

事業者ヒアリング内容一覧

メインテーマ：東久留米市が目指す新しい道の駅のカタチの実現に向けて

カテゴリー	詳細テーマ	観点	事業者からの意見
道の駅の未来について	将来的に、道の駅の意義やニーズがどのように変化するか	これまで道の駅は、道路利用者が安心して休憩できる場を提供することを旨とした第1ステージに始まり、地域の創意工夫により道の駅自体が観光の目的地や地域の拠点に発展することを旨とした第2ステージを経て、現在は地方創生・観光を加速する拠点を旨とする第3ステージと、時代とともに役割やカタチが変化しており、今後も変化していくことが予想される。そのような中で、今後の道の駅がどのように変化していくか。	<ul style="list-style-type: none"> モビリティの在り方も2～3年で変化している。特に、都市型自動運転については、実証実験も活発に行われており、社会実装が近づいている。 通信インフラの観点でいえば、6Gが実装されても人々の生活が大きく変わることはないと予測している。 東久留米のような地域であれば、周辺に人口もあり、公共交通機関も充実しているため、地域外や自家用車による来場者にフォーカスしなくても良いのではないかと考える。 モビリティを動かす次世代のエネルギーは水素と考えている企業もあれば電気と考えている企業もあり、どちらの可能性もある。 新しいコミュニティの創出や、新しいモビリティのターミナル、マルチハブなど、道の駅が担う新しい役割は様々考えられる。 公共施設としても、社会情勢の変化により量的、質的なニーズの変化が生じるため、柔軟な対応が求められ、かつ、費用負担が少ないことが持続可能な公共施設に必要である。 令和6年7月に国土交通省が示した中間レビューと今後の方向性によると、拠点機能としては、時代に合った施設構成への更新、自由度の高い施設配置のための仕組みが求められ、防災拠点機能としては、民間保有の高付加価値コンテナとの連携といったことが示されている。
次世代を担う都市郊外型道の駅について	新しい道の駅が何を創造、提供するか	最新テクノロジーの活用などにより、道の駅に新たな機能が創造、または、道の駅が持つ既存機能がアップデートされた場合、どのようなことが可能になるか。	<ul style="list-style-type: none"> 道の駅では様々なデータを取集することができるため、データを活用し、街づくりの実現に役立てることができる。 最新テクノロジーの活用により現時点では解決できないような課題を解決できる可能性を秘めている。地域課題の解決に向けた施設として道の駅の価値が高まると考える。 ネクストステージを目指すという考えや意欲は東久留米市に道の駅を設置する上で必要である。一方で、今までの道の駅の発想では新たなステージには到達できないため、道の駅に対する考え方を根底から変える必要がある。 住宅街に近い道の駅は少なからず存在するが、東久留米市が考えているものは、それらとはまったく違うものだと感じている。これまでのものと違うものを作るのであれば、柔軟性を持つためにも、補助金などの活用により自由がきかなくなるようなことは避けて進めていくべきと考える。 ハード面として、トレーラーやコンテナを用いて仮設にすることにより、常に最先端へと進化させ持続可能な道の駅になるとともに、目的に応じた広さの空間（災害時の避難場所など）を創出できる。進化するリム・パブルな道の駅を提案する。
	新しい道の駅は何を表現できるか	道の駅にはシティプロモーションの拠点としての機能も期待できることから、市の未来や魅力などを表現できる施設にしていきたいと考えている。そのような中で、新しい道の駅は何を表現できるか、どのように表現することが効果的か。	<ul style="list-style-type: none"> 道の駅が関連する様々な分野でデータを活用、連携させることにより、道の駅がデータ連携基盤の役割を担い、スマートシティを体現することができるのではないかと考える。 東久留米市の「暮らし」の魅力を体現させ、市民に愛される東久留米市のシンボルとなる。また、防災機能を充実させ、環境にも配慮した施設とすることにより、市民の暮らしを守る。豊かな自然と「暮らし」がある道の駅を提案する。
	新しい道の駅は地域に何をもたらすか	都市郊外型道の駅は、従来の道の駅と比較して地域との共生・共存がより重要になると推測される。そこで、地域課題の解決や地域住民の生活の質の向上、地域経済の活性化、地価の上昇など、地域にもたらすポジティブな効果はどのようなものがあるか。	<ul style="list-style-type: none"> 道の駅を持つ機能に最新テクノロジーを加えることで、暮らしのDXや産業のDXにつながる。例えば、防災情報を可視化し発信することや、ドローンの活用も子どもや事業者など様々な属性の方々が触れ合うだけではなく、災害時の活用や物品の輸送、インフラメンテナンスへの支援など、様々な拠点になりえる。 自動運転も非常に親和性が高い。ドライバー不足や市民生活の質の向上にも対応できるソリューションである。 これまでの道の駅は外から人を呼び込むことを主とした施設であったが、都市郊外型は地域との共生・共存が必須であるため、「地域のための道の駅」であることが重要であるかもしれない。“地域密着”や“地産地消”などのワードがヒントになるのではないかと考える。 道の駅ができることにより、周辺の地域のインフラが整備されることや周辺の開発が飛躍的に進むことが多くあり、地域の資産価値が上昇する事例がある。 可変かつ流動的な施設が、経済を循環させ、様々なところで地域の活力を創出させることができ、市全体に道の駅の効果を波及させることができるなど、まちづくりの拠点となる。
東久留米市に道の駅を設置した場合について	優先検討設置候補地はどこが適しているか	設置場所としてどこが適しているか。また、周辺と一体的に整備する場合、どのように整備していくことが効果的か。	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転実装の観点からいえば、西部地域は非常に親和性が高いと考える。道の駅、バスターミナル、東久留米駅がハブとなり東久留米市における関係人口の創出に効果があると考えられ、特に駅からバスターミナルまでのルートは自動運転が実装しやすいと考える。また、地域にある団地と道の駅を自動運転でつなぐなど、小さい範囲から自動運転の実装を始めることもできると考えている。 人口や交通量などは一定程度あるため、どこでも採算はとれると考える。 外貨の獲得を目的とするのであれば、人気の入浴施設や大型ショッピングモールなど人を呼べる施設の付近に設置し、相乗効果を狙うべきである。一方で、地域のための道の駅にするのであれば、公園、学校、団地が多くある西部地域にポテンシャルを感じる。 どこでも一定の集客は見込めると考えている。 バスターミナルが近く、道の駅と公園は親和性が非常に高い（全国で公園関連の道の駅は480くらいある。）ので、それらの要素だけでみれば西部地域が適していると考えられる。 場所により課題もある。土地の整備に多額のお金を投入して道の駅を作る必要性や公共施設マネジメントの整理は必要。 市内の様々なところに団地があるため、団地との連携が必須である。 まずは、様々な観点（特性、道路・交通状況、計画・法令関係、周辺環境、防災面など）から評価し、候補地域を絞り込む。その後、さらに細かい評価項目によって、最も適した土地を選定するというのが一般的な流れである。 候補地の決定には、最低限必要な緩衝帯の幅員も確認した方が良い。
	財政計画はどのようになるか	地域の特性により活用できる国や東京都の支援メニューが異なることや設置に必要な経費も変わってくると推測される。どの段階でどの程度の歳入歳出をそれぞれ見込むのか。また、道の駅開設後、経済効果や経常的経費はどの程度発生するのか。	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転の社会実装に向けては国も補助金を出している。一方で、自動運転だけでは採算が取れない。まずは小さい範囲から始めて、効果なども見ながら範囲を拡大していくことが良い。 導入するソリューションにより、コストも大幅に変わってくる。具体的な費用を出すには、まずはコンセプトの決定や課題整理などを行う必要がある。 設置する場所やコンセプトにより必要経費や利用できる補助金が大幅に変わるため、まずはその整理が必要になる。 一般的な道の駅であれば、上物だけで数億～20億円くらいで設置が可能である。 運営費については独立採算がとれると考える。 建設や運営においてどのように民間事業者を絡めていくか（PPP/PFIなど）は、基本構想が決まってからコンサルを交えて検討していくことになる。 道の駅に特化した補助金を活用すると自由がきかなくなり、個性を出した道の駅にはならない。活用する補助金は地域活性化やGXなどのコンセプトにより取捨選択し、駐車場など道の駅に最低限必要で個性を出しにくい部分のみに道の駅に特化した補助金を活用すればよい。 道の駅川場田園プラザは、事業費が約31億円、年間売上が約25億と聞いている。成功しているところはそれくらいの規模である。 道の駅に関連した補助金だけではなく、リム・パブルな道の駅という観点でいえば、スタートアップ（産業の活性化）や社会実装に向けた場所といった視点も含まれるため、様々な補助制度が活用できると考えられる。
	設置までのスケジュールはどのようになるか	地方の道の駅と比較し、都市郊外に道の駅を設置する場合は複雑な地域事情により必要な手続き（用途地域の変更など）が増えると推測される。そのような中で、都市郊外に道の駅を設置する場合、設置までどのような工程を経る必要があるか。また、どの程度期間がかかるか。	<ul style="list-style-type: none"> 一般的な流れとして、まずは基本構想を作成し、どこでどのような道の駅を作るか検討のベースを作成する。その基本構想をもとに、基盤整備調査等を実施して、基本構想の実現可能性を判断したうえで、市の計画として決定する。そこから、どのような課題が出てくるかにもよるが、実施計画、様々な計画への対応や手続き、設計、建設と流れていくため、基本構想の決定から5～10年くらいではないかと考える。 まずは場所やコンセプトを決めるための基本構想を作成する。その後どの程度の時間を要するかは、土地の整備や手続きに時間を要することがほとんどであるため、場所ありきである。一般的に基本構想決定から早くても4～5年程度ではないかと考える。 今後の流れとして、まずは基本構想の作成や基礎調査の実施を行うという認識で問題ない。
	整理すべき課題はあるか	次世代を担う都市郊外型道の駅に対する課題や優先検討設置候補地に設置する場合に発生する地域課題など、様々な性質の課題が発生すると推測されるが、これまでの事例から、どのような課題が発生するか。	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞対策は必須であると考えている。AIによる渋滞予知の技術や精度は日々進歩しており、渋滞対策の1つとしてAIの活用は効果的であると考える。 地域住民の理解をいかに獲得していくか。渋滞への対応はもちろんであるが、地域に対してどのように説明していくかが大切。その点でいえば、「地域のための道の駅」を掲げた方が、理解は得られやすいのではないかと考える。 まずはどこでどのような道の駅を作るのか検討する必要がある。そのため、地域の現状を把握するためにも、地域経済などの分析は必要である。 議論の始まりは、どこでどのような道の駅を作るか。ここが決まらないと議論が進まない。そこから、どの課題にフォーカスするか、コストパフォーマンスはどの程度見込めるのかなどを推測しながら、道の駅の必要性なども整理していくべきと考える。
その他、自由提案			<ul style="list-style-type: none"> 情報発信機能において、AIとアバターを組み込んだデジタルサイネージを設置し実験している道の駅がある。まだ検証には至っていないが、来場者からの評判も良く、アクセス数（利用者数）もかなりある。 情報発信の方法（AIの活用など）や自動運転の社会実装など、道の駅と平行して検討を進めていくと効果的なものがある。様々なセクションと連携しながら進めていくべき。