

災害時の車中泊を支える「道の駅」の可能性

建築計画研究室 大島 涼太郎
(令和6年2月7日提出)

1. 研究の背景と目的

昨今の災害では「車中泊避難」が注目されることが多くなっている。特に熊本地震では多くの避難者が車中泊避難という選択をした。余震への不安、避難所を避けたいなどが主な選択の理由である。

一方で、車中泊避難は公的には推奨されていない。物資支援などの手が届かない、エコノミークラス症候群の危険など課題があるためである。しかし、車中泊避難のメリットが大きいのも事実である。車中泊のメリットを把握し、防災計画の中に車中泊避難という避難の形を積極的に検討していくことが必要になる。

そのために、車中泊避難に最適な車内環境のみならず、車中泊する「場所」を施設ごとに幅広く調査し、災害リスク・駐車場容量など必要な条件を検討することで、本研究では特に道の駅に焦点を当てて、道の駅で安心して実施できる車中泊避難を提案する。

2. 研究方法

既往研究による文献調査に加えて、車中泊避難の研修の実態を把握するため、車中泊避難体験会、防災に特化した道の駅の現場見学、道の駅の指定管理者にヒアリング調査を行った。また、徳島県内の道の駅の防災機能と災害リスク分析および人口分析を行った。以上の調査から、災害時の車中泊避難を支える道の駅に必要な設備強化を検討する。

3. 車中泊研修の実践報告

群馬県で行われた車中泊避難体験会の対象は県の職員であり、講師はさんすい防災研究所の山崎氏である。グループワークや実際の車両を使用した避難体験などを通して、車中泊避難体験についての理解を深めるといった内容である。研修では多くの行政側の課題が浮き彫りになった。一方で多くのメリットも挙げられた。避難所単体にはない、空調管理、プライバシーの確保、場所の移動の容易さなど、避難先の選択肢としては十分である。車中泊避難のメリットとデメリットをしっかりと把握し、対策していくことが重要である。

4. 道の駅の指定管理者の役割

指定管理者に指定されている、道の駅運営者の通常業務は、飲食・物販の業務、広報・宣伝の業務、施設維持の業務などである。

災害時には、通常時のそれぞれの業務担当のノウハウを活かすことが可能である。物販飲食担当であれば非常食や炊き出し、広報宣伝担当であれば通行可能な道路情報などの発信、施設維持の担当であれば、車中泊避難車両の誘導や動線の確保などの役割が期待できる。

道の駅の指定管理者制度を上手く活用することで、指定管理者が通常業務で培ったノウハウを生かし、災害時には、多くの支援が可能になる。道の駅は全国にあるため、県内のみならず、全国の道の駅とのネットワークも利用でき、より広域的な支援・情報の提供を実現することができる。

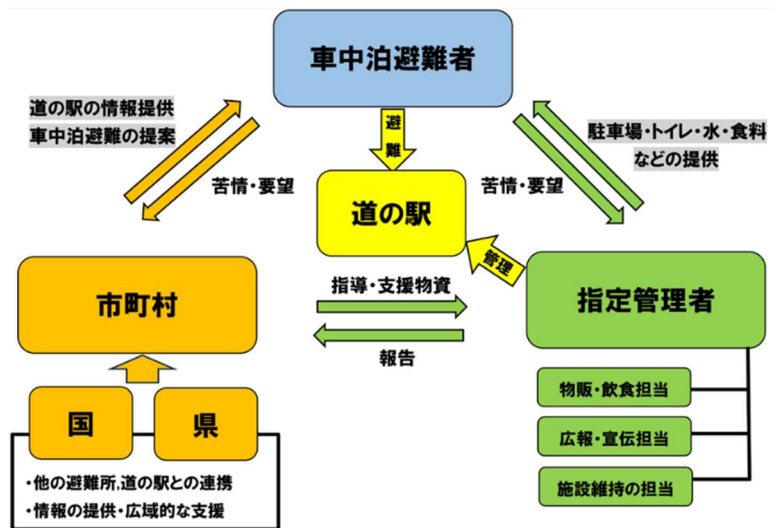


図1 道の駅が車中泊避難を受け入れた場合の関係図(イメージ)

5. 道の駅の防災機能と災害リスク

徳島県内の18か所の道の駅を対象に、防災機能と災害リスクの調査を行った結果、防災機能が高いと言えるのは、指定緊急避難場所に指定されている、くるくるなると、いたの、鷲の里、ひなの里かつら、藍ランドうだつ、みまの里、貞光ゆうゆう館である。指定緊急避難場所に指定されていることで、行政の支援体制が整い、避難者への対応が円滑になると言える。また、全ての道の駅に24時間利用可能な駐車場とトイレがあり、車中泊避難を受け入れる施設としては大いに適していると言える。災害リスクが低いのは、第九の里、みまの里であり、その他の16か所は何らかの災害リスクが伴うため、災害の種類ごとの避難先の選択が重要になる。

6. 災害時の車中泊を支える道の駅に必要な設備強化

全ての道の駅で、24時間利用可能なトイレと駐車場があり、最低限の生活は可能である。しかし、長期間の車中泊避難となると、必要となるモノは変わってくる。避難期間が数日程度になると、食料の不足や狭い車内環境への疲れが出てくるため、備蓄倉庫の設置や救援物資による食料の提供、日中に車中泊避難者が利用できる施設内スペースが必要となる。さらに避難期間が数週間となると、ガソリンなどの燃料不足、電源不足が顕著になる。ガソリンスタンドは高速道路のサービスエリアでは併設されているが、道の駅ではほとんど併設されていないというのが現状である。そのため、災害時には近くのガソリンスタンドとの連携が求められると言える。また、車内での生活を支える電気は、キャンプ場などであれば、電源サイトでAC電源の供給が容易であるが、そういった設備は今現在道の駅では存在しない。比べて、持ち運びが便利なポータブル電源は有効であるが、避難者全員が持っているものではなく、バッテリーにも限りがある。そのため、家庭用コンセントを差せるような場所の提供も必要であると言える。

7. 結論

本研究では、車中泊避難を受け入れる施設としての道の駅に着目し、車中泊避難を受け入れる側の対応・運営方法などを、実際に群馬県で行われた研修に参加し、考察することで知見を得た。また、道の駅の指定管理者制度から、車中泊避難の望まれる運営体制を提案した。加えて、現状の道の駅の設備の状況や災害リスク、周辺の人口分布から道の駅の周辺環境の把握を行い、現場見学・ヒアリング調査も実施し、徳島県内の道の駅での車中泊避難先としての選択肢を明らかにした。

道の駅は、24時間利用可能な駐車場とトイレ、車でアクセスの容易さがある。防災機能も防災道の駅を筆頭に併せ持つ。災害リスクも災害別で避難先を選択することで、回避することは十分可能である。

また、行政や施設の管理者などの車中泊避難を受け入れる側に立つ場合、車中泊避難について知ることとはもちろんのこと、訓練や研修などによる実践的な経験がとても重要である。また、車中泊避難所は広域的な支援や情報の提供のもと、指定管理者のみならず、国や県など行政が関わって管理・運営することが求められる。道の駅であれば全国各地に設置されているため、日常的に全国の道の駅同士でつながりを持つておくことで、災害時には強固なネットワークを駆使して運営することができる。また、災害リスクも伴う道の駅も多くあることが判明したため、災害の種類ごとに避難先を選択していくことが重要になると言える。

車中泊環境をより良くするような恵まれた環境にある道の駅で、道の駅関係者と行政が協働して効率的な正しい管理・運営が実現できるようになれば、避難形態としての車中泊避難を支える施設として大きな役割を果たすこととなる。そのためにも、道の駅の運営マニュアル・BCPの中に車中泊避難の受け入れについての記載の追加や、職員の経験値を積むための定期的な訓練・研修の実施などが求められると言える。

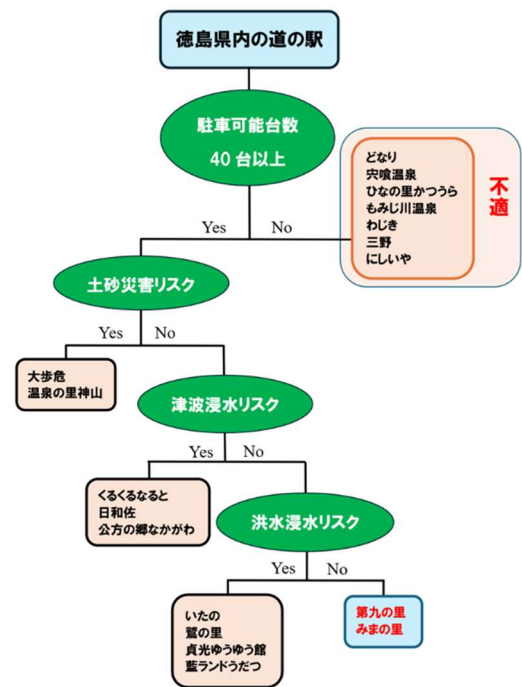


図2 避難先として選択されるべき道の駅