(5) 新幹線ほくとう連携研究会フォロー事業

《 事業目的 》

新幹線ほくとう連携研究会は、平成26年度より地域4シンクタンク（はまなす財団、青森地域社会研究所、ほくとう総研、東北活性研）の共同研究事業として実施し、一般公開フォーラムの開催や報告書の作成を行った。当センターは報告書において「高速交通網の発達による中枢都市仙台の変化と新たな役割」の作成を担当した。

今年度は北海道新幹線の開業や前年に開業した北陸新幹線の沿線自治体に生じた効果・影響等について、現地調査を踏まえ考察する。

《 進め方 》

調査地点として北海道新幹線の「奥津軽いまべつ駅」が位置する今別町（青森県東津軽郡）と北陸新幹線の「上越妙高駅」が位置する上越市を選定し、周辺地域を含めた自治体等へのヒアリング調査などを実施し、新幹線開業が地域にどのような変化を引き起こしたかという点について整理する。

《 概要報告 》

駅の利用者数は奥津軽いまべつ駅・上越妙高駅ともに予想を上回るペースで推移。観光スポット・イベントについては場所ごとの明暗はあるものの概ね開業前を上回る入込状況となっている。

上越妙高駅では、関西地域など他地域からの「ハブ」としての機能を強化していく方向性が打ち立てられているほか、奥津軽いまべつ駅については駅そばに国内唯一のフェンシング専用合宿施設の建設を通じ、更なる飛躍を目指している。

開業に伴う大きな変化として挙げられるのが、地域住民の郷土への愛着や誇りの増加である。上越市が市民に行ったアンケート調査によれば、市民の約3割が新幹線の開業に伴って市への愛着や誇りが増したと回答。また、今別町でも開業PR事業を実施する中で町の知名度が向上したことや地域の誇りである伝統芸能「荒馬まつり」が賞賛されることを通じ郷土に誇りをもつ住民が増加しているとのことである。

新駅開業に伴う「ご祝儀相場」が一巡した今後、インフラをいかに地域活性化につなげていくことが出来るかが今後の課題である。

● 調査内容の詳細については機関誌第27・28号に掲載予定

新幹線開業に伴う地域の変化 ～奥津軽いまべつ駅周辺の変化～

調査研究部　主任研究員　木村　政希

はじめに

当センターでは、2014・2015年度の2ヵ年に亘り地域3シンクタンク（はまなす財団・青森地域社会研究所・ほくとう総研）と共同で「新幹線ほくとう連携研究会」を立ち上げ、北海道新幹線開業を広域的交流・連携促進の好機と捉え、北海道新幹線の直接的・間接的な開業効果を洗い出しながら経済、生活、文化などさまざまな視点から北海道と東北の交流・連携の機会について研究を行ってきた。

開業から1年が経過し、実際に沿線地域がどのような変化を遂げたかについて、北海道新幹線と開業2年を迎えた北陸新幹線の駅周辺において昨年度調査を行った。今回・次回の2回に分けてその内容について報告することとしたい。

図1：北海道新幹線路線図

資料：青森県東青地域県民局

北海道新幹線と奥津軽いまべつ駅の現状

北海道新幹線は、計画から46年後となる昨年3月26日に新青森－新函館北斗駅間148.8キロが開業した。青函トンネル内は貨物列車と共用のため最高速度が時速140kmに制限され、在来線時代と比較して大幅な時間短縮は実現出来なかったものの、仙台から新函館北斗までの間が乗換えなしの2時間半で結ばれ、東北と北海道が文字通り大きく近づいた。

先日JR北海道が発表した開業後1年の利用実績では合計で約230万人、1日平均で6,300人ほどの利用があり、在来線時代の1.6倍となっている。これは開業前の予測を3割ほど上回る値である。（表1）

開業直後の2週間・1ヶ月と比較した乗車率（座席数に対する利用者数）も27%から32%と増加し、着実に青函圏を結ぶ新たなルートとして定着しつつある。

1　国土交通省運輸審議会公聴会（2016年11月26日開催）におけるJR北海道社長発言から推定

表1：北海道新幹線の利用実績（単位：人）

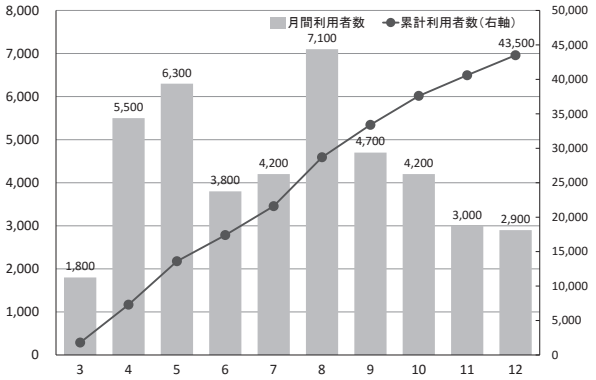
開業後	開業前	前年比
6,300	3,800	164%

資料：JR 北海道

北海道新幹線開業に伴い、青森県内にも東津軽郡今別町に奥津軽いまべつ駅が誕生した。奥津軽いまべつ駅には1日13往復ある北海道新幹線のうち7往復が停車することとなった。フル規格新幹線が停車する自治体の中で人口規模が最も小さいことから利用者数が懸念されていたが、予想を上回る利用状況となっている。駅周辺の状況を考慮すればかなり健闘しているといえるであろう。

写真：奥津軽いまべつ駅

図2：奥津軽いまべつ駅利用者数（新幹線乗降客・入場券利用者）



資料：今別町役場資料を基に東北活性研作成

広大な自然の中に駅は立地しているため、駅からの2次交通として、開業に合わせてバスとレンタカー等が用意された。

バスは町内巡回バスが竜飛崎のある隣の外ヶ浜町を結んでいるほか、広域周遊ルートの構築に向け、山を隔てた西北津軽地域にも連絡バスが県と周辺自治体の協力により運行されている。

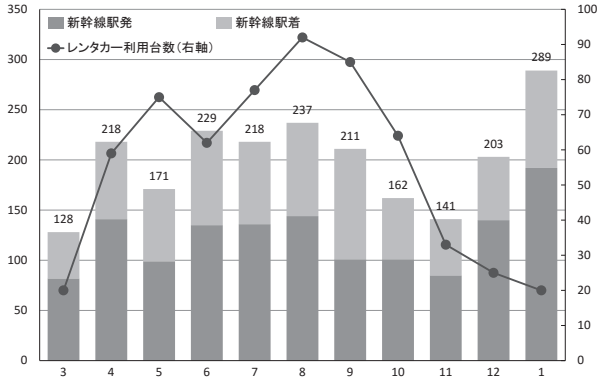
写真：奥津軽いまべつ駅にて出発を待つ連絡バス

レンタカーについては、ジェイアール東日本レンタリースと委託契約を結び、町が運営する「道の駅いまべつ　半島プラザアスクル」に受付カウンターを設置している。

2次交通の利用状況については図3のとおりである。

写真：道の駅に設置されたレンタカーの受付窓口

図３：２次交通の利用状況



資料：今別町資料を基に東北活性研作成

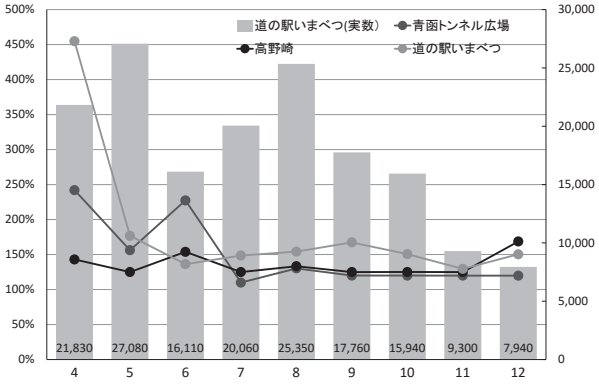
当初１便あたり４人の乗車を想定していた連絡バスであるが、現状で平均利用者数は１人を割る状態となっている。原因として観光客等への知名度不足などがあげられており、現在、チラシの作成・配布などを通じ、周知拡大の対策が実施されている。

写真：連絡バスのチラシ

レンタカーについてはビジネス需要を中心に順調に推移している。予約中心の営業となっていることから予約無しの需要に対応できないことが課題となっている。

今別町の代表的な観光スポットとしては前述の道の駅や景勝地である高野崎、青函トンネル入り口広場などがあるが、それぞれのスポットの入込状況を示したグラフが図４である。

図４：今別町の観光地入込客数の推移（対前年比）



資料：今別町資料を基に東北活性研作成

図４からもわかるとおり、各地点とも新幹線開業を契機として大きく伸びていることがわかる。特に新幹線の駅に隣接して立地している道の駅についてはリニューアルオープン以前の10倍近い来訪者があり、新幹線効果がもっとも発揮されているエリアであるといえる。

写真：道の駅いまべつの外観（上）と品揃えが充実してきた店内（下）

今別町における変化

新幹線開業に伴って地域はどのように変化したのであろうか。駅が立地する今別町で新幹線対策のみならず広く町の政策運営に携わられている角田真士今別町参事・総括政策監にお話を伺った。

写真：角田今別町参事・総括政策監

角田氏によれば、新幹線開業に伴う変化で最も大きなものとしてあげられるのが町民の郷土に対する誇りや郷土愛の向上であるとした。

今別町には江戸時代から田植え後に踊られ、県の無形文化財となっている荒馬（あらま）という行事がある。この地域の誇りである行事は北海道新幹線開業をPRする場においてたびたび披露され、「今別町＝荒馬の里」であることをアピールしてきた。こうした場などを通じて、多くの人から高い評価を得たことが、町民意識の変化を生んだ要因であると分析している。

この荒馬に対する関心の高さを示したのが昨年8月に開催された荒馬まつりである。北海道新幹線開業に合わせ、これまで8月4日に固定していた合同運行 を曜日重視に変更し、昨年は8月6日（土）にしたところ、入込客が約11,500人から12,800人と1割近く増加した。

今別町の人口が2,835人（2017年1月末現在）であることから、この祭りの規模がいかに大きいかということを理解していただけると思う。

写真：荒馬まつりの様子（写真提供：今別町）

また新幹線の開業を契機に、草の根の広域交流も始まっている。今別町では北海道新幹線開業を記念し、町民による新幹線利用促進を図るため「今別町北海道新幹線助成金」制度を昨年度設けたが、津軽海峡対岸にある北海道知内町との交流事業が行われたり、老人会などのグループで新幹線を利用し、北海道へ旅行に行くなどというケースが見られたとのことである。昨年の荒馬まつりには北海道江差町の方が参加し、道指定無形民俗文化財の「江差餅つき囃子」を披露するなど、相互の交流も行われている。

さらに、新幹線を生活の一部として利用する動きも見られる。これまで、今別町からは列車時刻の関係から青森市内の高校へ進学する場合、部活などができず、下宿する生徒も多かった。しかし、新幹線開業に伴って新青森駅までわずか15分で行けるようになったため、新幹線通学が可能となり、町ではそれに合わせて新幹線を含めた公共交通機関を利用して町から他

2　今別町にある今別荒馬・大川平荒馬・二股荒馬の3つが同時に披露される日のことである。

の自治体に通学する生徒を対象に定期代の1/3を補助する制度を設けた。この制度を活用して新幹線で青森市内に通学している生徒が2名おり、今年度はダイヤ改正により接続が改善され、さらに進学先の選択肢が増えたことにより、制度利用者が増加する見込みであるとのこと。

加えて、駅を活用して地域の活性化に向けた取組みも始まっている。

昨年10月からは定期的に駅舎内のエントランスにおいて「奥津軽いまべつ駅おもてなしイベント」が開催されている。これまで、金多豆蔵（きんたまめじょ）人形芝居、津軽三味線の生演奏、シャンソンミニライブなどが開催され、150～200名ほどの来場者で賑わったとのことである。

写真：イベントが開催されるエントランス

イベントを間近で体験するには入場券を購入することとなるため、広い意味で駅の利用者増に結びついている。また、開催に際しては他の自治体からの協力を得て行うことも多く、地域間連携の強化にもつながっている。

今別町では最近新規採用される職員が多いことから、若手職員を起用した活性化にも取り組んでいるとのこと。昨年12月8日に町長による委嘱で4つの「若手職員プロジェクトチーム」が発足。各チームが駅前のイルミネーションの点灯や若者との意見交換会、婚活イベントなどを実施し、町内の活性化に一役買っている。

写真：22名の若手職員への委嘱状交付式の様子
（写真提供：今別町）

さらに今年2月には今別町が青森県フェンシング発祥の地であることを生かした「フェンシングの聖地いまべつ」拠点整備事業が地方創生拠点整備交付金事業として採択された。

この事業は駅から200mほどにある土地を活用して日本で唯一のフェンシング専用施設を始めとした合宿施設などを建設するものである。フェンシングで利用しない期間については一般のスポーツ合宿や町民の健康づくりなどにも活用されることが予定されている。

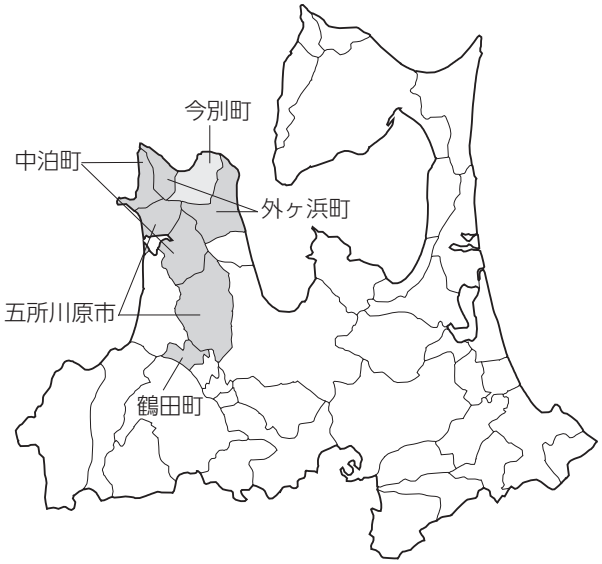
計画では5年間でフェンシング大会16回、合宿利用者数約1,100人、大会観戦などによる交流人口増加数200,000人弱を目指しているとのこと。

今別町は県内でもトップクラスの高齢化が進む町ではあるが、新幹線開業を契機として新しい活気のある町へと変化しつつある。

周辺自治体の変化

続いて隣接市町の状況について、今別町同様ヒアリング内容を基にまとめていくことにする。実施したのは今別町のほか図5の1市3町である。

図5：ヒアリング実施自治体



■五所川原市－競争の激化に伴う市内間格差増

北五津軽地域の中心都市である五所川原市は立佞武多の館や太宰治記念館「斜陽館」など観光資源に恵まれた地域でもある。五所川原市などにおける観光入込客数の変化を表2に示す。

五所川原市の観光施設の中心とも言うべき立佞武多の館は増加しているものの、そこから北に向かうにつれて入込客が減少。旧市浦村に位置する道の駅十三湖高原（トーサム）は前年比でマイナスとなっている。

これは観光地が多様化したことにより移動距離が拡大し、五所川原市内での観光時間を確保するのが難しくなったためではないかと市では分析している。

実際、昨年7月から9月まで実施された青森県・函館デスティネーションキャンペーン（青函DC）の期間中、市内の宿泊施設の利用状況が前年比105%であったにもかかわらず、入込客数が前年割れとなっていることからもこの原因を伺うことが出来る。

写真：立佞武多の館

広域観光の足となる津軽鉄道であるが、DC期間中、また津軽鉄道の代名詞でもある「ストーブ列車」の期間[3]ともに10%以上の減少となっており、周遊ルートを磨き上げ、他の地域に負けないものにしていくことが今後求められる。

写真：ストーブ列車の車両（左）とその車内（右）

■外ヶ浜町－地域ごとに明暗

外ヶ浜町は蟹田町・三厩村・平舘村の3町村が2005年に合併して発足した町で、今別町を間に挟む形となっている。

三厩地区には青函トンネル記念館や竜飛崎、階段国道などといった青函海峡にまつわる観光

3　ストーブ列車の運転期間は12月から3月までであるが2月までの実績である。

表2：奥津軽いまべつ駅周辺自治体の観光入込客数[4]（観光地点とイベントの参加者数の合計）

自治体名および観光地点・イベント名	入込・参加客数		対前年比
	2016年	2015年	
今別町	259,013	148,311	175%
青函トンネル広場	24,185	17,971	135%
高野崎	30,687	23,317	132%
道の駅いまべつ　半島プラザアスクル[5]	191,370	95,530	200%
五所川原市[6]	392,586	387,147	101%
立佞武多の館	120,291	107,985	111%
斜陽館	84,558	81,207	104%
道の駅十三湖高原（トーサム）	92,754	93,749	99%
外ヶ浜町	318,069	314,935	101%
青函トンネル記念館	30,092	28,458	106%
竜飛崎展望所	43,861	40,768	108%
トップマスト	12,575	18,502	68%
中泊町	264,656	246,253	107%
道の駅こどまり	47,049	41,437	114%
折腰内海水浴場	15,910	14,231	112%
竜泊ラインウォーク	306	176	174%
鶴田町	509,503	482,211	106%
富士見湖パーク	63,361	33,327	190%
丹頂鶴自然公園	12,393	5,713	217%
その他	402,449	402,771	100%

スポットが多いことから、開業前と比較して観光客が増加している。

一方、蟹田地区は新幹線開業前、津軽海峡線を走る「スーパー白鳥」など全列車が停車する本州の玄関口としての機能を果たしていた。しかし新幹線開業に伴って在来線の特急列車が廃止された影響もあり、その機能の低下が見られる。

4　各年1 ～ 12月までの合計値
5　道の駅アスクルは2015年3月改装オープン後の数値
6　主要観光施設5箇所の合計値

写真：竜飛崎灯台

蟹田地区にあるトップマストの入込客数が3割を超す減少と大きく落ち込んでいる。トップマストは津軽半島と下北半島を結ぶむつ湾フェリーの蟹田港に近い場所にあり、フェリー利用者が多く利用することから、当初期待された津軽半島と下北半島を周遊して観光するルートはまだ利用されていないことが考えられる。

町では「歩く旅」にフォーカスを当てた観光パンフレットを作成したほか、平舘地区において廃校を利用し、教育観光に利用できる施設の整備を進めている。

写真：外ヶ浜町作成のパンフレット

■中泊町－新たなゲートウエイへ

新幹線開業に伴って新たに西北津軽地域のゲートウエイとなったのが中泊町である。

中泊町も中里町と小泊村が2005年に合併して発足した町で、外ヶ浜町同様五所川原市市浦地区（旧市浦村）を間に挟む形となっている。

町内の主要な観光スポット・イベントについてはいずれも新幹線開業後、入込客数が増加しており、道の駅こどまりでは前年比で13.5%の増加、昨年6月に開催された竜泊ラインウオークでは73.9%の増加となった。

新幹線からの連絡バスの行先となった津軽鉄道の津軽中里駅では駅舎内のスーパー跡地を利用して「駅ナカにぎわい空間」を設置。この空間を活用して多くのファンを有する「金多豆蔵人形芝居」（中泊町無形文化財）を定期的に上演しているほか、イベントなどが頻繁に開催され、文字通り「賑わい」を呈している。

写真：「駅ナカにぎわい空間」のある津軽中里駅

また、県内トップの水揚高を誇るメバルをご当地グルメとして売り出しており、「中泊メバル膳」（中泊メバルの刺身と煮付け膳）を開発。1年半超で35,000食が提供されるなど大きな反響を呼んでいる。

今後はこうした「食」のみならず、その背景にある「人」や「資源」の魅力を発信していけるよ

う努力していくとのことである。

取組み事例として、町内の青森県立中里高校では生徒が中心となり、地域資源を活かしたビジネスのひとつである「ソーシャルビジネスプロジェクト（SBP）」が発足。他校とも連携しながら地域のセレクトギフトを開発・販売している。

写真：中里町長と中里高校SBPメンバー（左）と内容（右）

■鶴田町－広告の効果もあり大幅な入込増

今回の取材の中で最も新幹線効果を感じるという答えがあったのが五所川原市の南に位置する北津軽郡鶴田町である。鶴田町は町内随一の観光スポットである津軽富士見湖にかかる日本一の木造三連太鼓橋「鶴の舞橋」がJR東日本の運営する「大人の休日倶楽部」のCM撮影場所となったことから関心が急増し、CMが公開された2016年6月から図6に示すように町の観光サイトのアクセス数がこれまでの10倍を超える勢いで増加した。

これまでは駅などからのアクセスが難しかったこともあり、実際に現地を訪れる人はさほどではなかったが、町が青函DCにあわせてバス・タクシーによる2次交通手段を整備したことに加えて、観光バスによる来訪も増加したことから、入込者数が増加している。

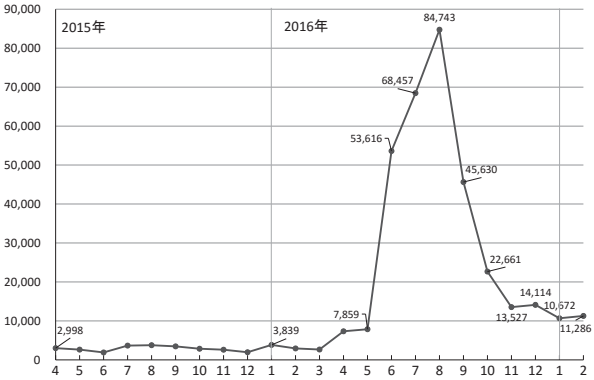
写真：鶴の舞橋

さらにこれまで降雪に伴う事故防止のため、冬季間は橋の横断を禁止していたが、今シーズンからは除雪体制を整えて通行可としたため冬季間の来訪者も新たに増えている。

町では今年度から観光ガイドを公募。町が実施する講習を通じてガイドを育成し、事業者などからの要望に応じて添乗ガイドを実施するほか、富士見湖パークなどで定期的に案内の実施を計画している。

関心の高さは現在も続いており、津軽の新たな周遊ルートの一つとして定着しつつある。

図6：鶴田町観光サイトのアクセス数の推移



資料：鶴田町資料より東北活性研作成

今後の活性化に向けて

これまで、開業後1年を迎えた北海道新幹線奥津軽いまべつ駅周辺の変化について、近隣自治体へのヒアリングを踏まえてまとめた。

北海道新幹線開業後は函館を中心とした道南エリアの盛況ぶりを報道で目にする機会はあったものの、もう一方の開業エリアである青森県については余り目にする機会は多くなかった。

しかし、今回の取材を通じて、開業を活かして地域活性化に結び付けている例を目にすることができた。

一方、ヒアリングを行う中において各地で「温度差」という言葉が度々聞かれた。開業を活かそうとする人・地域とそうでない人・地域が存在し、地域全体で活性化を図っていくという一体感が得られていないということがこの言葉の背景にあるものと思われる。

少子高齢化が進む中、他地域と交流を密にし、地域を活性化していくことは青森県に限らず東北圏すべての地域に求められることは言うまでもない。開業1年を経過した今こそ地域で改めてこの貴重なインフラを活用するためにはどうすればよいか考えるべきではないだろうか。

また、開業を特効薬として捉えるのではなく、長期的な視野で見ていくことも必要である。

本文中、連絡バスの利用者が伸びないという話があったが、津軽鉄道の列車に毎日乗務し、観光客の動向を日々目の当たりにしている津軽半島観光アテンダント協議会の方の話によれば、絶対数は多くないものの、週に数人は今回整備された周遊ルートを用いて観光しているとのこと。加えて、インターネットなどを通じてこのエリアを知った外国人の個人旅行者（FIT）の動きが多くなってきているとのことである。

FITも入込客数ベースで見れば絶対数は多くないものの、今後リピーターのインバウンド旅行者が増加してくることが予想される中、「旅慣れた人に選ばれる地域」であることは今後発展の可能性が非常に高いと思われる。

大河の流れも一滴から始まるように、こうした小さな兆しを見失うことなく大切に育み、大きな人の流れへと導いていく必要があるのではないだろうか。

新しい変化を好機と捉え、「地域の誇り」を他の地域へ伝えられるよう、今後も地域の方の奮闘に注目していきたい。

謝辞

本稿の執筆に際しては今別町・五所川原市・外ヶ浜町・中泊町・鶴田町の職員の方をはじめ、津軽半島観光アテンダント協議会の方から貴重なお話を頂戴いたしました。この場を借りてお礼申し上げます。

［参考・引用文献］

青森県東青地域県民局（2015）「北海道新幹線奥津軽いまべつ駅開業に向けて」『れぢおん青森』 2015年4月号　青森地域社会研究所

河北新報　2016年04月26日・2017年3月23日付朝刊

広報いまべつ　2016年8月号・9月号、2017年1月号

広報なかどまり　2016年6月号～2017年2月号

JR北海道プレスリリース「北海道新幹線のご利用状況」2016年4月13日

JR北海道プレスリリース「北海道新幹線開業後1ヵ月間のご利用状況について」2016年4月26日

JR北海道プレスリリース「北海道新幹線 開業1年のご利用状況について」2017年3月27日

津軽半島観光アテンダント協議会Facebookページ（https://www.facebook.com/tsugaruhantoat/）2017年4月5日最終閲覧

日本経済新聞　2016年11月26日付電子版（http://www.nikkei.com/article/DGXLASDZ26I1C_W5A121C1TJC000/）2017年4月5日最終閲覧

新幹線開業に伴う地域の変化 ～上越妙高駅周辺の変化～

調査研究部　主任研究員　木村　政希

はじめに

前号の機関誌では北海道新幹線開業に伴う奥津軽いまべつ駅周辺の変化について報告を行った。本稿では今年3月に開業2周年を迎えた北陸新幹線沿線における変化について、上越妙高駅周辺に焦点を当てて報告することとしたい。

北陸新幹線について

北陸新幹線は、北海道新幹線と同じ整備新幹線[1]のひとつであり、東京を起点として長野、上越、富山、金沢、福井などを経由して大阪に至る延長約700kmの路線である。高崎～長野間については、1997年10月1日に開業している。

図1：北陸新幹線路線図

その後、長野～上越妙高間が1998年3月に着工され、その他の区間についても順次工事が開始、2015年3月14日に長野～金沢間が開業することとなった。

この開業に伴って、東北圏でも上越市に「上越妙高駅」が、糸魚川市に「糸魚川駅」が新たに新幹線停車駅として加わり、新潟県南西部にも新幹線時代が到来することとなった。

JR西日本によると開業後2年の輸送人員[2]は1,755万人となり、好調な成績を維持している。

上越妙高駅の状況

上越妙高駅は市南部の脇野田地区に位置する。開業前は地名と同じく「脇野田駅」と称す

上越妙高駅

1　全国新幹線鉄道整備法に基づき昭和48年に整備計画が決定された新幹線のことで、具体的には北海道新幹線（青森市・札幌市間）、北陸新幹線（東京都・大阪市間）、九州新幹線（西九州ルート）（福岡市・長崎市間）の3路線

2　開業から2017年2月28日までの利用者の累計値

る信越本線の駅であった。開業に際し、新幹線の駅を併設させるため駅舎を西方に120m移設した。

上越市は以前から高田・直江津・春日山という3つの核が存在していた。さらに、これらの地域とは異なる地域に新幹線の駅が設置されることとなったが、市では新幹線駅を町の核とすることはせず、「北信越地域の広域の玄関口」として整備することとした。具体的には駅前に大型商業施設等を設置するのではなく、駅をベースに北信越の各地域へと向かうための拠点基地となるオフィス等を誘致するというものである。

新幹線開業に併せて駅周辺地域では土地区画整理事業が行われ、96,000㎡の商業・業務系用地が駅の東西に整備された。まだ、竣工している建物は多くないものの、用途についてはほぼ見通しが立っており、今後続々と竣工することが期待されている。

開業前に県や周辺自治体が強く要望していた速達タイプの「かがやき」の停車は実現しなかったものの、各駅停車タイプの「はくたか」の全列車が停車し、一日15往復に加え平日限定で当駅始発の長野行も2本利用可能となっている。

上越市の調査によれば、一日当たりの利用者は約4,000人。長野・首都圏方面と北陸・関西方面への利用者割合は概ね6:4の比率となっている。

利用動向調査によると市が目指している県南西部地域における広域の玄関口としての機能が浸透しつつある。調査結果によれば関西からのツアー客が上越妙高駅で新幹線を下車し、貸切バスへと乗り換えるという新たな動きが生まれているという。2015年6月から12月にかけて実施した聞き取り調査では、ツアーの行き先は佐渡が17%とトップを占めているほか、佐渡を除く新潟県が13%、上信越が11%、東北地方が10%の順となっている。

規模も40人以上の団体が6割を占めており、大型観光バスのゲートウエーとして機能し始めている。この背景には上越市の取組みに加え、上越妙高駅がJR西日本とJR東日本の運賃計算の境界となっていることも要因となっている。

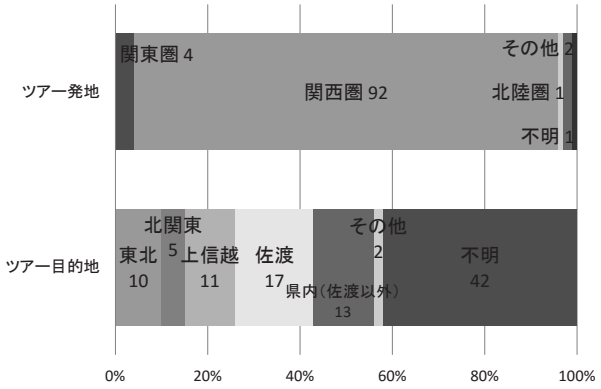


図2：上越妙高駅からのツアー発着地[3]

新幹線開業に伴い、生活圏の広域化も進んでいる。前述のとおり平日には上越妙高駅発長野行きの「はくたか」が2本設定されている（上越妙高駅6:36発・7:38発）。2015年7月13日から17日にかけて上越市が実施した聞き取り調査によれば、ほぼ半数の回答者が上越妙高駅始発の列車を利用する目的は「長野へ行くため」としている。また、用途としても通勤が30%、通学が11%とされており、日常的な利用に新幹線を活用する兆しが見え始めている。

こうした動きを踏まえ、上越市では昨年度「上

3　図2・3は上越市資料を基に東北活性研作成

越市定住促進奨学金貸付条例」を制定し、広域的な通学に対する補助を開始した。

この制度は上越市内に在住し市外の大学等に通学する人を対象に通学費用を奨学金という形で貸付け、卒業後の返還期間中に市内に居住し、かつ就業している場合は、返還額の3分の2に相当する額を免除するというものである。

新幹線によって広がった生活圏を活用した試みとして今後の広がりが期待される。

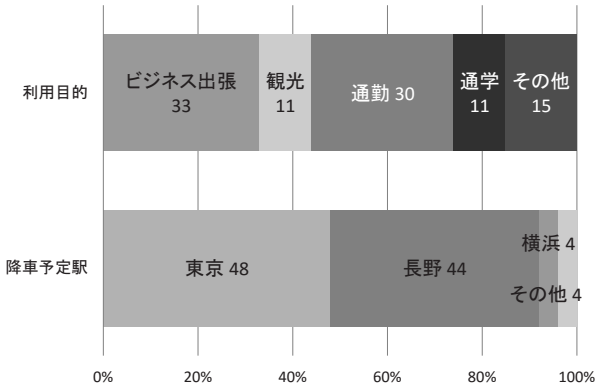


図3：上越妙高駅始発列車利用者の目的ならびに行先[4]

市民意識の変化

上越市では新幹線開業に伴う市民意識の変化を把握するため、新幹線開業から半年が経過した2016年9月に市民約8,000人を対象にアンケート調査を実施した。（回収率：45.7%）

調査では、上越妙高駅の利用状況や新幹線開業にかかる市民の意識・旅行状況の変化、新幹線駅までのアクセスに対する要望などについて、質問している。本稿では調査結果から市民意識の変化を概観することにしたい[5]。

利用状況については、駅の訪問経験では市民の約76% が訪問経験ありと回答し、目的については複数回答ながら新幹線の乗車が約53%、駅の見学が約47％という割合となっている。（図4）

新幹線の開業に伴う市民意識の変化については、約46％の市民が新幹線開業により上越市を紹介しやすくなったと回答したほか、約30%が「上越市に対する愛着や誇りを感じられた」と回答している。（図5）この結果について、上越市では「新幹線開業というひとつの事象だけ

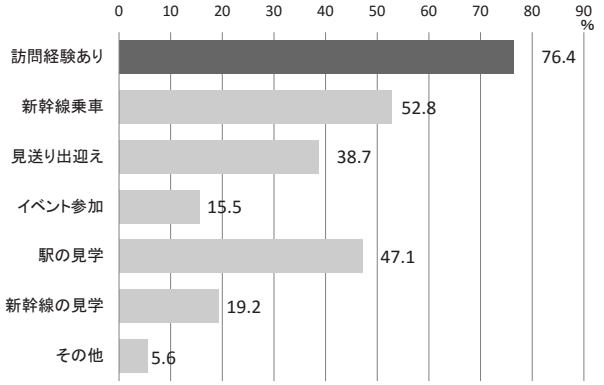


図4：上越妙高駅への訪問経験とその目的[6]（複数回答）

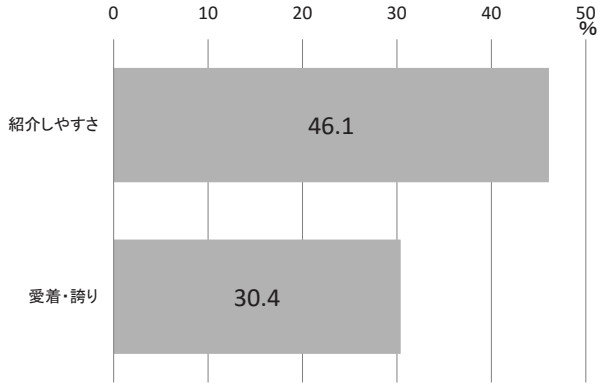


図5：新幹線開業に伴う上越市の紹介のしやすさと愛着・誇りの変化[7]

4　上越妙高駅7時51分発（当時）の利用者の調査結果

5　調査は市内を5地区に分けて集計が行われているが、本稿では上越市全体の集計内容を紹介する。なお、回答結果の詳細については参考資料を直接参照いただきたい。図4 ～図7は調査結果を基に東北活性研が作成した

6　訪問目的については訪問経験ありと回答した人の複数回答結果

7　「紹介しやすさ」については「紹介しやすくなった」、「少し紹介しやすくなった」という回答の合計値、「愛着・誇り」については「とても感じるようになった」、「少し感じるようになった」という回答の合計値

でこれだけの増加がみられるのは、大きな効果といえる」と分析している。

また、上越市全体の変化については、アンケート実施時期が新幹線開業後半年だったこともあり、目立った変化を感じている市民は多くなかったものの、将来的な変化として、観光客等来訪者の増加や企業・商業施設の立地、イベントの量的・質的な増加に期待を寄せている市民が多かった。

東京までの交通手段・経路の変化では、これまで上越市と首都圏を結ぶ最短ルートであった越後湯沢までほくほく線等を利用して上越新幹線に乗り継いで向かう人が約8割、乗用車での移動が2割、長野から新幹線を利用する人が2割となっていたが、新幹線開業後は図6のような割合に変化している。

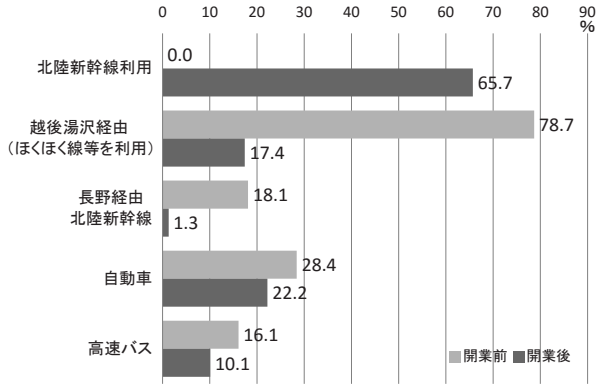


図6：新幹線開業前後における東京への交通手段・経路の変化[8]（複数回答）

東京までの交通利便性については約半数の市民が便利になったと回答する一方、上越妙高駅からの距離に伴って市内の地域間で意見が分かれる結果となっている。

新幹線駅へのアクセスに関する要望では、上越妙高駅での接続時間の短縮を求める声が最も多かったほか、駐車料金の値下げや駐車台数の増加を求める声が多かった。

このように北陸新幹線の開業を評価する意見が大半を占める中で、変化が強く現れているのが県内外の心理的な距離の長さである。

新幹線で時間的な距離が短縮された県外とは反対に、同一県内の中越・下越地方への心理的な距離が遠ざかったという意見が集まっている。調査では新潟市・長岡市・湯沢町との心理的な距離について質問がなされているが、新幹線開業前の交通の要衝であった直江津駅近辺および市西部の住民で遠くなったと回答する人が新潟市・長岡市で24％、湯沢町で27％となっている。

背景として、湯沢町については、新幹線開業前に運転されていたほくほく線を走る「はくたか」が廃止されたことが挙げられるとともに、新潟市・長岡市については新幹線開業に伴って行われた割引切符の廃止や快速列車の車両変更（従来は特急型車両を使用）の影響が心理的距離感の遠さに結びついているのではないかと市では分析している。

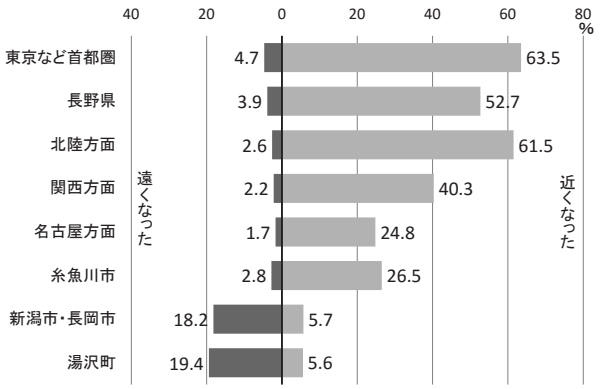


図7：新幹線開業前後の心理的距離感への影響[9]

8　「越後湯沢経由」はほくほく線利用者と越後湯沢まで他の交通機関を利用する人の合計値

9　「近くなった」は「とても近くなった」、「少し近くなった」という回答の合計値。「遠くなった」は「とても遠くなった」、「少し遠くなった」という回答の合計値

開業を契機とした地域の動き①

北陸新幹線開業を契機に地域をPRしようとする取組みが地元の小学校により行われている。上越妙高駅に最も近い上越市立大和（やまと）小学校では、新幹線開業2周年を迎えた今年3月12日、駅構内で児童の企画による駅弁「北国街道お弁当」を販売し、わずか15分という短時間で完売した。

企画したのは大和小の6年生[10]38名。総合学習の時間で「大和で生きる」という大テーマを設定して学習することとした。1学期には校区内にある神社や遺跡を訪問し、ふるさとである大和地区のよさを実感していった。そのような活動の中から、この地域で生きる上で何とか地域を活性化していきたいという気持ちが高まり、この地区を全国にPRするため駅弁を作成したいという思いがクラスの中で高まっていった。

以前から上越妙高駅では上越商工会議所青年部のコンテスト[11]により作られた「釜ぶた弁当」があったものの、どうしても駅弁を制作して地域をPRしたいという熱意により、駅弁の学習が開始されることとなった。

地域にはどのような食材があるか、売れる駅弁とはどういうものかなどについて地域の人に聞いたり、インターネットを利用して調べるなど学習を深めていった。様々な学習を積み重ねた結果、学年全体で11種類もの「大和PR弁当」の原案が生まれた。

クラス内で話し合いを重ねるとともに3回にも亘る投票などを経て、2つにまで絞られた。

そうして厳選された「クラス代表」の駅弁を商品化すべく、市内の上越妙高駅・直江津駅で駅弁の販売を行っている老舗の「ホテルハイマート」（山崎邦夫社長）に依頼した。

ホテル側では地域のPRに貢献できるのであればということで即商品化を決断。社長をはじめとする駅弁スタッフの前でクラスの代表者によるプレゼンテーションが行われた。

公募によって選ばれた釜ぶた弁当
（ホテルハイマート提供）

山崎社長（左中央）を前にプレゼンテーションを行う児童（ホテルハイマート提供）

10 学年・役職は当時

11 上越妙高駅前で発見された弥生時代の終わりから古墳時代はじめの大規模な環濠集落跡である「釜蓋（かまぶた）遺跡」をテーマに、釜蓋の「蓋」にちなんで新潟県産の「豚」と上越産の「米」を使用することを条件にメニューを公募。約80点の中から上越市内の小学生のアイディアが商品化された

児童が1年近くかけて話し合いを重ねてきたプランであったため、子どもたちの想いをいかに形にしていくかということを中心に話し合いが行われた。

2回目には生徒のアイディアを基にホテル側が試作を行って内容についての話し合いが行われ、3回目には売れ行きに大きな影響を及ぼす「掛け紙」と呼ばれる包装の打ち合わせを行った。その結果約2ヶ月という短期間で一気に商品化が行われた。こうした短期間で商品化することが出来たのも事前の学習が徹底され、どのような価格でどうやって売ればよいのかなどといった点が児童の間で共有されていたことが大きいとホテルの担当者は語っていた。

駅弁の内容は、駅前にある釜蓋遺跡にちなんだ豚肉の生姜焼きをはじめ、地域の特産品である切干大根やきんぴらごぼう、豆などを取り入れたほか、北陸新幹線と似たルートを通っていたかつての北国街道沿線のかに・海老・くるみ・野沢菜なども豊富に盛り付けられ、彩りも鮮やかな出来となっている。

「北国街道お弁当」の内容

この豪華な内容を包む「掛け紙」についても児童が積極的に作成にかかわり、表面には校長先生による弁当の名称が書かれ、児童全員の写真が掲載されているほか、通常片面印刷のところを両面に印刷を施し、裏面には食材に関する由緒などが詳細に記載され、購入者が楽しみながら味わえるような工夫もなされている。

「北国街道お弁当」の掛け紙（表面）
（ホテルハイマート提供）

販売当日、児童たちは拡声器や自作の幟を用意し、ホテル側から法被や立ち売り箱を借りるなど積極的に販売すべく臨んだ結果、事前予約の分も含め飛ぶように売れて行き、用意した200食が瞬く間に完売した。

販売当日の様子（ホテルハイマート提供）

当初学校側では1日限りでの販売を想定していたが、ホテル側では「素晴らしい企画なので1日で終わらせるのは勿体無い」ということで、通年で販売されることとなった。現在でも上越妙高駅において「駅弁味の陣」で初代第1位に輝いた「鱈めし」や、「釜ぶた弁当」などと並んで販売され、売れ行きも好調であるという。

新幹線の開業を契機として、児童の間にも郷土に対する愛着が改めて生まれてきており、新しい意味での「新幹線効果」が生じているといえるのではないだろうか。

開業を契機とした地域の動き②

開発が進む上越妙高駅前にいち早く設置された真白いプレハブの建物群がある。これが駅前のコンテナ商店街「フルサット」である。
フルサットは40フィート（長さ約12m・幅約2.4m・広さ約9坪）・20フィート（長さ約6m・幅約2.4m・広さ約4.5坪）の12個[12]のコンテナを用いて8棟の施設において、オフィスを含めた7つのテナントが営業している。

フルサットの建物と配置図

創業者である平原匡氏は地元の上越市で育ち、都内の大学・大学院で建築史を学んだ後、恩師の紹介で2003年に佐渡に渡った。佐渡では古民家の研究をはじめNPO法人佐渡文化財研究所の設立に携わったほか、佐渡観光協会に所属し、観光まちづくりにも取り組んできた。

その後北陸新幹線の開業が近づいているものの駅前開発がなかなか進まない状況を憂慮し、「なかなか動きがないなら、とにかく動いてみよう」と2012年に郷里である上越市に戻ることを決意。フルサットの経営母体である株式会社北信越地域資源研究所を設立、地域活性コンサルタントとしてまずはこの上越妙高駅を軸に活動を開始することとした。

12 取材当時。現在は拡張されて合計16個のコンテナ・8テナントから構成されている

平原匡氏

事業開始に際し、描いたイメージは全国各地にある「屋台村」のようなものだった。しかし、従来からある飲食・商店街を再現するのではなく、さまざまな地域でも応用可能な「コンテナを活用したまちづくりパッケージの確立とその提供」を目指した。つまり、上越という地域に根ざしながらも、この地に限らずどの地域でも応用可能なまちづくりのパッケージとして活用することを目標に事業を開始させた。

事業開始当初は新しいコンセプトが地域になかなか浸透せずテナント誘致に苦戦、また事業資金獲得も厳しかったことからオープンが遅れ、北陸新幹線の開業には間に合わなかったものの、2016年6月17日にオープンを迎えた。

フルサットには2つのショールーム機能を持つことを意図している。一つは全国に対し上越妙高駅という地域の玄関で、地のものを認知してもらうという「地域のショールーム」として。もう一つはフルサットというビジネスモデルそのものを全国に広めるためのショールーム機能である。そのため、「フルサット」という名称にはあえて地名を冠していない。

コンテナ商店街と言っても、荷物輸送用のコンテナを直接使用しているのではなく、建築確認申請を行った特注のコンテナを使用している。そのため、窓はもちろんのこと空調なども整備されており、快適性は十分に確保されているほか、従来のコンクリート製店舗などとは異なる佇まいを醸し出している。このように、コンテナという規格が決められた空間ではあるものの、店舗ごとに自由に創造可能な仕組みとなっている。

コンテナ店舗内部（フルサットカフェ）

また、フルサットはコンテナとコンテナの間のスペースを「雁木下スペース」として活用している。雁木とは主に冬季の通路を確保するために家屋の一部や庇などを延長したもので、私有地であるものの一般に開放された空間である。

この雁木下スペースにはテーブルが並べられ、人々のコミュニケーションの場となっているほか、地域の農家の方が持ち寄った取れたての農産物が並ぶなど、店内だけではなくこうしたスペースにおいても地域からの発信が行われている。

フルサットの雁木下スペースとそこで販売されている地元産農産物

現在、フルサットでは拡張工事が進められており、完成した暁には敷地面積が従来の1,650㎡から約2倍となる3,070㎡まで拡充されることとなる。既に6月に新店舗がオープンしたほか、秋までに新たに2店舗の出店が決定している。日々変化していく上越妙高駅周辺を舞台に「コンテナ商店街」という新しい街づくりを提案していくフルサット。今後の変化に注目していきたい。

まとめにかえて

これまで、開業2年目を迎えた北陸新幹線沿線の変化について、上越妙高駅周辺の動きを見て来た。

開業1年目は観光客が大挙して訪れるため、観光客の入込の多寡が開業効果の指標として見られることが多いが、ブームが落ち着く2年目以降は地域自らが新幹線をどう活かしていくかが問われることになる。

上越市では長野への通勤・通学需要の増加や、フルサットのような新しいコンセプトを生かしたまちづくりなどが始められており、新幹線を積極的に自分たちのものとして受容・活用しようとする動きが見られる。また、本稿では触れなかったものの広域での連携なども取り組まれている。

昨年度の東北圏社会経済白書の第Ⅱ部でも触れたように、人口減少社会において交通インフラはそれ単体で考えるのではなく、地域づくりと一体となって活用を考えていく必要がある。新幹線の開業を契機に沿線地域のみならず東北圏全体が貴重なインフラを活かした新たなまちづくりを行い、地域が一層活性化されることを期待したい。

謝辞

本稿の執筆に際しては、整備新幹線が地域に与える影響に詳しい青森大学社会学部の櫛引素夫教授より多方面からのアドバイスをいただいた他、株式会社ホテルハイマートの山崎知夫統括部長、株式会社北信越地域資源研究所平原匡代表取締役、上越市企画政策部新幹線・交通政策課交通政策係塚田光信係長、同新幹線まちづくり推進係山岸秀一係長、企画政策課上越市創造行政研究所平原謙一主任から貴重なお話を頂戴するとともに資料をご提供いただきました。この場を借りてお礼申し上げます。

［参考・引用文献］

株式会社北信越地域資源研究所ホームページ
（http://furusatto.com/）
（2017年6月28日更新、2017年6月28日アクセス）
櫛引素夫「新幹線は街をどう変えるのか」東洋経済オンライン（http://toyokeizai.net/category/ChangeCityOfftheShinkansen）
（2017年4月6日更新、2017年6月28日アクセス）
国土交通省「鉄道主要年表」
（http://www.mlit.go.jp/common/000227427.pdf）
（2012年11月1日更新、2017年6月22日アクセス）
上越市「北陸新幹線　上越妙高駅　～開業後のまちの変化～」（2016年4月）
上越市創造行政研究所　「北陸新幹線開業に伴う市民アンケート調査結果報告書」（2016年9月）
（http://www.city.joetsu.niigata.jp/uploaded/attachment/121298.pdf）
上越タウンジャーナルホームページ
（http://www.j-times.jp/index.php）
（2017年6月28日更新、2017年6月28日アクセス）
上越市立大和小学校　学校だより
（http://www.yamato.jorne.ed.jp/）
（2017年3月29日更新、2017年6月27日アクセス）
上越妙高タウン情報ホームページ
（https://www.joetsu.ne.jp/）
（2017年7月17日実施、2017年7月18日アクセス）
北國新聞「2年目は8%減　北陸新幹線　829万人が利用　冬場は堅調　JR西日本まとめ」
（2017年3月7日朝刊・32面）