

## インドネシアにおける“Michinoeki”の展開について

|                  |     |     |    |
|------------------|-----|-----|----|
| 国土交通省国土技術政策総合研究所 | 正会員 | ○酒井 | 利夫 |
| 国土交通省国土技術政策総合研究所 | 正会員 | 森   | 望  |
| 国土交通省国土技術政策総合研究所 | 正会員 | 曾根  | 真理 |
| 国土交通省国土技術政策総合研究所 |     | 瀧野  | 幹子 |

## 1. はじめに

インドネシア政府は、地域振興策として我が国の「道の駅」の導入を検討している。平成26年2月には、日本国国土交通省国土技術政策総合研究所（以下、「国総研」と記述）とインドネシア公共事業省道路研究所との間で共同研究を開始することを合意した。その背景と今後の方向性について述べる。

## 2. インドネシアの状況

## 1) 成長する経済と地域格差

インドネシアの面積は日本の5倍、人口は2倍以上あり、人口は引き続き増加している。加えて経済成長も著しく、GDPは2000年以降急激に拡大している。これに伴い、大都市の過密問題に加え、大都市と地方都市との格差問題も起きている。

## 2) 検討対象地域

インドネシア政府は全国を6つのブロックに分け、東部に位置する第5ブロック（バリ島、西ヌサ・トゥンガラ州、東ヌサ・トゥンガラ州）については、観光と食料生産（畜産と漁業）を重点とした開発を推進している。その推進支援施策の一つとして、国道沿線への「道の駅」設置に関心を持っている。

## 3) 課題

当該地域には美しい大自然と伝統文化、誠実なホスピタリティ及び地元の積極性等があり、地域発展のポテンシャルは高い。しかし、行政等の姿勢（表面的コピー）、安全性配慮（道路構造、交通事故）、環境配慮、衛生面等、平行して検討すべき課題も散見している。

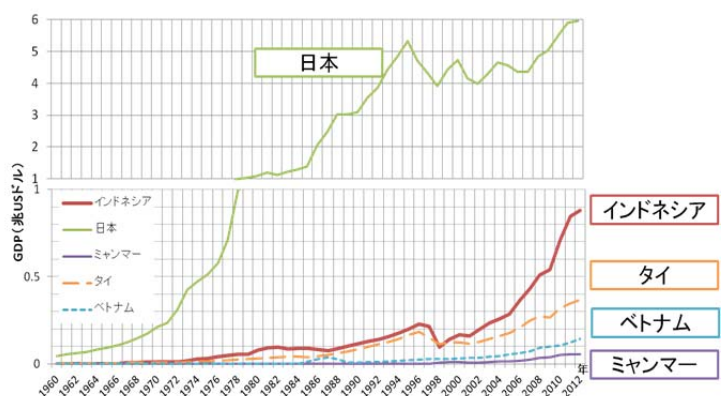


図-1 インドネシアと日本を含む主な国の GDP 推移

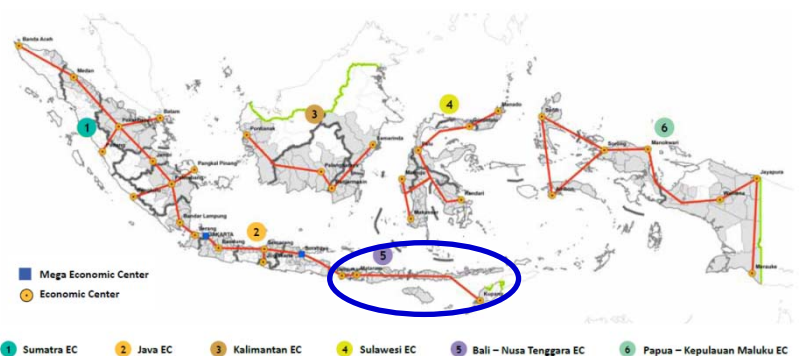


図-2 インドネシア第五回廊

## 3. 日本の状況

## 1) 「道の駅」制度発足当時の背景

1990年前後、①経済成長に伴う長時間運転の増加から疲労を原因とした交通事故が増加する交通事情があったこと、さらに②地域格差が拡大しており地域活性化の必要性が増していた、という背景があった。

こうした背景から、「道の駅」は「地域とともに作る個性豊かな賑わいの場」であり①休憩機能、②情報発信機能、③地域の連携機能の3機能を備える施設、というシンプルかつ明確なコンセプトで誕生した。

キーワード インドネシア 研究連携 道の駅 海外展開

連絡先〒305-0804 茨城県つくば市旭1 国土交通省国土技術政策総合研究所国際研究推進室 Tel:029-864-4593

## 2) その後の状況

1993年の「道の駅」制度開始当初は103駅でスタートし、現在1000駅を越える。また近年では農業・観光・福祉・防災・文化など、地域の個性、魅力を活かした取り組みが行われ、機能が多様化している。成功した理由は①簡潔でわかりやすいコンセプトだったこと、②「地域連携機能」は地域の創意工夫を最大限引き出し、進化し続けたと考えられること、③利用者が信頼する一定の質が確保されたこと、等が考えられる。

## 3) 今後の方向

現在、国土交通省は、既存施設の再生、新たなニーズへの対応や新たな機能の付加等による地域振興機能の向上等、「道の駅」のさらなる価値の向上に向けた検討を進めている。しかし、国総研において研究対象として来なかったこともあり、件数や主観的評判の他は、進化発展過程における個別事案の成功・失敗の分析、政策としての効果分析・評価は十分になされているとは言えない。また、様々な新たな機能を持ちつつ進化しているが、今後の発展方向、その支援のあり方について改めて考えるべき時期にある。折しもアジア諸国等も関心を持ち始めており、「Japan Brand」として価値の高いコンセプト等を再考すべき時期にある。

## 4. 共同研究の方向

### 1) インドネシアでの現状・課題の把握、コンセプト整理の支援

国総研として、今後、「道の駅」について政策評価手法やコンセプト提案のための検討に着手したところであり、インドネシア版“Michinoeki”展開過程に積極的に貢献できると考えている。そのため、まずはインドネシアの現状・課題把握、インドネシアの道路交通・環境事情を考えたコンセプト整理について支援を行うことを想定している。

### 2) 「地域全体の魅力づくり」の支援

インドネシア版 Michinoeki の展開と合わせ、交通事故対策、道路構造の強化、環境保全及び衛生確保等についてもパッケージで支援を行い、「地域全体の魅力づくり」のための総合政策の確立も目指す。

### 3) その過程における日尼間での議論

「主役は地元」との認識のもと、日・インドネシアの意欲ある当事者同志の相互訪問等、具体的な議論の場を用意するなどし、新たな発想等を期待する。

### 4) 「道の駅」の進化へ貢献

これらインドネシアへの支援を通じて、日本の「道の駅」の第二ステージにふさわしい、また海外にも展開可能なコンセプトづくりを目指すことにより、さらなる進化にも貢献したい。

## 5. おわりに

日本とインドネシアには、島国であることや、地震等の災害があること、都市に人口集中し地域差があることなど、共通点が幾つもある。また、インドネシアの国章には、「BHINNEKA TUNGGAL IKA」（多様性と統一）と書かれ、多民族国家だが統合し発展することを示している。「道の駅」も同様に、統一したコンセプトの下に多種多様な道の駅が存在しており、奇しくも両者のコンセプトは極めて似ている。

お互いの国の共通点を活かして協力をし、そしてそれぞれの風土に合わせた形で、「道の駅」などの政策を展開することにより国・地域の魅力向上へとつなげることは、日本とインドネシア双方にとって非常に有益である。今後、両国の更なる発展を目標に、共同研究を進める。



図-3 インドネシア国章、ガルウダ

### [参考文献]

- 1)世界銀行：オンラインデータベース（[data.worldbank.org](http://data.worldbank.org)） 2014.3 時点
- 2)インドネシア政府：「経済開発迅速化・拡大マスタープラン」（MP3EI） 2011.5