

[研究論文]

地域の防災拠点としての「道の駅」の可能性 —「令和6年能登半島地震」での石川県内の取り組みをもとに—

谷脇茂樹, 小林直樹, 根木良友

〈要 約〉

本研究は、「道の駅」第3ステージでの新たな取り組みの1つになっている「防災道の駅」に着目し、災害時における地域の防災拠点としての「道の駅」の可能性について分析した。令和6年能登半島地震で大きな被害を受けた石川県内にある道の駅が、災害発生時から具体的にどのような取り組みを行っていたのか、また、どのような問題が発生していたのかを把握するため、石川県と防災道の駅として選定された「道の駅のと里山空港」の担当者に聞き取り調査を行った。そして、道の駅としてどのような防災対策、災害時の対応を検討しているのかの実情を知るため、石川県内の道の駅を対象にアンケート調査を実施した。さらに、防災道の駅に選定された駅が、具体的にどのような防災対策を進めているのかについて、全国5カ所の防災道の駅に聞き取り調査を実施し、地域における防災拠点としての道の駅の可能性を考察した。

調査結果から、震災発生時から道の駅はドライバーの一時避難の場所として利用されていることが分かった。また、車中泊など、車を活用した避難への対応も行われていた。その一方で、施設そのものが被害を受けて対応できなかった道の駅もあった。防災道の駅である「のと里山空港」は、空港という交通のハブ機能という強みを活かして、広域的な防災拠点として能登の復興・復興に大きく貢献していることが分かった。

全国39駅でスタートした防災道の駅は、備蓄や自家発電、貯水など、災害時に必要な機能強化が進められている。しかし、周辺地域や広域な道の駅間の連携・協調といった動きはほとんど生まれておらず、1施設の運営に留まる運営状況にあることが分かった。

研究を通して、道の駅は地域の防災拠点として、地域の安心・安全に貢献できる余地は多分にあるものの、BCPの作成や防災訓練といったことへの意識は低い。また、周辺の道の駅をはじめ、広域的な観点からネットワークを構築する動きが自発的に生まれていない。そのため、「まち」と「道の駅」が一体となって戦略的に連携し、地域のまちづくりの視点から、道の駅の有機性が生きる取り組みを展開していくことが必要不可欠であるといえよう。

キーワード：道の駅, 地方創生, 令和6年能登半島地震, 震災復興, 防災, 観光, 地域活性化

1 はじめに

1-1 研究の背景

制度発足から30年を経過した「道の駅」は、地域の経済・社会の拠点として様々な顔を見せている。その数は年々増加傾向にあり、2024年8月7日現在、全国で1,221駅が登録されている¹⁾。そして、国土交通省では、2020年から2025年までを「道の駅」第3ステージと位置付け、「①道の駅を世界ブランドへ、②新「防災道の駅」で全国の安全拠点に、③あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センター

に、の3つを2025年に目指す姿²⁾とし、地方創生・観光を加速する拠点として道の駅を支援している。2021年6月には、その取り組みの一環で、全国39の駅を「防災道の駅」に選定した。都道府県の地域防災計画等で広域的な防災拠点に位置付けられている「道の駅」を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³⁾をはじめた。

そして、この制度がはじまった後の2024年1月1日に、令和6年能登半島地震(以下、「能登半島地震」という。)が発生した。道の駅は、こうした自然災害発生時に地域でどのような役割を担うことができるのか、能登半島地震において被災した道の駅がどのような役割を担ったのか、また、防災道の駅に選定された道の駅ではどのような取り組みが進められ、それは地域にどのような影響をもたらしているのか、地域の防災拠点としての道の駅のあり方やその可能性について分析したいと考えたことが、本研究の背景である。

1-2 研究の目的と方法

本研究では、道の駅が地域で起こった災害等に際し、地域の安心・安全のためにどのような対応を行っていて、どのようなことが期待できるのかなどについて、能登半島地震で大きな被害を受けた石川県内の道の駅の取り組みを、聞き取り調査やアンケート調査をもとに分析する。

また、「道の駅」第3ステージの政策の柱の1つとなっている「防災道の駅」の取り組みを把握するため、選定された複数の防災道の駅の防災機能強化に向けた取り組みなどについて、現地踏査と聞き取り調査を実施する。そして、その結果をもとに、防災拠点としての道の駅のあり方、可能性などについて考察することを目的としている。

1-3 本稿の構成

第2章では、防災道の駅の概要について整理する。第3章では、能登半島地震発生から、石川県内の道の駅がどのような役割を担っていたのか、そして、どのような問題点・課題があったのかについて、石川県土木部道路建設課と同県内で防災道の駅に選定されている「道の駅のと里山空港」(以下、「のと里山空港」という。)への聞き取り調査をまとめる。第4章では、防災道の駅に選定された39駅のうち、「道の駅ニセコビュープラザ」(北海道ニセコ町)、「道の駅せせらぎの里こうら」(滋賀県甲良町)、「道の駅クロスウェイなかまち」(奈良県奈良市)、「道の駅西条のん太の酒蔵」(広島県東広島市)、「道の駅あぐり窪川」(高知県四万十町)の5つの道の駅の担当者を対象に実施した、聞き取り調査の結果をまとめる。第5章では調査の結果を総括するとともに、地域における防災拠点としての道の駅の可能性や問題点・課題を明らかにし、その具体的な解決策について検討する。

2 防災道の駅について

2-1 道の駅の政策的な位置付け

2-2-1 道の駅の変化と機能強化

「道の駅」は、「道路利用者の快適な休憩」と「地域の活性化」を目的とした沿道の休憩および交流施設として誕生後、24時間無料で利用できる駐車場やトイレなど、沿道での安全で快適な休憩サービス、地域資源を活かした特産品や食事を提供してきた。また、周辺の地図や道路・交通情報の提供をはじめ、観光情報や地域情報を案内所で発信しており、近年は、観光振興策の一環として捉え、まちの特産物や観光資源を活かして人を呼び、地域に仕事を生み出す核施設へと独自の進化を遂げている施設も増えている。農業・観光・福祉・防災・文化など、地域住民の生活拠点としての役割を担っ

ている。

山本・岡本（2017）は、「地域密着型の生鮮食品販売店や日常生活品を置く形態は、スーパーやコンビニに近いといえるだろう。さらに、買い物弱者対策、高齢者の見守り機能、防災拠点といった、地域の生活拠点としての道の駅も見られるようになった。特に、防災に関しては、東日本大震災で果たした道の駅の機能が改めて確認され、全国的に展開されている」⁴⁾と示唆する。松尾・山口（2019）は、2004年の新潟県中越地震や2011年東日本大震災での道の駅の対応を踏まえ、防災拠点としての役割の重要性を指摘する⁵⁾。

国土交通省では、2020年から2025年までを第3ステージと位置付け、「地方創生・観光を加速する拠点」を目指している。具体的には、①道の駅を世界ブランドへ、②新「防災道の駅」で全国の安全拠点に、③あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに、の3つを2025年に目指す姿としている⁶⁾。

2-2 地域の防災拠点としての道の駅

国土交通省は、2019年11月18日の新「道の駅」のあり方検討会の提言を受け、「防災道の駅」制度をスタートさせた。「都道府県の地域防災計画等で、広域的な防災拠点に位置付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」⁷⁾ するとして、2021年6月に全国36道県39駅を「防災道の駅」に選定した（表1）。

防災道の駅の選定要件は、①都道府県の策定する広域的な防災計画と新広域道路交通計画に広域的

表1 「防災道の駅」に選定された駅一覧

No	都道府県	市町村	道の駅名	No	都道府県	市町村	道の駅名
1	北海道	天塩町	てしお	21	三重県	志摩市	伊勢志摩
2		ニセコ町	ニセコビュープラザ	22	福井県	大野市	越前おおの荒島の郷
3		猿払村	さるふつ公園	23	滋賀県	甲良町	せせらぎの里こうら
4		厚岸町	厚岸グルメパーク	24	兵庫県	朝来市	対馬のまほろば
5	青森県	七戸町	しちのへ	25	奈良県	奈良市	クロスウェイなかまち
6	岩手県	遠野市	遠野風の丘	26	和歌山県	すさみ町	すさみ
7	秋田県	大仙市	協和	27	岡山県	玉野市	みやま公園
8	山形県	飯豊町	いいで	28	広島県	東広島市	西条のん太の酒蔵
9	福島県	猪苗代町	猪苗代	29	山口県	周南市	ソレーネ周南
10	茨城県	大子町	奥久慈だいが	30	徳島県	板野町	いたの
11	栃木県	壬生町	みぶ	31	香川県	綾川町	滝宮
12	群馬県	川場村	川場田園プラザ	32	愛媛県	久万高原町	天空の郷さんさん
13	千葉県	八千代市	やちよ	33	高知県	四万十町	あぐり窪川
14	長野県	塩尻市	小坂田公園	34	福岡県	うきは市	うきは
15	山梨県	富士川町	藤川	35	長崎県	佐世保市	させぼつくす99
16	新潟県	妙高市	あらい	36	熊本県	芦北町	たのうら
17	石川県	輪島市	のと里山空港	37	大分県	由布市	ゆふいん
18	岐阜県	大野町	パレットピアおおの	38	宮崎県	都城市	都城
19	静岡県	富士宮市	朝霧高原	39	鹿児島県	垂水市	たるみずはまびら
20	愛知県	豊橋市	とよはし				

出所：国土交通省HP（https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/pdf/bosai_base.pdf）より作成

な防災拠点として位置付けられていること，②BCP（業務継続計画）が策定されていて，災害時においても業務実施可能な施設で，2,500m²以上の駐車場を備えていること，③②が整っていない場合，今後3年程度で機能，施設，体制を整えるための具体的な計画があること，となっている（表2）。災害発生時，防災道の駅は，「広域的な災害支援の「基地」として，部隊の参集拠点や緊急支援物資の集積拠点として活用することを前提としており，一般的な道路利用者等の避難場所としての機能を期待しているものではない」⁸⁾とされている。

表2 「防災道の駅」の選定要件について

<p>1. <u>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）および新広域道路交通計画</u>（国土交通省と都道府県で策定）に広域的な防災拠点として位置付けられていること ※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</p> <p>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</p> <p>① <u>建物の耐震化，無停電化，通信や水の確保等</u>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</p> <p>② 災害時の支援活動に必要なスペースとして，<u>2,500m²以上の駐車場</u>を備えていること</p> <p>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<u>BCP（業務継続計画）が策定</u>されていること</p> <p>3. 2. が整っていない場合については，<u>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</u>があること</p>
--

出所：国土交通省HP（https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/pdf/bosai_base.pdf）より作成

この防災道の駅については，政府の計画においても重要な政策として位置付けられている。国土形成計画（2023年7月）では，「災害時に活用可能な高付加価値コンテナの『道の駅』への設置を進めるなど，『道の駅』に災害時に必要な防災設備や事業継続性を確保し，地域の避難行動・復旧活動を支える防災拠点化や，広域的な防災拠点機能をももつ『防災道の駅』の取り組みを進める」⁹⁾としている。また，国土強靱化基本計画（2024年7月）においても，「地方公共団体が策定する地域防災計画への位置付けを踏まえ，『防災道の駅』や『防災拠点自動車駐車場』を中心に『道の駅』の防災機能強化を図るとともに，災害時にも活用可能なAIカメラや高付加価値コンテナ等の設置，BCPの策定等，災害対応の体制構築を推進する」¹⁰⁾と明記されている。自然災害の多い日本において，地域の社会・経済活動を支える観点からも，防災道の駅は重要なインフラとしての認識を高めている。

2-3 能登半島地震の経験が道の駅の防災拠点機能強化の動きに

国土交通省は，2024年4月から6月にかけて，「道の駅」第3ステージのこれまでの取り組みに関する評価と今後の展望を議論することを目的に，「道の駅」第3ステージ推進委員会¹¹⁾を集中開催した。そして，同委員会は同年7月11日に，「道の駅」第3ステージ中間レビューと今後の方向性」を取りまとめた。

会合では，防災道の駅に関する議論も行われた。能登半島地震での防災道の駅（のと里山空港）の取り組みをはじめ，被災地での道の駅の活動状況をもとに，①「防災道の駅」の機能強化，②「道の駅」の防災機能強化，という側面から議論が進められた。そして，同中間レビューでは，これからの防災道の駅の取り組みの方向性として，①「防災道の駅」どうしのネットワーク化，②災害時における連携オペレーションの充実，③半島部のような地形的制約がある地域や直轄国道が無い地域への迅速な支援，の3点から，これからの防災道の駅の取り組みの方向性が整理された（表3）。

表3 「道の駅」第3ステージ中間レビューと今後の方向性」に明記された防災拠点機能

①「防災道の駅」どうしのネットワーク化
<ul style="list-style-type: none"> ○「防災道の駅」の追加選定 追加の選定は、広域的な支援拠点としての観点により、国としても意志をもって戦略的に進めるべき ○必要な資機材・災害用備蓄の充実や「防災道の駅」以外の防災機能強化 高付加価値コンテナ等の資材の配備など、広域的な支援を可能とするための装備・備蓄の充実 再開時にも確実な対応が可能となるよう、ハード面での強化を進めていくべき ○組織的な人的ネットワークづくり 「防災道の駅」を核とした地域の「道の駅」のネットワーク、広域的な「防災道の駅」のネットワークにより組織的な人的ネットワークを構築すべき
②災害時における連携オペレーションの充実
<ul style="list-style-type: none"> ○多様な関係者の参画による「道の駅」を活用した防災訓練 災害時に戦略的な連携を図るためには、防災訓練など日頃からの備えの充実を図ることが重要 ○民間保有の高付加価値コンテナとの連携 能登半島地震では、民間を含め多くの高付加価値コンテナが活用された。災害時の円滑なオペレーションのため、「道の駅」における高付加価値コンテナの配置状況を事前に把握する仕組みが必要 ○資機材の運用計画 高付加価値コンテナをはじめとする可動式の資機材について、平常時・災害時の運用計画を「道の駅」や自治体、資機材の保有者で事前に取り決め、発災時に混乱なく運用することが重要
③半島部のような地形的制約がある地域や直轄国道が無い地域への迅速な支援
<ul style="list-style-type: none"> ○陸海空からの支援拠点としての「道の駅」の活用 半島部を中心に、「道の駅」を核とした迅速な支援を行える仕組みを構築すべき ○平時における周辺地形のデータ化・オープン化 被災状況調査にドローンを活用し、困難な場所の被災状況を可視化 データのオープン化により現地情報の共有、緊急時における「道の駅」の利用可否の判断等への利用 平時よりドローンを活用してデータ収集を進めるべき

出所：「道の駅」第3ステージ推進委員会（2025）「「道の駅」第3ステージ中間レビューと今後の方向性」（令和6年7月）
（https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/pdf/matome_sasshi.pdfhttps://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/pdf/bosai_base.pdf）より作成

能登半島地震では、防災道の駅である「のと里山空港」が、地震発生から避難所として機能したほか、支援物資の集配拠点や道路啓開活動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担った。そして、他県の防災道の駅からの支援が行われるなど、広域的な連携も生まれた。さらに、仮設住宅やトイレ、ランドリーなど、様々なタイプの高付加価値コンテナが被災地に運ばれ、復旧・復興に貢献した。

また、震災発生直後から、道の駅がドライバーの一時避難の場所となっていたほか、車中泊用に開放する道の駅もあった。被災地では防災拠点自動車駐車場¹²⁾としての役割を担ったり、ヘリポートとして利用されたりした道の駅もあった。加えて、休業中の道の駅の敷地を活用して、自衛隊が入浴環境を提供し、日本赤十字社が臨時医療施設を設置するなど多様な被害者支援の場としても利用された。その一方で、地割れや液状化などの大きな被害を受けた道の駅もあった。

今回取りまとめられた中間レビューは、道の駅という一定の広さを有する地域内の施設を、有事の際に有効活用し、災害時においてもその機能を発揮できるよう、地域内のみならず、広域的な視点からの活用について検討がなされている。

そこで、次章では、能登半島地震で被害の大きかった石川県内の道の駅を対象に調査を実施し、震災発生からこれまでに至る取り組み、現地で浮かび上がった問題や課題について分析する。

3 令和6年能登半島地震での石川県内道の駅の取り組みについて

3-1 聞き取り調査

3-1-1 聞き取り調査方法と聴取項目

本稿では，能登半島地震発生から7月末までの石川県と県内道の駅の災害対応，取り組みなどを把握するため，道の駅の運営支援を行っている石川県土木部道路建設課と防災道の駅に選定されている「のと里山空港」の担当者を対象に，非構造化インタビューを実施した（表4）。

表4 聞き取り調査の実施内容

1. 対象・実施日
(1) 石川県土木部道路建設課
・実施日：2024年8月21日
・場 所：石川県庁
・対 象：石川県土木部道路建設課 担当課長 田中 進一郎 氏 石川県土木部道路建設課道路改良グループ グループリーダー 河合 勇人 氏
(2) 道の駅のと里山空港（石川県輪島市）
・実施日：2024年8月22日
・場 所：能登空港ターミナルビル株式会社
・対 象：総務課長 松 茂之 氏 業務課 課長補佐 山口 繁 氏

3-1-2 調査結果

3-1-2-1 石川県土木部道路建設課

3-1-2-1-1 能登半島地震発生時からの道の駅の活動状況について

石川県には現在26の道の駅がある。そのうち，「のと里山空港」は，県が策定する広域的な防災計画に位置付けられた道の駅である。また，市町の地域防災計画において避難場所などに位置付けられている道の駅は15カ所あり，道の駅は，石川県内において地域の重要な防災施設として考えられている（表5）。

能登半島地震の発生により，道の駅の施設そのものが被害を受けた駅がある。「輪島市，珠洲市，能登町，穴水町，七尾市の道の駅では，駐車場の地割れ，建物内の物販被害や内壁やガラスの破損など，特に大きな被害を受けた」と田中氏は話す。「全26カ所のうち11駅は『営業中，もしくは軽微な被害』だったが，15駅において『断水や停電，駐車場等に被害』があり，そのうち，防災道の駅『のと里山空港』を除く14駅においてトイレの利用ができなかった」（田中氏）。

その一方で，石川県南部はほとんど被害を受けなかったため，すぐに通常の生活に戻れた。そのため，能登半島地震に伴い道の駅で防災活動が行われたのは，避難生活が必要だった奥能登エリアを中心に展開された。「すずなり」（珠洲市）では臨時医療施設や電力復旧拠点に，「千枚田ポケットパーク」（輪島市）では，孤立者を救助するためのヘリポートや，全国で初めて防災拠点自動車駐車場の利用制限を行い，制限区域内を災害復旧関連業者の駐車スペース等に活用した。さらに，「輪島」（輪島市）では，駐車場を車中泊スペースとして利用したほか，「赤神」（輪島市）では自衛隊が入浴環境を提供，「あなみず」（穴水町）には，防災道の駅「うきは」（福岡県）からコンテナトイレが運ばれるなどの動きがあった（表5）。

「市街地にある道の駅は，当初，給水活動の拠点となった。また，まち中から離れたところは，復旧のための拠点として，通信や啓開活動に向けた拠点としての役割を担っていた。道の駅は震災当初

地域の防災拠点としての「道の駅」の可能性

からいろいろな使われ方をしてきた。ここに来て、道路もほぼつながり、生活環境も安定してきているため、『とき海街道』（志賀町）と『すずなり』では、駐車場を利用して仮設商店街の設置を進めている。9月に完成する予定になっている¹³⁾」（田中氏）。

表5 石川県内の道の駅一覧

自治体	道の駅名	駐車場	トイレ	地域振興施設	震災後の活用状況	管理形態	登録年月	備考
珠洲市	すず塩田村	○	△（仮設）	×	携帯電話会社の無線者が1台設置。臨時基地局として活用	指定管理	2005年8月	
	狼煙	△	△（仮設）	△	一時避難先（車中泊含む）として活用	指定管理	2010年3月	
	すずなり	○	○	△	・災害関係車両の駐車場として活用 ・日本赤十字社による臨時診療所を設置 ・JDATによる臨時歯科診療所を開設 ・各種団体による炊き出し、ピースボード 災害支援センターによる支援物資配布・市民相談	指定管理	2010年3月	
	千枚田ポケットパーク	△	○	×	・災害関係車両の駐車場として活用 ・日本赤十字社による臨時診療所を設置 ・JDATによる臨時歯科診療所を開設 ・一時避難先として活用 ・ヘリポートとして活用 ・全国初となる、防災拠点自動車駐車場として、利用制限を活用するなど、災害支援関係者の駐車場として活用	指定管理	1993年4月	※4
輪島市	輪島	△	○	△	避難者、災害支援関係者の車中泊スペースとして活用	直営（観光協会）	2002年8月	※4
	赤神	○	○	×	自衛隊による入浴支援スペースに活用	委託	2002年8月	
	のと里山空港	○	○	○	・緊急避難所 ・支援物資の配布、災害支援の拠点施設として活用 ・道路啓開支援センターの設置（応援職員の仮設宿泊所等）	委託	2003年8月	※3
	桜峠	○	△（仮設）	○	・被災直後、食料の提供を行った ・自衛隊が休憩場所として利用	指定管理	1997年4月	※4
七尾市	いおり	○	○	○		委託	1997年4月	
	なかじまロマン峠	○	○	△		委託	1999年8月	
	のとじま	○	○	△		指定管理	2004年8月	※4
	能登食祭市場	○	○	△		直営（㈱香島津（※2））	2009年3月	※4
志賀町	とき海街道	○	○	○		指定管理	2002年8月	
	ころ柿の里しか	○	△（仮設）	○		指定管理	2003年8月	
かほく市	高松	○	○	○		指定管理	1993年4月	※4
津幡町	俱利伽羅源平の郷	○	○	○		委託	2004年8月	※4
内灘町	内灘サンセットパーク	○	○	○		指定管理	2007年3月	※4
白山市	しらやまさん	○	○	—		直営（観光協会）	1998年4月	※4
	瀬女	○	○	○		指定管理	2003年8月	
	一向一揆の里	○	○	○		指定管理	2003年8月	
	めぐみ白山	○	○	○		指定管理	2017年11月	※4
加賀市	山中温泉ゆけむり健康村（※1）	○	○	—		—	2004年8月	※4
小松市	こまつ木場潟	○	○	○		指定管理	2010年3月	※4
中能登町	織姫の里なかのと	○	○	○		指定管理	2013年10月	※4
穴水町	あなみず	○	○	○	「道の駅うきは」から運ばれたコンテナ型トイレを配置	指定管理	2015年11月	※4
羽咋市	のと千里浜	○	○	○		指定管理	2016年10月	※4

（注1）上記の営業状況は、2024年7月30日現在（○：利用可、△：一部利用可、×：利用不可）

（注2）※1は現在休業中。

（注3）※2は、県・市・地元経済界が出資した第3セクター

（注4）※3は、石川県が策定する広域的な防災計画に位置付けられた道の駅

（注5）※4は、市町の地域防災計画において避難場所などに位置付けられた道の駅

出所：石川県土木部道路建設課資料、国土交通省道路局企画課評価室「能登半島地震における「道の駅」の対応について」（2024年4月）より作成

3-1-2-1-2 防災道の駅と石川県との連携状況について

震災の復興・復旧に向けた防災機能として大きく貢献したのが、「のと里山空港」（輪島市）である。「『のと里山空港』は、防災道の駅にも選定されているが、もともとそれ専用で作られた施設ではない。空港機能があり、駐車場などが揃っていたから防災道の駅の申請をした経緯がある。今回の震災では、奥能登エリアで電気、水が断絶する中、全てのインフラを維持し、震災直後から避難所、防災拠点としての役割を担っている」と河合氏は話す。「現在は、支援物資の集配拠点や道路啓開活動の拠点で

ある『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果たしている」（河合氏）。

3-1-2-1-3 道の駅に関する問題点・課題について

石川県土木部道路建設課では2024年7月，県内の道の駅担当者を集めて，石川県「道の駅」情報連絡会議を開催した。「地震発生時からの被害の状況や，それぞれの取り組みなどに関する情報交換を実施した。参加者からは，水・トイレ・通信手段への対応が必要との声が多かった。今後は，こうした声をもとに，施策に反映させていくことが必要だと考えている」（河合氏）。

石川県では2024年6月，震災からの復旧・復興を推進するために，「石川県創造的復興プラン」を策定した。このプランは，能登半島地震からの創造的復興の実現に向けた羅針盤の役割を担うもので，道の駅の強靱化や，道の駅の避難支援ステーション化が計画されている。自家発電施設や蓄電・充電設備の導入，貯水施設等の整備を進め，災害時における一時的な避難所としての道の駅の機能強化が計画されている。「来年度の予算作成に向けて，道の駅の関係者からの声を拾いあげながら，県として何ができるのかを整理し，道の駅の強靱化につなげていきたい。今回の震災を教訓に，防災機能を強化していくためにも，市町の担当者と情報を共有し，国の制度も含めながら新たな支援策，予算メニューを検討していきたい」（田中氏）。能登半島地震での道の駅の貢献が見られる一方で，被害を受けた道の駅も多かったことから，道の駅そのもののBCPを強化していくことが求められている。

3-1-2-2 道の駅のと里山空港（石川県輪島市）

防災道の駅である「のと里山空港」で，能登半島地震の発生からこれまでの取り組みについて聞き取り調査を行った。

3-1-2-2-1 能登半島地震発生後からの特徴的な取り組みについて

「震災当日は，羽田発のANA749便が16時30分に到着する予定だった。しかし，地震で滑走路が被災し，その便はそのまま羽田に引き返すことになった。その結果，折り返しの飛行機に搭乗する予定だった133人とその見送り，そして，到着予定だった飛行機の出迎えのために空港にいた約70人の約200人が空港に滞留した」と松氏は当時を思い出す。また，「幹線道路の被災で行き場を失った観光バスや自家用車が次々と空港に押し寄せ，さらに約400人が避難してきた。そのため，震災直後の空港には，約600人の避難者がいた」（松氏）。

一方，空港内では震災直後に電気室から発火があったため，火災報知器が鳴り響いたり，防火用のシャッターが降りたりした。また，出発ロビーの大型ガラス4枚が割れて落下するなどの被害があった。「電気系統の故障により，自家発電設備が起動しなかったため，地震による被害の程度や余震を考慮して，その日は建物内での安全確保が困難と判断し，避難者を屋外に誘導した」（松氏）。避難者に備蓄している水や毛布および非常食を配布し，観光バスや自家用車に避難してもらった。収容しきれない人は，レンタカー各店の申し出で提供してくれた車内に避難していただいた」と松氏がいうように，BCPのマニュアルに沿って混乱なく対応が進められた。

翌1月2日には自家発電設備が復旧したため，館内に避難してもらったという。また，「輪島市の避難所として指定されていた空港に隣接する日本航空高等学校石川キャンパスの被害が大きかったことから，急遽臨時避難所として同日夕方より，奥能登エリアの方々に24時間施設を開放した。「空港は輪島市から避難所としての指定を受けていなかったが，この時点で，①電気が確保，②食料，飲料の支給が可能，③暖房（エアコンの故障によりブルーヒーターを調達），④水洗トイレの使用が可能，

となっていたことが大きい」と松氏は話す。

そして、1月3日からマイクロバスをチャーターして、搭乗予定者だった方々を金沢市や小松市に送り出した。自家用車で避難者も空港からの移動をはじめ、その結果、奥能登地域の住民約50人が避難者として残った。「空港関係者も被災者であったが、1月30日の臨時避難所の閉鎖まで、空港に寝泊まりしながら献身的に避難所の運営をサポートした」と松氏は当時を振り返った。

表6 道の駅のと里山空港における地震発生後のインフラ等の復旧状況

月日	内容
1月2日	自家発電設備による電気の確保、水洗トイレの使用
1月3日	商用電力の再開、バス、ヘリコプターでの金沢市等への避難者の移動支援
1月5日	石川県外からの給水の受入
1月17日	暖房の再開
2月1日	上水道の復旧

3-1-2-2-2 「防災道の駅」としての具体的な取り組み、事業内容について

「空港という重要なインフラということもあり、災害に限らず、様々な側面から事業継続をしていくためのマニュアルの作成や防災訓練を行ってきた。2021年6月に防災道の駅に選定されたことで、BCPの見直しや備蓄、電気・水等のライフラインの確保に向けた準備を進めやすかった」と松氏はいふ。今回の震災を通して防災拠点としての役割を担えた背景には、「電気、水の確保、特に、水洗トイレの使用が早期に実現できたことが大きかった」（山口氏）。「のと里山空港では、雨水を地下プールに貯めて洗浄し、トイレ用水として利用していた。そのため、電気、水が止まっても自家発電設備により早期に水洗トイレを復旧させることができた。上水道が復旧する2月頭までの間、空港は奥能登で利用できる道の駅では唯一の水洗トイレとなった」（山口氏）。

のと里山空港のインフラの復旧が早かったため、結果的に防災道の駅の役割である地域の防災拠点として、自治体、消防、警察、電力会社、電話会社、各自治体支援者など、ほとんどの機関が拠点として活動する場所になった。「地震発生後の空港は、支援者が到着する最初の施設であり、避難者が能登から出発する最後の施設となっていた。今回の能登半島地震を経験して、改めて水洗トイレの重要性を知る機会となった」と山口氏は話す。

のと里山空港は、震災発生後から1月30日までは奥能登エリアの緊急避難所としての機能を担った。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活動している。

3-1-2-2-3 県内の道の駅や他県の道の駅、自治体等との連携・協調などの取り組みについて

震災発生後、行政や他の道の駅との連携については、「新潟県妙高市にある防災道の駅あらいが中心となって、支援物資を運んでくれるなど、防災道の駅間の連携があった」（山口氏）と話す。「のと里山空港には、空港機能に加え、防災道の駅、石川県の出先機関などがテナントとして入っており、震災後の復旧作業を進めるにあたり、もともと連携・協力体制ができていたことも大きいと感じている。そのため、震災発生後、石川県と連携しながら拠点化を進めることができた。現場では、自衛隊、警察、消防、北陸電力などとの連携も取りやすかった」（山口氏）。

また、滑走路を持っていたこと、空港という人の流れに得意なインフラだったことも防災拠点としての機能を発揮できた要因であると考えられる。「空港という機能があったからこそ、避難所、さら

には、バスやヘリコプターの交通ハブとしての拠点機能までもも担えたと考えている。これは他の防災道の駅とは異なる取り組みなのかもしれない」（山口氏）。ただ、「防災道の駅の強みは、自治体や自衛隊、消防、警察との連携体制を構築できることである。その意味では、当駅の取り組みは参考になると考えている」（山口氏）。

3-1-2-2-4 「防災道の駅」を運営する上での問題点・課題について

今回の震災を経験して防災道の駅の運営で重要なこと、また、浮かび上がった問題点・課題について聞いたところ、「復旧時に一番重要なのは、水洗トイレ」だという。「トイレットペーパーの備蓄も含めて重要だと考える」（山口氏）。能登半島地震では、上下水道の復旧が大きな問題となった。「トイレの問題が被災者にとって最も大きなストレスとなることが分かった。震災後、水洗トイレが使えたのは、のと里山空港だけだったことから、その重要性を感じている。水道管に頼らず、雨水を使ったら過トイレで自立した運営が行えたことが大きかった」（山口氏）。また、「通信手段の確保が重要」とも指摘する。空港にWi-Fi環境が備わっていたことで外との連絡や情報収集につながられた。

一方で、医療対応については課題があったという。「震災発生から1月10日まで、毎日救急車を手配した。今回はたまたま医師が滞留者の中にいたため、体調に変化のある人への対応ができたが、被災地では予期せぬ体調不良が起こる。医師を道の駅に常勤させるのは難しいとは思いますが、備えは必要だと感じた」（山口氏）。

当面は、建物の耐震強化や被災により影響を受けた施設の修繕を進めたいとしているが、「どこも人手不足で、修繕の目途が立っていない」と山口氏はいう。今後、人口減が進む中で、復旧に向けた建設事業者・従業員の確保も、重要な支援内容になることが想定される。

3-2 アンケート調査

3-2-1 調査目的と方法

本項では谷脇ら（2024）をもとに防災に関連する質問事項を追加し、2023年における石川県内の道の駅の現状を把握したうえで、能登半島地震が石川県内の道の駅に及ぼした、特に防災に関する影響を検証する。その調査項目として、①分類、②売上高、③集客数、④有利な点、⑤課題、⑥地元で果たす機能、⑦来訪者元、⑧地元の課題、⑨現在・今後の事業・活動、⑩併設・隣接施設、⑪運営組織、⑫防災計画、⑬防災計画の見直し、⑭防災計画策定の動き、⑮防災訓練頻度、⑯防災訓練の内容、⑰防災設備充実度、⑱防災設備・備品の改善、⑲震災後の充実すべき防災設備・備品、⑳防災拠点としての課題、㉑防災拠点としての取り組みの必要性、㉒道の駅における人材の過不足、㉓各種人材の人数、㉔観光拠点としての可能性、㉕地域産業振興策、雇用対策、地方創生に関する可能性、㉖今後取り組みたい道の駅事業、を設定した。

調査方法は、インターネット上のQuestantを利用してアンケート調査を実施した。アンケート調査は、現在石川県内にある26の道の駅のうち、休業中の道の駅「山中温泉ゆけむり健康村」と、聞き取り調査を実施した「のと里山空港」を除く24駅を対象に行った。2024年11月28日から2024年12月27日までの30日間実施し、19の道の駅¹⁴⁾から回答を得た（回答率：79.2％）。

3-2-2 調査結果

3-2-2-1 道の駅の設置場所（属性）

属性については、総回答19駅のうち中山間農業地域が8駅（42％）、その他（沿岸地域等）、および、平地農業地域がそれぞれ4駅（21％）、都市的地域が3駅（16％）であり、山本・岡本（2017）の調

査結果と比較しても、中山間農業地域の割合が最も多かった（表7）。

表7 谷脇ら（2024）、山本・岡本（2017）との属性比較

属性	2024	2024（谷脇ら）	2017（山本・岡本）
中山間農業地域	8（42％）	18（64％）	402（64％）
その他（湾岸地域等）	4（21％）	4（14％）	55（9％）
都市的地域	4（21％）	3（11％）	21（3％）
平地農業地域	3（16％）	3（11％）	147（24％）
合 計	19	28	625

3-2-2-2 平均的な売上高と集客数

売上高については山本・岡本（2017）と同様に、「1億円未満」から「6億円以上」までの7段階で尋ねた。図1の通り、売上高は「5億円台」以上はなく、「1億円未満」が13駅（68％）と特出して多い売上高区間となっている。山本・岡本（2017）においても、中山間農業地域では「1億円未満」が比較的多いことが指摘されており、同様の傾向が見られた。

集客数については山本・岡本（2017）と同様に、7段階（①10万人未満、②10万人台、③20万人台、④30万人台、⑤40万人台、⑥50万人台、⑦60万人以上）に区分して集計した（図2）。最も多かったのは、「10万人未満」の12駅（63％）で、以下、「10万人台」〔4駅（21％）〕、「30万人台」〔2駅（11％）〕、「60万人以上」〔1駅（5％）〕の順となった。集客数が売上高を大きく左右することから、売上高の結果と矛盾しない結果を示している。

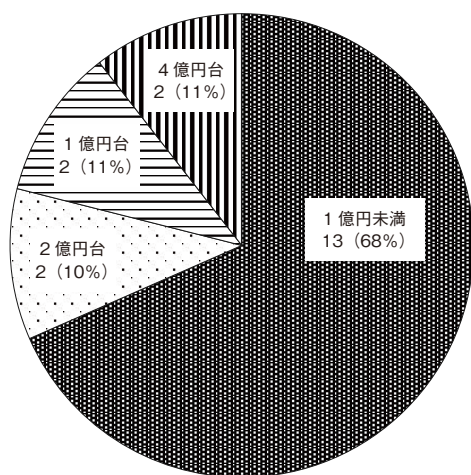


図1 平均的な売上高 (N=19)

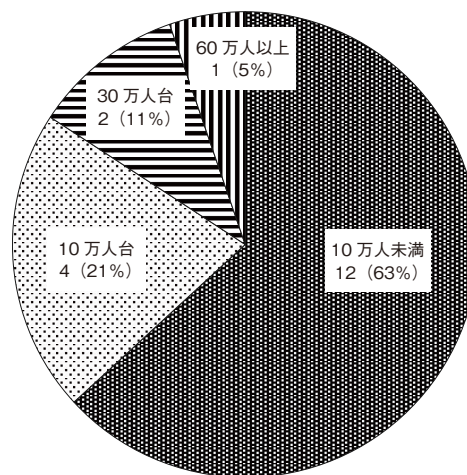


図2 平均的な集客数 (N=19)

3-2-2-3 有利な点

19駅に対して道の駅として有利な点について複数回答で聞いたところ、「近隣に観光資源がある」が11駅（58％）と最も多い回答となった。次に多かったのが「接面道路の交通量が多い」と「飲食施設のメニューが豊富」の6駅（32％）で、「駅内の施設（体験など）が充実」と「近隣に高速道路インターがある」がそれぞれ3駅（16％）という結果になった。上記の売上高から推察される通り、観光客を強力に誘引するには至っていないことが窺える（図3）。

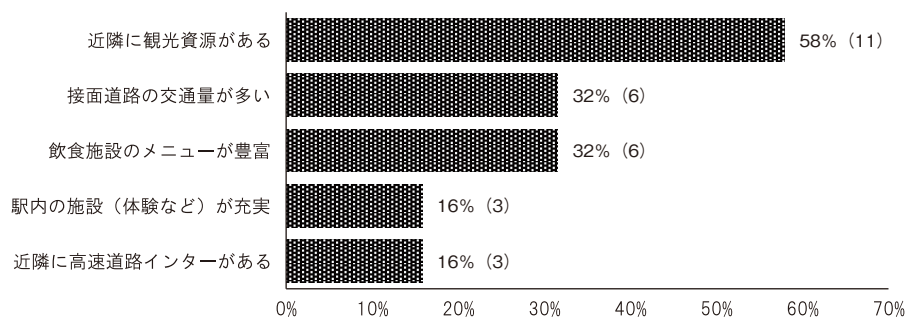


図3 道の駅それぞれの魅力・有利な点

また，それぞれの道の駅に併設・隣接施設する施設について複数回答で聞くと，上位2位までの組み合わせについては山本・岡本（2017）と同様，「飲食施設」〔10駅（53%）〕と「バス停」〔9駅（47%）〕であった。「その他」の回答では，「市民農園」「資料館」「鉄道のまちコーナー」「市内観光紹介ブース」が挙げられていた（図4）。

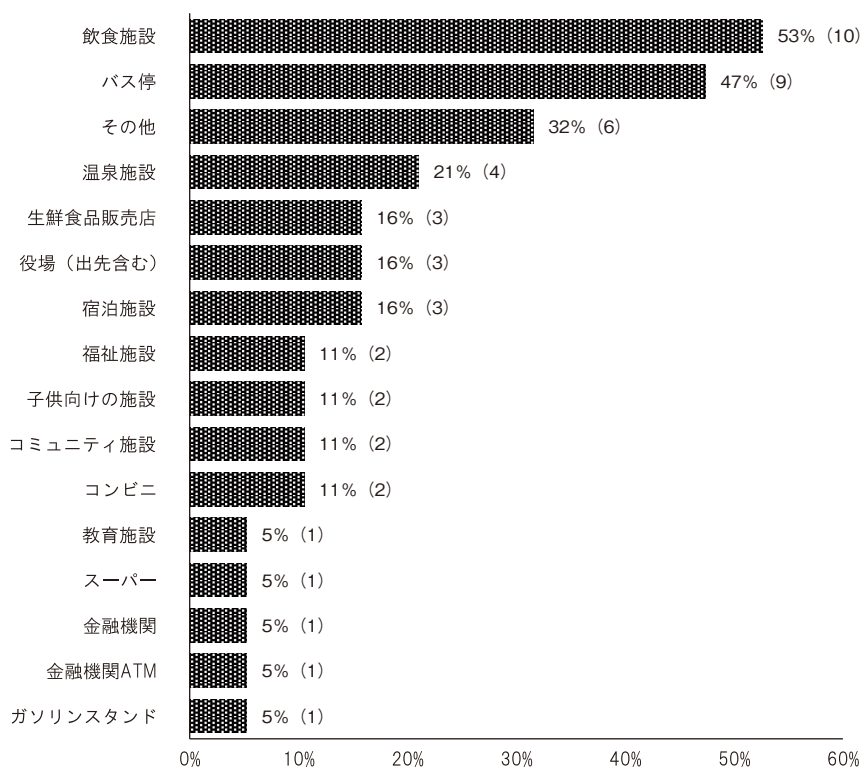


図4 道の駅に併設・隣接する施設

3-2-2-4 現状の課題

課題と思われる点については，谷脇ら（2024）と同様，山本・岡本（2017）に「従業員の不足」を追加して質問を行った。図5の通り上位4位までは，順に「冬場の売上げの低迷」〔15駅（79%）〕，「来客者の減少」〔従業員不足〕〔それぞれ8駅（42%）〕，「販売する農水産物（生産者）の減少」〔7駅（37%）〕であった。山本・岡本（2017）でも，「冬場の売上げの低迷」が最も多かったことから，本調査結果も同様の傾向が見られた。なお，「その他」（1駅）の意見として「能登半島地震」との回答があり，震災の影響が道の駅にも深刻な影響を及ぼしていたことも窺える。

また，現在と今後の事業展開について，山本・岡本（2017）と同様，「インターネットによる情報

発信」「EV充電設備の拡充」「無線LANの拡充」「近隣の道の駅との連携」「ふるさと納税の情報提供」「道の駅までの送迎」「地元移住に必要な情報提供」「生鮮食品の販売」「開店時間の延長」「宅配サービス」「移動車での販売」「空き家の提供」「地元の就労情報の提供」の質問項目（複数選択）を設定して複数回答で聞いた。その結果、上位4位までの組み合わせについては山本・岡本（2017）と同様、「インターネットによる情報発信」〔11駅（58%）〕、「EV充電設備の拡充」「無線LANの拡充」〔それぞれ6駅（32%）〕、「近隣の道の駅との連携」〔5駅（26%）〕であった（図6）。

「その他」（1駅）の回答として、「農産物の販売並びにレストランの経営」「館内のリニューアル」「リピート客の確保」などが挙げられていた。

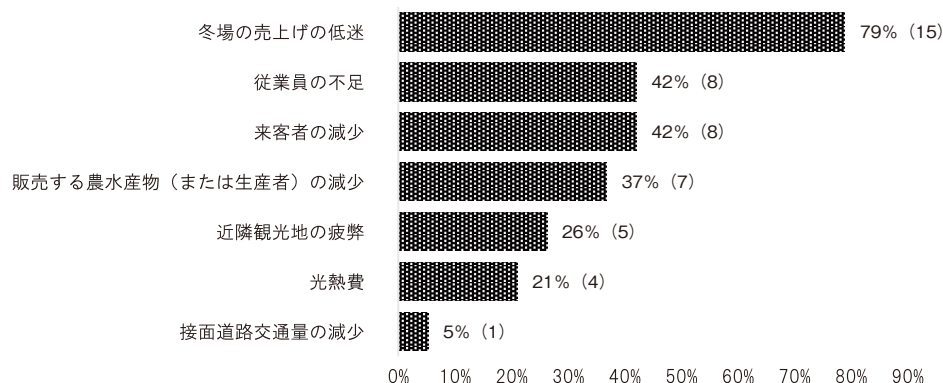


図5 課題と思われる点

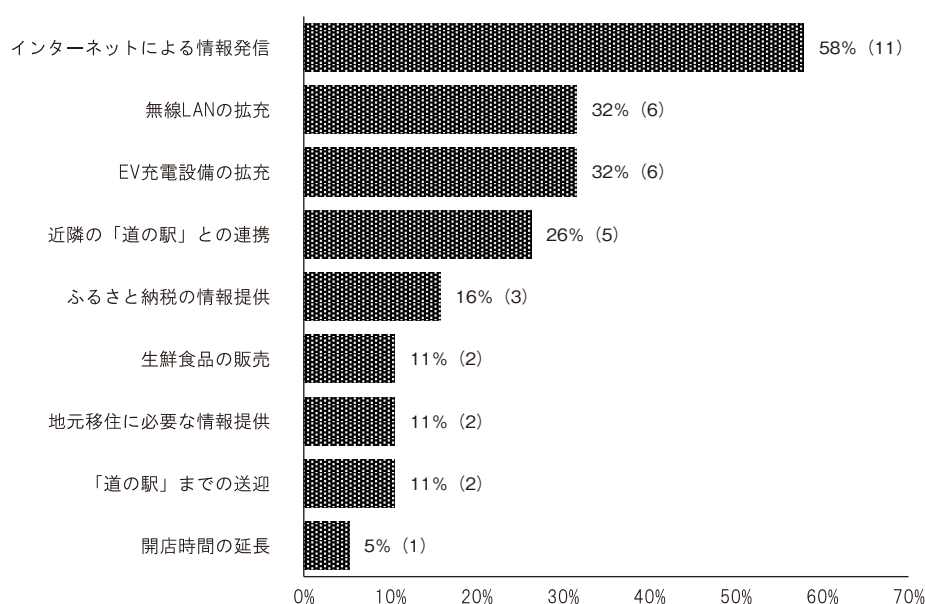


図6 現在と今後の事業展開

3-2-2-5 地域における機能、役割

道の駅が設置された地域における機能や果たすべき役割について複数回答で聞いたところ、上位4位は「観光振興」〔13駅（68%）〕、「地域情報の発信」〔11駅（58%）〕、「農水産物の振興」〔10駅（53%）〕、「地元知名度の向上」〔8駅（42%）〕であった（図7）。この結果は、山本・岡本（2017）の上位4の組み合わせと同等の結果であり、道の駅の機能や求められる役割そのものは変化していないことが示唆される。

一方、「防災拠点」について回答するのは7駅（37％）と，谷脇ら（2024）の調査（54％）と比較すると低い回答率となっている。

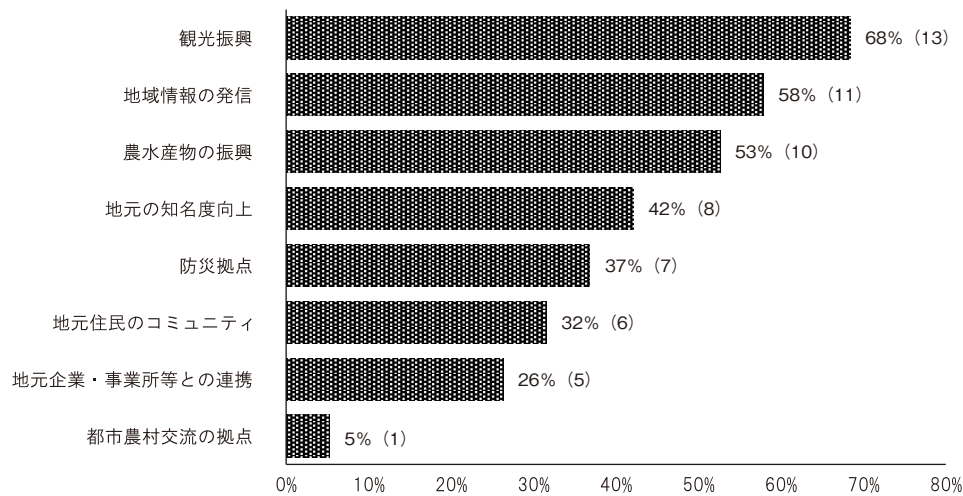


図7 地域で果たす役割

3-2-2-6 利用客の来訪元

山本・岡本（2017）と同様，来訪者元について，①地元・周辺域，②県内（地元・周辺域以外），③他県，④その他（インバウンド客など）の4項目における集客数の結果をもとに，4段階（①10万人未満，②10万人台，③30万人台，④60万人以上）に区分して整理した（表8）。サンプル数が少なく，一部，インバウンドの来訪者があるものの，概ね地元・周辺域，県内（地元・周辺域以外），他県からの来訪者が多いことがわかる。

表8 集客数による来訪元の内訳

	地元・周辺地域	県内	他県	その他 (インバウンド等)	全体
10万人未満	8 67%	11 92%	11 92%	0 0%	12 100%
10万人台	4 100%	4 100%	4 100%	2 50%	4 100%
30万人台	2 100%	2 100%	2 100%	0 0%	2 100%
60万人以上	1 100%	1 100%	1 100%	0 0%	1 100%

3-2-2-7 地域における課題

道の駅が設置されている地域の課題について複数回答で聞いたところ「人口減少・高齢化」が17駅（95％）と最も多く，以下「農業従事者の減少」〔14駅（74％）〕，「商店の閉鎖」〔11駅（58％）〕，「鳥獣被害の増加」〔10駅（53％）〕，「雇用の場が少ない」および「災害時の不安」〔8駅（42％）〕，「公共交通の減少」〔7駅（37％）〕，「集落の継続」〔5駅（26％）〕の順となった（図8）。

上位2位については，山本・岡本（2017）と同様に「人口減少・高齢化」「農業従事者の減少」であっ

た。一方で、「災害時の不安」については、山本・岡本（2017）では下位2位（30%未満）、谷脇ら（2024）では下位3位（28.6%）と比較的低位にあったのに対して、サンプル数は少ないものの、その割合が高くなっていた。これは、やはり能登半島震災が影響を与えたことが推察される。

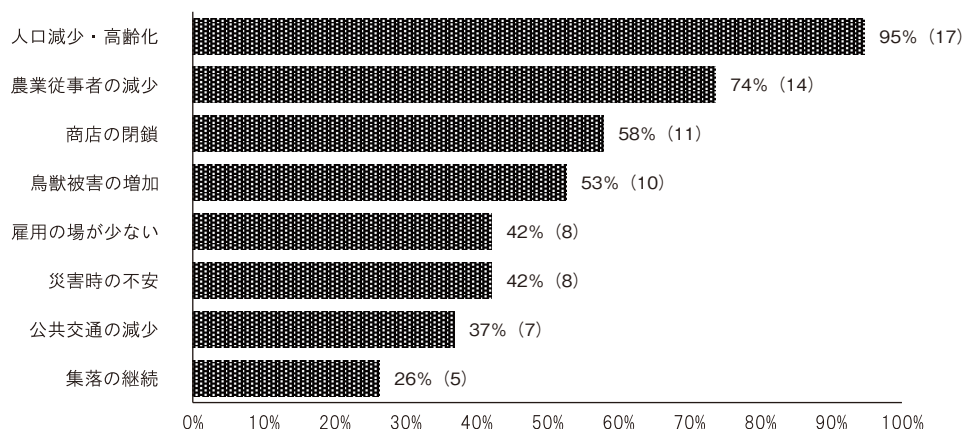


図8 地域における課題

3-2-2-8 道の駅としての災害への備え、防災への拠点としての取り組み等について

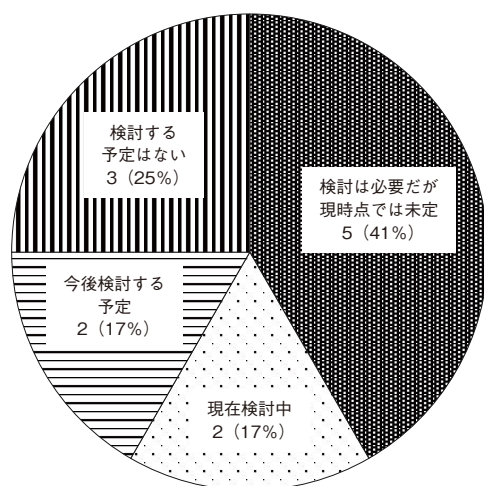


図9 震災後の防災計画策定の有無（N=12）

近年、国土交通省が「防災道の駅」の選定を進めるなど、地域の社会・経済活動の拠点としての道の駅の機能強化が進められている。本節では、道の駅における独自の防災計画の設定有無、設定があった道の駅の震災後防災計画の見直しの必要性、防災計画の策定の動向、防災訓練の頻度、さらには防災拠点としての機能に関する課題、および、より効果的な防災拠点とするための取り組みの必要性について調査した。

調査の結果、対象となった道の駅の4割弱（37%）しか独自の防災計画を設定しておらず、6割強（63%）の道の駅がその設定をしていなかった。そのため、防災訓練の頻度に関する回答においても、調査対象となった道の駅のうち84%が実施しておらず、年1回以上の実施が16%にとどまる結果となった。

また、防災計画の設定をしていた7つの道の駅のうち震災後の防災計画の見直しの必要性について、約7割（71%）が、一部または全てで見直す必要性があると回答し、残り約3割（29%）がどちらでもないとの回答であった。

さらに、独自の防災計画の設定をしていなかった12の道の駅に対して、震災後の防災計画策定に向けた取り組みの有無について調査をしたところ、75%の道の駅が検討する姿勢であることが分かった（図9）。能登半島地震が道の駅の防災意識に一定程度の影響を与えたことが窺える。

なお、防災拠点としての機能に関する課題については、「非常に感じる」および「感じる」と回答した割合が4割強（42%）であった一方、「どちらでもない」が同じ4割強（42%）、残った17%が「全く感じない」および「あまり感じない」との回答であった。本回答と同様の傾向として、防災拠点の

見直しの必要性についても、「非常に感じる」および「感じる」と回答した割合が5割弱（47%）であった一方、「どちらでもない」が同じ4割弱（37%）、残った16%が「全く感じない」および「あまり感じない」との回答であった。

石川県内には防災道の駅として「のと里山空港」が指定されているのみであり、アンケートの回答をいただいた道の駅がそもそも防災道の駅の指定を受けているわけではない。そのため、元来、防災設備や備品の備蓄に対する意識や設備投資が十分ではない可能性があり、防災拠点としての役割を担う意識が薄く、災害時における機能強化の必要性を感じていなかったことが原因とも考えられる。

3-2-2-9 防災設備・備品の充実度

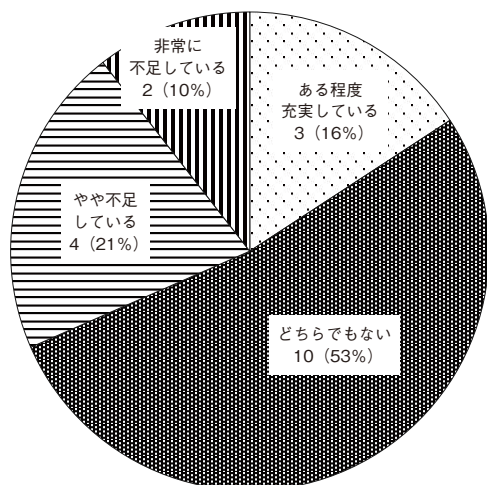


図10 防災設備・備品の充実度 (N=19)

道の駅は、地域の拠点として災害時に避難所や物資供給基地として機能する可能性があることから、防災設備・備品の充実度、その改善に必要性について調査した。

その結果、図10から、防災設備・備品の充実度については「ある程度充実している」「どちらでもない」が全体の69%（13駅）という回答となった。一方で、「やや不足している」が21%（4駅）、そして、「非常に不足している」が10%（2駅）と、不足気味である旨の回答が全体の31%となった。

さらに、防災設備・備品の改善の必要性に関する回答として、「改善の必要性がある」との回答が26%に留まったのに対して、「どちらでもない」と

の回答が74%となった。

3-2-2-10 震災を経て準備・充実すべき防災設備・備品、またはあってよかった防災備品（自由記述）

今回の震災を経て準備または充実すべき（またはあってよかった）防災設備・備品、準備または充実すべき（またはあってよかった）防災設備・備品について、自由記述として回答を得た。

回答内容から、最低2～3日分の備蓄が必要とあったが、備蓄スペースの不足、想定災害規模による対策費用の変動が課題として挙げられた。一方、必要・充実すべき設備として、トイレ類（マンホールトイレ、清潔な防災トイレ、携帯トイレ、循環型トイレ）、非常用原電、そして、無線LAN等の通信設備が挙げられた。さらに、長期断水時の使用に備えて雨水等を非常用水源として確保することが重要との指摘もあった。

また、道の駅を仮設住宅や支援拠点としての活用するため、駐車場を仮設住宅や支援者用駐車場として活用した事例も報告された一方で、実際に道路啓開まで孤立状態となったため、震災に備えた設備強化が必要との声もあった。

3-2-2-11 道の駅における人材の過不足

道の駅における人材について、「組織を経営する人材」「組織を経営しない人材」に分けて、質問（有効回答数18）を行った。その結果、「適当である」については「組織を経営する人材」が53%、「組織を経営しない人材」は58%、「やや不足している」は「組織を経営する人材」および「組織を経営しない人材」とともに37%、「とても不足している」は「組織を経営する人材」が10%、「組織を経営

しない人材」は5%であった(表9)。表10の基本統計量からも、一部大所帯での運営が見られるものの、概ね道の駅の運営上における強い人材不足感はない結果となった。

表9 道の駅における人材の過不足 (N=18)

	とても不足	やや不足	適当	やや多い	とても多い
組織を運営する人材	2	7	10	0	0
	10%	37%	53%	0%	0%
組織を運営しない人材	1	7	11	0	0
	5%	37%	58%	0%	0%

表10 「組織を運営する人材」「組織を運営しない人材」の基本統計量 (N=18)

	運営をする人材の人数	組織を運営しない人材の人数
平均	4.0	9.9
中央値	2.0	5.0
最頻値	1.0	5.0
標準偏差	5.1	11.8
範囲	20.0	50.0
最小	0.0	2.0
最大	20.0	52.0

3-2-2-12 地域の観光拠点としての可能性

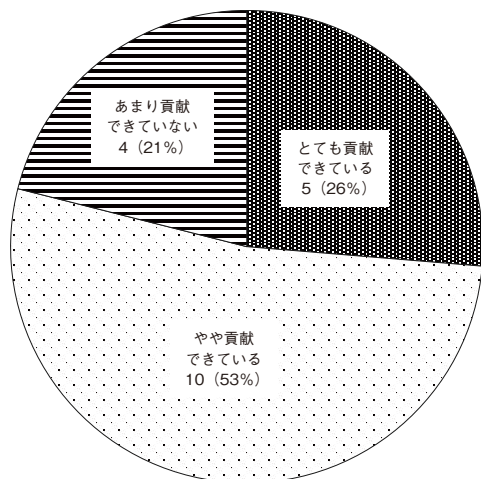


図11 地域の観光拠点としての可能性 (N=19)

地域の観光拠点の可能性について聞いたところ、「やや貢献できている」が10駅 (53%) と最も多く、「とても貢献できている」が5駅 (26%)、「あまり貢献できていない」が4駅 (21%) だった。回答した駅全体の約8割 (15駅) が貢献できていると考えており、地域の観光拠点としての道の駅の役割、貢献度は高いといえる (図11)。

また、道の駅を活用した地域における産業振興策としてのDMC (Destination Management Company : 地域商社) としての役割、雇用対策、地方創生に関する可能性について、「全く貢献できていない」「あまり貢献できていない」「どちらでもない」「やや貢献できている」「とても貢献できている」の5段階

評価で聞いたところ、DMCの視点から約6割が肯定的な意見で「やや貢献できている」[8駅 (42%)], 「とても貢献できている」[3駅 (16%)] と回答した。

一方で、雇用対策においては、「やや貢献できている」が8駅 (42%) あったものの、「全く貢献できていない」が1駅 (5%), 「あまり貢献できていない」が4駅 (21%), 「どちらでもない」が6駅 (32%) という回答となった。同様に、地方創生の面でも、「とても貢献できている」[1駅 (5%)], 「やや貢献できている」[4駅 (21%)] に対して、「あまり貢献できていない」が6駅 (32%), 「どちらでもない」が8駅 (42%) という結果となった。サンプル数が少ないものの、地方創生という観点での貢献

度は高くないと推察される（図12）。

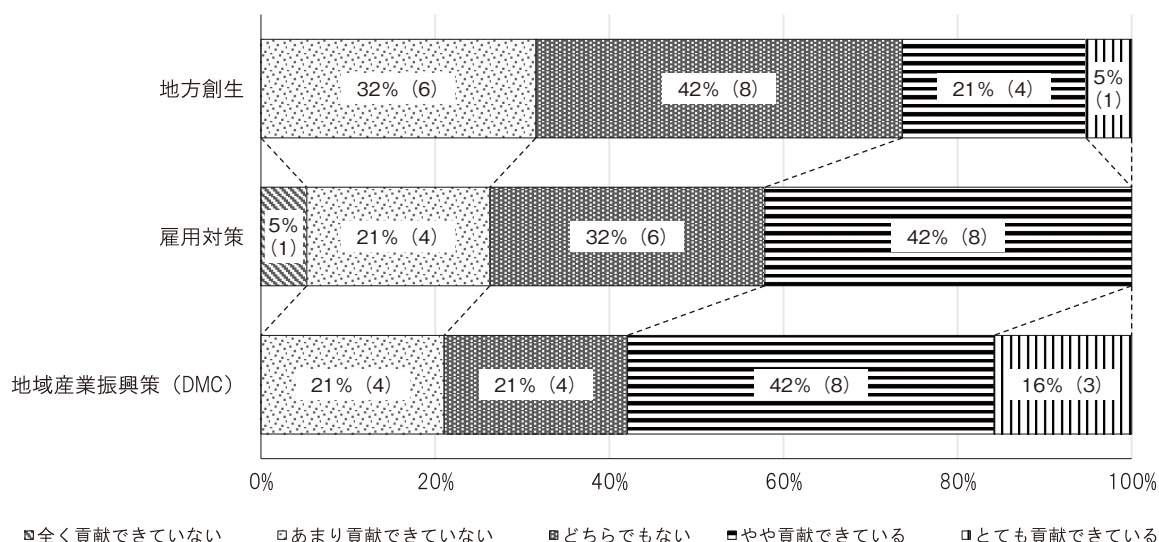


図12 道の駅を活用したDMCや地方創生，雇用対策の可能性

3-3 調査結果の考察

3-3-1 聞き取り調査結果からの考察

石川県内における能登半島地震の被害状況はエリアによって大きく異なった。被害の大きかった奥能登地域における道の駅は，地震発生当初はドライバーの一時避難場所となった。また，防災道の駅である「のと里山空港」では，防災道の駅の役割ではない避難場所としての対応が求められるなど，一定規模の敷地面積を持つ道の駅は，地震発生直後の緊急避難場所としての役割が期待されていることが想定される。

さらに，震災被害の大きいエリアでは，トイレや洗濯，お風呂，医療などの被災者支援施設として活用されていたり，支援者の活動拠点となっていたりと初動から復旧・復興段階の状況に合わせて，仕様を変えながら地域の防災，生活の場所としての役割を担っていたことが分かった。特に，防災道の駅である「のと里山空港」は，被災者の支援から，広域防災拠点としての機能を果たすなど，その存在感の大きさを知ることができた。

石川県内26の道の駅のうち15駅が市町の地域防災計画における避難場所などに位置付けられていることから，石川県において道の駅は，災害時のセーフティネットとしての役割が求められている。しかし，地割れなどで施設が被災し，その機能を十分に発揮できていない道の駅があった。その意味でも，道の駅における施設基盤の強化をはじめ，BCP，震災直後から復旧・復興段階における活用方法など，具体的な防災対応に向けた道の駅の組織基盤の強化が重要になってくるだろう。

3-3-2 アンケート調査結果からの考察

本アンケート調査から，能登半島地震で被災した道の駅における防災機能の課題が明らかとなった。多くの道の駅では防災設備や備品が不足しており，備蓄強化や計画策定・見直しの必要性が浮き彫りになった。一方で，3-1の聞き取り調査から，震災による影響がひどく，事業そのものを継続できなかった道の駅も多い。加えて，防災意識や危機感が必ずしも高くないため，防災機能を強化するための意識改革と実践的な取り組みが今後の課題である。

こうした側面から，災害への備えが重要であることは理解しているものの，「改善の必要性がある」

という回答が少ないことから、震災があっても実際には課題が顕在化しなかった可能性が示唆される。孤立状態や人員不足といった運営面の課題も浮き彫りとなり、今後は備蓄スペースや運営体制の強化を前提とした防災対策の整備が求められよう。

以上の結果から、道の駅が防災拠点として地域社会に貢献するためには、設備・備品の整備と人材育成、地域連携の強化を進め、災害に備えた持続可能な防災体制の構築を目指す必要があるといえるだろう。

4 「防災道の駅」の取り組みについて

4-1 聞き取り調査方法と聴取項目

本章では、防災道の駅に指定された全国5カ所の道の駅の事業概要・戦略と、防災機能強化に向けた取り組み状況を把握するため、事業の担当者を対象に半構造化インタビューを行った（表11）。

表11 聞き取り調査の実施内容

1. 対象・実施日	
(1) 道の駅ニセコビュープラザ（北海道ニセコ町）	・実施日：2024年11月8日 ・場 所：ニセコ町役場 ・対 象：ニセコ町商工観光課商工観光係 川埜 満寿夫 氏
(2) 道の駅西条のん太の酒蔵（広島県東広島市）	・実施日：2024年11月18日 ・場 所：道の駅西条のん太の酒蔵 ・対 象：道の駅西条のん太の酒蔵 駅長 大室 哲史 氏
(3) 道の駅あぐり窪川（高知県四万十町）	・実施日：2024年11月19日 ・場 所：道の駅あぐり窪川 ・対 象：道の駅あぐり窪川 駅長 矢野 和矢 氏
(4) 道の駅せせらぎの里こうら（滋賀県甲良町）	・実施日：2024年12月26日 ・場 所：せせらぎの里こうら観光案内所 ・対 象：甲良町 産業課 課長 西村 克英 氏 道の駅せせらぎの里こうら 駅長 金織 昭人 氏
(5) 道の駅クロスウェイなかまち（奈良県奈良市）	・実施日：2024年12月27日 ・場 所：クロスウェイなかまち観光案内所 ・対 象：奈良県 県土マネジメント部 道路建設課 道路計画係 主査 竹田 泰幸 氏 奈良県 県土マネジメント部 道路建設課 道路計画係 主査 梶原 誠 氏 道の駅クロスウェイなかまち 総括責任者 南 尊文 氏
2. 聴取項目	
・「防災道の駅」選定後のBCP対策について	
・「防災道の駅」としての具体的な取り組み、事業内容について	
・「防災道の駅」として周辺道の駅との連携・協調として取り組んでいること	
・道の駅の来客者数や売上、道の駅の機能などについて	
・現在の課題、問題点とその対応に向けた取り組み、具体策などについて	

4-2 調査結果

4-2-1 道の駅ニセコビュープラザ（北海道ニセコ町）

道の駅ニセコビュープラザ（以下、「ニセコビュープラザ」という。）は、1997年4月に登録された

道の駅である。2014年6月には、「道の駅」第2ステージの中で進められていた重点「道の駅」に選定されるなど、北海道内でも注目されている道の駅の1つである。ニセコビュープラザが2021年の防災道の駅に選定された背景は、幹線道路である国道5号および道道岩内洞爺線が交わる交通の要衝に位置する立地特性等から、2020年度に北海道の「北海道災害時応援・受援マニュアル」で「支援物資の輸送や集積に加え、復旧・復興活動の拠点となり得る道の駅」に選定されていた経緯があり、もともと後志地域¹⁵⁾における広域多岐な防災拠点としての役割を担うことが求められていたことにある。

同駅がBCPを策定したのは、2023年1月である。「防災道の駅に選定されてから策定に向けた本格的な作業がはじまった。もともと、災害対策基本法にもとづいてまとめていた『ニセコ町地域防災計画』においてニセコビュープラザを『指定緊急避難場所』¹⁶⁾に位置付けていたが、BCPは一からの作業で策定した。震災発生時におけるニセコビュープラザの機能は、①ニセコ町地域防災計画における指定緊急避難場所としての機能、②道路利用者の一時避難所としての機能、③後志地域における復旧・復興活動のための広域的な拠点としての機能、の3つである」(川埜氏)という。そのため、ニセコビュープラザにおいては、防災道の駅としての機能だけでなく、ニセコ町における自然事象災害が発生した際の避難場所という2つの機能を持ち合わせているところに特徴がある。

BCPでは災害が発生した際、「道の駅の施設管理を委託している株式会社ニセコリゾート観光協会を本部長に『道の駅「ニセコビュープラザ」災害対策本部』を設営し、ニセコ町に設置される『ニセコ町災害対策本部』と連携しながら施設の管理・運営を行っていくことになっている」(川埜氏)。防災道の駅に選定される前後から開発局との連携のもと、「倉庫をはじめ、発動発電機などの防災用の備蓄資材を一気に準備することができた。災害用マンホールトイレを4つ設置できるようになるなど、施設の防災対策が進んだ」と川埜氏はいう。2023年3月には、ニセコ町と小樽開発建設部が主催し、道の駅施設管理者と国道維持業者と連携して、防災訓練を実施した。今後も定期的に行い、「住民にも防災道の駅の取り組みを知ってもらえるようにしたい」(川埜氏)としている。

一方で、周辺の道の駅や自治体との防災に関する連携・ネットワークづくりはしていないという。「他府県の防災道の駅の状況は分からないが、北海道内には4つの防災道の駅があるものの、道内の道の駅の連絡会などでの情報交換程度しかつながりはない」(川埜氏)とのことである。

現在の課題は、道の駅の運営だと川埜氏はいう。「繁忙期と閑散期の差が激しく、閑散期の底上げにおいては、観光振興策との連携が重要」(川埜氏)だという。「ニセコビュープラザは、施設設置から30年近くとなり、施設の老朽化が著しい。建て替えや再開発計画も含めて計画づくりが進んでいたが、高速道路整備の決定を受け、計画の見直しも含めて議論を再度、進めていくことになっている」(川埜氏)。

4-2-2 道の駅西条のん太の酒蔵（広島県東広島市）

道の駅西条のん太の酒蔵（以下、「西条のん太の酒蔵」という。）は、2022年2月に登録された道の駅である。防災道の駅への選定の背景について大室氏は、「もともと広島県が2013年から計画していた」という。「そのため、選定に至る過程では、地域の防災拠点としての役割を持たせる計画が進行していた」。

現在、同駅では防災道の駅の機能として、「①警察や自衛隊の救援部隊の集結拠点としての役割、②ヘリコプターの着陸場所や災害用の装備を備え、災害時の活動拠点として機能、③近隣道路で帰宅困難者を一時的に受け入れ、540人が72時間（3日間）しのげる備蓄を用意している」という。その一方で、防災道の駅の位置付けが市民に浸透していないと指摘する。「市民の中には、防災道の駅の

主要な役割が避難所と誤解している人が多い。防災道の駅の役割や設備についての理解が不足している」（大室氏）。そのため、防災道の駅としての備蓄や災害時対策の体制が整ったことから、当面は「中学生や小学生の社会見学を通じて、防災道の駅の役割を説明したり、市民の誤認を解くための啓発活動を実施したりすることが必要」（大室氏）だと指摘する。

同駅では、災害発生時の具体的な対応方針として、「国土交通省や東広島市との連携体制を確立している」（大室氏）という。備蓄や施設整備についても、「国土交通省や東広島市が主体となり、備蓄品の点検や更新を定期的実施しているほか、消防による年1回の災害時対応訓練や設備点検を実施している」という。また、「電気法に基づき、月1回の発電機稼働テストを実施したり、専門業者による電気設備の点検結果を共有したりして、設備の点検と維持の確保に向けた運営を行っている」（大室氏）としており、災害時に稼働できるよう、外部との連携により、ヒューマンエラーの発生を防ぐためのダブルチェックの体制が整っている。

さらに、「消防法に基づく点検を年1回実施し、施設の安全性を確保しているほか、防災道の駅として必要な設備を備え、法令に則った運営を継続している」（大室氏）と、法令遵守と施設維持にも余念がない。

また、防災道の駅になったメリットについて何うと、「取材を通じて道の駅が紹介される機会が増え、防災道の駅の設備や利用目的を広報することが多い。また、道の駅の設置を検討する自治体等からの視察も増えている」（大室氏）という。そのため、「道の駅のプロモーションには、必ず『防災道の駅』の情報を含めて実施している」。今後は、「他の地域や道の駅との差別化を図るため、防災道の駅としての独自の取り組みを模索していきたい」とする。「地域の防災意識向上に寄与する活動を展開していきたい」（大室氏）。

当面の課題については、夜間の騒音問題や道の駅の管轄問題、人材確保の問題を指摘する。「国と市の管轄エリアが分かれており、駐車場や防災設備の管理もそれぞれ異なるため、その調整等が課題。また、騒音対策についても検討を進めているほか、顔認証システムを導入して、道の駅全国初の無人コンビニ運営を試していきたい」（大室氏）という。

他の道の駅との連携については、「中国5県の道の駅連絡会が主催する駅長会で他の防災道の駅との連携や情報交換の必要性が議論されるも、具体的な連携は生まれていない」（大室氏）というように、防災面での他の道の駅との連携・協力体制は確立されていない。

なお、今後の道の駅の展望について大室氏は、「国土交通省が防災道の駅の機能拡充を推進することになっており、他の道の駅との連携を強化し、情報交換を進めていきたい」としている。

4-2-3 道の駅あぐり窪川（高知県四万十町）

道の駅あぐり窪川（以下、「あぐり窪川」という。）は、1998年4月に登録された道の駅である。あぐり窪川の特徴は、駐車場やトイレ、観光案内所、特産品、フリーマーケット、レストランといった道の駅にある基本的な機能に加え、食品工場が併設されているところにある。工場で作られる豚まんやアイスクリームは、外部からのOEMや通信販売等でも人気のある商品となっている。

同駅が防災道の駅に選定された背景には、南海トラフ地震に備えた対策という側面が強い。「高知県内の道の駅の中でも高台に位置していること、高速道路からも近いこと、町の中心部からも近いことなど、県内の道の駅の中でどこにする、という点から考えた際、立地環境がよかったことが背景にある」と矢野氏は話す。BCPについては、「もともと食品工場を持っている観点から、コロナ禍、作成作業を進めていた。防災道の駅の選定により、一気に取りまとめることができた印象を持っている」（矢野氏）。

防災道の駅に選定後，様々な設備の機能強化が進められている。「もともとトイレ用の自家発電はあった。防災道の駅の選定より，新たにトイレ用の水タンク，蓄電器，発電機，防災用の備品倉庫を設置した。防災のための備蓄に加え，マンホールトイレや衛星電話などの備品も準備することができた」と矢野氏は説明する。定期的な防災訓練についても動きはじめており，「年に1回，3月31日の定休日に四万十町と国土交通省と連携して防災訓練を実施している」と矢野氏が話すように，防災機能の強化に向けた取り組みが本格化している。

その一方で，周辺の道の駅や県内外道の駅間のネットワークの構築については，まったく動きはないという。「町内に3つの道の駅があり，商品開発やスタンプラリーなどの販売促進についての連携，また，梶原町，津野町，須崎市，中土佐町，四万十町の5市町からなる奥四万十エリア内の道の駅協議会では，駅の運営に関する情報交換を実施しているが，防災についての議論は進んでいない」と矢野氏がいうように，防災道の駅を拠点とした災害時のネットワークづくりは行われていない。

道の駅の運営に関する現在の課題について矢野氏は，人だと指摘する。「道の駅の運営は指定管理によって町の第三セクターでもある当社（株式会社あぐり窪川）が行っている。コロナによって観光客を含めて人流は落ち込んだ。しかし，食品工場で加工する豚まんや乳製品については，通信販売等で好調であり，外部の事業者からOEMの依頼を受けることも多いが，従業員不足が続いている。さらに，製造管理等の規制が年々厳しくなることから，日々のやりくりで時間を取られ，思い切った事業展開ができない状況にある」と矢野氏は説明する。

加えて，「開業から25年が経過しており，施設のメンテナンスについても今後，必要になってくるだろう。その一方で，近年スタートさせたOEMの件数を増やし，収益増につなげていきたいとも考えている。こうした観点からみても，日々の経営をどのように効率化させていくのかが当面の課題である」（矢野氏）。

全国的に人手不足にある昨今の状況において，人口減少の著しい中山間地の過疎地域では，特に人の問題が深刻化している実態を感じることができる。「防災道の駅として指定されたことで，駅としての機能強化を進められている。これを強みに変えていけるよう，拠点機能の強化を地域計画の中でどう位置付け，自治体と一体的に事業を推進していけるかが当面の課題である」（矢野氏）。

4-2-4 道の駅せせらぎの里こうら（滋賀県甲良町）

道の駅せせらぎの里こうら（以下，「せせらぎの里こうら」という。）は，2012年3月に登録された道の駅である。同駅が担う広域的な防災拠点としての具体的な役割は，「災害時の避難所や物資供給拠点として機能することで，緊急時には自衛隊，警察，消防の活動拠点になる」（西村氏）と説明する。施設には，緊急避難所としての活用，備蓄物資の提供，非常時の通信手段確保，ヘリポートとしての使用などへの対応が整備されている。

防災道の駅に選定されてから，BCPの策定が進められた。「災害発生後24時間以内に防災道の駅として機能するように準備し，その後，滋賀県に管理を引き継ぐ体制を整備している」（西村氏）という。「非常用発電機の設置や通信インフラ（衛星通信）の整備が進行中で，3日分の避難所用物資を備蓄しており，必要に応じて追加の駐車場スペースを活用する計画である」（西村氏）。地域防災計画との連携については，「滋賀県や甲良町と連携し，計画的な役割分担を行っており，防災訓練も自治体と共同で実施している」（西村氏）という。

同道の駅の施設についても防災道の駅の基準である2,500m²以上の駐車場が確保され，災害時のヘリポート利用も可能となっている。「衛星通信や非常用発電機の整備を進めており，地域水路を利用した水供給も視野に入れている」（西村氏）。避難誘導訓練や災害対応訓練は定期的に滋賀県と共同で

実施しているとのことで、自衛隊や警察と連携して災害発生時の拠点利用や物資輸送体制を確立している。

観光と地域活性化への取り組みについては、「大学とのスマート農業の推進や地域特産品開発の連携を進めている」（金織氏）という。一方で、キャッシュレス対応が進んでおり、観光客への利便性向上が図られている。

現在の課題や問題点については、「用地の制約による駐車場不足」と西村氏はいう。「現状では、大型車両を停めることができないだけでなく、近隣の用地が農地のため、簡単に転用ができない。また、高齢化、後継者不足による農産物供給の減少も問題視しており、摂南大学と連携して、IOTを使ったスマート農業を検討している」（金織氏）。

今後の防災機能強化に向けた具体的な計画やビジョンとして金織氏は、「備蓄品の充実、通信設備の更新、新たな駐車場用地の整備」などを計画しているという。「道の駅としての魅力も高めるため、古民家再生やふるさと納税の活用など、新たな地域資源の活用を検討している」（金織氏）。さらに、滋賀県内の道の駅と共同して、近江牛カレー（レトルト）の開発および販売も検討している。

4-2-5 道の駅クロスウェイなかまち（奈良県奈良市）

道の駅クロスウェイなかまち（以下、「クロスウェイなかまち」という。）は、2023年8月に登録された道の駅である。以前は駐車場とトイレ機能のみの（2010年の平城遷都1300年祭のときに、P&R駐車場として活用していた）場所だったが、クロスウェイなかまちは防災道の駅としての役割を持ち、2024年11月30日に新規オープンした。県道の交差点付近（第二阪奈道路と県道枚方大和郡山線が交差する交通の要衝）に位置する同道の駅については、自衛隊や警察、消防などの応援部隊の活動拠点としての機能を持ち、災害時には救援活動の拠点となる。また、大規模な駐車場があり、今後広域防災拠点として有効活用されることになっており、防災拠点として広域的な役割を担うことが期待されている。

同道の駅は避難所ではなく、来訪者の安全確認や従業員の安否確認、二次災害の防止、救援活動等に資する活動拠点スペースの確保などBCPにもとづき、自衛隊等への引き継ぎをスムーズに行う体制が整備されている。国土交通省が定めるガイドラインに準じた行動計画が整備されており、初動対応や引き継ぎまでの流れが具体的にマニュアル化されている。災害が起こった際に、防災道の駅として機能する準備が当駅の役割であることから、災害時には3日間無電源でも稼働可能な非常用発電機などを導入していて、災害時に必要となる防災設備が備えてある。

道の駅の敷地面積は3.4haで、駐車場は257台（小型車237台、大型車20台）収容できる。衛星電話が設置されていて、通信インフラが途絶えた際の対応も可能になっている。開業前の11月6日に、県南部を震源とした地震を想定して、消防・警察・自衛隊等が参加する参集訓練を行った。訓練内容は車両の受け入れや指揮所開設の手順確認などで、参加主体同士の連携強化を主眼に訓練は実施された。

同道の駅は開業したばかりということもあり、地域の人たちに向けて、特産品を活用した観光促進や地域イベントとの連携を通して、道の駅を訴求していくことが今後の展望の1つとしてあげられる。

4-3 調査結果からの考察

聞き取り調査の結果から、防災道の駅に指定された駅全てにおいてBCPの取りまとめはもちろん、防災対策のための設備、備品等の備えが着実に進められていることが分かった。そして、自治体や国土交通省をはじめ、地域内の関連事業者間の連携、定期的な防災訓練が実施されていた。

その一方で、大きく2つの課題も見られた。1つ目は、「防災道の駅」に関する地域住民等の認識である。現在、見直しに向けた支援内容等について国土交通省内で議論が進められているが、防災道の駅の大きな役割は、災害時における国等の支援機関の防災拠点としての機能である。しかし、現地では、避難所としての役割を担う施設であるとの認識が高いことが分かった。

2つ目が、広域連携としての他の道の駅や自治体とのネットワークが作れていないことである。これはどの道の駅においても共通していることで、聞き取り調査を通して、地域の防災拠点というよりは、単一自治体内の防災機能強化、防災拠点という側面が強いように感じられた。

また、道の駅の運営においては、多くの駅において人材不足にあった。そのため、日々の事業運営や業務の効率化、人の確保といった組織運営上の問題が、道の駅において共通の課題となっていることが示唆された。

防災道の駅の選定に伴い、施設機能の強化が進められた。その意味でも、駅そのものの魅力向上や地域における施設の有効活用、組織基盤の強化、施設のさらなる機能強化は重要である。防災面も含め、道の駅の機能をどのように考え、実践していくのか、地域の社会・経済活動、まちづくりの観点からも防災道の駅の役割は今後ますます重要になることが考えられる。

5 まとめ

本章では、第2章、第3章、第4章での調査結果から、道の駅が地域における防災拠点としてどのような役割を担っていけるのかについて、その可能性や問題点・課題について考察したい。

5-1 地域の防災拠点としての道の駅の可能性

今回の調査結果から、道の駅は、地域の防災拠点として重要な役割を担っていたことが分かった。まず、地震発生直後の避難所としての機能である。ドライバーや地域住民の一時的な避難場所として、また、車中泊をする車への対応など、道の駅が被災者の一時的な避難場所として対応していることが、能登半島地震の被災地で行われていた。そして、避難所での生活がはじまると、医療やトイレ、お風呂、ランドリーなど、被災者の生活支援の場所となることができる。さらに、高付加価値コンテナの存在は、新たな災害対策としての可能性を示した。

防災道の駅においては、「のと里山空港」が広域防災拠点としての機能だけでなく、避難所としても大きな貢献を示すことができた。防災道の駅の機能強化や都道府県をまたがる広域なネットワークは、今後ますます重要になってくることが想定される。

5-2 防災拠点として機能していくための課題

その一方で、大きな課題も散見された。それは、施設の基盤強化が必要だということである。実際、能登半島地震では、多くの道の駅が直接的な被害を受け、本来求められる防災対応に答えられなかった駅があった。また、道の駅独自のBCPの作成や防災訓練などへの意識の低さが見受けられた。道の駅は、地域の様々な課題に対応できる施設としての機能を有しているだけに、災害時においても安心・安全な場所となるための仕組みづくりが急務であると考ええる。そのためには、備蓄や自家発電、貯水など、災害時に生活インフラを保持できる環境整備が今後ますます重要になってくるだろう。

防災道の駅においては、周辺の道の駅を含め、広域的なネットワークが構築されていないことが分かった。防災道の駅の機能が「広域防災の拠点」であるだけに、周辺の道の駅や自治体、防災道の駅間のネットワークを強化していくことは、これからの災害対策において必要であると考ええる。ネット

ワークの創造は、新たな支援体制や震災対策、復旧・復興の支援体制を考えていくうえで、大きな力になっていくと考える。

「道の駅」第3ステージでは、「まち」と「道の駅」が一体となって戦略的に連携してコンセプトの実現を図ることが求められている。道の駅は、状況に応じて有機的な対応ができる施設である。そのことは、能登半島地震の活用状況からも捉えることができる。だからこそ、まちづくりにおける道の駅の位置付けを明確にし、それが地方創生・観光、防災機能の強化、といった持続可能なまちづくりにつながる取り組みに発展させていくことが重要になるだろう。

5-3 本研究の今後の課題

本研究では、能登半島地震で被害の大きかった石川県内の道の駅における地震発生後の対応、さらには、防災道の駅に選定された39の道の駅のうち、「のと里山空港」を含めて6駅の取り組みについて調査・研究を行った。そのため、道の駅全体の防災に関する取り組みや、問題点・課題については、今後さらに調査を深めていく必要がある。特に、防災道の駅の取り組みは2021年6月から本格的にスタートしたばかりである。

そのため今後は、都道府県別の道の駅の運営状況や、立地環境などの地域性、ネットワーク化の動きなどをもとに道の駅の実態把握に努めるとともに、持続可能な運営に向けて何が必要なのか、さらに分析を進めたい。そして、その流れの中で、防災機能も含め、地域の社会・経済活動における道の駅の役割、地域としての戦略的な位置付けなどについて、継続して調査していきたいと考えている。

注

- 1) 国土交通省ホームページ「道の駅案内」, <<https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/list.html>>, 2024年12月30日閲覧
- 2), 6) 新「道の駅」あり方検討会提言（令和元年11月18日）『「道の駅」第3ステージ：地方創生・観光を加速する拠点へ』, <https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/shin-michi-no-eki/pdf00/suggestion_3rd_stage.pdf> から引用, 2024年12月30日閲覧
- 3), 7) 国土交通省ホームページ『「防災道の駅」について』, <https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/pdf/bosai_base.pdf>, 2024年12月30日閲覧
- 4) 山本祐子・岡本義行（2017）「2極化する「道の駅」：「道の駅」における拠点の形成」, 地域イノベーション No10, pp.35-36
- 5) 松尾隆策・山口三十四（2019）『道の駅の経済学：地域社会の振興と経済活性化』勁草書房, pp.21-22
- 8) 「道の駅」第3ステージ推進委員会（2025）『「道の駅」第3ステージ中間レビューと今後の方向性』, 国土交通省, 2024年7月, <https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/pdf/matome_sasshi.pdf><https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/pdf/bosai_base.pdf>, p.13, 2025年1月10日最終閲覧
- 9) 国土交通省（2023）『国土形成計画（全国計画）（令和5年7月28日閣議決定）』, 国土交通省, 2023年7月28日, <<https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/content/001621775.pdf>>, p.107, 2025年1月10日最終閲覧
- 10) 内閣官房（2023）『国土強靱化計画（令和5年7月28日閣議決定）』, 内閣官房, 2023年7月28日, <https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo_kyoujinka/pdf/kk-honbun-r057028.pdf>, pp.57-58, 2025年1月10日最終閲覧
- 11) 「道の駅」第3ステージの提言に示された『地方創生・観光を加速する拠点』及び『ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献』を実現するための、必要な施策の具体化の検討やフォローアップ等について、着実に推進することを目的に、2020年に「道の駅」第3ステージ推進委員会を設置している（国土交通省ホームページ「「道の駅」第3ステージ推進委員会」, <https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/michi-no-eki_third-stage/>, 2024年12月30日最終閲覧

- 12)「防災拠点自動車駐車場」とは、災害時において広域的な災害応急対策を迅速に実施するための拠点を確保することが重要であることを踏まえ、地域防災計画等に位置付けられた道の駅や高速道路のSA・PAの自動車駐車場を「防災拠点自動車駐車場」として指定。道の駅千枚田ポケットパークは、2022年3月に指定された。
- 13) 仮設商店街については、9月6日に「道の駅すずなり」で、9月14日に「道の駅とき海街道」でそれぞれスタートしている。
- 14) 回答のあった19駅は、すず塩田村・狼煙・すずなり（珠洲市）、千枚田ポケットパーク・輪島・赤神（輪島市）、いおり（七尾市）、とき海街道・ころ柿の里しか（志賀町）、倶利伽羅源平の郷（津幡町）、内灘サンセットパーク（内灘町）、しらやまさん・瀬女・一向一揆の里・めぐみ白山（白山市）、こまつ木場湯（小松市）、織姫の里なかのと（中能登町）、あなみず（穴水町）、のと千里浜（羽咋市）。
- 15) 後志地域は、北海道の南西部に位置する後志管内（後志総合振興局管内）の全20市町村（小樽市、島牧村、寿都町、黒松内町、蘭越町、ニセコ町、真狩村、留寿都村、喜茂別町、京極町、倶知安町、共和町、岩内町、泊村、神恵内村、積丹町、古平町、仁木町、余市町、赤井川村）に、隣接する渡島管内（渡島総合振興局管内）の長万部町を加えた21市町村で構成され、総面積は約4,617km²（全道の約6%）である。
- 16) ニセコ町地域防災計画では、指定緊急避難場所を「地震発生直後、住民が即座に避難できる、最も近くの公園や運動場などの避難場所である。被害が大きい場合、避難生活が長期にわたる場合は、指定避難所に移動する」として、災害直後から災害対応を行うことを想定している。

引用・参考文献

- 石川県資料（2024年8月21日に石川県庁道路建設課への聞き取り調査の際、配布された資料）
- 国土交通省（2023年）「国土形成計画（全国計画）（令和5年7月28日閣議決定）」、国土交通省，2023年7月28日，〈<https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/content/001621775.pdf>〉，2025年1月10日最終閲覧
- 国土交通省ホームページ「道の駅案内」，〈<https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/outline.html>〉，2024年12月30日閲覧
- 新「道の駅」あり方検討会提言（令和元年11月18日）「『道の駅』第3ステージ：地方創生・観光を加速1する拠点へ」，〈https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/shin-michi-no-eki/pdf00/suggestion_3rd_stage.pdf〉，2024年12月30日閲覧
- 内閣官房（2023年）「国土強靱化計画（令和5年7月28日閣議決定）」，内閣官房，2023年7月28日，〈https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo_kyoujinka/pdf/kk-honbun-r057028.pdf〉，2025年1月10日最終閲覧
- 「道の駅」第3ステージ推進委員会（2025）「『道の駅』第3ステージ中間レビューと今後の方向性」，国土交通省，2024年7月，〈https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/pdf/matome_sasshi.pdf〉https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/pdf/bosai_base.pdf〉，2025年1月10日最終閲覧
- 第1回「道の駅」第3ステージ推進委員会配布資料（2020.2.14）「『道の駅』第3ステージについて」
- 第8回「道の駅」第3ステージ推進委員会配布資料（2024.4.19）「能登半島地震における「道の駅」の対応について」
- 第8回「道の駅」第3ステージ推進委員会配布資料（2024.4.19）「道の駅」における高付加価値コンテナ活用ガイドラインについて」
- 第9回「道の駅」第3ステージ推進委員会配布資料（2024.5.10）「『道の駅』の防災機能の一層の強化」
- 谷脇茂樹・小林直樹・根木良友・星幸男（2024）「地域の観光振興における「道の駅」の可能性―「Trip Base 道の駅プロジェクト」の現地調査をもとに―」，『玉川大学観光学部紀要』第11号，pp.35-67
- 松尾隆策・山口三十四（2019）『道の駅の経済学：地域社会の振興と経済活性化』勁草書房
- 山本祐子・岡本義行（2017）「2極化する「道の駅」：「道の駅」における拠点の形成」地域イノベーションNo10（法政大学地域研究センター），pp.35-45
- 山本祐子・岡本義行（2016）「道の駅による地方創生拠点の形成」地域イノベーションNo19（法政大学地域研究センター），pp.35-47

(たにわき しげき)

(こばやし なおき)

(ねぎ よしとも)

Possibilities of “Michi-no-Eki” as Regional Disaster Prevention Bases: Based on the Efforts Made in Ishikawa Prefecture during the 2024 Noto Peninsula Earthquake

Shigeki TANIWAKI, Naoki KOBAYASHI, Yoshitomo NEGI

Abstract

This paper focuses on “Bosai (disaster prevention) Michi-no-Eki,” which are one of the new efforts in the third stage of “Michi-no-Eki,” and analyzes the potential of “Michi-no-Eki” as regional disaster prevention bases in the event of a disaster. In order to understand what specific efforts Michi-no-Eki in Ishikawa Prefecture, an area that was severely damaged in the 2024 Noto Peninsula Earthquake, have been making since the disaster occurred and what problems have arisen, we conducted interviews with staff from Ishikawa Prefecture and the Michi-no-Eki Noto Satoyama Airport, which was selected as a “Bosai Michi-no-Eki”. The authors then conducted a questionnaire survey of 19 Michi-no-Eki in Ishikawa Prefecture to find out what disaster prevention measures and disaster response Michi-no-Eki are considering. In addition, we conducted interviews with 5 Bosai Michi-no-Eki out of 39 and considered the potential of Michi-no-Eki as disaster prevention bases in the region to find out what specific disaster prevention measures and Business Continuity Plan (BCP) are taken.

The survey results showed that Michi-no-Eki have been used as temporary rest areas for drivers since the earthquake. They also accommodated evacuations using cars, such as affected people sleeping in cars. On the other hand, some Michi-no-Eki were unable to respond due to damage to the facility itself. We also found that Noto Satoyama Airport, a Bosai Michi-no-Eki, was making a significant contribution to the recovery and reconstruction of Noto as a wide-area disaster prevention base, taking advantage of its strength as a transportation hub at an airport.

The Bosai Michi-no-Eki, which have been established at 39 locations in Japan, are strengthening their functions necessary in the event of a disaster, such as stockpiling, in-house power generation, and water storage. However, we found that there has been little movement toward wider cooperation and collaboration with surrounding areas, and that the operation of Michi-no-Eki is limited to the operation of each facility.

Through this research, we found that Michi-no-Eki have great potential as regional disaster prevention bases and can contribute to the safety and security of the region. However, there is little awareness of creating Business Continuity Plan (BCP) or disaster prevention training. In addition, there has been no spontaneous movement to build a network from a broad perspective, including with surrounding Michi-no-Eki. For this reason, it is essential that the “town” and the “Michi-no-Eki” work together strategically to develop initiatives that utilize the organic nature of the Michi-no-Eki from the perspective of regional urban development.

Keyword: Michi-no-Eki, Regional Revitalization, 2024 Noto Peninsula Earthquake, Earthquake Recovery, Disaster Prevention, Tourism, Regional Revitalization