

近畿の「道の駅」の防災機能・バリアフリー化 等に関するアンケート調査結果報告書

平成 31 年 3 月
近畿管区行政評価局

目次

1	調査の概要	1
2	調査の結果	2
	(1) アンケート回収状況	2
	(2) アンケート結果	2
	ア 整備手法及び沿道の管理者	2
	イ 防災拠点としての位置付け、被災想定区域への所在	3
	○ 防災拠点としての位置付け	
	○ 被災想定区域への所在	
	ウ 防災機能にかかるソフト対策	7
	○ 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	
	エ 防災機能にかかるハード対策	15
	○ 非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレの整備	
	○ その他防災関連物資等の整備	
	オ 災害時の通信手段・公衆電話	21
	カ 公衆無線 LAN (Wi-Fi)	23
	キ 施設のバリアフリー化	27
	○ 多目的トイレ・オストメイト対応設備の設置	
	○ 障害者用駐車場の設置	
	○ 障害者用駐車場からトイレまでのバリアフリー化	
	ク インバウンド（訪日外国人旅行者）への対応	39
	ケ 道の駅の機能向上に関する意見等	43

別添資料 「道の駅」アンケート調査票（「道の駅」設置者対象）

1 調査の概要

(1) 目的

当局が平成30年10月から実施する「道の駅」の機能向上に関する調査－防災機能及びバリアフリー化を中心として－の一環として、近畿地方整備局管内における「道の駅」の防災機能やバリアフリー化等の基礎的資料を各道の駅設置者から収集し、その実態と課題を明らかにすることを目的として実施したものである。

(2) 調査の根拠法令

統計法（平成19年法律第53号）に基づく一般統計調査として実施

(3) 調査対象

近畿地方整備局管内2府5県（福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県）の全ての「道の駅」（147駅）の設置者（2府県及び91市町村）

(4) 調査期間

平成30年11月1日から12月28日まで

(5) 調査基準日

平成30年10月1日

(6) 調査の方法

「道の駅」設置者にアンケート調査票（別添資料）を送付し、郵送（返信用封筒）又はEメールにより回収

(7) 調査事項

- 整備手法及び沿道の管理者
- 防災拠点としての位置付け、被災想定区域への所在
- 防災機能にかかるソフト対策
- 防災機能にかかるハード対策
- 災害時の通信手段・公衆電話
- 公衆無線LAN（Wi-Fi）
- 施設のバリアフリー化
- インバウンド（訪日外国人旅行者）への対応
- 道の駅の機能向上に関する意見等

2 調査の結果

(1) アンケート回収状況

アンケート調査票を配布した「道の駅」設置者93機関（2府県91市町村、全147駅分）における回収状況は、図表2-(1)のとおりであり、その回答率は98.6%である。

図表2-(1) アンケート調査票の回収状況

(単位：機関、駅、%)

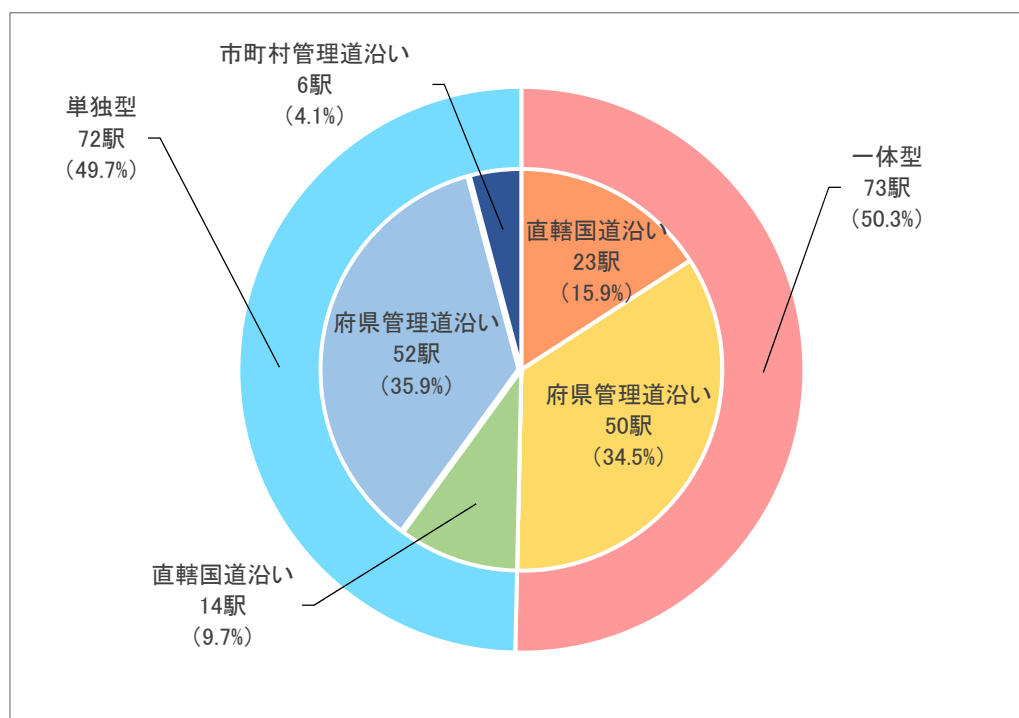
府県 区分	福井	滋賀	京都	大阪	兵庫	奈良	和歌山	計
「道の駅」 設置者数	11	10	11	9	19	13	18	93
対象となる 「道の駅」数	15	20	18	10	35	15	34	147
回答駅数 (回答率)	15	20	18	10	35	13	34	145 (98.6)

(2) アンケート結果

ア 整備手法及び沿道の管理者

依頼したアンケートのうち回答のあった145駅については、国の直轄国道一体型の駅が23駅（15.9%）、府県管理道沿いの一体型の駅が50駅（34.5%）、市町村の単独型の駅が72駅（49.7%）となっており、単独型として設置された駅が約半数を占める状況となっている。沿道の管理者別で区分した結果は、図表2-(2)-アのとおりである。

図表2-(2)-ア 整備手法及び沿道の管理者（回答のあった「道の駅」145駅）



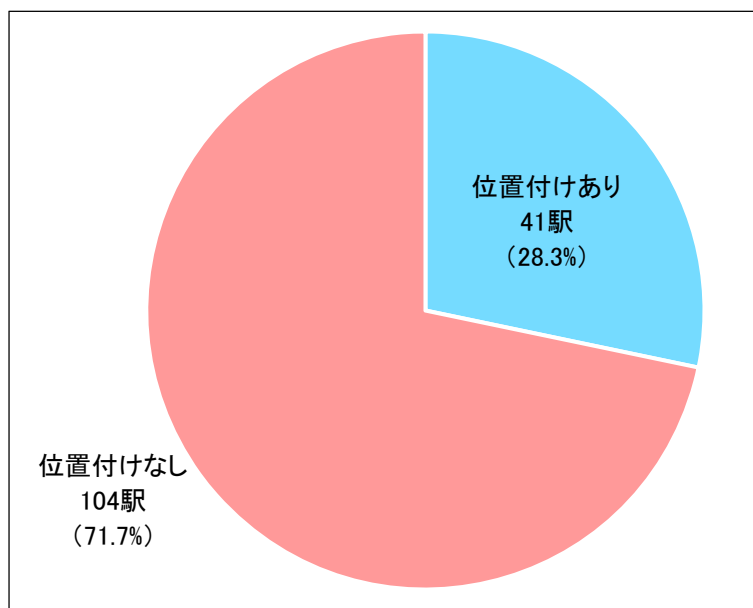
イ 防災拠点としての位置付け、被災想定区域への所在

<防災拠点としての位置付け>

回答のあった145駅のうち、市町村地域防災計画における位置付け状況は、図表2-(2)-イ-①のとおり、防災拠点（指定緊急避難場所、指定避難所等）に位置付けられている駅が41駅（28.3%）、位置付けられていない駅が104駅（71.7%）となっており、防災拠点に位置付けられていない「道の駅」が7割以上を占めている。

また、防災拠点に位置付けられている「道の駅」41駅の具体的な内訳は、図表2-(2)-イ-②のとおりであり、一時的な避難場所として位置付けられている駅が多い。

図表2-(2)-イ-① 市町村地域防災計画における防災拠点への位置付け



図表2-(2)-イ-② 市町村地域防災計画の位置付け（具体的な防災拠点の内訳）

（単位：駅、%）

位置付けあり			位置付けなし
41 (28.3)			104 (71.7)
指定緊急避難場所 (一時避難場所)	指定避難所	その他	
16	9	21	

(注) 1 複数位置付けられている駅があるため、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がある。

2 「その他」は、広域防災拠点、救援物資集積拠点、備蓄・物資輸送拠点などである。

<防災拠点に位置付けていない理由>

防災拠点に位置付けられていない「道の駅」104 駅における、市町村が位置付けていない理由は、図表 2-(2)-イ-③のとおりであり、近隣に防災拠点となっている施設があるため (62 駅)、災害時の避難者等の受入態勢を有していないため (32 駅)、駅が被災想定区域内に所在しているため (31 駅) の順となっている。

図表 2-(2)-イ-③ 防災拠点に位置付けていない理由 (防災拠点位置付けなしの 104 駅)

指定緊急避難場所 (一時避難場所)、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	62 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	32 駅
洪水、土砂災害、津波、高潮、ため池災害等のいずれかの被災想定区域内 (浸水想定区域、土砂災害警戒区域、土砂災害危険箇所等) に「道の駅」が所在しているため	31 駅
市町村地域防災計画に防災拠点として位置付けられるべき施設は、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	5 駅
その他	6 駅
検討したことがなくわからない	7 駅
無回答	1 駅

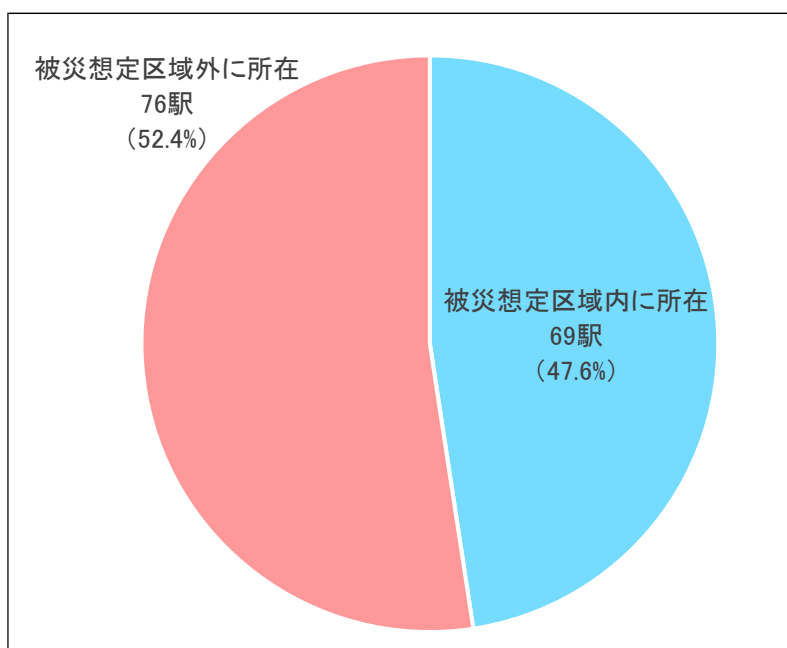
(注) アンケートで「複数回答可」としたため、各数値には重複がある。

<被災想定区域への所在>

回答のあった145駅における、自然災害（洪水、津波、高潮、ため池災害、土砂災害等）の被災想定区域への所在状況は、図表2-(2)-イ-④のとおり、いずれかの区域内に所在している駅が69駅（47.6%）、区域外に所在している駅が76駅（52.4%）となっており、被災想定区域内、区域外に所在する駅がそれぞれ同程度となっている。

また、被災想定区域内に所在する「道の駅」69駅の自然災害別の内訳は、図表2-(2)-イ-⑤のとおり、土砂災害の区域内に所在する駅が38駅と最も多くなっており、またその具体的な位置付けは、図表2-(2)-イ-⑥のとおり、土砂災害警戒区域（27駅）が最も多い。

図表2-(2)-イ-④ 自然災害の被災想定区域への所在状況



図表2-(2)-イ-⑤ 被災想定区域内の自然災害別内訳（被災想定区域内に所在する69駅）
（単位：駅）

洪水	津波	高潮	ため池災害	土砂災害	その他
27	10	2	0	38	6

（注）複数該当する駅があるため、各数値には重複がある。

図表2-(2)-イ-⑥ 土砂災害区域の具体的な位置付け（「土砂災害」区域に所在する38駅）

（単位：駅）

土砂災害警戒区域	土砂災害特別警戒区域	土砂災害危険箇所（地すべり）	土砂災害危険箇所（急傾斜地）	その他
27	4	3	13	3

（注）アンケートで「複数回答可」としたため、各数値には重複がある。

＜防災拠点としての位置付けと被災想定区域への所在との関係＞

市町村地域防災計画における防災拠点としての位置付けの有無と被災想定区域への所在状況の関係は、図表 2-(2)-イ-⑦のとおり、被災想定区域内に所在する「道の駅」であっても、約 25%の駅が防災拠点として位置付けられている一方、防災拠点になり得ると考えられる被災想定区域外に所在する「道の駅」でも、70%弱の駅が防災拠点として位置付けられていない。

図表 2-(2)-イ-⑦ 防災拠点としての位置付けと被災想定区域への所在との関係

(単位：駅、%)

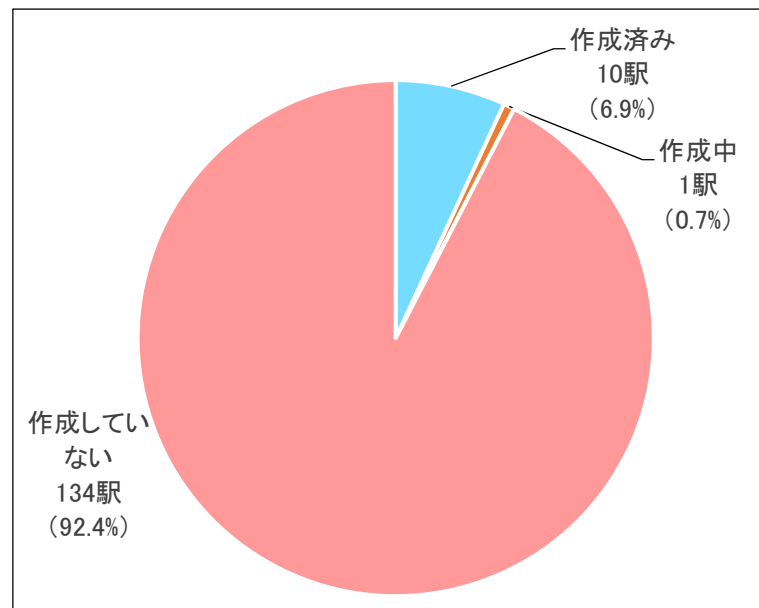
区分	防災拠点としての 位置付けあり	防災拠点としての 位置付けなし	計
被災想定区域内	17 (24.6)	52 (75.4)	69 (100)
区域外	24 (31.6)	52 (68.4)	76 (100)
計	41	104	145

ウ 防災機能にかかるソフト対策

<災害時マニュアルの作成>

回答のあった 145 駅における災害時マニュアルの作成状況は、図表 2-(2)-ウ-①のとおり、作成済みの駅が 10 駅 (6.9%)、作成中の駅が 1 駅 (0.7%)、作成していない駅が 134 駅 (92.4%) となっており、90%以上の駅で災害時マニュアルが作成されていない状況となっている。

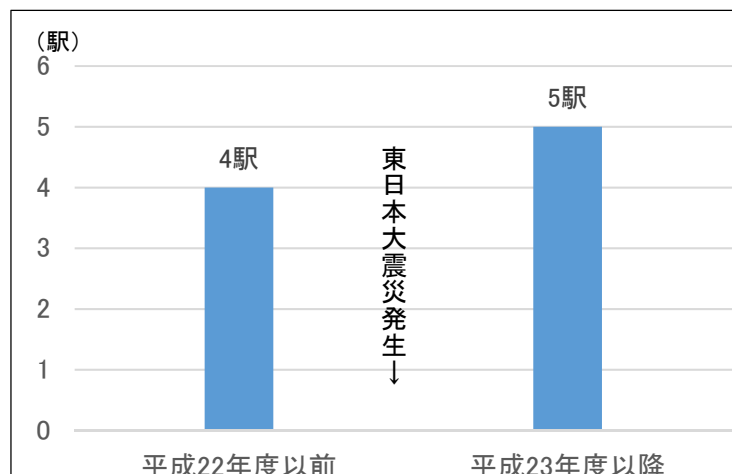
図表 2-(2)-ウ-① 災害時マニュアルの作成状況



<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 10 駅の作成時期の分布は、図表 2-(2)-ウ-②のとおりであり、半数の 5 駅において東日本大震災（平成 23 年 3 月発生）後に作成されている。

図表 2-(2)-ウ-② 災害時マニュアルの作成時期（作成済み 10 駅）



(注) 10 駅のうち 1 駅は、作成時期が不明と回答している。

<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 10 駅について、同マニュアルで想定している災害は、図表 2-(2)-ウ-③のとおりであり、いずれの駅も想定する災害として「地震」を盛り込んでいる。

図表 2-(2)-ウ-③ 災害時マニュアルで想定している災害（作成済み 10 駅）

地震	10 駅
風水害	7 駅
津波	2 駅
高潮	1 駅
その他	4 駅
あらゆる災害に対応	1 駅

(注) アンケートで「複数回答可」としたため、各数値には重複がある。

<災害時マニュアルの記載内容>

災害時マニュアルを作成済みの 10 駅におけるマニュアルの記載内容は、図表 2-(2)-ウ-④のとおり、全ての駅において、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）を定めており、このうち 4 駅では、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）も定めている。

図表 2-(2)-ウ-④ 災害時マニュアルの規定内容（作成済み 10 駅）

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）	10 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）	4 駅

(注) 双方とも規定している駅があるため、各数値には重複がある。

<防災拠点としての位置付けと災害時マニュアル作成状況との関係>

市町村地域防災計画における防災拠点としての位置付けの有無によって、災害時マニュアルの作成状況に差異が生じていないか比較したところ、図表 2-(2)-ウ-⑤のとおり、防災拠点に位置付けられている場合において、より高い割合で災害時マニュアルが作成されている。

図表 2-(2)-ウ-⑤ 防災拠点としての位置付けと災害時マニュアル作成状況との関係

(単位：駅、%)

区分	災害時マニュアルを作成している	災害時マニュアルを作成中又は作成していない	計
防災拠点として位置付けあり	6 (14.6)	35 (85.4)	41 (100)
位置付けなし	4 (3.8)	100 (96.2)	104 (100)
計	10	135	145

<被災想定区域への所在と災害時マニュアル作成状況との関係>

自然災害の被災想定区域への所在の有無によって、災害時マニュアルの作成状況に差異が生じていないか比較したところ、図表 2-(2)-ウ-⑥のとおり、被災想定区域外に所在している場合において、より高い割合で災害時マニュアルが作成されている。

図表 2-(2)-ウ-⑥ 被災想定区域への所在と災害時マニュアルの作成状況との関係

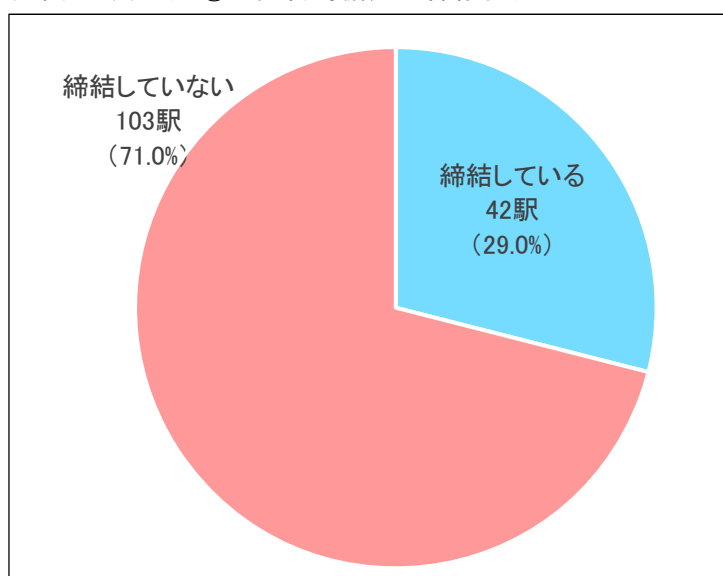
(単位：駅、%)

区分	災害時マニュアルを作成している	災害時マニュアルを作成中又は作成していない	計
被災想定区域内	3 (4.3)	66 (95.7)	69 (100)
区域外	7 (9.2)	69 (90.8)	76 (100)
計	10	135	145

<災害時協定の締結>

回答のあった145駅における、国や市町村、駅管理者等との間での災害時の役割分担や費用負担等に関する災害時協定の締結状況は、図表2-(2)-ウ-⑦のとおり、締結している駅が42駅(29.0%)、締結していない駅が103駅(71.0%)となっており、70%以上の駅において災害時協定を締結していない。

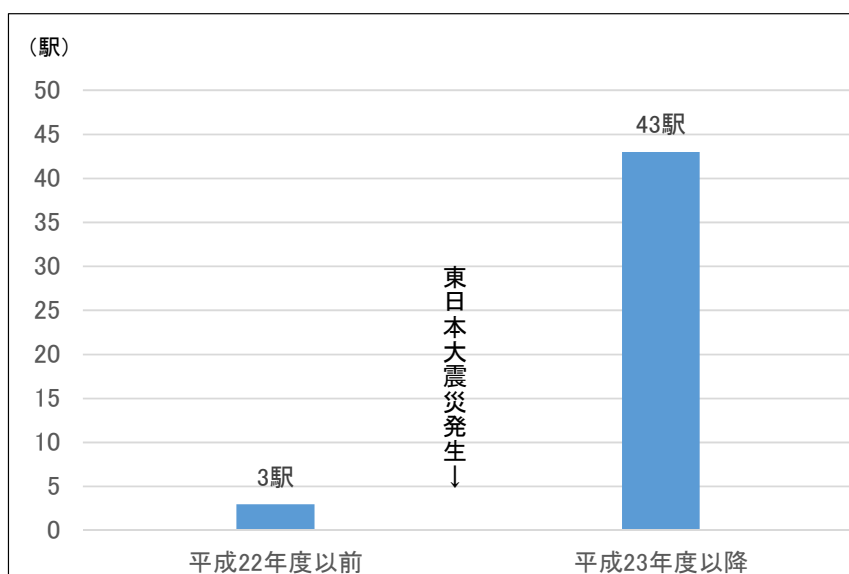
図表2-(2)-ウ-⑦ 災害時協定の締結状況



<災害時協定の締結時期>

災害時協定を締結している42駅(複数の協定を締結している駅があるため、合計では延べ46駅)の作成時期の分布は、図表2-(2)-ウ-⑧のとおりであり、その大半が東日本大震災(平成23年3月発生)後に締結している。

図表2-(2)-ウ-⑧ 災害時協定の締結時期(締結済みの延べ46駅)



<災害時協定の協定当事者別内訳>

災害時協定を締結している延べ 46 駅における、災害時協定の当事者別内訳の状況は、図表 2-(2)-ウ-⑨のとおり、国と府県と市町村が 34 駅、国と市町村が 2 駅、市町村と道の駅が 7 駅、及び市町村と商業者が 3 駅となっている。

図表 2-(2)-ウ-⑨ 災害時協定の有無と協定当事者別内訳（締結済みの延べ 46 駅）

国と府県と市町村	国と市町村	市町村と道の駅	市町村と商業者
34	2	7	3

<災害時協定で想定している災害>

延べ 46 駅が締結している災害時協定において想定する災害は、図表 2-(2)-ウ-⑩のとおり、あらゆる災害を想定したものが 10 駅、風水害など一部の災害を想定しているものが 36 駅となっている。

図表 2-(2)-ウ-⑩ 災害時協定で想定している災害（締結済みの延べ 46 駅）

あらゆる災害を想定	風水害等一部の災害について想定			
	36 駅			
10 駅	風水害	地震	津波	その他
	35 駅	34 駅	34 駅	1 駅

(注) 災害の種類については、アンケートで「複数回答可」としたため、各数値には重複がある。

<災害時協定における費用負担の記載>

災害時協定を締結している延べ 46 駅における、災害時協定の具体的な費用負担 (注) に関する記載状況は、図表 2-(2)-ウ-⑪のとおり、費用負担について盛り込まれている駅が 7 駅、盛り込まれていない駅が 39 駅となっている。

(注) 災害時に「道の駅」施設や「道の駅」が供給した物資に係る費用については、設置者である市町村が負担することなど

図表 2-(2)-ウ-⑪ 災害時協定における費用負担に関する記載状況（締結済みの延べ 46 駅）

費用負担について盛り込まれている	7 駅
// 盛り込まれていない	39 駅

<防災拠点としての位置付けと災害時協定の締結状況との関係>

市町村地域防災計画における防災拠点としての位置付けの有無によって、災害時協定の締結状況に差異が生じていないか比較したところ、図表 2-(2)-ウ-⑫のとおり、防災拠点に位置付けられている場合において、より高い割合で災害時協定が締結されている。

図表 2-(2)-ウ-⑫ 防災拠点としての位置付けと災害時協定の締結状況との関係

(単位：駅、%)

区分	災害時協定を締結している	災害時協定を締結していない	計
防災拠点として位置付けあり	15 (36.6)	26 (63.4)	41 (100)
位置付けなし	27 (26.0)	77 (74.0)	104 (100)
計	42	103	145

<被災想定区域への所在と災害時協定の締結状況との関係>

自然災害の被災想定区域への所在の有無によって、災害時協定の締結状況に差異が生じていないか比較したところ、図表 2-(2)-ウ-⑬のとおり、被災想定区域内外の区分ではその締結状況に有意の差は生じていない。

図表 2-(2)-ウ-⑬ 被災想定区域への所在と災害時協定の締結状況との関係

(単位：駅、%)

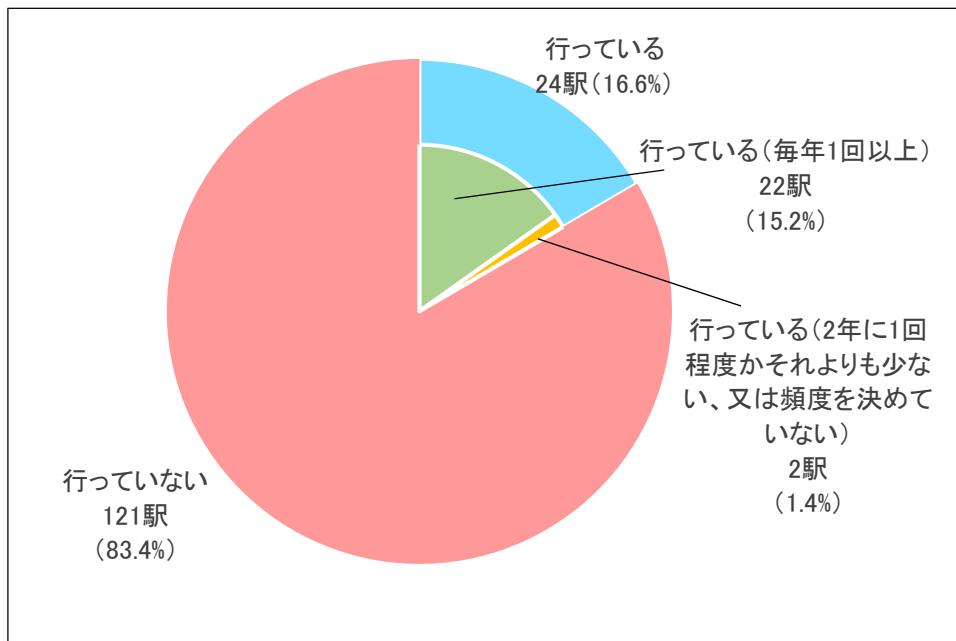
区分	災害時協定を締結している	災害時協定を締結していない	計
被災想定区域内	20 (29.0)	49 (71.0)	69 (100)
区域外	22 (28.9)	54 (71.1)	76 (100)
計	42	103	145

<防災訓練の実施>

回答のあった 145 駅における、平成 28 年度以降の自然災害を想定した防災訓練（火災のみを想定したものや緊急連絡網のみのは除く。）の実施状況については、図表 2-(2)-ウ-⑭のとおり、実施している駅が 24 駅（16.6%）、実施していない駅が 121 駅（83.4%）となっており、8 割以上の駅が防災訓練を実施していない状況となっている。

また、実施している 24 駅のうち、毎年 1 回以上行っている駅が 22 駅（15.2%）、訓練を行っているが 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駅が 2 駅（1.4%）となっている。

図表 2-(2)-ウ-⑭ 防災訓練の実施状況



<防災訓練の内容>

防災訓練を行っている 24 駅における訓練内容については、図表 2-(2)-ウ-⑮のとおり、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のが 21 駅（87.5%）、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のが 9 駅（37.5%）となっている。

図表 2-(2)-ウ-⑮ 防災訓練の内容として盛り込んでいる駅数（防災訓練を実施している 24 駅）

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	21 駅 (87.5%)
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	9 駅 (37.5%)

(注) 双方とも実施している駅があるため、各数値には重複がある。

<防災拠点としての位置付けと防災訓練の実施状況との関係>

市町村地域防災計画における防災拠点としての位置付けの有無によって、防災訓練の実施状況に差異が生じていないか比較したところ、図表 2-(2)-ウ-⑯のとおり、防災拠点に位置付けられている場合において、より高い割合で防災訓練が実施されている。

図表 2-(2)-ウ-⑯ 防災拠点としての位置付けと防災訓練の実施状況との関係

(単位：駅、%)

区分	防災訓練を行っている	防災訓練を行っていない	計
防災拠点として位置付けあり	8 (19.5)	33 (80.5)	41 (100)
位置付けなし	16 (15.4)	88 (84.6)	104 (100)
計	24	121	145

<被災想定区域への所在と防災訓練の実施状況との関係>

自然災害の被災想定区域への所在の有無によって、防災訓練の実施状況に差異が生じていないか比較したところ、図表 2-(2)-ウ-⑰のとおり、被災想定区域内外の区分ではその実施状況に有意の差は生じていない。

図表 2-(2)-ウ-⑰ 被災想定区域への所在と防災訓練の実施状況との関係

(単位：駅、%)

区分	防災訓練を行っている	防災訓練を行っていない	計
被災想定区域内	11 (15.9)	58 (84.1)	69 (100)
区域外	13 (17.1)	63 (82.9)	76 (100)
計	24	121	145

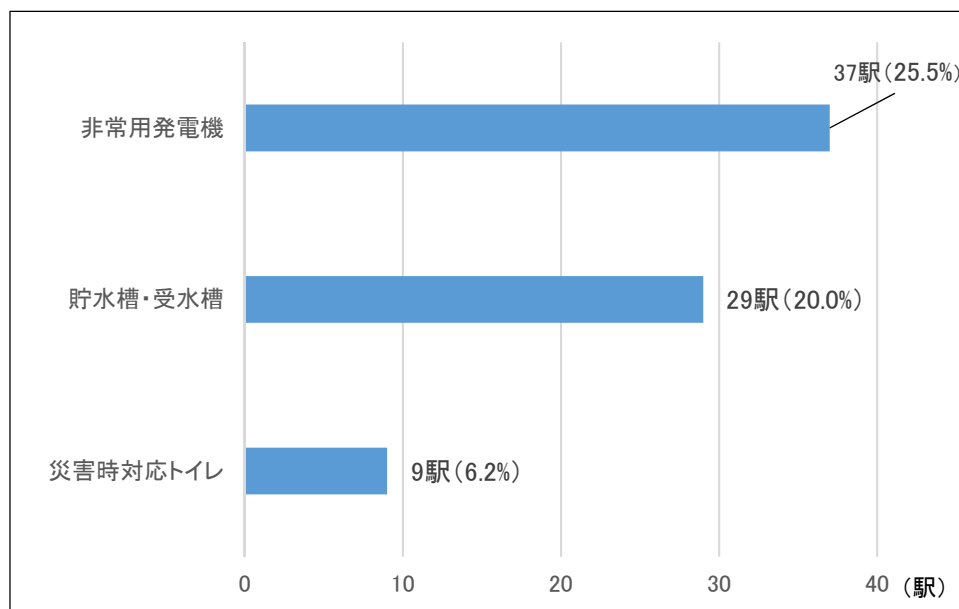
エ 防災機能にかかるハード対策

<非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレの整備>

回答のあった145駅における、災害に伴う停電時や断水時に特に有効と考えられる3設備（非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレ）の整備状況は、図表2-(2)-エ-①のとおり、非常用発電機が37駅（25.5%）、貯水槽・受水槽が29駅（20.0%）、災害時対応トイレが9駅（6.2%）となっており、2割以上の駅において非常用発電機や貯水槽・受水槽が整備されている。

また、図表2-(2)-エ-②のとおり、非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレのうち、いずれか1つでも整備している駅が51駅（35.2%）、また、そのうちそれら全てを整備している駅は5駅（3.4%）となっており、3割以上の駅においていずれかの防災設備を整備している状況となっている。

図表2-(2)-エ-① 非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレの各整備状況



図表2-(2)-エ-② 非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレの整備状況
(単位：駅、%)

非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレを1つでも整備している駅	非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレをいずれも整備していない駅	
	上記設備を全て整備している駅	
51 (35.2)	5 (3.4)	94 (64.8)

<災害時対応トイレの形態>

災害時対応トイレを整備している9駅における形態別の整備状況は、図表2-(2)-エ-③のとおり、マンホールトイレを整備している駅が7駅と最も多くなっている。

図表2-(2)-エ-③ 災害時対応トイレの形態別の整備状況（整備済み9駅）

マンホールトイレ	7 駅
仮設トイレ	2 駅
簡易トイレ	1 駅
無水トイレ	0 駅
携帯トイレ	0 駅
その他（非常用発電機による電力供給等）	2 駅

（注）アンケートで「複数回答可」としたため、各数値には重複がある。

<設備整備費用の財源>

非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレのいずれか1つでも整備している51駅について、整備にかかった費用の財源は、図表2-(2)-エ-④のとおり、その全てを自己資金で整備している駅が18駅（35.3%）となっている一方、一部又は全ての設備の整備に、国又は府県の予算・補助金や国・府県以外の補助金・助成金を活用している駅が26駅（51.0%）あり、半数以上の駅ではこれら防災設備の整備に当たって国、府県等他機関からの補助金等を活用している状況がみられる。

図表2-(2)-エ-④ 非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレのいずれかを整備している駅における整備にかかる財源の区分（整備済み51駅）

（単位：駅、%）

非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレのいずれかを整備している駅	全てを自己資金で整備	一部又は全ての設備に他機関からの補助金等を活用			その他（不明）
		一部又は全ての設備に国又は府県の予算・補助金等を活用	一部又は全ての設備に国・府県以外の補助金・助成金を活用		
51 (100)	18 (35.3)	26 (51.0)	22 (43.1)	4 (7.8)	7 (13.7)

<整備手法（一体型・単独型）による非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレの整備状況の差異>

「道の駅」の整備手法（一体型・単独型）や一体型については沿道の道路管理者（国・府県）によって、非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレの整備状況に差異が生じていないか比較したところ、図表 2-(2)-エ-⑤のとおり、直轄国道沿いの一体型「道の駅」では、12 駅（52.2%）と半数以上でいずれかの設備を整備しており、また、このうち 2 駅（8.7%）ではこれら全てを整備している状況がみられ、他の整備手法と比較してこれら設備の整備状況が最も進捗している状況がみられる。

図表 2-(2)-エ-⑤ 整備手法による非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレの整備状況

(単位：駅、%)

区分	1 つでも整備		いずれも 未整備	計
		全てを整備		
一体型	25 (34.2)	3 (4.1)	48 (65.8)	73 (100)
直轄国道沿い	12 (52.2)	2 (8.7)	11 (47.8)	23 (100)
府県管理道沿い	13 (26.0)	1 (2.0)	37 (74.0)	50 (100)
単独型	26 (36.1)	2 (2.8)	46 (63.9)	72 (100)
計	51	5	94	145

<防災拠点としての位置付けの有無による非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレの整備状況の差異>

市町村地域防災計画における防災拠点としての位置付けの有無によって、非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレの整備状況に差異が生じていないか比較したところ、図表 2-(2)-エ-⑥のとおり、防災拠点に位置付けられている場合において、8割以上の駅でいずれかの設備を整備しているなど、防災拠点に位置付けられている場合の方が、これら設備の整備状況が進捗している状況がみられる。

図表 2-(2)-エ-⑥ 防災拠点としての位置付けの有無による非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレの整備状況

(単位：駅、%)

区分	1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	33 (80.5)	4 (9.8)	8 (19.5)	41 (100)
位置付けられていない	18 (17.3)	1 (1.0)	86 (82.7)	104 (100)
計	51	5	94	145

<被災想定区域への所在の有無による非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレの整備状況の差異>

自然災害の被災想定区域への所在の有無によって、非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレの整備状況に差異が生じていないか比較したところ、図表 2-(2)-エ-⑦のとおり、被災想定区域内外の区別による差異はあまり小さくなく、被災想定区域に所在しているかどうかによる、これら設備の整備状況に有意の差はみられない。

図表 2-(2)-エ-⑦ 被災想定区域への所在の有無による非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレの整備状況

(単位：駅、%)

区分	1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	25 (36.2)	4 (5.8)	44 (63.8)	69 (100)
区域外	26 (34.2)	1 (1.3)	50 (65.8)	76 (100)
計	51	5	94	145

＜整備手法（一体型・単独型）による非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレの整備にかかる財源の差異＞

非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレをいずれか1つでも整備している51駅について、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ところ、図表2-(2)-エ-⑧のとおり、いずれの整備手法であっても、半数程度の駅において、国や府県等の各種補助金を活用してこれら設備を整備している状況がみられる。

図表 2-(2)-エ-⑧ 整備手法による非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレの整備にかかる財源の区分（整備済み51駅）

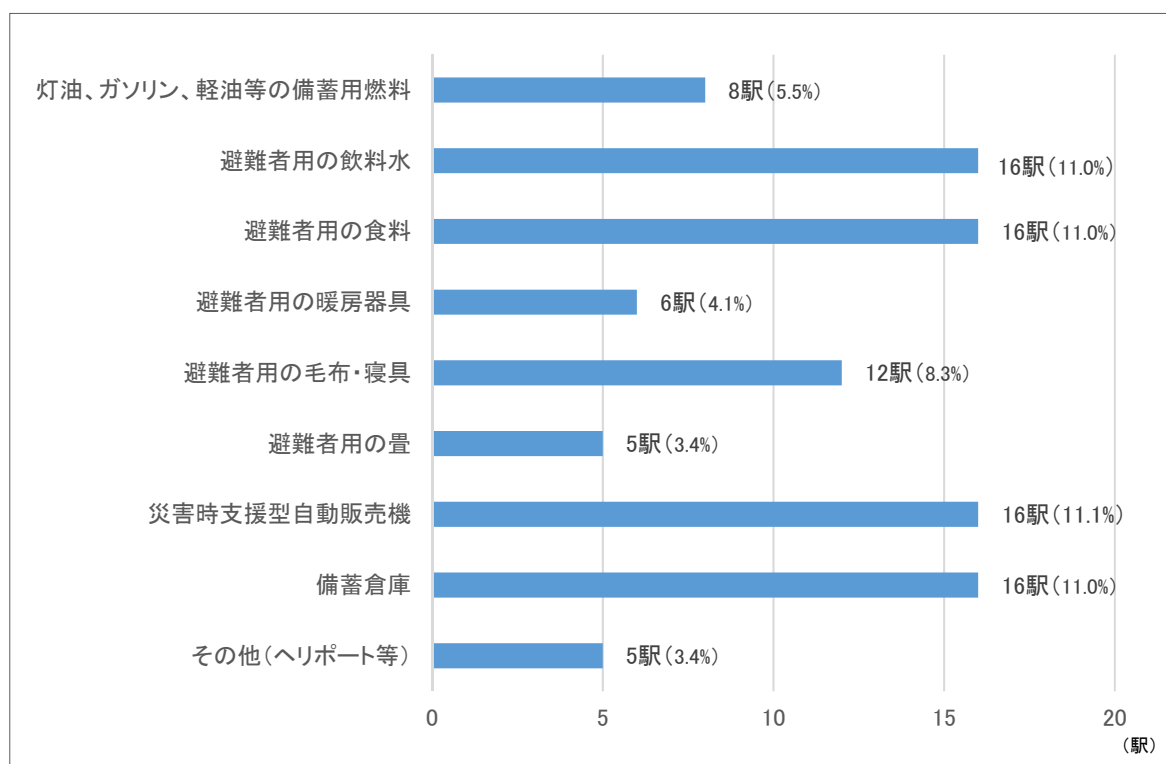
（単位：駅、％）

区分	全てを自己資金で整備	一部又は全部の設備に他機関からの補助金等を活用		その他（不明）	計	
		国又は府県の予算・補助金等を活用	国・府県以外の補助金・助成金を活用			
一体型	9 (36.0)	13 (52.0)	12 (48.0)	1 (4.0)	3 (12.0)	25 (100)
単独型	9 (34.6)	13 (50.0)	10 (38.5)	3 (11.5)	4 (15.4)	26 (100)
計	18	26	22	4	7	51

<その他防災関連物資等の整備>

回答のあった145駅における、非常用発電機、貯水槽・受水槽、災害時対応トイレ以外の防災関連物資等の整備状況は、図表2-(2)-エ-⑨のとおり、食料・飲料水等の備蓄物資やその保管のための備蓄倉庫、災害時支援型自動販売機が比較的高くなっており、いずれも11%の整備率となっている。

図表2-(2)-エ-⑨ その他防災関連物資等の整備状況



(注) 1 複数整備している駅があるため、各数値には重複がある。

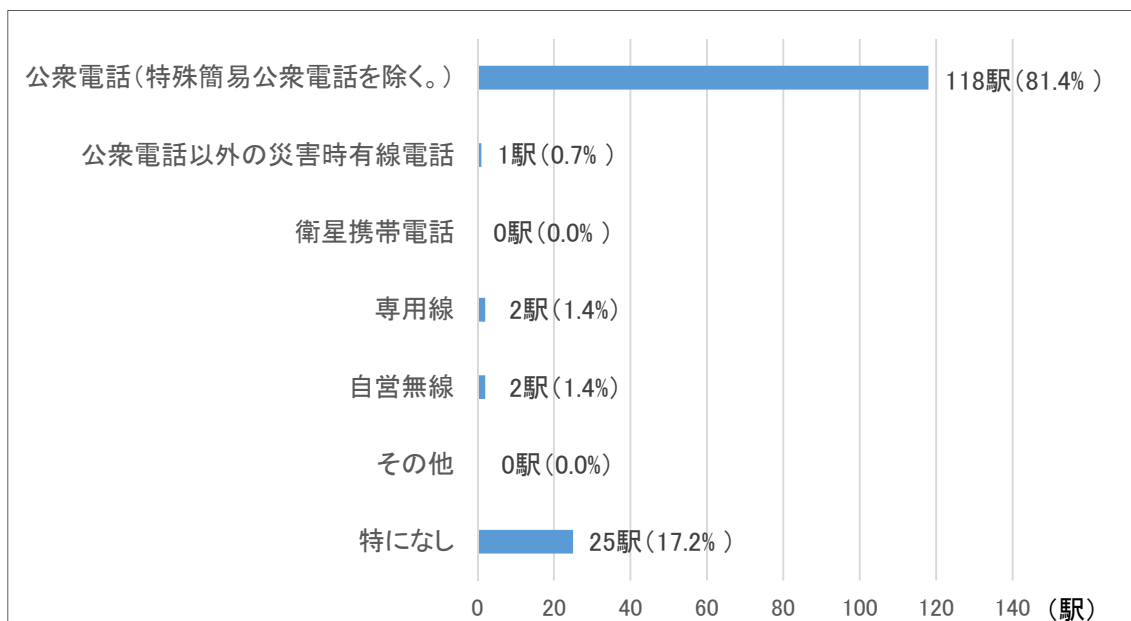
2 上記のうち災害時支援型自動販売機の整備率は、無回答の1駅を除く144駅を母数とした割合である。

オ 災害時の通信手段・公衆電話

<災害時の通信手段>

回答のあった145駅における、携帯電話や固定電話、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2-(2)-オ-①のとおり、災害に伴う停電時や通信規制時に有効な公衆電話（特殊簡易公衆電話を除く。）がある駅が118駅（81.4%）となっている一方、災害時の通信手段を特に確保していない駅が25駅（17.2%）みられる。

図表2-(2)-オ-① 災害時の通信手段



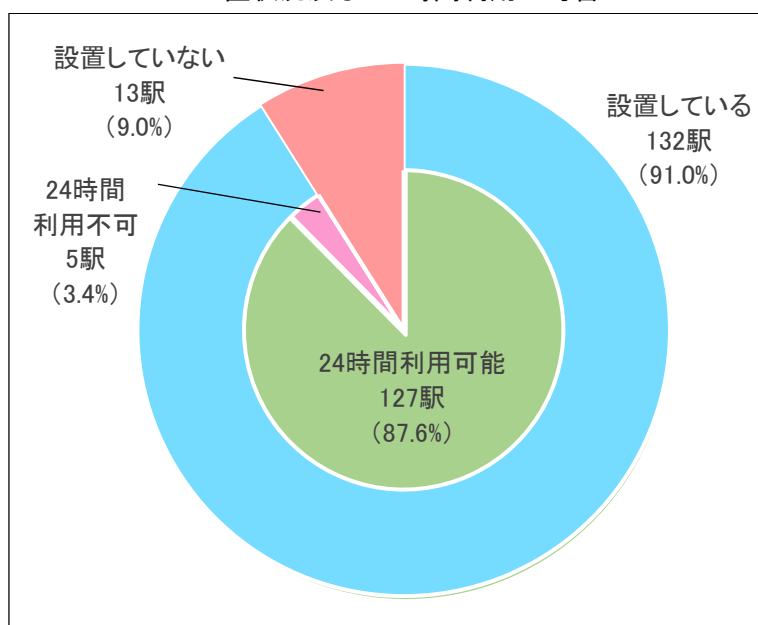
(注) アンケートで「複数回答可」としたため、各数値には重複がある。

<公衆電話の設置、24 時間利用の可否>

回答のあった 145 駅における公衆電話の設置状況については、図表 2-(2)-オ-②のとおり、特殊簡易公衆電話を含む公衆電話を設置している駅が 132 駅 (91.0%)、設置していない駅が 13 駅 (9.0%) みられる。また、公衆電話を設置している 132 駅のうち、24 時間利用可能な場所に設置している駅が 127 駅 (87.6%) ある一方、夜間等は利用できない場所に設置するなど 24 時間の利用はできない駅が 5 駅 (3.4%) みられる。

「道の駅」は、24 時間利用可能な電話の設置が主要な機能として求められているが、公衆電話を設置していないか、設置していても 24 時間利用できない場所にある駅の合わせて 18 駅 (12.4%) については、これが確保できていない状況となっている。

図表 2-(2)-オ-② 公衆電話（特殊簡易公衆電話を含む。）の設置状況及び 24 時間利用の可否



<公衆電話を未設置又は撤去した理由>

公衆電話を設置していない 13 駅及び過去に撤去した 1 駅（その後移転して設置）の計 14 駅における未設置等の理由は、図表 2-(2)-オ-③のとおり、「設置していない理由又は撤去した経緯は不明」とする駅が 5 駅あるほか、「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」とする駅が 3 駅みられる。

図表 2-(2)-オ-③ 公衆電話を未設置又は撤去した理由（未設置等の 14 駅）

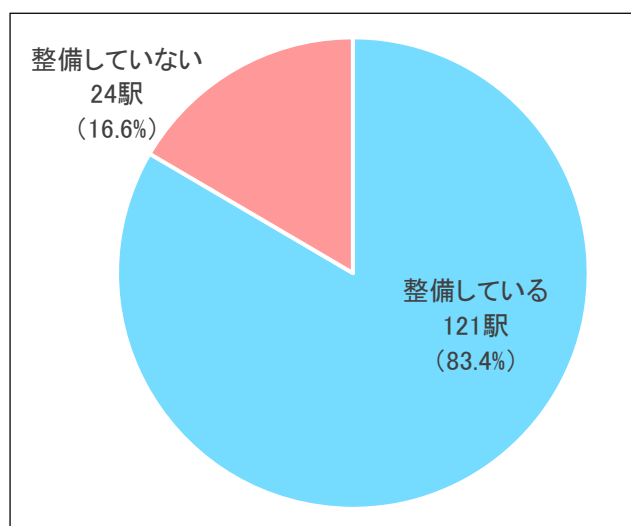
設置していない理由又は撤去した経緯は不明である	5 駅
過去に公衆電話を設置していたが、NTT の判断で撤去された	3 駅
過去に公衆電話を設置していたが、必要性が乏しいため、自主的に撤去を申し出た	1 駅
その他	5 駅

カ 公衆無線 LAN (Wi-Fi)

<公衆無線 LAN (Wi-Fi) の整備>

回答のあった 145 駅における公衆無線 LAN (Wi-Fi) の整備状況については、図表 2-(2)-カ-①のとおり、整備済みの駅が 121 駅 (83.4%)、整備していない駅が 24 駅 (16.6%) となっている。

図表 2-(2)-カ-① 公衆無線 LAN (Wi-Fi) の整備状況



<整備手法（一体型・単独型）と公衆無線 LAN (Wi-Fi) の整備状況との関係>

「道の駅」の整備手法（一体型・単独型）や一体型については沿道の道路管理者（国・府県）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ところ、図表 2-(2)-カ-②のとおり、整備手法では一体型の駅の方が公衆無線 LAN (Wi-Fi) の整備率が高い状況がみられる。また、一体型の中での沿道の道路管理者による区別では、直轄国道、府県管理道でその差異は大きくなく、その整備率に有意の差はみられない。

図表 2-(2)-カ-② 整備手法による公衆無線 LAN (Wi-Fi) の整備状況

(単位：駅、%)

区分	整備済み	未整備	計
一体型	64 (87.7)	9 (12.3)	73 (100)
直轄国道沿い	20 (87.0)	3 (13.0)	23 (100)
府県管理道沿い	44 (88.0)	6 (12.0)	50 (100)
単独型	57 (79.2)	15 (20.8)	72 (100)
計	121	24	145

<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 121 駅のうち、無回答の 1 駅を除く 120 駅における平常時の認証手順は、図表 2-(2)-カ-③のとおり、「認証手順を経る必要あり」が 86 駅 (71.7%)、「認証手順を経る必要なし」が 34 駅 (28.3%) となっており、7 割以上の駅で平常時に公衆無線 LAN (Wi-Fi) の認証手順を必要としている。

図表 2-(2)-カ-③ 平常時の認証手順の必要の有無 (整備済みの 121 駅のうち回答のあった 120 駅)

認証手順を経る必要あり	認証手順を経る必要なし
86 駅 (71.7%)	34 駅 (28.3%)

(災害時)

公衆無線 LAN (Wi-Fi) の平常時に「認証手順を経る必要あり」とする 86 駅において、災害時の認証手順については、図表 2-(2)-カ-④のとおり、「災害時も変わらない」が 55 駅 (63.9%)、「災害時は省略される」が 28 駅 (32.6%) みられ、平常時には認証手順が必要な駅のうち、約 3 割の駅では災害時に同手順が省略される状況がみられる。

図表 2-(2)-カ-④ 災害時の認証手順の必要の有無 (平常時「認証手順を経る必要あり」の 86 駅)

災害時も変わらない	災害時は省略される	その他 (不明)
55 駅 (63.9%)	28 駅 (32.6%)	3 駅 (3.5%)

<平常時・災害時の公衆無線 LAN (Wi-Fi) の接続可能時間>

(平常時の接続可能時間)

公衆無線 LAN (Wi-Fi) を整備済みの 121 駅のうち、無回答の 1 駅を除く 120 駅における、平常時の 1 回の接続可能時間については、図表 2-(2)-カ-⑤のとおり、「制限あり」との回答が 67 駅 (55.8%)、「制限なし」との回答が 53 駅 (44.2%) となっており、半数以上の駅で平常時に公衆無線 LAN (Wi-Fi) の接続可能時間が制限されている。

図表 2-(2)-カ-⑤ 平常時の 1 回の接続可能時間 (整備済みの 121 駅のうち回答のあった 120 駅)

制限あり	制限なし
67 駅 (55.8%)	53 駅 (44.2%)

(災害時の接続可能時間の平常時との比較)

公衆無線 LAN (Wi-Fi) を整備済みで、平常時の 1 回の接続可能時間が「制限あり」とする 67 駅における災害時の対応については、図表 2-(2)-カ-⑥のとおり、災害時も「変わらない」が最多の 41 駅 (61.2%) であるが、災害時には「無制限になる」とする駅が 22 駅 (32.8%) みられる。一方、「長くなる」や「短くなる」は該当する駅がなかった。

図表 2-(2)-カ-⑥ 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 67 駅)

変わらない	無制限になる	長くなる	短くなる	その他 (不明)
41 駅 (61.2%)	22 駅 (32.8%)	0 駅 (0%)	0 駅 (0%)	4 駅 (6.0%)

<平常時・災害時の公衆無線 LAN (Wi-Fi) の接続可能回数>

(平常時の接続可能回数)

公衆無線 LAN (Wi-Fi) を整備済みの 121 駅のうち、無回答の 3 駅を除く 118 駅における、平常時の 1 日の接続可能回数については、図表 2-(2)-カ-⑦のとおり、「制限あり」との回答が 46 駅 (39.0%)、「制限なし」との回答が 72 駅 (61.0%) となっており、4 割弱の駅では平常時に公衆無線 LAN (Wi-Fi) の接続可能回数が制限されている。

図表 2-(2)-カ-⑦ 平常時の 1 日の接続可能回数 (整備済みの 121 駅のうち回答のあった 118 駅)

制限あり	制限なし
46 駅 (39.0%)	72 駅 (61.0%)

(災害時の接続可能回数の平常時との比較)

公衆無線 LAN (Wi-Fi) を整備済みで、平常時の 1 日の接続可能回数が「制限あり」とする 46 駅における災害時の対応については、図表 2-(2)-カ-⑧のとおり、災害時も「変わらない」が最多の 25 駅 (54.3%) であるが、災害時には「無制限になる」とする駅が 18 駅 (39.1%) みられる。一方、「減る」や「増える」は該当する駅がなかった。

図表 2-(2)-カ-⑧ 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 46 駅)

変わらない	無制限になる	減る	増える	その他 (不明)
25 駅 (54.3%)	18 駅 (39.1%)	0 駅 (0%)	0 駅 (0%)	3 駅 (6.5%)

<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 121 駅における停電時の公衆無線 LAN (Wi-Fi) については、図表 2-(2)-カ-⑨のとおり、「使用できなくなる、又は 24 時間は持たない」駅が最多の 112 駅 (92.6%) となっており、「24 時間以上 72 時間未満使用できる」駅が 1 駅 (0.8%)、「72 時間以上使用できる」駅が 5 駅 (4.1%) と、停電時にも公衆無線 LAN (Wi-Fi) を 24 時間以上利用できる対策が講じられている駅は、合わせて 5%程度と少数にとどまっている。

図表 2-(2)-カ-⑨ 停電時の公衆無線 LAN (Wi-Fi) の使用可否 (整備済み 121 駅)

使用できなくなる、又は 24 時間は持たない	112 駅 (92.6%)
24 時間以上 72 時間未満使用できる	1 駅 (0.8%)
72 時間以上使用できる	5 駅 (4.1%)
その他 (不明など)	3 駅 (2.5%)

キ 施設のバリアフリー化

<多目的トイレ・オストメイト対応設備の設置>

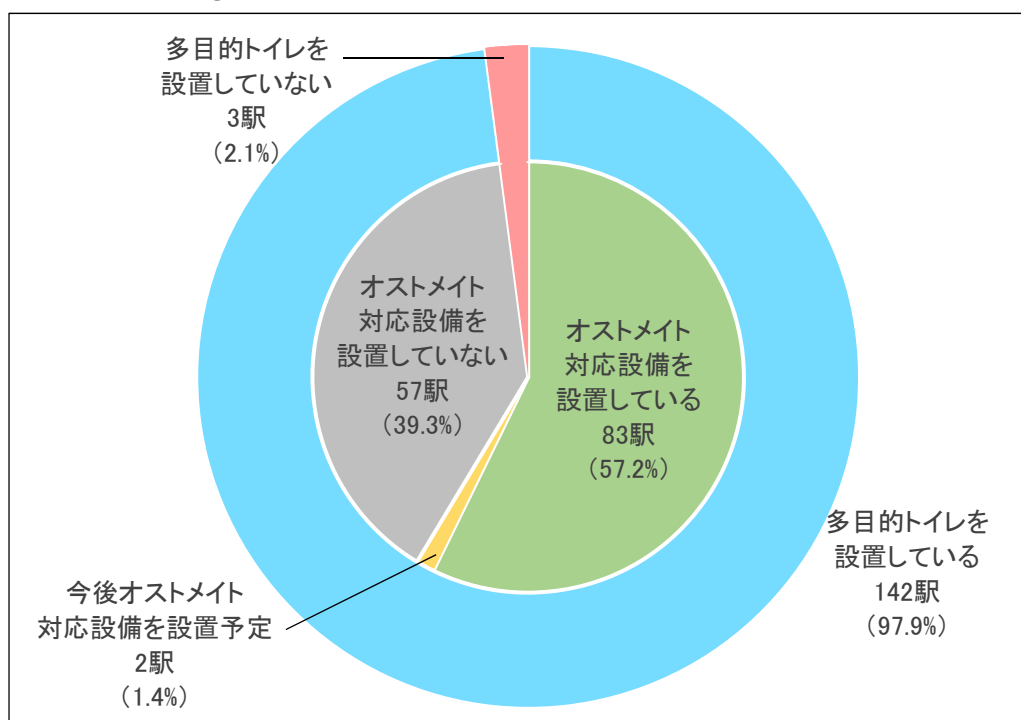
回答のあった145駅のうち、多目的トイレ（注1）については、図表2-(2)-キ-①のとおり、142駅（97.9%）が設置しており、各駅の設置数の分布は、図表2-(2)-キ-②のとおりとなっている。

また、多目的トイレ内のオストメイト対応設備（注2）については、図表2-(2)-キ-①のとおり、83駅（57.2%）が既に設置しているほか、2駅（1.4%）が今後（平成31年中）設置予定としている。

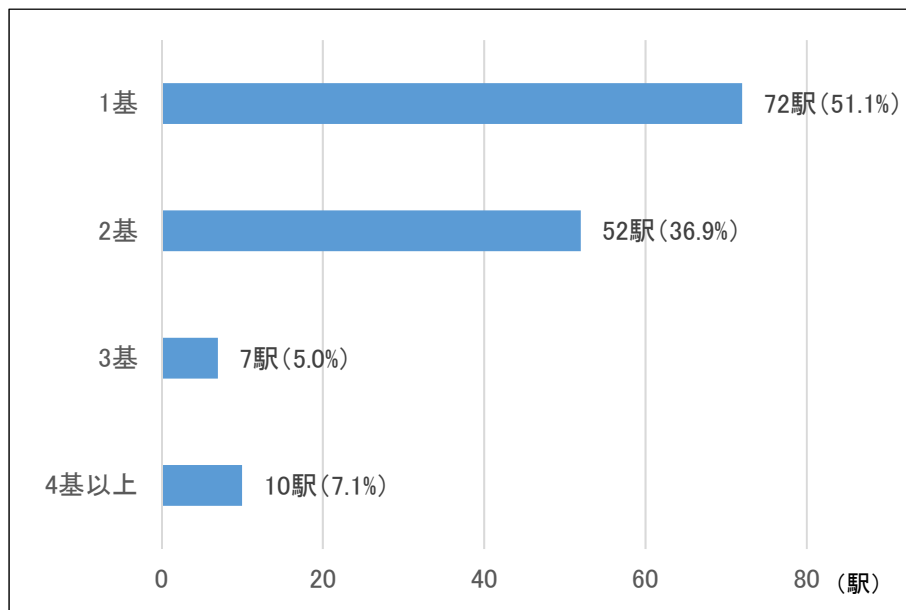
（注）1 車椅子使用者が利用できる広さや手すりがあり、オストメイト対応の設備やおむつ替えシートなどを備えたものもあるなど、高齢者、障害者、子ども連れなどの多様な人が利用可能なバリアフリーに配慮したトイレ

2 人工肛門・人工膀胱等を洗浄するためのシャワーや多目的汚物流し（高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する水洗器具）等

図表2-(2)-キ-① 多目的トイレ・オストメイト対応設備の設置状況



図表 2-(2)-キ-② 多目的トイレの設置数（設置済み 142 駅のうち回答のあった 141 駅）



<整備手法（一体型・単独型）と多目的トイレの設置状況との関係>

「道の駅」の整備手法（一体型・単独型）や一体型については沿道の道路管理者（国・府県）によって、多目的トイレの設置状況に差異が生じていないか比較したところ、図表 2-(2)-キ-③のとおり、設置していない3駅はいずれも単独型の駅となっている。

図表 2-(2)-キ-③ 整備手法による多目的トイレの設置状況

(単位：駅、%)

区分	設置している	設置していない	計
一体型	73 (100)	0 (0)	73 (100)
直轄国道沿い	23 (100)	0 (0)	23 (100)
府県管理道沿い	50 (100)	0 (0)	50 (100)
単独型	69 (95.8)	3 (4.2)	72 (100)
計	142	3	145

<「道の駅」登録時期と多目的トイレの設置状況との関係>

「道の駅」の登録時期が、①「道の駅」登録・案内要綱の改正により、バリアフリー化が新たに規定された平成14年3月以前、②同年4月からバリアフリー法(注)が施行された18年12月まで、③19年1月以降のいずれかによって、多目的トイレの設置状況に差異が生じていないか比較したところ、図表 2-(2)-キ-④のとおり、多目的トイレが設置されていない3駅は、いずれも14年3月以前に登録された駅となっている。

(注) 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年法律第91号)

図表 2-(2)-キ-④ 「道の駅」登録時期による多目的トイレの設置状況

(単位：駅、%)

区分	設置している	設置していない	計
①「道の駅」登録が平成14年3月以前	72 (96.0)	3 (4.0)	75 (100)
②「道の駅」登録が平成14年4月から18年12月まで	20 (100)	0 (0)	20 (100)
③「道の駅」登録が平成19年1月以降	50 (100)	0 (0)	50 (0)
計	142	3	145

<整備手法（一体型・単独型）とオストメイト対応設備の設置状況との関係>

「道の駅」の整備手法（一体型・単独型）や一体型については沿道の道路管理者（国・府県）によって、オストメイト対応設備の設置状況に差異が生じていないか比較したところ、図表 2-(2)-キ-⑤のとおり、整備手法では一体型の駅の方がオストメイト対応設備の設置率がより高い状況がみられる。また、一体型の中での沿道の道路管理者による区別では、国が道路管理者の直轄国道沿いの「道の駅」で 20 駅（87.0%）と 9 割弱に上り、より高い設置率となっている。

図表 2-(2)-キ-⑤ 整備手法によるオストメイト対応設備の設置状況

(単位：駅、%)

区分	設置している	設置予定又は設置していない	計
一体型	44 (60.3)	29 (39.7)	73 (100)
直轄国道沿い	20 (87.0)	3 (13.0)	23 (100)
府県管理道沿い	24 (48.0)	26 (52.0)	50 (100)
単独型	39 (54.2)	33 (45.8)	72 (100)
計	83	62	145

<「道の駅」登録時期とオストメイト対応設備の設置状況との関係>

「道の駅」の登録時期が、①平成 14 年 3 月以前、②同年 4 月から 18 年 12 月まで、③19 年 1 月以降のいずれかによって、オストメイト対応設備の設置状況に差異が生じていないか比較したところ、図表 2-(2)-キ-⑥のとおり、14 年 4 月以降に登録された駅ではオストメイト対応設備の設置が進んでいるが、バリアフリー法が施行された 19 年 1 月以降に登録された駅でも 10 駅（20.0%）で設置されていない状況となっている。

図表 2-(2)-キ-⑥ 「道の駅」登録時期によるオストメイト対応設備の設置状況

(単位：駅、%)

区分	設置している	設置予定又は設置していない	計
①「道の駅」登録が平成 14 年 3 月以前	29 (38.7)	46 (61.3)	75 (100)
②「道の駅」登録が平成 14 年 4 月から 18 年 12 月まで	14 (70.0)	6 (30.0)	20 (100)
③「道の駅」登録が平成 19 年 1 月以降	40 (80.0)	10 (20.0)	50 (100)
計	83	62	145

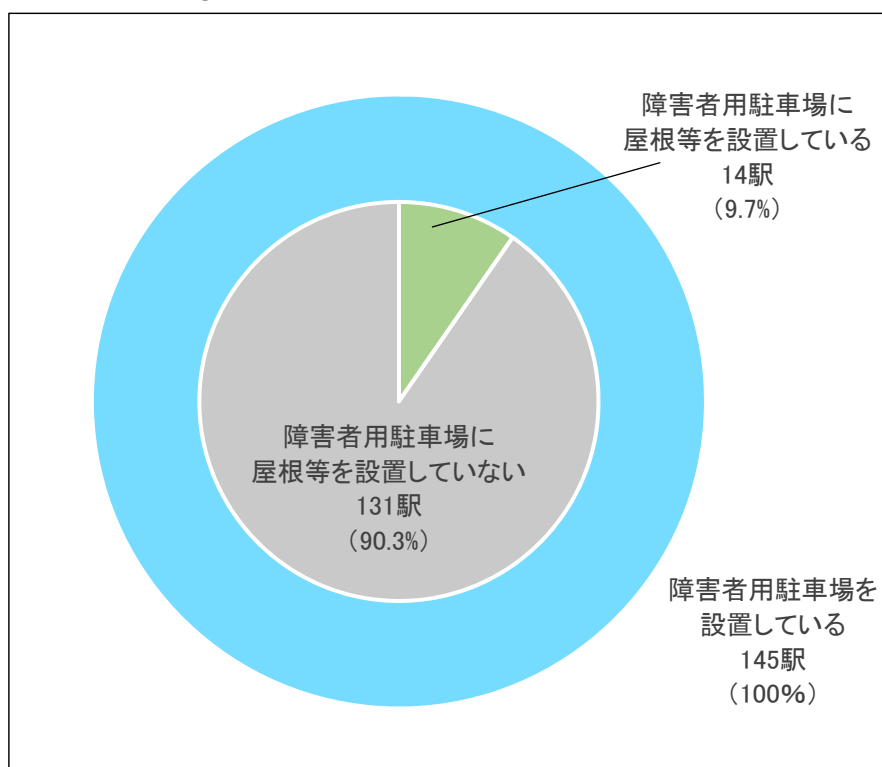
<障害者用駐車場の設置>

回答のあった145駅における障害者用駐車場については、図表2-(2)-キ-⑦のとおり、全ての駅が設置しており、またそのうち無回答の1駅を除く144駅における、障害者用駐車場の台数については、図表2-(2)-キ-⑧のとおり、複数台分設置している駅が116駅(80.6%)となっている。

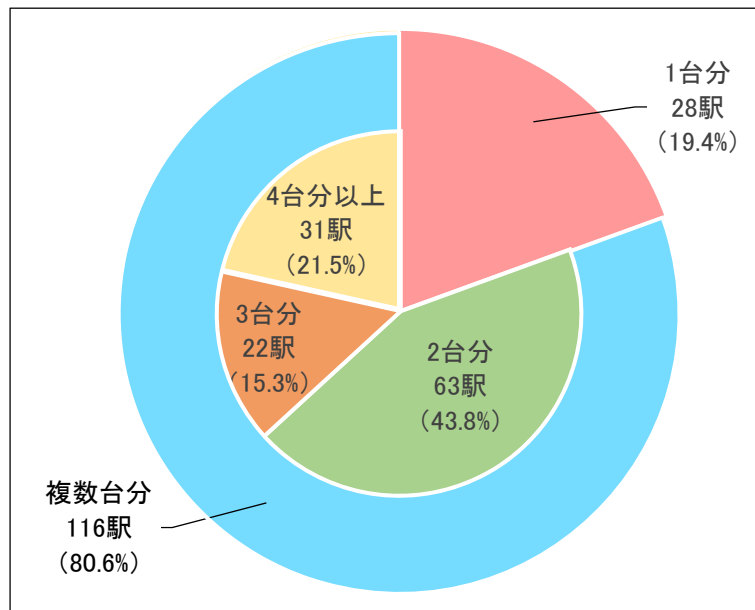
なお、各「道の駅」の自動車駐車場の全駐車台数の分布は、図表2-(2)-キ-⑨のとおりとなっている。

また、図表2-(2)-キ-⑦のとおり、高齢者や障害者等が雨水に濡れずに乗降できるようにするための屋根又は庇^{ひさし}(以下「屋根等」という。)については、14駅(9.7%)が障害者用駐車場に設置しているが、多くの駅(131駅、90.3%)では設置していない。

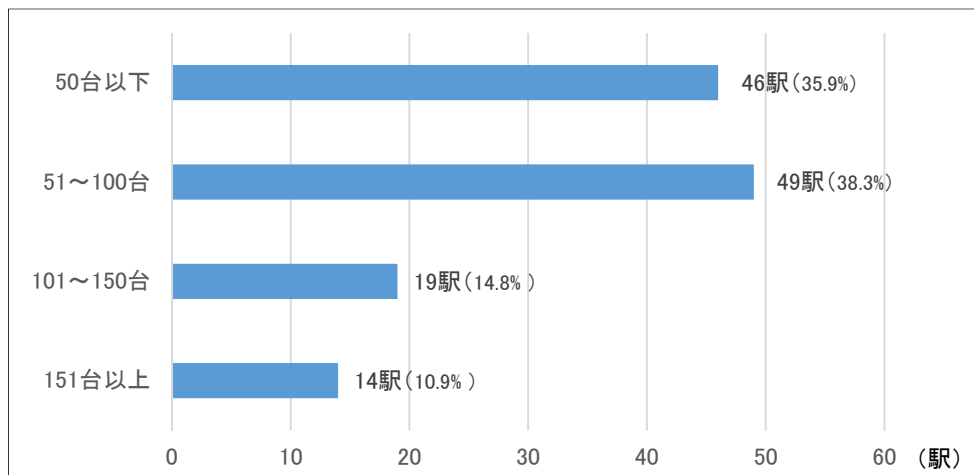
図表2-(2)-キ-⑦ 障害者用駐車場及び同駐車場への屋根等の設置状況



図表 2-(2)-キ-⑧ 障害者用駐車場の設置台数 (回答のあった 144 駅)



図表 2-(2)-キ-⑨ 「道の駅」に設置されている自動車駐車場の全駐車台数 (回答のあった 128 駅)



(注) 上記以外の 17 駅は、無回答のものや、全駐車台数ではなく障害者用駐車場と同数が記載されていたものであり、対象外とした。

＜整備手法（一体型・単独型）と障害者用駐車場への屋根等の設置状況との関係＞

「道の駅」の整備手法（一体型・単独型）や一体型については沿道の道路管理者（国・府県）によって、障害者用駐車場における屋根等の設置状況に差異が生じていないか比較したところ、図表 2-(2)-キ-⑩のとおり、整備手法では一体型の駅の方がより高い設置率となっている。また、一体型の中での沿道の道路管理者による区別では、国が道路管理者の直轄国道沿いの「道の駅」においてより高い設置率となっている。

図表 2-(2)-キ-⑩ 整備手法による障害者用駐車場への屋根等の設置状況

(単位：駅、%)

区分	設置している	設置していない	計
一体型	12 (16.4)	61 (83.6)	73 (100)
直轄国道沿い	6 (26.1)	17 (73.9)	23 (100)
府県管理道沿い	6 (12.0)	44 (88.0)	50 (100)
単独型	2 (2.8)	70 (97.2)	72 (100)
計	14	131	145

＜「道の駅」登録時期と障害者用駐車場への屋根等の設置状況との関係＞

「道の駅」の登録時期が、①平成 14 年 3 月以前、②同年 4 月から 18 年 12 月まで、③19 年 1 月以降のいずれかによって、障害者用駐車場への屋根等の設置状況に差異が生じていないか比較したところ、図表 2-(2)-キ-⑪のとおり、14 年 4 月以降に登録された駅では、障害者用駐車場への屋根等の設置が比較的進んでいるが、バリアフリー法が施行された 19 年 1 月以降に登録された駅でも 41 駅 (82.0%) で設置されていない状況となっている。

図表 2-(2)-キ-⑪ 「道の駅」登録時期による障害者用駐車場への屋根等の設置状況

(単位：駅、%)

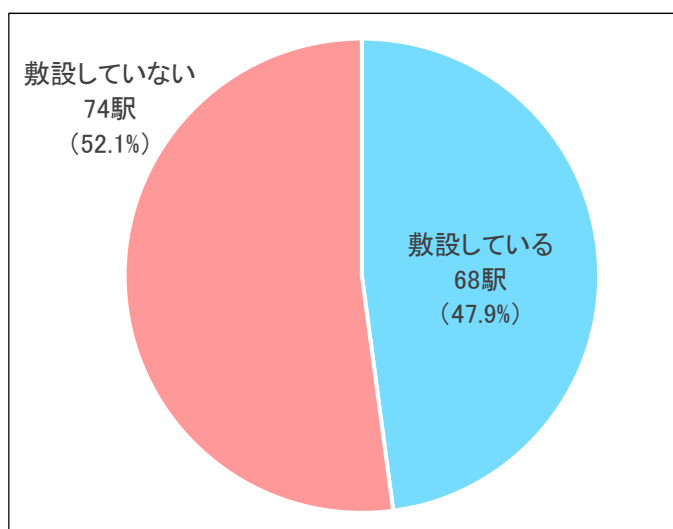
区分	設置している	設置していない	計
①「道の駅」登録が平成 14 年 3 月以前	3 (4.0)	72 (96.0)	75 (100)
②「道の駅」登録が平成 14 年 4 月から 18 年 12 月まで	2 (10.0)	18 (90.0)	20 (100)
③「道の駅」登録が平成 19 年 1 月以降	9 (18.0)	41 (82.0)	50 (100)
計	14	131	145

<障害者用駐車場からトイレまでのバリアフリー化>

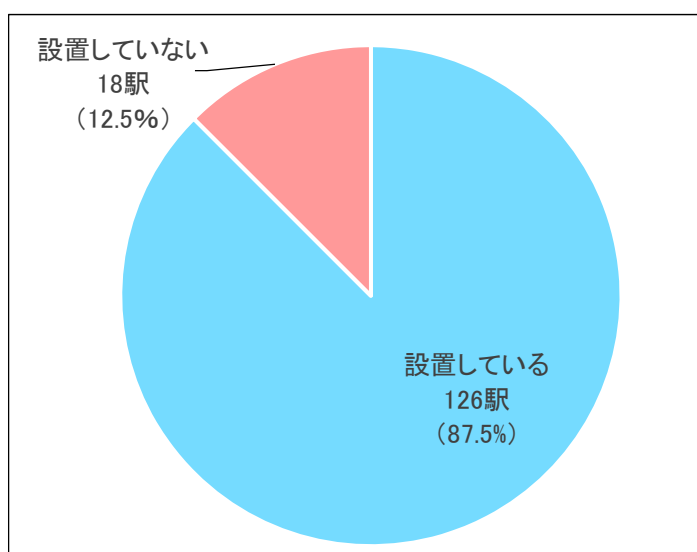
障害者用駐車場からトイレまでの歩行経路における、視覚障害者誘導用ブロック（点字誘導ブロック）については、図表 2-(2)-キ-⑫のとおり、無回答の 3 駅を除く 142 駅のうち、68 駅（47.9%）が敷設している一方、半数以上の 74 駅（52.1%）が敷設していない状況がみられる。

また、同経路における傾斜路（スロープ）など、車いす利用者が移動しやすい施設については、図表 2-(2)-キ-⑬のとおり、無回答の 1 駅を除く 144 駅のうち、126 駅（87.5%）が設置している一方、18 駅（12.5%）が設置していない状況がみられる。

図表 2-(2)-キ-⑫ 障害者用駐車場からトイレまでの歩行経路における視覚障害者誘導用ブロックの敷設状況（回答があった 142 駅）



図表 2-(2)-キ-⑬ 障害者用駐車場からトイレまでの歩行経路における傾斜路（スロープ）等の設置状況（回答のあった 144 駅）



＜整備手法（一体型・単独型）と障害者用駐車場からトイレまでの歩行経路における視覚障害者誘導用ブロックの敷設状況との関係＞

「道の駅」の整備手法（一体型・単独型）や一体型については沿道の道路管理者（国・府県）によって、障害者用駐車場からトイレまでの歩行経路における視覚障害者誘導用ブロックの敷設状況に差異が生じていないか比較したところ、図表 2-(2)-キ-⑭のとおり、整備手法では一体型の駅の方がより高い敷設率となっている。また、一体型の中での沿道の道路管理者による区別では、直轄国道、府県管理道でその差異は大きくなく、敷設率に有意の差はみられない。

図表 2-(2)-キ-⑭ 整備手法による障害者用駐車場からトイレまでの歩行経路における視覚障害者誘導用ブロックの敷設状況（回答のあった142駅）

（単位：駅、％）

区分	敷設している	敷設していない	計
一体型	41 (56.9)	31 (43.1)	72 (100)
直轄国道沿い	13 (59.1)	9 (40.9)	22 (100)
府県管理道沿い	28 (56.0)	22 (44.0)	50 (100)
単独型	27 (38.6)	43 (61.4)	70 (100)
計	68	74	142

＜「道の駅」登録時期と障害者用駐車場からトイレまでの歩行経路における視覚障害者誘導用ブロックの敷設状況との関係＞

「道の駅」の登録時期が、①平成14年3月以前、②平成14年4月から18年12月まで、③平成19年1月以降のいずれかによって、障害者用駐車場からトイレまでの歩行経路における視覚障害者誘導用ブロックの敷設状況に差異が生じていないか比較したところ、図表2-(2)-キ-⑮のとおり、登録時期が新しい駅になるにつれ、徐々に障害者用駐車場からトイレまでの歩行経路における視覚障害者誘導用ブロックの敷設が進んでいるが、バリアフリー法が施行された19年1月以降に登録された駅でも20駅(40.8%)で敷設されていない状況となっている。

図表2-(2)-キ-⑮ 「道の駅」登録時期による障害者用駐車場からトイレまでの歩行経路における視覚障害者誘導用ブロックの敷設状況（回答のあった142駅）
(単位：駅、%)

区分	敷設している	敷設していない	計
①「道の駅」登録が平成14年3月以前	30 (41.1)	43 (58.9)	73 (100)
②「道の駅」登録が平成14年4月から18年12月まで	9 (45.0)	11 (55.0)	20 (100)
③「道の駅」登録が平成19年1月以降	29 (59.2)	20 (40.8)	49 (100)
計	68	74	142

＜整備手法（一体型・単独型）と障害者用駐車場からトイレまでの歩行経路における傾斜路（スロープ）等の設置状況との関係＞

「道の駅」の整備手法（一体型・単独型）や一体型については沿道の道路管理者（国・府県）によって、障害者用駐車場からトイレまでの歩行経路における傾斜路（スロープ）等の設置状況に差異が生じていないか比較したところ、図表 2-(2)-キ-⑯のとおり、整備手法では一体型の駅の方がより高い設置率となっている。また、一体型の中での沿道の道路管理者による区別では、直轄国道、府県管理道でその差異は大きくなく、設置率に有意の差はみられない。

図表 2-(2)-キ-⑯ 整備手法による障害者用駐車場からトイレまでの歩行経路における傾斜路（スロープ）等の設置状況（回答のあった 144 駅）

（単位：駅、％）

区分	設置している	設置していない	計
一体型	65 (90.3)	7 (9.7)	72 (100)
直轄国道沿い	20 (90.9)	2 (9.1)	22 (100)
府県管理道沿い	45 (90.0)	5 (10.0)	50 (100)
単独型	61 (84.7)	11 (15.3)	72 (100)
計	126	18	144

<「道の駅」登録時期と障害者用駐車場からトイレまでの歩行経路における傾斜路（スロープ）等の設置状況との関係>

「道の駅」の登録時期が、①平成14年3月以前、②平成14年4月から18年12月まで、③平成19年1月以降のいずれかによって、障害者用駐車場からトイレまでの歩行経路における傾斜路（スロープ）等の設置状況に差異が生じていないか比較したところ、図表2-(2)-キ-⑰のとおり、いずれの時期でもその差異は大きくなく、設置率に有意の差はみられない。

図表 2-(2)-キ-⑰ 「道の駅」登録時期による障害者用駐車場からトイレまでの歩行経路における傾斜路（スロープ）等の設置状況（回答のあった144駅）

(単位：駅、%)

区分	設置している	設置していない	計
①「道の駅」登録が平成14年3月以前	65 (86.7)	10 (13.3)	75 (100)
②「道の駅」登録が平成14年4月から18年12月まで	17 (85.0)	3 (15.0)	20 (100)
③「道の駅」登録が平成19年1月以降	44 (89.8)	5 (10.2)	49 (100)
計	126	18	144

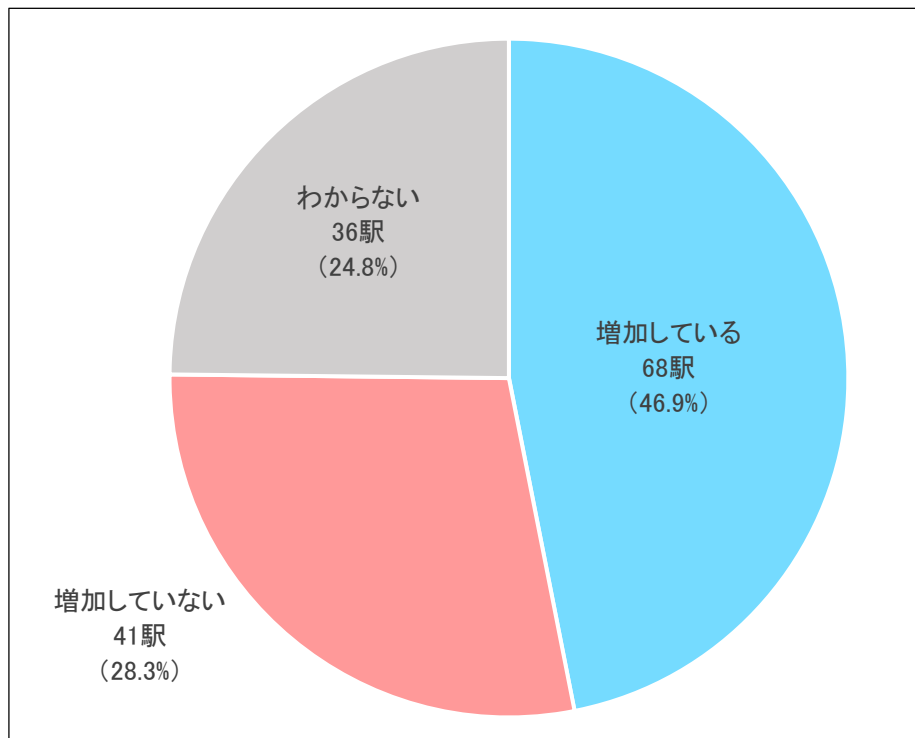
ク インバウンド（訪日外国人旅行者）への対応

<訪日外国人旅行者の増減傾向>

「道の駅」を訪問する訪日外国人旅行者の増減傾向（注）については、図表 2-(2)-ク-①のとおり、回答のあった 145 駅のうち、「増加している」との回答が 68 駅（46.9%）あり、「増加していない」とする 41 駅（28.3%）を上回っている。また、36 駅（24.8%）が「わからない」と回答している。

（注）本設問は、「道の駅」の訪日外国人旅行者来場者数の統計がない場合には、前年度と比較した上での駅設置者としての感触により回答することを求めたものである。

図表 2-(2)-ク-① 「道の駅」における訪日外国人旅行者の増減傾向

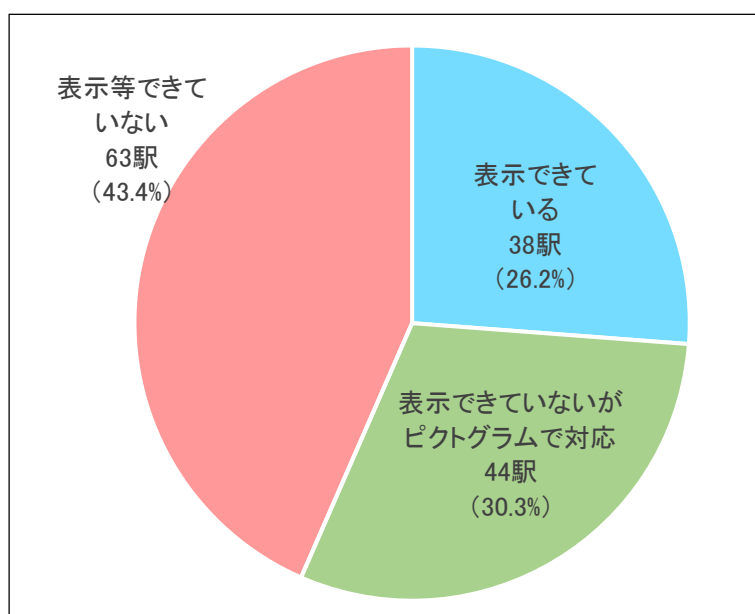


<トイレ・案内所等施設の多言語表示>

「道の駅」を訪問する訪日外国人旅行者への対応の一つである、トイレや休憩施設、案内所等駅内施設にある案内板の多言語表示の状況については、図表 2-(2)-ク-②のとおり、回答のあった 145 駅のうち、多言語表示している駅が 38 駅 (26.2%) となっている。これら 38 駅の表示言語をみると、図表 2-(2)-ク-③のとおり、英語は全ての駅で表示され、他の言語も中国語が 21 駅 (55.3%) で、韓国語が 22 駅 (57.9%) でそれぞれ表示されている。

また、多言語表示はないがピクトグラムで対応している駅も 44 駅 (30.3%) あるが、多言語表示等できていないとする駅が 63 駅 (43.4%) みられる。

図表 2-(2)-ク-② トイレ・案内所等施設の多言語表示状況



図表 2-(2)-ク-③ トイレ・案内所等施設の表示言語 (表示済みの 38 駅)

(単位：駅、%)

多言語表示駅	対応できる言語			
	英語	中国語	韓国語	その他
38 (100)	38 (100)	21 (55.3)	22 (57.9)	1 (2.6)

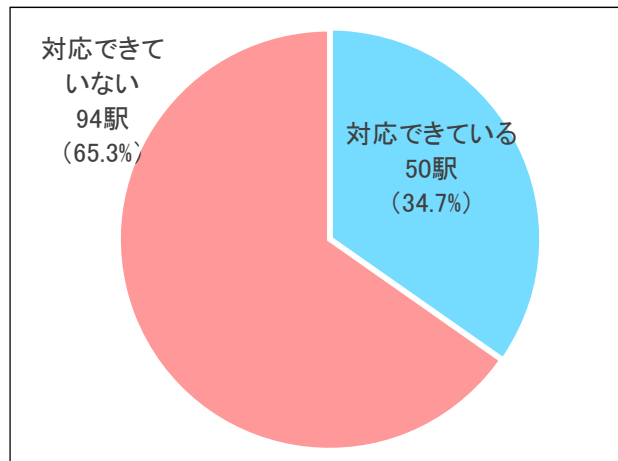
(注) アンケートで「複数回答可」としたため、複数言語が重複している駅がある。

<道路情報・地域情報の多言語対応>

「道の駅」を訪問する訪日外国人旅行者のために行っている道路情報や観光案内等地域情報に係る多言語対応の状況については、図表 2-(2)-ク-④のとおり、無回答の 1 駅を除く 144 駅のうち、50 駅 (34.7%) が多言語対応を行っており、その方法としては、図表 2-(2)-ク-⑤のとおり、パンフレット・リーフレットによるものが最多の 37 駅 (74.0%) となっている。

また、これら 50 駅のうち、無回答の 2 駅を除く 48 駅における対応言語をみると、図表 2-(2)-ク-⑥のとおり、英語は 47 駅 (97.9%) とほとんどの駅で対応がなされ、他の言語も中国語が 27 駅 (56.3%) で、韓国語も 19 駅 (39.6%) でそれぞれ対応がなされている。

図表 2-(2)-ク-④ 道路情報・地域情報の多言語対応状況 (回答のあった 144 駅)



図表 2-(2)-ク-⑤ 道路情報・地域情報の多言語対応の方法 (対応済み 50 駅)

(単位：駅、%)

多言語対応駅	対応方法			
	パンフレット・リーフレット	多言語対応可能な人員配置や電話通訳等	掲示板や電光掲示、情報提供装置	その他
50 (100)	37 (74.0)	15 (30.0)	14 (28.0)	5 (10.0)

(注) アンケートで「複数回答可」としたため、重複している駅がある。

図表 2-(2)-ク-⑥ 道路情報・地域情報の対応言語 (対応済み 50 駅のうち回答のあった 48 駅)

(単位：駅、%)

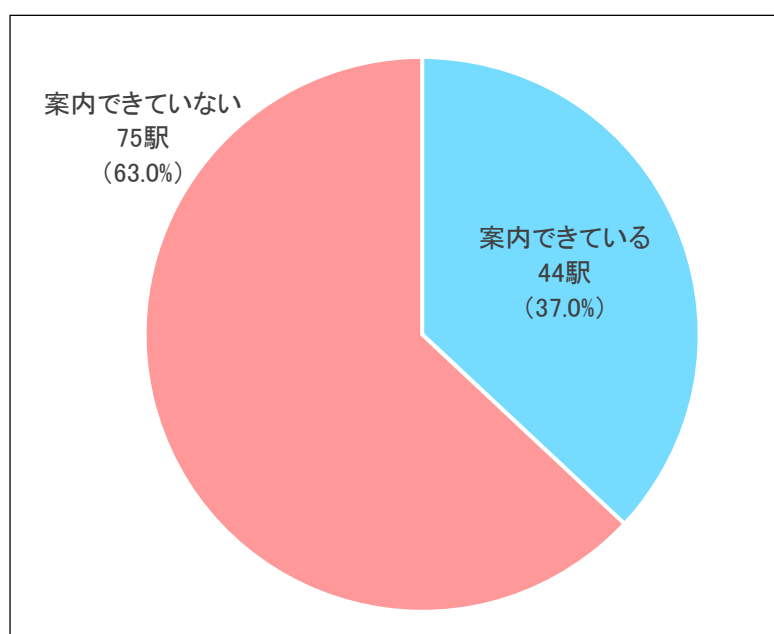
多言語対応駅のうち回答のあった駅	対応できる言語			
	英語	中国語	韓国語	その他
48 (100)	47 (97.9)	27 (56.3)	19 (39.6)	4 (8.3)

(注) アンケートで「複数回答可」としたため、重複している駅がある。

<公衆無線 LAN (Wi-Fi) 接続方法の多言語表示による案内>

公衆無線 LAN (Wi-Fi) を整備している 121 駅 (本報告書 23 頁の「カ 公衆無線 LAN (Wi-Fi)」参照) のうち、無回答の 2 駅を除く 119 駅における、訪日外国人旅行者のための公衆無線 LAN (Wi-Fi) の接続方法については、図表 2-(2)-ク-⑦のとおり、44 駅 (37.0%) で多言語表示による案内が行われている。これら 44 駅の表示言語をみると、図表 2-(2)-ク-⑧のとおり、英語は全ての駅で表示され、他の言語では中国語が 32 駅 (72.7%) で、韓国語が 30 駅 (68.2%) でそれぞれ表示されている。

図表 2-(2)-ク-⑦ 公衆無線 LAN (Wi-Fi) 接続方法の多言語表示による案内状況 (公衆無線 LAN (Wi-Fi) を整備済みの 121 駅のうち回答のあった 119 駅)



図表 2-(2)-ク-⑧ 公衆無線 LAN (Wi-Fi) 接続方法の表示言語 (表示済み 44 駅)

(単位：駅、%)

多言語表示駅	表示されている言語			
	英語	中国語	韓国語	その他
44 (100)	44 (100)	32 (72.7)	30 (68.2)	3 (6.8)

(注) アンケートで「複数回答可」としたため、複数言語が重複している駅がある。

ケ 道の駅の機能向上に関する意見等

「道の駅」の防災機能やバリアフリー化、インバウンド（訪日外国人旅行者）対応等、その機能向上に関する意見や課題と考える事項として、「道の駅」設置者から寄せられた内容は、図表 2-(2)-ケ-①、②のとおりである。

この中には、i) 防災機能について、「道の駅」における災害時マニュアルの参考例を作成してもらいたいとするものや防災機能向上のための整備や活用に関する補助金制度や財政支援などを求める意見がみられるほか、ii) バリアフリー化については、駅備え付けの車いすや障害者用駐車場から施設までの屋根が必要とする意見、iii) インバウンド対応については、訪日外国人旅行者の受入態勢として、自動翻訳機の導入や多言語対応できる人員の育成が必要とする意見や施設整備に関する補助金、助成金制度の創設等行政の支援に関する要望などがみられる。

図表 2-(2)-ケ-① 「道の駅」の防災機能の整備や活用に関する意見、課題（自由記載）

ソフト 対策	<ul style="list-style-type: none"> ・訓練については、主に火災を想定しているため、近年増加している自然災害を想定し実施する必要がある。 ・被災者の方達同士の情報交換場所の提供 ・「道の駅」における災害時マニュアルの参考例を作成していただきたい。 ・道の駅防災機能には、大きく2種類があることを想定し、災害時には2種類の動き、対応となることを事前に確認する必要があると考える。 <ol style="list-style-type: none"> 1) やや市街地にある道の駅 ⇒災害時、直接、人命に対する支援の拠点となる。 2) 地方型・田舎にある道の駅 ⇒災害時、移動、交通、物資等の支援の拠点となる。
ハード 対策	<ul style="list-style-type: none"> ・防災機能を有するためには、抜本的な改修が必要である。 ・車での上訪者が大多数を占めるので、道路情報の随時更新が課題となる。 ・停電時に備えて発電機は必要だと感じた。 ・全体の面積が小さく、防災のためのスペースがとれていない。 ・対応できる敷地がない。 ・行政の災害本部との交通が絶たれた際に利用できる災害用品を行政から配布していただき備蓄できると良いと思います。 ・資金的に不可能である。 ・国・県による、「道の駅」の防災機能向上のための整備や活用に関する補助金制度の創設が必要と感じます。 ・防災設備・物資を整備する際の国等からの財政的な支援について検討いただきたい。
ソフト ・ハード 共通	<ul style="list-style-type: none"> ・発災時に対応できる人員がない。指定管理施設であり、必要以上の人員を確保していないため、平時の設備や物資の点検を行う人的余裕がない。市の指定避難所でもないため、「道の駅」単独で防災設備等の整備を行う費用及びその後の管理費用が捻出できない。 ・指定避難所に位置付けられているが、避難所以外の防災拠点とするには、機能が備わっていない。 ・車中泊により、中長期にわたり滞在する避難者への対応策を有していない。 ・国の補助金メニューなど、逐一情報提供があれば有難い。 ・防災設備を確認できる機会があまりないため、「道の駅」全体の設備を把握しているものが少ない。緊急時に瞬時に対応できるものが少ない。 ・運営者側から防災拠点として協定締結や整備をして欲しいという要望があるものの、近隣に公共施設等の防災拠点が多いこともあり進んでいない。実質的には公共施設よりも防災拠点となりうる機能が高いことから、整備や活用を進めていく必要性を感じている。

図表 2-(2)-ケ-② 「道の駅」のバリアフリー化、インバウンド対応の施設整備に関する
意見、課題（自由記載）

バリア フリー 化	<ul style="list-style-type: none"> ・「道の駅」の全体的なバリアフリー化、トイレの改修が必要である。（特に道の駅のトイレについては、早急に改修願いたい。） ・障害者対応のための施設整備については、整備費用が発生するため、補助金制度の創設が必要と感じます。 ・視覚障害者に対応した音声対応が必要 ・駅備え付けの車いすがないので必要性を感じる。 ・障害者駐車場から足湯やトイレに行く際に屋根がないので雨の日に不便を感じる。
インバ ウンド 対応	<ul style="list-style-type: none"> ・片言英語の対応で JNTO の観光案内所認定を受けているが、自動翻訳機の導入も検討。 ・簡便に利用できる多言語対応機器が必要 ・バリアフリー化はできているが、訪日外国人対応は進んでいない。インバウンド需要がほとんどないためだが、地域全体での情報発信、受け入れ態勢強化などインバウンド誘客の取組みが進めば連動していきたい。 ・「道の駅」を訪日外国人対応の施設として整備するには、多言語対応できる人員の育成や、「道の駅」以外に波及するであろう旅行者への地域の受入体制、公共交通機関などが不足している。 ・外国人対応については、既存施設を活用した体験型のプログラムの提供等、すでにある資源を活用した取組を行うことが、道の駅の特徴や魅力を引き出せるのではないかと感じます。 ・看板・案内板の整備について、統一的な指針を示されたい。意匠等が統一されることで、誰が見ても理解できる案内となることが望ましいと考える。 ・一体型整備の場合、例えば Wi-Fi に関しては、町は A 社、国は B 社というように会社が違いました。同じ施設内（区域内）で場所が変わると切り替えるなどの手間がかかるため、今後、整備の際には、両者とも同じ会社にするなどの工夫が必要かと感じました。
共 通	<ul style="list-style-type: none"> ・当市において、ハード整備は財源不足のため向上させる計画がない。国の方で整備を支援してもらえる一律の制度等の設立を検討してほしい。 ・当駅のような単独型の「道の駅」は、市町村整備のため、施設整備に係る財源確保が非常に厳しい状況であることから、施設整備に関する補助金、助成金制度の創設をお願いしたい。 ・予算の確保が難しい。 ・多言語表示、トイレの洋式化が進んでいない。 ・障害者対応又は訪日外国人対応を「施設整備」だけで対応するというだけでなく、ソフト面（警備や案内等を含めた適正な人員対応）での対応に力を入れるべきと考える（コスト面でも有利）。