

道の駅の30年 なぜ神奈川県に道の駅が少ないのか？

Cチーム 岡部 六弥

1：問題提起

道の駅は、各地方自治体またはそれに代わりうる公的な団体が道路管理者と連携して設置し、国土交通省（制度開始時は建設省）により登録された休憩機能、情報発信機能、地域連携機能が一体となった施設である。< *1 >

初年度の登録件数は100件を超え、10年後の2003年（平成15年）には7倍以上の743件と急成長した。地方振興の施策としては大変成功した制度だと思われる。

全国的には急伸した制度だが、神奈川県においては2024年（令和6年）現在で僅か4件の登録しかなされておらず、47都道府県中46位にとどまっている。登録数の1位は北海道であり、最下位は東京都である。北海道の面積が最大であり、離島を除く東京都が最小であることを踏まえ、神奈川県が後ろから5番目の狭さであることを考えると、この道の駅の少なさには理があるとも思える。

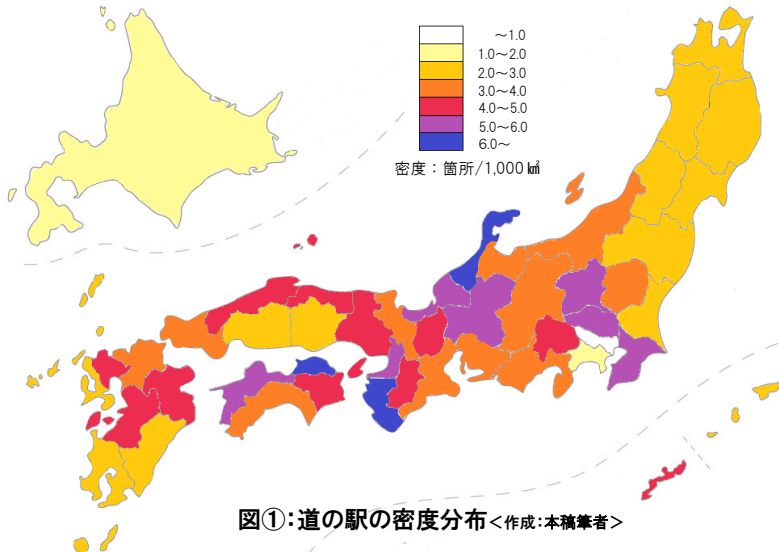
しかし、話はもう少し複雑な様である。本稿の目的はこの背景を探ることにある。

■全国の道の駅の分布

道の駅の現在の状況を把握するために道の駅の分布密度を考えてみる。県内の道の駅数だけでは粗密の程度が把握できないからである。因みに北海道の道の駅数128を面積83,422km²で割ると1,000km²当たり1.53か所となる。神奈川県は1.65でほぼ同じ密度である。全国47都道府県を計算すると表①のようになる。密度分布を地図で表現したものが図①である。本州の中央寄りで密度が高くなり、周辺部で低くなっている様子がわかる。北海道の低密度は自然に見えるが神奈川県と東京都の低密度は不自然に感じられる。ここには何か別の力が働いているように見える。それは何か？ それを解いてゆく。

表①：県別道の駅数・面積・密度<*2>

順位	都道府県	道の駅数	県土面積	道の駅密度
1	北海道	128	83,422.23km ²	1.53
2	岐阜県	56	10,621.29km ²	5.27
3	長野県	54	13,561.56km ²	3.98
4	新潟県	42	12,583.88km ²	3.34
5	岩手県	36	15,275.04km ²	2.36
	兵庫県	36	8,400.94km ²	4.29
	和歌山県	36	4,724.67km ²	7.62
	栃木県	36	7,409.18km ²	4.86
9	福島県	35	13,784.39km ²	2.53
10	秋田県	34	11,637.52km ²	2.92
11	群馬県	33	6,362.28km ²	5.18
12	千葉県	30	5,156.48km ²	5.82
13	鳥取県	29	6,707.78km ²	4.32
	愛媛県	29	5,675.89km ²	5.11
15	青森県	28	9,645.10km ²	2.9
16	石川県	26	4,186.20km ²	6.21
	大分県	26	6,340.70km ²	4.1
	高知県	26	7,102.28km ²	3.66
18	栃木県	25	6,408.09km ²	3.9
	静岡県	25	7,776.99km ²	3.21
21	山口県	24	6,112.60km ²	3.93
22	鹿児島県	23	9,186.20km ²	2.5
23	山形県	23	9,323.15km ²	2.47
24	山梨県	22	4,465.27km ²	4.92
25	広島県	21	8,478.18km ²	2.48
	埼玉県	21	3,797.75km ²	5.53
	福井県	21	4,190.54km ²	5.01
28	滋賀県	20	4,017.38km ²	4.98
29	宮城県	19	7,282.30km ²	2.61
	愛知県	19	5,173.19km ²	3.67
	宮崎県	19	7,734.16km ²	2.46
32	三重県	18	6,774.48km ²	3.12
	京都府	18	4,612.21km ²	3.9
	徳島県	18	4,146.99km ²	4.34
	香川県	18	1,876.86km ²	9.59
36	鳥取県	17	3,507.03km ²	4.85
	岡山県	17	7,114.58km ²	2.39
	福岡県	17	4,987.66km ²	3.4
	奈良県	17	3,690.94km ²	4.61
40	富山県	16	4,247.54km ²	3.77
	茨城県	16	6,097.56km ²	2.62
42	長崎県	11	4,131.08km ²	2.66
43	佐賀県	11	2,440.67km ²	4.51
44	沖縄県	10	2,282.10km ²	4.38
	大府府	10	1,905.34km ²	5.25
46	神奈川県	4	2,416.55km ²	1.65
47	東京都	1	2,199.94km ²	0.45



2：「道の駅」の歴史 30年

■制度の変遷 <まずは、制度の流れを概観する>

「道の駅」は1993年（平成5年）に旧建設省によって作られた施設登録制度である。その30年の歴史を松本隆策・山口三十四著「道の駅の経済学」<*3>の記述に基づいて振り返る。

- 発端：1990年（平成2年）の中国地域づくり交流会シンポジウムで「道路にも鉄道のよ
うにトイレがある駅があってもよいのではないか」という出席者からの提案から始ま
る。（発言者＝船方総合農場代表：坂本多旦氏）
- コンセプトの確立：1992年（平成4年）有識者懇談会 意見の集約 《太文字は本稿筆者》
 - 1：公共施設であるためサービスエリアやスーパーマーケットのような沿道の商業施設
の亜流であってはならない。
 - 2：地元の創意工夫をハード・ソフト面で取り入れるため**規格は最小限**にとどめる。創
意工夫という「自由」を規定している点が画期的な制度である。
 - 3：**無料で24時間利用可能な駐車場とトイレを備える**施設の維持管理を徹底する。
 - 4：地元の魅力を来訪者に伝えるために熱意ある**地元住民による運営**が不可欠。
 - 5：地域の**産業・伝統文化・情報**を伝える拠点とする。
 - 6：**救護・医療等の行政機能**、イベントの管理運営面で道の**駅相互間の連携**が重要。

○道の駅の展開

- ・1993年（平成5年）初回登録：103 駅
- ・1998年（平成10年） 470 駅
- ・2003年（平成15年）743 駅
- ・2004年（平成16年） 中越地震：道の駅が初めて避難所として使われた。
- ・2011年（平成23年）東日本大震災：18の駅で救護支援活動が行われた。
- ・2013年（平成25年）1,005 駅 「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」におい
て「道の駅」を核とした観光振興を進める方針を固める。
- ・2014年（平成26年） 地方創生施策が始まり、道の駅が地域活性化の拠点とされる。
「国土のグランドデザイン2050」で地方創生拠点と位置付ける。「観光立国実現に向
けたアクション・プログラム2014」を発効。
- ・2015年（平成27年） 「地方創生元年」を主相が宣言 道の駅第2ステージ 「小さな拠
点の形成」施策開始 内閣官房ひと・まち・しごと創成本部
- ・2019年（平成31年） 1,160 駅 年間延べ2億人以上に利用される。 道の駅第3ステー
ジの提言（新「道の駅」の在り方検討会）新たなコンセプト＝『「地方創生・観光を加速
する拠点」＋「ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献』』

■道の駅設置目的の変化

道の駅は当初から単なる休憩施設ではなく地域振興にも重きがあったが、時を刻むほどそ
の傾向が高まり、防災機能や観光機能が強化され地域創成に重心が移った様子が伺える。

3：神奈川県における道の駅の展開

■制度実施前の状況

道の駅制度が成立する前年の1992年（平成4年）に建設省は各都道府県に向けて候補地に関する調査を依頼した。それを受けて神奈川県は県内市町村にアンケートを行った結果、候補地有と回答した自治体は箱根町、葉山町、平塚市、城山町（現在相模原市に編入）、湯川原町、山北町であった。この内箱根町は候補地を2か所あげている。＜*4＞

□道の駅登録を行った候補地

制度実施前に手を挙げた6市町の7候補地のうち登録に至った道の駅は箱根町の「道の駅・箱根峠」及び山北町の「道の駅・山北」の2か所である。＜*5＞

- 「道の駅・箱根峠」は1995年（平成7年）1月に登録され同年5月30日から運用開始。
- 「道の駅・山北」は1997年（平成9年）4月に登録され同年7月19日から運用開始。
- その後、当初計画していなかった清川村が「道の駅・清川」を整備し、山北から遅れること18年の2015年（平成27年）11月5日に登録、21日に開駅されている。＜*6＞
- 更に4駅目として南足柄市が「道の駅足柄・金太郎のふるさと」を整備し、2020年（令和2年）3月に登録、6月26日に運用開始された。＜*7＞

□登録に至らなかった候補地の現状

登録に至らなかった5か所の候補地のその後の動向は次のようになっている。

- 箱根町「乙女峠」：駐車場・観光案内所・トイレ・飲食店は整備され、小規模ながら道の駅的な施設は出来上がったが登録はなされていない。＜*8＞駐車場の規模が大幅に縮小されて登録要件を満たさなかったことに起因するのではないかと想像される。
- 葉山町「長者ヶ崎」：神奈川県道路公社による有料駐車場として整備された。＜*9＞
- 平塚市「大神」：神奈川県及び神奈川県トラック協会が主体となって立案し、100台以上の大型車両と200台の小型車駐車場を持つ大型施設として構想された。大神地区は物流基地の色彩の強い場所でありトラック協会の意向が強く働いていたと思われる。地元との調整まで漕ぎつけず、計画段階で廃案となった。＜*10＞
- 城山町「城山」：「神奈川県立津久井湖城山公園」の中の「津久井湖観光センター」として一体的に整備がなされたため、道の駅としての登録はなされていない。＜*11＞
- 湯河原町「宮上」：候補地としてエントリーしたが、その後具体化の動きは見られない。

■現時点での動向

□現在道の駅の整備を進めている自治体

現時点で道の駅設置に対して具体的に動いている自治体は茅ヶ崎市及び綾瀬市である。

- 茅ヶ崎市は国道134号線に面し柳沢スポーツ公園に隣接した敷地に「道の駅・湘南ちがさき」を建設中で2025年（令和7年）7月にオープン予定である。＜*12＞
- 綾瀬市は東名高速道路に綾瀬スマートインターチェンジができることを契機として計画を進め、市役所に近い県道42号線沿いの早川地区の農地に整備を進めている。2023年（令和5年）に基本計画案が発表され、2027年度（令和9年度）完成予定。＜*13＞

□計画を推進しながらも登録に至らないケース

計画を推進しながらも登録に至らなかった自治体は、大磯町、平塚市、葉山町、湯河原町である。

○大磯町は国道134号線沿いの大磯港に道の駅的施設「大磯コネクト」を2021年（令和3年）にオープンさせたが、駐車場を有料としたため登録を断念。<*14>

○平塚市は「大神」の計画が廃案となった後、海岸に近い「高浜台」で計画を進めたが、24時間無料駐車場が環境悪化をもたらすとして反対する地域住民の意向を受けて道の駅の整備を断念している。<*14>

○葉山町は「長者ヶ崎」の整備後、地域振興施設として商業施設の「葉山ステーション」を整備したが、24時間無料駐車場を持たないため登録を行っていない。<*14>

○湯河原町は「宮上」の計画が廃案になった後、相模湾近くの川端公園に「(仮称) 道の駅・ゆがわら」を計画していたが、用地を十分に確保できなかったため断念。<*14>

□設置の提案がなされたが、計画に至らなかったケース<*14>

議員や民間団体から設置の提案が議会に対してなされたが、具体的な検討に至らなかった自治体は愛川町、厚木市、伊勢原市、海老名市、小田原市、鎌倉市、相模原市、座間市、寒川町、逗子市、中井町、秦野市、藤沢市、三浦市、大和市、横須賀市の、16市町である。廃案の理由を分類すると以下のようになる。

- 1：既存の商業施設等と競合する <海老名市、小田原市、寒川町、秦野市、大和市>
- 2：農地保護政策を優先し農地転用は行わない <座間市、藤沢市、三浦市>
- 3：候補地の安全性が担保されない（つまりその様な土地しか入手できない）<鎌倉市>
- 4：運営者の不在、コロナ禍での遅延など<愛川町、厚木市、相模原市、逗子市>
- 5：財源、採算上の問題がある <伊勢原市、中井町、横須賀市>

1から3の理由は、いずれの自治体も都市的環境・観光地的あるいは農業地域的環境が成立しており地域振興施設のニーズが低いことだと読み取れる。つまり、地域的特性が確立している地域では道の駅は成立しにくいのである。4から5は今後の情勢の変化次第では成立の可能性があるが、差し迫った必要性が無い状況と思われる。

□長期計画には挙がっているが具体的に議論がなされていない自治体<*14>

作成した計画に道の駅整備が明示されているが、具体的な議論がなされていない自治体は二宮町、松田町、真鶴町である。ここでも当面の必要性が感じられていない。

□設置の意向を明示していない自治体<*14>

作成した長期計画に道の駅整備が明示されていない自治体は横浜市及び川崎市である。また、開成町は県内最小の町であり道の駅整備の意向はなく、隣の南足柄市にできた道の駅との連携に力点をおく方針である。

県内の33自治体のすべてが道の駅設置に対して何らかの意向を示している。その推進力には強弱があり、大小両端の自治体でその力が弱いことが示されている。

4：結論

■二つの阻害要因

上記のように、神奈川県内の各自治体の道の駅整備に対する動向をみてきたが、『計画を推進しながらも登録に至らなかったケース』にその阻害要因が端的に表れていると考える。それは「**24時間無料駐車場**」である。

大磯町、葉山町は24時間無料駐車場を設置できなかった故に登録できず、湯河原町は規模を満足できずに断念し、平塚市の2番目の候補地である「高浜台」では住宅地の環境悪化の懸念により24時間無料の駐車場が設置できなかった。「24時間無料駐車場」は一般の施設に付随する駐車場と異なり、施設営業時間外の管理が大変難しいのである。

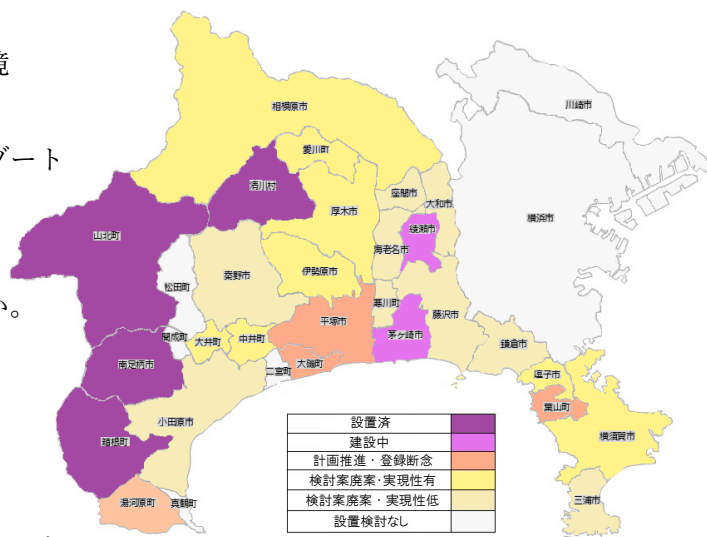
もう一つの阻害要因として、神奈川県では全国に先駆けて地域振興策を進めていたことがあげられる。道の駅制度がスタートする前年の1992年(平成4年)に神奈川県は「**かながわブランド**」選定制度を開始している。< *15 > 国の地域ブランド制度が始まる14年も前である。制度に後押しされ、地域独自ブランドの農産物・水産物の開発が行われ、流通経路も確立された。そのため道の駅という新たな販売施設の需要が低かったと推測される。『設置の提案がなされたが、計画に至らなかったケース』で示したように、16の市町の議会で道の駅整備が提案されながらもこれが廃案となっている。廃案の直接の理由は様々であるが、道の駅整備が切迫していない状況がここに読み取れる。

■自治体の動向を地図で表す

神奈川における道の駅の動向を図②にまとめた。「濃い紫色」の部分は設置済みの自治体、「薄い紫色」は整備中のものを示す。「ピンク」は設置の意向は高いものの整備に至らなかったものを示し、その他は、「黄色→ベージュ→グレー」と薄くなるにつれ設置の意向が弱くなっている。

神奈川県では東部に密集した都市環境(グレーの部分)が位置し、相模湾に沿った地域には古くからの観光地やリゾート地が位置している(ピンク・ベージュの部分)。そのような場所に24時間無料駐車場を持つ道の駅は立地しにくい。

県央から西部にかけては中小規模の都市や中山間地域が広がっている(黄色・紫色の部分)。黄色の部分は潜在的には立地が可能と思われるが、切迫したニーズがないため実現していないと思われる。これらが神奈川県に道の駅が立地しにくい素因である。



図②：神奈川県 道の駅に対する動向 <作成：本稿筆者>

■これからの道の駅

道の駅は大都市にはうまく適合しない施設形態であることは間違いない。では、大都市や観光地に地域創成施設は不要だろうか？ 特産品店のような商業施設は不要だろう。神奈川県に道の駅が少ないことはその証である。しかし広い意味で地域振興のためのネットワーク拠点となる施設は必要だろう。その意味で道の駅の現状はあまりにステレオタイプ化しすぎていると言えまいか？ これからは、例えば駅前シャッター街を再生するような『道を外れた道の駅』が求められているのではないか？

■出典

ウェブサイト参照日はすべて 2024 年（令和 6 年）12 月 15 日

- < * 1 > 「国土交通省ホームページ」：「道の駅」<https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/outline.html>
- < * 2 > 表①に用いた道の駅数は国土交通省 2024 年（令和 6 年）8 月 7 日現在の登録数による。
面積は 2024 年（令和 6 年）7 月 1 日現在の国土地理院「全国都道府市区町村別面積調」による。<https://www.gsi.go.jp/KOKUJYOHO/MENCHO-title.html>
- * 3 > 道の駅の経済学 松尾隆策・山口三十四 勁草書房（2019/8/9）
- < * 4 > 神奈川県立公文書館 歴史的公文書 簿冊・フォルダ、1201107884、平成 4 年度
ロードオアシス実施計画資料〔かながわロードオアシス整備検討委員会〕
：建設省「道の駅」候補箇所に関する調書提出について
- < * 5 > 神奈川県立公文書館 行政刊行物・図書、3200905134、かながわロードオアシス
「道の駅・箱根峠」、行政刊行物・図書、3200400697、道の駅・山北：水と緑に親しむいこいのパーキング
- < * 6 > 神奈川新聞 2015 年（平成 27 年）11 月 20 日（日）愛川清川版・社会面「道の駅「清川」21 日開業」
<https://www.townnews.co.jp/0407/2015/11/20/309631.html>
- < * 7 > 神奈川新聞 2020 年（令和 2 年）6 月 26 日（金）話題面「道の駅足柄・金太郎のふるさと 26 日開業 2 カ月遅れ」
<https://www.kanaloco.jp/news/life/entry-391641.html>
- < * 8 > 「全国観光案内データベース」ホームページ：箱根町仙石原乙女観光案内所
<https://www.japan47go.travel/ja/detail/002c5686-084a-49aa-9f22-d12ba25df5d7>
- < * 9 > 「神奈川県道路公社」ホームページ：長者ヶ崎駐車場
https://www.kdt-kousha.or.jp/parking-post/parking_chojagasaki/
- < * 10 > 神奈川県立公文書館 歴史的公文書 簿冊・フォルダ、1201107884、平成 4 年度
ロードオアシス実施計画資料〔かながわロードオアシス整備検討委員会〕
：「ロードオアシス」に関する大神地区の部外調整について（報告）
- < * 11 > 「神奈川県」ホームページ：「津久井湖観光センター」
<https://www.pref.kanagawa.jp/docs/u5r/cnt/f550/tabi-124.html>
- < * 12 > 「茅ヶ崎市」ホームページ：「道の駅整備事業」
<https://www.city.chigasaki.kanagawa.jp/machidukuri/1013542/index.html>
- < * 13 > 「綾瀬市」ホームページ：「道の駅整備推進室」
<https://www.city.ayase.kanagawa.jp/soshiki/michinoekiseibisuishinshitsu/index.html>
- < * 14 > 「AROUND JAPAN」ホームページ：「計画中の道の駅 神奈川県各市町村の対応状況」
<https://around-japan.jp/plan-kanagawa.html>
- < * 15 > 「かなさんの畑」ホームページ <https://kanasan-no-hatake.jp/brand/index.html>