



青森県知事

三村 申吾

みむら・しんご●1981年東京大学文学部卒業。出版社勤務を経て1992年百石町長。2000年に衆議院議員となり、衆議院の総務常任委員、農林水産常任委員、懲罰常任委員、災害対策特別委員を歴任。2003年より現職。



慶應義塾大学商学部教授

加藤 一誠

かとう・かずせい●1987年同志社大学経済学部卒業、2002年博士(経済学)。2005年日本大学経済学部教授、2009年アメリカ合衆国ジョージメソン大学公共政策大学院客員研究員を経て、2015年より現職。政策研究大学院大学客員教授を兼務。

地方創生の戦略を語る

日本がさらに活性化するためには、それぞれの地域が元気になることが欠かせません。

地域が持つ課題とはなにか。そして、どのような取り組みをしていくべきなのか。地方創生に取り組む青森県の三村申吾知事と、空港や道路などの交通経済を専門領域とする慶應義塾大学商学部の加藤一誠教授が対談しました。

地方創生のカギは
ツーリズム

加藤●日本の地方がそれぞれの特徴を活かし、魅力あふれる地方のあり方を築く地方創生が注目を集めています。

一方で、我が国は、少子高齢化社会を迎え、地方都市は人口流出・減少といった課題に直面しているのも事実です。そうしたなか、青森県はどのような課題に直面しているのでしょうか。

三村●地方の少子高齢化、人口減は、青森県もその例外ではありません。未だ来は変えることができると信じて、一人一人が第一歩をとみに踏み出すことが非常に重要です。地域の活力を維持・拡大していくためには、裾野の広

い観光業の振興が非常に効果的だと思います。青森は、りんごに代表される山の幸や、ほたてや大間のマグロなどの海の幸も非常に豊富です。また、ねぶた祭のような個性的なイベントもあって、観光のコンテンツには恵まれていると自負しています。これらをかか戦略的にプロモートしていくかが私の使命だと考えています。

加藤●わが国を訪問する外国人観光客は急激に増えており、過去最高となる月が多いようです。青森県を訪れる国内外の旅行者の現状はいかがですか。

三村●観光庁の宿泊旅行統計調査によると、2014年の青森県の宿泊者数は延べ約451万人泊。このうち外国人宿泊者数は延べ約7万人泊で、

前年と比べると2割ほど増えました。青森空港からの国際定期便が就航している韓国と、県産りんごの輸出を通じて知名度が高い台湾からの観光客で全体の半分以上を占めます。ここに所得水準とリピーター率が高い香港と、人口が多く今後の成長が見込まれる中国を加えた4つの地域を重点地域と位置づけています。

加藤 ●日本を訪れる観光客は、例えば成田空港から入国し、東京の観光スポットを巡って、富士山や名古屋などを經由、京都を観光して関西国際空港から出国するという、いわゆるゴールデンルートに集中する傾向があります。その結果、これらの都市部のホテルは満室状態が続いているなど、宿泊施設の供給が足りなくなるという課題も出てきています。今後は、都市部周辺にとどまっている観光客をどうやって地方に呼び込むかが喫緊の課題ですね。**三村** ●ぜひ、青森県を旅行先として選んでいただきたい。そのためには、まずは知名度を上げていくことが必要ですね。私自身、海外の旅行エージェントを訪問して人脈を築いています。現地のテレビ番組や新聞などメディアにも取り上げてもらったりしています。インターネットを活用した取り組みも進めていて、中国最大のSNS

です。現在、新青森―函館間は特急列車で約2時間。これが新幹線では、開業時最速57分、将来は最速39分で結ばれます。青函連絡船の時代は3時間50分かかっていましたから、大幅に時間距離が短縮されることになります。青森と道南は、縄文時代から交流があったといわれていますし、青森から道南に移住した人も多く、歴史的・文化的なつながりが深いのです。そこで、青森県全域と函館を中心とする道南地域とを「津軽海峡交流圏」というひとつのエリアと考えて、連携してさまざまな取り組みをする「ラムダ」プロジェクト」を展開しています。新函館北斗駅から新青森駅を通過して八戸駅へ行く新幹線のルートと、新青森駅から弘前駅への奥羽本線のルートの形が、ギリシャ文字のλに見えることから名付けました。エリア内の交流の活発化を図り、エリア外からの交流人口の増加と旅行者の滞在時



である微博(ウェイボー)の青森県公式アカウントのファンは128万人と日本の自治体のなかではトップとなりました。

気候風土が青森と大きく異なる地域の方にも、足を運んでいただきたいと考えています。例えば、常夏のタイ、マレーシアなどの東南アジア。こうした地域の方々に、雪を見て、冬の青森を体験しに来ませんかと誘客活動を展開しています。成果も徐々に出てきていて、タイから冬のチャーター便が運航されるなど、手応えを感じています。

立体観光と ラムダプロジェクト

加藤 ●海外から観光客が来日する際、チャーター便や定期便などの直行便が有力な手段ですが、羽田空港などにて入国し、国内線に乗り継いで地方を訪ねるという選択肢もあります。例えば、2020年の東京オリンピック・パラリンピックでは、東京にホテルが取れなければ、首都圏から国内線に乗り継いで地方に入り、そこで宿泊するケースが増えるかもしれません。こうした地方への人の動きが2020年以降も継続することが重要で、日本の地方にいつも人の流れができて、地方が

間の質と量の拡大を目指します。このエリアの観光客数は約4500万人で、青森県単独の場合の1.3〜1.7倍にあたります。両地域が持っている強みを発揮して、さらに相乗効果を発揮できると考えています。

加藤 ●近隣県などとも広域で連携していく仕組みは、「青森モデル」とでも銘打って、他地域にもノウハウなどを広げていっていただきたいですね。

航空会社、 JALへの期待

三村 ●海外から観光客を呼び込むにあたって、自治体が単独で活動するには限界があります。例えば、広大な中国でプロモーションする際、JALの中国の支店の協力を得ながら地元メディアや旅行エージェンツを青森県に招いて、青森県の知名度向上と青森商品の販売促進に取り組みしました。その結果、青森商品の販売は、上海から広州、北京、大連へと拡大しており、旅行者も着実に増えています。企画の検討にしても、JALは私たちの発想にはない、新たな視点で提案してくれる心強いパートナーだと思っています。数多くの観光客の方に、青森を含む

活性化していく。それこそが真の地方創生ではないでしょうか。

三村 ●県内にある青森空港と三沢空港の両方で羽田線を運航しているJALをはじめとする航空会社や、鉄道も含めてさまざまなパートナーと連携を強化していきたいと考えています。

台湾で、JALとJ.R.東日本、現地の旅行会社と連携して、ある旅行商品を作りました。台湾から羽田を經由して、青森に飛行機で来て、鉄道などを利用して東北を周遊し、また羽田から帰るといった仕組みです。鉄道はいわば二次元ですが、飛行機が加わることで立体のイメージでとらえることができます。青森県ではこの仕組みを立体観光と呼んで、今後も取り組みを強化していきたいと思っています。鉄道は必要はないのです。組み合わせることで、観光客にとつての利便性は格段に高まります。こうした仕組みを他の国や地域にも広げていきたいですね。

加藤 ●鉄道と航空は競合ととらえられがちですが、両者が相互に連携して誘客を図る。しかも、青森だけではなく、地域全体で誘客を増やすという考え方は素晴らしいですね。

三村 ●2016年3月の北海道新幹線の開業も追い風になると考えていま

地方で質の高い時間を過ごしていた。地方の活性化にもつながるし、JALにもメリットがある。両者にとつて良い結果となる面白い取り組みを今後していきたいと思っています。

加藤 ●飛行機の魅力・強みは、何といてもスピードです。国内外に広くネットワークを持ち、外国からも、そして日本国内からも、人とモノを呼び寄せることができる航空会社は、観光はもちろん、ビジネスや物流の観点からも、その存在感は大きいですし、今後の地方創生に果たす役割も大変重要であると思います。

青森は本州の先端にあるから大部分の地域からは遠い。交通が整備されるまで、これが不便さの象徴だったわけですが、ところが、飛行機にとつては逆にそれが新幹線に比べてアドバンテージになっており、東京へも大阪へも短時間で行けます。新幹線の北海道延伸によって今度は北海道という目的地に2つの交通手段をもつことになりました。この2つの交通手段をエリアで活かして行こうという考え方は、他地域も見習うべき考え方です。さらに、今後は乗継便を使い、北東北・道南と中四国、北九州、南九州といった広域同士の流動を増やしていつてもらえればと思います。



酸ヶ湯(すかゆ)温泉



五所川原の立佞武多(たちねぶた)



八甲田ロープウェー



名物のじゃっば汁



八甲田山の樹氷