

道の駅の最大活用に向けた取組

本局 建設部 道路計画課
道路建設課
道路維持課

はじめに

平成5年に始まった「道の駅」は多様な機能を持つようになっており、北海道開発局では「道の駅」の最大活用に向けて取り組んでいる。

本稿では、「道の駅」の基本的な機能を向上するために実施してきた、これまでの取組を第1部で報告する。続く第2部では、北海道型地域構造における「道の駅」の役割について論じる。

第1部 「道の駅」の基本的な機能の向上

1. 「道の駅」の基本的な機能

(1) 「道の駅」の発祥及び登録

平成2年1月、中国地域づくり交流会主催のシンポジウムで「道路に駅があっても」という提案から「道の駅」制度の検討が始まり、平成5年4月、全国で103箇所の「道の駅」が初めて登録されたことが発祥である。その後も整備が進み、平成28年10月の第46回登録の結果、「道の駅」は全国で1,107駅になるまで普及している。

「道の駅」の登録に必要な機能は、休憩機能、情報発信機能、地域連携機能の3つである。「道の駅」が全国展開するとともに、3つの機能が多様化し、現在では地方創生の切り札と位置づけられるなど進化を続けている。

(2) 防災機能の発現

近年、災害時の避難所や支援拠点として、防災機能を発揮する「道の駅」も見られる。

平成16年10月の新潟県中越地震の際、「道の駅」が避難所や復旧活動の拠点、情報提供施設として活用されたことを契機に、「道の駅」の防災拠点化が進んだ。平成23年3月の東日本大震災、平成28年4月の熊本地震の際にも防災拠点として活用され、防災機能は「道の駅」の一般的な機能として利用者から考えられるようになった。

(3) 「道の駅」の基本的な機能

第1部では、登録に必要な休憩機能、情報発信機能、地域連携機能の3つに加えて、災害時の防災機能を合わ

せた4つの機能を「道の駅」の基本的な機能として考える。第2章以降では基本的な機能を向上させるため、「道の駅」において、設置者（自治体）、管理運営者、「道の駅」連絡会等が行っている様々な取組と連動して、北海道開発局が実施・協力している取組を報告する。

2. 休憩機能の向上

「道の駅」の登録・案内要綱には、休憩機能として、利用者が無料で24時間利用できる駐車場とトイレを備える旨の記載があり、休憩機能を発揮するための必須の施設はトイレと駐車場である。ここでは、トイレと駐車場の機能を向上するための取組を取り上げる。

(1) トイレ表示の多言語化

全国的な観光立国の施策により、北海道においても多くの外国人旅行者が訪れている。また、北海道が年間の外国人旅行者500万人の目標を掲げ、関係機関が連携して取り組んでいる。

外国人旅行者が増える中、生活習慣の違いから、トイレ利用に関するマナーの周知が課題となっており、平成28年7月、北海道開発局では、トイレの利用方法について英語とピクトグラムで説明したシート（図-1）を「道の駅」へ配布し、誰でも快適にトイレを利用できるように努めている。



図-1 トイレの利用方法を説明したシート

(2) EV充電器の設置による駐車場の機能向上

日本再興戦略改定2014に「電気自動車などの車両及び充電器の導入支援」が位置づけられており、地球温暖化防止や多様な道路ユーザーに対応するため、北海道開発局では補助制度の説明会開催、及び個別に市町村へ情報提供を行うことで、駐車場でEV充電器の設置を促進している。

a) 補助制度と設置状況

次世代自動車振興センターの「次世代自動車充電インフラ整備促進事業」による補助は、平成26年度補正予算により平成27年度に実施され、平成28年度には本予算で実施された。設置工事の費用は定額、充電設備の購入費については2分の1か3分の2の補助額であったが、「道の駅」の場合は充電設備の購入費も定額になるよう優遇されている。

補助制度もEV充電器の設置を後押しし、平成28年12月末時点でEV充電器は36駅に設置されている。

b) 使用回数

平成28年にEV充電器が整備された26駅を対象としたデータによると、1駅あたりの月間充電平均回数で最も回数が少なかったのは、2月の約6回となっており、最多は7月の約18回、最新の12月では約13回となっている（図-2）。7月で最も使用回数が多い駅は、71回の「ウトナイ湖」である。

EV充電器は普及が進んでいる段階であり、公共性の高い「道の駅」への普及が、利用促進につながるものと考えられる。

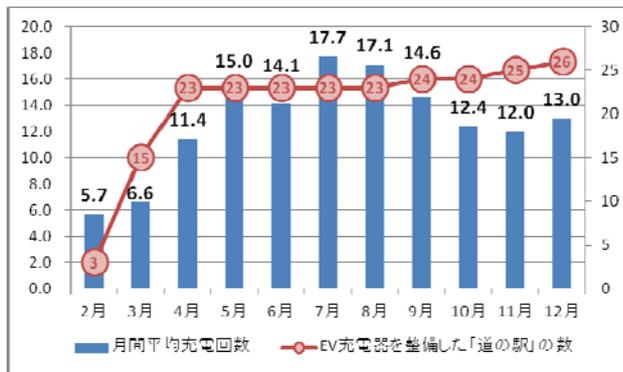


図-2 EV充電器を整備した「道の駅」の数と月間平均充電回数（平成28年）
（日本充電インフラ株式会社提供の資料より作成）

c) 空白地域に位置する「道の駅」

半径15kmにEV充電器が無い地域をEV充電器の空白地域と仮定した場合、全国の中でも北海道は多くの空白地域が存在している（図-3）。平成28年12月末時点では、28の「道の駅」が空白地域に位置しており、該当する「道の駅」でのEV充電器の整備により、ネットワーク化が進むとともに、「道の駅」の駐車場の機能向上が期待される。



図-3 日本におけるEV充電器の空白地域
（EVsmart (http://evsmart.net) より作成）

3. 情報発信機能の向上

現在、日本全体で外国人旅行者への対応が進められており、「観光立国実現に向けたアクションプログラム2014」では、「道の駅」における「外国人旅行者への観光情報提供や多言語対応、無料公衆無線LAN環境整備を促進する」ことが位置づけられた。これらを背景として、既に述べたトイレの例以外にも、多言語に対応した情報発信を行うとともに、「道の駅SPOT」と呼ばれる無料公衆無線LANの整備を進めている。

(1) 多言語対応

a) 「道の駅」のパンフレット

平成28年7月、ドライブの休憩ポイントとして「道の駅」を紹介するパンフレットを作成した。パンフレットの言語の種類は日本語、英語、中国語（繁体字）である。



図-4 「道の駅」のパンフレット（繁体字）

パンフレットでは、各「道の駅」の位置に加えて、「道の駅」で休憩ができること、道路情報や観光情報を入手できること、地元の産品や食事が購入できることを紹介している。日本語版では、道路情報のサイトや道の

キーワード：道の駅、多言語対応、防災拠点化、生産空間、生活拠点、交通結節点

駅SPOTの紹介を掲載しているが、英語版・中国語版では、道路標識の説明を掲載している（図-4）。

パンフレットは「道の駅」やレンタカー各社で配布している。また、後述するウェブサイト「北の道の駅」でもダウンロードが可能となっており、外国人旅行者がレンタカーで観光する際の支援を行っている。

b) 「道の駅」のウェブサイト（北の道の駅）

北海道の「道の駅」のウェブサイトは、各「道の駅」が個別に作成しているウェブサイトの他に、北海道地区「道の駅」連絡会が作成している「北の道の駅」というウェブサイトがある。

「北の道の駅」では、北海道の全ての「道の駅」を対象としており、それぞれの「道の駅」のページで、駅的位置や施設案内、開館時間、各駅からのお知らせ等を掲載している。日本語版は平成28年6月に全面的なリニューアルを行い、それを契機に平成28年7月に英語のページを公開した。北海道開発局では、「道の駅SPOT」のポータルサイトから「北の道の駅」の英語のページへのリンクを作成し、英語での情報提供を相互に協力している。

英語ページのアクセス数（ページビュー数）の月間平均（8～12月）は1,232であり、最もアクセス数が多かったのは8月の2,351である。ページを公開してから、12月末までの閲覧言語の数（セッション数）では、1位がアメリカの6,688であり、続いて台湾（繁体字）が5,388となっており、3位のイギリスの763を大きく引き離している。

(2) 道の駅SPOT

前述した「観光立国実現に向けたアクションプログラム2014」に位置づけられたことに加えて、携帯端末が普及したこと、道路情報提供機器の設置から10年以上が経過したことを背景に、「道の駅」での無料公衆無線LAN「道の駅SPOT」の整備を進めている。

a) 整備状況

「道の駅SPOT」は平成28年3月から運用を開始したが、平成28年3月末時点の整備数は117駅中、89駅だった。平成28年12月末時点では97駅で整備済みとなっており、平成29年度の全駅整備を目指して、整備を進めている。

b) 使用方法

メールアドレスとパスワードの登録により、誰でも無料公衆無線LANを使用することが出来る。また、接続時に表示されるポータルサイトから、各「道の駅」のウェブサイトだけではなく、道路情報や観光情報などの各種サイトへアクセスすることが可能となっている。

c) アクセスの傾向

月別のアクセス数（各「道の駅」のTOPページの合計）は図-5のようになっており、1ヶ月のアクセス数で最も多かったのは、8月の10,196であった。1ヶ月のアク

セス数の平均（4～12月）は、7,962である。

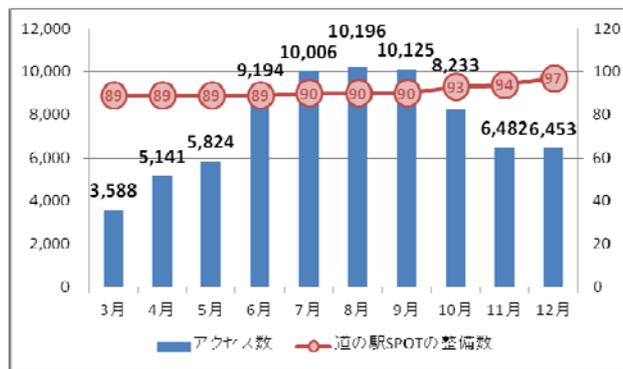


図-5 道の駅SPOTの整備数とアクセス数（平成28年）

8月の1駅あたりの平均アクセス数は113であり、8月に最もアクセス数が多いのは、「わかかない」の568であった。入込数が多い8月の場合、平均的には1日4人程度が利用し、最多の「道の駅」では1日18人程度が利用している結果であった。

接続した端末のオペレーティングシステム別にアクセス数を見ると、iOS（iPhone）39.7%、Android 32.9%、Windows 12.4%、その他 15.1%となっており、スマートフォンからのアクセスが多いと考えられる（4～12月合計）。

ポータルサイトには、英語のページも用意されているが、英語のページの1ヶ月のアクセス数（各「道の駅」の英語版TOPページの合計。4～12月の平均）は66となっており、利用が少ない状況である。

d) ポータルサイトの改善

各「道の駅」から「道の駅SPOT」のポータルサイトにアクセスすると、当初設定した「道の駅」のウェブサイトか、全駅共通の各種情報へアクセスできる構成になっている。現在、各「道の駅」で独自に設定できるリンク先は、「道の駅」のウェブサイトだけである。観光協会のサイトや英語のページ等、「道の駅」によっては、「道の駅」のウェブサイト以外のページへのリンクを作成したい場合もあるので、ポータルサイトの構成には改善の余地がある。

4. 地域連携機能の向上

地域連携機能の代表的なものとして、①「『道の駅』と当該地域の連携」と②「『道の駅』相互の連携」の2つが挙げられる。このうち①については、地域の状況に合わせて、各「道の駅」が独自に実施する取組が中心になるため、北海道開発局では②を図る取組を実施しており、その事例として「道の駅」スタンプラリーと「道の駅」ランキングを取り上げる。

(1) 「道の駅」スタンプラリー2015の結果

北海道「道の駅」スタンプラリーは北海道地区「道の駅」連絡会が主催しており、平成5年からスタートした。開催初年度当時、道内の「道の駅」数は14駅、開催期間は8月の25日間で応募者数は331名（うち完全制覇者は1人）であった。その後、「道の駅」数の増加に合わせて開催期間も長期化し、「道の駅」スタンプラリー2015の際には115駅（当時の全駅）が参加、応募者数6,878人のうち、約4割の2,613人が完全制覇している（図-6）。

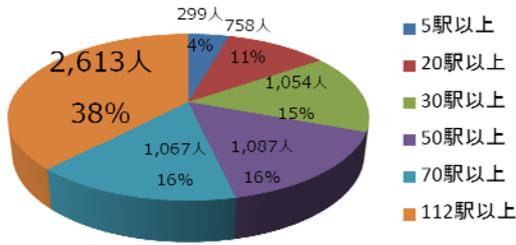


図-6 スタンプラリー各賞の応募者の割合（平成27年）

(2) 完全制覇者による「道の駅」ランキング

スタンプラリーの各賞の応募用紙にはアンケート調査も併せて実施しており、北海道開発局では完全制覇者からのアンケート回答結果を用いて、「道の駅」ランキングを発表している。

アンケートの設問項目は「①トイレがきれいだと感じた駅」「②ゆっくり休憩ができたと感じた駅」「③道路や天気の情報提供が充実していたと感じた駅」「④地域や観光の情報提供が充実していたと感じた駅」「⑤景色がきれいだと感じた駅」の5項目にわたっている（図-7）。

①トイレがきれいだと感じた「道の駅」 N=1,398	④地域や観光の情報提供が充実していたと感じた「道の駅」 N=1,043
1 サーモンパーク千歳	1 うとろ・シリエトク
2 フォーレスト276大滝	2 そうべつ情報館(アイ)
3 あかいがわ	2 流水街道網走
3 縄文ロマン南かやべ	4 あさひかわ
5 おびら鯨番屋	5 ニセコビュープラザ

②ゆっくり休憩ができたと感じた「道の駅」 N=1,307	⑤景色がきれいだと感じた「道の駅」 N=1,346
1 摩周温泉	1 ぐるっとパノラマ美幌峠
2 厚岸グルメパーク	2 厚岸グルメパーク
3 くるまつない	3 上ノ国もんじゅ
4 サーモンパーク千歳	4 スワン44ねむろ
5 ハバスランドさつる	4 北前船松前

③道路や天気の情報提供が充実していたと感じた「道の駅」 N=829
1 うとろ・シリエトク
2 樹海ロード日高
3 おんねゆ温泉
4 サーモンパーク千歳
5 そうべつ情報館(アイ)

図-7 完走者が選ぶ「道の駅」ランキング2015（上位5駅）

(3) ランキングを通じた魅力向上

「道の駅」スタンプラリーに併せて実施されるアンケ

キーワード：道の駅、多言語対応、防災拠点化、生産空間、生活拠点、交通結節点

ートを基に集計されるランキングは、道内の全駅を訪問した「スタンプラリー完全制覇者」の回答を抽出しているという点で、客観性の高いランキング結果となることが特徴となっている。

道内の各「道の駅」管理者にとっては、公平な視点で利用者の声が反映されたランキングの結果が出ることから、改善の取り組みに対して、一指標になることが期待される。また、アンケートに記載された利用者の声を各「道の駅」にフィードバックすることで、魅力向上策の検討に関する貴重な情報源としての活用も期待される。

ランキングでは、上位の「道の駅」の利用者の声や、前年度から大きく順位を上げた「道の駅」が行っている工夫を掲載することで、各「道の駅」の日々の努力によって快適な利用環境が保たれていることを発信している。

5. 防災機能の向上

北海道において防災拠点に位置づけられている「道の駅」は、平成28年12月末時点で27箇所である。ここでは、「道の駅」の防災拠点化の仕組みと活用事例、近年の取組について述べる。

(1) 防災拠点化の仕組み

自治体の地域防災計画に位置づけられていること、道路の維持管理や災害対応上、資機材を配置することが効率的な「道の駅」であることを踏まえて、北海道開発局と自治体が協定を締結することで、防災拠点化した「道の駅」に位置づけることができる。

防災拠点に位置づけられた場合の北海道開発局と自治体の役割としては、非常用電源等、道路管理者として必要な資機材を北海道開発局で整備し、自治体では非常食・水・毛布を用意する等、災害時の備えについて、役割分担している。

(2) 防災拠点としての活用事例

北海道の地域特性として、冬季の暴風雪による通行止め時に防災拠点として活用された例がある。中でも、避難者が多かったメルヘンの丘めまんべつの事例を紹介する。

「道の駅」メルヘンの丘めまんべつは、道東のオホーツク地域の大空町にあり、女満別空港に近い国道39号沿いに位置している。平成20年に、「道の駅」が町の地域防災計画に「一時避難場所」「避難所」として位置づけられ、平成25年に北海道開発局と地元自治体が防災利用拠点に関する協定を締結している。

北海道では、オホーツク海側を中心に、平成25年3月1日から3日にかけて3月の最大風速を24地点で更新する暴風雪に見舞われ、9人の犠牲者が発生する惨事となり、幹線道路で最大23路線44区間もの通行止めが発生した。



写真-1 メルヘンの丘めまんべつの駐車場の様子 (当時)

当時、メルヘンの丘めまんべつでは、臨時的避難所として「道の駅」施設内(和室、研修室、ロビー)を解放し、約150台の車輛と約130名の避難者を収容した(写真-1)。道路管理者である北海道開発局は通行止め情報や現地情報の提供を行うとともに、災害用トイレ、発動発電機、パルーンライト等の防災資機材を活用して対応、大空町は防災倉庫から非常食のアルファ米150食と毛布300枚を持ち込み、避難者に提供した。

通行止めによって「道の駅」に避難した方の意見として「温かい食事を提供してもらえてようやく安心できた」(平成25年3月4日：北海道新聞・オホーツク版)という声があるなど、防災拠点として重要な役割を果たした。

(3) 多言語による災害情報の発信

平成18年より、民間企業と連携した「おしらせ道ねつ」と呼ばれる取組を開始している。

具体的な内容としては、北海道コカ・コーラボトリング株式会社が設置する地域貢献型自動販売機(写真-2)にインターネット経由で遠隔操作が可能な電光掲示板が備えられており、災害が発生した場合には北海道開発局が提供する通行規制情報や災害情報などが掲示される仕組みとなっている。また、大規模災害時には市町村の判断で自動販売機内の在庫商品を無償提供することも可能になっている。

平成28年12月末時点では、道内115箇所の「道の駅」で運用されており、平常時には道路情報のほか、イベント情報や地域情報などが掲示される。



写真-2 「おしらせ道ねつ」の自動販売機

「おしらせ道ねつ」の新たな取組として、平成28年7月、通行規制情報や災害情報の英語表記を開始した。外国人旅行者の増加を受けて、多言語による災害情報の必要性が高まっており、災害情報の発信についても多言語対応を進めている。

第2部 北海道型地域構造における「道の駅」

ここまでは、道の駅の役割と機能向上について述べてきたが、道の駅はこれまでの役割にとどまらず、地域課題を解決する役割も期待されている。第2部では、昨年に閣議決定された(第8期)北海道総合開発計画(以下、8期計)で維持・発展を目指すこととされた、「生産空間」における道の駅の役割に着目し、計画における位置づけや今後の取組の方向性について論じる。

まず、8期計における生産空間と道の駅の位置づけを概観した上で、取組事例として今年度実施した「おいしい道の駅」実証実験、研究事例として道内117道の駅とバス路線、バス停の関係の分析を紹介した上で、道の駅を最大限活用する今後の方向性について述べる。

1. (第8期) 北海道総合開発計画と生産空間

(1) (第8期) 北海道総合開発計画と生産空間

8期計では、北海道の「主として農業・漁業に係る生産の場を中心とし、観光等の多面的機能を含む」を生産空間と定義している。生産空間は我が国の食料供給基地であるとともに、観光や景観等の多様な価値を提供しており、8期計が重視する「食」と「観光」を強化する上できわめて重要である。一方で、人口減少が進むという大きな課題に直面しており、このままでは無人化する地域も増加すると予測されている(図-8)。

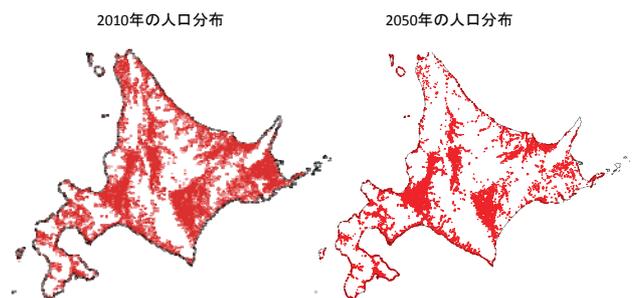


図-8 2010年と2050年の人口分布*

北海道の生産空間は、営農形態等に起因して、本州と異なる「散居形態」となっており、公共交通網の維持に対して非常に不利である。現に、北海道内の乗り合いバスの輸送人員は減少を続けている。このことは、特に車を運転できない層にとって、生産空間におけるサービス・機能へのアクセスを困難とする恐れがある。

また、人口減少に伴い、商業・医療をはじめとした、日常生活を支えるサービス・機能の存続が困難となり、

結果として、これらサービス・機能へのアクセシビリティが低下する可能性がある。

このような状況にある生産空間の維持・発展を図るため、8期計では、高次の都市機能が集積する「圏域中心都市」、日常生活を支える機能が立地する「地方部の市街地」、そして生産空間の3層からなる基礎圏域が、互いに機能を補完することで、一体的に保持していく必要があるとしている。（図-9参照）



図-9 基礎圏域の概念

(2) 生産空間における道の駅

8期計では、上記の基礎圏域の概念を踏まえ、地方部の市街地において、「生産空間を含む地方部を支える都市機能・生活機能の維持・確保を図るため、日常的な生活サービス機能を市街地中心部や道の駅などに集約し…」としている。

ここで、改めて(1)で指摘した「日常生活を支えるサービス・機能の存続が困難、アクセシビリティの低下」という課題に着目したい。この問題への対応としては、

- ① サービス・機能を少人数で合理的に維持できるよう集約する
- ② 他地域のサービス・機能へのアクセスを確保するという方向性が考えられる。

具体的には、既存施設を活用して日常生活を支える機能が集約する拠点形成し、周辺から拠点、また拠点から圏域中心都市等のアクセスを改善することが考えられる。拠点としては、様々な施設があり得るが、下記の理由により、道の駅を活用することが、望ましい方向性のひとつではないかと考えられる。

・一定の機能が備わっている

広い空間、駐車場があり、休憩施設・物販施設・物流ネットワークが備わっている。

・立地条件が良い（ネットワーク形成に有利）

全道で117箇所あり、それらのほとんどは幹線道路沿いに位置している。

これらの内容を検証するため、以下2.では、道の駅の

キーワード：道の駅、多言語対応、防災拠点化、生産空間、生活拠点、交通結節点

拠点機能向上に向けた、「おいしい道の駅」実証実験を紹介し、3.では交通アクセスの向上に向けた、道の駅と既存の公共交通の関係についての分析について取り上げる。

2. 取組事例 ～おいしい道の駅～

(1) 「おいしい道の駅」実証実験の取組

地方部における日常買い物の利便性向上、地域資源を活かした新しい地域コミュニティ創出や他地域との交流促進を目的として、

- ① 道の駅間物流ネットワーク実証実験：複数の道の駅間で産直品の相互販売を行う実験
- ② 「ふるさとピンチョス」実証実験：産直品を使った「ふるさとピンチョス」を地元高校生が調理・販売する実験

を平成28年10月16日（日）に実施した。両者を総称して、「おいしい道の駅」と名付けた。

本実験は、宅配便大手であるヤマト運輸から、道の駅間の小口輸送についての提案を、また、コープさっぽろの広報機能を一部担っている LLC のこたべから、同社の持つ人材ネットワークを活かした都市・農村間の人と食材資源のマッチングについての提案をいただき、それらを基礎としてコンセプトをまとめた。

本実験は、ヤマト運輸及びLLCのこたべと北海道開発局が共同で実施し、賛同する道の駅5駅（「三笠」、「だて歴史の杜」、「230ルスツ」、「むかわ四季の館」、「夕張メロード」）において行ったものである。

なお、「ピンチョス」とは、複数の食材を組み合わせ、ひと口で食べられるスペイン生まれの料理である。

(2) 道の駅間物流ネットワーク実証実験の概要

a) 実験概要

本実験は、販売している産直品を上述した5つの道の駅間で送りあい販売するものであり、生産空間を含む地方部での生活を支える日常買い物の利便性向上や産直品の販路拡大への効果について検証した。（図-10）

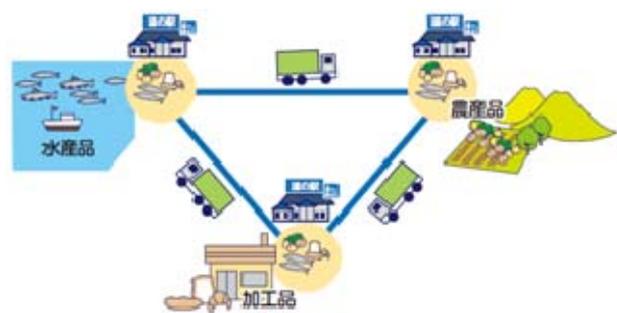


図-10 道の駅間物流ネットワークのイメージ

b) 実験状況

輸送して販売する産直品は、他駅へ出荷したい産直品、

他駅から入荷して販売したい産直品を各駅から聞き取り、マッチングを行って決定した。本実験において各駅間で輸送・販売した産直品の概要を示す。(表-1)

表-1 本実験で輸送・販売した産直品

	本実験で輸送して販売する産直品
三笠	水産加工品(むかわ)、加工品(だて)等
だて歴史の社	水産加工品(むかわ)、米(三笠)等
230ルスト	水産加工品(むかわ)、米(三笠・夕張)等
むかわ四季の館	加工品(だて)、野菜・米(三笠・夕張)等
夕張メロード	水産加工品(むかわ)、じゃがいも(ルスト)等

産品の輸送は、各駅が地元農家等から仕入れた産直品を実験前日の夕方までに梱包し、それらをヤマト運輸が集荷、千歳市内の配送センターにて仕分けを行い、実験当日の朝各駅に配送した。ヤマト運輸は配送センターから各方面への定期輸送便(1日2往復)を活用することで、本実験向けにトラックを仕立てることなく産品を輸送することができた。販売は、各道の駅内の特設スペースで行った(写真-3)。



写真-3 「道の駅むかわ四季の館」での販売状況

c) 実験結果

・販売実績

産直品は、各駅100~400個の仕入れ数量に対し、20~70%の販売実績となった。実験当日以降、「三笠」「伊達」「夕張」では、残った産品の販売を続け、実験3週間後時点では概ね完売したとのことであった。

・日常買い物の利便性向上

実験当日における道の駅利用者へのアンケート調査結果によると、異なる道の駅の産直品が購入できるようになることについて、各駅周辺の「地元」にお住まいの方の82%が期待すると回答し、「他地域」の67%を上まわった。とくに地元の方々が、道の駅を生活に必要な拠点として期待していることが示唆された。(図-11)

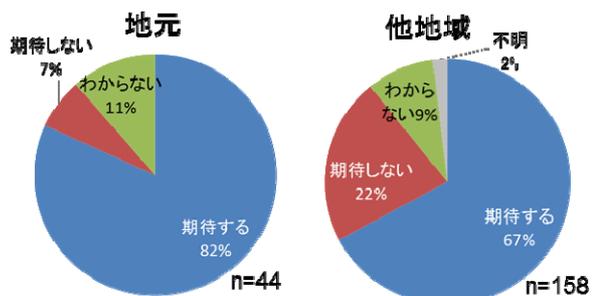


図-11 異なる道の駅の産直品が購入できることへの期待

・産直品の販路拡大

各駅への実験後のヒアリングでは、すべての道の駅において、生産者にとって販路拡大に期待が持てるという声があった。

・持続可能な道の駅間の物流ネットワーク構築

各駅への実験後のヒアリングでは、道の駅間物流ネットワークに期待を寄せつつも、「そこにしかないもの」に対するこだわりを示す道の駅もあった。実際、道の駅利用者へのアンケート調査結果でも、「そこにしかない地元のものを道の駅で購入したい」という声が複数あった。

また、「道の駅フェアなどのイベント」あるいは「端境期を埋める産品の仕入れ」への期待が強いこともわかった。さらに、「物流コストがどの程度になるのかによって本格展開を考える」という声もあった。

(3) 「ふるさとピンチョス」実証実験の概要

a) 実験概要

本実験は、「道の駅三笠」の産直品を使った「ふるさとピンチョス」のレシピを、都市部の有名シェフが考案し、地元高校生(三笠高校調理部の生徒たち)が調理、販売するというものであり、地域資源を活かした新しい地域コミュニティ創出や他地域との交流促進への効果について検証を行った。

b) 実験状況

実験当日の午前中、三笠高校調理部の生徒たちが「ふるさとピンチョス」を調理し、正午から販売を行った。

(写真-4、写真-5)



写真-4 三笠高校の生徒が調理した「ふるさとピンチョス」



写真-5 「ふるさとピンチョス」の販売状況

c) 実験結果

・販売実績

新聞折り込みチラシにより事前広報を行っていたこともあり、販売開始前から行列ができ、販売開始後35分間で60食（400円/食）を完売した。

・新しい地域コミュニティ創出や他地域との交流促進

「ふるさとピンチョス」購入者に対するアンケート調査によると、「ふるさとピンチョス」のような取り組みが広がることに対して17人中17人が「期待する」と回答した。また、「参加してみたい企画は？」（複数回答）という問いに対して「調理・販売」が8人、「ツアー・スタンプラリー」が各7人、「参加したくない」は0人であった。（図-12）

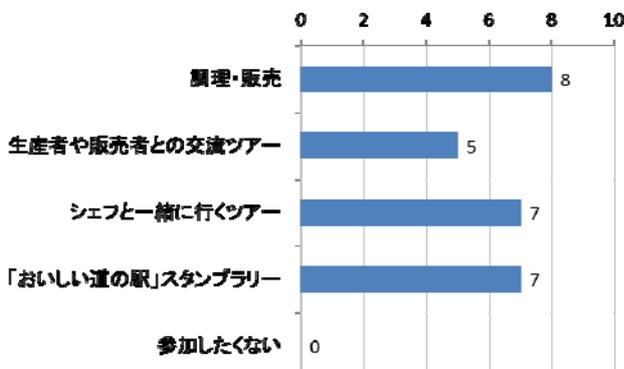


図-12 参加してみたい企画

(4) 結論と今後への示唆

以上、「おいしい道の駅」実証実験の取組を紹介した。結果をまとめる。

・「道の駅間物流ネットワーク」実証実験では、異なる道の駅の産直品が購入できるようになることへの利用者の期待は高いことが示唆された。本格実施にあたっては、現在の道の駅の特性に配慮し、低コストで輸送できる仕組みを構築することが重要であると考えられる。

・「ふるさとピンチョス」実証実験は、高い注目を集め、新たなコミュニティ形成へつながる可能性があることが示唆された。本格実施にあたっては、担い手確保を含む実現可能な実施体制を構築することが重要であると考えられる。

キーワード：道の駅、多言語対応、防災拠点化、生産空間、生活拠点、交通結節点

3. 研究事例 ～道の駅と路線バスの関係～

(1) 着眼点

1.2で述べたように、今後の生産空間の維持に向けて、道の駅が果たしうる重要な役割のひとつが「交通結節点機能」であると考えられる。「交通」といっても様々なモードが存在するが、本項では、「結節」が重要な意味を持ち、かつ生産空間における主要な移動手段となることが想定されるバス交通に着目する。

現況の道の駅とバス路線の関係を分析することで、今後の施策を実施する上での基礎資料とすることを目的とする。

なお、道内117の道の駅には、都市部に立地する道の駅も含まれるが、生産空間とそれ以外の明確な線引きが困難であることから、今回は全道の駅を対象とした。また、公共交通は、（狭義の）路線バスのみでなく、高速・都市間バスやデマンドバス等広範に対象とした。

(2) 道の駅と路線網の関係

まず、道の駅周辺にバス路線が存在するかを調査した。今後の路線再編の可能性を想定し、バス停の有無を問わず、半径3キロ圏内の路線を調査した。結果、範囲内に路線が存在する道の駅は、全部で114駅あり、ほとんどの道の駅で周辺に何らかの公共交通が存在することが分かった。

「結節」という観点から考えると、乗り継ぎの需要が考えられるのは、複数の路線が存在する場合である。この観点で調査すると、117駅中73駅(62%)で、周辺に複数の路線が存在することがわかった。以上の結果を表-2に示す。

表-2 道の駅周辺(3キロ圏内)のバス路線数

路線数	0	1	2以上
駅数	3	41	73

次に、「結節」としてより重要度が高いのは、コミュニティバスから路線バスに乗り換えるというような、幹線-支線間の乗り継ぎのケースであると考えられる。そこで、公共交通を、以下の3類型に分類した。

ア：高速バス・都市間バス

イ：一般路線バス

ウ：コミュニティバスやデマンド交通

各道の駅において、周辺3キロ圏内に、上記3類型のうち何種類が存在するかを調査した結果を、以下の表-3に示す。

表-3 道の駅周辺のバス路線(3分類)

種類	0	1	2	3
駅数	3	42	43	11

2種類の類型が存在するのは43駅、3類型すべてが存在するのは11駅で、計54駅(46%)において、周辺に複数の種類の路線が存在することがわかった。半数近くの道の駅で、幹線一支線間の乗り継ぎが想定され得る、ということである。

以上のように、道の駅と既存公共交通の関係を見たときに、結節点となりうる道の駅が相当数存在するということが示唆された。

(3) 道の駅とバス停（停留所）の関係

(2)では、数キロ単位のスケールで分析したが、本項ではよりマイクロなスケールで分析する。道の駅を交通結節点として機能させるには、バス停の位置が重要となる。道の駅の近傍に路線が存在しても、道の駅にアクセスできるバス停が存在しなければ、「結節」しているとは言いがたい。そこで本分析では、道の駅とバス停の関係を、以下の3類型に分けて整理した。

- A：道の駅内（ないし一体の空間）にバス停がある
- B：道の駅周辺（半径200m圏内）にバス停がある
- C：道の駅周辺（半径200m圏内）にバス停がない

具体的な例を示す。類型Aの「南ふらの」の場合、道の駅の内部にバス停を有する（写真-6）。



写真-6 「道の駅南ふらの」の前に停車する都市間バス

類型Bの「北前船松前」の場合、道の駅の内部にはバス停がないが、建物から数十メートルの国道上にバス停がある（写真-7）。



写真-7 「道の駅北前船松前」(奥の建物)と最寄バス停

各道の駅を、このような類型ごとに分類した結果を以下の表-4に示す。

表-4 道の駅とバス停の関係

類型	A	B	C
駅数	35	66	16

上記のように、道の駅内にバス停を有する道の駅は全部で35駅(30%)ある。類型AとBを合わせると101駅(86%)に達し、大部分の道の駅で、公共交通によるアクセスが可能であることがわかった。しかし、「結節」という観点からみると、類型Aであっても、一部路線のみが道の駅内にバス停を有し、他の路線は乗り入れない、というケースも多くある。「結節点」としてのあるべき姿を考えれば、周辺の路線すべてが乗り入れる、ということになるが、このような姿となっている道の駅は、わずかに過ぎない。

(4) 結論と今後への示唆

以上、道の駅と路線バスの関係について分析した。結果をまとめる。

- ・道内117道の駅中、114駅の周辺に何らかの公共交通が存在する。

- ・内部にバス停を有する道の駅は35駅あるが、その中には、一部の路線のみ乗り入れている道の駅も多くある。

今回の調査の結果を見ると、多くの道の駅が、立地条件から見て公共交通結節点となり得るポテンシャルがあるといえるのではないかと考えられる。しかし実際に結節点として機能させるには、バス停の配置をはじめとして、改善策が必要となる場合も多い。詳細は4(2)で述べる。

4. 今後の取組の方向性

2と3により、道の駅が生産空間の生活利便性向上等に資する可能性があること、また、公共交通結節点となり得るポテンシャルがあることが示唆された。この結果を踏まえ、最後に本項では、生産空間において、道の駅が果たすべき今後の役割（機能）について、考えられる取組の方向性を述べる。

(1) 道の駅の新たな機能

従来の道の駅の機能は、「休憩機能」「情報発信機能」「地域連携機能」の3機能とされている。一方、人口減少下における生産空間では、生活に必要な拠点・施設、路線バス、物流ネットワーク等の維持が困難となる可能性がある。したがって、道の駅を生産空間の維持・発展のための拠点という観点で見ると、3機能に加えて、以下の2機能が重要となると考えられる。

a) 生活拠点機能

キーワード：道の駅、多言語対応、防災拠点化、生産空間、生活拠点、交通結節点

