

九州における「道の駅」に関する調査  
—災害時の避難者への対応を中心として—

## 結果報告書

平成30年3月

九州管区行政評価局

## 前 書 き

平成5年に制度が創設された「道の駅」は、国土交通省の登録を受けて市町村等が一般国道等の沿線に設置する公共施設であり、登録数は年々増加し、平成29年11月17日現在、九州7県で128駅となっている。

「道の駅」は、「休憩機能」、「情報発信機能」及び「地域連携機能」の3機能を有しており、近年の熊本地震等において被災者の避難拠点となるなど、第4の機能である防災機能が注目されている。

国が、「国土強靱化政策大綱」（平成25年12月17日国土強靱化推進本部）で「道の駅」の防災拠点化を推進すると定めて以降、毎年策定されている「国土強靱化アクションプラン」では、国土交通省が、地域防災計画等に基づき、地方公共団体と役割分担を図りながら、「道の駅」の防災設備の整備を推進するとされている。

このため、「道の駅」の防災機能の拡充は、第一義的には「道の駅」の設置市町村等が推進していくところ、防災設備の整備では、道路管理者である国、県等が、設置市町村等と役割分担を図りながら進めている。

このような中、九州地方整備局は、直轄国道沿い・一体型の「道の駅」において防災設備の整備を進めているほか、「道の駅」設置市町村等に対し、「道の駅」の防災拠点化の推進に向けた情報提供等を行っている。

今回、当局は、九州の「道の駅」におけるソフト・ハード両面の防災対策等の実情を把握するため、「道の駅」の実地（抽出）調査に加え、九州7県の全ての「道の駅」と設置市町村を対象にアンケート調査を行った。

その結果、ソフト対策については、市町村地域防災計画で防災拠点に位置付けられていない約7割の「道の駅」の中で、防災拠点に位置付けるか未検討又は検討したか不明のものが多くみられたほか、災害時協定の締結等のソフト対策の実施率は、いずれも2割以下にとどまる状況がみられた。

ハード対策については、整備手法や防災拠点への位置付けの有無によって進捗状況に差異がみられる一方で、熊本地震を契機として多額の費用をかけず工夫して防災設備を整備している「道の駅」がみられた。また、災害時にも有効な公衆電話の確保についても課題がみられた。

このため、当局は、九州地方整備局に対し、「道の駅」の防災機能の向上のため、ソフト対策やハード対策を促すための更なる情報提供等の助言や支援を行うことなどの改善所見を通知した。

本報告書及びアンケート調査集計結果が、関係の行政機関、県、市町村、「道の駅」、関係団体において、「道の駅」の防災拠点化の推進に向けた取組の参考にしていただければ幸いである。

九州管区行政評価局長

佐藤 裁也

## 目 次

頁

第1 調査の目的等	1
第2 「道の駅」の防災拠点化の歩みと九州の「道の駅」	2
第3 調査の結果	
1 ソフト対策の推進	
(1) 地域防災計画への位置付け	17
(2) 災害時マニュアルの作成、防災訓練の実施、災害時協定の締結等	25
2 ハード対策の推進	
(1) 防災設備・物資の整備・維持管理	40
(2) 通信環境の整備状況等	
ア 公衆無線 LAN の整備状況等	62
イ 公衆電話の設置状況等	73
(3) AED の設置状況等	79
3 情報発信の充実	
(1) 防災設備等の把握状況及びホームページへの掲載状況	88
(2) 災害時の被災関連情報等の発信状況	95
別冊 アンケート結果	

## 説明図表目次

### 第1 調査の目的等

図表なし

### 第2 「道の駅」の防災拠点化の歩みと九州の「道の駅」

図表① 「道の駅」の登録・案内について（平成5年2月23日付け建設省道企発第19号建設省道路局長通達）〈抜粋〉	5
図表② 「道の駅」登録・案内要綱（平成5年2月23日建設省道路局長。最終改正平成14年4月25日）〈抜粋〉	6
図表③ 「道の駅」に関する提言（平成5年1月18日「道の駅」懇談会）〈抜粋〉	8
図表④ 「道の駅」の目的、機能等	9
図表⑤ 九州各県における「道の駅」の登録数（平成29年11月17日現在）	10
図表⑥ 九州各県の「道の駅」（平成29年11月17日現在）	11
図表⑦ 社会資本整備重点計画（第3次。平成24年8月31日閣議決定）〈抜粋〉	12
図表⑧ 国土強靱化政策大綱（平成25年12月17日国土強靱化推進本部）	13
図表⑨ 国土強靱化アクションプラン2017（平成29年6月6日国土強靱化推進本部決定）	13
図表⑩ 平成28年熊本地震における「道の駅」の活動事例	14
図表⑪ 平成29年7月九州北部豪雨における「道の駅」の活動事例	15
図表⑫ 平成28年熊本地震及び平成29年7月九州北部豪雨における「道の駅」の支援状況（アンケート結果）	16

### 第3 調査結果

#### 1 ソフト対策の推進

##### (1) 地域防災計画への位置付け

図表 1-(1)-① 災害対策基本法（抜粋）	22
図表 1-(1)-② 市町村地域防災計画への位置付け状況（調査対象15駅）	22
図表 1-(1)-③ 「道の駅」を防災拠点に位置付けていないなどの6市町村における防災拠点に位置付けるかの検討状況等	23
図表 1-(1)-④ 「道の駅」を防災拠点に位置付ける（位置付けた）ことによるメリット（4市町村からの見解）	23
図表 1-(1)-⑤ 「道の駅」を防災拠点に位置付ける余地に関する見解（防災拠点に位置付けていないなどの6市町村）	24

##### (2) 災害時マニュアルの作成、防災訓練の実施、災害時協定の締結等

図表 1-(2)-① JICE REPORT 第26号「道路の防災・減災に関するJICEの取組」（平成26年12月。一般財団法人国土技術研究センター）〈抜粋〉	31
---	----

図表 1-(2)-②	「道の駅」相互支援を促す取組（大分県）	32
図表 1-(2)-③	ソフト対策の実施状況（調査対象 15 駅）	33
図表 1-(2)-④	災害時マニュアルの作成状況（作成済み 3 駅）	34
図表 1-(2)-⑤	災害時マニュアルの作成の必要性に係る見解（未作成 12 駅）	34
図表 1-(2)-⑥	防災訓練の実施状況（平成 28 年度以降実施 3 駅）	35
図表 1-(2)-⑦	防災訓練の実施の必要性に係る見解（平成 28 年度以降未実施 12 駅）	35
図表 1-(2)-⑧	災害時マニュアル・防災訓練の作成・実施と自然災害の被災想定区域への 所在の関係	36
図表 1-(2)-⑨	災害時協定の締結状況（締結済み 1 駅、締結見込み 1 駅）	37
図表 1-(2)-⑩	災害時協定の締結例（「道の駅」A7 が市町村と締結している協定）	37
図表 1-(2)-⑪	災害時協定の締結の必要性に係る見解（締結済み 1 駅、締結見込み 1 駅を 除く 13 駅）	39

## 2 ハード対策の推進

### (1) 防災設備・物資の整備・維持管理

#### ア 防災設備・物資の整備の推進

図表 2-(1)-ア-①	九州地方整備局による九州 7 県の 30 駅における非常用電源等の整備 状況	46
図表 2-(1)-ア-②	国の支援制度の活用状況（調査対象 15 駅）	47
図表 2-(1)-ア-③	「道の駅」が防災拠点として機能するための防災設備例	48
図表 2-(1)-ア-④	防災設備の整備が進んでいる「道の駅」の例	48
図表 2-(1)-ア-⑤	非常用電源、貯水槽、災害時対応トイレの整備状況（アンケート結 果）	49
図表 2-(1)-ア-⑥	整備手法等による非常用電源、貯水槽、災害時対応トイレの整備率 の比較（アンケート結果）	49
図表 2-(1)-ア-⑦-i	3 設備の財源（一つでも整備の 48 駅中）（アンケート結果）	49
図表 2-(1)-ア-⑦-ii	整備手法による財源の差異（3 設備の一つでも整備している場 合）（アンケート結果）	49
図表 2-(1)-ア-⑧	防災拠点としての位置付けの有無と非常用電源、防災用貯水槽、災 害時対応トイレの整備状況（アンケート結果）	50
図表 2-(1)-ア-⑨	熊本地震及び平成 29 年 7 月九州北部豪雨を受けて必要と感じた対策 （アンケート結果）	50
図表 2-(1)-ア-⑩-i	停電・断水時の電力・トイレ使用の確保状況及び防災設備の整備 状況（調査対象 15 駅）	51
図表 2-(1)-ア-⑩-ii	整備手法（一体型・単独型）等と停電・断水時の電力・トイレ使 用の確保状況の比較（調査対象 15 駅）	52
図表 2-(1)-ア-⑩-iii	防災拠点への位置付けの有無と停電・断水時の電力・トイレ使用 の確保状況の比較（調査対象 15 駅）	52

図表 2-(1)-ア-⑪	防災設備・物資の整備に係る国・県の支援の在り方に係る主な意見・要望	52
図表 2-(1)-ア-⑫	熊本地震で被災した経験を踏まえる等により多額の費用をかけず工夫して防災設備を整備している「道の駅」(推奨事例)	53
図表 2-(1)-ア-⑬	整備主体別の非常用電源(非常用発電機)(調査対象 15 駅)	54
図表 2-(1)-ア-⑭	災害時には非常用電源の役割を果たす蓄電池付き太陽光発電システムを整備している「道の駅」(推奨事例。ほか 2 駅でも同様の事例あり)	54

## イ 防災設備の維持管理

図表 2-(1)-イ-①	国道事務所と「道の駅」設置市町村との防災利用に関する協定(覚書)例	55
図表 2-(1)-イ-②	整備した防災設備等の利用及び管理に係る県による覚書・協定例	56
図表 2-(1)-イ-③	非常用電源(小型の非常用発電機を除く。)で発電された電力の供給先及び供給可能な日数・時間の承知状況(国又は県が道路管理者として整備した 5 駅)	57
図表 2-(1)-イ-④	小型の非常用発電機の操作訓練の実施状況(3 駅)	57
図表 2-(1)-イ-⑤	太陽光発電設備の法定点検を行っていない「道の駅」(県が道路管理者として整備した 1 駅)	58
図表 2-(1)-イ-⑥	マンホールトイレの組立て・設置訓練の実施状況(国又は県が道路管理者として整備した 5 駅)	59
図表 2-(1)-イ-⑦	「道の駅」が洪水の浸水想定区域内に所在することから小型の非常用発電機等の設置場所に配慮が必要とみられる事例	60
図表 2-(1)-イ-⑧	防災行政無線の通話機能の活用状況(防災行政無線が整備されている 3 駅)	61

## (2) 通信環境の整備状況等

### ア 公衆無線 LAN の整備状況等

図表 2-(2)-ア-①	観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014—「訪日外国人 2000 万人時代」に向けて—(平成 26 年 6 月 17 日観光立国推進閣僚会議決定)(抜粋)	66
図表 2-(2)-ア-②	道の駅 SPOT 利用案内	67
図表 2-(2)-ア-③	災害等緊急事態における通信確保の在り方に関する検討会 最終取りまとめ(平成 23 年 12 月 大規模災害等緊急事態における通信確保の在り方に関する検討会)(抜粋)	68
図表 2-(2)-ア-④	「無線 LAN ビジネスガイドライン第 2 版」(平成 28 年 9 月 23 日総務省)(抜粋)	69

図表 2-(2)-ア-⑤	調査対象 15 駅の Wi-Fi の整備状況	69
図表 2-(2)-ア-⑥	Wi-Fi を停電時に使用可能とする対策の実施状況 (Wi-Fi を整備している 14 駅)	70
図表 2-(2)-ア-⑦	Wi-Fi を停電時に使用可能とする対策を講ずる必要性に関する見解 (停電時対策を実施していない 9 駅)	70
図表 2-(2)-ア-⑧	災害時モードの搭載状況等 (平常時の認証手順、接続可能時間・回数のいずれかに制限がある Wi-Fi を整備している 8 駅)	71
図表 2-(2)-ア-⑨	平常時の認証手順の必要の有無 (整備済みの 98 駅中) (アンケート結果)	72
図表 2-(2)-ア-⑩	平常時と比較した災害時の認証手順 (平常時に「認証手順を経る必要あり」の 43 駅中) (アンケート結果)	72
図表 2-(2)-ア-⑪	平常時の 1 回の接続可能時間 (整備済みの 98 駅中) (アンケート結果)	72
図表 2-(2)-ア-⑫	平常時の 1 日の接続可能回数 (整備済みの 98 駅中) (アンケート結果)	72
図表 2-(2)-ア-⑬	平常時と比較した災害時の 1 回の接続可能時間 (平常時「制限あり」の 36 駅中) (アンケート結果)	72
図表 2-(2)-ア-⑭	平常時と比較した災害時の 1 日の接続可能回数 (平常時「制限あり」の 16 駅) (アンケート結果)	72

## イ 公衆電話の設置状況等

図表 2-(2)-イ-①	「災害等緊急時における有効な通信手段としての公衆電話の在り方」答申 (平成 24 年 3 月 1 日情報通信審議会) (抜粋)	77
図表 2-(2)-イ-②	調査対象 15 駅における公衆電話の設置状況	77
図表 2-(2)-イ-③	災害時に備えて公衆電話を設置する必要性に関する見解 (公衆電話を設置していない、又は特殊簡易公衆電話を設置している 8 駅)	78

## (3) AED の設置状況等

図表 2-(3)-①	AED の設置状況 (アンケート結果)	81
図表 2-(3)-②	AED の設置者等が行うべき事項等について (点検担当者の配置、役割等に関する部分を抜粋)	82
図表 2-(3)-③	AED の適正配置に関するガイドライン (AED の施設内での配置方法に関する部分を抜粋)	83
図表 2-(3)-④	AED の設置案内及び日常点検 (アンケート結果)	84
図表 2-(3)-⑤	調査対象 15 駅における AED の設置状況	84
図表 2-(3)-⑥	AED の設置案内 (AED を設置している 14 駅)	84
図表 2-(3)-⑦	具体的な設置場所 (休憩室) を案内している駅 (「道の駅」阿蘇)	85

図表 2-(3)-⑧	AED が 2 階に設置されていることを 1 階の設置案内に表示していない「道の駅」	85
図表 2-(3)-⑨	AED の日常点検 (AED を設置している 14 駅)	86
図表 2-(3)-⑩	AED の日常点検を毎日行いその結果を記録している「道の駅」	86
図表 2-(3)-⑪	消耗品の交換時期 (AED を設置している 14 駅)	87
図表 2-(3)-⑫	消耗品の交換時期の経過状況と日常点検や表示ラベル取付けの状況との相関関係	87

### 3 情報発信の充実

#### (1) 防災設備等の把握状況及びホームページへの掲載状況

図表 3-(1)-①	「道の駅」登録申請書、登録事項等変更届	91
図表 3-(1)-②	九州地方整備局ホームページにおける各「道の駅」の案内の例 (防災設備及び Wi-Fi の設置の掲載がある「道の駅」)	92
図表 3-(1)-③	調査対象「道の駅」における防災設備等の整備状況及びホームページへの掲載状況 (ホームページ掲載状況は、平成 29 年 11 月 10 日現在)	93
図表 3-(1)-④	九州地方整備局が自ら広報しているが、ホームページには掲載されていないもの	94

#### (2) 災害時の被災関連情報等の発信状況

図表 3-(2)-①	九州地方整備局及び九州・沖縄「道の駅」連絡会のホームページにおける管内「道の駅」に係る情報発信画面	99
図表 3-(2)-②	九州・沖縄「道の駅」連絡会の概要	100
図表 3-(2)-③	「道の駅」のホームページによる情報発信事例 (平成 28 年熊本地震発生直後の被災関連情報の発信状況)	101
図表 3-(2)-④	九州・沖縄「道の駅」連絡会における平成 28 年熊本地震及び平成 29 年 7 月九州北部豪雨に際しての「道の駅」の被災関連情報の収集状況	102
図表 3-(2)-⑤	九州・沖縄「道の駅」連絡会による「道の駅」の被災状況報告様式<抜粋>	103
図表 3-(2)-⑥	平成 28 年熊本地震・平成 29 年 7 月九州北部豪雨における自駅の被災関連情報の発信状況 (アンケート結果)	104
図表 3-(2)-⑦	調査対象 15 駅におけるホームページ、SNS の開設状況	106
図表 3-(2)-⑧	調査対象 15 駅における平成 28 年熊本地震及び平成 29 年 7 月九州北部豪雨発生直後の自駅の被災関連情報の発信状況	106
図表 3-(2)-⑨	災害時に「道の駅」の被災関連情報を九州地方整備局等が情報を取りまとめ、発信する必要性に関する意見 (意見があった 8 駅)	107



## 第1 調査の目的等

### 1 目的

「道の駅」とは、「地域の創意工夫により道路利用者に快適な休憩と多様で質の高いサービスを提供する施設」とされている。具体的には、無料で利用できる十分な容量の駐車場、清潔な便所、道路・地域に関する情報提供等の多様なサービスを提供する案内・サービス施設等を備えるものとされている。「道の駅」の登録数は、全国で1,117駅、九州では128駅（うち127駅が開業）となっている（平成29年4月21日現在）。

国土交通省は、平成16年10月の新潟県中越地震で「道の駅」が被災者の避難場所や道路情報・被災情報等の発信拠点として活用されたことを受け、19年3月の社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会において、「道の駅」の従来の機能に加えて今後展開すべき機能の多様化の一例として、災害時に対応した「道の駅」の防災機能の充実による防災拠点化を挙げている。23年3月の東日本大震災でも、東北の被災地近隣の「道の駅」が緊急避難者の受入場所、被災地救援のための様々な支援の拠点として活用されており、その後に策定された「国土強靱化政策大綱」（平成25年12月17日 国土強靱化推進本部）及び「国土強靱化アクションプラン2017」（平成29年6月6日 国土強靱化推進本部）等では、「道の駅」の防災拠点化に向けた取組の推進が求められている。

九州においては、平成28年4月の熊本地震を受け、「道の駅」設置市町村長等で構成される九州・沖縄「道の駅」連絡会が、「熊本地震で「道の駅」が防災拠点として果たした役割」をまとめている。当該レポートには、熊本地震の直後に「道の駅」が果たした一時避難場所、トイレ、情報等の提供、支援基地の設置等の役割、今後「道の駅」を防災拠点として機能させるために必要なソフト面・ハード面の整備に係る課題等が記載されている。また、29年7月の九州北部豪雨では、災害ボランティアの宿营地の役割を果たした「道の駅」などもある。

九州には多くの活断層が存在するほか、九州東部沿岸では南海トラフ地震による津波被害が想定されることから、九州各県の「道の駅」では、地震、津波、豪雨等の大規模災害を想定し、防災拠点としての機能を整備・強化していく必要がある。

この調査は、このような状況を踏まえ、防災拠点としての「道の駅」の機能の整備・強化を図る観点から、国、県、市町村等における「道の駅」の防災機能の整備状況等を調査し、関係行政の改善に資するために実施するものである。

### 2 対象機関

#### (1) 調査対象機関

国土交通省九州地方整備局

#### (2) 関連調査等対象機関

西日本電信電話株式会社九州事業本部、県（福岡県、佐賀県、熊本県、大分県、宮崎県）、市町村・「道の駅」、関係団体

### 3 担当部局

九州管区行政評価局

### 4 実施時期

平成29年11月～30年3月

## 第2 「道の駅」の防災拠点化の歩みと九州の「道の駅」

調査結果	説明図表番号
<p><b>1 「道の駅」の概要</b></p> <p>「道の駅」は、「道の駅」の登録・案内について」（平成5年2月23日付け建設省道企発第19号建設省道路局長通達。最終改正14年4月25日）で定められている「道の駅」登録・案内要綱」において、地域の創意工夫により道路利用者に快適な休憩と多様で質の高いサービスを提供する施設とされており、その概要は、以下のとおりである。</p> <p><b>（発足の経緯）</b></p> <p>平成2年1月の中国・地域づくり交流会のシンポジウムでの「鉄道に駅があるように、道路に駅があってもよいのではないか。」との発言がきっかけとされ、山口、岐阜、栃木の3県での「道の駅」の実験、有識者等による「道の駅」懇談会において取りまとめられた「道の駅」に関する提言」を踏まえ、建設省（現国土交通省）は、5年2月に「道の駅」登録・案内要綱」を定め、同年4月には、103か所の「道の駅」が最初の「道の駅」として登録されている。</p> <p><b>（機能）</b></p> <p>「道の駅」は、「地域とともに創る個性豊かなにぎわいの場」を基本コンセプトとして、次の3機能を有する施設である。</p> <p>① 道路利用者のための「休憩機能」</p> <p>② 道路利用者や地域住民のための「情報発信機能」</p> <p>③ 「道の駅」をきっかけに地域と地域が手を結び合う「地域連携機能」</p> <p><b>（整備手法）</b></p> <p>「道の駅」には、①道路管理者である国（国土交通省）や都道府県、市町村が基本的な施設である駐車場やトイレを整備し、市町村等が地域振興施設などを設置する「一体型」と②市町村等が地域振興施設や駐車場などを単独で整備する「単独型」がある。</p> <p><b>（登録方法）</b></p> <p>「道の駅」の登録は、設置者である市町村長又は市町村に代わり得る公的な団体が、施設近傍の一般国道又は都道府県道の道路管理者を経由して、登録申請書等を国土交通省道路局長（地方整備局経由）に提出し、「道の駅」の要件を満たしていることが確認されれば行われる。</p> <p><b>（登録要件）</b></p> <p>上記3機能に係る要件を満たす必要があり、主な要件は、次のとおりである。</p> <p>① 休憩機能 利用者が無料で24時間利用できる十分な容量を持った駐車場や清潔なトイレ（障がい者用も設置）</p> <p>② 情報発信機能 道路及び地域に関する情報（道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報等）の</p>	<p>図表①</p> <p>図表②</p> <p>図表③</p> <p>図表①・図表② （再掲）</p> <p>図表④</p> <p>図表④（再掲）</p>

<p>提供</p> <p>③ 地域連携機能</p> <p>文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設</p> <p>このほか、その他配慮事項として、施設及び施設間を結ぶ主要経路のバリアフリー化も求められている。</p> <p>(登録数)</p> <p>平成 29 年 11 月 17 日現在、全国で 1,134 駅、九州では 128 駅（福岡県内 16 駅、佐賀県内 9 駅、長崎県内 11 駅、熊本県内 30 駅、大分県内 24 駅、宮崎県内 17 駅、鹿児島県内 21 駅）となっている。</p> <p>なお、佐賀県内の 1 駅については、平成 30 年度供用開始予定である。</p> <p><b>2 「道の駅」の防災拠点化への歩み</b></p> <p>「道の駅」は、平成 16 年 10 月に発生した新潟県中越地震において、被災直後から震源地近傍の「道の駅」6 駅が被災者の避難場所として活用されるとともに、被災地周辺の「道の駅」が道路情報や被災情報等の発信拠点として活用された。また、23 年 3 月に発生した東日本大震災においても、東北各地の「道の駅」が、緊急避難者の受入場所のほか、被災地救援や復興のための様々な支援の拠点として活用されており、以降、「道の駅」には、その基本的な機能である休憩機能、情報発信機能及び地域連携機能に加えて、第 4 の機能として防災機能の発現が期待されている。</p> <p>このため、「道の駅」は、その後に決定又は策定された①「社会資本整備重点計画」（第 3 次。平成 24 年 8 月 31 日閣議決定）において、「道の駅や SA/PA、河川防災ステーション等による河川空間、駅、駅前広場等を避難や救援活動の拠点として計画的、積極的に活用するための取組を進める。」、②「国土強靱化政策大綱」（平成 25 年 12 月 17 日国土強靱化推進本部）において、「道の駅の防災拠点化や、改正道路法に基づく協議会を活用した緊急輸送道路の再構築と広域啓開体制の構築・強化等を推進する。」、③「国土強靱化アクションプラン 2017」（平成 29 年 6 月 6 日国土強靱化推進本部）において、「地域防災計画等に基づき、地方公共団体と役割分担を図りながら、道の駅の防災設備、海拔表示シートの整備、道路施設への防災機能の付加（避難路、避難階段）、道路啓開計画の実効性向上の取組を推進する。」とされるなど、「道の駅」の防災拠点化に向けた取組の推進が求められている。</p> <p><b>3 平成 28 年熊本地震・平成 29 年 7 月九州北部豪雨における「道の駅」の活用</b></p> <p>九州においても、「道の駅」は、平成 28 年 4 月の熊本地震及び平成 29 年 7 月九州北部豪雨の発生後、次のような支援を行っている。</p> <p>① 避難者、周辺住民等への商品・物資の提供、炊き出し</p> <p>② 避難所・避難場所としての建物内の開放</p>	<p>図表⑤、図表⑥</p> <p>図表④（再掲）</p> <p>図表⑦</p> <p>図表⑧</p> <p>図表⑨</p> <p>図表⑩、図表⑪</p>
---	---

<p>③ 避難者の車中泊・テント泊場所としての駐車場、敷地等の開放</p> <p>④ 災害ボランティアの宿营地としての駐車場、敷地等の開放</p> <p>⑤ 支援車両等の前線基地・中継基地の提供</p> <p>⑥ 被災情報（道路の被災箇所、避難所情報等）の提供</p> <p>⑦ 入浴施設の開放</p> <p>⑧ 他駅・市町村役場への資金・物資の提供</p> <p><b>（アンケート結果（対「道の駅」））</b></p> <p><b>① 平成 28 年熊本地震における「道の駅」による支援</b></p> <p>i 回答があった 116 駅中、何らかの支援を行った駅は 86 駅（74.1%）、特段の支援は行っていない駅は 29 駅（25.0%）、無回答が 1 駅（0.9%）であった。</p> <p>ii 支援内容で最も多かったのは、「他駅・市町村役場への資金・物資の提供」（34 駅）、次いで、「被災情報（道路の被災箇所、避難所情報等）の提供」（31 駅）、「避難者の車中泊・テント泊場所としての駐車場、敷地等の開放」（20 駅）の順となっている。</p> <p><b>② 平成 29 年 7 月九州北部豪雨における「道の駅」による支援</b></p> <p>i 回答があった 116 駅中、何らかの支援を行った「道の駅」は 54 駅（46.6%）、特段の支援は行っていない「道の駅」は 62 駅（53.4%）であった。</p> <p>ii 支援内容で最も多かったのは、「他駅・市町村役場への資金・物資の提供」（27 駅）、次いで、「被災情報（道路の被災箇所、避難所情報等）の提供」（13 駅）、「避難者の車中泊・テント泊場所としての駐車場、敷地等の開放」（6 駅）の順となっている。</p>	<p>図表⑫</p> <p>図表⑫（再掲）</p>
---	---------------------------

図表① 「道の駅」の登録・案内について（平成5年2月23日付け建設省道企発第19号建設省  
道路局長通達）＜抜粋＞

近年、より安全で快適な道路交通環境が求められる中で、広域的な交流やレジャー交通の増加、高齢者・女性運転者の増加等を背景として、道路の休憩施設整備の必要性が急速に増大している。一方、各地域においては、地域振興のために、歴史・文化・産物等に関する情報提供と交流の場の整備が求められている。

これらのニーズに対応し、道路利用者の利便性の向上を図ると同時に活力ある地域づくりを支援するため、「道の駅」懇談会において多目的休憩施設「道の駅」のあり方に関する検討が進められ、別添の通り提言が取りまとめられたところである。

今般、この提言を踏まえ、別紙の通り「道の駅」登録・案内要綱を定め、休憩施設で地域に関する情報等を提供する機能を持つものについて、「道の駅」として登録し、広く道路利用者に案内することとした。

については、貴職におかれても、貴管下市町村に対し、この旨を周知するとともに、地域の創意工夫による質の高い「道の駅」の設置及び登録が推進されるよう特段の配慮をお願いする。

また、関係する道路管理者にあつては、案内標識の設置等「道の駅」の案内に関し相互に協力されたい。

図表② 「道の駅」登録・案内要綱（平成5年2月23日建設省道路局長。最終改正平成14年4月25日）〈抜粋〉

（目的）

1. この要綱は、一定水準以上のサービスを提供できる休憩施設を「道の駅」として登録し広く案内することにより、道路利用者の利便性の向上と施設の利用促進を図り、安全で快適な道路交通環境の形成並びに地域の振興に寄与することを目的とする。

（「道の駅」の基本コンセプト）

2. 本要綱において、「道の駅」とは、地域の創意工夫により道路利用者に快適な休憩と多様で質の高いサービスを提供する施設で、基本として次ぎに掲げるサービス等を備える施設をいう。

〈設置位置〉

- イ. 休憩施設としての利用しやすさや、「道の駅」相互の機能分担の観点から、適切な位置にあること

〈施設構成〉

- ロ. 休憩目的の利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場と清潔な便所を備えるとともに、それらの施設及び施設間を結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化が図られていること
- ハ. 利用者に多様なサービスを提供する施設であって、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あるもの（以下「案内・サービス施設」という。）が備わっていること

〈提供サービス〉

- ニ. 駐車場・便所・電話は24時間利用可能であること
- ホ. 案内・サービス施設には、原則として案内員を配置し、親切な情報提供がなされること

〈設置者〉

- ヘ. 案内・サービス施設の設置者は市町村又は市町村に代わり得る公的な団体（以下、「市町村等」という。）であること

なお、案内・サービス施設の管理または運営を市町村等以外のものが行う場合は、契約等により「道の駅」として必要なサービスが確保されるよう措置されていること

〈配慮事項〉

- ト. 女性・年少者・高齢者・身障者など様々な人の使いやすさに配慮されていること
- チ. 施設計画は景観に十分配慮し、特に景勝地にあつては、地域の優れた景観を損なうことのないよう計画されていること

（登録の申請）

3. 前条の「道の駅」の基本コンセプトに適合する施設の案内・サービスの施設の設置者（以下「申請者」という。）は、当該施設「道の駅」として登録申請することができる。この場合、申請者は登録申請書（別記第1号様式）に次の書類を添えて、当該施設の近傍の一般国道又は都道府県道の道路管理者を経由し、これを道路局長に提出するものとする。

イ. 申請に係わる施設の位置図及び配置図

ロ. 申請者が市町村でない場合にあつては、市町村に代わり得る公的な団体であることを証す

る資料

ハ. 施設の存する都道府県の関係する道路管理者が当該施設を「道の駅」として案内するにふさわしいものであるとして推薦することを証する資料

ただし、当該施設の一部が道路管理者が休憩施設として設ける駐車場である場合にあつては、道路管理者との協力体制が整っていることを証する資料

ニ. 事業計画等供用開始の予定を明らかにする資料

ただし、既に供用中の場合にあつては、その旨を示す資料  
(登録証の交付等)

4. 道路局長は、申請にもとづき、登録簿に登録し、申請者に登録証(別記第2号様式)を交付するものとする。

(供用開始の届け出)

5. 「道の駅」の登録を受けた者(以下、「道の駅」登録者という。)は、施設を供用する1か月以上前に道路局長に届け出るものとする。

(登録内容の変更の届け出)

6. 「道の駅」登録者は、登録申請の内容に変更(軽微な変更は除く)があつたときは、遅滞なく道路局長に届け出なければならない。

(「道の駅」の案内)

7. (1) 「道の駅」の設置者は、別図に示す標章を用いて施設の案内を行うとともに、登録証を施設内に見やすいように掲示するものとする。

(2) 道路局長は、「道の駅」の登録及び供用の状況等に関し、道路利用者への広報に努めるとともに、関係道路管理者に通知し、別図に示す標章を用いた「道の駅」の案内等に協力を求めるものとする。



(遵守義務)

8. 「道の駅」設置者は、次の事項を遵守し、利用者への良好なサービスの確保に努めなければならない。

イ. 施設全体、特に便所について常に安全で快適な利用が可能となるよう適切な維持管理を行うこと

ロ. 道路管理者の行う道路に関する情報の収集・提供に協力すること

ハ. 案内員に対する研修等を行い、提供する情報の質の向上につとめること

ニ. 全体の機能と魅力を高めるため、相互に連携し、協力すること

(登録の取り消し)

9. 道路局長は、登録された「道の駅」が内容の変更により2の各号に該当しないと認められるに至った場合、または「道の駅」登録者が8の義務を遵守せず、「道の駅」として案内することが適切でないと認められるに至った場合は、当該施設の登録を取り消すことができる。

図表③ 「道の駅」に関する提言（平成5年1月18日「道の駅」懇談会）〈抜粋〉

まえがき

これまで道路整備は、円滑な交通、いわば「ながれ」に重点をおいて進められてきたが、その一方で、駐車や休憩といった「たまり」の機能については、大きく立ち遅れた状況にある。今後、長距離トリップが増大し、女性や高齢者ドライバーも増加する中で、快適な「たまり」空間の整備を進めていくことが必要であり、建設省においては、平成3年度より交通安全施設等整備事業において、新たに一般道路の休憩施設の整備に取り組んでいる。

一方、この休憩施設と市町村等の整備する各種の地域振興施設とを一体化し、サービスの高度化、多様化を図り、これを「道の駅」と呼んで地域情報の発信基地としようとする試みが、いくつかの地方で行われている。

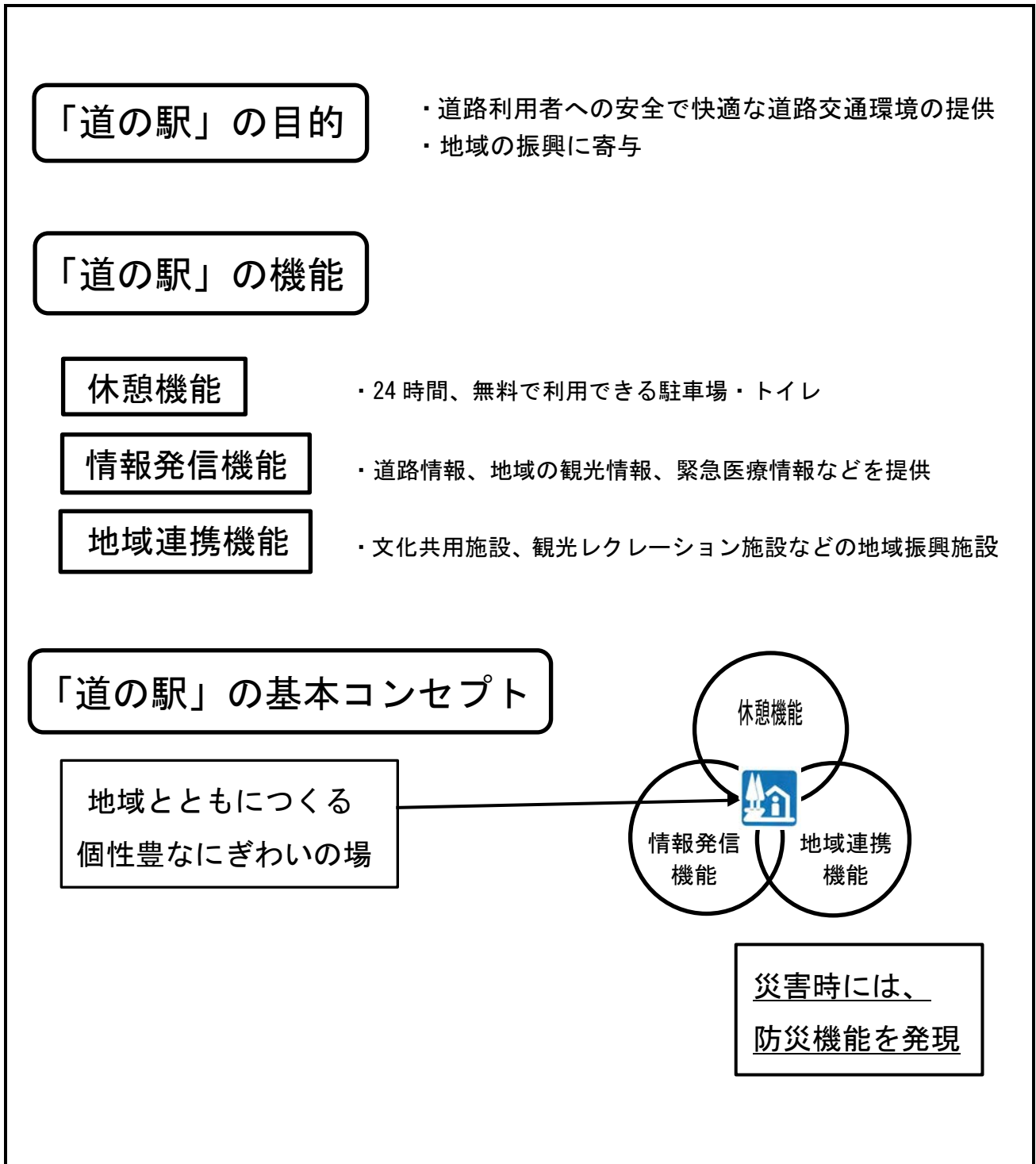
（中略）

本懇談会は、このような新しいタイプの複合多機能型休憩施設「道の駅」の意義及びあり方について検討を行った結果を提言としてとりまとめた。今後、道路事業において休憩施設の整備が本格的に展開されていくにあたって、この提言の趣旨を活かし、利用者に愛され、地域の誇りとなる「道の駅」づくりが進められることを望むものである。

（後略）



図表④ 「道の駅」の目的、機能等



(注) 国土交通省のホームページ等を基に、当局が作成した。

図表⑤ 九州各県における「道の駅」の登録数（平成29年11月17日現在）

県		福岡県	佐賀県	長崎県	熊本県	大分県	宮崎県	鹿児島県	計
「道の駅」 登録数	供用中	16	8	11	30	24	17	21	127
	未供用		1						1
	計	16	9	11	30	24	17	21	128

(注) 1 当局の調査結果による。

2 未供用の1駅は、平成30年度に供用開始予定である。

図表⑥ 九州各県の「道の駅」(平成29年11月17日現在)

県	「道の駅」の名称(設置市町村)
福岡県	原鶴(朝倉市)、豊前おこしかけ(豊前市)、小石原(朝倉郡東峰村)、しんよしとみ(築上郡上毛町)、うきは(うきは市)、おおむた(大牟田市)、たちばな(八女市)、うすい(嘉麻市)、歓遊舎ひこさん(田川郡添田町)、むなかた(宗像市)、くるめ(久留米市)、香春(田川郡香春町)、おおき(三潞郡大木町)、おおとう桜街道(田川郡大任町)、みやま(みやま市)、いとだ(田川郡糸田町)
佐賀県	鹿島(鹿島市)、巖木(唐津市)、伊万里(伊万里市)、桃山天下市(唐津市)、山内(武雄市)、大和(佐賀市)、吉野ヶ里(神埼郡吉野ヶ里町)、太良(藤津郡太良町)、しろいし(杵島郡白石町)
長崎県	生月大橋(平戸市)、みずなし本陣ふかえ(南島原市)、昆虫の里たびら(平戸市)、彼杵の荘(東彼杵郡東彼杵町)、さいかい(西海市)、夕陽が丘そとめ(長崎市)、松浦海のふるさと館(松浦市)、遣唐使ふるさと館(五島市)、鷹ら島(松浦市)、させぼつくす99(佐世保市)、長崎街道鈴田峠(大村市)
熊本県	小国(阿蘇郡小国町)、波野(阿蘇市)、旭志(菊池市)、大津(菊池郡大津町)、坂本(八代市)、不知火(宇城市)、有明(天草市)、鹿北(山鹿市)、七城メロンドーム(菊池市)、泗水(菊池市)、きくすい(玉名郡和水町)、清和文楽邑(上益城郡山都町)、通潤橋(上益城郡山都町)、竜北(八代郡氷川町)、錦(球磨郡錦町)、たのうら(葦北郡芦北町)、子守唄の里五木(球磨郡五木村)、宇土マリーナ(宇土市)、阿蘇(阿蘇市)、みなまた(水俣市)、うき(宇城市)、そよ風パーク(上益城郡山都町)、大野温泉(葦北郡芦北町)、美里「佐俣の湯」(下益城郡美里町)、上天草さんばーる(上天草市)、うしぶか海彩館(天草市)、あそ望の郷くぎの(阿蘇郡南阿蘇村)、水辺プラザかもと(山鹿市)、すいかの里植木(熊本市)、芦北でこぼん(葦北郡芦北町)
大分県	原尻の滝(豊後大野市)、宇目(佐伯市)、竹田(竹田市)、佐賀関(大分市)、やまくに(中津市)、耶馬トピア(中津市)、あさじ(豊後大野市)、いんない(宇佐市)、せせらぎ郷かみつえ(日田市)、やよい(佐伯市)、鯛生金山(日田市)、きよかわ(豊後大野市)、ゆふいん(由布市)、みえ(豊後大野市)、くにさき(国東市)、水辺の郷おおやま(日田市)、かまえ(佐伯市)、ながゆ温泉(竹田市)、おおの(豊後大野市)、くにみ(国東市)、童話の里くす(玖珠郡玖珠町)、すごう(竹田市)、なかつ(中津市)、慈恩の滝くす(玖珠郡玖珠町)
宮崎県	高岡(宮崎市)、北川はゆま(延岡市)、青雲橋(西臼杵郡日之影町)、山之口(都城市)、北浦(延岡市)、田野(宮崎市)、酒谷(日南市)、とうごう(日向市)、都城(都城市)、ゆ〜ぱるのじり(小林市)、なんごう(日南市)、日向(日向市)、高千穂(西臼杵郡高千穂町)、フェニックス(宮崎市)、つの(児湯郡都農町)、えびの(えびの市)、北方よっちみろ屋(延岡市)
鹿児島県	喜入(鹿児島市)、霧島(霧島市)、樋脇(薩摩川内市)、松山(志布志市)、阿久根(阿久根市)、長島(出水郡長島町)、くのにの松原おおさき(曾於郡大崎町)、根占(肝属郡南大隅町)、川辺やすらぎの郷(南九州市)、奄美大島住用(奄美市)、桜島(鹿児島市)、きんぼう木花館(南さつま市)、おおすみ弥五郎伝説の里(曾於市)、たからべ(曾於市)、いぶすき(指宿市)、たるみず(垂水市)、すえよし(曾於市)、黒之瀬戸だんだん市場(出水郡長島町)、山川港活お海道(指宿市)、錦江にしきの里(肝属郡錦江町)、野方あらさの(曾於郡大崎町)

(注) 当局の調査結果による。

図表⑦ 社会資本整備重点計画（第3次。平成24年8月31日閣議決定）〈抜粋〉

第2章 社会資本整備のあるべき姿

2 各プログラムの内容

プログラム1. 災害に強い国土・地域づくりを進める

〔災害応急対応〕

○実施すべき事業・施策

(災害時に拠点となる施設等の整備・耐震化)

災害発生時の復旧・復興拠点や復旧のための資機材・生活物資の中継基地等となる防災拠点の整備や救援活動や緊急物資輸送の拠点となる空港、港湾や主要な鉄道ターミナル駅、防災拠点となる官庁施設等の耐震化を進める。また、道の駅やSA/P A、河川防災ステーション等による河川空間、駅、駅前広場等を避難や救援活動の拠点として計画的、積極的に活用するための取組を進める。

さらに、大規模地震発生時に、緊急物資や避難者等の輸送、地域の産業・物流機能の維持だけでなく、我が国全体の国際輸送、幹線輸送を維持するため、耐震強化岸壁の整備を進めるとともに、大都市圏の基幹的広域防災拠点について、災害時に適切な運用が図られるよう防災訓練を定期的実施するなど、適切に対応を進める。

(注) 下線は当局が付した。

図表⑧ 国土強靱化政策大綱（平成 25 年 12 月 17 日国土強靱化推進本部）

（別紙 3）施策例

【個別施策分野】

8. 交通・物流

- 大規模災害発生時に道路の機能を発揮するため、災害への予防的対策等として、耐震補強や斜面・盛土等の対策、無電柱化、避難路・避難階段の整備、代替性の確保のための道路ネットワークの整備等による交通ネットワークやサプライチェーンの機能確保を推進する。あわせて、道の駅の防災拠点化や、改正道路法に基づく協議会を活用した緊急輸送道路の再構築と広域啓開体制の構築・強化等を推進する。

（注） 下線は当局が付した。

図表⑨ 国土強靱化アクションプラン2017（平成29年6月6日 国土強靱化推進本部決定）

第4章 プログラム推進のための主要施策

8. 交通・物流

（交通ネットワークの強靱化の推進）

- 地域防災計画等に基づき、地方公共団体と役割分担を図りながら、道の駅の防災設備、海拔表示シートの整備、道路施設への防災機能の付加（避難路、避難階段）、道路啓開計画の実効性向上の取組を推進する。また、山間部等において民間を含めた多様な主体が管理する道を把握し、避難等に活用する。【国土交通省】

（注） 下線は当局が付した。

図表⑩ 平成 28 年熊本地震における「道の駅」の活動事例

○避難者、周辺住民等への炊き出し



(「道の駅」あそ望の郷くぎの)

道の駅	支援内容	別添者	費用負担
阿蘇	炊き出し、そのほかの食料、飲料の提供。	別添市の被災者	道の駅が負担
うき	自衛隊が被災者に対して行った炊き出しの材料を確保(2-3日分)、避難所にも配布。	中城町の避難所、被災者	炊き出しの材料は市の委託で自らが負担、米は道の駅の備蓄者AAが負担
美田	町役場からの依頼で、避難所に向け、おにぎりを2回、その後おにぎりを提供した。	五道町の被災者	費用は町が負担
阿蘇南	4/16より1週用、おにぎりの提供、3日間は炊き出しに協力した。	道の駅に被災者、おにぎりを提供する被災者	レストランの食材、おにぎりの提供、そのほかは被災者の負担
上天草	食料、飲料などを提供(4/22)	阿蘇南の被災者	道の駅上天草が負担(約300人)
ゆふいん	おにぎり、コップ、お茶などを被災後の1週間提供。	町内の避難所、被災者	道の駅が負担
阿蘇	被災者からの日中(約)神楽のやまを交遊に被災者を助け入れ食事会。	やまを交遊に被災者(約)神楽のやま、道の駅への被災者などはない。	
塩志	4/18、19の両日、駐車場で約800人分の緊急食料提供。	近隣の被災者や被災者への避難者	被災者定により被災者に申請する予定
大津	新築仮設のレストラン再開日(4/29)に無料で、暖かいご飯とトランプを配布。	近隣の被災者や被災者への避難者	費用はレストランが負担、トランプは、野島みさ、しゅうりょうが負担
重岡南	レストランの再開日(4/29)に無料で、暖かいご飯とトランプを配布。	町内の避難所、被災者	費用は道の駅が負担
七城	市役所の依頼によりおにぎりや弁当300個を3日提供	避難所の被災者	費用は市が負担
塩志	飲料、おにぎり、おにぎり4日分、炊き出し(4/20)～4/22)	道の駅に避難している被災者	費用は道の駅が負担
阿蘇	おにぎりを提供(4/20)～4/22)水通水を提供	町内の避難所、被災者	

(炊き出し支援を行った「道の駅」)

○避難者の車中泊場所としての駐車場開放



(「道の駅」大津)

○被災情報(道路の被災箇所等)の提供



(「道の駅」阿蘇)

○支援車両等の前線基地・中継基地の提供



(「道の駅」あそ望の郷くぎの)



(「道の駅」旭志)

○簡易トイレの設置



(「道の駅」阿蘇)

○支援物資の保管



(「道の駅」あそ望の郷くぎの)

(注) 九州・沖縄「道の駅」連絡会の提供資料を基に、当局が作成した。

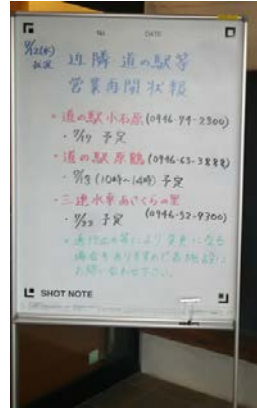


図表⑪ 平成 29 年 7 月九州北部豪雨における「道の駅」の活動事例

○支援車両等の前線基地・中継基地の提供 ○被災情報(被災地の「道の駅」の営業情報)の提供



(「道の駅」原鶴)



(「道の駅」くるめ)

○災害ボランティアの宿营地としての敷地等の開放



(「道の駅」うきは)

「うきはブランド通信」 Heart of Ukiha UKIHA 平成 29 年 7 月 10 日 福岡県うきは市 はうき

【記録的豪雨対応】『道の駅うきは』を「災害ボランティアの方々の宿营地」として開放。

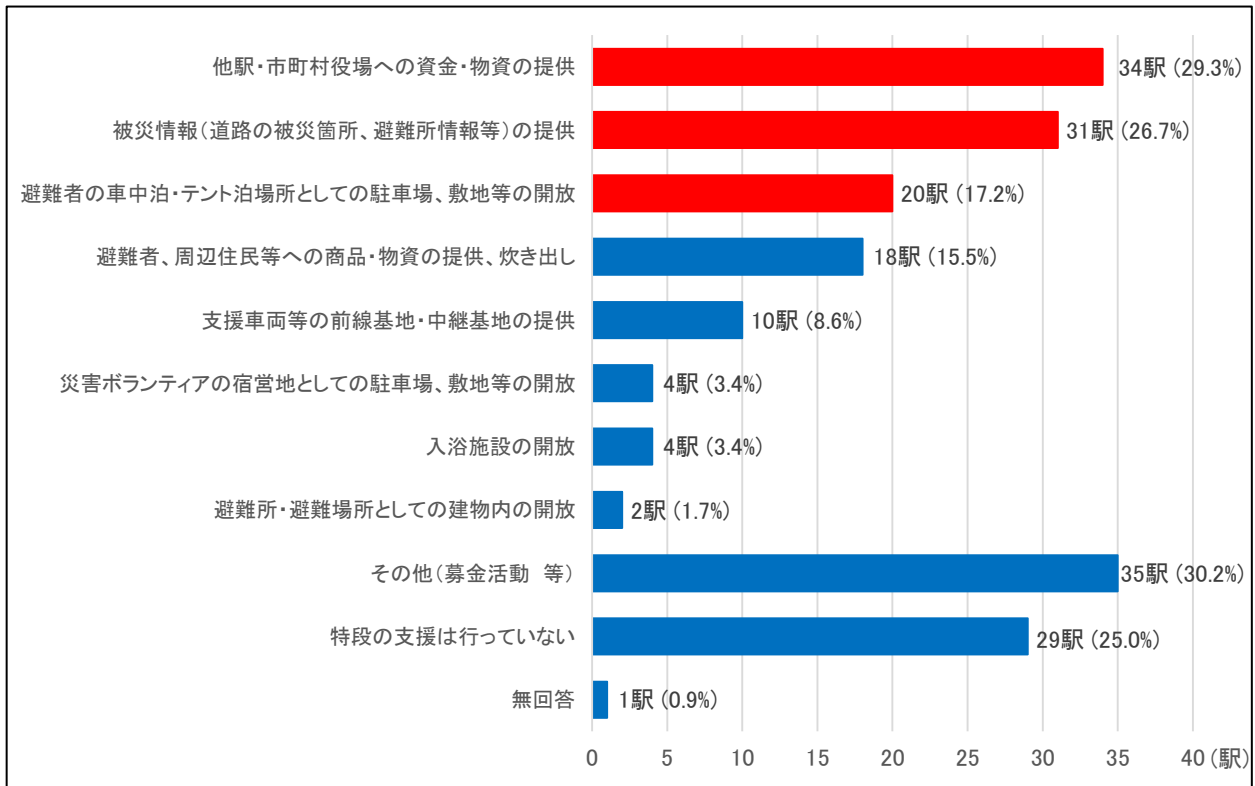
先週 5 日(水)からの記録的な豪雨により、うきは市に隣接する「朝倉市」「東編村」「日田市」など周辺地域の被害が深刻な状況となっています。今後、これらの被災地へ多くの災害ボランティアの支援の手助けが予想されることから、うきは市にあります『道の駅うきは』の一部を「災害ボランティアの方々の宿营地」として開放します。

●問い合わせ  
うきは市役所 住環境建設課 公共土木係  
☎ 0943-75-4987

(注) 九州地方整備局(九州・沖縄「道の駅」連絡会作成資料)及び「道の駅」くるめの提供資料並びにうきは市のホームページを基に、当局が作成した。

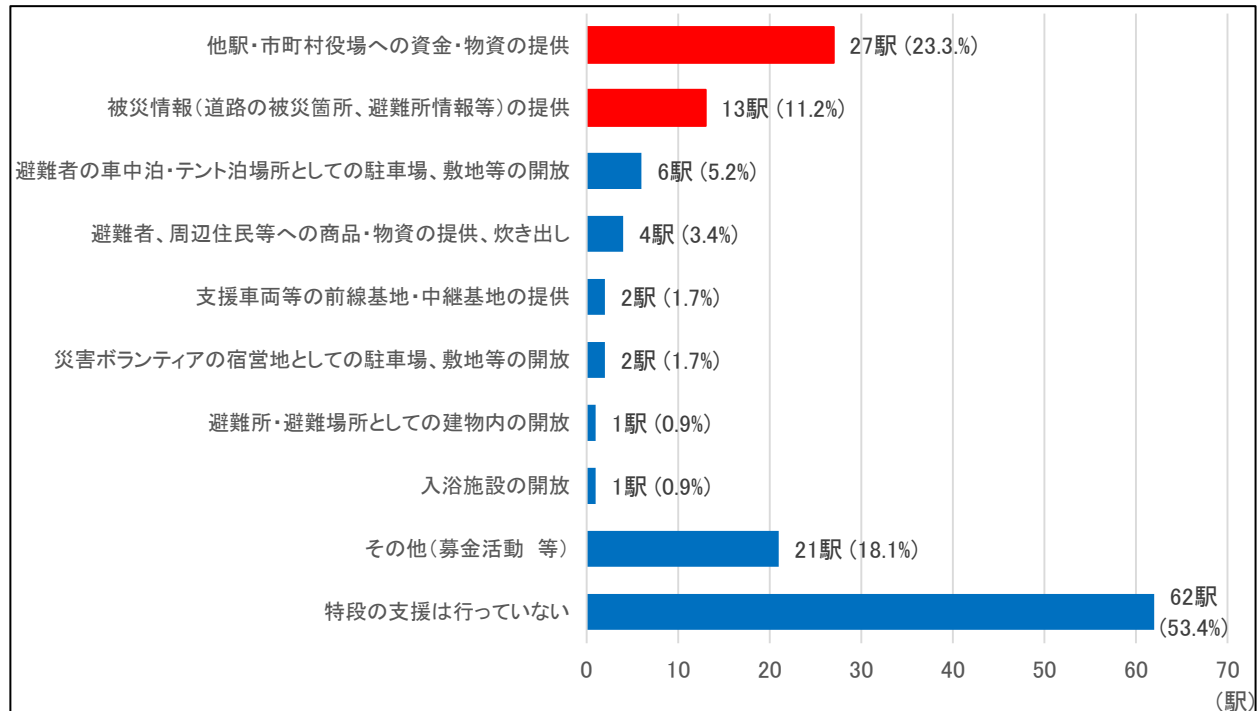
図表⑫ 平成 28 年熊本地震及び平成 29 年 7 月九州北部豪雨における「道の駅」の支援状況  
(アンケート結果)

平成 28 年熊本地震での対応 (86 駅 (74.1%) が何らかの支援を実施)



(注) 「複数回答可」としたため、各数値には重複がある。

平成 29 年 7 月九州北部豪雨での対応 (54 駅 (46.6%) が何らかの支援を実施)



(注) 「複数回答可」としたため、各数値には重複がある。



### 第3 調査の結果

#### 1 ソフト対策の推進

##### (1) 地域防災計画への位置付け

調査結果	説明図表番号
<p><b>【制度の概要】</b></p> <p>上述第2の2のとおり、平成16年10月の新潟県中越地震や23年3月の東日本大震災で「道の駅」が避難場所等として活用されたことを受け、「社会資本整備重点計画」、「国土強靱化政策大綱」及び以降毎年度策定されている「国土強靱化アクションプラン」において、防災拠点化に向けた取組の推進が求められている。</p> <p>また、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）第49条の4及び同条第49条の7では、市町村長が、指定緊急避難場所については、防災施設の整備の状況、地形、地質等を総合的に勘案し、政令で定める基準に適合する施設又は場所を自然災害等の種類ごとに、指定避難所については、想定される災害の状況、人口の状況等を勘案し、政令で定める基準に適合する公共施設等を指定しなければならないとされている。その他の防災拠点については、各地方公共団体が地域防災計画の中で地域の実情に応じて位置付けている。</p> <p>以上のようなことや災害時に「道の駅」を有効に機能させる観点から、地域防災計画、特に、基礎自治体である市町村の地域防災計画において、「道の駅」を防災拠点として位置付けておくことが有効と考えられる。</p> <p><b>【調査の結果】</b></p> <p><b>（九州地方整備局）</b></p> <p>九州地方整備局は、市町村地域防災計画における防災拠点への位置付けの重要性を踏まえ、日頃会議運営等について連携している設置市町村等が参加する九州・沖縄「道の駅」連絡会（注）や各県駅長会等において、その重要性について必要に応じて周知・啓発している。また、市町村や駅長等から防災拠点への位置付けに関して相談を受けた場合には、必要な情報提供等を行うこととしている。</p> <p>なお、九州地方整備局は、地域防災計画に位置付けられていない「道の駅」であっても、道路管理者として整備した駐車場、トイレ及び情報提供設備が災害時でも利用できることが必要であることから、計画的に整備を進めており、整備した防災設備を有効に活用してもらえよう、「道の駅」設置市町村に対し、地域防災計画における防災拠点への位置付けについて検討するよう働きかけているとされている。</p> <p>（注） 「道の駅」設置市町村長等で構成され、「道の駅」相互の連絡調整、広報等の役割を担う団体。一般社団法人九州・沖縄道の駅ネットワークが事務局を務めている。</p>	<p>図表⑦～⑨ （再掲）</p> <p>図表 1-(1)-①</p>

**(県)**

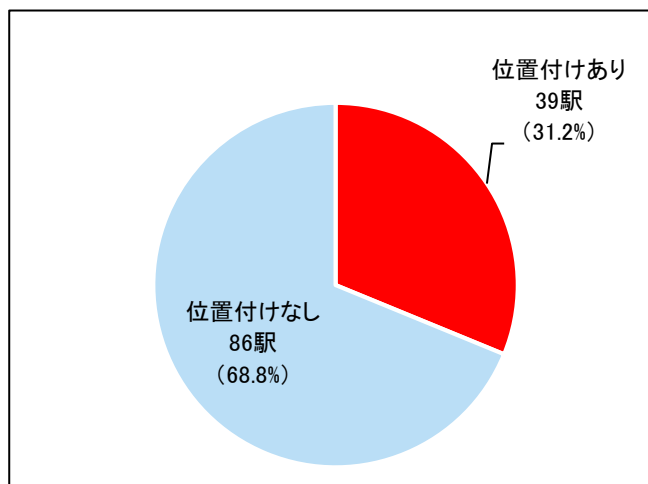
調査対象とした県の多くは、県地域防災計画の中で、県によって規定ぶりが多少異なるものの、総じて、県下の「道の駅」を災害時の避難所、物資輸送、情報発信拠点等の防災拠点として活用し、そのための機能強化に努める旨規定している。この中には、対象が県管理道沿い・一体型の「道の駅」に限られるものの、非常用電源等の防災設備の整備を進めている県や、整備した防災設備をより有効に活用してもらいたいことなどから、市町村地域防災計画に位置付けられていない一部「道の駅」の設置市町村に対し、何らかの防災拠点に位置付けるよう求めている県もみられる。

一方、県地域防災計画の中で「道の駅」について触れていないものの、災害時の「道の駅」相互支援を促す先進的な取組（支援を必要とする「道の駅」に対して別の「道の駅」が保有している物資の情報を収集し提供するなど）を始めている県（大分県）もあり、県地域防災計画への規定の有無によって「道の駅」に対する支援の厚さに差がみられるものではない。

**(アンケート結果（対：市町村防災部局）)**

① 下記のとおり、防災拠点に位置付けられていない「道の駅」が多数を占める。

市町村地域防災計画における防災拠点への位置付けの有無  
(回答があった85市町村の125駅中)



(注) 九州の全「道の駅」設置市町村87市町村中  
85市町村から回答を受領

② 防災拠点に位置付けるか検討したことがある市町村が20市町村であるのに対し、検討したことがない(31市町村)、又は検討が行われたかわからない(11市町村)とする市町村が42市町村と多数を占める(防災拠点に位置付けていない60市町村(注)中)。

(注) 複数の「道の駅」が所在している市町村では、「道の駅」によって検討状況が異なる場合があるため、合計市町村は、防災拠点に位置付けていない60市町村を超えて62市町村となっている。

③ 9市町村が、防災拠点に位置付けていない理由として、「いずれかの被災想定区域内に所在しているため」を挙げている（防災拠点位置付けなし・位置付け検討済みの20市町村中。下表1参照）。

表1 防災拠点に位置付けていない理由（位置付けなし・検討済みの20市町村中）

指定緊急避難場所等の防災拠点に位置付けられている施設が近辺にあるため	9市町村
洪水、土砂災害、津波等の被災想定区域内に所在しているため	9市町村
災害時の避難者等の受入態勢を有していないため	6市町村
防災拠点として位置付けるべき施設は、地域住民の避難先に限ったものと考えているため	2市町村
その他	4市町村

(注) 「複数回答可」としたため、各数値には重複あり

**(アンケート結果 (対「道の駅」))**

① 下表2のとおり、防災拠点に位置付けられている場合で、災害時マニュアル（作成中を含む。）、災害時協定、防災訓練（平成28年度以降）の実施等の割合がより高く、ソフト対策が進捗している。

表2 防災拠点への位置付けの有無によるソフト対策の実施率の差異

区分	防災拠点に位置付けられている	防災拠点に位置付けられていない
災害時マニュアル (作成中を含む。)	<u>28.2%</u> (39駅中11駅)	20.0% (70駅中14駅)
防災訓練 (平成28年度以降)	<u>20.5%</u> (39駅中8駅)	18.6% (70駅中13駅)
災害時協定	<u>17.9%</u> (39駅中7駅)	7.0% (71駅中5駅)

(注) 各ソフト対策の実施状況について無回答の駅が1ないし3駅あり、防災拠点への位置付けの有無について「わからない」駅が6駅あるため、防災拠点に「位置付けられている」「位置付けられていない」の合計が、回答があった116駅を下回り、ソフト対策によって異なる。

② 防災拠点に位置付けられている39駅中26駅(66.7%)には非常用電源(注)、

<p>貯水槽、災害時対応トイレのいずれかが整備されているのに対し、位置付けられていない71駅では19駅(26.8%)にとどまっております、防災拠点に位置付けられている場合で、ハード対策(防災設備の整備)が進捗している。</p> <p>(注)大型発電機だけでなく小型発電機等を含む。</p>	
<p><b>(「道の駅」設置市町村における実地調査結果)</b></p> <p>今回、調査対象15駅の設置市町村(設置者が第三セクターである1駅については、同駅が所在する市町村。計15市町村)において、市町村地域防災計画に「道の駅」を位置付けるかの検討状況等を調査した結果は、以下のとおりである。</p>	<p>図表1-(1)-②</p>
<p><b>ア 防災拠点に位置付けるかの検討状況</b></p> <p>① 防災拠点に位置付けられていない5駅及び位置付けはあるものの防災拠点としての位置付けが一部災害時に限られる1駅の設置6市町村中3市町村は、「道の駅」を防災拠点に位置付けるかの検討を行ったことがない、又は検討が行われたかわからないとしている。</p>	<p>図表1-(1)-③</p>
<p>② 防災拠点に位置付けていないなどの6市町村中2市町村が、その理由として、「道の駅」が一部災害の被災想定区域内に所在していることを挙げている。</p>	<p>図表1-(1)-③ (再掲)</p>
<p><b>イ 防災拠点に位置付けることによるメリット・位置付ける余地</b></p> <p>① 4市町村は、市町村の予算を防災設備・物資の整備に充てやすくなるなど、市町村防災計画において「道の駅」を防災拠点に位置付けることによる意義・有用性を示唆する見解を有している。</p> <p>② 防災拠点に位置付けていないなどの6市町村中4市町村は、大規模災害時には熊本地震の時のような支援活動の拠点等の役割が期待されるなどとして、今後の防災拠点への位置付けに前向きな見解を有している。</p> <p>また、3市町村は、国から防災拠点化に関する明確な方針が打ち出されれば検討を開始するきっかけとなるなど、防災拠点化の検討の後押しを国に求める見解を有している。</p>	<p>図表1-(1)-④</p> <p>図表1-(1)-⑤</p>
<p>以上をまとめると、次のとおりである。</p> <p>① 九州では、防災拠点に位置付けられていない「道の駅」が多数を占め、また、「道の駅」を防災拠点に位置付けるかの検討を行ったことがない、又は検討が行われたかわからないとしている市町村も多数を占める(アンケート結果)。</p> <p>② 防災拠点に位置付けていない理由として、一部災害の被災想定区域内に所在していることを挙げている市町村がある(アンケート結果、実地調査結果)。</p> <p>③ i) 防災拠点に位置付けることによる意義・有用性を示唆する見解、ii) 防災拠点化の検討の後押しを国に求める見解を有する市町村がある(実地調査結</p>	

果)。

- ④ 防災拠点に位置付けられている場合で、ソフト対策、ハード対策のいずれもが進捗している (アンケート結果)。

また、地震は、洪水や津波と異なり発生場所の予測がつかず、自然災害の被災想定区域の内・外にかかわらず発生しうるところ、東日本大震災や平成 28 年熊本地震のような大規模地震の発生時には、「道の駅」が避難場所や様々な支援の拠点として大いに活用されている。

このため、②で防災拠点に位置付けていない理由として挙げられているような洪水、土砂災害、津波等の一部災害の被災想定区域内に所在している場合であっても、地震等その他の災害時に対応する防災拠点に位置付けるかの検討を改めて行う意義が十分にあるものと考えられる。

#### 【所見】

したがって、九州地方整備局は、今後の災害に備え、「道の駅」の立地等の相違に応じた防災機能の向上を図る観点から、「道の駅」を防災拠点に位置付けることによる意義・有用性について情報収集した上で、管内の「道の駅」設置市町村に対して、防災拠点化に関する理解と防災拠点化に向けた検討を促すための更なる情報提供等の助言を行う必要がある。

図表 1-(1)-① 災害対策基本法（抜粋）

<p>(指定緊急避難場所の指定)</p> <p>第 49 条の 4 市町村長は、防災施設の整備の状況、地形、地質その他の状況を総合的に勘案し、必要があると認めるときは、災害が発生し、又は発生するおそれがある場合における円滑かつ迅速な避難のための立退きの確保を図るため、政令で定める基準に適合する施設又は場所を、洪水、津波その他の政令で定める異常な現象の種類ごとに、指定緊急避難場所として指定しなければならない。</p> <p>2～3 省略</p> <p>(中略)</p> <p>(指定避難所の指定)</p> <p>第 49 条の 7 市町村長は、想定される災害の状況、人口の状況その他の状況を勘案し、災害が発生した場合における適切な避難所（避難のための立退きを行った居住者、滞在者その他の者（以下「居住者等」という。）を避難のために必要な間滞在させ、又は自ら居住の場所を確保することが困難な被災した住民（以下「被災住民」という。）その他の被災者を一時的に滞在させるための施設をいう。以下同じ。）の確保を図るため、政令で定める基準に適合する公共施設その他の施設を指定避難所として指定しなければならない。</p> <p>2～3 省略</p>
--

図表 1-(1)-② 市町村地域防災計画への位置付け状況（調査対象 15 駅）

「道の駅」(市町村)	位置付け	防災拠点
A1 (a1)	○	指定避難所
A2 (a2)	○	指定避難所、災害派遣部隊の活動拠点
A3 (a3)	○	指定緊急避難場所（※一部災害発生時のみ）、災害派遣部隊の活動拠点
A4 (a4)	○	物資の輸送等の拠点
A5 (a5)	—	—
A6 (a6)	○	一時避難場所
A7 (a7)	—	—
A8 (a8)	—	—
A9 (a9)	○	指定緊急避難場所
A10 (a10)	○	指定緊急避難場所
A11 (a11)	—	—
A12 (a12)	○	指定緊急避難場所、指定避難所
A13 (a13)	○	物資の輸送等の拠点
A14 (a14)	△	指定緊急避難場所（※一部災害発生時のみ）
A15 (a15)	—	—

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(1)-③ 「道の駅」を防災拠点に位置付けていないなどの 6 市町村における防災拠点に位置付けるかの検討状況等

区分	防災拠点に位置付けていない理由
検討済み 3 市町村	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>一部災害の被災想定区域内に所在しているため</u> (2 市町村)</li> <li>・ 近隣に指定緊急避難場所等に位置付けられている施設があるため (1 市町村)</li> <li>・ 災害時の避難者等の受入態勢を有していないため (1 市町村)</li> <li>・ 人家から離れた場所に所在しているため (1 市町村)</li> </ul>
未検討又は不明の 3 市町村	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 被災後に営業の継続が想定される「道の駅」のような施設を位置付けの対象と考えていないため (2 市町村)</li> <li>・ 近隣に指定緊急避難場所等に位置付けられている施設があるため (1 市町村)</li> </ul>

(注) 1 当局の調査結果による。

2 6 市町村には、防災拠点への位置付けが一部災害時に限られる「道の駅」の設置市町村を含む。

3 防災拠点に位置付けるか「未検討又は不明」の市町村については、検討に至らなかった理由として考えられることを掲載

4 「防災拠点に位置付けていない理由」については、複数の理由を提示している市町村があるため、( ) 内の市町村数の合計が 6 市町村とならない。

5 下線は当局が付した。

図表 1-(1)-④ 「道の駅」を防災拠点に位置付ける（位置付けた）ことによるメリット（4 市町村からの見解）

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市町村の予算で非常用電源 2 設備（うち一つは、停電時の蓄電機能を有する太陽光発電設備）を整備することができた（位置付け「有」1 市町村）。</li> <li>・ 指定緊急避難場所に位置付けたため、市町村の予算で防災備蓄倉庫等を整備した（位置付け「有」1 市町村）。</li> <li>・ 市町村が「道の駅」周辺の施設に備蓄している防災物資を災害時に分配する際、分配先として考慮される（位置付け「無」1 市町村）。</li> <li>・ 市町村の予算で防災設備・物資を整備するためには、市町村地域防災計画で防災拠点に位置付けることが条件となる（位置付け「無」1 市町村）。</li> </ul>
--

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(1)-⑤ 「道の駅」を防災拠点に位置付ける余地に関する見解（防災拠点に位置付けていないなどの 6 市町村）

区分	防災拠点に位置付ける余地に関する見解
<p>今後の位置付けに前向きな見解 (計 4 市町村)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「道の駅」には、特に大規模災害時に、熊本地震の時のような支援活動の拠点等の役割を果たすことが期待されるため、防災拠点に位置付けるかの検討を行う必要性を感じている (1 市町村)。</li> <li>・地域住民等が災害時に一時的に避難するための指定緊急避難場所は、いくつあっても困るものではなく、「道の駅」を指定緊急避難場所とすることに支障は思い当たらない (2 市町村)。</li> <li>・平成 28 年熊本地震を受けて「道の駅」に備蓄倉庫及び防災物資を整備する計画があるため、当該整備に伴い「道の駅」を防災拠点に位置付けるかの検討を行う可能性が高い (1 市町村)。</li> </ul>
<p>防災拠点化の検討の後押しを国に求める見解 (計 3 市町村)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国から「道の駅」の防災拠点化に関する明確な方針が打ち出されるなどして検討を強く促されれば、防災拠点化について検討するきっかけとなる (2 市町村)。</li> <li>・「道の駅」によって施設の構成・形態や販売している商品等が異なる中、防災拠点化の検討に資するため、国には、「道の駅」のタイプ別に災害時にどのような支援が可能かなどの具体的な情報を提供してほしい (1 市町村)。</li> </ul>
<p>その他 (計 2 市町村)</p>	<p>避難者等には「道の駅」の近隣の公共施設（指定避難所等）に避難してもらったほうが支援を行いやすいことなどから、防災拠点に位置付ける必要性を感じていないとするもの (2 市町村)</p>

(注) 1 当局の調査結果による。

2 6 市町村には、防災拠点への位置付けが一部災害時に限られる「道の駅」の設置市町村を含む。

3 複数の見解を提示している市町村があるため、( ) 内の市町村数の合計が 6 市町村とならない。

4 下線は当局が付した。



(2) 災害時マニュアルの作成、防災訓練の実施、災害時協定の締結等

調査結果	説明図表番号
<p><b>【制度の概要】</b></p> <p>大規模災害時には、多くの道路利用者や近隣住民が情報や避難場所を求めて「道の駅」に駆け込んでくるものとみられるところ、外部との流通網が断たれることが想定される上、発災後の72時間程度は、第一に人命の救助、被害の拡大防止が優先されることから避難者等への公的支援は機能しないため、各種支援物資が届き始めるまでの期間は地域内での自助・共助が重要となるとの指摘がある。</p> <p>このため、「道の駅」の防災拠点化と併せて、平時からの災害時対応に関する定めや定期的な訓練、実効性ある協定の締結等が重要であり、すなわち、次のようなソフト対策を講じておくことが有効と考えられる。</p> <p>① 災害時マニュアルの作成                  ② 災害時を想定した防災訓練（火災のみを想定したものは除く。）の実施                  ③ 災害時協定の締結</p> <p>また、東日本大震災では、市町村の要請に応じて食料品の提供等の支援を行ったものの、災害時協定が締結されていなかったために提供した食料品等の費用が回収できず損失を被った「道の駅」もみられ、支援に要した費用の全部又は一部を市町村が負担する旨を盛り込んだ災害時協定を市町村との間であらかじめ締結しておくことは、特に重要と考えられる。</p> <p><b>【調査の結果】</b></p> <p><b>（九州地方整備局）</b></p> <p>九州地方整備局は、ソフト対策の重要性を踏まえ、日頃会議運営等について連携している設置市町村等が参加する九州・沖縄「道の駅」連絡会や各県駅長会等において、その重要性について必要に応じて周知・啓発している。また、市町村や駅長等からソフト対策の実施に関して相談を受けた場合には、必要な情報提供等を行うこととしている。</p> <p><b>（県）</b></p>	<p>図表 1-(2)-①</p>
<p>① 「道の駅」相互支援を促す取組（大分県）</p> <p>大分県は、県内の「道の駅」からの「熊本地震発生直後、どの「道の駅」が被災し、支援を必要としているかわからず、速やかな支援を行えなかった。」との声を受け、平成30年2月、災害時の「道の駅」相互支援を促す取組を開始した。</p> <p>当該取組は、災害時、県が県下の全ての「道の駅」に対し、Eメール又はFAXにより、支援が可能、又は支援を必要とする物資の種類・量について収集し、支援を必要とする駅に対しては支援が可能な駅の物資の種類・量、支援が可能</p>	<p>図表 1-(2)-②</p>

な駅に対しては支援を必要とする駅の物資の種類・量について情報提供することにより、支援を必要とする駅、支援が可能な駅相互での打合せ・支援を促す取組である（なお、「道の駅」間で行われた物資提供等の支援に要する費用の負担を同県が行うものではない。）。

これまでに当該取組が適用されたことはないものの、他県ではみられない取組である。

なお、大分県は、当該取組とは別に、平成 27 年 2 月、大分県「道の駅」向上会議（現・大分県駅長会）との間で「災害時における生活必需物資の供給に関する協定書」を締結しており、これも他県ではみられない取組である。

ただし、当該協定は、被災した「道の駅」を支援するためのものではなく、災害時に同県が市町村に対して物資等を供給する必要がある場合のその調達先の一つとして県内の「道の駅」を位置付けたことにより締結したものである。そのため、当該協定には、「道の駅」が供給した物資等の費用を県が事後に負担する旨が定められているものの、「道の駅」が災害時に独自の判断で行った避難者等への物資等の提供に要した費用については、その対象に含まれない。

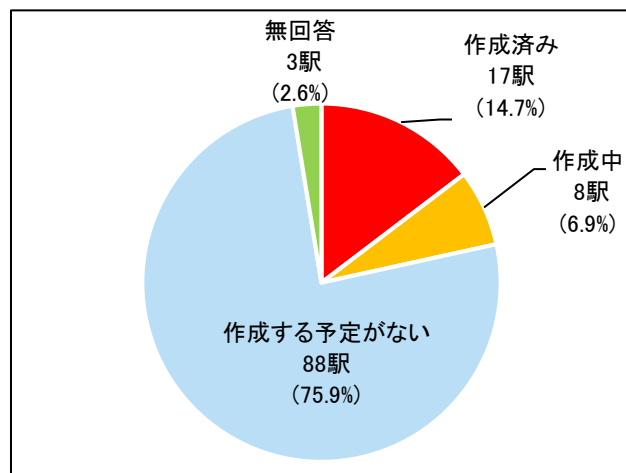
## ② その他の県の取組

県管理道沿い・一体型の「道の駅」の道路区域を所管している道路部局が、ソフト対策の重要性についても、設置市町村や「道の駅」駅長等が参加する会議等において必要に応じて周知・啓発している県もみられる。

### （アンケート結果（対「道の駅」）

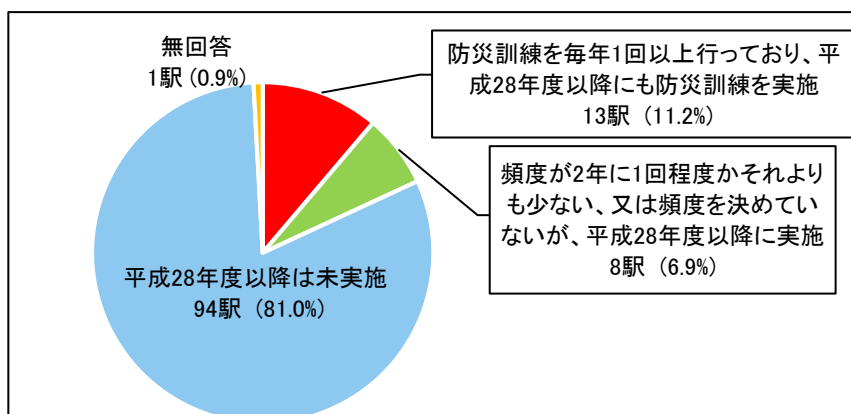
- ① 下記のとおり、災害時マニュアル、防災訓練（平成 28 年度以降）及び災害時協定の実施等の割合は、いずれも 2 割を下回っている。

災害時マニュアルの作成状況（回答があった 116 駅中）

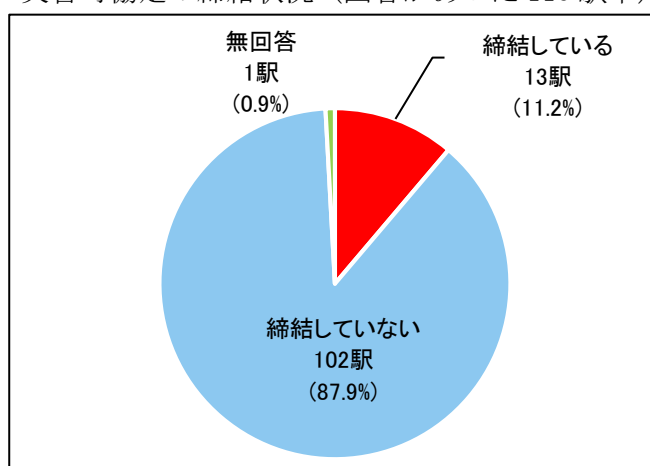


（注）九州の全 127 駅中 116 駅から回答を受領  
（以下同じ）

防災訓練の実施状況（回答があった 116 駅中）



災害時協定の締結状況（回答があった 116 駅中）



② 下表 1 のとおり、自然災害の被災想定区域外に所在の場合に比べ、被災想定区域内に所在している場合で、災害時マニュアル（作成中を含む。）及び防災訓練（平成 28 年度以降）の実施等の割合が高いものの、被災想定区域内に所在しながら災害時マニュアルを未作成、防災訓練を未実施の「道の駅」も、28 駅ずつみられる。

表 1 自然災害の被災想定区域内・外によるソフト対策の実施率の差異

区分	被災想定区域内	被災想定区域外
災害時マニュアル （作成中を含む。）	30.0% （40 駅中 12 駅） ※残り 28 駅が未作成	19.4% （67 駅中 13 駅）
防災訓練 （平成 28 年度以降）	30.0% （40 駅中 12 駅） ※残り 28 駅が未実施	13.2% （68 駅中 9 駅）

(注) 各ソフト対策の実施状況について無回答の駅が1ないし3駅あり、自然災害の被災想定区域への所在の有無について「わからない」駅が5駅、無回答が2駅あるため、被災想定区域内・外の合計が、回答があった116駅を下回り、ソフト対策によって異なる。

③ 下表2のとおり、平成28年熊本地震の被災地域を含む2県（熊本、大分）に所在している場合で、災害時マニュアル（作成中を含む。）、災害時協定、防災訓練（平成28年度以降）の実施等の割合が高く、ソフト対策が進捗している。

表2 熊本地震の被災地域を含む2県への所在の有無によるソフト対策の実施率の差異

区分	被災2県（熊本、大分）	2県以外
災害時マニュアル （作成中を含む。）	<u>26.8%</u> (41駅中11駅)	19.4% (72駅中14駅)
防災訓練 （平成28年度以降）	<u>20.9%</u> (43駅中9駅)	16.7% (72駅中12駅)
災害時協定	<u>15.9%</u> (44駅中7駅)	8.5% (71駅中6駅)

(注) 各ソフト対策の実施状況について無回答の駅が1ないし3駅あるため、被災2県（熊本、大分）及び2県以外の合計が、回答があった116駅を下回り、ソフト対策によって異なる。

### （「道の駅」における実地調査結果）

今回、調査対象15駅におけるソフト対策の実施状況を調査した結果は、以下のとおりである。

図表1-(2)-③

#### ア 災害時マニュアルの作成状況

① 3駅が、災害時には職員、利用者等の安全の確保、被害状況の早期確認等を行う旨を定めた災害時マニュアルを作成しており、そのうち熊本県内の1駅は、熊本地震で被災したことにより改めて作成の必要性を感じたことを作成理由として挙げている。

図表1-(2)-④

② 災害時マニュアルを作成していない12駅中3駅は、災害時に避難者や支援車両等を誘導する手順についてあらかじめ定めておく必要性等を理由に、作成の必要ありとの見解を有している。

図表1-(2)-⑤

#### イ 防災訓練の実施状況

① 3駅が、平成28年度以降に防災訓練を行っており、そのうち1駅は、津波の被災想定区域内に所在しているために、毎年、津波の発生を想定した避難訓練を行っている。

図表1-(2)-⑥

<p>また、別の 1 駅は、国が整備した防災設備等を災害時に有効に活用できるよう、防災備蓄倉庫の中身や非常用発電機の操作方法等を把握しておきたいとして、国道事務所職員を招いて防災訓練を行っている。</p> <p>② 防災訓練（平成 28 年度以降）を行っていない 12 駅中 3 駅は、災害時の役割分担について職員間で確認しておく必要性等を理由に、実施の必要ありとの見解を有している。</p>	<p>図表 1-(2)-⑦</p>
<p><b>ウ 災害時マニュアル・防災訓練の作成・実施と自然災害の被災想定区域への所在との関係</b></p> <p>災害時マニュアルを未作成の 12 駅、また、平成 28 年度以降に防災訓練を未実施の 12 駅の中には、自然災害の被災想定区域内に所在している駅（5 駅と 6 駅）もあり、これらの駅に対しては、被災想定に沿った対応を行えるよう、災害時マニュアル及び防災訓練の実施等を特に勧奨する余地がうかがえる。</p>	<p>図表 1-(2)-⑧</p>
<p><b>エ 災害時協定の締結状況</b></p> <p>① 熊本地震発生前の平成 24 年に市町村との間で災害時協定を締結した 1 駅の協定には、「道の駅」が災害時の避難者等に一時的な避難場所、飲料水、トイレ、駐車場を提供するとともに、保有する物資、商品等を提供すること、物資等の提供に要した費用については市町村が負担することなどが定められている（これまで協定適用事例なし）。当該協定は、災害時協定の締結を検討している市町村及び「道の駅」の参考になるものと考えられる。</p> <p>また、熊本県内の 1 駅では、調査日時点において、市町村が既に災害時協定案を同駅に提示するなどしており、災害時協定の締結が間近に迫っている（平成 29 年度中に締結見込み）。当該市町村は、締結の理由として、熊本地震で「道の駅」管理団体が避難者等に対して炊き出し等の支援を行い負担を被ったことなどを挙げている。</p> <p>② 災害時協定を締結していない 13 駅中 3 駅は、協定締結の必要ありとの見解を有しており、そのうち熊本県内の 1 駅は、熊本地震で炊き出しや近隣の避難所等への直売所の食料品、農産物等の提供を行った経験から、より迅速かつ的確に商品（支援物資等）を提供できるよう、商品の提供手順や提供後の費用負担等について定めた災害時協定の締結の必要性を感じるとしている。</p> <p><b>（九州・沖縄「道の駅」連絡会）</b></p> <p>九州・沖縄「道の駅」連絡会事務局は、毎年度、九州・沖縄の全ての「道の駅」に対してアンケートを行い、ソフト対策については「市町村との防災協定の締結」の有無を把握し、同連絡会通常総会資料等に把握結果を取りまとめて掲載している。</p>	<p>図表 1-(2)-⑨、 ⑩</p> <p>図表 1-(2)-⑪</p>

以上をまとめると、次のとおりである。

- ① 各ソフト対策の実施率は、いずれも2割を下回っている（アンケート結果）。
- ② 被災想定区域内に所在していながら災害時マニュアルを未作成、防災訓練を未実施の「道の駅」が一定数みられ、このような「道の駅」に対しては、被災想定に沿った対応を行えるよう、災害時マニュアル及び防災訓練の実施等を特に勧奨する余地がうかがえる（アンケート結果、実地調査結果）。
- ③ 一方で、i) 津波の被災想定区域内に所在しているために津波の発生を想定した避難訓練を毎年行っている「道の駅」、ii) 国が整備した防災設備等を災害時に有効に活用できるよう国道事務所職員を招いて防災訓練を行った「道の駅」、iii) 市町村による費用負担について盛り込んだ災害時協定を熊本地震発生前に締結していた「道の駅」等、他の「道の駅」の参考となる事例がみられた（実地調査結果）。
- ④ また、熊本地震の被災経験から得られた課題・教訓を基に、i) 災害時マニュアルを作成した「道の駅」、ii) 近々市町村との間で災害時協定を締結することとなった「道の駅」、iii) 災害時協定の締結の必要性を感じている「道の駅」等、大規模災害の被災経験がない「道の駅」への情報提供が望まれる事例もみられた（実地調査結果）。

これを裏付けるように、熊本地震の被災地域を含む2県（熊本、大分）に所在している場合で、ソフト対策が進捗している（アンケート結果）。

また、災害時マニュアル・協定の作成例の提供等、効果的なソフト対策を講じている先進的な「道の駅」に関する具体的な情報提供や働きかけまでは、これまで「道の駅」設置市町村や「道の駅」に対して行われておらず、そのことも、ソフト対策が進捗していない一因となっているものと考えられる。

#### 【所見】

したがって、九州地方整備局は、今後の災害に備え、「道の駅」の立地等の相違に応じた防災機能の向上を図る観点から、災害時マニュアルの作成や防災訓練の実施、災害時協定の締結等のソフト対策を効果的に行っている先進的な「道の駅」の事例について情報収集した上で、管内の「道の駅」設置市町村及び「道の駅」に対して、ソフト対策を促すための更なる情報提供等の助言・支援を行う必要がある。

図表 1-(2)-① JICE REPORT 第 26 号「道路の防災・減災に関する JICE の取組」（平成 26 年 12 月。  
一般財団法人国土技術研究センター）（抜粋）

## 2.6 「道の駅」における防災機能の考え方

### (4) 協定・覚書の締結

災害発生の中動期（発災～ 72 時間程度）は、第一に人命の救助、被害の拡大防止が優先されることから、発災後 72 時間は避難者等への公的支援は機能しないといえる。そのため地域の生活様式に合わせた自助、共助が求められることから、地域の自治会や農産物生産者等との連携といった多様な主体の関与による連携態勢の強化や災害が発生した場合における物品の無償提供にかかる営業補てん等、規定内容の工夫による災害時対応の実効性の向上など、特に共助の視点から防災拠点とするための体制を協定・覚書により強化しておくことが重要である。また、あわせて平時より、定期的に防災訓練や防災教育を実施することで、これら協定・覚書の実効性の更なる向上を図る必要がある。

図表 1-(2)-② 「道の駅」相互支援を促す取組（大分県）



(注) 大分県提供資料



図表 1-(2)-③ ソフト対策の実施状況（調査対象 15 駅）

「道の駅」	災害時マニュアル	防災訓練 (平成 28 以降)	災害時協定
A1			
A2		○	
A3			
A4			
A5			
A6			
A7			○
A8	○	○	▲
A9			
A10	○		
A11			
A12			
A13			
A14			
A15	○	○	

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「道の駅」A8 は、平成 29 年度中に市町村との間で災害時協定を締結見込みであるため、「▲」とした。なお、既に協定（案）が作成されている。

図表 1-(2)-④ 災害時マニュアルの作成状況（作成済み 3 駅）

区分	A8	A10	A15
初版の作成年月	平成 28 年 5 月	平成 21 年 6 月	平成 24 年 1 月
作成理由・きっかけ	熊本地震で被災したことにより改めて作成の必要性を感じたこと。	不明	市町村が「道の駅」の指定管理者（管理団体）に対して緊急時の対応マニュアルの作成を求めていること。
想定災害	風水害、地震、噴火災害	あらゆる災害	風水害、地震、津波
規定内容	災害時には職員、利用者等の安全の確保、被害状況の早期確認等を行うことなど（自駅が被災を免れた場合の避難者の受入手順等は定めていない。）。		
防災訓練に関する規定	有（頻度の定めなし） ※平成 28 年度以降、 防災訓練 1 回実施	有（年 1 回） ※防災訓練未実施	有（年 1 回） ※年 1 回実施

（注）当局の調査結果による。

図表 1-(2)-⑤ 災害時マニュアルの作成の必要性に係る見解（未作成 12 駅）

区分	見解
今後の作成に前向きな見解 (3 駅)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時に避難者や支援車両等を誘導する手順について、あらかじめ定めておく必要性を感じる（2 駅）。</li> <li>・災害時マニュアルを作成しておくことが望ましいと考える（1 駅）。</li> </ul>
その他 (9 駅)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時には可能な限りの支援を行う方針であるため、又は柔軟に対応するため、作成の必要性までは感じてない（5 駅）。</li> <li>・災害時マニュアルの必要性については何とも言えない（1 駅）。</li> <li>・災害時マニュアルの必要性について考えたことがなかった（3 駅）。</li> </ul>

（注）当局の調査結果による。

図表 1-(2)-⑥ 防災訓練の実施状況（平成 28 年度以降実施 3 駅）

区分	A2	A8	A15
実施年月 (実施頻度)	平成 28 年 4 月 (1 回限り)	平成 28 年 5 月 (1 回限り)	平成 28 年 5 月、 平成 29 年 5 月 (年 1 回)
実施理由・きっかけ	災害時に備えて国が整備した防災備蓄倉庫の中身や非常用発電機の操作方法等を把握しておきたいと考えたこと。	熊本地震の本震後も余震が続いていたため、利用者の避難誘導訓練の必要性を感じたこと。	不明
想定災害	—	地震	津波（津波の被災想定区域内に所在）
訓練内容	国道事務所職員を招き、防災備蓄倉庫の中身や非常用発電機の操作方法、マンホールトイレの組立方法の説明を求めるなど	営業時間中の地震発生を想定し、館内放送を行い、職員が利用者を安全な駐車場に誘導するなど	営業時間中の津波発生を想定し、従業員が高台の避難場所に避難。また、高台までの避難に必要な時間を計測（通常は、3～4 分）

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(2)-⑦ 防災訓練の実施の必要性に係る見解（平成 28 年度以降未実施 12 駅）

区分	見解
今後の実施に 前向きな見解 (3 駅)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時に避難者や支援車両等を誘導する手順について、防災訓練によりあらかじめ確認しておく必要性を感じる（1 駅）。</li> <li>・災害時の役割分担について職員間で確認しておけるよう、防災訓練を行うことが望ましいと考える（2 駅）。</li> </ul>
その他 (9 駅)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時には可能な限りの支援を行う方針であるため、又は柔軟に対応するため、防災訓練の必要性までは感じてない（4 駅）。</li> <li>・立地上、地震、土砂災害等の災害に遭いにくいいため、防災訓練の必要性までは感じてない（1 駅）。</li> <li>・防災訓練の必要性については何とも言えない（1 駅）。</li> <li>・防災訓練の必要性について考えたことがなかった（3 駅）。</li> </ul>

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(2)-⑧ 災害時マニュアル・防災訓練の作成・実施と自然災害の被災想定区域への所在の関係

「道の駅」	被災想定区域への所在	災害時マニュアル	防災訓練 (平成 28 年度以降)
A1	—		
A2	—		○
A3	○ (洪水)		
A4	○ (洪水)		
A5	—		
A6	○ (津波、高潮、内水浸水)		
A7	—		
A8	—	○	○
A9	—		
A10	○ (噴火)	○	
A11	○ (土砂災害)		
A12	○ (洪水)		
A13	—		
A14	—		
A15	○ (津波)	○	○

(注) 1 当局の調査結果による。

- 2 網掛け箇所は、自然災害の被災想定区域内に所在しているものの災害時マニュアルを未作成又は防災訓練（平成 28 年度以降）を未実施の「道の駅」を表す。

図表 1-(2)-⑨ 災害時協定の締結状況（締結済み 1 駅、締結見込み 1 駅）

区分	A7	A8
締結年月	平成 24 年 12 月	(平成 29 年度中)
締結理由・きっかけ	市町村内の別の「道の駅」の駅長からの提案を受けたこと。	①熊本地震で「道の駅」の管理者が、費用の裏付けがないまま避難者等に対して炊き出し等の支援を行い、負担を被ったこと。 ②近隣の「道の駅」が災害時協定を締結している事実を把握したこと。
締結先	市町村	市町村
想定災害	風水害、地震	あらゆる災害
市町村による費用負担の規定（費用負担の対象）	有 （「道の駅」内の店舗等で保有する生活必需物資等及び運搬等の費用）	有 （「道の駅」が調達可能な物資の供給に要した費用）
協定適用事例	無 （熊本地震時に避難者等に対し炊き出し等の支援を行ったものの、支援に要した費用については、市町村に求める必要までは感じなかったとして、「道の駅」管理団体が負担）	—

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「道の駅」A8 は、平成 29 年度中に市町村との間で災害時協定を締結見込みであり、既に協定（案）が作成されている。「道の駅」A8 については、当該協定（案）を基に作成した。

図表 1-(2)-⑩ 災害時協定の締結例（「道の駅」A7 が市町村と締結している協定）

<p>〇〇市町村（以下「甲」という。）と△△（以下「乙」という。）は、次のとおり協定を締結する。</p> <p>（趣旨）</p> <p>第 1 条 本協定は、〇〇市町村域で地震、風水害等による大規模災害が発生し、又は発生する恐れがある場合の被災者の応急救助等に係る防災活動協力について必要な事項を定めるものとする。</p> <p>（協力内容）</p> <p>第 2 条 甲は、乙に対し次の事項について協力を要請することができ、乙はこの要請に対し可能な限り協力するものとする。</p> <p>（1）乙は、乙の店舗及び乙の関係機関において保有する生活必需物資等を供給すること。</p> <p>（2）乙は、乙の店舗において、被災者等（帰宅困難者を含む。以下同じ。）に対し、乙の指定する一時的な避難場所、飲料水、トイレ、駐車場等を提供すること。</p>
--

(3) 乙は、乙の店舗において、被災者等に対しテレビ・ラジオ等で知り得た災害情報を提供すること。

2 甲及び乙は、前項に定めがない事項について必要に応じて相互に協力を要請することができるものとする。

(支援要請の手続き)

第3条 前条の規定による甲及び乙の要請（以下「要請」という。）は、文書をもって行うものとする。ただし、緊急を要するときは、口頭あるいは電話等をもって要請し、事後、速やかに文書を提出する。

(連絡責任者)

第4条 防災協力活動に関する事項の伝達を円滑に行うため、甲乙双方の連絡先及び連絡責任者・担当者を別途定めるものとする。ただし、本協定の有効期間の途中において内容の変更が生じた場合は速やかに相手先に報告するものとする。

(物資の運搬、引渡し)

第5条 第2条第1項（1）及び同条第2項に規定する防災協力の実施に要する物資（以下「物資」という。）は、原則として乙の店舗で引渡しを行う。ただし、必要に応じて、甲は乙に対して、物資の運搬について協力を求めることができる。

(経費の負担)

第6条 物資の対価及び甲の要請に基づいて乙が行った運搬等の費用は、甲が負担するものとする。

2 物資の対価は、災害発生時直前における適正な価格を基準とし、甲乙協議の上決定するものとする。

(代金の支払)

第7条 甲は、物資の納入を受けた後、乙からの請求書を受領した場合には、災害発生による混乱が沈静化した後、速やかに代金を乙に支払うものとする。

(円滑な運用)

第8条 甲及び乙は、本協定が円滑に運用されるよう平素から情報の交換を行うと共に相互連携を図るための訓練を定期的に行うものとする。

(履行義務の免除)

第9条 乙が被災した場合、甲乙協議の上、被害の程度に応じて履行義務の一部又は全部を免除することができるものとする。

(有効期間)

第10条 この協定の有効期間は、平成〇年〇月〇日から平成〇年〇月〇日迄とする。ただし、この期間満了の1箇月前までに甲乙いずれからも協定解除の申し出がないときは、さらに1年間延長するものとし、その後においても同様とする。

(注) 1 市町村の資料を基に、当局が作成した。

2 下線は当局が付した。

図表 1-(2)-⑪ 災害時協定の締結の必要性に係る見解(締結済み 1 駅、締結見込み 1 駅を除く 13 駅)

区分	見解
<p>今後の締結に 前向きな見解 (3 駅)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・熊本地震で炊き出しや近隣の避難所等への直売所の食料品、農産物等の提供を行った経験から、より迅速かつ的確に商品（支援物資等）を提供できるよう、商品の提供手順や提供後の費用負担等について定めた災害時協定の締結の必要性を感じる（1 駅）。</li> <li>・大規模災害時には、事後において市町村による支援が頼りとなるため、災害時協定を市町村との間で締結しておく必要性を感じる。 また、協定内容は、支援に要した費用が一定額を超えた場合に限り市町村が費用負担する内容とするのが現実的と考える（1 駅）。</li> <li>・災害時に「道の駅」管理団体の独断でどれだけの支援を行ってよいかわからず不安であるため、災害時の役割分担や費用負担について具体的に定めた災害時協定を市町村との間で締結しておく必要性を感じる（1 駅）。</li> </ul>
<p>その他 (10 駅)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時に避難者等に提供した商品等の費用を「道の駅」管理団体の余力の範囲で負担・支援する用意があるため、締結の必要性までは感じていない（5 駅）。</li> <li>・テナント業者に対して、災害時の商品等の提供について事前に了承を得ているため、又は必要に迫られた場合には協力を要請して対応するつもりであるため、締結の必要性までは感じていない（2 駅）。</li> <li>・災害時に避難者等に提供した商品等の費用は、事後に市町村に負担してもらえ则认为しているため、締結の必要性までは感じていない（1 駅）</li> <li>・災害時協定の必要性について考えたことがなかった（2 駅）。</li> </ul>

(注) 当局の調査結果による。

## 2 ハード対策の推進

### (1) 防災設備・物資の整備・維持管理

調査結果	説明図表番号
<p><b>【制度の概要】</b></p> <p>防災設備等の整備に活用可能な支援制度としては、「社会資本整備総合交付金」（都道府県が道路管理者として県管理道沿い・一体型の「道の駅」に防災設備等を整備する場合等に活用される。）等が挙げられる。</p> <p>また、九州地方整備局及び一部の県は、道路管理者として、一体型の「道の駅」の敷地内にある道路区域又は当該区域内のトイレ、情報提供施設等の中に防災設備等を整備している。</p> <p>このほか、調査対象 15 駅の設置市町村の中には、新設時に「社会資本整備総合交付金」を活用し、防災設備を含む施設・設備全般の整備を行ったものや、環境省の再生可能エネルギー等導入推進基金事業を活用し、災害時に非常用電源の役割を果たす太陽光発電設備を整備したものもみられる。</p> <p>防災設備等については、このように国の支援制度が活用されるなどして整備されたものを含め、日頃から災害時に有効に活用できる環境を整えておくことが重要である。</p>	<p>図表 2-(1)-ア-①</p> <p>図表 2-(1)-ア-②</p>
<p><b>ア 防災設備・物資の整備の推進</b></p> <p><b>【調査の結果】</b></p> <p><b>（九州地方整備局）</b></p> <p>九州地方整備局は、災害時でも、水、電気、トイレ等を使うことができるよう防災設備等の整備を行っておくことが重要として、次のような取組を行っている。</p> <p>① 九州 7 県の直轄国道沿い・一体型の「道の駅」30 駅中 18 駅における非常用電源、災害時対応トイレ(注)、防災用貯水槽等の整備。また、18 駅以外にも事業中の「道の駅」がある。</p> <p>② 防災設備等の整備方法の参考として、「道の駅」設置市町村等が参加する会議等における i) 防災拠点として機能するための防災設備例（写真付き）、ii) 直轄国道沿い・一体型の「道の駅」における防災設備の整備例（写真付き）、iii) 防災設備の整備に係る国の支援制度の一覧等の情報提供</p> <p>（注）既存のトイレを防災対応とする整備やマンホールトイレの整備等</p> <p><b>（県）</b></p> <p>調査対象とした県の中には、道路管理者として、県管理道沿い・一体型の「道の駅」において、非常用電源、災害時対応トイレ、備蓄倉庫のいずれかを整備しているものや、停電・断水時にもトイレを使用可能とするための非常用電源等の</p>	<p>図表 2-(1)-ア-①（再掲）</p> <p>図表 2-(1)-ア-③、④</p>



<p>整備に着手しているものがみられる。</p> <p><b>(アンケート結果 (対「道の駅」))</b></p> <p>① 回答があった116駅中、非常用電源(注1)、貯水槽、災害時対応トイレ(以下「3設備」という。)のいずれかが整備されている駅は48駅(41.4%)</p> <p>② 一体型の61駅中30駅(49.2%)には3設備のいずれかが整備されているのに対し、単独型の55駅ではそれが18駅(32.7%)にとどまる。</p> <p>また、一体型の中では、直轄国道沿い・一体型の30駅中19駅(63.3%)には3設備のいずれかが整備されているのに対し、県管理道沿い・一体型の31駅ではそれが11駅(35.5%)にとどまっており、整備手法でみると一体型の場合で、一体型の中では直轄国道沿いの場合で、ハード対策(防災設備の整備)が進捗している。</p> <p>③ 3設備の一つでも整備している場合について、一体型か単独型かによって財源に差異が生じていないか比較した結果、次のとおり、単独型の場合で、3設備を自己資金(注2)で整備したとする「道の駅」が占める割合がより高いなど、ハード対策に当たり、財政的な支援が受けられにくい状況がみられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「3設備全てを自己資金で整備」の場合には、単独型の駅が占める割合が44.4%であるのに対し、一体型は10.0%にとどまる。</li> <li>・ 反面、「3設備の一部又は全部の設備に国又は県の予算・補助金等が活用」の場合には、単独型が27.8%であるのに対し、一体型は76.7%に上る。</li> </ul> <p>④ 防災拠点に位置付けられている39駅中26駅(66.7%)には3設備のいずれかが整備されているのに対し、位置付けられていない71駅では19駅(26.8%)にとどまっており、防災拠点に位置付けられている場合で、ハード対策が進捗している。</p> <p>⑤ 熊本地震及び平成29年7月九州北部豪雨を受けて必要と感じたハード対策として、非常用電源の整備を挙げた駅が36駅(31.0%)と最多</p> <p>(注) 1 大型発電機だけでなく小型発電機等を含む。 2 市町村又は「道の駅」の予算</p> <p><b>(「道の駅」における実地調査結果)</b></p> <p>今回、調査対象15駅における災害に伴う停電・断水時の対策状況等について調査した結果は、以下のとおりである。</p> <p>① 「停電時の電力」、「停電時のトイレ」及び「断水時のトイレ」の確保状況について整備手法別で比較すると、いずれの項目でも、これらを確保している「道の駅」が占める割合が、一体型の場合でより高くなっている。</p> <p>また、一体型の中では直轄国道沿いの場合で、いずれの項目でも、より高くなっている。</p>	<p>図表 2-(1)-ア-⑤</p> <p>図表 2-(1)-ア-⑥</p> <p>図表 2-(1)-ア-⑦-i、ii</p> <p>図表 2-(1)-ア-⑧</p> <p>図表 2-(1)-ア-⑨</p> <p>図表 2-(1)-ア-⑩-i、ii</p>
--	---

<p>すなわち、整備手法でみると一体型の場合で、一体型の中では直轄国道沿いの場合で、停電・断水時の対策が進捗している。</p> <p>② 防災拠点への位置付けの有無で比較すると、いずれの確保項目でも、これらを確保している「道の駅」が占める割合が、位置付けられている場合でより高くなっている。</p> <p>すなわち、防災拠点に位置付けられている場合で、停電・断水時の対策が進捗している。</p> <p>③ 3駅は、停電・断水時のトイレ使用等のため、非常用電源を整備したいと考えており、その中には、整備に多額の費用を要するとして、道路管理者に支援を求める意見を有する駅がみられたほか、整備を断念している単独型の駅もみられた。</p>	<p>図表 2-(1)-ア-⑩-iii</p> <p>図表 2-(1)-ア-⑪</p>
<p>上記のとおり、一体型の場合で、また、一体型の中では直轄国道沿いの場合で、ハード対策（防災設備の整備）が進捗している状況や、単独型の場合で、ハード対策に当たり、財政的な支援が受けられにくい状況がみられた。</p> <p>これは、九州地方整備局及び一部の県が、「道の駅」に防災設備を含む施設設備を整備している中で、道路管理者として整備できる対象が限られている仕組みとなっていることにも一因があるものとみられる。</p> <p>このような中、調査対象 15 駅の中には、i) 熊本地震で停電しスマートフォンの充電を行えなかった反省から 1 年後に小型発電機を購入し、操作訓練を行っているもの、ii) 熊本地震直後に停電の間大型発電機のリースや小型発電機の借用により夜間の照明を確保したものなど、熊本地震を契機として多額の費用をかけずに工夫して対策を講じている「道の駅」もみられた。</p> <p>また、国が直轄国道沿い・一体型の「道の駅」において整備している非常用電源は、整備したトイレ等が災害時にも利用できる十分な電力を供給するため、比較的大型のものが中心となっている中で、県や「道の駅」設置市町村等の中には、停電時のみならず、平時には節電効果を得られる蓄電池付きの太陽光発電システムを整備している例がみられ、このような事例は、防災設備の整備を断念している駅にとって参考となるものと考えられる。</p>	<p>図表 2-(1)-ア-⑫</p> <p>図表 2-(1)-ア-⑬、⑭</p>
<p><b>イ 防災設備の維持管理</b></p> <p><b>【調査の結果】</b></p> <p><b>(九州地方整備局)</b></p> <p>九州地方整備局管内の国道事務所は、直轄国道沿い・一体型の「道の駅」において防災設備を整備した場合、「道の駅」設置市町村との間で、「道の駅」の防災機能の利用に係る協定（覚書）を締結し、災害時の相互利用や円滑な防災利用のため、相互の情報提供や必要な施設・体制の整備等に努めることとしている。</p>	<p>図表 2-(1)-イ-①</p>

<p>(県)</p> <p>「道の駅」において防災設備を整備している県の中には、国道事務所が締結している協定(覚書)を参考に、県の出先機関及び「道の駅」設置市町村との間で、「道の駅」の防災機能の利用や防災設備の整備に伴う管理区域の見直しに係る協定を締結しているものがみられる(一部の設置市町村とは未締結)。</p> <p>(「道の駅」における実地調査結果)</p> <p>調査対象 15 駅における防災設備の維持管理状況を調査した結果、整備主体と「道の駅」設置市町村・「道の駅」との間で十分な連携が図られていないことなどから、災害時に防災設備が有効活用されるための環境が整備されていないものが以下のとおりみられた。</p> <p>(ア) 非常用電源</p> <p>① 国又は県(道路管理者)によって非常用電源(小型の非常用発電機を除く。)が整備されている 5 駅中 3 駅及びこれらの設置市町村は、停電時の電力の供給先若しくは供給可能な日数・時間又はそのいずれもについて承知しておらず、災害時に適切な対応がとれないおそれがある。</p> <p>また、当該 5 駅のいずれもが、非常用電源の整備主体である道路管理者から、停電時の電力の供給先及び供給可能な日数・時間などが記載された書面の交付を受けておらず、そのことが、電力の供給先等を承知していない「道の駅」がみられる一因となっているものと考えられる。</p> <p>② 小型の非常用発電機が整備されている 3 駅中 2 駅は、非常用発電機の操作訓練を行っていない。一方、残る 1 駅は、災害時に適切に使用できるよう非常用発電機の操作訓練を行っている。</p> <p>操作訓練を行っていない 2 駅中 1 駅は、県(道路管理者)との間で防災機能の利用に係る協定を締結していないため、非常用発電機を駅の判断では使用できないと考えており、その結果、整備後 3 年以上が経過しているものの、非常用発電機を箱詰めのままとしている。</p> <p>③ 「道の駅」に設置されるような小出力の太陽光発電設備は、電気事業法上の一般用電気工作物に該当するため、法定点検が課されないところ、県(道路管理者)によって太陽光発電設備が整備されている 1 駅では、同設備を自家用電気工作物である変電設備に接続する整備方法が採られたため、同設備についても法定点検を定期的に行う必要が生じた。しかし、県、「道の駅」設置市町村、「道の駅」ともに、そのことに気付かなかつたとして、整備後 3 年以上が経過しているものの、これを行っていない。</p> <p>(イ) 災害時対応トイレ(マンホールトイレ)</p> <p>国又は県(道路管理者)によってマンホールトイレが整備されている 5 駅中</p>	<p>図表 2-(1)-イ-②</p> <p>図表 2-(1)-イ-③</p> <p>図表 2-(1)-イ-④</p> <p>図表 2-(1)-イ-⑤</p>
---	---

<p>3 駅は、組立て・設置訓練を行っていない。一方、残る 2 駅は、整備主体である国（国道事務所）から組立方法の説明を受けるなどの方法により設置訓練を行っている。</p> <p>また、設置訓練を行っていない 3 駅中、県が整備している 2 駅は、県との間で防災機能の利用に係る協定を締結していないため、マンホールトイレを駅の判断では使用できないと考えており、設置訓練も行っていない。</p>	<p>図表 2-(1)-イ-⑥</p>
<p><b>(ウ) その他</b></p> <p>① 洪水の浸水想定区域内に所在する 3 駅中 1 駅は、洪水による防災設備等の浸水に留意する必要性について意識していなかったため、小型の非常用発電機を備蓄倉庫の床に配置しており、設置場所に配慮が必要とみられる。</p> <p>② 市町村によって防災行政無線が整備されている 3 駅中 1 駅の設置市町村は、「道の駅」にも通信機能を使用させるための訓練等を行っているものの、残る 2 駅の設置 2 市町村はそのような訓練や説明を行っておらず、有効活用の余地が考えられる。</p>	<p>図表 2-(1)-イ-⑦</p> <p>図表 2-(1)-イ-⑧</p>
<p>上記のとおり、災害時に備え、非常用発電機やマンホールトイレの操作・設置の訓練が行われている「道の駅」がみられる一方で、災害時に防災設備が有効に活用されるか不安が残る「道の駅」もみられる。</p> <p>特に、国又は県が道路管理者として整備した防災設備については、整備主体と「道の駅」との間で、防災設備の仕様等や点検・訓練の必要性に関する意思疎通が図られにくくなっている状況が一部にみられ、仕様等の情報については、整備後に書面で提供していないこともあり、「道の駅」設置市町村及び「道の駅」において確認できない状況がみられる。</p> <p>このため、災害時の有効活用のための環境整備が効果的に行われている例が「道の駅」設置市町村や「道の駅」に対して情報提供されるとともに、道路管理者によって整備された防災設備については、その仕様等の説明や点検、操作・設置の訓練が十分に行われる必要性が考えられる。</p>	
<p><b>【所見】</b></p> <p>したがって、九州地方整備局は、今後の災害に備え、防災拠点化を促すとともに、「道の駅」の立地等の相違に応じた防災機能の向上を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。</p> <p>① 「道の駅」の整備手法等によって防災設備等の整備の進捗状況に差異が生じている状況等を踏まえ、多額の費用をかけずに工夫して防災設備を整備している事例等について情報収集した上で、「道の駅」設置市町村及び「道の駅」に対して、ハード対策を更に促すための情報提供等の助言・支援を行うこと。</p> <p>② 「道の駅」設置市町村及び「道の駅」に対し、災害時に防災設備等を有効活</p>	

用できるよう点検、訓練等の重要性を周知・啓発するなど、維持管理に係る必要な情報提供等の助言・支援を行うこと。

また、道路管理者として整備した防災設備等については、その仕様等や点検・訓練の必要性について「道の駅」設置市町村及び「道の駅」に情報提供するなどして、十分な連携を図ること。

さらに、県に対しては、上記と同様の連携を図るよう助言すること。

図表 2-(1)-ア-① 九州地方整備局による九州 7 県の 30 駅における非常用電源等の整備状況

(単位: 駅)

非常用電源、貯水槽等、災害時対応トイレのいずれかを整備					
	非常用電源	貯水槽等		災害時対応トイレ	
				トイレ施設の 防災対応	簡易トイレ、 マンホールトイレ
18	18	7	15	12	7

(注) 1 九州地方整備局の資料による。

2 貯水槽等とは、飲料水用の水を確保している場合をいう。

3 災害時対応トイレは、4 駅で「トイレ施設の防災対応」、「簡易トイレ、マンホールトイレ」のいずれにも該当している場合があるため、両者を合算した数値と「災害時対応トイレ」全体の数値は一致しない。

4 防災設備等の整備について現在事業中の駅は計上していない。

図表 2-(1)-ア-② 国の支援制度の活用状況（調査対象 15 駅）

（単位：駅、台）

支援制度の種類等	非常用電源			防災用 貯水槽	災害時 トイレ	備蓄 倉庫	防災行 政無線	
	大型	太陽光	小型					
整備台数 (駅数)	14 (9)	7 (6)	4 (3)	3 (3)	7 (7)	8 (8)	3 (3)	
直轄道路事業	4	4	0	0	1	4	0	
助成金・交付金	7	1	4	2	0	2	2	
国土 交通省	社会資本整備総合 交付金(道路)	3	1	0	2	0	2	0
	防災・安全交付金 (道路)	1	0	1	0	0	0	0
	防災・安全交付金(都 市総合防災推進事業)	0	0	0	0	0	0	2
環境省	再生可能エネルギー 等導入推進基金事業	3	0	3	0	0	0	0
県・市町村単独事業 又は 「道の駅」管理団体が独自で整備	3	2	0	1	1	1	2	0
不明	0	0	0	0	1	0	0	1

(注) 1 当局の調査結果による。

2 調査対象 15 駅に整備されている非常用電源、防災用貯水槽、災害時対応トイレ、備蓄倉庫、防災行政無線について、支援制度別に記載した。

3 「非常用電源」欄の「大型」は発電に重油等の燃料を要する大型の非常用発電機、「太陽光」は蓄電池付き太陽光発電システム、「小型」は小型の非常用発電機を表す。

1 駅で非常用電源を複数台整備している場合、設備ごとに分類した。そのため、駅数と台数は一致しない。

図表 2-(1)-ア-③ 「道の駅」が防災拠点として機能するための防災設備例

**「道の駅」が防災拠点として機能するための施設(例)**

**■災害時でも、水、電気、トイレ等を使うことができるよう施設整備を行っておくことが重要**

<必要と考えられる施設(例)>

<p>【受水槽の設置】</p> 	<p>【太陽光発電施設の設置】</p> 	<p>【自家発電機設置】</p> 
<p>【防災トイレの設置】</p> 	<p>【炊き出し設備の準備】</p> 	<p>【日常生活用品の備蓄】</p> 

資料提供：全国「道の駅」連絡会事務局 68

(注) 1 九州地方整備局提供資料による。

2 下線は当局が付した。

図表 2-(1)-ア-④ 防災設備の整備が進んでいる「道の駅」の例

**整備事例：道の駅「つの」(直轄一体型／宮崎県都農町)**



(注) 九州地方整備局の資料による。



図表 2-(1)-ア-⑤ 非常用電源、貯水槽、災害時対応トイレの整備状況（アンケート結果）

一つでも整備	48 駅(41.4%)
全てを整備	7 駅( 6.0%)
いずれも未整備	68 駅(58.6%)

(注) アンケート結果における「非常用電源」には、大型発電機だけでなく小型発電機等を含む（以下同じ）。

図表 2-(1)-ア-⑥ 整備手法等による非常用電源、貯水槽、災害時対応トイレの整備率の比較  
（アンケート結果）

（単位：駅、%）

区分	一つでも整備		いずれも未整備	計
		全てを整備		
一体型	30(49.2)	7(11.5)	31(50.8)	61(100)
直轄国道沿い	19(63.3)	7(23.3)	11(36.7)	30(100)
県管理道沿い	11(35.5)	0(0.0)	20(64.5)	31(100)
単独型	18(32.7)	0(0.0)	37(67.3)	55(100)
計	48	7	68	116

図表 2-(1)-ア-⑦-i 3 設備の財源（一つでも整備の 48 駅中）（アンケート結果）

全てを自己資金で整備	11 駅
一部又は全部の設備に国又は県の予算・補助金等が活用	28 駅
その他	9 駅

(注) 1 「その他」には、国又は県の予算・補助金は活用されなかったものの一部又は全部の設備の整備に国・県以外の団体の補助金等が活用された場合や、財源が不明となっている場合、無回答の場合が含まれる。

2 「全て自己資金で整備」は、全て市町村又は「道の駅」管理団体の予算で整備していることを表す（以下同じ）。

図表 2-(1)-ア-⑦-ii 整備手法による財源の差異（3 設備の一つでも整備している場合）（アンケート結果）

（単位：駅、%）

区分	全てを自己資金で整備	一部又は全部の設備に国又は県の予算・補助金等が活用	その他	計 （一つでも整備）
一体型	3(10.0)	23(76.7)	4(13.3)	30(100)
単独型	8(44.4)	5(27.8)	5(27.8)	18(100)
計（整備済み）	11	28	9	48

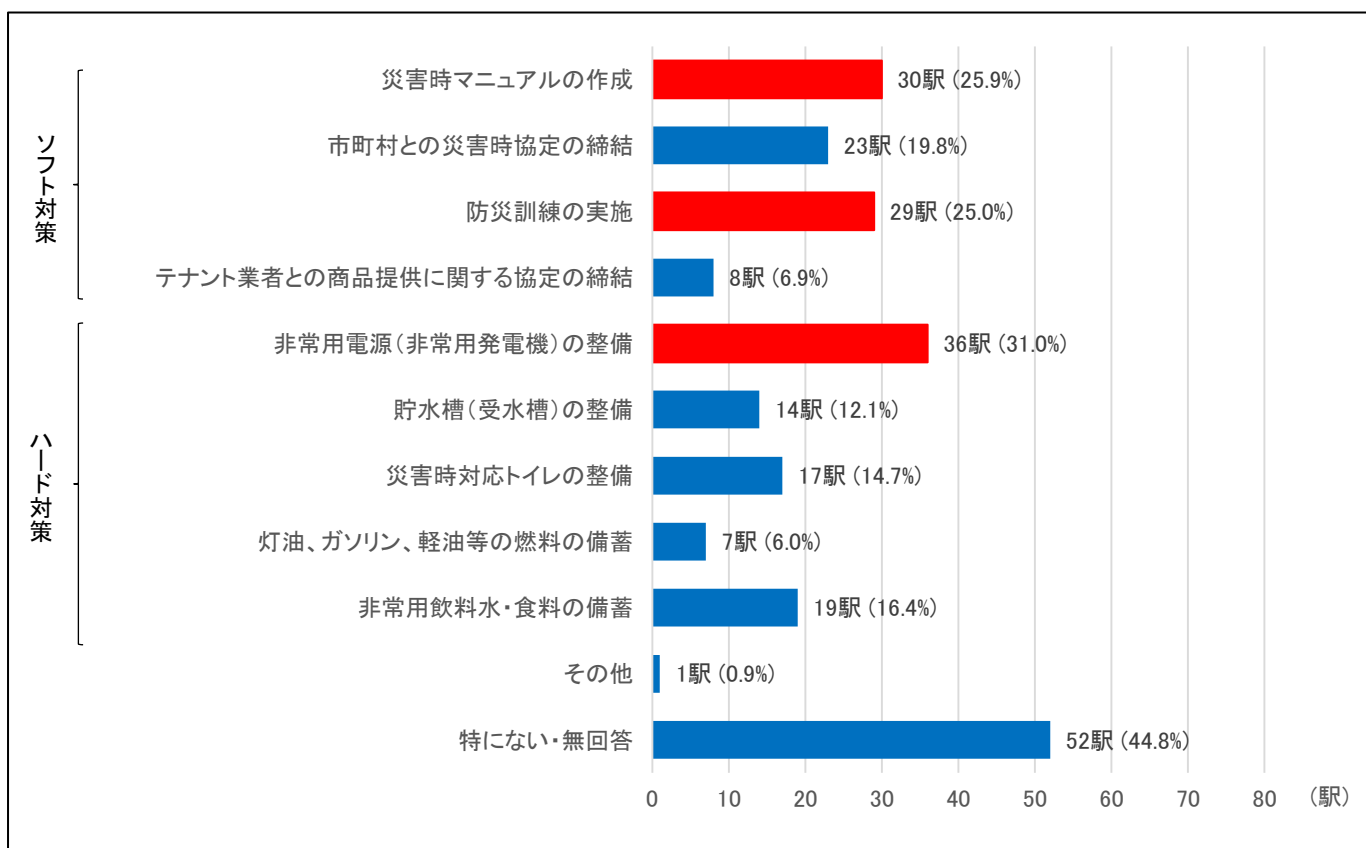
(注) 「その他」には、国又は県の予算・補助金は活用されなかったものの一部又は全部の設備の整備に国・県以外の団体の補助金等が活用された場合や、財源が不明となっている場合、無回答の場合が含まれる。

図表 2-(1)-ア-⑧ 防災拠点としての位置付けの有無と非常用電源、防災用貯水槽、災害時対応トイレの整備状況（アンケート結果）

（単位：駅、％）

区分	一つでも整備		いずれも未整備	計
		全てを整備		
防災拠点に位置付けられている	26 (66.7)	6 (15.4)	13 (33.3)	39 (100)
位置付けられていない	19 (26.8)	1 (1.4)	52 (73.2)	71 (100)
計	45	7	65	110

図表 2-(1)-ア-⑨ 熊本地震及び平成 29 年 7 月九州北部豪雨を受けて必要と感じた対策（アンケート結果）



(注) 「複数回答可」としたため、各数値には重複あり

図表 2-(1)-ア-⑩- i 停電・断水時の電力・トイレ使用の確保状況及び防災設備の整備状況（調査対象 15 駅）

（単位：駅）

沿道 管理者	整備 手法	防災 拠点	道の駅	電力	トイレ使用		非常用 電源	防災用 貯水槽	災害時用 トイレ
				停電時	停電時	断水時			
国	一体型	○	B1	○	○	○	○	—	○
〃	〃	○	B2	○	○	○	○	○	○
〃	〃	—	B3	—	—	—	—	—	—
〃	〃	○	B4	○	○	○	○	○	○
〃	〃	○	B5	○	—	—	○	—	—
〃	〃	○	B6	○	○	○	○	○	○
県	一体型	○	B7	—	○	○	—	—	○
〃	〃	○	B8	○	○	○	○	—	○
〃	〃	○	B9	—	—	—	—	—	—
〃	〃	—	B10	—	—	—	—	—	—
〃	〃	—	B11	—	—	—	—	—	—
国	単独型	—	B12	—	—	—	—	—	—
〃	〃	○	B13	○	○	—	○	—	—
県	単独型	—	B14	—	—	—	—	—	—
〃	〃	○	B15	—	○	○	—	—	○
計		10		7	8	7	7	3	7

（注）1 当局の調査結果による。

2 災害に伴う停電・断水時に電力及びトイレ使用が確保されているかの判断は、下表（判断基準）に基づき判断した。各区分の基準のいずれかに該当すれば、「確保」とみなしている。

（判断基準）

区分		基準（いずれかを満たしている場合）
電力	停電時	①発電に重油等の燃料を要する大型の非常用発電機（燃料が準備されているなど、使用できる状態のものに限る。以下同じ） ②蓄電池付き太陽光発電システム ③持ち運び可能な小型の非常用発電機
	断水時	①マンホールトイレ、簡易トイレなど ②非常用電源が整備されていることなどによりトイレへの電力供給が可能
トイレ 使用	停電時	①マンホールトイレ、簡易トイレなど ②非常用電源が整備されていることなどによりトイレへの電力供給が可能
	断水時	①マンホールトイレ、簡易トイレなど ②防災用貯水槽が整備されていることなどによりトイレへの水の供給が可能

図表 2-(1)-ア-⑩-ii 整備手法（一体型・単独型）等と停電・断水時の電力・トイレ使用の確保状況の比較（調査対象 15 駅）

（単位：駅、％）

整備手法等	左の駅数	電力	トイレ使用	
		停電時	停電時	断水時
一体型	11	<u>6(54.5)</u>	<u>6(54.5)</u>	<u>6(54.5)</u>
直轄国道沿い	6	<u>5(83.3)</u>	<u>4(66.7)</u>	<u>4(66.7)</u>
県管理道沿い	5	1(20.0)	2(40.0)	2(40.0)
単独型	4	1(25.0)	2(50.0)	1(25.0)

(注) 1 当局の調査結果による。

2 下線は当局が付した。

図表 2-(1)-ア-⑩-iii 防災拠点への位置付けの有無と停電・断水時の電力・トイレ使用の確保状況の比較（調査対象 15 駅）

（単位：駅、％）

防災拠点への位置付け	左の駅数	電力	トイレ使用	
		停電時	停電時	断水時
位置付けられている	10	<u>7(70.0)</u>	<u>8(80.0)</u>	<u>7(70.0)</u>
位置付けられていない	5	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)

(注) 1 当局の調査結果による。

2 下線は当局が付した。

図表 2-(1)-ア-⑪ 防災設備・物資の整備に係る国・県の支援の在り方に係る主な意見・要望

区分	意見・要望
防災設備全般	・市町村が独自に防災設備を整備することは相当の費用を要するため困難であるため、 <u>道路管理者において直接整備してほしい</u> 。（一体型の 1 駅）。
停電時の電力確保	・災害時の電力確保は最重要であるため、非常用電源を整備したいが高額であるため、 <u>市町村だけではなく国にも支援を求めたいが、国は直轄国道沿いの駅でないと整備しないと聞いており、整備を諦めている</u> 。（単独型の 1 駅）。 ・当駅には敷地内にマンホールトイレが整備されているものの、 <u>今後、非常用電源を整備する場合には、既存のトイレに電力を供給するのが望ましい</u> 。（一体型の 1 駅） ・当駅の情報提供施設等への <u>停電時の電力確保のため、道路管理者において非常用電源を整備してほしい</u> 。（一体型の 1 駅）。
その他	・非常食の備蓄に必要な費用について、現在、補助の対象とされていないことから助成を要望する（一体型の 1 駅）。

(注) 1 当局の調査結果による。

2 下線は当局が付した。

図表 2-(1)-ア-⑫ 熊本地震で被災した経験を踏まえる等により多額の費用をかけず工夫して防災設備を整備している「道の駅」(推奨事例)

「道の駅」 (整備手法)	事例の内容
<p>B5 (一体型)</p>	<p>熊本地震の際、地域住民のほか車中泊者に駐車場など駅の敷地を開放した。 しかし、同駅は、地震による停電の際、非常用発電機を整備していなかったため、停電から復旧するまでの間、夜間のトイレの照明や携帯電話の充電のための電力を確保できなかった。</p> <p>同駅は、この経験から、災害で停電した場合に備えて電力を確保しておく重要性を認識し、大型の非常用発電機の整備には相当の費用を要するため、これと比較して安価な小型の非常用発電機(約11万円)を購入した。</p> <p>発電機は、カセットボンベを燃料とし、カセットボンベ2本で、1、2時間程度の発電が可能である。</p> <p>発電した電力は、携帯電話の充電のほか、駅のホームページで施設の被害状況、営業の有無、駅周辺の道路状況等を発信するためパソコン等の機器に用いることを想定している。</p> <div data-bbox="986 707 1426 1003" data-label="Image"> </div> <p>(購入した小型の非常用発電機)</p>
<p>B14 (単独型)</p>	<p>熊本地震の際、車中泊・テント泊の場所として駐車場など駅の敷地を開放するとともに、自衛隊等の前線・中継基地として活用された。</p> <p>しかし、同駅は、指定避難所に位置付けられていないことから自衛隊による炊き出しが実施されず、駅自ら炊き出しを実施する必要性が生じたものの、同駅では、地震による停電の際、非常用発電機を整備していなかった。</p> <p>このため、普段から付き合いがある業者から大型発電機を停電が解消するまでの約1週間リースし(約6万円)、発電した電力を食堂の照明、炊き出し用の精米に使用した。</p> <p>また、同駅は地元消防団の小型の非常用発電機を使用して、停電が解消するまでの約1週間、夜間のトイレの照明に使用した。</p> <div data-bbox="1066 1335 1353 1397" data-label="Caption"> <p>会社独自の炊き出し開始 発電機による照明</p> </div> <div data-bbox="954 1397 1445 1675" data-label="Image"> </div> <p>(リースした大型発電機により照明された食堂)</p>

(注) 1 当局の調査結果による。

2 下線は当局が付した。

図表 2-(1)-ア-⑬ 整備主体別の非常用電源（非常用発電機）（調査対象 15 駅）

（単位：台）

整備主体	大型の非常用発電機 (発電に重油等の燃料を要する)	蓄電池付き 太陽光発電システム	小型の非常用発電機
国	4	0	0
県	0	1	2
市町村	1	3	0
道の駅	2	0	1
その他	0	0	2

(注) 当局の調査結果による。

図表 2-(1)-ア-⑭ 災害時には非常用電源の役割を果たす蓄電池付き太陽光発電システムを整備している「道の駅」（推奨事例。ほか 2 駅でも同様の事例あり）

導入理由	災害時等に必要な電力を確保することができるため。 また、 <u>普段の使用において、太陽光発電による電気を蓄電池に貯めておき、電力消費量がピークの時間帯に蓄電池から放電することで電気の購入量を減らすことが可能</u> なため。
電力の供給先	平時は駅内の温泉施設に電力を供給。停電時は、同施設内の事務室、トイレ等の照明、携帯電話の充電など供給先を限定



太陽光パネル（発電容量：15kW）



蓄電池（発電容量：20kW）

（一体型の「道の駅」）

(注) 1 当局の調査結果による。

2 下線は当局が付した。

図表 2-(1)-イ-① 国道事務所と「道の駅」設置市町村との防災利用に関する協定（覚書）例

「道の駅」〇〇との防災利用に関する基本協定書（覚書）

国土交通省九州地方整備局〇〇国道事務所（以下「甲」という。）と「道の駅」〇〇の設置者である〇〇市（以下「乙」という。）は、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）第 2 条第 1 号に定める災害等における「道の駅」〇〇の防災機能の利用に関し、以下のとおり協定（覚書）を締結する。

（目的）

第 1 条 本協定（覚書）は、災害対策基本法に基づく国の防災業務計画や、〇〇県及び〇〇市の地域防災計画に定める災害応急対策等において、「道の駅」〇〇における防災機能の円滑な相互利用について、必要な事項を定めるものとする。

（防災利用する内容）

第 2 条 甲及び乙は、災害等が発生し、当該「道の駅」において次に掲げる応急対策等の業務のための利用（以下「防災利用」という。）が必要となった時は、相互間における要請に基づき、所有区分にかかわらず利用することができるものとする。

- (1) 避難施設の提供
- (2) 救援物資の提供及び保管
- (3) 救援物資の運送に係る拠点・中継施設の提供
- (4) 防災関係機関の活動拠点場所（現地調整所を含む）の提供
- (5) 道路情報、被災情報等の発信
- (6) 広域避難における中継・休憩施設の提供
- (7) その他、甲又は乙が必要と認める内容

（費用の負担）

第 3 条 甲及び乙が行う防災利用に要する費用については、自らが負担するものとする。

（要請の手続き）

第 4 条 甲が乙に、乙が甲に第 2 条の防災利用を要請する場合は、相互に要請の連絡を行い、後日速やかに文書を送付するものとする。

（関係者の責務）

第 5 条 甲及び乙は、防災利用を円滑に実施できるよう、相互に情報の提供を行うものとする。

- 2 甲及び乙は、防災利用を円滑に実施するために必要な施設や体制の整備等に努めるものとする。

（防災利用の優先）

第 6 条 甲及び乙が目的に応じ災害時に利用する場合においては、乙の利用を優先するものとする。ただし甲の要請において、総合的に合理性が認められる場合においてはこの限りではない。

（以下略）

（注）市町村提供資料

図表 2-(1)-イ-② 整備した防災設備等の利用及び管理に係る県による覚書・協定例

締結方針	平成 24 年度から 27 年度にかけて「道の駅」の防災拠点整備として、防災設備等を整備した県管理道路沿い・一体型の「道の駅」について、県の出先機関と設置市町村との間で、2 種類の覚書等を締結															
防災利用に係る覚書	<p>○ 国道事務所が「道の駅」設置市町村との間で締結している「道の駅」の防災機能の利用に係る協定（覚書）を参考に作成</p> <p>○ 主として次の事項を規定（抜粋）</p> <table border="1" data-bbox="343 533 1417 1111"> <tr> <td data-bbox="343 533 486 965">防災利用</td> <td colspan="2" data-bbox="486 533 1417 965">災害等が発生し、当該「道の駅」において次に掲げる防災利用が必要になった時は、相互間における要望に基づき、所有区分にかかわらず利用可能 (1)避難施設の提供 (2)救援物資の提供及び保管 (3)救援物資の運送に係る拠点・中継施設の提供 (4)災害関係機関の活動拠点場所（現地調整所を含む）の提供 (5)道路情報、被災情報等の発信 (6)広域避難における中継・休憩施設の提供 (7)その他、甲又は乙が必要と認める業務</td> </tr> <tr> <td data-bbox="343 965 486 1014">費用負担</td> <td colspan="2" data-bbox="486 965 1417 1014">防災利用に要する費用については、自らが負担</td> </tr> <tr> <td data-bbox="343 1014 486 1111">関係者の責務</td> <td colspan="2" data-bbox="486 1014 1417 1111">・防災利用を円滑に実施できるよう、相互に情報の提供を行う。 ・必要な施設や体制の整備等に努める。</td> </tr> </table>	防災利用	災害等が発生し、当該「道の駅」において次に掲げる防災利用が必要になった時は、相互間における要望に基づき、所有区分にかかわらず利用可能 (1)避難施設の提供 (2)救援物資の提供及び保管 (3)救援物資の運送に係る拠点・中継施設の提供 (4)災害関係機関の活動拠点場所（現地調整所を含む）の提供 (5)道路情報、被災情報等の発信 (6)広域避難における中継・休憩施設の提供 (7)その他、甲又は乙が必要と認める業務		費用負担	防災利用に要する費用については、自らが負担		関係者の責務	・防災利用を円滑に実施できるよう、相互に情報の提供を行う。 ・必要な施設や体制の整備等に努める。							
防災利用	災害等が発生し、当該「道の駅」において次に掲げる防災利用が必要になった時は、相互間における要望に基づき、所有区分にかかわらず利用可能 (1)避難施設の提供 (2)救援物資の提供及び保管 (3)救援物資の運送に係る拠点・中継施設の提供 (4)災害関係機関の活動拠点場所（現地調整所を含む）の提供 (5)道路情報、被災情報等の発信 (6)広域避難における中継・休憩施設の提供 (7)その他、甲又は乙が必要と認める業務															
費用負担	防災利用に要する費用については、自らが負担															
関係者の責務	・防災利用を円滑に実施できるよう、相互に情報の提供を行う。 ・必要な施設や体制の整備等に努める。															
管理区分の見直しに係る協定	<p>○ 「道の駅」の設備等について、道路管理者と設置市町村との間（「道の駅」を含み三者間となることもある。）で、それぞれどのような維持管理を担うかを表により整理するもの</p> <p>○ 防災設備等の整備を機会に、管理区分に新たに「防災拠点化施設」を追加し、それぞれをどのように維持管理するかを整理している（下表参照）。</p> <p>（防災拠点化施設）</p> <table border="1" data-bbox="352 1440 1417 1733"> <thead> <tr> <th data-bbox="352 1440 635 1489">設備等</th> <th data-bbox="635 1440 1034 1489">県(道路管理者)[施設の更新]</th> <th data-bbox="1034 1440 1417 1489">設置市町村等[維持管理]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="352 1489 635 1538">防災倉庫</td> <td data-bbox="635 1489 1034 1538">施設の更新</td> <td data-bbox="1034 1489 1417 1538">保管物の管理(市町村保管分)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="352 1538 635 1588">非常用トイレ</td> <td data-bbox="635 1538 1034 1588">保守点検</td> <td data-bbox="1034 1538 1417 1588">—</td> </tr> <tr> <td data-bbox="352 1588 635 1686">太陽光発電装置 ※蓄電池上屋を含む</td> <td data-bbox="635 1588 1034 1686">維持管理(修繕) 保管物の管理(県保管分)</td> <td data-bbox="1034 1588 1417 1686">—</td> </tr> <tr> <td data-bbox="352 1686 635 1733">蓄電池</td> <td data-bbox="635 1686 1034 1733"></td> <td data-bbox="1034 1686 1417 1733">通常管理(目視)</td> </tr> </tbody> </table>	設備等	県(道路管理者)[施設の更新]	設置市町村等[維持管理]	防災倉庫	施設の更新	保管物の管理(市町村保管分)	非常用トイレ	保守点検	—	太陽光発電装置 ※蓄電池上屋を含む	維持管理(修繕) 保管物の管理(県保管分)	—	蓄電池		通常管理(目視)
設備等	県(道路管理者)[施設の更新]	設置市町村等[維持管理]														
防災倉庫	施設の更新	保管物の管理(市町村保管分)														
非常用トイレ	保守点検	—														
太陽光発電装置 ※蓄電池上屋を含む	維持管理(修繕) 保管物の管理(県保管分)	—														
蓄電池		通常管理(目視)														

(注) 当局の調査結果による。



図表 2-(1)-イ-③ 非常用電源（小型の非常用発電機を除く。）で発電された電力の供給先及び供給可能な日数・時間の承知状況（国又は県が道路管理者として整備した5駅）

区分	電力の供給先及び供給可能な日数・時間の承知状況
供給先及び供給可能な日数・時間を承知 (2 駅)	<ul style="list-style-type: none"> <li>電力の供給先（道路管理者が整備したトイレや情報提供施設等に電力が供給されること。以下同じ）及び供給可能な日数・時間を承知（駅独自に点検・試運転を実施したため）【一体型の1駅】</li> <li>電力の供給先をおおむね承知しており、供給可能な日数・時間も承知（供給可能な日数については、道路管理者に説明を求めたため）【一体型の1駅】</li> </ul>
供給先又は供給可能な日数・時間を未承知 (3 駅)	<ul style="list-style-type: none"> <li>電力の供給先についてはおおむね承知しているものの、電力が供給可能な日数・時間は未承知【一体型の2駅】</li> <li>電力の供給先及び供給可能な日数・時間を未承知(注2) 【一体型の1駅】</li> </ul>

(注) 1 当局の調査結果による。

- 2 県（道路管理者）から受領した整備計画案には、電力が情報提供施設の情報提供端末、照明等の一部に供給されること、蓄電された電力が3日間持続して供給される旨記載されていたものの、完成後の非常用電源の仕様等に係る書面を受領しておらず、工事後も当初計画のとおりか否かは承知しておらず、現況が不明である。

図表 2-(1)-イ-④ 小型の非常用発電機の操作訓練の実施状況（3駅）

区分	操作訓練の実施状況
実施済み (1 駅)	<ul style="list-style-type: none"> <li>熊本地震で被災し、停電が解消するまでの間、夜間のトイレ利用のための照明や携帯電話の充電のための電力を利用者に供給できなかった経験から、停電時に備えた電力確保が重要として、「道の駅」管理団体の判断で小型の非常用発電機を購入</li> <li>また、災害時に適切に使用できるよう、当駅の男性職員全員が操作訓練を実施（一体型の1駅）</li> </ul>
未実施 (2 駅)	<ul style="list-style-type: none"> <li>県（道路管理者）との間で防災機能の利用に係る協定を締結していないため、非常用発電機を駅の判断では使用できないと考えており、操作訓練も行っていない。</li> <li>また、小型の非常用発電機は、備蓄倉庫内に箱詰めのままとしている（一体型の1駅）。</li> <li>操作方法が容易とみられることから、操作訓練を実施していない（一体型の1駅）</li> </ul>

(注) 当局の調査結果による。

図表 2-(1)-イ-⑤ 太陽光発電設備の法定点検を行っていない「道の駅」(県が道路管理者として整備した1 駅)

<p>点検未実施 の理由</p>	<p>「道の駅」に設置されるような小出力の太陽光発電設備は、電気事業法上の一般用電気工作物に該当するため、法定点検が課されない。</p> <p>当駅では、蓄電池付き太陽光発電システムの整備に当たり、自家用電気工作物である変電設備に接続する整備方法が採られたため、同設備についても法定点検を定期的(6 か月に1 回以上)に行う必要が生じた。しかし、整備主体である県、「道の駅」設置市町村、「道の駅」ともに、そのことに気付かなかったとして、整備後3 年以上が経過しているものの、これを行っていない。</p>
<p>今後の対応</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県は、今後、市町村等と協議を行い、法定点検の実施主体などの役割分担を定めるなどして、法定点検の体制を整備するとしている。</li> <li>・県は、法定点検には原則として電気管理技術者を立ち合わせるほか、メーカーが推奨する点検実施体制を整備し、設備の保安及び機能維持に万全を期すとしている。</li> </ul> <p>また、点検結果については、市町村と情報共有するとしている。</p>

(注) 当局の調査結果による。

図表 2-(1)-イ-⑥ マンホールトイレの組立て・設置訓練の実施状況（国又は県が道路管理者として整備した5駅）

区分	組立て・設置訓練の実施状況
実施済み (2 駅)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マンホールトイレの整備主体である国（国道事務所）から組立方法の説明を受けるなどの訓練を市町村及び「道の駅」の職員を対象に実施（駅長が国道事務所に要請）（一体型の1駅）</li> <li>・マンホールトイレが整備された際に、「道の駅」の職員を対象に自ら組立て・設置訓練を実施（一体型の1駅）</li> </ul>
未実施 (3 駅)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「道の駅」設置市町村、「道の駅」とも、災害時に備えてマンホールトイレの組立て・設置の方法等について国（国道事務所）から説明を受けたいと考えているものの、日程調整がうまくいかず実現できていない（一体型の1駅）。</li> <li>・県との間で防災機能の利用に係る協定を締結していないため、マンホールトイレを駅の判断では使用できないと考えており、組立て・設置訓練も行っていない（一体型の2駅）。</li> </ul>

(注) 当局の調査結果による。



(マンホールトイレの貯留槽)



(マンホールトイレの組立例)

図表 2-(1)-イ-⑦ 「道の駅」が洪水の浸水想定区域内に所在することから小型の非常用発電機等の設置場所に配慮が必要とみられる事例

道の駅	整備主体	想定浸水深	設置場所に配慮が必要とみられる状況
B8	県	0.5～1.0m (今後、想定浸水深を見直し、0.5m～3.0mに変更予定)	<p>小型の非常用発電機が備蓄倉庫内の床に直接置かれている。備蓄倉庫は、地面から高さ 10 cm程度のコンクリートの台座の上に設置されているものの、想定浸水深が最高で 1.0m あることから、洪水で浸水した場合に使用できなくなるおそれがある。</p> <p>また、今後の想定浸水深の見直し後は、最高で 3.0mとなる。備蓄倉庫の中には棚が設けられていることから、より高い位置に固定して保管するなどの配慮が必要とみられる。</p> <div data-bbox="655 734 1203 1144" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="1299 792 1331 1055">(小型の非常用発電機)</p>

(注) 当局の調査結果による。

図表 2-(1)-イ-⑧ 防災行政無線の通話機能の活用状況（防災行政無線が整備されている3 駅）

道の駅	防災行政種類の種類、 備わっている通信機能		設置市町村における 通信機能の活用状況等
	種類	通信機能	
B2	デジタル 移動系 (半固定)	「道の駅」を含む移動局と市町村、移動局間で通信可能  (移動局 (半固定))	市町村が平成 22 年 4 月に整備 「道の駅」を含む各種移動局と市町村との間で①毎月 1 回の無線テスト、②年 1 回（「防災とボランティア週間」中）の伝達訓練を実施
B11	デジタル 固定系	双方向通話装置とバッテリーが整備され、「道の駅」(子局)と市町村(親局)との間で通信可能  (バッテリー)	市町村が双方向通話が可能な防災行政無線を平成 29 年 11 月に整備 災害時に「道の駅」による双方向通話装置を使用可能とするかどうかについては検討中
B15		 (双方向通話装置)	市町村が双方向通話が可能な設備を平成 29 年 3 月に整備 これまで、「道の駅」に対して双方向通話装置の使用方法等について説明しておらず、今後は、災害時の緊急通信の一手段として同装置を有効に活用するために説明等を行う予定

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「デジタル移動系」の防災行政無線の整備に、国の交付金等が活用されたかどうかは不明。他方、「デジタル固定系」の防災行政無線を整備した 2 駅の設置市町村は、いずれも国土交通省所管の防災・安全交付金（都市防災総合推進事業）を活用

(2) 通信環境の整備状況等

ア 公衆無線 LAN の整備状況等

調査結果	説明図表番号
<p><b>【制度の概要】</b> <b>(公衆無線 LAN (Wi-Fi) の整備推進)</b> 「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014ー「訪日外国人 2000 万人時代」に向けてー」(平成 26 年 6 月 17 日観光立国推進閣僚会議決定)では、訪日外国人旅行者の受入環境整備の一環として、「道の駅」について、「外国人旅行者への観光情報提供や多言語対応、無料公衆無線 LAN 環境整備を促進する。」とされている。 これを受けて、国土交通省は、直轄国道沿い・一体型の「道の駅」への公衆無線 LAN (以下「Wi-Fi」という。)の整備を進めており、平成 27 年度からは、道路情報や防災情報、観光情報等の提供が受けられる Wi-Fi である「道の駅 SPOT」の整備を進めている。</p> <p><b>(災害時における公衆無線 LAN (Wi-Fi) の有効性)</b> 「大規模災害等緊急事態における通信確保の在り方に関する検討会最終取りまとめ」(平成 23 年 12 月大規模災害等緊急事態における通信確保の在り方に関する検討会)では、東日本大震災において、音声通話は固定電話で最大 80%から 90%、携帯電話で最大 70%から 95%の通信規制が行われた一方、インターネットは比較的安定的に利用可能であったこと等を踏まえて、「インターネットの利用により、このような安否確認、必要な支援物資の要請、道路や鉄道の運行情報等のインフラ情報の共有等が効率的に行えることから、緊急時においてもインターネットの接続機能を確保するための取組が必要である。」との指摘が行われている。 また、総務省が策定している「無線 LAN ビジネスガイドライン第 2 版」(平成 28 年 9 月 23 日)では、災害時における Wi-Fi の有効性が評価されている。 さらに、西日本電信電話株式会社 (以下「NTT 西日本」という。)九州事業本部は、災害時における Wi-Fi の有効性について、「携帯網、電話網が輻輳している場合、Wi-Fi という異なる通信網を準備することで通信量を分散できること、外国人にも利用しやすい通信手段であること等から、災害時にも活用可能な通信手段の一つとなる。」としている。</p> <p><b>(災害時モード)</b> 総務省が策定している「無線 LAN ビジネスガイドライン第 2 版」では、災害時において、Wi-Fi の認証手順を省略するなどの無料開放状態 (以下「災害時モード」という。)への切替え措置が推奨されている。 日本電信電話株式会社 (以下「NTT」という。)グループは、災害時には、NTT グループ傘下の会社が提供している無料 Wi-Fi 「DoSPOT」及び地方公共団体と提</p>	<p>図表 2-(2)-ア-①</p> <p>図表 2-(2)-ア-②</p> <p>図表 2-(2)-ア-③</p> <p>図表 2-(2)-ア-④</p> <p>図表 2-(2)-ア-④ (再掲)</p>

携して提供している Wi-Fi について、必要に応じて、メールアドレスの登録等の認証手順を省略したり、1 日の接続可能回数の制限を撤廃したりするなどの災害時モードへの切替えを行うこととしている。

他方、Wi-Fi を整備している「道の駅」は、災害時モードの存在を把握しておかなければ、災害時に駅利用者によるその存在を周知することができないため、あらかじめ災害時モードについて把握しておくことは重要であると考えられる。

### 【調査の結果】

#### (九州地方整備局)

九州地方整備局は、道路管理者として、直轄国道沿い・一体型の「道の駅」への Wi-Fi の整備を進め、その結果、管内の直轄国道沿い・一体型の 30 駅全てに Wi-Fi が整備されている。

なお、当該 30 駅中 13 駅では、「道の駅 SPOT」が整備されている。

#### (「道の駅」における実地調査結果)

今回、調査対象 15 駅のうち、Wi-Fi を整備していない 1 駅を除く 14 駅における Wi-Fi の停電時対策、災害時モードの搭載状況等について調査した結果は、以下のとおりである。

図表 2-(2)-ア-  
⑤

#### (ア) 停電時対策の状況

① 11 駅は、災害時における通信手段として Wi-Fi が有効であることを承知していなかった。このうち 9 駅は、Wi-Fi を非常用電源に接続するなどの停電時にも利用可能とする対策を講じていなかった。

図表 2-(2)-ア-  
⑥

② 一方、災害時に有効と承知していた 3 駅は、いずれも停電時対策を講じており、中には、利用者が停電時もインターネットを活用できるよう、今後整備する Wi-Fi を災害時には非常用電源としての役割を果たす太陽光発電設備に接続することを決めている「道の駅」もみられた。

③ 停電時対策を講じていない 9 駅中 5 駅からは、「停電時にも Wi-Fi を利用可能とする対策の方法について情報提供してほしい。」などの意見が聞かれた。

図表 2-(2)-ア-  
⑦

#### (イ) 災害時モードの搭載状況

6 駅は、災害時モードが搭載された Wi-Fi を整備しており、そのいずれもが、災害時モードの存在を把握していなかった。

図表 2-(2)-ア-  
⑧

また、平成 28 年熊本地震の際には、6 駅が整備している 4 種類の Wi-Fi のいずれについても、災害時モードへの切替えが行われていた。

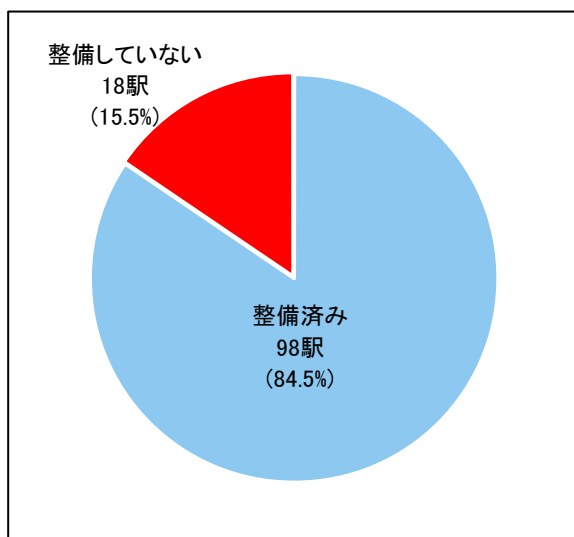
これまで「道の駅」設置市町村及び「道の駅」に対し、①Wi-Fi が災害時に有効であることを踏まえた停電時にも Wi-Fi を利用可能とする対策の方法に関する

情報提供、②災害時モードの有無をあらかじめ把握すべきとの働きかけが行われておらず、そのことが上記(ア)及び(イ)の一因となっているものと考えられる。

**(アンケート結果 (対「道の駅」))**

① 下記のとおり、Wi-Fiを整備している「道の駅」が多数を占める。

Wi-Fiの設置状況 (回答があった116駅中)



(注) 九州の全127駅中116駅から回答を受領

② 下表のとおり、停電時にWi-Fiを「72時間以上使用できる。」又は「24時間以上72時間未満使用できる。」駅は、約1割にとどまる (Wi-Fi整備済み98駅中)。

表 停電時のWi-Fiの使用可否 (整備済み98駅中)

(単位：駅、%)

区分	回答数
24時間以上使用可能	11(11.2)
72時間以上使用可能	4(4.1)
24時間以上72時間未満使用可能	7(7.1)
使用不可、又は24時間以上使用不可	75(76.5)
無回答	12(12.2)
計	98(100)

③ 災害時モードの搭載状況に関連する結果は、次のとおりである。

i 認証手順



<p>○ Wi-Fi 利用時に「認証手順を経る必要あり」が 43 駅、「認証手順を経る必要がなし」が 52 駅である (Wi-Fi 整備済み 98 駅中)。</p>	<p>図表 2-(2)-ア- ⑨</p>
<p>○ 「認証手順を経る必要あり」の 43 駅中、平常時と比較した災害時の認証手順について、「災害時は省略される」が 6 駅 (14.0%)、「災害時も変わらない」が 33 駅 (76.7%) で、「不明」や無回答も 4 駅 (9.3%) みられる。</p>	<p>図表 2-(2)-ア- ⑩</p>
<p>ii 1 回の接続可能時間、1 日の接続可能回数</p>	
<p>○ Wi-Fi の 1 回の接続可能時間及び 1 日の接続可能回数については、「制限あり」が、36 駅と 16 駅であり、「制限なし」が 53 駅と 68 駅である (Wi-Fi 整備済み 98 駅中)。</p>	<p>図表 2-(2)-ア- ⑪ 図表 2-(2)-ア-</p>
<p>○ Wi-Fi の 1 回の接続可能時間及び 1 日の接続可能回数に「制限あり」の駅における平常時と比較した災害時の時間・回数について、「変わる」が 9 駅 (25.0%) と 3 駅 (18.8%)、「変わらない」が 19 駅 (52.8%) と 9 駅 (56.3%)、「不明」が 8 駅 (22.2%) と 4 駅 (25.0%) みられる。</p>	<p>⑫ 図表 2-(2)-ア- ⑬ 図表 2-(2)-ア-</p>
<p>iii 以上から、次の可能性がうかがえる。</p>	<p>⑭</p>
<p>i) 災害時には、認証手順が「省略される」、1 回の接続可能時間又は 1 日の接続可能回数が「変わる」と回答した駅がそれぞれ少数にとどまることから、災害時モードを搭載している駅が多くないこと。</p>	
<p>ii) 災害時の認証手順や 1 回の接続可能時間、1 日の接続可能回数について「不明」の駅や無回答の駅も少なくなかったことから、自駅における Wi-Fi の災害時モードの存在を把握していない駅が少くないこと。</p>	
<p><b>【所見】</b></p>	
<p>したがって、九州地方整備局は、Wi-Fi が普及している現状を鑑み、災害時において有効な通信手段である Wi-Fi を効果的に活用し、防災機能の向上を図る観点から、管内の「道の駅」設置市町村及び「道の駅」に対し、次の措置を講ずる必要がある。</p>	
<p>① 非常用電源や非常用バッテリーと併せて整備するなど停電時にも Wi-Fi を利用可能とする対策を講じている先進的な「道の駅」の事例等について情報収集した上で、情報提供等の助言・支援を行うこと。</p>	
<p>② 整備した Wi-Fi について、災害時モードの有無、内容をあらかじめ把握しておく必要性の理解を促すための助言・支援を行うこと。</p>	

図表 2-(2)-ア-① 観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014ー「訪日外国人 2000 万人時代」に向けてー（平成 26 年 6 月 17 日観光立国推進閣僚会議決定）（抜粋）

1. 「2020 年オリンピック・パラリンピック」を見据えた観光振興

（略）

（2）オリンピック・パラリンピックを機に訪日する外国人旅行者の受入環境整備

（略）

<観光案内拠点・観光ガイドの充実>

- ・ 観光協会や外国人観光案内所等との連携を図りながら、郵便局やコンビニエンスストア、道の駅、アンテナショップにおける外国人旅行者への観光情報提供や多言語対応、無料公衆無線 LAN 環境整備を促進する。また、地方においては、これらの施設における地域の名産品等の産直海外発送を促進する。【新規】

（略）

（注）下線は当局が付した。

図表 2-(2)-ア-② 道の駅 SPOT 利用案内

別紙2



# 「道の駅SPOT（スポット）」 ご利用案内

「道の駅情報」や「道路情報」を  
公衆無線LANから60分間無料で利用できます

アクセスポイント(SSID)  
**MICHI-NO-EKI**  
を選択

ブラウザを起動すると  
登録用ページに移動

## 利用手順



### STEP アクセスポイント

① 「MICHI-NO-EKI」を選択後、  
ブラウザを起動！

### STEP 登録用ページに移動したら、

② 「インターネットに接続する」を  
選択！

### STEP メールアドレスの登録、

③ 利用規約の同意後、  
道の駅ポータルページに  
自動で移動！

現在地「道の駅」の  
ホームページに  
即アクセス！  
イベント情報満載！

各種情報メニューでは、  
地域の交通情報や天気、  
観光情報などがわかる！

タップ



※災害発生時は、アクセスポイント「MICHI-NO-EKI」を選択するのみ（無認証）で、15分間利用できます。災害情報ページに自動で移動します。

Wi-Fi接続後は、各自機器（スマートフォン、タブレット等）より、GoogleやYahoo等の検索サイトもご利用可能です。

(注) 九州地方整備局の公表資料による。

図表 2-(2)-ア-③ 災害等緊急事態における通信確保の在り方に関する検討会 最終取りまとめ（平成 23 年 12 月 大規模災害等緊急事態における通信確保の在り方に関する検討会）  
（抜粋）

第 5 章 今回の震災を踏まえた今後のインターネット利用の在り方

1. インターネット接続機能の確保

東日本大震災においては、利用者からの発信が急増し輻輳状態が発生したため、音声通話は固定電話で最大 80%～90%、携帯電話で最大 70%～95%の通信規制を実施した。一方、インターネットについては、一部行政機関や電力会社等インフラ機関のホームページにアクセスが集中し、閲覧が困難になった事象があったものの、固定系・移動系ともに比較的安定的に利用可能であった。

今回の震災においては、ソーシャルメディアサービスの利用によるリアルタイムでの情報共有により安否確認等が行われたほか、避難所検索や地図情報と組み合わせた道路通行情報の提供などインターネット上の様々な情報を組み合わせることによる付加価値のある情報提供が行われた。また、クラウドサービスを活用した避難所運営支援ツールなどが提供された。

インターネットの利用により、このような安否確認、必要な支援物資の要請、道路や鉄道の運行情報等のインフラ情報の共有等が効率的に行えることから、緊急時においてもインターネットの接続機能を確保するための取組が必要である。

特に、携帯電話は国民にとって最も身近な通信手段であることから、携帯電話のメールについては、輻輳状態になりやすい音声通話の代替手段としての期待が高いことに留意すべきである。

（略）

（注）下線は当局が付した。

図表 2-(2)-ア-④ 「無線 LAN ビジネスガイドライン第 2 版」(平成 28 年 9 月 23 日総務省)(抜粋)

<p>5. 大規模災害発生時に備えた留意事項</p> <p>5.1 各事業者等において推奨される対応</p> <p><u>平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災、平成 28 年 4 月に発生した熊本地震では、避難所等において公衆無線 LAN が有効な通信手段として機能したことが評価されている。多くの被災者がインターネットへのアクセス手段を求めた中で、公衆無線 LAN はアクセス手段として有効に活用されたことが認められるため、今後も大規模災害発生時における通信手段の 1 つとして積極的な活用を図っていくことが期待される。</u></p> <p>熊本地震においては、携帯電話事業者 3 者が、「大規模災害発生時における公衆無線 LAN の無料開放に関するガイドライン」22 を踏まえ前震発生後、72 時間以内に災害用統一 SSID 「00000JAPAN」(ファイブゼロ・ジャパン)の名称で、通常、有料で提供している公衆無線 LAN サービスを無料で開放した。また、九州全域でエリアオーナーが設置したアクセスポイントについても災害モードに切り替え、登録手続なしに利用できる対応が行われた。また、避難所においても電気通信事業者が臨時の公衆無線 LAN を設置する取組も積極的に行われ、ほぼ全ての避難所への設置が図られた。各事業者の自主的な判断によるが、<u>今後も大規模災害発生時には公衆無線 LAN サービスを自社の利用者に限定することなく無料で開放する等の措置を講ずることが推奨される。</u></p> <p>大規模災害に対応した措置を講ずる基準として、どの程度の規模の災害を対象とするかについては、現時点において必ずしも明確な基準を有していない事業者が多いと考えられる。したがって、各事業者が内規でこのような基準を定めることが考えられるほか、当面は、災害の規模等を勘案して事業者が個別に当該災害に対応する措置について判断していくことも考えられる。</p> <p>(略)</p>
--

(注) 下線は当局が付した。

図表 2-(2)-ア-⑤ 調査対象 15 駅の Wi-Fi の整備状況

区分	Wi-Fi の種類	整備駅数	整備主体
整備している (14 駅)	道の駅 SPOT	1	・国土交通省 (1 駅)
	DoSPOT	3	・市町村 (1 駅) ・「道の駅」管理団体 (1 駅) ・テナント業者 (1 駅)
	ご当地フリーWi-Fi(注 2)	3	・市町村 (3 駅)
	その他	10	・国土交通省 (4 駅) ・市町村 (3 駅) ・市町村観光協会 (2 駅) ・民間事業者 (1 駅)
整備していない (1 駅)		-	

(注)1 当局の調査結果による。

2 NTT グループ傘下の会社が地方公共団体と提携して提供している Wi-Fi を「ご当地フリーWi-Fi」としている。

3 複数の Wi-Fi を整備している駅があるため、「整備駅数」の合計は 14 を超えて 17 となっている。

図表 2-(2)-ア-⑥ Wi-Fi を停電時に使用可能とする対策の実施状況 (Wi-Fi を整備している 14 駅)

区分		対策内容
Wi-Fi が災害時にも有効との認識	停電時対策の実施状況	
有 (3 駅)	○ (3 駅)	<ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省が整備した非常用発電機に接続 (2 駅)</li> <li>市町村が整備した非常用発電機に接続 (1 駅)</li> </ul>
無 (11 駅)	○※ (2 駅)	<ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省が整備した非常用発電機に接続 (2 駅)</li> </ul>
	- (9 駅)	-

(注)1 当局の調査結果による。

2 「※」は、停電時対策が講じられていることを 2 駅ともに把握していなかったことを示す。

図表 2-(2)-ア-⑦ Wi-Fi を停電時に使用可能とする対策を講ずる必要性に関する見解 (停電時対策を実施していない 9 駅)

停電時に使用可能とする対策を講ずる必要性の認識	必要又は不必要な理由
有 (6 駅)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wi-Fi が災害時に有効であることを承知していたら対策を講じていた可能性がある等の理由から、<u>停電時にも Wi-Fi を利用可能とする対策の方法について情報提供してほしい (5 駅)</u>。</li> <li>災害時には、道路利用者の一時避難が想定されるため、停電時においても利用できるよう、非常用発電機と一体で整備するのが好ましい (1 駅)。</li> </ul>
無 (3 駅)	<ul style="list-style-type: none"> <li>停電時を想定した対策について情報提供を受けても、予算等の問題で対応できない駅も多いと思われる (1 駅)。</li> <li>本駅の Wi-Fi の通信回線は光回線ではないことから、停電時対応まで行う必要性を感じない (1 駅)。</li> <li>災害時対応を考慮する段階に至っていないのが現状である (1 駅)。</li> </ul>

(注)1 当局の調査結果による。

2 下線は、Wi-Fi の停電時対策の方法について情報提供を求める駅を示す。

図表 2-(2)-ア-⑧ 災害時モードの搭載状況等（平常時の認証手順、接続可能時間・回数のいずれかに制限がある Wi-Fi を整備している 8 駅）

種類・区分	平常時			災害時		整備駅数
	認証手順	1回の接続 可能時間 (分)	1日の接続 可能回数 (回)	災害時 モード の有無	災害時モードの 内容	
道の駅 SPOT	メールアドレスを登録	60	制限なし	○	・メールアドレスの登録不要 ・1回の接続可能時間は15分(回数制限なし)	1
DoSPOT	メールアドレスを登録	15	4	○	・メールアドレスの登録不要 ・1日の接続可能回数に制限なし	3
ご当地フリー Wi-Fi①(注2)	メールアドレスを登録	180	制限なし	○	・メールアドレスの登録不要 ・1回の接続可能時間は15分(回数制限なし)	1
ご当地フリー Wi-Fi②(注2)	メールアドレスを登録	30	制限なし	○	・メールアドレスの登録不要	2
その他①	メールアドレスを登録又は SNS のアカウントで認証	120	制限なし	不明	不明	1
その他②	パスワードを入力	制限なし	制限なし	×	-	1

(注)1 当局の調査結果による。

- 2 NTTグループ傘下の会社が地方公共団体と提携して提供している Wi-Fi を「ご当地フリー Wi-Fi」としている。
- 3 災害時モードが搭載された Wi-Fi を 2 種類整備している駅が 1 駅あるため、「整備駅数」の合計は 8 を超えて 9 となっている。

図表 2-(2)-ア-⑨ 平常時の認証手順の必要の有無（整備済みの 98 駅中）（アンケート結果）

認証手順を経る必要あり	認証手順を経る必要なし	無回答	計
43 駅	52 駅	3 駅	98 駅

図表 2-(2)-ア-⑩ 平常時と比較した災害時の認証手順（平常時に「認証手順を経る必要あり」の 43 駅中）（アンケート結果）

（単位：駅、％）

災害時は省略される	災害時も変わらない	その他 （「不明」など）	無回答	計
6(14.0)	33(76.7)	2(4.7)	2(4.7)	43(100)

図表 2-(2)-ア-⑪ 平常時の 1 回の接続可能時間（整備済みの 98 駅中）（アンケート結果）

区分	制限あり	制限なし	無回答	計
1 回の接続可能時間	36 駅	53 駅	9 駅	98 駅

図表 2-(2)-ア-⑫ 平常時の 1 日の接続可能回数（整備済みの 98 駅中）（アンケート結果）

区分	制限あり	制限なし	無回答	計
1 日の接続可能回数	16 駅	68 駅	14 駅	98 駅

図表 2-(2)-ア-⑬ 平常時と比較した災害時の 1 回の接続可能時間（平常時「制限あり」の 36 駅中）（アンケート結果）

（単位：駅、％）

変わらない	変わる			不明	計	
	長くなる	無制限になる	短くなる			
19(52.8)	9(25.0)	2(5.6)	2(5.6)	5(13.9)	8(22.2)	36(100)

図表 2-(2)-ア-⑭ 平常時と比較した災害時の 1 日の接続可能回数（平常時「制限あり」の 16 駅）（アンケート結果）

（単位：駅、％）

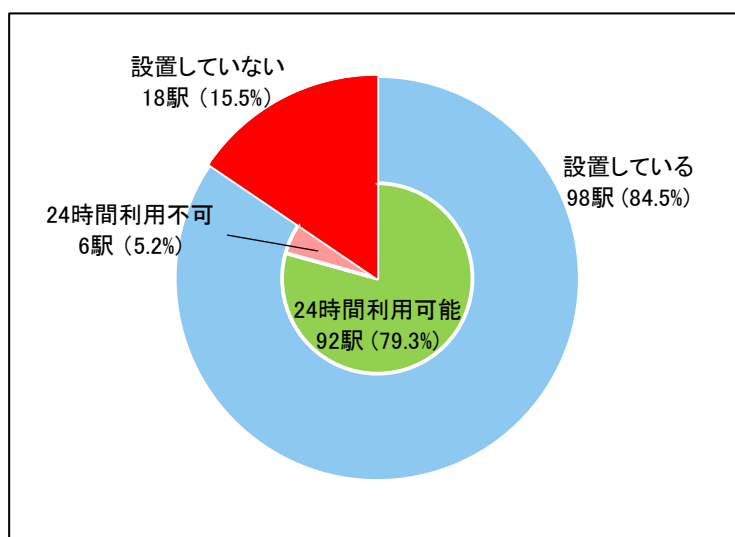
変わらない	変わる			不明	計	
	増える	無制限になる	減る			
9(56.3)	3(18.8)	1(6.3)	2(12.5)	0	4(25.0)	16(100)



イ 公衆電話の設置状況等

調査結果	説明図表番号
<p><b>【制度の概要】</b></p> <p>「道の駅」登録・案内要綱」では、「駐車場・便所・電話は24時間利用可能であること」が「道の駅」の基本コンセプトの一つとされており、基本コンセプトに適合する案内・サービス施設の設置者が、当該施設を「道の駅」として登録申請することができる」とされている。</p> <p>他方、「災害等緊急時における有効な通信手段としての公衆電話の在り方」答申（平成24年3月1日情報通信審議会）では、公衆電話（特殊簡易公衆電話を除く。）は、i）全数が災害時優先電話であるため、災害時における通信規制時においてもつながりやすいこと、ii）設置されている区域が停電しても、電話局の加入者交換機から加入者回線を通じて給電されるため、停電時においても利用可能であること等から、「災害時においても有効な役割を果たすことが期待されるものである。」とされている。また、「近年の携帯電話の普及とその機能の高度化等に伴い、常設の公衆電話の役割は従前に比べて低下しているとの指摘もあるが、東日本大震災を契機として、その社会インフラとしての重要性が改めて認識されたといえる。」とされている。</p> <p><b>【調査の結果】</b></p> <p><b>（九州地方整備局）</b></p> <p>① 九州地方整備局は、管内に公衆電話を設置していない「道の駅」が存在することを承知しているものの、未設置駅について、未設置となっている個々の原因の特定を行っていない。</p> <p>一方、「道の駅」から公衆電話が撤去されるとの相談を受けた際、NTT西日本に対し、口頭で撤去しないよう申し入れたことがあるとしている。</p> <p>② 九州地方整備局は、「災害時における通信手段の確保という観点から、「道の駅」に設置される公衆電話は、災害時優先電話である公衆電話であることが望ましい。」との見解を有しているものの、「道の駅」に設置されている公衆電話が災害時優先電話である公衆電話か特殊簡易公衆電話かを区別して把握していない。</p> <p><b>（アンケート結果（対「道の駅」））</b></p> <p>① 下記のとおり、「道の駅」の基本コンセプトの一つである「電話は24時間利用可能であること」を満たしていない駅が2割強を占める。</p> <p style="text-align: center;">↓</p>	<p>図表②（再掲）</p> <p>図表 2-(2)-イ-①</p>

公衆電話の設置状況（回答があった116 駅中）



（注）九州の全127 駅中116 駅から回答を受領

② 下表のとおり、公衆電話を設置していない理由について、「過去に公衆電話を設置していたが、NTT の判断で撤去された。」又は「NTT に設置を要請したが認められていない。」と、NTT 西日本に関連するとしている駅が8 駅(44.4%)みられ、未設置駅の4 割強を占める（未設置18 駅中）。

表 公衆電話未設置の理由（未設置18 駅中）

（単位：駅、％）

過去に公衆電話を設置していたが、NTT の判断で撤去	6(33.3)
NTT に設置を要請したが認められていないため、登録時から未設置	2(11.1)
過去に公衆電話を設置していたが、必要性が乏しいため、自主的に撤去	1(5.6)
設置していない理由又は撤去した経緯は不明	7(38.9)
その他	2(11.1)
計	18(100)

（「道の駅」における実地調査結果）

今回、調査対象15 駅における公衆電話の設置状況等について調査した結果は、以下のとおりである。

(7) 公衆電話の設置状況、未設置理由

① 公衆電話（特殊簡易公衆電話を含む。）を設置している8 駅は、いずれも24 時間利用可能な場所に公衆電話を設置している。そのうち1 駅は、災害時

図表 2-(2)-イ-②

優先電話ではない特殊簡易公衆電話を設置している。

- ② 公衆電話を設置していない7駅中4駅は、未設置の理由について、「過去に公衆電話を設置していたが、NTT 西日本の判断で撤去された。」又は「NTT 西日本から公衆電話の設置許可が下りなかった。」と、NTT 西日本に関連するとしている。

また、当該4駅中2駅から、「道の駅」への公衆電話の設置について、「九州地方整備局等からも働きかけをしてほしい。」などの意見が聞かれた。

#### (イ) 九州地方整備局ホームページとの比較

九州地方整備局ホームページ（「九州の道の駅」）に掲載されている公衆電話の設置情報（平成29年11月10日現在）と比較すると、公衆電話を設置していない7駅について、同局ホームページにおいては全て公衆電話が整備済みとされており、同局が公衆電話の設置状況について正確に把握できていない状況がみられた。

#### (ウ) 災害時に備えて公衆電話を設置する必要性

公衆電話を設置していない、又は災害時優先電話ではない特殊簡易公衆電話を設置している8駅中7駅は、公衆電話が災害時優先電話であることを承知していなかった。

また、8駅中5駅は、災害時優先電話である公衆電話を必要と考えている。

#### （九州・沖縄「道の駅」連絡会）

九州・沖縄「道の駅」連絡会は、近年、NTT 西日本が、収益が上がらない公衆電話を撤去する事例が増加していることから、同連絡会の会議等において、参加「道の駅」に対し公衆電話を設置又は維持するよう呼びかけているほか、「道の駅」から公衆電話が撤去されるとの相談を受けた際、NTT 西日本に対し、撤去しないよう申し入れたことがあるとしている。

また、九州・沖縄「道の駅」連絡会は、「災害時には、固定電話・携帯電話がつながりづらくなるため、災害時に多くの人が避難してくる「道の駅」には、災害時優先電話である公衆電話を設置しておくべきである。NTT 西日本には、「道の駅」から公衆電話を撤去しないでほしい。」としている。

#### （NTT 西日本九州事業本部）

NTT 西日本は、公衆電話の設置等について、法令に基づき戸外での最低限の通信手段の確保等の観点からおおむね500m四方又はおおむね1km四方に1台の基準を目安に設置する第一種公衆電話と、主に収益性の観点から、周辺の設置状況や利用状況等を総合的に判断し利用の実態に応じて設置する第二種公衆電話に区分して行う方針としている。

図表 2-(2)-イ-  
③

また、NTT 西日本九州事業本部は、「道の駅」登録・案内要綱の「電話は 24 時間利用可能であること」との規定については承知している。しかし、「道の駅」に対する公衆電話の設置又は撤去の検討に当たっては、「NTT 西日本の設置基準を基に、周辺の公衆電話の設置状況等を考慮して検討を行っている。検討の結果、公衆電話が設置できかねる場合は、代替として特殊簡易公衆電話を提案している。」としている。

なお、NTT 西日本九州事業本部は、「市町村の担当部署等からの個々の問合せへの対応は実施したことはあるものの、九州地方整備局との公式の協議は行ったことがない。」とした上で、「道の駅」近隣の公衆電話の設置状況等環境が変化している場合があり、設置等の要望があれば、随時検討を行い判断する。」としている。

「道の駅」登録・案内要綱の規定では、「電話は 24 時間利用可能であること」とされているものの、アンケート結果によれば、2 割強の「道の駅」で遵守されていないため、対策の必要性が考えられる。

また、未設置理由として NTT 西日本に関連するものを挙げている「道の駅」が少なくないこと、NTT 西日本九州事業本部は、公衆電話の設置・撤去の検討時に上記要綱上の規定を考慮していないとしていることなどから、各「道の駅」が個別に設置を働きかける方法では十分でないものとみられ、NTT 西日本に対して要綱の趣旨等の理解を求める必要性が考えられる。

さらに、災害時には「道の駅」に多くの人々が避難してくる可能性が考えられることなどから、災害時優先電話である公衆電話が設置される方向での検討が行われることが望まれる。

#### 【所見】

したがって、九州地方整備局は、「道の駅」利用者の利便性の向上を図るとともに、災害時における通信手段を確保し、「道の駅」における防災機能の向上を図る観点から、管内の「道の駅」の公衆電話が災害時優先電話である公衆電話か否かを含め、設置状況を正確に把握した上で、公衆電話が未設置となっている「道の駅」等を支援する取組を検討する必要がある。

その際、可能な限り災害時優先電話である公衆電話の設置を促すことや、必要に応じて、NTT 西日本に要綱の趣旨等の理解を求めるなどして、公衆電話の新設・再設置又は撤去の撤回を要請することを検討すること。

図表 2-(2)-イ-① 「災害等緊急時における有効な通信手段としての公衆電話の在り方」 答申（平成 24 年 3 月 1 日情報通信審議会）（抜粋）

<p>第 1 章 はじめに</p> <p>第 1 節 検討の経緯</p> <p><u>公衆電話は、戸外における最低限の通信手段であり、全数が災害時優先電話であること、その設置されている区域が停電しても局給電がされること等から、災害等緊急時においても有効な役割を果たすことが期待されるものである。</u></p> <p>平成 23 年 3 月の東日本大震災の際には、地震が発生した 3 月 11 日の電話の発信呼数をみると、被災エリアである宮城県向けの通話については、全国からのものが平常時の約 9 倍、県内発のものが平常時の約 4 倍になる一方、東京都向けの通話については、全国からのもの及び都内発のものが約 4 倍となるなど、利用者からの電話の発信が急増し、固定電話では最大 80%～90%、携帯電話では最大 70%～95%の通信規制が実施された。こうした中で、常設の公衆電話については、その通信回数が地震発生直後から増大し、利用者による行列ができる光景が見受けられた。東日本電信電話株式会社（以下「NTT 東日本」という。）においては、3 月 11 日以降の一定期間、常設の公衆電話から発信される通話の通話料を無料化する取組を行い、常設の公衆電話は多くの者により利用された。また、NTT 東日本は、3 月 11 日以降、避難所にいわゆる特設公衆電話を設置・運用し、特設公衆電話は被災者等に積極的に利用された。</p> <p><u>近年の携帯電話の普及とその機能の高度化等に伴い、常設の公衆電話の役割は従前に比べて低下しているとの指摘もあるが、東日本大震災を契機として、その社会インフラとしての重要性が改めて認識されたといえる。</u></p> <p>(略)</p>
--

(注) 下線は当局が付した。

図表 2-(2)-イ-② 調査対象 15 駅における公衆電話の設置状況

区分	未設置の理由
設置している (8 駅)	(8 駅のうち 1 駅は特殊簡易公衆電話を設置しているが、その経緯は不明としている。)
設置していない (7 駅)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>NTT 西日本から公衆電話の設置許可が下りないため (3 駅)。</u></li> <li>・ <u>過去に公衆電話を設置していたが、NTT 西日本の判断で撤去されたため (1 駅)。</u></li> <li>・ NTT 西日本から公衆電話の設置許可が下りないと予測し、施設内にある固定電話を貸し出すこととしたため (1 駅)。</li> <li>・ 火災により焼失したため (1 駅)。</li> <li>・ 不明 (1 駅)</li> </ul>

(注) 1 当局の調査結果による。

2 下線は、未設置の理由が NTT 西日本に関連するとしていることを示す。

図表 2-(2)-イ-③ 災害時に備えて公衆電話を設置する必要性に関する見解（公衆電話を設置していない、又は特殊簡易公衆電話を設置している 8 駅）

区分		必要又は不必要な理由
災害時優先電話であることの承知の有無	必要性の認識	
有 (1 駅)	有 (1 駅)	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時の通信手段として有効であるほか、携帯電話が故障又は充電切れとなっている利用者も想定されるため。</li> </ul>
無 (7 駅)	有 (4 駅)	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時優先電話としての有効性を認識したため (2 駅)。</li> <li>「道の駅」登録・案内要綱」や市町村との協定書において、24 時間利用可能な電話の設置が求められているため (2 駅)。</li> <li>熊本地震当時、電話が輻輳によりつながらなかったため (1 駅)。</li> <li>道路案内標識の電話のピクトグラムを見て、電話の利用を求める客がいるため (1 駅)。</li> </ul>
	無 (3 駅)	<ul style="list-style-type: none"> <li>近隣に公衆電話があるため (1 駅)。</li> <li>非常用発電機により停電時においても固定電話を使用できるため (1 駅)。</li> <li>被災した際は多忙であることから、駅側から行政等に連絡を取る余裕がないため (1 駅)。</li> <li>熊本地震の際に、輻輳があったとはいえ、電話が完全につながらなかった訳ではなかったため (1 駅)。</li> </ul>

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「必要又は不必要な理由」を複数回答している駅があるため、当該欄の回答駅数は 8 駅より多くなっている。

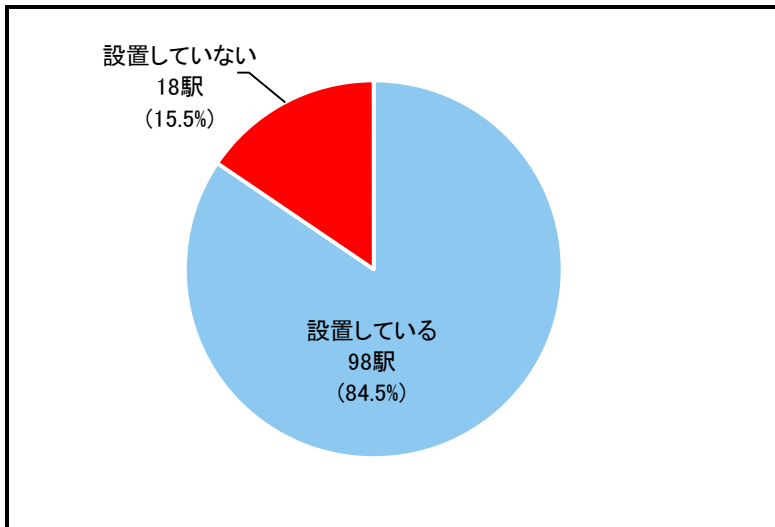
(3) AED の設置状況等

調査結果	説明図表番号
<p><b>【制度の概要】</b></p> <p>自動体外式除細動器（以下「AED」という。）については、厚生労働省が、平成16年7月に一定の条件下での非医療従事者によるAEDの使用を認めて以降、公共施設などに設置され、増加してきているものとみられる。</p> <p>国土交通省は、「道の駅」に対して、AEDを設置するよう求めているものの、今回、当局が実施した九州の「道の駅」を対象としたアンケート結果によると、回答があった116駅中98駅（84.5%）にAEDが設置されている。</p> <p>厚生労働省は、平成21年4月、AEDの設置者等が行うべき事項等を整理し、関係省庁等、各都道府県知事に対し、関係団体等への周知を依頼している。その内容は、①インジケータの表示によりAEDが正常な状態か日常的に確認すること、②消耗品（電極パッド及びバッテリー。以下同じ）の交換時期を表示ラベルに記載し、記載内容を外部から容易に確認できる位置に取り付けること、③表示ラベルにより交換時期を把握し、適切に交換することなどとされている。</p> <p>また、厚生労働省は、平成25年9月、公表した「AEDの適正配置に関するガイドライン」において、AEDの配置場所が容易に把握できるよう施設の見やすい場所への配置や、位置を示す掲示などを求めている。</p>	<p>図表 2-(3)-①</p> <p>図表 2-(3)-②</p> <p>図表 2-(3)-③</p>
<p><b>【調査の結果】</b></p> <p><b>（アンケート結果（対「道の駅」））</b></p> <p>① 回答があった116駅中、AEDを設置済みの駅は98駅（84.5%）、設置していない駅は18駅（15.5%）みられる。</p> <p>② AEDを設置している旨を入口付近等の分かりやすい場所に表示している駅は82駅みられる一方、表示していない・無回答の駅が16駅みられる（AED設置済み98駅中）。</p> <p>③ AEDの日常点検を「ほぼ毎日行っている」駅が9駅、「週に1回又は月に1回程度定期的に行っている」駅が20駅みられる一方、「定期的には行っていない」・無回答の駅は69駅みられる（AED設置済み98駅中）。</p>	<p>図表 2-(3)-① （再掲）</p> <p>図表 2-(3)-④</p>
<p><b>（「道の駅」における実地調査結果）</b></p> <p>今回、調査対象15駅のうち、AEDが設置されている14駅におけるAEDの設置案内状況、日常点検及び表示ラベルによる消耗品の交換状況について調査した結果は、以下のとおりである。</p> <p>① 7駅は、これまで設置案内することに意識が及んでいなかったこと等により、施設入口などに設置案内を行っていない。また、施設入口に設置案内を行っている7駅の中には、具体的な設置場所の案内を行っている駅がある一方で、AEDが2階に設置されていることを1階の設置案内に表示しておらず、設置場所の</p>	<p>図表 2-(3)-⑤</p> <p>図表 2-(3)-⑥</p> <p>図表 2-(3)-⑦</p> <p>図表 2-(3)-⑧</p>

<p>把握に時間を要するおそれがある駅がある。</p> <p>② 自ら日常点検を行う必要がある12駅（注1）の中には、日常点検を毎日行いその結果を記録している駅がある一方で、消耗品の交換等を業者に委託しているため、日常点検は不要と考えていたことなどから、これを行っていない駅が9駅みられる。</p> <p>③ 自ら消耗品の交換を行う必要がある11駅（注2）中3駅では、日常点検を行っていないこともあり、電極パット又は電極パット及びバッテリーの両方の交換時期が経過している。また、このうち2駅は、交換時期を記載した表示ラベルを外部から容易に確認できる位置に取り付けていない。</p> <p>（注）1 異常が生じた場合には音で知らせるなど日常点検以外の方法で機器の異常を把握できるAEDを設置している2駅を除いた12駅  2 消耗品の交換等を業者に委託している駅を除いた11駅</p> <p><b>【まとめ】</b></p> <p>上記のとおり、AEDが設置されている「道の駅」の中には、設置案内、日常点検等が適切に行われていないものもみられる。</p> <p>しかし、AEDの設置案内を適切に行うことはAED装着までの時間短縮を、日常点検を適時・適切に行うことはAEDの異常や消耗品の交換時期などの速やかな把握を可能とし、AEDを常に使用できる環境を整備することにつながる。</p> <p>このことから、既述の調査結果を参考にするなどし、AEDが設置されている「道の駅」において、設置案内、日常点検等に取り組むことが望まれる。</p>	<p>図表 2-(3)-⑨  図表 2-(3)-⑩</p> <p>図表 2-(3)-⑪  図表 2-(3)-⑫</p>
--	---



図表 2-(3)-① AED の設置状況（アンケート結果）



（注）九州の全 127 駅中 116 駅から回答を受領

図表 2-(3)-② AED の設置者等が行うべき事項等について(点検担当者の配置、役割等に関する部分を抜粋)

### AED の設置者等が行うべき事項等について

#### 1. 点検担当者の配置について

AEDの設置者（AEDの設置・管理について責任を有する者。施設の管理者等。）は、設置したAEDの日常点検等を実施する者として「点検担当者」を配置し、日常点検等を実施させて下さい。

なお、設置施設の規模や設置台数等から、設置者自らが日常点検等が可能な場合には、設置者が点検担当者として日常点検等を実施しても差し支えありません。点検担当者は複数の者による当番制とすることで差し支えありません。

また、特段の資格を必要とはしませんが、AEDの使用に関する講習を受講した者であることが望ましいです。

#### 2. 点検担当者の役割等について

AEDの点検担当者は、AEDの日常点検等として以下の事項を実施して下さい。

##### 1) 日常点検の実施

AED本体のインジケータのランプの色や表示により、AEDが正常に使用可能な状態を示していることを日常的に確認し、記録して下さい。

なお、この際にインジケータが異常を示していた場合には、取扱説明書に従い対処を行い、必要に応じて、速やかに製造販売業者、販売業者又は賃貸業者（以下「製造販売業者等」という。）に連絡して、点検を依頼して下さい。

##### 2) 表示ラベルによる消耗品の管理

製造販売業者等から交付される表示ラベルに電極パッド及びバッテリーの交換時期等を記載し、記載内容を外部から容易に確認できるようにAED本体収納ケース等に表示ラベルを取り付け、この記載を基に電極パッドやバッテリーの交換時期を日頃から把握し、交換を適切に実施して下さい。

なお、今後新規に購入するAEDについては、販売時に製造販売業者等が必要事項を記載した表示ラベルを取り付けることとしています。

##### 3) 消耗品交換時の対応

電極パッドやバッテリーの交換を実施する際には、新たな電極パッド等に添付された新しい表示ラベルやシール等を使用し、次回の交換時期等を記載した上で、AEDに取り付けて下さい。

(以下略)

- (注) 1 「自動体外式除細動器(AED)の適切な管理等の実施について(注意喚起及び関係団体への周知依頼)」(平成21年4月16日付け医政発0416002号・薬食発0416002号厚生労働省医政局長・医薬食品局長連名通知)別紙による。  
2 下線は当局が付した。

図表 2-(3)-③ AED の適正配置に関するガイドライン (AED の施設内での配置方法に関する部分を抜粋)

AEDの適正配置に関するガイドライン	
<p>本ガイドラインの趣旨</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. はじめに</li> <li>2. AED設置が求められる施設</li> <li>3. AEDの施設内での配置方法 (略)</li> </ol>	<p>} 各項目の内容は省略</p>
<p>市民にその処置をゆだねるという性質上、ある程度高い救命率が期待できる状況で、AEDの使用を促す必要があり、以下のように電気ショックまでの時間を短縮するような配置上の工夫が望まれる。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 目撃された心停止の大半に対し、心停止発生から長くても5分以内にAEDの装着ができる体制が望まれる。そのためには、施設内のAEDはアクセスしやすい場所に配置されていることが望ましい。たとえば学校では、放課後のクラブ活動におけるアクセスを重視して、保健室より運動施設への配置を優先すべきである。</li> <li>(2) <u>AEDの配置場所が容易に把握できるように施設の見やすい場所に配置し、位置を示す掲示、</u> <u>或いは位置案内のサインボードなどを適切に掲示されていることが求められる。</u></li> <li>(3) AEDを設置した施設の全職員が、その施設内におけるAEDの正確な設置場所を把握していることが求められる。</li> <li>(4) 可能な限り24時間、誰もが使用できることが望ましい。使用に制限がある場合は、AEDの使用可能状況について情報提供することが望ましい。</li> <li>(5) インジケーターが見えやすく日常点検がしやすい場所への配置、温度（夏場の高温や冬場の低温）や風雨による影響などを考慮し、壊れにくい環境に配置することも重要である。</li> </ol>	
<p>(表 3 : AED の施設内での配置に当たって考慮すべきこと)</p>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1 心停止から5分以内に除細動が可能な配置             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現場から片道1分以内の密度で配置</li> <li>・ 高層ビルなどではエレベータや階段等の近くへの配置</li> <li>・ 広い工場などでは、AEDの配置場所への通報によって、AED管理者が現場に直行する体制、自転車やバイク等の移動手段を活用した時間短縮を考慮</li> </ul> </li> <li>2 分かりやすい場所（入口付近、普段から目に入る場所、多くの人が通る場所、目立つ看板）</li> <li>3 誰もがアクセスできる（カギをかけない、あるいはガードマン等、常に使用できる人がいる）</li> <li>4 心停止のリスクがある場所（運動場や体育館等）の近くへの配置</li> <li>5 <u>AED配置場所の周知（施設案内図へのAED配置図の表示、エレベーター内パネルにAED配置フロアの明示等）</u></li> <li>6 壊れにくく管理しやすい環境への配置</li> </ol>	
<p>(以下略)</p>	

(注) 1 厚生労働省のHPにより公表している「AEDの適正配置に関するガイドライン」による。

2 下線は当局が付した。

図表 2-(3)-④ AED の設置案内及び日常点検（アンケート結果）

（単位：駅、％）

アンケート項目		回答状況
設置案内	分かりやすい場所に表示している	82( 83.7)
	分かりやすい場所に表示していない	15( 15.3)
	無回答	1( 1.0)
	計	98(100.0)
日常点検	ほぼ毎日行っている	9( 9.2)
	週に1回又は月に1回程度など定期的に行なっている	20( 20.4)
	定期的には行っていない	68( 69.4)
	無回答	1( 1.0)
	計	98(100.0)

図表 2-(3)-⑤ 調査対象 15 駅における AED の設置状況

（単位：駅、市町村、管理団体）

設置済み	設置主体		未設置 (平成 30 年度設置予定)
	市町村	管理団体	
14	5	9	1

（注）当局の調査結果による。

図表 2-(3)-⑥ AED の設置案内（AED を設置している 14 駅）

（単位：駅）

区分	駅数	備考
施設入口に AED の設置案内がある駅	7	
具体的な設置場所を案内している駅	1	図表 2-(3)-⑦
具体的な設置場所は案内していない駅	6	
設置場所からみて具体的な設置案内が望まれた駅	1	図表 2-(3)-⑧
施設入口に AED の設置案内がない駅（未実施理由等）	7	
これまで設置案内を行うことに意識が及んでいなかった（今後表示していきたい）	3	
施設入口にあればよいとは考えていたが行うに至っていない	1	
今後、「道の駅」の看板新設時に案内を行うか検討中	1	
施設入口にあればより良いが、職員が知っていればよいとも考えている	1	
不明	1	

（注）当局の調査結果による。

図表 2-(3)-⑦ 具体的な設置場所（休憩室）を案内している駅（「道の駅」阿蘇）



(注) 当局の調査結果による。

図表 2-(3)-⑧ AED が 2 階に設置されていることを 1 階の設置案内に表示していない「道の駅」

改善前	改善後
<ul style="list-style-type: none"> <li>• AED は、施設 2 階のエレベーター付近に設置</li> <li>• AED を設置している旨のマークが施設 1 階入口に貼付されているが、施設 2 階に AED があることを案内していない（他に AED の設置場所を案内する表示もない。）。</li> </ul> <div data-bbox="256 1274 528 1608" data-label="Image"> </div>	<p>施設 1 階入口の表示内容を見直し、その 1 階及び 2 階の入口付近に「2 階エレベーター入口付近に設置しています」と案内している。</p> <div data-bbox="852 1211 1347 1570" data-label="Image"> </div>

(注) 当局の調査結果による。調査途上で改善されている。

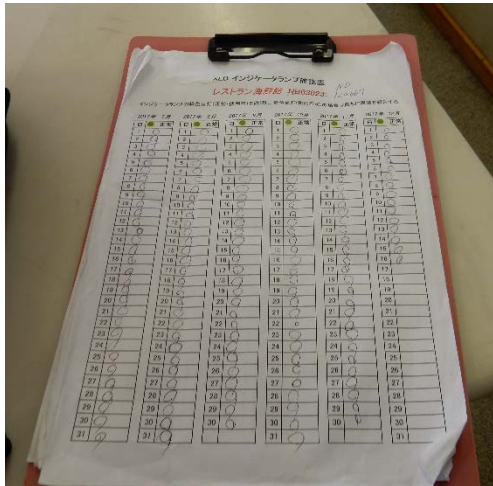
図表 2-(3)-⑨ AED の日常点検 (AED を設置している 14 駅)

(単位: 駅)

区分	駅数	備考
自ら日常点検を行う必要がある駅	12	
日常点検実施	3	
点検結果を毎日記録	1	図表 2-(3)-⑩
上記以外	2	
日常点検未実施 (未実施理由等)	9	
日常点検は必要と認識していたが、失念していた	1	
消耗品の交換等を業者に委託しているため、日常点検は不要と考えていた	5	
動作確認等が必要と認識しているが、負担を感じて行うに至っていない	1	
管理者が AED の設置場所を承知していない (日常点検を必要との認識もなし)	2	
異常が生じた場合には警告音で知らせるなど日常点検以外の方法で機器の異常を把握できる駅	2	

(注) 当局の調査結果による。

図表 2-(3)-⑩ AED の日常点検を毎日行いその結果を記録している「道の駅」

点検状況	毎日記録している様子
<p>「道の駅」管理団体は、食事中に高齢者が誤嚥となる場合があること、海水浴客が溺れることがあることから、AED をレストランや海水浴場の管理棟に設置しており、実際に AED を使用したことがあるとしている。</p> <p>このため、「道の駅」管理者の指示の下、従業員が AED のインジケータの色が正常色を示しているか毎日確認し、これを記録している。また、毎月、動作確認を行っている。</p>	

(注) 当局の調査結果による。

図表 2-(3)-⑪ 消耗品の交換時期（AED を設置している 14 駅）

（単位：駅）

区分	駅
消耗品の交換を自ら行うことが必要とみられた駅	11
消耗品の交換時期が未到来	8
消耗品の交換時期が経過	3
電極パッドのみ経過	2
電極パッド、バッテリーともに経過	1
消耗品の交換等を業者に委託している駅	3

（注）当局の調査結果による。

図表 2-(3)-⑫ 消耗品の交換時期の経過状況と日常点検や表示ラベル取付けの状況との相関関係

（単位：駅）

消耗品の交換時期が経過している駅		日常点検		交換時期が掲載された表示ラベル	
		実施	未実施	外部から確認可	外部から確認不可
電極パッドのみ経過	2	-	2	1	1
電極パッド、バッテリーともに経過	1	-	1	-	1
計	3	0	3	1	2

（注）当局の調査結果による。

### 3 情報発信の充実

#### (1) 防災設備等の把握状況及びホームページへの掲載状況

調査結果	説明図表番号
<p><b>【制度の概要】</b></p> <p>「道の駅」登録・案内要綱では、「道の駅」設置市町村等は、「道の駅」の登録申請を行う場合、施設とサービスの概要等を記載した登録申請書を当該施設の近傍の一般国道又は都道府県道の道路管理者を経由して、国土交通省道路局長に提出することとされ、登録後、軽微な場合を除き、登録申請の内容に変更があった場合には、遅滞なく道路局長に届け出なければならないとされている。</p> <p>また、「道の駅」登録・案内要綱では、道路局長は、「道の駅」の登録及び供用の状況等に関し、道路利用者への広報に努めることとされている。</p> <p><b>【調査の結果】</b></p> <p>(九州地方整備局)</p> <p>① 防災設備等の把握状況</p> <p>i 九州地方整備局は、「道の駅」登録・案内要綱以外に変更届について定めたものや、変更届を行う必要がある施設、設備等について明記したものはないとした上で、登録申請書に記載されていたもの以外の施設・設備を新設又は撤去した場合には、変更届を行う必要があるとしている。変更届は、直轄国道沿い・一体型の「道の駅」については国道事務所を通じて、その他の駅については県を通じて行う必要があるとしている。</p> <p>なお、九州地方整備局は、直轄国道沿い・一体型の「道の駅」に、自ら施設・設備を整備した場合であっても、それに伴う変更届は、設置市町村等が行う必要があるとしている。</p> <p>ii 九州地方整備局は、変更届の提出を促すため、直近では、国道事務所、県等が参加した平成29年2月の道路管理者会議において、防災設備の新設を例に挙げ、施設・設備の設置状況等に変更があった場合、当該市町村等に対して変更届を促すよう口頭で依頼したとしている。</p> <p>ただし、国道事務所及び県が設置市町村等に対して、変更届の励行を行ったかの確認は行っていない。</p> <p>iii 九州7県の設置市町村等による変更届は、平成28年度以降、1件（防災施設・設備の新設や撤去に関するものではない。）にとどまっている。</p> <p>② 防災設備等のホームページへの掲載状況</p> <p>九州地方整備局は、同局ホームページ内の「九州の道の駅」に、管内の登録済み128駅中123駅について案内サイトを設け、登録申請書を基に、i)「道の駅」の概要、ii)情報コーナーに設置されている情報提供機器の種類や数、iii)公衆電話等設置済みを示すピクトグラム等、また、防災設備、Wi-Fi等が</p>	<p>図表②（再掲） 図表3-(1)-①</p> <p>図表3-(1)-②</p>



整備されている場合には、設備等の名称を掲載している。

その後は、設置市町村等からの変更届を受けて、ホームページを更新することとしており、防災設備等については、更新に資するその他の把握方法は採っていない。

なお、上述①iiiのとおり、平成 28 年度以降の変更届は、1 件にとどまっており、変更届に基づく防災設備等の「九州の道の駅」の更新がいつの時点を最後に行われていないか不明となっている。

#### 〔道の駅〕設置市町村等

今回、調査対象 15 駅において整備されている防災設備等（非常用電源、災害時対応トイレ（災害用トイレ）、備蓄倉庫、情報提供機器）及び Wi-Fi と「九州の道の駅」における掲載内容を比較した結果は、次のとおりである。

① 防災設備等が整備されているが、「九州の道の駅」には掲載されていないもの（6 駅）

図表 3-(1)-③

なお、この中には、九州地方整備局が自ら整備を行い、その旨を広報しているにもかかわらず、「九州の道の駅」には掲載されていないものもみられた（2 駅）。

図表 3-(1)-④

② 防災設備等が整備されていないが、「九州の道の駅」では整備済みとされているもの（3 駅）

図表 3-(1)-③  
(再掲)

③ Wi-Fi が整備されているが、「九州の道の駅」には掲載されていないもの（11 駅）

また、15 駅の設置市町村等は、いずれも、施設・設備の新設や撤去を行った場合には変更届を行う必要があるとの認識を有しておらず、近年、変更届を行っていない。

上記のとおり、近年の変更届の実績が 1 件にとどまることもあり、「九州の道の駅」では、各「道の駅」の防災設備等の整備状況に関する更新が行われておらず、その防災設備等の整備状況がホームページに正しく反映されていない状況がみられる。

このため、設置市町村等に対し、変更届を直接促すことや、ホームページの掲載内容の正誤を定期的に確認することが重要と考えられる。

#### 【所見】

したがって、九州地方整備局は、「道の駅」の登録・供用状況の広報の確保を図る観点から、管内の設置市町村等に対し、施設・設備の新設や撤去を行った場合には、変更届を行うよう促し、促した結果の確認を行うほか、ホームページの掲載内容の正誤を設置市町村等に対して定期的に確認する方法等により、「道の

<p>駅」に係る正確な情報の収集に努める必要がある。</p>	
--------------------------------	--

また、変更届等により施設・設備の新設や撤去の事実を把握した場合には、速やかにホームページを更新する必要がある。

図表 3-(1)-① 「道の駅」登録申請書、登録事項等変更届

別記第 1 号様式

登 録 申 請 書  
 供 用 届  
 登 録 事 項 等 変 更 届

年 月 日

( ) 経由

道路局長 殿

氏 名 法人にあつてはその  
 名称及び代表者の氏名

印

登 録 を 申 請

下記のとおり「道の駅」登録・案内要綱に基づき関係資料を添えて供用の届出を  
 します。 変更の届出を

登録番号 ※	登録 第 号	登録年月日	年 月 日
「道の駅」の名称			
「道の駅」の所在地			
接する道路の 路線名		道路管理者	
施設と サービスの概要			
「道の駅」の 電話番号		駅長氏名	
駐 車 台 数	( 台) 台	トイレ器数	( 器) 器
供 用 年 月 日	年 月 日	予定	

注 1) ※印の箇所は、登録申請書の場合に記入しないこと

2) 駐車台数、トイレ器数の上段 ( ) 書きは、道路管理者が整備したものの  
 数 (内書) である。

図表 3-(1)-② 九州地方整備局ホームページにおける各「道の駅」の案内の例（防災設備及びWi-Fiの設置の掲載がある「道の駅」）

山と滝とくだものまら

**つの**



**周辺の道の駅**

[「道の駅」日向](#)  
[「道の駅」とうごう](#)  
[「道の駅」フェニックス](#)  
[「道の駅」高岡](#)

**周辺の観光情報**

都農神社 当駅横  
尾鈴山 車で20分

**周辺のイベント情報**

4月上旬 花まつり  
 4月下旬 尾鈴山山開き登山  
 7月上旬 尾鈴キャンプ場開き  
 7月中旬 尾鈴滝めぐり  
 8月1-2日 都農神社 夏大祭  
 8月下旬 つの町民花火大会、川まつり  
 9月 伊勢えびまつり  
 10月 都農ワインまつり、旧車の祭典  
 12月4-5日 都農神社 冬大祭  
 2月11日 都農尾鈴マラソン大会

**関連リンク**

[都農町公式ホームページ](#)  
[「道の駅」つの](#)

**概要**

所在地	宮崎県児湯郡都農町大字川北5129
電話	0983-25-5055
FAX	0983-25-5670
営業時間	9:00～18:00
休館日	年中無休
路線名	一般国道10号
アクセス	東九州自動車道都農ICより約3.5km

**10 国道10号**

**都農神社と直結し門前市を形成**

「道の駅」つのは、延岡市と宮崎市のほぼ中間に位置し、交通の要である国道10号沿いにあり、東九州道都農ICからも約5分の位置にあります。

「道の駅」と隣接する日向国一之宮都農神社とを「関連棟」にて直結し門前町を形成するような作りになっており、物産館「門前市場」では地採れの新鮮で安心な野菜や魚、また都農町を代表する都農ワイン等が並びます。

また防災用トイレ、非常用電源、防災備蓄倉庫等の防災機能を備え、非常時には地域の防災拠点となる施設です。

**地図**

[地図を見る](#)

**概要**

**情報コーナー**

- 提供エリア及び提供時間
- 情報休憩室内カウンター 9:00～17:00
- 情報提供機器
- PC端末、大型モニター2台
- 情報提供内容
- 【道路情報および近隣の「道の駅」情報】
- 案内人、地図、チラシで提供
- 【観光情報】
- 案内人、チラシで提供
- 【医療情報】
- なし
- 【他の「道の駅」の情報】
- 案内人
- 【その他情報】
- 気象情報をTVで提供

**付帯施設**

- 物産館（門前市場）
- 観光交流館（一の宮交流館）

**無線LAN** 無線LAN

**防災設備** 発電設備、災害トイレ、備蓄設備

**無線LAN** 無線LAN

**防災設備** 発電設備、災害トイレ、備蓄設備

**情報コーナー**

- 提供エリア及び提供時間
- 情報休憩室内カウンター 9:00～17:00
- 情報提供機器
- PC端末、大型モニター2台

(注) 九州地方整備局ホームページに基づき、当局が作図した。

図表 3-(1)-③ 調査対象「道の駅」における防災設備等の整備状況及びホームページへの掲載状況  
(ホームページ掲載状況は、平成 29 年 11 月 10 日現在)

道の駅	整備済みの防災設備等	九州地方整備局 ホームページに掲載 の防災設備等	整備事実あり、 ホームページ 未掲載	整備事実なし、 ホームページ 掲載
C1	情報提供装置	情報提供装置	—	—
C2	情報提供装置	情報提供装置	—	—
C3	—	—	—	—
C4	非常用電源、災害用トイレ、 備蓄倉庫、情報提供装置	非常用電源、災害用トイレ、 備蓄倉庫、情報提供装置	—	—
C5	<u>災害用トイレ</u> 、 <u>備蓄倉庫</u> 、 情報提供装置	情報提供装置	●	—
C6	情報提供装置	情報提供装置	—	—
C7	<u>非常用電源</u> 、 <u>災害用トイレ</u> 、 <u>備蓄倉庫</u> 、情報提供装置	情報提供装置	●	—
C8	—	<u>情報提供装置</u>	—	●
C9	—	<u>情報提供装置</u>	—	●
C10	非常用電源、災害用トイレ、 備蓄倉庫、情報提供装置	非常用電源、災害用トイレ、 備蓄倉庫、情報提供装置	—	—
C11	情報提供装置	情報提供装置	—	—
C12	<u>非常用電源</u> 、 <u>備蓄倉庫</u> 、 情報提供装置	備蓄倉庫、情報提供装置	●	—
C13	<u>備蓄倉庫</u>	<u>情報提供装置</u>	●	●
C14	<u>非常用電源</u> 、 <u>災害用トイレ</u> 、 <u>備蓄倉庫</u> 、情報提供装置	情報提供装置	●	—
C15	非常用電源、災害用トイレ、 <u>備蓄倉庫</u> 、情報提供装置	非常用電源、災害用トイレ、 情報提供装置	●	—
計			6	3

(注) 1 当局の調査結果及び九州地方整備局のホームページによる。

2 下線は、「整備済みの防災設備等」及び「九州地方整備局ホームページに掲載の防災設備等」の欄のいずれかにのみ記載されている防災設備等を表す。

3 九州地方整備局は、施設・設備の新設又は撤去を行った場合、変更届を行う必要があるとしていることから、本表においては、施設・設備ではない小型発電機は非常用電源に含めておらず、また、簡易トイレは災害用トイレには含めていない。

図表 3-(1)-④ 九州地方整備局が自ら広報しているが、ホームページには掲載されていないもの

河川国道事務所における広報状況				九州地方整備局ホームページへの掲載状況
道の駅	防災設備等を整備した河川国道事務所	広報方法	整備した防災設備等	
C7	熊本	防災機能強化施設完成記者発表	非常用電源 災害用トイレ 備蓄倉庫	いずれも未掲載
C15	佐伯	平成 29 年度事務所事業概要	非常用電源 災害用トイレ 備蓄倉庫 Wi-Fi	<ul style="list-style-type: none"> <li>・備蓄倉庫、Wi-Fi は未掲載</li> <li>・非常用電源、災害用トイレは掲載</li> </ul>

(注) 九州地方整備局ホームページ並びに平成 27 年 3 月 19 日付け熊本河川国道事務所記者発表資料及び佐伯河川国道事務所「平成 29 年度事務所業務概要」による。

(2) 災害時の被災関連情報等の発信状況

調査結果	説明図表番号
<p><b>【制度の概要等】</b></p> <p>「道の駅」登録・案内要綱」では、7（「道の駅」の案内）の(2)において、「道路局長は、「道の駅」の登録及び供用の状況等に関し、道路利用者への広報に努めるとともに、関係道路管理者に通知し、別図に示す標章を用いた「道の駅」の案内等に協力を求めるものとする。」とされており、九州地方整備局は、同局のホームページ等において、管内の「道の駅」に係る営業情報等各種情報を発信しているほか、九州・沖縄「道の駅」連絡会や各「道の駅」も、ホームページやSNS（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）等により、「道の駅」の情報を発信している。</p> <p>一方、災害時に、「道の駅」では、施設の被害や営業の有無等自駅の状況について発信したい情報がある場合でも、その直後は停電や混乱等もあり、情報発信が困難となることが想定されるところである。</p> <p><b>【調査の結果】</b></p> <p><b>（九州地方整備局）</b></p> <p>九州地方整備局は、平成 28 年熊本地震及び平成 29 年 7 月九州北部豪雨の発生に際し、九州・沖縄「道の駅」連絡会から、同連絡会が収集した被災地周辺の「道の駅」の被災関連情報（被害の有無、ライフラインの途絶、営業の有無等）の提供を受けている。</p> <p>しかし、九州地方整備局は、これまで災害時に被災地周辺の「道の駅」の被災関連情報を取りまとめて発信したことはない。また、被災関連情報を「道の駅」の設置市町村や管理団体に代わって発信する意義は認められるとしながらも、情報収集を行っている九州・沖縄「道の駅」連絡会において情報発信も行ってもらいたいとしている。</p> <p><b>（九州・沖縄「道の駅」連絡会）</b></p> <p>九州・沖縄「道の駅」連絡会は、前述のとおり、平成 28 年熊本地震及び平成 29 年 7 月九州北部豪雨に際し、被災地周辺の「道の駅」の被災関連情報（被害の有無、ライフラインの途絶、営業の有無等）を収集し、九州地方整備局、全国「道の駅」連絡会及び東北「道の駅」連絡会に提供している。</p> <p>しかし、九州・沖縄「道の駅」連絡会は、収集した情報について、ホームページ等による情報発信は行っておらず、「現状の事務局体制では、「道の駅」への情報収集（安否確認）作業等で手一杯であり、情報発信までを行うことは困難であるため、情報発信は、九州地方整備局において行ってもらいたい。」としている。</p>	<p>図表②（再掲）</p> <p>図表 3-(2)-①</p> <p>図表 3-(2)-②</p> <p>図表 3-(2)-③</p> <p>図表 3-(2)-④</p> <p>図表 3-(2)-⑤</p> <p>図表 3-(2)-④ （再掲）</p> <p>図表 3-(2)-⑤ （再掲）</p>

<p>(アンケート結果 (対「道の駅」))</p> <p>① 平成 28 年熊本地震発生時における自駅の被災関連情報の発信</p> <p>i 回答があった 116 駅中、平成 28 年熊本地震発生直後に自駅の被災関連情報の発信を行った駅は 25 駅、「特に発信していない」は 89 駅、無回答が 2 駅であった。</p> <p>ii 発信情報で最も多かったものは、「自駅周辺の道路の被災状況 (貴駅へのアクセスが可能であるか否かなど)」(16 駅)、次いで、「営業の有無・再開日」(11 駅)となっている (発信 25 駅中)。</p> <p>iii 発信方法で最も多かったものは、「自駅ホームページへの掲載」(10 駅)、次いで、「SNS への掲載」(9 駅)となっている (発信 25 駅中)。</p> <p>iv 特に発信していない 89 駅の発信しなかった理由の多くは、「施設への被害や影響がなかった、又は軽微であったため、情報発信するまでの必要性は感じなかったため」(77 駅)であるが、発信しなかった理由について、「情報発信すべきであったが、被災直後は混乱しており、発信する余裕がなかったため」(2 駅)、「被災による停電で情報発信する手段がなかったため」(2 駅)とする駅もみられた。</p> <p>② 平成 29 年 7 月九州北部豪雨時における自駅の被災関連情報の発信</p> <p>i 回答があった 116 駅中、平成 29 年 7 月九州北部豪雨時に自駅の被災関連情報の発信を行った駅は 14 駅、「特に発信していない」は 101 駅、無回答が 1 駅であった。</p> <p>ii 発信情報で最も多かったものは、「自駅周辺の道路の被災状況」(12 駅)、次いで、「施設の被害の有無やライフラインの途絶」(4 駅)及び「営業の有無・再開日」(4 駅)となっている (発信 14 駅中)。</p> <p>iii 発信方法で、最も多かったものは、「SNS への掲載」(8 駅)、次いで、「その他 (紙情報の掲示等)」(5 駅)となっている (発信 14 駅中)。</p> <p>iv 特に発信していない 101 駅の発信しなかった理由の多くは、「施設への被害や影響がなかった、又は軽微であったため、情報発信するまでの必要性は感じなかったため」(92 駅)であるが、発信しなかった理由について、「情報発信すべきであったが、被災直後は混乱しており、発信する余裕がなかったため」とする駅も 1 駅みられた。</p> <p>(「道の駅」における実地調査結果)</p> <p>今回、調査対象 15 駅における災害時の情報発信等の状況を調査した結果は、次のとおりである。</p> <p>ア ホームページ、SNS の開設状況</p> <p>14 駅がホームページ、9 駅がフェイスブック、ツイッター等の SNS を開設して</p>	<p>図表 3-(2)-⑥</p> <p>図表 3-(2)-⑥ (再掲)</p> <p>図表 3-(2)-⑥ (再掲)</p> <p>図表 3-(2)-⑥ (再掲)</p> <p>図表 3-(2)-⑥</p> <p>図表 3-(2)-⑥ (再掲)</p> <p>図表 3-(2)-⑥ (再掲)</p> <p>図表 3-(2)-⑥ (再掲)</p> <p>図表 3-(2)-⑥ (再掲)</p> <p>図表 3-(2)-⑦</p>
---	--



<p>いる。</p> <p>なお、ホームページを開設していない1駅は、その理由として、ホームページよりSNSのほうが、スマートフォンによる更新が容易であり、ホームページによる発信より情報の新鮮さが際立つこと、掲載情報が容易に拡散することから、多くの人の目にとまりやすいことを挙げている。</p>	
<p><b>イ 平成 28 年熊本地震及び平成 29 年 7 月九州北部豪雨発生直後の自駅の被災関連情報の発信状況</b></p>	
<p><b>(ア) 平成 28 年熊本地震発生直後</b></p>	
<p>① 15 駅中、被害を受けた駅が 4 駅あり、このうち、地震発生直後に自駅の被災関連情報の発信を行った駅が 1 駅みられた。また、被害がなかった 11 駅中 1 駅が情報発信を行っていた。</p> <p>被害を受けたにもかかわらず情報発信を行った 1 駅は、停電が発生していた中で、自動車の電源でスマートフォンを充電し、SNS で情報発信を行っている。</p>	<p>図表 3-(2)-⑧ 図表 3-(2)-③ (再掲) 図表 3-(2)-⑧ (再掲)</p>
<p>② 情報発信を行っていない 13 駅中、被害がなかった 10 駅を除く 3 駅は、発信しなかった理由について、「情報発信すべきであったが、被災直後は混乱しており、情報を発信する余裕がなかった」(1 駅)、「被災直後は停電でパソコンを使用することができず、情報を発信できなかった」(2 駅)としている。</p>	<p>図表 3-(2)-⑧ (再掲)</p>
<p><b>(イ) 平成 29 年 7 月九州北部豪雨発生時</b></p>	
<p>① 15 駅中、被害を受けた「道の駅」はなく、このうち 14 駅は、いずれも被害及び影響がなかったことを理由に自駅の被災関連情報の発信を行っていない。</p> <p>一方、1 駅は、自駅には被害がないことなどを SNS で発信している。</p>	<p>図表 3-(2)-⑧</p>
<p>② 情報発信を行った駅は、「近隣市町村が被災する中で、自駅には被害がなく、営業していることを発信したり、復興支援を目的とした活動を行っている」と、近隣の災害に乗じて宣伝を行っているといった意見が外部から寄せられたことなどから、その後は、駅や設置市町村自らが当該情報を発信することを控えた。」としている。</p>	<p>図表 3-(2)-⑧ (再掲)</p>
<p><b>ウ 「道の駅」に代わって九州地方整備局等が災害時に情報発信する必要性に関する意見</b></p>	
<p>7 駅からは、災害時には九州地方整備局等が各「道の駅」の被災関連情報を取りまとめて発信してほしいとする意見が聴かれた。</p> <p>なお、これらの駅の中には、「熊本地震発生直後、各種機関から被災状況等について一斉に照会を受け、対応に追われて大変であった。各機関で情報を上手</p>	<p>図表 3-(2)-⑨</p>

に共有するなどして、最小限の照会で済ませてほしい。」とする駅もみられた。

以上のとおり、九州・沖縄「道の駅」連絡会は、熊本地震等の災害発生直後に被災地周辺の「道の駅」の被災関連情報を収集しており、これを発信すれば、支援車両や道路利用者等の利便に資するものと考えられる。

また、調査対象 15 駅中、災害発生直後において、被災直後は混乱していて発信する余裕がなかった、被災による停電で情報発信する手段がなかったとする「道の駅」、近隣市町村が被災する中では、自駅が営業している事実の発信は控えざるを得なかったとする「道の駅」がみられたほか、九州地方整備局等による「道の駅」の被災関連情報の取りまとめ・発信を希望する意見も少なくなかった。

このように、九州地方整備局又は九州・沖縄「道の駅」連絡会が各「道の駅」に代わって災害時に情報発信する意義は、発信する時期、内容等を検討する必要性が考えられるものの、一定程度認められるものと考えられる。

#### 【所見】

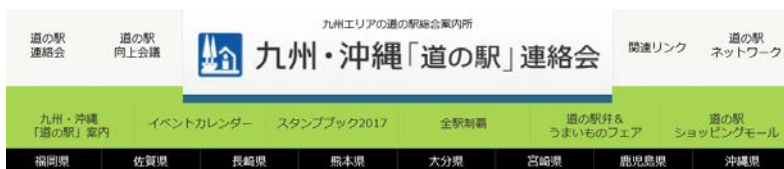
したがって、九州地方整備局は、今後の災害に備え、「道の駅」の供用状況の広報の確保を図る観点から、九州・沖縄「道の駅」連絡会の把握情報等を活用し、被災直後の被災地周辺の「道の駅」の被災関連情報が確実に広報される仕組みについて、同連絡会と協力して検討する必要がある。

図表 3-(2)-① 九州地方整備局及び九州・沖縄「道の駅」連絡会のホームページにおける管内「道の駅」に係る情報発信画面

○ 九州地方整備局のホームページ画面



○ 九州・沖縄「道の駅」連絡会のホームページ画面



(注) 九州地方整備局及び九州・沖縄「道の駅」連絡会のホームページを基に、当局が作成した。

図表 3-(2)-② 九州・沖縄「道の駅」連絡会の概要

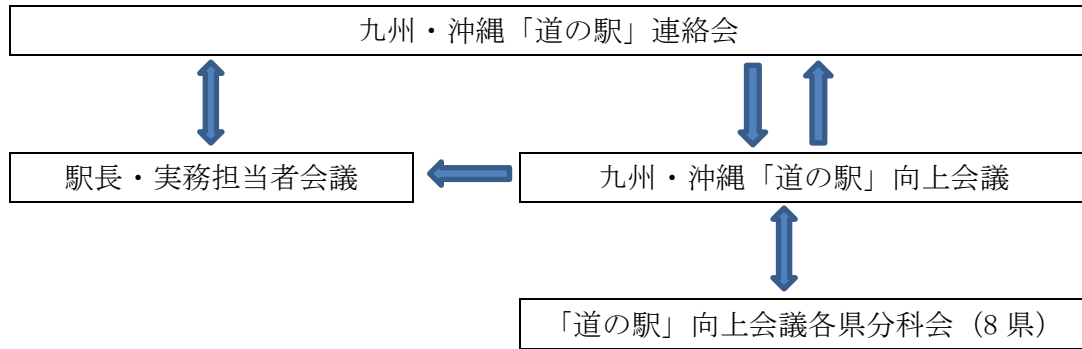
1 設置目的

九州・沖縄「道の駅」連絡会は、「道の駅」の企画から管理・運営等に至る事項について「道の駅」相互の連絡を図り、もってその利便性の向上・質的向上等に寄与することを目的として設置されている。

2 業務内容

- ① 「道の駅」相互の連絡調整
- ② 講習会、研修会、研究発表会等の開催
- ③ 「道の駅」の利用促進に必要な調査、研究
- ④ 「道の駅」の広報

3 組織構成



4 会議の種類とメンバー

区分	九州・沖縄「道の駅」連絡会	駅長・実務担当者会議	九州・沖縄「道の駅」向上会議	「道の駅」向上会議各県分科会 (8 県)
会長・議長	市町村長の代表	道の駅運営者の代表	道の駅運営者の代表	道の駅運営者の代表 (各県別)
副会長・副議長	市町村長の代表	—	道の駅運営者の代表	—
メンバー	市町村長	道の駅運営者	道の駅運営者の各県代表	道の駅運営者
事務局	九州沖縄道の駅ネットワーク	九州沖縄道の駅ネットワーク	九州沖縄道の駅ネットワーク	各県の運営者代表の道の駅に設置
オブザーバー	道路管理者 (国土交通省・県)	道路管理者 (国土交通省・県)	道路管理者 (国土交通省・県)	道路管理者 (国土交通省・県)
開催数	年 1 回 (6 月頃)	年 1 回 (12 月頃)	年 2 回 (6 月、2 月頃)	年 3~4 回

(注) 九州・沖縄「道の駅」連絡会のホームページを基に、当局が作成した。

図表 3-(2)-③ 「道の駅」のホームページによる情報発信事例（平成 28 年熊本地震発生直後の被災  
関連情報の発信状況）

道の駅鹿北ブログ NEWS & blog

# かほくだより

道の駅かほく小栗郷の旬なニュースと、デイリーブログをお届けします



最新記事 10 件

- <小栗館> 3月14日(水)小栗館店内写真
- <小栗館> 3月11日(日)小栗館店内写真
- <小栗館> 3月10日(土)小栗館店内写真 第3弾 いちごフェア開催中！
- <木遊館> 販売用のいちご大福作ってます！
- <小栗館> 3月7日(水)小栗館店内写真
- <木遊館> 素敵な木工品 販売中です◎
- <鹿北町> 岳間溪谷ぐるっとウォーク締め切り間近です！
- <小栗館> 3月4日(日)小栗館店内写真
- <鹿北町> ほっと岳間 フェイスブックページ出来ています！
- <小栗館> 3月3日(土)小栗館店内写真

過去の記事

 RSS2.0

2016年4月17日

## <小栗郷> 熊本の皆さん、頑張りましょう!!!

朝から

道の駅かほく小栗郷に  
営業してますか??

という電話の問合せが、かなり多いです。

営業しております!!

〔「道の駅」鹿北のホームページ（平成 28 年 4 月 17 日の記事内容）〕

(注) 「道の駅」鹿北のホームページを基に、当局が作成した。

図表 3-(2)-④ 九州・沖縄「道の駅」連絡会における平成 28 年熊本地震及び平成 29 年 7 月九州北部豪雨に際しての「道の駅」の被災関連情報の収集状況

平成 28 年熊本地震	平成 29 年 7 月九州北部豪雨
<p><b>(実施時期・対象「道の駅」)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 28 年熊本地震の前震発生（平成 28 年 4 月 14 日）後、熊本、大分県内の全ての「道の駅」及び「道の駅」おおむたを対象に営業再開まで毎日実施</li> <li>本震発生（28 年 4 月 16 日）後も、熊本、大分県内の全ての「道の駅」及び「道の駅」おおむたを対象に再度実施</li> </ul> <p><b>(情報収集方法・内容)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>情報収集の方法や内容については、東北「道の駅」連絡会に相談の上、決定</li> <li>電話により、①被害の有無、②ライフラインの途絶の有無、③営業の有無等の情報を収集</li> <li>情報収集（安否確認）に当たっては、被害状況を写真に残すよう助言するとともに、通行可能な道路マップを提供</li> </ul> <p><b>(収集結果の処理)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>毎日の情報収集結果については、九州地方整備局、全国「道の駅」連絡会、東北「道の駅」連絡会に対し、自主的に提供</li> </ul>	<p><b>(実施時期・対象「道の駅」)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 29 年 7 月九州北部豪雨（平成 29 年 7 月 5 日・6 日）発生後、福岡、大分県内の全ての「道の駅」を対象に営業再開まで毎日実施</li> </ul> <p><b>(情報収集方法・内容)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>電話により、①被害の有無、②ライフラインの途絶の有無、③営業の有無等の情報を収集</li> <li>情報収集（安否確認）に当たっては、被害状況を写真に残すよう助言</li> <li>施設に直接の被害を受けたのは「道の駅」ながゆ温泉（大分県竹田市）のみで、増水した河川の水が入浴施設に流入し損傷したが、4、5 日後には再開</li> <li>「道の駅」小石原及び原鶴では、周辺道路がしばらくの間通行不可。「道の駅」小石原では、停電が発生したものの、電話はつながる状況にあったが、周辺道路の通行不可により 2、3 日間は職員と電話が通じない状況にあった。</li> </ul> <p><b>(収集結果の処理)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>毎日の情報収集結果については、九州地方整備局、全国「道の駅」連絡会、東北「道の駅」連絡会に対し、自主的に提供</li> <li>被災後しばらくして、九州地方整備局から九州・沖縄「道の駅」連絡会に対し、通行できない箇所等を示した地図を PDF 化した道路情報が提供されたことから、同資料を各「道の駅」に配布</li> </ul>

(注) 当局の調査結果による。

図表 3-(2)-⑤ 九州・沖縄「道の駅」連絡会による「道の駅」の被災状況報告様式<抜粋>

○ 平成 28 年熊本地震による「道の駅」の被災状況報告様式<抜粋>

熊本地震による「道の駅」の被災状況報告

平成 28 年 4 月 16 日

県	NO	「道の駅」名	TEL	本日・4月16日(土)の状況			状況の詳細メモ
				道の駅との連絡	物産館等	トイレ 駐車場	
熊本県				○	△	○	物産館は開けているが、まだ余震が続いているので内部清掃が終了次第閉める予定。
				○	○	○	物産館は、商品が棚から落ちて散乱した程度。避難者は近隣にある「×××××」に避難させた。
				×	-	-	本日は営業終了しましたのコールのみ。
				×	-	-	通信機器が故障か電源が入っていないもよう。連絡が取れない。
				○	△	○	物産館は開けているが、まだ余震が続いているので営業は3時までの予定。
				○	×	○	施設や機械室が壊れている。従業員は出てこれない。早くオープンしたいが、明日以降のこともわからない。
				○	○	○	物産館は、商品が棚から落ちて散乱した程度。停車していたが、午後8時に回復した。

○ 平成 29 年 7 月九州北部豪雨による「道の駅」の被災状況報告様式<抜粋>

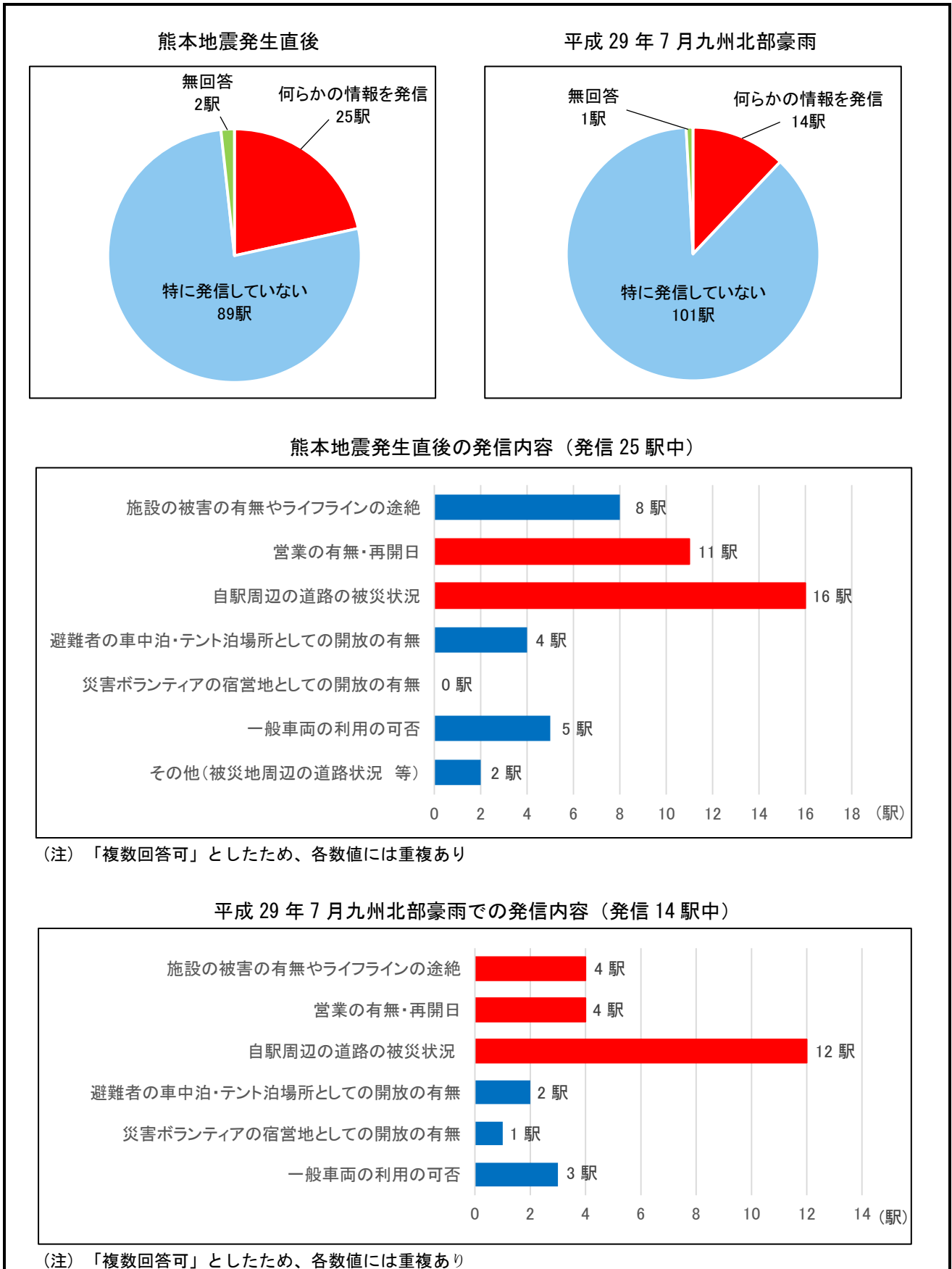
豪雨災害による「道の駅」の被災状況報告

県	NO	「道の駅」名	TEL	道の駅への被害の有無	本日・7月6日(木)の状況				救援支援物資の配給の有無	災害支援の基地としての利用	状況
					営業時間	物産館等	その他施設	トイレ 駐車場			
福岡県				無	休み						明日(7日)まで休み。
福岡県				無	通常営業						
福岡県											連絡がとれない。
福岡県				無	通常営業						
福岡県				無	通常営業						
福岡県				有	通常営業	水浸し	2Fギャラリー水浸し				
福岡県				無	通常営業						

(注) 1 九州地方整備局及び九州・沖縄「道の駅」連絡会の提供資料を基に、当局が作成した。

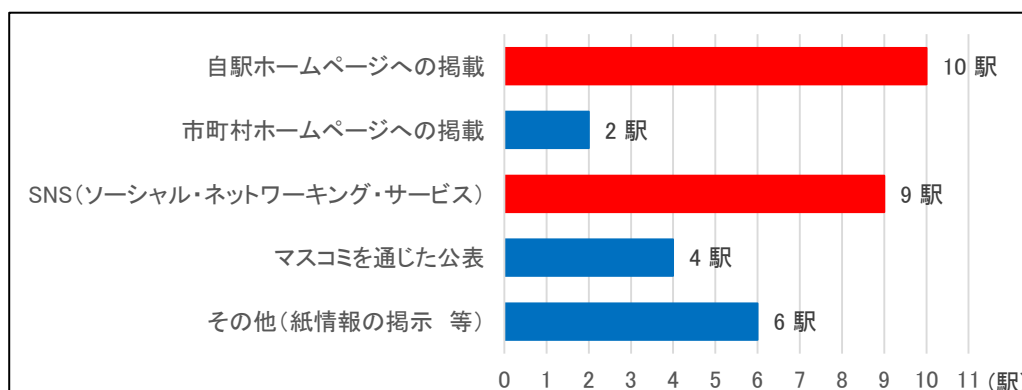
2 「NO」欄、「道の駅」名欄及び「TEL」欄の記載は省略した。

図表 3-(2)-⑥ 平成 28 年熊本地震・平成 29 年 7 月九州北部豪雨における自駅の被災関連情報の発信状況（アンケート結果）



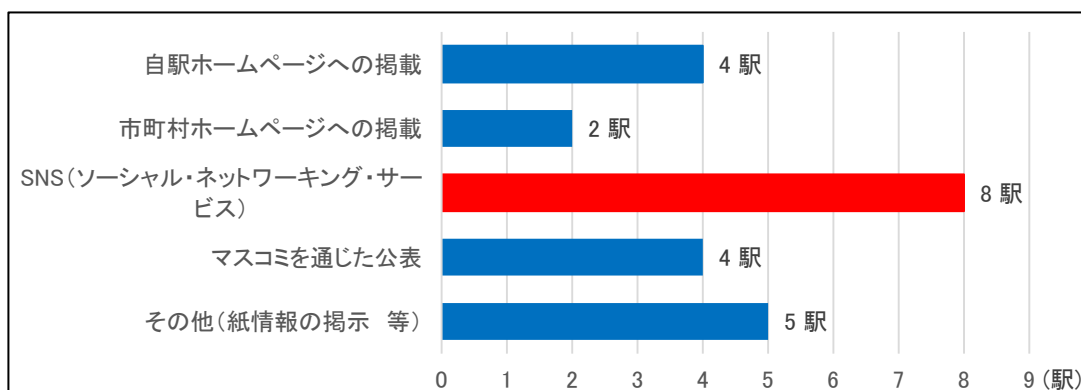


熊本地震での被災関連情報の発信方法（発信 25 駅中）



(注) 「複数回答可」としたため、各数値には重複あり

平成 29 年 7 月九州北部豪雨での被災関連情報の発信方法（発信 14 駅中）



(注) 「複数回答可」としたため、各数値には重複あり

表 熊本地震・平成 29 年 7 月九州北部豪雨で自駅の被災関連情報を発信しなかった理由

区分	熊本地震	平成 29 年 7 月九州北部豪雨
自駅の被災関連情報について情報発信すべきであったが、被災直後は混乱しており、発信する余裕がなかったため	2 駅	1 駅
自駅の被災関連情報について情報発信すべきであったが、被災により情報発信する手段がなかったため	2 駅	0 駅
施設への被害や影響がなかった、又は軽微であったため、情報発信するまでの必要性は感じなかったため	77 駅	92 駅
質問がある利用者個別に対応することとしていたため	1 駅	1 駅
無回答	7 駅	7 駅
計（未発信）	89 駅	101 駅

図表 3-(2)-⑦ 調査対象 15 駅におけるホームページ、SNS の開設状況

ホームページ開設	SNS 開設		
		フェイスブック	ツイッター
14 駅	9 駅	9 駅	4 駅

(注) 1 当局の調査結果による。

2 ホームページの管理主体は、いずれも「道の駅」管理団体である。

図表 3-(2)-⑧ 調査対象 15 駅における平成 28 年熊本地震及び平成 29 年 7 月九州北部豪雨発生直後の自駅の被災関連情報の発信状況

災害区分	被災	道の駅	発信状況		
			発信	道の駅	発信状況、未発信の理由
平成 28 年熊本地震	有	4 駅	○	1 駅	被災後停電が発生したが、自動車の電源でスマートフォンを充電し、被災直後から、フェイスブック、ツイッターにより、①施設の被害情報やライフラインの途絶状況、②営業の有無・再開日、③自駅周辺の道路の被災状況を発信
			×	3 駅	① 被災直後は混乱しており、情報を発信する余裕がなかったため ② 被災直後は停電でパソコンが使用できなかったため (2 駅)
	無	11 駅	○	1 駅	直接の被害はなかったが、ホームページにより、①施設の被害情報やライフラインの途絶状況、②営業の有無、③自駅周辺の道路の被災状況を発信
			×	10 駅	被害や影響がなかったため
平成 29 年 7 月九州北部豪雨	無	15 駅	△	1 駅	災害発生直後は、フェイスブックで、「道の駅」が営業していることや「道の駅」までのアクセス等について情報を発信している。 しかし、近隣市町村で大きな災害が発生している場合、自駅には被害がなくとも、営業していることを発信したり、復興支援を目的とした活動を行っている、近隣の災害に乗じて宣伝を行っているといった外部からの意見が申し出られることなどから、自駅や設置市町村が継続して当該情報を発信することは困難であった。
			×	14 駅	被害や影響がなかったため

(注) 当局の調査結果による。

図表 3-(2)-⑨ 災害時に「道の駅」の被災関連情報を九州地方整備局等が情報を取りまとめ、発信する必要性に関する意見（意見があった8駅）

道の駅	意見の内容
3 駅	必要な取組であると考える。
3 駅	必要な取組であり、九州地方整備局や九州・沖縄「道の駅」連絡会が各「道の駅」の代わりに各駅の情報を発信してもらえれば、ありがたい
1 駅	<p>必要な取組であると考える。</p> <p>ただし、熊本地震による停電の解消後、九州・沖縄「道の駅」連絡会を含む各種機関から、被災状況等について一斉に照会を受けたが、同じ事項について複数の照会を受けたため、対応が大変であった。本課と出先機関などで情報を上手に共有すれば、1回の照会で済むはずであるので、「道の駅」に配慮して、可能な限り最小限の照会で済ませてほしい。</p>
1 駅	被災したことがないので何とも言えないが、日頃「道の駅」と密接な関係を構築していない機関・団体が、確実な情報をどれだけ収集できるかについては疑問がある。

(注) 当局の調査結果による。