

東北新幹線八戸開業が地元にもたらした 経済的、社会的変化と課題

櫛 引 素 夫・北 原 啓 司

要旨：

東北新幹線盛岡－八戸間は2002年12月に開業を迎え、新幹線が青森県に到達した。同区間の利用者は在来線当時に比べて51%増加し、首都圏から青森県内への入り込み客数も大幅に増えて、新幹線開業は経済面で地元にも恩恵をもたらしている。

しかし、新幹線の経済的効果が及ぶ地域や業種はまだ限定的である上、JR東日本から経営分離された並行在来線の沿線では、運賃の上昇などによって新幹線と並行在来線双方の利用者が伸び悩んだ。高校進学予定者の進路が狭められる不利益も発生している。さらに、新幹線建設費の一部を地元県が負担する建設スキームは、青森県財政の最大の圧迫要因となっている。これらの大きな原因として、整備新幹線構想自体が持つ問題点と、地元側の開業準備態勢の問題が考えられる。

2010年度の東北新幹線全通・新青森開業、2015年度の北海道新幹線新函館開業を控え、新幹線によるメリットを最大化し、デメリットを最小化するための対策はますます重要になっている。地域振興のために効果的な対策を講じるには、沿線の鉄道利用実態や新幹線がもたらすとみられる利害を早急に調査するとともに、行政や経済界、NPOなどによる議論や調整の場を設けるべきである。

キーワード：整備新幹線、青森県、八戸市、地域振興策

Economic and social impacts of and problems of extension of the Tohoku Shinkansen Line to Hachinohe

Motoo KUSHIBIKI and Keiji KITAHARA

ABSTRACT：

The Tohoku Shinkansen Line between Morioka and Hachinohe started operations in December 2002, extending the network of Shinkansen lines to Aomori Prefecture. The opening of this line resulted in a 51% increase in the number of passengers between Morioka and Hachinohe and a significant increase in the number of people from the Tokyo area visiting Aomori Prefecture, contributing greatly to the economy of Aomori Prefecture.

However, the economic effects of extension of the Shinkansen line on regions and on businesses have been limited. And along the old parallel line, increases in numbers of passengers using both the Shinkansen line and the old parallel line have been less than expected due to factors related to the transfer of management of railway lines from the Eastern Japan Railway Group. Moreover, the contribution by Aomori Prefecture to the costs of construction of the Shinkansen line is the greatest financial burden for Aomori Prefecture. Problems in the plan for new Shinkansen lines and problems in the preparation by Aomori Prefecture for extension of the line seem to be major reasons for these negative impacts.

With the planned extension of the Tohoku Shinkansen Line to Shin-Aomori in 2010 and the planned extension to Shin-Hakodate in 2015, measures must be taken to maximize benefits and minimize demerits of the Shinkansen. Surveys to determine numbers of people using railway

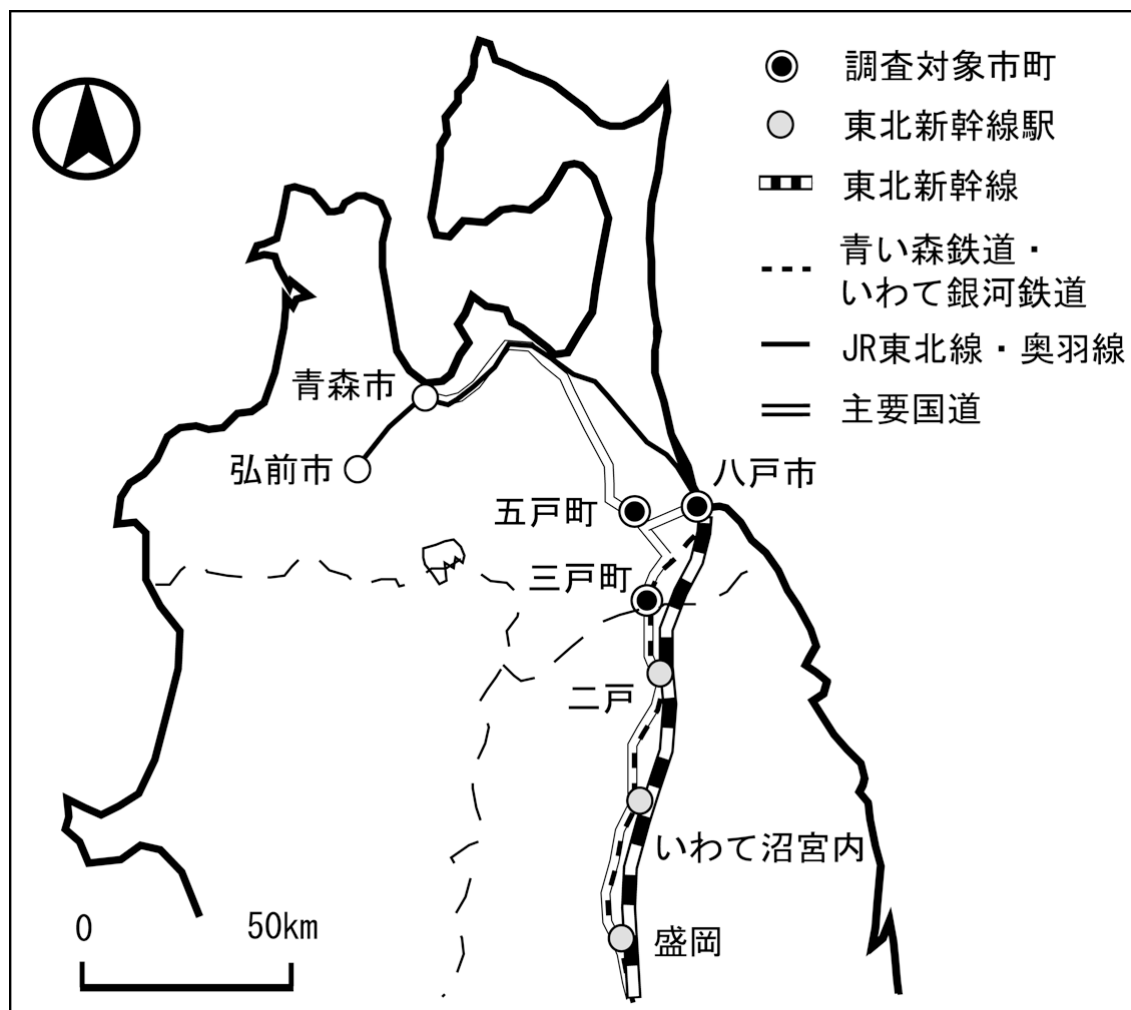
lines near the planned Shinkansen line and to determine merits and demerits of the planned Shinkansen line as well as discussions by government bodies, economists and NPOs are needed in order to establish effective measures to promote the economies of local regions.

Key words : new Shinkansen lines, Aomori Prefecture, Hachinohe City, policies to obtain economic benefits

I. はじめに

2002年12月1日、整備新幹線の一区間である東北新幹線盛岡－八戸間96.6kmが開通し、新幹線が青森県に到達した。八戸市は盛岡市と青森市のほぼ中間に位置する青森県南部地方の中心都市で、人口約24万5,000人、基幹産業は工業、水産業である。

新列車「はやて」が東京－八戸間593.1kmを1日15往復、最速2時間56分で結び、所要時間が最大37分短縮されるとともに、盛岡での乗り換えが不要になった。¹⁾同時に、新幹線と並行する在来線（並行在来線）のJR東北線盛岡－八戸間は、経営がJR東日本から第三セクターの青い森鉄道（青森県側、26km）、IGRいわて銀河鉄道（岩手県側、82km）に分離された（第1図）。また、新幹線と競合する特急列車が廃止された。



第1図 東北新幹線および調査対象地域の略図

JR東日本の発表によれば、「はやて」盛岡－八戸間の1日当たり利用者は、開業後2年間の平均で1万1,500人となり、開業前に同区間を運行していた特急「はつかり」に比べて51%増加した。²⁾ また、青森県や商工団体が旅客、観光客、企業などを対象に実施した各種調査によれば、青森県への観光客入り込み数は大幅に増加し、観光を中心とする産業に経済効果を及ぼしているとされる。このことから、JR東日本や青森県などは、八戸開業を「成功」と位置付けている。

半面、整備新幹線の建設スキームによって、青森県は利子を含めて2,000億円以上の建設費を負担する上、並行在来線の第三セクター化に伴い、設備取得や運営に対して多額の支出を余儀なくされた。また、並行在来線は特急列車廃止に伴う収入減少に対応するため、青い森鉄道が平均1.49倍、いわて銀河鉄道は1.58倍の値上げを実施した。さらに、乗車区間によっては新たに並行在来線とJRとの間で運賃体系上の乗り継ぎも発生した。並行在来線沿線の鉄道利用者は経済的な圧迫を被ることになった上、三戸駅(青森県)は新幹線駅が設けられず、鉄道の長距離輸送網から切り離された。³⁾

整備新幹線開業に伴い、観光客の入り込みや旅客流動に生じた変化を調査した報告としては、長野経済研究所が1997年10月の北陸新幹線長野開業による観光振興効果を調査した例⁴⁾や、青森県などが八戸開業を対象に調査した例⁵⁾がある。

しかし、整備新幹線および並行在来線の沿線住民一般を対象に、鉄道利用状況の変化を調査した事例は、管見の限りではほとんど存在しないか、調査結果が公表されていない。また、新幹線八戸開業の効果は必ずしも青森県内の全域に及んでいないとの調査結果も存在する。新幹線開業が青森県のどの範囲に、どのような影響を及ぼしたのか、現時点でも全容は必ずしも明らかになっていない。

筆者は2000年以降、主に青森市と八戸市において、新幹線開業への経緯や開業準備状況、さらに開業後の変化について、JR東日本や行政機関、経済団体などに対するヒアリングを行ってきた。⁶⁾ さらに2004年6月、八戸市およびその近隣に位置する三戸町と五戸町(以下、八戸地域と総称する)において、住民生活に対する新幹線開業の影響の一端を明らかにするためアンケートを実施した。

本稿は、これらの結果、および、青森県や県内の経済団体が実施した各種調査の結果に基づき、以下の点について検証と考察を行うことを目的とする。

- (1) 八戸開業に際し、新幹線および並行在来線の沿線に起きた経済的変化や住民生活の変化
- (2) 同じく青森県内に起きた変化
- (3) 新幹線開業態勢づくりの問題点
- (4) 整備新幹線構想が持つ問題点

Ⅱ. 整備新幹線構想と八戸開業への経緯

本論に入る前に、整備新幹線構想、および東北新幹線八戸開業への経緯について簡単にまとめておく。

整備新幹線とは、1970年施行の全国新幹線鉄道整備法に基づき建設が進められてきた、北海道(青森－札幌)、東北(盛岡－青森)、北陸(東京－長野－金沢－大阪)、九州鹿児島ルート(博多－鹿児島)、九州長崎ルート(博多－長崎)の5路線を指す。

1969年に策定された新全国総合開発計画(新全総)に基づき、全国を網羅する高速交通ネットワークとして、多数の新幹線路線建設が計画された。しかし、旧国鉄の累積債務急増や、1973年の石油ショックなどで構想が縮小し、同年に運輸大臣が決定した整備計画に基づいて、この5路線だけが生き残る形になった。

旧国鉄の分割民営化なども影響し、整備新幹線建設は長く凍結状態が続いた。だが1988年になって、運輸省が建設費抑制のため、在来線の線路を拡幅して既存の新幹線路線に接続する「ミニ新幹

線」や、新幹線規格の線路（フル規格）に在来線の特急を走らせる「スーパー特急」を部分的に整備新幹線へ導入する方針を打ち出し、1989年に北陸新幹線、1991年に東北新幹線盛岡以北と九州新幹線が着工した。代わりに（１）地元道県は建設費の３分の１を負担（２）並行する在来線の経営悪化が見込まれるため経営をJRから分離する－という建設スキームが決まった。⁷⁾

その後、東北新幹線盛岡以北については、盛岡－八戸間と八戸－新青森間に分断し、２段階で建設することが1994年に決まった。引き換えに、盛岡以北はミニ新幹線とフル規格の混在から、全線フル規格への計画変更が実現した。

Ⅲ．沿線住民の生活の変化

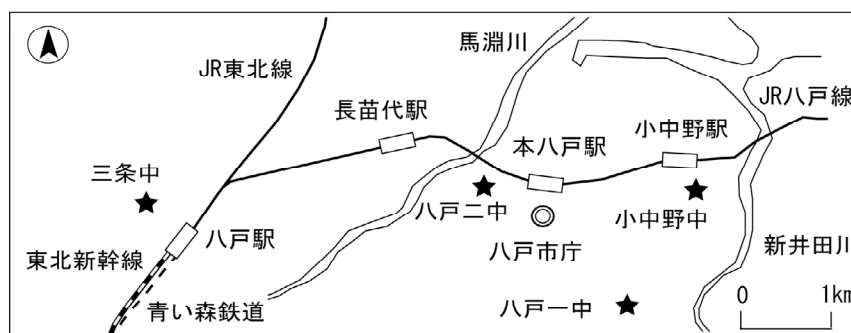
本章では、八戸地域の住民を対象に実施したアンケートについて、結果の報告と考察を行う。

１．調査の概要

アンケートは八戸市、青い森鉄道沿線の三戸町（人口約１万3,000人＝2000年国勢調査）、鉄道沿線にない五戸町（人口約１万8,000人）⁸⁾の３市町で実施した。三戸町は並行在来線経営分離の影響を強く受けたと考えられ、また五戸町は人口規模や八戸市からの距離が三戸町と似通っていることから、三戸町との比較のために選定した（第１図）。

調査対象は、３市町にある中学校の３年生の保護者とした。その主な理由は（１）対象者の居住地に空間的なまとまりがあり、地域間の比較に都合がよいこと（２）保護者は30－50代が中心と考えられ、社会的に活動度が高い年齢層に当たることの２点である。

八戸市については、八戸駅が市中心部から約５km西に離れている上、市街地が東西に広がっていることから、市内でも鉄道、特に青い森鉄道の利用状況に地域差があると予想された。このため、（１）市中心部の商業地域を学区とする八戸一中（２）同じく八戸二中（３）市街地東部の住宅地を学区とする小中野中（４）八戸駅一帯を学区とし、並行在来線の利用頻度が高いと考えられる三条中－の４校を対象とした（第２図）。また、三戸町と五戸町については、町中心部を学区とする三戸中と五戸中を対象とした。以上の６校について、３年生の保護者全員に調査を行った。回答者数は第１表の通りである。⁹⁾



第２図 八戸市内の調査対象４校の位置

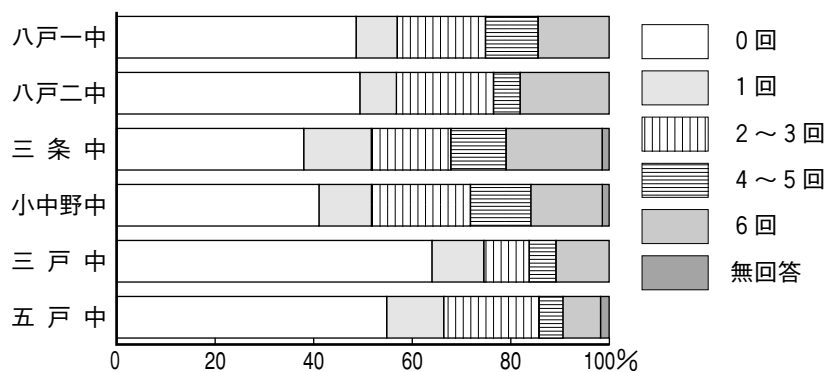
第１表 各中学校の調査対象者

回答者数	八戸一中	八戸二中	小中野中	三条中	三戸中	五戸中
1,068人	289人	97人	153人	177人	154人	198人

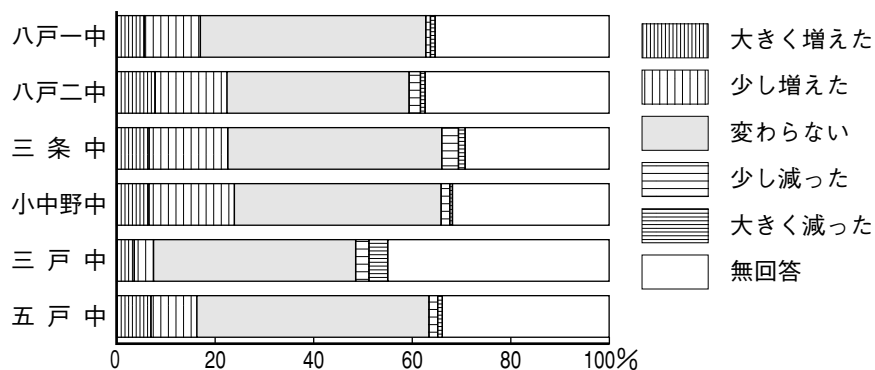
2. 「はやて」の利用状況

回答者の「はやて」利用回数を第3図に示した。開業後1年半を経過した時点でも、「はやて」を利用したことがない回答者は、八戸市内4校でも35.6－46.4%あり、三戸中や五戸中では半数を超える。

在来線特急「はつかり」運行当時と「はやて」運行後について、利用回数の変化を尋ねたところ、八戸市内の4校と五戸中では、利用回数が「大きく増えた」「少し増えた」という回答が合計16.7－24.2%あったのに対し、三戸中は利用回数が増えた回答者は7.8%（12人）にとどまり、減った回答者も6.5%（10人）あった（第4図）。



第3図 「はやて」利用回数



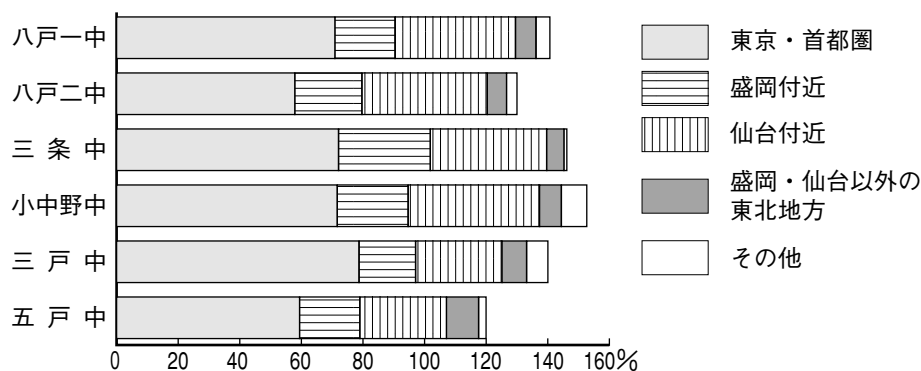
第4図 「はやて」利用回数の変化

「はつかり」と「はやて」とで利用回数が増えた人について、その理由をクロス集計で調べた結果、各校とも、移動時間の短縮やダイヤ改善が利用回数の増加をもたらしているとみられることが分かった。ただし三戸中では、「はつかり」よりも「はやて」の利用回数が減ったと答えた10人のうち、8人が「ダイヤが不便になったこと」を、5人が「運賃が高くなったこと」を理由として挙げており、並行在来線の経営分離が「はやて」利用の伸び悩みにもつながったことを示している。

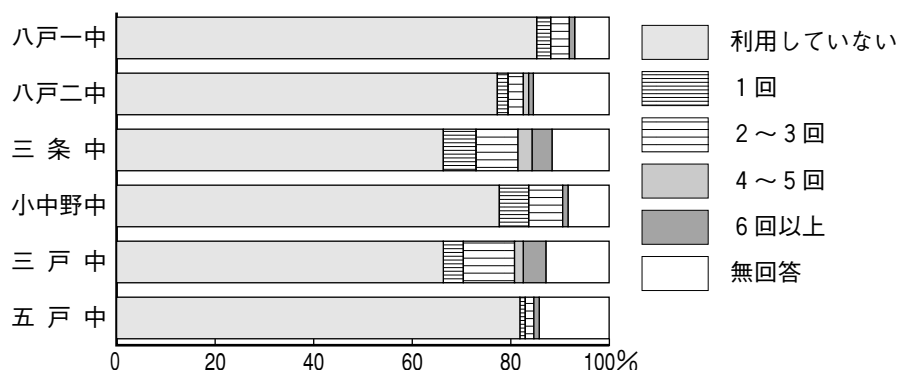
「はやて」の利用目的は、全体では「観光」「仕事」が最も多いが、三戸中は「観光」を挙げた回答が比較的少ない半面、「冠婚葬祭」が多く、やむを得ない事情で新幹線を利用する傾向が強いとみられる（第2表）。¹⁰⁾ また、「はやて」を利用して行ったことがある地域については、各校とも「東京・首都圏」が最多で57.7－78.7%に達している（第5図）。なお、利用目的と目的地とのクロス集計によれば、東京・首都圏への新幹線利用は観光目的が多く、仙台付近への利用は仕事目的が多い。

第2表 「はやて」利用目的（複数回答）

「はやて」利用目的	八戸一中	八戸二中	三条中	小中野中	三戸中	五戸中
仕事	②(38.2%)	②(42.3%)	①(44.2%)	①(43.0%)	①(45.9%)	①(38.3%)
買物	⑤(7.0%)	⑤(5.8%)	⑤(4.4%)	⑤(3.2%)	⑤(8.2%)	⑤(5.3%)
観光	①(45.9%)	①(46.2%)	②(38.1%)	①(43.0%)	②(31.1%)	②(35.1%)
帰省、冠婚葬祭	③(19.1%)	④(9.6%)	④(14.2%)	④(14.0%)	③(24.6%)	④(16.0%)
その他	④(16.6%)	③(26.9%)	③(21.2%)	③(19.4%)	④(13.1%)	③(23.4%)



第5図 「はやて」乗車時の目的地（複数回答）



第6図 並行在来線の利用回数

3. 並行在来線の利用状況

並行在来線の利用状況は第6図の通りである。沿線の三条中や三戸中でも、利用経験者はそれぞれ22.0%、20.8%にとどまる。全回答者1,068人中、利用経験者は129人にすぎない。このうち、並行在来線の経営分離に伴い利用頻度が「増えた」と答えたのは7.6%、「減った」が22.7%だった。特に三戸中では46.9%が減ったと答えている。

回答を個別にみると、利用回数が減った人は理由として「運賃値上げ」「ダイヤが不便になったこと」を挙げ、並行在来線の経営分離が利用減少につながっていることが分かった。逆に利用回数が増えた人は、主に「ダイヤが便利になったこと」を理由に挙げ、列車の増発が利用者増につながっているとみられる。ただし後述するように、その効果は極めて限定的と考えられる。

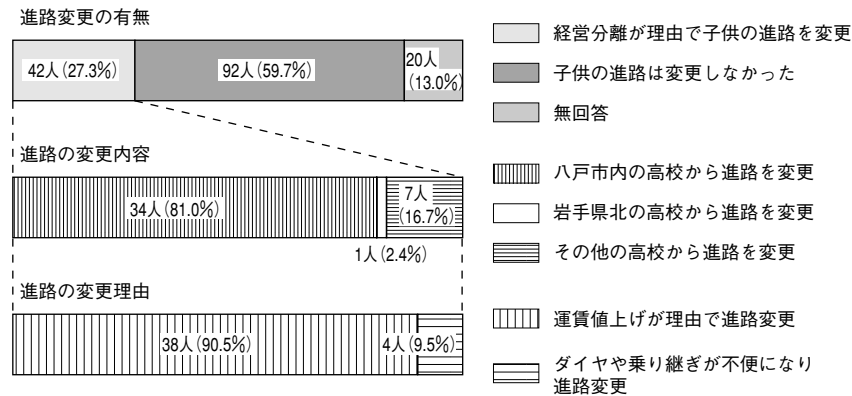
なお、並行在来線の主な利用目的（複数回答）は、「観光」41.1%、「買い物」20.9%、「帰省、冠婚葬祭」が17.8%だったが、定期券収入が見込める「通勤、通学」は3.9%にとどまった。

4. 高校進学への影響

前節で述べたように、調査対象とした中学3年生の保護者は並行在来線の利用頻度が低い。しか

し高校生にとって並行在来線は重要な通学手段の一つであり、運賃や利便性は、保護者が子供の進学先を決定する際、重要な判断材料になると考えられる。

そこで三戸中の保護者のみを対象に「子供を受験させる高校を選択する際、並行在来線の経営分離が影響したか否か」を尋ねた。その結果、回答者154人中42人（27.3%）が、鉄道通学が必要な高校から、地元の高校に進路を変えさせたと答えた（第7図）。

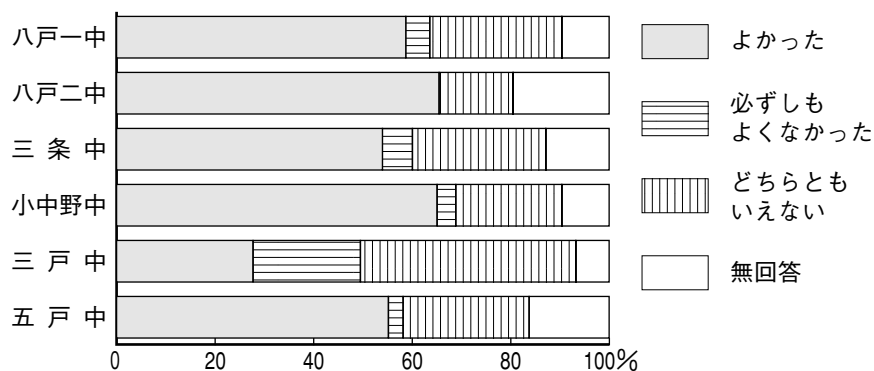


第7図 並行在来線の経営分離で子供の進学先を変えさせた保護者

自由記述を求めた設問では「通学定期代が2倍近くなり大変」「1カ月3万円弱の定期代が家計に響く」「子供の八戸方面への進学をあきらめさせ、不本意だ」といった回答があった。また、子供の進路変更に至らなかった親や、既に高校生の子供を鉄道通学させている親の間でも、経済的な圧迫感や不公平感が強いことが分かった。

5. 新幹線開業の評価

新幹線開業をどう評価するかを尋ねた設問では、八戸市内4校と五戸中では「よかった」が55.6～66.0%に達した。しかし、三戸中では27.9%にとどまる半面、「必ずしもよくなかった」が22.1%に上った（第8図）。



第8図 新幹線開業に対する評価

「新幹線開業が開業してよかったと思うこと」については、6校とも「移動時の利便向上」が最も多いが、2位以下は地域差がみられる。また、三戸中では、好ましい変化が「特にない」が28.6%に上る（第3表）。¹¹⁾

一方、「新幹線開業に伴い不安または心配に感じていること」は地域差が大きく、並行在来線沿線の三戸中や三条中では、並行在来線の経営分離を挙げる回答が多い。また、八戸駅に近い三条中

では、駅周辺整備に対する不満が高い（第4表）。

第3表 新幹線開業で良かったと思うこと（複数回答）

新幹線が開業してよかったことと思うこと	八戸一中	八戸二中	三条中	小中野中	三戸中	五戸中
東京や仙台・盛岡へ行きやすくなった	①(73.4%)	①(64.9%)	①(71.2%)	①(75.8%)	①(55.8%)	①(65.2%)
函館や弘前との行き来が活発になった	⑧(2.1%)	⑨(1.0%)	⑨(2.3%)	⑧(4.6%)	⑧(1.9%)	⑦(2.0%)
青森県や八戸が有名になった	②(33.2%)	②(27.8%)	②(22.6%)	②(24.8%)	③(11.7%)	④(16.2%)
街を歩いている人や観光客が増えた	⑥(9.0%)	④(9.3%)	⑥(13.0%)	⑤(10.5%)	④(9.7%)	②(24.2%)
地元の人や産業に活気が出てきた	④(14.9%)	⑥(6.2%)	⑤(18.1%)	③(22.9%)	⑤(9.1%)	⑤(13.1%)
八戸駅一帯が立派で便利になった	③(16.3%)	③(10.3%)	④(19.8%)	④(16.3%)	—	—
道路や観光地の整備が進んだ	⑤(12.1%)	④(9.3%)	②(22.6%)	⑥(6.5%)	⑤(9.1%)	③(23.2%)
特になし	⑦(7.6%)	⑥(6.2%)	⑦(6.2%)	⑦(5.2%)	②(28.6%)	⑥(12.1%)
その他	⑨(0.0%)	⑧(2.1%)	⑧(2.8%)	⑨(2.0%)	⑦(5.2%)	⑧(1.5%)

第4表 新幹線開業で不安、心配なこと（複数回答）

新幹線が開業して不安・心配に感じる事	八戸一中	八戸二中	三条中	小中野中	三戸中	五戸中
在来線が不便で高くなった	⑥(13.5%)	②(22.7%)	②(31.6%)	④(15.7%)	①(69.5%)	③(18.7%)
函館や弘前との行き来が活発になっていない	⑨(0.7%)	⑨(2.1%)	⑨(1.1%)	⑨(3.3%)	⑧(0.0%)	⑤(3.5%)
青森県や八戸が有名になっていない	⑦(4.8%)	⑧(3.1%)	⑧(1.7%)	⑦(5.2%)	⑦(1.9%)	⑧(2.0%)
若者や買い物客が流出している	④(17.6%)	⑥(13.4%)	⑦(8.5%)	④(15.7%)	④(12.3%)	④(11.6%)
地元の人や産業に活気が出ていない	③(18.7%)	④(14.4%)	④(15.3%)	③(20.3%)	④(12.3%)	⑤(3.5%)
街並みが代わり映えない	①(38.8%)	①(25.8%)	①(42.4%)	①(37.3%)	—	—
建設費負担で青森県の借金がかさむ	⑤(16.6%)	③(15.5%)	③(19.8%)	⑥(14.4%)	②(16.2%)	②(20.2%)
特になし	②(21.1%)	④(14.4%)	⑤(12.4%)	②(20.9%)	③(14.9%)	①(36.4%)
その他	⑦(4.8%)	⑦(5.2%)	⑥(11.9%)	⑧(3.9%)	⑥(3.9%)	⑦(3.0%)

6. 格差の発生

新幹線開業が地域に及ぼした影響の全容を明らかにするには、本来ならより広い地域を対象に、高校生や高齢者を含むより多様な住民への調査を行う必要がある。その意味で、今回の調査は限定的なものである。

それでも、八戸地域では、新幹線開業を肯定的に評価している中学生保護者が60%前後に達する一方、開業後1年半を経過した時点で、半数近くが一度も新幹線を利用していない状況が明らかになった。

調査対象地域のうち、八戸市と五戸町では、主に新幹線開業に伴う利便向上によって、長距離の鉄道需要そのものが拡大したとみられる。開業に伴う変化として「出掛けたい気持ちが強くなった」「乗る用事が増えた」といった回答が上位を占める学校もあることから、新幹線開業自体が旅行などのモチベーションとなったり、ビジネス需要を開拓した可能性を指摘できる。

しかし、三戸町は状況が異なる。住民が青森市や盛岡以南に向かう場合は、新幹線開業前なら三戸駅から直接、特急列車に乗車できた。しかし現在は、長距離列車に乗車するには、最寄りの新幹線停車駅である約16km南の二戸駅（岩手県二戸市）、あるいは約30km北の八戸駅まで、並行在来線や自家用車を利用する必要がある。

自由記述では、三戸中保護者に「二戸駅から新幹線に乗車するようになった」という回答が目立ち、新幹線乗車の際には、主に二戸駅への利用シフトが進んでいると推測できる。

一連の調査結果を総合すると、並行在来線沿線は、新幹線開業と並行在来線の経営分離に伴い、新幹線と並行在来線双方からの疎外が進んでいると考えられる。つまり、新幹線開業は、三戸町付近と他地域との間に新たな格差を発生させたと結論づけられる。¹²⁾

Ⅳ. 旅客動向の変化

本章では、JR東日本および航空会社、バス会社などの資料、さらに筆者が行ったヒアリングの結果に基づき、新幹線開業に伴う各種交通機関の利用状況の変化について述べる。

1. 鉄道利用者の変化

JR東日本の一連の発表によれば、「はやて」盛岡－八戸間の利用者は、開業後1カ月間の平均で、前年同期の在来線特急の利用者数より46%増加した。同じく6カ月間では53%増、開業後1年間でも51%増を記録した。

JRグループは新幹線八戸開業に際し、盛岡と青森が起点だった在来線の特急網を、八戸と弘前、函館起点に再編し、利用者の取り込みを図った。その結果、八戸－青森間の利用者は、開業後1年間の平均で、開業前よりも25%増加した。

ただし、八戸地域に限れば、新幹線開業に伴う通勤・通学利用は、ほとんど進んでいないとみられる。JR東日本は定期券利用者のデータを公表していないが、筆者が2004年11月、同社盛岡支社に行ったヒアリングによると、盛岡－八戸間の通勤・通学定期券利用者は10人程度である。

一方、青い森鉄道が2005年3月に公表した中期経営計画によれば、2003年度の1日当たり利用者は2,289人で、当初予測の3,182人を28%下回った。また、同年度の営業収益は、予算額約5億2,500万円に対し、決算額は4億4,400万円にとどまった。

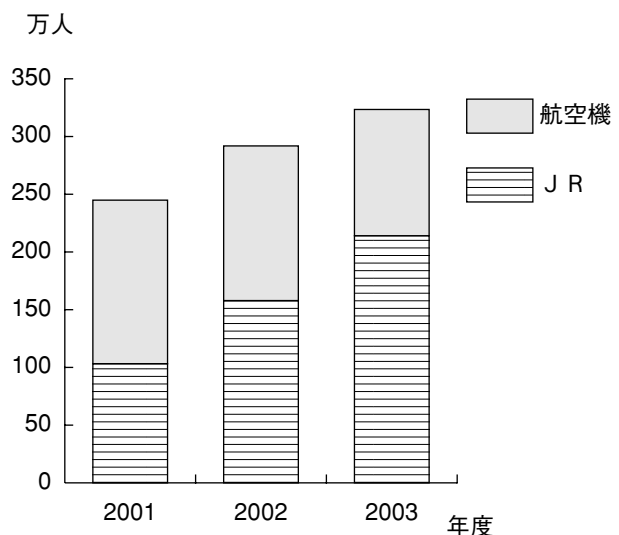
2. 航空機利用者の変化

新幹線開業前、東北新幹線と競合する青森－羽田線には日本エアシステム（現日本航空）が1日5往復、全日本空輸が3往復を運航し、青森県新幹線・交通政策課の集計によれば、2002年度までは年間100万人前後の利用者があった。

しかし、新幹線開業と日本エアシステム・日本航空の統合が契機となって、全日空は2003年4月に撤退した。代わりに新規航空会社スカイマークエアラインズが参入して路線を引き継いだ。搭乗率が30%台に低迷したことから、やはり同年11月で撤退し、青森－羽田線は9年4カ月ぶりに日本航空の単独運航路線となった。その結果、2003年度の利用者は、新幹線開業前の2001年度に比べて10%以上減少し、88万人余りとどまった上、搭乗率も約60%と、約5ポイント低下した。

一方、八戸市の最寄り空港である三沢空港と羽田を結ぶ路線も、1日4往復から3往復に減り、機材が約300人乗りの中型機から約160人乗りの小型機に替わった。このため2003年度の利用者は約25万人と、2001年度と比べて、44%減少した。

JR東日本の会社要覧によると、首都圏（同社の東京、横浜、八王子、大宮各支社管内）と青森県地域との間の輸送人員は、新幹線八戸開業前の2001年度には、JR約104万人に対し航空機（青森－羽田線と三沢－羽田線の合計）が約140万人で、シェアは43対57と航空機が優位に立っていた。しかし、2003年度にはJRが約215万人に対し航空機が約108万人となり、シェアが67対33と逆転した。JR利用者は航空機利用者の減少分を上回る伸びを見せ、首都圏－青森県間の輸送人員自体が増加した（第9図）。



第9図 首都圏－青森県間の輸送人員シェア

（JR東日本会社要覧から作成）

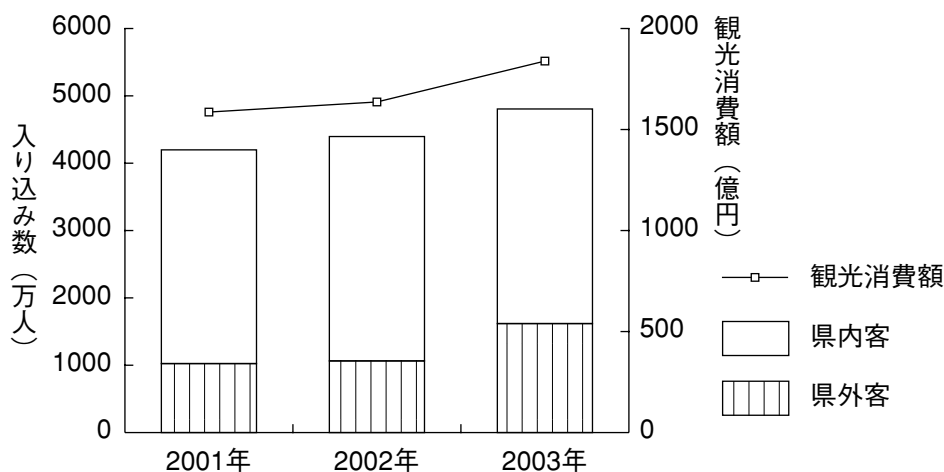
3. 高速バス利用者の変化

新幹線や接続特急と競合する高速バス路線は、新幹線八戸開業後、一部路線の利用者が大きく減少した。最も深刻な影響を受けたのは、八戸開業以前の新幹線ターミナルである盛岡駅と青森県弘前市を結ぶ路線だった。¹³⁾ 東北運輸局の2004年8月の調べによると、同路線の利用者数は2001年度約28万8,000人だったが、2003年度は約19万人と、2001年度に比べて34%減少した。

同路線は、青森県津軽地方一円の地域バス路線を運営する弘南バス（本社弘前市）などが運行している。同社に対するヒアリングによれば、高速バス路線は経営難に苦しむ同社にとって、ドル箱と言える存在である。このため、新幹線が競合するバス路線を圧迫し、結果的に、地域の公共交通網を支えるバス会社の経営基盤を圧迫するという構図が出来上がっている。

V. 観光客の動向

青森県観光推進課が2004年8月に発表した調査結果によると、2003年1～12月の観光レクリエーション客の入り込み数は、前年比9.2%増の4,830万人を記録した。県内客が3,226万人と前年比4.2%減だったにもかかわらず、県外客は1,604万人で51.7%増加した。また、観光消費額も12.1%増の1,848億円となった。ヒアリングに対し、同課は増加の最大要因に新幹線開業を挙げている（第10図）。



第10図 青森県への観光客入り込み数および観光消費額の推移

(青森県資料から作成)

第5表 青森県の主要観光地における観光客入り込み数の変化

(青森県資料から作成、単位：人)

	2002年1月	2003年1月	2004年1月
青森観光物産館（青森市）	23,400	30,500	23,800
浅虫水族館（同）	9,862	11,822	14,901
ねぶたの里（同）	1,874	2,041	3,156
八甲田ロープウェー（同）	23,613	26,113	24,128
弘前市立観光館（弘前市）	27,457	21,490	28,113
津軽藩ねぶた村（同）	900	5,500	4,000
太宰治記念館斜陽館（金木町）	1,205	1,216	1,720
白神山地ビジターセンター（西目屋村）	798	707	771
十和田湖遊覧船	2,309	3,548	2,611
石ヶ戸休憩所（奥入瀬溪流）	3,524	10,263	6,537
むつ下北観光物産館	3,711	4,719	3,591
八戸市内ホテル（18施設）	24,379	27,623	28,975

しかし、県が2002-2003年度にまとめたデータに基づき、新幹線開業前後における主要観光地への入り込み状況の変化をみると、開業直後には大半の観光地で入り込み客数が大きく増加したものの、開業2年目の2003年冬には、十和田湖などの入り込み客が開業前の水準を割り込んでいる（第5表）。このため、開業から1年も経過しない時点で、青森県内の一部では新幹線効果が一段落したという受け止め方があった。

このほか青森県は、新幹線開業に際して、旅客動向調査（2002-2003年度、対象者延べ3,900人）、観光客実態調査（同、対象者延べ6万2,300人）を実施している。¹⁴⁾

これらの調査結果によれば、新幹線開業後には首都圏からの旅客が倍増し、目的では「観光」が、年代別では60歳以上が増えた。観光目的の来県増加を反映し、新幹線開業後は「日帰り」「1泊2日」の旅行者の割合が減少する半面、「2泊3日」の割合が増加した。また、首都圏と青森県の間を旅客が移動する主な手段は、開業前は「JR東北線と東北新幹線」が57%、「高速バスと東北新幹線」が9%、「航空機」が32%だったのに対し、開業後は「東北新幹線」が75%、「航空機」が22%に変化している。¹⁵⁾

Ⅵ. 経済面での変化

本章では、新幹線開業が企業活動や地元経済にもたらした変化について、各種組織が実施した調査の結果と、筆者の現地調査およびヒアリングに基づいて確認する。

1. 企業活動への影響

八戸信用金庫が2003年12月に発表したりポートによれば、新幹線は開業後1年間で、八戸市一円に182億円の経済効果をもたらした（第6表）。内訳は、新幹線開業が契機となったとみられるホテル、マンション、商業施設などの建設投資が99億8,000万円、飲食その他が34億6,400万円、土産品販売が20億1,300万円などで、八戸市に新たに92億8,900万円の付加価値が生み出されたと推計している。この金額は、1998年度の市民所得7,066億2,800万円の1.3%に当たる。¹⁶⁾

第6表 新幹線開業が1年間で八戸市一円にもたらした経済効果

（八戸信用金庫資料から作成、単位：100万円）

分 野	内 訳	金 額
二 次 交 通	タクシー	201
	バス	189
	貸し切りバス・レンタカー	144
宿 泊	ホテル	488
消 費	土産品	2,013
	飲食その他	3,464
	弁当	213
観 光 施 設		8
広告宣伝費		110
建 設 投 資		9,980
不動産収入	不動産売買	1,000
	不動産貸借	419
合 計		18,229

新幹線が新たな事業活動を誘発した事例も少なくない。

地元商業者らは2002年11月、市中心部の商店街に「環境対応型の屋台村」をうたった「みろく横丁」を開設した。二十数店の店舗には1年間で26万人の来客があったとされ、地元住民と観光客双方に、八戸市の新名所として定着した。

また、新幹線開業に合わせて市の商業界が展開した「食文化創造都市事業」の一環として、青森県特有の魚だし味ラーメンを飲食店の共通メニュー化した「八戸らーめん」の取り組みも、開業後の1年間で100万食を販売する実績を上げた。

一方、八戸駅の北東約4kmにある郊外型食品市場「八食センター」は、新幹線開業に合わせて八戸駅から100円バスを運行し、飲食棟2棟を増設した。その結果、2003年の年間利用者は前年比30%増の300万人、売上高も20%増の80億円に達した。

このほか、個人レベルでの取り組みが成果を挙げた事例もある。筆者の調査によれば、八戸市内のある女性カレー店経営者は、土産物生産や販売の経験が全くないにもかかわらず、新幹線開業決定を契機に独自の土産品開発を決意し、2年掛かりで資金の確保と開発を試みた。その結果、カレー味のイカめしなど複数の土産品を定番商品に成長させることに成功した。¹⁷⁾ 新幹線開業が、物産業界関係者以外にも、意識変革とビジネスチャンスをもたらした事例といえる。

しかし、これらのような事例は、まだ限定的なものであるとみられる。

八戸商工会議所が2003年11月、同会議所会員を対象に行った調査によると、回答会員企業1,454社のうち、新幹線開業によって営業、販売地域が拡大したと回答した企業は6.7%にとどまった。今後2、3年の影響予測に関する回答結果は、「大いにプラス」4.3%、「多少プラス」28.4%、「プラスマイナス同程度」10.7%、「影響なし」50.3%と、企業の半数は新幹線がもたらす恩恵に否定的だった。

2. 県内一円への影響

青森県統計分析課が県内100人の「景気ウオッチャー」を対象に、2003年1月から3カ月おきに5度実施した調査¹⁸⁾によると、県南地域（南部地方から下北半島を除いた地域）と、津軽半島や下北半島とでは、新幹線開業効果についての評価や、その変化の様相が異なる。2003年1月の調査では、県南地域の回答者の62%が、何らかの形で開業効果があったと評価していたのに対して、津軽、下北半島では、開業効果を認める回答が11-14%にとどまった。この地域差について担当課は、調査時点が開業直後であり、津軽、下北半島にまで八戸開業の影響が及んでいなかったことが理由であると分析している。同年7月の調査によると、津軽、下北半島の回答の37-40%が開業効果を認め、上記の地域間の差が小さくなった。

それでも、県南地域とそれ以外の地域とでは、開業効果に対する評価の差が大きい。2003年10月、2004年1月の調査では、開業効果を評価する回答が県南地域では70%を越えていたのに対し、他の地域では、効果を評価する回答が調査を追って増えてはいるものの、30-43%にとどまっている。

3. 消費動向への影響

新幹線開業に伴う負の影響として、地元消費者の域外や大都市への流出、いわゆるストロー現象がある。¹⁹⁾

青森県経営振興課が2004年3月に発表した分析によると、青森県と県商工会議所連合会、県商工会連合会が作成した2000年度と2003年度の「消費購買動向による商圈調査報告書」を比較した結果、通信販売やインターネット利用分を除いた八戸市から東京都への消費購買流出率は、身の回り品・雑貨（靴・鞆、化粧品・医薬品、カメラ・時計）が2000年度0.1%、2003年度0.2%、衣料品（呉服、紳士服、婦人服、子供服、下着）は同じく0.1%、0.2%と、わずかに増加がみられた。仙台市については、身の回り品・雑貨が0.1%から0.2%へと微増した半面、衣料品は0.2%から0.1%に微減した。

さらに、盛岡市については、両年度とも身の回り品・雑貨、衣料品の流出率がゼロだったことに加え、同市から八戸市への消費購買流入率が、身の回り品・雑貨が1998年度0.0%、2003年度0.2%、衣料品が同じく0.0%、0.4%と微増した。

同課へのヒアリングによれば、新幹線八戸開業に伴うストロー現象の発生を即断できる大きな変化は認められないものの、追跡的な調査が必要との認識を示している。

VII. 新幹線開業に対する地元の評価および考察

1. 青森県や地元経済界の評価

既述のように、JR東日本や青森県、八戸市、地元経済界は、新幹線開業区間の乗客が在来線当時より増えたこと、観光振興に一定の成果があったことなどを根拠に、新幹線開業を「成功」と位置付けている。

筆者が2004年6月、青森県新幹線・交通政策課に対して行ったヒアリングによれば、同課は新幹線開業に伴って（1）県民の交流機会や来県者が増え、観光を中心に産業、経済活性化に寄与するとともに、地元企業にとってビジネスチャンスが増大した（2）個人にとっても行動範囲拡大、文化・教養など生活の質向上が実現できた一などの効果が得られたと評価している。

一方、八戸商工会議所は同年7月の筆者のヒアリングに対し、新幹線開業がもたらした最大の経済的效果として、八戸市一円を目的地とした旅行商品の定着を挙げた。地元では、八戸市とその周辺は観光資源に乏しい、あるいは観光が地元の産業として成立しにくいという認識があった。しかし、新幹線開業キャンペーンを契機に大手旅行代理店との接点生まれ、旅行客の確保に成功したという。同会議所はこのほか、前章で述べた「みろく横丁」や「八戸らーめん」の成功などを成果に挙げている。

また、八戸信用金庫に対するヒアリングでは、同信金は新幹線開業がもたらした大きな成果として、土産物の市場規模が約20億円から約40億円に倍増したことを挙げた。土産物の人気ランキングでは、新幹線開業を契機に開発された新規商品が上位をほぼ独占しているという。

なお、新幹線開業の効果については、八戸商工会議所、八戸信用金庫とも、地元商業界に対する意識改革をもたらした事実自体を極めて高く評価している。

ただし、前章までみてきたように、新幹線開業によって経済的な恩恵を受けた地域や業種は限定的と言わざるを得ず、八戸市の経済界も、その事実を認めている。八戸信用金庫は開業効果の範囲が限られている要因として、多くの企業が新幹線開業をビジネスチャンスとして積極的に受け止めず、営業活動拡大などの対策を講じなかったことを挙げている。

ところで、八戸市は新幹線開業に際し、八戸駅舎や駅周辺の整備を行ったほか、八戸商工会議所とともに「新幹線八戸駅開業事業実行委員会」を組織して開業記念イベントなどの準備に当たった。しかし、開業対策を担当した新幹線交通政策室は2003年度限りでなくなり、現時点では新幹線開業の効果を評価する担当部署そのものがない状態にある。

2. 新幹線開業がもたらした負の影響

新幹線八戸開業は地元で一定の効果をもたしたが、前章までみてきたように負の影響も大きく、並行在来線沿線のように、不利益を被った地域も存在する。

東北新幹線と競合関係にある航空機は、既述のように東京と青森県を結ぶ空路が縮小した。しかも、青森－羽田線の減便規模は旅客シェアの縮小幅を上回っている上、2社乗り入れから1社化したことに伴い、料金が他の路線に比べて割高になった。²⁰⁾

また、やはり既述のように、新幹線および接続特急と競合する高速バス路線の利用者が減少し、

バス会社の収入減をもたらしている。青森県は2000年3月、新幹線開業後に向けて「青い森の新世紀総合交通ビジョン」を策定し、「基幹的交通体系と地域交通体系を直結・融合することにより継ぎ目のないスムーズな移動を確保するためのネットワーク整備を図る」ことをうたった。バス路線は地域交通体系を担う存在と位置付けられたが、新幹線がバス会社の経営基盤を脅かすという図式は想定されていなかった。

だが、新幹線による最も大きな負の影響は、県財政の圧迫である。

青森県新幹線・交通政策課へのヒアリングによれば、盛岡－新青森間の建設費地元負担は1,890億円、利子分を含めると2,174億円に上る。また、並行在来線の経営分離に要した初期費用は、青い森鉄道への出資金が3億3,000万円、同鉄道の線路をJR東日本から取得する費用が23億7,000万円などに達する。

しかも、第Ⅳ章で述べたように、青い森鉄道は利用者が当初見込みを大きく下回り、2005－2008年度は、県に支払う2－3億円程度の線路使用料を全額免除されても、1,000万円前後の赤字が発生する見通しにある。この赤字は最終的には、県が補填することになる。

青森県の一般会計当初予算は7,000億円台の規模しかない上、県財政は財政再建団体に転落する寸前の状況にある。2003年6月、県財政課および新幹線・交通政策課に対して行ったヒアリングによれば、盛岡－新青森間の建設費負担に伴う県債償還は2028年度まで続き、2010－2020年度は年間100億円を超える。県財政課は、新幹線建設費の地元負担が、県財政を圧迫する最大要因と位置付けている。

3. 整備新幹線構想と受け入れ態勢の問題点

既述のように、新幹線八戸開業の効果は地域的、分野的に限られる一方、地元には大きな負担や格差が発生している。その主な原因としては、整備新幹線構想そのものに内在する問題点と、それに関連する地元の受け入れ態勢の問題点が考えられる。本節では、これらの問題点について考察する。

1) 整備新幹線構想自体の問題点

整備新幹線はもともと、「国土の均衡ある発展」を目指し、地域間的高速ネットワーク構築を図るために建設が提唱された。建設促進運動に際しては、定住人口や県民所得の増加を試算した多くの報告書が作成され、新幹線建設は地域振興に貢献するとされた。²¹⁾

しかし、構想策定から着工まで20年以上が経過する間に、空路や高速道路網が著しく発達し、製造業の海外移転が進むなど、産業や交通の環境は大きく変化した。その結果、新幹線抜きでも交流人口が拡大したり、逆に新幹線が開通しても産業振興に直結しないといった状況が想定されるようになり、新幹線がどのような形で地域振興に貢献できるか、位置付けが曖昧になったと考えられる。²²⁾

筆者は2002年8月から10月にかけて、青森県幹部がどのような目的意識で新幹線建設促進運動に携わってきたかを明らかにするため、故・北村正哉元青森県知事および歴代の担当部課長7人に対しヒアリングを実施した。

北村元知事自身はもともと、新幹線建設の目的を「産業構造の高度化」と位置付け、新幹線によって企業誘致や技術移転を促して、住民の雇用確保や所得向上、さらには経済的・文化的意識の向上を実現しようと考えていた。

しかし、整備新幹線の着工が棚上げされ続けた経緯もあり、歴代部課長の大半は「建設促進運動に忙殺され、具体的な新幹線の活用策を検討する余地はなかった」という趣旨の回答をした。つまり、青森県では新幹線の建設自体が目的化する一方、新幹線を活用した所得向上や定住促進などの具体的施策を検討しきれないまま、建設促進運動を先行させざるを得なかったとみられる。

にもかかわらず、整備新幹線建設費の一部を地元が負担し、また並行在来線を経営分離する建設

スキームが導入されたことで、整備新幹線建設の政策的な意義は決定的に変化した。新幹線がどのような形で地域振興に寄与するか、必ずしも予測ができず、地域振興自体の定義もあいまいなまま、地元が大きな負担を強いられることが決まった。

地元の側も本来なら、新幹線建設によって誰にどのような形で利害が及ぶかを精査した上で、巨額の地元負担に見合ったメリットをどう創出するか、逆にデメリットをどう克服するかといった点を、地域政策と関連付けて議論し、建設の可否を判断すべきだった。建設断念という選択肢もあり得たはずだった。

だが現実には、地元県や沿線市町村は新幹線建設を「地元の悲願」と位置付けて建設促進運動を展開してきた経緯があった。何よりも、政府と自民党の交渉によって着工条件が決まる過程においては、地元が着工の是非を論じる実質的な権限も、時間的余裕もなかった。²³⁾ さらに、既述のように、新幹線が地域にもたらすメリットやデメリットの予測が困難だった事情もあった。

結果的には、地元は新幹線によってメリットを得るという明確な担保がないまま、建設費地元負担と並行在来線の経営分離を受け入れるしかなかった。

船橋ほか（2001）は新幹線がもたらす負の影響および、整備新幹線構想自体の複雑な政治的、社会的背景や地域振興との関連を検討し、整備新幹線建設を公共投資の適切な管理の失敗例と位置付けるとともに、政策内容や政策決定過程を改善する必要性を指摘している。

2) 開業受け入れ態勢の問題点

既述のように、新幹線が地域振興に果たす役割は必ずしも明確でなく、「新幹線は地域振興の必要条件にはなるが、十分条件にはなり得ない」（平石、2002）²⁴⁾ と、地元の自助努力の必要性が強調された。

しかし前項でも述べたように、新幹線開業前の青森県や八戸市では、観光面を含めて（1）どのような利害がどこに存在するか（2）新幹線の建設を具体的にどのような施策と関連付けて、どのような目的の達成を図るべきか—といった点について、必ずしも明確な議論や共通認識が存在していなかった。

筆者のヒアリングでも、新幹線開業を無条件で歓迎するムードがある一方、既述のように、積極的にビジネスチャンスととらえない企業群や地域もあり、開業態勢づくりは順調には進まなかった。同じ青森県内でも、八戸市が位置する南部地方と津軽地方とでは経済的、文化的交流がそれほど活発ではなく、津軽地方では八戸開業を身近に感じづらいという事情も背景にあった。

加えて、筆者のヒアリングによれば、八戸開業前の時点で、県と市町村、経済界の間には開業態勢づくりのイニシアティブを誰が取るかについて認識の開きがあった。県側は、建設促進運動では中心的な役割を果たしながらも、新幹線を活用した施策や事業の展開は、沿線市町村や経済界の役割だという意識があった。他方、市町村や経済界には、新幹線の開業対策においても県のリーダーシップを期待する声が強かった。

結局、青森県は2000年10月、全県的な視野から開業準備を検討する組織として「東北新幹線青森県産業振興対策協議会」を設置し、翌2001年5月には「新幹線青森県開業効果活用協議会」に改組した。同活用協議会は2002年3月、23項目の提言を盛った報告書を県に提出したが、開業までの実質的な残り時間は8カ月しかなく実効性は乏しかった。²⁵⁾ 逆に言えば、県の一連の施策には、新幹線開業に対する地元の認識や対応の限界が反映していたと指摘できる。

VIII. 終わりに

以上みてきたように、東北新幹線八戸開業は、利用者への利便向上や、観光面を中心とする地元への経済的な恩恵をもたらした。私用やビジネスで新幹線を利用する地元住民は、大きなメリットを享受しているとされる。²⁶⁾しかし、住民のどの程度が、どのようなメリットを実感し、新幹線建設が地域振興策としてどの程度有益だったかは、まだ明らかではない。加えて、経済的な恩恵は地域的にも分野的にも限定的と言わざるを得ず、特に並行在来線沿線は大きな不利益を被っている。

結果的に、青森県は30年以上にわたって整備新幹線建設促進運動を進めてきたにもかかわらず、八戸開業の時点では、地元の開業準備態勢づくりは必ずしも十分ではなく、新幹線開業がもたらすメリットを最大化し、デメリットを最小化することはできなかったと結論づけられよう。

その要因としては、地元の認識や取り組みが足りなかったことが挙げられるが、整備新幹線構想自体が抱える問題点や制約も大きく影響していると考えられる。

東北新幹線は2004年12月、2010年度末に新青森開業・全線開通を迎えることが決まった。青森県一円では、観光面を中心とする開業準備や、駅周辺整備が進んでいる。八戸開業を間近に体験し、準備作業のノウハウを習得した影響か、八戸開業時に比べると開業準備のペース自体は早い。しかし、駅一帯にどんな機能を持たせるか、また市街地とのアクセス方法をどうするかといった課題が未解決なことに加えて、青森まで延伸される青い森鉄道の経営についても、JR東日本からの設備取得費用、開業後の需要など、未確定要素や不安要素が多く、八戸開業が残した教訓が新青森開業で生かされるか、先行きは不透明な状態にある。

さらに、2005年5月には北海道新幹線（新青森－新函館間148.8km）が着工し、2015年度完成を目指している。青森県の負担分は700億円以上と見込まれ、東北新幹線と北海道新幹線を合わせた地元負担額は、整備新幹線沿線で最高の約2,600億円に達する。

新幹線建設は住民の意識や生活様式を大きく変えると言われるものの、現実問題として、すべての産業やすべての住民が、新幹線開業によって直接的なメリットを受けるわけではない。その一方で、最大のデメリットといえる地元負担は、青森県の場合、県財政の圧迫という形で、既にあらゆる住民に及んでいる。

新幹線の建設が進んでいる以上、整備新幹線問題の焦点は、いかにメリットを最大化し、デメリットを最小化して、地元負担に見合った効果を得るかという課題に尽きる。そして、この課題を実現するには、新幹線や二次交通の利用状況、さらには新幹線が各産業や住民生活に及ぼす影響について、あらためて総合的にデータを収集し、利害や解決すべき問題の所在と関係主体を明らかにする必要がある。その上で、適切な施策や事業との連携を図るため、行政や経済界、NPOなどによる議論・調整・運動の場または組織を、可能な限り早急に構築する必要がある。

謝辞

調査にご協力いただいた中学校6校の先生方、生徒および保護者の皆さんと、ご指導ご助言をいただいた東北大学の日野正輝教授、高崎経済大学の戸所隆教授、弘前大学大学院地域社会研究科大学院生の方々、データ集計にご協力いただいた弘前大学教育学部学生の福岡優太氏、ヒアリングにご協力いただいた青森県新幹線・交通政策課はじめ各県の新幹線担当課、東奥日報社編集局ならびに支社局の方々に心から感謝申し上げます。

なお、本稿は東北地理学会2002年度秋季学術大会、同2003年度春季学術大会、2004年10月の日本都市学会第51回大会で発表した内容に、データを追加するとともに、一部処理基準を見直して、再集計と分析を行ったものである。

注釈

- 1) 途中駅の二戸駅には11往復、いわて沼宮内駅には8往復が停車する。また、盛岡駅発着の列車は、大半が各駅停車タイプの「やまびこ」となった。
- 2) JR東日本は新幹線や接続特急の利用者の実数を明らかにしておらず、開業1周年などの節目に、開業以降の期間を通算した1日平均利用者数と、前年比の増減だけを発表している。
- 3) 一例を挙げれば、三戸駅から八戸市中心部の最寄り駅である本八戸駅（JR八戸線）までの運賃は2倍に上昇した。また三戸駅の発着列車本数は、JR時代は特急、普通列車合わせて1日54本だったが、経営分離に伴い普通、快速の計36本に減少した。
- 4) 長野経済研究所（1998）：新幹線が誘発した地域構造変革の兆し、経済月報、1998年11月号、pp21-30
- 5) 青森県・青森県観光連盟（2004）：新幹線開業前後における観光客実態調査及び観光事業従事者意識調査集計・分析報告書
- 6) 筆者は青森県の地方紙東奥日報の記者として、整備新幹線の取材と並行してヒアリングを行った。主な対象はJRグループ、国土交通省、青森県をはじめとする整備新幹線沿線道県の新幹線担当課および経済団体、八戸市、青森市などの新幹線担当課および経済団体等である。
- 7) 地元負担は90%までが県債発行を認められ、このうち元利を含めて50%が地方交付税で措置されるため、実質的な負担は6分の1程度とされる。
- 8) 五戸町は2004年7月に隣接する倉石村と合併し、人口約2万2,000人となった。
- 9) 回答者の年齢構成や性別の構成比には、6校とも大きな差異はない。また、各種のクロス集計結果を見る限り、特定の職種などと利用傾向との対応関係は見いだせなかった。
- 10) 各校とも「その他」の主な内容は、子供の受験・進学への付き添い、単身赴任先との往復などである。
- 11) 三戸中と五戸中については、八戸駅前の景観に関する質問項目などを割愛した。
- 12) 三戸町は高速道路から外れ、高速バス路線もない。
- 13) 鉄道は高速道路より地理的には遠回りである上、新幹線八戸開業前は、盛岡市と弘前市を直接結ぶ在来線特急はなかった。
- 14) 長野県交通政策課や秋田県建設交通政策課へのヒアリングによると、長野新幹線や秋田新幹線の開業時には、両県ともこの種の調査は実施しておらず、青森県の取り組みは非常に積極的なものと評価できる。ただし、青森県も県民一般を対象にした利用状況調査は行っていない。
- 15) 八戸商工会議所が会員企業を対象に実施した出張手段の変化に関する調査によると、仙台までの出張では自家用車から新幹線への、東京までの出張では航空機や夜行列車（新幹線開業で廃止）から新幹線へのシフトが起きている。
- 16) その後、八戸駅前や本八戸駅前にビジネスホテルが相次いで進出し、建設投資による経済効果はさらに拡大したとみられる。
- 17) 2002年1月27日付東奥日報朝刊を参照。
- 18) 県内の景況感を明らかにするため毎年行っている景気ウォッチャー調査に併せて、タクシー運転手、コンビニエンスストア店員など景気動向に敏感な業種の人々100人を対象に選び、新幹線開業に関する調査を実施した。
- 19) 八戸市は2003年度で商圏人口66万8,615人、吸収率人口39万4,789人と、青森県内で最大の商圏を持つ。
- 20) 2004年12月16日付東奥日報朝刊を参照。
- 21) 青森県（1997）：東北新幹線盛岡・新青森（石江）間フル規格建設による地域振興効果測定調査報告書などがある。
- 22) 国土交通省や整備新幹線沿線道県は現在、鉄道が地球温暖化対策として有効であり、高齢化社会にも対応した高速移動手段であるとの主張を強めている。
- 23) 東奥日報連載「はやてへの軌跡」（2002年11月9-27日）に詳しい。
- 24) 平石和昭（2002）：新幹線と地域振興、交通新聞社、p190
- 25) 新幹線青森県開業効果活用協議会は八戸開業を迎えた2002年度、実質的に休眠状態に陥った。青森県は知事交代などを経て、2004年2月に新たな新幹線対応組織「新幹線効果活用推進会議」を設置した。
- 26) 東奥日報連載「東北新幹線光と影」第1部（2003年11月18-23日）に詳しい。

文献

- 青森県（2004）：東北新幹線八戸駅開業旅客動向等調査
- 青森県統計分析課（2004）：新幹線開業による景気への影響について—青森県景気ウォッチャーへのアンケート調査
- 青森県・青森県商工会議所連合会・青森県商工会連合会（2004）：消費購買動向による商圏調査報告書
- 東北新幹線八戸駅開業協議会（2004）：東北新幹線盛岡・八戸間開業影響調査結果報告書
- 船橋晴俊、角一典、湯浅陽一、水澤弘光（2001）：「政府の失敗」の社会学、ハーベスト社、p285
- 八戸商工会議所（2004）：東北新幹線八戸駅開業効果・適応状況調査報告書
- 東日本旅客鉄道会社（JR東日本）：会社要覧2003、会社要覧2004