路や休憩施設が窮屈な造りの場合、残念な印象を与えるため、その解消が重要である。また、窓から見える屋外の景色や太陽光を活用すると魅力的

と感じる。

園地の場合、認識しやすい配置や緑陰の創造、魅力的な風景の活用などを十分検討することが重要となる。

6. デザインガイドラインの作成

これらを踏まえ、現場における取り組みの参考となり、地域の活性化や交通安全にも寄与する目的で、研究成果をデザインガイドライン(案)としてとりまとめた(図-21、22)。主な特徴としては、利用者視点で魅力の向上を検討すること、利用行動を考慮すること、写真や事例を多く使用し具体的な対策のイメージをしやすいとしている。

道の駅のデザインガイドライン(案)は、日常の維持管理で可能な手法から大規模な修繕や新規計画段階での手法の3段階に分類し、必要な手法を見つけやすくしている。

沿道の駐停車空間デザインガイドライン(案)は、整備施設毎に新設・日常・改修の各段階に分類し、道路管理者の作業に沿った構成としている。また、魅力的な風景を活かすための手法について、特に項目を設け、より具体的に解説を記述した。



図-21 道の駅の魅力向上ガイドライン(案)



図-22 駐停車空間の魅力向上ガイドライン(案)

7. 今後に向けて

本研究では、北海道地区「道の駅」連絡会事務局を

担当している(財)北海道道路管理技術センターとの共同研究も行っており、その成果も反映されている。

本研究の成果について、平成24年度から行う「道の駅の防災機能向上に関する研究」にその知見を活かしていきたい。

参考文献

- 1) 旅行者動向2010:財団法人日本交通公社
- 2) 国土交通省道路局国道・防災課 水谷和彦:道路建設(2007 11月号)特集「道の駅の現状と今後の展開」
- 3) 「北海道が我が国の発展にどのようなかたちで貢献していくべきか」についての意見に関する参考資料:国土交通省北海道開発分科会第4回企画調査部会配付資料
- 4) 道の駅とは:北海道開発局HP,
http://www.hkd.mlit.go.jp/zigyoka/z_doro/station/michieki.htm
- 5) 野口佳枝、桑野辰廣、安元信廣、堀繁:「利用者の「くつろぎ休憩」という視点に立った高速道路休憩施設の園地整備のあり方」、景観・デザイン研究講演集No.4、2008.12

A STUDY ON THE CREATION OF TOURING ENVIRONMENTS FROM THE VIEWPOINT OF INTERNATIONAL ROAD TOURISM

Budget :Grants for operating expenses

General account

Research Period : FY2009-2011

Research Team :Scenic Landscape Research Unit

Authors : OTA Hiroshi

MATSUDA Yasuaki

TAKADA Naoto

Abstract : The new Hokkaido Comprehensive Development Plan demand a social capital infrastructural development to contribute to the growth of tourism in the region. Meanwhile, the number of individual travelers is increasing. Michi-no-eki are seen as especially important base facilities for drive sightseeing.

These Michi-no-eki are high demand for rest areas to serve users. However, the rest spaces currently provided are not optimal. Within parking areas, for example, there is a lack of functions that contribute to traffic safety and help promote tourism.

In this study, surveys based on fact-finding work, questionnaire investigation and other methods for Michi-no-eki users were conducted. These were investigated of the status of facilities as well as user feedback on them. Based on the results, the importance of comfortable rest areas and related space design was examined. Ways of improving the appeal of rest spaces in these facilities were also suggested.

Keyword : Michi-no-eki, parking spaces, rest areas, contribute to regional