

日本海にぎわい・交流海道ネットワーク シンポジウム

基調講演 <にぎわい創出・支援>

テーマ「東日本大震災の復興に向けた日本海沿岸地域のにぎわい創出」

講師：立教大学教授 清水 慎一



皆さん、こんにちは。すみません、遅れまして。東海道新幹線が静岡の駅のホームで1時間10分も止まったもので。改めて家田先生が技術評価されているリニアの必要性を感じた訳なんですけれども。それでやっと京都駅から特急列車に乗れたかなと思いましたが、西舞鶴の駅で30分間停車するということになりまして、改めてJR西日本はもう少ししっかりやっていただきたいなということを感じた次第でありまして、インフラ整備の必要性を本当に痛感させられてございます。

今、ご紹介いただきましたように、私、JR東日本で営業担当をやっていたんですけども、最後の2年間は総合の鉄道の責任者をやりました。JRの役員は基本的に何もやることがないんですが、事故が起きたときに責任をとってやめればいい話なので。それで各地をちょっと回らせていただきまして、全市町村長さん、首長さんに御用聞きという形でいろんなご要望を聞くというのが私の役目だったわけで、全市町村長を回りました。こんな形で色々、交流ができて、現在、本当にこんな被災に遭いましたところを、やっぱり何らかの形でお手伝いしなければいけないということもございまして、福島県の復興ビジョンの検討委員会なんか、元々、宮城県とか岩手県、青森県の知事さんのアドバイザーをしているものですから、そんな感じで今

回、ずっと大震災と関わってまいりました。現在も福島県は毎週1回お伺いをさせていただいて、一応いろんな議論をさせていただいております。その過程で色々気がついたことを、そんなに普遍的なことではありませんけれども、私なりに気がついたことを、ちょっと今日、話をしていきたいというふうに思います。

それから、今日は自衛隊の方々、海上保安庁の方々、それから各自治体の方々がおられますけれども、本当に被災地の復旧・復興には多くのお手伝いをいただきまして、心からお礼を申し上げたいというふうに思います。私の知り合いも随分亡くなったんですけれども、本当に皆様方のご支援のおかげで、まあ何とかここまで生きているということでもありますけれども、いよいよこれからが本物でございますので、引き続きまたよろしくお願ひ申し上げたいというふうに思います。

それで、きょうの議題の“きずな”と“にぎわい”、これは、実は私の専門分野の観光でも全く同じことをかねがね言っていた訳でございます。これからの観光はマストツーリズムで、とにかくプロモーションをして、イベントをして、お客様に来てもらえればいいという、もうそういった観光ではだめです。そういった観光は通用しない。やっぱりお客様に満足をしていただいて、リピーターになっていただくということがポイントなんですけれども、そのためにはホストである地域の方々とゲストである観光客が“きずな”で結びつけられていかなければいけない。顔の見える関係ですね。ということをお我々はずっと考えておまして、家田先生と、きょうおられる上村先生と何人かの方々と、新しい旅を考える会という、そんな研究会もやっておるわけでございますけれども、今回、この復旧・復興を見てみますと、やっぱり色々な意味で、色々な方々との“きずな”が復旧・復興を助けているなということがよくわかりました。改めて、普段からの観光を通してでも、あるいは交易を通してでも、“きずな”を深めていくということが大切かなということをお痛感するわけでございます。そういった意味で、このテーマ、非常に私は時宜を得ているのではないかと思います。

ちなみに言いますと、実は“きずな”も“にぎわい”がなければ、“きずな”はできないんだと。これは不思議なものです。 “きずな”によって“にぎわい”をお互いに高めていくということがあるんですけれども、“にぎわい”をつくらなければ“きずな”はできない。弱い者同士の連携というのにはあり得ないなというふうにかねがね思っているんですけれども、そういった意味でこの“きずな”と“にぎわい”、観光にとってもキーワードですけれども、復旧・復興、あるいは今後の日本における色々な、一つの秩序をつくるに当たっても、ポイントだなというふうに思っております。

大震災の中身については、今、写真がロビーにもあるようでございますけれども、もうあちこち、これは福島県の新地駅ですけれども、本当にこれ、私のずっと可愛がっていた鉄道がこんなふうになったわけですね。現在、この鉄道を、原形復旧ではなくて、やはり山側のほうに持っていきながら復旧をしようということを進めているわけでございますけれども、そのために福島県の復興ビジョンとして、沿岸部、一応原発の20キロ圏以内は全部歩いて回らせていただきました。改めて津波の威力、これがひどいなというふうに思います。

こんな感じの浸水地域がありますけれども、1つだけ、ちょっと話しますけれども、

いわき市に沼ノ内地域と豊間地区があるんですけれども、ここは実は対照的な津波の被害の受け方になっています。豊間地区は、もうはっきり申し上げて8割から9割の家が津波にやられましたけれども、沼ノ内地区はほとんどが生きています。なぜかといいますと昔からの防潮壁が残っておりました。昔からの防潮壁が津波を押さえていたと。ですから逆に言うと、防潮壁を切って道路にする場合が多いんですけれども、そういった所がとことんやられている。やはりそういった意味で昔からの知恵というのは大きいなと。堤防はずっと一緒なんですけれども、右下にあるように元気な所、左上のように徹底的にやられた所が、非常に差が出ているということですね。

ご承知のとおり松島、ここはほとんど被害がありませんでした。多分この舞鶴も、いろんな意味で歴史的な経過を踏まえた自然と寄り添うまちづくりをやっておられるはずですから、多分被害は余りないでしょうけれども、そういった意味で非常に、やっぱり歴史的ないろんな意味での経過がアドバイスとして生きているのではないかなという感じがいたします。

それで、最初に幾つか課題があるんですけれども、1つは、地方自治体というか基礎自治体も、やはり行政機能の重要性、これを理解されたかなと思います。はっきり申し上げて、東北市町、今、全部始まりましたけれども、あるいは陸前高田にしても、福島県の双葉にしても、もう行政機能がほとんどなくなったところが今一番苦労されています。罹災証明が出ない。今、あらゆる災害救助をやるに当たって罹災証明が出ないと全く動けない。そういうことで罹災証明が出ないということは、そういった意味で改めて地方自治体における行政機能がいかに大事かということがわかりました。

それから、今日の新聞にも学校耐震化の話が出ていましたけれども、やっぱり防災拠点、避難拠点としての公共施設、これが極めて大事だと。今、福島県は、はっきり申しまして県庁の建物自体が非常に危なっかしいということで、知事さんも足元で落ちつかないところがあるんですけれども、我々は、はっきり言ってそういったところをきちっと建てかえましょうということを申し上げておりますけれども、そういった意味であらゆる所で公共施設の、いわばその重要性、そういういったものが理解できたかなというふうに思います。

そのほか官民の役割とNPOなんかの役割、あるいはインフラ整備の必要性、既存インフラの普段からの活用と、いろいろ考えることがありまして、これは後で申し上げますけれども、JR貨物さんがどんどん貨物の集約で、あちこちで貨物から撤退していますけれども、横軸における運送、日本海側から太平洋側に運ぶときに、横軸の輸送で高速道路、あるいは自動車道があればいいんですけれども、鉄道が結構東北の場合にはございます。その鉄道がすべて貨物から撤退になっています。そういったところが改めて、本当にそこは普段から貨物をやらなくていいのかなと。バランスサイクルで急遽、貨物を復活しましたが、これは急遽、乗務員を要請して、それでディーゼル機関車は子機をつけなければならないんですね。そんなものもやったわけでございますけれども、色々な面で色々感ずることがあった訳でありますけれども、いずれにしても、こういう中で普段からの連携、普段からの“きずな”づくり、それでそれを意識したインフラ整備、これが重要だなというのが私の実感でございます。

例えば福島県民、未だにたくさんの方々が県外に避難をされております。お手元にも資料がございますけれども、例えば役場もあちこちに今避難をされておりますね。それは津波による原発の関係ですね。あるいは、お手元に資料をお配りしてございますけれども、県内でも3万5,000人の方々が県外に避難をされております。その中で実は圧倒的に多いのが新潟県なんです。この新潟県に7,500人の方々が避難をされている。これは実は意味があることなんです。普段から実は新潟県と福島県というのは強い”きずな”で結ばれています。元々、会津は新潟県と密接な関係があったんですけれども、いわば、後で申し上げますけれども、普段からつながりのあるところにやはり住民は避難をしているんだなど。或いはそういったところに誘導されているんだなどということがよくわかりました。

当然、京都府さんも含め、たくさんの方々のところで受け入れいただいておりますけれども、多くの場合に普段からつながりがある、まあ兄弟、親類がいる、そういったところは別にして、やはりふだんから何らかの形でつながっているところに避難をされているということですね。その最たるものは、ここがございますけれども、福島県の南相馬町は、杉並区だとか新潟県の小千谷とかあちこちと災害援助協定を結んでいますけれども、これが単なる災害時の援助協定ではなくて、ふだんからの交流、観光による交流ですね、それを踏まえているということです。単なる形式的な災害時の応援協定ではなくて、ふだんからの観光交流、グリーンツーリズムを通じた観光交流が行われているという所が、非常に今回バックアップされたということです。

これは例えば道の駅『よつくら』ですけれども、道の駅『よつくら』はこんなふうになったんですけれども、一番早く沿岸部で営業を再開いたしました。なぜなのか。道の駅『よつくら』というのは、海の幸四ツ倉、山の幸会津という形で普段から交流をしております、お互いの道の駅で、会津では海の幸四ツ倉のものを販売する、四ツ倉では山の幸会津のものを販売する、そういう普段からつながりを持っておりまして、今でも毎日数十人の会津の人たちが、ここの復旧のお手伝いに行っておりますけれども、普段からのいわば交流ですね、そういったものが復旧のお手伝い、そういったところに駆り立てられると。ですから一番早くここが営業を開始したということがございます。

新潟県は、中越地震を踏まえて、新潟県防災グリーンツーリズム宣言といたしまして、2008年に、これは首都圏の直下型地震なんです、それが起きたときには新潟県は100万人の人を受け入れようということを宣言しました。それで、単にこれは宣言ではなくて、その前提として普段から首都圏の方々とグリーンツーリズムでつながりを持つということをやっているわけですね。先ほど福島の方々が新潟のほうに大分行っているというのは、実はそれはこういった仕掛けがございます。普段からグリーンツーリズムだとか、そういった観光の交流だとか、あるいは物産を相互に販売するとか、そんなところが復旧・復興のいわばお手伝いをしていると。

岩手県遠野が実は沿岸部の支援拠点でありました。なぜか。たまたまではないんですね。実は遠野にたくさんの方が応援に入りました。なぜならば遠野が東北で一番、全国的にも有数なグリーンツーリズムの拠点です。ですから全国各地から遠野にグリ

ーンツーリズムで毎年たくさんの方々が行きますけれども、そういった方々が、実はボランティアとして復興支援を手伝う。ですから、いろんな力が遠野に集まりました。その遠野に集まった力を、遠野の行政とNPOが一体になりまして沿岸部のいろんな復旧・復興のコントロールをしていたということなんですけれども、いわばそういった形で日頃からの密な結びつきが避難、復旧・復興に役立ったということです。

はい、港、これは小名浜港です。本当にひどいところで、これではないんですけれども、この中には阪神大震災で被災をして、それで避難して小名浜港に来た人がまた被災してしまったというようなものがあるようでございますけれども、本当にあれですけれども、東北、太平洋側では拠点ですね。ところが、もう震災の5日目に緊急物資の受け入れのほか、岸壁が供用開始しています。これは本当に助かりました。海上自衛隊の「おおすみ」からホバークラフトで荷揚げをしたとか、あるいは国交省の海翔丸なんかも入港されたとか、そういった意味で陸路が絶たれたところでその港の役割が非常に大きかったということですね。

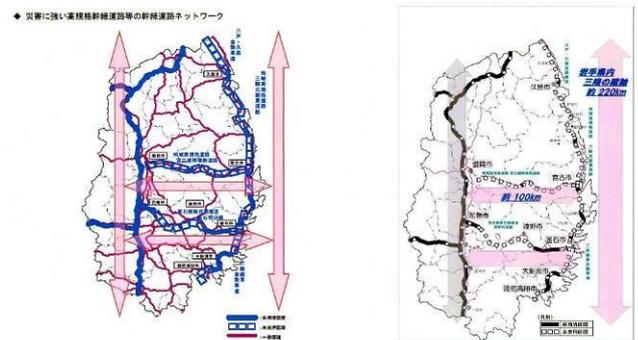
そういった意味で、先ほどもありましたけれども、特に油、ガソリンですね、それから飼料、穀物ですね、そういったものがこの港に運ばれて非常に助かったということでありまして。当然のごとく全国の港から日本海側にもたくさん来ました。これは港湾局の総務課長の若林さんからいただいた資料なんですけれども、こういった形でたくさん来ました。ここで一番重要だったのが、この港のいわば連携と、さらに言えば日本海側から太平洋側に至る横軸ですね。この横軸がいかにか重要か。当然のごとく縦軸も必要ですけれども、意外に整備されてないのが横軸なんですけれども、横軸がいかにか大事かと言えることが非常に認識をされたということでありまして。幾つかの横軸がありますけれども、特にこの新潟から郡山のバイパスですが、これがもうでき上がりまして十数年たちますけれども、最初はもうほとんど

遠野の復興支援



(福島県小名浜港湾建設事務所の資料による)

よこ軸とたて軸



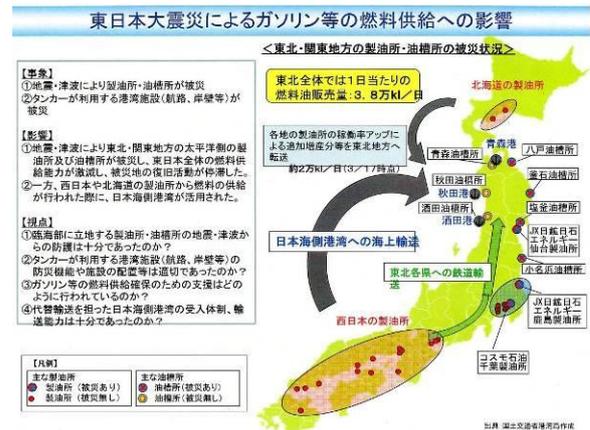
通らない高速道路、無駄な高速道路というご指摘もありましたけれども、これが今回の震災では大変役立ったと。ついでに言うと、これに並行している鉄道の磐越西線が、ガソリンの輸送で、貨物を廃止したんですけれども、何とかそこで、もう一度貨物営業を復活いたしまして、非常に役立ったということです。改めてこの辺の横軸、それから縦軸、そういったものが需要だということがよくわかったわけでございます。

という形で、港自体の役割の重要性、あるいは日本海側との港の連携の重要性、あるいはまたインフラ整備、既存インフラの普段からの活用の重要性、この点は痛いほど私どもも分かりましたし、住民の方々、あるいは被災された方々は、もって痛いほどお分かりになったというふうに思います。そういった意味で、きょうの会議が、そういった痛いことを、みんなが認識された問題について、やはりきちっと政策的なプライオリティの中で整備されることを願うわけでありまして、そのきっかけになればいいかなというふうに思っております。

さて、私は観光をやっておりますけれども、今やもう観光は、はっきり言って、普段からどう取り組んでいるか、これがポイントになってまいります。グリーンツーリズムのことでですね。色々あるんですけれども、もうパイは増えない、パイが増えないならピーターをどうやって獲得するか、そこが一番日本の場合には必要なんですけれども、これは普段からの、いわば顔の見える関係、『あのおばちゃんだから行くんだよ』、『このおじちゃんだから行くんだよ』というところが必要なわけですね。そういうところに実は外国のお客様が吸い寄せられていくということでもあります。基本的にパイを増やすのは、今はもう外国のお客様ですけれども、その前提としては“きずな”で結びつけられた観光が不可欠となるというふうに思っております。

現在、もう手っ取り早く被災地の経済を回すのは観光であるということで、もう4月21日には、まあ色々、「何でこんなときに、復旧の目途もついてないのに観光なんかやるんだ。」というふうにお叱りを受けましたけれども、もうとにかく被災地の経済を回す、あるいは被災地の周辺の経済を回すには観光が一番です。この4月21日に東北6県の知事にお集まりいただきまして、観光庁長官の出席のもとで最初のキックオフをやったわけでございますけれども、しかしその中身は、はっきり申し上げまして、どういう旅行形態かという、1つはボランティアツアーなんです。

それで、どうしてもボランティアは泊まる所と食事は自己責任というところがあるんですけれども、中々それだけでは数が集まらない。それで出す方も不安だからということがありまして、たまたま、ああいうふうに旅館に泊まっていたら、それで旅館でおくどをしたり、それで食事を出して、そこで昼間だけボランティアで現地に行くと、そういったことを話しました。最初は何を考えているんだと、あちこちから

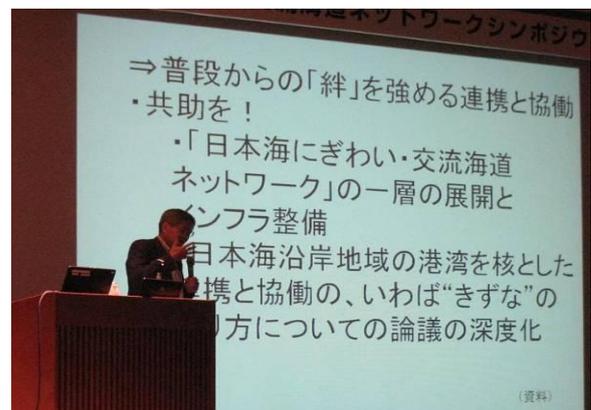
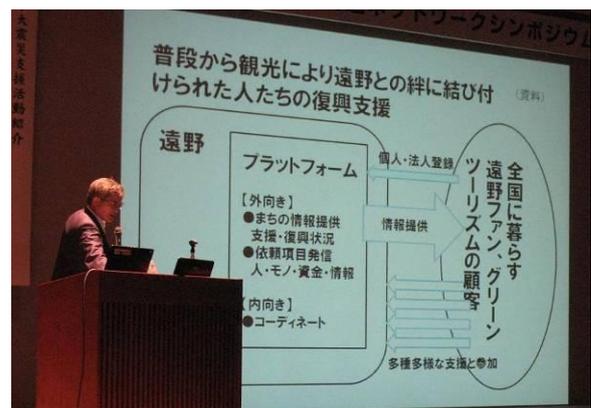


投書を受けましたけれども、藤本補佐官と色々な議論をしながら、ボランティアのあり方を少しずつ変えていきたいということがありまして、こんな形のを始めたら、現在、これが主流でございます。私の立教大学の学生も50人ばかり、明後日、出発いたします。くだらない授業を聞いているんだったらボランティアツアーに行ってくれということを書いて、言ったら即、「手を挙げてくれ」と言った途端に120人応募されましてですね。

そういった意味で、今は復興ツーリズムですね、ぜひ、これはこれからポイントになりますけれども、現地の復興のお手伝い、これは気仙沼の、いわば湾をきれいにするために森林をしっかりと整備しようという、そういった運動は以前からあるんですけども、それをもう一度やるためにみんなで木を植えてくると、そのためのツアーを組む、そんな形のをやっていますけれども、ぜひ、こんなものを含めて、たくさんの方々に東北に行っていただければありがたいかなというふうに私は思いますけれども、まさにそのときもお互いに顔が見えるということですね。やっぱり「ここで俺も手伝うんだ」と、「ここで木を植えるんだ」ということで、その方がまた引き続き、多分5年、10年そことの関係をつくっていくということになるかと思えます。まさに観光における“きずな”が不可欠であるということですね。

先ほどありましたように、遠野、全国に暮らす遠野のファン、グリーンツーリズムのポケットが、今、集中的に遠野にお手伝いへ行ってございまして、遠野があらゆるエリアのプラットホームになっております。それで遠野が紹介をして沿岸部のいろいろお手伝いをしている。もちろん、その前に支援物資はすべて遠野から行きました。ですから、そういった意味でこういった遠野の拠点がある。それで、これは行政と民間一緒になってやっていますけれども、どうしても行政だと避難所に避難されている方々を対象にしますけれども、家にいたらば孤立しているおじいちゃん、おばあちゃん達までなかなか支援物資が届かない。そういったところがこのNPOなんかでやっていくという役割分担を、しっかり今やったわけでございますけれども、そんな意味でなっております。

という形で、ふだんからの強い連携と協働、協力、そういった意味で、ぜひ、ふだんから日本海側のネットワークをどうやって強めていくのか、あるいは、こういうネットワークの中で太平洋側との、被災地とのいわゆる“きずな”、このあり方をやっていくのか、ぜひこの機会に改めてご議論をよろしくお願ひしたいなというふうに思っております。太平洋沿



岸の地域へのリダンダンシー機能が発揮できるような日本海沿岸地域の港湾、そこを確保した普段からの連携ですね。あるいはまた、日本海側の今の元気なんですけれども、その元気を踏まえた被災地の応援ですね。しかしその前提は、やはり日本海側自体も、それぞれの拠点自体も元気でなければいけない。そこが“にぎわい”がなければ、そういうことをやっている暇はないということでもあります。改めて、この舞鶴の地域、あるいはこの丹後の地域、ぜひ“にぎわい”の拠点になっていただきたいなど、あるいは連携の核になっていただきたいなというふうに思っています。

たまたま、私、今回、京都府さん、あるいはまた国土交通省、観光庁からの依頼がありまして、「ゆるり ぐるり ほっこり丹後」観光圏ですね、舞鶴、宮城、京丹後、伊根、与謝野でやっておりますけれども、これのお手伝いをする事になりました、今後、こちらの地域に毎月来ることになりましたので、また色々お手伝いをさせていただきたいというふうに思います。私、ポイントは、先ほど舞鶴の市長さんが言われましたけれども、私はここは隠れたる世界に通用する観光地だというふうにかねがね思っております。本当に冗談じゃなく、京都府の方々にはどうしても京都市が主体になっておりますけれども、私は両方だと思えます、ここは。やはり京都市は、この丹後のいわば歴史、丹後の産業、丹後の生業なくして京都は成り立たないというふうには実は思っておるんですけれども、そんなことも含めて観光振興課長とここを徹底的にやって、世界に通用する、日本じゃない世界に通用するんだと。もうこれからの観光地はちまちましたことを言わない。世界

に通用する、そういった国際観光地をつくっていったらどうか。たまたま、天橋立を「世界遺産」にしたいという話もあるようでございますけれども、その世界遺産に匹敵するものがたくさんございます。まさに「丹後王国」という名前にふさわしいような遺産がありますね。日本海側最大の前方後円墳だとか、先ほどの赤れんがも含めて非常に資産があるというお話もございましたけれども、ぜひ、



これをどうやって生かしていくか、これが、いわば生かすことによって交流、あるいはまた交易の拠点になっていくということでもございまして、ぜひその辺、じっくりとお手伝いをしてみたいと思っておりますけれども、それにつけても、やはりインフラの問題というのは不可欠でございまして、インフラと“にぎわい”というのは、やっぱりこれはもう切っても切れない関係になったなというふうに思います。

そういった意味で、色々、港の整備だとか、あるいは舞鶴市におけるまちづくりだとか、さらに言えば高速道路の問題だとか、あるいはまた北近畿タンゴ鉄道の活性化の問題だとか、いろんな課題があるのは十分承知しておりますけれども、ぜひこんなものも一つ一つやりながら、この“にぎわい”づくり、それでここが一つの連携の核になり、それでまた、その結果が被災地の応援になるというような形になっていた

できれば、大変ありがたいかなというふうに思います。

はい、以上でございます。よろしく願いいたします。