

平成 22 年度 道の駅の機能に関する研究

(財)国土技術研究センター 道路政策グループ
林 隆史¹⁾, 秋山 聡²⁾, 谷口 宏³⁾, 竹本 由美⁴⁾
藤村 万里子⁵⁾, 岸田 真⁶⁾, 村田 重雄⁷⁾

概要:

本研究は「道の駅」が持つ機能に着目し、「道の駅」の基本機能である「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」の3つの機能とともに、新潟県中越地震において注目された防災機能を始めとする、多様化する機能を備えた「道の駅」の現状を整理するとともに、今後の「道の駅」が持つべき機能と役割について考察を行ったものである。その結果、自家発電装置や防災トイレといった防災拠点機能や地域交流施設等のコミュニティ機能、再生型エネルギーに対応した環境保全機能等といった、多様な機能を持った道の駅が存在し、それぞれの特徴を生かしながら、利用者と地域の人々がふれあう賑わいの場を提供していることが確認された。

キーワード:道の駅、防災機能、防災拠点化

1. はじめに

ドライブをしていると、全国の至る所で「道の駅」の標識を見かけるようになった。車で旅行やレジャー、また長距離ドライブをする際に気軽に立ち寄ることができる休憩施設が増え、ドライバーにとっては大変便利な施設であり、特に清潔なトイレは、女性や高齢者のドライバーが増える中で、より安心して利用できる施設の要求に応えた形になっている。また、近年は「道の駅」の持つ多様化する機能を反映し、「道の駅」そのものを目的地とした観光も増えている。

そこで、本研究では「道の駅」が持つ機能に着目し、施設の現状及び多様化する機能について整理するとともに、今後の「道の駅」が持つべき機能と役割について考察を行ったものである。

2. 道の駅とは

(1) 道の駅の由来

「道の駅」は、平成3年1月に中国地域づくり交流会のシンポジウムの中で「道路にも鉄道のような駅があってもよいのではないか」との主旨の提案がきっかけとなり、検討が始まったといわれている。その後、平成3年10月から、山口県、岐阜県、栃木県の3地域において、仮設の休憩施設を利用して「道の駅」の実験が地元市町村の主体性に基づいて実施され、その結果地元コミュニティの活性化や、地元の特産品のPRにおいて大きな効果が認められるなど、地域活性化に係る様々な効果が報告されることとなった。

これらを踏まえ、平成3年度に交通安全事業の対象事業として「駐車場」の設置が追加(交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法)され、平成5年1月には「道の駅」の提言(「道の駅」懇談会会長:越正毅教授)が出さ

- | | | | |
|-----------|---------------|----------|---------|
| 1) 林 隆史 | (財)国土技術研究センター | 道路政策グループ | チームリーダー |
| 2) 秋山 聡 | (財)国土技術研究センター | 道路政策グループ | 主任研究員 |
| 3) 谷口 宏 | (財)国土技術研究センター | 道路政策グループ | 上席主任研究員 |
| 4) 竹本 由美 | (財)国土技術研究センター | 道路政策グループ | 主任研究員 |
| 5) 藤村 万里子 | (財)国土技術研究センター | 道路政策グループ | 上席主任研究員 |
| 6) 岸田 真 | (財)国土技術研究センター | 道路政策グループ | 主任研究員 |
| 7) 村田 重雄 | (財)国土技術研究センター | 道路政策グループ | 総括 |

れ、それを受け平成5年2月には「道の駅」の整備についての要綱が策定された。そして平成5年4月には、全国103箇所「道の駅」に対して、第1回の「道の駅」登録証が交付され、現在では970箇所が「道の駅」として登録されている。

(2) 「道の駅」のコンセプト

「道の駅」はドライバーが24時間利用できる「休憩機能」、道路や地域の情報を提供する施設としての「情報発信機能」、「道の駅」を接点に活力ある地域づくりを行う「地域連携機能」の3つの機能を基本コンセプトとし、この3つの機能による相乗効果から「地域とともにつくる個性豊かな賑わいの場」を創出することが求められている。

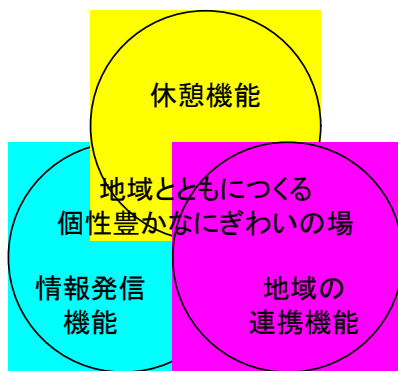


図-1 「道の駅」のコンセプト¹⁾

例えば、「道の駅」には、地域の物産販売施設、温泉施設、博物館・美術館等の展示施設、体験型施設、キャンプ場などの施設が設置されている。そうした「道の駅」の特徴を生かしながら、趣向を凝らしたイベントを開催し、利用者と地域の人々がふれあう賑わいの場を提供している。

なお、国土交通省道路局における「道の駅」登録・案内要綱においては、「道の駅」とは、地域の創意工夫により道路利用者に快適な休憩と多様で質の高いサービスを提供する施設で、基本として次に掲げるサービス等を備える施設とされている。

<設置位置>

- ・休憩施設としての利用しやすさや、「道の駅」相互の機能分担の観点から、適切な位置にあること

<施設構成>

- ・休憩目的の利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場と清潔な便所を備えるとともに、それらの施設及び施設間を結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化が図られていること
- ・利用者に多様なサービスを提供する施設であって、道路及び地域に関する情報を提供する案内所又は案内コーナーがあるもの（以下「案内・サービス施設」という。）が備わっていること

<提供サービス>

- ・駐車場・便所・電話は24時間利用可能であること
- ・案内・サービス施設には、原則として案内員を配置し、親切な情報提供がなされること

<設置者>

- ・案内・サービス施設の設置者は市町村又は市町村に代わり得る公的な団体（以下「市町村等」という。）であること。なお、案内・サービス施設の管理または運営を市町村等以外のものが行う場合は、契約等により「道の駅」として必要なサービスが確保されるよう措置されていること

<配慮事項>

- ・女性・年少者・高齢者・身障者など様々な人の使いやすさに配慮されていること
- ・施設計画は景観に十分配慮し、特に景勝地にあつては、地域の優れた景観を損なうことのないよう計画されていること

3. 道の駅の現状

「道の駅」は平成23年3月3日現在、全国で970駅が登録されており、地区別では北海道が112駅と多く、本州では岐阜県が53駅、長野県が41駅、新潟県が34駅と続いている。一方都市部である東京都では1駅、神奈川県では2駅と都会は少なく、地方部において東北は全国平均に比べやや多く、また、九州では南九州が多く、北九州は少ない傾向にある。

設置施設として、駐車場やトイレは全ての施設に設置され、平均的な駐車可能台数は、普通車が約100台、大型車が約9台、身障者用駐車場が約3台分設置されている。なお、一般的には「道の駅」の駐車台数は前面道路の交通量や立ち寄り率などを考慮して計画される。一方、既存の公園や博物館などの施設などを活かして「道の駅」として登録を受けた施設は駐車場規模が多い傾向にあるなど、「道の駅」によってバラツキは多い。

表-1 「道の駅」の登録数¹⁾（平成23年3月3日現在）

都道府県	駅数	都道府県	駅数	都道府県	駅数	都道府県	駅数
北海道	112	東京	1	滋賀	15	香川	18
青森	27	神奈川	2	京都	14	愛媛	24
岩手	30	山梨	17	大阪	8	高知	21
宮城	12	長野	41	兵庫	30	福岡	16
秋田	30	新潟	34	奈良	12	佐賀	8
山形	17	富山	14	和歌山	23	長崎	9
福島	23	石川	22	鳥取	12	熊本	21
茨城	9	岐阜	53	島根	27	大分	22
栃木	19	静岡	21	岡山	16	宮崎	14
群馬	25	愛知	14	広島	15	鹿児島	18
埼玉	18	三重	15	山口	19	沖縄	7
千葉	21	福井	9	徳島	15	合計	970

その他の施設として、地域の農産物や特産品などを販売するショップは、ほぼ全ての「道の駅」に設置されているとよい。また、レストランについても約900駅に設置されている。ただし、設置の表示が無い

また、防災拠点化に関連し、「道の駅」を活用した地域での取り組みも始まっており、岐阜県東濃地区においては、平成19年12月「災害時における応急生活物資の供給及び被災者等への支援に関する協定」が締結され、その後福島県では平成20年8月に「道の駅防災総合利用に関する基本協定」を締結、また群馬県では「道の駅の防災総合利用に関する基本協定」が平成20年11月にそれぞれの「道の駅」と締結され、災害発生時における「道の駅」の総合利用が本格化されている。

表-3 群馬県「道の駅の防災総合利用に関する基本協定」

○目的	災害発生時における迅速かつ適確な応急対策等の実施
○協定者	群馬県と県内の「道の駅」19駅及び道路管理者
○協定内容	災害発生時に県からの要請に基づき「道の駅」施設やスペースを防災利用する。
○防災利用内容	(1) 避難施設(臨時入浴施設を含む)の提供 (2) 救援物資の提供及び保管 (3) 救援物資の運送に係る拠点・中継施設の提供 (4) 防災関係機関の活動拠点場所の提供 (5) 道路情報、被災情報等の発信 (6) 広域避難における中継・休憩施設の提供 等

(3) 多様化する機能

「道の駅」と既存のドライブインなどとの最も大きな相違点は、両者のもつ公共性の差だと考えられる。従来のドライブインなどが民間によって設置され運営されているのに対し、「道の駅」の設置者は市町村またはそれに類する団体であることで、公共性や信頼性を保っており、公的な施設という事で誰もがいつでも安心して立ち寄れる施設である。また公共という性質上、道路利用者のみへのサービス向上だけでなく、地域社会へ果たすべき役割を併せ持たなければならない。これを踏まえ、社会トレンドを考慮した新たな機能を持った「道の駅」が登場している。

例えば本格的に販売が始まった電気自動車(EV)は、ガソリン車に比べて、航続距離が短く、ガソリンスタンドよりも多くの充電施設が必要であり、また、1回の充電時間に30分以上を必要とするため、広い駐車場や無料の休憩スペースを備えた「道の駅」は絶好の場所となりうる。そこで、EV用急速充電施設を設置した「道の駅」が近年登場している。



写真-3 EV用急速充電施設を備えた道の駅
(道の駅思川)

また、再生可能エネルギーの視点から、建物の屋根やひさしに太陽光パネルを設置し、太陽光発電システムによって得られた電力を施設で利用する「道の駅」など、環境保全としての機能をもった「道の駅」も登場している。



写真-4 太陽光発電システムを備えた道の駅
(道の駅やいた)



写真-5 太陽光発電システムを備えた道の駅
(道の駅しもつけ)

その他、地域活性化の視点から、人とのコミュニティを重視し、体験施設や工房などを備えた交流施設を設け、地域住民の自発的な活動を通じてコミュニティ形成を図り、地域の核として活性化に寄与するコミュニティ機能をもった「道の駅」も存在している。



写真-6 コミュニティ施設を備えた道の駅
(道の駅那須高原友愛の森)

これらの事例を踏まえ、全国の「道の駅」での実際の取り組みについて、表3-2にとりまとめてみると、多様化する機能を持つ「道の駅」の存在を改めて感じることができる。

表-4 「道の駅」の持つ機能

機能	主な取り組み
防災拠点機能	○災害情報ステーション ○防災トイレ(耐震性トイレ、耐震貯水槽、非常用汚水槽) ○自家発電装置 ○食料・飲料水の備蓄庫○その他、災害時の非難場所や支援物資等の中継地としての活用を考慮した建物・駐車場・広場等の設計や施設・備品の整備 等
コミュニティ機能	○地域と道路利用者の交流の場○地域住民同士の交流の場 ○人材登録 等
厚生・福祉機能	○障害のある人や保護者の雇用の場○リハビリの場 等
教育・学習機能	○道の駅農園での体験学習○物流経済、地域産業、郷土史などの学習○環境保全学習の場 等
文化振興機能	○地域文化の発信 ○文化催事の主催と場 ○地域紹介館 等
観光振興機能	○新たなツーリズムの展開 ○温泉・足湯 等
環境保全機能	○電気自動車の充電施設 ○ゼロエミッション ○循環型資源活用 ○太陽光エネルギーの活用○生ゴミ堆肥化施設 ○LED照明 ○廃食油燃料化 等

5. 「道の駅」に求められる機能と役割

「道の駅」のコンセプトでもある「地域とともにつくる個性豊かな賑わいの場」を検討する上では、各地域が魅力をもち、その魅力を発信する核が必要である。「道の駅」がその拠点を担うために、まず「道の駅」が地域のコミュニティの核となるようその機能を今以上に高める必要がある。さらに地域の「高付加価値化された地域資源」を用いて、ブランド形成・商品開発等によって地域資源の価値を向上する等、地域の強みを生かした産業を形成・強化していくことが重要である。そして「道の駅」がある「それぞれの地域の連携」により、「道の駅」を核として圏域全体の魅力向上を図ることが必要である。そのために、「道の駅」を地域の拠点・核として捉え、ICT技術の活用や、NPOなどの新たな担い手の他、

地域住民、地域のリーダー的人材等を中心とした地域の担い手となる推進役を有機的に機能させ、地域活性化を主導することが考えられる。

(1) 地域活性化における「道の駅」活用の視点

a) 「道の駅」を核とした地域コミュニティ機能の強化

「道の駅」が存在する地域を見渡してみると、過疎・高齢化の進行に伴い若年層の流出、商店の閉店など、地域の活力低下・コミュニティの衰退が依然として続いている地域も少なくない。そこで、地域が自発的・継続的に地域の活性化を図る目的で活動できる場として、誰もが気軽に立ち寄り、文化祭等といったイベントで利用したりといった、地域コミュニティの拠点施設として「道の駅」を活用し、地域コミュニティ機能を強化することが必要である。

例1) 「道の駅」におけるコミュニティ活動

伝統文化や行事に関する情報発信や活動拠点、ボランティアガイドの育成および駐在、地産品の直売所を通じた住民活力の醸成、匠の発掘、最寄品販売によるミニスーパー的機能等といったコミュニティ活動を支援する機能を提供する。

例2) 交通連携機能の強化

多くの「道の駅」ではバス停がなく、車以外の利用者が利用できる環境にない。そこで、「道の駅」内にバス停を新たに設置し、中長距離バスと近距離バス・コミュニティバスと乗り換えやキス・アンド・ライドのターミナルとして、「道の駅」を鉄道駅の機能に近づけ、交通ターミナル機能としての活用を図り、人々のたまりの場としての機能を提供する。

例3) 防災拠点機能の一層の強化

先般の中越大震災においても「道の駅」が防災拠点として重要な役割を果たしたことから、避難者の一時避難場所や道路利用者への災害情報を提供する上で有効活用できる可能性に鑑み、地域の防災拠点としてのさらなる活用を図る。

(2) 高付加価値化された地域の資源を活用し、「道の駅」の連携によるスケールメリットの創出

これからの観光地は個々の地域の魅力のみでなく、それらをつなぎ合わせて地域全体で多様な魅力を持ったエリアであることを全面に打ち出して集客力を高める事が肝要である。各地の「道の駅」には、特産や観光資源等の地域の魅力がすでに存在することから、その特産を十二分に活用し、地域の観光交流の拠点となる「道の駅」が連携することで、広範囲に旅行者を周遊させる可能性を有している。そのため、「道の駅」が相互に情報発信を行いながら、イベントの実施や「道の駅」共通の取組を連携して実施する等、地域の道路を軸として地域全体の魅力を高める必要がある。

例1)「道の駅」の相互連携

「道の駅」スタンプラリー、共通ポイントカード、地域に共通した食材による新商品開発、各駅長のお薦めを記載したミニコミ誌発刊、都市部の物産展への共同出店、近隣S A・P Aでの共通パンフの配布等を実施。

(3) 連携を推進するための仕掛け

a) I C Tを活用した積極的な情報発信機能

本年度から全国的に展開された ITS スポットサービス (DSRC サービス) では、広域な道路交通情報や安全運転支援情報などの情報提供サービスが行われる。なお、サービスエリアや「道の駅」などにおいて、カーナビからインターネットに接続し、地域観光情報や施設情報にアクセスし、周辺の最新情報や営業時間情報も入手可能となることから、地域の魅力が発信できるようコンテンツの作成については積極的に参画して提案を行う。

例1)「道の駅」における I C T利活用例

民間分野における ITS スポットサービスを利用した「道の駅」周辺の地域観光および特産品情報の提供等。

b) 推進役となる地域のキーパーソンの発掘

各地の「道の駅」には地域の発展のことを考え、実行できる地元の推進役が主導して活性化していくことが望ましいことから、地域の推進役の発掘や積極的な人材の醸成を行う。

6. おわりに

「道の駅」は「休憩機能」、「地域の連携機能」、「情報発信機能」の3つの基本機能を持ちながら、時代の変化とともに、当初の「道の駅」のスタイルからは想像もできないほど、地域の複合型商業・観光施設となりつつある。また、このような背景の中で、近年メディアでは多様な機能を備えた大規模な「道の駅」が観光地として注目されている。一方で、地道に「地域とともにつくる個性豊かな賑わいの場」として機能している小規模な「道の駅」も存在する。

今後も地域の人々や道路利用者に持続的に支持され続けるには、画一的でなくその地域の特性を踏まえながら、規模の大小にとらわれず、適切な機能と役割を選択し、利便性向上や有効活用方策と合わせ、地域と一体となった活性化方策の検討を行うことが肝要である。最後に「道の駅」の機能と役割を考えていく上においては、「道の駅」は道路を介して、常に人が集う場所であるということを忘れてはいけないと考える。

参考文献

- 1) 国土交通省道路局ホームページ
- 2) 道の駅旅案内全国地図 [平成 22 年版] , 道路整備促進期成同盟会全国協議会
- 3) 社会資本整備審議会道路分科会第 23 回基本政策部会資料