

71. 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

A Study on Fundamental Facilities of "Michi-no-eki" from the Point of Road User's Behavior and Needs

飯田克弘*
Katsuhiko Iida

In this study, we first examine existing conditions of the 'Michi-no-Eki' rest areas by compiling conventional data and conducting a field survey. Secondly, we conduct a questionnaire targeting those who actually use the road and those who use the Michi-no-Eki in the area targeted for the case study. Then we study the responses of these people and their needs for taking rest based on the results. We also conduct Type II quantitative analysis of those who pass through the area, and ask whether these people take a break in the section, and whether they use the Michi-no-Eki in the targeted area. Then, we examine the relationship between factors affecting resting at and using the Michi-no-Eki. Lastly, we examine the policy to maintain the station regarding fundamental facilities and service by compiling the data obtained from these studies.

'Michi-no-Eki' rest areas, questionnaire, users' behavior
道の駅、アンケート調査、利用者行動

1. はじめに

道路ネットワークの伸展や余暇活動の変化に伴う長距離ドライブの増加、および家族単位での旅行や女性・高齢者ドライバーの増加を考えると、道路にとって「たまり」機能である休憩施設の重要性は年々高まっている。

一方、様々な地域振興施設が沿道に整備されてきており、これらを地域外の道路利用者にアピールしたり、道路利用者と地域との交流を促すことが求められている。

以上のような背景の下、道路休憩施設と地域振興施設の機能を結びつけ、質の高いサービスを提供できるようにと考案されたのが道の駅である。建設省は平成5年に「道の駅登録・案内制度」を定め、全国103箇所の施設に対して道の駅登録証の交付を行った¹⁾。その後、道の駅の登録申請数は増加し、施設数は平成9年4月時点で366箇所(約3.5倍)²⁾、平成11年8月時点で551箇所(約5.3倍)となっている。

しかし現状としては、施設数は増加してきているものの、地域間でのバランスや利用者の多様性を考慮した施設整備の点で検討の余地がある。すなわち今後は、実際にどのような目的・基準で施設が利用されているのか、およびなぜ利用されないのかを把握し、これを施設整備・運営の方針に取り入れていくことが重要となる。

これまで、道路休憩施設とその利用者の意向・行動の関係を対象として行われた研究としては飯田³⁾、椎本⁴⁾が挙げられる。また、道の駅の整備方針を提案しているものとしては、熊野・目山^{5)~8)}らの研究がある。しかし、これらの研究は、施設利用者や施設管理者の観点から行われており、利用されない原因を考慮して行われた研究

例は見られない。

そこで本研究では、まず既存資料の整理、現地調査により、道の駅の現状把握を行い、道路休憩施設としての基本施設・サービスの質の向上を問題点として指摘する。次に、ケーススタディ区間を設け、道路利用者および道の駅利用者を対象としたアンケート調査、ヒアリング調査を実施し、それぞれの休憩目的と施設評価の実態を把握する。さらに、ケーススタディ区間を通過した利用者を対象として、区間内での休憩の有無、および区間内に設置された道の駅の利用の有無を判別基準とした数量化理論II類による分析を行い、道の駅の利用に影響を及ぼす要因を分析する。そして最後に、これらの過程で得た知見を統合し、利用者の増加を目指した、道の駅の基本施設・サービスのあり方について検討する。

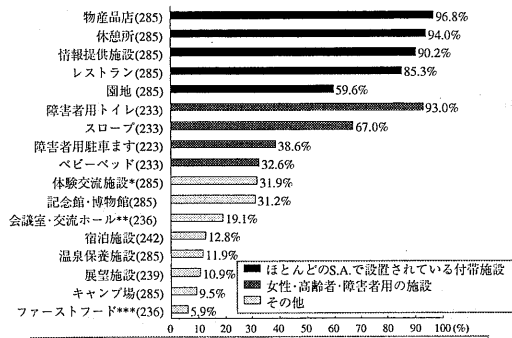
2. 道の駅の現状把握

施設整備の現状を既存資料を用いて整理した後、実際の利用状況を現地で調査した。

(1) 施設整備の現状

図-1に道の駅の主な付帯施設の整備率をまとめた。これをみると、地元地域の特色を表した多種多様な付帯施設が設置されており、中でも体験交流施設、記念館、博物館などの割合が高いことが特徴として挙げられる。また、高速道路のサービスエリア(以下、S.A.と略記)と比較した場合、特産品店、休憩所、情報提供施設の整備率は高いが、スロープ、障害者用駐車スペース、ベビーベッドなど高齢者・障害者および女性・乳幼児に配慮した施設の整備率が低いことが分かる。これは、整備上の留意事

*正会員 大阪大学大学院工学研究科 (Osaka U.)



項がまとめられた「道の駅登録・案内制度」に具体的な整備指針が定められていないことが原因と考えられる。いずれにせよ、このような整備内容の差は、多様化する利用者に対して安定した基本サービスが提供できていないことを示している。

以上のことから、道の駅を評価する視点として、付帯施設の内容と道路休憩施設としての基本施設・サービスの質の向上が考えられるが、本研究では後者の立場にたつて分析を行うこととする。

(2) 現地調査

現地調査の対象となった施設名を表-1に示す。またこの調査では、道の駅管理者に対するインタビュー調査も併せて実施している。これらより、実際の利用状況に加え、昼夜・平日休日別の利用者層の違い、建設位置の選定過程や、全ての施設についてではないが、経営状況などを把握することができた。注目すべき結果としては、建設前に既存の休憩施設(ドライブイン等)との関係性を考慮に入れたり、提供するサービスを利用者の観点から工夫している施設の方が、利用者数も多いということである。このことから、本研究がねらいとする「施設が利用される(利用されない)原因」の把握の重要性を伺うことができる。

表-1 現地調査日程と調査対象施設

日程	都道府県名	道の駅名
95.11/23~25	長野県	奈良井木曾の大橋, 日義木曾駒高原, 大桑, 賤母
	岐阜県	花街通付知, 美濃白川
96.6/12~14	新潟県	豊栄, 加治川, 神林, 朝日, 黒崎, 能生, 関川, 越後出雲崎天領の里, 胎内, 笹川流れ
	大阪府	ちはやあかさか
96.9/11	奈良県	吉野路大塔, 吉野路黒滝
	愛知県	田原めつくんはうす, 伊良瀬クリスタルポルト
	熊本県	旭志*, 大津*, 坂本*, 不知火*, 有明*
	宮崎県	山之口*, 高岡
97.3/21~24	鹿児島県	霧島*
	佐賀県	伊万里*, 藤本*

*印は、管理者に対するインタビュー・アンケート調査の対象となった道の駅

3. 利用者の施設評価および利用目的の実態把握

(1) 調査の概要

道の駅に対する施設評価および利用目的の実態を把握するために、本研究では、ケーススタディ区間内の道の駅利用者を対象としたヒアリング調査(以下、ヒアリング調査)と、道の駅が併設している国道を通行するドライバーを対象としたアンケート調査(以下、路側アンケート調査)を同時に実施した。ここで、路側アンケート調査は、その方法上、高い回収率が望めないため、道の駅のサービスに対する評価等、道の駅利用者のみを対象とすればよい項目についての回答数を確保するためヒアリング調査を同時に実施している。

表-2に主な調査項目を示す。なお、施設内容に対する評価については、道の駅以外の施設との比較が重要と考え、いねむりパーキング、ドライブイン、ガソリンスタンド、コンビニエンスストアに対する評価も回答してもらっている。

表-2 アンケート調査における主な質問項目

個人属性	性別 年齢 運転歴 乗車人数 居住地
トリップ特性	トリップ目的 出発地・目的地
調査票受け取り日の休憩行動	対象区間内での休憩の有無(休憩場所) 施設利用目的 対象区間以前の休憩
利用経験	対象区間の利用経験 道の駅の利用経験 ドライブインの利用経験 いねむりパーキングの利用経験
施設内容に対する評価	レストランの評価 特産品店の評価 トイレの評価 疲労回復度の評価
その他	施設利用決定の際に重視する項目 希望する休憩時間間隔

注1) *を付けた項目は、路側アンケート調査のみ質問

注2) 疲労回復度については「その施設を利用することにより、疲れをどの程度回復することができるか」を主観的に評価してもらった。

(2) 事前調査

まず調査票設計の際の設問内容、選択肢の設定方法などに関する知見を得ることを目的として、阪和自動車道下り線岸和田S.A.において事前調査を実施した。なお、この調査結果から、利用者は平均1~1.5時間の間隔で休憩していることが確認できた。すなわちケーススタディ区間としては、通過所要時間1時間以上の区間を選定する必要があることも分かった。

(3) ケーススタディ区間の選定

本調査ではケーススタディ区間として、国道42号和歌山県白浜町富田橋交差点~串本町和深交差点(全長44km、通過所要時間約1時間)を選定した。図-2にこの区間の概要を示す。なお、通過所用時間以外にこの区間を選定した理由としては以下の事項が挙げられる。

1) 区間内に道の駅以外に、比較対象となるドライブイン、



図-2 ケーススタディ区間の概要

いねむりパーキング等の施設が複数存在する。

- 2) 休日には京阪神圏からの観光客が多く、一定の交通量および道の駅への立ち寄りが期待できる。
- 3) 区間内に休憩施設以外の集客施設がなく、主要幹線道路とも交差しないため、通過交通が多い。
- (4) 路側アンケート調査の概要

上富田町峠交差点で信号待ちで停止したドライバー（両方向）に対して、郵送回収式のアンケート票を配布した。配布日程は平成9年11月8日(土)と9日(日)の2日間、配布時間は8:00～17:00とした。配布調査票数は2日間合計2,450部、回収数は654(26.7%)、うち有効数は636(26.0%)であった。

(5) ヒアリング調査の概要

区間内の2つの道の駅におけるヒアリング調査は、路側アンケート調査と同日程で行った。ただし、配布時間は施設営業時間を考慮して9:00～17:00とした。結果として、2日間合計で267サンプルのデータを収集することができた。被験者のサンプリングは、施設およびトイレ出入口を駐車場に向かって通過する利用者をカウントし、10人ごとに調査協力を依頼する方法をとった。

4. 利用者の施設に対する評価と利用実態

路側アンケート調査結果から、目的地がケーススタディ区間途中でなく、全ての施設が利用可能であった回答者を抽出し(サンプル数:141)、区間内の施設利用状況を調べたところ、ガソリンスタンド、コンビニエンスストアを休憩目的で利用しているケースはみられなかった。このことより、以降の分析では、道の駅、ドライブイン、いねむりパーキングを分析の対象とする。

(1) 目的別利用状況

上記と同様のデータを用いて、ケーススタディ区間における、道の駅とドライブインの目的別利用状況を整理した(図-3)。これより、道の駅はトイレ利用、疲労回復を目的とした利用が多く、ドライブインは食事の利用が多いことが分かる。このように利用のされ方が異なるのは、施設利用を決定する際に重視する項目、および施設に対する評価などに差異があると考え、これらの事項に関する分析を行った。

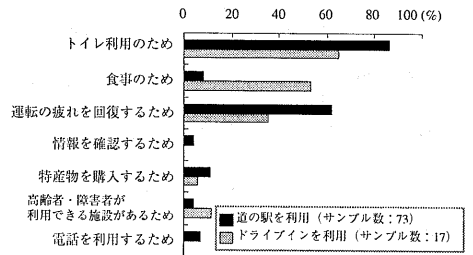
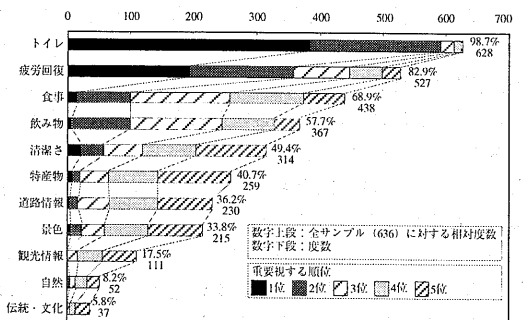


図-3 道の駅とドライブインの目的別利用状況

(2) 施設利用を決定する際に重視する項目

路側アンケートの調査結果を用いて、施設利用を決定する際に重視する項目とそれに付けられた優先順位をまとめた結果を図-4に示す。これより、全体として道路利用者は休憩する上で「トイレ」「疲労回復」「食事」を重視する傾向にあることが分かる。また男女別、年齢層別の各項目の選択率を調べたところ、女性・若年層は「清潔さ」を、高齢層は「特産物」「景色」を重視する傾向があることを確認することができた。



ここで、図中の語句は以下の通りアンケート中の選択肢と対応している

- ・トイレ: トイレが利用できる
- ・疲労回復: 疲労を回復できる
- ・食事: 食事をすることができる
- ・飲み物: 飲み物を買うことができる
- ・清潔さ: 施設が清潔である
- ・特産物: 地域の特産物を買うことができる
- ・道路情報: 道路情報を確認することができる
- ・景色: 景色が良い
- ・観光情報: 地域の観光情報を確認することができる
- ・自然: 自然とふれあうことができる
- ・伝統・文化: 地域の伝統・文化とふれあうことができる

図-4 施設利用を決定する際に重視する項目

(3) 利用者の施設に対する評価

(2)で抽出された項目に関して、利用者の評価を道の駅とドライブインで比較した。図-5は得られた結果のうち、レストラン・特産品店について整理したものである。

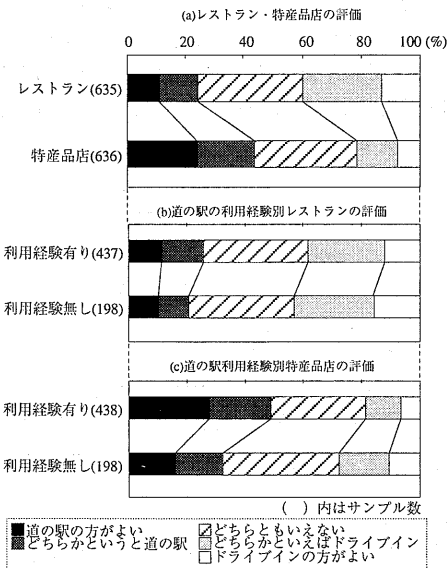


図-5 施設に対する評価の比較

これより、利用者は特産品店に関して、道の駅をドライブインよりも高く評価しており、道の駅の利用経験のある利用者は、利用経験の無い者よりも道の駅を高く評価していることが分かる。なお、この傾向はトイレに関する比較でも確認することができた。逆にレストランに対しては、利用者の評価は道の駅よりもドライブインの方が高かった。さらに道の駅利用経験の有無でも、その評価に変化は無かった。ここで既往の調査から、利用者の地域性に対する要望は強いことが分かっており⁹⁾⁸⁾、レストランにおいても、この点に配慮した工夫を行うことによって、評価を向上させ集客性を高めることができるのではないかと推察できる。

なお、トイレ、食事に並んで重要視されている疲労回復に関して、いねむりパーキングが道の駅とほぼ同等の評価を得ていることが分かった。混雑しないということが一因として推察できるが、図-2より、対象区間内のいねむりパーキングは、道の駅、ドライブインを補完する間隔で設置されており、設置場所が利用者の希望する休憩のタイミングと合致した可能性も考えられるため、以下では、利用者の希望する休憩時間間隔の特性分析を試みる。

(4) 利用者の希望する休憩時間間隔の特性

路側アンケート調査およびヒアリング調査結果から、

利用者が希望する休憩時間間隔の分布を求めた(図-6)。これをみると、約8割が、1時間以上2.5時間未満に集中していることが分かる。

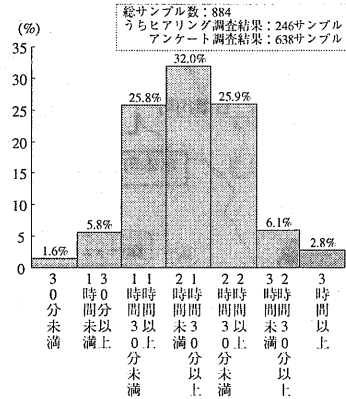


図-6 利用者の希望する休憩時間間隔の分布

次にヒアリング調査結果から、串本方面(白浜町富田橋交差点から串本町和深交差点)に向かう利用者を対象として実際の休憩時間の間隔調べた。ここで串本方面に限定したのは、ケーススタディ区間以東には休憩できる場所が少なく、田辺方面に向かう利用者の対象区間前の休憩場所が串本町に集中していたため、両方面での比較が難しいと考えたからである。また、調査では利用者の連続した休憩について把握できておらず、対象区間直前の休憩のみを扱っている。

図-7に、対象区間前で休憩をした利用者の出発地および事前の休憩場所を整理した。これより、対象区間までの所要時間が2.5時間以上の地域(和歌山市、大阪府南部以遠)を出発している場合は、事前に休憩する傾向が高いことが分かる。この図に示す地点が休憩場所として選択されているのは、ドライブイン等の施設が多く立地していることも一因として考えられるが、たとえば岸和田

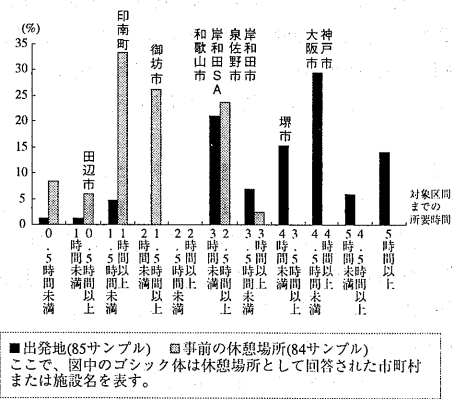


図-7 対象区間前で休憩した利用者の出発地と休憩場所

S.A.は大阪市、神戸市から1.5～2時間の位置にあり、印南町、御坊市も和歌山市、大阪府南部地域から1.5～2時間の位置にあることなどに着目すれば、希望する休憩時間間隔の影響が大きいことも理由として考えられる。

この分析では、連続した休憩を扱っていないため確証を得ることはできないが、利用者の希望する休憩時間間隔が実際の行動に影響を及ぼしている可能性は確認することができたと考える。

5. 休憩および道の駅利用に影響を及ぼす要因の分析

前章では、施設を利用する目的と施設に対する評価について分析した。本章ではこの結果を踏まえ、さらに個人属性、トリップ特性などの影響を考慮して、休憩および道の駅利用に影響を及ぼす要因の分析を行う。

具体的には、判別基準を「ケーススタディ区間内で休憩する(道の駅、ドライブイン、いねむりパーキングのいずれかを利用する)・しない」、および「ケーススタディ区間内で休憩する場合道の駅を利用する・しない」とし、それぞれについて数量化理論Ⅱ類を適用した。これら一連の分析によって、対象区間において、休憩をする要因を把握し、さらに休憩する人がどのような要因に反応して、道の駅を選択するのかということ考察する。特に、後者の分析結果からは、道の駅が利用される要因と同時に利用されない要因を把握することができる。

本分析で用いるのは、路側アンケート調査から得られたサンプルのうち、個人属性等に欠損が無く、ケーススタディ区間を通過し、全ての施設が利用可能であったサンプルのデータである(サンプル数:131)。

分析に用いた説明変数を表-3に示す。ここで、数値データは変数として用いるにあたってカテゴリー化したのが、その際、各カテゴリー間のデータの偏りをなくすとともに、カテゴリーの意味が失われないように留意した。

(1) 対象区間内での休憩に影響を及ぼす要因

表-3 分析に用いた変数

変数名	内容
1)個人属性	性別、年齢 ケーススタディ区間および道の駅の利用経験
2)トリップ特性	乗車人数、トリップ目的、走行方向
3)トリップ時間	出発地～ケーススタディ区間起点の所要時間** ケーススタディ区間終点～目的地の所要時間**
4)希望する休憩時間間隔	4段階の区分に対する評価結果
5)施設に対する評価	5段階の区分に対する評価結果
6)施設利用を決定する際に重視する項目	もっとも重視する項目、2番目に重視する項目
7)施設利用目的	トイレ目的、食事目的、運転による疲労回復目的

*) 田辺方面と串本方面に区分した。
**) 串本方面を例にとると、出発地～ケーススタディ区間起点の所要時間とは出発地から白浜町富田橋交差点の最速旅行時間、ケーススタディ区間終点～目的地とは串本町和深交差点から目的地までの最速旅行時間を指す。これは回答に基づき、地図と道路時刻表により算出した。

「ケーススタディ区間内で休憩する・しない」を判別基準とした分析結果を表-4に示す。ここでは表-3で示した説明変数のうち、施設整備内容に関する変数5)～7)を除

表-4 数量化Ⅱ類分析結果

(判別基準: ケーススタディ区間内で休憩する・しない)

要因	カテゴリー	カテゴリースコア	データ数	レンジ	偏相関係数	
性別	男性	-0.019	101	0.082	0.017	
	女性	0.063	30			
	年齢	24歳以下	0.547			9
		25～34歳	0.451			27
		35～44歳	-0.880			30
		45～54歳	0.216			34
55～64歳		0.247	22			
65歳以上	-0.388	9				
乗車人数	1人	-0.490	40	0.791	0.149	
	2人	0.301	50			
	3人以上	0.111	41			
トリップ目的	観光	-0.082	71	0.180	0.039	
	その他	0.097	60			
出発地～ケーススタディ区間起点の所要時間	0.5時間未満	0.119	55	2.032	0.232*	
	0.5時間以上1.5時間未満	0.486	30			
	1.5時間以上2.5時間未満	1.083	8			
	2.5時間以上3.5時間未満	-0.581	17			
	3.5時間以上	-0.949	21			
ケーススタディ区間終点～目的地の所要時間	0.5時間未満	0.018	69	0.525	0.079	
	0.5時間以上1時間未満	-0.275	16			
	1時間以上1.5時間未満	0.251	28			
	1.5時間以上	-0.216	18			
走行方向	田辺方面	-0.535	46	0.825	0.169	
	串本方面	0.290	85			
対象区間利用経験	利用経験有り	0.103	110	0.643	0.104	
	利用経験無し	-0.540	21			
希望する休憩時間間隔	1時間未満	1.045	7	0.692	0.257**	
	1時間以上2時間未満	0.353	61			
	2時間以上3時間未満	-0.298	55			
	3時間以上	-1.555	8			

サンプル数: 131, 相関比(r²)=0.197

注1) 外的基準は対象区間内で休憩したを正、休憩していないを負とした

注2) *は5%有意、**は1%有意を表す

注3) レンジ、偏相関係数の括弧内数字は順位を表す

外した。表-4より、外的基準との影響力が強いのは、出発地～ケーススタディ区間起点までの所要時間、希望する休憩時間間隔であることが分かる。

まず出発地～ケーススタディ区間起点の所要時間についてみると、所要時間が2.5時間以上の場合は区間内で休憩する傾向が低いことが分かる。前章の結果で、ほとんどの回答者が2.5時間以内での休憩を希望していることから、この場合対象区間以前に休憩をとっている可能性が高く、それが分析結果に反映されたのではないかと考えることができる。

また希望する休憩時間間隔については、2時間以上のカテゴリースコアが負を示している。希望する休憩時間間隔が長い利用者は休憩する回数が少ないと考え、これは妥当な結果ではないかと考えられる。

(2) 道の駅利用に影響を及ぼす要因の把握

「区間内で休憩する場合道の駅を利用する・しない」を判別基準とした分析結果を表-5に示す。この分析では、表-3に示した変数のうち、1)、2)、および施設整備内容に関する5)～7)を用いた。この結果から、特に施設利用目的に関する変数と外的基準との偏相関係数が、他の変数と比べ高いことが分かる。カテゴリースコアの符号から解釈すると、トイレ目的では道の駅が利用される傾向が高く、食事目的では利用される傾向が低いということが言える。これらは前章でも指摘されている関係であるが、最も影響を及ぼしているということとを考慮すると、食事の提供面で、利用者の要望に応えることが重要な課題であるということが確認できる。また、この次に相関が高

表-5 数量化Ⅱ類分析結果

(判別基準：区間内で休憩する場合道の駅を利用する・しない)

要因	カテゴリー	カテゴリースコア	データ数	レンジ	偏相関係数	
個人属性	性別	男	-0.082	60	0.328	
	年齢	24歳以下	0.108	6	1.162 (2)	0.296* (3)
		25-34歳	-0.016	19		
		35-44歳	-0.087	12		
		45-54歳	0.326	23		
		55-64歳	-0.174	15		
65歳以上	-0.836	5				
道の駅利用経験	利用経験有り	0.640	72	0.402	0.120	
	利用経験無し	-0.362	8			
特性リッ プ	乗車人数	1人	-0.093	23	0.586	
	2人	-0.209	33	(5)	0.270*	
	3人以上	0.377	24	(4)	(6)	
施設に 対する 評価	観光	-0.252	43	0.545	0.277*	
	その他	0.293	37	(6)	(4)	
施設に 対する 評価	道の駅の方がよい	-0.139	21	0.674	0.203	
	どちらかという道の駅	0.034	17			
	どちらともいえない	0.088	27			
	どちらかというドライブイン	-0.307	10			
施設に 対する 評価	道の駅の方がよい	0.609	5	0.674	0.203	
	どちらかという道の駅	-0.210	13			
	どちらともいえない	-0.308	8			
	どちらかというドライブイン	0.116	30			
施設に 対する 評価	ドライブインの方がよい	0.366	16	0.674	0.203	
	どちらかというドライブイン	-0.088	13			
	どちらかという道の駅	0.010	21			
	ドライブインの方がよい	0.010	48			
施設に 対する 評価	トイレ	-0.064	11	0.075	0.027	
	その他	-0.259	24			
	疲労回復	0.150	27			
	トイレ	-0.159	13			
施設に 対する 評価	2番目に 重視する項目	飲み物	0.477	5	0.908	
	3番目に 重視する項目	食事	0.477	5	(3)	
	清潔さ	0.649	5	(5)	0.272*	
	その他	-0.229	6	(4)	(6)	
施設 利用 目的	トイレを目的として休憩した	0.143	65	0.763	0.315**	
	トイレを目的とせず休憩した	-0.620	15	(4)	(2)	
	食事	-1.448	15	1.782	0.586**	
施設 利用 目的	疲労回復を目的として休憩した	0.334	65	(1)	(1)	
	疲労回復を目的とせず休憩した	-0.020	47	0.049	0.025	
	その他	0.029	33			

サンプル数：80、相関比(η²)=0.576

注1) 外的基準は対象区間内の道の駅を利用したを正、利用していないを負とした

注2) *は5%有意、**は1%有意を表す

注3) レンジ、偏相関係数の括弧内数字は順位を表す

とが明らかとなった。すなわち食事の提供面で、利用者の要望に応えることが重要な課題であると考えられる。

また数量化理論Ⅱ類を用いた分析結果からは、年齢が高くなるにつれて、また来訪頻度の低い観光目的のトリップの場合、道の駅が利用される傾向が低くなることを確認した。これらのことは道の駅の利用が十分に浸透していないことが一因として考えられるため、道の駅について今後も積極的に広報を行う必要がある。

さらに、同乗者数が多い場合に道の駅を利用する傾向が高いことが示された。同乗者が多いということは、家族単位の旅行である場合が多分に考えられるため、現状で不足が指摘されたスロープ、障害者用駐車スペース、ベビーベッドなどの基本施設の整備が必要だと考えられる。

最後に、本研究では利用者の希望する休憩時間間隔が実際の休憩に影響を及ぼしていることを示すことができた。またこのことが、いねむりパーキングの利用につながり、結果として評価を高めていると考察できる。すなわち、利用者の休憩時間間隔がある一定の幅をもった分布で、その出発地が多様な分布を持っていることを考慮すると、休憩施設はできるだけ分散させ、一定の間隔で設置することが利用を促進すると考えられる。

しかし今回行った調査では、利用者の連続した休憩について把握できていないため、今後はこのようなデータを集集し、施設配置について検討することが課題となる。最後に本研究を進めるにあたり、分析にご協力いただいたパシフィックコンサルタンツ(株)・加藤健太郎氏、調査にご協力頂いた建設省近畿地方建設局道路部道路計画二課、同紀南工事事務所に感謝の意を表します。

文献

- 1) 建設省道路局(1993)、「道の駅の本」
- 2) 全国「道の駅」連絡会(1996)、「道の駅ハンドブック」
- 3) 飯田克弘(1995)、「高速道路休憩施設における障害者用施設整備に関する研究」,土木学会論文集, No.518/IV-28, pp.79-88
- 4) 椎本謙次・柳沢祥子(1994)、「休憩施設の立寄需要について」,高速道路と自動車 第37巻第6号, pp.27-34
- 5) 目山直樹・熊野稔(1994)、「「道の駅」の概念とその経緯-「道の駅」の計画整備に関する研究#1-」,日本建築学会学術講演梗概集, pp.425-426
- 6) 熊野稔・目山直樹(1994)、「「道の駅」の計画条件とその方向性-「道の駅」の計画整備に関する研究#2-」,日本建築学会学術講演梗概集, pp.427-428
- 7) 熊野稔・目山直樹(1996)、「「道の駅」の整備動向と施設整備の課題について-「道の駅」の計画整備に関する研究#3-」,日本建築学会学術講演梗概集, pp.381-382
- 8) 熊野稔・目山直樹(1996)、「「道の駅」におけるイベントと地域振興への課題「道の駅」の計画整備に関する研究#4-」,日本建築学会学術講演梗概集, pp.383-384
- 9) 全国「道の駅」連絡会(1997)、「全国「道の駅」のご案内」

い年齢に着目すると、年齢が高くなるにつれて道の駅を利用する傾向が低くなる事が分かる。特定はできないが、道の駅の利用が十分に浸透していないことが一因ではないかと考えられる。このことは観光目的、すなわち来訪頻度が少ないトリップの利用が少ないという結果からも推察することができる。さらに、同乗者数が多いほうが利用傾向が高いということも読み取ることができるが、同乗者数が多いということは、家族単位の旅行である確率も高くなり、2章で示した、スロープ、障害者用駐車スペース、ベビーベッドなど高齢者・障害者および女性・乳幼児に配慮した施設整備の必要性を伺うことができる。

6. 結論

本研究では、利用者を対象とした調査の結果から、道の駅とドライブイン、いねむりパーキングに対する評価と利用の実態を把握するとともに、数量化理論Ⅱ類を適用することで、道の駅の利用に影響を及ぼす要因を分析した。本研究で得られた知見から、利用者の増加を目指した、道の駅の基本施設・サービスのあり方について考察した結果は以下のように整理できる。

まず利用者の意識面の分析結果から、トイレ目的では道の駅が利用される傾向が高く、食事目的では利用される傾向が低いということが分かり、さらに数量化理論Ⅱ類分析の結果からは、それが強く影響する要因であるこ