

これまでの取組方針

第1
ステージ
(H5~)

通過する道路利用者へのサービス提供の場

第2
ステージ
(H25~)

地域の拠点機能の強化とネットワーク化を重視

「道の駅」自体が目的地

道の駅を巡る背景

- 「道の駅」制度の創設から四半世紀。現在では全国で1,154駅が設置、年間2億人以上が利用。地方創生の拠点としての役割へ更なる期待の高まり。
- 各設置者や運営者による自由な発想で成長してきた一方、民間ビジネス等がバラバラに行われ全体の成長や利便性が損なわれる懸念

① 観光先進国の実現

- 観光を我が国の基幹産業へと成長させ、観光先進国の実現を目指し、訪日外国人旅行者数を、2020年4,000万人、2030年6,000万人とすること等を政府目標として策定。(H28.3)
- 観光を地方創生につなげていくため、地方部への外国人旅行者の訪問を増大させることが必要。地域のゲートウェイとして大きな役割を担う「道の駅」において、**受入環境の強化等**が必要ではないか。

② 災害の頻発化・激甚化

- 熊本地震(H28.4)、平成30年7月豪雨など、近年、全国各地で自然災害が頻発化・激甚化。南海トラフ地震の今後30年の発生確率は最大80%に引き上げられる等、今後の災害への備えが急務。
- 「道の駅」は新潟県中越地震以来、防災拠点としての役割が注目されてきたが、地域住民はもとより、利用者や増加する外国人への対応、**広域的な防災拠点としての役割など更なる機能強化**が必要ではないか。

③ 少子高齢化社会の進展

- 我が国の高齢化率は、2025年には3割を超え、2050年には4割弱にまで達するなど、これまでにない超高齢社会を迎えると推計。政府の成長戦略として希望出生率1.8の目標を策定。(H27.9)
- 道の駅の約8割は中山間地域に設置されており、10年先を行く高齢化に対応するための病院、役場機能の集積化や、子育て応援施設の整備など**地域コミュニティ機能の強化**が必要ではないか。

④ 全国道の駅連絡会の法人化

- 私達、全国道の駅連絡会は、来年度の**法人化に向けて体制強化**を図り、「道の駅」が地域活性化・地方創生の拠点として、防災、福祉、観光、産業等の機能や役割を更に発展させると共に、次の時代に向けて、**全国の「道の駅」や関係する方々と互いに手をつなぎ**、『道の駅』をより一層進化させていくことを、ここに宣言します。

全国道の駅連絡会総会
三条宣言(H30.9)

今後の検討

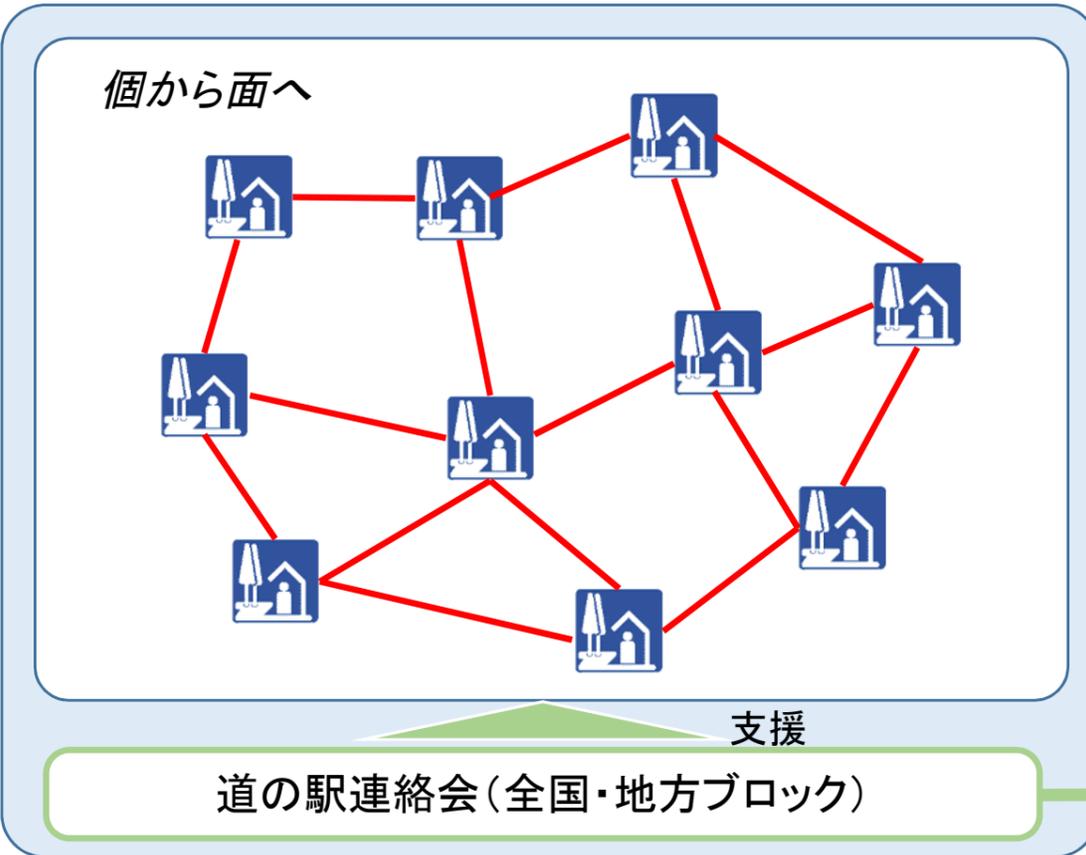
地方創生を更に加速するとともに、利用者や地域からの更なる期待や信頼に応えていくために、「**新たなステージ(第3ステージ)**」として、新たな施策の検討が必要ではないか。

今後5年間での取組みを想定した既存施策の深化や新たな施策を検討するとともに、以降も成果を確認しつつ、社会ニーズ等を踏まえ、**定期的**に**ステージの見直し**を行うべきではないか。

基本的な方向性

- 各道の駅の設置者や運営者による自由な発想による多様な取組を基本としつつ、地域の活性化や安全・安心等の実現のため、全国に展開している強みを活かし、「個から面(ネットワーク)」としての取組を更に強化すべきではないか。
- 地方創生を加速するため、民間の地域活性化等の新たな技術・アイデアの活用や、風景街道や道守など道路関係団体との連携による道路サービスの魅力の向上など、多様な主体との「新たな連携」を促進すべきではないか。

【ネットワークの更なる強化】



全国や各地域

連携

支援

【多様な主体との新たな連携】



※ 地域の多様な関係者を巻き込みつつ、科学的アプローチを取り入れた観光地域づくりを行う舵取り役となる法人

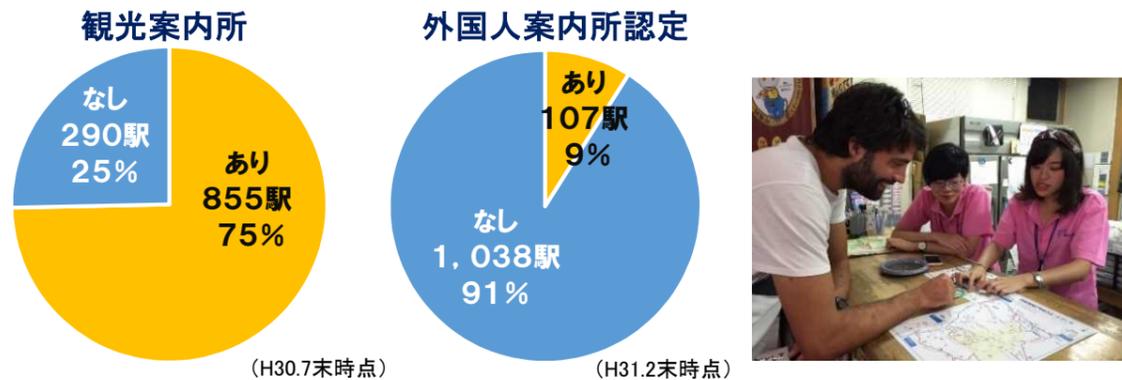
国からの支援や地域への働きかけ等

- **【重点支援】**「重点道の駅」制度について、これまでの課題・効果や新たなステージを踏まえ、テーマ設定など改善を行うべきではないか。また、緊急的・優先的に支援を必要とする課題(交通量減、客数減、老朽化等)のある駅への支援も検討すべきではないか。全国道の駅連絡会等との役割分担を整理すべきではないか。
- **【顕彰】**「モデル道の駅」制度について、テーマ設定やフォローアップなども含め、顕彰のあり方を改善すべきではないか。
- **【登録要件】**地域特性をうまく活用出来るよう簡素なものとしつつ、防災など公共的な拠点性に関する基本的な機能の付加や面的な取組の方向性や地域への働きかけなどについても検討すべきではないか。
- **【空間活用】**各道の駅の特徴を活かした取組が可能となるよう、施設や駐車場の設置、イベントの開催など、道の駅における空間活用の柔軟化のため、制度・基準を改善すべきではないか。
- **【広域配置】**道路利用者や国土政策、防災の観点から、高速道路との連携を含め、道の駅の配置のあり方を検討すべきではないか。
- **【新技術等の活用】**自動運転やICTなどの新技術や新たな施策の活用の場として、道の駅を積極的に活用すべきではないか。
- **【ブランド管理】**国民への認知度が高く、提供サービスに期待の大きい「道の駅」ブランドをしっかりと管理することが重要ではないか。

(1) インバウンドへの対応

課題

- 道の駅の75%に観光案内所が設置されているが、外国人案内所の認定は9%に過ぎない 等



方向性

個々の「道の駅」における取組

- 1. 訪日外国人旅行者の受入環境整備を促進すべきではないか。**
 - ・ 外国人案内所としての認定の推進や支援の充実
 - ・ 体験型の取組の充実(モノからコトへ)
 - ・ **ICT情報提供機器**や電子決済システムの導入
 - ・ 海外研修生の活用
 - ・ 多様な訪問客(ムスリム、ヒンドウ等)への対応 等

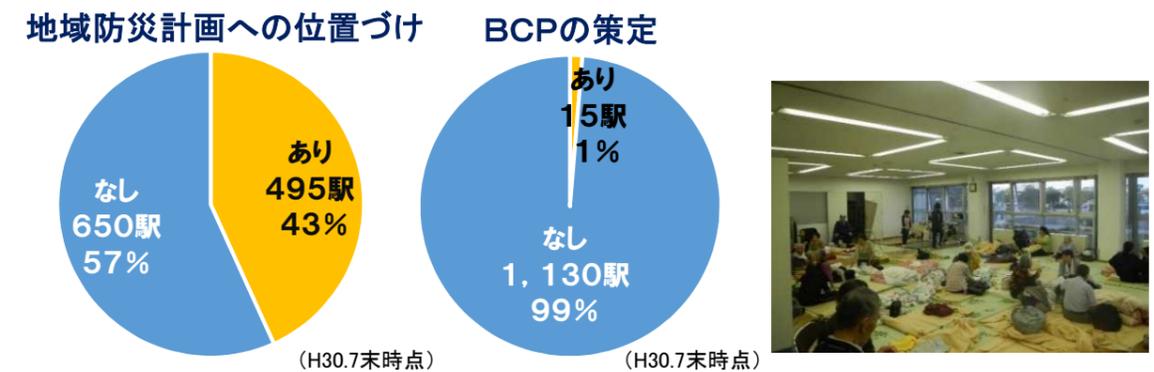
ネットワーク・連携の観点からの取組

- 2. 「道の駅」ブランドの海外展開を強化すべきではないか。**
 - ・ 観光庁やJNTOとの連携による道の駅の存在の海外への発信や海外へのプロジェクトの展開 等
- 3. 広域的な観光連携を推進すべきではないか。**
 - ・ 道の駅による旅行業免許の取得や周辺の道の駅と連携した旅行商品開発
 - ・ DMOとの連携による観光地域づくりや、風景街道等の道路関係団体との連携強化 等

(2) 頻発化・激甚化する災害への対応

課題

- 道の駅の43%が地域防災計画に位置づけられているが、BCP計画の策定は1%に過ぎない 等



方向性

個々の「道の駅」における取組

- 1. 防災拠点としての機能を強化すべきではないか。**
 - ・ 地域の防災拠点としての位置付けの推進
 - ・ 耐震化や無電源装置などの施設整備の推進
 - ・ BCPの策定の推進
 - ・ 地域の防災訓練やイベントの実施
 - ・ 災害時の訪日外国人への情報提供、支援の充実 等

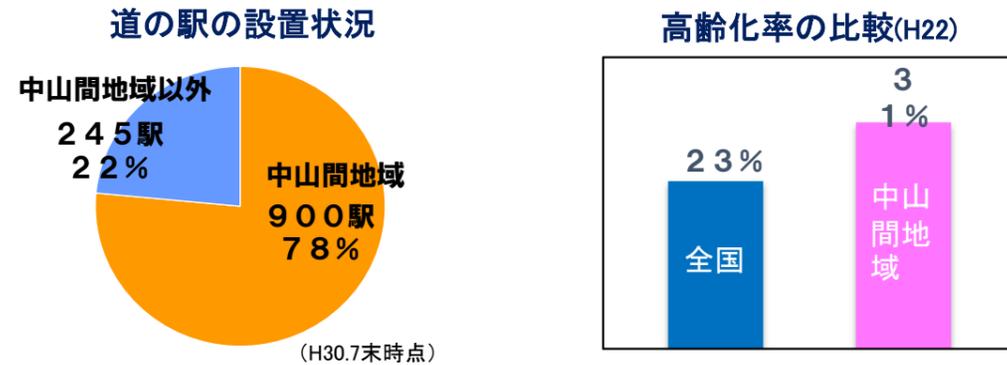
ネットワーク・連携の観点からの取組

- 2. 災害時の広域的な対応を強化すべきではないか。**
 - ・ **広域的な防災拠点となる道の駅の明確化**
 - ・ **広域的な防災拠点となる道の駅へのアクセス道路の強化**
 - ・ 被災した道の駅に対する、周辺道の駅での商品販売や募金活動など、官民連携による広域的な支援活動の充実 等

(3) 少子高齢化への対応

課題

- 道の駅の78%は中山間地域に設置されており、中山間地域は全国の10年先を行く高齢化が進行している 等



方向性

個々の「道の駅」における取組

1. 病院や役場機能の集積化など地域経営の拠点としての機能を強化すべきではないか。

- 病院や役場機能などの集積化への支援の充実 等
 (中山間地域の道の駅(900駅)の集積: 病院・診療所40%、役場機能35%)
 (H30.7末時点)

2. 子育て応援施設の整備を促進すべきではないか。

- 24時間利用可能なベビーコーナーや妊婦向け優先駐車スペース等の重点整備の推進 等
 (直轄道の駅(269駅): ベビーコーナー10%、妊婦向け優先駐車スペース12%)
 (H30.12末時点)

ネットワーク・連携の観点からの取組

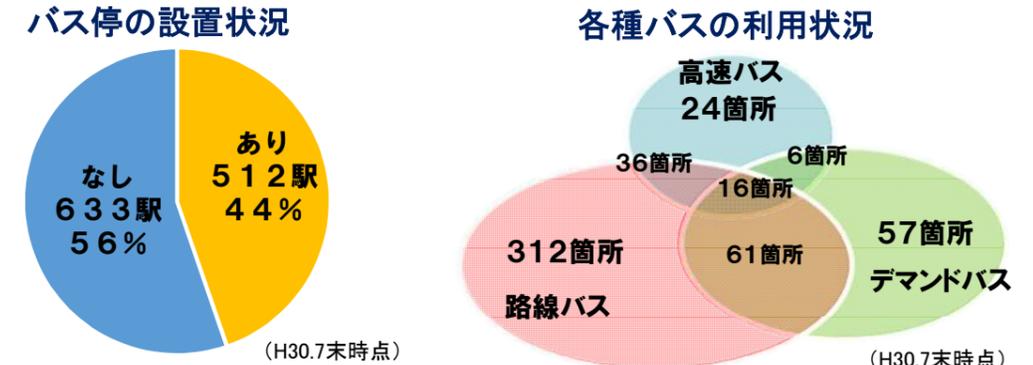
3. 大学等との連携により、地域や道の駅を担う人材育成を強化し、地域の希望を生む取組を促進すべきではないか。

- 大学等との連携による、若者の実習や交流の場としてのインターシップの受入、連携企画による商品開発の推進
 (連携状況: インターンシップ17%、連携企画3%)
- 各地区におけるインターシップの成果発表会や全国グランプリの実施による大学等の参加意欲の促進 等

(4) 交通結節機能の強化

課題

- 道の駅へのバス停の設置は44%に留まっており、商業施設とバス停が離れているなど利便性が低い 等



方向性

個々の「道の駅」における取組

1. バス等の公共交通の利用空間としての整備を推進すべきではないか。

- 地方鉄道等の厳しい状況を踏まえた地方交通の拠点化
- 施設配置の乗用車中心からバス優先利用の空間への再編
- レンタサイクルなど自転車利用環境の整備
- トラックの休憩場所としての大型車駐車マスの拡張 等

ネットワーク・連携の観点からの取組

2. 広域的な交通拠点としてのモダルコネクト機能を強化すべきではないか。

- 交通事業者と連携した高速バスや路線バス等の乗継ぎ強化
- 高速道路と連携した一時退出の拡大 等

3. 新たなモビリティサービスの導入やITSの活用を推進すべきではないか。

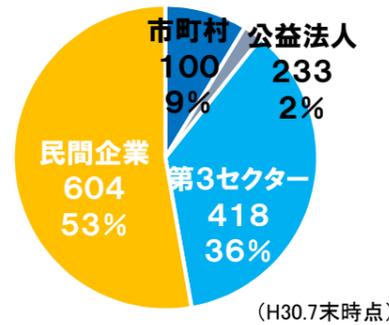
- 道の駅と周辺施設・集落等を繋ぐ自動運転サービスの導入や自家用有償運送の活用、道路空間の再編
- バスロケや駐車場予約システムなどICT技術の導入 等

(5) 道の駅ブランド力の維持・向上

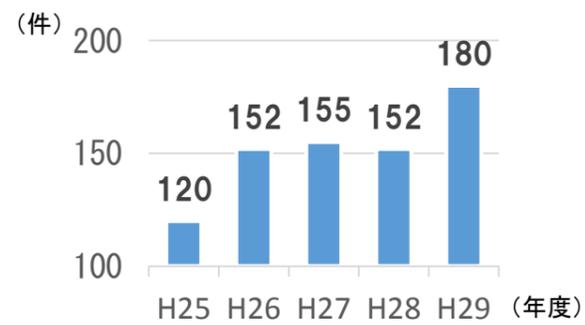
課題

- 道の駅の53%が民間により運営、道の駅の登録商標の使用許可件数は、最近では増加傾向。

道の駅の運営者内訳



登録商標の使用許可の推移



方向性

ネットワーク・連携の観点からの取組

1. 道の駅の公益性を維持しつつブランド価値を高めることが必要ではないか。

- 運営主体と地域住民が一体となった運営の推進
- 多面的な視点での利用者からの満足度調査の実施
- サービスの質に課題のある道の駅の洗い出しと改善
- ブランド価値の向上に資するノウハウの共有
- 全国の道の駅がまとまって、その取組や産品等に関するアンテナショップ等を活用した効果的な発信 等

2. 道の駅全体の発展や利用者の利便性に資するように、ブランドを利用した周辺ビジネスを活性化すべきではないか。

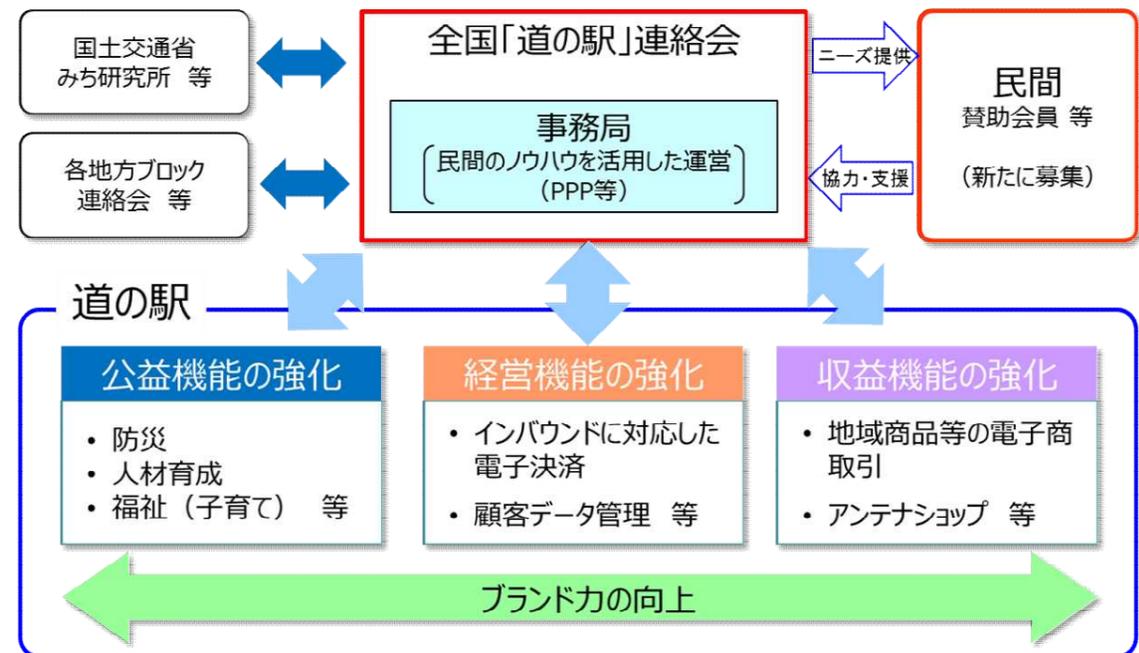
- 新たなステージを踏まえた道の駅の商標マネジメントの改善 (商標の使用ポリシーの策定や適切な手続きの実施など)
- 民間の技術やアイデアの活用に関わる全国連絡会等との連携強化 等

3. リニューアル時期を迎えた道の駅について、PPPを活用しながら活性化を進めるべきではないか。

(6) 全国道の駅連絡会等との連携強化

全国連絡会の法人化の方向性

- 全国組織としての機能強化、経営体制の透明化するとともに、民間をはじめとする多様な主体との連携や、地域に活性化をもたらす着実な仕組みを創造。



連携の方向性

1. 道の駅の更なる質の向上のため、国との役割分担を強化すべきではないか。

- 特に、公益機能に関わる全国連絡会の役割の強化
- 全国連絡会による施設、利用状況などの基本的なデータの収集強化による国の政策立案の充実 等

2. 法人化を踏まえて、全国連絡会と地方ブロック連絡会との連携も強化すべきではないか。

3. 道の駅の活性化のために、民間の技術・アイデアを効果的に活用するための仕組みが必要ではないか。