



「道の駅」第3ステージ 中間評価と今後の方向性 概要（案）

I | 背景

- 第3ステージ開始以後に生じている社会情勢の変化や、政府計画への「道の駅」の位置づけ内容への対応が必要

新型コロナウイルス感染症 / 能登半島地震 / 物流の2024年問題 等
2040道路ビジョン / 国土形成計画 / WISENET2050 等

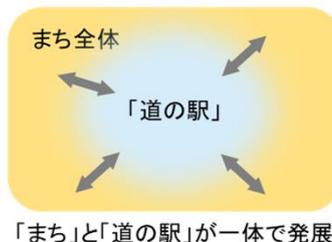


II | 第3ステージの姿

「道の駅」単体からまちぐるみの取組へ
～「道の駅」の戦略的な連携～

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



III | 今後の方向性 ～ 第3ステージを加速化するための取組～

第3ステージ実現のために
(モデルプロジェクトの知見)

顧客視点での魅力探し

まちぐるみの徹底した議論

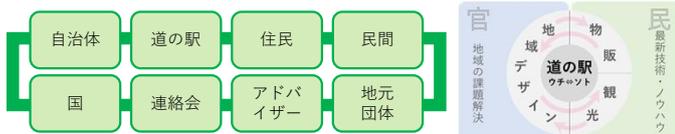
地域価値の
再定義

戦略的な
「しかけ」

第3ステージ
実現

国・連絡会
による支援
(制度・予算)

地方創生・観光を加速する拠点としてのさらなる発展



多様な主体と連携し、官民ハイブリッドで「まち」の課題を解決

第3ステージで戦略的に実施すべき取組の方向性

1 | 「まちぐるみ」での戦略的な課題解決

人中心の「道の駅」の実現、まちづくり関連制度との連携、多様なモビリティへの対応、ドローン配送への対応

2 | 戦略的な「しかけ」の構築と実現

「まちぐるみ」の体制の構築、リニューアルを好機とした取組の推進、自由度の高い施設配置、時代に合った施設配置への更新

3 | 地域スケール・広域スケールでの連携

地域生活圏構想への対応、バスと着地型観光を連携させるハブ機能の充実、物流2024問題に対応する休憩機能の強化

4 | 全国ネットワークを活かした現場支援

全国道の駅連絡会と連携したアドバイス機能強化、出版物の活用

制度的な下支え

- 戦略的連携を実現するために必要な自由度の高い施設配置を可能にする運用や制度構築
- 時代に合わせた『「道の駅」登録・案内要綱』の見直し
- まちと一体の戦略的取組を進める「道の駅」への適切な支援

能登半島地震を踏まえた防災機能の一層の強化

(能登半島地震で得られた教訓や課題)

- ・ 広域的支援や高付加価値コンテナ活用の有効性
- ・ 「防災道の駅」や高付加価値コンテナの数的不足
- ・ 高付加価値コンテナの手配や輸送の滞り
- ・ 「防災道の駅」以外の「道の駅」の脆弱性
- ・ 拠点として活用する際の機動性の低さ

第3ステージで戦略的に実施すべき取組の方向性

1 | 「防災道の駅」どうしのネットワーク化

組織的な人的ネットワークづくり、ノウハウの共有、必要な資機材の充実や駐車場拡大等のハード整備

2 | 災害時における連携オペレーションの充実

まちぐるみでの「道の駅」を活用した防災訓練、民間保有の高付加価値コンテナとの連携、資機材の運用計画

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

陸海空からの支援拠点としての「道の駅」の活用、平時における周辺地形のデータ化・オープン化

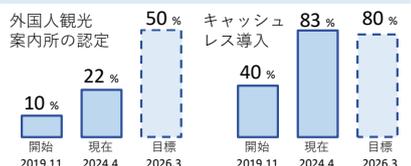
制度的な下支え

- 戦略的な「防災道の駅」の配置と追加選定
- 被災地支援前提の装備に関する国による支援・保有
- 災害時における国による「道の駅」の迅速な活用を可能にする運用や制度構築

第3ステージの中間レビュー

世界ブランド化

インバウンド観光需要の増加への対応が必要



防災拠点化

BCP策定促進など更なる災害対応力強化が必要



地域センター化

多様なニーズへの対応が必要

