



途上国に広がる 道の駅

～現状と課題～



Indonesia Tomohonn-City



Japan BiwaClub



Vietnam



Thailand



途上国に広がる「道の駅」

～現状と課題～

●道の駅整備の手法

- ・ 財政力の弱い途上国
- ・ 国内の「道の駅」の課題 = 立地、駅間距離、経営母体、

●親和性の高い「道の駅」の機能

- ・ 東南アジアでの進化
- ・ 技術基準の明文化

●途上国での課題

- ・ 誰が整備し、だれが経営するのか
- ・ 地域振興に貢献できるのか

●途上国に何を伝えるか

- ・ 伝えきれない経営手法
- ・ ハード2年、ソフト8年
- ・ 地域振興プラットフォーム
- ・ 他国と競り勝つのはソフト力

●尊敬され続ける日本に

- ・ 伝える覚悟

道の駅の整備主体



道の駅の立地

- ・ 中山間地域 78%
- ・ 中山間地域以外 22%

(日本みち研究所)

道の駅の経営体

- ・ 市町村 9%
- ・ 公益法人 2%
- ・ 第3セクター 36%
- ・ 民間企業 53%

(日本みち研究所)

整備区分

休憩施設
トイレ
情報提供施設

駐車場

第2
駐車場

地域振興施設

国内

一体型
(55%)

道路管理者整備 (国or県)

市町村等整備

単独
(45%)

市町村等整備

タイ

タイ工業省整備 (日本のODA)

公設・コミュニティ営

インドネシア

地方自治体 (州or市) 整備

公設・公営

ベトナム

民間企業整備

民設・民営

被災した道の駅



はまなすステーション(気仙沼市)



高田松原(陸前高田市)

過疎地域に偏在する道の駅（千葉県）



南房総地域の道の駅分布



親和性の高い「道の駅」の機能





タイの「道の駅」

目標＝・観光開発
・地域振興
運営＝地域コミュニティ

全土に19か所





スコタイ
道の駅

(スコタイ県)



ショップでの展示販売



レストランを会場にした村人の研修会



観光客への昼食は郷土料理



老人会も商品開発



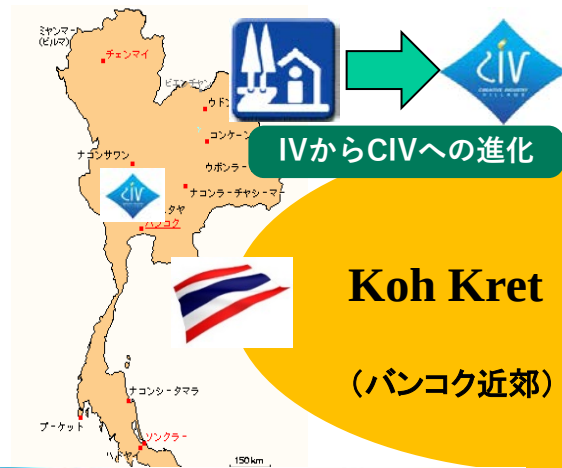
技術指導を行う国の専門員



川沿いのレストランの外観



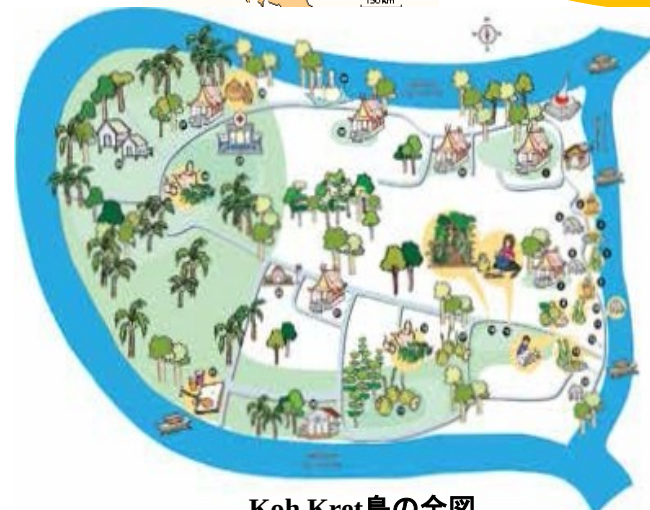
Koh Kret島の入り口となる船着場



島内随所にある案内板と村長さん



レンタサイクルも用意されている



Koh Kret島の全図



生活道路に並ぶ売店



特産のカップは5★認定の逸品



散策路に面した工房。体験也可



練菓子もカラフルで美味しい



屋外休憩所



モスク



診療所

地域ハブ型

- ・診療所
- ・宗教施設



バンタエン
道の駅

(インドネシア)



レストラン



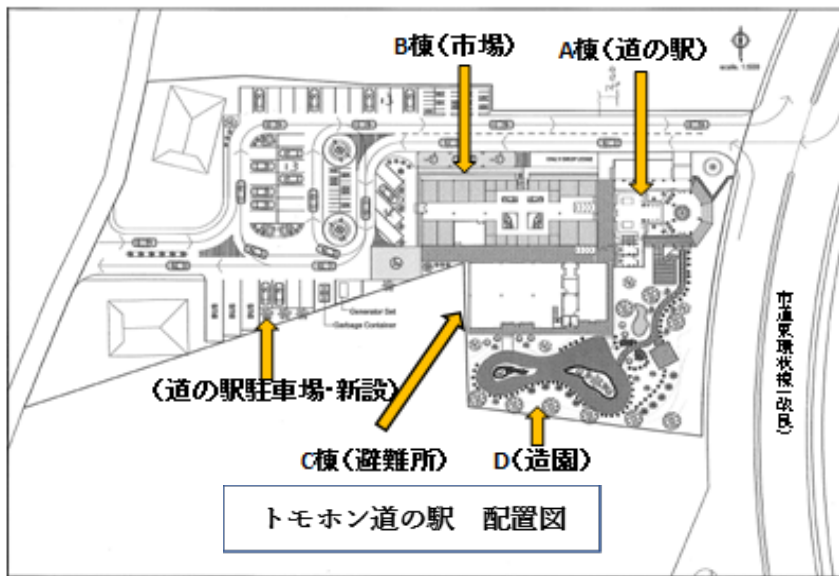
伝統工芸売店



農産物売店



放置された施設



トモホン道の駅 完成予想図 (A棟)

転用型

- ・市場
- ・避難所



トモホン道の駅

(インドネシア)



伝統的建築との融合



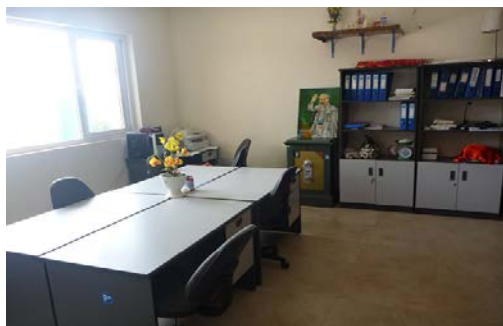
ベトナムの道の駅

- 目標＝
- ・交通安全
 - ・提供品質向上
 - ・交流促進
 - ・地域振興

設置・運営＝民間企業

全土に15か所
(2011年7月末)





事務室



研修室



- ・交通安全
- ・交流促進
- ・地域開発



ホアビン
道の駅

(ホアビン省)



インフォメーション



工芸品売場



休憩室・食堂



厨房





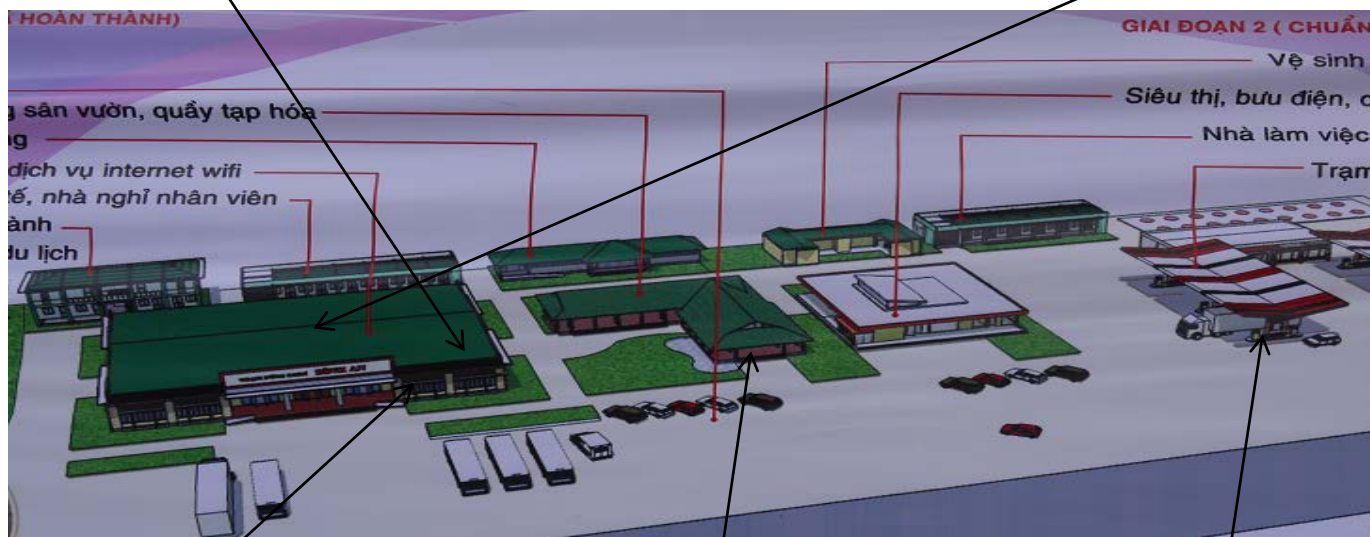
玄関協の農民売店



正面入り口



レストラン



外売店



会議室にもなるレストラン



ガソリンスタンド

民活型

- ・ドライブイン
- ・給油所
-



ビンアン
道の駅

(クアンナム省)





バス発着場



待合室



医務室

民活型

- ・市街地混雑緩和
- ・バスターミナル



バンモート
道の駅

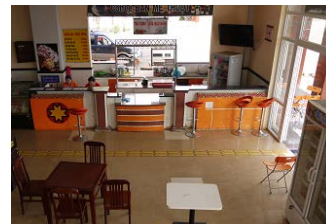
(ダック ラック省)



特産品売り場



レストラン



テイクアウト



トイレ





レストラン



豊富な農産物



売店

民活型

- ・ドライブイン
- ・バスターミナル



フンチャン 道の駅

(ティエンザン省)



道の駅の賑わい



建物は元卸売市場



敷地外の地元農民の売店





乗務員食堂



売店



屋内レストラン

PA型

- ・ドライブイン
- ・給油所

....



HAI DUONG
道の駅

(ハイズオン省)





時系列

地域事情

市場価格
の低下

人口の
減少

高齢化率
の拡大

雇用の場
減少

バブル経
済の崩壊

市町村
合併

新市の課題

事業再編

地産地消

資源循環

観光振興

道路施設

駐車場

トイレ

情報板

道の駅

地域振興

文化事業

無人売店

季節売店

解決の方向

中間
支援

新た
な公



休憩
機能

情報
発信
機能

地域
連携
機能

ロータリー

鉄道

結節

休憩施設

路線
バス

地域情報

広域情報

地域
ICT

連携

集客施設

商品開発

光通
信網

農民売店

商社機能

行政
窓口

合併

農民食堂

旅行業

福祉
拠点

防災

非常食

非常電源

衛星通信

車両修理

給油所

宿泊

途上
国

結節

医療

宗教施設

市場 etc

「道の駅」機能の推移

パーク&ライド

地域振興拠点

地域力コア

防災拠点

地域ハブ

安心安全

自発的で継続的な地域振興

ベトナム道の駅 国家技術基準 (抜粋1)

2.3 最低面積及び施設項目に関する規定

2.3.1 道の駅の分類及び適用範囲

- a) 最低面積及びなければならない施設に基づいて、道の駅は以下の表のように4種類に分かれる。

順序	項目	単位	道の駅の種類			
			1 級	2 級	3 級	4 級
01	総面積（最低）	m ²	10,000	5,000	3,000	1,000
02	駐車場（最低面積）	m ²	5,000	2,500	1,500	500
03	車の出入り道路		出入り道路が別々		出入り道路の最低幅が 7.5m	
04	ガソリンスタンド		有り	有った方が良い		
05	駐車場の表面		最低圧縮強度 10,000N/c m ² のアスファルトまたはコンクリート			
06	お手洗い	m ²	総面積の 1%以上 （バリアフリーのお手洗い有り）			
07	運転手用仮眠室		有り			
08	休憩所（屋根付エリア及び椅子有り緑地エリア）	m ²	総面積の 10%以上			
09	インフォメーションカウンター		有り			
10	飲食施設		有り			
11	商品展示販売店		有り			
12	交通事故応急処置用救助員室		ベトナム道路総局または地方の交通運輸局の要請に従う			

ベトナム道の駅 国家技術基準 (抜粋2)

2.2基本施設の項目に関する規定

- 2.2.1 公共サービス施設(無料提供サービス)⇒運転手用仮眠室,交通安全の宣伝場,
交通事故応急処置用救助員室
- 2.2.2 商業サービス施設⇒ガソリンスタンド,自動車修理・メンテナンス店,洗車場
- 2.2.3 その他施設⇒地域特産生産加工の体験コーナー,コミュニティ集会所

2.3最低面積及び施設項目に関する規定

最低面積及びなければならない施設に基づいて、道の駅は4種類に分かれる。

3.1 管理の内容

3.1.1 道の駅を直接に管理・運営する主体は企業または合作社でなければならない。

3.1.2 道の駅における技術基準の適用実施の検査・監査に関する規定

- a) 交通運輸局は、営業結果、治安、インフラの維持・投資・改造、道の駅基準に定められた規定の実施及び他の必要な内容を定期的に報告するように指導し、その報告を受ける。
- b) 各省・中央直轄都市の交通運輸局は、道の駅における違反に関する市民のクレーム、苦情を受け取る部局または幹部のホットラインを設けて、連絡先・メールアドレスを公開する。道の駅はホットラインの電話番号、連絡先・メールアドレスを公示しなければならない。
- c) 国家管理機関、道路監査隊は道の駅を定期的に、臨時的に検査し、行政違反及び他の違反行為を発見し、罰則を行う。
- d) 違反した道の駅の管理運営主体に対して訓戒したり、改善を要請したり、運営権を回収する権限がある。
- d) 5年に1回、道の駅の営業状況及び規定遵守の状況を定期検査し評価する。その検査結果に基づき、道の駅を認めないこと、或はその道の駅が引き続き運営されることを決定する。

ベトナム道の駅 2030年までのビジョン（抜粋）

1.開発の方向

1.3 国道沿いの3000m²以上のレストラン、サービス・エリアが道の駅の国家基準を満たすように増設することを奨励する。

1.5 中央政府と地方政府は通行量が少ない山岳地方や過疎地にある道路に道の駅を建設する企業に対して、ローンや土地・公共インフラ施設の利用に関する優遇制度を適用させるべきである。

3.開発計画

1.2 間隔と時間 道の駅の間隔は、通行量が多い(3000台以上／24時間)ルートの場合は30～50キロで(分離帯がある場合は向い側にも道の駅を設置すること)、通行量の中(1000～3000台／24時間)の場合は50～70キロで、通行量が少ない(1000台以下／24時間)場合は70～100キロとする。

連続運転時間は4時間を越えないこと。

3.2 2030年までのビジョン

3.2.1 国道1号線 48の道の駅を投資・開発する(4つの道の駅が既に認定されている)。その内、一級の道の駅は34で、二級のは10で、三級のは4である(平均間隔は50キロである)。

3.2.2 その他の国道 104の道の駅を59のルートで投資・開発する(3つの道の駅が既に認定されている)。その内、一級の道の駅は23で、二級は33、三級は48である(平均間隔は100キロである)。

4.投資誘致政策

4.3 通行量が少ない山岳地方や過疎地にある道路、道の駅が必要なのに投資家がない国道、マスタープランが公表してから2年経っても道の駅の投資家がない国道に於いての道の駅の投資・開発については、国の予算で駐車場、トイレ等の(無料の)公共施設を建設する。

4.5 土地税の免税、一定の期間の企業所得税の減免税、設備・機械の輸入税の減免税を検討、実施する

大きい 自治体の役割



集める

人

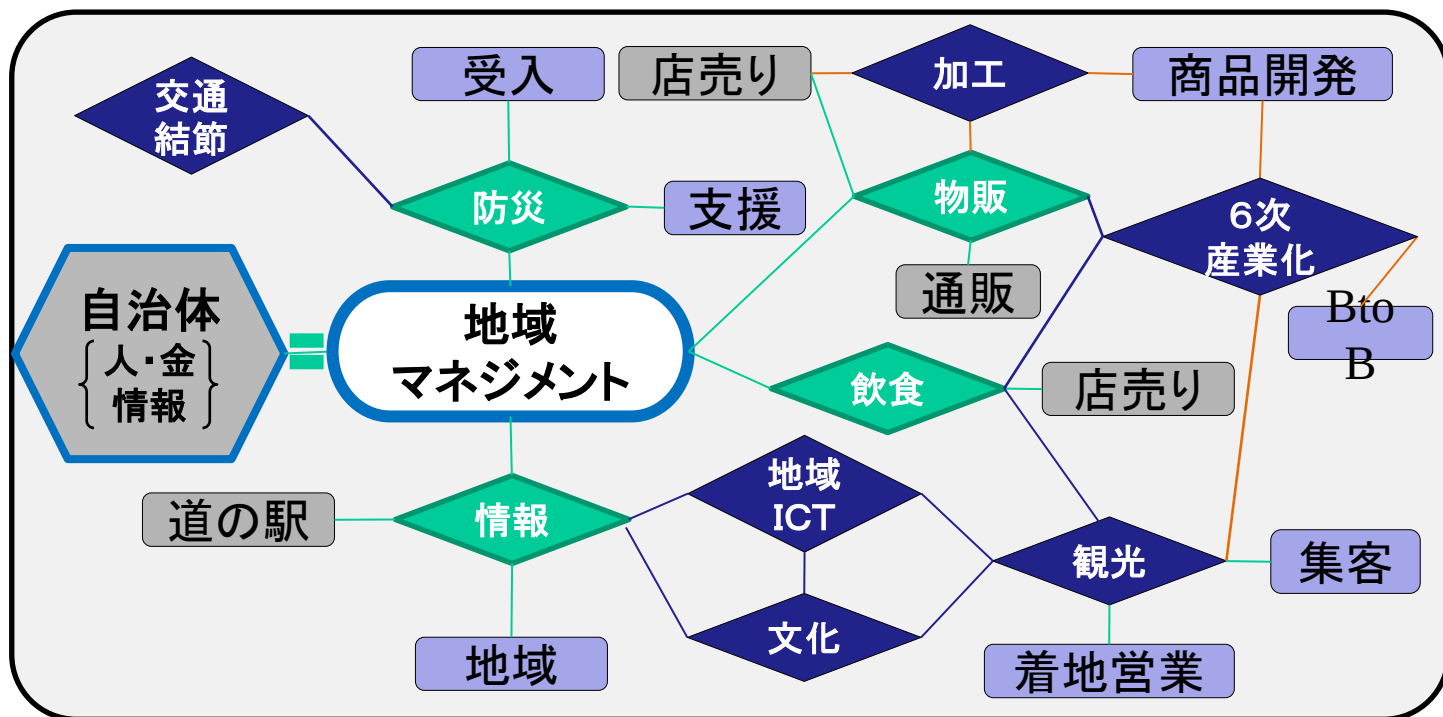
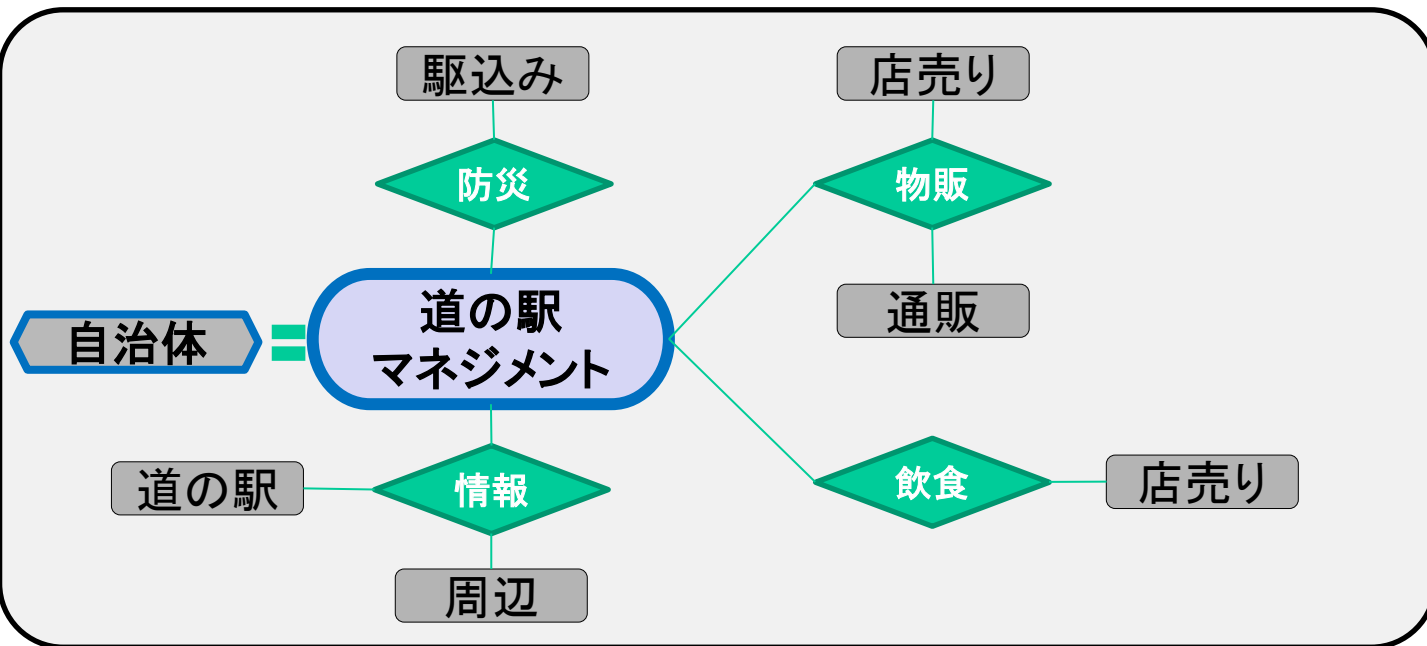
物

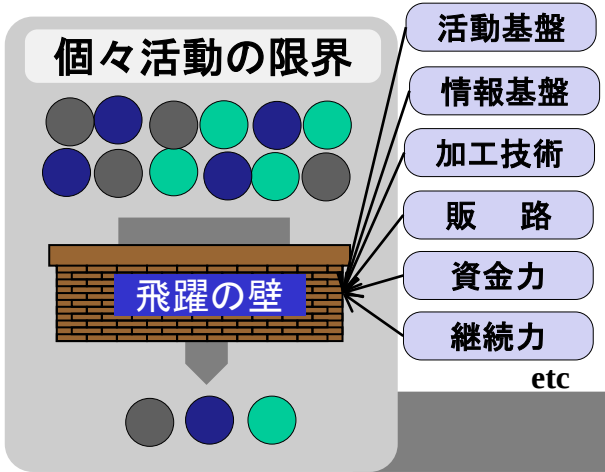
情報

集まる

+

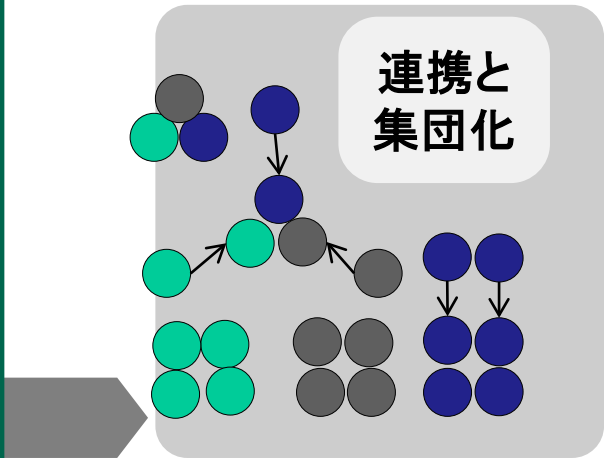
+





枇杷倶楽部
(南房総市)

～ 6次産業化の要石 ～
道の駅「プラット・ホーム」
(産業・文化・情報)



情報発信・Eコマース

地域観光施設情報

施設予約

電子地図

地域交通情報

広域イベント

旅行会社用集客企画

ニュース

旅プラン

ネット販売

宿泊プラン

フォトバンク

募集記事

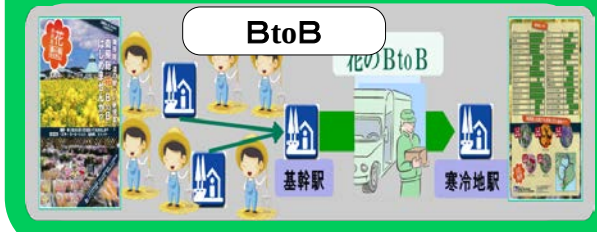
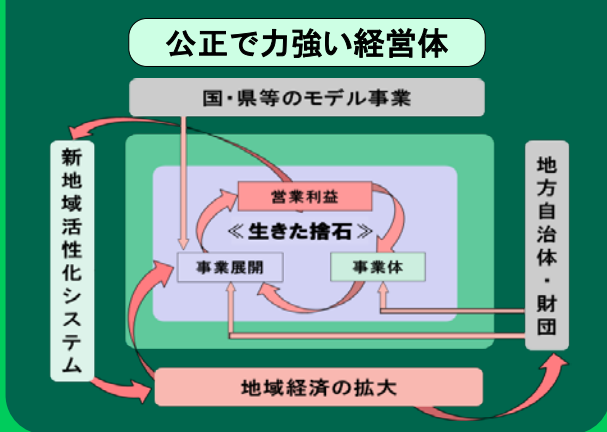
地域ニュース

地域観光基礎情報

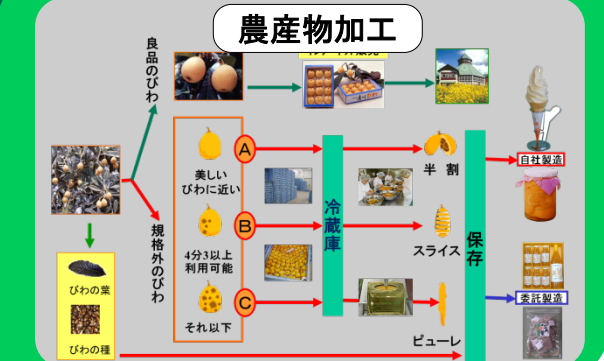
お客様の声

南房総に暮らす

「南房総いいとこどり」



文化活動



枇杷倶楽部の機能



客を呼ぶ



情報で引く

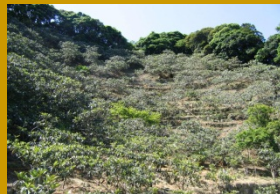


枇杷倶楽部

支え



作る・売る



産地の力

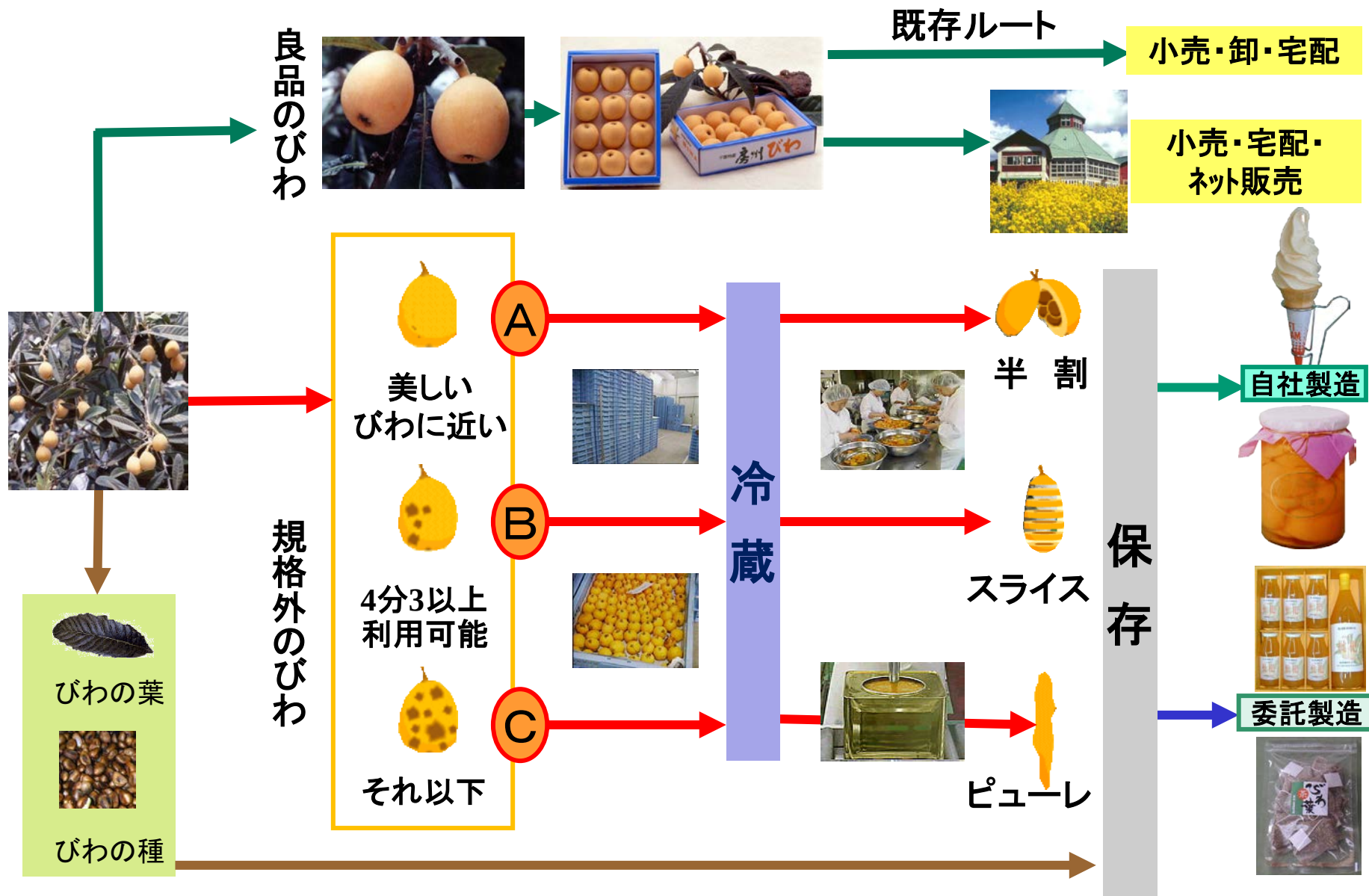
生産現場
の力



「一括受発注システム」の仕組み



枇杷倶楽部での『びわ』加工の流れ

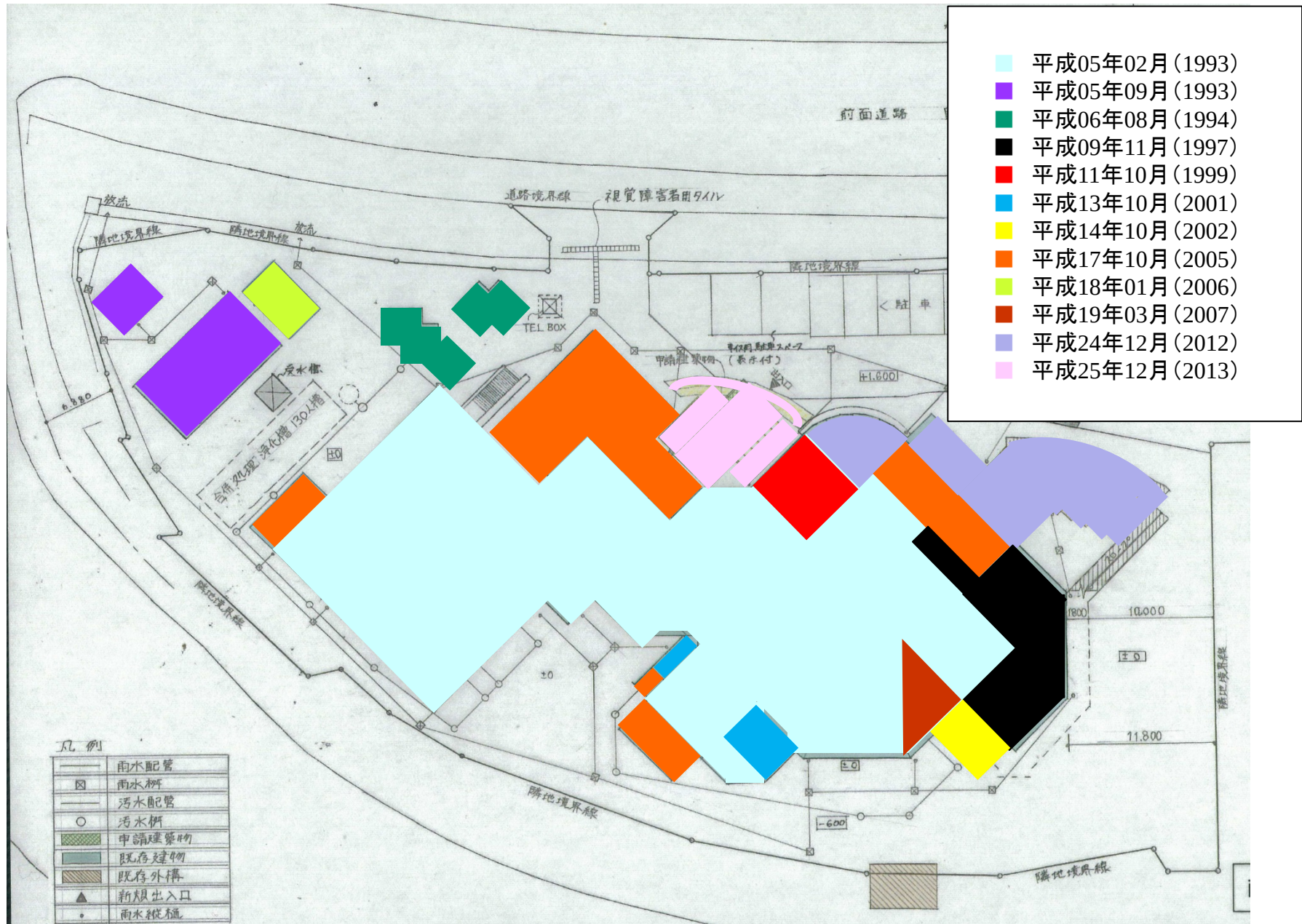


フォーラムを変えず機能を上げる



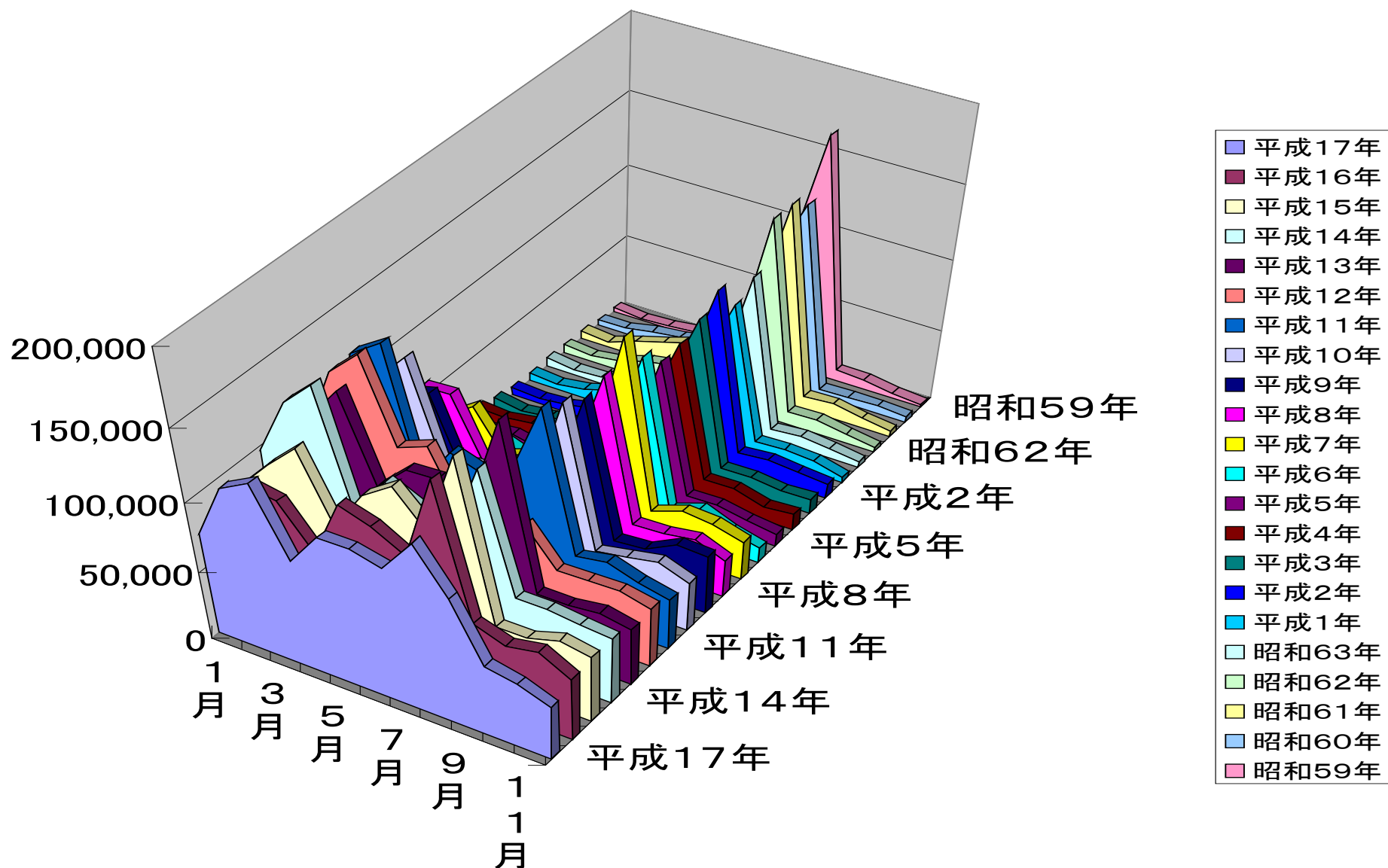
枇杷倶楽部増築の足跡

(1992年～2013年)



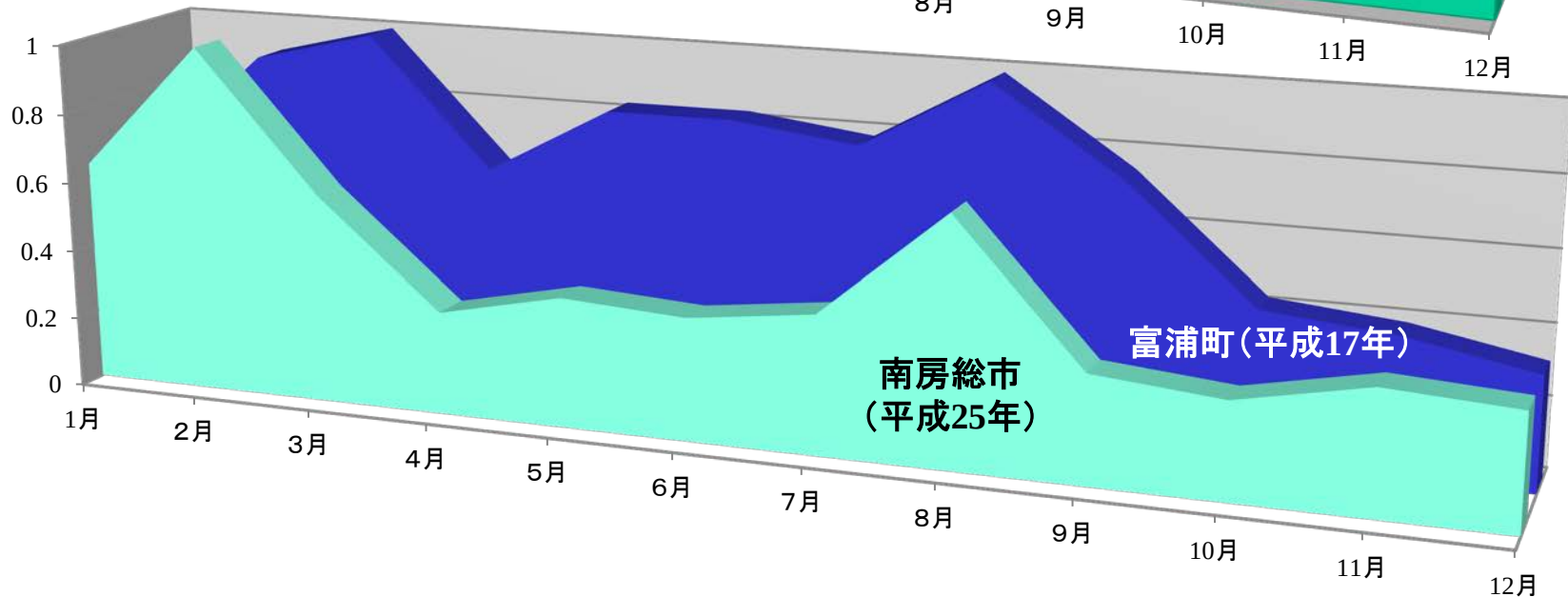
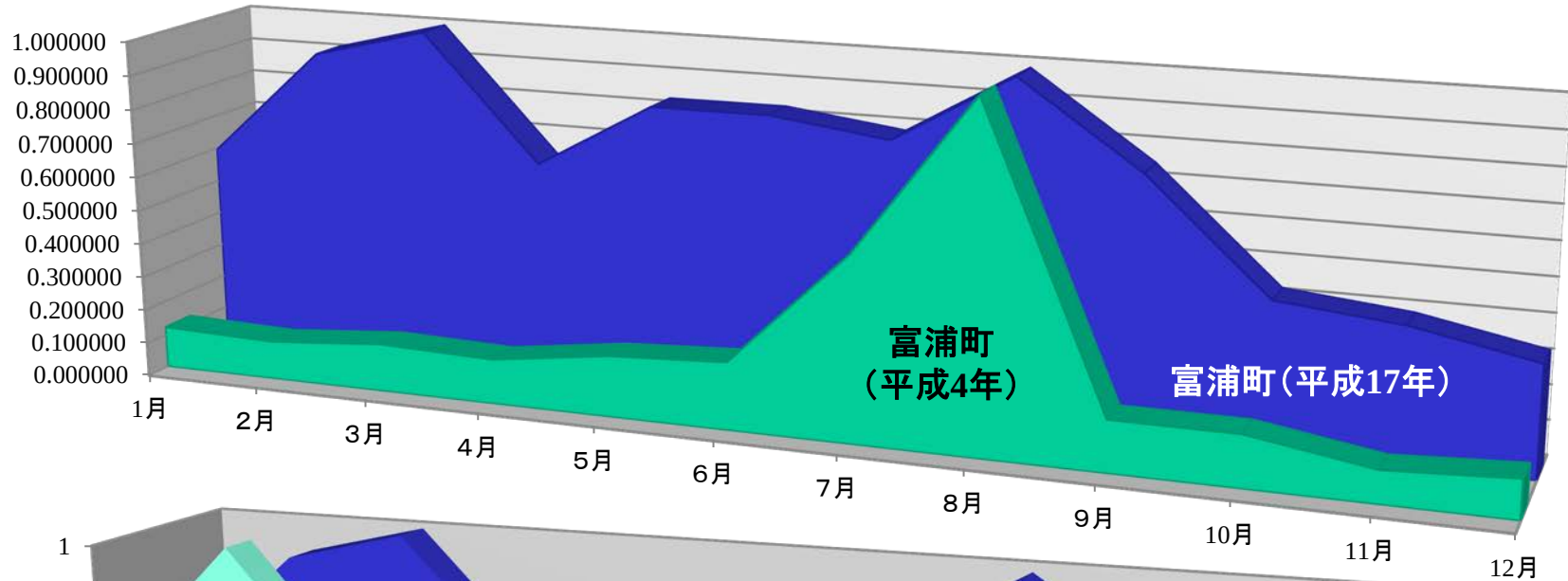
観光客平準化の推移

(南房総市富浦町)



観光客平準化の状況

(南房総市・富浦町)



最後に

- ・「道の駅」は「MICHINOEKI」になるのか

- 途上国に何を伝えるか⇒伝えるのは形だけで良いのか？
 - ・ 見えるもの⇒形、ランドスケープ
 - ・ 見えないもの⇒商品開発、客・搬入導線、マーチャンダイジング、地域課題解決法
 - ・ 形ではなく、中身（運営手法、商品開発、道の駅と地域振興）を伝えること
- 役立つ過疎地の知恵？

- ・ 階段を一段上れば、風景が変わる
- ・ 一歩踏み出せば、風向きが分る