

地域活性化につなぐ道路の役割

「道の駅」による地域活性化の促進

竹内 勇喜

国道・防災課 課長補佐

井坪 慎二

企画課 企画専門官

国土交通省 道路局

1 はじめに

「道の駅」は主に市町村が設置し、国土交通省が登録する道路の休憩施設であり、平成5年（1993年）に制度を創設してから20年以上が経過し、現在までに全国1,059駅に広がっている。これまでの間、地域の創意工夫により「道の駅」を地域活性化の拠点とする取り組みが進展してきた。

国土交通省では、経済の好循環を地方に行き渡らせる成長戦略の強力なツールとして「道の駅」を活用していくとともに、地方創生を進めるための「小さな拠点」とするべく、昨年度「道の駅」の新たな展開として重点「道の駅」制度を創設している。その内容を中心に、「道の駅」による地域活性化の促進に関する取り組みについて紹介する。

担いは始めている。このように「道の駅」は、市町村が自らの創意工夫で、地方創生を具体的に実現していくための極めて有力な手段になっている。

国土交通省では、こうした動きを応援するため、地方創生の拠点となる優れた企画に対し関係機関が連携し、計画段階から総合的に支援を行うことを目的として、昨年度、重点「道の駅」制度を創設した。

本制度では、「道の駅」に想定される機能として地域外から活力を呼ぶ「ゲートウェイ型」と地域の元気を創る「地域センター型」の2つに分類している（図1）。

「ゲートウェイ型」の狙いの一つには、人口減少社会の中で、観光振興等によって交流人口の増加を図ることがあげられる。各地の特産品や観光資源を活かして、観光客を呼び込むことは、地方経済に与える波及効果が大きい。地域の観光総合窓口として、着地型観光の基地としてのポテンシャルをさらに高めていく他、訪日外国人の数が大きく伸びているなか、東京以外の地域にも外国人観光客の来訪を広げるべく、免税店や外国人案内所等の機能の強化が求められる。この他にも、地方移住の窓口など直接的な人口増加への機能発揮が期待される。

また、「地域センター型」の狙いとしては、昨年末に

2 重点「道の駅」制度

2-1 概要

「道の駅」は平成5年の制度創設当初は、ドライバーが安心して立ち寄ることができる休憩施設としての役割が主な役割であった。最近では地域の特産品の販売拠点やインバウンドを含めた観光拠点、更には防災拠点としての役割など多様な役割を担っている。また中山間地の生活を支えるため役場や診療所の機能を併設する「小さな拠点」としての役割も



図1 重点「道の駅」に想定される機能

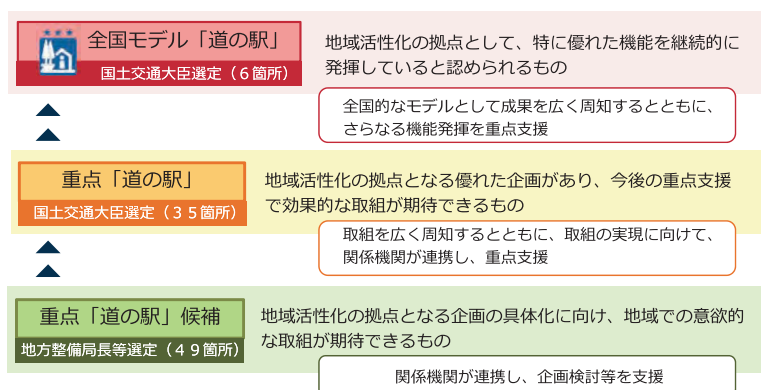


図2 重点「道の駅」制度の構成

閣議決定された「まち・ひと・しごと創生総合戦略」で位置づけられた中山間地域等における「小さな拠点」の形成支援が挙げられる。人口減少社会のなか、医療や福祉、買い物、燃料共有等日常サービスの提供に支障が生じないよう、これらの機能を「小さな拠点」に集約し、維持を図っていくことが必要であり、「道の駅」がその核となることが期待される。

次に、本制度は、設置から一定年数以上経過し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『全国モデル「道の駅」』、企画提案があり今後の重点支援により効果的な取組が期待される『重点「道の駅」』、そして、企画提案の具体化に向け地域の意欲的な取組が期待される『重点「道の駅」候補』の3つの「道の駅」によって構成されている（図2）。

2-2 全国モデル「道の駅」

全国の「道の駅」の中から、地方整備局等の実施した調査等に基づき、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を『全国モデル「道の駅」』として国土交通大臣が選定している。

全国モデル「道の駅」は、設置から一定年数以上経過したもののうち、継続的な地域貢献、道路利用者の認知度、先に述べた地域のゲートウェイや地域センターとして発揮してきた役割などの観点から、これまでの実績を評価したものである。

『全国モデル「道の駅」』は、既に高い実績を上げていることから、全国的なモデルとして成果やその取組内容を広く周知し、他の「道の駅」の参考となるべく、さらなる高みを目指して、利用者への広報や機能向上について、重点支援することとしている。

2-3 重点「道の駅」

平成26年（2014年）8月28日に発表した本制度の取組方針に基づき企画提案を募集した結果、提案のあった110*の道の駅の中から、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を『重点「道の駅」』として国土交通大臣が選定している。

※複数の道の駅が連携した企画提案は、1つの企画提案としてカウント。

『重点「道の駅」』の中には、今後設置予定のものも含まれており、これまでの実績ではなく、提案された取組実施内容について、実現可能性も含めて評価したものである。

選定された『重点「道の駅」』については、施設整備等を含め、提案された取組を実現するために、各道の駅単位を基本とした関係機関から構成される協議会等を立ち上げ、関係機関が連携しワンストップの重点支援を実施することとしている。

2-4 重点「道の駅」候補

『全国モデル「道の駅」』と『重点「道の駅」』に加えて、地域活性化の拠点となる企画の具体化に向け、地域での意欲的な取組が期待できるものについては、『重点「道の駅」候補』として地方整備局長等が選定しており、取組効果の高い企画となるよう、『重点「道の駅」』と同様に、関係機関から構成される協議会等により、企画検討等を支援することとしている。

2-5 選定

『全国モデル「道の駅」』と『重点「道の駅」』の選定に際しては、取組みの内容、手法等が特に先導的、先進的であるか、地域活性化の効果が見込めるか、十分な実現性があるかを踏まえて評価を行い、「道の駅」有識者懇談会における審議を経て、決定している（表1）。

「道の駅」有識者懇談会においては、『重点「道の駅」』等の選定に加えて、多様な発展が見られる「道の駅」の取組みを広く共有し、「道の駅」のさらなる活用を図

表1 重点「道の駅」評価の観点

<先駆性>

- ・取り組みの内容、手法等が特に先導的、先進的であること。

<地域活性化の効果>

- ・地域活性化への効果が見込めること。

<実現性>

- ・取り組みの内容が具体的であり、実現にむけた適切な体制を有すること。

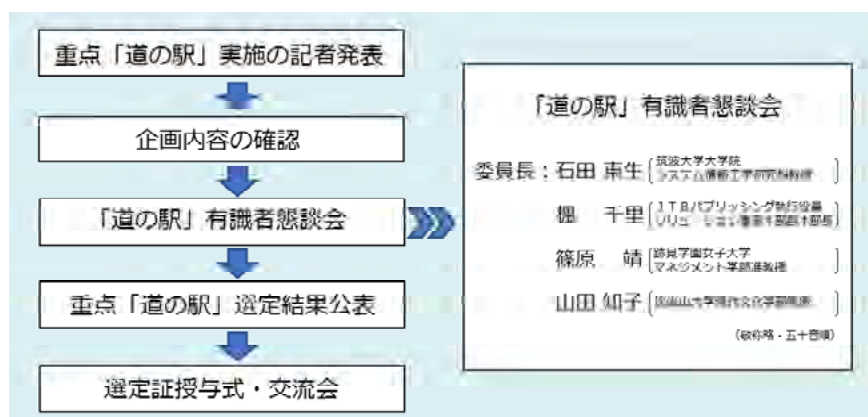


図3 重点「道の駅」選定の流れ

るための取り組みの実施、「道の駅」を巡る課題や今後のあり方等について、専門的見地からの意見をいただいている（図3）。

これらの選定プロセスを踏まえ、平成27年1月30日に全国の道の駅から、『全国モデル「道の駅」』全6箇所が、また地方整備局等を通じて全国110の企画提案から『重点「道の駅」』全35箇所、『重点「道の駅」候補』全49箇所が選定された（図4）。

3 「道の駅」における大学との連携・交流

将来を見据えた地域活性化の方策として、「道の駅」と大学との連携・交流を図り、地域の魅力が集まる「道の駅」を、観光振興や地域づくりを学ぶ学生の課外活動や就労体験の場として、活用することを進めている（図5）。

道の駅は、前述のとおり地域の課題や資源が集まっており、地域づくりや観光を学ぶ学生にとって、最適な実習フィールドである。さらに、地域への貢献として地域



図4 重点「道の駅」選定箇所（全国モデル「道の駅」、重点「道の駅」）



図5 「道の駅」と大学の連携（実施イメージ）

活性化に取り組む大学も増えている。

若者の実行力によるイベントの実施、SNSやHPの作成による情報発信、若者の企画力・デザイン力を活かした商品開発など若者の力を活用できる場面があることから、「道の駅」としてもメリットのある取り組みとなっている。

この取り組みにより、「道の駅」における新たな価値を創造し、観光・地域づくりを担う将来の人材を育成するとともに、地方創生にも寄与できるものと考えている。

具体的な取り組み事例を紹介する。道の駅「はが」（栃木県芳賀町）と文星芸術大学美術学部デザイン専攻が連携し、道の駅近傍で毎年夏に行われる「芳賀町ロマン花

火 2015」のポスター作成を行っている（写真1）。道の駅「めぬま」（埼玉県熊谷市）と立正大学地球環境科学部地理学科が連携し、道の駅を拠点とした周辺の観光資源を調査し、観光情報の発信の取り組みを行っている（写真2）。道の駅「吉野路大塔」（奈良県）では、帝塚山大学現代生活

学部食物栄養学科が連携し、水害で休業していたレストラン「TEZUcafe（テヅカフェ）」を再開させている（写真3）。メニューには地元産品を使い、仕込み、調理、接客までの運営を学生が実施している（営業は、毎週日曜日のみ）（写真4）。これらのとおり、デザイン、観光振興、栄養学などそれぞれの得意分野を活かして、地方創生に寄与する取り組みが進められている。

また、夏期休暇等の長期休暇を活用した実習取り組みも進めている。都市部の学生が地方部の「道の駅」で夏期休暇などを活用して実習を行おうとした場合には、仲介する役割が必要となる。このため、全国「道の駅」連

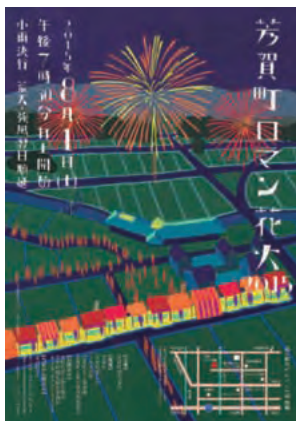


写真1 芳賀町ロマン花火ポスター



写真2 立正大学による地元祭りに合わせた観光案内設置



写真3 「TEZUcafe」を運営する学生の皆さん



写真4 「TEZUcafe」で提供される「だいたいカレー」（鹿肉を用いたジビエ（狩猟の食材）カレー）

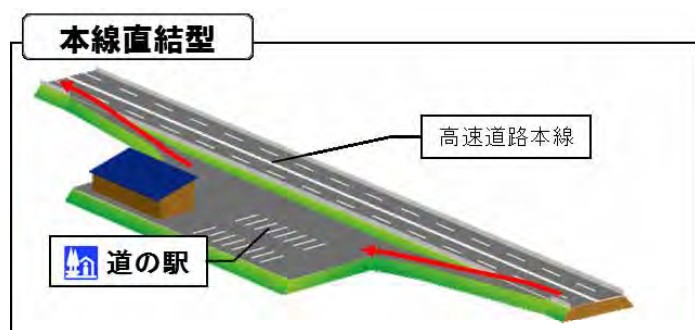


図6 本線直結型

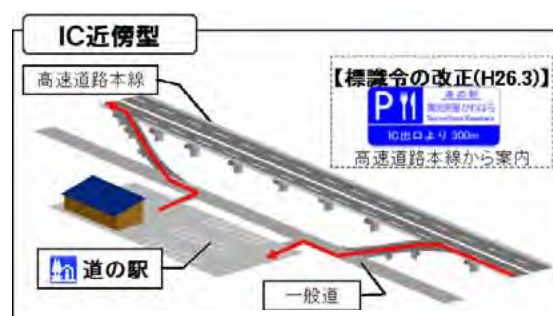


図7 IC近傍型

絡会（会長：本田敏秋遠野市長）が全国の「道の駅」と大学との実習の場のマッチングを行っており、そのための協定を全国「道の駅」連絡会と51大学との間で協定締結が行われている（平成27年7月末時点）。また、本マッチングの結果、今年の夏期休暇を利用して、全国60名の学生が、全国32「道の駅」での実習を行っている。

4 無料の高速道路における「道の駅」の活用

無料の高速道路は、これまでに1,835kmが開通している（平成27年4月1日時点）。さらに、現在事業中の区間が開通すると3,000kmを超える等、供用区間延長は今後、急速に伸びていく。

他方、無料の高速道路には、有料高速道路のサービスエリア（SA）・パーキングエリア（PA）のような休憩施設がほとんど整備されていない状況である。そのため、長時間運転したドライバーが休憩できる施設がなく、交通安全の観点からも課題となっている。

無料の高速道路における休憩サービスの提供については、「道の駅」の活用が考えられ、「道の駅」の活用は地域の活性化にも繋がる。

無料の高速道路における「道の駅」の整備については、「本線直結型」と「インターチェンジ（IC）近傍型」の二つのタイプがある。「本線直結型」（図6）の「道の駅」は、有料高速道路のSA・PAと同様、高速道路本線から直接、出入りできる構造になっている。「IC近傍型」（図7）の「道の駅」は、無料の高速道路の特性を活かし、IC近傍の一般道路に整備した「道の駅」を、高速道路の休憩施設としても活用しようというものである。

なお、IC近傍型の道の駅の案内については、平成26

年3月25日に公布された標識令（道路標識、区画線及び道路標示に関する命令）の改正で、高速道路の必要な地点に設置する道の駅の案内標識が定められている。その取り扱いについて、国土交通省道路局企画課長通達では、無料の高速道路において一般道路に設置された「道の駅」（概ね1km以内）を案内する必要がある場合には、高速道路の出口の手前に、「道の駅」の案内標識を設置することとしている。

5 おわりに

平成27年4月に、全国各地の「道の駅」関係者の取り組みや工夫が評価され、「道の駅」が日本マーケティング大賞を受賞した。受賞にあたってはインバウンドを含めた観光、地元の物産販売、防災拠点、過疎地の「小さな拠点」など、新しい価値創造に成功したことが、高く評価されている。これにより「道の駅」が地方創生のツールとして更に発展していく大きな弾みとなると期待できる。

また、平成27年6月2日から3日に掛けて、全国各地から40箇所の「道の駅」を集めた「道の駅EXPO」が、東京国際フォーラムで初めて開催された。このイベントには、平日にもかかわらず、2日間で約9,000人が来場している。

このように「道の駅」は、多くの方々の注目を集めるとともに、地方創生を具体的に実現していくための極めて有力な手段として機能しており、更なる発展が期待されている。

国土交通省としても、今後も引き続き、関係省庁と連携しながらハード・ソフトの両面からしっかり支援していくこととしている。