

# 論文和文概要

(2000字程度)

報告番号	甲 第 40 号	氏名	宮崎 友裕
------	----------	----	-------

本研究の目的は、鉄道駅や道の駅について、都市計画や観光の計画等に位置付けた上で、交通機能に加え、地域の観光・防災など多様な機能を担う拠点として、まちづくりに活用するための方策を明らかにすることである。

本研究では、「地域連携」を、鉄道駅と道の駅やその周辺の空間の課題を認識している主体が課題解決に向けて協働する関係性のこと、「まちづくり」を、観光や都市計画等の「分野」と、関係者の連携や住民参加による活動という「進め方」の2つの観点の総称と定義した。その上で、A) 道の駅・鉄道駅の機能や質に対する住民・来訪者の意識。B) 交通拠点の活用に向けた関係者間の連携体制。C) 交通拠点の他の分野における位置づけ。の3点から検討した。

A) 住民・来訪者の意識については、まず、来訪者満足度アンケート調査結果から、道の駅の満足度に影響の大きい項目について、来訪時の満足度に加えて来訪前の期待度も考慮し、回帰分析により分析した。モデルでは、来訪目的および道の駅の個別の機能（トイレ等）の満足度の項目と共に、期待度のうち全体の期待度を有意な変数として採択した。この他、対象地域へのリピーターと非リピーターの差異を統計的検定により分析し、来訪前の情報手段の利用の有無や道の駅に求める施策等の項目を得た。また、住民の景観意識アンケート調査結果から、交通施設とその周辺の景観が住民の景観イメージに与える影響を分析した。クロス集計により、「鉄道・駅」を視点場とし、時間的・空間的な推移である「移ろいの景観」を視対象とする景観が最も多く、鉄道・駅からの景観が象徴的な風景として認識されていることが示唆された。

B) 関係者間の連携体制については、群馬県の道の駅管理者や行政の担当者が主に参加するワーキング形式の連携の事例について、参加した道の駅の議事内容の集計から、物産販売所等の道の駅の日常的な運営面に関連する項目では「改善」報告の割合が高く、道の駅運営者相互の連携により改善を図ることの可能性が示された。また、事務局へのインタビュー調査から、参加負担を軽減した形式が望ましいことが示唆された。

また、駅前広場の整備計画の検討過程を、アンケート調査結果やワークショップの議事から整理し、駅前広場に対する住民の意識やニーズの反映方法を検討した。本事例では、アンケートやワークショップによる住民の意見を反映し、交通結節機能のうち自家用車の安全性・利便性向上に関わる空間の確保が優先された。ここからは、既存の計画指針に基づく手法を活用しつつ、関係者間の対話の手法をガイドライン等で位置付けることを検討する必要があるといえる。

対話や連携の仕組みは、観光分野においても重要である。DMO（観光地域づくり法人）と道の駅の連携により、道の駅の利用実績をDMOが利用することでデータの継続的な収集が可能であることが示唆された。

この他、道の駅との連携を計画で示している全国の地域DMOへのアンケート調査からは、DMO・道の駅間の職員の兼務や、DMOによる道の駅の施設の管理を通じ、DMOと道の駅の連携に向けたハードルが相対的に低くなり、DMOのデータ収集に関する連携も行われやすいことが推察された。

C) 他の分野における位置づけについては、まず、関東地方の道の駅について、GISによる分析や文献調査から、都市計画上の立地や防災計画への位置づけの現況を収集した上で、クラスター分析による類型化を行い、道の駅のまちづくりへの活用に向けた方向性を検討した。都市計画区域外もしくは市街化調整区域等の、都市計画や立地適正化計画の適用に制約が大きい立地についても、「小さな拠点」の考え方の活用や、地区計画、また立地適正化計画の任意事項などの様々な手法により、道の駅を都市計画等に反映することが可能になることが示唆された。防災については、市街地近郊に立地する道の駅のうち防災計画に位置付けられていないものを含むクラスターが確認できた。ここから、災害時の道の駅の役割や登録要件に防災に関する項目を設けることが今後の論点となり得る。

また、各DMOの計画において、対象区域内の道の駅との連携について位置付けられているのは約半数であり、DMOと道の駅の関係構築が課題といえる。

結論として、以上を踏まえ交通拠点のまちづくりへの活用について論点を3つ示した。

A) 道の駅の来訪者満足度に有意な影響を与える項目に基礎的機能であるトイレが含まれていたこと、駅前広場に関する住民アンケートにおいてアクセスの利便性や安全性が重視されていたことから、交通拠点の多機能化を進める際にも、基礎的な機能が前提となることが示唆された。

B) 関係者間の対話や利用者・住民の意見を収集する仕組みを、交通拠点の運営や設計に関するガイドラインや手順の中に位置付けることが重要な視点であると考えられる。

C) 防災および観光分野において、道の駅が位置付けられていない事例もあり、連携体制の構築の必要性が示された。交通拠点の多機能への活用を促進する上で、交通分野以外の計画に位置付ける手法が共有されることが求められる。