北陸新幹線延伸で観光振興どうする？

グローカルインタビュー

長野県知事

阿部 守一氏

あべ・しゅいち　1960年東京都国立市出身。84年東京大学法学部卒業。自治省（現総務省）入省。2001年長野県企画局長、長野県副知事、04年総務省過疎対策室長、07年横浜市副市長。10年８月の長野県知事選挙に立候補し初当選。14年８月の知事選で再選を果たした。趣味は街歩きだが、知事に就任以降は難しくなったという。座右の銘は「行不由径」。「行くに径（こみち）によらず」と読み、常に王道を歩むことを心がけている。

途中下車の魅力づくりや広域連携がカギ
防災整備に加え、登山の安全も確保へ

2014年は戦後最悪の被害となった御嶽山の噴火や長野県北部地震など相次ぐ自然災害に見舞われた長野県。15年は防災・減災対策の拡充とともに、世界水準の山岳高原観光地づくりを目指したインバウンド対策など山岳観光の振興にも取り組む。北陸新幹線の金沢延伸開業が３月14日に迫り、北陸からの観光客誘致も課題だ。着工が始まるリニア中央新幹線など将来を見据えた県の交通ビジョンも不可欠になる。苦難からの反転攻勢へ、阿部守一知事に戦略を聞いた。

Q 北陸新幹線の金沢延伸開業で長野県はこれまでの終着駅から「通過駅」になり、地盤沈下の懸念もでている。打開策は？

A 今まで東京から北陸に行くときには飛行機で行くか、上越新幹線を使って在来線で行くルートが基本的だった。北陸と関東圏を往復する人は今まで長野県を通っていなかった。これからはほとんどの人が長野県内を少なくとも通過はしてもらえる。

これからは途中下車してもらえるような魅力を作ることが重要だ。県では延伸で県内駅の乗降客数を年間80万人増加させる目標を立てて、実現に向けて二次交通の整備などを進めている。

まず１番ウエートが大きいのは北陸だ。今まで地理的には近いけど時間的には遠い、近くて遠い存在だった北陸が文字通り近くて近い存在になる。高原で世界的なリゾート地の軽井沢や上高地、さらには６年に１度秘仏が公開される善光寺のご開帳もある。こうした長野県らしいところに北陸の皆さんに是非お越しいただきたい。

長野県は長野駅まで新幹線が通っているが、飯山駅は延伸で新しくできる新駅だ。この飯山駅のPRをしっかりやっていかないといけない。手ぶらで来てもアウトドアアクティビティーを楽しめるようなアウトドアの拠点として特色を持たせる。地域の皆さんと「信越自然郷」というコンセプトで売り出しているので、そこをしっかり応援していきたい。

長野県は移住したい県ナンバーワンという評価をいろいろなところからいただいている。もっと

禁複製・無断転載

JR飯山駅に試験走行で初めて到着した北陸新幹線を歓迎する地元市民

それを生かしていきたいと思っている。近くなりすぎると日帰り客が増えるという恐れもあるが、例えば朝市を組んだり、星空ツアーを組んだりという取り組みをしている。

移住とか二地域居住という面では東京から近いというのは圧倒的な強みだ。東京に住んでいても今までのコミュニティーと全く離れたところに行くよりは、そういう人たちと今までの交流関係とつながっていたいという方も大勢いる。

長野県の場合は週末田舎暮らしという環境もできる。こうした強みをしっかり訴えることで人口減に歯止めをかけるということに力を入れていきたい。

Q 観光誘客には長野県のみならず沿線各県や市町村と協力した取り組みも必要になる。どういった連携を考えているのか。

A 大きな視点で見れば、新幹線が通っているところでは、観光誘客にとっては競争関係にある。ただ狭い範囲で競争していても結局狭いパイの奪い合いだと新しいお客さんはつくり出せない。北陸との連携を契機に、沿線でもっと団結して一緒に取り組みをしていくことが大事だと思っている。

東北新幹線が北海道までつながれば強力なライバルになってくる。北陸各県と長野県が競うのではなくて、沿線県連合をしっかり作って、協力し合って取り組みを発信していくことが必要だ。インバウンドの話も含めて、むしろ競争よりは一体で取り組んで、観光ルートも作って発信していうことをしっかりやっていかないといけない。

長野県北東部の新潟県との県境の市町村からなる信越９市町村に新潟県妙高市も入っている。JR飯山線も長野県栄村から先は新潟県で新潟県との交流が大事だ。「おいこっと」という観光列車を走らせて地域振興に力を入れている。県北西部のJR大糸線側も重要だ。他にもスキーのキャンペーンを大阪で新潟県と一緒にやっている。

広域交流圏の話は縦軸が大事だ。そういう観点で新潟県糸魚川市はジオパークの振興を一生懸命やっているので、ジオパークの動きを県内でも広げていかないといけないと思っている。上越市は県内では「信州の海」とも呼ばれる。上越、糸魚川との連携は基本的に大事だと思っているので今後も考えたい。

北陸新幹線の建設促進同盟会は北陸新幹線が大阪までつながらないと役割は終わらない。福井県にとって、まだメリットはないという状況で止まってはいけない。建設促進は引き続き一緒にやっていかないといけないと思っているが、ああいった複数の県の枠組みで観光連携や産業連携の場を作るように提言したい。

観光産業分野での沿線連携で一緒に考える場を作れればいい。観光連携も今まで新幹線でつながっていなかったので、仕方がない部分もあった。新幹線がつながるので、これを契機に一緒に考えるように他の県に呼びかけたい。事務的なものではなく、知事が顔を合わせて集まって、例えば「今年はこういうインバウンドをやっていこう」というのを発信しないとダメだ。

地域の絆づくりに注力する

Q 昨年は自然災害が相次いだ。今年は防災対策で他県からも注目されている。

A １番は地域の絆づくりだ。もちろん、噴火対策のシェルター建設費用の上乗せ補助や土砂災害の警戒区域の指定も一年前倒しするなど、ハード、ソフトの一般的な災害対策も強化する。

禁複製・無断転載

御嶽山の噴火後に県が開いた御嶽山噴火災害対策本部

今回の長野県北部地震は地域の力で災害の被害を最小限に食い止められた。もう一度地域の防災力をどう高めるか、力を入れてやっていきたい。

消防団の活動が地域防災の基盤だ。消防団活動をしっかり応援していきたい。加えて地域の住民が被害想定を県がやるので、その結果を活用した自主防災訓練や研修、地域の防災・減災を考えるシンポジウムなどで県民の防災への意識が高いうちに地域の防災力を高める取り組みをしていきたい。災害時の住民の支え合いマップも全市町村で作成するように働きかけたい。

県有施設の耐震化も進める。15年度で主要な施設の耐震化に手をつける。旅館やホテルなど大規模建築の耐震化にも補助をつけたい。砂防施設の整備や、データを活用した災害に強い森林整備も進める。火山、地震、土砂災害、豪雪それぞれにしっかり対応する。

防災対策だけでなく、登山の安全確保も世界水準の山岳高原観光地づくりには重要なテーマだ。登山道の整備も進めたい。昨年には県内の山岳ごとの登山難易度を示したグレーディングも出した。山域ごとに関係者が集まって、地域単位で登山道の整備を考える仕組みを作る。そこで整理したものには補助金を出すなどして整備を促していく。

県内の南北軸をしっかり結ぶ

Q リニアの工事も今年から始まる。北陸新幹線も絡んだ将来を見据えた交通政策をどう考えているのか。

A 県の新しい交通ビジョンの中に本州中部広域交流圏構想を加えた。伊那谷地域を中心としたリニア駅周辺のリニアバレー構想も進めている。長野県は地理的に広いので、北部は北陸新幹線延伸、南部はリニアをどう生かしていくかがこれからの課題になる。その中で県全体の南北軸をしっかりさせていかないといけない。

三遠南信道路や中部横断道路の整備促進であるとか、道路と鉄道の県の南北を結ぶネットワークをしっかり整備する。上信越道も上越までの片側２車線化を進めてもらっている。まだ構想段階だが松本糸魚川道路や木曽川右岸道路も基本的には全部南北軸の道路だ。

新幹線とリニアが東西軸で長野県の道路ネットワーク、南北軸をしっかりさせることによってリニア側と新幹線側、日本海側と太平洋側をしっかり結んでいくことが国土の全体を生かした安全性につながる。今の状況だと東海地震が起きた場合にどうやって逃げるのか、企業のバックアップができるのかは脆弱な構造になっている。日本海側と太平洋側を有効に使った経済拠点づくりもリニアバレー構想や本州中部広域交流圏構想の中で具現化していきたい。

質問を終えて▶▶

長野県は精密加工や製造業が集積するものづくり県として確固たる地位を築いた一方、近年は企業の海外移転による空洞化で地盤沈下も著しい。2014年は相次ぐ自然災害で不幸にも注目を浴びてしまったが「15年度は反転攻勢」と阿部知事が語るように、15年度からは北陸新幹線の延伸やNHKの大河ドラマなどのイベントも控え、16年の主要国首脳会議の軽井沢誘致にも名乗りを上げている。地方創生では「都市との共生」も掲げ、週末は長野県で暮らす二地域居住も提案。東京への近さのメリットを最大限生かそうという取り組みは、なかなか進まない東京一極集中の解消を目指す他県のモデルケースにもなり得るだろう。（長野支局　**逸見　純也**）

禁複製・無断転載