

平成30年3月27日
九州管区行政評価局

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－ 〈調査結果に基づく改善所見〉

さとう たつや

九州管区行政評価局(局長:佐藤 裁也)は、熊本地震で「道の駅」が様々な支援を行ったことなどを契機として、「道の駅」の防災機能の整備・強化を図る観点から、九州の全ての「道の駅」を対象にアンケート調査を行うとともに、関係機関の現地調査を行いました。

この調査結果に基づき、平成30年3月27日、九州地方整備局に対し、①ソフト対策(地域防災計画への位置付けや災害時協定等)の推進、②ハード対策(防災設備、Wi-Fi、公衆電話の整備等)の推進、③情報発信の充実に向けた更なる情報提供等の助言・支援を行うよう改善所見を通知しましたので、公表します。



＜平成28年熊本地震＞
道の駅「あそ望の郷くぎの」では、
水や食材が豊富にあったため、
炊き出しを7,400食、実施
(九州・沖縄「道の駅」連絡会提供)

- 調査実施時期 平成29年11月～30年3月
- 調査対象機関 九州地方整備局、5県(福岡、佐賀、熊本、大分、宮崎)、15市町村(道の駅)、九州・沖縄「道の駅」連絡会 等

《照会先》

評価監視部第4評価監視官 三木 賢英
評価監視調査官 宮島 伸一郎
電話：092-431-7094

※ 結果報告書については、九州管区行政評価局のホームページに掲載されます。

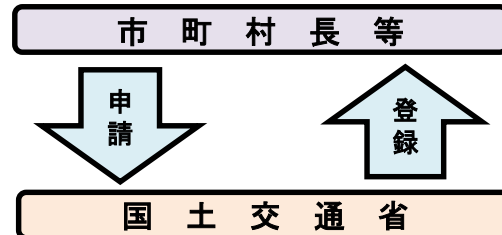
URL <http://www.soumu.go.jp/kanku/kyusyu/chiiki.html>

「道の駅」とは

「道の駅」の目的

- 道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供
- 地域の振興に寄与

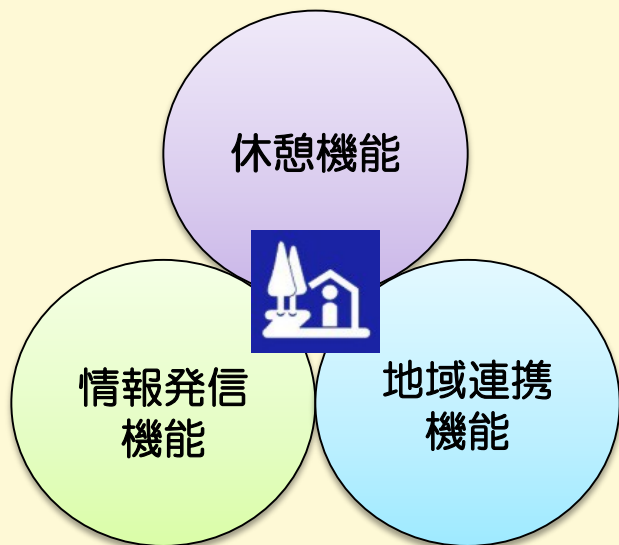
○ 「道の駅」の登録手続



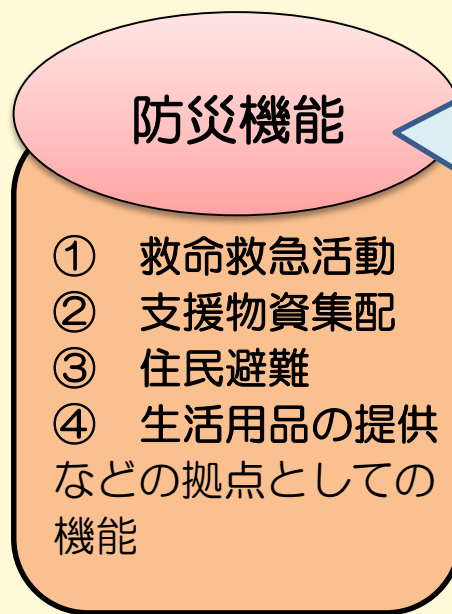
※ 九州7県の登録数は128駅
(うち1駅は平成30年度供用予定)

「道の駅」の機能

【基本的な3機能】



【災害時に期待される機能】



災害時の避難場所や
支援拠点として活躍

- ・新潟県中越地震(H16.10)
- ・東日本大震災(H23.3)

防災機能の発現が期待

平成28年熊本地震
においても活躍

※ 登録要件は、駐車場・便所・電話は24時間利用可能であること など

「道の駅」の防災機能の整備・強化

【調査事項】

- ①ソフト対策(地域防災計画への位置付け等)
- ②防災設備等の整備・維持管理
- ③Wi-Fi、公衆電話の整備
- ④防災設備等の把握・広報

ハード対策

【調査の進め方】

- ①アンケート 全ての「道の駅」・市町村

九州内の実情や傾向を把握・分析

回答者	回答状況
道の駅	116 / 127駅 (91.3%)
設置市町村 (防災部局)	85 / 87市町村 (97.7%)

(アンケート結果の例)

非常用電源、貯水槽、災害時対応トイレのいずれか一つでも整備している割合

一体型 > 単独型
(49.2%) > (32.7%)

※ 一体型、単独型の違いについては4頁参照

- ②実地調査 15の「道の駅」・市町村

【調査結果】

情報提供等の助言・支援が必要

ソフト対策の推進

- ①防災拠点に位置付ける意義・有用性(提供)
- ②ソフト対策を効果的に行っている先進事例(提供)

ハード対策の推進

(防災設備・物資)

- ①工夫して防災設備等を整備している事例(提供)
- ②防災設備等の点検、訓練等の重要性(周知)

(通信環境)

【Wi-Fi】

- ①停電時対策を講じている先進事例(提供)
- ②災害時モードの有無・内容を把握しておく必要性(周知)

【公衆電話】

公衆電話が未設置となっている「道の駅」等を支援する取組の検討(可能な限り災害時優先電話である公衆電話の設置を促進)

【防災トイレの設置】



(九州地方整備局資料)

情報発信の充実

防災設備等の新設・撤去の変更届の励行

1 ソフト対策の推進

主な調査結果

防災拠点は、各自治体が地域の実情に応じて位置付けているところ、

- 市町村地域防災計画で防災拠点に位置付けられている駅では、ソフト対策、ハード対策ともに進捗（下表参照）
- 一方、防災拠点に位置付けなし 60市町村の86駅（85市町村の125駅中。68.8%）
また、位置付けなしの60市町村中、42市町村が防災拠点への位置付けを未検討、又は検討したか不明 ※市町村アンケート結果
 - ・ 防災拠点化の検討の後押しを国に希望する市町村あり（3市町村）

不特定多数の利用者があることから平時より以下のことが重要であるところ、

- ①災害時協定（注）の締結、②災害時マニュアルの作成、③防災訓練の実施（平成28年度以降）の割合はいずれも2割以下（災害時協定については円グラフ参照）
 - ・ その中で、熊本地震を契機に市町村と災害時協定を締結することとなった駅もあり
- （注）災害時の役割分担や費用負担等に関する具体的な取決め

ソフト

- 災害時協定の締結率の差異【アンケート】

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
17.9% (7/39駅)	7.0% (5/71駅)

※ 防災訓練の実施率、災害時マニュアルの作成率も同様の状況

ハード

- ①非常用電源（小型を含む）、②貯水槽、③災害時対応トイレ（3設備）の一つでも整備している駅の割合の差異【アンケート】

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
66.7% (26/39駅)	26.8% (19/71駅)

九州地方整備局に対する改善所見

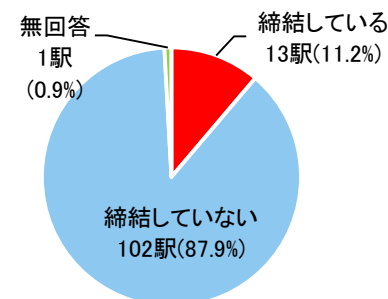
- 「道の駅」設置市町村に対する
- 防災拠点化に関する理解や検討を促す情報提供等

九州地方整備局に対する改善所見

- 「道の駅」設置市町村・「道の駅」に対する
- 先進事例を収集の上、ソフト対策を促す情報提供等

<ソフト対策の一つ>

- 災害時協定の締結状況（回答があった116駅中）【アンケート】



2 ハード対策の推進

(1) ア 防災設備・物資の整備推進

主な調査結果

- 整備手法によってハード対策（防災設備の整備）の進捗に差
 - ・ 一体型（注）の駅では、設置市町村等と道路管理者(国・県)が役割分担を図り、防災設備を整備
 - ・ 一方、単独型（注）の駅では、自己資金による整備の割合が一体型の駅より高い（下表参照）。
- このような中、熊本地震を契機に多額の費用をかけずに工夫し整備している駅もあり
 - ① 小型発電機を購入した駅（一体型）
 - ② 地震直後の停電の間、大型発電機をリースしたり小型発電機を借用した駅（単独型）
 - ・ また、平時には節電効果があり、停電時には非常用電源の役割を果たす太陽光発電システムを整備している駅もあり

九州地方整備局に対する改善所見

- 「道の駅」設置市町村・「道の駅」に対する
- 工夫し整備した事例を収集の上、ハード対策を促す情報提供等

○ 購入した小型発電機の例



○ 太陽光発電システムの例



（注）道路管理者が基本的な施設である駐車場やトイレ等を整備し、設置市町村等が地域振興施設等を整備するのが**一体型**、設置市町村等がこれらを単独で整備するのが**単独型**

○ ①非常用電源(小型を含む)、②貯水槽、③災害時対応トイレ(3設備)の一つでも整備している駅の割合の差異【アンケート】

一体型	直轄国道沿い	県管理道沿い	単独型
49.2% (30/61駅)	63.3% (19/30駅)	35.5% (11/31駅)	32.7% (18/55駅)

※ 回答があった116駅中

○ 全て自己資金(市町村又は「道の駅」管理団体の予算)で整備している駅の割合の差異【アンケート】

一体型	単独型
10.0% (3/30駅)	44.4% (8/18駅)

※ 3設備の一つでも整備している48駅中

2 ハード対策の推進

(1) イ 防災設備の維持管理

主な調査結果

- 災害時に防災設備が有効活用されるか不安が残る駅あり
 - ・ 防災設備の操作・設置訓練を未実施
(小型発電機で2/3駅、マンホールトイレで3/5駅)
 - ・ 3/5駅が、国又は県が整備した非常用電源の電力供給先又は供給可能な日数・時間を未承知

九州地方整備局に対する 改善所見

- 「道の駅」設置市町村・「道の駅」に対する
- 防災設備の点検、訓練等の重要性を周知・啓発（情報提供等）

(2) 通信環境の整備(Wi-Fi)

主な調査結果

- ◎ 多くの駅がWi-Fiを整備（98/116駅。84.5%）（アンケート）
- ◎ Wi-Fiは、災害時における通信手段としても有効
- ◎ 災害時には「災害時モード」（認証手順が省略されるなど）に切り替わるものもあり

しかし…

- 停電時対策を講じている駅は約1割（アンケート）
- 自駅Wi-Fiの災害時モードの存在を把握していた駅なし
(災害時モード搭載Wi-Fi整備6駅中)
 - ・ また、11/15駅が災害時におけるWi-Fiの有効性を未承知

九州地方整備局に対する 改善所見

- 「道の駅」設置市町村・「道の駅」に対する
- 停電時対策を講じている先進事例を収集の上、情報提供等
 - 災害時モードの有無・内容を把握しておく必要性の周知

【参考】 災害時モード(例:Wi-Fiの認証手順)

平常時

- ① アクセスポイントを選択後、ブラウザを起動
- ② 登録ページでメールアドレスを入力
- ③ 送られてきたメールから本登録

↓
Wi-Fiを利用可能

災害時

アクセスポイントを選択するのみで利用可能
(認証手順が簡易化)

2 ハード対策の推進

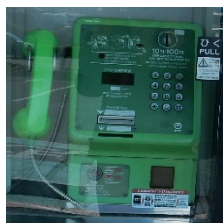
(2) 通信環境の整備(公衆電話)

主な調査結果

- 登録要綱(注)の「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(アンケート) (円グラフ参照)
- 災害時優先電話である公衆電話を未設置の8駅中、災害時における公衆電話の有効性を承知していたのは1駅のみ

(注)「道の駅」登録・案内要綱:「道の駅」の登録要件等を定めたもの

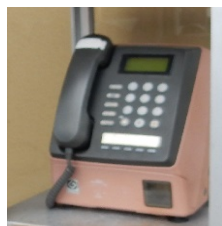
○ 災害時優先電話である公衆電話



<災害時における有効性>

- ・通信制限時もつながりやすい
- ・停電時も利用可能

※ 特殊簡易公衆電話

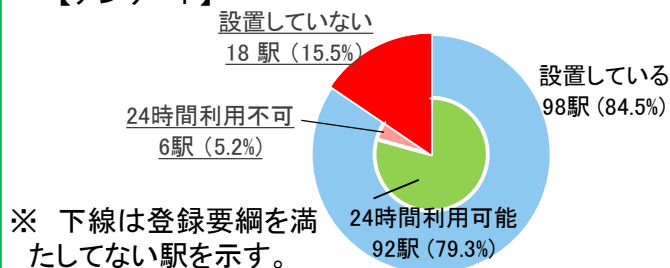


- ・災害時優先電話ではない
- ・停電時は原則利用不可

九州地方整備局に対する改善所見

- 設置状況の正確な把握、未設置駅を支援する取組の検討(可能な限り災害時優先電話である公衆電話の設置を促進)

○ 公衆電話の設置状況(回答があった116駅中)【アンケート】



3 情報発信の充実

主な調査結果

- ◎ 登録要綱上、登録申請内容から変更があった場合は変更届が必要しかし…
- 15市町村等のいずれも変更届が必要との認識なし
 - ・九州では、平成28年度以降、変更届が1件のみ
- 九州地方整備局ホームページ情報と実態に齟齬あり
 - ・掲載内容と防災設備の整備事実が異なるものが8/15駅 等

九州地方整備局に対する改善所見

- 変更届の励行、正確な情報収集
また、速やかなホームページ更新

結果報告書P88~107

「道の駅」の防災拠点化への歩み

H16.10 新潟県中越地震

「道の駅」が、被災者の避難場所のほか、道路情報や被災情報等の発信拠点として活躍

H19.3.30 社会資本整備審議会道路分科会第23回基本政策部会

「道の駅」の防災拠点化についての方針が策定

H23.3 東日本大震災

「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躍

H24.8.31 第3次社会資本整備重点計画

「道の駅（略）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。」

H25.12.17 国土強靱化政策大綱

「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。」

・国土強靱化アクションプラン

「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。」（同アクションプラン2017）

H28.4 熊本地震

「道の駅」が、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躍（写真参照）

H29.7 九州北部豪雨

「道の駅」が、被災地救援やボランティアの宿营地等の復興支援拠点として活躍（写真参照）

<熊本地震>

○車中泊場所としての駐車場開放



大津

○避難者、周辺住民等への炊き出し



あそ望の郷くぎの

<九州北部豪雨>

○支援車両等の前線基地・中継基地



原鶴

○ボランティアの宿营地としての開放



うきは

アンケート調査の概要

【目的】

「道の駅」の防災機能を向上させる上での課題を明らかにするには、
実地調査だけでは実態の把握が不十分



九州7県の全「道の駅」（127駅）・設置市町村（87市町村）にアンケート調査を行うことで、ソフト対策、ハード対策等の実態を把握し、傾向を分析

※ 本アンケート調査は、政府の承認を受けた上で実施



政府統計

【アンケート項目】

道の駅

- ・ 防災拠点としての位置付け
- ・ 自然災害の被災想定区域への所在
- ・ 平成28年熊本地震、平成29年7月九州北部豪雨での対応
- ・ 上記災害を受けて必要と感じた対策

ソフト 対策

- ・ 災害時マニュアルの作成
- ・ 災害時協定の締結
- ・ 防災訓練の実施
- ・ テナント業者等との協定

ハード 対策

- ・ 防災設備の整備
- ・ 災害時の通信手段
- ・ Wi-Fiの整備
- ・ 公衆電話の整備
- ・ AEDの整備

設置市町村

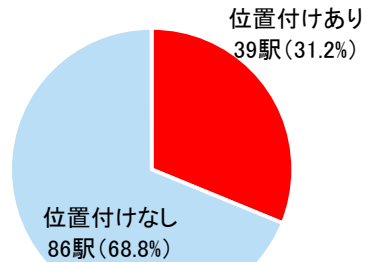
- ・ 「道の駅」の防災拠点としての位置付け
- ・ 防災拠点への位置付けの検討の有無、位置付けていない理由等
- ・ 自然災害の被災想定区域への「道の駅」の所在

○ アンケートの回答状況

回答者	回答状況
道の駅	116 / 127駅 (91.3%)
設置市町村 (防災部局)	85 / 87市町村 (97.7%)

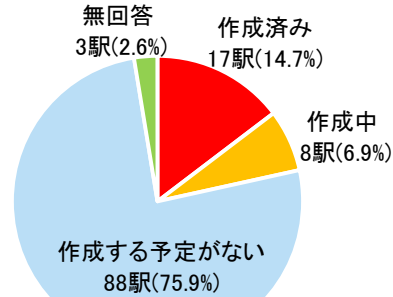
主なアンケート結果

防災拠点への位置付けの有無

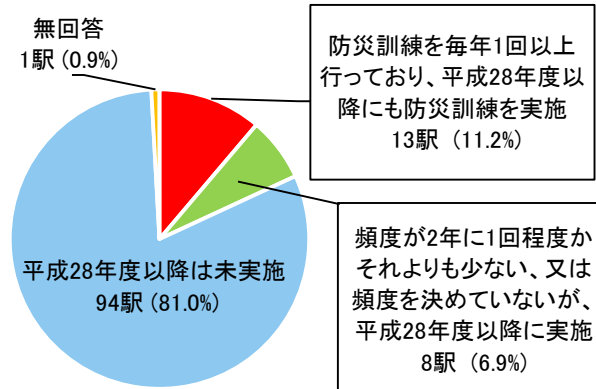


※ 回答者は設置市町村

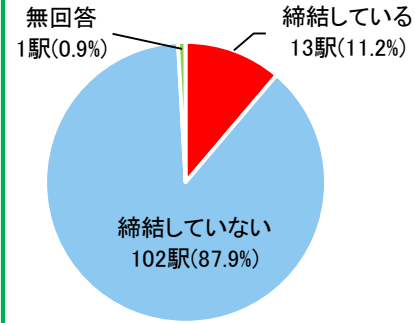
災害時マニュアルの作成状況



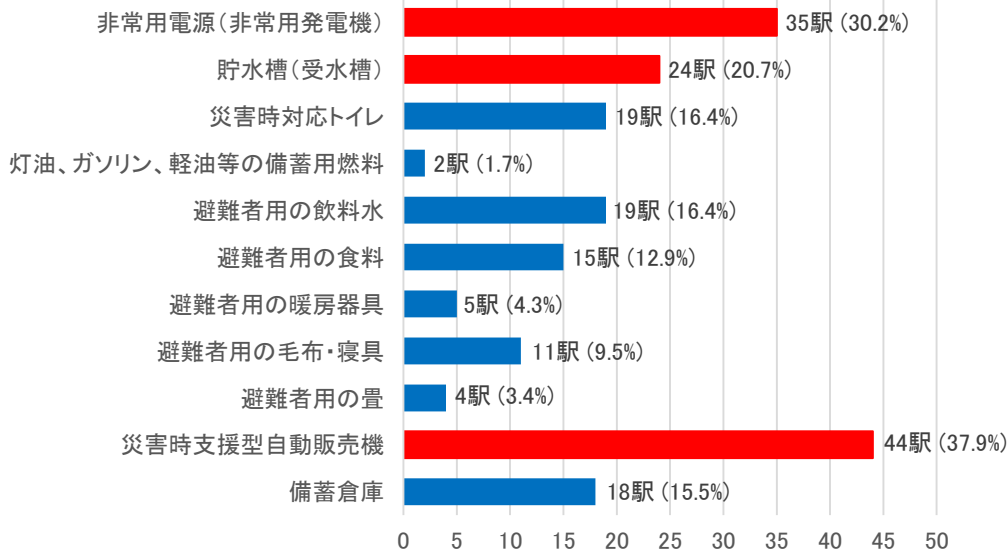
防災訓練の実施状況



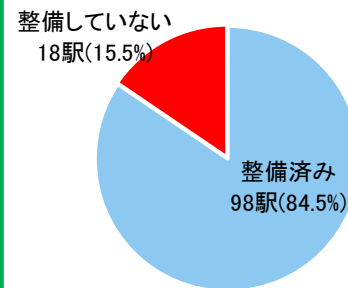
災害時協定の締結状況



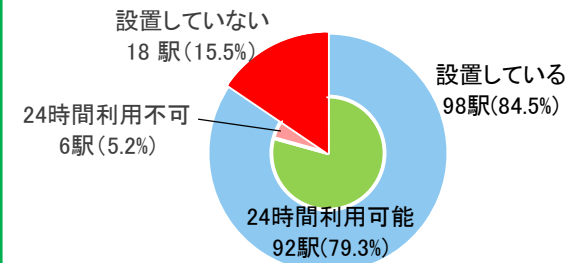
防災設備等の整備率



Wi-Fiの整備状況



公衆電話の設置状況



※ 複数回答可としたため、各数値には重複あり

(参考)

「道の駅」の整備手法

【基本的な3機能(休憩、情報発信、地域連携)】に係る整備

「道の駅」の施設	一体型	単独型
駐車場 トイレ 情報提供施設 など	道路管理者 (国、県、市町村)	市町村等
地域振興施設 など	市町村等	

【防災機能】に係る整備

一体型	単独型
<ul style="list-style-type: none"> 一義的には市町村等 道路管理者は市町村等と役割分担を図りながら防災設備等を整備 	市町村等

九州各県における「道の駅」の登録数

(単位: 駅)

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 平成 29年11月17日現在の登録数である。
 3 未供用の1駅は、平成 30年度に供用開始予定である。

実地調査対象「道の駅」の内訳

(単位: 駅)

福岡県	佐賀県	熊本県	大分県	宮崎県	計
4	2	5	2	2	15