

## 山陰地方における「道の駅」の特性把握とその類型化

建築都市デザイン学科 2280120108-7 早瀬 果歩  
(指導教員 及川 清昭)

## 1. はじめに

道の駅(みちのえき)は、1993年国土交通省(制度開始時は建設省)により登録された、休憩施設と地域振興施設が一体となった道路施設である。道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の人々のための「情報発信機能」、道の駅を核としてその地域の町同士が連携する「地域の連携機能」という3つの機能を併せ持つ。

2015年4月15日付で、全国に1,059箇所登録されている。

本研究では山陰地方にある道の駅を対象として比較・分析を行い、それぞれの特性、周辺環境を把握する。そして、道の駅を構成する要素から数量化Ⅲ類及び、クラスター分析により類型化を行い、各道の駅の特性を把握することを目的とする。

## 2. 研究方法

本研究では鳥取県14、島根県28の計42の山陰地方にある道の駅を対象とする。

## (1) 基礎構造

42の道の駅の地域分布の特徴、施設の構成、駐車場の収容台数を調査する。

## (2) 道の駅の類型化

42の道の駅の特性、規模、および周辺環境を調査し数量化Ⅲ類分析を行う。各カテゴリースコアとそれぞれの道の駅のサンプルスコアを求める。サンプルスコアを元にして、道の駅をグループ化し分析を行う。

## 3. 分析結果と考察

## 3.1 基礎構造の分析結果

山陰地方の「道の駅」は80%以上が国道沿いに位置し、山間部が過半数以上を占めるが、日本海と接している影響で海辺にも多くある。施設構成は駐車場、便所、休憩所、情報コーナーの4点セットを基本にして半数以上の施設が複合機能を備えている。

## 3.2 山陰地方にある道の駅の類型化

## (1) 数量化Ⅲ類による分析

調査によって得た項目をもとに数量化類分析を行う。アイテムは、道の駅の規模から「駐車場1」(80台未満)、「駐車場2」(80台以上)、「面積1」(1000㎡未満)、「面

表1 カテゴリースコア

変数名	カテゴリー	度数	1軸	2軸	3軸
駐車場	駐車場1(80台未満)	26	-1.06247	0.506763	0.309178
	駐車場2(80台以上)	16	1.552339	-0.97495	-0.31142
面積	面積1(1000㎡未満)	23	-1.21602	0.191888	0.566379
	面積2(1000㎡以上)	19	1.325351	-0.35983	-0.52478
立地	水辺	17	1.319645	0.784833	1.084626
	山間部	25	-1.00883	-0.63062	-0.61531
施設	公園	16	0.609396	0.455161	-0.60684
	娯楽	13	0.413152	0.357011	-2.15473
	宿泊	5	0.936919	-2.19856	4.427276
	案内人有り	13	-0.66605	0.674045	0.258544
所在地	郡	22	-0.43146	-1.76208	-0.20419
	市	20	0.33527	1.817125	0.377404

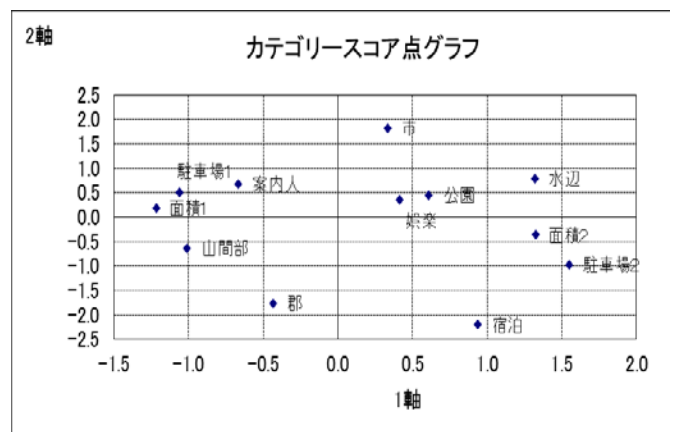


図1 第1軸、第2軸カテゴリースコアプロット図

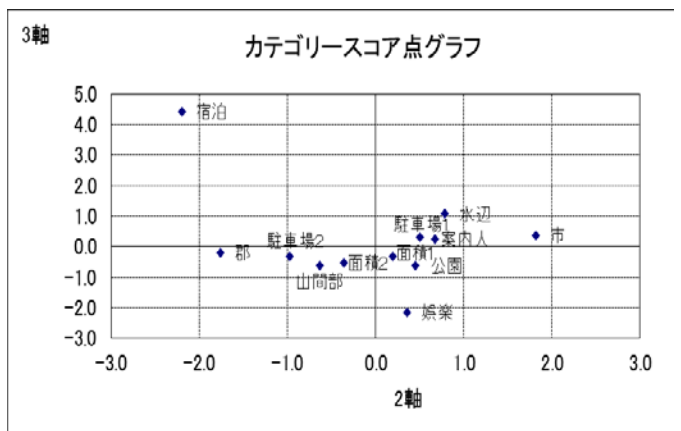


図2 第2軸、第3軸カテゴリースコアプロット図

積 2」(1000 m<sup>2</sup>以上)、立地条件から「水辺」、「山間部」、施設内容から「公園」、「娯楽」(屋内展望台、美術館・博物館、体験施設、温泉等)、「宿泊」、「案内人」、人口から「郡」、「市」の 12 項目を用いて分析を行う(表 1)。

数量化Ⅲ類の結果、第 1 軸は寄与率 28.8%で第 2 軸は寄与率 18.1%、第 3 軸は寄与率 14.1%で累積 61.0%となった。

次に軸の解釈を行う。第 1 軸は「駐車場 2」、「面積 2」が正の値を示している。逆に、「駐車場 1」、「面積 1」が負の値を示している。よって、第 1 軸は、<規模>を表す軸であり、カテゴリースコアが正の値を示すほど規模が大きいといえる。続いて、第 2 軸の解釈を行う。第 2 軸は「市」、「水辺」が正の値を示している。逆に「郡」、「山間部」が負の値を大きく示している。よって、第 2 軸は<立地条件>を表す軸であり、カテゴリースコアが正の値を表すほど周辺環境が栄えているといえる。続いて、第 3 軸の解釈を行う。第 3 軸は「宿泊」が正の値を示している。逆に「娯楽」、「公園」が負の値を示している。よって、3 軸は<滞在時間>を表す軸であり、カテゴリースコアが正の値を表すほど滞在時間が長いといえる(図 1, 2)。

(2) クラスタ分析

次に数量化Ⅲ類の結果を用いて、クラスタ分析を行った。結果として 4 つのクラスターを採用した。ここでは各クラスターの数量化Ⅲ類分析のサンプルスコアの得点を算出し、正負どちらの値を示すかにより特性を把握する。図 3、図 4 にサンプルスコアプロット図を示す。

この結果からクラスター 1 (赤) は山間部に位置し、道の駅の基本的な機能のみを備えた規模の大きい道の駅であり、クラスター 2 (黄) は水辺に位置し、道の駅の機能に複合する機能がある規模の小さい道の駅であり、クラスター 3 (緑) は山間部に位置し、道の駅の基本的な機能のみを備えた規模の小さい道の駅であり、クラスター 4 (青) は山間部に位置し、道の駅の機能に複合する機能がある規模の大きい道の駅と考えられる。

4. まとめ

本研究では、調査を行った上で得られた項目から数量化Ⅲ類分析及びクラスタ分析を行い、山陰地方の道の駅の分類化を行った。結果として 4 つのクラスターに分類され各クラスター立地条件や規模、施設内容など各項目との特性との関係性を明らかにした。

今回の研究では、道の駅の利用者に対するアンケート・ヒヤリング調査を行っていない。そのため、今後の展望として利用者の実態を調査することにより各道の駅の特性と利用との関係を明らかにしていくことが期待される。

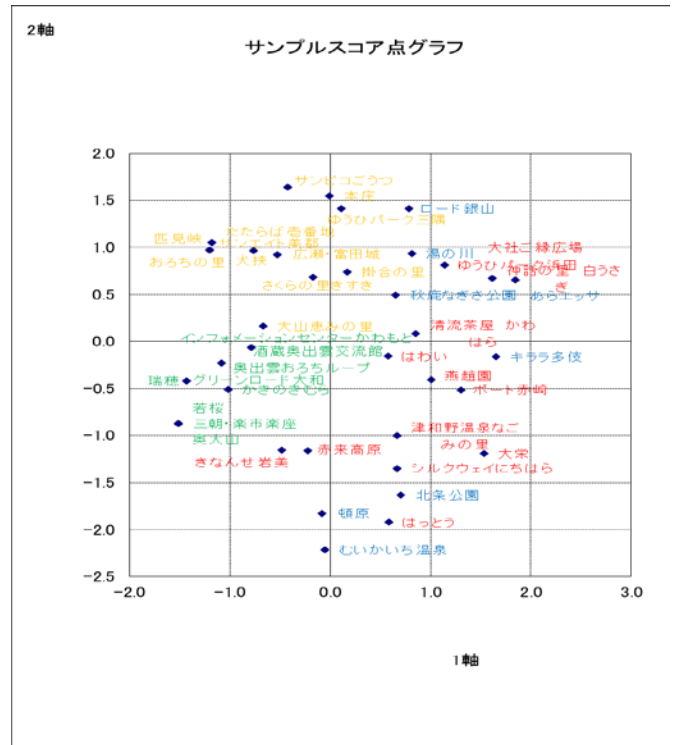


図 3 第 1 軸、第 2 軸サンプルスコアプロット図

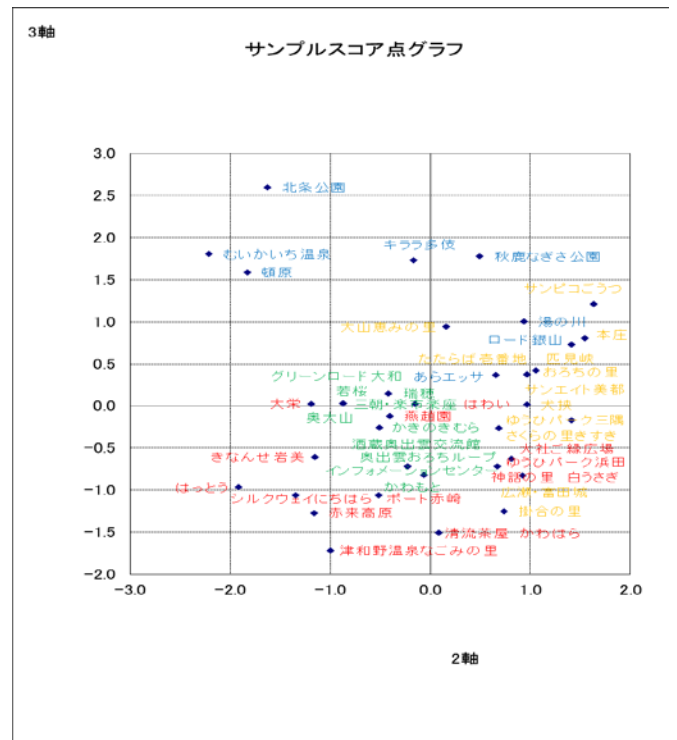


図 4 第 2 軸、第 3 軸サンプルスコアプロット図

参考文献

1) 菊池 豪, 森田考夫: 近畿・四国地方にある「道の駅」の施設類型と利用実態について, 日本建築学会近畿支部研究報告書