

道の駅の機能向上に関する調査

－地方創生の推進－

結果報告書

平成 29 年 1 月

中国四国管区行政評価局
鳥取行政評価事務所
島根行政評価事務所

目 次

第1 調査の目的等	1
第2 調査結果	2
1 道の駅の概況等	2
(1) 道の駅の制度の概要	2
(2) 調査対象道の駅における地方創生の取組の実態	7
2 道の駅の管理・運営状況	24
(1) 道の駅の利用者の利便確保	24
ア 直轄国道における道の駅の案内板等の設置の充実	24
イ 情報提供等の機能の向上	27
ウ 国土交通省ホームページによる道の駅の適切な広報の実施	33
エ バリアフリー化の推進	39
(2) 利用者の安全確保	49
(3) 訪日外国人利用者への対応	51

説明図表目次

1 道の駅の概況等

(1) 道の駅の制度の概要

図表 1-(1)-① 「道の駅」登録・案内要綱（平成5年2月23日建設省道路局長 最終改正 平成14年3月29日）〈抜粋〉	3
図表 1-(1)-② 中国地方の道の駅の数推移	4
図表 1-(1)-③ 中国地方の道の駅の県別内訳（平成28年12月末現在）	4
図表 1-(1)-④ 調査対象道の駅30駅一覧	5
図表 1-(1)-⑤ 調査対象道の駅30駅の概況	6

(2) 調査対象道の駅における地方創生の取組の実態

図表 1-(2)-① まち・ひと・しごと創生基本方針2015（平成27年6月30日閣議決定） 〈抜粋〉	11
図表 1-(2)-②-i 観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015（平成27年6月観光 立国推進閣僚会議決定）〈抜粋〉	12
図表 1-(2)-②-ii 国土交通省ホームページ「重点「道の駅」の選定について～地方創生の核 となる「道の駅」を重点的に応援します～」（平成27年1月30日）より 〈第1回重点道の駅選定結果の報道資料〉	12
図表 1-(2)-③ 調査対象道の駅における利用者数及び売上高（平成27年度）	12
【地域の産業振興に貢献している道の駅の取組例】	
図表 1-(2)-(ア)-①	13
図表 1-(2)-(ア)-②	13
図表 1-(2)-(ア)-③-i	14
図表 1-(2)-(ア)-③-ii	14
図表 1-(2)-(ア)-③-iii	15
図表 1-(2)-(ア)-④	15
図表 1-(2)-(ア)-⑤	16
図表 1-(2)-(ア)-⑥	17
図表 1-(2)-(ア)-⑦-i	18
図表 1-(2)-(ア)-⑦-ii	18
【地域の観光振興に貢献している道の駅の取組例】	
図表 1-(2)-(イ)-①	19
図表 1-(2)-(イ)-②	19
図表 1-(2)-(イ)-③	20
図表 1-(2)-(イ)-④	20
【地域住民の生活・交流支援に貢献している道の駅の取組例】	
図表 1-(2)-(ウ)-①	22
図表 1-(2)-(ウ)-②	22
図表 1-(2)-(ウ)-③	23
図表 1-(2)-(ウ)-④	23

2 道の駅の管理・運営状況

(1) 道の駅の利用者の利便確保

ア 直轄国道における道の駅の案内板等の設置の充実

図表 2-(1)-ア-① 「道の駅」の案内板の設置について（平成5年5月10日付け管内各県 道路整備担当課長宛て中国地方建設局道路計画第二課長事務連絡）	26
図表 2-(1)-ア-② 道の駅「ソレーネ周南」の予告板、案内板	26

イ 情報提供等の機能の向上

図表 2-(1)-イ-① 「道の駅」登録・案内要綱の当面の運用方針について（平成5年2月23日付け建設省道事発第2号 最終改正平成14年3月29日付け国道企第153号）〈抜粋〉	29
図表 2-(1)-イ-② 調査対象道の駅における道路交通情報（通行規制等）の提供状況	29
図表 2-(1)-イ-③ 道路交通情報の提供が確保されていない例（1駅）	29
図表 2-(1)-イ-④ 古い道路地図等が情報提供されている例（4駅）	30
図表 2-(1)-イ-⑤ 道路交通情報の掲示物の前に物を置くことが常態化し、情報内容が見えにくくなっている例（1駅）	31
図表 2-(1)-イ-⑥ 調査対象道の駅における緊急医療情報の提供状況	31
図表 2-(1)-イ-⑦ 緊急時の対応マニュアルを作成し、緊急医療情報の提供態勢を整えている例	31
図表 2-(1)-イ-⑧ 緊急医療情報の提供態勢が整っていないもの（4駅）	31
図表 2-(1)-イ-⑨ 24時間利用可能な電話を設置していない例（1駅）	32
図表 2-(1)-イ-⑩ 施設を夜間施錠している間、電話が利用できないもの（1駅）	32

ウ 国土交通省ホームページによる道の駅の適切な広報の実施

図表 2-(1)-ウ-① 「道の駅の本一個性豊かなにぎわいの場づくり」（平成5年7月5日発行、建設省道路局監修）〈抜粋〉	36
図表 2-(1)-ウ-② ホームページ上では情報端末機器やタッチパネルを設置していると案内されているが、既に撤去されているもの又は故障しており将来的にも使用見込みのないものの例	36
図表 2-(1)-ウ-③ ホームページ上では案内人を配置していると案内されているが、配置されていないもの	36
図表 2-(1)-ウ-④ ホームページ上ではE V充電器を設置していると案内されているが、道の駅の敷地内ではなく、隣接する施設に設置されているもの	36
図表 2-(1)-ウ-⑤ ホームページ上で案内されている飲食店とは異なる店舗が営業しているものの例	37
図表 2-(1)-ウ-⑥ ホームページ「道の駅案内」での無料公衆無線 LAN の案内状況	37
図表 2-(1)-ウ-⑦ ホームページ「道の駅案内」でのEV 充電器の案内状況	37
図表 2-(1)-ウ-⑧ 実際には飲食店が開店しているが、ホームページ上には案内されていないものの例	37
図表 2-(1)-ウ-⑨ 緊急医療情報として病院名及び連絡先を掲載しているが、既に廃業している医療機関等を案内しているもの	38
図表 2-(1)-ウ-⑩ ホームページのリンクが切れており、「道の駅案内」の情報を見ることができないもの	38
図表 2-(1)-ウ-⑪ 当初の登録内容から大幅な変更が生じているが、変更届を提出していないものの例	38
図表 2-(1)-ウ-⑫ 道路管理者が整備した施設に係る変更届を提出していないものの例	38

エ バリアフリー化の推進

図表 2-(1)-エ-① 「道の駅」登録・案内要綱の当面の運用方針について（平成5年2月23日付け建設省道事発第2号 最終改正平成14年3月29日付け国道企第153号）〈抜粋〉	43
図表 2-(1)-エ-② バリアフリー化関係法令	43
図表 2-(1)-エ-③ バリアフリー化が十分でない事例（駐車場関係）	45
図表 2-(1)-エ-④ バリアフリー化が十分でない事例（便所関係）	46
図表 2-(1)-エ-⑤ バリアフリー化が十分でない事例（歩行経路関係）	47

図表 2-(1)-エ-⑥	バリアフリー化が十分でない事例（道の駅の登録時期別整理表）	48
(2)	利用者の安全確保	
図表 2-(2)-①	駐車場から出口への誘導を路面表示で行っているが、入口から出る車両が発生しているもの	50
図表 2-(2)-②	駐車場の出入口から国道へ右折して合流することが危険なため、路面表示で右折禁止としているが、右折する車両が発生しているもの	50
(3)	訪日外国人利用者への対応	
図表 2-(3)-①	観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014<抜粋>	53
図表 2-(3)-②	観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2015<抜粋>	53
図表 2-(3)-③	J N T O の外国人観光案内所認定制度の概要	54
図表 2-(3)-④	「道の駅」における外国人観光案内所認定の取得促進について（平成 26 年 9 月 22 日付け国土交通省道路局国道・防災課課長補佐事務連絡）	55
図表 2-(3)-⑤	外国人観光案内所の認定の希望状況	55
図表 2-(3)-⑥	無料公衆無線 LAN 「道の駅 SPOT」 の取扱説明（日本語表記のみ）	56
図表 2-(3)-⑦	自治体設置の無料公衆無線 LAN の取扱説明の記載例（日本語と英語で表記）	56

第1 調査の目的等

1 目的

「道の駅」は、道路利用者に快適な休憩と多様で質の高いサービスを提供する施設として平成5年に発足し、その設置数は、年々増加し、平成28年12月末現在、全国に1,107駅、中国地方には102駅あり（未供用を含む。）、全国の「道の駅」の年間利用者数は2億人（平成24年）を超え、売上げは2,100億円（同年）に達している。

最近、経済界や自治体などから、「道の駅」の①休憩機能、②情報発信機能、③地域連携機能、④災害時の防災拠点機能に着目し、「広域的な交流・連携を促進するネットワーク」、「観光振興」、「中山間地域の再生」の拠点として地方創生を推進する役割への期待も強い。

本調査は、このような動向を踏まえ、「道の駅」に関する関係行政の改善に資するために実施したものである。

2 対象機関

（調査対象機関）

国土交通省中国地方整備局、同省中国運輸局、農林水産省中国四国農政局、経済産業省中国経済産業局、総務省中国総合通信局

（関連調査等対象機関）

県、市町村、道の駅、関係団体等

3 担当局所

総務省中国四国管区行政評価局、鳥取行政評価事務所、島根行政評価事務所

4 調査実施時期

平成28年4月～29年1月

第2 調査結果

1 道の駅の概況等

(1) 道の駅の制度の概要

説 明	説明図表番号
<p>(制度の概要)</p> <p>道の駅は、道路利用者の快適な休憩と多様で質の高いサービスを提供するため、平成5年に建設省（当時）が策定した「道の駅」登録・案内要綱（平成5年2月23日付け建設省道企発第19号道路局長通達「道の駅」の登録及び案内について」別紙。最終改正平成14年3月29日付け国道企発第152号）（以下「登録要綱」という。）により発足した。</p> <p>登録要綱では、道の駅の基本コンセプトとして、①休憩目的の利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場と清潔な便所を備えること、②駐車場と便所の施設及びそれらを結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化が図られていること、③道路及び地域に関する情報を提供する案内所又は案内コーナーがあるもの（以下「案内・サービス施設」という。）が備わっていること、④駐車場・便所・電話は24時間利用可能であること、⑤案内・サービス施設には、原則として案内員を配置し親切な情報提供がなされること等が規定され、これらが登録の要件とされている。</p> <p>前述の道の駅の基本コンセプトに適合する施設の設置者は、登録要綱に基づき、当該施設の近傍の一般国道又は都道府県道の道路管理者を経由し、登録申請書を国土交通省道路局長（地方整備局経由）に提出することにより、道の駅として登録することができる。</p> <p>道の駅の設置者は、市町村又はこれに代わり得る公的な団体とされ、整備の方法は、道路管理者が駐車場、便所等を整備し、その他の施設（物販施設等）を設置者が整備する一体型と全ての施設を設置者が整備する単独型がある。</p>	<p>図表1-(1)-①</p>
<p>(道の駅の数)</p> <p>道の駅は、平成28年12月末現在、全国で1,107駅、中国地方5県（鳥取県、島根県、岡山県、広島県及び山口県）に102駅（未供用の1駅を含む。）が登録されている。</p>	<p>図表1-(1)-② 図表1-(1)-③</p>
<p>(調査対象の道の駅の概況等)</p> <p>今回、中国四国管区行政評価局、鳥取行政評価事務所及び島根行政評価事務所（3局所を合わせて以下「当局」という。）は、中国地方で供用されている道の駅101駅のうち主要幹線道路沿いにあるもの等30駅を抽出して調査を行った。</p> <p>なお、調査対象の道の駅の設置者は、30駅中29駅が市町であり、整備方式は、24駅が一体型となっている。</p> <p>また、市町が設置者である道の駅の管理は、当該市町が指定する管理者（指定管理者）が行っていることから、当局では、設置者及び管理者（指定管理者）を対象にヒアリング調査を行うとともに、当該道の駅の実地調査を行った。</p>	<p>図表1-(1)-④ 図表1-(1)-⑤</p>

図表 1-(1)-① 「道の駅」登録・案内要綱（平成 5 年 2 月 23 日建設省道路局長 最終改正
平成 14 年 3 月 29 日）＜抜粋＞

(目的)

- 1 この要綱は、一定水準以上のサービスを提供できる休憩施設を「道の駅」として登録し広く案内することにより、道路利用者の利便性の向上と施設の利用促進を図り、安全で快適な道路交通環境の形成ならびに地域の振興に寄与することを目的とする。

(「道の駅」の基本コンセプト)

- 2 本要綱において、「道の駅」とは、地域の創意工夫により道路利用者に快適な休憩と多様で質の高いサービスを提供する施設で、基本として次に掲げるサービス等を備える施設をいう。

＜設置位置＞

イ 休憩施設としての利用しやすさや、「道の駅」相互の機能分担の観点から、適切な位置にあること

＜施設構成＞

ロ 休憩目的の利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場と清潔な便所を備えるとともに、それらの施設及び施設間を結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化が図られていること

ハ 利用者に多様なサービスを提供する施設であって、道路及び地域に関する情報を提供する案内所又は案内コーナーがあるもの（以下「案内・サービス施設」という。）が備わっていること

＜提供サービス＞

ニ 駐車場・便所・電話は 24 時間利用可能であること

ホ 案内・サービス施設には、原則として案内員を配置し、親切な情報提供がなされること

＜設置者＞

ヘ 案内・サービス施設の設置者は市町村又は市町村に代わり得る公的な団体（以下、「市町村等」という。）であること

なお、案内・サービス施設の管理または運営を市町村等以外のものが行う場合は、契約等により「道の駅」として必要なサービスが確保されるよう措置されていること

＜配慮事項＞

ト 女性・年少者・高齢者・身障者など様々な人の使いやすさに配慮されていること

チ 施設計画は景観に十分配慮し、特に景勝地にあつては、地域の優れた景観を損なうことのないよう計画されていること

(登録の申請)

- 3 前条の「道の駅」の基本コンセプトに適合する施設の案内・サービスの施設の設置者（以下「申請者」という。）は、当該施設「道の駅」として登録申請することができる。この場合、申請者は登録申請書に次の書類を添えて、当該施設の近傍の一般国道又は都道府県道の道路管理者を経由し、これを道路局長に提出するものとする。

イ～ニ (略)

- 4、5 (略)

(登録内容の変更の届け出)

- 6 「道の駅」登録者は、登録申請の内容に変更（軽微な変更は除く）があったときは、遅滞なく道路局長に届け出なければならない。

(「道の駅」の案内)

- 7 (1) 「道の駅」の設置者は、別図に示す標章を用いて施設の案内を行うとともに、登録証を施設内に見やすいように掲示するものとする。
- (2) 道路局長は、「道の駅」の登録及び供用の状況等に関し、道路利用者への広報に努めるとともに、関係道路管理者に通知し、別図に示す標章を用いた「道の駅」の案内等に協力を求めるものとする。

(遵守義務)

- 8 「道の駅」設置者は、次の事項を遵守し、利用者への良好なサービスの確保に努めなければならない。
- イ 施設全体、特に便所について常に安全で快適な利用が可能となるよう適切な維持管理を行うこと
 - ロ 道路管理者の行う道路に関する情報の収集・提供に協力すること
 - ハ 案内員に対する研修等を行い、提供する情報の質の向上につとめること
 - ニ 全体の機能と魅力を高めるため、相互に連携し、協力すること

(登録の取り消し)

- 9 道路局長は、登録された「道の駅」が内容の変更により2の各号に該当しないと認められるに至った場合、または「道の駅」登録者が8の義務を遵守せず、「道の駅」として案内することが適切でないと認められるに至った場合は、当該施設の登録を取り消すことができる。

図表 1-(1)-② 中国 5 県の道の駅の登録数の推移

平成 17 年度末	平成 22 年度末	平成 27 年度末	平成 28 年 12 月末現在
75	89	100	102

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(1)-③ 中国 5 県の県別の道の駅数 (平成 28 年 12 月末現在)

鳥取県	島根県	岡山県	広島県	山口県	計
15	28	16	19	23	101
(1)					(1)

(注) 裸数字は供用済み、() 内は登録済みであるが未供用の道の駅数である。

図表 1-(1)-④

調査対象道の駅 30 駅一覧

区分	道の駅名	所在県	市町村	設置者	登録年月	整備方式	整備に国 が関与	備考
1	大栄	鳥取県	北栄町	市町村	H5年4月	一体型	○	
2	北条公園	鳥取県	北栄町	市町村	H5年11月	単独型		
3	ポート赤碕	鳥取県	琴浦町	市町村	H5年11月	一体型	○	
4	はわい	鳥取県	湯梨浜町	市町村	H15年8月	一体型	○	
5	神話の里白うさぎ	鳥取県	鳥取市	市町村	H17年8月	一体型	○	重点道の駅
6	清流茶屋かわはら	鳥取県	鳥取市	市町村	H17年8月	一体型	○	
7	大山恵みの里	鳥取県	大山町	市町村	H21年3月	一体型	○	
8	きなんせ岩美	鳥取県	岩美町	市町村	H27年4月	一体型	○	
9	ゆうひパーク浜田	島根県	浜田市	第三セクター	H5年11月	一体型	○	重点道の駅
10	ゆうひパーク三隅	島根県	浜田市	市町村	H5年11月	一体型	○	
11	キララ多伎	島根県	出雲市	市町村	H9年10月	一体型	○	
12	湯の川	島根県	出雲市	市町村	H10年4月	一体型	○	
13	シルクウェイにちはら	島根県	津和野町	市町村	H10年4月	一体型	○	
14	ロード銀山	島根県	大田市	市町村	H22年3月	単独型		
15	サンピコごうつ	島根県	江津市	市町村	H22年3月	一体型	○	
16	あらエッサ	島根県	安来市	市町村	H23年3月	一体型	○	
17	掛合の里	島根県	雲南市	市町村	H5年4月	一体型	○	重点道の駅
18	さくらの里きすき	島根県	雲南市	市町村	H13年8月	一体型	○	
19	たたらば壱番地	島根県	雲南市	市町村	H24年9月	一体型		
20	笠岡バイファーム	岡山県	笠岡市	市町村	H23年3月	一体型	○	
21	来夢とごうち	広島県	安芸太田町	市町村	H7年8月	単独型		
22	ゆめランド布野	広島県	三次市	市町村	H8年8月	一体型	○	重点道の駅
23	ふおレスト君田	広島県	三次市	市町村	H9年10月	一体型		
24	クロスロードみつぎ	広島県	尾道市	市町村	H13年8月	一体型		重点道の駅
25	みはら神明の里	広島県	三原市	市町村	H23年8月	一体型	○	
26	たかの	広島県	庄原市	市町村	H24年9月	単独型		
27	世羅	広島県	世羅町	市町村	H26年10月	単独型		
28	萩しーまーと	山口県	萩市	市町村	H12年8月	単独型		全国モデル
29	萩・さんさん三見	山口県	萩市	市町村	H22年3月	一体型	○	
30	ソレーネ周南	山口県	周南市	市町村	H25年10月	一体型	○	重点道の駅

図表 1-(1)-⑤

調査対象道の駅 30 駅の概況

区 分		道の駅数	備 考
県別	鳥取県	8	
	島根県	11	
	岡山県	1	
	広島県	7	
	山口県	3	
設置者	市町	29	
	その他	1	第三セクター
整備方式	一体型	24	21 は国が駐車場、便所等を整備
	単独型	6	
管理者	設置者自身	1	
	指定管理者	29	市町が設置者である道の駅

(注) 当局が作成した。

(2) 調査対象道の駅における地方創生の取組の実態

調査の結果	説明図表番号
<p>(道の駅が地方創生に期待される役割)</p> <p>道の駅は、基本コンセプトである休憩機能や地域の道路情報・観光情報等の情報発信機能のほか、地域産物の情報提供・販売、地域内外の住民の交流などを行う地域連携機能を有している。</p> <p>道の駅の持つこのような機能に着目して、次のとおり、地方創生を具体化する有力な手段として道の駅を活用することが期待されている。</p> <p>① 地方創生に関する政府の取組を定めた「まち・ひと・しごと創生基本方針2015」(平成27年6月30日閣議決定)では、道の駅を活用した具体的取組として、「地域の農林水産物や特産品の販売を促進」、「訪日外国人旅行者のニーズが高いサービスを提供」、「都市との交流産業化」を挙げている。</p> <p>② 国土交通省は、道の駅を経済の好循環を地方に行き渡らせる成長戦力の強力なツールと位置付け、平成26年度から、地域活性化の拠点となる優れた企画があり、今後の重点支援で効果的な取組が期待できるものを「重点道の駅」に選定して、関係機関と連携して支援する取組を実施している。</p> <p>また、同省は、「重点道の駅」の選定と併せて、地域活性化の拠点として、特に優れた機能を継続的に発揮していると認められるものを「全国モデル道の駅」に選定している。</p> <p>なお、調査対象道の駅30駅についてみると、1駅が「全国モデル道の駅」に、6駅が「重点道の駅」に選定されている。</p>	<p>図表1-(2)-①</p> <p>図表1-(2)-② - i、ii</p>
<p>(調査対象道の駅の利用者数及び売上高の状況)</p> <p>調査対象道の駅30駅について、平成27年度利用者数をみると、10万人以上50万人未満の道の駅が21駅(70%)と最も多く、100万人以上の道の駅が1駅(3.3%)、50万人以上100万人未満の道の駅が5駅(16.7%)みられる。</p> <p>また、平成27年度売上高をみると、1億円以上5億円未満に属する道の駅が15駅(50%)と最も多く、10億円以上の道の駅が1駅(3.3%)、5億円以上10億円未満の道の駅が6駅(20%)となっている。</p>	<p>図表1-(2)-③</p>
<p>(調査対象道の駅における地方創生に資する取組の実施状況)</p> <p>今回、当局が、調査対象道の駅30駅における取組を、①産業振興、②観光振興、③地域住民の生活・交流支援の3点に分類して、i) 道の駅における地方創生に資する取組状況、ii) 道の駅が抱える課題、iii) これらの課題に対応する効果的な取組事例を調査した結果は、以下のとおりである。</p> <p>ア 調査対象道の駅における①産業振興、②観光振興、③地域住民の生活・交流支援に係る取組状況</p>	

調査対象道の駅における地方創生に資する取組の状況をみると、産業振興、観光振興、地域住民の生活・交流支援について、全ての道の駅が何らかの方法で取り組んでおり、その主な内容は、次のとおりである。

(ア) 産業振興に関する事項

- ・直売所における地元農産物の販売
- ・レストラン等における地元食材を使用したメニューの提供
- ・地元生産物を使用した加工品の製造・販売（6次産業化）
- ・道の駅や道の駅出荷者による雇用創出等

(イ) 観光振興に関する事項

- ・観光パンフレット、電子掲示板、案内人等による観光情報の提供
- ・各種イベントの実施による集客
- ・スタンプラリーの実施等

(ウ) 地域住民の生活・交流支援に関する事項

- ・イベント、体験農園等を通じた利用者と地域住民、あるいは地域住民相互間の交流
- ・高速バス、路線バス等の乗降拠点
- ・災害時における避難所に指定等

イ 調査対象道の駅等における課題

調査対象道の駅において、地方創生を推進する観点から、産業振興、観光振興及び地域住民の生活・交流支援について、道の駅が抱える課題を設置者及び管理者に聴取したところ、次の事項を挙げている。

(ア) 産業振興に関する事項

- ・売りとなるオリジナル商品の開発、商品の高付加価値化
- ・農産物出荷者の高齢化や後継者不足による生産量の減少、生産意欲の減退

(イ) 観光振興に関する事項

- ・観光客数及び地域内住民の減少による道の駅の利用者数の減少
- ・高速道路の開通による並行一般道路の交通量減少に伴う利用者数の減少
- ・道の駅の集客力の周辺観光施設への波及効果の不足
- ・道の駅相互の連携や周辺観光施設等との連携不足

(ウ) 地域住民の生活・交流支援に関する事項

- ・地域の過疎化、高齢化等による生活圏機能の維持・確保
- ・交通インフラの衰退による移動困難者、買物弱者への対応
- ・道の駅という公的施設として地域住民へどのような貢献ができるかを検討・模索中

ウ 調査対象道の駅における地方創生の拠点機能としての特徴的な取組の例

今回、調査対象とした道の駅30駅における地方創生に資する取組状況を調査

<p>したところ、前述イに掲げたような道の駅が抱える課題等に対応して、特徴的な取組を行っている例が次のとおりみられた。</p>	
<p>(ア) 産業振興</p>	
<p>a 商品開発</p>	
<p>① 雑魚と呼ばれた魚の魚価を高めるブランド化、駅長自らが関与するメディア戦略、著名シェフとのコラボによる商品開発等により、道の駅が地元水産物の消費の拡大を核として多数の集客を達成している例（萩しーまーと）</p>	<p>図表1-(2)-(ア)-①</p>
<p>② 地元特産物を活用して開発したオリジナルの菓子が全国おみやげグランプリで準グランプリを受賞し、道の駅の売上の増加に貢献しており、また、この取組を契機に、平均年齢80歳代の女性が中心であった当該商品の製造グループに新たに60歳代、70歳代の主婦6人が加わり、後継者の確保が実現している例（来夢とごうち）</p>	<p>図表1-(2)-(ア)-②</p>
<p>③ 地元農産物を使用した特産品の開発及び販売促進に資するため、一定の認証基準をクリアした商品に独自のブランド名を付して製造あるいは販売している例（たかの、ソレーネ周南、笠岡ベイファーム）</p>	<p>図表1-(2)-(ア)-③ - i、ii、iii</p>
<p>④ 出荷者による意見交換会の場を活用して、生産者と加工者の出会いから新たな商品開発に結び付けている例（みはら神明の里）</p>	<p>図表1-(2)-(ア)-④</p>
<p>b 農水産物の出荷量の確保等のための取組</p>	
<p>① 近隣3市町の実産者、農産物直売所、JAが連携してネットワーク化を図り、生産者は3市町内で約40箇所設けられた集荷場のいずれかに農産物を持ち込めば、3市町内の道の駅を含む19箇所の直売所のどこでも販売することを可能とし、生産者の販路拡大とともに少量多品目生産を行う高齢者や女性の出荷を容易にしている例（掛合の里、さくらの里きすき、たたらば壺番地）</p>	<p>図表1-(2)-(ア)-⑤</p>
<p>② 道の駅までの出荷が困難な生産者等に代わり、道の駅が委託した業者が集荷している例（ソレーネ周南）</p>	<p>図表1-(2)-(ア)-⑥</p>
<p>③ 出荷者が売れ残りを道の駅まで取りに来なくても済むことと生産者の所得向上に寄与するよう、出荷状況や売れ残り状況を見て、道の駅のレストランで調理したり、加工商品にして販売するなどの工夫をしている例（たかの、笠岡ベイファーム）</p>	<p>図表1-(2)-(ア)-⑦ - i、ii</p>
<p>(イ) 観光振興</p>	
<p>① 周囲に何も無い干拓地に整備されたこともあって目的地型の道の駅を目指し、道の駅のみで従来の市全体の観光客数を上回る利用客を集めるなど高い集客力を達成している例（笠岡ベイファーム）</p>	<p>図表1-(2)-(イ)-①</p>
<p>② 情報発信基地をコンセプトとし、観光コンシェルジュと呼ばれる道の駅職員が対面で地元の観光情報等を提供し、できるだけ町内を周遊してもらうよう誘導するほか、道の駅はアンテナショップとして最低限の品数に抑</p>	<p>図表1-(2)-(イ)-②</p>

<p>え、道の駅単独の売上げよりも町全体での集客増と販売増加を目標としている例（世羅）</p>	
<p>③ 道の駅職員（駅長補佐）が地域の観光をPRする人材育成のために市が設けている観光マイスターの資格認定を受け、道の駅利用者に観光案内しているほか、道の駅が旅行業法に基づく登録を受け、道の駅独自企画の旅行商品を販売している例（清流茶屋かわはら）</p>	<p>図表1-(2)-(イ)-③</p>
<p>④ 市町と道の駅等が連携してイベントを開催し、観光客（バイクツーリストやサイクリスト）誘致に取り組んでいる例（ゆめランド布野、掛合の里）</p>	<p>図表1-(2)-(イ)-④</p>
<p>(ウ) 地域住民の生活・交流支援</p>	
<p>① 地域の高齢化に対応した取組を実施している例（ソレーネ周南） i) 買物弱者、交通弱者への取組として、道の駅の職員が農産物や加工品の集荷を兼ねて食料品等の移動販売等を実施</p>	<p>図表1-(2)-(ウ)-①</p>
<p>ii) 道の駅内に「高齢者相談窓口」を設け、社会福祉協議会の看護師等が常駐し、医療、介護、福祉等の高齢者相談を実施</p>	<p>図表1-(2)-(ウ)-②</p>
<p>② 高速バス、路線バスの発着拠点となっており、24時間利用可能な駐車場を利用したパーク&ライドによる通勤、通学の拠点として機能している例（クロスロードみつぎ）</p>	<p>図表1-(2)-(ウ)-③</p>
<p>③ 道の駅が学校給食に食材を提供することを通じて、小中学生に対する食育教育、学校給食における地産地消率の向上、出荷者における安定的な出荷量の確保等に寄与している例（サンピコごうつ）</p>	<p>図表1-(2)-(ウ)-④</p>

図表 1-(2)-①

まち・ひと・しごと創生基本方針 2015（平成 27 年 6 月 30 日閣議決定）＜抜粋＞

- I、II (略)
- III 地方創生の深化に向けた政策の推進
(略)
- 1 地方にしごとをつくり、安心して働けるようにする
- (1) (略)
- (2) 観光業を強化する地域における連携体制の構築
- ② 観光戦略と連携した地域の特色ある地域製品のブランド化、受入地域のマネジメント強化、戦略的プロモーション、訪日外国人旅行者が食を楽しむ環境整備を更に進めていく。
- 【具体的取組】
- ◎ 多様な地域の資源を活用したコンテンツづくり
(略)
- ・ 「道の駅」や高速道路の休憩施設などの既存施設を活用し、地域の農林水産物や特産品の販売を促進する。
(略)
- ③ 観光消費拡大等のための受入環境整備
- 訪日外国人旅行者数の増加を国内における消費の拡大につなげていくことが重要であり、都市部だけでなく地方へも広げていくための受入環境整備を進めていく。また、観光産業における外国人材の活用や、訪日外国人旅行者の出入国を円滑かつ快適に行えるようにする。
- 【具体的取組】
- ◎ 外国人旅行者の利便性向上のための受入環境整備
(略)
- ・ 訪日外国人旅行者のニーズが高いサービスを提供する「道の駅」を拡大する。
(略)
- 4 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する
- (1) (略)
- (2) 「小さな拠点」の形成（集落生活圏の維持）
(略)
- ④ 地域における仕事・収入の確保
- コミュニティビジネスを振興し、小さくとも地域に合った自立的な事業を積み上げ、地域経済の円滑な循環を促す。その際、地域資源を活用しながら複数の事業を組み合わせ実施する取組と横断的なビジネスを実行する人材の確保を推進する必要がある。
- 【具体的取組】
- ◎ 地域資源をいかしたコミュニティビジネスの振興
- ・ 地域の特性をいかした農林水産物の生産や6次産業化による高付加価値化、観光資源や「道の駅」等を活用した都市との交流産業化、再生可能エネルギーの導入等多機能型の事業の振興、創業、継業を推進する。
(以下省略)

(注) 下線は、当局が付した。

図表 1-(2)-②-i 観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2015（平成 27 年 6 月観光立国推進閣僚会議決定）＜抜粋＞

1、2	(略)
3	地方創生に資する観光地域づくり、国内観光の振興 (略)
(1)	(略)
(2)	来訪者が地域の魅力を体感し、再び訪れたいくなる観光地域づくり (略)
	＜「道の駅」を核とした地域における観光振興＞
	○ 「道の駅」を地域の観光振興の核として位置付け、優れた取組を行う「道の駅」を全国モデル「道の駅」、重点「道の駅」として選定し、各省庁の施策を総動員して、観光拠点化の取組を支援する。 (以下省略)

(注) 下線は、当局が付した。

図表 1-(2)-②-ii

国土交通省ホームページ「重点「道の駅」の選定について～地方創生の核となる「道の駅」を重点的に応援します～」(平成 27 年 1 月 30 日)より＜第 1 回重点道の駅選定結果の報道資料＞

<p>「道の駅」は、平成 5 年の制度創設以来、現在では全国で 1040 箇所広がり、地元の名物や観光資源を活かして、多くの人々を迎え、地域の雇用創出や経済の活性化、住民サービスの向上にも貢献しています。</p> <p>国土交通省では、この「道の駅」を経済の好循環を地方に行き渡らせる成長戦略の強力なツールと位置付け、関係機関と連携して特に優れた取組を選定し、重点的に応援する取り組みを実施します。</p> <p>今般、有識者のご意見もいただき、選定対象を国土交通省として、決定しましたので、以下のとおりお知らせします。</p>									
<p>1 選定結果</p> <table border="0"> <tr> <td>○全国モデル「道の駅」</td> <td>選定数</td> <td>全 6 箇所</td> </tr> <tr> <td>○重点「道の駅」</td> <td>選定数</td> <td>全 3 5 箇所</td> </tr> <tr> <td>○重点「道の駅」候補</td> <td>選定数</td> <td>全 4 9 箇所</td> </tr> </table> <p>(以下省略)</p>	○全国モデル「道の駅」	選定数	全 6 箇所	○重点「道の駅」	選定数	全 3 5 箇所	○重点「道の駅」候補	選定数	全 4 9 箇所
○全国モデル「道の駅」	選定数	全 6 箇所							
○重点「道の駅」	選定数	全 3 5 箇所							
○重点「道の駅」候補	選定数	全 4 9 箇所							

図表 1-(2)-③ 調査対象道の駅における利用者数及び売上高（平成 27 年度）

事 項	区 分	道の駅数
利用者数	100 万人以上	1 (3.3%)
	50 万人以上 100 万人未満	5 (16.7%)
	10 万人以上 50 万人未満	21 (70%)
	10 万人未満	3 (10%)
	計	30 (100%)
売上高	10 億円以上	1 (3.3%)
	5 億円以上 10 億円未満	6 (20%)
	1 億円以上 5 億円未満	15 (50%)
	1 億円未満	5 (16.7%)
	非公開	3 (10%)
	計	30 (100%)

(注) 1 調査対象市町の提出資料による。

2 () 内は調査対象道の駅数 (30 駅) に占める割合である。

【地域の産業振興に貢献している道の駅の取組例】

図表 1-(2)-(7)-①

道の駅名	萩しーまーと（山口県萩市）
供用開始時期	平成 13 年 4 月
整備方式	単独型
取組の概要	<p>萩漁港に隣接する場所に水産販売施設として整備された経緯もあり、水産物を前面に打ち出し、i) 地産地消に根ざした水産物の販売演出、ii) テレビ等のマスコミ媒体を使った水産物の情報発信、iii) 真ふぐや雑魚のブランド化・魚価の上昇、iv) 萩の地魚もったいないプロジェクト等による新商品開発等により、萩漁港に水揚げされる水産物の約 15%を販売し、人口 5 万人の都市の道の駅で年間 100 万人以上を集客し、10 億円以上の売上高を達成している。また、こどもや高齢者等を対象とした食育や地域を担う人材育成を行うなど、水産物をテーマとした地域活性化の総合プロデュース役までも担っている。</p>

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(2)-(7)-②

道の駅名	来夢とごうち（広島県安芸太田町）																						
供用開始時期	平成 7 年 8 月																						
整備方式	単独型																						
取組の概要	<p>平均年齢 80 歳代の主婦数人が地元の特産品祇園坊柿を使用して細々と作っていたお菓子「チョコちゃん」に道の駅受託者であった観光協会が着目し、協会、地域おこし協力隊など町を挙げてチョコちゃんを地元特産品とするプロジェクトチームを立ち上げ、著名なパティシエの協力を得て製造工程改革やパッケージの刷新などのブラッシュアップを図った結果、国内最大級の地方産品コンテスト「おみやげグランプリ 2015」で準グランプリを受賞した。</p> <p>こうしたことから、道の駅での「チョコちゃん」の売上げは、プロジェクト開始前の平成 23 年度 289 個であったところ、準グランプリを受賞した後の 27 年度は 9,523 個と約 33 倍と大幅な増加を見せ、売上増加に貢献しているほか、原材料の単価のアップによる柿農家所得の上昇、生産者の意欲増大に寄与している。</p> <p align="center">道の駅における「チョコちゃん」の売上げの推移</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>平成 23</th> <th>24</th> <th>25</th> <th>26</th> <th>27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>売上個数</td> <td>289 個</td> <td>735 個</td> <td>1,270 個</td> <td>7,217 個</td> <td>9,523 個</td> </tr> <tr> <td>売上高</td> <td>130,050 円</td> <td>396,900 円</td> <td>685,800 円</td> <td>3,897,180 円</td> <td>5,142,420 円</td> </tr> </tbody> </table> <p>また、以前は、平均年齢 80 歳代の主婦数人で製造し、生産者が次々と抜け、減少していく状況にあったが、準グランプリを受賞したことによる成功体験や地元を何とかしたいとの共助・公助精神から、新たに 60、70 代の主婦 6 人が加わり、生産者の平均年齢が 10 歳若返るなど後継者の確保にも成功している。</p>					年 度	平成 23	24	25	26	27	売上個数	289 個	735 個	1,270 個	7,217 個	9,523 個	売上高	130,050 円	396,900 円	685,800 円	3,897,180 円	5,142,420 円
年 度	平成 23	24	25	26	27																		
売上個数	289 個	735 個	1,270 個	7,217 個	9,523 個																		
売上高	130,050 円	396,900 円	685,800 円	3,897,180 円	5,142,420 円																		

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(2)-(7)-③-i

道の駅名	たかの（広島県庄原市）
供用開始時期	平成 25 年 3 月
整備方式	単独型
取組の概要	<p>庄原市は、中国横断自動車道尾道松江線（以下「尾道松江線」という。）の開通を契機に道の駅たかのを玄関口として交流人口の増加が見込まれる高野地域の農業と観光を基軸とした一体的なブランド化を図り、地域経済の活性化に結び付けたいと考え、ブランド構築事業の一つとして「高野の逸品 100 プロジェクト」に取り組んだ。</p> <p>これは、庄原市高野地域が、大根、りんご、夏いちご、ほうれん草、トマトなど野菜や果物の産地であり、食材の宝庫と言われていることから、これらの農産物等を活用した特産品づくりを行うとともに、品質などが一定の基準を満たした特産品については、「高野の逸品 100 プロジェクト委員会」が、「高野の逸品」として認証して付加価値を付けて販売するものである。</p> <p>認証基準は、「産地」、「品質」、「高野らしさ」等であり、生産者から開発支援申請の提出を受けた上記委員会が、「高野の逸品」となる可能性について協議し、商品開発やパッケージデザインなどについての支援等を行った後、審査が行われることになっている。</p> <p>認証された「高野の逸品」にはオリジナルのロゴマークを付して道の駅や都市部での出張販売などで販売するとともに、道の駅と連携して専用のカタログやお中元・お歳暮ギフト用のチラシで商品を紹介し、道の駅から全国各地に送ることができる。</p> <p>「高野の逸品」は、平成 27 年度までに 113 品目が認証されており、道の駅自身もアップルパイやりんごジャム、いちごジャム、トマトケチャップソースなどを製造し、認証を受けている。</p> <p>庄原市は、これらの取組により、道の駅の販売力の強化が図られるとともに、地元住民の所得向上、雇用拡大など地域経済に効果が及んでいるとし、この高野地域の取組をモデルにしてこれから市全域の農畜産物を活用した逸品の開発や販売促進に取り組むことにしている。</p>

（注）当局の調査結果による。

図表 1-(2)-(7)-③-ii

道の駅名	ソレーネ周南（山口県周南市）
供用開始時期	平成 26 年 4 月
整備方式	一体型（道路管理者：国）
取組の概要	<p>周南市では、市内産の優れた農林水産物やそれらを用いた加工品を「しゅうなんブランド」として認定して差別化を図ることにより、消費者に対して効果的で分かりやすい情報が発信できるとしてブランド化に取り組んでいる。</p> <p>しゅうなんブランドは、周南市地産地消推進協議会において、応募された製品について、①周南市産の素材か、②製品に独自の工夫があり、味・外観等に優れているか、③安定的な流通が見込めるか等 5 項目の審査を行い、一定の基準を満たしたものを認定する仕組みである。</p> <p>また、周南市では、道の駅ソレーネ周南を地域振興や六次産業化の拠点に位置付けており、このしゅうなんブランドを市内外に情報発信する重要な拠点の一つとしている。</p>

	<p>このため、平成 28 年 5 月現在、わさび、じねんじょ、ぶどう、いちごじゃむ、あんもち、ワイン、日本酒など 84 品がしゅうなんブランドに認定されているが、それらの大部分を道の駅で販売している。</p> <p>さらに、周南市は、しゅうなんブランドの特産品をふるさと納税制度の返礼品に取り入れ、市外の人にしゅうなんブランドの売り込みを図っている。</p> <p>なお、道の駅では、自らも、地元のぶどう梨生産組合で栽培された 20 世紀梨を使用した「オリジナル梨ワイン」や地元栽培の酒米を使用した「オリジナル日本酒」（地元酒蔵に醸造を委託）を完成させており、今後、これら以外にも独自に新たな製品の開発を目指すとしている。</p> <p>周南市では、これらの取り組みにより、産業振興、地域の活性化、農家等の所得向上が期待されるとしている。</p>
--	--

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(2)-(7)-③-iii

道の駅名	ベイファーム笠岡（岡山県笠岡市）
供用開始時期	平成 23 年 7 月
整備方式	一体型（道路管理者：国）
取組の概要	<p>笠岡にある本当によい物を発掘して、デザインや企画のプロ集団とコラボレートすることによりブランド化を図り、地域特産物の高付加価値化等をねらいとして、「笠の輪」という道の駅独自のブランドを構築し、平成 26 年 10 月に商標登録を取得した。</p> <p>調査日現在（平成 28 年 7 月末日）、ひまわりの油を使用したドレッシング、笠岡諸島原産の昆布を使用したポン酢、笠岡牛を使用した肉味噌、自然の力だけで作られたはちみつなど、7 品目ある。</p> <p>例えば、はちみちは、通常糖度を上げるために加熱処理して製造され、それにより苦味が生じたり、風味が損なわれるおそれがあるが、笠の輪ブランドのはちみつは加熱処理せず、自然のままに任せて製造されたもので、生産者がそのことを PR せずに販売されていたものを道の駅が発掘して、笠の輪ブランドとして道の駅で適正価格による販売を開始したものである。</p> <p>笠岡市は、このようなブランド構築により、①笠岡の特産物の高付加価値化、②生産者の所得向上、③笠岡の特産物を周辺地域の人に知ってもらうこと等につながっているとしている。</p>

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(2)-(7)-④

道の駅名	みはら神明の里（広島県三原市）
供用開始時期	平成 24 年 3 月
整備方式	一体型（道路管理者：国）
取組の概要	<p>① 道の駅への納品業者 169 者を構成員とする異業種交流会的な意見交換会（道の駅では「イブニングミーティング」と称している。）を定期的で開催し、出席者が 3 分間スピーチを行い、「自分は何を生産している」などの自己紹介や「こういう商品がほしい」等の要望を出し合うことにより、出会いが生まれ、新商品の開発につなげている。こうした意見交換会を通じて生まれたオリジナル商品が少</p>

	<p>なくとも5品目(ブラッドオレンジジャム、三原市の特産物である鶏肉を使ったギョーザ、三原市の特産物のタコを使った「タコせんべい」、イチジクのジャム、レモンの乾燥粉を使用した商品)はある。</p> <p>例えば、ブラッドオレンジジャムについては、イブニングミーティングにおいて、この地域では珍しいブラッドオレンジを栽培しているという話をした農家(出荷者)の話を聞いた加工業者が当該農家とコラボして、ブラッドオレンジのジャムの製品化が行われた。</p> <p>駅長は、「異業種交流会は、私が着任(平成27年4月)する以前からあったが、私が着任してから、従来の形式だった会議方式でなく、気さくに話ができる雰囲気のある食事会方式にしたことにより、より具体的な話が出て、人と人の出会いが生まれ、商品開発がしやすい環境ができてきた。」と述べている。</p> <p>② 近隣の広島県立総合技術高等学校と共同で商品開発を行い、米粉で作った「白いたこ焼き」((注)タコは三原市の特産物)の商品開発を行い、レストラン等のメニューとして道の駅において販売している。</p> <p>当該道の駅の駅長は、「高校生は何かをやりたいという意欲があるがそのチャンスが与えられていない」との着想から高校生と連携して商品開発を行ったものであると述べている。</p> <p>③ 市民等から三原市の特産物である「鶏肉」や「タコ」を使ったレシピを募集して、レシピコンテストを行い、応募のあった計210件のレシピの中から入賞した4件を道の駅のレストランで提供している。</p> <p>このような取組を通じて、調査日(平成28年6月3日)現在、約20種類の道の駅のオリジナル商品を開発しており、また、駅長は、地元産品が全体の75%を下回らないよう地元産品にこだわって商品の品揃えを行っているとしている。</p> <p>当該道の駅が行った利用者アンケートにおいて、来店目的の第1位は買物(全体の32%)、第2位は食事(同19%)で、利用者の意見の中には「品揃えがよい」、「三原市内の商品がたくさんある」などの意見があり、上記の取組が、平成25年度から27年度までの当該道の駅の利用者数、売上高がともに増加したことに貢献していると考えられる。</p>
--	--

(注) 当局の調査結果による。

図表1-(2)-(7)-⑤

道の駅名	掛合の里、さくらの里きすき、たたらば壺番地(島根県雲南市)
供用開始時期	掛合の里(平成5年8月)、さくらの里きすき(13年10月)、たたらば壺番地(25年3月)
整備方式	一体型(道路管理者:掛合の里及びさくらの里きすきは国、たたらば壺番地は市)
取組の概要	<p>雲南市を含む島根県雲南地域は、中山間地域であり、農産物直売所での集客が難しく、また、直売所において農作物等の種類と量を安定的に提供することも難しい状況がみられた。</p> <p>このため、JAしまね雲南地区本部が中心となり、「奥出雲産直振興推進協議会」を立ち上げ、雲南市、飯南町及び奥出雲町の3市町内の道の駅内の農産物直売所を含む19か所の農産物直売所と農業生産者をネットワークで結び中山間地域での産直事業の売上げ増に取り組むことにした。</p> <p>本協議会では、管内に約40か所の集荷所を設置し、出荷者は、農作物を入れた段ボール箱ごとに管内のどの直売所に出荷する荷物かを明記しておく、JAから委託を受けた業者のトラックがこれらの集荷所を毎日巡回した上、指定された直売</p>

	<p>所に荷物を降ろして回る仕組みとした。</p> <p>このシステムにより、生産者が直売所に向く必要がなくなり、少量多品目生産を行っている高齢者や女性、定年後に地元に戻って農業を始めた者なども気軽に出荷できるようになった。従前は、原則、いわゆる平成の市町村合併前に作られた地元の直売所しか販路がなかった生産者もこれにより多くの販路を持つことになった。</p> <p>また、出荷物に貼付するバーコードシールの発行機は、JAが出荷者宅などに設置し、発行作業の効率化を図った。</p> <p>本協議会設立の目的は、地元農家の収入増であるが、平成10年の協議会発足当時約6,000万円だった売上げは、年々増加し、27年度は約7億7,000万円となっている。</p>
--	---

(注) 当局の調査結果による。

図表1-(2)-(7)-⑥

道の駅名	ソレーネ周南（山口県周南市）
供用開始時期	平成26年4月
整備方式	一体型（道路管理者：国）
取組の概要	<p>道の駅ソレーネ周南は、「24時間周南ブランドの発信」のコンセプトのもと、周南市全域の商品を販売する農産物販売の拠点となるよう取り組んでいる。</p> <p>しかしながら、同駅は、市の西部地区に位置し、北部地区や東部地区などの中山間地域から農産物を出荷する場合、自家用車で片道1時間以上を要する。また、市の約7割を占める中山間地域は、狭あいかつ急しゅんな地形条件から農作物の生産効率が低く、その地区固有の産品を生産している地域があるものの、自給的栽培にとどまっているところが多い。</p> <p>このため、購入者にとっては魅力的な農作物等を農家は生産しているながら、生産者自身で道の駅に出荷をすることがなかなか難しい状況が各地で発生していた。</p> <p>そこで、これらの支障を解決するため、平成26年11月、周南市、ソレーネ周南を運営している一般社団法人周南ツーリズム協議会及び宅配業者の3者が協定（地域活性化包括連携協定）を提携し、宅配業者が農産物や加工品の集荷に関わることになった。</p> <p>協定のねらいは、「高齢者が庭先で作った野菜や中山間地域の農産品・加工品を販売する機会の提供」であり、内容は、交通手段がない中山間地域の農家や生産に集中したい食品加工所など、直接道の駅に持ち込むことが難しいところに、市内全域を毎日回っている宅配業者が集荷に訪れるものである。出荷者は、出荷する商品を折りたたみ式コンテナ（幅34cm、奥行き49cm、高さ36cm）に入れておけば連絡を受けた宅配業者が取りに行き、市内5箇所の営業所まで運び、その後は、道の駅の手が5営業所を回って商品を回収し、道の駅まで運んだ上で店内に並べる流れである。出荷者は、集荷専用のコンテナに商品を入れるだけでよく、梱包の手間が省ける。</p> <p>周南市は、これにより、中山間地域において少量の野菜を作っている高齢者や女性が生産量を増やすことが可能となり、また、加工所からも容易に出荷でき、さらに、自分が作った農産物等を地域の方や観光客に食べてもらえることが高齢者の喜びと生きがいにつながり、農業振興と生きがい対策の効果に結びついているとしている。</p>

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(2)-(7)-⑦-i

道の駅名	たかの（広島県庄原市）
供用開始時期	平成 25 年 3 月
整備方式	単独型
取組の概要	<p>庄原市は、道の駅たかのに対し、農業と観光を基軸とした地域の活性化につながる拠点としての役割を期待している。また、地元産品の販売に力を入れ、農家を含む地元住民の所得向上など地域の経済効果が上がる取組を期待している。</p> <p>このため、道の駅では、以下のような取組を行っている。</p> <p>① 例えばきゅうりなどの同一品目が多くの農家から出荷され大量になった場合、売れ残りが見込まれ、出荷者が道の駅まで引き取りに来なければならないことが予想される場合は、あらかじめ出荷者に連絡をして、出荷された農産物を道の駅が買い取り、駅内の加工室で漬け物やお菓子などに加工する。また、サツマイモなど天ぷらにして販売できるものであれば駅内の調理室で調理して販売する。</p> <p>② ①と同様のケースにおいて、道の駅内のレストランが野菜を買い取り、サラダのほか料理の材料として活用する。</p> <p>これらの取組により、農産物の売れ残りが減少し、農家が道の駅まで売れ残りを引き取りに出向く手間が省かれるとともに、農家の所得向上につながる。</p> <p>庄原市は、道の駅は農家に支えられており、農家を守ることが地域を守ることであり、ひいては地域の活性化につながることから、道の駅として協力できることはやっていきたいとしている。</p>

（注）当局の調査結果による。

図表 1-(2)-(7)-⑦-ii

道の駅名	笠岡ベイファーム（岡山県笠岡市）
供用開始時期	平成 23 年 7 月
整備方式	一体型（道路管理者：国）
取組の概要	<p>競合する直売所（JA）があったことにより、道の駅への出荷者を確保する必要もあって、道の駅に出荷した場合は、道の駅内のレストランでの消費や加工品にすることなどにより売れ残りが生じないようにし、売れ残りを出荷者が取りに来る手間を省力化したり、出荷者の所得向上につながるようしている。</p>

（注）当局の調査結果による。

【地域の観光振興に貢献している道の駅の取組例】

図表 1-(2)-(1)-①

道の駅名	笠岡ベイファーム（岡山県笠岡市）
供用開始時期	平成 23 年 7 月
整備方式	一体型（道路管理者：国）
取組の概要	<p>当該道の駅は周囲に何もない国営干拓地の中に整備されたこともあり、当該道の駅を目指して来てもらう目的地型の道の駅を目指さなければならなかったことから、①干拓地で周囲に広い土地があるという立地条件を生かして、笠岡市が1年中花を楽しめる花畑（菜の花、ポピー、ひまわり、コスモス）を道の駅周辺に整備し、地域の観光名所としたこと、②商品詰め放題等のエンターテイメント的イベントを頻繁に開催する等、客を飽きさせない工夫をしていることや地元産にこだわった豊富な品揃えを確保したことなど道の駅が高い経営努力を行っていること等により、当初の年度利用者数目標約 17 万人を大きく上回る約 80 万人の利用者数をほぼ毎年度達成し、集客力の高い道の駅として成功している。</p> <p>この利用者数（年間約 80 万人）は、当該道の駅が供用開始される以前（平成 22 年度）の笠岡市全体の観光入込客数約 50 万人を上回るものであり、地域振興に大いに貢献している。</p> <p>笠岡市は、道の駅利用者数や売上実績が目標を大きく上回った理由として、i) 道の駅設置市町村の中には道の駅のモニタリング（＝経営収支の動向の把握）だけをしているところも多いと聞くが、当市では、道の駅の観光拠点化の一環として、道の駅周辺に花畑を整備し、観光スポット化した（年間約 1,500 万円支出）こと、ii) 月 1 回、道の駅と経営会議を行い、行政が道の駅の運営を積極的に支援していること、iii) 駅長のリーダーシップ、仕入れ力のあるバイヤーを職員に引っ張ってこることができ、高い経営努力が確保できていること、iv) 指定管理者（民間事業者）のトップが経営ノウハウなどを的確に指示するなど民間企業の経営ノウハウのバックアップが得られていること等を挙げている。</p>

（注）当局の調査結果による。

図表 1-(2)-(1)-②

道の駅名	世羅（広島県世羅町）
供用開始時期	平成 27 年 5 月
整備方式	単独型
取組の概要	<p>町の観光総合案内のゲートウェイ機能（情報発信基地）という、明確なコンセプトを持って道の駅が設置・運営され、観光案内を行うインフォメーションセンターを店舗の中央に配置し、観光情報の発信を行い、町内への観光客の周遊性を高めることや町内の特産品をPRするアンテナショップの機能に特化している。</p> <p>観光案内は、観光コンシェルジュと呼ぶ観光協会職員が対面で対応することを基本にしているほか、道の駅には町内産の農産物や加工品は出荷者 1 品目につき 30 点に限定し、品切れになると、近隣の直売所を案内するなど、道の駅単独の売上げよりも、町全体での集客増と販売増加を目標としており、近隣の直売所とは連携して、タブレット端末で町内 6 箇所にある農産物直売所の在庫状況を常時把握するシステムをとっている。</p> <p>世羅町の観光客数は平成 19 年をピークに減少傾向にあったが、27 年 3 月に尾道松江線が全通した効果から、観光入込客数は平成 27 年度は対前年度比 47.4%増加、</p>

	観光消費額は 17.8%増加している。また、世羅町観光協会が発行する町内の 3 箇所の観光スポットを割安で回ることができる周遊チケットの販売状況を見ると、道の駅が設置される前の平成 26 年度は 1,322 枚であったところ、27 年度は道の駅が 2,456 枚を販売し、同協会が用意した 3,000 枚を完売したことからみても、道の駅が観光客を町内周遊に誘導した効果があったのではないかと道の駅スタッフは述べている。
--	---

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(2)-(1)-③

道の駅名	清流茶屋かわはら（鳥取県鳥取市）
供用開始時期	平成 18 年 3 月
整備方式	一体型（道路管理者：国）
取組の概要	<p>鳥取市は、魅力ある観光地づくり施策の一環として、鳥取市観光学でおもてなしの心構えや鳥取市の歴史・文化等について数日間の研修を受けた者を、鳥取市観光コンベンション協会が「観光マイスター」として認定する制度を設けており、道の駅清流茶屋かわはらのスタッフ（駅長補佐）が観光マイスターの認定を受け、道の駅の観光案内人として常時、観光案内所で、利用者からの問合せ等に対応している。</p> <p>当該道の駅では、「鳥取県、鳥取市の観光情報に精通し、利用者への的確な観光案内ができる態勢ができています。」としている。</p> <p>また、当該道の駅では、これまで会員を対象とした参加型交流体験を中心としたバスツアーやウォーキングを独自に実施し、参加者は毎回ほぼ定員（20 人）に達するなど好評を得ていたことから、これを広く一般市民にも対象を拡大し、新たな地域資源の発掘と発信、集客力強化のため、道の駅の管理者が平成 28 年 3 月に旅行業法に基づく登録（地域限定旅行業）を受け、道の駅が独自の旅行商品を企画・販売している。</p>

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(2)-(1)-④

道の駅名	ゆめランド布野（広島県三次市）、掛合の里（島根県雲南市）
供用開始時期	ゆめランド布野（平成 8 年 10 月）、掛合の里（平成 5 年 8 月）、
整備方式	一体型（道路管理者：国）
取組の概要	<p>平成 24 年 5 月、広島県三次市、道の駅「ゆめランド布野」、島根県飯南町と同町にある道の駅、中国地方整備局等は、尾道松江線の開通に伴い、これまで山陰と山陽を結ぶ大動脈としての役割を果たしていた国道 54 号の交通量の大幅減少が見込まれることを踏まえ、国道 54 号沿線に観光客を誘致するためのイベントの開催や情報の発信を行うこと目的とした「R54 作戦チーム会議」を設けた。本会議では、国道 54 号を高速交通体系とは違う「ゆったりした時間」が過ごせる路線として位置付け、スタンプラリーなどのイベント開催や道の駅の案内誌（フリーペーパー）へのキャンペーン事業や観光情報の掲載などに取り組んだ。</p> <p>また、本会議は、「国道 54 号は高齢者・女性・二輪車が走りやすい道路」というキャッチコピーでこれらの利用者と呼び込むこととし、道の駅へのバイク専用駐車場の設置に取り組んだほか、平成 25 年 11 月には、二輪車を対象にした初めてのイベント「Funo Rider's Festa」を開催した（約 200 台のバイク車両と約 1,000</p>

人の来場者有り。)。その後、このイベントを毎年開催しており、平成 28 年 8 月には 4 回目が開催される予定（平成 28 年 7 月 29 日現在）である。

さらに、平成 26 年度には全長 124km になる 2 県 5 市町の 6 つの道の駅を巡るサイクリングイベントを開催（参加者 236 人）しており、その際は、スタート（ゴール）地点の道の駅「ゆめランド布野」のほかに「ふおレスト君田」や「たたらば壺番地」など六つの道の駅がエイドステーション（補給所）として参加している。平成 28 年 9 月には 3 回目のイベントが開催される予定（平成 28 年 7 月 29 日現在）である。

本会議には平成 28 年 4 月から島根県雲南市と同市の国道 54 号沿いにある道の駅「掛合の里」が加入し、尾道松江線の開通で国道 54 号の利用が大幅に減少したことにより生じている地域の衰退の回復に 2 市 1 町の四つの道の駅（「ゆめランド布野」、「掛合の里」、「赤来高原」及び「頓原」）が連携した取組を継続することになっている。

（注）当局の調査結果による。

【地域住民の生活・交流支援に貢献している道の駅の取組例】

図表 1-(2)-(ウ)-①

道の駅名	ソレーネ周南（山口県周南市）
供用開始時期	平成 26 年 4 月
整備方式	一体型（道路管理者：国）
取組の概要	<p>前記（図表 1-(2)-(ア)-⑥）のとおり、道の駅ソレーネ周南は、宅配業者と連携し、中山間地域の高齢者や女性、また、加工所から容易に農産物や加工品を出荷できる集荷の仕組み作りを行った。</p> <p>同道の駅では、宅配業者による集荷だけではなく、道の駅職員自らが、近隣にスーパーが立地していない「買物弱者」、「交通弱者」への支援として、農作物等の集荷と同時に個人宅を回る移動販売を実施することにした。</p> <p>移動販売は、鮮魚や冷蔵・冷凍食品を運べる冷凍冷蔵庫が付いた車両で行い、車内には鮮魚、精肉、野菜の生鮮品を中心に、菓子、パン、乳製品のほか、トイレットペーパーや洗剤などの日用雑貨まで常時 300 品目前後を揃えている。個人宅を中心に約 50 か所を週 1 回ペースで回っており、移動販売車に積んでいない品物（たばこや酒のし好品等）について注文があった場合は、道の駅で販売している商品であれば、次の移動販売時に届けることにしている。</p> <p>さらに、ソレーネ周南では、市街地の買物弱者への利便性を図る目的等から、移動販売とは別に農作物、農産加工品、パン、弁当などを車両（移動販売用車両とは異なり冷蔵庫は搭載していない）に載せて、公園や駐車場など特定の場所で一定時間（1～2 時間）店を構える出張販売を数か所で行っている。</p>

（注）当局の調査結果による。

図表 1-(2)-(ウ)-②

道の駅名	ソレーネ周南（山口県周南市）
供用開始時期	平成 26 年 4 月
整備方式	一体型（道路管理者：国）
取組の概要	<p>平成 28 年 1 月に「重点道の駅」に認定されたソレーネ周南では、地域の高齢化等に対応した住民サービス（地域福祉）に積極的に取り組むこととしており、その第一歩として、同年 4 月、周南市社会福祉協議会と連携して道の駅内に周南西部地域包括支援センター高齢者相談コーナー「西部いきいきさぼーとステーション」を開設し、主に高齢者を対象に、医療、介護、福祉などの相談の受付や関係するパンフレット類の配布等を行うことにした。概要は、以下のとおりである。</p> <p>① 基本機能：住民の利便性を考慮し、地域住民からの相談を包括支援センターにつなぐための窓口等の受付業務を行う。</p> <p>② 業務内容：どのようなサービスを利用したらよいか分からない地域住民からの基本的な相談受付から、地域包括支援センターにおけるサービス調整に至る内容までの幅広い相談内容に対応する。</p> <p>i) 介護等に関する相談受付及び情報提供等、ii) 包括支援センターへの報告等、iii) 包括支援センターとの連携、iv) 地域との連携や情報提供</p> <p>③ 相談場所：道の駅ソレーネ周南情報コーナー内</p> <p>④ 相談対応者：社会福祉士、保健師、看護師、介護福祉士、介護支援専門員のいずれか 1 名が常駐して相談に応じる。</p>

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(2)-(ウ)-③

道の駅名	クロスロードみつぎ (広島県尾道市)																																						
供用開始時期	平成 14 年 11 月																																						
整備方式	一体型 (道路管理者: 県)																																						
取組の概要	<p>当該道の駅に停車するバスの便が、下表のとおり、平日で 1 日 62 便と、各方面行き的高速バスや路線バスの乗降地点として、公共交通の拠点機能を担っている。</p> <p>道の駅「クロスロードみつぎ」発着バス便数 (平成 28 年 6 月現在)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>平日</th> <th>土曜日</th> <th>日曜日、祝日</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>東京 (新宿) 行き</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>広島行き</td> <td>16</td> <td>16</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>福山行き</td> <td>9</td> <td>9</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>府中行き</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>甲山行き</td> <td>9</td> <td>7</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>尾道行き</td> <td>21</td> <td>19</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>御調町内</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>62</td> <td>56</td> <td>41</td> </tr> </tbody> </table> <p>道の駅でバスの乗車券や定期券の販売も行っており、バス利用者の中には、道の駅までマイカーで来て、24 時間利用可能な駐車場に駐車し、バスに乗り換えるパーク&ライドにより、通勤、通学している者もあり、2 次交通拠点としての機能も有している。</p>			区 分	平日	土曜日	日曜日、祝日	東京 (新宿) 行き	1	1	1	広島行き	16	16	16	福山行き	9	9	6	府中行き	3	2	0	甲山行き	9	7	5	尾道行き	21	19	13	御調町内	3	2	0	計	62	56	41
区 分	平日	土曜日	日曜日、祝日																																				
東京 (新宿) 行き	1	1	1																																				
広島行き	16	16	16																																				
福山行き	9	9	6																																				
府中行き	3	2	0																																				
甲山行き	9	7	5																																				
尾道行き	21	19	13																																				
御調町内	3	2	0																																				
計	62	56	41																																				

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(2)-(ウ)-④

道の駅名	サンピコごうつ (島根県江津市)		
供用開始時期	平成 22 年 4 月		
整備方式	一体型 (道路管理者: 国)		
取組の概要	<p>当該道の駅は、地元生産者からの野菜の集荷・供給システムを確立し、学校給食センターへの食材供給拠点としての機能を果たしている。</p> <p>この取組は、道の駅に配置された営農コーディネーターが、学校給食センターと「道の駅」農産物直売所の登録生産者との間に立ち、野菜生産の指導、出荷の調整等を行い、学校給食における野菜需要量と生産現場における供給量をマッチングさせることにより、給食に必要な地元野菜が、毎朝道の駅から江津学校給食センターに納品されている。</p> <p>これに伴い、学校給食における地産地消率が年々向上しているほか、生産者の顔が見える学校給食という趣旨で、江津市が登録生産者と小中学生との交流会を年 8 回 (平成 27 年度実績) 行うなど、食育にも貢献している。</p> <p>また、市内の小中学生に地元野菜を学校給食の食材として供給することにより、安定的な出荷量が見込めることから、登録生産者の増加、生産意欲の向上及び収入確保にもつながっている。</p>		

(注) 当局の調査結果による。

2 道の駅の管理・運営状況

通 知	説明図表番号
<p>道の駅は、市町村等が設置する公的施設であり、公共施設としての利用者サービスの確保・向上が求められている。一方、道の駅の管理・運営に当たっては、設置者である市町村等のほか、道の駅の管理者(指定管理者)、道の駅内の駐車場等を整備する国、県等の道路管理者など複数の行政機関等が関与していることから、道の駅の利用者サービスの確保・向上を図り、道の駅が地方創生の拠点としてその質をより一層高め、取組を推進するためには、これら道の駅に係る行政機関等の間で連携を図り更なる支援を実施していく必要がある。</p> <p>以上のような観点から、今回、当局が道の駅の管理・運営状況について調査したところ、以下のような状況がみられた。</p>	

(1) 道の駅の利用者の利便確保

ア 直轄国道における道の駅の案内板等の設置の充実

通 知	説明図表番号
<p>登録要綱では、「一定水準以上のサービスを提供できる休憩施設を「道の駅」として登録し広く案内することにより、道路利用者の利便性の向上と施設の利用促進を図り、安全で快適な道路交通環境の形成並びに地域の振興に寄与することを目的とする。」とされ、同要綱により、「道路局長は、「道の駅」の登録及び供用の状況等に関し、道路利用者への広報に努めるとともに、関係道路管理者に通知し、別図に示す標章を用いた「道の駅」の案内等に協力を求めるものとする。」とされている。</p>	<p>図表 1-(1)-① (再掲)</p>
<p>これを受けて中国地方整備局は、平成5年の道の駅制度発足以来、同局が管理する国道(以下「直轄国道」という。)に接続して設置される道の駅について、道路上に「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」(昭和35年総理府・建設省令第3号)に基づく著名地点の案内標識に準じて案内板及び予告板を設置して案内することとしている。</p>	<p>図表 2-(1)-ア-①</p>
<p>今回、調査対象とした道の駅のうち、直轄国道に接して設置されているものについて、付近の直轄国道における道の駅の案内板・予告板の設置状況を調査したところ、道の駅が面する道路には、通常、道の駅の手前(1km手前等)に道の駅の予告板、道の駅の設置箇所付近に道の駅の案内板が設置されているが、調査した道の駅「ソレーネ周南」については、直轄国道である国道2号下り線には予告板、案内板とも設置されているものの、上り線には、同道の駅手前15kmの地点に予告板が設置されているのみで、直近地点には予告板は設置されていない。</p>	<p>図表 2-(1)-ア-②</p>
<p>なお、当該道の駅付近の直轄国道は片側2車線であり、当該道の駅設置箇所の案内板のみでは利用者が急な進路変更等を余儀なくされるおそれもあることから、1km手前、500m手前等の直近地点への予告板の設置について検討を要するものとみられる。</p>	

【所見】

したがって、中国地方整備局は、直轄国道に面した道の駅に係る案内板、予告板の設置状況について点検を行い、道の駅利用者の利便性及び円滑な交通の確保が図られるよう、適切な箇所への設置について検討する必要がある。

図表 2-(1)-ア-① 「道の駅」の案内板の設置について（平成 5 年 5 月 10 日付け管内各県道路整備担当課長宛て中国地方建設局道路計画第二課長事務連絡）

標記について、「道の駅」登録・案内要綱の中で、標章を用いて施設の案内を行うことになっていますが、案内板および予告板については別図のとおり統一しますので、今後の整備にあたって参考にして下さい。

なお、「道の駅」案内板および予告板は、基本的には道路標識設置基準の著名地点標識（114-A）に準じて設置するものとします。

また、予告板の設置間隔は、直轄においては、当面「道の駅」の手前 500m、1 km 程度を目安として設置するようにしていますので参考して下さい。

図表 2-(1)-ア-② 道の駅「ソレーネ周南」の予告板、案内板

（写真①）国道 2 号下り予告案内標識（予告板）



（「ソレーネ周南」手前 3.5 km）

（写真②）国道 2 号下り案内標識（案内板）



（「ソレーネ周南」入口）

（写真③）国道 2 号上り案内標識（案内板）



（「ソレーネ周南」入口）

※ 国道2号上り線には、道の駅「ソレーネ周南」入口の箇所に同道の駅の案内標識(案内板)が設置されているが(写真③)、予告標識(予告板)は同道の駅の手前 15 kmに設置されているのみで、この地点から同道の駅までの間には予告標識(予告板)は設置されていない。

イ 情報提供等の機能の向上

通 知	説明図表番号
<p>登録要綱において、道の駅の施設構成は、休憩目的の利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場と清潔な便所を備えることや案内・サービス施設が備わっていることなどを要件としている。</p> <p>また、同要綱では、道の駅の必要な提供サービスとして、「駐車場・便所・電話」は、24時間の利用が可能であることとしている。</p>	<p>図表 1-(1)-① (再掲)</p>
<p>さらに、「道の駅」登録・案内要綱の当面の運用方針について(平成5年2月23日付け建設省道事発第2号。最終改正平成14年3月29日付け国道企第153号、以下「当面の運用方針」という。)では、道の駅における情報提供について、次に掲げる情報を含めて積極的に行うこととしている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路情報及び近隣の「道の駅」情報 ・ 近隣地域まで含めた観光情報 ・ 緊急医療情報 ・ その他利用者の利便に供する情報 <p>今回、調査対象の道の駅30駅において、情報提供の実施状況及び案内・サービス施設の整備状況について調査した結果、次のとおりの状況がみられた。</p>	<p>図表 2-(1)-イ-①</p>
<p>(ア) 道の駅利用者に対する情報提供</p> <p>① 道路情報</p> <p>i) 道路管理者との一体型により整備された道の駅では、随時、道路管理者から通行規制などに関する道路情報が提供され、道の駅利用者に道路情報を提供している一方で、市町村単独型により直轄国道沿いに整備された道の駅であって、道路管理者から冬場の積雪情報以外の通行規制などの道路情報が提供されていないもの(1駅)</p> <p>ii) 高速道路が全線開通する前の古い道路地図情報を提供しているもの(4駅)</p> <p>このうち、道の駅所在地を起点として周辺及び隣接県の各都市、空港までの走行距離や所要時間を自動的に計算する中国地方整備局設置の電子情報パネルにより情報提供しているが、高速道路が全線開通する前の古い道路情報により計算しているため、走行距離や所要時間について利用者に誤解を与えるおそれがあるもの(1駅)</p> <p>iii) モニターでは提供していない交通規制情報については、掲示物により情報提供しているが、当該掲示物の前にショッピングカートを置くことが常態化しているため、交通規制情報の内容が見えにくくなっているもの(1駅)</p> <p>② 緊急医療情報</p> <p>近隣の病院一覧表の作成のほか、緊急時の対応マニュアルの中に連絡する病院をリストアップするなど、事前に緊急医療情報を提供する態勢を整えている道の駅がある一方で、緊急医療情報の提供の必要性について認識が不足しており、119番通報以外に急病人・けが人が発生した際の取扱いを定めて</p>	<p>図表 2-(1)-イ-② 図表 2-(1)-イ-③</p> <p>図表 2-(1)-イ-④</p> <p>図表 2-(1)-イ-⑤</p> <p>図表 2-(1)-イ-⑥ 図表 2-(1)-イ-⑦ 図表 2-(1)-イ-⑧</p>

<p>おらず、緊急医療情報を提供する態勢が整っていないもの（４駅）</p> <p>(イ) 案内・サービス施設における提供サービス</p> <p>① 道の駅登録後に公衆電話を撤去したため、登録要件である 24 時間利用可能な電話が未設置となっているもの（１駅）</p> <p>② 施設内に電話は設置されているものの、当該施設は夜間施錠されるため、登録要件である電話の 24 時間利用が不可となっているもの（１駅）</p> <p>道の駅の登録後において、登録要綱及び当面の運用方針に定められた要件の遵守状況を関係行政機関が立入検査等の方法により現地確認、チェックする制度、仕組みはない。このため、提供される情報が十分でない道の駅や、電話の設置に関する登録要件を満たしていない道の駅が見受けられる状況となっている。</p> <p>【所見】</p> <p>したがって、中国地方整備局は、より一層関係行政機関等との連携を図り、道の駅利用者の利便確保を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。</p> <p>① 直轄国道沿いにある道の駅に対し、道路の通行に関する情報等、道の駅利用者にとって有用な情報を提供するよう一層努めるほか、古い道路情報で案内している中国地方整備局の施設は、最新の情報を反映したものに改善すること。</p> <p>② 道の駅設置者に対し、道路情報の提供に当たっては、最新の情報を反映した道路交通情報を道の駅利用者へ提供するよう助言すること。</p> <p>また、道路交通情報等に関する掲示物については、常に、道の駅利用者にとって見やすい状態に維持管理するよう助言すること。</p> <p>③ 119 番通報以外に緊急医療情報を提供する態勢を整えていない道の駅設置者に対し、必要に応じて緊急医療情報の提供について助言すること。</p> <p>④ 道の駅利用者が利用可能な電話が未設置となっている又は営業時間以外の時間帯は使用不可など 24 時間利用ができていない道の駅設置者に対し、登録要綱で定められた要件を遵守するよう助言すること。</p>	<p>図表 2-(1)-イ-⑨</p> <p>図表 2-(1)-イ-⑩</p>
---	---

図表 2-(1)-イ-① 「道の駅」登録・案内要綱の当面の運用方針について（平成 5 年 2 月 23 日付け建設省道事発第 2 号 最終改正平成 14 年 3 月 29 日付け国道企第 153 号）＜抜粋＞

1～4	(略)
＜提供サービス＞	
5	利用者数の著しく少ない施設で、案内・サービス施設に案内員を配置することが困難な場合は、電話等により道路及び地域に関する問い合わせに応じられる体制が整っていること。
6	情報提供にあたっては、利用者に情報を提供するのに必要な空間を適切な場所に確保し、以下に掲げる情報を含めて積極的に行うこと。
	(1) 道路情報及び近隣の「道の駅」情報
	(2) 近隣地域まで含めた観光情報
	(3) 緊急医療情報
	(4) その他利用者の利便に供する情報
	(以下省略)

(注) 下線は当局が付した。

図表 2-(1)-イ-② 調査対象道の駅における道路交通情報（通行規制等）の提供状況

調査対象数	道路交通情報の提供				
	整備手法別	提供あり	主な提供方法【(注 2)】		提供なし
			情報端末機器（モニター等）、Wi-Fi（道の駅 SPOT）【(注 3)】	掲示物、道の駅スタッフによる案内（情報端末機器は未設置）	
30 駅	一体型 24 駅	24 駅	21 駅 (21 駅)	3 駅 (3 駅)	0 駅
	単独型 6 駅	5 駅	3 駅 (3 駅)	2 駅 (2 駅)	1 駅

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「主な提供方法」の（ ）内は、情報端末機器（モニター等）のネットワーク化やファックスなどの手段により道路管理者から道路交通情報（通行規制等）の提供を受けている駅数である。

3 「主な提供方法」の Wi-Fi は、国土交通省が無料公衆無線 LAN を活用して道路情報や地域情報等を提供する道路情報提供システム「道の駅 SPOT」である。

図表 2-(1)-イ-③ 道路交通情報の提供が確保されていない例（1 駅）

概要
<p>道路管理者との一体型により整備された道の駅では、随時、道路管理者から通行規制などに関する道路交通情報が提供され、モニター等の情報端末機器（道路管理者の道路交通情報サイトとネットワーク化）を設置している道の駅においては、リアルタイムで利用者に道路交通情報を提供しているほか、情報端末機器が整備されていない道の駅においても道路管理者からファックス等により提供された道路交通情報を情報コーナー等に掲示し、利用者に情報提供している。</p> <p>その一方で、当該道の駅（市町村単独型により整備）には、国道の道路管理者である国土交通省（国道事務所）から冬場の積雪情報がファックスにより情報提供されるのみで、冬場以外に道路交通情報が提供されることはない。近隣の道路交通情報（交通事故、通行規制、渋滞情報など）については、一切情報提供がないため、利用者から道路案内を求められた時の対応に苦慮するなど、提供サービスに支障が生じている。</p>

なお、当該道の駅は、「道路交通情報を提供するようなモニターは設置されていないが、道路交通情報はファックス・メールによる受取も可能であり、利用者に対しては休憩コーナー等に掲示することにより情報提供することはできる。利用者の利便性向上のため、道路管理者から道路交通情報（交通事故、通行規制、渋滞情報など）の提供を受けることは必要」としている。

図表 2-(1)-イ-④ 古い道路地図等が情報提供されている例（4 駅）

概 要

(事例 1)

当該道の駅は、情報コーナーに道路地図情報を掲示しているほか、屋外に道路案内図を設置することにより、利用者に対して道路案内しているが、いずれも周辺の高速道路が全線開通する前の古い道路情報（一部区間が工事中の表示）を提供しており、最新の交通事情を反映したものとなっていない。

(注) 当局の調査を契機として、一部の道路地図情報は、最新の交通事情を反映した掲示物に差し替えられた。

(事例 2)

当該道の駅は、情報コーナーに道路のライブ映像を提供するモニター用の道路地図を掲示しているが、周辺の高速道路が全線開通する前の古い道路情報（一部区間が工事中の表示）を提供しており、最新の交通事情を反映したものとなっていない。

(事例 3)

当該道の駅は、情報コーナーに道路地図情報を複数箇所に掲示しているほか、道路時刻表（電子情報パネル）を設置することにより、利用者に対して道路案内しているが、一部の道路地図情報は、周辺の高速道路が全線開通する前の古い道路情報（一部区間が工事中の表示）を提供しており、最新の交通事情を反映したものとなっていない。

また、道路時刻表（電子情報パネル）は、道の駅所在地を起点として周辺及び隣接県の各都市、空港までの走行距離や所要時間を自動的に計算し、利用者へ情報提供するものであるが、高速道路が全線開通する前の古い道路情報に基づき計算しているため、走行距離や所要時間は一般道を利用した場合の情報となっており、利用者へ誤解を与えるおそれがある。

(事例 4)

当該道の駅は、モニターや電子情報パネルなどの情報端末機器による情報提供は行っておらず、情報コーナーに道路地図情報を掲示することにより、利用者に対して道路案内しているが、情報コーナーの道路地図情報は、周辺の高速道路が全線開通する前の古い道路情報（一部区間が工事中の表示）を提供しており、最新の交通事情を反映したものとなっていない。

(注) 当局の調査を契機として、道路地図情報は、最新の交通事情を反映した掲示物に差し替えられた。

**図表 2-(1)-イ-⑤ 道路交通情報の掲示物の前に物を置くことが常態化し、情報内容が見えにくく
なっている例 (1 駅)**

概 要
<p>当該道の駅は、情報提供コーナーに設置されたモニターで道路交通情報を提供しているほか、その他工事等による通行規制の情報は、掲示物等によって情報提供している。</p> <p>通行規制の情報提供の一つとして、高速道路の一部区間における通行規制（昼夜連続対面通行規制）に関する掲示物を情報コーナーの一角に掲示しているが、同掲示物の前にショッピングカート置くことが常態化しており、利用者にとって掲示物の内容が見えにくくなっている。</p>

図表 2-(1)-イ-⑥ 調査対象道の駅における緊急医療情報の提供状況

調査対象数	整備手法別	緊急医療情報の提供			
		提供あり	主な提供方法		提供なし (119 番通報 するのみ)
			掲示物等による近隣の医療機関名、連絡先等の案内	道の駅スタッフによる近隣の医療機関名、連絡先等の案内	
30 駅	一体型 24 駅	21 駅	8 駅	13 駅	3 駅
	単独型 6 駅	5 駅	0 駅	5 駅	1 駅

(注) 当局の調査結果による。

図表 2-(1)-イ-⑦ 緊急時の対応マニュアルを作成し、緊急医療情報の提供態勢を整えている例

概 要
<p>当該道の駅設置者である町は、道の駅の管理・運営者（指定管理者）に対して、急病・事故など緊急時における対処方法等をあらかじめ決めておくことを求めており、当該道の駅では、トラブルの内容別に責任者等の体制、対処方法などについてマニュアル化している。</p> <p>急病人やけが人の対応としては、あらかじめ連絡・案内する病院（町内の公立病院、土日・祝日の場合は当番医院）を決めており、緊急医療情報の提供態勢を事前に整えている（必要に応じて道の駅スタッフが急病人等を病院まで搬送している）。</p>

図表 2-(1)-イ-⑧ 緊急医療情報の提供態勢が整っていないもの (4 駅)

事例の概要
<p>次の 4 駅は、急病人や事故によるけが人が発生した場合の緊急対応マニュアル等を作成するなどの緊急医療情報の提供態勢は整えておらず、緊急時の対応としては、「119 番に連絡して、救急車を呼ぶこと」を基本としている。</p> <p>(事例 1)</p> <p>当該「道の駅」は、「急病人などが発生した際は 119 番通報で対応すればよいため、利用者に緊急医療情報を提供する必要性は認識していない」としている。</p> <p>なお、国土交通省HP「道の駅案内」上では、当該道の駅の医療情報として、近隣の 3 病院が案内されているが、当該道の駅は、これら病院の案内は行っていないとしている。</p> <p>(事例 2)</p> <p>当該「道の駅」は、「利用者の大半は携帯電話を所有しており、急病人などが発生した際は 119 番通報すればよいため、利用者に緊急医療情報を提供する必要性は認識していない」とし</p>

ている。

なお、国土交通省HP「道の駅案内」上では、当該道の駅の医療情報として、近隣の4病院が案内されているが、当該道の駅は、これら病院の案内は行っていないとしている。

(事例3)

当該「道の駅」は、「近隣には国立病院などの大規模な総合病院があるほか、施設内にはAEDも設置しているため、道の駅自らが利用者に緊急医療情報を提供する必要性は認識していない」としている。

なお、国土交通省HP「道の駅案内」上では、当該道の駅の医療情報として、町内及び近隣の5病院が案内されているが、当該道の駅は、これら病院の案内は行っていないとしている。

(事例4)

当該「道の駅」は、「急病人などが発生した際は119番通報すれば、10分程度で救急車が来るため、緊急医療情報を提供する必要性は認識していない」としている。

なお、国土交通省HP「道の駅案内」上では、当該道の駅の医療情報として、近隣の4病院が案内されているが、当該道の駅は、これら病院の案内は行っていないとしている。

図表2-(1)-イ-⑨ 24時間利用可能な電話を設置していない例(1駅)

概要
当該道の駅は、供用開始以降、利用者への提供サービスとして敷地内に公衆電話（NTT西日本管理）を設置していたが、平成25年に利用実績が低調であることを理由にNTT西日本から撤去要請があり、国（国道事務所）と協議の上、撤去に応じた。このため、現状として、道の駅敷地内には24時間利用可能な電話は設置されていない。 なお、代替措置として、利用者から電話を使用したい旨の要望があれば、道の駅事務室内の電話を使用してもらうことにしているが、24時間利用することはできない。

図表2-(1)-イ-⑩ 施設を夜間施錠している間、電話が利用できないもの(1駅)

事例の概要
当該道の駅は、施設エントランス内に公衆電話（NTT西日本管理）を設置しているが、当該施設の営業時間終了後は夜間施錠（19:00～翌日9:00）されるため、施錠されている時間帯は、電話を利用することができない。 なお、当該道の駅において、電話の利用時間の制限がどのような理由により、いつから行われているのかは不明である。

ウ 国土交通省ホームページによる道の駅の適切な広報の実施

通 知	説明図表番号
<p>登録要綱により、国土交通省道路局長は、「道の駅」の登録及び供用の状況等に関し、道路利用者への広報に努めるとされており、国土交通省は、道の駅に係る広報の一つとして、同省のホームページ「道の駅案内」において、全国の道の駅における施設の設置状況やサービスの提供状況等について広報を行っている。</p> <p>中国地方整備局は、同ホームページの内容は、道の駅設置者である市町村等から提出された登録申請書、供用届、及び登録申請の内容に変更があった場合に届け出ることとされている登録事項変更届（以下「変更届」という。）に基づいて掲載しているほか、同局の各出先機関（国道事務所、河川国道事務所等）による個別の照会等に基づき、随時更新していると説明している。</p>	<p>図表 1-(1)-① (再掲)</p>
<p>また、中国地方整備局が道の駅の登録事務等の際に参考にするとしている「道の駅の本—個性豊かなにぎわいの場づくり—」（建設省道路局監修）（以下「道の駅の本」という。）によると、道路局長は、道路利用者等に案内するため、各「道の駅」の内容を把握し、「道の駅」の位置や名称、電話番号等が変更になった場合は、速やかに案内の変更等の措置をとる必要があり、このため、変更の届け出を求めているものであるとされている。</p> <p>このため、道の駅の施設内容やサービスの提供状況を、利用者に適切かつ正確に提供するためには、道の駅設置者が変更届の提出を励行する必要があるほか、国土交通省においても、道の駅設置者に照会するなどして現状を確認する必要がある。</p>	<p>図表 2-(1)-ウ-①</p>
<p>今回、調査対象の道の駅 30 駅について、国土交通省ホームページ「道の駅案内」による案内状況及び変更届の提出状況を調査したところ、次のとおりの状況がみられた。</p> <p>(7) 国土交通省ホームページでの道の駅案内状況</p> <p>国土交通省ホームページ「道の駅案内」に掲載されている道の駅の施設内容やサービスの提供状況と現地の状況が異なるもの等が、次のとおりみられた。</p> <p>① ホームページ上で案内されている施設・設備が現に配備されていないもの（13 駅）</p> <p>i) ホームページ上では情報端末機器やタッチパネルを設置していると案内されているが、既に撤去されているもの又は故障しており将来的にも使用見込みのないもの（8 駅）</p> <p>ii) ホームページ上では案内人を配置していると案内されているが、配置されていないもの（1 駅）</p> <p>iii) ホームページ上では EV 充電器を設置していると案内されているが、道の駅の敷地内ではなく、隣接する施設に設置されているもの（1 駅）</p> <p>iv) ホームページ上で案内されている飲食店とは異なる店舗が営業しているもの（3 駅）</p> <p>② 現に配備されている施設・設備がホームページ上で案内されていないもの</p>	<p>図表 2-(1)-ウ-②</p> <p>図表 2-(1)-ウ-③</p> <p>図表 2-(1)-ウ-④</p> <p>図表 2-(1)-ウ-⑤</p>

<p>の（11 駅）</p> <ul style="list-style-type: none"> i) 無料公衆無線 LAN が整備されている道の駅 26 駅のうち 19 駅についてはホームページ上で無料公衆無線 LAN の設置が案内されている一方、7 駅については案内されていない。 ii) EV 充電器が整備されている道の駅 21 駅のうち 20 駅についてはホームページ上で EV 充電器の設置が案内されている一方、1 駅については案内されていない。 iii) 実際には飲食店が開店しているが、ホームページ上には案内されていないもの（3 駅） <p>③ 緊急医療情報として病院名及び連絡先を掲載しているが、既に廃業している医療機関等を案内しているもの（2 駅）</p> <p>④ ホームページのリンクが切れており、「道の駅案内」の情報を見ることができないもの（平成 28 年 7 月 11 日現在）（1 駅）</p>	<p>図表 2-(1)-ウ-⑥</p> <p>図表 2-(1)-ウ-⑦</p> <p>図表 2-(1)-ウ-⑧</p> <p>図表 2-(1)-ウ-⑨</p> <p>図表 2-(1)-ウ-⑩</p>
<p>上記の原因については、下記(イ)のとおり、道の駅設置者から変更届が提出されていないものがあることが一因となっているものとみられる。</p> <p>また、中国地方整備局は、道の駅設置者から提出された登録申請書、供用届、変更届、各出先機関による個別の照会等に基づき、登録申請書の内容の変更状況を把握し、ホームページの更新を随時行っているが、他の業務との兼ね合いもあり、更新時期は不定期で、遅れ気味になっていると説明している。</p>	
<p>(イ) 変更届の提出状況</p> <p>登録要綱により、「道の駅」登録者は、登録申請の内容に変更（軽微な変更は除く）があったときは、遅滞なく道路局長に届け出なければならないとされている。</p> <p>「道の駅の本」によると、上記の変更届を提出する必要がない「軽微な変更」について、駐車台数の若干の増加、サービス内容の軽易な変更、施設の更新・改良による形状・配置等の軽微な変更とされている。</p> <p>しかし、調査対象の道の駅の中には、次のとおり、当初の登録内容から大幅な変更が生じており、軽微な変更とは言えない変更内容であるにもかかわらず変更届を提出していないもの、道路管理者の整備部分に係る変更届を提出していないものがみられた。</p> <p>① 当初の登録内容から大幅な変更が生じているが、変更届を提出していないもの（4 駅）</p> <ul style="list-style-type: none"> i) 道の駅の駐車場を撤去し、その跡地に商業施設等を設置し、また、別の場所に新たに駐車場等を設置するなどの変更を行っているが、一連の変更届を全く提出していないもの（1 駅） ii) 複数の飲食店を新設しているが、変更届を提出していないもの（1 駅） iii) 駐車場を増設（普通車 45 台と大型車 4 台分を増設）しているが、変更届を提出していないもの（1 駅） iv) 地域振興施設内にあった情報提供コーナーを撤去して農産物直売所を 	<p>図表 1-(1)-① （再掲）</p> <p>図表 2-(1)-ウ-① （再掲）</p> <p>図表 2-(1)-ウ-⑪</p>

<p>増床し、情報提供コーナーを道の駅本館に移設しているが、変更届を提出していないもの（1 駅）</p> <p>② 道路管理者が整備した施設に係る変更届を提出していないもの</p> <p>道路管理者が新設・増設した施設を含め、道の駅設置者が変更届を提出しているもの（4 駅）がある一方、道路管理者が新設・増設した施設について、道の駅設置者として詳細を把握しておらず、設置者が変更届を提出する必要はないと認識していたなどとして変更届を提出していないもの（4 駅）がある。</p> <p>なお、中国地方整備局は、登録要綱において、「道の駅」登録者が登録申請の内容に係る変更を国土交通省道路局長に届け出ることとされているため、道路管理者が新設・増設した施設についても、道の駅設置者が変更届を提出する必要があると説明している。</p> <p>国土交通省は、変更届の提出基準について、登録要綱以外に具体的な基準を示していない。</p> <p>このため、道の駅設置者の中には、i) 軽微な変更以外の変更については変更届の提出が必要であること、ii) 道路管理者が整備した部分についても道の駅設置者が変更届を提出する必要があることを認識していない者があることが、上記の原因になっていると考えられる。</p> <p>【所見】</p> <p>したがって、中国地方整備局は、より一層関係行政機関等との連携を図り、道の駅利用者に対してより適切な広報を実施する観点から、以下の措置を講ずる必要がある。</p> <p>① 登録申請書、供用届、変更届、各種照会等に基づき、速やかに国土交通省ホームページ「道の駅案内」の内容の修正を行うこと。</p> <p>② 道の駅設置者に対し、道路管理者が施設の増設等を行った場合を含め、登録事項の内容に変更があった場合は、軽微な変更を除き、変更届の提出が必要である旨を助言すること。</p>	<p>図表 2-(1)-ウ-⑫</p>
---	---------------------

図表 2-(1)-ウ-① 「道の駅の本—個性豊かなにぎわいの場づくり—」（平成 5 年 7 月 5 日発行、建設省道路局監修）〈抜粋〉

<p>(登録内容の変更の届け出)</p> <p>6. 「道の駅」登録者は、登録申請の内容に変更（軽微な変更は除く）があったときは、遅滞なく道路局長に届け出なければならない。</p> <p>道路局長は、道路利用者等に案内するため、各「道の駅」の内容を把握し、「道の駅」の位置や名称、電話番号等が変更になった場合は、速やかに案内の変更等の措置をとる必要がある。このため、変更の届け出を求めているものである。</p> <p>ただし、駐車台数の若干の増加、サービス内容の軽易な変更、施設の更新・改良による形状・配置等の軽微な変更は届け出る必要はない。</p>

図表 2-(1)-ウ-② ホームページ上では情報端末機器やタッチパネルを設置していると案内されているが、既に撤去されているもの又は故障しており将来的にも使用見込みのないものの例

事例概要
<p>(事例 1)</p> <p>当該道の駅のホームページ「道の駅案内」では、「医療機関の名称、電話番号、病院の場所等 タッチパネルで提供」と案内されているが、実際にはタッチパネルは撤去されている。</p> <p>(事例 2)</p> <p>当該道の駅のホームページ「道の駅案内」では、「気象情報・災害時の情報・工事規制の情報・他の「道の駅」の情報を情報端末機で提供」と案内されているが、実際には情報端末機は撤去されている。</p>

(注) 当局の調査結果による。

図表 2-(1)-ウ-③ ホームページ上では案内人を配置していると案内されているが、配置されていないもの

事例概要
<p>当該道の駅のホームページ「道の駅案内」では、「観光案内人・パンフレット等による周辺観光、医療施設等の情報提供」と案内されているが、実際には案内人の配置をやめている。</p>

(注) 当局の調査結果による。

図表 2-(1)-ウ-④ ホームページ上では EV 充電器を設置していると案内されているが、道の駅の敷地内ではなく、隣接する施設に設置されているもの

事例概要
<p>当該道の駅のホームページ「道の駅案内」では、「EV 充電器の設置あり」と案内されているが、実際（平成 28 年 5 月 19 日時点）には道の駅敷地内には EV 充電器が設置されていない。</p> <p>一方、道路を挟んで隣接する施設の駐車場内に EV 充電器は設置されているが、道の駅の駐車場からは見通せず、道の駅敷地に EV の案内表示も設置されていない。</p>

(注) 当局の調査結果による。

図表 2-(1)-ウ-⑤ ホームページ上で案内されている飲食店とは異なる店舗が営業しているものの例

事例概要
<p>(事例 1) ホームページ「道の駅案内」で案内されている店舗（バイキングレストラン）が、実際は閉店しており、新たに別の店舗（イタリアンレストラン）が同じ場所で営業している。</p> <p>(事例 2) ホームページ「道の駅案内」で案内されている店舗（洋菓子店）が、実際は閉店し、新たに別の店舗（カフェ）が同じ場所で営業している。</p>

(注) 当局の調査結果による。

図表 2-(1)-ウ-⑥ ホームページ「道の駅案内」での無料公衆無線 LAN の案内状況

無料公衆無線 LAN が整備されている道の駅	ホームページ「道の駅案内」で無料公衆無線 LAN の設置を案内している道の駅	ホームページ「道の駅案内」で無料公衆無線 LAN の設置を案内していない道の駅
26 駅	19 駅 (70.4%)	7 駅 (25.9%)

(注) 当局の調査結果による。

図表 2-(1)-ウ-⑦ ホームページ「道の駅案内」での EV 充電器の案内状況

EV 充電器が整備されている道の駅	ホームページ「道の駅案内」で EV 充電器の設置を案内している道の駅	ホームページ「道の駅案内」で EV 充電器の設置を案内していない道の駅
21 駅	20 駅 (95.2%)	1 駅 (4.8%)

(注) 当局の調査結果による。

図表 2-(1)-ウ-⑧ 実際には飲食店が開店しているが、ホームページ上には案内されていないものの例

事例概要
<p>(事例 1) 当該道の駅のフードコートにおいて、実際に営業している店舗（軽食）がホームページ「道の駅案内」で案内されていない。</p> <p>(事例 2) 当該道の駅において、実際に営業しているパン屋がホームページ「道の駅案内」で案内されていない。</p>

(注) 当局の調査結果による。

図表 2-(1)-ウ-⑨ 緊急医療情報として病院名及び連絡先を掲載しているが、既に廃業している医療機関等を案内しているもの

事例概要
<p>(事例 1) ホームページ「道の駅案内」において、緊急医療情報として案内している病院名及び連絡先のうち、1 つについては、過去に他の病院と経営統合し、病院名が変更となっているが、経営統合前の病院名等を記載している。</p> <p>(事例 2) ホームページ「道の駅案内」において、緊急医療情報として案内している病院名及び連絡先のうち、1 つについては、過去に廃業しており、現在は同じ住所、電話番号で別の病院が新規開業しているが、廃業前の病院名等を記載している。</p>

(注) 当局の調査結果による。

図表 2-(1)-ウ-⑩ ホームページのリンクが切れており、「道の駅案内」の情報を見ることができないもの

事例概要
<p>ホームページ「道の駅案内」にアクセスする場合、中国「道の駅」一覧表の各道の駅名に設定されたリンクによりアクセスするが、当該道の駅の「道の駅案内」ページへのリンクが設定されておらず、アクセスすることができない状態となっている。</p> <p>なお、当該道の駅の「道の駅案内」ページ自体は作成されており、検索エンジンで検索し、直接アクセスすることは可能である。</p>

(注) 当局の調査結果による平成 28 年 7 月 11 日現在の状況である。

図表 2-(1)-ウ-⑪ 当初の登録内容から大幅な変更が生じているが、変更届を提出していないものの例

事例概要
<p>(事例 1) 道の駅の駐車場を撤去し、その跡地に商業施設等の施設を新設し、また、同駐車場の東側に新たに駐車場等を整備しているが（時期不明）、変更届を提出していない。</p> <p>(事例 2) 平成 17 年頃及び 24 年頃にそれぞれ飲食店を道の駅区域内に設置しているが、いずれについても変更届を提出していない。</p>

(注) 当局の調査結果による。

図表 2-(1)-ウ-⑫ 道路管理者が整備した施設に係る変更届を提出していないものの例

事例概要
<p>(事例 1) 道路管理者（国）が障害者用駐車場を 2 台分新設しているが（時期不明）、道の駅設置者（市）が変更届を提出していない。</p> <p>(事例 2) 平成 25 年度に、道路管理者（県）が屋外トイレを増設しているが（男性用：小 2 器、大 1 器、女性用：3 器）、道の駅設置者（市）が変更届を提出していない。</p>

(注) 当局の調査結果による。

エ バリアフリー化の推進

通 知	説明図表番号
<p>道の駅のバリアフリー化については、登録要綱により、「休憩目的の利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場と清潔な便所を備えるとともに、それらの施設及び施設間を結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化が図られていること」とされている。</p>	<p>図表 1-(1)-① (再掲)</p>
<p>上記は、平成 14 年 3 月の登録要綱の改定により追加規定されたものであるが、同時に改定された当面の運用方針により、「駐車場と便所間を結ぶ主要な歩行経路（以下「歩行経路」という。）のバリアフリー化については、登録済みの「道の駅」においても早急にバリアフリー化を図ること。また、歩行経路以外についても、バリアフリー化に極力努めること。」と規定されている。</p>	<p>図表 2-(1)-エ-①</p>
<p>また、登録要綱では、道の駅の各施設のバリアフリー化の内容、基準までは示されておらず、実際のバリアフリー化については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー法」という。）の規定に基づいて実施されることになる（注）。</p>	
<p>（注）道路のバリアフリー化については、バリアフリー法第 10 条に基づく「道路移動等円滑化基準」が定められており、建築物のバリアフリー化については、バリアフリー法第 14 条に基づく「建築物移動等円滑化基準」が定められている。</p>	<p>図表 2-(1)-エ-②</p>
<p>なお、バリアフリー法施行前においては、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（平成 6 年法律第 44 号）、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（平成 12 年法律第 68 号）に基づいてバリアフリー化が実施されていた。</p>	
<p>今回、調査対象道の駅 30 駅について、施設のバリアフリー化の状況を調査したところ、次のとおり、十分でないものがみられた。</p>	
<p>① 駐車場</p> <ul style="list-style-type: none"> i) 障害者用駐車場に標識が設置されていないもの、又は設置されていても経路案内が十分でないため、障害者用駐車場の位置が確認しづらいもの（11 駅） ii) 障害者用駐車場及びこれに接続する通路に屋根が全く設置されていないもの（7 駅） iii) 障害者用駐車場が一般用駐車場の一角に設置されており、障害者用便所等の施設を利用するに当たっては車路を横断する必要があることから、利用者の安全確保措置が十分でないと思われるもの（3 駅） 	<p>図表 2-(1)-エ-③</p>
<p>② 便所</p> <ul style="list-style-type: none"> i) 便所にオストメイト用設備が設置されていないもの（4 駅） ii) 便所にオストメイト用設備が設置されているが、便所入口にオストメイトマークが表示されていないもの（4 駅） iii) 一般用便所、障害者用便所の標識が小さいことなどから便所の場所が確認しづらいもの（3 駅） 	<p>図表 2-(1)-エ-④</p>
<p>③ 歩行経路</p>	<p>図表 2-(1)-エ-⑤</p>

- i) 階段に手すりが設置されていないもの（2 駅）
- ii) 階段の踏面端部に明度差がないもの（1 駅）
- iii) 視覚障害者誘導用ブロックに従って進んでも便所の入口に行き着かないなど、視覚障害者の適切な誘導になっていないもの（1 駅）

上記のバリアフリー化が十分でない事例について、当該道の駅の登録時期等別に区分すると、以下のとおりである。

(ア) 登録要綱にバリアフリー化が規定される前に登録された道の駅

調査対象の道の駅 30 駅のうち 15 駅は、平成 14 年 3 月に登録要綱にバリアフリー化が規定される前に登録された道の駅である。

これらの道の駅について、バリアフリー化の状況をみると、15 駅のうち 11 駅において、駐車場、便所、歩行経路のいずれかで、バリアフリー化が十分でない状況がみられた。

これら道の駅については、登録の時点ではバリアフリー化が求められていなかったが、登録要綱にバリアフリー化が規定されて以降は、当面の運用方針により、「早急にバリアフリー化を図ること」（歩行経路）、「バリアフリー化に極力努めること」（駐車場、便所）とされている。

(イ) 登録要綱にバリアフリー化が規定された後に登録された道の駅

調査対象の道の駅 30 駅のうち 15 駅は、平成 14 年 3 月に登録要綱にバリアフリー化が規定された後に登録された道の駅である。

これらの道の駅については、おおむね良好にバリアフリー化されていたが、一部（5 駅）に、以下のとおり、十分でない事例がみられた。

a バリアフリー法施行（平成 18 年 12 月施行）前に登録された道の駅

登録要綱にバリアフリー化が規定された後、バリアフリー法施行前に登録された道の駅は、調査対象のうち 3 駅あり、うち 1 駅において、便所にオストメイト用設備が設置されていない状況がみられた。

オストメイト用設備の設置は、バリアフリー法により新設された規定である。したがって、当該道の駅の登録時点では、オストメイト用設備の設置は求められていなかったが、バリアフリー法施行により当該事項が規定されて以降は、当面の運用方針により、「バリアフリー化に極力努めること」が求められている。

b バリアフリー法施行後に登録された道の駅

① バリアフリー法施行前に整備されていた既存施設を道の駅に登録したもの

バリアフリー法施行前に整備されていた既存施設を道の駅に登録する場合でも、あくまで新規に道の駅に登録するものであることから、登録に当たっては、登録要綱に基づきバリアフリー化が図られていることが必要である。

調査対象の道の駅のうちの 1 駅は、バリアフリー法施行前に整備されていた既存施設をバリアフリー法施行後に道の駅に登録したものであるが、

図表 2-(1)-エ-⑥

障害者用駐車場に屋根が設置されていないなど、バリアフリー化が十分でない状況がみられた。

② バリアフリー法施行後に新規に整備された道の駅

バリアフリー法施行後に新規に整備された道の駅 11 駅のうち 3 駅において、障害者用駐車場の位置が確認しづらいもの（3 駅）、便所入口にオストメイトマークが表示されていないもの（1 駅）がみられた。

これらの事項については、登録申請書に添付される位置図、配置図等では確認が困難であることから、施設整備後において、バリアフリー化の状況を確認することが必要と考えられる。

(ウ) 登録要綱にバリアフリー化が規定された後に施設改修が行われた道の駅

道の駅の施設を改修する際には、登録要綱に基づきバリアフリー化が図られていることが必要である。

今回調査した道の駅のうち 1 駅において、登録要綱にバリアフリー化が規定された後の施設改修箇所でバリアフリー法の規定に準じていない事例（視覚障害者誘導用ブロックに従って進んでも便所の入口に行き着かないなど）がみられた。

当該道の駅においては、施設改修前の視覚障害者誘導用ブロックは基準に適合していたものとみられるが、施設改修の際に、改修の内容と視覚障害者誘導用ブロックの配置に不整合が生じたものとみられる。

図表 2-(1)-エ-⑤
(態様No.10)

【所見】

したがって、中国地方整備局は、より一層関係行政機関等との連携を図り、道の駅利用者である高齢者、障害者等の利便及び安全の向上を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

① 中国地方整備局が道路管理者として整備した施設（駐車場、便所、歩行経路）については、バリアフリー化の状況を改めて点検し、必要な改善を行うこと。

② 道の駅設置者や中国地方整備局以外の道路管理者が整備した施設については、次の点に留意して、バリアフリー化の状況を改めて点検し、必要な改善に努めるよう、道の駅設置者及び関係道路管理者に助言すること。

i) 登録要綱にバリアフリー化が規定される前に登録された道の駅であっても、当面の運用方針により、歩行経路は「早急にバリアフリー化を図ること」とされ、駐車場及び便所は「バリアフリー化に極力努めること」とされていること。

ii) 登録後に、バリアフリー法施行によりバリアフリー化が規定された事項があるが、これについても適合するよう努める必要があること。

iii) 施設改修等に伴ってバリアフリー化の状況に不整合が生じていないか十分確認すること。

③ 道の駅の新規登録申請に当たっては、次の点に留意するよう、申請者に助言すること。

i) バリアフリー法施行前に整備された既存施設を道の駅として登録する場合、現行のバリアフリー法の規定への適合状況を確認し、必要に応じ施設改

<p>修等の措置を講ずること。</p> <p>ii) 障害者用駐車場の案内表示の充足状況など、登録申請時点の図面等では確認困難な事項については、施設整備後にその状況を確認し、必要に応じ表示の改善などの措置を講ずること。</p>	
---	--

図表 2-(1)-エ-① 「道の駅」登録・案内要綱の当面の運用方針について（平成 5 年 2 月 23 日
付け建設省道事発第 2 号 最終改正平成 14 年 3 月 29 日付け国道企第 153 号）
＜抜粋＞

＜施設構成＞

3. 駐車場と便所間を結ぶ主要な歩行経路（以下「歩行経路」という）のバリアフリー化について、登録済みの「道の駅」においても早急にバリアフリー化を図ること。また、歩行経路以外についても、バリアフリー化に極力努めること。

（注）下線は当局が付した。

図表 2-(1)-エ-② バリアフリー化関係法令

施設のバリアフリー化の内容、基準については、以下のとおり、バリアフリー法の規定に基づき、道路移動等円滑化基準、建築物移動等円滑化基準等が定められている。

なお、道路移動等円滑化基準の運用に関しては、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」（（財）国土技術研究センター）が、建築物移動等円滑化基準の運用に関しては、「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」（平成 19 年国土交通省住宅局建築指導課）が示されている。

○ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 18 年法律第 91 号）（抜粋）
（道路管理者の基準適合義務等）

第 10 条 道路管理者は、特定道路の新設又は改築を行うときは、当該特定道路（以下この条において「新設特定道路」という。）を、移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する条例（国道（道路法第 3 条第 2 号の一般国道をいう。以下同じ。）にあっては、主務省令）で定める基準（以下この条において「道路移動等円滑化基準」という。）に適合させなければならない。

2 前項の規定に基づく条例は、主務省令で定める基準を参酌して定めるものとする。

3 道路管理者は、その管理する新設特定道路を道路移動等円滑化基準に適合するように維持しなければならない。

4 道路管理者は、その管理する道路（新設特定道路を除く。）を道路移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

（略）

（特別特定建築物の建築主等の基準適合義務等）

第 14 条 建築主等は、特別特定建築物の政令で定める規模以上の建築（用途の変更をして特別特定建築物にすることを含む。以下この条において同じ。）をしようとするときは、当該特別特定建築物（次項において「新築特別特定建築物」という。）を、移動等円滑化のために必要な建築物特定施設の構造及び配置に関する政令で定める基準（以下「建築物移動等円滑化基準」という。）に適合させなければならない。

2 建築主等は、その所有し、管理し、又は占有する新築特別特定建築物を建築物移動等円滑化基準に適合するように維持しなければならない。

3、4（略）

5 建築主等（第 1 項から第 3 項までの規定が適用される者を除く。）は、その建築をしようとし、又は所有し、管理し、若しくは占有する特別特定建築物（同項の条例で定める特定建築物を含む。以下同じ。）を建築物移動等円滑化基準（同項の条例で付加した事項を含む。第 17 条第 3 項第一号を除き、以下同じ。）に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなけれ

ばならない。

(以下省略)

○ **高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令（平成 18 年政令第 379 号）（抜粋）**
(建築物移動等円滑化基準)

第 10 条 法第 14 条第 1 項 の政令で定める建築物特定施設の構造及び配置に関する基準は、次条から第 23 条までに定めるところによる。

(以下省略)

○ **移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令（平成 18 年国土交通省令第 116 号）（抜粋）**

第 1 条 この省令は、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下「法」という。）

第 10 条第 1 項に規定する道路移動等円滑化基準を条例で定めるに当たって参酌すべき基準（道路法（昭和 27 年法律第 180 号）第 3 条第 2 号の一般国道にあっては法第 10 条第 1 項に規定する道路移動等円滑化基準）を定めるものとする。

(以下省略)

図表 2-(1)-エ-③

バリアフリー化が十分でない事例（駐車場関係）

態様No.	説 明	
1	概 要	障害者用駐車場に標識が設置されていないもの。
	関係規定	建築物移動等円滑化基準等においては、移動円滑化の措置がとられた駐車施設の付近には駐車施設があることを表示する標識を設置しなければならないとされている。 また、道路移動等円滑化基準においては、自動車駐車場には、障害者が円滑に利用できる障害者用駐車施設を設けるとともに、障害者用である旨を見やすい方法により表示することとされている。
	調査結果に基づく事例	当該道の駅には、道路管理者が設置したものと道の駅設置者が設置したものを合わせて 5 台分の障害者用駐車場が設置されているが、いずれも路面表示はあるものの標識が設置されていないため、当該箇所に障害者用駐車場が設置されていることが利用者にとって分かりにくいとみられる。
2	概 要	障害者用駐車場の標識が設置されているが、経路案内が十分でないため障害者用駐車場の位置が確認しづらいもの。
	関係規定	建築物移動等円滑化基準等においては、駐車施設があることを表示する標識は、高齢者、障害者等の見やすい位置に設けなければならないとされている。 また、道路移動等円滑化基準においては、自動車駐車場には、障害者が円滑に利用できる障害者用駐車施設を設けるとともに、障害者用である旨を見やすい方法により表示することとされている。
	調査結果に基づく事例	当該道の駅の休憩施設前に障害者用駐車場が 2 台分設置されており、設置された柱に車いすマーク（ピクトグラム表示）とともに「障害者用駐車場」と表示されているが、表示が小さいことなどから、駐車場入口から進入した利用者にとって遠方からの障害者用駐車場の位置が確認しにくいものとみられる。
3	概 要	障害者用駐車場及びこれに接続する通路に屋根が全く設置されていないもの。
	関係規定	道路移動等円滑化基準においては、「屋外に設けられる自動車駐車場の障害者用駐車施設、障害者用停車施設及び第 25 条に規定する通路には屋根を設けるものとする。」とされている。
	調査結果に基づく事例	当該道の駅の農産物直売所前及びレストラン前に合わせて 4 台分の障害者用駐車場が設置されているが、いずれも当該駐車場及び通路に屋根は設置されていない。
4	概 要	障害者用駐車場利用者の安全確保措置が十分でないとみられるもの。
	関係規定	道路の移動等円滑化整備ガイドラインにおいては、「障害者用駐車施設から歩行者の出入口に至る歩行者用通路と、自動車の交通動線との交錯が極力少なくなるように、歩行者用通路が確保できる位置に配置することが望ましい。」とされている。
	調査結果に基づく事例	当該道の駅の一般用駐車場の一角に障害者用駐車場が 2 台分、また、地域振興施設前に 2 台分の障害者用駐車場が設置されているが、これらの障害者用駐車場は建物側に設置されておらず、利用に当たっては車路を横断する必要があるため、利用者の安全が確保されないおそれがある。

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「調査結果に基づく事例」欄には、当局の調査で把握した事例の一部を記載した。

3 上記施設は、バリアフリー法の適合義務はなく、適合させるよう努めることとされているものである。

図表 2-(1)-エ-④ バリアフリー化が十分でない事例（便所関係）

態様No.	説 明	
5	概 要	便所にオストメイト用設備が設置されていないもの。
	関係規定	建築物移動等円滑化基準においては、不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する便所を設ける場合には、そのうち 1 以上の便所について、高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造の水洗器具（オストメイト用設備）を設けた便房を 1 以上設けることとされている。 また、道路移動等円滑化基準においては、障害者用駐車施設を設ける階に便所を設ける場合には、そのうち 1 以上の便所は、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房（多機能便房）とし、当該便房には、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する水洗器具（オストメイト用設備）を設けることとされている。
	調査結果に基づく事例	当該道の駅には、駅舎内及び屋外の 2 か所に障害者用便所が設置されているが、いずれの便所にもオストメイト用設備が設置されていない（一般用便所の中にも設置されていない。）。
6	概 要	オストメイト用設備を設置した便所入口にオストメイトマークが表示されていないもの。
	関係規定	高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準においては、「オストメイトに配慮した設備が設けられているトイレには、オストメイトマークを表示する」こととされている。 道路の移動等円滑化整備ガイドラインにおいては、多機能便房の出入口付近には、当該便房が、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房である旨を表示するものとするとしてされており、また、多機能便所の案内標識の例として、オストメイトマークの表示を挙げている。
	調査結果に基づく事例	当該道の駅には、多機能便所内にオストメイト用設備が設置されているが、同便所の入口にはオストメイトマークは表示されていない。
7	概 要	便所の場所が確認しづらいもの。
	関係規定	建築物移動等円滑化基準等においては、移動等円滑化の措置がとられた便所の付近には便所があることを表示する標識を設置しなければならないとされている。
	調査結果に基づく事例	当該道の駅には、一般用駐車場に進入した箇所に建物があり、この中に情報コーナーと男性用便所、女性用便所及び障害者用便所が設置されているが、この建物には、遠方から見てここに便所があることを確認できるような標識が設置されていないことから、駐車場に進入した利用者が便所の位置を確認しづらいものとみられる。 また、同建物において男性用便所は正面左側、女性用便所は正面右側に、また、障害者用便所は女性用便所側に設置されており、これらの入口にはピクトグラム表示が行われているが、いずれも離れた場所からの確認は難しい。

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「調査結果に基づく事例」欄には、当局の調査で把握した事例の一部を記載した。

3 上記施設は、バリアフリー法の適合義務はなく、適合させるよう努めることとされているものである。

図表 2-(1)-エ-⑤

バリアフリー化が十分でない事例（歩行経路関係）

態様No.	説 明	
8	概 要	階段に手すりが設置されていないもの。
	関係規定	建築物移動等円滑化基準においては、不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する敷地内の通路について、段がある部分には手すりを設けることとされている。
	調査結果に基づく事例	当該道の駅の一般用駐車場から便所へ至る経路に階段があるが、当該階段に手すりが設置されていない。
9	概 要	階段の路面端部に明度差がないもの。
	関係規定	建築物移動等円滑化基準においては、不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する敷地内の通路について、段がある部分には路面の端部とその周囲の部分との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより段を容易に識別できるものとする事とされている。
	調査結果に基づく事例	当該道の駅の一般用駐車場から便所へ至る経路上に階段があるが、当該階段の踏面端部に明度差がない。
10	概 要	視覚障害者誘導用ブロックの設置内容が、視覚障害者の適切な誘導になっていないもの。
	関係規定	建築物移動等円滑化基準においては、道等から点字案内設備又は案内所までの経路は、そのうち一以上を、視覚障害者が円滑に利用できる経路にしなければならないとされている。 また、道路移動等円滑化基準においては、歩道等の通路には、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする事とされている。
	調査結果に基づく事例	当該道の駅の敷地内通路に視覚障害者用誘導用ブロックが設置されているが、次のとおり、その機能を果たすものとなっていない。 i) 障害者用駐車場と便所等を結ぶ主要な経路に設置された視覚障害者誘導用ブロックの一部箇所にバス停留所のベンチが置かれ、誘導上、障害となっている。 ii) 女性用便所への視覚障害者誘導用ブロックは、誘導先が便所の壁となっている。 iii) 道の駅の建物から車道を挟んで障害者用駐車場及び公共施設への通路に設置された視覚障害者誘導用ブロックは、車道の横断歩道から外れた場所に設置されているほか、一般用駐車場の中へ誘導するものとなっている。 (注) 当該道の駅では施設の改修を行っている。この施設改修の内容と従来から設置していた視覚障害者誘導用ブロックの配置に不整合が生じたため、上記の ii、iii の状況が生じたものとみられる。

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「調査結果に基づく事例」欄には、当局の調査で把握した事例の一部を記載した。

3 上記施設は、バリアフリー法の適合義務はなく、適合させるよう努めることとされているものである。

図表 2-(1)-エ-⑥ バリアフリー化が十分でない事例（道の駅の登録時期別整理表）

道の駅の登録時期		道の 駅数	左のうちバリア フリー化が十分 でない事項があ る道の駅数	バリアフリー 化が十分でな い事項の態様 No.別道の駅数	
登録要綱にバリアフリー化が規定（平成 14 年 3 月）前に登録		15 駅	11 駅	態様No. 1：7 駅 態様No. 3：6 駅 態様No. 4：3 駅 態様No. 5：3 駅 態様No. 6：2 駅 態様No. 7：3 駅 態様No. 8：2 駅 態様No. 9：1 駅 態様No.10：1 駅	
登録要綱にバ リアフリー化 が規定（平成 14 年 3 月）後 に登録	バリアフリー法施行（平成 18 年 12 月）前に登録	3 駅	1 駅	態様No. 5：1 駅	
	バリアフリー 法施行（平成 18 年 12 月）後 に登録	バリアフリー法施行前に 整備されていた既存施設 を道の駅に登録したもの	1 駅	1 駅	態様No. 1：1 駅 態様No. 3：1 駅 態様No. 6：1 駅
		上記以外	11 駅	3 駅	態様No. 2：3 駅 態様No. 6：1 駅
合 計		30 駅	16 駅	態様No. 1：8 駅 態様No. 2：3 駅 態様No. 3：7 駅 態様No. 4：3 駅 態様No. 5：4 駅 態様No. 6：4 駅 態様No. 7：3 駅 態様No. 8：2 駅 態様No. 9：1 駅 態様No.10：1 駅	

(注) 「バリアフリー化が十分でない事項の態様No.別道の駅数」欄の「態様No.」は、図表 1-(2)-エ-③④
⑤（バリアフリー化が十分でない事例）の「態様No.」を示す。

(2) 利用者の安全確保

通 知	説明図表番号
<p>道の駅は、多数の車両が利用することから、道の駅への出入りや道の駅内での通行の際の事故を防止し、利用者の安全を確保することが必要である。</p> <p>この点について、国土交通省では、道の駅の登録に当たって、道の駅出入り車両等の安全確保のため、誘導看板の設置や駐車場出入口の分離、駐車場内一方通行等の対応状況をチェックしている。</p> <p>また、中国地方整備局は、管内の県ごとに開催されている道の駅交流会等において、各道の駅から課題の把握や要望を聴取している。</p> <p>今回、道の駅駐車場への車両の出入り等に関する安全確保状況について調査したところ、中国地方整備局が道路管理者として整備した道の駅駐車場において、次のとおり、道の駅利用者に係る安全確保が不十分なものが認められた。</p> <p>① 道の駅駐車場の入口と出口がそれぞれ別に設けられているが、入口から出る車両があり、入口から入る車両との接触事故のおそれがあるもの（1 駅）。</p> <p>このような状況が生じている要因の一つには、出口への誘導が路面表示のみで案内板（立て看板）等による誘導がなく分かりづらいことがあるとみられる。</p> <p>② 道の駅の駐車場出口が2か所あり、このうちの1か所には信号機がなく、右折は危険なため禁止しているが、右折する車両があり、接触事故が発生しているもの（1 駅）。</p> <p>禁止されている右折が多発している要因の一つには、出口が行き先方面別になっており、道の駅内の敷地路面には行き先方面の誘導表示をしているが、案内板（立て看板）等による誘導がないため、誤って行き先方面とは異なる出口に向かった利用者が、目的の方面に向かうために禁止されている右折を行っていることがあるとみられる。</p> <p>これらの事例に対する道路管理者である中国地方整備局（国道事務所）の対応状況をみると、i）道の駅が、平成27年6月の道の駅交流会で、中国地方整備局に改善方要望しているが、特段の対応が取られていないもの（上記①）、ii）中国地方整備局が道の駅の利用の安全に係る課題を把握しているが更なる安全対策の検討が必要と思われるもの（上記②）となっている。</p> <p>【所見】</p> <p>したがって、中国地方整備局は、道の駅利用者に係る通行の安全を確保する観点から、同局が道路管理者として駐車場等を整備した道の駅の交通安全対策に係る課題を把握し、対策が必要と判断されるものについては、関係機関（道の駅設置者、関係する道路管理者、警察等）と連携の上、必要な対策を講ずる必要がある。</p>	<p>図表2-(2)-①</p> <p>図表2-(2)-②</p>

図表 2-(2)-① 駐車場から出口への誘導を路面表示で行っているが、入口から出る車両が発生しているもの

概	要
<p>当該道の駅の駐車場は、一方通行措置が取られており、入口と出口が別に設けられている。</p> <p>しかし、駅長によると「出口への誘導については、路面表示のみであり、ドライバーには分かりにくいことから、出口ではなく、駐車場に近い入口から出て行く車両が何台も見られる。このため、事故には至っていないが、入口から進入してきた車両と入口から出ようとする車両が接触しかけたことが何回もある。」としている。</p> <p>本件について、駅長は、平成 27 年 6 月に道の駅交流会が開催する意見交換会の場で、中国地方整備局に対して案内標識を設置するなど必要な対策を求めたが、調査日（平成 28 年 5 月）現在、特に何も対応はされていない。</p>	

（注）当局の調査結果による。

図表 2-(2)-② 駐車場の出入口から国道へ右折して合流することが危険なため、路面表示で右折禁止としているが、右折する車両が発生しているもの

概	要
<p>当該道の駅の駐車場には出入口が 2 か所に設けられており、構造上いずれの出入口からも出入りが可能となっている。</p> <p>このうちの 1 か所は、国道を東向きに出る場合、対向車線を横断して右折する必要があるが、信号機が設置されておらず、過去に接触事故等が発生している。</p> <p>このため、国土交通省は、当該出入口に「右折禁止」の路面表示を行い、当該出入口から東向きに出ることを禁止し、また、駐車場敷地内には行き先の路面表示を行うことで、方面ごとの出入口へ誘導する対策をとっている。</p> <p>しかし、調査日においても、当該出入口から東向きへ右折する車両が何台かみられたことから、路面表示のみの案内では不十分であり、適切な出入口に誘導するための標識の設置が必要であると考えられる。当駅の駅長も同様の意見を有している。</p>	

（注）当局の調査結果による。

(3) 訪日外国人利用者への対応

通 知	説明図表番号
<p>観光立国実現に向け政府が策定した「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014ー「訪日外国人 2000 万人時代」に向けてー」（平成 26 年 6 月 17 日観光立国推進閣僚会議決定）では、訪日外国人旅行客の受入環境整備の一環として、道の駅に関して、「外国人旅行客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」としている。</p>	<p>図表 2-(3)-①</p>
<p>また、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2015」（平成 27 年 6 月 5 日観光立国推進閣僚会議決定）では、「JNTO（注）認定の外国人観光案内所、地域の特産品が購入できる免税店、無料公衆無線 LAN など外国人旅行客のニーズが高いサービスを提供する「道の駅」を拡大する」としている。</p>	<p>図表 2-(3)-② 図表 2-(3)-③</p>
<p>（注）JNTO とは、日本政府観光局のことで、正式名称は独立行政法人国際観光振興機構である。</p>	
<p>上記のとおり、訪日外国人旅行客の受入環境整備のため、道の駅の機能強化が求められている中、中国地方整備局は、次の取組を実施している。</p>	
<p>① 外国人観光案内所認定取得の周知</p>	
<p>国土交通省道路局から各地方整備局等宛ての平成 26 年 9 月 22 日付け事務連絡「「道の駅」における外国人観光案内所の取得促進について」では、地方運輸局等と連携し、関係自治体に対し、外国人観光案内所の認定制度に関する情報提供等、必要な支援を行うとともに、道の駅における当該認定の取得を検討するよう周知することとしている。</p>	<p>図表 2-(3)-④</p>
<p>この事務連絡を受け、中国地方整備局では、管内の県及び市町村に対し、外国人観光案内所認定制度を周知し、道の駅における認定希望の有無を市町村に確認している。</p>	
<p>② 無料公衆無線 LAN の整備</p>	
<p>国土交通省は、直轄国道沿いの道の駅に、無料公衆無線 LAN「道の駅 SPOT」を整備することとしており、中国地方整備局でも、管内の直轄国道沿いの全ての道の駅に「道の駅 SPOT」を整備する方針で、平成 27 年 12 月から整備に着手している。</p>	
<p>これにより、平成 28 年 4 月現在、中国地方整備局管内の直轄国道沿いの道の駅 34 駅のうち 7 駅において、「道の駅 SPOT」（対応言語は、日本語、韓国語、中国語（簡体）、中国語（繁体）及び英語の 5 言語）が整備済みとなっている。</p>	
<p>今回、道の駅における外国人観光案内所認定の取得及び「道の駅 SPOT」の整備について、中国地方整備局の取組を調査した結果、次のとおりの状況となっている。</p>	
<p>ア 道の駅における外国人観光案内所認定の取得促進</p>	
<p>上記のとおり、国土交通省本省からの事務連絡を受け、中国地方整備局では、</p>	

平成 26 年度に、管内の市町村等に外国人観光案内所の認定制度に関する情報を提供し、道の駅における同認定希望の有無を確認している。

このような取組の成果もあり、平成 26 年度には、道の駅 2 駅が外国人観光案内所の認定を取得したが、以降、27 年度には認定を取得した道の駅はなく、平成 28 年 12 月末日現在、中国地方整備局管内の道の駅（101 駅）のうち、外国人観光案内所の認定を取得しているのは、26 年度に取得した 2 駅のみとなっている。

一方、中国地方整備局では、平成 26 年度に、市町村等に対する外国人観光案内所の認定制度に関する情報の提供等を実施して以降、同様の取組は実施していない。

このような中、今回、調査した道の駅（30 駅）のうち、既に外国人観光案内所の認定を取得している 2 駅を除く 28 駅の中には、平成 26 年度当時はインバウンド観光にそれほど関心はなかったが、現在は当時と状況も異なり、訪日外国人の誘致に関心があるとして、外国人観光案内所の認定を受けたいとするものが 2 駅あり、外国人観光案内所の認定制度に関する情報の提供や同認定希望の有無の確認を継続的に行うことにより、道の駅における外国人観光案内所認定の取得の促進が期待できる状況がみられた。

図表 2-(3)-⑤

イ 「道の駅 SPOT」の多言語表記の推進

今回調査した道の駅のうち 5 駅において「道の駅 SPOT」の設置が完了している。

当該 5 駅のうち 4 駅では、「道の駅 SPOT」の取扱説明書を掲示しているが、日本語のみで表記され、外国語による表記が行われていない。

なお、1 駅では取扱説明書自体が掲示されていない。

一方、調査した道の駅の中には、自治体が整備した無料公衆無線 LAN において、取扱説明を日本語・英語で表記して掲示している例がみられる。

図表 2-(3)-⑥

図表 2-(3)-⑦

【所見】

したがって、中国地方整備局は、より一層関係行政機関等との連携を図り、訪日外国人旅行者の利便の向上を図る観点から、次の措置を講ずるよう努める必要がある。

- ① 道の駅における外国人観光案内所の認定の取得を促進するため、中国運輸局と調整の上、道の駅設置者に対して当該制度に関する情報を提供すること。
- ② 「道の駅 SPOT」の取扱説明書の多言語化を検討すること。

図表 2-(3)-① 観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014<抜粋>

1. 「2020年オリンピック・パラリンピック」を見据えた観光振興

(1) (略)

(2) オリンピック・パラリンピックを機に訪日する外国人旅行者の受入環境整備

(略)

<観光案内拠点・観光ガイドの充実>

- ・ 観光協会や外国人観光案内所等との連携を図りながら、郵便局やコンビニエンスストア、道の駅、アンテナショップ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。また、地方においては、これら施設における地域の名産品等の産直海外発送を促進する。【新規】
- ・ 日本政府観光局（以下 J N T O）認定の外国人観光案内所のネットワーク拡大・機能強化を図る。(中略) 外国人旅行者が全国各地を安心して快適に旅行・滞在してもらえよう、地方における認定外国人観光案内所の増加を図る。【新規】

(以下省略)

図表 2-(3)-② 観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2015<抜粋>

1、2 (略)

3. 地方創生に資する観光地域づくり、国内観光の振興

(1) (略)

(2) 来訪者が地域の魅力を体感し、再び訪れたくなる観光地域づくり

(略)

<「道の駅」を核とした地域における観光振興>

(略)

- ・ J N T O 認定の外国人観光案内所、地域の特産品が購入できる免税店、無料公衆無線 LAN など、外国人旅行者のニーズが高いサービスを提供する「道の駅」を拡大し、こうしたインバウンド対応の「道の駅」の認知度向上のため、シンボルマーク『Japan. Michino-Eki』を創設し、活用・普及を図る。【新規】

(以下省略)

図表 2-(3)-③

J N T O の外国人観光案内所認定制度の概要

「外国人観光案内所の設置・運営のあり方指針」(平成 24年 1 月観光庁) <抜粋>

1. 外国人観光案内所の基本的な考え方

(2) 外国人観光案内所の運営の考え方と認定制度の導入

3) 認定制度の概要

外国人観光案内所は、公平で中立な立場から、また、観光案内を専門として案内業務を行うことはもちろん、外国人旅行者がアクセス可能な場所に位置し、継続的に案内所を運営できる主体により運営されることが望ましい。こうした条件に合致する外国人観光案内所を対象としてサービス内容を基準とする認定を行い、質の向上、質の担保を図り、外国人旅行者の受入環境の裾野を拡大していくことが認定制度の目的である。

また、観光案内が専門ではないが、業務の一つとして地域情報の提供などの案内業務を行っている例も多く見受けられ、例えば、旅館において宿泊者を対象に近隣の観光案内図を配布し、地域の見所などを案内する例などがあげられる。こうした取組も外国人旅行者の受入に積極的であるならば、自社の提供するサービスに偏らないよう公平・中立の立場を意識した上で、裾野の拡大という観点から、積極的に取り組まれることが望ましい。

認定制度は、こうした実情を踏まえ、観光案内を専門とする外国人観光案内所と、専門ではない外国人観光案内所を認定する仕組みからなり、前者は、サービス内容の充実度により 3つのカテゴリー (I、II、III) に分類され、後者にはパートナー施設という単一のカテゴリーを設ける。

下表は、認定制度のイメージを示したものである。

認定制度の概要

役割	分類のイメージ		
	分類	主なサービス内容	
		多言語対応	サービス提供
【国(観光庁)】 運営指針 の策定 プロモーション の実施 【日本政府観光局(JNTO)】 認定・支援 各観光案内所 における外国人 旅行者対応 をサポートする とともに、ステ ヱップアップを 実現するサービス を提供	カテゴリー I	<ul style="list-style-type: none"> 外国人旅行者を積極的に受け入れる意欲がある。 パートタイムで英語対応が可能なスタッフがいます。又は 電話通訳サービスの利用、ボランティアスタッフの協力等により英語対応できる体制がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域内の公共交通利用や観光情報などを提供できる。
	カテゴリー II	<ul style="list-style-type: none"> フルタイムで少なくとも英語で対応可能なスタッフが常駐している。 電話通訳サービス利用やボランティアスタッフの協力を得て、英語以外の言語にも対応できる体制がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 広域エリア内の公共交通利用や観光情報などを提供できる。
	カテゴリー III	<ul style="list-style-type: none"> フルタイムで英語、中国語、韓国語で対応可能なスタッフが常駐している。 	<ul style="list-style-type: none"> 全国の公共交通利用や観光情報などを提供できる。
【国(運輸局)】 推薦	パートナー 施設	観光案内を専門としない施設やボランティア団体等により運営される観光案内所のうち、必要な基準を満たす観光案内所については、パートナー施設として認定する。	

図表 2-(3)-④ 「道の駅」における外国人観光案内所認定の取得促進について（平成26年 9月 22日付け国土交通省道路局国道・防災課課長補佐事務連絡）

これまで、「道の駅」については、道路利用者の休憩施設であるとともに、情報提供機能、地域連携機能を有する拠点として整備を進めてきたところであるが、今般、

- 「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」（平成26年 6月17日観光立国推進閣僚会議決定）において、「道の駅」の観光案内所としての機能強化に向けた支援の検討を位置づけていること
- 独立行政法人国際観光振興機構（以下「JNTO」という。）により、立地・機能等、一定の要件を満たす訪日外国人対応の観光案内所を認定する制度が整備されていること
- 当該認定を受けた外国人観光案内所に対しては、JNTO より簡易通訳サービスや関連資料の提供の他、メールマガジン等による情報提供など、各種支援サービスを提供していること

等を踏まえ、関係機関と連携し、「道の駅」における外国人観光案内所認定の取得を推進することになった。

このため、貴職におかれては、各地方運輸局担当部局等と連携し、関係自治体に対し、認定制度に関する情報提供等、必要な支援を行うとともに、平成26年度の認定手続きについて、各地方運輸局から JNTO への認定推薦の締め切りが10月 9日とされていることも踏まえ、「道の駅」における外国人観光案内所認定の取得を検討するよう周知されたい。

図表 2-(3)-⑤ 外国人観光案内所の認定の希望状況

道の駅名	関係者	外国人観光案内所の認定の希望状況
X 駅	設置者（市）	<p>平成 26 年度に中国地方整備局による外国人観光案内所の認定制度等の意向確認があったことは覚えているが、「道の駅」に任せており、結果は覚えていない。</p> <p>隣の市は、外国人観光客の多いところであり、当市にも誘客を図りたく、外国人観光案内所の認定は、受けられれば受けたい。</p> <p>当市には、英語検定、通訳等の資格は持っていないが、簡単な英語を話せる職員はいる。</p>
	駅 長	<p>平成 26 年度に中国地方整備局による外国人観光案内所の認定制度等の意向確認があったことは、覚えていない。</p> <p>当駅は、目的地となる「道の駅」を目指しており、外国人旅行者の誘客も諮りたく思っている。</p> <p>2 年前とは訪日外国人数等の状況が変わっている。</p> <p>外国語を話せる人材の確保は困難であるが、外国語を話せる人材を確保しなくても、外国人観光案内所の認定が受けられるのであれば、認定を受けたい。</p> <p>また、当駅に野菜を出荷している者の中には、中国出身の女性がおおり、中国人旅行者へのアドバイスもしてもらっている。</p>
Y 駅	設置者（市）	<p>国、県からの周知文書は、対応を取らなければいけないもの以外は、課内回覧で終わっている。</p> <p>外国人観光案内所の認定制度の周知文は覚えていない。</p>
	駅 長	<p>自分は、平成 27 年度に当駅の駅長に就任した者である。</p> <p>外国人観光案内所の認定制度は承知していなかった。隣の市は、外国人旅行者数が増加しているが、外国人旅行者は、当市を通過して、山陰地方や隣の市に行っている。</p> <p>外国人旅行者の誘致を図るためにも、外国人観光案内所の認定は受けたい。</p>

（注）当局の調査結果による。

図表 2-(3)-⑥ 無料公衆無線 LAN「道の駅 SPOT」の取扱説明（日本語表記のみ）



図表 2-(3)-⑦ 自治体設置の無料公衆無線 LAN の取扱説明の記載例（日本語と英語で表記）

