

東日本大震災津波復興特別委員会会議記録

東日本大震災津波復興特別委員会委員長 名須川 晋

- 1 日時
令和4年8月4日（木曜日）
午前10時2分開会、午前11時15分散会
- 2 場所
特別委員会室
- 3 出席委員
名須川晋委員長、神崎浩之副委員長、関根敏伸委員、小西和子委員、郷右近浩委員、
軽石義則委員、岩渕誠委員、佐藤ケイ子委員、柳村一委員、菅野ひろのり委員、
岩城元委員、千葉伝委員、工藤勝子委員、岩崎友一委員、佐々木茂光委員、
城内よしひこ委員、臼澤勉委員、佐々木宣和委員、山下正勝委員、高橋穩至委員、
武田哲委員、米内紘正委員、高橋こうすけ委員、工藤大輔委員、中平均委員、
小野共委員、吉田敬子委員、佐々木朋和委員、千葉盛委員、飯澤匡委員、
工藤勝博委員、佐々木努委員、ハクセル美穂子委員、千葉絢子委員、斉藤信委員、
高田一郎委員、千田美津子委員、木村幸弘委員、小林正信委員、上原康樹委員
- 4 欠席委員
伊藤勢至委員、佐々木順一委員、高橋はじめ委員、千葉秀幸委員、川村伸浩委員、
高橋但馬委員
- 5 事務局職員
安藤事務局次長、中村議事調査課総括課長、金森政策調査課長、角館主任主査、
菊地主任主査、谷地主任、菊池主任
- 6 説明のために出席した者
なし
- 7 一般傍聴者
なし
- 8 会議に付した事件
 - (1) 3.11からの三陸沿岸域における観光経済交流人口創出の取組みと観光復興に向けて
(参考人)
岩手県北自動車株式会社
専務執行役員営業本部長 平澤 光昭 氏
 - (2) 現地調査実施報告書（5月実施分）について
 - (3) その他

9 議事の内容

○名須川晋委員長 ただいまから東日本大震災津波復興特別委員会を開会いたします。

伊藤勢至委員、佐々木順一委員、高橋はじめ委員、千葉秀幸委員、川村伸浩委員、高橋但馬委員は欠席とのことですので、御了承願います。

これより本日の会議を開きます。

本日は、お手元に配付いたしております日程により会議を行います。

初めに、日程1、3.11からの三陸沿岸域における観光経済交流人口創出の取組みと観光復興に向けてについて調査を行います。

本日は、講師として岩手県北自動車株式会社専務執行役員営業本部長、平澤光昭様をお招きしておりますので、御紹介いたします。

平澤様の御略歴につきましては、お手元に配付いたしております資料のとおりでございますが、平澤様は昭和54年3月に岩手県北自動車株式会社に入社後、広報やガイド指導、旅行事業等の企画業務等に従事され、令和3年12月から専務執行役員営業本部長を務められております。

平澤様には、御多忙のところお引き受けいただきまして、改めて感謝申し上げます。

これからお話をいただくことといたしますが、後ほど質疑、意見交換の時間を設けておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、平澤様、お願いいたします。

○平澤光昭参考人 県議会議員の皆様、おはようございます。

観光は大事で、裾野が広い産業だと日本全国、世界でも言われていますが、深く手をつけられていない、振興されていない面が多くあると思います。岩手県のことを言っているわけではないですが、その悪い例としては、観光事業を3年ぐらい行った後に、また振り出しに戻ってしまうことがあります。観光事業は最低でも7年とは言いませんが、継続しないと関係人口をつくれないうことがあります。本日は、3.11後の当社の観光の取り組みについて御報告させていただくのですが、観光について議会で取り上げていただいたことに本当に感謝いたします。

皆さんのお手元には、資料が3種類ございます。一つ目は、岩手県北バスと株式会社みちのりトラベル東北が11年半取り組んできたことをお伝えする資料です。みちのりトラベル東北は、3.11のときは岩手県北観光という会社名でしたが、親会社の株式会社みちのりホールディングスの名前のほうがはるかに世の中には知られていたもので、4年前にみちのりトラベル東北と名前を変えました。

二つ目は、一本松が写ったパンフレットで、復興ツーリズムに関する資料です。元は、2014年に復興庁が募集した「新しい東北」先導モデル事業で作成したものです。1,200万円くらいの事業で、3.11から学べるいろいろなことをツーリズムにして復旧、復興の力にしよう、人を呼び込もうという取り組みのスタート地点として作成し、毎年リバイスしながら作り替えていったものです。

また、復興ツーリズムに関しては、岩手県の事業である三陸観光地域づくり企業研修旅行誘致事業を4年間やりました。しかし、5年目のときに、当社では、岩手県のCSR、CSVとしてやらなければならない、やり続けることが復興ツーリズムの取り組みだと思っていたのですが、当時の県担当者の考え方と合わない部分があったり、大きく事業が縮小されたりということもあり、辞退したことがありました。

三つ目は、グループとして3.11の直後から取り組んだことを記録しているものです。天災はいつ起きてもおかしくない、また起きているようなときなので、そういった危機管理に役立つためにも、記憶を記録にきちんと残しておかなければならないことから作成したものです。現在は、グループとしてBCPのマニュアルを作成し始めているところです。

それでは、一つ目の資料に基づいてお話しさせていただきます。資料の2ページ目はグループ会社について記載しています。親会社が株式会社みちのりホールディングス、その上に株式会社経営共創基盤という株式会社産業再生機構が解散した後にそのメンバーがつくった会社で、これが最終的な親会社になります。東日本エリアで、公共交通事業を中心に旅行事業、観光事業を展開させていただき、新潟県の資本も大きく入っている佐渡汽船株式会社が4月からグループになったところです。

ここまでが会社の紹介で、3ページ目から本題に入らせていただきます。こちらは岩手県の観光データに基づく資料ですが、1971年からの世の中の出来事と、その出来事に対する岩手県の観光客の入り込み数のグラフです。緑色で囲んだものが今日のテーマである三陸沿岸域の観光に関するもので、三陸鉄道の開業、国道106号全線開通、三陸・海の博覧会などがあります。

1992年の三陸・海の博覧会と、1996年の4,100万回がピークで、あとは減少、横ばいとなっています。そして、3.11の直後は大幅に減少しています。現在はコロナ禍のため比べること自体が難しいのですが、三陸沿岸域に関わらず、岩手県への観光は、2019年の通常期と比較し、当社のビジネスベースで3割までしか戻っていないと思います。

また、関係したバスについて、岩手県交通株式会社も含めた盛岡市内、宮古市内、大船渡市内を走る路線バスは、2019年通常期に比して約8割から9割が戻っています。ただし、公共交通事業者の基幹になっている中距離バス、高速バスは4割から5割までしか戻っていないというのが実情です。観光を主とする貸切りバス事業では、いいときで何とか6割までいくのですが、平均すると4.5割から5割までしか戻っていないというのが実情です。そういう中での三陸沿岸域ですから、それからさらに数字が低くなっているというのが実感としてあります。数値はそうのように捉えていただければと思います。

グラフの中に魚彩王国実行委員会設立と記載しましたが、これは当社も主体的に関わって設立したものです。委員の中にも当時お世話になった方もいらっしゃるのですが、いずれ観光というのは民が主体になって官がバックアップする、そして考え方の部分を産学官の学でフォローしていただいて、いわゆる官民連携しながら長く継続していかないと、一

発花火で終わってしまうことがありますので、三陸沿岸域の官民が連携して1993年に魚彩王国実行委員会を立ち上げたということです。当時は、JR東日本が佐渡冬紀行とって、人が来ない冬場にどういった観光をつくって来てもらうかということにチャレンジして、観光業界では大きな取り組みとしてクローズアップされたことがあります。観光はスピード感を持ってやるのが大事ですので、この取り組みのいいところをとにかくまねして、三陸沿岸域の市町村と我々民間が一緒になって、冬場の三陸沿岸域に人を呼び込む動きを強くやっていきたいと思いますというので取り組み、これは今も取り組んでいます。確かに線は細くなって、実行委員会から抜ける自治体もありますが、今も継続しています。

この魚彩王国実行委員会の冬場でのチャレンジが、岩手県の観光行政にも波及して、岩手県を4つのエリアに分けた穀彩王国や黄金王国といった取り組みに発展しているので、やはり観光は、スピード感を持ってアクションを起こさないといけないという、一つのカルチャーショックにはできたと思っています。いずれJR東日本をはじめとした交通事業者、旅行会社がこの三陸沿岸域の取り組みを高く評価し、様々な力をいただいたことはそのとおりの事実です。

次の4ページ目から7ページ目は、三陸沿岸域の市町村の観光客の入り込み数値を御参考までに掲載しました。洋野町は現在横ばいで、久慈市は2013年に「あまちゃん」の影響でブレイクしています。普代村は、台風10号が来た2016年にふえています。この要因は究明し切れずにいました。復旧、復興の作業の方もこの中には入っているかもしれませんが、三陸鉄道が全線復旧したり、普代道路が開通したときに、普代村では商工会の方たちが商店街でにぎわいづくりにチャレンジした実績がありますから、そういったことも何かしら影響しているのだと思います。

宮古市では、ダイヤモンド・プリンセス号の誘致などで数値を上げてきていますし、来年8月4日、5日には、5,000人規模のイタリアの大型客船を誘致することが決まっています。ただ、2019年に200万人近くまでいっているのですが、ここから大きくふえてはいけません。去年当社で観光庁の既存観光拠点の再生・高付加価値化推進事業に採択され、ホテルや三陸鉄道株式会社、遊漁船事業者、宮城交通株式会社を巻き込んで、大きな事業をやらせていただき、その企画書をつくる際に、宮古市の観光客入り込み数も調べましたが、減少、横ばいが今の宮古市の実態です。

釜石市は、橋野鉄鉱山が世界遺産に登録されましたが、当社も含めて、このことをうまくコンテンツにして観光経済交流づくりをつくり得ていないという実態があります。ただ、ラグビーワールドカップは大きなインパクトがあり、観光に照らし合わせて思うところは、釜石鵜住居復興スタジアムで子供たちにラグビーを教える教室などを地域として一生懸命やっているの、こういう取り組みは長く継続することで物になると思っています。また、鵜住居地区の方々は、有限会社宝来館の代表取締役社長の岩崎昭子さんを中心にごく地域愛があつて、住民も巻き込んだ取り組みをされているので、絶対に花開くのだらうと思っています。やはり観光というものは続けて取り組まないと、人は右下がりになってしま

うということだと思います。

住田町、遠野市は三陸観光と密接な関係があるので掲載しました。また、気仙沼市、南三陸町は三陸沿岸道路ができたので、こちらとも連携しながらということで掲載しましたので、御参考にしていただければと思います。

ここからは県北バスが3.11以降に取り組んだことを共有させていただきます。

まずは、復旧、復興のためにも県の拠点である盛岡市と宮古市を結ばなければならないと思いましたが、当時は緊急輸送道路ということで一般車は通行できなかったため宮古警察署にお願いして、緊急通行車両に準ずる車として2011年3月15日に盛岡―宮古間の106急行バスを1便だけ運行させていただきました。このことがきっかけで、それ以降はずっと運行しています。

また、新幹線が4月29日まで止まっていたわけですから、宮古―東京間のバスを106急行バスと同様の扱いにすべきだというアクションをしてバスを走らせました。

あとは、3.11以降、飛行機もクローズになっている状況でどうやって三陸沿岸域に人を呼び込むかと考えたときに、秋田空港の利用の仕方を考えました。当時、スキーバスの大きい事故のためツアーバスに関する規制がすごく厳しくなったことがあり、決まりは当然守らなければいけないのですが、秋田空港から盛岡市、宮古市へのバスを非常時だから走らせようと秋田県の手バス会社4社に声をかけました。結果は、ツアーバスになるのでだめだと反対されましたが、バス協会や国土交通省に相談して、秋田空港―盛岡―宮古間を2往復走らせることができました。運行期間は1か月ぐらいでしたが、その間に2,000人を運ぶことができましたし、医師や看護師が移動できるということで、公共交通本来の役割を果たしたと思っています。

こちらの資料には、観光を一つの軸として、関係人口をつくるための取り組みを記載しています。先ほど説明したことに取り組みつつ、3.11の1か月後から、毎日瓦礫を見ている子供たちを何とかしてあげたいという思いからユニセフの遠足バスを始めました。ユニセフが盛岡市にマンションを1室借りて被災地の支援に当たっていたので、そこに飛び込みをして思いを伝えたところユニセフの方にわかっていただき、三陸沿岸域の子供たちはみんな同じ境遇だということで、久慈市から陸前高田市までの子供たちを対象にし、2011年4月から10月までの間に2,000人を乗せました。運行するに当たり、例えば3歳、4歳の子は30分から1時間バスに乗っているのが限界だとか、小学校高学年なら盛岡市までだったらいいとか、ユニセフの方は子供たちのことを丁寧に考えながら取り組み、事業費を捻出してくださいました。

3.11直後の4か月間は観光が全くなく、また、そういう時期ではなかったということかもしれませんが、その後、いい意味で一度見ておかないといけないという人たちの声が全国からあったので、盛岡市発着で陸中海岸うみねこ号の運行を再開しました。7月に運行を始めたのですが、9月頃まではあまり乗る方はいませんでした。復旧が少し進み始めて、やっぱり行っていいのだという流れが首都圏を中心に出てきてからは、少しずつ乗る

方もふえました。盛岡市から国道 106 号を行って、宮古市、岩泉町の龍泉洞を經由し盛岡市へ帰るという陸中海岸うみねこ号の取り組みは、三陸沿岸域への人流をもう一回つくり直そうということで県として応援していただいたことが、岩手県交通を含めて陸前高田市、大船渡市、釜石市の全部で 3 コースを運行するきっかけになったので、それなりの役割は果たせたと思います。

その次に、黄色い枠で囲んだところがボランティアバスツアーです。これには、東京都や神奈川県横浜市のような首都圏から、瓦礫を片付けるために 2 万 5,000 円も払ってボランティアに来るはずはないという意見が社内でも多くありました。でもやはり日本人ですから、そうではないと信じ取り組んだ結果、最終的には 1 シーズンに 2,000 人のボランティアの方を運ぶことができました。また、そのことが、世界的な宗教団体が 8,000 人ぐらいのボランティアを世界から送り込むという取り組みにも繋がり、2、3 年続きました。

ボランティアが収束した後、復興ツーリズムをやっていかなければならない、そういうフェーズに変わるのだということで、この復興ツーリズムに着手をしました。ただ、着手するにも、身内が行方不明で、なぜそんなことをやるのだという思いの方もいて、社内でも意見が分かれたりということもありました。そんな中で、株式会社日立コンサルティングが宮古市でいろいろな取り組みを先導してくれたのですが、その方に復興ツーリズムは先々の防災や危機管理には絶対必要な学びだということに気づかせていただいて、半年はおくれたのですが、そこからがむしろに会社の中で進めていきました。そのきっかけとして復興庁の「新しい東北」先導モデル事業にエントリーして、いわて復興ツーリズム推進協議会をつくりました。当時の岩手県立大学の中村慶久学長に協議会のトップになっていただいて、首都圏の大手企業や京都の大学の先生にも参画してもらい、皆様にお配りした復興ツーリズムのカリキュラムのベースとなっている、人材教育として企業が使えるカリキュラムを専門家と一緒につくりました。この国の事業が 1 年間で終わり、その後、一部インドネシアや台湾も含めて、復興ツーリズムの普及に会社として取り組んできました。今も規模は縮小しながらも取り組んでいるのですが、宮城県を含めた三陸地域に年間 2,000 人くらいに来ていただく流れをつくることができました。

次に、街の賑わいづくり復興市についてお話ししたいと思います。3.11 の後に宮城県南三陸町が一番最初に復興市をやったのですが、現在、JR 東日本びゅうツーリズム&セールスの代表取締役社長で、当時 JR 東日本盛岡支社の営業部長だった森崎鉄郎さんに、岩手県の沿岸地域でもこういったことができないだろうかという相談を受けました。市町村を回って歩いたのですが、それよりも復旧が大事だということで協力は得られなかったため、当社が主体となり、街の賑わいづくり復興市実行委員会を立ち上げました。そのときは、岩手県内、秋田県内の観光事業者も含めて約 30 団体の企業の人たちと一緒に、2 年半、8 回の復興市を開催することができました。復興市では、嫌なことを少し忘れられるとか、楽しむことをもう一回思い出させる場をつくれたと思います。このような取り組みの中で、公益財団法人トヨタ財団や株式会社 N T T ドコモの支援などがあって、何と

かやってきました。

もう一つ行ったことは、いわて三陸観光プラットフォームです。団体に対しては視察と称するものがたくさんありましたが、先々を考えると今も含めて時代は個人型化、人の動きは個人型旅行に変わっていたので、個人がリアルタイムで三陸の情報を知ることができる仕掛けをつくらないとだめだと考えました。先ほどの街の賑わいづくり復興市実行委員会の人たちや県南広域振興局、沿岸広域振興局からも支援していただきながら、いわて三陸観光プラットフォームのホームページを開設して、3年半継続しました。個人のお客様がリアルタイムで三陸の情報を知って、動き回っていただけるというものです。

その次に、復興ツーリズムの立ち上げと書いてあるのは、先ほど話したところです。この図に示しているのが復興庁の事業にエントリーしたときにつくった絵図です。3.11からの学びや防災危機管理の学びもできるので、そうすると三陸にもっといろいろな人の流れを強くつくれるということで取り組んだのがこの復興ツーリズムです。

次のページに行きます。ボランティアが終わり、復興ツーリズムが進捗していく中で、観光で三陸へ行ってもいいのだという流れができてきました。それからは、当社では東京営業所、大阪府のグループ会社なども含めて、全国の旅行会社に三陸をステージにした、三陸鉄道を多く使ったツアーをどんどんつくってほしいと企画提案型の営業を今も一生懸命続けています。

こちらは復興ツーリズムを詳しく記載したものです。日本の企業の研修の60%は新人教育なのだそうです。こういった防災危機管理になると、現場力、リーダーシップを学ぶことが求められているとわかりました。この復興ツーリズムを普及するに当たっては、500人以上の社員がいる1部上場の会社をターゲットに2人で担当して日本全国の企業を回って歩きました。当社はビジネスのためだけではなく、CSVとして取り組みを始めたのですが、500人以上の社員がいる1部上場の会社であれば、社会貢献を考える部署がきちんとあると考え、その部署へセールスプロモーションをして歩きました。そして年間約2,000人、今はもう1,000人から800人まで減っていますが、防災危機管理、リーダーシップを学ぶ人たちに向けて取り組みを続けています。

ここに岩手県三陸観光地域づくり企業研修旅行誘致業務受託と書きました。当然県もそういうことに取り組もうとなり、当社でもそれに手を挙げて4年間続けましたが、冒頭に言ったとおり、こういったことは今の時代に大事だと言いつつも事業費は縮小され、そのステージも狭められましたので、当社の考え方とは違うのではないかとということで、最後の5年目のときはエントリーすることをやめました。今の時代、本当に必要な防災や危機管理の学びで関係人口をつくってほしいと、県でもいろいろなシンポジウムをやってくださっているのですが、実際に直接経済にも効果がある、人も来る、それがリピーター化していくような事業の取り組みは見つけれないでいます。

ただ、教育旅行の誘致については県が一生懸命やってくさっていますし、教育旅行は1回来れば、3年は続きますし、もう一度子供の頃を思い出して三陸に行ってみようとい

う流れに絶対になるので、教育旅行というターゲティングについては続けてやっていただいととてもありがたいと思っています。

次のページの表は、年間2,000人に来ていただいていた時期に研修を行っていた企業名を記載しています。様々な大手企業に研修に来ていただきましたが、日本郵船株式会社や旭化成株式会社は今も続けて来ていただいています。

次に進みます。自社の旅行事業会社であるみちのりトラベル東北では、岩手県民をターゲットに、三陸のヒト・モノ・コトをコンテンツにしたツアーを行っています。一番人気はロレオール田野畑で、発売後すぐ売り切れてしまいます。あと、三陸鉄道をコンテンツにしたツアーは、岩手県以外でも売れています。

その下は、マシェリツアーです。マシェリは廃刊になってしまったのですが、マシェリと当社の共同で、地域の社会問題解決が観光という切り口で経済をつくっていくということを2年くらい行いました。あまり知られていない、例えばふだんは見学できない釜石鉱山の坑道を見せていただいて学ぶという地域おこしのツアーを行いました。これは、今すごく注目されていて、株式会社ジェイエアの社長が当社に来てくださったのですが、花巻空港発着でこういった着地型のツアーを物流に合わせて、人流づくりのためにも一緒にできないだろうかという相談がありました。三陸には、世の中に出ていないコンテンツがたくさんあるということ、そのブラッシュアップの仕方によっては、全国からまだまだ人を呼べるということなのです。

次のページは、いわて定住・移住等関係人口創出への取り組みです。県から委託を受けて取り組んだ定住・移住の事業をきっかけに、みちのりトラベル東北地方創生室や岩手県北バス地域連携推進室を設置し、地域の課題解決に取り組んでいます。この事業では、40人の移住実績をつくっていて、これがきっかけで北上市からも依頼がありました。やはり観光にとってリピーターをつくるということはとても重要なので、継続して行っているところです。

その次のページは、その40人の方たちにいただいたアンケートです。定住・移住のきっかけや、定住・移住後に感じていること、さらに定住・移住者をつくるためにはどんなことをしたらよいかといった生の声とデータを記載しましたので、後でござんいただければと思います。

最後に、現在取り組んでいることとお話させていただいて締めたいと思います。やはり大事なのはCSV、地域の課題解決と一緒に取り組むということですので、国や県など自治体のいろいろな公募事業にエントリーして取り組んでいます。例えば、国立公園内でワーケーションを広めていく国の事業は3年間取り組みましたし、県の事業では貨客混載バスを活用した地域間交流促進事業を行いました。

また、去年の10月には観光庁の事業で、宮古―仙台間の三陸沿岸道路を使った三陸高速バスの運行も開始しました。この三陸高速バスに貨客混載ができないだろうかと考えているほか、県の産業経済流通課と仙台駅にあるトレジオンというレストランと一緒に宮古―

仙台間の交流人口、観光人口をつくっていかうと考えています。

あとは、観光庁の事業ですが、久慈―八戸間の実証運行が、去年はコロナ禍のため1,000人ぐらいしかできなかったのですが、これを本格運行に持っていくために、再度、実証運行を8月6日にスタートすることになりました。

当社の事業の本体は地域公共交通ですが、定住人口が少なくなっていく中でどうやって地方の地域公共交通を持続させていくかという、関係人口をつくることだと思います。その関係人口の中には、もう一回地元の人たちに乗ってもらう、そういう人を掘り起こすことも大事ですが、外から人を連れてくることも重要だと思います。最終的には、地元の方と観光で来る外の方たちが路線バスに乗ることと貨客混載が一つになると持続可能な地域の公共交通ができますし、補助金をできるだけ減らすことにもなりますので、そういったことに一生懸命取り組んでいます。

少し余談になりますが、当社社長の松本の考え方は、単純に乗らないところはどんどん切っ飛ばすという発想ではなく、プラスをつくっているところからマイナスになっているところにお金を回して、何とか持続可能な公共交通を維持していくというものです。そして、民間として人を乗せ込み、いろいろな知恵を使って、作り込んでプラスにしていることで補助金を減らしていくこともやらなければいけないということです。

これは去年、県の事業としてIGRいわて銀河鉄道株式会社と取り組んだ、北いわてMa a Sの事業です。北ヨーロッパから発祥した取り組みですが、バスや鉄道に限らず、それに付随する観光コンテンツやタクシーから何からみんな一つにセットにして、スマホで周遊できるという仕組みをつくって2年目になります。県の事業は今年の3月で終わったのですが、これを今度、青森県でもやってもらえそうなので、せっかくつくってもらえたものをどうやってもっと広めていくかということを中心に考えながら、売れるMa a Sにしていかなければいけないと思っています。

地域とともにということを経営のコンセプトにしなが、安全を最優先にしつつ地域とともに、そして地域のために取り組んでいるのが今の岩手県北バスです。

観光という切り口でいろいろ話をしましたが、関係人口をどうやってつくっていくかが岩手県の人口がどんどん減っている中での逆に言う伸び代なので、日々一生懸命取り組み続けているところです。以上です。

○名須川晋委員長 平澤様、御講演大変ありがとうございました。

これより質疑、意見交換を行います。ただいまの御説明に関し、質疑、御意見等ございましたらお願いをいたします。

○佐々木朋和委員 震災復興に観光の面からこれまでも御尽力いただいて、心から感謝を申し上げます。

沿岸地域の観光の伸び率は、よくて横ばいということでしたが、県南地域や内陸地域についてもイメージ的には同じでありまして、一方、内陸地域ではインバウンドに力を入れて外国人観光客を受け入れ、何とか微増ぐらいにしてきたというイメージだったと思いま

す。

そういった中で、アフターコロナを見据えて、岩手県北バスとしてはこの沿岸地域へのインバウンドの受け入れを今後どのように戦略の中に入れていращやるのでしょうか。県内では、台湾からの観光客が多いのですが、沿岸地域のコンテンツや復興ツーリズムを考えたときに、欧米など新たな地域への取り組みも独自にやっっていかなければいけないのではないかと思うのですが、その点、リーディングカンパニーである岩手県北バスへの期待も大きいのではと思いながら、そういった部分についてどのようにお考えなのか教えていただきたいと思います。

あともう一つ、インバウンドの観光客がきたときに、今まで見たことがない派手なバスが入ってきたと思いました。インバウンドで観光客が入ってきたら、受け入れてからのバスは地元のバス会社に請け負っていただければ地域も潤うのではないかと思います。そういったところをうまくつなげていけば、インバウンドの観光客であっても、地域の観光事業者やバス事業者にもメリットがあると思うのですが、その辺のつながりで何か工夫すべきところがあるのか教えていただきたいと思います。

○平澤光昭参考人 まず、会社としてのインバウンドの取り組みについてですが、2019年ぐらいまでのデータを見ると、岩手県へのインバウンドの観光客はたしか15万人ぐらいです。そのうちの三陸地域に行っているのは、多分1万人もいないと思います。当社も台湾に事務所をつくって、7、8年ぐらいになります。私も台湾に年に4、5回営業に行っていたのですが、台湾や韓国の人に言われたのは、観光に行くのに、どうして復興ツーリズムなのだと言われました。防災危機管理やリーダーシップを学ぶために三陸地域に行くのであればそれだけにして、中途半端に観光と混ぜるのは嫌だと言われました。あと、原子力発電についても強く言われたこともあり、台湾の大手の東南旅行社にお願いしても売れませんでした。でも、そういう中で、台湾の富裕層を扱っている飛鳥国際旅行社には、久慈市、田野畑村、岩泉町、宮古市の力もいただいて、顧客にプレゼンする立派な本やツアーを4、5本つくってもらいました。数とすれば少ないですが、一つの具体例です。

岩手県北バスとして考えていることは、復興ツーリズムはほとんど国内が中心なのですが、インドネシアなど東南アジアは島が多いので、三陸地域に学べるということがそれなりにあるということだったので、そこは広げられるかと思っています。

あとは、観光は自然だけに限らずきちんと我々がブラッシュアップして体験観光もセットにして、やはり三陸地域が売れるきっかけは食ではないかと思っています。

それから、ハロウインターナショナルスクール安比ジャパンに、八幡平市で学べるSDGs、環境学習、復興ツーリズムを課外授業にしませんかという提案をしているところで、今月の中旬に担当の先生に何とかつないでもらえるような算段はしているのですが、そういった意味合いでは、まだ時間かかるかもしれませんが、この取り組みが実現すればすごく広がっていくと思いますので、そういった切り口も取り組み始めたところです。

あとは、今年の6月1日に四季亭が岩手県北バスグループになったので、四季亭と浄土

ヶ浜パークホテルをセットにして、インバウンドの観光客かつ富裕層をターゲットとしてシンガポールやタイに発信しています。

復興ツーリズムと観光の二つの切り口で、アフターコロナを見据えて動いています。

インバウンドの観光客は、パッケージ旅行でなければいけないという規制もあつたりで、やはり年明けにならないと動きが厳しいと思っていますが、一方で仙台国際空港株式会社が国にいろいろなアクションをしてくださっていますので、まず在日外国人を筆頭にしながら、少しずつ開かれていくのではないかと考えています。

次にバス会社の話ですが、仲介している代理店の旅行会社が少しずつ理解し始めてきています。もともと東北と台湾や香港のバスツアーは、大阪のみやげ屋が牛耳っていたのですが、貸切バス運賃に対する国の考え方ができ上がって、コンプライアンスが重要視されてきたので、昔からのインバウンドの手配、アレンジ文化というのが壊れ始めています。また、台湾や香港の旅行会社も直接そういったところを通さずに、我々バス会社にという流れができ始めつつあるので、そこは少しずつ解決していくと思います。

○斉藤信委員 私は教育旅行についてお聞きします。新型コロナウイルス感染症の影響で小学校、中学校、高校も含めて、今まで関東、関西地方へ行っていたのが行けなくなり、岩手県への教育旅行が増加したという新聞報道がありました。今年は、感染者数が桁違いにふえているので心配ですが、コロナ禍の中で注目されている教育旅行をどのように維持、発展させるのか、恐らく新型コロナウイルス感染症が落ち着けば、また関東、関西地方に戻るということもあるのだと思います。しかし、県内にいるからといって、三陸沿岸震災遺構や東日本大震災津波伝承館に足を運んでいるかということ、決してそうでもないので、この機会に東北地方、北海道、関東地方ぐらゐまで、岩手県での教育旅行の魅力を定着させるということがすごく大事なのではないかと考えていますが、教育旅行の現状や今後の課題などについて教えていただきたいと思っています。

○平澤光昭参考人 教育旅行を計画するのは学校ですが、そこに旅行会社がビジネスとして介在しますので、学校と旅行会社の両方をきちんと捉えなければなりません。岩手県もこういう教育旅行ができますというのは、以前よりもすごく力を入れていますが、コンテンツのブラッシュアップがおこなわれていると思います。

教育旅行で大事なことは、そこに住んでいる人がそのコンテンツにどれくらい介在しているかということです。そういうコンテンツを並行してつくり続けていかないと、教育旅行は長続きしません。先ほども言いましたが、1回目来れば、普通だと3年は来るのですが、我々が教育旅行のセールスをしていると、コロナ禍だから東北地方に行っているだけですと言われるのです。実際に、第6波が少し落ちついた時期には、教育旅行の手配を岩手県で受けていたのに、京都府に変わったりしています。

岩手県は感染者数が少なかったのが注目されましたが、秋田県ではうちの県に来てくれれば4万円御用意しますといった誘致の助成金に取り組み、巻き返しがすごく、業界は秋田県に結構シフトしたのです。このことから、教育旅行のカリキュラムをつくるのと、

呼び込むための助成などをうまくマッチングさせながら、並行して取り組んでいかなければならないのです。

また、岩手県は四国4県と同じ広さですし、学ぶことはたくさんあるので、地元の子供が岩手県内を回ることについては教育委員会をもっと巻き込んで、そういう教育旅行の文化をつくるといいと思います。あとは、例えば中学校では2泊3日の宿泊研修が必ずあるので、岩手の子供たちの岩手の学びとして三陸地域を選ぶことを教育行政の中に織り込むと、そういうカルチャーになるとと思います。総合学習で岩手を学ぶことを定型化して、根っこからのものをつくっていかないと、元に戻ってしまうと思います。実際、去年盛岡市内の小学校では盛岡市内での修学旅行を行って子供たちは喜んでいたのですが、今年は宮城県の仙台市や松島に戻った学校もありました。

○名須川晋委員長 そのほかございますでしょうか。よろしいですか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○名須川晋委員長 ほかにないようですので、「3.11からの三陸沿岸域における観光経済交流人口創出の取組みと観光復興に向けて」についてはこれをもって終了いたします。

平澤様、本日は貴重なお話をいただきありがとうございます。

今後も生活交通としての役割に加え、人の移動を通じた三陸道沿線の交流人口増加と地域経済活性化に御尽力いただくとともに、本県の復興に向けた取組みに御支援、御協力をいただきますようお願いいたします。改めまして、本日はお忙しいところ誠にありがとうございました。

次に、日程2、現地調査実施報告書（5月実施分）についてであります。本年5月26日に実施いたしました現地調査の実施報告書案につきましては、あらかじめ各委員に配付しておりますが、その概要について事務局から説明させます。

なお、5月31日に予定していた現地調査については、新型コロナウイルス感染症の影響により日程を変更して実施することとし、陸前高田市における調査は7月25日に実施し、一関市における調査は9月22日に実施予定であることを報告いたします。

○中村議事調査課総括課長 それでは、現地調査実施報告書の概要につきまして御説明いたします。配付しておりますファイルをごらんいただきたいと思います。

表紙をおめくりいただき、1ページをごらん願います。まず、調査の目的ですが、この現地調査は被災地における復興の取組みの状況等を調査いたしまして、今後の審査に資するため実施したものでございます。

次に、調査の概要についてですが、5月26日の調査は2班体制といたしまして、A班は岩泉町、B班は釜石市及び大槌町において調査を行いました。調査先等につきましては、記載のとおりでございます。

また、調査の詳細につきましては、添付資料にまとめてございます。別添1は調査の行程及び出席委員をまとめたもの、別添2は調査先からの要望事項に対する対応状況をまとめたもの、別添3は各調査先における調査概要でありまして、質疑や意見交換等の要旨を

会議録形式でまとめたもの、別添4は調査先から頂いた説明資料、別添5は調査の実施状況の写真となっております。添付資料の説明につきましては、省略させていただきます。説明は以上でございます。

○名須川晋委員長 ただいま事務局から説明させましたが、委員の皆様から今回の現地調査の実施報告書案に関しまして、御意見等ございますでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○名須川晋委員長 それでは、今回の現地調査の実施報告書については、調査先に送付することとしたいと思いますが、これに御異議はございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○名須川晋委員長 御異議なしと認め、さよう決定いたしました。

次に、日程3、その他であります。皆様から何かございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○名須川晋委員長 なければ、以上をもって本日の日程は全部終了いたしました。本日はこれをもって散会いたします。