

「道の駅」第3ステージに向けた取組検討の報告

道路部 交通対策課 交通対策・自転車活用推進係 市川 緑
道路部 交通対策課 課長補佐 古川 俊彦
道路部 交通対策課 交通対策・自転車活用推進係長 勝又 一

「道の駅」第3ステージは、2020年の創設後、中後期に差し掛かり、一定の成果が確認されている。一方で、子育て応援施設の整備率が全国で40%程度と低調であることや、大学連携企画が一過性の取組に留まっていることを踏まえ、好事例やノウハウの全国展開が課題である。

本稿では、「道の駅」が目指す3つの姿のうち、地域センター化の取組加速を目的に、「道の駅」の特性に応じた、子育て応援施設の整備水準をとりまとめた事例集の作成および大学連携企画における産学官連携モデルプロジェクトの取組を報告する。

キーワード 道の駅, 第3ステージ, 地域センター化, 子育て応援施設, 大学連携

1. はじめに

「道の駅」は、1993年より登録を開始し、令和5年度末現在全国1,213駅が登録されている。2020年からは、『「道の駅」第3ステージ』として位置付け、2025年までに目指す3つの姿として「世界ブランド」「新防災道の駅」「地域センター化」を設定している。2022年8月には、取組の更なる活性化を目的に、老朽化等の全国的な課題に対応するため、現場ニーズ調査や多様な主体と連携した支援強化が示された。

3つの姿のうち、「地域センター化」の具体的な取組目標（KPI）として、「子育て応援施設の整備率（ベビーコーナーの設置率）50%」「大学等との連携企画50校」を設定している（図1）。

子育て応援施設の取組は、2023年時点で40%である一方、直轄一体型におけるベビーコーナーの設置状況は80%を達成している。そのため、地方単独型等の「道の駅」では、規模や立地等の特性に応じた柔軟な整備が必要である。大学等との連携企画は、令和元年までに年間50校以上の企画実施があり、達成済みである一方、産学官連携による地域課題の解決に向けた新たな取組が必要である。

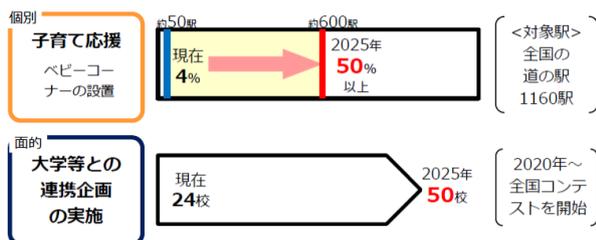


図1 「地域センター化」の主な取組目標

2. 子育て応援施設の取組

(1) 子育て応援施設の現状、課題

国土交通省では、子育て応援施設の基本機能として①24時間利用可能なベビーコーナーの設置、②妊婦向け屋根付き優先駐車スペースの確保、③おむつのばら売り、④施設情報の提供の4項目について、速やかに整備する方針としている。上記の基本機能に加え、子ども用トイレやキッズスペースなど、更なる機能改善を実践している「道の駅」も見られるものの、これまでの子育て応援施設の整備は、授乳室の整備等、全国で一時的な整備がなされてきた。

一方、全国の「道の駅」は、立地、規模、機能が多岐にわたり、子育て支援メニューは一律な整備でなく、「道の駅」の特性に応じて、求められる整備水準が異なる。そのため、特性に応じた整備水準を好事例として広く共有し、全国的な底上げを図る必要がある。

また、利用者のニーズ把握や認知度向上も課題であった。

(2) 特性格事例集の作成

a) 事例集の概要

本取組では、「道の駅」の設置者や管理運営者が自身の「道の駅」に類似した事例を参考にすることを目的として、『「道の駅」の特性に応じた子育て応援施設整備事例集』（以下「事例集」）を作成した。事例集では、立地、規模、機能などの特性に応じた子育て応援施設のモデルケースを収集・整理した（図2）。

なお、事例集には、全国の「道の駅」から各プロ

ック1駅以上、全20事例を掲載した。



図2 事例集一部抜粋（「道の駅 いたの」）

b) 特性の考え方

事例集では、「道の駅」の規模、立地の組み合わせによる特性A～Gの7パターンに分類し、事例を整理した。また、類型とは別に各事例の特徴、コンセプトから「滞在型」と「立寄型」の2タイプの機能に分類し、整理した。

規模は、駐車台数に応じて分類し、200台以上を「大」、100台以上・200台未満を「中」、100台未満を「小」と設定した。

立地は、『設計要領 第六集 建築施設編(R5.7)』¹⁾を参考に、「都市部」は大都市（各地整の所在地）を中心とした50km圏内のエリア、「観光部」は観光地やスキー等のレジャー施設の近郊に位置しており観光バスが多く立ち寄ると予想されるエリア、「一般部」は上記以外のエリアと設定した（図3）。

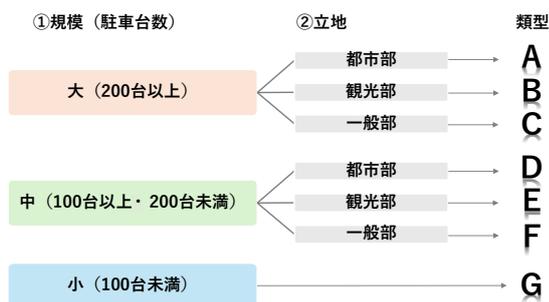


図3 特性の考え方

機能は、「道の駅」内のレクリエーション施設の有無、ICとの距離、利用者層やコンセプト、周辺の観光資源等を踏まえ、分類した（図4）。

滞在型

- 目的地になりうるレクリエーション施設がある
- 道の駅のコネクトや立地特性、周辺の観光資源等より、家族連れや団体等を対象とした地域連携機能を重視した道の駅

立寄型

- 目的地になりうるレクリエーション施設がない
- ICとの距離が1.5 km以内である
- 道の駅のコネクトや立地特性等より、道路利用者を対象とした休憩機能を重視した道の駅

図4 機能の分類

(3) 事例紹介

a) 類型A

類型A（大規模×都市部）の事例として、「道の駅 いたの」を取り上げる。広域な防災拠点として位置付けられており、「立寄型」に分類される。

「道の駅 いたの」は、国土交通省施策の子育て応援施設に加え、子ども用トイレ、キッズスペース、調乳器が整備されている（図5）。

キッズスペースには、ボルダリングコーナーを設置しているが、対象年齢を未就学児（1～6歳）とし、小学生以上を対象とした近隣の施設とのすみ分けを図っている。

また、子育て応援施設整備による効果として、キッズスペースがあるため、近隣の「道の駅」よりも子育て世代の利用が多い点が挙げられる。

防災教育、防災訓練、見守り体制の構築等を兼ねた子ども向けの防災イベントを開催する中で、子育て世代の利用者ニーズを直接聞き、都度必要なものを検討している。



図5 「道の駅 いたの」施設写真

b) 類型F

類型F（中規模×一般部）の事例として、「道の駅 くるくる なる」と取り上げる。地域住民や観光客

が主に利用する「滞在型」に分類される。

国土交通省が推奨する子育て応援施設に加え、子ども用トイレや屋内キッズスペース、屋上広場、ジップライン等子どもと楽しめる施設が充実している(図6)。

屋上広場等の子どもの遊び場を整備し、SNSとの相乗効果により、道の駅全体のターゲットであるヤングファミリー層の取り込みを図っている。ヤングファミリー層の利用者が多くなることで、ロコミ等で更なる利用者増大が期待される。

また、キッズスペースは、食堂に隣接して整備されているため、食事をしながら、子どもを見守ることができる。

今後は、施設運営者が把握した子育て応援施設に対する利用者ニーズへの対応は、適宜検討する方針である。



図6 「道の駅 くるくる なると」施設写真

3. 大学連携企画の取組

(1) 大学連携企画の現状、課題

2015年度より大学連携制度が開始されて以降、「道の駅」第3ステージ推進委員会の中でオンライン連携の方針が示されるとともに、ニーズシーズマッチングプロジェクトが発足し、2021年度にはニーズシーズマッチングプロジェクトを活用した試行的なオンライン連携として、グループワークが実施された。ニーズシーズマッチングプロジェクトは、「道の駅」の課題(ニーズ)と連絡会賛助会員等の企業の技術(シーズ)をマッチングすることが主であり、大学連携の観点で明記されておらず、「道の駅」、企業、大学の連携を推進する仕組みを構築することが必要

である。

「道の駅」と大学の連携は、インターンシップとして学生を受け入れる就労体験型と、大学の研究の一貫として商品開発等を行う連携企画型に分類されるが、いずれも「道の駅」と大学間の連携が主であり、企業や自治体、その他団体等多様なステークホルダーとの連携は少なく、学生のインセンティブもない状況であった。また、ワークショップ等で抽出されたアイデアをサービスとして社会実装するとともに、各取組が自走化されるまでは至っていない状況である。そのため、商品化の具体化をする上でコスト感覚等の民間企業視点のノウハウが必要である。

以上を踏まえ、産学官が参加し、各参加者相互のインセンティブを確保できる体制を構築することが必要である(図7)。

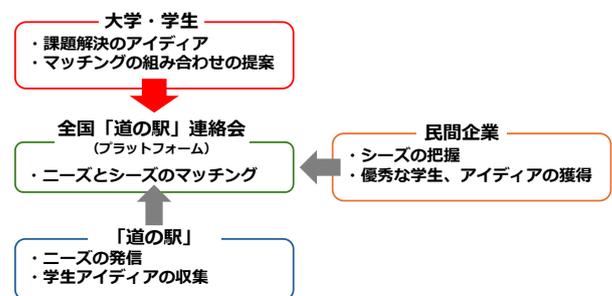


図7 産学官連携イメージ

(2) 官民連携ワークショップの開催

a) 目的・プロセス

産学官の関係者が、相互にインセンティブを確保できる体制のモデルプロジェクト構築を目的に、ワークショップを実施した。

対象とする「道の駅」の選定にあたり、全国「道の駅」連絡会の「地域ニーズ・民間シーズマッチングシステム」及び過年度に実施した「道の駅」に対するアンケート調査から2駅を抽出した。

ワークショップは、複数実施による比較等を目的に、香川大学及び徳島大学の2校を選定し、それぞれ第一回、第二回の計4回実施した。第一回ワークショップでは、「道の駅」の課題に学生目線でのアイデアを抽出し、第二回では、第一回のメンバーにシーズ企業を加えて、アイデアの具体化を図った。

b) 産学官連携の仕組み

本取組では、自治体、大学、シーズ企業に対して事前説明を実施し、ワークショップ当日までのスケジュール調整等を行い、産学官が連携し、地域連携

や地域振興、防災につながるテーマでワークショップを実施した。

大学へのアプローチは、多様な課題や技術的な課題に対して、一研究室ではなく、全学的な規模や長期にわたり持続的に検討できる仕組みを構築するため、産学官連携や地域活性化に係る総合窓口が設置されている大学を選定する工夫を図った。

c) 参加者のインセンティブ

ワークショップ後のアンケート調査結果より、参加者のうち、約8割がワークショップに「満足した」と回答しており、各参加者目線でのインセンティブを確認することができた。特に、参加学生の8割以上が「学びがあった」と回答しており、学生にとってのインセンティブを確認することができた(図8)。

参加者の具体的な意見を以下に示す(表1)。

表1 ワorkshop参加者の意見

(学生)	<ul style="list-style-type: none"> 進路に悩んでいたが、決める前に企業の仕事に少しでも触れられたのは凄く嬉しかった。 就活の際に、他と差をつけられる経験になると思った。
(自治体)	<ul style="list-style-type: none"> 地域連携事業の取組を補強することができた。 行政のみでは出ないアイデアを得られた。企業に関わってもらうことで、商品化に向けての課題が明確になった。
(企業)	<ul style="list-style-type: none"> 地域経済の発展が、地域創生への第一歩だと考えると、「道の駅」事業は非常に重要なキーとなる。引き続き参画したい。

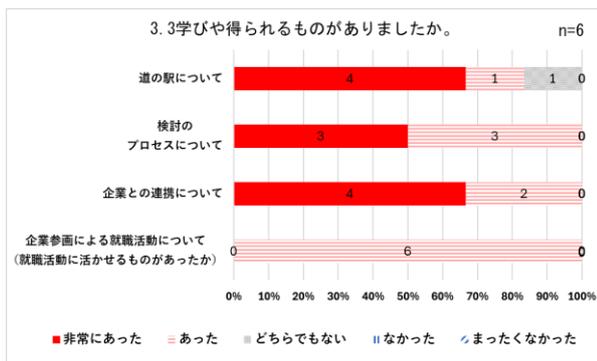


図8 アンケート調査結果 (学生)

(3) アイディアの具体化事例紹介

a) 香川大学

香川大学のワークショップは、土庄町との地域連携事業と合同でワークショップを実施した(図9)。

ワークショップの実施概要を次に示す(表2)。

表2 香川大学ワークショップの実施概要

対象駅	「道の駅 大坂城残石記念公園」
エリア	香川県土庄町
テーマ	石の資源を活用した提案
アイディア	修学旅行生や歴史好きな人をターゲットに、残石チョコを開発
選定企業	株式会社ロッテ

第二回ワークショップでは、シーズ企業との意見交換を踏まえ、今後の事業化に向けた方針を振り返り、参加者間で共有した。商品開発の課題に対して、以下のテーマ①～④を実施する方針とした。

課題：「道の駅 大坂城残石記念公園」単体では、ロットが少ない

テーマ①：味方を増やす

テーマ②：地場から広げていく

テーマ③：パッケージの工夫・キャッチフレーズ

テーマ④：商流・物流の流れを企画段階から意識



図9 香川大学ワークショップの様子

4. 今後の展開

地域センター化の取組加速を進めるために、子育て応援施設、大学連携企画において、引き続き好事例の整理、及び共有が重要である。

子育て応援施設の取組は、本業務で作成した事例集の配布と合わせ、オンライン説明会等による周知促進を図る必要がある。また、全国で「道の駅」のリニューアルが進む現状を踏まえ、継続して好事例の蓄積と整理を行う必要がある。

大学連携企画の取組は、継続して複数地域でモデルプロジェクトを構築し、一定の事例が蓄積された後、事例集としてとりまとめ、ニーズシーズマッチングプロジェクトのプラットフォーム上で共有を図る必要がある。

そのほか、利用率や予算等多角的な観点から事例を収集・整理し、様々な「道の駅」で活用できるプロジェクトや取組の構築が必要と考える。

参考文献

- 1) NEXCO総研(高速道路総合技術研究所):設計要領第六集 建築施設編, 2023