

# 重点「道の駅」について

---

# 本日、ご議論いただきたいこと

## ○ 重点「道の駅」

1. 今年度の重点「道の駅」公募の見送りについて
2. 重点「道の駅」制度の見直しについて

# 1. 今年度の重点「道の駅」公募の見送りについて

- 重点「道の駅」の公募については、昨年度の公募要領等において、毎年度実施するとしていたが、今年度は以下の理由により、見送ることとしたい。
  - ① コロナウイルスの影響により、道の駅における企画提案等の検討が遅れていると想定されるため
  - ② 現在、「防災道の駅」制度の導入に向けて、地方自治体において、各種検討をしていただいております。同時に2つの制度を検討することによる混乱の防止及び負担の軽減を図るため
  - ③ 重点「道の駅」制度の見直しを行うため

## 2. 重点「道の駅」制度の見直しについて

○ 重点「道の駅」制度については、これまで委員会の場でも様々な意見を頂戴しており、以下の項目について、議論したうえで今後の方向性を決定していきたい。

①重点「道の駅」について

②重点「道の駅」候補について

③重点「道の駅」における補助制度等について

## 2. 重点「道の駅」制度の概要

### 実績

### 企画

「道の駅」総数  
1, 180箇所

(令和2年7月現在)

#### モデル「道の駅」

「道の駅」の質的向上に資する  
全国の模範となる取組みを行っている「道の駅」

#### 重点「道の駅」

地方創生の核となる優れた企画  
があり、今後の重点支援で効果が期待できる「道の駅」

平成26年度	全国モデル 6箇所	重点 35箇所
平成27年度	—	重点 38箇所
平成28年度	特定テーマ型モデル（住民サービス部門） 6箇所	—
平成29年度	特定テーマ型モデル（地域交通拠点部門） 7箇所	—
平成30年度	—	重点 15箇所
令和元年度	—	重点 15箇所

## 2. ①重点「道の駅」について

### <委員からの主な意見>

- ・重点「道の駅」の認定期間を決めたらどうか。
- ・認定後、ある程度、期間が経過したら重点を解除するという考え方はどうか。
- ・重点「道の駅」の制度について、新たな時代にあわせた改善を行うべきではないか。

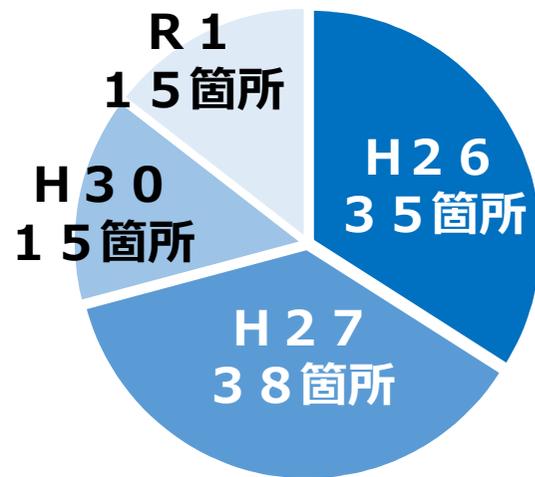


### <現状分析の観点>

- ・重点「道の駅」の選定状況と整備状況はどうなっているのか
- ・企画提案時の事業期間と実際の事業期間にどのような差があり、その原因はなにか
- ・整備に必要な期間はどれくらいか、また着手までにどれくらいの期間を要しているか

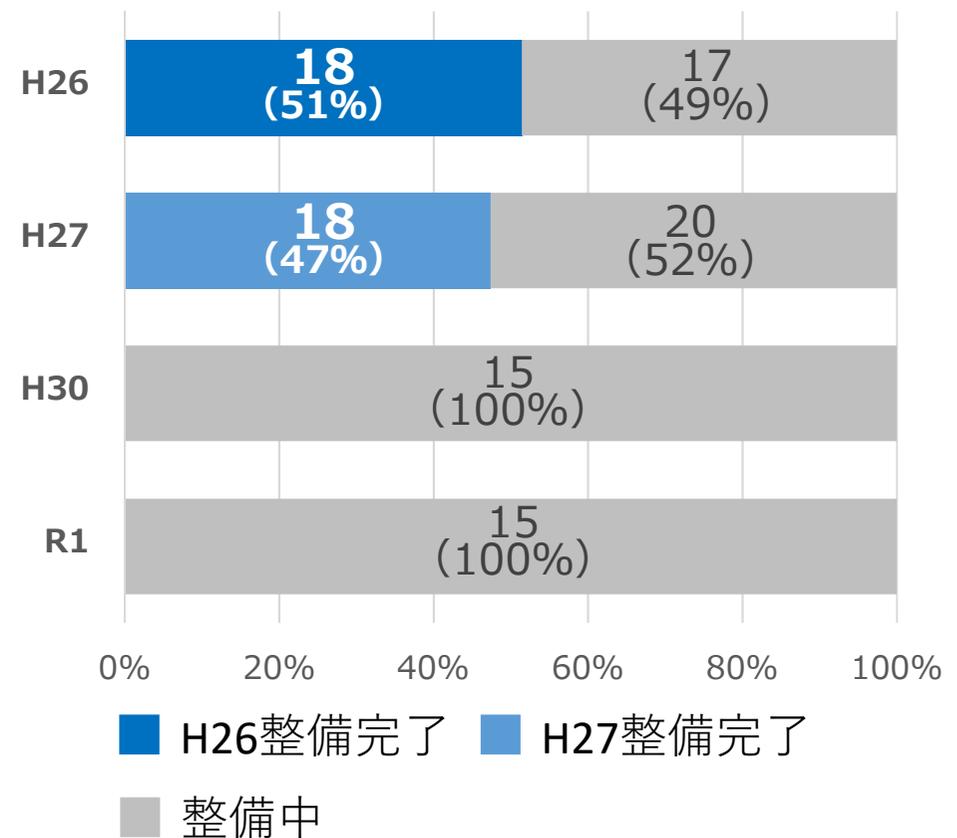
## 2. ①重点「道の駅」について

重点「道の駅」の指定状況



これまでに**103**箇所を選定

整備完了状況

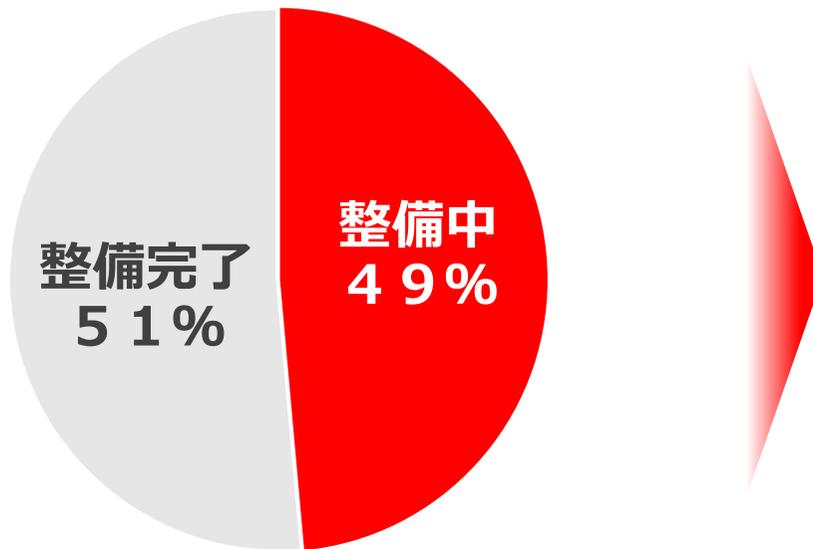


## 2. ①重点「道の駅」について

整備完了状況

(H26年選定箇所)

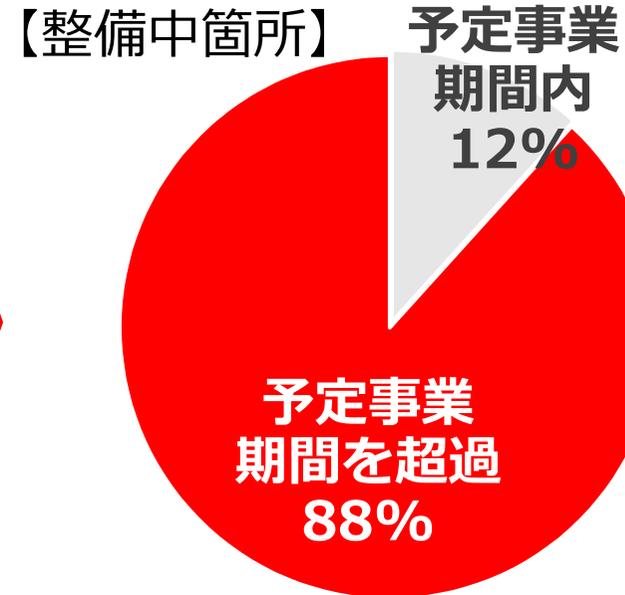
※H27は選定から5年未経過のため除外



5年経過後も整備完了していない道の駅が半数を占めている

当初完了予定との乖離状況

(H26年選定箇所)

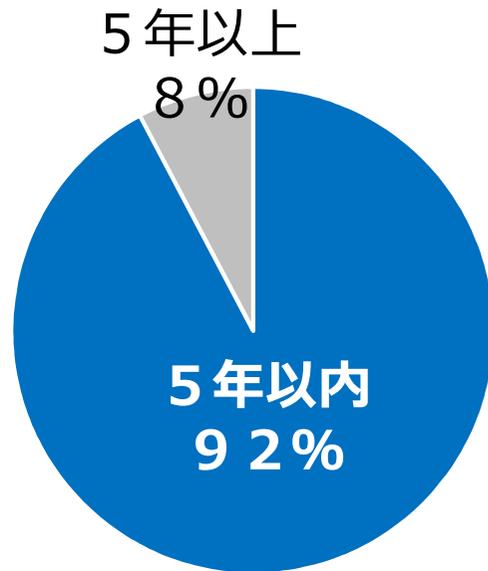


(原因)

- ・ 関係機関との調整が難航
- ・ 当初計画の変更
- ・ 財政状況の悪化、財源の不足 等

## 2. ①重点「道の駅」について

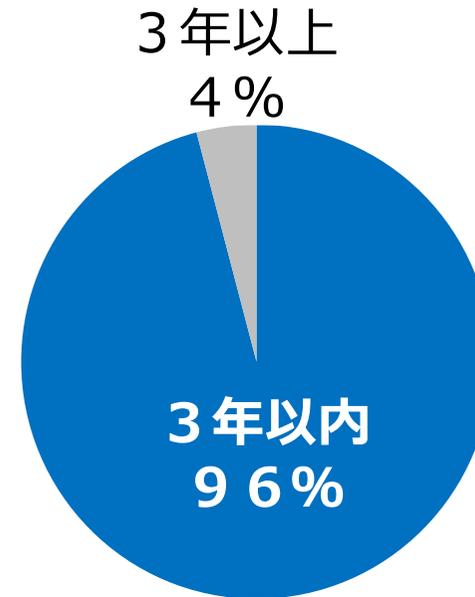
企画提案時の予定事業期間



※これまでに選定された  
重点「道の駅」103箇所を対象

**92%が5年以内に  
事業完了を見込んだ提案**

事業着手までの期間（実績）



※H26、H27に選定された  
重点「道の駅」73箇所を対象

**96%が3年以内に整備に着手**

## 2. ①重点「道の駅」について

### <現状>

- ・これまで103箇所を選定しており、今後も優れた企画提案を支援するために今後も選定していく予定
- ・選定から5年以上経過した重点「道の駅」（H26選定）においても、約半数が未だ整備中であるが、その約9割が当初の予定事業期間を超過している。
- ・一方で、当初の予定事業期間は9割以上が5年以内、実際の事業着手までの期間も9割以上が3年以内となっていることから、より計画の熟度を高めていく必要がある

### <対応案>

- ・今後も引き続き、重点「道の駅」を選定し、支援していくことを考えれば、以下のとおり、重点「道の駅」の整備等に関して、期間を設けたうえで、整備終了後には卒業する制度としてはどうか（選択と集中）
  - **企画段階で事業完了までの期間が5年以内の「道の駅」のみを対象とする**
  - **整備が完了したものは「卒業」とする**
  - **事業着手までに3年以上経過した場合はその時点で認定を取り消し**

## 2. ②重点「道の駅」候補について

### <委員からの主な意見>

- ・重点「道の駅」候補の扱いをどうするか。

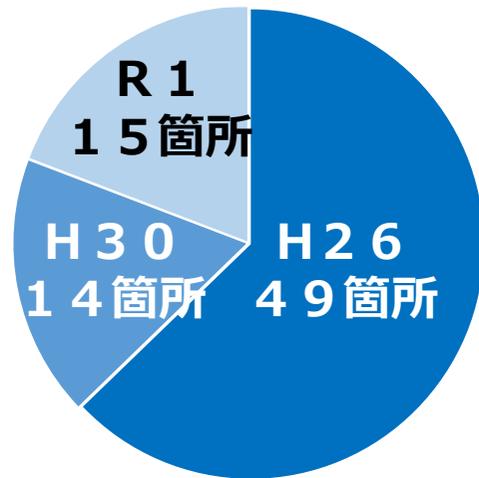


### <現状分析の観点>

- ・重点「道の駅」候補の選定状況と選定後の状況はどうか  
ているか

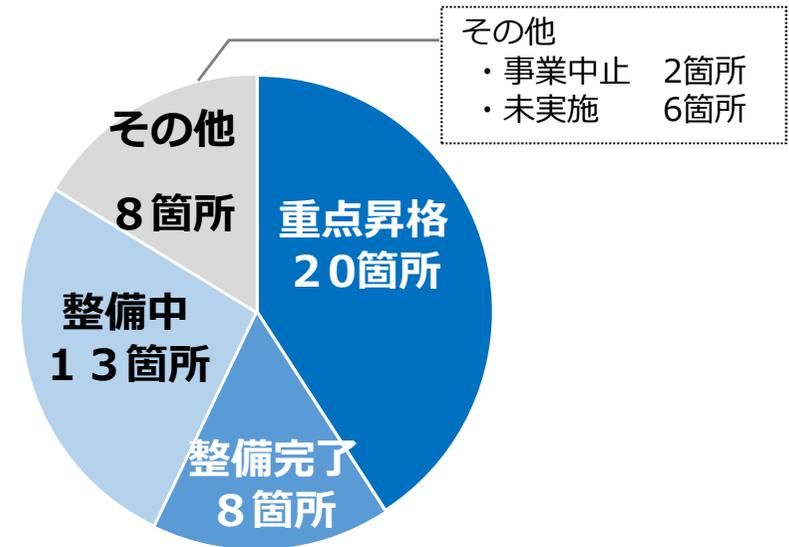
## 2. ②重点「道の駅」候補について

### 重点「道の駅」候補



これまでに**78**箇所を選定  
(2箇所は重複)

### 重点「道の駅」候補の現状 (H26年選定箇所)



約**8割**が具体的な整備等に着手

## 2. ②重点「道の駅」候補について

### <現状>

- ・これまで78箇所を選定してり、その約4割が重点「道の駅」に選定されている。
- ・また、重点「道の駅」候補（H26選定）の約8割が具体的な整備等に着手（重点「道の駅」への昇格、整備完了を含む）



### <対応案>

- ・多くの重点「道の駅」候補において、具体的な整備等に着手できていること、また重点「道の駅」において事業完了までの期間を設けることを検討していることを踏まえ、以下のとおり有効期間を定めてはどうか
  - **重点に位置付けられた段階で卒業**
  - **認定の有効期間は翌々年度まで**

## 2. ③重点「道の駅」における補助制度等

### <委員からの主な意見>

- ・重点「道の駅」選定の「メリットの周知」や「応募への呼びかけ」強化が必要ではないか。



### <現状分析の観点>

- ・社会資本整備総合交付金（道路）がどの程度活用されているか。重点支援に必要な計画が作成されているか。
- ・他省庁の補助金の活用状況はどうなっているか。

## 2. ③重点「道の駅」における補助制度等

### <道路事業における支援>

- ・道路区域内の駐車場、休憩施設、トイレ、道路情報提供施設等は、直轄道路事業及び社会資本総合交付金等の重点配分等により支援



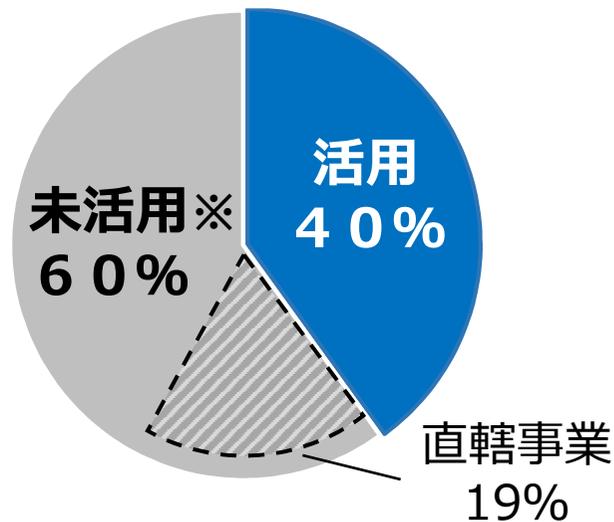
### ○社会資本整備総合交付金の重点配分等

- ・重点「道の駅」を含む重点事業のみで構成される重点計画を作成することにより、優先的な配分（措置率向上）と補助率の嵩上げを実施

## 2. ③重点「道の駅」における補助制度等

### 社会資本整備総合交付金の 活用状況

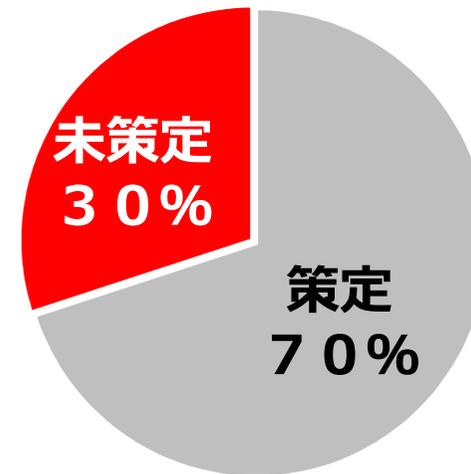
これまでに選定された重点「道の駅」103箇所を対象



約4割の道の駅で駐車場等の整備に交付金を活用

※未活用の道の駅のうち19%において、直轄道路事業で支援

### 重点「道の駅」に特化した 計画の策定状況



交付金を活用している道の駅のうち、約3割で重点配分に特化した計画が策定されていない

## 2. ③重点「道の駅」における補助制度等

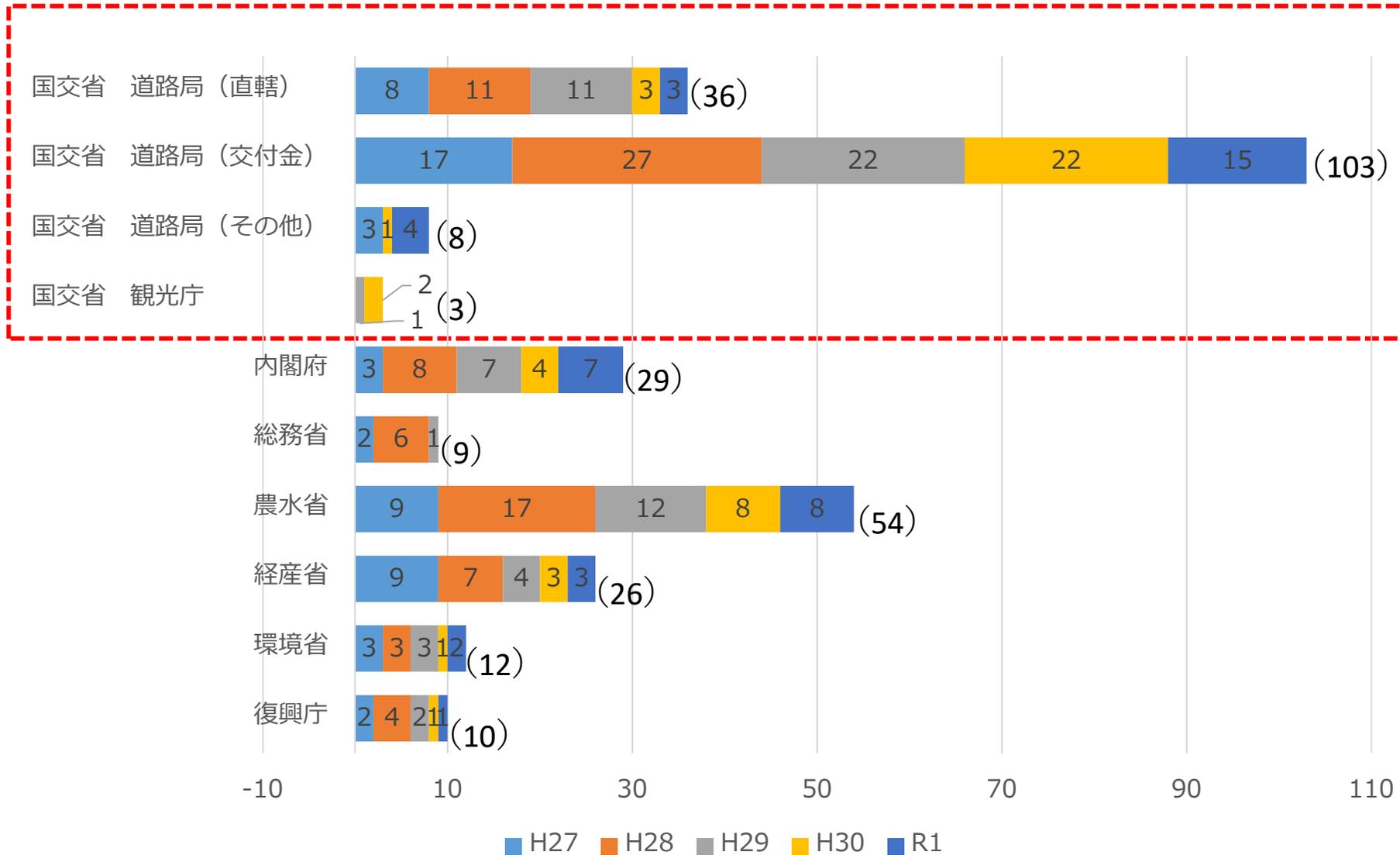
### <「道の駅」に関する取り組みに活用可能な制度例>

国土 交通省	官民連携基盤整備推進調査費
	直轄道路事業（交通安全）
	社会資本整備総合交付金 （社会資本整備総合交付金事業）
	小さな拠点を核とした「ふるさと集落生活圏」形成推進事業
	みなとオアシス制度
	地域公共交通確保維持改善事業
	広域周遊観光促進のための観光地域支援事業
	訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業 （地方での消費拡大に向けたインバウンド対応支援事業）
	I C T等を活用した多言語対応等による観光地の「まちあるき」の満足度向上
内閣府	地方創生推進交付金 （まち・ひと・しごと創生交付金）
内閣府・ 厚生 労働省	地域子育て支援拠点事業
総務省	地域経済循環創造事業交付金
	公衆無線LAN環境整備支援事業
	過疎地域遊休施設再整備事業

農林 水産省	農山漁村振興交付金 （農山漁村活性化整備対策）
	食料産業・6次産業化交付金（加工・直売）
	水産加工・流通構造改善促進事業
	浜の活力再生・成長促進交付金
	離島漁業再生支援交付金
経済 産業省	国内・海外販路開拓強化支援事業費補助金 （地域産業資源活用事業）
	電気自動車・プラグインハイブリッド自動車の 充電インフラ整備事業費補助金
	災害時に備えた地域におけるエネルギー供給拠点の整備事業費
	小規模事業対策推進事業 （地域力活用新事業創出支援事業）
環境省	二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金 （設備の高効率化改修支援事業）
	二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金 （地域の防災・減災と低炭素化を同時実現する自立・分散型エネルギー設備等導入推進事業）

## 2. ③重点「道の駅」における補助制度等

### <活用実績>



※ ( ) 内はH27からR1までの補助金を活用した道の駅数 (延べ数)

## 2. ③重点「道の駅」における補助制度等

### <現状>

- ・ 道路区域内の駐車場、休憩施設、トイレ、道路情報提供施設等は、国や県による整備のほか、社会資本整備総合交付金が活用可能であるが、交付金が活用されているのは約4割である
- ・ また、重点配分が可能な制度としているが、必要な計画が作成されていない「道の駅」が約3割ある
- ・ 他省庁の補助金についても、利用可能な補助金は多数あるが十分に活用されているとは言い難い



### <対応案>

- ・ 協議会等を活用しながら、**補助制度の更なる周知**を図るとともに、**事例集等を作成**し、地方自治体に配布する

# 重点「道の駅」制度の改善に向けた対応案

## ①整備が完了した重点「道の駅」の取扱い

- 企画段階で事業完了までの期間を設定
- 卒業制度の導入
- 事業着手までの期間を設定

## ②整備が完了した重点「道の駅」候補の取扱い

- 重点昇格による卒業制度の導入
- 認定の有効期間の設定

## ③重点「道の駅」における補助制度等

- 補助制度等の更なる周知
- 活用事例集等の作成



今後、重点「道の駅」へのヒアリングを実施するなどし、第3ステージにふさわしい重点「道の駅」制度の目的、あり方について引き続き議論