

新幹線ほくとう連携研究会
研究報告書

平成 28 年 4 月

新幹線ほくとう連携研究会

はじめに

公益財団法人はまなす財団、公益財団法人東北活性化研究センター、一般財団法人青森地域社会研究所、一般財団法人北海道東北地域経済総合研究所の4研究機関は、平成27年11月に新幹線ほくとう連携研究会を立ち上げ、有識者の先生方、パートナーの方々の参画を得て1年間にわたり共同研究を続けてまいりました。

北海道新幹線の開業は、「津軽海峡圏」あるいは「青函地域」に様々な地域振興の可能性をもたらすと予想されます。さらに、歴史的につながりの深い北海道と東北の新たな広域的交流・連携促進の好機として期待されます。

新幹線ほくとう連携研究会の目的は、こうした認識をもとに、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、文化など様々な視点から北海道と東北の交流・連携の可能性について検討することです。また、研究成果を活かしながら、連携促進のための啓発も行い、北海道新幹線開業の意義を高めたいと考えてまいりました。

共同研究の成果を報告書として取りまとめ発信するにあたりまして、座長の北海道大学公共政策大学院・石井吉春先生をはじめ新幹線ほくとう連携研究会に参画頂きました先生方、パートナーの皆さま、新幹線ほくとう連携研究会の活動にご理解を賜りご支援ご協力くださいました皆さまに心より御礼申し上げます。

平成28年4月

新幹線ほくとう連携研究会

公益財団法人 はまなす財団

公益財団法人 東北活性化研究センター

一般財団法人 青森地域社会研究所

一般財団法人 北海道東北地域経済総合研究所

新幹線ほくとう連携研究会

(敬称略、順不同)

<有識者・学識経験者>

石井 吉春 北海道大学公共政策大学院 院長・教授 <座長>
大島 直行 札幌医科大学 客員教授、北海道考古学会 会長
片石 温美 室蘭工業大学地域共同研究開発センター 准教授
河村 和徳 東北大学大学院情報科学研究科 准教授
櫛引 素夫 青森大学社会学部 教授
高橋 功 (株)北海道二十一世紀総合研究所 主席研究員
當瀬 規嗣 札幌医科大学医学部細胞生理学講座 教授
永澤 大樹 函館商工会議所 中小企業相談所長・新幹線函館開業対策室長
末永 洋一 青森大学 名誉教授 <顧問>

<パートナー>

大橋 裕二 (株)日本政策投資銀行 前・函館事務所長
西山 健介 (株)日本政策投資銀行 函館事務所長
甲斐 茂利 (株)日本政策投資銀行 東北復興支援室長、前・青森事務所長

<研究機関(事務局)>

千葉 俊輔 (公財)はまなす財団 専務理事
小倉 龍生 (公財)はまなす財団 事業産業部次長
小泉 司 (公財)東北活性化研究センター 前・専務理事
渡辺 泰宏 (公財)東北活性化研究センター 専務理事
宮曾根 隆 (公財)東北活性化研究センター 前・調査研究部長
小杉 雅之 (公財)東北活性化研究センター 調査研究部長
木村 政希 (公財)東北活性化研究センター 調査研究部主任研究員
高橋 公也 (一財)青森地域社会研究所 前・常務理事
竹内 紀人 (一財)青森地域社会研究所 常務理事
天内 一朗 (一財)青森地域社会研究所 事務局長
井上 徳之 (一財)北海道東北地域経済総合研究所 前・専務理事
横川 憲人 (一財)北海道東北地域経済総合研究所 専務理事
村田 哲郎 (一財)北海道東北地域経済総合研究所 事務局長

目次

はじめに	1
第1章 新幹線開業の意義と効果	5
1. 国土政策と地域振興策から見た東北・北海道新幹線の意義.....	7
2. 北海道新幹線開業と新たな東北・北海道地域連携の可能性 ～津軽海峡圏交流史を振り返りつつ～.....	27
3. 高速交通網の発達による東北の中核都市仙台の変化と新たな役割.....	44
4. 新幹線開業に伴う青森経済の変化.....	68
5. 北海道新幹線開業による効果と課題.....	80
6. 北陸新幹線の開業効果と北海道新幹線への示唆.....	111
第2章 新幹線による新たな交流・連携の可能性	129
1. 新幹線を活用した東北におけるインバウンド観光.....	131
2. 縄文遺跡を活かした地域連携・交流の可能性.....	147
3. 新幹線開業を活かした函館の新たなまちづくりの方向.....	161
4. 周辺地域における新幹線開業に向けた観光促進方策.....	180
5. 新幹線を活用した新たな荷物輸送.....	198
6. 医療分野における広域連携の可能性.....	213
7. 広域連携の可能性と活用に向けた課題.....	220
第3章 交通新時代のほくとう地域の役割	237
1. カントリーエクスプレス ～定住・交流の先にある新しいライフスタイルと東北・北海道新幹線の意義～.	239
(資料) 活動報告	263

本報告書の各論考は、平成 27 年（2015 年）12 月末時点の情報・データに基づくものです。

第 1 章 新幹線開業の意義と効果

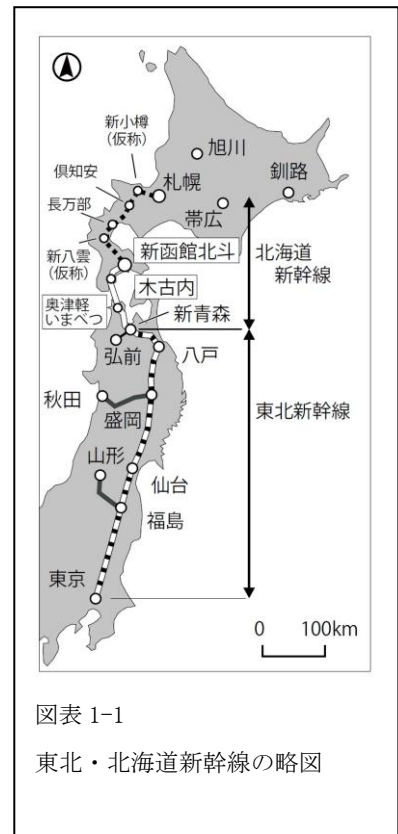
1. 国土政策と地域振興策から見た東北・北海道新幹線の意義

櫛引素夫（青森大学社会学部 教授）

東北・北海道新幹線は、第二次全国総合開発計画で構想が提唱された。当初は、「国土の均衡ある発展」を目指し、東京と東北・北海道を日帰り圏内とする高速・高規格鉄道網の一環として検討が進んだが、オイル・ショックや国鉄の財政悪化に伴って建設が先送りされ続け、整備計画決定から北海道への到達まで43年を要した。この間、日本社会の変容に伴い、期待される機能も「交流人口の拡大」などにシフトした。人口減少・高齢社会における活用法の検討に際しては、多様な視点から「日本の中の北海道」の将来像そのものを検討する必要がある。

1.1 東北・北海道新幹線建設の経緯

東北新幹線（東京―新青森間 674.9km）と北海道新幹線（新青森―札幌間 360.3km）は、ともに全国新幹線鉄道整備法に基づいて建設が構想・実施された路線である（図表 1-1）。1969年に策定された第二次全国総合開発計画（新全国総合開発計画＝新全総）は、主要な課題として各地への大規模工業基地の建設を掲げ、さらに交通・通信ネットワーク形成による国土開発の骨格の建設をうたった。同法は、札幌から福岡に至る「日本列島の主軸」としての新幹線建設を実現するため、1970年に議員立法で制定、公布された（角 [2001]）＝図表 1-2。



1.1.1 構想の誕生と推移

佐藤 [2015] によれば、東京と北海道を新幹線で直結させる構想自体は、遅くとも誕生が 1962 年に遡る。当時の国鉄が同年 5 月、運輸省の諮問機関・鉄道建設審議会に提出した資料によると、「今後の国鉄公共投資規模」と題したリストに「東北北海道新幹線」を示し、事業費として 6,000 億円を見込んでいた。このほか「海峡連絡鉄道」の項目を設け、青函連絡、本州四国連絡を合わせて 3,600 億円の事業費を記している。

その後、東北北海道新幹線の建設構想は立ち消えとなったが、新全総で再び浮上した。ただ、この際、具体的な計画として先行したのは東北新幹線部分であり、しかも当初の想定は仙台止まりだったとされる。そこで、当時の岩手県知事が盛岡までの延伸を企図し、青森県に協力を求めたという（北村ほか [2000]）。

結果的に、東北新幹線は盛岡以南(496.5km)と盛岡以北(178.4km)が異なるプロセスで建設され、完成時期に28年もの隔たりが生じた。さらに、盛岡開業から北海道新幹線の道南開業まで、34年の歳月を要することになった。

盛岡以南は1971年に着工、1982年6月に大宮—盛岡間が暫定開業し、1985年に上野開業を、1991年に東京開業を迎えた。上野—盛岡間は在来線特急の時代、6時間20分余りを要していたが、暫定開業の段階でも4時間前後に、同じく上野—仙台間は4時間15分から2時間45分前後まで短縮された(佐藤 [2015])。その後、上野開業時には、上野—盛岡間が2時間45分となり、競合する空路の羽田—花巻(岩手)、羽田—仙台の航空路線は休止を余儀なくされた。2015年10月現在、東京—新青森間は最速2時間59分、東京—八戸間は2時間42分だが、競合する空路が健在であることを考えると、空路が今日ほど充実していなかった1980年代における、時間短縮の社会的、経済的インパクトの大きさがうかがえる。別の見方をすれば、今日では、所要時間が3時間程度の新幹線路線でも、航空機から完全にシェアを奪うには至らない。なお、暫定開業時は210kmだった最高速度は順次引き上げられ、速達型の列車設定と相まって、東京—盛岡間は現在、最速で2時間10分、東京—仙台間は1時間30分となっている。

1987年に政令指定都市となった仙台市は、東北自動車道の全線開業の効果も相まって、首都圏との時間距離短縮により東北地方の拠点として優位性を高めた。同じく、終点の盛岡市は青森、秋田両県を後背地とする形で北東北の拠点都市としての地歩を固めた(櫛引 [2007])。白河市や仙台市、北上市、盛岡市は人口が増加し(佐藤 [2015])¹⁾、白河市や北上市には工業集積が進んだ。

一方、盛岡以北は後に詳述する「整備新幹線」の一路線と位置づけられ、1973年に整備計画が決まっていたにもかかわらず、29年後の2002年12月に八戸暫定開業、さらに8年後の2010年12月によりやく全線開業に至った。北海道新幹線も同様に、新青森—新函館北斗間148.8kmの先行着工は32年後の2005年となり、2016年3月26日に開業を迎える。残る新函館北斗—札幌間211.5kmは2012年6月に着工が認可され、2030年度末の完成を目

1969年	12月	北海道新幹線建設促進期成会が発足(事務局:北海道商工会議所連合会)
1970年	5月	「全国新幹線鉄道整備法」制定
1971年	11月	青函トンネル起工
1972年	6月	東北新幹線・盛岡—青森間と北海道新幹線・青森—札幌間などの基本計画決定
1973年	11月	盛岡—青森間、青森—札幌間などの整備計画決定
1982年	6月	東北新幹線大宮—盛岡間開業
	9月	整備新幹線の建設凍結が閣議決定
1986年	11月	「新幹線現函館駅乗り入れ促進期成会」発足(事務局:函館商工会議所)
1987年	1月	整備新幹線の凍結一部解除が閣議決定
	4月	国鉄分割民営化によりJR誕生
1988年	3月	青函トンネル開業
	8月	運輸省が整備新幹線暫定整備計画案を発表。盛岡—青森間の一部にミニ新幹線方式提示
1991年	9月	東北新幹線・盛岡—青森間が起工
1993年	4月	函館駅乗り入れ促進期成会が「新幹線青森・函館同時開業促進期成会」へ改称
1994年	7月	函館市議会が新幹線函館駅乗り入れを決議
	10月	北海道と函館市の協議により、新幹線駅は渡島大野駅付近とすることで合意
	12月	政府・与党申し合わせにより、盛岡—青森間のミニ新幹線計画撤回
1995年	4月	八戸—青森間のミニ新幹線建設指示が撤回
	5月	盛岡—八戸間がフル規格で起工
1998年	2月	新青森—札幌間の駅—ルート公表(北回りルート)
	3月	八戸—新青森間がフル規格で起工
2002年	1月	新青森—新函館(仮称)間の工事実施計画の認可申請
	12月	盛岡—八戸間が開業
2005年	5月	新青森—新函館(仮称)間が起工
2010年	12月	八戸—新青森間が開業
2012年	8月	新函館(仮称)—札幌間が起工
2014年	8月	JR北海道が北海道新幹線の駅名を発表
2015年	7月	新函館北斗—札幌間の開業を2035年度から2030年度末に前倒しすることが決定
	9月	JR北海道が開業日、運行本数などを発表
2016年	3月	新青森—新函館北斗間が開業(予定)

図表 1-2 東北・北海道新幹線の主な経緯(北海道庁、青森県庁、北海道新幹線新函館開業対策推進機構のサイト資料を参考に筆者作成)

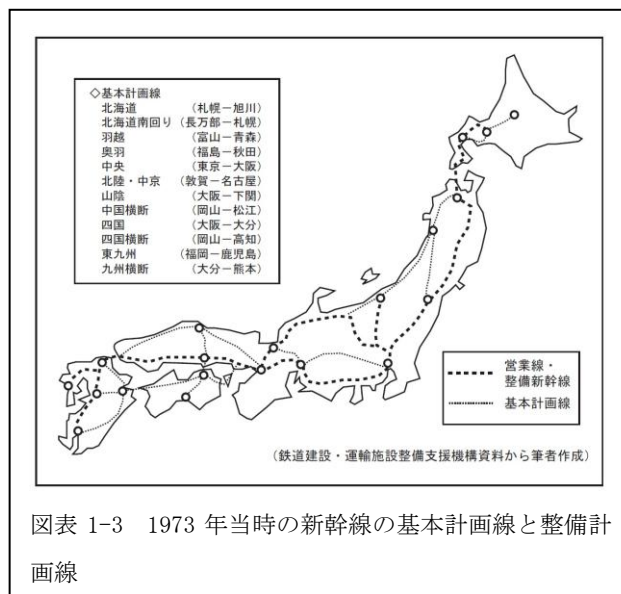
指し工事が進んでいる。本稿の執筆時点では、北海道新幹線は整備計画決定から全線開業まで、実に 58 年を要する見通しである。

なお、整備新幹線は独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設して線路を保有、JR 各社に貸し付ける変則的な公共事業方式を採用しており、幾度かその枠組み（スキーム）が変わっている。現在は、建設費として、まず営業主体の JR が鉄道・運輸機構に支払う「貸付料」が充てられる。残りの建設費のうち、3分の2を国が負担し、残りの3分の1を地方が負担する。ただし、地方負担額の90%は地方債の発行が認められ、その地方債の半分(条件によっては最大70%)が地方交付税として国から措置される建前となっている。従って、地方の実質的な負担額は、全体工事費の18%程度とされる。²⁾

国土交通省の試算によると、新青森－新函館北斗間の建設費は約 5,500 億円、新函館北斗－札幌間は約 1兆6,700 億円で、合計で約 2兆2,200 億円に達する。一方、東北新幹線・八戸－新青森間の建設費は 4,595 億円、盛岡－新青森間は 4,565 億円で、合計 9,160 億円に上る（青森県企画政策部 [2012]、p. 117）。

1.1.2 全国新幹線ネットワーク

1964 年に開業した東海道新幹線は、日本の高度経済成長を実現したツールと認識された。その一方、1962 年に策定された第一次全国総合開発計画の進行過程で、東京から福岡に至る太平洋ベルト地帯とそれ以外の地域とで、産業力などの格差に伴い、かえって人口の偏在が進んだ(本間[1992])。その反省に基づき、1969 年に策定された新全総では、当時の主力産業だった重工業、石油化学工業などの製造拠点の全国展開と、それを可能にする「必要条件」としての高速道路、高速・高規格鉄道のネットワーク化が構



図表 1-3 1973 年当時の新幹線の基本計画線と整備計画線

想された。全国新幹線鉄道整備法の公布後、1971 年から 73 年にかけて、羽越新幹線、中央新幹線、四国新幹線など、全国を網羅する、約 9,000km におよぶ新幹線網の基本計画が作成された＝図表 1-3。当時、国鉄が運行を開始した在来線の主要特急「エル特急」をそのまま新幹線に置き換える形の構想といえる。

基本計画路線のうち、東北新幹線（盛岡以南）、上越の両新幹線は 1971 年、整備計画が策定され、年内に着工にこぎ着けた。続いて 1973 年、北海道、東北（盛岡以北）、北陸、九州・鹿児島ルート、九州・長崎ルートの 5 路線の整備計画が策定された。しかし同年、第一次オイル・ショックが起き、日本の高度経済成長は終焉に向かった。前後して、国鉄

の債務問題が深刻化し、これら5路線の着工は長期にわたって凍結された。「整備計画が決定済みの路線」という意味合いからか、未着工の5路線はやがて「整備新幹線」と総称されるようになった（櫛引 [2007]）。

この間、沿線の道県や市町村は政権与党や国、国鉄との交渉を重ねながら、十数年にわたって着工を求め続けた。1987年の国鉄分割民営化を挟んで、1988年には建設費節減のため「ミニ新幹線」³⁾「スーパー特急」⁴⁾などの規格を含む暫定整備計画が浮上し、1989年には、これらの採用を前提に、北陸新幹線の高崎―軽井沢間の建設と、東北新幹線、九州新幹線・鹿児島ルート⁵⁾の難工事区間の工事が始まった。さらに1991年、3路線が本格着工した。併せて、整備新幹線建設に際しては地元道県・市町村が費用の一部を負担すること、新幹線と併走する「並行在来線」については採算性が見込めないことから、JRの経営に負担がかからないよう、経営を分離することが条件となった。⁵⁾

その後、着工時点でミニ新幹線・スーパー特急で建設予定だった区間は順次、通常の新幹線規格である「フル規格」に変更され、2015年10月現在、整備新幹線路線ではフル規格以外の新幹線は走行していない。

長野オリンピックの1998年開催に対応する形で、北陸新幹線は一足早く1997年10月に高崎―長野間が完成し、「長野新幹線」の名で運用が始まった。さらに2015年3月、金沢まで延伸された。他方、当初は盛岡―新青森間を一举に開業させる予定だった東北新幹線は、図表1-2に示したように複雑な政治過程を経て、八戸までの暫定開業が決まり、2002年12月に盛岡―八戸間が先行開業した。八戸市と青森市の間はいったんミニ新幹線としての建設が決まっていたが、その後、建設そのものが白紙に戻り、最終的には1998年にフル規格新幹線として着工した。同じく九州新幹線・鹿児島ルートは2003年3月に新八代―鹿児島中央間が先行開業、2011年3月に博多―鹿児島中央間が全線開業して、路線上では本州北端と九州南端がつながった。

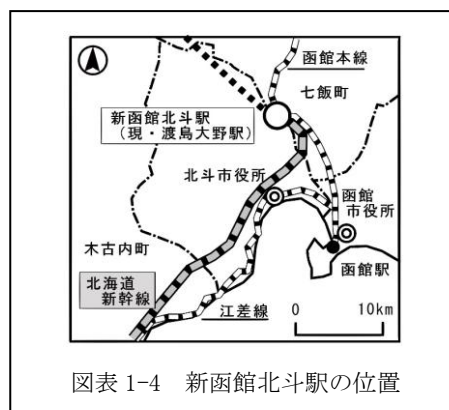
整備5線のうち、残る九州新幹線・長崎ルートは、「西九州ルート」の名が併用されるようになり、2008年4月にスーパー特急方式で着工、2012年8月にフル規格であらためて着工され、2022年度末の完成を目指している。

1.1.3 北海道への隘路と開業後の課題

この間、北海道新幹線は、東北新幹線の延長上に位置する事情などから、東北新幹線の着工手続きと並行する形で建設方式や着工の可否の検討が進み、新青森―新函館（仮称・当時、以下同）間を先行開業させる方針や、新函館―札幌間は小樽市などを経由する北回りコースとすることなどが決まった。そして2005年5月に新青森―新函館間が着工、2016年3月に開業を迎えることとなった。一方、新函館―札幌間は、いったん着工方針が確認された後で白紙化されるといった経緯を経て、2012年6月に着工が認可された。当初は2035年度末を完成目標としていたが、地元から工期短縮を求める声が上がって、2015年1月になって、完成時期が2031年春に前倒しとなった。

北海道新幹線の着工決定や開業には多くの曲折があり、今後の課題も顕在化している。

まず、駅の新幹線駅の立地である。一時は新幹線車両の函館駅乗り入れも取りざたされたが、結果的には見送られた。新函館北斗駅は、札幌方面への速達性を重視した結果、函館本線の渡島大野駅に立地した。新函館北斗駅は函館駅から 18km、北斗市役所から直線で 11km の距離にあり、この距離の克服方法が喫緊の課題である＝図表 1-4。



次いで、青函トンネルを含む「共用区間」における「擦れ違い問題」が、北海道新幹線の着工論議の段階で浮上した。

青函トンネルはあらかじめ新幹線規格で建設され、このことが、新幹線をフル規格で札幌まで建設する構想の大きな拠り所となっていた。東京－札幌間の所要時間の計算に「360km 走行」という数字が用いられたこともしばしばあった（小里 [2007] など）。しかし、青函トンネルを含む約 82km の区間は、新幹線開業後には貨物列車と新幹線がともに走行する。この区間で、新幹線がフルスピードで貨物列車と擦れ違った場合、風圧で貨物列車が転覆する可能性がある、とされた。この事態の回避には減速以外の方法が見いだせず、時間短縮効果が限定的となることへの批判がわき上がると同時に、対策工事費や地元負担が増加する問題が派生し、負担区分をめぐって地元と国の交渉が難航した。

結局、安全性を確保する視点から、一部の例外的な便を除いて、青函トンネル内の新幹線の速度は最高 140km に制限され、東京－新函館北斗間は最速でも 4 時間 10 分程度を要する見通しとなった。⁶⁾ 新函館北斗－函館間は 17 分程度を要する見込みで、さらに、乗り換え時間が加わり、少なくとも開業時点では、新幹線のシェアが航空機と拮抗する目安となる「4 時間」には届かない状況にある。

一方、道南で新幹線と併走する江差線については、電化区間の木古内－五稜郭間が並行在来線として JR 北海道から経営分離されるため、非電化の木古内－江差間が孤立することになった。利用者が少なかったことから、JR 北海道は地元の同意を得て、新幹線開業を待たずに 2013 年 4 月、木古内－江差間を廃止、バス路線に切り替えた。

一連の問題の中で、最も大きな社会問題となったのは、長く「仮称」とされてきた新函館駅の駅名問題だった。駅舎が立地する北斗市は 2012 年 9 月、駅名を「北斗函館」とするよう JR に要望すると公表し、仮称通りの「新函館」を主張する函館市側との間で対立が生じた。最終的には、JR 北海道は北海道知事の仲裁も得て 2014 年 6 月、駅名を新函館北斗と決定したが、駅名問題などをめぐる地元の足並みの乱れは、開業準備に有形無形の影響を及ぼした（櫛引 [2013]）。

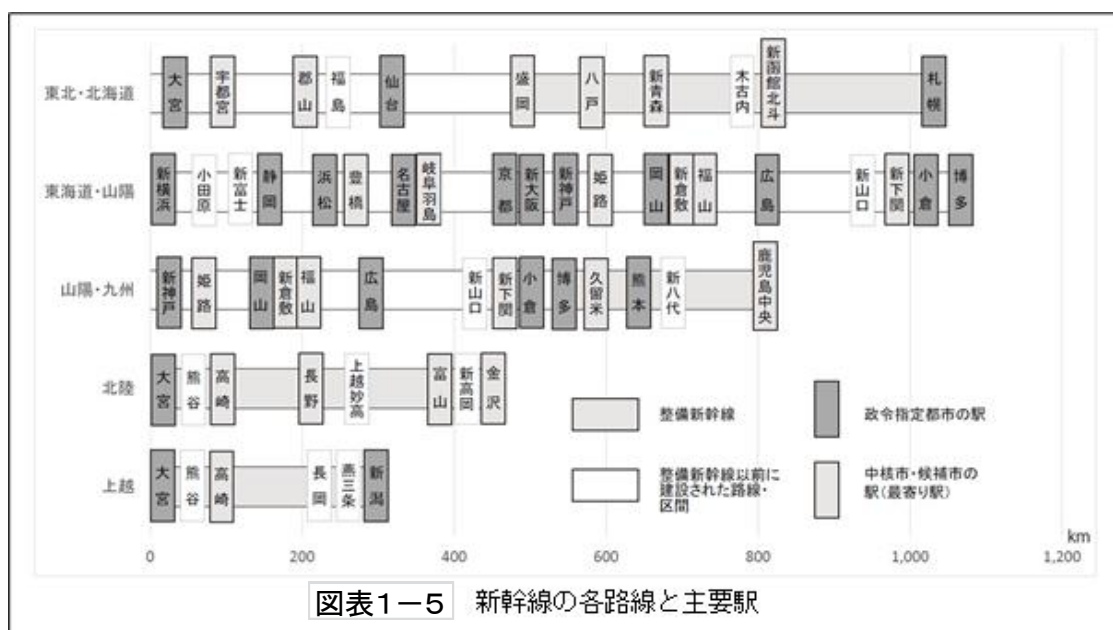
JR 東日本と JR 北海道は 2014 年 9 月、北海道新幹線の開業日を 2016 年 3 月 26 日とすること、東京－新函館北斗間の列車を 1 日 10 往復、仙台・盛岡・新青森と新函館北斗の間に

各1往復を運行することなどを明らかにし、翌10月には運賃と特急料金を発表した。東京－新函館北斗間の本数は、青森－函館間を結ぶ現行の在来線特急の本数と変わらない上⁷⁾、新規開業区間の特急料金が他の区間より割高に設定され、地元には失望感が存在する（北海道新幹線新函館開業対策推進機構 [2015]、2015年10月31日閲覧）。何より、青函トンネル内の速度制限が大きく影響し、東京－新函館北斗間の時間短縮効果は限定的である。さらに、函館市街地からは新函館北斗駅より函館空港の方が近く、日本航空と全日本空輸が羽田－函館便を1日計8往復（2015年10月現在）運行していて、実勢運賃も公表された新幹線料金を下回る水準にあることから、航空機との競争力は必ずしも強いとは言えない。

1.2 他路線との比較と特徴

整備新幹線は、建設時点ではそれぞれ独立した路線として扱われる。だが、東北・北海道新幹線は、東海道・山陽新幹線と同様、完成後には一体化したダイヤでの運用となる。この点は、山陽・九州新幹線と共通であり、独立した運用を行っている北陸新幹線と異なる。

1.2.1 路線延長と主要都市、人口の比較



各路線について、列車の始発駅である東京と新大阪から主要駅への距離を示したのが図表1-5である。東京－札幌間の距離は1035.2kmで、東京－博多間の1069.1kmとほぼ同等である。また、東京－新函館間は823.7kmで、新大阪－鹿児島中央間の810.5kmや東京－広島間の821.2kmに相当する。北陸新幹線の東京－金沢間451.1km、上越新幹線の東京－新潟間300.8kmに比べると距離が長い上、津軽海峡を挟んでいるため、起終点の間では高速バスとの競争が発生しない。ただし、前述のように、空路の羽田－函館便との競争力が問

われる路線となる。

沿線の人口⁸⁾をみても、東北・北海道新幹線は、新函館北斗開業の時点でみる限り、北海道・山陽新幹線や山陽・九州新幹線よりも少ない＝図表 1-6。図表 1-5 に示した主要駅は、沿線の政令指定都市と県庁所在都市、中核市、ならびに人口 20 万人規模の市などに立地した駅を選んでいるが、東京－新函館北斗間の政令指定都市はさいたま市と仙台市だけである。北陸新幹線は、沿線にさいたま市以外の政令指定都市がないながら、路線延長や人口集積は、盛岡以南の東北新幹線と同程度である様子が見て取れる。

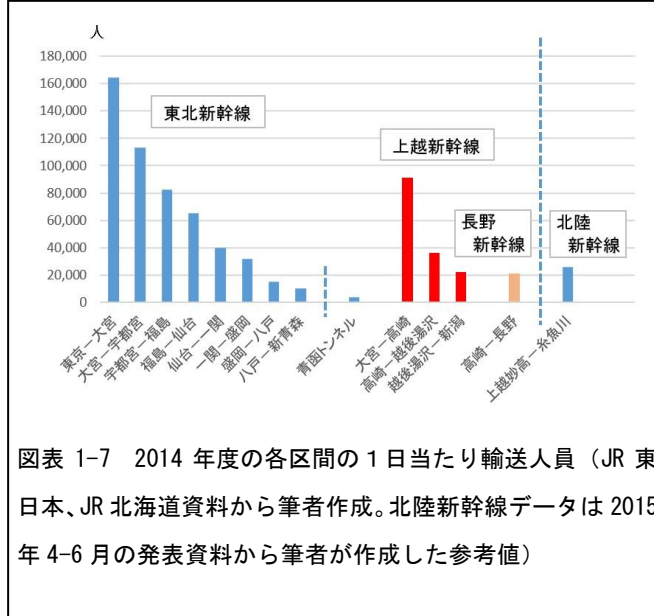
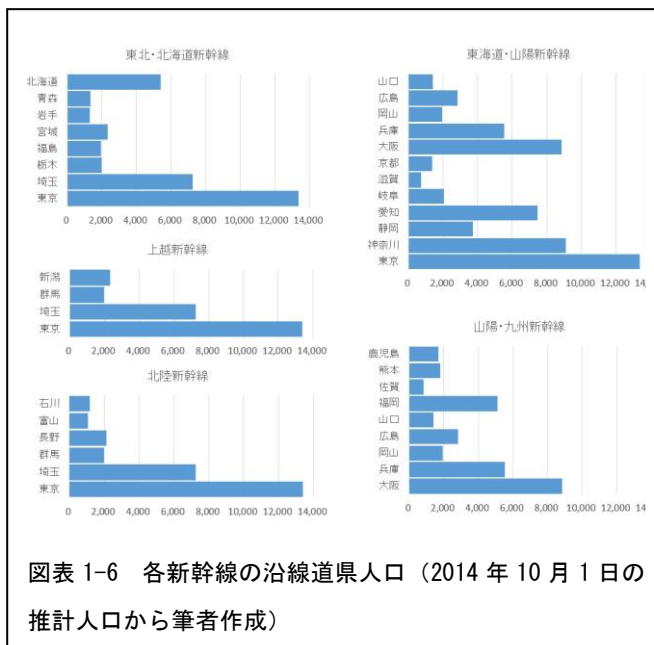
東京を起点に北へ向かう各新幹線の経営モデルを全体的にみると、終点に向かうほど小さくなる需要を、首都圏近郊の通勤・通学需要で補う

形と推測される。首都圏に近いほど列車の本数が多く、また、運行区間や停車駅のバリエーションも多い。このような特徴について、佐藤 [2015] は「東海道新幹線は単独で効率的な輸送ができるのに対して、JR 東日本の新幹線はネットワークが充実することではじめて効率的な輸送が可能となる」(p. iv～v) と指摘している。

図表 1-7 には JR 東日本などが公表している新幹線の利用状況を示した。⁹⁾ 利用者は東京から離れるほど減り、東北新幹線の着工時に懸念された「需要先細り型」(楢引 [2007]) の特徴は全く変わっていない。また、公表資料に基づく筆者の計算によれば、青函トンネルの 2014 年度の利用者は 1 日平均 3,890 人にすぎない。

なお、東北新幹線は、速達タイプとして「はやぶさ」「はやて」、各駅停車タイプとして「やまびこ」「なすの」を設定しているが、東京－新青森間を走る列車は「はやぶさ」に限

られ、盛岡－新青森間は、「はやぶさ」の便によって停車駅を変えるパターンの運用がなさ

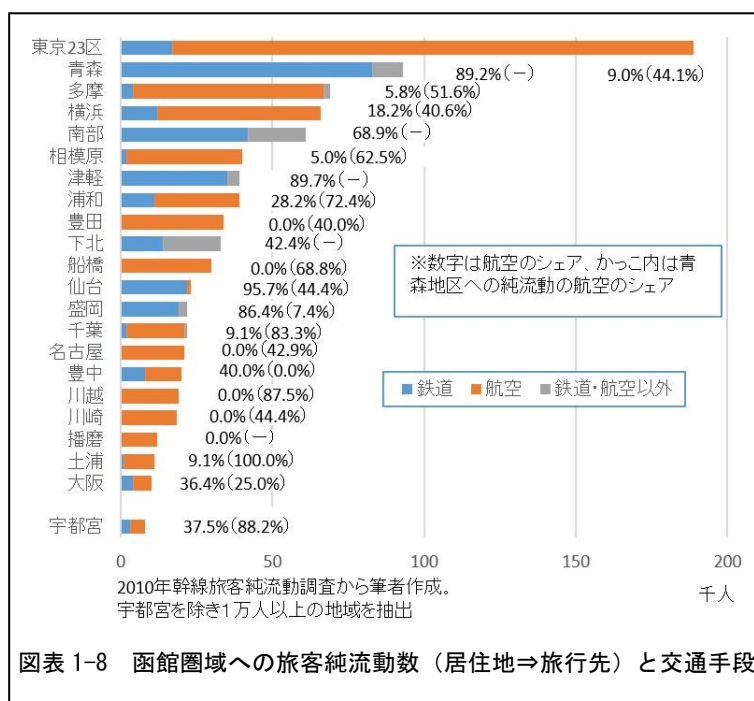


れている。北海道新幹線「はやぶさ」も、この運用を踏襲すると予測される。

1.2.2 函館地域への旅客流動

道南地域には、どのような人がどのような交通手段を使って訪れているのだろうか。図表 1-8 に、2010 年の幹線旅客純流動調査から作成した、全国の各地域から函館地域（函館市を中心とする渡島地方の 11 市町）に旅行した居住者の人数および移動手段の概要を、人数が多かった地域別に示した。グラフには二つの数値を加筆してある。まず、鉄道の旅客シェア、そして、各地域から青森地域（青森市と東津軽郡）への旅客流動に占める鉄道のシェアである。青森地域の数値については、津軽海峡を挟んでいること、鉄道では青森－函館間に 2 時間を要することが、どのように影響しているかを検討するために加えた。

図表 1-8 から明らかのように、函館地域への移動者は、東京 23 区を筆頭に首都圏居住者が圧倒的に多く、しかも青森地域に比べると鉄道のシェアは非常に小さい。ただし、羽田空港から遠い上に新幹線乗換駅・大宮を抱える浦和地域は鉄道のシェアがやや高い。豊中・大阪地域の鉄道シェアが高い理由は明らかではないが、当時まだ運行していた夜行寝台列車「日本海」などの利用を反映している可能性がある。



図表 1-8 函館圏域への旅客純流動数（居住地⇒旅行先）と交通手段

東京－新函館北斗間に「はやぶさ」を宇都宮に停車させようという運動があったが、2010 年時点のデータを見る限り、宇都宮地域から函館地域への流動は年間 8 千人にとどまり、しかも鉄道シェアは 4 割に届かない。

調査時点では、東北新幹線はまだ新青森へ到達していないが、首都圏から青森地域への移動については、既に鉄道のシェアが 4～7 割に達しており、新青森開業を経て、さらに上昇している可能性がある。

北海道新幹線の開業後、道南地域や北海道全域への旅客流動そのものがどこまで膨らむか、また、航空機からの利用シフトがどこまで進むかが焦点となる。

1.3 北海道新幹線は何をもたらすか

北海道新幹線は道南地域や北海道全体に何をもたらすのだろうか。本項では短期的（1～2年程度）、中期的（数年程度）、長期的（10年～札幌開業まで）に分けて検討する。

1.3.1 新幹線駅の立地と地理的環境

後に整理するように、整備新幹線についてはそもそも、もたらす「効果」や「影響」について、必ずしも定義や認識が共有されていない。このため、現実起きた「効果」「影響」を測定し、評価する作業も困難な状況にある。

ただ、個別の駅の所在都市や駅勢圏を単位としてみた場合、一般的には、その都市の規模や機能、産業・経済活動、観光資源、さらには地理的環境や駅勢圏の広がり、道県単位での後背地の広がりといった条件が、その駅の活用法や周辺地域の社会的・経済的变化を大きく左右することは間違いない。

青森県内では、盛岡市が新幹線開業とともに都市的成長を遂げた要因を「新幹線の終点となったこと」に求める言説にしばしば接する。だが、厳密な検証は困難ながら、盛岡市が都市機能で北東北を代表する都市となった大きな要因として、鉄道網と高速道路の結節点となることで、青森県と秋田県をほぼ丸ごと後背地化できた地理的優位性があると推測される。

これに対し、八戸市は、国・企業の出先機関がそれほど立地せず、行政的、経済的な後背地は大きくはなかった。それでも、青森県の西南端に位置している事情から、青森県全域、さらには道南地域に達する交通網の起点となる地理的な優位性は維持していた。また、主に都市圏内での観光産業振興が大きく進んだ。青森市については、都市圏としての後背地は八戸市などより貧弱ながら、津軽地方全域と道南地域が後背地となった。

では、新函館北斗は、どのエリアまでを後背地とできるか。そして、例えば観光客の周遊範囲をどこまで広げられ、広域観光の拠点としての機能を充実させられるか。弘前市や八戸市の事例を参考にすると、「必要条件」としての二次交通網の整備もさることながら、地元住民の意識と、広域的な観光や産業間の連携を企画し、調整する行政や経済界の問題意識がどこまで整合するかが重要となろう（楢引 [2015]）。そして、新幹線活用の「十分条件」として、これらのポイントに対応できる地域政策の構想と展開、そして暮らしに根ざした住民の参画・協力をどこまで確保できるかが、これから道南に起きる変化の広がりや程度を左右するだろう。

1.3.2 予測されるシナリオ

本項の冒頭に記したように、これまで述べてきた流動の実態や時間距離の短縮効果、さらに東北新幹線の八戸開業や新青開業を総合的に検討すると、短期的、中期的、長期的にいくつかのシナリオが考えられる。

まず、短期的にはJRグループや観光業界、地元自治体による「観光ブーム」の創出に伴

い、道南から道央にかけてのエリアで、観光客の入り込みが増える公算が大きい。ただし、時間短縮効果が限定的で本数も多いとはいえない上、羽田－函館間の空路の実勢運賃が既に新幹線と同等以下の水準にあるため、どの程度、新規需要の開拓がなされるかは不透明である。流動自体がさほど増えないまま、航空機と新幹線のシェア争いによってダンピングが生じれば、入り込み客が増えても、地元経済の純益の増加につながらない可能性もある。他方、万一、新幹線が大きなシェアを得て、羽田－函館便の機材小型化につながれば、航空コンテナの利用の制約も生じることになる。

短期的～中期的には、道南地域への企業進出や市街地の再開発、駅周辺への商業施設立地にとどまらず、道南地域や青函圏全体におよぶ、新たな産業の創出や広域的な企業活動の展開および連携による、経済活動の活発化が期待される。現地の状況を見る限り、これらは必ずしもスムーズに進展していないが、先行開業事例をみても、「新幹線の活用」という意識が、実態に即してはぐくまれ、実を結ぶには一定の時間を要する。むしろ短期間の出来事に一喜一憂せず、時間をかけて新幹線利用者等との関係性を成熟させる意識や取り組みが必要だろう。具体的には、観光をはじめとする経済活動の振興がどの程度、地元の企業活動の活性化や新たなビジネスモデルの誕生、正規雇用の創出、人材の育成につながるかが焦点となる。

もちろん、経済的効果が「新幹線効果」のすべてではない。八戸開業時や新青森開業時も、市内の連携が強化されたり、シビック・プライドが向上したり、人材育成の機運が高まるといった現象が起きた。また、新幹線駅が立地していないものの、弘前市は市民生活と観光を融合させる施策が、新青森開業を契機にスタートし、進展している。八戸市や弘前市では、縦割りの地域経営スタイルが変容し、合意形成や政策形成、事業運営のシステムが成熟した可能性がある（櫛引 [2015]）。

他の章で検討されるように、北海道新幹線への対応を考える上で、これらの現象を検証し、背景について理解を深めるには、観光振興という問題意識にとどまらず、広く地元の歴史や文化、価値観を視野に入れる必要がある。同じく、医療資源の広域的な最大活用に新幹線がどう役立つかという課題についても、受診側者も含めたソーシャルデザインを再検討する余地がある。道南地域のみならず、青函圏、さらに延伸先の札幌に至る東北・北海道新幹線沿線の全域において、このような議論と営みがいかになされ、効果が顕現するかが肝要である。

さらに、中期的～長期的視点に立てば、函館市や道南地域と東北地方の関係性の強化がどの程度、どのような形で生じるかが注目される。

道県の南端で新幹線駅が開業し、道県所在都市や道県庁と地元市町の間、対応の温度差や利害の不一致が生まれる状況は、八戸市や新潟県上越市が先行ケースとして存在する。また、北海道新幹線の開業後、函館市と札幌市の時間距離より、函館市と仙台市の時間距離の方が近くなる。

他のケースと異なって、函館市や道南地域と東北地方は津軽海峡で隔てられ、乗用車で

直接、行き来できる地勢ではないだけに、ドラスティックな「道南の東北化」が進むとは考えづらい。とはいえ、全国的な新幹線ネットワークに道南地域が組み込まれることで、企業や自治体、住民の意識や行動様式、世界観が大きく変動する可能性は否定できない。

東北新幹線「はやぶさ」のダイヤ構成は、東京を頂点とし、次いで東北の中心である仙台、さらに北東北の中心・盛岡、そして終着地点・青森へと至る、地域の階層構造を反映した形になっている。その意味で新幹線は、地域の自立性を強めるよりは、東京や、その出先の仙台への依存度を強めかねない要素もある。新函館北斗駅に「はやぶさ」が到達した後、道南地域が何らかの形でこの階層構造に組み込まれていくのかどうか、さまざまな経済的、社会的指標の動向を注視していく必要がある。

1.3.3 札幌延伸への過渡期をどう活用するか

筆者の見聞や過去の開業事例を参考にすると、「新幹線は日常の足として用いられて初めて、地元住民のためのインフラとして受け入れられる」という仮説を提示できる。自治体の境界や企業の営業エリア、旅客の移動時間とコストを勘案すれば、道南開業の時点では、北海道新幹線は通勤や通学、通院といった日常生活に密着した需要が大きいとは考えづらい。札幌延伸に伴い、これらの膨大な需要が顕在化した時点で、初めて「道民のための新幹線」という認識が共有される可能性がある。

その意味で道南開業は、札幌延伸までの過渡期、踊り場と位置づけられよう。この期間をどのような体制と意識で迎えるかによって、地元の将来像は大きく異なる。八戸市は、東北新幹線のターミナルとなることで有形無形の恩恵を受けた。しかも、その地位が新青森開業と同時に失われることも織り込み済みで、さまざまな活動を展開し、途中駅化した際しても大きなダメージを被らなかつたと推測される（榎引 [2007] [2015]）。対照的に、青森市は、2010年度の新幹線開業を前に、2005年に北海道新幹線が着工した時点で「2015年度に北海道新幹線が開業し、ターミナルとしての優位性をわずか5年後に失う」という悲観論が市内を覆い、都市規模で戦意喪失とも言うべき状況に陥った（榎引 [2010]）。新青森開業直後の2011年3月に東日本大震災が発生した事情もあり、住民の活動や県・市・経済界の施策は、新函館北斗開業を目前に控えた2013年ごろからようやく活発化してきたが、青森市は10年近い時間を空費した格好となった（榎引 [2013]）。

過去の開業事例と対比させると、新幹線の駅名問題の推移が象徴するように、道南地域の自治体や各団体の関係性は、新幹線開業対策に関する限り、必ずしも成熟しているとは言いがたい。裏返せば、新たな関係性を構築できれば、それ自体が最大の新幹線効果となる。今後、上記のような状況を踏まえて、函館市や北斗市、道南地域がどのようなビジョンを描き、新たな地域経営スタイルを構築できるか、特に道央との関係性をどう再構築できるかが大きな焦点と言える。

議論の対象を、道南地域に限定せず、北海道新幹線の終点である札幌市や道央に広げ、同時にタイムスケールを2031年春まで広げると、「航空機の代替にとどまらない輸送機関

としての意義をどう見いだせるか」という課題が浮上する。

他の章で検討されるように、誕生以来、専ら昼間の旅客輸送のみを担ってきた新幹線の機能が、そのままよいのかについても多いに議論の余地がある。既存の規制や利害関係にとらわれず、荷物・貨物輸送の可能性を探り、あるいは、旅客輸送の範疇でも、受診が必要な人や要援護者にどのようなデザインの高速・高規格鉄道を提供するのか、真摯に検討し、提言していく営みが欠かせない。

このように考えると、あまりにも大きな首都圏からの需要、ないしは「対東京」という政策的な呪縛にとらわれすぎ、航空機との競合を意識しすぎると、「首都圏との時間短縮効果が限定的である」というパラダイムに社会全体がとらわれて、適切な合意形成方法や政策目標の設定の方向性を見失う可能性がある。本節の末尾で触れるように、加速する人口減少と偏在にどう対処するか、現実社会の諸課題と、課題解決ツールとしての交通インフラをどう突き合わせ、政策的に整合させて進行管理を試みるか、という視点からの議論が不可欠である。

なお、「札幌延伸が本当に必要か」という議論も今なお散見されるが、新函館北斗開業が迫り、また、札幌延伸という政策的決定がなされた以上、本節ではこの問題には立ち入らない。

延伸する以上は、工期をできるだけ短縮するとともに、できるだけ緻密に道央や札幌市エリアの「近未来像」を繰り返し設定し続け、PDCA サイクルを回しながら、新幹線に最も適合した二次交通ビジョンや駅舎と周辺の社会的・経済的デザインを描いていくしかない。

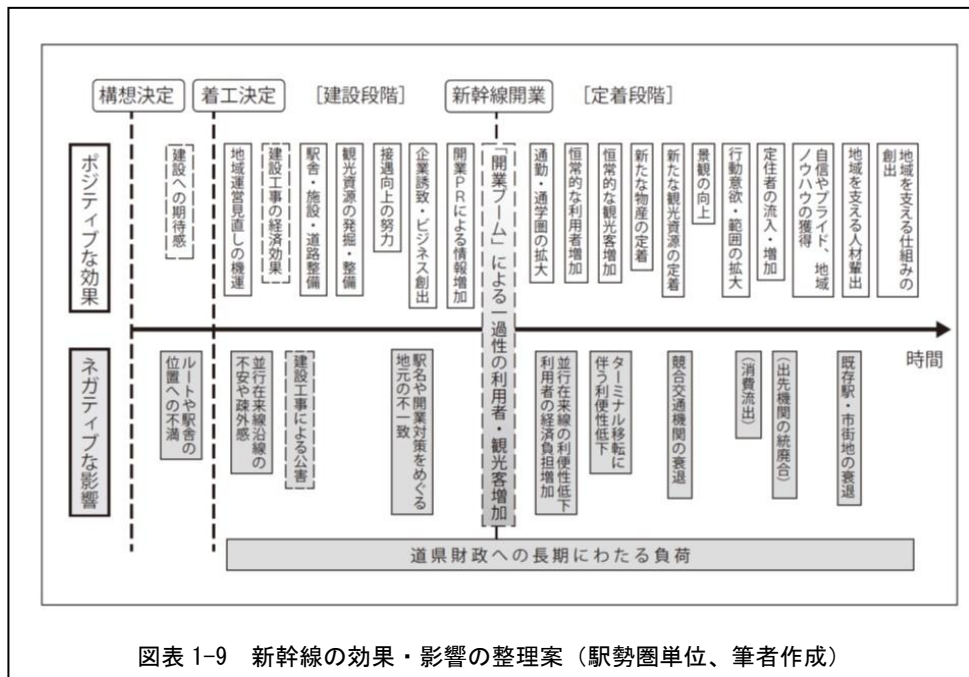
1.4 国土政策と地域振興策の狭間

国土政策のスケールで新幹線が期待される役割と、基礎自治体や広域自治体が期待する役割は、必ずしも一致しない。その状況には、総合開発計画そのものの性格が関わっているという指摘がある。本項では、両者の狭間を検討する。

1.4.1 「新幹線効果」の概念整理

本節で何度か「新幹線効果」「開業効果」という語を用いてきた。しかし、何をもって新幹線の「効果」とみなし、どんな指標で評価・測定するか、という議論は、意外なほど進んでいない（櫛引 [2012] [2014a]）。図表 1-9 に、主に筆者の見聞に基づいて作成した、一つの駅勢圏を単位とした「新幹線のポジティブな効果・ネガティブな影響」案を示した。現実には、空間的・社会的により多くのアクターないしステークホルダーが存在し、これらが互い複雑に絡み合っていると推測される（櫛引 [2007]）。

東海道・山陽新幹線と異なり、整備新幹線は構想誕生時から「地域振興」を目的としてきた。そして、沿線に人口集積や製造拠点の集積を促す「需要開拓型」の路線と定義されてきた。



図表 1-9 新幹線の効果・影響の整理案 (駅勢圏単位、筆者作成)

平石 [2002] は新幹線整備に伴う効果として、利用者が直接的に享受する時間費用短縮や安全性、快適性、確実性に加えて、経済活動の活発化に伴う利潤の最大化と雇用誘発、所得の再分配効果、さらには景観の向上や都市拠点の形成といった「存在効果」を挙げた。また、生産や所得の増大、税収の上昇、人口や資産価値の変化、自動車から鉄道へのモータリシフトを「波及効果」と位置づけた。

さらに平石は、これらの効果による地域振興の進捗度を測る指標として、農地面積や各産業の従事者数、駅乗降者数、工場数、人口、卸売・小売業の商店数や販売額、地価、課税対象収入を取り上げ、計量経済モデルによる分析と都市の分類を試みた。しかし、最終的には東北（盛岡以南）・上越新幹線の沿線人口の増減に着目しつつ、「ある都市は成長し、ある都市は停滞している。これらについては、新幹線以外の外的要因の影響もさることながら、新幹線に関する政策のあり方、言い換えれば新幹線に関連した地域づくりの姿勢が大きな影響を及ぼしていると推察される。…実際の地域振興は、各地域の地域づくりに対する取り組みの程度に大きく左右される」(p. 102) と記し、数字から検討できる地域の変化やポテンシャルには限界があることを示唆している。

1.4.2 見えにくい「解決すべき課題」

整備新幹線構想の起点となった新全総において、新幹線は「東京・大阪からの日帰り圏を全国に形成する」デバイスとして構想され、大都市圏からの産業や人口の分散を目的としていた。しかし、航空機の普及がその機能の半ばを代替する一方、グローバルイゼーションやIT化の進展、さらには少子化・高齢化によって、日本の経済構造は劇的な変化を遂げた。その結果、2015年現在では、主に観光産業の振興を想定した「交流人口の増加」が

最前面に掲げられている。

では、実際に、交流人口の増加や観光産業の育成によって「真に達成されるべき政策的課題は何なのか」といった問いには、実はあまり焦点が当たっていない印象がある。このことは、当初、構想を検討した国、整備新幹線の建設を求め続けた主体となった道県、そして実務面で効果創出の主体と期待される基礎自治体との間で、必ずしもそれぞれの「政策的目標」が整合していない現実符合する。そして、その齟齬は空間的な課題の発生やステークホルダーの立ち位置とリンクしている。

それを端的に示すのが、新幹線駅が郊外に立地した事例である。国や JR は、需要の大きい大都市圏間を効率的に結ぶことで、安定的な経営を実現するとともに、国土全体のスケールでの地域経営の刷新を志向する。その結果、中間の中小都市においては、直線化が強く求められる新幹線ルートや、地形、市街地の形状といった制約から、駅舎が中心市街地から遠く離れた場所に立地するケースが出てくる。これは、ほとんどの場合、当該市町にとっては不本意な選択であり、青森市のように、県を間に挟んで、国（国鉄）と地元自治体・経済界が強く対立する結果をもたらしたりする（楢引 [2007]）。¹⁰

また、新幹線が建設された県においては、熊本県や鹿児島県、青森県のように、JR から経営分離された並行在来線区間は、長距離・優等列車の廃止や運賃の値上げといった不利益を被っている。にもかかわらず、新幹線の開業がもたらした利益で、これらの不利益をどう補うか、その手法は確立されているとはいいがたい。そもそも、新幹線の「効果」が何なのか、定義も認識も曖昧な状態では、並行在来線区間の自治体や住民に利益を「還元」することは困難であろう

しかし、肝心なのは、これらの帰結をも念頭に「新幹線の建設」を選択したのが地元の道県や市町村であること、つまり形式上は「住民自身」の選択による帰結と位置づけられる点であろう。このプロセスが内包する矛盾については、船橋ほか [2001] が詳細に検討しているが、北海道新幹線の開業や札幌延伸に際しても、どのような利益、不利益が、誰に、どのような形で及ぶのか、そして何らかの手法で不利益を補うことができるのか、といった点は、「JR と国、道県、市町村、そして住民の利害は必ずしも一致しない」という事実を念頭に置いた上で、さらには「住民の利益の最大化」という視点から、強く問い直す必要がある。

ここで留意しておきたいのは、東北新幹線の建設促進運動に携わった人々が合言葉としていた「あらざるを憂えず、等しからざるを憂う」という視点である。まちづくりや産業振興策との具体的な整合性を必ずしも見通せない状態にあるにもかかわらず、「新幹線が立地しない現状は不公平である」という主張が各地で前面に打ち出された。青森県の元幹部職員の一は、整備新幹線の建設促進運動の原動力について「不公平感を根元とする、県民のフラストレーション」と評した（楢引 [2007]、p. 48）。

このような状況は、新幹線が未整備の地域で今なお、繰り返されている。例えば四国では中四国新幹線の建設を求める運動が強まっている。¹¹「不公平感」「感情」というファク

ターは、プラスに転じれば積極的な新幹線開業を引き出し得るとはいえ、建設自体が自己目的化してしまえば、必ずしも生産的な活動につながらない可能性がある点は、銘記する必要がある。

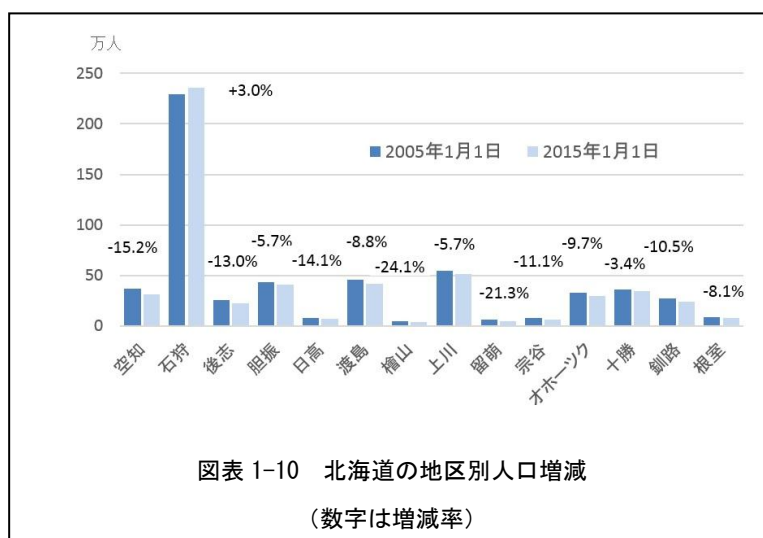
なお、国土政策や地域政策の観点からは、「災害」「防災」という論点も提起しておきたい。日本は戦後、首都圏への諸機能集中によって国際競争力を保ってきた一面がある。しかし、特に東日本大震災の発生以降、日本とその周辺は災害リスクが増大している。東京一極集中のひずみや限界を直視した上で、どう災害に強い、レジリエンスある社会をつくるか、その議論の一端に、北海道新幹線の建設や維持を加える必要があるのではないかと。

1.5 人口減少・高齢社会における新幹線像

北海道新幹線の札幌延伸には、まだ長い時間を要する見込みである。他方、道内では人口の減少と移動が進んでいる。新幹線の活用策を、どのようなテーブルに置いて議論すべきかを検討する。

1.5.1 人口の道央集中と周縁部の減少

図表 1-10 に北海道各地区の人口動向を示した。道央を除く地域は人口減少が進行しており、道南の檜山地域はその度合いが大きい。JR 北海道の構造的とも言える経営面の課題を視野に入れた上で、鉄道が北海道という物理的地域の管理と、行政や地方自治において果たすべき役割を、短くても 50 年程度



のスパンでシミュレーションしていく必要があるのではないかと。もちろん、北海道の問題は地元自治体や住民だけにゆだねられるべきではない。国土の 22% を占める北海道を、国としてどう扱っていくのか、その将来像に関する広範な議論が欠かせない。だが、現時点では、そのような議論のテーブルは見いだしにくい。

ただ、問題の構造は複雑である。人口集中が叫ばれる大都市圏、特に首都圏も今後、高齢化に向かい、それを維持できる社会的・経済的・人的ストックは必ずしも十分ではない。また、大きくみれば人口減少地域である北海道も、道央への一極集中が進む姿は、日本の全体像と入れ子状態の構造にある。

他方、北陸新幹線沿線では、地域の将来を左右する 18 歳人口の争奪戦が、大学入学生の

確保という形で顕在化しており、青函圏にもその兆しがある。

このような状況下、本間 [1992] が指摘したように、ソフトよりハードが先行し、かつトップダウン型の発想を持つとされる整備新幹線構想は、地域に最適化した交通デバイス、あるいは地域課題のツールとなり得るだろうか。

特に近年、国内産業の製造拠点の海外移転や本格的な人口減少と高齢化、人口偏在が進展しており、平石 ([2002]) が示した人口や産業に関する従来の指標が、どこまで現状および未来のまちづくりに有効か、という視点も欠かせなくなっている。これらの状況を踏まえ、人口減少社会に対応した指標をどう設定すべきか、また、櫛引 [2015] に示した、数的な指標に置き換えづらい市民マインドの変化をどうとらえ、指標化するかが一つの焦点となろう。

1.4.2 沿線地域に見える萌芽

これまでの事例をみる限り、新幹線開業には、「巨大な条件変更」をもたらして地域をふるいに掛ける機能と、クリエイティブな動きを誘発したり固定概念を振り払ったりする機能を併せ持っていると思える。しかし、残念ながら後者の事例は必ずしも多くはなく、特に高齢化や人口減少が進む地域では、「条件変更」に適合するためのマンパワーが大きく不足している。

とはいえ、各地に興味深い萌芽も見える。例えば青森県側で開業する奥津軽いまべつ駅が立地する今別町は、人口約 2,700 人、高齢化率が 50%近い町だが、毎年 8 月には 100 人単位の若者が、全国各地から集まってくる。もともとは大学生がフィールド調査のために訪れていたのが、地元の伝統芸能「荒馬祭り」に触れて感銘を受け、やがてその担い手となって、その輪が他大学や後輩に伝わったという。彼らは宿泊施設ではなく、地元の人々の家や集会所に泊まり、町に活気をもたらしている。少子化と高齢化の時代、若者たちがいくつもの土地で活躍するための装置として、新幹線をどう活用するか。彼らの姿は、多くの示唆を投げかけてくる。また、近年、提唱された「人口ダム」構想は、東北地方を見る限り、新幹線のネットワークや停車駅の構造とある程度、親和性を持つ可能性がある。

国際的なパイロットの確保問題などを念頭に、30～50 年スパンで考えれば、航空機が今後も、現在のように日本の空を飛び続ける保証はない。青函トンネルなどの運用コストに不安はあるものの、日本列島の保全維持を考える上で、北海道新幹線は不可欠のデバイスといえる。

とはいえ、新幹線が新函館北斗に到達した場面では、そのイメージは描きにくいだろう。九州新幹線も、2003 年の部分開業時は「九州島内の足」という機能が明確になったものの、「日本の西半分をつなぐネットワークの一環」という姿は、全線開業時に初めて見えてきた。北海道新幹線も同様だろう。にもかかわらず、現在はあまりに「観光」に議論が特化していないだろうか。また、観光にしても、現在の人口の年齢・社会構成を時間的に外挿すれば、観光、交流人口増加は、中長期的にみれば一過性の効果かもしれない。10 年後、

20 年後における国内の生産年齢人口層は、果たしてどれだけの移動・旅行ニーズと可処分所得を有しているだろうか。

新幹線活用に定型はない。模範解答もない。本書の各章で検討され、提示される地域課題は、観光資源にとどまらず、地元の歴史や文化に根ざした価値観、広範な産業力と市民力、さらには地域社会と全国・海外をつなぐ人的ネットワークを総活用する、社会の新たなデザイン力の必要性を強く示唆している。今、求められているのは多層・多様な問いを立てつつ、所与の条件を使い切る覚悟と仕組みをどう覚醒させ、発動させるか、という問いへの答えであろう。その視点こそが、多くの地域が長く抜け出せずにきた「ハード先行」「トップダウン型」開発としての「新幹線という呪縛」を振り切る鍵となるのではないか。

<<注>>

1) 後述するように、1980年代から2000年代初めにかけては、整備新幹線の建設効果を論じる際、人口の増減がよく用いられた。しかし、因果関係にまで踏み込んだ説明は乏しく、「結果的に、新幹線沿線では、それ以外の地域に比べて、人口の増加率が大きい」といった、対応関係を提示したケースが大半である。もちろん、個別にみると、新幹線駅の立地が都市の人口増加や機能向上に貢献している例は多いと思われるが、特に人口減少社会においては、指標としての人口の扱い方に留意する必要がある。

2) 自治体の建設費負担額は、財政規模に比べると非常に大きく、地方債の返還期間は数十年単位に及ぶ。櫛引 [2007] を参照

3) 在来線は新幹線より線路の幅が狭く、トンネルなどの設備も小さい。そこで、在来線を走行できるサイズの新幹線車両を開発するとともに、在来線の線路幅を広げる、あるいは在来線にレールを1本増設して、新幹線と在来線を直通させる方式である。既存の在来線を活用できる半面、災害や交通事故のリスクが大きい、速度が最高130km程度、といった制約がある。

4) 路盤自体は新幹線と同じ規格で、線路幅のみを在来線とする方式。在来線の車両をそのまま使用できる利点がある半面、新幹線規格の列車を直通させるには、車輪の幅を変えられるフリーゲージトレインの開発が必要、といった課題がある。

5) 佐藤 [2015] によれば、1980年以降、国鉄の不採算路線の廃止が進められた際、地元自治体が受け皿となって第三セクターをつくり経営を引き継いだ事例もあった。つまり、経営分離は新幹線に限った判断ではなかった。

6) 国土交通省資料 [2012] によれば、共用区間を260kmで運転できた場合、140km運転時に比べて18分の時間短縮効果が得られ、東京-新函館北斗間は最速3時間50分余りで到達できる計算になる。

7) 現行の在来線特急「スーパー白鳥」「白鳥」10往復のうち、新青森で東京への便に連絡しているのは8往復で、道南と東京の往来に使える便は1日2往復増えることにはなる。また、列車1編成当たりの定員は2倍以上に増えるため、津軽海峡を挟む輸送量自体は大幅に増加する。

8) 新幹線の「沿線」をどう定義するかについては、実は多くの検討の余地がある。最も狭く考えれば、新幹線駅が立地する自治体とその近傍のみとらえることもできる。広く考えれば、新幹線が通過し駅が立地する都道府県となるが、例えば長野新幹線の例をみても、松本市民が積極的に新幹線を利用するとは想定しづらく、県人口が利用者数に直結するとは限らない。ここではあくまで、路線別の利用ポテンシャルを比較することを目的に、便宜的に都道府県人口を比較した。

9) JR各社のサイトを見る限り、同様の網羅的な新幹線旅客データは公表されていない。

10) ただし、その一方で、自治体の首長や議会が、国やJRに対して「1日も早い開業」「1

分でも早い東京到達」「1本でも多い列車の停車」を活発に陳情しつつ、そのことによって地元が得るメリットや具体的な施策を必ずしも明示できず、結果的に陳情が自己目的化して、開業対策としてのアリバイづくりに至った可能性のあるケースも散見される。

11) 中四国新幹線の建設促進運動を求める声は根強く、地元の動きに反応した香川県の民放が、筆者が2014年に企画した北海道新幹線に関するシンポジウム取材に訪れる場面もあった。また、筆者は2015年9月、学会のため訪れた愛媛県松山市で、24歳の若い女性から「四国にだけ新幹線がないのは不公平であり、絶対に建設すべきだ」という主張を直接、聞く機会があった。

<<参考文献>>

青森県企画政策部 [2010]『平成21年度版よくわかる青森県』p.174。

大坂直樹 [2015]「新幹線開業から3カ月、北陸2空港の“今”」, 東洋経済オンライン, 東洋経済新報社 (<http://toyokeizai.net/articles/-/73153>=2015年6月14日掲載, 同10月31日閲覧)。

小川貴大 [2013]「北海道新幹線開業による北海道と東北の連携強化」『NETT』第81号 pp.11-13 ほくとう総研。

小里貞利 [1992]『熱き闘いの日々 整備新幹線に賭けた男のロマン』p.386 東京貞山会出版部。

小里貞利 [2007]『新世紀へ夢を運ぶ整備新幹線』p.230 文藝春秋企画出版部。

川島令三 [1999]『新幹線はもっと速くできる』p.335 中央書院。

角一典 [2001]「全国新幹線鉄道網の形成過程」『北海道大学文学研究科紀要』第105号 pp.105-134。

北村正哉ほか [2000]『人生八十年—前青森県知事 北村正哉の軌跡』p.424 同書刊行委員会。

櫛引素夫 [2007]『地域振興と整備新幹線—「はやて」の軌跡と課題』p.136 弘前大学出版部。

櫛引素夫 [2010]「新青森開業の準備はなぜ『進まない』か—東北新幹線の政策的な課題と可能性」『地域社会研究』第3号 pp.27-37 弘前大学地域社会研究会編/弘前大学大学院地域社会研究科監修。

櫛引素夫 [2012]「整備新幹線の『開業効果』をどうみるか—青森県の事例から」『NETT』第78号 pp.10-13 ほくとう総研。

櫛引素夫 [2013]「北海道新幹線開業への課題—道南地域と青森県を中心に」『青森大学研究紀要』36(2) pp.33-52 青森大学学術研究会。

櫛引素夫 [2014a]「『新幹線効果』を考える—八戸・弘前・青森」『地域社会研究』第7号 pp.135-145 弘前大学地域社会研究会編/弘前大学大学院地域社会研究科監修。

櫛引素夫 [2014b] 「北陸新幹線開業をめぐる地域課題—上越、富山、金沢地域の比較」『青森大学研究紀要』36(3) pp. 219-238 青森大学学術研究会。

櫛引素夫 [2015] 「東北新幹線の開業が地元の生活に及ぼした影響の検証ならびに北海道新幹線の開業準備の検討と提言」『平成 26 年度青森学術文化財団助成事業・成果報告書』 p. 48。

国土交通省 [2012] 「青函共用走行に関するこれまでの検討及び論点について」 p. 15。

上越市 [2001] 『21 世紀にのこる乗りもの 新幹線』 p. 230 交通新聞社。

佐藤信之 [2015] 『新幹線の歴史』 p. 368 中公新書。

永澤大樹 [2012] 「北海道新幹線の開業に向けた官民連携による函館市の取り組みについて」『NETT』第 78 号 pp. 14-16 ほくとう総研。

平石和昭 [2002] 『新幹線と地域振興』 p. 190 交通新聞社。

船橋晴俊ほか [2001] 『「政府の失敗」の社会学—整備新幹線建設と旧国鉄長期債務問題』 p. 295 ハーベスト社。

本間義人 [1992] 『国土計画の思想—全国総合開発計画の三〇年』 p. 254 日本経済評論社。

北海道新幹線開業はこだて活性化協議会 [2008] 「北海道新幹線開業はこだて活性化アクションプラン」。

北海道新幹線新函館開業対策推進機構ウェブサイト

(<http://www.shinkansen-hakodate.com/archives/category/q-and-a>)。

山之内秀一郎 [2002] 『東北・上越新幹線』 p. 175 JTB。

2. 北海道新幹線開業と新たな東北・北海道地域連携の可能性

～津軽海峡圏交流史を振り返りつつ～

末永洋一（青森大学 名誉教授）

2.1 北海道新幹線開業が意味するもの

平成 22 年（2010 年）12 月、東京駅から新青森駅に至る東北新幹線が全線開業し、翌年 3 月には新型車両 E 5 系「はやぶさ」の運行が開始された。これにより、青森県と首都圏や東北地方南部とは、高速道路、航空機、新幹線の 3 つの高速交通体制によって結ばれ多方面での影響が現われた。この開業は、津軽海峡を挟んで一衣帯水の北海道、特に道南地域にも一定の影響をもたらしたものと思われるが、平成 28 年 3 月の北海道新幹線開業は、北海道、特に道南と青森県のみならず東北地方・首都圏との物理的距離や精神的な距離感を短縮させ、交流が活発になることで、経済・社会・文化などに影響を及ぼすこととなる。北海道南部と東北北部は古来より多様な交流があったが、北海道新幹線開業は、両地域の交流を新たなフェーズに移行させ、これまでとは違ったものとする可能性があり、単なる「交流」から「連携」、さらには「結合」＝「津軽海峡圏」へと深化させる可能性を内在するものであろう。

しかし、こうした地域「結合」への深化＝「津軽海峡圏」の形成には、課題も存在しよう。新幹線という巨大インフラは、地域的「結合」を深化させる必要条件であるのは確かだが、問題は、この条件を活用して、いかにして「交流」や「連携」を深化させ、地域「結合」へと深化させるかであり、そのための条件や環境を整備し創造していくことが求められよう。我々は、青函トンネルが開通した時、これを活かした青函圏交流を活性化させようと、「青函インターブロック構想」や「青森・函館ツインシティ構想」などを提起し、両地域の結合の深化に取り組んだ経験をもっている。しかし、青森県と函館地方（道南）は「ブロック」＝「地域」として「インター」＝「連携・結合」することはなく、青森市と函館市も「ツイン」＝「双子」として「親密」になることもなく、今日に至っている。今後の青函交流、「津軽海峡圏」の形成を考えると、何故、従来の取り組みがこうした結果になったのか、その検証が必要なのは言うまでもない。こうした検証を経て、北海道新幹線という新たな条件を有効に活用することが可能か、そのためには如何にすべきかを考えることが重要であると言えよう。

以下においては、最初に、青森（本州）と函館（道南）の交流史を概観し、明治～昭和初期の「津軽海峡圏」論を今日的視点から読み込む作業を行う。その後、青函トンネル開通後の青函交流を検討し、北海道新幹線がもたらす「津軽海峡新時代」における地域的「交流」から「連携」、さらに「結合」へと進展する可能性を考察したい。

2.2 津軽海峡交流史を振り返る

2.2.1 古代・中世の津軽海峡交流

砂漠や山間部など険しい陸地での交流に比べ、海洋を利用した交流は比較的容易であるのは明らかな事実である。ましてや、狭い海峡は交流の妨げにはならない。「しょっぱい川」＝津軽海峡は、両者間の交流を妨げるのではなく、むしろ交流を促す存在であっただろう。古くは人力や潮力で、その後は帆船＝風力によって横断し、近代以降は蒸気船が利用された。さらに、青函トンネルは両地域を「地続き」とし、交流の量的、質的な発展を促した。

津軽海峡交流の歴史は古いが、文物によって確認されるのは9世紀後半からである。この頃、道南地方で製作された擦文土器や土師器と同様なものが青森県下北半島でも作られており、両地域間の交流を示すものである。両地域間の通婚も行われていたとする研究もある。10世紀～11世紀には、ユーラシア大陸東部、北海道、そして東北北部に及ぶ擦文文化圏も形成された。鎌倉時代の『吾妻鏡』に和人の蝦夷地往来が記されているが、正平11年・延文元年（1356）に成立した『諏訪大明神絵詞』には、蝦夷地の人々が外が浜（青森県津軽半島東部）で交易を行い、和人が蝦夷地へ渡海し定住したことを伝えている。鎌倉幕府が安藤氏を「蝦夷管領」に任命し、「蝦夷の沙汰」すなわち北奥羽海岸部から夷島（北海道）に居住する蝦夷人の統括をさせるが、これは和人支配が蝦夷地にまで及んだことを意味しよう。安藤氏は、室町幕府の下でも蝦夷地支配に関わるが、このことが和人の蝦夷地移住や定住を促し、和人は志苔館など「道南十二館」を建設し、アイヌ民族との交流を盛んにした。室町末期、安藤氏は南部氏との抗争に敗北するが、蠣崎氏などを介して蝦夷地南部への支配は保ち続けた。もっとも、和人の蝦夷地進出はアイヌ民族との摩擦を生じさせ、長祿元年（1457）、「コシヤマイン蜂起」も起きている。以上のように、古代、中世において、本州北部と北海道南部は「一体」的存在であり、津軽海峡は両者の交流を介在する役割を果たしてきたと言えよう。

2.2.2 近世社会と津軽海峡—国内・国際貿易の結節点としての津軽海峡

近世へ移行するなかで、この地域にも大きな転換期が訪れる。コシヤマインとの戦争に勝利した和人勢力、特に蠣崎氏は蝦夷地での勢力拡大に成功するが、青森県下北地方は南部氏に奪われたが、蝦夷地での勢力は保持し続けていた。豊臣秀吉の「奥州仕置」で、「宇楚利」（青森県下北地方）から「蝦夷島」（道南）までは「日本之つき合」の地（＝日本国領土）とされ、蠣崎氏は、蝦夷地の「船役」徴収権と「非分」＝海賊行為の取締り権を認められ、蝦夷地を事実上支配して松前氏と改名した。同時に、青森県津軽地方は津軽氏、青森県南部地方は南部氏の支配が確定したことで、松前氏、津軽氏、南部氏の3勢力が、津軽海峡を挟んで藩として成立することとなった。

江戸時代の幕藩体制下、松前藩の支配する蝦夷地では17世紀半ばに「寛文蝦夷蜂起」（＝「シャクシャイン蜂起」）が起るが、それ以降は、社会が安定し新たな交易が開始される。松前藩は「場所請負制」を確立し、蝦夷地で生産される文物（北方産物）と産出されない

文物の交易を盛んにした。北方産物を生産する「場所」にはアイヌ民族や渡来和人が集まり、北陸や関西方面からきた商人と「運上所」で交易した。北方産物が活発に交易されることで産業は発展し、松前、江差、箱館（函館）（「松前三湊」）は富裕を極めた。北陸や関西から来た商人は蝦夷地だけでなく青森県下北地方にも往来して交易を行った。下北地方の鉄は専ら松前地方に移出され、水産加工の用具として利用された。干鮑（干しあわび）、煎海鼠（いりこ）、鱧鱈（ふかひれ）に代表される「俵物」は北前船で長崎にも運ばれ、中国にも輸出された。北前船は、蝦夷や青森県などの産物を本州各地へと搬送するとともに、上方（関西）や北陸の文化を各地に伝播することともなった。さらに、アイヌ民族などと沿海州やアムール川下流域に住む諸民族との交易（山丹貿易）も盛んで、中国製の絹織物（「蝦夷錦」）などが取引され、本州各地にもたらされた。こうして、津軽海峡地域において、極東・中国・蝦夷地・本州を結ぶ国際交易が展開されたのである。藩は自立的閉鎖的経済圏を主体とするものの、津軽海峡は、藩を超えた交易と交流の場であり、さらに国際交易の場として存在していたと言えよう。

江戸末期、ロシアが南下政策で蝦夷地にも進出するなかで、幕府は蝦夷地を直轄地とし、役人を蝦夷地各所に派遣し、和人とアイヌ人を支配した。この頃には漁業経営も盛んとなり、高田屋嘉兵衛などが物資運搬を請け負った。安政元年（1854）の日米和親条約で箱館が開港され、開墾と警備の目的で蝦夷地に旗本などの子弟が移住した。箱館は経済都市として発展するとともに、幕府領の統治、海岸防備、対外関係の処置を司る奉行所も置かれ政治的都市としても発展した。こうして、箱館の開港に伴い、津軽海峡は近代世界システムに組み込まれた。

2.2.3 近代における津軽海峡交流—近代的インフラ整備と人的・物的交流の増大

明治2年（1869）、蝦夷地は北海道、箱館は函館とされた。蝦夷地経営の拠点として発展してきた函館は北海道開発の出発点で、本州との結節点でもあり、諸外国との玄関口でもあった。こうしたことから、東京との直行航路も開かれ、中央の情報や文物が直接流入することとなり、津軽海峡交流は一時的に減退を余儀なくされた。しかし、明治政府が北海道の資源開発を進めるとともに、国防上から屯田兵を移住させ、特に一般人（「平民屯田」）が屯田兵に採用されたことで移住者は急増した。移住者の増加は、北海道への渡航地としての青森県の位置を押し上げることとなり、再び津軽海峡交流が活発となった。同24年に日本鉄道東北線（後の東北本線）が全線開通し、同38年には奥羽本線が全線開通した。青森県は首都圏や東北各地と鉄道で結ばれ、北海道への渡航地としてその地位を確立した。津軽海峡を結ぶ航路の整備も急がれた。同6年、北海道開拓使が青森—安渡（現むつ市大湊）—函館間、同年、小田藤吉が青森—函館間の定期航路をそれぞれ開設し、同12年、三菱汽船会社、同15年に共同運輸会社が、青森—函館間に汽船を就航させた。わが国の近代化と北海道開発の進展により、例えば、同30年における青函間航路の輸送量は旅客人員が16,655人、貨物が13,267トンであったが、同40年には、76,255人、99,560トンと、それ

ぞれ5倍、7倍に達していた。こうして、同30年代後半の青森港は、「北海道ヨリ輸入スル貨物ハ年ヲ追フテ増進シ殊ニ函館トノ関係ハ益々密接」になったものの、「日本郵船会社東西航路ノ船舶ハ未タ直接本港ニ寄港スルノ便ヲ與ヘサルハ誠ニ本市ノ遺憾トスル所ナリ」という状況であり¹⁾、青森港の未整備が津軽海峡交流の拡大にはマイナス要因とされた。しかし、同39年に日本鉄道東北線と青函航路が国有化され、最新鋭の比羅夫丸、田村丸が定期航路船として就航、所用時間を従来の半分の4時間に短縮させることで、青函間の定期航路を飛躍的に発展させた。大正末期には貨物船も就航し、津軽海峡の人的・物的交流をさらに発展させた。

津軽海峡に面する函館市と青森市は漁業基地としても一体的に発展する。北洋漁業や、明治40年の「日露漁業協約」締結後のカムチャッカ漁業では、両市は出漁基地として、また、魚類や加工品の水揚げ基地として発展している。サケマス缶詰はフランスなど欧州にも輸出されるグローバル製品でもあった。また、西洋列強のアジア進出とわが国の「北方進出」論が盛んとなるなかで、津軽海峡は軍事的にも重視され、同32年、函館山に函館要塞が構築され、大正3年(1924)には下北半島大間崎などにも砲台が設置され、昭和2年(1927)に「津軽要塞」と改称された²⁾。

2.3 津軽海峡圏をめぐるいくつかの議論

2.3.1 国際通商と「函館」・「青森」—岩橋謹次郎と成田鉄四郎—

津軽海峡交流の発展とともに、世界やわが国の中で津軽海峡を位置付ける試みも行われた。明治中期以降、わが国は急速な近代化を図り、青函地域も一定の発展を遂げたが、中央との格差も顕著となってきており、この是正が課題であった。その際、津軽海峡を世界資本主義と世界通商の発展の中に位置付け、世界システムとグローバリゼーションのなかで津軽海峡や青森市・函館市の発展の可能性を考察する試みが行われた。以下においては、こうした視点から、津軽海峡、青森市、函館市を考察した、岩橋謹次郎、成田鉄四郎、そして阿部覚次の所論を紹介する。

岩橋は、明治25年(1892)、『北海道開拓新論』を著わし、北海道開拓の進展と方策を論じたが、その中で、北海道開拓のために函館市(港)と函館の人が果たすべき役割を世界通商との関連で考察した³⁾。

岩橋は、まず「函館ハ稀有ノ良港ニシテ将来東洋貿易及ヒ航海ノ中心トナルヘ」き港であり、函館市は「将来航海貿易ノ中心トナリ大都会トナリ大繁昌ヲ極ム」ことは「常ニ信シテ疑ハサル所」である断言し、その理由を函館港の地理的条件に求めている。すなわち、函館港は「北海道開拓ニ至適ノ法ナル」位置にあり、「内地人民ハ申スルニ及ハス海外各国ノ人オモ招キ寄セ」る可能性をもっていること、対岸に青森港があり「北海道ヲ開クノ順序ハ青森迄ノ鉄道ヲ成就シ青森港ニ便利ナル埠頭ヲ作り青森函館間ニ神速且ツ美麗ナル大汽船ヲ通航セシメ」ることを可能にすることにあるとする。さらに、函館港は、世界の交易・貿易の重要な拠点となる可能性が大いにあるとするが、それは、世界貿易が発展する

中で、北米と中国を結ぶ太平洋航路は重要な航路となりつつあり、「旧来ノ汽船会社ヲ併セテ五大汽船会社ノ大船巨舶ハ太平洋中ニ往来織ルカ如クナルハ遠キ事ニハ非ラサルベシ」状況下では新たな航路を求めることは必至で、これらの船舶は「函館港ニ寄スルノ説」は当然のことだとしたのである。こうして、「我函館港ハ亜細亜米利加貿易ノ中心トナリ百般繁忙ヲ増シ百事活発ヲ極ル事」になるが、「加之シベリア鉄道⁴⁾ハ日ニ其歩ヲ進メ」ており、その終着地であるウラジオストク港から日本、朝鮮、中国などへの交易船も就航し、ウラジオストクに近い函館港は寄港地として有望であるとした。また、「ニカラガ運河」⁵⁾にも触れ、この運河の開通は太平洋航路を一層発展させることとなり、同運河を経由する船舶は、アジアとアメリカの航路上の最短距離上に位置する函館港に寄港することは明らかであるとした。このように、函館港と函館市は、北海道開拓の拠点としてのみならず、世界貿易、特にアジアとアメリカを結ぶ貿易においては有利な地理的位置を占めており、この条件を最大限に活用することこそが函館商人には求められている岩崎は主張したのである。

この当時、津軽海峡がアジア―アメリカ貿易の中継地となるとする見解はしばしば見られていた。近代資本主義の発展は海外貿易を盛んにし、貿易会社の設立と大型汽船の建造は世界的に見られ、「ニカラガ運河」開削計画があり、シベリア鉄道も直着と建設されていた。さらに、「ニカラガ運河」とシベリア鉄道の終着点・ウラジオストクを結ぶ最短距離（「大圏航路」）上に津軽海峡が位置していたのである。岩崎と同様な見解が青森側の成田鉄四郎から出されることとなる。

成田は、明治 25 年から同 26 年にかけて、主筆を務めた「東奥日報」紙上に一連の論考を発表し、同 27 年 1 月に『陸奥湾之将来』として出版した⁶⁾。成田がかかると発表された論考の動機は「宇内の大勢は陸奥湾をして永らく静寂なる外が浜の旧観を保つ能はざらしむ。国防の急、貿易の要、交通の便は之をして熱市場に転化せしむるを避くべからず」とあるように、わが国の近代化＝資本主義的発展の中で、陸奥湾をわが国の国防、貿易、通商などから位置付けようとしたことにある。特に「[わが国は]東洋貿易の中心点たらしむる前兆」があり、こうした状況を的確に捉えて「対外の国是を定め貿易を繁栄ならしめ国権を張り、日本をして東洋の海王国たらしむるの準備を為」すべきだとし、わが国は「貿易立国」として発展すべきことを提唱するとともに、その中心となるべきは陸奥湾、青森港だとした。その理由は岩崎と同様であり、シベリア鉄道（ロシア極東、ウラジオストク）と「ニカラガ運河」とを結ぶ地点に津軽海峡、陸奥湾、そして、何よりも、青森港があるとしたのである。

ここまでは岩崎と同様な見解であるが、成田は、シベリア鉄道と「ニカラガ運河」を結ぶ「大圏航路」周辺に位置する港湾を比較した上で、陸奥湾、青森港の優位性を主張する。小樽港、新潟港は「大圏航路」から離れているとして、青森港と同じ陸奥湾内の大湊港は軍港としての必要性から、浅所港（現在の東津軽郡平内町小湊浅所）は港湾としての不適正から除外される。こうして、津軽海峡に面する青森港と対岸の函館港が残るが、両者の

比較において、成田は、岩橋が函館港の優位性を保障する一因として挙げた青森と国内交通の発展を青森港の優位性を保障する条件とし、港湾面積も青森港の優位性として示される。「地峡の運河」⁷⁾の開削はさらに青森港の優位性を高めることとして主張される。

岩橋や成田の主張は客観性を欠くことは否定できないが、今日でも評価できる面もある。一つは、わが国の近代化の過程で、中央との格差が拡大しつつあった青森県や北海道（道南）を、近代化の文脈において捉え直し、発展の方向性を提示したことである。さらに、国際的視点に立って津軽海峡、陸奥湾、青森港、函館港を考察し、わが国の近代化の進展のみならず、世界資本主義の発展を視野に入れた議論を展開したことである。

2.3.2 津軽海峡を「地域」として捉える－阿部覚次の所論

津軽海峡に位置する都市、港湾を「一体的」に捉えようとする議論が大正後期に登場する。その代表例として阿部覚次の所論を取り上げる。

阿部は、函館市の海産物商人で函館市議会議員も務め、大正末期から昭和10年代、『函館新聞』や雑誌『港湾』（日本港湾協会）などに投稿、『大函館論』（大正12年8月）、『海産市場之本質と其振興策』（昭和2年4月）なども著している。以下では、『大函館論』と「東北振興と津軽海峡 附津軽海峡庁設置論」（『港湾14-5』昭和11年5月）を中心として、阿部の「津軽海峡圏」論を紹介しておこう⁸⁾。

阿部は『大函館論』において、「津軽海峡をして南日本と北日本と米大陸と亜細亜大陸とを背後地とせる一大港湾となし、此処に世界的商圈を集中せしむる」とまずは主張する。さらに阿部は、「我が国産業の発展と、運輸交通の関係を顧みるに、商圈の中心は東京、大阪に集中させられ、運輸交通諸機関の系統亦これに支配せらるるの観ありて、米亜間の要路、本土北海道間の要路たる津軽海峡を中心としての都市の頗る閉却せらるるは遺憾とする処」であるとし、世界通商の発展の中で津軽海峡の重要性を主張し、これにより、東京や大阪などに集中してきた産業発展をこの地域にも及ぼすことを考察する。「この海峡あるが為め函館は世界市場たるの可能性を有す、故に海峡こそ函館の生命にして、市民の使命は亦この海峡をして一大港湾たらしめ、以て茲に世界的新市場なる大舞台を建設する」べきだとしている。しかし、このような発展を追求しようとする時、阿部は明確に、岩崎や成田とは違って、函館のみで行うことは容易ではないと断言する。「唯茲に【函館】市民の最も留意せざる可からざるは、以上の世界的市場なる大理想は、単なる函館市民の努力のみに依りて実現し得可きものにあらず、若し仮りに実現し得るとしてもかかる偏狭なる觀念の下に建設せられしは市場は永続性を欠くものたるを惟はざる可からず」なのであり、もし「市民が其抱負を実現せんと欲せば、須らく海峡の都市の人々に津軽海峡の地理的位置を理解せしめ、且この理解を基礎に、海峡各都市市民の結合を謀り、共通せる一大理想の下に、提携努力してこそ初めて具体化することを得可きなり」として、「津軽海峡圏」諸都市の「結合」を訴えるのである。こうして、阿部にとっては、「大函館論」は「大青森論」でもあり「大大湊論」「大福山論」ともなり、さらに、夫々が個別に発展を追求するのでは

なく、「津軽海峡圏」を形成する「要素」として、一体的な発展を追求すべきだとしたのである⁹⁾。

阿部は、こうして、津軽海峡に面する諸都市を「津軽海峡都市」として捉え直し、これら諸都市の一体的努力と連携を訴えるが、さらに、昭和期になり、「東北振興と津軽海峡」で、津軽海峡を一つの「地域」として主張することとなる。東北地方は相次ぐ凶作に見舞われてその振興が課題であったが、阿部は、その振興策を「津軽海峡圏」の地平で捉え、政治的、経済的な一体性をもって運営する「津軽海峡庁」の設置を主張することとなる。「・・・津軽海峡庁は、現在の函館税関の管轄地域たる、北海道及樺太と東北三県（青森、岩手、秋田）の外に山形県を加へて一丸とする事である。・・・故に津軽海峡庁は単なる東北振興のみを目的にせず、北方日本の振興を以て使命とし、要所に徹底せる産業地帯を造りて、南日本同様内外の物資を集散し、之れを東京、横浜とを結び付け、併せて中央の指導を仰ぎ、日本の世界北方幹線航路の実現を図る事である」とし、青森市や函館市のみならず、津軽海峡に面する諸都市、諸地域を「一体的存在」としての「津軽海峡都市」として捉え、「津軽海峡庁」をして運営させることを提唱したのである。

阿部の視点と提唱は、今日にあっても有効性を有するものであろう。阿部の時代に比べはるかに社会的インフラが整備されたことにより、「津軽海峡圏」を有機的に結合させる可能性は密度の濃いものとなっており、北海道新幹線開業はこれを一層と高める可能性を有しているのは疑いのない事実である。津軽海峡をめぐる社会的インフラが高度に発展した今こそ、青森県と道南の一体性＝「津軽海峡圏」の形成が求められていると言えよう。

2.4 戦後における津軽海峡圏交流

2.4.1 「洞爺丸事件」と青函トンネル

太平洋戦争で青函連絡船は壊滅的打撃を蒙った。しかし、青函航路の再開はわが国の再建と復興に重要であり、他航路の船舶が青函航路に転用された。昭和21年（1946）～同23年に同航路に投入された船舶は111隻に上った。さらに、同20年代後半には洞爺丸など新造船が投入され輸送力は大幅に改善された。同28年には、旅客輸送は200万人、貨物輸送は400万トンを超えるまでになった。こうして、年々、青函航路を利用して青森―函館間を往来する人や貨物が増加するなかで、同29年9月26日、「洞爺丸事件」が起こり、多数の死者を出すこととなった。この結果、これまでは「構想」にしか過ぎなかった青函トンネル開削が俄かに現実味を帯びたのである¹⁰⁾。

青森県東津軽郡今別町浜名と北海道上磯郡知内町湯の里を結ぶ全長53.85キロメートルの青函トンネルの開削工事は同36年3月に開始され、同63年3月13日に営業を開始した。こうして、「津軽海峡圏」は「陸続き」となるとともに、青函航路の客船は廃止され、交流の歴史は新たなフェーズに入った¹¹⁾。

2.4.2 津軽海峡圏交流の構造的変化—交流手段の多様化

一方で、トンネル工事が本格化する頃には、津軽海峡交流に新たな環境変化が生じていた。①モータリゼーションの進展に伴い津軽海峡の自動車輸送（フェリー）が本格化したこと、②これに伴い民間フェリー会社による航路整備が急伸したこと、③航空路線の拡大、航空機の大型化やジェット化したことなどである。これにより、青函連絡船の輸送量は漸減させるとともに津軽海峡圏交流にも変化が現れた。特に航空路線の拡大と大量輸送は本州と北海道の結節点としての青森市と函館市の地位を大きく変化させることとなった。北海道と本州間の旅客鉄道輸送は、昭和 46～48 年には 490 万人であったものが、同 50 年代後半には 240 万人までに減少した。逆に、本州と北海道を結ぶ航空機利用は、同 40 年度の 129 万人から同 57 年度には 857 万人に急増した。貨物輸送も同様に、ピーク時の同 46 年度には 853 万トンが同 56 年度には 464 万トンと半減し、フェリー輸送が確実に増加していた。本州と北海道の人的・物的両面の輸送手段は、鉄道からフェリーあるいは航空機へと移行し、青森市と函館市の拠点性も減少しつつあったのである¹²⁾。

青函トンネル開通で、青森—函館間の移動は 4 時間余から 2 時間ほどに短縮し、「津軽海峡圏」を「陸続き」の地域としたことで、津軽海峡交流史に新たなステージを準備した。しかし、前述の通り、この時までには、青森県と道南の交流と、青森市と函館市が有していた拠点性は減退しつつあり、両市における旅行客の滞留時間を短縮させる結果をもたらした。津軽海峡交流はこれまでとは違った手段と方法で交流の深化と発展を求めることが必要となったのである。

2.5 青函トンネルと新たな津軽海峡交流の発展を目指して

2.5.1 「青函トンネル開通記念博覧会」と「青森・函館ツインシティ」

交通手段の変化が津軽海峡交流を減退させる一方で、青函トンネル開通により時間的距離が短縮されたという環境と条件の変化を踏まえた新たな視点から津軽海峡交流の発展が模索された。そのなかで、青函トンネル開通を記念して「青函トンネル開通記念博覧会」（「青函博」）が開催された。

青函トンネル開業に先立つ昭和 55 年（1980）11 月、青函経済文化振興協議会で、青函トンネル開通を記念して青森、函館両市を会場に「津軽海峡大博覧会」を同 60 年に開催しようとの提案がなされた。同協議会は、わが国の経済高度成長が続き、同 43 年には国民総生産（GNP）が世界第 2 位に躍進している時に、この経済発展を津軽海峡圏にも波及させる目的で同 42 年に組織された。しかし、発足から 15 年ほど経過した時点にあつて、経済は「安定成長」期に入り、青函航路も交通手段の多様化の中で往年の繁栄を失っていた。地元経済も停滞しており、特に函館市は、主力産業であった造船業が衰退し、北洋漁業も大きな曲角にあつた。そうした中で、青函トンネル開通を新たな好機として地元経済の活性化を図り、さらには「青函経済圏」の構築を図ろうとしたのである。

「青函博」は同 63 年 7 月 9 日～9 月 18 日、青森市と函館市を会場に行われた。この間、

両会場では各種のイベントや物産販売などが行われ、旧青函連絡船の羊蹄丸と十和田丸が暫定復活運航を行った。函館市はこれを機会に観光を軸としたウォーターフロント開発なども実施した。会期期間中、青森市会場には 147 万人、函館市会場には 120 万人、函館市のパンダ会場には 26 万人が来場した。イベントという点からすると、「青函博」は一定の成功を収めたと言えた。しかし、「青函博」開催は、前述の通り、「青函経済圏」を構築するための起爆剤と位置付けられたものである。両市は、この実現を目指し、青函トンネル開通 1 周年の平成元年（1989）3 月 13 日、経済・産業・文化などのより一層の交流を目指すとともに、青函地域の活性化と一体的な発展を目指す「ツインシティ」（双子都市）盟約を結び、同 4 月、「青森・函館ツインシティ推進協議会」を組織した。以来 25 年余、各種の「交流団体」の交流事業が実施されてきた。行政交流、関連する団体や組織による教育・文化・福祉、スポーツ・レクリエーションなどの交流、両市の物産紹介など、枚挙に遑がないほどである。盟約締結の節目年には 10 周年、20 周年、25 周年記念事業が行われ、さらなる発展を目指す宣言文が採択された。盟約締結当時に比べて事業数も年々増加し、同 24 年度）には 100 事業を数えるまでになった¹³⁾。

こうしてみると、「ツインシティ」構想は順調に推移しているかのようである。しかし、問題は交流の在り方と内容であり、交流が「青函経済圏」構築という目的に向かって前進したかと言え、そうではないだろう。各種の「交流」は団体・組織の「交流」に止まり、それ以上の広がりや示していない。また、両市民とも「交流」事業に参加しない限りは、両市が「ツインシティ」であることを知らないのが現実であろう。その理由としては、この構想を提案したのは商工会議所であるが、実際にこの構想を推進してきたのは青森市と函館市という行政組織であり、行政主導でものごとが決められ、「補助金・支援金」が投入されて「交流」が維持されてきたのである。止むを得ないとしても、個々の企業や市民レベルでの自発的な交流を拡大・深化とはならなかったのである。2 つには、一般市民が気軽に行ける行動範囲は 1 時間内であり、短縮されたとは言え 2 時間を超える距離は依然として抵抗感のある距離であったことだろう。3 つ目として、青森市と函館市という限られた領域内での交流であり、行政組織や各種団体の交流が中心では、経済や産業分野まで巻き込むような交流へと発展させることに限界があったことだろう。こうして、「ツインシティ」が目指していた「青函経済圏」構築は依然として実現されないままに現在に至っているのである。

2.5.2 「青函インターブロック」構想

2.5.2.1 「青函経済圏」形成の提案

昭和 57 年（1982）、北海道東北開発公庫（「北東公庫」、平成 11 年解散、日本政策投資銀行が承継）が『青函地域の交流の現状と新たな青函経済圏の形成に向けての検討』を発表した¹⁴⁾。津軽海峡交流が交通輸送手段の変化や青函トンネルの開業＝青函連絡船の廃止により曲がり角にあることを確認した上で、今後の対応如何では、製造業、商業、観光面で

の交流拡大の可能性があり、新しい経済圏の形成も不可能ではないと主張するものである。この新しい経済圏の形成にあっては「津軽海峡圏」の地理的位置が重要であった。すなわち、この地域は、100万人以上の人口を有し、行政、経済、産業、文化など、あらゆる分野で北海道の中心的位置を占めている札幌市と、東北地方では最大の都市であり、産業、経済、文化などの面でも中心的地位にある仙台市の双方から600キロほど離れており、したがって、この地域に「100万都市」が形成されることは、わが国の発展、国土の発展上からも極めて重要性であるとしたのである。「津軽海峡圏」＝「青函100万人都市」構想は国土形成上から位置づけられたのである。

こうした主張は、前述の阿部覚次が提唱した「津軽海峡庁」＝「津軽海峡都市」構想を彷彿とさせるが、津軽海峡圏交流・連携＝「青函100万人都市」構想を、「ツインシティ」構想とは違って、青森県と北海道道南地域（渡島地方、檜山地方）を視野に入れて提案したことに意義があろう。ましてや、阿部の時代と違って、青森県と北海道道南は「陸続き」なり時間的距離は短縮されていた。こうした有利な条件が一方で存在するとともに、高度成長により交通手段が飛躍的に発展し、交通システムにも変化が起これ、津軽海峡交流も新たな対応が迫られており、あるいは、「安定成長」へと移行するとともに、地域の自立が強く求められる時代になっていたことが一面においては存在した。こうした様々な環境や条件の変化を十分に勘案しつつ、自立すべき地域として「青函100万人都市」が位置づけられたのである。

2.5.2.2 『第四次全国総合開発計画』と「青函インターブロック」構想

北東公庫が「青函100万人」構想を提唱したと同時期の昭和62年（1987）6月、「多極分散型国土形成」をキーコンセプトとする『第四次全国総合開発計画』（『四全総』）が策定された¹⁵⁾。『四全総』は、同60年の「プラザ合意」に伴う急速な円高による輸出産地を中心とした「円高不況」を克服するとともに、東京一極集中に歯止めをかけるとして、国土の均衡ある発展を図るべく、特色ある機能を有する「極」を全国に形成し、地域間、国際間で相互に補完的に触発し合いながら交流する国土を目指すものであった。「多極分散型国土形成」を効果的に達成する戦略的手段として、1、地域自らの創意と工夫で、中核的都市機能、先端科学産業機能など、多様な方向で独自性を有する地域を形成する、2、国あるいは国主導で高速交通体系や高度な情報・通信体系の全国展開を図る、3、各地域の特性を生かした多様な交流、文化・スポーツ、産業・経済など多面にわたる交流を国、地方、民間団体の連携により形成する、を柱とした「交流ネットワーク構想」が提示された。

この「交流ネットワーク」の「極」として「インターブロック」構想が提案され、「圏域間交流の新たな展開を適切に誘導するため、既存のブロックを越えた各種の交流を促し、地域の活性化をもたらす広域的な交流圏—インターブロック広域的交流圏—の形成を図る」ことが提唱された。ブロック圏とは従来の行政的な区画に基づくもので、北海道ブロック、東北ブロックなどであるが、両ブロックを跨ぐ「インターブロック」の形成が謳われたの

である。このなかで、西瀬戸地域と並んで、青函地域は、萌芽ではあるが、圏域形成が見られる地域とされ、「青函地域は青函トンネルの開通を一つの契機にして、北東北及び北海道道南の交流が促進されようとしており、仙台、札幌の中間地点として、また、北海道、東北ブロックの結節点として活性化が期待される地域である。この地域では、青函トンネルの活用、函館、青森等のテクノポリスや海洋関連プロジェクトの推進と連携、圏内の大学の連携、共同のイベントの開催等により、交流が活発化し、地域アイデンティティの醸成が図られる」とされ、インターブロック形成に期待感が示された。『四全総』は、札幌と仙台の中間に位置する「青函インターブロック」として、青森県（ないしは北東北）と北海道道南を地域的視野に入れ、圏域内の交流、共同、連携、さらには、「地域アイデンティティ」の形成を提唱したのである。「地域アイデンティティ」なる概念ははっきりしないが、青森県と北海道道南地域が「青函経済圏」「津軽海峡圏」として一体的な地域を形成する前提条件として、両地域および住民が共通かつ統一的な地域認識を有することを意味するものと理解されよう。アイデンティティの形成には、共通する地域認識、経済活動、住民などの協同性が要求されることは言うまでもない¹⁴⁾。

2.5.2.3 「青函インターブロック交流圏」構想

『四全総』¹⁵⁾は、「地域の自主性に基づき関係地域が共同してインターブロック交流計画を策定し、交流推進のための諸方策を立案、推進」ことを提唱した。同62年(1987)11月、青森県北村知事と北海道横道知事とで「青函インターブロック交流圏」形成を目指す合意がなされ、翌年、産官学諸団体からなる「青函インターブロック交流圏構想推進協議会」（「推進協」と略す。平成22年「青函圏交流・連携推進会議」に改称）が設立された。さらに、平成元年度には「青函圏域の住民が自らの発想と地域創造の視点に立ち、圏域が一体となって、21世紀初頭向けの青函圏域の新たな交流と発展を図る」指針として「青函インターブロック交流圏計画」（平成13年度に「青函圏交流連携プラン」と改称）が策定され、各種の活動が行われてきた。観光面では、「青函広域観光推進協議会」が主体となって、広域観光ルートの設定や宣伝、大都市圏での宣伝プロモーション活動など、文化・スポーツ交流では、姉妹・友好都市協定の締結とそれに基づく行政・団体による交流、産業経済交流では、試験研究機関交流、テクノポリス関係団体の異業種交流、商工会議所、商工会による青函サミットの開催などが行われた。「推進協」は、フォーラムやシンポジウムの開催や青函オリジナルTVドラマの製作などで圏内の一体感醸成にも努めた。

しかし、「青函インターブロック」の目的である「地域アイデンティティ」＝「青函一体感」の形成は必ずしも進んではいない。その要因としては、圏域全体に交流意識が浸透せず、交流も極めて限定された分野や範囲でしかないことだろう。また、交流のメリットが必ずしも明確でないこともあろう。また、「陸続き」にはなったものの、青森―函館間でも2時間余、青森県内各地や道南の渡島。檜山地域ではさらに時間がかかることが障害となっているとも考えられよう。交流や連携にメリットを感じない限りは時間距離の問題は解

消されないだろう。あるいは、フェリーや航空機など、青函トンネルを必要としない交通体系が構築されていたにも拘わらず、青函トンネル＝鉄道に特化した交流や連携を基軸にしていたことにも問題があろう。「青函インターブロック」構想が策定されて間もなく、わが国は長期にわたる経済的停滞＝「失われた20年」へと移行し、地方経済は著しい停滞の時期を迎えたことも背景として存在しよう。こうした状況下では「青函インターブロック」、「青函100万人都市」、「津軽海峡圏」構築の前提としての「地域アイデンティティ」形成は極めて困難であり、一つの「経済圏」が誕生する可能性は極めて低いのは当然のことであろう。

2.6 北海道新幹線開業と「津軽海峡圏」形成の新たな方向性

2.6.1 『青函圏交流・連携ビジョン』が目指すもの

「青函インターブロック構想推進協議会」の後継である「青函圏交流・連携推進会議」は、平成23年(2011)7月、同27年度の北海道新幹線開業と「社会経済情勢等の大きな変化」などを踏まえた「青函経済文化圏」形成に向け、同32年を目標年次とする「青函圏交流・連携ビジョン」を策定した(1)。それによると、「基本コンセプト」として「民間の自主性・自立性を高めながら」「圏域の様々な交流・連携の主体が自然や特徴ある伝統文化などの地域の資源を積極的に保全・活用し」交流・連携を一層推進し、情報発信を行っていくことが挙げられ、地域の強みと特性を活かした活力のある豊かな青函圏の形成を目指すとしている。そして、このための「当面の重点分野」として、1、青函圏の素材を活かしたブランド化の取り組みと一体となった販路拡大など「食」を通じた青函圏の魅力づくり、2、多様な交通手段を活かした広域観光の取り組みや「食」「文化」「歴史」を活かした「観光」を通じた青函圏の魅力づくりを上げている。

「ビジョン」が目指す方向性や姿や取り組みは必ずしも新規のものではない。しかし、圏域内の一体性を醸成し、「文化経済圏」を構築する第1歩としては評価できよう。問題は、誰がどのようにプレイするか、プレイヤーの問題である。同協議会が、その前身を含め、その活動と内容を社会的経済的諸条件に照らし合わせてフォローアップすることで、新たな展望が開かれよう。

2.6.2 北海道新幹線開業と北海道各地の取り組み

2.6.2.1 北海道新幹線開業議論と「津軽海峡圏」

北海道新幹線・新青森―新函館北斗間の工事が平成17年(2005)に着工されて以来、北海道や関係自治体、団体などで、主として経済波及効果に関する調査等が盛んになされ、それに基づくアクションプランの提案や啓発活動が行われてきた。その内容の多くはほぼ共通しており、1、新幹線開業は大きなプラス効果となるが一過性に止まる可能性もある、2、マイナス面としてストロー現象が考えられる、3、マイナスをプラスにするための取り組みが必要で、行政、関係諸団体のリーダーシップが求められる、といったもので、取

り組みの具体例としては、滞在型観光、広域観光、観光資源のブラッシュアップ、情報発信、2次交通の整備などが挙げられている。そうした中で、一部には、東北地方との連携による新しい観光メニューの開発の必要性を訴えるものもみられる。

同26年3月27日、北海道の呼びかけで、官民の連携・協働により、新幹線効果を道南はもとより、北海道全体に広げていくために、北海道知事を会長とする「オール北海道」体制の「北海道新幹線開業戦略推進会議」が設置された。そこでは、今年度の主なる取り組みとして、統一テーマ、キャッチフレーズ、ロゴマークの決定、新幹線開業PR用ホームページ等の作成と並んで、東北地域との連携・交流促進と気運醸成を目的としたフォーラムの開催、そして、「津軽海峡交流圏」の形成に向け青森県との検討・調整が挙げている。北海道新幹線は、差し当たり、新函館駅までの開業である。そうした時にあって、「津軽海峡圏」の一角をなす青森県との協力が欠かせないのは言うまでもないことであり、青森県と北海道の両者の議論が待たれよう。

「津軽海峡圏」の一角をなす函館市や北海道渡島地域、檜山地域における議論はどうか。入手できた資料や情報が不足しており、的確な紹介と判断は不可能であるが、若干、検討し紹介しておこう。

函館市では、同20年11月、「北海道新幹線開業はこだて活性化協議会」が『北海道新幹線開業はこだて活性化アクションプラン』を策定している。本プランは、人口減少と経済の停滞という状況下で、「観光振興」「産業振興」「交通アクセス」の3つの視点から、函館市の活性化を検討し、多くの施策が提唱されている。その中で、「函館観光の『質』の向上」や「道南圏周遊型広域観光ルート開発と滞在促進」とともに、「縄文をテーマとした広域文化観光圏づくり」「新たな青函圏旅行プランの開発」「青函ブランド商品の開発促進」「青函両圏域に精通するガイド養成制度の創設」「青函観光情報の共有とリアルタイムの情報提供」を内容とする「青函圏観光ルート・新規交流プログラムの創出」が提唱されている。こうした提案がなされた理由は、端的に言って、依然として、青函一体感の醸成が不十分であることが上げられよう。したがって、同プランは「問題解決に向けた取り組み」として「既存の青函連携組織の応用などによる事業推進体制の構築」を上げ、「青函圏一体となって事業を進めることで、両地域の集客増加や滞在・交流型観光の推進が図られ、圏域全体への経済波及・相乗効果が期待される」としている。なお、同22年1月、函館市を始め、渡島地域と檜山地域の全市町村が参加して『（仮称）はこだて観光圏整備計画（素案）―「食は“函館・南北海道”に在り」』を策定している。このプラン策定の基本趣旨は、あくまでも、北海道道南地方の観光振興を目的とするものであり、「津軽海峡圏」への言及はない。

北海道新幹線開業に伴って3つの駅が新設され、道南の木古内町にも設置される。木古内町も新幹線効果を如何に引き出すか検討している。その一つが『北海道新幹線を活用した木古内町まちづくり構想』（同20年3月）に示されている。表題に示されている通り、新幹線開業に合わせて、木古内町の産業、観光、交通などの面における活性化を図ろうとするものだが、実践プランの一つとして、新青森駅と木古内駅が短時間で結ばれることを

活かし、青函圏交流と観光連携を行うことを内容とする「青函圏交流拡大推進プラン」が提唱されている。

同 26 年 3 月、「北海道新幹線の開業を活かした地域づくり懇談会」が『北海道新幹線開業に向けた道南地域アクションプラン』を策定した。新幹線開業に関する情報発信、二次交通アクセス網の整備、産業振興、観光振興の四分野で提案がなされているが、その一つに「東北や後志地域との広域観光の推進」がある。後志地域は、小樽市とニセコ町など 19 町村からなり、渡島、檜山地域の北に位置する。道南観光のアクションプランに後志地域が組み込まれた理由は、広域観光を目指す中で、小樽市やニセコ町には道南地域には存在しない有力な観光資源が賦存していることからであろうと推測される。東北地方との広域観光は『津軽海峡交流圏』を一つの観光圏」として捉え、観光ルートの開発、情報発信などが施策として提案されている。なお、広域観光と交流人口のさらなる拡大のために、新幹線とともに「航空・海上交通のネットワークの強化」の必要性が注目され、その一つとして「津軽海峡エリア」が挙げられている。

2.6.2.2 青森県内の取り組みと「津軽海峡圏」

青森県における北海道新幹線開業に伴う取り組みは必ずしも多くはなく、「津軽海峡圏」を意識した取り組みはさらに少ない。そうした中で、青森県が設置した「青森県津軽海峡交流圏ラムダ作戦会議」（「ラムダ作戦会議」、「ラムダ」は、北海道道南・渡島半島と、青森県津軽半島および下北半島を、ギリシャ文字「λ」で表現したことに由来する）の活動がある。従来はともすれば、北海道新幹線開業で、青森県内の新幹線駅は通過駅と化すとの消極的な議論もあったが、北海道新幹線開業を、東北新幹線八戸駅開業、東北新幹線新青森駅開業に並ぶ「第 3 の開業」と捉え、青函広域観光への試みや「津軽海峡圏」形成の可能性を模索する方向で検討している。

また、(公財)東北活性化研究センター、(一財)青森地域社会研究所『津軽半島における活性化に関する調査研究』(2012 年 3 月)は、奥津軽いまべつ駅を中心とした観光振興を提案したものであるが、そこでは、津軽半島地域の地域資源の発掘し、ターゲットを絞り込み、コンセプトを明確化することの必要性とともに、西津軽地域、下北半島、さらに北海道道南との地域連携(トライアングル)が強調されている。

これら二つの青森県側の取り組みは、いずれも、北海道新幹線開業や交通体系の新たな展開を軸に、青森県と道南地方の一体的交流により、圏域全体の観光や地域振興を図ろうとするものである。

2.7 「津軽海峡圏」交流の深化を求めて

青函トンネル開通は「津軽海峡圏」交流を深化せるものと期待されたが、必ずしもそうはならなかった。北海道新幹線開業はさらに圏域の時間距離を短縮するものであり、「津軽海峡圏」形成に極めて重要な条件を付与することになる。さらに、首都圏や仙台市など

から乗り換えなしで道南まで移動できるという条件も与えられる。したがって、北海道新幹線開業に合わせ、青森県や道南では地域活性化の計画が提案され、これまでの津軽海峡交流の経緯を踏まえた「津軽海峡圏」交流の活性化を目指す提案も含まれている。地域振興を「津軽海峡圏」振興の中に落とし込み、「津軽海峡圏」振興を推進することで地域振興を図る方向性が提唱されている。そのためには、「青函インターブロック構想」で提起され、議論されてきた「青函地域アイデンティティ」形成を基盤とした「青函文化経済圏」構想や、「青函100万人都市」構想の視点から「津軽海峡圏都市」を鳥瞰し、各地域が有する特徴や特性を活かしていくことが必要となろう。そうでなければ、結局は「金太郎飴」のごとき地域振興の中に「津軽海峡圏」振興が「お題目」のごとくに添えられていることになり兼ねないだろう。

ここで、もう一度、前稿で紹介した阿部覚次の「・・・須らく海峡の都市の人々に津軽海峡の地理的位置を理解せしめ、且この理解を基礎に、海峡各都市市民の結合を謀り、共通せる一大理想の下に、提携努力してこそ初めて具体化することを得可きなり」との主張を思い起こしてもらいたい。津軽海峡周辺に位置する自治体と住民（海峡各都市市民）が、その置かれている地理的位置を理解し、地域アイデンティティを共有する（「結合を謀る」）ことで、「津軽海峡圏」が形成され、各都市の発展の基盤が形成されるとしているのである。

今、私たちは、阿部覚次が待望した「海底トンネル」のみならず、北海道新幹線、海峡フェリー、「大函丸」、さらには、青森、三沢、函館の3空港と国内外を結ぶエアラインなど、高度に発展した各種の運輸・交通手段を有している。そうした有利な基盤と条件を持ってグローバル社会のなかで、あるいは、地域間競争の激化のなかで、「津軽海峡圏」アイデンティティの形成、「100万人都市」の形成、「津軽海峡圏」構築を追求することが可能となったのは確かな事実である。また、これまでとは違って、「津軽海峡圏諸都市」の民間企業が、「観光コースの共同開発」、「商談会・ビジネス交流」「観光土産品の共同開発」「コンベンションの連携」など、情報の共有や経済連携を行いつつある。そのことが、情報の共有が「津軽海峡アイデンティティ」を形成し、経済連携が「津軽海峡経済圏」の形成を醸成することになることを期待したい。

<<注>>

- 1) 函館関税事務所『北海道奥羽沿海商業之状況』（明治38年）
- 2) 以上、以下の文献を参考にした。
 - ① 島谷良吉『津軽海峡の史的研究』（昭和19年）
 - ② 浪川健治（編著）『下北・渡島と津軽海峡』（2001年）
 - ③ 青森市史編さん室『青森市史・港湾篇（下）』（昭和31年）
 - ④ 函館市史編さん室『函館市史・通説編第3巻（デジタル版）』（2014年）
- 3) 岩崎の著作は函館中央図書館蔵。なお、ここでは、主として、同書「第十六章函館論」「第十七章付録・函館港諸君ニ告グ」による。
- 4) シベリア鉄道はロシア帝国が極東支配を強化するためにモスクワーウラジオストク間に計画、財政難や難工事で度々頓挫したが、1881年「露仏同盟」締結でフランスから借款し建設を急いでいた。
- 5) 「ニカラガ運河」とは中米ニカラガ地峡に運河を建設するものであるが、わが国で知られるようになったのは、明治24年1月、米国アジア艦隊所属アライアンス号艦長・C. テイラーが東京で講演し、福沢諭吉が「時事新報」『社説』で取り上げられたことによる。
- 6) 成田の著作は陸奥運河期成同盟会により1964年に再刊されている。
- 7) 「陸奥湾運河」「下北運河」などとも称されたこの運河は、太平洋と陸奥湾を直接結ぶ目的で下北半島基底部に運河を建設しようとした計画である。古くは幕末に盛岡藩によって計画され、明治以降もたびたび計画され、戦後もしばらくは「期成同盟会」が存続した。（拙稿[1994]）
- 8) これらの著作、論文は函館中央図書館蔵。
- 9) 根本直樹は、阿部が他の論考で「北海道本位から見れば中心は小樽札幌であるが、東北と北海道とを一丸とした位置から見れば函館は実に其の中心である」としていることなどを捉え、自身が居住する函館市を中心とした発想を有していたとするが（「都市間比較から見た函館の地位とその空間」『地域史研究・はこだて21』）、当初、こうした考えがあったとしても、『大函館論』にあっては、津軽海峡を挟む各都市（地域）を等しく一体的に捉えていくようになったと言えよう。
- 10) 青函トンネル構想は戦前には阿部覚次により提唱され、あるいは、当時の鉄道省が昭和14年に日本海を囲む地域（日本列島、朝鮮半島、満州、沿海州、樺太）を鉄道で連結する構想の一環として提案された。
- 11) 洞爺丸事件と青函トンネルについては、北海道旅客鉄道㈱『青函連絡船—栄光の軌跡』（昭和63年）参照。
- 12) 以上は、函館市史編さん室前掲書第4巻を参照。
- 13) 「ツインシティ」構想については、青森市史編さん室『青森市史年表』、『ツインシティ25周年報告』など参照。

14) ここでは、函館市史編さん室前掲書通説4巻から引用。

15) 国土庁『第四次全国総合開発』(1987年)

<<参考文献>>

拙稿[1994]「『陸奥湾運河』建設構想・計画の変遷とその歴史的背景」『青森大学附属産業研究所研究年報 第17巻1号』青森大学。

3. 高速交通網の発達による東北の中核都市仙台の変化と新たな役割

木村政希（公益財団法人東北活性化研究センター 調査研究部主任研究員）

高速交通網の整備によって仙台は東北の中核都市として更なる成長を遂げた。しかし、その発展は決して高速交通網というインフラによるものだけではなく、市民自らが楽しみながら努力をし、人々の交流の拠点としての魅力を高めたこともその大きな要因の一つである。

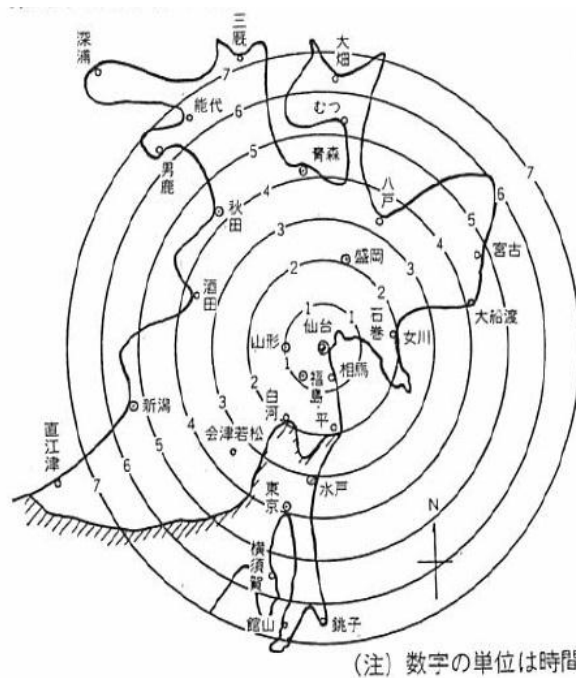
北海道新幹線開業を契機に、東北圏は道南地域を含め更なる交流が見込まれるが、仙台は開業地域と相互に連携を深めながら市民による交流基盤形成の文化を広く伝えていくことが必要である。

3.1 仙台圏における高速交通網の整備の歴史

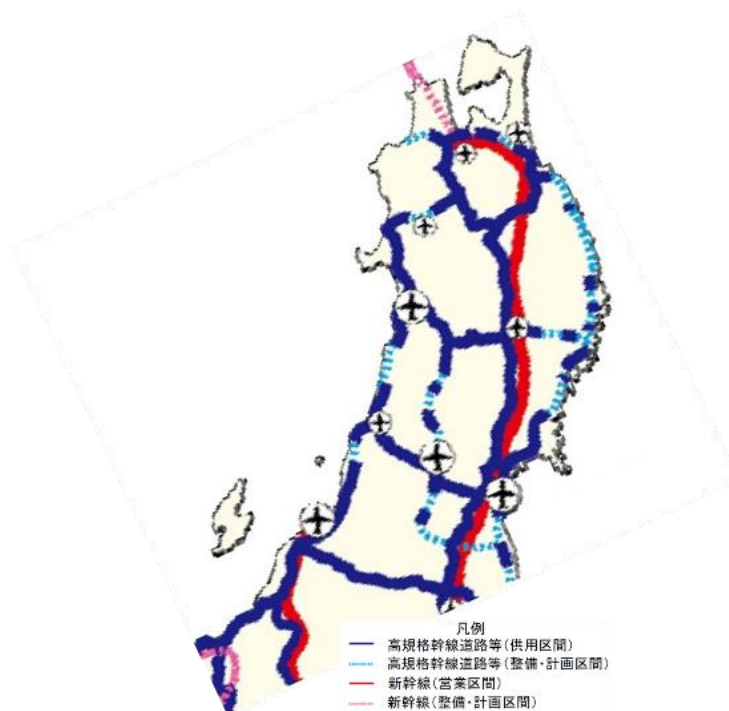
高速交通網が未整備であった1970年代、仙台から7時間余りを要した津軽半島が、今や東北・北海道新幹線によってわずか2時間弱¹⁾で結ばれようとしている（図表3-1、図表3-2）。

開業から30年の歳月を経て、東北を縦断し北海道へと向かう新幹線は、まさに東北を小さくしたといえる。

図表3-1 鉄道時間距離から見た東北地方（仙台起点）（今野 [1977] p. 26）



図表 3-2 2014 年末時点における東北圏の高速ネットワーク



(資料) 国土交通省「交通政策白書 2015」p. 59 より東北圏部分を抽出して表示

なかでも東北の中心都市である仙台は、東北新幹線をはじめとした高速交通網の整備により、その都市機能を更に高め、現在に至っている。

この更なる成長の契機となった新幹線をはじめとする高速交通網の整備の推移について本項においてまず触れることにする。

仙台における高速交通網の整備の歴史をまとめたものが図表 3-3 である。

まず整備がなされたのが仙台空港である。1967 年を初年度とする第 1 次空港整備 5 カ年計画によりジェット化が決定され、1972 年 3 月、仙台空港がジェット化空港として整備された。国際化に向けて 1978 年に初の国際線チャーター便が運航され、1990 年に初の国際定期便がソウルとの間に開設された。

その後も世界各地へ就航地が増加する一方、大型機に対応するため滑走路が 1992 年に 2,500m、1998 年には 3,000m と延長されるとともに、1997 年には新しいターミナルビルがオープンした。さらに 2007 年には東北圏では初となる空港へのアクセス鉄道が開業し、利便性が一層高まっている。

高速道路においては、1973 年に宮城県内初の高速道路として東北自動車道が白石 I.C. から仙台南 I.C. まで開通した。その後 1975 年に現在のさいたま市（岩槻 I.C.）まで開通し、首都圏と高速道路で結ばれることとなった。以降、仙台と東北圏の県庁所在地を結ぶ高速

道路網の整備が続々となされ、1978年には盛岡市、1986年には青森市、山形市へは山形自動車道で1991年に結ばれた。その後、1997年には秋田市・新潟市ともそれぞれ秋田道・磐越道経由で結ばれ、仙台は東北圏の全ての県庁所在地と高速道路で繋がることとなった。さらに仙台圏内においても100万人規模の都市では国内初となる仙台都市圏環状自動車専用道路（愛称：ぐるっ都・仙台）が2010年に全線開通するなど、ネットワークの充実が進んでいる。

新幹線については1971年11月に各地で一斉に東北・上越新幹線の起工式が行われた。仙台駅でも磯崎勲国鉄総裁（当時）による鉄入れが行われた。石油危機の影響などもあり、工事の完成は遅れたものの、着工から11年後の1982年に大宮－盛岡間での暫定開業を迎え、仙台に新幹線時代が到来した。その後1985年に上野まで、1991年に東京までそれぞれ延伸され、都心部へ乗換えなしで結ばれるとともに、1992年の山形新幹線、1997年の秋田新幹線の開業など、東北圏への新幹線ネットワークが拡充され、東北各地と仙台との間も新幹線で往来することが可能になった。更には2002年に八戸まで、2010年に新青森まで開通し、東北圏全ての県庁所在地に新幹線が乗り入れることとなった。

図表 3-3 仙台圏における高速交通網整備の歴史

年	鉄道（新幹線）	高速道路	空港
1967	人口 50 万人突破		
1971	仙台港開港	東北新幹線着工	
1972			仙台空港ジェット化
1973		県内初の高速道路開通	
1975		さいたま市と高速道路で結ばれる	
1976	仙台市電廃止		
1978	宮城県沖地震発生	盛岡市まで直結	国際線初運航
1980	東北地方南部で暴風雪	浦和 I C まで延伸	
1982		東北・上越新幹線暫定開業	
1985		東北新幹線上野延伸開業	
1986		東北道弘前線全通・青森まで結ばれる	
1987	地下鉄南北線開通、宮城町を編入合併		
1988	泉市・秋保町を編入合併		
1989	全国 11 番目の政令指定都市に		
1990			国際線定期路線就航
1991		東北新幹線東京開業 山形自動車道山形まで開通	
1992	地下鉄南北線 泉中央まで延伸	山形新幹線開業	滑走路 2,500m 化
1997		秋田新幹線開業	新ターミナルビル オープン 秋田自動車道全通・秋田まで結ばれる 磐越自動車道全通・新潟まで結ばれる
1998			滑走路 3,000m 化
1999	人口 100 万人突破	山形新幹線新庄開通	
2000	仙石線地下化		
2002	東北新幹線八戸開業		
2004	東北楽天ゴールデンイーグルス誕生		
2007			仙台空港アクセス 鉄道開業
2010		東北新幹線全線開通	仙台都市圏環状道路完成
2011	東日本大震災発生	(新青森駅まで開業)	
2015	地下鉄東西線開業	常磐自動車道全線開通	
2016		北海道新幹線開業	

〔出所〕岩手県 HP、河北新報社 [1972]、仙台市 HP、仙台市史編さん委員会 [2013] [2015]、東北開発研究センター[1987]、東北電力・東北開発研究センター [2009]、東日本高速道路株式会社東北支社 HP、宮城建人[2006]、宮城県土木部空港臨空地域課 HP、宮城県 HP より筆者作成

3.2 高速交通網の整備による仙台の変化

仙台圏における高速交通網の整備の経緯について前項で述べたが、こうした高速交通網の整備によって仙台はどのような変化を遂げたであろうか。「都市機能」という観点から検証していくこととしたい。

当センターの前身となる東北開発研究センターでは1994年の調査報告において、各地域ブロックにおいて、従来よりある程度の拠点性を有していた「札仙広福」と呼ばれる札幌・仙台・広島・福岡の各都市は、東京に存在する機能の集中、分散のメカニズムに起因して1965年前後を契機に「中枢都市」としての地位を確立したと分析した。その上で、新しい中枢都市を「一般に都市機能とされる諸機能のうち、中枢関連サービス、国際対応関連サービス、知識集約サービス、文化関連サービス、高度公共サービスの集積が特に高く、そのコンプレックス形成の効果として、当該地域ブロックにおける主体的な地域政策形成能力の集積の展開過程にある都市」（東北開発研究センター [1994] p. 116）と定義し、都市機能の集積を測る指標を掲げている。本稿ではその代表的な指標から仙台の発展について分析していくこととする。

図表 3-4 仙台市における中枢都市機能の推移（ブロック比²⁾）（単位：％）

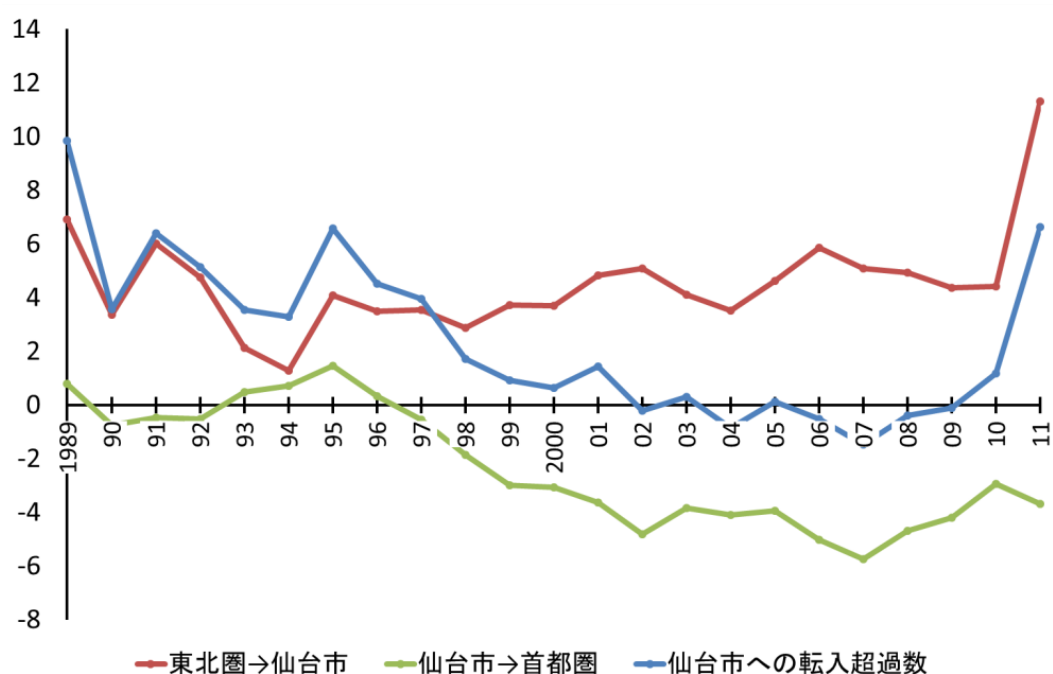
	1980年	1990年	2000年	2010年	備考
人口					
人口 ³⁾	6.59	7.52	8.20	8.93	
通勤圏人口	11.92	13.95	15.71	16.52	5%通勤・通学圏
中枢関連サービス					
① 卸売業 ⁴⁾	27.25	32.10	29.97	32.75	商品販売額
② 金融業 ⁵⁾	14.46	13.53	22.67	22.16	預金残高
③ 情報サービス業 ⁶⁾	35.82	41.71	41.20	52.90	売上高
国際交流機能					
① 国際会議 ⁷⁾	58.82	75.61	64.95	63.79	開催件数比
② 国際線乗降客数 ⁸⁾	31.70	38.18	55.61	42.09	
知識集約サービス					
デザイン業 ⁹⁾	35.55	16.99	29.48	33.34	売上高・経費総額
高度公共サービス					
病床数 ¹⁰⁾	6.72	7.38	7.75	8.49	

（資料）経済産業省「サービス業基本調査」、「商業統計」、「特定サービス産業実態調査報

告」、厚生労働省「医療施設調査」、国土交通省「空港管理状況調書」、仙台市市民局「仙台市統計書」、総務省・経済産業省「経済センサス活動調査」、総務省統計局「国勢調査報告」、日本銀行「都道府県別経済統計」、「都道府県別現金・預金・貸出金」、日本政府観光局（国際観光振興会）（JNTO）「コンベンション統計」より筆者作成

これらの指標のうち、伸びが目立つのは人口と通勤圏人口である。東北新幹線開通前の1980年には東北圏に占める仙台市の人口ブロック比率は6.59%であったが、2010年には8.93%にまで増加した。政令指定都市以降の住民票の移動データから仙台市への人口の流入元を見ると東北圏内からの転入者が多くなっている（図表3-5）。

図表 3-5 仙台市の転出入の推移（単位：千人）



（資料）総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」より筆者作成

また、「5%通勤・通学圏人口」（各市町村に在住する通勤・通学者の中で仙台市への通勤・通学者が5%以上を占める自治体の人口数）が東北圏に占める割合も約12%から16%台後半へと増加している。1980年時点では含まれていなかった塩竈市や大崎市（旧古川市）が5%通勤・通学圏に含まれたことが大きい。

中枢関連サービス業として挙げている卸売業の商品販売額、金融機関の預金残高、情報サービス業の売上高についても仙台市はブロック内における比重を一層高めている。特に情報サービス業については2012年におけるブロック比率が50%を超えるなど高い比率で仙台に集積していることがわかる。

国際交流機能に関しては、1988年に仙台市が国際コンベンション・シティに指定されるとともに、全国有数の国際会議開催施設である仙台国際センターが1991年にオープンしたことに伴い、国際会議開催件数に占める仙台市の比重が更に高まっている。また、国際線乗降客に関しては伸びという点ではさほど大きくないものの、就航地に関しては東北圏ではトップに位置し、多様性という観点からその機能を果たしているといえる。

知識集約サービスとしてのデザイン業についても、高いシェアを維持しているとともに、高度公共サービスの代表例としての病床数も、その比重を高めている。

このように従来から東北の中核都市としての機能を果たしてきた仙台は、高速交通網の整備に伴って、より一層その機能を高めることとなった。

高速交通網の整備により仙台の中核都市としての機能が一層高まったが、それとともに各地との所要時間が短縮されたことで移動に関する敷居が下がり、仙台と東北圏の各地との間で人の往来も盛んになった。

図表 3-6 は新幹線の利用者におけるビジネス客と観光客などそれ以外の利用者の構成比を表したものであるが、東北新幹線は他の東日本旅客鉄道（JR東日本）管内の新幹線とは異なり、ビジネス客の比率が多く、日常的な用途で新幹線を利用している人が多くなっている。

図表 3-6 各新幹線の利用者構成比（2007年度）（単位：％）

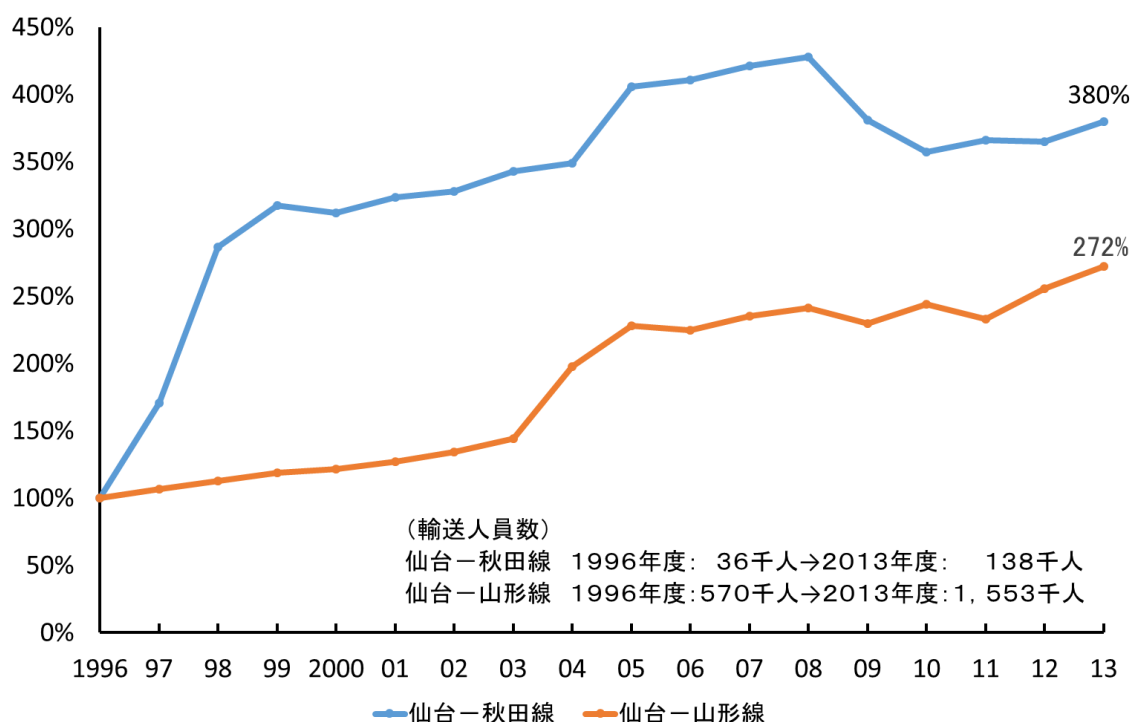
	東北新幹線	上越新幹線	長野新幹線
ビジネス	52	47	41
観光など	48	53	59

（資料）JR東日本へのヒアリング調査より筆者作成

また、仙台を訪れる人々の交通手段として、新幹線のほかに高速バスの利用を挙げることも出来る。

図表 3-7 は仙台と秋田市・山形市を結ぶ都市間高速バスの輸送人員の推移を示したものである。仙台と秋田市を結ぶ高速バスは1997年の秋田道の開通前後で輸送人員が3倍となり、現在では1996年の4倍近くにまで増加している。また、仙台と山形市とを結ぶ高速バスは輸送人員が1996年の57万人から2013年度の155万人と大きくその数を伸ばしている。

図表 3-7 都市間高速バスの輸送人員の推移 (1996 年度=100)



(資料) 東北運輸局資料より筆者作成¹¹⁾

高速交通の日常的な利用としてまずあげることが出来るのは通勤・通学での利用である。5%通勤圏人口の増加については前述のとおりであるが、その他多くの都市からの仙台へ通勤・通学者も増加している。国勢調査によると他県からの通勤・通学者は東北新幹線開業前の1980年と比較して現在では3倍近くに増加している(図表3-8)。

図表 3-8 他県から仙台市への通勤・通学者の推移 (単位: 人)

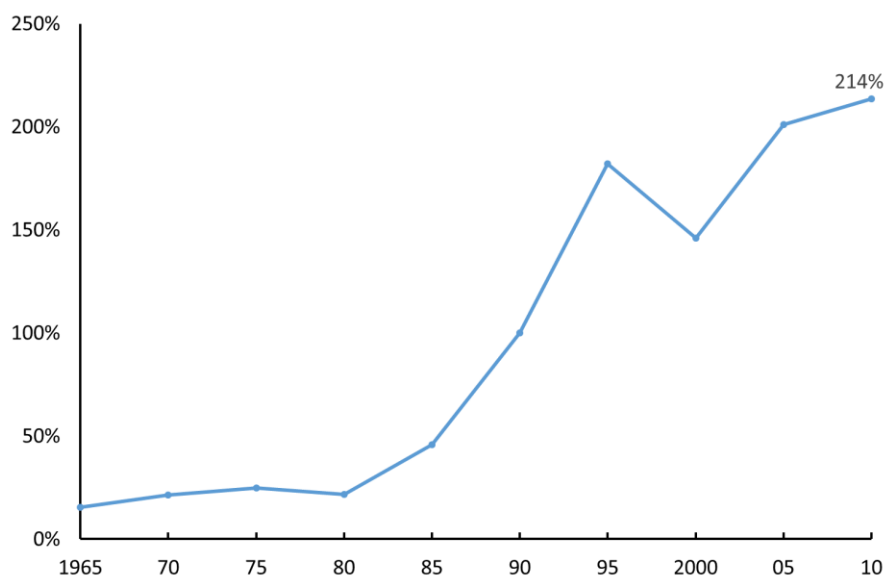
	1980年	1990年	2000年	2010年
合計	4,266	7,751	11,626	12,396
通勤	3,185	5,006	7,547	7,535
通学	1,081	2,745	4,079	4,861

(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」より筆者作成

また、近年はややその比率が落ちてはいるものの仙台駅の新幹線乗車人員のうち2割弱が定期での利用となっている。¹²⁾

図表 3-9 は 1990 年を 100 とした山形県内の 5 市（山形、寒河江、天童、上山、東根の各市）から仙台市内に通学する人の推移を示したものである。高速道路で仙台市と山形市が結ばれた 1990 年代以降、仙台市への通学者が大きく増加していることがわかる。

図表 3-9 山形県内 5 市から仙台市への通学者数の推移（1990 年=100）



（資料）総務省統計局「国勢調査報告」より筆者作成

同様に、図表 3-10 は東北圏の高校を卒業した生徒の宮城県内への進学者数とその順位の推移を示したものであるが、大学進学先として仙台市の所在する宮城県を選択する人が増加している。

図表 3-10 東北圏の高校卒業生の宮城県内大学への進学者数および順位

（単位：人・カッコ内は各県の大学進学先における宮城県の順位）

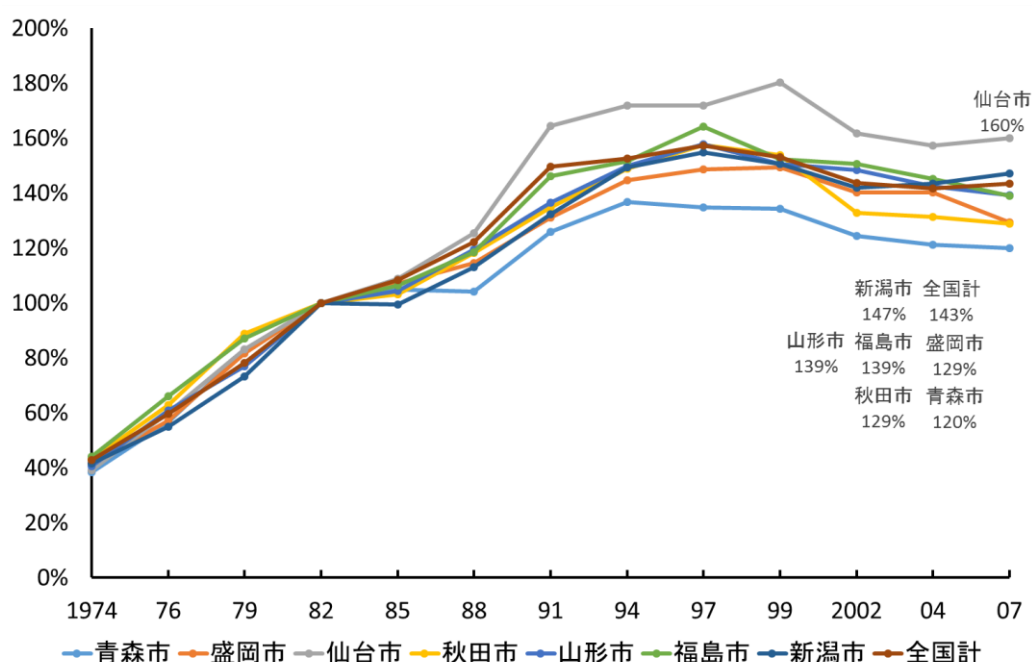
県/年度	1980	1990	2000	2010
青森県	377 (3)	452 (4)	502 (3)	548 (3)
岩手県	686 (3)	702 (2)	808 (2)	750 (2)
宮城県	3,901 (1)	3,820 (1)	5,348 (1)	6,414 (1)
秋田県	354 (2)	403 (3)	518 (3)	536 (3)
山形県	478 (3)	558 (3)	638 (3)	941 (1)
福島県	689 (3)	701 (3)	795 (4)	1,040 (3)
新潟県	187 (6)	218 (6)	229 (7)	194 (8)

（資料）文部科学省「学校基本調査」より筆者作成

また、高速交通網を利用するもう一つの用途として、買い物をあげることが出来る。図表 3-11 は東北圏の県庁所在地における小売販売高の推移を示したものである。

この図から、仙台は東北圏の各都市はもちろん全国と比較しても大きな伸びを示していることがわかる。1988 年から 1991 年の間にかけて特に大きく伸びているが、この伸びを牽引しているのは自動車や家具などといった専門品である。このことからわかるように、東北圏の人々が高速交通網を利用して専門品や買回品といった購買行動に時間を要するものを仙台で購入するようになったことが原因といえるのではないだろうか。

図表 3-11 小売販売高の推移 (1982 年=100)



(資料) 経済産業省「商業統計」、内閣府経済財政諮問委員会「選択する未来」委員会資料より筆者作成

このような消費者行動から「ショーナイガールズ」という言葉が生まれた。これは 1999 年度に仙台市経済局などが実施した調査を分析した結果として生まれた造語で、週末を利用して高速バスで庄内地方からやってくる 10 代の女性をイメージして命名されたものである。

仙台と東北各地を結ぶ高速交通網の整備により、中核都市としての機能のみならず、仙台は東北圏の人々の生活圏となり、多くの人々が仙台に集うこととなった。この結果、仙台は「東北圏の人々の広域的交流の拠点」としての機能も高めることとなったのである。

3.3 「七夕のまち」から「5大イベントのまち」へ

前項では高速交通網の整備による仙台の中核都市機能と人的交流機能の高まりについて

述べた。

しかし、東北圏の人々の交流の拠点として仙台が成長するに当たり、高速交通網とともに大きな原動力となったものとして東北新幹線の開業と時を同じくして始まった市民主体によるイベントをあげることが出来る。

かつて仙台で全国的に知名度の高い祭りといえば、東北3大まつりの1つとして知られる8月の「仙台七夕まつり」が主であった。しかし今では5月の「仙台・青葉まつり」、12月の「SENDAI 光のページェント」、9月の「^{じょうぜんじ}定禅寺ストリートジャズフェスティバル in 仙台」、そして10月の「みちのくYOSAKOIまつり」を加えた5つが「仙台5大祭り（5大イベント）」¹³⁾として加わり、四季を通じて多くの観光客を各地から集めている。

図表 3-12 仙台市における主な祭り・都市イベントとその開始年

戦前から	1980～1989年	1990～1999年	2000年以降
松焚祭(どんとさい) 仙台七夕まつり	仙台青葉まつり／ 1985年 SENDAI 光のページ ェント／1986年	定禅寺ストリートジ ャズフェスティバル ／1991年 みちのくYOSAKOI ま つり／1998年	伊達ロックフェステ ィバル／2000年 とっておきの音楽祭 ／2001年 仙台ブルース・フェ スティバル／2002 年 仙台ゴスペル・フェ スティバル／2002 年 仙台クラシックフェ スティバル／2006 年

(資料) (高橋 [2009] p. 45)

なかでも、「仙台・青葉まつり」「SENDAI 光のページェント」「定禅寺ストリートジャズフェスティバル in 仙台」の3つは図表 3-12 に示すとおり 1982 年の東北新幹線の開業から程なくして始まっている。本稿ではこれら3つのイベントを取り上げ、市民による街の魅力向上に向けた取組みについて触れることにする。

(1) 仙台・青葉まつり

「仙台・青葉まつり」は伊達政宗を祀る青葉神社の祭礼（青葉祭）と仙台東照宮の祭礼（仙台祭）2つに由来し、1985年に行われた「伊達政宗公 350 年祭」で復活した祭りである。

伊達政宗の命日（5月24日）に近い5月の第3日曜日とその前日に開催され、山鉾巡行・神輿渡御・伊達時代行列・仙台すずめ踊りなどが市内の中心部において披露される。

中でも市民が多数参加して行われる「仙台すずめ踊り」は、祭りの中核をなすコンテンツである。この踊りは1603年に仙台城完成の際の宴席で泉州・堺の石工たちが即興で踊った「雀踊り」に由来するとされている。

1985年の復活時から「雀踊り」は行われていたものの、現在の市民参加型の催しとなった転換点は、高橋[2002]によればコンテスト形式化された1987年の第3回からとされている。そして現在のような祭りの主役となるまでには主催者である仙台・青葉まつり協賛会（以下「協賛会」とする。）の普及に向けた多大な努力があった。

津村[2003]によれば、1987年のNHK大河ドラマ「独眼流政宗」の影響で仙台に脚光が当たり、多くの観光客が仙台を訪れるようになった。そのため、「伊達政宗」を売り文句とする仙台・青葉まつりでも、この期を逃すことなく観光客を誘致するため、祭りの構成を変えることを試みる事となった。その過程で協賛会のメンバーが「雀踊り」と伊達家の関係を知り、1987年の仙台・青葉まつりの企画の一つとして「仙臺雀おどりコンテスト」を取り入れたのである。

コンテストに向けて、協賛会ではわずか1ヶ月弱の間にこれまで伝承されてきた「雀踊り」に現代風のアレンジを加えて定型化するとともに、従来存在しなかった囃子の楽譜を作成するなどの準備を行った。

当初は参加者数が伸び悩んでいたこのコンテストも、協賛会が「子すずめ踊り」「お囃子大賞」、「流し踊り」の各コンテスト実施など、新たな企画を次々と打ち出すとともに、1989年に立ち上げた「仙台すずめ踊り普及会」を通じ、講習会の開催等により市民への浸透に努めた。また、1994年には宮城県の小学4年の宮城県版体育の教科書に取り上げられるなどしたことにより、市民の間に広く普及していくこととなった。

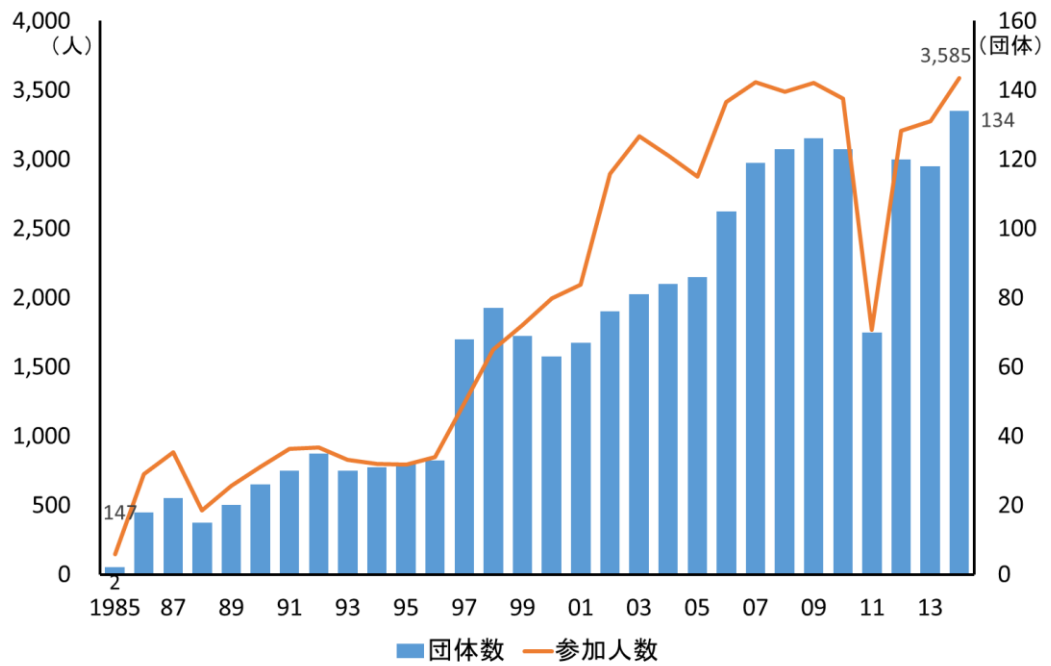
その結果、1987年には22団体・882人（うちコンテスト参加13団体・400人）だった参加者が、2014年には史上最高となる約4,000人が地域、職場、そしてサークルの仲間などからなる130の祭連まつらと呼ばれるグループを作り参加するまでになった（図表3-13）。こうして「仙台すずめ踊り」は回を重ねるごとにすっかり定着し、仙台名物の一つとなるに至った。今日では、市内の様々なイベントで演じられることはもちろんのこと、ルーツである大阪府堺市の堺まつりに参加し住民との交流を深めるなど、内外への派遣が活発に行われており、仙台の新しいシティセールスのプロモーションツールとしてその重要性が高まっている。

仙台・青葉まつり（左：山鉾巡行、右：仙台すずめ踊り）



(提供) 仙台・青葉まつり協賛会

図表 3-13 仙台・青葉まつりにおける「仙台すずめ踊り」参加団体・参加者数の推移



(資料) 仙台・青葉まつり協賛会[2014]を基に筆者作成¹⁴⁾ ¹⁵⁾

(2) SENDAI 光のページェント

「SEDAI 光のページェント」は仙台・青葉まつり復活の翌年の1986年に開始された。このネーミングは当時、仙台市が国際都市を目指していたことから「SEDAI」を横文字にし、「屋外劇」を意味する「ページェント」との組み合わせからなっている。

このイベントは2005SEDAI 光のページェント実行委員会[2005]によれば、仙台の街を彩る定禅寺通のケヤキ並木が、冬になると落葉してしまうため寂しいと感じた地元の商店主たちが、札幌で開催されていたホワイトイルミネーションを参考にケヤキに光をつけたらいいと考えたことが発端となっている。

こうした思いを共有する人々30人程が集まり、1986年の8月に実行委員会が組織された。ケヤキの木に電球を取り付けて点灯させるための資金集めは勿論のこと、屋外開催にかかる様々な規制など問題は文字通り山積していたが、委員の熱意と行動力でそれを乗り越え、実行委員会を組織してから僅か4ヶ月後の12月12日に仙台市の2つのメインストリート（定禅寺通と青葉通）に約30万個の電球の明かりが点り、イベントは開始された。

第6回（1991年）からは見るだけではなく定禅寺通を歩行者天国にして「スターライトファンタジー・サンタの森の物語」と銘打った市民がサンタクロースやトナカイに変身してパレードする市民参加の催しが始まり、第8回（1993年）からは明かりをいったん消して再点灯する「スターライト・ウインク」といったイベントが開始されるなど、年々イベントの内容も拡大している。

内容のみならず、イベントを支える仕組みにも新しい取組みがこのイベントで導入されている。それは第5回（1990年）から導入された「ドネーション・キャンペーン」と呼ばれる取組みである。これは社会的に意義があり地域に貢献する事業に対して企業が協賛し、消費者の商品購入額の一部を積み立てて運営資金として寄附を行う社会運動である。アメリカで盛んに行われているこの取組みを、SEDAI 光のページェントは日本で始めて本格的に導入し実施した。現在もこの取り組みはホテルの宿泊プランで継続しており、2014年には500名を超える利用者があった¹⁶⁾。

2011年に発生した東日本大震災では、津波の影響により切り替えたばかりのLED電球55万個が全損するという被害に遭ったものの、全国各地からの支援を得てイベントの継続を行った¹⁷⁾。

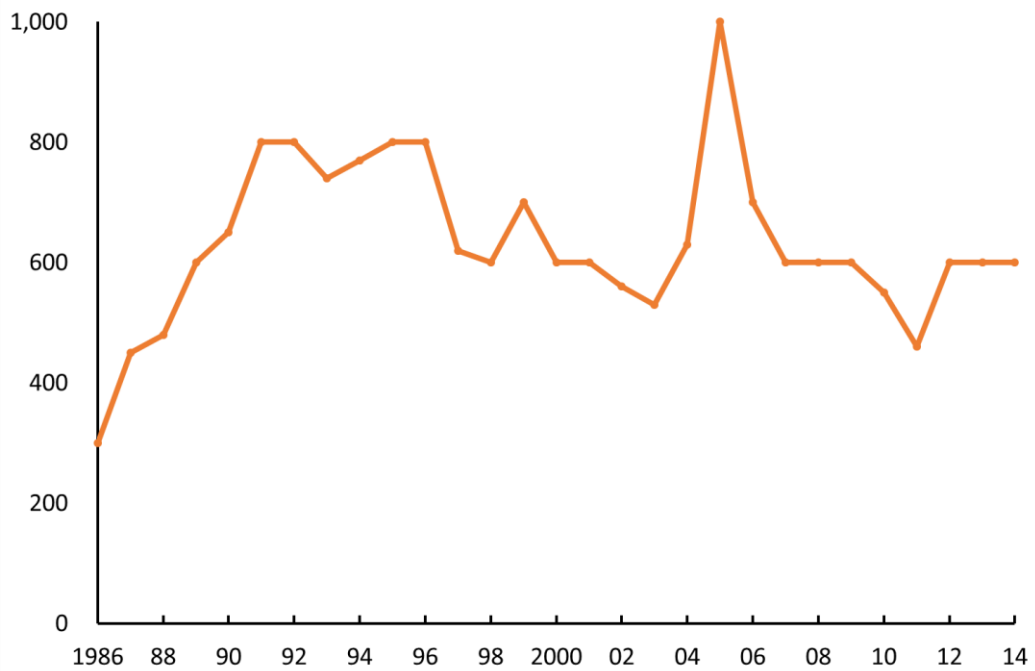
今日では160本のケヤキに60万球の電球が点り、期間中の人出が280万人超と、仙台七夕まつりを超え仙台市内最大のイベント¹⁸⁾となっている。

SENDAI 光のページェント



(提供) 仙台市観光交流課

図表 3-14 SENDAI 光のページェントにおける電球数の推移



(資料) 主催者 HP より筆者作成

(3) 定禅寺ストリートジャズフェスティバル in 仙台

定禅寺ストリートジャズフェスティバル in 仙台（以下 JSF という。）は 1987 年に完成した 141 ビル内にあるエル・パーク仙台¹⁹⁾で 4 年連続して行われた「LIVE141 定禅寺ストリートジャズフェスティバル」に端を発するものである。（仙台市史編さん委員会 [2013]）

1991 年に「本来音楽は野外でやるもの」という概念のもと、音楽家や街づくりの担い手などが集まって実行委員会が立ち上がり、「見知らぬ人同士が街角で出会って、共にお祭りを楽しむ」（米竹[2012]）ということを目指し「定禅寺通ジャズフェスティバル」として始まった。

第 1 回は 25 グループ・150 人の参加により、9 つのステージで実施されたが、翌年からは「ストリートジャズ」の造語のもと現在の名称となり、ジャズというジャンルにとらわれることなく、様々なジャンルの音楽が演じられるようになった。

当初はプロのイベンターを含め、地元馴染みのあるメンバーが実行委員の主体であったが、回を重ねるたび実際のお祭りを見て感動、共感をし、自らが進んで応募してきた市民ボランティアが主役となってきた。そのため、第 5 回以降の JSF は、市民ボランティアだけで組織される実行委員会を作るお祭りへと舵を切ることとなった。

その後も『『ノンジャンル』『ステージは街』『街にやさしく』をコンセプト』（米竹[2009] p. 29）に、市民参加による市民手作りのお祭りを継続し、図表 3-15 に示すとおり、回を重ねるごとに参加者・参加バンド数は増加の一途を辿っていった。

第 10 回目からは開催日が 2 日間と拡大され、第 13 回目からは定禅寺通を歩行者天国にして開催するなど規模が拡大して今日に至っている。

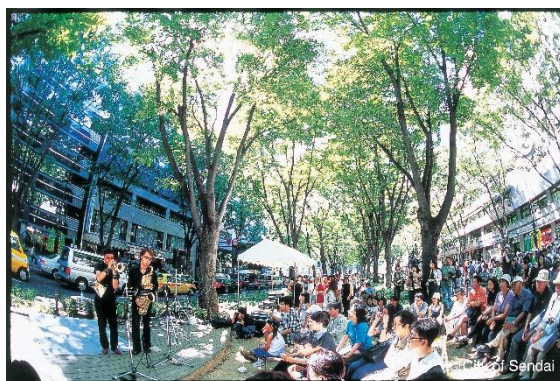
イベントの成長スピードに対して、実行委員の数が追いついていないため、実行委員会が担う負担は年々大きくなっている。そのため、実行委員会の組織は毎年見直しが行われている。

その一環として 2009 年から「サポート社制度」と呼ばれる仕組みが導入された。これは音楽スタジオの経営者や音楽教室などといった音楽関係の事業者インセンティブを与え、ステージの運営を任せるといったものである。

このサポート社には事業者だけではなく、当該分野を学ぶ専門学校も加わっている。そのため専門学校で学ぶ学生は実践の場を通じてアドバイザーとしてイベントに関わっているプロから学ぶチャンスを得ると共に、ボランティアにも従事する経験をも得ることが出来る仕組みとなっている。

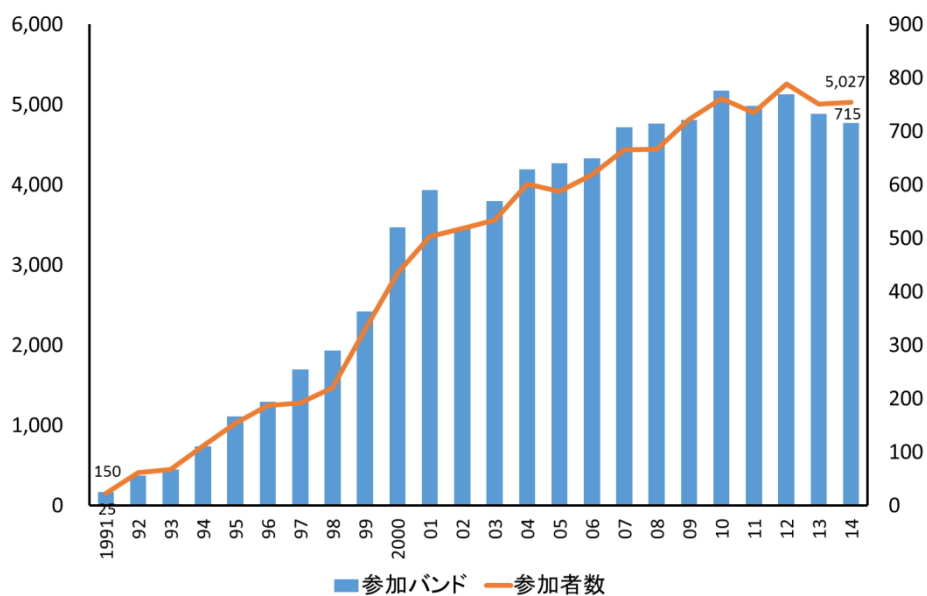
現在では 700 組を超すグループからなる 5,000 人超の参加者が、90 あまりのステージで演奏に興じ、76 万人の観客とともに音楽を楽しんでいる。

定禅寺ストリートジャズフェスティバル in 仙台



(提供) 仙台市観光交流課

図表 3-15 JSF における参加者数と参加バンド数の推移



(資料) 主催者 HP より筆者作成

仙台の5大イベントにはここで取り上げた3つのイベントのほかに1998年に始まった「みちのくYOSAKOIまつり」も含まれるが、こうした新しいイベントは、市民自らが実行委員会を立ち上げて主体的に運営し、それを多くの市民ボランティアが支えることで成り立っているという点で共通項を有している。高橋[2009]によれば、これらのイベントが街

づくりに関する賞を受けることもあるが、受賞理由のほとんどにこうした市民中心の運営のあり方が含まれているとしている。

こうしたイベントが市民の間に定着した要因として、当時の経済状況もあるものの、それ以上に従来の祭礼に見られた固定的な参加形態から逸早く脱し、時代に合わせた形で自由に参加することが可能となったことを挙げる事が出来る。

その一つが運営の自律性である。これらのイベントは仙台市などからの補助金はあるものの、人的な支援は無く全て実行委員会の自主的な運営に委ねられている。しかし、拡大を続けるイベントを実行委員会だけで回していくことは困難である。そのため、その年のイベントの終了から1年がかりで計画を立て、実行委員会を多くのボランティアスタッフが支えることでイベントを成り立たせている。このボランティアには高校生から高齢者まで幅広い層の市民が参加し、その役割を担っている。

ビッグイベントを支える実行委員会のメンバーにかかる重圧は相当なものがあると思われるが、「観客よりも出演者よりも楽しんだのは実行委員」（菊地 [2004] p. 35）、「苦労だと思ったらやれないよね。まず、自分を楽しませて、自分も一生に楽しもうというところからでないよ。」（2005SENDAI 光のページェント実行委員会 [2005] p. 209）という言葉に代表されるように、自分たちがまず楽しむことを考えて等身大の範囲でイベントを行っている。

次に挙げられるのは参加の自由度の高さである。すずめ踊りや JSF に見られるように、イベントの参加に際して、年齢、性別、地域などといった縛りはなく、地域はもちろん企業、サークルの仲間達でグループを作り、参加することが可能となっている。もちろん、個人で参加することも可能である。

3つ目に挙げられるのは参画方法の多様性である。イベントそのものに参加することはもちろんのこと、運営委員やボランティアといったサポート役にまわったり、募金・協賛をすることにより金銭的にサポートしたりとイベントに対して様々な参画方法が用意されている。つまりイベントとの「距離」を市民自身が自由に決めることが可能なのである。

このような新しいタイプとでも言うべきイベントの成功に触発され、仙台では前述の「みちのく YOSAKOI 祭り」や、バリアフリーの音楽祭である「とっておきの音楽祭」など数多くの市民主催のイベントが多く立ち上がるようになった。

こうした動きは地域に新しい活力を生み出すと共に、これまでには無かった新たな社会関係が地域に構築され、自然と仙台に「市民による手作りイベント文化」とでもいうべきものが形成されていった。

この文化は後に誕生する仙台市をホームグラウンドとするプロスポーツチームをみんなが支えていこうとするスポーツ文化の土壌形成にも大きく寄与すると共に、市民が積極的に街づくりに携わって行くという文化へと発展した。市民活動の指標として NPO の数があげられるが、仙台市は図表 3-16 に示すとおり非常に活発である。

図表 3-16 NPO 法人の認証数 (2015 年 3 月末現在)

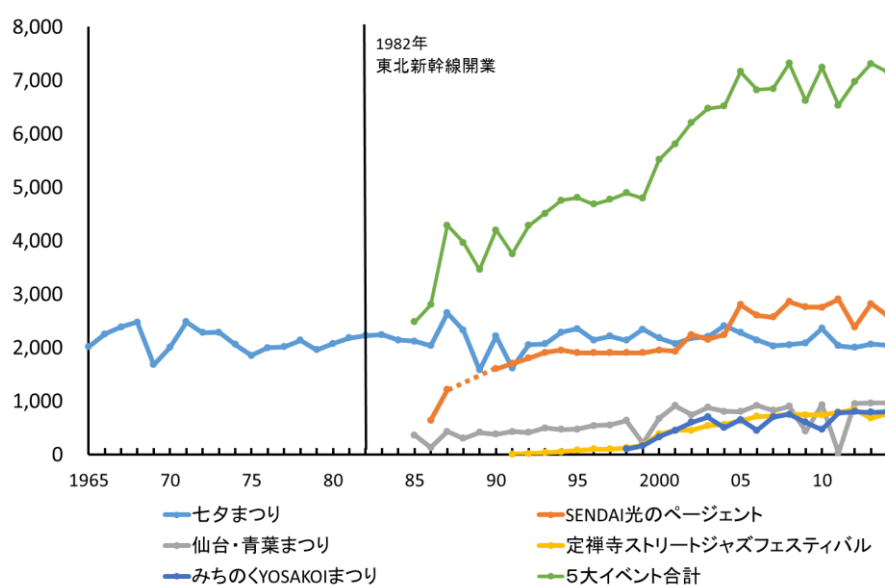
仙台市	416
青森県	386
岩手県	468
宮城県 (仙台市を除く)	373
秋田県	351
山形県	418
福島県	841
新潟県 (新潟市を除く)	422
新潟市	244

(資料) 内閣府 NPO ホームページより筆者作成

新幹線開業と時を経ずして始まったからイベントが始まって 30 年余り。こぢんまりと始められたイベントも図表 3-17 のとおり今では仙台の四季を代表するイベントに育ったといっても過言ではない。また、5 大イベントを合わせた人出についても仙台の街の成長と同じ歩みを続けている。

高速交通機関のようなハードを生かし、市民が自ら作り上げて来た「ソフトのインフラ」が仙台を東北圏における人々の交流拠点としての機能を高め、都市としての魅力をさらに高めることとなったということが言えるのではないだろうか。

図表 3-17 仙台の 5 大イベントの人出の推移 (単位：千人)²⁰⁾



(資料) 近江[2007]、2005SENDAI 光のページェント実行委員会[2005]、仙台・青葉まつり協賛会[2014]、各イベント主催者 HP、宮城県「観光統計概要」等より筆者作成

3.4 今後の仙台～北海道新幹線の開業に向けて～

仙台は新幹線をはじめとした高速交通網の整備により、東北の中核都市としての機能を一層高めるとともに、人々の交流の拠点としての役割も高めていった。その過程において、市民自らが積極的に新しいイベントを興していくという「文化」も同時に形成され、街の魅力を一層高めることとなった。

菊地[2004]は、J S Fの成功は決して仙台や定禅寺通という都市の規模や地域資源があったから成し遂げられたというものだけではないという。「地場」「磁場」「自場」からなる3つの“ジバ”をキーワードにすれば、どこでも、誰でも出来るとしている。

3つの“ジバ”とは、自分が住んでいる町の宝物を見つけることである「地場」、その宝物を大切に思う人々と自分の夢を重ね合わせることで夢が形になり、そのエネルギーに人やものが吸い寄せられてチャンスが生まれる場所としての「磁場」、そしてこの磁場に集まってくる仲間と共にこの場所を自分の居場所とし、故郷にもなる場所としての「自場」であるとしている。

つまり、自分の地域を見つめ直してその土地の宝物を見出し、同士と夢を形にすることで自分の故郷を作っていくという活動を行うことが出来れば、どこの場所でも JSF のようなイベントを行うことが可能であるとしている。

幸い仙台には東北圏から学生を中心とした若者が集い、こうした仙台の文化に触れ、参加したことのある経験者が大勢いる。仙台はこうした若者を活用して開業沿線地域との交流を深め、仙台独自の文化の移出を積極的に進めるとともに、当該地域の文化を仙台に紹介するなどして、相互連携によって更なる市民文化の拡大に努めるべきではないだろうか。

北海道新幹線の開業が仙台都市圏はもとより沿線全ての地域が連携を深め、時間だけでなく心の距離も縮めることが出来ることを切に願いたい。

<<謝辞>>

本稿の作成に当たっては仙台・青葉まつり協賛会、公益財団法人仙台観光国際協会、東北運輸局自動車交通部、東日本旅客鉄道株式会社営業部の方より多くのデータを提供していただきました。心より感謝申し上げます。

<<注>>

- 1) 国土交通省第9回整備新幹線小委員会（H24.3.21開催）別紙資料による仙台駅から奥津軽いまべつ駅までの所要時間。
- 2) 特記のない限り仙台市の東北圏（青森県・岩手県・宮城県・秋田県・山形県・福島県・新潟県）における構成比を示したものの。
- 3) 現在の仙台市域の人口
- 4) 1979年・1991年・1999年の経済産業省「商業統計」および2012年総務省・経済産業省「経済センサスー活動調査」による。1979年の仙台市の商品販売額には秘匿数値となっている旧秋保町分は含まず。
- 5) 預金残高については1980年・1990年は日本銀行「都道府県別経済統計」および仙台市市民局「仙台市統計書」の3月末値、2000年・2010年は日本銀行「都道府県別現金・預金・貸出金」および仙台市市民局「仙台市統計書」の12月末値による。1980年については日本銀行「都道府県別経済統計」の「全国銀行」「相互銀行」「信用金庫」「商工中金」の預金残高を、1990年については1980年の値に「信農連」、「農業協同組合」「信漁連」「漁業協同組合」の預金残高を加算した値を、2000年・2010年については日本銀行「都道府県別現金・預金・貸出金」における預金額を仙台市市民局「仙台市統計書」の「銀行諸勘定」に示す預金総額で除した比率を掲載している。
- 6) 1980年・1990年・2000年経済産業省「特定サービス産業実態調査報告」および2012年総務省・経済産業省「経済センサスー活動調査」による。1980年には仙台市の記載がないが、1990年における統計値が宮城県の太宗を占めていることから、宮城県の値を使用している。
- 7) 1985年・1990年・2000年・2010年日本政府観光局（国際観光振興会）（JNTO）「コンベンション統計」による。2010年を除いて1つの国際会議が複数の都市にまたがって開催された場合、開催件数はそれぞれ1件ずつ計上している。
- 8) 1990年・2000年の値については乗降客数を1,000人単位で算出した比率である。
- 9) 1979年・1990年・2000年経済産業省「特定サービス産業実態調査報告」の売上高および2004年経済産業省「サービス業基本調査」の経費総額による。1979年は仙台市の記載がないが、1990年における統計値が宮城県と仙台市で一致していることを踏まえ、宮城県の値を使用している。また、1979年の岩手県、1990年の福島県の値については秘匿数値となっているため含まず。
- 10) 1980年の病床数は当時の仙台市の市域に限る。
- 11) 2008年度の値は推計値である。
- 12) JR東日本HP（http://www.jreast.co.jp/passenger/2014_shinkansen.html）
（2015年10月2日最終閲覧）また、仙台市市民局「仙台市統計書」には2001年までの新幹線の定期利用者数の記載がある。

- 13) 「仙台5大祭り（5大イベント）」の起源については明らかではないが、2005年4月22日付河北新報にその記載を見ることが出来る。
- 14) 2004年以降は参加者が複数の祭連に入って参加し重複した数は除く。
- 15) 特定の山鉾に所属し巡行にのみ踊る参加者は除く（3団体）。
- 16) ホテルメトロポリタン仙台公式Facebookページ
 (<http://www.facebook.com/hotelmetropolitansendai/posts/720844544690025>)
 (2015年10月21日最終閲覧)
- 17) 2011年12月1日付河北新報の記事による。
- 18) 2014年の開催規模。
- 19) エル・パーク仙台は、女性の自立と社会参画を促進するとともに、市民の文化活動の場としてオープンした施設である。(エル・パーク仙台 HP:<http://www.sendai-1.jp/whats/>)
 (最終閲覧2015年10月30日)
- 20) SENDAI 光のページェントの第1回については警察発表による1日あたりの人出から概算。また、第3・4回については資料なし。5大イベント合計のSENDAI 光のページェントの1988年・1989年の人出に関しては第2回と第5回の平均値から概算。

<<参考文献>>

- 2005 SENDAI 光のページェント実行委員会 [2005] 『街のビッグイベントを成功させる本』中経出版。
- 2014 SENDAI 光のページェント HP (<http://www.sendaihikape.jp/0104info.html>) (2015年6月10日最終閲覧)。
- エル・パーク仙台 HP (<http://www.sendai-1.jp/whats/>) (2015年9月15日最終閲覧)。
- 岩手県 HP 「いわての道路資料集 岩手県県土整備部道路建設課 2013年3月」
 (<http://www.pref.iwate.jp/douro/genkyou/004490.html>) (2015年6月11日最終閲覧)。
- 近江恵美子 [2007] 『仙台七夕まつり 七夕七彩』風の時編集部。
- 河北新報社 [1972] 『昭和48年版(1973年) 河北年鑑』河北新報社。
- 菊地昭典 [2004] 『ヒトを呼ぶ市民の祭り運営術』学陽書房。
- 国土交通省鉄道局 [2012] 「収支採算性及び投資効果に関する詳細資料」交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会 第9回整備新幹線小委員会 別紙資料。
- 今野修平 [1977] 「東北地方の交通体系と課題」『東北開発研究第13巻1・2合併号』東北経済開発センター。
- 定禅寺ストリートジャズフェスティバル in 仙台 HP (<https://www.j-streetjazz.com/>) (2015年9月15日最終閲覧)。
- 仙台・青葉まつり協賛会 [2014] 『仙台・青葉まつり30周年記念誌』。
- 仙台市企画局統計課 [1993] 『仙台市の商業(平成3年商業統計調査報告書)』。

仙台市 HP 「仙台市のあゆみ」 (<http://www.city.sendai.jp/shisei/ayumi.html>) (2015年6月11日最終閲覧)。

仙台市史編さん委員会 [2013] 『仙台市史 通史編9 現代2』 仙台市。

仙台市史編さん委員会 [2015] 『仙台市史 年表・索引』 仙台市。

仙台商工会議所百年史編纂委員会 [1992] 『仙台商工会議所百年史』。

高橋英博[2007] 『都市と消費社会との出会いー再魔術化する仙台』 御茶の水書房。

高橋英博[2009] 『せんだい遊歩』 北燈社。

高橋雅也[2002] 「地域文化づくりにおける「地域性」の検討ー仙台・青葉まつりの再編成とフォークロリズム」 『仙台都市研究』 東北都市学会。

津村晃佑[2003] 「現代を生きる伝統芸能ー「すずめ踊り」の人類学的研究ー」 『東北人類学論壇2』 東北大学文化人類学研究室。

東北開発研究センター[1987] 「仙台空港周辺環境整備計画調査報告書」。

東北開発研究センター[1994] 「地方中枢都市仙台の都市機能調査報告書ー地域ブロックの形成と中枢都市の今後の役割ー」。

東北電力・東北開発研究センター[2008] 「東北圏における政令指定都市の連携と交流に関する調査・研究」。

東北電力・東北開発研究センター[2009] 「東北の高速道路の戦略的整備に関する調査研究」

東北都市学会 [2004] 『東北都市辞典』 仙台共同印刷。

東日本高速道路株式会社東北支社 HP 「常磐自動車道 全線開通後の交通量及びストック効果についてー沿岸部の復興に大きく寄与ー」

(http://www.e-nexco.co.jp/pressroom/press_release/tohoku/h27/0717/) (2015年10月21日最終閲覧)。

福嶋路[2013] 「地域文化創造を支える市民組織のマネジメント」 『一橋ビジネスレビュー 2013年秋号』。

福嶋路[2015] 「文化を創る市民の力」 『2014年度 東北圏社会経済白書』 東北活性化研究センター。

みちのく YOSAKOI まつり実行委員会事務局 HP (<http://michinoku-yosakoi.net/>) (2015年9月15日最終閲覧)。

宮城建人[2006] 「東北自動車道と東北新幹線ー東北の高速交通体系の整備ー」 『七十七ビジネス情報』 第32号 七十七ビジネス振興財団。

宮城県土木部 HP 「みやぎの高速道路網 宮城県土木部 2010年」

(<http://www.pref.miyagi.jp/uploaded/attachment/42445.pdf>) (2015年7月17日最終閲覧)。

宮城県土木部空港臨空地域課 HP 「仙台空港の歴史」

(<http://www.pref.miyagi.jp/soshiki/kurin/rekisi.html>) (2015年6月11日最終閲覧)。

米竹隆[2009] 「定禅寺ストリートジャズフェスティバルの立ち上げ」 『市史せんだい Vol.19』

仙台市博物館。

米竹隆[2012]「事例紹介「定禅寺通」～市民が躍動するストリート～」仙台市 HP 仙台市
景観シンポジウム 2011 事例紹介

(http://www.city.sendai.jp/business/d/1204524_1434.html) (2015年9月15日最終閲覧)。

4. 新幹線開業に伴う青森経済の変化

竹内紀人（一般財団法人青森地域社会研究所 常務理事）

整備新幹線の目的は、高速交通ネットワークによる定住人口の増加、所得の増加を通じ、「国土の均衡ある発展」を実現することであった。理念は今も変わらないが、環境は当初の計画時点から大きく変化している。青森県における東北新幹線の2度の新幹線開業は一定の経済効果が確認されたものの、新幹線が牽引役となって地域経済が伸長するシナリオは実現していない。しかし、県内各地の開業経験でみられたプラス効果とマイナス効果を総括すると、最大の新幹線効果は、いくつかの成功体験と、新しいまちづくりへのチャレンジ・スピリットの向上であったと言える。今後の新幹線活用策を検討するにあたっては、広域的な視点で「まちづくり」に役立てていく方向性が不可欠である。

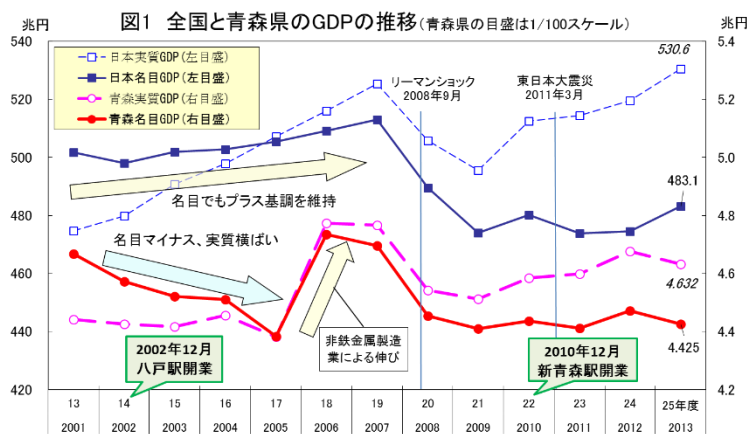
4.1 青森県における2度の東北新幹線開業

4.1.1 伸び悩む県内総生産

青森県は東北新幹線の開業をこれまで2度経験してきた。新幹線の開業から今日に至るまで、県経済はどのように変化してきたのだろうか。

東北新幹線・大宮 - 盛岡間が暫定開業した1982年から20年後の2002年12月、ようやく盛岡 - 八戸間が開業を迎えた。県都青森市までの延伸はこの時点で実現しなかったが、

悲願の「青森県開業」を県内全域で祝った。



資料：内閣府「平成25年度国民経済計算」、青森県「平成25年度青森県県民経済計算速報(早期推計)」

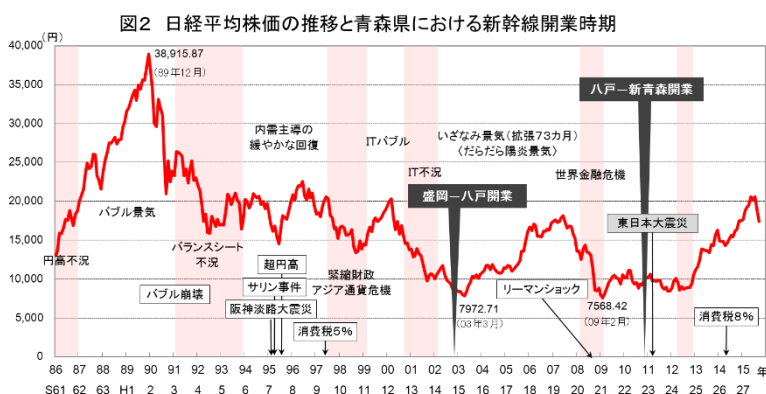
全国的には八戸駅が開業した2002年12月は外需主導のいざなぎ景気が動き出した時期である。2008年の世界金融危機まで73ヵ月もの景気拡張期が続き、我が国のGDPは名目でもプラス基調を持続した。しかし、青森県のGDPは2005年度まで名目マイナス

、実質横ばいの動きを続けた。製造業を主体とした輸出関連産業の集積が乏しいため、外需拡大の恩恵に浴せなかったのである。

その後、国家プロジェクトである六ヶ所村の非鉄金属製造工場の稼働により、2006年度の県内GDPは急伸したが、2008年9月のリーマンショックに象徴された世界金融危機の中、再び総生産額は低下した。

第1の開業からちょうど8年後の2010年12月には県都青森市までの延伸が実現し、東北新幹線が全線開業を果たした。先に開業した八戸駅に加え、終点の新青森駅と途中駅の七戸十和田駅の2駅が開業した。当時の青森県経済は不況から緩やかに脱しつつあったものの、引き続き浮揚感に欠ける展開を続けていた。さらに、わずか3か月後の2011年3月に東日本大震災が発生し、新幹線開業の盛り上がりは一気に冷え込んだ。震災後の景気は金融危機の際と比べると速やかに回復したが、その後の県内GDPは名目ベースで横ばい、実質ベースでも一進一退の動きにとどまっている。

4.1.2 第1の開業「盛岡 - 八戸」(八戸駅開業)



※ 網掛けは景気後退期<最新の暫定基準日付は2012年11月(景気の谷)>
資料: 日本経済新聞社「日経平均株価」(月次、終値)、内閣府「景気基準日付」により作成

表1 新幹線開業が八戸市にもたらした経済効果(一年目)

項目	直接効果 (単位:百万円)
二次交通	534
タクシー	(201)
バス	(189)
レンタカー	(144)
ホテル	488
消費	5,690
駅弁	(213)
土産	(2,013)
飲食	(3,464)
観覧料	11
事業費	110
建設投資	9,980
不動産収入	1,419
不動産売買	(1,000)
不動産賃貸	(419)
合計	18,232

資料: 八戸地域社会研究会
「東北新幹線『はやて』開通の5年間の経済効果」

八戸駅の開業当時は、景気基準日付でみると、拡張期に属しているが、日経平均株価の動きが示すとおり、IT不況の影が色濃く残っていた時期であり、決して恵まれた経済環境ではなかった。

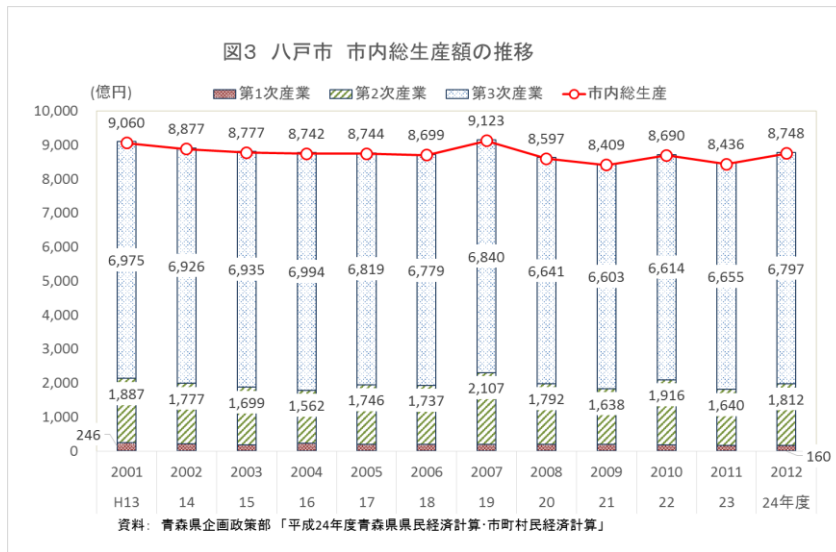
ちなみに、当時の経済情勢は「八戸では、小泉政権発足後の財政再建に伴う公共投資の削減と公共事業の談合問題に続き、浜では主力のイカ、サバの水揚げ不振による地場産業や地域産業の停滞に、デフレ不況という長い暗いトンネルを抜け出せないでいた」(八戸地域社会研究会[2007]p. 6)と記されている。

そうした環境の中、開業1年目の八戸市周辺地域における直接的な経済効果は、182億円にのぼった。抽出可能な分野を絞り込んだ限定的な試算にもかかわらず、開業年度の八戸市の総生産額約8,900億円に対し、直接効果のみで2%を超える大きな経済効果があったことになる。

しかし、改めて八戸市の開業前年度からの市内総生産額の推移をみると、開業後1年目、2年目とそれぞれ減少しており、その後もおおむね横ばいの域を出ていない。

八戸市の生産額の推移については、厳しい情勢の中、民間事業者を中心に新幹線開業を活用する取り組みを継続・定着させながら、一定水準をキープしてきたと見るのが妥当であ

ろう。この生産額の中には、新幹線開業を契機に長い時間を掛けてコンベンション誘致を定着させていった成果なども含まれている。



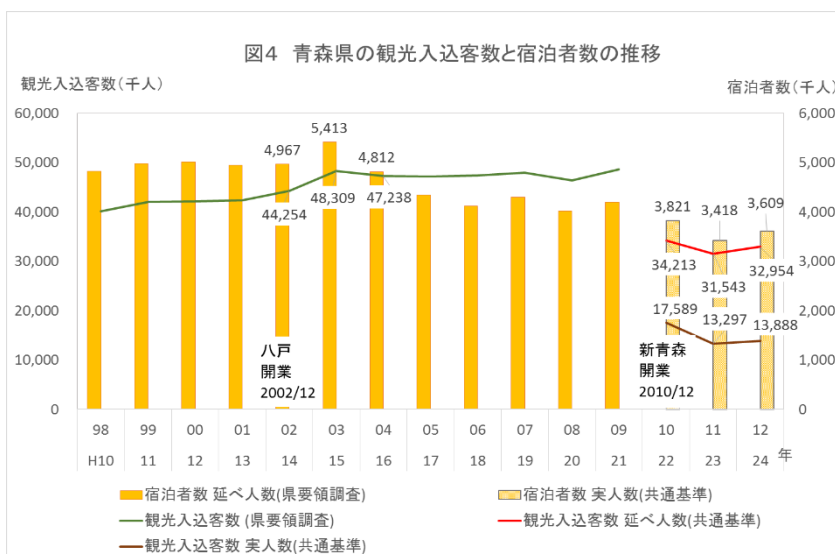
4.1.3 第二の開業「八戸 - 新青森」(新青森駅、七戸十和田駅開業)

八戸 - 新青森間の開業で、東北新幹線が全線開業となった2010年12月は、世界金融危機後の景気回復期に属する。しかし、このときも日経平均株価はまだ1万円前後でふらついていていた。新青森駅と七戸十和田駅も恵まれた経済環境の中で開業したとは言い難い。

さらに開業からわずか3か月後、当初から運行されていた「はやて」に加え、速達タイプの「はやぶさ」が投入された盛り上がりも束の間、東日本大震災が発生した。

東北地方全体が大きな物理的、心理的ダメージを受け、経済面においても一気に「新幹線の開業効果」どころではなくなってしまった。当然だが、実際にそれをリサーチしようという動きもみられな

かった。



ただ、青森県の被災規模は岩手、宮城、福島との3県と比較すると小さく、復旧もある程度順調に進んでいた。そうした中、予定されていた青森デスティネーション・キャンペーンは、内容を一部見直した上で、JR東日本が独自展開す

る復興推進キャンペーンと併せて実施された。

結果的に青森県の観光入込客数は、震災前の水準へと回復しつつある。観光入込客数の推移だけで新幹線効果を語るわけにはいかないが、第2の開業における大きな新幹線効果として、震災による観光面のマイナス影響を最小限にとどめたことが挙げられる。

4.1.4 新幹線開業が八戸市の事業所にもたらした変化

次に、総務省の「事業所・企業統計調査」の2001年と2006年のデータを用い、新幹線駅開業が八戸市のビジネス界に及ぼした影響を探ってみる。

八戸市の事業所数(非農林漁業、公務を除く)は2001年の1万2,502事業所から新幹線開業を経て5年後の2006年には7.7%減の1万1,538事業所となった。従業者数(同)も、2001年の10万7,857人から2006年には8.8%減の9万8,379人となった。5年間で約1千事業所、1万人の減少であるが、この間、我が国の事業所数(同)は6.9%減、従業者数(同)が2.6%減となっており、事業所数の減少ペースは国全体よりやや速く、従業者数の減少は大幅に進んだことがわかる。なお青森県全体では事業所数(同)が7.9%減、従業者数(同)が8.7%減となっており、八戸市の減少ペースは青森県のそれとほぼ同等であった。

こうした中、大分類で事業所数が18事業所増加したのが「不動産業」だった(従業者数は58人減少した)。中分類で詳しく見ると、駐車場を含む「不動産賃貸業・管理業」が23事業所増加したのが主因であった。新幹線開業効果と言って差し支えないだろう。

そのほか、新幹線に関連が深い業種は、「運輸業」、「卸売・小売業」、「飲食店・宿泊業」、「サービス業(他に分類されないもの)」などだ。うち、「卸売・小売業」は残念ながら内訳を見ても軒並み事業所数、従業者数ともに減少傾向であった。

「運輸業」では「道路旅客運送業」と「水運業」で事業所数が増加した。今や当地の観光施設として欠かせない存在の「八食センター」へのバス流入台数が2002年から2007年までの5年間で2倍に増加したこと、観光遊覧船の新規開業や利用者数の増加が話題となったことなどと整合しており、新幹線開業に伴う新規参入を裏付ける計数だ。なお、新幹線の直接的な影響とは言えないが、この間、「産業都市」八戸市の物流分野において、事業所数が減少し、平均従業者数が増加する形で、集約化による規模拡大傾向がうかがわれたことも注目される。

「飲食店・宿泊業」と「サービス業(他に分類されないもの)」については、小分類、細分類まで踏み込んでみた。「飲食店」は「遊興飲食店」が軒並み減少した。「一般飲食店」も全体では83店減、300人減となり、店舗数に関しては飲食店に新幹線効果はみられなかった。うち、わずかながら店舗数が増加したのは、「中華料理店」「焼肉店」「そば・うどん店」などだった。魚のまちの象徴である「すし店」も18店減少し、「日本料理店」は増減なしだった。

表2 八戸市の事業所数と従業者数(飲食店、宿泊業、サービス業の一部抜粋)

大分類	中分類	小分類	事業所数(事業所)			従業者数(人)			1事業所あたり平均従業者数		
			2006 平成18年	2001 平成13年	2001→ 2006増減	2006 平成18年	2001 平成13年	2001→ 2006増減	2006 平成18年	2001 平成13年	2001→ 2006増減
M	飲食店、宿泊業		1,711	1,998	△ 287	8,144	9,113	△ 969	4.8	4.6	0.2
	72	宿泊業	112	138	△ 26	1,381	1,429	△ 48	12.3	10.4	2.0
		721 旅館・ホテル	78	92	△ 14	1,300	1,310	△ 10	16.7	14.2	2.4
Q	サービス業(他に分類されないもの)		2,303	2,374	△ 71	14,157	15,135	△ 978	6.1	6.4	△ 0.2
	80	専門サービス業	309	352	△ 43	1,690	2,131	△ 441	5.5	6.1	△ 0.6
		803 公認会計士事務所、税理士事務所	41	34	7	178	114	64	4.3	3.4	1.0
		806 デザイン・機械設計業	14	9	5	108	54	54	7.7	6.0	1.7
	82	洗濯・理容・美容・浴場業	1,072	1,136	△ 64	2,923	3,523	△ 600	2.7	3.1	△ 0.4
		824 公衆浴場業	35	48	△ 13	274	400	△ 126	7.8	8.3	△ 0.5
		825 特殊浴場業	8	2	6	117	20	97	14.6	10.0	4.6
	88	物品賃貸業	81	87	△ 6	673	580	93	8.3	6.7	1.6
		884 自動車賃貸業	15	12	3	95	57	38	6.3	4.8	1.6
		889 その他の物品賃貸業	36	35	1	307	244	63	8.5	7.0	1.6
	90	その他の事業サービス業	129	121	8	3,623	3,730	△ 107	28.1	30.8	△ 2.7
		909 他に分類されない事業サービス業	59	45	14	1,542	1,233	309	26.1	27.4	△ 1.3

資料：総務省「平成18年事業所・企業統計調査」

「宿泊業」については、新幹線開業を機にホテル5棟 600室が新規オープンし、市内のホテル室数が22カ所2,200室に増加したことが指摘されている(八戸地域研究会[2007]p.9)。さぞかし「旅館・ホテル」が増加したかと思いきや、実は事業所数と従業者数はいずれも減少した。しかし肝心なことは、事業所数が14事業所減少しているのに、従業者数はわずか10人しか減少しておらず、着実に平均規模が拡大したことだ。新規開業が相次いだ事実と併せて考えると、老朽化した宿泊施設の廃業と新しいビジネス系を中心としたホテル群が入れ替わる形で、宿泊の受け皿が新しく大きく生まれ変わったものとみられる。

また、「サービス業(他に分類されないもの)」では、「特殊浴場業」(温泉、サウナ等)、「自動車賃貸業」(レンタカー)などの事業所増加が直接的な新幹線効果と言える。なお、どこまでが新幹線効果なのかは不明だが、ビジネスを支援する「専門サービス業」の事業所数も増加した。「他に分類されない事業サービス業」においても、「人材派遣業」などが増加したものとみられる。

事業所数や従業者数の変化は、社会経済環境の変化によるところが大きい。大分類で事業所と従業者数が両方増加した業種は、「医療・福祉」、「教育・学習支援業」、「複合サービス事業」の3業種のみである。郵政民営化による特殊事情で増加した「複合サービス事業」を含め、いずれも新幹線と直接的な関係はない。それでもなお、新幹線開業を挟んだ2期間における事業所や従業者数の変化の中に、新たなチャレンジが生まれた形跡などがうかがわれた。新幹線を迎える活動と経験を積み重ねる中で、数字に表れない地道な変革を含め、八戸市内企業の体質は、強化されていったものとみられる。

4.2 県内各地の新幹線効果～県内インタビュー調査概要～

県民が待ち焦がれてきた2度の東北新幹線開業は、これまで見てきたように一定の経済効果を生み出しつつも、厳しい環境の中、青森県の持続的な経済発展を牽引してきたとは



言い難い状況にある。私たちは「新幹線効果」をどのように受け止めるべきなのか。各地で新幹線に関わってきた方々へのインタビュー¹⁾というアプローチで、これまでのプラス効果、マイナス効果を地域別に抽出した。

4.2.1 観光に目覚めた八戸市

八戸市の新幹線開業対策は1996年、八戸商工会議所内に小委員会が設置されたことが始まりであった。1999年には青森県南地域と岩手県北地域の33市町村で「東北新幹線八戸駅開業協議会」が設立された。県境を越えた広域の協議会設立が、新幹線開業対策への並々ならぬ意欲を示していた。

それから矢継ぎ早に、「八戸コンベンションビューロー」の設立、「八戸観光開発プラン」の策定等を経て、開業前年の2001年7月には「新幹線八戸駅開業事業実行委員会」が設立された。

八戸市の開業対策の特徴はふたつ挙げられる。第1に、民間主導の組織によって観光事業が展開されたことである。八戸駅開業に伴う観光開発を契機に、まちづくり再生に賛同する民間人により、ボランティア精神に基づく創意工夫や行動が行われた。

第2の特徴は、新幹線開業を契機に新たな観光産業としていくつかの注目すべきビジネスモデルが誕生したことである。八戸屋台村「みろく横丁」、市民の台所のコンセプトを維持しながら観光施設に発展した「八食センター」、B-1グランプリで有名になった食文化「せんべい汁」などは、今なお八戸市の顔として成長を続けている。



八戸屋台村「みろく横丁」

水産都市、工業都市として日本経済の発展とともに成長を続けてきた八戸市は、ともしれば観光に真剣に取り組もうという意欲が欠けているという見方をされてきた。しかし、水産業や製造業を取り巻く環境が厳しさを増す中、八戸市は新幹線開業を契機に「産業都

市」の顔に加え、ひとを招き入れるメリットと喜びを見つけたのである。

4.2.2 通らない新幹線を活用する弘前市

弘前市における最大の効果は、新幹線駅がないことで逆に地域住民の考え方がポジティブになったことだ。新幹線駅が通らない地理的環境を逆手に取り、まちづくりや観光振興へ真剣に向き合う契機とした。「ひとを集めることよりも、まずは自分たちが動くきっかけとなった」と関係者は新幹線を評する。

八戸開業は、まさに弘前市のまちづくりや観光振興の取り組みへのターニングポイントとなった。それまで予算的に対応できなかった事業に、全県的な新幹線開業効果獲得の名目で果敢にチャレンジしたことが財産となった。

代表的な取り組みは、新幹線への距離感を感じつつ、「さくら」や「城下町」だけでない弘前をアピールしようと、「洋館とフランス料理の街」を割と強引に売り出したことだ。結果的に「洋風文化」という新しい魅力の創出に加え、従来からの強みである「和風文化」の見直し効果も生まれた。



弘前市「ハイカラ洋館めぐり」

こうした挑戦の積み重ねでまちを再点検する市民の意識が高まり、津軽地域全体をひとつの劇場と捉え、地域住民も観光で訪れた人もすべての人々が共感できる感動と交流の体験型ステージを展開する「弘前感交劇場」の理念が誕生した。また同時進行で、自由に語り合いアイデアを生み出す組織「やわかネット」が誕生し、のちに弘前大学の「やわラボ」へと、組織が発展的に引き継がれ、東日本大震災後に継続している岩手県野田村との交流活動などもそこから生まれていった。

弘前市にとっては、新青森開業も八戸開業からの延長線上にあった。奥羽線・新青森 - 弘前間が45分かかろうとも、旅の序章として丁度良い時間と解釈する。ビジネス面ではさすがに乗り継ぎの不便は否めないが、それも所要時間ではなく運行本数の問題と言い放つ。むしろ弘前市へのビジネス客は青森空港の利用者も少なくないため、複数の交通手段の存在をメリットと考える割り切りが弘前市にはある。

春の弘前城をはじめとする弘前市の観光入込客数は、東日本大震災で外国人観光客が激減したものの、2014年は震災前の水準まで回復した。「路地裏探偵団」、国登録有形文化財への「スターボックス」誘致、「弘前城改修工事」のイベント化など、今、県内自治体でも話題性があるまちが弘前市と言って差し支えないだろう。

保守的だった中心街の年配の経営者たちも、ストリートダンスのイベントを許容するようになるなど変化がみられるようになった。中心街の空き店舗率も明らかに改善し、「弘前感交劇場」はいたるところで進化を続けている。

4.2.3 「のっけ丼」をブレイクさせた青森市

新幹線に関しては、八戸開業時から行政の動きにリンクして、県商工会議所連合会、八戸商工会議所、青森商工会議所が一体となって取り組んできた経緯がある。

八戸開業から間もなく、青森駅前にビジネスホテル2棟が建設されるなど、民間事業者も県都青森市への延伸に向けて動き出した。

新駅周辺、現駅周辺それぞれの拠点整備構想は、市長交代による方針の変更や開業直後の東日本大震災発生などから、当初の計画通りには進まなかった。それでも、青森駅周辺に「ねぶたの家ワ・ラッセ」と「A ファクトリー」が新設され、海辺の周遊コースとしてワ・ラッセ～A ファクトリー～アスパム～^{ふるかわ}古川市場(のっけ丼)が定番となった。のっけ丼は年間1億円を売り上げる人気商品に成長した成功事例である。



青森市古川市場「のっけ丼」

東日本大震災の影響により、新幹線開業後の民間設備投資動向も限定的だったことは否めないが、青森商工会議所の見立ては「資本を投下した企業は着実に一定の効果を確保し、県都の拠点性に着目した企業進出もある程度進んだ」という結論だ。

青森市の人口減少や経済の動向は県内の他都市と比較しても厳しい状況にあるが、今後、大型旅客船の寄港対応も含め、ウォーターフロントを軸とした取り組みが期待される。

4.2.4 「並行在来線のまち」三沢市と野辺地町

新青森、七戸十和田開業後は、並行在来線が第3セクターの青い森鉄道に移管となったため、沿線のまちにはマイナス影響も少なくない。

特にかつて JR 線の特急停車駅だった三沢駅や野辺地駅の駅前商店街では売上高が激減する状況もみられ、地域経済の縮小が心配される。

三沢市では、八戸開業から1年目は観光入込客数が増加したが、翌年以降は減少した。新青森、七戸十和田の開業以降は、観光がどうしたということ以前に生活が不便になった。

かつて特急に乗っていた人が新幹線に乗るようになるわけだから、移管後の並行在来線は運賃を値上げせざるを得ない。青い森鉄道の運賃引き上げに伴って通勤通学の負担が著しく増加した。また、JR の駅でなくなったことにより、乗継切符の購入も不便になった。新規に設置された旅行センターも17時で終了するため、住民には不評だ。「時代の流れの中で、ここは不便になっても仕方のないまちと言われている気がする」という感想が印象的だった。

野辺地町からも「こんなはずでは」という声が聞かれた。元来、エネルギー事業関連の乗降客が相当数あったほか、八戸開業時は準備期間の宣伝が奏功し、観光入込客数も増加した。

並行在来線対策として、新幹線の新青森延伸を前提とした需要調査を行ったところ、「野

辺地から並行在来線で八戸に行き、新幹線を利用する」という回答が主体だった。しかし、ふたを開けて見ると、かつての野辺地駅利用者の多くは七戸十和田駅にシフトした。

観光協会の担当者は「七戸十和田駅は大型商業施設、道の駅が隣接しており、その一体的な賑わいをうらやましく思う。無料駐車場も強みだ」と話した。



三沢駅前 古牧温泉「青森屋」



野辺地町「地まき活ほたて」

「荷物を抱えての面倒な乗継や八戸駅発の新幹線との接続

時間等を考慮すれば、七戸十和田駅に乗降客を奪われるのもやむを得ない」とも言った。

いずれにせよ、下北半島への拠点、玄関口としての野辺地町の役割は大きく変化した。

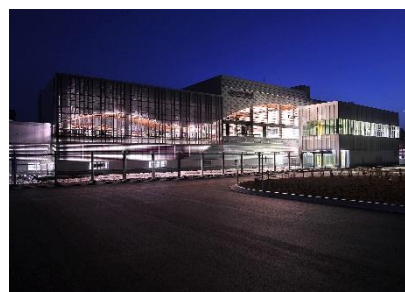
また、JR 線から青い森鉄道へ転換したことによる料金引き上げや利便性の低下については、三沢市とほぼ同様の話が出てきた。

こうした中、三沢市では、観光と生活の新しい拠点として青い森鉄道三沢駅の整備計画が動き出した。また、野辺地町でも温泉や全国ブランドの一次産品等を活用した新たな振興策を探る姿がうかがわれる。並行在来線沿線地域の新しいチャレンジに期待したい。

4.2.5 新幹線駅を擁する七戸町

七戸町では元来が観光地ではないので、八戸開業で効果を感じることは特になかったようだ。

大きな変化はなんといっても、東北新幹線全線開業にあたり七戸十和田駅ができたことである。開業後の七戸十和田駅は、ビジネスと観光の両方の乗降客に恵まれ、利用状況そのものは堅調に推移している。



下北半島への新たな玄関口「七戸十和田駅」

しかし他からうらやましがられる「新幹線駅のまち」も見かけどおりの効果を楽しんでいるとは言い難い。

地元民にとっては好調な駅の利用状況が必ずしも経済効果につながっていないジレンマがある。

まず、もともと観光関連の事業者があまりいないほか、既存商店街は駅から離れた場所にあるため、町内事業者へのプラス効果がうかがわれない。また、新規のインフラ整備が期待されたが、町内へのホテル進出は結果的に実現しなかった。十和田湖、あるいは六ヶ所方面への二次交通整備も試行で終わってしまった。

七戸町で確認できた新幹線効果は、自分たちが利用するメリットのほか、町のイメージアップ、はやぶさ PR 隊の活躍による地元愛の向上などだ。「簡単ではないが、周辺の自然資源や老舗菓子店などを活用し、滞在型観光に取り組みたい」というのが、今後へ向けた七戸町商工会の抱負である。

4.2.6 新たな観光振興に期待するむつ市

むつ市の観光入込客数は八戸開業直後の2003年に県外客、宿泊客ともに増加したが、2年目以降は減少に転じた。

観光面の効果は、個人客の増加という形で表れた。団体客の減少で全体では好調と言えないが、東北新幹線がなければもっと悪化していたと関係者は分析している。ただ、ビジネス関連での効果は特段みられないようだ。

東京圏との往来は楽になった。七戸十和田駅の無料駐車場が活用されている。延伸中の下北縦貫道路が完成すればさらに利便性が増すだろう。下北半島へ向かうビジネス客も、七戸十和田駅から乗り合いタクシーやバスを利用するケースが多い。

一方、電車での移動は大湊線で八戸乗り換えがオーソドックスなパターン。七戸十和田駅開業後も1日3便のリゾートあすなろ下北号は人気があり、八戸から直通で下北半島へ向かっている観光客も少なくない。

北海道新幹線開業に向けては下北半島周遊の観光ルート確立や、大間 - 函館を結ぶフェリー「大函丸」の活用等に重点を置き、新幹線効果の獲得に取り組んでいく。おりしも、県の下北地域県民局が主体となり、2014～2015年度事業として台湾人観光客を呼び込む「台湾から来さまい下北推進事業」が行われた。函館空港、大函丸ルートでのインバウンド観光振興に向け、受け入れ態勢の充実を課題として挙げていた。



津軽海峡フェリー「大函丸」

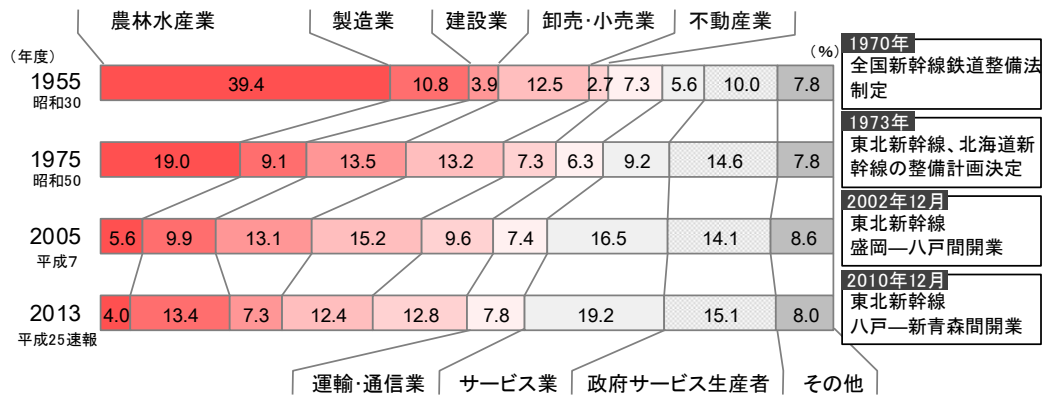
4.3 これからの新幹線レガシー

時代が変化しても高度な交通システムの必要性は不変である。言うまでもないが、建設に関わる地元負担がある以上、公共事業効果は地元において当然に最大限取り込む努力が必要だし、青森県においてもそうしてきたはずだ。

問題はその先の地域振興への効果である。東北新幹線、北海道新幹線の整備計画が決定されたのは1973年のこと。当時の右肩上がりの経済の中で期待された新幹線効果、すなわち、口を開けて待っていれば投資案件と人の流れが新幹線とともに押し寄せるような状況は、さんざん待たされた末の青森県の過去2度の開業時点ではすでに望むべくもなかった。

しかし、副知事時代から東北新幹線の延伸に深くかかわり、ミスター新幹線と呼ばれた北村正哉知事(1979～1995 在任)が政策課題として掲げ続けた「産業構造の高度化」は、新幹線開業が遅れた中でも着実に実現されてきた。すでに、次のステージにおける新幹線活用策を見出していかななくてはならない時期に来ている。

図6 青森県の産業構造の変化



資料：内閣府「県民経済計算」、県企画政策部「平成25年度青森県県民経済計算速報(早期推計)」
 注1. 「その他」は「鉱業」「電気・ガス・水道業」「金融・保険業」「対家計民間非営利サービス生産者」の合計。
 注2. 4つの年度の計数は、基準年や業種概念の一部異なっている。したがって、直接的には接続しない。
 昭和30年度：68SNA、昭和50年基準 昭和50年度：68SNA、平成2年基準
 平成7年度：93SNA、平成7年基準 平成25年度：93SNA、平成17年基準

各地からの聞き取り調査を総括すると、青森県が獲得した最大の新幹線効果は、いくつかの成功体験と、新しいまちづくりへのチャレンジ・スピリットの向上であったと言えよう。

人口減少が進む中、経済的なテーマは少人数でどう稼ぎ、生活を維持向上させていくかということだ。したがって、新幹線は労働参加率の上昇や労働生産性の向上につながるツールとして活用していきたい。何かを運んで来てくれるだろうと待ちの姿勢で新幹線を迎えるのではなく、自ら新幹線を使いこなしていこうとする意識や活動が青森県において随所に見られるようになったことは心強い。新幹線はこれまで地域に存在しなかったツールであるのだから、あらゆる地域と産業において、さらなるメリットが享受できるはずだ。ただ、行政単位で考える限り、負の要素を引き受けざるを得ない自治体、新幹線に取り残されるまちが必然的に生じる。一方、新幹線駅が経済効果を保証するアイテムではないことも、青森県の事例から明白となった。だから環境の違いを越え、より広域的な視点で活用策を検討することが肝要だ。

最もわかりやすい切り口は、広域観光の推進である。少人数で経済効果を生み出すのに観光産業は有効だ。また、観光の振興は、都市機能の充実や、町村部における小さな拠点の整備などとも親和性が高い。それだけでも、なすべきことが山ほどある。

地域が存続しつづけるための「まちづくり」という終わりなき目標に向かい、近所にやって来た新幹線の活用策をあれこれ考えながら、地域間連携を図りつつ成功や失敗の経験を積み重ねていくことが、これからの新幹線レガシーの求め方だ。

市町村単位の境界線を前提に、「駅が遠いから、列車が通り過ぎるから何もしない」という選択をしてはならないことを、私たちは青森県における東北新幹線の2度の開業から学んだ。

<<注>>

1) 筆者に当研究所の主任研究員3名(竹内慎司、長尾匡道、野里和廣)を加えたチームで2015年4～7月にインタビュー調査を実施した。

【調査対象先】弘前大学八戸サテライト客員教授 高橋俊行氏、八戸商工会議所、弘前市、弘前商工会議所、弘前観光コンベンション協会、青森商工会議所、三沢商工会、野辺地町観光協会、七戸商工会、むつ商工会議所

<<参考文献>>

櫛引素夫[2007]『地域振興と整備新幹線「はやて」の軌跡と課題』弘前大学出版会。
八戸地域社会研究会[2007]「東北新幹線『はやて』開通の5年間の経済効果」。

5. 北海道新幹線開業による効果と課題

高橋 功（株式会社北海道二十一世紀総合研究所 主席研究員）

北海道新幹線は、平成 24 年 6 月に新函館北斗・札幌間の工事実施が認可着工となり、平成 28（2016）年に新函館北斗開業後、平成 42（2030）年の開業を目指して工事が進められている。これまで、北海道新幹線の札幌延伸の経済波及効果については、様々な試算が公表されている。一方、国土交通省では新函館北斗・札幌間を初めとする整備新幹線の工事着工認可に当たって、投資効果（費用便益分析）を試算している。

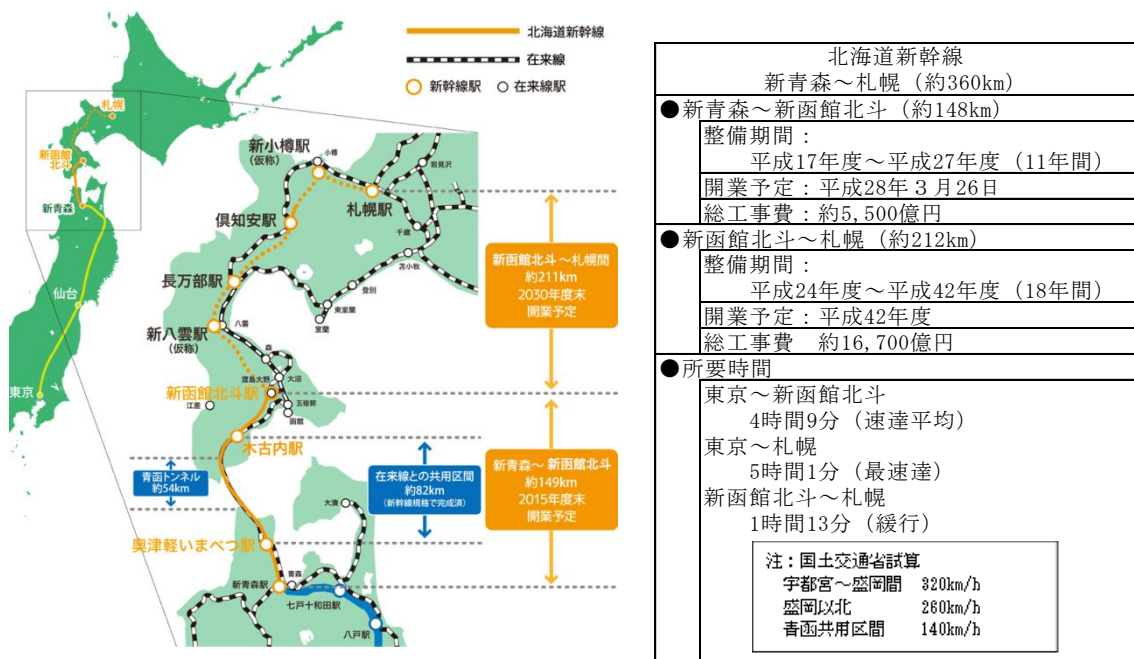
本節では、北海道新幹線の札幌延伸による経済波及効果の推計プロセスを検証し、新幹線開業による経済効果を最大化するために必要な取組と課題を明らかにする。

5.1 北海道新幹線の概要

北海道新幹線は、昭和 48 年に青森・札幌間の整備計画が決定されて以来、昭和 63 年の青函トンネル開通、平成 10 年の新幹線駅・ルート公表などを経て、平成 17 年に新青森・新函館（当時仮称）間が認可・着工され、平成 28 年 3 月 26 日の開業が予定されている。さらに、平成 24 年 6 月には、新函館北斗・札幌間の工事実施計画が認可・着工され、18 年後の平成 42 年度開業に向け、工事に着手された。

北海道新幹線の開業により、東京～新函館北斗間が約 4 時間、東京～札幌間が約 5 時間で結ばれることになり、首都圏はもとより、東北地域や北関東地域との間で観光やビジネスをはじめ、様々な分野での連携・交流が拡大し、北海道経済の活性化に大きく寄与することが期待されている。

図表 5-1 北海道新幹線の概要（北海道 HP より）



図表 5-2 北海道新幹線札幌延伸着工までの経緯

時期	北海道新幹線に関する出来事
昭和 45 年 5 月	全国新幹線鉄道整備法公布
昭和 47 年 6 月	基本計画決定
昭和 48 年 11 月	北海道新幹線整備計画決定（青森市～札幌市（主な経由地：函館市付近、小樽市付近）
昭和 57 年 6 月	東北新幹線 大宮～盛岡間 開業
昭和 63 年 3 月	青函トンネル開業（トンネル延長約 54km とその前後合わせ約 82km が新幹線規格で整備）
平成 10 年 2 月	北海道新幹線（新青森・札幌間）の駅・ルート公表
平成 8 年 12 月	整備新幹線の取扱いについて（政府・与党合意） 新青森～札幌間：駅・ルート公表、環境影響評価
平成 12 年 12 月	政府・与党申合せ（北海道新幹線の認可申請の実施を明記）
平成 14 年 1 月	北海道新幹線環境影響評価書を国土交通大臣及び知事に提出 工事実施計画（新青森・札幌間）の認可申請
平成 14 年 12 月	東北新幹線 盛岡・八戸間開業
平成 16 年 12 月	政府・与党申合せ（北海道新幹線新青森・新函館（仮称）間の H17 年度初着工を明記）
平成 17 年 4 月	北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）の実実施計画の認可・着工
平成 22 年 12 月	東北新幹線（八戸～新青森間）全線開通（新青森駅開業）
平成 24 年 4 月	整備新幹線問題調整会議において、整備新幹線小委員会のとりまとめが同会議に報告され、未着工 3 区間に関する「収支採算性及び投資効果の確認」に関するとりまとめが公表される。
平成 24 年 6 月	北海道新幹線（新函館（仮称）・札幌間）の工事実施計画の認可・着工
平成 26 年 6 月	北海道新幹線 新青森・新函館（仮称）間の各駅名称発表（新函館北斗、木古内、奥津軽いまべつ）
平成 27 年 3 月 26 日	北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）開業予定
平成 27 年 1 月	整備新幹線の取扱いについて（政府・与党申し合わせ） 新函館北斗・札幌間の開業時期を「平成 47 年度から 5 年前倒し平成 42 年度末の完成・開業を目指す」。
平成 27 年 10 月	北海道新幹線：新青森～新函館北斗間開業について（JR 北海道発表） 開業日：平成 28 年 3 月 26 日開業、運行本数：最大 13 往復、10 両編成
平成 42 年度末	北海道新幹線（新函館（仮称）・札幌間）開業予定

（資料）北海道庁新幹線関連 HP を参考に作成

5.2 新幹線開業による経済波及効果

5.2.1 新幹線の経済波及効果の試算例

北海道新幹線の経済波及効果については、図表 5-3 に示すように新函館（仮称）開業時、札幌延伸時において様々な試算結果が発表され、多くはマスコミのトップに取り上げられている。また、新幹線沿線の特定地域、沿線外への波及効果についても合わせて試算されているケースもある。

以下のうち、平成 24 年度に国土交通省（交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会 整備新幹線小委員会）が作成した「収支採算性及び投資効果の確認に関する参考資料」（以下「国交省資料」）は北海道新幹線の着工認可のための根拠データとなったもので、北海道が平成 25 年 3 月（公表は平成 25 年 6 月）に取りまとめた「北海道新幹線札幌延伸による経済波及効果調査事業」（㈱北海道二十一世紀総合研究所への委託業務）（以下「道調査」）の経済波及効果においても、国交省資料で試算した交通量を活用している。

図表 5-3 新幹線の経済波及効果の試算例

調査名	北海道新幹線函館開業による経済効果検討調査	北海道新幹線開業による北海道内への経済波及効果	北海道新幹線札幌延伸に伴う効果と地域の課題	交通政策審議会陸上交通分科会整備新幹線小委員会	北海道新幹線札幌延伸による経済波及効果調査事業
調査主体	北海道経済連合会	日本政策投資銀行	北海道経済連合会	国土交通省	北海道
予測対象	新函館（仮称）	新函館北斗	札幌	札幌	札幌
試算年次	H15	H26. 10	H18	H24. 4	H25. 3
想定開業年度	H25	H27 年度末	H32 (新函館（仮称）と同時開業を想定)	H47	H38, 43, 47
需要予測手法と特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・グラビティモデル ・機関選択 ・所要時間差 ・経済成長一定 ・建設効果、開業効果、税収効果 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客とビジネス客を分けた重回帰モデル ・対象は、1 都 3 県、宮城からの入込に限定 ・開業効果のみ推計 	<ul style="list-style-type: none"> ・グラビティモデル ・機関選択 ・所要時間差 ・経済成長率（上位・中位・下位） ・建設効果、開業効果、税収効果 	<ul style="list-style-type: none"> ・4段階推計 ・機関選択 ・所要時間差 ・経済成長率（地域別）は過去 10 年間実績を勘案、H42 以降は一定 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通量は同左を活用 ・道全体のみでなく、道内 6 圏域、札幌市各々の効果を推計

(資料)北海道「新幹線来道観光客二次交通網実態調査事業報告書」平成 25 年 2 月等による

5.2.2 道調査における新幹線札幌延伸による経済波及効果

道調査における経済波及効果は、北海道新幹線の建設期間中と開業後に分けて試算しており、開業年度について平成 38（2026）年度～43（2031）年度～47（2035）年度の3パターンを想定して推計している。総工事費等の前提は下表のとおりである。

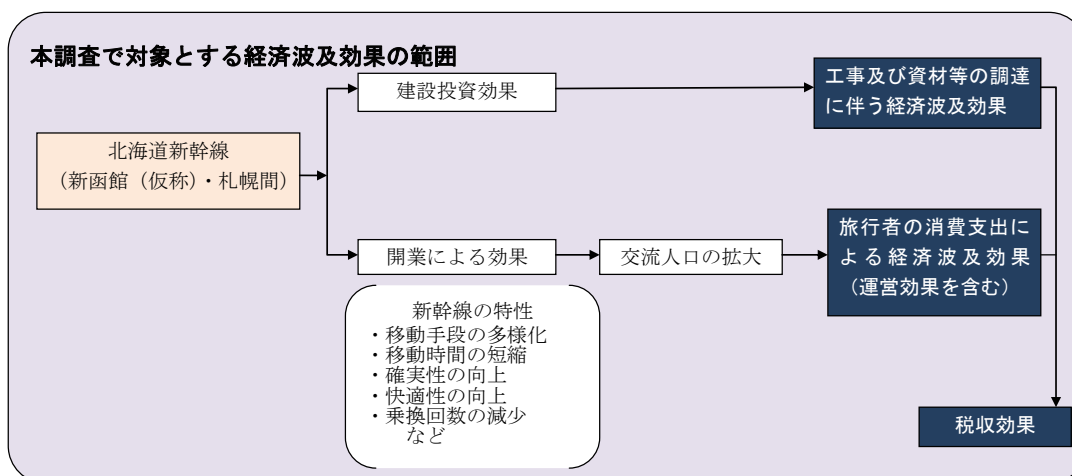
図表 5-4 道調査の前提条件

項目	条件
効果推計対象区間	北海道新幹線（新函館（仮称）・札幌間）
総工事費	16,700億円
工期及び開業年度	以下の3ケースを推計する。 ①工期24年間（平成24年～平成47年） 開業：平成47年度 ②工期20年間（平成24年～平成43年） 開業：平成43年度 ③工期15年間（平成24年～平成38年） 開業：平成38年度
運行本数	17本/日（東京～札幌間（速達型8本/日、緩行型7本/日） 仙台～札幌間（速達型1本/日） 盛岡～札幌間（速達型1本/日））
運行速度	東京・大宮間：110km/h 大宮・宇都宮間：275km/h 宇都宮・盛岡間：320km/h 盛岡・札幌間：260km/h（青函共用走行区間：260km/h）

※運行形態（運行速度、運行本数）については、開業後の運行主体（JR）が決定する。

（資料）北海道調査（平成 25 年 6 月）

図表 5-5 対象とする経済波及効果の範囲



（資料）北海道「北海道新幹線札幌延伸による経済波及効果調査事業」（平成 25 年 3 月）

(1) 建設効果

建設投資による経済波及効果は、工事に伴う資材等の調達と人件費等を通じて発生する家計消費による波及に区別される。このため、実事業費を資材等の調達にかかる支出分と人件費等の付加価値分に振り分け、資材等の構成を把握するとともに、付加価値分については二次効果の推計にまわす作業を行っている。

新幹線の建設工事の際に発生する資材等の調達額は、平成 17 年建設部門分析用産業連関表（国土交通省）の軌道工事部門の資材等の調達構成（投入係数）もとに算出しており、工事に必要な資材等の種類別調達額をもとに平成 17 年北海道地域産業連関表（北海道開発局）により、生産波及効果、付加価値効果及び雇用創出効果を計測している。

本推計の結果、総工事費の 1.67 倍に相当する 25,865 億円の生産波及効果をもたらし、付加価値効果で 12,179 億円、雇用創出効果で 197,082 人の効果をもたらすことが示されている。

図表 5-6 北海道新幹線札幌延伸の建設効果

	生産波及効果 (億円)	付加価値効果 (億円)	雇用創出効果 (人)
建設工事 総工事費:16,700億円 用地取得費を除く実事業費:15,477億円	25,865	12,179	197,082

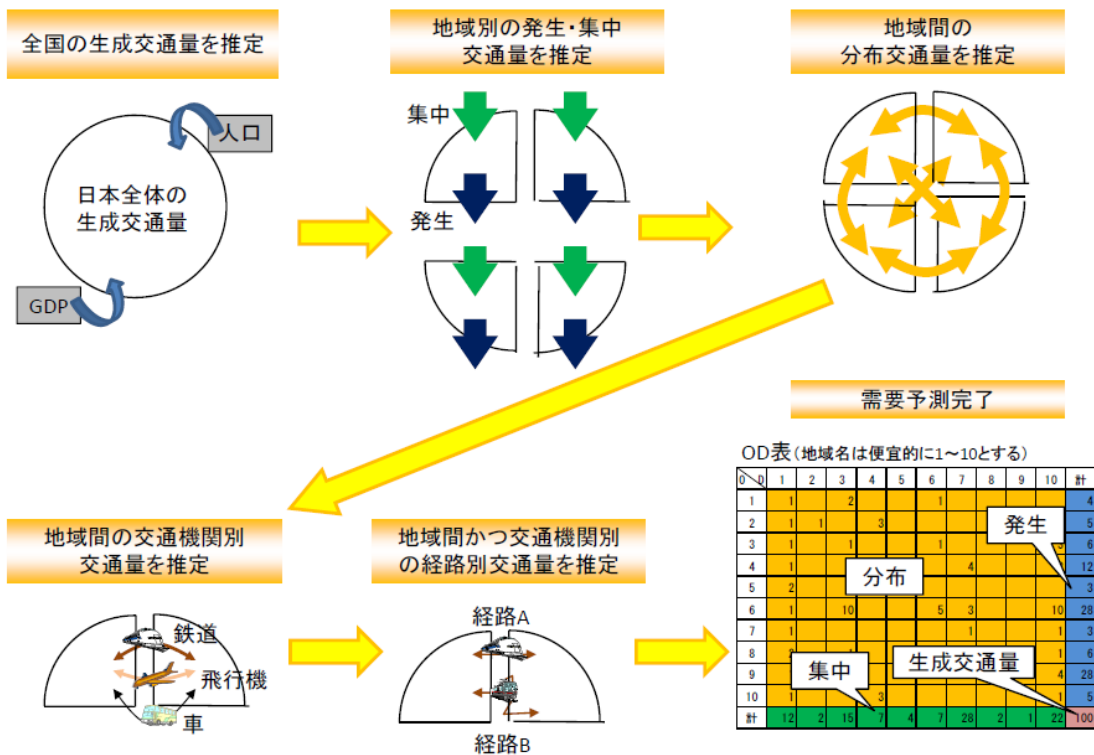
(資料) 北海道「北海道新幹線札幌延伸による経済波及効果調査事業」平成 25 年 3 月

(2) 開業効果

札幌延伸における交流人口の増加に伴う経済波及効果（開業効果）の推計を行うにあたっては、国土交通省資料における全国の生成交通量、北海道新幹線の利用者数等をベースとしている。

この国土交通省資料においては、四段階推計法をベースに将来の交流需要の予測を行っており、我が国の生成交通量や北海道の分布交通量に影響を及ぼす要因として、将来人口と経済成長率（GDP および GRP）が用いられている。

図表 5-7 将来の地域間交通の生成・分布交通量の予測方法

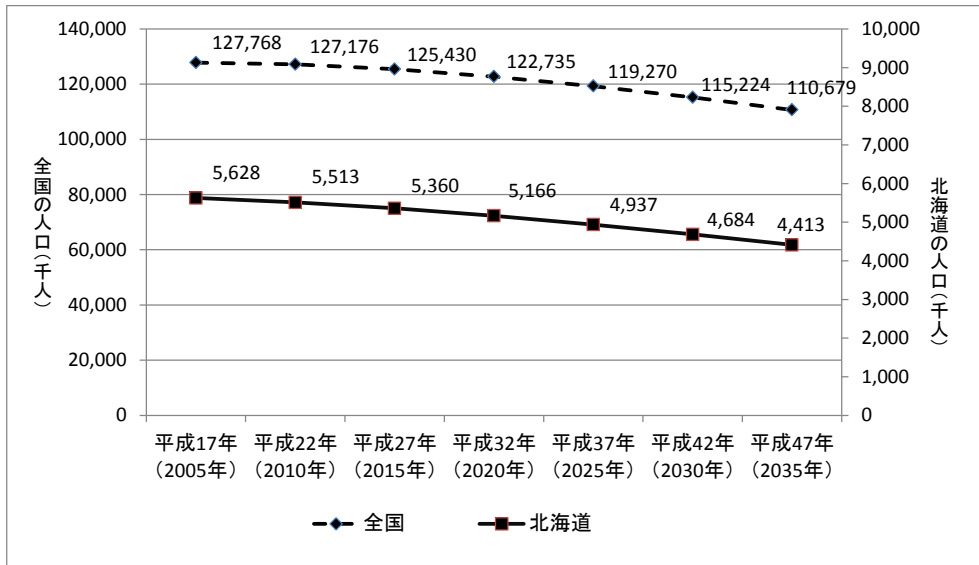


(資料) 国土交通省「収支採算性及び投資効果の確認」に関する参考資料

①将来人口の前提

平成 19 年 5 月の国立社会保障・人口問題研究所の推計結果を活用しており、北海道の人口は開業予定の平成 42（2030）年にかけて国以上に減少することが見込まれている。

図表 5-8 我が国及び北海道の将来人口予測（出生、死亡とも中位推計）



(資料) 国立社会保障・人口問題研究所推計（平成 19 年 5 月 中位推計）

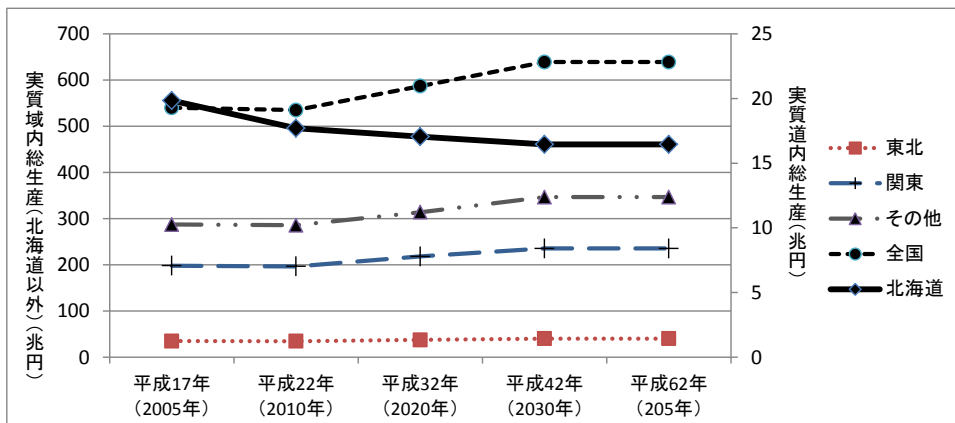
②我が国及び北海道の将来における経済成長率の前提

将来の交通需要の予測にあたって重要となる指標として、全国の生成交通量のほかに、地域間の交通量を示す分布交通量がある。この分布交通量を左右する我が国及び北海道の将来の経済成長率の予測結果が、国土交通省資料で示されている。

ここでは、平成 42 (2030) 年度までの実質域内総生産は、直近 10 年間の実質域内総生産の変化量を勘案し、平成 43 (2031) 年度以降は一定という仮定に基づいている。

これによると、東北、関東はじめ全国の実質域内総生産は平成 42 年まで、増加基調にある中で、北海道は、近年の経済の停滞を反映して減少基調が見込まれている。

図表 5-9 我が国及び北海道の実質域内総生産の将来見込み



(資料) 国土交通省資料を元に作成

③開業による経済波及効果

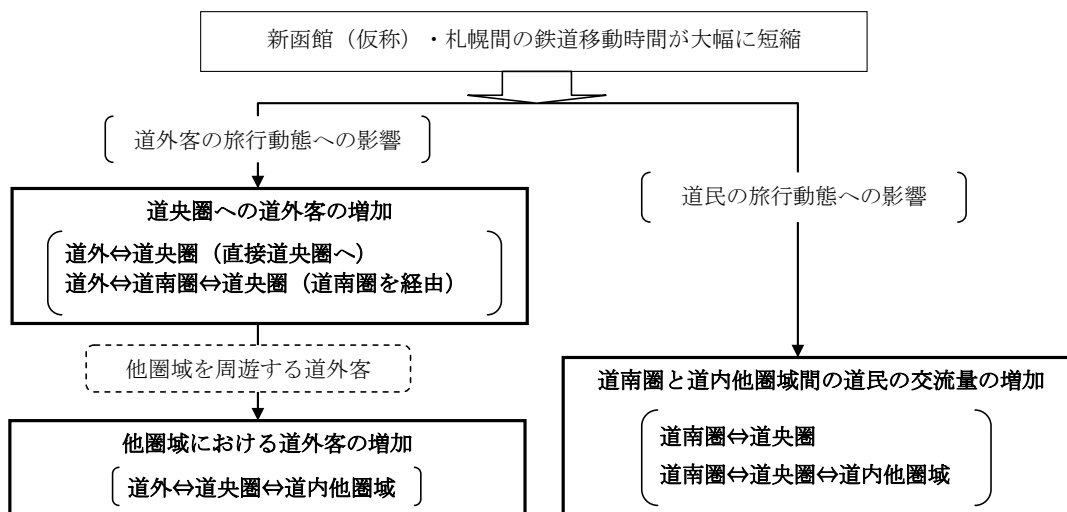
1) 開業による経済波及効果の意義

開業による経済波及効果として、北海道新幹線の札幌延伸による交流人口の増加がもたらす消費効果を推計している。推計にあたっては、新函館北斗・札幌間の鉄道移動時間が大幅に短縮し（現行約3時間が約1時間程度に短縮）、東北や関東からの移動も直通での移動が可能となる。これにより、関東、東北をはじめ道外から道央圏への来道客が増加するとともに、道央圏からさらに他圏域を周遊する旅行者によって、他圏域での来道客も増加することになる。一方、道南圏と道央圏の時間距離の短縮は、道南圏と道内の他圏域の時間距離の短縮をもたらすことから、双方向の交流量が拡大する（図表5-10）。

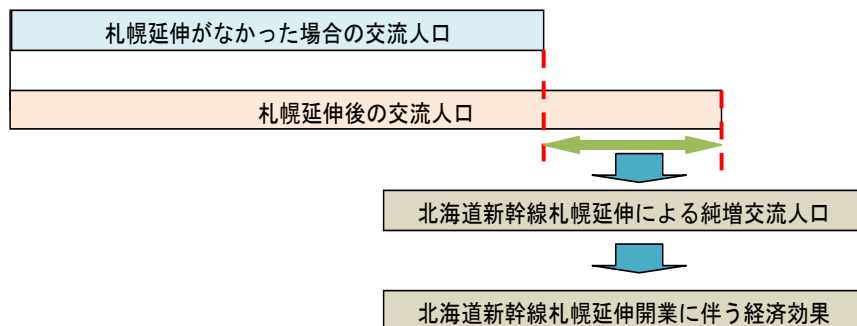
ここで、交流人口とは、すべての交通機関（鉄道、航空機、船舶、バス、自家用車）を合わせた地域間の旅行者数をいい、道調査では、北海道新幹線の札幌延伸がなかった場合と、整備された場合の交流人口の増加分を純増交流人口とし、この純増交流人口による消費効果を開業による経済波及効果としている（図表5-11）。

一方、新幹線の札幌延伸による交流人口の増加要因には、(ア)旅行先の変更（札幌延伸により道央圏へのアクセスが改善されたことにより、道央圏以外の国内各地を旅行先としていた人が道央圏に旅行先を変更する場合で、分布交通量が増加する：国土交通省の純増交流量の基本的考え方）と、(イ)新規誘発交流人口の発生（新幹線延伸により、乗り継ぎの利便性向上などから、旅行する予定のなかった人が新たに旅行する機会が生じた＝「誘発効果」：国土交通省では勘案せず）、この2つの要因を考慮する。

図表5-10 札幌延伸による交流人口の増加シナリオ



図表 5-11 純増交流人口による経済波及効果の考え方



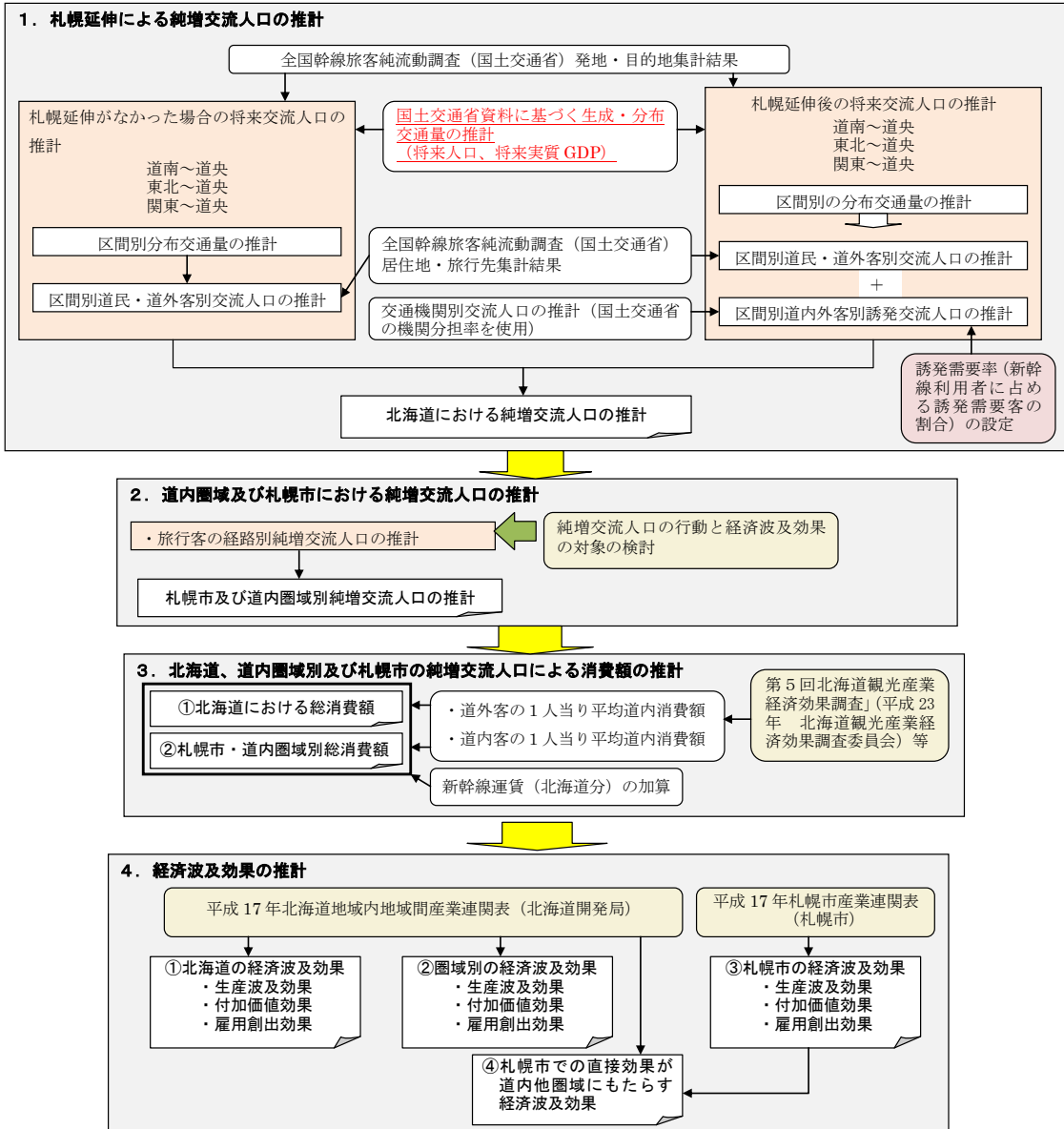
(資料) 図表 5-10 および 5-11 とともに、北海道調査

2) 経済波及効果推計のプロセス

道調査における経済波及効果の推計手順は、図表 5-12 に示すとおりで、(ア)札幌延伸による純増交流人口の推計、(イ)道内圏域及び札幌市における純増交流人口の推計、(ウ)北海道、道内圏域別及び札幌市の純増交流人口による消費額の推計、(エ)経済波及効果の推計を行っている。

道調査では、国交省資料では勘案していない前述の誘発効果について、「投資効果及び収支採算性に関する詳細資料」のレビュー(平成 24 年第 4 回国土交通省整備新幹線小委員会配布資料)において、既存新幹線(北陸新幹線高崎・長野、九州新幹線新八代・鹿児島中央)の事後調査結果などから、新幹線利用者の概ね 10%強の誘発需要があることが紹介されており、道調査では、この誘発率を適している。

図表 5-12 新幹線開業による経済波及効果の推計フロー

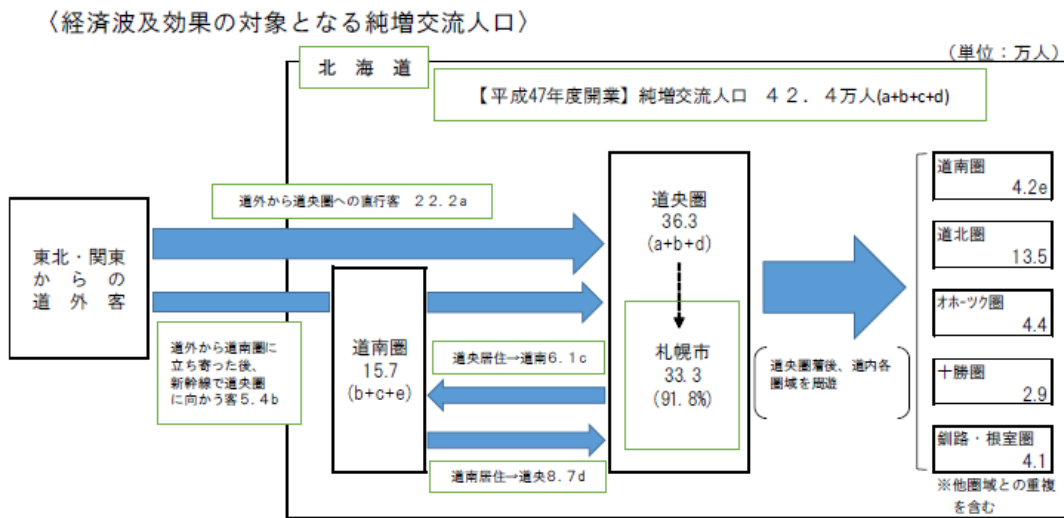


（資料）北海道「北海道新幹線札幌延伸による経済波及効果調査事業」平成25年3月の図表を簡略化

3) 推定された経済波及効果

以上のプロセスから推定された純増交流人口の内訳と経済波及効果は以下のとおりである。道調査では、道内6圏域別に経済波及効果を推定しているが、人口・地域経済力の一極集中が進むことなどから、経済波及効果は道内に8割（札幌市に7割）が集中する結果となっている。

図表 5-13 新幹線開業による交流人口の増加と経済波及効果



〈北海道における開業初年度の経済波及効果〉

区分	平成47年度開業 (工期24年間)	平成43年度開業 (工期20年間)	平成38年度開業 (工期15年間)
新幹線利用者	328万人	354万人	370万人
新幹線利用者 (在来線からの転換を除く)	236万人	255万人	267万人
純増交流人口	42.4万人	45.7万人	47.8万人
総消費額	663億円	715億円	747億円
生産波及効果	964億円	1,039億円	1,086億円
雇用創出効果	6,617人	7,137人	7,460人

※北海道新幹線新青森・新函館（仮称）間の開業による経済効果を含まない。

〈道内6連携地域及び札幌市の経済波及効果(平成47年度開業時)〉

(開業初年度)	道内		道南	道北	オホーツク	十勝	釧路・根室	北海道
	道内	札幌市						
純増交流人口(万人)	36.3	33.3	15.7	13.5	4.4	2.9	4.1	42.4
総消費額(億円)	560	535	34	38	12	8	11	663
生産波及効果(億円)	778	683	57	65	23	19	22	964
全道シェア(生産)	80.8%	70.9%	5.9%	6.8%	2.4%	1.9%	2.3%	

※各圏域の純増交流人口は、他圏域との重複を含むことから、北海道と各圏域の合計は一致しない。

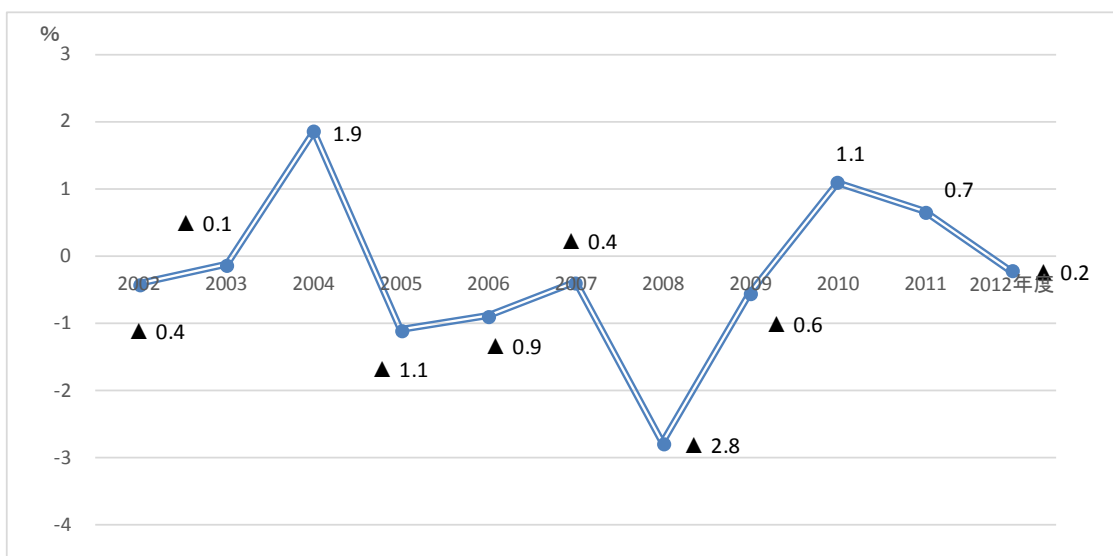
(資料) 北海道調査

4) 経済波及効果の数値が示す意義

経済波及効果のうち、生産波及効果は、産業でみれば売上高に相当する。北海道新幹線の札幌延伸によって毎年もたらされる概ね 1,000 億円の生産波及効果は、北海道創生戦略において重点戦略に取り上げられている道産食品の輸出額 1,000 億円に相当し、釧路総合振興局管内の農林水産業の産出額に相当する大きさをもっている。

付加価値効果は、域内総生産に相当し、その大きさは概ね 600 億円と推計されており、道内の経済成長率を 0.3%押し上げる大きさをもっている。近年における北海道の実質経済成長率が概ね-1~+1%の範囲で推移しており、将来の大幅な人口減少を勘案すると、0.3%の押し上げ効果は意義ある数値といえよう。

図表 5-14 近年における北海道の実質経済成長率の推移

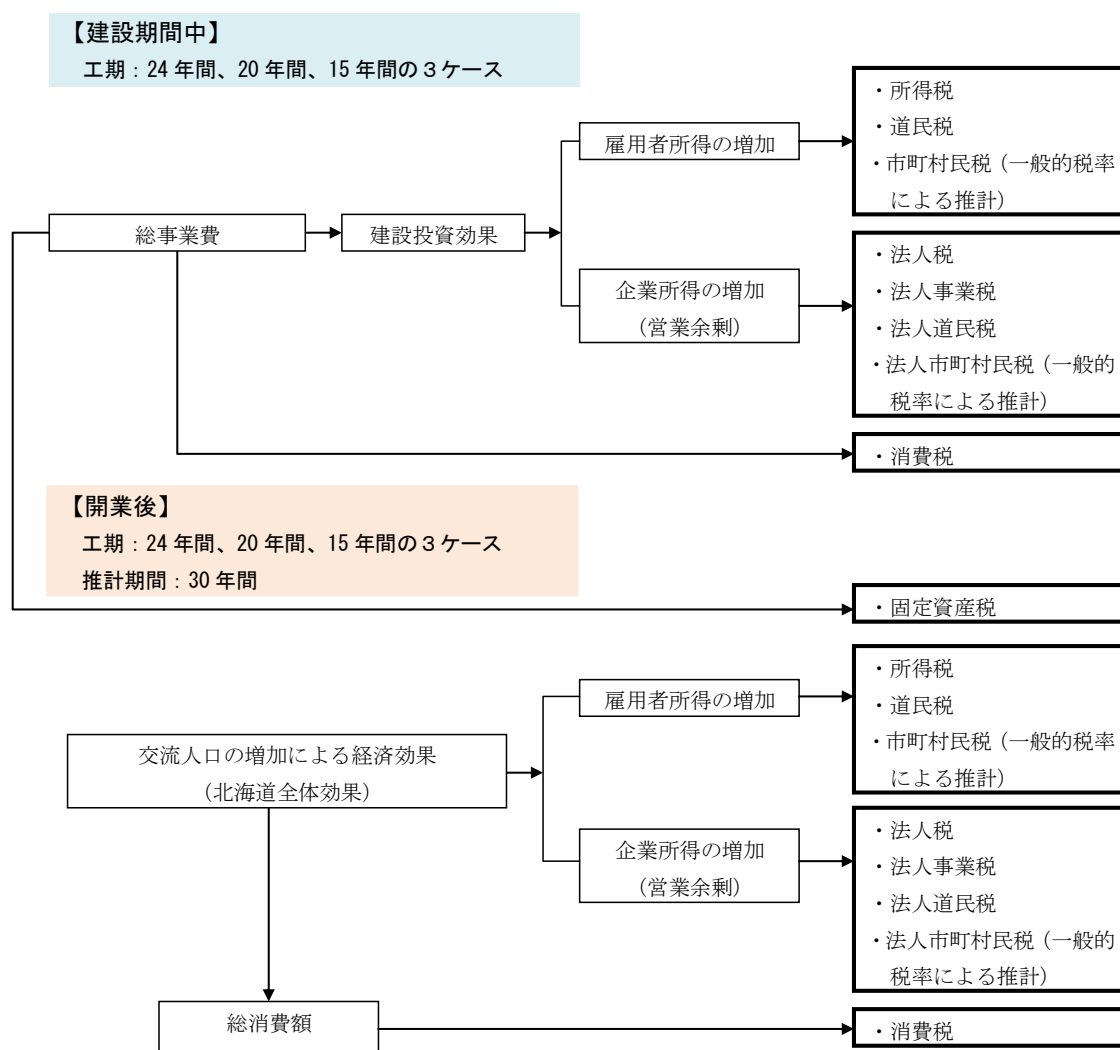


(資料) 県民経済計算年報

5) 税収効果と道および自治体の建設費負担額

新幹線の建設時および開業による税収効果は、図表 5-15 のとおりの方で推計され、結果は図表 5-16 に示す通りである。

図表 5-15 税収効果の推計フロー



図表 5-16 税収効果の試算

〈工期別累計税収額〉

区 分	平成47年度開業 (工期24年間)	平成43年度開業 (工期20年間)	平成38年度開業 (工期15年間)
国 税	3,372億円	3,476億円	3,613億円
道 税	992億円	1,023億円	1,065億円
市町村税	2,402億円	2,429億円	2,463億円
合 計	6,766億円	6,928億円	7,141億円

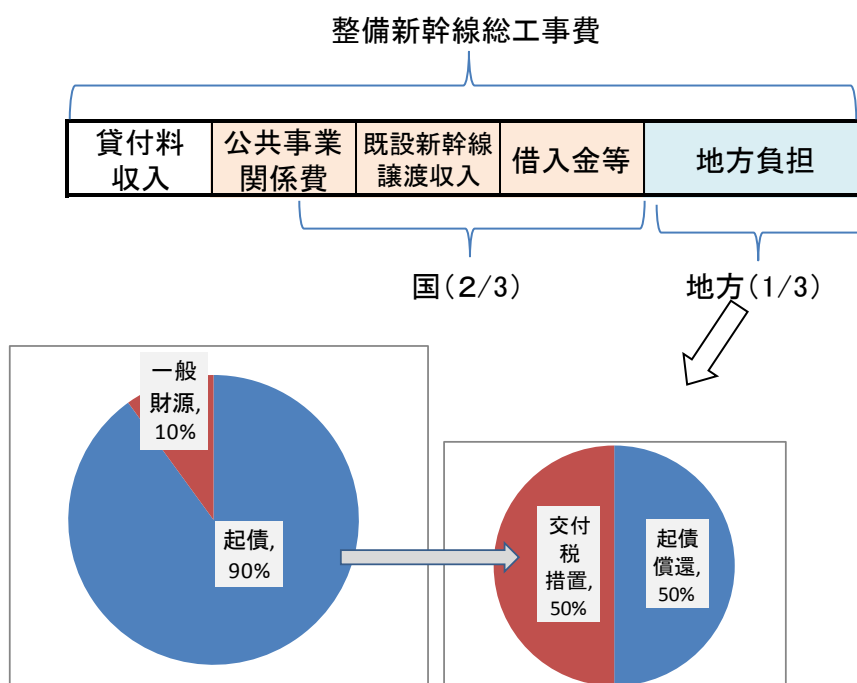
(資料) 図表 5-15～5-16 共に北海道調査

これに対し、新幹線整備費については、図表 5-17 に示す財源構成となっており、地方負担分の 90% に地方債が充当可能であり、その元利償還金の 50% ～ 70% に対し国から地方交付税が交付されるため、地方の実質負担額は JR 貸付料を差し引いた額の整備費全体の約 18% ※ となり、総工事費 16,700 億円のうち、地方（道、自治体）負担額は 3,060 億円程度と試算される。

このため、開業年次を 2030 年度と想定すると、道と自治体の税収額は 3,452 億円と推計される（前掲図表 5-16）ことから、道と自治体の実質負担額を上回ることが分かる。

実際には、JR からの貸付料の収入も見込まれることから、道と自治体の負担額はさらに減少することから、税収が負担額をさらに上回ることとなる。

図表 5-17 新幹線建設費の国・地方負担割合



※地方自治体の実質負担割合は、 $1/3 \times 9/10 \times 1/2 + 1/3 \times 1/10 = 0.18$

（資料）鉄道・運輸機構資料などにより作成

5.2.3 国土交通省による新幹線の投資効果

国土交通省では、整備新幹線の着工認可に当たり、他の条件（財源確保、平行在来線の運行確保など）と合わせ、図表 5-7 で示した将来の地域間交通の生成・分布交通量の将来予測を元に、新幹線延伸により発生する様々な便益を推計、建設投資に係る費用と合わせて投資対効果（B/C）を算定している。

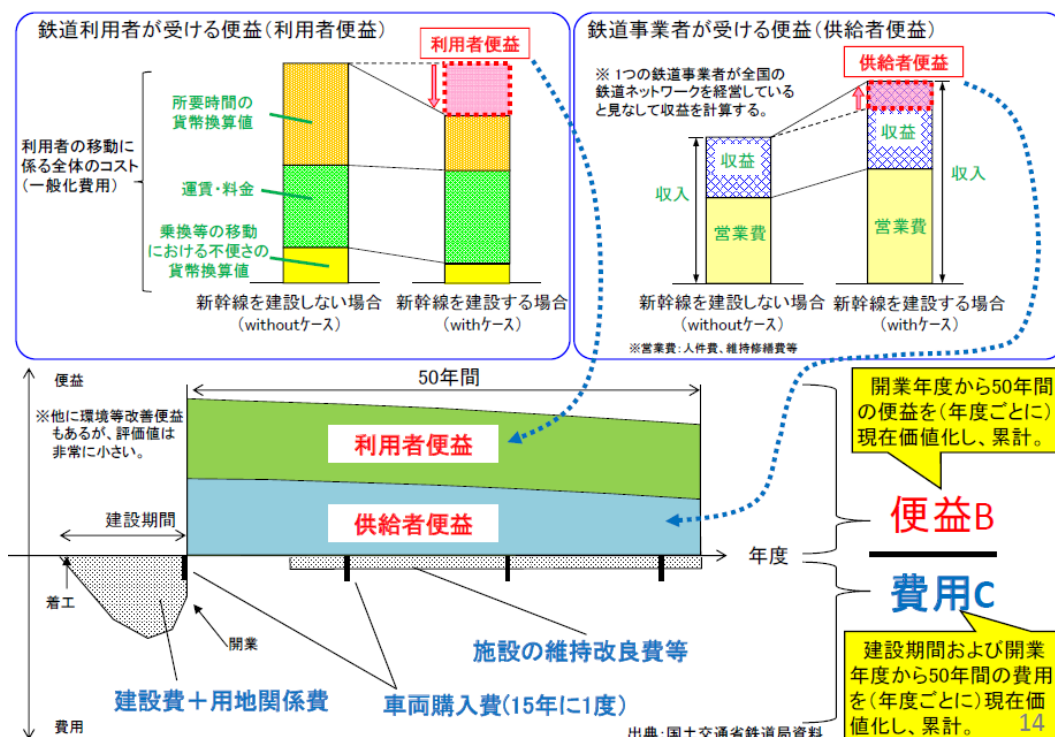
推計方法は下図のとおりで、交通量の予測、運賃水準（航空との競合を勘案、鉄道運賃については正規運賃・料金※で、航空運賃については競合する区間として正規運賃・料金の70%としている。その他を含めた前提条件は、以下のとおりで道試算の前提と異なる点がある。

投資効果については、図表 5-18 に示すとおりであり、北海道新幹線および北陸新幹線については、費用対効果が 1.12 と見込まれ、内部収益率が 4.5%と前提の社会的割引率 4%を上回ることにより、建設の妥当性が検証されている。

また、北海道新幹線については、青函共用区間および盛岡・札幌間的高速走行により、費用対効果は 1.4 まで向上することも試算されており、他路線と比較して投資効果が高くなる可能性が見込まれている。

※国土交通省の試算では、東京～新函館北斗間は運賃 11,240 円、料金 7,040 円の合計 18,240 円とされており、JR 北海道が示した 22,690 円と比較してかなり安くなっている。

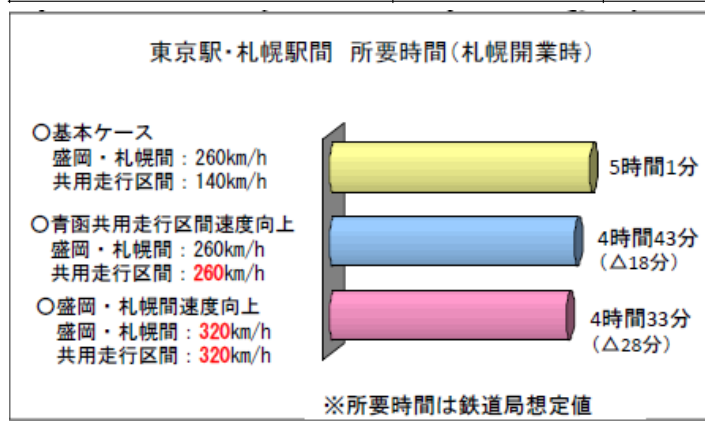
図表 5-18 投資効果（費用便益分析）の推計方法



（資料）国土交通省資料

図表 5-19 着工認可となった整備新幹線3線の投資効果比較

	北海道新幹線 (新函館・札幌間)	北陸新幹線 (金沢・敦賀間)	九州新幹線 (武雄温泉・長崎間)
総便益(B) (億円)	8,139	9,170	4,594
利用者便益	4,349	6,343	2,077
供給者便益	3,470	2,474	2,319
環境便益	68	39	33
残存価値	253	314	164
総費用(C) (億円)	7,283	8,222	4,206
建設投資額	6,762	7,044	3,692
維持改良費等	520	1,177	515
費用便益比(B/C)	1.12	1.12	1.09
純現在価値(B-C) (億円)	856	948	388
経済的内部収益率(EIRR) (%)	4.5	4.6	4.5



分析結果

検討ケース	投資効果 (B/C)	新函館・札幌間需要 (人キロ/日・km)
○基本ケース 盛岡・札幌間：260km/h 共用走行区間：140km/h	1.1	14,800
○青函共用走行区間速度向上 盛岡・札幌間：260km/h 共用走行区間： 260km/h	1.2	15,400 (基本ケース+4%)
○盛岡・札幌間速度向上 盛岡・札幌間： 320km/h 共用走行区間： 320km/h	1.4	16,000 (基本ケース+8%)

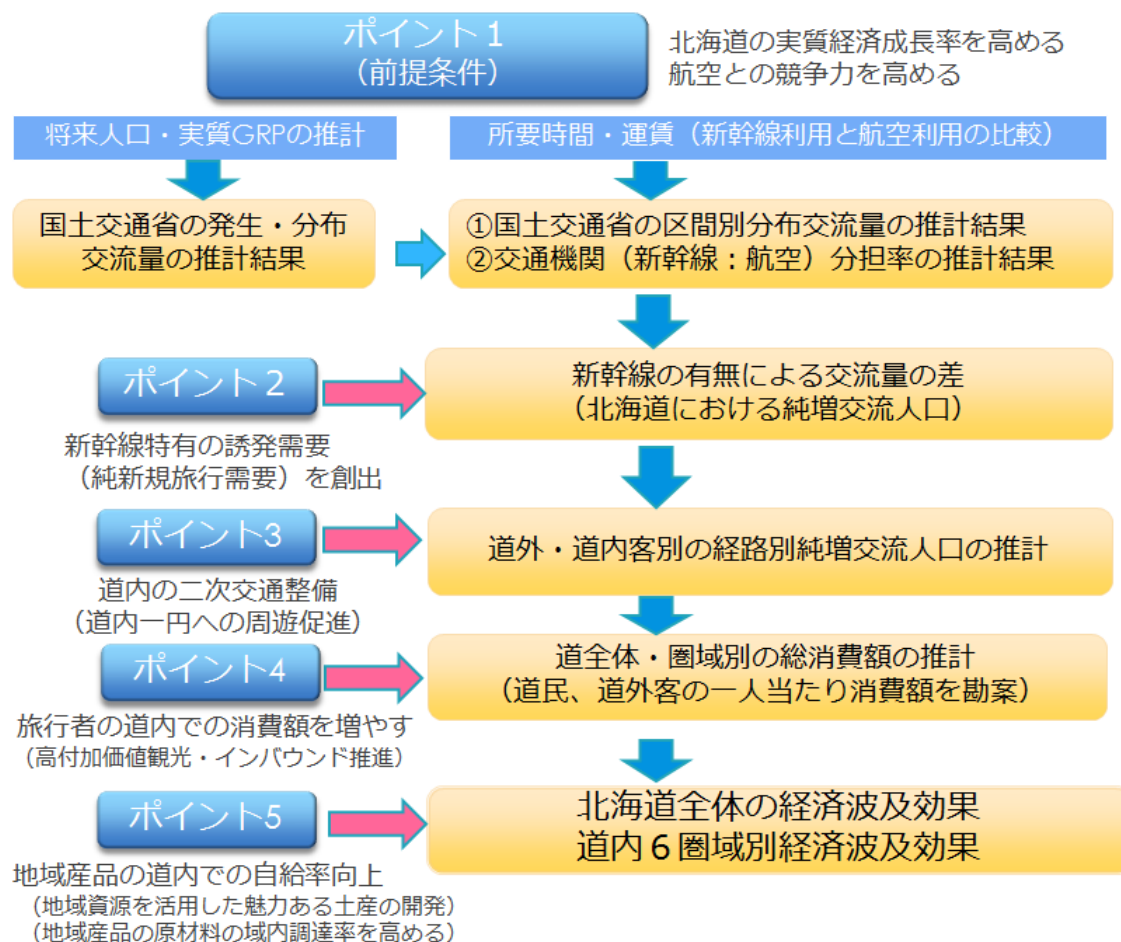
(資料) 国土交通省資料

5.3 北海道新幹線開業の経済効果を高めるために

ここでは、5.2 でみた北海道新幹線札幌延伸による経済効果（北海道調査による経済波及効果、国土交通省による投資効果）を高めるための課題を検討するにあたり、経済波及効果の算定プロセスを振り返り、段階的に取り組むべき方策を提示する。

下図は、道調査における経済波及効果の推計プロセスであるが、ここでは1～5のポイント別に経済効果を高めるための方策を検討する。

図表 5-20 北海道新幹線開業の経済波及効果を高めるためのポイント



5.3.1 経済波及効果算定の前提条件

(1) 基礎となる交通量推計の前提条件の見直し（ポイント1）

北海道による新幹線開業による経済波及効果推計の前提は、札幌延伸認可の根拠となった国土交通省資料の四段階推計法の結果をそのまま引用している。この前提条件と現況を比較したのが図表 5-21 である。

図表 5-21 経済波及効果算定の前提条件の比較

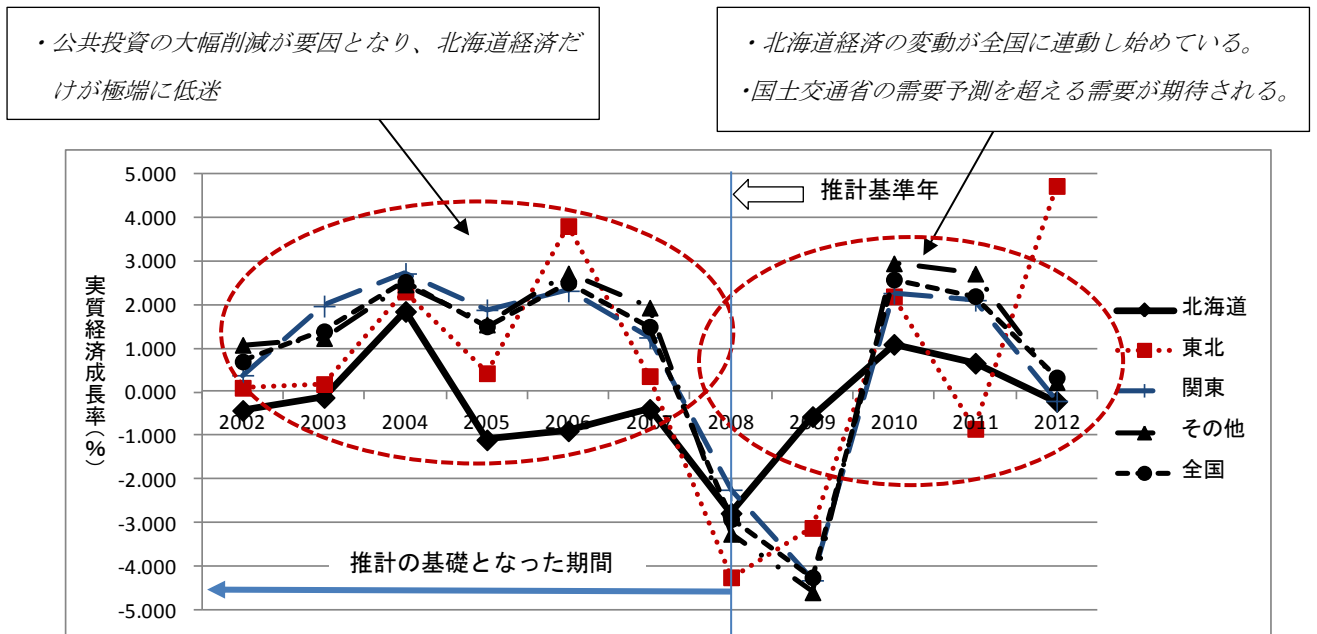
	道推計	国土交通省資料	現状（新函館北斗開業時）
交通量推計の基本となる前提条件	①人口（国立社会保障・人口問題研究所推計（平成 19 年 5 月中位推計） ②経済成長率（平成 42（2030）年度までの実質域内総生産は、平成 20 年度までの直近 10 年間の実質域内総生産の変化量を加算し、平成 43（2031）年度以降は一定）		①同左の新たな推計が、平成 25 年 3 月に公表されている。 ②最近数年間の北海道の経済成長率は全国を下回るものの、他地域と同様の動きをしている。
運賃	21,000 円（東京～新函館北斗） （運賃 12,910 円、料金 8,090 円）		23,010 円（東京～新函館北斗） （運賃 11,240 円、料金 7,040 円）
運行本数	17 本 ・東京～札幌間 15 本（速達型 8 本/日、緩行型 7 本/日） ・仙台～札幌間（速達型 1 本/日） ・盛岡～札幌間（速達型 1 本/日）		13 本 ・東京～新函館北斗間 （速達型 10 本/日） ・仙台～新函館北斗間 （速達型 1 本/日） ・盛岡～新函館北斗間、新青森～新函館北斗間 （緩行型各 1 本/日）
運行速度	東京～大宮間 : 110 km/h、大宮・宇都宮間 : 275 km/h 宇都宮～盛岡間 : 320 km/h、盛岡～札幌間 : 260 km/h （参考として 320 km/h）も試算		同左
青函共用区間速度	260 km/h	140 km/h（国土交通省では、参考として 260 km/h、320 km/h のケースについても試算）	
所要時間	4 時間 56 分	5 時間 14 分	東京～新函館北斗間 : 3 時間 50 分～4 時間 10 分（見通し） 東京～札幌間 : 4 時間 33 分～5 時間 1 分（図表 5-2-17 より）
誘発効果	見込む（10%）	見込まず	—

①経済成長率と発生集中交通量

国土交通省資料以降、都道府県別将来人口推計は平成 2013 年 3 月に見直されているが、2030 年までは大きな変化はない。一方、経済成長率については、下図（図表 5-22）にみるように国土交通省の推計とそれ以降で大きな変化がみられる。

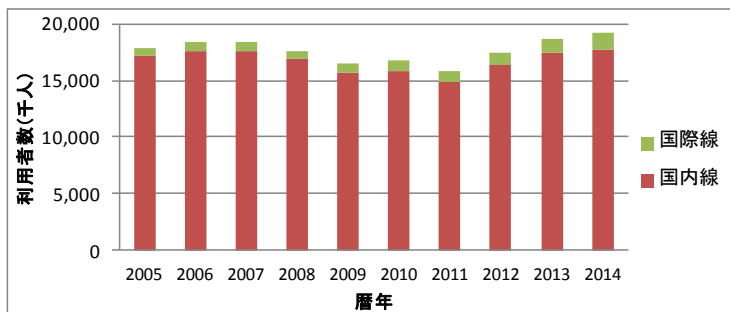
すなわち、国土交通省資料では、推計時(2008 年)の直近 10 年間の地域別の実質経済成長率の実績を用いていたが、近年の実質道内総生産の成長率は全国に連動する動きとなっている。このため、道内からの発生分布交通量が過小に推計されているとみることができる。また、直近のインバウンド（外国人観光客）の急増は経済成長とは別の流れで動いており（図表 5-23）、将来のインバウンドの拡大を踏まえつつ、北海道の観光地としての魅力向上や新幹線の新函館北斗開業効果を持続的に高めることにより、北海道の交通量は予測値を大きく上回る可能性が高い。

図表 5-22 国土交通省資料の推計の前提となった過去の成長率



(資料) 県民経済計算年報を元に作成

図表 5-23 新千歳空港利用者数の推移



(資料) 千歳市資料を元に作成

②航空との競争条件

1) 走行速度

新幹線の交通量の推計においては、航空機との競争力が問題となる。国交省資料では、供用区間の新幹線の走行速度は 140 km/h を前提、一方道調査では、260 km/h を前提に試算している。

この時間差は 20 分程度であるが、新函館北斗開業時には航空機と新幹線の利用者数が互角となる 4 時間の壁を突破できるか否かの分岐点であり、新幹線利用者確保のための重要課題となる。

新幹線の走行速度を高めるためには、貨物新幹線の導入（新幹線軌道を走行できる貨物列車または新幹線車両の一部を貨物車に変更）、貨物列車の本数の削減などが必要となる。本論点については、別の章・節にて触れられているので、参照されたい。

また、国交省資料においては、青函供用区間を含む盛岡～札幌間 260 km/h 走行も想定しているが、整備新幹線としての制約解除、高速化に伴う騒音や安全対策を講ずることにより、360 km/h 運行も技術的には可能といわれている。北海道経済連合会が平成 18 年に取りまとめた経済波及効果の試算はこの前提条件の下、東京～札幌間の所要時間は 4 時間を切ることとなっており、航空との競争条件がほぼ同じとなり、波及効果もさらに高まることが期待される。

2) 走行本数

道推計、国交省資料ともに東京～札幌間の運行本数は速達型 8 本を含む 15 本をベースに経済効果を試算している。しかし、来年度開業予定の東京～新函館北斗間の運行本数は青函供用区間の運行制約もあり、10 本に留まっている。新幹線の一編成当たりの定員が 730 人もあることから、本数の減少は経済効果に大きな影響を及ぼす。このため、新函館北斗開業後の需要動向を見極めつつ、1) でみた青函供用問題の解決をさらに踏み込んで検討する必要がある。

3) 運賃・料金

先に発表された東京～函館間（新函館北斗経由）の片道運賃は 23,010 円となっている。一方、航空機利用による東京～函館間の普通片道運賃は 36,550 円（2015 年 10 月）であるが、特割の活用により 21,150 円札幌まで低下する（閑散期はさらに低下）。また宿泊付きパックの場合はさらに安価な料金となる。航空運賃は予約変更ができない事前購入による割引制度であるが、現行運賃は所要時間と合わせて新幹線によって有利とはいえない。

東京～札幌間の新幹線の運賃は明らかになっていないが、新千歳空港には、現状でも 1 万円を下回る LCC の片道運賃が設定されており、航空機との比較での運賃面での優位性は厳しくなっていると想定される。このため、新幹線と宿泊のバック料金設定、座席の空き状況によるイールドマネジメントの導入による需要に応じた弾力的な運賃設定などの対応

が今後必要となろう。

図表 5-24 東京～函館間の運賃・所要時間の比較

函館までの アクセス手段	運賃	所要時間
新幹線	23,010 円※1	最速3時間50分+17分(新函館北斗～函館)
航空機	21,150～36,550※2	約3時間(搭乗口待時間、乗継時間を見込む)

※1 東京～新函館北斗～函館

※2 東京～浜松町～羽田空港～函館空港～函館駅（JR は切符利用、航空料金は特割～普通運賃）

4) 新函館北斗～札幌間の早期完成

北海道調査では、平成 38 (2026) 年度、平成 43 (2031) 年度、平成 47 (2035) 年度の 3 つの開業時期を想定した開業効果を試算している。現状、札幌延伸は平成 42 (2030) 年度の開業が目指されているが、図表 5-13 でみたように、さらに 5 年間前倒し（例えば、誘致を進めている札幌の冬季オリンピック開催に合わせる）することにより、経済波及効果はさらに 47 億円程度増加することになる。

(2) 新幹線完成による誘発交通量の増加（ポイント2）

北海道調査では、国交省資料では勘案していない誘発率（新幹線延伸により、乗り換え不便の解消、航空機以外の交通選択肢の増加、新規交通手段に試乗してみたいなど、旅行する予定のなかった人が新たに旅行する機会が生じる率）を10%勘案した。この数値は、既述のように、既存新幹線（北陸新幹線高崎・長野、九州新幹線新八代・鹿児島中央）の事後調査結果をベースとしたものである。

しかし、北海道新幹線の開業は本州・九州を上回る誘発需要が出てくることが見込まれる。この可能性について、①移動の快適性の認識による誘発需要、②冬季の空路の不安定性への対応による誘発需要から検討する。

①移動の快適性の認識による誘発需要

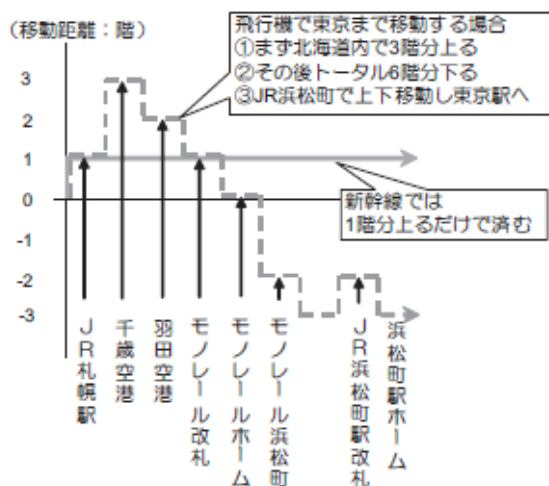
図表5-25は、札幌から東京に移動する際の上下運動を視覚化したものである。新幹線利用の場合は1階分上るだけで東京まで到着するのに対し、航空機利用の場合は何度も上下の移動を繰り返す必要がある。したがって、高齢者や体の不自由な方の移動はもとより、小さな子供を連れた家族、外国人のように大きな荷物を抱えた旅行者にとっては、新幹線で移動するほうが航空機よりも快適であるといえる。

また、新幹線の座席間隔（ピッチ）は約1メートル前後であるのに対し、航空機の国内線の通常座席の間隔は80センチ前後と、足元の余裕に20センチ近い差がある（LCCはさらに短縮）。また、新幹線は静穏で悪天候時の航空機の大きな揺れがなく、季節・天候に関わらず快適な移動ができる。

さらに、航空機を利用する際には、空港までのアクセス～保安検査～搭乗待合室での待機（入口での長い列）～着陸後の移動～目的地までのイグレスと移動中の作業が中断される。これに対し、新幹線は乗車中一貫した作業が可能となり、飲食等個人の自由空間となる。将来的に車内でwifiが活用できるようになれば、新幹線は継続的な業務スペースとしても有効になる。

こうした新幹線の快適性は、航空以外の手段で本州への移動を行ったことがない道民にとって、新幹線が出来たことにより新規に旅行を始めるといふ本州などにはみられない新規誘発需要に結び付く可能性がある。

図表 5-25 札幌・東京間を移動する場合の上下移動（モノレール利用を想定）

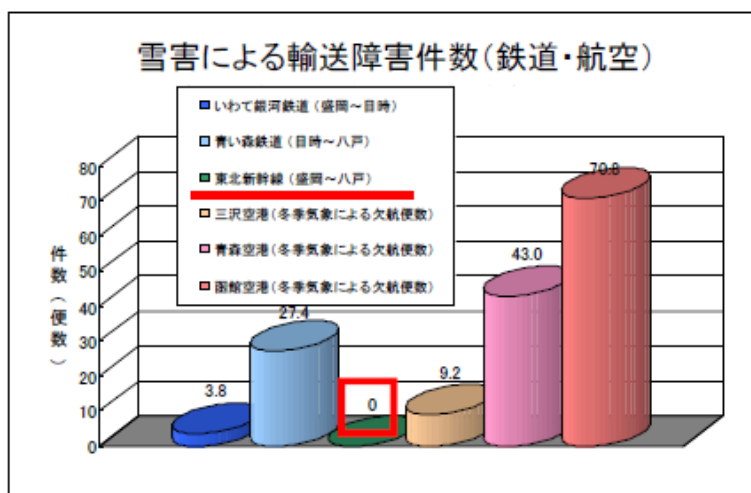


（資料）北洋銀行「北海道新幹線札幌延伸に向けて～なぜ新幹線が必要なのか～」（平成 18 年 12 月）

②冬季の安定運行

道内空港は冬季の積雪により、ダイヤの大幅な乱れ、欠航が他地域と比較して多くなる。図表 5-26 は青函地域を中心とする鉄道と航空の輸送障害件数の比較であるが、新幹線が雪に強く、安定した運行が確保していることが分かる。新千歳空港では滑走路が一日閉鎖されることも多く、大量輸送可能な新幹線は空路の代替輸送としての役割も担うことが期待される。

図表 5-26 雪害による輸送障害の状況



- ※ 1 鉄道の輸送障害件数及び航空の欠航便数は過去 5 年間(2006～2010)の年度あたり平均値。ただし、青い森鉄道、東北新幹線は(2002～2006)の 5 年間
- ※ 2 鉄道の輸送障害件数は、雪害により列車の休止又は旅客は 30 分以上、貨物は 60 分以上の遅延した件数
- ※ 3 航空の欠航便数は、冬季天候不良(12月～3月)による各空港の欠航便数

（資料）国土交通省鉄道局「整備新幹線の整備効果等に関する参考資料」平成 24 年 1 月

(3) 道内一円への円滑で魅力的な移動手段の確保（ポイント3）

北海道調査では、北海道新幹線札幌延伸後の全道ブロックへの波及効果を推計している。この場合の札幌から道内各地への二次交通によるアクセス確保が重要となる。この点で、周知のとおり、JR九州では新幹線主要駅から主要観光地へのアクセスに特色ある観光列車を運行し、観光客の広域周遊に成功している。鉄道だけでなく、新幹線とバスを組み合わせ、新幹線の非沿線である宮崎へのアクセス向上を図っている。

図表 5-27 九州域内における多様な二次交通の充実

(JR九州の観光列車)

(新幹線とバスを組み合わせた宮崎までのアクセス)

九州新幹線全線開業時の二次交通ネットワーク

(資料) JR九州

- ゆふいの森
- 九州横断鉄道
- あそぼーい!
- A列車で行こう
- はやとの風
- 指宿のたまて箱
- SL人吉
- いさぶろう・しんべい
- 海幸山幸

B&Sみやざきの案内例

B&S みやざき 博多⇄宮崎 2時間 59分

B&S みやざき 2枚きっぷ 博多⇄宮崎 6,800円 13,600円

産交バスより資料提供

産交バスのパウダールーム

新幹線と統一した車体デザイン

パウダールーム装備

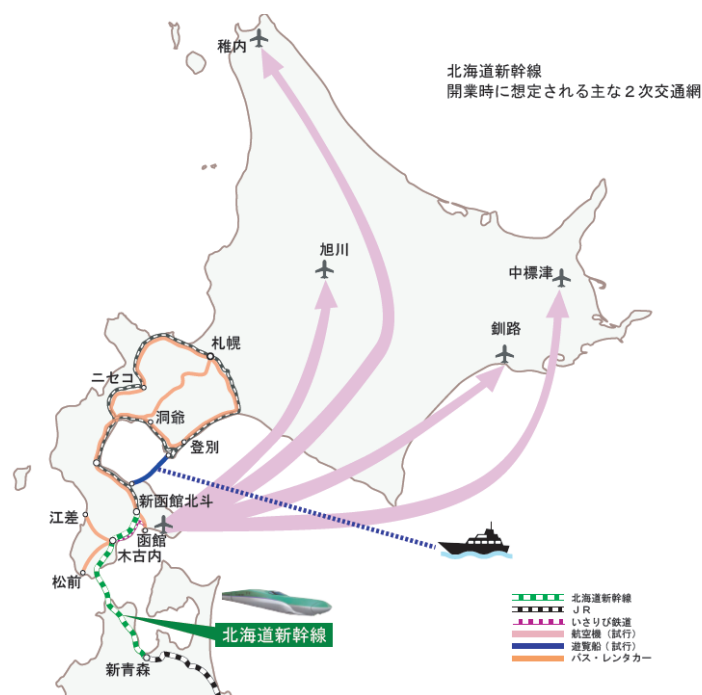
産交バスホームページより

JR九州バスより資料提供

(資料) JR九州資料など

平成 28 年 3 月の新函館北斗開業に対応し、道などでは、バス、レンタカー、タクシー、航空路線を活用した二次交通の実証実験を行っている。JR 北海道が安全投資を優先し、新規投資を抑制しているために二次交通としての魅力ある観光列車の運行は制約されるが、新幹線の開業効果が道南～道央の一部に限定されないような仕組みの確保が求められる。

図表 5-28 北海道新幹線新函館北斗開業時における多様な二次交通の確保に向けた取組



（資料）読売新聞（平成 27 年 6 月 23 日付記事）を参考に作成

また、道外客の周遊を促すために、LCC（バニラエア、ピーチ航空）では、JR 北海道と連携して期間限定で道央～道東エリアを JR 利用により安価に周遊できるフリーパスを発行している。レガシー各社では対応が難しいと考えられるが、インアウトを航空・新幹線を振り分けることなどによる道内周遊の新規需要を開拓できる可能性がある。

さらに、JR 東日本では時間にゆとりのあるミドル・シニア層限定で従前から年 3 回オフシーズに大人の休日倶楽部パスを発行している。東北新幹線新青森開業時には、北海道内への利用者も多数出ていた（パス形式のため線区別実数は把握できない）といわれており、新函館北斗開業効果を広域に高めることができる。利用は女性 50 歳以上、男性 60 歳以上の会員に限定されているが、対象となる人口が増加傾向にあるために、周遊促進のためには長期的に有効な手段と考えられる。

一方、外国人向けにはジャパンレイルパスが発行され、一部の新幹線以外の JR 各線での利用が可能となっている。この活用により、首都圏～東北～北海道の広域周遊を促進することが可能となり、新千歳、函館に相次ぐ国際航空路線、仙台空港の経営改革による国際

路線の新規就航の拡充と合わせて、インバウンドが旺盛な北海道とインバウンド客が相対的に少ない東北との連携を図ることにより、新幹線効果をより広域化することにもつながっていく。

図表 5-29 各種フリーパス

GOTTON>>Peach道東フリーパス

開空発Peachご利用のお客様対象!

Peach道東フリーパス

Peachの大阪(関西)発札幌(新千歳)着便をご利用の方のみ購入いただけます。道東方面及び旭山動物園、富良野・美瑛をワイドに周遊観光されるお客様に大変お得なきっぷ。

特急列車を利用して、フリーエリア内の普通車自由席が5日間乗り放題!

発売期間 平成27年1月17日～3月31日
(前売りはいたしません。ご搭乗日当日にご利用開始となるきっぷのみ発売いたします。)

ご利用期間 平成27年1月17日～4月4日

発売場所 JR新千歳空港駅(Peachの当日の搭乗券をみどりの窓口に表示されたお客様限定で発売)

有効期間 5日間

おねだん おとな **15,500円** こども **7,750円**

フリーエリア

※窓口で当日のPeachの搭乗券をご提示いただけない場合はご購入いただけません。
 ※フリーエリア内の特急・急行・快速・普通列車の普通車自由席が乗り放題です。
 ※普通車自由席以外をご利用の場合は、指定席特急料金等の必要な料金を別途お支払いください。
 ※フリーエリア外に乗り換える場合は、その区間に有効な乗車券類が別途必要です。
 ※きっぷの使用開始後及び、列車の運送・運行不能等でも運賃・料金の払い戻しはいたしません。また、有効期間が延長いたしません。

Copyright © Hokkaido Railway Company. All Rights Reserved.

大人の休日倶楽部バス(東日本・北海道)

新幹線
 JR東日本線(BRT含む)
 JR北海道線
 青い森鉄道線
 IGRいわて銀河鉄道線
 三陸鉄道線
 北越急行線
 富士急行線
 伊豆急行線
 えちごトキめき鉄道線
 ※ガウラ湯沢駅は臨時営業となります。

JR、三セク鉄道等に5日間乗り放題、特急指定席も6回まで利用可能
(会員の条件は、男性50歳以上、女性50歳以上)



種別	グリーン車用		普通車用	
	おとな	こども	おとな	こども
7日間	¥38,880	¥19,440	¥29,110	¥14,550
14日間	¥62,950	¥31,470	¥46,390	¥23,190
21日間	¥81,870	¥40,930	¥59,350	¥29,670

(資料) JR北海道、JR東日本HPより転載

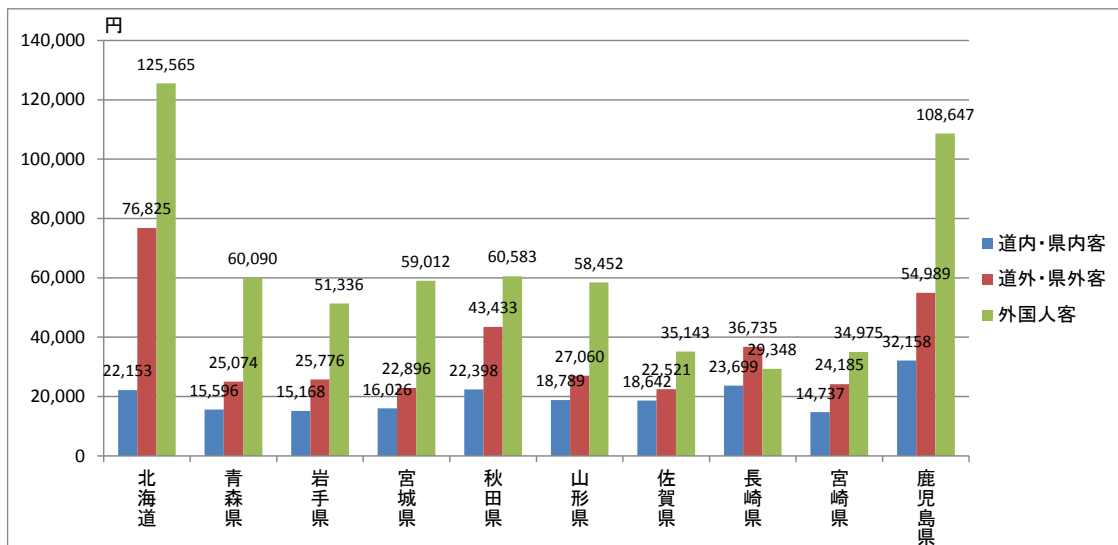
(4) 地域での消費単価の上昇（ポイント4）

国内地域別に道内（県内）、道外（県外）外国人宿泊者1日当たりの観光消費額をみると（図表5-30）、北海道における外国人の観光消費額は他地域と比較してきわめて高く、道外客の1.5倍以上となっている。このため、新幹線開業による北に伸びる新たなゴールデンルートの形成、就航が相次ぐ国際航空路線と連携したインバウンドの拡大は旅行消費額の拡大をもたらし、新幹線の開業効果を高めることにつながる。

ただし、インバウンドは国際情勢や為替変動などの経済環境変化に大きく左右され、安定的とはいえない面もなり、国内旅行客の消費単価を上げていくことも重要である。図表5-31は、国内の地域別の平均総宿泊単価（宴会などを含む旅館の平均収入）と客室稼働率を比較したものである。北海道の客室稼働率は全国と比較して遜色のない水準である一方、総宿泊単価は北陸信越、東北と比較して低位であり、湯布院など付加価値の高い温泉地を抱える九州を若干下回る水準にある。

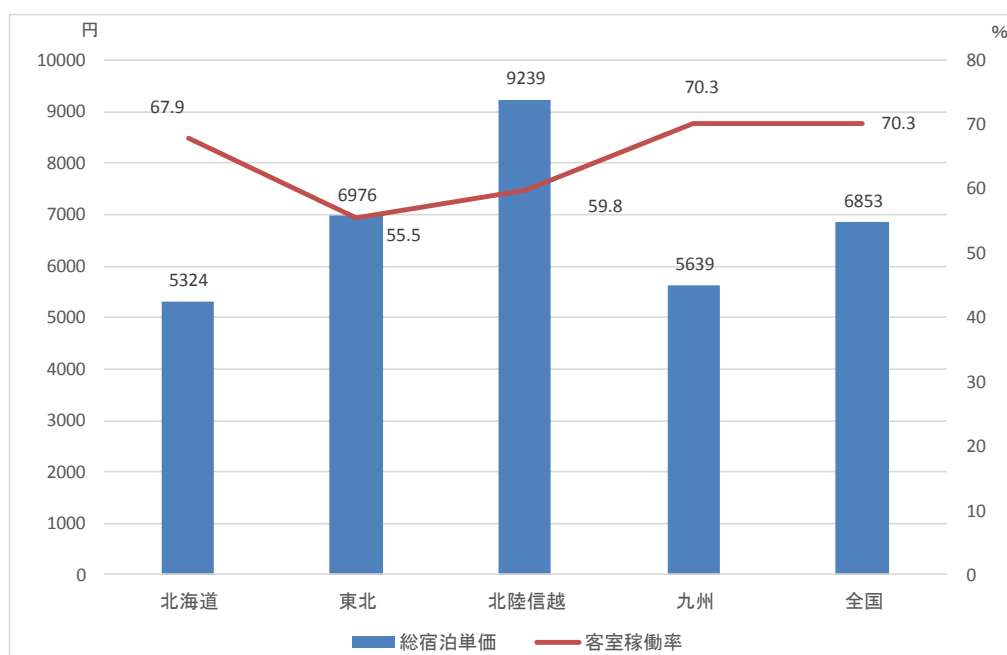
新幹線は航空機と比較して個人旅行の比率が高いといわれており、富裕の個人観光客に向けた高付加価値型観光を推進していく必要がある。

図表 5-30 宿泊者一人1回あたりの観光消費金額（観光目的のみ）



（資料）観光庁「共通基準による全国観光入込客統計」集計表（平成25年）

図表 5-31 地域別宿泊施設の総宿泊単価と客室稼働率（平成 24 年）



（資料）日本旅館協会資料

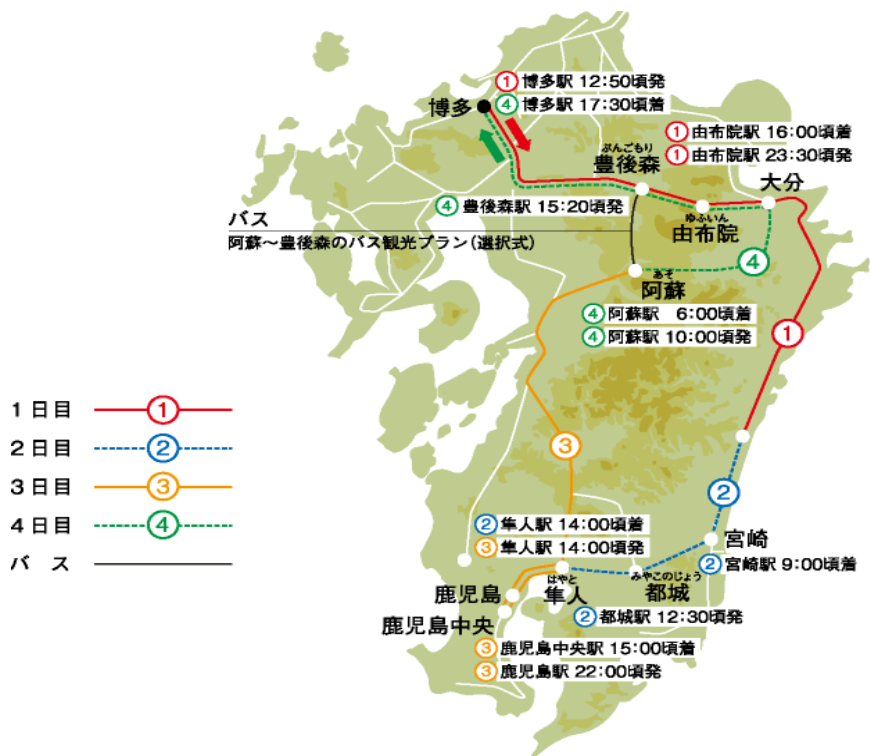
この点で参考になるのは九州地域を皮切りに全国で導入が進められているクルーズトレイン、観光列車である。

代表事例である JR 九州のクルーズトレイン「ななつ星 in 九州」は 2 泊で 50～100 万円の旅行単価を実現し、単なる鉄道旅行ではなく、地域製品の消費、土産品の販売、高級宿泊施設への宿泊など旅行消費額を大幅に伸ばしている。客室数が 14 室のみであるため、JR 九州の年間売上高としては 2 億円に留まるが、九州広域への波及効果は地産地消の推進（後継のポイント 5 と関係）により、さらに高めていると推定される。最近ではインバウンド向けに 2 室を専用室として確保しており、海外富裕層の利用定着を図っているが抽選による倍率は相変わらず 20～30 倍の高い人気を得ている。

同様な例が JR 東日本の「Train Suite 四季島」（2017 年春運行予定、17 室（定員 34 人））、JR 西日本の「トワイライトエクスプレス瑞風」（同時期運行予定、16 室（定員 30 人程度））と相次ぐ見通しであり、JR 東日本の「四季島」は道内への運行も検討されているが、青函供用区間の問題があり、運行本数は相当限定されると想定される。

多様な自然資源、食資源を有する北海道だけがこうした高付加価値クルーズ列車から取り残される結果となっている。

図表 5-32 九州を周遊する「ななつ星 in 九州」



※平成 27 年からは肥薩おれんじ鉄道のルートも設定され、第三セクター鉄道の活性化にも寄与している。

(資料) JR 九州 HP より転載

一方、短距離で高付加価値の観光列車の運行も全国で相次いでいる。JR 九州では、平成 27 年 11 月から長崎～佐世保間の短距離区間に「或る列車」を運行し、一流パテシエのスイーツを 2 万円の料金で提供しているが、「ななつ星 in 九州」と同様に予約が取りづらい状況が続いている。本年 10 月から運行されている JR 西日本の「花嫁のれん」は料金は抑えられているが、列車の仕様を豪華にするなど高付加価値観光の実現を目指している。

図表 5-33 JR 九州の「或る列車」



(資料) JR 九州 HP より転載

図表 5-34 JR 西日本の「花嫁のれん」



(資料) JR 西日本 HP より転載

(5) 道内自給率の向上 (ポイント5)

経済波及効果をもとめるためのポイントとして、地域産品の生産における域外からの調達を域内に転換する(自給率を向上させる)ことがあげられる。

例えば、北海道の基幹業種である食料品製造業の自給率が1.0%上昇した場合と3.0%上昇した場合(平成12年時点における食料品製造業全体での自給率は56.7%)の2つのパターンで推計すると、1%自給率向上で550億円の波及効果、3%向上で1660億円の波及効果が期待される(雇用創出効果は1%向上で3500人、3%向上で約1万人と推定)。

過去の新幹線開業により市場が急拡大した商品として、お土産品として、博多の辛子明太子、仙台の「萩の月」(お土産)、車内販売として、浜松の「うなぎパイ」、伊勢の「赤福」など多数の事例があり、こうした商品の生産拡大、新規商品の開発において、道内原材料の活用割合を高めることが、さらなる経済波及効果拡大につながる。

図表 5-35 食料品製造業における原材料自給率向上による経済効果の拡大

単位:100万円

	現状の 経済効果 (A)	自給率上昇時の経済効果			
		1.0%上昇時 (B)	B-A	3.0%上昇時 (C)	C-A
生産額(a)	2,329,005	2,329,005	0	2,329,005	0
経済波及効果(b)	3,293,009	3,348,334	55,325	3,459,156	166,147
波及係数(b/a)	1.41	1.44	0.02	1.49	0.07
雇用者数(人)	204,337	207,837	3,500	214,850	10,513

(資料) 北海道開発局「北海道農水産物及び食品の安全・安心なフードチェーン構築に係る方向性検討調査業務」平成19年度

(6) その他新幹線の特性活用による新たな効果の発揮

今回は国土交通省資料をベースとした道調査における新幹線の経済面を中心とする開業効果を整理したが、国交省鉄道局の資料では、住民生活、地域経済への多面的な効果など計量化されていない効果についても触れられている。

本報告書における他の章、節にて触れられている、「医療・介護」、「通勤・通学・移住」、「荷物輸送による付加価値創出」、「歴史・文化遺産の広域連携」など様々な非経済的効果も期待される。

図表 5-36 新幹線の投資効果

利用者への効果・影響	所要時間・乗換え回数等	・所要時間・乗換え回数の変化
供給者への効果・影響	運賃・料金収入 営業費用	・運賃・料金収入の変化 ・営業費用の変化
社会全体への効果・影響	住民生活	大都市圏・中核都市等へのアクセス性向上 ・大都市圏での滞在時間の増加、日帰圏の拡大
	地域経済	地域の活性化・企業立地の促進 ・生産額の変化 ・駅周辺の発展 ・観光入込客数の変化
	環境	環境の影響 ・CO ₂ の排出量の変化
	安全	安全性 ・安全性
その他上記以外の効果		・冬季の輸送の安定性 ・非常時のリダンダンシー効果

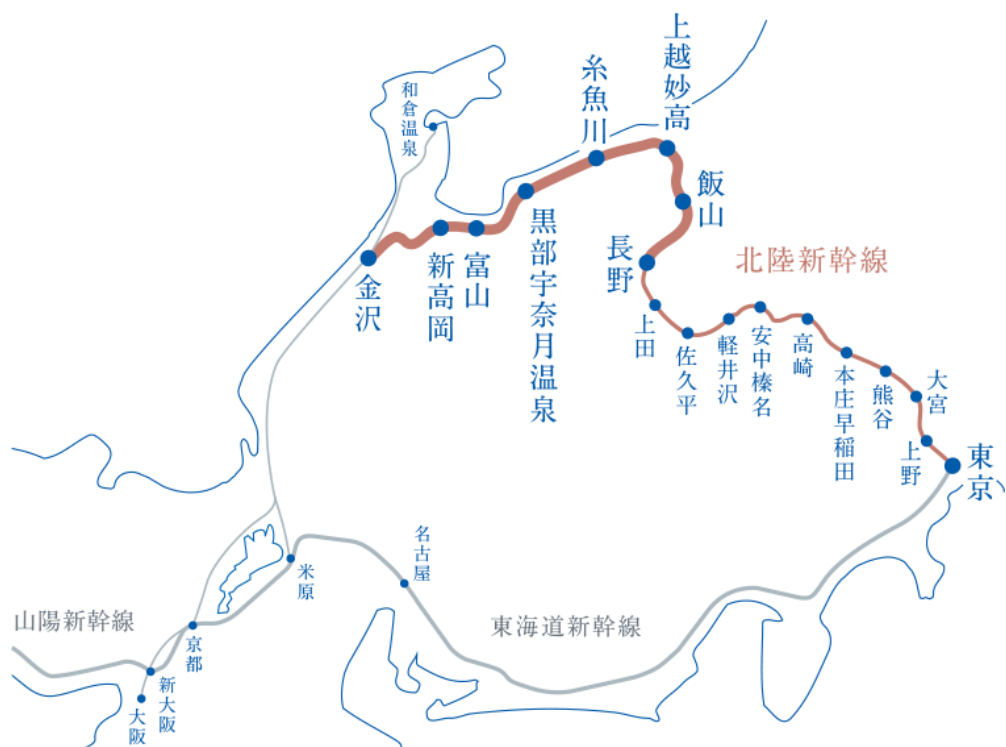
※網掛け部分が国交省資料において投資効果（費用便益分析）として計上されている部分
（資料）国土交通省鉄道局『整備新幹線（未着工区間）の整備効果について』

6. 北陸新幹線の開業効果と北海道新幹線への示唆

河村和徳（東北大学大学院情報科学研究科 准教授）

6.1 懐疑的見方もかつてはあった北陸新幹線金沢延伸

図表 6-1 北陸新幹線路線図



(出典) 北陸新幹線スペシャルサイト¹⁾

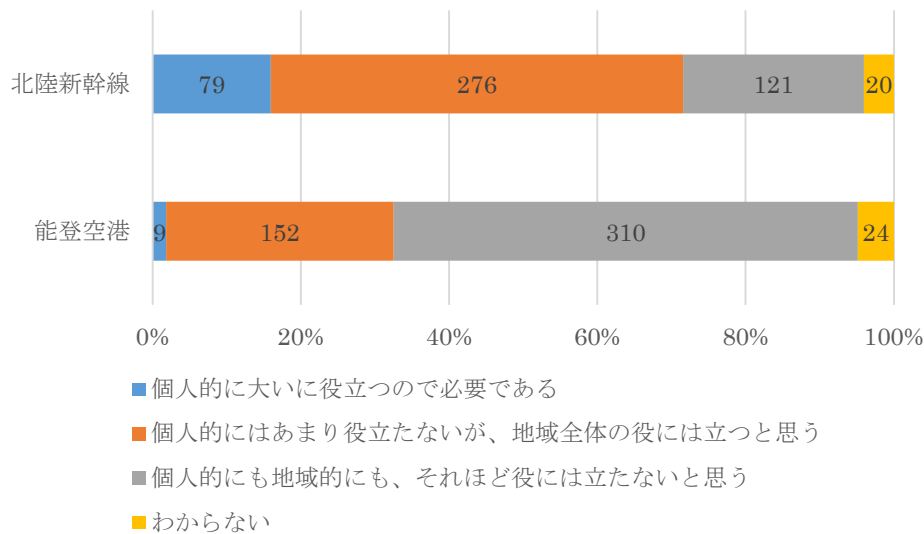
2015年3月に北陸新幹線（図表 6-1）が金沢まで延伸開業したことによって、金沢には多くの観光客が押し寄せている。地元の報道によれば²⁾、名所兼六園のお盆の3日間（14～16日）の来場者は、前年比1.5倍の54,700人を集めたといい、またこの数字は過去5年間の平均よりも2万人余り多いのだという。筆者が常宿としている金沢駅前のホテルでは、今年度いっぱい金曜日と土曜日の予約をとることが難しいと言っているし、ゴールデンウィークやシルバーウィークといった連休では、金沢のビジネスホテルの中には1泊の宿泊料金が2万円を超えたところもあったという。金沢では宿がとれないため、近隣の新高岡駅や富山駅に宿泊し、金沢を目指す観光客も数多くいた。

北陸新幹線金沢開業が金沢にこれほどの恩恵をもたらすとは、15年ほど前、金沢大学で教鞭を執っていた筆者には想像できなかったし、おそらく古くからの金沢市民も同様であろう。かつて「公共事業は『悪』」等という理由から、北陸新幹線金沢延伸対してネガティ

々な感情を持つ者もいた。おそらく、最も彼らは驚いているだろう。

「新幹線延伸に反対する有権者がいる」ことに疑念を抱く者がいるかもしれない。たしかに、地方で政治的に新幹線延伸を強く否定する者はほとんどいないと言ってよい。新幹線は「地域の悲願」の1つであり、「新幹線をいらない」と言ってしまえば、政治家は「郷土愛がない」と有権者から非難を受け落選させられる可能性もある。それぐらい新幹線延伸はタブーを持つイシューなのである³⁾。

図表 6-2 2000 年時点における金沢市民の「能登空港」「北陸新幹線」に対する評価



しかしながら、表には出ないが、新幹線延伸に批判的な声があったのも事実である。証拠はある。筆者は金沢大学法学部に助教授として在籍していた 2000 年 8 月、北陸中日新聞とのタイアップで金沢市民に対し政治意識調査⁴⁾を行っており、その調査結果はそうした層がいたことを数値として示している。

筆者は、2000 年の調査の際、調査対象の市民に対し、筆者は、次の様な質問をしている。

地域の活性化として期待されているものに「能登空港」と「北陸新幹線」があります。あなた個人にとって、これらは必要だと思いますか。次の内、該当するもの 1 つに○をつけてください。

この問いに対する回答結果を図示した帯グラフ（100%積み上げ横棒グラフ）が、図表 6-2 である（図表 6-2 の帯の中にある数値は、回答者の実数）。当時、「北陸新幹線は、私にも地域にもそれほど役立たない」と考えていた者は、なんと回答者の 25%ほどいたのである。

上述したように、筆者の前任校は金沢大学であり、東北大学に着任しても前任校の法科大学院（金沢大学法務研究科）の非常勤講師として 10 年以上、仙台と金沢を往復してきた。そして、その間に石川県いしかわ地域づくり塾コーディネーター（2004-06 年度事業）や石

川県自治研修センター講師（戦略志向型政策形成研修（政策法務）、2006年度-現在）、高岡市新高岡駅（仮称）周辺地区都市再生整備計画事後評価委員会委員長（2012年11月）等を経験し、新幹線開業とまちづくりについて考える機会に接してきた。本稿では、北陸新幹線開業を「非日常」「日常」をキーワードに振り返り、北海道新幹線函館開業への示唆について指摘することにした。

6.2 「非日常」「日常」という視点

6.2.1 「非日常」という視点で見た観光政策

それでは、なぜこれほどまで金沢に観光客が来ているのであろう。1つは、北陸新幹線が開業して「首都圏から金沢が行きやすくなった」からであることは間違いないだろう。また、開業に合わせて様々な団体会議を開催しようとしたこともあろう。ただ、それだけなら、これほどまで観光客が急増することはない。もともと金沢には優れた観光資源があり、北陸新幹線金沢開業に向け、石川県や金沢市が予算をかけて観光政策を進めたことは大きい。開業はあくまでも「スイッチ」なのである。

そもそも金沢は「加賀百万石」の伝統と文化、言い換えると東京とは異なる歴史や文化を保持してきた町である。加えて、震災に遭っていない特殊な町でもある。そして、山出保前金沢市長時代、金沢市は「金沢らしさ」を強調したまちづくりを進めてきたし、景観条例を制定するなど、市民の生活に制限を加えるような政策も積極的に打ってきた。

観光政策審議会の答申「今後の観光政策の基本的な方向について」によると、「観光」は、「余暇時間の中で、日常生活圏を離れて行うさまざまな活動であって、触れ合い、学び、遊ぶということを目的とするもの」と定義されている⁵⁾。この定義に従えば、観光政策は、ふだんの日常とは異なる「非日常の場づくり」がポイントとなる。観光は「非日常」を求めものとするならば、東京とは異なる歴史・文化そして空間を持つ金沢へのアクセスが改善されれば、これまで以上の観光客が集まるのは道理である。

金沢だけではなく、京都や北海道、沖縄が観光地であるのも、首都圏に住む人々が「日常」では味わえない「脱東京（アンチ中央）」の空間だからである。逆説的となるが、明治以降、日本が進めてきた中央集権化に背を向けたところほど、ないしは東京化できなかった（しなかった）ところほど、観光地としてのポテンシャルが高いと言えるのかもしれない。

そうすると、観光政策は、東京の「日常」とは違った物語を提供する方がベターである。また、数ある観光地の中から観光客に選んでもらうためには、自らの自治体のストロングポイント（強み）を再確認し、それを強調することが求められるのは、容易に想像できる。「新幹線や高速道路が開通するから、対『東京』向けの観光政策を何かしよう」ではダメなのである。

写真1 金沢駅前の鼓門・もてなしドーム



(筆者撮影)

また、観光政策を進める際、しばしば値段の安さだけで勝負するという選択をする地方自治体が、しばしば現れる。しかし、そのような観光政策は持続性のないもので終わる可能性が高い。なぜなら、「安さ」につられて1度は来るかもしれないが、2度目は来ない可能性が高いからである。近年は、情報通信技術が発達し、ネット上で観光地の比較を容易に行えるようになった。「安かろう、悪かろう」という情報がネット上で広まれば、観光地として致命的である。「安さ」よりも、その観光地にある『「非日常」の物語』を味わいに行くという認識が、呼び込む側に求められるのである。

金沢市は、新幹線駅の差別化のため、駅前広場に鼓門・もてなしドームを整備している(写真1)。新幹線から降りてこの鼓門の前でシャッターを押す観光客は少なくない。観光政策では、持続的に選ばれ続けるための仕掛けもまた大事なのである。

6.2.2 「日常」という視点の必要性

写真2 新高岡駅駅前駐車場



(筆者撮影)

ところで、北陸新幹線金沢駅の隣接駅である新高岡駅が位置する高岡市は、北陸新幹線延伸間もない2015年4月、新高岡駅周辺駐車場（写真2）利用の実態調査を行った。その調査結果によると、新高岡駅前の駐車場場所の利用動向は図表6-3のような状況であったという。

図表6-3 新高岡駅周辺駐車場利用の実態調査の結果

項目	平日	土日
新幹線利用者の行き先	東京方面・金沢方面は半数	東京方面がやや多い
駐車場利用目的	仕事約6割、観光約3割	観光が5割、仕事が約2割
駐車場日数	日帰りと1泊が約8割	
居住地	高岡市内がほぼ半数、県外利用者は5%弱	

(出典) 高岡市提供資料より筆者作成

図表 6-4 新幹線まちづくり推進高岡市民会議の調査結果

実施日		6月27日(土)		6月28日(日)		7月9日(木)	
サンプル数		363		305		261	
利用目的		観光 179 50%	観光 171 57%	観光 171 57%	観光 91 35%	観光 91 35%	観光 91 35%
		ビジネス 82 23%	ビジネス 60 20%	ビジネス 60 20%	ビジネス 143 55%	ビジネス 143 55%	ビジネス 143 55%
居住地		市内 118 33%	市内 99 33%	市内 99 33%	市内 115 44%	市内 115 44%	市内 115 44%
		県西部 101 28%	県西部 85 28%	県西部 85 28%	県西部 64 25%	県西部 64 25%	県西部 64 25%
		県外 139 38%	県外 107 35%	県外 107 35%	県外 76 29%	県外 76 29%	県外 76 29%
主 な 目 的 地	市内・県西部居住者	関東 71 40%	関東 56 48%	関東 56 48%	関東 47 45%	関東 47 45%	関東 47 45%
		甲信越 31 17%	関西 23 20%	関西 23 20%	石川・福井 26 25%	石川・福井 26 25%	石川・福井 26 25%
		関西 31 17%	石川・福井 12 10%	石川・福井 12 10%	関西 18 17%	関西 18 17%	関西 18 17%
	県外居住者	市内 27 40%	県西部 23 43%	県西部 23 43%	市内 22 45%	市内 22 45%	市内 22 45%
		県西部 18 27%	市内 21 21%	市内 21 21%	県西部 15 31%	県西部 15 31%	県西部 15 31%
		県内周遊 5 7%	石川県内 5 9%	石川県内 5 9%	県内 4 8%	県内 4 8%	県内 4 8%
利用区間		新高岡-金沢 141 39%	新高岡-金沢 112 37%	新高岡-金沢 112 37%	新高岡-金沢 133 52%	新高岡-金沢 133 52%	新高岡-金沢 133 52%
		新高岡-東京 115 32%	新高岡-東京 104 35%	新高岡-東京 104 35%	新高岡-東京 67 26%	新高岡-東京 67 26%	新高岡-東京 67 26%
		新高岡-大宮 27 8%	新高岡-大宮 27 9%	新高岡-大宮 27 9%	新高岡-大宮 14 5%	新高岡-大宮 14 5%	新高岡-大宮 14 5%
乗車人数		2,880		2,666		1,841	
降車人数		2,672		3,399		1,976	
合計人数		5,552		6,065		3,817	

(出典) 新幹線まちづくり推進高岡市民会議市政記者配布資料を一部修正

「北陸新幹線の開業効果を最大限に発揮するよう魅力あるまちづくりを推進するため、市民、各種団体、企業、行政などが官民一体となってさまざまな取り組みを促進するとともに、新幹線開業への市民意識の醸成を図っていくこと」を目的に設置された新幹線まちづくり推進高岡市民会議（会長：川村人志高岡商工会議所会頭・北陸経済連合会常任理事）⁶⁾は、2015年7月、新高岡駅の乗降者数及び利用状況について実施した調査の結果を公表した（図表 6-4）。

整備新幹線開業効果の議論は、しばしば観光政策ばかりに集中しがちであった。しかしながら、高岡で行われた2つの調査結果をみると、新幹線がビジネス動線の面にも大きな変化をもたらしていることが確認できる。新幹線の休日利用者は観光という「非日常」を楽しむ者が主かもしれない。しかし、平日はビジネス利用者が主であり、高岡市の場合、県外にあたる金沢への移動者がよく利用している。新幹線の時間短縮効果はビジネス面の変化にも確実に影響を及ぼしており、生活圏・商圈の融合という地元住民の「日常」の再編が北陸新幹線金沢延伸によって生じつつあるのである。

図表 6-3 と図表 6-4、この2つの表は、富山県単独で自己完結的に経済政策を行うことの難しさも示唆しているともいえる。そして整備新幹線新駅が設置された自治体であっても、「非日常」すなわち観光政策ばかりではなく、程度の差こそあれ、「日常（地元住民の日常生活に関わる政策）」にも配慮しなければならないことも示唆している。そして、新幹線新駅から外れ、観光の恩恵がないだろうと思っている周辺自治体であっても、日々の生活は動線の変化によって少しずつかもしれないが変化がもたらされることになるのである。

このように考えると、新幹線開業にあわせて富山市が進めてきた路面電車推進政策を、「非日常」に向けた取り組みととらえるよりも、「日常」を強く意識した取り組みが「非日常」にも広がりをもたせることに成功した事例ととらえた方が妥当であることが、はっきりわかる⁷⁾。富山市は、高齢社会の到来を見据えてコンパクト・シティ化を志向し、街中への人口集積を強く意識して政策を進めており、路面電車の活用もその一環の中に位置づけられている⁸⁾。

新幹線開業は「『地域の足』の再編」がどうしても伴う。交通網の整備は「動線の変化」とイコールであり、「日常生活の動線が変わることで、日々の生活はどう変わるのか」という点も、新幹線開業を考える上で大事な視点なのである。

6.2.3 新幹線開業効果の光と影

新幹線開業効果については、様々な論点がある。「観光客が増加する」というのは、典型的な開業効果である。ただ、一般に示されている開業効果の多くは、一面的で、かつプラスの効果に偏る傾向にある⁹⁾。新幹線開業に熱を上げる地元政治家や自治体は、地域の一枚岩感を醸し出すためにどうしてもネガティブな情報を出したがるし、日本人の「言霊主義（不吉なことを言うと、それは現実になる）」的な発想も手伝って、マイナス面に目を見据えたいことが、その背景にある。

しかし、北陸新幹線開業フォーラムの中には、「開業の光と影」を強く意識して議論するものもあった。とりわけ、地元経済界の行う開業フォーラムでは、マイナス面も強く意識されていたと思う。新幹線が延伸されることはビジネスチャンスでもあるが、企業にとっては県外資本が押し寄せてくる危機でもあるからである。また筆者も、石川県の職員研修など、地元自治体向けの講演において、新幹線開業を「幕末の黒船襲来」に例え、地元にとってチャンスでもありピンチでもあることを強調してきた。それは、新幹線の開業によって「勝ち組」と「負け組」が生じ、それによって地域政治が大きく変わった事例を何度も見てきたからである（河村 2008）。

新幹線開業についての光と影については、2010年12月3日に高岡商工ビル北陸新幹線開業フォーラムで司会を務めた計画情報研究所の米田亮氏の講演資料がよくまとめられている（米田 2010）。ここでは、それ（図表6-5）を参考にしながら、「非日常」「日常」の視点で影の部分を中心に少し述べておきたいと思う。

新幹線開業前は、建設需要の拡大という「日常」の部分の効果が大きく出る。とりわけ、建設需要の多くが公共事業である地域ほど、効果は大きい。かつて、「新幹線建設によって出稼ぎに行かなくてもよくなる」という選挙公約が整備新幹線沿線で盛んに聞かれたが、それこそまさに「新幹線を建設すること」が「日常」を変える性格を持っていたことを示している。しかし、建設が進めば進むほど、既にある市街地よりも新幹線駅周辺事業に予算は投下されていくことにより、既存市街地の開発圧力は低下する。また新幹線整備が終われば、建設不況が訪れる。新幹線駅周辺事業に予算を割きすぎた自治体が、財政健全化

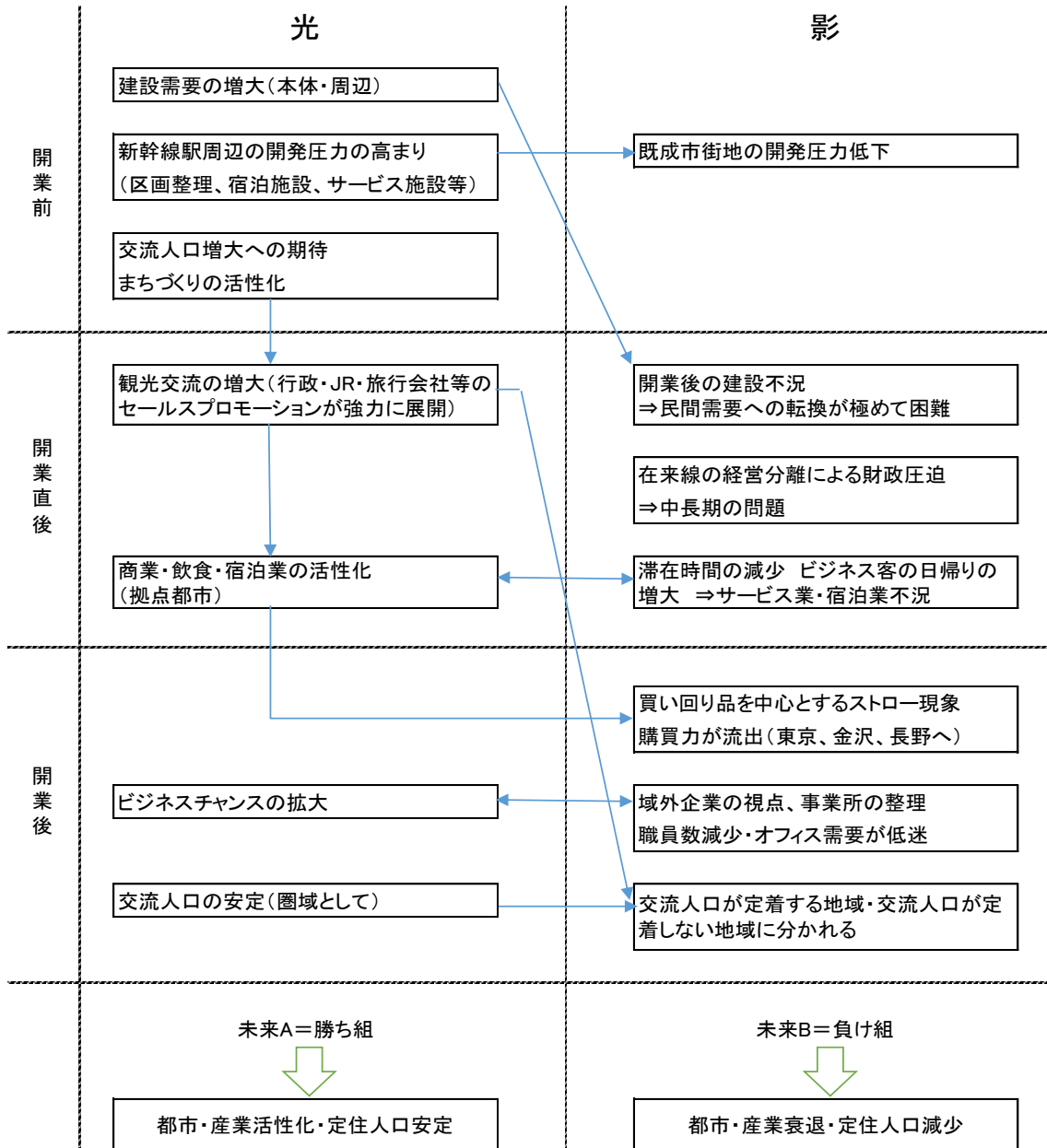
の観点から財布のひもを締めるからである。その結果、建設業界の一枚岩性が崩れたり、建設業者の廃業に伴う失業対策を求められる自治体が顕れることになる。

開業直後、現在の金沢のように、行政・JR・旅行者を中心としたセールスプロモーションが行われることになる。それがうまくいけば、多くの観光客が押し寄せ、商業や飲食・宿泊業の活性化する。何よりも、新幹線効果が可視化（見える化）されることは大きい。ただし、新幹線開業は、平行在来線の経営分離に伴う交通対策や駅前整備事業に伴って生じた地方債対策などが始まることと同義である。地方自治体は、開業後、これらに頭を悩まし続けることになる。

開業後、恩恵を受けた人・ところ（勝ち組）と、開業によって負の影響を受けた人・ところ（負け組）がはっきりしてくる。また、新幹線効果がトレードオフであったことも明らかになってくる。

たとえば、既存中心街で飲食業を営む者は、「負け組」になる可能性は極めて高いし、事実、そうになっている者は多い。新幹線開業によって、彼らの主要ターゲットとしていたビジネスマンが新幹線駅前で飲食する機会が増え、相対的に売り上げが減る可能性が高いからである。新幹線開業によって「日常」利用者であるビジネスマンの日帰り出張が増え、彼らの帰宅を考えて1次会を駅前でやるようになるからである。（ただし、ホテル業は「勝ち組」か「負け組」か、判然しない状況が多い。観光客利用者が増加しても、日帰り出張客が増え、その効果が相殺されてしまうからである⁹⁾。）

図表 6-5 新幹線の光と影



(出典) 米田 (2010) を筆者一部修正

また富山市や長野市のような県庁所在地であっても、新幹線の時短効果に伴う域外企業の支店・営業所の見直しにより、雇用が失われたり、オフィス需要が低迷したりする可能性がある。この場合では、企業が集積した都市は「勝ち組」であり、域外企業が撤退した都市は「負け組」となる。

地元老舗百貨店は、明らかに「負け組」になる。高級ブランドなどの「買い回り品」を中心にストロー現象が発生するからである。日用品は地元で買うが、ちょっといいものは

「地元百貨店」から「都市部の専門店」へとなることで、百貨店の売上げが落ち、厳しい経営に陥ることになる¹⁰⁾。

また米田（2010）では書かれていないが、新幹線開業に伴う動線の変化で、空港周辺地域が寂れる事態も発生する。また県営空港の路線維持のために、「自治体職員が開業まもない新幹線ではなく空路を利用して出張する」という本末転倒の事態も起きる¹¹⁾。新幹線新駅周辺が「勝ち組」であり、空港周辺は「負け組」である¹²⁾。

ただ、「勝ち組」「負け組」と呼ばれる段階は、光ないしは影が「可視化（見える化）」された段階であり、それは開業効果のアウトプットではなくアウトカムという点には注意しなければならない。新幹線の光と影は地域社会の変化を伴うのである。そして、新幹線開業後の地方自治体の政治変化は、こうした「勝ち組」「負け組」の可視化によってもたらされる。街中の飲食街が寂れる一方、新幹線駅前が盛況となることで、「こんなはずではなかった」となり、そこで行政に対して「なんとかしろ」という声がかかることになる。

これまでの事例の積み重ねで新幹線開業の光と影については、事前にある程度わかっている。そして、影は「日常」、すなわちビジネス部分と関連性が高い。このように考えると、新幹線開業効果の分析と開業後を見据えた政策づくりは地元経済界との連携体制は欠かせないし、その準備の差が開業後の経済政策の差となって表れてくる可能性は高いのである。

6.3 北海道新幹線開業への示唆

旅行会社企画担当者には、予算も人でも足りない中で効率のよい商品を効率よく販売しようという志向が働きやすく、その結果、企画が有名な観光地に集中し「観光地の二極化」現象を生む傾向がある¹³⁾。そうした傾向に照らし合わせると、北海道新幹線開業によって函館の観光は、過去からのプロモーションの効果もあり（工藤 2015）、プラスの恩恵を受けることになろう。

北陸新幹線金沢延伸による北海道新幹線開業への示唆は、「非日常」の面ばかりではない。「非日常」と「日常」との掛け合わせの観点を意識して、以下述べることにしたいと思う。

6.3.1 ストロングポイントの再確認と越境を意識した動線づくり

北陸新幹線開業では金沢の取り組みが多く注目を集めているが、上述したように、筆者は新高岡駅周辺の整備に若干関わっており、高岡市の取り組みも興味深い。そこで、高岡市の事例から、北海道新幹線開業に対する示唆を指摘しておきたいと思う。

本稿でたびたび登場する高岡市は、富山県西部に位置し、加賀百万石の商都の歴史を持つ商業・産業都市である。高岡市は、加賀藩の時代から商業・産業都市であった。そのため、北陸の他都市と比べ、新幹線開業効果の検討は、観光動線（非日常）ばかりではなく、とビジネスマンの動線（日常）も意識した形で行われてきた。高岡市は、西は金沢、東は富山、北は能登半島、南は飛騨・高山と、交通用の要衝に位置しており、現在も高速道路（北陸自動車道・能越道・東海北陸自動車道）が交差する地である。また伏木港という海

の玄関も抱えている（図表 6-6）。

高岡市の北陸新幹線に対する取り組みは、こうした自市の特徴（ストロングポイント）を意識して行われている。たとえば、新高岡駅を整備する過程で、能越道高岡インターチェンジから新駅へ向かうアクセス道路を整備したり、新高岡駅開業にあわせ北陸自動車道に高岡砺波スマートインターチェンジを設置している。また新高岡駅が市街地の外れにできた、いわゆる分離駅であることを逆手にとり¹⁴⁾、新高岡駅前に大規模駐車場（写真 2）を整備した。

車社会である地方では、地元住民が公共交通機関を乗り継いで新幹線駅に向かうという事は少ない。専ら、自家用車で直接新幹線駅に向かうのが普通である。高速道路からのアクセス改善と大規模駐車場整備は地方の車社会に即した取り組みであると判断できる。また、新幹線駅のない能登地方や飛騨地方の住民にも使い勝手がよいと考えられる¹⁵⁾。加えて、観光バス利用者やビジネスも含めたレンタカー利用者にとっても使い勝手がよくなっている。高岡市観光交流課の速報値によれば、高岡と五箇山・白川郷を結ぶ世界遺産バスの利用者は前年同期比で+290%であったという¹⁶⁾。

高岡市の取り組みから、次の点が導き出せる。第一は、自らの自治体のストロングポイントを新幹線開業を機に再確認すること、である。地方自治体の特徴は歴史的に培われてきたものであり、それは自治体の強みと往々にして結びついている。「非日常」よりも「日常」に強みを持っているのなら、新幹線新駅が開業されたとしても「日常」を強く意識した政策を展開することがより重要だと思われる。

図表 6-6 高岡市の交通動線



(出典) 高岡市ホームページ

第二の点は、地方は「車社会」という現状を強く意識している点である。新幹線開業に伴う並行在来線分離の関係上、2次交通の議論はどうしても公共交通（とりわけ分離される在来線）利用に偏る傾向がある。しかし、「非日常」を求める観光客はより遅く、より豪

華な観光列車に期待するかもしれないが、その地で「日常」を暮らす住民にとってみればより速く目的地に着くことの方が大事である。そうした「非日常」ばかりに囚われるのではなく、地方の車社会を逆に活かすような取り組みも大事である。

第三は、県境を越えて俯瞰的な意識をしている点である。高岡はもともと加賀百万石の商都であり、県境意識はもともと薄い。新幹線開業によって都道府県の枠内での自己完結的に観光政策・経済政策を打つことは難しくなる。金沢市も、北陸新幹線延伸にあわせ、高山市や松本市との都市間連携を深めている。県境を越えて俯瞰的に地域を把握し、都道府県の枠に縛られない取り組みが、地元には求められるのである¹⁷⁾。

6.3.2 人材づくりの契機としての新幹線開業

北陸新幹線金沢延伸後、筆者は、外国人観光客がジュース等の自動販売機の前で写真撮影をしている場面に何度か出くわした。「自動販売機の何が cool なのか」、当初は不思議に思っていたが、ある東南アジアからの留学生が理由を教えてくれた。「自動販売機がカラフルなのと、何よりも自動販売機が珍しいから彼らは写真を撮っているんです」というのが、彼が教えてくれた理由だった。

日本人にとってみれば、街角に自動販売機があるのは、当たり前風景である。しかし、治安が良いとは言い難い国から来た観光客にとってみれば、それは「非日常」の風景なのである。すなわち、観光客は「地元住民の「日常」の空間に「非日常」を感じ訪れている者」なのである。

観光産業がある程度成り立っているようなところであれば、そこに住む多くの住民は、「非日常」を感じにやってくる観光客に対し、よそ行きの顔でもてなすことはできる。観光地に住む彼らにとって、観光はある程度「日常」の中に溶け込んでいるからである。しかし、観光コンテンツが乏しい自治体や、世界遺産登録などで俄に観光客が押し寄せたような自治体では、こうした対応ができる住民はなかなかいない。むしろ、観光客の「非日常」志向が、「日常」を暮らす地元住民をいらだたせ、あつれきを生じさせるだろう。

具体的に考えてみよう。たとえば、都市化の波に遅れ鄙びてはいるが、町の商店街の看板などには昭和の面影が強く残っているような町があったとする。このような町は、都市化に遅れたが故にはからずも「非東京」化し、観光としての大きな強みを持ってしまった¹⁸⁾。しかしながら、こうした町に住む若者の多くは大都市志向であるのが専らであり、昭和の匂いが残る町をなんとかして都市化させたいと考えがちである。観光政策的に見れば現状の風景を維持すべきである。しかし、都市化しなければ、若者が町を離れてしまうことになる。

これは自治体にとって、頭の痛い問題となる。地域にお金を落とす観光客をとるか、将来の納税者をとるかの選択になるからである。

歴史ある観光地でも、「非日常」と「日常」を巡るあつれきはしばしば生じる。たとえば、京都や金沢で行われている景観規制を思い浮かべて欲しい。家屋の色彩などを規制する景

観規制は、観光客にとってみれば、町並みが保全されているとプラスの評価になる。しかし、そこに住む住民にとってみれば、自らの家屋のあり方を自由にできない制約でしかない。景観規制は、日常をそこで暮らす住民の自由を奪う政策なのである。景観規制は、観光客という「日常」空間に入ってくる余所者を受け入れる素地があるところでない、実施は困難である。観光客のために力を入れることを、有権者であり日常をそこで暮らす地元住民がどこまで許容するか、観光政策ではそこを見極めなければならない。

仮に「非日常」と「日常」がぶつかるのであれば、何らかの基準・ルールをつくっておくべきである。とりわけ、住民の自由を制約するような場合、条例を制定しておくべきである。しかしながら、観光後進地の多くは、ルールづくりの重要性に気づいていないような印象を受ける。おそらく、自治体関係者が、地元住民の「日常」を制約するということにまで頭が回っていないからだろうか。

写真3 石川県での職員研修の風景



(筆者撮影)

筆者は、ここ数年、石川県自治研修センター及び石川縣市町村職員研修所において、政策法務研修の講師を務めてきた。北陸新幹線金沢開業後に必要となる条例について考え、条例案を起案してみるのが、研修の主たる内容である（写真3）。この研修では最後に自らが考えた条例案について報告させるのであるが、観光客が安全安心に周遊できる環境を整えるための条例や農産物の地産地消を促すための条例、人口減少を食い止めるために新幹線通学・通勤を奨励する条例など、多くの興味深い報告があった。

筆者は、こうした研修や石川地域づくり塾に伴う視察を経験して「観光政策のプロはル

ールにも精通すべき」と強く思うし、新幹線開業はこうした人材育成をする1つの契機であると思う。

北陸新幹線開業に向けて調査を実施した高岡商工会議所青年部は、その報告書の最後に島崎藤村の「夜明け前」にある次の文章を引用している（高岡商工会議所青年部 2008）。

…交通の持ち来たす変革は水のように、あらゆる変革の中の最も弱く柔らかなもので、しかも最も根深く強いものと感ぜらるることだ。その力は貴賤貧富を貫く。人間社会の盛衰を左右する。歴史を織り、地図をも変える。…

新しい交通動線によって、社会が変わっていくのであれば、それに向けた人材の投資もまた大事である。常識のある者だけで考えれば、結局、過去をなぞるだけになるだろう。開業を機に、ポスト新幹線時代を担う若者づくりの環境を整えるかも、北陸新幹線の貴重な教訓なのである¹⁹⁾。

<<謝辞>>

本稿は、『『日常』『非日常』で考える観光政策—北陸新幹線の事例から』（『NETT』第90号、ほくとう総研）を大幅に加筆修正したものである。

本稿執筆にあたっては、高岡市の長久洋樹氏、三和運輸㈱の浦野征一郎氏をはじめ、数多くの方から情報を提供していただき、また示唆をいただいた。ここに記して感謝申し上げます。なお、本稿中の誤りは全て筆者の責であることは言うまでもない。

<<注>>

- 1) 北陸新幹線スペシャルサイト HP。
 - 2) 『北陸中日新聞』2015年8月18日。
 - 3) 新幹線延伸といった「地域の悲願」を達成するという目標が、地方の政党相乗り首長・議会の総与党化現象を生むことにもつながった（河村[2008]）。
 - 4) 調査の集計結果は、筆者のホームページからダウンロード可能である。
<http://www.page.sannet.ne.jp/kwmr/research/kanazawa/kanazawa.pdf> (2015年12月1日閲覧)
- なお、新幹線の延伸には地元選出国會議員の政治力が大きく関係するという「我田引鉄論」がこれまで様々な形で語られている（高島[1986]；松下[2005]；斉藤[2010]；原[2011]；佐藤[2015]）。北陸新幹線についての検討は、河村[2013]を参照。
- 5) 観光政策審議会答申「今後の観光政策の基本的な方向について（答申第39号、平成7（1995）年6月2日）」
 - 6) 新幹線まちづくり推進高岡市民会議関連 HP（高岡市役所内）
 - 7) 富山市 HP
 - 8) 富山市 HP
 - 9) 高岡市観光交流課の報告でも、日帰り出張の増加によりホテル利用者は「増減的にはトントン」だということが報告されている。
 - 10) 通信販売の普及もそれに追い打ちをかけることになる。
 - 11) たとえば『産経新聞』2015年4月3日。記事では、富山県と富山市が東京出張に航空機を利用するよう通知したことを伝えている。
 - 12) 新幹線ができて観光客が航空機からシフトするのでは交流人口増大は望めない。新幹線と航空機をバラバラに考えるのではなく、「誰が飛行機を使い、誰が新幹線を使うのか」総合的な見地からの戦略が、自治体には求められるのである。これと関連してであるが、熊本県は、九州新幹線開業の際、関西在住の航空機に乗りたがらない高齢者を意識してセールスプロモーションを行ったという。
 - 13) 観光販売システムズ HP
 - 14) 高岡市はその過程で、新幹線の全分離駅を実地調査したそうである。
 - 15) ただし、新高岡駅前が開業記念で無料となっているため、高岡市民の利用者で占められてしまい、2014年度時点では県外から利用しづらい状況にあるという。
 - 16) 高岡市提供資料。
 - 17) しかしながら、これは古くて新しい問題である。「新幹線を含めた広域交通ネットワーク形成等による都市連携モデル調査」等でも検討がなされているが、現場が動かない限り実現は容易ではない。
 - 18) 「ALWAYS 三丁目の夕日」が映画公開された際に、昭和の雰囲気が残る地方にシニア世

代が大挙して押し寄せたことを思い出してほしい。

19) 関連して、新幹線開業が若者の奪い合いを誘発する可能性があり、函館でも開業前にもかかわらず既にそれが始まっていることを『河北新報』2015年10月19日付の記事は伝えている。

<<参考文献>>

河村和徳[2008]『現代日本の地方選挙と住民意識』慶應義塾大学出版会。

河村和徳[2013]『我田引鉄』再考』『レヴァイアサン』第52号、43-63頁、木鐸社。

工藤壽樹[2015]「函館市のインバウンドの現況について」第39回経済同友会東北ブロック会議（2015年7月23日）講演資料。

斉藤淳[2010]『自民党長期政権の政治経済学—利益誘導政治の自己矛盾』勁草書房。

佐藤信之[2015]『新幹線の歴史—政治と経営のダイナミズム』中公新書。

高岡商工会議所青年部[2008]『高岡未来戦略プラン2014【詳細版】』。

高嶋通敏[1986]『地方の王国』潮出版社。

原武史[2011]『震災と鉄道』朝日新書。

松下孝昭[2005]『鉄道建設と地方政治』日本経済評論社。

米田亮[2010]「北陸新幹線開業への光と影」北陸新幹線開業フォーラム（2010年12月3日、高岡商工ビル）講演資料。

観光政策審議会答申「今後の観光政策の基本的な方向について（答申第39号、平成7（1995）年6月2日）」

<http://www.mlit.go.jp/singikai/unyusingikai/kankosin/kankosin39.html>（2015年8月19日閲覧）。

観光販売システムズ HP

<https://www.kanko-pro.co.jp/business/business1-3.php>（2015年12月1日閲覧）。

国土交通省「新幹線を含めた広域交通ネットワーク形成等による都市連携モデル調査」

[http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/suishinchousa/pdf/h14/10shinkansen\(aomori-ken\)/mokuji_aomori.htm](http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/suishinchousa/pdf/h14/10shinkansen(aomori-ken)/mokuji_aomori.htm)（2015年12月1日閲覧）。

新幹線まちづくり推進高岡市民会議関連 HP（高岡市役所内）

<https://www.city.takaoka.toyama.jp/kotsu/sangyo/shigaichi/shinkansen/shiminkaigi.html>（2015年12月1日閲覧）。

高岡市 HP

<https://www.city.takaoka.toyama.jp/douro/sangyo/doro/kosoku/sumato.html>（2015年8月20日閲覧）。

富山市 HP

<http://www.city.toyama.toyama.jp/toshiseibibu/romendenshasuishin/romendensha.htm>

1 (2015年12月1日閲覧)。

富山市 HP

<http://www.city.toyama.toyama.jp/special/eco.html> (2015年12月1日閲覧)。

北陸新幹線スペシャルサイト HP

<http://hokuriku-w7.com/about/> (2015年12月1日閲覧)。

第2章 新幹線による新たな交流・連携の可能性

1. 新幹線を活用した東北におけるインバウンド観光

大橋裕二（株式会社日本政策投資銀行 前・函館事務所長）

インバウンド（訪日外国人）で賑わう北海道と、国内でもインバウンドが非常に少ない地域である東北が、一本の新幹線でいよいよ結ばれる。期待は高まるが、この新幹線に乗って外国人が東北にもやってくるのであろうか。

本論では、どのように北海道で外国人観光客が増加したのかを示しつつ、東北におけるインバウンドの誘致方策やその向き合い方について考察する。

1.1 増加する外国人観光客

1.1.1 外国人観光客の状況

テレビで「爆買い」のシーンが多く報道されるなど、訪日外国人（インバウンド）の動向に大いに注目が集まっている。なかでも北海道は外国人観光客が増加した地域として取り上げられることが多い。実際、札幌や小樽、函館などの街並みを歩けば台湾や中国人などを見ない日はない。今の北海道はホテル・旅館等の宿泊客の1割超が外国人である（表1・2014年）。特に温泉が有名な登別では、宿泊客の外国人比率が高い2月などは宿泊客の4割超が外国人であった。もはやインバウンドに触れず観光は語れない状況にある。

一方、新幹線でつながる東北はどうか。確かに以前より増加はしているものの、数字をみれば北海道との差が歴然としていることがわかる。北海道とは桁違いの少なさであり、まだまだ観光客として外国人を強く意識する状況にはなさそうである。

図表 1-1 延べ宿泊者数・外国人の占める比率（2012・2014年比較）（人泊）

	2012年1～12月 計			2014年 1～12月 計		
	延宿泊者数	うち外国人	外国人比率	延宿泊者数	うち外国人	外国人比率
全 国	439,495,120	26,314,340	6.0%	473,501,950	44,824,600	9.5%
北海道	28,591,870	2,012,070	7.0%	30,979,070	3,890,590	12.6%
東北6県計	40,712,260	275,730	0.7%	41,380,790	402,060	1.0%
青森県	4,546,440	42,430	0.9%	4,511,260	74,010	1.6%
岩手県	6,517,240	45,990	0.7%	5,888,980	77,130	1.3%
宮城県	10,042,560	90,330	0.9%	10,259,780	117,150	1.1%
福島県	10,585,930	37,230	0.4%	11,060,830	44,040	0.4%

2015年12月

この原稿を執筆中の2015年、インバウンドは加速度的に増加しており、東京や大阪、京都などではホテルの不足が顕著となって、国内ビジネスマンの出張にも影響を及ぼすほどになっている。個人宅等に観光客を宿泊させる「民泊」も規制緩和の議論が積極的になされるなど、状況は大きく動いている。政府も2020年の目標としていた訪日客2000万人達成をさらに上積みすることを検討中である。

北海道では当たり前となった外国人観光客の存在は、東北からみればいまだ対岸の話題かもしれないが、この二つの地域がいよいよ2016年3月、新幹線で結ばれる。

最近では東北各地でも外国人観光客を呼び込もうとする様々なセミナーなどが開催されるようになっており、仙台空港も民営化に際し国際線の充実を大きく掲げているところだ。

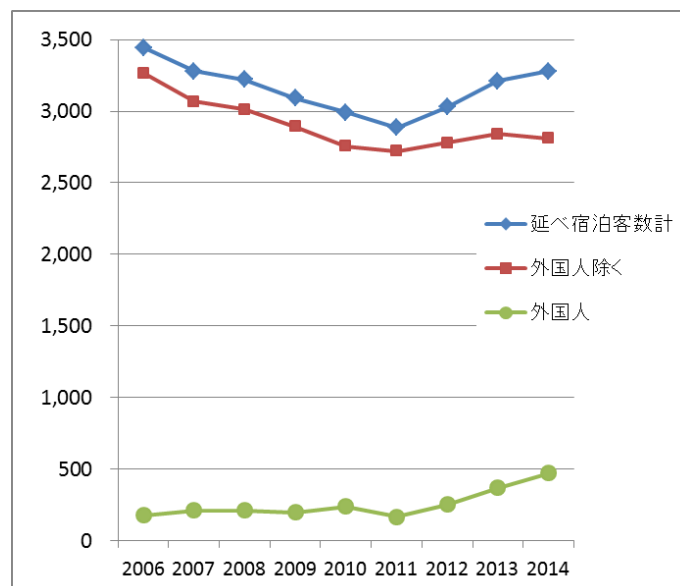
北海道新幹線の開通によって、人々を本州から北海道・函館まで大量輸送することが可能となる。しかし筆者には、インバウンドにとって東北は単なる「通過点」となってしまうのではないかとの懸念もある。実際に2015年2月には、中国の航空会社が新千歳空港へのチャーター便を計画したものの、新千歳空港の過密化で断念せざるを得なくなり、その代替として青森空港と仙台空港に運航し、なんとフェリーで北海道に運ぶということが起きている。単に空港を整えて外国人を呼び込んだとしても、目的地とならなければ通過されるだけである。このことをどのように考えていけばよいのだろうか。

本論では北海道でなぜ外国人観光客が増えたのか、北海道の状況を例示しつつも、北海道とは違う東北におけるインバウンドとの向き合い方について、ヒントを示せればと考えている。

1.1.2 国内客の減少とインバウンドの増加

外国人観光客に注目が集まる一方、北海道における国内宿泊客の状況をみると、最近はやや盛り返したとはいえ、中長期的にかなりの減少をみている（図表1-2）。まずはこのことを整理しておきたい。

図表1-2 北海道・延べ宿泊者数の推移（2006～2014年度）



（資料）北海道 北海道観光入込客数調査報告書により作成

国内客はなぜ減少したのか。さまざまな理由が考えられようが、筆者はバブル経済崩壊

以降のつぎの3点の変化が大きいものとみている。

(1) 団体旅行の減少

近年、企業の職場旅行などの団体旅行が減少し、「団体から個人へ」と旅行スタイルは変化した。これはまた宿泊観光客数を減らす効果をもたらすものであった。例えば温泉旅館への団体旅行は相部屋で1室4人などもふつうであるが、個人客の場合は1室2人の場合も多く、客室の稼働率は以前と同様であったとしても、客数の合計は減るとことになる。そのうえ長引く不況により消費単価も低迷したこともあって、ホテル・旅館の売上（＝客数×消費単価）は大幅に減少することとなった。

(2) 観光業の不振と設備投資の抑制

売上が減少し利益も縮小すると、バブル期に大規模投資をした多くのホテル・旅館が資金繰りに行き詰まり経営破綻するようになった。またそこまで追い込まれなかったホテル・旅館においても、経営の悪化と銀行の融資姿勢の厳格化により老朽化した設備の更新がままならず、代わり映えのしない安かろう悪かろうのサービスを続けて客離れを引き起こした。

(3) 消費行動の変化

人々の消費生活を家計調査でみると、近年、特に携帯電話など通信費の負担が大きくなった一方、旅行費用等は大きく減少したことがわかる（図表 1-3）。長年の不況下で収入は増えていないので、この負担の増加分は当然ほかの消費を節約するしかない。衣料品や家具などではユニクロ、ニトリなどの製造小売業者が台頭し、良質ながらも低価格を謳う商品が売れ筋となった。一方、ホテル・旅館業は上記(2)の状態にあってサービスも新味に欠け、消費を節約される側になったのではないだろうか。人々のライフスタイルが変化するなか、他の業界にみるイノベーションも起きにくく、消費者に訴求できなかったものとみる。

図表 1-3

1 世帯当たり年平均1か月間の収入と支出—二人以上の世帯のうち勤労者世帯 (円)

	実収入	実支出	食料	被服 及び履物	交通	通信	宿泊料+パ ック旅行費
2000年	562,754	430,239	75,174	17,195	7,873	10,514	6,662
2005年	524,585	412,928	70,947	14,971	7,578	13,392	5,403
2010年	520,692	409,039	69,597	13,573	6,361	14,665	5,226
2014年	519,761	414,975	71,189	13,730	6,634	15,671	4,942
2014/2000	92.4%	96.5%	94.7%	79.8%	84.3%	149.0%	74.2%

(資料) 家計調査 (総務省統計局)

国内客の減少については本論の直接のテーマではないため、筆者の所感による大きな流れの記述にとどめるが、単に不況だけに原因があるのではなく、以上のような構造的な問題が背景にあったと考えている。さらに今後は人口減少の加速も不可避であるので、もはや大型ホテル・旅館の国内客数についての減少を食い止めることは困難であろう。

一方、近年ようやく国内旅行業界にも変化がみえつつあり、各地で小規模の高級旅館が開業し、予約が取りにくい盛況な宿も多数でているほか、高額なクルーズや鉄道旅行等も大きな話題となっている。新聞広告をみても格安ツアーばかりではなく、一流旅館に宿泊するような高額ツアーもみかけるようになった。このような国内客の観光需要の盛り上がりを見れば、その動向は単に好不況や価格の問題ではなく、日本人の成熟した観光需要を捉えた商品の開発と提供ができるかどうかにあるといえそうだ。

加えて旅行商品に高額なものが増え始めた現象については、筆者は国内旅行の主体である、年金生活の元気な高齢者の動向が大きいともみている。今はこの世代の人々が激増している一方、今後にわたりこの人々の年金収入の増加は期待できない状況にある。仮にこの世代がいったん宿泊旅行をしようと考えたなら、その費用を月々の年金だけで賄うのは多くの場合無理であって、これまでの蓄えを少々崩さざるを得なくなるだろう。幸い、この世代は豊かな蓄えを持つ人も多い。このように、わざわざ蓄えを崩してまで旅行に行く人々の行動を考えたとき、自分にとって価値のある商品以外に目は向かないのではないかと思われるのだ。バブル経済を体感し、旅行経験も豊富な世代の人々の目に適う旅行商品が必要とされているのである。多少高価でも納得できれば飛びつくが、逆に目に適わなければ安さだけでは心は動かない。

このような人々の行動の変化を鑑みれば、国内客については、いまや観光客数の増減そのものについては、観光を語る上での重要な指標とはいえなくなったと思われる。人数を語るよりも、より満足度の高い旅のシーンの提供を競い合うことで、消費される金額の合計はいかに増加したのか、つまりその地域の観光消費額の増減こそが注目すべき重要な指標となりえるだろう。

さて、国内客の増加がもはや見込みがたい一方で、北海道に数多くあるかつて団体旅行者で賑わった大型ホテル・旅館の存在を鑑みれば、北海道がインバウンド誘致に積極的となる理由がみえてくる。下げ止まりがみえない国内客の減少にいかに対応するかが課題であるのだ。

ホテル・旅館といった観光業者の立場で見れば、国内客で十分に集客が可能であるのなら、あえて手数のかかる外国人を誘致する必要もないのである。つまり、従前は国内客が中心であったものの、現在は外国人の誘致に積極的となっている事業者は、国内客が減少した分を外国人の団体で穴埋めしたい側面があるといえよう。また客となる外国人からみても、慣れない国で宿泊するのだから、大きく立派な施設は安心でき、ニーズに合っている。北海道の観光業界は、以前の国内客のように団体で動く外国人観光客の獲得を起死回生の策とみて誘致に努めたといえそうだ。

北海道のインバウンドの増加は、自治体や観光業関係者等による海外での積極的な誘致策の奏功が多く語られるところではあるが、筆者は実態としては受け皿となりうる大型ホテル・旅館の存在と、その事業者による前向きな受け入れ態勢整備の努力が大きいとみている。その努力があったからこそ外国人で大いに賑わうこととなったのである。

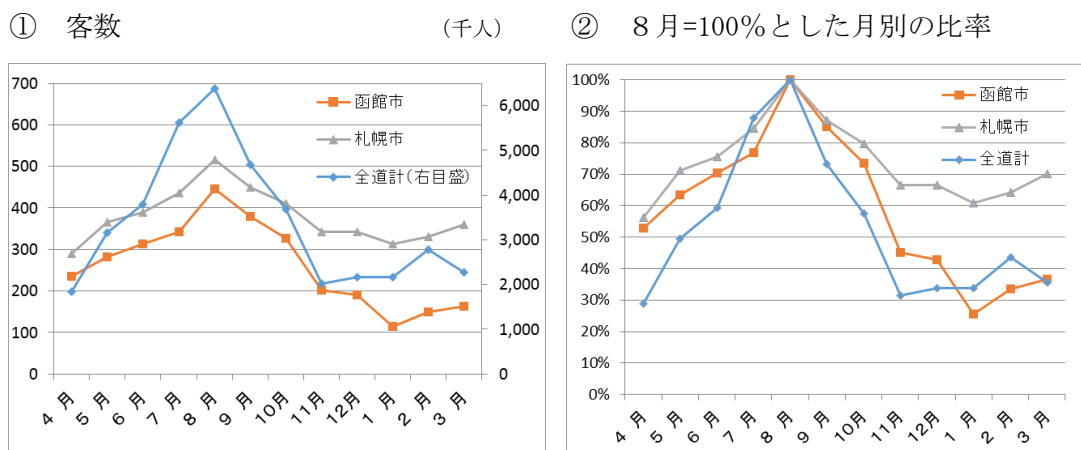
1.2 北海道のインバウンド観光客

1.2.1 北海道の観光の弱みとインバウンド

北海道の雄大な自然景観や豊かな食は観光客には大きな魅力であるが、それだけで多数の外国人が集められるわけではない。前項では、インバウンドが増加できた要因として国内団体客の減少による受け入れ余地の拡大をあげたが、さらにインバウンド獲得に好都合である北海道ならではの理由もある。実は長年の北海道観光の弱みであり悩みである「季節繁閑」の激しさ、つまり夏と冬では観光客数に大差が生じる地域特性にも鍵がある。

北海道の多くの観光地は、夏季に観光客が集中し、冬には激減してしまう。冬の観光を大いに盛り上げることが長年の課題であり、雪まつりなどさまざまなイベントに取り組んでいるが、そのようなイベント時以外は繁閑差を埋めがたいのが実情である。特に道外の国内客が冬の北海道に来ない(図表 1-4)。例えば函館市の1月は8月の1/4なのだ。

図表 1-4 北海道・道外客の月別観光入込客数 (2014 年度)



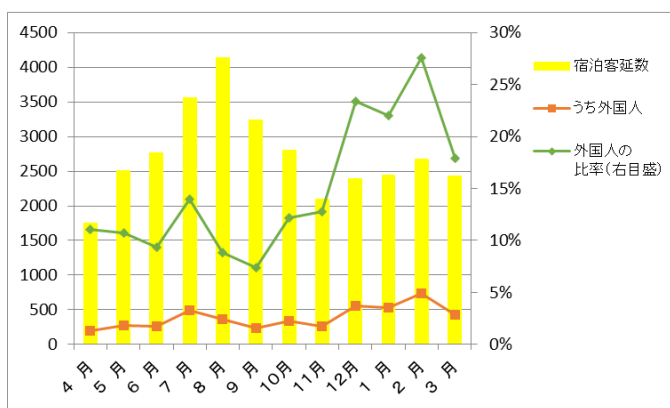
(資料) 北海道 北海道観光入込客数調査報告書により作成

これまで道外客が来ない冬季の大型旅館を埋めてきたのは道内客である。道外客がいなくなり、閑散とした冬の北海道の観光地では、地元の人々はその時期ならではの格安料金で温泉で温まる。もちろんこれだけでは道外客で賑わう夏季に到底及ばないため、特に大型のホテル・旅館ほど閑散期対策が経営面の大きな悩みとなるのだ。閑散期を考えると従業員を多く雇うこともできないため、夏の書き入れ時などには多くを臨時雇用者に依存せざるを得ない。だから高い料金を設定する繁忙期ほど、宿泊客に十分なサービスを提供す

るのは困難となる。これでは宿泊客の満足度を上げるのも難しいため、季節繁閑は接客面にも重い課題を生じさせる。この厄介な季節繁閑こそ、北海道のホテル・旅館のサービスが長年の低評価に甘んじた所以でもある。

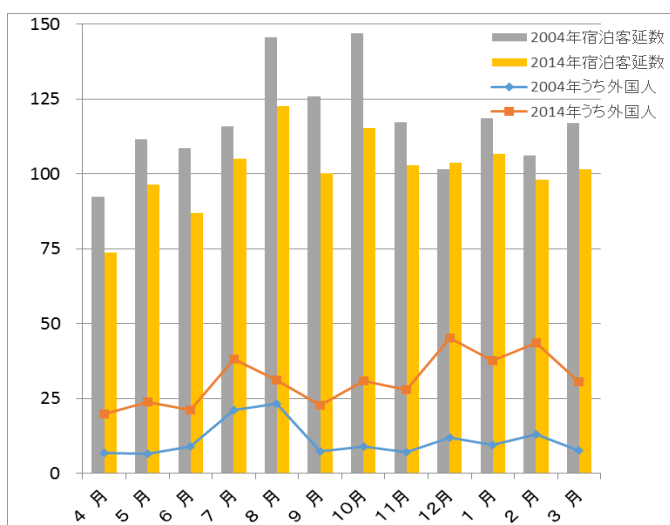
この北海道で雪の降る寒い時期（＝空室が多く格安料金を設定する閑散期）に、ここ10年ほどでアジアの国の人々<これまで雪をみたことがなく、現地のテレビなどでみた北海道の雄大な景観にあこがれる人々>が、経済の急成長を背景にやってくるようになった。現在は円安のメリットも大きいですが、雪を見られてしかも旅行代金も安上がりな閑散期の北海道は魅力的であろう。このインバウンドの誘致によって、北海道の観光地の多くが、季節繁閑を和らげることに成功した（図表 1-5）。北海道ではもちろん今も夏季は道外から来る国内客が多く、大型のホテル・旅館も大いに混雑しているのであるから、このようなホテル・旅館の閑散期にインバウンドがうまく入り込んだといえる。その後さらにアジア経済は成長し、円安も加速したこともあって、さらなる増加をみているのだ。

図表 1-5 ①北海道の月別宿泊客延数（2014年）（千人泊）



冬季に宿泊者に占める外国人の比率が高まる状況になっている。

②登別市の宿泊客延数（2004年・2014年比較）（千人泊）



登別市の場合、全体として宿泊客延数は10年前と比較して減少している。一方で外国人は増加しており、特に冬季に外国人が宿泊することで落ち込みをカバーしている例としてわかりやすい。

（資料）北海道 北海道観光入込客数調査報告書により作成

今の北海道では、一部ではあるが常に混雑し、繁忙期には価格が跳ね上がるホテルも増えつつある。バブル期以来、四半世紀ぶりの活況をインバウンドがもたらしたのだ。

1.2.2 インバウンドへのシフトがもたらすもの

インバウンドの増加は特に北海道の大型ホテル・旅館に大きなメリットをもたらしたものであると思われる。しかし、他方でデメリットもみておく必要がある。当然ながら、言葉の問題などへの態勢整備は必要となる準備コストとしてすぐに思いつくであろうが、それだけではない、経営面で大きな問題となりかねないポイントを指摘しておきたい。

(1) 習慣の違いの認識

日本に不慣れな外国人は食事や入浴などでトラブルになることはあるが、それらよりさらに頭の痛い、より経営面にかかわる問題がある。それが宿泊予約の入れ方である。見ず知らずの客からの電話でも、信頼してキャンセル料も直前まで取らないのが日本であるが、一部の外国人であるが、キャンセル料を取られないと知れば、早めに多数の部屋に予約を入れてキープしておき、その後に集まった人数次第で直前になってその多くを悪気なくキャンセルしてしまうのだ。日本人はまずこのようなことはしないが、ルールが違う国の人々に対して同じ理屈は通用しない。この行為は団体向けにあまり部屋を提供していないホテル・旅館ほど受けやすいようだ。予約時の部屋数制限、キャンセル料徴収の厳格化など対応が必要となるが、現実には相手によって対応を変えるのは難しいことであろう。このような経営にかかわる点のオペレーションは事前に十分検討しておく必要がある。

(2) ホテル・旅館の雰囲気の変化

外国人の団体客を受け入れると騒がしくなることがあるが、個人の国内客はこの騒がしさを非常に嫌う。特に日本人には一部の中国語など声が大きく感じてしまうようだ。これにより国内のリピーター客が、これまでとホテルの雰囲気が変わったと感じるようだともまづい。たとえ大型のホテル・旅館であっても定員の一定割合（1～2割）以上が外国人団体客となると雰囲気が変わってしまうともいわれる。国内・訪日客を問わず、もともと団体客も多かったホテル・旅館であれば問題も少ないだろうが、そうでなければ営業面でデメリットとなる場合もありえる。

(3) 災害時などの風評リスクや政治リスクなど

今から 15 年前の 2000 年、北海道・有珠山が大噴火を起こし、近隣の洞爺湖温泉街などが大きな被害を受けた。実はこのときの北海道では、被災地から遠く離れた道東も含め全域で観光客が減少したのである。当時はまだインバウンドも少なく国内客中心であったが、それでも多くの人に広大な北海道全体に影響があるかのようにみられてしまった。言うまでもなく 2011 年の東日本大震災では日本全体でインバウンドが大きく減少している（後掲

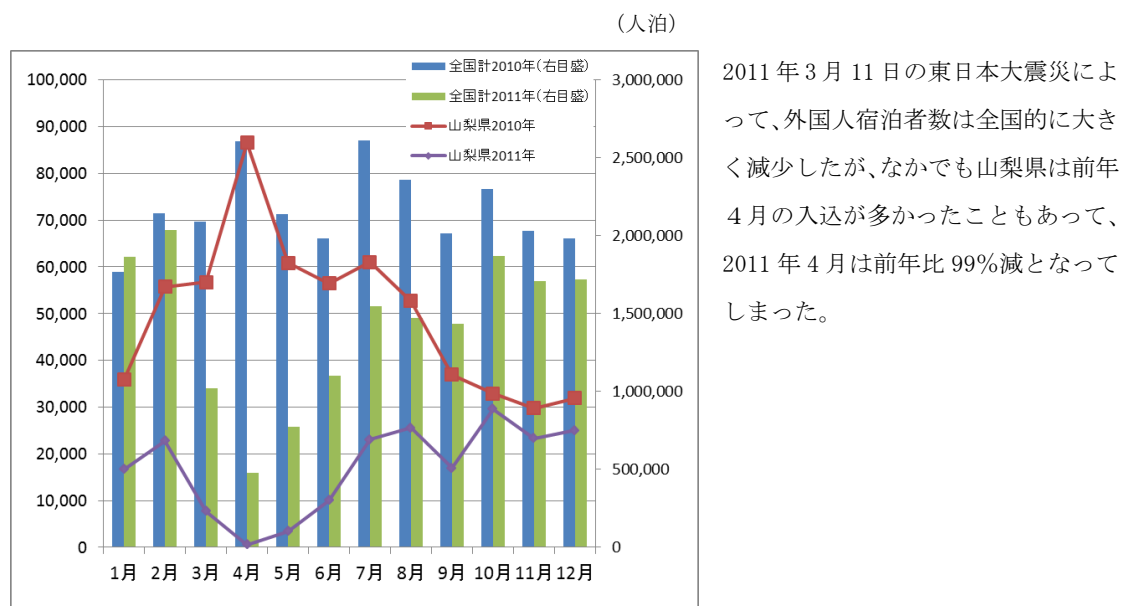
図表 1-6 参照)。遠方からの観光客は現地の地理には疎い一方、災害情報には敏感である。被災地が遠い場所であっても、一緒くたにみられることは避けがたい現実である。

そしてこのような災害のほか、政治リスク、地政学的リスクにも考慮する必要があるだろう。相手国との紛争等で日本が嫌われてしまうと、当該国からの観光客はあっという間に激減する。日本側に責任はなくとも当該国の政治事情などで反日感情が急激に高まることもありえる。これも制御不可能なリスクである。

インバウンドへのシフトを進めると、以上のような問題は避けて通ることができない。国際ブランドのシティホテルであれば、外国人対応にも慣れており、宿泊客の国籍も分散している等で大きな問題にはならないだろうが、これまで外国人が少なかったホテル・旅館が、宿泊客を急激に外国人にシフトしてしまうと、経営上の大きなリスクを背負うということ忘れてはならない。

特に上記(3)のリスクが出現したときの打撃は大きい。これには実例もある。山梨県の河口湖周辺などは富士山目当ての多くの中国人等で大いに賑わうが、東日本大震災のあと、この山梨県も外国人宿泊客が一気にほぼゼロ近くまで減ってしまったのだ(図表 1-6)。こうなるとは外国人を積極的に受け入れていたホテルの損害は計り知れない。インバウンドを多数受け入れるためには、このようなリスク発現時であっても当面耐えられるだけの経営的なゆとりも必要とされるのである。

図表 1-6 外国人延べ宿泊者数 全国・山梨県 2010年・2011年比較



(資料) 観光庁 宿泊旅行統計調査(従業者数10人以上の施設)により作成

以上のように考えると、これまで外国人の受け入れに慣れていないホテル・旅館におい

ては、今後もやはり国内客を中心として、外国人客は少しずつ、うまく国内客と共存を図りながら徐々に増やしていくことが賢明と思われる。こうしたリスクへの備えなしに、旅行会社等の求めに応じて外国人宿泊客をむやみに増やしてしまうのは避けるべきことであろう。

1.2.3 インバウンドにいかに向き合うべきか

筆者は金融機関に勤務しているためであろうが、インバウンド誘致に関しても観光事業者の経営面を考慮した適切な誘致のあり方を考えるべきとの思いが強い。本論のタイトルからはホテル・旅館の経営論は期待されないかもしれないが、訪日客が安心して泊まれる場所があってこそ、誘致活動も現実的なものとなりえるだろう。

一方、インバウンド誘致のメリットとして、マスコミなどは「爆買い」ばかりを強調しがちであるが、日本全国どこでも買える利幅の薄い商品を数多く売ることによって地域経済が潤うかは疑問なしとしない。地域の旅館などで地場の食材と地域の人々のサービスでもてなすこと、つまり地域の資源とサービスを活用することでこそ地域は潤う。観光よりも買い物目当ての訪日客は交通費や宿泊費などの滞在費用を節約しがちな傾向にもあるので、これでは地域は潤わない。もちろんこのような人々に売れ筋の商品ばかりを集めて売る方法もあるだろうが、これでは従前の地域の特徴が失われてしまい、ますます国内客を遠ざけそう。一部の百貨店や家電量販店、ドラッグストアなどが享受するインバウンドの「爆買い」効果と、それぞれの地域で何を売るのかは分けて考えたほうがよいのではないか。

結局のところ、インバウンドについても目標〇〇万人などとして、人数を競うこと自体が地域経済に意味があるのかがいささか不明である。いかに地域のモノやサービスを消費してもらってこそその誘致であるはずであり、人数目標にこだわってはい本質を見失う。

例えば北海道同様、閑散期にまとまった客室を提供でき、しかも先方のニーズ（たくさん雪を見たいなど）に応えられるのは、東北でも一部に限られるだろう。このような地域事情や受け入れ態勢の整備状況という足許の確認があつての目標であるべきだ。

東北のインバウンドに関して、日帰り客よりも経済効果の高い「宿泊客数の増加」を図りたいと考えるならば、やはり大型のホテル・旅館が必要となる。しかし施設の整備も必要ではあろうが、インバウンドが現在多数訪れている北海道などそれぞれの事情や受け入れで生じるリスクなども認識し、数を競うのではない、東北らしい、そして東北のなかでもそれぞれの地域らしい誘致の考え方、インバウンドへの向き合い方があつてよいのではないか。うわべだけの誘致では満足できる効果は期待できないだろう。

1.3 東北におけるインバウンド誘致のあり方

1.3.1 新幹線の活用とインバウンド

新幹線という大量輸送手段の開通を機に多くの観光客を呼び込みたい意向は関係者共通するところであろう。ビジネス利用を多くは期待できない新函館北斗延伸の成果をあげる

には、観光需要の一層の創造が不可欠だからである。国内屈指の人気の観光地である函館はこの点でポテンシャルが高く、新幹線がもたらす観光客増加への期待も大きい。

当然ながら、まずは国内客の誘致に力が注がれているところであるが、とりあえず函館からみた有力なターゲットとされるのは、北関東や南東北に住む人々であるようだ。もちろん最大のマーケットである首都圏に大いに売り込みたいのではあるが、やはり新幹線開通後においても首都圏発では飛行機のほうが時間もかからず、早期購入割引等も利用できるため、新幹線の優位性は高くはなさそうである。一方、沿線でも北関東などの地域においては、そもそも羽田など空港までのアクセスが遠かったり、地元にも空港があっても函館便はなかったりするため、これまで簡単に函館に行ける状況にはなかったとみるからだ。

しかし、ここで改めて考えたいのは前掲図表 1-4 のとおり、国内客は結局のところ夏季に集中してしまうということである。冬季でも安定運行できるのが新幹線の強みであるとはいえ、新たに誘致する北関東などの人々は、はたして厳寒期にも来てくれるのだろうか。函館の夏季は現状でも十分に、しかもインバウンドも加わって大いに混雑している。それほど受け入れ余力があるとは考えにくい。ならばホテルを増やせばよいと思われるかもしれないが、これも前述したとおり、季節繁閑を克服しない限りは経営的に無理である。

以上のように考えれば、やはり函館にとっては、インバウンドの誘致も（もちろん国内客の誘致も）閑散期こそ力を入れるべきであるし、それらの人々を新幹線に乗せることは、閑散期の新幹線に閑古鳥を鳴かせないことにもつながるのである。

2015年12月9日にJR北海道が発表した北海道新幹線の収支想定によると、2016-18年度までの3年間には年平均48億円の赤字が見込まれるとのことである。その想定となる乗車率は26%程度と極めて低い。せっかく開通しても当面は赤字経営が続くとの残念な見通しである。この早期改善のために、インバウンドにも大きな期待がかかりそうなのだ。

1.3.2 東北におけるインバウンド誘致

新幹線の利用を大いに促進したい一方、新幹線がつながったからといって黙っていても多数のインバウンドが東北に来るわけではない。また単に数を競うこと自体にさほど意味はないとの考えも述べたとおりである。実は本論のテーマはかなり難しい問題なのだ。

本題の新幹線の開業によっていかに東北にインバウンドを誘致するかである。

以下に筆者が考える北海道新幹線開通を契機とした、東北におけるインバウンド誘致の方法を示してみたい。

図表 1-7 空港別外国人出入国者（2014年）

	入国者	出国者
新千歳	661,772	643,240
函館	79,510	78,249
東北8空港計	54,399	51,124
青森	10,474	10,466
三沢	399	429
山形	539	463
庄内	154	154
秋田	9,153	9,123
花巻	4,989	4,990
仙台	27,497	24,490
福島	1,194	1,009

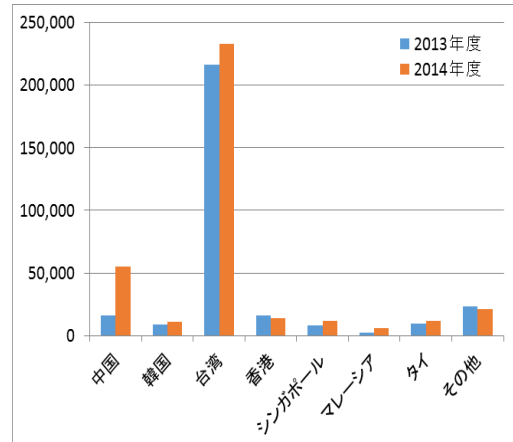
（資料）法務省 出入国管理統計

(1) 函館に来るインバウンドを誘致

本州に住む人々からみれば、北海道新幹線は北海道に行く（北上する）ためのものであって、函館から南下する観光ルートは考えにくいかもしれない。しかし現在の函館空港は一空港だけで東北8空港の合計よりも多い外国人の利用がある（図表 1-7）。多くの訪日客にとっては今のところ東北より北海道のほうが訴求力は高いようだ。

一方で、東京にきた訪日客が北海道に行くこともあるだろう。しかしこの場合は、成田からLCCの航空路線を使うほうが新幹線よりも早く、しかも割安だ。このように考えれば、北海道新幹線を活用したインバウンドの観光ルートは、東北から北上ではなく、函館空港に入る訪日客に南下してもらうほうが考えやすいのである。

図表 1-8 函館市の訪日外国人宿泊客延数（人泊）



北海道 北海道観光入込客数調査報告書により作成

(2) まずは、台湾の人々をターゲットとする

現在、函館のインバウンドで最も多いのは台湾の人々である（図表 1-8）。その台湾の人々であるが、訪日リピーターも多いため、現状外国人があまり訪れていない東北にも関心を持つことは大いに考えられる。

台湾では 2007 年に日本の技術を導入した新幹線（写真）が開通（台北－高雄（左営）間）しており、日本の新幹線は親しみやすいと思われる。新幹線開業を契機に東北に足を延ばすことも期待できそうだ。なお、訪日リピーターが多いということは、前述した日本人との習慣の違い等にも慣れている人が多く、さらに団体だけでなく個人客も多いことから、外国人に不慣れな東北のホテル・旅館等でも対応しやすいのもメリットとなるだろう。

（写真）台湾高速鉄道 700T 型（台湾新幹線）



（2014年11月 筆者撮影）

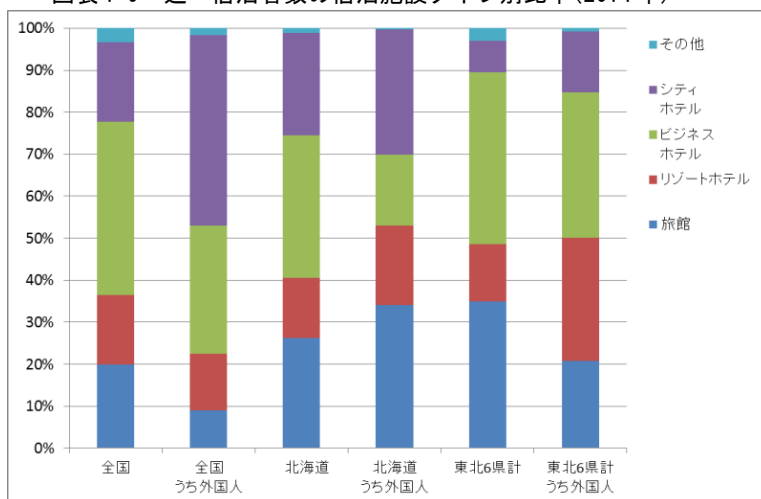
(3) 外国人でも安心して泊まれる大型ホテル・旅館の提供

特に団体客の受け入れるためには、東北の「どこに泊まれるのか」について考える必要がある。日本に不慣れな外国人を念頭に考えると、初めてでも安心できる大型のホテル（洋

室) が向いている。もちろん和室や温泉を目当てに来る外国人も多いだろうが、やはり全国的にみれば洋室主体のホテル利用が圧倒的に多いのだ(図表 1-9)。温泉旅館の場合も、北海道であれば 200 室を超えるような団体向きの大型旅館も珍しくはないため、外国人観光客の利用も多いのであるが、東北にはこのような旅館は多くはないせいか、旅館の利用は多くないようだ。一部マスコミやコンサルタントなどが、インバウンド誘致の事例として地方の中小旅館の取組みを取り上げることもあるが、個別の成功事例として参考とはなるものの、それで数の増加をこなすことは難しいだろう。

東北でインバウンドの「宿泊客数の増加」を図りたいのであれば、東北地域で連携して、東北各地の観光ルート上に外国人観光客に推奨できる大型のホテル・旅館を用意する必要があると考える。日本に不慣れな外国人でも安心して宿泊できる大型ホテル・旅館をピックアップして受け入れ態勢の整備を図り、その存在を周知していく仕組みづくりが求められている。

図表 1-9 延べ宿泊者数の宿泊施設タイプ別比率(2014 年)



観光庁 宿泊旅行統計調査により作成

(4) 誘致時期と地域

前段の東北の「どこに泊めるのか」であるが、既存のホテル・旅館の利用を考えた場合、北海道の閑散期のようにインバウンドが多数訪れても対応可能な隙間があるのだろうか。すでに国内客でいっぱいであれば、誘致しても泊めようがない、あるいは逆に国内客が泊まれなくなる、という事態になるということだ。

① 収容能力

図表 1-10 は各道県の宿泊能力を比較するため、各道県の人口規模とホテル・旅館の客室数及び宿泊者数を比較したものである。これをみると、人口あたりでみたホテル・旅館合計の客室数は東北各県とも北海道よりも少ないこと、特に外国人受け入れに求められるホテル(洋室主体)が少ないこと、さらに全体の宿泊者数も少ないことがわかるだろう。北海道は観光が一大産業となっているが、このように人口比でみると、東北では北海道ほど

観光業が強い存在ではないのかもしれない。

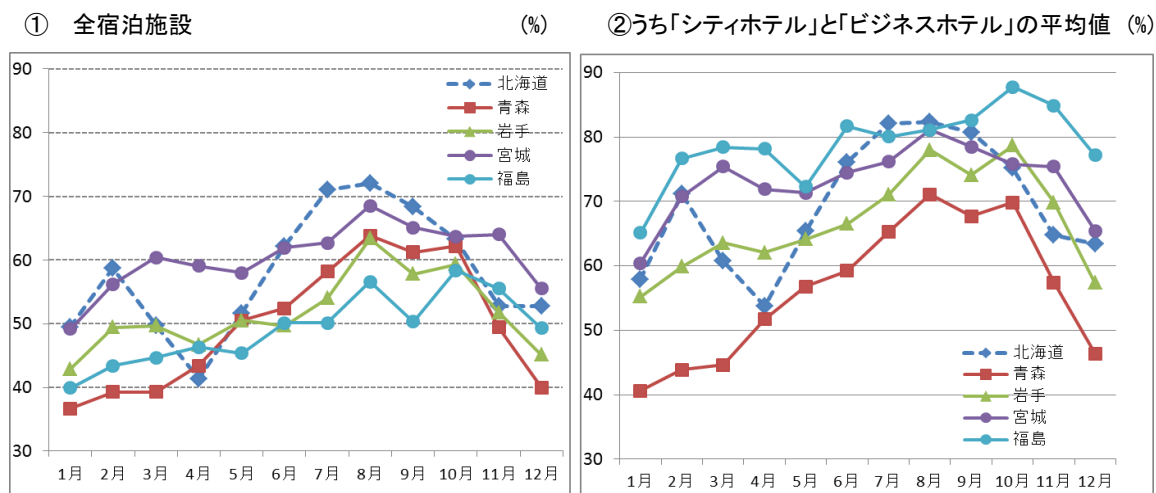
図表 1-10 客室数、人口、延べ宿泊者数の比較

	客室数			人口 (千人)	人口千人あたり客室数			延べ宿泊 者数 (千人)	人口1人あ たり延べ宿 泊客数
	ホテル	旅館	ホテル +旅館		ホテル	旅館	ホテル +旅館		
北海道	63,674	45,691	109,365	5,400	11.8	8.5	20.3	30,092	5.6
青森	10,907	10,200	21,107	1,321	8.3	7.7	16.0	4,391	3.3
岩手	11,413	10,181	21,594	1,284	8.9	7.9	16.8	5,748	4.5
宮城	22,038	11,672	33,710	2,328	9.5	5.0	14.5	9,500	4.1
秋田	7,684	8,582	16,266	1,037	7.4	8.3	15.7	3,514	3.4
山形	8,257	12,334	20,591	1,131	7.3	10.9	18.2	5,600	5.0
福島	16,585	21,791	38,376	1,935	8.6	11.3	19.8	10,379	5.4

<客室数>厚生労働省 衛生行政報告例(2014年度) <人口>総務省 人口推計(2014/10/1)
<延べ宿泊者数>観光庁 宿泊旅行統計調査(2014年 会社・団体の宿泊所等除く)

②季節繁閑

図表 1-11 月別客室稼働率(2014年)



観光庁 宿泊旅行統計調査により作成

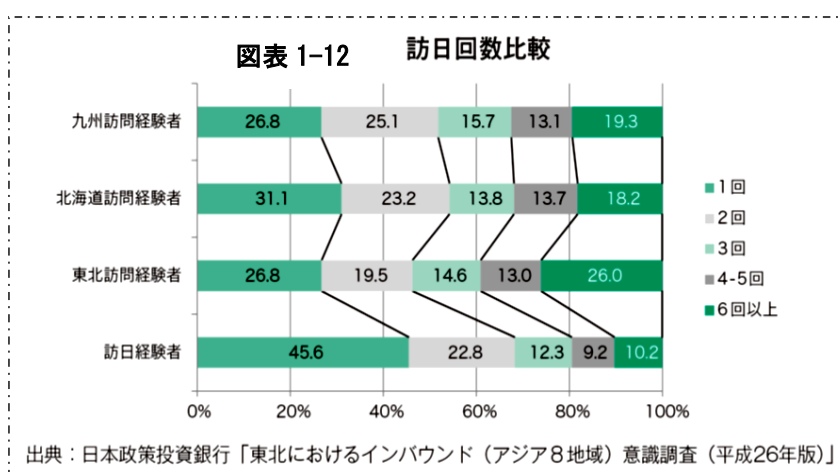
図表 1-11 は、沿線道県の宿泊施設の月別客室稼働率である。これをみると北海道と他県の季節繁閑がよくわかる。このグラフは外国人も含まれるが、それでもやはり北海道の繁閑差は大きい。一方、特に宮城をみると、年間を通して高めの稼働状況にあることがわかるだろう。北海道と違ってインバウンドが少なくてもこの状況である。そのうえで外国人の団体客を受け入れる余地はあるのだろうか。宮城は現状でも稼働状況がよいこと、また福島もホテル(洋室主体)は高稼働にあることから、現状では旅館を除き余裕は限られそ

うである。一方、青森と岩手は閑散期中心にまだ余裕がありそうだ。ここからも、北海道と同様に閑散期を中心とすれば、青森などであれば誘致がしやすい、ということがわかる。また全体として北海道ほどホテル（洋室主体）が多くないことから（前掲図表 1-10）、インバウンドでも日本の和室にも抵抗のない人々がよく、この点からも個人客も多い台湾が向いていると思われる。

以上(1)～(4)をまとめると、新幹線活用による東北でのインバウンド誘致に適したターゲットや観光ルートは次のようなものとなる。

- 当初はある程度日本に慣れた台湾の人々など訪日リピーターをターゲットとする。
- 函館空港に入ったインバウンドを新幹線で東北に送客するルートの考案。団体客であれば大型のホテル・旅館が必要であるが、閑散期の青森などでは対応可能とみられる。一般に函館市より青森市などのほうが積雪も多いことから、津軽の地吹雪を楽しんでもらったり、道南と岩手で連携して双方でスキーを楽しんでもらうことなどもよさそうだ。訪日リピーターであれば、温泉旅館も喜んでもらえるだろう。
- 宿泊客数を大きく増やしたいとすれば、外国人の団体でも利用可能な大型ホテル・旅館が連携して本気で受け入れ態勢の整備を図り、その存在を周知していくことが必要である。ただし、誘致には現状の施設の稼働状況に配慮した戦略を考えたほうがよい。

実際のところ、現在外国人で東北を訪れているのは訪日リピーターが多い（図表 1-12）。この傾向は新幹線が開通するからといって急には変わるといったものではないだろう。やはり、新幹線を一つの契機として、訪日リピーター



でもまだ東北を訪れたことのない人々をターゲットとするのが現実的である。なお、今後、仙台空港の国際便が増加することを見込んで、仙台に入った訪日客を新幹線で北上させることも考えられるようになるだろう。しかしこの場合、今の仙台では前述のとおり宿泊施設が不足している可能性がある。そのうえ、現状で国内客だけでホテルも混雑しているようなら、北海道のように積極的に外国人を受け入れようという事業者のモチベーションも高まりにくいかもしれない。だが、やはりインバウンド誘致については、どこに泊まってもらうのかまで考慮した取り組みが必要であろう。その取り組みがなされなければ「通

過点」となってしまうかねないからだ。

1.3.3 まとめ

ここまでみたとおり、新幹線への期待は大きいものの、インバウンドについては、その開通をもってすぐに多数を東北に呼び込めるというものではないかもしれない。しかし東北には世界文化遺産の平泉をはじめ、さまざまな史跡や景勝地、あるいは震災の遺構にいたるまで、みるべきものに事欠かないすばらしい魅力がある。時間はかかるかもしれないが、粘り強く態勢整備、情報発信を続けていくことが大切であろう。また、すでにお気づきと思われるが、結局のところインバウンドについても個人客の訪日リピーターをターゲットにするのであれば、国内客への対応とさほど変わることはないのであって、だとすれば、国内客同様、その客数を競うのではなく、いかに地域での消費を伸長させるかのほうが重要となる。もちろん新幹線は大量輸送が可能であるのに、それだけでは物足りないかもしれない。だが、「爆買い」目当ての団体客が地域に本当によいのかは不明であることも述べたとおりだ。この「爆買い」も旅行者が成熟すれば徐々に収まるものと考えられるのであるから、やはり地道ながらも、インバウンドについても個人客に訴求しつつ、リピーターを大切に増やしていく戦略が東北にはよいのではないか。

*本論の内容、意見は執筆者個人に属するものであり、(株)日本政策投資銀行の見解ではありません。

<<参考文献>>

(株)日本政策投資銀行北海道支店[2008]『「儲かる経営」を目指して－これからのホテル・旅館の経営戦略－』。

(株)日本政策投資銀行北海道支店[2012]『北海道の観光宿泊客増加に向けて～ピーク時からの長期推移データより導き出す現状と課題～』。

(株)日本政策投資銀行北海道支店[2014]『アジア8地域・北海道観光に関する訪日外国人の意向調査（平成26年版）』。

(株)日本政策投資銀行東北支店[2012]『東北観光の現状と外国人観光客誘致のあり方』。

(株)日本政策投資銀行東北支店[2014]『東北におけるインバウンド（アジア8地域）意向調査（平成26年版）』。

2. 縄文遺跡を活かした地域連携・交流の可能性

大島直行（札幌医科大学 客員教授、北海道考古学会 会長）

北海道新幹線の開業については、地域に波及する経済効果に議論が集中している観があるが、ここでは、主に世界文化遺産の候補となっている縄文遺跡群との関連性について、文化観光の視点からその現状と課題を論じる。

新幹線の開業に際しては、地域の経済効果に議論が集中するのは当然とも思われるが、経済効果の視点だけでなく、北海道の歴史的・文化的資産への誘客を視野に入れた地域の連携や活性化を推進することも必要である。なぜなら、文化観光も人々の経済活動とは無縁ではなく、文化観光は、北海道の文化に対する理解を深めるだけでなく、経済効果をあげる絶好の機会とも考えられるからである。

現在、北海道・北東北の文化観光スポットを整理すると、両地域には、すでに7ヶ所の世界・日本ジオパークと、4ヶ所の世界文化・自然遺産がある。また、東京オリンピック・パラリンピックの開催に合わせて、北海道白老町に、「民族共生の象徴となる空間」を開設し、中核となる国立のアイヌ文化博物館など3施設の着工が正式に決定した。

さらに、道立の北海道開拓記念館がリニューアルされ、北海道博物館として2015年4月18日にオープンしたばかりである。そして今回、本稿で議論の対象とする北海道・北東北を中心とする縄文遺跡群は、世界文化遺産として登録を目指しているといった状況下にある。

こうした文化遺産や文化施設を地域の発展にどのように活かすかは、地域が抱える大きな課題であるが、文化資源としての価値を広く伝えていくためには、地域同士の連携・交流の可能性を探り、課題を整理することも重要な作業であると考えられる。新幹線の開業を見据えて、課題を整理するのは重要な作業であると考えられる。

とくに、北海道・北東北の歴史と文化を代表する「縄文遺跡群」は、点在する遺跡群が、北海道と東北といった広域に渡るため、新幹線の開業とリンクさせながら振興策を模索していくことが必要不可欠である。新幹線開業を見据えた「縄文遺跡群」の文化観光は、観光振興・地域振興の鍵をにぎると考えられる。

2.1 文化観光と地域連携のあり方

2.1.1 北海道・北東北の観光

文化観光のあり方を議論するに当たって、まずはこの地域の観光の現状について触れておく。

戦後の復興とともに始まったわが国の観光は、欧米の影響を受けて、いわゆるマスツーリズムとして発展・展開した。北海道においては、「雄大な自然」、「うまい空気」、「美味しいもの」をキャッチフレーズとしながら大量化した観光・集客戦略として結実したとって

よい。もちろん、これを演出したのは、鉄道的高速化であり、航空機の登場である。

しかし、戦後七十年を経た今日、マスツーリズムの時代は終焉を迎え、個人旅行、あるいは体験型観光など、旅の目的やあり方は大きく変化している。とはいえ、観光がわが国の基幹産業であることには変わりはなく、2008年10月に観光庁（国土交通省所管）が創設されたのも、そういった新たな潮流を見越してのことだろう。

ところが、そうした社会的な変化の中にあっても、北海道の観光は、いまだにくだんの三大キャッチフレーズに強く依存しており、文化観光の影は薄い。それに対して観光関係者からは、「雄大な自然」、「うまい空気」、「美味しいもの」は、北海道以外の観光地でも提供されており、もはや北海道だけの専売特許ではなくなっているのでは、という冷ややかな見方もあるようだ。

そのような問題点が指摘されながらも、幸いに、北海道への観光客は数を減らすどころか増えているという現状がある。円安や免税対象品目の拡大、ビザ発給要件の緩和などを背景に外国人観光客が急増している。

外国人観光客の増加は目先の利益を生み出すため、中長期的で本質的な課題から目をそらす結果となっている。現状を冷静に見つめると、「雄大な自然」、「うまい空気」、「美味しいもの」にまつわる近視眼的な観光は、今は外国人観光客によって支えられているが、全国的に競合する観光地が増えている今、北海道に訪れた観光客が再来する可能性は低く、それもいつかは終焉を迎えると思われる。

今後、北海道新幹線が開業し、2030年には札幌まで延伸が予定されている中、はたして北海道が、旅行者を満足させるだけの観光アイテムを提供し、繰り返し選ばれるような旅行先となれるかどうか、それをどう続けることができるかどうか、ということは重大な問題である。「美味しいもの」については、これまでよりもさらに付加価値を高めた新商品や加工品といったように、北海道は産地としての強みを発揮している。ただし、それだけでは観光を成り立たせるのが難しいことは明らかであり、さらなる戦略が必要なことは論を俟たない。

関連する東北地方の現状も見ておこう。というのは、すでに東北新幹線が開業し（2002年に盛岡駅―八戸駅間が、2010年に八戸駅―新青森駅間が開業）、それに伴う観光動向の変化が確認でき、それは北海道にとっても参考になるからである。東北地域には、世界文化遺産の「平泉」（平泉町）および、「橋野鉄鉱山」（花巻市）が、また、世界自然遺産の「白神山地」（青森・秋田県）がある。

これら世界遺産が、東北の文化的な観光の核になっているわけだが、もちろん、この遺産に新幹線が直結しているわけではない。在来線や定期バスを利用することでアクセスは可能であるが、必ずしも交通の便がよいわけではない。しかし、多くの人がこの遺産に向かっている現実には、その遺産に行くために、マイカーあるいはレンタカーでのアクセスが増えているといった事実を裏付ける。

それらの遺産は、どういう点が人々を引き付けているのであろうか。理由として指摘さ

れているのは、遺産の「平泉」も、「橋野鉄鉦山」も、そして自然遺産の「白神山地」も、遺産の内容が歴史的あるいは生態学的に理解されており、海外にも広く知られているという点である。旅行者は、旅先について事前に情報を集め、現地へと到着する。このような文化観光は、かつての「観る」観光から、「学ぶ」観光にシフトすることで成立した新しい観光の形であるといえよう。

旅行の形が変化した理由として、国民の知的嗜好・好奇心の増大が挙げられる。高齢化社会を迎えた現在、団塊世代を中心とした生涯学習機運が高まっており、また、インターネットなどによる学習環境の整備が進む中、わが国の観光は、今後、まちがいなく「観る」観光から、「学ぶ」観光にシフトすると思われる。

また、「学ぶ」観光とともに注目されているのが、「癒す」観光の登場である。2013年の伊勢神宮の遷宮（20年おきの建替え）には、実に1400万人もの参拝者が訪れた。同年、60年目の遷宮を迎えた出雲大社にも、600万人もの人が駆けつけたという。また、昨今の傾向として、山や滝といった「パワースポット」や温泉（秘湯）など、従来は観光地として捉えられていなかった場所への観光は、新しい観光地の出現・新たな旅行の価値観として認識しておく必要がある。

これからの旅行のキーワードは、言うなれば、文化観光、癒しの観光である、ただし、「観る」観光から「学ぶ」観光への転換は、ある種の難しさが伴う。転換によって旅行は、ますますマスツーリズム型から個人自由プラン型の観光へ変化することが予想されるが、旅行会社に頼らない情報提供・情報発信が必要なことと（そのことは、見方を変えれば、これからの旅行会社が何をなすべきかを示している）、文化観光におけるそれぞれのコンテンツに対する正しい情報や解釈が求められるからである。

2.1.2 文化観光への期待

文化観光という概念は、必ずしも市民権を得ているわけではない。とくに北海道においては、明治開拓以降の建造物がほとんどのために、本州各地の寺社仏閣のように、歴史と伝統を特色とした歴史的建造物の観光は成り立ちにくい。当然、文化観光の確立には難しいシチュエーションとならざるを得ない。

さらに、知的嗜好・好奇心の増大や、休日の増加、文化施設の整備などによって、これまでのマスツーリズムが商品として考えていた景勝地や明治時代以降の歴史的文化遺産だけでは、そうした国民のニーズに答えられなくなっていることにも注意する必要がある。

本州の観光地では、歴史的建造物や歴史的景観に、高い関心を持たれる場合が多い。そうした基盤を背景として、発信する側は早くから観光客のニーズの変化を捉え、その上で観光資源としての情報の「質」の向上が図ってきた。

歴史的遺産は、1993年の法隆寺（奈良）や姫路城（兵庫）の世界文化遺産の認定をきっかけに、学者や大学が中心となって、アカデミックなシンポジウムなど、市民啓発型のイベントが増え、遺産を抱える自治体では、ボランティアガイドなど、市民が積極的に遺産

の啓発や保護にかかわり出したことも重要である。

そうした経緯をみるならば、本州においては、文化を基軸とする観光のあり方、つまり文化観光というスタイルが、比較的無理なく醸成されていったように思える。文化観光は、基盤として観光資源である歴史遺産や景観の学術的価値の発信があって、はじめて確立されるものである。従来型観光が頼りにしていた歴史遺産や景勝地は、観ることに主眼を置いたままでは観光資源としてのインパクトは先細るだけである。法隆寺や姫路城の取り組みのように、新たな価値やインパクトの創造が不可欠である。

これからの観光においては、これまで観光資源としては見向きもされていなかった、演劇場やコンサートホールなどの文化施設や図書館、動物園、植物園、水族館といった文化施設も、「学ぶ」という視点から見つめ直すことによって、文化観光の重要なアイテムとなっていくものと思われる。

すでに取り組みに着手している自治体もあるようだが、観光コンベンションの役割についても、単なる「観光窓口」に止まらず、文化観光という切り口で、新たな運営が図られる可能性が出てきた。とくにこうした文化観光のメニューの模索、確立は、インバウンドによる外国客の開拓にもつながる可能性があるだけに、早急な取り組みが期待される。

北海道においても、新幹線の延伸による観光客の増加はおおいに期待できるだけに、「雄大な自然」、「うまい空気」、「美味しいもの」という集客戦略の改善を図ることは喫緊の課題であり、文化観光の視点の導入は不可欠と言えよう。

2.1.3 地域連携への期待

次に、新幹線延伸によって期待されるもう一つの効果として、地域間連携のニーズが高まることにも触れておきたい。これについては、改めて調査をするまでもなく、連携が取れていないという現状がある。新幹線の到来や延伸に対して、当該自治体や各地域の意識は、それぞれにおいては高まってはいるが、北海道と東北の一体化という枠組みのなかで地域連携や観光戦略を位置づけようとする意識は、まだまだ希薄であると言わざるを得ない。端的に言えば、情報の共有化という意識が薄いのである。

例えば、北海道の洞爺湖の場合でも、観光協会は複数の団体に分かれ、ホームページも別である。域内の温泉も、洞爺湖温泉、向洞爺温泉、奥洞爺温泉という経済的な管理区分があって、利用者にとっては、きわめて分かりにくい状況になっている。壮瞥町と伊達市大滝区内を流れる長流川沿いの壮瞥温泉・蟠溪温泉・北湯沢温泉という泉質の異なる3つの温泉の総称として使われている「奥洞爺温泉郷」なる名称には、情報発信という戦略上のメリットは感じられない。とくに世界への情報発信という観点からは、むしろデメリットと考えざるを得ない。

新幹線の北海道開業に向けての推進団体は、当初は、函館地区だけでも複数存在していたようである。ある大学教授の指摘を受けて、連携を視野に入れた推進団体の一本化に向けての動きがスタートしたのは、今年度に入ってからのことであり、新幹線のルートから

は外れた胆振地方や後志地方などの自治体も含めた、さらに広域的な協議の場が望まれるものの、残念ながらそれは、まだまだ磐石な体制づくりになっているとはいえないようである。

このような現状からみても、地域連携は今後の大きな課題と言わざるをえないが、しかし、個々の関係自治体だけがアイデアを出しても、新幹線との結びつきとしては、それは点に過ぎない。本州各地、あるいは海外からの客を招き入れるのであれば、連携による総合的な観光戦略を練り上げ、各地の観光資源を新幹線で結びつける工夫が不可欠である。そのためには、何よりも、情報の共有化が喫緊の課題となる。

連携は、行政や観光協会に止まらず、市民レベルでの連携も視野に入れる必要がある。というのも、文化観光を視野に入れた場合、これを推進するのは行政でもなく観光協会でもなく、市民こそが大きな力を発揮しなければ確立できないからである。現状では、新幹線対策に市民レベルでの参画は聞かれないが、市民（団体）の積極的な参加が必要である。地域連携は、市民参加が鍵をにぎると考えるからである。

以上のような現状を踏まえて、次に、新幹線の開業を視野に入れた文化観光と地域連携の具体的な戦略について考えたい。

2.2 文化観光と地域連携の戦略

2.2.1 アカデミックコンベンション連携

まず提案したいのが、国内および国外学会の誘致戦略である。

北海道伊達市（人口3万6千人）は、平成17年、「伊達アカデミック コンベンション ビューロー」を設立し、観光協会内にデスクを構えた。ビューローのパンフレットには、次のようなメッセージが書かれている。

「平成16年11月に策定された観光ビジョンのひとつとして構想し、噴火湾文化研究所設立と共に発足した〈かけはしの会〉など民間団体・市民の機動力と活力、今まで開催されてきた学会でのノウハウを活用し、地域住民と学会関係者の交流に期待し、伊達市において心豊かに暮らせるための環境整備を主たる目的としています。」と。

さらに、ビューローの設立意義については、こう述べられている。

「我々伊達アカデミックコンベンションビューローは、コンベンションに参加される皆様と、コンベンションに携わる市民とのかけはしとして活動するものであり、お互いが満足できる有意義な時間作りを担う立場として積極的に活動していきます。また、宿泊や飲食、土産物など学会開催、運営に係わる経済効果はもちろん、アフターコンベンション、エクスカージョンなどでの経済効果にも期待し、皆様にとって有意義な情報提供をするために、活動しています。」と。こうした新たな組織が発案されたきっかけは、背景に文化観光という理念があったからに他ならない。

現在、日本学術会議から〈日本学術会議学術協力研究団体〉として指定を受けている学術研究団体のうち、名称に「学会」と付くのは1,558団体である。ただし、これは、あく

までも全国規模の学会であり、私が会長をつとめる北海道考古学会のように、いわゆる地方学会と言われるものを含めると、国内には約 6,000 の団体があると考えられている。伊達アカデミック コンベンション ビューローは、こうした現状を踏まえて、学会の誘致活動に取り組み、これまでに多くの学会の誘致に成功している。

こうした学会の誘致は、従来の観光の発想からは生まれてこない形であろうが、文化観光という視点からは、経済効果も十分に確保できるだけでなく、何よりも、市民が学会運営という大きな役割を担うことで、地域振興の一助にもなるといえる。

大都市と異なり、地方都市には大学も研究機関もないわけで、運営を考えると、大会やシンポジウムなどの開催には大きなリスクが伴うと考えられる。しかし、市民（団体）の協力という工夫次第で、伊達市のような人口 3 万 6 千人規模の都市であっても、500 人規模の大会は、無理なく開催できるということである。

伊達市が、学会に目をつけたのは、一般観光客と異なり、学会の規模が具体的に把握でき、直接交渉できるという利点があるからである。もちろん、国際学会の開催も難しくない。言葉の問題も、ボランティアレベルでの通訳の確保はそれほど難しいことではなく、現実的に伊達市では、国際学会も誘致し成功させている。

学会開催は、地域連携とも深く関わってくる。伊達市の事例においても、学会が市内だけで完結することではなく、観光や宿泊など近隣市町村の協力を得る場合も多い。また、同一学会が一つの都市で毎年開催することではなく、地域間連携によって情報を共有し、今後、多くの都市での開催に広げていくことが可能である。

もちろん、新幹線の延伸は、こうした文化観光としての学会開催を、より発展させる可能性を持っていることは言うまでもない。函館、札幌だけでなく、二次交通の動向も勘案しながら、積極的に誘致することも、多くの自治体が考えるべき今後の戦略の一つかも知れない。

伊達市のコンベンションビューローの活動で明らかになったことの一つに、学会だけではなく、高等学校の文化大会にも活路を見出すことが可能だということである。絵画関係、音楽関係、書道関係など多彩なイベント誘致も、地域連携の中で戦略的な展開が期待できると確信している。その他にも、大学やオーケストラの合宿も、新幹線の延伸により、より遠くの団体へのアプローチが視野に入ってくるに違いない。

2.2.2 文化観光と「温泉観光」の連携

次に考えたいのは、温泉を通じた連携である。もちろん、これも文化観光と地域連携を視野に入れての戦略である。

私の地元、洞爺湖温泉のここ数年の状況を見ていて気づくのは、温泉街の疲弊である。これは、単に有珠山噴火災害の後遺症だけではない構造的な要因が、観光客の温泉離れを招いているようにも思える。もちろん、構造的な要因の中には、国民のライフスタイルの変化や、海外志向も含めた観光あるいは旅行の多様化といったことも少なからずあるよう

に思うが、それ以上に考えなければならないのは、温泉が、“失ってはいけないもの”を失いつつある現実ではないか。これは、洞爺湖温泉だけの問題ではない。

つまり、温泉観光が失ったものは、温泉がもつ文化的な魅力である。洞爺湖に限らず、全国どこの温泉も、欧米のホテルシステムを導入したことで、古き良き「温泉」の魅力が理解されにくいのではないかと思える。たとえば、日本の温泉のもっとも重要な魅力は、「湯治」と、経営に携わる「女将」だったはずである。しかし、いつしか両者とも、温泉観光からは失われてしまったと言わざるをえない。

この両者を失ったことが、温泉観光への魅力を削ぎとってしまう結果になっているように思えてならない。湯治と女将は、日本の温泉がもつ重要な魅力であることを、もう一度考え直す時にきているように思う。

食事や浴槽の大きさや豪華さ、露天風呂の工夫で誘客できた時代は、おそらく早晩、飽きられると考えるべきである。幸か不幸か、現在、北海道の温泉は、どこもインバウンド効果で、大きな経済効果が得られているが、この状況を享受しながらも、温泉観光の将来像について今から模索しておく必要がある。

これからの温泉観光が目指す方向のひとつが文化観光ではないかと思う。北海道の白老地域あるいは定山溪地域において、数年前から、単に温泉に入って食事をするだけではなく、音楽や読書、地域の歴史文化情報の提供など、まさに文化観光の装いを持たせることで、充実した滞在感を提供し、大きな人気を勝ち取っている事例がある。

一方、こうした文化的情報を構築するためには、地域の住民や行政、あるいは学者などとの連携はもちろん、恒常的に、温泉の未来を議論する広域的な検討システム作りも視野に入れておく必要がある。新幹線の延伸は、そうした文化観光の情報を、どこに、どう発信するかに的確に答えていくことの整備を強いることにもなるのである。

2.2.3 インバウンドの変革と新しい観光の形

2003年からはじまったビジット・ジャパン・キャンペーンの一環であるインバウンド戦略は、それまで500万人に止まっていた外国人客を、2014年には1,300万人にまで増やすことに成功した。この数年、だれもが東南アジアからの観光客の多さに気づいている。

札幌市では、恒常的なホテル不足が深刻になっているようで、温泉地もインバウンドで息を吹き返したところもあるようだ。政府は、今後もさらなる戦略をたてながら、インバウンドを2030年には3,000万人にまで増やすとの目標値を掲げているようである。

こうした状況を踏まえて言うならば、冒頭にも書いたが、私は、そろそろインバウンドの「質」を考える時期にきていると考える。現状では、観光旅行の主眼が、〈爆買い〉に代表されるように、買い物に置かれているようだが、そのような観光を日本の観光産業の核にしてしまうのは、避けなければならない。海外からの旅行者が日本で経済活動だけを行い帰国してしまうことには、戦略上大きな問題があると考えられる。観光にはお互いの文化の理解や尊重といった側面も必要だと考えるからだ。

とくにアジアの地域からの来訪者には、日本の歴史や伝統文化を学んでもらうべく戦略をたてていく必要がある。買い物観光から文化観光へのシフトは、これから、新幹線の延伸に伴い、益々増えるであろう観光客への対応として、重要な課題と考えるべきである。私たちがヨーロッパに出かけていくとき、だれもがその国の、たとえばフランス、ドイツ、オーストリア、イギリス、スペインなどにおいては、その国の伝統文化と造形芸術に触れてくる。しかし、残念なことに、わが国の世界文化（景観）遺産へ足を伸ばす海外からの観光客は、まだまだ一般的ではない。世界ジオパークや史跡は、認知度においてもきわめて低いと言わざるをえない。

国内観光の需要は、かつての団体旅行から少人数、個人旅行に転換して久しい。そうした観光形態の変化に対応するためにも、従来のツアー仕様の情報提供ではなく、地域のきめ細かな情報が欠かせない。そのためには、地域の歴史・文化サークルや、図書館、地域ボランティア、個人（文化人）との連携が必要になってくるだろう。連携のあり方は、自治体が主導すべきだが、新幹線の延伸を視野に入れるのであれば、既存の推進「協議会」の中に、参画を呼びかけることも有効である。

ちなみに、『潮』（潮出版社）2015年11月号が、「観光立国への未来」をテーマとする特集を組んだ。その中で、日本総研理事長の寺嶋実郎氏、JTB会長の田川博己氏と政治解説者の篠原文也氏（対談）、そしてフリーライターの柳川優氏が、いくつかの提言を行なっている。3氏とも話の中心はやはりインバウンドである。インバウンドが観光立国の鍵をにぎるらしい。

これに関して、医療ツーリズムやカジノ、産業ツーリズム、そして「民泊」と体験型観光などが提言されているが、残念ながら、新幹線も文化観光も話題には登場しない。インバウンドが経済の活性化を推進することに異議をとらざるつもりはないが、インバウンドで訪れた外国人に、「何を提供するか」だけでなく、「何を理解してもらうか」も、重要な課題として議論してもらいたいところである。

2.3 世界文化遺産候補「津軽海峡縄文遺跡群」

2.3.1 世界遺産の条件

文化観光と地域連携の戦略上、今後、もっとも力を入れるべきアイテムとして考えられるのが世界文化遺産、世界自然遺産である。文化観光の戦略上、新幹線の延伸は、このアイテムの戦略上の意義を高めるものだからである。まず、状況から見ていきたい。

これまでにわが国で登録が決まった遺産は15件である。1993年の法隆寺と姫路城以降、古都京都（1994年）、白川郷・五箇山（1995年）、原爆ドームと巖島神社（1996年）、古都奈良（1998年）、日光（1999年）、琉球王国（2000年）、紀伊山地と石見銀山（2004年、文化的景観）、平泉（2011年）、富士山（2013年）、富岡製糸場（2014年）、そして、記憶に新しい本年7月に登録された「明治日本の産業革命遺産」である。

北海道・北東北4道県が推す「北海道・北東北を中心とする縄文遺跡群」は、2009年に

日本政府の暫定リスト掲載物件として認定されたものの、ユネスコへの推薦は再三見送られている。現在のところ、2018年度以降の審議待ちということになっている。

他にも暫定リストには複数の物件が待機していて、推薦の順番は私の知るところではないが、公表されているところでは、「縄文遺跡群」は、保存管理に問題のある遺跡がいくつかあって、その調整がついていないために推薦が滞っているようである。

そうした問題点はあるものの、暫定リストに載った以上は、何とか推薦してほしいと願うのは、遺産を抱える地元自治体だけの思いではない。東北地方には2件の文化遺産が認定されているが、北海道にとっては、はじめての世界文化遺産であるだけに、道民の思いは強い。

ところで、世界文化遺産への登録には、いくつかの高いハードルを越えなければならない。一つは、評価基準への適合性証明というユネスコが要求するハードルである。「北海道・北東北を中心とする縄文遺跡群」は、三番目（iii）の評価基準に該当するとしている。それは、

「現存するか消滅しているかにかかわらず、ある文化的伝統又は文明の存在を伝承する物証として無二の存在（少なくとも希有な存在）」とする基準である。

これには、次のような基準を満たすための説明が用意されている。

「北海道・北東北の縄文遺跡群は、本格的な農耕と牧畜を選択せず、狩猟・採集・漁労を生業の基盤として定住を達成し、より成熟した文化へと発展を遂げた先史文化の特徴を顕著に示す物証である。縄文文化は多種多様な自然資源の利用により食料事情を安定させ、定住を達成するとともに、定住により世界最古の一つである土器や漆工芸を生みだし、日本列島独特の編組技術、縄文時代以降も継続して使われた建築様式である竪穴建物や掘立柱建物、さらにこの地域で成立した公共的な大型竪穴建物、貯蔵穴の発達など、きわめて特徴的である。このように、推薦資産は、日本列島において狩猟・採集・漁労を生業の基盤として定住を達成し、成熟した縄文文化の様相を伝承する類い希な証拠である。」と。

そして、それを証明する資産としてノミネートされたのが、4道県の18ヶ所の遺跡である。北海道の6遺跡（千歳市、伊達市、洞爺湖町、森町、函館市）、青森県の9遺跡（青森市、つがる市、七戸町、弘前市、八戸市）、秋田県の2遺跡（鹿角市、北秋田市）、そして岩手県の1遺跡（一戸町）から構成される。

なお、私は、名称の変更も考えるべきではないかと考える。考古学的な研究成果からは、「津軽海峡縄文遺跡群」とするのが望ましいからである。

2.3.2 登録への課題

先述したように、推薦先送りの理由は保存管理計画の調整が難しいということである。たとえば、千歳市のキウス周堤墓や伊達市の北黄金貝塚、さらには秋田県鹿角市の大湯環状列石などでは、遺跡の中央に国道や市道があることが、保存管理上望ましくないということのようである。

おそらく、そうした物理的な課題は、時間をかければ解決策が出されると考えられることから、大きな問題ではないように思う。しかし、筆者がそれ以上に問題と考えているのは、あの説明では、提案しようとしている縄文文化の特質が十分にユネスコの審査員に伝わらないのではないか、という懸念である。つまり、これまでの説明は、ユネスコの要求する評価基準を満たしていないのではないか、と。

このことはとても重要である。今後、新幹線が北海道に延伸されることを前提に、二次交通のあり方が議論されるであろうが、同時に考えなければならないのは、文化観光の要とも言える国宝や重要文化財、史跡、そして世界遺産の価値をどう伝え、どのように人を誘導するのかということである。もちろん二次交通の具体的なあり方は課題であるが、むしろ重要な議論は、二次交通での行先として想定される、それらの遺産の価値を、どれだけ明確にし、観光戦略化できるのかということである。つまり、資産の価値が明確にできなければ、人は足を運ばない。

冒頭にも書いたように、平泉や釜石市の橋野鉄鉦山（釜石市）は、その歴史的価値がだれにでも理解できるが、ユネスコへの推薦が再三見送られた北海道・北東北の縄文遺跡の場合には、きわめて説明が難しいと言わざるをえない。多くの国民には、教科書で慣れ親しんだ、日本一大きな加曽利貝塚（千葉市）や、火焰土器や「縄文ビーナス」が出土した新潟や長野の遺跡の方が、縄文文化を代表する遺跡ではないかとの素朴な疑問がある。そうした意見を押しつけて、北海道・北東北の18の遺跡を縄文文化の代表とし、それを分かりやすく説明するのは、確かに至難のわざかもしれない。

現実的な問題もある。1994年以降の登録のあり方を見ていくと、それまでは、各国が推薦した遺産は、比較的容易に登録されていたのが、より厳格な審査になってきているようである。一つには、ヨーロッパを中心とする地域の、知名度のある遺産の登録が一段落し、世界各国から、簡単には価値のわかりにくい遺産の推薦が増えたからである。

また、単一の資産では価値が弱いものを、複数の資産をまとめることで価値の明確化を測ろうとする〈シリアルノミネーション〉という手法がとられる傾向にあるのも、そうした事情を背景としている。「縄文遺跡群」の18遺跡は、まさにこの手法をとったものである。つまり、「縄文遺跡群」の普遍的価値を、どのように18遺跡をつかって、わかりやすく説明できるかが、推薦・登録に際してのもっとも重要な課題といえるかもしれない。

2.3.3 普遍的価値の確立

そこで、改めて「縄文遺跡群」の普遍的価値について吟味しておきたい。ユネスコは、

世界文化遺産として登録する際、もっとも重視する基準として、1) 顕著な普遍的価値、2) 完全性、3) 真正性という3点を掲げている。なかでも重要な項目とされるのが、〈顕著な普遍的価値〉である。

それは、「国家間の境界を超越し、人類全体にとって現代及び将来世代に共通した重要性をもつような、傑出した文化的な意義、自然的な価値を意味する」、とされている。ひるがえって、縄文資産の持つ価値の説明が、この理念をどれほど汲んでいるかを、もう一度見てみたい。

これは、あくまでも私個人の意見だが、「本格的な農耕と牧畜を選択せず、狩猟・採集・漁労を生業の基盤として定住を達成し、より成熟した文化へと発展を遂げた先史文化」、という説明では、ユネスコの要求する〈顕著な普遍的価値〉としては不十分と感じる。少なくとも、世界の学者が考える「より成熟した文化」とは農耕文化であり、縄文文化は、むしろ“成熟せずに狩猟や採集に止まった未成熟な文化”としてしか評価されないのである。

縄文文化がなぜ狩猟・採集・漁労を生業の基盤としていたのか、その理由を明らかにすることこそが重要なはずだが、必ずしも、そのことがわかりやすく説明されてはいない。私は、〈シリアルノミネーション〉の18遺跡を活かすためにも、ストーン・サークルや周堤墓、貝塚、盛土遺構などの精神的 content とその価値に主眼をおいた説明が必要であると考える。

狩猟・採集・漁労といった自然経済のなかで、おびただしい数の精神性を表現した遺物を残した文化は、人類の歴史上、他に例をみないものとして未曾有の価値を有することを主張すべきと考える。

縄文文化の精神性が、現在も、世界中の民族例・民族誌だけでなく、近代化した「文明」の中にも断片的に残されている人類の根源的な思考方法、つまり「神話的思考」にあることを、豊富な遺跡と遺構、遺物を用いて証明（物証）できる、まさに世界で唯一の文化であることを主張すべきであろう。

縄文文化は、人類の根源的な生き方（“人間とは何か”）を考えるための、かけがえのない資料を現代に残しているのである。まさに、このことは、ユネスコが求める、「人類全体にとって現代及び将来世代に共通した重要性をもつような、傑出した文化的」な存在なのでないかと考える。

ひるがえって、世界遺産と新幹線延伸との関わりを考えたとき、私たちは、そうした世界に発信すべき資産をもっていることを、もっと真剣に議論すべきではないかと考える。政府が掲げる「観光立国」という戦略も、単なる経済戦略に収斂させてしまうのではなく、“わが国が何を観光資源として発信するのか”、という視点からの議論が望まれる。世界文化遺産を、ぜひ視野に入れて欲しい。

文化を活かした新たな観光戦略をつくる努力を怠るならば、とくに北海道は、「雄大な自然」、「うまい空気」、「美味しいもの」をテーマとする、時代錯誤なキャッチフレーズの呪縛から抜け出すことは難しいであろう。

2.4 展望—連携実践におけるレンタカーの役割—

2.4.1 新幹線は、観光ニーズの転換期を招く

新幹線の北海道延伸は、北海道の未来に向けて、大きな影響を与えることは言うまでもない。ただし、それを経済的価値だけで考えてしまえば、“宝の持ち腐れ”と墮してしまう危険性も持った、諸刃の剣であろう。

経済的価値を否定するものではない。経済だけを切り口にしてしまえば、新幹線延伸によってもたらされる新たな観光理念の構築や、真の文化遺産の価値構築を逃してしまうことを肝に銘じなければならないことを力説したい。とくに、観光面での新たなニーズの開拓が、喫緊の課題である理由は、「雄大な自然」、「うまい空気」、「美味しいもの」をテーマとする、旧来のキャッチフレーズの転換を図る千載一遇の機会でもあるからである。

新幹線によって訪れる世界中の人に、北海道の本質は“これだ”というものを、胸を張って提供すべく、地域連携を念頭に議論を始めるべきである。

2.4.2 「文化観光」戦略の確立と地域連携の促進

そうしたことを念頭に置きながら考えたとき、観光の新しいあり方として、文化観光がもつポテンシャルは大きいと思える。「観る」観光から、「学ぶ」観光への転換は、ただ新幹線延伸を視野に入れての経済施策ではなく、これからの日本の観光の方向性を見定めるための戦略として位置づけることが重要である。

確かに現在は、「観る」観光から「体験する」観光への転換期とも見受けられる。しかし、将来的には、「体験」から「学ぶ」への転換期を迎えるに違いない。国内的には、今後、高齢者を中心に学ぶための余裕が生まれ、自らアクティブに挑戦する時代を迎えるであろうし、国外的には、グローバル社会の影響は、個人レベルの旅行形態をも変えつつあることからみても、その転換期は、なしくずし的にやってくると思われる。

蛇足ではあるが、「体験」型観光は、たとえばカヌーや農業、漁業などのアクティビティのように、体験させる環境整備へのコスト負担が大きすぎる。しかも、「体験」は、馴れや飽きというリスクが避けられない。

そうした現状と未来予測を念頭に、文化観光を戦略的に考えていくことが望まれる。北海道だけではなく、新幹線が、これからの日本社会の移動手段の転換を促すわけであるから、これを視野に入れながら、さらには地域連携をも念頭において、観光のあり方を考えなければならない。

2.4.3 鍵を握るのは「レンタカー」

最後に、新幹線延伸と文化観光と地域連携・交流の構築に欠かせない課題を述べておきたい。それは、二次交通と呼ばれている交通手段である。周知のごとく、文化観光の題材は、新幹線当該駅自治体だけでなく、北海道・東北のどのまちにも存在する。それを、持続可能な文化観光として商品化するためには、〈アクセス〉手段の議論が欠かせない。

世界文化遺産や他の文化遺産を基軸としてこの問題を考えたとき、遺産のある場所は、どこも新幹線の駅からは遠い。しかし、文化観光を距離的な問題に収斂しては、肝心の遺産の〈顕著な普遍的価値〉を排除してしまうことになる。あくまでも、そうした価値に、どのようにアクセスさせるかが、文化観光を確立させる鍵ともいえよう。おそらく、それに応えるのが、レンタカーとカー・ナビゲーションである。

2014 年末から最近までの、メディアにおける新幹線関連のニュースをチェックして気づくのは、レンタカーの話題である。『北海道新聞』（北海道新聞社）の記事で見ても、新幹線関連のほとんどの記事に、レンタカーが登場する。ただし、レンタカー会社の思惑が、正確にトレースできているかどうかは定かではない。

おそらく当事者であるレンタカー会社も、新幹線各駅からレンタカーに乗り換えて、利用者が、勝手に“お好み”の場所（あえて観光地とは言わない）に行くだろう、としか考えていないのではないか。一つは、カー・ナビゲーションがあるからである。お客さんの“好みの場所”は、レンタカー会社の視野には入っていない。戦略的には間違っていないが、ただし十分ではない。むしろ、積極的に視野に入れるべきであろう。

問題は、利用者が検索する“情報”の質と量を、誰が担保するのか、ということである。文化観光を確立する上で、もっとも重要な作業がこの部分であり、それを戦略的に成し遂げるためには、地域連携と交流が欠かせないのである。

世界文化遺産も、世界ジオパークも、そのままでは、まさに“宝の持ち腐れ”である。新幹線の延伸によって、国内・国外からの多くの人が、北海道・東北にやって来ることは間違いない。しかし、世界遺産にアクセスし、実際にレンタカーで足を運んでもらうためには、綿密な議論と工夫のうえに立てられた〈顕著な普遍的価値〉を、情報として発信しておく必要がある。

文化観光のアイテムは、もちろん世界遺産だけではない。従来の景勝地も温泉も、「観る」から「学ぶ」への転換を図ることで、文化観光のアイテムとして新たなニーズを生むことになる。そのためにも、温泉も地域の文化遺産も、自然景観も、ジオパークも、そして地域の文化施設も、鋭意に“その場所にあることの意味”、そして“地域そのものの価値”を明らかにし、発信して欲しい。

<<謝辞>>

本稿をまとめるにあたり、佐藤亜美氏（北海道新聞社）に多くの助言をいただいた。記して感謝の意を表したい。

<<参考文献>>

デービッド・アトキンソン[2015]『新・観光立国論』 東洋経済新報社。

内山節・21世紀社会デザインセンター[2012]『ローカリズム原論－新しい共同体をデザインする－』 農文協。

大島直行[2014]『月と蛇と縄文人－シンボリズムとレトリックで読み解く神話的世界観－』 寿郎社。

久保田美穂子[2010]『温泉地再生－地域の知恵が魅力を紡ぐ－』 学芸出版社。

合田純人・森繁也[2011]『温泉からの思考－温泉文化と地域の再生のために－』 新泉社。

寺嶋実郎[2015]『新・観光立国論－モノづくり国家を超えて－』 NHK出版。

藤木庸介（編）[2010]『生きている文化遺産と観光－住民によるリビングヘリテージの継承－』 学芸出版社。

松浦晃一郎[2008]『世界遺産－ユネスコ事務局長は訴える－』 講談社。

毛利和雄[2011]『世界遺産と地域再生－問われるまちづくり－』 新泉社。

3. 新幹線開業を活かした函館の新たなまちづくりの方向

永澤大樹（函館商工会議所 中小企業相談所長・新幹線函館開業対策室長）

北海道・函館は、1854年の日米和親条約による開港以降貿易・水産都市として発展、1920年の第1回国勢調査では人口14万人強、全国9位の大都市であった。戦後の引き揚げ者とベビーブームを背景に人口は増加していくが、主要産業だった水産・造船業の衰退、三公社の民営化と配置転換による従事者の減少、三方を海に囲まれ可住地が少ないことによる隣接自治体への転出等によって1980年代中盤より人口減少に転じた。北海道新幹線誘致運動が同じ時期から熱を帯び始めたのは、衰退を食い止め地域を復興させたいという多くの市民の願いに他ならなかった。地域振興に大きな期待が寄せられた新幹線だったが、複雑な政局や自治体のパワーバランスに翻弄され、地元の期待通りに進展することはなかった。2016年3月26日の北海道新幹線新函館北斗開業を目前に控えたいまあらためて、期待のみに依存して片づけることなく、新幹線開業を活かした函館の新たなまちづくりの方向について考えたい。

3.1 北海道新幹線 悲願達成への曲折

3.1.1 整備新幹線計画と地域の対応 一 国・道・市それぞれの動きと噛み合わない歯車

私の祖父は青函連絡船の甲板長を務めていた。定年退職後に私が生まれ、孫には昔話を多く語らなかつたが、戦火を掻い潜り運航したことや洞爺丸台風の話は父から聞かされた。1954年9月26日に北海道西岸に達した台風15号によって洞爺丸など5隻の連絡船が沈没、日本の海難史上最大の犠牲者を生む大惨事となった。1946年に地上部の地質調査が始まっていた青函トンネルは、洞爺丸事件によって建設計画が具体化し、1964年の日本鉄道建設公団発足後、北海道側で起工式が行われたのち斜坑掘削から工事が開始された。1971年の本工事着手後、全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画が1973年に決定したのを受けて青函トンネル区間は新幹線規格に変更されて建設が進み、1988年3月に開業した。整備新幹線の建設経緯については第1章1節を参照されたい。

新幹線整備計画は決定したものの、オイルショックや国鉄再建等を背景に新幹線の新規着工がストップしたままの状況下、1978年に地元の道南・函館地域の新幹線建設促進運動組織「北海道新幹線建設促進道南地方期成会」（以下、道南期成会）が設立され、以降行政と経済界による要望活動や啓発大会が展開されてきた。

1985年に青函トンネル本坑が貫通し、開業も見通せる時期となったこのころから、函館市内の経済団体や商業団体等によって新幹線の現函館駅乗り入れ運動が盛り上がりを見せ、計8団体の活動を統合するかたちで翌1986年11月「新幹線現函館駅乗り入れ促進期成会」が設立され、事務局を函館商工会議所に置き活動することとなった。1987年には国鉄分割民営化によってJR北海道が発足している。

道南・函館地域が新幹線の着工に大きな期待を寄せ積極的な活動を展開するなか、旧運輸省がリニアモーターカー新実験線の設置方針を掲げたことに呼応する取り組みとして1986年7月、道央・札幌地域では経済団体8団体によって「北海道磁気浮上式超高速鉄道(リニアモーターカー)推進協議会」が設立され、札幌・新千歳空港間に実験線誘致を目指す運動が始まった。1989年8月に旧運輸省の検討委員会が実験線の建設を山梨県に決定すると、こんどは実験線ではなく実用線の建設を目指す方針を掲げ、1990年2月には北海道や札幌市、企業団体が約3億の財産を拠出し「財団法人北海道リニアモーターカー調査会」(以下、リニア財団)を設立するなどして、あくまで整備計画に基づく新幹線建設を優先すべきとする道南・函館地域との間で不協和音が生じ始めた。道知事を会長とする北海道新幹線建設促進期成会(以下、道期成会)総会の様子を報じた1990年4月25日北海道新聞朝刊では、「リニアに隠れて影の薄い新幹線建設促進運動の現状を逆に浮き彫りにした」と報じて新幹線誘致における北海道の熱の低さを指摘し、当時の函館商工会議所専務理事が「岩手や青森は全県挙げた取り組みなのに」とコメントするなど、北海道の誘致運動の一体感のなさが政府や中央省庁へのアピール力の弱さだったことを指摘している。

1991年には全国新幹線鉄道整備法が改正、いわゆる「フル規格」に代わる暫定整備計画として「ミニ新幹線」「スーパー特急」各方式が規定され、同年8月には東北新幹線盛岡・青森間暫定整備計画(ミニ新幹線)による工事実施計画が認可、翌月起工した。本来であれば東北に続く区間として期待が高まるはずの北海道も、前述の誘致スタンスの不協和音が解消されなかったばかりではなく、1992年6月の道期成会総会では、北海道側が誘致方針を「スーパー特急」に変更し「函館市付近の駅については札幌に直進できる位置」とする案を文書提示したことに対し、フル規格による青森・函館間の着工と現函館駅への新幹線乗り入れを求める函館市長が猛反発し、事務局が配布した文書を修正し再配布するなど混乱した。1992年6月13日付北海道新聞朝刊では「総会の場で道と函館が土台の部分の認識で食い違いを露呈したこと自体、運動の前途に新たな課題を投げ掛けている」と論じている。

3.1.2 函館市と北海道との調整

北海道新幹線の誘致スタンスが道南・函館と道央・札幌との間でまとまらないなか、道南・函館エリアもまた新幹線新駅の立地をまとめきれずにいた。整備計画上の新駅位置は函館市付近としか記載されておらず、渡島大野駅を主張する(旧)大野町と函館駅を主張する函館市・函館経済界の調整が難航していた。1990年6月29日付北海道新聞朝刊では大野町議会が議員全員協議会を開いたうえで渡島大野駅への新駅誘致を断念との報道もされたが、大野町側は一貫して誘致を主張し函館市側との対立は解消しなかった。「地元の対立は新幹線誘致運動にマイナス」との見解で一致した道南期成会と渡島・檜山管内町村会、函館圏行政連絡協議会では、1990年7月23日、道南期成会会長を務める函館商工会議所会頭が北海道知事を訪ね「新幹線の函館地域の停車駅決定を道に委ねる」趣旨の文書を提出し、

北海道に新駅決定を一任することとなった。

これにより函館商工会議所が運営を担っていた「新幹線現函館駅乗り入れ促進期成会」は1993年4月、「新幹線青森・函館同時開業促進期成会」へ改称した。これは、政府・与党の整備新幹線建設計画見直し作業開始を見据え、函館市と大野町の新駅位置競合問題の解決を北海道に委ねた以上、現函館駅乗り入れを全面主張するのは政府から地元の足並みが乱れていると受け取られかねず得策でない、との理由だった。政府・中央省庁・北海道への配慮は示しつつも、逆に現函館駅乗り入れ運動はいっそう熱を帯び、1994年7月には函館市議会定例会において新幹線函館駅乗り入れを決議した。

こうして経済団体・市議会・市によるオール函館体制となった函館駅乗り入れ運動だが、同年末に予定されていた政府・与党の整備新幹線建設計画見直しに向け、新駅位置を一本化する必要がある、同年10月、北海道と函館市の最終協議が行われた。協議の結果、新幹線駅は渡島大野駅とし、函館駅とのアクセスについては「在来線を改良して実現することとし、地元が責任を持って対応する」として合意、確認書を締結した。函館市長の強い働きかけにより、「在来線を改良して」の内容についても「在来線の3線化方式(短絡線方式を含む)により、現函館駅に新幹線車両を乗り入れるための改良工事であると認識する」と明記し、知事・市長双方の公印を押印した覚書を確認書とともに交わしている。

新駅位置の地元決着を急ぐ背景となった同年末の整備新幹線見直しでは、盛岡・青森間の暫定整備計画(ミニ新幹線)撤回が盛り込まれたが、北海道新幹線に関しては進展せぬまま経過した。従来からの財源問題に加え、札幌までの一括着工か新函館までの部分着工かという問題も新たに生じた。道央・札幌が取り組んでいたリニア実用線誘致もこのころは見通しがなくなり、リニア財団も2000年に解散され、誘致方針はようやく新幹線に一本化された。

3.1.3 北海道新幹線を巡る期待と失意

2003年4月、20年ぶりに保守系知事が誕生したことも誘致活動の追い風となり、2004年12月「整備新幹線の取り扱いについて」(政府・与党申し合わせ)に新青森・新函館間着工が盛り込まれ、2005年5月に起工式が行われた。新幹線駅の一本化から11年を要し、着工を踏まえて函館駅とのアクセスについての協議も進展すると期待されたが、同年8月、北海道知事より函館市長へ「平成6年に取り交わした新駅・現駅アクセス確保に関する確認書において、新幹線車両の現函館駅への乗り入れを想定していますが、線路工事費は莫大なものとなり、しかも全額地方負担となるため、現実的にはその実現は困難」との文書が送達され、北海道と函館市は公式協議を持たぬまま、当時の函館市長が「あとで反故にされぬよう、なんらかの文言を調整案に残しておきたい」(1994年10月22日日本経済新聞北海道経済面)と語り公印付きで作成した確認書・覚書はあっさりと反故にされた。

着工から5年経過した2010年3月、第5回整備新幹線問題調整会議において、新幹線札幌延伸に関しJR北海道が現函館駅・新函館(仮称)駅間18kmを含む小樽駅までの並行在来

線経営分離を表明、翌月から函館市、函館商工会議所、函館市町会連合会など地域一体となった現函館駅・新函館(仮称)駅間 JR 経営継続(経営分離反対)運動が展開され、市議会も JR 経営継続を決議し、同年 9 月には 111,481 筆の JR 経営継続署名が JR 北海道へ提出された。2011 年 4 月の函館市長選挙では経営分離反対を表明していた現職候補が敗れ、経営分離について態度保留していた新人候補が当選、同 11 月に政府・与党が札幌延伸方針を示すと市長は経営分離賛成を表明、地域一体で進められていた JR 経営継続運動は同 12 月、市長の経営分離同意によって市民に後味の悪さを残して終わった。1986 年以降、北海道新幹線を地域振興の起爆剤にと経済界・市議会・函館市の総意として求めた新幹線の函館駅乗り入れは叶わなかっただけではなく、その 44 年後の 2030 年度には JR から切り離されてしまう結果となり、函館市の振興発展と函館駅の交通拠点機能向上を願って新幹線乗り入れ運動や JR 経営継続運動に関わった函館市民の多くは、今なお心残りを抱えている。

3.2 新幹線開業に向けた取り組み

3.2.1 官民連携組織設立の背景

現在、私が事務局長を拝命している「北海道新幹線新函館開業対策推進機構」(以下、推進機構)は、函館市の提唱により市・函館商工会議所・(一社)函館国際観光コンベンション協会を幹事団体とする官民連携組織として、函館市内に所在する各種業界団体を交え、北海道新幹線開業に向けたアクションプラン(行動計画)策定のため、新幹線着工翌年の 2006 年に「北海道新幹線開業はこだて活性化協議会」(以下、協議会)の名で設置された。開業から 9 年も前の早い段階でアクションプラン策定を目指したのは、過去の新幹線開業地域に類がない、函館地域が抱える特殊な背景と事情が起因していた。

(1) 新幹線駅まで 18km という危機感

最も大きな懸念は、新幹線新函館北斗駅が、函館市の中心市街地に所在する函館駅から約 18km も離れた場所にできることだった。その距離は新幹線 1 駅間にも匹敵し(東京都内を除き新幹線で駅間 18km 未満の区間は 11 箇所存在)東京都民に例えれば、東海道新幹線のターミナルが川崎駅に、東北新幹線のターミナルが西川口駅にあるようなもので、新幹線に乗るために県境を超えなくてはならない距離ということだ。新幹線の最たる利点は主要都市の中心駅へ直接アクセスできることだが、函館市においては函館駅・函館空港間の道路距離が約 8 km であるため、「空港より 2 倍遠い新幹線駅」からどのように開業効果を創出するかという強い危機感が存在し、早期のアクションプラン策定の背景となっていた。

(2) 函館市域を 1 ミリもかすめない新幹線

新幹線は函館市域を通らないため、函館市は駅舎や付帯設備、路盤、車両基地といった関係施設等からの固定資産税収を得られず、新幹線に関係する地元公共事業やまちづくり施策、経営分離後の第三セクター鉄道運営等への再投資は慎重にならざるを得ない状況に

あった。加えて函館市は 1980 年国勢調査の 32 万人(平成合併前の市域)をピークに人口減少が進み、人口減・需要減を踏まえた振興策が求められ、また、それに伴う経済活動の縮小を食い止めるためにも、官民それぞれが役割を十分に踏まえ、協働して新幹線開業効果を地域経済に有機的に組み込んでいくことが求められていた。こうした背景と、先行開業地域の青森・八戸が運営していた官民連携組織の運営方法を参考に、組織の事務局は経済波及創出の担い手となる経済団体の商工会議所に置くこととなった。

(3) 地元施策の必要性

新幹線の建設に際し、国鉄時代にはなかった建設費の地元負担と振興策が沿線地域に求められるようになったのは 1997 年長野開業以降のことである。特に、2005 年に国内人口が減少に転じて以降は、開業予定年次が遅くなればなるほど懸念される需要減少リスクに、開業地域はどう抗うかという問題も重くのしかかる。

加えて北海道新幹線の誘致活動の歴史においては、北海道の政財界の中心地札幌と函館との認識のずれや温度差が存在し、新幹線開業対策は函館地域が率先して活動していかなければならない状況にあった。広域行政体ゆえに地域間の意識に大幅な差がある北海道の一都市として、自立・自発的な取り組みを行わざるを得なかった。

3.2.2 アクションプラン策定に向けて

(1) アクションプランが目指すところ

協議会には「産業振興」「観光振興」「交通アクセス」の 3 つの部会を設け、官民合計 46 名の検討委員による 1 年半の協議を経て 2008 年 11 月、「北海道新幹線開業はこだて活性化アクションプラン」(以下、函館 AP)を策定・公表した。函館 AP は長期的には「子息が暮らし続けられる地域社会・経済基盤の構築」を目指すものとし、中期的には新幹線開業をチャンスとして、みんなで地域づくりにチャレンジしていこう、という思いを込めた。(函館 AP 全文は web サイト <http://www.shinkansen-hakodate.com> から PDF ファイルをダウンロード可能)

図表 3-1 函館 AP の 3 分野 26 施策

<p>【観光振興分野】</p> <p>■新幹線開業によって北関東～東北地域の観光客増加が期待されることから、豊富な地域資源の有効活用や、新たな観光資源づくりを目指す。また、観光客ニーズの把握に努め、満足度向上のための受入体制強化や、効果的な宣伝活動などを行い観光産業の振興を図る</p> <p>【01】 全市民をあげて観光客を迎える態勢づくり</p> <p>【02】 函館観光の「質」の向上</p> <p>【03】 新たな観光資源の整備と既存資源の磨き上げ</p> <p>【04】 体験観光メニューの創出・充実強化</p> <p>【05】 イベントの充実による魅力創出</p> <p>【06】 道南圏周遊型広域観光ルート開発と滞在促進</p> <p>【07】 青函圏観光ルート・新規交流プログラムの創出</p> <p>【08】 着地型情報提供の充実</p> <p>【09】 コンベンション・ロケーションの受入環境整備</p> <p>【10】 マーケティング強化による戦略的な PR の実施</p>

【産業振興分野】

■新幹線開業を絶好のビジネスチャンスと捉え、地域資源の開発、地場産品の販路拡大を図る。また、未来を担う人材や企業の育成・誘致、就労機会拡充のための雇用創出とともに、現函館駅周辺の拠点機能向上など、地域産業の活性化を図る

- 【11】 函館の魅力を伝えるプロモーションの充実強化
- 【12】 真の「国際観光都市」づくりのための環境整備
- 【13】 函館ブランドの創出・向上・販路拡大
- 【14】 地域の未来を担う人材の定着
- 【15】 新幹線を活用した市場開拓と基盤整備
- 【16】 ステークホルダーの連携促進による産業育成・創出
- 【17】 域内需要創出・所得循環化の促進
- 【18】 中心市街地への賑わいの誘導・創出
- 【19】 函館圏域の連携強化

【交通アクセス分野】

■新駅が北斗市に設置されることから、幹線道路の整備をはじめ、新駅からの在来線鉄道・バス・タクシーとの乗り継ぎ利便の向上、空港・港湾など交通拠点との相互連携を図り、新幹線利用者の円滑な交通アクセスの確保に努める

- 【20】 域内交通・交流インフラの整備促進
- 【21】 新函館駅連絡バス運行の充実
- 【22】 タクシーサービスの充実
- 【23】 レンタカー機能の充実
- 【24】 新函館駅・現函館駅間の鉄道アクセスの充実
- 【25】 新函館駅との接続道路、接続環境の整備
- 【26】 新幹線運行の充実

(2) 函館市が乗り越えるべき指標と新たなまちづくりの方向

前述の通り私たちが目指すのは、地域課題を着実に解きほぐし、道南・函館を「子息が暮らし続けられる地域社会」にするための経済基盤の構築である。函館 AP では、国勢調査等の統計から、人口減少が進む函館市の現実を直視し対策を講じることを試みた。人口 20～40 万人の範囲にある全国 66 都市を抽出し、さまざまな調査事項を順位付けしてみると、函館市は完全失業率の高さ、課税対象所得額の低さ、男性の少なさ、若い世代の有配偶率の低さや離婚率の高さ、14 歳以下の年少人口比率の低さなどがワースト 5 以内に入っていることがわかり、これら項目の相関が有意であることも検証によって明白になった。

2008 年発表の函館 AP には相関分析までを掲載したが、その後も分析を続け、消滅可能性都市脱却へ必要な処方箋を探った。人口減少対策といえば出産・子育て支援中心の「少子化対策」が一般的だが、函館市においては「少子化対策」より先に取り組むべきなのが「少婚対策」だということが見えてきた。日本は法律上の婚姻関係にある男女から生まれる「嫡出子」が約 98%で、いわゆる「でき婚」もここに含まれているものの、結婚女性でなければ出産機会を得にくい社会といえる。女性が生涯に子どもを何人産むかの指標である合計特殊出生率の計算対象である 15～49 歳の人口を 2010 年国勢調査で見ると、函館市では女性に比べ男性が 4,000 人も少なく、結婚願望を持つ女性の思いを阻害する要因となっている。そして、過去 15 年の有配偶出生率は微増傾向で維持できていることから、求められるのは有配偶率の改善すなわち少婚対策であり、「同世代の男性を地元に着させるための雇用創出」と「高い若年離別率の抑制」で、その施策を行政任せにすることなく、企業や市民

も一緒に考え実践することが望まれる。

男性や若年者の地元雇用を創出させるのは企業の役割で、経済状況厳しいなか腐心されている経営者の方々へ私が意見するのはおこがましいことだが、例えば女性従業者の割合が高い医療・福祉分野などで男性の就労を拡大すること、若い男女が結婚を決意し文化的な生活ができる水準の賃金を支給すること、そして函館市では20歳代の人口が60歳代の約半分しかないため、60歳代の就業率が5割程度だとしても地元企業の経営者が定年退職者1人につき若年者1人を補充採用することを実践すれば、20歳代の市民を全員地元に着させることが可能だ。企業が雇用を維持するためには、北海道新幹線開業を機に地元企業が販路拡大や経営改善を図り、売り上げや利益を末永く獲得し経営基盤を強化していくことが必要で、行政には、新幹線開業を一時のお祭り騒ぎで終わらせず、企業活動をサポートし地元経済を好循環に導くことを常に念頭に置いた政策展開を求めたい。市民の方々には、高度成長期に定着した核家族文化を見つめなおし、多世代同居や近居など家族親族の相互扶助力を再評価することを期待したいと思う。こうして街ぐるみで世代交代を進め、49歳以下の男性人口が女性人口をやや上回るくらいに回復すると、生まれる子どもは増えていくものと考えられる。

新幹線開業は各種の取り組みのゴールではなく、将来に向けて函館地域を生まれ変わらせる可能性を秘めた、新たなスタートだ。地元企業や市民の方々が「これは自分の地域、自分の会社、自分の家族のことだ」と当事者意識を持ち、開業を契機として上手にスタートを切れる準備をしてほしいと願っている。

3.3 アクションプランの推進

3.3.1 推進機構の設立と取り組み

推進機構は函館APを策定した協議会組織を改組し、その推進を目的に2009年5月に設置された。事務局は引き続き商工会議所に置き、幹事団体職員からなるコーディネーターの協力のもと、専任職員2名が事務事業を担当している。予算や人員の制約の下、函館AP記載項目の全ては直営できず、構成団体に取りこぼしている領域をすくい取り「すきま産業」的な位置づけで、主として外の地域に向けて北海道新幹線開業をアピールする事業と、地元函館における受け入れ環境整備を推進する事業を手がけてきた。

(1) 部会設置による要望活動や環境整備

交通基盤など、多額の事業費が必要なインフラ整備に関する働きかけはいち早く取り組む必要があったことから、推進機構設立後すぐに、函館駅・新函館北斗駅間の沿線自治体である北斗市・七飯町に呼びかけ「新函館(仮称)駅・現函館駅間の鉄道アクセスの充実に関する検討部会」(当時)を設置した。同部会では現状把握や各種データを踏まえた需要分析を行い、両市町と函館市、機構の4団体連名で、在来線リレー列車の運行充実化など下記項目について、JR北海道や鉄道・運輸機構へ2010年、2011年の2回、要望活動を行っ

た。

【2011-2012の主な要望項目】

- 道央圏の実績に準じ、所要時間20分以内を実現できる車両の導入
- 新幹線と円滑に乗り継げる運行ダイヤ
- 新幹線から函館・札幌両方面へ対面乗り換え可能なホームの整備と、函館方面リレー列車の車両数に見合ったホーム長の確保

その結果、JR 北海道からは 2011 年 12 月、同区間の電化による電車導入と高速化、2015 年 4 月には函館方面リレー列車増結 6 両に対応するホーム整備が公式発表され、鉄道・運輸機構からは 2012 年 2 月に新函館(仮称)駅において階段を昇り降りせず新幹線と在来線を乗り継げる対面(同面)乗り換えホームの整備が発表されるなど、一定の成果を得た。

部会は現在「二次交通充実化部会」を設置し、新幹線開業に伴う函館市域の二次交通充実化のため、「新函館北斗駅・現函館駅間の鉄道アクセス及び新幹線運行・サービスの充実化」「新函館北斗駅と市内拠点を結ぶバス路線網、観光路線バス及び交通拠点のあり方」「二次交通のわかりやすさ、利用しやすさの向上」をテーマに協議と事業を展開している。鉄道アクセスについては下記事項について 2013 年から毎年要望活動を実施、「観光路線バス及び交通拠点のあり方」については観光路線バスのバス停整備、「わかりやすさ、利用しやすさの向上」については函館市域における公共交通マップ制作に着手し、新幹線開業まで関係先に頒布浸透させることとしている。

【2013-2015の主な要望項目】

- 1 新函館北斗・函館間の鉄道アクセスの充実について
 - 新函館北斗駅での新幹線上下線と「はこだてライナー」の乗り継ぎにおいて、同一平面での乗り継ぎが最大限確保される運行ダイヤの設定
 - 新函館北斗駅での新幹線上下線と「はこだてライナー」の乗り継ぎにおいて、同一平面乗り継ぎができない運行便についてホーム昇降移動の負担軽減が図られるよう、在来線第二ホームへのエスカレーターの設置
 - 編成増結など「はこだてライナー」の混雑緩和策の実施
 - 「はこだてライナー」への函館らしさを感じることができるデザインの導入
 - 新青森・青森間に準じた特急乗車時の特急料金不要特例の検討
- 2 新幹線運行の充実について
 - 新函館北斗駅における新幹線上下線毎時1本程度の運行
 - 自由席車両の導入の検討
 - 既存の本州方面割引企画きっぷと同等の多様な割引きっぷの販売
 - 東京・新函館北斗間の3時間台の運行に向けた青函共用走行区間速度制限の一日も早い解決のための技術開発並びに導入の推進
- 3 ICカードシステムの導入について
 - 新幹線利用客の利便性を高めるための新函館北斗・函館間へのICカードシステムの導入

(2) 新幹線沿線マーケティングと PR 活動

もう一つ、推進機構設立直後に取り組んだのは、北関東地域への新幹線利用意向調査だった。宇都宮と大宮で行った調査では、「新幹線開業が訪函の動機になりうるか」との問いに対し宇都宮で 90%、大宮で 86%がなりうると回答、「訪函の際の交通手段として新幹線を選択するか」との問いに対しても、宇都宮で 81%、大宮で 78%が新幹線と回答したことから、2009 年以降、北関東・東北地域で開催される百貨店の北海道物産展や産業まつり等の会場

で、新函館北斗開業 PR グッズや函館観光 PR 誌の頒布を行うプロモーションを実施してきた。2014 年度には東北新幹線沿線の都市、合わせて 17 箇所でのべ 28 日間開催した。両地域での私たちの調査では、来道経験と来函経験のポイント差を見ると函館が約 10 ポイント低く、ビジネス・観光両方で機会の多い札幌・道央との差を、新幹線開業に伴う周遊観光ルート造成によって解消していくことができると考えた。また、国土交通省の「幹線旅客純流動調査」などを見ても、北関東地域と北海道の旅客流動は、南関東や東北との流動と比べて少ない状態で、潜在需要の掘り起こしは十分に期待できると考え、取り組んでいる。

このように、宇都宮地域で地道なプロモーションを積み重ねてきたことを背景に、2014 年、宇都宮市議会から函館商工会議所に相談があり、現在宇都宮駅を通過している新幹線「はやぶさ」の同駅停車を、宇都宮と函館の両市が合同で要望することとなった。宇都宮駅停車が実現すれば、今のように途中の仙台駅で乗り換える必要がなくなり、旅行ツアーを相互に送客しやすくなるメリットが生まれる。例えば、多くの子ども達を引率しなくてはならない修学旅行は、安全性などを背景に、途中駅での乗り換えを敬遠するとされているが、宇都宮の方々には、宇都宮駅停車が実現すれば、北海道へ送客しやすくなるという。栃木県には海がなく、海のある函館の街は魅力的だとも言ってくれているので、海にまつわる観光資源をとりまとめて提案していくことも重要と考えられる。

(3) 商品造成試行

推進機構の初期は商品造成を目指した試行事業をいくつか実施した。市民公募レシピによる駅弁開発プロジェクトにより誕生した「はこだて幸(さち)三昧」のテスト販売や、札幌で開催された物産イベントへの地元弁当移送販売、また、地域資源の再発掘と価値提案を目的に市民向けに実施した「市内ホテルスイートルーム見学バスツアー」では初回定員 90 名が 45 分で売り切れるなど反響が大きく、地域の体験観光プログラムである「はこだて湯の川オンパク」(当時)の 1 メニューとしても再度実施し、好評を博した。これら試行事業は継続事業化が叶わなかったが、この経験によって、それ以降の推進機構事業は、持続可能性を常に念頭に置きながら取り組むこととする契機となった。

(4) 受け入れ環境整備

地元の受け入れ基盤整備を目的とした事業では、坂の街函館を楽に散策して頂くため、電動アシスト付レンタサイクル「はこりん♪」を 2010 年より開始、積雪期を除く 4 月から 11 月の営業ながら着実に利用件数を増やし、2015 年の今年は 10 月末で 1,600 件となっている。函館の観光名所は函館山のふもとに集中し、坂道が多いため普通の自転車だと名所巡りは大変だが、電動アシスト付だと苦勞なく坂道を上ることができるので、その便利さが口コミなどで広がっていると思われる。

もう一つ地元での大事な基盤整備は Wi-Fi スポットの拡充で、訪日外国人対策としても重要であり、実際のニーズも高い。推進機構ではいち早く 2012 年 3 月から公衆無線 LAN の

拠点整備事業「Hakodate City Wi-Fi」に取り組んでいて、特に路面電車車内でのWi-Fi サービスとしては国内初の事例となった。まとまった予算が確保できない悩みもあるが、現在は17か所でサービスを行っている。

最近では特に無料接続可能なフリーWi-Fiのニーズも高くなっており、ニーズに応えるべく推進機構では2015年3月から函館市内のフリーWi-Fiスポットマップの制作頒布を行っている。フリーWi-Fiスポットは全国的に整備が進んでいて、観光都市の函館も2015年度に事業予算が措置されることとなり、2016年4月から推進機構のWi-Fi事業を継承する各社で「HAKODATE FREE Wi-Fi」サービスがスタートした。今後も利便性の高いサービスが提供されるよう、函館市と協議しながら環境整備に努めたいと考えている。

(5) 市民啓発・企業啓発

宣伝・普及啓発活動としては他に、推進機構設立前の2008年から年1～2回程度開催している「北海道新幹線地域活性化フォーラム」や各種団体への出前講座、函館市民向けの工事現場見学会、小学生対象の「夢乗せて走れ！新幹線開業はこたて絵画コンクール」（のちに青函ツインシティ絵画展に統合）、函館市電の車内で絵画展や関係パネル展示を行う「新幹線 PR 電車運行」、函館市内4箇所に大型看板、横断幕、懸垂幕等の掲出を行ってきた。

(6) 開業先進地に学ぶ「新幹線開業対策塾」「魅力創造ゼミナール『はこゼミ』」

新幹線開業の後発地域として、青森や鹿児島など全国の開業地域の取り組みを学ぶことができる函館の私たちは、2010年12月に開業した青森県から行政・民間それぞれの立場のゲストを4名招き、新幹線開業に向けて「すべきこと」と「してはいけないこと」を学んだ。

図表 3-2 新幹線開業に向けて、すべきこと、してはいけないこと（勉強会等からとりまとめ）

	してはいけないこと	すべきこと
行政は	<ul style="list-style-type: none"> ■街づくり・人づくりには時間がかかるものであり、単年度主義で短絡的に結果を出そうとしてはいけない ■事業実績を示すために、主体的な関わりを持っていない事業成果までもかき集めたアライづくりはしてはいけない ■民間でも十分担えることまで手を出してはいけない ■会議のための会議を繰り返してはならない。その間は実は何も進まない ■市民の気運醸成を簡単に捉えてはいけない。多額の事業費をかければ市民啓発が成功するわけではない ■総花的キャンペーンだけに終始してはいけない 	<ul style="list-style-type: none"> ■10年先を見据える気持ちで市民の取り組みを支援する ■開業前後の効果測定など調査研究業務は民間には難しいため、行政が地道に取り組み情報発信を行う ■行政が直営しなければならない仕事かどうかを十分検討する。逆に、新幹線開業によって不利益を受ける人達のフォローは行政にしかできない仕事であり、しっかり取り組む ■会議のための会議を増やさない方法の一つとして、組織を巨大化させないよう留意する ■「自分も何かやってみたい、応援したい」という市民の受け皿になる場、参加できる場づくりを行う ■事業者の起業や連携支援、課題改善を着実に進める

市民は	<ul style="list-style-type: none"> ■ 行政に過度な依存をしたり、予算が欲しい箱物が欲しいと「ないものねだり」をしてはいけない ■ マスコミ等が報じるマイナス効果に過度な反応をしない。ワイドショー的な評論合戦はしない ■ 「駅前を立派にする」ことを目的にすることや、駅前の景観で開業の成否を論じてはいけない ■ 根拠のない断定(ストロー現象で街は衰退する等)、展望のない諦め(新幹線なんか来ても街はよくなる等)、思考停止をしてはいけない 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 「あるもの活かし」をしっかりと行う。市民が街を好きになれることを見つけ、市民同士で共有していく ■ プラス効果を更に高めることを考え取り組む ■ 経済界やオピニオンリーダー(世論先導者)を巻き込む努力をする ■ 各地域でコアになる人材を探してネットワーク化させる ■ 地域資源の再発掘のためには、街の外の声、外の目を受け入れる ■ 観光・ビジネス・交流など、地域のニーズに応える準備が必要。自らの役割を考え行動する
-----	---	--

先人たちのこのアドバイスを踏まえ、新幹線の開業効果を一過性のもので終わらせず持続的に創出し享受していくうえで地元の経済活動を担う「人づくり」が最も重要な環境整備であると考えに至り、2012年度から、地元市民や事業者の意識を向上させ、地域の名物や魅力を創造していく担い手を養成しようと「新幹線開業はこだて魅力創造ゼミナール『はこぜみ』」をシリーズ開催し、4年目を迎えている。過去の新幹線開業地域において、市民向けに長期的な人材養成事業を行った事例は少なく、新幹線活用策の主役はあくまで市民や事業者であるということ、養成事業を通じ実践している。

開催初年度は青森県内の事例に学ぼうと、講師として11名のプロジェクトリーダーの方にお越し頂いた。彼ら成功した事業の担い手たちは口々に、まるで事前に示し合わせたかのように同じこと話した。それはニーズや顧客に丁寧に接することの重要性であり、それを通じてこそ、企業や市民の姿勢も変わっていくのだと教わった。「はこぜみ」ではこれまでに、弘前の取り組みにヒントを得たまちあるきツアーの「大門路地裏探偵団」やまちあるき観光施策の点検評価、道南の風景映像のデータベース制作、観光路線バスのアナウンス充実化などの取り組みが行われてきた。

(7) 顧客ニーズ、事業者ニーズに応える～シティセールスPT～

地元事業者には経済活動の担い手として、北海道新幹線開業を機に売り上げや利益の末永い創出を目指して欲しい。そんな思いをかたちにしたく2014年11月、趣旨に賛同する企業約50社と「シティセールスプロジェクトチーム(CSPT)」の運営をスタートさせ、現在79社148名の登録を頂いている。

CSPTは、参加企業が地域情報や観光商品情報について理解を深め、各企業が持つ顧客に向けて、効果的なシティセールスの実践を目指すチームだ。元来シティセールスは自治体の事業領域だが、地元自治体のプロモーション事業は大半が企画コンペにより広告代理店に一括発注されていて地元企業の活用は考慮されておらず、観光サービス関連企業からは「何を重点にシティセールスすればいいかわからない」「営業活動の際に我々が利用できるセールスツールが少ない」などの悩みを聞かされていた。

では本当に函館のセールスツールが少ないのかと、公的団体等が制作している各種ガイ

ドブックを収集したところ物凄い種類があることがわかったが、大半が作りっぱなしの置きっぱなしで、活用して貰うための工夫に乏しいものだった。例えばホテルのフロントでは宿泊客から、スナックなどナイトスポットを尋ねられることがよくあり、そのガイドマップのニーズがあると現場からの指摘がある。そして、そのニーズを満たすガイドマップを毎年更新し発行している団体もある。しかし、そのガイドブックは各種大会等のコンベンション主催者を通してその参加者に配布する目的で作られており、ニーズがあるホテルなどの現場に配布されることはない。こうしたミスマッチを発行者に指摘しても、改善検討や実行が伴わない。

セールスツールは世間に溢れているのに、配布対象以外の事業者は入手が困難だったり、そもそも資料収集に多大な労力が生じたり、発行者側は「webにもアップしているのだからちゃんと調べてダウンロードしてくれればいいのに」と言い、事業者側は「カウンター業務は即時即応が基本なのだから、ネットで調べる時間もないしスタッフも足りてない」と言う。こんな噛み合わない状況を放置したままでよいわけがないのだが、かといってこのような面倒な役割をすすんで引き受ける組織もなく、結果として新幹線開業先行地域の方々からさまざまな教訓を得た推進機構が着手することとなった。

CSPT 設置には、カネがないツールがないと嘆く前にまず「あるもの活かし」、自分達でやることをやろう、という理念を込めた。設置以降は、民間事業者から寄せられたさまざまな課題について解決策の検討も行っているが、既存の事業主体に改善を求めることや改善を実施して貰うことの大変さを痛感しているところである。市場の反応に対して敏感でなければ事業が成り立たない民間事業者と、市場から直接影響を受けない公的団体の意識と感覚のギャップをどう埋め、どう改善行動に繋げていくかが、今後の観光まちづくりにおける鍵ではないかと感じている。とともに、地元企業一社一社の意識向上を通じ、地域課題の解決と魅力発信に地元企業が総力戦で取り組める態勢を作り、地域全体の価値向上を図りたいと思っている。

(8) 商工会議所として

推進機構の事務局であり、私が籍を置く函館商工会議所では、2010年の現会頭就任以来「南進政策」を掲げている。人口や経済規模が縮小する時代なので、地元企業には、函館に根ざしながらも、巨大な市場である東北や首都圏に向けた営業を強化し、販路の拡大や観光誘客を促進して頂きたいという趣旨だ。

北海道新幹線開業後を見据えた「南進政策」の具現化を図ろうと、現在は青森と弘前の両商工会議所と連携事業を推進している。青森商工会議所とは1989年の「青森・函館ツインシティ」提携以来26年の交流の歴史があり、双方が設置している「青函圏委員会」の合同委員会や、議員会の親睦交流事業を中心に行っており、2012年度からは、両地域の企業間取引を促進させるため「会員企業パートナーシップ構築懇談会」を開催している。

そして弘前商工会議所との連携事業は2011年、当初から合同で事業を行う目的でスター

トしたことから連携がスムーズに進んだ。それぞれ地元で開催している物産イベントや観光イベントに出展して観光PRを行ったり、お互いの街を訪ねる視察研修会や観光ツアー商品を造成して送客を行ったり、両都市が合同で海外に向けた観光セールスを実施したりと、実のある連携を進めてきた。

青森と弘前の商工会議所連携をきっかけに青函エリアの事業者同士の連携も始まり、青森と道南の食材を用いたお菓子が発売されたり、函館の料理人グループが地元でとれたコメから弘前の酒蔵を使って地酒を造ったりと、さまざまな商品が誕生している。その成果を掲載した北海道・青森県のPR誌「津軽海峡圏 BIZ-BOOK」も2015年3月末に発行された。いずれは青函コラボ商品のブランドを育てて、首都圏など大きなマーケットに送り出せるようにしたいとの期待もある。

青森や弘前の事業者と接していると、函館都市圏は隣の都市圏までの距離が遠く、他の経済圏との競争を意識する機会がこれまであまりなかったということを感じさせられる。青函の経済交流拡大というと道のりも遠く感じるが、このように事業者間の小さなご縁づくりを進めることで、函館の事業者にとっては経済圏拡大や市場競争など経営面で新たな考えを得る契機にもなると思われる。新幹線はヒト・モノ・カネの流動を活性化できるツールであるということを経営者に体感して頂きながら、地元にお金が落ちて、地元のなかで循環できる経済社会の構築を目指し、引き続き取り組みを進めたい。

これまでの地域連携事業と言えば「連携」そのものを目的とすることも多かったが、新幹線開業後を見据え、連携は目的達成のための手段であるよう、「売り手よし、買い手よし、世間よし」という「三方よし」の理念を忘れずに取り組むことが大切と考える。

(9) 商工会議所青年部として

また、10余年にわたる函館商工会議所青年部の取り組みも記述しておきたい。2003年設立の同青年部は、設立時に北海道新幹線を中心とする道南の高速交通ネットワークの整備促進をテーマに掲げ、当時の知事・市長・会頭をパネリストに迎えてシンポジウム「北海道・道南の明日を考える」を主催、700名を動員するなどスタートダッシュを図り、人脈を辿って与党議員への陳情活動を2003年から2005年にわたり3年連続で実施した。

青森商工会議所青年部との交流も設立以来実施しており、2003年に第1回の青函合同例会を開催以降、2008年には青函ブランド創出のための「Blue Box(青函)」ロゴマーク策定を行った。2013年度には地元の受け入れ環境整備等を検討する「新幹線開業準備委員会」を設置し、開業先進地として青森市のみならず広く青森県内の事例に学ぶため、弘前・八戸・十和田地域の視察研修を実施し、その際に頂いた現地事業主体者のご縁により、その後それぞれの地域のキーマンを招いて講師例会を実施した。

特に、新幹線開業対策から誕生したB級ご当地グルメ「十和田バラ焼き」仕掛け人、全身タイト姿に新幹線のかぶり物パフォーマンスで地元七戸十和田駅を通過する新幹線「はやぶさ」の停車を実現させる運動に取り組んだ「七戸はやぶさPR隊」隊長らとのご縁を契

機に、2014年8月には「函館はやぶさPR隊」が誕生し、函館・道南の各種イベントから引く手あまたとなっているほか、2015年3月には七戸隊と函館隊がイベントで初めて「連結」パフォーマンスを披露するなど、地元の盛り上げに一役買う存在となっている。

また、十和田バラ焼き仕掛け人のご縁により2015年10月に十和田市で開催されたB級ご当地グルメの全国祭典「B-1グランプリ in 十和田」において、再び七戸と函館のPR隊が連結パフォーマンスを実施し、両地域のPRを33万人の来場者に向けてアピールした。

PR隊をはじめとする青年部の新幹線開業に向けた取り組みを紹介するプロモーション動画もインターネットで公開し、その際にPRソングとして地元アマチュアバンドに制作依頼した「新幹線に乗っちゃって！」が地元で人気を呼んで地元メディアが取り上げ、現在では青森地域にも広がりを見せ、2015年冬からは青森県庁の広報CMのBGMに採用されるなどの展開をみている。

2014年8月には、埼玉以北の東北新幹線沿線にある33の商工会議所青年部を、新幹線を活用してわずか1泊2日で訪ね歩くという「函館PRキャラバン」を実施した。3班に分かれて非常に過密な分刻みのスケジュールをこなし、メンバーそれぞれが新幹線による行動半径の拡がりを、身をもって体験する機会となった。これまで新幹線利用経験が少なく、「点と点」の流動である航空利用が中心だった函館の若手経営者たちに、新幹線開業後は「線」の流動をビジネスに実践できるということを感じ取って頂けたのではないだろうか。訪問先には一部、山形県内も含んでいたが、線を横に移動すると面展開することもできるということも含め、可能性の拡がりを活かしたビジネスを展開してほしいと願っている。

3.3.2 期待と展望

(1) 時間距離の短縮

北海道新幹線開業が地元もたらす最大効果は「時間距離の短縮」だ。北海道は広く、函館から札幌まで、在来線特急で3時間半を要する。新幹線が開業すると、同じ3時間半で人口726万埼玉県の玄関口大宮駅(さいたま市)まで行けることになる。2時間40分かかる苫小牧と人口233万宮城県の仙台駅までが同じになり、2時間の室蘭と盛岡が同じになる。1時間半の長万部は弘前や八戸と同じになる。青森県の3つの都市が、新幹線によって道南と同じ時間距離で結ばれることになり、そのことを最大限に活用せねばならない。

日本の人口は1億2,711万人(2015年国勢調査)だが、そのうち北海道に538万人、東北6県に898万人、埼玉以北の北関東4県には1,413万人、あわせて2,849万人がおり、日本の人口の22%を占めている。道内各地の数倍の人口が集積している東北や首都圏地域と時間距離が短縮されることをチャンスとして、観光振興や商取引の拡大を図り、人やモノの流れを活発にしていくことが重要だ。

時間距離の短縮によって「南進政策」に弾みがついて、多くの地元企業がそれを実践してくれることを期待するが、その逆に、開業1年前くらいから東北新幹線の沿線各地の企業や団体が函館へ営業に来るケースが急増しており、本州企業の「北進政策」も感じられ

るようになってきた。

新幹線開業後は函館・道南地域も地域間競争を常に意識しなくてはならない状況になる。北海道はそれぞれの経済圏が離れていて、企業活動においては地域間の競争意識が乏しい状況だったのだが、新幹線開業をチャンスとして意識を高め、利益を創出するための取り組みが必要となってくる。新幹線開業によって函館は再び北海道の玄関口となる。そこに「南進政策」と「北進政策」がぶつかって大きなうねりが生まれれば、東北と北海道のどちらにも開業効果が波及すると考えられる。

(2) 広域観光ルートの確立と外国人観光客誘致

産業分野だけではなく観光分野でも新幹線開業後の連携可能性が高まっている。例えば東北観光推進機構と、北海道観光振興機構が首都圏を対象に行ったアンケートでは、新幹線開業後に函館に行きたいと回答した人の割合が 80.4%で、そのうち、函館と合わせて北海道を巡りたいと応えた人が 46.6%、東北を巡りたいという人が 44.8%だったことから、新幹線は広域観光の実現に大きく貢献するものと思われる。特に外国人観光客は「ジャパンレールパス」などのフリーパスの利用者が多いことから、東京から東北を経て函館・ニセコ・洞爺・登別・小樽・札幌というように、外国人の人気の高いエリアを結んだ新しいゴールデンルートを生み出すこともできるようになる。なお東北・北海道のエリアをまたいだ観光 PR 事業としては、2016 年 4 月から 1 年間、函館・青森・八戸・弘前の 4 市が連携した「青函圏周遊博」、7～9 月期に JR 東日本と青森県・道南の市町村が主体となり「青森県・函館グスティネーションキャンペーン」が開催されることとなっている。

3.3.3 残る課題

函館市民や経済界・地元行政は 40 年余の長い間、北海道新幹線誘致に熱い思いと期待を持って取り組み、2016 年 3 月 26 日に開業を迎えることとなった。新幹線にかける期待の大きさの裏返しで、期待通りにならなかったことには大きな失望も経験した。現在残っている課題は外部課題と内部課題の両面あり、15 年後に開業予定の道央・札幌地域の方々に新幹線の利便性を十分に享受して貰ううえでも、早期の改善解決を目指したい。

図表 3-3 函館としての期待と結果 2015 年 12 月時点

函館としての期待（要望実施事項など）	結果
北海道新幹線の早期開業	整備計画から42年経過し開業
新幹線の函館駅乗り入れ	実現せず
新幹線・在来線が同一平面で乗換可能なホーム整備	実現
函館・新函館北斗間アクセス列車の運行充実	概ね実現、ただし開業時ダイヤでは乗換待ち時間が長く新幹線の時間短縮効果が乏しい状態
函館・新函館北斗間のJR経営継続	実現せず2030年度末に経営分離
東京・函館間3時間台の運行	青函トンネル共用走行区間の速度制限で20分増加開業時の3時間台運行は実現せず(最速4時間2分)2018年春に1日1往復の実現を目指す

「新函館」を望んだ新幹線駅の駅名	新函館北斗に決定
新幹線の毎時1本程度の運行	毎時1本に満たない1日13往復(東京10往復、区間3往復) 停車便数は新幹線93駅中87番目(下位4番目)
新幹線はやぶさの宇都宮停車	開業時は実現せず
新幹線を利用しやすい割引きっぷ等の料金体系	認可特急料金は他の新幹線と比べ1.5倍以上
新型特急車両導入による函館・札幌間高速化	JR北海道経営再建のため試作車以降の導入中止、新函館北斗経由のため所要時間増加

(1) 【外部課題】青函トンネルの速度制限

その一つは青函トンネル共用走行区間の速度制限問題である。新幹線の開業時点では、開業区間 149km のうちの約 55%を占める 82km の区間で、最高速度が時速 140km に制限されることとなっている。新幹線着工時の計画では、青函トンネル区間は本来の時速 260km で走行し、新青森から新函館北斗までの所要時間は約 40 分だったが、在来線の貨物列車と共用するために速度を落とさなくてはならないという話があとから出てきて、20 分余計にかかることとなってしまった。この 20 分は、函館にとっては東京と 4 時間以内で結ばれるかどうかの境目で、北海道新幹線が見込んでいた本来の費用便益比 1.4 が、速度制限によって公共工事の進捗要件ぎりぎりの 1.1 となるような重大な問題である。

国は 2018 年までに、1 日 1 往復だけ本来の時速の 260km 運転を実現させるとしているが、2030 年度末の札幌延伸までに全ての新幹線の高速走行を実現させる意気込みで臨まなければ、全線開業の経済効果も低減させてしまいかねない。東北と北海道の私たちとしては、新幹線効果を本来のものにするための速度向上と、本州・北海道間の物流確保、つまり速達性と経済性の両立は重要な問題なのだが、その重要性はあまり知られていないと思われる。この問題解決を急いで貰うため、地元道南選出の議員の方々をお願いして、政府与党の新幹線プロジェクトチームのなかに、青函共用走行に関する勉強会をつくって頂いて、国などに働きかけて貰っているところであり、札幌延伸までには確実に高速化を実現して欲しいと思っている。

地元には、函館が受け入れ環境整備をどんなに頑張っても、最も人口の多い首都圏からのお客様が所要時間の長さを敬遠して、新幹線による入り込みが伸び悩んでしまわないかと懸念する声がある。新幹線開業による誘客効果を最大限にするためには地元と JR が車の両輪で臨む必要があり、大きな課題である 4 時間の壁克服については引き続き関係機関のご理解とご協力を頂きながら取り組みを進めていきたいと考えている。

(2) 【外部課題】新幹線の運行本数と特急料金

JR 北海道は 2015 年 9 月に新幹線の運行本数を発表、翌 10 月には特急料金を国交省に申請した。3 月開業時の運行本数は東京 10 往復、仙台・盛岡・新青森各 1 往復の合計 13 往復、特急料金は新青森・新函館北斗間普通車指定席 4,450 円で申請、12 月に認可された。

運行本数については、開業対策の基礎としている函館 AP において「毎時 1 本程度の運行確保」を目指してきたが、13 往復では日中時間帯の運行間隔が上下線ともに 2 時間となり、

東北・北海道間の流動活性化において課題が残るものとなった。13 往復の提供座席数は 19,006 席で、青函区間としては十分と JR は説明しているが、東北・北海道新幹線は根元の首都圏から仙台圏の利用が多く、先端部の青森・函館に向かって減っていく路線であるため、慢性的に混雑している東京・仙台区間と北海道を往来する利用者が座席を確保しやすい本数であるかどうか重要な視点である。空港利用者と異なり新幹線駅利用者は発着前後に集中するため、日中の運行間隔が 2 時間となれば、新函館北斗駅構内の売店や飲食店も利用者が見込めない時間帯が生じてしまいかねない。

特急料金についても、開業区間の約 55%が在来線と同じ速度で運行されるにもかかわらず、他の新幹線と比較して 1.5 倍超割高に設定されており、割高感を指摘する方が多いことから、青森・函館の両商工会議所では 10 月、多様な割引きっぷや旅行商品の販売を求める要望書を JR 北海道に提出、北海道もこれに続き JR 北海道への要望活動を行った。JR では料金が割高な理由を青函トンネルの維持や冬期の管理コストのためとしているが、青函トンネルは国策として整備され、整備新幹線は国・北海道・青森県が整備費を負担したものである。JR 北海道が建設に同意したことによって悲願の北海道新幹線が着工されたことは事実ではあるが、維持管理コストが利用者に転嫁されるべき性質のものなのか疑問が残る。JR 間ルールでは、アボイダブルコスト(回避可能経費)方式によって JR 北海道が貨物維持のためにかかる経費に見合う線路使用料を JR 貨物から受けなくてはならないが、2015 年 12 月に JR 北海道が公表した青函区間の収支資料には、貨物共用走行関係費用 7 億が支出計上されているながら、JR 貨物からの線路使用料収入は未計上であった。このことは国交省運輸審議会委員が問題視し、国交大臣あて附帯意見として答申されたところだが、国家プロジェクトに端を発する青函トンネルを誰がどのように維持するのか、「人流」vs「物流」という対決構図に持ち込むことなく、青函間の所要時間棄損分を盛岡以北の高速化でカバーするなど、大きな視点での方策が必要と感じている。青函区間は代替交通手段がフェリーのみで高速バスや在来線鉄道もないため、開業後の地域間流動活性化・経済交流拡大のためにも、地域特性を踏まえた料金施策が求められる。

速度制限、運行本数、特急料金いずれも、これがもしも札幌開業の際に発表された内容だったとしたら、より多くの道民がこの問題を自分の事として捉え、考え、論議していることと思う。札幌開業までの 15 年はあっという間に過ぎる。多くの道民に当事者としてこの問題を考えて頂きたいと願う。

(3) 【内部課題】 外的評価と地元実情のギャップ解消

函館市は、ブランド総合研究所調査による市町村魅力度ランキングではほぼベスト 5 以内にランクし、2014、2015 年は 2 年連続全国 1 位を獲得した。他の団体・企業が実施する調査でも、都市イメージはいずれも高評価である。しかしながら本章 2 節 2 項に記載の通り、函館の人口事情、経済構造、これらと相関する地域衰退のスパイラルなど、外的な評価や期待と裏腹に、函館の現実是非常に厳しい。しかし、この現実を前向きに捉えるなら

ば、外的期待と内的実情に大きなギャップがあるということは、そのギャップを埋めていくための仕事が手つかずのまま山積しているということでもある。

函館 AP 策定の際、函館が乗り越えるべき指標を見つけ出す契機となったのは、「函館は昔から景気が悪いと言われ続けているが、その原因は不明確なままなので、しっかりと原因を究明し明確にするべきではないか」という一委員の発言だった。調査と分析によってその概観を見つけ出し函館 AP に掲載したのちも更に分析を加え、人口構造においては生産年齢男性人口が女性と比べ絶対的に少ないこと、官民が一体となって男性労働力が定着できる経済環境へ改善転換を図るとともに少婚対策が必要ということを見だし、数多くの講話機会を頂き説明と提案を繰り返してきた。とはいえ、世の中はそう簡単には変わらない。今年函館市が策定した「函館市人口ビジョン」「函館市活性化総合戦略」においても、残念ながら生産年齢男性の定着対策や少婚対策といった具体策は盛り込まれることはなかった。

函館をよくしていくための取り組みを「山」に例えた場合、登山口はいくつあってもいいし、何合目から登り始めるのも自由だが、道標はしっかりと記し、目標となる山の頂きは1つでありたい。期待と現実のギャップを埋めていくための仕事に官民それぞれの立場で取り組み、いつしか皆で山頂に立って、素晴らしきふるさとの姿を眺められるよう、しっかりと道標を記していきたいと思っている。

3.3.4 おわりに一持続可能な取り組みを目指して

繰り返しになるが、新幹線開業は各種の取り組みのゴールではなく、将来に向けた新たなスタートである。これまで新幹線開業対策事業はその性質上、開業時点でその地域がどう変化したか、盛り上がったか否かで評価されることがほとんどだった。整備新幹線は大型の公共事業であるため、開業対策における地元側の「社会基盤整備の遅れ」「受け入れ体制の不備」「住民意識の低さ」は、中央省庁やマスコミ等から批判的になってきたのだが、受け入れ体制や地元の盛り上がり度についての定量的な評価基準はそもそも存在しないし、新幹線開業地域はそれぞれ歴史背景、住民意識、社会環境が異なることから、マスコミ等が開業時点の状況だけで判断・評価すべきものではないと考えている。

新幹線開業に向けた取り組みにおいて、多額の事業費を要する開業イベントや誘客プロモーション、インフラ整備、新幹線対策を標榜する事業は行政領域であることが一般的だが、そのほとんどは一過性のものとして終わり、地元への付加価値を継続的に創出する事業にはなり得ない。既に新幹線が開業した地域の方々からは、そうした反省の声を多く耳にしてきた。彼らから「新幹線の開業効果を持続させるためには事業者の育成と支援、現状課題の改善活動、地域資源を生かした商品造成が重要だ」との教えを頂いてきた推進機構では、地元事業者や市民の意識を高めるための取り組みを主軸に事業展開してきた。本来このことは地元行政こそがしっかりと意識を持つべきなのだが、先行開業地域がそうであったように、お祭りムードの醸成と多額の予算が措置された事業に忙殺され、こうした

姿勢に基づく取り組みがみられなかったことは残念に思う。

新幹線開業に向け官民一体となった取り組みが必要との地元合意で生まれた函館 AP と推進機構は、開業後までも見据えた取り組みを行う組織として承認され事業展開してきたが、組織設立から9年が経過するうちに市長が3人代わり、新幹線対策に関するスタンスも変わって市側の政策・予算・組織・人事に影響が及んだ。官民連携組織設立準備から現在まで運営の全てを見てきた唯一の人間として、民間側のニーズや思いを踏まえ協働で策定した函館 AP は、市長政策とは別に一貫性を持った存在として尊重されるべきと考えるが、時間の経過とともに市側から函館 AP をないがしろにする言動も出るなど、運営上の悩みは深い。将来においても、地域課題解決を指向する官民協働型組織においては、その組織理念を尊重し続けることができる持続可能な組織の構築があらためて求められる。

観光面においては、新幹線開業による旅行様式の多様化とインバウンド観光の成熟に伴い、今後の道南・函館はより一層個人型旅行が増加することとなる。その際に重要なのは、観光消費につながる「見る」「食べる」「買う」「楽しむ」「移動する」ことに関する情報を、個人客に適切に届けることである。観光の満足度は、それぞれの旅行目的の達成度に加え、旅先でどれだけ親切にされおもてなしを受けたか、不快な思いをせずに済んだかが重要な要素だ。非観光業についても同じ事が言えるが、観光客や顧客のニーズに対して、現場で汗を流す民間事業者が抱えている現状課題については、官民挙げて民間事業者の立場に立って考え課題解決をサポートしていくべきであり、それがひいては観光満足度・顧客満足度の向上とさらなる消費喚起につながるものとする。

多くの市民や事業者を巻き込みながら地域課題の解決策を考えていく私たちの現在の作業そのものが、将来の道南・函館においては必ず役に立つものと信じ、地域のさまざまなアイデアを結集させて引き続き取り組みを進めたい。

4. 周辺地域における新幹線開業に向けた観光促進方策

小倉龍生（公益財団法人はまなす財団 事業産業部次長）

平成 28 年 3 月 26 日、北海道新幹線（新青森-新函館北斗間）が開業し、北海道と東北における高速交通体系は大きな転換期を迎える。北海道新幹線は、「全国新幹線鉄道整備法」にもとづく昭和 48 年の整備計画により整備が行われている 5 路線の一つとなっている。また、新函館北斗から札幌間の開業については、新青森から新函館北斗間の開業から概ね 20 年後の開業を予定していたが、「政府・与党申し合わせ」において、5 年前倒しし、平成 42 年度末の開業を目指すこととなった。

その工事費は、国土交通省の試算によると、新青森・新函館北斗間で約 5,500 億円、新函館北斗・札幌間で約 1 兆 6,700 億円、合計で約 2 兆 2,200 億円とされており、地方の実質的な負担額は、全体工事費の約 18%程度ではあるが、多額の予算を投資するインフラ整備となっている。

整備新幹線を整備するにあたっては、平成 21 年 12 月 24 日の「整備新幹線の整備に関する基本方針」にもとづき、5 点の条件を満たしていることを確認した上で、着工することとしており、その 5 点は、①安定的な財源見通しの確保、②収支採算性、③投資効果、④営業主体である JR の合意、⑤並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意、となっている。

以上のように、この巨額なインフラ投資に対して、経営的な視点を持って考え、主な受益者となりうる北海道民が中心となり、北海道新幹線を効率的・効果的に経済効果に結びつけ、投資額を上回る効果を引き出せるかが求められている。このように、北海道新幹線に対する大きな期待が膨らんでいる一方で、新幹線の開通後、人口減少の大きい地域や、観光客が素通りせざるを得ないデメリットへの対策についても同時に考えなければならない。したがって、北海道新幹線開通による経済効果を高めるためには、ハードインフラの整備とともに、新幹線を利用して行きたいと思えるような観光地域づくり、また、これまで交流が乏しいと考えられてきた北海道と東北との交流を促進させるためのソフトインフラの整備を同時に進めなければならない。

そこで、本節では観光の視点を軸に、新幹線開業に関する北海道観光の現状把握を行うとともに、新函館北斗駅周辺地域における観光促進に関する具体的な実践例を明確にし、今後、求められている観光地域づくりの方向性について整理を試みる。

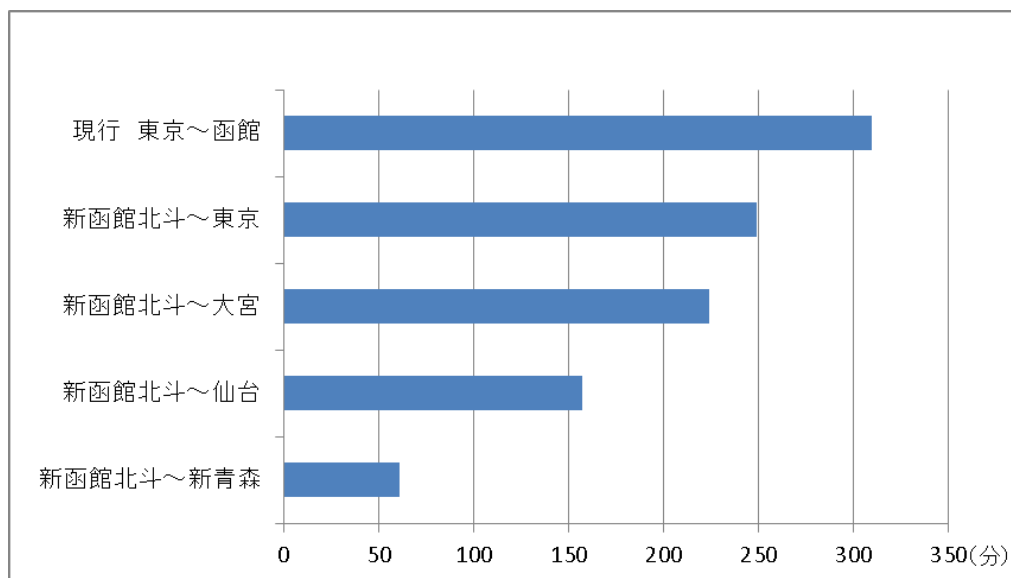
4.1 観光地域づくりによる観光振興の必要性と方向性

北海道新幹線と在来線の特急列車との大きな違いとしては、やはり「時間短縮」と「輸送定員」の 2 点に集約することができる。在来線の特急列車の最高速度が 130km/h であることに対して、北海道新幹線は 260km/h と約 2 倍の速度を出すことができる。ただし、青

函トンネル内は、在来線と同じく 140km/h に制限されている。輸送定員については、1 編成（10 両編成）で最大 731 席となっており、「特急スーパー北斗（7 両編成）」が 345 席、羽田～新千歳間のジェット機で 375 席であることから、約 2 倍の人の交流を可能にする。

北海道新幹線の所要時間については、図表 4-1 のとおり、現行の函館～東京間が約 5 時間 10 分であるのに対し、新函館北斗～東京間は約 4 時間 10 分と試算されている。

図表 4-1 北海道新幹線の所要時間



(資料) 北海道総合政策部『北海道新幹線時代の幕開けに向けた「カウントダウン・プログラム」』より作成。

このように、北海道新幹線は、移動時間の短縮と移動人数の増加という二つのメリットが大きな特色となる。一方、北海道新幹線の競合としては、やはり航空会社となる。俗に言う「4時間の壁」というのがあり、2地点間に飛行機と鉄道の交通路がある場合、鉄道での所要時間が4時間以内であれば、鉄道のシェアが高く、4時間を越えると飛行機のシェア方が高くなる傾向がある。東京～新函館北斗間の所要時間が4時間10分となっており、このままでは飛行機のシェアが大きくなる可能性が懸念される。

平成 27 年 3 月 14 日に開業した北陸新幹線の長野～金沢間であるが、この事例では、東京～金沢間がこれまで約 4 時間の所要時間が 1 時間 20 分短縮され、最速で 2 時間 28 分で結ばれ、東京～金沢間の鉄道と航空機の利用者割合は、大きく変化を見せる可能性がある。約 2 時間半の移動時間である東京～大阪間の鉄道と航空機のシェアは、85 対 15 となっており、この「4時間の壁」の影響は大きい。

また、鉄道と航空機のシェア争いとしては、料金設定も大きな要素となる。平成 27 年 10 月 13 日の JR 北海道の発表によると、図表 4-2 に示すとおり新函館北斗～東京間の運賃と特急料金を合計した普通車指定席の総額を 22,690 円と設定した。この金額は、航空機の普

通運賃や往復割引運賃よりも安価に設定されている。しかし、航空機と宿泊がセットになったパック料金など安価な設定も存在するため、今後の割引料金などの動向により、鉄道と航空機のシェアは変わってくると考えられる。

図表 4-2 北海道新幹線の主な運賃

(単位：円)

区間	普通車	グリーン車	グランクラス
東京	22,690	30,060	38,280
仙台	17,310	23,650	31,870
盛岡	12,880	17,170	25,390
新青森	7,260	9,490	14,630

(資料) 日本経済新聞「北海道経済」2015年10月14日付朝刊, P39.

このように、「4時間の壁」がもたらす航空機とのシェア争いについて、現時点の情報から鑑みると、北海道新幹線の位置付けは、東京～函館間の移動手段として捉えるには、時間と経費の両面に厳しい側面を持っているため、東北地域ならびに北関東地域と道南地域の交流促進による観光の新需要創造という視点を持って、北海道新幹線の経済効果を生み出すことが必要と考えられる。

当然のことながら、東京～新函館北斗間の時間短縮については、これからも議論を行うことを前提とし、現段階の置かれている状況の中でできる最善のことを考え実施していくことを基本的な考え方に据えたい。

4.2 新幹線開業に向けた北海道内の連携事例

現在、新幹線開業に向けてその中心となる道南地域では、既存事業との連携強化やエリア内の観光資源のブラッシュアップとともにツアー企画、また、二次交通の現状把握など、数多くの取り組みが行われている。また、道南地域のみならず北海道の各地域にて広域連携を図りながら新幹線開業後の経済効果を高める取り組みが行われている。本節では、これらの取り組みについて道南エリアでの取り組みを中心に整理する。

(1) 環駒ヶ岳広域観光協議会

道南のランドマークとなっている駒ヶ岳を囲む、森町、七飯町、鹿部町の3つの自治体から構成される協議会（事務局：森町）である。これまでには、その中心となる大沼公園をフィールドに、観光客に対して3町の特産品を紹介する食に関連した事業や、駒ヶ岳を中心とした観光パンフレットを作成し、函館市内のホテル等に設置、また、北海道じゅらんと連携した、「モバイルスタンプラリー」事業等を実施している。

平成26年度には、環駒ヶ岳エリアにおける新たな着地型旅行商品開発に向けて、本エリ

ア内にて体験プログラムを実施するメンバーによる各地域ならではの魅力を体感できる旅行商品づくりに向けたワークショップを開催している。

環駒ヶ岳エリアは、北海道新幹線を利用して来道する観光客が最初に降り立つ地域であることから、駒ヶ岳と大沼という二つの地域資源を活用した、新たな商品づくりに向けて活動を行っている。

図表 4-3 カンコマスタンプラリーのパンフレット



(2) 新幹線木古内駅活用推進協議会

松前町、福島町、知内町、木古内町、上ノ国町、江差町、厚沢部町、乙部町、奥尻町の道南西部の9町による協議会（事務局：木古内町）である。協議会では、生活交通路線となっている路線バス等の既存路線を活用した、観光利用のあり方に関する検討や、定期観光バスである「道南史蹟めぐり」の磨き上げ、また奥尻島観光の魅力向上等について実施している。

図表 4-4 旬感・千年北海道 Web とパンフレット



地域のイメージ作りやブランド構築に向けて、広域観光のキャッチコピーとなる「旬感・千年北海道」を作り上げ、ポスターや Web を通じて、プロモーション活動を行っていることが特徴となっている。

また、地域イメージのさらなる向上を目的として、質の高い北海道の地域情報を発信する冊子である「チビスロウ」の道南西部版として作成し、新幹線開業を見据えて、マスコミや旅行代理店に対して、積極的に PR を行っている。

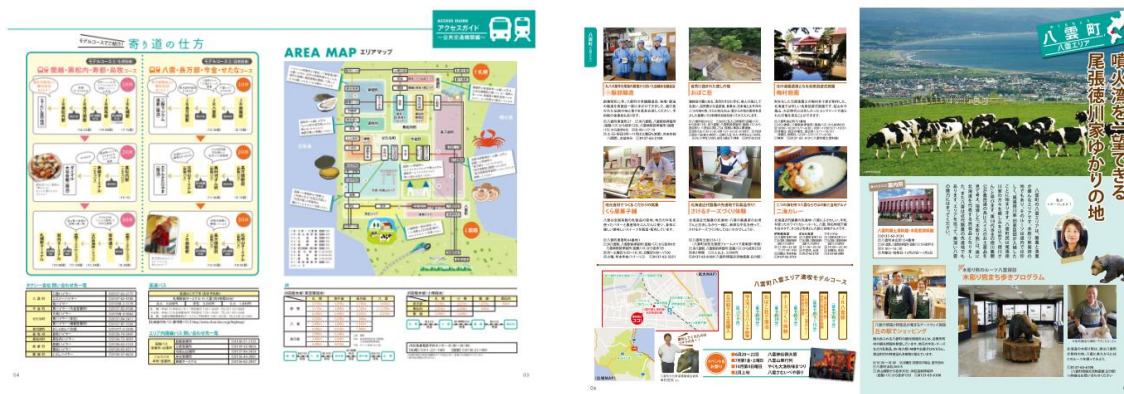
(3) 北海道新幹線開業を見据えた広域観光連携協議会

渡島檜山の北部と後志南部まで含めた、八雲町、長万部町、せたな町、今金町、島牧村、蘭越町、黒松内町、寿都町の 8 町村による広域連携を行っている協議会（事務局：一般社団法人八雲観光物産協会）である。八雲町は、新幹線が札幌まで延伸される際に、新駅が設置される地域と予定されている。したがって、現在から北部 8 町エリアが一体となって、観光に関する連携や情報共有のための組織を平成 24 年に設立した。

事務局を担っている八雲町は、渡島檜山北部地域の二次交通のハブとなるとともに、ニセコエリアへのルート設計や、新幹線ルートから外れることとなる日胆・日高地域を目的地と据える場合も拠点となるであろう。したがって、八雲町を中心として、広域連携は必須になると考えられ、二次交通を利用したルートづくりや新たな着地型旅行商品開発などの取り組みが始まっている。

また、広域連携を見据えた地域の魅力を伝えるためのパンフレット（図表 4-5）の作成などを行っている。

図表 4-5 寄り道ふれあい旅 GUIDE BOOK



(4) 北海道新幹線新駅沿線協議会

新函館北斗駅の沿線地域である、函館市、北斗市、七飯町、鹿部町、森町の 5 市町および JR 北海道や函館国際観光コンベンション協会等の観光団体や圏域内の交通事業者の 15 団体により組織された協議会である。

本協議会では、新函館北斗駅の沿線地域が保有する観光資源、地域資源を活用して、広

域連携して観光客誘致を図ることを目的としている。事業としては、既存のグルメイベント事業等との連携強化や、リピーター確保を目的とした観光素材や資源の整理を行っている。

特徴的な取り組みとしては、二次交通の検証と連携を図ることを目的とし、JR・函館バス・函館市電の2日間乗り放題となるフリー共通乗車券「はこだて旅するパスポート」を発売したりしている。また、レンタカーやタクシーとの連携、レンタサイクルの活用なども検討を行っている。

図表 4-6 はこだて旅するパスポート



(5) 北海道新幹線×nittan 地域戦略会議

新幹線開業による観光客誘致の効果を高めるために、新幹線沿線ではない胆振日高地域においても、地域経済の活性化を目指して平成 25 年 10 月に胆振日高の両管内の全 18 市町と経済団体で構成される「北海道新幹線×nittan 地域戦略会議」が設立された。

本団体では、新たな観光ルートを構築し、新幹線沿線ではない地域にまでその波及効果を高めようと新たな旅行ルートの構築等に向けた活動を行っている。その中でも特徴的なことは、道南の森町からクルーズ船を活用して室蘭まで誘客するというコースのコースづくりに向けた試験を行っている。

今後は、新函館北斗駅から森町までの二次交通の確保や、クルーズ船の運航を担う民間事業者の参加など、具体的な動きとなるには、幾つかの壁が残されているが、旅行会社からは期待されている新たな観光ルートに向けた挑戦となっている。

この他にも、北海道全域として新幹線開業に向けた取り組みを推進する「北海道新幹線開業戦略推進会議」や「北海道新幹線しりべし協働会議」、「青函圏観光都市会議」など、多くの団体が立ち上がり、新幹線がもたらす経済効果を道南地域や新幹線沿線地域のみな

らず、北海道全域へその効果を享受できるよう、全道各地で様々な取り組みを実施されている。

北海道の道南エリアに強みがある「歴史型観光」と北海道全域に強みを有している「自然型観光」の両面を活かしつつ、二次交通の構築や整備などを行いながら広く経済効果が高まるよう、各地域で取り組みが行われている。

一方、これら各地域での連携の取り組みは、総じて行政主導で行われており、事業の内容もパンフレット作成やスタンプラリーの実施など、プロモーション活動が中心となっている。したがって、活動の持続性や地域の観光戦略を構築するためのマーケティング機能、観光品質の向上を図るためのマネジメント機能の強化に対する取り組みが必要となっている。そこで、道南エリアにて、民間発想の視点を持ち、地域をマーケティングしながら観光地域づくりを進めている実践例が出てきているので、次節ではこの取り組み事例について取り上げる。

4.3 道南地域における周辺地域の観光振興に向けた実践例

(1) 八雲町の取り組み

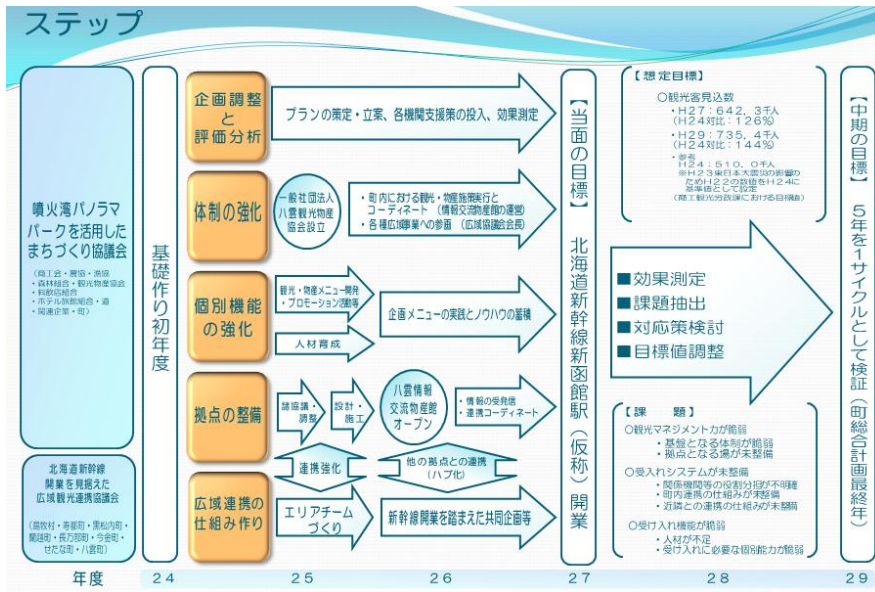
八雲町は、渡島総合振興局管内に位置し、産業基盤を酪農と漁業に据えた町である。また、木彫り熊発祥の地であり、バター飴の元祖といわれている。平成 17 年 10 月 1 日、檜山支庁管内の熊石町と支庁を越えて合併したことにより、日本で唯一となる日本海と太平洋の二つの海を持つ町となった。

八雲町では、平成 18 年に開園した「道立公園噴火湾パノラマパーク」を大きな機会と捉え、また、北海道新幹線開業の大きな可能性を活かすことを目的に、産業・経済面で新しいまちづくりを進めるため、農林漁業の経済団体や商工関係団体、観光事業団体、行政が一体となり、平成 24 年 6 月 29 日に「噴火湾パノラマパークを活用したまちづくり協議会」を設立した。本協議会では、開園後から年間 40 万人以上が訪れているパノラマパークに建設する八雲町情報交流物産館「丘の駅」や観光施策について議論を行うことを目的とし、図表 7 のスケジュールにあるように中期的視野にもとづいたアクションプランを作成し、具現化に向けて各種事業を実施してきた。

八雲町では、「丘の駅」の整備というハードインフラの整備とともに、ソフトインフラとして、観光まちづくりの推進組織を強化し、観光コンテンツの整備ならびに物産振興に向けた取り組みも行っている。

観光まちづくりの推進組織としては、八雲町に存在した旧観光協会と旧物産協会の両団体を平成 23 年 4 月に統合することにより、八雲町の観光と物産の振興を目指し、さらに、平成 25 年には一般社団法人化し社会的信用力の向上と事業基盤の強化を図り、八雲町の産業・経済の発展に資することを目的として「一般社団法人八雲観光物産協会」が主体的に活動している。

図表 4-7 八雲町におけるアクションプランのスケジュール



(資料) 噴火湾パノラマパークを活用したまちづくり協議会「“交流人口拡大による新しいまちづくり”アクションプラン Vol.2」

法人化に合わせ、既述の「丘の駅」の運営へ指定管理者として携わり、これまでにはない観光と物産の情報受発信機能や、地域の観光振興、物産振興に関するコーディネート機関として、新たな取り組みを開始することとなった。

このように、観光まちづくりの推進組織を強化するため、観光物産協会の一般社団法人化や「丘の駅」の指定管理者による物産事業による収益を確保し、北海道新幹線の開業を見据え、平成26年からは旧熊石町を軸とした観光コンテンツのブラッシュアップ（熊石地域活性化プロジェクト）、八雲ブランド構築に向けた物産振興（八雲町ブランド化推進事業）について、八雲町役場と連携しながら進めることとなった。

図表 4-8 八雲町情報交流物産館「丘の駅」の外観と施設内の様子



熊石地域活性化プロジェクトのフィールドとなる旧熊石町は、昭和35年には1万人を擁した人口も、平成23年には3千人を割り込み、高齢化率も八雲町が26.4%に対して熊石は40%と、典型的な過疎化・高齢化の地域となっている。基幹産業である漁業の水揚量も後継者不足により激減し、少子化の影響を受けて熊石高校も平成27年度に廃校となることから、ますます子育てが難しく過疎化高齢化が加速する可能性が高い地域となってしまっている。

以上を背景に、熊石地域の地域住民を核に札幌大谷大学ならびにバックアップする行政の三位一体によるプロジェクト化を図り、熊石地域の活性化と交流人口の増加を図ることを目的に熊石地域活性化プロジェクト推進協議会を立ち上げ、観光資源のブラッシュアップに向けたワークショップの開催や、札幌大谷大学の学生による熊石地域の伝統的食文化の調査を行い、観光資源化すべくデータベースの構築を行っている。

調査で発掘された観光資源のパンフレット作成や、熊石地域の伝統的食文化を発信できる拠点整備、多くの観光客が訪れているキャンプ場の高度利用、閉校となった学校の有効活用など、今後の観光振興に向けて具体的な検討に入っている。

一方の物産振興事業である八雲町ブランド化推進事業では、平成26年度から八雲町内の優れた資源や技術力を活かした地域物産の振興による産業・経済の活性化に向けた意識醸成や町内事業者の知見の向上を目指して活動が始まった。

平成26年度には、地域の主に食品加工企業を中心とした民間企業者に対して、研修会5回、市場調査2回、ワークショップを1回開催し、参加者のスキル向上、市場調査とともに具体的なビジネスマッチングまで実現してきた。また、平成27年度には、八雲町内の食品製造販売を生業とする企業等の新商品開発による売上向上や既存商品のブラッシュアップという「攻めの経営の実施」とともに、衛生管理や知的財産権などの「守りの経営」の両面について知見の向上を図り、結果的には、「丘の駅」で販売する商品の高付加価値化ならびに「売れる商品づくり」を目指し、グループ別のワークショップ（図表4-9参照）や物産振興にかかるビジョンの策定を行っている。

図表4-9 八雲町ブランド化推進セミナーワークショップの様子



以上のような八雲町の観光振興の推進組織として、一般社団法人八雲観光物産協会が中心となり地域全体をマーケティングする取り組みが始まってきている。まさに、地域版 DMO (Destination Marketing/Management Organization) を目指す活動となっており、一般社団法人八雲観光物産協会が主体となり、地域を牽引する組織として、観光コンテンツのインフラ整備とともに物産振興に関する取り組みを行い、八雲町のみならず道南全域をマーケティングしながら、情報、物産の受発信拠点として整備を進めている。現在では、旅行業第三種の登録を行い、着地型旅行商品の開発ならびに Web 上での販売も手がけており、北海道新幹線の開業を見据え、ますますステップアップに向けて確実に進めている。

図表 4-10 八雲町観光物産協会による着地型旅行商品の販売



(資料) 八雲町観光物産協会 HP より (<https://tour.yakumo-okanoeki.com>)

(2) 大沼エリアの取り組み

大沼国定公園は、渡島半島の中央部に位置し、環駒ヶ岳エリアとして、七飯町、鹿部町、森町の3町にまたがる自然公園であり、明治時代よりリゾート地として利用されていた。公園の中心である南大沼地区は、道南の玄関口である函館から北へ20km程のところに位置している。この道南の玄関口となる大沼エリアで、道南地域の農村風土や食文化等の地域資源を体験できる拠点を整備し、道南エリアの農山漁村地域の交流を促進し地域活性化を目指す活動が始まった。

具体的な取り組みは、平成25年より環駒ヶ岳エリアで作られている魅力的な特産品を発掘し、また、JR大沼公園駅構内の旧キヨスク空き店舗を有効活用することで、物産振興を目指す活動が始まった。この旧キヨスク空き店舗を活用し、大沼エリアの関係者である大沼国際コンベンション協会、地域の飲食店関係者、観光関係者、行政、町内会と連携し、大沼エリアの特産品や弁当、和洋菓子、乳製品、ジャムなどの販売を行う「ローカルセル

クトショップ・小昼庵（こびりあん）」を開店させた。

図表 4-11 JR 大沼公園駅と旧キヨスク空き店舗の様子



ここでは、物産振興による経済活動という成果のみならず、地域内のネットワークが構築されたことが一番の成果となっている。その成果の一つの事例としては、地域内外から高いニーズを持っていた「大沼あんぱん」の復活である。「大沼あんぱん」は、昭和 20 年代から約 40 年間近く大沼で販売されており、地域住民のみならず観光客にも高い評価を得ていたが、製造者の廃業とともに惜しまれながらその姿を消すこととなった。そこで、地域内のネットワークを活用し、地域の製パン事業者と連携を図り、販売場所は多くの観光客も立ち寄る「小昼庵」で実施する体制をもって、北海道産の小麦を利用して「大沼あんぱん」は復活を果たすこととなった。このことにより、観光客だけではなく、地域住民が訪れるショップとして評判を得ることとなった。地域の観光施設や地元の道の駅に対して、地域住民が訪れるという事例は多くはない。このように、観光客を対象としつつも地域住民が訪れるショップというのは、観光客と地域住民の交流など、さらなる相乗効果を生み出すこととなる。

従来まで、観光案内を行う施設では、いわゆる観光パンフレットを渡すだけの案内業務が主な業務となっていたが、上記の活動が地域内外から高く評価され、質の高いサービスの提供や商品の販売による、地域で外貨を稼ぐことの重要性が理解されたことを受け、セレクトショップ事業は、一般社団法人七飯大沼国際観光コンベンション協会、ななえ大沼物産協議会、大沼グリーン・ツーリズム推進協議会、七飯町と協議し、JR 大沼公園駅に隣接する大沼国際交流プラザ（運営：一般社団法人七飯大沼国際観光コンベンション協会）に引き継がれ、ここが中心となり観光振興と物産振興の両軸を進めることとなった。

地方自治体が所管する施設では、その地域外に受益が及ぶ経済活動は困難なことが多く、端的に示すなら地域外の商品を販売することが不可能なことが多い。また、観光を推進する主体となる観光協会は、行政の下請け機関となっている組織が多く、旧態依然の体質を変えることができないという悪循環に陥っている地域が多い中、大沼エリアでは新たな観光に対する推進体制が構築されたことが一番の成果と考えられる。

図表 4-12 大沼国際交流プラザ外観と売店の様子



要約すると、JR 大沼公園駅前の空き店舗を活用したことを契機に、観光案内サービスの充実と物産振興の拡充となり、①販売力の強化、②ローカルコンシェルジュの育成、③地域内外から評価を得る特産品開発、④着地型観光商品開発について、基盤強化が実現されてきた。これらの実績を背景に、新たなステップに登るための好循環が生まれつつある。今後は、北海道新幹線開業を見据え、上記の機能のブラッシュアップとともに、JR 大沼公園駅の対岸部となる東大沼地区へ誘導するための「対流拠点」の整備を行う計画となっている。この拠点整備が実現するならば、大沼地域での観光客の滞在時間が長くなり、地域人材との交流促進につながるなど、観光客の満足度向上や地域経済活性化が図れると考えられる。

この計画は、平成 27 年度と 28 年度の 2 か年をかけて空き施設の改修を行いながら整備を行うこととしている。また、この拠点では、ファームレストランや直売所、訪日外国人への対応や Wi-Fi スポットの整備といったサービス拡充を行うなど、行政と連携して大沼エリア全域をマーケティングしつつ、観光に関する効果を高める活動を行っており、八雲町同様に地域版 DMO を目指す活動として取り組んでいる。

このように道南地域では、観光地域づくりを目指す活動が始まっており、八雲町や大沼エリアでは、行政と連携した形で地域版 DMO を目的として活動が始まっている。このような地域を牽引する組織とした DMO を各地域に構築していくことが、観光客の満足度向上につながる事となる。

4.4 観光地域づくりにおける DMO の可能性

近年、観光地域づくりを進める上で、DMO の存在が注目されている。これまで、観光地域づくりを進める中で、マストツーリズムからの転換を目指す活動が促進され、グリーンツーリズムや体験型観光をはじめ、多くの着地型旅行商品が作られてきたが、その多くはプロダクトアウト型で作られているため、販売することに苦戦する事例が多いのが実情となっている。そこで、「新商品開発ならびに販売促進」という、一般的な民間企業では当然のように行われている「マーケティング」という視点を観光地域づくりに取り入れることが必

要となっており、この「マーケティング」を導入することで、観光促進における一つの課題解決につながっている。

特に欧州では、国や地域レベルの DMO がマーケティングを含めた中期的な観光戦略を実施する上で大きな役割を担ってきている。DMO の M の部分は、マーケティングとマネジメントと 2 つの意味を有しており、厳密に言えば別の位置づけになるが、本節では市町村単位の比較的小さなエリアを対象として論じているため、マーケティングを指すこととする。

「マーケティング」とは端的に示すなら、「何を売りたいか」という視点ではなく、「何が求められているか」の視点を持つことである。したがって、自らの顧客は誰なのか、その顧客のニーズを抽出し、何のニーズに対して何のサービスを提供するかという顧客前提の考え方が必要となっている。

本来であれば、民間企業が自らの顧客を想定し、自らのみのマーケティングを行うのだが、観光分野では、一つの地域全体をマーケティングする必要があるため、誰がどのようにマーケティングすればよいのか決まったモデルが作られていないという課題が生じている。行政なのか、民間事業者なのか、業界団体なのかの役割分担が不明瞭になってしまうのである。

そこで、旅行訪問先となる地域をマーケティングする組織として、DMO の必要性が高まってきたのである。その組織が観光地域づくりの推進組織となり、①地域資源を編集して新たな旅行商品の造成、②作られた商品の販売、③来客者への対応を主たる業務として、観光により地域を牽引する役割を果たすこととなる。その結果、持続可能で高品質な観光サービスの提供が可能となってくる。

この観光地域づくりの推進組織、いわゆる DMO は、一般の旅行業者とどこが違うのかという疑問が出てくる。地域資源を発掘して旅行商品を造成して販売するということは、一般の旅行業者と同じ活動となる。しかし、DMO においては、観光商品の販売と地域の物産振興による収益の柱を持ちつつ、地域ならではの情報を集約しながら紙媒体や Web を通じた情報発信事業から、公共施設や道の駅の指定管理業務、観光振興を通じたまちづくり業務、各省庁や行政からの補助事業や、受託事業による公共性の高い事業も行うこととしており、一般の旅行業者より公共性が強いという性質を持ち合わせている。

このような DMO が、顧客志向を前提にして各地域にて立ち上がり事業化されることで、これまでのプロモーションが主体の観光施策から、稼ぐことができる観光施策へ徐々にシフトされることとなる。したがって、DMO が機能されることで、これまで地域内で存在しなかった新たなサービス業の創出となり、そこが雇用の受け皿となり、さらに地域の観光事業者の新ビジネスの創出となり、地域全体へ観光の効果を波及させることが可能となる。八雲町や大沼エリアでは、これらを見据えて地域版の DMO を目指して活動が始まったところである。このような観光促進の体制を作ることで、交流人口の促進とともに、観光での経済効果を高め、さらに広げることが可能となる。

わが国では、地域における観光産業を推進する主体として、都道府県や自治体単位に存

在する観光協会や商工会、また、業界団体である旅館組合等が存在しているが、その主たる業務は、地域をマーケティングするのではなく、地域のプロモーションもしくはイベント事業を中心に行うだけとなることが多い。また、それらの主体の多くは会員組織で成り立っているため、会員外に対して受益が及ぶ活動を実施しにくいのが現状となっている。DMOにおいては、地域の民間事業者、業界団体、町民、行政という多くのステークホルダーの理解を得つつ、観光事業者のみならず、まさに地域全体をマーケティングするという、「公共性を持った観光ビジネスの事業主体」ということとなる。

したがって、DMOの方向性としては、観光庁が平成24年度まで支援してきた「観光地域づくりプラットフォーム」に対して、さらなる機能強化した組織と考えることができる。「観光地域づくりプラットフォーム」は地域内の着地型旅行商品の提供者と市場をつなぐワンストップ窓口を目指し、恒常的な収益を確保しようとしている点は同様であり、この機能に対して、地域全体の観光振興に対する理念の共有や、地域全体のマーケティング能力を高め、観光品質の向上を目指した組織となる。

このように地域の観光による効果を高めることを目的とした地域版DMOを構築していくことで、新幹線開業に向けた効果の向上、またインバウンド対応や観光品質の向上といったことが現実化してくる。今後、ますますDMOに対する期待が高まるであろう。

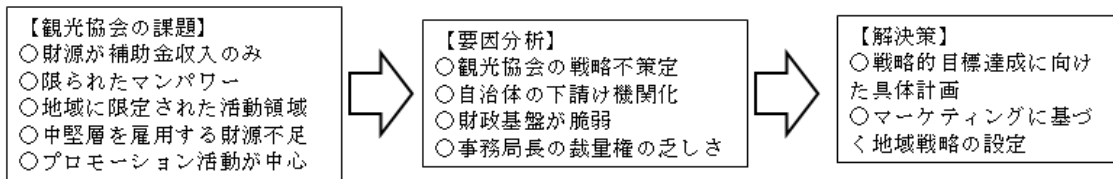
4.5 地域版DMOによる稼げる観光地域づくりの可能性

平成27年6月に閣議決定された「まち・ひと・しごと創生基本方針2015」では、地域の観光振興を専門的に推進するための組織として日本版DMOの必要性について示されているように、DMOが観光振興における一つのキーとなってきている。

すでに、北海道内でも多くの観光協会が法人格を有したり、また、法人格を有する議論、また旅行業を取得する観光協会が多くなってきており、ますます観光協会の役割が大きくなってきているといえよう。

当財団では、平成25年より北海道内の地域において民間主体による地域づくり・産業振興に関する活動に対して、5年程度の中期的視野に立った支援事業を構築し、現在では35件の地域振興プロジェクトを支援している。この採択先となる事業主体には、地域の観光協会が多く、それら観光協会に対してサポートを継続する中で、観光協会が抱える共通の課題についてみてきた。それらの課題は図表4-13に示すように「自治体からの補助金収入しかない」、「限られたマンパワーしかない」、「行政区域に限られたプロモーションしか実施できない」、「中堅層のプロパー職員を雇えない、継続雇用が困難」、「プロモーションの内容も限られたことしかできない」といったことが挙げられ、これらの課題を解決するには、観光協会の財政的・組織的な自立化が必要であり、いわゆる「稼ぐことができる」仕組みづくりが求められていた。

図表 4-13 観光協会が抱える共通の課題と解決策



(資料) 観光協会へのヒアリングにより当財団が作成。

また一方で、行政では、事業の継続性や短い周期での人事異動など組織上の特性に由来する面において、観光推進における課題を複数抱えており、それら乗り越えて地域の自立的、持続的な発展を牽引する「新しい主体」として、観光協会が果たす役割が再評価されつつある。そこで、これらの課題を解決するためには、戦略的目標達成に向けた具体計画やマーケティングに基づく地域戦略の設定を行うことで、その結果、観光協会自体の組織的にも財政的にも自立化することが必要となる。

地域の発展を地元から牽引する主体として、今後その役割がますます重要になると期待されている観光協会について、それぞれが抱える課題を共有し、その解決に向けた実務的、実践的な方策を話し合う機会を創出することを目的に、DMOを目指す北海道内の9つの観光協会が集まり、「地域の持続的な発展を牽引する新たな観光協会のあり方に関する研究会（略称：新観協研）」（座長：北海道大学 観光学高等研究センター 特任准教授 石黒侑介氏 事務局：公益財団法人はまなす財団）を、平成26年11月に立ち上げた。これまで計4回（平成27年10月30日現在）の研究会を開催し、日本版DMOや地域版DMOについての事例研究のほか、海外や道外のDMO事例、観光統計に関する研修会、観光協会の内部規定の策定や労務管理の事例、おみやげ商品開発事例やその販売チャネルの構築方法、旅行業取得に向けた研修会、Webマーケティングやネット広告収入モデルの研修会など、参加する観光協会のニーズに合わせて、その都度テーマを見つけ出し、具体的な検討や研究を行い、地域版DMOを目指す現場メンバーによる情報交換やネットワーク構築といった活動を進めているところである。

参加している観光協会の中には、本研究会での事例や情報をもとに、平成27年4月に一般社団法人化し、今後は第三種旅行業を取得し、地域版DMOを目指して具体的な活動を始めるところも出てきている。本研究会については、参加している観光協会の要請が強いことから、当面の間は継続することとしている。

図表 4-14 新観協研の様子



本研究会に参加する観光協会は、市町村レベルの比較的小規模な観光協会が中心となり、小さな地域の観光振興を担うメンバーとなっているが、今後は、参加している観光協会同士の広域ネットワークに発展する可能性も出てきている。ビジネスの世界には行政区というエリア制限がないように、観光事業も行政区だけで区切ってしまうのは、マーケット志向を担うことができない。したがって、観光協会が行政の枠組みにとらわれず、民間発想による観光地域づくりを目指すことで、地域交流の促進並びに稼ぐことができる観光につながり、経済的な持続性ととも質の高い観光サービスが生まれてくるであろう。

以上のように、市町村レベルの観光協会を事業主体として、地域版 DMO を構築していくことで、稼ぐことができる観光地域づくりが可能になると考えられる。その結果、北海道新幹線というハードインフラを有効活用することを目的に、観光地域づくりを行う推進組織やそのステークホルダーがともに知恵を絞ることで、その効果を高めるための具体的な活動がおのずと実現できるであろう。

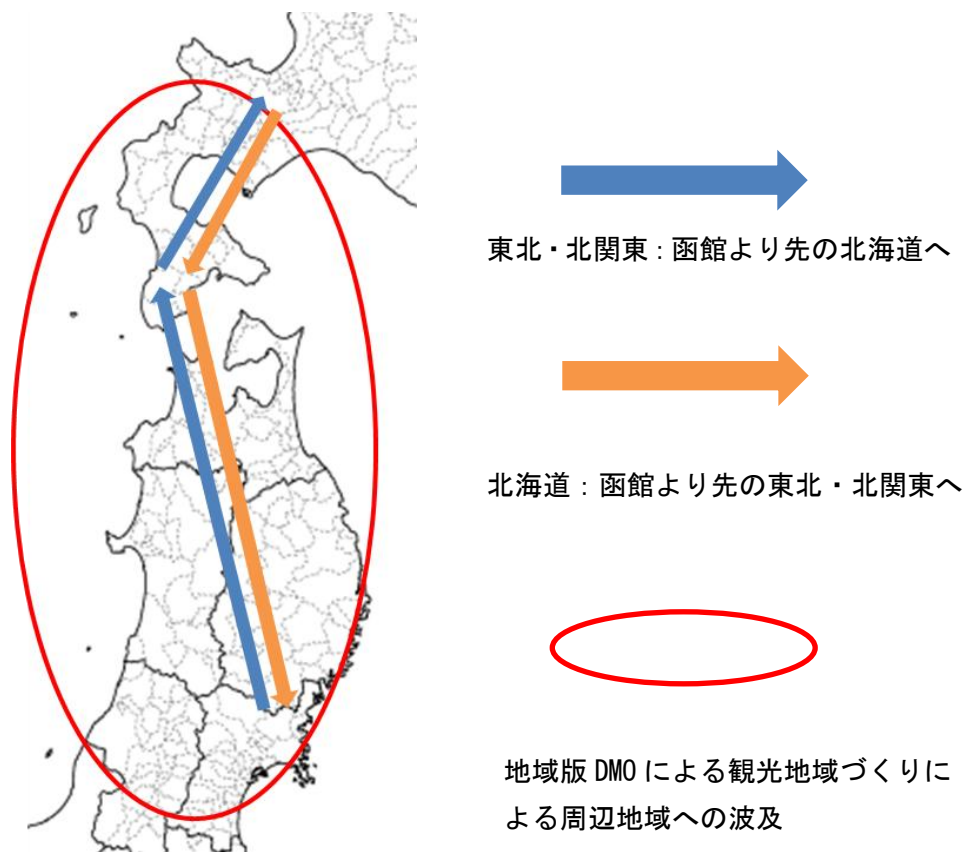
特に北海道新幹線については、現在置かれている状況では、函館を軸として北海道と東北、北関東との交流や連携を行うことで、その効果を高めることになるだろう。既述のように東京からの誘客という視点では、航空機との競争において厳しい現実が待ち受けているため、東北や北関東のエリアを対象としたビジネス利用や観光促進が新幹線開業の効果に結びつくと考えられる。

したがって、図表 4-15 で示すように、「函館に行く」という目的で利用するのではなく、北海道サイドとしては「函館の先にある」東北や北関東へ行き、東北や北関東サイドでは、「函館の先にある」北海道へ行くという、お互いに「函館の先に行きやすくなる」という視点を持って、地域版 DMO が連携して質の高いサービスを持続的に提供しつつ観光客を誘客することが、北海道新幹線開業の効果を高める当面の方向性になるのではないかと。

それを引き出すことができるか否かは、それぞれの地域において、自治体や地域版 DMO、各民間事業者、業界団体等が一体となり、魅力的な観光コンテンツ等を整備し、新函館北斗駅より先に行くことや途中下車したくなる動機付け、利活用しやすい二次交通の整備を推進していく必要があるだろう。

そして、これらの活動を持続的に継続することで、観光におけるブランド化につながってくるものと考えられる。ブランド化を目指すためにも、単年度ではなく少なくとも10年単位の視点を持って、新たな観光地づくりを紡ぎだす気持ちをもって取り組んでいくことが必要である。

図表 4-15 北海道新幹線開通に向けた連携促進の可能性



<<参考文献>>

内田純一 [2015]「観光マーケティング～日本版 DMO に必要な CSV 機能とは何か～」『NETT』第 90 号 ほくとう総研。

大社充 [2013]『地域プラットフォームによる観光まちづくり マーケティングの導入と推進体制のマネジメント』学芸出版社。

佐々木一成 [2008]『観光振興と魅力あるまちづくり 地域ツーリズムの展望』学芸出版社。

(株)日本政策投資銀行・(株)日本経済研究所 [2013]『地域ビジネスとして発展するインバウンド観光』。

(株)日本政策投資銀行 [2014]『日本型 DMO の形成による観光地域づくりに向けて』。

藤野公孝・高橋一夫編著 [2014]『CSV 観光ビジネス 地域とともに価値をつくる』学芸出版社。

噴火湾パノラマパークを活用したまちづくり協議会 [2014]『交流人口の拡大による新しいまちづくりアクションプラン Vol. 2. 1』。

(一社)八雲観光物産協会 [2014]『熊石地域活性化プロジェクト 事業実績中間報告書』。

国土交通省 HP (http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000041.html)

北海道新幹線 HP (<http://hokkaido-shinkansen.com/>)

(一社)八雲観光物産協会 HP (<https://tour.yakumo-okanoeki.com>)

5. 新幹線を活用した新たな荷物輸送

片石温美（室蘭工業大学地域共同研究開発センター 准教授）

5.1 新幹線による荷物輸送システムの提案

平成 28 年 3 月開業の北海道新幹線（新青森駅～新函館北斗駅）の効果として、北海道の産業振興に対する効果の期待が大きいですが、筆者らは新幹線車両の一部を活用した荷物輸送システム（特に水産物を例にして）実現の可能性を研究し、旅客による効果以外の経済効果として提案してきた^{1) 2) 3)}。

北海道と首都圏間の水産物流通において、首都圏向けの北海道水産物の多くはトラックに積載後、青函フェリーと高速道路を経由して首都圏へ輸送されている。このようなトラック輸送は多くの時間を要し、更に悪天候によるフェリーの遅延、欠航など定時性の問題をかかえている。

トラック輸送の場合、特に北海道道南地域の郡部から出荷した水産物が首都圏でせりかけられるのは、漁獲した日から起算して翌々日となる。そのことは商品の鮮度面、価格面での競争力低下の要因にもなっている。このため、生産地から消費地まで、可能な限り短時間の輸送もしくは首都圏の購入者にとって利便性のある時間帯に水産物が到着する輸送システムの構築が実現すれば、道南産水産物の高価値化、高質化が期待できる。

以下には、平成 18 年から約 5 年間にわたる調査研究をまとめたが、参考にした統計データや関係者へのヒアリング内容などは当時のものなので、現在と異なる可能性があることを断っておく。

5.2 北海道道南地域と首都圏間の水産物輸送実態

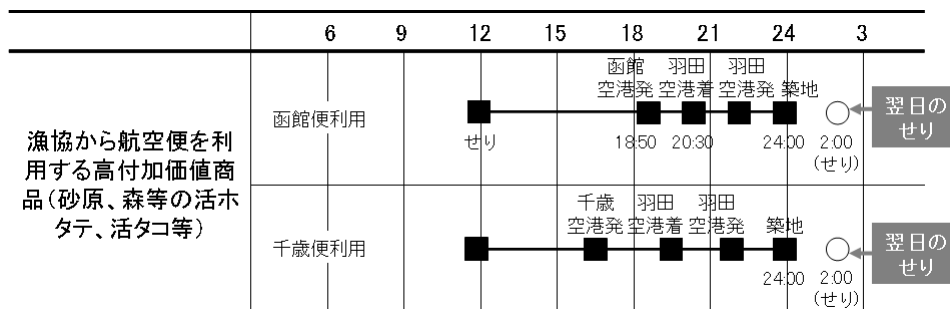
5.2.1 既存輸送機関の実態

(1) 航空輸送

平成 17 年度における函館空港から羽田空港向け貨物量は 9,698 トンで、既調査(航空貨物流動実態調査集計表(平成 13 年 3 月、国土交通省))によれば、函館から東京へ向かう航空貨物の約 80%は水産品であった。最新の航空貨物動態調査（平成 26 年 3 月、国土交通省航空局）によれば、函館空港で発送された航空貨物のうち水産品の占める割合は 47%となっている（秋期 1 日調査）。

航空機を利用するのは運賃負担力のある高額の水産品である。その一例として、図表 5-1 は噴火湾沿岸の砂原・森町の活ホタテ、活タコ等が航空便輸送される経路を示す。産地から出荷する時間が午後なので、航空機を使用しても翌日のせり扱いになる。また函館～東京便の貨物が満杯になると、新千歳空港経由で東京へ輸送される。いずれにしても翌日のせりとなる。

図表 5-1 漁協から航空便を利用する高付加価値商品の輸送実態



(2) トラック輸送

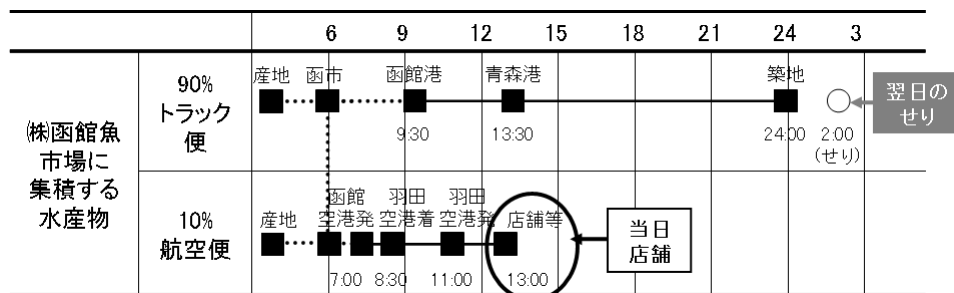
フェリー貨物流動実態調査（平成 12 年 3 月、北海道開発局）によれば、平成 11 年 11 月の調査期間（2 週間）の中で、北海道から移出する品目別貨物量のうち、水産物輸送に関しては函館港からの移出が全道の 45%を占めていた。また北海道開発局と（独）北海道開発土木研究所が平成 16 年 10 月の 2 週間に実施したフェリー・RORO 貨物実態調査に基づく平野ら⁴⁾の分析によれば、函館港からのフェリーと RORO 船による水産物移出は全道の 45%をしめる結果となっている。

トラック輸送の課題は、年 5～6 回の頻度ではあるが荒天によってフェリーが欠航すること、北海道は三陸などに比べると輸送時間、コスト、輸送の安定性・定時性などの面において競争力が小さいこと、トラックは数量がまとまらなると割高になるなどである（一台 10 トン(1,000 箱)以上必要で、荷がまとまらないときは一部航空便で輸送）。

5.2.2 函館魚市場に集積するイカの輸送

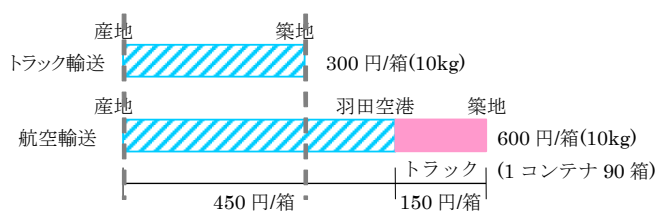
図表 5-2 には、北海道道南地域の水産物のうち(株)函館魚市場に集積するイカを東京へ輸送する際の経路を示す。東京向けのイカの 90%を占める築地向け輸送は主にトラック輸送によるもので、翌日のせりにかける。残り 10%は寿司屋や料理屋への直送便で函館空港から羽田空港へ向かい、羽田空港からトラックによって各店舗へ輸送される。

図表 5-2 (株)函館魚市場に集積するイカの輸送実態



5.2.3 輸送コスト

図表 5-3 は(株)函館魚市場から築地にイカ 1 箱 (10kg) を輸送した場合の輸送コストを示す。トラック輸送は築地まで 300 円/箱 (10kg) であり、1 輸送業者との契約をす



図表 5-3 生産地から築地までの輸送コストと経路

ればその価格で輸送が可能である。一方、航空輸送の場合は羽田空港まで 450 円/箱 (10kg)、それに加えて羽田空港から築地まで 150 円/箱 (10kg) であり、あわせて 600 円/箱 (10kg) となることからトラック輸送の 2 倍となる。更に航空輸送では函市から羽田空港、羽田空港から築地までの輸送業者が異なり、契約も別に結ぶ必要がある。

航空便の課題は、羽田空港での貨物の引き取りに 2～3 時間かかること、冬期は航空機材が小型化し貨物の積載可能量が小さくなること、航空機のカーゴは冷凍コンテナが無いため、ドライアイスで 20～30kg くらい入れること等である。

5.3 新幹線を活用した荷物輸送の可能性 (水産物を例に)

筆者らは、この輸送システムを活用することが、道南地域の水産物の付加価値増加に寄与し、それが道南地域にどれだけの経済効果をもたらすのか試算した。

5.3.1 我が国唯一の鮮魚輸送列車の事例

かつて国鉄、京阪電鉄などの私鉄は、地方港に水揚げされた水産物を都市に輸送するため貨物列車を運行していた。また、昭和 10 年に建設された築地市場では、鉄道が市場内に引き込まれ、汐留駅から市場まで貨物列車が運行されていたが、昭和 30 年代以降はトラック輸送に転換し次第に列車輸送の需要は減り、昭和 59 年に完全廃止となった。築地市場のカーブを描いた形は、当時の長いプラットホームの名残である。

現在、水産物を輸送する列車は、近畿日本鉄道の「鮮魚列車」のみである。

これは「伊勢志摩魚行商組合連合会」の貸切車両として昭和 38 年 9 月 21 日から運行を開始したものであり、三重県の漁港で早朝に水揚げされた水産物を奈良や大阪へ運ぶために、宇治山田から大阪市上本町まで、日曜・祝日を除く毎朝運行されている。

図表 5-4 は「鮮魚列車」の輸送状況を示す (平成 19 年視察時のもの)。a は、搬入 (松阪駅) 時の状況である。早朝、伊勢志摩魚行商組合連合会の組合員が伊勢・志摩にある漁港の市場などから水産物を集め、5:00～6:00 頃、軽トラックに積載した水産物を台車に乗せてホームに運ぶ。b はホームで列車の到着を待つ貨物、c は到着した鮮魚列車である。

水産物は水漏れがしないようにビニールなどで梱包される。d のように荷物を積んだ列車は大阪市上本町の降車専用ホームに停車、乗降口が開いた瞬間一気に組合員が台車に荷物を載せ (e)、台車専用通路からトラックに積み込み (f)、大阪にある各組合員が所有する店舗へ輸送する。店舗の販売価格は市場価格の 1 割ないし 2 割高だが、安心と鮮度を評価する

主婦が購入するそうである。

図表 5-4 鮮魚列車の輸送状況（撮影：平成 19 年）

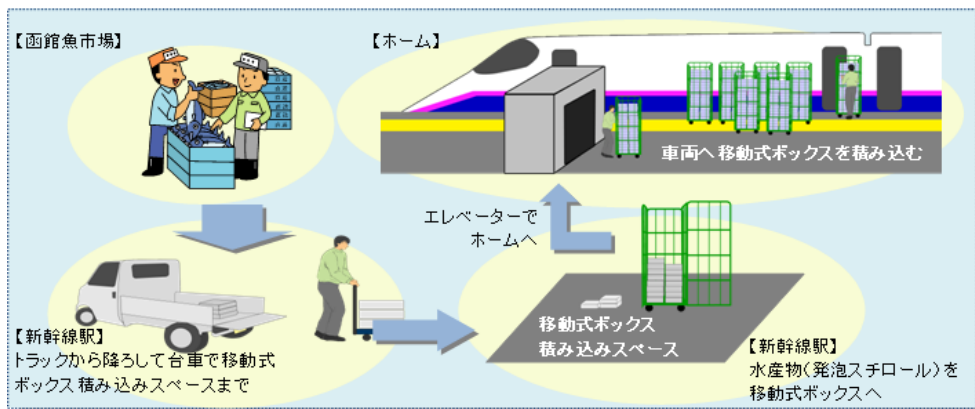


5.3.2 当初、提案した水産物輸送システム

筆者らが平成 18 年から研究を通して提案してきた新幹線による荷物輸送システムを図表 5-5 に示す。

道南地域の郡部から出荷される水産物が多く集る函館魚市場を出発点とし、発泡スチロールなど移動式ボックスに収まる荷姿に梱包・出荷した水産物をトラックで新幹線駅に運び、専用ベーターでホームへ運び、移動式ボックスごと車内に積載する。毎日、始発便と最終便の 2 便について、車両一両を荷物輸送用に改造したものに替え、年間約 6,000 トンの水産物を輸送できると想定した。

図表 5-5 函館魚市場を出発点とした場合の輸送システム



5.4 荷物輸送により期待される効果

5.4.1 首都圏向けの水産物輸送シナリオの作成

首都圏向けの水産物輸送シナリオを作成するには消費地と函館地域（生産地、流通）の異なる立場からみた水産物輸送の要件をヒアリングにより調査した。

(1) 消費地（築地）からみた水産物輸送の要件

新たな輸送システムによる水産物輸送をする場合、対象となる水産品、荷姿、到着時間など消費地側から見た要件は仕向先別に異なることが想定されるため、仕向先対象を市場向け（せり）、市場向け（相対取引）、小売向けとした。ヒアリングは、水産物流通有識者、築地荷受会社、小売業者、北海道のアンテナショップ、築地仲卸等に行った。

ここで、相対取引とはセリをせず、荷受業者と小売業者の間で価格交渉をして販売する方法である。

ヒアリングの結果、消費地側の視点では、小売店からの緊急・追加注文、日中の小口注文等への対応に新幹線輸送が適応する可能性がある。また、輸送したい水産物の種類については当日売りの朝イカ、高付加価値商品、活魚、高品質高鮮度もの等は積載される可能性があるとの結果を得た。

新幹線輸送での価格向上率（全体）の期待値は、特に、北海道産の商品を扱うアンテナショップにおいては150～200%程度とされた。

また、本輸送システムに適応しそうな水産物流通のあり方については、

- ①築地の仲卸が買い付けまたは委託買い付けによって産地から直接荷を引く
- ②築地の仲卸組合が荷受けし、小売りに販売または築地の荷受業者に売る

これに、生産地において出荷時に販売先毎に荷をまとめる機能、IC タグなどを利用して自動的に仕分けされるシステム作りが可能になれば、インターネット取引、ネットオークション等との併用によって、新幹線輸送のメリットを活用した新たなビジネスを生み出す期待が持てる。

一方の課題は、輸送価格の設定（本研究では600円/10kg）、新幹線駅から市場、店舗等への輸送の仕組み、漁港での迅速な処理（水揚げから箱詰めなど鮮度保持のための作業）、新幹線の運行時間と市場や店舗の開始時間のずれ、復荷の確保などがある。

(2) 生産地・流通関係者からみた水産物輸送の要件

生産地・地元流通関係者からみた水産物輸送の要件を把握するため、函館市沿岸部の南茅部地域の漁業関係者ならびに函館市の水産流通関係者にアンケート調査を実施し、46人から回答を得た。

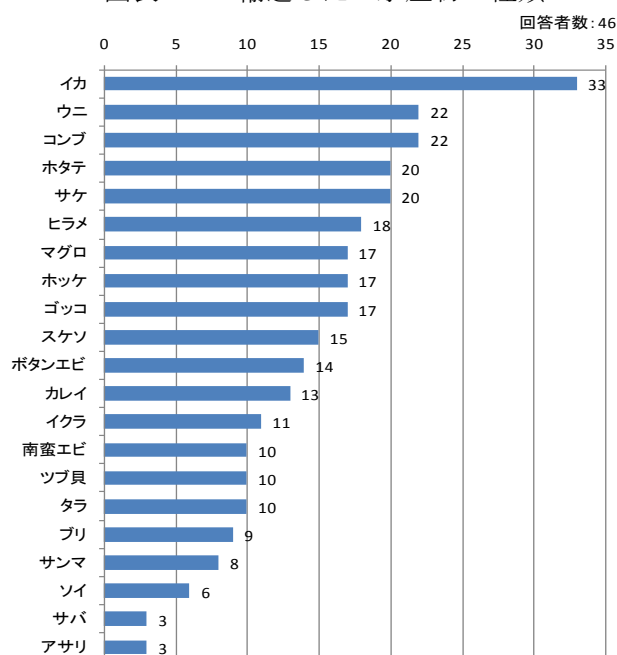
輸送したいとされた品目は図表5-6に示すように、イカ、ウニ、コンブ、ホタテ、サケ、ヒラメなどが上位に挙がり、各品目の期待される価格向上率は図表5-8の通りである。さらに活魚輸送が可能な品目と期待される価格向上率は、カジカ、カレイ類、スルメイカナ

ど（図表 5-9）である。活貝魚、生鮮魚、冷凍魚、加工品別の価格向上率は図表 5-7 の通りである。新幹線輸送した場合の期待される価格向上率は、品目、荷姿によって異なるが、最も高い活貝類は平均が 139%、最も高いものは 250%である。

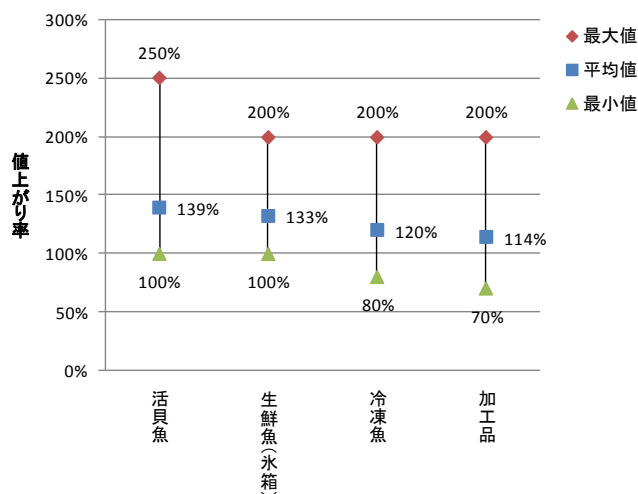
また、水産物以外では図表 5-10 のように、トウモロコシ、トマト、切花、トマト、知内産ニラ、ジャガイモ、グリーンアスパラなどが挙げられ、特に知内産ニラ、朝もぎトウモロコシ、男爵イモは期待する価格向上率も高い。

一方、地元で最も大きな課題とされるのは、漁港での迅速処理、輸送価格、安定供給などであるとされた。

図表 5-6 輸送したい水産物の種類



図表 5-7 新幹線輸送での価格向上率



図表 5-8 仕向先別価格向上率

	市場築地向け・せり	市場向け・相対	小売向け
スルメイカ	172%	176%	170%
ヤリイカ	152%	162%	166%
アワビ	154%	182%	153%
ウニ	147%	182%	158%
マグロ	143%	126%	126%
ホッキガイ	137%	150%	160%
ホタテ	128%	142%	161%
サケ	135%	156%	185%
カキ	153%	195%	210%

図表 5-9 活魚出荷にして付加価値を付けることが出来そうな水産物

活魚出荷で付加価値 化できそうな魚	市場築地向け・せり	市場向け・相対	小売向け
	価格向上率 (%)	価格向上率 (%)	価格向上率 (%)
カジカ (鍋)	200	200	300
カレイ類			200
スルメイカ			200

図表 5-10 その他輸送できそうなもの

魚類あるいは 農産物	荷姿	市場築地向け せり	市場向け 相対	小売向け
		価格向上率 (%)	価格向上率 (%)	価格向上率 (%)
トウキビ			110	120
トマト			110	120
切花	箱詰め (生花)	120	120	150
トマト	4kg 箱			150
知内産ニラ		120	150	200
トウモロコシ	朝もぎ、皮付	200	200	300
ジャガイモ	男爵	200	200	300
グリーンアスパラ				

(3) 水産物輸送シナリオ

①輸送対象水産品と荷物量

以上から、図表 5-11 に示す 10 種類の水産品を輸送対象とし、5.3.2 で示した約 6,000 トンの荷物量の内訳を想定する。

品目別の荷物輸送割合は、函館地域の水産関係者へのアンケートから得られた新幹線での輸送の可能性割合を用いた。この輸送割合に道南地域漁獲量、漁獲高⁵⁾を乗じることで、

10 種類の水産品の荷姿、輸送量、輸送額を図表 5-11 のとおり想定した。

図表 5-11 10 種類の水産品の輸送量と輸送額の想定

輸送水産物	荷姿	道南地域 漁獲量 (トン)	道南地域 漁獲高 (百万円)	輸送割合 (%)	輸送量 (トン)	輸送額 (百万円)
スルメイカ	活	4,784	1,481.48	45%	2,152.80	666.67
ヤリイカ	活	344	396.38	20%	68.80	79.28
アワビ	天然	30	224.23	30%	9.00	67.27
ウニ	生	205	1,186.05	30%	61.50	355.81
マグロ	戸井産	754	369.85	30%	226.20	110.96
ホッキガイ	3年活	599	276.21	20%	119.80	55.24
ホタテ	養殖	1,248	476.77	20%	249.60	95.35
サケ	下氷	8,907	802.61	20%	1,781.40	160.52
コンブ	乾燥、箱詰	6,436	9,255.00	20%	1,287.20	1,851.00
カキ	殻付	80	108.10	30%	24.00	32.43
合計		23,387	14,576.68	—	5,980.30	3,474.53

②単価向上率

仕向先を、図表 5-12 に示すように築地市場セリ、築地市場相対、小売との直接取引の 3 つを想定し、3 種類の流通ルート別に、輸送水産物の品目別の価格向上率を設定する。この設定の仕方は、図表 5-8 の品目別仕向先別の期待される価格向上率（四捨五入したもの）を用いる。

表 5-11 の輸送水産物の品目別輸送額に価格向上率を乗じ、品目別付加価値額を算出する（表 5-13）。流通ルート別に品目別付加価値額の合計を出し、その合計を輸送額の合計で除した値を単価向上率として設定した。

図表 5-12 流通の考え方

流通の種類	想定する流通ルート
築地市場セリ	産地→函館魚市→産地仲買→築地荷受→築地仲卸→小売店など
築地市場相対	産地→函館魚市→産地仲買→築地荷受→（相対取引）→小売店など
小売直接	産地→函館魚市→産地仲買→築地仲卸組合→小売店など

図表 5-13 流通ルート別単価向上率

輸送水産物	荷姿	輸送額 (百万円)	価格向上率			付加価値額(百万円)		
			築地市場向け・せり	築地市場向け・相対	小売向け	築地市場せり	築地市場相対	小売
スルメイカ	活	666.67	170%	180%	195%	466.7	533.3	633.3
ヤリイカ	活	79.28	150%	160%	165%	39.6	47.6	51.5
アワビ	天然	67.27	150%	180%	150%	33.6	53.8	33.6
ウニ	生	355.81	150%	180%	160%	177.9	284.6	213.5
マグロ	戸井産	110.96	140%	130%	125%	44.4	33.3	27.7
ホッキガイ	3年活	55.24	140%	150%	160%	22.1	27.6	33.1
ホタテ	養殖	95.35	130%	140%	160%	28.6	38.1	57.2
サケ	下氷	160.52	135%	155%	185%	56.2	88.3	136.4
コンブ	乾燥、箱詰	1,851.00	120%	120%	120%	370.2	370.2	370.2
カキ	殻付	32.43	150%	195%	210%	16.2	30.8	35.7
合計	—	3,474.53	—	—	—	1,255.53	1,507.71	1,592.40
単価向上率※	—	—	—	—	—	0.36	0.43	0.46

※単価向上率=流通ルート別付加価値額合計/輸送額合計

5.4.2 荷物輸送による経済波及効果の推計

荷物輸送による道南地域への経済波及効果を、平成10年北海道道南地域産業連関表を用いて推計し、図表5-14の結果となった。

旅客だけを輸送したときに北海道への波及効果は12,040百万円/年である。一方、新たな輸送システムを利用した小売向け販売をした場合の波及効果（一次二次合計）は2,226百万円/年となり、旅客だけ輸送した効果の約2割に相当する金額である。

図表 5-14 道南地域への計算結果のまとめ

	直接効果 (百万円)	一次波及効果 (百万円)	二次波及効果 (百万円)	雇用効果 (人)	GDP (百万円)	備考
築地市場向け・せり、 単価向上率 36%	1,251	1,299	449	436	1,459	平成10年道南地域産業連関表 ⁶⁾ に新幹線輸送水産物を設け計算
築地市場向け・相対、 単価向上率 43%	1,494	1,542	541	520	1,756	
小売向け、 単価向上率 46%	1,598	1,646	580	556	1,883	
旅客だけによる効果 ※	6,450		12,040	1,270	7,470	北海道経済連合会、(株)野村総合研究所(平成15年) ⁷⁾

※北海道全体への経済波及効果を示す。

本研究で提案した新幹線による荷物輸送システムは、以下の①～⑤の特徴を有する。

- ①車両の改変は内部のみで、外観・本体は不変である。
- ②搬出搬入のための設備は小規模でよい（大きな設備投資などは必要としない）。
- ③朝と晩の2便に車両1両を付け替えるだけで列車の増便や増結の必要がない。
- ④駅での新幹線の停車時間は5分以内といわれるが、新函館北斗駅は始発駅なので積載の時間的余裕がある。一方、途中駅での荷捌は難しい可能性がある。
- ⑤北海道への経済効果は旅客のみの輸送に比べて1.2倍の効果が期待できる。

さらに、北海道にとって以下①～③の効果が期待できる

- ①函館魚市場が今まで以上の水産物集積地となり、函館港での水揚高増加も期待できる。
- ②水産物に加え、農産物、乳製品、洋菓子類など北海道の特産品を迅速に首都圏へ輸送することが可能である。
- ③北海道道南地域の活性化に寄与する。

5.5 在来線と新幹線を利用した荷物輸送実験の実施

5.4 で想定した荷物輸送の実現性を検討するため、長野ら⁸⁾による2つの実証実験が行われた。

- ①新鮮食品(弁当)の輸送と販売：函館で早朝に製造された新鮮食品(弁当)を、在来線と新幹線を利用して東京へ輸送し試験販売する内容であり、平成21年11月2～4日に実施された。
- ②生鮮水産物の輸送と販売：函館魚市場で早朝に競り落とされた活イカ、ホタテ、ホッキガイを、アンテナショップ向けに調理しパックしたものと、すし店向けに発泡詰め（イカは生鮮イカ、ホタテとホッキガイは活貝）にしたものを、平成22年12月に在来線と新幹線を利用して東京へ輸送し試験販売した。以下は長野らの執筆した文献³⁾⁸⁾に基づき記述した。

5.5.1 新鮮食品(弁当)の輸送と販売実験

平成21年11月2～4日の3日間、早朝に函館で製造したお弁当を列車で東京まで運搬し、東京駅の八重洲口にある北海道のアンテナショップで、通常の販売額より上乗せした価格で販売する実験を行った。

弁当の種類は3種類あり運搬可能な重量とするため、それぞれ20個ずつ合計60個の弁当を3日間連続で輸送し、販売を行った。

函館での販売価格の1.3倍を目処に3種類の弁当とも1,300円と設定した。

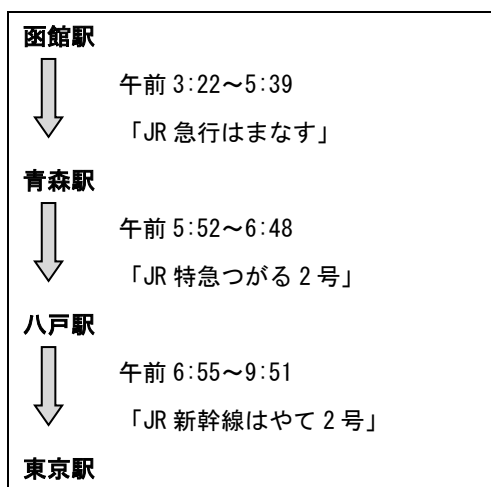
(1) 輸送したお弁当と輸送経路

販売実験で販売するお弁当3種類（函館新幹線弁当、北斗せいろ弁当、北斗ほっきネギ

味噌弁当) を、午前に東京に到着するように図表 5-15 に示す経路・時間で輸送した。

午前 3:22 函館発の「JR 急行はまなす」に乗り、午前 5:39 青森に到着、午前 5:52 青森発の「JR 特急つがる 2号」に乗り換え、午前 6:48 八戸に到着し、午前 6:55 八戸発の「JR 新幹線はやて 2号」に乗り換え、午前 9:51 東京に到着した。この時間帯に青森方面への列車は「JR 急行はまなす」だけであったため、2度乗り換えを行わなければならなかった。

図表 5-15 弁当の輸送経路



図表 5-16 東京駅八重洲口の北海道のアンテナショップでの販売風景



図表 5-17 宣伝活動のため制作されたチラシ

(2) 新幹線による荷物輸送に関するアンケート調査 (価格向上への期待)

北海道新幹線開業により道南地域で当日漁獲された生鮮水産物や収穫された農産物が、その日に東京で販売された場合、どの程度価格が向上するかを問うアンケートを行った。

アンケートは、想定される生鮮品目の生産地である函館と、東京駅八重洲口にある北海道のアンテナショップでお弁当を購入した人（消費地）に行った。

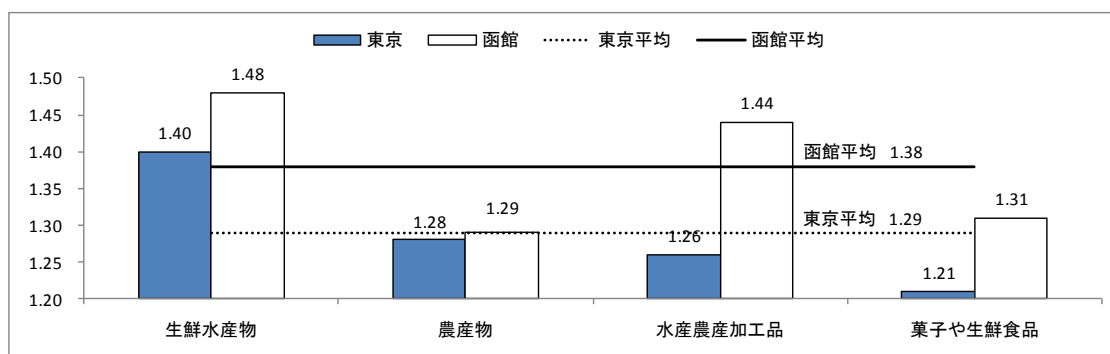
新幹線で輸送が期待される品目としては生鮮水産物が非常に多くその中でもイカが飛び抜けて大きい値を示している（複数回答可で、全回答者に対する割合）。農産物ではトウモロコシやジャガイモが多く北海道で連想されるものがあがった。菓子などスイーツと言われるもの、北海道から連想するチーズ等が挙げられた。図表 5-18 には、輸送が期待される品目と価格向上率を消費地アンケートからまとめたものである。

図表 5-19 から、価格向上への期待については、消費地である東京より生産地である函館が高い傾向を示し、価格向上への期待が高いことがわかる。

図表 5-18 輸送が期待される品目と価格向上率（消費地）

		1位	2位	3位	4位	5位	平均
生鮮水産物	品目	イカ	カニ	ウニ	サケ	ホタテ	—
	%	61	26	22	21	18	—
	価格倍率	1.38	1.36	1.44	1.39	1.31	1.40
農産物	品目	トウモロコシ	ジャガイモ	アスパラ	カボチャ	トマト	—
	%	57	48	21	16	8	—
	価格倍率	1.30	1.28	1.27	1.25	1.20	1.28
水産加工品	品目	塩辛	昆布	タラコ	イクラ	サケ	—
	%	22	17	14	9	6	—
	価格倍率	1.30	1.28	1.24	1.38	1.20	1.28
菓子など その他	品目	チョコレート	チーズ	チーズケーキ	キャラメル	クッキー	—
	%	17	14	10	9	9	—
	価格倍率	1.26	1.24	1.25	1.17	1.33	1.21

図表 5-19 消費地(東京)と生産地(函館)における上昇率(標本数：函館 69、東京 102)



5.5.2 生鮮水産物の輸送と販売

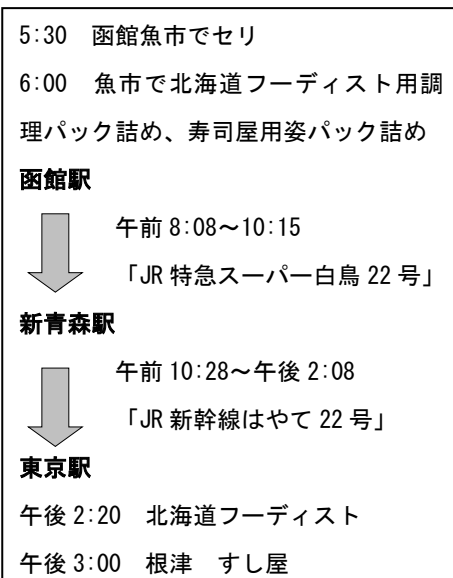
平成 22 年 12 月 4 日に東北新幹線全線が開通したことで、函館—新青森間は在来線を、新青森駅から東京駅は新幹線を利用して生鮮水産物の輸送実験を行った。輸送経路とスケジュールは図表 5-20 に示すとおりである。

すし店向けは、午前 5:30 に函館魚市場でセリが開始される生け簀イカを発泡詰めにするともに、北斗市産のホタテおよびホッキガイの活貝を発泡詰めにして輸送した。

アンテナショップ向けには、入荷後、すぐに調理しパック詰めしたイカの刺身、ホタテおよびホッキガイも同様に調理しパック詰めしたものを輸送した。

東京駅八重洲口の北海道のアンテナショップでは、5時からの居酒屋タイムで輸送されたイカ、ホタテ、ホッキガイ約 30g の刺身を 480 円の価格で販売し、ほぼ完売した。この価格は、札幌などの販売価格の 1.3 倍とした。

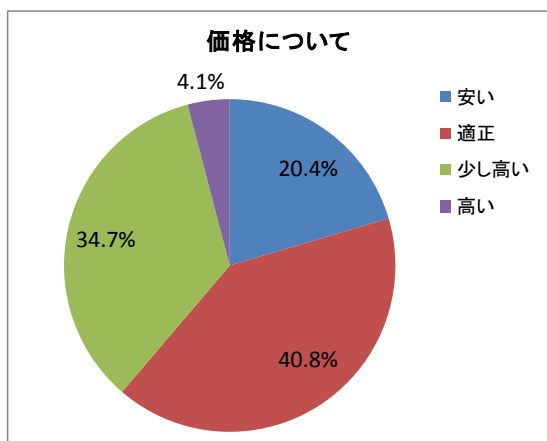
図表 5-20 生鮮水産物の輸送経路



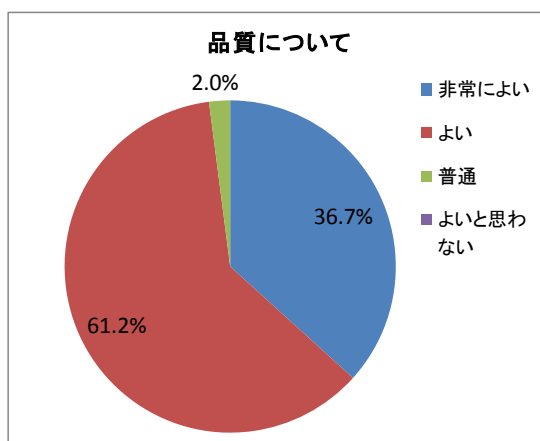
(1) 生鮮水産物の輸送に関するアンケート調査（価格と品質評価）

アンテナショップで、イカ、ホタテ、ホッキガイの刺身を注文した人から、価格および品質の評価をアンケートで行った。価格（図表 5-21）は「少し高い」「高い」をあわせて 38.8%を占め、比較的高めと認識する人が多かったが、品質（図表 5-22）は「非常によい」「よい」あわせて 97.9%を占め、非常に高く評価された。

図表 5-21 価格評価



図表 5-22 品質評価

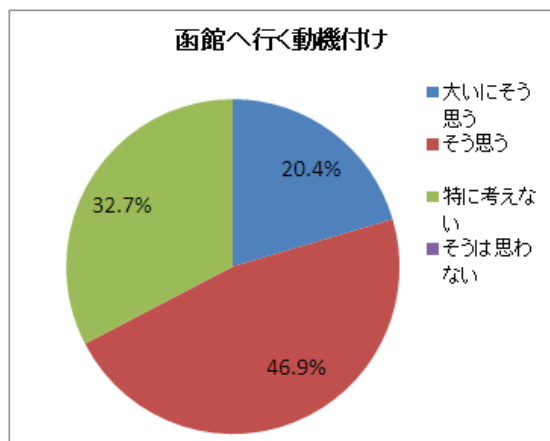


(2) 生鮮水産物の賞味・購入と観光誘致効果に関するアンケート調査

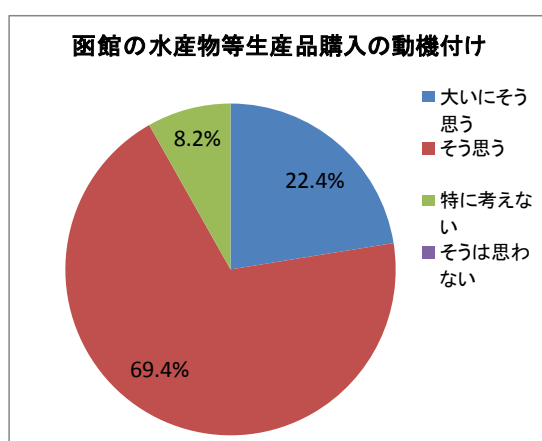
アンテナショップで、イカ、ホタテ、ホッキガイの刺身を注文した人は、水産物を賞味することより 67.3%の人が函館への旅行の動機付けになると回答した。また、91.8%の人が函館産水産物購入の動機付けになると回答した。新幹線で新鮮な水産物を輸送し提供する

ることにより、函館観光や函館産水産物購入の動機付けにも効果が期待できる結果となった。

図表 5-23 賞味することによる新幹線で函館への旅行動機付け



図表 5-24 函館産水産物購入の動機付け



5.6 さいごに

冒頭で申し上げたように、本節では長野章先生（当時、公立はこだて未来大学教授、現在、同大名誉教授）とともに平成 18 年から約 5 年間にわたり調査研究を行った成果をまとめたため、当時の統計データに基づく分析であるとともに、消費地や生産地の水産関係機関や関係者へヒアリングした結果も当時の担当者が変わり、現在の考え方とは異なる可能性がある。

筆者らが提案した新幹線による荷物輸送の構想は、車両は内部の改良のみで大規模な改変は必要なく、搬出搬入のための大きな設備投資も必要としない。列車の増便や増結、特に大宮駅と東京駅間の過密ダイヤ区間における新たなダイヤ編成も不要であるため、かつての小荷物輸送（レールゴー・サービス）を改良するような内容でも検討の価値は十分あるように思う。

一方、短い停車時間での荷物の積み下ろしや、東京駅内外での荷物の搬送、安全対策など課題はあるが、北海道新幹線で北海道道南地域の水産物をはじめとする農水産品やスイーツなどの荷物輸送を行えば、首都圏での販売流通による地域への経済波及効果が期待されるばかりでなく、それらをきっかけとして観光客の誘因効果も見込まれ、経済波及効果は更に期待できる。

「新幹線ほくとう連携研究会」での討議と成果の取りまとめがきっかけとなり、北海道新幹線の多面的な活用への機運が高まること、そして新幹線開業による北海道への経済効果が少しでも大きくなることを期待する。

<<注>>

- 1) 長野ほか[2006]
- 2) 浅川ほか[2008]
- 3) 長野ほか[2008]
- 4) 渥美ほか[2005]
- 5) 北海道水産林務部[2005]
- 6) 北海道開発局[2003]
- 7) 北海道経済連合会・(株)野村総合研究所[2003]
- 8) 長野[2011]

<<参考文献>>

浅川典敬、古屋温美、中内勲、関川雅史、長野章 [2008] 「北海道新幹線を活用した水産物輸送の可能性と経済波及効果に関する研究」 『日本計画行政学会第 31 回全国大会研究報告要旨集』 pp. 99-102 日本計画行政学会。

渥美洋一、窪内篤、平野誠治 [2005] 「北海道と道外間におけるユニット貨物の最新流動実態と 2 次流動量推計手法に関する考察」 『第 32 回土木計画学研究発表会（秋大会）』。

長野章、古屋温美、中泉昌光、黒澤馨 [2006] 「新幹線函館延伸による水産物輸送の可能性とその効果」 『日本計画行政学会第 29 回全国大会研究報告要旨集』 pp. 263-266 日本計画行政学会。

長野章、石井馨、本松敬一郎、古屋温美、西山孝輔 [2008] 「水産物輸送への新幹線函館延伸の活用方針について」 『日本計画行政学会第 33 回全国大会研究報告要旨集』 pp. 273-276 日本計画行政学会。

長野章 [2011] 「水産物輸送への新幹線函館延伸の活用方策について」 『運輸と経済 第 71 巻第 9 号』 一般財団法人運輸調査局。

北海道開発局 [2003] 『平成 10 年北海道内地域間産業連関表（道南）』。

北海道経済連合会・(株)野村総合研究所 [2003] 『北海道新幹線函館開業による経済効果検討調査 最終報告書』。

北海道水産林務部 [2005] 『北海道水産現勢』。

6. 医療分野における広域連携の可能性

當瀬規嗣（札幌医科大学医学部細胞生理学講座 教授）

6.1 医療と交通の関係

人々の病気を治療し、健康を維持することが医療の果たす使命である。医療を人々に提供するには、二通りの方法がある。一つは、医療者が病んでいる人の許に向かい、医療を施すことである。つまり往診である。もう一つは、病院や診療所などを構え、必要な設備機器を備えて、病んでいる人に来てもらって医療を施すことである。外来通院や入院することである。現在の日本では、医療資源の効率的な活用や、高度化した医療技術を用いる便宜の観点から外来通院や入院が主流となっている。

外来通院や入院には、病んでいる人に自宅から病院に移動することが前提である。徒歩で移動できる場合はともかく、病んでいる人が移動するためには何らかの交通手段が必要となる。つまり、現在の日本の医療が遂行されるためには、交通手段の確保が必要不可欠といえる。医療と交通は密接な関係性が存在するのである。

具体的に、医療で交通手段を活用する局面として挙げられるのは、先にあげた、外来通院、入院のための移動の他、救急搬送、医療者の通勤手段、医療資材の輸送などが挙げられる。この中でも、外来通院と救急搬送は交通手段に対する依存度が大きなものである。

6.2 疾病構造の転換

かつて日本では感染症を中心とした急性病にかかる人が大多数であった。死亡率は高いものではあるが、罹患している期間は比較的短く、通院、入院に要する期間も数週間程度のものが大半であった。しかし、戦後、下水道など公衆衛生のレベルが向上したことと、国民の栄養状態が良化したこと、予防接種が国民に広く実施されたこと、そして抗生物質を代表とした新薬の開発が相次いだことなどにより、感染症などの急性病の発症率は急激に減少した。一方、生活様式の欧米化などが原因となり、がん、心血管疾患、糖尿病、高血圧などのいわゆる生活習慣病が増加し、がんは死因の第1位、心疾患は死因の2位を占めるに至った。この国民が罹患する病気の種類の大幅な変化を「疾病構造の転換」と呼ぶ。

国民の多くが罹患する生活習慣病は、罹患期間が数年から数十年と非常に長く、完治することが少ないなど、慢性病として特徴を有している。したがって、長期にわたる診療が必要となる。その診療の内容は、投薬だけでなく生活習慣の改善指導も必須であることから、その効果が現れるには、より長い時間を要することになる。

生活習慣病は、生活習慣の偏りによって引き起こされる障害が長年にわたって積み重なることによって発症する。したがって、高齢者ほど罹患する確率が高いという特徴を有する。疾病構造の転換は、国民の平均寿命を確実に延ばしたのだが、同時に、生活習慣病に罹患するリスクを増大させたといえることができる。現在の日本は少子高齢化がすすみ、ま

さに高齢社会となっているので、生活習慣病に罹患して、慢性的に診療することが必要となっている人は、ごくありふれて存在している状況となった。そこで、生活習慣病に罹患しないように、生活を改善し、病気を予防することに、重点が置かれるようになってきた。病気になる前から長期にわたる慢性病の罹患期間まで、実に長期にわたる診療が必要な時代となったのである。

6.3 医師不足あるいは医師偏在

疾病構造の転換とともに、医療に対する国民の要求も大きく変化した。かつては、一人の医師が、患者のすべての訴えに、当面对応することが常識であり、その上で、必要な場合には、総合病院や大学病院で専門的な診療を受けるという流れであった。いわゆる「かかりつけ医」のしくみである。このしくみは、現在、厚生労働省も日本医師会も推進する立場にある。しかしながら、現在の実際の診療は、そうっていない。患者はより良いと思われる治療を要求し、大病院志向、専門家志向がきわめて強い。したがって、何か症状があると、いきなり専門医を受診することになるので、体の各部分に対応するそれぞれ専門の「かかりつけ医」が必要になるのである。ということは、患者一人当たりに必要な医師の数は一人ではなく、数人の専門医となる勘定である。そこで、都市の総合病院などでは、一人の患者が、複数の診療科を転々とする、いわゆる「ドクターショッピング」が起ることになる。つまり、都市には昔より医師の需要が高まっている。

一方、医師は進化し変わっていく医療技術を身に付けるため、日常の診療において新しい医療の経験を重ねて、習得したいと願っている。このためには、数多くの症例を経験することが必要不可欠である。そうすると、症例が数多くある、すなわち人口密度が高い都市で診療活動を行いたいと願うことになる。こうして、勢い、医師は都市に集中することになる。医師数は人口当たりで見ても、地方に少なく都市部に多いという医師の偏在が起るのである。

ところが、日本は根本的に医師不足であるという指摘がなされている。2004年の経済開発協力機構（OECD）の調査によると、先進国である加盟30か国の中で、人口1000人当たりの医師数で、日本は2.0人と、27番目であった。この報告が大いに問題視され、それまで行われていた政府による医師養成数削減の閣議決定が見直されることとなり、2008年に医師養成数増やす閣議決定が行われ、以後、医学部定員は18%ほど増加した。しかし、医師養成には、大学の6年間を含めて、10年以上の年数を必要とするといわれ、地方で独立して診療にあたることができる医師の数が増えるのには、まだ時間を要するのが実情である。

高齢社会となった日本では生活習慣病などの慢性病が多くなり、今後も増加の一途をたどるであろうことは、前項で指摘した。このことが、医師不足、医師偏在に拍車をかけると考えられる。それは、慢性病が長期の診療を必要として、さらに診療により病勢の悪化は防げるにしても、完治することは少ないからである。さらに、長期の療養中に余病や合

併症を併発するリスクは高齢者において非常に高く、その診療も必要になるのである。つまり診療を必要とする患者数は、今後も減ることはなく、むしろ増大するであろうと、予測できるのである。

さらに、昔は「3分診療」とか「時間待ち3時間、診療1分」とか、医師の機械的な診療態度が批判的であった。そこで、大学、研修病院で医師養成に改善が加えられて、一人一人の患者を丁寧に診療するという意識が徹底されてきている。そのために、一人の医師が一日で診療できる患者数は減少することになる。

こうして、医師数増の要求度は、日に日に高まっており、当面の医師養成数増で対応できるか、懸念が広がっているのである。とすれば増加した分の医師は、都市部の需要を賄うので精いっぱいとなり、医師偏在が解消しないリスクは高い。地方は慢性的な医師不足が続くことになる。

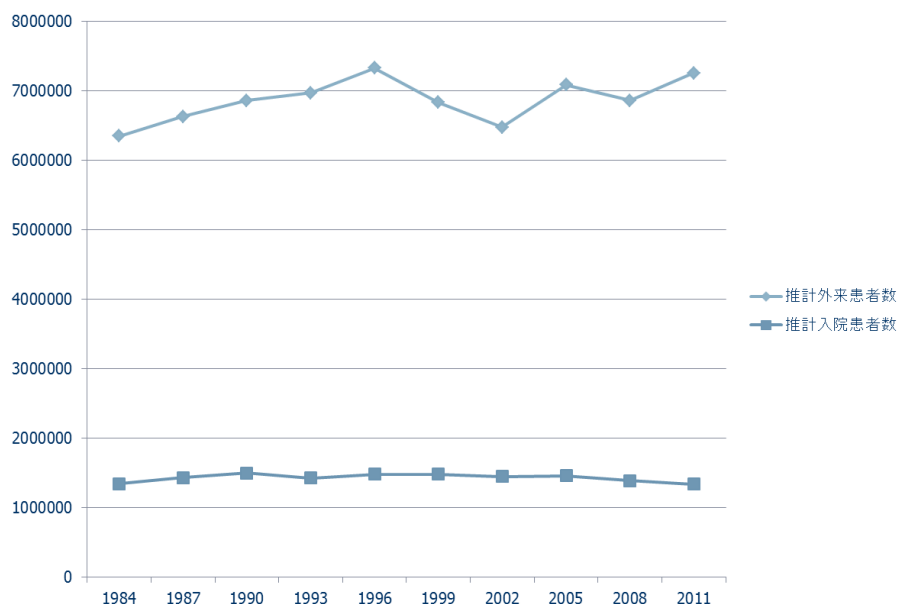
6.4 長期通院の増加と交通インフラ

疾病構造の転換と高齢社会の形成により、生活習慣病は増加の一途をたどっている。繰り返しになるが、生活習慣病は長期の投薬が必要であり、それにより病勢の悪化は防げるが、必ずしも完治に至るものではない。また、生活習慣病の治療には生活習慣の改善が不可欠であるが、これは継続的指導により初めて効果を表わすものであり、人の生活習慣を変えて維持するには、相当な労力と時間を要することは、想像に難くない。つまり、生活習慣病の診療には、数年から10数年、あるいは一生にわたる長い診療期間が必要なのである。この長い診療期間を入院させて診療することは、人道的にも、経済的にも、また社会的にも妥当な方法ではないことは明らかである。生活習慣病は外来通院が原則なのである。

医療費、社会保障費が国の財政を慢性的に圧迫し続けている。少子高齢社会となり、高齢者が一貫して増加し続けており、そのため、国民回本件制度医療費は減ることはありえないからである。そこで、様々な医療費抑制のための制度改正が断続的に行われている。その施策の中に、社会的入院の抑制という政策がある。慢性病であり、症状、障害はあるものの、当面、急変する危険性はなく、自宅等で療養可能である患者が、自宅等で面倒を見る人手が足りない等の理由で、病院に入院している状況を社会的入院という。こうした入院は、高齢者において多かったのであるが、こうした患者は、老人介護施設や介護保険を使った自宅療養に切り替えるべきであるという、政策転換が行われ、これにより医療費の削減につなげようとする方針である。こうして、入院日数には制限がくわえられ、慢性病が完治しなくても、退院し自宅からの通院により治療継続する方法がとられるようになった。

一方、慢性病に使用する薬剤の改良も進み、注射薬を毎日投与する必要は著しく減少した。注射薬はその危険性から、病院で医療者により行わなければならないため、入院によって対処することが多かったのであるが、薬剤が経口薬や外用薬に転換されると、入院治療の必要性は、病気発症の初期、あるいは症状急変の際などに限られてきた。こうして、

図表 6-1 厚生労働省患者調査より作成



慢性病、とくに症状の急変が少ない生活習慣病は外来通院による診療と、定期的な薬剤の処方での対処することが一般的となったのである。

こうして、生活習慣病の増加とも相まって、入院患者数は一定の数で抑えら

れている一方で、外来通院する患者の数は、確実に増加し続けている。(図表 6-1 参照、厚生労働省患者調査)

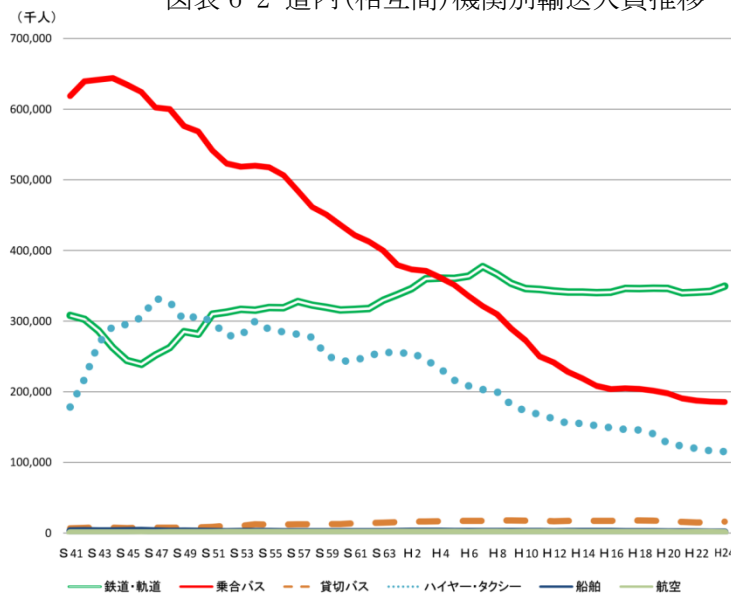
一方、医師不足あるいは医師偏在は、外来通院の増加に拍車をかけていると考えられる。都市部、特に首都圏や大阪圏などでは、地域にいくつもの病院・診療所があり、病院を選ばなければ、大半の患者が徒歩での外来通院が可能である。しかし、慢性的な医師不足が継続している地方においては、病院・診療所は地域に一軒だけのことも多く、また、病院・診療所が地域にない、いわゆる無医地区もたくさん存在する。こうした地域の住民は離れた場所にある病院・診療所に外来通院することになるので、外来通院だけで 1 日を費やすことはごく普通なことである。さらに、地方の医師不足は、一人の医師が昼夜を問わず、たくさんの患者の診療を受け持つことと意味するのであるから、医師の労働負担は極めて過重な状況に陥りやすい。数少ない医師が、疲弊して倒れてしまえば、それこそ、地域に重大な影響が及ぶことになる。そこで、負担を少しでも軽減するため医師をある程度の規模の拠点病院に集中配置し、効率化をはかる、地域病院の再編が進められようとしている。こうなると、拠点病院から離れた地域の住民の外来通院は、ますます遠距離化する。こうなると、拠点病院までの交通手段が確保されていなければ、病院再編は絵に描いた餅になってしまうことになる。地方の医師不足の一方の解決策とみなされている病院再編は、交通インフラの整備が前提であることは、忘れてはならないポイントなのである。

6.5 北海道における遠距離通院と公共交通

北海道は広域分散化した人口分布であることが、一つの特徴といわれる。また、札幌、旭川などの拠点都市以外では、そもそも人口当たりの医師数が少なく、病院・診療所も素に分布しているに過ぎない。つまり、基本的に遠距離通院を強いられている地域が大多数であるということである。前章で述べた入院から外来通院へのシフトや、地域病院の再編が進められると、遠距離通院の距離は延びて、外来患者の負担は相当に大きくなると予想できる。

遠距離通院を行う手段として、とりあえず考えられるのは、自家用車による通院である。道路網が比較的発達している北海道にあつては、一般的な通院手段であろう。しかし、買い物何度と違い、通院するのは患者であり、何かしらの症状、障害を抱えている。障害がなく症状が安定しているのなら、自家用車を自ら運転していくことは可能であるが、素でない場合は、家族が運転することになる。ところが、休日に病院が開いていることはまれであり、開いていても時間外診療の対象となるので、割高となってしまふ。逆に、平日の通院では、仕事を持っている家族との兼ね合いもあり、思うに任せなくなる。さらに、今後は少子高齢化の影響で、夫婦だけの家族や独居が多くなり、患者が家族のサポートを受けられるかどうかは分からなくなる。自家用車は遠距離通院をさせる手段としては適さない状況に早晚なると考えられる。したがって、公共交通機関が遠距離を支える有効な手段なのである。

図表 6-2 道内(相互間)機関別輸送人員推移



「数字でみる北海道の運輸」より

しかし、北海道の公共交通機関の現状を見ていると、一番身近で重要な手段と考えられるバスの人員輸送量が年々低下している。地域の人口減少、過疎化により、赤字路線がふて、休止や廃止に追い込まれた路線が少なくないためである。さらに、過疎化に加えて、運転手の人手不足の傾向も強いいため、地域でのハイヤー・タクシーの輸送人員も減少している。北海道において

比較的安定した輸送人員で推移しているのは鉄道輸送のみといえる。これとて、慢性的な赤字に苦しむ JR 北海道で経営の縮小が予想される現状となり、今後、輸送人員の減少は免れないものと思われる。遠距離通院を支える重要な手段として公共交通機関を位置づけたうえで、交通インフラの整備取り組まなければ、北海道の地域医療は早晚崩壊すると断言

できるのである。

6.6 長期通院を支える救急搬送

通院の距離が長くなるということは、緊急時の救急搬送に要する距離と時間も延びることを意味している。したがって、一刻の時間もゆるがせにできない救急搬送においては、より確実に迅速な救急搬送体制の確立が急務である。とりわけ、疾病構造の転換と高齢社会の進展により、生活習慣病をはじめとする慢性病を抱えた患者は、外来通院による診療を前提として、在宅している。療養期間は長期にわたり、その間に症状が急変して、救急搬送を必要とする事態が起こる危険性は極めて高いと言わざるを得ない。また、症状自体は緊急性は少なくとも、通院に使う交通手段をかくために、救急搬送を代用せざるを得ないケースも多々生じている。このような事情から、北海道における救急搬送の輸送人員数は年々増加の一途をたどっている。さらに広域分散型社会である北海道では、救急自動車1台当たりのカバー面積が全国平均の3.4倍にわたる広い地域である。このこと一つをとってみても、北海道での救急搬送の要求度は非常に高いといえる。

医師不足あるいは医師偏在により、地域には必要な数の医師がいない。とりわけ、専門医が不足している。したがって、地域の病院において、より専門的な診療が必要となった場合は、都市部の拠点病院に患者を送ることになる。この患者転送の手段は、現状では救急搬送の方策をとるしかない。基本は救急自動車である。しかし、この方法は地域の救急医療のリスクとなる。なぜなら、地域に保有できる救急自動車の数は、財政的な理由と、救急隊員の養成に時間を要するために、必要最小限とならざるを得ないからである。患者の転送により1台の救急自動車地域外に出てしまうことは、その分、地域の救急搬送の対応に支障が出ることを意味しているのである。救急搬送体制の整備拡充は、救急に限らず地域医療全体を支える重要なインフラであるといえるのである。

現状として救急搬送体制を整備拡充するためには、単に救急自動車の数を増やすだけでなく、その他の方策を多重的に行って、相互補完する必要がある。まず、救急自動車のための道路の整備が必要である。北海道では冬期間に吹雪などによる交通障害が起りやすい。したがって、道路整備の拡充は不可欠であろう。また、ドクターヘリ、ドクタージェットの活用も視野に入れなければならない。しかし、救急搬送の観点でみると、ドクターヘリは有視界飛行のため、悪天候や夜間飛行には制限があり、活用の範囲はおのずと限界がある。したがって、公共交通機関、とくにバス、鉄道を救急搬送に活用する方策、制度の整備が必要であると考えられる。

6.7 医療に北海道新幹線を活用する

平成28年3月、北海道新幹線は新青森—新函館北斗間の開通によりスタートする。この新幹線を地域医療に活用する可能性を指摘したい。まず、第一に新幹線で救急搬送を実現することである。いわば、「ドクター新幹線」の実現である。新幹線をそれぞれ緊急避難的

に患者搬送に利用した例は、これまでも九州新幹線で見られたが、それは数回の活用のみで、JR九州もそのためのシステムを整備している訳ではない。ここで、提言するのは、定時運行の新幹線を利用する方法である。輸送力に余力があると想定できる北海道新幹線の列車内に救急搬送をする専用スペースを設ける方法である。座席を二列ほど撤去して、仕切った部屋として、そこに救急搬送のストレッチャーで、患者を運び入れる方法である。このために臨時列車を仕立てる必要は全くない。新幹線が1時間あるいは30分ごとの定時運行が行われれば、その高速度によって、救急自動車搬送はより迅速に安全に搬送を遂行できる。とくに、今後、開通が予定されている新函館北斗－札幌間の北海道島内において、島内各停新幹線が運行されれば、沿線各町村からは函館や札幌の拠点病院への搬送に大いに威力を発揮するであろう。そのためなら、沿線町村で、新幹線車内の救急専用スペースを共同で借り上げる方策も考えられる。救急のためなら、利用率をうんぬんすることはナンセンスである。今回の新青森－新函館北斗の開業でも、函館の拠点病院を中心に据えた、都市間患者搬送に利用する手もある。もし可能なら、盛岡や仙台の拠点病院とつなぐこともできる。新幹線による病院間の広域連携を考えてよい状況になっていると考えている。

また、新幹線は通勤に利用できることは、首都圏や関西圏で証明済みである。これを医師の広域派遣、通勤に利用するのである。地域に医師とくに専門医が不足している現状は前項で指摘したが、これを補う方策として不足の診療科の医師を大都市の拠点病院から一木の病院へ派遣する方策が考えられているが、その通勤手段として新幹線は有用である。さらに、医療資材を新幹線で輸送することも考えるべきである。医療資材はそもそもかさがないので、貨物輸送である必要はない。さらに輸血や検体（血液、尿、組織など）は迅速に輸送する必要があるが、これにも新幹線の速度は有用である。新幹線で、かつて国鉄で行われていた小荷物輸送を行えばいいだけの話である。医療検体を新幹線で送れば、地方の中小病院は検査業務を迅速な形でアウトソーシングできるので、経営の効率化にも資するであろう。

高齢化社会となつてますます必要性が増大している地域医療を支えていく交通インフラとして新幹線を利用することは重要である。さらに医療に新幹線を利用することは、これまで実現していなかった医療における広域連携を実現できる可能性を秘めているといえるのである。

7. 広域連携の可能性と活用に向けた課題

石井吉春（北海道大学公共政策大学院 院長・教授）

これまでの新幹線開業によって、観光のみならず、通勤通学などにおいても、広域の新たな人的交流がもたらされてきた。さらに、東北新幹線の盛岡以南では、新幹線と高速道路の整備が重なり、多くの工場立地が進展した。

本稿では、北海道新幹線によってもたらされる新たな広域連携の可能性について、二次交通による広域波及、通勤通学といった生活面の行動変化、企業立地や商圈の拡大などに伴う企業活動の広域化などの動きや今後の可能性について検討する。また、北海道新幹線は、新幹線と貨物列車がすれ違う初めての新幹線と位置づけられ、開業区間 149 kmのうち、82 kmがいわゆる共用走行区間となる。こうした、新幹線の歴史のなかでも特異な開業となる北海道新幹線にとって、共用走行問題がいかなる意味を持ち、どのような解決を目指すべきかについても考察を進めていく。

7.1 二次交通の可能性と課題

7.1.1 アンケートにみる利用意向

まず、北海道新幹線建設促進期成会が 2014 年 9 月に実施したアンケート調査結果をもとに、北海道新幹線開業後における新函館北斗駅からの二次交通の利用意向などについてみていく。同調査は、過去 3 年間に函館駅や函館空港などを利用して本州と北海道を往来したことがある人を対象に、インターネットにより調査を実施したもので、2 千人の回答を集めている。ちなみに、集計結果から北海道新幹線の新函館北斗駅利用者の道内、道外比率を推計すると、道内居住者の 39.8%に対して、道外居住者は 60.2%に達するとみられる。

道外居住者（1,741 人）の道内エリア別訪問意向をみると、最終目的地としては、道央の 37.4%が最も高く、道南の 21.8%がそれに続いている。一方、道北が 17.6%、道東も 11.6%となっており、遠隔な地域への訪問意向も比較的強いものとなっている。また、経由地としては、道南の 48.5%が最も高く、道央の 48.1%がそれに続いている。

具体的な最終目的地をみると、札幌の 29.4%が最も高く、函館、旭川・富良野・美瑛が続く一方、4、5位には、知床・オホーツク、稚内・利尻・礼文が入っている。道内の距離感が正しく認識されていない面が表れているとも考えられるが、二次交通の整備状況いかなるかは、遠隔地への誘客もある程度可能性があるとみることもできよう。また、経由地としては、函館の 41.5%が最も高くなっており、駅に近接することから、開業効果を最も享受できる地域として期待される。

(図表 7-1) 道内エリア別訪問意向 (%)

	道南	道央	道東	道北
最終目的地	21.8	37.4	11.6	17.6
経由地	48.5	48.1	13.8	18.8
最終目的地 + 経由地	59.8	69.1	22.2	33.1

(資料) 北海道新幹線建設促進期成会「北海道新幹線開業後の二次交通実態調査報告書」をもとに作成。

(図表 7-2) 最終目的地・経由地の上位 5 地域

		札幌	函館	旭川・富良野・美瑛	知床・オホーツク	稚内・利尻・礼文	小樽・倶知安・ニセコ	支笏湖・洞爺湖・登別
最終目的地	順位	①	②	③	④	⑤		
	%	29.3	18.7	11.0	8.5	6.6		
経由地	順位	②	①	④			③	⑤
	%	28.6	41.5	16.4			25.5	15.8

(資料) 同上。

道外居住者の新幹線の主な利用目的は、観光・レジャーの 94.1%が最も高く、ビジネス 14.6%、行祭事・イベント 7.2%、帰省 4.5%、スポーツ・文化活動 2.9%となっている。現在の函館への入込状況を反映した比率になっているとみられるが、開業後は、ビジネスなどの比率も徐々に高まっていくものと期待される。

二次交通の移動手段としては、新函館北斗駅から函館への主な移動手段としては、JR 在来線が 49.3%を占めるほか、レンタカーが 31.0%などとなっている。また、新函館北斗駅から道央への主な交通手段としては、JR 在来線が 45.3%に低下する一方で、レンタカーが 39.6%に、観光バスが 7.2%に上昇している。こうした数字をみると、公共交通機関の利用可能性などについて、必ずしも十分周知がなされていないものとみられ、開業までの広報などが大きな課題と考えられる。

(図表 7-3) 道外居住者の移動手段 (%)

	JR在来線	レンタカー	観光バス	路線バス	タクシー
新函館北斗 から函館	49.3	31.0	6.3	6.3	5.8
新函館北斗 から道央	45.3	39.6	7.2	3.3	2.7

(資料) 同上。

7.1.2 想定される開業後の二次交通の姿と課題

これまでの新聞情報などによると、JR の新函館北斗駅からの乗継ぎは、函館へのアクセ

ス鉄道が、3両×4編成（定員 441 名）で整備されることになっている。愛称は「はこだてライナー」と名付けられ、同区間を約 17 分で結ぶ予定となっている。さらに、札幌には、同駅から「スーパー北斗」への乗継が可能となるほか、夏季の特急「ヌプリ」「ワッカ」やツインクルバスの運行も予定されている。

また、函館バスの新函館北斗乗入本数は、現状の 15 往復、30 本（土日祝祭は 24 本）から、約 50 往復、100 本に拡大される予定となっている。さらに、新函館北斗駅前に、主要レンタカー会社が営業を予定しているほか、登別などへのバスの運行なども決定している。回遊性を高めるためのフリーパス系の商品としては、一定区間の JR、函館バス、函館市電の乗り放題という「はこだて旅するパスポート」（2 日間有効）などの取組みが、すでに始まっている。

新幹線以外の交通基盤整備の動きをみると、道路では、空港へのアクセス改善などが図られているほか、道東への航空路整備に向けたモニターツアーの開催などの取組みも行われている。

広報に関しては、函館駅に、発車時刻表示モニター付の公共交通路線案内図が設置される予定となっているほか、種々周知活動などが行われる予定となっている。

以上のように、周辺及び道央圏への移動に関しては、ある程度二次交通の整備が行われていると評価できるが、それ以外の地域へのアクセス手段については、あまり整備が進んでいない状況にある。特に、道東や道北といった遠隔地への移動を考えると、航空路の開設が不可欠とみられるが、LCC 並みに価格を抑えた地域航空ネットワークの整備といった方向を目指さないと、利用促進にはつながらないと考えられる。機材性能や運営技術の向上により、机上の計算では、定員 100 人程度の機材でも片道 10 千円を切る価格設定は可能とみられる。一方で、採算ベースとなる 80%を超える搭乗率の確保が早期に可能となるのか、事業主体とどのように確保するのか、種々のリスクを関係者でどのようにシェアするのかなど課題も多く、様々な視点からの検討を進めていく必要がある。

一方、北海道縦貫自動車道七飯～大沼間の整備がこれからとなるなど、高速道路による長距離の道路利用に関しても、まだまだ課題が残されている。

7.1.3 他地域の事例からみる取組み方向

あらためて二次交通のあり方を考えるために、これまでの新幹線開業に合わせた JR の取組みについてみていく。

JR 九州は、九州新幹線全線開業を見据えて在来線特急の充実を図ってきており、多くの路線で旅客数が増加している。具体的な展開は、新幹線の乗降客をより広域に誘導する流れをつくってきており、鹿児島～指宿間の「指宿のたまたま箱」、人吉～別府間の「九州横断鉄道」など、個性的なコンセプトの列車を各地に走らせている。また、豪華列車で在来線区間を周遊する「ななつ星 in 九州」も高い人気を博しているが、新幹線の高速走行の対極に位置づけられるゆっくりズムというべきコンセプトが、多くの乗客の支持を得ている。

また、JR 西日本は、北陸新幹線金沢開業に伴い、金沢～福井間の特急「ダイナスター」（3往復）、金沢～和倉温泉までの特急「能登かがり火」（5往復）を運航しているほか、今秋から、高岡～城端、高岡～氷見間にコンセプト列車、金沢～和倉温泉間にも観光列車「花嫁のれん」を運行させており、新幹線効果の広域波及を目指している。金沢開業により、東京～北陸～大阪が2時間程度で行き来できるトライアングルになったという見方もでき、大阪方面からの誘客も従来以上に可能性を増しているとみられ、さらなる展開が期待される。

こうした動きをみると、JR 北海道においても、自然を楽しみ、時間消費をしてもらうような観光列車の導入などにより、新幹線の旅客増の効果を広く在来線に及ぼすような取組みが、必要不可欠になっていると言えよう。

新函館北斗駅は、北海道のなかでも南に偏った位置となっており、より早い二次交通を提供して遠くに足を運んでもらうという戦略には限界があるとみられる。むしろ、二次交通自体を観光ツールとしてコンセプト化して、豊かな自然や食材、素朴な文化、生活を味わってもらうような時間を提供していくという方向が重要と考えられる。例えば、北海道新幹線開業に伴い廃止される寝台特急のうち、営業開始が1999年と比較的車歴の浅い「カシオペア」を転用して、道東や道北へのゆっくり旅を演出するなどといった、これまでの取組みとは異なる展開が望まれる。

(図表 7-4) JR 九州他各社の主要路線別平均通過量

	2007			2012			増減率			
	延日キロ	旅客人キロ	平均通過量	延日キロ	旅客人キロ	平均通過量	延日キロ	旅客人キロ	平均通過量	
	日千キロ	百万人キロ	人 日キロ	日千キロ	百万人キロ	人 日キロ	%	%	%	
J R 九 州	指宿枕崎線	32	106	3,322	32	112	3,495	0.0	5.2	5.2
	大村線	17	87	4,998	17	88	5,072	0.0	1.5	1.5
	鹿児島線	103	4,051	39,415	103	3,391	32,993	0.0	-16.3	-16.3
	香椎線	9	53	5,720	9	55	5,982	0.0	4.6	4.6
	唐津線	16	35	2,245	16	36	2,341	0.0	4.3	4.3
	吉都線	22	13	576	22	12	541	0.0	-6.1	-6.1
	久大線	52	117	2,258	52	110	2,132	0.0	-5.6	-5.6
	後藤寺線	5	7	1,487	5	6	1,335	0.0	-10.2	-10.2
	篠栗線	9	174	18,984	9	188	20,567	0.0	8.3	8.3
	佐世保線	18	111	6,251	18	116	6,492	0.0	3.9	3.9
	山陽線	2	46	19,796	2	42	18,399	0.0	-7.1	-7.1
	筑肥線	25	248	9,937	25	257	10,314	0.0	3.8	3.8
	筑豊線	24	124	5,148	24	131	5,432	0.0	5.5	5.5
	長崎線	54	756	13,924	54	765	14,089	0.0	1.2	1.2
	日南線	32	28	851	32	26	794	0.0	-6.7	-6.7
	日豊線	169	1,578	9,344	169	1,561	9,247	0.0	-1.0	-1.0
	肥薩線	45	28	610	45	24	539	0.0	-11.5	-11.5
	日田彦山線	25	39	1,564	25	36	1,418	0.0	-9.3	-9.3
	豊肥線	54	165	3,048	54	167	3,100	0.0	1.7	1.7
	三角線	9	15	1,569	9	15	1,595	0.0	1.7	1.7
宮崎空港線	1	1	1,573	1	1	1,573	0.0	0.0	0.0	
在来線計	724	7,780	10,743	724	7,142	9,862	0.0	-8.2	-8.2	
九州新幹線	50	425	8,455	105	1,782	16,901	110.0	319.7	99.9	
JR九州計	774	8,205	10,595	830	8,924	10,756	7.1	8.8	1.5	
JR北海道	912	4,445	4,872	912	4,347	4,764	-0.0	-2.2	-2.2	
J R 東 北	在来線	2,363	110,353	46,701	2,328	108,276	46,511	-1.5	-1.9	-0.4
東北新幹線	231	13,779	59,742	261	14,752	56,628	12.9	7.1	-5.2	
上越新幹線	111	4,704	42,445	111	4,572	41,255	0.0	-2.8	-2.8	
北陸新幹線	43	820	19,129	43	796	18,565	0.0	-3.0	-3.0	
JR東日本計	2,747	129,655	47,194	2,742	128,394	46,823	-0.2	-1.0	-0.8	
東 海	在来線	518	9,273	17,914	518	9,037	17,446	0.1	-2.5	-2.6
東海道新幹線	202	46,044	228,282	202	46,931	232,679	0.0	1.9	1.9	
JR東海計	719	55,318	248,296	720	55,968	245,125	0.0	1.2	1.1	
西 日 本	在来線	1,590	38,555	24,247	1,587	37,599	23,694	-0.2	-2.5	-2.3
山陽新幹線	235	15,887	67,588	235	17,171	73,050	0.0	8.1	8.1	
JR西日本計	1,825	54,443	29,829	1,822	54,770	30,062	-0.2	0.6	0.8	
JR四国	312	1,490	4,773	312	1,388	4,448	0.0	-6.8	-6.8	

(資料) 国土交通省「鉄道運輸統計年報」をもとに作成。

7.2 新幹線開業によって生まれる交流の可能性

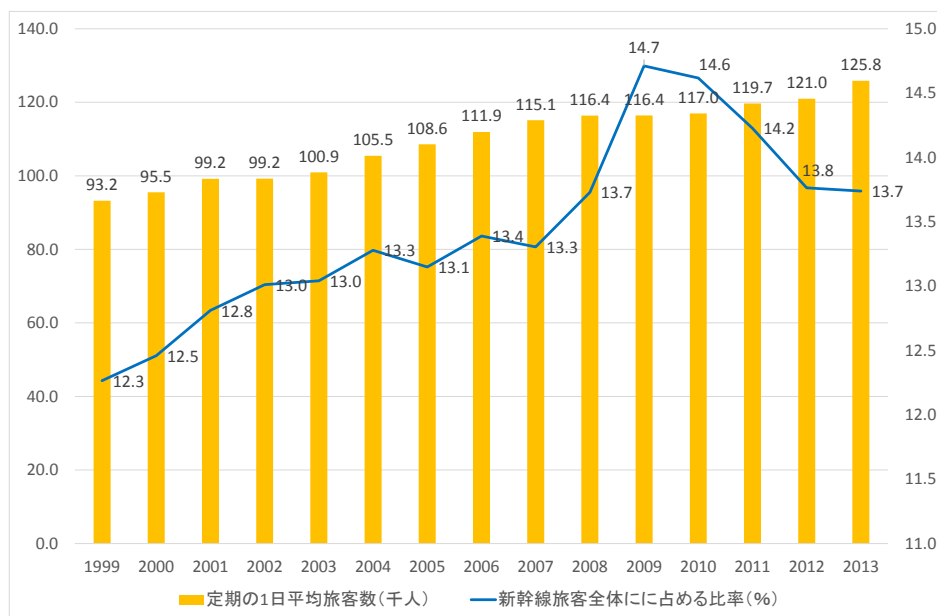
7.2.1 新幹線による通勤通学

定期券による新幹線利用は、通勤手当の非課税限度額の拡大（100千円）など、税制面の後押しなどもあり、近年顕著な増加傾向にあり、2013年度で1日平均126千人（週休2日換算で実人員は175千人）に達しており、新幹線の旅客数の13.7%を占めるまでになっている。

2006年度から2013年度の旅客の増加率も、定期外の+9.1%に対して、定期は+12.2%となっており、増加が顕著となっている。

一方で、定期券利用の1人当たり旅客kmは90kmと、定期外の295kmの3分の1以下にとどまっている。

(図表 7-5) 新幹線による定期の1日平均旅客数の推移



(図表 7-6) 新幹線の旅客数の推移

	旅客数(百万人)			同1日当たり旅客数(千人)			
	定期	定期外	計	定期	定期外	計	
旅客数	2006	41	264	305	112	724	836
	2007	42	274	316	115	750	865
	2008	43	268	310	116	731	848
	2009	42	246	289	116	675	791
	2010	43	249	292	117	683	800
	2011	44	263	307	120	722	841
	2012	44	277	322	121	758	879
	2013	46	288	334	126	790	916
	旅客人キロ(百万人キロ)			同1人当たり旅客人キロ(人キロ)			
	定期	定期外	計	定期	定期外	計	
旅客人キロ	2006	3,605	75,834	79,439	88.2	287.0	260.4
	2007	3,711	79,115	82,826	88.3	288.9	262.2
	2008	3,780	77,880	81,660	88.7	290.9	263.2
	2009	3,788	72,252	76,040	89.1	293.3	263.2
	2010	3,818	73,613	77,431	89.4	295.2	265.1
	2011	3,916	77,504	81,420	89.7	294.3	265.2
	2012	3,974	82,021	85,994	89.8	295.7	267.4
	2013	4,125	85,043	89,168	89.8	294.9	266.7

(資料) 上記2図表ともに国土交通省「鉄道輸送統計年報」をもとに作成。

路線別の定期利用状況を見ると、1日平均の旅客数は東北が46千人と最も多くなっているほか、東海道、山陽などがそれに続いている。その一方で、九州、北陸は、数千人台にとどまっており、依然として三大都市圏に利用が偏っているものとみられる。また、1人当たりの旅客kmは、東海道が98kmと最も長くなっている一方で、東北、上越、北陸は70km未満にとどまっている。

ちなみに、東海道の平均の98km近辺の駅をみると、東京～熱海が95km、新大阪～姫路が86kmなどとなっている。また、東北の平均の69km近辺の駅をみると、東京～小山が81km、福島～仙台が80km、仙台～くりこま高原64kmなどとなっている。いずれにせよ、新幹線により、通勤範囲が大きく拡大していることは理解できよう。

1999年度から2013年度の旅客数の伸びをみると、北陸は122%もの大幅増加になっているほか、山陽、東海道も30%を超える増加となっている。

こうした動きをもとに、青森～函館間での通勤通学利用を考えると、距離が長いこと、新幹線へのアクセスに時間を要することに加え、開業当初は共用走行区間を140km/hで走行することとなるため、通勤通学での利用はかなり限定的にならざるを得ないとみられる。その一方で、進学などにおける青函圏の人口流動は高いとみられるため、少なくとも共用走行区間での高速走行が可能になれば、通勤通学利用は相応に拡大していくものと期待される。

(図表7-7) 路線別にみた定期旅客数の推移

	1999				2013				99～13増減率		
	旅客数	同1日平均	旅客人キロ	同1人当たり	旅客数	同1日平均	旅客人キロ	同1人当たり	旅客数	旅客人キロ	同1人当たり
	千人	千人	千人キロ	人キロ	千人	千人	千人キロ	人キロ	%	%	%
東北線	14,597	40	980,316	67.2	16,761	46	1,153,148	68.8	14.8	17.6	2.4
上越線	6,268	17	392,433	62.6	7,561	21	491,176	65.0	20.6	25.2	3.8
東海道線	11,039	30	1,027,318	93.1	14,779	40	1,443,706	97.7	33.9	40.5	5.0
北陸線	652	2	42,998	65.9	1,447	4	87,615	60.5	121.9	103.8	-8.2
山陽線	5,987	16	513,900	85.8	8,194	22	762,729	93.1	36.9	48.4	8.4
九州線		0			2,423	7	186,132	76.8			
新幹線計	38,543	106	2,956,965	76.7	51,165	140	4,124,506	80.6	32.7	39.5	5.1

(資料) 同上。

7.2.2 企業活動の変化、広域化

直近に金沢まで開業した北陸新幹線の事例を中心に、企業活動の変化、広域化などの動きについてみた上で、北海道新幹線開業による可能性についても言及する。

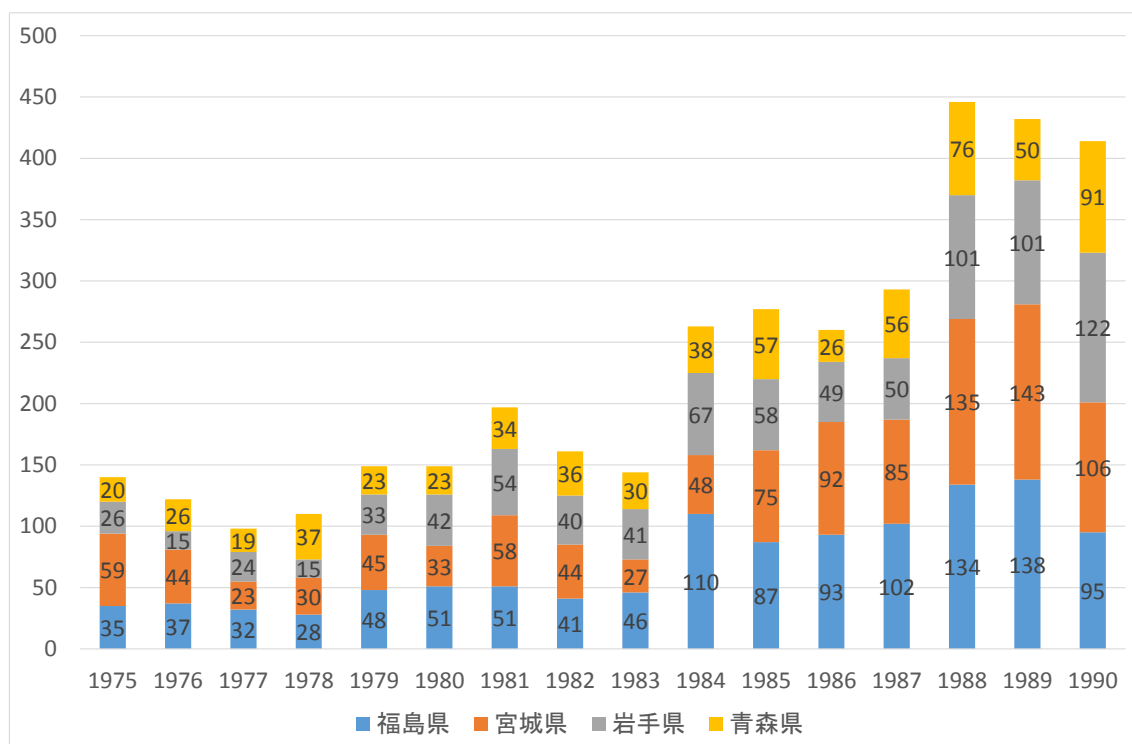
過去においても、新幹線や高速道路の開通などによって、工場立地が進展した事例などについては、適宜取り上げられてきた。全般的な経済情勢などにも左右されるため、どこまでが新幹線効果なのかなど、評価が難しい面もあるが、新幹線は、人流の活発化などによって、一定の経済交流の活発化をもたらしてきたと考えられる。

代表的な事例として、東北自動車道開通と東北新幹線開通(1982年7月に盛岡まで開業)

が相次いだ東北の沿線 4 県（福島県、宮城県、岩手県、青森県）の工場立地件数の推移をみたのが、図表 7-8 である。

これをみると、1984 年以降、新幹線の沿線県の工場立地件数が急速に活発化した動きが読み取れ、一定の開業効果が工場立地という形で表れていると言える。

(図表 7-8) 東北 4 県の工場立地件数の推移 (件)



(資料) 経済産業省「工場立地動向調査」をもとに作成。

北陸新幹線金沢開業によって、東京～金沢が約 3 時間 50 分から約 2 時間 30 分へと大幅に短縮するなど、東京から北陸へのアクセスの利便性が飛躍的に高まっている。そののみとどまらず、東京～北陸～大阪が 2 時間程度で行き来できるトライアングルになったことの意義は大きいとみられ、観光のみならず、様々な流動がこのエリアで顕在化していくものとみられる。

北陸財務局の資料などによれば、本社機能の移転については、小松製作所が小松市に本社教育機能を移転し、YKK が黒部工場に本社管理部門等の一部を移転するなど、短期間に一定の動きが生じている。北陸の産業集積に依拠した動きとみることもできるものの、東京との時間距離の短縮の効果が表れているものと言えよう。一方、石川県などが、受入のための条例を制定し、本社機能移転助成金の創設を図るなどといった動きも出てきている。また、研究機能の移転についても、YKK、日本ゼノンなどが、研究拠点の北陸への移転・集約化を行っている。工場立地でも、医療機器や航空機部品メーカーの日機装が白山市に新

工場を建設（投資額約 22 億円）し、ジャパンディスプレイも同市にスマートフォン向け液晶パネルの新工場を建設（投資額約 1,700 億円）するなどの動きが出ている。

さらに、非製造業でも、三井アウトレットパーク（小矢部市）などの企業進出が相次いでいるほか、北陸本社企業の長野県や新潟県への進出（メロンパンアイス、ゴーゴーカレーなど）などの動きも生じている。また、ホテル業界でも、軽井沢での北陸のカップル誘致強化（誘致目標 275 件→500 件）、北陸での長野からの誘客強化といった商圏の広域化を意識した動きが強まっている。

以上みてきたとおり、北陸新幹線は、時間短縮効果が大きいため、盛岡以北の東北新幹線や九州新幹線全線の開業効果と比しても、短時間で様々な分野で顕著な経済効果がもたらされていると言える。

ひるがえって、北海道新幹線の新函館北斗開業にかかる動きをみると、新函館北斗駅にレンタカー会社の立地が進んでいるほか、函館の医療法人雄心会が新青森駅前への進出を決め、商圏の広域化を意識づける動きがようやく生じている。医療面は、青函地域において補完的な関係が強く考えられる分野の一つと位置づけられるが、今後、両地域の経済活動、企業活動を補完する双方向の企業活動の活発化が見込まれよう。

さらに、札幌延伸を見据えれば、災害リスクのヘッジや本社経費の軽減などを目指した本社機能移転等の動きも、ある程度顕在化してくるとみられる。

7.3 青函共用走行問題をめぐって

7.3.1 青函共用走行問題の経緯

北海道新幹線開業に当たり、あまり認識されているとは言い難い未解決の課題として、青函共用走行問題が上げられる。同問題は、開業が近くなってからにわかに浮上した問題と言えるが、要すれば、青函トンネルを中心とする新幹線と貨物列車のすれ違い区間で、安全に車両がすれ違うためには、通常運転 260 km/h の新幹線を、在来線のスピードまで減速させる必要があるというものである。

これまで、新幹線は旅客のみを運ぶ鉄道として、専用の線路が整備されてきたため、在来線とのすれ違いといった問題は生じてこなかった。しかし、青函トンネルは、その利用の経緯などもあって、こうした特異な環境が求められる一方、課題解決に向けた技術的な取組みが行われる経過もあまりないまま、開業を目前にして、どの様に対処していくかが大きな課題として浮上していた。

2011 年 12 月の政府・与党確認事項では、北海道新幹線の新青森～新函館北斗間の 149km のうち、青函トンネル区間（54 km）を含む 82km は、新幹線と在来線（貨物列車）が共用走行する区間と位置づけられ、最高速度を当面 140 km/h にすることとされた。

新幹線は、昼間走行のみで運行され、従来の新幹線では、夜間に保守点検が行われてきた。北海道新幹線も同様に、昼間走行のみとなり、開業当初は、東京～新函館 10 往復ほか、計 13 往復、26 本が運行される予定となっている。これに対して、道内～道外の貨物は、一

日中列車が運行されており、現在、青函トンネルを1日50本程度の列車が運行されている。したがって、時間帯を分けての走行も難しい現状があり、他の技術的な解決策も時間的に対応が難しいとのことで、上記決着になったものとみられる。これを、JR貨物とJR北海道との利害調整としてみれば、JR貨物の利害が、ほぼ反映された決着になったものと言える。

これにより、北海道新幹線開業時には、開業区間の過半の区間で、本来の高速走行ができないこととなった。ちなみに、82kmを260km/hで走行すれば約19分で通過できるのに対して、140km/hで走行すれば約35分が必要になり、単純計算でも、約16分は所用時間が増加してしまうことになる（実際には20分前後の増加）。東京～新函館北斗間の所要時間は、開業当初は4時間9分とされ、期待されていた3時間台の走行は、上記経緯によって実現できなくなったと言える。

さらに、その後の経緯をみていくと、2012年4月の整備新幹線小委員会による整備新幹線未着工区間の収支採算及び投資効果の確認に関する取りまとめにおいて、「高速で走行する新幹線と貨物列車のすれ違いについては、大規模な地震発生時等における安全性の観点から慎重な検討を要するため、当面は、現行の在来線の特急列車と同等の时速140kmでの走行を想定している。この想定は、現時点ではやむを得ないものであるが、将来的に新幹線の整備効果を高めるためには、車両面、列車制御面等を含めて速度向上に向けた多面的な検討を早急に進め、できる限り早い段階に速度向上等の見通しをつけることが極めて重要である」とされている。

これを受けて、同委員会に青函共用走行区間技術検討WGを設置、2015年3月に当面の方針を取りまとめ、①時間帯区分案により、開業1年後の2017年春（防音壁等の完工時期）から1年後のダイヤ改正時（2018年春）に、安全性の確保に必要な技術の検証が円滑に進むことを前提に、1日1往復の高速走行の実現を目指す、②①と並行して、「すれ違い時減速システム等による共同走行案」及び「新幹線貨物専用列車導入案」の技術的実現可能性の検討を深度化し、開発の方向性を見通しを得る、との方向が打ち出されている。示された案は、様々な検討の結果とはいえ、開業2年後にようやく本来の高速走行が1日1往復実現できるかどうかという状況にあり、新幹線の高速走行よりも、貨物列車の従来どおりの走行に優先度をおくもので、問題の本来的解決策とは程遠い実情にある。

7.3.2 速度向上による投資効率性の変化

上記経緯を踏まえ、新幹線の高速走行と貨物のこれまで通りの運行とで、どちらの経済的優先度が高いのかについて、既存資料をもとに考えてみる。

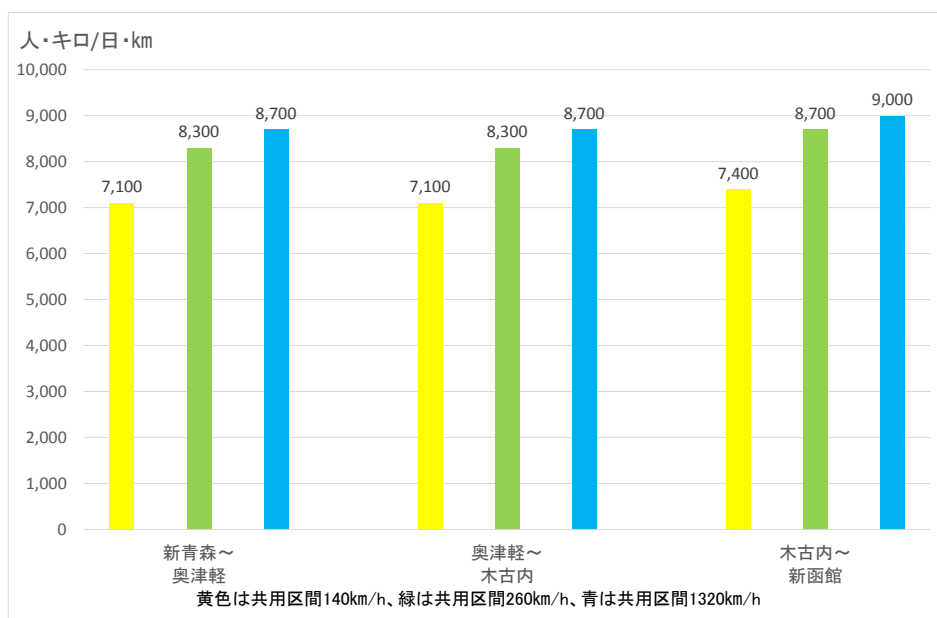
前記の整備新幹線未着工区間の収支採算及び投資効果の確認に関する取りまとめの付属資料では、北海道新幹線について、共用区間を減速走行する場合と、通常走行する場合とを比較して、費用便益を試算している。それによれば、共用区間を140km/hで走行する場合の純現在価値744億円が、260km/hで走行した場合には2,232億円まで増加するとの試算が出されている。この数字により、新幹線における高速走行の経済効果の大きさが、裏

返せば、減速走行によって旅客数が伸び悩み、相当額の効果が失われるとの見方が示されている。

あまり言及されていないが、高速走行できないことが、北海道新幹線の採算性にも大きく影響する可能性が高いと考えられる。それこそ、高速走行できない北海道新幹線というイメージがものと浸透したら、利用者の伸び悩み、北海道新幹線の収支が大きな赤字を生むといった事態にもなりかねないことを冷静に認識する必要がある。

一方、共用走行区間を通過する道内～道外の貨物輸送がなくなった場合の負の経済効果についても、青函トンネルの貨物列車のうち昼間の3本の運行をやめたら、年間1,568億円に及ぶ移出効果が失われるという報告が出されている。同金額は、輸送されている農産品などが、運行中止により移出が困難となり、ほとんど廃棄されるというシナリオによって試算された結果、きわめて大きい経済的損失額が計上されている。しかしながら、代替的な輸送手段が確立されれば、移出効果が全て失われるような事態にはなり得ず、失われるのは、後述するJR貨物による低運賃によってもたらされている効果程度と考えられる。上記の数字は、単純に比較できる数字ではないと考えられるが、それでも、貨物が青函トンネルによって輸送できなくなる不利益よりも、北海道新幹線の高速輸送が実現されない場合の方が、より大きな経済的損失が生じるとみられる。したがって、青函トンネルの経済効果を発現する意味でも、新幹線における高速走行の実現が、より重要になっていると言えよう。

(図表 7-9) 速度向上による駅間断面輸送量の変化



(図表 7-10) 速度向上による投資効率性の変化

	需要(人キロ/日・km)	便益(B)	費用(C)	純現在価値(B-C)	費用便益比	経済的内部収益率
	人キロ/日・km	億円	億円	億円	倍	%
共用区間 140km/h a	7,200	6,694	5,960	744	1.1	4.7
共用区間 260km/h b	8,400	8,182	5,960	2,232	1.4	6.0
320km/h	8,900	9,422	5,960	3,472	1.6	7.0
b-a	1,200	1,488	0	1,488	0.3	1.3

(資料) 国土交通省「投資効果及び収支採算性に関する付属資料(2012年2月)」より引用。

7.3.3 道内～道外輸送における JR 貨物の位置づけ

マクロの経済的な視点で考えると、上記のような見方が一定の合理性を持つと考えられるが、道内～道外輸送における JR 貨物の位置づけや運賃競争力などについて、データをもとにみていくことにする。

青函連絡船の最終期には年間 3 百万 t を割り込んでいた JR の道内から道外の貨物輸送量は、1991 年度に 5.7 百万 t に増加したが、近年は減少傾向にあり、2012 年度には 3.2 百万 t にとどまっている (JR 貨物が公表している実輸送量ベース)。

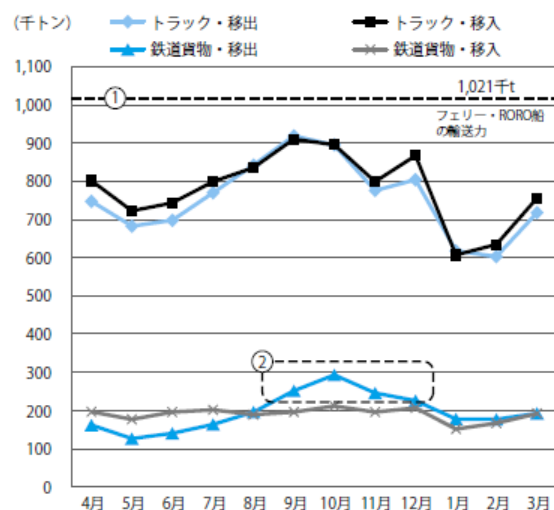
国土交通省が公表している「貨物地域流動調査」では、2012 年度の JR 貨物の道内から道外への移出量は、2.3 百万 t と全体の 8.8% を占める一方で、道外から道内への移入量は、2.2 百万 t と全体の 8.1% にとどまっている。一方、月別の実輸送量をみると、夏を中心に移出量が移入量を大きく上回る状況にあり、上記数字には道外から道内への空コンテナの輸送量が 2～3 割程度含まれているとみられる。

(図表 7-11) 輸送モード別道内～道外の移出入貨物量の推移 (百万 t)

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	構成比	増減率
移出	鉄道	2.4	2.3	2.4	2.4	2.4	2.6	2.3	2.2	2.3	2.4	8.8	-1.1
	海運	23.2	20.5	23.1	23.0	24.2	23.5	19.5	20.2	21.1	21.5	80.2	-7.5
	自動車	4.4	4.3	4.8	3.5	3.6	3.3	3.8	5.0	3.1	3.0	11.0	-32.4
	合計	29.9	27.2	30.2	28.9	30.3	29.4	25.6	27.5	26.5	26.8	100.0	-10.7
移入	鉄道	2.6	2.5	2.5	2.4	2.4	2.4	2.3	2.2	2.2	2.2	8.1	-14.0
	海運	30.4	30.7	30.6	28.5	26.9	24.6	23.1	22.7	22.5	22.8	82.3	-25.1
	自動車	4.1	4.7	5.2	3.6	2.9	3.0	3.5	4.6	3.2	2.6	9.6	-36.0
	合計	37.2	37.9	38.2	34.6	32.2	30.0	29.0	29.5	27.9	27.7	100.0	-25.5
計	鉄道	5.0	4.8	4.8	4.8	4.8	5.0	4.7	4.5	4.5	4.6	8.4	-7.9
	海運	53.6	51.3	53.6	51.6	51.2	48.1	42.6	42.9	43.6	44.3	81.3	-17.5
	自動車	8.5	9.0	10.0	7.1	6.5	6.3	7.4	9.6	6.3	5.6	10.3	-34.1
	合計	67.1	65.1	68.4	63.5	62.5	59.4	54.6	57.0	54.4	54.5	100.0	-18.9

(資料) 国土交通省「貨物地域流動調査」をもとに作成。

(図表 7-12) 鉄道貨物・トラック輸送月別輸送量



(資料) 相浦宣徳ほか「青函トンネルにおける新幹線と貨物列車の共用走行が北海道・道外輸送に及ぼす影響」より引用。

以上のように、道内～道外輸送における JR 貨物の特色は、移出と移入の不均衡が大きいことに加え、他輸送手段が移入超過となっているのに対して、かなりの移出超過になっていることがあげられる。このことは、JR 貨物が、夏季の農産物のピーク時出荷を支えてきたとみることができる一方、栽培や保管などの工夫がないままに、大量出荷による市場での価格低下を惹起してきたといった見方もあり、功罪をさらに見極めていく必要がある。いずれにせよ、全体の荷動きと逆方向の片荷を続けていることは、JR 貨物の収益性にも負の影響を及ぼしているとみられるほか、北海道全体の物流にとっても対応すべき課題になっていると考えられる。

次に、JR 貨物の運賃競争力についてみていく。

北海道開発局の調査によれば、JR のコンテナ貨物は低い物流単価を実現しており、関東・東山向けで、トラック・フェリーの 20.1 円/t・km、RORO 船の 10.5 円/t・km に対して、7.8 円/t・km となっている。一方、輸送日数をみると、JR のコンテナ貨物は、トラック・フェリー、RORO 船より日数を要する地域が多くなっている。

(図表 7-13) 北海道発の各地域向け輸送日数 (日)

	東北	北陸	関東・東山	東海	近畿	中国	四国	九州	沖縄
JR(鉄道コンテナ)	1.8	1.8	2.0	1.8	2.2	2.6	1.7	3.0	-
トラック・フェリー	1.4	1.7	1.7	2.2	2.1	2.2	1.6	2.5	7.0
内航船(RORO船)	1.8	2.1	1.7	2.1	2.2	2.2	-	3.8	-
航空機	0.9	1.0	0.9	0.9	1.1	0.9	0.9	1.1	1.0

(資料) 北海道開発局「2013 年度農畜産物及び加工食品の移出実態 (2012 年) 調査結果報告書から引用 (原データは国土交通省「全国貨物純流動調査」をもとに作成)。

(図表 7-14) 北海道発の各地域向け物流単価 (円/t・km)

	東北	北陸	関東・東山	東海	近畿	中国	四国	九州	沖縄
JR(鉄道コンテナ)	16.3	-	7.8	10.4	9.4	9.8	6.6	6.0	0.1
トラック・フェリー	47.4	26.2	20.1	23.0	20.5	26.0	-	17.8	22.5
内航船(RORO船)	31.0	-	10.5	10.5	13.3	10.3	-	13.7	-
航空機	40.7	-	109.0	87.4	94.2	114.0	56.1	116.1	-

(資料) 同上。

JR 貨物の運賃が、他の輸送手段と比して低い水準にあると言えるが、その背景要因を考えていく。

JR の分割民営化に際して、赤字の貨物をどうするかが大きな論点の一つとなったが、線路は JR 旅客各社のものを使用する一方、線路使用料は、JR 貨物の収益力に見合う水準まで低減させることとされ、いわゆるアボイダブルコスト方式が導入された。アボイダブルコスト方式とは、線路の維持管理にかかる固定費は JR 各社が負担し、JR 貨物は、自社の列車運行によって追加的に発生する変動費のみを案分負担するというものである。2012 年度で、JR 旅客各社に、総額 178 億円の線路使用料が支払われている。

ちなみに、その後の相次ぐ新幹線開業に伴い、経営分離した並行在来線にかかる線路使用料については、結局、フルコストを負担することとなり、2011 年度で、IRG いわて銀河に 21 億円、青森県に 31 億円、肥後オレンジに 5 億円が支払われている。また、これらの財源にかかる当面の措置として、鉄道建設・運輸施設整備機構が、JR 貨物に対して鉄道貨物輸送調整金を交付している。新幹線開業に伴う並行在来線の民営化により、徐々に JR 各社が負担してきたアボイダブルコストの重さが明らかになる一方で、民営化した分だけその負担から解放されている。

こうしたなかで、青函トンネルを抱える JR 北海道に対しては、2012 年度で、13.5 億円の線路使用料が支払われている。同社区域内の列車運行状況をみると、青函区間はもとより、主要線区で、旅客よりも貨物列車の運行が多いところが多くみられる上、上記の 3 セク鉄道に対する線路使用料の支払い水準なども考え合わせると、線路維持にかかる経費の大部分を JR 北海道が負担し続けてきたとみざるをえない実態がある。

こうした状況も、JR 北海道の経営が安定しているのであれば、さほど問題視する必要はないと言えるが、実際の経営は危機的な状況にあり、そもそも JR 北海道にとって、アボイダブルコスト方式が妥当性を失っていないかどうかについて、再検討をすべき状況にきていると言えよう。

JR 貨物の JR 北海道に対する線路使用料は、同社が負担している津軽海峡線貸付料 (2.5 億円)、青函トンネルの改修費用 (貸付鉄道施設改修費の 3 分の 1 で 8 億円) との関係でも、過小な水準にとどまっているとみられる。

一方で、JR 北海道が負担する上記金額は、総工費 6,900 億円とされる青函トンネル整備費用の資本費をほとんど負担していない水準になっているという現実もある。そして、JR

貨物も、こうした状況にフリーライドしていると言え、実態的には、このことが低い運賃水準を実現できる最大の要因になっていると考えられる。

言ってみれば、他の輸送手段は、少なくとも青函トンネルを代替する区間を船によって輸送しており、その分だけ負担増になっていることになる。道内～道外の貨物輸送において、国の100%出資と言えるJR貨物が、コスト面で優位な立場を得て営業を行っていることについて、民業圧迫のそしりは免れないものと言える。他の地域では、JR貨物と他の輸送手段との間で、ここまでの競争力の差異は生じていないとみられ、北海道が特異な構造にあるとみることができよう。

JR貨物が、青函トンネルを活用して貨物輸送を行ってきたことは、道内経済に一定の恩恵を与えてきたことは、相応に評価できる一方で、道内～道外輸送にかかる荷主のなかで、利用する輸送手段によって得られる便益に違いが生じている状況は、必ずしも好ましいものとは言えず、是正に向けた何らかの対応が必要になっている。

(図表 7-15) JR貨物からJR旅客各社への線路使用料の支払い額(百万円)

	2008	2009	2010	2011	2012
JR北海道	1,347	1,255	1,053	1,041	1,350
JR東日本	8,563	8,175	7,212	7,069	6,947
JR東海	4,508	4,622	4,285	4,130	4,274
JR西日本	4,078	3,930	3,715	4,397	4,633
JR四国	62	56	51	53	63
JR九州	425	433	393	470	494
JR計	18,983	18,471	16,709	17,160	17,761

(資料) 国土交通省「鉄道運輸統計」をもとに作成。

(図表 7-16) JR北海道から鉄道建設・運輸施設整備支援機構への支払い(百万円)

	2009	2010	2011	2012	2013
津軽海峡線貸付料	312	299	287	265	253
貸付鉄道施設改修費	1,474	1,239	1,502	1,985	2,424
鉄道貨物輸送調整金	1,655	2,144	5,346	5,728	6,048

(資料) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構決算書をもとに作成。

7.3.4 青函共用走行問題のゆくえ

これまで、青函共用走行問題の経緯、問題点などについてみてきたが、新幹線が本来の高速走行を実現できるような抜本的な解決を図っていかなければ、北海道新幹線新函館北斗開業の経済効果が十分に発現しないことになり、さらに、札幌延伸時に未解決のままとなれば、さらに多額の経済効果が発現しないことになりかねない状況にある。

これまでの検討経過をみると、代替的な輸送手段として検討されている新幹線貨物専用列車導入案(いわゆるトレイン・オン・トレイン方式)は、取りざたされている工事費か

らみて一定の費用対効果が得られるのは難しいとみられ、現実的な解決策にはならないとみられる。また、一部では、第二青函トンネル構想なども提唱されているが、費用対効果面ではほぼ同様と考えられ、同じく現実的な解決策にはならないとみられる。

民間も含めて提起されている方向のなかで、ある程度現実的な解決策になるとみられるのは、①全部もしくは相当量の船舶輸送への移行、②貨物新幹線への移行といった案ではないかと考えられる。

①については、例えば、港湾に引き込み線のある室蘭～八戸間を船舶輸送として、道内から道外の輸送経路を確保するといった仕組みが考えられる。しかしながら、同案では、港湾での必要投資額が相当額に及ぶ可能性があると考えられる上、JR 貨物にとって、料金に加え時間面でも、競争力が大幅に低下する可能性が高く、利害関係者の合意形成も難しい方向とみられる。

一方、②については、石井（2013）が、新幹線夜間物流ということで、新幹線が運行していない深夜時間帯にコンテナ特急を走らせ、長距離拠点間輸送における自動車から鉄道へのモーダルシフトを提案した内容が、いわば原案となる。これによれば、鹿児島から新青森、さらには札幌間で、拠点に大型コンテナターミナルを設置し、貨物集配を行う。22時～0時の出発便、6時～8時頃までの到着便を設定し、深夜の最高速度は150 km/h、朝の最高速度は200 km/hくらいに設定し、騒音防止にも配慮する。車両は逐次廃止が進む300系などを改造し、使用するなどという内容となっている。

こうした考え方を新函館北斗～青森間で先取りし、JR 貨物の負担で、両駅もしくは同周辺に貨物ターミナルを設置し、在来線貨物コンテナと新幹線車両との積み替えを行い、同区間は、新幹線軌道を用いて、一定の高速走行を実現するといったことが考えられる。技術的な検討やコスト的な検討は、これからという面もあるが、それほど困難性はないものとみられる。また、ある程度費用がかかるとしても、当該投資により発現する経済効果は大きいものと見込まれ、相応の投資効果は期待できる。

いずれにせよ、青函トンネルにフリーライドすることによって生まれている JR 貨物の運賃優位性は、結局、特定の一部利用者に対する補助金と同様の効果を持っていると言え、道東の農業生産者などが永続的にその恩恵を受け続けることを正当化はできないと考えられる。また、本来の意味において、JR 貨物と JR 旅客各社、さらには、荷主が持続的で安定的な鉄道輸送の恩恵を受けることができるような対応が強く求められている。

<<参考文献>>

相浦宣徳ほか[2014]「青函トンネルにおける新幹線と貨物列車の共用走行による影響と課題」『日本物流学会誌第22号』 日本物流学会。

石井幸孝[2013]「新幹線夜間物流で日本は再生する」『週刊東洋経済臨時増刊「鉄道」全解明2013』 東洋経済新報社。

太田雅達[2006]「新幹線における通勤輸送」『JREA Vol.49』 日本鉄道技術協会。

大矢野栄次[2013]「物流新幹線構想と地域経済の開発」『経済社会研究2013年3月』 久留米大学。

楠木行雄[2012]「整備新幹線の持続可能性に関する法制的問題点の検討」『運輸政策研究2012年Autumn』 運輸政策研究機構。

小林茂[2015]「新幹線と航空事業の変遷」『中部圏研究2015年3月』 中部圏社会経済研究所。

第3章 交通新時代のほくとう地域の役割

1. カントリーエクスプレス

～定住・交流の先にある新しいライフスタイルと

東北・北海道新幹線の意義～

井上徳之（一般財団法人北海道東北地域経済総合研究所 前・専務理事）

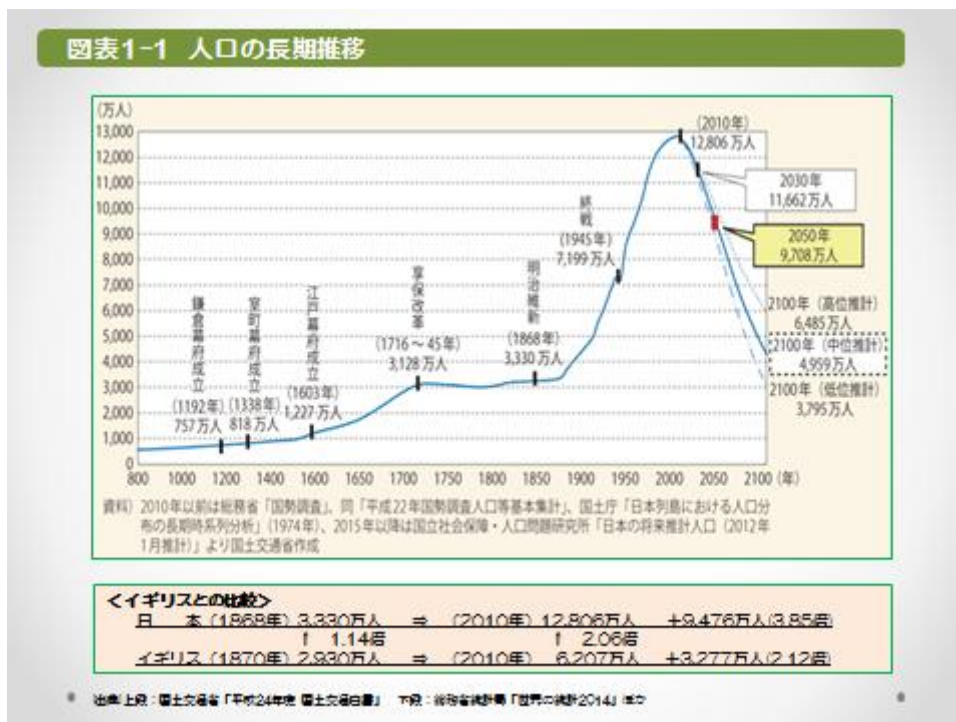
1.1 これからの地域活性化の視点

1.1.1 はじめに

「日々旅にして、旅を栖(すみか)とす」。松尾芭蕉が、東北から北陸を巡っていた今から320年あまり前の江戸時代、日本人のほとんどは、生まれ育った土地を離れることなく一生を過ごした。芭蕉のような生き方は、当時の日本人の一般的な生き方ではなかった。

『おくのほそ道』の刊行からほどなくして、3千万人台に達した我が国の推定人口は、その後、幕末まで150年以上の長きにわたり大きな変動を見ることはなかった。当時はほぼ完全自給自足の時代。国内の生産力が人口を決定づけた。

明治維新以後、状況は一変した。殖産興業、富国強兵の名のもと、人口は急上昇に転じた。そして、第2次大戦後、人口の増加はさらに加速した(図表1-1)。我が国にとどまらず、近代以降の主要国の人口は、生産力の向上とともにいずれも大幅に増加したが、我が国の人口の伸び方は群を抜いていた。この一貫した人口増加の中で、国内では『職』を求める農村から都市への人の移動が顕著となり、同時に『食』への個人の関わりと自給率は低下した。高度経済成長はそれに拍車をかけた。人が減り衰退する地域の活性化が重要な政策課題として浮上していった。



国土の均衡ある発展という基本理念のもと、都市の過大化防止、地域間格差の是正を掲げる「全国総合開発計画」が初めて策定されてから既に半世紀あまりが経過した。時局の変化とともに計画は見直され、また、計画に連動する政策が実行され、その成果が全国にもたらされた。しかしながら、一時的、局所的な成功は見られても、根本的な目標の達成には至らず、人口減少・高齢化が、誰の目にもわかる現象となって加速する今日、地方の問題が、改めてクローズアップされるに至った。

人口の移動と地方の問題の背景には、人々が生計を立てるための仕事、すなわち『職』と、生計の基本となる『食』、この2つに対する私たちの考え方と行動が密接に関わっている。明治維新からまもなく150年。私たちはいま、大きな転換点に立っている。

1.1.2 地域の活性化はどのようにもたらされるべきか

以前、ほくとう総研の機関誌『NETT』で、「企業と地域」（2014年春号）という特集を組んだ際、巻頭言（「羅針盤」）を、(株)大地を守る会の藤田和芳社長に寄稿いただいた。藤田社長は、岩手県の農家の出身で、いまでは世の中で当たり前になっている、産直や農産物の宅配事業を、我が国で初めて手掛けた方としても有名である。以下に、掲題タイトルの寄稿の全文を転載する。

少子高齢化にともない地方が空洞化していると言われる。街に人がいなくなり、駅前商店街はシャッター通りと呼ばれ、企業活動も低迷している。どこの街でも見られる風景である。どうしたら街を活性化できるだろう。そもそも、地域で生産される第一次産品は地元で消費されるというより遠く離れた都会に運ばれることが多い。生産者は、はじめから地域の消費者ではなく都会の消費者に向けて生産物を作っているのである。地域の企業も同様に、多くは自社の商品を地域の外に売ることが第一義にしている。東京や大阪の大手スーパーや生協などに買ってもらえたら、と一生懸命営業している。

消費者はどうだろうか。地域の商店街では品揃えも悪いし、都会的なセンスもないと郊外の大型スーパーへと足を運ぶ。そこでは、価格も安いし、いろんな商品の中から気に入った商品を選べる。買い物の楽しみもあって便利なのだ。しかし、大型スーパーで売っているものは、ほとんどが東京などから運ばれてきた商品である。その地域の産品を売る例は稀である。雇用も、正社員は東京本社採用の者ばかりで、地元採用は非正規社員である。

こう考えると、地域が空洞化していることや、街の商店街がシャッター通りになったこと、また地域の農業後継者が育たないというようなことは、実は地域に住む人々が自ら選択した結果であるとも言えなくはないのである。

数年前にイタリア北部の「スローフード」の村々を訪ねたことがあった。この地域の農民たちが唱えた「スローフード運動」が一躍世界に広がった。その理由を知りたいと思ったからである。農民たちは、首都ローマにマクドナルドの一号店がオープンすると

聞き、猛烈に反対運動をして、結果的に出店を断念させた。なぜ、そんなことをしたの？ 彼らは、「私たちはこの地方の農業や文化を守りたいのだ」と口々に言った。私たちはこの地方で何十年、何百年も農業をやってきた。ブドウを作り、野菜を育て、家畜を飼ってきた。しかし、この伝統的な農業を守るには、農民の力だけでは守ることができない。地域の伝統的な加工技術とつながらなければいけない。伝統的なブドウの種を守るためには、伝統的なワイナリーとつながってピアモンテ州のワインは素晴らしいという名声を維持する必要があるのだ。ピアモンテ州の伝統的な豚や牛は、地域の伝統的なハム、ソーセージの加工業者とつながって、はじめてその種を守り続けることができる。だが、これだけでも足りない。地域の伝統的な食文化とつながらなければならない。消費者が地域の農業や地域の加工業者の製品を愛していなければならないのだ。こうして、地域の生産者、加工業者、消費者が一体となって、はじめて伝統的な地域社会を守れるのだ、と。

もし、ローマにマクドナルドがオープンして、消費者が海外からの画一的な食べ物を食べるという習慣を身につけたら、その瞬間に私たちの「地域」は瓦解する。だから、私たちは出店に反対したのだ、と言った。

地域が活性化するというのは、少子高齢化の中で、もう一度人口が増えることを夢見たり、都会と同じ生活様式を願望することではないと思う。企業活動が、地域の自立に貢献できるとしたら、まず目を地域に向けることであろう。可能なら自社商品の原材料を地域から調達する。出来上がった商品は、まずは地元の消費者に買ってもらえないかと考える。そうした努力をすることこそが、地域で生きる企業の社会的責任ではないかと思う。こうすれば地域に雇用も発生する。地域の人々に支持された商品は、東京や大阪の大消費地でも売れる可能性が出てくる。はじめからグローバリズムに目を向けるのではなく、ローカルな視点から出発し、その延長線にグローバルな世界を見る姿勢が大切である。(転載ここまで)

藤田社長の提言内容に全面的に賛同し、また、これまでの歴史認識を踏まえ、これからの地域のあり方と私たち自身の生き方を、私は以下のとおり考える。

1.1.3 ホリスティック¹⁾地域再生 — 『食』から始める地域の再構築と人の還流—

不安定な経済情勢と自然災害の多発、人口減少高齢化が進行する中での医療・介護問題、地域コミュニティの崩壊。世界に視野を広げれば、人口爆発や新興国の経済成長などに伴う食糧問題、エネルギー問題、地域紛争の多発、難民問題、そして地球環境問題、さらに先行きの見えない金融経済財政問題。今日、私たちは枚挙に暇のない難問・課題に直面している。これらはその一例にすぎない。要約すれば、私たちの生き方自体が問われている、と言っても過言ではない。「未曾有」という言葉を聞いてももう誰も驚かない時代を私たちは生きている。

諸問題に対し、対応策・打開策が実施されているが、必ずしも将来に明るい見通しを持っていない。どの問題にも多くの背景があり、また別個に存在するわけでもなく、密接に関連している。表面化した現象に対する対症療法的措置では問題の抜本解決とはならず、また、私たちが慣れ親しんだ、過去・現在や他国を分析しその延長線上に未来を描くという手法が通用しなくなっている。そのことに私たちは気づいている。

求められているのは、これまでとは異なるアプローチであり、複雑なことではなく、専門分化したことではなく、全てに通じるひとつのビジョンであり、そして私たち個人誰もが参加し自ら主体的に取り組めるテーマの設定ではないか。

私たちはなぜ問題を認識し問題を解決しようとするのか。この問いに対する答えを突き詰めたとき、最後に残る答えは何か。果たしてそれは人それぞれに異なるものか。それは、敢えて言葉にするようなものではない、特に経済の世界で論じるには最も相応しくない情緒的な言葉なのかもしれない。しかしながら、世の中の先行きが不透明な今日、時代の大きな転換点にある今日、本来は手段であったはずのものを目的化することなく、もう一度原点に立ち返ってシンプルに見つめ直せば、自ずと解決の糸口も見えてくる。手段を論じる前にもっと誰もが願う究極の目的にフォーカスしてもよいのではないだろうか。

「経済」という枠組みを取り払って残るものは何か。生きていく上で私たちは何かを食べている。『食』が私たち自身を形成し、そして心身の健康にも直結している。この一点からもう一度見直し、全てを捉え直すことから始まるものがあるはずだ。

私たちが産業を論じるとき、「農林水産」や「食料品」など『食』に関わる産業を他の産業と一律に並べ比較検討したりすることは、その意味では妥当ではない。また、経済というフィルターを通したとき、『食』にも機能化、合理化、効率化の波が押し寄せてくる。これに対峙する考え方として、スローフード運動などが世界的な盛り上がりを見せている。国内では健康志向がかつてないほど人びとの間で高まり、その中でも『食』は主要な役割を担っている。しかしながら、その内容に目を向けると、ここにも対症療法的側面や経済便益志向が見え隠れしている。

特別なことではない、毎日の『食』にもっと意識的になり、安全・安心を超え、食べる人の身体のことを考えてつくる、この単純な原点から、供給サイド、需要サイドの一連の取組みの過程に、過度に医療や介護に頼らない私たち個人の健康があり、また、エネルギー負荷、環境負荷の軽減につながる生産や加工、流通の仕組みづくりがあり、これらの結果として、食料品を中心とした地域産業の再構築があり、経済も自立していく。

さらに、敢えて産業として位置づけなくても、『食』と私たち一人ひとりがもっと直接的に結びつく生き方がある。「半農半X」などの言葉のとおり、既にそれを実践する人達も出てきている。そうして、自ずと私たちの『職』への関わり方も大きく変わってくる。

これまでのライフスタイルを見直し、また別個の問題として対処してきた、健康、環境、経済の諸問題を結びつけ、一掃する、こうした可能性を私たちの日常の身近な『食』は持っているのではないか。

大量消費の大都市にはできない、今も生産の基盤を有し、自然資源豊かな地域だからこそ発信でき、誰ひとり例外なく全員が自らの問題として参加できるテーマとして、『食』は、新しい生き方を指し示す可能性を持っている。舞台は地方である。そこに、地方への人の還流を促す装置として、高速鉄道としての新幹線の存在意義が見えてくる。いま新幹線があるからこそできる、私たちの新しい生き方がある。大都市から地方へ、それは今までの生き方の延長線上にあるものではない。

1.2 人口移動と2つの歴史からの示唆

1.2.1 ほくとう地域の人口移動

戦後、人口が急増する中で、北海道と東北6県(以下、総称して「ほくとう地域」という)から多くの人が離れていったことは、今さら説明するまでもない事実であり、自治体ごと年次単位のフローの転入・転出数の推移をグラフとして目にすることも多い。しかし実際に、トータルでどれほどの規模の人の移動があったのか。それは地域にどれほどの影響を与えたのか。案外明確ではない。人の動きを正確に追跡することはできないものの、ここでは簡便に、国勢調査をもとに、終戦直後の混乱期を過ぎた昭和25年から直近の平成22年までの60年間の5年単位の純社会移動数(純社会増減数)を累計し、また、その累計数と平成22年の各道県の人口とを比較してみた(図表1-2)。

図表1-2 ほくとう地域の純社会移動数とその規模

		(単位:人、%)			
		昭和25年~平成22年 純社会移動数累計(A)	平成22年人口(B)	(A/B)	
北	海	道	1,033,023	5,506,419	18.76
青	森	県	512,156	1,373,339	37.29
岩	手	県	515,065	1,330,147	38.72
宮	城	県	158,450	2,348,165	6.75
秋	田	県	554,036	1,085,997	51.02
山	形	県	513,770	1,168,924	43.95
福	島	県	787,804	2,029,064	38.83
ほくとう7道県		4,074,304	14,842,055	27.45	
地方圏(7道県除く)		8,906,800	47,760,319	18.65	
地 方 圏		12,981,104	62,602,374	20.74	
東 京 圏		10,016,066	35,618,564	28.12	

(注1)純社会移動数：ここでは社会増加数から社会減少数を差し引いた純増減数(純社会移動数)を指している。ほくとう各道県および地方圏は社会減少、東京圏は社会増加となっている。

(注2)東京圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県
地方圏：①大都市圏(東京都、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市、広島市、仙台市)以外の道県

◎ 出典：総務省統計局「国勢調査」各年ごとに作成 ◎ 注：人口は総務省の国勢調査(昭和25年一時的17歳未満と昭和17年一時的22歳以下)を基礎としている。

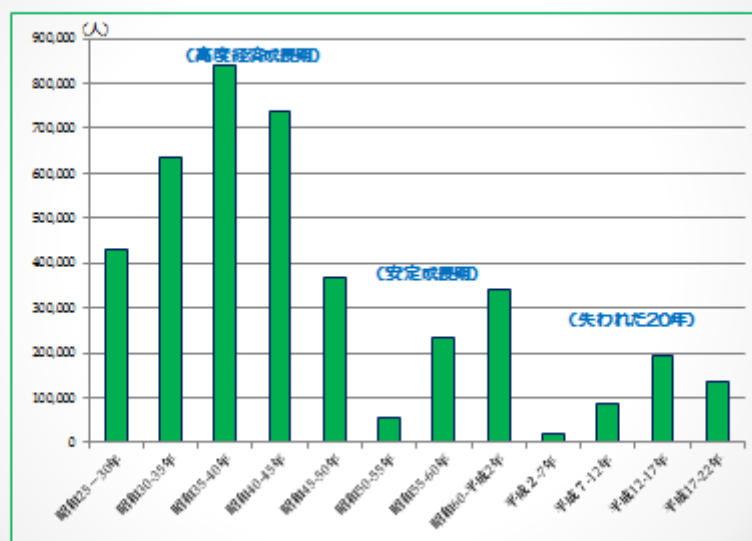
ほくとう地域はこの60年の間、他の地方圏と同様、一貫して転出超過で推移し、その純社会移動数の累計は、北海道の1百万人をトップに、宮城県を除く東北各県も50万人を超え、合計では4百万人の規模に達した。これは同期間の地方圏全体13百万人のおよそ3割を占め、また、東京圏の転入超過数10百万人の4割に相当する規模となっている。むろん、ほくとう地域からの転出者が全て東京圏に移動したわけではないが、ほくとう地域は、人口移動の主役であり、東京圏の人口増加に大きく貢献したと言っても過言ではない。

そして、その結果としての現在の人口と社会移動数の累計との比較という点でも、宮城県や北海道を除くと、秋田県の5割超を筆頭に残る各県も約4割の水準となっており、他の地方圏全体と比べても、人の移動が地域に与えた影響の大きさを窺える状況となっている。

次に、ほくとう地域の5年ごとの純社会移動数の推移を追うと、これまでに大きく3つの山があったことが見てとれる(図表1-3)。「高度経済成長期」と、石油ショックを経た「安定成長期」と、バブル経済を経た「失われた20年」である。ピークは高度経済成長只中の昭和35年→40年の84万人で、その後は山の規模も次第に低くなってきているものの、転出超過の状況には変わりなく、最近時点でも10万人単位での流出が続いている。

ほくとう地域からの転出超過数が全国的に見ても大きなウェイトを占め、そして、足下でも転出超過の状況にあるということは、逆に言えば、東京圏などに、ほくとう地域出身者やその子孫など、ほくとう地域ゆかりの人たちが多数存在している、ということの意味している。今後の大都市からの移住のベースとも言えるUターンの分母となる人たちが多いということでもあり、今後の取り組み次第で、大きく人が動く可能性を有している、と見ることできる。

図表1-3 ほくとう地域の純社会移動数の推移



出典: 国勢調査統計局「国勢調査」などによる

1.2.2 東京圏在住者の移住意向

これまで一貫して一方通行だった人の流れは変わるのか。ここ1～2年の間で、大都市から地方への移住が、「地方創生」の主要テーマのひとつとして、俄かにクローズアップされている。

その背景のひとつには、大都市在住者の地方への移住意向の高まりがある。国は主に平成26年に実施した2つの調査結果をその論拠に掲げている（図表1-4）。「東京在住者の今後の移住に関する意向調査」によれば、今後移住する予定又は移住を検討したいと回答した人は全体の約4割、関東圏以外の出身者に限れば約5割に及ぶという。しかし、回答の内訳をみると、移住の時期を未定とする回答の割合が高くなっている。もうひとつの「農山漁村に関する世論調査」においても、都市住民の農山漁村地域への定住願望は、平成17年調査と比較して、高まっているという。しかしこちらも、回答の内訳をみると、「どちらか」というのがほとんどを占めており、かなり心もとない。いずれも、アンケート調査の結果であり、人々の本当のところの行動に変化があるのか否かは、窺い知れない。

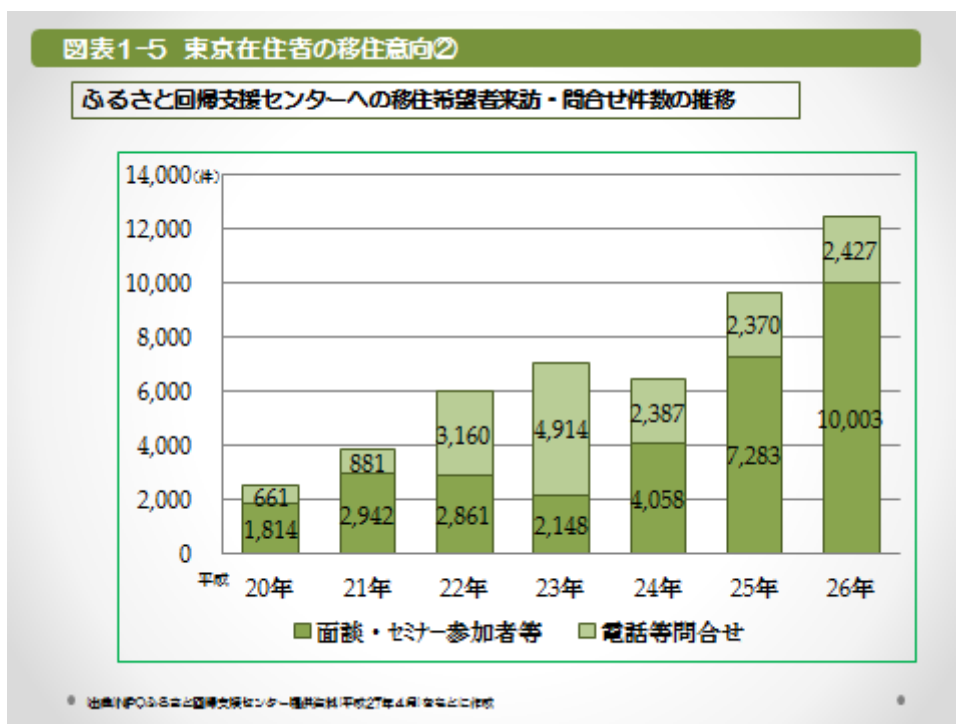


国が地方移住に取り組む遥か以前、平成12年から、特定非営利活動法人100万人のふるさと回帰・循環運動推進・支援センター(略称:NPO法人ふるさと回帰支援センター)は、このテーマに独自に向き合ってきた。東京の有楽町駅前に本拠を構える同センターによれば、開設から暫くの間、移住相談に来る人は疎らであった。大きな転機となったのは、リーマンショック、そして、東日本大震災とこれに伴う原発事故であった。この2つの出来事を潮目にして、かつてないほど本気で地方への移住を検討する人たちが増え、相談件数は急

増した（図表 1-5）。これまで世の中の当たり前の常識とされてきたもの、拠り所として漠然と信じてきた価値観が揺らぎ、自らの生き方自体を問い直す人たちが明らかに増えてきた、特に若い世代が増えてきた、とセンターでは分析する。実際に、センター利用者は、以前は50代・60代が中心であったが、最近では、40代・30代の働き盛りの世代が増え、40代以下の利用者が過半を占めるに至っている（図表 1-6）。

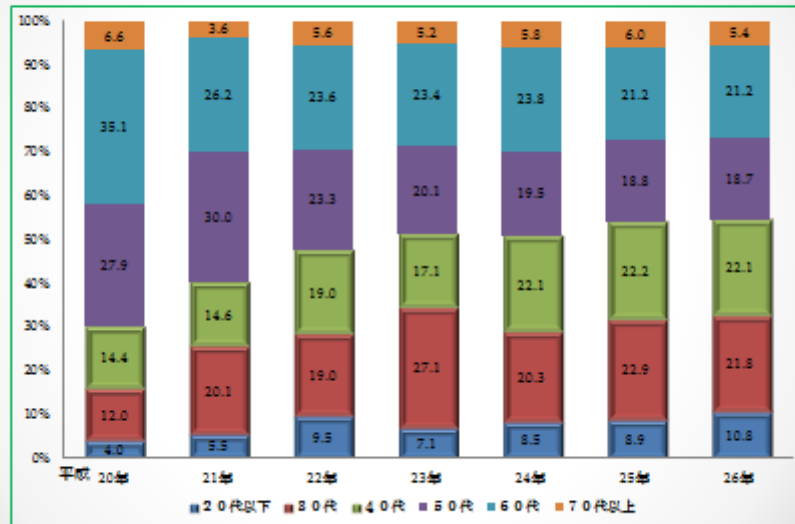
センターへの相談は、東京圏在住の個人一人ひとりの自発的な意思によるもので、この動きを見れば、移住への本気度が本物であることがわかる。そして、この東京在住者の動きやセンターの活動の認知を受けて、センター内に移住相談窓口を設ける自治体もこの1年で大幅に増加した。

いまは、移住相談から、いかに具体的な移住という動きに結びつけるか、各自治体の「地方版総合戦略」の策定とも連動して、様々な支援メニューが競い合うように提示される様相になっている。



図表1-6 東京在住者の移住意向③

ふるさと回帰支援センター利用者の年齢層別構成の推移



出典：国土交通省ふるさと回帰支援センター提供資料（平成27年4月～現在）などによる

1.2.3 ヒット曲にみる人びとの意識

歌は世相を表す。地方から大都市への大移動を背景に、歌謡曲の世界においても、故郷である「地方」と、移り住む先の「都会」との間で、家族や恋人との別れ、郷愁、新生活に向けての決意表明、などを題材にしたヒット曲が数多く生まれた。それは多くの人たちが、歌詞の主人公と自分とを重ねた証だ。

さてその中で、「地方」と「都会」という2つのキーワードに加え、もうひとつ、本稿のテーマでもある「鉄道」が明確に歌詞に盛り込まれた歌となると、かなり絞り込まれてくる。

「高度経済成長期」には、東海道新幹線実現可能性調査が始まった昭和31年、北海道上磯郡出身の三橋美智也が『りんご村から』を歌った。東海道新幹線が開業した昭和39年には、青森県弘前市出身の井沢八郎の『あゝ上野駅』が大ヒットした。いずれもほくとう地域が主役、そして、ほくとう地域は夜行列車全盛の時代。片や新幹線時代の幕開け。彼我の差の大きさを感じる。

「安定成長期」には、チューリップの『心の旅』（昭和48年）、海援隊の『思えば遠くへ来たもんだ』（昭和53年）など、今もカラオケの定番のような、フォークソングがヒットした。『思えば遠くへ』の作曲者は、ふきのとうメンバーで札幌市出身の山木康世だが、これらの歌の舞台は、残念ながらいずれも西日本だろう。

「失われた20年」になると、槇原敬之が『遠く遠く』（平成4年）で、東京の生活に少し慣れてきた若者の気持ちを清々しく歌った。平成に入り、中長距離の移動は新幹線が主体

になった。他方、それまで歌詞の中での鉄道の定番語句は、何と言っても「夜汽車」や「夜行列車」だ。『りんご村から』数えて既に半世紀が過ぎ、曲のトーンは随分と様変わりしたが、いきものがかりの『KIRA☆KIRA☆TRAIN』（平成 22 年）でさえ、出てくるのは「汽車」だ。こうした中で、本稿のメインテーマでもある「新幹線」という無粋な単語が歌詞に折り込まれているのは、私が調べた限り、『遠く遠く』くらいだ。

以上それぞれの時代背景の中から 2 曲ずつを紹介したが、これら楽曲はすべて、「地方」から「都会」へ出てきた、あるいはこれから出ていく人の心情を歌ったものだ。では、この逆パターン、これからの世の中の動きを先取りするような「都会」から「地方」へ行く人の、そしてもちろん「鉄道」も登場する、Uターンを歌った曲はないものか。

数は少ないがある。ひとつは、太田裕美の『赤いハイヒール』（昭和 51 年）だ。私は大好きな曲だからよく知っているが、一般にはあまり知られていないかもしれない。太田裕美と言えば、その前年にヒットした『木綿のハンカチーフ』が有名だ。実はこの 2 つの曲は相似形をなしている。主人公は恋人同士の 2 人。この 2 人の掛け合いで物語は進む。男女の違いこそあれ、ひとり、希望を抱いて仕事のため「都会」に「鉄道」に乗って出てくる。もうひとり、故郷である「地方」に残る。そして遠距離恋愛が始まる。ここまでは 2 曲とも同じ。『ハンカチーフ』は、その後、「都会」に出た方が、都会暮らしが楽しくて「地方」の恋人と別れるという顛末。他方、『ハイヒール』のほうは、「都会」に出た方が夢と現実とのギャップに挫折し、「地方」の恋人が「鉄道」に乗って連れ戻す、というストーリーだ。

Uターン曲としてもうひとつ、ほくとう地域として忘れてはならない歌がある。石川さゆりの『津軽海峡冬景色』（昭和 52 年）だ。青森の情景ばかりが印象に残るが、主人公は明らかに北海道出身者だ。この曲については、特段の解説は不要だろう。

『赤いハイヒール』と『津軽海峡冬景色』、この 2 曲には共通項がある。2 つの曲は、我が国の高度経済成長が終焉し、安定成長期に移行するきっかけとなった 2 つの石油ショックのちょうど間の時期に発表された。戦後初めて経済成長率がマイナス成長を記録するなど経済活動が低迷し、地方から大都市への人口の流入圧力が一時的に弱まり、人の移動に変化が見られた時期でもあった。そうした時期に、地方回帰の歌が世の中に立て続けに出てきた。これは偶然であろうか。いささかこじつけかもしれない。

地方回帰の 2 つの歌詞の背景には、そもそも大都市に行くこと、大都市で生活することは、人生において成功であり、ハッピーと見なすべきことであり、他方、その大都市から地方に戻ることは、それが、仕事上の問題にせよ、人間関係の問題にせよ、失敗であり、アンハッピーであり、やや後ろめたい言い訳がましさがつきまとい、人生における積極的な意味合いを感じさせない価値観が見え隠れする。これは、歌の世界に留まらない、私たち日本人がいつの間にか共有する暗黙のメンタリティそのものではないか。大都市から地方への人の流れを本格化させるために、真っ先に取り払うべき障壁は、私たち自身のこうした意識なのではないだろうか。

1.2.4 ほくとう地域の2つの歴史からの示唆

(1) 集団就職 —大移動システムと鉄道の役割—

いまから61年前の昭和29年4月5日、青森駅15時33分発の臨時列車が、21時間かけて翌日、上野駅に到着した。その後、昭和50年まで続く集団就職列車の第1号と言われている。地方から大都市への労働力の供給が我が国の高度経済成長を支え、その労働力の輸送を鉄道が支えた。「金の卵」と言われた新規学卒者の大移動は、全国的なものであったが、その中で東北の人口移動の規模は特に大きく、また、井沢八郎の『あゝ上野駅』のように、東北はその象徴であった。

集団就職は、高度経済成長下の大都市圏と地方圏の2つの地域に跨る広域的・組織的な職業紹介の連携システムと言えるものであり、大量輸送機関としての鉄道が労働力の移動に大きな役割を果たした(図表1-7)。集団就職の概要は以下のとおりである。

<集団就職の概要>

① 2つの背景

- ・大都市圏での中小零細町工場や商店の人手不足の深刻化
 - ・地方圏の特に農村部での過剰人口(二三男問題)と就職機会・就職情報の不足
- ⇒ 2つの課題を制度により解決

② 制度の設計

求人側である大都市圏の企業や団体と求職側の窓口である地方圏の学校が個別に接触するのではなく、広域求人をすべて職業安定所の管理下に置く一方、地域における新規学卒予定者を把握し、全国規模での労働需給調整を行い、鉄道により計画的・効率的に地方圏から大都市圏に就職予定者を輸送した

③ 鉄道の役割

自治体(のちに日本交通公社)が企画し、国鉄が協力して、臨時列車としての集団就職列車が運行された

最初の臨時夜行列車：昭和29年4月5日青森発上野行

最後の臨時夜行列車：昭和50年3月24日青森発上野行

この間延3千本運行、最盛期年間8万人利用 (※諸説あり)

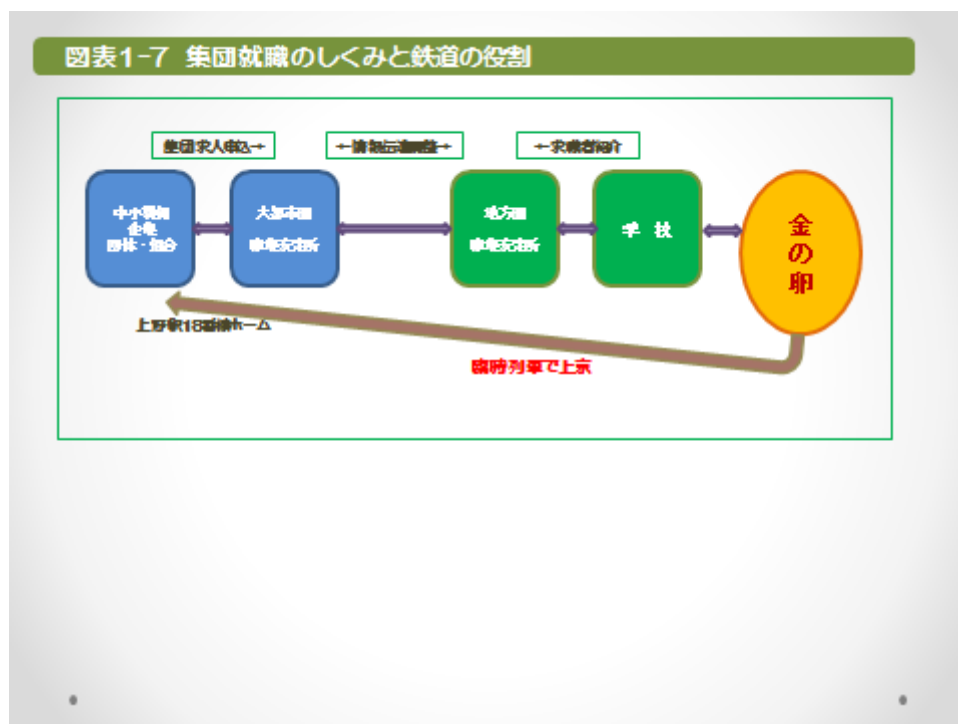
④ 2つの加速

- ・地方圏から大都市圏への人の移動の加速
 - ・農業から非農業への産業構造変化の加速
- ⇒ 過疎過密の進行、今日に至る地方の衰退と東京一極集中のはじまり

当時と現在では、時代背景も経済環境も大都市と地方の関係も、そして何より就職に対する人々の考え方も大きく異なる。だから、半世紀前の集団就職システムが、現在、国を挙げて取り組んでいる移住の促進に、そのまま適用できる点はほとんどないだろう。

ただ、いまの移住促進策は、たくさんの支援メニューはあっても、最後は個人一人ひと

りの意思と行動に委ねる。これで果たして本当に大都市から地方への大きな人の流れを作り出すことができるのだろうか。本気で大移動を促そうとするなら、半世紀前とは違った形で、個人の行動を全体として、組織も関与しながら緩やかにサポートする仕組みがあってもよいのではないか。そして、移動手段としての鉄道のあり方にももっとフォーカスしたほうがよいのではないか。この基本的なことを集団就職システムが教えてくれているように思う。



(2) 屯田兵 — 『職』と『食』との関わり方—

集団就職からさらに半世紀を遡る明治時代、「北方警備」と「北海道開拓」を主な目的として、兵農両面を担う人員を組織的・計画的に移住・配備した制度が北海道にあった。それが屯田兵制である。明治8年、前年に制定された「屯田兵例則」に基づき、当時の青森・酒田・宮城3県と道南の士族計198戸965名が琴似兵村に入植したのを皮切りに、翌年には山鼻兵村、発寒兵村に入植して本格化した。この屯田兵制も当初の主役は、東北出身者であった。

以後、石狩・胆振・根室・空知・釧路・上川・北見・網走方面に展開し、西南戦争や日清戦争などを経て、制度が廃止される明治37年までのおよそ30年間で、合計37兵村が開かれ、7,337戸39,911名が入植した。なお、兵村は、道東方面を除き、当時道内でも急ピッチで建設が進められていた鉄道沿線に配備された(図表1-8)。屯田兵制の概要は以下のとおりである。

<屯田兵制の概要>

①応募資格

戸主となる屯田兵1名のほか、家族から2名の労働力、兵役義務の相続

なお、前期(明治8年~22年)は、東北諸藩の士族救済、俸禄廃止後の全国の士族救済を目的としたことから対象は士族に限定

②支給内容

1戸当たり5町歩の土地、居宅である兵屋、農具や家具などの生活必需品、制服

このほか、入植後最初の3か年は食料(米、塩菜)、また銃などの武器を貸与

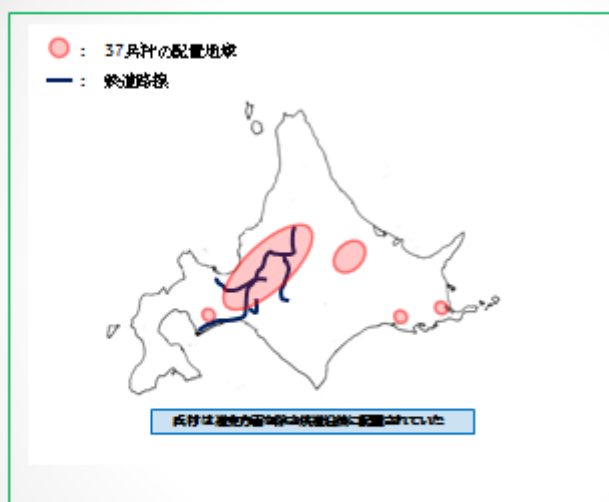
③主な任務

軍事訓練と農事を中心に、道路や水路などの開発工事、街路や特定建物の警備、災害救援、また、国内外の様々な作物を育てる試験農場の役割を兼務

④兵村構成

1兵村は通常200~240戸で構成され、練兵場・官舎・学校などの公共施設を囲んで兵屋を規則的に配置

図表1-8 屯田兵村の配置と鉄道の敷設状況(明治33年)



屯田兵は、組織に帰属しながら農作業に従事し自給自足的生活を営んだ。「北海道開拓」という使命には上述のように試験農場の役割もあったのだから、農事への従事は当然のことだったのかもしれない。また、当時の北海道の置かれた環境を踏まえれば、大規模入植地への日常的な必要物資の輸送は容易ではなかったであろう。だから、自給自足は必然だ

ったのかもしれない。

それでも、近代以降の我が国にも、農業を生業とせずに本業の傍ら行い、兼業ということでもなく、直接自らの糧とするような生き方があった。過酷な環境であったと容易に想像されるが、半農半Xの先駆けのような生き方があった。今日の一般的な働き方とは異なり、自らの食べることにもっと直接的に関わる生き方があった。屯田兵制は、国家としての目的達成のための厳格な制度として展開されたものだが、これを緩やかに『職』と『食』への関わり方を見直す個人としての新しいライフスタイルへの参考、という観点から捉え直し焦点を当てると、これまでとは違った側面も見えてくるのではないだろうか。

1.3 これからのライフスタイルと新幹線

1.3.1 新しい『職』への企業の役割

これまでの地域活性化において、域外からの進出であれ、域内における起業であれ、企業に専ら期待されてきたのは、定住の前提となる雇用の場を創ることであった。それはこれからも変わらないだろう。

最近では、従来型の企業誘致とは少し異なった形で域外企業との関わり方を模索し、地域に新たな就労場の形成を図る動きも出てきている。その代表例が、熊本県天草市の「二地域就労プロジェクト」である。天草市の専用サイトによれば、二地域就労とは、「都市部等の企業が天草とつながり、関わり合いを持ちながら社員を就労させ、または就労を支援し、天草の中で一緒になって新たな仕事や生業を生み出していく営み」のことをいう。企業と地域との関わりには、①本業の事業拡大や異業種への参入機会とするもの、②事業環境変化の中での再雇用や中高年社員活用場の場とするもの、③社員の福利厚生など健康増進の場、スキルアップとしての研修の場とするもの、などが挙げられている。嚆矢となったのは、天草市内での(株)九電工によるオリーブ栽培事業への新規参入である。

この天草市の取り組みについても、企業活動のバリエーションの中で、地域資源とマッチングしながら、働く場を創ることが基本にあることに変わりはない。こうした事例がこれから各地で出現すれば、世の中全体としてもとても望ましいことだろう。だが、多くの企業が真似のできる取り組みとは言えないかもしれない。

全く違う視点、もっと汎用性ある視点から、企業が個別の地域と直接関わりを持たなくても、人々の新しい生き方を支援する方法はないだろうか。それはすなわち、持続可能な社会への責任という企業として取り組むべき社会貢献活動の最上位に位置するものでもある(図表 1-9)。

大都市で生活する個人が、地方に移り住むことを検討するとき、例えば、独自のスキルを持った創作活動を生業とし、インターネット環境さえあれば生活の場が変わることに制約を受けないような、極めて例外的なケースを除けば、大多数の人たちは働く場である所属する企業を退職して、生計を立てるため新天地で新たな仕事を見つけることとなる。収入ダウンはやむを得ないとして、地方で再就職先をうまく見つけられる場合ももちろんあ

るだろう。しかし果たして、いま現在においても、地方に生まれ育った人でさえ、地域での働き口が限られていたり魅力がないために、学校卒業とともに大都市に転出していくことが続いている中で、大都市から移り住む多数の人たちに働き口を本当に用意することができるのだろうか。

厚生労働省では、人口減少社会に対応できる企業を目指す取り組みとして、「多様就業型ワークシェアリング」をかねてから提唱している。同省のホームページによれば、これは、「短時間勤務や隔日勤務など、多様な働き方を拡大することについて社会全体で取り組むワークシェアリング」のことを言い、以下の5つの類型を示している。

①長時間労働の解消等

従業員の自己啓発、健康維持等の時間確保による将来性ある企業経営の実現

②人材の育成

働き盛りの従業員の一層の能力向上による将来性ある企業経営の実現

③仕事と家庭との両立支援等

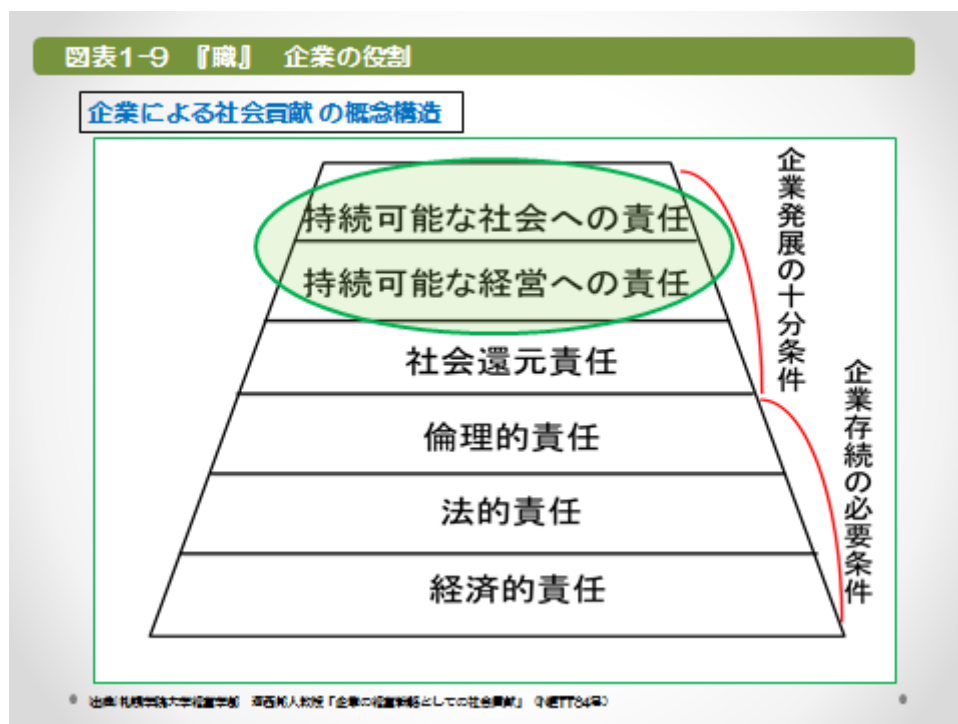
有能な人材の長期確保による企業運営の効率性向上

④若年従業員の確保・育成

次世代を担う従業員の育成・確保による企業の競争力強化

⑤高齢者の活用

高齢者の継続雇用等による企業の競争力強化



この「多様就業型ワークシェアリング」に、持続可能な社会への企業としての責任の観点から、地方との往来、地方への移住を目指す社員の雇用を保障し、移住に向けた社員の準備期間や助走期間を支援するという考え方が取り入れられれば、個人の超えるべきハードルは一気に下がり、個々の実際の行動となって、大きなうねりを作り出すことにつながるのではないだろうか。

あるいは、近年の「ワーク・ライフ・バランス」の中に、仕事や生活の場となる地域の概念、そして大都市から地方への人の流れを支援する要素を積極的に取り入れていく、という視点があってもよいのではないだろうか。

我が国において初めて、コンピューター用パッケージソフトウェアの販売を手掛けた㈱アシストの創業者ビル・トッテン氏は、独自の考え方から社員の雇用を守る手段としてワークシェアリングを提唱する一方、社員に自給力向上のための農業を奨励する。同氏の著書『「年収6割でも週休4日」という生き方』に紹介された考え方や取り組み方針を要約すると以下のとおりである。

(ビル・トッテン氏の唱えるワークシェアリングと農業奨励)

- 大量生産・大量消費・大量廃棄の経済は持続不可能、経済規模が6割に縮小することも視野に入れる必要
↓
- 経済が縮小し売上が低下した場合でも、全社員の雇用維持、リストラをしない保障
↓
- 雇用維持のため、ワークシェアリングを実施
給与水準は下がるが、労働時間を短縮 週5日勤務から週3日勤務(週休4日)へ
↓
- 社員に対し少ない収入でも生活できる準備を奨励
具体的には、社員と家族の自給自足力向上のための農作業などを奨励
↓
- 農園地代、農機具購入費用、肥料購入費用などを会社が助成
農作業を気軽に経験できるクラブ活動的な「農業プロジェクト」を社内に立ち上げ

以上のビル・トッテン氏の発想に、大都市から地方への人の流れを後押しする概念を加え、多数の企業がそれに賛同すれば、地方への移動リスクを一身に背負ってきた個人の負担感が低減することにつながるのではないだろうか。

ところで、アマチュアスポーツ界においては、それをワークシェアリングと称さなくても、スポーツ競技と本業の仕事との両立に、企業の中で特段の配慮があるのではないか。古くは札幌五輪のスキージャンプで表彰台を独占した「日の丸飛行隊」だ。3氏はみな、北海道内の企業に勤めるサラリーマンでもあった。スポーツには企業PR的な要素もあるから特別の勤務形態が認められたのかもしれない。でもそれを自給のための地方での農業な

ども拡大していくことができれば、多様な働き方、住まい方を後押しすることになるだろう。

1.3.2 『食』との関わり方 ―自給型農園―

平成 21 年、農地法の改正を受け、企業による農業参入の機運が一気に高まった。当時、企業としての農業ビジネス成功のポイントを把握するため、法律改正に先駆け契約栽培など様々な手段を用いて実質的に農業に参入していた、川下の食品流通事業者など自らが農産物の需要家だったり確固とした販路を持っている主要なプレイヤーに、農業の事業性などについてヒアリングを行った。ヒアリング先の中には、本業において名うてのコストカッターとして有名な企業もあり、こうした企業のコスト意識や生産・流通管理ノウハウをもってすれば、それまでの農業が持つ不効率な無駄が排除され、生産性の向上が図られ、自ずと収益力の高い農業経営が行われているものと想定していた。ところが、実際にはいずれの企業も農業部門の業績は順風満帆ではなかった。いずれの企業も「農業は儲からない」と口を揃えた。なぜなのか、また、なぜ儲からない農業を継続しているのか。それぞれに考え方はあるが、その中で農産物の国際的な流通事業者の発言が印象的であった。「農業は、栽培する植物のことはもちろん、肥料のこと、土地のこと、そしてそれらの相性のこと、さらに天候のことなど知らなければならない必須の知識が多数ある。シミュレーションできず、やり直しもきかず失敗すれば翌年に持ち越しとなる。天候は毎年同じではないし、土の状態も刻々と変化する。一通りの経験をして、その土地での栽培のノウハウを確立するのに最低でも 10 年はかかる。だからすぐに結果を出すことはできない。一方、いまの企業は四半期単位で業績が評価される。3 年継続して黒字化できないプロジェクトをさらに続行することは通常ならできない。企業の農業参入は、世の中で言われているほど、実は容易なことではない」。ではなぜそれでも農業から撤退しないのか。「いまの農業が儲からない理由のひとつは、生産にかけているコストや出来上がった農作物の品質に比べ、販売価格が低すぎることである。小売スーパーで常態化している安売り合戦と低価格輸入産品の影響である。それでは、日本はこれからも農作物をふんだんに輸入できるのか。国内は人口減少でも、世界的には人口は急増している。中国などの新興国も経済成長とともに農産品の輸出国から輸入国に転じている。さらに気候変動による干ばつも頻繁にある。これまでのようには海外から輸入できなくなる日がいつきてもおかしくない。一方で、国内の農業の状況はどうか。農家の平均年齢は既に 60 歳を超えている(注 平成 26 年の農業就業人口平均年齢 66.7 歳)。農業に従事する人が 20 年もしないうちに国内からいなくなる。農業を取り巻く環境はこれから間違いなく激変する。そのとき私たちは生産現場のフロントランナーでいたい、だから、いまは赤字でも農業を継続しているのだ」。我が国の農業の置かれている状況を俯瞰すれば、この企業の指摘するとおりではないだろうか。

資金や人材など経営資源豊富な大手の企業でも、農業では直ぐには収益を上げることはできない現実が足下にある。大都市に住む個人が、志を持って、脱サラをして、生活の拠

点を地方に移し、農業を始める。農業で儲けることが目的でなく、田舎暮らしの中で自らの生活や生き方を根本的に変えることを目指す。しかし農業で生計を立てることの難しさ、という現実が立ちはだかる。

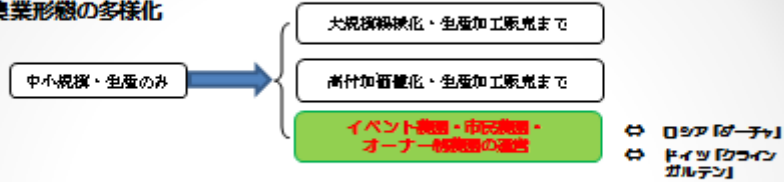
いま、農業には、これまでの生産のみを行う中小規模の形態から、川下の加工販売までを手掛け、①大規模化により生産効率を上げようとする動きと、②高付加価値化により利益率を上げようとする動きがある。これらはいずれも「産業」としての農業の新しい動きだ。そしてもうひとつ、「産業」とは一線を画し、個人一人ひとりが主役となる、ロシアにおける「ダーチャ」あるいは、ドイツにおける「クラインガルテン」の日本版とも言える市民農園づくりがある(図表 1-10)。これらの中には、趣味の家庭菜園の領域を超え、最終的には自給ができるまでのレベルを目指すものがある。休日を利用し、専門家の指導のもと、参画するメンバーと協力しながら、座学と実践を通じて研鑽を深め、徐々に自給ができるまでの規模に拡大していく。

発酵の里として知られる千葉県神崎町を拠点に、同県内で活動する特定非営利活動法人日本自給教室もそのひとつだ。故・岩澤信夫氏が提唱し確立した「冬期湛水不耕起栽培」という、これまでの稲作の常識を覆すような農法で、無農薬、無肥料での米づくりを行う。利用する田んぼは、耕作放棄地などの遊休農地だから地代も低く、既存の農家との摩擦も少ない。自治体も協力的だ。耕さないから耕うん機も不要、そのほかの作業も極力人力で行う。だから余計な費用もかからない。刈り取った稲を天日干しするための竹も、山から切り出してくるといふ徹底ぶり。そして最大の魅力は、休日のみ、隔週ごとの参加でも対応可能という点である。参加メンバーの本業である会社勤務にも支障をきたすことなくできる。田んぼの最低限の管理は事務局や時間のある仲間が行ってくれる。雑草はたくさん生える。それを一つずつ手作業で取っていく。楽な作業ではないが苦役でもない。体験した者にしかわからないものがある。収量は通常の農法より落ちる。でも収穫したお米を食べるとき、1年間を通して作業した者にしかわからない味が必ずある。『食』と個人が直接つながること、そこには、経済とか論理を超えたものがある。

自給型農園の取り組みは、全体として見れば、いまはまだ小さいかもしれない。ロシア人の85%が保有しているという「ダーチャ」のような展開が、もし我が国でも起きてくれば、そのとき、我が国の社会構造の有り様もいまとは大きく変わっているだろう。

図表1-10 『食』との関わり方

●農業形態の多様化



●環境共生型・自給自足型オーナー制による農園の運営

⇒冬期湛水不耕起栽培(無農薬・無肥料・機械不使用)による稲作



出典 株式会社国土交通省 国土政策研究所 農林政策課「農業経営形態の多様化が可能な環境共生型および自給自足型への積極的アプローチ」(2022年) 資料より作成

1.3.3 今日の移住促進策と新幹線の役割

人口減少を背景とする「地方創生」の流れの中でも、移住促進は最重要テーマのひとつに位置づけられている。内閣官房まち・ひと・しごと創生本部が公表した資料によると、平成27年10月末時点での「地方版総合戦略」策定済み自治体数は、38都道府県、728市町村となっている。そしてこれら第一陣の自治体の各種施策に対する「地域活性化・地域住民生活等緊急支援交付金」対象事業も既に決定している。このうち、移住促進に関する事業には、「先駆的事业分」として、156件47億円、また、「地方版総合戦略先行策定分」として、320件12億円が配分された。特徴的な取り組み事例をみると、専門知識習得を含む就労支援、移住交流体験プログラムの策定、移住情報の一元化、総合的サポートなどの言葉が目飛び込んでくる。

各自治体では、こうした総合戦略づくりと連動しながら、また既存メニューの充実を図りながら、移住促進策の強化を既に同時並行で進めている。U・Iターン希望者などを対象にした大都市圏での相談窓口の再整備やセミナーの開催などを急ピッチで行い、ワンストップサービスを推進している。支援メニューについても、就労と居住をメインに多数の情報が集められている。移住希望者から見れば、移住先地域の選択から始まり、よりどりみどりの多数の選択肢が提示され、それらを自分の志向に合わせて自由に組み合わせ、自分なりの移住プランをつくることことができる。言わばオーダーメイド型だ。

60年前、地方から大都市への大移動を可能にした集団就職には、大都市圏の企業・団体、地方圏の自治体・学校、2つの地域の職業安定所、といった関係機関の連携による組織的

なシステムがあった。明治時代の屯田兵制にも国策としての確固としたシステムがあった。参加者には選択の余地がほとんどないレディメイド型だった。ただ、一旦そのシステムに組み込まれれば、一定の生活は保障された。

対して、いまの移住促進策は、自由に満ちている。個人一人ひとりの意思に呼びかけ委ねることを基本としている。しかし、苦勞して東京で生活基盤を築いた個人が、故郷や地方への想いをいくら募らせても、移住に踏み切るには相当の覚悟が必要であり、リスクを伴う。働く場、住みか、それらに関わる人間関係を、もう一度作り直す。そうしたリスクを結果的に全て個人に被せて、果たして問題は解決するのだろうか。大都市からの大移動は起きるのだろうか。国と自治体のこの問題に対しての本気度が試されている。

そのように突き詰めていくと、地方への移住を希望する個人の志向と、国や自治体を目指すものとの背景には、同床異夢の側面があることに思い至る。またさらに、そもそもの定住や常住、交流や移住、地方や地域という概念には、個人の視点から見たらどういう意味があるのだろうか、思いが巡る。本稿は、そうした思いの中で、人が生きていく上での根幹となる『職』と『食』に焦点を合わせ、新しいライフスタイルとして、企業や個人の関わり方のほんの一端を提案した。すべては個人の側に立っての考えだ。

そして、徹底して個人の側に立って考えるとき、自らの体験や感覚がすべてであることに気づく。移住を円滑に進めるには、紙にまとめられた情報を見るだけでなく、人から話を聞くだけでなく、自ら現地に赴き体感することが大切だ。大都市での生活基盤を温存したまま、何度も繰り返し地方に出向き体感を重ねることで地域の実情が自然に見えてくる。そうして得た自らの納得感をもって、自らが直接現地で周到な準備をし、最終的に移住に踏み切るなら移住をすればよいし、そのまま大都市と地方との往來を繰り返す生き方でもよいし、方針転換をしてもよい。

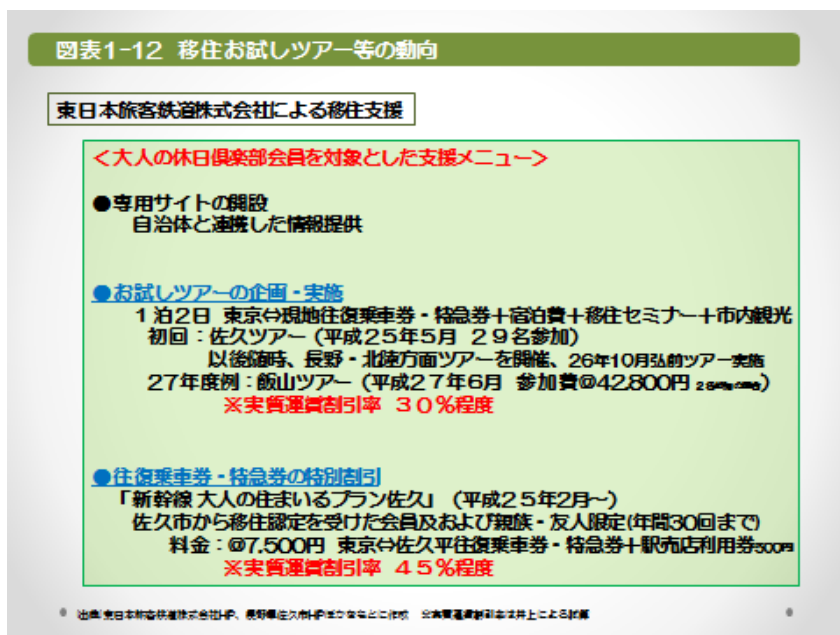
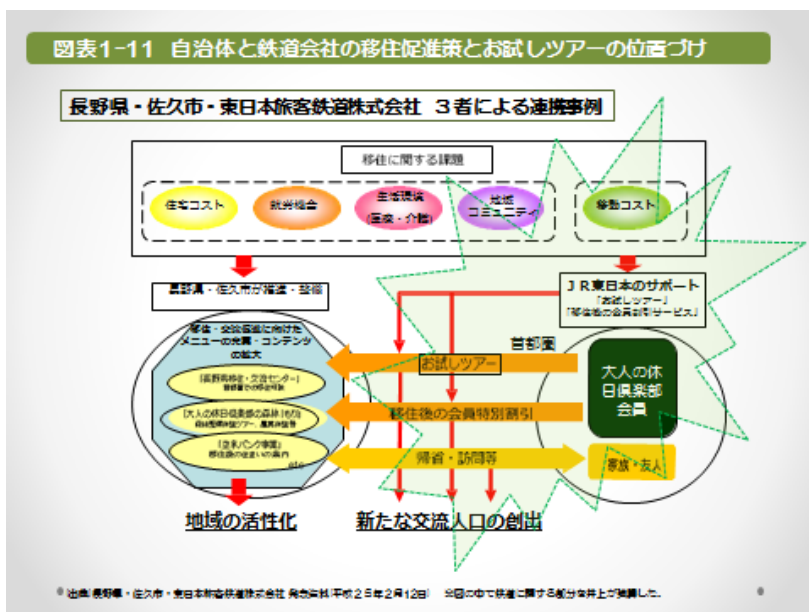
大都市から比較的遠隔地にあるほくとう地域で、このような往來を可能とさせるのが新幹線だ。「高速性」、「大量性」、「定時性」という特性を持った高速鉄道としての新幹線があるからこそ、そうした生き方が可能になる。集団就職列車が走り始めた60年前と比べれば、青森までの時間距離は7分の1にまで短縮した。いまや、東京からほくとう地域の新幹線各駅までの時間距離は、東京から房総半島・伊豆半島までのそれと変わらないまでになっている。

急な乗車や予約変更、頻繁な運行、手荷物を持ったままでの乗車など、新幹線にはもうひとつ「お気軽性」とでも呼べるような特性がある。この特性を存分に発揮していけば、新幹線の役割はますます高まる。個人という立場に立ったとき、この「お気軽性」を阻むものがある。「料金」である。個人の負担で、しかも家族帯同で乗車するとしたら、いったい年間に何回、新幹線に乗れるだろうか。大都市と地方との往來を何回できるだろうか。それがもし、お盆と暮れだけなら、夜行列車の時代と何も変わらない。ふるさと回帰と往來を促す大動脈として高速鉄道の真価を発揮させなければならない。

長野県佐久市は、移住における課題を抽出し、関係機関と連携し、それらに関する解決

策を提示し、移住希望者のニーズに応える体制をいち早く整えた自治体のひとつである。この中で、JR東日本は、移住お試しツアーを企画するなど、新たな視点を打ち出した。まだ対象や内容は限定的であるが、移動コストの軽減に踏み込んだ取り組みだ(図表 1-11、1-12)。

移動コストの問題を鉄道会社の問題として片づけず、整備された社会インフラをいかにして有効に活用するのか、新幹線網整備がまたひとつ節目を迎える今日、大都市からの人の移動がクローズアップされている今日、政策的な観点からもう一度捉え直す時期に来ているのではないだろうか。



1.3.4 おわりに ー東北・北海道新幹線の意義ー

「日々旅にして、旅を栖とす」。『おくのほそ道』の旅は、「仮住こそ常住」とする旅であった。一般的には、日々の定住を前提にして非日常としての旅がある。それを、毎日を旅とすることで、旅の日々こそを日常にしてしまう。定住を必要としない旅である。芭蕉研究者の堀切実氏によれば、「仮住こそ常住」という漂泊の世界観は、芭蕉独自のものではなく、「永遠の旅人」への願望は、私たち日本人が普遍的に共有しているものであり、そこには、長い歴史の中で狩猟・採集生活を行ってきたノマド(遊動民)としての基点があるという。

「第四次全国総合開発計画」が策定されてからまもなく 30 年。四全総において「交流」が初めて国の政策として明確に位置づけられた。以来、「交流」は地域活性化のキーワードとなった。「全国1日交通圏」の構築など「交流ネットワーク構想」を掲げた四全総には、高速交通体系整備の一環として、整備新幹線5路線の逐次建設着手も盛り込まれた。そしていま、30年を経て北海道に新幹線が到達する。

交流は、定住に対する概念、定住を補完する概念として四全総に登場した。それは同時に大都市における定住を暗黙の前提とするものであった。これまでの新幹線は、ストロー現象により、大都市の定住を増加させる結果をもたらした。

その大都市に住む人たちが、いま、自らのノマドを呼び起こそうとしている。眼前にあるのは「おくのほそ道」ではない。東北・北海道新幹線がある。新幹線が、ほくとう地域に逆ストロー効果をもたらす。しかしそれは、地域での定住が増えることを意味しないかもしれない。むしろ、定住や定住を前提とする交流を溶かしていく。大都市と地方という垣根を溶かしていく。

『カントリーエクスプレス』。私には、東北・北海道新幹線が、ジョン・デンバーの『カントリーロード』に重なる。「Country Express, take me home To the place I belong …」。ホームとは必ずしも故郷を意味しない。それは私たちの本来の、もともと持っていた生き方のことだ。それはただ、そこにいっただけで満ち足りている世界ではなかったか。それはどこかに何かを求め続ける生き方ではなく、立ち返る生き方だ。カントリーエクスプレスが、私たちを私たちのホームに連れて行ってくれる。

<<注>>

1) ホリスティック(holistic)

ギリシャ語の holos(全体)を語源とする holism の形容詞。同じ holos から生まれた言葉には、whole、heal、holy、health などがある。一般に、「全体」「関連」「つながり」「バランス」といった意味を全て包含する言葉として理解されており、これに対応する適切な訳語がないため、「ホリスティック」とそのまま使われることが多い。①アリストテレスの「全体とは部分の総和以上の何かである」という表現に代表されるとともに、②ひとつの個体は孤立的な存在ではなく取り巻く環境すべてに繋がっている、という考え方。最近では、人間を臓器や細胞に分けることなく、全体としてみようとする「ホリスティック医学」という言葉が国内でも定着してきている。(参照：NPO 法人日本ホリスティック医学協会 HP(<http://www.holistic-medicine.or.jp/>))

<<参考文献>>

- 岩澤信夫 [2010]『究極の田んぼー耕さず肥料も農薬も使わない農業ー』 日本経済新聞社。
- 片瀬一雄 [2010]「集団就職者の高度経済成長」『人間情報学研究』第 15 巻 pp. 11-28 東北学院大学人間情報学研究所。
- 川島博之 [2010]『食の歴史と日本人』 東洋経済新報社。
- ビル・トッテン [2009]『「年収 6 割でも週休 4 日」という生き方』 小学館。
- 堀切実 [2008]『「おくのほそ道」時空間の夢』 角川学芸出版。
- 山下祐介 [2014]『地方消滅の罨』 筑摩書房。
- 米村昭二 [1988]「屯田兵村の社会構造と社会変動」『現代社会学研究』第 1 号 pp. 87-170 北海道社会学会。
- ほくとう総研 [2014]『NETT』第 83 号 “環境と持続可能性”。
- ほくとう総研 [2014]『NETT』第 84 号 “企業と地域”。
- 熊本県天草市 あまくさ二地域就労サイト HP(<http://workstyle.amakusa-web.jp/>)。
- 内閣官房まち・ひと・しごと創生本部 HP(<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/sousei/>)。
- 長野県 信州へ移住を考える人のポータルサイト HP(<http://workstyle.amakusa-web.jp/>)。
- 長野県佐久市 HP(<https://www.city.saku.nagano.jp/index.html>)。
- (一社)農業農村整備情報総合センター水土の礎 HP(<http://suido-ishizue.jp/>) 「明治の礎 北海道開拓」。
- 東日本旅客鉄道(株) 大人の休日倶楽部会員サイト HP(<https://jre-ot9.jp/iju/>) 「移住・交流サポートのご紹介」。
- ビデオニュース・ドットコム HP(<http://www.videonews.com>) 『TPP は「社会的共通資本」を破壊する』 [2011] (宇沢弘文)。

(資料) 活動報告

新幹線ほくとう連携研究会 活動報告

第1回研究会

日時：平成26年11月11日(火) 13:30～16:00

場所：(一財)北海道東北地域経済総合研究所 会議室 (東京都千代田区)

内容：

- (1) 研究会の進め方について
- (2) 講話

講師：末永洋一 氏 (青森大学 名誉教授)

講師：伊東 誠 氏 ((一財)運輸政策研究機構 調査室 主席研究員)

- (3) 討議

第2回研究会

日時：平成27年2月6日(金) 13:30～16:30

場所：東京建物仙台ビル会議室 (仙台市)

内容：

- (1) 講話

講師：吉田昭二 氏 (国土交通省東北運輸局 企画観光部長)

- (2) 研究発表
- (3) 討議

第3回研究会

日時：平成27年5月13日(水) 13:30～16:30

場所：札幌センタービル会議室 (札幌市)

内容：

- (1) 研究発表
- (2) 討議
- (3) 報告書スケルトンについて

第4回研究会

日時：平成27年8月24日(月) 13:30～16:30

場所：青森市文化観光交流施設「ワ・ラッセ」交流学習室 (青森市)

内容：

- (1) 研究発表
- (2) 討議
- (3) 報告書について

新幹線ほくとう連携研究会 函館フォーラム

日時：平成 27 年 11 月 5 日(木) 14:30～17:30

場所：ロワジールホテル函館

主催：新幹線ほくとう連携研究会、函館商工会議所

共催：(株)日本政策投資銀行北海道支店、北海道新幹線新函館開業対策推進機構

後援：北海道新聞函館支社、函館新聞社、東奥日報社、河北新報社、NCV ニューメディア
函館センター、函館山ロープウェイ(株)FM いるか、北海道新幹線建設促進期成会

内容：

(1) 主催者挨拶

(2) 趣旨・論点説明

(3) 個別発表

高橋 功 氏 ((株)北海道二十一世紀総合研究所 主席研究員)

河村 和徳 氏 (東北大学大学院情報科学研究科 准教授)

當瀬 規嗣 氏 (札幌医科大学医学部細胞生理学講座 教授)

片石 温美 氏 (室蘭工業大学地域共同研究開発センター 准教授)

石井 吉春 氏 (北海道大学公共政策大学院 院長・教授)

(4) ディスカッション・質疑

(5) 閉会挨拶

新幹線ほくとう 連携研究会 函館フォーラム

第9回 北海道新幹線
地域活性化フォーラム

北海道新幹線地域活性化フォーラムは、
新幹線新函館北斗開業に関する地域の課題など意識共有を図り、
一丸となった地域づくりを目指すことを目的として
平成20年度よりシリーズ形式で開催しています。
今回は「新幹線ほくとう連携研究会」が主催し、
平成26年11月から取り組んできた北海道・東北地域連携促進のための
新幹線活用策研究について活動報告を行います。

平成27年
日時 **11月5日(木) 14:30~17:30**

会場 **ロワジールホテル函館 3F彩光** 入場 **無料**
(函館市若松町14-10)

- 主催者挨拶
- 趣旨・論点説明
- 個別発表

高橋 功 (株)北海道二十一世紀総合研究所 主席研究員
河村 和徳 東北大学大学院情報科学研究科 准教授
富瀬 規嗣 札幌医科大学医学部細胞生理学講座 教授
片石 温美 室蘭工業大学地域共同研究開発センター 准教授
石井 吉春 北海道大学公共政策大学院 院長・教授<座長>

- 休憩
- ディスカッション・質疑
- 閉会挨拶

北海道新幹線(2014年開業路線)
北海道新幹線(2020年度開業路線)
東北新幹線
在来線



■お申込先 北海道新幹線新函館開業対策推進機構 〒040-0063 函館市若松町7-15 函館商工会議所内
TEL:0138-23-1181内線44 FAX:0138-23-1220 e-mail:post@shinkansen-hakodate.com

【主催】新幹線ほくとう連携研究会 [(公財)はまなす財団・(公財)東北道活性化研究センター・(一財)青森地域社会研究所・(一財)北海道東北地域経済総合研究所] 函館商工会議所
【共催】㈱日本政策投資銀行北海道支店・北海道新幹線新函館開業対策推進機構 ㈱東洋建設工業部 函館支・(一社)函館商工観光コンベンション協会
【後援】北海道新聞函館支社・函館新聞社・東奥日報社・河北新報社・NOVニューメディア函館センター・函館山ロープウェイFMいるか・北海道新幹線建設促進期成会