



特集

復興・創生

～震災から5年 新たな東北へ～

業務密着ルポシリーズ
現場力
東北地方整備局
三陸国道事務所
シリーズ 探訪・探求
訪れたいまち
宮城県女川町

花も実もある
この街で、
「桃源郷」を
みつけました。

春、福島の満開へ

福が満開、福のしま。

「山を決めるのは、花と情熱の「赤」なんだ。」
そうか
「100年でも続く桜並木」をめぐるとは、
楽しい旅の夢かもしれない。

「千年の桜」の前では、
みんなちがちな存在で

「種を蒔けば、
豊かな実りがある」として

2016年4月～6月「福が満開、福のしま。」
福島県観光キャンペーン2016開催

福島県復興観光キャンペーン委員会(事務局：福島県観光交流局)

石巻市古賀神社(石川町) 川俣の桜メニュー(川俣町) おのちのちの桜アイスバー(小野町) あまのこ(津軽町) 桜しずしん(藤原町) 汗が後陣(中島村)

特集

復興・創生

震災から5年新たな東北へ

平成23年3月11日に発生した東日本大震災から5年、10年間の復興期間の折り返しを迎えた今、被災地の復興はどこまで進んだのでしょうか。その概観を紹介します。



岩手県宮古市田老地区
(平成27年8月撮影)

復興への 確かな足取りと これから

復旧・復興の 進捗状況 (平成28年1月末時点)

※1 海岸対策については、平成27年3月末時点から、復旧のみならず復興も含めた指標とした。「復旧」とは、災害復旧事業により行う復旧工事のこと。「復興」とは、社会資本整備総合交付金または農山漁村地域整備交付金により行う整備工事のこと。
※2 「通常処理に移した処理場」とは、被災前と同程度の放流水質まで処理が実施可能となった処理場である。これらの中には、一部の水処理施設や汚泥処理施設はまだ本復旧工事中のものもある。
※福島県の避難指示解除準備区域などについては、原則除いている。
※各指標の母数については、事業の進捗に応じ変更

復興まちづくり

【防災集団移転促進事業】
造成工事の着工・完了数の割合(戸別)



※供給計画は「住まいの復興工程表」(H27.9月末時点)による。

【土地区画整理事業】
造成工事の着工・完了数の割合(戸別)



※供給計画は「住まいの復興工程表」(H27.9月末時点)による。

【津波復興拠点整備事業】
工事に着手した地区数・
事業認可した地区数の割合



【造成宅地の滑動崩落防止】
対策工事に着工・完了した地区数の割合



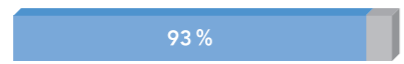
道路(復興道路・復興支援道路)

復興道路・復興支援道路の着工率・整備率



鉄道

運行を再開した鉄道路線延長の割合



※JR大船渡線のBRTによる本格復旧分を含む。

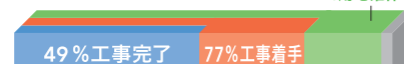
港湾施設

本復旧工事に着工・完了した
復旧工程計画に定められた港湾施設の割合



災害公営住宅

災害公営住宅の用地確保が完了した戸数
建築工事に着手した戸数
建築工事が完了した戸数の割合



※進捗率には帰還者向け災害公営住宅の計画を含んでいない。
※供給計画は「住まいの復興工程表」(H27.9月末時点)による。

海岸対策※1

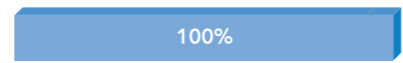
本復旧・復興工事に着工・完了した
地区海岸の割合



※帰還困難区域および居住制限区域を除き、避難指示解除準備区域を含む。

河川対策(直轄区間)

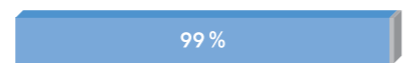
本復旧工事が完了した
河川管理施設(直轄管理区間)の割合



※北北上川(本復旧工事完了済)で実施中の地震・津波対策は、平成30年度の完成予定

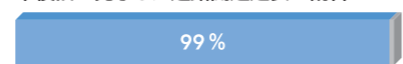
下水道

通常処理に移した下水処理場※2の割合



道路(直轄区間)

本復旧が完了した道路開通延長の割合



本誌の掲載文で、意見を述べた部分については、執筆者の個人的見解であることをお断りいたします。また、本文記載記事の無断転載を禁じます。

国土交通

no.137

CONTENTS

特集

復興・創生

震災から5年新たな東北へ

復興への確かな足取りとこれから

東北の復興を支えるインフラ整備

● 絆を取り戻すまちづくり

● 東北へ行くこう!

被災者に寄り添いながら安全・暮らし・なりわいを再生する

岩手県

まちづくりの形が見え

創造的復興へステップアップ

福島県

震災をバネに福島の魅力をさらに磨き上げていく

業務密着ルポシリーズFile.38
現場力

東北地方整備局
三陸国道事務所

シリーズ探訪探求
訪れたいまち第36回
宮城県女川町

表紙
宮城県 松島湾(写真提供/東松島市観光物産協会)

10年間と定められた復興期間のうち、前期5カ年の「集中復興期間」を終え、本年4月から、後期5カ年の「復興・創生期間」という新しいステージに入ります。その名にふさわしい、未来を創る5年間となることを目指し、被災地が日本の再生と成長をリードし、地方創生のモデルとなるような「自立」につながる取り組みに力を入れていきます。被災地の置かれていた状況は地域によってさまざまです。地域ごとの実情を細かく把握し、今なお不自由な生活を強いられている被災者の方々に「日も早く復興を実感していただけるよう、復興の一段の加速化を図っていきます。」

「実感できる復興」に向けて

現在、全国的には、外国人旅行者が急増していますが、震災以降に落ち込んだ東北6県の外国人旅行者数は、回復傾向にあるものの震災前と同程度にとどまっています。また、旅行者全体でも、震災前の9割弱程度と厳しい状況が続いています。

昨年6月に認定した東北地方の広域観光周遊ルートの形成に向けた支援や東北観光の魅力を外に発信するなど、地域の観光資源を活用しながら地域と連携し、東北の観光需要の回復に努めます。特に、回復が遅れている福島県については、福島への教育旅行の再生などにも取り組みます。

観光による復興支援



平成27年11月、復興道路である三陸沿岸道路の吉浜道路の開通式。

平成23年3月11日午後2時46分、三陸沖を震源として、日本観測史上最大のマグニチュード9.0の巨大地震と巨津波が発生しました。その被害は極めて甚大で、多くの人命が失われ、住居、インフラなどの被害により、地域の機能そのものに壊滅的な打撃を与えました。国土交通省としても、震災後直ちに「くしの歯」作戦による道路啓開に着手するなど、復旧・復興に全力で取り組んできました。東日本大震災から5年が経過し、被災地では復興への確かな歩みが見られます。

基幹的なインフラの整備は着実に進捗

道路・鉄道・港湾などの基幹的なインフラは、着実に進捗しています。生活に密着したインフラの復旧は、全体としてはおおむね終了しつつあり、今後は、災害に強く、被災地の経済発展の基盤となる交通・物流網の構築などに向け、着実に整備を進めていきます。

道路については、まず昨年3月に常磐自動車道が全線開通しました。また、復興のシンボルである復興道路・復興支援道路のうち、昨年11月には吉浜道路、同年12月にも東北横断道金石秋田線の1区間が開通するなど、被災地復興の基盤となる道路の整備は目に見えて進んでいます。

鉄道については、昨年3月にJR石巻線、同年5月にJR仙石線が全線で運転を再開しました。また、昨年3月に全線復旧の方針が決定したJR常磐線も、本年3月には平成31年度末までの全線復旧を目指すことが決定され、一日も早い復旧に向けた取り組みが進んでいます。

港湾については、産業・物流上、特に重要な港湾施設は平成26年度までにおおむね復旧が完了しています。残る3防波堤についても、大船渡港は平成28年度、釜石港および相馬港は平成29年度に完成する予定です。施設の復旧に伴い、岩手県の宮古港と北海道の

室蘭港をつなぐ新たなフェリー航路の開設も計画されるなど、地域の発展につながる動きも見られます。

住宅再建・まちづくりの本格化

被災状況や地域特性、住宅再建の意向などを踏まえた合意形成に時間を要するなど、当初遅れが心配されていた住宅再建・まちづくりについても、現在はおおむね県市町村の計画に沿って着実に進んでいます。今春には、災害公営住宅が約1万7千戸、高台移転が約9千戸完成する見込みです。

住まいの確保は何より重要です。引き続き地域ごとの実情に応じてきめ細やかに支援していきます。

さらに、震災による犠牲者への追悼と鎮魂、震災の記憶と教訓の後世への伝承、国内外に向けた強い意志を発信するため、岩手県陸前高田市および宮城県石巻市に国営追悼・祈念施設（仮称）を平成32年度末をめどに整備する予定です。

復旧・復興事業の加速化

復旧・復興事業の着手当初は工事量の急激な増加のため、人手や生コンの不足、資材の高騰などによる工事の遅



岩手県釜石港では、港湾と道路の整備により、平成27年のコンテナ取扱量が県内の過去最高記録を更新した。

れが懸念されました。そうした状況を踏まえ、事業の円滑な施工確保のため、復興加速化会議を立ち上げ、公共工事設計労務単価の4度にわたる引き上げや復興係数[※]の導入、公共生コンクリートプラントの設置など、被災地の実情に合わせた仕組みづくりを進めてきました。これらにより入札不調も改善しており、事業は順調に進んできています。今後も現場の状況を注視し、きめ細やかな対策を行っていきます。

東北の復興を支えるインフラ整備

防災機能を担う道路

東日本大震災では、東北地方の海岸沿いが広く津波に襲われ、仙台から青森にかけて沿岸部をつなぐ国道45号が所々で寸断される事態となりました。このため、まずがれき撤去や補修工事を行わなければ被災地へ向かうことができず、地域を結ぶ基幹的な道路は複数必要との認識が高まることになりました。

一方、岩手県釜石市では地震後に高台を目指して走っていた小中学生らが、6日前に開通したばかりの三陸沿岸道路に登って津波から無事に逃れました。また仙台東部道路のように、盛土構造の道路が結果的に津波を遮断し、被害を抑えた例もありました。

こうした事実から、平成23年の政府の復興構想会議による「復興への提言」において、「太平洋沿岸軸の緊急整備、太平洋沿岸と東北道をつなぐ横断軸の強化について、防災面の効果を適切に評価しつつ重点的に整備すべき」とされ、これまで計画の立案のみで事業化していなかった道路の事業化を決定。

私たちが現在、復興道路と呼んでいる「三陸沿岸道路」、復興支援道路となっ

た4本の道路「宮古盛岡横断道路」、東北横断自動車道釜石秋田線の「釜石花巻道路」、東北中央自動車道の「相馬福島道路」および宮城県所轄の「みやぎ東北高速幹線道路」の開通に向け、急速に動き出すことになりました。

一部区間で、都市計画などの影響があり事業化が遅くなった箇所もありましたが、現在は復興道路・復興支援道路の合計584km全てが事業化し、全体のおよそ7割に当たる407kmは開通または開通見通しが立っています。

被災地を元気にする常磐自動車道

復興を加速させる道路としても一つ忘れてはならないのが、昨年3月に全線開通した常磐自動車道です。

東京から仙台の約350kmを海岸沿いにつなぐこの高速道路、震災時は全線開通に向けて工事中でした。全線開通後は、内陸を走る東北自動車道と合わせて関東と東北を太く結び付けるダブルネットワークを構築し、さまざまな効果をもたらしています。

福島・宮城沿岸の地域では観光に訪れる人が増加し、地域の経済活性化に

※復興係数…被災地の施工実態に合わせた工事費の補正



小名浜港(福島県いわき市)の復興を後押しする国際物流ターミナル整備は平成30年度完成予定。

JR大船渡・気仙沼線で運行中のBRT。



震災の経験を踏まえ、沿岸を走る復興道路の95%が津波浸水区域を回避。通過が必要な5%では橋梁で十分な高さを維持し、当時と同レベルの津波でも寸断されない強固な防災機能を持つ。



常磐自動車道の開通もあり、福島県の相馬野馬追の観光客数は、平成27年度に震災以降初めて20万人を超えた。(写真提供/相馬野馬追執行委員会)

運休区間がある路線についても復旧に向けた取り組みが着実に進められており、JR山田線については、平成30年度末の復旧を目指して工事が進められています。JR常磐線については、本年3月に開通時期が明らかとなつていなかた浪江～富岡間について、平成31年度末までの開通を目指し、これによりJR常磐線を全線開通させることを決定しました。引き続き一日も早い全線開通の実現に向けて取り組んでいきます。

また、JR大船渡線・気仙沼線については、BRTの利便性向上に向けた取り組みが進められています。

経済復興の礎となる 港湾の復旧・復興

東北地方太平洋側沿岸の港湾は、地震と津波によって岸壁や荷役機械が大きな損傷を受け、一部の防波堤は倒壊し、車両や木材などの貨物が航路に流出して、物流機能が完全に停止するという過去最大の危機に陥りました。港湾周辺には多くの人々が暮らし、さまざまな産業が立地しているため、港湾物流機能の停止は地域の社会・経済に大きな影響を及ぼします。このため、被災した港湾の効率的・効果的な物流機能の回復を目指して、国、港湾

管理者および港湾利用者が集結。復興会議を組織し、各港湾の「産業・物流復興プラン」復旧・復興方針」を策定しました。

港湾施設の復旧や企業活動の再開に伴い、震災直後は前年同月の約1/4まで低下した港湾の取扱貨物量は、平成25年には震災前を超える水準に回復しました。また停止していた定期コンテナ航路も再開・新設され、平成25年は震災前の平成22年を上回るコンテナ取扱量を記録しました。

震災以降の火力発電所フル稼働によって、エネルギー関連貨物の輸入量は高止まりの状態が続く、石炭火力発電

所の新增設計画により今後さらなる増加が見込まれています。国際ハルク戦略港湾に指定された福島県の小名浜港では、石炭の輸入効率化を目指し、東港地区に国内の公共岸壁では最大級の水深18m岸壁の整備が進められています。

被災地では、復旧された港湾施設など既存ストックを活用した企業立地や生産拡大の動きに加え、地域産業の強みを生かした創貨など輸出促進や、クルーズ船誘致によるにぎわい創出の取り組みが進められています。今後はこれら一つ一つの力を持続的な発展へとつなげていくため、関係者が連携してさまざまな課題に取り組み、復興を後押ししていきます。

また、通勤圏拡大と輸送効率化などにより、沿岸部の年間企業立地数は過去最高を記録。新しい工場ができた、既存の工場を大きくしたりといった工場の増新設は昨年1月以降だけで31件、約550億円の経済効果をもたらすと算出されています。

企業立地と共に近隣の求人倍率も着実に伸び、雇用確保にも貢献しているという声が寄せられています。

復興道路・復興支援道路の今後

復興道路と復興支援道路も今後、常磐自動車道と同様の効果が期待されています。これらの道路は、比較的に幅が広く時速80km以上を維持できる規格でつくられ、地域の特産品などのデリケートな荷物の輸送にも最適。救急時には地域から都市部の

鉄道の復旧・復興

被災地の鉄道は津波などによって線路や駅舎などに被害を受けましたが、東日本大震災から5年を迎え、被災した路線延長の約9割が復旧を果たしました。

貢献。宮城県の松島町、福島県の相馬市といわき市の3地域の年間観光来場者は全線開通前から約22万人増加し、それによる観光消費額は約25億円に達すると見積もられています。

また、通勤圏拡大と輸送効率化などにより、沿岸部の年間企業立地数は過去最高を記録。新しい工場ができた、既存の工場を大きくしたりといった工場の増新設は昨年1月以降だけで31件、約550億円の経済効果をもたらすと算出されています。

さらに、いわき中央～広野、山元～岩沼の4車線化についても、復興・創生期間内のおおむね5年での完成を目指すとともに、追加IC(大熊IC、双葉IC)についても整備を進めていきます。

両道路の全線開通までもうしばらく。将来は人命を守り、豊かな東北を取り戻す一助となるよう、今後も総力を挙げて取り組んでいきます。

病院への搬送にも役立ちます。すでに一部開通による、あるいは今後の開通を見込んだ企業立地が進み、宮古港と釜石港をはじめ各地で経済効果が見え始めています。



1 集団移転が決定した際の宮城県岩沼市玉浦西地区の住民たち。どんなまちにしたいか地元関係機関を交えたワークショップを開催。議論を重ねたまちには隅々まで住民の思いが込められている。
2 平成27年7月に玉浦西地区で行われた、まちびらきイベントの様子。写真提供/宮城県

絆を取り戻す まちづくり

震災直後の まちづくりの動き

今回の震災では被災地の行政機能も大きな被害を受けました。多くの行政職員が犠牲となり、また自らも被災者であるという状態の中で、避難者対応や復旧作業などを行わなくてはならず、これらと並行して復興計画を作ることは困難を極める状況でした。そこで平成23年5月に費用を確保し、国が直轄調査を実施。被災状況を詳細に調査・分析するとともに、市街地の復興パターンの検討を行い、職員自らが被災自治体に向きながら復興計画の検討を支援しました。加えて、復興まちづくりに向けた各種のガイドライン策定や、被災地が必要とする事業手法の検討なども行いました。

また、被災自治体ではまちづくり事業のノウハウを持つ職員が不足していたため、多くの復興事業を適切にマネジメントする民間事業者を採用する手法を推進。業務の効率化、事業期間の短縮などの効果を上げました。

しないよう段階的に工事を実施するなど、できるだけ柔軟な対応が可能となるよう努めています。

人のつながりを住宅で守る

まち全体だけでなく、個々の住宅再建も重要な取り組みです。住宅の自立再建が難しい被災者に自治体が供給する災害公営住宅に対しては、整備や家

柔軟な姿勢で事業を推進

被災地のまちづくりに関する仕事がほとんど着工するに至り、事業推進に向けた制度の運用改善が中心となる段階から、現場での対応力が求められる段階へと移っています。

住居を失ったり、移転を余儀なくされたりした方々はさまざまな不安や思いを抱えています。計画の合意形成を丁寧に行ったとしても、震災直後は海への恐怖心から内陸へと移転決意した方が、数年経つとやはり元の場所へ戻りたいと考えたり、逆に避難先で定住を考えるようになったりするなど、時間と共に気持ちも変化し、新たな意向や要望が出てくることもあります。

まちづくりにおいては、そうした変化がなるべく生じないよう、計画段階での明確なビジョンの共有や生活の拠点と働く場所を早期に整備することなどが重要です。しかし、それでも被災者の心情変化が起きるのは避け難い面があります。各自治体では、アンケートなどによる意向確認を適時行い、変化が起きたとしても大きな手戻りが生

質の助成を拡大するといった支援を継続する他、各自治体の優れた住宅計画や取り組みがあれば共有化を図っていきます。

居住者の孤独化を予防する集会場や食堂の設置、高齢者の見守りサービスなど、さまざまな工夫が広がっています。中には災害公営住宅の建設前に、入居希望者と近隣住民が共にアイデアを出し合うワークショップを定期開催するなど、ユニークな取り組みを進める自治体もあり、住宅を通じたコミュニティ形成に貢献しています。

被災地の課題解決は 全国に還元

現在、東北を含む全国の地方で少子高齢化や過疎化といった問題が生じています。今回の震災はそれをさらに10年進めるようなダメージを被災地に残しました。しかし、復興の過程を通じて、被災地が目指す持続可能なまちづくりは一歩ずつ前進を続けています。生活機能と仕事の確保、「コミュニティ」の形成など、被災地が直面している課題は全国の課題と共通するものがあり、解決は地方創生のモデルとしても重要な意味を持つでしょう。

そのために、これからの「復興・創生期間」は被災地の一日も早い復興と自立へとつながっていくよう、引き続き各関係機関と連携して取り組んでいきます。

東北へ行く！

復旧・復興とともに東北への観光客も回復し始めていますが、震災前の平成22年と比べるとまだ同じ水準には達していません。近年全国的に増加している外国人旅行者でも東京・大阪間のいわゆる「ゴールデンルート」に集中しているため、東北における広域観光周遊ルートの形成や、本年3月に選定した「東北六県見もの・食べもの・買ひもの100選」を通じて、観光資源を国内外の旅行者に広く情報発信を行うなどさまざまな取り組みを行い、東北への観光客誘致を図っています。また震災語り部を活用した学習プログラムを整備し、震災の記憶を語り継ぎ、防災教育に活用する教育旅行の促進など、観光振興による被災地の活性化も精力的に進めていきます。

「日本の奥の院・東北探訪ルート」

もう一つの日本・東北
山の彼方の美しい四季と歴史文化、食文化を探訪するルート



「弘前公園の逆さ桜」
写真提供/弘前市観光政策課



「紅葉の宝珠山 立石寺(山寺)」
写真提供/山形県観光交流課



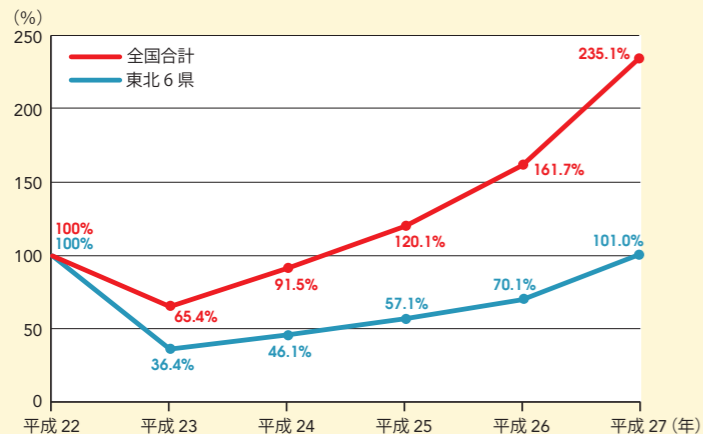
「毛越寺 曲水の宴」
写真提供/岩手県観光協会



広域観光周遊ルートとは？

テーマ性・ストーリー性を持った一連の魅力ある観光地をネットワーク化し、外国人旅行者の呼び込みを図るもの。東北においても、昨年「日本の奥の院・東北探訪ルート」が認定され、外国人旅行者の誘致強化を狙う。

- | | |
|---------------|------------------|
| 1 弘前 | 11 酒田・鶴岡・出羽三山 |
| 2 八甲田・十和田・奥入瀬 | 12 鳴子 |
| 3 白神山地 | 7 釜石・遠野 |
| 4 八幡平 | 13 仙台・松島 |
| 5 男鹿 | 8 平泉 |
| 6 角館・田沢湖 | 9 気仙沼 |
| | 14 蔵王・山寺 |
| | 15 会津・喜多方・磐梯・大内宿 |
| | 16 村上 |



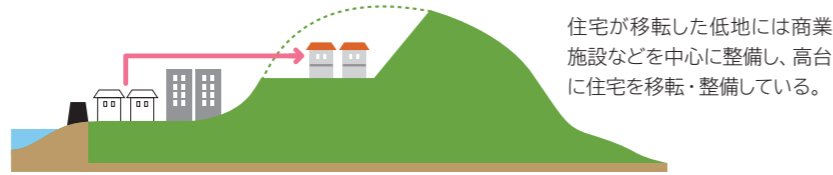
外国人旅行者の宿泊者数(平成22年比較)

従業員10人以上の宿泊施設を対象。



田老地区の高台移転

宮古市田老地区は震災で甚大な津波被害を受け、高台への集団移転が進められている。現在は山を削って100万㎡もの土砂を動かした大規模な造成工事が完了し、移転住宅の建設が始まっている。



- 2016希望郷いわて国体の「応援フォト」。「広げよう 感動。伝えよう 感謝。」のスローガンで、県民・競技関係者・企業・自治体など「オール岩手」で盛り上げている。
- 世界遺産登録から5周年を迎える平泉の庭園。国内にとどまらず海外からの集客にも力を入れる。
- 三陸ジオパーク*の見どころの一つでNHK「あまちゃん」でも話題になった小袖海岸。*平成25年9月に日本ジオパークに認定され、エリアは青森県八戸市から宮城県気仙沼市までの沿岸16市町村。南北約200kmにも及び日本一広大なジオパーク。



釜石市の曳き船まつり

毎年秋に行われる「釜石まつり」でのメインイベント。震災で船も神楽の道具も失ったが、地元の伝統を守ろうという強い意志から震災が起きた年の10月に2隻の船で決行。平成27年は13隻まで増加し、従来のにぎわいを取り戻しつつある。(写真提供/釜石市)



三陸鉄道

震災でダメージを受けた山田線は、復旧後にJR東日本から三陸鉄道に運営が移管される予定で、海岸沿いの鉄道は経営が一本化される。地元への愛着も深い鉄道だけに「震災学習列車」「こたつ列車」など鉄道をもち立てるためのさまざまな企画列車が運行されている。



岩手県

**被災者に寄り添いながら
安全・暮らし・なりわいを再生する**

インフラの復旧・復興が順調に進む中、応急仮設住宅にはピーク時の半数の入居者がいまだ残る岩手県。課題と向き合いつつも、全国からの支援によって「元気になった岩手」をどう伝えていくのか、岩手県復興局長の中村 一郎さんに伺いました。

復旧・復興の効果が見え始めた

岩手県では、復興の大きな鍵となっている道路・港湾・鉄道などのインフラ整備が急ピッチで進んでいます。特に海沿いを縦貫する三陸沿岸道路、県土を横断する宮古盛岡横断道路、東北横断自動車道釜石秋田線について、中村局長は「もともと計画はありながら一部事業化されていなかったこの三本の道路は、震災後に国から復興のリーディングプロジェクトに位置付けていただき、現在はかつてないスピードで整備されています」と語ります。「災害に強い」という付加価値を持った道路が完成すれば、飛躍的なアクセスの向上が見込まれます。

三陸沿岸道路は仙台〜八戸間の所要時間を3時間近くも短縮し、宮古盛岡横断道路は宮古〜盛岡間を25分短縮、東北横断自動車道釜石秋田線も釜石〜花巻間を20分短縮します。「利便性は大きく向上し、生活・産業・観光面への波及効果は大きい」との期待感も表しました。

後にJR東日本から三陸鉄道に運営が移管される予定です。沿岸の南北を一本に結ぶ鉄道として、ますます三陸の象徴となることでしょう。

交流の活気を取り戻すために

「復旧・復興は着実に進んではいませんが、被災した方々にとっては『まだこの程度か』というのが現状だと思っています。災害公営住宅整備を急ぐなど、被災者に寄り添いながらもつと地元を盛り立てていきたい」と中村局長。そこには全国からの支援に感謝するためにも、元気になった岩手を知らせたいとの思いもあります。三陸ジオパークや今年開催のいわて国体、平泉と釜石市の橋野鉄鉱山の二つの世界遺産、2019年のラグビーW杯釜石開催など、明るい話題発信にも注力しています。

中村局長は「被災地へは気軽に行きにくいと思う方もいるかもしれませんが、楽しんでいただけると同時に地震や津波に備える必要性も学んでいただ

復興道路などの交通ネットワークの活用に向けて

中長期的な視点や広域的な観点に立ち、新たな三陸地域を築いていくためのアイデアや取り組みなどを、産業・観光・コミュニティの三分野を柱に検討している。中でも急ピッチで準備が進む交通インフラを今後どのように活用していくべきか、岩手のこれからの考える上でも重要な検討事項となっている。

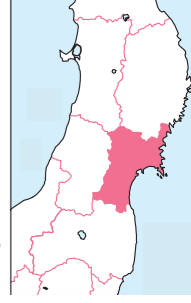
【検討案の一例】

- 移動と物流の時間短縮効果を産業振興にどう生かすか？
- 新鮮な三陸の水産物を復興道路で消費地に直送
 - 効率的な物流網による産業競争力向上を企業にアピール
- 各地からのアクセス性向上を観光に生かすには？
- 魅力ある広域的な観光ルートの開発
- 住民の生活圏拡大を、地域の活性化につなげるには？
- 生活サービス施設の共同利用などによる利便性の向上

けます。ぜひ岩手に足を運んでください」と、震災を伝承していく被災地ならではの役割も見据えていました。



岩手県復興局長
中村 一郎さん



宮城県

まちづくりの形が見え 創造的復興へステップアップ

復旧・復興事業が本格化する中、宮城県は「震災があったから」のまちづくりを目指しているといっています。震災直後から復興に奔走してきた宮城県土木部長の遠藤信哉さんにお話を伺いました。



宮城県土木部長
遠藤信哉さん

復興は災害に強いまちづくりから 新たなステージへ

「現在は、震災で甚大な被害を受けた市町の復興が、目に見えて進んできました」と手心えを語った遠藤部長。「たった5年でここまで来られたのは全国から応援に来てくださった方々のおかげです」と続けました。各自治体から支援に駆け付けている職員は、宮城県内で600人以上もいるといいます。

しかし、それでも震災直後のまちづくりは困難の連続でした。被災した市町の多くは直面する課題で手一杯。将来に向けた計画を考える余裕などありません。そこで県は「参考になれば」と新たなまちづくりの素案を数パターン用意し、市町に提案しました。例えば、リアス海岸のため高い津波が直接襲来した沿岸北部の三陸地域には、高台移転の案を。などらかな平地のため津波が内陸部まで到達した南部

地域には、多重防御の案を。多くの被災地で土木関係の職員が不足していたため、結果的にこの素案が足掛かりとなり、市町の計画づくりは加速的に進みました。

「次に目指すべきは、創造的復興だと考えます。創造的とは、この震災をきっかけに新たなまちづくりのモデルを目指そうというものです」と遠藤部長。その一例は、国が管理していた空港

としては初の完全民営化となる仙台空港で、利用者数の倍増を狙います。他にも、広域防災拠点整備や医師不足に対応した医学部新設など、まち全体の課題や弱点を改めて見直し、さらに安全で魅力的なまちの実現に県をあげて取り組んでいます。

こうした創造的プロジェクトと同時に、被災事実を後世に伝えるための「3・11減災・伝承プロジェクト」にも県は力を入れています。次世代へ防災文化をつなぐための、語り部による防災教育。津波浸水高の表示板設置や

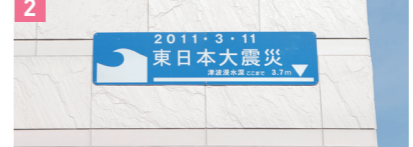
未来のために残す 詳細な震災の記録

「記憶はいつか消えてしまうからこそ、記録することが大切」と語った遠藤部長。宮城県では土木部のみならず、各部局で震災と復興の記録をつぶさに取りまとめています。全職員から震災当時の個人的な体験を集めたという貴重な資料もあり、その価値は計り知れません。各種資料はウェブでも閲覧可能です。



東日本大震災 宮城の記録
<http://www.pref.miyagi.jp/site/kt-kiroku/>

- 1 駅や公共施設などでは震災時の様子を伝えるパネル展示も多数設置されている。
- 2 3.11減災・伝承プロジェクトの一環として各地で津波の浸水高表示を推進している。



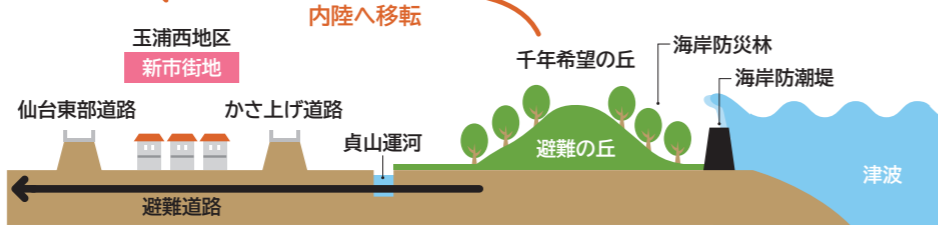
を出せるのかもしれませんが。宮城県の復興は、新しいステップへと歩みを進めていきました。

地形に合わせた 多重の津波防御と 高台移転

宮城県の沿岸部は、仙台平野に代表される低平地の南部と、若手県沿岸部と連なりリアス海岸の北部で津波被害の性質が異なります。各地域の特性と移転が必要になる住民の意向に配慮したさまざまな対策が進められています。

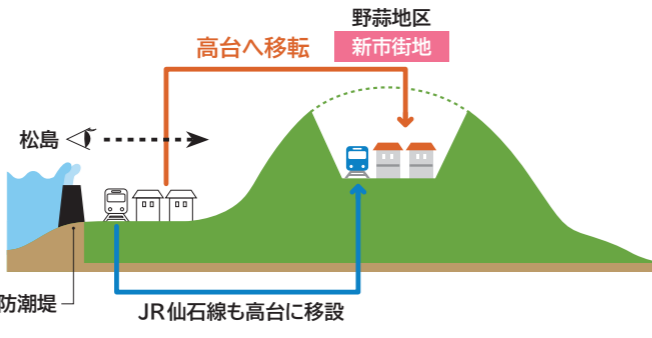
玉浦西地区(岩沼市)

岩沼市をはじめ広範囲が浸水した低平地の地域は、海岸付近の住居を内陸へ移転するとともに、津波を減衰する多重の防御施設の整備を進めている。



野蒜地区(東松島市)

高台移転することになったこの地区では、高台の造成が一段落し、移転住居の建設が始まっている。松島の景観に配慮するため、山の中央部をすり鉢状に削り、海岸側からはこの地区がほとんど見えないように計画されている。



宮城県沿岸部を南北に走る三つの運河は、周辺の松並木と調和した美しい護岸風景で人々に愛されていたが、震災により破壊されてしまった。そこで津波防災意識の継承と魅力的な沿岸地域の復興を願った桜の植樹会が定期的に行われている。(写真提供/宮城県)

祝 仙台湾南部海岸完成式



震災から5年の節目にあたり、完成するめどが付いた仙台湾南部海岸堤防*の完成式。東北地方整備局長(左)から村井宮城県知事(右)へ代行区間の引き渡しが行われた。
※国土交通省が施行していた直轄区間と、県が国へ復旧を要請した代行区間を加えた総延長約29kmの海岸堤防



多重防御の第一線である完成した海岸堤防(仙台湾海岸/深沼地区)。巨大津波が越流しても粘り強く効果を発揮する構造となっている。



千年希望の丘(岩沼市)
津波来襲時に海岸付近の人が避難できる丘。あずまのほろを降ろすと小屋になる。



JR仙石線が運転再開
東名駅と野蒜駅が高台に移転し、平成27年5月にJR仙石線全線開通。(写真提供/宮城県)



二本松！お祭り三昧！大集合！

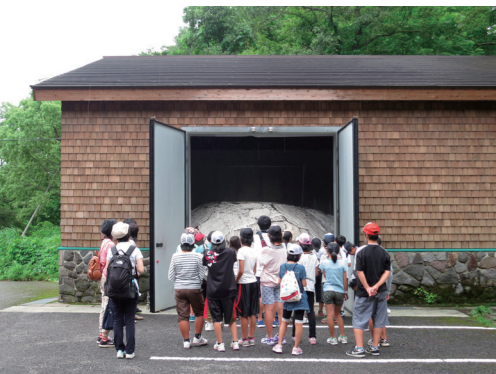
平成17年に4つの市町が合併してきた現在の二本松市は、旧市町単位で実施し、横のつながりが少なかった「二本松の提灯祭り」「木幡の幡祭り」をはじめとする伝統的な4つのお祭りを一堂に会したイベントを霞ヶ城公園で開催。今までなかった貴重な共演に市の内外から約56,000人も観客が詰めかけた。

ふくしま観光素材提案集

DC開催に備えて集めた観光素材を花・食・温泉のキーワードからまとめさまざまな場面でPRした。ウェブからもダウンロードと閲覧が可能。http://dc-fukushima.jp/yakudati/download.html

さまざまな観光素材の新たな活用

教育旅行やインバウンドへの誘致も視野に、新しい産業を生かしたツーリズムなどの計画も進んでいる。震災後、県内には再生可能エネルギー産業を中心に、日本初・世界有数といった研究開発拠点が多数整備された。写真は貯蔵した雪を活用して、冷房などの冷熱源に利用するための「雪室」の見学の様子。



若旦那プロジェクト

平成26年10月、風評被害を乗り越えようと福島市と二本松市にある4つの温泉地の若旦那たちが結成。『若旦那サミット』の開催、『若旦那図鑑』の発行、『若旦那カフェ』のオープンなど、ユニークなPRを実施し、全国の観光業界からも注目を集めている。

おもてなし女子駅弁

県中エリアの女性たちによるプレDCから3力年に渡る企画で、県中12市町村それぞれの食材で観光の魅力を発信するために考案された駅弁。女子目線で食材のふるさとを紹介する「別冊おもてなし女子駅弁」も添えて販売した。



**キャンペーンを通じて
生まれるようになった
福島県の新しい魅力**

プレDCで観光素材を掘り起こしたことにより、自らの地域資源を見つめ直した各地域から、それまでにない新しい提案が数多く出てきました。こうした成果をメディアや旅行会社が取り上げると、今度は「自分たちもやってみよう」という動きが個別に別の地域で生まれるなど、好循環につながっています。



**風評払拭・風化防止を見据えた
観光分野での三つの柱**

福島県の災害は地震と津波だけではなく、東京電力の原子力発電所事故が大きな被害や影響をもたらしました。震災から5年が経ち、一部地域を除き環境回復は進んだものの、いまだ風評は払拭されていません。

一方で被災地に対する関心は時間と共に風化していく側面もあります。甚大な被害を受けたこと。しかし今では安全を取り戻していること。その二つをしっかりと伝えながら、観光面では三本の柱で復興を支えていきます」と橋本局長は語ります。

その一つ目の柱は、観光復興キャンペーン事業。代表的なものが『ふくしまステーションキャンペーン（以下、DC）』です。まず一昨年の平成26年に『プレDC』として地元のおもてなしを充実させると共に、地域の観光素材を掘り起こしました。平成27

年はDC本番として全国にPRし、地域主体の企画には多くの観光客が訪れました。『アフターDC』となる今年には、地域の取り組みの定着や拡大によりさらなる発展を目指しています。

二つ目の柱は、インバウンドの強化です。外国人観光客の来訪者数は、昨年震災前の半分以上。福島空港の上海便・ソウル便が震災以降は運休している影響もあり、来訪者数はなかなか回復しません。しかしタイやオーストラリアからの観光客数は増えており、これから東南アジアやオセアニア地域へのアピールがより重要になっていくことでしょう。

福島空港では震災以降、台湾やベトナムなどからのチャーター便が運航されており、上海便・ソウル便の再開に向けてもさらに努力していくそうです。

三本目の柱は、教育旅行の誘致。首都圏からのアクセスが良く歴史や自然を学べる福島では、以前は年間延べ70万人超の子どもたちを受け入れてい

ました。ところが震災直後にはその2割にまで減少し、平成26年にも5割程度の回復にとどまっています。

「教育旅行は将来のお客さまとなる子どもたちに、福島の魅力伝える効果の大きな事業です。粘り強く正確な情報を伝え、福島を安全を理解していただく努力を続けます」（橋本局長）

**豊かな自然や食材、歴史遺産…
恵まれた観光素材を再認識**

「復興のための努力の中で、福島がいかに観光素材に恵まれていたかを実感しました。私たちがそれを再認識し、福島の魅力に磨きをかけることで観光客呼び戻せる。そんな希望も芽生えています」（橋本局長）

DCのために地域が考えた観光素材は、取扱選択を行った上で2800にも上りました。福島をPRするモチベーションも上がり、温泉旅館の後継者たちがタッグを組む『ふくしま若旦那プロジェクト』や、県中エリアの女

**浜通りの厳しい現実も
風化させないために**

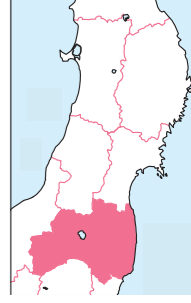
少しずつ観光によるにぎわいを取り戻し、復興への手応えも感じられる中で、福島県内には、今もなお震災からの復興に全力で取り組んでいる地域も存在しています。原発事故で避難区域が設定された浜通りの12市町村。県では、この地域の観光振興も進めていくため、各市町村と共に、それぞれの状況に応じた誘客対策も検討しています。特に、復興ツーリズムなどを通じて、県を支援してくれる人々と交流を図ることは、重要な風評・風化対策の一つと位置付けています。

福島県は、復興には震災被害の風評払拭と風化防止が重要との考えを基本にさまざまな情報発信をしています。観光の力で復興を支える観光交流局長の橋本明良さんにお話を伺いました。

**震災をバネに福島
の魅力を
さらに磨き上げていく**



福島県観光交流局長
橋本明良さん



福島県

東北地方の生命線を 地域・民間と共に つないでいく

東日本大震災で被災した人々の生命線として活躍した東北地方の国道。震災の教訓を生かし、安全安心を守る道路の整備が本格化しています。復興道路・復興支援道路の工事現場を動かす二人の建設監督官を紹介します。



東北地方整備局
三陸国道事務所

災害時にも寸断されない 「三陸沿岸道路」の整備

宮城県仙台市から青森県青森市までの太平洋沿岸を結ぶ国道45号は、東日本大震災による津波で浸水し、通行止めとなった箇所も数多くありました。東北地方整備局では、大規模災害が起きても寸断されない強靱で信頼性の高い道路ネットワークを構築すべく、復興道路の「三陸沿岸道路」を整備しています。

岩手県宮古市を拠点とする三陸国道事務所では、三陸沿岸道路のうち、山田町から洋野町までの8区間108kmを整備しています。津波で浸水した工区を迂回するように計画されていて、完成後は災害時の緊急輸送や救急搬送

のルートとして活用されます。また、八戸、宮古、釜石といった沿岸部の中核都市をつなぐことから、経済の活性化にも寄与することが見込まれています。

三陸国道事務所が整備する区間の一つに山田町と宮古市を結ぶ「山田宮古道路」があります。現場の責任者である建設監督官を務めるのは佐々木博樹。

「私は平成4年の採用ですが、最初に着任したのがこの三陸国道事務所でした。震災時は岩手県盛岡市の岩手河川国道事務所勤務していて、リエゾン（災害対策現地情報連絡員）として大船渡市に入りました。津波の後に沿岸部の光景を見た者であれば、復興のために何かしたいと思うはず。思い入れのある三陸沿岸の復興に携わることができ、やりがいを感じています」

建設監督官の仕事は主に、工事現場で計画通り施工が行われているかを管理することです。工事は設計図面に沿って発注しますが、実際に始めてみると設計図通りには進まないことがほとんどです。現場の状況に合わせて工事計画や工法の変更を判断しますが、費用は予算内に収めなければなりません。

地域住民との対話を重視

佐々木が担当する山田宮古道路の総延長は約14km。三陸地方は急峻な地形のリアス海岸ですが、この道路が通る地域は比較的地形がなだらかで、水田が広がる平地もあります。しかし、それは道路を整備する地域に住宅地が広がり、人々の生活が営まれていることを意味します。



施工業者と共に民生委員の集まりにも参加する。民生委員は地区の区長を務める方も多く、地域住民のまとめ役としても協力してくれている。

「工事ではトンネルを掘り、丘陵を切り開きます。掘り出した土砂は平野部への道路をかき上げる盛土などに使いますが、同じ工事現場内で使用できるとは限らず、土砂を運搬するダンプトラックが狭い生活道をひっきりなしに通ります。地域住民の方々の理解と協力なしでは工事は成り立ちません」

佐々木は平成25年4月の着任以来、地域の民生委員の集まりに出席してきました。その地域の工事を手がける施工業者も同席します。工事の進捗を丁寧に説明し、何かあれば自分の携帯電話に直接連絡してほしいと呼び掛け、住民と顔の見える関係を築いてきました。また、定期的に住民宅を訪ね、直接声を聞き、改善を重ねてきました。このような積み重ねが、苦情のほとんど



平成26年1月撮影



平成27年5月撮影



平成28年3月撮影

山田宮古道路の工事現場の変遷。住民の生活エリアも通過するため、付近の景観は劇的に変化する。写真の現場では丘陵を切り開き、その土砂を盛土しながら平野部を整備している。



閉伊川に架かる橋梁の工事現場。この橋梁は三陸沿岸道路の一部である「宮古老道路」の橋で、河川・道路・鉄道を越え、丘陵部を切り開いて整備する道路とつなげていく。工事を一望できるこの高台は庄司のお気に入りのスポットだ。



佐々木（左）が担当する工事現場のすぐ脇には住宅地が広がる。トンネル掘削用の火薬を仕掛けるときは事前に連絡するとともに、定期的に住民宅を訪れて工事への要望を聞く。



国道45号沿いにあるショッピングセンターの駐車場に設けられた「三陸復興みらい館」。山田宮古道路に関する情報を地域の人々に伝える情報センター。施工業者で組織する安全連絡協議会が運営している。

険しい地形を通り抜けていきます。
総延長約100kmの宮古盛岡横断道路のうち、宮古市側の約33kmが三陸国道事務所が整備する「宮古箱石道路」。建設監督官を務めるのは中国地方整備局からの応援職員で、平成27年4月に着任した庄司彰です。
「震災から5年。復興の道路整備が劇的に動き始めた今、建設監督官として着任した使命をしっかりと果たす覚悟です。復興に貢献するのももちろん、これだけ数多くの工事現場で経験を積める機会はありません。土木屋冥利に尽きます」

民間との役割分担で現場を回す
庄司が担当する宮古箱石道路では、現在4つの工区があり、7本のトンネル工事が進められています。一般的に建設監督官は2〜3年で勤務地が変わり、その間に2〜3本の起工式や貫通式に立ち会えれば、大仕事を成し遂げたと言われるといえます。その数からも庄司の担当するトンネル工事の数がいかに多いかが分かります。
「これだけの大規模な工事ですから、私一人では管理できません。トンネルの岩質判定など、費用や安全性を左右する重要な判断は私が行いますが、それ以外の細かい業務は事業促進PPPの技術者に任せています。役割分担ができていけるからこそ、これだけ多くの現場を回しているのです」
事業促進PPPとは官民パートナーシップ（Public-Private Partnership）の略。早期復興を目指し、限られた職員で迅速に道路整備を進めるために民間の技術者チームが参加しています。庄司は「優秀なPPPのスタッフにうまく仕事を振り分け、連携しながら全体をマネジメントするのも私の仕事」と語ります。
宮古箱石道路では2カ月に1回程度、全工事現場の施工業者の代表が参加して安全パトロールを実施します。庄司はパトロールで訪れた各現場の安全対策を評価するとともに、各施工業者に対しては「良い取り組みは持ち

ない現在につながったのではないかと思います。
「今では苦情どころかアドバイスをいただけるようになりました。また、施工業者の努力も大きいと思います。大雪が降ったときは地域の小学校へ自発的に行って除雪をした建設会社もありました。住民との間に「コミュニケーションが生まれたこと』『もう少しだけから我慢しよう』と違っていただけいるようです」
その他にも、工事現場内の小学生のマラソン大会、観光協会や幼稚園と協力した「こいのぼり大会」、トンネル貫通式での伝統芸能披露など、数多くのイベントで住民との交流を図っています。
「地震と津波、その後の避難生活の体験は子どもたちにとってはつらい記憶となっているはず。道路を整備するだけでなく、その過程を通じて楽しい記憶も共有し、心の復興にも尽力していきたいと考えています」
宮古市の生命線 国道106号
沿岸の宮古市と内陸の盛岡市を結ぶ道路の整備も進んでいます。東日本大震災が発生したとき、被災地である宮古市へ救援物資を届けられたのは国道106号が機能していたからです。この宮古市の生命線とも言える国道106号をより安全安心に利用できるように整備しているのが復興支援道

路の「宮古盛岡横断道路」です。
北上山地を越える国道106号は、急峻な地形のため急カーブや勾配がきつい坂道の区間があり、冬期はスリップ事故などの危険性が高まります。ひとたび事故が起きれば宮古市と盛岡市を結ぶ道路は寸断されてしまいます。実際、過去5年間に75回の通行規制が行われており、そのうちの半分は全面通行止めとなり、市民生活に大きな影響が出ています。宮古盛岡横断道路はこういった危険性の高い区間を回避し、トンネルと橋梁でつなぎながら、帰って実践してほしい」と促します。
「最近では宮古箱石道路工事関係者同士の結束も強まっています。私は発注者側の人間ですが、工事を円滑に進めるには、受注者の立場で物事を考えることも大切であると思っています。受け入れられること、できないことの線引きをしっかりとしながら、信頼関係を築いてきました」
東北は「復興の本番」へ
佐々木、庄司の両建設監督官は異口同音に東北の復興はこれからだと強調します。
「道路整備というハード面と並行しながら、ソフト面での復興にも力を入れなければなりません。全国から知恵を借り、雇用の活性化や交流人口の拡大を図ったり、インフラを活用しながら、三陸の風土の素晴らしさを伝える方法を考えたりしなければならぬと思います」(佐々木)
「東北の復興なくして、日本の発展はありません。国土の整備が地方の経済活性化と復活の起爆剤になれば、日本全体のモデルケースになるはず。そのためにも、完成した道路をどのように活用するかが鍵です」(庄司)
被災地の生命線として完成が待たれる復興道路と復興支援道路。整備が本格化した今だからこそ、確実にやり抜くとともに、完成した後のビジョンを描き始める必要があるのです。

ドリルジャンボは、火薬を仕掛けるための孔を岩盤に開ける重機。火薬を仕掛ける足場としても活躍する。



庄司が担当するトンネル工事の現場。基本的には火薬で岩を砕き、土砂を運び出してトンネルを掘り進める。岩の硬さや亀裂の状態によって適切な火薬の量や間隔を調整するが、その判断は難しい。トンネル工事が「経験工学」と呼ばれるゆえんだ。



三陸国道事務所 建設監督官 庄司 彰



三陸国道事務所 建設監督官 佐々木 博樹

地域の保育園児たちの見学会。大人を含めたあらゆる年代の人に現場を知ってもらう努力が続いている。



掘削現場では多量のちりが舞い、数十メートル先がかすむ。トンネル入口に構えた送風管は、1分間に2,000㎡の空気を処理できる空気清浄機の役割を持つ。





ゆぼっぼ・JR女川駅から海まで続くプロムナードの真正面、女川の海に昇る平成28年の初日の出(写真提供:吉田雅氏)



被災した女川町役場。津波は3階部を呑み込み屋上にも迫った。当時在所した方や近所の方たちは、屋上のさらに上、塔屋部に避難し何とか難を逃れたという。(写真提供:女川町)

みんなで考える未来

どのような町に復興、再生していくのか…。町民みんなで未来を考えた。まちづくりワーキンググループには、商業や水産関係で働く者、各団体の有志そして若者や高齢者など女川町に関わる人たちが参集し議論を重ねた。他の先進的まちづくりを実践している町にも、阪神・淡路大震災からの復興を経験した町にも話を聞いた。女川は海なしでは考えられない。海



あつての女川である。水産業がこの町の基幹産業であることに変わりはない。海と共に生きる。みんなが同じ方向を向き動き出した。

感謝の気持ちをまちづくりに

女川町観光協会事務局長の遠藤さんが語ってくれた。「今まで支援の手を差し伸べてくださった全国の皆さまへの感謝の気持ちと町のPRを兼ね、女川の水産加工品などの紹介と販売を全国で行ってききましたが、これからは



湾岸部は水産業を営む魚市場・水産加工場が立地するエリアとし、海と水産業をつなげる。一段高く盛土(L1津波クラスまでの防潮堤としての機能も兼ねる)して整備するエリアには国道、駅、商店、銀行、病院、事務所などを集中立地させ、人々の生活活動などのエリアとし、にぎわいの創出と人々をつなげる。居住地は山を切り盛りするなどさらなる高地を整備し(L2津波に対応)、安心して居住できるエリアを確保し命を守る。魚市場・水産加工場エリアと商業業務エリアは災害危険区域。東日本大震災クラス級の津波には対応できないが、そのときは高台へ「逃げる」。(左資料提供:女川町)

写真上は住宅地高台造成の様子。下は女川町地方卸売市場建設の様子。

「復幸」の願い

被災から2カ月。何も無い女川に「復幸市」が立った。現在、復幸まちづくり女川合同会社代表を務める阿部さんは語る。「全国の皆さまからたくさんのお客様をいただいた。とてもありがたかった。でも、いただいているだけだった。だから、少しでもいいから、自分たちで売る、買うという日常を再スタートさせたかった。『復幸』とは文字通り、幸が復すること。これから東北新幹線仙台駅から在来線に乗り換え2時間余り。JR石巻線の終着駅「女川」。駅舎を出ると目の前には広く真新しいプロムナードが真っすぐ女川湾へ延びる。潮風が心地よい。宮城県牡鹿半島の基部に位置する港町・女川にも平成23年のあの日、巨大津波が押し寄せた。もともと町の84%が山林である女川町の人々は、湾岸のわずかな平地や山間地に肩を寄せ合うように暮らしていたが、津波はここにも容赦なく駆け上がった。死者・行方不明者827名(人口の8.26%)、建物全壊率66%、被災率85%と甚大な被害を受けた。巨大津波は女川町の人々の何もかもを奪い去った。

つなげる思い

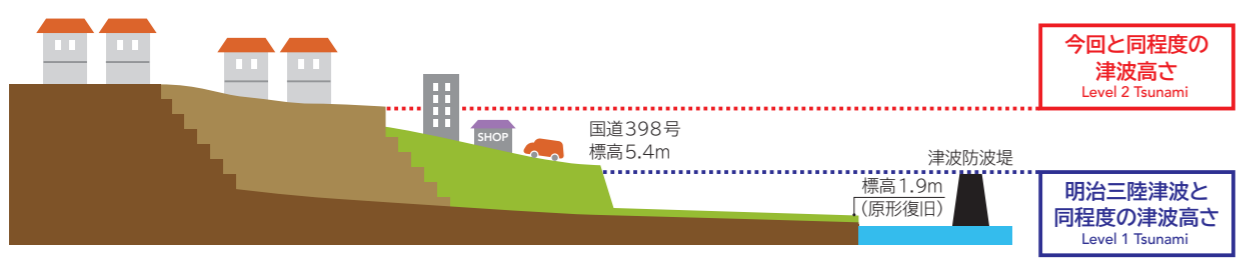
道路や工場、住宅を復興させなければいけないけれど、それだけではダメ。ここに生きる人々の気持ちが再び「幸せだなあ」と感じられてこそ、「フコウ」と言える。そんな願いを込めました」

年に一度の「復幸祭」の様子。福男で有名な兵庫西宮神社で毎年開始の合図「開門」と叫ぶ平尾さんと福男が町を訪れてくれる。平尾さんの「逃げろ」の叫びを合図に参加者が一斉に高台へと走る。(写真提供:女川町)



町中心部の復興市街地整備の方針(土地利用計画)

災害危険区域 Disaster Hazard Area (residence is restricted)			
居住地 Residential Area (developed hill)	居住地 Residential Area (elevated ground)	商業業務エリア Business and Commercial Area	魚市場・水産加工場 Fishing Port, Seafood Factory





女川水産体験館「あがいんステーション」

旧JR女川駅の外観を復元。「あがいん おながわ」のブランド名（商品に金色のシールを貼り付け）のもと、女川の水産加工品を販売。ネット販売なども手がける。その他、水産加工体験などいろいろなコンテンツも用意されている。「あがいん おながわ」とは英語の「again（再び）」と女川方言「あがいん（召し上がれ）」を掛け合わせ、「再び笑顔あふれる街にすること」「女川の美味しい物を食べて欲しい」という思いが込められている。

ゆぼっぼ・JR女川駅

女川町の玄関口。女川町復興の象徴となってきた。世界的建築家の坂茂さんの設計。海に向かって飛び立つ女川町の鳥「ウミネコ」をイメージした屋根が印象的。館内には、日本画家千住博さんの絵と公募で集まった900点余りの花の絵を合わせた巨大なタイルアート「家族樹」なども見ることができる。



昨日は終着駅だった女川駅。今日は始発駅。鉄路はここから全国へつながっている。

女川町の本格的フッコウは、まだまだこれからであるのが現実。しかし、この町には何かを感じる。ここに生きる人々の底知れぬパワーなのか、人がもともと持つ優しさなのか。

この取材中、一番不思議に思ったことは、お話を伺う全ての方が異口同音に「つなげる」という言葉を語る。そして、女川町出身者もそうでない方も、みんな同じ方向を向いて懸命に行動していると感じられる。女川町役場産業振興課の土井さんに尋ねてみた。「私たちは、あの悲しみを忘れることはできないし、決して忘れない。全てを失ったからこそ、人と人とのつながりや力を合わせるこの大切さを誰もが共有しているのではないのでしょうか」

あの悲しみは忘れない

この町で働きたい

JR 女川駅舎には「ゆぼっぼ」がある。天然温泉で観光客や地元の方たちの憩いの場だ。支配人の吉田さんは昨年3月にそれまでの職を辞して女川町へやって来た。「震災後、各地の被災地へボランティアとして入ったが、次第に被災地で自分の経験を生かした仕事に就きたいと思うようになった。女川町の方々は垣根なく付き合える。この町に関わって生きていけることは、自分のこれまでの人生で一番価値あることだと実感しています。子どももお父さんらしいと応援してくれていますよ」

具体的な形を次世代へつなぐ

昨年12月23日、ゆぼっぼ・JR 女川駅前から女川湾へと通じる一帯に商業エリア「シーパルピア女川」がオープンした。このシーパルピア女川は、女川みらい創造株式会社により運営されている。専務の近江さんが教えてくれた。「震災により全てを失った女川が再生し、また人口減少、少子高齢化の時代にあっても持続可能な町として生き残るには、役所だけ、民間だけで考えていてもダメ。全ての関係者の知恵を結集しなければ。この会社は公民連携によるまちづくり会社です。地域貢献、活性化を自分の生き様にして10年目、あらためてこの場所での活動にしっかりと取り組んでいく覚悟です。女川

が持つ海、空、自然、景観といった人間にはつくれないものを軸に、人間が創造できるものを添えて、次世代の方たちに新しい、持続可能なまちづくりの仕組みを具体的な形でつなげていくことが今の目標であり、夢です」

女川ブランドを全国へつなぐ

女川ブランドも育ちつつある。女川町で水揚げされた原材料を使用、あるいは女川町内で製造された商品を条件に、味はもちろん、パッケージ、価格のパラメータを県内外の食のスペシャリストが審査。基準に合格した商品が「あがいんおながわ」のブランド名を冠して販売されている。この事業を手がける復幸まちづくり女川合同会社の阿部さんが語る。「震災前の女川は、現状維持だけでは、いずれ衰退する町だったと思います。震災は確かに不幸な出来事でしたが、みんなで立ち上がらざるを得ない状況を生み出した。この会社もまだ動き出したばかりですが、運営方法をさらに工夫して事業が自走できるようにするのが今の目標です。『稼ぐまちづくり』です。全国の皆さまにはぜひ、女川に遊びに来てくださいと言いたいです。実際に見てください。体験してください。文字や写真だけでは伝えきれない、さまざまなかかわりが女川にはあります。遊びながら学べる町です。もしかしたら、あなたの価値観さえ変えてしまっても、女川の人たちとぜひ話をしてみてください」

女川は流されたのではない。新しい女川に生まれ変わるんだ。

全国の皆さん

女川町の皆さん

顔写真（右上から時計回り）復幸まちづくり女川合同会社：阿部さん、女川町観光協会：遠藤さん、ゆぼっぼ：吉田さん、女川みらい創造株式会社：近江さん、女川町役場：土井さん

上文：地元小学生の詩の一節。女川町地域医療センターの建つ高台に横断幕が掲げられている。

女川町まちなか交流館

プロムナード沿いにある町民や来町者が気軽に立ち寄れる“まちなか”の交流拠点。ホール、会議室、音楽スタジオ、調理室、キッズコーナーなどで構成されている。（写真提供：女川町）



夜のシーパルピア女川とゆぼっぼ・JR女川駅

