

2) 八戸等新幹線駅を起点とした交通ネットワークの方向性

JR東日本は、八戸から下北及び津軽を結ぶ『ジョイフルトレイン』を運行しており、地元の交通事業者ではこの『ジョイフルトレイン』と接続した乗合バスや周遊観光メニューを検討している。また、八戸市内での滞留時間を延ばすための取組として、地元の「みなと八戸ネットワーク研究会」がJR八戸線を活用した魅力ある観光地づくりとして、「陸奥湊駅周辺」から「種差海岸」を重点地域とし、観光資源、物産品などの掘り起こしの検討を行っている。

現在、八戸から十和田湖へは、十和田市経由でバスが1日1往復運行されているのみであり、必ずしもアクセスが良好とは言えず、地元からは新幹線開業に伴う輸送人員の増加によって、今後は需要が見込めるとして、定期観光バスの運行が計画されている段階である。また、すでに八戸・十和田湖間には乗合タクシーが2便運行されており、それに加えて、現在十和田湖の^{やすみや}休屋の宿泊業者が共同で八戸・十和田湖間のシャトルタクシーを申請している。近年の旅行形態が個人化していることへの対応として、大型バスよりもむしろ小型のジャンボタクシーの導入が現実的であると考えられている。

また、八戸から、世界遺産である「白神山地」へのアクセスとして最も利便性の高い弘前との間に特急列車を運行することとしている。ただ、弘前市は新幹線の開業にはさほど大きな期待を持っておらず、むしろ青森空港や今後整備される可能性のある新幹線の青森延伸に期待を寄せている。

なお、八戸以外の沼宮内は、安比高原との距離は短いですが、盛岡発と比較しても時間的な優位性は少ないため、マーケットの志向を考慮すると、積極的に進めるほどではない。また、二戸に関しては、三陸の久慈へのアクセスを整備することで、利用価値が高まるととらえられており、既にバス事業者が検討に入っている。

新幹線の開業によって、途中駅となる沼宮内、二戸や終点となる八戸は、北東北地域の観光行動における単なる通過点としてではなく、その先の観光振興を図る起点として、各駅を拠点とした2次交通ネットワークをどのように整備していくかが、さらに検討されることが必要である。

3) 八戸までの延伸を活用した観光面での取組

八戸以北、特に下北半島地域での観光客誘致に向けた期待は大きい。しかし、その他の地域については、鉄道と空路との時間的な比較優位性とコストの見合いや既存のネットワーク上の観点から判断すると、その他の交通結節点との比較優位性が弱い点が問題である。さらに、八戸は産業と漁業の都市というイメージが強く、観光振興面の取組が十分ではなかった。こうした状況から、八戸での観光面での本格的な取組は、新幹線開業後に先送りされている。

しかし、八戸延伸は、絶対的な輸送人員の増加は事実であるとして、地元においても観光客向けのメニューを検討している。地元では八戸の強みは、“食”、つまり新鮮な海産物にあると認識し、港や魚介海産物センターや市街地のレストランなどと協力した取組を講じている。中心市街地では、その一貫として“おもてなしマイスター”という認定制度を設け、ホスピタリティを醸成していこうという取組を計画している。観光客に対する接客態度の良い人をマイス

ターとして認定し、より観光客が求める情報を提供できるように、学んでもらうおうという取組であるが、その評価方法等が課題であり、今後詳細な検討が必要である。

4) 今後の課題と方向性

八戸市は、これまでの産業と漁業のイメージが強く、特に観光に対するハード・ソフト面からの取組を積極的には行ってこなかった。駅前整備についても、秋田新幹線の角館が開業10年ほど前から取り組んだことと比較すると、八戸は現時点では駅前の総合的整備の方向性が明確にはなっていない。また、八戸市街地への利便性の高いアクセスや観光客等の訪問者が回遊できる市街地が未整備であること、市街地の歩道が狭隘であること等、今後はまちづくりと一体となった交通の整備など取り組むべき課題は多く残されている。

新幹線延伸の効果を高めるには、新幹線各駅からの広域的な2次交通の充実を図ることも必要である。秋田新幹線の例にもみられるように、新幹線停車駅であるという理由だけで乗降客が増加し、沿線地域の観光入込客が増加するわけではない。観光地としての魅力、すなわち、観光客の志向をとらえた観光地づくりを進めることが必要である。その点、現段階では、八戸をはじめ、二戸、沼宮内では観光の魅力向上に向けた取組が積極的には進められているとは言いがたく、新幹線延伸による効果を十分に享受できる可能性は高いとは言えない。

観光面では、広域的な交通ネットワークとの関連で、十和田・八幡平や下北地域、久慈(三陸)との周遊型観光を模索している。秋田新幹線沿線で最も観光入込客の伸び率が高い角館でも、「盛岡～十和田・八幡平～田沢湖・角館」のコースを念頭に、周辺の複数町村による広域的な連携に取り組んでいるように、八戸においても、北東北全体の観光をにらんだ広域的な連携が必要である。

また、旅行形態が家族化・小グループ化しており、レンタカーや観光タクシーといった自由度のより高い交通での移動を踏まえた観光地づくりを進めることが求められている。北東北最大の観光地である十和田地域には、トップシーズンのマイカーによる交通渋滞などの課題がある。それを受けて現在、季節を限定したマイカー規制を検討しており、デマンド型の小型バスやフリー乗降バス等、代替交通機関の運行が想定される。

なお、新幹線の整備効果としては、流入面のほかに流出効果が想定されるが、その流出面では、沿線地域住民は、より盛岡や仙台、東京へ買い物やレジャーに出かける機会が増加することに対して、非常に期待感が大きい。八戸としては、特に20歳以上の若年層の流出増加が予想され、中心商店街への影響が懸念されることから、賑わいの創出等、中心市街地の活性化に向けた取組みを強化することが必要である。