

【研究ノート】

## 青森市の観光ボランティアにみる東北新幹線開業への評価

### THE EVALUATION TO TOHOKU SHINKANSEN BY SIGHTSEEING VOLUNTEERS OF AOMORI CITY RESIDENTS

櫛引素夫

青森大学社会学部

The aim of this study is to research a part of evaluation of Aomori city residents to the development of the Tohoku Shinkansen line in Shin-Aomori, in 2010. According to the questionnaire survey of sightseeing volunteers of Aomori city residents, 70 percent of respondents answered that the development of the Tohoku Shinkansen was effective for the sightseeing. They regard that most serious problem is the undeveloped area around Shin-Aomori Station. An effective measurement and resident evaluation are important towards the better development of Hokkaido Shinkansen in 2016.

**Keywords:** new Shinkansen lines, the Tohoku Shinkansen line, the effect of the development, resident evaluation

#### 1. はじめに

整備新幹線の一路線である東北新幹線・盛岡以北は2002年12月の八戸開業に続き、2010年12月に新青森開業・全線開通を迎えた。旧国鉄の財政難などによって建設は遅れ、1973年の整備計画決定から全線開通まで37年、1971年の盛岡以南の整備計画決定・着工から数えると39年を要した。

八戸開業に際しては、老朽化していた八戸駅舎の新築のため多額の寄付が寄せられるなど、市民は新幹線に高い関心を寄せていた(櫛引、2007)。対照的に、新青森開業時は、青森市民の関心は必ずしも高まらず、開業と同時に長距離列車のターミナルが、在来線の青森駅から約4km西の新青森駅へ移ることなどを理由に、むしろ開業を歓迎しない空気すら漂っていた(櫛引、2010)。開業後、ネガティブな空気は和らいだものの、開業後初の本格的な観光シーズンを迎える矢先の2011年3月11日に東日本大震災が発生したため、東北新幹線は2カ月近くにわたって部分運休を余儀なくされ

た。地元も東日本一円も、新幹線を活用し、あるいは開業の恩恵を享受できる社会状況にはほど遠かった。その後、震災の影響は逡減したが、東北新幹線全線開業が地元にもたらした短期的効果を検証する作業は困難になった。

このような状況下でも、観光面では、青森県や、青森市がつくる組織による検証は行われ、新幹線開業が一定の誘客に成功したことは裏付けられた(青森県観光企画課、2012：新幹線新青森駅開業対策事業実行委員会、2012など)。しかし、肝心の市民が新幹線開業をどう評価し、地元にとどのような影響が及んだと考えているかについては、管見の限りでは、まとまった調査が行われていないか、行われていたとしても調査結果が公表されていない。そもそも、整備新幹線開業を住民がどう受け止めているかに関する調査自体が、熊本県のシンクタンク・地方経済総合研究所による九州新幹線開業時の調査(地方経済総合研究所、2012)を除けば、ほとんど行われていない。

長距離列車のターミナルの移転などの不利益を青森市民が甘受した経緯を考慮し、さらには北海道新幹線開業に向けて新たな地域政策を展開していく上で、市民が新幹線開業をどう受け止め、新幹線開通の意義をどう評価しているかは非常に重要な観点である。

そこで、本研究では、青森市観光課の協力を得て2013年11月に実施した、市の観光ボランティア交流会・シンポジウム参加者への新青森開業に関するアンケート調査に基づき、市民の視点による新幹線開業の評価結果について報告する。具体的には新青森開業がもたらした成果、および2015年度に開業する北海道新幹線に対する、市民の意識や評価を分析し、考察する。

## 2. アンケートの概要

アンケートは、上記の交流会・シンポジウム参加者を対象に調査票を配布する方式で実施し、参加者の大半に当たる42人から回答を得た。調査方法の性格上、回収率は不明である。調査用紙では、下記の項目について尋ねたが、本報告のテーマに直接、関係のない項目に関する考察は割愛した。

- 年代、性別、ボランティア歴、職業
- ボランティア活動を始めたきっかけ（複数回答）
- 観光ボランティアとしてみた新青森開業の効果（計10項目・4段階評価、複数回答）
  - ①全体的にみて                    ②観光客の増加
  - ③地元の接遇向上                ④観光情報の充実
  - ⑤観光施設の改善                ⑥二次交通網の整備
  - ⑦物産開発                        ⑧青森駅前の整備
  - ⑨新青森駅前の整備            ⑩広域観光の充実
- 市民としてみた新青森開業の効果（計5項目・4段階評価）
  - ①市や市民への全体的な効果
  - ②日常生活の充実・向上
  - ③旅行の利便性向上
  - ④市の経済活動向上
  - ⑤市のイメージ向上

- 鉄道ターミナルが青森駅から新青森駅へ移ったことによる利便性の変化
  - ・便利になった    ・不便になった
  - ・分からない／変わらない
- 青森駅・新青森駅へのアクセス時間および交通手段
- 北海道新幹線が青森市にもたらす効果の予測
  - ・プラスの効果    ・マイナスの効果
  - ・分からない、その他

回答者全員が観光ボランティアに従事しているという属性を考慮して、調査では、「観光ボランティアとしての視点」と「市民・生活者としての視点」それぞれに基づく質問を設定した。そして、新幹線が観光面で及ぼした効果・影響と、市民生活に及ぼした効果・影響が、市民意識の上でどの程度、リンクしているかを検討した。一部、記入のない人もいたが、大半の回答者がすべての項目に回答した。

年代別の内訳は、30代が4人、40代と50代が各5人、60代が8人、70代以上が19人、不明が1人で、60代以上が3分の2を占める。最も若い人が30歳、最高齢者は89歳で、年齢層を反映し、職業は無職の人が最も多く、ほかには会社員、公務員、主婦などだった。性別は男性が27人、女性が15人で、全体的には「60代以上・男性」の割合が多い。

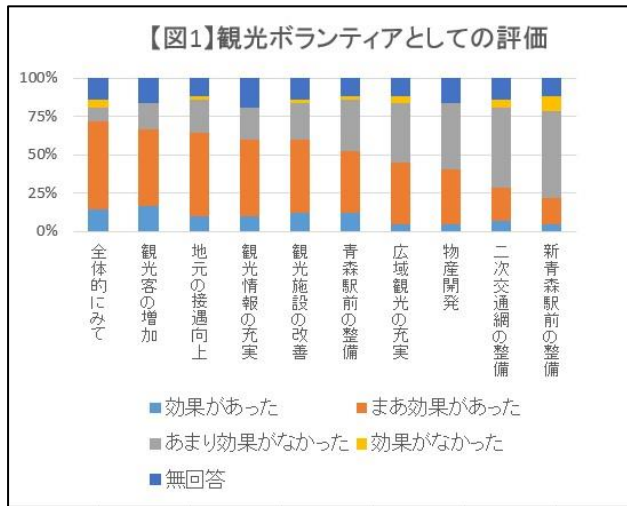
## 3. 観光ボランティアとしての評価

観光ボランティアという立場・役割を踏まえた評価については、上記のように10項目を設けて、「効果があった」を4、「まあ効果があった」を3、「あまり効果がなかった」を2、「効果がなかった」を1として、4段階で評価してもらった。その結果を図1に示した。なお、図は左端に「全体的にみて」を配し、肯定的な評価の回答者が多い順に右へ並べたが、偶然ながら、最も肯定的な評価が最も多かったのが「全体的にみて」の項目だった。

「全体的にみて」の設問には、回答者の7割が「効果があった」「まあ効果があった」と肯定的に回答している。ただし、肯定的評価の大半は「まあ効果があった」という消極的な肯定にとどまる一方、少数ながら「効果がなかった」と効果を否定する人も存在しており、市民ボランティアの多くは観光面の効果を否定はしていないものの、必ずしも高く評価しているとは言い難い。

個別の回答傾向を分析すると、項目によって評価に大きな差があり、その影響で、全体的な評価が上記のような結果に落ち着いたと考えられる。

肯定的な回答が多いのは「観光客の増加」「地元の接遇向上」「観光情報の充実」「観光施設の改善」といった項目である。



「観光客の増加」は、青森県などの調査結果に対応した評価である。また、「観光情報の充実」や「観光施設の改善」は、JRグループや自治体、観光団体が総力を挙げてデスティネーション・キャンペーンなどを展開し、あるいは施設整備に注力した成果を、回答者らが好意的に評価したデータと言える。

これらの項目に対し、「地元の接遇向上」は、新幹線開業前から大きな課題として指摘されており(櫛引、2010)、何より、市民やサービス業界全般の意識改革や自発的努力が前提となる点でも、注目すべき項目であった。青森県庁はテレビで「観光客へのあいさつの作法」を解説するなど、八戸

開業時にはみられなかった住民レベルの接遇向上のキャンペーンを展開した。

回答者の観光ボランティア自身が接遇の重要な担い手であり、肯定的な傾向が出やすい可能性がある点には留意しなければならないが、接遇面での対応が改善されたという評価は、市民やサービス業界の意識改革や努力の反映とみなすことができよう。観光面のみならず市民生活の向上に寄与する要素も大きく、新幹線がもたらした経済面以外の効果として注目される。

逆に、最も評価が低いのは「新青森駅前の整備」で、肯定的評価は2割にとどまる。次いで、「二次交通網の整備」の評価が低い。

新青森駅前は、開業から3年8カ月を経た2014年8月時点でも、区画整理の保留地の売却・活用がスムーズに進んでいない。新青森駅構内には物販・飲食設備が整っているため、一定の利便性は確保されており、駅前に商業施設や建造物が存在しないことが、駅利用者に深刻な不都合をもたらしているとは言い切れない。ただ、宿泊施設や、電源・無線LANを備えたビジネス・スペースがないなど、新幹線ターミナル周辺に期待される施設は整っておらず、旅客にとっては利便性が低い状態が続いている。

このような状況に加えて、市民の日常会話や旅行者のSNSへの投稿などを見聞すると、利便性に関係なく、「新幹線駅前に建造物が存在しないことが、まちとしての価値を下げる」という意識や評価が存在しているとみられる。採算性を度外視して商業施設や建造物を設置するのは論外としても、このような意識や評価の意味するものについては、市全体のまちづくりの観点から、再検討されるべきかもしれない。

にもかかわらず、市民や新幹線利用者が、具体的にどのような点に不満や不便を感じているのか、基本的な調査自体が行われていないか、市民に見える形で調査結果が公表されていない。

加えて、駅前の機能や景観問題に今後、誰がど

う対処していくべきなのか、問題の所在や工程が整理・明示されているとは言い難い。青森県が、八戸、新青森に続く「第三の新幹線開業」と位置づけている北海道新幹線開業を2015年度末に控え、新青森駅前の整備の方向性が地域政策として必ずしも定まっていない状態にある。

二次交通網については、市民の評価が低いことは判明したものの、その数字の評価に際しては、さらに詳細な検討が必要である。一般に新幹線の二次交通といえば、新幹線駅から近隣市町村へ乗り継ぐバス、在来線などの公共交通機関を指すが、新青森駅の場合は、津軽半島や津軽地域に向かう在来線や路線バスだけでなく、市中心部と新青森駅を結ぶJR奥羽線や路線バスの割合も大きい。

今回の調査では、設問で両者を区別しなかったため、否定的な評価が主にどちらを対象とするのか、十分に解明できなかった。それでも、回答者のほぼ全員が市内在住であると考えられること、自由記述項目で、「新幹線の接続列車が1時間に1本しかないダイヤが、観光客に強い不興を買っている」という趣旨の記述があることから、主に市中心部とのアクセスに関する不満を反映した回答と推測される。

奥羽線の新青森-青森間は単線である上、貨物列車も通過する影響でダイヤが過密化しており、現状以上の増発は極めて困難な状況にある。つまり、鉄道によるアクセスの改善は実現困難な課題と言える。

他方、青森市営バスや、新青森駅近くの県道を通る路線を持つ弘南バス(本社・弘前市)は、新青森駅と市中心部を結ぶシャトルバスの設定は見送ったものの、新青森駅付近を経由するすべての便を新青森駅に乗り入れている。

新幹線駅と市中心部を結ぶシャトルバスは、八戸開業時に八戸市で導入されたものの、利用がふるわず1年半で廃止に至った。そして最終的に、路線バスの再編が新幹線駅と市中心部を結ぶ決定的な手段となった(櫛引、2014)。このような経緯

を踏まえると、むしろ、奥羽線の増発よりも、新青森駅と市中心部を結ぶ路線バスへの乗客のスムーズな誘導が地域政策的な課題となり得る。しかし、本稿の執筆時点では、そのような議論の存在を確認できない。

このようにみると、二次交通整備の評価の低さは、一面では長距離列車のターミナルの郊外移転に対する市民のフラストレーションを反映している可能性があり、もう一面では、ハード面での列車やバスの運行体制の問題というより、鉄道やバスの使いやすさ、つまりは「動線の整備や情報提供体制の整備」の問題に帰着できる可能性がある。

にもかかわらず、この問題についても、問題の存在自体が看過されているか、積極的に解消または克服すべき政策課題と位置づけられていない可能性がある。

このほか、「青森駅前の整備」は、肯定的評価が5割をやや上回った。青森駅前には、新幹線開業を契機にJR東日本が物販・飲食施設「A-Factory」を開設し、また、青森市は文化観光交流施設「ワ・ラッセ」を建設した。さらに、青森商工会議所の企画による、ホタテの「釣り」が体験できる飲食店「帆立小屋」もオープンしている。駅前のバスプールも大規模な整備が行われ、利便性と安全性が向上した。これらの取り組みを通じた駅前の商業機能集積や利便性、景観の向上に対し、回答者は一定の評価を与えた形である。しかし、裏返せば、それでも半数近くの回答者は、無回答者を含め、現状を肯定的にとらえていない。その理由については、さらに検討が必要である。

一方、「広域観光の充実」「物産開発」は肯定的評価が半数を下回った。

自由記述項目を参照すると、前者については、二次交通網や広域的な情報発信体制の整備を通じた、旅客の周遊性の確保が不十分だと認識されていると推測される。

後者については、肯定的評価が少ない明確な理由を見いだせなかった。開業から新青森開業にか

けての期間、食品を中心に多くの土産品が開発され、中には、それまで見受けられなかった、太宰治や寺山修司など津軽地方ゆかりの文化人にちなんだ商品も現れるなど、物産開発全般は相当に進んだ印象がある。だが、新たに運用が始まった新幹線版のファーストクラス座席「グランクラス」利用者に訴求できるレベルの高付加価値型の新商品は、新幹線駅の店頭などで見る限りは必ずしも多くない。今後、新青森開業を契機に開発された土産のリスト作成や、それらに対する個別の評価を確認するといった作業が必要である。

#### 4. 市民としての評価

「市民としての評価」については、「観光ボランティアとしての評価」との対応を考慮しつつ、設問を5項目に絞った。図2にその結果を示す。図1と同様、全体的な評価を左端に置き、他の項目は、評価が高い順に左から右へ並べている。

「全体的な評価」は、肯定的な見方がほぼ7割で、一見すると、観光ボランティアとしての評価と調和的である。しかし、肯定的な評価はすべて「まあ効果があった」という消極的な肯定にとどまり、「効果があった」という積極的な肯定はゼロだった。つまり、観光という視点を離れた場合、市民は新幹線に対して「ポジティブな効果をもたらしたと強く感じてはいない」という状況にあることが分かった。

この数値は、以下に記述する個別項目への評価とは必ずしも整合しない。

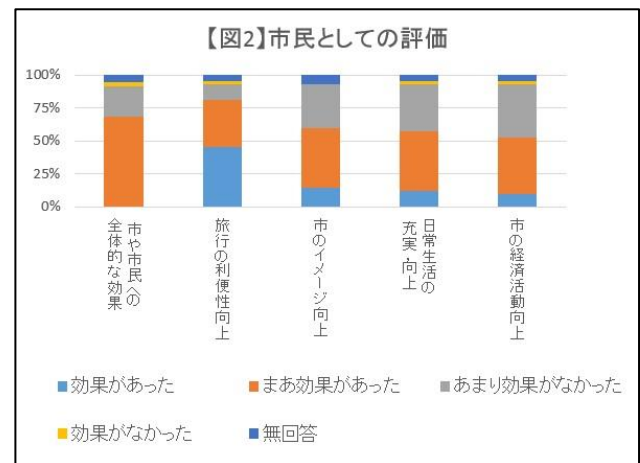
「旅行の利便性向上」については、ほぼ8割が肯定的に評価し、積極的な肯定も半数近くに達する。これは、「新幹線による移動時間の短縮」という、誰もが分かりやすい現象・効果に対する項目であるためと考えられる。

一方、「市のイメージ向上」については、6割が肯定的に評価しているものの、積極的な肯定は1割程度にとどまる。この結果は、「観光ボランティアとしての視点」による、新青森駅前の整備に対す

る評価の低さや、青森駅前の整備に対する肯定的評価が半数にとどまった結果と矛盾しない。

また、「日常生活の充実・向上」についても、ほぼ同様に、半数以上が肯定的に評価しているものの、積極的な肯定は限定的である。

新幹線の建設に携わる鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、鉄道・運輸機構）は、新幹線は経済的効果にとどまらず、「存在効果」を発揮すると位置付けている。鉄道・運輸機構（2012）によれば、具体的な存在効果としては「新型車両走行による景観の向上」「いつでも新幹線を利用できる」という期待感・安心感、生活機会、交流機



会、交流機会増加に対する満足感」「地域の知名度向上に対する満足感、地域住民としての誇らしさ」「駅舎の新改築によるシンボル性の向上に対する満足感」などが挙げられる。

同機構は2011年3月、整備新幹線各路線の沿線住民を対象としたアンケートを実施し、国土交通省の指針に基づいて存在効果を経済価値に換算した結果、北海道新幹線の新青森—新函館（仮称）間については、年間1.1億円の存在効果をもたらすと結論づけた（鉄道・運輸機構、2011a）。

存在効果について、同機構の事業評価監視委員会は「整備新幹線は利用されることが前提であることから、存在効果は参考値といえる」（鉄道・運輸機構、2011b）と、あくまで副次的な効果として、慎重に扱う方針を示している。

とはいえ、沿線住民の多くは、必ずしも頻繁に

新幹線を利用するわけではなく、新幹線に直接かかわる職業に従事しているとも限らない（榎引、2007）。また、2002年に開業した八戸市では、最大の新幹線効果として「全国的知名度の獲得」を挙げる声が存在する（榎引、2014）。

「市のイメージ向上」「日常生活の充実・向上」は、いずれも、存在効果にかかわる観点であり、「回答者の半数は肯定的に評価している」とみるか、「回答者の半数近くは肯定的に評価していない」とみるか、八戸市などとの比較などを通じた検証が必要である。前述したような、八戸開業時の市内の歓迎ムードと、新青森開業時の市内の沈滞ムードの差は、存在効果に対する市民レベルでの評価の差に起因している可能性があり、また、地元住民や企業による新幹線活用や経済効果創出のモチベーションに対応している可能性もある。今後の新幹線活用策の展開に向けて、市民の評価を基礎データとして調査し、検証する作業が急務である。

市民としての評価が最も低かったのは「市の経済活動向上」で、肯定的評価は半数強にとどまった。この結果についても、「半数は肯定的に評価した」とみるべきか、「半数近くが肯定的に評価しなかった」とみるべきか、「物産開発」への評価が低かったことなどに関連付けて、さらに検証する必要があるだろう。

以上のように、個別の項目に関する評価については、さらに検証が必要だが、個別の評価項目に存在していた積極的な肯定が、全体的な評価では消えてしまう現象の理由は判然としない。「市民としての評価がどう形成され、どのような構造を持つのか」について、別の角度からの検証も必要となろう。

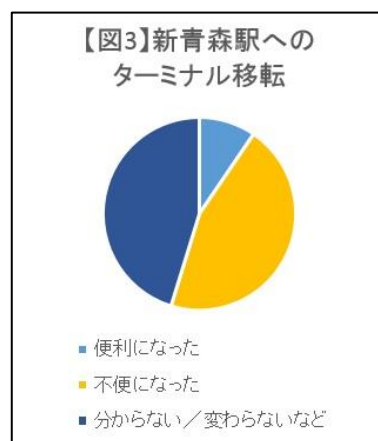
## 5. 新青森駅の利便性への評価

青森市内では市民から「新幹線駅が郊外にあるので不便になった」という声を聞く機会が多い。青森市の市街地は、青森駅から青森県庁にかけて

のエリアを中心として、ほぼ同心円状に広がり、2010年国政調査に基づく総務省のデータによれば、青森市の人口重心は青森駅の南南東約2kmに位置する。

新青森駅は青森駅から約4km西方にあるため、単純計算では、鉄道ターミナルの西方移転によって、利便性が向上する人よりも、低下する人の方が多いと考えられる。

今回の調査では、回答した42人のうち、新青森



開業によって「便利になった」という回答は4人とどまる一方、「不便になった」は19人、「分からない・変わらない」も19人だった＝図3。

回答者の居住

地は詳細に尋ねなかったが、青森駅、新青森駅までの所要時間と交通手段に関する回答と対比させると、「不便になった」と答えた人は、同じ交通手段で所要時間が伸びたか、交通手段の変更を余儀なくされた人が目立った。ただ、中には、所要時間が短縮されたのに「不便になった」と答えたり、所要時間が伸びたのに「便利になった」と答えたりした人もある。

また、「分からない・変わらない」と答えた人も、同じ交通手段で所要時間が大きく増減していたり、交通手段が変わっていたりするケースが含まれる。

回答者全体としては、「便利さ」「不便さ」の評価とその根拠について、駅までの交通手段や所要時間との対応関係は見だしづらい。その理由は、今回の調査でははっきりしなかったが、可能性としては「ターミナルの移転という変化そのものを不便に感じている」「交通手段が同じなら所要時間の変化が評価に大きく影響しない」「所要時間が同じなら交通手段の変化が評価に大きく影響しない」

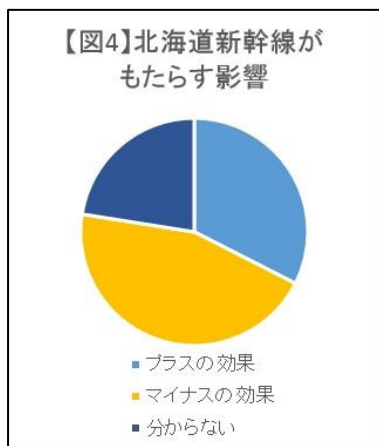
「便利さの基準を、駅へのアクセスでとらえる人と、目的地までのドア・トゥー・ドアの感覚でとらえる人がある」など、複数の要因が関わっているととも考えられる。

原因が何であるにせよ、先述のように、駅へのアクセス手段については、ソフト面の対策の講じ方によっては、ストレスを軽減したり、心理的ハードルを軽減したりできる可能性があり、今後、詳細に実態を把握する必要がある。

## 6. 北海道新幹線の影響予測

青森市内には2010年の新青森開業時、「5年たてば北海道新幹線が開業し、観光面の効果が函館市や道南に奪われるので、積極的に対策を講じるのは徒労である」という趣旨の認識が存在した(楢引、2010)。しかし、筆者の見聞の範囲では、開業後は極端な悲観論や消極論は耳目に入らなくなった。

開業から約3年を経た今回の調査では、北海道新幹線開業がプラスの効果をもたらすと予測する人が13人、マイナスの効果をもたらすと予測する人が18人、「分からない・無回答」が9人と、半数近い人が悲観的な認識を抱いていることが分かった(図4)。



比較すべき開業前の調査データが存在しないため、この数字が、開業のポジティブな影響を反映したものか、ネガティブな影響を反映したものかは判断できない

が、自由記述項目を参照すると、「プラスの効果」を予測している人の多くは、現状以上の努力を前提とした、いわば「条件付きの楽観」に立っている様子が明らかである。

具体的には「この青森は通過地になってしまわないよう、もっと青森市の魅力をPRする手段を創造しなくては」「北海道と観光面で連携していくためのきっかけとしてはプラスだが、現状のままでは(北海道が)青森よりも自然も食も資源も上であるため、マイナスになりがち」「さらに観光のための努力や工夫を県民がするとプラスの効果が見込める」といった記述があった。

このほか、「市民に対する情報が不足している」「青函交流の具体的なイメージがまだだと思う」など、自治体や地域としての戦略や政策目標が市民に伝わっていないことを示す記述もあった。

## 7. おわりに

今回の調査は、観光ボランティアという限られた属性の人々に対する、しかも少人数を対象としたもので、情報の幅や奥行きは限定的である。このため、緻密な議論にはあえて踏み込まなかったが、それでも、新幹線開業に対する「市民評価」の可能性について、示唆深い知見を得ることができた。

東北新幹線・盛岡以北、北海道新幹線などの整備新幹線は、着工に際し、国による緻密な費用対便益の検証を経ている。したがって、経済的な面に限れば、仮に沿線に負の影響が発生したとしても、沿線地域全体では、正の影響が上回ることになる。

しかし、いくつかの理由で、整備新幹線の効果は、検証が非常に難しくなっている。理由としては、まず、整備新幹線着工の条件となっている建設費の地元負担、そして並行在来線の経営分離が挙げられる。地元自治体は建設費の3分の1を負担し、財源のほとんどを起債でまかなうため、償還には数十年の期間を要する(楢引、2007)。したがって、新幹線建設以外の予算が影響を受け、相当の逸失利益が発生している可能性がある。加えて、並行在来線の沿線では、運賃の値上げによる負担の増加が発生し、さらには長距離列車のネッ

トワークからも分断される。

県全体として利益が損失を上回っても、新幹線によって得られた利益が、何らかの形で再分配され、損失を補う仕組みが存在しなければ、同一県内や域内で、経済的・社会的格差が拡大することになる。だが、新幹線開業は関わる主体が多様であり、さらには、利益や損失が発生する空間的・地域的レイヤーが多層的に存在する(櫛引、2007)。

にもかかわらず、地元の道県でも市町村でも、新幹線開業がもたらす利益や損失について、ほとんど整理がなされないまま、開業の「成功」「効果」「利益」という言葉や概念が用いられてきた傾向は否めない。山谷(2011)は、地元自治体に新幹線開業効果を測定・評価する態勢も意識も整っていなかったことについて「驚くべき事実」と指摘している。

加えて、近年は個々の沿線地域のみならず、日本全体が人口減少と、グローバルイゼーションによる産業構造の大きな変動に直面し、従来の人口増減や経済・財政指標の変化が、開業効果の指標としてどこまで有効か、あらためて検証が必要になっている。

このような状況の中で、これまでほとんど行われてこなかった、住民の視点に立った評価作業は、今後の地域政策を検討する上で、大きな意義を持つであろう。主体や構図が複雑に絡み合う地域社会の中で、適切な評価指標を設定していくには、「住民自身の理解と納得」を起点とすることは妥当性が大きいと考えられるためである。新幹線開業は事業の終わりではなく、逆に地域政策としての事業のスタートである。したがって、新幹線の運行に伴う利益を最大化し、損失を最小化しながら、より望ましい対策を検討していくには、住民の意識を起点としたPDCAサイクルを機能させていくのは、有効な手法であろう。

## 謝辞

今回の調査に対して、便宜を図っていただいた

青森市観光課に御礼申し上げます。また、新幹線研究に際して多くのご示唆をいただき、2014年8月15日に急逝された法政大学教授の船橋晴俊氏に、心より謝意を表しつつ、ご冥福をお祈りします。

## ◆文献

- 青森県観光企画課(2012).『東北新幹線全線開業後における本県観光の動向について』
- 地方経済総合研究所(2012).「これまでの"悲観論"が薄れ、新幹線のプラスの効果を実感：九州新幹線全線開業1年後の意識調査」. Kumamoto 地方経済情報(地方経済総合研究所編), 1, 2-7.
- 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：弘前大学出版会.
- 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」, 弘前大学地域社会研究会「地域社会研究」、3、27-37.
- 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」、ほくとう総研「NETT」、78、10-13
- 櫛引素夫(2014).『「新幹線効果」を考える—八戸・弘前・青森』, 弘前大学地域社会研究会「地域社会研究」、7、135-145
- 鯉江康正(2011).「新幹線整備が地域経済に与えた影響事例」. 長岡大学地域連携研究センター・地域研究センター年報, 11, 51-83.
- 新幹線新青森駅開業対策事業実行委員会(2012).『東北新幹線新青森駅開業による観光実態調査報告書』
- 総務省(2012). 2010年国勢調査・人口重心データ.
- 鉄道建設・運輸施設整備支援機構(2011a).『平成23年度事業評価監視委員会・北陸新幹線(長野・金沢間)北海道新幹線(新青森・新函館(仮称)間) 附属資料』.
- 鉄道建設・運輸施設整備支援機構(2011b).『平成



23年度事業評価監視委員会・第1回委員会議事録』.  
鉄道建設・運輸施設整備支援機構(2012).『北海道新幹線(新青森・新函館(仮称)間)事業に関する

対応方針』.  
山谷清志(2011).『政策評価(BASIC 公共政策学)』.  
東京:ミネルヴァ書房

## THE EVALUATION TO TOHOKU SHINKANSEN BY SIGHTSEEING VOLUNTEERS OF AOMORI CITY RESIDENTS

Motoo KUSHIBIKI

Faculty of Sociology, Aomori University

本研究は、2010年の東北新幹線・新青森開業に対する青森市民の評価の一端を明らかにするため、青森市の観光ボランティアを対象に実施した意識調査の結果を分析した。回答者の7割が、新幹線開業は、観光面で効果があったと回答した。最も問題視されているのは、新青森駅前の整備が進んでいないことである。2016年の北海道新幹線開業に向けて、効果的な対策を検討するために、市民の視点による評価作業が重要である。

キーワード: 整備新幹線、東北新幹線、開業効果、市民評価