

「道の駅」による地域活性化の促進

重点「道の駅」制度の創設

4

国土交通省 道路局 企画課長

石川 雄一

国土交通省 道路局 国道・防災課 企画専門官

四童子 隆

国土交通省 道路局 企画課 課長補佐

小島 昌希

はじめに

1993年(平成5年)に「道の駅」の登録制度を創設してから20年以上が経過し、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組が進展してきた。

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、今般、重点「道の駅」制度を創設した。先駆的な取組を重点「道の駅」と

して選定し、国民に広く周知し、関係機関が連携して支援することにより、「道の駅」を核とした地域活性化の取組を促進していくものであり、本稿において、その内容を紹介する。

目的地となり、まちの特産物や観光資源を活かしてひとを呼び、地域にしごとを生み出す核へと独自に進化を遂げ始めている。

1 重点「道の駅」制度の概要

もともと、「道の駅」は、ドライバーが立ち寄るトイレ・休憩施設として生まれ、その後、情報発信機能と地域連携機能を有する休憩施設として整備を進めてきたところである。さらに今日では、「道の駅」自体が

このような進化の動きを踏まえ、「道の駅」を地方創生に資する拠点とする先駆的な取組をモデル箇所として選定し、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、今般、重点「道の駅」制度を創設した。

本制度では、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つを今後目指していく方向性として掲

図1 重点「道の駅」に想定される機能



(機能を兼ねるタイプも想定)
資料：国土交通省道路局

げている(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挙げられる。

各地の特産物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中、東京以外の地域にも外国人観光客の訪問を広げるべく、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、地方移住の窓口等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。

人口減少社会の中、医療や福祉、買い物、燃料供給等の日常サービスが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、本制度における重点「道の駅」の分類として、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「道の駅」である『全国モデル「道の駅」』と各「道の駅」から企画提案があり、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」』および企画の具体化に向け、地域の意欲的な取組が期待される『重点「道の駅」候補』によって構成されている。

2 重点「道の駅」の選定

(1) 『全国モデル「道の駅」』

全国1040(平成27年1月現在)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することとした。

その際、設置から一定年数以上経過し、継続的な地域貢献の視点も加味し、道路利用者の認知度を含めて、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等、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) 『重点「道の駅」』

2014年(平成26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することとした(*複数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

表1 重点「道の駅」評価の観点

<先駆性>

- 取組の内容、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>

- 取組の内容が具体的であり、実現に向けた適切な体制を有すること

の駅単位を基本とした関係機関から構成される協議会を立ち上げ、ワンストップの重点支援を連携して実施することとしている。

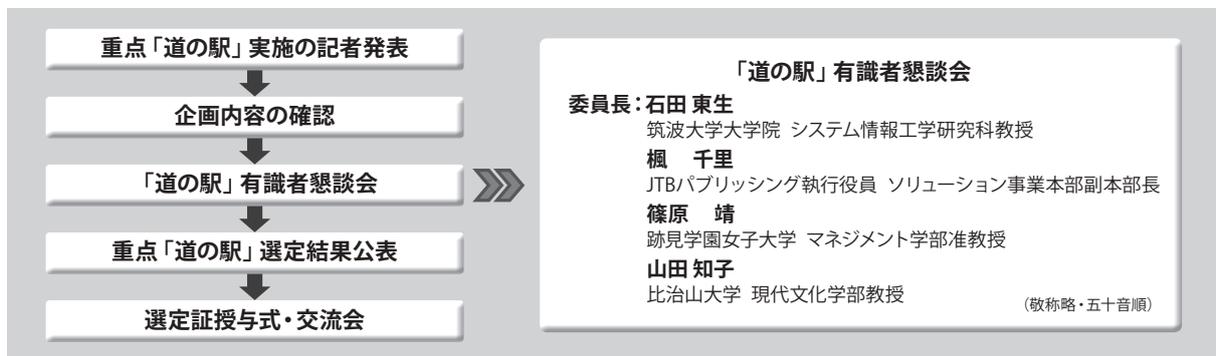
(3) 『重点「道の駅」候補』

(1) 『全国モデル「道の駅」』と(2) 『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することとし、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により、企画検討等を支援することとしている。

なお、『全国モデル「道の駅」』と『重点「道の駅」』の選定に際しては、取組の内容、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(31ページ表1)。

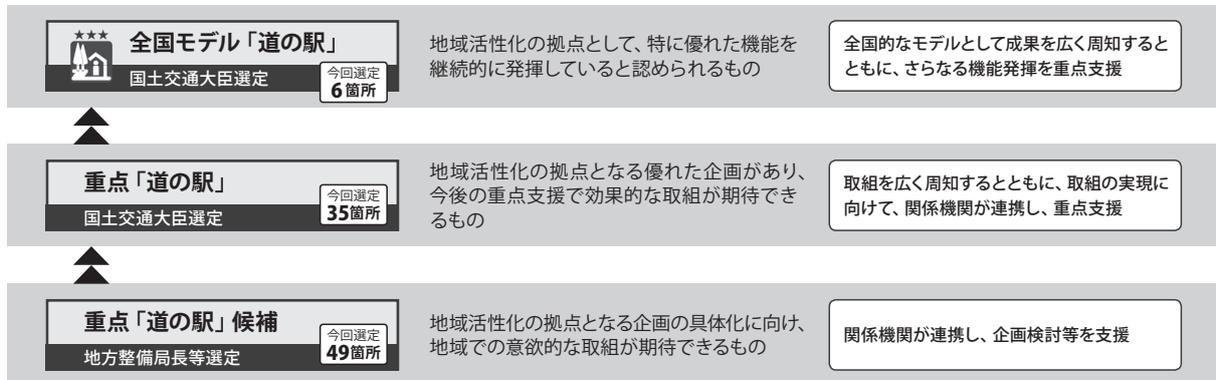
「道の駅」有識者懇談会においては、重点「道の駅」の選定に加えて、

図2 重点「道の駅」選定の流れ



資料: 国土交通省道路局

図3 重点「道の駅」選定箇所(全国モデル「道の駅」、重点「道の駅」)



資料: 国土交通省道路局

多様な発展が見られる「道の駅」の取組を広く共有し、「道の駅」のさらなる活用を図るための取組の実施「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2)。

3 選定結果

これらの選定プロセスを踏まえ、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3)。

ここでは、『全国モデル「道の駅」』として選定された全6駅の特長について記す。

ゲートウェイ型

(1) 川場田園プラザ

「農業プラス観光」で自立する群馬県川場村の産業、情報、交流の核として人気の道の駅で、農産物や観光名所等、豊富な地域資源へのアクセ

図4 重点「道の駅」選定箇所(平成27年1月30日公表)



資料：国土交通省道路局

スポイントとして、「道の駅」を目的地とする新たなニーズを掘り起こし、人口約3700人の村で、利用者数年間約120万人(リピーターが7割)を誘致している。

駅での販売(約10億円)、雇用創出(80人)に加え、ファーマーズマーケットの出荷登録(420人・村内農家の93%)等を通じて経済・地域活性化の効果は、地域に広く波及している。

(2) もてぎ

「もてぎ」においては、柚子、エゴマ等の特産品を加工する「もてぎ手づくり工房」を整備し、「道の駅」を核とした6次産業化を推進しており、農産物の生産指導から全量買い取り、33種類のオリジナル商品を開発、販売までを実施している。

また、地域ならではの地場産品の提供、真岡鉄道のSLやサーキット等地域の魅力へのアクセスポイントとして、地域センター機能とゲートウェイ機能を兼ねる賑わいの核として定着している。

さらに、既往災害(1986年「昭和61年」洪水)の教訓から、地域に

根差した防災啓発のために茂木町防災館を備え防災井戸を設置している。

(3) とみうら

地域特産のビワを道の駅が中心となり、加工、オリジナル商品を開発し（ビワ関連商品50種類）、従来の規格外品の活用や需要安定により生産農家の経営安定に貢献している。

また、ビワ狩りや体験企画、菜の花等、地域の観光資源をパッケージ化し、都市部の旅行会社へ販売、観光バス3000台を誘致するとともに、地域の100事業者に効果が波及している。

さらに、人形浄瑠璃等の地域文化の発信や、地元産野菜・花卉のマルシェ、観光案内人の常駐、非常用電源等の防災設備等、地域の拠点として多様な機能を發揮している。

地域センター型

(4) 萩しーまーと

隣接の魚港で水揚げされた海産物が直接店頭に並ぶ新鮮さを特長

に、地元ニーズに応える「道の駅」を展開している。

売り場面積1㎡当たりの売上高は、一般的なスーパーの約2倍で、約100人の雇用を創出、さらに、値も付いてなかった魚を加工品として商品化する「萩の地魚もったいないプロジェクト」を推進し、漁業者の所得向上にも寄与している。

(5) 内子フレッシュパークからり

地元農家の女性たちが中心となり、販売額は約7億円、町の農産物生産額の15%を占め、新たに58人の雇用を創出している。

運営も生産者自らが手作りで、商品開発、品質管理、イベント企画運営までを実施しており、特に商品開発は、女性で構成される複数のチームで独自商品を開発する等、女性主役の運営も特長で、出荷農家は、当初からほぼ倍増している（176人→394人）。

さらに、販売管理システムやトレイサビリティを導入し、16年間で利用者数は6倍、販売額は8倍に増加している。

(6) 遠野風の丘

東日本大震災時に、自衛隊・救急隊の支援拠点として機能を發揮したことを受けて、岩手県広域防災拠点配置計画の広域防災拠点に位置づけられ、ベースキャンプ、備蓄等の高度な防災機能を分担、復興に向け、沿岸被災地の海産物の販売所を新設し、岩手県内「道の駅」の共通販売商品を開発。

また、スタッフが常駐する観光案内所は、沿岸地域の復興情報、観光情報に加え、ふるさと納税や移住促進にも活用されている。

おわりに

今後、これらの重点「道の駅」については、「道の駅」が自由な発想で進化してきたこれまでの伝統を保持しつつ、関係省庁との連携を強化し、省庁の枠組みを超えた態勢で支援を実施していく予定である。「道の駅」という同じプラットフォームで各省庁が政策支援を行う場を提供することにより、いわゆる縦割りの弊害を打破するきっかけとなること

を期待している。

また、提案された企画の実現にあたっては、施設整備のみならず、地域の特性に根差し、地に足のついた営業計画やアイデアが求められる。

今般創設した重点「道の駅」制度により、選定された全国の「道の駅」が、そうした高みを目指していくとともに、この制度を通じて、全体の底上げにつながるよう、引き続き国土交通省としても取り組む予定である。

（いしかわ ゆういち / しごうじ たかし / こじま まさき）



重点「道の駅」の詳細は、「道の駅」ウェブサイト (<http://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/index.html>) をご参照ください。