

「道の駅」の計画にとり入れられている「地域性」に関する研究

A Study on regionality reflected “Michi-no-eki” design planning

中麻衣*・宮地茉莉*・岡絵理子**
Mai Naka*・Mari Miyaji*・Eriko Oka**

This research aims to clarify the regionality incorporated in the design planning of the public roadside station named ‘Michi-no-eki’ in Japan. At first, we extracted phrases expressing regionality from the 17 works of the monthly “Shinkenchiku” magazine and classify 9 items. Using these items, we classified descriptions of 145 model ‘Michi-no-eki’ selected by Japanese government. As a result, half of them do not mention the regionality on the design planning. It means ‘Michi-no-eki’ does not need to take regionality as a building. Besides them, 41 ‘Michi-no-eki’ took ‘motif’ to express the regionality. Motif seems a means of expressing the regionality on design planning of ‘Michi-no-eki’. However, regionality can be expressed by a wide variety of ways including 9 items which we classified.

Keywords: Michi-no-eki, public building, regionality
道の駅、公共施設、地域性

1. 序章

1-1. はじめに

「道の駅」は公共施設であり、休憩、情報、地域振興、連携といった多様な機能をもっている。また、地域を意識した情報交流や連携を行い、休憩施設以外の文化的施設が地域間の交流を促進する役割を担っており、地域文化の向上を図り、「道の駅」を地域活性化の拠点とする取組が進展している¹⁾。全国各地の「道の駅」には目を引く建物があり、地域活性化の拠点として、意匠計画に地域性がとり入れられていると考えられる。最近では建築家が設計する「道の駅」が多くみられ、月刊誌「新建築」にもたびたび取り上げられ、設計者等の設計意図が記載されている。

1-2. 研究の目的

本研究では、①「新建築」に掲載された17駅の作品を対象に設計者等の言説から地域性を表す語句を抽出し、地域性がどのようにして意匠計画にとり入れられているか明らかにする。

さらに、②地域活性化の拠点として優れていると国土交通大臣に選定・認定されたモデル「道の駅」・重点「道の駅」の122箇所(145駅)を対象に、①で抽出した地域性の項目を用いて建築計画を分析し、「道の駅」の意匠計画に取り入れられた地域性を明らかにすることを目的としている。

1-3. 既往研究

建築設計資料(1995)には、「道の駅は町の顔であるから、施設デザインとしては、その地域のデザインや景観などを利用するのが有効な方法のひとつである²⁾」と記載されている。吉田、松田、笠間ら(2016)は、北海道内の「道の駅」は地域性や独自性が強く、施設全体の設計自由度も高いことに加え、計画や設計を支援する技術資料が存在しないこともあり、各自治体などの担当者は計画や設計に苦慮³⁾すると示している。施設計画に地域のデザインや景観を利用することは地域イメージをつくることとして有効だとされているが、全国の「道の駅」を対象とした研究は見られない。本研究で全国の「道の駅」122箇所(145駅)を対象に「道

の駅」の意匠計画に取り入れられた「地域性」を明らかにする。

2. 「道の駅」の概要

2-1. 「道の駅」の目的と機能

国土交通省の道の駅案内の概要³⁾をもとにまとめると、長距離ドライブが増え、老若男女のドライバーが増加しており、そのなかで、円滑な道路交通を支えるため、一般道路にも安心して自由に立ち寄り、利用できる快適な空間が求められている。「道の駅」の休憩施設では、沿道地域の文化や歴史、名所、特産物等の情報を活用し多様で個性豊かなサービスを提供することができ、地域とともにつくる個性豊かなにぎわいのある空間となることにより、地域の核が形成され、活力ある地域づくりや地域連携が促進される等の効果も期待される。以上より、「道の駅」では、道路利用者へ安全で快適な道路交通環境の提供と、地域の振興に寄与することが整備目的として求められている。

一般社団法人全国道の駅連絡会の道の駅の取り組み⁴⁾と国土交通省の道の駅案内の概要³⁾をもとにまとめると、「道の駅」は3つの機能を備えている休憩施設としている。1つ目は、道路利用者のための24時間無料で利用できる駐車場、トイレ等の「休憩機能」である。2つ目は道路利用者や地域の方々のための道路情報、観光情報、緊急医療情報等の「情報発信機能」である。3つ目は、「道の駅」をきっかけに町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための文化教養施設、観光レクリエーション施設等の地域振興施設で地域と交流を図る「地域連携機能」である。

2-2. 「道の駅」の登録の経緯

建築設計資料¹⁾、北海道地区「道の駅」連絡会事務局の道の駅とは⁵⁾、国土交通省の道の案内の沿革⁶⁾をもとにまとめると「道の駅」は1990年に開催された中国地域づくり交流会のシンポジウムの中で、鉄道に駅があるように道路にも駅があつてよいのでは、という提案から、1991年から1992年に地域交流センターが建設省(現国土交通省)と食品容器環境美化協会の支援のもとに

* 非会員・関西大学環境都市工学部建築学科 (Kansai University)

** 正会員・関西大学環境都市工学部建築学科 (Kansai University)

計 12 駅で駐車場、トイレ、電話、無料休憩所、地域特産品販売所、駅長等の仮設の施設を用い、2 週間から 1 カ月程度の社会実験を行った。建設省では、「道の駅」を 1993 年度から始まる第 11 次道路整備 5 年計画の施策として位置づけ、1993 年に「道の駅」懇談会会長の越正孝教授が「道の駅」の提言を行った。1993 年 4 月 22 日から登録が開始された。1995 年 4 月当初は、もともと市町村が先行して地域復興のために幹線道路沿いに設置していた地域物産品売り場とレストランに対して、市町村が手を挙げるか、建設省が声をかけ、駐車場の増設、公衆トイレや駅舎の新設等により「道の駅」に登録されたものが多く、「道の駅」として新設し登録された駅は少ない。

2-3. 「道の駅」の登録状況

「道の駅」は 2021 年 6 月 11 日現在で 1,193 駅が登録されている。1993 年の第 1 回目に 103 駅登録以来、毎年登録され、2021 年 6 月 11 日で第 55 回目の登録が行われた。1 年で複数回登録される年もある。図 1 に登録駅数の推移を示す。直近の 10 年間の登録数は 1 回あたり 2~20 駅と、当初と比べると減少している。また、登録削除された「道の駅」は 2 駅ある。2004 年 3 月に茶処和東（京都府）、2013 年 3 月に山崎（兵庫県）が登録抹消されている。



図 1 「道の駅」の登録駅数の推移

3. 「道の駅」の「地域性」の項目分類

3-1. 調査方法

月刊誌「新建築」^{注1)}に掲載されている 17 の「道の駅」に関して、設計者と本誌編集部による説明文から各「道の駅」の特徴、「地域性」を表すキーワードの抽出を行い、どのような地域性を表す設計手法がとられているのか分類を行った。

3-2. 調査対象

調査対象の「道の駅」を表 1 に示す。

月刊誌「新建築」は 1925 年 8 月に創刊以来、日本の現代建築を写真、図面等により詳細に紹介し、多くの建築家に支持されている日本を代表する建築専門誌であり、近年、建築家の活動は都市、環境等への幅が広がり、ものづくりを通し現代を切り開き、社会へ建築が生み出し得る可能性を伝え、建築思潮や建築デザイン界の新しい動きを発信し続けている。そのため研究対象として妥当であると考えられる。

表 1 対象の「道の駅」

新建築掲載年号	都道府県	駅名 (「新建築」掲載通り)	設計者
1999/2	富山県	カモンパーク新湊	内井昭蔵研究室 十内井昭蔵建築設計事務所京都研究所
2000/9	山口県	仁保の郷	宮崎浩/ブランツアソシエイツ
2002/7	香川県	「香南楽湯」・香南町保健センター・社会福祉センター	宮崎浩/ブランツアソシエイツ
2003/2	熊本県	清和文楽邑道の駅 公衆トイレ	小村健治/ばん設社+小村事務所
2010/5	群馬県	よしおか温泉	宮崎浩/ブランツアソシエイツ
2012/5	岐阜県	池田温泉	大建met なわけんじム
2014/5	高知県	なぶら土佐佐賀	小川文象/FUTURE STUDIO
2014/11	福島県	あいづ 湯川・会津坂下	アルセット建築研究所
2015/5	広島県	君田そらのにわ OGINAU	穴吹デザイン専門学校 空カンゼミ TEAM OGINAU+穴吹デザイン専門学校 西尾通哲建築研究室+山谷建築設計事務所
2015/7	長野県	ファームス木島平	三浦文典/スターバイロツツ
2016/1	千葉県	銚南町都市交流施設・道の駅保田小学校	N. A. S. A. 設計共同体
2016/11	栃木県	ましこ	原田真宏+原田麻魚/MOUNT FUJI ARCHITECTS STUDIO
2017/3	広島県	びんご府中	シーラカンス K&H
2017/11	埼玉県	和紙の里ひがしちちぶ農産物直売所+ハスターミナル	松本康弘建築工房(農産物直売所) 水谷憲匠(ハスターミナル)
2020/1	岩手県	高田松原津波復興祈念公園 国営 追悼・祈念施設	プレック研究所・内藤建築設計事務所設計共同体
2021/10	岩手県	たのはた 思惟の風	古谷誠章/NASCA+早稲田大学古谷誠章研究室
2021/12	千葉県	しょうなん てんと(直売所棟)	桔川卓也/NASCA

3-3. 調査結果

各駅の特徴や地域性を表すワードを抽出し、(1)気候、(2)周辺地形、(3)周辺建物との関係、(4)既存建物との関係、(5)既存建物の活用、(6)地場産材、(7)モチーフ、(8)地元住民との関わり、(9)その他に分類した。つまり、これらが「道の駅」を設計した設計者の地域性を表す手法であると考えられる。表 2 に「新建築」に掲載されている「道の駅」の特徴が表す「地域性」を示す。表 3 に分類した項目に当てはまる「道の駅」の駅数と割合を示す。

9 項目の中で地場産材、周辺地形、地元住民との関わりが 35% 以上であり、計画にとり入れている「道の駅」が多く見られた。次に多く見られたのは、モチーフと周辺建物との関係で 23.5%(4 駅)である。気候や既存建物との関係、既存建物の活用は 11.8%~17.6%となっている。

各分類の詳細は下記の通りである。

- (1)気候: 「雪」「風」等の気候に関する記述がある。(2)周辺地形: 「~盆地」「~山」という「道の駅」周辺の地形を表す語、「周辺の~」と記述がある。(3)周辺建物との関係: 「周辺~」「まちの~」という「道の駅」の敷地以外の建物から計画をとり入れている記述がある。(4)既存建物との関係: 「既存の~」「~と共に」という「道の駅」の敷地に既存している建物から計画をとり入れている記述がある。(5)既存建物の活用: 「~を生かし」「~を残し」という「道の駅」の敷地に既存している建物を活用して計画している記述がある。(6)地場産材: 「地場産」「地域・地元~」「~産」と記述があり、地域で作られた物産品を利用している。(7)モチーフ:

表2 「新建築」に掲載されている「道の駅」の特徴が表す地域性

駅名	地域性を表す手法								
	(1) 気候	(2) 周辺地形	(3) 周辺建物との関係	(4) 既存建物との関係	(5) 既存建物の活用	(6) 地場産材	(7) モチーフ	(8) 地元住民との関わり	(9) その他
カモンパーク新湊		立山御峰	博物館						
仁保の郷		山々、自然				松		自治体運営	
香南菜湯			温泉施設 福祉施設						
清和文楽邑				道の駅					
よしおか温泉			温泉施設			スギ		地元の職人	
池田温泉						木材		地元の宿泊者へのヒアリング	
なぶら土佐佐賀		山 海				スギ	漁船の燈		
あいづ	風雪	磐梯山	集落			スギ		会津地域のひと	
君田そらのこわ	豪雪	自然 山々							
ファームス木島平					加工工場				
保田小学校					校舎、体育館				
ましこ		山地み、田畑				土、スギ		地元の工場	
ひんこ府中								地元産業の工場	備後餅(伝統工芸)
和紙の里						和紙、ヒノキ	和紙産品の道具「すけが」		国重要有形民俗文化財
ひがしちちぶ									国重要有形民俗文化財
道懐・祈念施設									東日本大震災復興
たのほた 恵徳の風	多雪					アカマツ	隠れ屋根		
しょうなん てんと		農地		道の駅			農具・ワスの屋根		

表3 地域性を表す手法を利用する駅数と割合(重複有) n=17

項目	駅数 [駅]	割合 [%]
地場産材	8	47.1
周辺地形	7	41.2
地元住民との関わり	6	35.3
モチーフ	4	23.5
周辺建物との関係	4	23.5
気候	3	17.6
既存建物との関係	2	11.8
既存建物の活用	2	11.8
その他	3	17.6

「モチーフ」や「～をイメージしている」と記述があり、地域の具体物の面影がある又は地域の伝統建築・建築様式を採用している。(8)地元住民との関わり:「地元の～」 「～地域の」と記述があり住民との関係がある。(9)その他:以上の8つには分類されないが、地域性を示すものとして、震災復興の「記憶を呼び起こす場」や国重要有形民俗文化財である「和紙鹿きの道具「すけた」、細川紙」等の地域の伝統工芸や文化財を計画にとり入れている記述がある。

4. モデル「道の駅」・重点「道の駅」の「地域性」

4.1. モデル「道の駅」・重点「道の駅」の概要

国土交通省のモデル「道の駅」・重点「道の駅」の概要¹⁰⁾をもとにまとめると、「道の駅」による地域活性化の拠点として、全国モデル「道の駅」6駅、特定テーマ型モデル「道の駅」13駅、重点「道の駅」103箇所(126駅)が指定されている。全国モデル「道の駅」は既存の「道の駅」を対象に、1994年に地域活性化の拠点として特に優れた機能を継続的に発揮していると認められるものが選定された。特定テーマ型モデル「道の駅」は特定のテーマについて質的向上に資する全国の模範となる取組を行い、その成果が認められるものとして2014年度に「住民サービス部門」、2015年度に「地域交通拠点部門」が認定された。重点「道の駅」は地域活性化の拠点となる優れた企画があり、今後の重点支援で効果的な取組が期待できるものとして選定された。「道の駅」の整備の企画段階から選定対象とし、取組の先駆性、効果、実現可能性に基づき、優れた企画を選定しているため、実際には建設されていない「道の駅」が含まれている。

4.2. 調査方法

モデル「道の駅」、重点「道の駅」の合計122箇所(145駅)を対象に、「道の駅」公式ホームページ、各「道の駅」を設置している自治体のホームページ、建築設計資料、設計者のホームページから建物の特徴に関する記述を抽出し、表2の9項目に当てはめた。

4.3. 調査対象

モデル「道の駅」、重点「道の駅」の合計122箇所(145駅)を対象として行う。複数の「道の駅」を一体でモデル登録している事例もあり、その場合は各「道の駅」に分けて分析した。モデル「道の駅」・重点「道の駅」は「道の駅」による地域活性化の拠点として優れた企画があり、質的向上に資する全国の模範として地域に継続的に貢献している¹⁰⁾とされているため対象として妥当であると考えられる。

4.4. 調査結果

145駅の建物に関する記述を表2の項目に分類した。9つの項目のいずれか一つでも当てはまる駅が45.5%(66駅)である一方で、55.5%の駅が9つの項目の一つも当てはまらない、つまり地域性に関する記述がなく、地域性を表す手法が使われていなかった。

地域性に関する記述のあった66の「道の駅」のうち、地域性を表す手法に当てはまる駅数と割合を表4に示す。モチーフをとり入れている「道の駅」が62.1%と一番多い。モチーフを建物外部に表している「道の駅」が38駅、建物内部に表している「道の駅」が5駅である(重複有)。周辺地形をとり入れている「道の駅」は30.3%あり、周辺の山や海、田園風景等の自然に溶け込むようにしている建物が多い。地場産材をとり入れている「道の駅」は21.2%であり、木材が多く、マツやヒノキ、スギ、ヒバ等が使われ、他には石、瓦、塗りがあある。地元住民との関わりから計画にとり入れている「道の駅」は7.6%あり、設計者が地元出身であるか、地域住民参加型のワークショップを通じて建物デザインを決定している。気候をとり入れている2駅はいずれも雪が降る地域であり、雪対策をおこなっていた。「新建築」に掲載されている「道の駅」でも雪に関する計画がされていたことから、雪対策は地域性として建物に現れやすいと考えられる。

表4 地域性を表す手法に当てはまる駅数と割合(重複有) n=66

項目	駅数 [駅]	割合 [%]
モチーフ	41	62.1
周辺地形	20	30.3
地場産材	14	21.2
地元住民との関わり	5	7.6
気候	2	3.0
既存建物の活用	2	3.0
既存建物との関係	1	1.5
周辺建物との関係	1	1.5
その他	14	21.2

4.5. 地域性を表すモチーフの分析

モデル「道の駅」、重点「道の駅」の中でモチーフを取り入れていた駅が最も多く、3つの傾向に分けられた。1つ目は具体物である。屋根の上に太鼓等のモチーフが載っている、建物の全体像が船や古墳、カヌーの船先等のモチーフになっている「道の駅」が例として挙げられる(図2)。一目でモチーフが半別できる例もあれば、説明がないとわからない例もあり、地域の特徴をもった具体物がほとんどだが、地域と関係のない特徴をモチーフとして計画にとり入れている「道の駅」もある。2つ目は、「～風」「～調」である。北歐風や中世ヨーロッパ調、英国風が挙げられる(図3)。3つ目は、地域の伝統建築・建築様式である。和風建築や神殿造りがある(図4)。



広島県「道の駅 舞ロードIC 千代田」 熊本県「道の駅 きくすい」
 太鼓/写真-1¹¹⁾ 江田船山古墳/写真-2¹²⁾

図2 具体物の事例



北海道/北欧の風 道の駅とうべつ/ 千葉県/(南房総市道の駅)
 北欧風/写真-3¹³⁾ ローズマリー公園/
 中世ヨーロッパ調/写真-4¹⁴⁾

図3 「～風」「～調」の事例



愛媛県(しまなみ海道周辺道の駅) 島根県(国道54号沿線)
 今治湯ノ浦温泉/和風建築/ 道の駅掛谷の里/神殿作り/
 写真-5¹⁵⁾ 写真-6¹⁶⁾

図4 地域の伝統建築・建築様式事例

5. おわりに

本調査結果より、「新建築」に掲載されている「道の駅」は気候や周辺地形、周辺建物との関係、既存建物との関係、既存建物の活用、地場産材、モチーフ、地元住民との関わり、伝統工芸等を「道の駅」の計画にとり入れていることが明らかになった。モデ

ル「道の駅」・重点「道の駅」に選定されている「道の駅」は半数が意匠計画に関する地域性の記述がなく、「道の駅」として機能は評価対象とされているが、建物として地域性を取り入れることは重要視されていないことがわかった。

「道の駅」で地域性を表現しようとする、モチーフを設計手法として取り入れている事例が多い。これは、モチーフをとり入れることで道路利用者にインパクトを与えられること、地元住民が愛着を感じられる施設になるからであると考えられる。また、「道の駅」施設全体の設計自由度も高いことからモチーフが取り入れやすいと考察される。そのなかでも、モデル「道の駅」・重点「道の駅」の事例はモチーフをそのまま「道の駅」の計画にとり入れている。「新建築」に掲載されている「道の駅」では具体物を建物の屋根や施設デザインにとり入れていることがわかる。

全国的には地域性を表す手法としてモチーフが多く採用されているが、モチーフ以外の多様な手法で「地域性」を計画にとり入れることができ、モチーフを計画にとり入れる方法も多様であると考えられる。

注釈

注1) 新建築社が発行する日本の建築デザイン専門月刊誌。1925年8月創刊の歴史ある建築雑誌である。

参考文献・引用文献

- 1) 建築思潮研究所・編 津端宏, 山本直人(1995), 「[建築設計資料] 53 道の駅 -休憩・情報交流・地域連携: 幹線道路に設けた地域づくり機能」, 株式会社建築資料研究社
- 2) 吉田智, 松田泰明, 笠間聡(2016), 「「道の駅」計画・設計の現状と課題について」, (第54回土木計画学研究発表会(秋大会))
- 3) 国土交通省, 道の駅案内 概要, 日本語, <https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/outline.html>, 参照2021-12-24
- 4) 一般社団法人全国道の駅連絡会, 道の駅公式ホームページ 道の駅の取り組み, 日本語, <https://www.michi-no-eki.jp/about>, 参照2021-12-24
- 5) 北海道地区「道の駅」連絡会事務局, 道の駅とは, 日本語, <https://hokkaido-michinoeki.jp/whats/>, 参照2022-02-05
- 6) 国土交通省, 道の案内 沿革, 日本語, <https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/history.html>, 参照日付2021-12-24
- 7) 国土交通省, 道の駅案内 「道の駅」一覧, 日本語, <https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/list.html>, 参照2021-12-24
- 8) 徳島市役所, 道の駅登録を抹消された事例, 日本語, https://www.city.tokushima.tokushima.jp/shisei/machi_keikaku/michinoeki_inikai/02.files/siryout2.pdf, 参照2022-1-28
- 9) 株式会社新建築社, 新建築, 日本語, <https://japan-architect.co.jp/product-cat/shinken-chiku/>, 参照2021-12-27
- 10) 国土交通省道路局, モデル「道の駅」・重点「道の駅」の概要, 日本語, https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/juten_eki/juten_eki_index.html, 参照2021-12-24
- 11) 広島県観光連盟, 【北広島町】道の駅 舞ロード IC 千代田, 日本語, <https://www.hiroshima-kankou.com/spot/1083>, 参照2022-02-01
- 12) 和水平田川カヌー・キャンプ場, キャンプ, 日本語, <https://nagomicamp.com/camp/>, 参照2022-02-01
- 13) 北海道地区「道の駅」連絡会事務局, 北欧の風 道の駅とうべつ, 日本語, <https://www.hokkaido-michinoeki.jp/michinoeki/13542/>, 参照2022-12-27
- 14) 全国「道の駅」連絡会, 道の駅「ローズマリー公園」, 日本語, <https://www.michi-no-eki.jp/stations/views/19130>, 参照2022-02-01
- 15) 四国地区「道の駅」連絡会, 今治湯ノ浦温泉, 日本語, <https://www.sk-michinoeki.jp/michinoeki/395>, 参照2022-02-01
- 16) 全国「道の駅」連絡会, 道の駅「掛谷の里」, 日本語, <https://www.michi-no-eki.jp/stations/views/19528>, 参照2022-02-01