市町村訪問

第14回 函館市 大泉 潤 市長

満足度の高い観光地域づくりをめざして

今回は、函館市。2021年「北海道・北東北の縄文遺跡群」が世界文化遺産に登録され、函館市も注目を集めています。コロナ禍が明け、どのような観光まちづくりに取り組んでいくのか、市長にお話を伺いました。

（インタビュアー：株式会社リクルート北海道じゃらん代表取締役社長 大野雅矢）

※インタビュー日／2023年9月28日

函館市（2023年8月末現在）
人　口／241,453人
男：109,977人
女：131,476人
世帯数／139,425世帯

大泉　潤 市長

プロフィール
1966年江別市出身。2017年函館市観光部部長、同年北海道観光振興機構理事、2019年函館市保健福祉部部長を経て、2022年退職。2023年4月より現職。

観光消費額倍増を目指し 道南&北東北で広域観光を

●北海道じゃらん（以下、じゃらん）　現在、具体的な観光戦略を立案中とお聞きしているのですが、観光促進事業に関する基本的な方針を教えていただけますでしょうか。

●大泉市長（以下、市長）　地域経済の活性化のためには、観光消費額の増大が必要と考えています。従来は観光入込客数を施策の指標としていましたが、観光産業の質の向上を考えると、観光客一人あたりの消費額に目を向けるべきと考え、消費額の増大を目指していこうとしています。そのための施策の一つは、広域観光です。広域観光は使い古された言葉ですが、これを本気でやります。一つの方向性は連泊の増加です。函館空港はまちなかに近く、レンタカーの利用が便利で広域観光にはもってこいです。さらに、南北海道には素晴らしい観光資源がたくさんあります。函館からレンタカーやバスなどで行くことができる近隣市町の観光資源を楽しんでもらって、宿泊キャパシティの大きい函館市に長く宿泊していただく流れを作りたいと考えています。

また函館市からは青森県の大間町と青森市へのフェリーが運航していることから、道南だけではなく北東北との連携も視野に入れています。2021年に北海道・北東北の縄文遺跡群が世界文化遺産に登録されたことも、この連携にはプラスに働くはずです。交通インフラがあり、コンテンツもある。そして広域観光のプロモーションは、まさに観光協会や市の仕事です。ここに本腰を入れることで連泊が拡大、観光消費額も増えると考えています。

国内外の観光客の旅行目的は近年多様化しており、従来の観覧型の観光だけでなく、歴史や文化、アクティビティなどの体験や地域住民との交流といった、滞在型・体験型観光の振興が不可欠であると認識しています。このような状況の中では、函館ならではの特色をストーリーとして魅力的に伝えられるようなコンテンツの整備、人材の育成が必要でしょう。これらの基盤固めを進めながら、ラグジュアリーツーリズムを推進、さらにアドベンチャーツーリズムやアニメツーリズムなどの付加価値の高い旅行ニーズに対応した観光施策を行なっていきます。また、函館山での夜景鑑賞後に楽しめるコンテンツが少ないことから、ナイトタイムエコノミーの充実へのニーズも高まってきています。この部分についてもどのような支援策がとれるのか、市として検討していきます。

▲世界文化遺産「北海道・北東北の縄文遺跡群」の構成資産のひとつ函館市南茅部地区の「大船遺跡」

観光振興の理想形を目指し 新しい座組の組織を検討中

●じゃらん　消費額増大への施策を担う中心組織となるのが、今設立の検討をされている観光地域づくり法人（DMO）になると考えて良いのでしょうか。

●市長　これまでは観光協会が中心にあって、それを市がサポートするとか、さらに商工会議所と連携するなどで観光施策を進めてきました。どの地域でも同じかと思いますが、様々な要因から観光協会の財源が細ってきており、スタッフの数も減ってきています。そのために観光協会が、年ごとに行なわれる大きなイベントの運営だけで手一杯になっているのです。函館市の職員が、観光協会の観光プロモーションのサポートを行なうことも実施していますが、市職員は三年～五年で異動します。様々な観光事業者やメディア、他の自治体との人間関係を築いても、長期間観光の仕事ができない以上、函館の顔にはなれません。理想をいえば、アジアや香港、台湾、関西、東京など、エリア別の誘致担当者を置きたいのです。このような体制を整えるべく、今の座組を変えようというのが、今回のDMO設立検討の最大の目的です。また、観光を取り巻く状況の変化に柔軟かつ的確に対応するため、観光に関する各種データを継続的に収集・分析し、明確なコンセプトに基づく戦略を策定、観光地経営の視点に立ち、事業を着実に実施するための調整機能を備えた組織が求められているのも確かです。DMOという「箱」ありきではなく、まず関係者間で様々な議論を重ねて、どうすれば理想に近い形ができるのかをじっくりと検討しています。

東京から東へ向かう 新観光周遊ルートの確立へ

●じゃらん　コロナ禍が明け、観光業界では国内客はもちろん、インバウンドが復調傾向にあります。これらの動きに対して、今後どのような施策を行なう予定でしょうか。

●市長　国内旅行の需要は、既にコロナ禍前と同等の水準にまで回復しています。また、インバウンドについても、3年ぶりとなる台湾との国際定期便の再開や、クルーズ船の入港などもあって、台湾をはじめ欧米からも多くの観光客が訪れていて、着実な回復が見込めます。日本全国で考えると特にインバウンドは、急激に増加してコロナ前をあっさりと抜き去って、さらに増え続けるのではないでしょうか。人気の東京や大阪、京都などは大きく観光客数を増やしていますが、函館はまだそこまでではなく、もっと誘客を行なわなければならないポジションにあると認識しています。しかし、函館のことだけを考えていては上手くいかないとも感じています。現状のインバウンド客の流れは、東京から入って西に向かい、名古屋、京都、大阪、そして少し足を延ばす人は広島という「ゴールデンルート」がやはり主流です。このルートに人が集中している弊害は、京都が代表例に挙げられることが多いですが、オーバーツーリズムという形で顕著になってきています。

一方、東京から東の北関東や東北は、インバウンドのみならず国内客の誘客においても、まだまだ伸びしろがあります。日本の原風景と呼べる地域など、観光資源も豊富です。東へインバウンドを呼ぶのもプロモーション次第というのは、今年（2023年）の1月にニューヨーク・タイムズが発表した「2023年に行くべき52カ所」に岩手県盛岡市が選ばれ、その後一気にインバウンドが増えたことからも明らかです。ゴールデンルートからは外れていますが、北海道には特殊なブランドがあって、現状でもインバウンド全体の一割程度の観光客が北海道を訪れています。ただ訪れるのは道央圏が中心であって、ここのみに頼っていては、函館市へのインバウンドの呼び込みは頭打ちになります。そこで、東京から東へ向かい、北関東、東北から函館市に至る「イーストジャパン」とでも呼ぶべき広域観光周遊ルートの確立をイメージしています。北関東、東北と連携を強化して、「イーストジャパン」を盛り上げることで、そのルートの最北にある函館市も恩恵を受ける。実現には長い時間が必要だと思いますが、このような取り組みがないと、函館市へのインバウンドがコロナ禍前より大きく増えるということはないと思います。

短期的には、これまで台湾、中国、東南アジアを中心に進めてきたプロモーションを欧米市場へと広げ、観光消費額の増大を狙っていきます。まずはアメリカ市場の動向の調査からスタートしているのですが、欧米市場の概要やニーズを適切に把握して、有効なプロモーション戦略を練りたいと考えています。

●じゃらん　2030年度には北海道新幹線の札幌延伸が予定されています。

●市長　函館市から札幌市に新幹線が通るというのは、北海道観光にとって画期的な出来事です。北海道観光のメインエンジンになっていくのは間違いないでしょう。まず大きなメリットはこの延伸によって、新幹線の東北から函館市までの区間にも、改めて光が当たるようになるということ。先程お話した「イーストジャパン」が充実し、さらに札幌市にまで拡大すると考えてもいいでしょう。もう一つは、函館市～札幌市の移動時間が大幅に短縮することで、ここを行き来する観光客が大幅に増加します。その結果、道南から積丹半島、新千歳空港付近までを含んだ「大半島」とでもいうべき広域観光エリアが出現することです。これを見据えて、今から道内の様々な地域との連携を図ろうと考えています。

●じゃらん　ありがとうございました。

■北海道新幹線
札幌・新函館北斗からの所要時間
※札幌からの時間は想定

札幌～新函館北斗	1時間13分
札幌～新青森	2時間18分
新函館北斗～新青森	57分
札幌～盛岡	2時間49分
新函館北斗～盛岡	1時間46分
札幌～東京	5時間1分
新函館北斗～東京	3時間58分