

# 「道の駅」の整備効果向上に資する 多様な主体との連携手法

国立研究開発法人 土木研究所 寒地土木研究所 地域景観チーム ○上田 真代  
大部 裕次  
岩田 圭佑

寒地土木研究所では、これまでの調査研究において、「道の駅」と、関係する多様な主体とが連携を密にすることで、「道の駅」の機能向上へ繋がっていることを把握した。今回、その点に着目し、国内の「道の駅」や類似施設56箇所を対象に、地域の生産者や企業・団体、住民等がどのような連携の工夫を行っており、それが整備効果向上にどのように波及しているかを事例分析した。また、これを基に「道の駅」の主要な機能や効果を9項目に分類し、それぞれを高めるための連携のあり方と構築手法について取りまとめた。

キーワード：道の駅、地域振興、地域連携

## 1. はじめに

道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供と、地域振興に寄与することを目的に始まった「道の駅」は、2020年からは、第3ステージ『地方創生・観光を加速する拠点』として、「道の駅」単体から「まち全体」への取組が進められている<sup>1)</sup>。

「道の駅」は、道路利用者の休憩施設であるとともに、人を呼び込む施設、地域創生の拠点であり、近年ではその機能がより一層求められるようになってきているが、地域が期待する整備効果を十分に発揮していない「道の駅」も少なくない。これまでの調査研究においては、「道の駅」の整備効果発現には、「道の駅」と多様な主体との

連携が影響することを把握しており<sup>23)</sup>、例えば、生産者等との連携不足により地場産業の振興に繋がらない事例や、関係者間の連携体制の不備から情報の発信が不十分な事例、災害時の役割やルールが適切でなかったため防災機能を十分に発揮できなかった事例などが挙げられている。一方で、「道の駅」に関わる多様な主体とどのような連携が効果的であり、またそれをいかに構築すべきか具体的な手法については、一般には示されておらず、「道の駅」の設置者や運営者が計画や改善を検討する際に活用できる実践的な手法を示すことが必要である。

そこで、「道の駅」の整備効果向上に資する多様な主体との連携手法を提示することを目的として、高めたい機能と整備効果ごとに、多様な主体との連携において

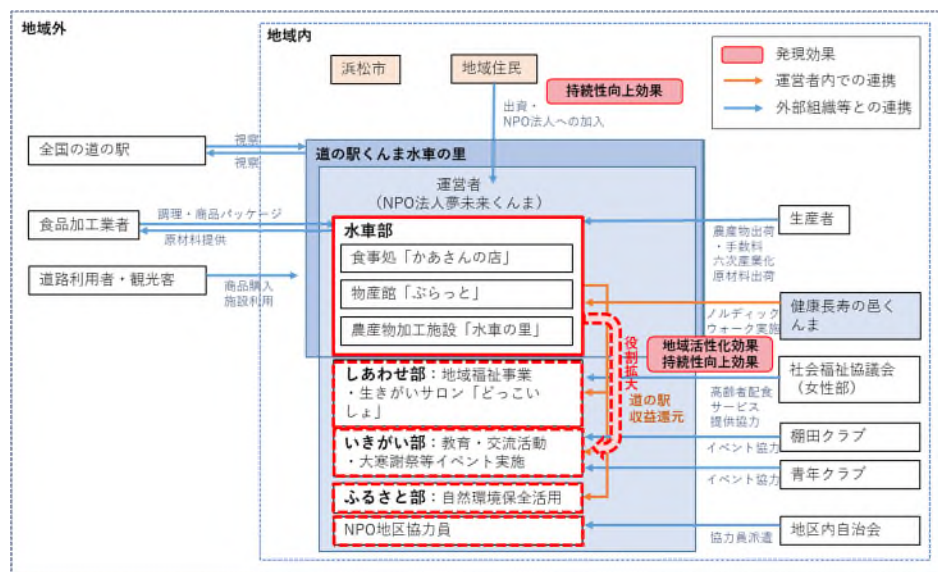


図-1 「道の駅」の連携模式図の例（道の駅水車の里くんま）2023年12月時点

様々な役割とどのようなルールで繋がっているのかを明らかにするとともに、その違いが整備効果向上にどのように影響するかを検討することで、「道の駅」の目的と置かれている状況に応じて、効果的な連携とその連携を構築する手法について考察を行った。

## 2. 役割と繋がりの方のルールのモデル化

地域の生産者や企業・団体、住民等がどのように連携しているか把握することを目的に、「道の駅」及び類似施設56箇所を対象とした資料収集を行い、さらにその中から特徴的な8箇所にヒアリング調査を実施した。調査結果から、32箇所の「道の駅」に着目し、地域住民や関連機関との連携状況と、機能向上や整備効果との関係性を把握するための模式図を作成した。

図-1に作成した模式図の一例を示す。「道の駅くま水車の里」は、静岡県浜松市の山間部の小さな集落に存在し、運営主体であるNPO法人は、4部門により事業を展開している。収益部門である「道の駅」（図中の水車部）で発生した利益を、地域福祉事業や、教育・交流活動、自然環境保全活動等を通じて地域に還元することで、「道の駅」としての役割を拡大させ、地域活性化や「道の駅」の持続性向上の効果に繋げている。また、運営にあたり自治体からの関与は殆どないが、地域住民が「道の駅」を運営するNPO法人に加入することで、「道の駅」の持続性の助けになっている。その他、食品加工会社と連携して商品開発を行い、地場産品のブランド化を図るとともに、地域の生産者や近隣施設、各種団体と連携体制を構築し、「道の駅」を中心としたコミュニティを形成している<sup>4)</sup>。

## 3. 機能向上や整備効果発現に影響する連携の分析

それぞれの地域が有する課題に応じて「道の駅」が求められる機能や整備効果は多様であり、関連する主体は多くの役割を担っていることが連携体制のモデル化によって把握できた。次に、連携する関係主体それぞれの役割がどのような効果に繋がっているのか明確にするため、発現する効果を踏まえ「道の駅」の主要な機能を9項目に分類し、機能ごとに取り組み内容と関係主体の整理を行い、「道の駅」や地域が得られる効果が発現するまでのプロセスをモデル化した（図-2～4に作例を示す）。なお、モデル化にあたっては、前章32箇所の「道の駅」の中から、再度22箇所にヒアリングを実施し、検証を行った。

「道の駅」の機能については、表-1に示すように、飲食物販売、防災、休憩、交通安全、情報発信、通年安定運営、観光、地域コミュニティ、広域連携の9項目に分類し、作成した30のモデルを基にそれぞれの整備効果を発揮するための連携のあり方と連携を構築する手法につ

いて考察を行った。

本稿では考察の結果、「道の駅」の運営上、特に連携のあり方が重要と考えられる飲食物販売、安定した通年運営、地域コミュニティの3つの機能について述べる。

### (1) 飲食物販売機能

飲食物の販売を通じ、地域の活性に繋げていくためには、いかに地域の生産者を取り込み、地場産品を活用した商品開発体制を構築するかが重要である。

作成したモデルの一例として、「道の駅ピア21しほろ」（北海道士幌町）の飲食物販売に関する事例を図-2に示す。図の中央の囲みと矢印で示されるフローは、「道の駅」における取り組みと多様な主体による関与が相乗効果により波及し、地域への効果発現に繋がるプロセスをモデル化したものである。図中①の農産品直売所については、農家だけでなく地域住民も生産者として参画し、協議会を結成して運営しており、生産者が自ら売り場に持ち寄ることで、生産者と消費者に直接交流が生まれ、生産者のやりがい向上に結びついている。②の商品開発においては、生産者や地元高校、「道の駅」運営者が連携して商品開発を行っており、来訪者が特産品を購入し、商品が評判になることで、「道の駅」のブランド化が図られていた。また、③に示す「道の駅」の管理者と運営者、生産者が連携して頻繁にイベントを開催することで、「道の駅」への来訪を促し、地域の魅力の発信に繋がっている。これら取り組みにおける関係主体の連携が地域の活性化に結びついている。

以下に地域の生産者の参加と地場産品を用いた商品開発の体制づくりの連携のポイントを示す。

#### a) 地域の生産者の参加

いかに生産者を取り込み、積極的に「道の駅」に関わってもらうかが、上手く機能するポイントとなる。生産者が直接販売を行う機会を設け、生産者のやりがいや消

表-1 「道の駅」の主要な機能と整備効果のイメージ

機能	整備効果のイメージ
飲食物販売	農産物直売所などの飲食物販売による「生産者や参画者のやりがい向上」「地場産品のブランド化」の創出
防災	災害時の避難者や被災者の支援を通じた「道の駅」と地域の新たな交流や連携の創出
休憩	利用者の快適な休憩のための緑地や椅子・テーブルの配置、維持管理の工夫
交通安全	夜間や悪天候時における道路利用者への休憩の促進
情報発信	地域文化や観光資源の道路利用者への発信による「関係者のやりがい向上」「地域魅力発信」の貢献
通年安定運営	夏季と冬季など繁忙期と閑散期における提供サービス、スタッフの確保や配置の工夫
観光	観光事業者と連携した周遊観光の拠点、付帯・近隣施設との連携
地域コミュニティ	中山間地域における地域住民の活動の場としての施設の提供
広域連携	周辺「道の駅」間の連携



費者の評判、消費拡大、リピーターの確保に繋げる。なお、生産者の積極的な参加を促すためには、「道の駅」運営者や自治体からの働きかけが必須であり、特に自治体等が主体となり生産者を組織化することが効果的であると考えられる。

## b) 地場産品を用いた商品開発体制づくり

企画から生産までの体制をいかに確保するかがポイントとなる。特に「道の駅」運営者等が主体となり商品開発を行うことが効果的であると考えられる。地域活性への寄与を考慮すると、加工やデザイン等も地域内の事業者で行うことが望ましいが、自治体の規模によっては、まずは地域外の事業者と連携して商品開発を行うことも検討する必要がある。

## (2) 通年安定運営機能

繁閑期の来訪者数に大きく差がある地域においては、閑散期における新たな需要の創出や人員配置の工夫、サービスレベルの調整等を行い、年間を通じた安定運営を実現することが重要である。

図-3に「道の駅とみうら枇杷倶楽部」（千葉県南房総市）の事例を示す。当該「道の駅」は旅行業資格を取得しており、市内の他の「道の駅」や産業団体と連携して地域の観光資源をパッケージ化し、都市部の旅行会社に販売している<sup>5)</sup>。図中①、オフシーズンの観光商品の開

発を行うことで、閑散期の観光需要を生み出し、観光事業の通年化につなげている。それにより、「道の駅」のスタッフ等の通年雇用の確保、安定した通年運営を実現している。また、②の「道の駅」の運営者が観光資源として花摘み園、イチゴ園、ビワ園などの農場を所有することで、「道の駅」と農場の仕事量に応じて人材を配置し、「道の駅」の閑散期においても雇用を確保、維持し、安定した通年運営に繋げている。

以下に安定した通年運営を行う上でのポイントを示す。

## a) 地域全体を対象とした閑散期の観光需要の創出

地域の状況を踏まえ、閑散期における需要を増やす余地がある場合は、観光事業者や地域の産業団体と連携し、観光ツアーなどの企画による観光需要の拡大を目指すことが有用である。

## b) 運営会社内における人員配置の工夫

繁閑期の需要の差に応じて効率的な運営を行うことが重要である。具体的には、繁忙期は営業日や営業時間、スタッフ数を増やすことで入込や売上げを確保し、閑散期には逆に減らすことでコスト削減を図る。人材確保の観点では通年雇用し、季節に応じた労働時間の調整を行うことが最も効果的であるが、運営会社の規模や繁閑の差の程度により通年雇用が困難である場合は、スタッフの季節雇用も考えられる。また、「道の駅」運営者が繁閑期に差のある複数の事業を運営している場合は、事業

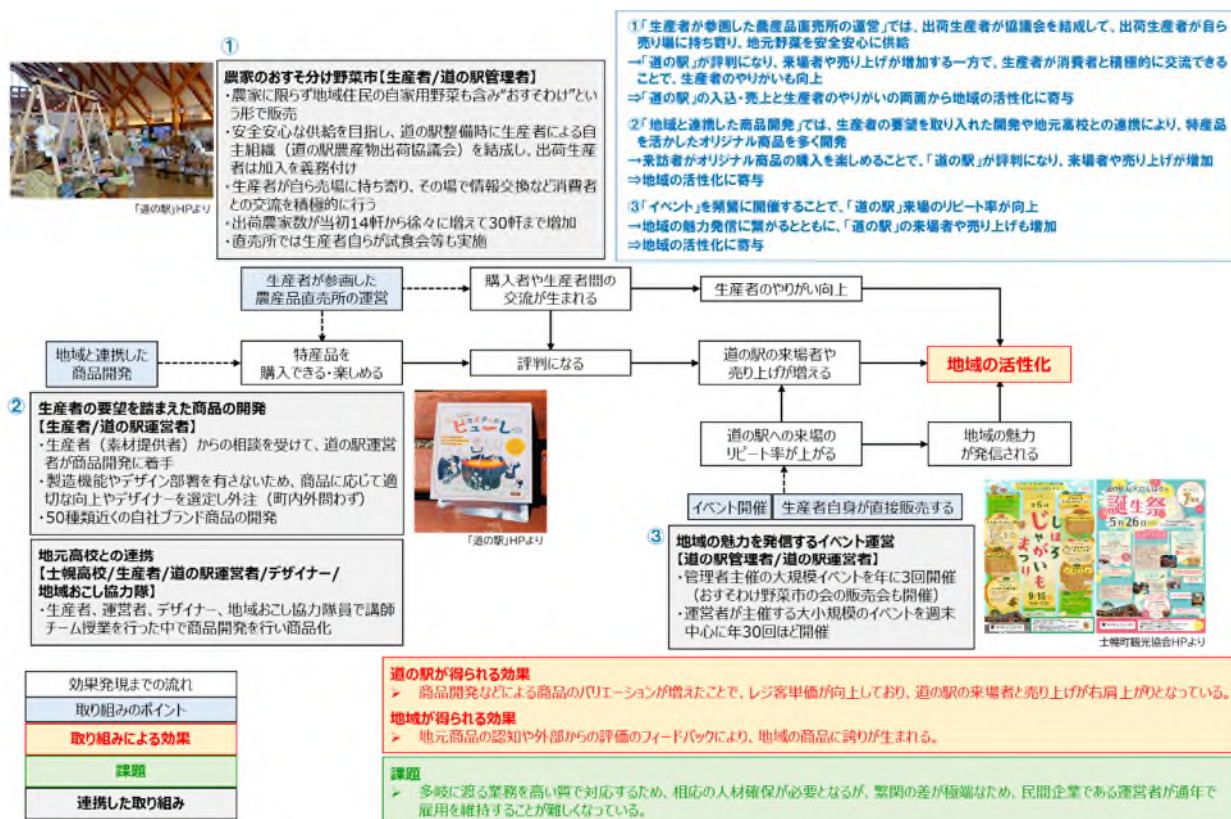


図-2 関係主体との連携体制の模式図（道の駅ピア 21 しほろ、飲食物販売機能）



間で人員配置の調整を行うことも有用な対応策である。

### (3) 地域コミュニティ機能

主に人口減少や高齢化が進む中山間地等においては、「道の駅」が拠点機能を担い、必要な生活サービスの確

保や維持、地域コミュニティの活性に寄与する拠点となる。そのような「道の駅」では、いかに地域住民に必要なとされ、利用してもらうかが重要である。

図-4に「道の駅瀬替えの郷せんだ」（新潟県十日町市）の事例を示す。当該「道の駅」は、過疎、高齢化が進む

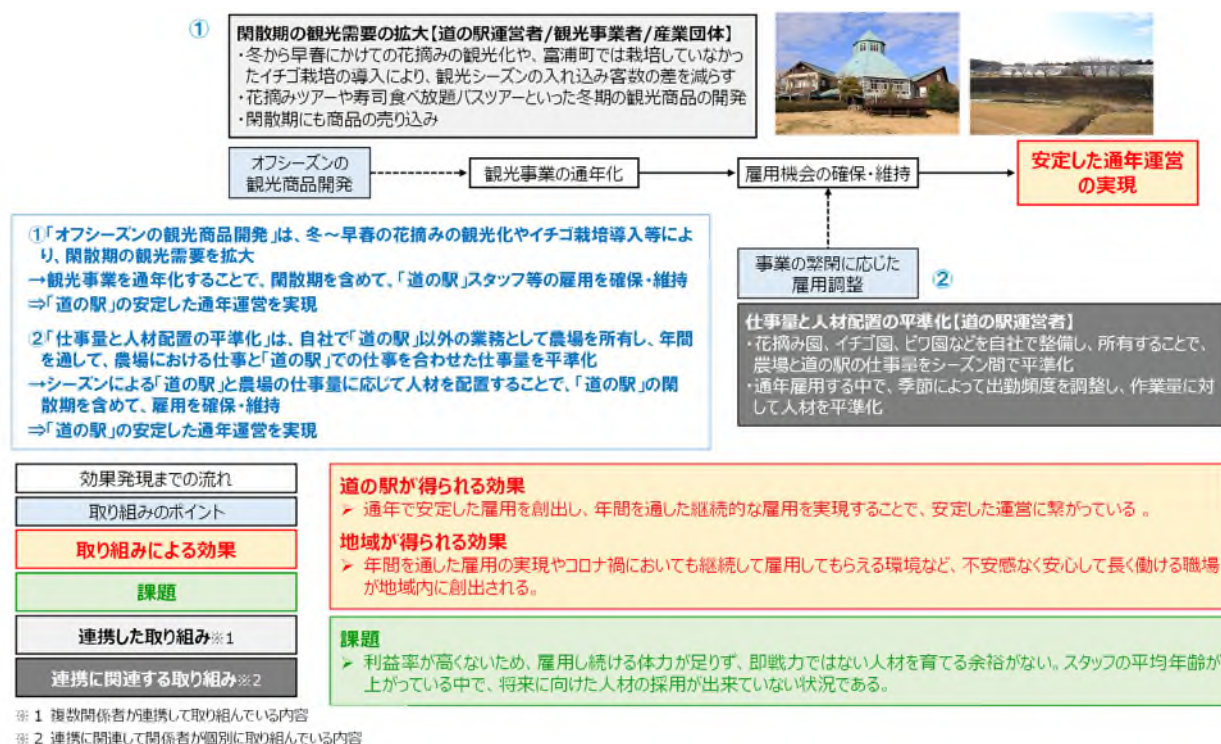


図-3 関係主体との連携体制の模式図（道の駅とみうら枇杷倶楽部、通年安定運営機能）

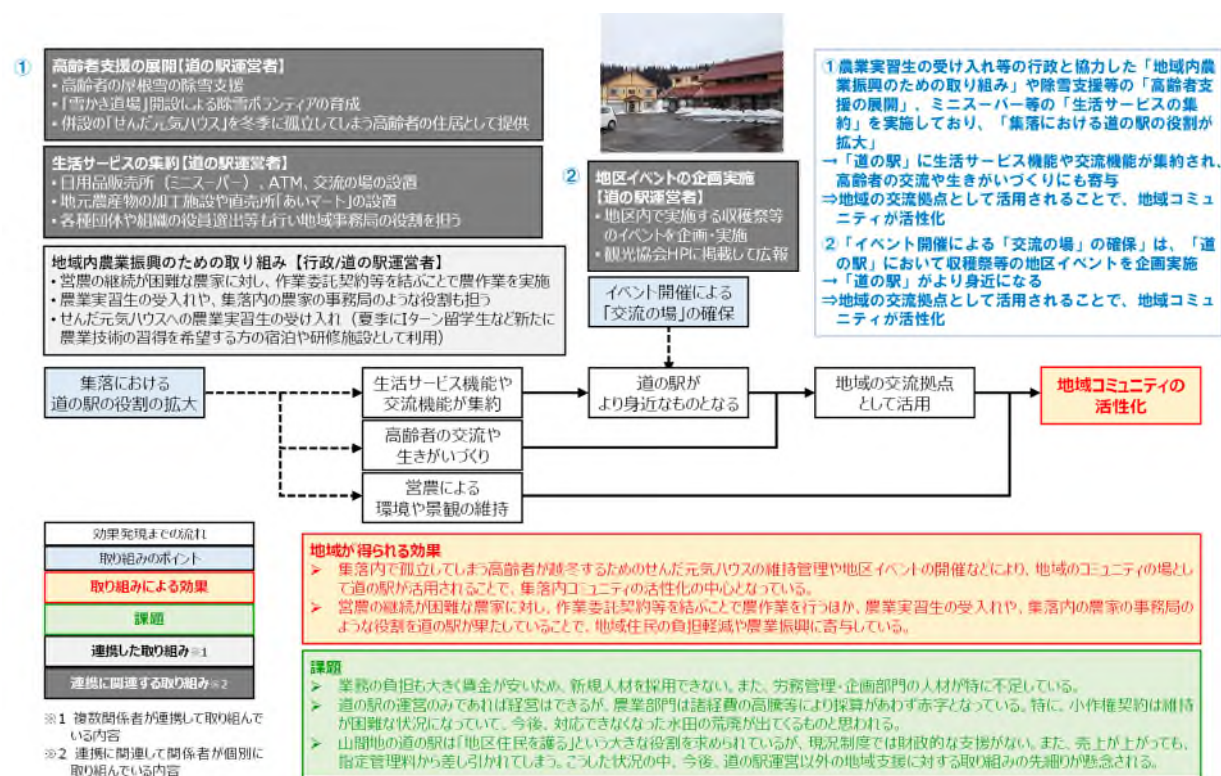


図-4 関係主体との連携体制の模式図（道の駅瀬替えの郷せんだ、地域コミュニティ機能）

豪雪地帯の中山間地に位置し、地域内農業振興のための取り組み、高齢者支援の展開、生活サービスの集約を行うことで、集落において多様な役割を担っており<sup>6)</sup>（図中①）、「道の駅」が地域の交流拠点として活用されることで、地域コミュニティの活性化に繋がっている。また「道の駅」においてイベントを企画実施（図中②）することで、「道の駅」がより身近になり、地域コミュニティの活性化に結び付いている。このように「道の駅」が地域コミュニティの拠点として活用されるには、地域住民が求める機能に合わせた「道の駅」やその周辺のハ

ード面の整備と、地域住民が「道の駅」の運営等に参加し、「道の駅」を身近に感じてもらい拠点として利用してもらうためのソフト面の取り組みを複合的に行うことが重要である。

以下に「道の駅」が必要とされ、利用を促すポイントを示す。

**a) 「道の駅」への生活拠点の集約**

地域の状況や地域住民のニーズを基に生活に必要な施設（スーパー、医療施設、金融機関等）や教育・福祉施設等の「道の駅」およびその周辺エリアへの集約、また

表-2 「道の駅」の連携のあり方と連携の構築手法

機能	連携のあり方と連携の構築手法
飲食物販売	「地域の農産物の消費量を増やし、生産者のやりがいや地域の活性に繋げる」 ○農産品直売所の運営 「生産者を取り込み、積極的に関わってもらう」 ・生産者が消費者と直接交流する機会を設け、生産者のやりがいや消費者の評判、消費拡大、リピーターの確保に繋げる ・生産者の積極的な参加を促すために「道の駅」運営者や行政の働きかけが必須である ○地場産品を用いた商品開発 「企画から生産までの体制を確保する」 ・「道の駅」運営者等が主体となり主賓開発を行うことが効果的である ・自治体の規模によっては、地域外の事業者と連携した商品開発を検討する
	「災害時に「道の駅」が被災者支援拠点や復旧活動拠点として活用されることで、復興後に地域との新たな交流や連携を創出する切っ掛けとなる」 ・防災拠点としてのハード・ソフト両面の備えを活用し、被災者支援や復旧活動のサポートをする ・「道の駅」の営業を早期に再開し、生活復旧に寄与することで、地域住民との関係性を構築できる ・既存の「道の駅」ネットワークを活用することで、他地域の「道の駅」からの支援による拠点の環境改善に繋がる
	「休憩スペースの良好な環境を構築し、評判に繋げていく」 ・周辺環境を活用し、休憩スペースの景観を魅力的にする ・維持管理にあたっては、内容や規模、関係主体との関係性等に応じて適切な手法を検討する
交通安全	「道路管理者との連携体制を構築する」 ・行政が関に入り、「道の駅」運営者と道路管理者との関係構築を図る必要がある
情報発信	「関係主体との情報連絡体制を構築し、地域の魅力を伝える」 ・主体の数や関係性等に応じて適切な情報発信方法や連携体制の構築を検討する ・道路情報の発信と併せて情報を複合的に提供することで、来訪目的と異なる情報も取得する機会となり。交通安全や地域経済の活性化等への寄与が期待される ・状況に応じて多様な言語での案内を検討する
通年 安定運営	「閑散期の新たな需要の創出や人員配置の工夫、サービスレベルの調整等を行い、年間を通じた安定運営を実現する」 ○閑散期の新たな需要の創出 ・観光ツアーなど企画による観光需要の拡大 ○需要に応じたサービスレベルの調整 ・繁閑期の需要の差に応じて効率的な運営を行う ・繁忙期は営業日や営業時間、スタッフ数を増やすことで入込や売上げを確保し、閑散期には減らすことでコスト削減を図る ・人材確保の観点から通年雇用し、季節に応じた労働時間の調整を行う ・通年雇用が困難である場合は、スタッフの季節雇用を考える ○運営会社内における人員配置の工夫 ・「道の駅」運営者が繁閑期に差がある複数の事業を運営している場合は、事業観で人員配置の調整を行う
	「地域が連携して一体となった観光誘致を行い、集客の効果を地域全体に波及させる」 ・「道の駅」の運営者や地域の事業者、行政等が連携して観光誘致のイベントや観光ツアーを企画・運営する ・観光プランの売り込みや広報キャンペーンの実施、各種情報発信等により周知を図る ・関係者による組織を設立する
	「地域住民に受け入れてもらい、「道の駅」を利用してもらう」 ○「道の駅」拠点化のハード面の取り組み ・生活に必要な施設（スーパー、医療施設、金融機関等）や教育・福祉施設等の「道の駅」およびその周辺エリアへの集約 ・公共交通等の「道の駅」への移動手段の確保・充実や「道の駅」の交通結節拠点化 ○「道の駅」拠点化のソフト面の取り組み ・「道の駅」や併設施設におけるイベントやワークショップの開催により、地域住民の交流の場を創出する ・「道の駅」運営者が多様な取り組みを行うことで、地域住民の生活支援に繋がる ・「道の駅」の計画段階から地域住民に整備状況や取り組み内容等の発信を続けることで、「道の駅」を地域の住民で支えるという意識が生まれ、利用促進に繋がる ○「道の駅」運営への地域住民の参加 ・地域住民に「道の駅」の運営に関わる機会を提供することで、「道の駅」が生きがいづくりや交流の場となる ・地域住民に「道の駅」の運営資金の出資に協力して貰うことで、「道の駅」の持続性を確保 ・「道の駅」の運営で得た利益を出資者や地域活動に還元する仕組みを構築し、地域振興に繋げる ・地域住民とは「道の駅」の成り立ちや運営者と地域の関係性等を踏まえた関係構築が重要である
広域連携	「地域外の複数の「道の駅」等が協力して、観光客の誘致や地域経済の活性化、災害時の連携等がスムーズに図れる連携体制を構築する」 ・日常的に交流を持ちながら一体的な取り組みを行う

公共交通等の「道の駅」への移動手段の確保・充実や「道の駅」の交通結節拠点化により、「道の駅」へのアクセス性が高まることで、「道の駅」の利便性が高まり、地域住民の日常的な利用に繋がる。

#### b) 地域住民交流の場の創出と情報発信

「道の駅」や併設施設におけるイベントやワークショップの開催により、地域住民の交流の場を創出することで地域活動参画のきっかけとなる。また、「道の駅」の運営者が多様な取り組みを行うことで、地域住民の生活の支援に繋がる。「道の駅」の計画段階から地域住民に整備状況や取り組み内容等の発信を続けることで、「道の駅」を地域の住民で支えるという意識が生まれ、利用促進に繋がることが期待される。

#### c) 「道の駅」運営への地域住民の参加

地域住民の「道の駅」管理団体への参加や農産物直売所・商品開発への参加、イベントの企画・運営への参加など、「道の駅」の運営に関わる機会を提供することで、生きがいづくりや交流の場となることが期待される。また、地域住民に「道の駅」の運営資金の出資に協力して貰うことで、「道の駅」の持続性を確保すると共に、「道の駅」の運営で得た利益を出資者や地域活動に還元する仕組みを構築し、地域振興に繋げることが出来る。地域住民との関係構築にあたっては、「道の駅」の成り立ちの経緯や運営者と地域の関係性等の影響が大きいと考えられ、それを踏まえた適切な関係構築を目指すことが重要である。

### 4. 効果的な連携と連携構築手法の提示

「道の駅」の9つの機能に着目し、先駆的な事例の収集、及びヒアリングを通じて効果的な連携導入のためのポイントについて分析を行った。更に整備効果を発揮するための連携のあり方と連携を構築する手法について考察し、表-2にとりまとめた。今回、これらの分析を通じ、「道の駅」が地域の課題解決に貢献するためには、特に以下の観点が重要であるとの知見を得た。

1) 「道の駅」の運営にあたって、地元理解のある人物が中心であること。地元の課題が何であるか十分に理解している人物が中心とならなければ、地域課題の解決に繋がらない。

2) 「道の駅」を存続させていくための持続可能な仕組みづくり。地域全体で支える連携体制、組織づくりをすることが重要となる。

3) 連携体制構築のための行政の関わり。「道の駅」を指定管理者が運営している場合、連携体制の構築が難しい場合も多いため、行政が関係構築を図る必要がある。

4) 各道の駅に適したアプローチ。「道の駅」は規模にかかわらず同じ「道の駅」として扱われているが、運営に対する考え方は異なり、それぞれの地域で抱えている課題や条件も異なる。そのため、課題解決の手法は画一的なものではなく、各「道の駅」に適したアプローチが必要となる。

### 5. おわりに

「道の駅」と多様な主体との連携を強化し、機能や整備効果を高めることは、地方部の小規模な「道の駅」を持続させていくことに繋がる。また、日常的に多様な主体との連携体制を構築しておくことで、災害時における支援活動へのスムーズな移行も期待できる。本稿で提示した機能ごとの連携のあり方や連携を構築する手法は、それぞれの地域や「道の駅」が抱える課題解決や改善に資する基礎的な知見であり、今後「道の駅」関係者の取り組みへの支援となるよう普及に努めたい。

謝辞：ヒアリングにご協力いただいた各「道の駅」の管理者、並びに運営者の皆様に感謝申し上げます。

#### 参考文献

- 1) 「道の駅」第3ステージ推進委員会：「道の駅」第3ステージ中間レビューと今後の方向性、令和6年7月
- 2) 国立研究法人 土木研究所：「令和3年度研究開発プログラム成果報告書」15.魅力ある地域づくりのためのインフラ景観向上と活用に関する研究、pp.63-100
- 3) 岩田圭佑、大部裕次、上田真代、福島宏文：「道の駅」の整備効果とその発現プロセスに関する考察、寒地土木研究所月報 第860号、令和6年8月、pp.2-14
- 4) 上田真代、岩田圭佑、大部裕次：地域コミュニティ型「道の駅」の形成に関する先駆的事例調査、寒地土木研究所月報 第872号、令和7年8月、pp.35-41
- 5) 総務省：南房総市（千葉県）黒字経営の「道の駅」、[https://www.soumu.go.jp/main\\_content/000063230.pdf](https://www.soumu.go.jp/main_content/000063230.pdf)（2026.1.6 参照）
- 6) 内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局、内閣府地方創生推進事務局：「小さな拠点」づくり事例集～取組概要と形成プロセス～、平成31年3月、pp.12-13、<https://www.chisou.go.jp/sousei/about/chiisanakayoten/pdf/jireisyuu.pdf>（2026.1.6 参照）