

# 『道の駅の防災に関するアンケート』調査結果概要

平成 25 年 3 月

財団法人 国土技術研究センター

特定非営利活動法人 人と道研究会

# 目 次

I. 調 査 概 要 .....	2 頁
II. 調査結果の概要 .....	3 頁
'1.災害時の道路利用者や周辺住民等の受け入れ .....	3 頁
'2.被災者に対して道の駅としてできるサービス .....	3 頁
'3.災害発生時の道の駅の対応の可否 .....	4 頁
'3-1.道路利用者の一時避難所 .....	4 頁
'3-2.地域住民の一時避難所 .....	4 頁
'3-3.道路情報の発信 .....	5 頁
'3-4.被災情報の発信 .....	5 頁
'3-5.救援物資の提供 .....	5 頁
'3-6.救援物資の保管 .....	6 頁
'3-7.支援活動の拠点 .....	6 頁
'4-1.防災機能の設置状況 .....	7 頁
'4-2.災害時に利活用可能な他の施設、装備 .....	8 頁
'5.現在具備している防災機能の活用経験 .....	8 頁
'6.防災行政上の位置付け .....	9 頁
'7.災害時における道の駅の運用マニュアルの整備状況 .....	10 頁
'8.通常時の情報提供手段 .....	10 頁
'9.地震、台風、豪雨等の災害発生時の他の道の駅との連携 .....	11 頁
'10.道の駅の防災機能の整備・活用に関してのご意見・ご希望 .....	13 頁

# I. 調査概要

1. 調査名：道の駅の防災に関するアンケート調査
2. 調査の目的：道の駅の防災機能についての期待が高まっているなか、道の駅の防災機能についての意識・実態を把握し、今後の道の駅のあり方を考える上での基礎資料とする。
3. 調査対象：平成24年8月現在登録済の道の駅の駅長
4. 調査方法：郵送調査法
5. 設計標本数：987（平成24年8月現在 登録道の駅）
6. 回収標本数：727 駅（回収率：73.7%）
7. 集計標本数：722 駅  
※道の駅名が無記入のアンケート票は集計から除外した。

## 8. 標本構成

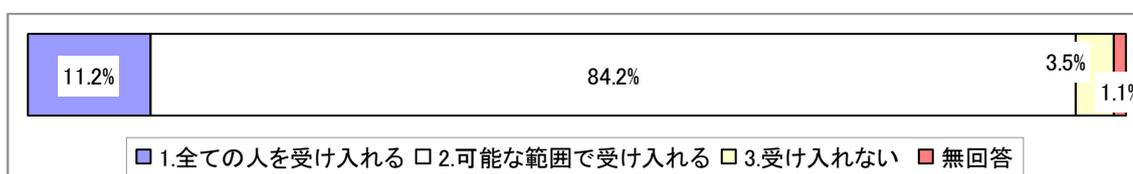
	全体	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中国	四国	九州 沖縄
駅長・店長・支配人	52.6% 380	18.8% 15	65.7% 71	42.2% 46	49.0% 25	59.6% 56	53.4% 39	62.1% 36	45.8% 27	72.2% 65
事務長・事務局長	5.4% 39	11.3% 9	2.8% 3	10.1% 11	2.0% 1	7.4% 7	2.7% 2	3.4% 2	1.7% 1	3.3% 3
経営責任者	4.8% 35	6.3% 5	1.9% 2	4.6% 5	3.9% 2	2.1% 2	4.1% 3	10.3% 6	6.8% 4	6.7% 6
行政担当者	13.7% 99	41.3% 33	3.7% 4	18.3% 20	15.7% 8	11.7% 11	9.6% 7	5.2% 3	13.6% 8	5.6% 5
その他	12.2% 88	15.0% 12	16.7% 18	17.4% 19	5.9% 3	6.4% 6	12.3% 9	8.6% 5	16.9% 10	6.7% 6
不明・無記入	11.2% 81	7.5% 6	9.3% 10	7.3% 8	23.5% 12	12.8% 12	17.8% 13	10.3% 6	15.3% 9	5.6% 5
N =	722	80	108	109	51	94	73	58	59	90

9. 調査実施時期：平成24年8月～10月
10. 調査実施機関：財団法人 国土技術研究センター 道路政策グループ  
特定非営利活動法人 人と道研究会

## II. 調査結果の概要

### 1. 災害時の道路利用者や周辺住民等の受け入れ

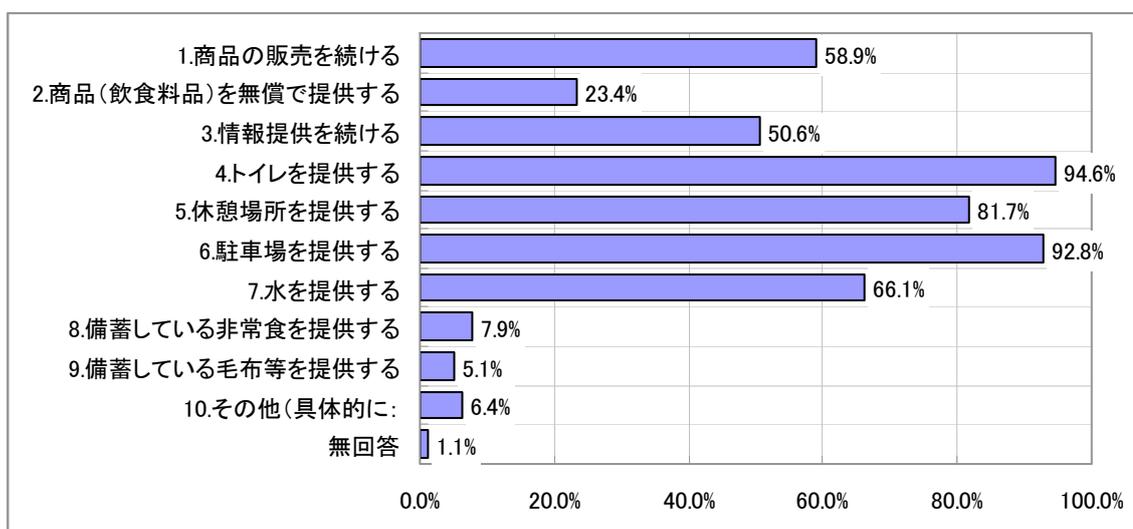
- ・『全ての人を受け入れる』と回答した道の駅は 11.2%、『可能な範囲で受け入れる』は 84.2%と 95%以上の道の駅が災害時の道路利用者や周辺住民等の受け入れの意向を持っている。
- ・『受け入れられない』と回答とした道の駅が 3.5%あったが、受け入れられない理由は「海が目の前にあり、海拔も低いため、津波がきたら危険なので避難場所に適していない。」等の道の駅の立地上からのもの  
「受け入れはしたい思いはあるが、スペース、構造上の理由で受け入れる範囲が非常に少ないと思われる。今後は利用できるスペースを整えた施設が望まれる。」等の道の駅のスペース、設備の不備からの理由が多数を占めていた。



N=722

### 2. 被災者に対して道の駅としてできるサービス

- ・被災者に対して道の駅としてできるサービスとしては、①『トイレを提供する』(94.6%)、②『駐車場を提供する』(92.8%)、③『休憩場所を提供する』(81.7%)がベスト3で、以下④『水を提供する』(66.1%)、⑤『商品の販売を続ける』(58.9%)で、『情報提供を続ける』は50.6%で、半数でしかなかった。



N=722

### 3. 災害発生時の道の駅の対応の可否

#### 3-1 道路利用者の一時避難所

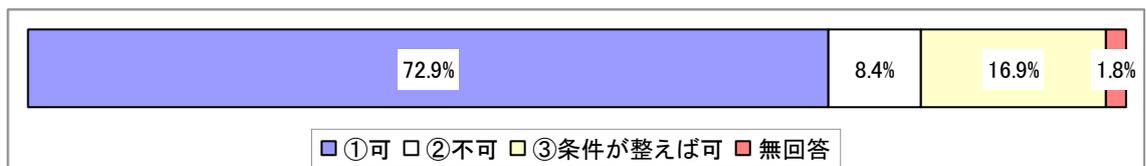
- 道路利用者の一時避難所として『可』とした道の駅は 79.6%、『不可』 4.4%、『条件が整えば』 14.3%と大半が一時避難所として可能と回答している。
- 可能な条件としては次のようなことが挙げられていた。
  - 東日本大震災では、建物の被害はなかったが、駐車場まで浸水した。状況によるが、もっと安全な場所に誘導したほうが良いと思う
  - 電気、水道が災害で壊れなければ。
  - 施設内での寝泊りは難しいので、基本的に車内でそれが出来る方。
  - 市および国交省との取り決めに寄ります。
  - 容量以上になると大混乱してしまうので、情報コントロール機能の設置及び運用条件の整備が前提です。
  - 町の施設なので、住民優先になるのでは・・・。
  - 営業時間帯で、休館日以外であれば。



N=722

#### 3-2 地域住民の一時避難所

- 地域住民の一時避難所として『可』とした道の駅は 72.9%、『不可』 8.4%、『条件が整えば』 16.9%と、前問の道路利用者一時避難所より、若干ではあるが、可能な回答は低くなっている。
- また、可能な条件としては次のようなことが挙げられていた。
  - 市避難所に指定されていないことから、必要に応じて。
  - 市の防災計画の避難場所に指定されれば
  - 行政、地域のコミュニティとの調整が整えば
  - 駐車場のみ可。トイレ不可。
  - トイレ、地下水利用の為自家発電装置が必要。避難スペースの拡大。
  - トイレが防災対応型でないので、すぐに使用できなくなる可能性がある。防災対応のトイレの整備が必要。
  - 隣接している地区の体育館を利用。炊き出し等での飲食の提供は可能である。
  - 和室、会議室を利用できる。しかし用具がない。
  - 地域と利用者の優先度の取り決めが出来れば



N=722

### 3-3 道路情報の発信

- 道路情報の発信が「可能」と回答した道の駅は 58.3%で、6割に達していない。
- 条件を整えば「可能」という道の駅は 28.3%と、3割近くあり、その条件としては
  - ①「非常用電源等の電力の確保が可能になれば」等の電源確保
  - ②「情報端末がない」「設備」「情報端末の整備が必要」等、情報設備・機器機器自体の有無
  - ③「情報が入ってこないの、入っていれば」「業務委託管理のため、国・県・市等からの情報提供があれば」等の情報入手方法・システムの3要素に集約できる。



N=722

### 3-4 被災情報の発信

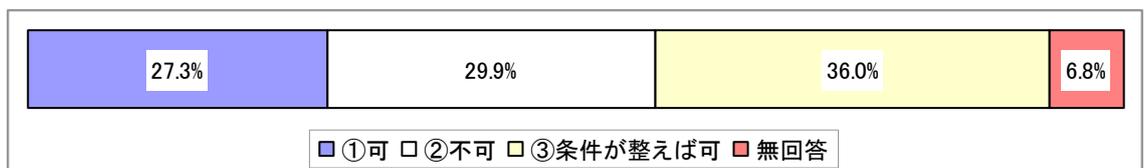
- 被災情報の発信は「可能」48.9%で、「道路情報」の発信より低く、過半数に達していない。
- 条件としては「道路情報」の発信と同じように、①電源確保、②情報設備・機器、③情報入手方法があげられており、「地域防災無線等、自治体よりの情報」と行政との連携・調整の必要性の意見が目についた。



N=722

### 3-5 救援物資の提供

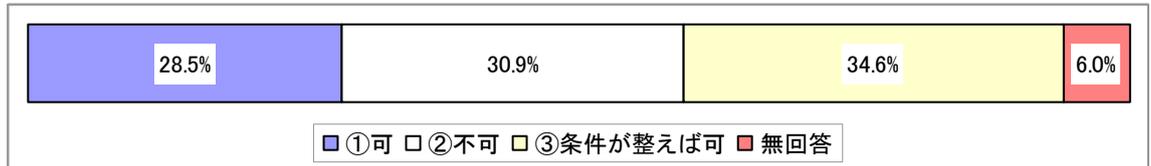
- 救援物資の提供については「可」27.3%、「不可」29.9%と、可とする道の駅より不可とする道の駅が多かった。
- 条件を整えば「可」という駅は 32.4%と最も多かったが、条件としてあげられたのは
  - ①「単独では不可。行政との連携が必要」「行政に動きがなく、その取り決めが必要」
  - ②「保管庫が整備されれば可」「在庫をおいてない。スペースがない。」
  - ③「物資の備蓄がないため」「救援物資が提供されれば可能」等のような、行政との連携・取り決め、保管スペース、物資の備蓄が整うことを条件としている。



N=722

### 3-6 救援物資の保管

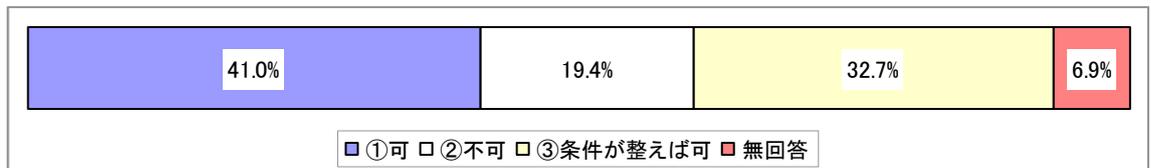
- ・救援物資の保管については「可」28.5%、「不可」30.9%、「条件を整えば」34.6%と救援物資の提供の可否とほぼ同傾向である。
- ・現状では「保管場所がない」「保管場所が小さい。」等、保管スペースがなく、保管スペースの整備を条件にあげたところが多かった。



N=722

### 3-7 支援活動の拠点

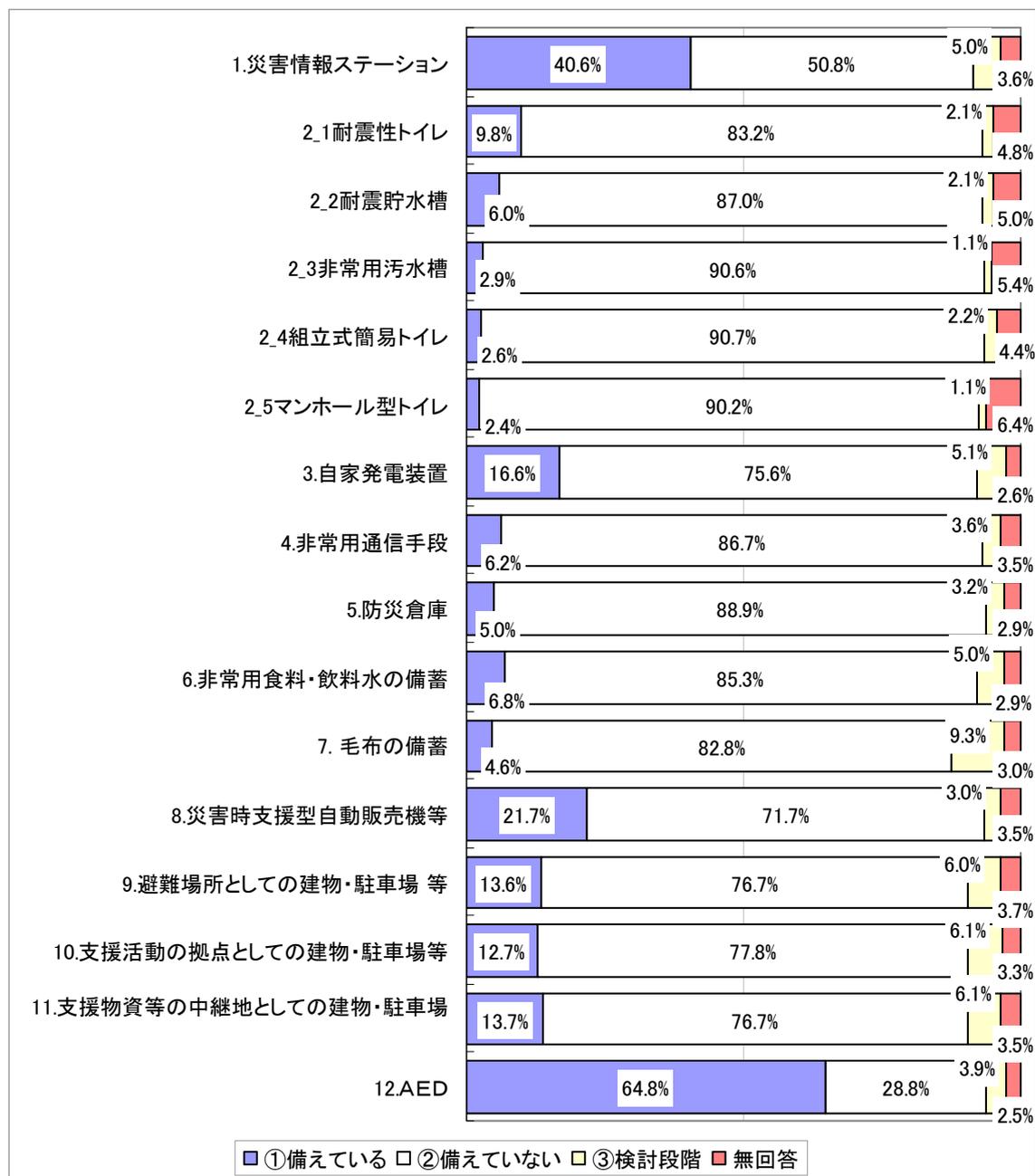
- ・新潟・中越地震以降、道の駅が支援活動の拠点として実際に活用されてきたが、本調査でも災害時の支援活動の拠点としての活用が「可」と回答した道の駅は41.0%、「条件を整えば可」という道の駅が32.7%と7割超の道の駅が何らかの形で「可」としており、道の駅が災害時の支援活動拠点として、有効に活用できる施設であることを物語っている。



N=722

## 4-1. 防災機能の設置状況

- ・防災機能で半数以上の道の駅で設置されているのは「AED」の64.8%で、「トイレ」「備蓄」「自家発電」等に関連する機能の設置率はまだ低く、「災害情報ステーション」も40.6%でも4割程度の道の駅しか設置されていない。



N=722

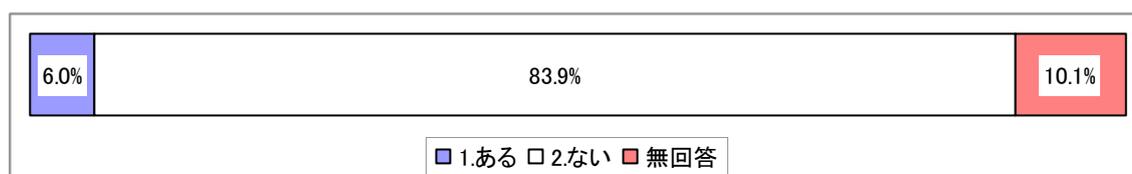
## 4-2 災害時に利活用可能な他の施設、装備

・災害時に活用可能な他の施設・装備として次のようなものがあげられた。

- 「風力発電」
- 「温泉施設」
- 「宿泊施設」
- 「ヘリポート」
- 「大宴会場（100人程度の収容可）」
- 「テント、キャンプ用品一式」
- 「薪を利用する釜、ナベ」
- 「ボート、ライフジャケット」
- 「ミニFM放送局」
- 「ヘルメット、誘導灯（ハンドタイプ）」
- 「地下水汲み上げポンプ（井戸水）」
- 「投光機」
- 「防災行政無線受信機」
- 「防火用水（防火水槽 60 t、中水槽 200 t）」
- 「緊急地震速報受信機」
- 「エアーテント（大型 30 人）」

## 5. 現在具備している防災機能の活用経験

・具備している防災機能を実際に活用した経験のある道の駅は 6.0%（43 駅）で、その時の状況は次のようなものがあった。



N=722

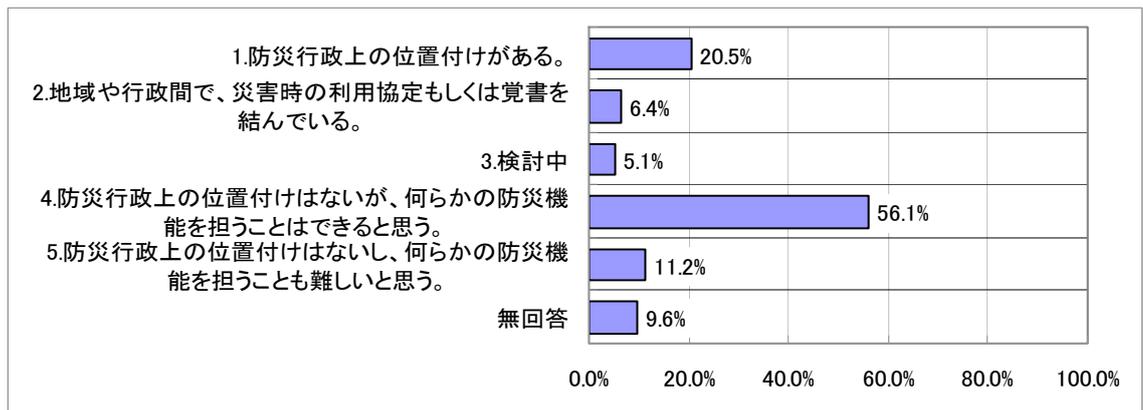
### 《実際の状況》

- 中越地震の際、自家発電設備を活用し、停電時助かった。又、半年くらい避難所になった。昨年長野県北部地震、7月末の豪雨災害時、1週間程度、避難住民を受け入れた。
- 防災・ドクターヘリの受け入れ。駐車場の1区（決められた）をバリケードと立てカンバンによって確保。
- 国道が夜間なだれで通行止め、又、開通予定が立たない状況で、国道、峠上に車が長時間停車となった時、地元のラジオと連携し、当道の駅を24時間開けることを放送して、仮眠が取れる情報を流し、開通後、大雪で国道までだせなくなった通路、駐車場→国道までブルで除雪
- 中越地震時、簡易トイレ等を使用。

- 阪神大震災の時は避難者に対する大浴場は無料で開放した。
- 東日本大震災の際に、災害情報等を情報施設にて提供。
- 豪雨被害により道が分断され、駐車場は色々な中継地点として活用、隣接して同じ会社の宿泊施設があるので、避難所としても活用。
- 東日本大震災の時、販売している商品を避難者に配布、避難者の受け入れ等。
- 東日本大震災にて自家発電装置を稼働させ、休憩施設を使用させました(夜間)。又、携帯電話の充電などにも利用していただきました。
- 東日本大震災と原発事故時、避難所として6日間、最大120名の方へ炊き出し及び宿泊所として対応。また、警察、自衛隊の集合、出動拠点として最大限に活用された。
- 3/11 東日本震災のとき、トイレを自家発電によって24時間、ご利用いただいた。(自家発電はトイレのみ)
- 備蓄物資を東日本大震災時に支援物資として使用。
- 中越大震災において・地区の避難指示世帯の一時避難所となった(1ヶ月)。地区の救援物資の中継基地となった。
- 九州北部災害により水道が止まったため、トラックで水を運びました。病院など水がなくて透析できない所もありました。

## 6. 防災行政上の位置付け

- ・「防災行政上の位置付けがある」道の駅は20.5%、「災害時の協定を結んでいる」6.4%、「検討中」5.1%、「防災行政上の位置付けはないが、何らかの防災機能を担うことはできる」56.1%で、「防災機能を担うことはできない」という道の駅は11.2%と1割程度であった。



N=722

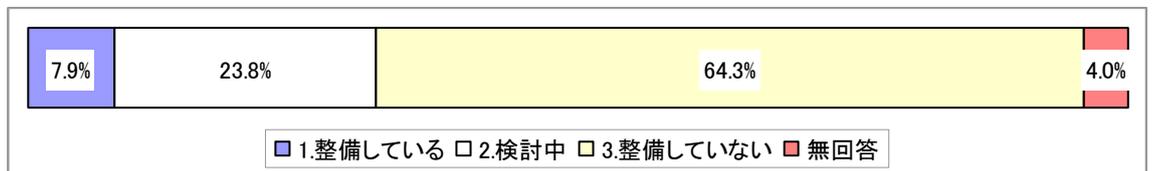
- ・ 防災行政上の位置付けの内容は「避難場所・一時避難場所」が148駅中108駅(73.0%)で最も多く、他に次のような位置付けがなされている所もあった。

- 「中継基地」
- 「救援物資の一時保管」
- 「緊急用ヘリポート場」
- 「防災拠点として」

- 「津波避難地」
- 「救援物資の保管倉庫」
- 「災害対策車両等の待機場所」
- 「救援部隊の集結、駐屯基地、緊急物資・復旧資機材の集積基地、ヘリの臨時離着陸場、避難情報・災害情報の発信、ドライバー等の避難救護拠点、飲料水備蓄、防火用水の備蓄、ボランティアセンター拠点として」
- 「帰宅困難者の受け入れ」
- 「炊き出し所」

## 7. 災害時における道の駅の運用マニュアルの整備状況

- ・災害時における道の駅の運用マニュアルを「整備している」道の駅は 7.9%、「検討中」 23.8%、「整備していない」 64.3%となっており、マニュアルの整備は現状ではあまり進んでいない。

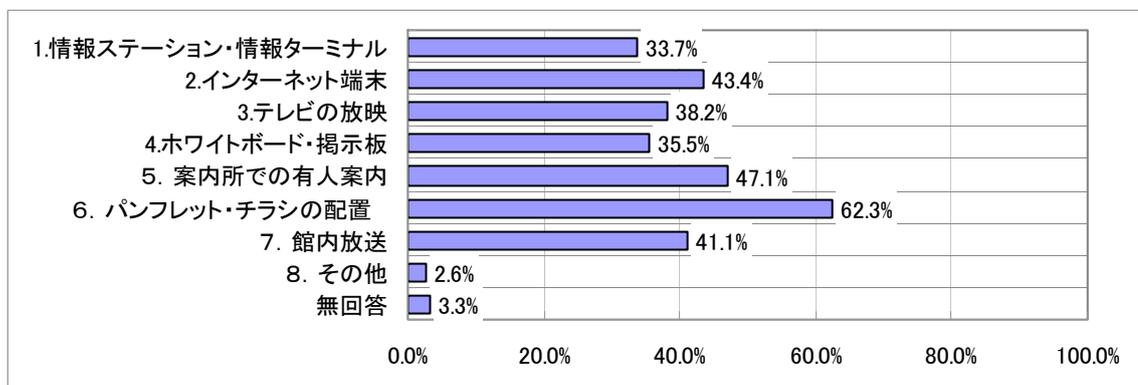


N=722

## 8. 通常時の情報提供手段

- ・通常時の道の駅の情報提供手段は「パンフレット・チラシの設置」が 62.3%で最も多く、以下、「案内所での有人案内」 47.1%、「インターネット端末」 43.4%、「館内放送」 41.1%、「テレビの放映」 38.2%、「ホワイトボード・掲示板」 35.5%、「情報ステーション・情報ターミナル」 33.7%の順で、その他の手段としては、数は少ないが次のようなものがあげられている。

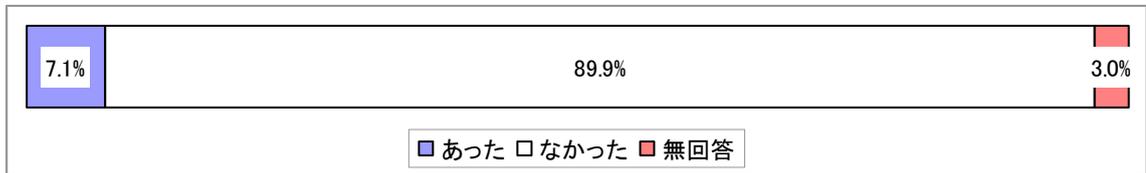
「行政のホームページ」、「電光掲示板」、「ラジオ」、「Wi-Fi フリーアクセス」、「大型ビジョン」、「FM」、「町内放送」、「電光掲示板」、「新聞4紙」、「道の駅ホームページ」、「防災無線放送」



N=722

## 9. 地震、台風、豪雨等の災害発生時に、他の道の駅との連携

- 地震、台風、豪雨等の災害発生時に、他の道の駅と連携して、物品・情報・機材あるいは人等を融通しあったというようなことが「あった」という道の駅は7.1%（51 駅）であった。



N=722

- 先の東日本大震災時での具体的な連携内容は次のようなものであった。

<p>大津波で全壊した直売所を再開するのに、県内の道の駅より、多大なる物資、備品等、支援を受け、本当に助かった。それがなかったら、再開できなかったと思う。</p>
<p>震災後、意欲を生み、復興に結びつける一環として、現金を見舞金として支援し、その後も数回に渡り、復興バザー等を出展し、売上金全額を支援した。</p>
<p>農海林ロード6連携にて、物販支援等を行った。応急的店舗棚の提供やテントなどの寄付。</p>
<p>地震災害後、東北道の駅・駅長会の中に被災地の道の駅を支援する会を作り、義援金集めから使用方法を決定する基準作り等を行った。九州・沖縄の道の駅との交流も今回からスタートした</p>
<p>災害に合った道の駅の復興イベントに積極的に参加した。おにぎりの炊き出しを1日最高6000個作った。</p>
<p>津波の被害に合った道の駅に、砂の片付けや、瓦礫の撤去に行った。近くの避難所に炊き出しも行った。</p>
<p>昨年 3/11 の後ペットボトルの水が不足しましたが、大量の「飲料水」を融通して頂き、お立ち寄り客に喜ばれました。</p>
<p>津波で倒壊した道の駅が、仮店舗で仮営業を開始した際、販売什器、長テーブルを貸し出し。被災駅の商品を積極仕入れ、”復興支援コーナー”設置。商品不足の駅、直売所に商品供給。</p>

<p>集中豪雨で被災した時、救援物資の中継として道の駅に、手袋、タオル、雑巾を送付した。東日本大震災の際は岩手県から宮城、福島県のチラシを駅長に配布して回った。</p>
<p>東北地方太平洋沖地震発生時に、東北地方で連携している道の駅で、支援物資(トイレtpーパーや食料品等)を集め、代表の道の駅が現地へ直接届けました。また、東北「道の駅」へ災害支援金を寄贈しました。</p>
<p>南三陸復興支援、みやぎ「道の駅」フェスティバルへの物品提供</p>
<p>集中豪雨で被災した道の駅の野菜を店頭および市内のインショップで一定期間、販売協力を行った。</p>
<p>「九州北部豪雨災害」の時には情報交換しました。会合に参加している絵機関の駅長同士が協力しました。</p>
<p>九州での集中豪雨被害の後にタオル等物品が必要とのことで多量贈った。台風災害時に近隣の道の駅と情報交換を行った。</p>

## 10. 道の駅の防災機能の整備・活用に関してのご意見・ご希望

- ・道の駅の防災機能の整備・活用に関して183の道の駅から、意見・希望が寄せられたが、その一部を紹介する。

<p>地域住民に関しては町の防災計画により示された避難場所があるが、町外からの不特定多数の来町者が避難できる場所は、周知、整備等されていない。その中で認知度の高い道の駅は拠点となりえる要素は多分にあります。しかしながら、その設備、機能に関しては現状はその役割を果たす場所となっていません。</p>
<p>現在、道の駅リニューアル事業を進めており、整備する機能や施設内容について検討している。</p>
<p>当道の駅は現在、民間会社が町より指定管理を受け営業しているため、防災対策についてはまったく素人である。また、この地域は地震も少なく、台風や大雨による被害もないので、住民も避難した経験もない人が大半である。道の駅の防災機能の整備や活用マニュアルの作成については、専門家や行政の協力が不可欠と考える。</p>
<p>民間経営なので防災機能の整備をするには、多額の負担がかかる。理想としては道の駅が防災拠点になることは非常に有意義で効果的だと思う。</p>
<p>実際の災害時は停電のためトイレが使えず、一時避難所として避難者の受け入れは実施したものの、機能しているとは言いがたいものでした。既存の建物に付加していくのは難しいと思いますが、これからの「道の駅」は整備することが望ましいのではないかと思います。</p>
<p>市内の地区センターを活用し、非難や物資供給を行い、当駅は来場者に対して情報の提供を中心に支援活動を実施しました。防災、そして復興への支援について役割を明確にしておくことが大事だと思います。</p>
<p>昨年の大津波で全壊。利益重視になりがちで、本来の役割は表題の通りだと思う。震災を機会に行政と話し合いたいと思います。</p>
<p>道の駅としての共通したマニュアルを利用者に示したい</p>
<p>前々より話しはしてありますが、最低でも自家発電機があれば、トイレや飲料水の確保ができます。</p>
<p>停電になれば、全ての機能が停止します。自家発電の整備が急務です。しかし、自己資金では、とうてい無理なので国の対策が必要と思われます。</p>
<p>現在、避難所として指定されている道の駅は多いが、ソフト・ハード面の対応がされていないのが現状。又、行政との協定もなく、災害発生したときの駅長の権限・各経費の受け持ち先等、決まらないうまま進んでおり、いずれ整備が必要となる。</p>

<p>今回の東日本大震災時には、被災地の道の駅は実際に様々な対応を行い、できる限りの対応をした。その後の搜索、救援、復旧活動においても、利活用された。道の駅は災害時に大きな力を発揮する施設であるが、ハード面のみならず、運営する側の意識や対応は、もっと大事である。行政側の支援（災害時の対応に対しての費用や人的バックアップ）がもっと必要。道の駅運営者に丸投げされているところも多い。</p>
<p>街中、郊外型の大きな「ハブ化している道の駅」は、自家発電装置とか、備蓄とか、トイレとか設備も必要性がせまられています。（ライフラインの整備）しかし、峠の道の駅は規模もそこそこで、設備は必要なく、又出来ません。むしろ、災害直後の防災復興支援機能の整備に重点を置くべきです。どこの駅も食べもの、食料品は商品でたくさんあり、それを支援に使うとか、すなわち常時食べものが備蓄されているわけですから、それ以上の食料他の非常食は購入先とか、担当とかの駅自体のマニュアルを作り、対応すればと考えています。</p>
<p>これからの道の駅登録条件として、防災機能を最低限満たした道の駅のみ登録であって欲しい。または、その条件を満たさない道の駅は登録取り消しもあっていいと思う。道の駅という枠組みを長く存続させていく為にも、ただ増やせばいいというのではない。見直しは必要。</p>
<p>昨年の大震災、集中豪雨を経験しましたので、情報伝達としての機能はもちろんのこと、行政と連携をし非常時での協力体制を日頃から認識していきたいと思えます。</p>
<p>公共性の強い道の駅では、防災への対応が出来ることが望ましいと考えます。今後には、行政側指導による整備が必要かと思われまます。</p>
<p>東日本大震災時はたくさんの人が避難して来ましたが、防災機能が整備されてなく、満足する援助ができなかった。国、県等は早く設備の充実に力を入れてほしい。</p>
<p>国交省による統一的な防災機能に関するガイドラインを作成、配布して欲しい。</p>
<p>防災拠点として、道の駅は重要な施設と思います。地域の方々やドライバーを含む利用者へお知らせする、共通のアイコンなどがあればよいと思います。</p>
<p>東日本大震災の翌日、長野県北部地震にみまわれ、突然のことで一日目は道の駅として機能することができず、また建物内に入れず、とてもその震災が起こった場所では活動はとても大変と思う。このたびの地震では上下水道がやられ、トイレと水道の確保が大変でした。（簡易トイレで川の水とで・・・）</p>
<p>道の駅の附属施設として行政より指定管理の委託を受け、事業運営しております。よって、当施設の今後の運営はハード面については特に行政の考え方の如何により、決定されると思われまます。</p>
<p>年に数回、地域・地区の防災担当者会議等開催したらよいと思えます。</p>

<p>現在、私どもの施設では道路情報板が故障しております。経費等の関係で修繕できないと聞いておりますが、有事の際には少しでも多くの情報が必要とされます。現状では同じ状態の道の駅は多いと、お聞きしましたので、そういう施設を対象とした情報の提供方法を考えていただきたいです。</p>
<p>有事の際、とるべき行動や、期待する行動を分かりやすく、具体的に DVD などにまとめ、指導していただき、お客様（利用者）が、どこでも同じ支援を受けられるようにしたい。</p>
<p>災害の少ない所で、防災意識が低い。道の駅には備蓄倉庫はあるが、指定管理者には主体的役割が期待されるまでになっていない。</p>
<p>県道の道の駅なので、情報、設備などが国道の駅より全てに少なく、情報システムも最初はあったが故障してからは付けてくれない。災害時は国の駅も県の駅も対等な配慮をお願いする。</p>
<p>県との協定はあるが、道の駅で使用在庫、販売品を主体としたマイカー等の人を対象としたもので、具体的な機能の整備は充実されていない（災害物資保管倉庫、防災用具、多様機能性の整備等）。今後、実際に取り組む方向であれば、行政からの位置づけを国より明確にし、道の駅の機能を整備させ、施設を充実させること。今は気候の変動が大きく、いつどんな災害が発生するか分かりません。発生してからでは遅いです。早急に整備を・・・。</p>
<p>直轄国道という立地にもかかわらず、ハザードマップに入っている為、避難所の役割を果たせず残念に思います。徒歩で避難所まで約 10km と長い距離を誘導する為、お年寄りが心配です。また、駐車場スペースも山と川に囲まれ、狭いので、多くのスペース確保は難しいと思います。</p>
<p>県が「道の駅」防災拠点化事業を平成 24 年度より県管理道路に隣接する全ての「道の駅」を対象に防災拠点化を進め、立地性などから優先度を定め整備を進めていく方針。</p>
<p>県でも県道沿いの道の駅を対象とした整備が検討されている。施設的にも一時的な避難所としては活用できるが、長期的には無理であろう。近所に避難所があるので、移動してもらうことになるだろう。利用者にも対応できる所と、できない所を承知してもらいたい。</p>
<p>防災設備について完全に整っているわけではないので、今後、万が一災害が発生した際は、出来る限り全ての人を受け入れ、提供できるものは全て提供したい。</p>
<p>当駅のように立地条件等により、防災拠点となるのが難しい駅でも、何か出来ることがあると考えています。訓練等は津波避難訓練等を中心に行っています。</p>
<p>道の駅に特化した「防災ハンドブック」のようなものがあれば、整備しやすいのではないのでしょうか。</p>
<p>地域住民が自然に広場、駐車場を台風時に自由に使用するようになった。</p>

道の駅の防災機能の整備、活用をどんどん進めて頂きたいのですが、実際問題として、当道の駅従業者は男性一人（駅長）、他女性パート約20名であり、事が起こったとしても対応が出来ない問題があります。

当館の道の駅情報コーナーは国土交通省の管轄で、情報提供も国道事務所が行なっています。平時においても機器の不具合等で国道事務所からメンテナンスに来られていますが、平時以上に機器メンテナンスから情報提供にいたるまで国道事務所との連携を強化しなければならないと思います。

道の駅の基本的な管理・運営の指針はあっても、防災機能にかかわり基本的な整備・運用はなされていないのが実情で、その多くが地方自治体の政策運用に委ねられている。今回のアンケートは、そのような背景の中で、回答に大変苦心をいたしました。何よりも指定管理業者としての対応への限界を感じざるを得ません。

平成7年の阪神・淡路大地震の際は全国各地より、様々なボランティア活動他、ご支援をうけたまわったこと感謝しております。当時は地震に対する防災等のマニュアルなど、ほとんどない時代だったので、当施設としても場当たりの対応がほとんどであったと思います。交通が遮断され、流通面で孤立し、物資が不足していたので確かだったと思っています。地震より15年が経ち、再度、防災について再認識する必要があると感じています。

「道の駅」を防災拠点として取り組む方向性は良いことと思います。しかし、設立時は防災拠点の機能は考慮されていません。今後、拠点として整備するのであれば、指針を作成され、行政（国、県、市）が年次計画による整備を進め、駅がどこまでの役割を果たすかを明確にするべきだと思います。この事を国民（利用者、地域住民）が把握すれば、良い拠点となるのではないのでしょうか。

駅長会議で、数年前からこの機能が必要だとの主張をしまいましたが、意見集約できず、本年やっと県内の駅が加盟して交流会を立ち上げました。行政にも働きかけ、防災協定を提案、締結に至りました。まだまだ防災拠点としての機能は不十分ですので、施設設置者である町長に整備を要請していく予定です。

地域活性や貢献を前提に設置された道の駅であることを考え合わせ、整備の必要性は強く感じますが、経営的にはかなり厳しく、その費用負担は難しいと感じます。AEDひとつとってみても、自費での設置は困難です。良い方法があるなら教えていただきたいです。

指定管理での運営の為に詳細の打ち合わせ、又、役割が明確でない。施設は町有施設の為に災害時に開放する、受け入れるなどは問題がないが、食糧、水、毛布 e t c . の備蓄財は場所の問題、指定場所でない為に在庫なしです。

今後、道の駅を防災拠点として活用していくのは必要だと思うが、公衆電話の利用頻度が低いので撤去したいとNTTから連絡があったり、道路情報端末を道路管理者からの申し出で撤去したりしている状況なので、防災面からの補助や物資の支給をお願いします。