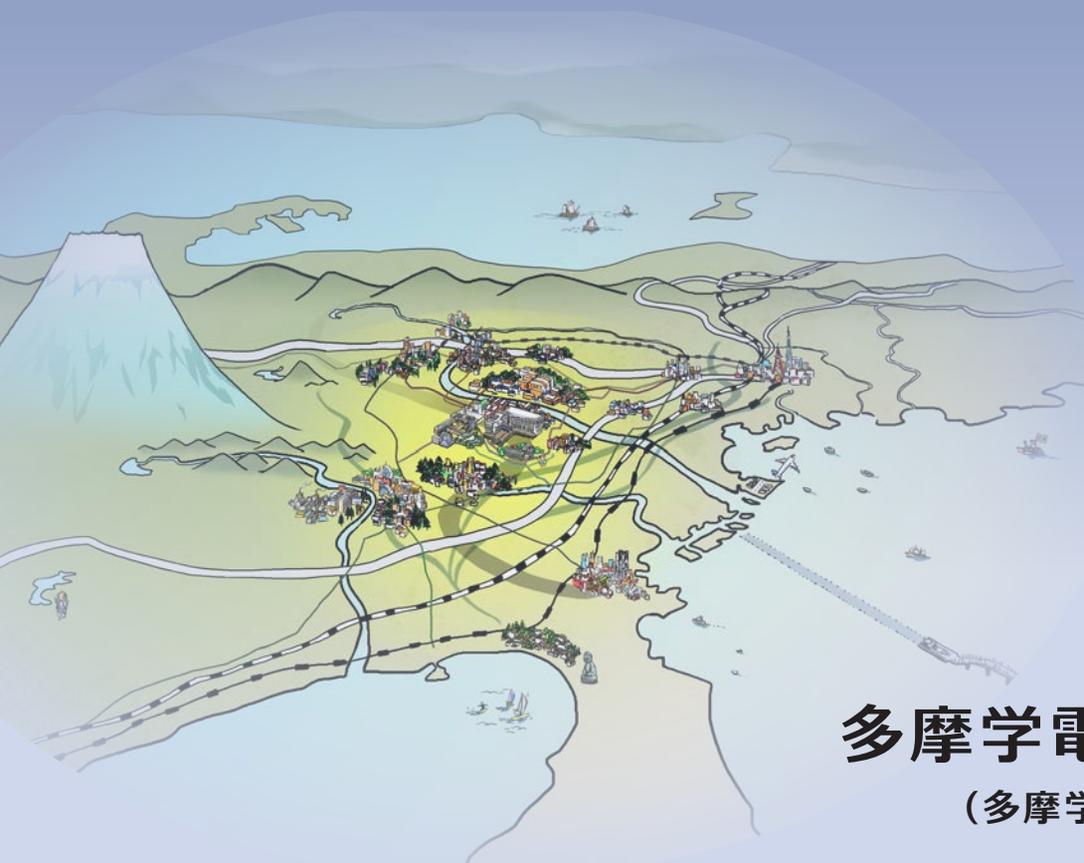


東北「道の駅」の 震災対応の実態と新しい役割

多摩大学地域活性化
マネジメントセンター



多摩学電子新書 vol.4
(多摩学電書)

多摩大学

東北「道の駅」大震災研究プロジェクト

報告書

東北「道の駅」の
震災対応の実態と新しい役割

2012年2月

はじめに

2011年3月11日に発生した東日本大震災からほぼ一年が経った。

この地震・津波・原発事故によって、私たちの世界観は一変した感があり、被災した東北のみならず日本全体の行方に大きく深刻な影響を与え続けている。

「道の駅」は、1993年に103駅から出発し、現在では977駅と全国展開し、車社会を生きる国民にとって欠かせない身近な存在となっている。

今回の震災にあたっては、本来の休憩機能、情報発信機能、地域連携機能を土台に、震災直後には被災者支援の拠点となっただけでなく、自衛隊・消防等の基地、物資の集積配送拠点、市場の開催場所、など、復旧・復興支援の防災的拠点としても重要な役割を演じており、評価が高まっている。

多摩大学は財団法人JKAからの資金協力を得て、救援、復旧、復興支援にあたり、東北の道の駅の果たした役割がどのようなものだったのかを明らかにし、今後果たし得る平常時と災害時の双方に適応した地域の多機能型交流拠点としての新しい役割を模索するために、一年間に亘って調査を行う機会を得た。組織的には、多摩大学地域活性化マネジメントセンターが主体となり、現地のNPO法人東北みち会議の協力を得ることができた。

そして2011年9月5日から10日まで岩手県・宮城県・福島県の3県に、教員・職員・学生の混成チームによる現地調査団を派遣し、道の駅と地方自治体を合わせて合計29の施設を訪ね、震災時の状況と対応の聞き取りを行った。

その過程で筆舌に尽くし難い困難に対処せざるを得なかった、現場を預かる駅長さん達のリーダーシップ、志の高さ、スタッフたちとつくりあげたチームワーク力、地域社会との固い信頼関係、そしてそれらが織りなす具体的で的確な問題解決力に強い感銘を受けたことを記さずにはおれない。

また、その後、現地調査の成果を基に139の全東北「道の駅」を対象としたアンケート調査を行い、先の現地調査と合わせて今後の道の駅のあり方についての提言をまとめたのが本報告書である。各位の参考になれば幸いに思う。

多摩大学としては、外部資金を得て教員・職員・学生の混成チームで現地調査を行うという大型プロジェクトとなったことが特筆すべき点である。

「現代の志塾」という教育理念と問題解決力の養成に向けたプロジェクト学習を標榜する教育機関として、合宿型の調査プロジェクトは教職員・学生双方にとって大きな教育効果もあったと判断している。

本プロジェクトに関係した皆様に改めて感謝申し上げたい。

多摩大学地域活性化センター副センター長・現地調査団団長

久恒啓一

多摩大学
東北「道の駅」大震災研究プロジェクト
報告書
『東北「道の駅」の震災対応の実態と新しい役割』

目次

1. 研究の概要	- 1 -
1-1 研究の背景と目的.....	- 1 -
1-2 研究の対象.....	- 1 -
1-3 研究の枠組み.....	- 9 -
2. 調査概要	- 10 -
3. 定量調査結果	- 23 -
3-1 道の駅の運営状況.....	- 23 -
3-2 平時について.....	- 33 -
3-3 被災状況.....	- 34 -
3-4 被災後の対応.....	- 57 -
3-5 被災地支援状況.....	- 74 -
3-6 流通への対応.....	- 77 -
3-7 連携について.....	- 82 -
3-8 今後の道の駅の役割について.....	- 83 -
4. 現地本調査結果	- 87 -
4-1 岩手県.....	- 87 -
4-2 宮城県.....	- 98 -
4-3 福島県.....	- 106 -
5. まとめ	- 116 -
5-1 道の駅が果たした役割.....	- 116 -
5-2 道の駅の機能のとらえなおし.....	- 118 -
5-3 地域連携を促すマネジメント.....	- 121 -
付録	- 122 -
現地本調査 行程.....	- 122 -
現地本調査 参加学生のコメント.....	- 128 -

1. 研究の概要

1-1 研究の背景と目的

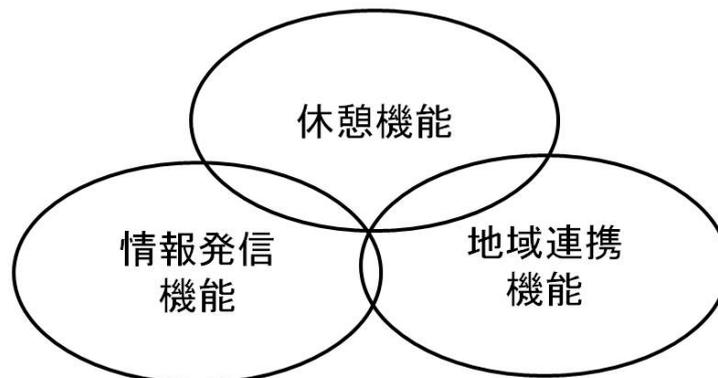
2011年3月11日の東日本大震災は、日本全土に大きな被害を与えるとともに、日本の防災やまちづくりのあり方に大きな転換を求めている。特に今後の復興に関する課題は、既存の理論や方法では対応できないことも多く、その解決方法は、未だ手探りの状態でもある。

そのなかで、東北の「道の駅」は、震災直後に被災者救援の拠点となっただけでなく、自衛隊・消防等の基地、物資の集積配送場所、炊き出しや復興イベントの開催場所など復旧や復興支援の拠点としても機能したと言われている。「道の駅」が震災で果たした役割と今後の可能性を見つめること、「道の駅」という拠点を軸に、広域的な救援、復旧・復興プロセスを明らかにすることは、震災以後の日本の防災やまちづくりのあり方を考える上での大きなヒントになる。

「道の駅」が果たした救援、復旧・復興支援機能の実態を明らかにし、道の駅が今後果たしうる平常時と災害時の両方に適応した地域の多機能型連携拠点としての役割を明らかにし、提案する。

1-2 研究の対象

地域と共につくる個性豊かなにぎわいの場



道の駅の3つの機能

道の駅は、戦後、道路が全国的に整備されるなかで、効率化・高速化という走行機能への偏りのあった道路に対して、休息や交流といった「たまり」空間へのニーズの高まりから生まれた施設である。

道の駅の役割は、3つの機能に代表される。道路利用者のための「休憩機能」、道路情報や地域情報や目的地情報を提供する「情報提供機能」、そして、商業活動や地域PRなど道を通じた地域づくりを促進する「地域連携機能」を核に、「地域と共につくる個性豊かなにぎわいの場」という位置づけにある。

1993年にスタートし、2011年8月現在、全国に977か所が登録している。東北には139の道の駅がある。東北6県の道の駅の立地は図表1-1～1-6のとおりである¹。

¹ 東北6県の道の駅

出典：国土交通省 東北地方整備局ホームページ>道の駅

<http://www.thr.mlit.go.jp/road/koutsu/roadstation/index.html>

図表 1-1 青森県 道の駅



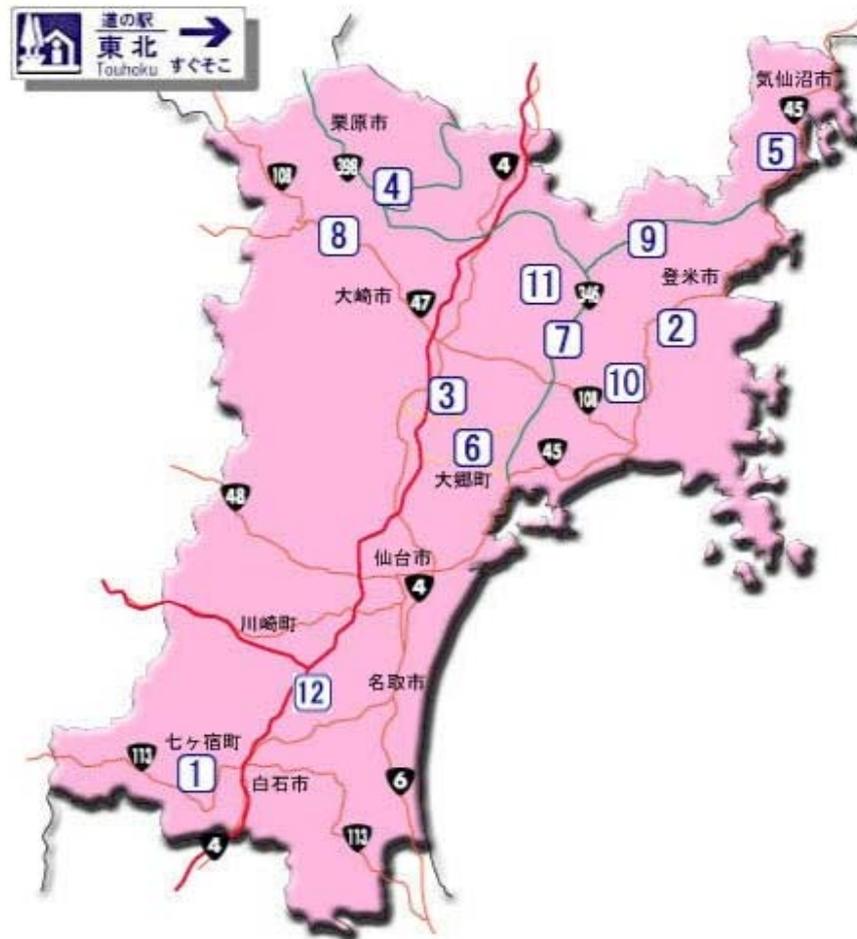
1	しちのへ	15	浅虫温泉
2	はしかみ	16	いかりがせき
3	虹の湖	17	いなかだて
4	わきのさわ	18	よこはま
5	かわうち湖	19	みんまや
6	しんごう	20	こどまり
7	ひろさき	21	みさわ
8	奥入瀬	22	とわだ
9	さんのへ	23	つるた
10	なみおか	24	ふかうら
11	十三湖高原	25	おがわら湖
12	いまべつ	26	たいらだて
13	なんごう	27	ろくのへ
14	もりた		

図表 1-2 岩手県 道の駅



1	石鳥谷	16	やまだ
2	高田松原	17	遠野風の丘
3	区界高原	18	さんりく
4	おおの	19	錦秋湖
5	種山ヶ原	20	くずまき高原
6	いわいずみ	21	石神の丘
7	のだ	22	雫石あねっこ
8	たろう	23	とうわ
9	たのはた	24	巖美溪
10	みずさわ	25	おりつめ
11	にしね	26	かわさき
12	白樺の里やまがた	27	やまびこ館
13	みやもり	28	宮古
14	紫波	29	三田貝分校
15	はやちね	30	くじ

図表 1-3 宮城県 道の駅



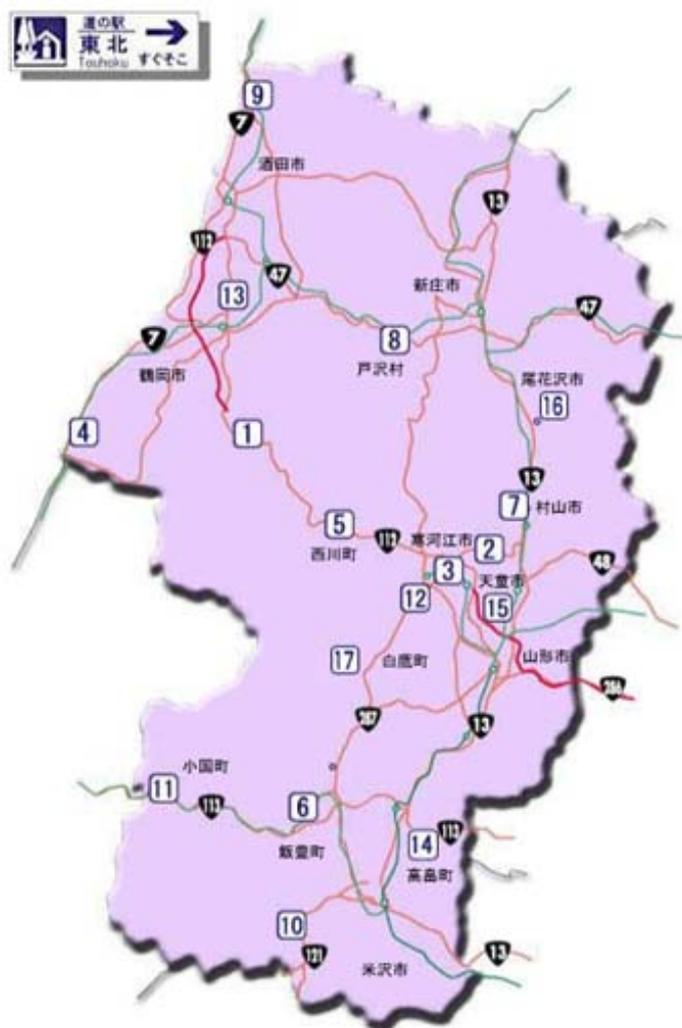
1	七ヶ宿	7	米山
2	津山	8	あ・ら・伊達な道の駅
3	三本木	9	林林館
4	路田里はなやま	10	上品の郷
5	大谷海岸	11	みなみかた
6	おおさと	12	村田

図表 1-4 秋田県 道の駅



1	たかのす	16	しょうわ
2	ふたつい	17	みねはま
3	にしめ	18	さんない
4	やたて峠	19	おおうち
5	はちもり	20	あに
6	かつの	21	ひない
7	かみおか	22	五城目
8	ことおか	23	清水の里・鳥海郷
9	東由利	24	雁の里せんなん
10	かみこあに	25	協和
11	象潟	26	十文字
12	なかせん	27	おおがた
13	おがち	28	あきた港
14	てんのう	29	こさか七滝
15	岩城	30	大館能代空港

図表 1-5 山形県 道の駅



1	月山	10	田沢
2	河北	11	白い森おぐに
3	寒河江	12	おおえ
4	あつみ	13	庄内みかわ
5	にしかわ	14	たかはた
6	いいで	15	天童温泉
7	むらやま	16	尾花沢
8	とざわ	17	白鷹ヤナ公園
9	鳥海		

図表 1-6 福島県 道の駅



1	つちゆ	13	尾瀬街道みしま宿
2	川俣	14	たまかわ
3	たじま	15	羽鳥湖高原
4	安達	16	南相馬
5	喜多の郷	17	しもごう
6	裏磐梯	18	ひらた
7	ならば	19	よつくら港
8	そうま	20	ばんだい
9	はなわ	21	ふるどの
10	会津柳津	22	番屋
11	ふくしま東和	23	季の里天栄
12	にしあいづ		

1-3 研究の枠組み

今回、定量調査や現地本調査を行う前に、現地プレ調査で実施、どのような視点での研究が必要かを検討した。

被災といっても、場所や時期によってその状況はまったく異なる。今回の震災においては、地震の揺れや火災による被害よりも、津波による被害が甚大であった。したがって、津波が浸水したところとそうではないところでは被害の規模や質が違い、必要となる支援も違う。また、震災直後の救援から復旧、さらには今後の復興といった時間軸でも必要となる支援は違う。そのことを踏まえて、道の駅がどのような役割を求められ、どのように対応したかをみていく。

そこで、津波の被害を直接受けた地域を「前方支援地」、内陸に入ったところで直接的な被害が少なかった地域を「後方支援地」、その中間に位置する地域を「中間支援地」としてとらえ、それぞれに立地する道の駅が、地震発生後、とにかく避難し、命を守る救援が必要とされる時期から、復旧の時期を経て、新しいまちづくりも含めた復興時期という時系列を意識することで、そのなかで求められる支援ニーズを、以下のような視点から研究を行う。

- ①「道の駅」機能という視点
- ②平常時と災害時という視点
- ③救援、復旧・復興という視点
- ④広域的な復興プロセスやネットワークとの関係という視点
- ⑤地域比較という視点

2. 調査概要

本プロジェクトでは、以下の3つの調査を行った。各調査の実施概要をまとめる。

- (1) 現地プレ調査（インタビュー調査）
- (2) 現地本調査（インタビュー調査・観察調査）
- (3) 定量調査（質問紙調査）

(1) 現地プレ調査

現地本調査における調査の枠組み・内容を明確にするため、震災による被害の大きかった宮城県の3つの道の駅において、駅長または担当者に対するインタビュー調査を行った。本プレ調査のインタビュー結果を受け、本調査となる(2)現地本調査で用いるインタビューガイドおよび観察調査項目を確定した。

調査目的：現地本調査における調査内容の精査

調査期間：2011年8月16日（火）・17日（水）

調査対象：

- ① 「三本木」（大崎市）
- ② 「あ・ら・伊達な道の駅」（大崎市）
- ③ 「上品の郷」（石巻市）

調査方法：インタビュー調査

調査内容：震災発生時の対応、被害状況、インフラの途絶状況・復旧過程、利用者・被災者への対応、行政・取引先・地域住民との連携、通常時の営業状況、被災後の営業状況、道の駅設立の経緯、駅長の経歴 等

(2) 現地本調査

被災3県（岩手県・宮城県・福島県）において、被害状況の異なる道の駅（駅長または担当者）および市役所等の地方自治体に対するインタビュー調査と、道の駅の観察調査を行った。調査結果の詳細は、第4章を参照。

調査目的：被災3県における道の駅の事例研究を通し、震災時における救援・復旧・復興支援機能の実態を明らかにするとともに、今後道の駅が果たしうる役割について考察する。

調査期間：2011年9月5日（月）～9日（金） ※調査行程の詳細は末尾付録を参照

調査対象：計27駅・3地方自治体

<岩手県> 9 駅・1 地方自治体

- ① 「かわさき」(一関市)
- ② 「遠野風の丘」(遠野市)
- ③ 「さんりく」(大船渡市)
- ④ 「やまだ」(山田町)
- ⑤ 「いわいずみ」(岩泉町)
- ⑥ 「くじ」(久慈市)
- ⑦ 「のだ」(野田村)
- ⑧ 「石神の丘」(岩手町)
- ⑨ 「巖美溪」(一関市)
- ⑩ 遠野市 産業振興課・後方支援室

<宮城県> 8 駅

- ① 「村田」(村田町)
- ② 「三本木」(大崎市)
- ③ 「あ・ら・伊達な道の駅」(大崎市)
- ④ 「上品の郷」(石巻市)
- ⑤ 「津山」(登米市)
- ⑥ 「大谷海岸」(気仙沼市)
- ⑦ 「路田里はなやま」(栗原市)
- ⑧ 「おおさと」(大郷町)

<福島県> 10 駅・2 地方自治体

- ① 「よつくら港」(いわき市)
- ② 「ひらた」(平田村)
- ③ 「ばんだい」(磐梯町)
- ④ 「裏磐梯」(北塩原村)
- ⑤ 「喜多の郷」(喜多方市)
- ⑥ 「安達」(二本松市)
- ⑦ 「ふくしま東和」(二本松市)
- ⑧ 「かわまた」(川俣町)
- ⑨ 「南相馬」(南相馬市)
- ⑩ 「そうま」(相馬市)
- ⑪ いわき市 土木部土木課
- ⑫ 川俣町役場 産業課

調査方法：インタビュー調査および観察調査

調査内容：現地本調査インタビュー調査項目一覧(図表 2-1)、同 観察調査項目一覧(図表 2-2)
参照

図表 2-1 現地本調査 インタビュー調査項目一覧

1. 震災時の被害状況および復旧過程	
1-1 被害状況	
1	施設の被害状況、流通の途絶状況
2	水道、ガス、電気、通信の被害状況復旧時期
3	近隣の商業施設や公共施設の被害状況
1-2 震災発生からの対応～復旧過程	
1	地震が起きた時にはどこにいましたか。
2	地震が起きて、まず行ったことは何ですか。次は。次は。
3	地震が起きて、利用者はどのような反応を示しましたか。その後、道の駅にとどまった利用者は何名ぐらいですか？何日程度滞在しましたか。
4	炊き出しなど、食料供給は行いましたか。
5	商品はどのように処理しましたか？正価販売？値引き販売？無料配布？
6	何人のスタッフで対応しましたか。
7	避難所の役割を果たしましたか？どのような？
8	非常電源は稼働しましたか。何時間くらい。
9	トイレの対応はどうしましたか。
10	水の対応はどうしましたか。
11	青果の仕入れはどうしましたか。
12	ガソリンは手に入りましたか。どのように移動しましたか。
13	運営母体の経営状態はどうなったか。資金繰りはどうしたか。
1-3 復旧復興過程での連携	
1	近くの道の駅と連携はありましたか。あったとしたらどのような？
2	地元の市との連携はありましたか。あったとしたらどのような？
3	地元の業者（直接生産者やその他卸売）との連携はありましたか。あったとしたらどのような？
1-4 現在の状況と今後に向けて	
1	現在の操業は、平常時の何割位か？
2	復旧にあたって苦労した点は？
3	「道の駅」だからこそできたこと、できなかったこと
4	今回の教訓、道の駅の課題、どのような機能をもたせたいか。
2. 平常時の運営状況（震災時と比較できるように）	
1	道の駅の「売り」
2	道の駅の成り立ち（どのようなきっかけでつくられたのか？）
3	道の駅の管理形態（どこがどのように運営しているか？）
4	運営組織の体制（部署などの構成がどうなっているか？）
5	スタッフ数。雇用形態（社員とパートアルバイトの比率）

6	おおよその利用者数。平日と休日。年間。
7	年間売上額。おおよその営業利益率。
8	利用者の「地元、近郊、遠方」比率。おおよその印象。
9	駐車場台数
10	取引先数、直接生産者と卸
11	取引先との関係構築の苦労点
12	防災への取り組み（震災以前）避難所指定があるか、備品準備や訓練の状況
13	駅長の経歴、役割など
3. その他	

図表 2-2 現地本調査 観察調査項目一覧

1. 観察して記録する項目	
1	観察時の日時、曜日、天気
2	客層（観光客地元民、年齢層等）と利用客数（だいたいの賑わい感）
3	人気のある売り場や商品
4	推している売り場や商品
5	イベントなどの実施状況
6	バックヤード、冷蔵庫、厨房（※現地で依頼して、可能なら見学）
7	駐車している台数：乗用車（「わ」ナンバー／「わ」ナンバー以外）、観光バス、トラック・ダンプの3種類にわけて、ナンバーの地名と台数を記録
2. 写真撮影する項目	
1	施設案内図
2	施設外観（トイレ、駐車場、付属施設等）
3	施設内部（売り場、付属施設）
4	食堂のメニュー（価格）

（3）定量調査

東北全域における道の駅の被災状況、および震災時に果たした救援・復旧・復興支援機能の実態と傾向を把握するため、郵送による質問紙調査を行った。調査結果の詳細は、第3章を参照。

調査目的：東北6県の全道の駅に対する定量調査によって、東北全域における道の駅の被災状況、および震災時に果たした救援・復旧・復興支援機能の実態と傾向を把握する。

調査期間：2011年11月29日（火）～12月21日（水）

調査対象：東北6県（青森県・岩手県・宮城県・秋田県・山形県・福島県）の全道の駅139駅、およびその設置者の地方自治体

調査方法：郵送による質問紙調査

調査内容：設置者の地方自治体、道の駅に対しそれぞれ以下のような内容を調査。詳細は定量調査 調

査票<設置者用> (図表 2-3)、同<道の駅用> (図表 2-4) 参照 (ただし、これらの図表に掲載されている一部の項目は他機関による調査内容であるため、本報告では分析していない質問もある)。

<設置者>

【道の駅の運営状況】

- ・道の駅の運営組織の形態
- ・施設の管理運営形態
- ・主要な営業スペースの営業形態
- ・道の駅の成り立ち
- ・防災への取り組み

<道の駅>

【平時について】

- ・年間売上、利用者数、地域の割合
- ・取引先数、地域の割合

【被災状況】

- ・被害状況と復旧時期

【被災後の対応】

- ・震災当日の利用者の状況
- ・施設のインフラの提供状況
- ・支援・販売状況
- ・状況が落ち着いた時期と理由
- ・震災後の利用者の利用目的

【被災地支援状況】

- ・被災地に対する支援

【流通への対応】

- ・商品・仕入れの対応状況

【連携について】

- ・他の組織等との連携状況

【今後の道の駅の役割について】

- ・道の駅が今後果たすべき役割について

回答数 : 道の駅 121 駅 (回答率 87.1%)、設置者 109 駅 (回答率 78.4%)

図表 2-3 定量調査 調査票<設置者用>

東北「道の駅」における災害時対応等に関するアンケート （道の駅設置者）

【道の駅 概要】

県	番	道の駅「	」
---	---	------	---

①道の駅運営組織名：（ ）

②運営組織の形態

運営組織の形態について当てはまるもの一つにチェックし、詳細をご記入ください。

- 株式会社：筆頭株主名⇒（ ）
- 組合：出資比率 ⇒ 行政：民間＝（ ）：（ ）
- NPO 法人：理事長のご職業 ⇒（ ）
- その他：詳細 ⇒（ ）

③施設の管理運営形態

施設（土地・建物）の管理形態について、詳細をご記入ください。

施設（土地・建物）	所有者	管理者	管理形態
駐車場			[指定管理 ・ 業務委託 ・ 自主運営]
トイレ			[指定管理 ・ 業務委託 ・ 自主運営]
名称（ ）			[指定管理 ・ 業務委託 ・ 自主運営]
名称（ ）			[指定管理 ・ 業務委託 ・ 自主運営]
名称（ ）			[指定管理 ・ 業務委託 ・ 自主運営]
名称（ ）			[指定管理 ・ 業務委託 ・ 自主運営]

※補足事項がありましたらご記入ください。

④営業形態

以下の主要な営業スペースの営業形態について、当てはまるもの一つに○をつけてください。

営業スペース	営業形態
物産コーナー	[テナントのみ ・ 直営のみ ・ 両方]
食堂・レストラン	[テナントのみ ・ 直営のみ ・ 両方]

※補足事項がありましたらご記入ください。

【設置経緯】

(1) 道の駅の成り立ち

当該道の駅はどこが中心となり、どのような目的で設立されましたか。

・設立の主導者（主なもの一つに○）：

[行政 ・ 組合（詳細： ） ・ 商工会/商工会議所 ・ その他（ ）]

・設立の目的：（ ）

【防災への取り組み等】

(2) 防災への取り組み

東日本大震災発生前における、防災に対する備えについてお答えください。（あてはまるものに○）

・行政による避難所指定（一次避難場所または広域避難場所等）

[指定なし ・ 指定あり ・ 今後予定あり ・ 検討または構想中]

・被災時に関する行政と道の駅の協定やマニュアル等の取り決め：[なし ・ あり（内容： ）]

・定期的な防災訓練：[火災避難 ・ 地震避難 ・ 津波避難 ・ その他（ ）]

・備蓄品：[食料 ・ 飲料 ・ 水 ・ 毛布 ・ 燃料 ・ その他（ ）]

図表 2-4 定量調査 調査票<道の駅用>

東北「道の駅」における災害時対応等に関するアンケート (道の駅)

【回答者】

県 番 道の駅「 _____ 」				
回答者の所属・役職	所属		役職	

【平時について】

(1) 年間売上額、年間利用者数、利用者地域の割合

おおよその年間売上額、年間利用者数、およびその地域の割合をご記入ください。

- ・年間売上額 : (_____) 円
- ・年間利用者数 : (_____) 人
- ・利用者の地域の割合 : 地元 (_____) : 県内 (_____) : 県外 (_____)

(2) 取引先数、地域の割合

現在のおおよその取引先数、およびその地域の割合をご記入ください。

- ・農・海産物 : 取引先数 (_____), 地域の割合「地元 (_____) : その他 (_____)」
- ・加工食品 : 取引先数 (_____), 地域の割合「地元 (_____) : その他 (_____)」
- ・非食品 : 取引先数 (_____), 地域の割合「地元 (_____) : その他 (_____)」

【被災状況】

(3) 東日本大震災により施設等の被害状況と復旧時期

被害状況と復旧時期をお教えてください。()内には、わかる範囲で詳細をご記入ください。

対 象	被害状況 (一つに○)	復旧時期 (被害・途絶ありの場合)
①建物・土地	[被害なし・軽微・甚大] (詳細:)	() 月 [上・中・下] 旬頃
②駐車場・前面道路	[特に被害無し、車両が進入できない程度に被害あり]	() 月 [上・中・下] 旬頃
③トイレ	常設トイレ [被害なし・途絶あり・水途絶による途絶あり]	() 月 [上・中・下] 旬頃
	仮設トイレ [自設備があり設置した・他機関からの提供を受け設置した・設置しなかった]	設置時期を教えてください。 () 月 [上・中・下] 旬頃
④水道	上水道 [設備なし・途絶なし・途絶あり]	() 月 () 日
	貯水槽 [設備なし・途絶なし・途絶あり]	() 月 () 日
	断水時の水の確保 [確保していない・受水槽がありその残量のみ使用できた・非常用の沢水や井戸水で対応した]	
⑤電気	[途絶なし・あり (詳細:)]	() 月 [上・中・下] 旬頃
⑥非常用電源	[設備なし・稼働させなかった・稼働しなかった (理由:) ・稼働した (稼働可能時間すべて使用) ・稼働した (可能稼働時間以下の使用)]	
⑦ガス	都市ガス [設備なし・途絶なし・途絶あり]	() 月 () 日
	プロパンガス [設備なし・途絶なし・途絶あり]	() 月 () 日
⑧通信	固定電話 [途絶なし・途絶あり]	() 月 [上・中・下] 旬頃
	携帯電話 [途絶なし・途絶あり]	() 月 [上・中・下] 旬頃
	インターネット [設備なし・途絶なし・途絶あり]	() 月 [上・中・下] 旬頃
	テレビ [設備なし・途絶なし・途絶あり]	() 月 [上・中・下] 旬頃
	ラジオ [設備なし・途絶なし・途絶あり]	() 月 [上・中・下] 旬頃
	道路情報提供 (リクエスト端末カメラ画像を写すモニター等) [設備なし・途絶なし・途絶あり]	() 月 [上・中・下] 旬頃
⑨ガソリン	[途絶なし・あり (詳細:)]	() 月 [上・中・下] 旬頃
⑩商品の流通	農産物 [途絶なし・あり (詳細:)]	() 月 [上・中・下] 旬頃
	海産物 [途絶なし・あり (詳細:)]	() 月 [上・中・下] 旬頃
	加工食品 [途絶なし・あり (詳細:)]	() 月 [上・中・下] 旬頃
	非食品 [途絶なし・あり (詳細:)]	() 月 [上・中・下] 旬頃
	その他 [途絶なし・あり (詳細:)]	() 月 [上・中・下] 旬頃
⑫物販施設	[設備なし・通常通り営業・営業時間変更で営業・無償提供・休止あり]	() 月 [上・中・下] 旬頃
⑬レストラン等 飲食施設	[設備なし・通常通り営業・臨時メニューで営業・営業時間変更で営業・無償で炊き出し・休止あり]	() 月 [上・中・下] 旬頃
⑭宿泊施設	[設備なし・通常通り営業・営業時間変更で営業・無償提供・休止あり]	() 月 [上・中・下] 旬頃
⑮入浴施設	[設備なし・通常通り営業・営業時間変更で営業・無償提供・休止あり]	() 月 [上・中・下] 旬頃
※補足事項がありましたらご記入ください。		

【被災後の対応状況】

(4) 震災当日の利用者の状況

①震災発生時、貴道の駅の利用者は何人ほどいま46807したか。またどのような対応を取りましたか。

・利用者数：（ ）人程度

・対応：[すぐ帰宅を促した ・ しばらくとどませた ・ 宿泊させた ・ 特に指示はしなかった

・その他（ ）]

②震災発生当日、貴道の駅に訪れた被災者は何人ほどいましたか。（震災発生時からの利用者含む）

・当日訪れた被災者数：（ ）人程度

(5) 施設のインフラの提供状況

震災発生後、利用者に対し、水道・トイレをどのように提供しましたか。詳細をご記入ください。

・水道：[無制限提供 ・ 制限提供 ・ その他] 詳細：（ ）

・トイレ：[無制限提供 ・ 制限提供 ・ その他] 詳細：（ ）

(6) 支援・販売状況

震災発生後、利用者もしくは周辺の被災者に対し、どのような支援を行いましたか。当てはまるものにチェックし、詳細をご記入ください。

炊き出し：

対象[道の駅利用者 ・ 地元の被災者 ・ 地元への避難者 ・ ボランティア

・その他（詳細： ）]

場所[道の駅内 ・ 周辺の公共施設 ・ その他（詳細： ）]

内容[場所の提供 ・ 人員の提供 ・ 食材の提供（有償 ・ 無償）]

商品の仕入れ：

[依頼に合わせた特別な仕入れを行った ・ 支援に必要な仕入れを通常と異なる方法で行った

・その他（詳細： ）]

商品の提供：

[無償提供（内容・対象： ）

・割引販売（内容・対象： ）]

(7) 震災後、状況が落ち着いたと思えた時期、その理由

震災発生後、状況が落ち着いたと思えた時期はいつ頃ですか。またその理由をお答えください。

・時期：（ ）月 [上 ・ 中 ・ 下] 旬頃

・理由：[電気の復旧 ・ 水道の復旧 ・ 通信の安定化 ・ 流通の安定化 ・ ガソリン供給の安定化 ・

その他（詳細： ）]

(8) 震災後の利用者の状況（利用目的）

震災発生後、道の駅に訪れる利用者の利用目的は、どのようなものが多かったと思われますか。2011年8月末（概ね半年経過後）までのおおよそ3つの時期（発生直後・状況が落ち着くまで・8月末まで）ごとに、当てはまる項目にチェック☑してください。

利用者の目的		発生直後	～落ち着くまで	～8月末まで
①情報確認	道路状況	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	津波状況	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ガソリン提供状況	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	原発事故状況	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	その他（ ）	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
②商品購入	食品（保存食・インスタント食品）	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	食品（青果・米等の食材）	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	飲料	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	日用品	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	その他（ ）	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
③施設利用	トイレ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	水道	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	電気	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	その他（ ）	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
④滞在	一時滞在	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	宿泊（建物内）	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	車中泊	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
⑤その他 ※特徴的な利用 目的・訪問理由が ありましたらご 記入ください	（ ）	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	（ ）	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	（ ）	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	（ ）	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

【支援状況】

(9) 被災地に対する支援

東日本大震災発生後、被災地に対し何らかの支援を行いましたか。当てはまるものにチェックし、実施した支援内容に○をつけてください。

道の駅への支援 ※複数ある場合はまとめてご回答ください。

・支援対象の道の駅名：()
 ・支援内容 [人員の派遣 ・ 物資の提供 (有償 ・ 無償) ・ ボランティアの呼びかけ ・ 募金の呼びかけ
 ・ イベントの実施 (地元にて ・ 被災地にて) ・ その他 (詳細：)]

被災地への支援 ※複数ある場合はまとめてご回答ください。

・支援対象の被災地名：()
 ・支援内容 [人員の派遣 ・ 物資の提供 (有償 ・ 無償) ・ ボランティアの呼びかけ ・ 募金の呼びかけ
 ・ イベントの実施 (地元にて ・ 被災地にて) ・ その他 (詳細：)]

特に支援はしなかった

(10) 商品仕入れ・対応状況

商品の流通が正常化するまで、仕入れについてどのような対応を行いましたか。詳細をご記入ください。

- ・農・海産物：(詳細：)
- ・加工食品：(詳細：)
- ・非食品：(詳細：)
- ・その他：(詳細：)

商品の仕入れで苦勞した点はありませんか。また、今後に向けた取組みは何か必要と思われるか。

- ・苦勞した点：(詳細：)
- ・今後に向けた取組み：(詳細：)

(11) 連携について

① 震災後の対応において、どのような組織とどのような連携がありましたか。当てはまるものにチェック☑し、詳細をご記入ください。また連携の評価について該当するものに○をご記入下さい。

連携について	連携内容の詳細	連携の評価 (一つに○)
<input type="checkbox"/> 他の道の駅との助け合い		5 4 3 2 1 ----- よくできた まあまあできた 連携が機能しなかった
<input type="checkbox"/> 地元行政からの要請への対応		5 4 3 2 1 -----
<input type="checkbox"/> 地元行政からの支援		5 4 3 2 1 -----

<input type="checkbox"/> 地元以外の行政・組織からの支援		5 4 3 2 1 -----
<input type="checkbox"/> 道路管理者から支援 (周辺道路の通行可否情報等)		5 4 3 2 1 -----
<input type="checkbox"/> 警察、消防、自衛隊等 (前線基地・中継拠点、休憩ポイント等)		5 4 3 2 1 -----
<input type="checkbox"/> 取引先からの情報提供・協力・支援		5 4 3 2 1 -----
<input type="checkbox"/> 地域住民からの情報提供・協力・支援		5 4 3 2 1 -----
<input type="checkbox"/> その他		5 4 3 2 1 -----

(12) 今回の震災を経て、道の駅が今後果たすべき役割についてどのようにお考えですか。

3. 定量調査結果

東北全域における道の駅の被災状況、および震災時に果たした救援・復旧・復興支援機能の実態と傾向を把握するためにおこなった質問紙調査の結果をまとめる。

調査は東北6県の全道の駅139駅、およびその設置者の地方自治体に対して行った（青森県27駅・岩手県30駅・宮城県12駅・秋田県30駅・山形県17駅・福島県23駅）。回答数は、道の駅121駅（回答率87.1%）、設置者109駅（回答率78.4%）と、高い回答率を得られた。どちらからも回答が得られた道の駅は96駅（69.1%）、まったく回答が得られなかった道の駅は5駅（3.6%）であった（表3-1）。

図表 3-1 定量調査の回答状況

			回答有無(道の駅)		合計
			なし	あり	
回答有無(設置者)	なし	度数	5	25	30
		総和の%	3.6%	18.0%	21.6%
	あり	度数	13	96	109
		総和の%	9.4%	69.1%	78.4%
合計	度数	18	121	139	
	総和の%	12.9%	87.1%	100.0%	

3-1 道の駅の運営状況

全139駅のうち、設置者から回答のあった109駅の結果について示す。県ごとの回答数と回答率は、青森県が20駅74.1%、岩手県が23駅76.7%、宮城県が8駅66.7%、秋田県が25駅83.3%、山形県が15駅88.2%、福島県が18駅78.3%であった（表3-2）。

図表 3-2 設置者からの回答状況（県別）

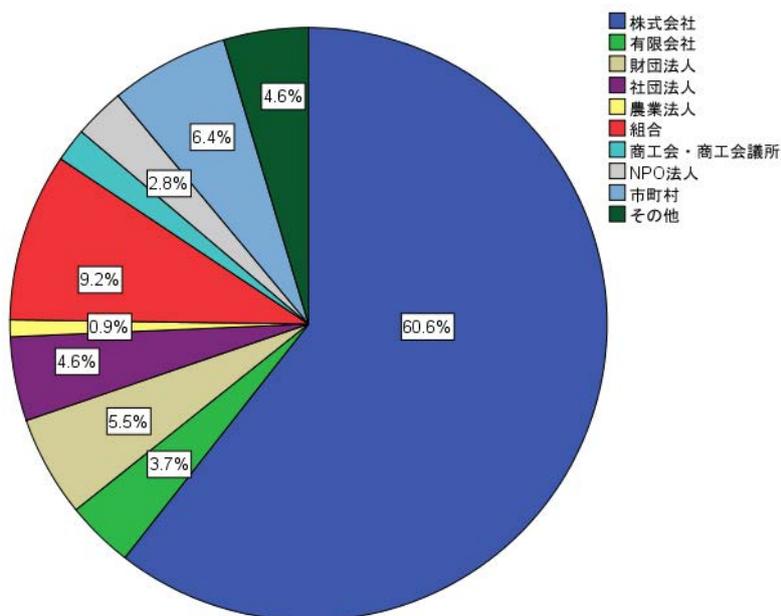
		度数			県名の%		
		回答有無(設置者)		合計	回答有無(設置者)		合計
		なし	あり		なし	あり	
県名	青森県	7	20	27	25.9%	74.1%	100.0%
	岩手県	7	23	30	23.3%	76.7%	100.0%
	宮城県	4	8	12	33.3%	66.7%	100.0%
	秋田県	5	25	30	16.7%	83.3%	100.0%
	山形県	2	15	17	11.8%	88.2%	100.0%
	福島県	5	18	23	21.7%	78.3%	100.0%
合計		30	109	139	21.6%	78.4%	100.0%

1) 運営組織の形態

道の駅の運営組織の形態としてもっとも多いのは「株式会社」(66 駅 60.6%)であり、次いで「組合」(10 駅 9.2%)であった。そのほか、非営利法人、市町村、商工会・商工会議所など、さまざまな形態がみられる。「道の駅」ということだけではひとくくりにはできない、さまざまな運営体制が取られていることがわかる。

図表 3-3 運営組織の形態

		度数	パーセント	有効パーセント	累積パーセント
有効	株式会社	66	47.5	60.6	60.6
	有限会社	4	2.9	3.7	64.2
	財団法人	6	4.3	5.5	69.7
	社団法人	5	3.6	4.6	74.3
	農業法人	1	.7	.9	75.2
	組合	10	7.2	9.2	84.4
	商工会・商工会議所	2	1.4	1.8	86.2
	NPO法人	3	2.2	2.8	89.0
	市町村	7	5.0	6.4	95.4
	その他	5	3.6	4.6	100.0
	合計	109	78.4	100.0	
欠損値	システム欠損値	30	21.6		
合計		139	100.0		



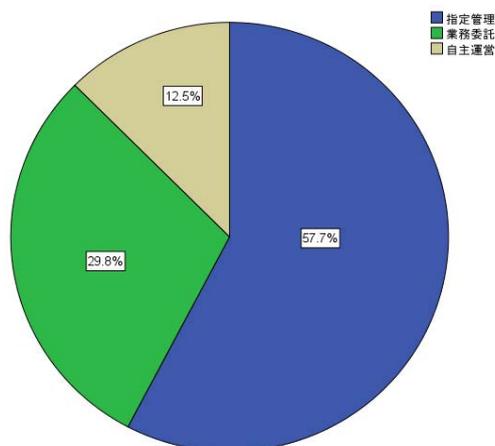
2) 施設の管理運営形態

駐車場やトイレといった土地・建物について、管理運営形態を尋ねた。「指定管理」とは、行政処分的一种である指定により公の施設の管理権限を委任する形態で、施設の管理権限は条例の定める範囲で指定管理者が有する。一方「業務委託」は、契約に基づいて個別の事務または業務の執行を委託する形態で、施設の管理権限は設置者である国や地方公共団体が有する。「自主運営」とは、上記のいずれの形態も取らず、所有者が直接管理運営している形態を指す。

駐車場、トイレともに、「指定管理」がもっとも多く（それぞれ 60 駅 57.7%、62 駅 59.6%）、ついで「業務委託」（それぞれ 31 駅 29.8%、37 駅 35.6%）となっている。「自主運営」については駐車場が 13 駅 12.5%、トイレが 5 駅 4.8%と、駐車場の方が割合が高い。（図表 3-4、図表 3-5）

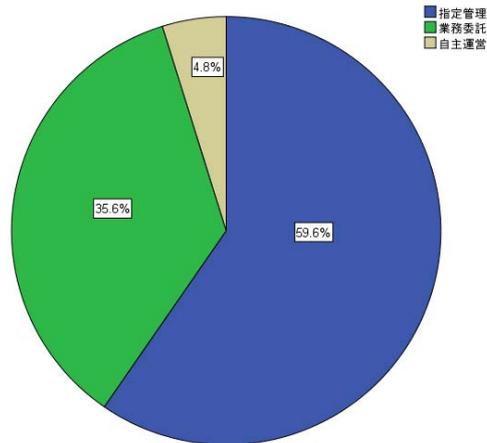
図表 3-4 駐車場の管理運営形態

		度数	パーセント	有効パーセント	累積パーセント
有効	指定管理	60	43.2	57.7	57.7
	業務委託	31	22.3	29.8	87.5
	自主運営	13	9.4	12.5	100.0
	合計	104	74.8	100.0	
欠損値	システム欠損値	35	25.2		
合計		139	100.0		



図表 3-5 トイレの管理運営形態

		度数	パーセント	有効パーセント	累積パーセント
有効	指定管理	62	44.6	59.6	59.6
	業務委託	37	26.6	35.6	95.2
	自主運営	5	3.6	4.8	100.0
	合計	104	74.8	100.0	
欠損値	システム欠損値	35	25.2		
合計		139	100.0		

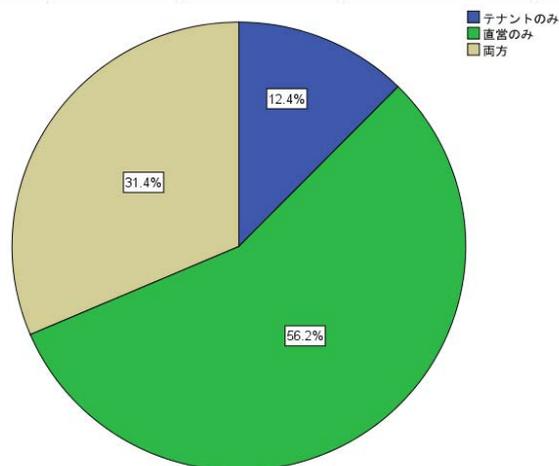


3) 主要な営業スペースの営業形態

物産コーナーおよび食堂・レストランについて、外部の業者による「テナント」のみで営業しているか、道の駅が直接営業する「直営」のみか、両者が混在する「両方」か、その営業形態を尋ねた。物産コーナーについては、「直営のみ」(59 駅 56.2%) がもっとも多く、次いで「両方」(33 駅 31.4%) となっている(図表 3-6)。食堂・レストランについても、もっとも多いのは「直営のみ」(63 駅 60.0%) であるが、次いで「テナントのみ」(30 駅 28.6%) が多くなっている(図表 3-7)。

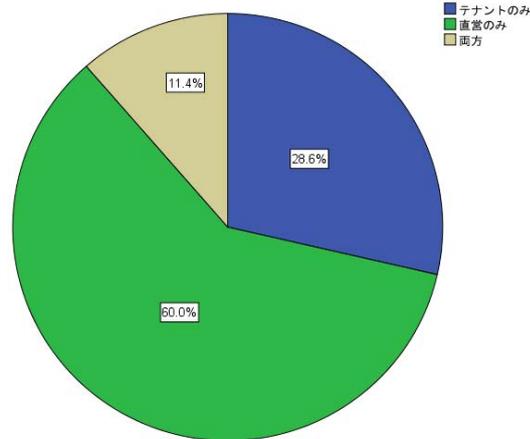
図表 3-6 物産コーナーの営業形態

		度数	パーセント	有効パーセント	累積パーセント
有効	テナントのみ	13	9.4	12.4	12.4
	直営のみ	59	42.4	56.2	68.6
	両方	33	23.7	31.4	100.0
	合計	105	75.5	100.0	
欠損値	システム欠損値	34	24.5		
合計		139	100.0		



図表3-7 食堂・レストランの営業形態

		度数	パーセント	有効パーセン ト	累積パーセン ト
有効	テナントのみ	30	21.6	28.6	28.6
	直営のみ	63	45.3	60.0	88.6
	両方	12	8.6	11.4	100.0
	合計	105	75.5	100.0	
欠損値	システム欠損値	34	24.5		
合計		139	100.0		



4) 道の駅の成り立ち

道の駅の設立の際、中心となった主導者は、行政、組合、商工会／商工会議所、その他とある中で、「行政」が105駅98.1%とほとんどを占めている（図表3-8）。設立の目的については、109駅のうち93駅の回答が得られた。産業振興、観光振興、特産品振興、雇用促進、交流人口の増加などの地域活性化を目的とするものが多く見られた（図表3-9）。

図表3-8 道の駅設立の主導者

		度数	パーセント	有効パーセン ト	累積パーセン ト
有効	行政	105	75.5	98.1	98.1
	商工会/商工会議所	1	.7	.9	99.1
	その他	1	.7	.9	100.0
	合計	107	77.0	100.0	
欠損値	システム欠損値	32	23.0		
合計		139	100.0		

図表3-9 道の駅設立の目的

	県名	設立の目的
1	青森県	観光PR、特産品販売
2	青森県	行楽施設のレクリエーションとして
3	青森県	既存施設を利用し地域観光の案内、紹介を行うため
4	青森県	ドライバーの休憩所、軽食レストラン、特産品販売
5	青森県	観光振興による地域活性化
6	青森県	農業振興及び地域振興
7	青森県	地域振興のため
8	青森県	地域振興、交流の拠点として
9	青森県	「道の駅」の機能をもたせた総合的な施設の整備により、地域間交流の核として幅広い地域、年齢層を視野に入れた活気ある観光拠点として地域の活性化を図る
10	青森県	昭和56年、本村垂柳地区から弥生時代中期の水田跡が発見され、全国的に注目を集めるのと同時に、この垂柳遺跡は学術的にも高く評価され、村では水田跡と巨大水路の遺構の保存と地域産業の振興、村の活性化を図るため、ふるさとづくり事業の指定を受け、平成9年度から3ヶ月かけて、「弥生の里づくり事業」として、産直センター、レストラン、大型コンビネーション遊具をはじめ、ゆっくりくつろぎ遊べる広場や埋蔵文化財センター・博物館等の施設を整備し、平成11年に道の駅「いなかだて」として認定された。
11	青森県	第一次産業の振興を図るため
12	青森県	地域の発展に尽力した先人を顕彰し、併せて、地域の観光振興を図るため。
13	青森県	地場産品の振興による地域の活性化
14	青森県	観光と産業振興のための施設整備を図り、観光客の利便性向上と産業の振興に資する。もって地域の活性化、自立の促進を図る。
15	青森県	農林水産物や観光資源等の情報を広く全国に発信し、地域のより一層の活性化を図るための拠点となる施設です。
16	青森県	町特産品、観光PR施設
17	岩手県	全国的にも例のない酒文化の拠点として、観光客の導入等の地域振興を図る
18	岩手県	道路利用者の利便性、快適性の向上と地域の振興に寄与する。
19	岩手県	地域の魅力発信、交流人口の増大
20	岩手県	物産振興、販売、加工施設、交流、休憩施設
21	岩手県	地域振興のため
22	岩手県	広域観光ルートの中継地として観光客や道路利用者へのサービスの提供
23	岩手県	交通の利便性を図ること、地域農家の生産性と所得の向上を目指すため。
24	岩手県	休憩施設と地域振興として
25	岩手県	特産農産物販売促進による地域づくり
26	岩手県	早池峰国定公園への観光中継地として道路休憩施設を設置するとともに、神楽とワインの里として姉妹都市オーストリアベルンドルフ市の特産やオーストリアワインの販売を行うことで、地域活性化と町おこしを図ることを目的とする。
27	岩手県	休憩機能・情報発信機能・地域の連携機能
28	岩手県	観光客をはじめとする道路利用者への利便とサービスの向上を図ることで、地場産業の振興に結びつける事が目的。
29	岩手県	道路利用の促進、地域振興推進
30	岩手県	地域産業の活性化、交流人口の増加等
31	岩手県	地域振興策として実施。雇用の創出、地元生産の販売、広域にわたる地域間交流の拠点
32	岩手県	都市農村交流、郷土食提供、地域活性、情報発信
33	岩手県	道路利用者の利便性、快適性の向上と地域の振興
34	岩手県	地場産品を活用した地域・農業振興等
35	岩手県	道路利用者の利便性、快適性の向上と地域の振興に寄与する。
36	岩手県	道路利用者の利便性、快適性の向上と地域の振興に寄与する。
37	岩手県	道の駅機能、県庁所在地と当町間の休憩所として
38	岩手県	中心市街地の活性化

39	宮城県	地域振興
40	宮城県	地域活性化・地産地消推進
41	宮城県	商店街活性化事業のプラス要因として設立したもの
42	宮城県	観光の拠点・地場産品育成・地域振興の発展
43	宮城県	地域活性化
44	宮城県	交通安全施設整備と連動し、「地域創造の拠点、地域の心のよりどころ」として施設整備。さらに、町民自主・自立の中での魅力ある情報発信・産業振興・交流拠点施設として設置。
45	宮城県	道路利用者に対する利便性の向上と地場産品の販売。健康福祉のための温泉保養施設と雇用の促進
46	宮城県	地場産品を通して都市と農村の交流を深め、特に豊富な農産品直売所として機能させる目的。さらに販売拡大と町の情報発信の拠点として設立。
47	秋田県	情報発信、休息しせつ整備の為
48	秋田県	観光振興
49	秋田県	観光振興
50	秋田県	秋田県内の観光案内、ドライブに必要な情報提供とともに、神岡地域の特産品販売目的
51	秋田県	観光開発
52	秋田県	人・モノ・情報の拠点づくり
53	秋田県	道路利用者の休憩の場の提供、地域活性化
54	秋田県	秋田県内の観光案内、ドライブに必要な情報提供とともに、中仙地域の特産品販売目的
55	秋田県	特産品創出及び産業の振興、伝統文化及び観光資源を広く内外に宣伝し市の活性化目的
56	秋田県	観光振興、利便性アップ
57	秋田県	物産品開発、販売促進、地域産業振興、都市住民との交流
58	秋田県	地域活性化
59	秋田県	農産物の販売、観光情報の発信
60	秋田県	農産物の直売及び食材の供給による農業振興、都市交流、地域資源活用、地域連携機能の向上、街の活性化に資することを目的とする
61	秋田県	地場産品直売、地元の食材使用の食事提供、年間をつうじてリアルタイムな道路情報の提供目的
62	秋田県	地域活性化のため農業所得向上を図り、活性化を取り戻す目的
63	秋田県	村内農産物、加工品等の販売
64	秋田県	秋田港のにぎわい創出のため
65	秋田県	地域活性化
66	山形県	地域資源を活用した地域振興
67	山形県	観光客への情報発信基地
68	山形県	観光拠点施設を作る計画が先行してあり、完成後「道の駅」登録の誘いがあった
69	山形県	通過交通を町内に止め、町内産物等の物販や情報発信の拠点とする
70	山形県	従来から設置してあった建設省のチェーン着脱場を駐車スペースとして活用し、地域の観光情報、物産情報を沿道サービスとともに提供する
71	山形県	中山間地域での高齢者の就業、社会参加の場となる地域資源活用型事業の推進を目的として設立
72	山形県	情報発信と交流促進
73	山形県	本町の観光情報の提供、物産の展示により、観光及び振興を図り地域活性化に寄与
74	山形県	地域の交流展、情報発信基地
75	山形県	天童の観光・交流の拠点形成のため
76	山形県	伝統漁法アユの築漁を振興する白鷹ヤナ公園の機能拡張
77	福島県	道路利用者に対する休憩場所、道路情報、観光情報の提供
78	福島県	運転者の休憩所、情報発信、観光交流の拠点
79	福島県	農林産物等の需要と販路の拡大
80	福島県	道路利用者と地域のふれあいの場提供、地域振興と交流の核とする
81	福島県	道路利用者の利便性向上と地域振興に寄与するため
82	福島県	地域振興
83	福島県	道路利用者と地域のふれあいの場提供、地域振興と交流の核とする
84	福島県	町内物産販売による農、商工業の振興及び他地域の交流拠点としての誘客の拡大
85	福島県	地域活性化のため
86	福島県	村における交流人口の拡大、農林水産物の振興による地域活性化
87	福島県	休憩、地域振興、情報及び交流機能をもつ施設として地域振興の一役を担うことを目的とする

88	福島県	道路利用者のサービス向上
89	福島県	賑わい創出、交流人口の拡大を図り農水産業の振興及び地域の活性化に資するため
90	福島県	地域産業の振興
91	福島県	当初は農産物直売所として開設し、その後道の駅になった
92	福島県	観光客への奥会津の歴史や文化、景勝地などの情報提供や特産品の販売及び食事の提供により、地域活性化を図る事を目的とする
93	福島県	村における交流人口の拡大、農林水産物の振興による地域活性化

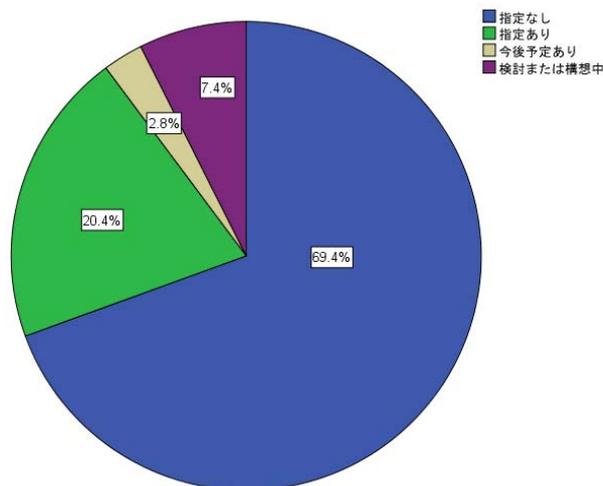
5) 防災への取り組み

東日本大震災発生前における、防災に対する備えについて尋ねた。

まず、行政による避難所指定（一次避難場所、広域避難場所等）については、「指定なし」（75 駅 69.4%）がもっとも多かった。「指定あり」は 22 駅 20.4%で、「今後予定あり」（3 駅 2.8%）、「検討または構想中」（8 駅 7.4%）を含めると 33 駅（30.6%）が避難所指定を受けている。（図表 3-10）

図表 3-10 避難所指定の有無

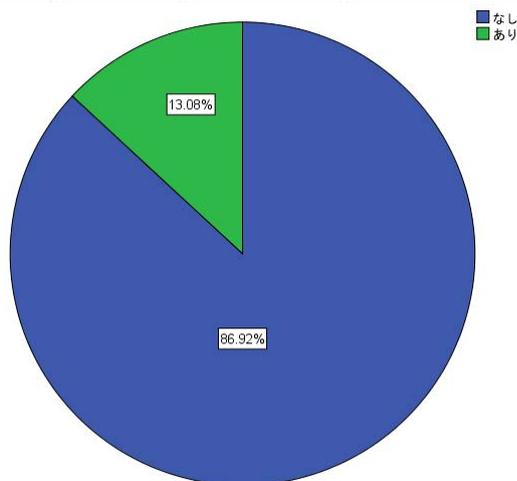
		度数	パーセント	有効パーセント	累積パーセント
有効	指定なし	75	54.0	69.4	69.4
	指定あり	22	15.8	20.4	89.8
	今後予定あり	3	2.2	2.8	92.6
	検討または構想中	8	5.8	7.4	100.0
	合計	108	77.7	100.0	
欠損値	システム欠損値	31	22.3		
合計		139	100.0		



次に、被災時に関する行政と道の駅の協定やマニュアル等の取り決めの有無については、「あり」は 14 駅 13.1%にとどまっており（図表 3-11）、災害発生時における道の駅の役割分担が明文化されていないという課題が浮き彫りになった。

図表 3-11 行政との協定やマニュアル等の取り決めの有無

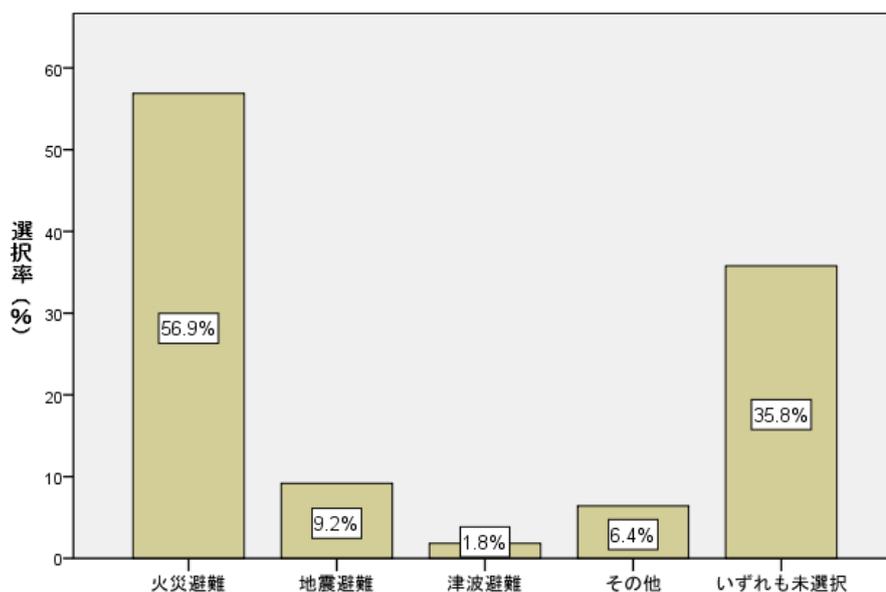
		度数	パーセント	有効パーセント	累積パーセント
有効	なし	93	66.9	86.9	86.9
	あり	14	10.1	13.1	100.0
	合計	107	77.0	100.0	
欠損値	システム欠損値	32	23.0		
合計		139	100.0		



さらに、定期的な防災訓練の実施については、109 駅のうち「火災避難」訓練を行っている駅が 62 駅 56.9%ともっとも多く、次いで「地震避難」訓練（10 駅 9.2%）であった。「津波避難」訓練については、2 駅 1.8%とほとんど行われていなかった。またすべての防災訓練を選択しなかった駅は 39 駅 35.8%にのぼっている（図表 3-12）。今回のような震災に対応した防災訓練を実施していた駅はかなり少なかったことが分かる。

図表 3-12 定期的な防災訓練の実施

		応答数		ケースのパーセント
		N	パーセント	
定期的な防災訓練の実施	火災避難	62	51.7%	56.9%
	地震避難	10	8.3%	9.2%
	津波避難	2	1.7%	1.8%
	その他	7	5.8%	6.4%
	いずれも未選択	39	32.5%	35.8%
合計		120	100.0%	110.1%



最後に、備蓄品に関しては、「食料」「飲料」「水」「毛布」「燃料」などを備蓄していたのは数駅にとどまった。「その他」(6 駅 5.5%) の詳細回答では、“道の駅での販売物”や“自動販売機の開放”をあげている駅も見られた。

図表 3-13 備蓄品の有無

	応答数		ケースのパーセント	
	N	パーセント		
備蓄品	食料	6	5.0%	5.5%
	飲料	5	4.2%	4.6%
	水	6	5.0%	5.5%
	毛布	4	3.3%	3.7%
	燃料	2	1.7%	1.8%
	その他	6	5.0%	5.5%
	未記入	91	75.8%	83.5%
合計	120	100.0%	110.1%	

以上、本節では道の駅の管理運営形態、営業形態、成り立ちなどの基本情報に加え、東日本大震災発生前の防災に対する備えについて概観した。防災への備えについては、7 割近くの道の駅が避難所指定を受けておらず、被災時に関する行政との取り決めがほとんど明文化されていないことや、食料、飲料、毛布といった備蓄品も整備されていないという現状が明らかになった。

次節より、被害状況や復旧時期、被災時およびその後の利用者対応、支援状況、流通対応、他組織等との連携などの実態、また今回の震災を受けての課題や今後の道の駅の役割などについて、調査結果をまとめる。

次節以降は、全 139 駅のうち、道の駅から回答のあった 121 駅の結果について示す。県ごとの回答数と回答率は、青森県が 23 駅 85.2%、岩手県が 26 駅 86.7%、宮城県が 10 駅 83.3%、秋田県が 26 駅 86.7%、山形県が 16 駅 94.1%、福島県が 20 駅 87.0%であった（表 3-14）。

図表 3-14 道の駅からの回答状況（県別）

	度数			県名の%			
	回答有無(道の駅)		合計	回答有無(道の駅)		合計	
	なし	あり		なし	あり		
県名	青森県	4	23	27	14.8%	85.2%	100.0%
	岩手県	4	26	30	13.3%	86.7%	100.0%
	宮城県	2	10	12	16.7%	83.3%	100.0%
	秋田県	4	26	30	13.3%	86.7%	100.0%
	山形県	1	16	17	5.9%	94.1%	100.0%
	福島県	3	20	23	13.0%	87.0%	100.0%
合計		18	121	139	12.9%	87.1%	100.0%

3-2 平時について

1) 年間売上、利用者数、利用者の地域の割合

平時における年間売上額は、平均値が約 2 億 5 千万円であるが、最小値と最大値の幅が広い。ちょうど真ん中の値である中央値は 1 億 8 千万円となっている。

次に年間利用者数²であるが、これも最小 5 千人から最大 340 万人と幅は広いが、平均値は約 39 万人、中央値は約 27 万人である。

利用者の地域の割合を見てみると、平均値でおおよそ地元：県内：県外が 3：4：3 となっている。（図表 3-15）

図表 3-15 年間売上、利用者数、利用者の地域の割合

	度数	平均値	標準偏差	中央値	最小値	最大値
年間売上額	105	246,959,733.88	223,303,508.001	180,000,000	6,500,000	1,150,000,000
年間利用者数	113	390,069.77	468,864.236	266,437	5,000	3,400,000
利用者割合（地元）	111	28.86	18.247	30	0	80
利用者割合（県内）	112	40.12	16.449	37	10	100
利用者割合（県外）	112	31.35	17.734	30	0	80

² 「利用者数」の集計方法には、“駐車場台数からの類推”“レジ通過者数”“センサー感知による通過者”など様々な方法があり、道の駅によって異なる。また一部の施設やテナントの利用者はカウントしていない場合もあるので、参考値とされたい。

2) 取引先数、地域の割合

「農・海産物」「加工食品」「非食品」について、取引先数とその地域の割合（地元かその他か）を尋ねた。

「農・海産物」に関しては、取引先数の平均値が 66.1、中央値が 40 であり、地域の割合は平均で地元が約 8 割となっている。

「加工食品」に関しては、取引先数の平均値が 54.3、中央値が 35 であり、地域の割合は平均で地元が約 5 割強となっている。

「非食品」に関しては、取引先数の平均値が 22.3、中央値が 10 であり、地域の割合は平均で地元が約 5 割強となっている。（図表 3-16）

地域振興を主目的とする道の駅であるため、地元農家や漁港から「農・海産物」を仕入れている一方、「加工食品」や「非食品」については地元の取引先だけでは十分ではないためか、地元以外からの流通経路が確立している様子が見える。

図表 3-16 取引先数と地域の割合

	度数	平均値	標準偏差	中央値	最小値	最大値
農海産物（取引先数）	95	66.14	71.135	40.00	1	260
農海産物（地元割合）	100	81.04	23.467	90.00	0	100
農海産物（その他割合）	100	18.91	23.549	10.00	0	100
加工食品（取引先数）	97	54.29	60.985	35.00	3	350
加工食品（地元割合）	102	56.12	29.224	60.00	0	100
加工食品（その他割合）	102	43.57	29.178	40.00	0	100
非食品（取引先数）	89	22.30	25.816	10.00	1	150
非食品（地元割合）	95	56.65	30.066	60.00	0	100
非食品（その他割合）	95	43.35	30.066	40.00	0	100

3-3 被災状況

以下の 10 の対象について、東日本大震災による被害状況と復旧時期をまとめる。

「建物・土地」「駐車場・前面道路」「トイレ」「水道」「電気」「非常用原電」「ガス」「通信」「ガソリン」「商品の流通」。

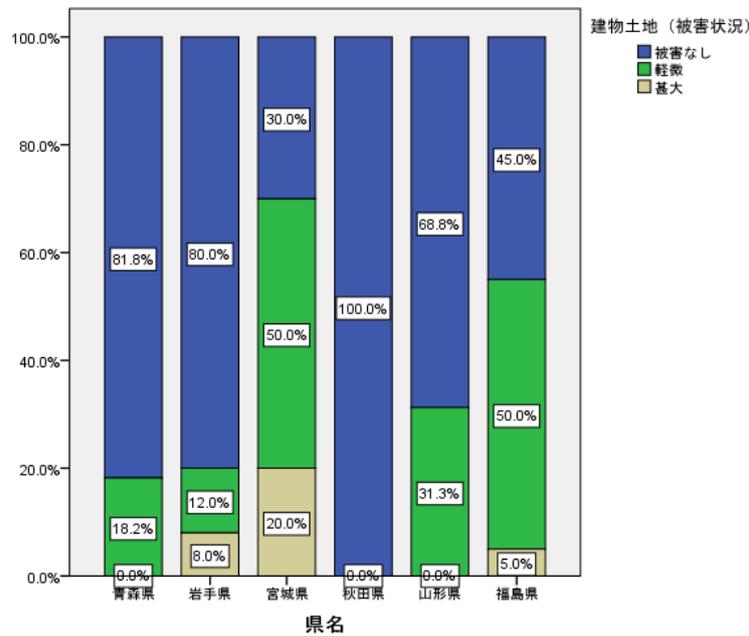
1) 建物・土地

回答のあった 117 駅のうち、東北 6 県全体では、「被害なし」が 85 駅 72.6%、「軽微」が 27 駅 23.1%、「甚大」が 5 駅 4.3%であった。県別では、宮城県で 70%、福島県で 55%、山形県で 31%の道の駅で「軽微」以上の被害が見られた。（図表 3-17）

復旧時期に関しては有効回答が 10 駅と少ないが、8 月以降の復旧となった駅が半数を占めている（図表 3-18）。

図表 3-17 土地・建物の被害状況（県別）

	県名	度数				県名の%			
		建物土地（被害状況）			合計	建物土地（被害状況）			合計
		被害なし	軽微	甚大		被害なし	軽微	甚大	
青森県	18	4	0	22	81.8%	18.2%	.0%	100.0%	
岩手県	20	3	2	25	80.0%	12.0%	8.0%	100.0%	
宮城県	3	5	2	10	30.0%	50.0%	20.0%	100.0%	
秋田県	24	0	0	24	100.0%	.0%	.0%	100.0%	
山形県	11	5	0	16	68.8%	31.3%	.0%	100.0%	
福島県	9	10	1	20	45.0%	50.0%	5.0%	100.0%	
合計		85	27	5	117	72.6%	23.1%	4.3%	100.0%



図表 3-18 土地・建物の復旧時期（県別）

	度数						県名の%					
	県名					合計	県名					合計
	青森県	岩手県	宮城県	山形県	福島県		青森県	岩手県	宮城県	山形県	福島県	
3月下旬	0	0	0	0	1	1	.0%	.0%	.0%	.0%	33.3%	10.0%
4月上旬	1	0	0	0	0	1	50.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	10.0%
4月中旬	0	0	0	1	1	2	.0%	.0%	.0%	50.0%	33.3%	20.0%
5月	0	1	0	0	0	1	.0%	50.0%	.0%	.0%	.0%	10.0%
8月上旬	0	1	0	0	0	1	.0%	50.0%	.0%	.0%	.0%	10.0%
8月中旬	0	0	0	1	0	1	.0%	.0%	.0%	50.0%	.0%	10.0%
9月上旬	1	0	0	0	0	1	50.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	10.0%
平成24年1月	0	0	0	0	1	1	.0%	.0%	.0%	.0%	33.3%	10.0%
平成24年4月	0	0	1	0	0	1	.0%	.0%	100.0%	.0%	.0%	10.0%
合計	2	2	1	2	3	10	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

2) 駐車場・前面道路

回答のあった 117 駅のうち、東北 6 県全体では、「特に被害なし」が 113 駅 96.6%と大半を占め、「車両が進入できない程度に被害あり」は 4 駅 3.4%のみであった。県別では、岩手県、宮城県、山形県、福島県でそれぞれ 1 駅が被害ありとなった。(図表 3-19)

復旧時期に関しては、有効回答が福島県の 1 駅のみで、6 月下旬の復旧であった。

図表 3-19 駐車場・前面道路の被害状況 (県別)

	度数			県名の%			
	駐車場前面道路(被害状況)		合計	駐車場前面道路(被害状況)		合計	
	被害なし	車両が進入できない程度に被害あり		被害なし	車両が進入できない程度に被害あり		
県名	青森県	22	0	22	100.0%	.0%	100.0%
	岩手県	24	1	25	96.0%	4.0%	100.0%
	宮城県	8	1	9	88.9%	11.1%	100.0%
	秋田県	26	0	26	100.0%	.0%	100.0%
	山形県	15	1	16	93.8%	6.3%	100.0%
	福島県	18	1	19	94.7%	5.3%	100.0%
合計		113	4	117	96.6%	3.4%	100.0%

3) トイレ

トイレに関しては、①「常設トイレ」と②「仮設トイレ」について尋ねた。

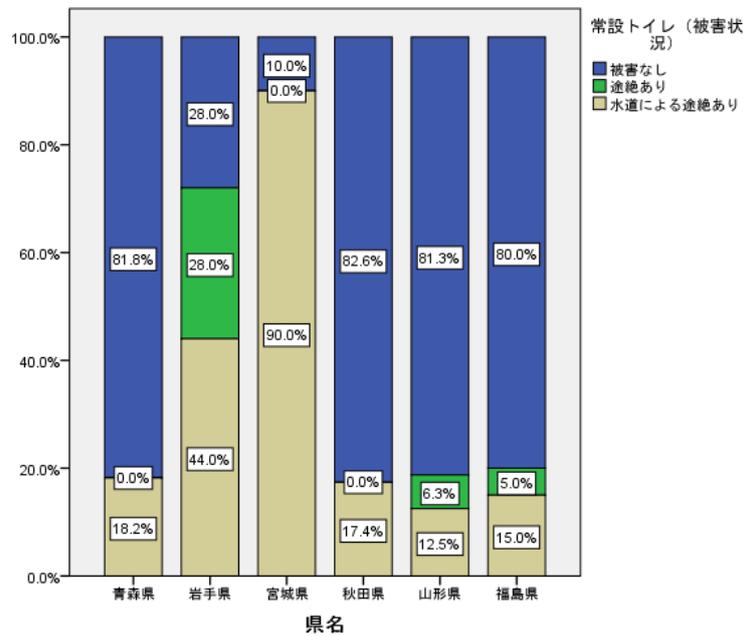
① 常設トイレ

あった 116 駅のうち、東北 6 県全体では、「被害なし」が 74 駅 63.8%、「途絶あり」が 9 駅 7.8%、「水道途絶による途絶あり」が 33 駅 28.4%であった。県別では、もっとも被害のあった割合が高いのが宮城県の 9 駅 90%であり、次いで岩手県の 18 駅 72%であった。他 4 県では、「被害なし」が 8 割を超えている(図表 3-20)

復旧時期に関しては 37 駅の有効回答があった。3 月中旬に復旧した駅が 17 駅 45.9%ともっとも多く、震災直後である 3 月上旬、もしくは 3 月下旬に復旧した駅はそれぞれ 6 駅 16.2%であった。その後は宮城県で 4 月上旬、岩手県で 5 月上旬にはほとんどの駅で復旧している。調査時点で岩手県の 1 駅が故障中、福島県の 1 駅が未復旧となっている(図表 3-21)。

図表 3-20 常設トイレの被害状況（県別）

	県名	度数				県名の%			
		常設トイレ（被害状況）			合計	常設トイレ（被害状況）			合計
		被害なし	途絶あり	水道による途絶あり		被害なし	途絶あり	水道による途絶あり	
青森県	18	0	4	22	81.8%	.0%	18.2%	100.0%	
岩手県	7	7	11	25	28.0%	28.0%	44.0%	100.0%	
宮城県	1	0	9	10	10.0%	.0%	90.0%	100.0%	
秋田県	19	0	4	23	82.6%	.0%	17.4%	100.0%	
山形県	13	1	2	16	81.3%	6.3%	12.5%	100.0%	
福島県	16	1	3	20	80.0%	5.0%	15.0%	100.0%	
合計	74	9	33	116	63.8%	7.8%	28.4%	100.0%	



図表 3-21 常設トイレの復旧時期（県別）

	度数							県名の%						
	県名						合計	県名						合計
	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県		青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	
3月	0	1	0	0	0	0	1	.0%	5.9%	.0%	.0%	.0%	.0%	2.7%
3月上旬	1	2	0	1	0	2	6	33.3%	11.8%	.0%	25.0%	.0%	50.0%	16.2%
3月上～中旬	0	1	0	0	0	0	1	.0%	5.9%	.0%	.0%	.0%	.0%	2.7%
3月中旬	2	8	2	3	2	0	17	66.7%	47.1%	28.6%	75.0%	100.0%	.0%	45.9%
3月下旬	0	1	4	0	0	1	6	.0%	5.9%	57.1%	.0%	.0%	25.0%	16.2%
4月上旬	0	1	1	0	0	0	2	.0%	5.9%	14.3%	.0%	.0%	.0%	5.4%
4月中旬	0	1	0	0	0	0	1	.0%	5.9%	.0%	.0%	.0%	.0%	2.7%
5月上旬	0	1	0	0	0	0	1	.0%	5.9%	.0%	.0%	.0%	.0%	2.7%
故障中	0	1	0	0	0	0	1	.0%	5.9%	.0%	.0%	.0%	.0%	2.7%
未復旧	0	0	0	0	0	1	1	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	25.0%	2.7%
合計	3	17	7	4	2	4	37	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

② 仮設トイレ

上記の常設トイレで「途絶あり」(9 駅)、「水道途絶による途絶あり」(33 駅) と回答した計 42 駅について、仮設トイレの設置状況を見ている。

東北 6 県全体では、未記入を除くと、「設置しなかった」(19 駅 45.2%) がもっとも多く、次いで「他機関からの提供を受けて設置」(7 駅 16.7%)、「自設備があり設置」(2 駅 4.8%) となっている。県別では、常設トイレが途絶した駅の割合が高かった宮城県(9 駅)と岩手県(18 駅)においても、仮設トイレを設置したのは 3 駅ずつと少数にとどまっている。(図表 3-22)

仮設トイレを設置したと回答した 9 駅の設置時期に関しては、3 月中旬が 5 駅もっとも多いが、もっとも早いところで青森県の 1 駅が 3 月上旬に、遅いところで福島県の 1 駅が 4 月中旬に設置している(図表 3-23)。

道の駅の休憩機能として重要な役割を持つトイレであるが、被災時に途絶があっても、仮設トイレで対応できた駅は多くないことがわかる。

図表 3-22 仮設トイレの設置状況(県別)

	度数					県名の%					
	仮設トイレ(被害状況)					仮設トイレ(被害状況)					
	自設備 があり 設置	他機関 からの 提供を 受けて 設置	設置 しな かった	未記 入	合計	自設備が あり設置	他機関か らの提供 を受けて 設置	設置しな かった	未記入	合計	
県名	青森県	1	1	1	1	4	25.0%	25.0%	25.0%	25.0%	100.0%
	岩手県	0	3	6	9	18	.0%	16.7%	33.3%	50.0%	100.0%
	宮城県	1	2	5	1	9	11.1%	22.2%	55.6%	11.1%	100.0%
	秋田県	0	0	3	1	4	.0%	.0%	75.0%	25.0%	100.0%
	山形県	0	0	1	2	3	.0%	.0%	33.3%	66.7%	100.0%
	福島県	0	1	3	0	4	.0%	25.0%	75.0%	.0%	100.0%
合計		2	7	19	14	42	4.8%	16.7%	45.2%	33.3%	100.0%

図表 3-23 仮設トイレの設置時期(県別)

	度数					県名の%				
	県名					県名				
	青森 県	岩手 県	宮城 県	福島 県	合計	青森 県	岩手 県	宮城 県	福島 県	合計
3月上旬	1	0	0	0	1	50.0%	.0%	.0%	.0%	11.1%
3月中旬	1	3	1	0	5	50.0%	100.0%	33.3%	.0%	55.6%
3月下旬	0	0	1	0	1	.0%	.0%	33.3%	.0%	11.1%
4月中旬	0	0	0	1	1	.0%	.0%	.0%	100.0%	11.1%
未記入	0	0	1	0	1	.0%	.0%	33.3%	.0%	11.1%
合計	2	3	3	1	9	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

4) 水道

水道に関しては、①「上水道」と②「貯水槽」について尋ねた。

① 上水道

回答のあった107駅のうち、東北6県全体では、「設備なし」が9駅8.4%、「途絶なし」が65駅60.7%、「途絶あり」が33駅30.8%であった。県別では、もっとも「途絶あり」の割合が高いのが宮城県（8駅80%）であり、次いで岩手県（10駅50%）であった。他4県では、「途絶あり」は13%～24%であった（図表3-24）

復旧時期に関しては29駅の有効回答があった。震災発生日の3月11日から3日後の14日にかけて、半数以上の16駅の上水道が復旧している。その後3月中旬までには大半の駅で復旧しており、全体的には上水道の途絶はあまり長期間には及ばなかったことが分かる。県別にみると、比較的早く2～3日後まで復旧したのは山形県や秋田県、その後3月中旬までかかった駅も多いのが岩手県、復旧が3月中旬以降から3月下旬に集中しているのが宮城県、3月下旬以降の駅もあるのが福島県となっている。（図表3-25）

図表 3-24 上水道の被害状況（県別）

	県名	度数				県名の%			
		上水道（被害状況）			合計	上水道（被害状況）			合計
		設備なし	途絶なし	途絶あり		設備なし	途絶なし	途絶あり	
青森県	1	15	3	19	5.3%	78.9%	15.8%	100.0%	
岩手県	2	8	10	20	10.0%	40.0%	50.0%	100.0%	
宮城県	0	2	8	10	.0%	20.0%	80.0%	100.0%	
秋田県	4	15	6	25	16.0%	60.0%	24.0%	100.0%	
山形県	2	11	2	15	13.3%	73.3%	13.3%	100.0%	
福島県	0	14	4	18	.0%	77.8%	22.2%	100.0%	
合計	9	65	33	107	8.4%	60.7%	30.8%	100.0%	

図表 3-25 上水道の復旧時期（県別）

	度数							県名の%						
	県名						合計	県名						合計
	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県		青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	
3月11～12日	0	0	0	0	1	0	1	.0%	.0%	.0%	.0%	50.0%	.0%	3.4%
3月11日	1	1	0	3	0	0	5	33.3%	11.1%	.0%	60.0%	.0%	.0%	17.2%
3月12日	0	2	0	1	0	1	4	.0%	22.2%	.0%	20.0%	.0%	25.0%	13.8%
3月13日	0	0	0	1	1	0	2	.0%	.0%	.0%	20.0%	50.0%	.0%	6.9%
3月14日	1	2	0	0	0	1	4	33.3%	22.2%	.0%	.0%	.0%	25.0%	13.8%
3月15日	0	1	1	0	0	0	2	.0%	11.1%	16.7%	.0%	.0%	.0%	6.9%
3月16日	0	0	1	0	0	0	1	.0%	.0%	16.7%	.0%	.0%	.0%	3.4%
3月19日	0	1	1	0	0	0	2	.0%	11.1%	16.7%	.0%	.0%	.0%	6.9%
3月20日	0	1	1	0	0	0	2	.0%	11.1%	16.7%	.0%	.0%	.0%	6.9%
3月23日	0	0	1	0	0	0	1	.0%	.0%	16.7%	.0%	.0%	.0%	3.4%
3月24日	0	0	1	0	0	0	1	.0%	.0%	16.7%	.0%	.0%	.0%	3.4%
3月中旬	1	0	0	0	0	0	1	33.3%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	3.4%
3月下旬	0	0	0	0	0	1	1	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	25.0%	3.4%
4月	0	1	0	0	0	0	1	.0%	11.1%	.0%	.0%	.0%	.0%	3.4%
5月	0	0	0	0	0	1	1	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	25.0%	3.4%
合計	3	9	6	5	2	4	29	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

② 貯水槽

回答のあった109駅のうち、「設備なし」が42駅を除いた67駅についての被害状況は、東北6県全体では、「途絶なし」が48駅71.6%、「途絶あり」が19駅28.4%であった（図表3-26-1）。

県別では、もっとも「途絶あり」の割合が高いのが岩手県（9駅69.2%）であり、次いで宮城県（30駅50%）であった。他4県では、「途絶あり」は0%～23%であった（図表3-26-2）。

「途絶あり」の19駅のうち、復旧時期に関しては13駅の有効回答があった。震災発生後数日のうちに復旧した駅が大半で、その他もほとんど3月中に復旧している。

図表 3-26-1 貯水槽の被害状況

		度数	パーセント	有効パーセン ト	累積パーセン ト
有効	途絶なし	48	34.5	71.6	71.6
	途絶あり	19	13.7	28.4	100.0
	合計	67	48.2	100.0	
欠損値	設備なし	42	30.2		
	システム欠損値	30	21.6		
	合計	72	51.8		
合計		139	100.0		

図表 3-26-2 貯水槽の被害状況（県別）（設備のある67駅のみ）

県名	度数			県名の%		
	貯水槽（被害状況）		合計	貯水槽（被害状況）		合計
	途絶なし	途絶あり		途絶なし	途絶あり	
青森県	10	3	13	76.9%	23.1%	100.0%
岩手県	4	9	13	30.8%	69.2%	100.0%
宮城県	3	3	6	50.0%	50.0%	100.0%
秋田県	14	2	16	87.5%	12.5%	100.0%
山形県	8	0	8	100.0%	.0%	100.0%
福島県	9	2	11	81.8%	18.2%	100.0%
合計	48	19	67	71.6%	28.4%	100.0%

図表 3-27 貯水槽の復旧時期（県別）

	度数						県名の %					
	県名					合計	県名					合計
	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	福島県		青森県	岩手県	宮城県	秋田県	福島県	
3月11日	1	1	0	0	0	2	33.3%	16.7%	.0%	.0%	.0%	15.4%
3月13日	0	1	0	1	0	2	.0%	16.7%	.0%	100.0%	.0%	15.4%
3月14日	1	1	0	0	0	2	33.3%	16.7%	.0%	.0%	.0%	15.4%
3月15日	0	1	0	0	0	1	.0%	16.7%	.0%	.0%	.0%	7.7%
3月19日	0	1	0	0	0	1	.0%	16.7%	.0%	.0%	.0%	7.7%
3月20日	0	0	1	0	0	1	.0%	.0%	50.0%	.0%	.0%	7.7%
3月中旬	1	0	0	0	0	1	33.3%	.0%	.0%	.0%	.0%	7.7%
3月	0	1	0	0	0	1	.0%	16.7%	.0%	.0%	.0%	7.7%
4月11日	0	0	0	0	1	1	.0%	.0%	.0%	.0%	100.0%	7.7%
復旧時期未記載 (40t、一夜で終了)	0	0	1	0	0	1	.0%	.0%	50.0%	.0%	.0%	7.7%
合計	3	6	2	1	1	13	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

5) 電気

回答のあった 119 駅のうち、東北 6 県全体では、「途絶なし」が 30 駅 25.2%、「途絶あり」が 89 駅 74.8%と、4 分の 3 近くの道の駅が停電に見舞われている。県別では、宮城県の 10 駅 100%がもつとも「途絶あり」の割合が高く、岩手県 (25 駅 96.2%)、青森県 (19 駅 86.4%)、秋田県 (21 駅 84.0%)と続いている。山形県は 10 駅 62.5%であり、もっとも途絶した割合が低かったのが福島県 (4 駅 20.0%)であった。(図表 3-28)

復旧時期に関しては 72 駅の有効回答があった。3 月中旬に復旧した駅が 48 駅と半数以上を占め、それよりも早く震災後数日間に復旧した 11 駅を含めると、59 駅 81.9%に達している。県別にみると、遅い時期の復旧となっているのは岩手県、宮城県、山形県で 1 駅ずつが 4 月中に、福島県の 1 駅は 7 月中旬になって復旧している。これらはおそらく電気設備の物理的な故障・破壊等によるものと推察される。(図表 3-29)。

図表 3-28 電気の被害状況（県別）

	県名	度数			県名の %		
		電気(被害状況)		合計	電気(被害状況)		合計
		途絶なし	途絶あり		途絶なし	途絶あり	
青森県	3	19	22	13.6%	86.4%	100.0%	
岩手県	1	25	26	3.8%	96.2%	100.0%	
宮城県	0	10	10	.0%	100.0%	100.0%	
秋田県	4	21	25	16.0%	84.0%	100.0%	
山形県	6	10	16	37.5%	62.5%	100.0%	
福島県	16	4	20	80.0%	20.0%	100.0%	
合計	30	89	119	25.2%	74.8%	100.0%	

図表 3-29 電気の復旧時期（県別）

	度数							県名の%						
	県名						合計	県名						合計
	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県		青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	
3月12日	0	0	0	0	1	0	1	.0%	.0%	.0%	.0%	11.1%	.0%	1.4%
3月13日	0	0	0	2	0	0	2	.0%	.0%	.0%	13.3%	.0%	.0%	2.8%
3月上旬	1	1	0	5	1	0	8	7.7%	4.5%	.0%	33.3%	11.1%	.0%	11.1%
3月中～下旬	0	0	1	0	0	0	1	.0%	.0%	10.0%	.0%	.0%	.0%	1.4%
3月中旬	11	18	2	8	6	2	47	84.6%	81.8%	20.0%	53.3%	66.7%	66.7%	65.3%
3月下旬	1	1	6	0	0	0	8	7.7%	4.5%	60.0%	.0%	.0%	.0%	11.1%
3月	0	1	0	0	0	0	1	.0%	4.5%	.0%	.0%	.0%	.0%	1.4%
4月上旬	0	1	0	0	1	0	2	.0%	4.5%	.0%	.0%	11.1%	.0%	2.8%
4月下旬	0	0	1	0	0	0	1	.0%	.0%	10.0%	.0%	.0%	.0%	1.4%
7月中旬	0	0	0	0	0	1	1	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	33.3%	1.4%
合計	13	22	10	15	9	3	72	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

6) 非常用電源

上記の電気の途絶状況と、非常用電源の稼働状況を見てみる（図表 3-30）。

両方に回答があった 113 駅のうち、東北 6 県全体では、94 駅 83.2%が非常用電源の設備がない。電気の途絶があった 86 駅においても、71 駅 82.6%が「設備なし」となっており、多くの道の駅が停電時の対応に苦慮したであろうことがうかがえる。

電気の途絶があった駅のうち、非常用電源を有していたのは 15 駅あり、うち、何らかの理由で稼働させなかった駅が 1 駅、稼働しなかった駅が 1 駅あった（いずれも理由は未記入）。稼働させた駅は 13 駅（86.7%）で、うち 12 駅は稼働可能時間のすべてを使用している。

上述したように、今回の震災では 4 分の 3 近くの道の駅が停電に見舞われた中、非常用電源の設置が不十分であること、また設置している場合でも、稼働可能時間を使用し尽くしていた状況が明らかになった。

図表 3-30 電気の被害状況と非常用電源の稼働状況

	度数			電気（被害状況）の%		
	電気（被害状況）		合計	電気（被害状況）		合計
	途絶なし	途絶あり		途絶なし	途絶あり	
設備なし	23	71	94	85.2%	82.6%	83.2%
稼働させなかった	3	1	4	11.1%	1.2%	3.5%
稼働しなかった	0	1	1	.0%	1.2%	.9%
稼働した（稼働可能時間すべて使用）	1	12	13	3.7%	14.0%	11.5%
稼働した（稼働可能時間以下の使用）	0	1	1	.0%	1.2%	.9%
合計	27	86	113	100.0%	100.0%	100.0%

7) ガス

ガスに関しては、都市ガスとプロパンガスについて途絶状況を尋ねた。都市ガスについては途絶した駅は見られなかった。

プロパンガスに関しては、回答のあった116駅のうち、東北6県全体では、「設備なし」が13駅11.2%、「途絶なし」が90駅77.6%で、「途絶あり」は13駅11.2%であった。(図表3-31)

復旧時期については11駅の有効回答があり、調査時点で「未復旧」である福島県の1駅を除き、すべてが3月中に復旧している(図表3-32)。

図表 3-31 プロパンガスの被害状況

		度数	パーセント	有効パーセント	累積パーセント
有効	設備なし	13	9.4	11.2	11.2
	途絶なし	90	64.7	77.6	88.8
	途絶あり	13	9.4	11.2	100.0
	合計	116	83.5	100.0	
欠損値	システム欠損値	23	16.5		
合計		139	100.0		

図表 3-32 プロパンガスの復旧時期(県別)

	度数						県名の%					
	県名					合計	県名					合計
	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	福島県		青森県	岩手県	宮城県	秋田県	福島県	
3月11日	1	1	0	0	0	2	100.0%	20.0%	.0%	.0%	.0%	18.2%
3月12日	0	0	1	0	0	1	.0%	.0%	33.3%	.0%	.0%	9.1%
3月13日	0	2	0	1	0	3	.0%	40.0%	.0%	100.0%	.0%	27.3%
3月16日	0	0	1	0	0	1	.0%	.0%	33.3%	.0%	.0%	9.1%
3月20日	0	1	0	0	0	1	.0%	20.0%	.0%	.0%	.0%	9.1%
3月23日	0	0	1	0	0	1	.0%	.0%	33.3%	.0%	.0%	9.1%
3月26日	0	1	0	0	0	1	.0%	20.0%	.0%	.0%	.0%	9.1%
未復旧	0	0	0	0	1	1	.0%	.0%	.0%	.0%	100.0%	9.1%
合計	1	5	3	1	1	11	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

8) 通信

通信に関しては、①固定電話、②携帯電話、③インターネット、④テレビ、⑤ラジオ、⑥道路情報提供(リクエスト端末カメラ画像を映すモニター等)、について途絶状況を尋ねた。

① 固定電話

回答のあった118駅のうち、東北6県全体では、「途絶なし」が41駅34.7%、「途絶あり」が77駅65.3%であった(図表3-33)。

県別では、もっとも「途絶あり」の割合が高いのが宮城県(10駅100%)であり、次いで岩手県(22

駅 84.6%) であった。さらに青森県 (15 駅 68.2%)、秋田県 (15 駅 62.5%)、福島県 (9 駅 45.0%)、もっとも割合が途絶の低かったのは山形県 (6 駅 37.5%) であった。

「途絶あり」の 77 駅のうち、復旧時期に関しては 64 駅の有効回答があった。3 月中旬での復旧がもっとも多く、3 月中に 58 駅 (90.1%) が復旧している。その他、岩手県の 3 駅が 4 月中、宮城県や福島県では 7 月～8 月に復旧した駅も各 1 駅あった。(図表 3-34)

図表 3-33 固定電話の被害状況 (県別)

	県名	度数			県名の %		
		固定電話 (被害状況)		合計	固定電話 (被害状況)		合計
		途絶なし	途絶あり		途絶なし	途絶あり	
青森県	7	15	22	31.8%	68.2%	100.0%	
岩手県	4	22	26	15.4%	84.6%	100.0%	
宮城県	0	10	10	.0%	100.0%	100.0%	
秋田県	9	15	24	37.5%	62.5%	100.0%	
山形県	10	6	16	62.5%	37.5%	100.0%	
福島県	11	9	20	55.0%	45.0%	100.0%	
合計	41	77	118	34.7%	65.3%	100.0%	

図表 3-34 固定電話の復旧時期 (県別)

	度数							県名の %						
	県名						合計	県名						合計
	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県		青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	
3月11日	0	0	0	1	0	0	1	.0%	.0%	.0%	8.3%	.0%	.0%	1.6%
3月12日	0	0	0	0	1	0	1	.0%	.0%	.0%	.0%	16.7%	.0%	1.6%
3月13日	0	0	0	2	0	0	2	.0%	.0%	.0%	16.7%	.0%	.0%	3.1%
3月上旬	1	0	0	4	1	0	6	10.0%	.0%	.0%	33.3%	16.7%	.0%	9.4%
3月中旬	9	11	4	5	4	5	38	90.0%	61.1%	40.0%	41.7%	66.7%	62.5%	59.4%
3月中～下旬	0	0	1	0	0	0	1	.0%	.0%	10.0%	.0%	.0%	.0%	1.6%
3月下旬	0	4	4	0	0	1	9	.0%	22.2%	40.0%	.0%	.0%	12.5%	14.1%
4月上旬	0	1	0	0	0	0	1	.0%	5.6%	.0%	.0%	.0%	.0%	1.6%
4月中旬	0	1	0	0	0	0	1	.0%	5.6%	.0%	.0%	.0%	.0%	1.6%
4月下旬	0	1	0	0	0	1	2	.0%	5.6%	.0%	.0%	.0%	12.5%	3.1%
7月中旬	0	0	0	0	0	1	1	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	12.5%	1.6%
8月上旬	0	0	1	0	0	0	1	.0%	.0%	10.0%	.0%	.0%	.0%	1.6%
合計	10	18	10	12	6	8	64	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

② 携帯電話

回答のあった 115 駅のうち、東北 6 県全体では、「途絶なし」が 43 駅 37.4%、「途絶あり」が 72 駅 62.6%であった (図表 3-35)。

県別では、もっとも「途絶あり」の割合が高いのが宮城県 (8 駅 88.9%) であり、次いで岩手県 (21 駅 80.8%) であった。さらに他 4 県でも「途絶あり」の割合は 40%～65%であった。(図表 3-33) 携帯電話の途絶状況に関しては、県による違いは上述の固定電話 (37.5%～100%) ほど大きくなかった

ことが分かる。

「途絶あり」の72駅のうち、復旧時期に関しては57駅の有効回答があった。3月中旬での復旧がもっとも多く、3月中に52駅(91.2%)が復旧している。その他、岩手県の2駅、山形県、福島県の各1駅が4月中に復旧、福島県では1駅が7月下旬に復旧している。(図表3-36)

図表 3-35 携帯電話の被害状況 (県別)

県名	度数			県名の%		
	携帯電話(被害状況)		合計	携帯電話(被害状況)		合計
	途絶なし	途絶あり		途絶なし	途絶あり	
青森県	9	12	21	42.9%	57.1%	100.0%
岩手県	5	21	26	19.2%	80.8%	100.0%
宮城県	1	8	9	11.1%	88.9%	100.0%
秋田県	12	12	24	50.0%	50.0%	100.0%
山形県	9	6	15	60.0%	40.0%	100.0%
福島県	7	13	20	35.0%	65.0%	100.0%
合計	43	72	115	37.4%	62.6%	100.0%

図表 3-36 携帯電話の復旧時期 (県別)

	度数							県名の%						
	県名						合計	県名						合計
	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県		青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	
3月12日	0	0	0	0	1	0	1	.0%	.0%	.0%	.0%	16.7%	.0%	1.8%
3月13日	0	0	0	1	0	0	1	.0%	.0%	.0%	12.5%	.0%	.0%	1.8%
3月上旬	0	0	1	4	1	0	6	.0%	.0%	11.1%	50.0%	16.7%	.0%	10.5%
3月中旬	7	10	3	3	3	5	31	100.0%	62.5%	33.3%	37.5%	50.0%	45.5%	54.4%
3月中～下旬	0	1	1	0	0	0	2	.0%	6.3%	11.1%	.0%	.0%	.0%	3.5%
3月下旬	0	3	4	0	0	4	11	.0%	18.8%	44.4%	.0%	.0%	36.4%	19.3%
4月中旬	0	1	0	0	1	0	2	.0%	6.3%	.0%	.0%	16.7%	.0%	3.5%
4月下旬	0	1	0	0	0	1	2	.0%	6.3%	.0%	.0%	.0%	9.1%	3.5%
7月下旬	0	0	0	0	0	1	1	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	9.1%	1.8%
合計	7	16	9	8	6	11	57	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

③ インターネット

回答のあった118駅のうち、「設備なし」が14駅(11.9%)あった。これを除いた104駅について見てみると、東北6県全体では「途絶なし」が27駅26.0%、「途絶あり」が77駅74.0%であった(図表3-37)。

県別では、もっとも「途絶あり」の割合が高いのが岩手県(21駅100%)であり、次いで青森県(18駅90.0%)、宮城県(9駅90.0%)であった。さらに秋田県(16駅72.7%)、山形県(6駅46.2%)とつづき、もっとも途絶の割合が低かったのは福島県(7駅38.9%)であった。インターネット回線は固定電話回線が用いられることが多いためか、上述の固定電話の途絶状況の傾向と同じであった。

「途絶あり」の77駅のうち、復旧時期に関しては60駅の有効回答があった。3月中旬での復旧が

もっとも多く、3月中に52駅(86.7%)が復旧している。その他、4～5月にかけて岩手県の4駅、および山形県、福島県の各1駅が復旧、福島県では1駅が7月中旬に、宮城県では1駅が9月上旬に復旧している。(図表3-38)

図表 3-37 インターネットの被害状況 (県別) (設備のある104駅のみ)

	県名	度数			県名の%		
		インターネット(被害状況)		合計	インターネット(被害状況)		合計
		途絶なし	途絶あり		途絶なし	途絶あり	
青森県	2	18	20	10.0%	90.0%	100.0%	
岩手県	0	21	21	.0%	100.0%	100.0%	
宮城県	1	9	10	10.0%	90.0%	100.0%	
秋田県	6	16	22	27.3%	72.7%	100.0%	
山形県	7	6	13	53.8%	46.2%	100.0%	
福島県	11	7	18	61.1%	38.9%	100.0%	
合計	27	77	104	26.0%	74.0%	100.0%	

図表 3-38 インターネットの復旧時期 (県別)

	度数							県名の%						
	県名						合計	県名						合計
	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県		青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	
3月12日	0	0	0	0	1	0	1	.0%	.0%	.0%	.0%	20.0%	.0%	1.7%
3月13日	0	0	0	1	0	0	1	.0%	.0%	.0%	8.3%	.0%	.0%	1.7%
3月上旬	1	0	0	5	1	1	8	8.3%	.0%	.0%	41.7%	20.0%	16.7%	13.3%
3月中旬	11	9	4	6	2	2	34	91.7%	60.0%	40.0%	50.0%	40.0%	33.3%	56.7%
3月中～下旬	0	0	1	0	0	0	1	.0%	.0%	10.0%	.0%	.0%	.0%	1.7%
3月下旬	0	2	4	0	0	1	7	.0%	13.3%	40.0%	.0%	.0%	16.7%	11.7%
4月上旬	0	2	0	0	0	0	2	.0%	13.3%	.0%	.0%	.0%	.0%	3.3%
4月中旬	0	1	0	0	1	0	2	.0%	6.7%	.0%	.0%	20.0%	.0%	3.3%
4月下旬	0	0	0	0	0	1	1	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	16.7%	1.7%
5月下旬	0	1	0	0	0	0	1	.0%	6.7%	.0%	.0%	.0%	.0%	1.7%
7月中旬	0	0	0	0	0	1	1	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	16.7%	1.7%
9月上旬	0	0	1	0	0	0	1	.0%	.0%	10.0%	.0%	.0%	.0%	1.7%
合計	12	15	10	12	5	6	60	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

④ テレビ

回答のあった119駅のうち、「設備なし」が16駅(13.4%)あった。これを除いた103駅について見てみると、東北6県全体では「途絶なし」が33駅32.0%、「途絶あり」が70駅68.0%であった(図表3-39)。

県別では、もっとも「途絶あり」の割合が高いのが岩手県(24駅100%)であり、次いで宮城県(8駅88.9%)であった。さらに青森県(15駅78.9%)、秋田県(16駅72.7%)、山形県(6駅50.0%)とつづき、飛びぬけて途絶の割合が低かったのは福島県(1駅5.9%)であった。これは上述の5)「電気」の途絶状況で、福島県は20駅中4駅(20.0%)ともっとも途絶の割合が低かったことと関連していると考えられる。

「途絶あり」の70駅のうち、復旧時期に関しては53駅の有効回答があった。3月中旬での復旧がもっとも多く、3月中に50駅(94.3%)が復旧している。その他、岩手県の2駅が4月上旬に復旧しており、福島県の1駅は調査時点で未復旧である。(図表3-40)

図表 3-39 テレビの被害状況 (県別)

	度数			県名の%			
	テレビ(被害状況)		合計	テレビ(被害状況)		合計	
	途絶なし	途絶あり		途絶なし	途絶あり		
県名	青森県	4	15	19	21.1%	78.9%	100.0%
	岩手県	0	24	24	.0%	100.0%	100.0%
	宮城県	1	8	9	11.1%	88.9%	100.0%
	秋田県	6	16	22	27.3%	72.7%	100.0%
	山形県	6	6	12	50.0%	50.0%	100.0%
	福島県	16	1	17	94.1%	5.9%	100.0%
合計		33	70	103	32.0%	68.0%	100.0%

図表 3-40 テレビの復旧時期 (県別)

	度数							県名の%						
	県名						合計	県名						合計
	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県		青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	
3月12日	1	0	0	0	1	0	2	9.1%	.0%	.0%	.0%	25.0%	.0%	3.8%
3月13日	0	0	0	1	0	0	1	.0%	.0%	.0%	9.1%	.0%	.0%	1.9%
3月上旬	1	0	0	4	0	0	5	9.1%	.0%	.0%	36.4%	.0%	.0%	9.4%
3月上~中旬	0	1	0	0	0	0	1	.0%	5.6%	.0%	.0%	.0%	.0%	1.9%
3月中旬	9	13	3	6	3	0	34	81.8%	72.2%	37.5%	54.5%	75.0%	.0%	64.2%
3月中~下旬	0	0	1	0	0	0	1	.0%	.0%	12.5%	.0%	.0%	.0%	1.9%
3月下旬	0	2	4	0	0	0	6	.0%	11.1%	50.0%	.0%	.0%	.0%	11.3%
4月上旬	0	2	0	0	0	0	2	.0%	11.1%	.0%	.0%	.0%	.0%	3.8%
未復旧	0	0	0	0	0	1	1	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	100.0%	1.9%
合計	11	18	8	11	4	1	53	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

⑤ ラジオ

回答のあった116駅のうち、「設備なし」が24駅(20.7%)あった。これを除いた92駅について見てみると、東北6県全体では「途絶なし」が72駅78.3%、「途絶あり」が20駅21.7%であった(図表3-41)。

県別では、もっとも「途絶あり」の割合が高いのが宮城県(4駅44.4%)であり、次いで秋田県(6駅30.0%)であった。山形県、青森県、岩手県は20%前後にとどまり、福島県(1駅6.3%)はもっとも割合が低かった。

「途絶あり」の20駅のうち、復旧時期に関しては15駅の有効回答があった。3月中旬の復旧がもっとも多く、3月中に14駅(93.3%)が復旧している。その他、福島県の1駅は7月中旬に復旧している。(図表3-42)

図表 3-41 ラジオの被害状況（県別）

	県名	度数			県名の%		
		ラジオ（被害状況）		合計	ラジオ（被害状況）		合計
		途絶なし	途絶あり		途絶なし	途絶あり	
青森県	13	3	16	81.3%	18.8%	100.0%	
岩手県	14	3	17	82.4%	17.6%	100.0%	
宮城県	5	4	9	55.6%	44.4%	100.0%	
秋田県	14	6	20	70.0%	30.0%	100.0%	
山形県	11	3	14	78.6%	21.4%	100.0%	
福島県	15	1	16	93.8%	6.3%	100.0%	
合計	72	20	92	78.3%	21.7%	100.0%	

図表 3-42 ラジオの復旧時期（県別）

	度数							県名の%						
	県名							県名						
	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	合計	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	合計
3月上旬	0	0	0	3	0	0	3	.0%	.0%	.0%	100.0%	.0%	.0%	20.0%
3月中旬	2	2	1	0	2	0	7	66.7%	100.0%	25.0%	.0%	100.0%	.0%	46.7%
3月中～下旬	0	0	1	0	0	0	1	.0%	.0%	25.0%	.0%	.0%	.0%	6.7%
3月下旬	1	0	2	0	0	0	3	33.3%	.0%	50.0%	.0%	.0%	.0%	20.0%
7月中旬	0	0	0	0	0	1	1	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	100.0%	6.7%
合計	3	2	4	3	2	1	15	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

⑥ 道路情報提供（リクエスト端末カメラ画像を映すモニター等）

回答のあった114駅のうち、「設備なし」が44駅（38.6%）あった。これを除いた70駅について見てみると、東北6県全体では「途絶なし」が20駅28.6%、「途絶あり」が50駅71.4%であった（図表3-43）。

県別では、もっとも「途絶あり」の割合が高いのが岩手県（11駅91.7%）であり、次いで青森県（12駅80.0%）、秋田県（15駅78.9%）であった。他3県は45%～57%であった。

「途絶あり」の50駅のうち、復旧時期に関しては34駅の有効回答があった。3月中旬の復旧がもっとも多く、3月中に28駅（82.4%）が復旧している。その他、岩手県の3駅、福島県の2駅は4月～7月にかけて復旧しており、福島県の1駅は調査時点で未復旧である。（図表3-44）

図表 3-43 道路情報提供の被害状況（県別）

	県名	度数			県名の%		
		道路情報（被害状況）		合計	道路情報（被害状況）		合計
		途絶なし	途絶あり		途絶なし	途絶あり	
青森県	3	12	15	20.0%	80.0%	100.0%	
岩手県	1	11	12	8.3%	91.7%	100.0%	
宮城県	2	2	4	50.0%	50.0%	100.0%	
秋田県	4	15	19	21.1%	78.9%	100.0%	
山形県	7	6	13	53.8%	46.2%	100.0%	
福島県	3	4	7	42.9%	57.1%	100.0%	
合計	20	50	70	28.6%	71.4%	100.0%	

図表 3-44 道路情報提供の復旧時期（県別）

	度数							県名の%						
	県名						合計	県名						合計
	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県		青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	
3月12日	0	0	0	0	1	0	1	.0%	.0%	.0%	.0%	20.0%	.0%	2.9%
3月13日	0	0	0	2	0	0	2	.0%	.0%	.0%	18.2%	.0%	.0%	5.9%
3月上旬	1	0	0	4	0	0	5	16.7%	.0%	.0%	36.4%	.0%	.0%	14.7%
3月中旬	5	3	1	5	4	0	18	83.3%	42.9%	50.0%	45.5%	80.0%	.0%	52.9%
3月下旬	0	0	1	0	0	1	2	.0%	.0%	50.0%	.0%	.0%	33.3%	5.9%
4月	0	1	0	0	0	0	1	.0%	14.3%	.0%	.0%	.0%	.0%	2.9%
4月中旬	0	1	0	0	0	0	1	.0%	14.3%	.0%	.0%	.0%	.0%	2.9%
4月下旬	0	0	0	0	0	1	1	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	33.3%	2.9%
6月中旬	0	1	0	0	0	0	1	.0%	14.3%	.0%	.0%	.0%	.0%	2.9%
7月中旬	0	0	0	0	0	1	1	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	33.3%	2.9%
未復旧	0	1	0	0	0	0	1	.0%	14.3%	.0%	.0%	.0%	.0%	2.9%
合計	6	7	2	11	5	3	34	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

以上の通信の被害状況をまとめると、東北6県全体で次のような途絶・復旧状況であった。

① 固定電話

回答のあった118駅中77駅（65.3%）が途絶、3月中に58駅（90.1%）が復旧。

② 携帯電話

回答のあった115駅中72駅（62.6%）が途絶、3月中に52駅（91.2%）が復旧。

③ インターネット

回答があり設備のあった104駅中77駅（74.0%）が途絶、3月中に52駅（86.7%）が復旧。

④ テレビ

回答があり設備のあった103駅中70駅（68.0%）が途絶、3月中に50駅（94.3%）が復旧。

⑤ ラジオ

回答があり設備のあった92駅中20駅（21.7%）が途絶、3月中に14駅（93.3%）が復旧。

⑥ 道路情報提供

回答があり設備のあった70駅中50駅（71.4%）が途絶、3月中に28駅（82.4%）が復旧。

このように今回の震災では、ラジオ以外の通信手段は、7割近い道の駅で期間の長短はあるものの途絶していた実態が明らかになった。通信手段の確保は、道の駅の通常機能の維持にとって欠かすことができないだけでなく、被災時には、正しく迅速な情報の入手・提供、他機関との連携、流通の確保といった支援機能を発揮するためにも重要であろう。

9) ガソリン

回答のあった110駅のうち、東北6県全体では、「途絶なし」が37駅33.6%、「途絶あり」が73駅66.4%であった。県別では、福島県の17駅94.4%がもっとも「途絶あり」の割合が高く、秋田県(4駅17.4%)がもっとも低かった。他の4県の割合は、70%~79%であった。(図表3-45)

復旧時期に関しては63駅の有効回答があった。全体では、3月下旬に復旧した駅が31駅と約半数を占め、3月上旬~中旬に復旧した駅は16駅であった。調査時点で「未復旧」である福島県の1駅を除いて、4月下旬までにはすべて復旧している。県別に見ると、青森県や岩手県が比較的復旧が早い駅が多かった。(図表3-46)

図表 3-45 ガソリンの被害状況 (県別)

	県名	度数			県名の%		
		ガソリン(被害状況)		合計	ガソリン(被害状況)		合計
		途絶なし	途絶あり		途絶なし	途絶あり	
青森県	5	16	21	23.8%	76.2%	100.0%	
岩手県	5	19	24	20.8%	79.2%	100.0%	
宮城県	3	7	10	30.0%	70.0%	100.0%	
秋田県	19	4	23	82.6%	17.4%	100.0%	
山形県	4	10	14	28.6%	71.4%	100.0%	
福島県	1	17	18	5.6%	94.4%	100.0%	
合計	37	73	110	33.6%	66.4%	100.0%	

図表 3-46 ガソリンの復旧時期 (県別)

	度数							県名の%						
	県名						合計	県名						合計
	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県		青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	
3月上旬	0	0	0	1	0	0	1	.0%	.0%	.0%	25.0%	.0%	.0%	1.6%
3月中旬	4	6	1	1	2	0	14	33.3%	37.5%	14.3%	25.0%	20.0%	.0%	22.2%
3月中~下旬	0	0	1	0	0	0	1	.0%	.0%	14.3%	.0%	.0%	.0%	1.6%
3月下旬	7	7	2	0	6	9	31	58.3%	43.8%	28.6%	.0%	60.0%	64.3%	49.2%
4月上旬	0	2	2	1	0	2	7	.0%	12.5%	28.6%	25.0%	.0%	14.3%	11.1%
4月中旬	0	1	0	1	0	2	4	.0%	6.3%	.0%	25.0%	.0%	14.3%	6.3%
4月下旬	1	0	1	0	2	0	4	8.3%	.0%	14.3%	.0%	20.0%	.0%	6.3%
未復旧	0	0	0	0	0	1	1	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	7.1%	1.6%
合計	12	16	7	4	10	14	63	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

10) 商品の流通

商品の流通に関しては、①農産物、②海産物、③加工食品、④非食品、⑤その他、について途絶の有無を尋ねた。

① 農産物

回答のあった106駅のうち、東北6県全体では「途絶なし」が77駅72.6%、「途絶あり」が29駅27.4%であった(図表3-47)。

県別に見ると、もっとも「途絶あり」の割合が高いのが宮城県(5駅50.0%)で、次いで岩手県(10駅43.5%)、福島県(8駅42.1%)であった。さらに山形県(3駅21.4%)、青森県(2駅10.5%)とつづき、飛びぬけて途絶の割合が低かったのは秋田県(1駅4.8%)であった。

復旧時期に関しては24駅の有効回答があった。全体では、3月下旬に復旧した駅が8駅33.3%ともっとも多く、3月中旬に復旧した駅が次に多く5駅20.8%であった。3月中に復旧した駅は15駅(62.5%)であった。6月中旬までにすべての駅が復旧している。(図表3-48)

「途絶あり」の状況の詳細について、記入のあった11駅の内容を示す(図表3-49)。福島県では原発事故による影響が、その他の県ではガソリンの不足によるお物流への影響が理由として挙げられている。

図表 3-47 農産物の被害状況(県別)

県名	度数			県名の%		
	流通_農産物(被害状況)		合計	流通_農産物(被害状況)		合計
	途絶なし	途絶あり		途絶なし	途絶あり	
青森県	17	2	19	89.5%	10.5%	100.0%
岩手県	13	10	23	56.5%	43.5%	100.0%
宮城県	5	5	10	50.0%	50.0%	100.0%
秋田県	20	1	21	95.2%	4.8%	100.0%
山形県	11	3	14	78.6%	21.4%	100.0%
福島県	11	8	19	57.9%	42.1%	100.0%
合計	77	29	106	72.6%	27.4%	100.0%

図表 3-48 農産物の復旧時期(県別)

	度数							県名の%						
	県名						合計	県名						合計
	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県		青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	
3月上旬	1	0	0	1	0	0	2	50.0%	.0%	.0%	100.0%	.0%	.0%	8.3%
3月中旬	0	3	1	0	1	0	5	.0%	37.5%	16.7%	.0%	33.3%	.0%	20.8%
3月下旬	0	2	3	0	1	2	8	.0%	25.0%	50.0%	.0%	33.3%	50.0%	33.3%
4月上旬	0	2	0	0	0	0	2	.0%	25.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	8.3%
4月中旬	1	1	0	0	0	1	3	50.0%	12.5%	.0%	.0%	.0%	25.0%	12.5%
4月下旬	0	0	1	0	1	0	2	.0%	.0%	16.7%	.0%	33.3%	.0%	8.3%
5月上旬	0	0	1	0	0	0	1	.0%	.0%	16.7%	.0%	.0%	.0%	4.2%
6月中旬	0	0	0	0	0	1	1	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	25.0%	4.2%
合計	2	8	6	1	3	4	24	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

図表 3-49 農産物の途絶状況の詳細（自由記述）

	県名	流通_農産物 (復旧時期)	流通_農産物(詳細)
1	青森県	3月上旬	納入できない
2	岩手県	3月下旬	ガソリン不足
3	岩手県	未記入	燃料がなく持ち込めない
4	岩手県	4月中旬	ガソリンが無く流通ストップ
5	岩手県	3月中旬	一部
6	宮城県	5月上旬	ハウス等の70%流失
7	福島県	未記入	放射能による風評被害
8	福島県	3月下旬	震災直後2週間は著しい供給不足
9	福島県	4月中旬	風評により
10	福島県	6月中旬	東電原発事故による出荷規制
11	福島県	未記入	放射能

② 海産物

回答のあった90駅のうち、東北6県全体では「途絶なし」が53駅58.9%、「途絶あり」が37駅41.1%であった（図表3-50）。

県別に見ると、もっとも「途絶あり」の割合が高いのが宮城県（5駅71.4%）で、次いで岩手県（14駅66.7%）、福島県（7駅53.8%）であった。その他の3県の割合は、16%～28%であった。これは、宮城県、岩手県、福島県の3県では、港湾部の津波被害による海産物の流通への影響が他県に比べ大きかったためと考えられる。

復旧時期に関しては29駅の有効回答があった。全体では3月中旬～下旬に復旧した駅が多く、3月いっぱいまでに復旧した駅は16駅（55.2%）であった。復旧にかかる期間が長く、4～5月にかけて復旧した駅は9駅、6月下旬に青森県の1駅、7月下旬に岩手県、宮城県の各1駅、9月上旬に宮城県の1駅が復旧している。福島県の1駅は調査時点で未復旧である。（図表3-51）

「途絶あり」の状況の詳細について、記入のあった9駅の内容を示す（図表3-52）。青森県や秋田県でも、『販売店が津波被害』『納入業者に入らず』といった影響が記されている。

図表 3-50 海産物の被害状況（県別）

	県名	度数			県名の%		
		流通_海産物(被害状況)		合計	流通_海産物(被害状況)		合計
		途絶なし	途絶あり		途絶なし	途絶あり	
青森県	13	5	18	72.2%	27.8%	100.0%	
岩手県	7	14	21	33.3%	66.7%	100.0%	
宮城県	2	5	7	28.6%	71.4%	100.0%	
秋田県	16	3	19	84.2%	15.8%	100.0%	
山形県	9	3	12	75.0%	25.0%	100.0%	
福島県	6	7	13	46.2%	53.8%	100.0%	
合計		53	37	90	58.9%	41.1%	100.0%

図表 3-51 海産物の復旧時期（県別）

	度数							県名の%						
	県名						合計	県名						合計
	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県		青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	
3月上旬	1	0	0	1	0	0	2	25.0%	.0%	.0%	50.0%	.0%	.0%	6.9%
3月中旬	1	4	0	0	1	0	6	25.0%	44.4%	.0%	.0%	33.3%	.0%	20.7%
3月中～下旬	0	0	1	0	0	0	1	.0%	.0%	16.7%	.0%	.0%	.0%	3.4%
3月下旬	0	1	0	0	2	4	7	.0%	11.1%	.0%	.0%	66.7%	80.0%	24.1%
4月上旬	0	2	0	0	0	0	2	.0%	22.2%	.0%	.0%	.0%	.0%	6.9%
4月中旬	1	1	1	0	0	0	3	25.0%	11.1%	16.7%	.0%	.0%	.0%	10.3%
4月下旬	0	0	2	0	0	0	2	.0%	.0%	33.3%	.0%	.0%	.0%	6.9%
4～5月	0	0	0	1	0	0	1	.0%	.0%	.0%	50.0%	.0%	.0%	3.4%
6月下旬	1	0	0	0	0	0	1	25.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	3.4%
7月下旬	0	1	1	0	0	0	2	.0%	11.1%	16.7%	.0%	.0%	.0%	6.9%
9月上旬	0	0	1	0	0	0	1	.0%	.0%	16.7%	.0%	.0%	.0%	3.4%
未復旧	0	0	0	0	0	1	1	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	20.0%	3.4%
合計	4	9	6	2	3	5	29	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

図表 3-52 海産物の途絶状況の詳細（自由記述）

	県名	流通_海産物 (復旧時期)	流通_海産物(詳細)
1	青森県	未記入	販売店が津波被害
2	青森県	3月上旬	納入できない
3	青森県	6月下旬	ホタテ等
4	岩手県	4月上旬	津波被害
5	岩手県	4月中旬	ガソリンが無く流通ストップ
6	岩手県	3月中旬	一部
7	宮城県	9月上旬	漁船全て流失
8	秋田県	4～5月	納入業者に入らず
9	福島県	3月下旬	震災直後2週間は著しい供給不足

③ 加工食品

回答のあった108駅のうち、東北6県全体では「途絶なし」が69駅63.9%、「途絶あり」が39駅36.1%であった（図表3-53）。

県別に見ると、もっとも「途絶あり」の割合が高いのが宮城県（7駅70.0%）で、次いで岩手県（15駅62.5%）であった。さらに山形県（5駅33.3%）、福島県（6駅31.6%）、秋田県（4駅19.0%）とつづき、もっとも割合が低かったのは青森県（2駅10.5%）であった。

復旧時期に関しては31駅の有効回答があった。全体では、3月下旬に復旧した駅が10駅32.3%ともっとも多く、3月中旬に復旧した駅が次に多く7駅22.6%であった。3月中に復旧した駅は19駅（61.3%）であった。5月下旬までにすべての駅で復旧している（図表3-54）

「途絶あり」の状況の詳細について、記入のあった10駅の内容を示す（図表3-55）。ガソリン不足による物流への影響とともに、加工品であるため、工場や加工所の被災による物不足の影響も記されている。

図表 3-53 加工食品の被害状況（県別）

	度数			県名の%			
	流通_加工食品（被害状況）		合計	流通_加工食品（被害状況）		合計	
	途絶なし	途絶あり		途絶なし	途絶あり		
県名	青森県	17	2	19	89.5%	10.5%	100.0%
	岩手県	9	15	24	37.5%	62.5%	100.0%
	宮城県	3	7	10	30.0%	70.0%	100.0%
	秋田県	17	4	21	81.0%	19.0%	100.0%
	山形県	10	5	15	66.7%	33.3%	100.0%
	福島県	13	6	19	68.4%	31.6%	100.0%
合計		69	39	108	63.9%	36.1%	100.0%

図表 3-54 加工食品の復旧時期（県別）

	度数							県名の%						
	県名						合計	県名						合計
	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県		青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	
3月上旬	0	0	0	2	0	0	2	.0%	.0%	.0%	100.0%	.0%	.0%	6.5%
3月中旬	2	4	0	0	1	0	7	66.7%	36.4%	.0%	.0%	20.0%	.0%	22.6%
3月下旬	0	3	1	0	2	4	10	.0%	27.3%	16.7%	.0%	40.0%	100.0%	32.3%
4月上旬	0	2	3	0	0	0	5	.0%	18.2%	50.0%	.0%	.0%	.0%	16.1%
4月中旬	1	2	1	0	0	0	4	33.3%	18.2%	16.7%	.0%	.0%	.0%	12.9%
4月下旬	0	0	1	0	1	0	2	.0%	.0%	16.7%	.0%	20.0%	.0%	6.5%
5月下旬	0	0	0	0	1	0	1	.0%	.0%	.0%	.0%	20.0%	.0%	3.2%
合計	3	11	6	2	5	4	31	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

図表 3-55 加工食品の途絶状況の詳細（自由記述）

	県名	流通_加工食品 （復旧時期）	流通_加工食品（詳細）
1	岩手県	未記入	ガソリン不足
2	岩手県	未記入	工場が休み
3	岩手県	4月中旬	一部は現在も
4	岩手県	4月中旬	ガソリンが無く流通ストップ
5	岩手県	4月上旬	品不足
6	岩手県	3月中旬	一部
7	宮城県	未記入	加工センター流失
8	山形県	5月下旬	外包装紙→仙台作成
9	福島県	3月下旬	ガソリン不足で業者が搬入できず
10	福島県	3月下旬	震災直後2週間は著しい供給不足

④ 非食品

回答のあった 105 駅のうち、東北 6 県全体では「途絶なし」が 65 駅 61.9%、「途絶あり」が 40 駅

38.1%であった（図表 3-56）。

県別に見ると、飛びぬけて「途絶あり」の割合が高いのが宮城県（8 駅 80.0%）で、次いで岩手県（13 駅 56.5%）、福島県（8 駅 47.1%）であった。その他の 3 県の割合は、15%～24%であった。

復旧時期に関しては 33 駅の有効回答があった。全体では、3 月中旬～下旬に復旧した駅が多く、3 月いっぱい復旧した駅は 23 駅（69.7%）であった。調査時点で未復旧の福島県の 1 駅を除いて、5 月下旬までにすべての駅で復旧している（図表 3-57）

「途絶あり」の状況の詳細について、記入のあった 7 駅の内容を示す（図表 3-58）。

図表 3-56 非食品の被害状況（県別）

県名	度数			県名の %		
	流通_非食品（被害状況）		合計	流通_非食品（被害状況）		合計
	途絶なし	途絶あり		途絶なし	途絶あり	
青森県	17	3	20	85.0%	15.0%	100.0%
岩手県	10	13	23	43.5%	56.5%	100.0%
宮城県	2	8	10	20.0%	80.0%	100.0%
秋田県	16	5	21	76.2%	23.8%	100.0%
山形県	11	3	14	78.6%	21.4%	100.0%
福島県	9	8	17	52.9%	47.1%	100.0%
合計	65	40	105	61.9%	38.1%	100.0%

図表 3-57 非食品の復旧時期（県別）

	度数							県名の %						
	県名							県名						
	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	合計	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	合計
3月上旬	1	0	0	3	0	0	4	25.0%	.0%	.0%	100.0%	.0%	.0%	12.1%
3月中旬	2	4	0	0	1	0	7	50.0%	40.0%	.0%	.0%	33.3%	.0%	21.2%
3月中～下旬	0	0	1	0	0	0	1	.0%	.0%	14.3%	.0%	.0%	.0%	3.0%
3月下旬	0	4	1	0	1	5	11	.0%	40.0%	14.3%	.0%	33.3%	83.3%	33.3%
4月上旬	0	0	1	0	0	0	1	.0%	.0%	14.3%	.0%	.0%	.0%	3.0%
4月中旬	1	2	2	0	0	0	5	25.0%	20.0%	28.6%	.0%	.0%	.0%	15.2%
4月下旬	0	0	1	0	0	0	1	.0%	.0%	14.3%	.0%	.0%	.0%	3.0%
5月上旬	0	0	1	0	1	0	2	.0%	.0%	14.3%	.0%	33.3%	.0%	6.1%
未復旧	0	0	0	0	0	1	1	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	16.7%	3.0%
合計	4	10	7	3	3	6	33	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

図表 3-58 非食品の途絶状況の詳細（自由記述）

	県名	流通_非食品（復旧時期）	流通_非食品（詳細）
1	青森県	3月上旬	納入できない
2	岩手県	4月中旬	ガソリンが無く流通ストップ
3	岩手県	3月中旬	一部
4	宮城県	5月上旬	以前の20%程で
5	秋田県	3月上旬	電池
6	福島県	3月下旬	ガソリン不足で業者が搬入できず
7	福島県	3月下旬	震災直後2週間は著しい供給不足

⑤ その他

「その他」の商品の流通については、17 駅が「途絶あり」とした。詳細については4 駅しか有効回答が得られなかったが、『飼料』『重油』などが記されていた。復旧時期に関する有効回答は14 駅あり、3 月下旬の復旧が6 駅もっとも多く、未復旧の1 駅を除き5 月上旬までの復旧時期であった。

以上の商品の流通に関する被害状況をまとめると、東北6 県全体で次のような途絶・復旧状況であった。

① 農産物

回答のあった106 駅中29 駅(27.4%)が途絶、3 月中に15 駅(62.5%)が、6 月中旬までにすべての駅が復旧。

途絶割合が高い県は順に、宮城県(5 駅 50.0%)、岩手県(10 駅 43.5%)、福島県(8 駅 42.1%)、山形県(3 駅 21.4%)、青森県(2 駅 10.5%)、秋田県(1 駅 4.8%)。

② 海産物

回答のあった90 駅中37 駅(41.1%)が途絶、3 月中に16 駅(55.2%)が復旧。復旧にかかる期間が長く、9 月上旬に復旧した駅も。

途絶割合が高い県は順に、宮城県(5 駅 71.4%)、岩手県(14 駅 66.7%)、福島県(7 駅 53.8%)、その他の3 県は16%~28%。

③ 加工食品

回答のあった108 駅中39 駅(36.1%)が途絶、3 月中に19 駅(61.3%)、5 月下旬までにすべての駅で復旧。

途絶割合が高い県は順に、宮城県(7 駅 70.0%)、岩手県(15 駅 62.5%)、山形県(5 駅 33.3%)、福島県(6 駅 31.6%)、秋田県(4 駅 19.0%)、青森県(2 駅 10.5%)。

④ 非食品

回答のあった105 駅中40 駅(38.1%)が途絶、3 月中に23 駅(69.7%)、5 月下旬までに未復旧の1 駅を除きすべての駅で復旧。

途絶割合が高い県は順に、宮城県(8 駅 80.0%)、岩手県(13 駅 56.5%)、福島県(8 駅 47.1%)、その他の3 県は15%~24%。

東北6 県全体では、商品の流通の途絶率は農産物の27.4%から海産物の41.1%までの範囲であった。ただし県による割合が大きく異なり、全体的に宮城県、岩手県、福島県で流通の途絶が多く見られた。これは震災による物理的な被害が大きかったためと考えられる。しかし一方で、直接的な被害が多くなかった他の3 県でも、一定の物流の途絶が生じていたことも明らかになった。

商品の種類に目を転じてみると、農産物の途絶率ももっとも低かった。これは、道の駅には農産物の直売所が併設されていることが多く、近隣の地元農家との流通ルートが確立しているためと考えられる。

3-4 被災後の対応

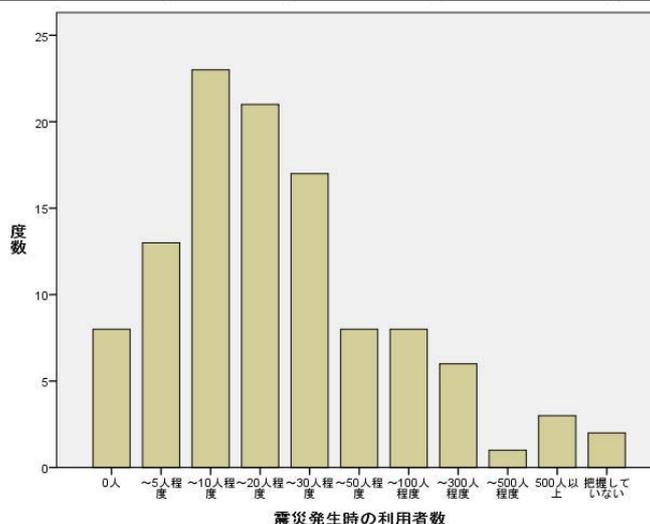
震災発生当日およびその後について、利用者への対応や支援の状況、また時期をおって道の駅利用者の目的がどのように変化したかを尋ねた。以下、「震災当日の利用者の状況」、「施設のインフラの提供状況」、「支援・販売状況」、「状況が落ち着いた時期と理由」「震災後の利用者の利用目的」について結果をまとめる。

1) 震災当日の利用者の状況

まず、震災発生時に道の駅に何人ほどの利用者がいたかを尋ねた。回答のあった110駅のうち、もっとも利用者が多かった3駅は「500人以上」であったが、全体としては「～10人程度」(23駅 20.9%)を中心に、「～30人程度」までの利用者であった駅で全体の74.5%を占めている(図表3-59)。

図表 3-59 震災発生時の利用者数

	度数	パーセント	有効パーセント	累積パーセント
有効	0人	8	5.8	7.3
	～5人程度	13	9.4	11.8
	～10人程度	23	16.5	20.9
	～20人程度	21	15.1	19.1
	～30人程度	17	12.2	15.5
	～50人程度	8	5.8	7.3
	～100人程度	8	5.8	7.3
	～300人程度	6	4.3	5.5
	～500人程度	1	.7	.9
	500人以上	3	2.2	2.7
	把握していない	2	1.4	1.8
	合計	110	79.1	100.0
欠損値	システム欠損値	29	20.9	
合計		139	100.0	

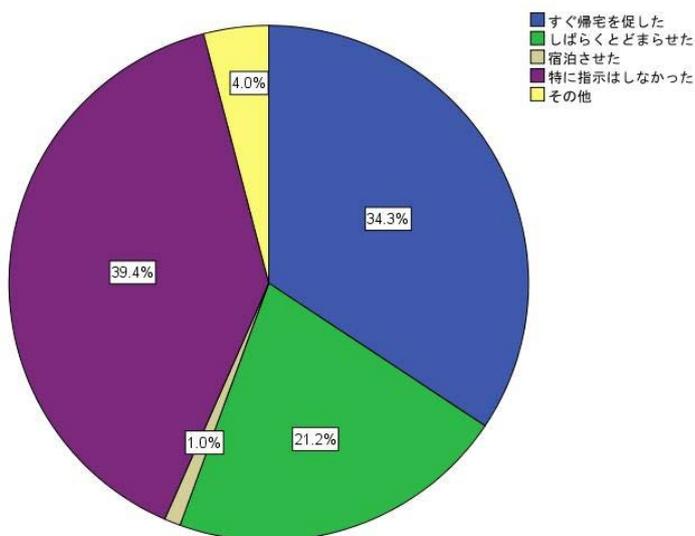


また、それら利用者に対する対応としては、回答のあった 99 駅のうち、「特に指示はしなかった」(39 駅 39.4%) がもっとも多く、ついで「すぐ帰宅を促した」(34 駅 34.3%)、「しばらくとどませた」(21 駅 21.2%) となっている。「宿泊させた」は 1 駅のみであった。(図表 3-60)

揺れの程度や施設の強度にもよるが、駅によって、地震発生直後の対応はさまざまであったようだ。

図表 3-60 震災発生時の利用者への対応

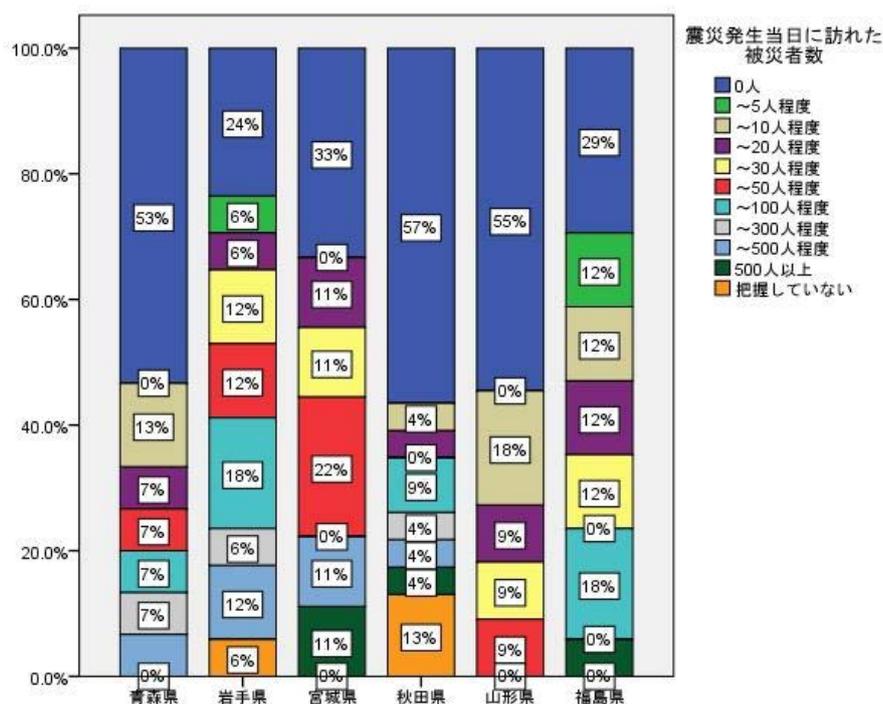
		度数	パーセント	有効パーセント	累積パーセント
有効	すぐ帰宅を促した	34	24.5	34.3	34.3
	しばらくとどませた	21	15.1	21.2	55.6
	宿泊させた	1	.7	1.0	56.6
	特に指示はしなかった	39	28.1	39.4	96.0
	その他	4	2.9	4.0	100.0
	合計	99	71.2	100.0	
欠損値	システム欠損値	40	28.8		
合計		139	100.0		



さらに、震災発生当日に道の駅に訪れた被災者の人数（震災発生時からの利用者も含む）を尋ねたところ、回答のあった 92 駅のうち、東北 6 県全体では「0 人」(39 駅 42.4%) がもっとも多かったが、「～5 人程度」から「500 人以上」まで、訪れた被災者数はさまざまであった(図表 3-61)。県別に見てみると、岩手県、福島県、宮城県で「0 人」である道の駅の比率が 24%～33%と低くなっている。被害の大きかったこの 3 県では、発生当日から被災者が訪れる道の駅が多かったと考えられる。

図表 3-61 震災発生当日に訪れた被災者数（県別）

	度数	県名						合計
		青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	
0人	8	4	3	13	6	5	39	
～5人程度	0	1	0	0	0	2	3	
～10人程度	2	0	0	1	2	2	7	
～20人程度	1	1	1	1	1	2	7	
～30人程度	0	2	1	0	1	2	6	
～50人程度	1	2	2	0	1	0	6	
～100人程度	1	3	0	2	0	3	9	
～300人程度	1	1	0	1	0	0	3	
～500人程度	1	2	1	1	0	0	5	
500人以上	0	0	1	1	0	1	3	
把握していない	0	1	0	3	0	0	4	
合計	15	17	9	23	11	17	92	
県名の%	0人	53.3%	23.5%	33.3%	56.5%	54.5%	29.4%	42.4%
～5人程度	～5人程度	.0%	5.9%	.0%	.0%	.0%	11.8%	3.3%
～10人程度	～10人程度	13.3%	.0%	.0%	4.3%	18.2%	11.8%	7.6%
～20人程度	～20人程度	6.7%	5.9%	11.1%	4.3%	9.1%	11.8%	7.6%
～30人程度	～30人程度	.0%	11.8%	11.1%	.0%	9.1%	11.8%	6.5%
～50人程度	～50人程度	6.7%	11.8%	22.2%	.0%	9.1%	.0%	6.5%
～100人程度	～100人程度	6.7%	17.6%	.0%	8.7%	.0%	17.6%	9.8%
～300人程度	～300人程度	6.7%	5.9%	.0%	4.3%	.0%	.0%	3.3%
～500人程度	～500人程度	6.7%	11.8%	11.1%	4.3%	.0%	.0%	5.4%
500人以上	500人以上	.0%	.0%	11.1%	4.3%	.0%	5.9%	3.3%
把握していない	把握していない	.0%	5.9%	.0%	13.0%	.0%	.0%	4.3%
合計	合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



2) 施設のインフラの提供状況

震災発生後、利用者に対して①水道、②トイレを無制限に提供したのか、あるいは制限しながら提供したのかを尋ねた。

① 水道

回答のあった109駅について、東北6県全体では「無制限提供」(69駅 63.3%)がもっとも多く、ついで「停止(断水・停電・故障等)」(22駅 20.2%)が多かった。「制限提供」を行ったのは9駅 8.3%にとどまった。「その他」は9駅 3.8%見られた。県別に見てみると、「停止(断水・停電・故障等)」の割合が高かった岩手県と宮城県について「無制限提供」の割合が低くなっているが、それを除けば県による大きな違いは見受けられない。(図表 3-62)

さらに、提供状況の詳細について、記入のあった42駅の内容を示す(図表 3-63)。

「制限提供」の詳細としては、『3日間分け合って使用』(岩手県)、『予備タンク分について』(宮城県)、『必要とされる利用者に提供』(山形県)、『断水により』(福島県)といった内容が見られた。

「無制限提供」の場合はほとんどが断水せず通常どおり使えたためというものであるが、中には『40t、一夜で使い切り』(宮城県)のように、断水しながらも制限せずに提供した駅もあった。

また「その他」の中には『井戸水を他地域から運んだ』(岩手県)、『貯水槽にある分の水は無償提供、その後は給水車で対応』(岩手県)、『別途、給水専用場所設置』(福島県)のように、通常とは異なる方法で水の提供を続けた駅が見られた。

図表 3-62 水道の提供状況(県別)

県名	度数					県名の%				
	利用者への提供状況(水道)				合計	利用者への提供状況(水道)				合計
	無制限提供	制限提供	その他	停止(断水・停電・故障等)		無制限提供	制限提供	その他	停止(断水・停電・故障等)	
青森県	15	0	1	2	18	83.3%	.0%	5.6%	11.1%	100.0%
岩手県	7	2	4	10	23	30.4%	8.7%	17.4%	43.5%	100.0%
宮城県	4	1	1	2	8	50.0%	12.5%	12.5%	25.0%	100.0%
秋田県	17	3	1	3	24	70.8%	12.5%	4.2%	12.5%	100.0%
山形県	11	2	1	2	16	68.8%	12.5%	6.3%	12.5%	100.0%
福島県	15	1	1	3	20	75.0%	5.0%	5.0%	15.0%	100.0%
合計	69	9	9	22	109	63.3%	8.3%	8.3%	20.2%	100.0%

図表 3-63 水道の提供状況の詳細(自由記述)

	県名	水道の提供状況	詳細
1	青森県	無制限提供	途絶しなかった
2	青森県	無制限提供	外の水道が使用可能であった
3	青森県	その他	申し出がなかったので提供者なし
4	青森県	停止(断水・停電・故障等)	インフラ復旧できず提供不可
5	青森県	停止(断水・停電・故障等)	電気水道が止まったことからまる1日使用中止
6	岩手県	無制限提供	いつもの通り
7	岩手県	制限提供	3日間分け合って使用

8	岩手県	その他	井戸水を他地域から運んだ
9	岩手県	その他	貯水槽にある分の水は無償提供、その後は給水車で対応
10	岩手県	停止(断水・停電・故障等)	断水の為提供できなかった
11	岩手県	停止(断水・停電・故障等)	断水復旧後
12	岩手県	停止(断水・停電・故障等)	断水時以外は通常通りの利用
13	岩手県	停止(断水・停電・故障等)	停電により使用不可能
14	岩手県	停止(断水・停電・故障等)	簡易水道のため、停電すると使えない
15	岩手県	停止(断水・停電・故障等)	停電により利用できない
16	岩手県	停止(断水・停電・故障等)	断水
17	岩手県	停止(断水・停電・故障等)	停電により使用不能 閉鎖。
18	岩手県	停止(断水・停電・故障等)	断水でした
19	岩手県	停止(断水・停電・故障等)	停止していた
20	宮城県	無制限提供	40t、一夜で使い切り。
21	宮城県	制限提供	予備タンク分について
22	宮城県	停止(断水・停電・故障等)	受水槽の残量のみ
23	宮城県	停止(断水・停電・故障等)	全壊の為不可能
24	秋田県	無制限提供	通常
25	秋田県	無制限提供	特に被害はなかった
26	秋田県	無制限提供	通常利用
27	秋田県	停止(断水・停電・故障等)	発生から翌朝まで停電による断水
28	秋田県	停止(断水・停電・故障等)	使用禁止、停電の為
29	秋田県	停止(断水・停電・故障等)	停電による水停止のため提供なし
30	山形県	無制限提供	通常通り
31	山形県	無制限提供	外して設置してある水道は、自由に使用可能
32	山形県	無制限提供	ボランティアの方に主に提供
33	山形県	無制限提供	通常どおり開施
34	山形県	無制限提供	飲料水は入れ物を持ってきてもらった
35	山形県	制限提供	必要とされる利用者に提供
36	山形県	停止(断水・停電・故障等)	停電の為、断水
37	山形県	停止(断水・停電・故障等)	停電のため使用不可
38	福島県	制限提供	断水により
39	福島県	その他	別途、給水専用場所設置
40	福島県	停止(断水・停電・故障等)	当駅は地下水を使用しているが、震災直後から濁ってしまい使用不可
41	福島県	停止(断水・停電・故障等)	復旧後は無制限供給
42	福島県	停止(断水・停電・故障等)	津波被害により提供不可

② トイレ

回答のあった112駅について、東北6県全体では「無制限提供」(72駅 64.3%)がもっとも多く、ついで「停止(断水・停電・故障等)」(15駅 13.4%)、「その他」(13駅 11.6%)、「制限提供」(12駅 10.7%)の順であった。県別に見てみると、「無制限提供」の割合が岩手県(8駅 33.3%)や宮城県(3駅 30.0%)と低く、また「制限提供」については宮城県が3駅 30.0%と多かった。(図表 3-64)

さらに、提供状況の詳細について、記入のあった43駅の内容を示す(図表 3-65)。

「無制限提供」の場合は、上述の水道と同じく、故障や断水がなく通常どおり提供できた場合がほとんどであるが、中には『手掃除で対応』(宮城県)のように、おそらく水道が出ない中、スタッフが手掃除で対応しながら無制限提供した駅も見られた。

また「制限提供」や「その他」の内容を見ると、おおよそ以下の3つの対応があった。

- ・仮設トイレや、通常とは異なる使用可能なトイレを代替的に提供

『外部トイレ提供』(宮城県)、『1日断水したため、給水車と仮設トイレで一部制限しながら

提供。』(福島県)、『外の公衆トイレは閉鎖、レストラン内のみ使用』(岩手県)、『停電の為公衆トイレの水洗機能が使えず代替として「レストラン」の手動水洗トイレを24時間使用できるようにした。その際は職員が交代で相談窓口も兼ねて常駐して対応した。』(岩手県) など。

・時間や用途を制限して提供

『夜は閉鎖』(岩手県)、『水が流れないことを伝え、小用のみ可とした。(翌朝まで)』(秋田県) など。

・停電や断水によりトイレが流せないことに対応して提供

『水も出なかったため川から、水をくみ対応』(岩手県)、『川の水を汲んできて利用してもらった』(岩手県)、『バケツに水を汲んで配置』(岩手県)、『手洗いペットボトルで対応』(岩手県)、『水道が止まり汲み取り対応の為』(宮城県)、『予備タンクよりバケツに移し設置』(宮城県) など。

24時間使用できるトイレは、道の駅の重要な機能の一つである。この機能を維持するため、被災して通常どおり水を流せなかった駅の多くが、スタッフの多大な努力により、なんとか利用者にトイレを提供しようとした姿がよく伝わってくる結果である。

図表 3-64 トイレの提供状況 (県別)

		度数					県名の%				
		利用者への提供状況 (トイレ)				合計	利用者への提供状況 (トイレ)				合計
		無制限提供	制限提供	その他	停止(断水・停電・故障等)		無制限提供	制限提供	その他	停止(断水・停電・故障等)	
県名	青森県	14	1	0	3	18	77.8%	5.6%	.0%	16.7%	100.0%
	岩手県	8	2	8	6	24	33.3%	8.3%	33.3%	25.0%	100.0%
	宮城県	3	3	3	1	10	30.0%	30.0%	30.0%	10.0%	100.0%
	秋田県	17	4	0	3	24	70.8%	16.7%	.0%	12.5%	100.0%
	山形県	14	1	1	0	16	87.5%	6.3%	6.3%	.0%	100.0%
	福島県	16	1	1	2	20	80.0%	5.0%	5.0%	10.0%	100.0%
合計		72	12	13	15	112	64.3%	10.7%	11.6%	13.4%	100.0%

図表 3-65 トイレの提供状況の詳細 (自由記述)

	県名	水道の提供状況	詳細
1	青森県	停止(断水・停電・故障等)	直結型で使用不可能であった
2	青森県	停止(断水・停電・故障等)	インフラ復旧できず提供不可
3	青森県	停止(断水・停電・故障等)	電気水道が止まったことからまる1日使用中止
4	岩手県	その他	バケツに水を汲んで配置
5	岩手県	無制限提供	いつもの通り
6	岩手県	その他	停電の為公衆トイレの水洗機能が使えず代替として「レストラン」の手動水洗トイレを24時間使用できるようにした。その際は職員が交代で相談窓口も兼ねて常駐して対応した。
7	岩手県	制限提供	夜は閉鎖
8	岩手県	その他	手洗いペットボトルで対応
9	岩手県	その他	役場が仮設トイレを設置
10	岩手県	その他	受水槽の残量がなくなるまで無制限
11	岩手県	その他	貯水槽にある分の水は無償提供、その後は給水車で対応

12	岩手県	制限提供	外の公衆トイレは閉鎖、レストラン内のみ使用。水も出なかったため川から、水をくみ対応
13	岩手県	停止(断水・停電・故障等)	道の駅のトイレは使用できませんでした
14	岩手県	その他	仮設トイレの提供
15	岩手県	停止(断水・停電・故障等)	水が出ないので閉鎖
16	岩手県	停止(断水・停電・故障等)	停電により利用できない
17	岩手県	停止(断水・停電・故障等)	断水中使用できなかった
18	岩手県	停止(断水・停電・故障等)	停電により使用不能 閉鎖。
19	岩手県	停止(断水・停電・故障等)	断水で締めました
20	岩手県	その他	川の水を汲んできて利用してもらった
21	宮城県	その他	発生後直ちに仮設を設置
22	宮城県	制限提供	外部トイレ提供
23	宮城県	制限提供	水道が止まり汲み取り対応の為
24	宮城県	無制限提供	手掃除で対応
25	宮城県	制限提供	予備タンクよりバケツに移し設置
26	宮城県	その他	浄水層の利用できる時まで
27	宮城県	停止(断水・停電・故障等)	全壊の為不可能
28	秋田県	無制限提供	通常(停電したが水は出ました)
29	秋田県	停止(断水・停電・故障等)	一時的な停電の為、利用出来なかった
30	秋田県	無制限提供	通常利用
31	秋田県	無制限提供	通常のようにトイレなどは利用できるようにしていた。
32	秋田県	制限提供	水が流れないことを伝え、小用のみ可とした。(翌朝まで)
33	秋田県	停止(断水・停電・故障等)	使用禁止、停電の為
34	秋田県	停止(断水・停電・故障等)	停電による水停止のため提供なし
35	山形県	無制限提供	通常通り
36	山形県	無制限提供	24時間使用可能
37	山形県	無制限提供	通常どおり開施
38	山形県	無制限提供	24時間対応
39	山形県	制限提供	貯水槽のため
40	福島県	制限提供	1日断水したため、給水車と仮設トイレで一部制限しながら提供。
41	福島県	その他	断水していたが使える限りは
42	福島県	停止(断水・停電・故障等)	復旧後は無制限供給
43	福島県	停止(断水・停電・故障等)	津波被害により提供不可

3) 支援・販売状況

震災発生後、利用者もしくは周辺の被災者に対して行った支援について尋ねた。

まず「炊き出し」「商品の仕入れ」「商品の提供」という3つの支援の実施状況であるが、有効回答121駅について、東北6県全体では、いずれの支援もしなかった「支援の未実施」が52駅43.0%と最も多かった。行われた支援の中では「炊き出し」(48駅39.7%)が最も多く、「商品提供」(42駅34.7%)、「商品の仕入れ支援」(33駅27.3%)となっている。(図表3-66)

県別で見ると、いずれの支援もしなかった「支援の未実施」の割合が最も多かった県は秋田県(18駅69.2%)であり、青森県(13駅56.5%)、山形県(9駅56.3%)と続いている。さらに岩手県(8駅30.8%)、福島県(3駅15.0%)、宮城県(1駅10.0%)とその割合は下がっている。つまり、震災の被害の大きかった後者の3県では7~9割の道の駅が何らかの支援を行い、被災地から相対的に遠く、直接的な被害も少なかったと考えられる前者の3県においてさえ、3~4割の道の駅が何らかの支援を行った実態が明らかになった。この実施率の高さは、道の駅が被災時に果たしうる役割の可能性を示唆するものであろう。

図表 3-66 支援の実施状況（県別）

	県名	度数				県名内での割合 (%)				
		支援				合計	支援			
		炊き出しの実施	商品の仕入れ支援の実施	商品提供の有無	支援の未実施		炊き出しの実施	商品の仕入れ支援の実施	商品提供の有無	支援の未実施
青森県	5	4	5	13	23	21.7%	17.4%	21.7%	56.5%	
岩手県	13	9	11	8	26	50.0%	34.6%	42.3%	30.8%	
宮城県	8	7	8	1	10	80.0%	70.0%	80.0%	10.0%	
秋田県	1	2	6	18	26	3.8%	7.7%	23.1%	69.2%	
山形県	6	2	2	9	16	37.5%	12.5%	12.5%	56.3%	
福島県	15	9	10	3	20	75.0%	45.0%	50.0%	15.0%	
合計	48	33	42	52	121	39.7%	27.3%	34.7%	43.0%	

パーセンテージと合計は応答者数を基に計算されます。

以下では、各支援を行った駅について、その内容の詳細をまとめる。

① 炊き出し

炊き出しを実施した 48 駅について、その対象、場所、内容の詳細を尋ねた。

まず、炊き出しの対象は「地元の被災者」「地元への避難民」「道の駅の利用者」「その他」に対しそれぞれ 15～17 駅（31.3%～35.4%）が実施した。「ボランティア」に対しても 9 駅 18.8%が実施している。（図表 3-67-1）「その他」と回答した 15 駅のうち、詳細の記入があった 14 駅の内容を示す（図表 3-67-2）。

図表 3-67-1 炊き出しの対象

	応答数		ケースのパーセント
	N	パーセント	
炊き出しの対象（道の駅利用者）	15	20.5%	31.3%
炊き出しの対象（地元の被災者）	17	23.3%	35.4%
炊き出しの対象（地元への避難者）	16	21.9%	33.3%
炊き出しの対象（ボランティア）	9	12.3%	18.8%
炊き出しの対象（その他）	15	20.5%	31.3%
炊き出しの対象（未記入）	1	1.4%	2.1%
合計	73	100.0%	152.1%

図表 3-67-2 炊き出しの対象「その他」の詳細（自由記述）

	県名	炊き出しの対象（その他詳細）
1	青森県	行政の要請に対応した
2	青森県	市場の販売品の「パン」「飲料水」を活用した
3	岩手県	近隣市町村では最も被害が大きかった野田村現地での炊き出し実施（2回）
4	岩手県	直産の野菜を提供した
5	岩手県	おにぎり他食品（一部有料）
6	岩手県	気仙沼市唐桑中学校体育館200名分
7	宮城県	おにぎり
8	秋田県	道の駅さんりくに行き、直接おにぎりを届けた
9	山形県	宿泊者
10	山形県	遠くから避難してきた人に
11	山形県	役場へ
12	福島県	中通り方面の被災者へ1日1万個のおにぎり作りをおこなった。会社全体で
13	福島県	いわき市四倉地区
14	福島県	郡山等、避難所へおにぎり等の提供

次に炊き出しの場所については、「道の駅内」が22駅45.8%ともっとも多く、次に「周辺の公共施設」（16駅33.3%）での実施が多かった（図表 3-68-1）。また、「その他」と回答した5駅の詳細内容を記す（図表 3-68-2）。

図表 3-68-1 炊き出しの場所

	応答数		ケースのパーセント
	N	パーセント	
炊き出しの場所（道の駅内）	22	43.1%	45.8%
炊き出しの場所（周辺の公共施設）	16	31.4%	33.3%
炊き出しの場所（その他）	5	9.8%	10.4%
炊き出しの場所（未記入）	8	15.7%	16.7%
合計	51	100.0%	106.3%

図表 3-68-2 炊き出しの場所「その他」の詳細（自由記述）

	県名	炊き出しの場所（その他詳細）
1	青森県	避難所へのおにぎり作り
2	岩手県	野田村の避難所及び野田村役場
3	岩手県	店内の商品を避難所へ無償提供
4	福島県	避難所：市宮体育館
5	福島県	郡山市の「ビッグパレットふくしま」へ

最後に、炊き出しの内容としては、「食材の提供（無償）」がもっとも多く、28駅58.3%が行った。そのほか、「場所の提供」（13駅27.1%）、「食材の提供（有償）」（12駅25.0%）、「人員の提供」（10駅20.8%）と続いている。（図表 3-69）

図表 3-69 炊き出しの内容

	応答数		ケースのパーセント
	N	パーセント	
炊き出しの内容（場所の提供）	13	18.3%	27.1%
炊き出しの内容（人員の提供）	10	14.1%	20.8%
炊き出しの内容（食材の提供（有償））	12	16.9%	25.0%
炊き出しの内容（食材の提供（無償））	28	39.4%	58.3%
炊き出しの内容（未記入）	8	11.3%	16.7%
合計	71	100.0%	147.9%

② 商品の仕入れ

商品の仕入れを実施した 33 駅について、その方法を尋ねた。「支援に必要な仕入れを通常と異なる方法で」実施したのは 17 駅 51.5%でもっとも多く、ついで「その他」（14 駅 42.4%）、「依頼に合わせた特別な仕入れ」（5 駅 15.2%）であった（図表 3-70-1）。

また、「その他」と回答した 14 駅の詳細内容を記す（図表 3-70-2）。

図表 3-70-1 商品の仕入れの方法

	応答数		ケースのパーセント
	N	パーセント	
商品の仕入れ支援(依頼に合わせた特別な仕入れ)	5	13.9%	15.2%
商品の仕入れ支援(支援に必要な仕入れを通常と異なる方法で)	17	47.2%	51.5%
商品の仕入れ支援(その他)	14	38.9%	42.4%
合計	36	100.0%	109.1%

図表 3-70-2 商品の仕入れの方法「その他」詳細（自由記述）

	県名	商品の仕入れ支援(その他詳細)
1	青森県	通常通り
2	青森県	道の駅にあるものでまかかった
3	岩手県	農家を回り米野菜を集めた内陸へ食料衛生品等を仕入れてきた
4	岩手県	通常は販売していない商品も買い出しして仕入れ
5	岩手県	道の駅で販売しているメニューで作ってもらいました
6	宮城県	農産物出荷者に依頼して特別無償提供いただいた。
7	宮城県	米、味噌、梅干し、漬物、野菜等を生産者より買い集め、無償支援とした。
8	宮城県	移動販売車を利用して他県へ
9	秋田県	飲料水の仕入れ、被災地への発送
10	山形県	日本海→太平洋を結ぶ中間地点であり日本海側から被災地に向かわれる方へ早朝よりおにぎり弁当の販売行った
11	福島県	支援物資、町内小売業者の在庫
12	福島県	可能な仕入れを促し、あとは復旧を待つ。燃料の買い出し
13	福島県	要請に対し在庫品で対応
14	福島県	飲料水（ペットボトル）不足が予想され、通常よりも大量に仕入れた。

4) 震災後、状況が落ち着いた時期と理由

震災発生後、状況が落ち着いたと思えた時期と、その理由を尋ねた。

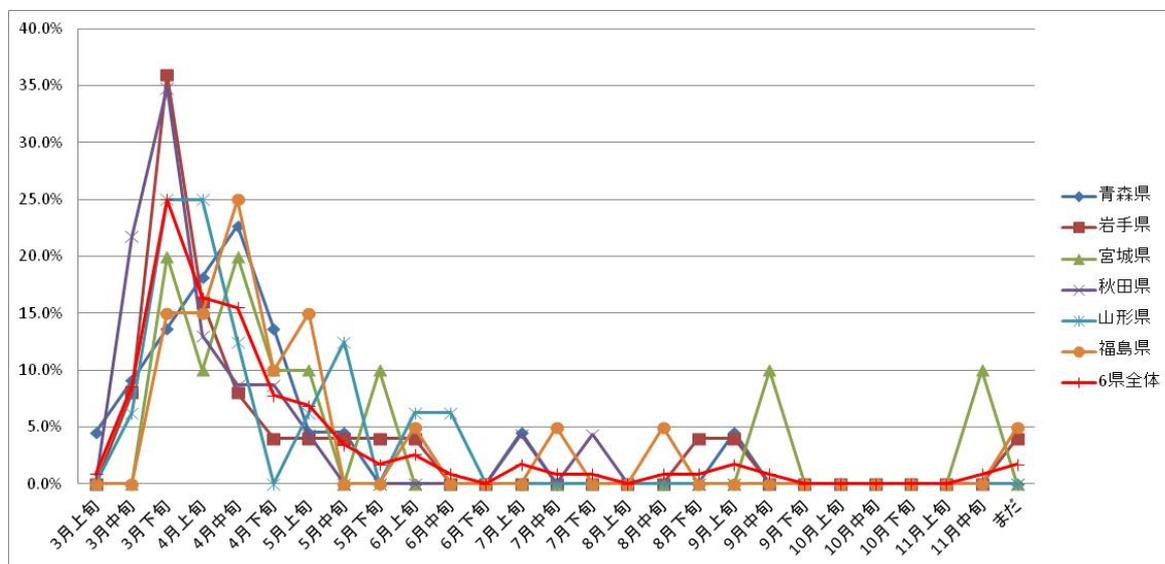
まず時期についてであるが、有効回答 116 駅のうち、東北 6 県全体では 3 月下旬（29 駅 25.0%）がもっとも多く、4 月上旬（19 駅 16.4%）、4 月中旬（18 駅 15.5%）と徐々に減少している。

県別に見ると、岩手県、秋田県は 3 月下旬、山形県は 3 月下旬から 4 月上旬、青森県、福島県は 4 月中旬がそれぞれもっとも多い。宮城県は 3 月下旬から 4 月中旬が多く、遅い時期まで続いている。

（図表 3-71）

図表 3-71 状況が落ち着いたと思えた時期（県別）

	度数							県名の%						
	県名						合計	県名						合計
	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県		青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	
3月上旬	1	0	0	0	0	0	1	4.5%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.9%
3月中旬	2	2	0	5	1	0	10	9.1%	8.0%	.0%	21.7%	6.3%	.0%	8.6%
3月下旬	3	9	2	8	4	3	29	13.6%	36.0%	20.0%	34.8%	25.0%	15.0%	25.0%
4月上旬	4	4	1	3	4	3	19	18.2%	16.0%	10.0%	13.0%	25.0%	15.0%	16.4%
4月中旬	5	2	2	2	2	5	18	22.7%	8.0%	20.0%	8.7%	12.5%	25.0%	15.5%
4月下旬	3	1	1	2	0	2	9	13.6%	4.0%	10.0%	8.7%	.0%	10.0%	7.8%
5月上旬	1	1	1	1	1	3	8	4.5%	4.0%	10.0%	4.3%	6.3%	15.0%	6.9%
5月中旬	1	1	0	0	2	0	4	4.5%	4.0%	.0%	.0%	12.5%	.0%	3.4%
5月下旬	0	1	1	0	0	0	2	.0%	4.0%	10.0%	.0%	.0%	.0%	1.7%
6月上旬	0	1	0	0	1	1	3	.0%	4.0%	.0%	.0%	6.3%	5.0%	2.6%
6月中旬	0	0	0	0	1	0	1	.0%	.0%	.0%	.0%	6.3%	.0%	.9%
7月上旬	1	0	0	1	0	0	2	4.5%	.0%	.0%	4.3%	.0%	.0%	1.7%
7月中旬	0	0	0	0	0	1	1	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	5.0%	.9%
7月下旬	0	0	0	1	0	0	1	.0%	.0%	.0%	4.3%	.0%	.0%	.9%
8月中旬	0	0	0	0	0	1	1	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	5.0%	.9%
8月下旬	0	1	0	0	0	0	1	.0%	4.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.9%
9月上旬	1	1	0	0	0	0	2	4.5%	4.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	1.7%
9月中旬	0	0	1	0	0	0	1	.0%	.0%	10.0%	.0%	.0%	.0%	.9%
11月中旬	0	0	1	0	0	0	1	.0%	.0%	10.0%	.0%	.0%	.0%	.9%
まだ	0	1	0	0	0	1	2	.0%	4.0%	.0%	.0%	.0%	5.0%	1.7%
合計	22	25	10	23	16	20	116	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



また、落ち着いたと思えた理由については、有効回答 115 駅のうち、東北 6 県全体では「ガソリン供給の安定化」(73 駅 63.5 駅) がもっとも多かった。さらに「流通の安定化」(50 駅 43.5%)、「電気の復旧」(41 駅 35.7%)、「通信の安定化」(25 駅 21.7%)、「水道の復旧」(15 駅 13.0%)、「その他」(12 駅 10.4%) と続いている。(図表 3-72-1)

県別には、各県で多かった上位 3 つの理由と選択率を挙げてみると、以下のようにになっている。(図

表 3-72-2)

・青森県	①ガソリン	(63.6%)	②電気	(45.5%)	③流通	(40.9%)
・岩手県	①ガソリン	(58.3%)	②流通	(45.8%)	③通信	(41.7%)
・宮城県	①流通	(70.0%)	②電気	(50.0%)	③水道	(40.0%)
・秋田県	①ガソリン	(62.5%)	②電気	(50.0%)	③流通	(41.7%)
・山形県	①ガソリン	(81.3%)	②流通	(43.8%)	③電気	(18.8%)
・福島県	①ガソリン	(73.7%)	②流通	(31.6%)	②その他	(31.6%)

青森県と山形県と秋田県は全体 6 県の上位 3 つと同じであるが、岩手県では 3 位が「電気」ではなく「通信」が入っている点、宮城県は「ガソリン」が上位 3 つに入らず、1 位が「流通」、3 位に「水道」が入っている点が特徴的である。また福島県は 3 位に「その他」が入っており、その詳細の自由記述を見ると原発事故に関連した理由が挙げられている。

図表 3-72-1 状況が落ち着いたと思えた理由（東北 6 県全体）

	応答数		ケースのパーセント
	N	パーセント	
落ち着いた理由（電気の復旧）	41	18.6%	35.7%
落ち着いた理由（水道の復旧）	15	6.8%	13.0%
落ち着いた理由（通信の安定化）	25	11.4%	21.7%
落ち着いた理由（流通の安定化）	50	22.7%	43.5%
落ち着いた理由（ガソリン供給の安定化）	73	33.2%	63.5%
落ち着いた理由（その他）	12	5.5%	10.4%
落ち着いた理由（未記入）	4	1.8%	3.5%
合計	220	100.0%	191.3%

図表 3-72-2 状況が落ち着いたと思えた理由（県別）

			県名						合計
			青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	
度数	落ち着いた理由	電気の復旧	10	9	5	12	3	2	41
		水道の復旧	2	5	4	1	1	2	15
		通信の安定化	3	10	3	3	2	4	25
		流通の安定化	9	11	7	10	7	6	50
		ガソリン供給の安定化	14	14	3	15	13	14	73
		その他	1	2	0	1	2	6	12
		未記入	1	1	1	1	0	0	4
		合計	22	24	10	24	16	19	115
県名内での割合 (%)	落ち着いた理由	電気の復旧	45.5%	37.5%	50.0%	50.0%	18.8%	10.5%	
		水道の復旧	9.1%	20.8%	40.0%	4.2%	6.3%	10.5%	
		通信の安定化	13.6%	41.7%	30.0%	12.5%	12.5%	21.1%	
		流通の安定化	40.9%	45.8%	70.0%	41.7%	43.8%	31.6%	
		ガソリン供給の安定化	63.6%	58.3%	30.0%	62.5%	81.3%	73.7%	
		その他	4.5%	8.3%	.0%	4.2%	12.5%	31.6%	
		未記入	4.5%	4.2%	10.0%	4.2%	.0%	.0%	

パーセンテージと合計は応答者数を基に計算されます。

5) 震災後の利用者の利用目的

震災発生後、道の駅を訪れる利用者としてどのようなものが多かったか、「地震発生直後」、「状況が落ち着くまで」、「2011年8月末まで」（おおむね半年経過後）、の3つの時期ごとに尋ねた。

以下の4カテゴリ14の目的について、各時期の道の駅利用者の目的として当てはまるものを選択してもらった。

- ① 情報確認：道路情報、津波情報、ガソリン提供情報、原発事故情報
- ② 商品購入：食品（保存食・インスタント食品）、食品（青果・米等の食材）、飲料、日用品
- ③ 施設利用：トイレ、水道、電気
- ④ 滞在：一時滞在、宿泊（建物内）、車中泊

東北6県全体の有効回答121駅に関しては、図表3-73のような選択率となった。

図表3-73 震災後の利用者の目的（東北6県全体）

【東北6県全体】 利用者の目的		発生直後		落ち着くまで		8月末まで	
		N	%	N	%	N	%
① 情報 確認	道路状況	54	44.6%	51	42.1%	32	26.4%
	津波状況	37	30.6%	27	22.3%	5	4.1%
	ガソリン提供状況	29	24.0%	61	50.4%	4	3.3%
	原発事故状況	16	13.2%	31	25.6%	28	23.1%
② 商品 購入	食品（保存食・インスタント食品）	52	43.0%	53	43.8%	4	3.3%
	食品（青果・米等の食材）	45	37.2%	50	41.3%	18	14.9%
	飲料	49	40.5%	53	43.8%	8	6.6%
	日用品	24	19.8%	38	31.4%	4	3.3%
③ 施設 利用	トイレ	62	51.2%	49	40.5%	25	20.7%
	水道	45	37.2%	32	26.4%	6	5.0%
	電気	29	24.0%	27	22.3%	2	1.7%
④ 滞在	一時滞在	42	34.7%	27	22.3%	9	7.4%
	宿泊（建物内）	11	9.1%	12	9.9%	2	1.7%
	車中泊	31	25.6%	32	26.4%	10	8.3%
合計		121	100%	121	100%	121	100%

まず震災発生直後の利用目的として多かったのは「トイレ」（62駅51.2%）、「道路情報」（54駅44.6%）、「食品（保存食・インスタント食品）」（52駅43.0%）、「飲料」（49駅40.5%）であった。停電や断水が発生し、トイレや道路の安全性、すぐ食べられるものへのニーズが大きかったものと思われる。

次に状況が落ち着くまでに多かったのは、「ガソリン提供状況」（61駅50.4%）である。燃料の供給がひっ迫し、どこでいつ入れられるかという情報を多くの人が求めていた時期に、道の駅にその情報を求めてくる利用者が多かったと考えられる。そのほか、発生直後よりも増えているのは「食品（青果・米等の食材）」（37.2%から41.3%に）、「日用品」（19.8%から31.4%に）などである。発生直後の追い詰められた状況から少し落ち着き日常生活を取り戻そうとする時期に、まだ十分な物資が市場に行きわたらず、道の駅にこのような商品を購入に来る利用客がいたものと思われる。また、この時期は「原発事故状況」（13.2%から25.6%に）の情報確認も増えている。

そのあと、震災発生からおおよそ半年が経過した8月末までの時期には、すべての利用目的が減少

しているが、道の駅の平時の提供サービスである「道路状況」や「トイレ」、農産物などの「食品（青果・米等の食材）」、また「原発事故状況」へのニーズが見受けられる。

このように、震災発生前の平時から、震災発生直後、そしてその後の救援、復旧の時期にかけて、道の駅に求められるものが変化していたことが明らかになった。

以下に県ごとのデータを掲載する（図表 3-74～図表 3-79）。

図表 3-74 震災後の利用者の目的(青森県)

【青森県】		発生直後		落ち着くまで		8月末まで	
		N	%	N	%	N	%
利用者の目的							
① 情報 確認	道路状況	10	43.5%	6	26.1%	5	21.7%
	津波状況	10	43.5%	6	26.1%	1	4.3%
	ガソリン提供状況	6	26.1%	10	43.5%	1	4.3%
	原発事故状況	3	13.0%	7	30.4%	4	17.4%
② 商品 購入	食品（保存食・インスタント食品）	8	34.8%	10	43.5%	0	.0%
	食品（青果・米等の食材）	7	30.4%	7	30.4%	0	.0%
	飲料	6	26.1%	11	47.8%	1	4.3%
	日用品	4	17.4%	10	43.5%	0	.0%
③ 施設 利用	トイレ	11	47.8%	4	17.4%	3	13.0%
	水道	10	43.5%	2	8.7%	0	.0%
	電気	7	30.4%	5	21.7%	0	.0%
④ 滞在	一時滞在	6	26.1%	2	8.7%	3	13.0%
	宿泊（建物内）	1	4.3%	1	4.3%	1	4.3%
	車中泊	4	17.4%	1	4.3%	3	13.0%
合計		23	100%	23	100%	23	100%

図表 3-75 震災後の利用者の目的(岩手県)

【岩手県】		発生直後		落ち着くまで		8月末まで	
		N	%	N	%	N	%
利用者の目的							
① 情報 確認	道路状況	14	53.8%	9	34.6%	5	19.2%
	津波状況	11	42.3%	5	19.2%	1	3.8%
	ガソリン提供状況	8	30.8%	11	42.3%	1	3.8%
	原発事故状況	5	19.2%	5	19.2%	0	.0%
② 商品 購入	食品（保存食・インスタント食品）	10	38.5%	12	46.2%	0	.0%
	食品（青果・米等の食材）	10	38.5%	9	34.6%	2	7.7%
	飲料	13	50.0%	12	46.2%	2	7.7%
	日用品	3	11.5%	5	19.2%	2	7.7%
③ 施設 利用	トイレ	17	65.4%	11	42.3%	6	23.1%
	水道	10	38.5%	4	15.4%	0	.0%
	電気	5	19.2%	4	15.4%	1	3.8%
④ 滞在	一時滞在	9	34.6%	8	30.8%	2	7.7%
	宿泊（建物内）	0	.0%	3	11.5%	0	.0%
	車中泊	6	23.1%	5	19.2%	3	11.5%
合計		26	100%	26	100%	26	100%

図表 3-76 震災後の利用者の目的(山形県)

【山形県】 利用者の目的		発生直後		落ち着くまで		8月末まで	
		N	%	N	%	N	%
① 情報 確認	道路状況	7	43.8%	8	50.0%	6	37.5%
	津波状況	2	12.5%	5	31.3%	1	6.3%
	ガソリン提供状況	4	25.0%	11	68.8%	1	6.3%
	原発事故状況	2	12.5%	4	25.0%	5	31.3%
② 商品 購入	食品（保存食・インスタント食品）	9	56.3%	8	50.0%	0	.0%
	食品（青果・米等の食材）	7	43.8%	7	43.8%	2	12.5%
	飲料	8	50.0%	6	37.5%	0	.0%
	日用品	4	25.0%	3	18.8%	0	.0%
③ 施設 利用	トイレ	8	50.0%	6	37.5%	3	18.8%
	水道	5	31.3%	4	25.0%	0	.0%
	電気	5	31.3%	5	31.3%	0	.0%
④ 滞在	一時滞在	8	50.0%	4	25.0%	2	12.5%
	宿泊（建物内）	1	6.3%	2	12.5%	1	6.3%
	車中泊	3	18.8%	4	25.0%	1	6.3%
合計		16	100%	16	100%	16	100%

図表 3-77 震災後の利用者の目的(宮城県)

【宮城県】 利用者の目的		発生直後		落ち着くまで		8月末まで	
		N	%	N	%	N	%
① 情報 確認	道路状況	4	40.0%	3	30.0%	5	50.0%
	津波状況	4	40.0%	3	30.0%	1	10.0%
	ガソリン提供状況	3	30.0%	6	60.0%	0	.0%
	原発事故状況	1	10.0%	3	30.0%	0	.0%
② 商品 購入	食品（保存食・インスタント食品）	6	60.0%	5	50.0%	3	30.0%
	食品（青果・米等の食材）	6	60.0%	4	40.0%	4	40.0%
	飲料	7	70.0%	5	50.0%	3	30.0%
	日用品	6	60.0%	4	40.0%	1	10.0%
③ 施設 利用	トイレ	5	50.0%	6	60.0%	3	30.0%
	水道	4	40.0%	4	40.0%	2	20.0%
	電気	2	20.0%	3	30.0%	0	.0%
④ 滞在	一時滞在	4	40.0%	1	10.0%	0	.0%
	宿泊（建物内）	0	.0%	1	10.0%	0	.0%
	車中泊	5	50.0%	4	40.0%	0	.0%
合計		10	100%	10	100%	10	100%

図表 3-78 震災後の利用者の目的(秋田県)

【秋田県】		発生直後		落ち着くまで		8月末まで	
		N	%	N	%	N	%
利用者の目的							
① 情報 確認	道路状況	7	26.9%	14	53.8%	1	3.8%
	津波状況	4	15.4%	5	19.2%	0	.0%
	ガソリン提供状況	4	15.4%	13	50.0%	0	.0%
	原発事故状況	2	7.7%	7	26.9%	1	3.8%
② 商品 購入	食品（保存食・インスタント食品）	10	38.5%	10	38.5%	0	.0%
	食品（青果・米等の食材）	8	30.8%	12	46.2%	3	11.5%
	飲料	7	26.9%	11	42.3%	0	.0%
	日用品	3	11.5%	9	34.6%	0	.0%
③ 施設 利用	トイレ	10	38.5%	12	46.2%	3	11.5%
	水道	7	26.9%	9	34.6%	1	3.8%
	電気	5	19.2%	6	23.1%	0	.0%
④ 滞在	一時滞在	5	19.2%	8	30.8%	1	3.8%
	宿泊（建物内）	0	.0%	3	11.5%	0	.0%
	車中泊	4	15.4%	9	34.6%	1	3.8%
合計		26	100%	26	100%	26	100%

図表 3-79 震災後の利用者の目的(福島県)

【福島県】		発生直後		落ち着くまで		8月末まで	
		N	%	N	%	N	%
利用者の目的							
① 情報 確認	道路状況	12	60.0%	11	55.0%	10	50.0%
	津波状況	6	30.0%	3	15.0%	1	5.0%
	ガソリン提供状況	4	20.0%	10	50.0%	1	5.0%
	原発事故状況	8	40.0%	8	40.0%	10	50.0%
② 商品 購入	食品（保存食・インスタント食品）	9	45.0%	8	40.0%	1	5.0%
	食品（青果・米等の食材）	7	35.0%	11	55.0%	7	35.0%
	飲料	8	40.0%	8	40.0%	2	10.0%
	日用品	4	20.0%	7	35.0%	1	5.0%
③ 施設 利用	トイレ	11	55.0%	10	50.0%	7	35.0%
	水道	9	45.0%	9	45.0%	3	15.0%
	電気	5	25.0%	4	20.0%	1	5.0%
④ 滞在	一時滞在	10	50.0%	4	20.0%	1	5.0%
	宿泊（建物内）	0	.0%	2	10.0%	0	.0%
	車中泊	9	45.0%	9	45.0%	2	10.0%
合計		20	100%	20	100%	20	100%

3-5 被災地支援状況

震災発生後、被災地に対する支援の状況を尋ねた。

有効回答 121 駅のうち、東北 6 県全体では「被災地への支援」を実施したのは 80 駅 66.1%、「道の駅への支援」を実施したのは 61 駅 50.4%、特に支援はしなかった」のは 27 駅 22.3%であった（図表 3-80）。半数以上の道の駅が、被災地に対し何らかの支援を実施していたことが明らかになった。

さらに県別に見てみると、「道の駅への支援」を行った駅の割合が高いのは、宮城県（8 駅 80.0%）、福島県（15 駅 75.0%）であった。これはそれぞれ、宮城県北東エリアの 6 つの道の駅の連絡会「ロード 6」や、福島県会津地方および石川群の 12 の道の駅の連携といった、震災以前からの道の駅同士のネットワークが形成されていたことによるものと考えられる。

また「被災地への支援」については、青森県（17 駅 73.9%）や岩手県（19 駅 73.1%）の割合が高かった。「特に支援をしなかった」のは山形県（5 駅 31.3%）と秋田県（8 駅 30.8%）が高めであった。

図表 3-80 被災地への支援の実施状況（県別）

		度数				合計	県名内での割合 (%)			
		被災地への支援					被災地への支援			
		道の駅への支援の実施	被災地への支援の実施	特に支援はしなかった	被災地に対する支援（未記入）		道の駅への支援の実施	被災地への支援の実施	特に支援はしなかった	被災地に対する支援（未記入）
県名	青森県	12	17	3	1	23	52.2%	73.9%	13.0%	4.3%
	岩手県	8	19	5	1	26	30.8%	73.1%	19.2%	3.8%
	宮城県	8	7	1	1	10	80.0%	70.0%	10.0%	10.0%
	秋田県	11	16	8	1	26	42.3%	61.5%	30.8%	3.8%
	山形県	7	10	5	0	16	43.8%	62.5%	31.3%	0%
	福島県	15	11	5	1	20	75.0%	55.0%	25.0%	5.0%
合計		61	80	27	5	121	50.4%	66.1%	22.3%	4.1%

パーセンテージと合計は回答者数を基に計算されます。

以下では、各支援を行った駅について、その内容の詳細をまとめる。

まず道の駅への支援を行った 61 駅について、支援の内容を尋ねた。もっとも多かったのは「募金の呼びかけ」（43 駅 70.5%）であった。次に「物資の提供（無償）」と「イベントの実施（被災地）」（19 駅 31.1%）、「イベントの実施（地元）」（10 駅 16.4%）が多く行われていた。（図表 3-81-1）。

また、「その他」と回答した 7 駅の詳細内容を記す（図表 3-81-2）。

図表 3-81-1 道の駅への支援内容

	応答数		ケースのパーセント
	N	パーセント	
道の駅への支援_人員の派遣	5	4.5%	8.2%
道の駅への支援_物資の提供（有償）	5	4.5%	8.2%
道の駅への支援_物資の提供（無償）	19	17.1%	31.1%
道の駅への支援_ボランティアの呼びかけ	2	1.8%	3.3%
道の駅への支援_募金の呼びかけ	43	38.7%	70.5%
道の駅への支援_イベントの実施（地元）	10	9.0%	16.4%
道の駅への支援_イベントの実施（被災地）	19	17.1%	31.1%
道の駅への支援_その他	7	6.3%	11.5%
道の駅への支援_未記入	1	.9%	1.6%
合計	111	100.0%	182.0%

図表 3-81-2 道の駅への支援内容「その他」詳細（自由記述）

	県名	道の駅への支援_その他詳細
1	青森県	のだのオリジナル商品の販売支援
2	岩手県	炊き出し（おふるまい）野菜のチャリティ販売
3	秋田県	じまんこ市場での売上一部寄付
4	秋田県	寄せ書きの実施
5	山形県	みやぎ道の駅フェスティバルへの協賛
6	福島県	複数の駅合同の支援イベント、県内全駅合同の復興祈念イベント
7	福島県	物販

被災地への支援を行った 80 駅についても同様の内容を尋ねた。もっとも多かったのは同じく「募金の呼びかけ」（46 駅 57.5%）で、さらに「物資の提供（無償）」（27 駅 33.8%）、「その他」（20 駅 25.0%）、「イベントの実施（地元）」（16 駅 20.0%）、「イベントの実施（被災地）」（15 駅 18.8%）と続いている。（図表 3-82-1）

また、「その他」と回答した 15 駅の詳細内容を記す（図表 3-82-2）。

一般的にも街中や店頭などでよく行われている「募金の呼びかけ」であるが、道の駅による支援においても、それがもっとも多かった。一方で、地元もしくは被災地で「イベントの実施」を行った駅も多く見られたが、これは普段から地元内外でさまざまなイベントを行うことの多い道の駅ならではの支援方法と言えるだろう。

図表 3-82-1 被災地への支援内容

	応答数		ケースのパーセント
	N	パーセント	
被災地への支援_人員の派遣	6	4.3%	7.5%
被災地への支援_物資の提供（有償）	5	3.6%	6.3%
被災地への支援_物資の提供（無償）	27	19.6%	33.8%
被災地への支援_ボランティアの呼びかけ	2	1.4%	2.5%
被災地への支援_募金の呼びかけ	46	33.3%	57.5%
被災地への支援_イベントの実施（地元）	16	11.6%	20.0%
被災地への支援_イベントの実施（被災地）	15	10.9%	18.8%
被災地への支援_その他	20	14.5%	25.0%
被災地への支援（未記入）	1	.7%	1.3%
合計	138	100.0%	172.5%

図表 3-82-2 被災地への支援内容「その他」詳細（自由記述）

	県名	被災地への支援_詳細
1	青森県	道の駅連絡会を通して協力
2	青森県	赤十字への寄付。互助会5万円。会社5万円
3	青森県	日本赤十字社への義援金を寄付
4	青森県	被災企業の商品の販売支援
5	青森県	道の駅の取引業者へお見舞金
6	岩手県	後方支援活動に470万円寄付
7	岩手県	炊き出し
8	岩手県	無料送迎入浴
9	岩手県	義援金
10	岩手県	売り上げの一部を義援金
11	岩手県	餅つきふるまい
12	岩手県	炊き出し
13	岩手県	炊き出し支援
14	秋田県	義援金の寄付
15	秋田県	炊き出し
16	山形県	産直組織でお見舞いを届けた
17	福島県	物産展出店
18	福島県	野菜他の食料品が不足しているため

3-6 流通への対応

商品の流通が正常化するまで、仕入れについてどのような対応を行ったか、自由記述で尋ねた。対象は、「農産物・海産物」（図表 3-83）、「加工食品」（図表 3-84）、「非食品」（図表 3-85）、「その他」（図表 3-86）、である。

また、商品の仕入れで苦労した点（図表 3-87）、および今後に向けた取り組み（図表 3-88）、についても尋ねた。

以下にその内容を記す。

図表 3-83 農産物・海産物の仕入れ対応

	県	農産物・海産物の仕入れ対応
1	青森県	有る物で対応した
2	青森県	地元取引業者の在庫品の納品をお願いした
3	青森県	出品者の都合に任せた
4	青森県	コメを十和田の農家に特注した
5	青森県	業者の回復を待っていた
6	青森県	直後より量は少なくなったがほぼ通常通り
7	岩手県	産直商品で対応、野菜類だけ
8	岩手県	農家を直接回って集荷した
9	岩手県	産直の農家へ出荷が切れないように依頼した
10	岩手県	海産物は7月末までとめた
11	岩手県	弊社トラックで直接買い付け
12	岩手県	お客さんの希望する物はなるべく仕入れた
13	岩手県	地元の農産物は地元農家がお互い連絡をとり、取りまとめし運搬しました（一週間程度）
14	岩手県	ある商品で仕入れ
15	岩手県	他地域からの仕入れ
16	岩手県	内陸の業者に呼びかけ、当時地域のすべてが入手に困っている
17	岩手県	ガソリンが続く限り、販売側生産側ともに足を運び続けた（時には自転車で商品を確保していた）
18	岩手県	ガソリンが全くなく、流通がストップ。自分たちではどうしようもなかった。
19	岩手県	農産物は3月12日以降毎日出しています。海産物は4月下旬から
20	岩手県	一部商品について、全国的な不足の影響はあったが大きな混乱もなくごく短期間で正常化した。
21	宮城県	仕入れ先に従業員が直接出向いた
22	宮城県	農産物出荷者会員に依頼
23	宮城県	野菜は当駅会員に連絡し、物品をとわず仕入れた。
24	宮城県	出荷組合員の自宅に回り出荷を呼びかけた。
25	宮城県	携帯電話、出向
26	宮城県	農産物はあったが、ガソリンの入手が困難で集められなかった。海産物は7月頃まで未入荷
27	宮城県	生産者宅への商品集荷
28	宮城県	買い物弱者の為に移動販売車を利用して毎日山形まで仕入れ
29	宮城県	農家、漁業家の復旧をもち徐々に増やして頂いた。
30	秋田県	入手可能な範囲での対応
31	山形県	流通と回復を待った
32	山形県	ガソリンが無く問屋の配送車が動かずこちらから食材を取りに行き対応
33	山形県	すべての商品が委託のために市街地である当駅は各業者の都合でしか仕入れできませんでした。
34	福島県	9割が地元産品のため、仕入れ先の復旧を待った。
35	福島県	地元の農家がガソリン・材料が続く限りがんばってくれました。
36	福島県	仕入れ先に優先的に納入してもらったが後は待つのみ
37	福島県	開店日を遅らせた

38	福島県	地元仕入れの為あまり影響なし
39	福島県	収穫の時期ではないため問題なかった
40	福島県	従業員の近くの農家より野菜等を仕入れてきた。
41	福島県	自社公用車で集荷
42	福島県	地元の人が、細々と持参してくれたが風評被害で売れなかった
43	福島県	地元生産者、出品者により委託販売

図表 3-84 加工食品の仕入れ対応

	県	加工食品の仕入れ対応
1	青森県	有る物で対応した
2	青森県	インスタント食品の手配が難しかった
3	青森県	地元取引業者の在庫品の納品をお願いした
4	青森県	販売分の補充から、納品回数が減った分まとめた仕入れに変更
5	青森県	在庫を販売することしかできませんでした
6	青森県	前年より早めの発注
7	青森県	業者の回復を待っていた
8	青森県	直後より量は少なくなったがほぼ通常通り
9	青森県	在庫・代替品で陳列棚を埋めた。
10	岩手県	仕入れ可能な商品を仕入れ
11	岩手県	内陸のスーパー等へ買い出しに行った
12	岩手県	4月より通常
13	岩手県	弊社トラックで直接買い付け、1社のみ3日おきに納品があった
14	岩手県	業者が来れるときになるべく仕入れた
15	岩手県	ある商品で仕入れ
16	岩手県	他地域からの仕入れ
17	岩手県	食品や飲料などできるだけ仕入れた
18	岩手県	ガソリンが続く限り、販売側生産側ともに足を運び続けた（時には自転車で商品を確保していた）
19	岩手県	ガソリンが全くなく、流通がストップ。自分たちではどうしようもなかった。
20	岩手県	おにぎりは次の日も出しています（ガスのできるメニュー）
21	岩手県	一部商品について、全国的な不足の影響はあったが大きな混乱もなくごく短期間で正常化した。
22	宮城県	仕入れ先に従業員が直接出向いた
23	宮城県	乳製品については、宮城県内製造ができず、山形県より納入
24	宮城県	加工組合員の自宅に回り出荷を呼びかけた。
25	宮城県	問屋等への商品集荷
26	宮城県	買い物弱者の為に移動販売車を利用して毎日山形まで仕入れ
27	宮城県	ほとんど全壊状態でわずかに残った方に細々と納入。
28	秋田県	仕入れ先変更、購入量をふやす
29	秋田県	入手可能な範囲での対応
30	山形県	流通と回復を待った
31	山形県	カップ麺などの商品が、入りにくかったので、別商品にて対応。
32	山形県	関連会社から商品移動
33	山形県	すべての商品が委託のために市街地である当駅は各業者の都合でしか仕入れできませんでした。
34	福島県	9割が地元産品のため、仕入れ先の普及を待った。
35	福島県	利用者が激減し、仕入れを行いませんでした
36	福島県	地元の方々がガソリン・材料が続く限り頑張ってくれました。
37	福島県	仕入れ先に優先的に納入してもらったが後は待つのみ
38	福島県	入荷を待った
39	福島県	ガソリン不足の為移動が出来ず補充できなかった
40	福島県	自社公用車で集荷
41	福島県	ガソリン不足でほとんどの業者が商品を搬入できず私たちスタッフが直接取りに行った
42	福島県	地元生産者、出品者により委託販売

図表 3-85 非食品の仕入れ対応

	県	非食品の仕入れ対応
1	青森県	他業者から納品
2	青森県	有る物で対応した
3	青森県	地元取引業者の在庫品の納品をお願いした
4	青森県	販売分の補充から、納品回数が減った分まとめた仕入れに変更
5	青森県	在庫を販売することしかできませんでした
6	青森県	直後より量は少なくなったがほぼ通常通り
7	岩手県	弊社トラックで直接買い付け
8	岩手県	ある商品で仕入れ
9	岩手県	他地域からの仕入れ
10	岩手県	ガソリンが続く限り、販売側生産側ともに足を運び続けた（時には自転車で商品を確認していた）
11	岩手県	ガソリンが全くなく、流通がストップ。自分たちではどうしようもなかった。
12	宮城県	仕入れ先に従業員が直接出向いた
13	宮城県	問屋へ直接仕入れに出向いた。
14	宮城県	問屋等への商品集荷
15	宮城県	買い物弱者の為に移動販売車を利用して毎日山形まで仕入れ
16	宮城県	ほとんど全壊状態でわずかに残った方に細々と納入。
17	山形県	流通と回復を待った
18	山形県	すべての商品が委託のために市街地である当駅は各業者の都合でしか仕入れできませんでした。
19	福島県	9割が地元産品のため、仕入れ先の普及を待った。
20	福島県	仕入れ先に優先的に納入してもらったが後は待つのみ
21	福島県	自社公用車で集荷
22	福島県	この非常時に必要不可欠なものではないので、あるもので対応。業者からも連絡なし。
23	福島県	地元生産者、出品者により委託販売

図表 3-86 その他の商品の仕入れ対応

	県	その他の商品の仕入れ対応
1	青森県	有る物で対応した
2	青森県	在庫を販売することしかできませんでした
3	青森県	直後より量は少なくなったがほぼ通常通り
4	岩手県	欠品は生じたが、流通の回復を待った
5	岩手県	弊社トラックで直接買い付け
6	岩手県	ガソリン不足で、2週間程度仕入れられなかったため、在庫品の売り切りをしました。
7	岩手県	ガソリンが全くなく、流通がストップ。自分たちではどうしようもなかった。
8	宮城県	仕入れ先に従業員が直接出向いた
9	宮城県	被災してない問屋からの仕入れを増やした。
10	秋田県	入ってこないものは仕方ないので正常化するまでお詫びの張り紙で対応した。
11	山形県	流通と回復を待った
12	山形県	当駅社員のガソリンは新潟より手配2000リッターくらい
13	山形県	すべての商品が委託のために市街地である当駅は各業者の都合でしか仕入れできませんでした。
14	山形県	飲料水はとくにミネラルウォーターが品切れ状態となりました
15	福島県	9割が地元産品のため、仕入れ先の普及を待った。
16	福島県	水は宮城県から仕入れた。
17	福島県	在庫で対応。また、品切れ状態（道路不通により対応できずガソリン不足で配達不可）
18	福島県	自社公用車で集荷
19	福島県	地元生産者、出品者により委託販売

図表 3-87 商品の仕入れで苦労した点

	県	商品の仕入れで苦労した点
1	青森県	品ぞろえの不足
2	青森県	通常販売していない非常食（インスタント食品）の確保
3	青森県	輸送トラックの燃料がないため、納品にいけなといわれた。
4	青森県	メーカーが被災したことにより必要なものを仕入れするのにかなり時間がかかった。どこの店にも商品がない状態だったので現金で仕入れするのも困難でした
5	青森県	注文したが商品がなかなか入らなかった
6	青森県	被災企業の商品の確保、ガソリン不足による流通の確保
7	青森県	企業の販売がストップしたため入荷するものに弊害がおきた
8	青森県	発注品の納期の大幅な遅れ
9	青森県	特になし。取引業者の協力が大きかった
10	岩手県	被災地、避難所からの需要に対応しきれなかった
11	岩手県	包装等がなかった
12	岩手県	ガソリンの確保
13	岩手県	ガソリン不足で配達困難
14	岩手県	盛岡市への直接仕入れ
15	岩手県	電話がつながらなく、ガソリンもないという状況の差、業者との連絡がつかなかった
16	岩手県	移動手段の確保
17	岩手県	ガソリンの供給
18	岩手県	ガソリンが全くなく、流通がストップ。自分たちではどうしようもなかった。
19	岩手県	お土産業者以外は1日一回ずつ集荷に分散した。ガソリンが入らなかったのが朝並ぶのが大変
20	宮城県	仕入れが激減した
21	宮城県	宮城県内の海岸沿いの工場が、壊滅のため、商品不足。手配に手間取る。
22	宮城県	電話が通じなかった。
23	宮城県	被災した地域からの仕入れが出来なくなり商品不足になったこと
24	宮城県	被災地の為、物資不足。
25	宮城県	ガソリン
26	宮城県	本当は何か必要なのか分からなかった
27	宮城県	特に被害が激しい漁業家は船舶が全て流失し漁網や漁具が流され回復するのを待つしかない状態です。
28	秋田県	灯油ガソリン不足
29	秋田県	飲料水と乾電池の入手困難
30	山形県	2日おきに新潟へガソリンの手配、手配しないと食材がはいらない。
31	山形県	物資が東京で止まったものもあった
32	山形県	特にたばこ、飲料水等が入らず、苦労した。
33	山形県	日配品の食糧の仕入れが困難だった（パン・納豆・卵など）
34	山形県	流通が機能せず欠陥がつつき、お客様に迷惑をかけた
35	福島県	当駅だけではなく、流通全般が滞っていたので仕方がない
36	福島県	組合員230人全員町内で、国、県、ちょうから自粛・販売禁止の命令指示達以外の野菜類の販売できなかった。要するに納品されなかったのが苦労した。
37	福島県	業者の車や職員の車のガソリンがなかった為、配達等ができなかった
38	福島県	仕入れ業者が来ないので商品不足のものがあつた
39	福島県	原発事故により、地元の農産物、加工品の出荷先、量、種類が大幅に減少。また、安全性の確保。
40	福島県	問屋の一部で、原発事故の為、福島県内への配送を拒否したり、営業所を県外に移設したところあり、商品があるところを公用車で回り集荷したが、燃料不足が深刻だった。原発事故により野菜類の出荷規制がかかり、需要に応えられなかった。
41	福島県	野菜等の放射能に関して
42	福島県	とにかくガソリン不足で商品を買って運んでもらえないのが一番つらかった。私たちが自力で取りに行ったがそれもガソリン不足で続かなかった。
43	福島県	原発事故により、数が不足した（特に農産物）

図表 3-88 商品の仕入れに関する今後に向けた取り組み

	県	商品の仕入れに関する今後に向けた取り組み
1	青森県	日頃から業者との非常時の対応を確認しておく
2	青森県	非常食の備蓄。仕入れルートの確保
3	青森県	業者との在庫確認の徹底
4	青森県	ガソリン入手が困難だったので来年より会社専用の車で動けるようにした
5	岩手県	ストックの見直し
6	岩手県	安定供給（ガソリン等）
7	岩手県	少しでも多く地元近くの仕入れルートを確保したい
8	岩手県	一日もはやい地元業者の回復、順次地元業者を展開し地元（被災地）の活性化
9	岩手県	未だに商品の仕入れが思うように行かないのが現実で地元周辺地域の商品も取扱ってます。
10	岩手県	ガソリンが全くなく、流通がストップ。自分たちではどうしようもなかった。
11	岩手県	ガソリンさえあれば特に品不足については問題ない
12	宮城県	納品業者については、数か所から広範囲に手配
13	宮城県	携帯パニックにならないような対応をお願いする。
14	宮城県	連携の強化
15	宮城県	飲料水の準備
16	宮城県	町内のお年寄りを把握
17	宮城県	全国から船舶の提供を発信している。最近北海道から小船40隻程提供があり今後もこの様な取り組みをしたい。
18	秋田県	マニュアル作りと災害用グッズの準備
19	山形県	在庫状況の詳細を確認（常々）
20	山形県	今後も関連会社などと連携していきたい
21	山形県	地域に密着した仕入れ体制づくり
22	福島県	物流が停滞すると地元のストックで対応せざるを得ない。商品仕入れのみならず物資の速やかな搬入に対応できるよう災害時の物流システムを検討すべきと思われる。
23	福島県	コンビニを持っていたおかげで少しでも物品が入ってきた。コンビニを勤めるわけではないがこんな時流通に強いのは助かる。仕入れ先の確保。
24	福島県	非常時に長持ちするようなものの備蓄
25	福島県	自家発電に対応する交通手段が必要？
26	福島県	野菜のモニタリング実施（個人別）
27	福島県	海産物の仕入れ先、拡充

3-7 連携について

震災後の対応において、どのような組織と連携があったかを尋ね、またその評価を5段階で評価してもらった（1：連携が機能しなかった、3：まあまあできた、5：よくできた）。

まず連携の有無については、121 駅の有効回答のうち、もっとも多かった連携は「地元行政からの要請への対応」（51 駅 42.1%）、次が「他の道の駅との助け合い」（50 駅 41.3%）であった。さらに、「地元行政からの支援」「道路管理者からの支援」「地元住民からの情報提供・協力・支援」「警察、消防、自衛隊等」、「取引先からの情報提供・協力・支援」と続き、これらはおおよそ 20%前後の選択率であった。もっとも少なかった連携は「地元以外の行政・組織からの支援」で 15 駅 12.4%であった。（図表 3-89）

図表 3-89 連携の有無

	応答数		ケースのパーセント
	N	パーセント	
連携有無 他の道の駅との助け合い	50	17.1%	41.3%
地元行政からの要請への対応	51	17.4%	42.1%
地元行政からの支援	31	10.6%	25.6%
地元以外の行政・組織からの支援	15	5.1%	12.4%
道路管理者から支援	29	9.9%	24.0%
警察、消防、自衛隊等	26	8.9%	21.5%
取引先からの情報提供・協力・支援	24	8.2%	19.8%
地域住民からの情報提供・協力・支援	28	9.6%	23.1%
その他	2	.7%	1.7%
すべて未記入	37	12.6%	30.6%
合計	293	100.0%	242.1%

一方、連携の評価については、平均値がもっとも高かったのは「地元行政からの要請への対応」（3.59）であり、続いて「他の道の駅との助け合い」（3.50）、「地元住民からの情報提供・協力・支援」（3.44）も評価が高かった。他の連携を見ても、上記で連携が少なかった「地元以外の行政・組織からの支援」以外は、平均で「3：まあまあできた」を上回っている。震災後の対応において、他機関と助け合いながらある程度うまく対応できた、という自己評価がされているようである。（図表 3-90）

図表 3-90 連携の評価

連携評価	度数	平均値	標準偏差
他の道の駅との助け合い	64	3.50	1.285
地元行政からの要請への対応	66	3.59	1.163
地元行政からの支援	45	3.16	1.364
地元以外の行政・組織からの支援	34	2.71	1.360
道路管理者から支援	45	3.02	1.158
警察、消防、自衛隊等	41	3.00	1.342
取引先からの情報提供・協力・支援	42	3.05	1.378
地域住民からの情報提供・協力・支援	43	3.44	1.240
その他	3	3.33	2.082

3-8 今後の道の駅の役割について

最後に、今回の震災を経て、道の駅が今後果たすべき役割についてどのように考えるか、自由記述で回答を求めた。121 駅のうち 69 駅（57.0%）から回答を得た。その内容を図表 3-91 に示す。

図表 3-91 道の駅が今後果たすべき役割

	県	道の駅が今後果たすべき役割
1	青森県	行政が災害時における活動支援拠点として位置付けており、災害対策車両等の終結および待機場所、臨時ヘリポート、応急復旧資材、支援物資管理場所等のようにあるので、その役割を果たすべく行政と連携していく。今回の震災については休業中で全く影響がなかったので、非常時に対応するための職員の訓練も必要である
2	青森県	できるだけ細かな情報を提供できる様に、地元自治体や他の駅との連絡体制の確立。場所の提供
3	青森県	協力
4	青森県	防災設備投資に多額の資金を必要とすることから、当社自体で行うことは困難です。
5	青森県	一次避難施設の役割を果たせる施設にすること
6	青森県	情報発信基地としての役割
7	青森県	当地域では幸いにも被災していなかったため、周辺の方々のパニックもなく停電も発生時～翌日の夕方まで済みました。しかし、情報収集ができなかったことにより、情報提供ができなかったこと、通信手段が確保できなかったのは非常に問題だと思います。利用者がいつでも情報がわかるように情報を発信していく必要があると感じました
8	青森県	1. 地域の拠点として、避難場所として機能すべきです。2. 自治体と協定締結し、役割分担と経費について決めておく。3. ライフラインの確保と人との手配を明確にする（特に長期の場合）
9	青森県	各駅の駐車場に滞在できる人数分の水・食糧・電気設備を48時間程度は対応できるように支援してほしい。
10	青森県	災害等に対応するため、常に準備情報収集し情報発信、食糧など提供の拠点としたい
11	青森県	行政や関係機関が、道の駅に情報提供し、その情報を地元住民に提供できる仕組みを構築すべき。
12	青森県	震災が起こってみて改めて教えられることがたくさんありました。何が出来るか何か必要ないか、そして道に駅は何をするべきか、募金よりもっと早く対応できるものがあれば各道の駅に呼びかけても集めたほうが早かったと思います。（食品衣料他）
13	青森県	緊急災害対策施設との役割
14	岩手県	情報提供機能の充実（避難所については行政でコミュニティーセンター等を確保しており、最善を尽くしている）
15	岩手県	食料品の流通が滞っている中でも、地元産品を扱う産直施設ではある程度食料品の入手が可能であった。今後も非常時には流通・中継拠点としての役割を担っていきたく考えている。
16	岩手県	・道の駅に行けば何とかなる、最低限の何かがあるという期待を持って来た人がいる。・食のライフラインを提供する立場であり、とにかくかき集め供給した。当駅への避難はなかったが中継地点として最低限のライフラインを確保する必要性を感じた。
17	岩手県	公的な施設として、被災者や帰宅困難者の一時受入をする「救援」と「情報提供」災害復旧の拠点として「防災」の役割
18	岩手県	情報収集、提供
19	岩手県	これまで通り。確かに、すでに既存する施設に機能や役割を当てたい気持ち話わかるが、現在の人員・給与では対応できない可能性がある。私たちはわずかな収益を社員と分け合い生活の糧にしているので機能や役割を与えられるだけでは私たちの生活は改善しない。震災後の記述通り私たちができることはしてきたつもりだ。助け合いの気持ちで、収益とは関係なく当然のことだと思う。役割と機能について考えたときに、「道の駅」で働く人の生活向上についても考えてほしい。
20	岩手県	道の駅の立地条件により異なる。当駅があてはまる災害は地震による道路の通行止め、火山噴火による一時避難、洪水の場合は避難所にならない
21	岩手県	幹線道路に位置する道の駅は防災拠点化する必要がある。そのために、少しずつ必要な設備の設置させていきたい。
22	岩手県	災害時でもトイレ、通信は通常通りに使用できようであればいい。道路情報モニターも災害時にこ

		そ稼働するようであればいい。
23	岩手県	道の駅が果たすべきというよりは、避難者が道の駅に集合してくるので、状況に合わせて対応せざるを得ない。
24	岩手県	防災拠点としての位置付けは好ましいと思うが、ハード・ソフト共にどこまで必要なのか、またすべての道の駅で整備できるのが課題と思われる。
25	岩手県	防災（災害時）の拠点
26	岩手県	道の駅は周辺の道路情報、休憩施設の開放、24時間利用のトイレ解放に必要な設備の充実をすべきであり過剰な設備まで投資するのはいかがなものかと思う。地域には本来防災拠点があるのだから役割分担は明確にしておかないと何でもかんでも道の駅になってしまう。それだけの人員も道の駅にはない
27	宮城県	震災に伴い今後道の駅が果たす役割。震災時は、利用者の安全確保に努めた。（利用者の安全場所への避難誘導）。震災直後から町の災害本部に入り、側面からバックアップする。農産物直売所なので、ペットボトルの水・お茶・スポーツドリンク等の提供、米、野菜、漬物、惣菜等の避難所に対して食料品などの提供、職員を災害本部に派遣して炊き出し等を手伝わせた。食糧（米・水・漬物などの惣菜）の備蓄施設として50名くらいの避難者に対して3日間ぐらい食べ物・医薬品等が提供できるようにすべきである。又、交通網が寸断・停電で通信網の遮断・燃料不足等で、衛星電話・自家発電。燃料備蓄・井戸等の自家給水の確保・緊急用工具の類備付を考慮すべき。食料はじめ、多少の無駄は必要であります。
28	宮城県	飲料水・水洗トイレ使用の水の確保が必要と思った。自家発電の設置、夜間被災者の受け入れに対応。
29	宮城県	最低でもトイレは常に使用できる様な対策が必要だと強く感じています。・その為には水の確保が必要です。・食べ物は出荷組合員の自宅に常にかくさんあるので、まずは水とトイレか。・あれば一時対応としてなんとかなると思っています。・最終的には災害復旧の前線基地とか中継拠点の機能を持つ必要がある。・と思いますが道の駅単独では無理で行政との取り決めが必要だと思います。
30	宮城県	立地、人的、物的に合致した支援を積極的に取り組む役割を担うべきと考える。
31	宮城県	きちんとした情報が発信できる体制を強化したい。①役所（行政）との連携の強化②非常用電源の確保③安心して立ち寄れる環境の整備（速く正しい情報を提供できる体制を作る。）
32	宮城県	防災拠点化
33	宮城県	道の駅という事であれば道路情報、それもタイムリーな情報発信が望まれる。
34	宮城県	地域道の「オアシス」の位置づけがあり。災害、震災に強い道の駅づくりです。まずは立地条件そして道の駅に避難すれば安心だと思われる、そして安心、安全な道の駅づくりをしていかなければならないと思う。
35	秋田県	一時的にでも休めるような場所を設置してほしい
36	秋田県	道の駅は、災害発生時における地域住民及び道路利用者の避難所として果たすべき役割は非常に大きいものと考えている。しかし現状の道の駅（休憩所）施設、設備機能では、災害時における十分な救済対応は出来ないと考える。従って、国及び地方公共団体は、災害時における道の駅の果たすべき役割を明確にし、それに合わせた施設、設備の整備を図る必要がある。また国、県、市町村、道の駅管理者の役割分担の明確化と連携強化を図り、災害想定訓練の実施が必要であると考えている。
37	秋田県	災害時の受入施設として、ハード、ソフトの充実が必要と考えます。
38	秋田県	防災拠点の役割がかなり大きいと思います。避難場所としての広い駐車場や24時間使用できるトイレ、温泉、宿泊などの施設が多いことが挙げられます。それに近くの道の駅がどこにあるのかわっている人が多いと思います。常設発電機の設置が可能であればなおさらです。
39	秋田県	情報発信機能の充実を図ることが急務。
40	秋田県	このことについて、国、県、市町村レベルで、ハードソフト面においてどのような機能性を持たせ対応させるか検討すべきである。
41	秋田県	道の駅は、トイレはもとより、休憩室のほか、暖房設備も整っていますので、大規模災害にかかわらず、台風などの対策や、災害時にも、避難場所として重要視されてくると思います。当道の駅は、今年度から指定管理者制度により、民間に管理・運営を任せていますが、その役割を十分に発揮するためにも、防災教育が必要になってくるものと思います。東北道の駅連絡会事務局様には、各県道の駅連絡会と連携し、研修会等（東北6県が参加できるようなブロック毎）の開催についてご検討願いたいと考えています。
42	秋田県	道の駅が災害時の拠点として活動するのは当然と思いますが、防災拠点としての整備が進んでいない。平成20年に行政が防災拠点としての基本計画を立てたが、その後実施されていない。防災拠点としての整備を早急に実施していただきたい。
43	秋田県	当道の駅のように小規模な道の駅だと、車中泊のための駐車場の解放とトイレの解放くらいしか貢

		献できないのではないかと思います。あとは行政とも協力して、ライフラインの復旧情報の発信くらいでしょうか。
44	秋田県	災害に強い施設環境の設備＝トイレ利用・照明等
45	山形県	当駅は、今回まったく被害はなく、通常の営業を行うことができました。ライフラインもすべて通常通りでした。震災から数日後から、救済活動をする為、現地に向かう車輛が多く立ち寄りしましたが、それ以外の避難、被災者と見られる方々には気付くことが出来ませんでした。ほとんどいらっしやらなかったものと思われます。利用者についても、通常、新潟県方面の方が6割強で、自粛によるものと思われる利用者減も5月頃までと思われ以降は利用者の流れももどっています。今後の役割については、やはり管理自治体と話し合い、どういった災害にそなえるべきかから検討していかねばなりません。特に当施設は海岸にある為、今回の津波被害の寛大だった災害に対しては、なすすべもないと思われ、対処できる災害も選ばないと、無意味になってしまいます。
46	山形県	今までの道の駅の機能としては大きく3つありました①情報・製品の発信②横との連携③ドライバーの休憩所であったが、近年災害時の避難所等が後付けついた。ハード・ソフト面の何も出来ておらず駅長レベルで対応している状態。(意識が低ければ何も対応できない)
47	山形県	水の支援を東京・池袋に5000本しました。(放射能の関係で水が不足したので池袋に発送しました)
48	山形県	災害時等の道の駅の役割は、とても重要と考える。今後非常時における道の駅の役割の強化と、位置づけを想定していかなければならないと思う。
49	山形県	運営、経営、母体等、それぞれに違うので、各駅での対応、施設提供が難しい防災のガイドライン等の区別、分けも難しいと思う。
50	山形県	・災害時の情報の収集、発信は時に重要であり、お客様は期待してこられます。インフォメーション機能が薄れてきている近頃、対策を考える必要があります。(道の駅ほとんど)。・誘導案内、救援者(車)の休息、待機場所の提供などその道の駅でできるものを協力していくべきです。(各道の駅は地域で大きさや運営方法など様々あるのでこの施設も同じじゃないことを納得していただき、協力利用をしていただくことが必要です)
51	山形県	電気を使わないで、生活できる方法も必要と思いました。ラジオより情報を得る、石油ストーブで暖炉を取る。売店にすぐ食べられる食材、飲物を多めに在庫しておくこと
52	山形県	利用者への道路情報の提供はもちろんのこと、災害時の利用者への対応と避難者の迅速な受入体制づくりを強化し、災害時の拠点施設としての役割を担う施設でなければならない
53	山形県	いつ起こるかかわからない自然災害。帰宅困難者等への提供ができる位の備蓄を持つことが可能になるとよい
54	山形県	今後は道の駅との連携を密にして、情報の提供、収集し自然災害時に(利用者)被災者への対応を図っていく。また、駐車場を解放して、避難所としての活用、位置付けてゆくことが重要である。
55	福島県	今回の震災では道の駅が一次避難場所として利用された。町の保健センター(道の駅から約2km)が対策本部となり、原発避難者(6千人)には、小・中・高校、集会所等が開放されたため、道の駅が拠点となることはなかったが、道の駅避難者へも情報提供は行われた。道の駅は比較的広い面積を確保できることから活動や備蓄の拠点として活用できる。地方は自家用車の移動が主体となっており、遠距離避難者への中継支援等広域的対応に道の駅は役割を果たすべきである。
56	福島県	災害の規模が大きければ大きいほど道の駅に人は集中すると思います。道の駅の規模にあった災害時の準備を行政や自治体と進めていくことが今後の課題だと思います。
57	福島県	今まで通りでいいとおもいますが、防災に関してはもっとレベルを高めないといけないと思います。道の駅を運営するのにもっと意識を高めていかなくてはと思いました。ハードを設置してもらったとしても臨機応変に使いこなす知識もないことですね。
58	福島県	・防災拠点施設となるようなライフライン、情報確保が可能な設備の充実。・地元行政、自治体組織等と連携した防災計画、行動マニュアルの作成と訓練、見直し。必要な備品等、食料等の備蓄。・施設の耐震、防火、防寒、防暑対策。・道の駅同士のネットワークにより支援体制を用意すること。・さまざまな災害被害に対応する保険制度の充実。
59	福島県	防災拠点としての役割を果たせるような設備を整えることが重要だと思う。今回の震災時には、大変苦労した道の駅が多いと思う。マニュアル等を作成し、緊急時に備えるべきだと思う。
60	福島県	道の駅の組織統一(要旨)が必要だと思う。
61	福島県	非常時における避難地域の情報提供場所となるべきと思う。避難場所ではなく、総括的な情報伝達の施設としての位置づけが大切だと思う。
62	福島県	個々の道の駅ではなく、連携して運営していかなければならないと思った。
63	福島県	道の駅の役割といっても個々に運営、特徴がさまざま違うと思う。災害がおきた時にそれぞれの道の駅で出来ることを自治体、管理者等と話し合い実行できる体制をとることがだいじであると思

		う。
64	福島県	今回に限らず、大規模な災害が発生した場合、道の駅が果たした役割は非常に大きかったと実感している。常々、道の駅は地域や道路利用者のためにあるべきと考え毎年の利益の中から設備投資や快適な環境を維持するべく「道の駅」という看板を背負い、平常も緊急時も「ためになる」運営をして行きたい。
65	福島県	駅長の権限の明確化と設置者はじめ、行政のバックアップが必要。今後のために、震災時のことを検証し、予算措置を講じて、備えをしっかりとしなければいけない。
66	福島県	今回の震災によって、お客様から見る「道の駅」が変わったように感じます。単なる休憩所、お土産屋さんではなく、今後どのような災害にあうか誰もわかりません。国民へのサービス、地域住民、ど悪露利用者へのサービスとして、水、電気、食料の緊急時バックアップ機関を国の予算で順次設置すべきとつくづく感じております。生命に関する情報、水や電気の補充、食料の確保など、国や自治体がやらなければならない業務を「道の駅」に求めて来ております。
67	福島県	24時間解放の駐車場、トイレ設備をもつ道の駅は、災害時の防災拠点として今後大きな役割を果たしていくと思うが、道の駅の規模、設備、各駅の意識の持ち方にかかなりの相違点がある。これを平準化してまずはベースとなる災害時対応マニュアルを作成すべきではないかと思う。また、非常時における毛布、食糧、衣類等の最低限度の備蓄が必要なのではないか？道の駅は、名前こそ道の駅であるがそれぞれの経営母体が違うので考え方もかなりの相違があるが、今回の震災によってかなり横のつながりが強化されたと思う。
68	福島県	避難場所、食料、飲料、毛布等被災時の物資確保が最優先で必要であると感じた。いつでも利用できる道の駅という立場をもっと利用者に理解してもらわなければならない。
69	福島県	まずは、道の駅の1日も早い復興が地域に有機を元気をあたえることが出来る。復興のシンボリックな位置づけにあると信じて、復興に向け前進しております。そして、以前にも比べて地域の皆様が集い井戸端会議で花が咲くようなそんな場所にしたいと思ひますし、地域情報の発信を積極的に行いながら地域のコミュニティ的役割を果たして行きたいと思ひます。

4. 現地本調査結果

4-1 岩手県

道の駅は平常時には「休憩機能」「情報機能」「地域振興機能」「連携機能」を発揮するために設計された施設とされている。この道の駅に、東日本大震災、特に津波のような衝撃が加えられた時、道の駅は平時とは異なりどのような機能を果たしたのだろうか。今回の調査はその実態を明らかにするために行ったものである。

1) 調査目的

岩手県内においては9の道の駅にインタビューを行っている（実施時期は9月5日～10日）。そこで理解しようと努めた点は、「沿岸被災地域の回復過程に道の駅が寄与した点は何か？」という点である。

図表 4-1 岩手県の道の駅立地地図ならびに調査した9駅



岩手県の場合、陸前高田市、大船渡市、釜石市、山田町、宮古市、田野畑村、普代村、野田村、久慈市の国道45号線で結ばれながらも津波浸水により飲み込まれ、分断された地域が直接の「被災地」となる。ここには南から「高田松原」「さんりく」「やまだ」「みやこ」「たろう」「たのはた」「のだ」「くじ」と、県内30駅の内8駅がある。このうち「高田松原」「みやこ」は、津波にのみ込まれた。「さんりく」「やまだ」「たろう」「たのはた」「のだ」「くじ」は被災地に隣接立地する一方、「石神の丘」「巖美溪」は国道4号線周辺に立地している。その中間に「遠野風の丘」「かわさき」が位置する。つまり、沿岸被災地の「前方支援地」、国道4号線沿いの「後方支援地」、両者の中間にある「中間支援地」という構造があることが調査前から予期できた。沿岸から30km余り内陸部に入り国道283号線、340号線が交叉する遠野市は「中間支援地」の典型例である。

これら各駅の立地により異なる震災時から刻一刻と変化する支援ニーズの変化に、道の駅がどのように応えていったのか。この点を明らかにする。

2) 道の駅の被害状況

図表4-1～4-3は、調査を行った9駅の施設ならびに周辺部の被害状況を質問した回答の一覧である。以下の3項目を質問した。

- ・施設の被害状況、流通の途絶状況
- ・水道、ガス、電気、通信の被害状況ならびに復旧時期
- ・近隣の商業施設や公共施設の被害状況

「さんりく」～「くじ」は沿岸被災地の前方支援地、「遠野風の丘」～「かわさき」は中間支援地、「石神の丘」～「巖美溪」は後方支援地である（以後同様）。

図表4-1 各施設の被害状況①施設の被害状況、流通の途絶状況

さんりく	壁に少しひびが入った。／冷蔵品がだめになった。／水漏れが発生。／商品が陳列棚から落下した。
やまだ	施設の被害は無かった。／商品がいくつか割れた。
いわいずみ	被害は無かった。
のだ	駅は浸水しなかったが、駅前まで浸水した。／店内にひびが入った。／スタッフの半分は家を流された。
くじ	被害は無かった。
遠野風の丘	瓦が少し落ちた程度。被害額は3万円。
かわさき	揺れたが、若干の商品が落下しただけ。たいした被害は無し。
石神の丘	建物には被害無し。商品が3万7千円割れた。
巖美溪	被害は無かった。商品が少し棚から落ちた程度。

図表4-2 各施設の被害状況②水道、ガス、電気、通信の被害状況復旧時期

さんりく	水道、ガス、電気が途絶したが3/15に復旧した。ガスはプロパンだったので大丈夫だった。
やまだ	電気は3/25、水道は4/1、下水道は5/1に復旧。ガスはプロパンだったのでその日に直結し大丈夫だった。ケータイは3/18。
いわいずみ	水道は10tタンクの貯留分は大丈夫だった。電気は3/13遅くに通電。ガスはプロパンだったので大丈夫だった。

のだ	水道は3/14、電気は3/20、下水道は4/2に復旧。ガスはプロパンなので大丈夫だった。ケータイは通じていた。
くじ	電気、水道とも3/13に復旧した。プロパンガスなので大丈夫だった。
遠野風の丘	簡易水道がそのまま使えたので大丈夫だった。プロパンガスも使えた。電気は3/14に復旧。
かわさき	水道は10日後に復旧。電気は4日目の午後2時に復旧。ガスは翌日復旧。ケータイは1週間後に復旧。
石神の丘	水道は3/12の11:50から断水し、15日に復旧。電気は3/12、18:12復旧。
巖美溪	水道は3/19昼に復旧。電気は3/15、10時30分に復旧。ガスはプロパンだったので大丈夫だった。ケータイは通じた。

図表 4-3 各施設の被害状況③近隣の商業施設や公共施設の被害状況

さんりく	大船渡市内は壊滅的被害。道路は寸断された。
やまだ	道路途絶。すぐ下（船越）まで津波。近隣に店が無い状態。
いわいずみ	停電くらいだった。
のだ	駅の数十メートル手前まで津波が来る。周りの家の半分は半壊、半分は全壊。道路は瓦礫があるため通行止めになった所が多数。
くじ	石油備蓄基地、地下水施設、久慈漁港、海女センターなど海岸沿い施設は流された。国道45号も途絶。
遠野風の丘	イオンが3月中は休んでいた。
かわさき	ガソリンスタンドは4日後に復旧。コンビニは10日後に復旧。
石神の丘	市役所の天井が落ちた。
巖美溪	市内のスーパーは売り切れ続出。物的被害はあまりなし。

9 駅から明らかになった被害状況の特徴は以下の点である。

①9施設のハード面の被害は軽微だった。但し、海岸に近かった「のだ」は間際まで波が押し寄せ、スタッフの家の半分が流された。「さんりく」「やまだ」は沿岸だがリアスの崖上にあり直接の被害を免れた結果、前方支援地としての役割を担う立地となった。

②水道の断水はトイレ閉鎖につながる最も基本的なライフラインの途絶だが、今回も「いわいずみ」を除く各駅で断水した。しかし、その復旧時期は「さんりく」が3/15、「やまだ」は4/1、「のだ」は3/13と思いの外早く復旧している。また、唯一断水しなかった「いわいずみ」は10tの貯水タンクを備えていた他に、この道の駅の運営会社が生産しているボトルドウォーターをそのままトイレの水に使えることができた。さらには、道の駅が小本川の川縁にあり、「いざという時には川の水を使うつもりだった」という駅長の証言もある。

③市内の大規模商業施設の被災は、生き残った道の駅を貴重な小規模小売店にする機会を与えた。大規模SCが被災した上に、道路が分断されたため、被災者への物資供給にいかに対応するかが道の駅にも課題となった。

3) 震災当日から営業再開にいたる駅長・スタッフの行動

前項で明らかになった施設内外の被害実態に応じ、インタビューとなった駅長・スタッフの方々はどのような意思決定を行っていったのだろうか。3月11日14時46分に地震が起きた後、これらの人々が不確実な状況の中で営業再開までどのように道の駅を運営していったのか、時系列で質問した比較表が図表4-4である。

図表 4-4 インタビューとなった方々の震災当日から営業再開までの行動

さんりく	<p>どンドン人が集まり150名位になった。近くの老人福祉施設の方もマイクロバスで避難してきた。避難所が「ゆうゆうの郷」になったので、そちらに誘導し、店はすぐに閉めた。3/15に営業開始。3/24からは10～15時で営業。</p>
やまだ	<p>陸の孤島になったので施設を開放した。ローソク、電池と懐中電灯はあった。毛布15枚もあった。パンと弁当は無償で配った。高齢者施設の方30人もマイクロバスでやってきた。利用者みんなを地区の集会所、公民館、青年の家などに誘導した。自宅が心配でこれら処置をした後、町内の自宅へ戻ると火の海だった。そこで、高台の弟の家へ行ったら家族は無事だった。それが23時。その後道の駅に戻ってきたのが深夜1時。翌日の朝は、ガスがあったので、炊き出し、おにぎりを出した。3/13日に駅長が来て「16日の昼に集まろう」ということでいったん店を閉めた。その時には利用者はみんな避難所へ行っていた。3/18から9時～15時で営業開始。避難所でも食事を提供していたが高台で家が壊れていない人は「家があるので（避難所へは）行きにくい」と道の駅の方にやってきた。3/25からはブログで避難者掲示などを発信。3/26からは通常営業。</p>
いわいずみ	<p>16時に戻ってきた。車のワセグTVで「釜石がすごいことになっている、ただごとではない」とわかった。いったん役場に寄ってから戻った。到着後被害状況を確認。行き場が無い客20台の人を食堂へ。にぎり、味噌汁を無料で出した。自衛隊が来て、隣接のサッカーグラウンドが補給基地になり、300人以上のベースキャンプとなった。この人たちにコロッケ、パン、にんにくの味噌漬、カレーパンなどを持ち込んで販売した。自衛隊員も一般の人に交じり道の駅の中では買いづらい。3/15には三田貝分校は閉鎖した(25に再開)。</p>
のだ	<p>すぐに避難警報が出て逃げた。波が引いた後、トイレを使うために住民がここに集まってきた。ケータイは通じた。動けなくなった観光客のためにタクシーを呼んで久慈に行ってもらった。夜ジュースやカップ麺を役場まで届けた。水も届けた。浄化槽が壊れたのでトイレにはバケツをおいた。3/17に営業開始。9～17時。</p>
くじ	<p>戻ったら30台位が残っていた。地元の方も集まってきた。2日後にイベントを行う予定で、ひつつみ、イカ焼き、炭を用意してあった。それらを炊き出しで出した。対応したスタッフは8人。避難所の寺には20人位いたが、そちらにも出した。イベント用の発電機(ガソリン)もあった。20リットル×2。1日目は間に合った。2日目は節約。2日目は市の炊き出しを30人分届けてもらった。野菜はずっとあった。3/12に社員、市の公用車の車、携行缶に全部ガソリンを入れさせた。制限はなかった。3/13日から営業開始。バスが盛岡まで通じたの2～3週間後。</p>
遠野風の丘	<p>客を外に出し、綾織り地区センターに50名程を誘導。スタッフも帰し15時半に店を閉めた。ラジオで状況は把握した。防災無線で15時15分に避難指示があった。翌日から片付けのため2日間営業休止した。平成15年の地震の時もそうした。この二日間、40人のスタッフには出勤してもらった。</p>
かわさき	<p>揺れて電気は途絶。非常用電源もレジを動かす程度で30分しかもたなかった。その日は暗くなったの</p>

	で16時で閉店。沿岸で何が起きているのか、電気が通じる4日後まで何もわからなかった。翌日も9時～16時で営業。地元、一関、千厩あたりから客が来た。10日目あたりから気仙沼から客が来るようになり、店内がごったがえした。
石神の丘	イベント広場に人を出したが、客はすぐに帰って行った。非常用電源も無いのですぐに営業を停止した。委託され販売しているのでPOSが無いと混乱するため。スタッフも管理者2名を残して帰した。16時半頃、報告に役場に行った。そこでテレビを見て津波を見た。翌日は休業。スタッフが9時に来たが10時に帰して自宅待機。直売者も同じ。12日の夜に通電したため、13日から営業を再開した。
厳美溪	20名ほどいた客を外に誘導。客はすぐにいなくなった。30分だけバックアップ用電源でしのいだ。16時には全員帰宅させた。駅長も帰った。翌日、食材を全部使いはたすために、ごはん、おもち、ラーメン、オール100円で売った。いつかは定かでないが岩手放送（IBC）に電話して炊き出し情報を流してもらった。個数制限はしなかった。その後もおはぎ、カレー、麺類をすべて100円で販売した。3/26には陸前高田にもちつき隊が炊き出しに行った。

震災当日から営業再開における、駅長の被災者支援に関する意思決定で特徴的な点は以下の通りである。

①「さんりく」「やまだ」「のだ」「くじ」は避難所にはならなかったが、どこも、近隣の避難所を支援した。「さんりく」「やまだ」は、利用者を地区の公民館や避難所に誘導する役目を担っている。

②「やまだ」「いわいずみ」「のだ」「くじ」は被災者に炊き出しを行っている。興味深いのは、被災地には「家や縁者を失った被災者」と「何も失っていないが食べ物難民になっている被災者」がおり、後者の人々が避難所で同じ炊き出しを受けるには遠慮があるという事実である。同様のことは、「いわいずみ」で自衛隊員と住民との間にも起こっていた。こうした“避難所に行きにくい食べ物難民”の受け皿として、道の駅が機能していた例も見られた。

4) トイレ・水の対応

各駅は「いわいずみ」を除き断水に直面した。その中で、道の駅の休憩機能を維持するために、各駅はどのようにトイレを運用したのだろうか。各駅のトイレ対応の一覧が図表 4-5、水への対応一覧が図表 4-6 である。

図表 4-5 トイレへの対応

さんりく	閉鎖した。
やまだ	当初閉鎖。3/18に国交省から仮設トイレ7台が届いた。国交省三陸事務所が現地に来たので頼んでおいた。
いわいずみ	タンクにペットボトルの水を入れてしのいだ。いざとなれば川もそばにあった。
のだ	当初閉鎖。3日後に仮設トイレ6基が届いた。
くじ	翌日8時に閉鎖。
遠野風の丘	たらいに水を入れひしゃくをおいた。便器の横にはダンボールにビニール袋を置き、トイレトパーはそちらへ捨ててもらった。

かわさき	初日は使用。二日目から四日目は使用不可としていた。
石神の丘	3/13-15は閉鎖した。近くの役場や駅近くのプラザに案内した。
巖美溪	給水車の水を利用。トイレにバケツを置いた。

図表 4-6 水への対応

さんりく	貯水タンク分は使えた。
やまだ	軽トラで駅長が水を持ってきてくれた。
いわいずみ	売り物のペットボトル水も使った。
のだ	泉沢川は瓦礫で、汲める状態ではなく、宇部川から汲んできた。
くじ	ポリタンク4つで川に汲みに行った。
遠野風の丘	簡易水道を利用。
かわさき	スタッフの井戸水。また、10日後以降も高台の非復旧地区の加工農家に水を運んだ。
石神の丘	役場やプラザから持ってきてもらった。
巖美溪	貯水タンク分だけで2日もった。給水車が来て駐車場に止まっていた。それを利用。

9施設の内、トイレを閉鎖したのは「さんりく」「やまだ」「のだ」「くじ」「かわさき」「石神の丘」の6駅。手動で水を流せるように工夫したのが「遠野風の丘」「巖美溪」の2駅。閉鎖しなかったのは「いわいずみ」の1駅であった。

トイレ機能は、道の駅の必要条件であるが、災害時には脆弱であった。

水が入手できること、ポンプを動かせる電力を確保できることが災害時にもトイレを機能させる大きな条件である。今回、その条件が崩れた中で、駅長やスタッフが様々な工夫で乗り切ったことが明らかになった。

5) 物資供給の実態

道の駅が物資供給の面で被災地や客に貢献したり、そのために苦労したりすることも多かった。青果の仕入れ、ガソリンの入手はどのように行ったのかを質問した回答一覧が図表 4-7、図表 4-8 である。

図表 4-7 成果の仕入れはどうしたか

さんりく	青果農家が届けてくれた。
やまだ	3/13に盛岡の仲卸へ車で仕入れに行った。ついでに、カップメン30箱、パン、弁当も入手。以後毎日仕入れに行った。
いわいずみ	地元組合から仕入れた。パンも自家製。
のだ	テナントが扱っていたため、わからない。
くじ	仕入れはあったが、産直ではない。管理会社であって、テナントの動きはわからない。
遠野風の丘	下りもの野菜がほとんどで数がなかったので4月末まで中止。北上市場が閉まったので、そちらからの仕入れは中止。
かわさき	毎日集荷。自分で集荷に行った。
石神の丘	地元の農家に持ってきてもらった。しかし、3月ということもあり数は多くはない。

厳美溪	集荷に回った。直売だけではなく一関市内の市場にも。3/25 まで。
-----	-----------------------------------

図表 4-8 ガソリン調達はどうしたか

さんりく	並んで手に入れた。
やまだ	近くのスタンドに3時間並んで一人10リットルのところを15リットル入れてもらった。
いわいずみ	並んだ。10リットル入手。足りなかったのは2日間だけ。
のだ	
くじ	
遠野風の丘	何とか手に入れた。市の方針で乗り合い、10リットル、1回まで。
かわさき	毎朝3時に起きてガソリンスタンドに並び調達。
石神の丘	並んだ。が、商品の仕入れにあまり問題はなかった。
厳美溪	インターネットで情報を仕入れ、徹夜で並んだ。

物資供給面での特徴は以下の点である。

①道の駅の特徴に、直売所を設けている点がある。多くは、近くの青果農家等の販売所となっているが、青果農家等と道の駅の関係が、災害時には道路途絶に影響されない物資供給ルートとなる。「さんりく」「いわいずみ」「石神の丘」「厳美溪」はその関係を活かしていた。

②駅長のキャリアが地元スーパー出身などのため、地元卸売商との関係が強い場合、それが災害時には強力な仕入れ力に転化する。「やまだ」「かわさき」はその例で、通常通りの仕入れを行い続けている。

③どの駅も仕入れのためのガソリン調達には苦勞している。「お彼岸ぐらいまでは並んだ」という証言が多く、物資供給を保証しているガソリンが途絶する場合の狭域地域流通の重要性を明らかにした。

6) 連携状況

災害にあたって、各道の駅はどのような連携を行っているのか。連携状況の一覧が図表 4-9～4-11 である。

図表 4-9 連携状況①近くの道の駅との連携状況

さんりく	平常時はあったが、被災時は無い。
やまだ	岩泉から竜泉洞の水を50箱送ってきた。にしねからも25箱。日頃から仕入れていたから。
いわいずみ	田老、宮古、田野原と連携しており、それぞれに水を出荷。
のだ	無い。
くじ	無い。連絡がとれなかった。
遠野風の丘	無い。
かわさき	にしね、石神の丘と連携。共同仕入れしていた。
石神の丘	

厳美溪	無い。
-----	-----

図表 4-10 連携状況②地元市との連携状況

さんりく	市と一体。
やまだ	冷蔵庫、軽トラ等、寄贈されたものをいただいた。デンソーからの冷蔵庫もいただいた。
いわいずみ	一体。町の災害拠点に指定されている。町の要請で町民会館へ水を搬入。500人いた。当日の21時。
のだ	村の避難所に野菜をもっていってもらった。
くじ	市とは連絡をとりあっていた。交通情報を掲示。市役所が最大の情報源。
遠野風の丘	遠野市とは一体行動。道の駅は公社が運営している他の施設と共に観光施設なので、市役所としては復旧機能については考えなかった。
かわさき	なし。
石神の丘	水やトイレの協力をしてもらった。
厳美溪	なし。

図表 4-11 連携状況③地元業者（直接生産者やその他卸売）との連携状況

さんりく	生産者組合が青果をもってきてくれた。
やまだ	
いわいずみ	
のだ	盛岡市内の業者が300個のお菓子を提供してくれた。
くじ	観光プロモーションでつきあっている地元企業との関係を心がけた。掲示板をつくり情報を入手した。
遠野風の丘	もってこれる人のみもってきていただいた。
かわさき	平常時の延長。業者への水供給などで協力した。
石神の丘	生産者にはいつも通り野菜をもってきてもらった。
厳美溪	生産者の中に市場で仕入れをしている人がいたので回してもらった。

連携状況についての特徴は以下の点である。

①道の駅間の連携は少ない。「いわいずみ」が「たろう」「みやこ」「たのはた」に水を送った他、「かわさき」が「にしね」や「石神の丘」と共同仕入れを行っていた。

②地元市との連携は、強弱がある。「さんりく」「いわいずみ」「遠野風の丘」は、「市と一体」と答えている。一方、「かわさき」「厳美溪」は市と関係が無く、その後も市を協力対象程度の認識として捉えている。

③地元業者との連携とは、直売生産者との協力として認識されていた。但し「くじ」は中心市街地活性化施設としての役割をもっていることもあり、「観光プロモーションとしての協力業者」として認識されていた。

7) 回復への苦労点と今後の改善点

「復旧に当たって苦労した点は？」という質問に、以下の回答が挙げられた。

- ・物資を届けること。
- ・仕入れ、食料の供給。
- ・自衛隊などがたくさん来たため、トイレ掃除が大変だった。
- ・トイレ。
- ・ガソリン、電気、水道、ガス

このような苦労を経験した駅長・スタッフは、自らの「道の駅」の独自性をどう認識しているのだろうか。「道の駅だからこそできたこと、できなかったことは？」という質問に対して、以下の回答が挙げられた。

- ・地元業者との連携により、多くの商品を仕入れることができた。
- ・トイレの提供、おにぎり等の食料販売はできた。

以上、物資供給、休憩機能の提供は道の駅だからこそできたと考えられている。

一方、道の駅は防災施設ではない。このため、

- ・発電機が無かったため電気に困った。
- ・防災機能は果たせないが、食の供給はとどこおりなく行えた。

という回答が挙げられた。

但し、岩手県内では「たろう」が防災施設として指定されているが、それを維持するにも相応のコストが必要となるため、運営者の中には道の駅を防災施設化することに反対の運営者もいるようである。

道の駅運営者に、「今回の教訓、どのような機能を道の駅に求めたいと思うか」と質問した。その回答は以下の通りである。

- ・道路寸断で物品供給できなかった。高規格道路等、災害に強い道路にしてほしい。
- ・道の駅を防災拠点にしてほしい。狭いので2階建てにして貯蔵所にし、24時間休憩できるような施設にしてほしい。これは管理コストが増えても行うべき。
- ・24時間泊まれる場所がほしい。風呂、シャワー施設、非常用トイレ等が併設されているような。
- ・閉めずに開けていることも支援である。開けていることで情報が入ってくる。
- ・非常用トイレと水が途絶えないようにしてほしい。
- ・災害支援のワンストッププラットフォームに道の駅も位置づけてほしい。
- ・道の駅は防災拠点にはなれない。通常通りの業務をしっかりと行う。食料、休憩、情報発信機能を強める。生産者の広域にわたる新規開拓を行いたい。
- ・トイレは必須であるが、今回、道の駅で提供できなかった所も多い。貯水タンクと発電機は必要ではないか。現状では、自衛隊などの駐屯場所の提供位しかできない。
- ・三セクも多いが、企業として伸ばしたい。地元とのつながりも大事にしたい。ライフライン、水道、ガソリンが供給できるようにしたい。周辺にガソリンスタンドが1軒しかない状況は困る。

8) 岩手県における道の駅の回復支援力強化のための課題

今回、岩手県内の道の駅9駅の駅長やスタッフの方々にインタビューを行った。ここでの観察から得られた回復支援力強化に向けての課題と改善に向けた方向性について明記しておきたい。

①道の駅は大規模流通が途絶した時の、地域の小規模流通維持に貢献可能である。

道の駅の特徴は、直売所や地元テナントの存在である。規模の大小は様々だが、管理者と地域生産者との日常的な取引関係は、いざ災害時には機能転換し、災害流通関係として力を発揮することが、今回の震災で明らかになったのではないだろうか。

②卸売りとネットワークは、非常時の融通関係につながる。

直売所と同様、食品・雑貨における親密な卸売り関係は、非常時の融通関係につながる。駅長がこの仕入れ関係に敏感な道の駅は、非常の災害時に強い物資調達力をもつこととなる。

③ネットワーク形成力は、道の駅のガバナンスと駅長のキャリアに依存する。

道の駅が様々な生産者、業者とネットワークを形成することが非常時にはプラスに働く。これを進めるのが地域の既得権から自由な企業あるいは運営者が自由に意思決定を行いやすい制度設計である。

さらには、幅広い卸売り企業とのつきあいが当たり前なマーチャンダイジング経験やマネジメント経験をもった人物を駅長に据えることも、取引ネットワークの回復力を高めることに有効である。

④移動可能性あつての地域流通と道の駅

リスクマネジメントの観点では、「回復力 (Resilience)」は、「頑強性 (Robustness)」「冗長性 (Redundancy)」「甲斐性 (Resourcefulness)」「迅速性 (Rapidity)」の4要素から構成される。道の駅が提供する物資支援による回復力のケースでは、施設が頑丈で (頑強性)、仕入れネットワークがいくつも重なり (冗長性)、多くの人と物資 (甲斐性) が、迅速に動くことができること (迅速性) となる。

これらを支えるための「移動可能性 (Transportability)」が今回は働かなかった。道そのものの分断にも原因はあるが、大きな理由は石巻の石油精製所が被害を受け、ガソリンスタンドに物資が行き渡らなかった点にある。道の駅ネットワークを災害時にも働かせるためには、地域の移動・流通を確保するためのリスクマネジメントの一つとして道の駅の機能を再考する余地があることが、インタビューの証言で明らかになったと言えるだろう。

⑤顧客のニーズに合わせられる柔軟性を。

今回、調査メンバーを最も驚かせたのは「やまだ」の事例である。震災前は観光型道の駅であったものが、震災直後は救援支援を行い、さらに被災者住宅が近隣に建てられると、住民のために最寄り品を中心としたスーパーマーケットとして営業し、賑わっていた。

それが可能なのは、管理形態が一口出資のみ可能な組合組織であるため、組合員も41名という小規模であるためだ。

道の駅は、その気になれば平時には多様なサービスを、災害時には回復支援力を発揮できる柔軟

性を有しているのではないかと、その可能性を実感させた事例であった。



4-2 宮城県

宮城県は、地震と津波による災害が中心である。宮城県には12の道の駅があり、今回はそのうち、以下の8つの道の駅を訪問・調査を行った。沿岸部で、津波の直撃を受けた気仙沼の「大谷海岸」、石巻の津波被害の前方支援機能も果たした「上品の郷」、南三陸町への前方支援機能も果たした「津山」が前方支援地の駅となる。地震支援が中心であった東北自動車道に近い「三本木」と「おおさと」と「村田」が中間支援地の駅で、内陸部で地震支援機能が中心であった、「路田里はなやま」と、「あ・ら・伊達な道の駅」が後方支援地の駅となる。

図表 4-12 宮城県の道の駅立地図ならびに調査した8駅



1) 被害状況



大谷海岸はまなすステーションの内部

「大谷海岸」は、大津波の直撃を受け、建物自体は 17 ミリほどずれたにとどまったが、室内はすべて破壊された。水道は 6 月までは給水車対応、電気は 6 月中頃まで復旧しなかった。ガスについてはプロパンガスの手当てができた。近隣のコンビニ、食堂、郵便局などの施設は崩壊してしまった。

「上品の郷」は、施設自体には大きな被害はなかった。野菜も直販ルートがあり途絶えることはなかった。電気は 10 日間、水道はその 2 日後まで使えなかった。ガスはプロパンを使えた。近隣についてはスーパー、コンビニの 65%に大きな被害があった。

「津山」は、建物の土台そのものは沈下しなかったが、周辺の土地が沈下し配線がはずれ、下水道管、トイレ、水道が使えなくなった。水道は止まったが、水源が高かったため落差を利用して自然水が確保できた。電気、水道は一週間動かなかった。近隣のホテル観洋は 4 階のロビーまで水浸しになった。

「三本木」は、建物の被害はほとんどなかったが、電気と水がこなくなった。流通関係は 4 日間途絶えてしまった。このため生産者側に出向いて調達した。水道は 13 日間の断水、ガスは止まってしまった。近隣のイオンは営業できなかった。

「おおさと」は、地震の震度が強く、2 階は壊滅状態。一階は商品の飛散、備品の損壊があった。産直野菜を除き、物販商品は二週間ほど途絶えた。水道、ガス、電気、通信は直接の被害はなかった。商業施設は大きな被害はなかったが、工場等の施設備品は大きな被害を受けた。公共施設では県道や町道の被害が大きかった。

「村田」は、施設関係の被害は特になかった。牛乳、たまご、納豆については山形産のものが入手できた。電気は 10 日間使えなかった。下水道施設の被災でトイレの水を流せなかった。近隣では取引先の沿岸部の工場が流された。

「路田里はなやま」は、震度 5 弱と比較的揺れが弱かったために被害はなかった。ガソリン不足のため仕入れができなかった。水道は 3 月末まで途絶えた。電気は一週間つかなかった。3 年前の岩手内陸地震の経験があり、施設内の混乱はなかった。

「あ・ら・伊達な道の駅」は、地盤が強いため施設自体には大きな被害はなかった。インターネットが使えなかったため、通常の発注ができず、近くの取引先から商品をもってきてもらった。非常用

発電装置は使えなかった。簡易水道だったため水は使えた。LPガスのため使えた。電気は三日後に通ったがその間、ポータブル発電機を使用。黒電話を設置。ガスは安定。近隣の有備館は全壊。

被害状況の特徴をまとめると以下のことがいえる。

- ・ コンビニ、食堂、郵便局、ホテル、公共施設など、近隣の被害はどこも大きかった。
- ・ 津波の影響、震度の大小、地盤の強弱によって、被害状況は異なる。
- ・ 津波の直撃を受けた「大谷海岸」は、室内はすべて破壊され、6月までは電気、水道の復旧はなかった。他の道の駅は、地震による被害であるが、建物自体は大きな損傷を受けていないが、道の駅の機能を発揮するためのインフラに打撃を受けている。
- ・ 電気、ガス、トイレ、水道、下水、などのインフラの損壊の度合いが、その後の営業再開に影響を与えている。

2) 震災当日から落ち着くまでのプロセス

前方支援地の対応

「大谷海岸」は、駅長不在時であり、スタッフは17人ほどのお客さんを誘導し高台に逃がした。津波により道に駅は壊滅した。その後、4月29日に解雇していた職員の半数の8名を雇い、県内12の道の駅の支援を受けてカレーライスとラーメンの提供、そして農家と密接な連携をとり野菜の販売を仮施設で始めた。インフラの復旧がなかなか進まなかったが、仮施設で被災者に暖かい食べ物を提供できたことは道の駅だからこそできたことである。

「上品の郷」は、まず避難者を地域の緊急避難所に誘導したが、その日の夜は午後10時頃まで手売りで販売した。施設は木造であり避難所には適さないため、駐車場での車内での寝泊りをしてもらった。震災当日から営業を続けたが、翌日は午前9時から手売りで販売。お金がない人には無料で分けた。スタッフは全員招集し、パートも来られるだけ来てもらったが人手が足りないため、商品の価格はおおよそばにならざるを得なかった。3日目には商品が底をついた。看板のお風呂については水が通った12日目から開いた。無料にすることもやってみたが、マナーの問題もあり、値段を落としてサービスとして行った。国交省管轄の部門にはソーラーとバッテリーの試験装置があり、携帯の充電と灯りをつけることができた。青果は直売所に入っている農家から途切れずに供給してもらった。ガソリンは不足したが、近隣や遠くの道の駅からの支援があり、何とか対応できた。復旧にあたっては、トイレの問題が大きかった。小回りのきく人間関係もあり、道の駅だから何とかなる、という感覚があり誠実に対応した結果、喜ばれた。

「津山」は、南三陸や周辺地域の400人ほどの被災者が避難してきたので、営業を停止し、10日くらいは実質的に避難所として活動した。30人ほどのスタッフで当初はご飯を三食、無料で提供したが、10日後位からお客さんの要望もあり有料にした。トイレは地盤沈下のため使えなかったが、一週間で仮設トイレが到着した。水については余震で一時的な中断はあったが、水源が高いところがあったため、ほぼ常時使えた。ガソリンの入手が難しかったが、青果は生産者同士が相乗りなどを工夫して持ってきてくれた。

防災拠点の対応

「三本木」には、防災情報ステーションが設置され、防災拠点として位置づけられていたがどのような対応となったのだろうか。

避難訓練は普段からやっていたので、利用者の誘導などを含め特に問題なく対応できた。その日の夜には防災情報ステーション内にストーブを設置し、災害用トイレも4基設置した。また、ステーション内に段ボールで横になれるスペースを設置した。3日目からはおにぎりや商品を安価で販売。その後、野菜販売、自販機、新聞コーナー、携帯充電器、災害用掲示板、などを順次設置していった。20日からは通常営業を開始した。

施設に泊まった人は30～40人で、車内で寝た人は多い。一番長くいた人は16日。防災ステーションの電気釜を使ってご飯を炊き、おにぎりを供給した。最初の二日間は無料で提供したが、その後は要望もあり有料にした。スタッフは14～15名で、地震発生後全員を招集。最初の二日間は夜遅くまで対応。

防災拠点ではあったが、物資提供ではなく、情報提供の役割が想定されていた。毛布の備蓄のほかにもレストランの食料が備蓄代わりにはなった。防災センターにある発電機が稼働し、電気の復旧までもったのもあって、テレビが見られたこともあり、防災ステーションに情報収集に来る人が多かった。ガソリンスタンドの情報などを求めてきた。「とりあえず道の駅」という感じだ。防災拠点ということで、マンホール型の仮設トイレが8基あり、それを使用した。水については近所の井戸まで汲みに行った。

ただ、被災地から遠かったので、あまり利用されなかったともいえる。今後はインターネットを活用した情報発信機能の充実や、水の貯水機能のある設備の導入が必要になるとの認識だった。

その他中間支援地の対応

「おおさと」は、地震発生直後、お客さんは20人くらいと少なく、スタッフ13人で誘導が安全にできた。その後、停電となりスタッフも帰宅させた。14日から大型発電機を導入した。精米を無料で提供。トイレについては電源復旧までは近郊の水源からタンクで運び、バケツによる手作業でお客さまに利用してもらったが、下水の処理能力の関係で完全には対応できなかった。水道が止まったが、地下に自噴の田んぼの用水用の井戸があり、それを汲んだ。

「村田」は、地震発生後すぐに館内放送で屋外避難の依頼を行った。次にスタッフが館内の安全を確認の上、退避。後に館内の被害状況を確認した。館内には人を泊めなかった。高速道路に入れなかったバスは駐車場で泊めた。職員は4名で対応した。下水処理場が被災し水が使えなかったので、仮設トイレを2基用意した。最終的に16基を設置した。

後方支援地の対応

「路田里はなやま」は、お客さんが5～6組だったので、すぐに建物からでてもらった。お客さんのほとんどが観光客なので、被災後7日間は営業を休止した。トイレはすぐにしめた。水は給水車で対応。周辺施設が被災しており、道の駅として暖かい食べ物を供給できたことはよかった。

「あ・ら・伊達な道の駅」は、施設にとどまった人はいない。近所の公民館には50人ほどの避難者がいた。通常の営業ができた。コンビニや冷凍食品は無料で、アイスクリーム類も全部販売した。避難者に対しては食料を提供した。40数日間、おにぎりやカレーライスを提供した。正価の3割引で

提供していたが、4月初旬からは通常価格に戻した。

非常電源はすぐに止まってしまった。後からポータブル発電機を手に入れて運用した。水は止まらなかった。

復旧にあたっては、非常電源が動かなかったのが痛かった。通信がとまったことも苦勞した。

ここは石巻から温泉への避難ルート上にあり、その支援ができた。北海道の当別市と姉妹都市であり、そのサーバーから被害情報を発信することができた。秋田・山形・岩手とのルートとなりうる立地であることをもっと知ってもらい利用できればよかった。

意思決定で特徴的な点

- ・ すべての道の駅では、状況を細かく把握し新しい事態に順次、柔軟に対応した意思決定を行って営業の再開にこぎつけている。
- ・ 近隣の住民から「取りあえず道の駅」というように頼りにされているのはどの駅も同じである。震災の発生当初、食糧の無料提供をするなどの配慮をしたが、お客さんの方からの要望で有料にするなど信頼が厚いことがわかった。
- ・ トイレ、休憩、情報提供など近隣の小売業者との役割の違いを、使命感を持って達成しようと努力した。
- ・ 暖かい食べ物の提供など、道の駅の使命と感じて奮闘している。
- ・ 競合する小売業者と比べて、道の駅の運営とサービス提供についての使命感が極めて高い。そのことが地域からの厚い信頼となって、緊急時の拠点としての活動につながっている。

3) トイレ・水への対応

トイレの使用と水の確保は共通の課題だった。特にほとんどの道の駅での最大の問題はトイレだった。マンホール型の仮設トイレ、簡易トイレなどは有効だったが、そのような対応ができなかったところについては手作業で汚物の処理を行うなどの献身的な努力で対応した駅もあった。

「上品の郷」では、トイレのニーズに対応するため、便器の汚物は若いスタッフが頑張ってくれて手ですくいだしたという。



「三本木」のマンホール型の災害用トイレ

4) 物資の調達と供給

生産農家の活躍

物資供給は当初は止まったところが多かったが、日頃からの生産者や地域との信頼関係に基づくネットワークが素早く立ち上がり、物資供給は比較的早く元に戻った。

「三本木」では、青果の仕入れについては、50軒ほどの取引先農家が持ってきてくれたりして特に困らなかった。ガソリンは入手が困難だった。農家との日常のつながりの中で役に立つ情報を提供してもらった。

「おおさと」では、青果は二週間以上途絶えた。産直会員が個人の被災を片づけていたが、それを後回しにしてもらい出荷を優先してもらった。

「村田」の青果の仕入れは、当初の在庫販売したあと、生産者を戸別訪問した。電気とガソリンには苦労したが、道の駅として地域とのネットワークが強かったので生産者からの供給に困らなかった。

「あ・ら・伊達な道の駅」：野菜は取引先農家を經由トラックで回って集めることができた。ガソリンが一月手に入らなかったため、軽油トラックを活用した。

炊き出しと正価販売

前方支援地または、震災後、初期の段階では、多くの駅では炊き出しが行われ、無料で商品を提供している。「上品の郷」は通常営業をしながらも、お金がない人には無料で提供、温泉についても、最初は無料で提供していたが、マナーがひどく、多くの人たちへ支援ができないと判断、割引料金で提供すると途端に混乱は収まった。このように、炊き出しからスタートし、途中で正価販売、または割引販売に移行したのは、「津山」が10日後、「三本木」では3日後、「あ・ら・伊達な道の駅」は割引販売を続けていたが、4月から通常価格に戻した。

このように、状況に応じて、非常時の関係から、日常の関係へ柔軟に移行していくプロセスがみられた。

5) 連携の状況

行政との連携で、「津山」は、情報がいつでも入ってくる緊急の情報経路の構築を国交省にお願いしていたがうまくいかなかった。それでも、人とのつながりを大事にした地域との協力体制ができていたので何とかあったという認識だ。

もっとも被害が大きかった「大谷海岸」は、県内 12 の道の駅からの支援を受けて、比較的早く仮設店舗で営業の再開ができた。6 号線沿いの道の駅の駅長は 2 カ月に一度の会合をもっており、今回の相互の協力の下地になっている。12 の道の駅の復興市も開催された。県境を越えて他県との連携で物資供給を受けた道の駅もあった。

6) 回復へ向けての苦労点と今後の改善点

回復に向けての苦労点として、インフラの復旧に時間がかかったこと、ガソリン不足、そして、先にも述べたが、トイレをなんとか利用できるようにするための苦労が一番大きかったようだ。それでも、今回の震災で、他の施設にはできない、道の駅だからできたことを以下のように駅長・スタッフは認識している。

道の駅だからできたこと

- ・ 周辺施設が被災したが、暖かい食べ物を提供できた。
- ・ 小回りのきく人間関係。「道の駅だから何とかなる」という感覚が皆さんにあるらしい。「大変なときに助かった」と言われた。支援に来た人の道案内も行った。
- ・ 人とのつながりをもとにした地域における相互協力関係
- ・ 取引先の農家とのつながりが大きかった。一方で、道の駅だからこそ「休めない感」があった。大変だからと閉めることは簡単だが、責務がある。それが他の小売と違う点だ。トイレ、休憩、情報提供など道の駅がやらなくてはならないことがある。止まっていられない。
- ・ 震災後、瞬間的に食料が手に入らない現象がおき、食料品の確保に全力をあげた。赤字経営をするわけにはいかないの、必要とされているものを数量限定せず必要なだけ供給した。
- ・ 地域との直接的なネットワークが強かったので、生産者からの供給に困らなかった。
- ・ 被災地からの避難ルート上にあったため支援ができた。
- ・ 姉妹都市関係にある自治体の協力で被害状況を発信できた。

今回の教訓、道の駅の課題、どのような機能を持たせたいか

上記の道の駅らしさを活かしつつ、今後のどのような方向がよいのかは以下のような意見が出された。

- ・ 道の駅と自治体との防災協定を結ぶべきだ。エネルギーを電気、ガス、灯油、軽油に分散し、ミックス型のエネルギー利用を促すべきだ。
- ・ 水と油の備蓄。電池式ラジオが必要。防災協定が必要。
- ・ 緊急用のトイレ、発電機の所有
- ・ インターネットなどを活用した情報発信機能の充実。水の貯水機能のある設備の導入。

- ・ 食料品は、米と乾麺と野菜、味噌等の備蓄と在庫調整が必要だ。避難所と食料基地としての機能が大事だ。
- ・ 食料品や水の確保など備蓄量を増やすこと。簡易トイレや簡易宿泊可能な休憩所。非常用発電機。衛星放送を使った電話。
- ・ 道の駅の立地についての情報を提供して利用してもらう

上記のような意見をみると、今後の道の駅の課題は、以下の6つに代表されるような「ネットワーク力」の向上という言葉に集約されると考える。

- ・ 日頃の生産者との信頼関係ネットワーク力
- ・ 駅長の存在と出自による独自のネットワーク力
- ・ 情報武装によるネットワーク力
- ・ 近隣の水源・井戸などの存在を把握するネットワーク力
- ・ 自治体との関係を良好に保つネットワーク力
- ・ 縁のある遠隔地の自治体や道に駅との関係を維持しておくネットワーク力

4-3 福島県

福島県の場合、浜通りと呼ばれる沿岸地域が津波の被害を受けた。さらに福島第一原子力発電所の事故のため、他の2県とは異なる状況になった。福島沿岸を南北に走る常磐自動車道と国道6号線は通行禁止のところが多く分断された。福島県内には23の道の駅があるが、浜通りに立地しているのは4駅あり、そのうち「ならは」は原発から20km圏内に入ってしまい、営業ができない状況となってしまった。今回、残りの3つの駅「よつくら港」「南相馬」「そうま」を調査することができた。これらが直接被災した駅であり、前方支援地の駅となる。中間支援地となったのは中通りと呼ばれる地域の「ひらた」「ふくしま東和」「安達」「川俣」の4駅である。いわきから日本海側に向かう国道49号線や、原発のあった地域から会津に抜ける国道114号線といった東西をつなぐ道と、国道4号線のような南北をつなぐ道の途中・周辺にある駅が中心となる。後方支援地となったのは会津地域の「ぼんだい」「裏磐梯」「喜多の郷」の3駅であり、宮城や新潟に近い立地の駅である。

図表 4-13 福島県の道の駅立地地図ならびに調査した10駅



1) 被害状況



被災後の「よつくら港」の様子（「ひらた」提供）

港に立地していた「よつくら港」は、施設そのものが津波で4 mほど浸水し、港の船が直撃するなど、建物は破壊され、店内は瓦礫と砂でまみれ、営業ができない状態となった。駅長自身、自宅を流され、津波の第二波からすんでのところまで逃げ、九死に一生を得る体験をしている。直接被災した道の駅といえる。同じく国道6号線沿いに立地している「南相馬」「そうま」は、共に浸水地域とは1 kmほどにせまった場所となったが、天井にヒビが入ったり、瓦が落ちたりしたものの、施設の被害は軽微であった。上記以外の6駅も、壁やガラスにヒビが入る程度で、施設への影響はあまりなかった。もちろんどの駅も商品が落ちて破損するなどの被害はあった。

水道、ガス、電気、通信などのライフラインの被害はどうだっただろうか。「よつくら港」は全壊に近いので、水道も電気も5月以降にならないと復旧しなかった。もちろんトイレも使用できない。電気は沿岸部の「そうま」は停電せず、内陸の「ふくしま東和」や「川俣」が数日間停電といったように、地域や施設によって違うが、止まっていないか、一時的な停電ですんでいる。水道は、「南相馬」「そうま」が断水したが、「南相馬」は比較的早い段階で復旧している。「そうま」は断水と浄化槽の破壊の影響でトイレが使用できなくなり閉鎖、仮設トイレを設置している。水道の復旧は3月25日であった。

通信は、電話やインターネットについては、どこの駅も不通となっていたが、テレビは電気さえ大丈夫であれば、受信できて、情報源となっていた。

このように「最前線」である前方支援地でも、「よつくら港」は別にして、施設そのものを被害は軽微であったといえるだといえる。ライフラインも地域によって状況は違うが、復旧は比較的早く、一番の問題は、ガソリンや灯油といった燃料であった。

2) 震災当日から落ち着くまでのプロセス

震災発生時の初期対応

3月11日14時46分の地震発生直後から、道の駅はどのように震災に向き合ったのだろうか。駅長たちの証言からみていこう。

前方支援地の駅は、津波が浸水した、または浸水した地域が目の前となっている立地で、地震のあと、すぐに被災者が集まってきている。「よつくら港」は大津波警報後、客を外に誘導し、近くの県立高校へ避難させている。その後、津波に浸水し、施設は破壊された。第二波がひいた後に、従業員数名が片づけを実施し、数日間滞在した。一方、津波浸水地域が目の前にせまった「南相馬」「そうま」は、11日夜の時点で、すでに50～70名ほどの被災者を受け入れはじめ、営業できる状態ではなくなった。「南相馬」の場合、駅は海から3kmのところ、2kmまでは壊滅状態。駅長は海のそばに行く余裕もなく電話も通じなかったため、被害状況は、翌日テレビの映像で知ることになる。

一方、中間支援地ではどうであろうか。どの駅も地震発生後、すぐの対応として、施設内にいた客を外への誘導、火の元、けが人等の確認を行っている。次に被害の状況がわからないこともあって、スタッフを帰宅させて、一時的に閉店という対処を行っているところもある。「ひらた」は15時10分で一度閉めて、スタッフを帰宅させて、安全を確認後、戻ってこられたスタッフで16時30分ごろから営業を再開している。「ふくしま東和」は15時に店を閉め、翌日は朝から営業した。「安達」「川俣」は営業を続けた。11日の時点で、避難者が道の駅にいたのは、「安達」で、休憩所に布団を持って逃げてきた人が泊まり、駐車場の車の中にもいたようだ。これは隣にあるガソリンスタンドの開店を待っている人たちでもあった。

後方支援地ではどうだろうか。こちらでもまずは、被害等の確認や客の誘導を行っているが基本的には通常営業であり、まだ津波による被害の甚大さを実感として把握していなかった。「ばんだい」では、地震発生後15分後から車が入ってきて待機しはじめたが、滞在するのではなく、安全を確認すると出発することを繰り返していた。通常、DVDを流していたテレビを地上波の番組に切り替え、情報を提供した。それでも津波のことは、当日はわからなかった。「裏磐梯」では、客はおらず、近隣の一人暮らしの安否確認を行った。津波のことはラジオで知った。「喜多の郷」の駅長は、当時、福島市におり、電話やメールで駅の状況を確認し、20時に駅に戻ってきている。

地震発生翌日からの対応・避難者の受け入れ

次に被害の状況がみえてくる発生翌日からの動きと特に避難者の受け入れについてみていこう。

12日に福島第一原子力発電所の1号機が水素爆発を起こす。このことで、福島では津波被害とは違う形で新たな避難者が生まれることになった。前方支援地では、そのことで、さらに避難者が増えて、避難所としての性格を強めていく。

「南相馬」「そうま」の両駅とも、食料などを無償提供し、避難者が滞在できる場所を確保している。「南相馬」は市の緊急避難場所として防災拠点の機能を併せ持つ施設としてスタートしているため、ガスタンク1t、貯水槽10tの備蓄はあったが、毛布や食料の備蓄はなかった。椅子に座ってもらったり、段ボールを二重に敷いて床に座ってもらったりしている。また、暖房はエアコンのみ。どちらも、広い駐車場があるため、そこに車を止めて、車中泊をしている被災者も多かったようだ。「そうま」

への避難者は、12日全員が200m先の避難所に移動した。

中間支援地の駅では、3月12日になると、少しずつ避難者がやってくるようになるが、基本的には通常に営業し、滞在する避難者に対して支援をしつつ、施設の復旧に努めている。

「ひらた」では朝9時には、10人くらいの避難者が休憩所を併設した情報コーナーに滞在していたが、どんどん増えていき、12日は、40人程度（駐車台数80台）、13日は60人（駐車台数120台）、14日は50人（駐車台数60台）となっており、21日に0人になるまで、少しずつ減っていった。「ひらた」は避難者に対しては、社会福祉協議会や旅館から借用した毛布を提供した。スタッフに対しては、ガソリンを満タンにして、荷物をまとめておくように指示をしている。「ふくしま東和」では、12日から営業を再開が、停電していたので、15時までの短縮営業としている。暖房はできず、ガソリン発電機、ディーゼル発電機を借りて、スポットライトで店内を照らし、冷凍ものは、冷凍庫が発電機では起動できないものだったので、密封して保存した。レジが動かなかったので、電卓で計算した。「安達」では隣接する国道4号線は避難者の車で混雑、駅も休憩、車中泊の利用者が多かった。車を置いていくのがいやだ、ガソリン欲しいという人がそのまま滞在した。福島市側の水道とつながった「おもてなしトイレ」が断水し、配管を二本松市側に変えて対応。国交省から4トンの水が供給された。「川俣」3日間の停電があったが、冷蔵庫は密閉しておけばそれほど問題にはならなかった。併設する観光施設「からりこ館」は一応避難所指定があつて、毛布が少々あるが、食料はない。ただ、想定はがけ崩れなど極端的な災害への対応のためであつて、今回のような町全体の災害だとまた違う対応になるとのことだった。

後方支援地でも、避難者が目立ってくるのは、12日からであるが、特に施設に受け入れるという形はとっていないで、駐車場で車中泊をしている場合が多い。避難途中の人たちに対する支援を行っている。

「ばんだい」は3月13日から給水するための水道栓を提供し、携帯電話充電のための電源を提供した。いわき方面から避難者が立ち寄るようになったが、特に施設の開放は行わず、新潟や喜多方へ移動するか、3月20日に避難所に移った。車中泊の車があつたが、15日の10台が最多だった。ガソリンは、3/12から危ないという情報が入ってきたので、スタッフの車、社用車2台、缶に満タンにするように指示。1週間後には、朝の3時から並んでも10リットル制限になっていた。入荷するという情報があつてもガセネタも多かった。お客さんには分かっている範囲で情報提供した。「裏磐梯」では、翌日から通常営業。ただ、通行止めになった道があり、通行量が激減した。ガソリンは給油所で入れることができた。「喜多の郷」も通常営業であつたが、併設するお風呂は夜に余震があると危険なので、17時までとする。14日には通常営業に戻る。12日からいわきナンバーの車が到着、数台が車中泊をする。13日から数が増えてきた。喜多方市は15日から避難者の受け入れを開始した。

3月中旬からの対応

前方支援地となる相馬や南相馬では、原発事故の影響で、ほとんどの住民が避難し、南相馬市は73万だった人口が、3月末には1万人に激減、ゴーストタウンのようになってしまったという。駅に滞在していた避難者も、従業員も行政の避難所や県外に移動し、営業ができる状態にはない。その上で、救援活動の最前線として機能した。

「南相馬」は、3月中旬から、自衛隊の活動の拠点となったり、救援物資の配布場所となったりした。「よつくら港」も施設自体は利用でなくなっていたが、救援物資の保管および配布場所となった。

駅の従業員は、ほとんどが地元からの雇用であり、従業員であると同時に被災者でもあるのだ。家族ごと避難してきた場合もあるが、多くは自宅に帰すなどの対処をしている。「よつくら港」のように、従業員が残り続け対応したところもあれば、「南相馬」のように、従業員を避難させ16日から駅長一人で対応し続けたところもあった。「そうま」は3月12日から3月末まで営業を停止した。

一方、中間支援地であるが、14日に福島第一原子力発電所の3号機が爆発、避難指示の地域が広がるにつれて、避難や救援のための中継地点のような存在となり、駅で休憩をしたり、情報を収集したりする場となった。また、地元自治体のほうで、避難所が整備され、避難者の受け入れが始まり、駅は直接の支援から、地域の避難所に対する支援に切り替わっていく。

「ひらた」は、16日、17日を直売所のみ休業し、スタッフを避難できるように促した。18日には、ガソリンが少なくなってきたスタッフが多くなってきたので、送迎を始める。また、いわき方面から郡山方面におびたしい数の人たちが移動をしていくなかで、駅で顔を洗っていく避難者がいた。逆に郡山方面からいわき方面には、警察や自衛隊が向かっていくなかでコーヒーやお茶を無料提供した。「ふくしま東和」では、3月15日に、前にある公民館に浪江町からの避難者300人が到着、地元の人たちが炊き出しを行う。その際に、駅で薪などを支援した。NPO会員が暖房器具を集めて、提供した。行政からは不平等になると断られたが、勝手にやったという。「川俣」の立地は、国道114号線という浪江町から福島方面への通り道であるところから、原発事故からの避難者の利用が多く、車中泊も多かった。運営する町としては、避難所は別にあるので、特段の対策をしていないが、従業員の話だと、電源を提供したり、情報交換をしたり、現場レベルでの対応はしていたようだ。

後方支援地の「裏磐梯」では、ガソリン入手が困難になる。もともとこの季節は顧客が少ないので、商品などは備蓄で対応できた。近くのペンションに被災者が避難してきた。その人たちが気晴らしに買い物きた。「喜多の郷」では、炊き出しとして、ラーメンバーガーや水などを出した。お風呂の利用は、16日以降、被災証明などがあれば無料で入浴可とした。3月26日まで商工会がバスをチャーターして、避難所からお風呂まで送迎した。

3月後半以降

被災した「よつくら港」は、施設の被害は甚大であったが、その後、様々な主体による炊き出しの場所となり、被災者やボランティアの腹を満たした。また、先に述べたように、救援物資が集まったので、その配給場所ともなった。4月中旬から週末のみ、10時～15時で仮営業を開始したが、地元のスーパーが閉まっていたため、人が集まる。施設の状態としては、それどころではないが、平日も営業するようになった。「南相馬」は屋内退避区域でもあったため、4月いっぱいとは緊迫した状況が続いた。4月22日に緊急時避難準備地域に緩和され、多少の落ち着きが戻ってきた。営業再開は6月1日、スタッフは平時の三分の二、営業時間短縮、国道6号線の通行止めで往来も少なくなり、避難でまちの人口も減ってしまっているが、4月頭くらいから少しずつ、避難者が戻りはじめた。「そうま」は、避難者が避難所に移っていくことで落ち着いていき、4月1日から全面再開となったが、食堂のメニューは絞っている状態だ。9月現在、「よつくら港」で売上は、平常時の4分の1となってしまっ

ている。

中間支援地である「ふくしま東和」は、後述するが、3月下旬から作付けが始まるなかで、セシウム問題で野菜作りを断念しようとした人たちを励ました。5月20日、出荷制限。セシウムを測定する機械を無償提供してもらい、農産物の汚染状況を測定することを始めた。

「安達」では、17時までの短縮営業であったが、避難者が3月後半に少なくなっていき、4月1日から通常営業。地元以外でのイベントで、地元の物品をまとめて仕入れて送る。行政をとおすと面倒ということで、駅に直接問い合わせがある。

「裏磐梯」には通行止めもあって、被災者は受け入れることはなかったが、近くのペンションにいる避難者をアルバイトとして雇っている。「喜多の郷」のお風呂4月以降、ロータリークラブが同様の支援を行ったが、そのころには利用者は少なくなっていた。26日以降は、避難所の人以外は通常に戻した。

ここで福島において、ポイントになった事例をもとに、道の駅の果たした役割を考える。

3) トイレの対応

人が集まる限り、避けて通れないのがトイレの問題である。断水でトイレが使用できなくなったのは前方支援地の「よつくら港」と「そうま」で、仮設トイレの設置で対応している。同じく、「南相馬」では、大型車両が駐車できるため、自衛隊などの拠点となった。一度に200人が瓦礫の処理や行方不明者の捜索にでかけて、泥だらけで帰ってきて、トイレを使う。あつというまに汚れてしまう。「南相馬」の従業員はすべて避難し、駅長しか残っていなかったため、毎日、駅長は一人でトイレを掃除し続けたという。閉鎖する許可を国からもらったが、復旧活動をする人たちを思うと逃げるのができなかった。トイレが避難者だけでなく、救援活動の従事者にも非常に大事な役割を果たした事例である。

4) 物資の調達と供給

前方支援地

物資の調達については、「最前線」の地域では、当初流通は途絶し、備蓄分で対応する時期があり、その後、救援物資が届くようになる。いわき市によると、関西方面からの物資が多かったということである。「よつくら港」では、いわきや原発地域からの物流は途絶したため、別の調達ルートで対応、「南相馬」の駅長によると、南相馬市はスーパーマーケットの再開は早くも4月20日、他は5月頭まで復旧に時間がかかった。これは原発事故の影響で、トラックが市内に入ることを拒否していることも影響を与えた。

青果については、「よつくら港」のように、農家が売ってくださいと持ってきてくれるようなこともあれば、「南相馬」のように、農家も避難してしまったため、入手困難になるケースもあった。「南相馬」は会津の道の駅から安全な野菜を調達した。

ガソリンはまったくないわけではなかったが、スタンドは当番制で営業、給油制限もあり、さらには、市外からも来ているので行列になった。並ばないで入手できるようになったのは、4月中旬からである。

物資の供給方法については、先にも述べたとおり、「南相馬」「そうま」では、避難者が押し寄せ、

販売をできる状態ではなく、炊き出しを行った。「南相馬」では一人おにぎり1個とみそ汁を提供、「そうま」では、11日にパン、12日早朝に果物とジュースを提供した。災害ベンダーを2台設置している「そうま」では、国交省や飲料メーカーに働きかけて、1400本を市に提供した。業者も優先的に対応してくれたようだ。

中間支援地

こちらでも、原発事故の影響で3月15日に放射性物質が大規模拡散し、3月18日ごろからトラックが入ってこなくなり、物流が途絶、青果についても、出荷制限がかかって、仕入れができなくなるということが起こった。ガソリンは、この地域でも、4月中旬から下旬まで入手しづらい状況が続いた。特に業務用のガソリンについては、各駅が工夫をしている。緊急車両扱いにしてもらったり、燃費のよい車で乗り合わせたり、うまくスタッフを休ませたりしている。

物資の提供方法であるが、炊き出しをしたのは、「ひらた」だけで3月末までおにぎり、菓子、カレーライス、果物、衛生用品などを提供しているが、病院や避難所からの要望については販売している。「ふくしま東和」では、3月14日、雪が降るなか、うどんを原価で140食限定販売。あまり安くするとケンカになるとの認識だ。

「安達」で、避難者から要望が多かったものは、ガソリン、煮炊き、情報、お風呂だった。ガソリンは隣にスタンドがあったが営業せず、車同士でガソリンを移している人もいて、危ないと感じた。煮炊きについては、炊き出しのための野菜や米などはあったので、煮炊きできるものの支援を国交省に依頼。駅にはイベント用のプロパンガスなどがあったが、火を使うことに市が許可を出さず、実現できなかった。避難者からは、使えたら自分たちでやったのに、という声もあった。お風呂については、駅を運営する公社が運営する「スカイピアあだたら」の温泉施設を紹介した。一時期無料開放し、2,000人利用が、利用料について、後で市から補填があるわけではなかった。コンビニの商品は12日にはほとんどなくなるが、3月15日からパンは毎日入荷、17日にはカップ麺、22日に水、30日にはサンドイッチとおにぎりも入荷した。福島市内、二本松市内の業者はなんとかこちらに来ていた。テナントの食堂はずっと開いていて、冷蔵庫にかなりの食材の備蓄があったので、軽食、うどん、そば、カレーは通常とおり提供していた。お湯とお茶、コーヒーは無償で提供した。

後方支援地

こちらでも、状況は中間支援地とほぼ変わらない状況といえるだろう。「ばんだい」では3月12日からコンビニにはものがまったく入らなくなり、車中泊の人たちは、カップ麺などを買い始めた。品不足は約1ヵ月続いた。青果について、もともと会津地域は、12月～3月は野菜がない時期なので、地元以外からの調達となるが、普段は仙台や福島が物流の拠点になっていたため、道が通行止め等で入らなくなった。したがって、特に出荷停止後は、県外から調達した。地元にあるスーパーでも、仙台・福島ルートのところにはなく、新潟から調達しているスーパーなどにはずっとあったようだ。また、会津では、風評被害でトラックが入ってこないといことはなかった。

「喜多の郷」では、乳製品や冷凍物などが欠品した。調達先は、会津圏内が多く、新潟からというはあまりないので、20日ぐらいから業者のガソリン不足でものがはいつてこないという状況になった。ガソリン不足は4月中旬までつづいたが、新潟へ求めに行く人が多かったようだ。また、お風呂は灯油を使用するが、震災直前に1万リットル入れたばかりで半月は持つ計算だった。

このような状況は「裏磐梯」も同じで、いつもの会津の業者から入らなくなったので、郡山からも

仕入れた。食堂は冷凍物が多いので、なんとか対応できたという。

物資の供給方法ですが、「ばんだい」では、行政から炊き出し用の食材を求められ、あるものをかき集めて提供、あとで料金は振り込んでもらった。テナントの食堂は、メニューは絞っていたが、自分たちでなんとか食材を調達して、営業を続けた。「喜多の郷」では、先にも述べたが、炊き出しとしてラーメン・バーガーなど暖かいものを提供したが、それ以外は基本的には通常販売であった。

5) 連携の状況

行政との連携

地元行政との連携は、どの地域においても、連携はなかったという駅長・スタッフの認識であるが、細かいところでは、燃料の融通などもあったようだ。炊き出しへの食材の提供、支援物資配布場所の提供、避難所への誘導、どちらかといえば、道の駅側が協力をしたという形が多かったため、彼らの認識では、「行政は何もしてくれない＝連携していない」ということになったといえる。

生産者・業者との連携

地元の農家にしろ、業者にしろ、道路の途絶や燃料不足と影響が少なければ、他地域の生産者・業者と比べれば、融通がきき、直接駅に持ち込んでくれたり、なんとか調達してくれたり、大手スーパーなどが閉店や欠品で機能しないなか、物資供給機能を支援したといえる。また、道の駅が生産者を支援する事例もあった。

「ふくしま東和」を運営するNPO法人ゆうきの里東和では、3月20日に農家の人たちが、農協ではなく、駅に集まり、今後の対策を相談された。もちろん、原発事故による放射性物質拡散の影響を心配する声だ。駅のほうでは、「自信を持ってつくれ」と伝え、コープや福島のヨーカドーへの出荷を支援した。農家は高齢化しており、今回の原発事故と出荷制限は、生産者の作付けの意欲を奪った。もし1年間、作付けをしないと畑はいつきに荒れて、2度とは作る気持ちにならない。そう思ったNPOのメンバーは、ひとりひとり丁寧に話をし、補償もあるはずと、全員を断念せずに作付けをしてもらうことができた。その後、セシウム測定機の機材を調達し、検査をして、基準値をクリアしたものには、「げんきシール」を貼って販売している。このような生産者への支援をしたのも、運営組織が「ふくしま東和」をただの休憩施設としてではなく、里山再生の拠点と考えているからであろう。

他の道の駅との連携

今回の震災では、特に直接被災とした「よつくら港」「南相馬」「そうま」に対する様々な支援が行われた。

「よつくら港」が津波の被害にあったことは多くの人たちにとって想像は難しくなった。「ひらた」の駅長は、11日にメールを送るものの、返信はなく、「尾瀬街道みしま宿」の方が様子を見てきて、状況を理解した。「よつくら港」は施設の破壊はもちろんのこと、店内に入り込んで瓦礫や土砂が重機を使わないと撤去できない状況であったが、「尾瀬街道みしま宿」からたくさんボランティアが早い段階で訪れ、撤去を手伝った。これは「よつくら港」の復旧にとって大きな一歩だった。

燃料事情が好転した4月からは、様々な道の駅が「よつくら港」支援に動き出す。まず「裏磐梯」は4月6日に視察を兼ねて、スコップ・ガソリンを持って、炊き出しに行った。そのあと、4月12日にラーメン・牛丼セット300食を無料提供した。次に「ひらた」は4月17日に「復興支援セール」と

題してイベントを開催し出店した。このとき、「ひらた」の駅長は、支援する側・される側という構図としたくないので、ちゃんと商売をして、タダ売りの支援はしなかった。そのかわり、出品する商品はすべて業者や生産者から買い取って仕入れて、販売手数料分（駅の利益分）を義援金として寄付した。

また、会津には、『あいづ「道の駅」交流会』というネットワーク組織があり、「たじま」「喜多の郷」「裏磐梯」「会津柳津」「にしあいづ」「尾瀬街道みしま宿」「しもごう」「ばんだい」「番屋」という9つの駅で構成されている。この交流会主催で、4月23日に、炊き出しと特産品販売を行った。その後は「よつくら港」だけでなく、「そうま」では特売、「南相馬」では無料提供と様々なイベントを行った。この交流会は2010年の11月に立ちあがったばかりで、少しずつ連携を進めているところに震災が起こった。「裏磐梯」は、もともと北塩原村といわき市で、「海の子・山の子」という交流をしており、「よつくら港」開業によって、道の駅どうしの交流もスタートしていた関係でつながりがあったし、「ひらた」は「よつくら港」とオープン時期が近く、これも海と山ということで交流があった。「ばんだい」もオープン時期が近く、視察に訪れていた。それでも、決して深い関係であったわけではなく、この震災をきっかけに連携が進んでことは確かである。会津ほどではないにしろ、「安達」でも、震災をきっかけに、連携や協力関係をつくる動きが始まりつつあるという認識であった。

6) 回復に向けての苦労点と今後の改善点

今回の震災で苦労した点とそこから得られた改善点については、以下のような回答が得られた。

前方支援地としての苦労

前方支援地となった3駅からは、苦労した点として、瓦礫撤去などの復旧作業や、トイレや浄化槽の清掃、避難してしまっているためのスタッフ確保の難しさなどがあげられた。

原発事故による風評被害と生産者の意欲減退

これは福島特有の問題であるが、原発事故による風評被害で農産物を中心に売れなくなってしまうことはどの地域からも指摘された。また、そのことに関連して、農家や加工業者などが、高齢者を中心に生産に対する意欲を失ってしまっており、地元産品を販売したい道の駅としては、「福島産」のイメージダウン以上に頭が痛い問題となっている。

行政との役割分担の難しさ

今回、誰もが想定できない被害のなかで、道の駅は、刻々と変わる状況に対応しながら避難者支援の役割を果たしたといえるだろう。そのなかで、行政との役割分担が明確になっていなかったり、制度上、できないことが多かったりという経験をした。避難所の役割を果たしながら、公式の避難所でなかったことで、物資が届かない、名簿がつかれない、煮炊きができないといった不具合が生じた。また、道の駅の運営が会社組織であった場合、公共的な役割と組織運営の両立を求められ苦しんでいる姿がみえる。都合よく官民を使い分けられているという印象さえ持った駅長もいたようだ。

道の駅らしさとは

上記のような課題の解決策を検討する上で、他の組織や施設にはない道の駅らしさとはというのは

何であろうか。

多くの駅長・スタッフから語られたのは、「道の駅に行けばなんとかなる」という利用者の声だ。なぜ避難者は、他の公共施設でも、大手商業施設ではなく、道の駅に集まったのか。それはあそこにいけば、24時間開いている、気軽に入りやすい、情報がある、無料である、駐車場がある、トイレがあるという認識が多くの人たちに共有されてはじめてたのではないかということである。特にトイレについては、多くのインタビューから、災害時の最も重要な施設であることが指摘された。

また、そのように語る駅長たちのキャラクター、キャリア、地元振興や復興に対する熱い思い、そして、さらにその駅長を支える地元出身のスタッフ。そういったものが道の駅らしさを形成しているようにみえた。

さらには、平時からの生産者や業者との関係性が、物流が途絶したなかで、他と比べると物資を提供しつづけることができた大きな要因となっている。これも道の駅らしさといえるだろう。

防災のための備蓄と施設の必要性

今後の改善点として、まずは食料や毛布、飲料水等の備蓄が必要というのは多い指摘だ。食料については、食堂や物産店を運営しつづけることが、備蓄になるとの指摘もあった。その他にも、雨水貯水タンク、自家発電機、太陽光発電機、浄化装置、ガイガーカウンターなどが必要との意見もあった。

防災のための制度整備

先にのべたとおり、物資があったとしても、それを活用できるような制度が整備されていないと意味がない。道の駅は防災拠点としての役割を持つべきという意見もあった。地元行政の防災計画等で明確に道の駅を位置づけて、協定や契約を結ぶ必要があることも指摘された。例えば、物資が余ったり、義援金が余ったりしたときに、それをどうするかという制度はない。

情報発信の必要性

先にも述べたとおり、風評被害に対抗するために、安全であることを継続してPRしていくことが大事であるとしている。

5. まとめ

定量調査によれば、今回の震災で、東北の道の駅は、半数以上が何らかの被災地支援を行った。そのなかで、岩手、宮城、福島という被災3県が行った救援から復旧・復興へのプロセスで行った直接的な支援の実態から、今後の道の駅の役割やあり方について検討していく。

5-1 道の駅が果たした役割

1) 道の駅の被害と支援

今回の震災の特徴は、その被害が及んだ範囲が広域であり、被害の内容が多様であるという点だといえる。道の駅が体験した状況も地域によって異なる。定量調査からもわかるように、道の駅の被害をみると、東北6県全体で建物や土地に被害があったのは3割弱である。そのなかで「甚大」な被害を受けたと回答した道の駅があったのは、太平洋沿岸部をかかえる岩手県、宮城県、福島県の3県だけである。また、被災者が訪れる駅が多かったのも、もともと提供していたサービス以外の被災者支援（炊き出しなど）を行った駅が多かったのも、この3県であった。

現地調査では、この3県を調査したが、施設被害が大きかったのは、津波が直撃したところで、その他の駅の被害は軽微であった。やはり、今回の震災は、津波による被害が中心であったことがわかる。したがって、支援のニーズは、震災発生後からの時間軸と、津波浸水地域からの立地（沿岸と距離、避難経路となる道路との距離）という空間軸の組み合わせで変わってくる。

2) 時期と立地による役割の違い

救援から復旧・復興というように、震災発生後から刻々と変わる支援ニーズは、前方支援地、中間支援地、後方支援地という駅の立地によってどう違っただろうか。

救援段階（初期）

前方支援地の駅では、震災発生後、すぐに被災者が集まりだした。休憩場所などを提供しながら、ほぼ避難所のような役割を果たした。また、駐車場には、多くの避難者が車を止めて、寝泊りをしていた。そのなかで、多くの道の駅では、炊き出しを行い、無料で駅にある食料を提供した。営業ができる状態ではなく、まさに救援の最前線と化した。が、そもそも避難所としての機能を想定されていないので、毛布の備蓄や食料、暖房器具などの手配状況は、駅によって異なった。また、電気が水道のインフラの被害状況によっても対応は変わってくる。そのような条件のなか、段ボールを敷いて横になれる場所をつくったり、レストランの食材を提供したりとそれぞれが工夫をしている。

そして、何よりもポイントとなったのはトイレの存在である。24時間使用できるトイレがあることで、多くの人たちの休憩場所となった。ただ、トイレも水道や電気の途絶状況によって、閉鎖せざるを得ない駅もあれば、この機能を維持するために、スタッフが手で処理したり、川の水を汲んできたりと様々な苦労を重ねた駅もあった。防災トイレや仮設トイレが使用できたのは一部の駅でしかない。

中間支援地・後方支援地の駅は、避難経路となった主要幹線に隣接していることが多い。そういうこともあって、初期段階でも、被災者が立ち寄るといった状況もあった。このときに重要になるのは、

情報である。被害状況がどうなっているのか、次に自分はどこに行くべきかについて、様々な情報を入手したり、交換したりする場となっていた。ただ、施設内に長期間避難者が滞在するということはなく、炊き出しは行わないか、行っても初期段階のみという特徴があった。

救援段階から復旧段階

前方支援地の駅は、避難所としての機能に限界がきたり、近隣の避難所が整備されたりすると、駅は避難所を支援する立場に変わっていった。避難所への支援は、被災者を避難所へ移動することを促し、炊き出しの食材などを提供した。定量調査でも、「道の駅利用者」よりも、「地元の被災者」「地元への避難者」に対する炊き出しが多いという結果がでている。それでも道の駅に滞在しつづけた被災者もいる。これは、岩手の「避難所に行きにくい食べ物難民」の事例のように、被災者といっても、決して弱い立場の人たちばかりでなく、一様ではないことを意味する。また、本格化する救援活動の拠点として前方支援地の駅は活躍した。自衛隊や警察、消防の拠点、救援物資の保管、配布場所として広い駐車場は必要とされた。また、ここでもトイレの存在は大きい。トイレは、避難者のためだけでなく、救援活動をする人たちにとっても必要であることは再認識させられた。

中間支援・後方支援地の駅では、発生当時よりもさらに、避難者の立ち寄りが増え、救援活動が本格化することで、自衛隊等の休憩場所としても必要とされた。

また、どの立地にも共通することだが、このころになると食料不足、燃料不足が深刻化する。道の駅は、生産者や卸売業者とのネットワークを使って、地元を中心とした青果や食材、雑貨を調達し、販売していた商品やレストランの在庫も活用して、被災者へ提供している。定量調査でも、「支援に必要な仕入れを通常と異なる方法で」行った駅は、51.5%という回答になっており、柔軟な方法で対応していることがうかがえる。これは取引がある生産農家や業者が自ら商品を調達・提供するなど主体的な動きとも連動している。この段階になると、一部の前方支援地の駅を除くと、無料提供を、割引販売へ、割引販売を正価販売へと少しずつ対応を変えていっている。非常時から日常への回復を少しずつスタートさせたのだ。

復興に向けて

調査時および現時点で復旧が完了したとはとてもいえないが、復興へ向けての動きは始まっている。定量調査では、「状況が落ち着いた時期」として最も回答が多かったのは「3月下旬」で、その理由は「ガソリン供給の安定化」である。この燃料事情が改善するころから前方支援地の道の駅を中間・後方支援地の道の駅が支援するという動きが活発になる。「復興支援セール」のようなイベントは、被災地ににぎわいを生み出し、東北以外の地域へのPRにも寄与した。道の駅は、全国からの支援の窓口にもなり、物産品の調達・送付を担うことにもなったし、直接出かけて行って、PRするようなことも求められている。

また、大手スーパーやコンビニの流通が途絶するなか、道の駅が築き上げてきた地域の小規模流通のネットワークは、先にみたとおり、災害時に大きな力となって機能した。これは調達や販売（提供）という取引関係や仕組みの側面が強いが、復興に向けて、津波被害や風評被害で生産をあきらめてしまった農家や加工業者への精神的な励ましや新商品開発支援など、地域経済の復興に寄与する動きもあった。

このような役割を果たすのは、駅長をはじめとする運営者が、道の駅をただのドライブインでも、小売店でも、観光施設でもなく、地域活性化の拠点として、社会的な使命を意識しながらも、ビジネ

スとして絶妙なバランス感覚で経営をしているからだといえる。

以上、みてきたように、道の駅は、24時間利用できるトイレや駐車場を持った施設を舞台に、地域の生産者や業者との取引関係や信頼関係から生まれた多様な物品・サービスを提供し続けることで、「道の駅に行けばなんとかなる」という利用者の信頼を得てきた。その信頼が災害時に、人々を道の駅に呼び寄せた。道の駅は限られた資源のなかで、平時の休憩機能、情報提供機能、地域連携機能を、刻々と変わるニーズに合わせてうまく転換することで、結果的に今までにない救援支援・復旧支援施設として活躍することになった。さらには、全国からの復興支援の窓口として認識されて、地域連携を象徴するナショナルブランドのような存在になりつつある。道の駅を舞台に、様々な主体が連携するイメージである。今後は平時と災害時に適応できる地域の多機能型連携拠点としての役割を果たすことが期待されているといえる。

5-2 道の駅の機能のとらえなおし

地域の多機能型連携拠点の役割を果たすためには、「休憩機能」「情報提供機能」「地域連携機能」という3つの主要な機能をどのようにとらえなおし、何を今後強化していけばよいだろうか。今回の調査でみてきた3つの機能についてまとめる。

1) 防災機能について

もともと道の駅は、防災機能を想定していなかった。実際、東北全体で、避難所指定は20.4%、防災に関する行政との協定やマニュアル等の取り決めがあるところは13.1%しかない。行政との役割分担をはっきりさせて、地域の防災計画等に明確に位置付けることで、道の駅が災害時に動きやすいように制度を整備する必要はある。そのような基盤の上に、毛布や食料、水のような備蓄や、水タンクや発電機、簡易トイレのようなライフラインが途絶したときにかならず必要になるものは常備しておきたい。

ただ、そのような備蓄や機材は多く大規模になればなるほど保管場所や維持コストがかかるので、すべてを想定して揃えておくことはできない。販売している食品やレストランの在庫が、いざというときの物資にもなる。通常に営業しつづけることが、防災機能を高めることにもつながるのだ。こういったことも踏まえて、運営する側が管理可能な範囲で準備するのであれば、もう一度、今回の震災で、道の駅が被災者から求められた役割を認識しておく必要がある。それは、支援が被災者・避難者を届く「ラストワンマイル」を道の駅がつなげたという事実である。

2) 回復支援機能について

今回の震災は、私たちが想定できない災害が起こりうることをあらためて認識させられた機会でもあった。未然に災害を防ぐ防災という考え方ももちろん必要だが、起こった災害を最小限に抑え、大きな被害から立ち直るといふ「回復」という営みが重要であると今回の道の駅の活躍は教えてくれる。この回復支援に含まれるのは、「人の回復支援」「日常の回復支援」「移動支援」である。

人の回復支援

今回、道の駅が避難者に行った支援は、食料や飲料の提供といった「食べる（飲む）」を支援すること、重要だったトイレの提供とともにお風呂の提供、生理用品などの提供など「排泄する（衛生を保つ）」を支援すること、休んだり、寝たりする場所を提供するような「休む（寝る）」を支援すること、この「食べる（飲む）」、「排泄する（衛生を保つ）」、「休む（寝る）」という人間の行為は、災害時の様々なストレスで疲れ切った体や心に、体力や気力を回復し、次の行動に移るために必要な営みである。これは今までの道の駅の機能でいえば、休憩機能ということになるが、その機能が、災害時には、回復支援機能へと転換する。

災害時には、この3つの営みに不可欠な物資や設備が入手・利用できなくなる。水、食料、食材を調理するための道具、食器、トイレ、生活雑貨、空調設備がある場所、布団など。重要なことは物資や設備があっても、それが最終的に利用できる形で被災者に提供できないと意味がないということである。被災者にとって、「米という農産物」がいくらあっても、炊くための水、炊飯器、炊飯器を動かす電気がないと「米という食料」は手に入らないのである。このような物資や設備と、被災者との「ラストワンマイル」をつなげることが道の駅の役割だと考える。言いかえれば、被災者、利用者の立場に立って、必要な支援を考え、与えられたものやネットワークのなかで実現する役割である。

特に電気や水道などのインフラが途絶したときに、3つの営みを実現できるように準備をしておく必要がある。

「日常」の回復支援

「食べる（飲む）」、「排泄する（衛生を保つ）」、「休む（寝る）」という災害時に最低限確保されるべき営みを回復できれば、次は地域の「日常」を回復するための支援が必要になる。ここでいう「日常」とは普段どおり、生産が行われ、消費し、地域経済が動いている状態を指す。生産から卸、小売といった流通の再構築支援ともいえる。ただ、そこには、取引関係を構築するだけではなく、被害で生産をあきらめた生産者を励ますといった動機づけのような支援も含まれるし、物資を無料で提供せず、あえて正価販売をすることで非常時の消費者のモラルを保つような試みも含まれる。そして、多くの道の駅が、困難な状況のなか、営業を続けて、商品を仕入れ提供するという「いつもの商売」を続けることで、被災者を励まし続けたことを忘れてはならないだろう。このような彼らの努力は、「商売」という言葉だけでは還元できない。被災前の何気ない地域の「日常」としか呼べないものを回復しようとするプロセスといえないだろうか。

災害時に、流通を維持、または再構築して「日常」を取り戻すためには、平時からの生産者、卸売、行政、市民団体等などの多様なネットワークをどれだけ良好に築くことができるかにかかっている。平時での機能でいえば、地域連携機能こそが、今回のような想定外の災害に直面し、今後、強化されるだろう防災機能では対応しきれない部分を補完する力となり、本当の意味の道の駅における災害に対する「強さ」を決める機能となるだろう。

移動支援

道路に隣接している道の駅だからこそ、求められる支援である。被災者が体力や気力を回復すれば、道の駅から移動する必要がある。また、流通を維持・再構築し、「日常」の回復するためには輸送や移動の手段がないと難しい。特に今回、ガソリンが不足したことで、人の移動、モノの輸送ができなかったことは大きな課題となった。今後は、道路というインフラに隣接する施設として、移動を支援す

るための機能を持つ必要がある。また、燃料の種類をガソリンだけでなく、灯油、軽油、ガス、電気といったようにミックスさせることで、移動だけでなく、3つの営みの支援にも活用できるようにすべきである。また、情報を提供することも移動支援にとっては重要である。災害時も道路の情報や目的地の情報を提供できるような体制を整備することで、より移動を速やかに支援することができる。

この移動支援機能を強化することは、今までの情報提供機能の強化と、道路隣接施設としての強みを活かす試みということになるだろう。

3) 地域連携機能について

生産者・業者との連携

先にも述べたとおり、災害に強い道の駅になるということは、地域連携機能を強化することと同意である。生産者や卸売業者との平時からの親密な関係は、非常時の融通関係につながる。ただの取引関係として、出入り業者やテナントとみるのではなく、道の駅にとって貴重なソーシャルキャピタルとしてとらえ、良好な関係を維持することを意識しなくてはならない。

行政との連携

定量調査では、もっとも多かった連携は「地元行政からの要請の対応」であり、その自己評価も「ある程度うまく対応できた」という結果がでている。ただ、現地調査でインタビューをすると、「行政は何もしてくれなかった」という意見をよく聞いた。要請には対応したが、行政が道の駅を支援したり、一緒に行動したりということはあまりなかったという印象だ。これは防災機能ところでも述べたが、そもそも災害時に道の駅と連携する制度がなかったということが最も大きな理由だといえる。今後は、協定やマニュアルなどの整備を通じて、より災害対応でも連携ができるようにしなければならない。また、災害対応という点では、地元行政だけでなく、国との連携は不可欠になるだろう。

道の駅どうしの連携

今回の震災は、東北の道の駅が具体的に連携するきっかけとなった。定量調査でも、「他の道の駅との助け合い」が2番目に多い連携であった。被災地支援のためのイベント、ボランティア派遣等、様々なレベルでの連携が行われた。また、平時につくっていたネットワーク組織が初めて、有事を経験し、具体的に動いたことにより、さらなる連携が進むことになるだろう。さらには、東北以外からの地域からの支援もあり、道の駅どうしの連携は全国に広がりつつある。他県からその地域を支援する場合、地元の自治体ではなく、道の駅に問い合わせがきたという事例を聞くと、民間レベルでの地域連携を代表する施設として認識されはじめていると思える。

おもしろいのは、利用者が、道の駅で提供されるものは、その地域固有のもの（特産品など、ここでしか手には入らないというユニークさ）ということに魅力を感じる一方で、日本全国どこに行っても「道の駅なら安心、なんとかなる」という統合的なイメージに魅力を持ちはじめているということである。多様でお互いに自律しながら、まとまって連携しているというのは、ネットワークとしては理想的である。日本で初めて地域連携を象徴するナショナルブランドが誕生したといっても大げさではないと考える。このブランドを東北だけでなく、全国の道の駅が共有し、育てていく姿勢が求められている。

5-3 地域連携を促すマネジメント

最後に、道の駅の機能をとらえなおし、平時と災害時に対応できる地域の多機能型連携拠点へ進化していくために必要なマネジメントについて簡単にまとめておく。

今後、防災や回復支援の機能を強化するためには、その基盤となる地域連携機能の強化がポイントとなり、この地域連携を促すマネジメントが必要となる。つまり、休憩施設や小売店、観光施設の運営という側面だけではなく、より地域活性化や産業振興という側面を強く意識して、ネットワークを形成していく力が必要になる。今回の調査では、その力を左右するのは、スタッフ、特に駅長のキャリアによるところが大きいという傾向がみられた。

一方で、多くの道の駅の運営組織が、株式会社の形態をとっているものの、多くが公社など行政の資本が入っている会社が多く、場合によっては、経営層に首長や行政職員が名を連ねており、決して現場の運営者が、自由に意思決定できるような制度設計になっているわけではない。多くの駅長が、道の駅の公的役割を感じながらも、経営的には、企業としての厳しさを感じながら運営しているという印象を持った。

今回の調査では、平時の道の駅のマネジメントに関してまでの提言をするスペースはないが、今後の課題として、人材育成など人が最大限の資源となる道の駅において、地域連携を促すネットワーク形成ができる人材を確保・教育することが重要なテーマになっていくと考える。

付録

現地本調査 行程

■体制と調査対象

教員 4 名、職員 1 名、学生 12 名（4 年生 4 名、3 年生 7 名、2 年生 1 名）が参加し、岩手チーム、宮城チーム、福島チームに分かれて調査。計 27 駅、3 地方自治体の調査を実施。

岩手：9 駅、遠野市役所 実施

宮城：8 駅 実施

福島：10 駅、いわき市役所、川俣町役場 実施

■期間：2011 年 9 月 5 日（月）～10 日（土）

8 月 31 日（水）に事前説明会を実施。

9 月 5 日（月）～9 日（金）岩手、宮城、福島、現地集合で調査開始。教員が運転するレンタカーで移動。それぞれが調査。

9 月 9 日（金）3 チームが仙台に集合。

■各チームの行程詳細

<岩手チーム>

メンバー

教員：中庭光彦、職員：金子由美子

学生：槌屋卓馬（4 年）、三谷明史（3 年）、高野敦仁（3 年）、下村耕介（2 年）

第一日目（9 月 5 日・月）曇り

11:40 一ノ関駅集合

12:30 道の駅「かわさき」到着

14:00 「かわさき」ヒアリング（千葉駅長）

16:30 気仙沼に向かい、気仙沼港の被災地を視察

19:00 宿舎（一関市）着

19:30 夕食、本日の総括及び明日からの活動について

22:00 解散（解散後、学生は当日のデータ集計等の作業を行う・・・以降毎日同様）

第二日目（9 月 6 日・火）晴れ

8:00 宿舎出発

10:00 道の駅「遠野風の丘」ヒアリング（菊池駅長、遠野市産業振興課松本課長）

12:45 遠野市役所 とびあ庁舎視察

市役所の本庁が全壊のため、ショッピングセンターに機能を移して稼働。ショッピングセンターのワンフロア一角が市役所として機能している。

- 13:00 遠野市西庁舎「後方支援室」訪問
遠野市における後方支援についてのヒアリング（後方支援室 刈谷主事）
- 13:30 出発。釜石を経て、大船渡へ。
- 15:00 道の駅「さんりく」ヒアリング（千田部長、志田課長）
- 19:30 宿舎（宮古市グリーンピア三陸みやこ＜旧グリーンピア田老＞）着
- 21:00 夕食後解散

第三日目（9月7日・水）晴れ

- 8:30 宿舎出発、グリーンピア地区内の仮設住宅を視察。
- 9:30 道の駅「やまだ」ヒアリング（阿部支配人）
- 13:30 田老の防潮堤を視察後、道の駅「たろう」施設見学。その後宮古市へ移動し、営業を停止している道の駅「みやこ」の建物外観のみ見学。
- 15:00 道の駅「いわいずみ」ヒアリング（佐々木駅長）
その後、道の駅「たのはた」を見学し、さらに久慈へ移動
- 19:30 宿舎（久慈市）着
- 21:30 夕食後解散

第四日目（9月8日・木）晴れのち曇り

- 8:30 宿舎出発
- 9:00 歴通路（れとろ）広場見学し、道の駅「くじ」ヒアリング（中塚駅長）
- 11:30 道の駅「のだ」ヒアリング（古舘駅長代理）
道の駅「くずまき高原」を経て、岩手町「石神の丘」へ。
- 16:00 道の駅「石神の丘」ヒアリング（八重樫駅長）
- 19:00 宿舎（盛岡市）着
- 22:00 夕食後解散

第五日目（9月9日・金）晴れ

- 9:30 宿舎出発
- 10:45 一関へ移動し、道の駅「巖美溪」到着
ヒアリングまでの時間を利用し、これまでの調査の振り返りとまとめを行う
- 13:00 道の駅「巖美溪」ヒアリング（阿部前駅長）
その後、石巻に向かい被災地を視察後、仙台へ向かう。
- 19:20 宿舎（仙台市）着
- 19:30 福島・宮城チームと合流
- 22:30 夕食後解散

第六日目（9月10日・土）晴れ

- 9:30 宿舎（仙台市）出発
- 10:00 情報共有報告会（於：東北みち会議オフィスの会議室）
参加者、教員5名、職員1名、学生12名、東北みち会議2名

13:00 解散

<宮城チーム>

メンバー

教員：久恒啓一

学生：岡俊輔（4年）、北辻巧多郎（4年・第三日目から合流）、日吉蔵人（3年）、福本隼士（3年）

第一日目（9月5日・月）曇り

11:40 仙台駅集合

14:20 道の駅「村田」に到着 視察

14:45 「村田」ヒアリング（村上駅長）

16:20 ヒアリング終了

17:30 宿舎（仙台市内）着

18:00 ミーティング（…以後毎日同様）

第二日目（9月6日・火）晴れ

8:00 宿舎出発

10:00 道の駅「三本木」に到着、視察

10:30 「三本木」ヒアリング（遠藤駅長）

12:00 ヒアリング終了

12:30 昼食終了後出発

15:00 道の駅「あ・ら・伊達」に到着、視察

15:30 「あ・ら・伊達」ヒアリング（舘股駅長）

17:10 ヒアリング終了

18:20 宿舎（鳴子温泉）着

18:40 ミーティング

第三日目（9月7日・水）曇り

8:00 宿舎出発

10:00 道の駅「上品の郷」到着、視察

10:30 「上品の郷」ヒアリング（太田駅長）

12:00 ヒアリング終了

12:30 昼食終了後出発

16:00 道の駅「津山」に到着、視察

16:30 「津山」ヒアリング（西條駅長）

18:10 ヒアリング終了

18:50 宿舎（津山市西條駅長のご自宅）着

19:30 夕飯・ミーティング

第四日目 (9月8日・木) 晴れ

8:00 宿舎出発
10:00 道の駅「大谷海岸」到着、視察
10:30 「大谷海岸」ヒアリング (米倉駅長)
12:00 ヒアリング終了
12:30 昼食終了後出発
13:00 道の駅「かわさき」到着、視察
13:30 「かわさき」ヒアリング (千葉駅長)
15:20 ヒアリング終了、出発
17:40 宿舎 (一関市) 着
18:00 ミーティング

第五日目 (9月9日・金) 曇り

8:00 宿舎出発
10:00 道の駅「路田里はなやま」に到着
10:30 「路田里はなやま」ヒアリング ()
12:05 ヒアリング終了
12:30 昼食後、出発
14:00 道の駅「おおさと」到着、視察
14:30 「おおさと」ヒアリング (佐藤駅長、三浦店長)
16:00 ヒアリング終了
16:10 出発
18:00 宿舎 (仙台市内) 着

第六日目 (9月10日・土) 晴れ

同上

<福島チーム>

メンバー

教員：松本祐一、酒井麻衣子

学生：北辻巧多郎 (4年・第三日目から宮城チームに合流)、杉本秀平 (4年)、高橋由賀利 (3年)、千葉光樹 (3年)、星野紗友梨 (3年)

第一日目 (9月5日・月) 曇り

12:00 郡山駅集合
13:30 道の駅「よつくら港」到着、周辺の視察
14:00 「よつくら港」ヒアリング (白土駅長)
15:30 「よつくら港」観察

- 16:00 海岸沿い 382 号線を南下し通行止めとなる塩屋崎の手前まで被災状況を視察
- 17:30 宿舎（いわき市遠野町）着
- 18:30 宿舎にて夕食
- 21:00 本日の総括
- 22:00 解散（解散後、学生は当日のヒアリング・観察結果のまとめ作業を行う。・・・以降毎日同様）

第二日目（9月6日・火）晴れ

- 8:30 宿舎出発
- 9:00 いわき市役所到着、周辺の観察
- 9:30 いわき市役所土木部土木課ヒアリング（小林係長、小泉技術主任）
- 11:00 案内を受けながらがれき一次仮置き場（いわき新舞子）平薄磯・平豊間地区の被災状況視察
- 13:40 道の駅「ひらた」到着、食堂で昼食（そば）、観察
- 15:00 「ひらた」ヒアリング（高野駅長）
- 16:30 施設観察
- 17:00 出発、会津若松市に移動
- 18:30 宿舎（会津若松市内）着
- 19:30 夕食をとりながら本日の総括
- 22:30 解散

第三日目（9月7日・水）晴れ

- 8:30 宿舎出発
- 9:00 道の駅「ばんだい」到着、観察
- 9:30 「ばんだい」ヒアリング（芳賀業務係長）
- 11:00 案内を受けながらそば打ち施設、物産館など視察
- 12:00 出発、猪苗代湖展望
- 12:30 道の駅「裏磐梯」到着、食堂で昼食（喜多方ラーメン）
- 13:00 「裏磐梯」ヒアリング（佐藤駅長代理）、平行して学生 2 名で観察
- 14:30 案内を受けながら施設観察
- 15:00 出発
- 15:30 道の駅「喜多の郷」到着、観察
- 16:00 「喜多の郷」ヒアリング（山口駅長）、学生 2 名は観察を継続し終了後合流
- 17:30 施設観察
- 18:00 出発、福島市に移動
- 19:30 宿舎（福島市内）着
- 20:30 夕食をとりながら本日の総括
- 22:30 解散

第四日目（9月8日・木）晴れ

- 8:30 宿舎出発
- 9:00 道の駅「安達」到着

9:30 「安達」ヒアリング（熊本駅長）、平行して学生2名で観察、終了後合流
11:30 施設見学
12:00 出発
12:20 道の駅「ふくしま東和」到着、食堂で昼食（中華料理店）、観察
13:30 「ふくしま東和」ヒアリング（富樫駅長）
15:00 施設観察
15:30 出発
16:00 川俣町仮役場到着、ヒアリング（産業課 商工交流係 橋本主任主査）
17:10 道の駅「かわまた」に移動
17:20 道の駅「かわまた」到着、観察、レジの女性2名にヒアリング
18:30 出発、宿舎に移動
19:00 宿舎着
19:30 夕食をとりながら本日の総括
22:00 解散

第五日目（9月9日・金）晴れ

8:00 宿舎出発、避難区域の飯館町を通り移動
10:00 道の駅「南相馬」到着、観察
10:30 「南相馬」ヒアリング（大竹駅長）
12:00 施設観察
12:30 出発、南相馬の海岸の被災状況を視察
13:30 道の駅「そうま」到着、食堂で昼食、観察
14:00 案内を受けながら施設観察
14:30 「そうま」ヒアリング（新妻駅長）
16:00 案内を受けながら相馬の被災状況を視察
17:00 仙台市に移動
18:30 宿舎（仙台市内）着
19:30 宮城・仙台チームと合流、夕食
22:30 解散

第六日目（9月10日・土）晴れ

同上

現地本調査 参加学生のコメント

<岩手チーム>

■豊田ゼミ4年 槌屋卓馬

今回の道の駅の調査は震災を知る上で非常に良かったと思います。それは、道の駅のスタッフは被災者であり、支援者であること、道の駅は地域密着の施設であるため地域の情報が集まってくるため、道の駅を調べることでその地域の被災状況や流通状況を把握することが出来ました。

その中で、私たち岩手班は道の駅の調査をするにあたり、道の駅の大きな役割の1つである流通機能に着目しました。震災後は東京でもあったように被災地でも流通機能が麻痺し、スーパーやコンビニに何日も商品が届かず被災者に食料が届かないといった事態が起きていました。そんな中、道の駅は食料の供給を続けることが出来たそうです。それは、道の駅が普段から地域の農家との取引をし、信頼関係を築いているため震災後でも毎日必ず農家方が野菜や加工品を道の駅まで届けてくれたそうです。

道の駅は、ドライバーの休憩場所にとどまらず、地域社会の経済や生活を支える存在になりつつあります。今回の震災を堺に流通が見直されると思います。そうなったときに、地域の流通を支える道の駅の果たす役割はさらに大きくなっていくと思います。

■久恒ゼミ3年 三谷明史

今回の東北道の駅プロジェクトに参加したことは、自分にとって非常に大きな体験となりました。この日本史上最大級の地震によって生じた変化、また津波の被害を受けてしまった町の現状を直接見ることができたのは、今後の人生においても大きな意味を持つと思います。

また、このプロジェクトに参加するまで道の駅というものを知らなかった自分にとっては、今回の調査を通して震災復興・地域活性化という二つの面から、日本の新たな可能性を感じとれたことも大きな収穫でした。

参加できて本当によかった。東北のみなさん、ありがとうございました。

■金子ゼミ3年 高野敦仁

このプロジェクトを通じて民間と行政の動き方を見る事が出来て社会を少し覗けた気がした。またこの道の駅プロジェクトを通じて衣食住を別の学年やゼミの人と衣食住をともにする事で自分に足りない所が見えたり、新しい考え方に触れる事ができたので大変刺激を受けた。私の課題として見えてきたのは「人に頼らず自責になる」という事でした。

人と関わる事が成長に繋がるのだと改めて感じた。これからもこのような事は続いて欲しいと強く思います。

■中庭ゼミ2年 下村耕介

今回の道の調査で2年生僕だけでした。中庭先生と松本先生と北辻先輩と槌屋先輩くらいしか知っている人がいなくて不安でした。でも、岩手班はみんなと打ち解けられて良かったです。それに、学校でも先輩たちと楽しく会話のできるようになって良かったことが今回のサブの収穫でした。メインの収穫は今回は多摩大学初の試みに2年生でこのプロジェクトにかかわれたことです。それにはさまざまな理由があり、被災の現地リアルに見たこと、教授に呼んでもらえたこと、ここでしかあえない

先輩に出会えたことが大きな収穫でした。

被災の現場はとても静かで雰囲気飲み込まれそうでとても怖かったです。また、自分の世界と東北の世界の知らなかったことを知って悲しくなりました。僕にできることはいろいろな現実を知ることによって被災者を少しでもわかってあげることしかできないです。

<宮城チーム>

■沈ゼミ 4年 岡俊輔

道の駅巡りを通して震災の様子を肌で感じられたのと、駅長さんを中心とする素晴らしい方々と会いお話を聞いたことがもっとも大きな体験です。メディアを介してしかイメージ出来なかった震災の様子でしたが、実際に現場にて積み上げられた瓦礫や跡形もない家屋を見るたびに、言葉に出来ないたたまれない気持ちになりました。また、それに加え駅長さん方に当時の様子伺いなかでさらに深い理解が出来たと思います。

何か出来るわけではありませんが、まずは自分の中で深く共有出来たことはとても大きなことだと感じました。駅長さんの皆さんは、人間的にもとても深く尊敬できる方々で震災という共通項をも超えて大変学ばされました。造詣の深い経験のある世代とこれからを担う僕ら世代がお互いに連携し合いながら前に進むことが課題であり、求められる重要なことと強く思いました。

■野田ゼミ 4年 北辻巧多郎

東北道の駅PJに参加させて頂いて、自分の人生が大きく変化したと思っております。

私は今回のPJの以前に、東北道の駅の調査でよつくら港に2週間ほど滞在しました。よつくら港の活力溢れる姿が今も忘れられません。そんなよつくら港が今回の震災であられもない姿になっており、目の当たりにした時には自分も信じられない気持ちで一杯でした。建物として機能しなくなった、よつくら港ですがコミュニティとして地域の復興の大切な機能を果たしていました。そこにいる方々の想いや希望、志を感じることができました。今回であった人たちは、人生においてこれ以上無い逆境に立たされた方がたばかりでしたが、本当に前を向き、努力していました。

私は今回の震災で、今後の人生において東北の復興そして発展に貢献できる人材になると決意しました。そのような私が今回の調査に参加できた事は本当に良い経験になりました。

■野田ゼミ 3年 日吉蔵人

わたしは東北に行くまでは、線量の問題を気にしていました。しかし、仙台駅に着いてびっくりしました。誰ひとり線量を気にしている様子はなく、仙台はとても賑わってました。仙台の人たちの顔を見て、自分の不安が吹っ飛んだのを覚えています。ですが、やはり被災地はものすごいインパクトでした。震災から約半年もたっているのに、瓦礫の山や壊れた家をたくさん見ました。瓦礫の山は、全部思い出だったんだなと思うと悲しくなりました。改めて自分が健康に生きている喜びを感じたし、強く生きていかなくてはいけないという気持ちになりました。

道の駅を回っていて感じたことは、駅長さんたちが皆さん本当に立派な方ばかりだなと思いました。自分のことよりも、地域のことを考えていたと思います。駅長さんたちの話を聞くだけで、人生勉強になったと思います。先生方や友達との出会いもありました。東北道の駅調査に参加して本当によかったです。

■久恒ゼミ3年 福本隼士

私はどの道の駅に行っても駅長は平常時では、経営が厳しく何か特色を出せないかと考えていた。震災後では道の駅に訪れた客の対応は様々だが、インフラがやられた後、動揺しながら対処しており、駅長や職員が不甲斐なさを感じて居た。

道の駅にとってインフラがやられたのが非常に痛く、情報発信の場として機能が果たせなかったことや、道の駅の場所によるがトイレに対して苦慮しているのがヒシヒシと感じた。

特にトイレに関しては、駅長自ら率先して掃除しているところや、マンホールを開けそこで用を足して下さいなど、色々特色が出ていたので、道の駅としての統一マニュアルが出来れば楽になると思う。最後にどの道の駅も駅長の特色や物産と特産品が出ており、それが従業員の指揮だけで無く道の駅の建物自体にも繋がって居たと感じた。

<福島チーム>

■酒井ゼミ4年 杉本秀平

今回のプロジェクトを通じて、色々な駅長さんに出会いました。行政に対して怒りを持っている駅長さん、インタビュー中に感極まって泣いてしまった駅長さん、美味しい野菜を自ら作って販売している駅長さん、結構お年を召しているのにスマートフォンを上手に操る駅長さん……。様々な道の駅の駅長さんに出会って、みんな個性や考え方は違うけれど、皆さん自分のやっているお仕事に誇りを持っていました。

行政に対しての不満や、思うように営業が出来ずに頭を抱えている方もいらっしゃいましたが、それでも同僚のために、地域住民の方のために、被災された方のために働いている駅長さんの姿が、私の目にはとてもカッコ良く見えました。今回お会いしたすべての駅長さんにまた会いたいです。

もし、数年後にまた会える機会があるのであれば、今の福島の現状や道の駅の運営体制が少しでも良くなっていて、駅長さんの抱える問題も解決していれば良いなあ、と思います。

■野田ゼミ3年 高橋由賀利

震災から約半年が経った9月5日～10日の間の調査でしたが、実際に道の駅の方の話聞いて震災が与えた影響はとて大きいと感じると共に、道の駅の重要性を感じました。道の駅のだれでも使え地域に密着している点というのは震災時に多くの方に利用された原因でもあると思います。しかし、実際は指定の避難所ではないために支援物資が届かなかった等の問題が生じたとお話を伺って知りました。

地域のコミュニティの場になっているのであれば、道の駅も震災に備えた施設としての役割を持たせていった方が良いと感じました。

■酒井ゼミ3年 千葉光樹

今回1週間に渡り福島地域一帯の道の駅を訪問し、フィールドワーク・駅長または関係者の方にインタビューを行い貴重な体験をさせて頂きました。

初めて被災地を訪問し、実際の震災のすさまじさを目の当たりにし想像以上の衝撃を受けました。被害状況はすさまじく半年近くたった今でも当時の影響が感じられました。震災による被害にも当然驚きましたが、それ以上に驚いたこともありました。それは被災した方々の現在の意識の強さを感じました。駅長や関係者の方を通してのインタビューを行うと震災のショックはあるものの震災から立

ち直るべく考え行動していることを皆さんから感じられました。それは「道の駅」という特別な施設を通して震災に大いに貢献したからこそそのような考え行動できるようになったのだと思います。

道の駅は現在も多くの方に様々な場として利用され特に震災時には活躍し道の駅の存在価値が改めて実感できたと感じました。

道の駅はコミュニティ・憩い・つながりなどの大切な場となりそしてその場から繋がる情報共有が大いに非難・復興につながったのだと感じました。

震災時に被災者が言った「あそこにいけば何かある。」この言葉こそ道の駅の大切な要素がつまっているのだと思いました。

今後も継続して道の駅を通して多くの人に役に立つことを祈っています。

■野田ゼミ3年 星野紗友梨

私が今回の道の駅フィールドワークに参加しようと思ったのは、道の駅というものの実態を知りたかったことと、自分の家族と多くの親戚が被災したことがきっかけでした。被災地のことを「やっぱり自分で聴いて自分の目で見て確かめないと」と思い、このフィールドワークに参加しました。

実際に現地に行ってみると、私が思っているよりもずっと活気があって前向きな方ばかりで、逆に私たちが元気をもらいました。道の駅のスタッフの方や駅長さんの話を聴き、このような地域に関わる機関は、地域はもちろんのこと、行政との関わりも重要なんだなということがわかりました。何よりもこのフィールドワークを通して、道の駅の人達が本当に地域の為を思って働いているんだなというのをとても感じました

メンバー紹介（あいうえお順）

酒井 麻衣子（さかい まいこ）

多摩大学 経営情報学部 准教授

大学卒業後、複数の民間企業でデータ分析コンサルティング、顧客マーケティング業務に携わる。2005年より現職。専門はサービス・マーケティング、博士（経営学）。

本プロジェクトでは、福島県調査および定量調査の分析を担当。第2章、第3章を執筆。

中庭 光彦（なかにわ みつひこ）

多摩大学 経営情報学部 准教授

専門は都市・地域政策マネジメント。主な著書に『オーラルヒストリー多摩ニュータウン』（中央大学出版部、2010）。ミツカン水の文化センターの客員主幹研究員も務める。

本プロジェクトでは、岩手県調査を担当。第4章1節を執筆。

久恒 啓一（ひさつね けいいち）

多摩大学 経営情報 学部教授

多摩大学総合研究所 所長

宮城大学 名誉教授

日本航空（株）を早期退職後、1997年宮城大学事業構想学部教授に就任。2008年より多摩大学教授。専門はビジネスコミュニケーション。

本プロジェクトの現地調査団団長。宮城県調査を担当。第4章2節を執筆。

松本 祐一（まつもと ゆういち）

多摩大学 経営情報学部 准教授

多摩大学総合研究所 副所長

学生時代にNPOの運営を経験、その後、マーケティング会社で商品開発・市場開発の仕事に従事し、2005年から現職。専門は地域経営論、生活戦略論。地域の創業支援・就労支援プロジェクトに関わっている。

本プロジェクトでは、福島県調査を担当。第1章、第4章3節、第5章を執筆。

調査協力

特定非営利活動法人 東北みち会議

<http://www.tohoku-michi.or.jp/>

“みちに関する活動の交流と連携を図り、豊かな地域づくりに貢献する”

多摩大学 東北「道の駅」大震災研究プロジェクト 報告書
『東北「道の駅」の震災対応の実態と新しい役割』

2012年2月1日 発行

編 者 多摩大学地域活性化マネジメントセンター

発 行 者 多摩大学地域活性化マネジメントセンター
東京都多摩市聖ヶ丘4丁目1番1号
電話 (042)337-1111 (代表)



この事業は、オートレースの補助金を受けて実施したものです
<http://ringring-keirin.jp>