

第1回 「光と影」～「魔法の杖」ではない～

昨年5月、北海道新幹線新青森・新函館間の建設が始まった。完成の目途は今のところ10年後とされているが、開業に寄せる地元の期待は高まっている。しかし、新幹線は「魔法の杖」ではなく、地域の課題全てを癒してくれる訳ではない。既に開業を迎えた先行事例を見ると、確かに開業直後はJRや旅行会社などのセールスプロモーションが強力で展開され観光客は増えるところが多い。しかし、その後は地元の真の実力が反映され宿泊客数などは開業前よりも減少し、むしろ開通によるスロー効果(鉄道や高速道路の開通により、経済力の強い地域が弱い地域の様々な機能を吸い寄せる効果)で消費など経済が疲弊する地域が多く見られている。新幹線とは「強い者を、より強くする装置」と考えておいたほうが良いだろう。また、建設に伴う経済効果も、民間投資へとうまくバトンタッチできなければ一過性のものに留まり、開業後は長野に見られたように大きな建設不況を招くおそれがある。

しかし幸いに、と言うべきか、函館開業の場合は他の先行事例に比べて有利な点がある。それは、10年という開業までの準備期間が長く、地域に力を蓄える時間が残されていることである。多くの先行事例では、着工決定後開業までの期間が短く十分な準備が出来ないまま開業を迎えてしまったケースが多く、それを教訓に生かすことが可能である。

そこで本連載では、新幹線の開業効果を一過性のものに留めることなく、函館や道南圏の、正に「起爆剤」とならしめるべく、地元が準備し取り組むべき課題について先行事例から学ぶとともに、函館同様これから開業しようとしている地域が何を準備しているのかを見ていきたい。

その前に、現段階での北海道新幹線・新函館駅の主な特徴を見てみよう。

- ・新幹線の終点である
- ・新駅は郊外にあり、主要駅(函館駅)から離れている(18キロ)
- ・主な都市との時間短縮効果は次表のとおり

まず、新幹線の終点であることにより「ターミナル効果」が期待される。これは、新函館を經由する新幹線利用客が函館界隈を周遊あるいは滞在する効果であり、ビジネスホテルなどの宿泊施設やレンタカー、タクシーなどの交通、あるいはみやげ物などの商業施設に好影響を与える。しかしこれは、効果としてはあくまで副次的なものであり、また仮に札幌延伸となれば途端に効き目が薄れてしまう。

次に、新駅が街外れに出来ることにより、いかにスムーズに主要駅まで利用者を運ぶか、そして新駅付近の開発をどう進めるかという問題が生じる。現在、新幹線と在来線をどう接続させるかについて協議が進められているところだが、利用者の視点に立った仕組みが求められる。また、新駅付近は土地区画整理事業により開発が進められる計画だが、新駅が新幹線利用者の事実上の北海道の玄関口となることから、北海道らしい駅舎及び

駅前整備が望まれる。駅周辺には、ターミナル効果を期待した民間企業が進出するだろうが、経済基盤の無い場所での大規模開発は危険であり、段階的整備が望まれる。

時間短縮効果から見ると、函館は青森と名実共にツインシティとなるだろう。生活機能の役割分担・連携をいっそう進める必要がある。仙台とは2時間で結ばれ札幌よりも近くなり、仙台経済圏に函館が組み込まれ「仙台支店函館営業所」となる動きも生じよう。東京とは、開業後も飛行機が主流のままと思われるが、「いつでも予約なしですぐ行ける」という心理的な距離が近くなり、企業立地には好影響を与えるだろう。但し、時間短縮効果は函館にのみメリットがある訳ではなく、仙台や北東北も函館圏のマーケットを虎視眈々と狙っており、スロー効果により購買力が流出する危険性ははらんでいる。

こうした視点から、連載では先行事例として八戸、鹿児島などの実情を、また今後開業を迎える地域の取組事例として青森、富山などを採り上げ、残された準備期間の中、函館や道南圏全体で何をなすべきかを提言していきたい。

北海道新幹線の新函館開通による時間短縮効果

	新青森	仙台	東京	(札幌)
現行	1:48	4:16	5:58	(3:00)
開業後	0:35	2:00	3:40	—

(注) 札幌は、スーパー北斗17号による函館～札幌間
(資料) 函館市ホームページ、時刻表

第2回 「山形・新庄の場合」～街並み整備で誘客成功～

新庄駅は、奥羽本線と陸羽西線、陸羽東線が結節する交通要所で、山形新幹線の終着駅である。新庄市は人口約4万人、都市圏(通勤通学者の10パーセント以上が新庄市に向かう周辺市町村を加えたもの)全体で約9万人であり、函館圏の4分の1の規模に相当する。

山形新幹線は平成4年に山形駅まで開業、平成9年5月に延伸(山形～新庄)に着工し平成11年12月に開通した。山形開業後にわずか5年で延伸にこぎつけたのは、ミニ新幹線方式であるためコストが低く済んだほか、県が観光開発公社を通じてJR東日本に事業費を無利子貸付したこと、自治体が駅舎や駅前広場、駐車場などの施設整備を行ったことなど地元の熱意に拠るところが大きく、新幹線効果に対する期待の高さが窺われる。

図1は延伸後の新庄の経済力の姿を都市圏単位で見たもので、開業年の平成11年を100とした指数で比較した。開業効果がフルに寄与する平成12～13年のデータでは、商業、飲食、宿泊などのサービス業従業者数が増加した以外は、全て開業前を下回っている。特に小売業と市町村内総生産の低下は大きい。地元購買力の域外流出に歯止めはかからず、新幹線関連工事の終了に伴い建設業が落ち込んでいる一方、サービス関連の雇用増が経済力の向上に結びついていない。ちなみに、都市圏ではなく新庄市単独でも同様の傾向にある。

図2は、沿線の温泉地を含めた観光客の動きを示したものである。山形の観光統計には宿泊客数のデータがないので、これらは入込客数であることに注意が必要だが、山形を代表する温泉地である天童、東根温泉には、開業効果が見られないだけでなく低落傾向に歯止めがかかっていない。新庄都市圏全体は12年度がピークであるものの高位を保っているが、これは新庄市に隣接する戸沢村の最上川ライン下りへの観光客増が大きく寄与している。また、テレビドラマ「おしん」の舞台で、街並み整備に力を入れ人気の高まっている銀山温泉は施設整備などもあって客数を大きく増加させている。

函館と新庄では、都市の規模も全国的な知名度も異なるが、類似点としては新幹線の終点であること、観光への期待が高いことが挙げられる。

新幹線などの終点には「ターミナル効果」が期待される。ターミナル効果とは、明確な定義はないが、一般に鉄道など地域を線で結ぶ交通機関の終点が後背地の利用客や在来線の乗換客を誘引・滞在させ集積効果を高めることである。函館の場合も新庄と同様に、観光面ではこの効果を期待できようが、ビジネス面では都市圏の規模の制約や東京～札幌間が依然空路中心と想定されることから大きな効果を期待することは難しい。また、新函館駅が郊外に計画されており既存集積を生かしにくいことも阻害要因となる。このため、ターミナル効果を当て込んだ施設整備は十分に検討すべきであろう。

観光は、天童や東根の例から見ても新幹線開業が直ちに観光客増に結びつくというのは早計で、競争力の高い観光資源にのみ好影響がもたらされると考えた方が良いただろう。客足を伸ばしている銀山温泉では強力なプロモーションを展開したり巨額の投資を行っている訳ではなく、銀山温泉家並保存条例を制定し木造建築物を生かしつつ街並み整備に力を入れた結果、口コミを通じて東北一円からの誘客に成功している。函館も歴史を生かし、新築よりも保存・改修を、ハコものよりも街並み整備を継続的に行うとともに、外観は古くとも中身は常に変化し新たな発見を観光客に与える戦略が求められよう。こうした努力が民間投資を喚起するとともに、新幹線工事終了後の建設不況をカバーするものと期待される。

山形新幹線・新庄駅
 所在地 山形県新庄市
 着工年月 平成9年5月
 開業年月 平成11年12月
 乗車客数 2,044/日
 (16年度) (函館3,770人/日)
 その他 ミニ新幹線方式
 延伸61.5km



図1 新幹線延伸前後の新庄都市圏

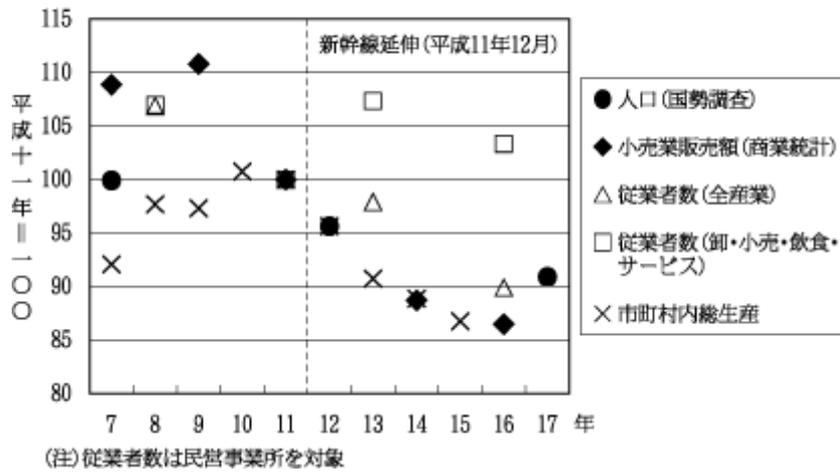
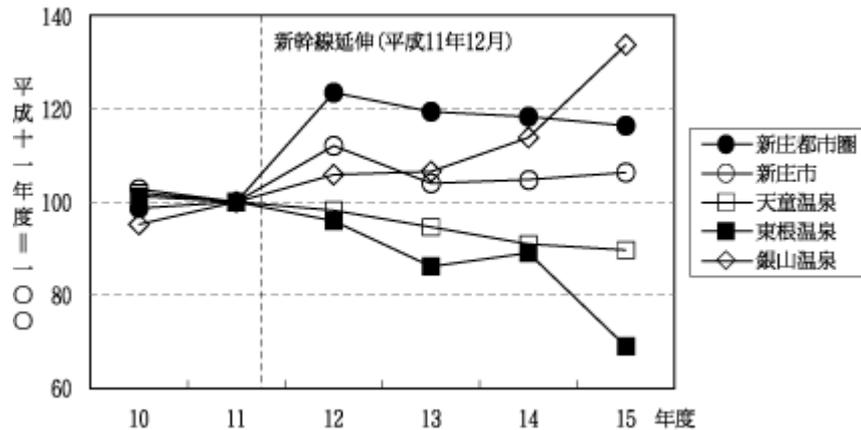


図2 観光入込客数の推移



第3回 「東北新幹線・八戸」～観光客ぐんと増える～

平成14年12月1日、東北新幹線「はやて」が八戸駅と東京駅を直結した。新たに開業した盛岡駅～八戸駅間の97km(営業キロ)は、東北新幹線が昭和57年に開業してから20年の歳月を経て完成し、山形・秋田新幹線も加えると、漸く東北全県で新幹線が走ることとなった。開業までの間、平成4年の山形新幹線と平成9年の秋田新幹線開業、さらには平成11年の山形新幹線新庄延伸を目の当たりにしてきた青森県民の悲願が成就されたのである。

八戸駅開業により、新幹線利用客は在来線と比べ5割以上の増加を示し、また青森県全体の観光入り込み客数は十和田・八甲田を中心に平成14-15年で9.2%増加(表参照)した。観光の起点となった八戸市では様々な受入準備を実施した。平成14年11月には駅ビル「うみねこプラザ」がオープンし、プラザ内の「はちのへ総合観光プラザ」では市内の観光地案内と情報収集が可能になったほか、4F以上には「ホテルメッツ八戸」が併設され広域交流の拠点整備がなされた。また八戸市の食文化創造の目玉で八戸観光の核ともいえる屋台村「みろく横町」も八戸市の中心商店街にオープンした。これらを契機として、食料品市場の「八食センター」がイベント等により市民及び観光客の利用者が増加しているほか、「種差海岸」、「むつ湊朝市」や「せんべい汁」など、今までは地元住民しか知らなかった観光資源が徐々に知名度を上げてきている。最近の取組では、「八戸せんべい汁研究所」が中心に、全国の「B級ご当地グルメ」の祭典「B-1グランプリ」を八食センターで開催した。来場者の気に入った料理に、使用した割り箸で投票し、その割り箸の重量でNo.1を決めようというもの。「八戸せんべい汁」は第4位、「青森みそしょうがおでん」は6位となったが、今後は毎年全国持ち回りで開催され、他県でのPRが期待される。

特筆すべきは、市民のホスピタリティー向上にも積極的に取り組んだことである。商工会議所等が中心となり市民向けの八戸ガイドブック「おんでやあんせ八戸」を作成、市民が観光客に八戸の魅力を伝えたり、案内ができるようになることを目指す取組が始まった。これまで工業都市並びに水産都市としての印象が強かった八戸市は新幹線開業を機に市全体が観光を強く意識するよう変化しており、現在は市を挙げて産業観光にも取り組もうとしている。

新幹線開通までに、八戸駅周辺や県全体でハード・ソフトの整備事業やキャンペーンが多数実施されたが、その効果について、観光入込客数の増減を公式統計で見てみる。平成16年青森県観光統計概要によると、青森県全体の観光入込客数は八戸開業後1年間(平成14-15年対比)では、前年比9.2%と大きく伸びている(表参照)。市・郡別(注)の内訳では、八戸市が最も高く42%増、次いで周辺地域の三沢市が16%増、上北郡で11%増と大きく伸びている。しかし開業2年目の平成16年においては、五所川原市、十和田市、三沢市、上北郡では引き続き増加となったものの、その他の地域はマイナスとなった。五所川原市は平成8年に80年振りに復活した立ねぶたの人氣が近年高まっているほか、十和田市、三沢市などでも十和田湖や奥入瀬溪流、温泉地等の伝統的な青森県の主要観光地が観光客に支持されているとみられ、観光地の魅力度などにより開業効果の持続性に差違が生じたものと考えられる。

八戸駅開業に続き、4年後には新青森駅の開業が控えている。青森県は、新幹線開業という100年に一度あるかないかのイベントが10年以内に2回あるという大きなチャンスの中で、八戸駅開業への取組と結果を今後の新青森駅開業に活かさなければならない。行政、観光、運輸、サービス業のみならず全ての青森県民は、好むと好まざるとに関わらず将来の青森県を左右する最大の転換点にいる。

(注)統計集計時の区分であり現在の市町村区分とは異なる



青森県内各地の観光入込客数前年伸率		
市群名	14—15年	15—16年
青森市	3.8%	-8.8%
弘前市	20.9%	-3.2%
八戸市	42.0%	-4.5%
黒石市	2.5%	-16.6%
五所川原市	17.2%	24.1%
十和田市	3.7%	1.9%
三沢市	16.5%	7.4%
むつ市	9.4%	-5.8%
東津軽郡	-5.4%	-4.9%
西津軽郡	-2.4%	-0.9%
中津軽郡	17.1%	-3.9%
南津軽郡	-4.1%	-5.8%
北津軽郡	-5.3%	-5.9%
上北郡	11.2%	4.4%
下北郡	12.9%	-12.0%
三戸郡	0.1%	-3.4%
合計	9.2%	-2.2%

平成16年青森県観光統計概要よりDBJ作成

【五所川原市】立ねぶた、立ねぶた館【十和田市】十和田湖、奥入瀬渓流【三沢市】温泉、小川原湖【上北郡】六ヶ所村（温泉、原燃PRセンター）六戸町（温泉）百石町（将棋記念館）

2年連続増
 増加→減少
 2年連続減
 伸び率20%超

第4回 「九州新幹線・鹿児島」 ～まさに「開国」のインパクト～

2004年3月、鹿児島にとっては30年来の宿願であった「九州新幹線」が開通した。鹿児島中央駅～新八代駅間の部分開業とはいえ、新八代から特急リレーつばめに乗り換えることで、鹿児島中央駅と博多駅とを最短で2時間10分でつないでいる。従来の特急つばめと比べると、1時間30分もの短縮となっている。さらに2010年度末に予定されている博多駅までの全線が開通すると、所要時間は1時間20分に短縮され、福岡市が鹿児島市の2時間圏内、大阪市でも4時間圏内に入ることになる。

鹿児島は、九州の南端に位置し、加えて交通ネットワークの水準も十分とは言い切れないことから、これまで九州においてもかなり独立した圏域であった。実際、大型小売店、特に地域外資本の大型小売店の出店はこれまで少なく、地場の企業を中心に経済活動が行われてきた。こういった、ある意味「鎖国」的な環境下にあった地域が、九州新幹線の開業により九州最大の求心力を持つ福岡市と直結することは、ヒト・モノ・カネの交流を活性化させるチャンスであるとともに、福岡市にヒト・モノ・カネが吸い寄せられる「ストロー効果」を呼び起こす契機でもあるとみられている。まさに「開国」のような大きなインパクトを鹿児島経済に与えるだろうと考えられている。

こういった「危機的状況」を目前にして、2001年頃から、鹿児島市や鹿児島県、民間セクターがハード・ソフト両面にわたる事業を立て続けに実施していった。

ハード面については、鹿児島中央駅(当時は西鹿児島駅)周辺において、地上7階建てで商業施設(アミュプラザ)をJR九州が中心となって新設したり、また、開発が遅れていたウォーターフロント地区でも、地元商業者らが食を中心とした商業施設(ドルフィンポート)を新設した。

ソフト面に関しては、鹿児島県、鹿児島市が中心となって開業記念イベントを2003年7月から連続して行った。また、鹿児島市や地元経済界のイニシアティブで、新幹線開業に合わせて駅名を「西鹿児島駅」から「鹿児島中央駅」に変更した。その際に駅名改称コスト6千6百万円は、企業・団体・個人からの募金で調達された。

これらのハード・ソフト両面にわたる整備は、鹿児島中央駅周辺を中心に鹿児島市の都市機能を高度化しようとする指向性を持っている。つまり、圏域内の消費者を鹿児島市内に引き留めつつ、圏域外からの集客を強化するためには、鹿児島市中心市街地の都市的な魅力を強めることが有効だという考え方である。

それでは、九州新幹線が部分開通の影響はどのようなものだったのだろうか。

まず、新幹線自体は交流人口の拡大に役立ったと評価し得る。九州新幹線自体の輸送人員は開業後1年間で323万人、かつての鹿児島本線の時代の利用者の2.5倍近くまで増加した。さらに開業後1年経った状況を見ても、開業1年目並以上の輸送人員を確保している。

観光客数も、2005年9月に鹿児島市が発表した2004年の観光客数(宿泊者数+日帰客数)は869万人(前年比6.2%増)で、「翔ぶが如く」ブームの影響を受けた1991年の838万人を超え、過去最高を記録した。

次に地域産業への影響であるが、日本銀行鹿児島支店が部分開業後1年目の2005年3月に調査した影響度DI(「プラス効果」回答社数構成比 - 「マイナス効果」回答社数構成比)をみると、開業前から2005年3月時点までの間、一部産業を除いて概ねプラス回答であった(図1)。

このように、開業後1年の新幹線の開業効果は、未だ部分開業に止まっていることもあってか、深刻な「ストロー効果」よりも、「開業効果」をプラスに受け止めている段階といえよう。しかし、もちろん業種や個店・企業レベルで考えた場合、個別の事情や、アミュプラザと天文館の競合もあって、必ずしもプラスと受け止めている事業者ばかりでないこともまた事実である。

以上のように鹿児島経済は新幹線の部分開業という「黒船」を契機に動き始めた。そして、その動きは2010年度末の全線開通を睨んでいる。

行政も、たとえば、鹿児島市は2006年に「鹿児島市観光未来戦略」を策定し、これからの新幹線全通へ向けての鹿児島市の観光のあり方をまとめ、それに基づいた施策を打ち出そうとしている。鹿児島経済同友会も2005年3月に、これからの鹿児島市のまちづくりの方向性をまとめた「鹿児島市コンパクトシティ構想」を提言した。また、中央駅周辺での再開発事業が動き始めた。

このように鹿児島では全線開通によって起こるであろう「ストロー効果」などの危機感を共有し、一度方向性が示されると各主体が一丸となってことにあたる鹿児島人気質を発揮しつつ、「開国」後の世界に向けて一步を踏み出したといえるだろう。



第5回 「九州新幹線・熊本」～通過駅に埋没しない～

熊本市は九州の中央部に位置し人口約67万人、周辺部を含めると100万人規模の都市圏を擁する九州の中核都市である。その熊本市に新幹線の開業が迫っている。現在、九州新幹線は熊本県南部の新八代駅から鹿児島中央駅間が部分開業しており、2011年には博多から熊本を経て鹿児島中央駅までの全線が開業する予定となっている(図1)。全線が開業すると、博多から熊本までは現在の1時間15分から35分に、熊本から鹿児島中央駅までは55分から45分にまで短縮される。熊本から広島までは1時間35分になり、新大阪までも2時間56分となる。全線が開業すると熊本から九州域内あるいは他地域との時間距離は大幅に短縮されることになる。これらの新幹線による効果を地元ではどのように捉えているのだろうか。

地域の関係者に聞いてみると口を揃えてこう言う「熊本は新幹線全線開業に対する期待感は実はあまり大きくない。むしろ、地域間競争が激化する中、中間駅ということで地域が埋没してしまうかもしれない。」熊本地域では全線開業時に、九州中央部に位置することを利用して交通、業務などでの拠点性を高めることや観光・ビジネスなどで関西方面との交流が生まれる効果を期待している。一方で、熊本駅が開業当初からターミナル駅ではないため、「通過駅」としての位置づけにさらに拍車がかかることに最大の危機感を持っている。新函館の場合は、開業から当面の間はターミナル駅であるが、札幌までの延伸が実現すれば、通過駅の色が濃くなる。熊本では地域の魅力を開業までに高めておかなければ、開業当初から乗客に通過される可能性があるとの認識が強い。そのため、熊本駅を通過駅とせずに新幹線開業の効果を最大限に活かすための議論や取り組みを始めている。

平成14年度から官民の自主的な会議などで議論が行われてきたが、平成17年度から県庁が中心となってそれらを統一した議論の場を設けている(図2)。まず、推進の母体となる組織「新幹線くまもと創りプロジェクト推進本部」を立ち上げた。推進本部は、交通部会、交流促進部会(観光)、農林水産業・商工業振興部会、住みやすい熊本実現部会の4つの幹事会があり、各部会は関係民間団体、行政機関の実務者で構成されている。推進会議で議論を行った結果、昨年には「新幹線くまもと創り」というソフト中心の基本プラン(中間報告案)をまとめている。

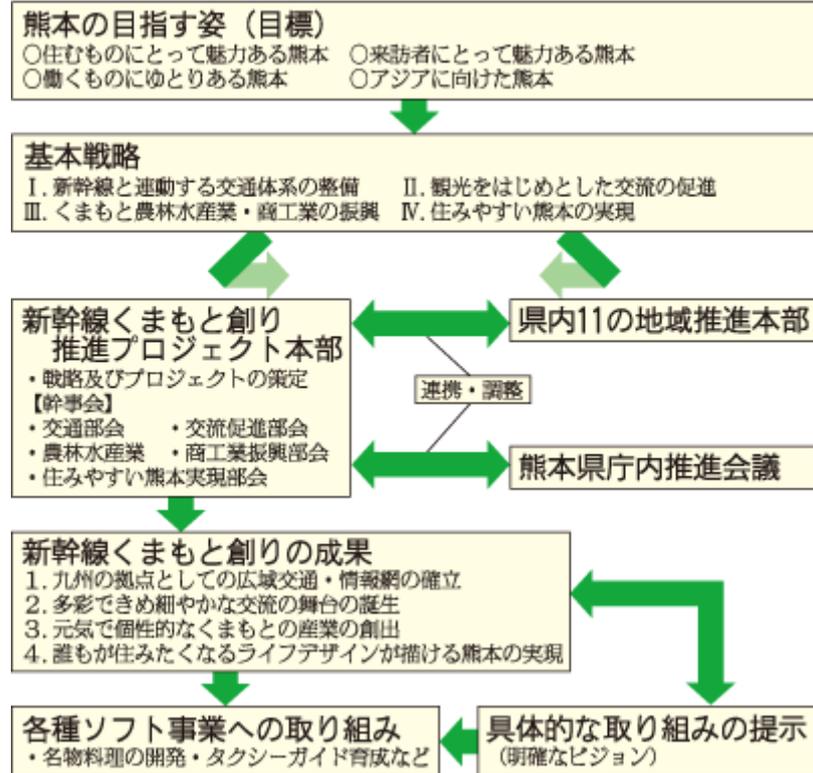
熊本地域の取り組みで特徴的なのは、準備にあたる推進本部の多彩なメンバー構成と地域づくりにつなげるソフト面での明確なビジョンの提示である。推進本部の部会ではJR、観光・商工業関係団体は勿論のこと、新幹線の二次交通に関わるバス・タクシー・レンタカー協会、航空会社のほか、スポーツ、文化、教育、福祉関係団体まで幅広い参加を得て、官民を挙げた「オール熊本」の布陣を実現している。また、ビジョンについては総花的にならないよう、事業毎の進捗状況の管理などを行うことにより実現性の高いプランを策定する方向にある。

現在は全線開業に向けて各種の事業を立ち上げようとしている段階だが、既に県内で部分開業している地域ではビジョンに沿った様々な取り組みが始まっている。例えば、名物料理の開発。八代市では特産である鮎、ハモを素材に「あゆ御膳」、「はも御膳」を考案し、来訪者は勿論、地元の人達がランチとして食べやすいメニューとして好評を得ている。さらに、開通記念に考案された新八代駅駅弁「鮎屋三代」が九州駅弁人気ランキングで2年連続1位を獲得するなど、食の面での取り組みが着々と進んでいる。また、水俣市では受入体制整備の一つとしてタクシーガイドの育成に取り組んでいる。「タクシードライバーが駅に降り立ったお客さんが最初に出会う、水俣の顔」と考えてのことである。既に水俣市内で乗務するタクシードライバーの半数以上が研修を

受けており、修了者の車には認定ステッカーが貼られている。このように熊本県では、新幹線全線開業に向けてソフト事業を中心にして効果を全県に波及させようと準備を進めているところである。今後、本格的に準備に取り組む際に函館地域にとっても示唆に富む先行事例になるとと思われる。



図：「新幹線くまもと創り」推進体制



第6回 「北陸新幹線・富山」～ 自立的なスタンスで～

北陸新幹線は、東京～高崎間(105km)を東北・上越新幹線と共用し、長野から日本海側に抜け富山、金沢、福井を通り東海道新幹線新大阪駅に至る、全長約700kmのフル規格路線である。長野オリンピックに合わせて平成9年に開業した高崎～長野間(117km)に加え、現在建設中の長野～富山～金沢間(238km)が、新函館開業目標の1年前、平成26年度末までに開業予定である(新函館同様、完成の前倒しに努めることになっている)。なお、金沢以西については、福井駅周辺で着工済みだが、ルートの一部、完成時期が現時点では定まっていない。

新幹線富山駅は、県庁所在地である富山市(人口42万人、都市圏人口60万人)の中心部やや北側、既存駅と同じ場所に高架駅として建設中である。開業後、東京までの所要時間は従来の約3時間半から2時間7分へと大幅に短縮され利便性が飛躍的に高まるが、一方で、企業活動や観光・宿泊需要に関し、沿線各都市・地域間の競争激化がもたらす悪影響が懸念されている。

(財)北陸経済研究所が県内に事業所を有する企業に対し行い、約600社から回答を得たアンケート調査結果からは、新幹線の開業後、県外企業の富山進出への期待が見られる一方、県内の支社・営業所の撤退が進むとの見方も出ている。また、観光、ビジネス客は開業後増加するとの見方が多いものの、宿泊需要は日帰り化により減少するとの見方が半数に達している。さらに、開業に際し富山県としてどのような取り組みが必要かとの設問に対しては、6割強から新たな観光資源の発掘・ルートの提案が必要との回答があり、次いで4割程度から新幹線駅周辺の整備、企業誘致等を求める回答がそれぞれ寄せられている。

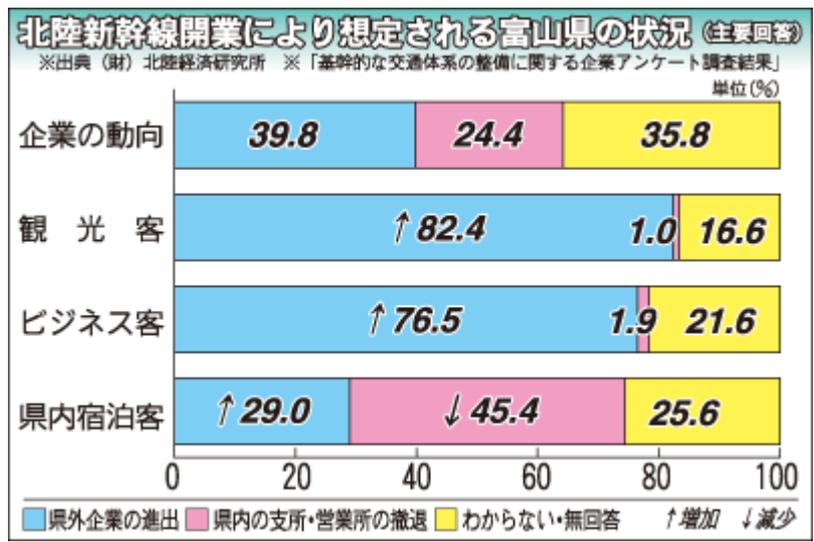
こうした声も取り込みながら、地元がどのような取り組みを進める必要があるか、県、経済界等が『未来とやま戦略アクションプラン(仮称)』として今夏策定を目的にとりまとめ中である。1月に出た同プランの骨子によれば、策定後の平成18年度から概ね5年間で、開業後の地域間競争を生き残り、他地域からの交流人口を拡大させて地域活性化を進められるよう『観光産業の振興と交流人口の拡大』『人が集まる魅力的なまちづくり』の2つの基本戦略に基づく観光資源・ルート開発、観光まちづくりを進める、とされている。

富山県は、北アルプスの大自然や日本海の海の幸など、豊富な観光資源を持つが、金沢、能登、飛騨高山などの有力な観光地に近いため、観光地としてのイメージは弱い。また、産業構造上もアルミ関連の金属製品、医薬品等の化学など製造業のウェイトが大きく、観光産業への期待がこれまで必ずしも大きくなかったため、地域資源の発掘は充分進んでいるとは言い難い。しかしながら、近年では民間の取り組みの中にも、伝統産業である医薬品のメーカーが、中心市街地の店舗を観光ルート化し人気を博しているケースや、北前船で栄えた港町、岩瀬に残された伝統的建築物を保存、再生し、古い街並みを活かしたまちづくりを進めているケースが見られる。どちらも、新幹線開業を意識して進められている取り組みではないが、地域に残された財産を活かし、地域の魅力向上、競争力強化に資する試みと見られており、これから進めていくべき取り組みの先行事例として注目されている。

また、他地域からの観光・ビジネス客を含め、増加する駅利用者がスムーズに市内外にアクセスできるようにするために、駅から市内各地への二次交通手段としての公共交通機関の役割が大きい。富山では、一時は廃線

のおそれもあり、前述した岩瀬へのアクセスともなっている JR 富山港線(富山～岩瀬浜間 約 8km)が、一部路線を変更した上で富山駅北口に乗り入れる超低床式路面電車(LRT)「富山ライトレール」(富山市等が出資する第三セクターが経営)としてこの 4 月に再出発することに注目が集まっている。三セク、LRT 化に伴い大幅増便(日中 15 分間隔)となり、現在工事中の駅高架化完成後は、駅南口から中心市街地方面に向かう富山地方鉄道の路面電車との相互乗り入れも検討されており、新幹線等、駅利用者のための市内交通の利便性が大いに向上することが期待されている。LRT の経営については決して楽観視されてはいないが、新幹線駅と中心市街地を結ぶ地域の公共交通として、一つの検討材料となろう。

全国幹線旅客純流動調査[2000 年:秋期一日あたり]で、北陸と首都圏の間で行われる旅客移動の目的をみると、地域住民を含むビジネス需要が過半(52%が仕事目的、20%が観光目的)であり、新幹線利用もベースはビジネスユーズ(航空路線からの転換を含む)になると見込まれる。同調査で道南・函館を見ると観光目的が半数近くに達しており(43%が観光目的、32%が仕事目的)、両地域の事情は異なるが、新幹線を自らのためにどう活かしていくか、自立的なスタンスでの取り組みを進める富山の取り組みは、同時期の開業地域の中でも参考となるであろう。



第7回 「東北新幹線・青森」～ハード、ソフト課題山積～

平成 22 年度末の完成(平成 16 年 12 月 16 日政府与党新幹線整備検討委員会)を目指している東北新幹線八戸駅～新青森駅間 82km は、県都青森市と八戸市、盛岡市、仙台市、そして東京との都市間縦貫幹線として開業準備が急ピッチに実施されている。

新青森駅開業後は、青森市内と東京間の所要時間は約3時間と今までより1時間強短縮されることになり、交流人口の拡大などから経済活動の活発化が期待されている。また、八戸駅～新青森駅間は現行の最短 54 分から 22 分に大幅に短縮されるなど県内都市間交流の活発化も期待される。

新青森駅舎周辺は現在土地区画整理事業が実施されており、その中でバスプール等の交通広場、商業エリア、約1千台分の立体駐車場や駅前広場・公園を整備する計画である。一方現青森駅周辺についても駅前広場やバスプールの整備等が予定されており、来年度から詳細な検討が行われることとなっている。

駅舎等の施設整備の検討が進む中で、最大の問題となっているのが新青森駅と青森市中心部とのアクセスの問題である。東北における県庁所在地の中心駅は、今まで全て新幹線と直結し、乗換えがないという利点があった。しかし、新青森駅は青森駅から 4km 西方にあることから、青森市に所用のある利用客や、青森駅を主に使っている住民は、鉄道を利用する場合、乗換えを余儀なくされることになる。これは高齢者のみならず、大きな荷物を背負った客や長旅で疲れている人にとって大きな負担となることも予想されることから、如何にスムーズな乗換えを可能にできるか、青森駅までのアクセスに要する時間(待ち時間を含む)を如何に短縮化できるかが大きなポイントになる。

弘前方面についても同様である。新青森駅開業後、既存のJR東北本線(八戸駅～青森駅間)は第3セクターの青い森鉄道(株)が運営する予定であるが、この並行在来線については、JR奥羽線との相互乗り入れや、新青森駅での新幹線との接続も視野に入れた検討が必要になると思われる。

ハードの整備とセットとなるソフト面では、県と経済界でつくる「新幹線効果活用プロモーション協議会」が7つの分野で検討部会を設置している。中でも「物産販売検討部会」において、八戸駅開業を機に首都圏で県産品PRの活動をした結果、年代・地域によって食べ物の味付けや好みが異なるという実体験を基にした県産品のPRと売れる商品づくりや、温泉などの観光資源との連携などの取組を平成 19 年の夏までにまとめるべく議論を重ねている。

また青森市と青森商工会議所等で構成する「新幹線新青森駅開業対策推進会議」は、昨年9月に「新青森駅開業対策アクションプラン」をまとめ、先導的に取り組む 30 事業を抽出した。中でも観光に重きを置いた基本方向で、市の施策でもある「コンパクトシティ」に沿った形での「まちなか観光資源の整備充実」や、食の戦略化として「七子八珍(注)」などのPRを中心に据えている。

新青森開業までに取り組むべきことはハード・ソフトとも山積しているが、その5年後には函館まで北海道新幹線(149km)が開業し、新青森駅はターミナル駅から途中駅に変わることが宿命となっている。その間に青森市の観光拠点化や青函交流を含めた面的連携を推進する一方、いい意味での青森県内の観光地域や隣接道県との地域間競争に優位に立って新青森開業のプラス効果を最大限享受できるよう取り組む必要がある。

(注) 七子八珍(ななこはっちゃん)～青森近海でとれ、青森の旬に家庭料理となる魚卵、珍味等。七子～このこ、たらのこ、ほたてのこ、すじこ、ましらこ、ぶりこ、たらこ。八珍～くりがに、がさえび、なまこ、うに、ふじつぼ、白魚、さめ、ほや。



第8回 「ビジネスチャンス」～函館・道南圏は十分魅力的～

函館、道南圏は、本州、青森県とは津軽海峡で隔たれ、半島のため札幌を含む道内他地域とも地勢的に切り離されており、かなり独立した圏域を形成している。国内他地域との移動手段をほぼ航空に依存し、東北地域との経済交流もさほど活発でない現状において、新幹線開業により発生するビジネスチャンスはあまりないと思われるが、しかし、大量・安定の高速移動手段が新たに加わることで、今まで他地域に流出する一方だった人材や一次産品を活用し、新たなビジネスチャンスが生じるのではないだろうか。

道南への大型の工場等進出はこれまであまり実例はないが、工場、研究施設等の企業誘致はある程度実現可能ではないかと思われる。人口減少時代に入り、全国各地で労働力不足が顕在化しつつある中、今なお若年層を中心に他地域への人口流出が続く道南は、今後の進出先として十分な魅力を持つはずである。岩手県の北上市周辺に電機・自動車関連の企業が多数進出したことには、既存の機械産業集積の存在もあるが、東北新幹線、東北自動車道が開業、開通し、首都圏との移動が容易になったことが決定的に働いている。函館には、食料品、機械、化学等で、知名度は必ずしも高くなく、数も多くはないが、地域で産出する一次産品加工で確固たる地盤を築いている、あるいは特殊技術で全国・世界レベルに達している中堅・中小企業が見られる。こうした企業や北大水産学部、公立みらい大、道立工業技術センター等の学術・研究機関の存在も、地域の魅力を裏付けする材料になる。北海道縦貫自動車道も新幹線開業までには全面供用が期待されており、物流拠点の整備が進み、函館が改めて北海道の玄関口機能の一部を担う可能性もある。

しかしながら、商業、飲食業などは厳しい状況が想定される。仙台など、他地域の大都市に購買力が流出する可能性もあるが、中央・域外資本の大型店、専門店が進出し地域内での競争激化が予想される。ただ一方では、独自の商品開発や販売戦略により競争力をつけている一部のサービス業や飲食業の企業は、新幹線開業を契機に、業務拡大や他地域進出を図ることが以前より容易になる。

また、札幌延伸が不透明な現状、函館にある域外企業の支店、事業所の撤退等、いわゆるストロー現象についてはあまり議論に上っていない。確かに札幌 - 函館の時間短縮はないが、函館 - 仙台は2時間に短縮されるため、道南地域を東北の一部として支店等の統廃合が進む可能性は踏まえておくべきであろう。逆に函館に『北海道・北東北支店』機能を持たせるくらいの積極性を持った、受入体制整備の取り組みが必要である。

これら開業後に想定されるプラス効果マイナス効果は、富山の事例で紹介したアンケート調査結果にもあったとおり、期待と懸念が表裏一体のものとなっており、受入体制整備、企業誘致活動次第で効果を上げられるものと思われる。

新幹線を利用するビジネス客が新函館駅ターミナルに求める機能は、目的地への二次交通アクセスの利便性にほぼ集約されよう。函館、札幌方面とのJR乗り継ぎがいかにスムーズにできるか、駅からいかに市内外へのアクセス道路が確保されているか、が大事なのであって、駅のすぐ近くに工場やオフィス、ホテルが必要だと言うことにはならないだろう。地域トータルで工場・物流センター、ホテル、オフィス、住宅等が供給不足とは言えない現状では、新規に工場用地造成、都市機能整備を行うよりもまず、既存の低利用・未利用施設、インフラへの活用を図るべきであろう。

企業誘致が有望とは言っても、大型の工場や研究機関がいくつも新規立地することは考えにくい。誘致活動など域外への働きかけを個々の自治体、団体がばらばらに行うのは能力的にも非効率だけでなく、他地域との競争にも勝ち目は薄い。函館、道南圏全体でどのような機能分担を行うか図った上で、一帯となった取り組みを進めることが、活動の効果を最大化できるのではないだろうか。

第9回 「函館・道南の観光」～経済効果最も期待～

観光は、道南、函館の基幹産業であり、新幹線開業によりもっともその経済効果を期待されている分野である。特に、時間距離が短縮される東北、北関東エリアからの誘客への期待が高まっており、また、道南各地や八甲田・十和田・奥入瀬などの観光地を抱える青森との相乗効果も期待されている。この期待は、函館市内で計画中のものも含め、複数のホテル建設が進んでいることにも現れている。

函館観光を今の規模にまでもたらした要因は色々あろうが、青函トンネルの開通に連動した知名度のアップ、JAL就航による輸送力増強、函館山・ベイエリア等の観光施設整備、湯の川温泉等の宿泊施設整備、これらが当時の旅行需要にマッチしたと見るのが一般的などではないだろうか。したがって、必ずしも時間短縮効果がなくても、きっかけとして開業効果で函館の知名度が一時的に高まり、手段としての輸送能力増強も実現するので、東北・北関東以外からの誘客も充分期待できるのである。

それでは、地元では何もしなくても観光客は増えるのか、と言えばそうではなく、一時的に増えた観光客をしっかりとリピーター化するか、常に新しい魅力を打ち出して行くかしなければ、すぐに開業前の水準に逆戻りする。不断に観光地としての魅力向上を進めなければ、中期的には今よりも減少しよう。

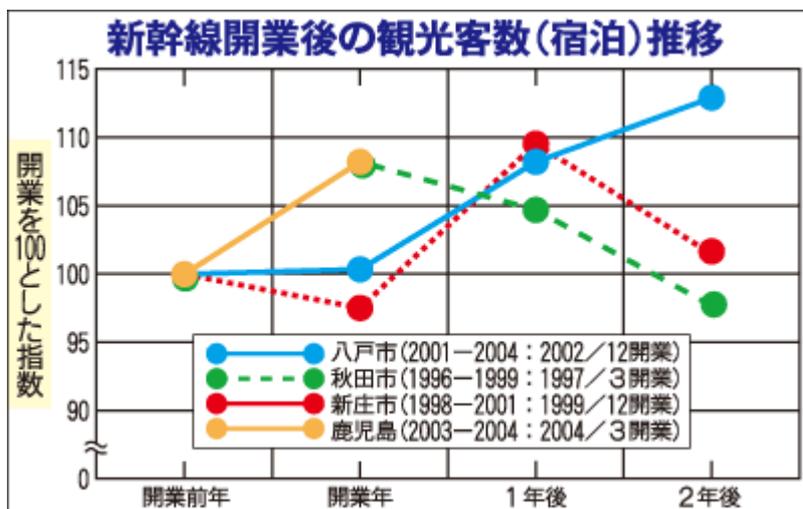
新幹線が行う大量・安定輸送により、函館に対する印象は『憧れの北の大地にあるレトロな異空間』から変化し、東北、関東、東海等の諸都市と同列に扱われる『いつでも行ける身近な地方都市』になっていくことは避けられない。新幹線で結ばれる青森県の浅虫・十和田・八甲田等や、縦貫自動車道で結ばれる二セコ・洞爺・登別等との地域間競争も厳しさを増す。現状、函館観光は『夜景』という他の観光地にない観光資源のため、宿泊拠点として優位に立っているが、競合地域に二時間以内で移動できるようになれば、函館が通過観光地化する懸念がないとは言えない。また、縦貫道の開通等により、函館観光の日帰り化が進むと考えるべきであろう。

既にこうした懸念を克服し、函館観光の競争力を強化するために、時代の流れ(観光の個人・グループ化)に則した対応(メニューの多様化、滞在の長期化等)が取り組まれている。では、新幹線開業の側面からは特にどのような対応が必要か。

函館観光の起点の一つになる新函館駅の立地条件を踏まえれば、旧市街地の観光スポットを回るだけではない、広域的な観光コース、周辺市町村部における滞在スポットを充実し、「函館市の都市観光」から「道南、函館圏の滞在型、周遊観光」への脱皮を図ることが必要である。函館の都市景観・文化と大沼周辺の自然、周辺市町村・函館市旧四町村の一次産業、各地の温泉・宿泊施設を組み合わせ、『体験と癒し』(農漁村地区における一次産業体験・滞在)を新しく提供することで、通過観光化・日帰り観光化の懸念を超えることができる。ただし、広域的な取り組みを進めるには、周辺自治体等、関連当事者間の信頼・協力関係が欠かせない。一次産業の体験観光だけでは、顧客の居住地に近い東北や関東との競争が厳しい。都市函館と周辺農漁村地域を連携させることで、他の地域にない道南、函館圏オリジナルの観光を提供することができる。

新幹線は百～二百 km 程度の近隣地域間の移動時間短縮に最大の効果を発揮する。地域内の連携を進めることができれば、次に隣接地域とも同様の観光コースづくりを行うことができる。新幹線や縦貫道を使った青森～函館～登別、七戸～奥入瀬・八甲田～函館といった周遊観光や、テーマ性のある観光(花見の名所をつなぐ弘前～松前～五稜郭ルート、縄文遺跡を回る三内丸山～南茅部大船C遺跡ルート等)が組み、バリエーションが広がる。今夏からは韓国からの観光客に対し、函館、青森空港を活用した青函観光の提供が可能になるが、新幹線開業によりその利便性は一層高まり、路線展開如何では台湾・中国観光客向けへの商品提供も考えられよう。近隣観光地をライバル視するだけでなく、沖縄等の強力なライバルに対抗するためのパートナーとして連携・協力していくことが、これからの函館観光に求められる取り組みではないだろうか。

こうした観光客(他地域から来函する人だけでなく、通過客、当地から出迎える人、出かける人も含める)が新函館駅に求めるターミナル機能は何か。土産物屋・コンビニ・飲食店の類も必要なため、ビジネスと同じではないが、「目的地(函館市内、道内他地域)へのスムーズな移動のための交通アクセス(鉄道・バス・レンタカー)、駐車場及び情報入手手段(観光案内所)」が最も重要な点では大きな違いはない。商業施設、アミューズメント施設など多くの機能を備えるよりも、真に必要なとされる機能をしっかり備えることが求められよう。



第10回 「まちづくり」～「函館らしさ」創出を～

開業に備えるべきは新函館駅周辺のまちづくりだけではない。もちろん、新函館駅は函館空港と並ぶ道南、北海道の新しい玄関口として、来函者の心に働きかけるような、北海道らしさ、趣を備えたものに整備する必要がある。しかしながら、駅及び周辺に必要な機能として明らかなものは、最終目的地への二次交通手段[アクセス鉄道等の公共交通機関、レンタカー、道路、駐車場]、観光案内所・土産物店等に限定される。こうしたものは需要に応じて着実に整備を進めるにしても、宿泊・商業施設、業務施設、住宅地等の周辺整備は、必要性を見極めながら、段階的に行うべきものと思われる。新函館駅は暫定とはいえターミナルであり、単なる乗り継ぎ駅ではないが、同時期開業予定地を見ても、それぞれ独自の周辺開発を行う予定ではあるものの、大規模な開発を考えているところは見受けられない。函館のみならず、所在地の北斗市や隣接する七飯町の中心部からも離れた新函館駅周辺での大規模開発は、一方で既存市街地の衰退を招き、地域全体のさらなる地盤沈下のきっかけになってしまう懸念もあるため、慎重に検討すべきであろう。

これに対し、既存市街地で進めるまちづくりは、決定的に重要である。既存市街地はビジネス客、観光客とも他地域からの来函者の目的地であり、滞在時間は長く、消費の可能性も高い。来函者のニーズと期待に対応し、まちの魅力を開業までに十分に高めておけば、宿泊、飲食、物販等による消費支出を増大させ、開業効果を高めることができるとともに、リピーターの確保にもつながる。

こうしたまちづくりはソフト重視、民間主導で進める必要がある。道路や商業・観光コンベンション施設は、住民の生活や訪れる人たちの中でどのように活かされているかがあって、初めてまちの魅力向上に資する要素になっていると認められるもので、施設そのものに持続的な吸引力があるわけではない。函館の場合は既存市街地にも周辺町村にも活用すべき未利用・低利用の資産はいくらでもあり、新しく個性のないものを整備するよりは、当地に遺された資産をリニューアルして、当地の人々が活用する『函館らしい』姿を創り出し、見せていくことが、地域の魅力を高めることになるのではないか。その姿、イメージを実現するために必要なインフラ整備は、需要が顕在化したところで行政が補助的に進めればよいし、民間の有志から資金を募って進めてもよい。

これらまちの魅力づくりに向けた取り組みは、バル街や市民野外劇等の実際の取り組みを見ても分かるとおり、基本的には住民が自分たちのために進めているもので、他地域からの来訪者のため、まして観光客向けのパフォーマンスとして進められているものではない。しかしながら、市街地の魅力はこれら一つ一つの取り組みの、不断の積み重ねにより形成されるものであり、その結果浮かび上がってくる街並みは、個性化、特殊化したオンリーワンの『函館』として、人を引きつけることができよう。

北海道新幹線については他地域と比較したときに、開業地域の当事者意識が未だ低く、開業後をにらんだ戦略づくりが進んでいないため、本来得られるべき開業効果を取り込めなくなる懸念がある。まずは開業後の自分たちの業務、生活がどのように便利になるのか、あるいは厳しい競争が起きるのかのイメージを個々の地域住民が認識することが重要である。その上で、全体として望ましい姿に向けてなにをなすべきかを考え、行動することが必要である。新幹線開業までに残された準備期間はそれほど長くない。目先の利害や過去の経緯を越えた連携、協力により、函館、道南での一体的な戦略の下、開業後のより厳しい地域間競争に備えるべきではないだろうか。

主な同時期開業予定駅の周辺整備計画

駅名	新青森駅	上越駅	富山駅	新高岡駅	熊本駅
所在地	青森市	上越市	富山市	高岡市	熊本市
中心駅との距離	約4km	約3km (高田市街から)	併設	約1.5km	併設
所在地人口規模	31万人	20万人	42万人	17万人	67万人
整備面積	約46ha	約30ha	約10ha	約40～50ha (既存施設含む)	約20ha (既存施設含む)
内容	駅前広場・業務・商業施設用地・宅地等	駅前広場・業務・商業施設用地・宅地等	駅前広場等	駅前広場・業務・商業施設用地・宅地等(既存施設含む)	既存住宅地の区画整備等

出典：各市HP