

筑波大学社会・国際学群国際総合学類

卒業論文

「道の駅」における防災機能と地域づくり

2015 年 1 月

氏 名：村田 恭子

学籍番号：201110409

指導教官：関根 久雄教授

目次

第1章 序論	1
1. 研究目的	1
2. 研究方法	4
第2章 地域づくりと「道の駅」	5
1. 地域開発の流れ	5
(1) 日本の地域開発とは	5
(2) 1990年代の地域づくり～新地方の時代～	7
(3) 地域づくりと第三セクター方式～公と民の融合～	8
2. 「道の駅」とは	11
(1) ドライブインと「道の駅」	11
(2) 成立の経緯	12
(3) 「道の駅」登録までのプロセス	12
(4) 設置・管理・運営について	13
(5) 登録のメリット	14
(6) 分布状況	15
3. 「道の駅」と地域活性化	15
(1) 「道の駅」と直売所	15
(2) 地域を支える「道の駅」～経済的やりがいの創出～	16
(3) 地域を支える「道の駅」～精神的やりがいの創出～	17
(4) 「道の駅」による地方創生拠点の形成「まち」「ひと」「しごと」	19
第3章 防災拠点と「道の駅」	22
1. 防災拠点の定義と機能	22
2. 「道の駅」の防災拠点としての役割	23
3. 災害時の「休憩機能」～災害時の拠り所としての「道の駅」～	25
(1) 「道の駅」の防災行政上の位置づけ	25
(2) 公式防災拠点となった「道の駅」～栃木市藤岡町「みかも」を例に～	27
4. 災害時の「情報発信機能」	28

5. 災害時の「地域連携機能」	30
(1) 「道の駅」の「地域連携機能」とは	30
(2) 地域連携機能～商品の販売を続ける「市」機能～	31
(3) 広域地域連携機能～「道の駅」どうしの連携～	34
(4) 広域地域連携機能～「道の駅」と行政の連携～	36
第4章 結論	40
注	43
参考文献	45
Summary	47
謝辞	49

図目次

図 1 「道の駅」登録までのプロセス	13
図 2 アンケート結果①	26
図 3 アンケート結果②	27
図 4 災害時に「道の駅」として提供できるサービス	29
図 5 避難時のサービスに対する支払い意思について	32

表目次

表 1 全国総合開発計画の概要比較	6
表 2 「道の駅」の機能と整備主体	14
表 3 群馬県「道の駅」の防災総合利用に関する基本協定	39

第1章 序論

1. 研究目的

戦後日本の地域開発は、「均衡ある国土経営」の観点から、大都市地域の過密化解消とその受け皿としての地方の整備を目的としてきた。1960年代には、拠点開発構想のもと、太平洋ベルト地帯の大都市から地方部へ工業団地の設置などを行うことで工業の再配置を目指してきたが、産業基盤の整備が劣る地方部では企業誘致が行き詰まるなど工業の分散はなかなか進まなかった。さらに1970年代に起きた2度のオイルショックによって、国は巨額の財政赤字を抱えることとなった。地方は国の公共事業や補助金に頼れなくなったため、産業は大きな打撃を受けた。それまで地方は、開発に必要な資金やノウハウを国に依存した他発的な地域開発が主だった。その結果、事業はトップダウン方式で進められ、開発が行き詰った際に地域の人々は、現場の従業員か、あるいは開発から除外された状態でとり残される。さらに、広がるグローバリゼーションの展開によって地域外から入ってきた工場なども海外などに移転し、産業の空洞化が発生することとなった。

未曾有の事態を経験した地方は、国の支援に依存する他発的地域開発に危機感を持ちはじめた。そしてそのなかから、自ら産業をおこして地域経済の自立を図り、また地域住民の生活環境の向上を求めて、地域の活性化を目指す動きが出てきた。いわゆる「一村一品運動」や「町おこし」とよばれる運動がそれであり、他発的地域開発に対して自立的な地域開発とよばれている。こうした地域が行うプロジェクトは公共的事業から収益的事業へと徐々に変化していった。事業主体も国や自治体から、民間の資金へと変化し、その中間事業体である第三セクターが新たに登場し、普及することとなる。

一方、国の地域開発への対応も1986年に制定された民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法(通称「民活法」)を境に変化した。具体的な政策として、市町村などの地方自治体自らが民間企業とパートナーを組んで行う地域活性化プロジェクトに対して国が無利子や低利子で融資する制度や、市町村の大小にかかわらず、国が一律1億円を交付し、これを財源に市町村が個性的な地域づくりを行うという「ふるさと創生事業」⁽¹⁾といった新しい制度が相次いで創設された。地方地域主体の地域活性化や、地域間競争を促すなど、国全体で自立的な地域開発の体制

をバックアップする仕組みが出来上がったのである。

このような潮流の中で、1993年にはついに、東京圏から地方への人口流出数が、地方から東京圏へ流入する人口を上回った。戦後以来、人口、産業、情報の東京一極集中が叫ばれて久しかったが地方には製造業のハイテク化、人材の高学歴化にともない生活利便性が良くて文化レベルの高い、良好な自然環境がある活気にあふれた地域が増えており、「地方の時代」が来ているといっても過言ではない。つまり、「まちづくり」「ひとづくり」などの自立的地域づくりこそ、地方における地域住民の生活に生きがいと、はりを持たせる地域活性化の原動力になるのである。そしてまた、このにぎわいが地域の外から人を呼ぶのである。

「地方の時代」を決定づけた1993年の同時期、国土交通省(旧建設省)によって登録が開始された新たな交通施設が「道の駅」である。「道の駅」とは、長距離ドライバーなどの道路利用者に快適な休憩とサービスを供給するために、主に国道などの一般道路沿いに設けられた公的な休憩施設である。当初「道の駅」は無料で使える十分な数の駐車場や清潔なトイレなどの「休憩機能」、道路利用者や地域住民のために交通情報や地域に関する情報を提供する「情報発信機能」、「道の駅」を核として地域にある町どうしが手を結び、地域の活性化を促進する「地域連携機能」の3つの機能を基本コンセプトとしている。「道の駅」は2014年10月現在、全国に1040か所が登録されている。

「道路利用者のための公的な休憩場所」という、それまでにはなかった概念をもつ「道の駅」は、その公共性による安心感と、各駅の持っている個性豊かな地域の特色を生かした施設が地域内外の人々を魅了している。「道の駅」は自治体によるが、およそ地域に1つずつ設置されており、商業や情報発信の拠点となっている。併設される地域振興施設では、地元の農産物の販売や、それらを使ったオリジナルの商品など、「ここでしか買えない、ここにしかない」魅力をアピールしている。つまり、店舗単体の個性を強調するのみならず、地域全体の独自性を売り出す場となっているのである。特に近年は、こうした魅力が地域住民のみならず、地域外からの観光客をも惹きつけるようになり、「道の駅」自体が目的地となっていることもある。多くの「道の駅」が、その地域を代表する観光資源とみなされており、併設する直売所や娯楽施設を含め、集客力のある一大産業として注目されているのである。

このように、現在「道の駅」は、日常的に地域を支える「たまり」空間となってお

り、あそこに行けば何かあるはず、という人々の期待を背負った、地域活性化の核と呼べる存在となっているのである。

この「道の駅」が誕生して5年が過ぎた1998年3月に、第5次の全国総合開発計画(目標年次2010年～2015年)にあたる「21世紀の国土のグランドデザイン」が閣議決定された。阪神・淡路大震災にかんがみ、これまでの全国総合開発計画にはなかった「防災生活圏」、「減災」という言葉が盛り込まれた。災害に対しては、しなやかで被害を最小化できるような対策や、地域住民やコミュニティの自主的な行動と自衛的手段の強化が重要であり、防災生活圏どうしが連携、広域的な防災対応を行えるように整備の充実を図る必要があると述べられている。

このような地域コミュニティ防災を重視する国の施策を背景に、登録開始から20年が過ぎて全国1000か所を超える大規模なネットワークとなった「道の駅」が、災害対策にも活用できるのではないかと注目されている。これまでの「道の駅」の3つの基本機能に、新たに第4の機能として「防災拠点」としての機能が求められはじめたのである。

地域レベルでは、2004年10月に起きた新潟県中越地震のころから、「道の駅」は自治体の防災拠点として位置づけられるようになり、栃木県藤岡町の「みかも」のように、市町村の中には「道の駅」を地域防災計画における避難場所としての防災拠点に設定するところもある。また、群馬県は2008年に「道の駅の防災総合利用に関する基本協定」を各「道の駅」と締結しており、災害時発生時の防災拠点としての利用が本格化している。それまで地域防災拠点であった学校や公民館と同等の役割を持つようになったことで、地域住民にとって「道の駅」が緊急時の拠りどころとして意識されはじめていると考えられる。そして2011年3月に起きた東日本大震災の時には、被災地周辺の「道の駅」が緊急避難場所として活躍しただけでなく、東北地方、ひいては全国の「道の駅」が連携して、震災復興までの重要な役割を演じたのである。

しかし、管理・運営上、道路管理者である国や地方自治体と、併設する地域振興施設等を運営する民間がひとつの駅において共存する「道の駅」には、様々な問題がある。実際に東日本大震災が発生した時には、「道の駅」の管理主体である地方自治体と、運営主体である民間や第三セクターの間で緊急時の防災協定やマニュアルが曖昧であったために、指揮系統が不明確で、駅長や関係者の個人的な裁量、努力に任されることが多かった。そのため、現場の判断で行った支援活動の責任や経営上の負担の多く

を、のちに民間企業などの運営側が負担せざるをえないという事態が起こった。また、「道の駅」の新たな機能として付加されていたはずの防災機能であるが、地域の防災計画において防災拠点とされている学校や公民館に比べると、非常用電源や仮設トイレなど非常時を想定した整備が不十分で、ほとんどが他機関からの提供であったことや、災害関連の正確な情報が入ってくるのが遅く、かつ少ないなどの問題があった。このように、「道の駅」の防災機能は未熟な機能であり、改善すべき点が多く残されているといえる。

現在、新たな地域の核として認知され、活用されている「道の駅」という施設は、地域社会にとっていかなる存在であるのだろうか。そして、期待される「道の駅」ならではの防災拠点としてのあり方とはいったいどのようなもので、緊急時の支援活動に「道の駅」はどのように関与すべきであるのだろうか。これまで行われてきた日本の地域開発の変遷や、国が目指す国土計画と現状、「道の駅」を核とした地域の取り組みをたどりながら、「道の駅」の防災拠点としての可能性を考察する。

2. 研究方法

本稿では、「道の駅」や農産物直売所、地域開発(地域づくり)、防災、東日本大震災についての研究書や学術論文、インターネットを通じて得られる情報に基づいて論述する。政策を研究していくうえで、国土交通省(旧国土庁)や総務省などの関係省庁、各団体のウェブサイトの情報を参考にし、それらはできる限り最新の情報を利用した。詳細な数値データは関係機関の行う調査や報告書を必要に応じて参照した。

以下、本論の構成について述べる。続く第2章では、戦後日本における地域開発の歴史を、全国総合開発計画の変遷とともにたどる。時代の潮流の中から誕生した「道の駅」については、その概要と地域活性化に現状について触れる。第3章は、防災機能と「道の駅」の関係について分析する。戦後に起きた、度重なる自然災害の場面で「道の駅」が果たした役割、反省などを具体的な事例をあげて分析し、今後期待される機能について述べる。そして第4章の結論において、地域づくりの核としての「道の駅」が、防災機能を持つことの意味や、ほかの防災拠点とは異なる「道の駅」ならではの機能を示したい。

第2章 地域づくりと「道の駅」

1. 地域開発の流れ

(1) 日本の地域開発とは

地域開発は、生産志向の経済開発的側面と福祉志向の社会開発的側面の二面性を持っている。前者は限られた国土を有効活用しながら効率的に産業を発展させることで、量的にかつ比較的短期間で経済を発展させる広義の開発のことをさす。後者は地域住民が安全かつ健康で文化的、利便性に富んだ快適な暮らしをおくることができるようにするために、保健・衛生、住宅、教育など福祉の面で質的充実を目指すものである[太田 1965:79]。戦後日本の地域開発は、先進国にキャッチアップするため、特に経済開発的側面を重視してきたと考えられている。

1950年に制定された国土総合開発法は、総合開発計画の種類を全国計画・都府県計画・2府県以上にまたがる地方計画・特定地域計画の4つに分けて制度化した。そして、4種類の計画のうち都府県計画と地方計画というのは、それぞれの地方自治体を中心ないしは主体とした総合計画のことである。つまり、中央政府の出先機関としてではなく、地方自治体の存立基盤である地域社会そのものを、その地の人々の自主的な参加を通じて開発することを目的とした計画を認めたのである。これは地方自治体の役割を高く評価し、開発機構のなかに地方自治の民主的建前を制度化したという意味を持っている。しかし同時に、一部はそれ自体では完結せず全体と密接にかかわっているように、地方自治体による自立した開発といえども、立地や資金などは全体的配慮のもとで位置づけられており、国の重点政策と狙いが一致しない限り、地方自治体の政策に国家資金が配分されないなどの問題があった。この国土総合開発計画に基づき1962年に策定されたのが第一次全国総合開発計画(一全総)である。これは「国土の均衡ある開発」を基本目標としており、これまでおよそ10年ごとに、時代ニーズに即して計画項目を変えながら第5次まで策定されている。

表 1 全国総合開発計画の概要比較

	全国総合開発計画（全総）	新全国総合開発計画（新全総）	第三次全国総合開発計画（三全総）	第四次全国総合開発計画（四全総）	21 世紀の国土のグランドデザイン(五全総相当)
議決年	1962 年	1969 年	1970 年	1980 年	1998 年
内閣	池田内閣	佐藤内閣	福田内閣	中曽根内閣	橋本内閣
背景	・高度経済成長への移行 ・過大都市、所得格差 ・所得倍増計画 (太平洋ベルト地帯構想)	・高度経済成長 ・人口、産業の大都市集中 ・情報化、国際化、技術革新	・安定成長経済 ・人口産業の地方分散の兆し ・国土資源の有限性の顕在化	・諸機能の東京一極集中 ・地方圏での雇用問題の深刻化 ・本格的国際化の進展	・地球時代 (環境問題、アジア諸国との交流) ・人口減少・高齢化時代 ・高度情報化社会
目標年次	1970 年	1985 年	1970 年からおおむね 10 年間	おおむね 2000 年	2010-2015 年
基本目標	地域間の均衡ある発展	豊かな環境の創造	人間居住の総合的環境の整備	多極分散型国土の構築	多軸型国土構造形成の基礎づくり
基本課題	・都市の課題化の防止と地域格差の是正 ・自然資源の有効利用 ・資本、労働、技術・知識の諸資源の適切な地域配分	・長期に渡る人間と自然との調和、自然の恒久的保護、保存 ・開発の基礎条件整備による開発可能性の全国土への拡大均衡化 ・地域特性を生かした開発整備による国土利用の再編成と効率化	・居住環境の総合的整備 ・国土の保全と利用 ・経済社会への新しい変化への対応	・定住と交流による地域の活性化 ・国際化と、世界都市機能の再編成 ・安全で質の高い国土環境の整備	・自立の促進と誇りの持てる地域の創造 ・国土の安全と暮らしの安全の確保 ・恵み豊かな自然の享受と継承 ・活力ある経済社会の構築 ・世界に開かれた国土の形成
開発方式	拠点開発構想	大規模プロジェクト構想	定住構想	交流ネットワーク構想	参加と連携
投資規模	「国民所得倍増計画」における投資額に対応	130～170 兆円	370 兆円	1000 兆円程度	投資総額を示さず、投資の重点化、効率化の方向を提示

(国土交通省国土計画局ウェブサイト⁽²⁾より筆者作成)

戦後の国土開発の指針であった全国総合開発計画は、2005 年に国土形成計画法に改

正された。改正の主な狙いは 2 つある。1 つは「開発中心主義からの転換」である。日本は人口減少時代を迎えているなかで、全国総合開発計画のように経済の量的拡大を狙った開発基調の政策は時代のニーズに一致しなくなっているからである。こうした状況を受け、成熟社会型の計画にするために、景観・環境を含めた国土の質的向上やフローの拡大に加えてストックを活用すること、地域の自立的発展を可能とする国土の形成などを目標としている。

もう 1 つは、「国と地方の協働によるビジョンづくり」である。これまでの全国総合開発計画は中央政府主導で、地方自治体の意見を聞く仕組みはなかったため、地方自治体は実質的には政府の下請け機関に過ぎなかった。しかし、国土形成計画法では、全国計画と広域地方計画に分類し、ブロック地域に分けて適切な役割分担の下、相互に連携・協力して策定できるようになった。このように、計画の策定に様々な主体がかかわることができるようになり、広く国民の意見が反映されるようになったと考えられている。

以上のように、国の地域開発の目標は、経済開発によって「先進地域との格差是正を図る」ことから、地域が自立的に経済活性化や豊かな暮らしをつくる「地域づくり」の時代に変化してきているのである。

(2) 1990 年代の地域づくり～新地方の時代～

「道の駅」が供用されはじめた 1990 年代は、いわゆる「失われた 10 年」である。1991 年のバブル崩壊から景気は低迷し、円高によって企業が海外直接投資を増やしたことや、製造業がコストの低廉なアジア諸国へ生産部門を移転したために産業が空洞化し、日本の国際競争力は弱体化していった。

こうした空前の不況にともない、UJI ターン現象が活発化した。1994 年には東京圏から地方への転出が転出を上回り、都市部から地方への人口回帰が確認されている。要因としては、就職難やリストラ、都市部での地価高騰から主要企業や大学が地方圏へ移転したこと、さらには、高速道路、新幹線、空港等、高速交通体系の整備が進んだことが追い風となり、地方中核都市に都市機能が集積しはじめ、生産機能の地方分散が進んだことがあげられる。また個人の価値観の多様化により、仕事よりも家庭というような余暇重視の生活を希望して、生活環境の良好な地方都市でゆとりある生活をする人が増えた。地方都市も、人口減少を補い地域活性化を図るために住宅確保や

雇用機会の創出などのサポート体制を整えることで、UJI ターン人材の受け入れに注力するようになった。この変化を国土審議会は四全総総合的点検調査部会報告において、「新地方の時代」と呼んでいる。同報告によると、地方を取り巻く新しい潮流として、本格的な人口減少や少子高齢化が進み、特に地方のそれは大都市部より早く到来すると考えられるため、「国と地方の関係も、国民の生活の豊かさへの志向、価値観の多様性、地域づくりへの関心の高まり等にともない、地域の問題は国のバックアップのもとに地域の住民の選択と責任において解決する自主的な地域づくりの体制が求められる」⁽³⁾と述べられている。

地域開発は、もっぱら経済的發展を目的としたものから、地域の特性を生かしながら経済的發展と文化的發展をバランスよく実現させることで、地域住民の生きやすさ（住みやすさや暮らしやすさ）の向上を目的とした「地域づくり」へと変化してきた。そしてその活動形態も多様化している。

これまで地方自治体では、地域開発の軸として外部から企業を誘致し、経済力を導入するやり方が多く取られてきた。これは企業からの税収増加や雇用創出によって、地域の所得水準の向上を狙ったものであった。結果として地域住民の生産・生活状態の向上につながり、これをモチベーションとして地域づくりの自発的な創意を促すものと考えられていた。ところが、実際にはその手段であるはずの企業誘致に熱が入りすぎて、むしろ目的化してしまっていることもある。また、企業誘致は企業自体の發展を単純に追求する性質のものではなく、あくまでも地域の經濟發展のためであるにもかかわらず、地方自治体は企業誘致に際し、企業に有利な条件を提供するために地域住民に対して一方的に協力させる例が多くみられた。たとえば、用地の提供や交通、通信の整備など、住民の生活インフラに直接影響を及ぼすものがある。さらには企業の稼働後、公害を引き起こしてしまい、住民の暮らしを脅かしてきた歴史もある。

もちろん、このような例には地域差があり、包括的に述べることはできないが、外部企業と地域が互いに協力し合い地域づくりをしていくことには多くの困難があった。これらは、新地方の時代が目指す、地域自らの創意と行動による地域づくりとは呼び難いものである。

(3) 地域づくりと第三セクター方式～公と民の融合～

地域活性化の起爆剤として、第三セクター方式による地域づくりを採用する自治体

が増えてきている。第三セクターとは国や地方自治体と民間企業との共同出資で設立される事業体である。主として国や地方自治体が行うべき事業(公共セクター)に、民間部門(民間セクター)の資金や経営力などを導入して官民共同で行う。

つまり第三セクターは、公共と民間の事業のオーバーラップする部分が事業領域となり、公共性がありながら採算性も確保しなければならないという、一見矛盾した役割を担うアクターである。この点で第三セクターは「道の駅」と同じ特性を持っているといえる。実際に「道の駅」の多くは第三セクター方式を採用し、人気を得て、経営に成功している例が多い。

この第三セクターが担う地域プロジェクトは、「自治体が、民間の資金、経営ノウハウ、人材などの民間活力を導入して地域経済の振興、雇用の確保等の地域課題を解決するとともに地域の活性化を図ることを目的に先導的に実施する事業」[高田 1996:120-130]である。そのため、第三セクターは「地域性」と切っても切り離せない関係にある。民間事業の場合、利潤の追求のために市場、生産効率化などを全国から国際社会までを視野に経営するが、第三セクターはマーケットが全国であっても産地にこだわるなど、地域と密接な関係を保つ。

また、第三セクターは地域プロジェクトを「先導的」に行う場合が多い。というのも、すでに民間が手掛けている事業、また民間でも起業できる分野に、公共性をもった第三セクターが参入することは、民間事業を圧迫し、民間活力を弱めることにつながるため好ましくない。つまり、手付かずだった分野を新規事業として独占的に行うのである。

このように第三セクター方式は、これまでの地方自治体や民間とは違った新たな手法であり、期待される機能もまた異なっている。そもそも第三セクター方式を採用する動機について高田は、行政サイドと民間サイドに分けて以下のように分類できるといふ。

まず行政サイドには5つの動機がある。その1つは自立的地域づくりの必要性である。企業誘致や予算を国に依存することが難しい地方の実情があるなかで、地域住民がいわゆる「まちおこし」「一村一品運動」などの運動を興し、自治体自らが産業振興プロジェクトを推進する機会が増えていることがあげられる。

公共部門が慢性的な資金不足の中で需要が多様化する公共事業を増加させるため、財源として民間資金の活用が着目されるようになった。これにより、多方面からの資

金調達が可能となり、その受け皿として第三セクター方式が取られるようになった。これが2つめの理由である。

3 つめは、地域プロジェクトに効率性を持たせるためである。事業主体を行政の外部に置くことで財政的制約から解放され、機動的で弾力のある事業展開が可能になった。また、民間の持つ効率性や企画力、技術力、知識、経験への期待感が第三セクター方式の採用の動機ともいえる。

4 つめは、計画性、公共性の確保である。公共的性格を有する地域プロジェクトは、民間のように市場原理や競争原理のみに基づいて事業を進めるのではなく、地域住民や企業との合意形成をもとに計画的に進めねばならない。そうした地域プロジェクトの推進に当たって、行政が事業に参画しつつ計画段階から実施、運営まで事業の方向性をコントロールすることが可能とするのが、第三セクターである。

そして5つめが、新しい行政需要への対応である。多様化する個人の価値観から、従来の概念では行政サービスの範疇でないような行政需要が発生している。民間任せでは高額な料金になるなど、供給とのバランスが取れないおそれがある事業については、第三セクター方式を採用することが多い。

民間サイドからみた第三セクター方式採用の動機は次の4つにまとめられる。1つは、新しい投資機会の確保である。豊富な資金を持つ成熟化した民間事業は新規事業への投資に積極的であるが、収益性の低い公共的事業への参画には消極的である。しかし、そうした公共的事業であっても、長期的には採算性が見込めるものや、事業自体からの収益が見込めずとも本来の自身の事業との関連や周辺事業から収益を得られるもの、第三セクターを通して地方自治体との結びつきを深めることで将来の収益機会が確保できる、などのメリットが見込まれると、民間から第三セクター事業に参加しやすいという。

2 つめは、公的支援制度の適用である。民間の公共的事業への参画を促進するため、一定の事業を実施する第三セクターに対して補助金の交付や税制面での優遇など、数多くの支援制度が設けられている。これらを受けるために民間が第三セクターに積極的に参加するようになった。

3 つめは事業遂行の円滑化である。事業主体が第三セクターであると、その公共性から事業に安心感と信頼性を生み出す。したがって、民間事業よりも地域住民や企業からの理解が得やすく、権利調整や合意形成の交渉がスムーズに進むというメリット

がある。

4 つめは企業の社会的貢献である。企業の社会的責任が問われるなかで、企業の公益活動や文化支援活動が企業のイメージアップ戦略として活発に行われている。企業が地域社会に貢献する意味で、地域開発に協力する立場から自治体主導の第三セクターに参加するケースが多い[高田 2004:131-134]。

「道の駅」は、元来、地域の核として地域住民自らの手による持続可能な地域活性化を促すものであるため、地域内発型の産業創出が求められる。単純な民間企業による「道の駅」関連事業の創設は、ノウハウのある主体に安心して運営・管理を任せられるメリットもあるが、あくまでも企業として利潤目的になってしまう。これでは公共施設である「道の駅」として行政から求められる本来の機能とはずれてしまう。そこで、公と民が融合した第三セクターという形をとることで、行政は仕組みづくりだけでなく、実際に商売にかかわることができるため、経済的要因にとらわれ過ぎることなく本来の指針に沿った運営がしやすくなるのである。

2. 「道の駅」とは

(1) ドライブインと「道の駅」

明治時代に鉄道が発達するまで、江戸時代の宿場には徒歩や牛馬で移動する旅人に食事を提供する旅籠や、峠の前後に茶や菓子が提供される茶屋があった。これと同様、戦後のモータリゼーションの進展に伴い、民間による休憩施設が主要幹線道路沿いに設置されるようになった。主に通過客を対象とした駐車場、トイレ、レストラン、土産物売り場が一体となったこの施設は、車のまま乗り入れることができることから「ドライブイン(drive-in)」と呼ばれた。

しかし、高速道路の開通に伴いサービスエリア、パーキングエリアができ、一般道にはコンビニエンスストアが出現すると、これらはドライブインにあった休憩施設としての機能を取って代わり、にぎわいを見せるようになる。それによって民間ドライブインの多くは廃業、またはほかの商業施設と複合化することで集客力を高めている店舗もあるが、以前に比べると数は減少したのである。

そこで台頭してきたのが、「道の駅」である。それまで国や自治体による道路整備は、道路本体の整備に重点が置かれており、ロードサイドの整備はドライブインやコンビニエンスストアなど民間が主体となって行ってきた。しかし、長距離、夜間運転の一

般化や高齢者、女性ドライバーが増加してゆく中で、行政も過労運転防止や快適な旅行のサポートが必要であることを認識するようになる。

「道の駅」の登録には、満たすべき以下の3つの基本コンセプトがある。1つは、無料で使える十分な数の駐車場や清潔なトイレなどの「休憩機能」、2つ目が道路利用者や地域住民のために交通情報や地域に関する情報を提供する「情報発信機能」、3つめは「道の駅」を核として地域にある町どうしが手を結ぶことで地域の活性化を促進する「地域連携機能」である。「道の駅」として登録されるためには、これら3つのコンセプトに適合していることのほか、駐車場、電話、トイレが24時間利用可能であること、案内・サービス施設には原則として係員を配置すること、バリアフリー設計であること、景観に配慮した計画を行うことなどが条件となっている。また、「道の駅」に併設する地域振興施設を通じて、立ち寄り客である外来通過者と販売者である地元住民とのコミュニケーションが生まれやすくなったことも特徴としてあげられる。

(2) 成立の経緯

「道の駅」は、1990年1月に開催された中国地域づくり交流会の合宿交流会の中で「鉄道に駅があるように、道路にも駅があってもよいではないか」という山口県阿東町にある船方農場の坂本多旦社長の発言からはじまった。鉄道の駅が、単に列車の乗降場所というだけでなく、人々が離合集散し、買い物や食事を行う場所であることになぞらえている。その後1991年10月から翌年4月にかけて、山口県、岐阜県、栃木県内の計12か所に設置された仮設の「道の駅」で社会実験が行われた。のちに安全事業の対象事業として「駐車場」の設置が追加(交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法)され、1993年1月に「道の駅」懇談会会長による正式な提言がなされた。これをうけて整備に関する正式な要綱策定や案内板のデザインや意見・提案の公募が行われ、4月に全国103箇所の「道の駅」に対して、はじめての「道の駅」登録証が交付された。

(3) 「道の駅」登録までのプロセス

「道の駅」の所轄官庁は国土交通省であるが、実際には国土交通省や都道府県の道路部局などの道路管理者と自治体等との協力のもとに設置されている。一般的に「道の駅」の所在が国道である場合の道路管理は国が、県道であれば県が主体となって行

うことになる。

「道の駅」が成立するまでには以下のようなステップがある。まず、「道の駅」の所在する自治体等による地域振興施設等(直売所・レストランなど)の計画と、道路管理者が行う休憩施設(駐車場等)の計画をすり合わせ、「道の駅」に関して協定する。協定は国土交通省が定める「道の駅」の基本コンセプトに則った整備計画として道路局長に申請、承認を受ける。その後、施設が整備され供用が可能になると公式に登録されたものとなる。また、自治体等が単独で整備する施設については、「道の駅」のコンセプトを満たすものであれば、道路管理者の推薦の上で登録が可能となる。

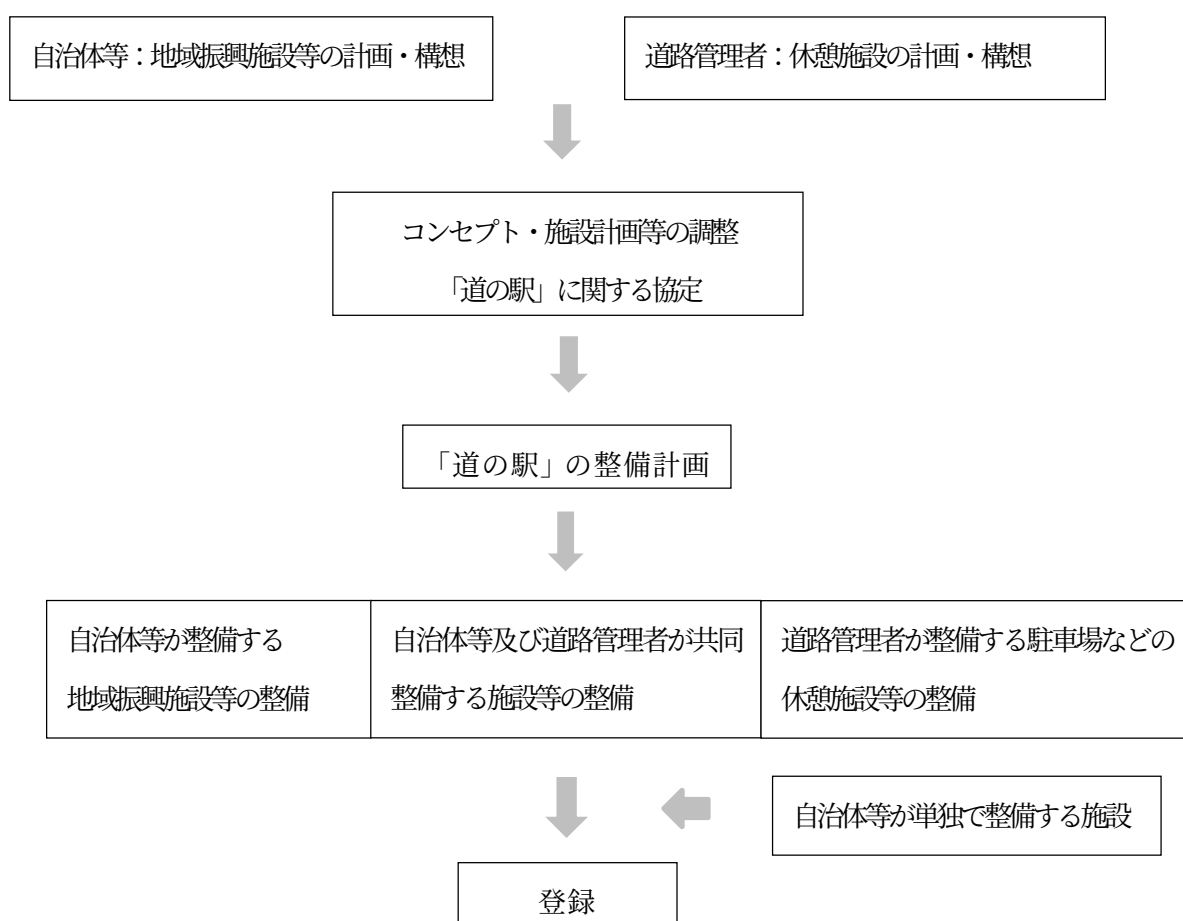


図 1 「道の駅」登録までのプロセス
(国土交通省ウェブサイト⁽⁴⁾より筆者作成)

(4) 設置・管理・運営について

「道の駅」の管理主体は「単独型」と「一体型」に分けられる。単独型では、駐車場

やトイレなどの基本施設からレストランや売店などの地域振興施設まで、すべてを自治体等が管理する。一方「一体型」では、道路管理者と自治体等が共同で管理する。この場合、道路管理者は駐車場やトイレ、道路情報提供の管理を担当し、自治体等は地域振興施設を管理するなど役割が分担されている。

表 2 「道の駅」の機能と整備主体

機能区分/設置主体	道路管理者(一体型の場合)	自治体等(単独)
(1)休憩機能	駐車場、休憩所、トイレ	駐車場、トイレ、公園 レストラン、休憩所、宿泊施設等
(2)情報発信機能	道路情報提供施設	電話、FAX 等、各種情報施設 案内所、地域情報提供施設 物産館、郷土資料館、美術館 イベント広場、交流ホール、 会議室

(国土交通省中国地方整備局ウェブサイトより⁽⁵⁾ 筆者作成)

2013 年 9 月の時点で、設置主体となっているのは自治体等の中でもほとんどが市町村である。内訳は市町村が 98.1%、都道府県が 0.6%、第三セクターが 0.8%、公益法人が 0.5%とつづく。一方で管理・運営主体は、44.3%が指定管理者等（JA や民間企業）、31.1%が第三セクター、自治体が 15.7%、8.9%が財団法人等へ委託している。

佐藤、西川、鶴渕は、このように設置主体と管理・運営主体が異なる点は「道の駅」の大きな特徴であるという[佐藤、西川、鶴渕 2012:54]。こうした運営形態は、初期投資を自治体等が負担することで安定した事業を行えることや、自由度の高い企画が提供できるというメリットがある。

(5) 登録のメリット

民間のドライブインではなく、「道の駅」として登録されることのメリットは大きく 2 つある。1 つめは「道の駅」として登録されることが、一定水準以上のサービスを提供できる施設としての評価を受けた証明になること。そのため、民間の施設に比べる

と信頼度は高く、提供されるサービスへの期待値も高い。2 つめは、全国にある「道の駅」の一つとして位置づけられ、公的な道路管理者による案内標識がつくこと。ドライバーはいつでも無料で安心して利用できる。また、地図にも明記されるなどの波及効果が期待されるため、地域の PR が可能といえるのである。

(6) 分布状況

2014 年 10 月現在「道の駅」は全国に 1040 か所あるが、分布にばらつきがみられる。最も「道の駅」の数が多いのは北海道(114 駅)、次いで岐阜県(54 駅)、長野県(41 駅)、新潟県(34 駅)兵庫県(32 駅)、秋田県、岩手県(30 駅)である。一方、「道の駅」が少ない都道府県は東京都(1 駅)、神奈川県(2 駅)、沖縄県(7 駅)、大阪府、佐賀県(8 駅)である。

これらのことから「道の駅」は土地面積が広くて道路実延長も長い都道府県に多く設置され、面積の狭い都道府県にはあまり分布していないといえる。これは同時に、「道の駅」が地方に多く分布し、都市部には少ないことを意味している。地方の中でも中心的な役割を担う中枢都市を抱える宮城県や福岡県は、「道の駅」の数は全国平均以下、道路実延長あたりの数も非常に少ない。つまり、ターミナル駅という交通結節点をもつ鉄道の発達した文化圏では「道の駅」は分布しづらく、モータリゼーションの発達した地方部こそ「道の駅」のステージなのである。そしてこのような場所は、地域活性化の活動を行うにあたって「核」となる絶好のポジションであるといえるのである。

3. 「道の駅」と地域活性化

(1) 「道の駅」と直売所

「道の駅」が今日ほどの集客力を持つ以前から、農山漁村の地域振興政策として「産地直売所」や地元産品を使った「農家レストラン」と呼ばれるものは存在していた。直売所で売れ残った農水産物(第 1 次産業)をベースに、生産物を加工し(第 2 次産業)、観光・物品販売業で消費者へ提供する(第 3 次産業)という機能全体を組み合わせる。それぞれが連携し、地域独自の産品や付加価値の高いサービスを提供する「第 6 次産業」の流れが生まれたのである。直売所はこの 3 つの機能がセットとなって 1 つの施設を構成しているケースが多い[佐藤・西川・鶴渕 2012:56]。

このような動きの受け皿として「道の駅」が機能するようになってきた。1990 年代

中頃の同じ時期に発達した、2つの施設が結びついた理由として、直売所は「道の駅」における地域振興施設の役割を担うことと、「道の駅」の駐車場や休憩施設などは直売所を支えるインフラになるという点で相互にメリットがあり、連携しやすかったからである[慶野・中村 2004:42]。そのため、「道の駅」に併設される直売所は幹線道路沿いの独立した施設の直売所に比べて、遠方から訪れる道路利用者をより多く顧客に加えることができ、集客力を高めることが可能になった。今や「道の駅」の目玉施設となっている直売所が併設されるようになったことで、「道の駅」は道路利用者が休憩するためだけの施設ではなく、観光客が地域の文化を知り、体験する場、特産品に出会える場へと次第に形を変えていったのである。ここでは生産者と消費者が直接対面し、顔の見える生産物販売がおこなわれている。「道の駅」がこうしたコミュニケーションを生み出す空間となるためには、直売所の存在が欠かせなかったと考えられる。

以下では、「道の駅」に直売所を併設している福岡県宗像市にある「むなかた」と、福島県西会津町の「よりっせ」の2つの事例を挙げて、「道の駅」による地域活性化とはどのようなものか分析する。

(2) 地域を支える「道の駅」～経済的やりがいの創出～

「道の駅」は基本的に、大手ショッピングセンターやコンビニエンスストアも商圈としないような地方部をステージとするものである。2013年度には「道の駅」全体で3500億円以上の売り上げを誇る一大産業となっている。現在「道の駅」のおよそ9割が直売所を併設している。

市場や民間スーパーマーケット向けの商品は格安で買い叩かれ、第一次産業の従事者は市場の「弱者」になりやすい現状がある。一方「道の駅」の直売所では、地域の農家や漁師、食品加工業者らが商品を持ち込み、駅や施設に委託して販売するという仕組みが一般的である。売値は生産者が決めて、10数%を手数料として駅の運営会社に支払うが、卸や商社を介さず、物流費もあまりかからないため、多くの「道の駅」では新鮮な野菜や果物が、都市部の食品スーパーよりも、はるかに安い価格で売られている。一方で、単に安く売るだけではなく、生産者個人の顔が見える農作物や加工品などで付加価値を高めることで、スーパーより高い値段でも売り上げを伸ばす商品も少なくない。モータリゼーションが進んだ地方部では、質の良い生産物を車で買い付けに来る客も多く、「道の駅」が促す地産地消による経済効果は大きいといえる。

福岡県宗像市にある「むなかた」では、併設する直売所に生産物を出品する 600 名の生産者のうち 32 人が年間 1000 万円以上の収入を得ており、中には 5000 万円という生産者もいる。これは「道の駅」がなければ存在しなかった収入である。「道の駅」の直売所へ出品することで、民間の手を通じて販売するよりも「安定的に」収入が見込める。「むなかた」のある地域では、農漁業が安定的に稼げる仕事になったため、都会に働きに出ていた農家や漁師の子供たちが後を継ぐために地元へ戻るケースも増えたという。

「道の駅」を通じて、市場の「弱者」である第一次産業従事者は生計の場を得た。今後「むなかた」では一次産品を加工して販売するための工場を建設する予定であるという。「道の駅」は地方に単なる経済的な潤いを与えるだけでなく、地域内発型の産業を生み出す可能性を持っているのである。そしてこうした産業は地域住民の暮らしに密接にかかわっているため、住民自身の手で持続的発展を目指すことにつながる。生産者自身がマーケティング視点を持っていることは、「道の駅」の功績のひとつといえる。「よそ者」による一時的なビジネスではなく、地域住民自身による持続可能な地域づくりに貢献しているのである。

このように、「道の駅」の直売所における経済活動は、地域の農作物生産者に「経済的やりがい」をもたらしている。生産者は直売所に出荷することで、市場や農協に出荷するよりも高い利益を得ることができるため、収入が増え生活が豊かになる。また、商品に対する規制が緩やかであるため、生産量が少ない小規模農家や高齢者でも出店しやすい。特に「道の駅」に併設される直売所は公共性が高いため、生産者も消費者も安心して利用できるという利点がある。広く様々な人に経済活動のチャンスを与えているのである。

(3) 地域を支える「道の駅」～精神的やりがいの創出～

福島県と新潟県の県境に位置する福島県西会津町の国道 49 号線沿いに「よりっせ」がある。休憩施設と情報コーナー、農産物直売所からなるごく一般的な「道の駅」だが、西会津町が推進する「トータルケアのまちづくり」という政策の核として機能している⁽⁶⁾。

目立った産業を持たず、少子高齢化と人口減少に悩む典型的な東北の奥地であるこの町は県内最低レベルの平均寿命であったことをきっかけに「トータルケア」を合言

葉として保健、医療、福祉の先進的な取り組みがされてきた。その中の1つの施策として1998年、健康増進を目的に「ミネラル栽培」が推進されるようになった。ミネラル栽培で作られた野菜は、健康な土壌で栽培しており、味がよくて栄養価が高いという強みを持つ。これらは有志の住民で結成されたミネラル野菜普及会が中心となって販路を開拓、イベントでの販売や地域の学校で給食に使われることで徐々に知名度は上がっていった。

こうした中で2004年に「よりっせ」の建設が決まると、普及会が既に販路や販売ノウハウを蓄積していたことが評価され、駅に常設直売所が設置されることになった。施設は物販、後述するレストランの3つの部門で構成されている。オープン当初は町役場直轄、2008年からは第三セクターによって運営された結果、2008年の売り上げは1億6000万円にものぼった。「よりっせ」は、国道49号線には会津若松から新潟までほかの「道の駅」がないため、物販は町だけでなく会津全域の産品を扱っている。利用客は8〜9割が町外からの客である。物販と共同レジのため、出荷会員のレジ当番はない。しかし、生産者と消費者の交流は重視され、イベント時には生産者が直接売り手となる。なお、出荷会員のほとんどは女性である。

同時にオープンした農家レストランは地域の専業主婦たちが担い手となった。町からは初期費用のみの援助であったが、ミネラル野菜を使った商品の企画から調理、販売、経営まですべて主婦たちによって行われた結果、年間3000万円を売り上げるまでの人気レストランに成長した。材料となるミネラル野菜の味も評価され、県内におけるミネラル野菜の知名度を高めることにもつながった。年々生産出荷額は増加しているという。現在では、安定した売り上げでスタッフへの給料や税金を賄えるようになり、30代40代の若い女性も加わった。働き口の少ない農村部で、今まで専業主婦として趣味に興じていた女性たちが独立して本格的に起業、成功した好例といえる。

福祉政策と産業政策の一体化の例は、日本の中山間地域ではよくみられるもので、成果を上げているものが多い。人口規模が小さく、役所も部署間の垣根が低いことから政策の融通が利くためと考えられる。また、中山間地域においては農業による「仕事」や「生きがい」の創出が住民の健康維持に重要であり、自治体財政を圧迫する国民健康保険の黒字化も期待できる。

このように「道の駅」は「精神的やりがい」を創出する場として地域活性化に寄与している。特に経済活動から離れていた農家の女性や主婦にとって、外部と接触する

ことや新しいコミュニティに自分の身を置くことは生活に「はり」をもたらすと考えられる。消費者と直接接触できる直売所では、自ら作った作物や企画した商品が実際に店頭で売れていく様子や生の声を聴けるため、モチベーション向上、生産意欲を高めるといえる。さらに、直売所では生産者自身が価格の決定権を持っていることも主体性を意識させ、自分の力でやっているという自信になるといえる。また、地元の土地に根付いている農家にとって、自分の住む地域の価値が評価されて知名度が高まることは誇りに感じるものである。外部の人に対して自らの地域が持つ代替不可能な価値をアピールしていく中で、改めて自己のアイデンティティを認識するきっかけとなると考えられる。

これまでの例から、「道の駅」は単なる休憩施設としての役割以上の公共空間であることがいえる。観光地として地域産業の活性化に寄与し、地域住民の経済的、精神的やりがいの創出という福祉的要素を持っており、ヒトの動きが生まれ、ヒトが集まることでできる「にぎわい」の場であると考えられる。こうした場を「たまり」空間と呼ぶ。そこでは受け入れ側の地域住民と、訪れる側の立ち寄り客の間に会話が生まれる。モノやカネが動き、空間全体が活気づく。この核となっているのが「道の駅」である。民間経営の空間と異なり、「道の駅」の公共性に対する信頼感は、誰でも立ち寄りやすくさせ、広く地域の特産品や文化を発信する核として機能しやすいのである。

(4) 「道の駅」による地方創生拠点の形成「まち」「ひと」「しごと」

2014年9月、首相官邸は「まち・ひと・しごと創生本部」を設立した。世界でもトップクラスのスピードで人口減少、超高齢社会を迎える日本で、地域がそれぞれの特徴を生かし、自律的に持続可能な社会を形成することができるよう体制づくりが目的である。その後11月には、地方創生の理念等を定めた「まち・ひと・しごと創生法案」と、活性化に取り組む地方自治体を国が一体的に支援する「地域再生法の一部を改正する法律案」の地方創生関連2法案が、可決・成立した。やる気のある地域に資源を集中投資することで、効率的に地域創生を行うとともに、各省庁の地域活性化関連政策を統合的に運用して政策効果を最大限に生かせる仕組みになった。

2014年10月、国土交通省は、元来ドライバーの休憩施設として生まれた「道の駅」を、「まちの特産物や観光資源を活かしてひとを呼び、地域にしごとを生み出す核へと独自に進化を遂げた⁽⁷⁾」と評価し、全国の「道の駅」から、地域創生拠点となるよう

な先駆的な取り組みをしている「道の駅」を優良モデルとして選定、支援を行うとした。選定された「道の駅」に対しては、国土交通省のみならず、総務省や農林水産省、経済産業省、観光庁なども、計画段階から総合的に携わってくる。対象となるのは、地域外から活力を呼ぶ「ゲートウェイ型」、地域の元気を創る「地域センター型」のコンセプトを持った「道の駅」で、新設置またはリニューアルなどの企画提案に対して支援する。選定は、地方整備局等による推薦に基づいて行われ、選定されたモデル箇所については、自治体・関係機関による協議会において関係機関の制度を連携して活用し、提案を具体化するとしている。

「ゲートウェイ型」では、インバウンド観光、観光総合窓口、地方移住等促進の 3 つを軸にしている。まずインバウンド観光は、主に外国人観光客に対する政策で、多言語観光案内所や外国クレジットカードの使える ATM の設置、無料無線 LAN 整備、電気自動車で周遊観光するための EV 設備の充実などがある。観光総合案内では、観光協会と連携した地域の総合観光案内機能、宿泊予約、旅行業登録など。地方移住等促進は、物件、就労の創出やふるさと納税の情報提供の機能をさす。

一方、「地域センター型」では、産業振興、地域福祉、防災(広域支援の後方支援拠点など)などの取り組みをさす。産業振興は特産品のブランド化、地元生産者からの調達による雇用の創出、地元農水産物を活用した第 6 次産業化のための加工施設や直売所の設置などが主な対象である。地域福祉では、診療所や役場機能など住民のワンストップサービス、高齢者への宅配サービスがあげられる。そして防災では、自衛隊や消防など広域支援部隊が参集する拠点としての後方支援活動、非常電源装備などによるバックアップ機能、平常時から防災啓発や既往災害の情報発信といった取り組みがある。

以上の内容から、「道の駅」の 3 つの基本コンセプトである「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」を強化させることで、地域の利便性や活力の向上に寄与することが優良モデルに選定されるカギとなっていることがわかる。さらに特筆すべきであるのは、地域創生拠点としての「道の駅」に、第 4 の機能である「防災機能」を備えることを国が、制策として推進していることである。2004 年に起きた新潟県中越地震の時から、「道の駅」の防災拠点化が目標として意識されていた。その後 2011 年に起きた東日本大震災では、実際の被災地において「道の駅」が避難場所や後方支援活動の拠点となったり、「道の駅」どうしが連携して被災したほかの「道の駅」の復旧支

援を行った例も報告された。このような実践が裏付けるように、今や「道の駅」の防災機能は単なる目標ではなく、国も重要視する現実的なものとなっている。次章では「道の駅」の第4の機能である「防災機能」に注目し、定義や機能を分析する。また、アンケート調査のデータから得られた課題や東日本大震災時の具体例を用いて分析し、ほかの防災拠点とは異なる「道の駅」ならではの防災機能を検討する。

第3章 防災拠点と「道の駅」

1. 防災拠点の定義と機能

内閣府によれば、防災拠点とは、広義には避難地・避難所から備蓄倉庫、救援物資の集積所、がれき置き場、応急復旧活動の拠点、本部施設やその予備施設等幅広い概念で捉えられている。一方、狭義には本部施設や応急復旧活動の拠点の意味で用いることが多い⁽⁸⁾。

また、2005年に消防庁から出された『広域防災拠点が果たすべき消防防災機能のあり方に関する調査検討会報告書』によると、防災拠点は、平常時には防災に関する研修や訓練の場や地域住民の憩いの場などとなり、災害時には対策本部や通信室を敷いて司令塔としての機能、防災活動のベースキャンプや地域住民の避難地となどの機能を担っており、通常、その役割と規模に応じコミュニティ防災拠点、地域防災拠点、広域防災拠点の3つの種類が考えられるという[消防庁 2003:1-4]。

これら3つのうち、最も狭い範囲での拠点となるのがコミュニティ防災拠点である。町内会や自治会の単位で設置されるもので、地区の集会所を兼ねたコミュニティ防災センターと、児童公園レベルのオープンスペースで構成される。

コミュニティ防災拠点より広い範囲を単位とする地域防災拠点は、災害時に市町村等の現地活動拠点や中・短期の避難活動が可能な避難地、あるいはコミュニティ防災拠点を補完する機能が期待される。小中学校区単位もしくはそれらのいくつかを包括する規模で設置されるものである。

そして、広域防災拠点は、災害時に広域応援に活用されるもので、概ね都道府県により、その管轄区域内に1箇所ないし数箇所設置されるものである。地域防災センターなどがこれにあたり、平常時から食糧や毛布などの非常用備品を管理する施設をさす。さらに、広域防災拠点のうち内閣府を中心に基幹的広域防災拠点の整備検討がなされている。これは、国の都市再生プロジェクトの一つとして現地に国の対策本部が置かれ、複数の被災都道府県や指定公共機関等の責任者が参集し、広域的オペレーションの中核となる、大規模で機能の特に充実した広域防災拠点の一つと考えられる。防災活動拠点として国及び地方自治体が協力し、都道府県単独では対応不可能な広域あるいは甚大な被害に対して、的確に応急復旧活動を展開するための施設を基幹的広域防災拠点と定義している。被災時に国及び地方自治体の協力の下、広域的な防災活

動拠点として機能するだけでなく、平常時には都市のオアシスとして人々が憩う魅力的な都市空間として有効に活用されるものである。

それぞれの防災拠点の範囲を軸に判断すると、「道の駅」は広域防災拠点としての役割を担っていると考えられる。

広域防災拠点の具体的な機能として、消防庁は以下の6つに大別されると定義している。1つは、災害対策本部またはその補完機能である。災害時に対策本部や通信室を敷き、司令塔として被災地の情報収集・集約、被災地方公共団体・関係各機関との連絡調整、復旧活動の指示などの本部機能をさす。2つめは広域支援部隊の一時集結、ベースキャンプ機能である。全国から集結する広域支援部隊（警察、消防、自衛隊など）や救護班、国内外からのボランティアが一時的に集結した後、派遣先を調整する役割である。続く3つめは、災害医療活動の支援機能である。災害拠点病院での処置可能または空床状況など受け入れ可能状況の把握、必要な医療資材の提供、ヘリポートの確保など、災害時医療の補完的機能である。4つめは備蓄資材の効果的供給機能である。被災地域外からの救援物資が輸送されるまでの間、初動段階において迅速に現地対策本部や要員のベースキャンプが確保されるための、活動用の水、食糧、医療品、復旧用資機材などの備蓄機能である。5つめは、被災地域外からの救援物資が輸送されはじめてから、それらが直接被災地域に運び込まれることによる混乱を避けるため、中継輸送や集荷、荷捌き、分配などを行う、中継・分配機能である。そして6つめは海外からの救援活動要員、救援物資の受け入れ機能である。入国手続きや税関、検疫、情報の集約など、受け入れを効果的に行うための機能である。

ただし、一般に広域防災拠点とされている施設はその性格上各都道府県に数か所しか存在しないため、基本的には地域住民の避難場所としての機能を想定されていない。この点で、「道の駅」は一般的な広域防災拠点としての機能と、地域住民の避難場所としての機能の両方を持ち合わせ得る施設であるため、新しい形の防災拠点であるといえる。

2. 「道の駅」の防災拠点としての役割

内閣府や消防庁が広域防災拠点の整備と国の都市再生プロジェクトを関連させ、複数の都道府県が同時に被災するような広域的な大規模災害を想定し、その被害軽減に向けて地域防災拠点間での相互連携・機能補完を目指していく中、国土交通省は、「道

の駅」の3つの基本コンセプトに加えて、防災拠点として活用することを提唱している。4つ目の機能といえども、すでに備えられた「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」という3つの機能を軸として、その上に成り立つと考えられる。これまでの20年で「道の駅」が培ってきた、「たまり」空間としての意味を昇華させた形が防災拠点としての機能であるといえる。「道の駅」という地域づくりの核は、地域防災の核として新たな役割を担いはじめたのである。

2004年に起きた新潟県中越地震のころから、「道の駅」の防災拠点としての意味が確認されはじめ、特に2011年の東日本大震災の際には、地震のみならず、津波や原発事故など多重の災害に見舞われ壊滅的な被害を受けながらも、復興までに多くの「道の駅」がそれぞれに興味深い役割を演じたことから、その重要性が広く認識されるようになった。全国1040か所もの巨大なネットワークを生かした「道の駅」の防災機能に期待が高まっているのである。

こうした目標がある一方で、実際に「道の駅」を防災拠点として活用することに対しては様々な問題がある。根本的な原因は、国土交通省は「道の駅」が自治体の防災計画上で防災拠点に指定されていることを前提としていることである。つまり、国は自治体に対して「道の駅」を第一に地域住民の避難場所に特化した防災拠点に指定することを求めており、その上で初めて、国レベルで行うべき移動中の人たちを対象とした防災拠点としての整備ができる、としているのである[黒田 2013:1-6]。しかし実際には、自治体の防災拠点に指定されている「道の駅」は少ない。国は「道の駅」の広域防災拠点化を提唱するが、それに対応するための地方レベルでの整備が遅く、国レベルに昇華させて取り組むための基盤が不十分であるといえる。自治体と国がさらに連携を深め、「道の駅」の防災機能をより充実させるための制度を早急に整えるべきである。

このように制度としては整っていないが、「道の駅」が事実上の防災拠点として機能している実践は全国各地で見られる。以下では、2013年3月に全国722駅を対象に行われた「道の駅」の防災に関するアンケート⁹⁾から得られた結果をもとに、「道の駅」の防災行政上の位置づけと、「道の駅」の3つの基本コンセプトである「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」の面から、実際の災害時に、期待されている機能がどのように発揮されたのか、現状を分析する。事例としては、すでに自治体の防災拠点に指定されている栃木県の「みかも」を例に、防災に関して先駆的な取り組みを

参照する。

3. 災害時の「休憩機能」～災害時の拠り所としての「道の駅」～

(1) 「道の駅」の防災行政上の位置づけ

アンケート調査の結果、「防災行政上の位置づけがある」という「道の駅」は全体の20.5%、「災害時の協定を結んでいる」は6.4%、「検討中」が5.1%、「防災行政上の位置づけはないが、何らかの防災機能を担うことはできる」が56.1%、「防災機能を担うことはできない」は11.2%であった。「防災行政上の位置づけがある」と回答した駅における防災の内容は、「避難場所・一時避難場所」が148駅中108駅（73.0%）で最も多く、ほかには、「中継基地」、「救援物資の一時保管」、「緊急用ヘリポート場」、「津波避難地」、「災害情報の発信」、「帰宅困難者の受け入れ」、「炊き出し場」といった回答があった。

この結果で注目すべきは、「防災行政上の位置づけはないが、何らかの防災機能を担うことはできる」という回答を過半数の駅があげていることである。自治体の防災計画、防災拠点に指定されているものの多くが、公民館や学校のように大人数が寝泊まりできる建物である。一方「道の駅」は、寝泊まりできる温泉施設やホテルを併設しているところを除いては、基本的に大人数を一晩収容できる機能を持っていない。そのため、国の予算による整備ができないという現実がある。しかし、自動車避難してきた人たちにとっては、一時的に車中泊できる安全な駐車場やトイレの存在は貴重である。災害はいつ、どこにいるときに起こるかわからない。実際の東日本大震災時には、地域外から来て、車で移動中の人たちが、一時的に「道の駅」を拠り所にした例も多い。

問 自分が住んでいる地域から離れたところで車を運転中に災害が発生した場合、まずどこに避難しようと思いつかべるか。

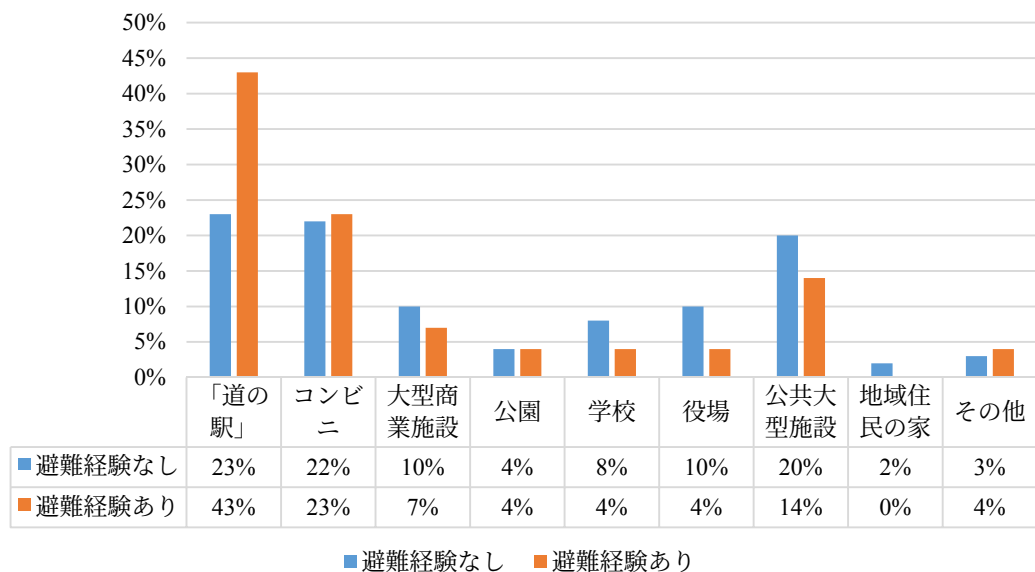


図 2 アンケート結果①

([土木研究所寒地土木研究所 2013]より筆者作成)

上記図 2 は寒地土木研究所が行ったアンケート⁽¹⁰⁾の結果である。これによると、自分が住んでいる地域から離れたところで車を運転中に災害が発生した場合、避難経験のない人のうち 23%が「道の駅」、次いでコンビニ、公共大型施設に避難すると回答した。一方、実際に避難経験がある人は、4 割以上が「道の駅」、次にコンビニ、公共大型施設に避難すると回答した。

この結果から読み取れるように、「道の駅」はいざという時に避難できる場所、という全国共通の認識がなされており、地域防災拠点に指定されていないとしても、それと同等の役割を担っていると考えられる。

また、図 2 のアンケート結果が示すように、避難経験を経ると「道の駅」を、移動中の第一の避難場所と思いつかべる人が増えるとわかる。この理由は、「道の駅」が公共の施設であることに由来すると考えられる。災害時は、正確で信憑性のある情報を得るために、「情報発信機能」を持つ「道の駅」を頼りにする人が多い。さらに移動中の人々にとって「道の駅」は道路情報を得る貴重な場であり、実際に避難経験のある人々は、よりその重要性を理解しているといえる。

問 「道の駅」に避難する際、どのような利用、支援を求めるか(求めたか)

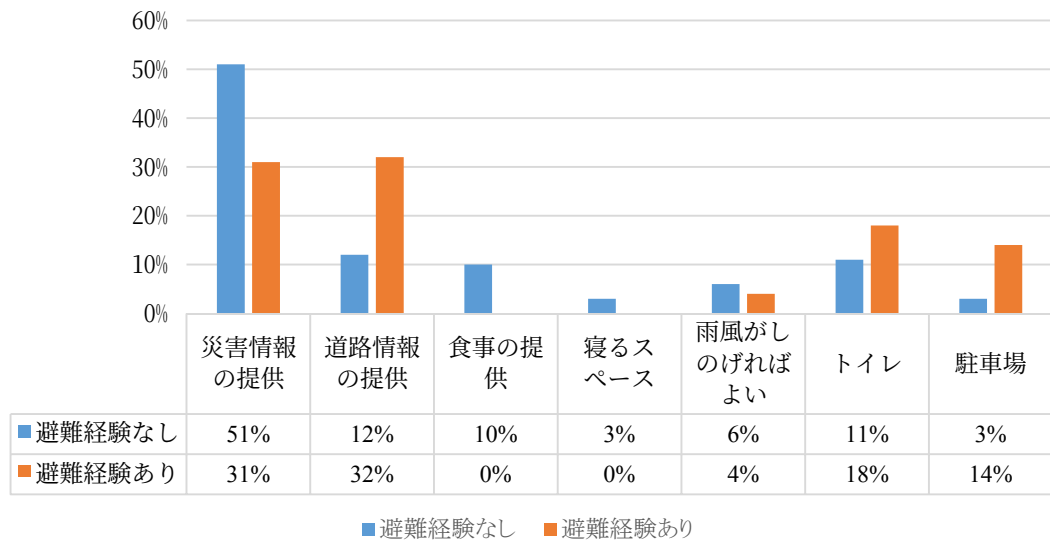


図 3 アンケート結果②

([土木研究所寒地土木研究所 2013]より筆者作成)

(2) 公式防災拠点となった「道の駅」～栃木市藤岡町「みかも」を例に～

自治体の防災拠点に登録されている「道の駅」としては、2006 年に供用を開始した栃木市藤岡町の「みかも」がある。前橋市から水戸市までを結ぶ国道 50 号沿いにあり、東北自動車道のインターチェンジ付近に位置することから、交通、物流の要となっている。そのため、首都直下地震などで首都圏が被災した際の救援物資を都心へ運ぶ中継地点としての役割を期待されている。藤岡町は 2009 年に地域防災計画で「みかも」を緊急避難場所として指定し、栃木県の広域防災計画においても防災拠点に位置づけられている。「みかも」は関東地方では初めて防災拠点機能をもった「道の駅」となった。町は道路管理者である国土交通省と連携し、災害発生時には 750 人が被災発生後 3 日間避難できるよう想定して、貯水槽や給水タンク、や上下水道、非常用電源、情報提供施設などを整備している。下野新聞によれば、実際の東日本大震災時には、車で避難してきた被災者に飲料水を配布した実績がある⁽¹¹⁾。

また、「みかも」では 2013 年に、消防、警察、地域住民ら約 400 人が参加する防災訓練が行われた。けが人の救助訓練や消火訓練に加え、放送設備や非常用電源設備（自家発電装置）、防災倉庫の備品などを関係者が合同で確認し、災害時の「道の駅」の防

災機能について、相互に理解を深める貴重な機会となったという⁽¹²⁾。

防災意識が高まっている近年、このように防災拠点として登録されることで「道の駅」の防災拠点としての役割を広く伝えるきっかけにもなると考えられる。まだ公式防災拠点多いとは言えない中で、「みかも」のように実際の災害時に備えて、防災拠点として提供可能な機能を十二分に発揮するための訓練を逐次行うことで、現状の防災計画の不備の見直しと新たな対策づくりができ、被害を最小限にとどめることにつながる。また、近年は自治体の防災拠点に指定されていなくても、人々の防災意識を反映して、防災倉庫や非常用トイレなどハード面での整備を進める「道の駅」も増加している。これらを有効活用するために、駅長や職員は日頃から地域住民を巻き込んでノウハウを学び、防災意識を高めることが求められる。

4. 災害時の「情報発信機能」

先述したアンケートの「被災者に対して『道の駅』としてできるサービス」(図 4)に対して、「情報提供を続ける」と回答した「道の駅」は 50.6%で、半数でしかなかった。また、寒地土木研究所のアンケートの別の問によると、災害時に道路情報の発信が「可能」と回答した道の駅は 58.3%であり、条件を整えば「可能」という道の駅は 28.3%と、3 割近くあった。その条件としては大きく 3 つある。1 つは「非常用電源など、電力の確保が可能になれば可能」という電源の問題、2 つめは「情報端末がない」、「設備、整備が必要」など情報設備・機器自体の有無、そして 3 つめは「情報が入ってこない」、「業務委託管理のため、国・県・市等からの情報提供があれば」などの情報入手方法・システム要素にかかってくる。また、被災情報の発信が「可能」と回答した駅の割合はさらに低い 48.9%で、「道路情報」の発信より低く、過半数に達していない。被災情報の発信を可能にするための条件としては道路情報の発信条件とほぼ同じであるが、それに加えて正確かつ最新の情報は、地域防災無線⁽¹³⁾のように自治体を持つ経路からしか得られないものもあるため、行政との連携・調整の必要性があるという回答もみられた。

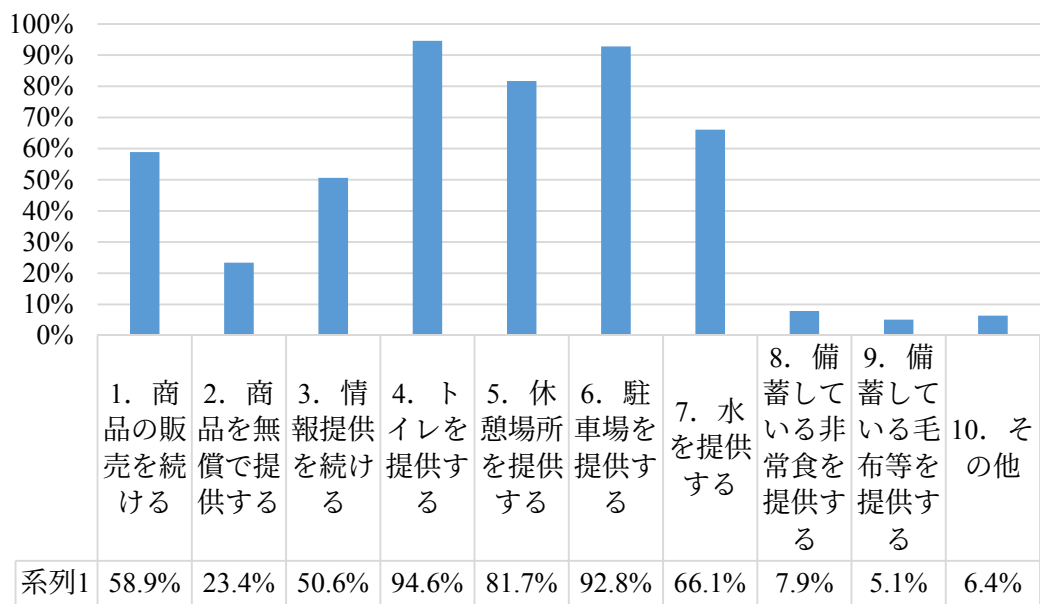


図 4 災害時に「道の駅」として提供できるサービス
 ([国土技術研究センター人と道研究会 2012]より筆者作成)

このように、「道の駅」の「情報発信機能」は「道の駅」の3つの基本コンセプトの1つであるにもかかわらず、「休憩機能」と、次節で述べる「地域連携機能」に比べると、災害時には機能が不十分であるという問題点があるといえる。「道の駅」は地域住民のみならず移動中の人々にとっても、いざという時の拠り所という認識がされており、前節図3で示すように、災害時には災害や道路状況についての情報を「道の駅」に求める人が多い。ところが「道の駅」は、災害時には正確かつ迅速な情報提供が難しくなることが明らかになった。情報提供を続けることが難しい大きな要因として、ハード面とソフト面のそれぞれに整備が不十分であると考えられる。ハード面での問題として具体的には、「道の駅」に災害時にも有効な情報通信機器が常備されていないことがあげられる。本来、「道の駅」は防災拠点としてつくられた施設ではない。そのため、情報通信機器が整っていない「道の駅」は多い。情報通信機器があっても非常用電源がない場合、電気が止まってしまうような災害時には、パソコンや電話など電源が必要な情報通信機器が使えなくなってしまう点が問題であると考えられる。災害時でも機能する携帯用無線を全国の「道の駅」に設置しておくこと、さらに駅長にはアマチュア無線技士の資格を取得することを義務づけることで、行政やほかの駅との連携がとりやすくなると考えられる。

一方、ソフト面でも足かせとなる部分がある。「道の駅」が情報を入手する方法として、自治体から得るという方法があるが、行政との連携なしには正確な情報を得ることはできないことがある。前項で述べたように、災害時に「道の駅」を情報の拠り所にすると考えている人は多い。インフラの問題で情報の発信に支障が出た場合に備えて、平常時から手書きの掲示板や新聞など、電気に頼らない情報発信機能を構築しておくことは可能である。できるだけ多くの人へ迅速に情報を共有できるよう、日頃から「道の駅」という場を活用する体制づくりを、行政を巻き込んで行うことが求められる。

5. 災害時の「地域連携機能」

(1) 「道の駅」の「地域連携機能」とは

国土交通省による「道の駅」の基本コンセプトの1つである「地域連携機能」は、「道の駅」を核として地域にある町どうしが連携、地域活性化を促進することを目的として掲げられたものである。このコンセプトが指す地域連携は、「地域」という言葉が指す範囲によって大きく2つの見方に分けられる。1つは「道の駅」のある市町村内、あるいは近接する市町村を含んだ狭い地域の連携である。この「地域」における「道の駅」は、地域住民にとっての日常的生活空間に含まれておりスーパーマーケットのように最寄り品を買いに行く場であるほか、実際に「道の駅」で働く人や、また生産物を出品する人もいる。

もう1つは国の定める8地方区分⁽¹⁴⁾やそれ以上の広域な地域を単位とした地域連携である。「道の駅」どうしが連携することによって、1つの「道の駅」を単位とした狭い地域内の市町村だけでなく、より広く、多くの自治体が連携することにつながる。平常時からこうした広域ネットワークを築いておくことで、実際の災害時に「道の駅」の防災拠点としての機能を高めることができるといえる。

このように「道の駅」といっても、連携する地域の範囲も様々で、また、あらゆる機能を併設した施設規模の大きいものから、機能を限定したものまで多様なレベルで展開されている。この点について北倉と石坂は、「道の駅」は道路利用者と地域社会という2つの主体の媒体としての機能があることを前提にすれば、どのような設備を導入するかは「道の駅」を通じて何をしたいかという設置主体の考え方のほか、対象とする道路の交通量や利用者の特性など、各地域にあわせて決めるべきであり、すべて

の駅がすべての機能を備える必要はないという[北倉・石坂 2004:3-4]。

以下では「道の駅」の「地域連携機能」について、アンケート結果や東日本大震災時の実践を挙げて様々な角度から分析する。

(2) 地域連携機能～商品の販売を続ける「市」機能～

「道の駅」と、学校や公民館など自治体に防災拠点として指定されている施設の違いのひとつに、「道の駅」には商品の販売を続ける「市」としての機能があると考えられる。災害時に「道の駅」に避難してくる人の中には地域住民以外にも、観光目的で地域外から訪れてくる人も多い。彼らはすぐに避難施設が思いつくような土地勘もなく、頼れる知人がない場合もあるため、「道の駅」が避難場所として選択されやすいと考えられる。

前節のアンケート調査(図 4)によると、被災者に対して「道の駅」として提供できるサービスとしては、「トイレの提供」が 94.6%、「駐車場の提供」が 92.8%、「休憩場所の提供」が 81.7%、基本コンセプトの「休憩機能」に関するものが上位 3 点であり、以下「飲料水の提供」が 66.1%、「商品の販売を続ける」が 58.9%と続く。

この結果から、6 割近くの「道の駅が、災害時も『商品の販売を続ける』機能を持っていることが明らかとなった。この機能は、小学校や公民館など、ほかの防災拠点にはない特徴であるといえる。

また、2013 年に寒地土木研究所が行った別のアンケート調査(図 5)によると、避難時の費用負担に対しては避難経験にかかわらず理解があることが明らかになっている。具体的には、避難経験のない回答者のうち約 86%が、「道の駅」の商品やサービスに対して「最低限の金額以上を支払ってもよい」としており、避難経験のある回答者においては「通常より高い金額を支払ってもよい」という回答が最も多かった。実際に災害を経験することで、支払い意志が強くなったと考えられる。

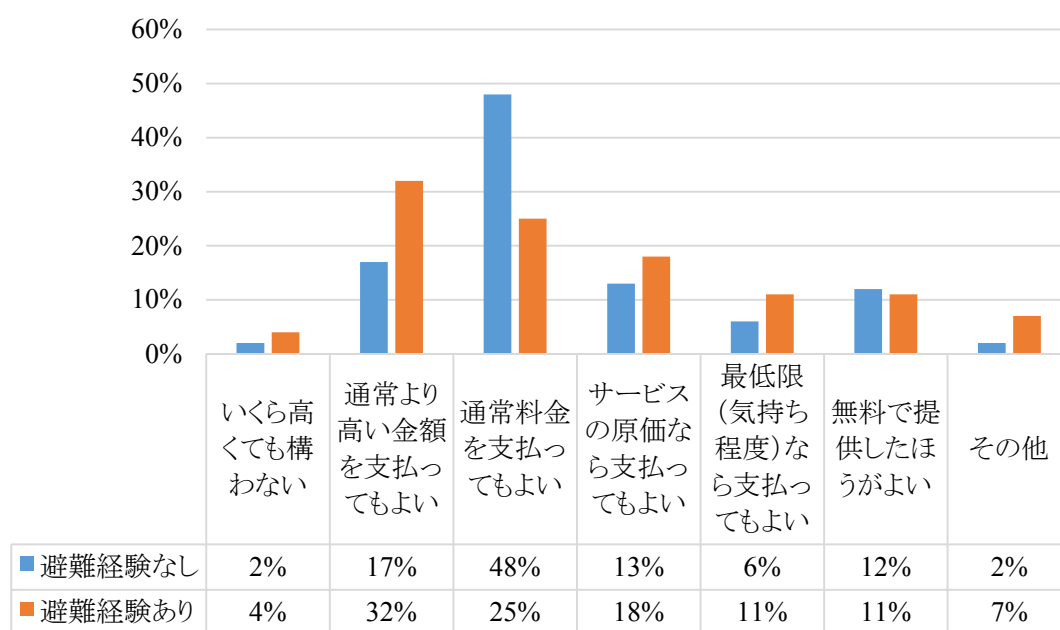


図 5 避難時のサービスに対する支払い意思について
 ([土木研究所寒地土木研究所 2013]より筆者作成)

このデータに関する事例としては、宮城県石巻市にある「上品の郷」が実例として挙げられる。「上品の郷」は市内唯一の「道の駅」で、指定管理者である第三セクターの株式会社かほく・上品の郷によって運営されている。主に農産物直売所とレストラン、温泉施設など7つのテナントから構成されており、近隣に主要な観光地がないながらも、2004年の開駅以来黒字経営を続ける人気の駅である。

2011年3月11日に起きた東日本大震災発生時、「上品の郷」は電気、水道などのライフラインがストップし混乱状態にあったが、太陽光発電でわずかに点灯していた道路情報提供施設を求めて、駐車可能台数をはるかに上回る300台以上の車が押しかけた。この状態を目の当たりにした駅長は「販売を継続することも災害支援である」と考え、震災当日も営業を継続した。食料品を中心にあっという間に商品は欠品したが、これでは閉店していることと同じである。その際、流通機能が麻痺した現地で「上品の郷」がとった行動は、被災の程度が小さい商店から商品を買上げるという方法であった。市内には、比較的被災の程度が小さいながらも、自らの力で営業を継続することが難しい商店が多く存在した。そこでは扱っていた食料品が傷み、廃棄せざるを得ず、商店は債務を抱えるおそれがあった。こうした在庫を抱える商店に対して「上

品の郷」がアプローチすることで、商店は商品の販路を確保することができ、かつ「上品の郷」は品不足を補えた。また農産物直売所では、日頃から信頼関係を築いてきた株主である生産者のおかげで安定した納品を受けることができていた。こうした取り組みにより、慢性的に商品が不足する事態は避けられたのである。また、仕入れた商品のうち食糧については「上品の郷」で販売するだけでなく、行政からの要請にも対応した。震災直後はすぐに口に入れられるもの、翌日からは米、みそ、野菜など、支援物資が届くまで提供し続けた。なお、この時にかかった費用はすべて「上品の郷」が負担することとなった。事前に市と災害時協定⁽¹⁵⁾を結んでおらず、市も予算措置などを行っていなかったため対価を支払うことができなかったのである[下寄 2013:46]。

「上品の郷」に併設する温泉保養施設「ふたごの湯」も、地域に活力を与える存在となった。震災から 13 日後に水道が復旧した当日、「ふたごの湯」も再開した。当初、市内にあるもう一つの温泉施設はまだ休業しており、自衛隊による仮設浴場施設も十分でなかったため、被災者のニーズは高かった。無料入場の整理券を配布するやいなや、人が殺到し、混乱をきたすこととなった。そのため 3 日目以降は通常より安価に設定した料金を徴収することとした。徐々に自衛隊やボランティアなどによる入浴関連サービスも始まった。被災者が仮設住宅に入れるようになるまで、このようなサービスのニーズは衰えることはなかった。しかし、仮設住宅の建設が始まることになると、これらのサービスはなくなり、主に避難所で生活する人々は入浴の機会が再度減少した。この問題を解消するため、避難者のために「上品の郷」と避難所などを結ぶ循環バスを市が運行し、「上品の郷」は一日 100 人までを無料とするサービスを行った。ただし、このサービスにかかった費用は市からの支援はなく、「上品の郷」の運営費から拠出された。

さらに、「ふたごの湯」は、営業時間を終えると別の役割を演じた。市内の病院へ全国から駆け付けた医療従事者に開放したのである。大浴場での入浴が、極限状況下で多くの傷病者の手当てに尽力していた医療従事者たちの気分転換に寄与したことは疑う余地がない[下寄 2013:46]。

以上の「上品の郷」の例から、「道の駅」は災害時においても商品やサービスを一定期間供給する能力を持っているといえる。東日本大震災のように、災害時には外部との流通が断たれ、支援物資が届くまでの期間は地域の中ですべての需要を賄わねばならない。その期間の商品、サービスの供給を支えるのは、元々「道の駅」に農作物を

出品していた生産者や、「道の駅」で働く地域の人々、あるいはボランティアの人々である。「上品の郷」はこうした手によって物資や人的資源を、必要な人、場所へ、適切に配分するネットワークがうまく機能していた例であるといえる。日頃から、顔の見えるつながりがある「道の駅」だからこそ可能な機能であり、防災拠点としての重要な要素になると考えられる。

(3) 広域地域連携機能～「道の駅」どうしの連携～

「道の駅」には、北海道から九州までの各地方に「道の駅」連絡会と呼ばれる「道の駅」のネットワークが存在する。「道の駅」連絡会は、「道の駅」の企画から管理・運営等に至る事項について「道の駅」相互の連絡を図り、もってその利便性の向上・質的向上等に寄与することを目的として設置されたものであり、「道の駅」相互の連絡調整、各種講習会、研修会、研究発表会等の開催、「道の駅」の利用促進に必要な調査、研究、「道の駅」の広報などの業務を行う⁽¹⁶⁾。

例えば九州・沖縄「道の駅」連絡会は、九州エリアにある「道の駅」の総合案内所の役割を持っている。構成員は各「道の駅」の市町村長で、その中の代表が会長、国交省や県などの道路管理者がオブザーバーを務める。また、下部機関として駅長や実務担当者による「道の駅」向上会議も年に2回開催され、協力し合いながら九州・沖縄地方全体の「道の駅」活性化を目指している。具体的な広報活動としては、九州・沖縄の123駅を対象としたスタンプラリーなどのイベントを開催することで「道の駅」どうしの連携を深めるとともに、「道の駅」の集客力を高める狙いがある。また、インターネット上ではオンラインショッピングを展開している。各「道の駅」がおすすめする地域の特産品を使った商品を、県別で一覧となったページから選んで購入することができる。これにより、遠方の消費者にとって利便性が高まると同時に、「道の駅」にとっても商圏が全国に広がるというメリットがある。

このように「道の駅」は、「道の駅」がある地域内における市町村の連携機能のみならず、地方あるいは全国という、より広い範囲においても連携機能を持っている。以下では、2008年に宮城県北東地域で発足した「道の駅」のネットワークである「農海林ロード6」が東日本大震災時に取り組んだ実践を例に、「道の駅」どうしの連携がどのように行われているかを分析する。

「農海林ロード6」(以下「ロード6」)は、その名の通り宮城県の6駅から構成され

ており、県中央部の農産物が豊かな「みなみかた」(登米市南方町)と「米山」(旧米山町)が「農海林」の「農」、東側沿岸部で津波に駅舎が流され壊滅状態となった「大谷海岸」(気仙沼市)と、海産物が豊かな「上品の郷」が「海」、北上川沿いの山間地域で林業が盛んな「林林館」(旧東和町)と「津山」(旧津山町)が「林」に該当する。「ロード 6」が発足した 2008 年に、岩手・宮城内陸地震によって県内のほかの「道の駅」が被災した。これを受けて「ロード 6」は、当初から災害時の連携対応を視野に入れており、2 か月ごとの定期会合やイベントの共同開催を行うことで駅同士の連携を深めた。「みなみかた」の駅長である星氏は「これまでの『点から点へ』ではなく『点から面へ』で助け合いたかった」と語る[戸田 2013:150]。

「ロード 6」発足から 3 年後に起きた東日本大震災で、「みなみかた」は震災による大きな損壊はなかったが、停電のために一度閉鎖していた。しかし翌日に支所から、津波であちこちに大きな被害が出ていること、「みなみかた」のライフラインの復旧には一週間ほどかかると聞き、さらに登米市から食料供出の依頼があったため、その翌日から星駅長は朝 7 時から出勤し、食料の手配とトイレの管理に奔走した。当時、南方町では 4 か所の避難所に約 700 人が暮らしており、うち 200 人が支所に避難していた、星駅長は店にあった野菜、味噌、出荷が最盛期だったイチゴを市の車に積み込み、700 人分の食料を 3 日分提供した。それぞれの避難場所に品数がバランスよく配分されていなかったと聞き、ボランティアと連絡を取りながら配分の修正を依頼した。「みなみかた」には毎日 50 人程度が食料やトイレ、情報を求めて訪れたが、提供できる情報は多くなかった。

「「ロード 6」の一員である「大谷海岸」が津波に飲み込まれた」。情報が「みなみかた」に入ってきたのは震災発生から 1 週間後であった。実は震災発生当時、国やほかの駅が道路情報等をあわせてメールで送ってきていたのだが、電気の復旧が遅れたことが原因でそれらを受け取ることができなかったのである。星駅長は「ロード 6」のほかの 5 人の駅長と話し合い、3 月 25 日に「米山」の駅長が手配した車で「大谷海岸」へ向かった。米と野菜とイチゴを積み込んだ。「大谷海岸」について星駅長は絶句した。施設は骨組み以外すべてなくなっていた。震災前の「大谷海岸」は三陸海岸の砂浜までは数メートルのところであり、3 階には展望台があった。2 階から 3 階への階段に水の痕が残っており、津波の高さを物語っていた。新鮮な海産物が自慢だった「大谷海岸」周辺では、漁師は被災し、船は流され、砂浜もガレキで埋まっていた。

「大谷海岸」の当時の駅長は、「どうにもこうにもならなかった」と話した。自身も被災して近くの公民館に避難しており、「道の駅」どころではない状況であった。駅の跡地で6人は車座になって1時間ほど話した。この時、訪問を受けた「大谷海岸」の駅長は、「こんなときに、わざわざここまで来てくれるのか、と仲間意識を強烈に感じ、元気づけられた」と振り返る。

それから3週間後、「ロード6」の駅長たち5人に「大谷海岸」の駅長から、「大谷海岸」に納品したい人々がいるとの連絡が入った。周辺の店もすべて流されており、遠くへ行けない人々のために日用品だけでも売りたいとのことだった。

4月30日、5人の駅長は「大谷海岸」を訪れ、第1回の「復興市」を開いた。製材所を経営していた「津山」の駅長が木材を運び、商品を並べる棚を作った。当日、客は途切れることがなかった。「モノがあるだけで嬉しい」「ハウレンソウを食べるのは久しぶりだ」と訪れた人々は喜んだ。計15万円の売り上げがあり、それは義援金として「大谷海岸」においてきた。第2回の「復興市」は7月、第3回は9月に行われた。開催場所は「ロード6」の中でスペースが最も広がった「津山」を選んだ。東北地方以外の「道の駅」にも呼び掛けて、総額100万円を売り上げた[戸田2013:149-153]。

「ロード6」という宮城県のわずか6駅で、互いに協力して地域活性化を推進するためにはじめた小さなネットワークが、各駅に仲間意識を持たせた。そしてこのネットワークは震災という予期せぬ事態においても、助ける対象を明らかにしたため、自然発生的に支援活動を行うことができた。その結果として、「ロード6」は連携をますます深め、そして県全体、東北、さらには東北以外の地方へと支援の輪を広げることになった。このように、「道の駅」は連携することで非常に大きな力を発揮することができるといえる。優れた機動力と、施設の広さや地域の特産品など各駅の強みを生かしながら自発的に支援を行えたことは、基盤を地域の暮らしに根差した「道の駅」ならではの特徴である。

(4) 広域地域連携機能～「道の駅」と行政の連携～

前項では「ロード6」の活動を例に、「道の駅」どうしの連携について述べたが、本項では「道の駅」と行政との連携がどのように行われているかを分析する。

東北地方、特に岩手県では各町村に第三セクター方式の産業開発公社があり、「道の駅」を経営している例が多い。この業態は岩手県に限らず全国でも行われており、経

営面で行政機関と「道の駅」との連携が強固であるというメリットがある。一方、宮城県内の「道の駅」は NPO が経営する「みなみかた」をはじめ、成り立ちの経緯から行政とは経営面での関係性が強くないところが多い。例として「みなみかた」は供用当初、町から業務委託金を受け取っていた。従業員の給与や通信費、トイレの維持管理費用が含まれていたが、業務委託金は徐々に減額され、経営面での自立を促されていた。それ以外の面では、市からイベントの告知を依頼されるなどの交流が頻繁にあった。

このような関係のなかで東日本大震災が発生、「みなみかた」は登米市から依頼された食料の供出に応じ、700 人分の食料を 3 日分提供したにもかかわらず、これは「無償」であった。星駅長は、行政が「道の駅」の経営自立を促すのであれば緊急時とはいえ、何割かの保障があってもよかったのではないかと考えている[戸田 2013:153-154]。

「みなみかた」のように、震災時に可能な限り行政に協力した「道の駅」は多く、駅長たちは費用負担や情報の共有など、支援の後に山積した課題に頭を悩ませている。協力することはよいが経営で自立を促されているなかで、どこまで公的な活動に責任を負うべきであるのかということは、その出自が公的施設である「道の駅」ならではの問題であると考えられる。特に「みなみかた」は経営において NPO と自治体による、「単独型」を採用しており、行政との連携に経営面での問題が起こりやすい。一方、同じ宮城県にある「のだ」では「一体型」の経営方法をとっているため、支援後の経営面に起きうる問題への懸念をもつことなく、災害時の行政の協力要請に全面的に応じた活動を行うことができた。ただし、東日本大震災の時には「単独型」、「一体型」どちらの駅も可能な限り行政に協力した点では同じであった。これを受けて、宮城県としても「ロード 6」のように県内の「道の駅」が震災時に取り組んだ活動を評価し、今後大規模災害が発生した際に、宮城県が行う各種の支援協力を求めた協定を、県内の全「道の駅」と締結することを検討していた。

そして震災から 3 年が過ぎた 2014 年 2 月、登米市は市内 4 カ所の「道の駅」(津山、みなみかた、米山、林々館)の関係者でつくる「登米道の駅連絡会」と、大規模災害に備える災害時支援協定を結ぶと発表した⁽¹⁷⁾。この協定により、「道の駅」側は大地震などの際に飲食料品を避難者に提供することや、施設を市など防災関係機関の活動拠点とすることなども定めた。登米市長は「『道の駅』は災害時に物流の拠点となり、地域の食材供給に大きな役割を果たす」と期待した⁽¹⁸⁾。「米山」の運営会社 Y・Y の主

藤正彰社長は「災害時に被災者が『道の駅』に行けば安心できると思える施設を目指したい」と述べている⁽¹⁹⁾。

2014年5月には七ヶ宿町の国道113号線沿いに「七ヶ宿」が、宮城県で東日本大震災以降初めて供用を開始した⁽²⁰⁾。七ヶ宿町は内陸部に位置し、山形県と隣接する。国道113号線は震災時には、日本海側から沿岸部に災害物資を運ぶ車両の多くが利用しており、宮城南部の横断道路として機能していた。ただし、七ヶ宿町内にあった既存の「道の駅」である「ビューランドありや」は、施設の老朽化や、駐車場が手狭だったことなどから、災害時の支援拠点とはならなかった。また、七ヶ宿町は蔵王連峰の麓という豪雪地帯に位置するため、「七ヶ宿」は道路・気象状況の提供と共に、災害時及び交通規制時の待機場所として役割を果たしている。こうした背景もあり、「七ヶ宿」では災害時支援協定や東日本大震災の教訓にならって、新たに備蓄庫や自家発電機などを備えている。

現在、宮城県以外にも群馬県、福島県、岐阜県などが県内の「道の駅」と同様の協定を結んでいる。以下は群馬県が2008年に県内の19の「道の駅」と締結した協定である。物資の供給や役割分担は基本的に協定に沿って行うことで、費用弁済をはじめ、緊急時でも「道の駅」の3つの基本コンセプト(休憩機能、地域連携機能、情報発信機能)を軸に効率的な対応ができるようになると考えられる。

表 3 群馬県「道の駅」の防災総合利用に関する基本協定

目的	災害発生時における迅速かつ的確な応急対策等の実施
協定者	群馬県と県内の「道の駅」19 駅および道路管理者
協定内容	災害発生時に県からの要請に基づき「道の駅」の施設やスペースを防災利用する
防災利用内容	(1)避難施設(臨時入浴施設を含む)の提供 (2)救援物資の提供及び保管 (3)救援物資の運送にかかる拠点・中継施設の提供 (4)防災関係機関の活動拠点場所の提供 (5)道路情報、被災情報などの発信 (6)広域避難における中継・休憩施設の提供等

(国土交通省道路局国道・防災課資料より筆者作成)

「道の駅」の防災拠点化の必要性が行政にも広く認識されるようになったことで、「七ヶ宿」のようにハード面での防災整備が進んできている。特に「単独型」で「道の駅」を運営する民間会社や第三セクターは経営の自立を求められている中で、ハード面の整備は経営面で非常に大きな負担となるため、行政との連携が不可欠となる。しかし、ハード面での整備のみが進むだけでは単なる箱物になってしまう。それらを効率的に活用するために、マニュアルや協定、維持管理のために駅長や職員の教育など、ソフト面でも行政との連携が必要であると考えられる。

第4章 結論

「道の駅」が誕生した 1990 年代以降は、「新地方の時代」として戦後の経済的発展中心の地域開発から、文化的発展による生活の質の向上を目指す地域づくりが本格化した時代であった。少子高齢化や地方への人口回帰が進み、また、地震や津波など度重なる自然災害に見舞われた時代でもあった。その度に都市の機能は麻痺し、都市に集約されていた機能を地方へ分散させる動きが出てきている。経済学者の松永は「農村は都市なしでもやっていけるが、都市は農村なしでは立ちゆかない」と述べている[松永 2013:214]。

第2章では、こうした時代の潮流の中で「道の駅」は地域活性化の核として機能していることを明らかにした。国のバックアップの下、地域住民自身による持続可能な地域内発型の取り組みが重要視され、まさに「道の駅」は国が目指していた新しい国土づくりの形であった。国際化や高齢化、情報化社会の到来で、市場原理や民間事業に委ねきれない分野が増えているが、「道の駅」もその一つである。公と民の融合である「道の駅」の運営には、同様の性質を持ち、地域の活性化を図ることを目的に事業を実施する第三セクター方式が効率的である。「公共性」と「地域性」、この2つが利用者に安心感と信頼感をもたらし、「道の駅」を発展させる要因になったといえる。

誕生から 20 年で全国 1000 か所を超え、観光地として来客数も右肩上がりである「道の駅」は、地域において特に女性や農家などの第一次産業従事者の雇用を創出し、経済的、精神的やりがいをもたらしている。そして、彼ら地域住民と外部からの観光客との接触を生み出し、都市と地方を結ぶ「たまり」空間として、「道の駅」は両者が新たな関係を築く重要な場となっている。

第3章では、新たに期待されはじめた「防災拠点」としての役割について、「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」という「道の駅」の3つの各基本コンセプトを切り口に現状を分析した。「休憩機能」の面では、災害時にも駐車場やトイレの提供が可能であることから、地域住民だけでなく、土地勘のない地域外からの観光客にとっても拠り所となっている。これは自治体の防災拠点として公式に登録されているかによらないが、どちらにしても駅長や職員たちの身を砕くほどの努力によって維持管理されるものであることに変わりはない。また、自治体の防災拠点となっている「道の駅」について、平常時から非常用電源や飲料水などの防災備品が完備されているほ

か、地域住民を巻き込んだ防災訓練を行うことで、地域ぐるみで防災意識を高めるための先進的な取り組みをしている例もある。自治体の防災拠点となっている「道の駅」は、現状は多くないものの、国の方針として今後増えていくと考えられ、安全な地域づくりに「道の駅」が果たす役割は大きい。

「情報発信機能」の面では、ニーズは多いものの災害時には機能が不十分になるという問題がある。原因としては通信機器が電源を必要とするため、停電時には使えなくなることで、あるいは特に自治体の防災拠点でないところは、行政からの連絡が正確かつ迅速には入ってこないことがあげられる。非常用電源や地域防災無線などハード面での整備と、行政との連携などソフト面での整備をバランスよく行っていく必要がある。アンケート結果からもわかるように、既に「道の駅」は「たまり」空間であり、もしもの時の拠り所として多くの人に根付いている。「道の駅」という場を活用した情報発信の体制づくりが不可欠である。

「地域連携機能」は、小さいもので各「道の駅」がある市町村内、大きいものでは日本全国の「道の駅」どうし、あるいは「道の駅」と行政など、様々なレベルで「道の駅」を媒体として機能している。この切り口から「道の駅」を特徴づける機能として、災害時に「市」としての役割を果たすことがあげられる。平常時から顔の見えるつながりがあった生産者からの出品や、地域の商店から買い上げることで「道の駅」の商品棚を潤すとともに、彼らの販路を確保するという双方にとって好都合な実践が可能となった。また、災害時でも「道の駅」を利用する多くの人々に支払い意思があることから、商品の売買によって金銭の流れを作ること、品物やサービスを提供する側の負担を軽減することもできる。一方で、「道の駅」は行政から食料やサービスの無償で供出を求められた場合、特に「単独型」で経営する「道の駅」は、支援後に大きな負担を抱えてしまうという問題があった。これに対しては、全国各地の自治体と「道の駅」が災害時支援協定を結ぶことで、行政のバックアップの下、「道の駅」による柔軟な災害時対応が可能になってきている。

また、「ロード6」のように「道の駅」どうしのネットワークが災害時に大きな力を発揮する例も見受けられた。東日本大震災を経て、このような相互扶助の精神に基づく防災、減災の実践は数多く行われていると考えられるが、そうしたネットワークの媒体としても「道の駅」は機能していると考えられる。

以上から、「地域づくり」の時代に地域活性化の促進を目的に作られた「道の駅」と

いう施設は、現在の地域社会にとって経済活動の場、かつ、暮らしの場であり、地域外との交流を生み出す結節点となっている。そして、既存の「道の駅」が地域活性化を目的に3つの基本コンセプトを強化したことで、偶発的に「防災機能」が第4の機能として課されるようになったと考えられる。こうした背景から、まだ「道の駅」の防災機能にはハード面、ソフト面ともに不十分な点が多い。しかし、「道の駅」の防災機能は、人と人とのつながりがあって初めて機能するものである。ほかの防災拠点にはない「道の駅」という場と、これまでに培ってきたネットワークを活用し、防災を媒体とする新たな地域づくりの機能をもっているといえる。

日本において、災害はどの地域においても起こりうる。日本全国のすべての「道の駅」はハード面とソフト面ともにバランスよく防災拠点化を進めることが求められる。また、3つの基本コンセプトに立脚しながらも、それぞれの駅が目指す方針や地域の特色を生かした防災機能を模索するべきであるといえる。

今後「道の駅」は、平常時から住民や行政と連携を密にとりながら地域一体となって迫りくる自然災害を乗り越え、地域が持続的发展を遂げるための総合拠点として、存在意義を高めていくと考えられる。

注

- (1) 正式名称は「自ら考え自ら行う地域づくり事業」。竹下内閣が地域振興を目的に、全国の約 3,000 の自治体に対し、地域づくりに自由に使える資金として一律に 1 億円を交付した。朝日新聞デジタル
(<http://www.asahi.com/2004senkyo/localnews/TKY200406130168.html>)(2014/10/14 参照)より。
- (2) 国土交通省国土計画局
(<http://www.kokudokeikaku.go.jp/>)(2014/12/5 参照)より。
- (3) 国土審議会計画部会報告
(<http://www.mlit.go.jp/singikai/shingi/gizi/grand/gaiyo.html>)(2014/12/5 参照)より。
- (4) 国土交通省
(<http://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/process.html>)(2014/12/5 参照)より。
- (5) 国土交通省中国地方整備局
(<https://www.cgr.mlit.go.jp/chiki/doyroj/station/station.html>)(2014/12/5 参照)より。
- (6) 西会津町商工会
(<http://www.nishiaizu-shokokai.net/>)(2015/1/4 参照)より。
- (7) 国土交通省
(http://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/kyoten_teian.html)(2014/12/7 参照)より。
- (8) 内閣府都市再生本部首都圏広域防災拠点整備協議会
(<http://www.bousai.go.jp/jishin/syutokou/3/Kihonkousou3.html>)(2014/12/20 参照)より。
- (9) 『道の駅の防災に関するアンケート』調査結果概要[財団法人国土技術研究センター特定非営利活動法人人と道研究会 2013]より。
- (10) 『災害時の「道の駅」の役割に関するアンケート調査』[独立行政法人土木研究所寒地土木研究所作成資料 2013]より。
- (11) 下野新聞
(<http://www.shimotsuke.co.jp/dosoon/official/20130608/1061905>)より(2014/12/10 参照)。
- (12) 宇都宮国道事務所

(<http://www.ktr.mlit.go.jp/utunomiya/utunomiya00104.html>)(2014/12/9 参照)より。

- (13) 災害が発生した場合、災害の規模、災害現場の位置や状況を把握し、いち早く正確な災害情報を地域住民などに伝達するために、国及び地方自治体が非常災害時における災害情報の収集・伝達手段の確保を目的とした防災用無線システム。日本では国、都道府県、市町村の各階層から構成されている。ただし、市町村防災行政無線は、整備費用が高額なこともあり、財政事情の厳しい市町村では整備されていないという問題もある。総務省

(<http://www.tele.soumu.go.jp/j/adm/system/trunk/disaster/>)(2014/12/12 参照)。

- (14) 8 地方区分とは、北海道地方、東北地方、関東地方、中部地方、近畿地方、四国地方、中国地方、九州地方の 8 つの区分。好学出版オンデマンド

(<http://www.kogaku-pub.com/ondemand/>)(2014/12/28 参照)。

- (15) 災害時協定とは、大規模災害に備え、企業・団体等と自治体が、食料供給や緊急物資の収集配送など様々な分野で結ばれる防災協定のこと。企業の社会貢献意欲の高まりなどを背景に全国的に広がっており、自治体の防災体制を補完する役割が期待される。協定は、締結することが目的ではなく、災害時に協定に基づく活動を行うことであり、平時から災害時に迅速な活動が行えるよう準備や体制整備が必要である。

- (16) 九州・沖縄「道の駅」連絡会

(<http://qo-renrakukai.jp/>)(2014/12/25 参照)。

- (17) 登米市報道発表資料(平成 26 年報道発表資料)。

- (18) 河北新報

(http://www.kahoku.co.jp/tohokunews/201402/20140218_11030.html)(2014/12/12 参照)。

- (19) 同上。

- (20) 「七ヶ宿」は「ビューランドありや」の老朽化と駐車場の拡張のために移転、リニューアルオープンした「道の駅」である。現在「ビューランドありや」は駐車場としてのみ機能している。

参考文献

太田義弘

1965 「地域社会開発と住民参加」『関西学院大学社会学部紀要』12 pp.77-88。

北倉公彦・石坂礼子

2004 「北海道における「道の駅」を結ぶ特定農水産物販売ネットワークの構築に関する研究」『北海学園大学開発論集』73 I-21:3-4。

黒田浩介

2013 「地震、津波、原発事故の混乱の中で「そうま」」『地域開発』583 pp.1-6。

慶野征翯・中村哲也

2004 「道の駅併設農産物直売所とその顧客の特質に関する考察 ―埼玉県大里地域の農産物直売所を事例として―」『千葉大園学報』58 pp.41-49。

国土交通省国土計画局

2009 『国土形成計画（全国計画）の解説』時事通信社。

佐藤快信・西川芳明・鶴渕鉄平

2012 「道の駅の地域振興に関する一考察」『長崎ウエスレヤン大学現代社会学部紀要』10(1):54。

下嵯拓

2013 「震災直後も営業して被災者を支援した「上品の郷」」『震災復興と地域産業 3 生産・生活・安全を支える「道の駅」』pp.34-48、新評論。

消防庁

2003 『広域防災拠点が果たすべき消防防災機能のあり方に関する調査検討会報告書』pp.1-4。

関満博

2013 「防災拠点としての道の駅」『震災復興と地域産業 3 生産・生活・安全を支える「道の駅」』pp.14-33、新評論。

高田喜義

1996 『地域づくりと第三セクター 失敗のない第三セクター活用』ぎょうせい。

恒吉美智子・西山徳明

2001 「「道の駅」に関する研究 まちづくり・地域振興のための施設として」『日本建築学会九州支部研究報告』40:325-328。

戸田香

2013 「駅同士の連携で再開を支援した「みなみかた」『震災復興と地域産業 3 生産・生活・安全を支える「道の駅」』 pp.147-158、新評論。

鳩川文也

2013 「道の駅に併設される産地直売所による地域振興の可能性」『茨城地理』 14 pp.17-38。

西会津町商工会

2014 『西会津町商工会地域元気づくり実現化計画 基本方針と事業骨子編』pp.11。

松永桂子

2013 「地域を支える道の駅」『震災復興と地域産業 3 生産・生活・安全を支える「道の駅」』 pp.201-215、新評論。

「道の駅」阿武町

(<http://www.abucreation.com/>)(2014/10/12 参照)。

河北新報

(http://www.kahoku.co.jp/tohokunews/201402/20140218_11030.html)(2014/12/31 参照)。

国土交通省

(<http://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/index.html>)(2014/12/31 参照)。

国土計画局

(<http://www.kokudokeikaku.go.jp/>)(2014/12/10 参照)。

四国新聞社

(<http://www.shikoku-np.co.jp/feature/tuiseki/477/>)(2013/10/10 参照)。

首相官邸

(<http://www.kantei.go.jp/>)(2014/12/7 参照)。

下野新聞

(<http://www.shimotsuke.co.jp/dosoon/official/20130608/1061905>)(2014/12/10 参照)。

総務省

(<http://www.tele.soumu.go.jp/j/adm/system/trunk/disaster/>)(2014/12/9 参照)。

宮城県登米市

(<http://www.city.tome.miyagi.jp/index.html>)(2014/12/31 参照)。

Summary

Disaster prevention function and local revitalization by “MICHI-NO-EKI”

MICHI-NO-EKI are roadside stations that government designated as rest areas found along surface streets. The name of MICHI-NO-EKI comes from “station of road” in Japanese. Since 1993, the first station opened, the number of the station has been increasing and it is 1,040 stations as of October 2014.

There are three fundamental functions of MICHI-NO-EKI to achieve local revitalization. The first is the function of rest area. Needs of comfortable rest areas that can be accessed from surface streets and places that can make drivers mind relax to support the smooth flow of traffic among the increasing number of long-distance, less experienced and elderly drivers. Some stations combine basic facilities-telephones and clean toilets that can be used 24 hours a day and spacious parking lots with restaurants, parks, hot spring, dog run, hotels lodging accommodations and other facilities. MICHI-NO-EKI work as rest areas anyone to rest and relax. The Second one is places as information center. MICHI-NO-EKI play a role as regional information stations. They have bulletin boards and small libraries that provide highway information and introduce the region's history, culture, noted products and sightseeing spots. Also, there are other facilities, areas that offer products for sale. Furthermore, the stations facilitate information exchange between users about such events as folk entertainment shows, morning markets and exhibitions and other information. The third one is regional cooperation. Regions expect for rest area facilities has been highly individualized, prosperous places that function as regional hubs and that help develop dynamic regions and promote regional cooperation through the road. Under the stimulus of MICHI-NO-EKI, cities and towns are coming together and working toward the development of dynamic regions. This not only involves improving management and raising the level of services by strengthening inter-station collaborations, but also mutually supplementing functions, making the stations attractive to users and providing peace of mind.

The purpose of this thesis is to examine what MICHI-NO-EKI have performed as the center

of local revitalization and the potential of their disaster prevention function at the actual disaster like the Great East Japan Earthquake. As more than twenty years past, to make use of these three mature functions, MICHI-NO-EKI have been expected fourth function, disaster prevention. However, it was local revitalization MICHI-NO-EKI was made for that their disaster prevention function was insufficient for actual disaster. Meanwhile, the Great East Japan Earthquake occurred on March 11, 2011. MICHI-NO-EKI in stricken areas have still worked as rest areas, information provider and regional hubs. Furthermore, taking place of broken shops, markets were opened in some MICHI-NO-EKI. The benefits and economic opportunities derived from open markets have led to a significant help for farmers and people living in disaster-affected areas. And the one more function we also need to keep in mind is that some MICHI-NO-EKI which did not suffer much damage supported reconstruction of others damaged. Under such a difficult condition, their cooperation was accidental result of usual connection among them that is because they were established for local revitalization and so no other disaster prevention base but only MICHI-NO-EKI could work as a team.

In Japan, natural disaster could happen in any area. To prevent and reduce damage from them, all MICHI-NO-EKI should unite with all the citizens and local governments prepare disaster prevention function which suit for their characteristics. And for sustainable development of their region, MICHI-NO-EKI will be more important as comprehensive bases.

謝辞

本稿を執筆するうえで、非常に多くの方々からご指導、ご支援いただき、この場で感謝の意を表したい。

まず、筆者の指導教員である関根久雄教授は、ご自身の職務と研究で大変お忙しい中、いつでも親身になって丁寧なご指導を賜った。本稿の道筋を考えめぐねてなかなか筆が進まなかったときも、関根先生の的確な助言のおかげで進むべき方向が見え、こうして卒業論文として形にすることができた。関根先生には感謝してもしきれない思いである。

関根ゼミのメンバーには、本稿に関する様々な助言をいただいた。ゼミにおいては、筆者のつたない発表にも興味を抱き、活発な議論を繰り広げてくれた。筆者が発表担当の日のゼミは4時間にも及ぶ長丁場、どのメンバーも疲れを見せることなく、真剣に議論に取り組んでくれたことは忘れられない思い出である。非常に優秀で行動力のある関根ゼミのメンバーからはいつも刺激を受けていて、特に同期は、自主ゼミにおいてともに文化人類学の基礎を学び、励ましあいながら論文執筆を乗り越えた心の支えである。ゼミやイベントを通して深まった仲は、かけがえのない財産となった。貴重な大学生活の時間を彼らと過ごせたこと、また関根ゼミの一員であることを誇りに思う。

そして、筆者の学生生活を見守り、応援してくれた両親には心から感謝している。幼少期から度々旅行に連れられたことは、本稿を執筆するきっかけになり、また将来に生かすべき貴重な経験をさせてもらった。

改めて、本稿の執筆にお力添えいただいた皆様に敬意と感謝の意を表し、謝辞としたい。