

「道の駅」の防災機能の一層の強化

国土交通省 道路局
企画課 評価室
令和6年5月

【I：能登半島地震対応を踏まえた「道の駅」の防災機能の一層の強化】

- ① 今後の「防災道の駅」に求められる役割をいかに考えるか
- ② 「道の駅」の災害への備えの充実や、災害時の活用、連携はいかにあるべきか



「防災道の駅」の活躍

(道の駅「のと里山空港」への災害対応車両の集結状況)



平成26年以降に発生した主な災害

出典：内閣官房(2021)「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策による取組事例集」

【国会での主なご意見】

- 能登半島地震で「防災道の駅」が広域防災拠点として機能を発揮した知見を活かすべきではないか
- 能登半島地震ではトイレコンテナが被災地に運搬され活用されたが、その知見を平常時・災害時の両面から、トイレ以外のコンテナタイプにも活かすべきではないか
- コンテナの活用促進のため、平常時活用に関する社会実験に対して支援をするべきではないか
- 能登半島のように、災害で孤立する可能性がある地域の「道の駅」にコンテナを優先的に設置してはどうか
- 災害時にも活用可能なキャンピングカーの停車場所を平時の地域振興の観点からも増やすべきではないか

【全国道の駅駅長サミット2024(4月18日)での声】

- 災害時に一番困るのはトイレであった
- 普段から使える防災広場の整備は有効である
- 駅長間のネットワーク・連携の大切さを痛感した
- 防災対応は日頃からの事前準備が大事である
- 広域防災拠点としての役割の明確化が重要である

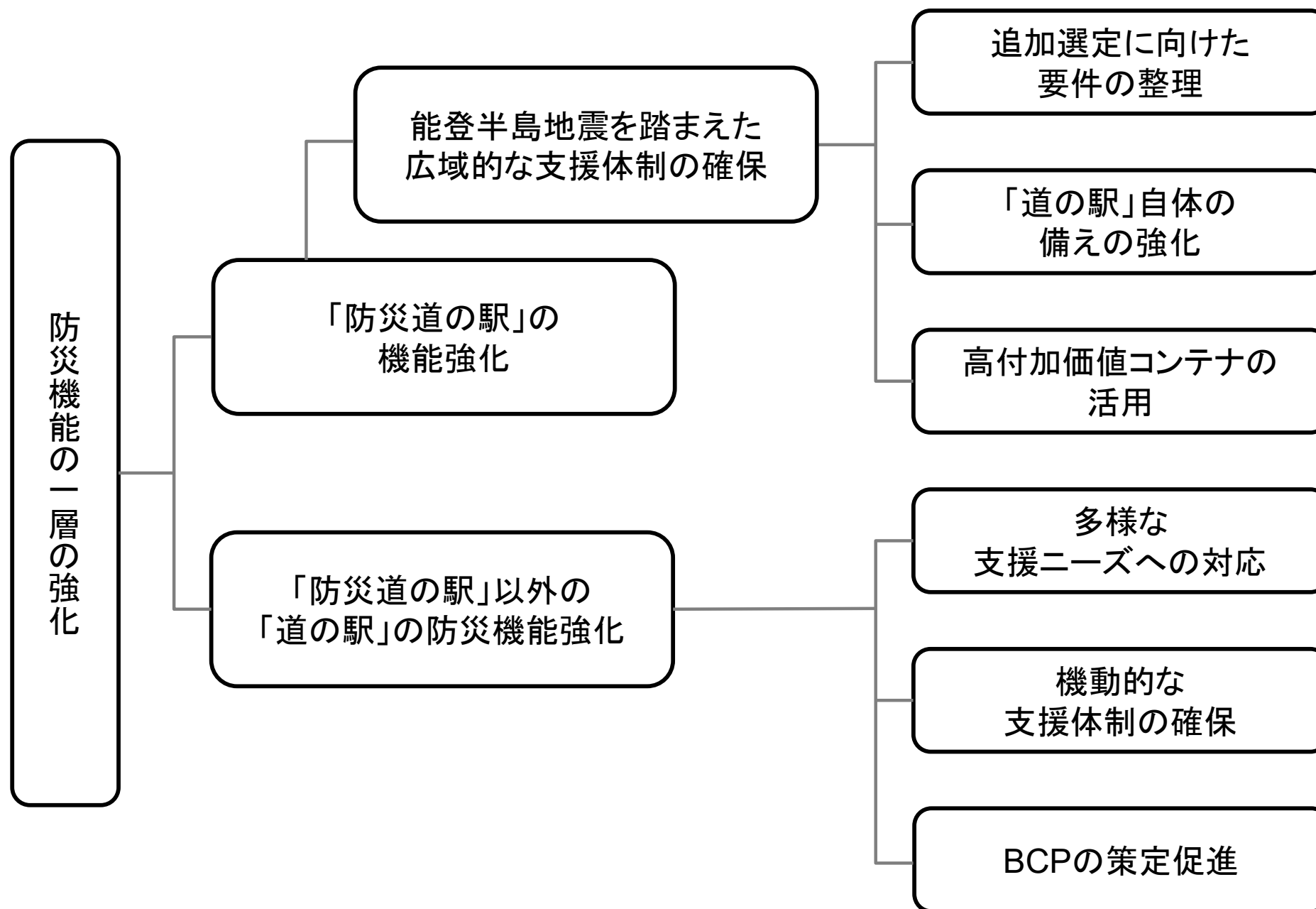
能登半島地震を受けて、

- ・「防災道の駅」
- ・「防災道の駅」以外の「道の駅」

に分けてレビューを実施



広域的な支援の強化・拡充や
発災後の機動的な支援に向け、
今後取り組むべき施策を整理

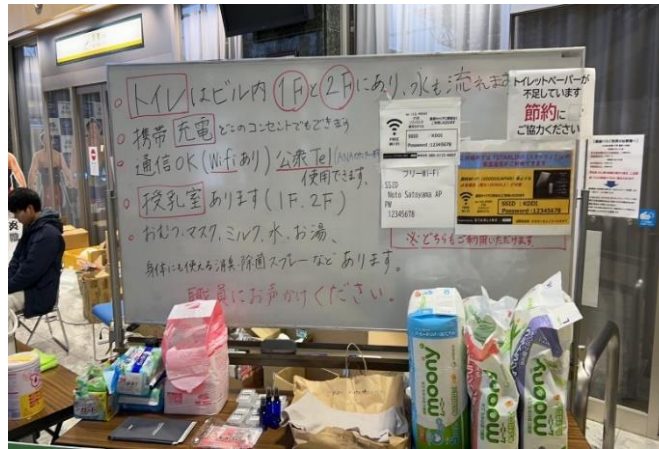
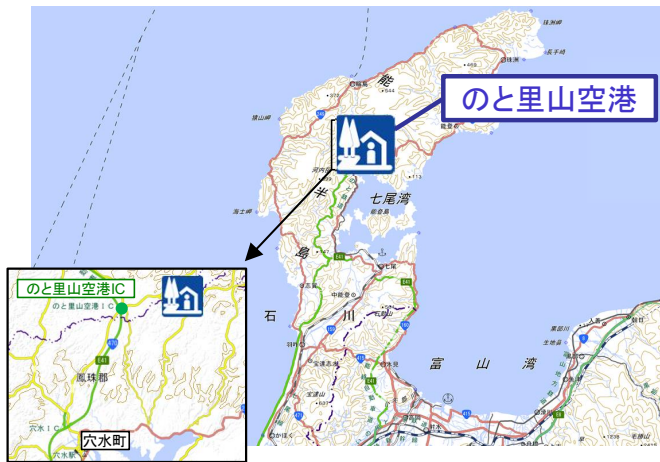


「防災道の駅」の機能強化

【得られた教訓や課題】

- 能登半島地震では、「防災道の駅」が広域防災の拠点としての機能を発揮した。
- また、都道府県の圏域を超えて、他県の「防災道の駅」からの支援がなされるなど、より広域的な支援が見られた。
- 一方で、「防災道の駅」は現在、全国に39箇所しか存在しない。

- 「防災道の駅」に選定されている「のと里山空港」(石川県輪島市)では、発災直後より避難者へ水や毛布などの備蓄品を提供
- その後、支援物資の集配拠点や道路啓開活動の拠点となる「道路啓開支援センター」として活用されるなど、広域防災拠点としての機能を発揮



支援物資の提供



支援物資の集配拠点



支援物資の運搬

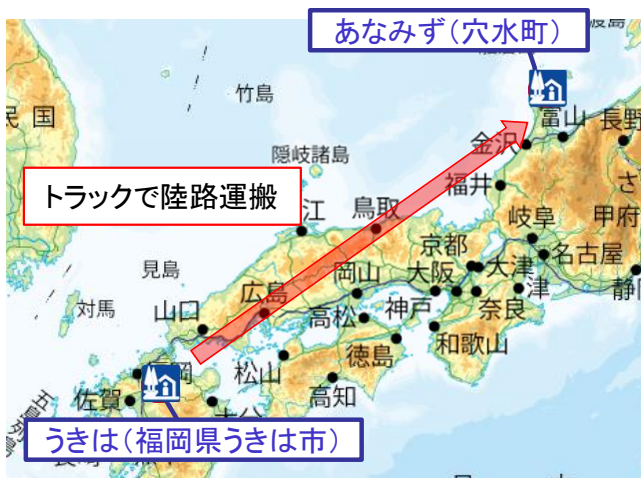


災害対応車両の集結



災害対応の拠点

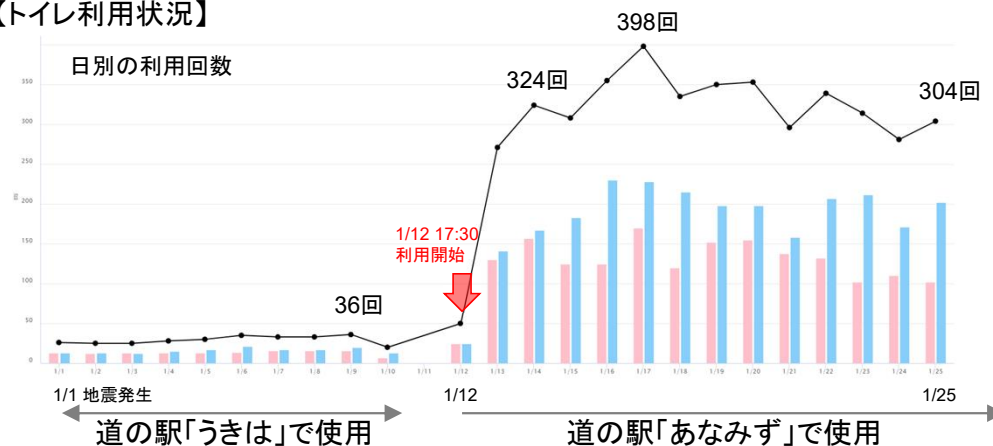
- 停電や断水時でも使用可能な防災コンテナ型トイレを、防災道の駅「うきは」(福岡県うきは市)より、幹線道路である国道249号近傍の道の駅「あなみず」へ派遣
- 設置後、1日あたり300回程度利用されており、道の駅「うきは」における利用の約10倍
- 道の駅「あなみず」のトイレ復旧に伴い、引き続きポケットパーク海岸栈敷のと七見に移設し、活用された。



■防災用コンテナ型トイレの特徴

- 災害時に移動して使えるコンテナ型の水洗トイレ
(平常時は、道の駅「うきは」に設置)
- 太陽光発電装置を搭載し、商用電源への接続が不要
- 浄化システムを搭載し、上水道・下水道への接続、汲み取りが不要
- **停電、断水中でも使用可能**

【トイレ利用状況】



- リレー防災セミナー(主催:NPO人と道研究会 後援:国土交通省)の活動を通じて結びついた各駅が連携し、被災地の道の駅支援を実施
- にいがた下越駅長交流会や全国「道の駅」女性駅長会が中心になり、各駅の備蓄品を防災道の駅「あらい」(新潟県妙高市)に集積し、被災地の道の駅「のと里山空港」へ輸送

防災道の駅の位置関係



道の駅「あらい」に集積した支援物資の積み込み(1月8日)



第10回 リレー防災セミナーin妙高(10月15日 道の駅あらい)

道の駅「のと里山空港」に届けられた支援物資

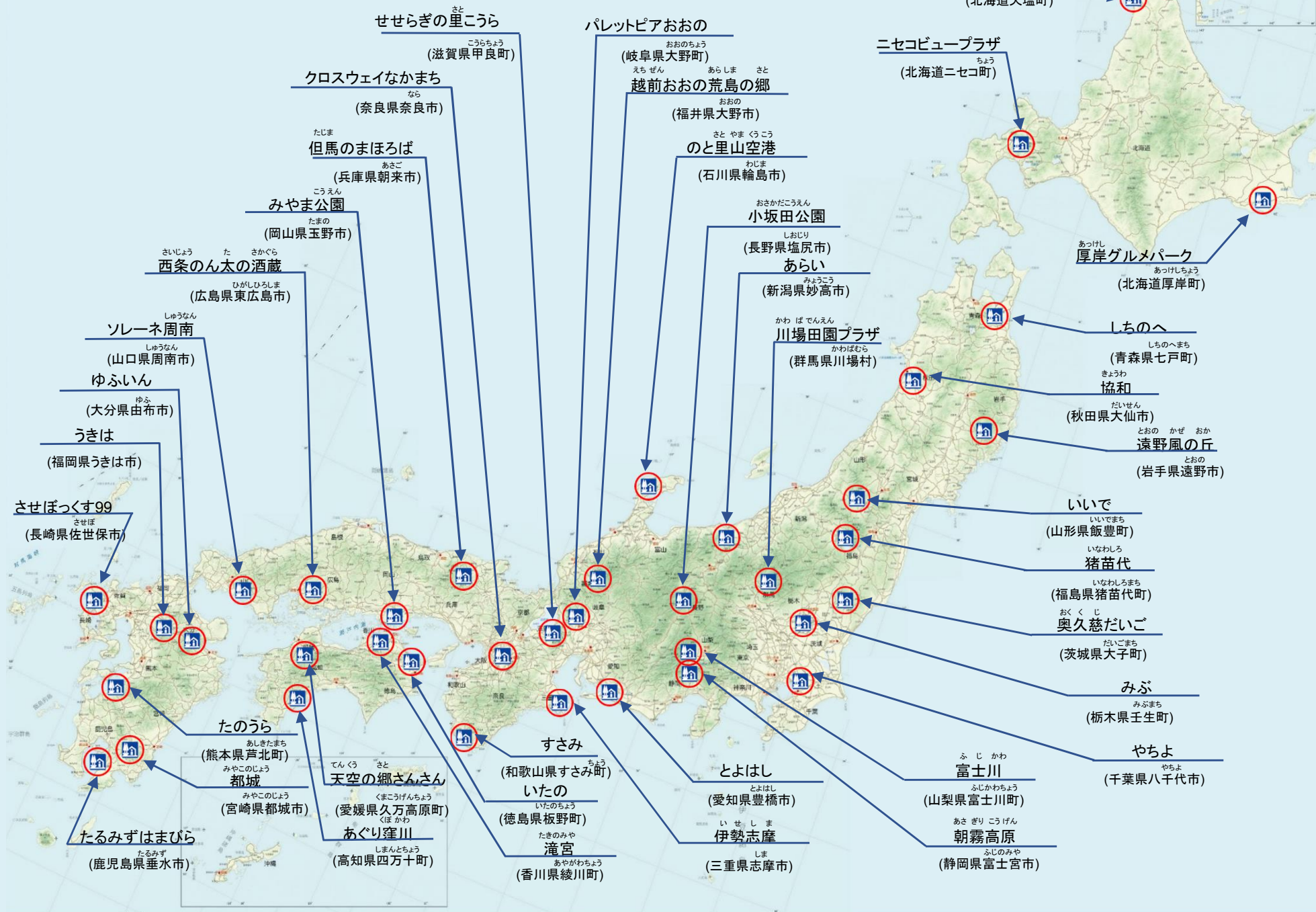
- 日時: 令和5年10月15日(日) 10:00~12:00
- 場所: 道の駅「あらい」
- 主催: 道の駅「あらい」、NPO人と道研究会
共催: 妙高市
- 基調講演: 「道の駅を核にした医療・教育・防災の広域連携」
/アジア航測(株)
- 講演: 「道の駅の防災に関する取り組み」
/国土交通省道路局企画課評価室
- パネルディスカッション: 「自助・共助・公助と地域連携について」



主な支援物資: 水(ペットボトル)、非常食、トイレtpーパー、おむつ・生理用品、マスク、タオル、など

「防災道の駅」選定箇所（39箇所）

（令和3年6月11日選定）



- 能登半島地震では、「防災道の駅」が広域防災の拠点としての機能を発揮した。
- また、都道府県の圏域を超えて、他県の「防災道の駅」からの支援がなされるなど、より広域的な支援が見られた。
- 一方で、「防災道の駅」は現在、全国に39箇所しか存在しない。



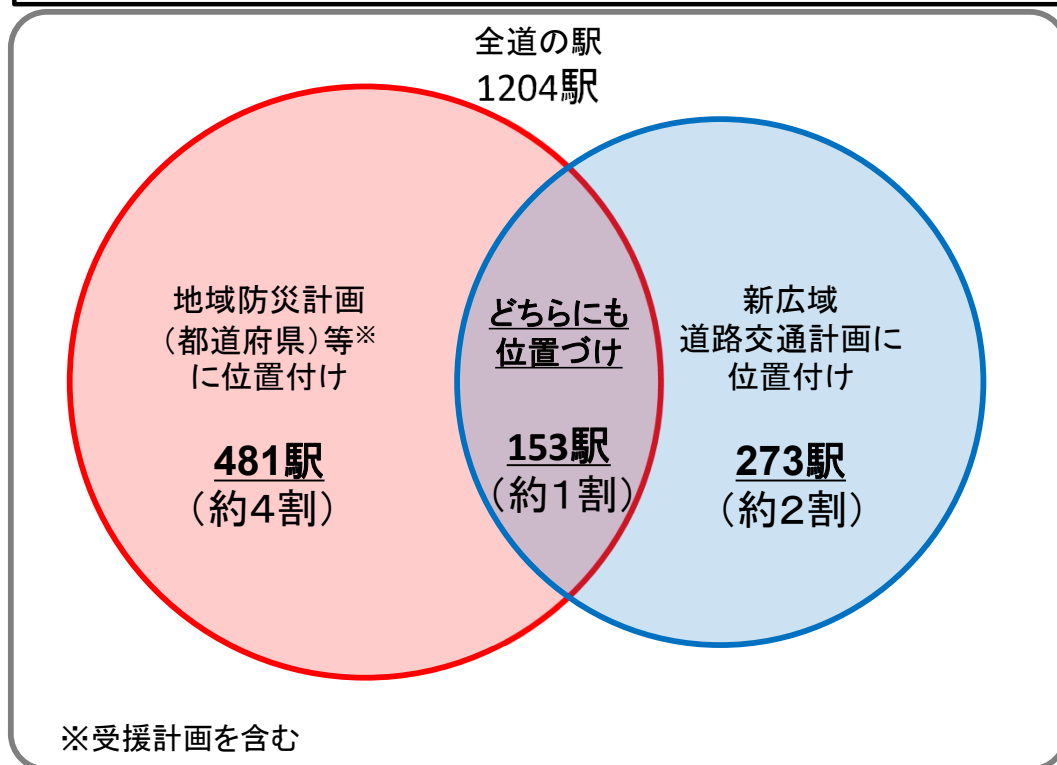
- 能登半島地震の教訓として、「防災道の駅」の追加選定を進めるとともに、今後の「防災道の駅」では、より広域的な支援体制の確保を戦略的に進めるべきではないか

「防災道の駅」の機能強化

～「防災道の駅」の追加選定に向けた要件の整理～

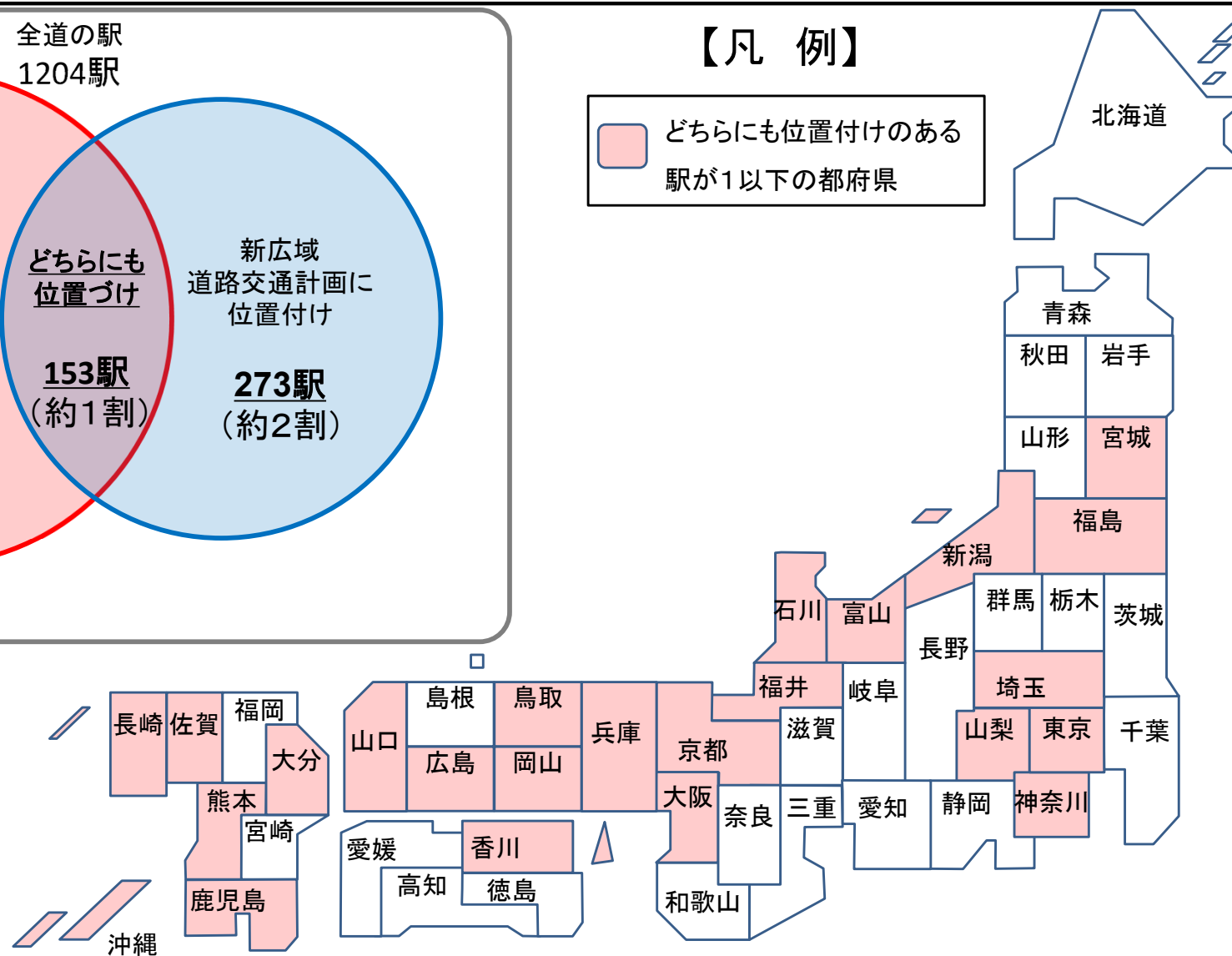
1. 都道府県が策定する広域的な防災計画（地域防災計画もしくは受援計画）及び新広域道路交通計画（国交省と都道府県で策定）に広域的な防災拠点として位置づけられていること
※ ハザードエリアに存する場合は、適切な対応が講じられていること
2. 災害時に求められる機能に応じて、以下に示す施設、体制が整っていること
 - ① 建物の耐震化、無停電化、通信や水の確保等により、災害時においても業務実施可能な施設となっていること
 - ② 災害時の支援活動に必要なスペースとして、2500m²以上の駐車場を備えていること
 - ③ 道の駅の設置者である市町村と道路管理者の役割分担等が定まったB C P（業務継続計画）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

- 地域防災計画(都道府県)に位置づけのある道の駅は全体の約4割、新広域道路交通計画では約2割、どちらにも位置づけのある道の駅は約1割
- 24都府県はどちらにも位置付けのある道の駅が1駅以下である。



【凡 例】

どちらにも位置付けのある
駅が1以下の都府県



- 「防災道の駅」は都道府県の圏域を超えるような広域的な支援拠点としての役割を期待する場合、その選定にあたっては、都道府県の考えのみに委ねるのではなく、国としても意志をもって選定を進める必要があるのではないか



- ICの近傍や、重要物流道路のアクセスが良い箇所に位置する、広大な駐車場を有する道の駅は、防災上で重要な拠点となる可能性

最寄りICまで
5km圏内

382駅

重要物流道路
(代替・補完路含む)と
接している

587駅

2,500m²以上の
駐車場

914駅

215駅
(両方を満たすもの)

186駅

(うち17駅は「防災道の駅」)

○ 能登半島地震で広域的な支援に活用された「のと里山空港」・「あらい」・「うきは」は上記の考え方に該当する。

例) 道の駅「うきは」(福岡県うきは市)

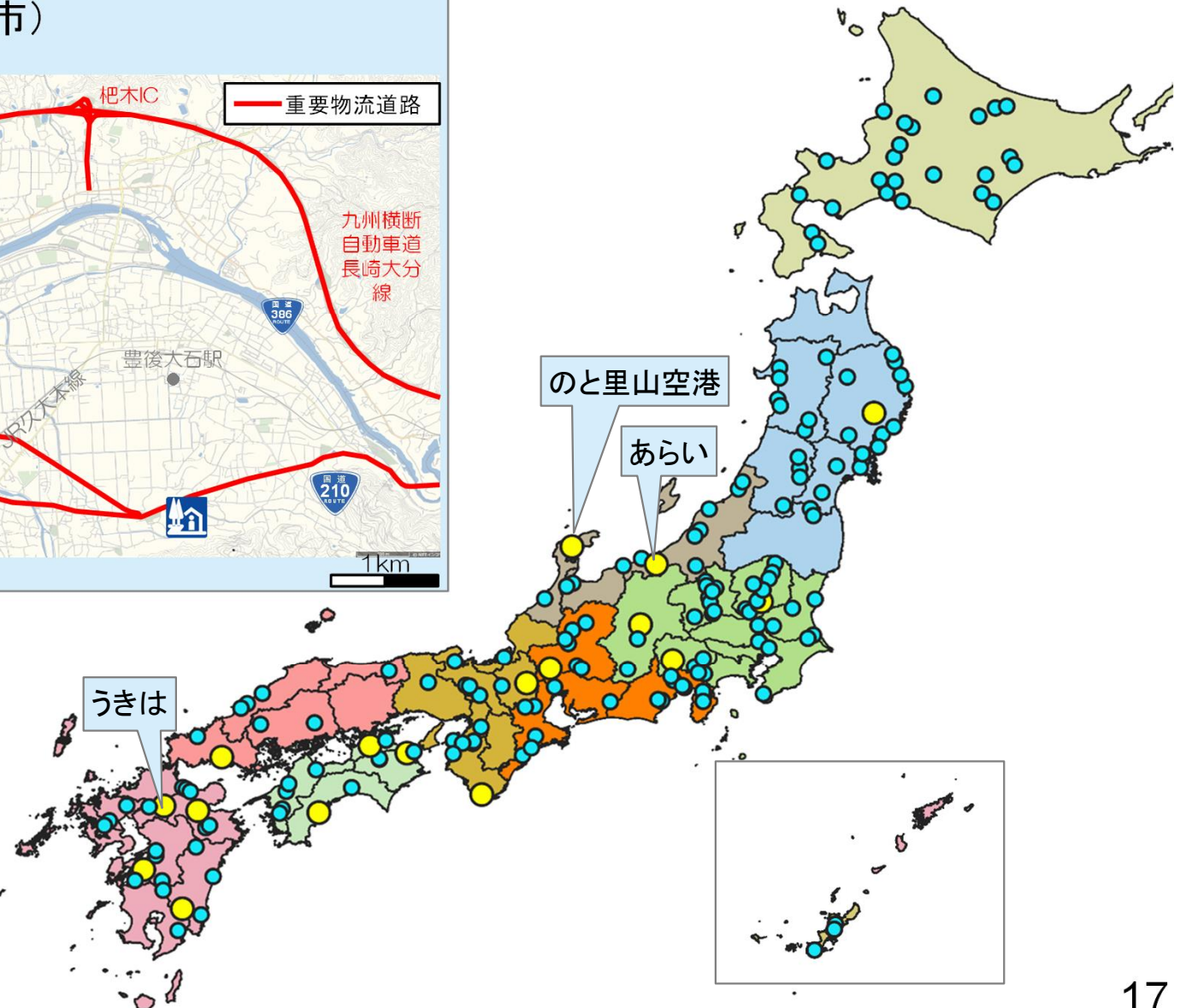
■ 駐車場規模: 6,900m²
小型 185台 大型 9台

■ ICまでの距離: 5.0km



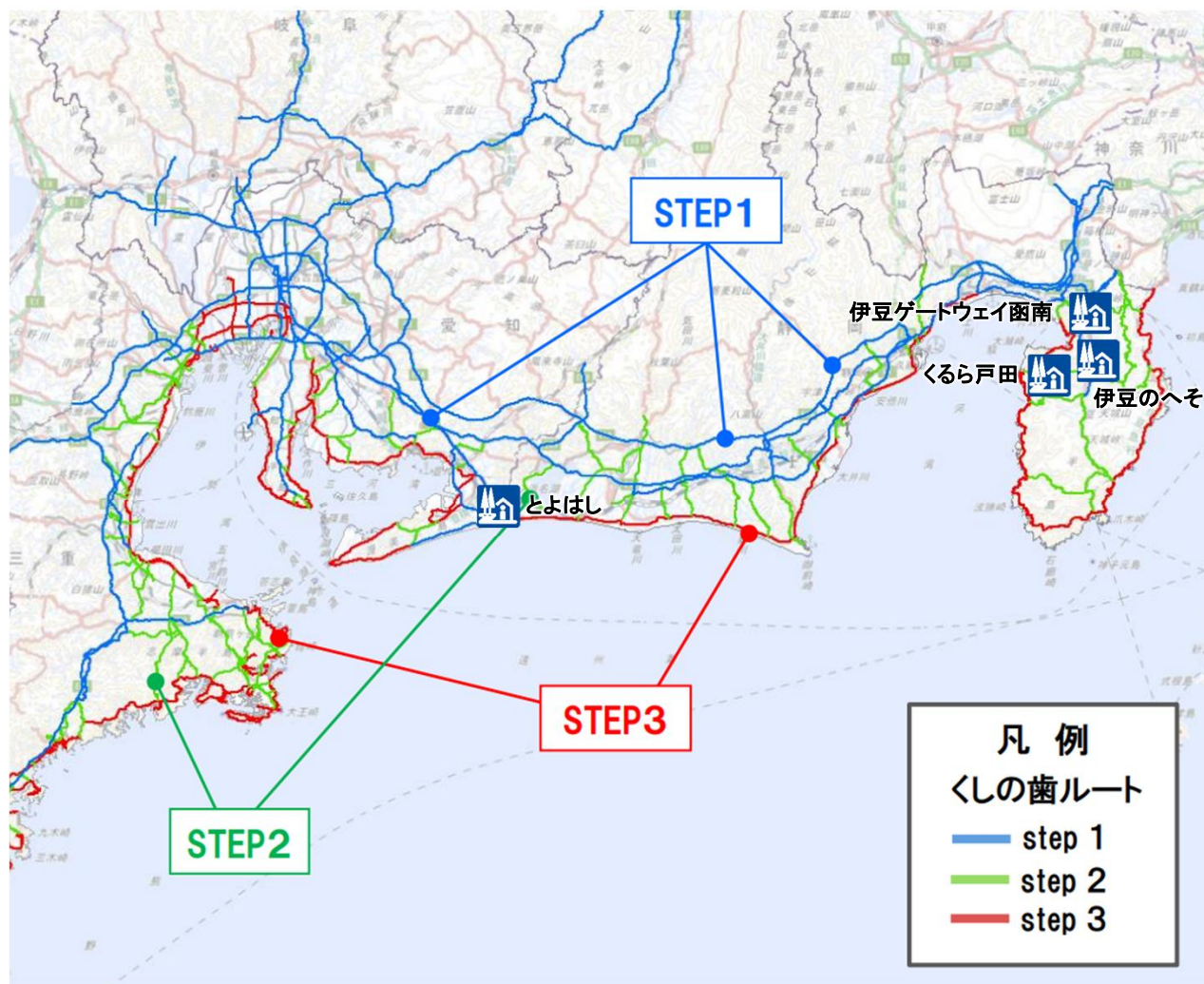
凡例

- 最寄りICまで 5km 圏内 かつ 重要物流道路と接している かつ 2,500m²以上の駐車場を有する「道の駅」
- 上記の「道の駅」のうち、「防災道の駅」に選定されている「道の駅」



- 地域防災計画のほか、各地方整備局の策定する道路啓開計画についても、災害時の初動期の対応において、国として重要な意味を有する。
- 道路啓開計画に位置付けのある「道の駅」は、積極的に防災拠点として活用することを考えるべきではないか。

■ 中部版「くしの歯作戦」(道路啓開計画)に位置づけられた「道の駅」



参集場所

- ◆ 道路啓開作業を実行する災害協定業者等の関係機関が参集する場所
- ◆ 参集場所には、拠点事務所等から派遣された道路管理者が、現地の責任者として指揮をとる

- ・伊豆ゲートウェイ函南
- ・とよはし

アクセス拠点

- ◆ 人命救助及び、緊急物資輸送のためにアクセスすべき拠点のことで中部版「くしの歯作戦」においては、人命救助、広域支援において重要な防災拠点や道路啓開の指揮所となる拠点事務所、発災直後のエネルギー確保に必要な施設、県・市町村の防災計画等との整合から、アクセスすべき施設等を選定

- ・くるら戸田
- ・伊豆ゲートウェイ函南
- ・伊豆のへそ

【選定要件】

- 都道府県が策定する地域防災計画等及び新広域道路交通計画に広域的な防災拠点として位置づけられていること



現状として

- 都道府県ごとに、地域防災計画や新広域道路交通計画への「道の駅」の位置づけや、その考え方には大きな差異が見られる。



都道府県の計画や考えに基づく選定に加えて

- 防災上、重要な拠点となる「道の駅」(IC近傍や重要物流道路へのアクセスが良い箇所で、広大な駐車場を有するもの、道路啓開計画に位置付けのあるものなど)は、国として積極的な「防災道の駅」選定を検討するべきではないか。

「防災道の駅」の機能強化

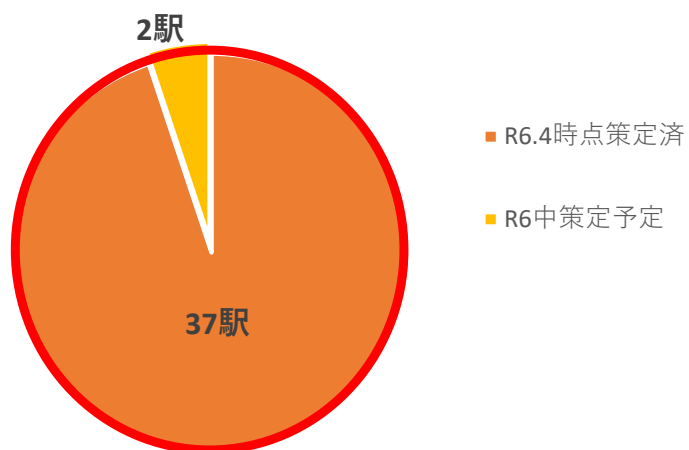
～「道の駅」自体の備えの強化～

【得られた教訓や課題】

- 能登半島地震では、都道府県の圏域を超えて、他県の「防災道の駅」からの支援がなされるなど、より広域的な支援が見られたが、これは日頃の防災訓練や人的ネットワーク、災害時を想定したコンテナの配備が機能したものであった。
- 「防災道の駅」の地域や道路利用者からの認知度は低い。

- 防災道の駅「あらい」で見られたような支援活動への備えとして、BCPの策定や、それに基づく防災訓練を充実させるべきではないか。

■「防災道の駅」におけるBCP策定状況



より広域的な支援を念頭に適時内容を充実

■「道の駅」における防災訓練の実施状況

【道の駅「あらい」】



車両移動訓練



事故対応訓練

【道の駅「おとふけ」】



防災拠点自動車駐車場での訓練

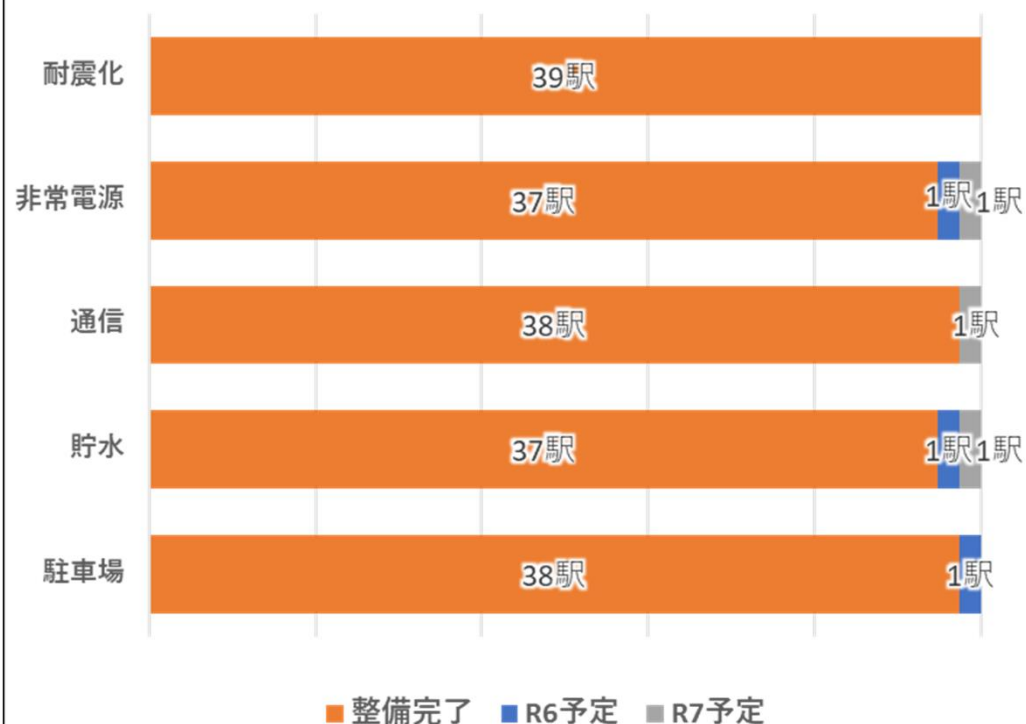
【道の駅「サンピコごうつ」】



貯水タンク使用訓練

- 「防災道の駅」選定の要件としている施設整備は概ね完了
- 一方、広域的な支援の備えとして、防災道の駅「うきは」から被災地へ防災用コンテナ型トイレを運んだように、災害時に機動的に移動できる高付加価値コンテナの配備を進めるべきではないか。

防災道の駅 施設整備状況
(令和5年度末時点)



■ 防災道の駅「うきは」から被災地へ派遣されたコンテナ型トイレ



コンテナ型トイレ外観



被災地（道の駅「あなみず」）での設置

- 「防災道の駅」について、地域や道路利用者からの認知度が低い現状である。
- 認知度向上のため、新たなサイン等が必要ではないか。

■「防災道の駅」の現状

記者発表のみ実施



「防災道の駅」として39駅を初めて選定しました！
～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します～

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ます。

この度、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のでお知らせします。

(添付資料)

- ・「防災道の駅」について 別紙1
- ・「防災道の駅」の選定箇所 別紙2

「防災道の駅」選定時の 報道発表資料

「防災道の駅」の 選定証や表示はなし

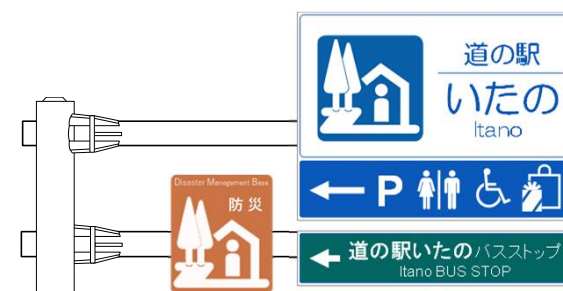


重点「道の駅」の選定証の例



現在の「防災道の駅」における表示の例

■「防災道の駅」サインのイメージ

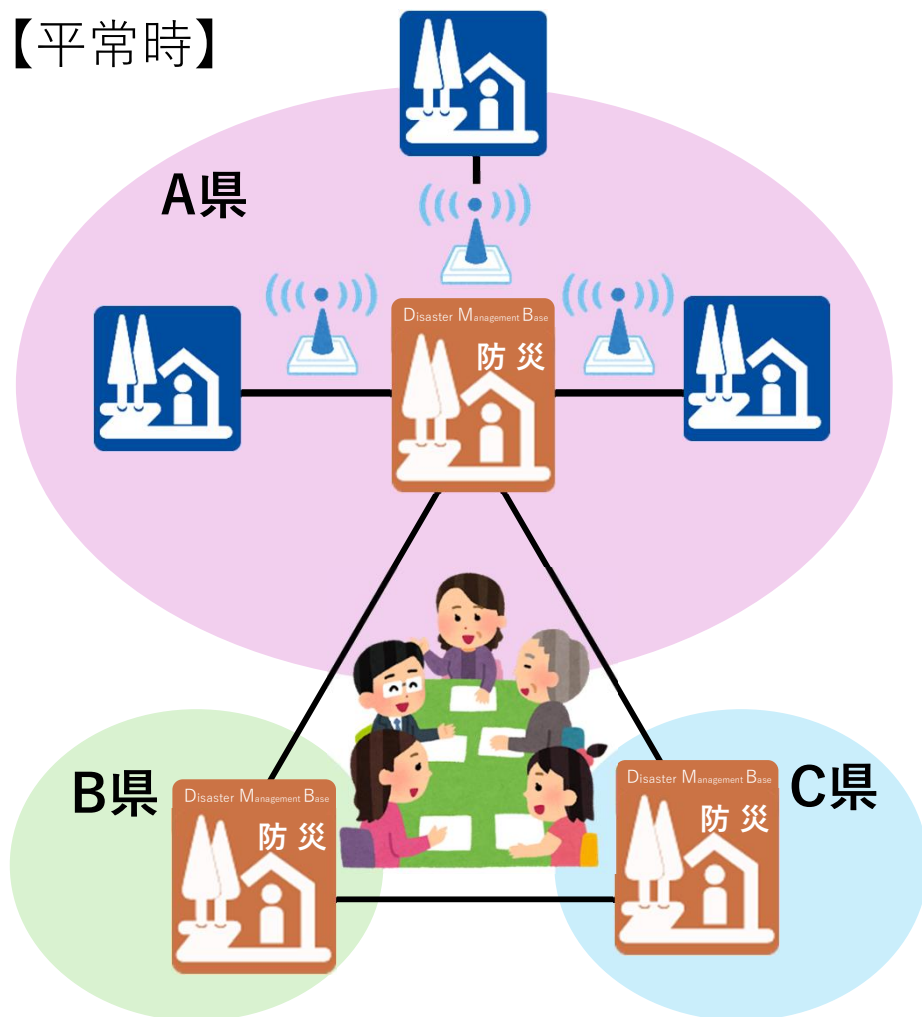


(拡大図)

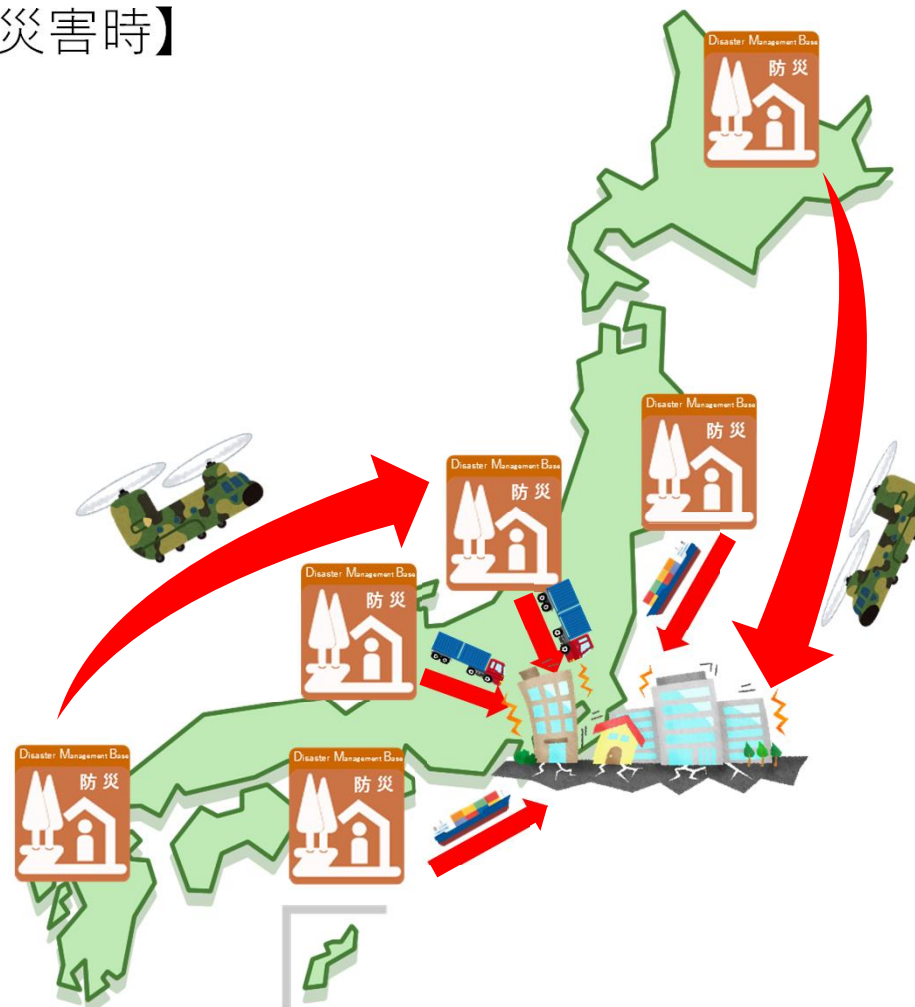


- 災害時の支援活動を円滑にするため、『(仮称)「防災道の駅」連絡調整会議』を設置し、平時より「防災道の駅」間のネットワークを構築するとともに、防災に係るノウハウの共有を進めるべきではないか。

【平常時】



【災害時】



- 能登半島地震では、都道府県の圏域を超えて、他県の「道の駅」からの支援がなされるなど、より広域的な支援が見られた。
- 「防災道の駅」の地域や道路利用者からの認知度は低い。



- 「防災道の駅」におけるより広域的な支援体制の確保のため、他の「道の駅」への支援を行うための防災訓練や、高付加価値コンテナの配備をより積極的に行うべきではないか。
- 「防災道の駅」の認知度向上のため、新たなサイン等が必要ではないか。
- 「防災道の駅」どうしのネットワーク強化のため、『（仮称）「防災道の駅」連絡調整会議』を設置するべきではないか。

「防災道の駅」の機能強化

～高付加価値コンテナの活用～

【得られた教訓や課題】

- 能登半島地震では、様々なタイプのコンテナが被災地において力を発揮。
- 一方で、コンテナの機能や配備に係る全体像を把握している者がおらず、手配や輸送に滞りが見られた。
- 道路分野としても、国としての保有が1台であり、ニーズに応えきれていない。

- 令和6年4月に『「道の駅」における高付加価値コンテナ活用ガイドライン』を策定
- 今後、ガイドラインの周知・展開を図り、「道の駅」設置者や民間事業者等による高付加価値コンテナの設置を促進

< ガイドライン目次 >

1 ガイドラインの背景

- 1.1 高付加価値コンテナに注目する社会的背景
 - 1.1.1 国土のレジリエンス強化の推進
 - 1.1.2 コンテナ活用に対する関心の高まり
 - 1.1.3 「道の駅」における平常時の課題解決と機動的な災害支援
- 1.2 「道の駅」におけるコンテナの活用事例
- 1.3 ガイドラインの目的

2 高付加価値コンテナの概要

- 2.1 高付加価値コンテナの定義
- 2.2 高付加価値コンテナの種類、特徴
 - 2.2.1 コンテナタイプの分類
 - 2.2.2 コンテナタイプ選定の視点
 - 2.2.3 各コンテナの詳細

3 高付加価値コンテナ活用の考え方

- 3.1 想定される活用方法
 - 3.1.1 全ての機能に共通する留意点
 - 3.1.2 用途別活用イメージと留意点
 - 3.1.3 応用的なコンテナの活用方法
- 3.2 配慮することが望ましい事項
 - 3.2.1 円滑に利用するために必要な取組
 - 3.2.2 安全・安心面への配慮
- 3.3 活用可能な予算制度

4 能登半島地震における高付加価値コンテナの活用

- 4.1 令和6年能登半島地震による被害発生状況
- 4.2 高付加価値コンテナの活用

参考資料

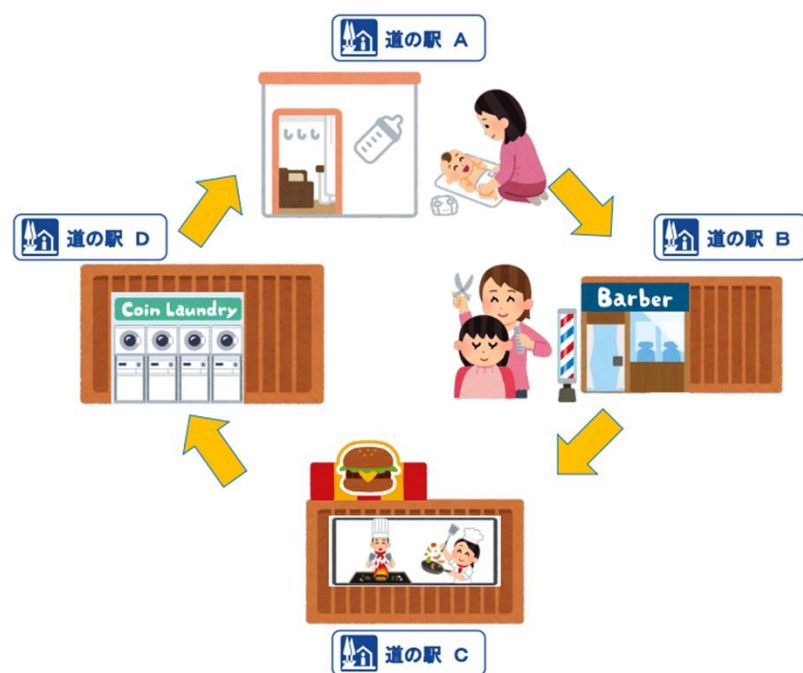
主な関係法令リスト
関係通達等
補助・助成制度
問い合わせ窓口



⇒高付加価値コンテナの特徴・活用用途・利用イメージや、設置や移動にあたっての留意点等を記載し、今後「道の駅」への高付加価値コンテナの導入を検討する「道の駅」設置者や民間事業者等が参考とできるよう、とりまとめたもの

- 高付加価値コンテナの導入にあたっては、個別の「道の駅」での対応のほか、「コンテナの共同所有」、「機能転換の可能なコンテナの導入」、「コンテナ同士の連携」など、応用的なコンテナの活用方法が考えられる。

■複数の「道の駅」による共同利用（平時）



《活用方法(案)》

- ・ある日は、休日の子育て世代の利用が多い「道の駅」A でベビールームとして活用
- ・翌日の平日は、高齢者向けの散髪サービスを「道の駅」B で提供
- ・次の週末には、「道の駅」C で開催されるイベントの出店として飲食機能で活躍
- ・連休の際はアウトドアレジャーの利用者が多い「道の駅」D でランドリーとして営業

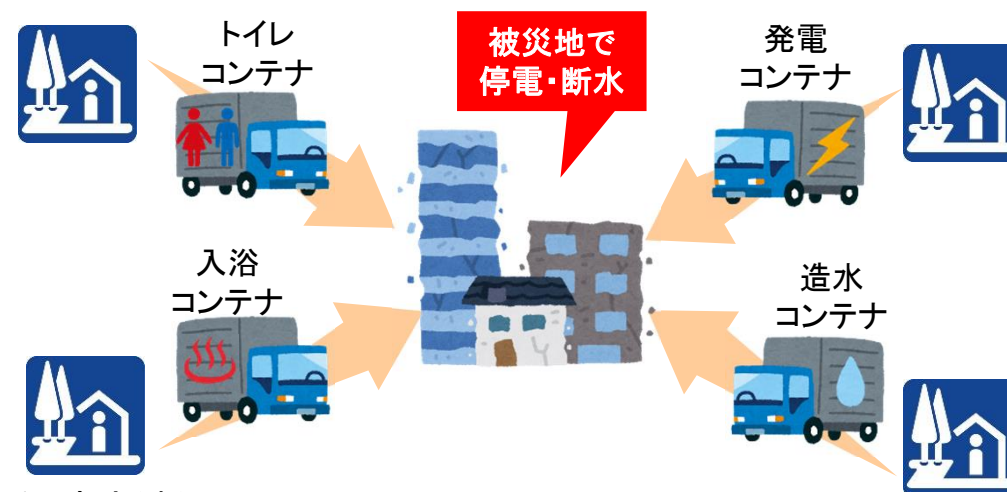
■提供機能の転換（平時⇒災害時）



《活用方法(案)》

- ・内装を簡易に変更可能なコンテナを導入することで、災害時、被災地のニーズに応じた高付加価値コンテナを派遣

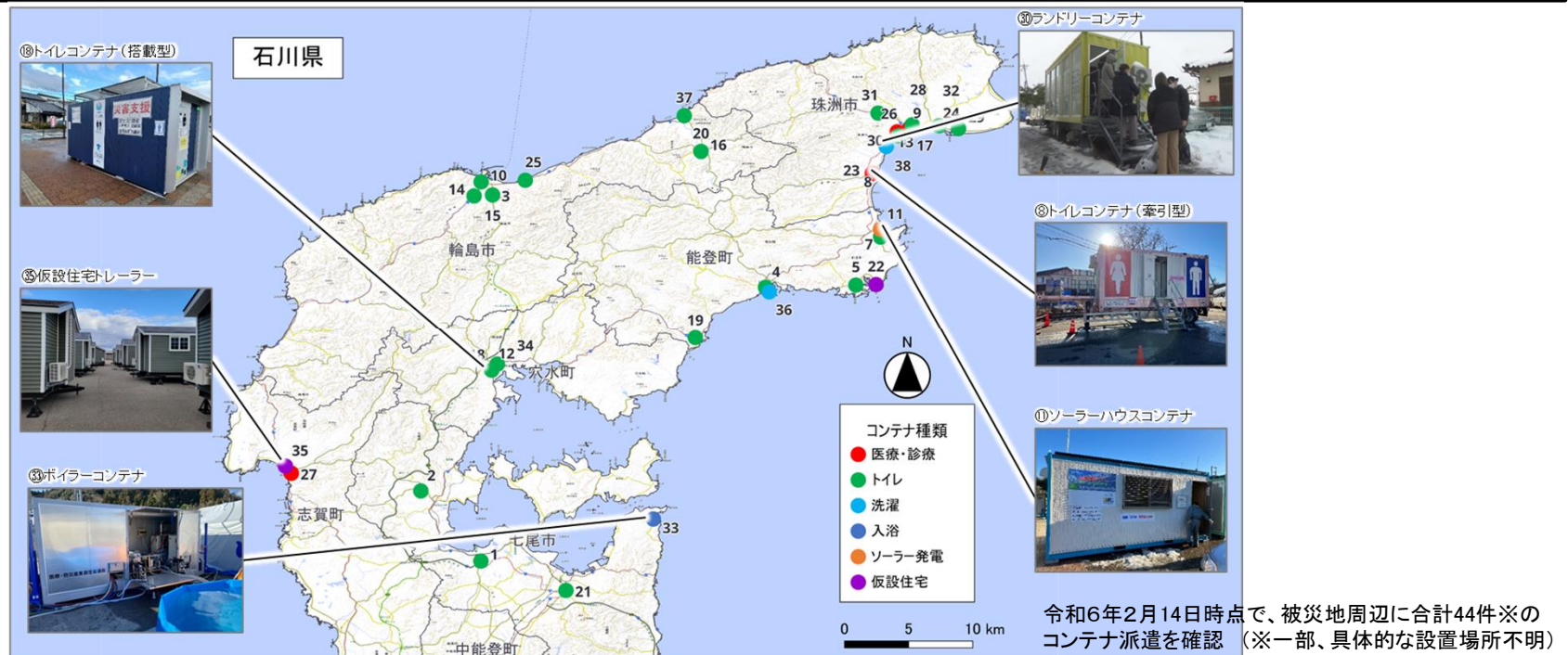
■コンテナ同士の連携（災害時）



《活用方法(案)》

- ・平常時に複数の道の駅で保有・活用している、様々な機能のコンテナを災害時に集結
- ・発電や造水に特化したコンテナにより、停電・断水地域でも円滑な被災地支援を実現

- 能登半島の多くのエリアで電気・ガス・水道等のライフラインが機能停止したが、避難生活や復旧支援のために、様々なタイプの高付加価値コンテナを派遣する有効性が今回確認された。
- 一方で、どのような機能をもったコンテナがあるのか、平常時よりこういったところにコンテナが配備されているのか、といった全体像を把握している者がおらず、手配や輸送に滞りが見られた。
- また、道路分野としても、国として保有していた高付加価値コンテナは1台(トイレ)であり、現地のニーズに応えきれなかった。



- 高付加価値コンテナの手配や輸送、連絡調整等を円滑に進めるため、「道の駅」に配備されているコンテナを事前に把握し、災害時に機動的に采配する仕組みが必要ではないか。
- 国土強靱化の一環として、高付加価値コンテナを災害資機材として国でもある程度保有して、平時は「道の駅」で活用するべきではないか。

- 能登半島地震では、様々なタイプのコンテナが被災地において力を発揮。
- 一方で、コンテナの機能や配備に係る全体像を把握している者がおらず、手配や輸送に滞りが見られた。
- 道路分野としても、国としての保有が1台であり、ニーズに応えきれていない。



- 「防災道の駅」をはじめとする、防災上の位置づけを有する「道の駅」や、地理的条件により災害時に道路によるアクセスが困難となり孤立する可能性がある地域において、積極的な活用を検討するべきではないか。
- 単独の「道の駅」での導入のほか、複数の「道の駅」で連携し平常時から共同利用したり、災害時に集結させるといった工夫が有効ではないか。
- 高付加価値コンテナの手配や輸送を円滑にするため、「道の駅」への配備状況を事前把握し、災害時に采配する仕組みが必要ではないか。
- 国土強靱化の一環として、高付加価値コンテナを災害資機材として国でもある程度保有して、平時は「道の駅」で活用するべきではないか。

「防災道の駅」以外の 「道の駅」の防災機能強化

「防災道の駅」以外の 「道の駅」の防災機能強化

～多様な支援ニーズへの対応～

【得られた教訓や課題】

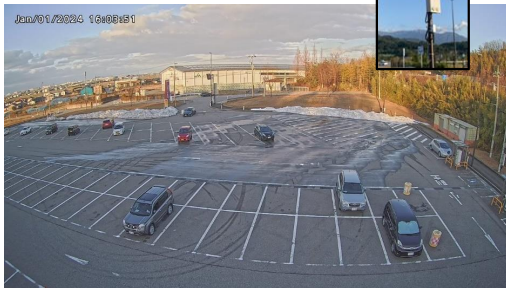
- 能登半島地震では、発災直後より、周辺エリアより避難してきたと思われる車両の駐車場利用が見られ、ドライバーの一時避難に活用されている可能性が示唆される。
- その一方で、大きな被害を受けた駅も多数あった。
- また、被災者支援や復旧活動の拠点として多様な活用が見られた。

- 「道の駅」に設置しているAIカメラの分析に基づけば、能登半島地震では、発災直後より、周辺エリアより避難してきたと思われる車両の駐車場利用が見られた。
- 「道の駅」が一般に、災害時の一時的な避難先として国民から認識されている可能性が示唆される。

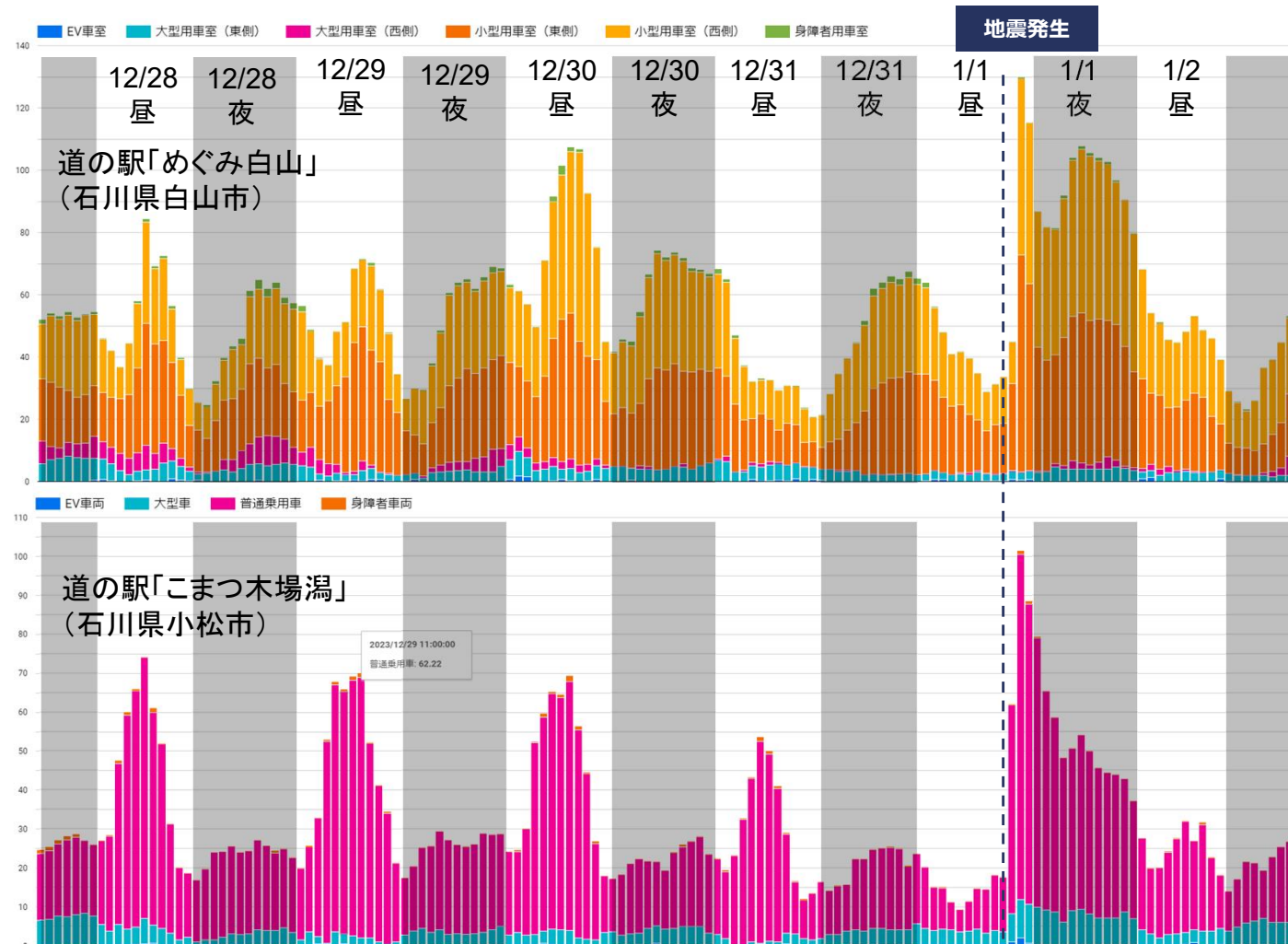
【地震発生前後の「道の駅」利用状況】

道の駅「こまつ木場潟」
(石川県小松市)

地震発生前

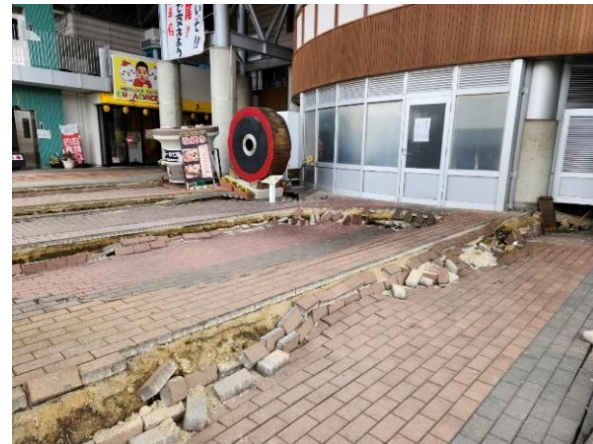


地震発生1時間後



- 「道の駅」は、発災後に避難する場所として認識されている一方で、能登半島地震では、大きな被害を受けた駅も多数存在する。

【道の駅「能登食祭市場」】



【道の駅「あなみず」】



【道の駅「輪島」】



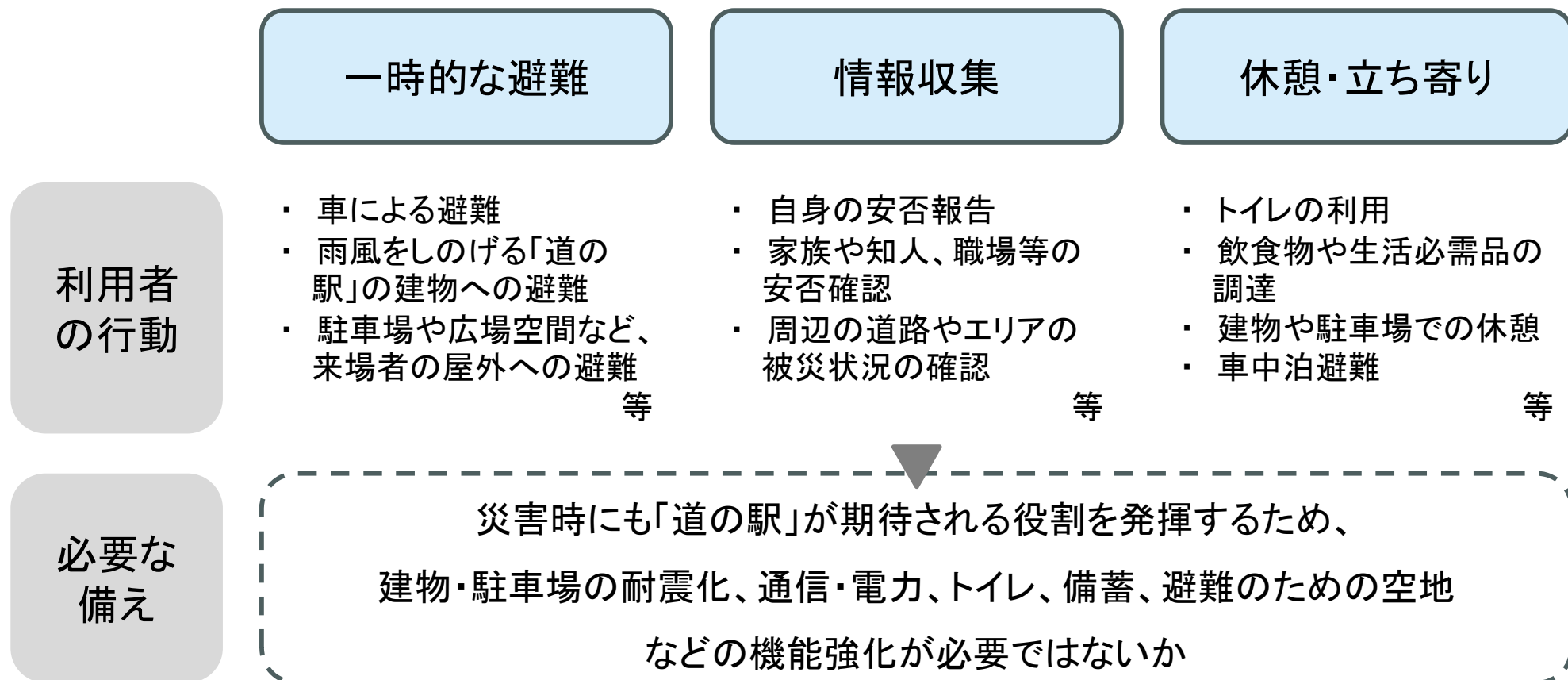
【道の駅「千枚田ポケットパーク」】



【道の駅「すずなり」】



- 平常時より「道の駅」が有している「休憩機能」「情報発信機能」等は、災害時にも有効な機能として広く国民から期待されるものである。
- こういった機能は「防災道の駅」に限らず、防災上の位置づけを有する「道の駅」についても、発災時にも機能を発揮することが求められ、必要な機能強化を図ることが必要ではないか。



- 被災地における休業中の「道の駅」の敷地を活用し、各団体による支援活動が展開
- 道の駅「赤神」では、自衛隊が被災住民に入浴環境を提供、道の駅「すずなり」では、日本赤十字社や公益社団法人広島県薬剤師会が臨時医療施設を開設



道の駅「赤神」



入浴施設案内



自衛隊による入浴環境の提供

道の駅「すずなり」



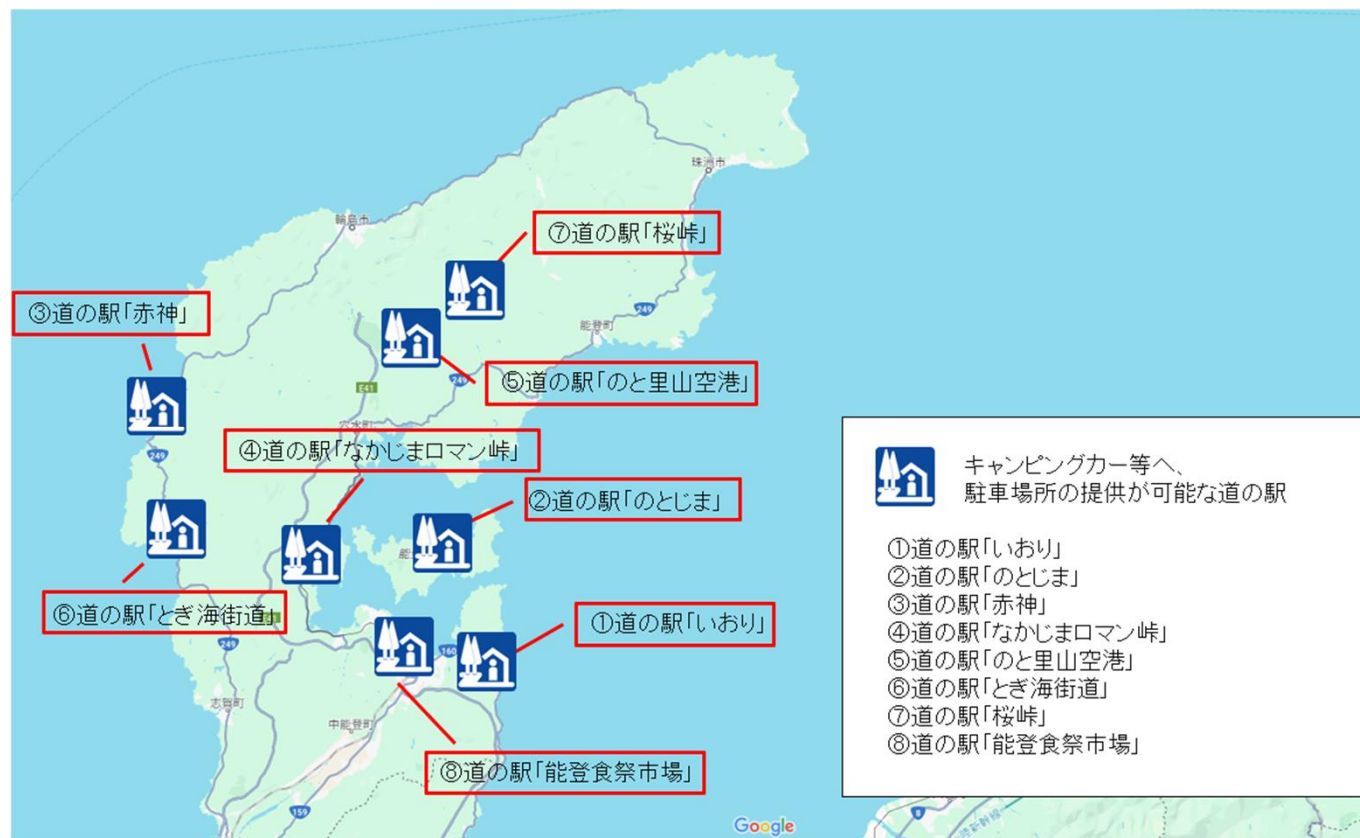
臨時医療施設(日本赤十字社)



医療支援車両((公社)広島県薬剤師会)

- 能登半島地震では、インフラ復旧工事従事者の宿泊対策として、「道の駅」等の駐車スペースをキャンピングカー等の停泊場所として活用。
- 災害時の避難場所や支援拠点として、「道の駅」への車中泊受入を進めていくべきではないか。
- ※ 内閣府においても「道の駅」を車中泊避難のスペースのひとつとする議論がなされている。
(次ページ参照)

宿泊スペースとして駐車場を利用可能な「道の駅」(令和6年3月18日時点)



復旧工事従事者の車中泊の従前状況



「道の駅」への停泊状況
(道の駅「輪島」)

【参考】車中泊避難を行うためのスペースとして想定される場所及びその要件について



- 車中泊避難を行うためのスペースとして、指定避難所の駐車スペースを活用するもの、大規模な駐車場や都市公園等を活用する車中泊避難者専用のスペースとするもの、在宅避難者等の支援拠点や道の駅等の駐車スペースを活用するもの等が想定される。
- 車中泊避難を行うためのスペースは、避難生活を送るための設備が必要であり、トイレ、給水/排水施設が整備されている、又は発災時に設置できることが望ましい。こうした設備を車中泊避難を行うためのスペースを検討する際の参考となる事項として示してはどうか。

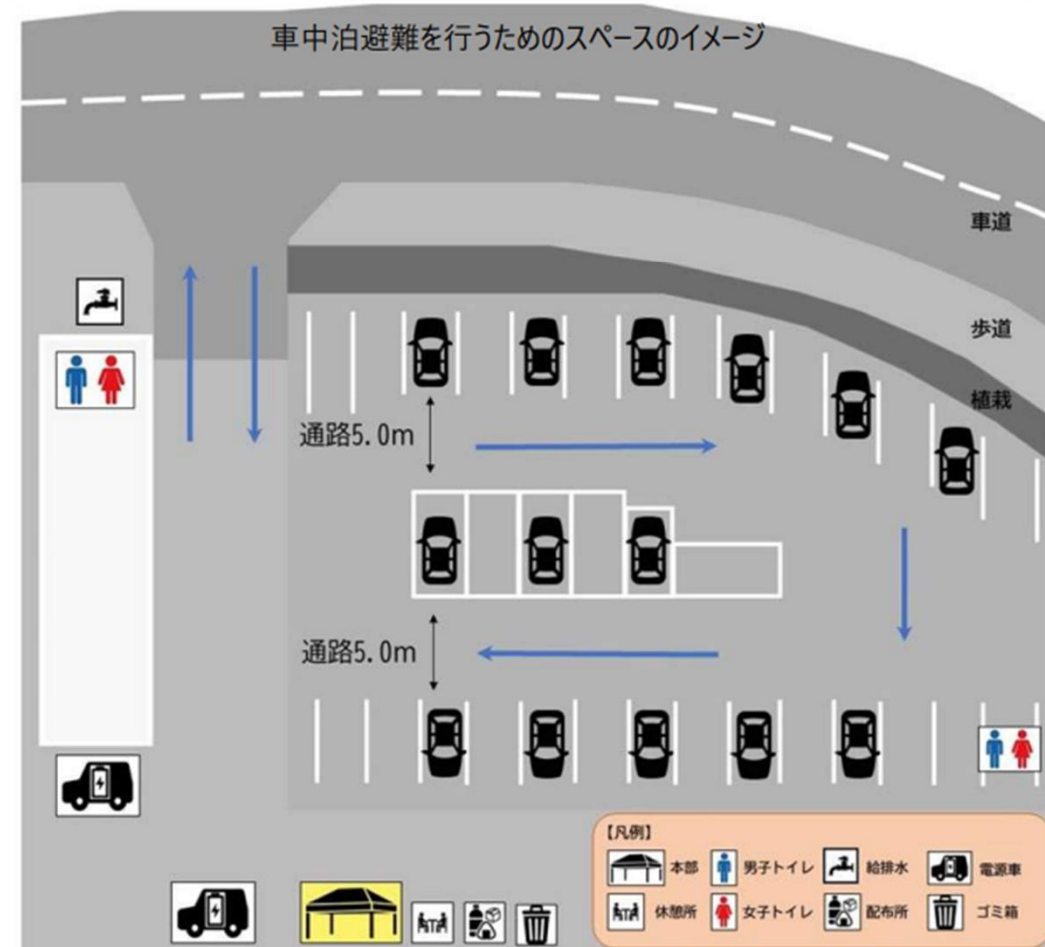
■ 想定される車中泊避難を行うためのスペース

- ・指定避難所の駐車スペースを活用した車中泊避難を行うためのスペース
- ・車中泊避難を受け入れる大規模駐車場や都市公園等を活用した車中泊避難者用のスペース
- ・地域の在宅避難者等の支援拠点や道の駅で駐車スペースが確保できる場合にこれを活用した車中泊避難を行うためのスペース

※自宅の駐車スペースに停車した車で生活する者は、在宅避難者と同様の取扱いと整理

■ 車中泊避難を行うためのスペースが求められる機能

- ・トイレ
- ・給水/排水
 - ※仮設トイレやマンホールトイレ、給水車等により確保できる場合を含む。
- ・電源



出典：（一社）九州防災パートナーズ「車中泊避難所設置マニュアル」（2022）

- 被災状況調査にドローンを活用することで、現地に赴くことが困難な場所であっても被災状況を可視化できる。
- また、データのオープン化により現地情報の共有が図られるとともに、取得したデータから距離や面積等の計測が可能となり、緊急時における「道の駅」の利用可否の判断等に利用できる。
- 平時よりドローンを活用してデータ収集を進めていくべきではないか。



スカイバーチャルツアー(360° 画像)

- 能登半島地震では、発災直後より、周辺エリアより避難してきたと思われる車両の駐車場利用が見られた。一方で、大きな被害を受けた駅も多数あった。
- また、被災者支援や復旧活動の拠点として多様な活用が見られた。



- 「防災道の駅」以外でも、防災上の位置づけを有する「道の駅」について、耐震化や防災機能の強化を進めるため、支援の強化を図るべきではないか。
- 復旧活動や被災者支援のための多様なニーズに対応できるよう、防災上の位置づけを有する「道の駅」において、道路区域を含む「道の駅」区域内にドローンポートなど災害対応や支援に必要な施設の設置を可能とするなど、柔軟な活用を進めるべきではないか。
- 併せて平時より「道の駅」の区域について、デジタルデータ化を進めていくべきではないか。

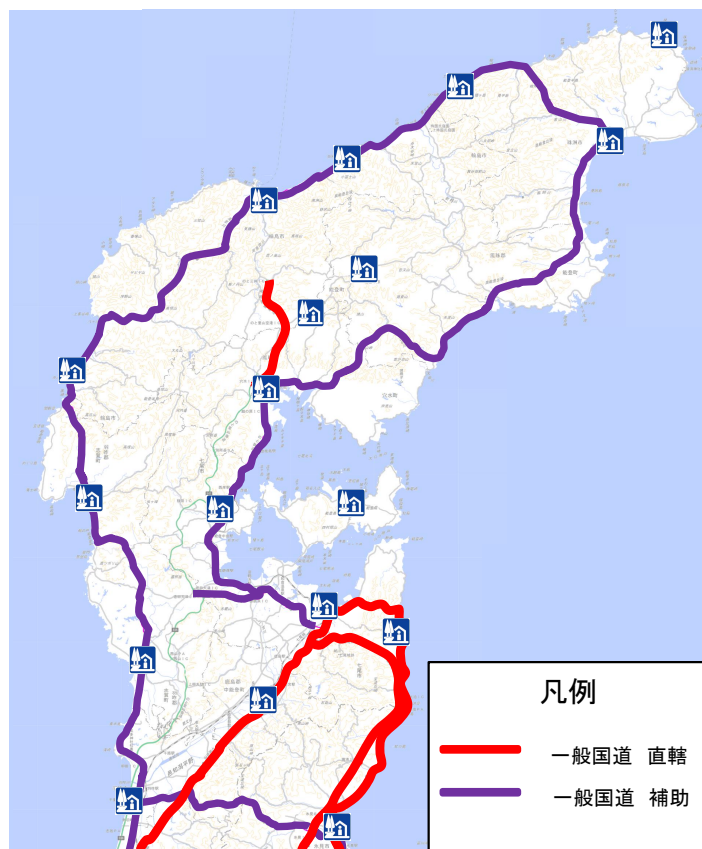
「防災道の駅」以外の 「道の駅」の防災機能強化

～国による機動的な支援体制確保～

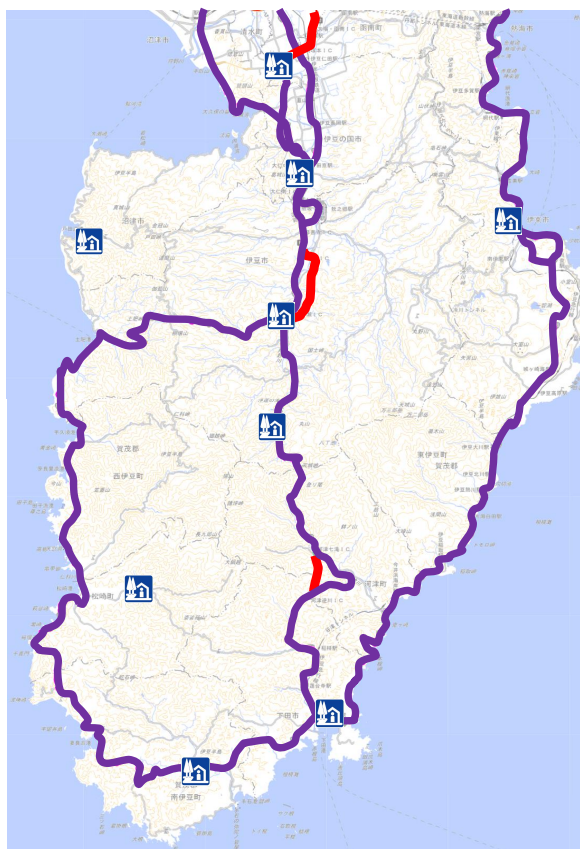
【得られた教訓や課題】

- 能登半島地震では、半島という地理的制約がある中での復旧・支援活動に課題があった。
- 半島地域にある「道の駅」が拠点としてヘリポートとしての活用や復旧工事の資機材スペースとして活用。
- これに際し、被災自治体において手続きを進める必要があり、活用までに時間がかかる状況であった。

- 能登半島地震では、半島という地形的制約がある中で主要な幹線道路が寸断され、機動的な復旧・支援活動への支障が伴った。
- 同様の課題を抱える地域は、全国に存在する。
- 一方で、「道の駅」はこういった地域にも多く存在する。



【能登半島】



【伊豆半島】



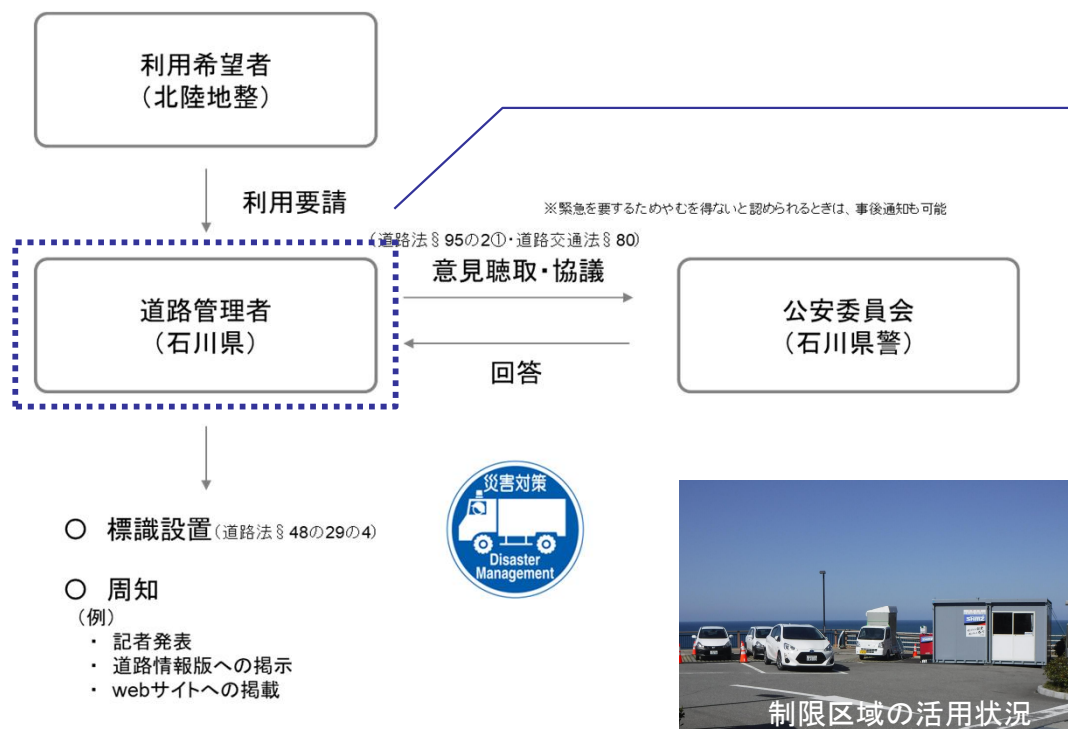
【房総半島】

- 国道249号の北岸区間は大規模な崩落等の発生で各所で道路が寸断。
- 陸側から到達できない区域の道路啓開活動を進めるため、道の駅「千枚田ポケットパーク」の駐車場をヘリポートとして利用し、現地調査や物資供給の拠点として活用。
- 活用にあたっては、緊急を要したため、現場を中心とした協議によりヘリポートとしての利用を決定し、駐車場利用者に個別に声掛けをして場所を確保した。



- 能登半島地震からの復旧事業について、国道249号(石川県管理の補助国道)を国による権限代行で進めるため、防災拠点自動車駐車場に指定されている道の駅「千枚田ポケットパーク」の駐車場に利用制限をかけて活用しているところ。(利用制限は全国初)
- これに際し、「道の駅」を活用したい者(国)と道路管理者(石川県)が異なるため、利用制限のための手続きを石川県が調整・実施する必要があるなど、活用までに時間がかかる状況であった。
- 災害時に自治体の事務負担を軽減し、「道の駅」の迅速な活用を可能とする方策が必要ではないか。

利用制限の流れ(能登半島地震での例)



- 発災後、被災自治体は事務負担が膨大となる中で、所用の事務手続きを行うことは実務的な負担が大きい。
- 自治体の負担を軽減することで、災害対応において「道の駅」を機動的に活用でき、迅速な復旧・支援活動を展開できるのではないか。

- 半島地域にある「道の駅」が拠点としてヘリポートとしての活用や復旧工事の資機材スペースとして活用。
- これに際し、被災自治体において手続きを進める必要があり、活用までに時間がかかる状況であった。



- 災害時に自治体の事務負担を軽減し、「道の駅」の迅速な活用を可能とする方策が必要ではないか。

「防災道の駅」以外の 「道の駅」の防災機能強化

～「道の駅」BCPの策定促進～

- 「道の駅」におけるBCP策定に係る現場課題として、関係者間の連携不足、ノウハウ不足、人員・体制不足などが挙げられる。

■ BCP 策定の際に関係者間で発生している主な課題

【関係者間の連携不足】

- ① 関係者が多いため、策定に係る調整や確認に時間がかかってしまい、スケジュール通りに進まない
- ② 関係者間の連携が不十分であったり、他局部とも普段集まる関係でなく、協力意識が低いため、策定が中々進まない
- ③ BCP に準じた防災訓練を関係者間で調整できていないため、実施できていない
- ④ BCP 策定後の取組み体制ができていない

【ノウハウ不足】

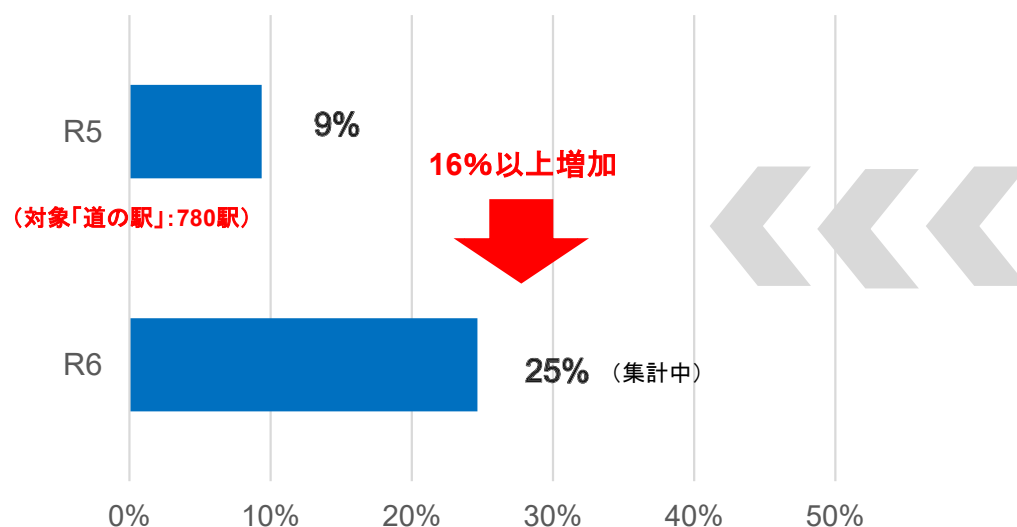
- ⑤ BCP に関するノウハウがない、または参考となる情報がないため、どの様に進めていいかわからない
- ⑥ 「道の駅」の施設状況や運用体制がマニュアルの参考内容と違うため、参考にしづらい

【人員・体制不足】

- ⑦ 管理運営者の職員が少ないため、重要業務の人員配置が調整できない、または駅長に役割や責任が集中してしまう
- ⑧ 計画した重要業務の行動計画が現実的に可能か分からない（パートや遠方に住む職員が駆けつけられるか等）

- 地域防災計画に位置付けられた「道の駅」におけるBCPの策定状況は、令和7年度末までに100%を目標としているところ、令和5年4月1日時点では約9%であった。
- 令和5年度にBCPガイドラインの再周知等を実施し、約25%以上（R6.4.1時点：集計中）に増加。
- 令和6年度は直轄一体型でのノウハウをもとに、国道事務所が中心となり、自治体に対して事例を示しながら助言するなどBCP策定の支援を行う。

地域防災計画に位置付けられた
「道の駅」のBCPの策定状況



BCP策定の推進に向けた取組み

- ①「道の駅」BCPガイドラインと道の駅
BCP策定マニュアルを再周知
- ②直轄一体型の「道の駅」にて策定を
加速化