

2．新幹線開通による観光の変化（秋田新幹線沿線地域）

～ポイント～

■ 新幹線開通の効果を活用した地域と活用できていない地域との格差

秋田新幹線開通の効果を楽しんだ市町村は、開通以前から準備を整え、観光客を呼び込むためのまちづくりを推進していたが、開通直後の需要だけで終わった市町村は、観光形態の変化に対応できず、現在も苦戦しており、その地域間格差が拡大している。

■ 地域間の競争と協調

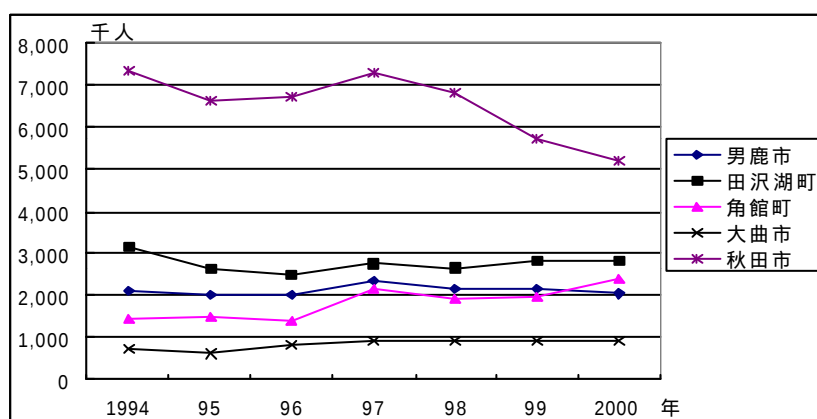
沿線各地域では、単独では観光客のニーズを取り込むことが困難であるとして、自らの地域の観光入込客を伸ばす取組みだけでなく、周辺市町村と連携した取組を講じている。

1）秋田新幹線沿線地域の概要

秋田新幹線は、1997（平成9）年3月22日に開通した。開通年度は、全般的に新幹線沿線地域の観光入込客数は増加したが、4年目の2000（平成12）年には、地域によって、観光面で明暗が分かれた。例えば、新幹線沿線の角館町では、従来からの観光入込客が新幹線開業後には漸増を続けている。これに対して、新幹線終着駅の秋田市より遠隔の男鹿市では、開業年度にわずかな入込客の増加をみたものの、その後減少基調に歯止めはかかっていない。

ただし、秋田新幹線沿線地域への観光流動の特徴は、旅行会社を利用した家族やグループの集合体としての団体旅行が比較的多く、盛岡駅～十和田・八幡平を経由、角館に立ち寄り、田沢湖町の乳頭温泉郷や水沢温泉郷で宿泊するルートが多いと考えられ、団体旅行については、新幹線利用が優位とはいえない部分もある。なお、秋田市は、観光客入込の減少傾向がみられるが、ビジネス目的の入込数が多いため、秋田市への来訪者と観光入込客数の減少とは連動していないと考えられる。実際、秋田新幹線の乗車人員は、増加傾向にあり、開業以来毎年約220万人前後で推移している。

秋田新幹線開通前後の観光入込客数の推移



出所）平成12年度秋田県観光統計より作成

2) 交通施策の概要

新幹線の開通

東北新幹線盛岡駅より秋田駅に至る区間の秋田新幹線が開業し、東京と秋田が約4時間ほどで結ばれるようになった。盛岡～秋田間には、雫石（岩手県）田沢湖、角館、大曲（以上秋田県）の各駅があり、約1.5時間を要する。新幹線の開通によって、これまで盛岡を拠点とした交通網が主流であった北東北地域の観光構造に加え、田沢湖や角館を拠点として周遊する観光行動が生まれ、観光客の行動経路の選択肢が増加した。

角館駅から武家屋敷に至るアクセス

角館駅から武家屋敷までは徒歩で約15分ほどの距離であるため、散策しながら歩く観光客が多い。また、観光客用には町のガイドを兼ねた人力車やレンタサイクルのほか、平成10年度より武家屋敷を管理・運営する第3セクターによって小型バス「スマイルバス」が運行されている（平成10～11年度は町の直営、平成12年度より3セク運営）。

角館の武家屋敷



田沢湖町でのマイカー規制

秋田駒ヶ岳までの登山道を、6月から10月までの土日・祝日と7月10日～8月20日の平日をマイカー乗り入れ規制を実施している。その代替交通手段として、定期バスを1日18往復（35分間隔）運行している。

スマイルバス



マイカー規制によって、八合目まで登る車が激減したことでごみの減量をもたらした他、高山植物の盗採も激減するなど、自然環境の維持・保全に貢献している。

3) 観光施策の概要

角館町における観光まちづくりの推進

秋田新幹線沿線市町村の中で新幹線開通以来、最も順調に観光客が増加している角館町では、武家屋敷の保存・活用を核とした観光まちづくりを進めている。黒塀で囲まれる武家屋敷や地元の特産品である樺細工の店などが建ち並ぶ700メートルほどの町並みのほか、商工会が独自に進めている商人町の整備など、観光客の散策できる町並みを形成している。

町が整備した駅舎や駅前の観光情報センター「駅前蔵」、さらにはＪＲ東日本が整備・運営する『フォルクローロ角館』も武家屋敷風に建てられており、駅に到着した時から角館の雰囲気を感じ出す演出を施している。

<経緯と運営>

* 1976（昭和51）年に文化庁から「伝統的建造物保存地区」の指定を受け、町では条例を制定し、翌年から保存地区の整備を進めている。国の指定を受けたため、保存・活用の際に住民の理解も得やすく、特に障害となる要素はなかった。

* しかし、武家屋敷は老朽化が激しく、かつ、メンテナンスができる人材が限定されており、維持・管理面での課題が大きく、苦慮している。

* 現在、武家屋敷２軒は入館料収入によって所有者が維持・管理を行っているが、３軒は町の文化財保護課の予算を約850万円（人件費を含む）利用している。

* 観光客を迎える玄関である駅前整備には、「都市計画道路事業中央線」として、1988（昭和63）年～96（平成8）年にかけて、総事業費約17.5億円（補助金として13.5億円、単独で4億円）を投じた。

温泉ブームによる田沢湖町の観光客増加

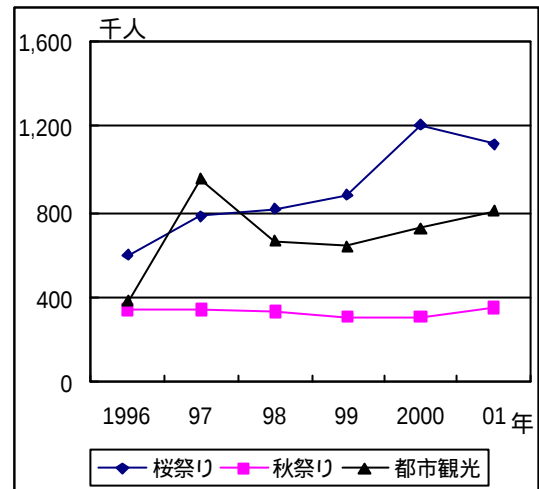
田沢湖町では、平成２年度田沢湖リゾート開発基本計画が打ち出されたものの、バブル経済の終焉によってその壮大な計画は消滅した。代わって、田沢湖の水質改善処理や、ウグイ・鯉の放流による自然環境保全に努め、自然と共生するリゾート地を目指して事業に取り組んできた。秋田新幹線開通に向けては、田沢湖駅舎の改築や町内公衆トイレの水洗化、案内板の設置などを進めた他、民間の観光施設のリニューアルに際して、利子補給を行うことで、観光客の受け入れのための町づくりを図ってきた。

これと併せ、町内の各温泉郷が特徴を鮮明に打ち出してきたことなどによって、なかでも薬用効果が大きいわれる玉川温泉や湯治場の風情を残す乳頭温泉峡は、話題性や温泉ブームなどによって、入込客が増加し、地域全体としてみても温泉や登山を中心とした観光入込客の順調な伸びを記録している。

広域的連携の強化

旅行会社から、単独の町村だけでは観光客のニーズを満たすことはできないという指摘を受けたこと等に対応し、角館町、田沢湖町、中仙町、西木村の４町村では、北仙北広域観光協議会を組成した。協議会では、広域的な観光情報や観光コースを掲載した観光パンフレットを作成するなど、４町村の連携を強化している。各町村では、地域間競争に勝つために独自の魅力を向上する取組をすると同時に、周辺地域が協調して地域全体の活性化を目指している。

角館の目的別観光入込客の推移



出所）角館町資料より作成

4 町村共同パンフレット



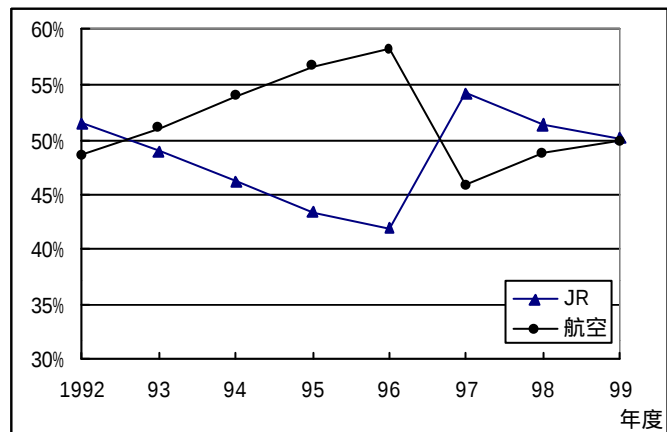
出所) 北仙北広域観光協議会パンフレット

4) 交通と観光の相関性

新幹線開通による輸送可能人員の増加
新幹線開通により、輸送可能人員が増加した。秋田の場合、東京から新幹線を利用すると約4時間かかるため、空路との比較優位性は弱い。しかし、輸送量(人員)に制約がある航空機と比較して、新幹線による輸送可能人員は増加した。

但し、盛岡までの輸送可能量と比較すると盛岡～秋田間は車両も少なく、しかも指定席車両が4両(グリーン車含む)と限られていることから、旅行商品として活用することが困難な場合がある。例えば、東北三大祭の『秋田竿燈祭り』や角館の『桜祭り』の時期などは、指定席を確保できず予約人数を確定できないため、旅行商品が組めないケースが生じてしまい、リスクを回避するために盛岡からのバスツアーによる流動が主流となっている。

東京→秋田におけるJRと航空の輸送量(シェア)



出所) 国土交通省(運輸省)旅客地域流動調査より作成

新幹線開通によるPR効果

新幹線が開通することで秋田方面へのマスコミや観光客の注目度が非常に高まった。地元では、実際の入込客数の変化以上にPR効果は大きいと考えており、あわせてJR東日本との共同によるキャンペーンや旅行商品の宣伝を積極的に行うことが可能となった。

5) 今後の方向性と課題

■秋田新幹線開通効果を享受できていない地域の観光振興の推進

新幹線開通によって、角館町や田沢湖町はその効果を享受しているが、沿線地域からはずれた男鹿市や横手市、湯沢市などでは予想より観光入込客が伸び悩んでいる。しかし、これらの地域は、角館の成功が刺激となり、観光による活性化への取組意欲が高まりつつあり、新幹線を活用することで、観光の振興が図られることへの期待感が生まれている。

■天候に左右されない安定的な観光入込客の確保

角館町では、最も集客力がある『桜祭り』が天候に左右されてしまい、満開時期がずれてしまうことがあるため、より安定的な観光客誘致に向けた施策が必要であると考えている。その1つのメニューが武家屋敷など歴史的な町並み散策（都市観光）であるため、今後も武家屋敷の町をイメージできる町並み整備をさらに推進していく。また、宿泊施設の整備が遅れており、宿泊に対する受け入れ体制が弱いため、消費単価が下がる傾向にある。特産品の開発・販売と宿泊への誘導が今後の課題である。

■四季折々の観光メニューの提供

田沢湖町へのスキー客の減少により、地域全体としての冬季の観光入込みが減少している。そのため、周辺町村との連携を強化し、冬季向けの新たな観光商品を造成するとともに、四季折々の魅力ある観光メニューを観光客に提供していくことが求められている。

担当	秋田県産業経済労働部 観光課	連絡先	018-860-2265（電話）
	秋田県角館町商工観光課		0187-54-1114（電話）
	秋田県田沢湖町観光商工課		0187-43-1154（電話）