

## ■ 「道の駅」の一層の活用

「道の駅」は、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、そして「道の駅」をきっかけに町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域の連携機能」、の3つの機能を併せ持つ休憩施設です。

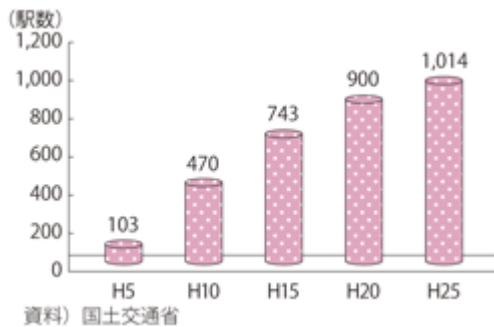


図 「道の駅」の登録数の推移

出典：国土交通白書 2014



図 「道の駅」の機能

出典：国土交通白書 2014

「道の駅」は平成5年4月に初めて103箇所が登録され、それから20年以上が経過し、平成26年4月時点で1,030箇所の道の駅が登録されております。

最初の登録から20年の間に、「道の駅」は「通過する道路利用者へのサービス提供の場」から、「地域の課題を解決する場」に成長してきました。そこで、「道の駅第2ステージ」として、今後は「地域の拠点機能の強化」と「ネットワーク化」を重視し、「道の駅」自体が目的地となるよう育成する必要があります。また、初期段階に整備された施設は老朽化してきており、東日本大震災等の災害時に「道の駅」は防災拠点としての機能を果たした等、「道の駅」に関する新たな課題とニーズが表出してきました。最近では、「道の駅」は「小さな拠点」におけるまちの中心施設としての役割や6次産業化への貢献、高速道路の無料区間におけるSA・PAに代わる休憩施設としても期待されています。

■国土交通省 HP：<http://www.mlit.go.jp/road/station/road-station.html>

■国土交通省報道発表「道の駅」による地方創生拠点の形成（H26年8月28日）  
[http://www.mlit.go.jp/report/press/road01\\_hh\\_000439.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000439.html)

(1)-①小さな拠点

～地域を守るための「小さな拠点」・・・コンパクト+ネットワークで地域を支える～



図 小さな拠点のイメージ

出典：国土のグランドデザイン 2050

3. 個別課題の対応の方向 (2)時間信頼度

**無料の高速道路でも、有料の高速道路並みの休憩サービスを提供**

- 無料の高速道路は、今後整備が急速に進展。
- 一方、休憩施設はほとんどなく、休憩サービスの提供が課題。
- 今後は、新たな方針のもと、国が計画を立て、3,000kmを超える無料の高速道路に、休憩施設を配備。

【無料の高速道路の延長】

現在：1,654km → 今後：3,220km

※開通済み延長(H26.4.1時点)

※事業中区間整備後

【無料の高速道路における休憩施設の方針(案)】

- ①今後、3,000kmを超える無料の高速道路において、**計画的に休憩施設を配備**する。
- ②駐車場、トイレを最低限の設備とし、地域が主体となって計画する**道の駅の整備を認める**。
- ③**本線への直結を基本**とするが、無料で乗降りできる特性を活かし、**IC近傍型も活用**する。

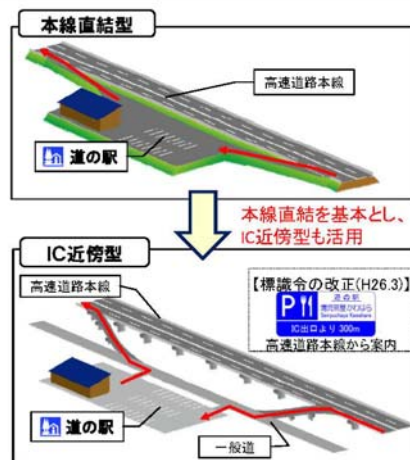


図 高速道路への「道の駅」設置イメージ

出典：社会資本整備審議会第15回道路分科会（平成26年7月2日）

(一財)日本みち研究所は、進化を続ける「道の駅」機能強化や優れた「道の駅」の更なる育成に貢献する等、「道の駅の第2ステージ」に向けて、全国の「道の駅」を支援するための研究活動を進めています。具体的には、「道の駅」の「地域拠点としての機能強化」と「ネットワーク」を重視し、これまで「単に通過する道路利用者へのサービス提供の場」であったものから、「道の駅」自体が目的地となるよう、方策等の調査・研究を進めています。



資料) 国土交通省

図 「道の駅」の多様な機能の強化

出典：国土交通白書 2014