

道路分野における国土強靱化の取組 ～「道の駅」の防災機能強化～

国土交通省 道路局 企画課 評価室 企画専門官 うらおか まさる
浦岡 優

1. はじめに

「道の駅」は、道路利用者の休憩場所、地域振興の拠点であると同時に、令和6年能登半島地震においても災害対応や被災者支援の拠点として重要な役割を果たすなど、近年はその防災機能が注目されている。こうしたことを踏まえ、令和6年7月には有識者により防災機能強化についても提言がなされており、令和7年度には道路法等の一部改正や「防災道の駅」の追加選定、社会資本整備総合交付金の重点配分対象事業の見直し等を行っている。

本稿では、「道の駅」の防災機能強化に係る近年の取組や、新たな制度の概要等を紹介する。

2. 「道の駅」の防災機能

「道の駅」が防災にも役立つ存在であるという認識が広がったきっかけは、平成16年の新潟県中越地震といわれている。発災後、被災地域のさまざまな「道の駅」が避難場所となったり、来場者へ道路情報や被災情報を発信するなどの活用が見られた。また、平成23年の東日本大震災においては、道の駅「遠野風の丘」（岩手県遠野市）が三

陸沿岸部への救援活動の拠点となるなど、広域的な防災拠点としての役割を果たした事例が見られた。

こうした事例等を踏まえ、国や自治体を中心となり「道の駅」の防災機能強化に取り組んできたが、その象徴的なものは、令和3年度から始まった「防災道の駅」制度と「防災拠点自動車駐車場」制度である。

「防災道の駅」は、大規模災害時等の広域的な防災拠点となる「道の駅」として、都道府県の地域防災計画等に位置付けられたものの中から、2,500 m²以上の駐車場を有すること、建物の耐震化、無停電化、通信や水の確保などにより災害時も業務継続可能な体制が整っていることなどを要件に、都道府県の意見を聞いた上で国が選定するものである。

「防災拠点自動車駐車場」は、広域的な防災拠点となる「道の駅」や高速道路のサービスエリア・パーキングエリアの自動車駐車場を対象に国が指定するものであり、防災拠点自動車駐車場に指定されると、道路管理者において①災害時に防災拠点以外の利用を禁止・制限すること、②隣接する地域振興施設等の所有者と協定（災害応急対策施設管理協定）を締結し災害時に一体的に管理することなどが可能となる。

能登半島地震においても、多くの「道の駅」が医療や入浴、宿泊などさまざまなニーズに対応したが、「防災道の駅」に選定されていた道の駅「の

と里山空港」（石川県輪島市）では、周辺地域が断水や停電などの被害を受けている中、発電機や貯水槽を備えていたことにより支援物資の集配や道路啓開の拠点として活用されるなど、広域防災拠点としての役割を果たした（写真－1）。



写真－1 防災道の駅「のと里山空港」に集結する災害対応車両

また、道の駅「千枚田ポケットパーク」（石川県輪島市）では、被災した国道249号の復旧作業のため、防災拠点自動車駐車場を活用すべく、道路管理者である石川県が全国で初めて一般利用の制限を実施した（写真－2）。



写真－2 道の駅「千枚田ポケットパーク」における防災拠点自動車駐車場（一般利用制限区域）の活用

また、県境をまたぐ広域的な支援が見られたことも特徴であった。防災道の駅「あらい」（新潟県妙高市）では、他の「道の駅」に協力を呼びかけて、各駅の備蓄品をいったん「あらい」に集積し、被災地の道の駅「のと里山空港」に輸送する支援活動が見られた。また、防災道の駅「うきは」（福岡県うきは市）からは、停電や断水時でも使用可能な防災用コンテナ型トイレを被災地の道の

駅「あなみず」（石川県穴水町）へ派遣するなど、「防災道の駅」が県境をまたぐ広域的な支援を実施し、災害時に有効に活用されることが確認された（図－1）。



図－1 防災道の駅「あらい」から「のと里山空港」への物資輸送

こうした「道の駅」の防災上の重要性から、「道の駅」に関する有識者委員会（「道の駅」第3ステージ推進委員会）より令和6年7月に提言された『道の駅』第3ステージ 中間レビューと今後の方向性（以下、「中間レビュー」という）において、防災拠点機能を強化するために災害時に国の意志が反映できる体制強化が必要とされた。

具体的には、①戦略的な「防災道の駅」の配置と追加選定、②災害時に国が迅速に「道の駅」を活用し支援を行う仕組みの構築などを進めるべきとされた。これらを踏まえ、令和7年に道路法等の一部改正や「防災道の駅」の追加選定を行った。

3. 道路法等の一部改正

令和7年4月に成立・公布された道路法等の一部を改正する法律では、道路網の整備に関する基本理念を創設するなど大きな改正がされたが、「道の駅」に関しては、防災上の観点から大きく2つのテーマで改正がされた。

1つ目のテーマは、『道の駅』に関する2つの代行制度の措置」である。

代行制度の1つ目として、災害時に自治体が管理する「道の駅」を道路復旧等の拠点として国が

活用する際に、道路占用許可や利用制限といった手続きの代行を可能とするものである。災害時、被災自治体は本来の業務のみならずさまざまな業務に従事する必要がある、平時であれば大きな負担ではない手続きであっても、災害対応の最中では十分な時間が割けないことが想定される。そこで、こうした道路管理上の手続きを国が実施できるようにすることで、災害時における被災自治体の負担を軽減しようとするものである。

代行制度の2つ目として、災害時の対応を見据え、防災拠点となる自治体管理の「道の駅」の改築等を国が代行できるようにするものである。能登半島地震で得られた知見として、特に半島部など地形的制約のある地域は周辺からの支援に時間を要するリスクが高く、地域内に防災拠点を備えておくことが望ましい。一方で、防災拠点を確保する必要性が高い地域であっても、自治体において迅速に防災拠点を整備したり、災害時の体制を確保することが難しい場合もある。そうした地域において、自治体管理の「道の駅」を防災拠点として位置付けた場合に、その駐車場の拡張など、必要な取組を国が代行することなどを通じ、国による災害対応の充実を図るものである。

改正法の2つ目のテーマは、「高付加価値コンテナの設置促進」である。

能登半島地震では、トイレ、ランドリー、風呂・シャワーなどさまざまな機能を有する可動式コンテナ等がライフラインの寸断された被災地域に派遣され、被災者支援に有効に活用された。「道の駅」においても、九州より防災用コンテナ型トイレが派遣されたことは前述のとおりである(写真-3)。

このように、運用場所を柔軟に変更できる可動性を備え、平時・災害時を問わず有効活用できる「高付加価値コンテナ」を各地に備えておくことは、我が国のレジリエンスの強化に寄与するものであり、「道の駅」においてもその設置が進むよう、今般の法改正により「道の駅」の駐車場などへの占用許可基準を緩和し、併せて、設置工事等に係る費用の一部に対する無利子貸付制度を創設した。



写真-3 道の駅「あなみず」へ派遣された防災用コンテナ型トイレの設置の様子

4. 「防災道の駅」の追加選定

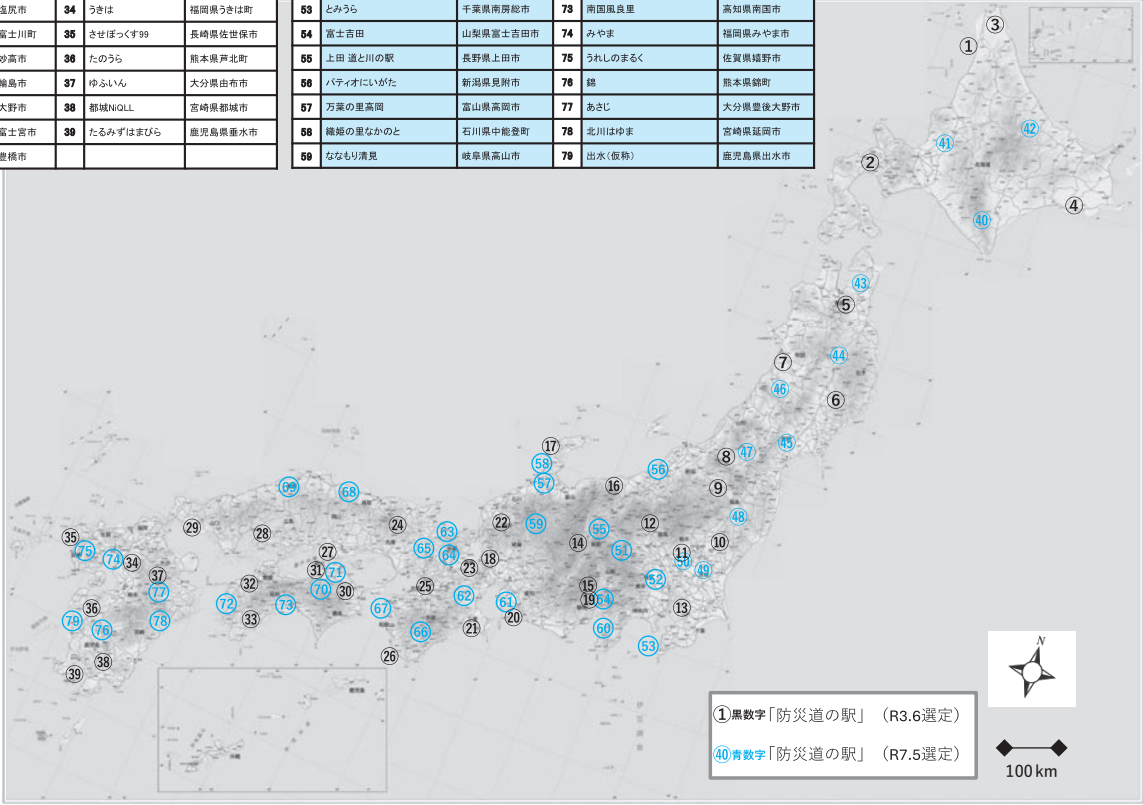
前述のとおり、能登半島地震では「防災道の駅」が大きな役割を果たした一方で、近年激甚化・頻発化する自然災害への備えとして、広域的な防災拠点である「防災道の駅」をさらに増やす必要があるのではないかと提言が「中間レビュー」でされた。とりわけ、能登半島地震において県境をまたぐ広域的な支援が多く見られたことが特筆され、こうした広域性を「防災道の駅」としても一層強化していくことが重要とされた。

そこで、IC近傍など広域的な役割が特に期待される「道の駅」に関する選定要件を緩和した上で、令和6年9月より都道府県との調整を開始し、約半年の検討期間を経て、令和7年5月に40カ所を追加選定した。これにより、「防災道の駅」は全国に79カ所となった(図-2)。

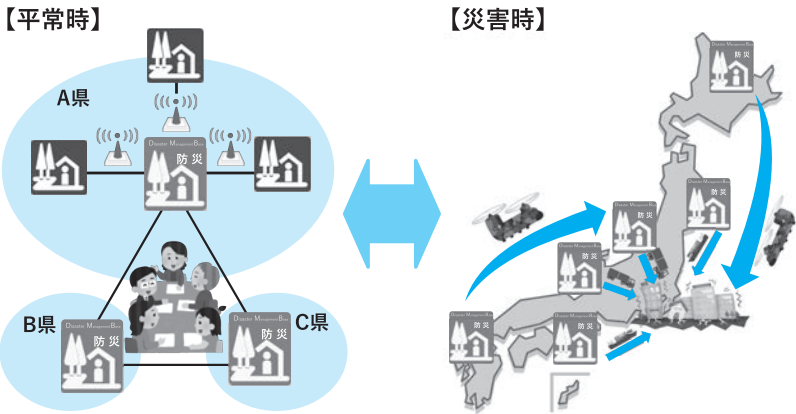
また、能登半島地震では、前述の防災道の駅「あらい」の物資輸送のほか、全国「道の駅」女性駅長会により、被災地の「道の駅」で扱っている特産品を全国各地の「道の駅」で販売するという経営面での支援など、駅長らを中心とした「道の駅」同士の連携や助け合いが見られたことも重要な教訓である。

こうした事例を参照しながら、災害時の現場レベルでの支援活動を円滑にするため、平時より「防災道の駅」間の連携体制を確保する『「防災道の駅」ネットワーク』の構築も進めている。これ

R3.6選定			R3.6選定			R7.5選定			R7.5選定		
NO			NO			NO			NO		
1	てしお	北海道天塩町	21	伊勢志摩	三重県志摩市	40	忠類	北海道幕別町	60	伊豆月ヶ瀬	静岡県伊豆市
2	ニセコビュープラザ	北海道ニセコ町	22	越前おおの荒島の郷	福井県大野市	41	ハウスアルビ奈井江	北海道奈井江町	61	筆林の里・幸田	愛知県幸田町
3	さるふつ公園	北海道雄勝町	23	せせらぎの里こくら	道賀県甲良町	42	遠軽森のオホーツク	北海道遠軽町	62	津かわげ	三重県津市
4	厚岸グルメパーク	北海道厚岸町	24	但馬のまほろば	兵庫県明石市	43	よこほま	青森県横浜町	63	シーサイド高浜	福井県高浜町
5	しちのへ	青森県七戸町	25	クロスウェイなまち	奈良県奈良市	44	くずまき高部	岩手県葛巻町	64	妹子の郷	滋賀県大津市
6	遠野風の丘	岩手県遠野市	26	すさみ	和歌山県すさみ町	45	三本木	宮城県大崎市	65	京丹波 味夢の里	京都府京丹波町
7	協和	秋田県大仙市	27	みやま公園	岡山県玉野市	46	十文字	秋田県横手市	66	きなの郷 下北山(仮称)	奈良県下北山村
8	いいで	山形県飯豊町	28	西条のん太の酒蔵	広島県東広島市	47	やまがた蔵王	山形県山形市	67	海南サカス	和歌山県海南市
9	猪苗代	福島県猪苗代町	29	ソレーネ周南	山口県周南市	48	ひらた	福島県平田村	68	ほうじょう	鳥取県北栄町
10	奥久慈だいご	茨城県大子町	30	いたの	徳島県板野町	49	かさま	茨城県笠間市	69	掛合の里	鳥取県豊南町
11	みぶ	栃木県壬生町	31	滝宮	香川県綾川町	50	しもつけ	栃木県下野市	70	貞光ゆうゆう館	徳島県つるぎ町
12	川場田園プラザ	群馬県川場村	32	天空の郷さんさん	愛媛県久万高原町	51	しもにた	群馬県下仁田町	71	藤平の里 むれ	香川県高松市
13	やちよ	千葉県八千代市	33	あくぐり窪川	高知県四万十町	52	べに花の郷おけがわ	埼玉県桶川市	72	みま	愛媛県宇和島市
14	小坂田公園	長野県佐野市	34	うきは	福岡県うきは町	53	とみうら	千葉県南房総市	73	南国風良里	高知県南国市
15	富士川	山梨県富士川町	35	させぼくす99	長崎県佐世保市	54	富士吉田	山梨県富士吉田市	74	みやま	福岡県みやま市
16	あらい	新潟県妙高市	36	たのうら	熊本県芦北町	55	上田 道と川の駅	長野県上田市	75	うれしのまるく	佐賀県糟野町
17	のと里山空港	石川県輪島市	37	ゆふいん	大分県由布市	56	パティオにいがた	新潟県見附市	76	鶴	熊本県錦町
18	パレットピアおおの	岐阜県大野市	38	都城NIOLL	宮崎県都城市	57	万葉の里高岡	富山県高岡市	77	あさじ	大分県豊後大野市
19	朝霧高原	静岡県富士宮市	39	たるみずはまびら	鹿児島県垂水市	58	織姫の里なかのと	石川県中能登町	78	北川はゆま	宮崎県延岡市
20	とよはし	愛知県豊橋市				59	ななもり清見	岐阜県高山市	79	出来(仮称)	鹿児島県出水市



図－2 「防災道の駅」の指定状況



図－3 「防災道の駅」ネットワークのイメージ

らを通じ、「防災道の駅」の広域防災拠点としての活用に関する実効性も高めていく所存である

(図－3)。

5. 「防災道の駅」以外の「道の駅」の防災機能強化

ここまで「道の駅」の災害時の活躍を取り上げたが、能登半島地震において多数の「道の駅」が大きな被害を受けたこともまた教訓・課題である。

「防災道の駅」の指定の有無にかかわらず、「道の駅」が安全・安心の拠点としての役割を果たすためには、耐震化、無停電化等の基本的な防災機能を確保する必要があることから、令和7年度予算より、防災上の位置付けを有する「道の駅」の防災機能強化について、社会資本整備総合交付金の重点配分対象として新たに位置付けを行った。

6. おわりに

現在、「道の駅」施策としては、「地方創生・観光を加速する拠点」を目指す「『道の駅』第3ステージ」の取組を進めており、この実現に向けては「『道の駅』単体からまちぐるみの戦略的な取組」が重要である。

「道の駅」の効果として注目されがちな地方創生・観光のみならず、防災も同様、「道の駅」単

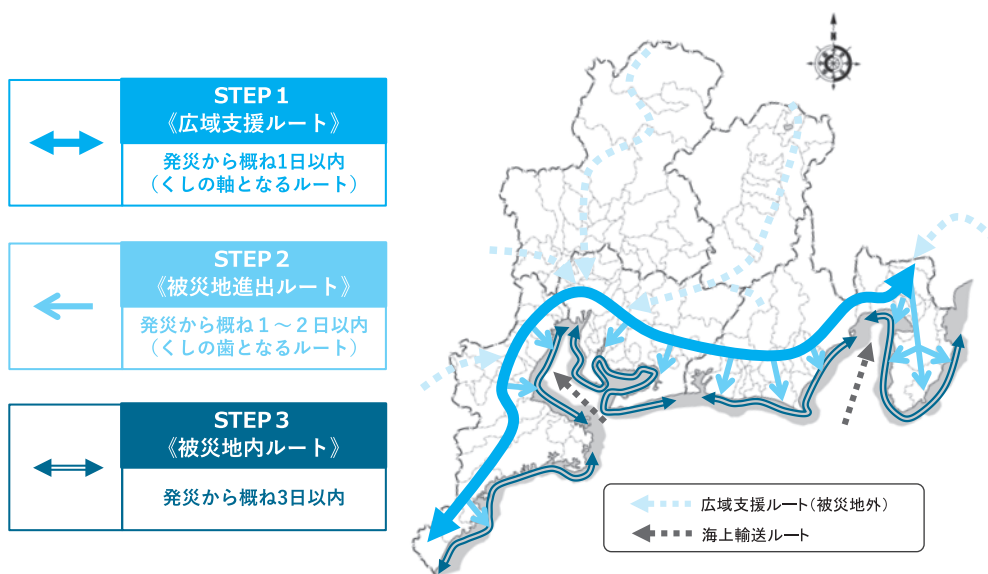
体で捉えるのではなく地域全体の防災の課題を把握した上で、その解決に寄与する「道の駅」となるよう地域一丸となって、まちぐるみで取り組まれることを願っている。そして、それにより地域全体のレジリエンスが一層高まることに期待したい（図－4）。



図－4 「道の駅」第3ステージの概念図

また、今後、広域ブロック単位や都道府県単位の道路啓開計画の策定が進んでいく。これらの計画においても、「道の駅」が進出拠点、救助活動拠点等に指定されることが想定され、防災上の重要性がさらに増していくと考えられる（図－5）。

国土交通省としては、「道の駅」の防災機能を高める取組が全国各地で進んでいくよう、引き続き、日々現場で奮闘されている関係者へのサポートを続けてまいりたい。



図－5 中部版「くしの歯作戦」