

「道の駅」第3ステージ 中間レビューと今後の方向性

国土交通省 道路局
企画課 評価室
令和6年7月

1. 「道の駅」とは
2. ここまでの「道の駅」施策の中間レビュー
3. 「道の駅」第3ステージの姿
4. 「道の駅」第3ステージを体現するモデルプロジェクト
5. 今後の方向性 ～第3ステージを応援するための取組～
6. 参考資料

「道の駅」とは

平成2年1月 中国・地域づくり交流会シンポジウム

「道路に駅があってもよいのではないか」



平成3年10月～

山口、岐阜、栃木県の全12箇所で、仮設の休憩・案内施設を利用し**社会実験**

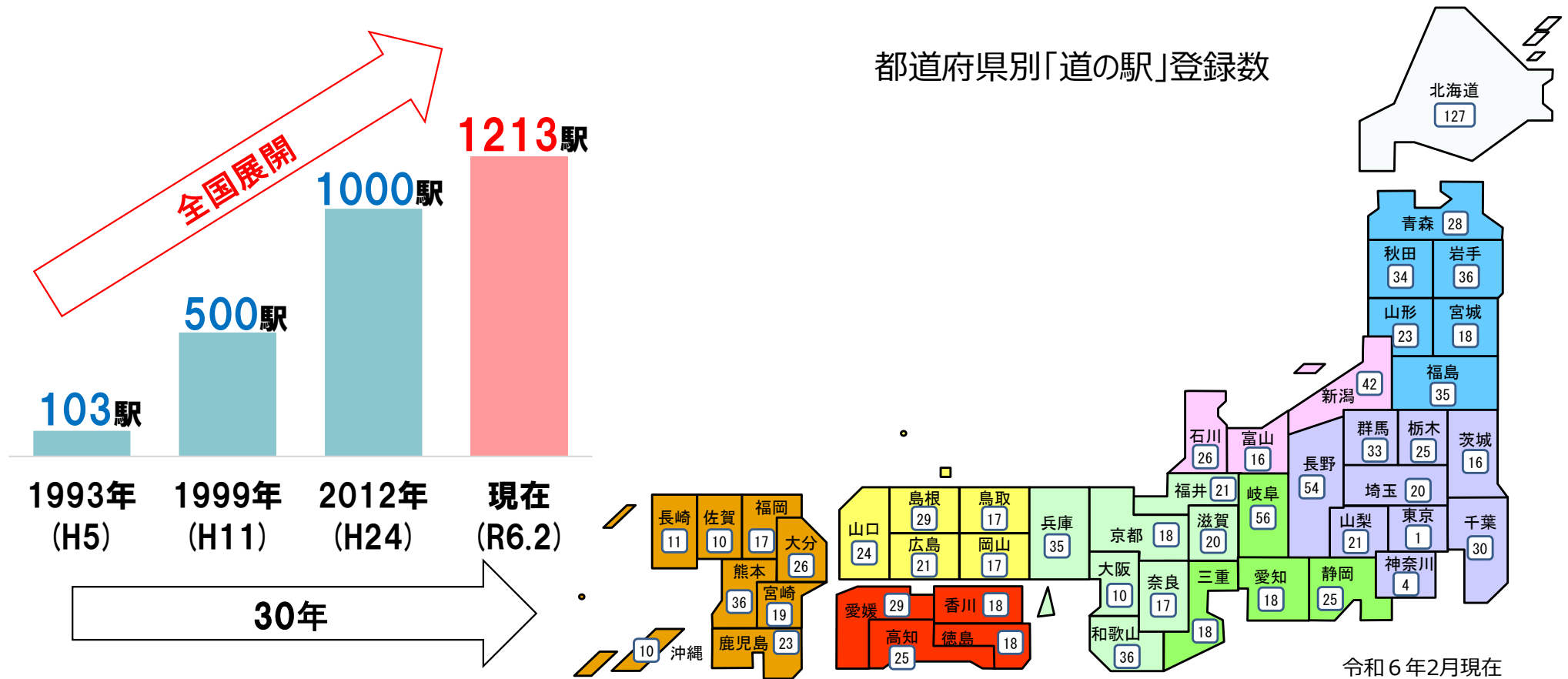


平成5年1月 有識者懇談会が「道の駅」に関する提言を大臣に報告

平成5年2月 「道の駅」登録・案内制度を創設

平成5年4月 第1回「道の駅」登録証が交付され **103** 駅が誕生

- 平成5年(1993年)の制度創設から30年が経過
- すべての都道府県に道の駅が設置され、その数は全国1,213駅まで拡大



「道の駅」の目的

- ・道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供
- ・地域の振興に寄与

「道の駅」の機能

休憩機能

- ・24時間、無料で利用できる駐車場・トイレ

情報発信機能

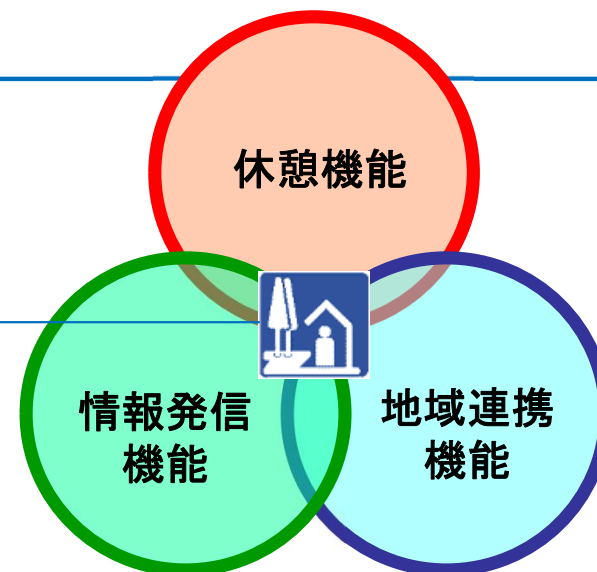
- ・道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報などを提供

地域連携機能

- ・文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設

「道の駅」の基本コンセプト

地域とともに作る
個性豊かな
にぎわいの場

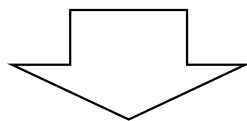


災害時は、防災機能を発現

第1ステージ(1993年～)

『通過する道路利用者のサービス提供の場』

- 道路利用者が安心して休憩できる場を提供



第2ステージ(2013年～)

『道の駅自体が目的地』

- 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



＜観光客や家族が楽しめる空間の提供＞
※道の駅「川場田園プラザ」



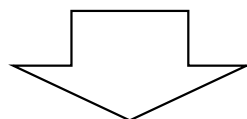
＜大容量駐車場を有する「道の駅」＞
※(左)道の駅みぶ、(右)道の駅針T・R・S



＜加工場の併設により地域雇用の創出＞
※道の駅「川場田園プラザ」



＜防災セミナーの開催＞
※道の駅「もてぎ」



第3ステージ(2020年～)

『地方創生・観光を加速する拠点』

- 各「道の駅」における自由な発想と地元の熱意の下で、観光や防災など更なる地方創生に向けた取り組みを、官民の力を合わせて加速
- 「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

新たな「道の駅」ネットワーク



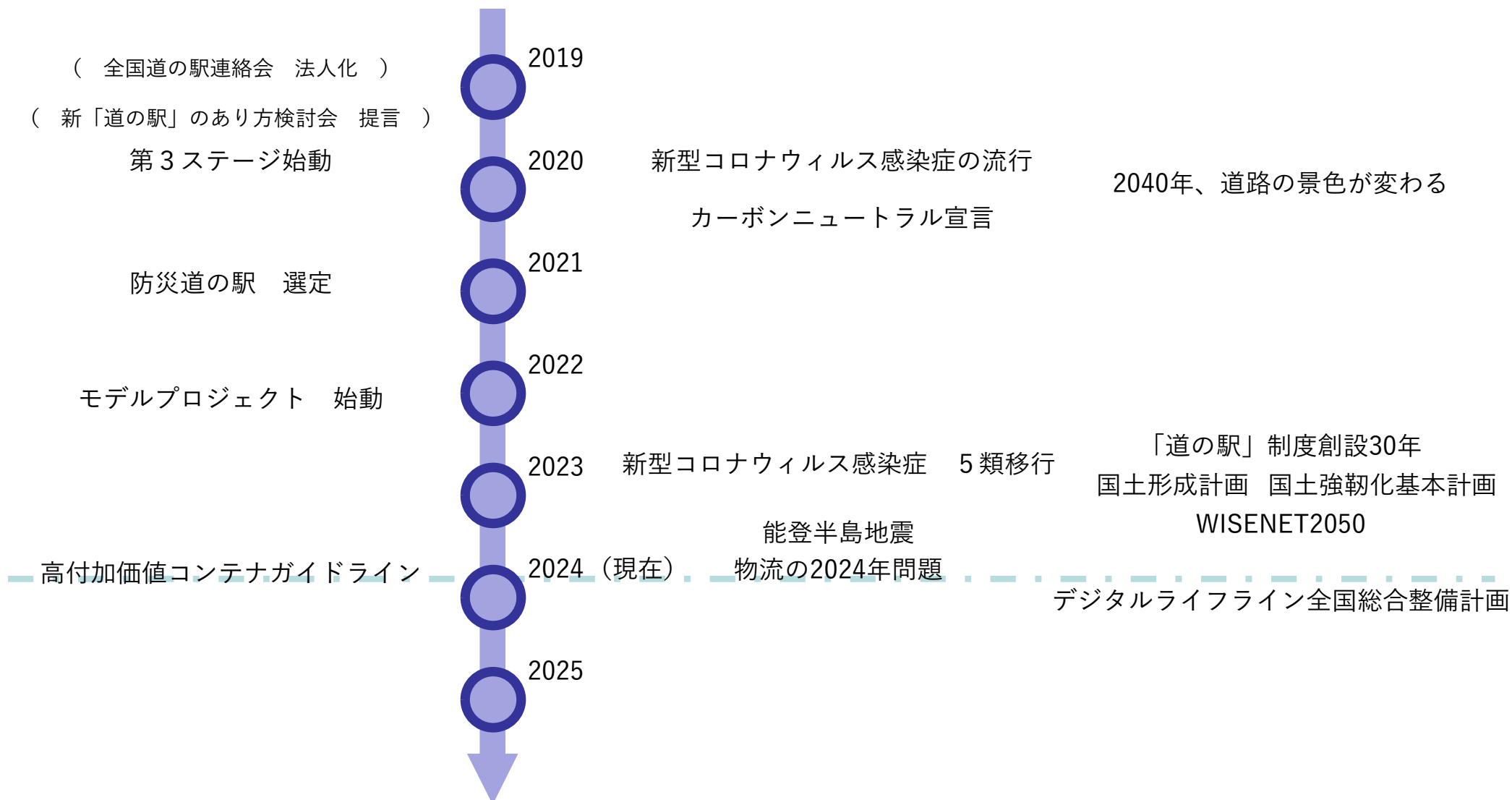
第3ステージの概要



第3ステージの動き

社会情勢

道路行政の動き



○ 2040年、道路の景色が変わる（令和2年6月）

～道の駅が自動運転サービス拠点や子育て応援施設等、あらゆる世代が利用する地域センター機能を提供



○ 国土形成計画（令和5年7月）

～災害時にも活用可能な高付加価値コンテナの「道の駅」への設置を進めるなど、「道の駅」に災害時に必要な防災設備や事業継続性を確保し、地域の避難行動・復旧活動を支える防災拠点化や、広域的な防災拠点機能をもつ「防災道の駅」の取組を進める。

○ 国土強靱化基本計画（令和5年7月）

～地方公共団体が策定する地域防災計画への位置付けを踏まえ、「防災道の駅」や「防災拠点自動車駐車場」を中心に「道の駅」の防災機能強化を図るとともに、災害時にも活用可能な AI カメラや高付加価値コンテナ等の設置、BCP の策定等、災害対応の体制構築を推進する。

○ 次世代高規格道路ネットワーク（WISENET2050）（令和5年10月）

～拠点施設においては、地方創生・観光を加速する拠点を目指し、地域の賑わい創出、防災機能や自動運転も見据えた交通ハブ機能の強化を推進します。



○ デジタルライフライン全国総合整備計画（令和6年3月素案）

※モビリティ・ハブの整備方針（抜粋）

自動運転サービス：道の駅やコミュニティセンター等を始めとして、特に自動運転の始点・終点となり得る必要な箇所に整備する。

ドローン航路：道の駅やコミュニティセンター等の既存施設の利用又は改修を基本とし、河川敷地内においては占用許可を受けて新規整備する。

- 国土形成計画において地方の中心都市を核とした市町村界にとらわれない「生活圏人口10万人程度以上」を一つの目安とした地方生活圏という概念が示されている。
- 連携による地域経営の視点やデジタルの徹底活用によるリアルな地域空間の質的向上、官民パートナーシップなど道の駅第3ステージの議論とも密接に関係。

第三次国土形成計画(全国計画)概要 (2023年7月閣議決定)

新たな国土の将来ビジョン 計画期間: 2050年さらにその先の長期を見据えつつ、今後概ね10年間

時代の重大な岐路に立つ国土《我が国が直面するリスクと構造的な変化》

地域の持続性、安全・安心を脅かすリスクの高まり

- ・未曾有の人口減少、少子高齢化がもたらす地方の危機
- ・巨大災害リスクの切迫(水災害の激甚化・頻発化、巨大地震・津波、火山噴火、雪害等)
- ・気候危機の深刻化(2050年カーボンニュートラル)、生物多様性の損失

コロナ禍を経た暮らし方・働き方の変化

- ・テレワークの進展による転居なき移住等の場所に縛られない暮らし方・働き方
- ・新たな地方・田園回帰の動き、地方での暮らしの魅力

競争する世界の中での日本の立ち位置の変化

- ・DX、GXなど進化する国際競争の中での競争力の低下
- ・エネルギー・食料の海外依存リスクの高まり
- ・東アジア情勢など安全保障上の課題の深刻化

豊かな自然や文化を有する多様な地域からなる国土を次世代に引き継ぐための**未来に希望を託る国土の将来ビジョンが必要**

目指す国土の姿「新時代に地域力をつなぐ国土 ~列島を支える新たな地域マネジメントの構築~」

**デジタルとリアルの融合による
活力ある国土づくり**
~地域への誇りと愛着を醸成し、地域生活圏の向上~

**重大災害、気候危機、激進化する国際競争に
安全・安心な国土づくり**
~災害等に耐えしめ、いざやがたけい国土~

**世界に誇れる美しい自然と多様な文化を育む
個性豊かな国土づくり**
~農、林、海、文化の振興~

国土づくりの戦略的視点 ①民の力を最大限発揮する官民連携 ②デジタルの徹底活用 ③生活者・利用者の利便の最進化 ④縦割りの打破(分野の縦割りを越える機軸の発掘)

南北に縦長い日本列島における国土全体での連続性確保
※広域レベルからコミュニティレベルまで段階的な連続性確保

**広域的な機能の
分散と連続性確保**

- ・ 中核中核都市等を核とした広域圏の自立発展、日本海側・太平洋側二重層圏等の広域圏内・広域圏間の連続性確保による「全国的な国土ネットワーク」の形成
- ・ リニア中央新幹線、新東名・新名神等により三大都市圏を結ぶ「日本中央縦断」の形成による地方活性化、圏域間のネットワーク化

**持続可能な生活圏
の再構築**

- ・ 生活に身近な地域コミュニティの再生(小さな拠点を核とした複合生活圏の形成、都市コミュニティの再生)
- ・ 地方の中心都市を核とした市町村界にとらわれない新たな海部からの地域生活圏の形成

国土構造の基本構想「シームレスな拠点連続型国土」

デジタルの徹底活用による場所や時間の制約を克服した国土構造への転換

デジタルの徹底活用による場所や時間の制約を克服した国土構造への転換

- ・ 東京一極集中の是正(地方と東京のwin-winの関係構築)
- ・ 国土の多様性(ダイバーシティ)、包摂性(インクルージョン)、持続性(サステナビリティ)、強韌性(レジリエンス)の向上

デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成

- ・ 「地方の豊かさ」と「都市の利便性」の融合
- ・ 生活圏人口10万人程度以上を一つの目安として想定した地域づくり(地域の生活・経済の実態に即した市町村界にとらわれない地域間の連携・補完)
- ・ 「共」の視点からの地域経営(サービス・活動を「兼ねる、束ねる、繋げる」発想への転換)
 - ✓ 主体の連携、事業の連携、地域の連携
- ・ デジタルの徹底活用によるリアルな地域空間の質的向上
 - ✓ デジタルインフラ・データ連携基盤・デジタル社会実装基盤の整備、自動運転、ドローン物流、遠隔医療・教育等のデジタル技術サービスの実装の加速化
 - ✓ 地域交通の再構築、多世代交流まちづくり、デジタル活用を含めたリアル空間での利便性向上
 - ✓ 地方の中心都市を核とした市町村界にとらわれない新たな海部からの地域生活圏の形成
- ・ 民の力の最大限活用、官民パートナーシップによる地域経営主体の創出・拡大

地域の安全・安心、暮らしや経済を支える 国土基盤の高質化

- ・ 防災・減災、国土強靭化、生活の質の向上、経済活動の下支え(機能・役割に即した国土基盤の充実・強化)
- ・ 戦略的マネジメントの推進によるストック効果の最大化

地域を支える人材の確保・育成

- ・ 包摂社会に向けた多様な主体の参加と効果
- ・ こどもまんなかまちづくり等のこども・子育て支援、女性活躍
- ・ 関係人口の拡大・深化

持続可能な産業への構造転換

- ・ GX、DX、経済安全保障を踏まえた成長産業の全面的な分散立地等
- ・ 既存コンビナート等の廃止・アンペア等への転換を通じた基幹産業拠点の強化・再生
- ・ スタートアップの促進、働きがいのある雇用の拡大等を通じた地域産業の稼働力の向上 等

グリーン国土の創造

- ・ 広域的な生態系ネットワークの形成、自然資本の保全・拡大、持続可能な活用(30x30の実現、グリーンインフラの推進等を通じたネットワーク化)
- ・ カーボンニュートラルの実現を図る地域づくり(地域共生空間再導入、ハイブリッドガム等)

人口減少下の国土利用・管理

- ・ 地域管理形態等による国土の最適利用・管理、流域治水、災害リスクを踏まえた住まい方
- ・ 所有者不明土地・空き家の活用促進等、重要土地等調査法に基づく調査等
- ・ 地理空間情報等の徹底活用による国土の見え方の見える化等を通じた国土利用・管理DX 等

分野別施策の基本的方向

- 地域の整備(コンパクトネットワーク、農山漁村、農林の創い地域への対応等)
- 産業(国際競争力の強化、エネルギー・食料の安定供給等)
- 文化・スポーツ及び観光(文化が育む豊かで活力ある地域社会、観光振興による地域活性化等)
- 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラ
- 防災・減災、国土強靭化
- 国土資源及び海域の利用と保全(農地、森林、健全な水循環、海岸・海域等)
- 環境保全及び景観形成

計画の効果的推進 広域地方計画の策定・推進

- 地理空間情報等を活用したマネジメントサイクルと評価の実施
- 広域地方計画協議会を通じた広域地方計画の策定・推進

持続可能な生活圏の再構築

- 生活に身近な地域コミュニティの再生(小さな拠点を核とした集落生活圏の形成、都市コミュニティの再生)
- 地方の中心都市を核とした市町村界にとらわれない新たな発想からの地域生活圏の形成

デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成

- 「地方の豊かさ」と「都市の利便性」の融合
- 生活圏人口10万人程度以上を一つの目安として想定した地域づくり(地域の生活・経済の実態に即した市町村界にとらわれない地域間の連携・補完)
- 「共」の視点からの地域経営(サービス・活動を「兼ねる、束ねる、繋げる」発想への転換)
 - ✓ 主体の連携、事業の連携、地域の連携
- デジタルの徹底活用によるリアルな地域空間の質的向上
 - ✓ デジタルインフラ・データ連携基盤・デジタル社会実装基盤の整備、自動運転、ドローン物流、遠隔医療・教育等のデジタル技術サービスの実装の加速化
 - ✓ 地域交通の再構築、多世代交流まちづくり、デジタル活用を含めたリアル空間での利便性向上
- 民の力の最大限活用、官民パートナーシップによる地域経営主体の創出・拡大

新しい資本主義、デジタル田園都市国家構想の実現

論点提示

令和6年4月19日

ここまでの取組のレビュー

中間レビュー

令和6年5月10日（個別議論-1）

能登半島地震を踏まえた

防災機能の一層の強化

令和6年6月7日（個別議論-2）

地方創生・観光を加速する拠点としての展開

- ・ モデルプロジェクトの深化・展開
- ・ 多様なニーズ・課題への対応

今後の方向性

令和6年6月27日（とりまとめ）

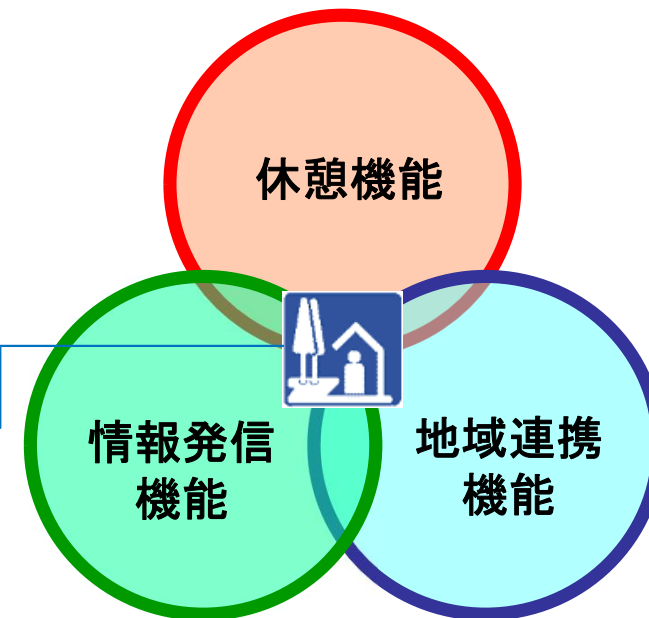
『中間レビューと今後の方向性』案の提示

【総論】

「道の駅」をめぐる社会情勢の変化や、第3ステージのこれまでの成果や課題を踏まえて、第3ステージ推進のために「道の駅」が担うべき役割や、国や自治体、「道の駅」連絡会の役割はいかにあるべきか。

「道の駅」の基本コンセプト

地域とともにつくる
個性豊かな
にぎわいの場



災害時は、
防災機能を発現

【各論】

【I：能登半島地震対応を踏まえた「道の駅」の防災機能の一層の強化】

- ① 今後の「防災道の駅」に求められる役割をいかに考えるか
- ② 「道の駅」の災害への備えの充実や、災害時の活用、連携はいかにあるべきか



「防災道の駅」の活躍
(道の駅「のと里山空港」への災害対応車両の集結状況)



平成26年以降に発生した主な災害

出典：内閣官房(2021)「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策による取組事例集」

【各論】

【Ⅱ：地方創生・観光を加速する拠点としての「道の駅」の更なる展開】

(Ⅱ-1：モデルプロジェクトの深化・展開)

③ 地域全体の発展を牽引する「道の駅」のあり方やその手法はいかにあるべきか

(Ⅱ-2：「道の駅」に求められる多様なニーズ・課題への対応)

④ 観光拠点として滞在や周遊観光を促すための方策はいかにあるべきか

⑤ 地方創生の拠点として多様化する地域ニーズ(※)にいかに対応すべきか

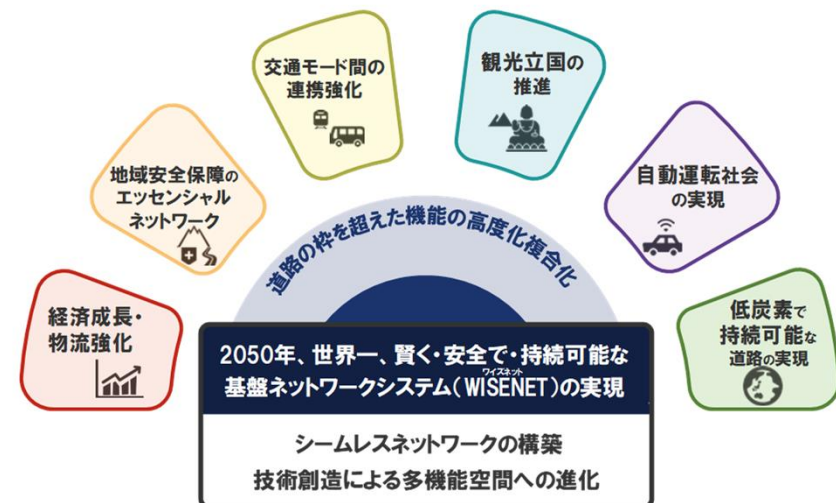
※ 例：交通結節機能、物流拠点機能、ドローンポート、車中泊 等

⑥ 自家用車での来場を前提としない、人中心の「道の駅」とはどうあるべきか。

⑦ 現場ごとの個別的課題への対応を強化するためにはどのような支援が有効か



『2040年、道路の景色が変わる』における「道の駅」のイメージ図



『WISNET2050・政策集』のコンセプト

ここまでの「道の駅」施策の中間レビュー

新「道の駅」のあり方検討会 提言

令和元年11月18日

第3ステージ（2020年～2025年）《地方創生・観光を加速する拠点》

「道の駅」を核に地方創生

持続可能な安定運営

「2025年」を目指す3つの姿

1. 道の駅を世界ブランドへ （ニューノーマル対応）



〈これまでの主な取り組み〉

- **キャッシュレス導入**
- **道の駅同士が連携したEC/通販**
- **施設の衛生環境の改善**

2. 新「防災道の駅」が 全国の安心拠点到



〈これまでの主な取り組み〉

- **「防災道の駅」制度の創設と重点支援**
- 地域防災力の強化のための **BCP策定** や防災訓練等の実施
- **「防災拠点自動車駐車場」**の指定

3. あらゆる世代が活躍する 舞台となる地域センターに



〈これまでの主な取り組み〉

- **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
- **大学等との連携**によるインターンシップや実習

3つの姿を実現する安定基盤の構築

国等からの支援の充実 全国連絡会のエージェント機能の強化

Ⅱ 「2025年」を目指す3つの姿

2019.11.18
「新「道の駅」のあり方検討会」
提言

1. 「道の駅」を世界ブランドへ

- 海外へのプロモーションやプロジェクト展開を国が推進し、「道の駅」は世界ブランドに。多くの外国人が**新たなインバウンド観光拠点**となった「道の駅」を目指し日本へ。
- 「道の駅」では、国や連絡会の支援も受けて、多言語対応やキャッシュレスなど基本サービスを用意。地域の文化体験など地域ぐるみでの受入環境も充実。周辺の「道の駅」や観光施設、風景街道などが連携して周遊観光ルートを創出。
- バス、自転車、レンタカーなど周遊の交通拠点としての役割も発揮し、日本の隅々まで旅行を喚起。多様な交通手段と地域、観光施設情報等がまとめて提供されるサービス（観光MaaS）の導入も始まり移動が活発化。



主な取組目標

個別 多言語対応 外国人観光案内所の認定	約110駅 現在 10% → 約500駅 2025年 50% 以上	<対象駅> 観光案内所のある道の駅 約850駅
個別 キャッシュレスの導入	約500駅 現在 40% → 約1000駅 2025年 80% 以上	<対象駅> 全国の道の駅 1160駅
面的 海外や観光関係団体との連携	海外へのプロモーションの推進（現在の認知度19%） 海外への展開（現在5カ国から拡大） 風景街道等との連携事業の促進	

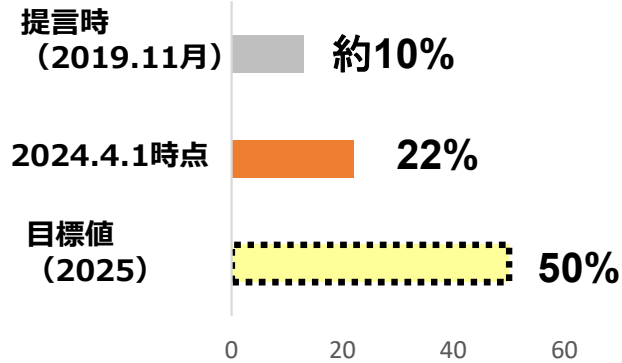
現在：ベトナム、タイ、カンボジア、アルメニア、エルサルバドル 今後：インドネシアで予定

KPI 「多言語対応」

外国人観光案内所の認定

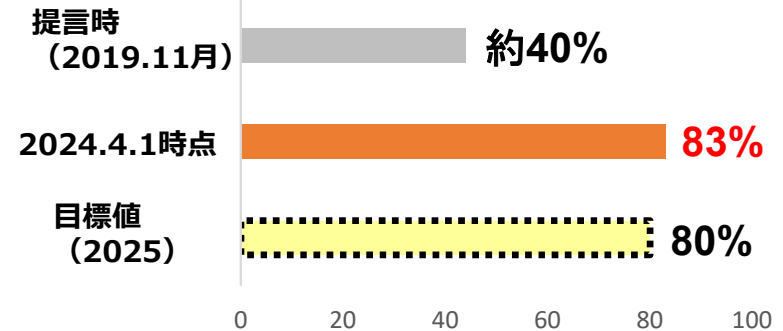


<対象駅>
観光案内所のある「道の駅」
991駅 ※2024.4.1時点



KPI 「キャッシュレスの導入」

<対象駅>
全国の道の駅
1213駅 ※2024.4.1時点



○「道の駅」において定期的なマルシェの開催や、オリジナル商品の販売などを行い収益を風景街道の活動に活用



道の駅「朝霧高原」
(静岡県富士宮市)

×



ぐるり・富士山風景街道
(富士山周遊ルート)



道の駅「朝霧高原」において定期的にシーニックマルシェを開催。収益の一部は風景街道活動費用に当てられている。



◀ 限定ご当地
トートバック

▲ 奥能登絶景街道
絶景ポストカード



道の駅 すす塩田村
道の駅 狼煙
道の駅 すすなり

×



奥能登絶景海道



奥能登絶景海道（珠洲市）で道の駅と連携したオリジナル商品の販売。

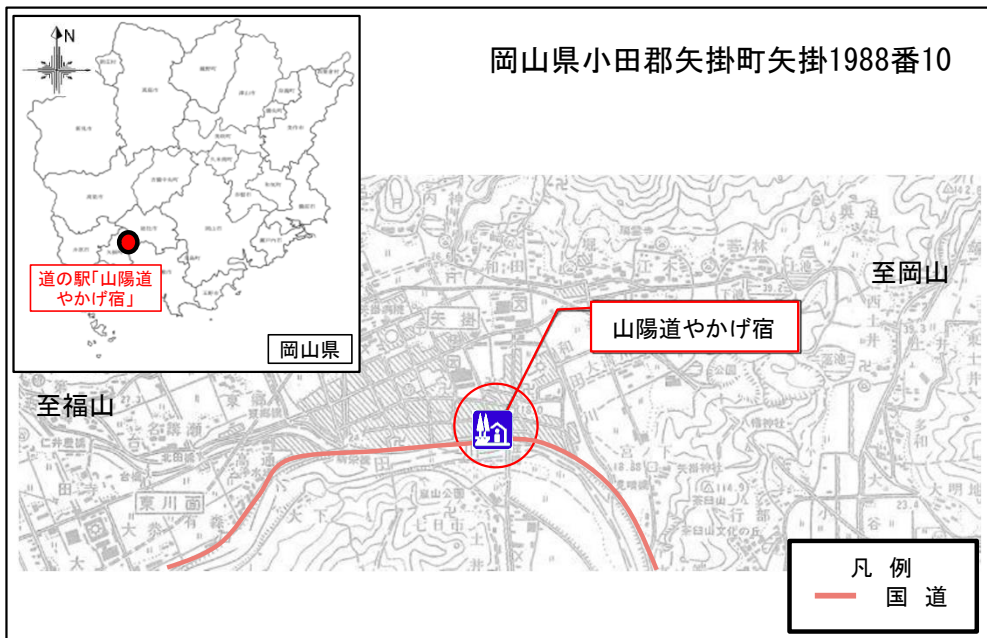
- 隣接する商店街を物販・飲食コーナーと位置づけ、あえて施設内には飲食や物産販売の店舗を設けない、“新しいスタイルの道の駅”も登場
- 1階には矢掛町内の観光と物産の紹介コーナー、2階にはキッズルームと地元著名人の作品を紹介するコーナー、建物を一周する広々としたデッキを設置



「山陽道やかげ宿」(岡山県矢掛町)

【令和3年3月 オープン】

○矢掛まるごと道の駅をコンセプトに、隣接する商店街をお道の駅物販・飲食コーナーとして一体化を図り、市街地の全体的な活性化をめざしており、商店街への来訪者の誘導、定住化を支援している。



<道の駅概要>

- 地方一体型【岡山県】
- 指定管理者:(株)やかげ宿
- 施設概要:駐車場(39台)
トイレ
多目的広場
道路情報提供施設
観光案内コーナー
キッズルーム等



道の駅「山陽道やかげ宿」外観

周辺の古い町並みに融合し、矢掛まるごと道の駅の玄関口として存在感を示す



特産品の紹介スペース

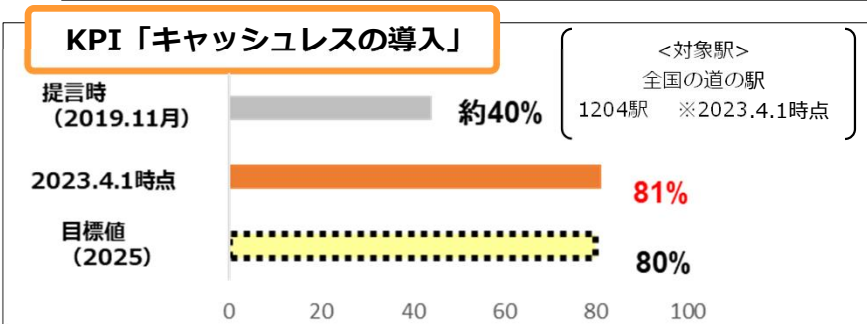
やかげ町家交流館や矢掛商店街にて商品の購入が可能



観光案内

矢掛のおすすめスポットを案内

- キャッシュレスの導入について、目標とする80%を達成
【KPI:2025年度 80%以上】(2023.4.1時点:81%)
- データ活用に向けて、一定量の利用者データの確保に向けて、利用促進を検討



(一社)全国道の駅連絡会では、三井住友カード(SMCC)、NTTドコモ、KDDIと協働で、キャッシュレス決済推進事業を実施中。

✓最新の決済端末を無償提供
(設置費、保守料、電子マネーセンター利用料含む)



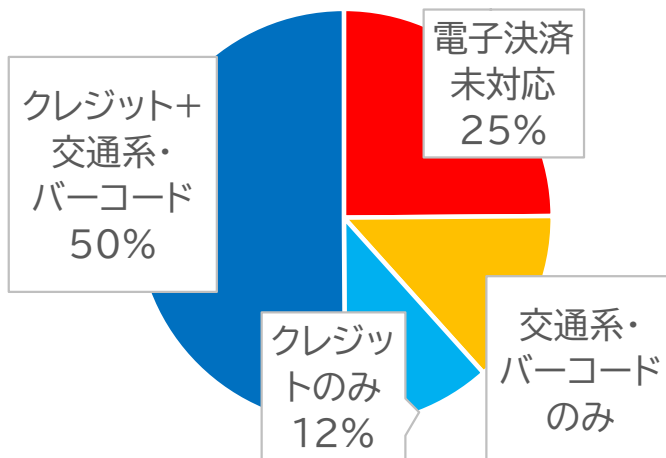
✓手数料率2.50%~(VISA/Mastercard)

最新決済端末
(ステラ)

PayPay=QRコード方式が大幅に普及
※国(経産省)のキャッシュレス・ポイント還元事業
(2019年10月~2020年6月)
※PayPay独自のローラー作戦

⇒QRコード方式以外のクレジットカードや鉄道系icカードは、使えない駅も存在

キャッシュレス決済の導入状況



2023年は、三井住友カードとのプロジェクトとして、オールインワン(すべての方式に対応)をコンセプトに、未導入のターゲットを洗い出し、導入キャンペーンを展開。

導入検討中
63駅



2023導入
9駅

キャッシュレス決済のデータ活用可能性

- ・利用者の傾向分析
- ・道の駅からDMの送付を打つ(SMCCが代行)



Ⅱ 「2025年」を目指す3つの姿

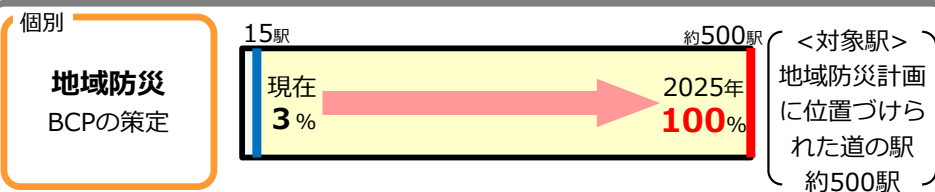
2019.11.18
「新「道の駅」のあり方検討会」
提言

2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に

- 広域的な防災機能を担うため、国等の支援を受けてハード・ソフト対策を強化した「防災道の駅」を新たに導入。地域住民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場を提供。
- 各「道の駅」でも、地域の防災計画に基づいて、BCPの策定、防災訓練など災害時の機能確保に向けた準備を着実に実施。
- これら「道の駅」の活動情報は、災害時に国、自治体、連絡会等でいち早く共有。関係機関の支援も受けながら、道の駅が地域の復旧・復興の拠点として貢献。



主な取組目標



面的

広域防災
防災道の駅

Disaster Management Base

防災

- 広域的な防災拠点となる道の駅の選定
- ハード・ソフト両面からの重点強化 等

2020年～
新たな
「**防災道の駅**」
認定制度の導入

KPI「地域防災」

BCPの策定

<対象駅>
地域防災計画に位置図けられた「道の駅」
770駅 ※2024.4.1時点

提言時
(2019.11月)

3%

2024.4.1時点

26%

目標値
(2025)

100%

0 20 40 60 80 100

2021年 防災道の駅制度の創設

< 施設強化のイメージ >

《耐震化》



《無停電化》



《貯水タンク》



《防災トイレ》



都道府県の地域防災計画等で、広域的な防災拠点に位置づけられている道の駅について、「防災道の駅」として選定し、防災拠点としての役割を果たすための重点的な支援を実施

主な役割

重点的な支援 (最大5年)

ハード面

・防災機能の整備・強化を
交付金で重点支援

ソフト面

・BCPの策定や防災訓練
について国のノウハウを
活用した支援

広域的な防災拠点機能 を持つ道の駅

「防災道の駅」のターゲット

地域の防災拠点機能 を持つ道の駅

その他の道の駅

大規模災害時等の 広域的な防災拠点



- ・自衛隊、警察、
テックフォース
等の救援活動の
拠点
- ・緊急物資等の
基地機能
- ・復旧、復興活動
の拠点等

地域の一時避難所

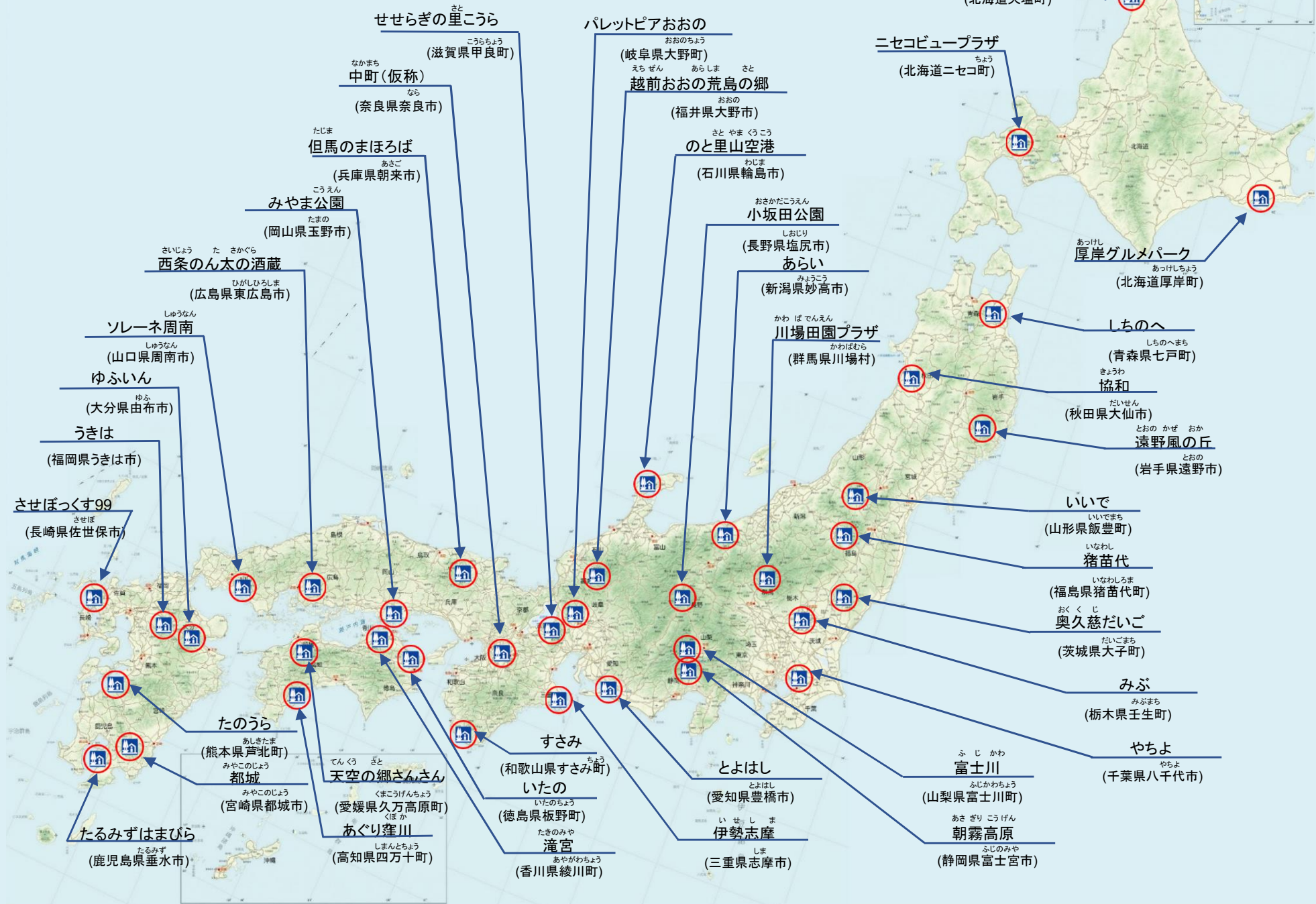


全体1,213駅
(令和6.2.16時点)

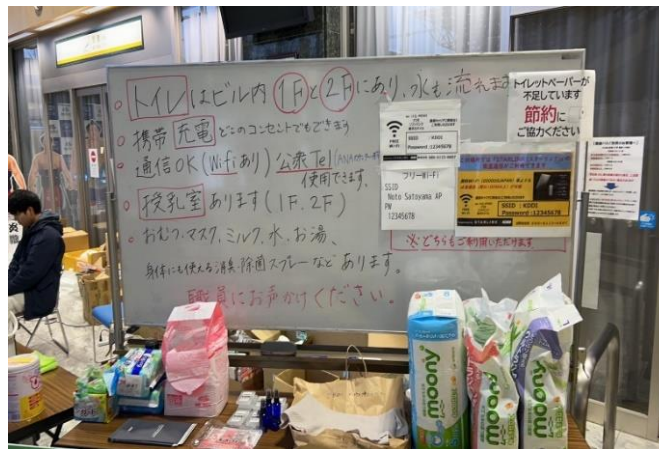
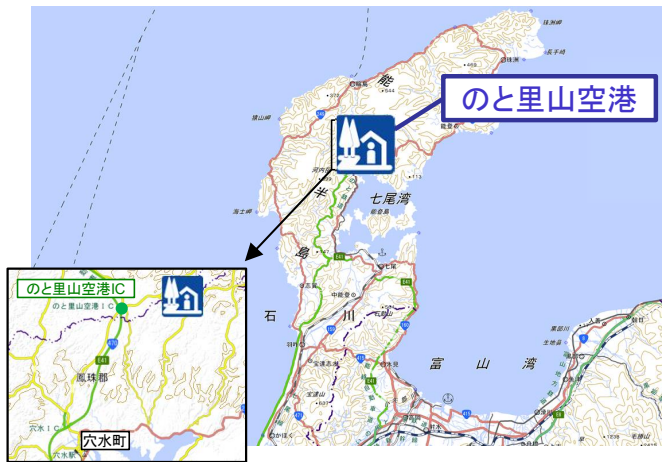
1. 都道府県が策定する広域的な防災計画（地域防災計画もしくは受援計画）及び新広域道路交通計画（国交省と都道府県で策定）に広域的な防災拠点として位置づけられていること
 - ※ ハザードエリアに存する場合は、適切な対応が講じられていること
2. 災害時に求められる機能に応じて、以下に示す施設、体制が整っていること
 - ① 建物の耐震化、無停電化、通信や水の確保等により、災害時においても業務実施可能な施設となっていること
 - ② 災害時の支援活動に必要なスペースとして、2500m²以上の駐車場を備えていること
 - ③ 道の駅の設置者である市町村と道路管理者の役割分担等が定まったBCP（業務継続計画）が策定されていること
3. 2. が整っていない場合については、今後3年程度で必要な機能、施設、体制を整えるための具体的な計画があること

「防災道の駅」選定箇所 (39箇所)

(令和3年6月11日選定)



- 防災道の駅に選定されている「のと里山空港」(石川県輪島市)では、発災直後より避難者へ水や毛布などの備蓄品を提供
- その後、支援物資の集配拠点や道路啓開活動の拠点となる「道路啓開支援センター」として活用されるなど、広域防災拠点としての機能を発揮



支援物資の提供



支援物資の集配拠点



支援物資の運搬



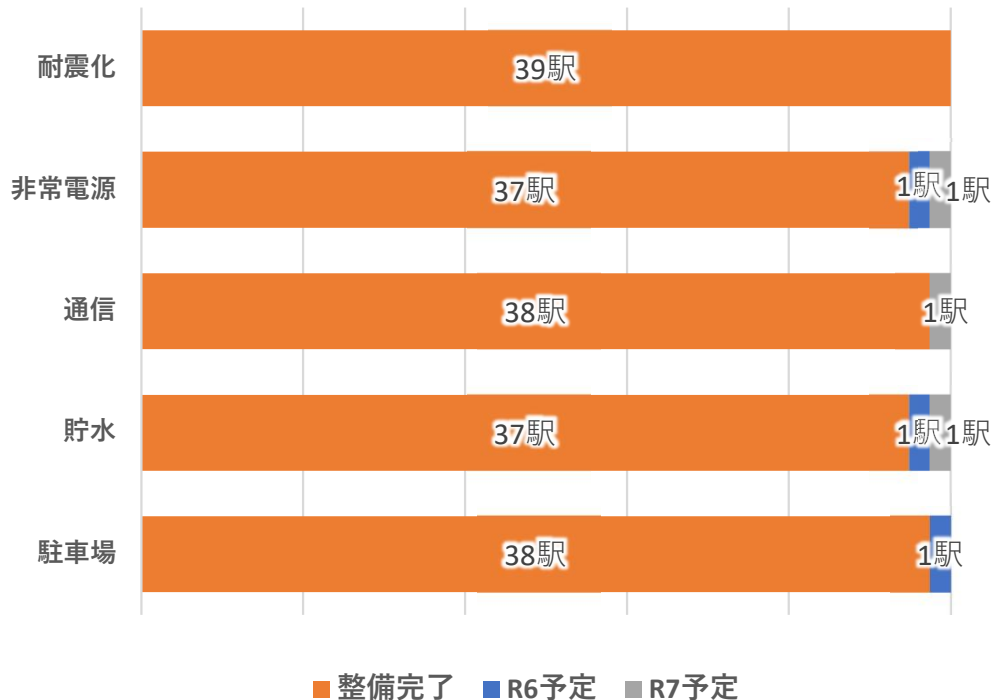
災害対応車両の集結



災害対応の拠点

- 令和3年6月に「防災道の駅」39箇所を選定以後、施設整備等は着実に進展
- 各「防災道の駅」において防災訓練が行われているほか、令和5年7月の豪雨災害の際には、道の駅「うきは」の道路区域をボランティア宿营地として開放

防災道の駅 施設整備状況
(令和5年度末時点)



道の駅「うきは」(福岡県うきは市)

【経緯】

- ・令和5年7月10日(月) 線状降水帯により、水害が筑後地域広域で発生
- ・令和5年7月12日(水) うきは市災害対策本部の要請により、7/12(水)より「うきは市災害ボランティアセンター」を設置
- ・令和5年7月15日(土)～7月19日(水) うきは市の要請により、道の駅うきはの道路区域をボランティア宿营地として開放



災害ボランティアセンター調査

宿营地として車中泊で道の駅うきはを利用。トイレも24時間きれいなものが見え、とてもありがたい。

※車中泊と思われる車両

- 広域災害応急対策の拠点となる防災機能を有する「道の駅」等について、国土交通大臣が「防災拠点自動車駐車場」として指定する制度を創設
(改正道路法等 2021年(令和3年)3月31日成立・公布、同年9月25日施行)
- 2022年(令和4年)3月、地域防災計画等に位置付けがある「道の駅」332箇所、SA・PA146箇所を初めて指定
- 令和5年3月、令和6年3月の追加指定で、現在「道の駅」では366箇所指定されている。(道の駅366箇所、SA・PA146箇所)

道の駅におけるイメージ

道路駐車場

(防災拠点自動車駐車場に指定)



地域振興施設等

- 災害時に防災拠点としての利用以外を禁止・制限が可能



利用の禁止・制限の際に設ける標識



- 災害時に有用な施設等の占用基準を緩和

- 道路管理者が隣接する地域振興施設等の所有者と協定を締結し、災害時には一体的に活用可能



炊き出しの様子

II 「2025年」を目指す3つの姿

2019.11.18
「新「道の駅」のあり方検討会」
提言

3. あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに

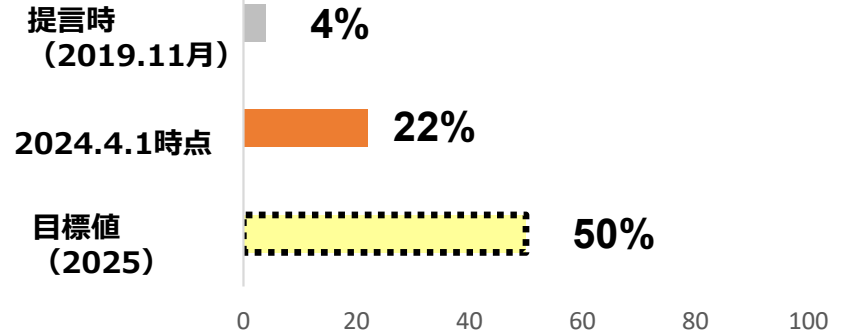
- 「道の駅」を舞台に、地域の課題解決や民間とタイアップした「地域活性化プロジェクト」が、ボランティアを含めた様々な団体との協働や、全国連絡会等が橋渡しを行いながら、全国各地で盛んに実施。
- 地域の子育てを応援する施設の併設や、高齢者の生活の足を確保するための自動運転サービスのターミナルとなるなど、あらゆる世代が「道の駅」で活躍するための環境を提供。
- 多くの学生達が、「道の駅」でインターンとして業務を経験したり、実習に訪れ、地域の特産品をいかした商品開発に取り組み、全国コンテスト優勝を目指して奮闘。



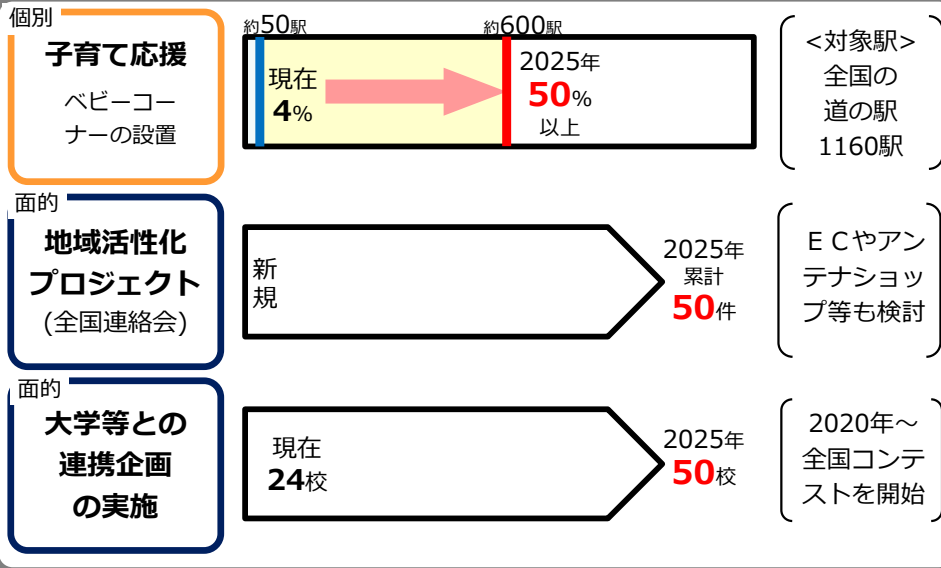
KPI 「子育て応援」

ベビーコーナーの設置

<対象駅>
全国の「道の駅」
1213駅 ※2024.4.1時点



主な取組目標



< 地域活性化の事例 >

(一社)全国道の駅連絡会が中心となり、EC/通販に関心のある複数の道の駅が参加できる共通の通販サイトを運営。



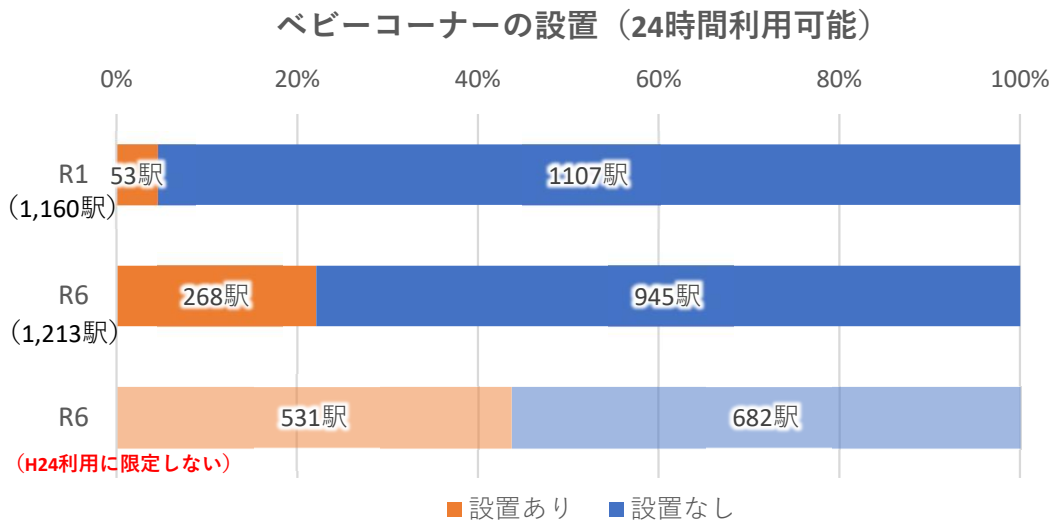
< 大学連携の事例 >

道の駅と地域の活性化という共通のミッションを果たすべく、道の駅と大学が連携。



○ベビーコーナー（授乳施設＋おむつ交換スペース）の設置は約44%と、一定の進捗がみられるが、そのうち24時間利用可能なベビーコーナーは半数の約22%程度【KPI:2025年度 50%】

○地域の子育て拠点となっている「道の駅」もあり、子育て世代向けの休憩機能だけでなく、地域センターとしての役割が期待される

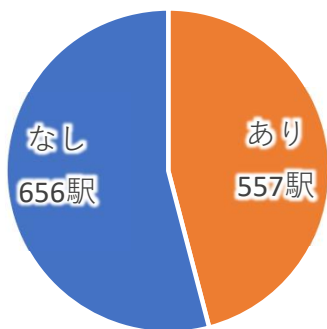


「パレットピアおおの」

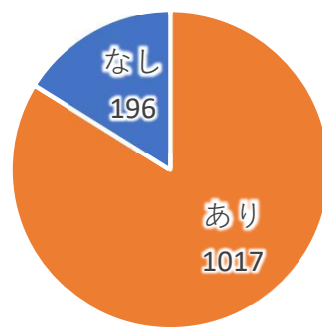
（岐阜県大野町）【平成30年7月 オープン】

- 「道の駅」内に子供が安心して遊べるキッズルームや図書ルームを整備
- 親子教室や子育てに関する相談・講習を実施
地域の子育て世代を幅広く応援
- 開業1年余りで子育て応援施設の利用者は約10万人（※令和元年8月末時点）
県内外問わず多くの方が利用。
「朝から子育て応援施設で遊んだ後、地域振興施設でお昼ご飯や食材等の買い物をして、一日楽しむことができる」などの声

授乳室設置状況



おむつ交換台設置状況



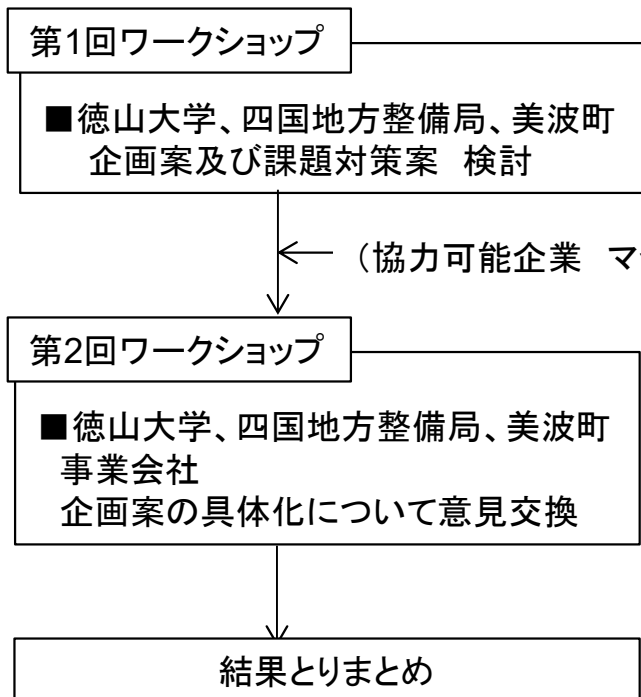
○徳島大学では、大学が有する学術知見を提供することにより対応できそうなもの及び共同研究や受託研究などの受け入れに発展する可能性のあるもの、地域産業の発展・振興に結び付く可能性のあるものに対して、「研究支援・産官学連携センター」を通じて受け入れを実施。



「日和佐」(徳島県美波町)

- ・提案(徳島大学): イベントの実施、オリジナル商品の開発、休憩施設(元足湯施設)の整備・改修
- ・選定企業: 事業会社

<検討手順>



<ワークショップを通じて提案された企画>

シーズ企業との意見交換を踏まえ、企画案のブラッシュアップを実施。

<提案①>

サイクリング客等をターゲットとし、片手で手軽に食べられる商品を提案。

<商品名>

・ウミガメのたまご

<商品スペック>

- ・形状 : ベビーカステラ
- ・価格 : 650円(10個入り)
- ・パッケージ: 亀の口から取り出すような容器等

<販売までのスケジュール>

・11月頃までに販売を目標

<提案②>

足湯施設を改修し、道の駅利用者がくつろげる空間を整備。

<キーワード・コンセプト>

「ゆら〜り ぶら〜り(仮称)」

<誰が利用>

若者／お遍路さん／高齢者

<整備スケジュール(目標)>

1年後(来年の春前)に完成



パース・間取り図(案)

<講評> ※一部抜粋

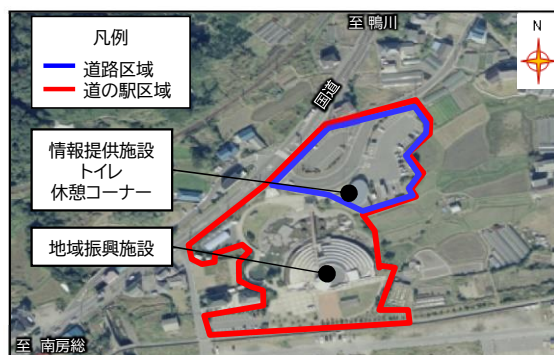
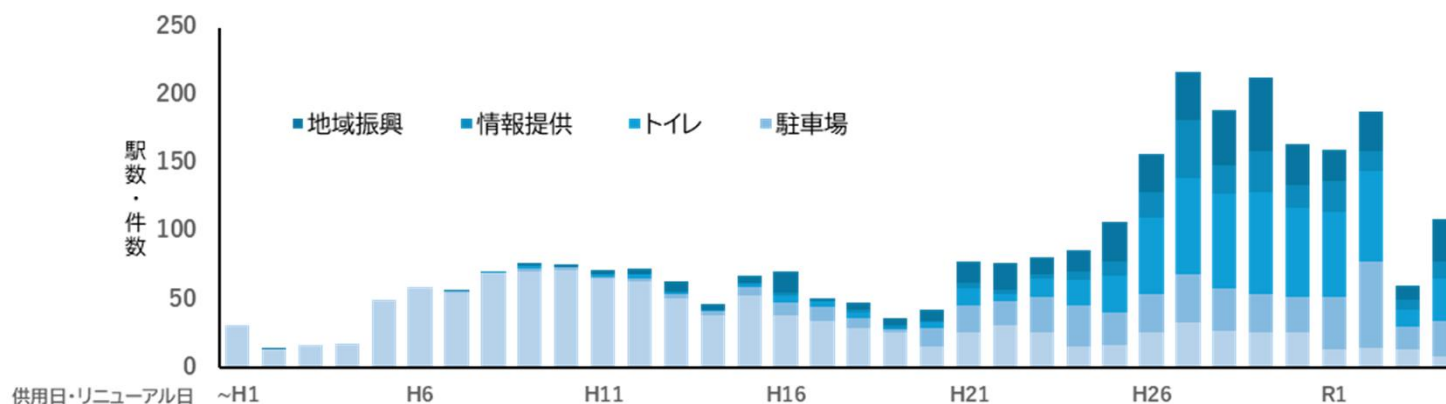
【参加企業からの講評】

- ・かめぱん : パッケージ等も検討されているが、やはりどう差別化を図っていくかということが重要。
- ・足湯施設の改修: ターゲットを一部に絞り込まず、多様な人への配慮ができているのがとても良い。

ここまでの「道の駅」施策の中間レビュー

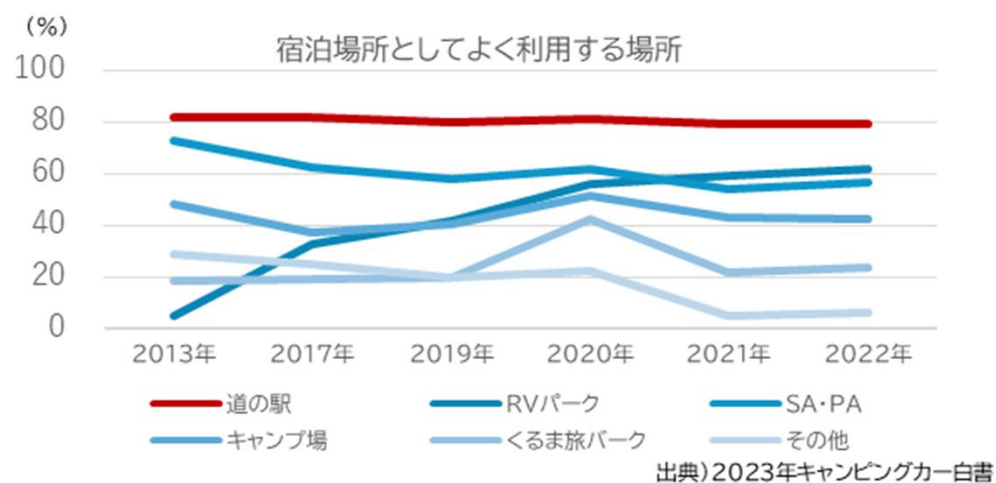
～地方創生・観光の拠点機能～

- 1993年の「道の駅」制度創設から30年が経過し、各地における創意工夫のもと様々な特色ある「道の駅」が誕生するとともに、地域課題の解決に向けた様々な役割が求められるようになってきている。
- 特に、制度創設初期に誕生した「道の駅」を中心に、施設の老朽化・陳腐化、利用者増加への対応、魅力向上のための機能強化といった課題への対応のため、リニューアルに対するニーズが高まっている。



制度創設30年が経過し、リニューアル需要が高まっている。
また、施設構成や情報提供の方法が現代の利用者ニーズに合っていない事例も存在。

- 加えて、物流の2024年問題や、ドローン配送拠点や車中泊へのニーズなど、社会的な課題・要請への対応も求められている。
- また、個々の「道の駅」ごとに抱える課題は個別的かつ多様であり、現場における課題対応力の向上も必要である。



「道の駅」への車中泊ニーズは高い一方で、休憩利用と車中泊利用が混在することによる問題も発生している。

時代に合わせた柔軟な「道の駅」の活用が必要

- 市町村界にとらわれない、連携での地域経営を目指す「地域生活圏構想」は「道の駅」第3ステージの姿とも親和性が高い。
- 能登半島地震からの復興を目指す石川県の復興プランでは、二地域居住モデルによる関係人口の拡大を目指している。



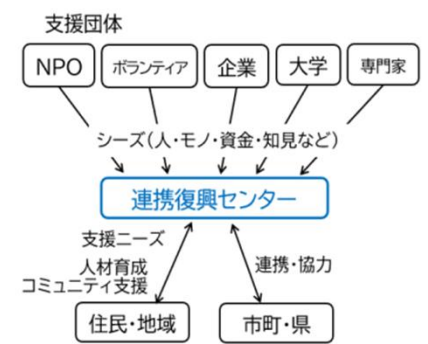
創造的復興リーディングプロジェクト

【取組1】復興プロセスを活かした関係人口の拡大

今回の震災により人口減少のさらなる加速が懸念される能登において、震災を乗り越え、さらに地域の活力を維持向上させていくため、関係人口の拡大に向けて必要な施策を検討します。

<内容>

- 能登地域の特性に対応した「二地域居住モデル」の検討
- 官民連携の「連携復興センター」の設置
- 農林水産業ボランティアの受入促進
- 能登への移動時間の短縮 など



【連携復興センター】

多様な主体の間に入って、関係者の調整や支援の橋渡し、被災地の情報発信、外部の人材や資金の確保などを適切に行うといった官民連携の役割を担う。

- 電動モビリティの拡大や環境負荷の小さいグリーンスローモビリティに対する関心の高まりなどを受け、「道の駅」における充電器や太陽光発電、蓄電施設などのハード整備に対する関心が高まっている。
- モビリティハブとしての交通結節機能の役割を求められる「道の駅」もあり、将来のまちのあり方と一体に考え、「道の駅」に求められる機能を戦略的に整備していく必要がある。

【「超」急速充電設備】



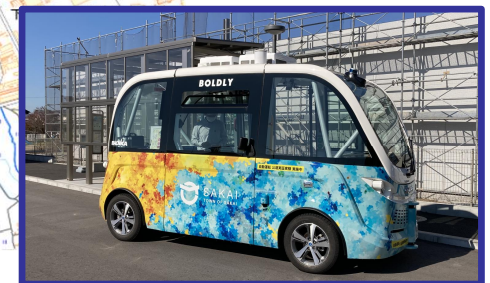
蓄電方式の「超」急速充電器を
全国道の駅連絡会との連携で試験導入

【太陽光発電設備】



道の駅「うまかつの里」(千葉県)

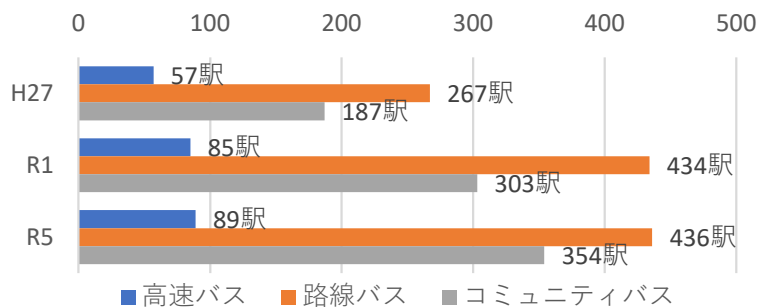
○道の駅「さかい」と境町高速バスターミナルの結節



自動運転バス

バス乗り入れ数

(高速バス・路線バス・コミュニティバス)



- 近年、ドローン物流は国土形成計画やデジタルライフライン全国総合整備計画でも取り上げられ、人口減少が進む中山間地において期待を集めている。
- 「道の駅」においても実証実験が進められており、防災面での活用を含め、「道の駅」におけるドローンポートの整備や導入支援について関係機関とも連携して推進していく必要がある。

■大分県宇佐市における「道の駅」でのドローン活用に向けた実証実験

日時: 2024年2月2日(金) 9:30~12:00

場所: 大分県宇佐市院内町地内

概要: 高齢化や2024問題をはじめとする物資輸送の問題などの地域課題の解決や新たな「道の駅」の建設に向けて、「レベル3.5」のドローン実証実験を実施

- 目的: ①買い物難民問題や有事の際などの孤立問題の解決方策の検討
②定期飛行に向けた課題の洗い出し
③道の駅を拠点としたドローン活用の有効性などの検証
④地域住民の理解度向上



実証実験出発式



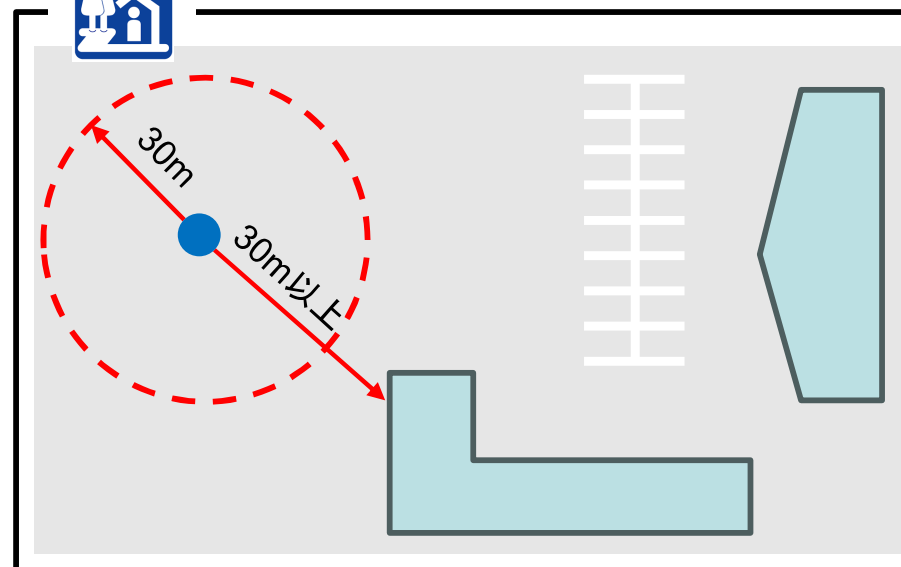
物資の荷下ろし状況

■ドローンポート設置に関連するルール

無人航空機(ドローン、ラジコン機等)の安全な飛行のためのガイドライン(抜粋)

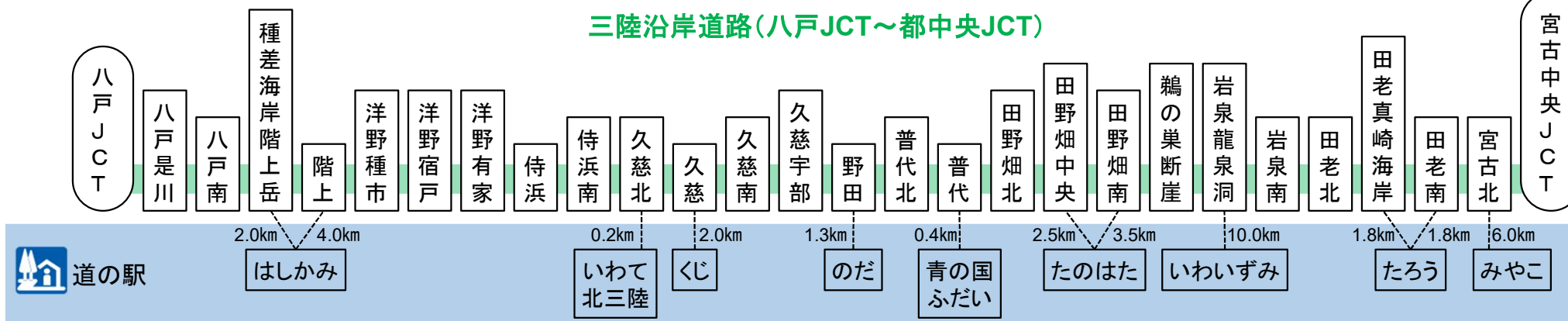
第三者又は第三者の建物、第三者の車両などの物件との間に距離(30m)を保って飛行させること。

※ただし、立入管理措置を講じ、予め運航の管理が適切に行われることについて国土交通大臣の承認を受けた等の場合は飛行可能。



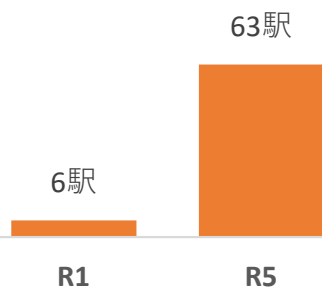
- 三陸沿岸道路では、一般道にある周辺の「道の駅」の案内により休憩環境を確保。
- 道路ネットワーク上に休憩施設の少ない地域においては、こういった取組を参考として、トラックドライバーの休憩場所として「道の駅」との連携が行われている。
- 休憩機能を期待される「道の駅」においては、必要となる大型駐車マスの拡充に加え、シャワーやランドリー、無人販売機といった休憩環境の充実を進める必要がある。

三陸沿岸道路(八戸JCT~都中央JCT)



■シャワー室を整備している「道の駅」

シャワーを設置している道の駅



道の駅「メルヘンおやべ」(富山県)

設置個数: 2室



シャワー室(共用)

道の駅「グランテラス筑西」(茨城県)

設置個数: 2室



シャワー室(共用)

■高付加価値コンテナの活用



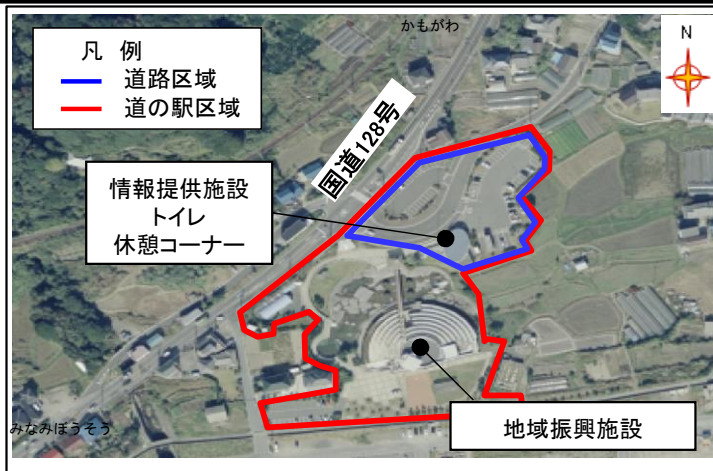
コンテナランドリー



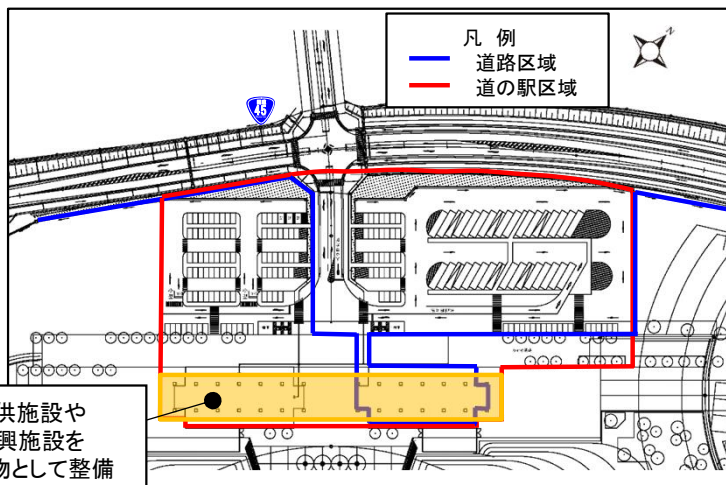
コンテナホテル

既存の「道の駅」に休憩機能を付加するにあたっては、高付加価値コンテナの活用が有効な手段となる

- 「道の駅」には、道路区域にトイレや情報提供施設を整備し、地域振興施設と別棟で離れていてあまり利用されていない事例も存在。
- また、情報提供施設についても、誰もがスマートフォンで情報を入手できる時代になり、大きなモニターや施設よりも無料で使えるWi-Fi環境の方が求められている。これらに対応した『「道の駅」登録・案内要綱』の見直しなどが必要。



道の駅「鴨川オーシャンパーク」(千葉県)



道の駅「高田松原」(岩手県)

■大型情報板による情報提供の例



大型情報板による観光案内



大型モニターによる情報提供

■オンラインによる情報提供の例

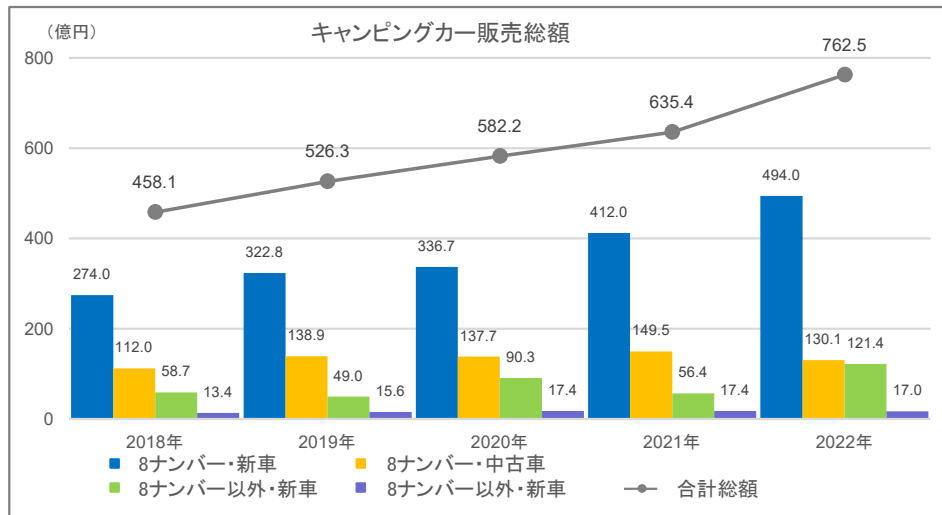


休憩コーナーの紙コップに印刷された道路情報提供QRコード (広島県内の4つの道の駅で設置)



観光地の位置情報を取得するカーナビ用のQRコード 道の駅「うとろ・シリエトク」(北海道)

- 近年、アウトドアレジャーへの関心の高まりにより、「道の駅」区域やその周辺で車中泊向け駐車スペースを整備する事例が見られる。一方、車中泊に伴って、「道の駅」の本来機能である休憩機能への支障が見られるケースもある。
- こうした課題への対応の観点からも、車中泊スペースの確保を進めるなど、休憩利用との適正な棲み分けを図っていく必要。

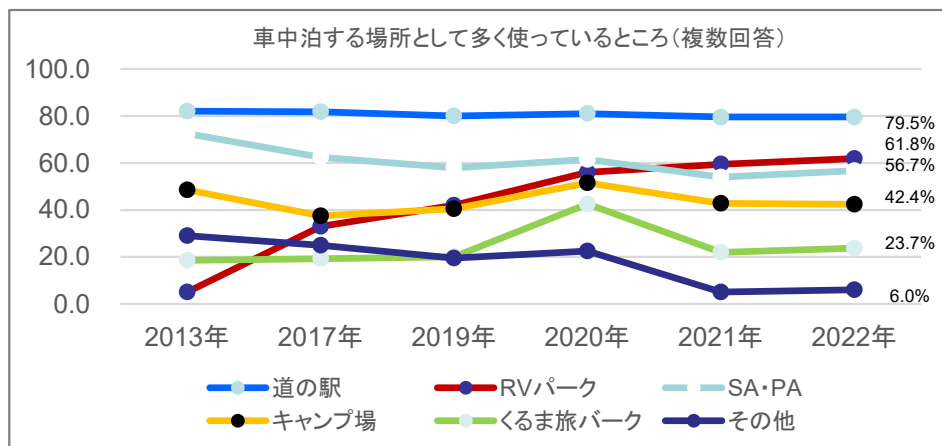


【車中泊に伴って生じている課題】

● 駐車マスの占有



● ごみ投棄の発生



【車中泊向け駐車スペースの整備例】



道の駅「あそ望の郷ぎの」（熊本県）

※車中泊向け駐車スペースは、現状、道路区域外に設置されている

- 地方への周遊への仕掛けとして、毎日1200便あまりの便が発着するバスタ新宿は大きなポテンシャルを持つ。
- バスタと「道の駅」を連携し、「道の駅」を活用した戦略的な地方誘客への仕掛けを関係者が連携して推進する取組などが有効。
- 「道の駅」のフリーペーパーや地方の特産品を扱うバスタマーケットとの連携などに取組む。

【バスタと「道の駅」の連携】

バスタと地方の「道の駅」を高速バスにより連携させた企画を立案中。「道の駅」を拠点として、地方の観光地などを周遊できるツアーを検討。



地方誘客へと戦略的に拡大

【「道の駅」旅案内】

中国地方版 表紙(R6春号)



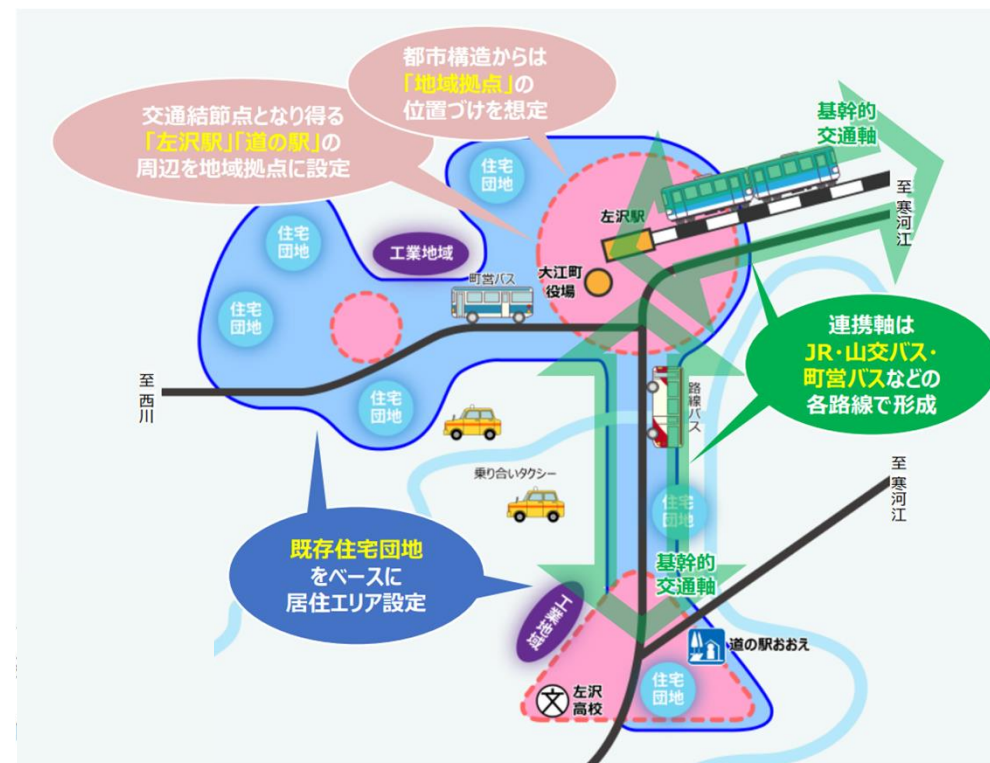
観光案内ページ(鳥取県)



- 「まちぐるみ」での地域活性化や公共交通の活用、「人中心」の「道の駅」を考えていくにあたっては、まちづくり関連制度を活用し、他の都市施設や土地利用との整合を図ることが考えられる。
- 一方で、例えば「立地適正化計画」に「道の駅」を位置づけている事例は一部に見られる程度であり、まちづくり関連制度と「道の駅」の連携は十分とは言えない状況。
- 「まちぐるみ」での「道の駅」のあり方を考えていくにあたり、まちづくり関連制度の活用を進めていく必要がある。



『2040年、道路の景色が変わる』における「道の駅」のイメージ



「立地適正化計画」に「道の駅」を位置づけている例
(山形県大江町 立地適正化計画より抜粋)

- 第3ステージの推進にあたり、共通的な課題もあれば、現場ごとに異なる様々な課題への対応も不可欠。
- こうした諸課題に現場のみで対応することには困難な面もあり、既存の関係団体との施策連携や、全国の「道の駅」ネットワークを活かした連携による課題解決に向けた支援が望まれる。

■ 全国道の駅連絡会の取組

【「道の駅」アドバイザー制度】

「道の駅」の運営等に関する課題に対し、相談や助言等を行うアドバイザーを登録し、各ブロック等からの要請に応じてアドバイザーを派遣するもの。



【各種イベントの開催】

4.22は道の駅の日
4.22(水) 4.23(木)

全国道の駅 駅長サミット2024
「Team道の駅、共創の時代へ」
4.18(木) 開催

PROGRAM

- 13:30- 14:00 ご挨拶
- 13:40- キーノートインタビュー
- 14:10- 列路道の駅長リレートーク
- 14:40- 15:10 賛助会員企業「ソリューション」発表①
- 15:10- 15:40 Team道の駅、駅長座談会
- 16:00- 16:20 賛助会員企業「ソリューション」発表②
- 16:20- 各地元の道の駅連絡会からのお知らせ
- 16:20- 閉会挨拶



駅長サミット
「Team道の駅、駅長座談会」

■ 出版物の例



【教科書「道の駅」】



【月刊誌「道路」】

■ 地域力創造アドバイザー制度（総務省）

- 地域独自の魅力や価値の向上に取り組むことで、地域力を高めようとする市町村が、地域活性化の取組に関する知見やノウハウを有する外部専門家を招へいし、指導・助言を受けながら取組を行う場合の外部専門家に関する情報提供及び招へいに必要な経費について総務省が支援
- 令和6年5月10日時点で612名・組織が登録。うち、「道の駅」を専門とするのは7名。

ここまでの「道の駅」施策の中間レビュー

～防災拠点機能～

- 能登半島地震では、「防災道の駅」の災害対応力の高さや、県境を越えた「道の駅」どうしの広域的な支援、高付加価値コンテナやドローン活用の有効性などが確認された。



防災道の駅の位置関係



被害を受けた道の駅を支援する特設コーナー
(道の駅「みえ」大分県豊後大野市)



道の駅「あらい」に集積した
支援物資の積み込み



道の駅「のとり山空港」に
届けられた支援物資

お知らせ

2024年03月20日(水) [お知らせ](#) [防災支援](#)

「能登半島応援プロジェクト」北陸地方商品を販売します

※日付の書きかたは商品により、送付先が「道の駅」で販売が廃止になった商品や道の駅しようなんまで販売が終了した商品、北陸地方のおいしい商品があります。目録、応援をお願いします！

※商品の数に限りがございますので、売り切れ次第終了となります。

北陸の味を食べて応援!

期限短い物こそ、今支援

「能登半島地震」の影響により、北陸地方の道の駅で販売ができなくなった商品を、私たちの道の駅で販売支援をしています。みなさん、応援をお願いします！

【お取り扱う道の駅】
道の駅しようなん(石川県白山市)・道の駅しようなん(石川県白山市)・道の駅しようなん(石川県白山市)
※特にネジメタラシの2月4日の在庫がなくなり、販売が終了いたしました。ご案内させていただきます。販売終了商品の販売コーナーにございます。

CHIRIHAMA Sunset CHIRIHAMA Beach

能登半島応援プロジェクト
(道の駅「しようなん」千葉県柏市)

- 一方で、広域防災の拠点である「防災道の駅」が全国に39箇所しかないことやその認知度の低さ、高付加価値コンテナの全体像が不明でオペレーションが難しいことや全体としての数の不足、「防災道の駅」以外の「道の駅」の災害脆弱性、災害対応に「道の駅」を活用する際に時間がかかることなどが課題として挙げられる。



道の駅「能登食祭市場」

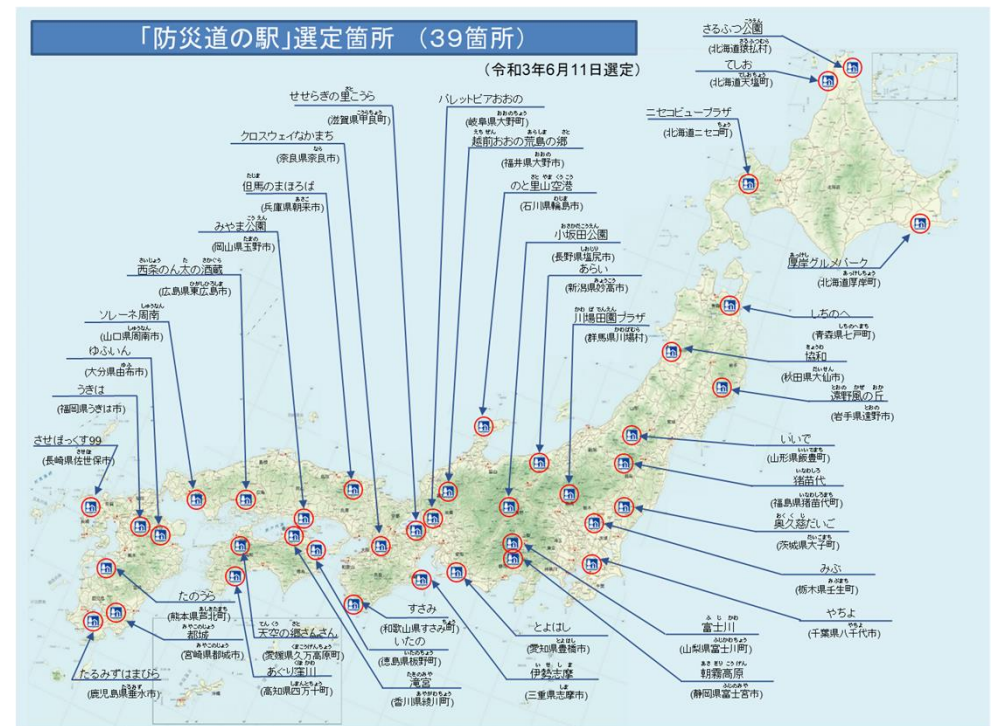


道の駅「千枚田ポケットパーク」

能登半島地震による「道の駅」の被害状況



防災拠点自動車駐車場の利用制限



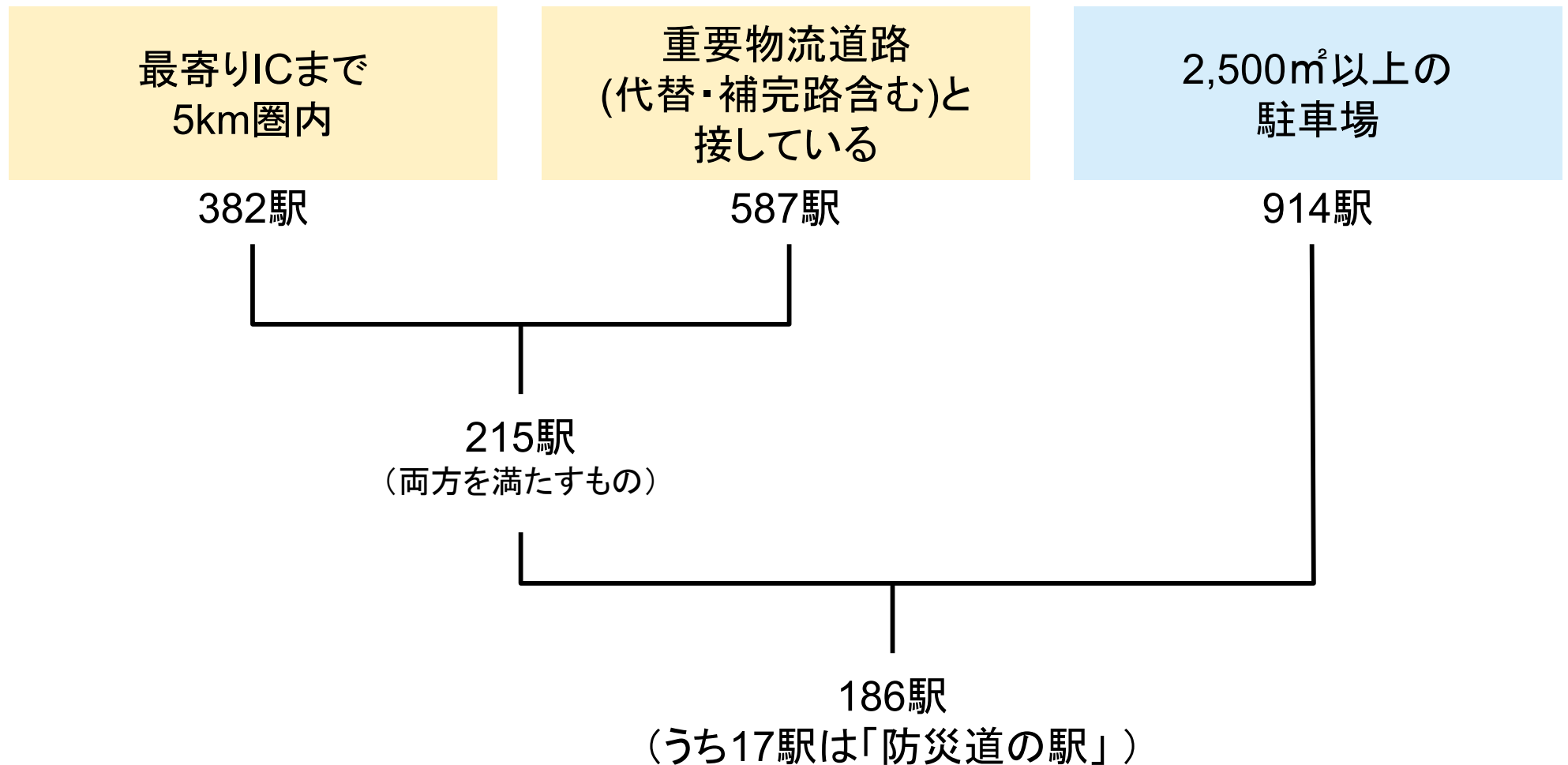
「防災道の駅」選定箇所(39駅)

災害時に国の意志が反映できる体制強化が必要

- 「防災道の駅」は都道府県の圏域を超えるような広域的な支援拠点としての役割を期待する場合、その選定にあたっては、都道府県の考えのみに委ねるのではなく、国としても意志をもって選定を進める必要がある



- ICの近傍や、重要物流道路のアクセスが良い箇所に位置する、広大な駐車場を有する道の駅は、防災上で重要な拠点となる可能性



○ 能登半島地震で広域的な支援に活用された「のと里山空港」・「あらい」・「うきは」は上記の考え方に該当する。

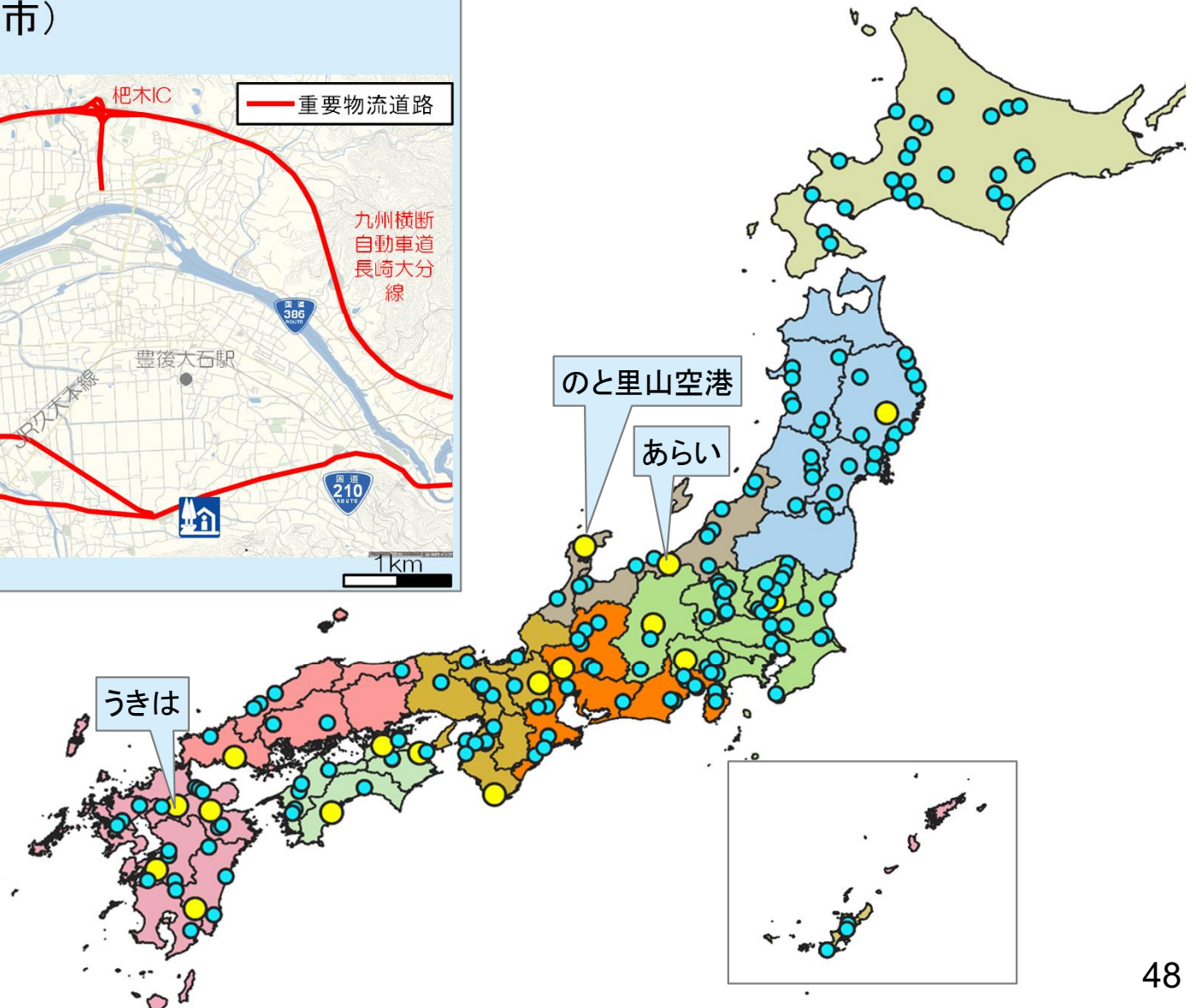
例) 道の駅「うきは」(福岡県うきは市)

■ 駐車場規模: 6,900m²
小型 185台 大型 9台

■ ICまでの距離: 5.0km

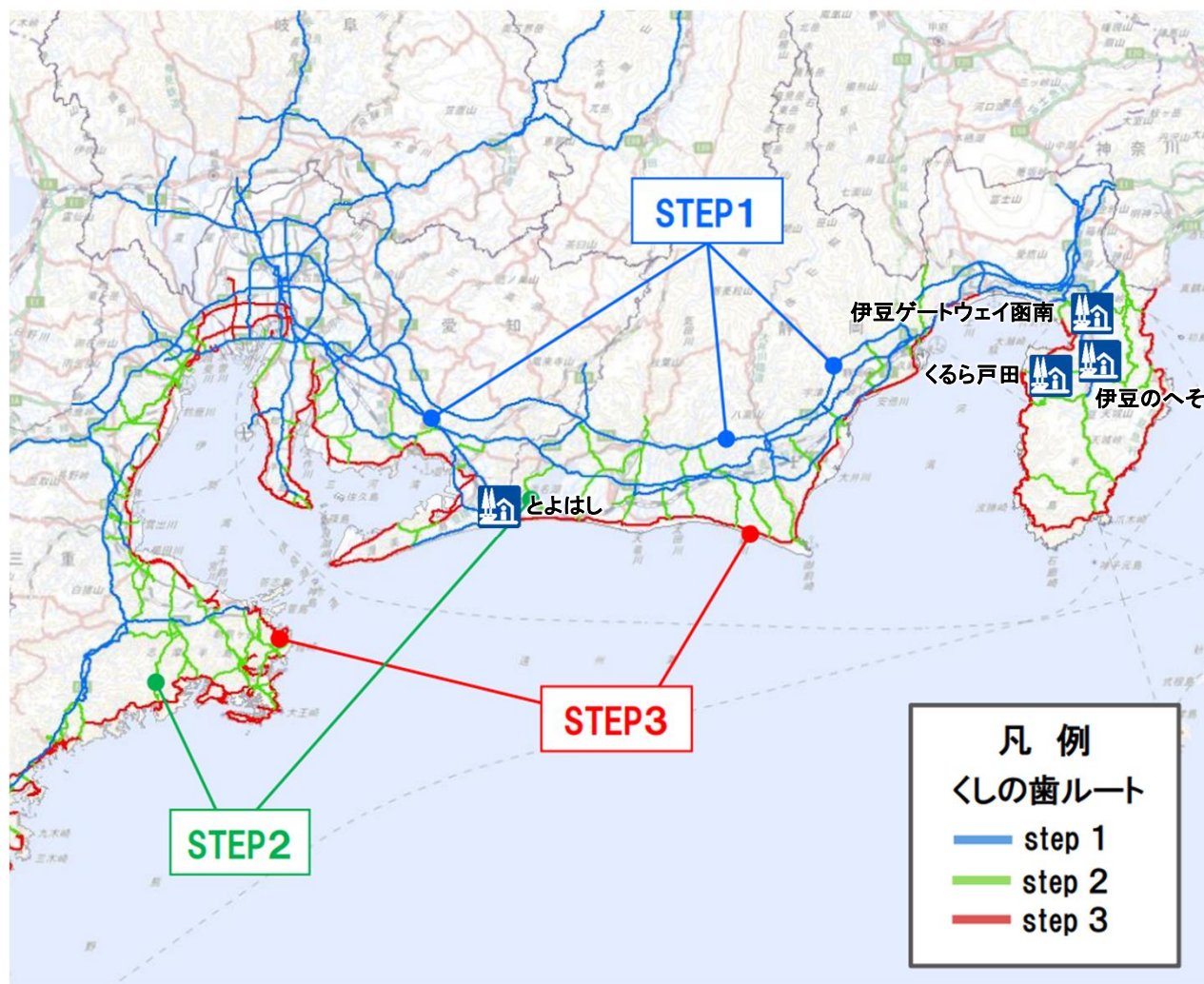


- 凡例
- 最寄りICまで5km圏内かつ重要物流道路と接しているかつ2,500m²以上の駐車場を有する「道の駅」
 - 上記の「道の駅」のうち、「防災道の駅」に選定されている「道の駅」



- 地域防災計画のほか、各地方整備局の策定する道路啓開計画についても、災害時の初動期の対応において、国として重要な意味を有する。
- 道路啓開計画に位置付けのある「道の駅」は、積極的に防災拠点として活用することを考えていく必要がある。

■ 中部版「くしの歯作戦」(道路啓開計画)に位置づけられた「道の駅」

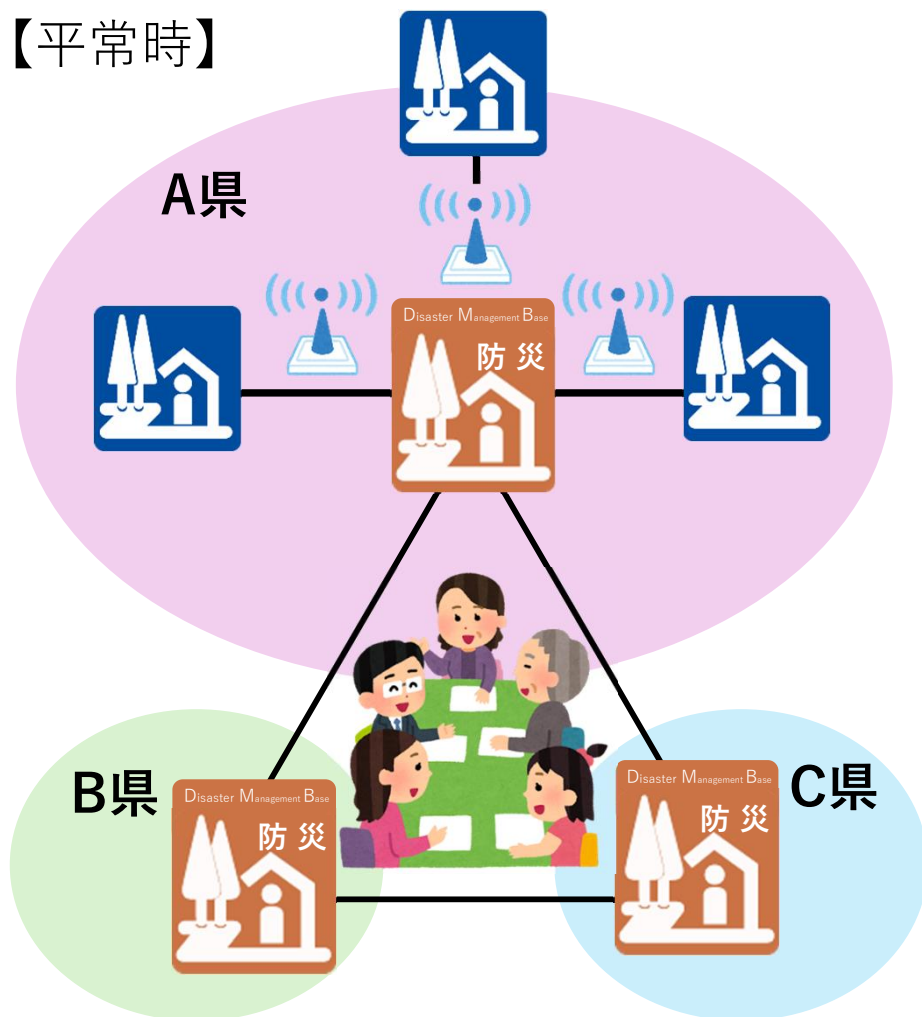


参集場所
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 道路啓開作業を実行する災害協業者等の関係機関が参集する場所 ◆ 参集場所には、拠点事務所等から派遣された道路管理者が、現地の責任者として指揮をとる
<ul style="list-style-type: none"> ・伊豆ゲートウェイ函南 ・とよはし

アクセス拠点
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 人命救助及び、緊急物資輸送のためにアクセスすべき拠点のことで中部版「くしの歯作戦」においては、人命救助、広域支援において重要な防災拠点や道路啓開の指揮所となる拠点事務所、発災直後のエネルギー確保に必要な施設、県・市町村の防災計画等との整合から、アクセスすべき施設等を選定
<ul style="list-style-type: none"> ・くるら戸田 ・伊豆ゲートウェイ函南 ・伊豆のへそ

- 災害時の支援活動を円滑にするため、平時より「防災道の駅」間のネットワークを構築するとともに、防災に係るノウハウの共有を進める必要がある。
- 「防災道の駅」を核とした地域の「道の駅」ネットワークおよび広域的な「防災道の駅」のネットワークにより組織的な人的ネットワークの構築を進める。

【平常時】



【災害時】



- リレー防災セミナー(主催:NPO人と道研究会 後援:国土交通省)の活動を通じて結びついた各駅が連携して被災地の道の駅支援を実施
- にいがた下越駅長交流会や全国「道の駅」女性駅長会が中心になり、各駅の備蓄品を防災道の駅「あらい」(新潟県妙高市)に集積し、被災地の道の駅「のと里山空港」へ輸送

防災道の駅の位置関係



道の駅「あらい」に集積した支援物資の積み込み(1/8)



第10回 リレー防災セミナーin妙高(10月15日 道の駅あらい)

道の駅「のと里山空港」に届けられた支援物資

- 日時: 令和5年10月15日(日) 10:00~12:00
- 場所: 道の駅「あらい」
- 主催: 道の駅「あらい」、NPO人と道研究会
共催: 妙高市
- 基調講演: 「道の駅を核にした医療・教育・防災の広域連携」
/アジア航測(株)
- 講演: 「道の駅の防災に関する取り組み」
/国土交通省道路局企画課評価室
- パネルディスカッション: 「自助・共助・公助と地域連携について」



主な支援物資: 水(ペットボトル)、非常食、トイレトーパー、おむつ・生理用品、マスク、タオル、など

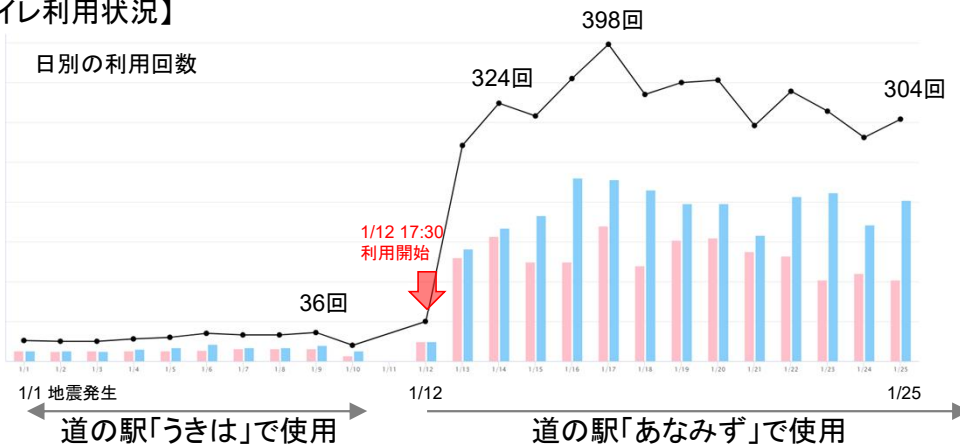
- 停電や断水時でも使用可能な防災コンテナ型トイレを、防災道の駅「うきは」(福岡県うきは市)より、幹線道路である国道249号近傍の道の駅「あなみず」へ派遣。
- 設置後、1日あたり300回程度利用されており、道の駅「うきは」における利用の約10倍。
- 高付加価値コンテナをはじめとする可動式の資機材について、平常時・災害時の運用計画を「道の駅」や自治体、資機材の保有者で事前に取り決め、発災時に混乱なく運用することが重要。



■防災用コンテナ型トイレの特徴

- 災害時に移動して使えるコンテナ型の水洗トイレ
(平常時は、道の駅「うきは」に設置)
- 太陽光発電装置を搭載し、商用電源への接続が不要
- 浄化システムを搭載し、上水道・下水道への接続、汲み取りが不要
- 停電、断水中でも使用可能**

【トイレ利用状況】



- 能登半島の多くのエリアで電気・ガス・水道等のライフラインが機能停止したが、避難生活や復旧支援のために、様々なタイプの高付加価値コンテナを派遣する有効性が今回確認された。
- 一方で、どのような機能をもったコンテナがあるのか、平常時よりこういったところにコンテナが配備されているのか、といった全体像を把握している者がおらず、手配や輸送に滞りが見られた。
- また、道路分野としても、国として保有していた高付加価値コンテナは1台(トイレ)であり、現地のニーズに応えきれなかった。



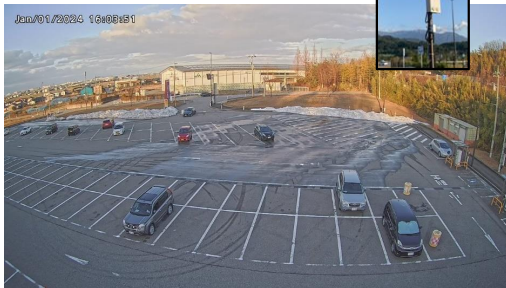
- 高付加価値コンテナの手配や輸送、連絡調整等を円滑に進めるため、「道の駅」に配備されているコンテナを事前に把握し、災害時に機動的に采配する仕組みが必要。
- 国土強靱化の一環として、高付加価値コンテナを災害資機材として国でもある程度保有して、平時は「道の駅」で活用することも検討。

- 「道の駅」に設置しているAIカメラの分析に基づけば、能登半島地震では、発災直後より、周辺エリアより避難してきたと思われる車両の駐車場利用が見られた。
- 「道の駅」が一般に、災害時の一時的な避難先として国民から認識されている可能性が示唆される。

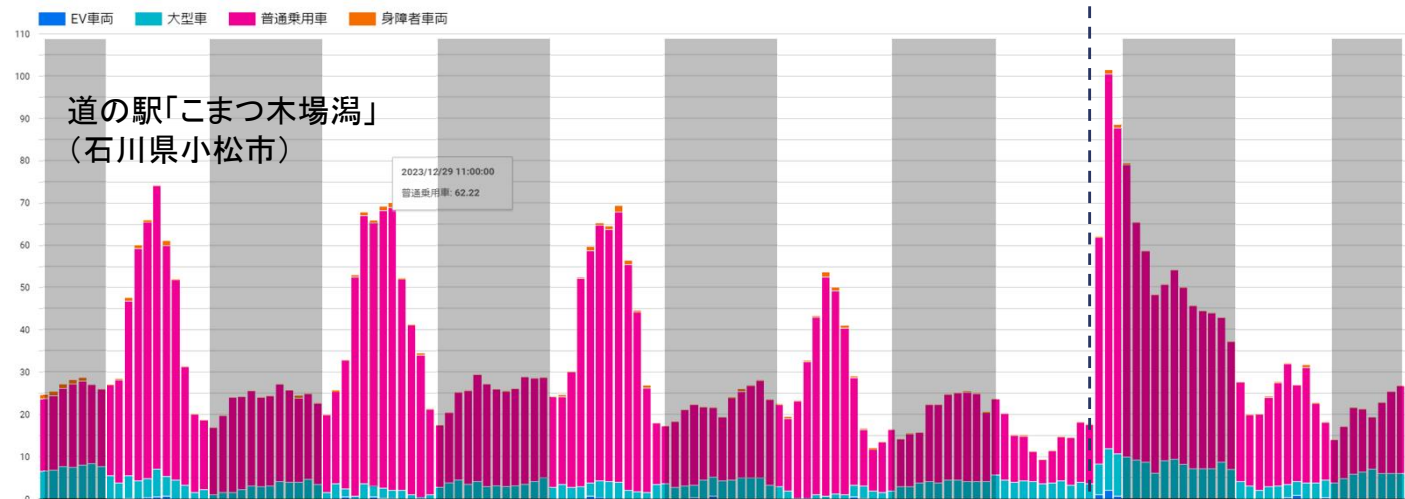
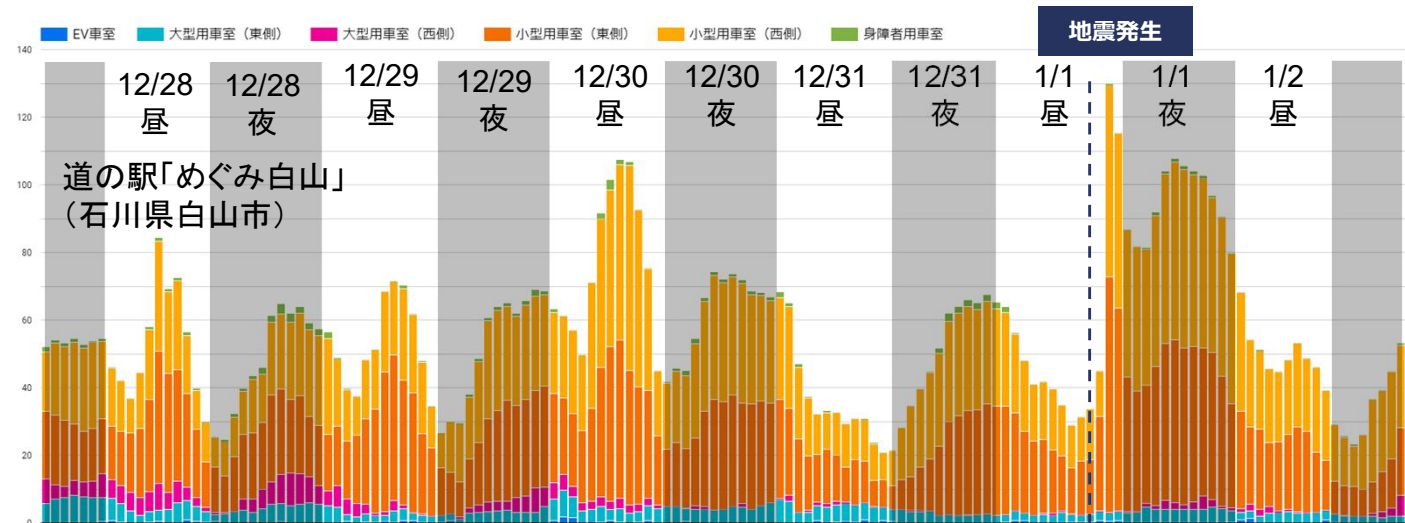
【地震発生前後の「道の駅」利用状況】

道の駅「こまつ木場潟」
(石川県小松市)

地震発生前



地震発生1時間後



- 被災地における休業中の「道の駅」の敷地を活用し、各団体による支援活動が展開
- 道の駅「赤神」では、自衛隊が被災住民に入浴環境を提供、道の駅「すずなり」では、日本赤十字社や公益社団法人広島県薬剤師会が臨時医療施設を開設



道の駅「赤神」



入浴施設案内



自衛隊による入浴環境の提供

道の駅「すずなり」



臨時医療施設(日本赤十字社)



医療支援車両((公社)広島県薬剤師会)

○ 「道の駅」は、発災後に避難する場所として認識されている一方で、能登半島地震では、大きな被害を受けた駅も多数存在する。

【道の駅「能登食祭市場」】



【道の駅「あなみず」】



【道の駅「輪島」】



【道の駅「千枚田ポケットパーク」】



【道の駅「すずなり」】



- 平常時より「道の駅」が有している「休憩機能」「情報発信機能」等は、災害時にも有効な機能として広く国民から期待されるものである。
- こういった機能は「防災道の駅」に限らず、防災上の位置づけを有する「道の駅」についても、発災時にも機能を発揮することが求められ、必要な機能強化を図ることが必要である。

一時的な避難

情報収集

休憩・立ち寄り

利用者 の行動

- ・ 車による避難
- ・ 雨風をしのげる「道の駅」の建物への避難
- ・ 駐車場や広場空間など、来場者の屋外への避難
等

- ・ 自身の安否報告
- ・ 家族や知人、職場等の安否確認
- ・ 周辺の道路やエリアの被災状況の確認
等

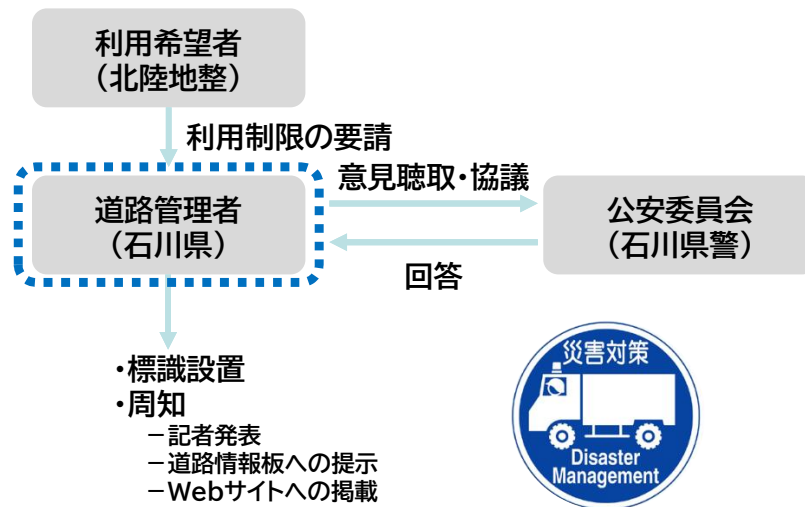
- ・ トイレの利用
- ・ 飲食物や生活必需品の調達
- ・ 建物や駐車場での休憩
- ・ 車中泊避難
等

必要な 備え

災害時にも「道の駅」が期待される役割を発揮するため、
建物・駐車場の耐震化、通信・電力、トイレ、備蓄、避難のための空地
などの機能強化が必要

- 能登半島地震では、半島という地形的制約がある中で主要な幹線道路が寸断され、機動的な復旧・支援活動への支障が伴った。
- こうした地域は全国に存在する。被災地における速やかな復旧・支援活動や、被災者の暮らしをいち早く再建していくためにも、災害時に国が迅速に「道の駅」を活用して災害支援を行うための仕組みを構築する必要がある。

防災拠点自動車駐車場制度における利用制限の流れ (能登半島地震での例)



- 発災後、被災自治体は事務負担が膨大となる中で、所用の事務手続きを行うことは実務的な負担が大きいため、負担軽減のための仕組みが必要。
- 自治体の負担を軽減することで、災害対応において「道の駅」を機動的に活用でき、迅速な復旧・支援活動が展開できる。

- 被災状況調査にドローンを活用することで、現地に赴くことが困難な場所であっても被災状況を可視化できる。
- また、データのオープン化により現地情報の共有が図られるとともに、取得したデータから距離や面積等の計測が可能となり、緊急時における「道の駅」の利用可否の判断等に利用できる。



スカイバーチャルツアー(360° 画像)

「道の駅」第3ステージの姿

各ステージの目指す姿と関係性の再整理

- ステージは切り替わるものではなく、また、上下関係にもない。
- 第1～第3ステージまで機能が拡張され、かつ高度化されているもの。
- 2025年を期限として終わるものではなく、今後も「道の駅」の発展の基礎となるもの。

	1993年	...	2013年	...	2020年	...	2025年	...
<p>第1ステージ (1993年～)</p>								
<p>第2ステージ (2013年～)</p> <p>道路利用者の休憩の場</p>	<p>「道の駅」の担う役割が拡大</p>							
<p>第3ステージ (2020年～)</p>	<p>ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献</p>							

- 第2ステージと第3ステージは、「道の駅」が単なる「休憩場所」を超えて地方創生や観光の発展につながるものという点は共通する。
- 第2ステージは「道の駅」を魅力的にすることにより、結果として地方創生に導く取組であることに対し、第3ステージは「まち全体」を中心にコンセプトを共有し、「まち」と「道の駅」が戦略的に一体で進める取組である。

中心的な課題意識

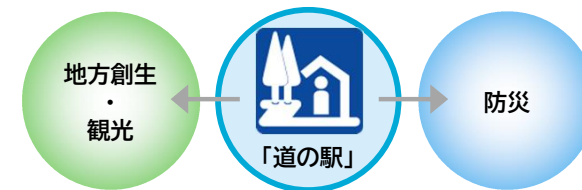
コンセプトの立て方

地域の発展の姿

第2ステージ

「道の駅」の発展

「道の駅」の
魅力を高める
コンセプト

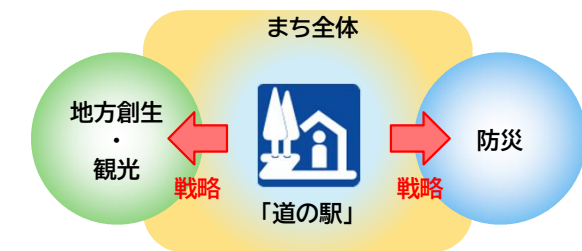


「道の駅」の取組が結果として「まち」に波及することもある

第3ステージ

「まち」の発展

「まち」全体の
魅力を高める
共通コンセプト



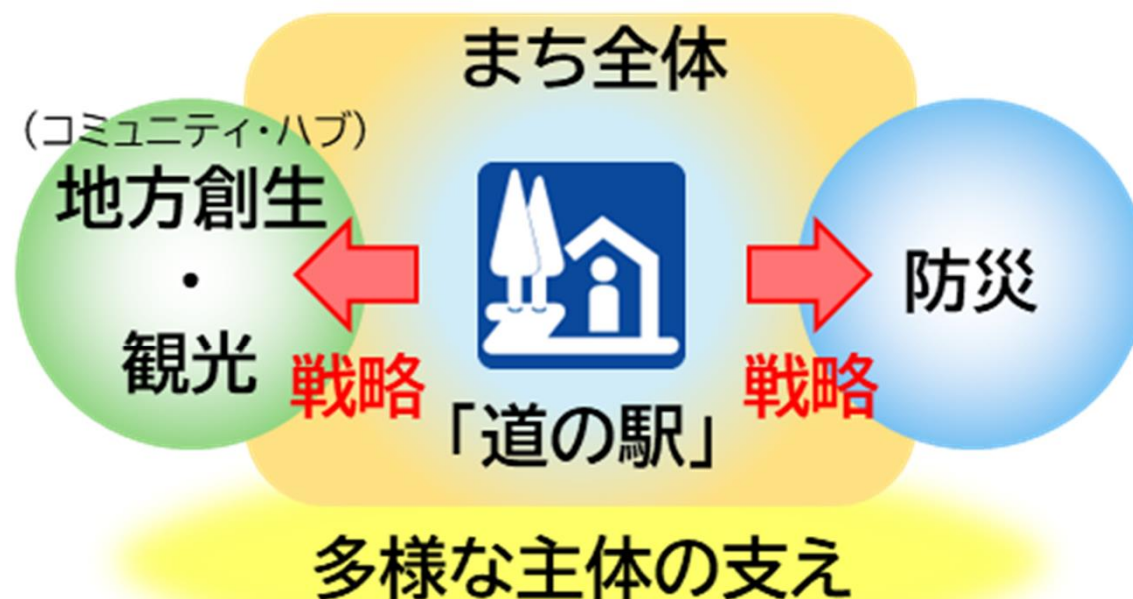
「まち」と「道の駅」が戦略的に一体で発展⁶²

「道の駅」第3ステージとは

「まち」と「道の駅」が一体で戦略的に連携してコンセプトの実現を成し遂げる取組

「道の駅」単体からまちぐるみの戦略的な取組へ

- 第3ステージの取組は、「道の駅」単体でなく、まちぐるみで進める必要
- 「まち」の目指すものと、「道の駅」の目指すものが合致している必要
- 戦略的なしかけにより、「まち」と「道の駅」の双方が共通の意志を持って取組を進めることが重要



(概念図の意味)

住民や多様な関係者を含む「まち全体」の視点をもとに、「まち」と「道の駅」が互いに影響しあい、双方が共通の意志を持って戦略的に取組を実施

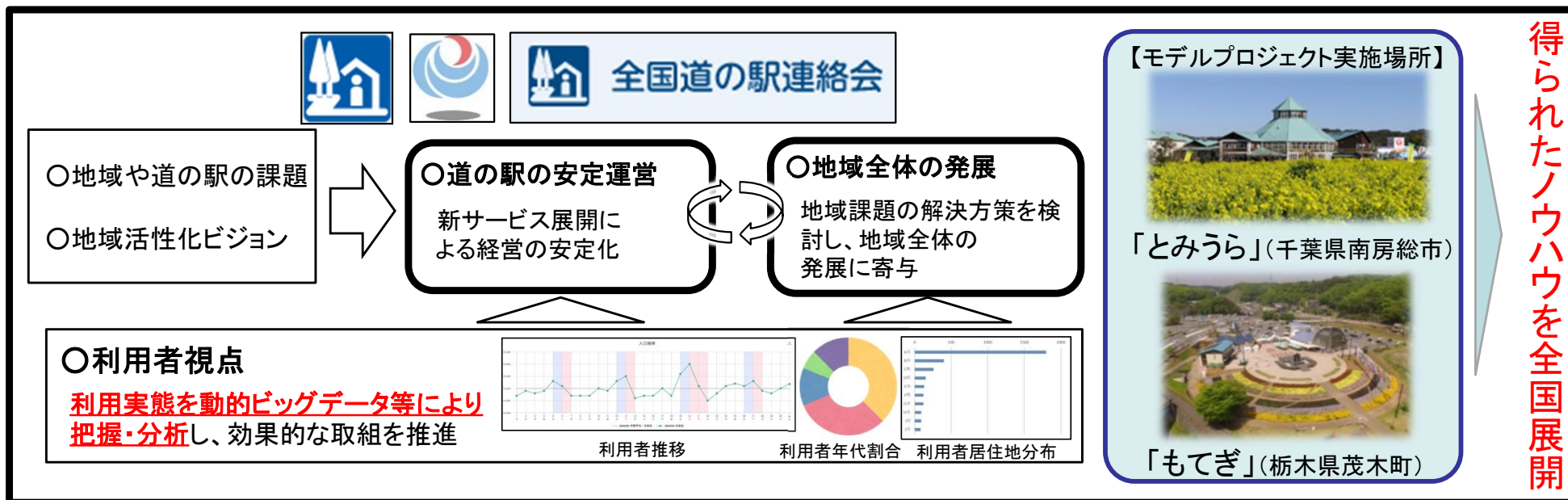
「道の駅」第3ステージを体現する モデルプロジェクト



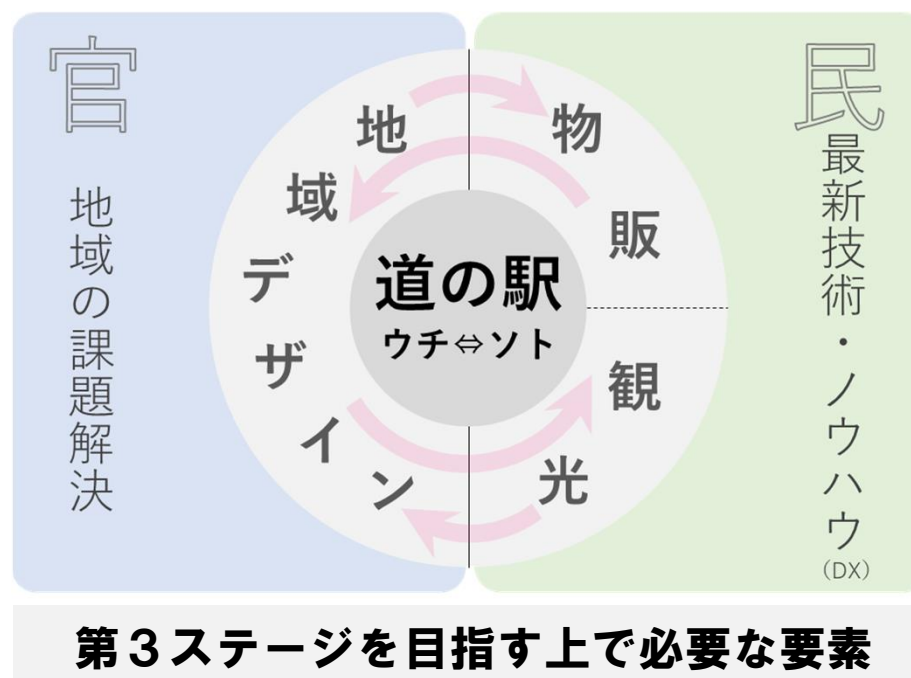
道の駅第3ステージとは

「まち」と「道の駅」が一体で戦略的に連携してコンセプトの実現を成し遂げる取組

「道の駅」単体からまちぐるみの戦略的な取組へ



- 第3ステージのエッセンスを具現化するため、モデルプロジェクト(もてぎ、とみうら)の中でその実現プロセスを検証



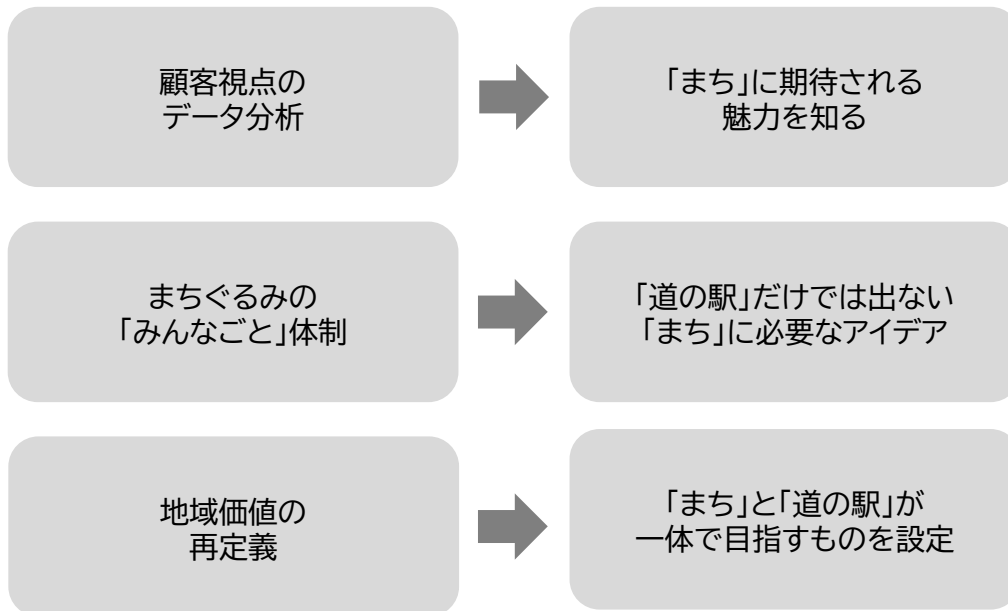
- ①顧客視点 (顧客の可視化)
- ②「みんなごと」体制 (チーム化)
- ③地域価値の再定義 (ブランド化)



ICT・データのパワーを借りた顧客分析、自治体×道の駅×住人による議論を経て、地域の目指すコンセプトを策定

- 第3ステージの掲げる「まちぐるみの戦略的な取組」を進める自治体と「道の駅」を応援するため、具体的な「道の駅」へ適用する手法を事例として検証し、他の「道の駅」へ展開するための知見を紹介する目的で、モデルプロジェクトを実施。
- モデルプロジェクトを通じて、「道の駅」が戦略的に地域を巻き込んでいくエンジンとなる「しかけ」を検証し、『「道の駅」単体からまちぐるみの戦略的な取組へ』を具現化。

モデルプロジェクトの手法

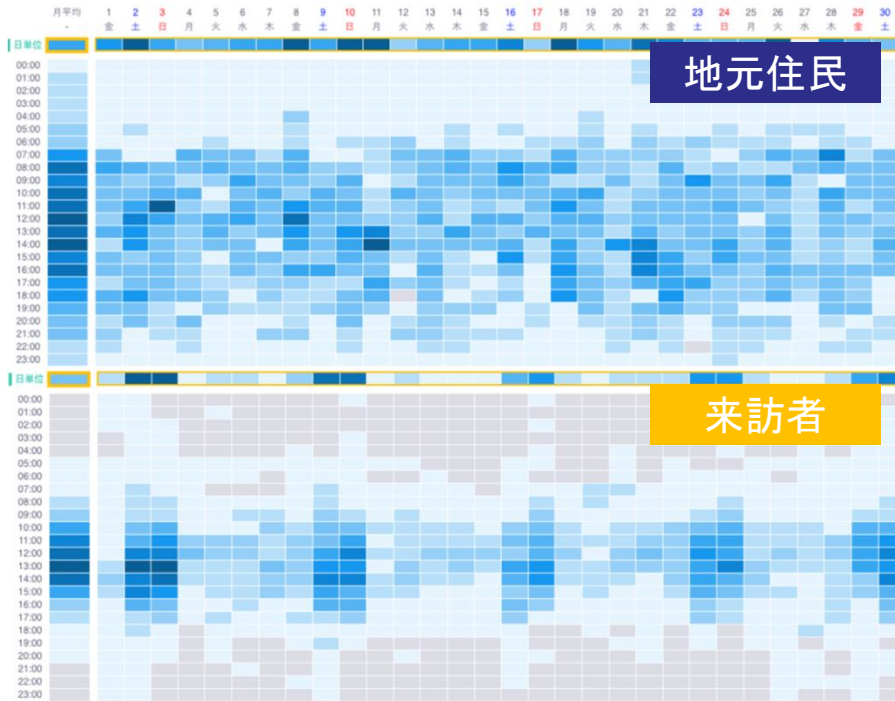


「道の駅」第3ステージによる地方創生の姿

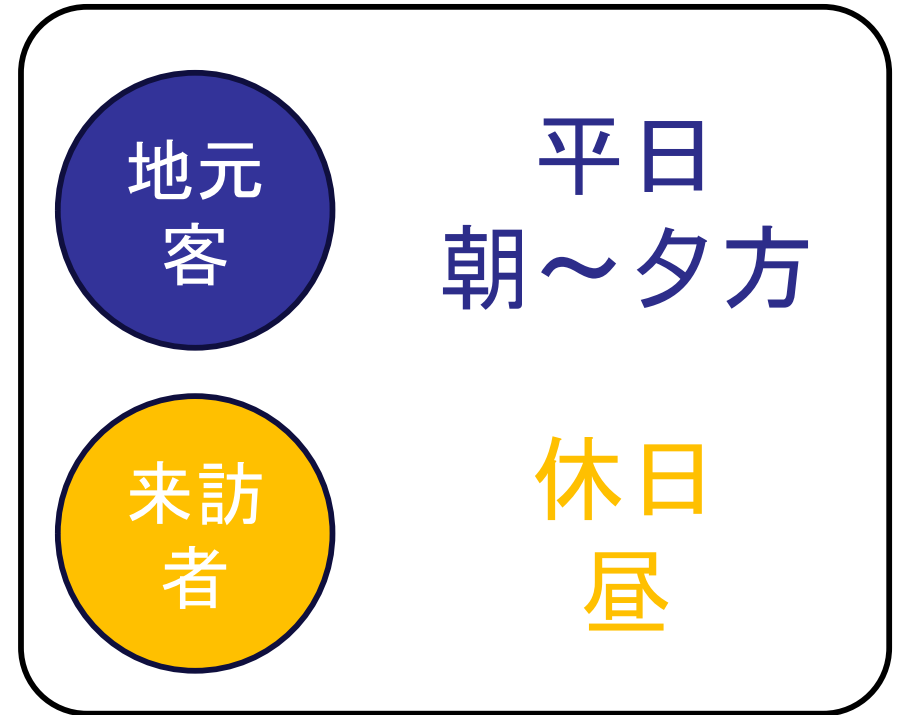
まちぐるみで
地域の価値を再定義し、
来訪者だけでなく、
その地域に住む人にとっても
幸せを感じられ、
持続可能な仕組みであること

web検索データ・携帯電話位置情報を活用した 本格的なマーケティング分析

日別・時間帯別の来訪データ



主な
来訪時間帯



出典:Yahoo!DSインサイトデータ

細やかなターゲティングによる販売戦略

移住の相談を「道の駅」で



※イメージ

茂木町への移住相談窓口を
役場ではなく「道の駅」に設置

※リニューアルの中で検討中の内容

従来の「道の駅」の
領域を越えた機能付加



「道の駅」、町役場、茂木高校の生徒など

垣根を越えた
議論によるアイデア

コンセプトを町ごととアップデート



「道の駅」の新たなコンセプトを
茂木町のコンセプトとしても設定



今後のリニューアルでは
「道の駅」の中心に
「まち」の魅力を発信する場を設置

「道の駅」空間で
「まち」を体現

POSデータにより消費者行動を分析し、 生産者との協働での マーケティングを展開



データを
農家と共有



出荷量調整・作付計画に反映

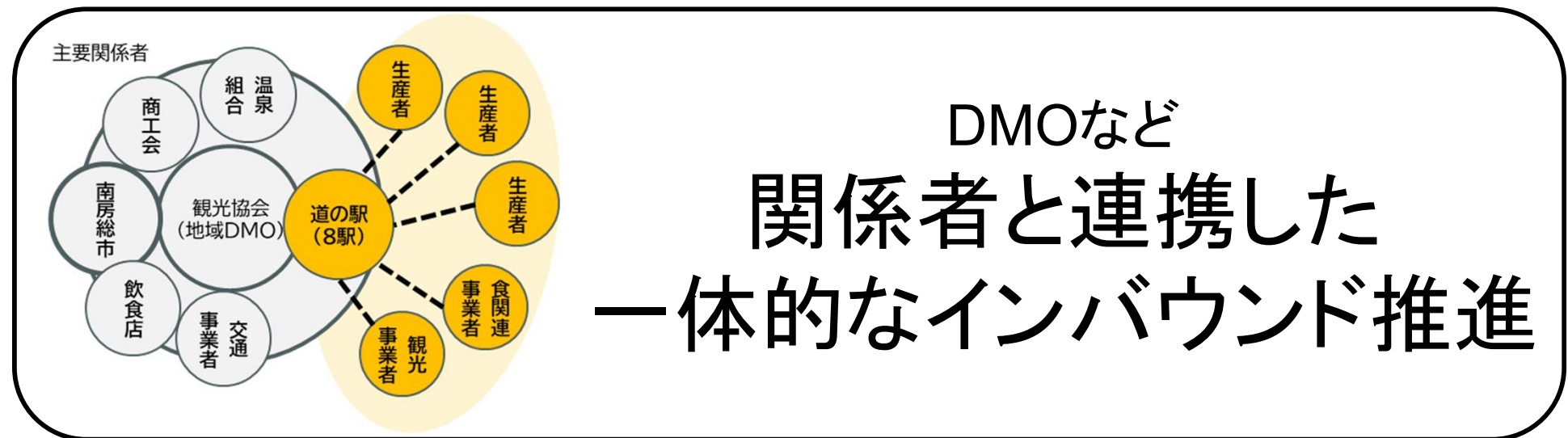
8つの「道の駅」を一体に



市内8つの「道の駅」一体で
南房総市としての戦略を議論



「道の駅」事業者・生産者・行政が
一体で進める総合加工場の新設



南房総エリアの「道の駅」をつなぐ
地域コンセプトを開発



各「道の駅」SNSや「道の駅」施設
を中心に「ハレるまち南房総」の
新たな価値を発信・開発していく

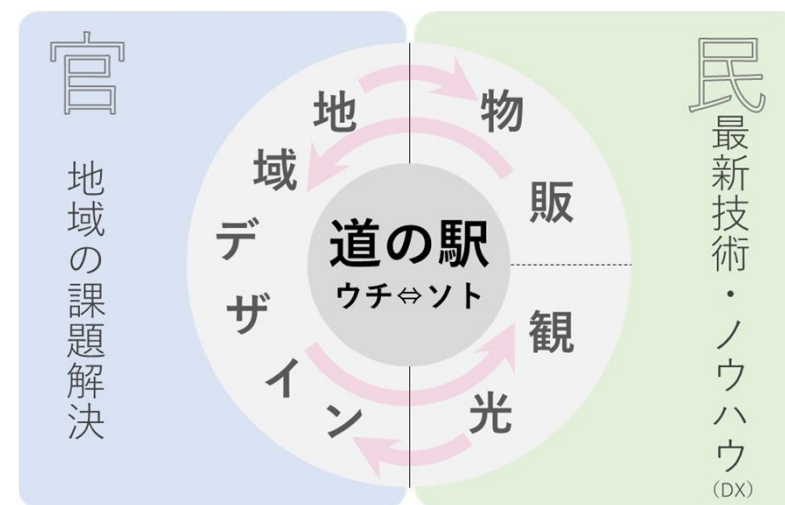
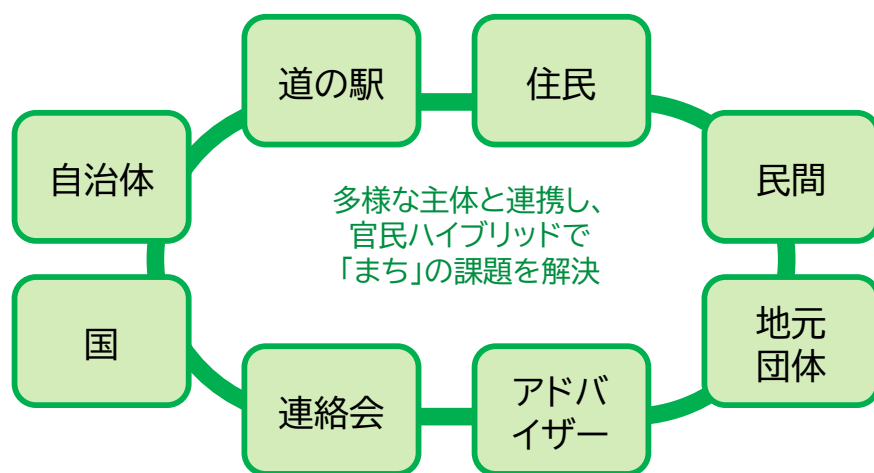
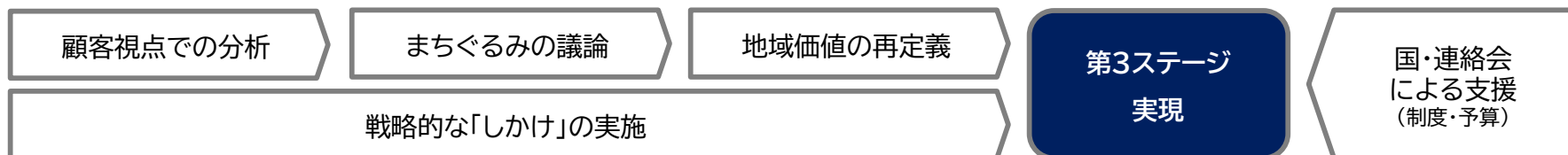


「道の駅」ネットワークにより
南房総エリア一帯で
魅力を強化・発信

今後の方向性

～第3ステージを応援するための取組～

- 「道の駅」単体からまちぐるみの戦略的な取組へとステージを進めるためには、「道の駅」の官民ハイブリッドな特性を活かし、多様な主体が連携しながら戦略的な「しかけ」を構築していく必要がある。

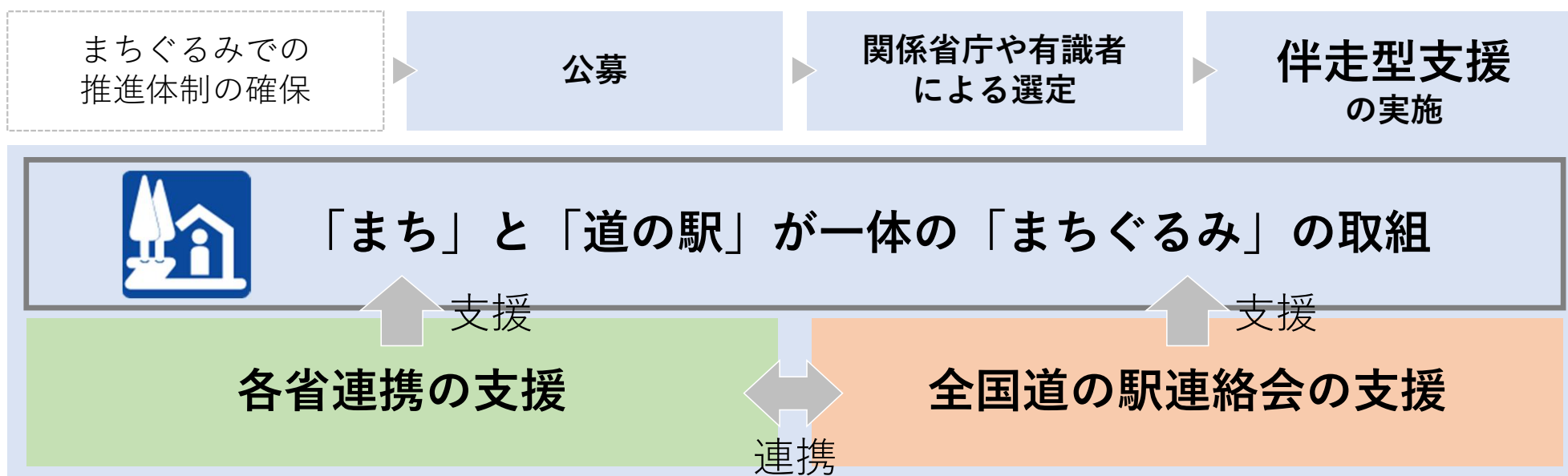


- 制度的な下支えとして、第3ステージを強力に推進するための関係省庁横断体制による支援の強化が必要。

- あわせて、第3ステージ施策推進の前提となる、地域に固有の魅力や課題の発掘には専門的知見が必要であることから、全国道の駅連絡会を中心としたアドバイザー派遣や相談窓口の設置を実施。

- 第3ステージのポイントである「まちぐるみの戦略的な取組」の実現に向けて取り組む自治体と「道の駅」に対し、関係省庁一丸での支援を推進するための制度を構築

『(仮称)「道の駅」第3ステージ応援パッケージ』のイメージ



【支援内容のイメージ】

予算

関係省庁が連携した
重点的な予算配分

計画策定

全国道の駅連絡会による
アドバイザー派遣

運用

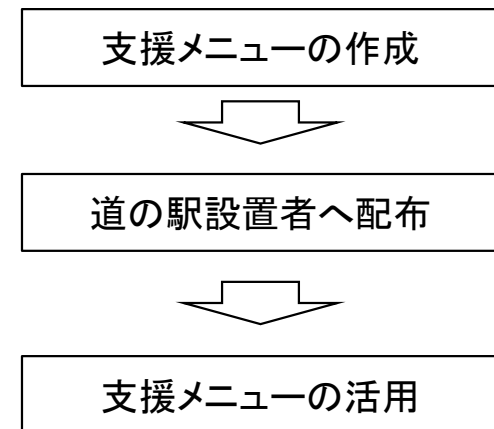
柔軟な施設の
配置や活用

参考資料

- 施設整備のみならず、ソフト面の充実も含めた「道の駅」への支援メニューについて、道の駅設置者や自治体から多くのご相談
- 道路区域外も含めて、関係省庁による支援メニューを整理

「道の駅」支援対象別目次 (1/7)

支援対象	支援メニュー	関係省庁	新築	改修	修繕	ページ
施設						
駐車場	直轄道路事業（交通安全）	国土交通省	○	○	○	13
	社会資本整備総合交付金（道路事業）	国土交通省	○	○	○	13
	都市構造再編集中支援事業	国土交通省	○	○	×	18
	都市再生整備計画事業（社会資本整備総合交付金）	国土交通省	○	○	×	19
	デジタル田園都市国家構想交付金	内閣府	○	○	×	26,27
トイレ	直轄道路事業（交通安全）	国土交通省	○	○	○	13
	社会資本整備総合交付金（道路事業）	国土交通省	○	○	○	13
	先進的なサイクリング環境整備事業	国土交通省		※		14
	都市構造再編集中支援事業	国土交通省	○	○	×	18
	都市再生整備計画事業（社会資本整備総合交付金）	国土交通省	○	○	×	19
	インバウンド受入環境整備高度化事業	国土交通省		※		23
	地域における受入環境整備促進事業（インバウンド安全・安心対策推進事業）	国土交通省		※		24
	デジタル田園都市国家構想交付金	内閣府	○	○	×	26,27
	建築物等のZEB化・省CO2化普及加速事業のうち、省CO2化と災害・熱中症対策を同時実現する施設改修等支援事業	環境省	○	×	×	44
子育て関連施設（授乳室、ベビーコーナー等）	直轄道路事業（交通安全）	国土交通省	○	○	○	13
	社会資本整備総合交付金（道路事業）	国土交通省	○	○	○	13
	都市構造再編集中支援事業	国土交通省	○	○	×	18
	都市再生整備計画事業（社会資本整備総合交付金）	国土交通省	○	○	×	19
	インバウンド受入環境整備高度化事業	国土交通省		※		23
	デジタル田園都市国家構想交付金	内閣府	○	○	×	26,27



- 令和6年4月に『「道の駅」における高付加価値コンテナ活用ガイドライン』を策定
- 今後、ガイドラインの周知・展開を図り、「道の駅」設置者や民間事業者等による高付加価値コンテナの設置を促進

< ガイドライン目次 >

1 ガイドラインの背景

- 1.1 高付加価値コンテナに注目する社会的背景
 - 1.1.1 国土のレジリエンス強化の推進
 - 1.1.2 コンテナ活用に対する関心の高まり
 - 1.1.3 「道の駅」における平常時の課題解決と機動的な災害支援
- 1.2 「道の駅」におけるコンテナの活用事例
- 1.3 ガイドラインの目的

2 高付加価値コンテナの概要

- 2.1 高付加価値コンテナの定義
- 2.2 高付加価値コンテナの種類、特徴
 - 2.2.1 コンテナタイプの分類
 - 2.2.2 コンテナタイプ選定の視点
 - 2.2.3 各コンテナの詳細

3 高付加価値コンテナ活用の考え方

- 3.1 想定される活用方法
 - 3.1.1 全ての機能に共通する留意点
 - 3.1.2 用途別活用イメージと留意点
 - 3.1.3 応用的なコンテナの活用方法
- 3.2 配慮することが望ましい事項
 - 3.2.1 円滑に利用するために必要な取組
 - 3.2.2 安全・安心面への配慮
- 3.3 活用可能な予算制度

4 能登半島地震における高付加価値コンテナの活用

- 4.1 令和6年能登半島地震による被害発生状況
- 4.2 高付加価値コンテナの活用

参考資料

- 主な関係法令リスト
- 関係通達等
- 補助・助成制度
- 問い合わせ窓口



⇒高付加価値コンテナの特徴・活用用途・利用イメージや、設置や移動にあたっての留意点等を記載し、今後「道の駅」への高付加価値コンテナの導入を検討する「道の駅」設置者や民間事業者等が参考とできるよう、とりまとめたもの

○各冊子の電子データにつきましては、下記リンク先のページにて公表しております。

URL : <https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/index.html>

QRコード

【各省庁の「道の駅」支援メニュー】



【高付加価値コンテナ活用ガイドライン】



道の駅案内

道の駅とは？

「道の駅」第3ステージ

「道の駅」第3ステージ 中間レビューと今後の方向性

「防災道の駅」

「道の駅」における高付加価値コンテナ活用ガイドライン

モデル「道の駅」・重点「道の駅」

全国「道の駅」マップ

「道の駅」連絡会事務局

▼市町村等関係者のみなさまへ▼

「道の駅」の設置手続き等

「道の駅」の整備支援

概要

各省庁の「道の駅」支援メニュー

道路局関係予算

道の駅 公式 サイト

日本風景街道

特定テーマ型モデル「道の駅」

H28年度住民サービス部門

道の駅センター

トピックス

- NEW 「道の駅」第3ステージ 中間評価と今後の方向性を議論～第11回「道の駅」第3ステージ推進委員会を開催～(2024年6月25日)
- 地方創生・観光を加速する「道の駅」のあり方を議論～第10回「道の駅」第3ステージ推進委員会を開催～(2024年6月5日)
- 能登半島地震を踏まえた「道の駅」の防災機能強化を議論～第9回「道の駅」第3ステージ推進委員会を開催～(2024年5月8日)
- 「道の駅」第3ステージの中間評価と今後の展望を議論～第8回「道の駅」第3ステージ推進委員会を開催～(2024年4月17日)
- 「道の駅」の機能強化にコンテナ活用へ～「道の駅」における高付加価値コンテナ活用ガイドラインを策定～(2024年4月11日)

国土交通省HP(道の駅案内) 各データの掲載箇所