

## 第2章 交通・防災拠点計画

交通・防災拠点の基本方針に基づいた本計画の主な取り組み内容は以下のとおりである。

### 交通・防災拠点の基本方針

他地域との対流を促す広域交通拠点の交通結節機能の強化を進めるほか、道路ネットワークとの連携強化を図ることで地域活性化や防災機能等、多様な機能を持った「道の駅」の形成を促進する。また、九州の交通の要衝における防災拠点・物流拠点機能の強化を図っていく。

表 2-12 交通・防災拠点の基本方針と主な取り組み内容

基本方針	主な取り組み内容
○他地域との対流を促す結節機能の強化 (モーダルコネクト等)	(1) ハイウェイバスタでの高速バス乗り継ぎ機能強化
	(2) 高速バスストップの有効活用
	(3) 乗り継ぎ抵抗の緩和
	(4) 地域における交通結節点の機能強化
○地域活性化や防災機能等、多様な機能を持った「道の駅」の形成	(5) 道の駅の防災機能強化とネットワーク化
○九州交通の要衝としての防災拠点・物流拠点機能の強化	(6) 輸送モード間の接続強化

(1) ハイウェイバスでの高速バス乗り継ぎ機能強化

本県は、高速道路の縦ライン（福岡～鹿児島）と横ライン（大分～長崎）がクロスする交通の要衝であり、鳥栖 JCT は九州縦貫自動車道と九州横断自動車道のクロスポイントとなっている。

このような立地特性を活かし、高速道路ネットワークの有効活用を図るため、高速バスの潜在的な利用ニーズを多様なデータで事前に見極めながら、高速道路の JCT 周辺の SA・PA を活用し、高速道路上で高速バス間の乗り継ぎを可能とする拠点整備への支援、連携を検討する。

SA・PA の商業施設等との連携、運行情報の高度化、乗継保証など、バス会社と高速道路会社等が連携して、利便性の高い乗り継ぎ環境創出への支援を検討する。

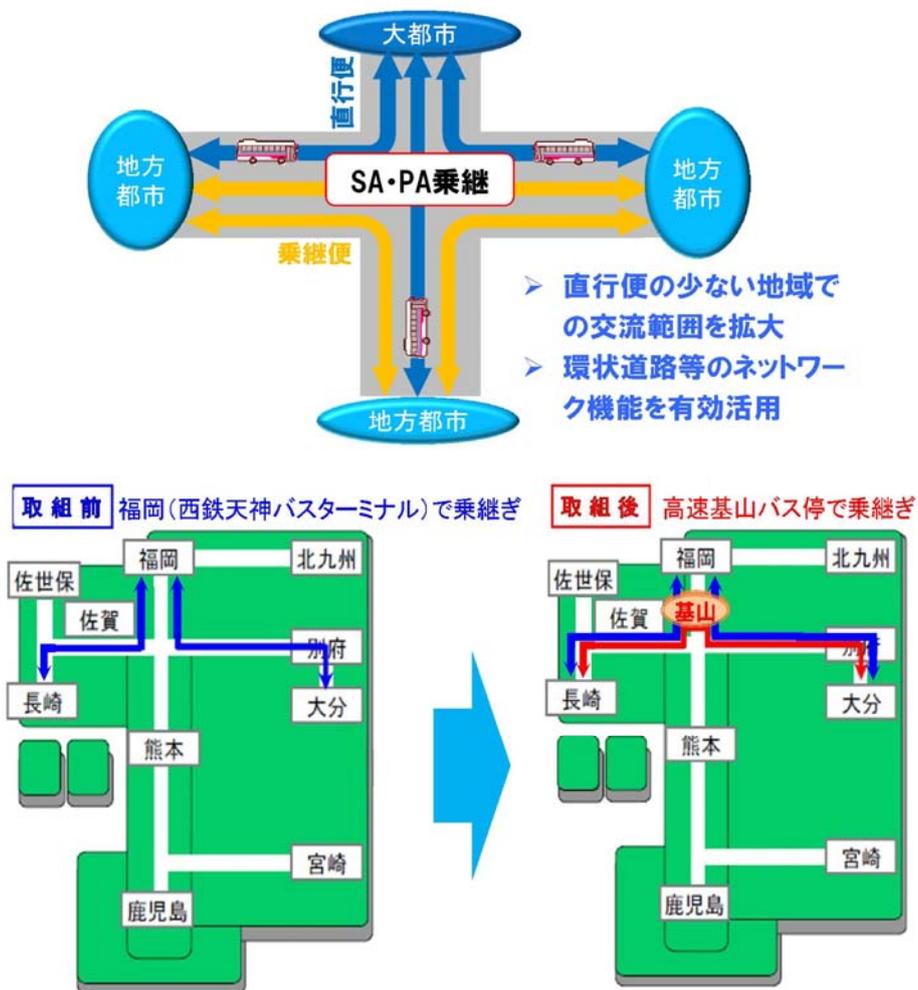


図 2-39 高速バス乗継例（九州縦貫自動車道・基山 PA）

※国土交通省「モーダルコネクタ検討会資料」

## ■ 基山PAを活用した交通ネットワーク整備（基山町）

基山町の基山PAでは、高速道路上のバス停における乗り継ぎを実施しており、パーク&バスライド（P&BR）も含めて利用者は増加傾向にあり、九州内のバスネットワークの要衝として機能している。

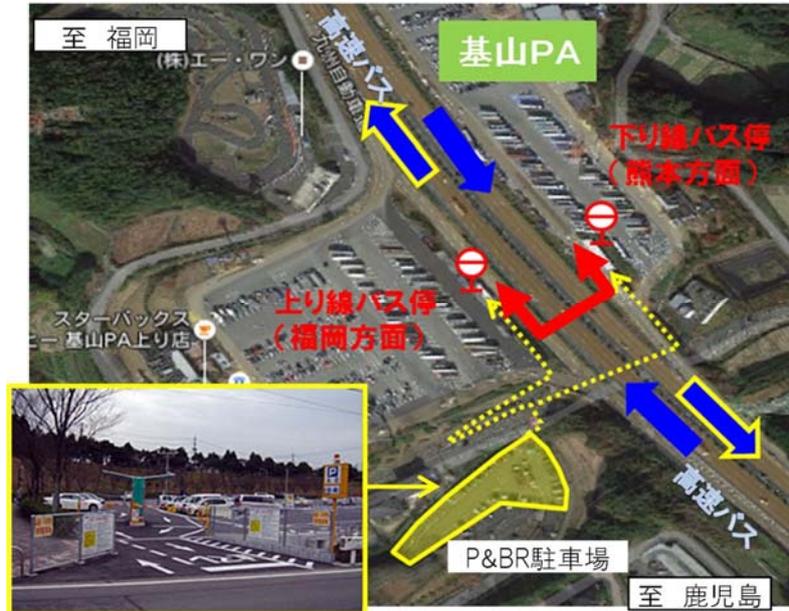


図 2-40 高速道路上のバス停における乗り継ぎ事例（九州縦貫自動車道・基山PA）

### パーク&バスライド（P&BR）

郊外や都心周辺部のバスターミナルやバス停周辺などに駐車場を整備し、マイカーからバスへの乗り継ぎを図るシステム（国土交通省 HP）

## (2) 高速バスストップの有効活用

本県は、九州横断自動車道や西九州自動車道などの高速道路が位置しており、高速交通体系の整備効果を広く波及させるためには、高速道路や他の交通機関との連携が重要となる。

このような点から、観光振興や通勤通学など、新たに地域の利活用計画を踏まえた高速バスストップを有効活用する取組みへの支援、連携を検討する。

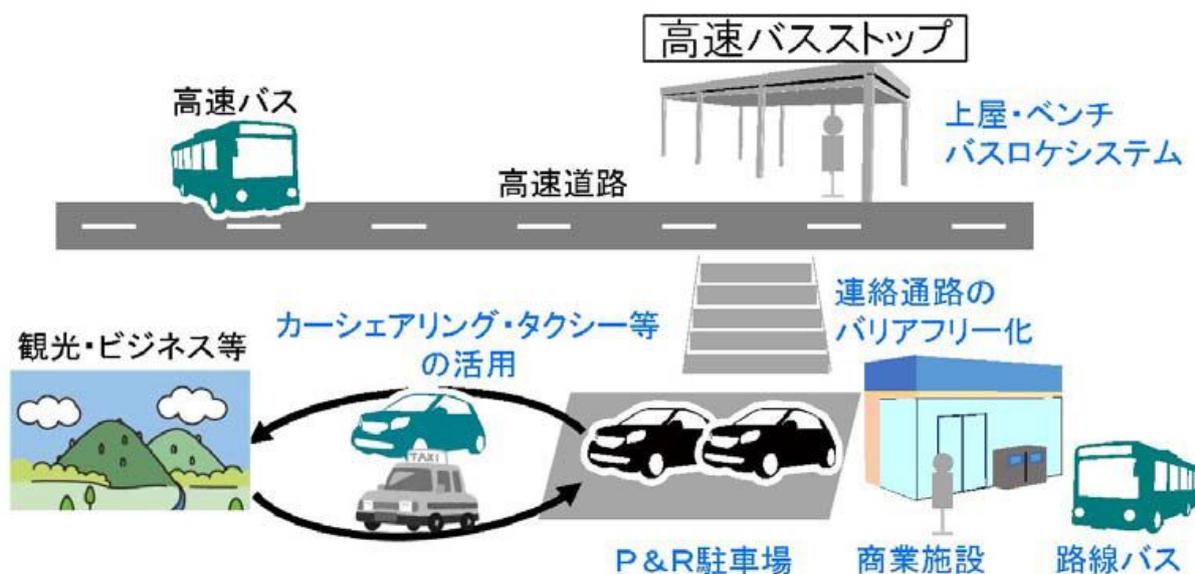


図 2-41 高速バスストップの有効活用イメージ

※国土交通省「モーダルコネクト検討会資料」

## ■ 唐津 IC におけるパーク&バスライド（唐津市）

佐賀県唐津市では、国が保有する道路用地を活用し、「パーク&バスライド」の社会実験を実施した。

表 2-13 唐津 IC パーク&バスライド駐車場概要

場 所	佐賀県唐津市
供用開始	平成24年10月28日(日)
実施主体	唐津市 (用地 : 国、 占用 : 唐津市、 整備 : 社会実験(国))
運営主体	唐津市
駐車可能台数	普通車158台
便数	いまり号 17便/日
駐車料金	無料



図 2-42 パーク&バスライド位置図（唐津 IC）

### パーク&バスライド（P&BR）

郊外や都心周辺部のバスターミナルやバス停周辺などに駐車場を整備し、マイカーからバスへの乗り継ぎを図るシステム（国土交通省 HP）

### (3) 乗り継ぎ抵抗の緩和

(1)及び(2)に示した施策を実効性の高いものとするためには、高速バスストップ間の乗り換えの利便性・快適性・安全性の向上、他の交通機関との乗り継ぎのシームレス化等が重要となる。

このような点から、商業施設等との連携により乗継時間を有効に活用できるバス待ち空間の整備、及び乗り継ぎに必要なS A・P Aの上下線連絡通路における段差解消、照明設置等の環境改善への支援、連携を検討する。

#### (4) 地域における交通結節点の機能強化

より利便性の高い交通環境を実現するためには、道路ネットワークの整備に合わせて、各地域において各種交通機関の連携強化を図る必要があり、そのためには交通結節点の機能強化が重要となる。

このような点から、鉄道駅、バスターミナル等の交通結節点、多くの人が集まる商業施設などにおいて、高速バス、路線バス、デマンドバスの乗り継ぎの導入や、道の駅が公共空間であることを踏まえたバス利用優先の空間再編等の取組みを推進する。その際、周辺の道路ネットワークにおける走行空間の改善等による支援も検討する。



・カーシェアリング、シェアサイクル、低速モビリティの導入、タクシー乗り場の設置

図 2-43 交通結節点の機能強化イメージ

※国土交通省「モーダルコネクタ検討会資料」



(5) 道の駅の防災機能の強化とネットワーク化

全国各地で発生している地震災害や豪雨災害などにおいて、道の駅は一時避難場所、復旧活動の拠点として重要な役割を果たしており、道の駅の広域的な防災拠点化に向けた取組みが行われている。個々の道の駅で防災機能を有すると、地域防災への貢献度が高く、地域レベルとしての防災拠点として機能する。一方、防災機能を有した道の駅でネットワークを形成すると、防災ネットワークが構築される。

このような点から、今後は多くの防災機能を有する道の駅を展開させ、防災ネットワークの強化を推進する。

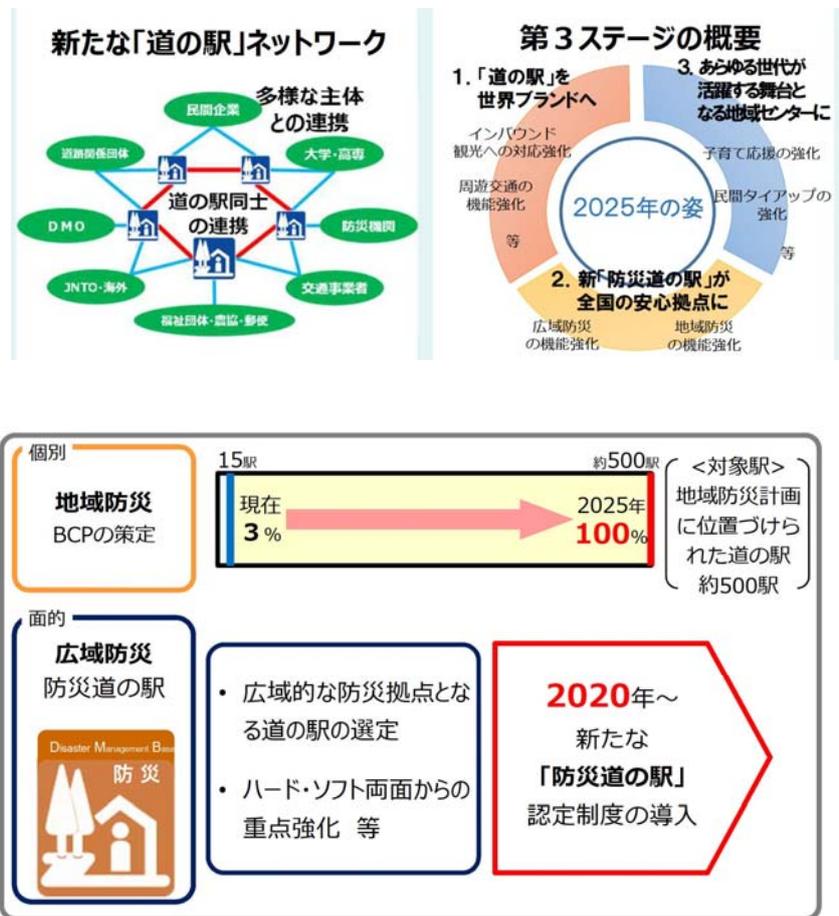


図 2-45 道の駅の防災機能の強化とネットワーク化概要

※新「道の駅」のあり方検討会 提言 (R1.11)

表 2-14 「道の駅」の防災機能強化策（案）

項目		取り組み内容	
ソフト対策	個々の「道の駅」としての防災機能	①地域の防災拠点としての位置づけの推進	・地域防災計画における道の駅の位置づけ
		②耐震化や無電源装置などの施設整備の推進	・「防災、減災、国土強靱化のための3カ年緊急対策」(2018.12 策定)に基づく耐震対策、無停電対策の実施
		③BCP の策定の推進	・道の駅連絡会や民間と連携しながら BCP 策定
		④地域の防災訓練やイベントの実施	・大規模災害時の協定(道路管理者⇄設置者等)締結を推進 ・大規模災害を想定した訓練の実施を推進 ・防災意識を向上するための防災イベントの実施を推進
		⑤災害時の訪日外国人への情報提供、支援の充実	・情報提供・支援に関するノウハウの共有及び手引きを作成
	「道の駅」ネットワークとしての防災機能	①広域的な防災拠点となる道の駅の明確化	・都道府県と連携し、各都道府県内の防災拠点の配置状況を踏まえた、広域的な防災拠点となる道の駅の点検・特定 ・既存の防災拠点の配置から見て、新たな広域的な防災拠点となることが望まれる道の駅の抽出 ・都道府県との連携も含めた体制の強化や情報提供施設の再点検
		②広域的な防災拠点となる道の駅へのアクセス道路の強化	・広域的な防災拠点となる道の駅へのアクセス道路の整備、早期啓開のための重要物流道路の指定
		③被災した道の駅に対する周辺道の駅での商品販売や募金活動など、官民連携による広域的な支援活動の充実	・道の駅連絡会や民間と連携しながら支援体制を構築
	ハード対策	①防災設備・物資の整備	・災害時に必要となる設備の整備 〔重要な設備〕 ・非常用電源、貯水槽(受水槽)、災害時対応トイレ 〔その他設備〕 ・備蓄用燃料、避難者用の飲料水、避難者用の食料、避難者用の暖房器具、避難者用の毛布・寝具、避難者用の畳、災害時支援型自動販売機、備蓄倉庫
		②通信環境の整備	・公衆無線 LAN(Wi-Fi)、24 時間利用可能な電話の整備

「道の駅」第3ステージへ ～創設から四半世紀、2020年からの新たなチャレンジ～

### I 新たなコンセプト

第1ステージ（1993年～）『通過する道路利用者のサービス提供の場』  
第2ステージ（2013年～）『道の駅自体が目的地』

1160駅に展開 全国法人の始動

**第3ステージ（2020～2025年）**  
『地方創生・観光を加速する拠点』へ  
+  
ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献

各「道の駅」における自由な発想と地元の熱意の下で、観光や防災など更なる地方創生に向けた取り組みを、官民の力を合わせて加速します。更に、「道の駅」同士や民間企業、道路関係団体等との繋がりを面的に広げることによって、元気に稼ぐ地域経営の拠点として力を高めるとともに、新たな魅力を持つ地域づくりに貢献します。

**新たな「道の駅」ネットワーク**

**第3ステージの概要**

- 「道の駅」を世界ブランドへ  
インバウンド観光への対応強化  
民間企業との連携強化  
等
- 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に  
広域防災の機能強化  
地域防災の機能強化
- あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに  
子育て応援の強化  
民間企業との連携強化  
等

### II 「2025年」を目指す3つの姿

#### 1. 「道の駅」を世界ブランドへ

- 海外へのプロモーションやプロジェクト展開を国が推進し、「道の駅」は世界ブランドに。多くの外国人が新たなインバウンド観光拠点となった「道の駅」を目指し日本へ。
- 「道の駅」では、国や連絡会の支援も受けて、多言語対応やキャッシュレスなど基本サービスを用意。地域の文化体験など地域ぐるみでの受入環境も充実。周辺の「道の駅」や観光施設、風景街道などが連携して周遊観光ルートを創出。
- バス、自転車、レンタカーなど周遊の交通拠点としての役割も発揮し、日本の隅々まで旅行を喚起。多様な交通手段と地域、観光施設情報等がまとめて提供されるサービス（観光MaaS）の導入も始まり移動が活発化。

主な取組目標

個別	多言語対応 外国人観光案内所の認定	現在 10% → 2025年 50%以上	<対象駅> 観光案内所のある道の駅 約850駅
個別	キャッシュレスの導入	現在 40% → 2025年 80%以上	<対象駅> 全国の道の駅 1160駅
面的	海外や観光関係団体との連携	海外へのプロモーションの推進（現在の認知度19%） 海外への展開（現在5カ国から拡大） 風景街道等との連携事業の促進	

現在：ベトナム、タイ、カンボジア、ブルネオ、マレーシア、インドネシア、中国

「道の駅」第3ステージへ ～創設から四半世紀、2020年からの新たなチャレンジ～

### II 「2025年」を目指す3つの姿

#### 2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に

- 広域的な防災機能を担うため、国等の支援を受けてハード・ソフト対策を強化した「防災道の駅」を新たに導入。地域住民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場を提供。
- 各「道の駅」でも、地域の防災計画に基づいて、BCPの策定、防災訓練など災害時の機能確保に向けた準備を着実に実施。
- これら「道の駅」の活動情報は、災害時に国、自治体、連絡会等でいち早く共有。関係機関の支援も受けながら、道の駅が地域の復旧・復興の拠点として貢献。

主な取組目標

個別	地域防災BCPの策定	15駅 現在 3% → 2025年 100%	<対象駅> 地域防災計画に位置づけられた道の駅 約500駅
面的	広域防災防災道の駅	・広域的な防災拠点となる道の駅の選定 ・ハード・ソフト両面からの重点強化 等	2020年～ 新たな「防災道の駅」認定制度の導入

#### 3. あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに

- 「道の駅」を舞台に、地域の課題解決や民間とタイアップした「地域活性化プロジェクト」が、ボランティアを含めた様々な団体との協働や、全国連絡会等が橋渡しを行いながら、全国各地で盛んに実施。
- 地域の子育てを応援する施設の併設や、高齢者の生活の足を確保するための自動運転サービスのターミナルとなるなど、あらゆる世代が「道の駅」で活躍するための環境を提供。
- 多くの学生達が、「道の駅」でインターンとして業務を経験したり、実習に訪れ、地域の特産品をいかした商品開発に取り組み、全国コンテスト優勝を目指して奮闘。

主な取組目標

個別	子育て応援ヘビーコーナーの設置	約50駅 現在 4% → 2025年 50%以上	<対象駅> 全国の道の駅 1160駅
面的	地域活性化プロジェクト（全国連絡会）	新規	2025年 累計 50件
面的	大学等との連携企画の実施	現在 24校 → 2025年 50校	2020年～ 全国コンテストを開始

図 2-46 道の駅の防災機能の強化とネットワーク化（1/2）

※新「道の駅」のあり方検討会 提言（R1.11）



## 「道の駅」 第3ステージへ

～ 創設から四半世紀、2020年からの新たなチャレンジ ～

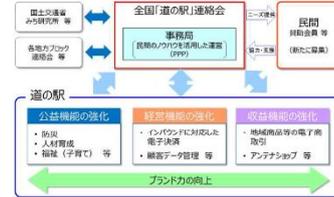
### Ⅲ 国等からの支援の充実

- 本提言は、地域社会の更なる発展のため、全国の「道の駅」に期待する今後の役割について、大きな方向性を示したものである。引き続き、「道の駅」の設置者や運営者との丁寧な議論を進め、内容の深化に努めることが重要である。
- 一方、個別の「道の駅」に目を向けると、人手不足、担い手不足の中で、多くの利用者を受け入れるための多くの業務等を日々実施している厳しい実情がある。また、制度創設から四半世紀が経過し、多くの施設でリニューアルが必要となっている課題もある。
- この様な現状において、各「道の駅」だけの努力に委ねるだけでは、「2025年を目指す姿」を実現することは困難であり、国からの支援等も併せて充実すべきである。

- ① 「道の駅」及び「道の駅に関連する地域づくり」に対する関係省庁の各種支援制度が、各市町村等で活用しやすい横断的な体制の構築と支援内容の充実
- ② 「防災道の駅」制度の早期実現と、ソフト・ハード両面からの防災対策に対する重点支援、災害時の各「道の駅」に対する支援体制の強化
- ③ 完成から年数が経過した「道の駅」のリニューアルに対する支援の充実

### Ⅳ 全国連絡会のエージェント機能の強化

- 全国連絡会は、地域ブロック連絡会との緊密な連携の下に、各「道の駅」や地域が抱える課題に対して、民間企業のアイデア・技術を効果的に活用するエージェント機能を十分に発揮するとともに、災害時の対応などの公益的な機能も更に強化し、「道の駅」全体としての発展に大きな役割を果たすよう期待する。



- ① 民間等との連携による「地域活性化プロジェクト」の促進
- ② 国等との役割分担を明確にしつつ、災害時の情報収集や被災した「道の駅」に対する支援の強化
- ③ 「道の駅」の質的向上のため、「道の駅」に関するデータ収集や共有するためのシステム構築や、ブランド力を高める取組みの充実

図 2-47 道の駅の防災機能の強化とネットワーク化 (2/2)

※新「道の駅」のあり方検討会 提言 (R1.11)

## 「道の駅」と広域的な防災拠点の配置(イメージ)

参考2

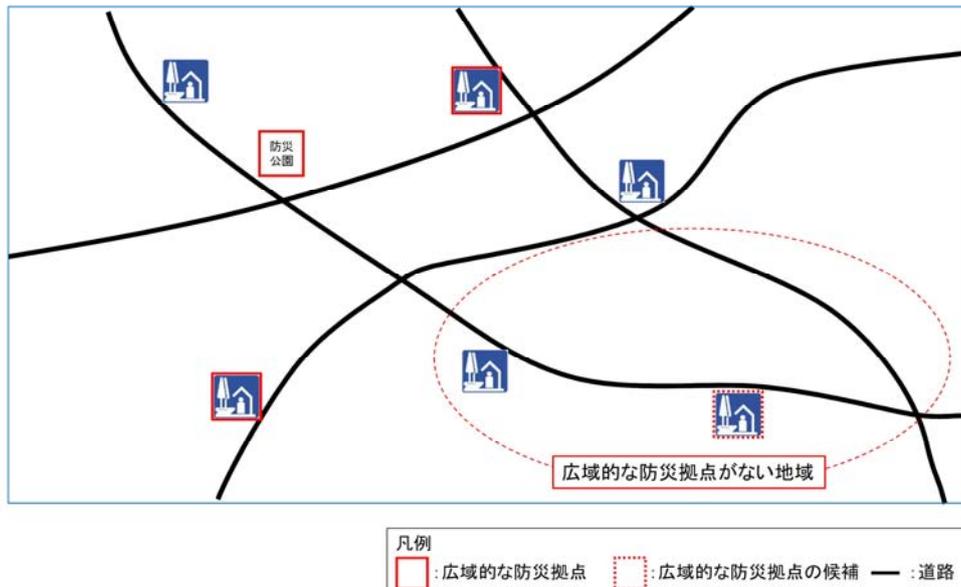
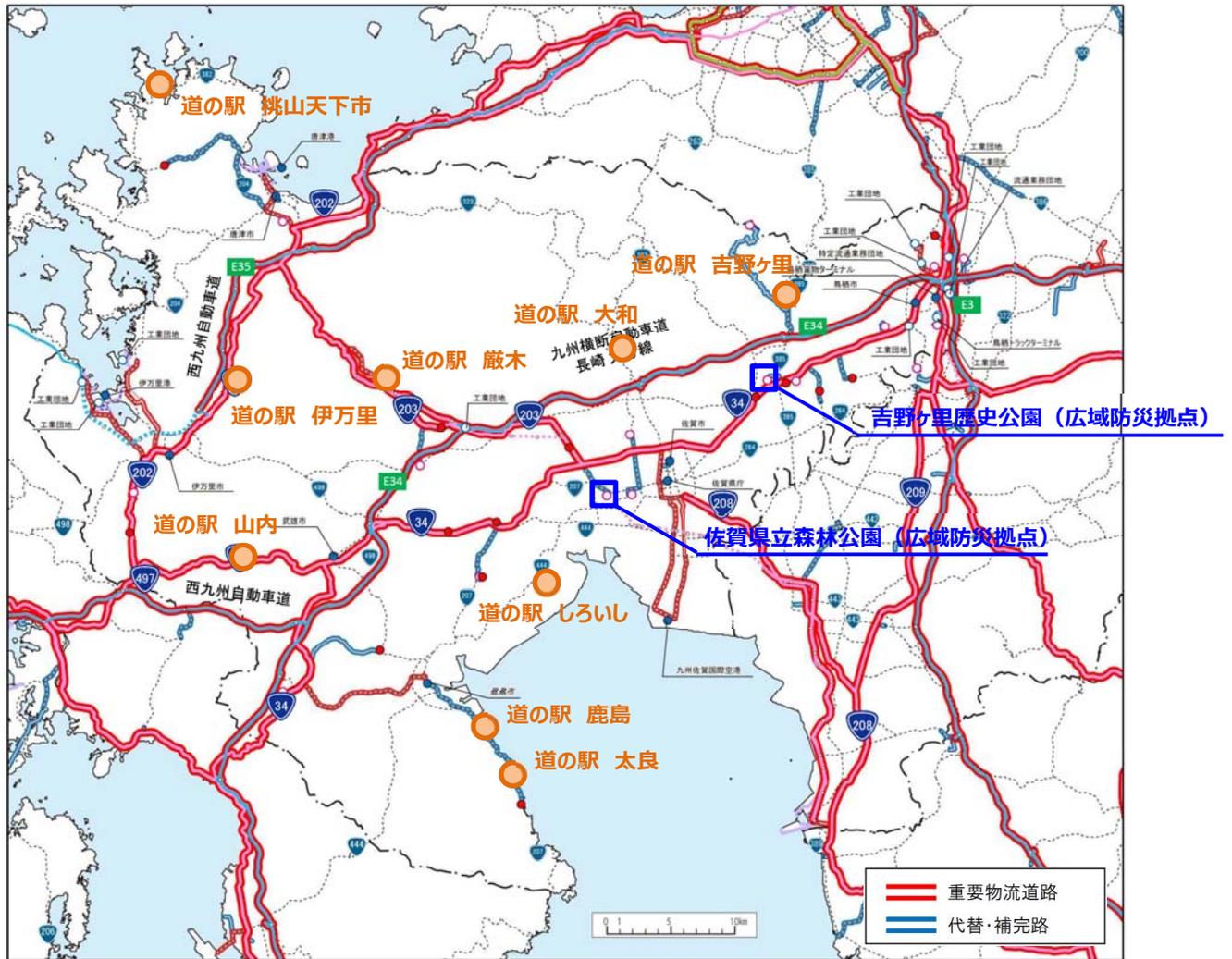


図 2-48 道の駅と広域的な防災拠点の配置イメージ

※新「道の駅」のあり方検討会 配布資料 (R1.5)

■ 道の駅における防災ネットワーク機能強化

本県では、県中央部（佐賀県立森林公園）及び県東部（吉野ヶ里歴史公園）に広域防災拠点が位置している。今後、県西部においても、重要物流道路と接続する道の駅の防災機能強化等により、防災ネットワークの機能強化を図る。



< 連絡する拠点 >

重要物流道路	都市（地方中核都市等）	●
	空港・港湾・鉄道貨物駅（拠点空港、重要港湾、コンテナ取扱駅等）	○
	物流拠点（トラックターミナル、工業団地等）	○
代替・補完路	都市（市区町村の役場）	●
	防災拠点（備蓄基地、総合病院等）	○

供用中	事業中	高規格幹線道路
（赤線）	（青線）	地域高規格道路（都市高速道路）
（緑線）	（黄線）	直轄国道
（紫線）	（黒線）	補助国道、都道府県道、市町村道
（白線）	（点線）	その他の路線（緊急輸送道路）
（赤線）	（点線）	その他の路線（臨港道路）

図 2-49 広域防災拠点と道の駅位置関係

※重要物流道路(R2.4.1時点)に広域防災拠点、道の駅を表示

## (6) 輸送モード間の接続強化

本県では横ライン（長崎県-佐賀県-福岡県）の物流需要が増加しており、伊万里港や唐津港はアジア主要都市に近く、海の玄関口として海上輸送ネットワークの重要港湾に指定されている。

このような点から、生産性の高い物流ネットワークを構築するため、国内貨物輸送量の約9割を占めるトラック輸送と空港・港湾等との輸送モード間の接続（物流モーダルコネクト）を強化する。

また、高速IC周辺では、更なる効率的な物流を実現するため、既存の道路空間も有効活用しつつ、直結を含めた新ルールの整理や、アクセス道路等へ重点支援を実施する。

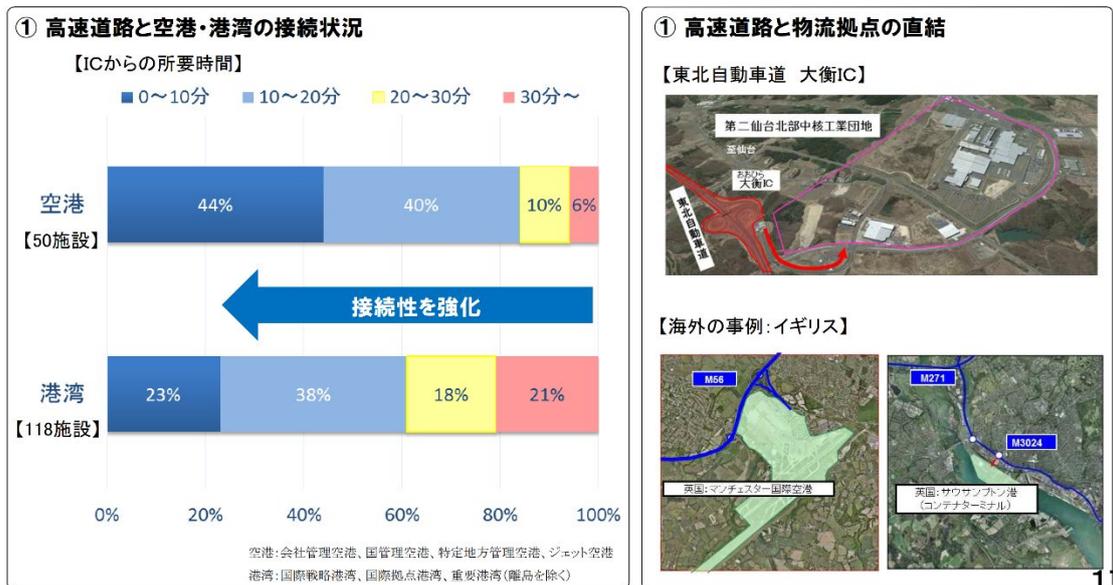


図 2-50 輸送モード間の接続状況と接続事例