

防災拠点として機能する「道の駅」の提案

Several Suggestions on the "Michi-no-Eki", Focused on Disaster Prevention Function *

田辺 晋**・千田哲哉***・平山重和****

By Susumu TANABE**・Tetsuya CHIDA***・Shigekazu HIRAYAMA****

1. はじめに

我が国の自動車保有台数は、堅調な伸びをつづけており、現在では、1世帯当たり1台を超え、特にこれまで少数であった高齢者や女性ドライバーが増加している。また、道路整備延長の増大、自動車の性能向上、さらに余暇時間の増加などにより、自家用車による長距離トリップが増大している。

このような背景の中、これまで交通流の円滑化に重点を置いていた道路整備から、安全で快適なドライブを支援する「たまり」空間の整備の必要性が認知されてきている。

このような「たまり」空間をつくるための施策として、平成5年から「道の駅」整備が始められた。「道の駅」は、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報交流機能」、そして「道の駅」をきっかけに町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域の連携機能」、の3つの機能を併せ持つ休憩施設として平成5年から整備が進められ、全国で610箇所（平成12年8月現在）が登録されている。

本論文では、これまで整備されてきた主な「道の駅」の評価を行い、新たな機能を付加した「道の駅」の提案を行う。

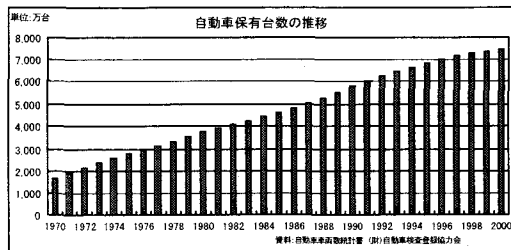


図-1 我が国の自動車保有台数の推移

2. 道の駅の現状分析

(1) 「道の駅」整備の状況

平成5年に「道の駅」登録・案内制度を創設してから、平成12年までに16回（610箇所）登録されている。

表-1 道の駅整備の経緯

平成5年2月23日	「道の駅」登録・案内制度を創設
平成5年3月10日 ～20日	「道の駅」登録申請受付
平成5年4月22日	第1回「道の駅」登録証交付(103 箇所)
平成5年8月10日	第2回「道の駅」登録証交付(1 箇所)
平成5年11月24日	第3回「道の駅」登録証交付(11 箇所)
平成6年3月31日	第4回「道の駅」登録証交付(7 箇所)
平成6年4月26日	第5回「道の駅」登録証交付(33 箇所)
平成6年8月4日	第6回「道の駅」登録証交付(20 箇所)
平成7年1月30日	第7回「道の駅」登録証交付(6 箇所)
平成7年4月11日	第8回「道の駅」登録証交付(34 箇所)
平成7年8月3日	第9回「道の駅」登録証交付(18 箇所)
平成8年4月16日	第10回「道の駅」登録証交付(52 箇所)
平成8年8月5日	第11回「道の駅」登録証交付(28 箇所)
平成9年4月11日	第12回「道の駅」登録証交付(53 箇所)
平成9年10月22日	第13回「道の駅」登録証交付(24 箇所)
平成10年4月17日	第14回「道の駅」登録証交付(80 箇所)
平成11年8月27日	第15回「道の駅」登録証交付(81 箇所)
平成12年8月18日	第16回「道の駅」登録証交付(59 箇所)

資料: 「道の駅の本」建設省道路局監修 1993.

キーワード: 地区交通計画、防災計画、道の駅

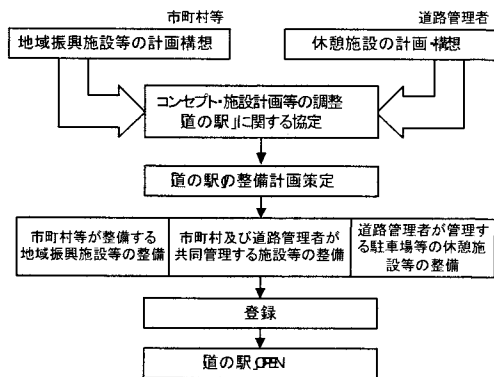
** 正員、工修 日本技術開発㈱
(東京都中野区本町5-33-11、
TEL03-5341-5148、FAX03-53585-8535)

*** 非会員 日本技術開発㈱
(東京都中野区本町5-33-11、
TEL03-5341-5148、FAX03-53585-8535)

*** 非会員 日本技術開発㈱
(東京都中野区本町5-33-11、
TEL03-5341-5148、FAX03-53585-8535)

表-2 道の駅整備の要件

- ①十分な容量の駐車場と清潔なトイレが備わっていること。
- ②案内・サービス施設(道路及び地域に関する情報を提供する案内所又は案内コーナー)が備わっていること。
- ③駐車場・トイレ・電話は24時間利用可能であること。
- ④女性・年少者・高齢者・身障者など様々なひとが使いやすいこと。
- ⑤景観には十分配慮されていること。
- ⑥案内・サービス施設の設置者は市町村等であること。



出典国土交通省道路局ホームページ

図-2 道の駅整備の流れ(一体型)

(2) 「道の駅」の現状分析

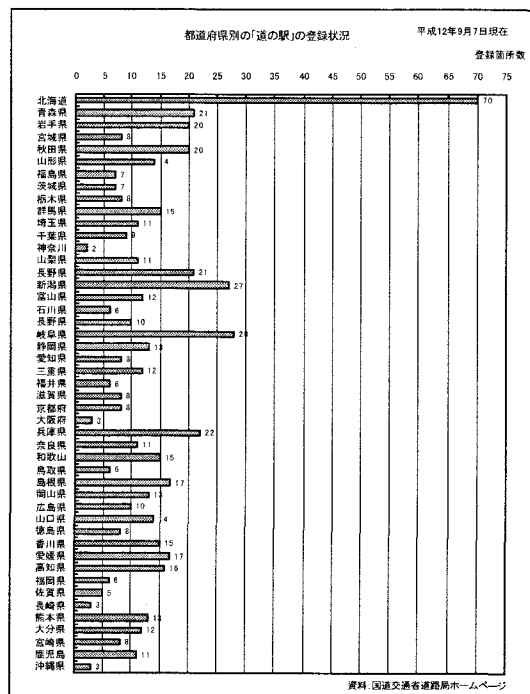
「道の駅」は、道路管理者と市町村等が一体となって整備する「一体型」と市町村等が単独で整備する「単独型」の2つの整備タイプに分けられる。現在までに「一体型」タイプが334箇所(全体の55%)、「単独型」タイプが276箇所(全体の45%)整備されている。

表-3 道の駅の整備タイプ別の登録箇所数

整備タイプ	登録数 平成 12年9月現在)
一体型 (道路管理者が整備する駐車場と、市町村等が整備する地域振興施設が一体となって「道の駅」になるもの)	334箇所(55%)
単独型 (市町村等が単独で駐車場、トイレ、地域振興施設を整備するもの)	276箇所(45%)

都道府県別の登録箇所数を見ると、北海道が70箇所と最も多く、続いて岐阜県の28箇所、新潟県の27箇所となっている。

また、東京(0箇所)神奈川(2箇所)大阪(3箇所)など大都市では登録が少ない。



資料: 国土交通省道路局ホームページ

図-3 都道府県別の登録箇所数

道の駅の主な施設の設置割合をみてみると、特に産品販売所やレストランといった、地域産業の活性化を目的とした施設は、ほとんどの「道の駅」で設置されている。地域産業の活性化に特化した「道の駅」の事例として、新潟県三川村の「道の駅・阿賀の里」が挙げられる。この「道の駅・阿賀の里」は、阿賀野川ライン下りの下船場に隣接して位置しており、日本海直送の魚市場やレストラン等の施設を併設し、阿賀野川観光の拠点となっている。

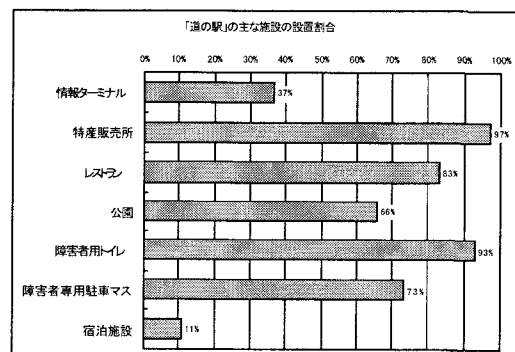
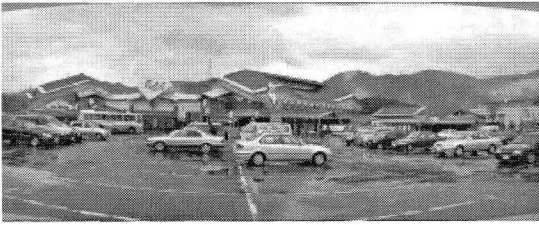


図-4 道の駅主な施設の設置割合



写真－１「道の駅」阿賀の里（H12.10撮影）

また、近年では、高速道路のパーキングと一体となって整備する「道の駅」（ハイウェイオアシス）が登録されている。

表－４ 高速道路と一体として整備された道の駅

名称	都道府県	路線名	
ふじおか	群馬県	(主)前橋長滝線	上信越自動車道
あらい	新潟県	一般国道18号	上信越自動車道
富士川楽座	静岡県	(主)富士川身延線	東名高速道路

３．「道の駅」整備における今後のあり方

これまでの「道の駅」整備の状況を踏まえ、筆者が考える「道の駅」整備のあり方を以下に記す。

①地域拠点としての活用

これまでの「道の駅」は、特産品販売所、レストラン等、地場の特産品を道路利用者へ提供し地域活性化を図る目的の施設が多い。

一方、道路利用者だけでなく地域住民も利用できる施設としては、公園、温泉保養施設、図書館等の施設事例がみられるがその数は少ない。過疎地域など公共公益施設整備の遅れている地域では、「道の駅」整備に合わせ、地域サービス施設等の公共公益施設を整備し、地域拠点として活用することが考えられる。

②総合交通拠点としての活用

中心市街地の交通混雑緩和の施策として、「道の駅」をバスターミナルや鉄道駅と近接して整備し、パークアンドバスライド、パークアンドレイルライドの拠点として機能させることが考えられる。

③防災性拠点としての活用

阪神淡路大震災では、多くの道路で交通渋滞が発生し、救援救急物資等の輸送に支障を起こした。そのため、来訪者の安全な避難と、救急・救援活動を円滑に行う道路空間の確保は、危機管理対策として重要な施策である。そのため、全国の主要幹線道路

で整備されている、「道の駅」の防災拠点として活用することが考える。

③柔軟な事業手法の活用

「道の駅」整備は、道路管理者及び市町村等が主体となっていく事業であり、特に一体型の整備においては、市町村の負担が大きい。そのため、PFI事業や土地地区画整理事業の活用など、柔軟な事業手法の活用を図ることが考えられる。

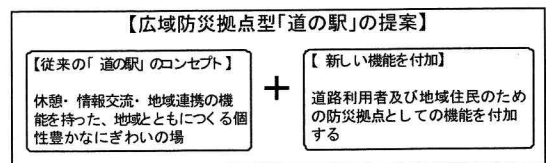
４．広域防災拠点型「道の駅」の提案

「道の駅」の公益性を確保し、交通拠点性をより発展的に生かす新しい「道の駅」として、広域的な防災拠点としての機能を付加した「道の駅」を提案する。

（１）広域防災拠点型「道の駅」の考え方

自家用車などで長距離ドライブ中に、地震等災害等に襲われた場合、交通規制により、そのまま自動車を運転して長距離避難する事は困難であり、行政または自衛隊等による救急・救援活動に支障を来す恐れがある。そのため、このような自家用車等による長距離移動者の安全な避難と交通規制が解除されるまでの期間の滞在場所を確保することが必要となる。

そのため、「道の駅」に災害時の県外来訪者の緊急避難所としての機能および地域の救急・救援活動や災害情報受発信機能を付加した、広域防災型「道の駅」を提案する。



（２）施設内容

平常時は、「道の駅」機能としての休憩施設と、地場産品の直売所とともに、河川の水辺環境を生かした芝生広場、大学や高校などの団体が合宿などを行えるスポーツ施設と宿泊施設を併設させる。また、高速道路サービスエリアを兼用したハイウェイオアシスとして利用する。

災害時は、交通規制が実施される高速道路を利用し、近隣の県から運ばれる救援物資等の搬入拠点となる。また、自衛隊の活動拠点として復興資機材の集積地、仮設住宅地建設地としても機能する。さらに近隣住民のための広域避難地及び災害時高速道路や一般道を利用しての県外来訪者等の一次避難地も兼ねる。

表-5 施設内容

	平常時 (「道の駅」と高速道路サービスエリアを兼用したハイウェイオアシスとして利用)	災害発生時 (防災拠点として利用)
休憩機能	駐車場 ・一般道利用者、高速道路利用者用駐車場を設置 休憩所・地域交流施設 ・道路利用者の休憩施設 ・地元住民のボランティア活動、文化活動等を支援する施設 トイレ 公園 ・河川の水辺景観を生かした芝生広場、イベント広場 ・地域住民及び大学、高校等の団体利用も考慮した運動施設(運動広場、体育館、テニスコート) レストラン ・地域の特産品や、高速道路を利用した産地直送の素材が味わえるレストラン 宿泊施設 ・合宿、研修が行える宿泊施設	避難者の駐車スペース、救援物資の集積スペース 等 ボランティア活動拠点 避難者のためのトイレ 避難地、ヘリポート、救援物資の集積、仮設住宅の建設スペース、復興資機材の集積地 炊き出し
情報交流機能	道路情報提供施設 ・情報端末を設置して、近隣の観光情報や道路状況等を発信する。	災害対策本部 避難者のための宿泊場所 災害情報の受信
地域連携機能	物品販売 ・地域尾地道場産品や、高速道路を利用した産地直送の品を販売	炊き出し、備蓄倉庫

5. おわりに

既存の「道の駅」の分析から、新しい「道の駅」の機能の提案として、防災拠点として機能を付加することを提案した。

従来の「道の駅」は、地域産業の活性化に主眼がおかれた施設整備が行われ、道路整備の進展と自家用車の普及とともに、地域の活性化方策として全国各地で整備が進んでいる。

このように全国各地で整備されている「道の駅」を、地域をネットワークする社会資本としてとらえ、より有効な活用方策を検討することは重要であると考ええる。

参考文献

- 1) (財)自動車検査登録協会：「平成12年版わが国の自動車保有動向」、2001
- 2) 建設用道路局：「道の駅の本：個性豊かにぎわいの場づくり」財団法人道路保全技術センター、1993
- 3) 小林互他：「道の駅」の整備・改善に関する研究、法政大学卒業論文、1997

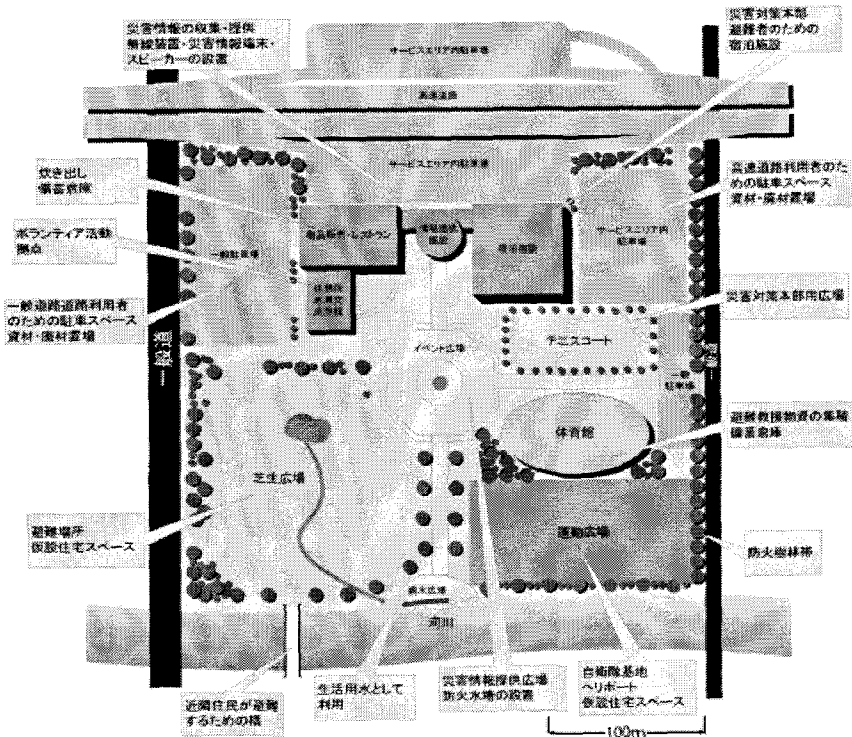


図-5 広域防災拠点型「道の駅」の整備イメージ