

九州の「道の駅」の防災機能に関する アンケート調査 集計結果



政府統計

平成 30 年 3 月

九州管区行政評価局

目次

	頁
アンケート調査の目的等	1
○ 目的、対象、期間、基準日、調査票の送付方法等、回答率、県別の状況	
1 「道の駅」の整備手法	2
2 市町村地域防災計画への位置付け	3
○ 防災拠点への位置付け、自然災害の被災想定区域への所在、両者の関係	
3 ソフト対策	11
○ 災害時マニュアル（作成の有無、作成時期、想定災害、内容）	
○ 災害時協定（締結の有無、締結時期、想定災害、内容）	
○ 防災訓練（実施の有無、内容）	
○ テナント業者との協定の締結、周辺農家等との協定の締結、供給先農家等のリストアップ	
○ 防災拠点への位置付けの有無、自然災害の被災想定区域への所在の有無、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進捗状況の差異	
4 防災設備・物資の整備（ハード対策）	21
○ 防災設備等の整備率、災害時対応トイレ	
○ 整備手法（一体型・単独型）、防災拠点への位置付けの有無、自然災害の被災想定区域への所在の有無、熊本地震の被災地域を含む2県への所在の有無によるハード対策の進捗状況の差異	
○ 防災設備の整備費用の財源、整備手法による防災設備の財源の差異	
○ 災害時の通信手段	
5 平成28年熊本地震・平成29年7月九州北部豪雨での影響・対応	32
○ 熊本地震による被害・影響、対応	
○ 熊本地震での被災関連情報の発信（有無、方法、未発信理由）	
○ 平成29年7月九州北部豪雨による被害・影響、対応	
○ 平成29年7月九州北部豪雨での被災関連情報の発信（有無、方法、未発信理由）	
○ 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	
6 公衆無線LAN（Wi-Fi）・公衆電話・AED	43
○ 公衆無線LAN（Wi-Fi）の整備、整備手法による整備率の差異、整備費用の財源、整備手法による財源の差異	
○ 公衆無線LAN（Wi-Fi）の平常時・災害時の認証手順、接続可能時間・回数、停電時の使用可否	
○ 公衆電話（設置の有無、24時間利用の可否、未設置理由）	
○ AED（設置の有無、24時間利用の可否、設置案内、点検、講習）	
7 今後、防災機能を高めていくに当たり、行政に要望したいことや意見等	52
別添資料1 「道の駅」管理団体（駅長等）用アンケート調査票	
別添資料2 「道の駅」設置市町村防災部局用アンケート調査票	

アンケート調査の目的等

<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ための基礎資料を得ること。

<対象>

九州7県（福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島）の全ての「道の駅」の管理団体（駅長等）〔127(注)〕及び設置市町村防災部局〔87〕

(注) 登録済みであるものの供用開始が平成30年度を予定している佐賀県内の「道の駅」しろいしは除く。

<期間>

平成29年11月20日～12月15日

<基準日>

平成29年12月1日

<調査票の送付方法等>

市町村「道の駅」担当部局を通じて、「道の駅」管理団体（駅長等）、市町村防災部局それぞれに調査票（別添資料1・2参照）を送付。返信は、返信用封筒又はメールによる。

<回答率>

- 「道の駅」管理団体（駅長等）に対するアンケートに回答があった「道の駅」は、全 127 駅中 116 駅 (91.3%)
- 市町村防災部局に対するアンケートに回答があった市町村は、全 87 市町村中 85 市町村 (125 駅分。市町村単位で 97.7%)

<県別の状況>

- 県別の「道の駅」数及び回答駅数（116 駅）の内訳は、**表 1** 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）(注)内の回答駅数は 44 駅(81.5%。全 54 駅中)

(注) 本アンケートでは、平成 28 年熊本地震により死者及び建物の全壊被害が発生した熊本県及び大分県を「熊本地震の被災地域を含む 2 県」と定義する。

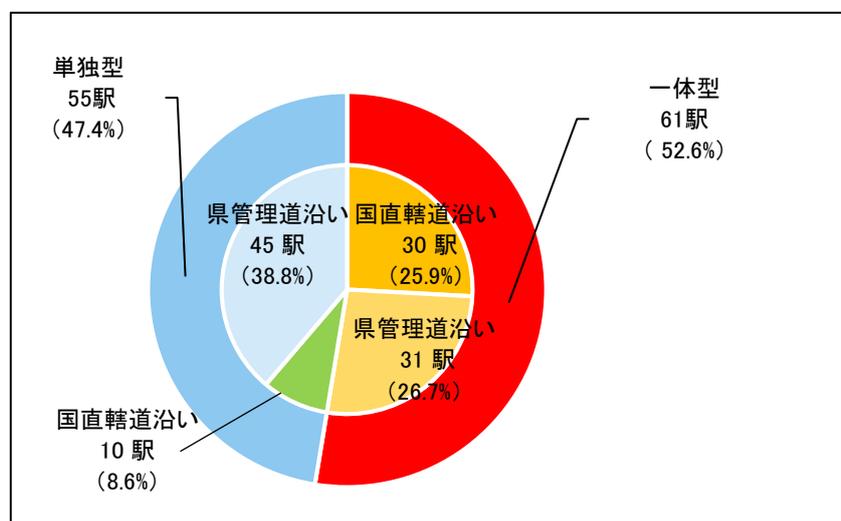
表 1 県別の「道の駅」及び回答駅 (単位：駅、%)

県名	回答駅・率	総数	県名	回答駅・率	総数
福岡	15(93.8)	16	大分	21(87.5)	24
佐賀	8(100)	8	宮崎	17(100)	17
長崎	11(100)	11	鹿児島	21(100)	21
熊本	23(76.7)	30	計	116(91.3)	127

1 「道の駅」の整備手法

回答があった 116 駅中、一体型の駅が 61 駅 (52.6%)、単独型の駅が 55 駅 (47.4%)。更にこれを沿道の管理者が国か県かで区分した結果は、**図表 1** のとおり。

図表 1 整備手法別・沿道管理者別「道の駅」(回答駅のみ)



2 市町村地域防災計画への位置付け

【まとめ】

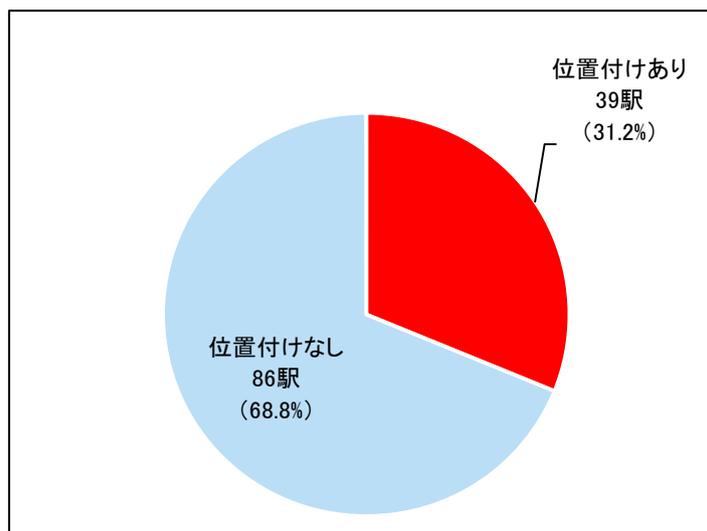
- 市町村地域防災計画において防災拠点に位置付けられていない「道の駅」が多数を占める。
- 自然災害の被災想定区域外に所在している「道の駅」が多数を占める。
- 被災想定区域への所在の有無による防災拠点への位置付け状況に有意の差なし
- 市町村が防災拠点に位置付けるか検討したことがない、又は検討が行われたかわからない市町村が多数を占める。

<防災拠点への位置付け> ※市町村防災部局に対するアンケート

- 回答があった 85 市町村によれば、125 駅（85 市町村）中、市町村地域防災計画で防災拠点〔指定緊急避難場所（一時避難場所）、指定避難所等〕に位置付けられている駅が 39 駅（31.2%）、位置付けられていない駅が 86 駅（68.8%）

防災拠点に位置付けられていない「道の駅」が多数を占める状況

図表 2 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



- 防災拠点に位置付けられている「道の駅」の内訳は、表 2-①のとおり。

表 2-① 市町村地域防災計画における防災拠点への位置付け（125 駅中） ※市町村防災部局に対するアンケート結果 (単位: 駅、%)

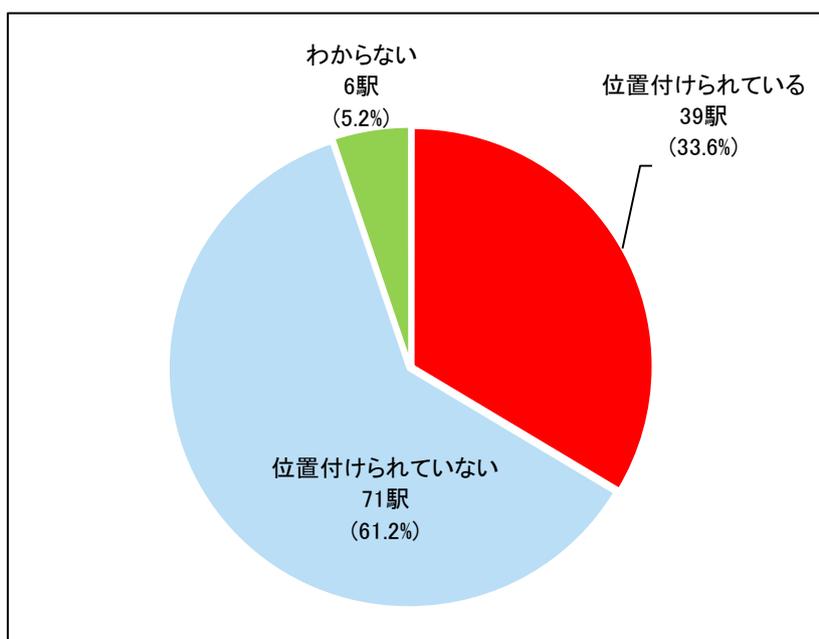
位置付けあり			位置付けなし
39 (31.2)			86 (68.8)
指定緊急避難場所 (一時避難場所)	指定避難所	その他 (物資の輸送等の 拠点 等)	
24 (19.2)	12 (9.6)	14 (11.2)	

(注) 「複数回答可」としたため、指定緊急避難場所（一時避難場所）、指定避難所及びその他の各数値には重複あり

＜防災拠点への位置付け＞ ※「道の駅」管理団体（駅長等）に対するアンケート

- 回答があった116駅中、市町村地域防災計画で防災拠点に「位置付けられている」と回答した駅が39駅（33.6%）。「位置付けられていない」と回答した駅が71駅（61.2%）
 なお、防災拠点に位置付けられているか「わからない」と回答した駅も6駅（5.2%）

図表3 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



- 防災拠点に位置付けられている「道の駅」の内訳の詳細は、表2-②のとおり。

表2-② 市町村地域防災計画における防災拠点への位置付け（116駅中） ※「道の駅」管理団体（駅長等）に対するアンケート回答結果（単位：駅、%）

位置付けあり			位置付けなし	わからない
39(33.6)			71(61.2)	6(5.2)
指定緊急避難場所 (一時避難場所)	指定避難所	その他（物資の輸送 等の拠点 等）		
20(17.2)	14(12.1)	9(7.8)		

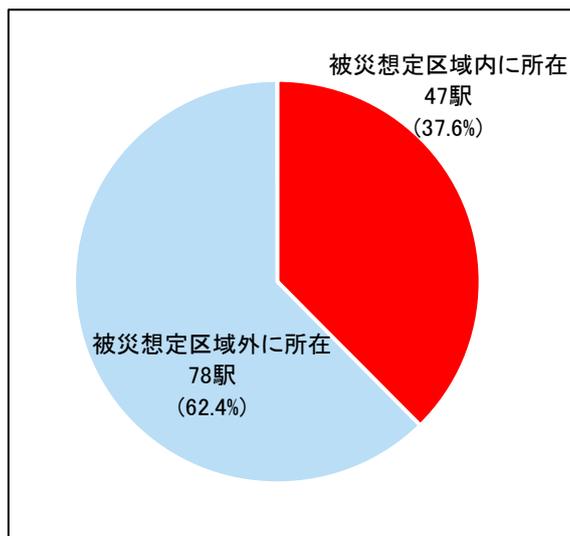
(注) 「複数回答可」としたため、指定緊急避難場所（一時避難場所）、指定避難所及びその他の各数値には重複あり

<自然災害の被災想定区域への所在> ※市町村防災部局に対するアンケート

- 回答があった85市町村によれば、125駅（85市町村）中、自然災害（洪水、土砂災害、津波、高潮、噴火災害、ため池災害等）の被災想定区域（ハザードマップ）内に所在している駅が47駅（37.6%）、被災想定区域外に所在している駅が78駅（62.4%）

被災想定区域外に所在している「道の駅」が多数を占める状況

図表 4 自然災害の被災想定区域への所在の有無



- 被災想定区域内所在「道の駅」の自然災害別の内訳は、表 2-③のとおり。

表 2-③ 自然災害の被災想定区域への所在（125 駅中）※市町村防災部局に対するアンケート結果
(単位：駅、%)

被災想定区域内に所在							区域外に所在
47 (37.6)							
洪水	津波	高潮	土砂災害	噴火災害	ため池災害	その他	78 (62.4)
13 (10.4)	9 (7.2)	7 (5.6)	24 (19.2)	3 (2.4)	1 (0.8)	0 (—)	

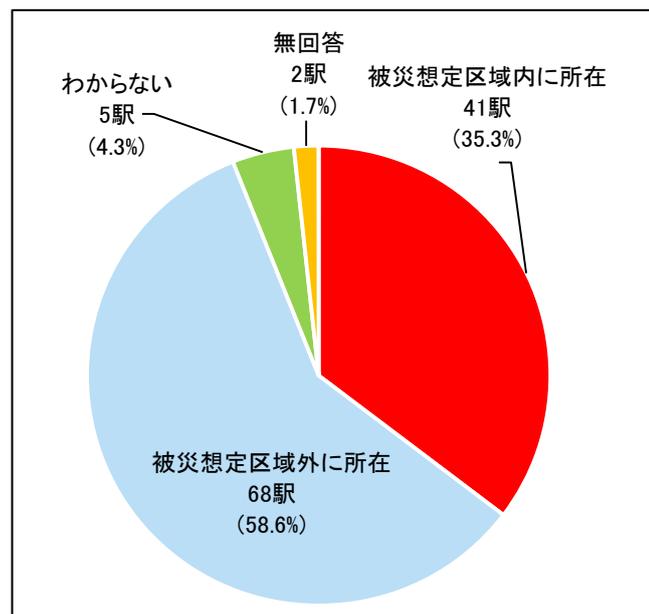
(注) 「複数回答可」としたため、被災想定区域内の各数値には重複あり

＜自然災害の被災想定区域への所在＞ ※「道の駅」管理団体（駅長等）に対するアンケート

○ 回答があった116 駅中、自然災害（洪水、土砂災害、津波、高潮、噴火災害、ため池災害等）の被災想定区域（ハザードマップ）内に「所在している」と回答した駅が41 駅（35.3%）、被災想定区域内には「所在していない」と回答した駅が68 駅（58.6%）

また、自然災害の被災想定区域（全て）について、区域内に所在しているか「わからない」と回答した駅も5 駅（4.3%）みられた。無回答が2 駅（1.7%）

図表 5 自然災害の被災想定区域への所在の有無



○ 被災想定区域（ハザードマップ）内所在「道の駅」の自然災害別の内訳は、表 2-④のとおり。

表 2-④ 自然災害別の被災想定区域への所在（116 駅中） ※「道の駅」管理団体（駅長等）に対するアンケート回答結果 (単位：駅、%)

被災想定区域内に所在							区域外に所在	わからない	無回答
41 (35.3)									
洪水	津波	高潮	土砂災害	噴火災害	ため池災害	その他	68 (58.6)	5 (4.3)	2 (1.7)
10 (8.6)	9 (7.8)	10 (8.6)	19 (16.4)	3 (2.6)	2 (1.7)	2 (1.7)			

(注) 「複数回答可」としたため、「被災想定区域内に所在」の各数値には重複あり

<被災想定区域への所在と防災拠点への位置付けとの関係>

※市町村防災部局に対するアンケート結果をクロス

自然災害の被災想定区域への所在の有無と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との関係は、表 2-⑤のとおり。

自然災害の被災想定区域への所在が内・外ともに、「道の駅」の7割程度が防災拠点に位置付けられておらず、被災想定区域への所在の有無による防災拠点への位置付け状況に有意の差なし

表 2-⑤ 自然災害の被災想定区域への所在の有無と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との関係 (単位：駅、%)

区分	防災拠点への位置付け「有」	防災拠点への位置付け「無」	計
被災想定区域「内」	16(34.0)	<u>31(66.0)</u>	47(100)
被災想定区域「外」	23(29.5)	<u>55(70.5)</u>	78(100)
計	39	86	125

(注) 市町村防災部局による回答結果同士をクロスしたもの

＜防災拠点に位置付けるかの検討＞ ※市町村防災部局に対するアンケート

「道の駅」を防災拠点に位置付けていない60市町村（86駅）中、平成26年度以降、市町村が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（27駅）、検討したことがない市町村が31市町村（42駅）。検討が行われたかわからない市町村が11市町村（17駅）

市町村が防災拠点に位置付けるか検討したことがない、又は検討が行われたかわからない市町村が多数を占める状況

表2-⑥ 防災拠点への位置付けの検討状況（防災拠点に位置付けていない60市町村（86駅）中）

防災拠点に位置付けるか検討したことがある	20市町村（27駅）
〃 検討したことがない	31市町村（42駅）
〃 検討が行われたかわからない	11市町村（17駅）
計	62市町村（86駅）

（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、合計市町村が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。

＜災害時の避難者等の受入態勢の把握＞

「道の駅」を防災拠点に位置付けていない60市町村（86駅）中、「道の駅」における災害時の避難者等の受入態勢（注）について、十分と承知している市町村が5市町村（7駅）

一方、十分でないと承知している市町村が24市町村（35駅）、具体的な受入態勢は承知していない市町村が31市町村（44駅）

（注）防災設備（非常用発電機、貯水槽、災害時対応トイレ等）を有していることのほか、災害時のマニュアル・協定の作成・締結等のソフト面の対策を実施済みであることなど

表2-⑦ 「道の駅」における災害時の避難者等の受入態勢の把握状況（防災拠点に位置付けていない60市町村（86駅）中）

十分と承知している	5市町村（7駅）
十分でないと承知している	24市町村（35駅）
具体的な受入態勢は承知していない	31市町村（44駅）

<防災拠点に位置付けていない理由> ※市町村防災部局に対するアンケート

「道の駅」を防災拠点に位置付けておらず、かつ、位置付けるか検討したことがある 20 市町村 (27 駅) の防災拠点に位置付けていない理由は、表 2-⑧のとおり。

防災拠点に位置付けていない理由の最多は、「指定避難所等に指定されている施設が「道の駅」の近辺にあるため」(9 市町村(10 駅))、「いずれかの被災想定区域内に所在しているため」(9 市町村(9 駅))

次いで、「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(7 駅))

表 2-⑧ 防災拠点に位置付けていない理由 (検討済み 20 市町村(27 駅)中)

指定緊急避難場所 (一時避難場所)、指定避難所等に位置付けられている施設が「道の駅」の近辺にあるため	9 市町村 (10 駅)
洪水、土砂災害、津波、高潮、噴火災害、ため池災害等のいずれかの被災想定区域 (ハザードマップ) 内 (浸水想定区域、土砂災害警戒区域等又は土砂災害危険箇所、噴火災害予想区域等) に「道の駅」が所在しているため	9 市町村 (9 駅)
「道の駅」が、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 (7 駅)
市町村地域防災計画に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であり、道路利用者のためにある「道の駅」は当てはまらないと考えているため	2 市町村 (4 駅)
その他	4 市町村 (6 駅)

(注) 「複数回答可」としたため、各数値には重複あり

3 ソフト対策

【まとめ】

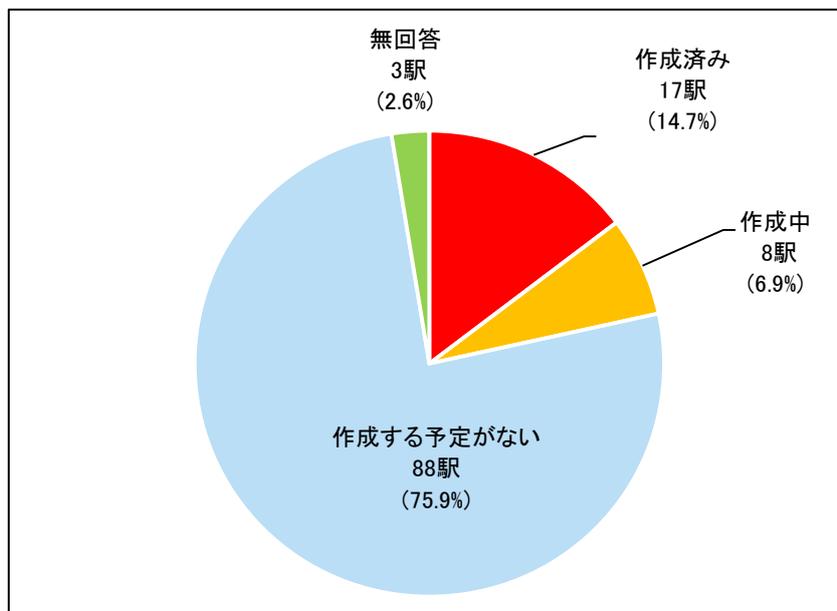
- 災害時マニュアル、災害時協定（対・市町村）、防災訓練の各ソフト対策の実施率は、いずれも2割未満
- 防災拠点に位置付けられている「道の駅」のほうが、ソフト対策が進捗している。
- 自然災害の被災想定区域の内・外で、ソフト対策の進捗状況に有意の差なし
- 熊本地震の被災地域を含む2県（熊本、大分）に所在している「道の駅」のほうが、ソフト対策が進捗している。

<災害時マニュアルの作成>

回答があった116 駅中、災害時マニュアルを作成済みの駅が17 駅（14.7%）、作成中の駅が8 駅（6.9%）

作成する予定がない駅が88 駅（75.9%）。無回答が3 駅（2.6%）

図表 6 災害時マニュアルの作成状況

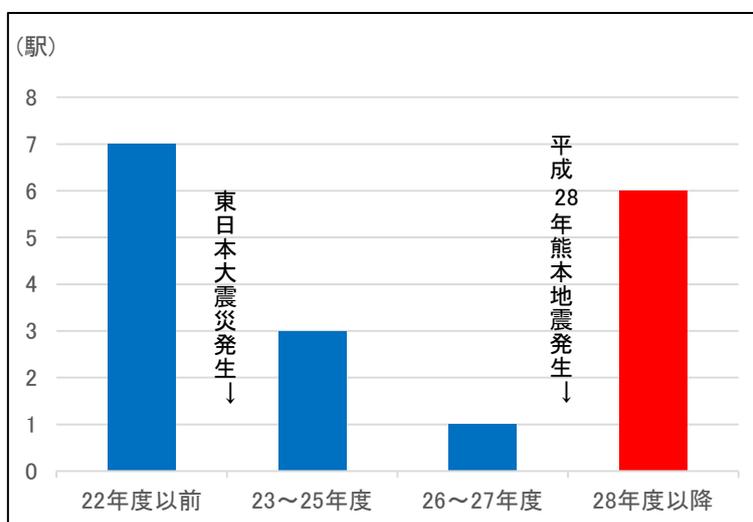


<災害時マニュアルの作成時期>

災害時マニュアルを作成済みの17 駅の作成時期の分布は、図表 7 のとおり。

作成時期が平成 28 年度以降の駅が6 駅みられ、熊本地震（平成 28 年 4 月発生）をきっかけとして災害時マニュアルの作成が進みつつあることがうかがえる。

図表 7 災害時マニュアルの作成時期



＜災害時マニュアルで想定している災害＞

災害時マニュアルを作成済みの 17 駅中、あらゆる災害を想定したマニュアルを作成している駅が 4 駅、風水害、地震の両方を想定している駅が 7 駅

このほか、一部の災害について想定している駅が 6 駅

表 3-① 災害時マニュアルで想定している災害（作成済み 17 駅中）

あらゆる災害を想定	4 駅
風水害、地震の両方を想定	7 駅
ほか、一部の災害について想定	6 駅

＜災害時マニュアルの内容＞

災害時マニュアルを作成済みの 17 駅中、マニュアルに自駅が被災した場合の対応手順（利用者等の避難誘導手順等）を定めている駅が 11 駅、自駅が被災を免れた場合の対応手順（職員の招集、駅の開放、避難者の受入れ等）を定めている駅も 3 駅みられた。

表 3-② 災害時マニュアルの規定内容（作成済み 17 駅中）

自駅が被災した場合の対応手順（利用者等の避難誘導手順等）	11 駅
自駅が被災を免れた場合の対応手順（職員の招集、駅の開放、避難者の受入れ等）	3 駅
上記のいずれも未規定	6 駅

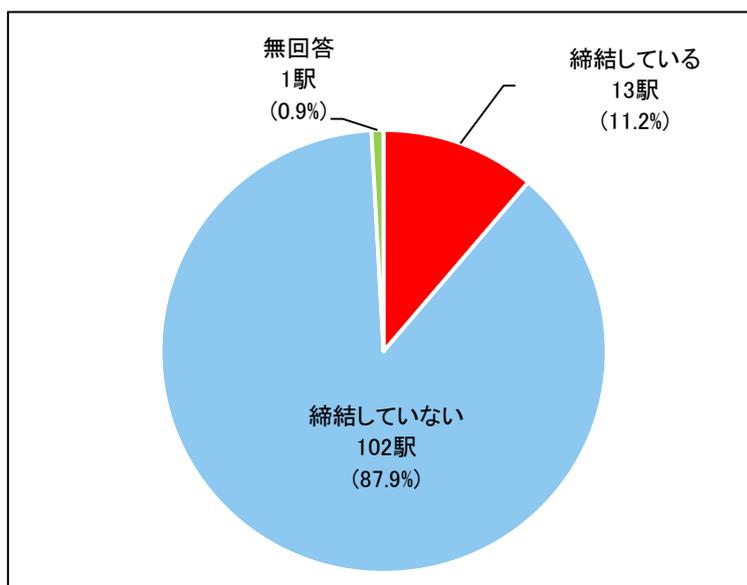
（注）「複数回答可」としたため、各数値には重複あり

<災害時協定の締結>

回答があった116駅中、市町村との間で災害時協定（注）を締結済みの駅が13駅（11.2%）未締結の駅が102駅（87.9%）。無回答が1駅（0.9%）

（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のこと。

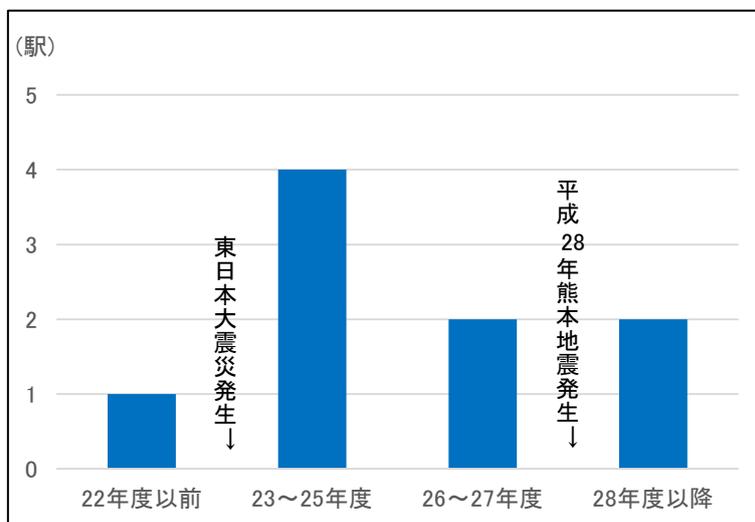
図表8 災害時協定の締結状況



<災害時協定の締結時期>

市町村との間で災害時協定を締結している13駅中、災害時協定の締結時期について「不明」の1駅及び無回答の3駅を除く9駅の作成時期の分布は、図表9のとおり。

図表9 災害時協定の締結時期



<災害時協定で想定している災害>

災害時協定を締結している 13 駅中、あらゆる災害を想定した協定を締結している駅が 5 駅
風水害、地震の両方を想定している駅が 5 駅

このほか、一部の災害について想定している駅が 2 駅。無回答が 1 駅

表 3-③ 災害時協定で想定している災害（締結済み 13 駅中）

あらゆる災害を想定	5 駅
風水害、地震の両方を想定	5 駅
ほか、一部の災害について想定	2 駅
無回答	1 駅

<災害時協定の内容>

災害時協定を締結している 13 駅中、災害時協定に費用負担（注）について盛り込まれている駅が 10 駅、盛り込まれていない駅が 3 駅

（注）「道の駅」施設の防災利用や災害時に「道の駅」が供給した物資に係る費用については市町村が負担することなど

表 3-④ 災害時協定における費用負担の規定状況（締結済み 13 駅中）

費用負担について盛り込まれている	10 駅
” 盛り込まれていない	3 駅

<防災訓練>

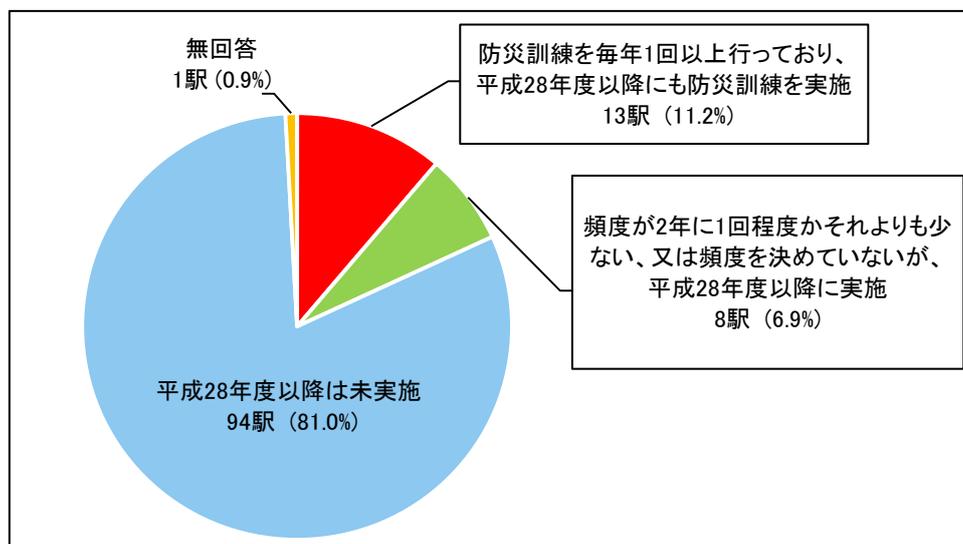
回答があった 116 駅中、平成 28 年度以降、防災訓練（注）を行っている駅が 21 駅（18.1%）

このうち、毎年 1 回以上行っており平成 28 年度以降にも行っている駅が 13 駅（11.2%）、頻度が 2 年に 1 回程度かそれよりも少ない、又は頻度を決めていないが 28 年度以降に実施の駅が 8 駅（6.9%）

平成 28 年度以降、防災訓練を行っていない駅が 94 駅（81.0%）。無回答が 1 駅（0.9%）

（注）自然災害を想定したもの。火災のみを想定したものは除く。

図表 10 防災訓練の実施状況



<訓練内容>

平成 28 年度以降に防災訓練を行っている 21 駅中、訓練内容に自駅が被災した場合の対応手順（利用者等の避難誘導手順等）の確認を盛り込んでいる駅が 15 駅、自駅が被災を免れた場合の対応手順（職員の招集、駅の開放、避難者の受入れ等）の確認を盛り込んでいる駅も 3 駅みられた。

表 3-⑤ 訓練内容（平成 28 年度以降実施の 21 駅中）

自駅が被災した場合の対応手順（利用者等の避難誘導手順等）の確認	15 駅
自駅が被災を免れた場合の対応手順（職員の招集、駅の開放、避難者の受入れ等）の確認	3 駅
上記のいずれも盛り込んでいない	6 駅

（注）「複数回答可」としたため、各数値には重複あり

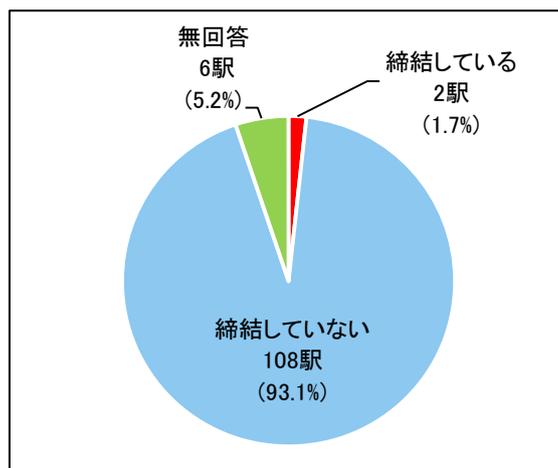
<テナント業者との協定の締結>

回答があった116駅中、テナント業者との間で災害時のテナント商品（注）の避難者等への提供に関する協定を締結済みの駅が2駅（1.7%）

未締結の駅が108駅（93.1%）。無回答が6駅（5.2%）

（注）農産物直売所、レストラン等に陳列・保管されている食料品、農産品等

図表11 テナント業者との協定の締結

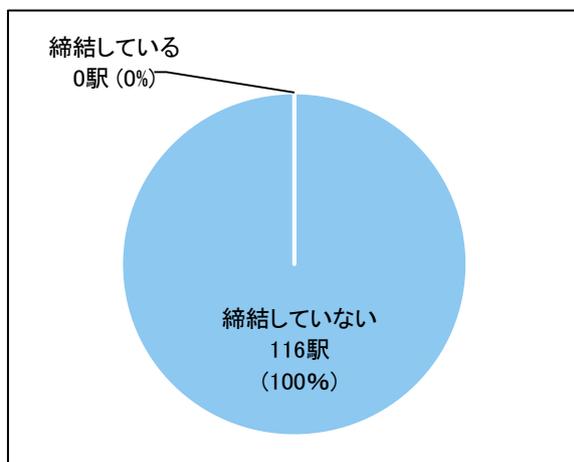


<周辺農家等との協定の締結、供給先農家等のリストアップ>

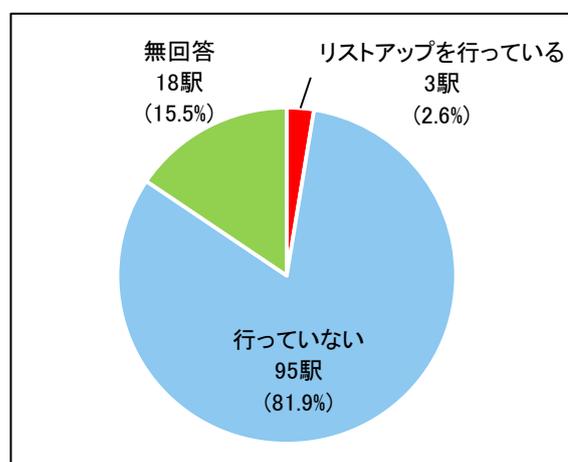
○ 災害時の商品供給の停止・減少を想定して、駅周辺の農家、商店、卸売業者等との間で、災害時の農産品等の供給に関する協定を締結している駅は皆無

○ 回答があった116駅中、災害時の商品供給の停止・減少を想定して、災害時の農産品等の供給先の農家、商店等のリストアップを行っている駅が3駅（2.6%）、行っていない駅が95駅（81.9%）。無回答が18駅（15.5%）

図表12 周辺農家等との協定の締結



図表13 供給先農家等のリストアップ



<防災拠点への位置付けの有無によるソフト対策の進捗状況の差異>

市町村地域防災計画における防災拠点〔指定緊急避難場所（一時避難場所）、指定避難所等〕への位置付けの有無によって、i) 災害時マニュアルの作成（作成中を含む。）、ii) 市町村との間での災害時協定の締結、iii) 防災訓練の実施 の各ソフト対策の進捗状況に差異が生じていないか比較した。

その結果、i) ～ iii) のいずれのソフト対策についても、防災拠点に位置付けられている場合で、より高い割合で実施等されている。

防災拠点に位置付けられている場合のほうが、ソフト対策が進捗している状況

(詳細説明)

- 災害時マニュアルについては、「防災拠点に位置付けられている」では「作成済み又は作成中」駅が占める割合が 28.2%であるのに対し、「位置付けられていない」は 20.0%
- 災害時協定については、「防災拠点に位置付けられている」では「締結済み」駅が占める割合が 17.9%であるのに対し、「位置付けられていない」は 7.0%
- 防災訓練については、「防災拠点に位置付けられている」では「平成 28 年度以降訓練実施」駅が占める割合が 20.5%であるのに対し、「位置付けられていない」は 18.6%
→ すなわち、防災拠点に位置付けられている場合で、より高い割合で各ソフト対策が実施等されている。

表 3-⑥-i 防災拠点への位置付けと災害時マニュアルの作成との関係 (単位：駅、%)

区分	災害時マニュアル 作成済み又は作成中	未作成	計
防災拠点に位置付けられている	11(28.2)	28(71.8)	39(100)
位置付けられていない	14(20.0)	56(80.0)	70(100)
計	25	84	109

(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（以下同じ）。

表 3-⑥-ii 防災拠点への位置付けと災害時協定の締結との関係 (単位：駅、%)

区分	災害時協定締結済み	未締結	計
防災拠点に位置付けられている	7(17.9)	32(82.1)	39(100)
位置付けられていない	5(7.0)	66(93.0)	71(100)
計	12	98	110

表 3-⑥-iii 防災拠点への位置付けと防災訓練の実施との関係 (単位：駅、%)

区分	平成 28 年度以降 訓練実施	平成 28 年度以降 訓練未実施	計
防災拠点に位置付けられている	8(20.5)	31(79.5)	39(100)
位置付けられていない	13(18.6)	57(81.4)	70(100)
計	21	88	109

＜自然災害の被災想定区域への所在の有無によるソフト対策の進捗状況の差異＞

自然災害の被災想定区域への所在の有無によって、i) 災害時マニュアルの作成（作成中を含む。）、ii) 市町村との間での災害時協定の締結、iii) 防災訓練の実施 の各ソフト対策の進捗状況に差異が生じていないか比較した。

その結果、災害時協定（ii）については、被災想定区域外に所在の場合で、より高い割合で締結されている一方で、災害時マニュアル（i）及び防災訓練（iii）については、一般的に防災拠点に位置付けられにくいと考えられる被災想定区域内に所在の場合で、より高い割合で作成・実施されており、被災想定区域への所在の有無によってソフト対策の進捗状況に差異が生じているとは言い難い。

自然災害の被災想定区域の内・外で、ソフト対策の進捗状況に有意の差なし

（詳細説明）

- 災害時マニュアルについては、「被災想定区域内」では「作成済み又は作成中」駅が占める割合が 30.0%であるのに対し、「区域外」は 19.4%
 - 防災訓練については、「被災想定区域内」では「平成 28 年度以降訓練実施」駅が占める割合が 30.0%であるのに対し、「区域外」は 13.2%
 - 災害時協定については、「被災想定区域内」では「締結済み」駅が占める割合が 7.5%であるのに対し、「区域外」は 13.2%
- すなわち、一般的に防災拠点に位置付けられにくいと考えられる被災想定区域内に所在の場合で、より高い割合で災害時マニュアル・防災訓練が作成・実施されている。
また、被災想定区域外に所在の場合で、より高い割合で災害時協定が締結されている。

表 3-⑦-i 被災想定区域への所在と災害時マニュアルの作成との関係 (単位：駅、%)

区分	災害時マニュアル 作成済み又は作成中	作成予定なし	計
被災想定区域内	12 (30.0)	28 (70.0)	40 (100)
区域外	13 (19.4)	54 (80.6)	67 (100)
計	25	82	107

(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（以下同じ）。

表 3-⑦-ii 被災想定区域への所在と災害時協定の締結との関係 (単位：駅、%)

区分	災害時協定締結済み	未締結	計
被災想定区域内	3 (7.5)	37 (92.5)	40 (100)
区域外	9 (13.2)	59 (86.8)	68 (100)
計	12	96	108

表 3-⑦-iii 被災想定区域への所在と防災訓練の実施との関係 (単位：駅、%)

区分	平成 28 年度以降 訓練実施	平成 28 年度以降 訓練未実施	計
被災想定区域内	12 (30.0)	28 (70.0)	40 (100)
区域外	9 (13.2)	59 (86.8)	68 (100)
計	21	87	108

＜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進捗状況の差異＞

平成28年熊本地震の被災地域を含む2県（熊本、大分）への所在の有無によって、i）災害時マニュアルの作成（作成中を含む。）、ii）市町村との間での災害時協定の締結、iii）防災訓練の実施の各ソフト対策の進捗状況に差異が生じていないか比較した。

その結果、i）～iii）のいずれのソフト対策についても、2県に所在の場合で、より高い割合で実施等されている。

熊本地震の被災地域を含む2県に所在の場合のほうが、ソフト対策が進捗している状況

（詳細説明）

- 災害時マニュアルについては、熊本地震の被災地域を含む2県（熊本、大分）では「作成済み又は作成中」駅が占める割合が26.8%であるのに対し、2県以外は19.4%
 - 災害時協定については、2県では「締結済み」駅が占める割合が15.9%であるのに対し、2県以外は8.5%
 - 防災訓練については、2県では「平成28年度以降訓練実施」駅が占める割合が20.9%であるのに対し、2県以外は16.7%
- すなわち、熊本地震の被災地域を含む2県（熊本、大分）に所在の場合で、より高い割合で各ソフト対策が実施等されている。

表3-⑧-i 熊本地震の被災地域を含む2県への所在と災害時マニュアルの作成との関係

（単位：駅、%）

区分	災害時マニュアル 作成済み又は作成中	作成予定なし	計
熊本県及び大分県	11(26.8)	30(73.2)	41(100)
2県以外	14(19.4)	58(80.6)	72(100)
計	25	88	113

（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（以下同じ）。

表3-⑧-ii 熊本地震の被災地域を含む2県への所在と災害時協定の締結との関係

（単位：駅、%）

区分	災害時協定締結済み	未締結	計
熊本県及び大分県	7(15.9)	37(84.1)	44(100)
2県以外	6(8.5)	65(91.5)	71(100)
計	13	102	115

表3-⑧-iii 熊本地震の被災地域を含む2県への所在と防災訓練の実施との関係

（単位：駅、%）

区分	平成28年度以降 訓練実施	平成28年度以降 訓練未実施	計
熊本県及び大分県	9(20.9)	34(79.1)	43(100)
2県以外	12(16.7)	60(83.3)	72(100)
計	21	94	115

4 防災設備・物資の整備（ハード対策）

【まとめ】

- 停電時に有効な非常用電源（非常用発電機）の整備率は約3割
- 一体型の「道の駅」のほうが、また、一体型の中では国直轄国道沿いの「道の駅」のほうが、ハード対策（非常用電源等の防災設備の整備）が進捗している。
- 単独型の「道の駅」のほうが、ハード対策に財政的な支援が受けられにくい状況
- 防災拠点に位置付けられている「道の駅」のほうが、ハード対策が進捗している。
- 自然災害の被災想定区域の内・外で、ハード対策の進捗状況に有意の差なし
- 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「道の駅」のほうが、わずかながらハード対策が進捗している。

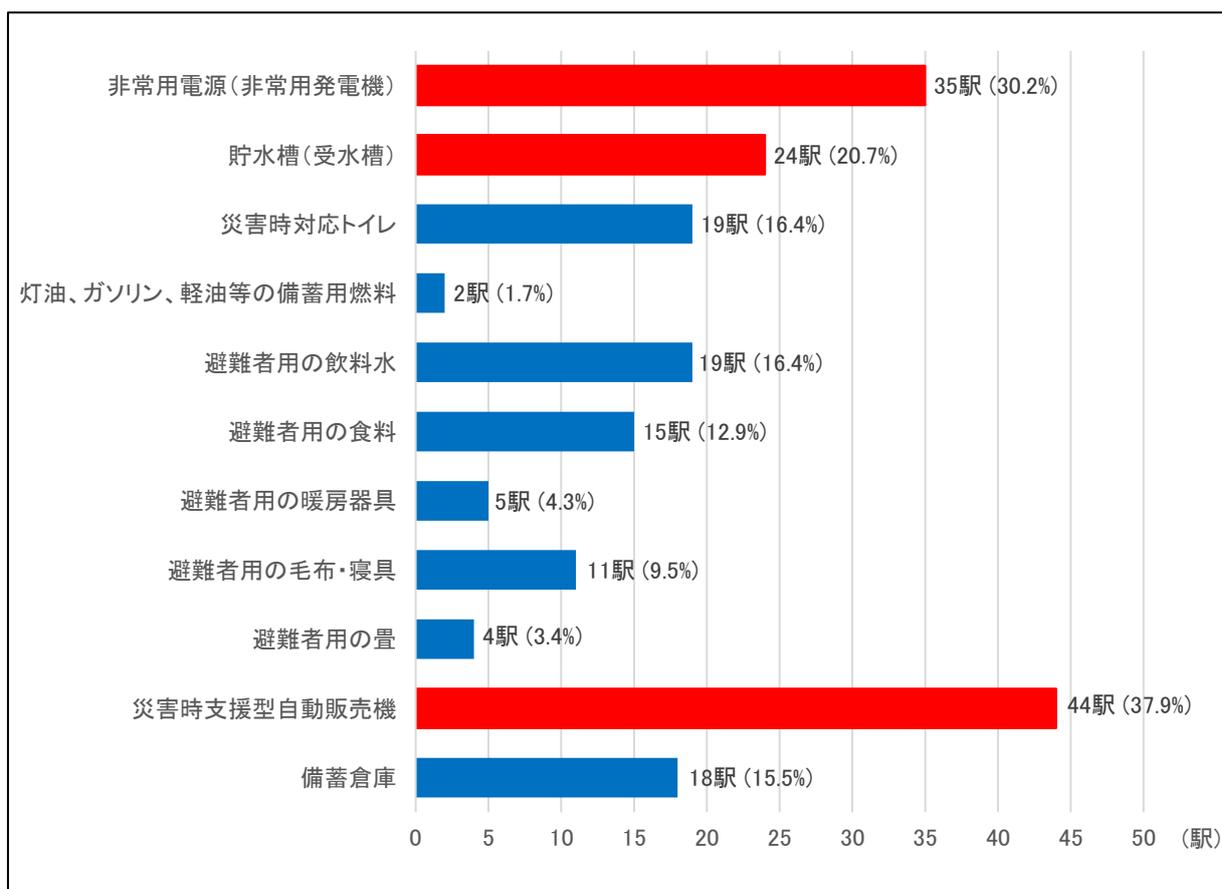
<防災設備等の整備率>

○ 災害に伴う停電時・断水時に特に有効と考えられる3設備〔i) 非常用電源（非常用発電機）、ii) 貯水槽（受水槽）、iii) 災害時対応トイレ。当該3設備を以下「重要3設備」という。〕、その他の防災設備・物資の整備状況は、**図表 14** のとおり。

災害時支援型自動販売機の整備率が37.9%（44駅）と最も高く、次いで、非常用電源（非常用発電機）の30.2%（35駅）、貯水槽（受水槽）の20.7%（24駅）と続く。

停電時に有効な非常用電源（非常用発電機）の整備率は約3割

図表 14 防災設備等の整備率



- **重要3設備**〔i) **非常用電源**（非常用発電機）、ii) **貯水槽**（受水槽）、iii) **災害時対応トイレ**〕の中で、それら全てを整備している駅が7駅（6.0%）、一つでも整備している駅が41駅（35.3%）。詳細は、**表4-①**のとおり。

表4-① 重要3設備の整備状況（単位：駅、%）

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

(注) 「全てを整備」と「一つでも整備」の各数値には重複あり

<災害時対応トイレ>

災害時対応トイレを整備済みの19駅が整備している災害時対応トイレの形態別の整備状況は、**表4-②**のとおり。

マンホールトイレを整備している駅が12駅と最多

表4-② 災害時対応トイレの形態別の整備状況（整備済み19駅中）

簡易トイレ	3 駅
仮設トイレ	1 駅
無水トイレ	2 駅
マンホールトイレ	12 駅
携帯トイレ	1 駅
その他（非常用発電機による電力供給 等）	2 駅

(注) 「複数回答可」としたため、各数値には重複あり

<整備手法（一体型・単独型）によるハード対策の進捗状況の差異>

○ 整備手法が一体型か単独型か、また、一体型の中では沿道の道路管理者の違い（直轄国道沿いか県管理道沿いか）によって、**重要3設備**〔i）非常用電源（非常用発電機）、ii）貯水槽（受水槽）、iii）災害時対応トイレ〕の一つでも整備している場合について、整備の進捗状況に差異が生じていないか比較した。

その結果、一体型で、より高い割合で**重要3設備**のいずれかが整備されている。

また、一体型の中では、国が道路管理者である直轄国道沿いで、より高い割合で**重要3設備**のいずれかが整備されている。

なお、**重要3設備**の全てが整備されている場合についてみると、でその7駅全てが直轄国道沿い・一体型であった。

一体型の場合のほうが、また、一体型の中では国直轄国道沿いの場合のほうが、防災設備の整備（ハード対策）が進捗している状況

（詳細説明）

○ 「一つでも整備」については、一体型では整備済み駅が占める割合が 49.2%であるのに対し、単独型は 32.7%

一体型について道路管理者別にみると、直轄国道沿いが 63.3%であるのに対し、県管理道沿いは 35.5%

→ すなわち、一体型で、また、一体型の中では直轄国道沿いで、より高い割合で重要3設備のいずれかが整備されている。

○ 「全てを整備」の7駅は、全て直轄国道沿い・一体型となっている。

表 4-③ 整備手法等による**重要3設備**の整備率の比較 (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

- 防災設備別にみると、非常用電源（非常用発電機）、貯水槽（受水槽）、災害時対応トイレのいずれも、一体型で、より高い割合で整備されている。

また、一体型の中では国直轄国道沿いで、より高い割合で整備されている。

(詳細説明)

- 「非常用電源（非常用発電機）」については、一体型では整備済み駅が占める割合が 39.3% であるのに対し、単独型は 20.0%
一体型について道路管理者別にみると、直轄国道沿いが 60.0%であるのに対し、県管理道沿いは 19.4%
- 「貯水槽（受水槽）」については、一体型が 24.6%であるのに対し、単独型は 16.4%
一体型について道路管理者別にみると、直轄国道沿いが 36.7%であるのに対し、県管理道沿いは 12.9%
- 「災害時対応トイレ」については、一体型が 29.5%であるのに対し、単独型は 1.8%
一体型について道路管理者別にみると、直轄国道沿いが 36.7%であるのに対し、県管理道沿いは 22.6%
- すなわち、一体型で、また、一体型の中では直轄国道沿いで、より高い割合で非常用電源、貯水槽、災害時対応トイレが整備されている。

表 4-④-i 整備手法等による非常用電源（非常用発電機）の整備率の比較 (単位：駅、%)

区分	非常用電源（非常用発電機） を整備済み	未整備等	計
一体型	24(39.3)	37(60.7)	61(100)
直轄国道沿い	18(60.0)	12(40.0)	30(100)
県管理道沿い	6(19.4)	25(80.6)	31(100)
単独型	11(20.0)	44(80.0)	55(100)
計	35	81	116

(注) 「未整備等」には、無回答の駅を含む（以下同じ）。

表 4-④-ii 整備手法等による貯水槽（受水槽）の整備率の比較 (単位：駅、%)

区分	貯水槽（受水槽）を整備済み	未整備等	計
一体型	15(24.6)	46(75.4)	61(100)
直轄国道沿い	11(36.7)	19(63.3)	30(100)
県管理道沿い	4(12.9)	27(87.1)	31(100)
単独型	9(16.4)	46(83.6)	55(100)
計	24	92	116

表 4-④-iii 整備手法等による災害時対応トイレの整備率の比較 (単位：駅、%)

区分	災害時対応トイレを整備済み	未整備等	計
一体型	18(29.5)	43(70.5)	61(100)
直轄国道沿い	11(36.7)	19(63.3)	30(100)
県管理道沿い	7(22.6)	24(77.4)	31(100)
単独型	1(1.8)	54(98.2)	55(100)
計	19	97	116

<防災拠点への位置付けの有無によるハード対策の進捗状況の差異>

市町村地域防災計画における防災拠点〔指定緊急避難場所（一時避難場所）、指定避難所等〕への位置付けの有無によって、**重要3設備**〔i) 非常用電源（非常用発電機）、ii) 貯水槽（受水槽）、iii) 災害時対応トイレ〕の一つでも整備している場合について、整備の進捗状況に差異が生じていないか比較した。

その結果、防災拠点に位置付けられている場合で、より高い割合で**重要3設備**のいずれかが整備されている。

なお、**重要3設備**の全てが整備されている場合についてみても、防災拠点に位置付けられている場合で、より高い割合で**重要3設備**のいずれかが整備されている。

防災拠点に位置付けられている場合のほうが、防災設備の整備（ハード対策）が進捗している状況

（詳細説明）

- 「一つでも整備」については、「防災拠点に位置付けられている」では整備済み駅が占める割合が66.7%であるのに対し、「位置付けられていない」は26.8%
→ すなわち、「防災拠点に位置付けられている」場合で、より高い割合で**重要3設備**のいずれかが整備されている。
- 「全てを整備」については、「防災拠点に位置付けられている」では整備済み駅が占める割合が15.4%であるのに対し、「位置付けられていない」は1.4%

表 4-⑤ 防災拠点への位置付けの有無と**重要3設備**の整備率の比較 (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	<u>26(66.7)</u>	<u>6(15.4)</u>	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

(注) 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駅を下回る。

＜自然災害の被災想定区域への所在の有無によるハード対策の進捗状況の差異＞

自然災害の被災想定区域への所在の有無によって、**重要3設備**〔i) 非常用電源（非常用発電機）、ii) 貯水槽（受水槽）、iii) 災害時対応トイレ〕の一つでも整備している場合について、整備の進捗状況に差異が生じていないか比較した。

その結果、一般的に防災拠点に位置付けられにくいと考えられる被災想定区域内に所在の場合で、より高い割合で**重要3設備**のいずれかが整備されている。

しかしながら、**重要3設備**の全てが整備されている場合についてみると、逆に、被災想定区域外に所在の場合で、より高い割合で**重要3設備**のいずれかが整備されており、被災想定区域への所在の有無によって整備の進捗状況に差異が生じているとは言い難い。

自然災害の被災想定区域の内・外で、防災設備の整備（ハード対策）の進捗状況に有意の差なし

（詳細説明）

- 「一つでも整備」については、「被災想定区域内」では整備済み駅が占める割合が 46.3% であるのに対し、「被災想定区域外」は 39.7%
→ すなわち、一般的に防災拠点に位置付けられにくいと考えられる被災想定区域内に所在の場合で、より高い割合で**重要3設備**のいずれかが整備されている。
- 「全てを整備」については、「被災想定区域内」では整備済み駅が占める割合が 4.9% であるのに対し、「被災想定区域外」は 7.4%
→ すなわち、被災想定区域外に所在の場合で、より高い割合で**重要3設備**のいずれかが整備されている。

表 4-⑥ 被災想定区域への所在の有無と**重要3設備**の整備率の比較 (単位：駅、%)

区分	一つでも整備		いずれも未整備	計
		全てを整備		
被災想定区域内	19 (46.3)	2 (4.9)	22 (53.7)	41 (100)
区域外	27 (39.7)	5 (7.4)	41 (60.3)	68 (100)
計	46	7	63	109

(注) 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 駅を下回る。

<熊本地震の被災地域を含む2県への所在の有無によるハード対策の進捗状況の差異>

平成28年熊本地震の被災地域を含む2県（熊本、大分）への所在の有無によって、重要3設備〔i）非常用電源（非常用発電機）、ii）貯水槽（受水槽）、iii）災害時対応トイレ〕の一つでも整備している場合について、整備の進捗状況に差異が生じていないか比較した。

その結果、2県に所在の場合で、やや高い割合で重要3設備のいずれかが整備されている。

なお、重要3設備の全てが整備されている場合についても、2県に所在の場合で、やや高い割合で重要3設備のいずれかが整備されている。

熊本地震の被災地域を含む2県（熊本、大分）に所在の場合のほうが、わずかながら防災設備の整備（ハード対策）が進捗している状況

（詳細説明）

- 「一つでも整備」については、熊本地震の被災地域を含む2県（熊本、大分）では整備済み駅が占める割合が45.5%であるのに対し、2県以外は38.9%
→ すなわち、熊本地震の被災地域を含む2県（熊本、大分）に所在の場合で、やや高い割合で重要3設備のいずれかが整備されている。
- 「全てを整備」については、2県では整備済み駅が占める割合が6.8%であるのに対し、2県以外は5.6%

表4-⑦ 熊本地震の被災地域を含む2県への所在の有無と重要3設備の整備率の比較

（単位：駅、%）

区分	一つでも整備		いずれも未整備	計
		全てを整備		
熊本県及び大分県	20(45.5)	3(6.8)	24(54.5)	44(100)
2県以外	28(38.9)	4(5.6)	44(61.1)	72(100)
計	48	7	68	116

<防災設備の整備費用の財源>

- **重要3設備**〔i) 非常用電源（非常用発電機）、ii) 貯水槽（受水槽）、iii) 災害時対応トイレ〕の一つでも整備している48駅について、整備にかかった費用の財源は、**表4-⑧**のとおり。

48駅中、その全てを自己資金(注)で整備している駅が11駅、一部又は全ての設備の整備に国又は県の予算・補助金が活用されている駅が28駅

(注) 市町村又は「道の駅」管理団体の予算（以下同じ）

表4-⑧ 重要3設備の財源（一つでも整備の48駅中）

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) 「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。

- 防災設備別にみると、国又は県の予算・補助金が活用されている駅の割合が最も高い防災設備は、災害時対応トイレ（89.5%。整備済み19駅中17駅）

一方、自己資金で整備している駅の割合が最も高い防災設備は、貯水槽(受水槽)（33.3%。整備済み24駅中8駅）

表4-⑨ 重要3設備の設備別の財源

(単位:駅、%)

区分	自己資金で整備	国又は県の予算・補助金等が活用	その他	計
非常用電源 (非常用発電機)	8(22.9)	22(62.9)	5(14.3)	35(100)
貯水槽(受水槽)	<u>8(33.3)</u>	12(50.0)	4(16.7)	24(100)
災害時対応トイレ	2(10.5)	<u>17(89.5)</u>	0(0.0)	19(100)

(注) 「その他」には、国又は県の予算・補助金は活用されず国・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。

<整備手法による防災設備の財源の差異>

重要3設備〔i) 非常用電源 (非常用発電機)、ii) 貯水槽 (受水槽)、iii) 災害時対応トイレ〕の一つでも整備している場合について、整備手法が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。

その結果、単独型の場合で、重要3設備を自己資金で整備したとする「道の駅」が占める割合がより高く、その反面、一部又は全部の設備に国又は県の予算・補助金等が活用されたとする「道の駅」が占める割合は低い。

単独型の「道の駅」のほうが、防災設備の整備（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

(詳細説明)

「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。反面、「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。
 → すなわち、単独型の場合で、重要3設備を自己資金で整備したとする「道の駅」が占める割合がより高く、一部又は全部の設備に国又は県の予算・補助金等が活用されたとする「道の駅」が占める割合は低い。

表4-⑩ 整備手法による財源の差異 (重要3設備の一つでも整備している場合) (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	<u>8(44.4)</u>	<u>5(27.8)</u>	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。

＜災害時の通信手段＞

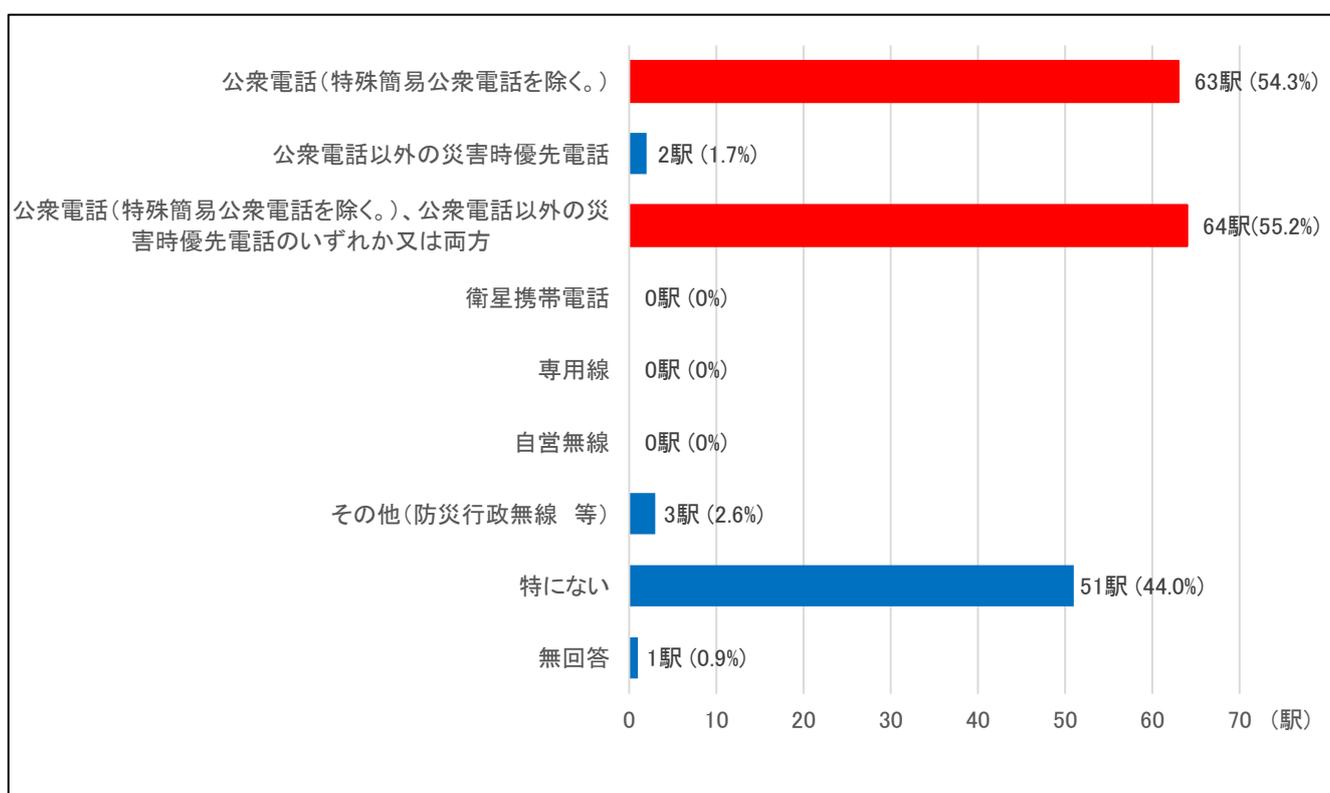
「道の駅」において、携帯・固定電話やインターネット回線以外に確保している災害時の通信手段は、**図表 15** のとおり。

停電時及び通信規制時に有効な災害時優先電話（特殊簡易公衆電話以外の公衆電話を含む。）を保有している駅が 64 駅（55.2%）

衛星携帯電話を保有している駅は皆無

一方、災害時の通信手段を特に確保していない駅が 51 駅（44.0%）

図表 15 災害時の通信手段



(注) 「複数回答可」としたため、各数値には重複あり

5 平成 28 年熊本地震・平成 29 年 7 月九州北部豪雨での影響・対応

【まとめ】

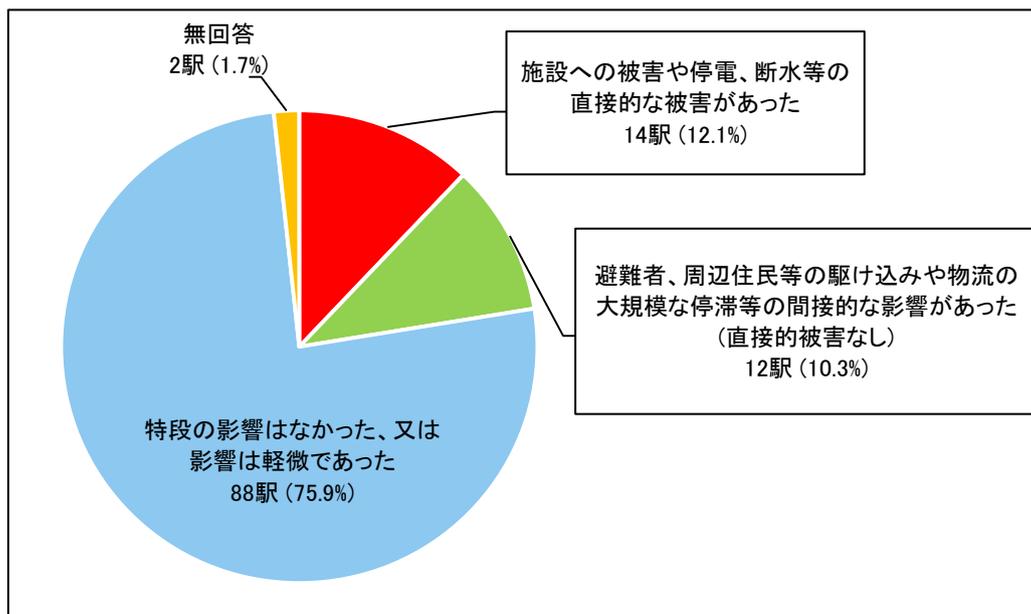
- 熊本地震や平成 29 年 7 月九州北部豪雨を受けて、停電時の電力確保の必要性を感じている「道の駅」が多い。
- 熊本地震や平成 29 年 7 月九州北部豪雨での自駅情報の発信手段として、SNS を活用した「道の駅」が多い。
- 熊本地震発生直後には、混乱や停電等により情報発信が困難となった「道の駅」あり

<熊本地震による被害・影響>

平成 28 年熊本地震での「道の駅」における被害・影響の有無は、**図表 16** のとおり。

「施設への被害や停電、断水等の直接的な被害があった」と回答した駅が 14 駅 (12.1%)、
「直接的な被害はないものの、避難者、周辺住民等の駆け込みや物流の大規模な停滞等の間接的な影響があった」と回答した駅が 12 駅 (10.3%)

図表 16 熊本地震による被害・影響の有無



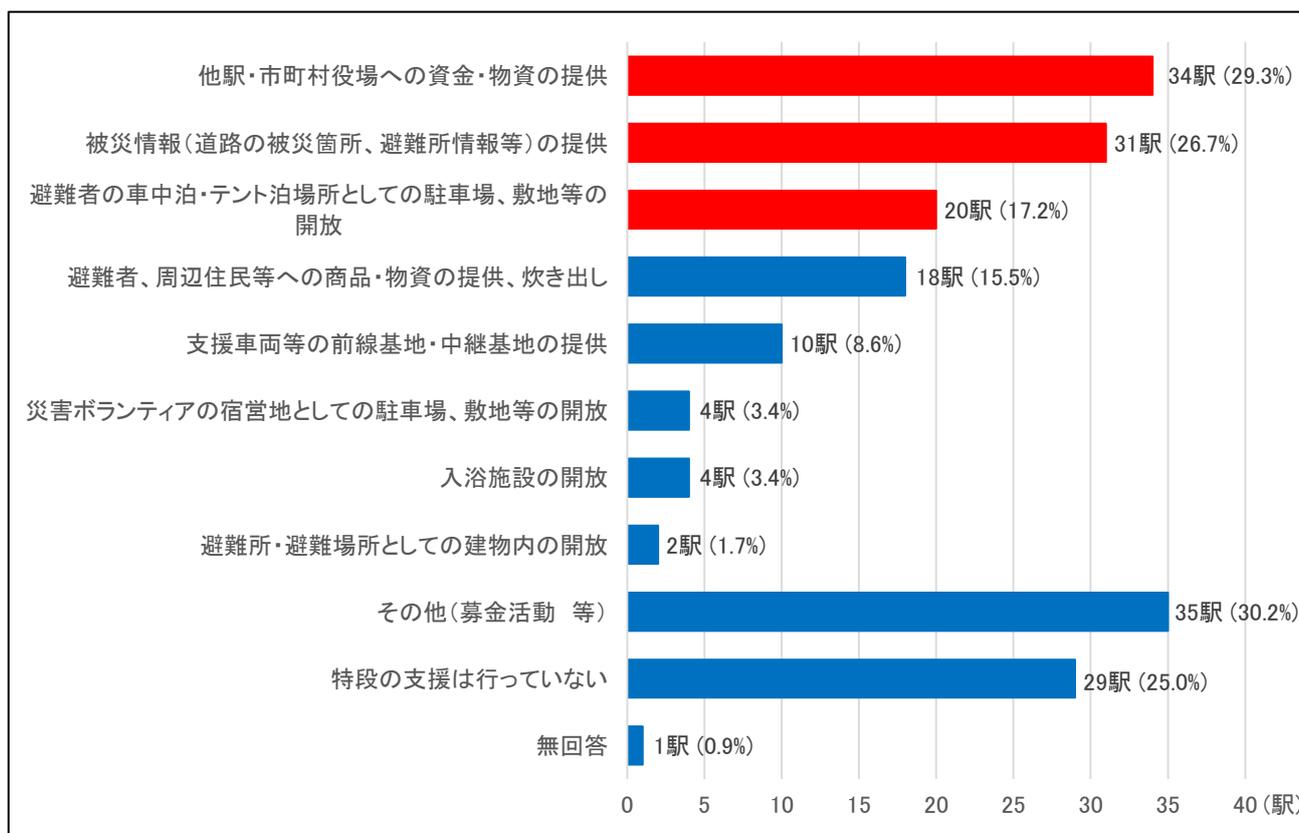
＜熊本地震での対応＞

平成 28 年熊本地震で「道の駅」が行った支援内容は、**図表 17** のとおり。

何らかの支援を行った駅が 86 駅 (74.1%)、「特段の支援は行ってない」と回答した駅は 29 駅 (25.0%)

支援内容の最多は、「他駅・市町村役場への資金・物資の提供」(34 駅。29.3%)、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。26.7%)、「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。17.2%)

図表 17 熊本地震での対応



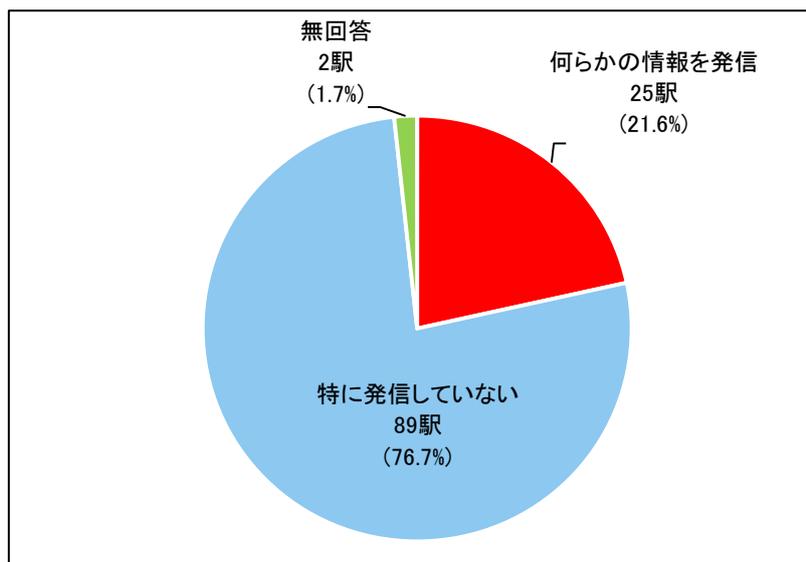
(注) 「複数回答可」としたため、各数値には重複あり

<熊本地震での被災関連情報の発信>

○ 平成 28 年熊本地震発生直後の「道の駅」における被災関連情報（被害の有無等）の発信状況は、**図表 18** のとおり。

回答があった 116 駅中、自駅施設の被害の有無等、何らかの情報を発信していた駅が 25 駅（21.6%）

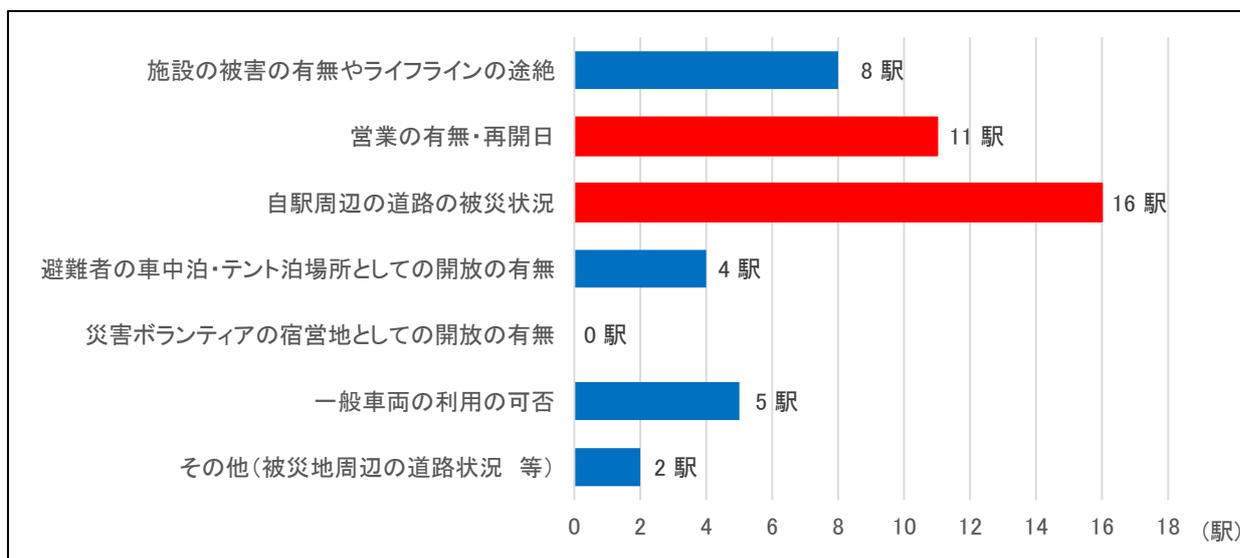
図表 18 熊本地震発生直後の自駅の被災関連情報の発信状況



○ 発信情報の詳細は、**図表 19** のとおり。

発信情報の最多は、「自駅周辺の道路の被災状況（自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）

図表 19 熊本地震発生直後の被災関連情報の発信内容（発信 25 駅中）



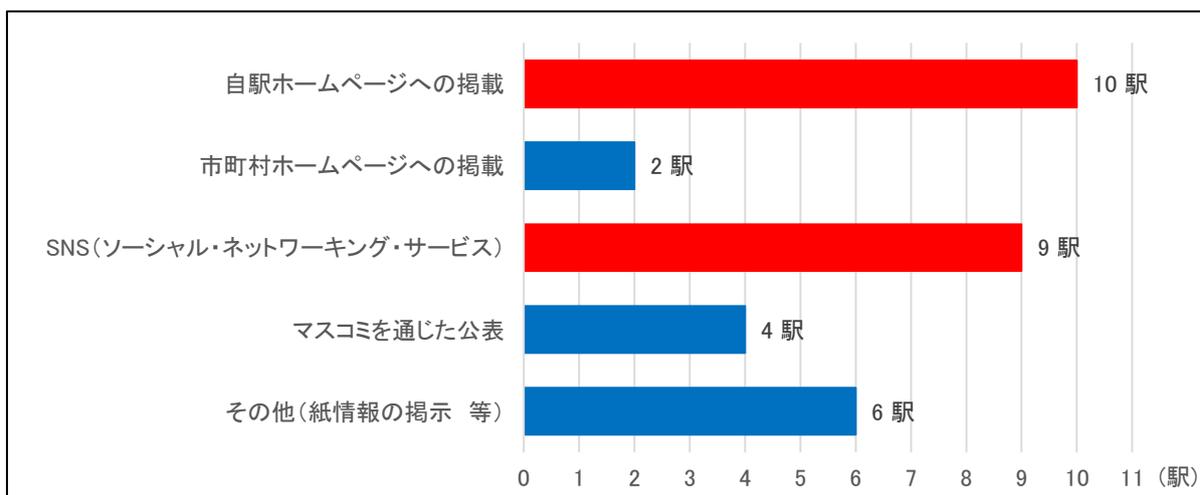
（注）「複数回答可」としたため、各数値には重複あり

<熊本地震での被災関連情報の発信方法>

平成 28 年熊本地震発生直後に自駅施設の被害の有無等、何らかの情報を発信していた 25 駅の発信方法は、**図表 20** のとおり。

「自駅ホームページへの掲載」が最多で 10 駅。次いで、「SNS（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）への掲載」が 9 駅

図表 20 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

<熊本地震で被災関連情報を発信しなかった理由>

平成 28 年熊本地震発生直後に自駅の被災関連情報（被害の有無等）について「特に発信していない」と回答した 89 駅における被災関連情報を発信しなかった理由は、**表 5-②** のとおり。

当該理由の最多は、「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）

一方、自駅への被害の有無等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」「被災により情報発信する手段がなかったため」とした駅が各 2 駅あり、**熊本地震発生直後には、混乱や停電等により情報発信が困難となったとみられる「道の駅」が少数ながらみられた。**

表 5-② 熊本地震で自駅の被災関連情報を発信しなかった理由（未発信 89 駅中）

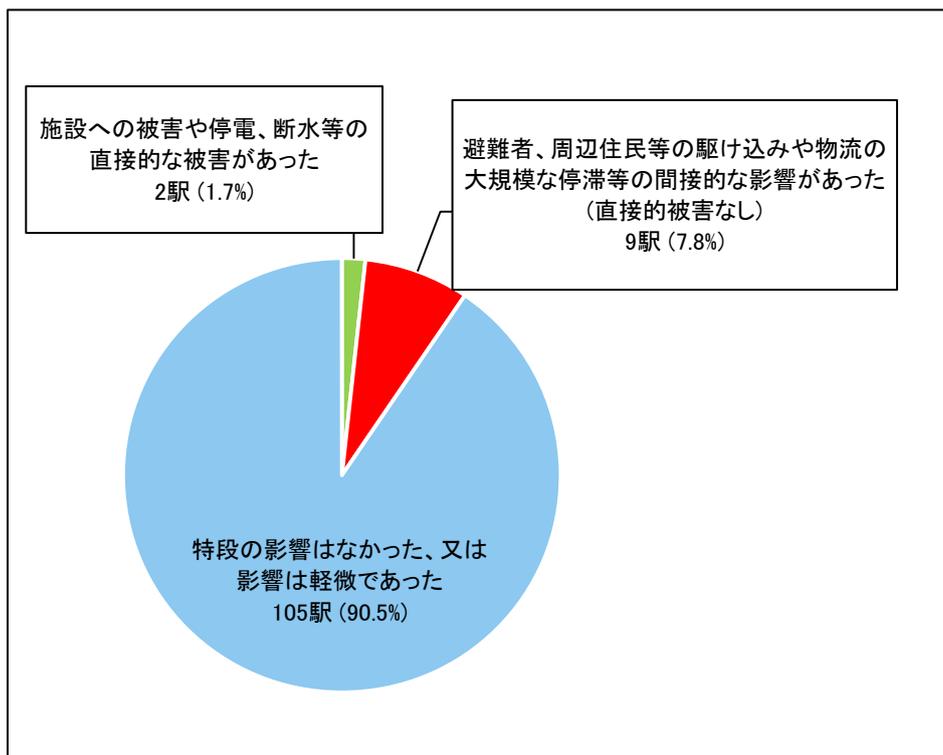
自駅の被災関連情報について情報発信すべきであったが、被災直後は混乱しており、発信する余裕がなかったため	2 駅
自駅の被災関連情報について情報発信すべきであったが、被災により情報発信する手段がなかったため	2 駅
施設への被害や影響がなかった、又は軽微であったため、情報発信するまでの必要性は感じなかったため	77 駅
質問がある利用者に対して個別に対応することとしていたため	1 駅
無回答	7 駅

<平成 29 年 7 月九州北部豪雨による被害・影響>

平成 29 年 7 月九州北部豪雨での「道の駅」における被害・影響は、**図表 21** のとおり。

「施設への被害や停電、断水等の直接的な被害があった」と回答した駅が 2 駅 (1.7%)、「直接的な被害はないものの、避難者、周辺住民等の駆け込みや物流の大規模な停滞等の間接的な影響があった」と回答した駅が 9 駅 (7.8%)

図表 21 平成 29 年 7 月九州北部豪雨による被害・影響の有無



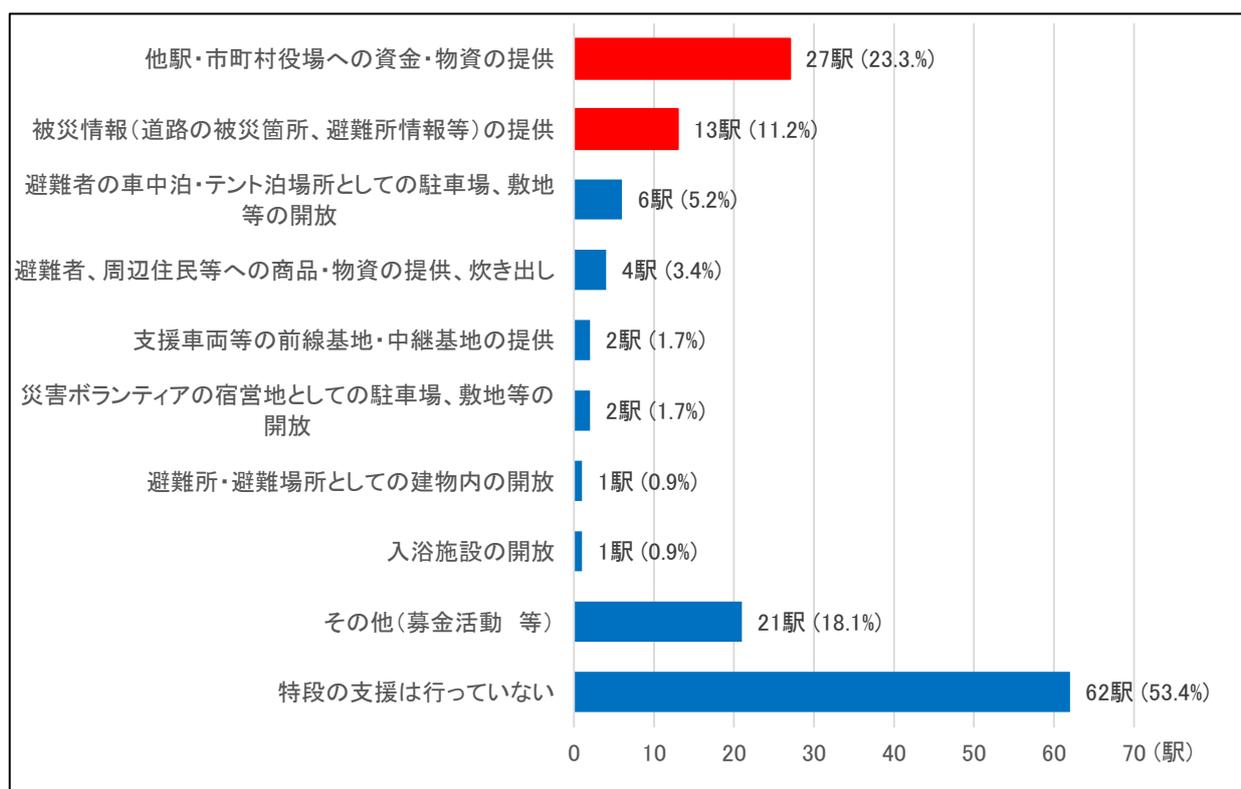
<平成 29 年 7 月九州北部豪雨での対応>

平成 29 年 7 月九州北部豪雨で「道の駅」が行った支援内容は、**図表 22** のとおり。

何らかの支援を行った駅が 54 駅 (46.6%)、「特段の支援は行ってない」と回答した駅は 62 駅 (53.4%)

支援内容の最多は、「他駅・市町村役場への資金・物資の提供」(27 駅。23.3%)。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。11.2%)

図表 22 平成 29 年 7 月九州北部豪雨での対応



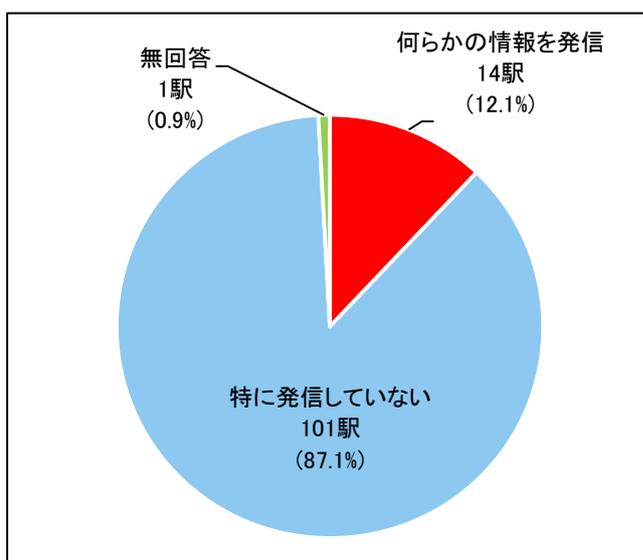
(注) 「複数回答可」としたため、各数値には重複あり

<平成 29 年 7 月九州北部豪雨での被災関連情報の発信>

○ 平成 29 年 7 月九州北部豪雨での「道の駅」における被災関連情報（被害の有無等）の発信状況は、**図表 23** のとおり。

自駅施設の被害の有無等、何らかの情報を発信していた駅が 14 駅（12.1%）

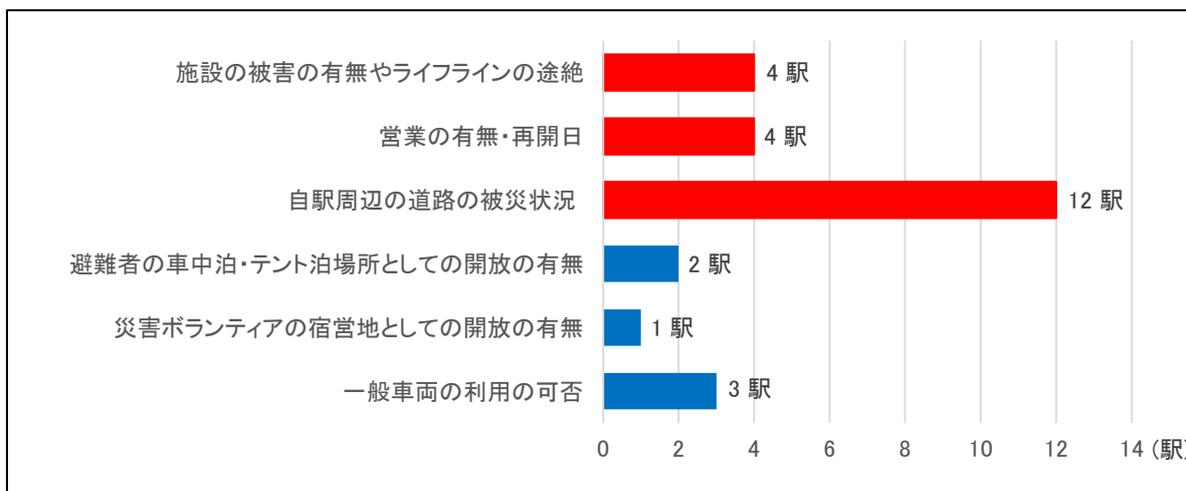
図表 23 平成 29 年 7 月九州北部豪雨での自駅の被災関連情報の発信状況



○ 発信情報の詳細は、**図表 24** のとおり。

発信情報の最多は、「自駅周辺の道路の被災状況（自駅へのアクセスが可能であるか否かなど）」（12 駅）、次いで、「施設の被害の有無やライフラインの途絶」「営業の有無・再開日」（各 4 駅）

図表 24 平成 29 年 7 月九州北部豪雨での被災関連情報の発信内容（発信 14 駅中）



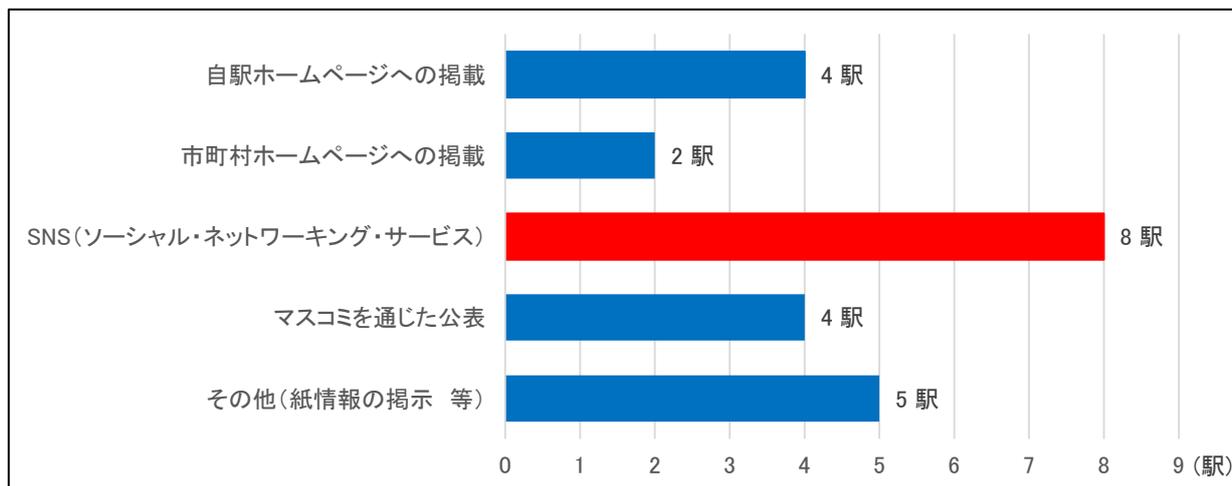
（注）「複数回答可」としたため、各数値には重複あり

＜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＞

平成 29 年 7 月九州北部豪雨で自駅施設の被害の有無等、何らかの情報を発信していた 14 駅の発信方法は、**図表 25** のとおり。

「SNS（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）への掲載」が最多で 8 駅であった。

図表 25 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

＜平成 29 年 7 月九州北部豪雨で被災関連情報を発信しなかった理由＞

平成 29 年 7 月九州北部豪雨での自駅の被災関連情報（被害の有無等）について「特に発信していない」と回答した 101 駅における被災関連情報を発信しなかった理由は、**表 5-④** のとおり。

当該理由の最多は、「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）

一方、自駅への被害の有無等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」とした駅は 1 駅にとどまり、「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」を挙げた駅は皆無であった。

表 5-④ 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
(未発信 101 駅中)

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	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	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	92 駅
質問がある利用者に個別に対応することとしていたため	1 駅
無回答	7 駅

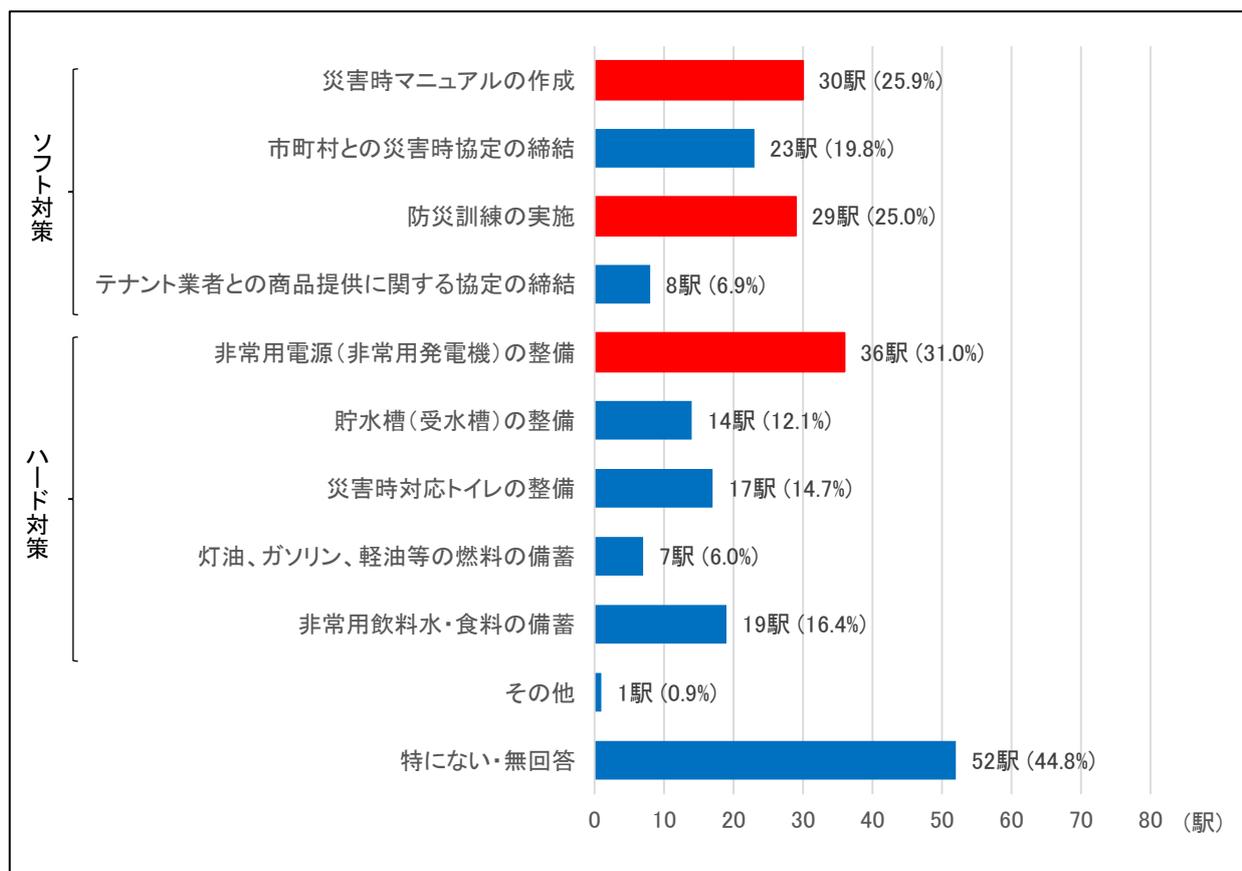
<熊本地震・平成 29 年 7 月九州北部豪雨を受けて必要と感じた対策>

○ 「道の駅」が、熊本地震及び平成 29 年 7 月九州北部豪雨を受けて事前に講じておく必要があると感じている対策は、**図表 26** のとおり。

最多が「非常用電源（非常用発電機）の整備」（36 駅。31.0%）、次いで、「災害時マニュアルの作成」（30 駅。25.9%）、「防災訓練の実施」（29 駅。25.0%）

熊本地震等を受けて、災害に伴う停電時の電力確保の必要性を感じている「道の駅」が少ない状況

図表 26 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



(注) 「複数回答可」としたため、各数値には重複あり

○ 上位の5対策について必要と感じている主な理由は、表5-⑤のとおり。

1位の「非常用電源（非常用発電機）の整備」を必要と感じた理由の中で最も多かったものは、「停電時に電力を要するトイレが使用できなくなるため」など、停電時のトイレ使用に関するもの（36駅中12駅）

次いで、Wi-Fi、携帯・固定電話等通信手段の停電時使用に関するもの（6駅）、冷凍・冷蔵庫内の商品・食料品の保持に関するもの（6駅）

表5-⑤ 熊本地震・平成29年7月九州北部豪雨を受けて必要と感じた上位5対策に係る主な理由

非常用電源（非常用発電機）の整備 （36駅）	<ul style="list-style-type: none"> ・停電時のトイレ使用に関するもの（12駅） ・Wi-Fi、携帯・固定電話等通信手段の停電時使用に関するもの（6駅） ・冷凍・冷蔵庫内の商品・食料品の保持に関するもの（6駅） ・夜間照明の確保に関するもの（2駅）
災害時マニュアルの作成 （30駅）	<ul style="list-style-type: none"> ・災害に備えて行動指針を定めておきたいとするもの（20駅） ・熊本地震等の災害の経験から必要性を感じているもの（4駅）
防災訓練の実施 （29駅）	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時の職員の役割分担や避難誘導手順を確認しておきたいとするもの（22駅） → うち4駅が「被災想定に沿った対応の確認の必要性を感じる」、ほか2駅は「マニュアルに沿った行動をとれるか確認したい」としている。
市町村との災害時協定の締結 （23駅）	<ul style="list-style-type: none"> ・災害に備えて市町村による費用負担について取り決めておきたいとするもの（10駅） ・市町村等との役割分担について取り決めておきたいとするもの（4駅）
非常用飲料水・食料の備蓄 （19駅）	<ul style="list-style-type: none"> ※どの駅も、非常用飲料水・食料が災害時には必要となるとしている。

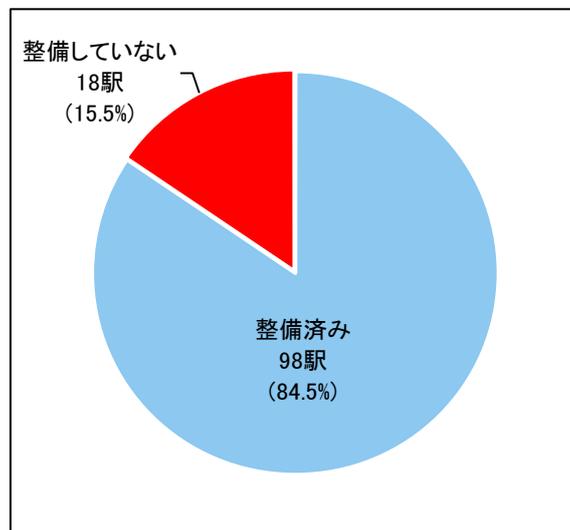
【まとめ】

- 一体型の「道の駅」のほうが、Wi-Fi の整備が進捗している。
一体型の中では、沿道の道路管理者（国、県）の違いによって、Wi-Fi の整備の進捗状況に有意の差なし
- 単独型の「道の駅」のほうが、Wi-Fi を自己資金で整備している状況
- 停電時にも Wi-Fi を使用可能とする対策を講じている「道の駅」は少数
- 2 割強の「道の駅」で、「道の駅」の基本コンセプト「電話は 24 時間利用可能であること」が守られていない。

<公衆無線 LAN (Wi-Fi) の整備>

回答があった 116 駅中、公衆無線 LAN (Wi-Fi) を整備済みの駅が 98 駅 (84.5%)、整備していない駅が 18 駅 (15.5%)

図表 27 公衆無線 LAN (Wi-Fi) の整備状況



<整備手法（一体型・単独型）による公衆無線 LAN (Wi-Fi) の整備率の差異>

整備手法が一体型か単独型か、また、一体型の中では沿道の道路管理者の違い（直轄国道沿いか県管理道沿いか）によって、公衆無線 LAN (Wi-Fi) の整備率に差異が生じていないか比較した。

その結果、**一体型の駅のほうが公衆無線 LAN (Wi-Fi) の整備率が高い。**

一方、**一体型の中での沿道の道路管理者の違い（直轄国道沿いか県管理道沿いか）によって、公衆無線 LAN (Wi-Fi) の整備率に有意の差なし**

(詳細説明)

- 一体型の整備率が 90.2%であるのに対し、単独型の整備率は 78.2%
- 一体型について道路管理者別にみると、直轄国道沿い・一体型の整備率が 90.0%であるのに対し、県管理道沿い・一体型の整備率は 90.3%とほぼ同じ

表 6-① 整備手法等による公衆無線 LAN の整備率の比較 (単位：駅、%)

区分	整備済み	未整備等	計
一体型	55 (90.2)	6 (9.8)	61 (100)
直轄国道沿い	27 (90.0)	3 (10.0)	30 (100)
県管理道沿い	28 (90.3)	3 (9.7)	31 (100)
単独型	43 (78.2)	12 (21.8)	55 (100)
計	98	18	116

<公衆無線 LAN (Wi-Fi) の整備費用の財源>

公衆無線 LAN (Wi-Fi) を整備済みの 98 駅中、自己資金で整備している駅が 54 駅、国又は県の予算・補助金が活用されている駅が 38 駅。詳細は、表 6-②のとおり。

表 6-② 公衆無線 LAN (Wi-Fi) の整備費用の財源 (整備済み 98 駅中)

自己資金で整備	54 駅
国又は県の予算・補助金等が活用	38 駅
その他	6 駅

(注) 「その他」には、国又は県の予算・補助金は活用されず国・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。

<整備手法による公衆無線 LAN (Wi-Fi) の財源の差異>

整備手法が一体型か単独型かによって、公衆無線 LAN (Wi-Fi) の整備費用の財源に差異が生じていないか比較した。

その結果、単独型の場合で、公衆無線 LAN (Wi-Fi) を自己資金で整備したとする「道の駅」が占める割合がより高く、その反面、国又は県の予算・補助金等が活用されたとする「道の駅」が占める割合は低い。

単独型の「道の駅」のほうが公衆無線 LAN (Wi-Fi) を自己資金で整備している駅の割合が高い状況

(詳細説明)

「自己資金で整備」の場合には、単独型の割合が 72.1%であるのに対し、一体型は 41.8%にとどまる。反面、「国又は県の予算・補助金等が活用」の場合には、単独型の割合が 23.3%であるのに対し、一体型は 50.9%に上る。
→ すなわち、単独型の場合で、Wi-Fi を自己資金で整備したとする「道の駅」が占める割合がより高く、国又は県の予算・補助金等が活用されたとする「道の駅」が占める割合は低い。

表 6-③ 整備手法による公衆無線 LAN (Wi-Fi) の財源の差異 (単位：駅、%)

区分	自己資金で整備	国又は県の予算・補助金等が活用	その他	計
一体型	23(41.8)	28(50.9)	4(7.3)	55(100)
単独型	<u>31(72.1)</u>	<u>10(23.3)</u>	2(4.7)	43(100)
計 (整備済み)	54	38	6	98

(注) 「その他」には、国又は県の予算・補助金は活用されず国・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。

<平常時・災害時の公衆無線 LAN (Wi-Fi) の認証手順>

(平常時)

公衆無線 LAN (Wi-Fi) を整備済みの 98 駅中、平常時の認証手順について、「認証手順を経る必要あり」と回答した駅が 43 駅、「認証手順を経る必要なし」と回答した駅が 52 駅
無回答が 3 駅

表 6-④ 平常時の認証手順の必要の有無 (整備済み 98 駅中)

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
43 駅	52 駅	3 駅

(災害時)

平常時の認証手順について「認証手順を経る必要あり」とした 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」駅が 6 駅、「災害時も変わらない」駅が 33 駅

その他(「わからない」など)が 2 駅、無回答が 2 駅

表 6-⑤ 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)

災害時は省略される	災害時も変わらない	その他 (「わからない」など)	無回答
6 駅	33 駅	2 駅	2 駅

<平常時・災害時の公衆無線 LAN (Wi-Fi) の接続可能時間・回数>

(平常時)

- 公衆無線 LAN (Wi-Fi) を整備済みの 98 駅中、平常時の 1 回の接続可能時間について、「制限なし」と回答した駅が 53 駅、「制限あり」と回答した駅が 36 駅。無回答が 9 駅
 また、「制限あり」の 36 駅中、1 回の接続可能時間が 30 分以上の駅が 19 駅、30 分未満が 14 駅。接続可能時間について不明又は無回答が 3 駅
- 整備済みの 98 駅中、平常時の 1 日の接続可能回数について、「制限なし」と回答した駅が 68 駅、「制限あり」と回答した駅が 16 駅。無回答が 14 駅
 また、「制限あり」の 16 駅中、1 日の接続可能回数が 3 回以上の駅が 15 駅、3 回未満が皆無。接続可能回数について不明が 1 駅

表 6-⑥-i 平常時の 1 回の接続可能時間 (整備済み 98 駅中)

制限なし	制限あり (36 駅)			無回答
	30 分以上	30 分未満	不明・無回答	
53 駅	19 駅	14 駅	3 駅	9 駅

表 6-⑥-ii 平常時の 1 日の接続可能回数 (整備済み 98 駅中)

制限なし	制限あり (16 駅)			無回答
	3 回以上	3 回未満	不明・無回答	
68 駅	15 駅	0 駅	1 駅	14 駅

(災害時)

- 平常時の 1 回の接続可能時間が「制限あり」の 36 駅中、災害時も「変わらない」と回答した駅が最多の 19 駅、災害時には「長くなる」が 2 駅、「無制限になる」が 2 駅
 一方、「短くなる」も 5 駅みられた。災害時の接続可能時間について不明が 8 駅
- 平常時の 1 日の接続可能回数が「制限あり」の 16 駅中、災害時も「変わらない」と回答した駅が最多の 9 駅、災害時には「増える」が 1 駅、「無制限になる」が 2 駅、「減る」は皆無
 災害時の接続可能回数について不明が 4 駅

表 6-⑦-i 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)

変わらない	長くなる	無制限になる	短くなる	不明
19 駅	2 駅	2 駅	5 駅	8 駅

表 6-⑦-ii 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)

変わらない	増える	無制限になる	減る	不明
9 駅	1 駅	2 駅	0 駅	4 駅

＜停電時の公衆無線 LAN (Wi-Fi) の使用可否＞

公衆無線 LAN (Wi-Fi) を整備済みの 98 駅中、停電時に公衆無線 LAN (Wi-Fi) が「使用できなくなる、又は 24 時間は持たない」と回答した駅が 75 駅

一方、「24 時間以上 72 時間未満使用できる」駅が 7 駅、「72 時間以上使用できる」駅が 4 駅。無回答が 12 駅

停電時にも公衆無線 LAN (Wi-Fi) を利用可能とする対策を講じている「道の駅」は、少数にとどまる状況

表 6-⑧ 停電時の公衆無線 LAN (Wi-Fi) の使用可否 (整備済み 98 駅中)

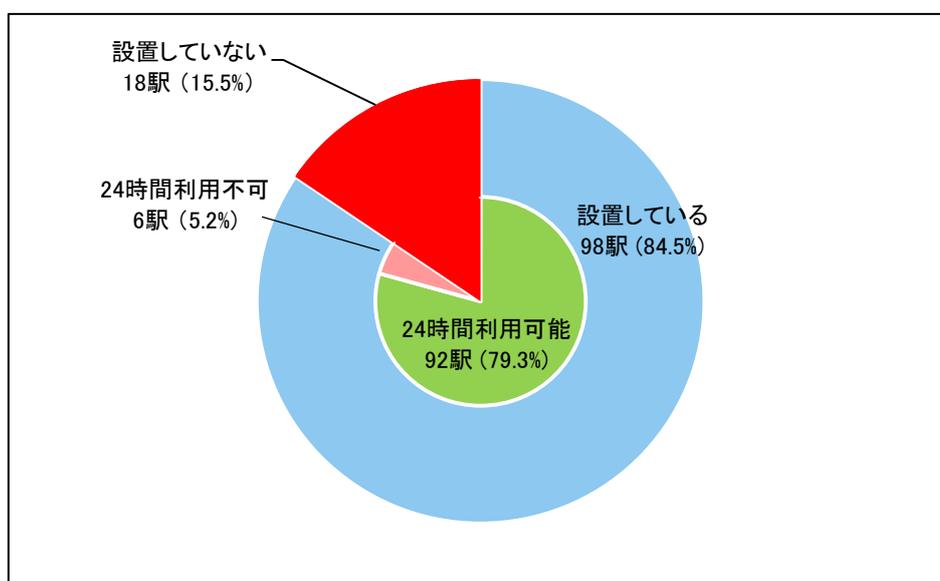
使用できなくなる、又は 24 時間は持たない	75 駅
24 時間以上 72 時間未満使用できる	7 駅
72 時間以上使用できる	4 駅
無回答	12 駅

<公衆電話の設置、24 時間利用の可否>

- 回答があった 116 駅中、公衆電話（特殊簡易公衆電話を含む。）を設置している駅が 98 駅（84.5%）、設置していない駅が 18 駅（15.5%）
- 公衆電話を設置している 98 駅中、公衆電話を 24 時間利用可能な場所に設置している駅が 92 駅（79.3%）、夜間等は利用できない場所に設置している駅が 6 駅（5.2%）

「道の駅」の基本コンセプトの一つ「電話は 24 時間利用可能であること」が、2 割強の「道の駅」で守られていない状況

図表 28 公衆電話の設置状況、24 時間利用の可否



<公衆電話未設置の理由>

公衆電話を設置していない 18 駅における未設置の理由は、表 7 のとおり。

「設置していない理由又は撤去した経緯は不明である。」と回答した駅が最多の 7 駅。次いで、「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。」が 6 駅
登録時から未設置とする駅も 2 駅みられた。

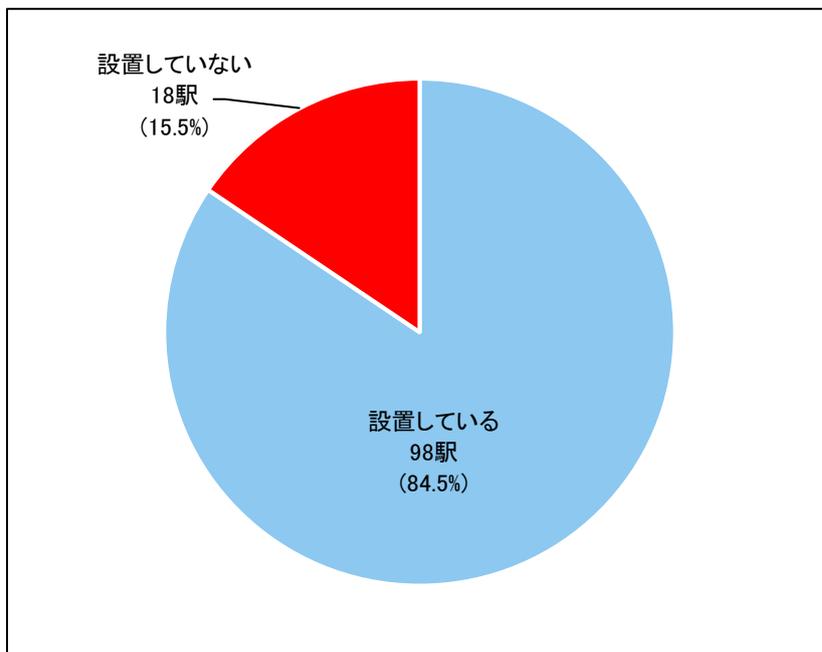
表 7 公衆電話未設置の理由（未設置の 18 駅中）

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	6 駅
過去に公衆電話を設置していたが、必要性が乏しいため、自主的に撤去を申し出た	1 駅
設置していない理由又は撤去した経緯は不明である	7 駅
登録時から未設置。NTT に設置を要請したが認められていない	2 駅
その他	2 駅

<AED（自動体外式除細動機）の設置>

回答があった116駅中、AED（自動体外式除細動機。以下「AED」という。）を設置済みの駅が98駅（84.5%）、設置していない駅が18駅（15.5%）

図表 29 AED（自動体外式除細動機）の設置状況



<AEDの24時間利用の可否>

AEDを設置している98駅中、AEDを24時間利用可能な場所に設置している駅が10駅、夜間等は利用できない場所に設置している駅が87駅。無回答が1駅

「AEDの適正配置に関するガイドライン」（平成25年9月9日。一般財団法人日本救急医療財団。以下「ガイドライン」という。）では、「可能な限り24時間、誰もが使用できることが望ましい。」とされているものの、24時間利用可能な場所に設置している駅が少数にとどまる。この原因としては、職員が不在となる夜間等における管理が困難なことなどが考えられる。

表 8-① AEDの24時間利用の可否（設置済み98駅中）

24時間利用可能な場所に設置	10 駅
夜間等は利用できない場所に設置	87 駅
無回答	1 駅

<AED の設置案内>

AED を設置している 98 駅中、AED を設置している旨を「道の駅」施設入口付近等のわかりやすい場所に表示している駅が 82 駅、表示していない駅が 15 駅。無回答が 1 駅

表 8-② AED の設置案内の有無（設置済み 98 駅中）

設置案内をわかりやすい場所に表示している	82 駅
表示していない	15 駅
無回答	1 駅

<AED の点検>

AED を設置している 98 駅中、AED の日常点検を「ほぼ毎日行っている」と回答した駅が 9 駅、「週に 1 回又は月に 1 回程度など定期的に行っている」と回答した駅が 20 駅
一方、「定期的には行っていない」と回答した駅は 68 駅。無回答が 1 駅

表 8-③ AED の点検状況（設置済み 98 駅中）

ほぼ毎日行っている	9 駅
週に 1 回又は月に 1 回程度など定期的に行っている	20 駅
定期的には行っていない	68 駅
無回答	1 駅

<AED の使用方法に関する職員向け講習>

AED を設置している 98 駅中、平成 28 年度以降、AED の使用方法に関する職員向け講習を「行っている（毎年 1 回以上）」と回答した駅が 21 駅、「行っている（頻度が 2 年に 1 回程度かそれよりも少ない、又は頻度を決めていない）」と回答した駅が 32 駅
一方、「行っていない」と回答した駅が 43 駅。無回答が 2 駅

表 8-④ AED の使用方法に関する職員向け講習（平成 28 年度以降）の実施状況（設置済み 98 駅中）

行っている（毎年 1 回以上）	21 駅
行っている（頻度が 2 年に 1 回程度かそれよりも少ない、又は頻度を決めていない）	32 駅
行っていない	43 駅
無回答	2 駅

7 今後、防災機能を高めていくに当たり、行政に要望したいことや意見等

各「道の駅」から寄せられた今後、防災機能を高めていくに当たり、行政に要望したいことや意見等は、表9のとおり。

この中には、津波、高潮等以外の災害時には、ある程度の防災機能を有する必要がある、整備方式の違いによる防災設備の整備の濃淡をなくしてほしいなど、立地、整備手法の違いにかかわらず防災機能の向上を求める意見のほか、熊本地震の被災経験を基に作成・改訂した「道の駅」の災害時マニュアルを情報提供してほしい、非常用電源が高額であるため太陽光発電設備の活用を検討しているなど、防災機能の整備・拡充に向けた行政の支援の在り方を示唆する意見もみられた。

表9 今後、防災機能を高めていくに当たり、行政に要望したいことや意見等（自由記載）

地域防災計画への位置付け	<ul style="list-style-type: none"> ・設置者である市町村が、積極的に「道の駅」の施設等を活用すべき。 ・今後、発生が予想されている南海トラフ巨大地震により近隣住民等の救済や支援の防災拠点施設となる可能性が高いことから、自施設全体（温泉機能、宿泊機能、仮設機能）を地域防災計画等で防災拠点に位置付けて整備してはどうか。 ・国が「道の駅」を防災拠点として位置付けた上で、国費で非常用発電機等を整備してもらいたい。 ・海岸に面しているため、津波、高潮等が発生した際は避難所には適さないものの、<u>他の災害時には、ある程度の防災機能（情報機器、水、食料等の備蓄）を有する必要性が考えられる。</u>
ソフト対策	<ul style="list-style-type: none"> ・熊本地震で被災した「道の駅」は、被災経験を基に災害時マニュアル等を作成・改訂しているものと考えられるため、<u>手本となるそれら災害時マニュアル等の情報の提供を受けたい。</u>被災経験の有無で「道の駅」間で温度差があると考えられるが、被災経験がない当駅でも災害に備えたい。 ・災害時マニュアル（緊急時の災害対応トイレ設置に関する取決め、避難者の飲料水、食料、寝具（毛布）等に関する取決め）の作成を求めたい。 ・行政と連携した防災訓練の実施の必要性を感じる。 ・仮設トイレの設置オペレーション訓練の実施の必要性を感じる。 ・市町村との災害時協定は必要と考えるため、早急に検討したい。 ・市町村との災害時協定の締結を考える時期に来ている。
ハード対策	<ul style="list-style-type: none"> ・「道の駅」の整備方式の違いによる防災設備の整備の濃淡をなくしてほしい（<u>単独型には防災設備が整備されない。</u>）。災害時の道路利用者の駆け込み場所となる「道の駅」に防災設備が整備されていないと、「悪い駅」との烙印を押される可能性がある。 このため、国、県又は市町村に対して防災設備を整備するよう働きかけてほしい。 ・<u>太陽光発電設備等の別電源の確保が必要と考えている。</u> ・<u>ソーラーパネルの設置を希望したい。非常用発電機はコストがかかりすぎる。</u> ・<u>各施設の規模に応じた防災機能の整備方法をアドバイスしてほしい。</u> ・熊本地震の経験から、トイレ用の非常用電源設備と貯水槽の必要性を強く感じた。 ・国交省が整備した非常用発電機の電力を災害時ポンプ電源にも利用できないか要望しているところ（当館は、井戸水利用施設であり、ポンプ電源さえ確保出来れば、飲料水、トイレともに通常利用が可能のため）。 ・緊急時のシャワー（入浴）施設、非常用発電機の設置を要望したい。

	<ul style="list-style-type: none"> ・防災設備の整備に必要な資金に尽きる。十分な予算を安定的、継続的に確保するための資金援助、交付金等の制度作りをしてほしい（同様の要望がほか1駅）。 ・防災拠点としてそれなりの設備等を整備してほしい（対・市町）。 ・来年度に施設の建替えが計画されているので、防災機能を十分に備えたものになりたい。 ・過去に2日間、停電と携帯電話が不通となり、全く連絡が取れなかった。衛星携帯電話を整備してほしい。 ・要望がかない、防災設備が整備される予定であるが、整備後の管理も分担してほしい。例えば、賞味期限切れの備蓄品の追加整備や機器のメンテナンス等 ・他駅と同様に非常用仮設テント（ベンチ）を設置してほしい。 ・車中泊者が多く、駐車場の拡張と食料水、毛布等を要望したい。 ・耐震工事を行いたい（同様の要望がほか1駅）。 ・道路情報提供施設の修理を要望したい。 ・避難場所としての物資の整備を要望したい。
ソフト ・ハード 共通	<ul style="list-style-type: none"> ・幾度となく防災機能の強化について具申しているが、防災拠点に位置付けられていないため、重要視されない。国の方針で「道の駅」の防災機能の強化がうたわれているが、各々の行政ではそれほど対策が講じられないため、国からの後押しをお願いしたい。 ・現実問題、現在そして今後、いざという時のための対策が大事になってくる。行政の考え方を知り温度差がないようにしていきたい。実際にいざというときに何もできないのが現状である。 ・今後、防災機能向上に必要な事案が生じた場合、市町村を窓口として協議・対応していく。 ・今回のアンケートで防災機能についての知識がないことが分かった。今後、行政と防災機能について話し合いをしたい。
災害時の 情報伝達	<ul style="list-style-type: none"> ・災害初期の状況を早く知らせてほしい。連絡がとれないし、指示がない。「道の駅」相互で連絡を取り、行動する場合はほとんどである。もっと情報がほしい。
利用者の 受入の 拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場の拡張を要望したい（同様の要望がほか4駅）。 ・休憩棟の規模拡大を要望したい。 ・トイレの増設を要望したい。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・東九州道の案内板の設置を要望したい。 ・施設が老朽化しているため、修繕・改善をしてもらいたい。 ・観光客の立ち寄り場所として定着しているため、噴火に伴う噴石等への対策として、「道の駅」内に避難壕の設置等を検討してもらいたい。 ・迂回路の整備を要望したい。 ・AEDの設置を要望したい。 ・防犯カメラを設置したい。 ・土砂災害特別警戒区域の解除を要望したい。 ・震災時には、職員での対応に限界があるため、行政からの人的な支援を希望する。 ・これまで大規模な災害を経験していないため、万一の場合は利用者と従業員も地域住民も混乱すると思われる。当駅も防災対策を強めていく必要性を感じており、今回の調査結果が有効活用されることを期待している。