



「道の駅」第3ステージ



中間レビューと今後の方向性



「道の駅」第3ステージ推進委員会 令和6年7月



はじめに

1993年の「道の駅」制度創設より30年が経過し、各地域がそれぞれに工夫を凝らすことで、現在では全国に1,213箇所の多様な「道の駅」が誕生している。はじめは通過する道路利用者へのサービス提供が主たる機能であったが、「道の駅」の持つ地域との連携機能は次第に役割を増し、「道の駅」自体が目的地となるような箇所も増えている。このような変遷を「第1ステージ」「第2ステージ」と呼称し、2020年からは「地方創生・観光を加速する拠点」を目指す「第3ステージ」が進行中の段階にある。これらのステージは切り替わるものではなく、「道の駅」の機能が拡張され、かつ高度化してきた変遷を表すものである。

一方で、2020年からの「第3ステージ」の推進については、その開始とともに新型コロナウイルス感染症の世界的流行があったほか、本年元日に発生した能登半島地震なども含め、様々な社会情勢の変化への対応も求められている。また、国土形成計画やデジタル田園都市国家構想など国土や地域に関する我が国の大きな方向性と「道の駅」が連動し、地域の発展へと向かっていくことも重要である。

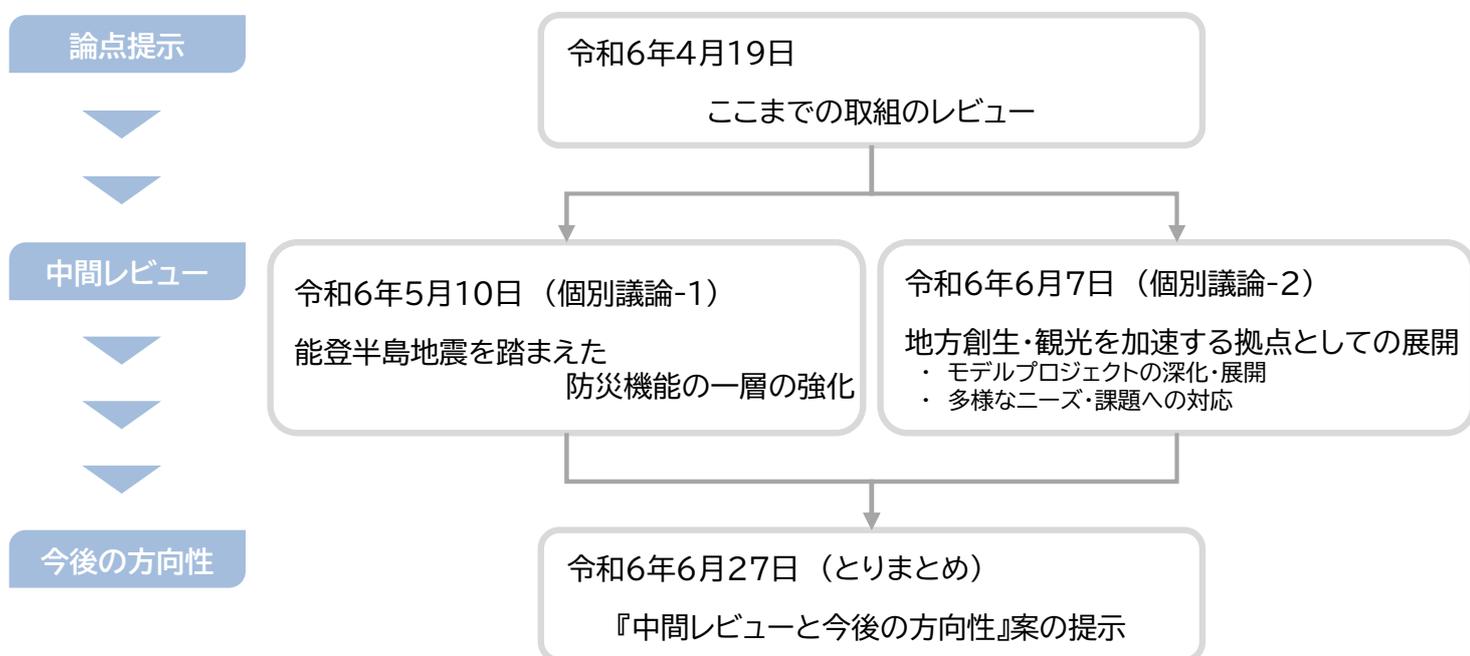
こうしたことから、「第3ステージ」の実現に向けては、ここからがまさにスタート地点とも言える段階にある。

これらを背景に、本年4月から6月にかけて『「道の駅」第3ステージ推進委員会』を集中的に開催し、ここまでの中間レビューを行うとともに、今後の方向性について議論を行ってきた。

議論の中では特に、「第3ステージ」では「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ことが重要であることを確認し、目指す姿として新たに『「道の駅」単体からまちぐるみの戦略的な取組へ』を掲げた。今後、この「姿」の実現に向けた取組を推進していくためには、「まち」と「道の駅」が一体となった横断的な施策展開が必要不可欠であり、各省庁の施策連携や、国や全国道の駅連絡会による新たな横断的支援体制の枠組みが必要となる。

「道の駅」が、幸せな都市・地域・国をつくっていくために果たすべき役割は大きい。そういった観点でも、「第3ステージ」の目指す「まち」とともに発展する姿は、「道の駅」本来の姿を表すものとも言える。「道の駅」は各地域の創意工夫で発展してきたものであり、その基礎には各現場における日々の努力がある。それぞれの「まち」と「道の駅」でのさらなる高みへ挑戦に、本委員会としても、一緒になって取り組んでいきたい。

検討経過



委員一覧

有識者

筑波大学名誉教授	石田 東生
國學院大學 観光まちづくり学部 教授	楓 千里
一般社団法人 危機管理教育研究所 代表	国崎 信江
跡見学園女子大学 観光コミュニティ学部 准教授	篠原 靖
政策研究大学院大学 客員教授	徳山 日出男
マックス・プランク研究所 研究員	豊田 三佳
宮崎大学 地域資源創成学部 教授	根岸 裕孝
NPO法人 日本風景街道コミュニティ 理事	原 文宏
一般社団法人 シーニックバイウエイ支援センター業務執行理事	
一般社団法人 日本経済団体連合会 産業政策本部長	堀内 保潔
比治山大学 現代文化学部 教授	山田 知子

行政機関

内閣官房 デジタル田園都市国家構想実現会議事務局 参事官
内閣府 地方創生推進事務局 参事官
観光庁 外客受入担当参事官
観光庁 観光地域振興部 観光地域振興課長
観光庁 国際観光部 国際観光課長

オブザーバー

こども家庭庁長官官房参事官(総合政策担当)
一般社団法人 全国道の駅連絡会 理事

目次

I 背景	3
II ここまでの「道の駅」施策の中間レビュー	5
II-1 地方創生・観光の拠点機能 ～時代への適合／多様な地域ニーズへの対応～	9
II-2 防災拠点機能 ～能登半島地震で得られた教訓や課題～	13
III 「道の駅」第3ステージの姿	17
「道の駅」第3ステージを体現するモデルプロジェクト	18
IV 今後の方向性 ～第3ステージを応援するための取組～	21

I | 背景

「道の駅」の目的と機能

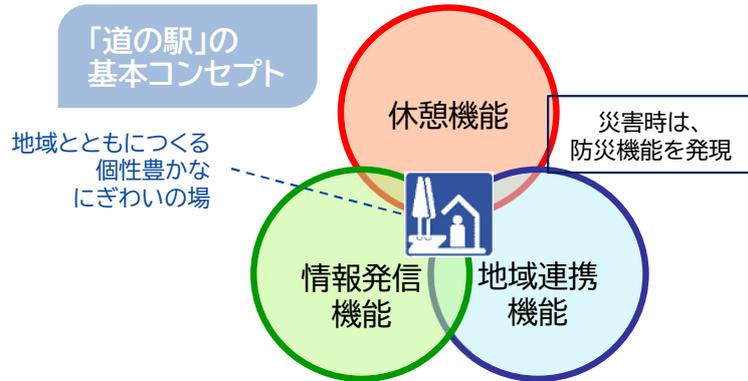
- 「道の駅」は、1993年の制度創設以来、地域の創意工夫により特色ある駅が全国に発展。

「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」第3ステージ

- 2020年より、「地方創生・観光を加速する拠点」を目指す「第3ステージ」の取組を進めている。

第1ステージ(1993年～)

- 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～)

- 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

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人々の熱意の下で、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、元気な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

第3ステージの概要



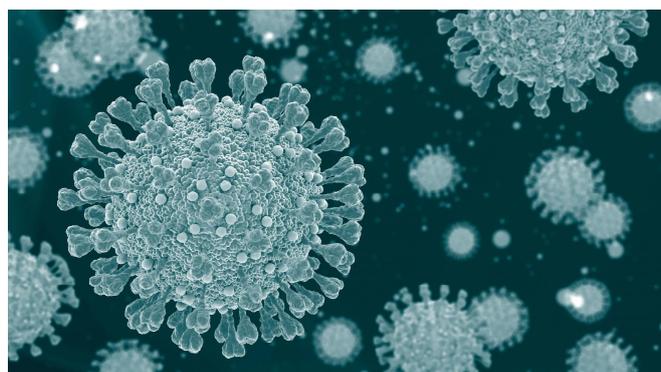
「道の駅」第3ステージをとりまく状況

- 2020年の「第3ステージ」始動以後、新型コロナウイルス感染症の流行をはじめ、様々な社会情勢の変化を経験。
- その間も、様々な政府計画において「道の駅」に期待される役割を位置づけ。



政府計画における「道の駅」の位置づけ

- **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。



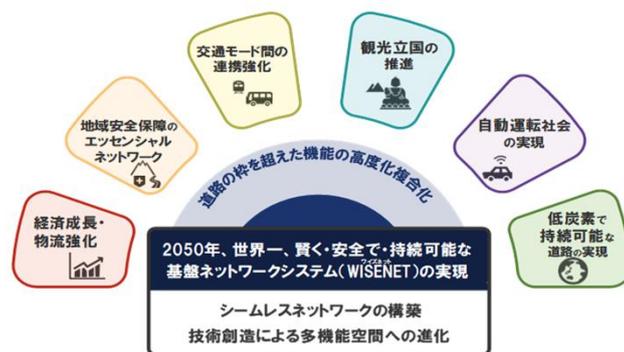
2020年より、新型コロナウイルス感染症が猛威をふるった



能登半島地震では、「防災道の駅」の活躍をはじめ、様々な教訓や課題が得られた



『2040年、道路の景色が変わる』における「道の駅」のイメージ図



『WISENET2050・政策集』のコンセプト

国土形成計画(令和5年7月)における「地域生活圏」構想

- 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ステージの理念にも密接に関係。
- 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)
 - 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
 - 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

II | ここまでの「道の駅」施策の中間レビュー

「道の駅」第3ステージの3つの姿

- 取組開始時(2020年)に、「世界ブランド化」「防災拠点化」「地域センター化」を目指すべき3つの姿として、2025年度末までの目標値を設定。

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。

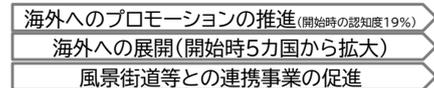
■多言語対応(外国人観光案内所の認定)



■キャッシュレスの導入



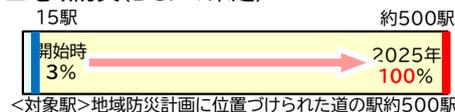
■海外や観光関係団体との連携



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。

■地域防災(BCPの策定)



■広域防災(防災道の駅)

- ・ 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

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。

■子育て応援(ベビーコーナーの設置)



■地域活性化プロジェクト(全国連絡会)



■大学等との連携企画の実施



「3つの姿」と「第3ステージの姿」の関係性

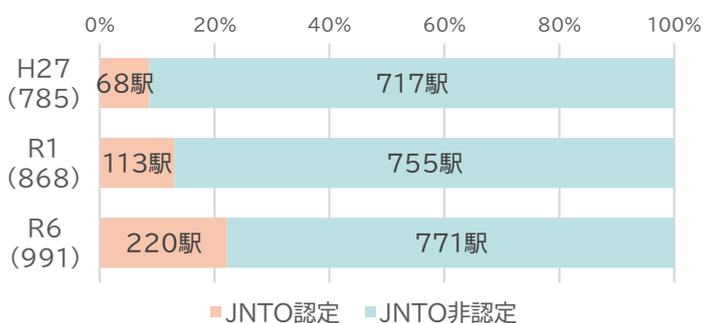
- 2020年の「道の駅」第3ステージ開始時には、『「2025年」に目指す3つの姿』として、上述の「1. 「道の駅」を世界ブランドへ」「2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に」「3. あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに」を定めている。
- これらについて、数値目標としては令和7年(2025年)度末までの達成に向けて引き続き取組を進めるものであるが、「世界ブランド化」「防災拠点化」「地域センター化」という施策の方向性については2025年で終わるものではなく、今後とも取組を進めていくものである。
- さらに今回、今後の方向性として「第3ステージの姿」を掲げる(p.18)ものであるが、この「3つの姿」を改廃するものではなく、包含し、さらなる施策の推進を目指していくものである。

世界ブランド化

インバウンド需要の増加

- 近年、インバウンド需要は増加傾向。新型コロナウイルスの影響で一時減少したものの、令和4年にはコロナ前の約8割にまで回復
- 地方を巡るドライブ観光など、外国人観光客のニーズは多様化
- 観光情報発信や特産品販売等、外国観光客のニーズが高いサービスを提供する「道の駅」は、新たなインバウンド観光拠点として期待

外国人観光案内所の認定数



キャッシュレス対応

- 「道の駅」を新たなインバウンド観光拠点とすべく、キャッシュレス機能の導入を推進
- 81%の駅が導入済、目標達成(2023.4時点)

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



多言語対応

- 「道の駅」を新たなインバウンド観光拠点とすべく、多言語対応を推進
- より高度な多言語対応が求められる区分に認定される「道の駅」もあり、今後さらに認定案内所のブランド力を高めることで、サービスの質が向上し、案内機能が一層高まることが期待される

道の駅「阿蘇」



JNTO認定外国人観光案内所
 (英語、中国語、フランス語で案内可)



外国人向けパンフレット置場

観光関係団体や海外との連携

- 日本風景街道や観光関係団体(DMO)との連携も推進(風景街道 R1:68駅→R6:155駅)
- 「道の駅」のモデルは、海外からも注目されており、世界6カ国に展開
- 受け入れ環境の整備の一環として、宿泊機能を備える道の駅もあり。「道の駅」に隣接し、新しい旅のスタイルを提供するホテルも登場



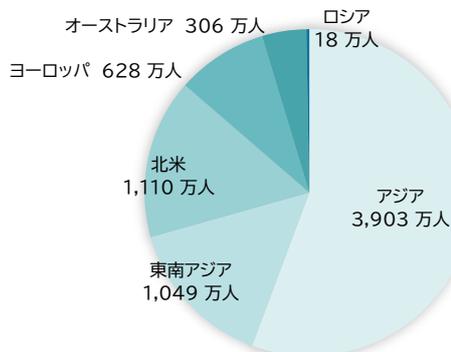
奥能登絶景海道



道の駅「すず塩田村」
 道の駅「狼煙」
 道の駅「すずなり」



▲ 奥能登絶景街道 絶景ポストカード



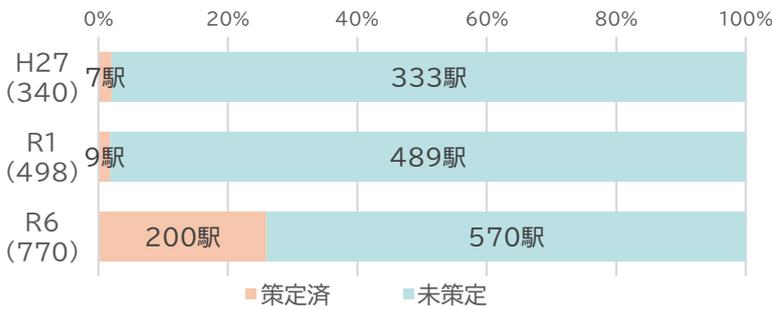
国籍(出身地)別外国人延べ宿泊者数

防災拠点化

「道の駅」BCPの策定

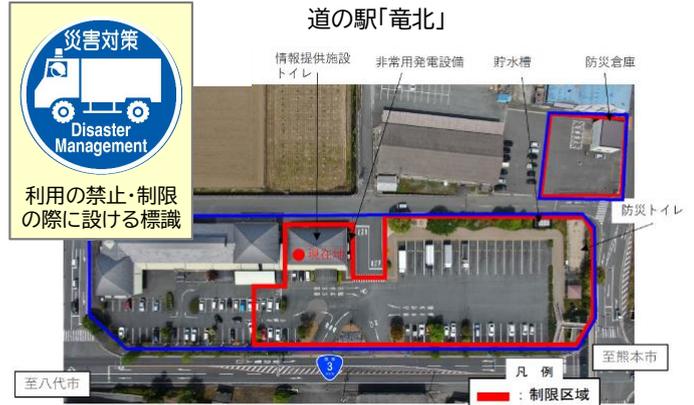
- 地域防災計画へ位置づけられた「道の駅」は、防災機能の発揮も期待される。災害時に備え、BCPの策定、災害協定の締結や防災訓練を実施する「道の駅」も多く存在
- BCP策定の促進に向け、国道事務所が中心となり、自治体に対して事例を示しながら助言するなどの支援を進める

地域防災計画に位置付けられた「道の駅」のBCPの策定状況



「防災道の駅」制度等の設立

- 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」制度を創設
- 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



- ・災害時に防災拠点としての利用以外を禁止・制限が可能
- ・災害時に有用な施設等の占用基準を緩和

能登半島地震での対応

- 令和6年1月に発生した能登半島地震では、「防災道の駅」や防災拠点自動車駐車場である「道の駅」が防災拠点として活躍
- 「道の駅」のネットワークを活用した広域的な支援も実施

道の駅「千枚田ポケットパーク」
 ・駐車場を啓開活動のためのヘリ着陸場として利用
 ・防災拠点自動車駐車場として、全国初の利用制限を実施(2/26)

道の駅「赤神」
 ・自衛隊が入浴環境を提供



道の駅「輪島」
 ・駐車場を宿泊場所として利用

道の駅「すずなり」
 ・臨時医療施設、電力復旧拠点



道の駅「ころ柿の里しか」
 ・農産物直売所営業中
 ・道の駅の温泉を町民に無料開放



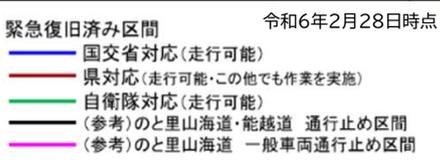
道の駅「桜峠」
 ・自衛隊が休憩場所として利用

道の駅「のと里山空港」
 ※防災道の駅
 ・国交省の道路啓開支援センターや、自衛隊の物資輸送拠点



道の駅「あなみず」
 ・国交省のコンテナトイレを設置(~2/20)
 ・トイレの復旧に伴い、「ポケットパーク海岸栈敷のと七見」に移設

道の駅「なかじまロマン峠」
 ・奥能登に向かう拠点として活用

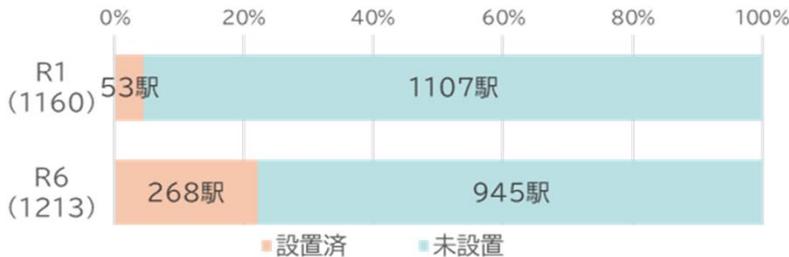


地域センター化

子育て応援の推進

- 地域の子育てを応援する施設として、おむつ交換台や授乳室などの設置を推進

ベビーコーナーの設置(24時間利用可能)



なお、24時間利用に限定しなければ、約 44 % の駅がベビーコーナーを設置している



大学連携の推進

- 学生が「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むなど、大学等との連携を実施

道の駅「風早の郷風和里」



学生による商品の企画

道の駅「パレットピアおおの」



キッズルーム

道の駅「ふたつ」



24時間利用可能なベビーコーナー
授乳室内におむつ交換スペースも設置



「柑橘まつり2023」出店

EC、自動運転等の新たな取り組み

- 地域商社ともいえる役割を果たしている「道の駅」も存在。地域の魅力をECで発信する取組も進んでいる
- 市民の生活の足を確保するため、自転車や公共交通などとの交通結節点化を推進
- 自動運転サービスをはじめとして、「道の駅」を活用した様々な実証実験が展開



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



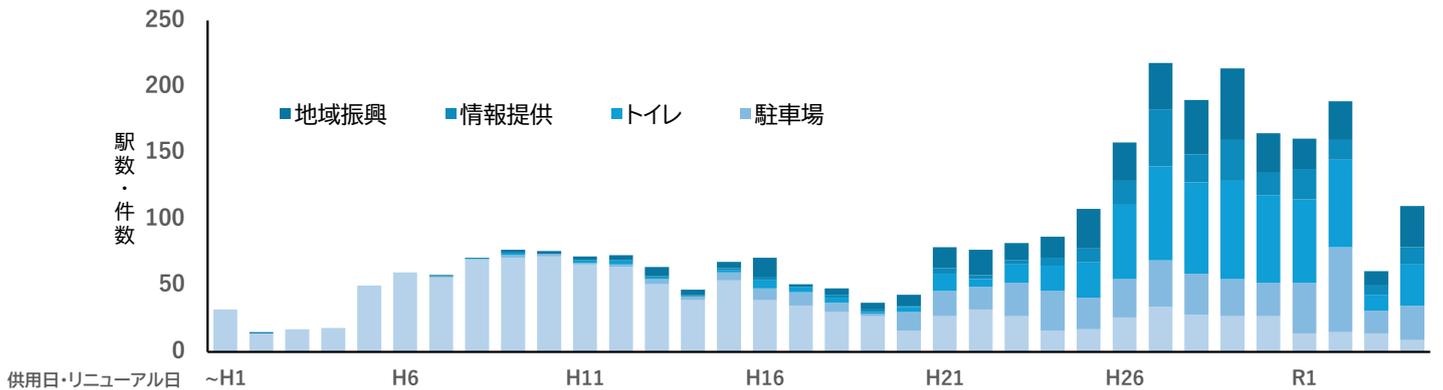
道の駅「かみこあに」
自動運転サービスの実証実験

II-1 | 地方創生・観光の拠点機能

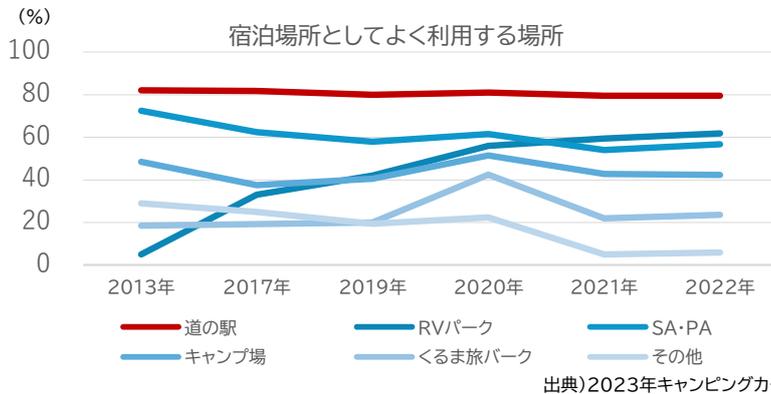
～時代への適合／多様な地域ニーズへの対応～

地方創生・観光の加速に向けた課題

- 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。
- 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。



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。



「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

中間レビューを踏まえた取組の方向性

1 社会的課題への対応

- 我が国が抱える現代的な課題に対しては、「道の駅」を含めた地域全体で取組を進めていく必要がある。
- 国土形成計画における地域生活圏構想への対応をはじめ、社会的課題に対して「道の駅」も積極的に役割を果たしていくべきである。

地域生活圏構想への対応



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



『石川県創造的復興プラン(仮称)』案 (2024年5月)

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。

多様なモビリティへの対応



自動運転やグリーンスローモビリティといった多様なモビリティとの結節など、将来のまちのあり方と一体的な戦略による機能強化を図るべき。

ドローン配送への対応



中山間地や防災面での活用を含め、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を図るべき。

物流2024問題への対応

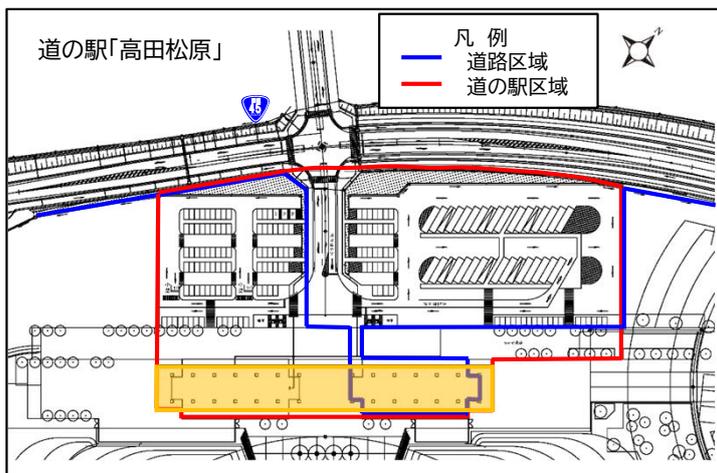


休憩機能を期待される「道の駅」では、シャワーやランドリー、無人販売機といった休憩環境の充実を国も後押しして進めるべき。

2 「道の駅」に求められるニーズへの対応

- 地方創生・観光の加速化にあたり、「道の駅」に求められる役割も旧来より変化・多様化している。
- それらのニーズに対応するため、個々の「道の駅」において、自由度の高い施設構成や施設配置を実現しうるための運用や制度の見直し、時代に合わせた『「道の駅」登録・案内要綱』の見直しを進めるべきである。
- また、これまで「道の駅」は自家用車での来場が中心であったが、公共交通での来場を前提とする「道の駅」のあり方や、地方創生・観光振興につながる滞在・滞留を促す「人中心」の「道の駅」のあり方についても積極的に考えていくべきである。

時代に合った施設構成への更新



情報提供施設や地域振興施設を一体の建物として整備したり、道路情報提供を行う通信環境整備に力点を移すべき。

自由度の高い施設配置のための仕組み



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。

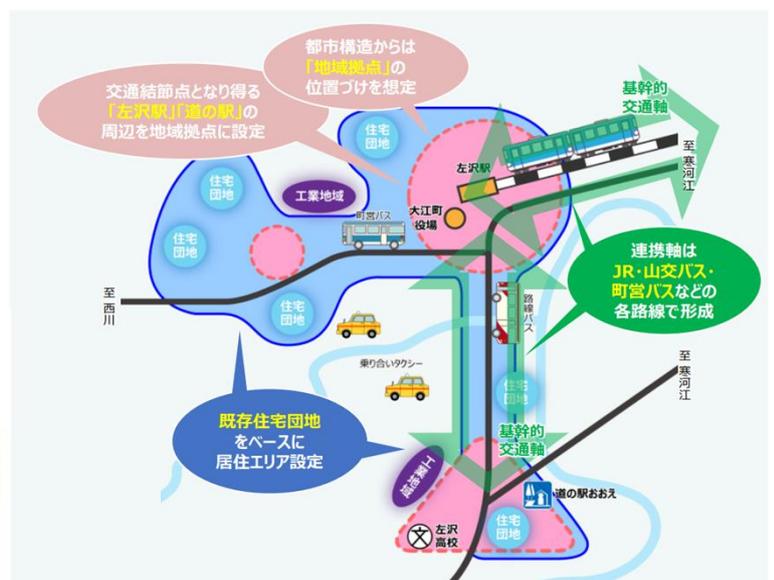
バスと着地型観光を連携させる ハブ機能の充実



地方誘客へと戦略的に拡大

バスと「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を推進すべき。

人中心の「道の駅」の実現に向けた まちづくり関連制度との連携



(山形県大江町 立地適正化計画より抜粋)

立地適正化計画など、まちづくり関連制度を活用し「道の駅」をまちづくりの中に戦略的に位置づけていくべき。

3 全国ネットワークを活かした現場支援

- 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。

全国の「道の駅」ネットワークを活かしたアドバイス機能強化

全国道の駅連絡会 各種イベントの開催

全国「道の駅」駅長サミットや全国「道の駅」シンポジウムをはじめ、企業とも連携した各種イベントで事例や課題、ノウハウを共有・議論。



駅長サミット「Team道の駅、駅長座談会」



もしも訓練フェアin 防災道の駅とよはし

全国道の駅連絡会 「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。



勉強会の様子

「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。

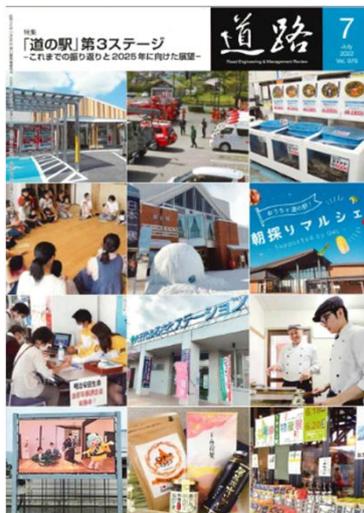
出版物の活用

教科書
道の駅



全国「道の駅」連絡会

教科書「道の駅」

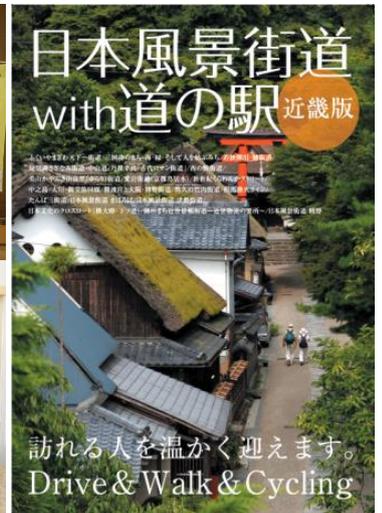


月刊誌「道路」

関係団体との連携



大学との連携



日本風景街道との連携

事例やノウハウの共有、アーカイブのために、各種雑誌への寄稿や出版物の発刊を全国道の駅連絡会とも連携して実施していくべき。

大学と連携した商品開発等の企画や、各ブロックや県ごとの道の駅連絡会、日本風景街道など既存の関係団体との連携を一層進めるべき。

II-2 | 防災拠点機能 ～能登半島地震で得られた教訓や課題～

能登半島地震で得られた教訓や課題

- 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。
- 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」

道の駅「みえ」(大分県豊後大野市)



「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。

全国「道の駅」女性駅長会による被災駅支援として能登半島の「道の駅」から取寄販売を実施



全国で初めて防災拠点自動車駐車場の利用制限を実施。一方、道路管理者である石川県が利用制限のための調整・手続きを行ったため、被災自治体に過度な負担がかかったうえ、活用までにも時間を要した。



「防災道の駅」は全国に39箇所しか選定されていない。

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」の考え方

- 「防災道の駅」とは、都道府県の地域防災計画等で広域的な防災拠点に位置付けられている「道の駅」であって、防災拠点としての役割を果たすためものとして国土交通省が選定したもの。
- 発災時には、広域的な災害支援の「基地」として、部隊の参集拠点や緊急支援物資の集積拠点として活用することを前提としており、一般的な道路利用者等の避難場所としての機能を期待しているものではない。
- 一方で、発災時の実情としては、能登半島地震でも防災道の駅「のと里山空港」に多くの避難者が集まったように、避難場所としての役割が期待される面もあり、避難者への対応を一定程度想定しておくことも必要ではないか。

広域的な防災拠点機能を持つ道の駅

防災道の駅

地域の防災拠点機能を持つ道の駅

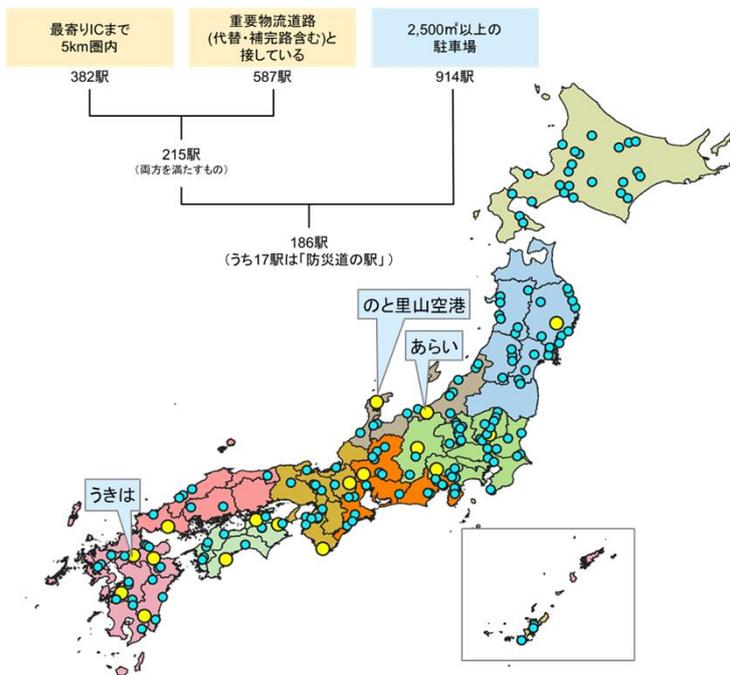
その他の道の駅

中間レビューを踏まえた取組の方向性

1 「防災道の駅」どうしのネットワーク化

- 今後の「防災道の駅」では、より広域的な支援体制の確保を戦略的に進められるよう、選定要件を見直したうえで「防災道の駅」の追加選定を進めるべき。
- ネットワークとしての支援の効果を最大化するには、個々の「道の駅」の備えも重要。「防災道の駅」以外であっても、防災上の位置づけを有する「道の駅」の防災機能強化を図るとともに、災害用の備蓄の充実を図るべき。
- 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べき。

「防災道の駅」の追加選定



「防災道の駅」の追加選定は、広域的な支援拠点としての観点より、国としても意志をもって戦略的に進めるべきである。

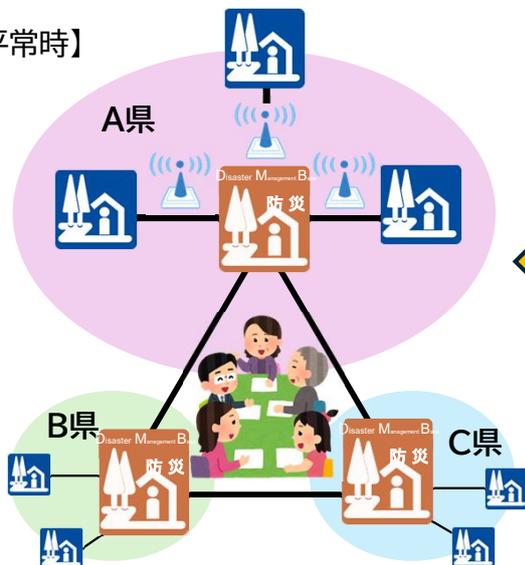
必要な資機材・災害用備蓄の充実や「防災道の駅」以外の防災機能強化



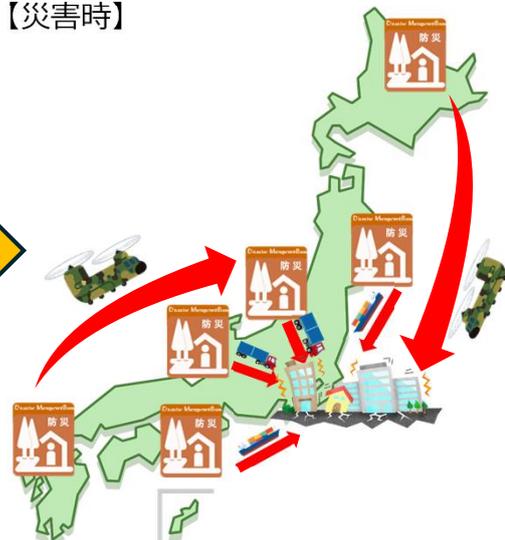
高付加価値コンテナや砕石等の資材の配備など、広域的な支援を可能とするための装備・備蓄の充実を図るべきである。また、災害時にも確実な対応が可能となるよう、ハード面での強化も進めていくべきである。

組織的な人的ネットワークづくり

【平常時】



【災害時】



「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を構築すべきである。

2 災害時における連携オペレーションの充実

- 災害時に、戦略的な連携によってネットワーク型の支援を行っていくためには、そのオペレーションが重要となる。
- 日頃より、防災訓練等による備えが重要であるほか、民間保有も含めた「道の駅」における高付加価値コンテナの全体像や発災時の運用について事前に把握しておく仕組みの構築を進めるべき。

多様な関係者の参画による「道の駅」を活用した防災訓練

道の駅「あい」



車両移動訓練

道の駅「おとふけ」



防災拠点自動車駐車場での訓練

「防災道の駅」サインのイメージ



災害時に戦略的な連携を図っていくためには、日頃からの備えが重要。防災訓練など備えの充実を一層強化していくべき。

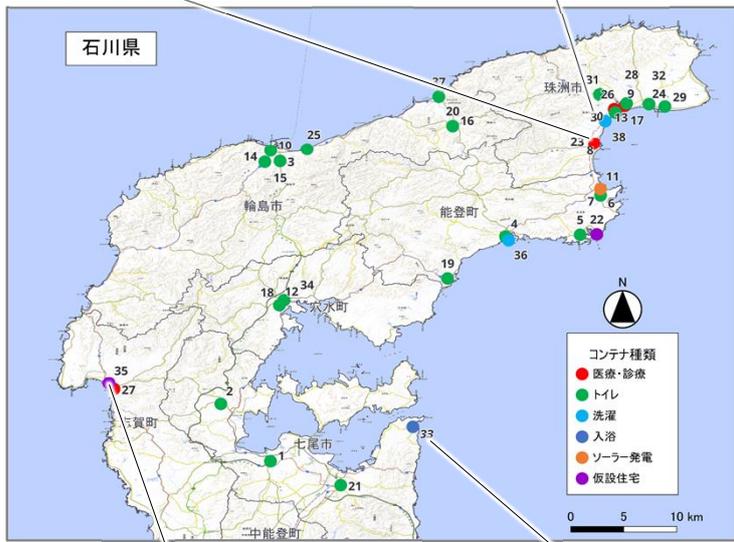
民間保有の高付加価値コンテナとの連携



⑧トイレコンテナ(牽引型)



⑩ランドリーコンテナ



⑥仮設住宅トレーラー



③ボイラーコンテナ

能登半島地震では、民間を含め多くの高付加価値コンテナが活用された。災害時の円滑なオペレーションのため、「道の駅」における高付加価値コンテナの配備状況を事前に把握する仕組みが必要。

資機材の運用計画



設置作業の状況

あなみず(穴水町)



うきは(福岡県うきは市)



道の駅「うきは」を出発

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。

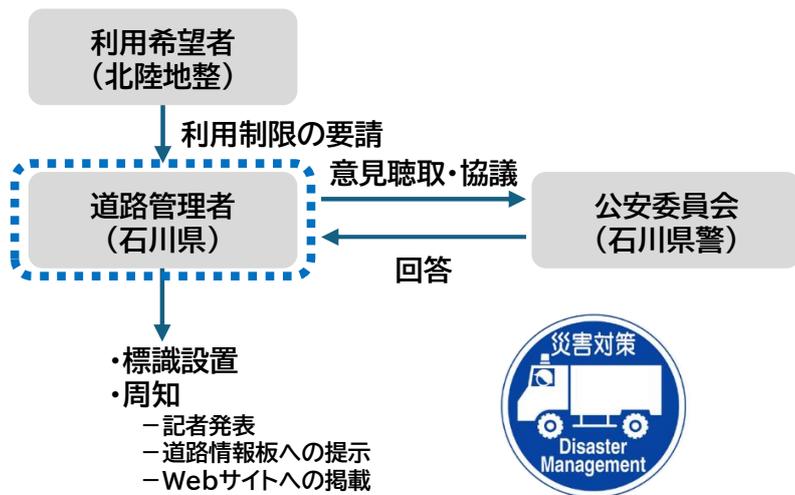
3

半島部のような地形的制約がある地域や直轄国道が無い地域への迅速な支援

- 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べき。

陸海空からの支援拠点としての「道の駅」の活用

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)



ヘリで現地入りした職員の活動



「道の駅」駐車場をヘリポートとして利用

- 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を構築すべき。
- 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。

災害発生時に支援が行き届きにくい半島部を中心に、「道の駅」を核とした迅速な支援を行える仕組みを構築すべき。

平時における周辺地形のデータ化・オープン化

石川県輪島市



ドローンによる被災状況調査



令和6年能登半島地震
道路復旧見える化マップ

道の駅「千枚田ポケットパーク」



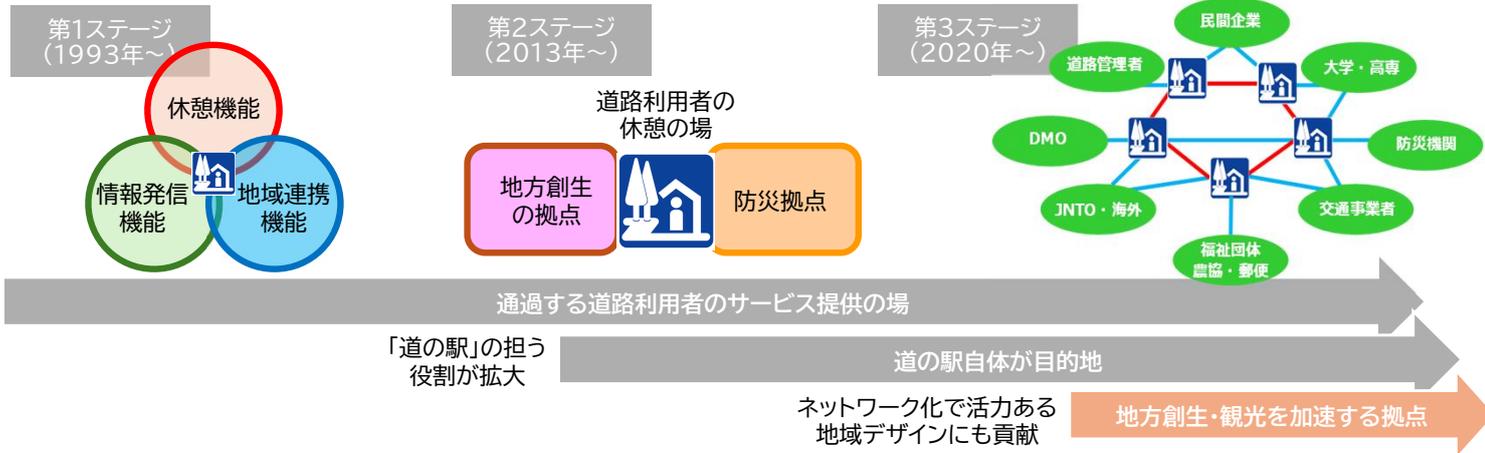
メッシュ化した3Dモデル

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。こうしたことから、平時よりドローンを活用してデータ収集を進めていくべき。

Ⅲ | 「道の駅」第3ステージの姿

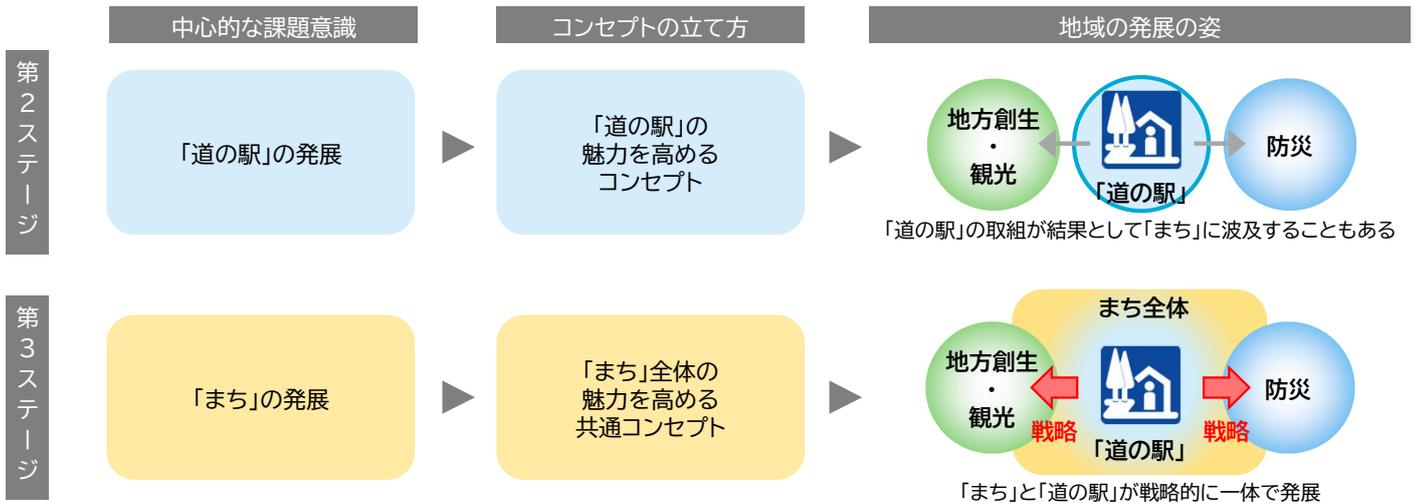
各ステージのコンセプトと関係性の再整理

- ステージは切り替わるものではなく、機能が拡張され、かつ高度化されているもの



第2ステージと第3ステージの違い

- 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。



第3ステージの姿

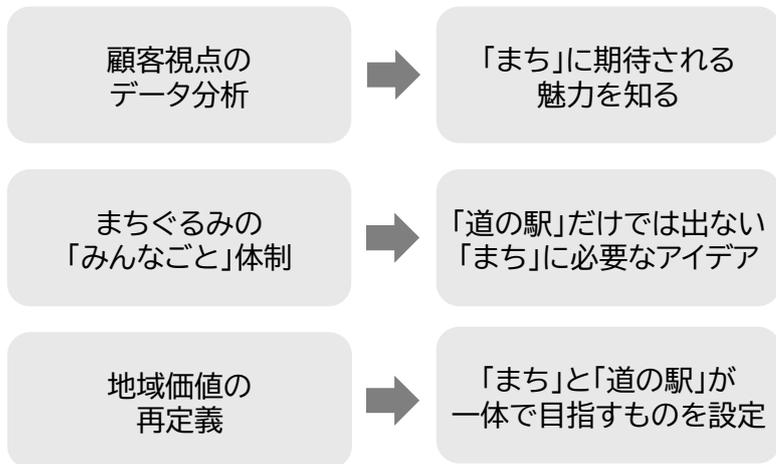
「道の駅」単体から まちぐるみの 戦略的な取組へ

「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」第3ステージを体現するモデルプロジェクト

- 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

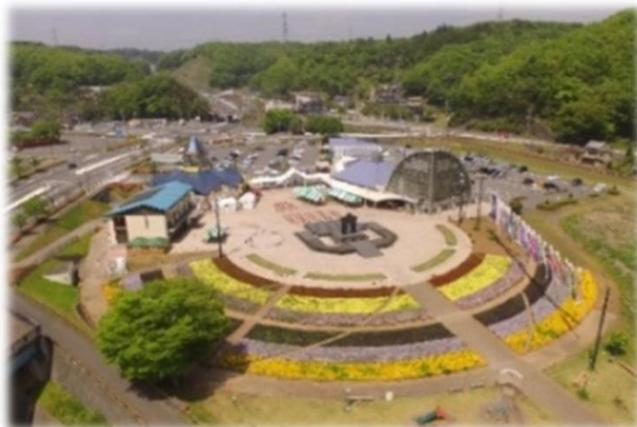
まちぐるみで
地域の価値を再定義し、
来訪者だけでなく、
その地域に住む人にとっても
幸せを感じられ、
持続可能な仕組みであること

モデルプロジェクトの概要

- 「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。



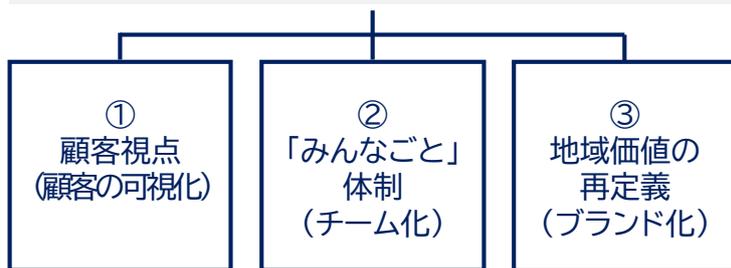
「とみうら」(千葉県南房総市)



「もてぎ」(栃木県茂木町)



第3ステージを目指す上で必要な要素



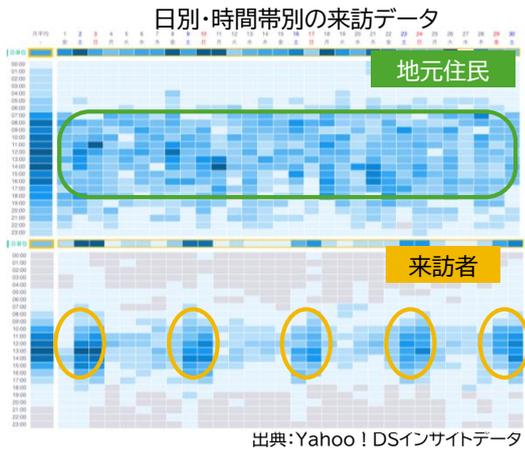
ICT・データの力を借りた顧客分析、
自治体×道の駅×住人による議論を経て、
地域の目指すコンセプトを策定

「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「もてぎ」

- 「まち」に期待されている魅力を発掘するため、web検索データや携帯電話の位置情報を活用し、本格的なマーケティングを実践。日別・時間帯別の地元客・来訪者の行動パターンを明らかにし、ターゲティングを実施。
- 多様な関係者とのまちぐるみでの議論により、「道の駅」だけでは出ない「まち」に必要なアイデアを抽出。移住相談窓口など役場機能の一部を「道の駅」に設置することなどをリニューアルの中で検討。
- 「まち」と「道の駅」が一体で目指すコンセプトとして「しあわせの、自給自足。」を定め、茂木町のコンセプト自体をアップデート。リニューアルでは、「道の駅」の中心に「まち」の魅力を体現・発信する場の設置を検討。

データに基づく顧客分析



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を実施

まちぐるみでの徹底した議論



「道の駅」、町役場、茂木高校の生徒など垣根を越えた議論



従来の「道の駅」の領域を越えた機能付加



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案

目指すべきコンセプト策定と実現のための「しかけ」の構築



コンセプトを町ごとアップデート

「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

道の駅「とみうら」

- 市内に8つの「道の駅」を有する南房総市では、各駅のPOSデータの共通プラットフォームを構築し、消費者行動をエリア全体として把握・分析。さらにそのデータを農家と共有することで、作付計画・販売戦略に反映。
- 8つの「道の駅」が一体的に戦略を議論することで、各駅の垣根を越えて、「道の駅」事業者・生産者・行政が一体となり取り組む総合加工場の新設や、DMOと連携した体験型ツーリズムなど、南房総市全体で推進するプロジェクトを創出。
- 南房総エリアの「道の駅」が一体で目指すコンセプトとして「ハレるまち。南房総」を提唱。「道の駅」ネットワークを活かしたSNS戦略など、新たな価値の創出・発信に取り組んでいく。

データに基づく顧客分析



データを農家と共有



出荷量調整・作付計画に反映

POSデータより消費者行動を分析し、生産者と協働でのマーケティングを展開

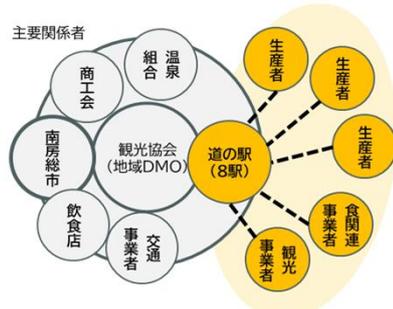
まちぐるみでの徹底した議論



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



DMOなど関係者と連携した一体的なインバウンド推進

目指すべきコンセプト策定と

実現のための「しかけ」の構築



南房総エリアの「道の駅」をつなぐ地域コンセプトを開発



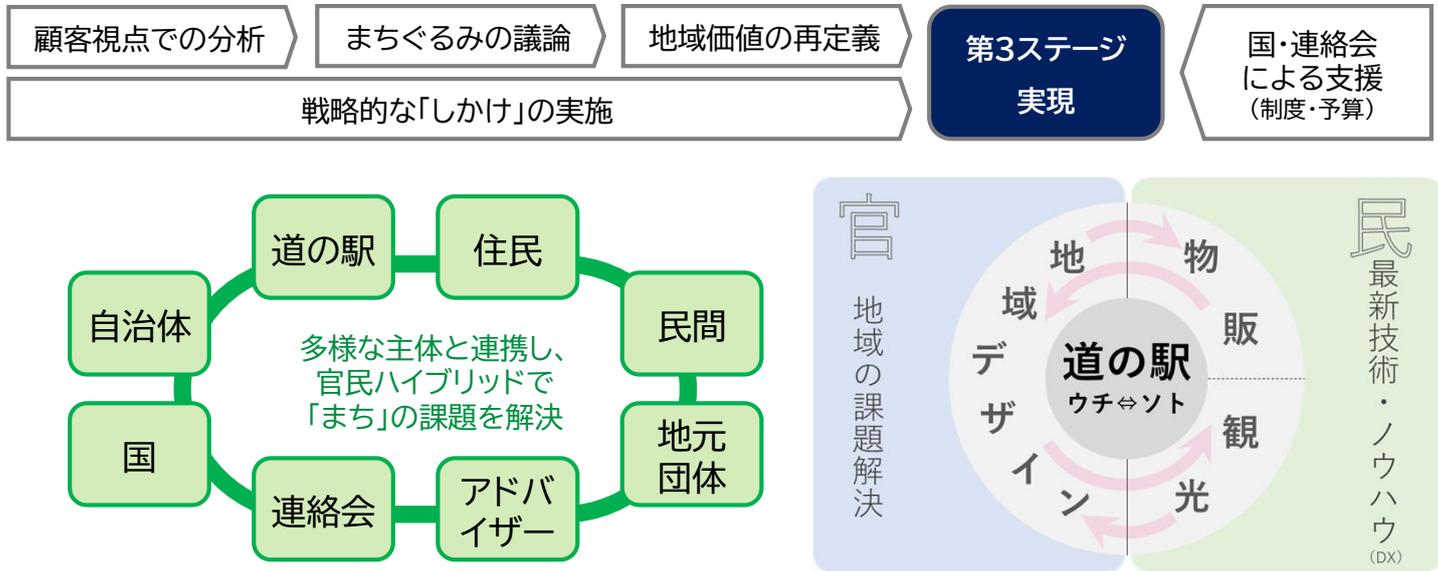
各「道の駅」SNSや「道の駅」施設を中心に「ハレるまち南房総」の新たな価値を発信・開発していく。

「道の駅」ネットワークにより南房総エリア一体での魅力を強化・発信

IV | 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。

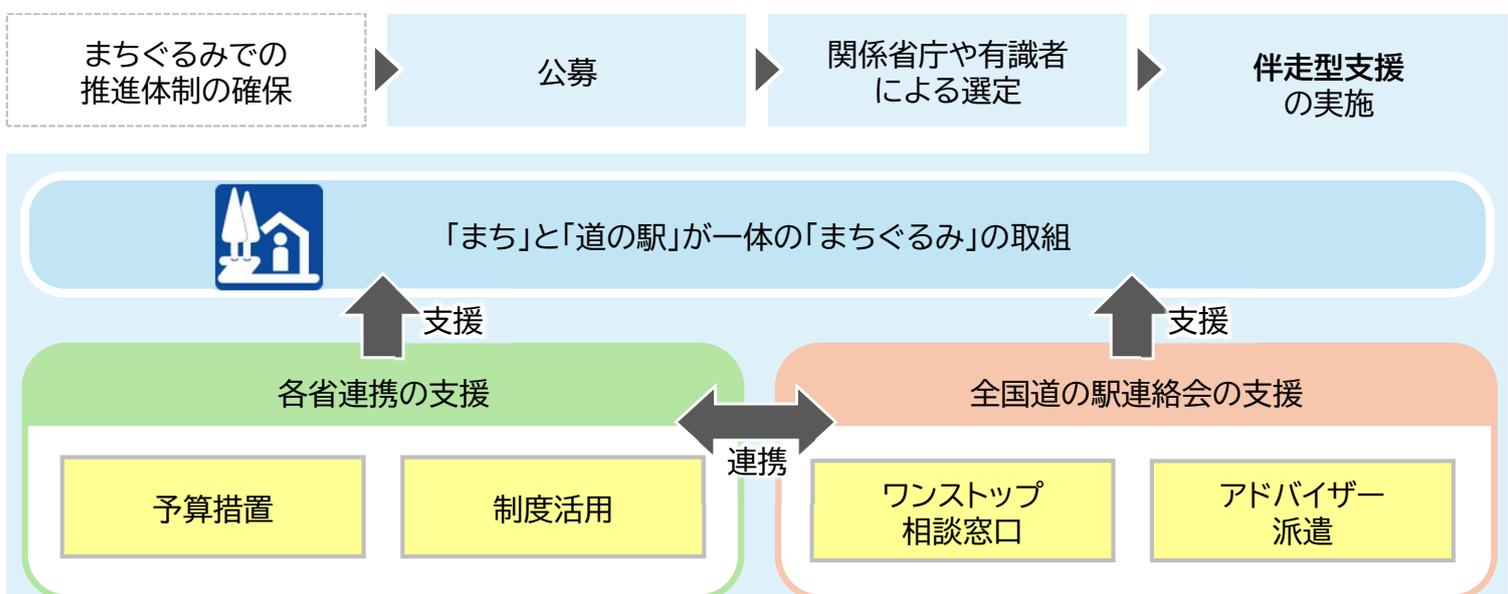
第3ステージ実現のために



- 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すべきである。

国による新たな支援の枠組み ～(仮称)「道の駅」第3ステージ応援パッケージ～

- 第3ステージのポイントとして確認した『「道の駅」単体からまちぐるみでの戦略的な取組へ』を実現するため、第3ステージの実現に取り組む自治体と「道の駅」に対して、関係省庁一丸での支援を推進するための新たな枠組みを構築すべきである。
- 支援にあたっては、それぞれの自治体と「道の駅」における第3ステージを目指す取組の熟度を勘案しつつ、伴走型による集中的な支援を可能とする制度設計とすることが必要である。
- あわせて、支援強化に必要となる全国道の駅連絡会の体制強化も推進すべきである。



国による支援の枠組みイメージ