

東北活性研フォーラム／津軽海峡圏広域観光シンポジウム in 仙台 ～北海道新幹線開業からの新たな広域観光の可能性～開催報告

2016年3月の北海道新幹線開業により、東北圏と道南（函館圏）が新たに新幹線で結ばれます。今年6月には新駅の正式名称が公表され、いよいよ開業に向けた機運が盛り上がっています。当センターではこの機運が青森県のみならず東北圏全体のものとなることを意図して仙台市にて本シンポジウムを開催しました。

本シンポジウムでは青森県と道南を津軽海峡圏と名付け、新幹線開業を広く周知するため講話と観光PRを行い、広域観光の将来性を探るパネル討論を行いました。

◇ 開催概要

日時 平成26年9月4日（木）13:00～16:00

会場 ホテルメトロポリタン仙台

プログラム

<開会の挨拶>

高橋 宏明

<第Ⅰ部 基調講話>

①新幹線が変えた東北の現状と課題

青森大学社会学部 准教授 榎引 素夫 氏

②北の新たな経済圏の可能性

青森中央学院大学経営法学部 教授 高山 貢 氏

<第Ⅱ部 新駅観光PRタイム>

「奥津軽いまべつ駅」

今別町 新幹線対策室長 小野 成治 氏

「新函館北斗駅」

函館商工会議所 新幹線函館開業対策室長

永澤 大樹 氏

<国土交通省東北運輸局調査概要報告>

国土交通省東北運輸局鉄道部計画課長

（前 企画観光部観光地域振興課長）

藤澤 義人 氏

<第Ⅲ部 パネルディスカッション>

パネリスト

榎引 素夫 氏、高山 貢 氏、小野 成治 氏、

永澤 大樹 氏、

志賀 秀一 氏（株東北地域環境研究室 代表）

コーディネーター

角田 周 氏（国土交通省認定観光カリスマ）

◇ 会長挨拶



会長 高橋 宏明

開会の挨拶として会長の高橋宏明より、「北海道・東北未来戦略会議」など、これまでに東北と北海道が積み重ねてきた連携の取り組みを紹介。「観光、経済、文化活動など様々な効果が期待される北海道新幹線について意識を高め、東北・北海道の広域観光に向けた様々な交流・連携につなげて、Win-Winの関係を構築したい」と述べた。



◇ 第 I 部 基調講話①

「新幹線が変えた東北の現状と課題」 青森大学社会学部 准教授 榎引 素夫 氏

「2016年春」の東北・道南（仮説）

- 仙台から海峡圏は **1時間半～3時間**
- 函館への時間距離は秋田と大差がなくなる **この状態が20年続くと...!?**
- **「函館－仙台」 < 「函館－札幌」**
- …道南は東北と一体化していく可能性
- …既に青森県一道南で観光面のコラボ
- 「人口減少・高齢社会」の将来像
- ※ **「首都圏一辺倒」で大丈夫？**

榎引 素夫 氏

- ・ 最良の新幹線対策は「最善のまちづくり」であり、「観光客にだけ心地よい街はない」。つまり観光を考えることは地域のあり方、暮らし方を考えることそのものだろうという持論のもと、「時間と空間」をテーマに、20年間というスパンで東北と道南の変化を捉えた。
- ・ 50年前は仙台－函館間が10時間かかったものが、2002年には東北新幹線八戸開業によって5時間に短縮された。東北新幹線が全線開通した現在では3時間50分となり、北海道新幹線の開業によって仙台－新函館北斗間が2時間半に短縮される。
- ・ 新幹線が東北の地域構造を変えたという仮説を立てている。東北新幹線と高速道路の整備を背景に東北には盛岡と仙台を中心とした北東北と南東北というエリアが形成され、それぞれに首都圏につながる構造ができた。2016年の春以降、東京－仙台というラインに津軽海峡圏（青森－道南）というエリアが加わり、地域構造の大きな変化が予想される。
- ・ 仙台－函館間は、特急でも3時間半かかる札幌－函館間よりも近くなり、さらに新幹線の安定性のある運行によって結ばれる。北海道新幹線の札幌までの延伸は20年後とされてお

り、この状態が20年続けば、道南は東北と一体化していく可能性がある。

仙台から道南にかけては縄文から続く歴史的なつながりがある。北海道新幹線の開業は、仙台の文化意識と地域間連携を見直す好機である。さらに東北地方が抱える人口減少や高齢社会といった課題に対して、新幹線がどのような役割を果たすのか根底から見直す機会としても捉えてほしい。奥州藤原氏が「北に開かれた」統治者であり、幕末の東北と函館に繋がりがあったように、今後20年、東北と道南が互いに向き合っていくことを切に願う。

◇榎引氏プロフィール

昭和37年 青森県生まれ

昭和62年 東北大学大学院理学研究科（地理学教室）を修了後、東奥日報社に入社（以後、八戸支社、政経部編集委員、弘前支社勤務などを経験）

平成18年 弘前大学大学院地域社会研究科博士（学術）課程を修了

平成25年 東奥日報社を退社、青森大学社会学部准教授に就任

[専門]

地理学、新幹線開通による地域振興、メディア論などをテーマに研究

[著書]

「地域振興と整備新幹線－『はやて』の軌跡と課題」など

◇ 第 I 部 基調講話②

「北の新たな経済圏の可能性」 青森中央学院大学経営法学部 教授 高山 貢 氏

津軽海峡経済圏の可能性 札幌、仙台に次ぐ第三の都市圏、 さまざまな機能、特色ある津軽海峡経済圏の諸都市

札幌都市圏	232万人
函館都市圏	37万人
青森都市圏	34万人
弘前都市圏	32万人
八戸都市圏	33万人
合計	136万人
盛岡都市圏	45万人
仙台都市圏	157万人
福島都市圏	41万人
宇都宮都市圏	108万人
東京都市圏	3334万人

都市圏人口は中心都市とその都市に通勤する者が一定割合いる周辺地域を合わせた都市雇用圏人口とした

- 人口30万人規模の4つの都市圏が近接している事例は全国でも珍しい
- 青森市は県庁、日本銀行、地銀本店、放送局、国の機関、民間企業の支店、営業所などが集積した行政、商業都市。
- 弘前市は弘前大学を核とする学園都市、観光都市、りんご産業(生産、流通、販売加工)クラスターの中心都市。
- 八戸市は新産業都市から素材型、加工組み立てなどの集積進み東北有数の工業都市、高速道路、港湾などのインフラが充実、新幹線開業で観光都市の機能も充実
- 函館市は道南の中心都市、札幌市の人口集中により、都市機能は低下傾向。観光都市としての魅力が大きく、北海道新幹線開業に伴う観光振興、経済効果に期待
- 北海道新幹線開業、津軽海峡経済圏形成に向けた民間、行政の新しい動きがスタート！

- ・ 明治4年に青函連絡船が就航し、人やモノの集積によって青森と道南の関係は大きく発展した。その後、昭和63年に青函トンネルが開通したが、航空交通の発展などにより各都市と首都圏との結びつきが強まり、津軽海峡経済圏の連携は薄れる。今回の北海道新幹線開業によって、東北・北海道において津軽海峡経済圏が札幌、仙台に続く人口100万人規模の第3の都市圏になる可能性があり、新幹線開業がもたらすインパクトは大きい。
- ・ 津軽海峡経済圏を構成する函館市、青森市、弘前市、八戸市はそれぞれ独自の豊富な地域資源を保有し、相互の連携が見られる。例えば、青森銀行と北洋銀行は連携協力協定を締結し、取引先の交流促進や販路開拓支援などを実施している。経済や観光といった様々な分野において青森と道南の相互連携に大きな期待が寄せられる。
- ・ これまでの新幹線整備によって東京への一極集中が加速し、津軽海峡経済圏においても都市部への人口流出という弊害がもたらされた。今

後も懸念される人口減少を食い止めるためには、北海道新幹線を活かして交流人口をいかに増加させるかが大きなテーマとなる。

- ・ 津軽海峡経済圏発展のポイントは、経済圏という連携意識を醸成しつつ、各地の盛んなまちづくりによって地域の魅力を高めることである。そのためには地道な努力が必要である。



高山 貢 氏

◇高山氏プロフィール
 昭和26年 青森県生まれ
 昭和49年 弘前大学人文学部卒業後、青森銀行入行
 平成19年 青森地域社会研究所入所
 平成23年 青森公立大学経営経済学研究科修士課程修了
 平成25年 青森地域社会研究所専務理事退任
 青森中央学院大学教授就任
 [専門]
 地域産業論、地域金融論
 青森県の経済・産業と地域社会の活性化をテーマに研究
 [著書]
 「縄文パワーで飛躍する青森」、「よくわかる青森県の経済と産業」など

◇ 第Ⅱ部 新駅観光PR タイム

＜奥津軽いまべつ駅＞ 「新幹線の駅ができる日本一小さい町」大きな志を持って新幹線開業に取り組む

今別町 新幹線対策室長 小野 成治 氏

小野成治氏より奥津軽いまべつ駅の紹介があった。

青森県には東北新幹線の八戸、七戸十和田、新青森の駅があり、北海道新幹線の奥津軽いまべつは4番目の駅として誕生する。奥津軽いまべつ駅は津軽半島の突端に位置し、「津軽海峡冬景色」の歌詞の一節にも唄われる龍飛岬が隣接する。

今別町には青函トンネルの入り口がある。新幹線開通によって三線軌条となり、新幹線と貨物列車が共用走行するため絶好の撮影スポットになる。鉄道ファンの方々の心をくすぐるポイントになると期待。

民俗芸能として毎年8月に「荒馬^{あらま}まつり」を開催する。馬役の男性と手綱取りの女性がペアで踊るといった特徴があり、人口3,000名の町に全国から200名を超える学生やOB、OGが集結。人と人との深いつながりが今別町の大きな財産である。



奥津軽いまべつ駅には今別町以外にも多くの観光スポットを楽しむことができる。奥津軽いまべつ駅を下車し、権現崎や十三湖、津軽鉄道、斜陽館などを観光して新青森から乗車するという津軽半島周遊を提案したい。奥津軽いまべつ駅を津軽半島の玄関口として有効活用していただきたい。

＜新函館北斗駅＞ 一度では観足りない町「函館」に、ぜひ何回でもお越しいただきたい

函館商工会議所 新幹線函館開業対策室長 永澤 大樹 氏

永澤大樹氏より函館市の観光について紹介があった。

函館市には魅力ある観光スポットが多々あり、その中でも函館山から見下ろす夜景は最も有名なコンテンツである。その他、湯の川温泉、函館朝市、五稜郭タワー、ベイエリア、赤レンガ倉庫群など様々なスポットが人気を博している。魚介類はもちろんこと、山の幸や乳製品といったグルメも定評があり、B級グルメも充実。函館最大の港まつりや大沼国定公園の紅葉、はこだてクリスマスファンタジーなど四季折々のイベントも楽しんでいただける。

高速かつ安定した輸送を実現する新幹線と函館の好立地を活かし、観光だけでなく様々な仕掛けを準備している。新幹線開業に合わせたプロジェクトとして、函館アリーナや函館フットボールパークなどのコンベンション施設を整備する。



現在開催しているハーフマラソンを拡充したフルマラソンを2016年初夏に開催予定。赤レンガ倉庫群やベイエリアなど観光名所をコースとしており、多くのランナーに楽しんでいただきたい。

函館市民にとっては札幌よりも仙台が身近になるということはインパクトが大きい。仙台と函館のご縁が深まることを期待する。

◇ 国土交通省東北運輸局

観光地域振興課調査報告



藤澤 義人 氏

平成 25 年度に国土交通省東北運輸局が実施した「北海道と東北地方の広域連携による旅行需要創出にかかる調査事業」について、藤澤義人氏より調査概要の報告があった。

北海道と東北地方の広域連携による旅行需要創出を目的に、札幌市、仙台市、首都圏居住者に対して北海道・東北の観光資源に関する関心度、認知度を調査し、それらをつなぎ合わせてストーリー性のあるモデルルートならびに周遊促進策を検討した。具体的なモデルルートとしては「函館・東北の洋館めぐりツアー」や「函館・東北の異文化・伝統工芸に触れるツアー」、「函館・東北の幕末志士の足跡巡りツアー」等を提案した。

調査概要資料 p11、12 参照

◇ 第Ⅲ部 パネルディスカッション

「津軽海峡圏広域観光の将来性は？」

角田 私は国土交通省より観光カリスマの認定を頂戴しておりますが、青森県の勝手連として活動しております、仕事としては一切やっております。自治体、観光事業者に対しては大変厳しい指摘をするので、県内各地にお邪魔しては「来なくていいよ」と毎回言われています。そんな勝手連が東北新幹線・新青森開業から様々なキャンペーンをやってまいりました。

北海道新幹線・新青森—新函館北斗の開業は、東北新幹線・八戸駅、新青森に次ぐ第三

の開業ですが、あまりクローズアップされていません。東北の北の玄関口である青森県にとっては観光振興のラストチャンスです。青森、函館だけでなく東北の方々にもぜひとも開業に向け一緒に盛り上げていただきたいと思います。思い今回のシンポジウムを仙台で開催した次第です。

観光キャンペーンであれば「ゆるキャラ」を連れてくればいいとお思いかもかもしれません。しかし、そんな時代ではなく、戦略としてどう取り組むか、首都圏からの旅行者やインバウンドをどのように呼び込むかということを考えていかなければなりません。「頑張っています」では結果は出せません。そのため、今回は地域振興がご専門の櫛引さんと地域経済がご専門の高山さんをお連れして仙台に押し掛けました。

これから一步一步、青森、函館、北海道は変わろうとしています。仙台の皆様からご協力・ご理解をいただきながら、どんどん東北に大きな流れを呼び寄せたいと思っています。



東北が北海道新幹線開業をどう受けとめるのか

角田 パネルディスカッションは全く打合せをしておりません。打合せをすると話にリアル感がでませんので。

北海道新幹線をどう受け止めるのか、新幹線によって広域観光の可能性をどのように展開するのかをお伺いします。



国土交通省認定観光カリスマ 角田 周 氏

榎引 これから少子化、高齢化の時代を生き抜く上で、新幹線を使い倒せばこんなふうに幸せになれると考えることが必要だと思います。そういう視点で観光を捉えると、介護観光や帰省観光など実にいろんな捉え方ができると思うのです。PRタイムで今別町の話がありましたが、たくさんの若者が様々な人生の充実、楽しみを求めて移動しやすくなり、それを地域が受け入れやすくする。新幹線を使い倒す社会をつくることで、お金も知恵も回る、そして豊かになる。そんな時代を探せるのではないかと考えました。

角田 ありがとうございます。青森では新幹線が手段ではなく目的になっています。新幹

線が開通すれば人が来るという勘違いをしている。青森－函館間においては陸海空での交通手段の使い分けができますが、今後の青森の役割ということからするといかがですか。

高山 交通業界では4時間以内であれば新幹線、4時間を超えると飛行機を利用するという「4時間の壁」という言葉があります。盛岡－仙台－東京は新幹線が100%です。北海道ではJRと飛行機の割合が14%と86%、青森は78%と22%ですから、新幹線開業によって青森－函館間のJRが格段に増えると言えます。青森の立ち位置というのは、JRとJRをつなぎ、青森－函館の関係を密にする商品企画が当然求められるというふうに思います。



青森中央学院大学経営法学部 教授 高山 貢 氏

角田 ありがとうございます。そうすると、榎引さんにもう一度お聞きしたいのですが、役割分担についてはどうですかね。

榎引 開業の年は話題性によって観光客が増加します。しかし、その開業効果にあぐらをかき何の対策も講じず、3年ぐらい経過すると開業効果は一過性に終わってしまうという前例があります。開業の年をスタートにじわ

じわ利用者を増加させていくには、リピート率の高い函館のノウハウのような短期的、中期的、中長期的プログラムがあるということ認識し、仕掛けていなければなりません。その次に役割分担を考えなければならないかと思っています。



青森大学社会学部 准教授 榎引 素夫 氏

広域観光のために仙台が果たすべき役割

角田 小野さん、これからの対応策を準備されているとは思いますが、新幹線開業によって観光客が押し寄せてくることについてはどうですか。

小野 今別町の住民は3,000人しかおりません。やはり住民だけでは対応が非常に困難だと感じています。だからこそ、今別町単独ではなくて、周りの市町村の皆さんとタッグを組んで対応していきたいと考えております。現在、外ヶ浜町や中泊町、五所川原市などと具体的な観光コースづくりや二次交通の問題など話し合い、課題を一つ一つクリアしていこうと取り組み進めている状況です。

角田 課題を一つ一つクリアしていたら新幹線が開業してしまいますね。今日は仙台に伺

っているのですが、仙台の方々に何をしてもらいたいかを私たちがアプローチするべきだと思います。もう正直言って、「応援してよ」とはっきり言えばいいんじゃないというふうに私は思っています。東北全体のこととして、応援団を組織してもらおうよう呼びかけるとか、いかがですか。

小野 全国の若者達が今別町の応援団を作っています。このシンポジウムの開催時間前に仙台駅前で開業PRをしてきたのですが、若い女の子から「今年も今別町に行きました。頑張ってください。」と声かけていただき非常にありがたかったです。そういった若い人たちとの交流を柱にして、交流人口を増やしていくのが今別町の方向性の一つかなというふうに思っています。

余り大きな声では言えませんが、今別町に数千人の観光客を送り込まれても今別町単独では泊まる場所がありません。団体旅行よりは個人旅行、量よりも質、人と人とのつながりに重きを置いたアプローチをしていきたいと考えています。



今別町 新幹線対策室長 小野 成治 氏

角田 ありがとうございます。永澤さん、PRタイムの冒頭の言葉「言わずもがなの函館観光」は函館だからこそ言えることですね。私が住む五所川原なんてとても「言わずもがな」なんて言えない、たくさん説明しないとわかってもらえないでしょう。

永澤 大正9年の第1回国勢調査のとき、函館は日本で10本の指に入る大都市でした。北海道開拓の歴史は道南から始まり、函館の人口は約15万人で、日本で9位の町でした。昭和5年頃までは日本の十大都市として、当時は函館に行けば何かチャンスがつかめるということで、今の札幌や仙台のように人々が集まりました。しかし、いつしか交通機関の発達などにより流れが変わり、現在は交流量が減少し、過疎地域に指定されました。ですから、今からもう一度種まきをし直す活動をしています。

仙台、宮城、東北の皆さんへの経済交流や人的交流のきっかけ作りを着実にやっていきたいということで、商工会議所青年部と33都市を2日間で回る東北新幹線沿線33都市青年部PRキャラバンを行いました。我々は40年以上待望して、やっと新幹線の開業を迎えます。この機会を何とか活かしていこうと各地を訪れ、青年経営者の方々とお会いして、つながりが生まれていると実感しています。また、私どもは仙台や宇都宮、栃木、福島などでもいろんな機会を捉まえてプロモーション活動

をしています。経済人レベルでも、一般消費者レベルでも、ビジネスレベルでも1個ずつ種まきをしていくということを今少しずつ行っているところです。

角田 ありがとうございます。志賀さん、私どもはこのように仙台に押しかけてきましたが、気付かれたことなどアドバイスいただければ幸いです。

志賀 仙台の立ち位置というのはこれからすごく重要であると思っていて、今日ここでシンポジウムを開催する意味は非常に大きいと思っています。

仙台駅の2階に観光案内所があるのはご存じだと思いますが、毎年40万人ぐらいの人が訪れて観光情報を得ています。そのうち2割が平泉、その他2割は松島と山寺についての問い合わせです。仙台観光についての問い合わせは全体の半分程度です。ということは、東北ナンバーワンの観光都市である仙台の都市機能も活用して、みんなで東北を、あるいは函館までの延長を考えるとという発想やいろ



左、永澤 氏
右、銚東北地域環境研究室 代表 志賀 秀一 氏

んな知恵を出し合いながら盛り上げていくことが大切だと思います。

観光客を広域で掘り起こしていくには仙台の役割は重要です。新幹線開業を梃子にして、観光だけに留まるのではなく、地域全体を元気にしていくことはできると思います。

角田 ありがとうございます。櫛引さん、仙台と青森、東北、北海道の交流の現状についてはどうですか。

櫛引 仙台に特化して言えば、仙台を訪れると北の大地、北海道のことまでわかるようになれば、仙台のスケール感とステータスは間違いなくアップします。それが仙台にとってどれぐらい大きな財産になるのか計り知れません。

東北と函館の交流については、九州地方と山口県のつながりがヒントになると思います。九州地方はまとまりがいいですね。さらに、山口県は経済的にも文化的にも九州地方とのかかわりが強く、九州地方+山口県という枠組みが様々なところでみられます。この際、東北地方+道南という枠組みがあってもいいのではないのでしょうか。北海道が怒らない程度にですよ。

角田 ありがとうございます。小野さんはどうですか。

小野 冒頭の会長の挨拶で、「Win-Win」という関係の話がありましたけれども、隣の県や道南地域と一緒にやっていくために重要な

のは、異質性と同質性をうまく考えていくことだと思います。経験から言うと、同質性よりも異質性があるほうが物事はうまくまとまり、それぞれのWin-Winの関係をつくりやすいと感じています。

終わりに

角田 私の本業は子供にピアノを教えることです。観光カリスマという看板はいただいておりますが、それはボランティアでございます。その人間が観光事業者でもないにもかかわらず、勝手連として観光振興を手がけています。私は、県民、市民が自分たちの町の観光に関わることはできると思います。それが観光事業者だけのことになっているから、大きな流れが作られていないと最近思い始めました。ですから、県民大会や市民大会のような形で、勝手連がどんどん北海道新幹線開業を盛り上げていこうと考えています。その点について、最後に応援のお言葉を頂戴したいと思います。

櫛引 東北の応援団が東北に住んでいなければならないということはありません。今や情報の収発信はいくらでも可能で、地球の裏側からでも応援団を組むことができます。

高山 勝手連の活動のように県民、市民がみんな考え、言いたい放題に議論し、それをチェックしていくことで、良いことがどんどん出てくると思います。また、是非このよう

な機会があれば、どこでも参上いたします。

志賀 私は長年、各地の観光開発に携わって来ましたが、広域観光という言葉は使われて久しいのですが、全国的に見ても成功事例が少ないのが現状です。隣り合う自治体同士の仲が悪いのは定説です。「隣の町には負けるな」と頑張ってきたわけですが、観光客にとっては関係のないことです。「自分の町もいければ、隣の町もいいですよ」と送り出してあげれば、観光客の満足に繋がり、またリピーターとして訪れていただけるのではないですか。本日の講話にもありましたが、観光はまちづくりの集大成だと改めて思いました。自治体同士、互いに関心を持ちながら、協力していく仕掛け作りは大切です。青森だけではなくて東北全体で機運を醸成していかなければだめだと感じております。

北海道のニセコや大沼、函館ではインバウンドが成功しています。東北が北海道と組めば、東北にもインバウンドを呼び込む可能性が出るかもしれません。この絶好のチャンスを黙って見過ごすのかと言いたいですね。もっと事業者同士、市町村同士が、こういう場をきっかけとし盛り上げていくことが大切ではないでしょうか。

小野 自分から他人を巻き込んでいく角田さんのように、今別町もいろんな人を巻き込んでいきたいと思っています。ぜひ仙台の皆さんも奥津軽いまべつ駅開業に向けて巻き込ま

れていただければと思います。よろしくお願いいたします。

永澤 仙台から函館までの2時間半+αで洞爺や登別、ニセコといったもっと魅力的な観光地が控えています。東北の皆様にとって、この北海道新幹線が首都圏から北海道に目を転じるよいきっかけになればと期待しております。

角田 このシンポジウムは皮切りです。今度は現場を連れて押しかけてまいりますので、どうか仙台の皆さん、ハッパをかけてください。そして新幹線延伸に伴う観光振興のノウハウを学ばせていただきたいと思っております。

本日はどうもありがとうございました。



[参考文献]

- 東北活性研報告書（2011）『津軽半島における地域活性化に関する調査研究』
- 東北大学・東北活性研（2013）『地域発イノベーションⅡ 東北企業の資源発掘・展開・発展』—第9章民間ネットワークによる津軽半島活性化
- 国土交通省東北運輸局報告書（2014）『北海道と東北地方の広域連携による旅行需要創出にかかる調査事業』

北海道と東北地方の広域連携による旅行需要創出にかかる調査事業

国土交通省 東北運輸局 観光地域振興課

<業務目的>

平成 27 年度の北海道新幹線新函館（仮称）開業に伴い、北海道との広域的な連携による取り組みが必要となっている。そこで、北海道と東北地方の広域連携による旅行需要創出を目的に、札幌市、仙台市、首都圏居住者に対し北海道・東北の観光資源に関する関心度、認知度を調査し、それらをつなぎ合わせたストーリー性のあるモデルルートならびに周遊促進策を検討した。

<調査結果>

ストーリー性のある観光テーマへの関心事項

- 全ての地域で「郷土料理」（52～57%）、「景勝地」（50～55%）、「温泉」（45～53%）への関心が相対的に高い。
- 札幌市居住者は「歴史建造物」への関心が43%と他地域よりも高い。

観光資源の認知

- 全ての地域で「ねぶた（ねぶた）まつり」（95～100%）、「きりたんぼ鍋」（88～92%）等、全国的なブランドを有している資源は、認知が相対的に高い。一方、5%未満と認知が低い資源も多数あることから、周知による認知の向上によって、入込の増加が期待される。
- 札幌市居住者は修学旅行などの交流事業によって、東北の観光資源に対する認知度が首都圏居住者よりも高い傾向にある。

函館観光前後の東北への立ち寄り意向

- 全ての地域で立ち寄り意向が78～94%と高く、函館と東北をセットにした観光意向は強い。なお、札幌市居住者は、可能な限り立ち寄りたいたいの強い意向が44%と他地域よりも高い。
- 立ち寄りたい方面は、札幌市居住者は「弘前」（53%）、仙台市居住者は「青森・浅虫温泉」（52%）、首都圏居住者は「津軽半島」（43%）がそれぞれ最も高い。

函館・東北間の移動時に利用を想定する交通手段

- 全ての地域で「新幹線」の利用想定が88～89%と高い。一方、札幌市居住者ならびに仙台市居住者は、「フェリー」の利用想定も3割程度ある。

東北のイメージ

- 全ての地域で「温泉地が多く、保養地である」（35～51%）のイメージが最も高い。
- 札幌市居住者は「桜の名所が多く、華やかである」（27%）、首都圏居住者は「雪深く、寒冷である」（33%）が他地域と比較して高く自地域にない特性を東北にイメージしている。

体験プログラムのニーズ

- 全ての地域で「ヘルスツアー」（41～49%）、「食を食べ歩くツアー」（43～56%）、「まち歩き等の文化観光」（27～31%）へのニーズが相対的に高い。

周遊促進策のニーズ

- 全ての地域で「新幹線途中下車割引、エリア限定フリー乗車」（72～82%）、「二次交通（バス、フェリー等）に係るお得な共通乗車券」（45～54%）など、交通手段の割引に関するニーズが相対的に高い。
- 「函館及び東北における観光施設等で使える共通割引クーポン」も39%のニーズがある。

《アンケート調査概要》

インターネットモニターを活用したWEB方式の調査を実施した。
モニターは、札幌市、仙台市、首都圏居住者を対象とし、各居住地で300サンプル、合計900サンプルを獲得した。なお、性別、年齢層は各居住地内で均等となるよう配慮した。

道南地域と東北を巡る テーマ性、ストーリー性のあるモデルルート の提案

道南地域と東北で関連性があるテーマ、ストーリーに対して、関心度が高かった層（居住地、性別、年齢層）をターゲットにしたモデルルート を提案する。

【モデルルート の例】

■ 函館・東北の洋館巡りツアー（ターゲット：仙台市居住者、若年層、女性）

- 「洋館」というストーリーで函館市、弘前市、盛岡市と異国情緒あふれる街を巡り、各地のそれぞれの洋館から明治時代の歴史背景を回想することができる。
- 「洋館」に関する函館の観光資源では、「函館ハリスト正教会」の認知度が45～81%と全ての地域で最も高く、東北の観光資源では、「もりおか啄木・賢治青春館」が13～34%と全ての地域で最も高い。

■ 函館・東北の城巡りツアー（ターゲット：札幌市居住者、高齢層、男性）

- 函館市の五稜郭城跡、弘前市の弘前城、仙台市の仙台城跡という名城に加え、世界遺産である中尊寺を巡ることで、函館市、東北のメジャーな歴史建造物を巡ることができる。
- 「歴史的建造物（城）」に関する函館の観光資源では、「五稜郭城跡」の認知度が77～93%と全ての地域で最も高く、東北の観光資源では、「弘前城」が札幌市居住者で83%、首都圏居住者で68%と最も高く、「仙台城（青葉城）跡」が仙台市居住者で99%と最も高い。

■ 函館・東北の異文化・伝統工芸に触れるツアー（ターゲット：札幌市居住者、若年層、女性）

- 青森県のねぶた（ねぷた）祭りを観覧し、伝統工芸であるねぶたや曲げわっぱ作りを体験する。また、いたこで有名な恐山を巡り帰路はフェリーを活用するなど多様な乗り物も乗れるなど観光スポット以外にも楽しめる。
- 「異文化・伝統工芸」に関する東北の観光資源では、「ねぶた（ねぷた）祭り」が95～100%と全ての地域で最も高い。

■ 函館・東北の幕末志士の足跡巡りツアー（ターゲット：首都圏居住者、高齢層、女性）

- 戊辰戦争というストーリーで、新島襄・八重夫妻並びに土方歳三など幕末志士の足跡をたどりながら東北から函館までを周遊し、幕末期の流れを感じながら旅をすることができる。
- 「幕末志士」に関する函館の観光資源では、「五稜郭城跡」の認知度が79～94%と全ての地域で最も高く、東北の観光資源では、「会津若松城（鶴ヶ城）跡」が67～76%と全ての地域で最も高い。

《認知度に関する調査について》

認知度については、観光テーマに関連する観光資源について、各観光テーマに関心があると回答した方のみに設問した。そのため、五稜郭城跡のように同一の観光資源においても認知度が異なっている。

＜今後の展開＞

- 既存の共通乗車券（はこだて旅するパスポート、津軽フリーパス、八戸えんじょいカード）の連携策による相互誘客の促進
- 訪日外国人向けのジャパンレールパス及びウェルカムカード等の活用
- 新幹線とフェリー、レンタカーなどを組み合わせたお得感のある企画キップの検討
- 北海道新幹線を契機とした北海道と東北の広域連携観光策を東北運輸局及び北海道運輸局も連携し一体となって推進