

# 「防災道の駅」として 39 駅が初めて選定される～国交省、広域的な防災拠点として役割を果たすための重点的な支援を実施

伊藤久雄（認定NPO法人まちぼっと理事）

国土交通省では、「道の駅」第3ステージの取組の一環として、都道府県の地域防災計画等で、広域的な防災拠点に位置づけられている「道の駅」について「防災道の駅」として選定し、防災拠点としての役割を果たすための、ハード・ソフト両面からの重点的な支援を行うこととしている。6月11日、都道府県からの提案を踏まえ、重点支援対象となる「防災道の駅」として39駅を初めて選定した。

東京都内では、神奈川、埼玉、茨城とともに選定箇所はないが、どのような制度なのか、どのような役割が期待されているのか、国土交通省資料を紹介する。

## 1. 「道の駅」第1ステージから第3ステージへ

私（伊藤）は知らなかったが、「道の駅」は現在第3ステージにあるのだという。第1ステージから第3ステージの位置づけは以下のとおり。

- 第1ステージ（1993年～）  
『通過する道路利用者のサービス提供の場』
- 第2ステージ（2013年～）  
『道の駅自体が目的地』
- 第3ステージ（2020～2025年）  
『地方創生・観光を加速する拠点』へネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献

各「道の駅」における自由な発想と地元の熱意の下で、観光や防災など更なる地方創生に向けた取り組みを、官民の力を合わせて加速する。さらに、「道の駅」同士や民間企業、道路関係団体等との繋がりを面的に広げることによって、元気に稼ぐ地域経営の拠点として力を高めるとともに、新たな魅力を持つ地域づくりに貢献する。

この第3ステージに関する検討は、新「道の駅」のあり方検討会において検討委され、令和元年11月18日に提言としてまとめられたものである。検討経緯や提言の詳細は参考資料をみて頂きたい。提言の構成は次のようになっている・

「道の駅」第3ステージへ～創設から四半世紀、2020年からの新たなチャレンジ～

I 新たなコンセプト

II 「2025年」を目指す3つの姿

1. 「道の駅」を世界ブランドへ
2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に
3. あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに

### Ⅲ 国等からの支援の充実

- ① 「道の駅」及び「道の駅に関連する地域づくり」に対する関係省庁の各種支援制度が、各市町村等で活用しやすい横断的な体制の構築と支援内容の充実
- ② 「防災道の駅」制度の早期実現と、ソフト・ハード両面からの防災対策に対する重点支援、災害時の各「道の駅」に対する支援体制の強化

### Ⅳ 全国連絡会のエージェント機能の強化

- ② 「防災道の駅」制度の早期実現と、ソフト・ハード両面からの防災対策に対する重点支援、災害時の各「道の駅」に対する支援体制の強化
- ② 国等との役割分担を明確にしつつ、災害時の情報収集や被災した「道の駅」に対する支援の強化

## 2. 「防災道の駅」制度

「防災道の駅」制度は、都道府県の地域防災計画等で、広域的な防災拠点に位置づけられている道の駅について、「防災道の駅」として選定し、防災拠点としての役割を果たすための重点的な支援を実施する。重点的な支援の内容は以下のとおり。

### ○ 重点的な支援（最大5年）

#### ハード面

- ・ 防災機能の整備・強化を交付金で重点支援

#### ソフト面

- ・ BCPの策定や防災訓練について国のノウハウを活用した支援
- ・ 地域の一時避難所等
- 広域的な防災拠点機能を持つ道の駅
  - ・ 自衛隊、警察、テックフォース等の救援活動の拠点
  - ・ 緊急物資等の基地機能
  - ・ 復旧・復興活動の拠点等
- 地域の防災拠点機能を持つ道の駅
  - ・ 地域の一時避難所等
- その他の道の駅

※ 全体1,187駅（令和3.3.31時点）

### ○ 「防災道の駅」の選定要件について

1. 都道府県が策定する広域的な防災計画（地域防災計画もしくは受援計画）及び新広域道路交通計画（国交省と都道府県で策定中）に広域的な防災拠点として位置づけられて

いること

※ ハザードエリアに存する場合は、適切な対応が講じられていること

2. 災害時に求められる機能に応じて、以下に示す施設、体制が整っていること

① 建物の耐震化、無停電化、通信や水の確保等により、災害時においても業務実施可能な施設となっていること

② 災害時の支援活動に必要なスペースとして、2500㎡以上の駐車場を備えていること

③ 道の駅の設置者である市町村と道路管理者の役割分担等が定まったBCP（業務継続計画）が策定されていること

3. 2. が整っていない場合については、今後3年程度に必要な機能、施設、体制を整えるための具体的な計画があること

### 3. 「防災道の駅」の選定箇所

全国39の選定箇所、および関東・甲信ブロックの選定箇所は別紙のとおりである。関東・甲信ブロック以外のブロック別選定箇所は参考資料を参照されたい。

### 4. なぜ「道の駅」が防災拠点なのか

なぜ「道の駅」を防災拠点にするのかについては、「防災道の駅」制度を検討する必要がある。それには、もう1つの参考資料「道の駅の経緯と背景等」をみることにする。

道の駅の経緯と背景等には、次の記述がある。

○ 全国展開とともに「道の駅」の役割も進化

・ 年間利用客2億人以上

・ 年間売上高 約2500億円

・ 新潟県中越地震、東日本大震災など大規模災害時に防災拠点としての役割を發揮

すなわち、過去に中越地震、東日本大震災など大規模災害時に防災拠点としての役割を發揮した事例があったということである。そこで中越地震、東日本大震災など大規模災害時に防災拠点となった事例を、文献等から調査した。

○ 中越地震や能登半島地震、中越沖地震等の際の事例

道路行政セミナー（2009. 3、国土交通省 道路局 国道・防災課）に、中越地震や能登半島地震、中越沖地震等の際に災害時に活用された「道の駅」の事例が報告されている。

① 被災地の「道の駅」

・ 「道の駅」の施設を避難所として活用

・ 断水により入浴が困難となった方々への、入浴施設の無料利用

- ・復旧支援活動の拠点（支援車輛の集合場所、支援部隊の宿泊等）
- ・救援物資の供給場所
- ・仮設住宅の設置場所の提供 等

② 被災地周辺の「道の駅」

- ・被災地や周辺道路の情報提供
- ・風評被害対策のための情報提供

なお、事例ごとに写真つきで紹介があるが参考資料を参照されたい。

○ 東日本大震災の際の事例

「道の駅の震災時における地域支援の現状と地域連携の重要性」と題した、独立行政法人土木研究所 寒地土木研究所のレポートがある。このレポートは、寒地土木研究所 地域景観ユニットが東日本大震災時に「道の駅」が果たした役割や機能について、現地調査および「道の駅」担当者へのヒアリングを行い、まとめたもので、「道の駅」の震災時における地域支援の現状と、災害時の地域連携の重要性について考察を行っている。

□ 「道の駅」の震災時における地域支援の現状

被災した駅の主な被害状況と機能復旧の様子、被害の軽微であった被災地近隣の駅や被災後に一定程度の機能を回復した駅が震災時に果たした役割について、下図のように整理されている。

道の駅の被害状況と機能の復旧			
道の駅機能	施設サービス	被災した道の駅の被害状況	機能不全を回避したケース 又は復旧内容
休憩機能	駐車場	津波などにより被災した道の駅では使用不可	津波などにより被災しなかった道の駅で使用可
	トイレ	停電・断水で使用不可	仮設トイレの設置 高台のタンクからの流水による水洗トイレ 沢水の自然流下による水洗トイレ
	休憩スペース	建物倒壊による使用不可	建物倒壊しなかった駅は使用可 近隣からの寝具等の提供
情報発信機能	道路情報	停電・交通網寸断による情報遮断	関係者の直接調査による情報収集 紙媒体による情報伝達 自家発電によるTV情報入手(防災拠点)
地域連携機能	食事提供	交通網寸断・燃料不足により材料入手困難 停電・断水で調理不可	近隣住民からの野菜等の食材提供 近隣住民からの炊き出しの提供 プロパンガスを用いた調理
	地域特産品	交通網寸断・燃料不足により仕入が困難	産直組合や近隣住民からの野菜等の提供 道の駅関係者が農家などをまわって集荷

道の駅の震災時の地域支援の現状		
緊急避難所・避難所支援	生活支援	救援・復旧活動拠点
道路利用者の緊急避難先	避難者・住民を含めた道路利用者の休憩	救援・復旧活動の拠点利用
避難者・近隣住民の利用	避難者・住民を含めた道路利用者の利用	救援・復旧活動の拠点利用
緊急避難者の宿泊利用	避難者・住民を含めた道路利用者の休憩	救援・復旧活動の拠点利用
各道の駅で集めた道路情報を提示	行政・自治体等からの道路情報を提示	行政・自治体等からの道路情報を提示
道の駅、近隣の避難者への食事の提供	入荷可能な食材による食事の販売	入荷可能な食材による食事の販売
避難者・近隣住民への食料の提供	被災した近隣店舗代替として日用品の販売	入荷可能な日用品・特産品の販売

- 災害時に向けた「道の駅」の備えに関する考察  
(全文を紹介する)

災害時に多くの利用者が集まる理由としては、道の駅の施設内容や全国同一の「道の駅」というブランドイメージが考えられるが、今回の震災において、それらによって集まった道路利用者や避難者を支援するために、地域との連携による様々な機能の回復が大きな役割を果たしていたことが分った。

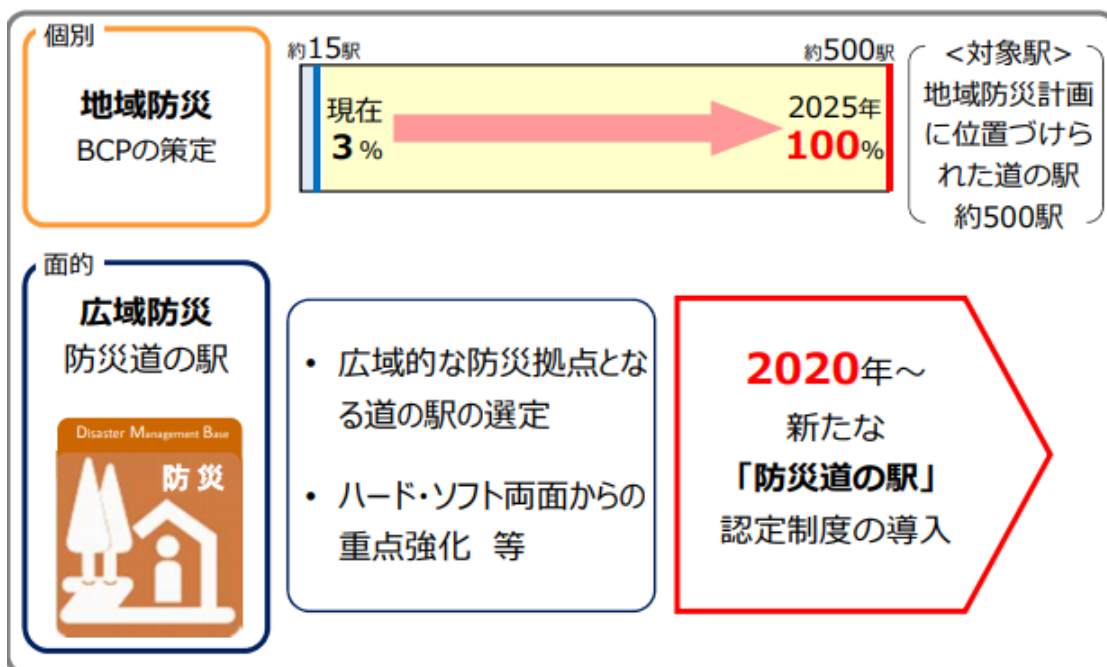
災害時の「道の駅」の備えに関して、個々のハードの整備を進めていくことはもちろん必要ですが、「道の駅」単体だけで防災対策を行うのではなく、現在培われている地域とのつながりを活かした地域連携や、今回いくつかの課題が浮き彫りとなった行政との連携強化により、「道の駅」を拠点としたネットワークとして災害時の地域支援を行っている体制づくりが重要である。

## 5. 今後の課題

「道の駅」第3ステージ～地方創生・観光を加速する拠点へ（令和元年11月18日新「道の駅」のあり方検討会 提言）は、新「防災道の駅」が全国の安心拠点にするための

取組目標を掲げている。

## 主な取組目標



この取組目標の下段にある新たな「防災道の駅」認定制度の導入はすでに実施され、全国で39箇所の「防災道の駅」が選定された。そこで課題は2つあると考えられる。それは、将来的な目標達成の可能性と、選定された「防災道の駅」が初期の目的を果たしうるか、ということである。

### (1) 将来的な目標達成の可能性

主な取組目標（上図）にあるように、地域防災計画においてBCPを策定し、地域防災計画に位置づけられた道の駅「約500駅」を2025年までに達成できるかという課題である。

現在すでに39駅であるから、およそ8%ということになるが、これを100%、500駅に拡大することは容易ではない。災害時の支援活動に必要なスペースとして、2500㎡以上の駐車場を備え、かつBCPを策定すること、または今後3年程度で必要な機能、施設、体制を整えるための具体的な計画があることは簡単なことではないからである。

道の駅は財政的にも運営が困難な箇所もあるから、国の支援とともに、都道府県と市町村の連携も求められる。それは提言が、「国等からの支援の充実」で述べているとおりである。

### (2) 「防災道の駅」が初期の目的を果たしうるか

提言は、「全国連絡会のエージェント機能の強化」について、「全国連絡会は、地域ブロック連絡会との緊密な連携の下に、各「道の駅」や地域が抱える課題に対して、民間企業

のアイデア・技術を効果的に活用するエージェント機能を十分に発揮するとともに、災害時の対応などの公益的な機能も更に強化し、「道の駅」全体としての発展に大きな役割を果たすよう期待する。」として、以下の3点をあげている。

- ① 民間等との連携による「地域活性化プロジェクト」の促進
- ② 国等との役割分担を明確にしつつ、災害時の情報収集や被災した「道の駅」に対する支援の強化
- ③ 「道の駅」の質的向上のため、「道の駅」に関するデータ収集や共有するためのシステム構築や、ブランド力を高める取組みの充実

これらは、独立行政法人土木研究所 寒地土木研究所のレポートでも指摘していることであるが、これら3点ともやはり容易ではない。民間や地域との連携は、災害時だけでなく、日常的な課題として取り組むことが重要だと思われる。

#### <参考資料>

- 国土交通省 HP (6月11日)  
[https://www.mlit.go.jp/report/press/road01\\_hh\\_001460.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001460.html)
- 国土交通省 報道発表資料
  - ・「防災道の駅」について
  - ・「防災道の駅」の選定箇所  
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001408488.pdf>  
(東京、神奈川、埼玉、茨城には選定箇所はない)
- 「道の駅」第3ステージ～地方創生・観光を加速する拠点へ（令和元年11月18日 新「道の駅」のあり方検討会 提言）  
[https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/shin-michi-no-eki/pdf00/suggestion\\_3rd\\_stage.pdf](https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/shin-michi-no-eki/pdf00/suggestion_3rd_stage.pdf)
- 道の駅の経緯と背景等  
[https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/michi-no-eki\\_third-stage/pdf01/05.pdf](https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/michi-no-eki_third-stage/pdf01/05.pdf)
- 「道の駅」の災害時における活用について（道路行政セミナー 2009. 3、国土交通省 道路局 国道・防災課）  
[https://www.hido.or.jp/14gyousei\\_backnumber/2008\\_data/0903/0903tokushu-michinoeki.pdf](https://www.hido.or.jp/14gyousei_backnumber/2008_data/0903/0903tokushu-michinoeki.pdf)
- 道の駅の震災時における地域支援の現状と地域連携の重要性（独立行政法人 土木研究所 寒地土木研究所）  
[https://scenic.ceri.go.jp/pdf\\_pamphlet/2011/panf-201107-saigai.pdf](https://scenic.ceri.go.jp/pdf_pamphlet/2011/panf-201107-saigai.pdf)
- 「防災道の駅」の選定箇所（一覧、関東・甲信） PDF