

未来^眼とうほく 第26回

東北地方の復興は観光が要

国土交通省東北運輸局は、東北6県の鉄道、陸運、海運に関し都市交通、地域的交通の基本的計画の策定ならびに推進・調整を行うとともに、観光の振興を所管するなど幅広い業務に携わっている。

東日本大震災からの復興においても、交通網の復旧、整備、そして観光振興など極めて重要な役割を担っている。

尾関局長は、2016年6月に海上保安庁交通部長より着任された。2011年国土交通省総合政策統括官付参事官として在任中に東日本大震災に遭遇され、復興対策本部において被災地への緊急物資搬入などにあたられ、また復興庁発足時に同庁へ出向し、復旧、復興の陣頭にたたれた。

当時の状況、地方創生と東北地方の交通網整備のあり方、また、局長就任時の記者会見において強調された東北地方の観光振興に関してなど幅広くお話をお伺いした。



尾関 良夫 (おげき・よしお)

1985年一橋大学経済学部卒、同年運輸省(現国土交通省)入省。2009年国土交通省総合政策局交通計画課長、同政策統括官付参事官。2011年東日本大震災復興対策本部事務局参事官併任、復興庁統括官付参事官併任、2013年国土交通省港湾局総務課長、2014年海上保安庁交通部長。2016年6月東北運輸局長就任。

緊急時の物流への取り組み

●町田 局長のご経歴を拝見しますと、幅広い職務を経験されていらっしゃると思いますが、東日本大震災にあたっては、復興対策本部で被災地への緊急物資の搬入にご尽力され、また、復興庁発足時に同庁へ出向され、復旧、復興の前線にたたれたと伺っております。

はじめに、その当時のご苦労されたお話からお伺いしたいと思います。

●尾関 震災時には国土交通省の物流担当の参事官をしていましたので、復興対策本部で救援物資を被災地に送るため、車の手配、トラック事業者の手配などを担当しました。当初は、なかなかうまく届かないという状況だったため、実際に被災地を見る必要がありましたが、交通網が寸断されており、3週間後ようやく現地に行くことができました。初めて自分の車で出張し、被災地を見て回りましたが、物資が滞り、仕訳がなされていない状況を目のあたりにし、「災害時に救援物資をどのように送り、配分するかを普段から十分に考えておかないといけない」ことを痛感しました。

反省すべき点としては、行政が全部やろうとしたことです。「餅は餅屋」のたとえのように、民間の倉庫業者、トラック事業者などのノウハウを活用したうえで、行政は行政にしかできないことを集中的にやるということが必要です。

●町田 住民の側も、緊急時に行政に期待しすぎるところもあると思いますが。

●尾関 避難所などの物資集積地点に救援物資を取りに来られる被災者の方は整然としておられました。一方、物資を取りに来ることができない被災者の方にどのように物資を届けるかが、解決すべき課題です。

●町田 日本は、地震をはじめ災害大国ですが、それにしてもあのような大きな津波は驚きでした。

●尾関 あれだけ大規模な津波は「千年に一度」といわれています。災害時には市町村が対応の拠点となりますが、市はともかく町村はもともと職員数が少ないうえに多くの職員が亡くなられた、また、自らが被災者となったため、行政機能が喪失してしまったところ

がありました。被災しない、あるいは被害が軽微である役所が被害が大きい他の役所をどのように助けていくかも課題の一つです。

●町田 山形、秋田は大震災の被害は比較的小さかったわけですが、今後のためにも復旧、復興の過程についてはよく学ばなくてはなりません。官に頼るだけでなく、自立の体制づくりも必要だと思います。

また、首都圏直下型地震、東南海地震など今後、高い確率で起こることが予測されている災害に対して、対応を考える必要があります。

人の流れ、物の流れの体制整備が必要と思いますが、基幹交通網は依然として東京とを結ぶ縦の線が中心で、太平洋側と日本海側を結ぶ横の線が弱いと思っています。

●尾関 震災時には、太平洋側の縦の幹線ルートが寸断されてしまいました。そのため石油を運ぶのに、首都圏から上越、羽越、奥羽線経由で緊急列車を運行しました。普段、貨物が通らない路線もあり苦労しましたが、なんとか盛岡まで運ぶことができました。また、仙台空港が罹災したため、代替として山形空港が活用されました。

交通網における、リダンダンシーといえますか、迂回ルートの重要性が改めて認識されたと思います。

ストック効果の高い交通インフラを

●町田 21世紀はアジアの時代といわれております。アジアと向きあっている日本海側にもっと光があたって然るべしという思いがあります。

中国をはじめとするアジア諸国と北米を結ぶ航路は日本海を通ります。その方が近道だからです。わが国でも日本海側の港湾がもっと活用されてよいのではないのでしょうか。例えば、山形県の内陸部の貨物を東京圏に運んで輸出するのではなく、酒田港を利用するというような意識が非常に大事だと思います。

秋田はロシア経由に力を入れています。ウラジオストクからシベリア鉄道経由でヨーロッパへ輸出すれば、船だけですと1カ月かかるところが相当短縮されます。

ただし、港を活性化するためには、接続する道路網などの交通インフラの整備が重要だと思います。

●尾関 物流としてはアジアとの輸出入関連が多いので、アジアとどのように結ぶかは重要なテーマだと思います。さらに先のこととなりますが北極海航路の開拓によって、東北地方の位置付けも変わっていくので

はないでしょうか。

そういうなかで、高速道路などの交通、物流インフラの整備が進んでいくものと考えています。

道路などのインフラ整備は、もちろん公共投資として需要面での直接効果が大きいのですが、今は、造った後にどのように使われ、効果がどうであるかの「ストック効果」を重視するようになってきました。道路と工場、倉庫などを一体として効率的な物流システムとなるよう力を入れています。

港と道路を整備すれば、日本海側、三陸側も大きく変わっていくと思います。

●町田 地方の交通ネットワークとしてLCC(格安航空会社)を活用するというのはいかがですか。競争が促進されれば、活性化につながると思います。

●尾関 仙台空港が民営化されましたが、観光を含めてどのように東北地方全体の復興に役立てていくかを考えていかなければなりません。LCCのピーチ・アビエーションは仙台を拠点空港の一つとするとのことですので、かなり大きなインパクトになると思います。

基本的にLCCの乗り入れは歓迎すべきことです。

●町田 一県単位ではなく、東北地方全体を一つのブロックとしてとらえ、ネットワーク化するという認識が必要ですね。

●尾関 空港から鉄道、バス、レンタカーなどで東北地方をどのように回ってもらうかなど、東北地方全体としての取り組みが鍵です。



町田 睿 (まちだ・さとる)

1938年秋田県生まれ。東京大学法学部卒業後、富士銀行に入行。同行取締役総合企画部長、常務取締役を経て、荘内銀行取締役頭取、同行取締役会議長、フィデアホールディングス取締役会議長等を歴任。現在、フィデアホールディングス取締役・指名委員会委員長、北都銀行取締役会長、荘内銀行相談役、フィデア総合研究所取締役理事をそれぞれ務める。また、2012年4月より2年間、東北公益文科大学の学長を務め、14年10月に同大名誉教授の称号を授けられた。



造船業の復興（大船渡ドック）
（写真提供 東北運輸局）

●**町田** 新幹線が地域に及ぼす影響は大きなものがあります。羽越本線、奥羽本線の新幹線化は、日本海側、東北内陸部にとって非常に強い願望です。

●**尾関** まずは、整備新幹線を完結させるということなので、その後の話になってしまうと思います。

ただし、本省でも地方の鉄道の高速ネットワークについて改めて考えるという動きがでてきている点を申し上げたいと思います。

地方創生と町づくり

●**町田** 地方創生に関連してお伺いしたいのですが、東北地方は人口減少、少子高齢化がいち早く進行している、いわばそれらの問題の先進地域です。そのなかでどのように地域づくりをしていくかということがあります。

国としては、30万人都市圏を中心に周辺をネットワークでカバーしていくという考えがあるようです。しかし、東北地方では仙台市を別格とすれば、30万人都市は、秋田市ほか数市しかありませんので、このようなコンセプトでは難しいのではないのでしょうか。

もう少し規模の小さな都市を中核とし、それをネットワーク化するということが必要です。

●**尾関** これから100年の期間で考えると人口減少は避けられない状況ですので、そのような中で地域をどのように維持していくか、そうした課題への対応がコンパクトシティ+ネットワークということです。広がり過ぎた市街を縮め、周辺の地域を交通ネットワークでつなぐということですが、人口30万人が絶対的な基準というわけではありません。都市計画と交通計画を

組み合わせてやっていこうということです。

●**町田** 公共インフラの老朽化、劣化が進行しており、コンパクトシティ化と併せてどのように更新していくかも重要な問題だと思います。国、自治体の財政が厳しい一方で、民間金融機関には金が余っているという状況です。これをどうつないでいくか、民間がPPPなどで公共インフラの再生にどのように参画していくかということは非常に大きなテーマと思っています。

●**尾関** コンパクトシティ化は10、20年単位の話なので、何をコンパクトにまとめ、どの部分を民間にまかせるかは、それぞれの地域の実情に合わせなくてはならないと思います。

交通ネットワークについても、例えば、ローカル鉄道の経営は一般的に厳しいので、鉄道を残すのかバスに変えるのか、地域として考えていかななくてはなりません。山形のフラワー長井線では、上下分離方式に変えて、官と民とが新しい役割分担をしました。

復興のため観光業の発展に取り組む

●**町田** 局長は、就任時の記者会見で「復興のため、観光業の発展に取り組む。東北6県を盛り上げ、復興を支えるのが東北運輸局の役割」という大変心強い発言をされました。観光振興は極めて重要ですが、一県では限界がありますので、東北地方全体で連携して取り組まなくてはならないと思います。

●**尾関** 8月に東北6県と新潟県の知事がそろって台湾を訪問し、東北観光をアピールしました。また、11月に上野駅で行われたJR東日本の東北観光キャンペーンのPRイベントに東北6県の知事、副知事が参加しました。観光に関しては、東北地方としてまとまりができてきています。

安倍総理が「今年は東北の観光復興元年だ」と宣言し、東北地方には東北観光復興対策交付金が導入されていますので、それを活用して全力投球中です。

ようやくインバウンド宿泊者数が震災前の水準に戻りましたが、これを3倍にしようという目標でやっています。

●**町田** 例えば秋田には、食、温泉、祭り、文化など観光資源は豊富ですが、単独ではなかなか生かしきれいていません。自分たちが、何を観光資源として持っているのかの認識が足りない面もあります。

●**尾関** おっしゃるように秋田をはじめ東北地方は、観光資源が豊富です。7月にASEAN諸国の交通担当省の次官級による交通政策会合が秋田で開催されまし

たが、皆さん秋田を満喫されたようです。いろいろなところと連携し、良いものがたくさんあることをPRしていくことが大切です。観光復興元年としてこれからだと思います。

観光コンテンツの厚みを増し、磨き上げ、二次交通、Wi-Fi等の環境整備を進め、県、あるいはDMOがしっかりプロモーションをしていくという一連の流れを全体としてやらなければなりません。

●**町田** これからは、インバウンドとして一くくりで対応するのではなく、各々の国、地域からの来訪者に応じた対応が必要ではないかと思います。

例えば、鶴岡市は欧州からのインバウンドをターゲットとしているようです。出羽三山をはじめとする日本の原点ともいえるべき精神文化、料理などに興味を示すのは欧州の人々であろうということです。

●**尾関** そうですね。日本全体としては中国から、東北地方では台湾からのインバウンドが多いわけですが、おっしゃるように観光の関心が異なります。東南アジアの方にとっては、「雪」が魅力であったりするわけです。

異なる国からのインバウンドに対し、地域として何を売り込んでいくかということを考えることは非常に大事です。

●**町田** 東北地方へのクルーズ船の寄港が増えていることは喜ばしいのですが、寄港だけでは宿泊にはつながりません。寄港地に滞在してもらう工夫が必要です。

●**尾関** クルーズ船の寄港についても、東北6県で連携してプロモーション活動を行っています。

クルーズ船は、船に泊まることで料金が安くなっている面があるので、船外に宿泊するのはなかなか難しいでしょう。クルーズ客が単に買い物だけではなく、寄港した地域をどのように回ってもらうか。先ほども述べましたように、そのためには観光コンテンツの充実が必要です。

例えば、乗客は秋田で下船し、秋田、青森を周遊した後、先回りした船に青森で乗船するといったことも考えられます。

また、旅行者が来ても、他地域の物品を土産品として購入したのでは、地域にとっての効果はありません。旅館も地元の食材を使う等、旅行者が消費したお金が地域内で回っていく工夫が必要です。

さらに、宿泊施設を含め観光業は、生産性が低いといわれており、これを改善していくということも大きな課題です。観光庁も研修などで生産性向上に力を入れています。

●**町田** 先ほどお話にてた、東北地方への東北観光復



日本東北遊楽日2016（台湾感謝祭）
（写真提供 東北運輸局）

興対策交付金については、これからどのように対応していけるのでしょうか。

●**尾関** 初年度としての今年は、7割ぐらいが市町村単独の案件で、内容もプロモーション関係が大半です。観光は広域連携が必要ですのでDMOなどの連携案件が増えることを期待しています。交付金は今年を含め3年間続く予定ですので、観光資源の磨き上げ、コンテンツの充実、環境などの基盤整備に注力する必要があります。

●**町田** 調査に来た台湾やタイの旅行会社の人は、「東北には、本当の日本がある」と言い方をされるようです。まさに、米国のライシャワー元駐日大使が言った「もう一つの日本」です。これを生かすためには、DMOなどの体制強化、二次交通の整備が大切です。

●**尾関** 二次交通の充実が重要という認識は皆さんお持ちだと思います。

「もう一つの日本」ということでは、インバウンドを対象に単に田んぼを巡るツアーをやっているところがあります。ごく普通の田舎の田んぼを回り、地元の人とふれあうだけというものですが、人気があるそうです。生活している者にとっては、ごく当たり前の風景が観光資源になるということで、地域が持っているものを改めて見つめなおしてみることも必要です。外部の人の力をかりることも必要かもしれません。

●**町田** いろいろな分野のお話をお伺いすることができましたが、私ども民間も官に一方的に頼るのではなく、自立しつつ官と連携して地方創生に取り組みたいと思います。

本日は、ご多忙のところ大変ありがとうございました。