

釧路・根室地域「道の駅」連絡会議 第5回ワーキンググループ会議

道の駅の休憩施設としての魅力向上について

平成21年9月2日

(独)土木研究所 寒地土木研究所 地域景観ユニット 松田 泰明
共同研究機関：(財)北海道道路管理技術センター



地域景観ユニットの研究紹介

北海道の社会資本整備や管理に関し、景観や観光について、
以下の分野の研究を行っています。

- ・美しく快適な沿道環境の創出に関する研究
- ・道の駅や沿道の駐車施設の魅力向上に関する研究
- ・ドライブ観光を支援する道路関連情報に関する研究
(北の道ナビなど)
- ・地域資源を活かしたフットパスに関する研究

他に、景観の社会的価値や効果、文化的景観などのについても・・。
主に利用者の視点で、研究を進めています。



道の駅の魅力向上に関する研究内容

・駅の利用者がおもてなし感と魅力を感じ、集客にも貢献する“北海道らしい休憩場所”としての「道の駅」のハード面の表現を示したい



そのために、

・国内外の事例調査、全道の「道の駅」の悉皆調査や統計分析、アンケートやヒアリング、魅力向上の試行実験、駅関係者とのWSなど・・

一昨年秋より実施

それらによって、

道の駅の休憩施設としての機能や魅力に与える影響要素やその程度、及びその向上方策を示したい



具体的には、

道の駅の管理者や自治体等が休憩機能や魅力を自己診断・評価し、改善を行えるガイドライン（仮称）の作成を進めたい

本日のポイント

- 1 . 研究の背景（道の駅の重要性とその課題）
- 2 . ドライブ環境に影響する休憩施設の快適性
- 3 . 道の駅の立地条件と集客の関係（全駅調査）
- 4 . 道の駅の利用実態と休憩の重要性
- 5 . 休憩の魅力に影響する園地の課題
- 6 . まとめ（道の駅の魅力向上に向けて）

1. 研究の背景と道の駅の重要性

CERI 寒地土木研究所 地域景観ユニット
<http://www2.ceri.go.jp>

1. 研究の背景 ~ 北海道観光とドライブ

- 観光は、農林水産業と並び、北海道における最も重要な産業
- ドライブ観光は、観光全体の7割、宿泊旅行の6割以上で且つ増加傾向
- 道外観光客だけでなく、外国人のレンタカー観光が急増
- ドライブ観光客は、良いお客様。国内・国際競争時代に！
- 北海道のドライブ観光、今後はツーリング環境向上が重要
- 『走ってよし、休んでよし』のドライブ天国北海道の実現が重要

➢ 研究では、ドライブ中の『快適な休憩』に焦点をあてる



<紅葉と十勝岳>撮影:菊地晴夫 氏

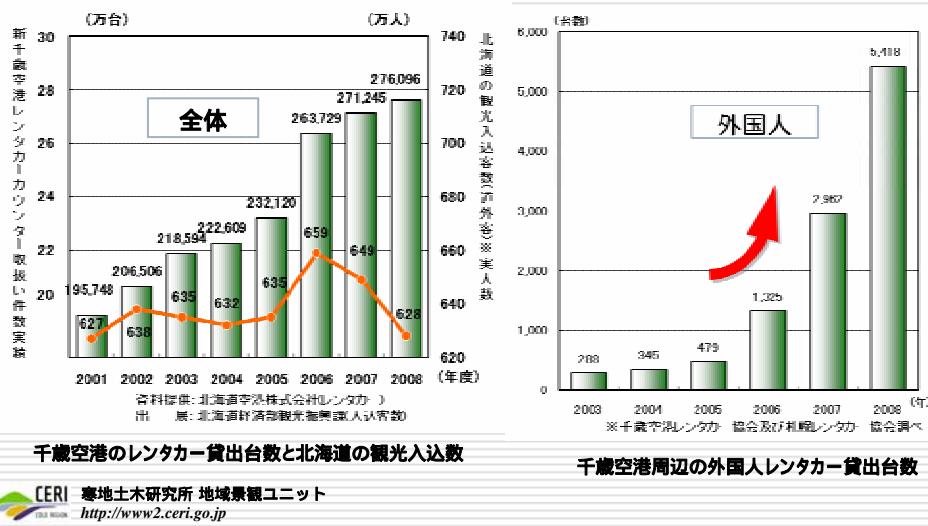


米国コロンビア川シニックバイウェイ
・宮武事務局長提供

1. 研究の背景 ~ 北海道のドライブ観光の現状

➤ 来道観光客数が伸びていないが、レンタカー観光は毎年増加！

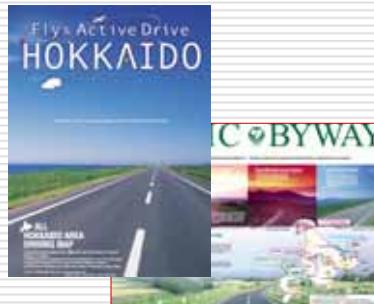
➤ 外国人にもレンタカー観光が急増！（右図）



1. 研究の背景 ~ 北海道のドライブ観光と外国人客



・シンガポールからのレンタカー観光客



・関係機関が発行する外国人向けドライブガイド



1. 研究の背景 ~ 道の駅の休憩機能の重要性

北海道のドライブ観光は移動距離・時間が長い



沿道での快適な休憩施設のニーズが高い



道の駅は重要な休憩施設



道の駅の休憩の魅力
について着目



・道の駅マオイの丘(長沼町)

1. 研究の背景 ~ 休憩機能の重要性 (北の道ナビでの調査)

利用者ニーズは、「物販や飲食」と同等以上に「休憩場所」

Q. ドライブの途中で“立ち寄りたいところ”は、どんな所ですか? (2つまで選択) の回答



さらに・・・

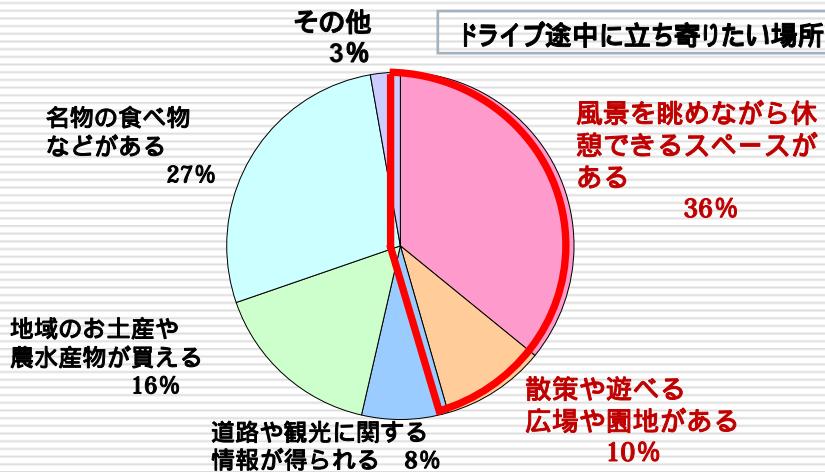
道の駅利用者の約95%が、休憩機能を利用
(国土交通省道路局)

したがって・・・

道の駅の休憩機能は重要



1. 研究の背景 ~ 休憩に対する利用者ニーズ



「風景を眺めながらの休憩」「散策や遊べる広場や園地」等、休むことに関わるニーズが全体の46%を占める。

1. 研究の背景 ~ 重視されていない休憩機能？



1. 研究の背景 ~ 重視されていない休憩機能?



熱心な物販や飲食販売に比べ、
休憩は重視されていない?
これではおもてなしの心が伝わらない?



1. 研究の背景 ~ 休憩機能に関するニーズとの乖離

利用者ニーズ(「物販や飲食」と「休憩機能」)

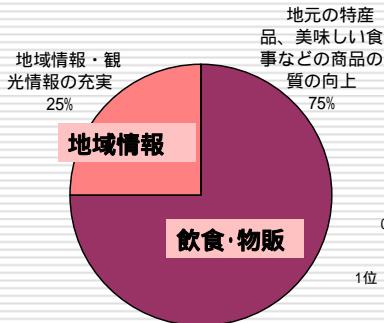


道の駅(施設管理者)の力を入れている分野
「物販や飲食」がほとんど!
(平成19年度施設管理者へのヒアリング調査より)



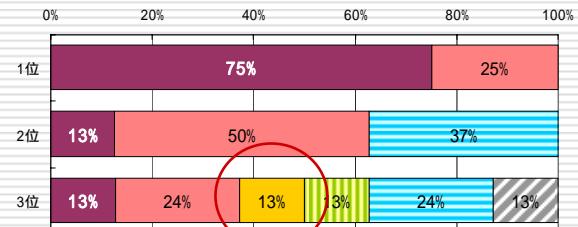
休憩機能の重要性について、
あまり意識されていないのでは?

1. 研究の背景 ~ 休憩に比べ重視される飲食・物販



十勝管内12駅の関係者約25名

質問：
「道の駅」の魅力向上のためにこれまで特に力を入れてきたことは？
(1位～3位まで選択)



・休憩は二、いや三の次？

1. 研究の背景 ~ 休憩の重要性とルートの魅力向上

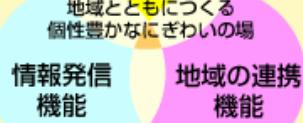
➤ 「道の駅」は北海道のドライブ観光の重要な休憩施設

道の駅の魅力は多様だが、休憩ニーズは特に高く、最重要
北海道のドライブ環境に大きく影響（アンケート結果）

➤ （仮説）道の駅の「休憩機能」：現状は地域資源を十分に生かして魅力を発揮している状況は少ないのでは？

では・・・

道の駅の休憩機能や魅力が向上すると・・・



・道の駅の全体の魅力向上に大きく寄与
・北海道のツーリング環境の魅力と
国際競争力の向上にも繋がる

1. 研究の背景 ~ 休憩の重要性と地域振興

道の駅の休憩機能が向上した場合

利用者

- ・満足度向上
- ・道の駅全体の魅力向上

道の駅

- ・入り込み数の増加
- ・滞在時間の増加

- ・ドライブ観光の魅力向上
- ・ツーリング環境の向上

- ・物産等の販売増
- ・交通安全

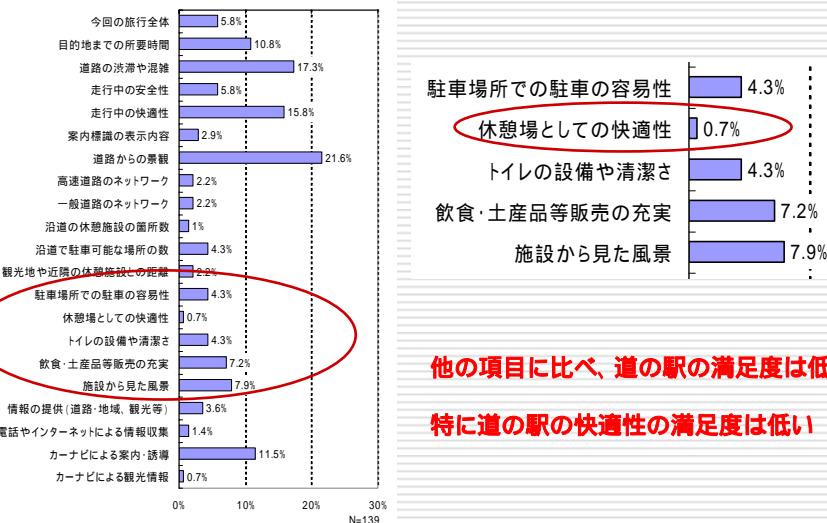
にぎわいの創出

- ・道の駅経営に寄与？
- ・北海道観光の競争力向上に寄与？

→ 休憩機能の重要性を調査・検討

2. ドライブ環境に関する調査

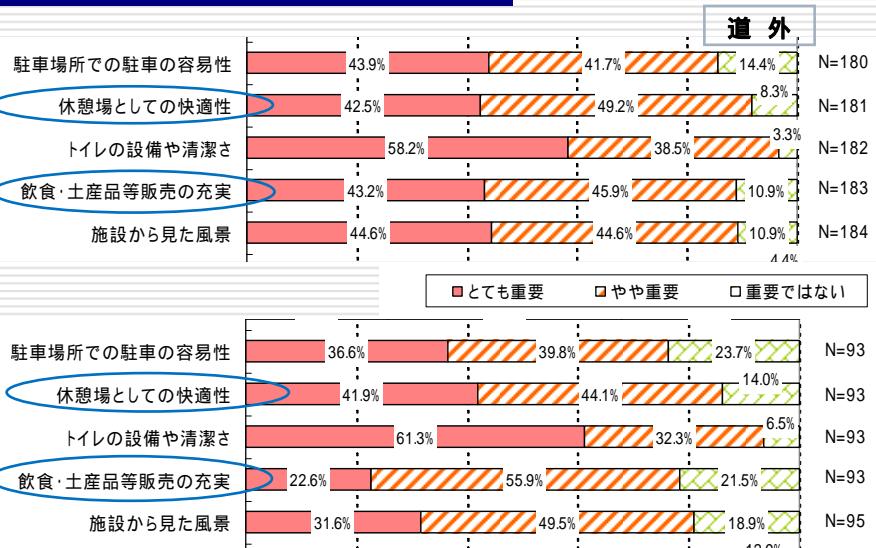
2. ドライブ環境 ~ 各項目の満足度 (道外客)



他の項目に比べ、道の駅の満足度は低い

特に道の駅の快適性の満足度は低い

2. ドライブ環境 ~ 各項目の重要度



休憩の快適性に対する重要度は高い

3. 道の駅の立地条件と集客に関する調査

北海道の全101駅の調査（H19当時）

「道の駅」の集客に影響する要素の分析（結果の一例）

- ・道の駅の魅力にどんな要素が影響しているか把握するため

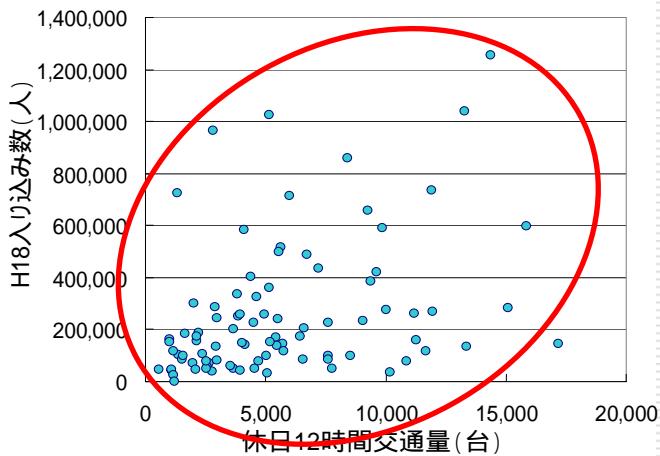


- ・道の駅の集客に影響していると考えられる条件について、施設への「入込み数」と「交通量」の関係について考察

なお、考察に際して入込み数を使用しているが、入込み数は各道の駅によって調査方法も様々で、見込み数としての算出も多いが、全体調査としてその傾向をつかむには有効と考えている。

2. 道の駅の現状 ~ 交通量と入込み数の関係

- ・道の駅の入り込み数 道路交通量に大きく影響されない！
- ・道の駅に立ち寄ってもらうには、道の駅そのものの魅力が重要！

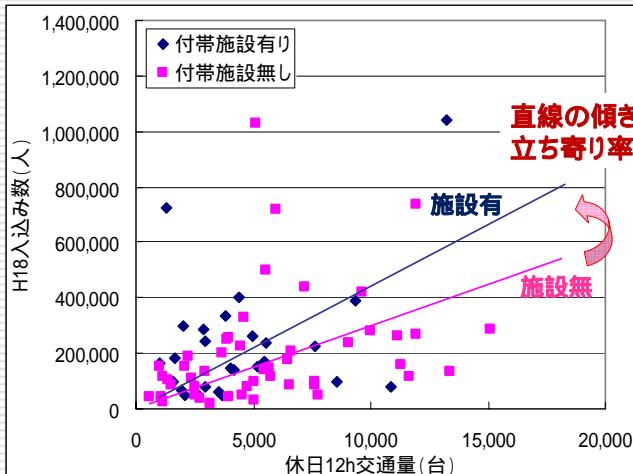


CERI 寒地土木研究所 地域景観ユニット
<http://www2.ceri.go.jp>

2. 道の駅の現状 ~ 付帯施設の有無と入込み数の関係

直線の傾きが急なほど
立ち寄り率は高い

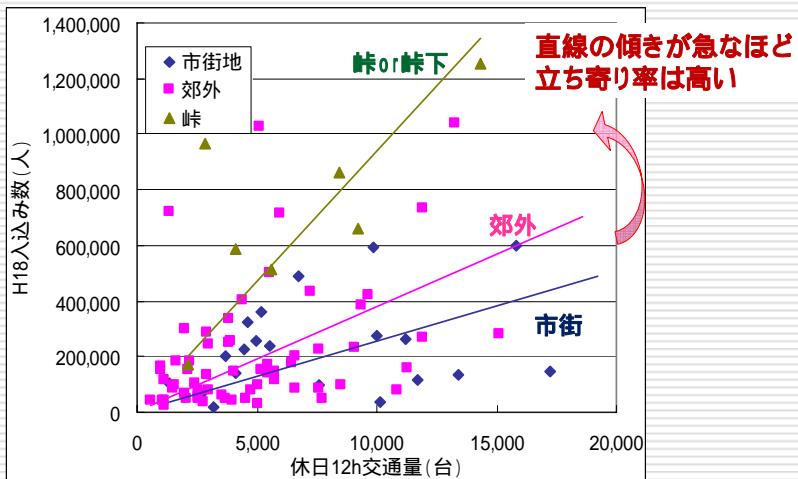
施設有
施設無



目的地型付帯施設を有している施設へのドライバーの
立ち寄り率は高いが、その差はそれほど大きくない。

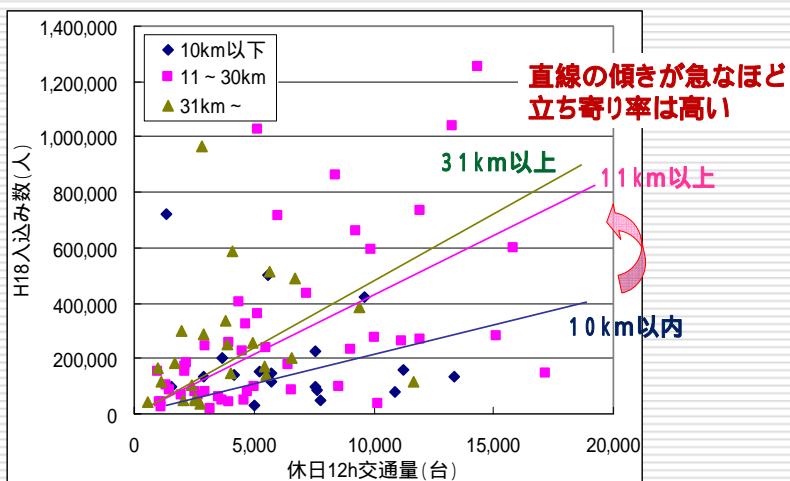
CERI 寒地土木研究所 地域景観ユニット
<http://www2.ceri.go.jp>

2. 道の駅の現状 ~ 立地条件と入込み数の関係



立地条件が道の駅の入込みに与える影響は大きい。
峠についてはドライバーの立ち寄り率が非常に高い。

2. 道の駅の現状 ~ 道の駅間の距離と入込み数の関係



道の駅同士の距離が10km以上離れていれば影響はほとんどない

4. 道の駅の利用実態と休憩の重要性

4. 道の駅利用実態調査と休憩の重要性に関する調査

- ・調査の目的：休憩の重要性の確認
- ・アンケート調査：利用目的、施設への評価、消費額、滞在時間 など
- ・車両出入庫調査：駐車場の出入りをナンバーで確認し滞在時間を把握
- ・実施箇所：道内 6 箇所の道の駅で実施
- ・実施期間：平成 20 年 7 月上旬～ 9 月上旬

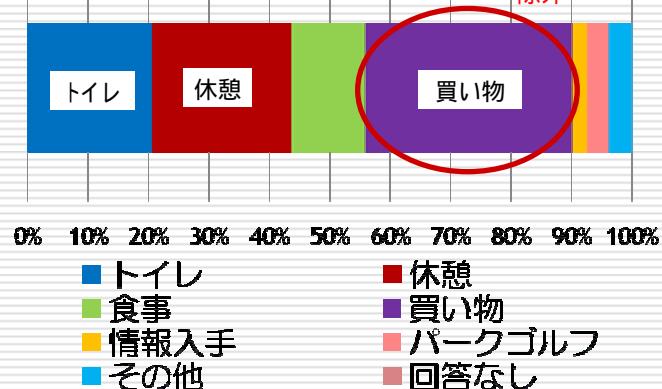


調査結果

滞在時間と消費額の関係

道の駅への来訪目的

除外



消費金額に特に影響する買い物目的等



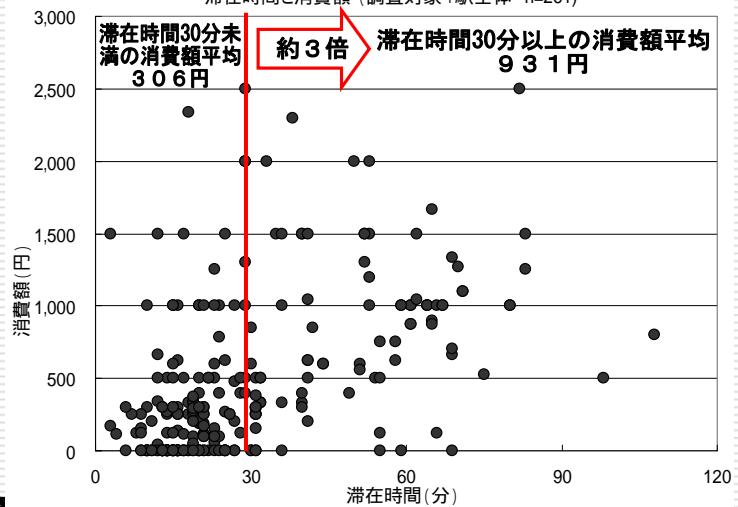
アンケート調査と入出庫調査をマッチング

調査結果

滞在時間が30分以上

→ 消費額が約3倍

滞在時間と消費額 (調査対象4駅全体 n=261)



調査結果

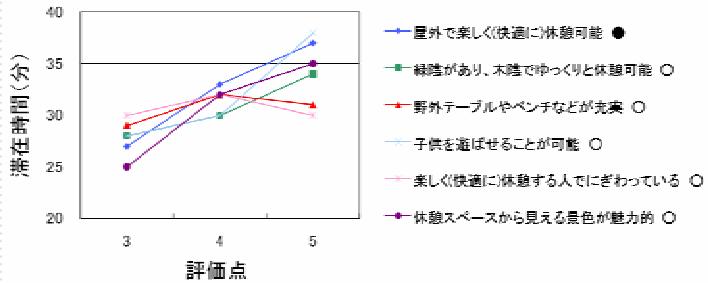
グラフの見方

・評価項目の点数



- ・6駅全部アンケート調査を行った項目：「」
- ・2駅を除いた4駅で調査を行った項目：「」
- ・「1点」「2点」は、回答数が少なく、偏りが大きいため除外

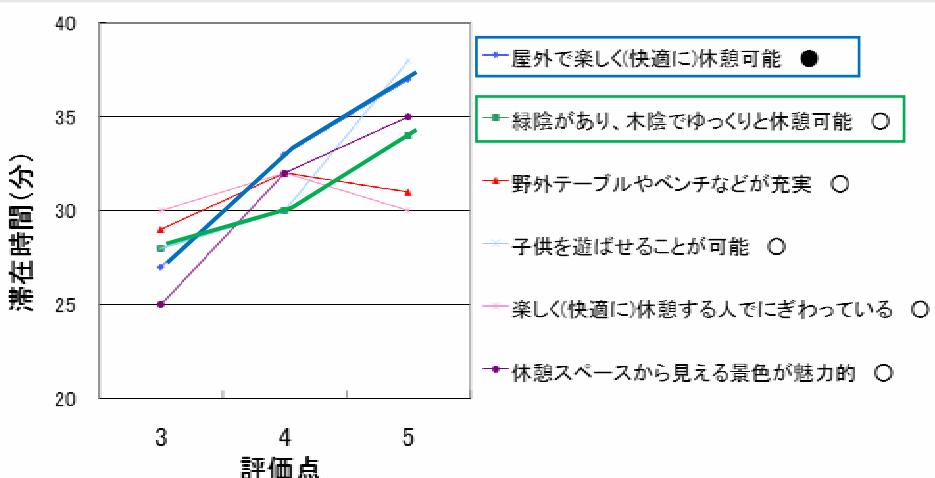
(例)



調査結果

- 1 休憩施設と滞在時間の関係

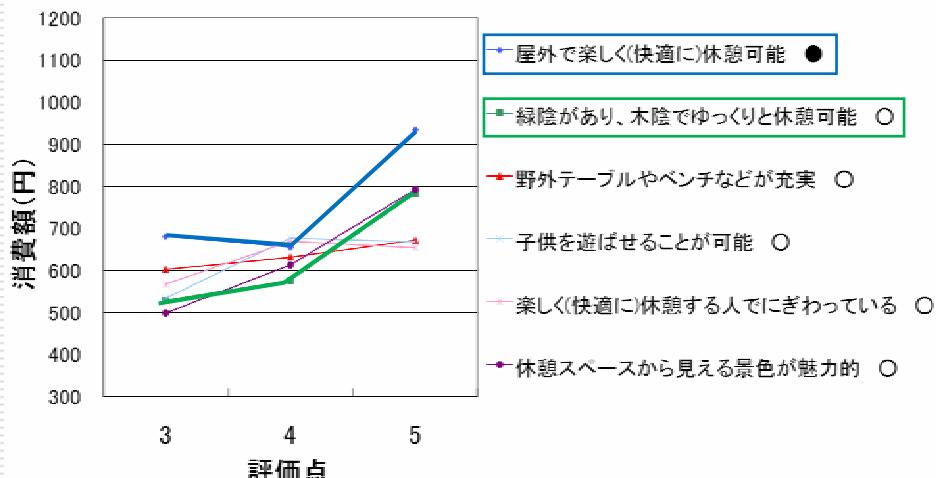
屋外休憩スペースの評価が高い → 滞在時間が長い



- 2 休憩施設と消費額の関係

調査結果

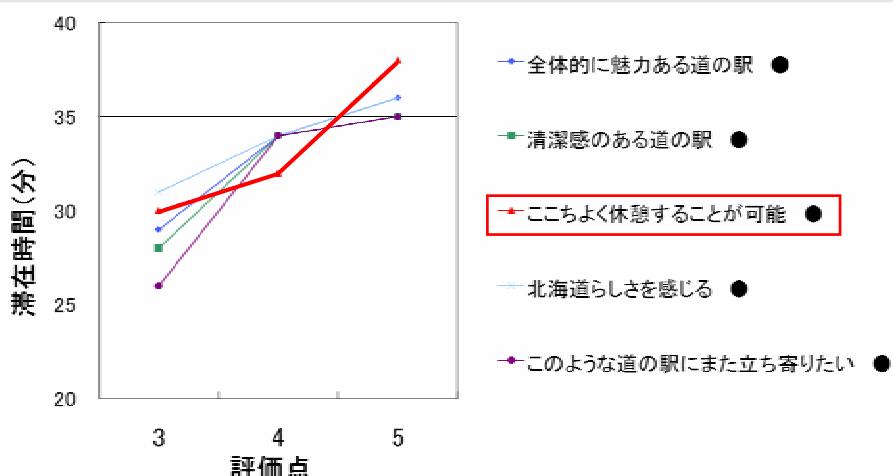
滞在時間と同様に評価が高い → 消費額増加



- 1 道の駅全体の魅力と滞在時間の関係

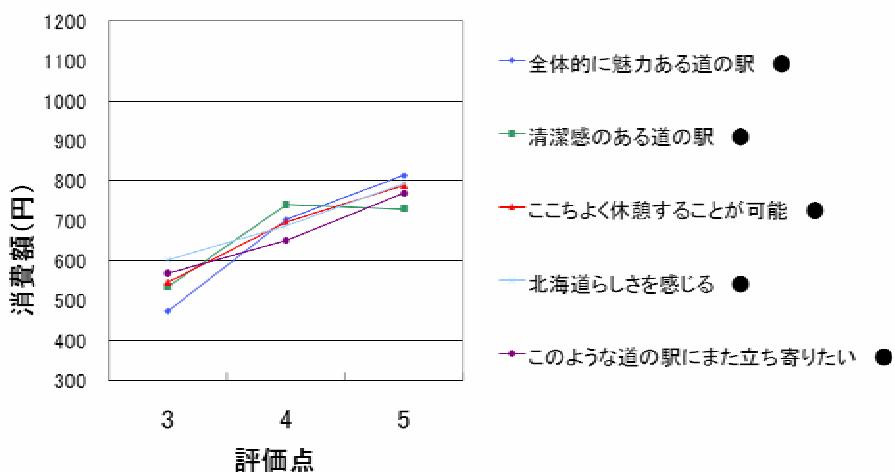
調査結果

道の駅全体の評価が高い → 滞在時間が長い



- 2 道の駅全体の魅力と消費額の関係 調査結果

滞在時間と同様に評価が高い → 消費額増加



休憩機能の一例

調査結果

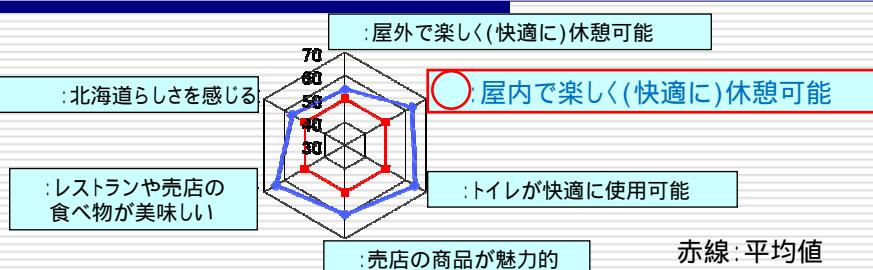


図 - 1 「道の駅C」のアンケート調査結果 (6項目抜粋)

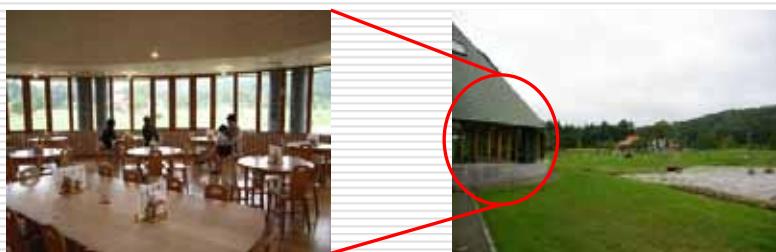


図 - 2 :屋内で楽しく(快適に)休憩できる

5 . 休憩の魅力に影響する園地の課題

北海道の全101駅の調査（H19当時）

全道101駅調査（現状分析）

仮説の検証（道の駅の休憩機能と魅力）

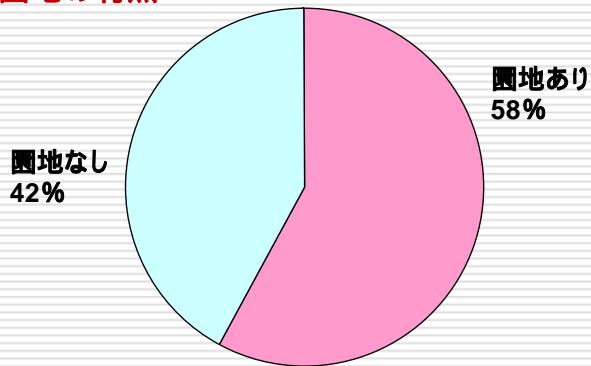
（仮説）

道の駅の「休憩機能や魅力」について、現状は地域資源や施設の環境を十分に生かしている状況は少ないので？

その一例として、「公園」や「芝生広場」、「多目的広場」のように来訪者が屋外で休憩することの出来る空間（園地）について、その配置や設え方などについての分析を行った

『道の駅』の園地の活用

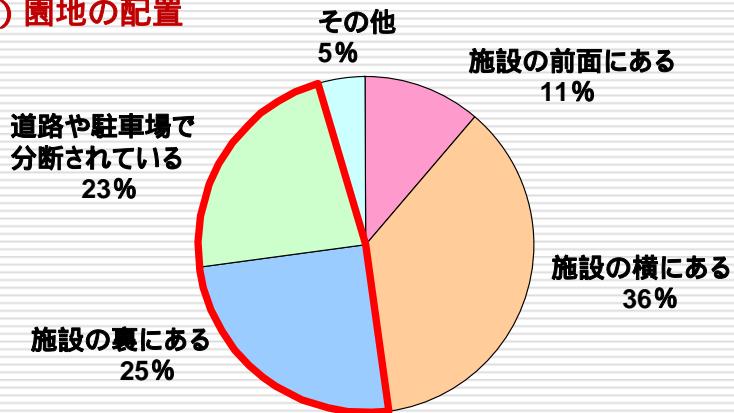
(1) 園地の有無



園地のある「道の駅」が全体の58%と半数以上を占める。
園地のない理由は用地的な制約が大部分を占める。
園地は必要と感じているが・・・

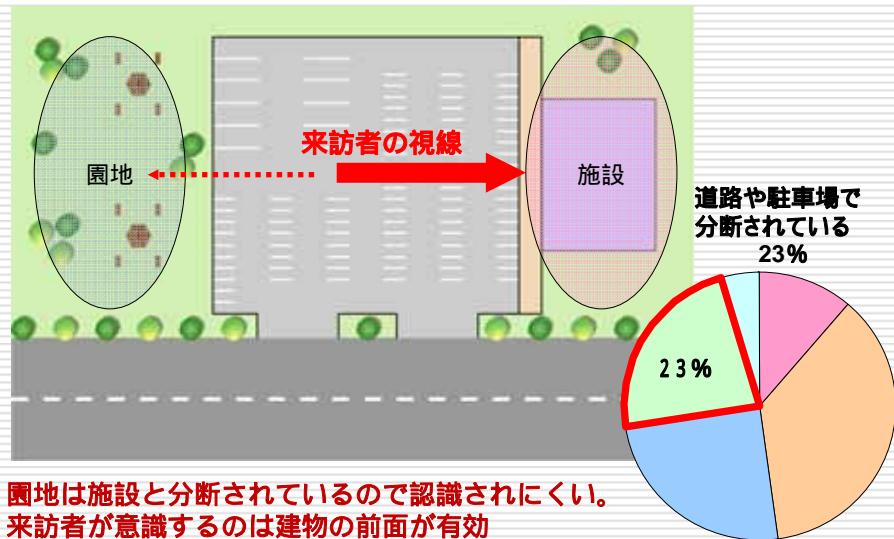
『道の駅』の園地の活用

(2) 園地の配置

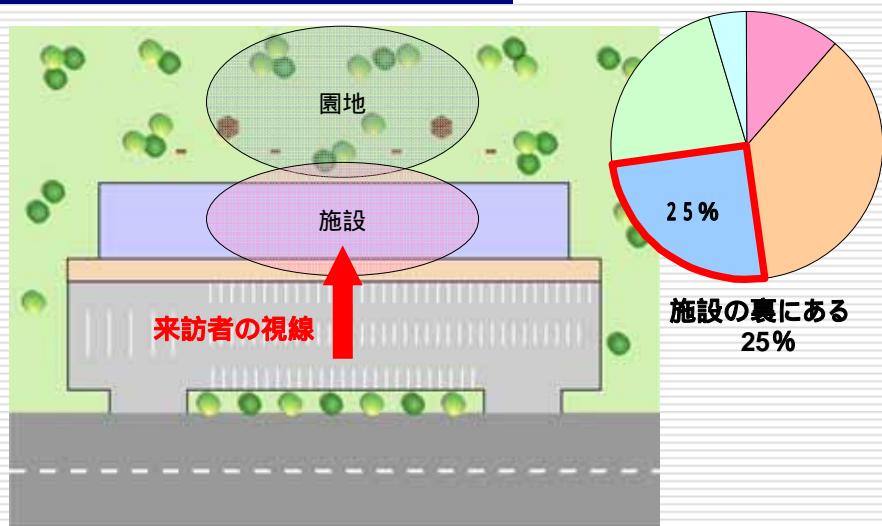


およそ半数の園地は「施設の裏にある」ため見えない。もしくは「施設と分断されている」ため来訪者に認識されにくい状況。
屋外での休憩スペースは現状では、活用しきれていないのでは？

Case-1 園地と施設は分断されている事例



Case-2 園地が施設の裏にある事例



正面入り口近くまで駐車スペースのレイアウト



最短の導線。“引き”や園地、賑わいを伝える中間領域が無く、心地よさは感じられない？

正面入り口付近の駐車スペースのレイアウト



安らぎ感の少ない駐車場から、裏のすばらしい園地は見えない

施設背面のパークゴルフ場と緑豊かな環境



このすばらしい環境は、正面や施設内部からは認識しづらい

Case-3 園地が施設の横にある事例

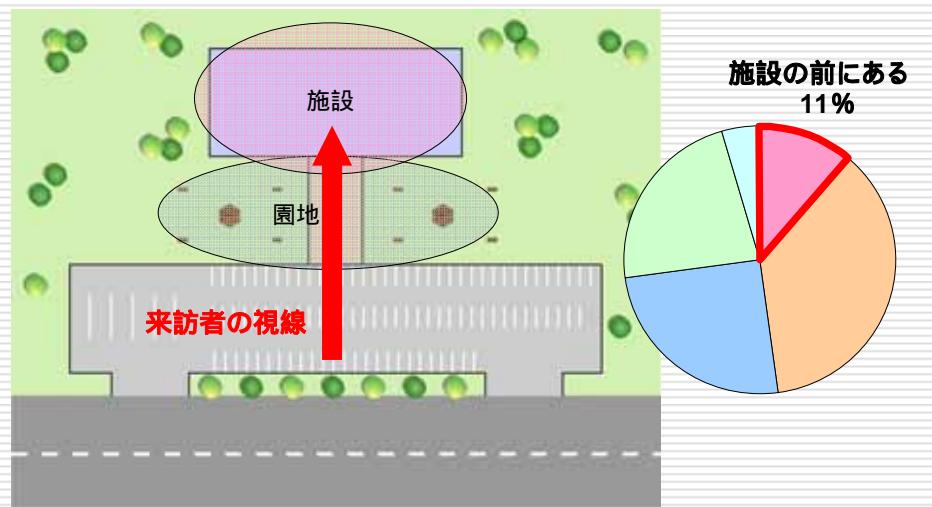


園地は施設の横にあるので比較的認識されやすいが、
来訪者の導線から離れた場合には、利用されにくい。

Case- 3 園地が施設の横にある事例



Case- 4 園地が施設の正面にある事例



園地は施設の前にあるので施設と園地が一体的に認識される。
また、導線近くにあるので園地が利用されやすい。

Case- 4 園地が施設の正面にある事例



施設前面に緑や中間領域を有効に配置した民間施設



中間領域に休憩と賑わいを創出している事例



園地や大きな木を活用した事例

米国グレートリバーロードのPA：オートリゾート協会提供



殺風景な駐車場だが、賑わいの工夫がされた事例



6.まとめ

- ・交通量より道の駅そのものの魅力が重要
- ・道の駅には、休憩施設としての魅力が重要
- ・休憩が魅力的だと滞在時間が長くなり、消費額増加にも寄与
- ・休憩の魅力は道の駅の評価と経営に関係し、ルートの魅力向上にも貢献

今後の予定

- さらなる現地調査を実施中
- モデル道の駅における、休憩機能向上方策の提案・試行など
- 具体的な休憩の魅力向上策の提案
- 「沿道休憩施設の整備・改善ガイドライン」作成(予定)

ご協力、よろしくお願ひいたします。

ご静聴ありがとうございました



講演者へのお問合せは
y-matsuda@ceri.go.jp