

行政情報

「道の駅」第3ステージの取組紹介

これまでの振り返りと2025年に向けた展望

高橋 慶

「道の駅」は、地域の創意工夫により、通過する道路利用者のサービス提供の場から、地域の拠点に発展した。2020年からは、「道の駅」第3ステージとして、地方創生・観光を加速する拠点を目指している。

第3ステージでは、2025年に目指す将来像として、道の駅の世界ブランド化、防災拠点化、地域センター化の3つの柱を掲げており、世界ブランド化についてはポストコロナを見据え、ニューノーマルの取組を主に進めている。

本報では、道の駅第3ステージの概要とともに、第3ステージの柱である世界ブランド化・ニューノーマル、防災拠点化、地域センター化のそれぞれの最新の取組とともに、第3ステージの振り返りを迎えた2022年から開始した新たな取組を紹介する。

キーワード：「道の駅」、世界ブランド、防災拠点、地域センター、モデルプロジェクト、リニューアル

1. はじめに

「道の駅」は、道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供、地域の振興や安全の確保に寄与することを目的に、「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」の三つの機能を備えた施設である（図-1）。また、災害時には防災機能を発揮する。

「道の駅」は、市町村等又は道路管理者が整備する駐車場、トイレ、情報提供施設、休憩施設と、市町村等が整備する地域振興施設を一体的に管理運営する施設であり（図-2）、地域の主体性が重要なため、設置者は市町村等としている。

1993年に「道の駅」制度が創設された際は、全国103駅でスタートしたが、30年後の現在は、全ての都

道府県に道の駅が設置され、全国1,204駅（2023年2月末現在）まで拡大している。2016年度時点の調査では、「道の駅」の年間売上額は、約2,500億円で、これはコンビニチェーンでは第4位の規模に相当する。また、年間の購買客数は、約2億4,000万人で、ファミリーレストランの利用客数第2位に相当する市場規模となっている。

2. 道の駅第3ステージについて

道の駅は、制度発足当初の第1ステージでは、「通過する道路利用者のサービス提供の場」が中心であったが、地域の創意工夫により、道の駅自体が観光の目的地や地域の拠点に発展する例が増え、2013年から

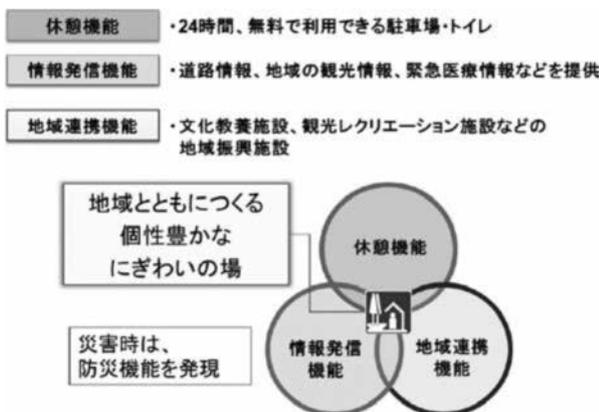


図-1 「道の駅」の基本コンセプト

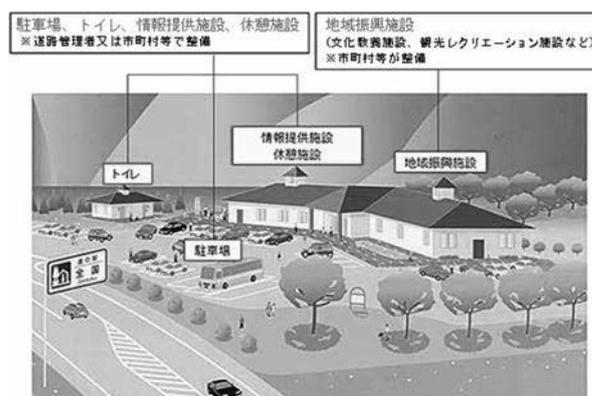


図-2 「道の駅」の施設配置

は、第2ステージとして、「道の駅自体が目的地」となる取組を進めてきた。さらに、2019年11月に「新「道の駅」のあり方検討会」（委員長：石田東生筑波大学名誉教授）から「道の駅」第3ステージ」の提言を受け、2020年から2025年までを第3ステージと位置付け、「地方創生・観光を加速する拠点」を目指している（図-3）。

1. 「道の駅」を世界ブランドへ（ニューノーマル対応）

- キャッシュレスの導入
- ECの推進



2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に

- 広域的な防災拠点となる「防災道の駅」制度の導入と重点支援
- 地域防災力の強化のためのBCP策定や防災訓練等の実施



3. あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに

- 子育て応援施設の併設
- 道の駅ニーズと民間シーズのマッチングによる地域の課題解決
- 大学連携



図-3 「道の駅」第3ステージの概要（2025年の姿）

第3ステージでは、各「道の駅」における自由な発想と地元の熱意の下で、観光や防災等更なる地方創生に向けた取組を、官民の力を合わせて加速すること、「道の駅」同士や民間企業、道路関係団体等との繋がりを面的に広げることによって、元気に稼ぐ地域経営の拠点として力を高めるとともに、新たな魅力を持つ地域づくりに貢献することとしている。このため、2019年に一般社団法人化された全国道の駅連絡会が、各「道の駅」や地域が抱える課題に対して、民間企業のアイデア、技術を効果的に活用するエージェント機能を十分に発揮することが期待されている。2025年に目指す将来像として、道の駅の世界ブランド化、防災拠点化、地域センター化の三点があげられており、世界ブランド化についてはポストコロナを見据え、ニューノーマルの取組を主に進めている。

3. 世界ブランド化・ニューノーマル対応

(1) キャッシュレス決済

キャッシュレス決済は、インバウンド対応としても重要だが、コロナ禍における非接触の決済手段としても注目されている。また、キャッシュレス決済は、客単価が現金決済より高いとの調査結果もあり、道の駅

の経営の観点からも有効と考えられる。（一社）全国道の駅連絡会では、「道の駅キャッシュレス推進パートナー」を選定し、道の駅の管理運営者への直接の働きかけや個別の相談会によるきめ細やかな対応により、個々の事情にあった解決策を提示する等、草の根キャッシュレスの推進を図っている（図-4）。2019年11月時点で全ての道の駅のうち約4割の道の駅での導入であったが、現在では7割以上の道の駅で導入されており、着実にキャッシュレス化が進んでいる。

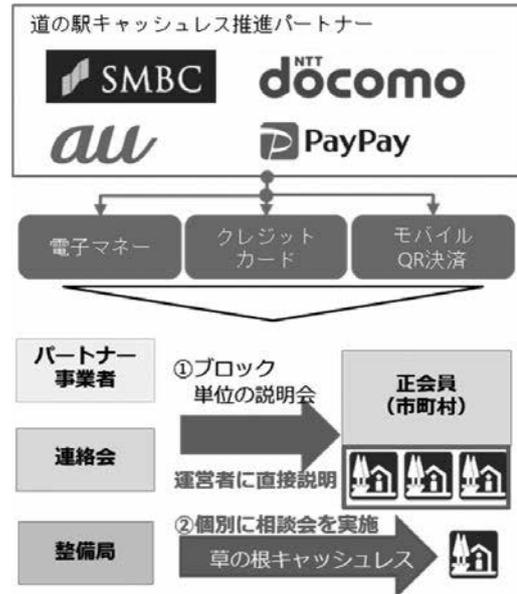


図-4 草の根キャッシュレスの推進

(2) 通販／EC

コロナ禍では、道の駅も売上に影響を受けた。こうした中で、通販／ECは、販路拡大、特産品をきっかけにした地元来訪の促進、顧客データ把握といった効果が期待される。これまでも独自に通販／ECに取り組んでいる道の駅はあったが、2020年6月から、（一社）全国道の駅連絡会が、賛助企業との共同事業である道の駅公式通販「おうちで道の駅！」を開始し、加工品や朝採り野菜を扱っている。2021年9月時点で、加工品については累計30駅が参加し、約600件超の受注、朝採り野菜は累計30駅が参加し、約1,300件超の受注がされている（図-5）。

(3) 衛生環境の改善

ポストコロナを見据え、新たな生活様式に対応するためにも、道の駅においてトイレの洋式化などの衛生環境の改善は重要である（図-6）。2022年度から、対象とする道の駅を限定せず、トイレの洋式化や洗面所の非接触化等を行う道の駅に対して、社会資本整備



図一五 道の駅公式通販「おうちで道の駅！」



図一七 道の駅の防災機能強化の例



トイレの洋式化 非接触化
図一六 衛生環境の改善に資する施設改修

進めてきた (図一七)。

(3) 「防災道の駅」

東日本大震災での「遠野風の丘」のように、多くの道の駅が広域的な防災拠点としての役割を果たすことが期待されており、広域的な防災機能を担う「防災道の駅」を全国展開することとしている。

道の駅が、災害時の防災拠点として確実に機能するためには、電気、水、通信の確保や物資の備蓄等が必要である。このため、都道府県の地域防災計画等に位置付けられた道の駅のうち、災害時に必要な機能を完備するため、重点的な支援を行う対象として、「防災道の駅」を2021年6月に39箇所選定した。今後、全国で100箇所程度の選定をしていく予定である。

「防災道の駅」をはじめ、災害時に防災拠点として道の駅がしっかり機能するためには、地域防災計画の役割を果たすための十分な施設整備だけでなく、それらをしっかり運用できる体制が構築されていることが不可欠であり、業務継続計画 (以下、「BCP」) や防災訓練が重要になる。「防災道の駅」に対しては、都道府県や市町村等の関係機関とよく連携しながら、防災機能の整備・強化に対する交付金等の重点支援や、BCPの策定・防災訓練に対する国のノウハウを活用した支援により、ハード・ソフト両面から重点支援していくこととしている (図一八)。

総合交付金を活用して重点的に支援している。トイレの美化によって売上が増えた事例もあり、道の駅の経営の視点からもトイレの美化は重要といえる。

4. 防災拠点化の取組

(1) 防災拠点としての活用事例

道の駅の防災機能が注目されるようになったきっかけは、2004年の新潟県中越地震と云われている。「クロス10十日町」をはじめ多くの道の駅が避難所等として活用された。また、2011年の東日本大震災では、津波で被災した沿岸地域への後方支援拠点 (扇の要) として、「遠野風の丘」が活用され、全国から集められた支援物資を沿岸被災地へ搬送等が行われた。熊本地震や、近年の豪雨・豪雪災害においても、一時避難所や被災地支援の前線基地、道路復旧活動の資機材保管場所等の役割を果たしている。

(2) これまでの取組

活用実績を踏まえ、「防災基本計画」、「国土強靱化計画年次計画」等の政府計画においても、道の駅の防災機能強化を図ることが示されている。防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策等により、地域防災計画に位置付けられた道の駅における耐震化、無停電化、貯水タンク、防災倉庫、防災トイレの設置等を

(4) 防災拠点自動車駐車場

2021年の道路法等の改正により「防災拠点自動車駐車場」の指定制度が創設された。防災拠点自動車駐車場は、広域災害応急対策の拠点となる自動車駐車場を国土交通大臣が指定し、広域災害応急対策の拠点として活用するため、道路管理者が災害時の利用制限や、民間による防災に資する施設の占用基準の緩和、隣接駐車場等を所有者等との協定により一体的に活用

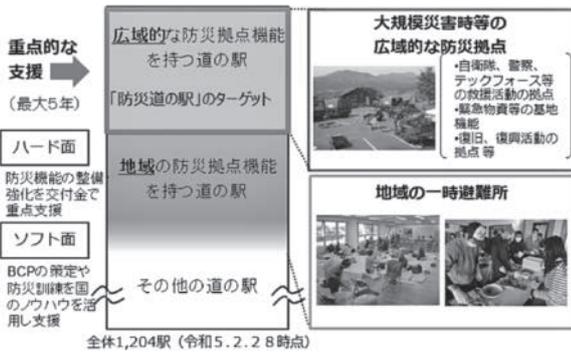


図-8 「防災道の駅」の概要



図-9 防災拠点自動車駐車場の概要

することを可能にするものであり、2023年2月時点で道の駅332箇所が防災拠点自動車駐車場として指定されている(図-9)。

「防災道の駅」と同様に広域的な防災拠点を対象としているが、「防災道の駅」が予算やソフト面での国による支援制度であるのに対して、「防災拠点自動車駐車場」は道路管理者の裁量を拡大する法制度である。また、対象施設も、「防災道の駅」は都道府県の防災計画に位置付けられている道の駅を要件としているが、防災拠点自動車駐車場は、サービスエリア等も対象であり、市町村の地域防災計画に位置付けられた道の駅等で都道府県を越えるような広域的な防災機能を有する施設も指定対象である。

(5) その他

地域防災計画に位置付けのある道の駅をはじめ、災

害発生時に観光客等の避難所等としての役割が期待される道の駅において、予め「災害時のBCP」を策定することが重要であり、ガイドラインやマニュアルを策定し、道の駅関係者へ周知している。

5. 地域センター化の取組

(1) 子育て応援

少子高齢化を迎えた我が国において、子育て世代を応援する施策の推進は重要である。道の駅等においても、24時間利用可能なベビーコーナー、妊婦向け屋根付き優先駐車スペース、おむつのばら売り等を行っていくこととしている(図-10)。また、液体ミルクについても、民間企業と道の駅の調整の下、子育て応援自動販売機の設置や防災の観点も取り入れたローリングストックにより全国への展開が進められている。



このほか、関係者の協力のもとおむつのばら売りを実施

図-10 子育て応援の主な取組

(2) マッチングプロジェクト

防災や子育てに限らず、道の駅が有する様々なニーズと、それを解決する可能性のある企業の技術・製品等をマッチングすることで、道の駅における地域課題の解決を図るため、昨年度から、オンラインでのマッチングプロジェクトを開始した(図-11)。第1回目は「防災」をテーマに、道の駅側のニーズ・要望編と企業側のシーズ・提案編をオンラインで実施し、合わせて400名を超える参加があり、道の駅側・企業側双

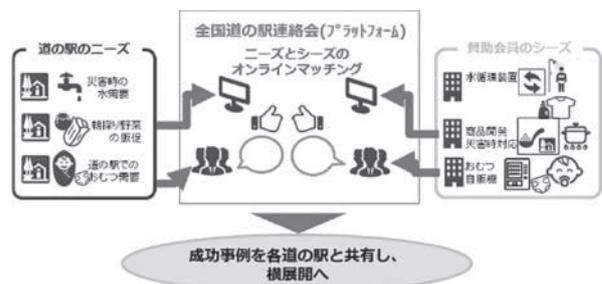


図-11 マッチングプロジェクトの概要

方の関心が伺えた。今後、道の駅、企業の双方でより使いやすい形でマッチングプロジェクトを展開していく予定である。

(3) 大学連携

第3ステージの取組の一環として、大学等と連携し、特産品を生かした商品開発など学生の課外活動等の場として「道の駅」を活用することを促進している。これまで、コロナ禍における連携手法として、課題解決型のオンラインによる意見交換会を試し、「道の駅」における防災の取組を題材として、「学生目線」での企画提案について意見交換、オンラインでの発表を実施するなどの取組を実施してきた。今後もより良い連携が図れるよう、連携手法の検討を進めていく。

6. 「道の駅」第3ステージの実現に向けた新たな取組

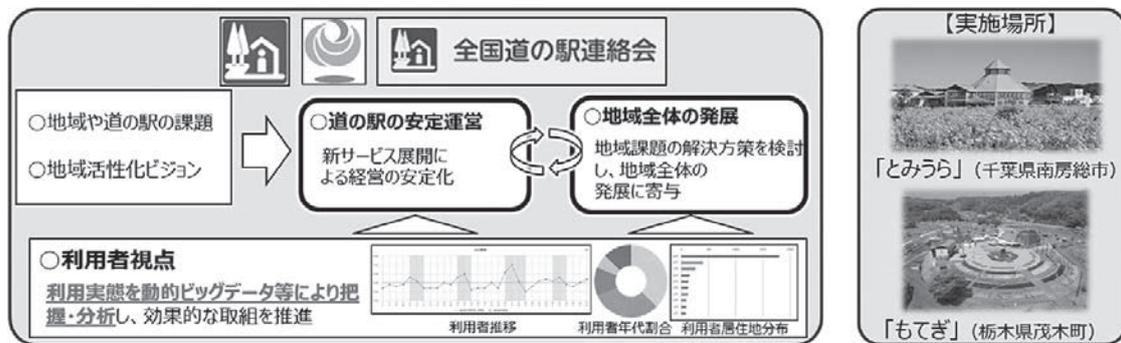
これまで、第3ステージの政策テーマに沿った個別施策の開始・推進をしてきたが、2022年に第3ステー

ジの折り返しを迎え、地方創生・観光を加速する拠点を目指す第3ステージの取組の更なる活性化を図るため、新たな取組を二つ開始した。

(1) モデルプロジェクト

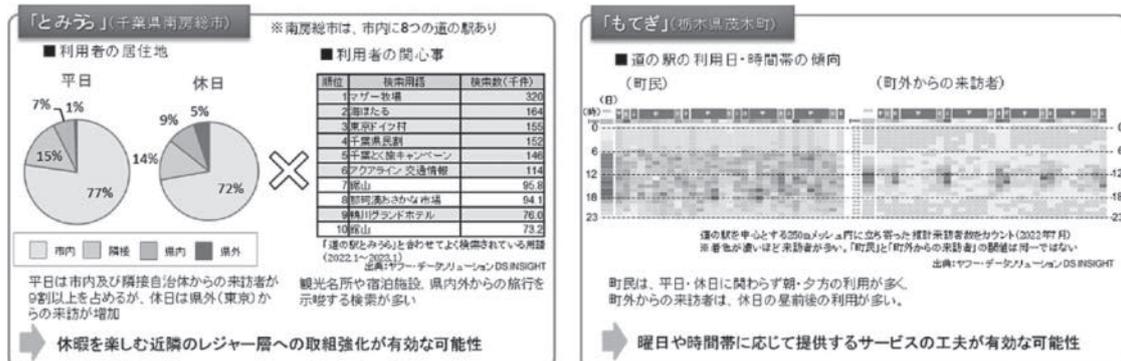
「道の駅」を牽引する自治体、制度を所管する国、「道の駅」内外のネットワークを持つ全国道の駅連絡会が協働し、先進的な「道の駅」で「道の駅の安定運営」と「地域全体の発展」の実現方策を探求するモデルプロジェクトを、道の駅「もてぎ」、「とみうら」において開始した。それぞれの道の駅の利用者属性を分析したところ、「とみうら」では、道の駅に関心を示す利用者が、レジャーにも高い関心を示していることや、「もてぎ」では、町民と町外以外で、来訪する曜日・時間帯に差異が見られることなどが示唆された。さらにデータ分析や地域との意見交換を行いながら、新規事業や情報発信を強化し、関係人口の創出や地域活性化を推進していく予定である。また、それぞれのモデルプロジェクトの実施成果を踏まえ、得られたノウハウを全国展開していく予定である（図—12、13）。

○「道の駅」を牽引する自治体、制度を所管する国、「道の駅」内外のネットワークを持つ全国道の駅連絡会が協働し、「道の駅の安定運営」と「地域全体の発展」の実現方策を探求するモデルプロジェクト



得られたノウハウを全国展開

図—12 モデルプロジェクトの概要



図—13 利用実態のデータ分析（一例）

(2) 「道の駅」の現場支援の強化

「道の駅」の制度創設から今年で30年となるが、多くの道の駅施設の老朽化が進んでいる。また、2020年からのコロナ禍により経営等に影響を受けた「道の駅」も多く存在している。そういった老朽化やコロナ禍など、全国的な課題に対応するためにも、現場の運営管理等の様々なノウハウを「道の駅」同士で共有できるような仕組みを作るなど、全ての「道の駅」の底上げを図るハード・ソフトの現場支援の強化を推進していく予定である。

7. おわりに

これまで、第3ステージで様々な取組に着手してき

た。今後、道の駅利用者の視点からの詳細なデータ分析を行い、これらを踏まえ、道の駅の利用者と施設管理者双方が、「地方創生・観光を加速する拠点」を実感できる、道の駅を核とした地域活性化を具体化していきたい。

JCM A



【筆者紹介】

高橋 慶（たかはし けい）
国土交通政策研究所
研究官

（執筆時所属）

国土交通省
道路局企画課評価室
官民連携係長

