

# 「道の駅」に求められる 多様なニーズ・課題への対応

国土交通省 道路局  
企画課 評価室  
令和6年6月

- 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ステージや本日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・浸食化、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地型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など激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に基盤とした地域経営の向上~

##### 重大災害、気候危機、激進化する国際競争に對する安全・安心な国土づくり

~災害等に耐えしめいしめずかた強い国土~

##### 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

~自然、海、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(分野の縦横を越える機軸の発掘)

#### 国土構造の基本構想「シームレスな拠点連続型国土」

- ・ 広域的な機能の分散と連続強化
  - ◆ 中核中核都市等を核とした広域圏の自立的発展、日本海側・太平洋側二重層圏等の広域圏内・広域圏間の連続強化を図る「全国的な広域ネットワーク」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強化
- ・ 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

#### 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、デジタル中山間地域、転職なき移住・二地域居住など、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

#### 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・アンダー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て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、ハイブリッドダム等)

#### 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・空き家の利活用の円滑化等、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状況の見えやす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、農林の親しい地域への対応等)
  - 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

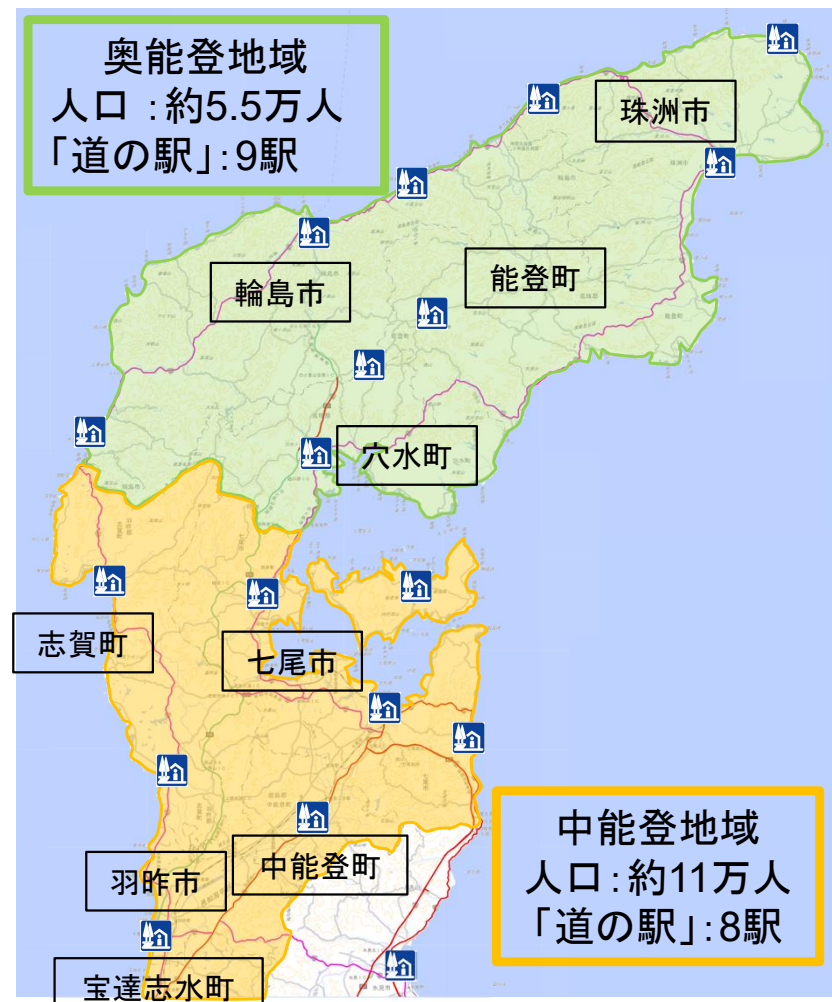
- 生活に身近な地域コミュニティの再生(小さな拠点を核とした集落生活圏の形成、都市コミュニティの再生)
- 地方の中心都市を核とした市町村界にとらわれない新たな発想からの地域生活圏の形成

## 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、デジタル中山間地域、転職なき移住・二地域居住など、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



- 例えば能登半島は今回地震の被害が大きかった奥能登地域と中能登地域の合計約16万人。持続可能な地域を目指した「道の駅」間の連携や役割分担が重要になってくる。
- 石川県では能登地域に継続的に関わる「関係人口」の創出、拡大をきっかけ、都市と地方の双方に生活拠点を持つ「二地域居住」を能登で進める「能登モデル」を発表。



【能登半島】

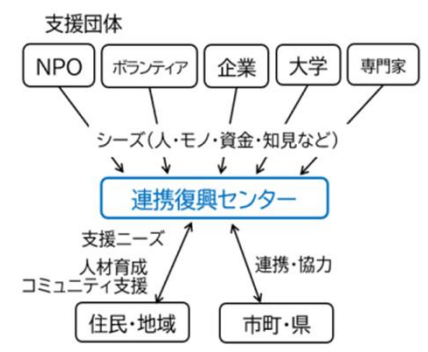
## 創造的復興リーディングプロジェクト

### 【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

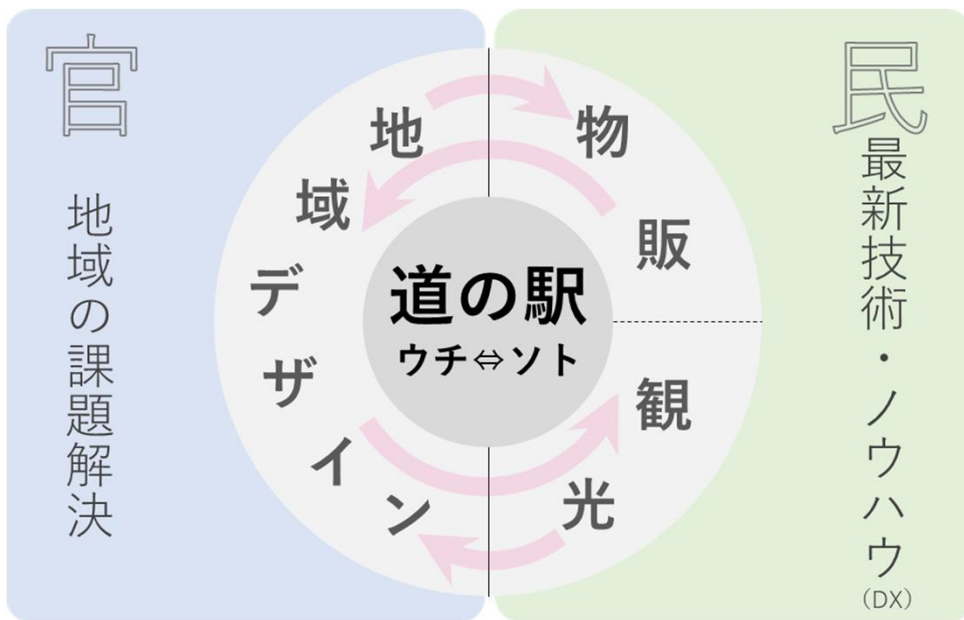


### 【連携復興センター】

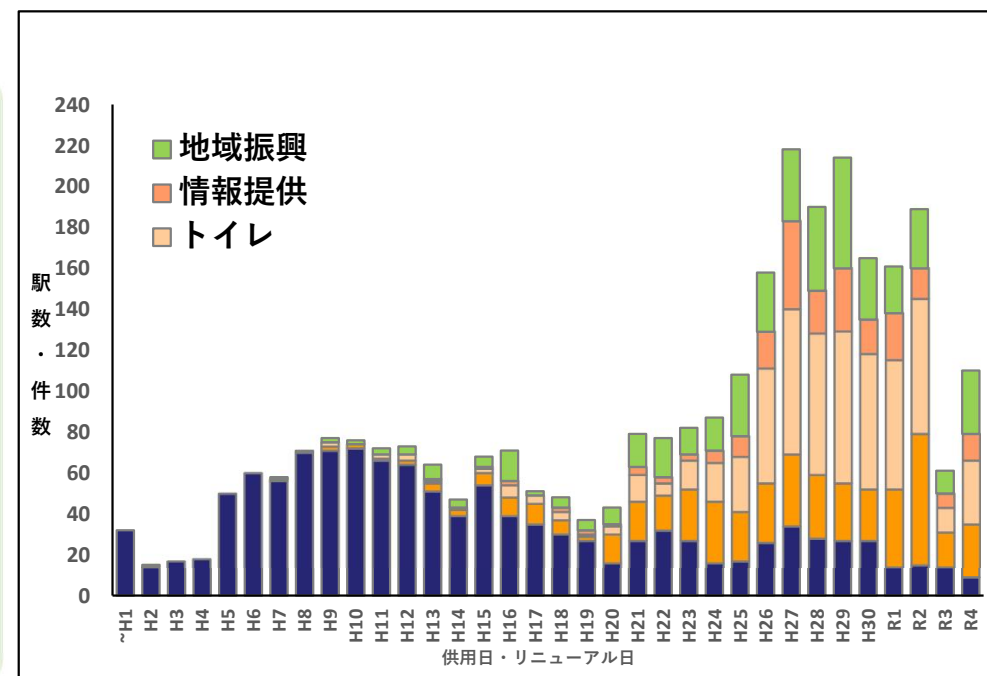
多様な主体の間に入って、関係者の調整や支援の橋渡し、被災地の情報発信、外部の人材や資金の確保などを適切に行うといった官民連携の役割を担う。

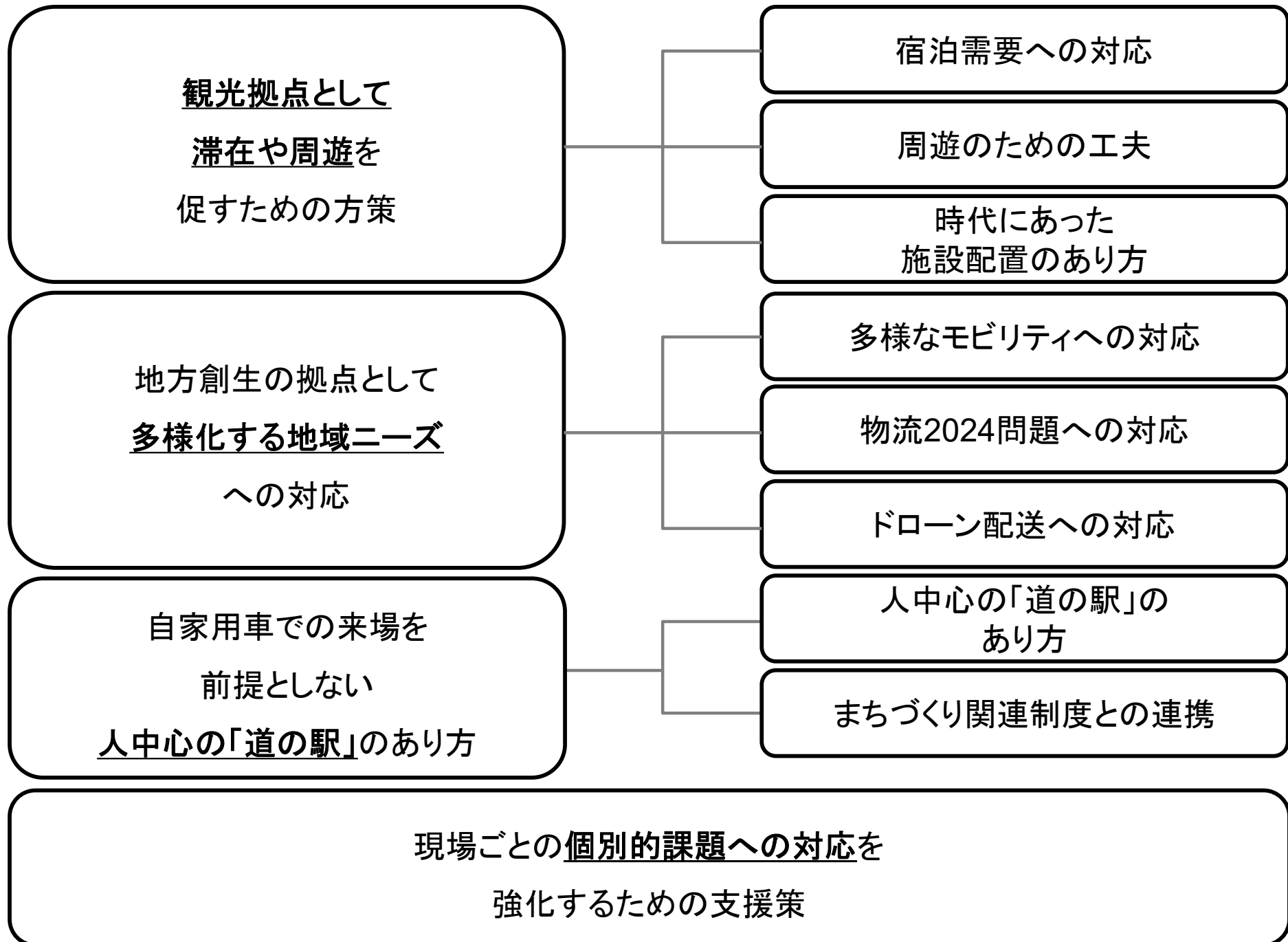
- 第3ステージの目指す「まちぐるみ」の取組や、地域生活圏構想も見据えた「戦略的連携」に官民ハイブリッドで取り組んでいくにあたり、第1ステージ期や第2ステージ期の施設構成では必ずしも十分な対応ができないケースも考えられる。
- 一方で、「道の駅」制度創設から30年が経過し、施設の老朽化・陳腐化といった課題への対応のため、リニューアルに対するニーズが高まっている。
- こういったリニューアルを好機ととらえ、第3ステージの取組を推進していくことが重要ではないか。

第3ステージの実現には  
「官民ハイブリッド」の体制が重要



「道の駅」のリニューアル経過

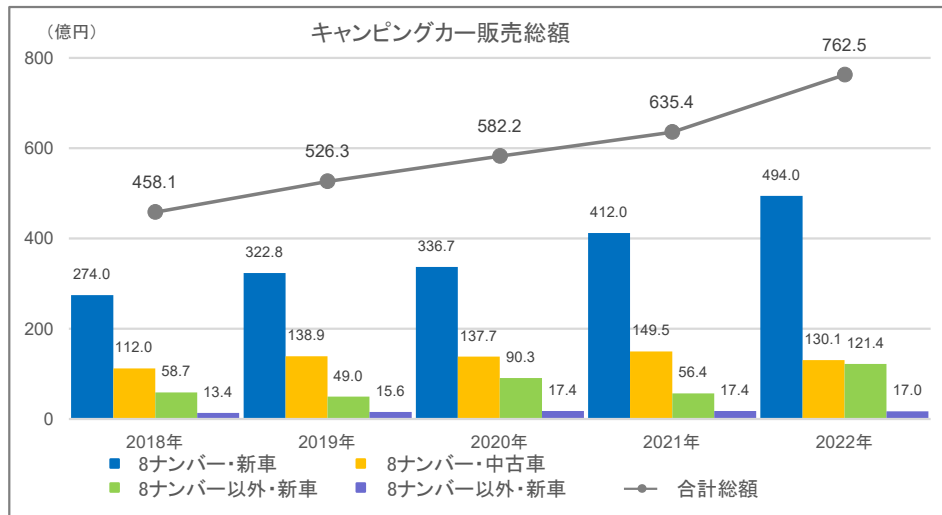




# 観光拠点としての滞在や周遊を 促すための方策



- 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べきではないか。

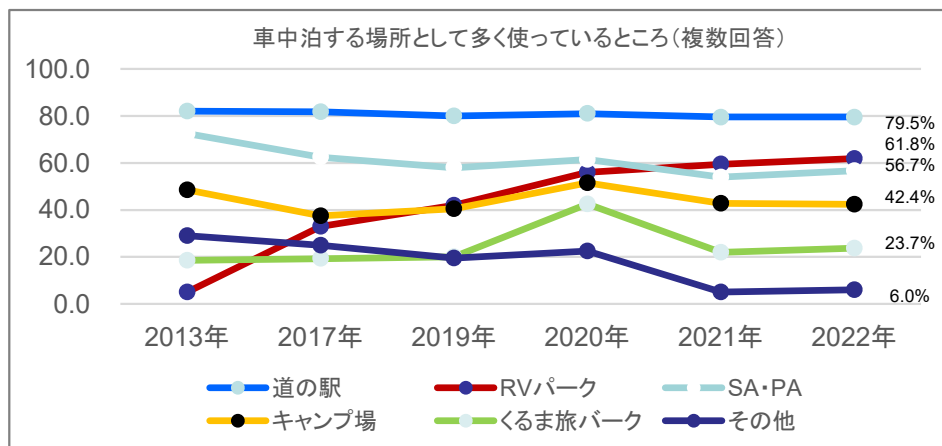


## 【車中泊に伴って生じている課題】

● 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ではないか。
- 「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が考えられる。

## 【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)

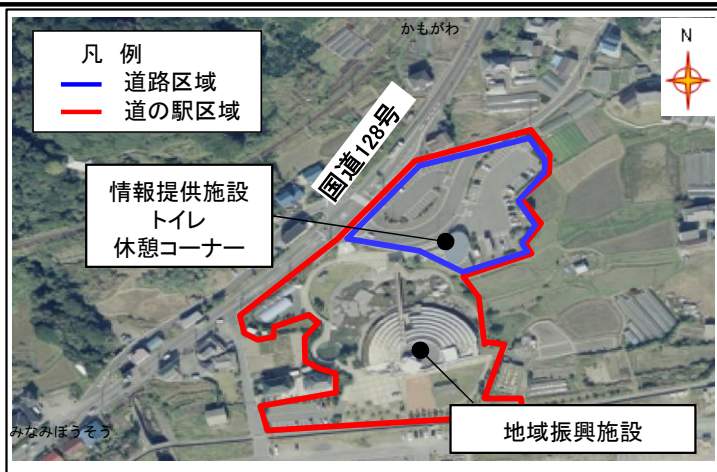


観光案内ページ(鳥取県)

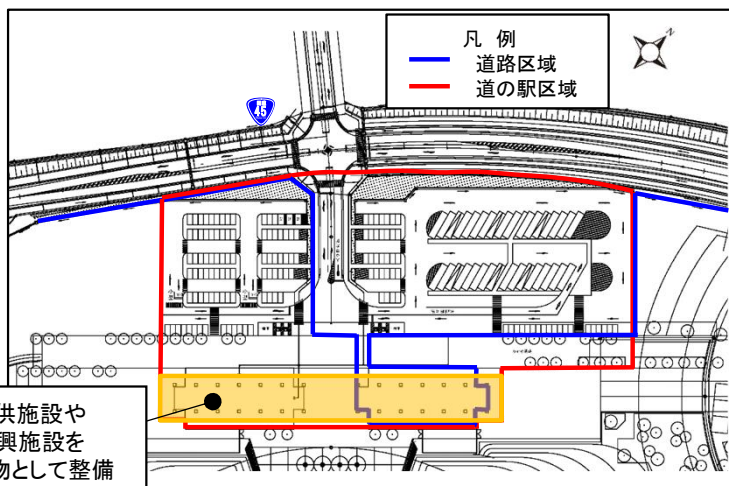




- 「道の駅」には、道路区域にトイレや情報提供施設を整備し、地域振興施設と別棟で離れていてあまり利用されていない事例も存在。
- また、情報提供施設についても、誰もがスマートフォンで情報を入手できる時代になり、大きなモニターや施設よりも無料で使えるWi-Fi環境の方が求められている。これらに対応した『「道の駅」登録・案内要綱』の見直しなどが必要。



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)

# 地方創生の拠点として多様化する ニーズへの対応



- 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】



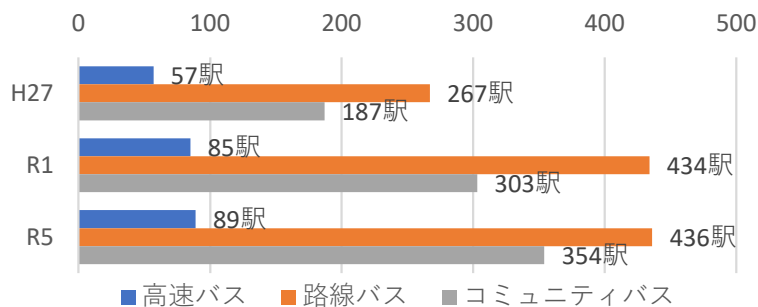
道の駅「うまかつの里」(千葉県)

## ○道の駅「さかい」と境町高速バスターミナルの結節



## バス乗り入れ数

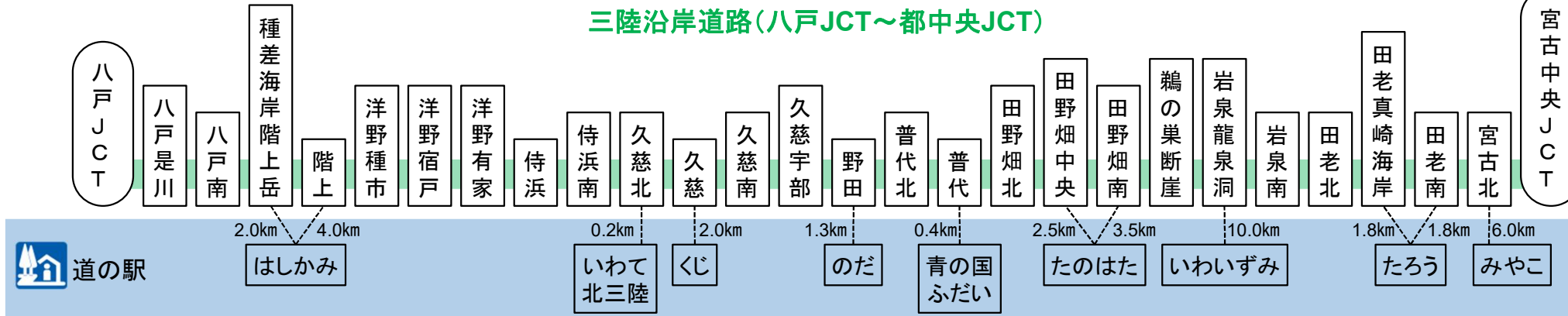
(高速バス・路線バス・コミュニティバス)





- 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国も後押ししながら進めるべきではないか。

## 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」



### ■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

- 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



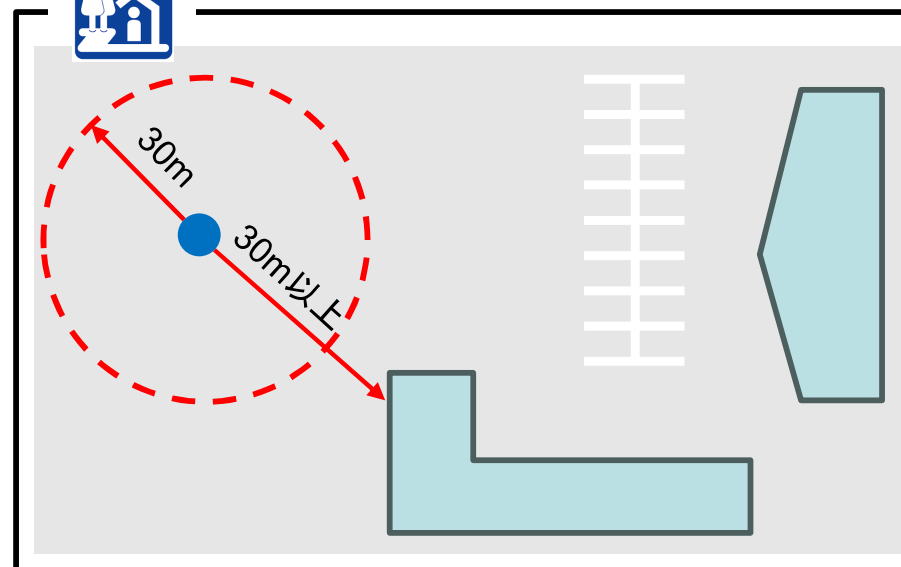
物資の荷下ろし状況

## ■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。



# 人中心の「道の駅」のあり方



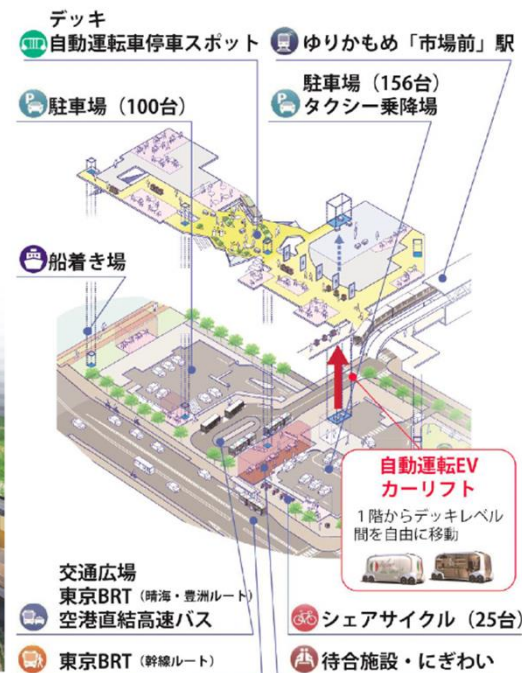
- 「道の駅」は車利用を前提として制度設計されているが、近年、ウォーカブルなまちづくりなど官民のパブリック空間をウォーカブルな人中心の空間へと転換する取組も進んでいる。
- 都市部においても民間開発による「豊洲MiCHIの駅」などスマートシティの取組としてオープンスペースを持つ広場空間が整備されており、広場空間としての役割など人中心の「道の駅」も考えていく必要があるのではないかと。

## ■豊洲MiCHIの駅

- 鉄道やバスやタクシーなどの交通結節、来街者の憩い、情報発信、災害時対応等の機能を備えた”都市型道の駅”
- デッキでのイベント開催時には、地域と連携した社会参画、交流、賑わいの場としても活用

## ■豊洲場外マルシェ

- 日本中の生産地と繋がる豊洲から、食を通して地域とつながることを目指し、毎月第3土曜日に開催
- 豊洲近隣の住民や、豊洲に集まる世界中の人に向け、日本の食文化に触れる体験を発信

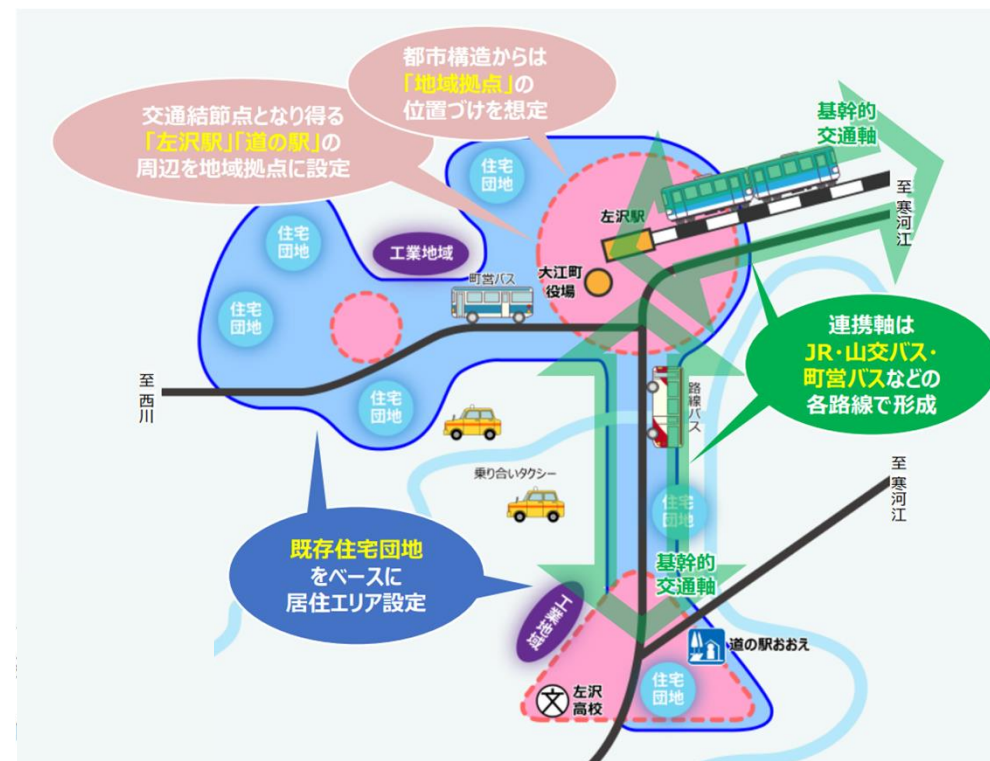


※自動運転車に関しては、将来構想

- 「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べきではないか。



『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)

# 現場ごとの個別課題への 対応を強化するための支援



- 各「道の駅」における様々な知見を共有する取組が必要。
- 道の駅アドバイザー制度や「道の駅」に関する取組をまとめた出版物の発刊などを全国道の駅連絡会と連携して実施していくことが有効ではないか。

## ■ 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】



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。

- 第3ステージを戦略的に推進していくためには、「まちぐるみ」で課題を捉え、それを戦略的に解決していくための「しかけ」を構築していくことが重要。
- そのためには、地域スケール・広域スケールでの連携を進める取り組みや、全国ネットワークを活かした現場支援を行っていくことが必要。



- これらのニーズに適応するため、必要な施設を自由度高く配置していくための仕組みや、時代に合った施設構成を可能とするための『「道の駅」登録・案内要綱』の見直しなども行っていくべきではないか。
- 加えて、まちと一体で戦略的に進めている「道の駅」に対する、適切な支援を行える仕組みや体制の整備が必要ではないか。