

【現場レポート その2】

復興への長い道のり

本誌編集委員

東日本大震災という東北地方の受難。とりわけ一大産業である観光分野は多大な影響を受けた。早一年が経過したが、復興への兆しは見えてきたのだろうか。今回我々は、その実情を取材すべく、東北地方に赴いた。

〈松島観光推進機構〉

おもわず見上げるほど大きな杉の並木道。観光名所、瑞巖寺の参道を抜けると、小さな船着き場へ出た。静かに寄せる波、その上でたゆたう海鳥たち。私たちが松島の海を訪れた時、そこに「津波」の面影はほとんど無いかのように見えた。

しかし、物産店の壁に、黒い線と張り紙を見つける。「ここまで津波が来ました」。身長一五八センチの私の肩ほど、あるいはそれ以上の高さだ。確かにここにも、あの津波が来たのだ。

港にある一軒のレストハウス。ここに、松島観光協会の事務所がある。二〇一一年三月一日、一四時四六分の地震発生当時、松島町には約一二〇〇人の観光客が訪れていた。

しかしその後の大津波と度重なる余震の中でも、松島では一人の怪我人・死者も出なかった。そんな松島の、当時の状況から現在に至るまでのお話を伺うべく、私たちは協会専務理事の伊藤國雄氏を訪ねた。

当時、現場にいた松島観光協会の職員は四名のみ。しかし、大きな混乱が起ころうとはなかった。町内の物産店や食堂の従業員が協働して、手際よく観光客を指定避難所へ誘導したのだ。

船着き場のレストハウスでも、三〇人ほどがベンチに座って海を眺めているところだったという。また同時刻、島めぐり遊覧船と丸文松島汽船の二隻が港を離れていたが、直ちに無線で呼び戻し、船員や観光客を他の人々と共に避難所へ誘導したそう。

さらにその後、避難が長時間に及ぶとの判断から、松島観光協会は避難している観光客たち

を町内各所の宿泊施設や寺の本堂へ誘導し、全員を無事に収容するに至った。

なぜここまで迅速かつ的確な対応が可能だったのか。きっかけは、昭和五年の宮城県沖地震だった。松島地区は、翌年の昭和五四年から毎年一回、宮城県沖地震の発生した六月一二日に総合防災訓練を行ってきた。この訓練にも特徴があった。周辺の他の地区の多くは主に一般住民のみを対象にしたものだったが、観光地である松島地区は、観光客の存在を明確に加味する形で訓練を行ってきたのだ。さらに、北部連続地震が起った平成一六年の翌年、平成一七年に「地震・津波の発生時、避難した観光客を宿泊施設が受け入れる」という、宿・町・観光協会の三者協定を締結。このような、地域が一体となった防災への備えの結果、未曾有の大惨事にもかかわらず、一二〇〇人の安全が速やかに確保されたのである。

人的被害は少なかったものの、観光名所や物産店など、津波の被害は大きかった。そこで町は、三月一五日にボランティアセンターを設立。一日八〇人以上のボランティアを受け入れ、地元住民と共にヘドロやがれきの処理を進めた。

しかし、次第に明らかになってきたのは、周辺の沿岸地区の多くが想像以上の壊滅状態にあり、復旧・復興が容易ではないということ。あ

まりの被害規模の甚大さに、町内でも隣接町村でも「もう、復興やめっぺ」という声が少なからず上がったという。

そんな中、松島観光協会が決断したのは、被災地復興の旗揚げ役になることだった。四月二十九日までに観光施設や宿泊施設の営業を再開させるという目標を立て、その多くを実現。一部損壊した宿泊施設なども、修理をしながら、主に災害復旧支援者の拠点として開業した。観光地松島の復興への思いと共に、周辺地区に『松島はやったんだから我々も頑張っぺや』という希望を与えていきたい」という強い思いがあったという。

ところが、いざ松島地区の体制が整っても、観光客を積極的に呼び込むためには大きすぎるともいえる壁があった。東京電力福島第一原発の事故である。事故の影響で、海外からの観光客がほぼ皆無になった。国内からの観光でも、特に修学旅行が軒並みキャンセルとなった。

徐々に観光客数は回復してきているものの、平成二四年度も、二月末時点で二二年度比の四割程度の予約しか入っていない状況であるという。放射線量については、松島町でも独自に測定し、公表している。また、震災直後から、国内海外問わずあらゆるメディアの取材を積極的に受け入れることで、安全性や観光資源をPRする取

り組みを実施してきた。しかし、それらが旅行客の増加に直接的な効果を及ぼすまでには至っていないのが現状だ。



周辺地域も含めた復興の今後については、観光協会や物産店・物産店協会などの協力体制を敷きたいと考えているようだ。しかし観光という観点から見ると、継続性や規模などの問題が大きく、ハード面(主に住居環境など)の復旧無しには困難なのだという。松島を訪れた人々を、他地域の被災地にある復興市などへ「どうぞど

うぞ」と紹介できるかという点、そうはいかない。避難生活を送っている方々の思いも様々だ。出張販売や集客施設を作るにしても、場所を確保するのが困難だ。それらの問題を解決するには、各町村の住宅の復興計画を一刻も早く確定し、実行することが必要だという。しかし瓦礫の処理問題などが遅々として進まないことが大きな難点となっている。「東松島から気仙沼の瓦礫の多さは相当なもの。受け入れられる態勢を作ってもらえれば…」理事はそう語った。「だって復興までの道程はまだだもの。まだ、何年経るっていうのも分かんないんですよ。」

レストハウスを出て、海沿いを歩く。満ち潮だった。よく見ると、船着き場の防波堤は、まだ所々が小さく壊れていて、そこから陸地へ少し水が入り込んでいた。(文責 川口史帆)

〈東北観光推進機構〉

東北地方における観光産業の実情、そして東北地方において生活インフラ全般を担う東日本旅客鉄道株式会社(以下、JR東日本)の取り組み、その二点について「東北観光推進機構」(以下、推進機構)副本部長の三浦丈志氏に話を聞いた。

(1) 機構について

推進機構とは東北地方の観光戦略を地域全域の視点を以て、官民一体となって推進していくために設けられた組織であり、本拠地は仙台市にある。東北六県や仙台市といった地方自治体職員だけでなく東北電力やＪＲ東日本といった民間企業からも出向者を受け入れている半官半民組織である。

三浦副本部長は一九五五年宮城県塩釜市生まれで、旧国鉄に入社。ＪＲ東日本仙台支社総務課長や福島駅長を歴任後、出向という形で現在は推進機構に所属している。

推進機構の主な役割は観光における東北六県の隙間を埋めることである。各自治体には自分の税金（予算）を当地の観光政策にしか使用することができないという制約がある。その視点は当該自治体内に限定され、自治体の枠を超えてひいては東北地方全体の視点に立った観光政策を個別の自治体が行うことは難しい。では推進機構が具体的にどういった事業を行っているかについて尋ねると、三浦副本部長は広報活動の第一に挙げられた。国内外における旅行博への出店やＪＲ東日本管内の駅や車内におけるポスター掲示や中刷り広告がその例だ。さらに海外の旅行エージェントやマスコミ関係者を東北地方各地に案内し、東北の現状とその「安全安

心」について海外へ情報を発信することも業務である。

東北地方の観光環境を取り巻く政策課題には、震災以前と以降の二種類のものがある。

震災以前からの課題としては、東北六県の連携不足がある。一言で東北と言っても、日本海側と太平洋側また北東北と南東北の様に、それぞれ地域ごとに違いがあり、東北六県全体で観光振興をしていく熱意に乏しいのが現実であった。「岩手県の広さはおよそ四国と同じ」という三浦副本部長の言葉の通り東北のエリアは広く、また九州のように高速バス網や鉄道網といった交通インフラが十分に整備されていない点も六県をまたぐ観光政策を困難にする原因だ。しかし震災以降、個別の県単位で復興に取り組むのは難しいという各県の思いと被災しなかった東北三県が被災三県を積極的に支援しようという思いから、ここに来て六県全体でまとまろうという機運が高まりつつある。

観光客特に外国人観光客における知名度が、九州や北海道といった競合他地域に比べて見劣りする点も、震災以前からの課題だ。インバウンド（来日外国人旅客）の内、関東から関西に抜けるゴールデンルート経由が全体の八五％を占める一方、東北地方が占める割合はわずか二・五％に過ぎない。それでも震災前までは、

少しずつではあるが、インバウンドは右肩上がりで成長していた。しかし震災の結果、その成長も大きな打撃を受ける事となった。

震災以後の課題の中では、「風評被害」が最も深刻である。そもそも震災の被害を受けた地域の大半は住宅地や商業施設であり、浄土ヶ浜など一部例外を除いて、中尊寺や奥入瀬など東北地方を代表する観光エリアは内陸部に位置しているため地震や津波の被害は比較的小さかった。しかし実際には「主要な観光地が壊滅的な打撃を受け営業をしていないのではないか」、また「観光にいくのは不謹慎ではないか」といった心理が働き、加え原発の放射能の問題から、東北の観光産業を取り巻く状況をさらに厳しいものにしていく。その結果外国人観光客は激減し、修学旅行（学習旅行）も大幅に縮小傾向にある。特に修学旅行は事前に計画を定め積み立てるという性格から、一度お客を失うとそれを取り戻すのに時間がかかるという問題がある。例年、札幌から青森へ一〇〇校ほどが修学旅行に訪れていたが、震災後青森を訪れたのはわずか二校であるという事実が状況の深刻さを示している。

震災以降、観光物産市の開催場所を無料で貸すという申し出は多くあったが会場代よりも開催期間中の人件費や光熱費といったランニングコストがかさむため、推進機構はその申し出に



十分応えることができず、こうした申し出は復興支援に大きくは貢献していないとのことだ。尚、推進機構は数多くの申し出の内、現在はTBSの赤坂サカスやJR東日本の主要駅等で観光物産市を開催している。

「震災時の東北人の振る舞いやその心は外国人にも絶賛された。まずは復興支援として東北

の観光地に来ていただくことが第一。」という三浦副本部長のコメントは東北の観光地を取り巻く現状を的確に捉えると同時に、東北地方の観光産業の復興の鍵がどこにあるのかの示唆に富んでいる。

(2) JR東日本の取り組み

JR東日本の観光への取り組みの一例として、「旅市」が挙げられた。旅市とはJR東日本が長年行なってきた「地域再発見プロジェクト」から派生した「着地型観光」(注1)商品である。沿線の観光資源をJR東日本と地元住民が発掘し、地域固有の観光資源を商品化し地域振興に役立たせるものだ。従来の「発地型観光」による物見遊山的な商品でなく、地域固有の魅力を体験させるこうした着地型商品はかなりの好評とのことだ。

JR東日本の運賃収入は在来線、特に首都圏での収入がその大部分を占める。在来線運賃収入の内、首都圏は九〇%強を占める一方、東北地方を含めたその他地方は数%に過ぎない。少子高齢化が全国平均以上に進み「定住人口」が減少していく東北地方にとって、観光等を通じて「交流人口」の成長こそが地域の活性化へ結びつく。より多くの人を大都市部から東北新幹線等で東北の地に運び、こうした新しい形の観

光へいざなうことが、東北の復興並びにJR東日本の成長につながるのだ。

(3) 取材を終えて

東北地方の観光地の大部分は無事だが、風評被害や自粛ムードから内外問わず人々の足は東北の地から遠のいている。一方で震災以前からの東北地方における地域間のアクセスの脆弱さは依然として解消されないままである。こうした情報の非対称性の緩和並びに東北六県間の相互関係の強化、そうして生まれた新たな人の流れこそ東北の明日へとつながるのだ。(文責 向井泰弘)

(注1) 着地型観光

着地型観光とは、観光先の旅行業者が企画する募集型企画旅行である。都市部の旅行業者が企画し都市部の住民を大量に目的地に送る従来の旅客商品は発地型観光と呼ばれる。発地型観光では画一的な旅行商品が組成され、その収益の多くが大都市部の旅行業者の手に渡る。一方、着地型観光では地域に埋もれた観光資源を地域住民が発掘し多様な旅行商品に加工する、という姿勢が取られる。発地型と比較して地域にお金が多く多く落ち、また観光資源の発掘過程自体も地域振興に資する。