

「防災道の駅」における防災機能の向上 —「道の駅」さるふつ公園第3ステージの取組—

稚内開発建設部 道路計画課 ○林 貴博
稚内開発建設部 道路計画課 石神 淑恵
稚内開発建設部 道路計画課 白鳥 智久

「道の駅」第3ステージ推進委員会では、各種取組や施策の検討が進められ、目指す「道の駅」の姿の一つとして「新『防災道の駅』が全国の安心拠点に」とし、令和3年6月には全国39駅の「防災道の駅」が選定された。宗谷管内では、「道の駅」さるふつ公園が選定され、BCPの策定、防災資機材の配備、防災訓練の実施等の取組を行っている。

本稿は、「防災道の駅」として防災機能向上のため実施した取組状況を報告するものである。

キーワード：防災道の駅、道の駅第3ステージ、防災訓練、防災拠点自動車駐車場

1. はじめに

「道の駅」は、平成5年に制度が創設されており、四半世紀が経過している現在では、全国で1,209駅（令和5年8月末現在）、そのうち北海道では127の道の駅が設置されている。

国土交通省では、令和2年～令和7年を道の駅第3ステージとして、『地方創生・観光を加速する拠点』と『ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献』をコンセプトに掲げ、令和7年に目指す以下の3つの姿に向けた取組が進められている（図-1）。

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

「防災道の駅」に選定されている。防災道の駅に関する具体的な選定要件については、1. 「都道府県が策定する広域的な防災計画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付けられていること」、2. 「災害時に求められる機能に応じて施設・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、②2,500㎡以上の駐車場、③BCP（業務継続計画）の策定）」、3. 「2が整っていない場合は今後2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」となっている。¹⁾

北海道では令和3年6月に、「道の駅」てしお（天塩町）、「道の駅」ニセコビュープラザ（ニセコ町）、「道の駅」さるふつ公園（猿払村）、「道の駅」厚岸グルメパーク（厚岸町）の4箇所が防災道の駅に選定されている。

本稿では、北海道で選定された4箇所の道の駅のうち、宗谷管内の選定箇所である「道の駅」さるふつ公園（以下、当駅）の防災道の駅としての防災機能向上に着目し、機能向上を図るために実施した取組状況について考察した。

2. 「道の駅」さるふつ公園について

(1) 「道の駅」さるふつ公園の概要

当駅は、猿払村の国道238号沿線に位置し、平成10年4月17日に北海道で54番目に登録された道の駅である（図-2）。

当駅は、広大な敷地に宿泊施設、公衆浴場、キャンプ場、パークゴルフ場、飲食店、土産店など多数の施設があり、宿泊施設内には、猿払村産の牛乳やホタテの販売、



図-1 「道の駅」第3ステージの主な取組み

道の駅第3ステージにおける最重要の取組として、災害時に広域的な復旧・復興活動の拠点となる道の駅が

レストランではホタテや魚介類を使ったメニューを提供している。猿払村のシンボル「風雪の塔」や「インディギルカ慰霊碑」など観光スポットもある施設となっている。

当駅の駐車場は面積が約4,000㎡あり、重要物流道路である国道238号に接続している。立地としては災害ハザートの区域外であることから、災害リスクの低い立地である。

また、当駅は、耐震化、無停電化、停電時にも使用できる通信機器等の通信設備、貯水タンク、防災トイレ、防災倉庫等の施設が整備済みであり、道の駅が道路管理者と結ぶ災害協定や防災訓練、感染症対策等の体制が整っていることから、ハード・ソフトの両面で防災機能に優れている道の駅である。



図-2 道の駅「さるふつ公園」位置図

(2) 「防災道の駅」の選定理由

当駅は、北海道縦貫自動車道 豊富北ICに近く、地域中心都市である稚内市が津波による浸水被害を受けた場合でも宗谷地域全体をカバーすることが可能である。また、周辺のヘリポート、自衛隊駐屯地からのアクセスに優れ自衛隊等の復旧・復興活動拠点として最適、かつオホーツク沿岸地震など切迫する災害リスクにも対応可能であることから、「防災道の駅」に選定されている。

当駅が防災道の駅として行った令和4年度の取組のうち、BCPの策定、防災資機材の配備、防災訓練の実施の取組状況について、以降の章で述べることにする。

3. 道の駅BCPの策定

(1) 背景と目的

道の駅BCPとは、災害が起きた際、道の駅が防災拠点機能を適切に発揮しつつ生活拠点機能の早期再開を目指すために、発災時に道の駅が優先して実施すべき業務を明確にし、その業務を確実に実施できるよう、あらかじめ事前準備や体制等を整理したものである。

(2) 道の駅BCPの策定経緯

当駅は、公園全体が道の駅に指定され、猿払村住民の憩いの場であるとともに猿払村の観光拠点となっている。また、猿払村地域防災計画において、指定緊急避難場所に指定されていることから、道の駅が有する防災拠点機能を的確に発揮し、災害時における村民や道路利用者等の避難支援を行うことが求められている。これにより、避難支援を確実に実施できるようにあらかじめ準備を整えておくことが重要であることから、道の駅BCP（業務継続計画）を作成する必要がある。

当駅の道の駅BCPは、猿払村地域防災計画及び猿払村業務継続計画に定められた災害応急対策業務を含む非常時優先業務で示されていない当駅で実施すべき、災害時における村民や道路利用者等の避難者に対する避難生活の支援内容を明確にしたものである。²⁾

(3) 道の駅BCPの検討内容

内容の構成については、国が公表しているガイドラインやマニュアルに基づき、「事前取組みに係る基本指針の設定や運用体制の検討、危険事象・被害想定、重要業務の抽出」と「重要業務と行動計画に係る重要業務の開始目標時間の設定や実施体制、行動計画を策定する」。

特に、大規模災害時の制約を伴う状況下においても重要業務を迅速かつ円滑に発揮することが求められるため、優先的に実施すべき業務を時系列で絞り込み、行動フローとして整理を行う（初動対応、応急対策活動、事業再開への取組み、感染症の予防や拡大防止対策）（図-3）。

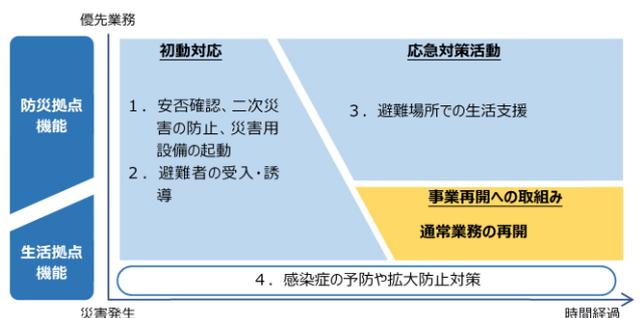


図-3 災害時における「道の駅」優先業務の項目

(4) 道の駅BCPの発動と解除

道の駅BCPの発動基準と解除基準は以下のとおりである。

【発動基準】

- 村内で震度5強以上の地震が発生し、災害対策本部が設置されるとともに、村内で甚大な被害が生じた場合
- 津波注意報等の津波に関する情報が発表され、国道238号の通行が困難になった場合
- 暴風雪警報が発表され、国道238号の通行が困難に

なった場合

- ・猿払村長がBCPの発動が必要と認めた場合

【発動権限者】

- ・発動権限者は、猿払村長を基本
- ・発動後の業務対応責任者は、猿払村産業課長を基本

【発動解除基準】

- ・発動権限者は、道の駅BCPの発動の必要がなくなつたと判断した場合

(5) 防災資機材の配備

猿払村地域防災計画に位置付けられた当駅において、無停電対策や防災トイレ、衛星携帯電話の整備を進めてきており、防災資機材を配備している(図-4)。また、防災訓練プログラムを作成するとともに防災資機材に関するマニュアル類を作成した(図-5)。



図-4 道の駅に配備されている発動発電機

1. 給油

①燃料(自動車用レギュラーガソリン)の給油

燃料タンクを外し、燃料(自動車用レギュラーガソリン)を赤レベルまで給油します。

燃料タンク容量 12.0L(赤レベルまで)
使用燃料 自動車用レギュラーガソリン

②エンジンオイルの給油

1. スクリュー①をゆるめて、エンジンオイル点検カバー②を取り外します。

2. オイルプラグ①を取り外します。

3. エンジンオイルを規定量(注入口の口元まで)給油します。

エンジンオイル規定量: 0.6L
使用オイル: 4サイクルガソリンエンジンオイル API分類SE級以上 SAE 10Wまたは10W-40

資料: 株式会社ヤマダ電機

図-5 発動発電機の使用マニュアル

4. 防災訓練の実施

防災道の駅としての機能の確認や道の駅BCPの検証を目的として、災害時における迅速な救援・救助、復旧を可能にするための防災訓練を実施した。

当駅の防災訓練の概要を以下に示す。

(1) 実施概要

暴風雪時における一般待機車両を道の駅まで誘導するとともに、避難場所として道の駅BCPを検証すること、また、道の駅における各種防災資機材の点検・使用訓練を行うことを目的とし、以下のとおり実施した。

日時: 令和4年12月6日(火) 13時~15時

実施場所: 猿払パーキングシェルター、当駅

参加者: 猿払村、道の駅施設管理者、国道維持業者、稚内開発建設部

実施した訓練内容は(表-1)の通りである。

表-1 訓練内容

プログラム	内容
1	主旨説明
2	車両誘導・避難訓練
3	待機車両の誘導
4	避難者の受入れ・誘導
5	避難場所での生活支援
6	防災資機材の使用訓練
7	防災拠点自動車駐車場の確保・標識掲示等
8	振り返り
9	アンケート調査

(2) 実施結果

a) 車両誘導・避難訓練(待機車両の誘導)

待機車両の誘導の訓練では、以下のシナリオに沿って実施した。

- ①暴風雪の中、猿払パーキングシェルターにて待機車両が数台待機していることを道路パトロール車が発見する。
- ②暴風雪がしばらく止む様子もなく、より安全な道の駅へ避難させるため、関係機関間において、道の駅での待機車両の受入れについて連絡調整する。
- ③道路パトロール車が先導し、待機車両を道の駅へ避難誘導する。(図-6)



図-6 待機車両の誘導訓練の様子

b) 車両誘導・避難訓練（避難者の受入れ・誘導）

避難者の受入れ・誘導の訓練では、以下のシナリオに沿って実施した。

- ①猿払村から道の駅管理者へ、避難場所の開設準備を連絡する。
- ②道の駅管理者は、ホテル内の受付場所、避難スペース（1階・2階）、車中避難者専用駐車スペースを確保する。
- ③道路パトロールカーに先導されてきた待機車両が到着する（図-7）。
- ④道の駅管理者は、一般待機車両の避難場所を確認し、ホテルまたは車中避難専用駐車スペースへ誘導する（図-8）。



図-7 待機車両の避難の様子



図-8 避難者の受入の様子

c) 車両誘導・避難訓練（避難場所での生活支援）

避難場所での生活支援の訓練では、以下のシナリオに沿って実施した。

- ①道の駅管理者は、ホテル避難者及び車中避難者の健康状態等を確認する（図-9）。
- ②道の駅管理者は、毛布・飲料水等備蓄品を提供する。



図-9 避難場所での生活支援訓練の様子

d) 防災資機材の使用訓練

防災資機材の使用訓練では、防災トイレ、発動発電機、投光器、衛星携帯電話、防災拠点自動車駐車場の標識を実際に使用・設置し訓練を実施した（図-10）。



図-10 防災資機材の使用訓練の様子

e) アンケート調査の実施

防災訓練参加者を対象とした振り返りのアンケート調査を実施した。

アンケート結果から、今回実施したような災害時の対応フローを把握するような大規模な訓練のほか、防災資機材の使用訓練などは小規模な訓練が有効であるといった意見が挙げられた。

そのほか、防災訓練参加者の意見から道路管理者・道の駅管理者の災害発生時の対応についての課題が明らかとなった。

5. 課題と考察

(1) 緊急時の連絡体制の見直し

今回の防災訓練において、車両の避難連絡の訓練では一連の取組を確認できたが、迅速さを確保するため、猿

弘村役場内の連絡体制を省略し道の駅管理者に直接連絡が届く方がよいという意見が挙げられた。

課題を解決するための考察として、災害発生時は、輸送ルート確保が求められるため早急な車両誘導、また車中避難者の安全確保を優先すべきであることから、道路管理者・猿払村役場・道の駅管理者間の連絡体制の簡略化を検討することも有効である。

また、緊急時は道路管理者と道の駅管理者の間で連絡体制が取れないことも想定される。そのような非常時における連絡体制の省略を可とするルール化が望まれる。ルール化することにより、道路管理者への報告なしに道の駅管理者が衛星携帯電話等を利用可能となり、連絡手段を確保できるなどの体制構築に寄与するほか、その他の防災資機材も道の駅関係者のみで使用可能になるなど、迅速な避難場所としての整備が可能となる。

そのような自発的な行動を可能にするためにも、今後も継続的な防災訓練を実施することで、道の駅の防災資機材の配備状況の把握や、担当者レベルでの災害時対応の理解の浸透を図る必要がある。

(2) 関係機関連携による体制づくり強化

今回の防災訓練で挙げられた意見には、特に冬期災害においては、天候の急激な悪化により二次災害が発生しやすく迅速な対応が求められるため、迅速な車両誘導や情報提供を行う体制づくりが課題となることが明らかとなった。

課題を解決するための考察として、道路管理者・道の駅管理者などの関係機関が相互に連携し、連絡体制や人員の確保を実施することで、二次災害の防止、避難者の生活支援の拡充が可能となる。

稚内開発建設部では、宗谷地方道路防災連絡協議会においてワーキンググループを毎年開催しており、自治体、北海道、警察、消防、自衛隊等が参加し連携強化を図っている。また、道の駅の防災機能強化に向けて、防災訓練を年1回実施しており、訓練への参加を通じて防災関係者と意見交換や情報共有を図っている。防災訓練の実施により、他の関係者の動きを相互に把握することができ、効率的な防災活動の実現に向けて各機関が自発的に取り組んでいくことが可能となる。

引き続き、関係機関との連携を図り災害発生時の人員確保等を効率化すべきである。

6. まとめ

「道の駅」さるふつ公園は北海道で4箇所の中の「防災道の駅」に選定されており、BCPの策定や防災資機材の配備、防災訓練等の取組を通じて、あるべき道の駅について考察した。

令和5年3月に公表された道の駅「さるふつ公園」事業継続計画（BCP）には、継続的な取組を図るための計画が示されており、道の駅BCPの定期的な見直し、定期的な研修や防災訓練の実施等が重要である。定期的な訓練等を通じた検証を行い、継続的な計画の改善に取り組む必要がある。

また、令和4年12月に実施した防災訓練で明確となった課題に対し、道路管理者・道の駅管理者それぞれが緊急時の連絡体制の見直しや関係機関連携による体制づくり強化に取り組む必要がある。

参考文献

- 1) 安藤 彰, 小林 孝士, 新井田 勇二: 北海道における「道の駅」の防災機能強化について—「防災道の駅」をはじめとする各種防災機能の向上一, 第66回(2022年度)北海道開発技術研究発表会論文
- 2) 猿払村: 「道の駅」さるふつ公園 事業継続計画 (BCP)