



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が、広がりが過ぎた市街を縮め、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っています。

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。