

第14回全国「道の駅」シンポジウム in 留萌 基調講演

「地域ぐるみ道の駅」への挑戦 ～人口減少下の地域と道の駅～

2026.10.3

筑波大学 名誉教授

石 田 東 生

自己紹介



石田東生(いしだはるお) 筑波大学 名誉教授・学長特別補佐

略歴 1974 東京大学土木工学科卒業
1982 筑波大学社会工学にて教員、2017定年退職

専門 社会資本政策、交通政策、国土計画

最近の興味

社会資本と国土政策、道路を活用した地域振興策、スマート・モビリティサービス、、、

主な社会活動

内閣府 SIP「スマートモビリティプラットフォームの構築」 PD

デジタル庁 モビリティWG有識者構成員

国土交通省 国土審議会委員・推進部会会長代理・北海道開発分科会長、2016-2025 社会資本整備審議会道路分科会長、
道の駅第三ステージ推進委員会委員長、グリーンインフラ推進協議会運営委員長・・・

経済産業省 デジタルライフライン全国総合整備実現会議有識者構成員

千葉県・成田国際空港株式会社 NRT Area Design Center (NADC) センター長

NPO法人 日本風景街道コミュニティ 代表理事

- 日本の危機
 - 3つの日本 劣化する日本・立ちすくむ日本・買いたたかれる日本
 - 静かな危機 人口減少・低密度化、超高齢化・超少子化
- 危機に立ち向かう国土政策と社会資本政策
 - 国土計画の歩みと道の駅への期待 均衡ある発展と地域地域・津々浦々の持続
 - 道の駅の歩み
- 留萌・道の駅への期待とお願い
- 最後に

- 人口減少、超高齢化による地域の壊死
- 大都市部における地方部とは異次元の高齢化問題
- 基礎的な生活基盤や地域文化等の維持困難
- 投資意欲の減衰、国内プロダクトの減少
- 大都市集中とその加速による脆弱性の増加
- 気候変動による自然災害の激甚化
- 大地震による国民の暮らし、社会経済への壊滅的打撃
- 目標、共通価値の喪失による日本人の漂流
- わが国の底力の劣化、かすむ地の利
- 政治・行政の劣化

JAPIC 日本創生国土計画(2014)より

30年にわたる財政再建至上主義では解決できず、事態はより深刻に

立ちすくむ日本

- 一言でいうと、停滞・格差拡大・デフレと基盤が壊された平成の30年
 - 経済成長しない世界でもまれな国に
 - その中で広がる格差
 - 東京一極集中
 - 拡大する貧富の差
 - ますます脆弱化する国土・地域社会
- 人口減少と国債残高におびえ何もしない国に
 - 財政再建と国難対処
 - 本当の国難は人口減少、自然災害と新しい災害（感染症）
 - 人口減少だから効率性を上げる、強靱性を増す
 - 新しい国の形を求めて動き出すとき
 - 政策ターゲットしての脱炭素、安全安心、成長と分配、生き甲斐、幸せ・活気、・・・
 - 手段としてのDX、スマート化

日本の危機 買いたたかれる日本



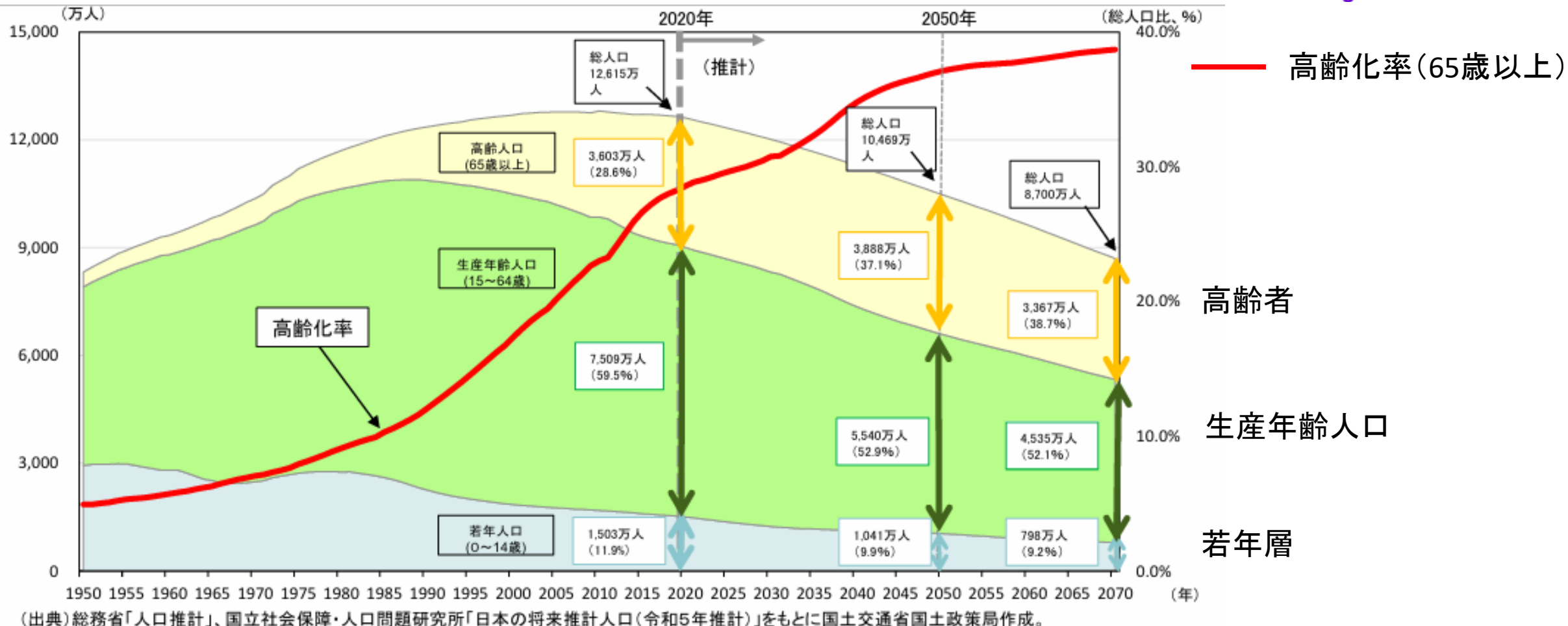
- 外国人の日本買い
 - **観光** コロナの終息と共に急激なインバウンド観光客の増加
 - 政府目標の観光旅行消費額で観ると、日本の主要な観光地がニセコ、京都化
 - 外国資本による土地・ホテル買収
 - **土地** （参考 平野秀樹「サイレント国土買収」）
 - 再エネ投資 中国資本によるメガソーラー、風力発電が多数
 - FITを最大活用し収益構造の確立。FITが終了し、設備が老朽化するとさようなら
 - それを見通しての資本関係の複雑化
 - 2つの懸念
 - 安全保障 国防、サボタージュ（破壊工作）
 - 国土維持 廃棄施設の放置と災害惹起、水資源
 - **企業** 大型買収の増加 パナソニック、東芝、西武、...
- これから、**所得の海外流出**
 - FITでは現実化

日本の信用を毀損するのは？



- 国債残高？、プライマリーバランス？
 - そもそも成長軌道に戻すための社会資本投資(将来の成長は前提)
 - インフレ率(実際はデフレ)、円相場も、国債利率も極めて安定的
 - しばらくは大丈夫だろう
- それよりは**巨大災害による国力の毀損** **国難**
- 対処するための国土・地域・まちの強靱化
 - **ハード整備の効果**
 - 土木学会平成29年度 レジリエンス確保に関する技術検討委員会による試算
 - 大石久和土木学会会長(当時)、中村英夫委員長、藤井聡幹事長
 - **地域の力、人の力・元気**
 - 風景街道・道の駅・観光地域づくり・新たなモビリティサービス
- **リスボン大地震(1755)の教訓**
 - **スペイン、イギリス、オランダとの競争に負けつつあったポルトガルに大打撃。その後、世界史の舞台から消え去り、ヨーロッパの最貧国に**

人口の増減、高齢化率の上昇



大きな人口減少率 (EU諸国の10倍以上)
高齡化率の上昇も早い

まだら模様の人口減少

人口減少率は東京から遠いところ、人口規模の小さな自治体で大きい

地域別人口の将来の姿(2050年推計)

資料④

- 2020年比で東京都を除く46道府県で人口減少。11県では30%以上減少。
約2割の市区町村では人口が半数未満に。
- 高齢化率(※)は全国で37.1%(2020年:28.6%)となり、25道県では40%を超える。

(※)高齢化率とは総人口に占める65歳以上人口割合を示す。

2050年の総人口の姿
(2020年=100)

各圏域別総人口の姿

	2020年	2050年	増減率
北海道	522万人	382万人	▲26.8%
東北圏	861万人	589万人	▲31.6%
首都圏	4,446万人	4,113万人	▲7.5%
(うち東京都)	(1,405万人)	(1,440万人)	(+2.5%)
北陸圏	514万人	376万人	▲26.8%
中部圏	1,697万人	1,390万人	▲18.1%
近畿圏	2,054万人	1,650万人	▲19.7%
中国圏	725万人	557万人	▲23.2%
四国圏	370万人	260万人	▲29.7%
九州圏	1,278万人	1,013万人	▲20.7%
沖縄県	147万人	139万人	▲5.4%
国内総人口	12,615万人	10,469万人	▲17.0%

2050年に人口が30%以上減少する県 ※0は減少率

秋田県(▲42%)、青森県(▲39%)、岩手県(▲35%)、高知県(▲35%)、長崎県(▲34%)、山形県(▲33%)、徳島県(▲33%)、福島県(▲32%)、和歌山県(▲32%)、山口県(▲31%)、新潟県(▲31%)

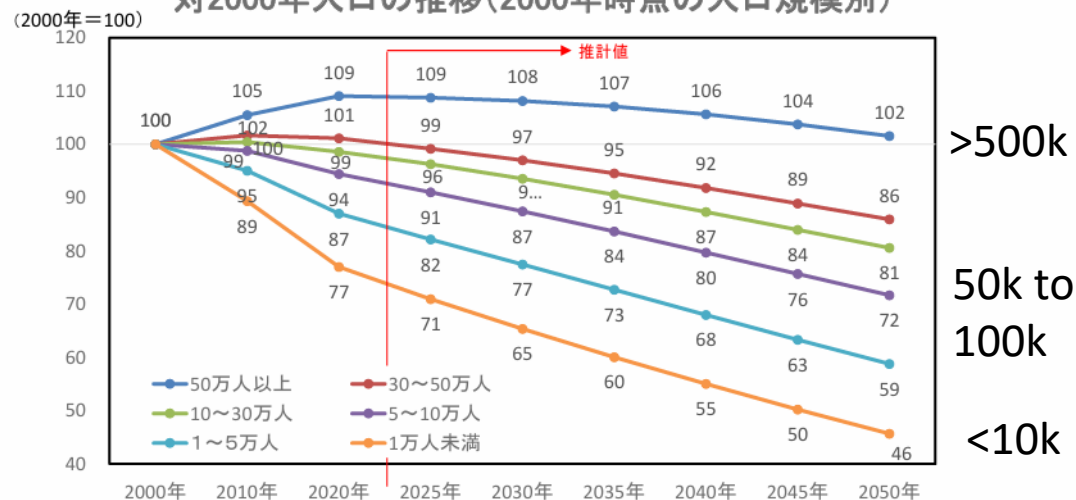
(出典)国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口推計(令和5(2023)年推計)」より作成。

市区町村人口規模別(2000年時点)の人口の推移

資料⑤

- 2000年時点の市区町村人口規模別の将来人口推計をみると、人口規模の小さい自治体ほど人口減少に直面。
- 5万人未満の小規模自治体では、直近20年ですでに人口減少が進み、2050年には2000年に比して半減すると見込まれる。
- 5万人以上30万人未満の中規模自治体においても、今後は人口減少リスクがより顕在化する。

対2000年人口の推移(2000年時点の人口規模別)



(出典) 1. 国立社会保障・人口問題研究所(社人研)「日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)」、総務省「国勢調査」より作成。2020年までは国勢調査、2025年以降が推計値。
2. 自治体数は、東京特別区は1つとして、福島県の一部の市町村(いわき市、相馬市、南相馬市、広野町、楢葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、新地町、飯館村)は、社人研の人口推計の区分に準じて1つの地域(浜通り地域)として集計している。合計は1707。

所得格差が東京一極集中の原因だと思われるが、...

47都道府県間の所得格差 中位数によるランキング



経済的豊かさ 可処分所得、基礎的支出、交通費用 2019

可処分所得 (全世帯) 順位	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
	東京都	茨城県	富山県	埼玉県	岩手県	京都府	千葉県	神奈川県	長野県	鳥根県	栃木県	静岡県	福井県	長崎県	香川県	新潟県	愛知県	岐阜県	石川県	滋賀県	奈良県	山形県	三重県	秋田県	兵庫県	岡山県	山梨県	大阪府	鳥取県	徳島県	広島県	山口県	福島県	宮城県	福岡県	熊本県	佐賀県	大分県	高知県	和歌山県	群馬県	愛媛県	北海道	青森県	鹿児島県	宮崎県	沖縄県
可処分所得 (中央世帯) 順位(A)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
	茨城県	埼玉県	長野県	鳥根県	東京都	神奈川県	静岡県	鳥取県	富山県	京都府	石川県	新潟県	滋賀県	福井県	福岡県	香川県	大阪府	熊本県	岐阜県	千葉県	山梨県	愛知県	山形県	徳島県	長崎県	三重県	奈良県	岡山県	栃木県	北海道	大分県	広島県	秋田県	岩手県	兵庫県	群馬県	福島県	愛媛県	宮城県	山口県	佐賀県	宮崎県	青森県	高知県	鹿児島県	和歌山県	沖縄県
基礎支出 (中央世帯) 順位(B)	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
	鹿児島県	宮崎県	沖縄県	栃木県	長崎県	大分県	愛媛県	和歌山県	山口県	徳島県	高知県	佐賀県	香川県	鳥取県	岩手県	福岡県	岐阜県	三重県	山梨県	福島県	北海道	熊本県	鳥根県	青森県	広島県	福井県	秋田県	奈良県	岡山県	山形県	新潟県	群馬県	長野県	茨城県	滋賀県	富山県	愛知県	兵庫県	静岡県	宮城県	千葉県	石川県	京都府	大阪府	埼玉県	神奈川県	東京都
差額順位 (中央世帯) 順位(A-B)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
	茨城県	鳥根県	鳥取県	長野県	静岡県	富山県	埼玉県	福岡県	香川県	新潟県	京都府	福井県	長崎県	岐阜県	熊本県	栃木県	滋賀県	山梨県	石川県	徳島県	三重県	大分県	神奈川県	山形県	東京都	北海道	愛知県	奈良県	岡山県	広島県	大阪府	千葉県	秋田県	岩手県	愛媛県	宮城県	山口県	福島県	佐賀県	群馬県	兵庫県	鹿児島県	青森県	高知県	和歌山県	宮崎県	沖縄県
(参考)上記差額から更に費用換算した通勤時間(C)を差し引く																																															
差額順位 (通勤時間除) 順位(A-B-C)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
	茨城県	鳥取県	鳥根県	長野県	富山県	静岡県	新潟県	香川県	長崎県	福岡県	福岡県	熊本県	山梨県	徳島県	石川県	岐阜県	京都府	栃木県	大分県	滋賀県	山形県	三重県	北海道	埼玉県	秋田県	岡山県	広島県	愛媛県	岩手県	宮崎県	愛知県	奈良県	山口県	福島県	佐賀県	鹿児島県	大阪府	青森県	群馬県	東京都	神奈川県	千葉県	高知県	和歌山県	兵庫県	宮崎県	沖縄県

可処分所得 東京 1

基礎的支出 東京 47

可処分所得－
基礎的支出 東京 25

さらに、交通時間 東京 40

国土審議会地域生活圏資料

Tokyo

経済的豊かさでは東京は必ずしも一位ではない。
にも関わらず東京への集中、特に若年層の集中は続く。
よい人生、やりがいのある仕事、家族、友達・・・

なぜ？対策は？
これらへのアクセスとモビリティ

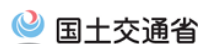
現実課題として、生活できなくなる地域の出現



移動できなくなる(公共交通の廃止、免許の返納...)は禁固刑

日常生活の買い物も
通院も

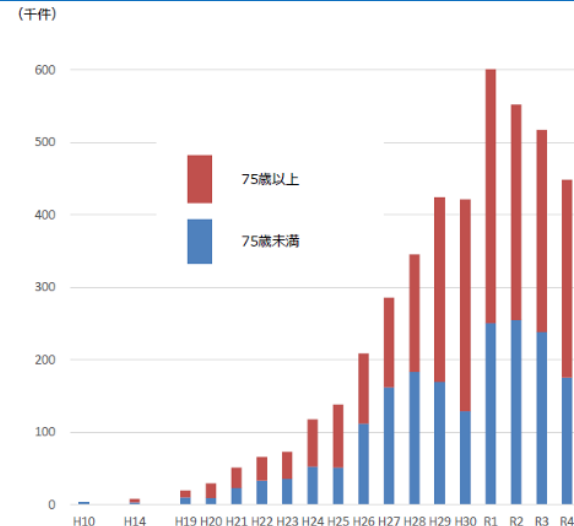
地域生活の困り事(地域交通)



資料⑦

- 高齢ドライバーによる自動車事故に関する関心が高まり、運転免許の自主返納の動きが進展。
- 一方、自主返納後の移動手段に対する不安の声や、自主返納をためらう声も。

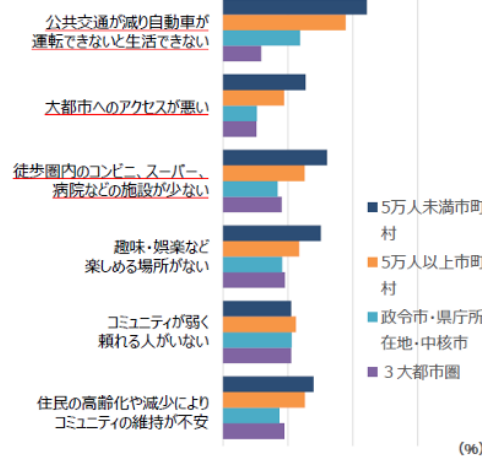
免許返納数の推移



(出典) 警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

(出典) 国土交通省 交通政策審議会 交通体系分科会 計画部会 第49回 (令和6年4月25日)

居住地域に対する不安(地域別)



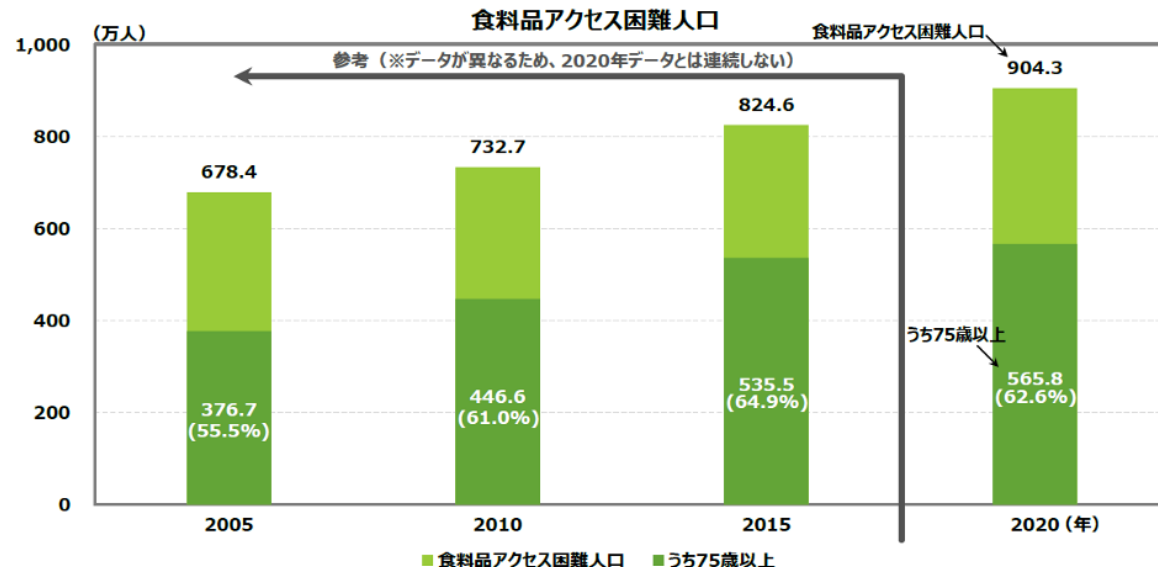
(出典) 国土交通省「平成29年度国民意識調査」

地域生活の困り事(買い物)



資料⑦

- 2020年における食料品アクセス困難人口※は、全国で904万人と推計。
 - このうち75歳以上では566万人、食料品アクセス困難人口のうち75歳以上の占める割合は63%。
- ※ 食料品アクセス困難人口とは、生鮮食料品小売業、スーパー、コンビニ等の店舗まで直線距離で500m以上に所在し、かつ、65歳以上で自動車を利用できない人。



【出典】 内閣官房 新しい地方経済・生活環境創生会議 第2回 (令和6年12月11日)

(備考) 農林水産政策研究所ウェブサイトにより作成。令和2年国勢調査(2020年)地域メッシュ統計と店舗の所在地がわかる情報から、店舗まで直線距離で500m以上、かつ、65歳以上で自動車を利用できない人を「食料品アクセス困難人口」として推計。店舗とは、生鮮食料品小売業、百貨店、総合スーパー、食料品スーパー及びコンビニエンスストア、ドラッグストア。なお、2015年以前にはドラッグストアは含まれない。

地域未来戦略と道の駅



- 日本成長戦略（2026.7.21に閣議決定）
 - 17の戦略分野と8つの分野横断的課題
 - TECH志向が強いが勝ち筋はあるのか？
 - 自動運転、宇宙、フードテック、...
- 地域未来戦略 2026.7.21閣議決定
 - **目標** 47都道府県どこに住んでいても、安全に生活することができ、必要な医療・福祉や質の高い教育を受けることができ、働く場所があることを実現する。そのためには、強い地域経済の構築が不可欠。
 - **インパクト** 「強い地域経済の構築」「豊かな生活環境」「選ばれる地方」
 - **アウトカム**
 - 産業クラスターの形成に伴う高付加価値型産業創出： 戦略産業クラスター計画、地域産業クラスター計画、 地場産業成長プラン

- 持続可能な生活インフラの実現
- 地域の暮らしの満足度向上
- 魅力が感じられる地方の実現



道の駅の貢献

主役は地域の資源と人のつながり
TECHは手助け

危機に立ち向かう国土政策と社会資本政策



- 国土計画の歩みと道の駅への期待
 - 均衡ある発展と地域地域・津々浦々の持続
 - 道の駅への期待
- 道の駅 始まりと成長、期待
 - 新たな機能と価値の再発見 防災、日常生活の拠点、観光対応、・・・
 - 道の駅・第3ステージ さらにその先へ

日本を良く、強くするために



• 命と暮らし・人と地域を守る

- 防災・減災・強靱化 道路・河川など物的施設の強靱化はもちろん最重要
- それと同時に、コミュニティ、それを支える人の強靱化も大事
 - 安全保障 防衛に加えて、食糧・エネルギー・水・人財・歴史文化伝統
 - 地域活性化、東京一極集中構造からの脱却
 - 地域の持続性と地域生活圏・国土形成計画
- 中心としての、「道の駅 3rd ステージ(含む、防災道の駅)」への期待

国土計画の目的 均衡ある国土の発展

その為に暮らすこと(人口政策)と稼ぐこと(経済)が常にテーマであり続けたが、達成されていない



法律・計画	私的解釈
1950 国土総合開発法	
1962 全国総合開発計画 地域間の均衡ある発展 新産・工特	港湾活用による加工貿易産業政策 先行投資型、投資額 130-170兆円
1969 新全国総合開発計画 豊かな環境の創造 全国ネットワーク(高速、新幹線、通信)、大規模プロジェクト	
1977 第3次全国総合開発計画 人間居住の総合的環境の整備 田園都市国家 定住圏、文化	生活・文化を重視 投資額 370兆円(新全総の3倍弱) 人口フレームは地方分権もあり決定できず 投資額 1000兆円
1987 第4次全国総合開発計画 多極分散型国土の形成 交流ネットワーク	
1998 第5次全国総合開発計画 多軸型国土構造形成の基礎づくり 従来スタイルから離れて社会資本投資によらない国土形成を目指す	投資額明記できず(1995の財政危機宣言)
2005 国土形成計画法に改正 良好な国土の継承への総合的国土管理指針としての国土計画	人口フレームがなくなり需要予測、効果計測ができなくなり、投資額と社会資本プロジェクトの記述がなくなった。その中での工夫。
2008 第1次国土形成計画	
2015 第2次国土形成計画 対流促進型国土の形成	
2023 第3次国土形成計画 シームレスな拠点連結型国土、地域生活圏	

社会資本整備プロジェクト中心からの方法論改革に挑戦されてきたが、必ずしもうまくいっていない(私的観察)
計画づくりへの積極的参画が進まない(現世的利益が見えない)。国民からの距離が遠くなる一方。
その中での地域生活圏検討 政策効果の発現が見える、感じられる政策フィールドとしての地域生活圏

国土形成計画と道の駅

(1)ー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～



2016.7 新たな国土のグランドデザイン2050 第二次国土形成計画

地域想定：平成の大合併後の旧自治体を想定
暮らし・雇用・ネットワークと小地域
ハブとしての道の駅に初めて言及

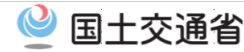
国土形成計画への期待と課題 地域生活圏の形成



国土形成計画の重要概念(2023.7.29閣議決定)

デジタルとリアル融合、10万人程度で形成できないか、市町村界にとらわれない新しい挑戦
地域生活圏検討専門委員会で、事例の発掘、ビジョン構成、関連制度改正の必要性の訴え

重層的な圏域構造における地域生活圏の位置づけ



主な取組イメージの例

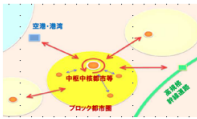
中枢中核都市等を核とした 広域圏

《都府県境を越える広域レベルの高次の生活・経済圏》

※広域地方計画等の策定を通じた広域連携プロジェクトの実施等

広域レベルでの高次の都市・産業機能の集積を活かした自立的発展

広域的幹線交通



高等教育・研究



高度医療



産業クラスター



機能を補完

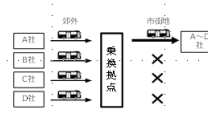
地方の中心都市を核とした 地域生活圏

《市町村界に捉われない、日常的な生活・経済の実態に即したエリア》

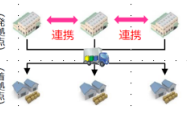
※一つの目安として、生活圏人口10万人程度以上(あくまで目安であり、地域の実情に応じてエリアを検討)

官民パートナーシップによるデジタルを活用した生活サービスの利便性向上

交通事業者の共同経営



共同配送



オンライン診療



インフラメンテナンスの包括委託・共同管理



機能を補完

小さな拠点を核とした 集落生活圏

《複数の集落からなる概ね小学校区単位での、生活に身近な基礎的な生活エリア》

集落に必要な生活サービス機能を維持・確保し、仕事・収入を確保

デマンド交通
貨客混載バス



ラストワンマイル配送



買い物支援
見守り活動



地域資源の保全活動



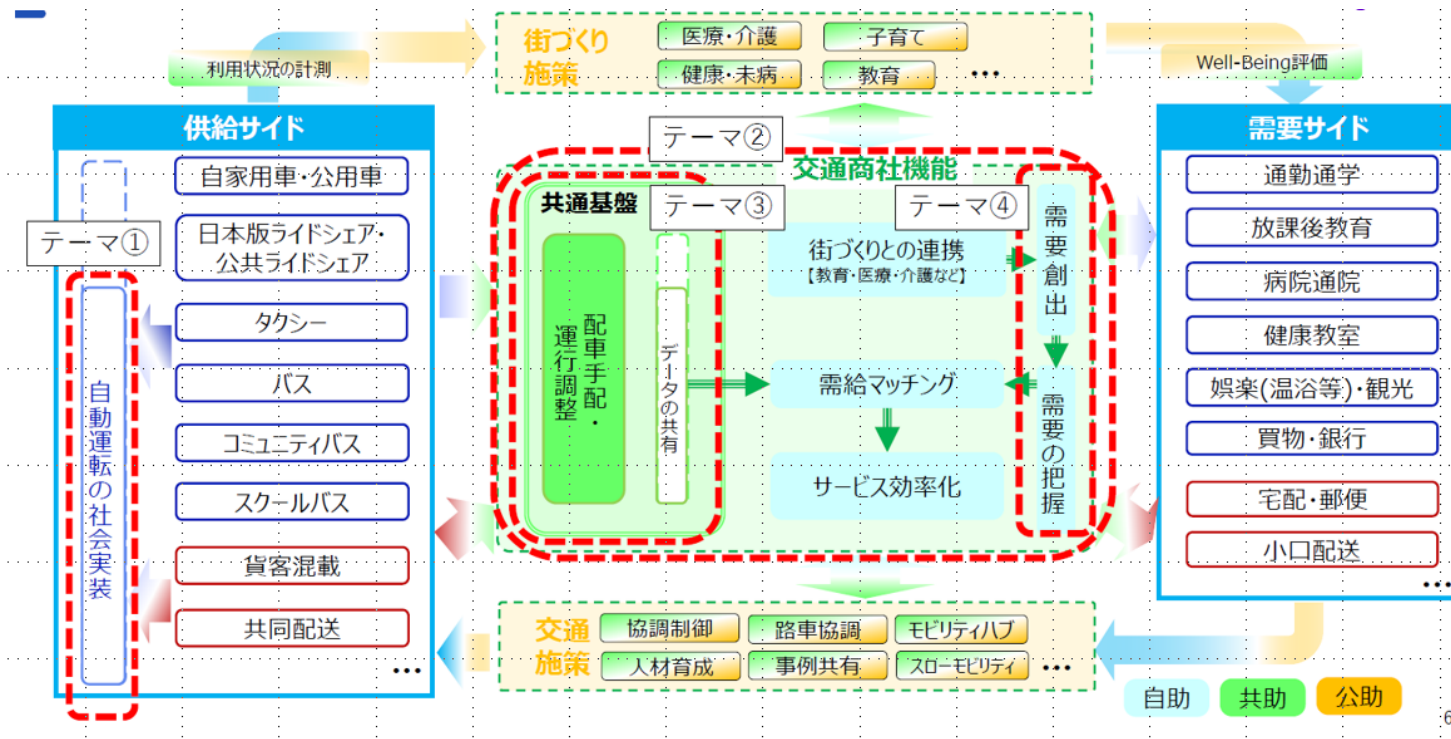
地域生活圏検討専門委員会(委員長:石田東生)
でもさらに深堀

人口10万人にとらわれすぎない
全国には小さくとも頑張っている自治体がある

3つの連携が大事
主体の連携・地域の連携・事業の連携

主役意識が大事
高齢者もまちの主役

現在の社会資本整備制度・地方自治制度との
整理が必要との判断で、本格稼働に向けて検討中



地域の様々な移動ニーズと
モビリティ資源をマッチングする地域交通商社
が地域を支える

もう少し拡張して考えると「地域経済循環」へ
生活サービス維持経済

医療・介護、教育、エネルギー、買い物、娯楽、モビリティを担う経済活動の垂直統合と資金の地域内循環
外貨獲得経済

観光、一次産業(農林業)・2次産業(伝統工芸)をこれも垂直統合する付加価値創出

道の駅が地域交通商社機能を果たせないか

国交省国土政策局、デジ庁の補助は目的・狙いは良いが予算が小さいという弱点も同様の考えに基づく国の補助は多数ある： 経産省、農水省、環境省、観光庁、……

これらを狙っていく

しかし、過度に依存しすぎない。

自律的・自立的に、地域で行政、市民が一体になって、あるいは仲間の自治体と、地域資本と連携して展開する

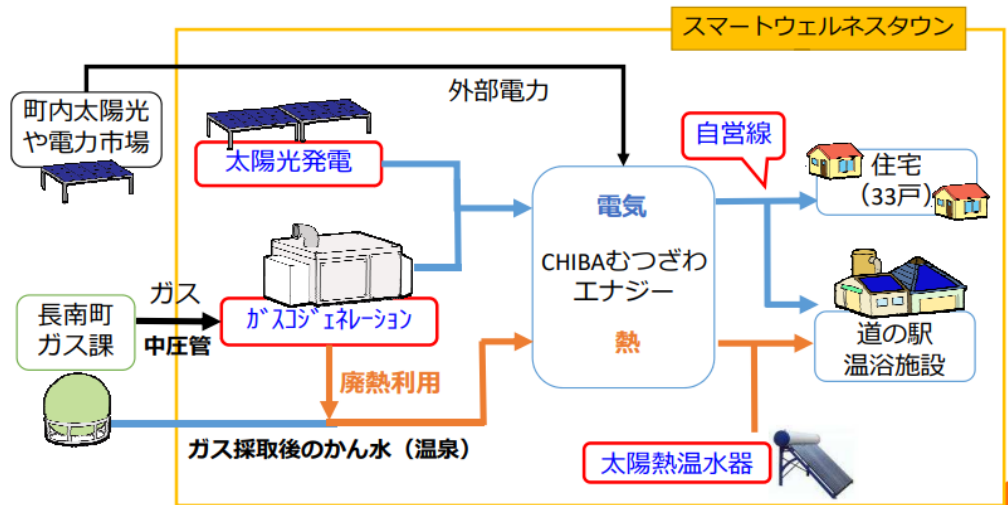


スマートウェルネス(健康)、住宅(移住促進目的)、防災、
小電力 地域小電力

マイクログリッドシステム概要

- CHIBAむつざわエナジーが
- ①エネルギー供給設備を調達・導入して、
 - ②ガスや外部電力を調達して電気や熱を作り、
 - ③家庭や道の駅に電気や熱を販売する

CHIBAむつざわ
エナジーの設備



学ぶべきこと

コミュニティ経済に貢献 お金は地域内で廻す

CHIBAむつざわエナジー(パシフィックパワーと睦沢町の合併)

2019.10.25 千葉豪雨で停電せず

コミュニティ維持機能の集約的見える化

人気の道の駅

活動領域(範囲と内容)をもう少し広げると地域マネジメント法人、地域交通商社に近くなる

- 発端
 - 1990.2の中国地域づくり交流会で参加者から「道路に駅があっても良い」との提案
- 社会実験 プレハブとテントから始まった
 - 1991.10から1992.4にかけて山口、岐阜、栃木において社会実験
- 道の駅懇談会(座長 越正毅)における検討と提言(1993.1)
 - 基本概念 「休憩・情報交換・地域連携の機能を持った、地域とともに作る個性豊かなにぎわいの場」
 - 3つの要件 十分な駐車場、清潔なトイレ、情報提供施設: 簡単・柔軟・自由
 - 整備主体 地域を代表する市町村・公益法人と道路管理者の一体的整備・運営
- 第1回認定 103駅 (1993.4) 現在2026.9 1234駅



道の駅のあゆみ



- 発端
 - 1990.2の中国地域づくり交流会で参加者から「道路に駅があっても良い」との提案
- 社会実験 プレハブとテントから始まった
 - 1991.10から1992.4にかけて山口、岐阜、栃木において社会実験
- 道の駅懇談会(座長 越正毅)における検討と提言(1993.1)
 - 基本概念 「休憩・情報交換・地域連携の機能を持った、地域とともに作る個性豊かなにぎわいの場」
 - 3つの要件 十分な駐車場、清潔なトイレ、情報提供施設: 簡単・柔軟・自由
 - 整備主体 地域を代表する市町村・公益法人と道路管理者の一体的整備・運営
- 第1回認定 103駅 (1993.4) 現在2026.9.4 1234駅
- 成長のプロセスで多数の発見・気づき・進化があった。ステージ分けするのはあまり意味がないとも思うが、一応
- 第1ステージ(1993ー) 通過する道路利用者へのサービス提供が中心
- 第2ステージ(2013ー) 道の駅自体が目的地に
- 第3ステージ(2020ー) まちづくりの中心

災害時拠点としての「道の駅」の発見



- 災害時拠点機能の認識共有 (第1ステージ)
 - 中越地震(2004)時の「十日町・クロステン」
 - 自家発電による灯り、災害道路情報、炊き出し、...
- 東日本大震災(2011)時の「遠野・風の丘」(第1ステージ)
 - 周到的な準備と救援基地としての大活躍
 - 災害の記憶(明治、昭和の三陸津波)
 - 地政学的好位置・拠点(三陸にも中通りにもアクセス)
 - 防災訓練
- その後、防災機能が強く認識 (第2ステージ)
 - 熊本地震(2016)、西日本豪雨・北海道地震(2018)、台風15・19号(2019)
 - 現在も大活躍

災害時拠点としての道の駅



- 災害時拠点機能の認識共有 (第1ステージ)
 - 中越地震(2004)時の「十日町・クロステン」
 - 自家発電による灯り、災害道路情報、炊き出し、...
- 東日本大震災(2011)時の「遠野・風の丘」(第1ステージ)
 - 周到的準備と救援基地としての大活躍
 - 災害の記憶(明治、昭和の三陸津波)
 - 地政学的好位置・拠点(三陸にも中通りにもアクセス)
 - 防災訓練
- その後、防災機能が強く認識 (第2ステージ)
 - 熊本地震(2016)、西日本豪雨・北海道地震(2018)、台風15・19号(2019)、
 - 現在も、大活躍・大活用



■ 停電復旧のための工事車両を道の駅で受け入れ



■ 自衛隊の災害支援部隊駐留拠点として活用

「道の駅」が行った支援 水、トイレ、情報、入浴



■ 飲料水を配給する様子



■ 各種情報の発信



■ 仮設トイレの設置

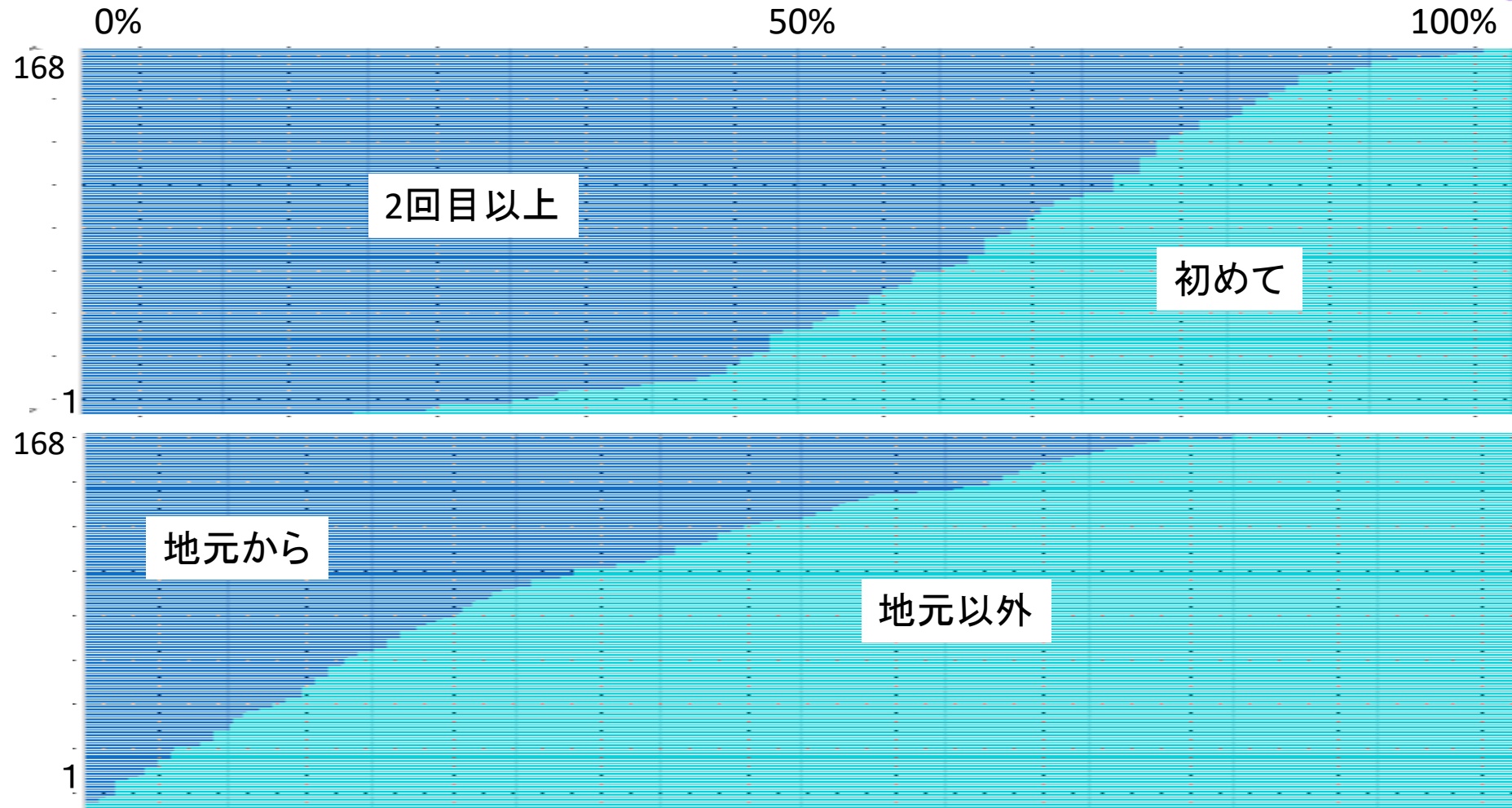


■ 被災者等に無料開放されている温泉

後に**防災道の駅**制度

日常生活での道の駅： 小さな拠点としての道の駅

関東の道の駅の使われ方調査 全168駅における意識調査(2015 読売新聞社)



多いリピーター・地元民

生活拠点としての道の駅

- 平成28年度は、今後、更に進展する高齢社会への対応が重要という社会情勢を踏まえ、“住民サービス”をテーマ(部門)として設定



弁当配達



内科診療所



デマンドバス



平成28年度 住民サービス部門 モデル「道の駅」

国土交通大臣認定

中山間地域及び漁村地域等において、公共の福祉を増進することを目的とした地域住民へのサービス向上に資する取組(※)を、現在実施し成果をあげているもの

※

- ・高齢化社会に対応した地域福祉向上のための取組
- ・地域課題に対応した住民生活支援のための取組
- ・小さな拠点形成を目指した取組

等

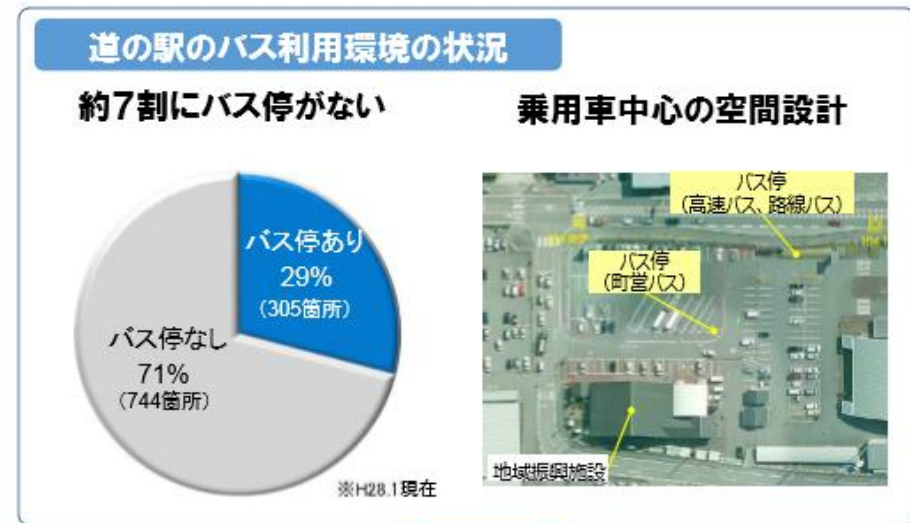
2017年度 モデル道の駅 「地域交通拠点」



地域の小さな拠点としての道の駅への期待

しかし残念ながら期待に応えていない
バスの乗り入れ、バス停の整備が不十分
乗用車中心の空間設計

有効活用している道の駅を顕彰
知見を共有



インバウンド観光の拠点となる「道の駅」



外国人対応可能なスタッフが常駐
(英語、中国語)

【「阿蘇」(熊本県阿蘇市)】



- 訪日外国人が平成26年で約1,340万人、2020年には約3,000万人以上が目標に設定されている。
 - 訪日外国人の増加や観光庁の設定した広域観光周遊ルート等によって、訪日外国人が地方に訪れる機会が増える。
- ⇒外国人対応可能な道の駅の必要性

施設案内の多言語化表示

【「夕張メロード」(北海道夕張)】



日本政府観光局(JNTO)では、英語で地域の観光案内が得られるなどの要件を満たす案内所を全国で認定

全国528箇所のうち、
69箇所が道の駅

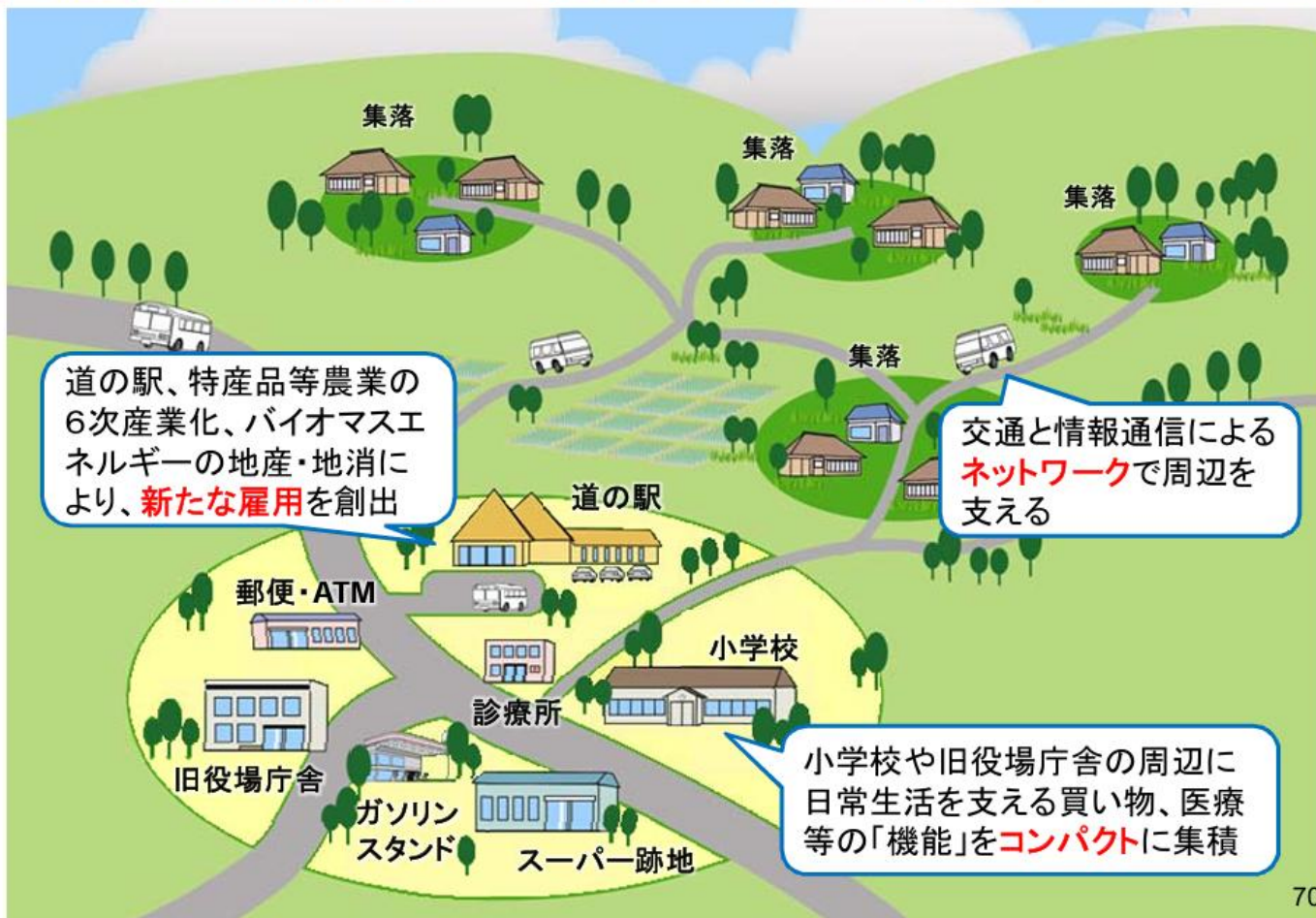


国土形成計画と道の駅



(1)ー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～



2016.7 新たな国土のグランドデザイン2050
第二次国土形成計画

地域想定：平成の大合併後の旧自治体を想定
暮らし・雇用・ネットワークと小地域
ハブとしての道の駅に初めて言及

道の駅 第3ステージ の推進



第1回(2020.2.14) キックオフ、 第11回(2024.6.27) 中間とりまとめ、 第14回 2026.3.27、 継続中

第1回の検討資料

第3ステージの期間を2020-2025と想定、 地方創生・観光を加速する拠点+ネットワーク化で地域デザインに貢献

その後、精力的な議論により

第1、第2、第3各ステージの開始時点は記述するも、完成時点は記述しない。

道の駅単体ではなく、「まちぐるみ」で考える

期待に応えていただくためにも、各省連携の支援と道の駅連絡会による支援

「道の駅」第3ステージへ ～創設から四半世紀、2020年からの新たなチャレンジ～

I 新たなコンセプト

第1ステージ (1993年～)
『通過する道路利用者の
サービス提供の場』

第2ステージ (2013年～)
『道の駅自体が目的地』

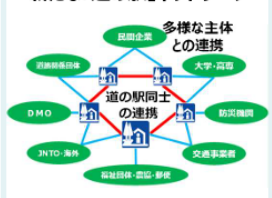
1160駅に展開 全国法人の始動

第3ステージ (2020～2025年)

『地方創生・観光を加速する拠点』へ
+
ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献

各「道の駅」における自由な発想と地元への熱意の下で、観光や防災など
更なる地方創生に向けた取り組みを、官民の力を合わせて加速します。
更に、「道の駅」同士や民間企業、道路関係団体等との繋がりを面的に
広げることによって、元気に稼ぐ地域経営の拠点として力を高めるとともに、
新たな魅力を持つ地域づくりに貢献します。

新たな「道の駅」ネットワーク



第3ステージの概要



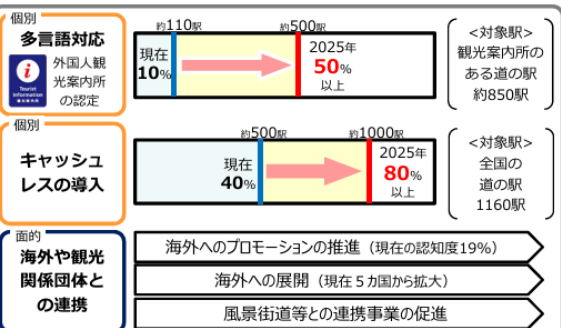
II 「2025年」を目指す3つの姿

1. 「道の駅」を世界ブランドへ

- 海外へのプロモーションやプロジェクト展開を国が推進し、「道の駅」は世界ブランドに。多くの外国人が新たなインバウンド観光拠点となった「道の駅」を目指し日本へ。
- 「道の駅」では、国や連絡会の支援も受けて、多言語対応やキャッシュレスなど基本サービスを用意。地域の文化体験など地域ぐるみでの受入環境も充実。周辺の「道の駅」や観光施設、風景街道などが連携して周遊観光ルートを創出。
- バス、自転車、レンタカーなど周遊の交通拠点としての役割も発揮し、日本の隅々まで旅行を喚起。多様な交通手段と地域、観光施設情報等がまとめて提供されるサービス（観光MaaS）の導入も始まり移動が活発化。



主な取組目標



2

「道の駅」第3ステージへ ～創設から四半世紀、2020年からの新たなチャレンジ～

II 「2025年」を目指す3つの姿

2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に

- 広域的な防災機能を担うため、国等の支援を受けてハード・ソフト対策を強化した「防災道の駅」を新たに導入。地域住民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場を提供。
- 各「道の駅」でも、地域の防災計画に基づいて、BCPの策定、防災訓練など災害時の機能確保に向けた準備を着実に実施。
- これら「道の駅」の活動情報は、災害時に国、自治体、連絡会等でいち早く共有。関係機関の支援も受けながら、道の駅が地域の復旧・復興の拠点として貢献。



主な取組目標

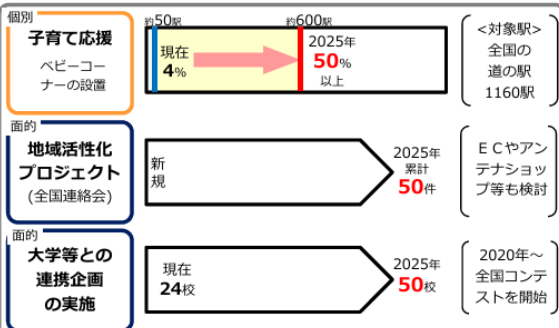


3. あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに

- 「道の駅」を舞台に、地域の課題解決や民間とタイアップした「地域活性化プロジェクト」が、ボランティアを含めた様々な団体との協働や、全国連絡会等が橋渡しを行いながら、全国各地で盛んに実施。
- 地域の子育てを応援する施設の併設や、高齢者の生活の足を確保するための自動運転サービスのターミナルとなるなど、あらゆる世代が「道の駅」で活躍するための環境を提供。
- 多くの学生達が、「道の駅」でインターンとして業務を経験したり、実習に訪れ、地域の特産品をいかした商品開発に取り組み、全国コンテスト優勝を目指して奮闘。



主な取組目標



3

第3ステージで目指したいこと

2019年時点



第3ステージ（2020～2025年）

「地方創生・観光を加速する拠点」へ

各「道の駅」における自由な発想と地元の熱意の下で、観光や防災など更なる地方創生に向けた取り組みを、官民の力を合わせて加速します。

+ ネットワーク化で
活力ある地域デザインにも貢献

更に、「道の駅」同士や民間企業、道路関係団体等との繋がりを面的に広げることによって、元気に稼ぐ地域経営の拠点として力を高めるとともに、新たな魅力を持つ地域づくりに貢献します。

道の駅を世界ブランドに 訪日外国人観光客へのアピールと海外展開
新「防災道の駅」が全国の安心拠点に
あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに

道の駅第3ステージの方向性



2024.6.7

• 道の駅第3ステージ推進委員会

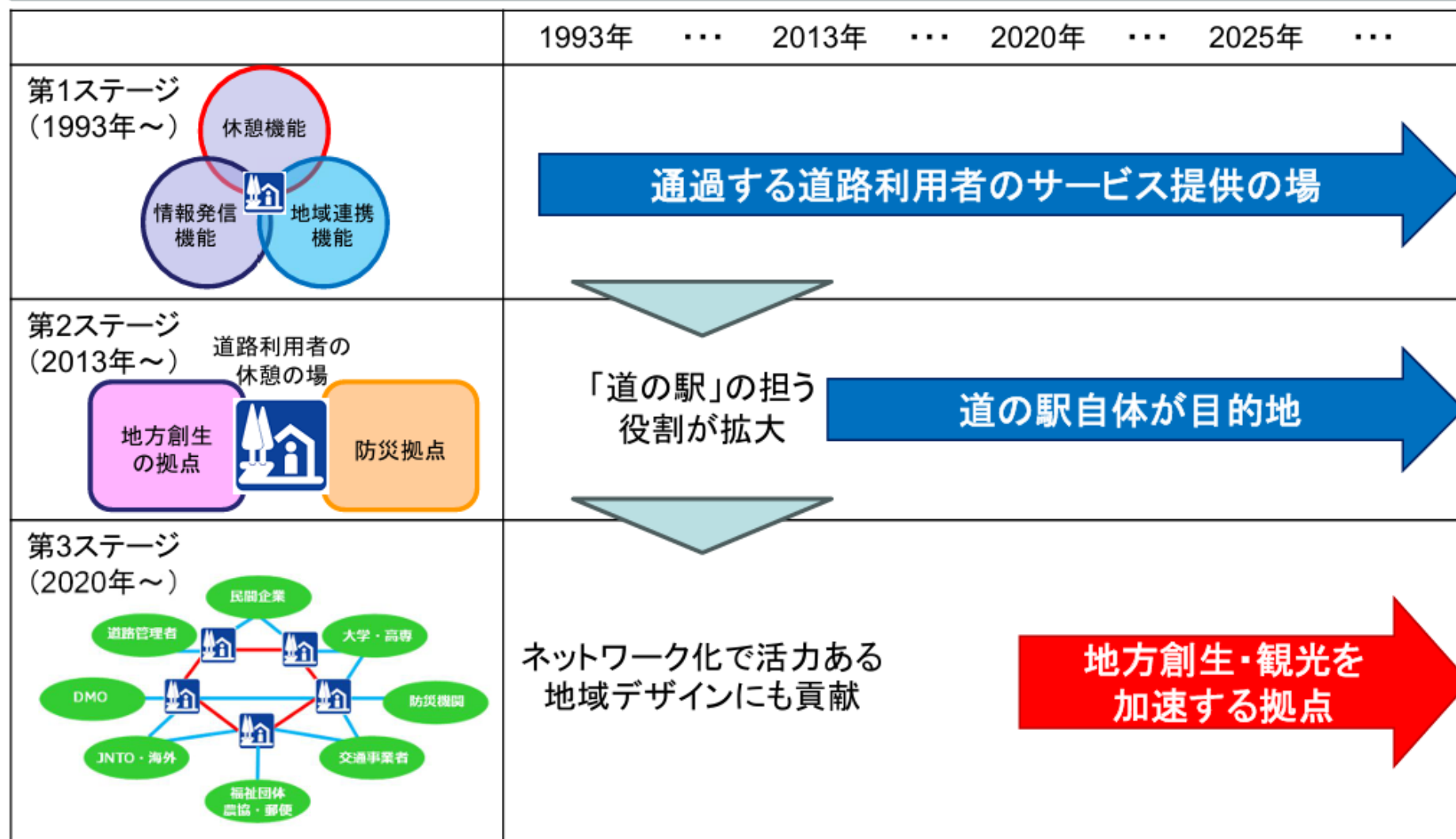
- 第1回(2020.2.14)から第14回(2026.3.27)まで精力的に議論
- 第11回(2024.6.7)に中間レビューと今後の方向性を公表

• 主なポイント

- 道の駅の各ステージの考え方の変更
- 道の駅の機能と期待の表明
- 道の駅同士の連携
- 応援・支援パッケージ

ステージの考え方の再整理

- ステージは切り替わるものではなく、また、上下関係にもない。
- 第1～第3ステージまで機能・役割が積み重ねられてきたもの。
- 2025年を期限として終わるものではなく、今後も「道の駅」の発展の基礎となるもの。



ステージの
名称変更も
視野に

第3ステージの姿



「道の駅」単体から
まちぐるみの
戦略的な取組へ

「道の駅」第3ステージとは

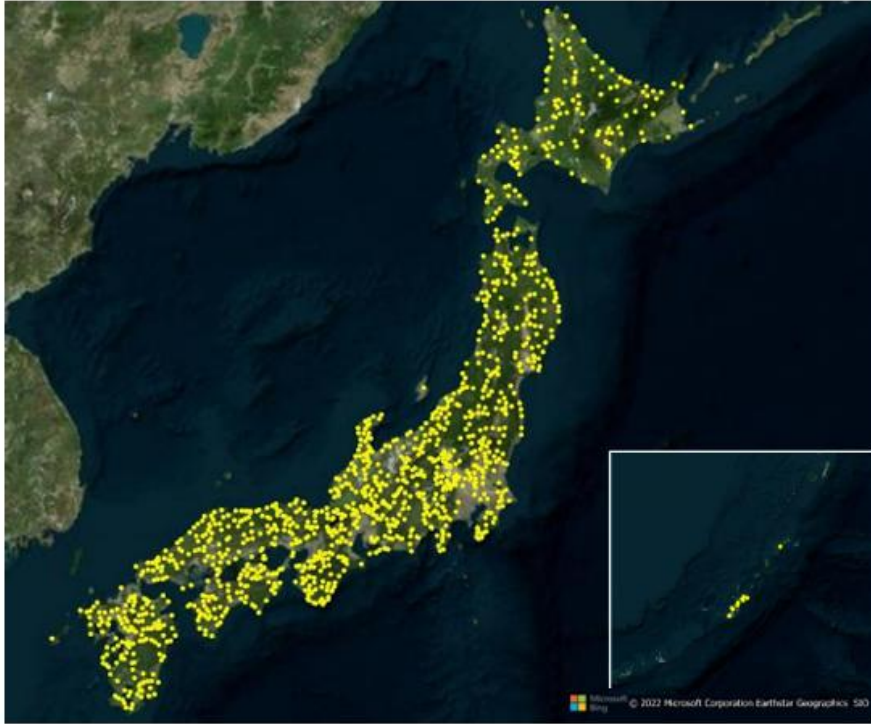
「まち」と「道の駅」が一体で戦略的に連携してコンセプトの実現を成し遂げる取組

地域生活圏との連携



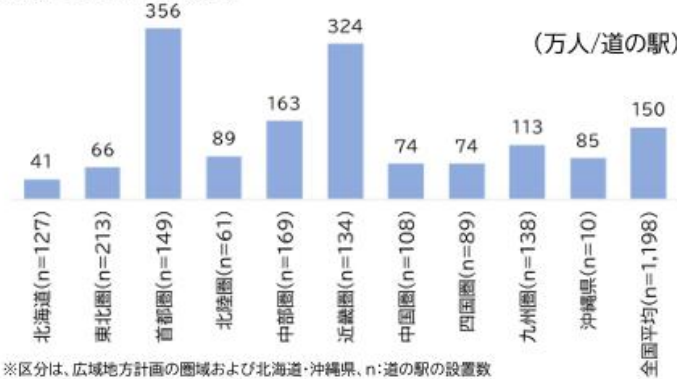
- 全ての都道府県で、約1,200の道の駅が登録。
- 道の駅の60分圏カバー人口は最も少ない北海道でも平均40万人以上。90%以上の道の駅が10万人以上のカバー人口となっており、地域生活圏※の拠点となるポテンシャルを有する。

※規模の目安：1時間圏内10万人程度以上

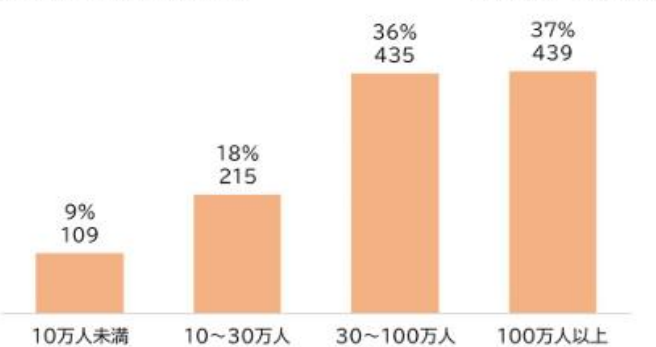


- ・ 道の駅は、R4.12時点。ただし、未供用の「いわて北三陸」「常総」「まえばし赤城」「越前たけふ」の4施設も含む。
- ・ 人口は、「R2国勢調査」より作成。面積は「全国都道府県市区町村別面積調」より作成。
- ・ 人口は2020年国勢調査における1kmメッシュ人口。
- ・ 道の駅からの到達時間は、5.5m以上の道路ネットワークをもとに、ETC2.0ブロープ情報における2021年の小型車の平均昼間12時間旅行速度による最短時間経路による所要時間。
- ・ カバー人口は、道の駅からの到達時間が60分以内の1kmメッシュ人口を集計した値。

道の駅の平均カバー人口
(道の駅から60分圏の人口)



道の駅のカバー人口分布
(道の駅から60分圏の人口)



道の駅の新たな展開を期待

地域生活圏内の複数の道の駅の連携
防災・道の駅との連携

地域マネジメント法人・地域交通商社
としての名乗り

- 能登半島地震において、県境を越えた「道の駅」どうしの広域的な支援が見られたが、駅長どうしの属人的な協力により行われた支援であり仕組み化が必要
- 「防災道の駅」についても追加選定を進め、県境を越えるような、より広域の防災拠点としての役割を持たせていく方針
- これらを踏まえ、今後災害時の支援活動を円滑にするため、平時より「防災道の駅」間のネットワークを構築する。

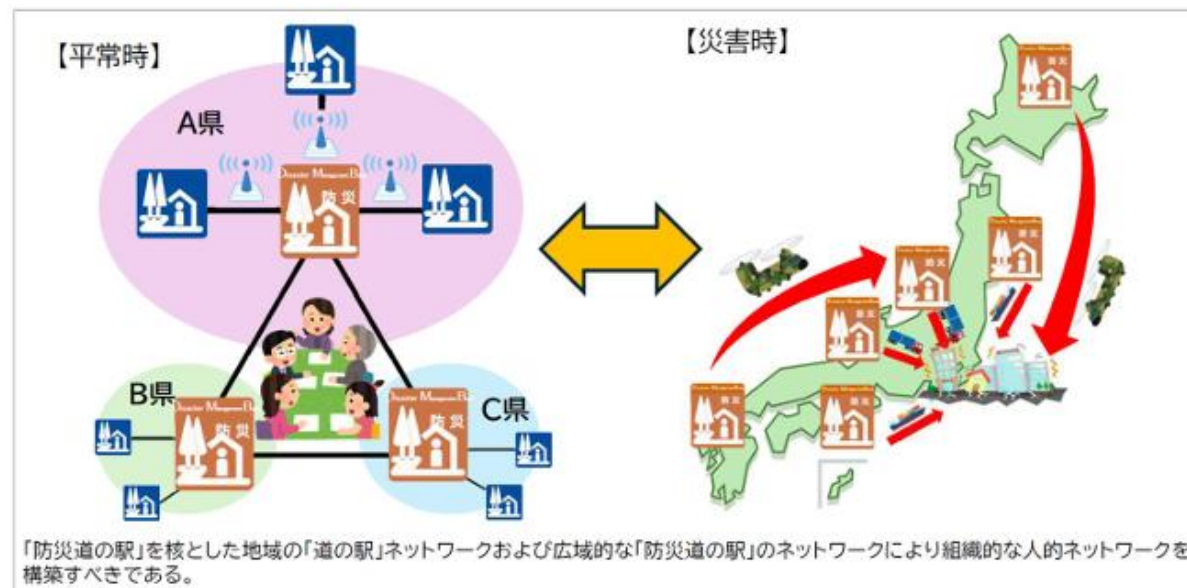
被災地支援として取寄販売を実施



(道の駅「みえ」大分県豊後大野市)



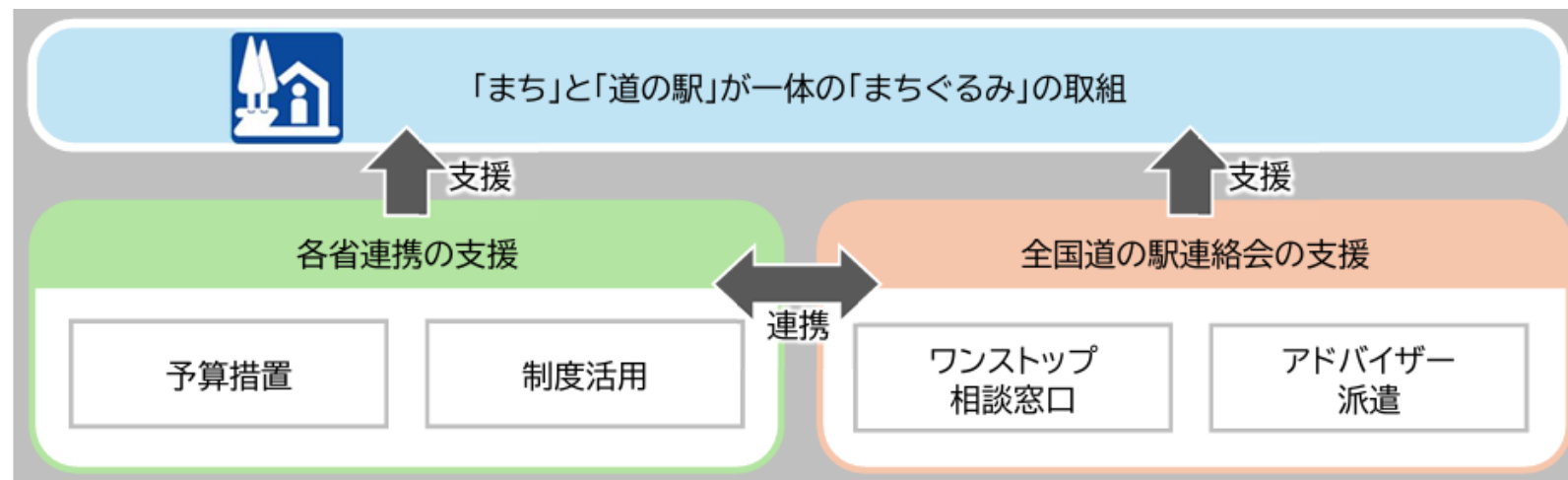
(道の駅「しょうなん」千葉県柏市)



『「道の駅」第3ステージ 中間レビューと今後の方向性』の記載

防災以外の
機能連携も
可能では

道の駅への支援



【メンバー】

国土交通省

道路局 企画課 評価室

総合政策局 社会資本整備政策課

総合政策局 地域交通課

国土政策局 地方政策課

都市局 市街地整備課

観光庁

参事官(外客受入担当)

観光地域振興部 観光地域振興課

観光地域振興部 観光資源課

国際観光部 国際観光課

内閣官房

新しい地方経済・生活環境創生本部事務局

内閣府

地方創生推進事務局

こども家庭庁

長官官房参事官(総合政策担当)

総務省

自治行政局 地域政策課

農林水産省

農村振興局 地域整備課

農村振興局 都市農村交流課

環境省

大臣官房 地域脱炭素事業推進課

第3ステージ・道の駅のトップランナーとしての道の駅・るもい



- 道の駅を「新時代の結節点とまちづくりの中心」に位置付け、アウトドア・アクティビティ拠点の整備を進めるとともに、周辺のまちづくりと連携した交流機能のあり方を検討中。



アウトドア・アクティビティ拠点施設: 令和8年3月 本体工事完了予定
新交流複合施設: 基本計画検討中

スライド作成: 佐藤太紀さん

道の駅るもい
北海道留萌市

KGI：A 住民機運の押し上げ
B 地域資産価値の押し上げ



終わりに、3つの言葉



- 着眼大局・着手小局 目的手段勘違いに陥らない
- あたま 明るく、楽しく、前向きに頭を使う
- 実例とモデル
 - もともとはピカソの言葉
 - ピカソの膨大なアフリカ彫刻のコレクションに対して
 - 「これらはモデルではなく、実例なのだ」
 - レヴィ=ストロースの解釈
 - モデル： 真似をする対象。完成度は高い。
 - 実例： 伝統は異なったやり方で、美的な表現の可能性を探ってゆくときの励ましとする手がかり
- 大きく見て、頭をしっかり使い、実例を発掘し実践する

ご清聴、ありがとうございました