

平成 18 年度マスターセンター補助事業

新幹線新青森駅開業を契機とした 青森県全体の観光振興に関する調査研究

報 告 書

平成 18 年 12 月

社団法人 中小企業診断協会 青森県支部

はじめに

社団法人中小企業診断協会青森県支部では、平成 15 年度より「支部における調査・研究事業」に取り組んでいる。15 年度は、県内産業界へ「創業の道しるべ」を示し、地域の活性や雇用の創造の一助とするために、「創業・新規事業の展開」に関する調査・研究を実施した。その結果、青森県民の創業に対する意欲が低くないことを明らかにし、将来への期待を持たせるムードを掴めた。

平成 16 年度と平成 17 年度は、「青森県中小企業の IT 化の現状と今後の展望」に関する調査・研究を実施した。平成 16 年度は製造業、平成 17 年度は卸・小売業を対象として、昨今のパソコンを中心とする情報技術の進展を背景に、本県中小企業が IT をどのように活用して効果を得ているか、その実態を明らかにして今後の展望について提言した。

3 年間の調査・研究事業では、企業に直接スポットを当ててきたが、今年度は視点を变えて、「新幹線新青森駅開業を契機とした青森県全体の観光振興」をテーマとした。青森県民の悲願である新幹線の開通が 4 年後に迫ったことで、関東からのアクセス条件はととのったが、必ずしもこれだけで青森県が発展するとは限らない。日本全国の人々に青森県を訪れてもらうための方法を考えなければ、恒久的に青森県の観光が発展するとは思えないからだ。これは、新幹線駅や空港など、新たな観光施設を開業した地域に共通して求められる課題であり、この報告書が会員診断士をはじめ観光振興に携わる多くの方々の参考になれば幸いである。

なお、この調査研究は、社団法人中小企業診断協会の補助事業として 5 名の調査研究委員が協同で実施したものである。

最後になりましたが、資料収集やヒアリングなどで、この調査・研究事業にご協力いただいた皆様に対して厚くお礼を申し上げます。

平成 18 年 12 月

社団法人 中小企業診断協会青森県支部

支部長 山 本 達 雄

相談役 蝦 名 博 之

調査研究委員

中小企業診断士 半 田 敏 久

中小企業診断士 新 見 壽 次

中小企業診断士 高 畑 彰

中小企業診断士 米 田 吉 宏

中小企業診断士 福 永 栄 一

目 次

第1章 新幹線整備の経緯	1
1. 東海道新幹線	3
2. 山陽新幹線	3
3. 法による新幹線整備	4
4. 東北・上越新幹線	5
5. 北陸新幹線	6
6. ミニ新幹線	6
7. 九州新幹線	7
8. 北海道新幹線	7
9. 最近の新幹線鉄道の整備と今後の建設予定	8
第2章 東北新幹線の整備状況	11
1. 東京－盛岡間	13
2. 盛岡－八戸間	13
3. 八戸－青森間	14
第3章 青森県内の観光施策と取組	17
1. 青森県文化観光基本計画	19
2. あおもりツーリズム創造プロジェクト	20
3. 青森市の取組	21
4. 東北新幹線青森駅開業対策アクションプラン	22
5. 八戸駅開業前後の取組	24
6. 八戸観光コンベンション協会の取組	24
第4章 青森県の観光	27
1. 青森県の観光状況	29
2. 青森県の地域区分	35
3. 東青地区	36
4. 津軽地区	38
5. 三八上北地区	40
6. 下北地区	43

第5章 全国の観光地現地調査報告	47
1. 竜飛 (2006年6月18日)	49
2. 下北 (2006年6月24日、25日)	50
3. 十和田 (2006年7月3日)	54
4. 函館 (2006年7月4日、7日)	55
5. 横浜 (2006年7月28日)	57
6. 東京 (2006年7月31日)	59
7. 長野 (2006年8月2日、3日、4日)	60
8. 下関	
(2006年8月9日、10日、11日)	64
9. 柳井 (2006年8月11日)	69
10. 明石港と源氏物語の道コース	
(2006年8月15日)	71
11. たこで湯ったり	
(2006年8月16日)	72
12. 喜瀬川下り探索コース	
(2006年8月18日)	73
13. 明石市立文化博物館	
(2006年8月18日)	74
14. 大阪 (2006年8月21日)	74
15. 札幌 (2006年9月17日)	76
16. 瀬戸大橋 (2006年10月15日)	77
17. 長野県庁でのヒアリング	78
18. 下関コンベンション協会でのヒアリング	79
 参考・引用文献	 81
 おわりに	 84

新幹線整備の経緯

第 1 章 新幹線整備の経緯

新幹線の特徴は、安全でかつ、省エネルギー、環境にやさしいことである。安全性は、1964 年の東海道新幹線開業から現在に至るまで、乗客の死亡事故がゼロであることからわかる。省エネルギーは、エネルギー消費量が航空機の 1/4、自家用車の 1/6 であることから、環境へのやさしさは、CO2 排出原単位が航空機の 1/5、自家用車の 1/8 であることから分かる。

そして新幹線の最大の効果は、移動時間の短縮と移動に関する利便性の増大である。これにより、沿線地域への入込客数が増大し、地域観光の発展や経済活性化に大きく寄与する。まさに日本の大動脈網といえる高速交通機関であり、最重要な交通機関である。ここでは、この世界に誇れる新幹線について、東海道新幹線開業から現在に至るまでの経緯を概説する。

1. 東海道新幹線

新幹線開業以前の東海道線は、経済成長等による急激な輸送需要増で、全国鉄営業キロの 2.9% (589.5 キロ) にしか満たない区間にもかかわらず、全国輸送旅客の 26%(362 億人・キロ)、貨物の 23%(131 億トン・キロ)を占めるに至り、輸送余力がなくなっていた。そのため東海道線に広軌の複線を増設することが計画され、約 3,800 億円の費用と、1959 年 4 月からの 5 年半の歳月をついやして、1964 年 10 月 1 日に東京－新大阪間を 4 時間(従来は 6 時間 30 分)で結ぶ「夢の超特急」東海道新幹線を開通させた。

計画当初は「万里の長城、戦艦大和と並ぶ三馬鹿」(山之内, 2002, p 30) と批判された時期もあった。また、日本がそれほど速い鉄道を作る技術を持っているかという疑問もあった。しかし、東海道新幹線開業により鉄道が大量の人を高速で安全に運ぶことを国民に知らしめ、鉄道斜陽論を一掃することになった。

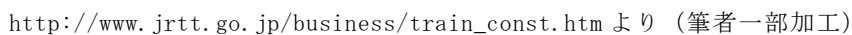
2. 山陽新幹線

山陽新幹線も山陽線の輸送力増強のを検討した結果、山陽地方に東海道新幹線を延伸することで建設が決まった。もちろん、東海道新幹線の成功が、山陽新幹線の建設を後押ししたのは当然だろう。東京大阪間を 3 時間 10 分で移動できるのだから、その速さを全国に拡大させたいと誰もが思うはずだ、全国に新幹線を引けばどれほど便利で、日本経済そして地方経済の発展に寄与するかは誰でも創造できるであろう。

このような世論のなか国鉄(現 JR)は、1965 年 9 月に山陽新幹線建設の認可を受け、1967 年 3 月(東海道新幹線の開業 2 年 5 ヶ月後)に山陽新幹線大阪－岡山間(160km)の工事が始まり、1972 年 3 月 15 日に開業した。岡山－博多間の工事は 1970 年 2 月に始まり、1975 年 3 月 10 日には新大阪－博多間全線の営業が開始された。

新幹線建設に対する思いは山陽新幹線にとどまらなかった。しかし、東海道新幹線と山陽新幹線が輸送力の抜本的な改革として建設されたのに対して、これ以降の新幹線網は「国土の均衡ある発展と利用者のための交通体系整備」という観点から整備すべきだとされた。そこで、1969年には政府の「新全国総合開発計画」で日本全国に7200Kmの新幹線網をつくる構想が発表になり、1970年に「全国新幹線鉄道整備法」が成立した。

圖表 1-1. 新幹線網



この法律に基づいて、1971年1月に東北新幹線東京―盛岡間、上越新幹線東京―新潟間、成田

新幹線東京－成田間（1987 年 4 月 1 日失効）の基本計画が決定され、同年に整備計画、工事实施計画が認可された。

さらに 1972 年 6 月に東北新幹線盛岡－青森、北海道新幹線青森－札幌、北陸新幹線東京－大阪間、九州新幹線福岡－鹿児島間の基本計画、同年 12 月に福岡新幹線福岡－長崎間の 5 線の基本計画が決定された。最高速度は 260km/h で、東京－盛岡間は 6 時間が 2 時間 30 分（3 時間 30 分短縮）、東京－新潟間は 3 時間 55 分が 1 時間 40 分（2 時間 15 分短縮）で到着できる設計であった。1973 年 11 月には、これら 5 線の整備計画を決定し（この 5 線がいわゆる整備新幹線：整備 5 線である）、別途 12 新幹線（約 3500Km）の基本計画も決定した。これにより、約 7000km に渡る新幹線全国網計画が決まった。

しかし、オイルショックなどによる財政難で整備 5 線の着工は見送りとなった。また、12 の基本計画線は、これ以降ほとんど進行することはなかった。当時、中央新幹線甲府市付近・名古屋市付近間のうちの山岳トンネル部に係る区間、四国新幹線松山市付近・大分市間のうちの海底トンネル部に係る区部の地形・地質等に関する調査が行われただけである。

4. 東北・上越新幹線

東北新幹線は、1971 年に工事が着工され、1982 年 6 月に大宮－盛岡間が開業された。新幹線開業前の在来線特急で 6 時間 1 分かかっていた大宮－盛岡間を 3 時間 17 分で結んだ。

東北新幹線にはいくつかの課題があった。例えば、雪に代表される東北の厳

しい気象対策や騒音振動対策。また、東海道新幹線に比べ、路線沿線人口が少ないため、列車を多くの駅で止め、列車発着間隔を長くすることで乗客を確保しなければならなかった。そのため、東北新幹線開業当時は「あおば」（大宮－仙台間の各駅停車）が 1 日 6 往復、「やまびこ」（大宮－盛岡間で、各駅停車ではなく一部止まらない駅がある）が 5 往復でスタートした。当然のことながら開業時は、乗客の利便性は低かった。

上越新幹線も 1971 年に工事が着工され、1982 年 11 月に大宮－新潟間が開業した。新幹線開業

図表 1－2. 新幹線路線と計画及び延長

区分	路線名（区間）	延長
路線合計		6,860Km
営業路線	東海道（東京～大阪）	2,190Km
	山陽（大阪～福岡）	
	東北（東京～八戸）	
	上越（大宮～新潟）	
	北陸（高崎～長野）	
	九州（新八代～鹿児島）	
整備計画路線	北海道（青森～札幌）	1,160Km
	北陸（長野～大阪）	
	東北（八戸～青森）	
	九州（福岡～八代）	
	九州（福岡～長崎）	
基本計画路線	北海道（札幌～旭川）	3,510Km
	北海道南回（長万部～札幌）	
	羽越（富山～青森）	
	奥羽（福島～秋田）	
	中央（東京～大阪）	
	北陸・中京（敦賀～名古屋）	
	山陰（大阪～下関）	
	中国横断（岡山～松江）	
	四国（大阪～大分）	
	四国横断（岡山～高知）	
	東九州（福岡～鹿児島）	
	九州横断（大分～熊本）	

鉄道・運輸機構ホームページの整備新幹線の概要
http://www.jr-tt.go.jp/business/train_const.htm より

前の在来線特急で 3 時間 45 分かかっていた大宮－新潟間を 1 時間 45 分で結んだ。同時に東北新幹線もフル創業に入り、開業時の 3 倍に当る 1 日 30 往復に増発された。

これにより、首都圏と東北地方、新潟地区との実質的な移動時間が大きく短縮されることとなり、日帰りも現実のものとなった。その結果、この区間の輸送人員も増加した。開業 3 年後の 1985 年 3 月には上野駅まで開通し、1991 年 6 月には東京駅に乗り入れた。

5. 北陸新幹線

北陸新幹線は、東京から高崎、長野、富山、金沢、福井等を経由して新大阪に至る路線である。東京－高崎間は上越新幹線と共用している。整備 5 線の一つとして 1972 年 6 月に基本計画が決定され、整備計画は 1 年半後の 1973 年 11 月に決定した。しかし高崎－軽井沢間の工事が着工されたのは、さらに 16 年後の 1989 年 8 月であった。それでも整備 5 線最初の着工である。

そして、基本計画決定 25 年後の 1997 年 10 月に高崎－長野間が開業され、直通列車では 1 時間 19 分で東京－長野間を結んだ。整備新幹線開業第一号路線である。この区間を長野新幹線とも呼んでいる。

6. ミニ新幹線

(1) 山形新幹線

山形新幹線は幹線鉄道活性化事業として始められた。これは、在来幹線鉄道と新幹線鉄道の直通運転を行う事業でいわゆるミニ新幹線である。車体はトンネル等も走行するために新幹線より一回り小型になるが、車輪幅は在来線の外側にもう一本線路を敷いて新幹線と同じ標準軌にするため、①短期間、②低コストで、③在来線区間のスピードアップと、④乗換えの解消が実現でき、スピードアップが実現できる。新幹線と在来線という異なったシステムを接続するという新たな試みであり、1988 年度からモデルプロジェクトとして奥羽線福島－山形間の工事が開始された。

完成後には新幹線区間を最高 240km/h、在来線区間を最高 130km/h で走行する新型直通車両の投入により、上野～山形間の所要時間が現行の 3 時間 10 分から 30 分程度短縮するとされていたが、1992 年 7 月開業後は、東京－山形間が 3 時間 10 分から 2 時間 27 分に 43 分短縮された。

この区間は、ほとんど手付かずである 12 の基本計画線の一つである奥羽新幹線福島－秋田間の一部であった。しかし、基本計画を棚上げしてミニ新幹線にすることで、1973 年に計画決定された整備新幹線よりも早く開業し、新幹線のネットワークにつながることができたのである。1999 年 12 月には、山形－新庄間も開業している。

(2) 秋田新幹線

1991 年度に全国新幹線鉄道整備法が一部改正され、標準軌新線（いわゆるフル規格新幹線）に加えて、新幹線鉄道規格新線（いわゆるスーパー特急）や新幹線鉄道直通線（いわゆるミニ新幹

線)による整備が可能となった。これにより秋田新幹線は、1992年3月に田沢湖・奥羽線盛岡－秋田間の新幹線直通運転化が着工され、1997年3月22日に開業し、東京－秋田間が4時間37分から3時間49分に48分短縮された。

この区間は、12の基本計画にもなかったが、ミニ新幹線にすることで山形新幹線同様、整備新幹線よりも早く開業し、新幹線のネットワークにつながる事ができたのである。

7. 九州新幹線

整備5線のの一つとして1972年6月に九州新幹線福岡－鹿児島間の基本計画が決定されて以来、1986年8月の九州新幹線鹿児島ルート工事実施計画認可申請、1991年8月の八代－西鹿児島間工事実施計画認可、同年9月の八代－西鹿児島間建設工事起工を経て、2004年3月に九州新幹線新八代－鹿児島中央間(西鹿児島駅は九州新幹線の開業に伴い鹿児島中央駅に名称変更)127kmを

部分開業させた。基本計画決定から、約32年後である。最高速度260kmで走行し、この区間を40分程度で結ぶ。
利用状況は開業前の予測以上である。1年目は予想約250万人に対し約323万人の129%となり、2年目も約336万人の134%となっている。これは在来線に対する高速化効果に加え、道路事情がよくないこともあり、新幹線による速達効果が大きいためだと言われている。

8. 北海道新幹線

北海道新幹線（青森～札幌間）は、整備5線のの一つとして1972年6月に基本計画が決定され、整備計画は1年半後の1973年11月に決定した。しかし、新青森～札幌間の9つの駅と約360kmのルートが発表されたのは、25年後の1998年2月であった。そしてその約7年後の2004年12月の政府・与党申合で、新青森～新函館間は、2005年度初に着工し、2015年度末の完成を目指し、できる限

図表1－3. 新幹線整備による時間短縮効果

整備区間	概算所要時間	
東北新幹線 八戸～新青森	整備区間	東京～新青森
	現行	3時間59分
	整備後	約3時間12分
	短縮時間	約47分
北海道新幹線 新青森～新函館	整備区間	東京～函館
	現行	5時間58分
	整備後	約4時間06分
	短縮時間	約1時間52分
北陸新幹線 長野～金沢車両基地	整備区間	東京～富山
	現行	3時間10分
	整備後	約2時間10分
	短縮時間	約1時間
	整備区間	東京～金沢
	現行	3時間44分
	整備後	約2時間28分
	短縮時間	約1時間16分
九州新幹線 (鹿児島ルート) 博多～新八代	整備区間	博多～鹿児島中央
	現行	2時間11分
	整備後	約1時間20分
	短縮時間	約51分
九州新幹線 (長崎ルート) 武雄温泉～諫早	整備区間	博多～長崎 (フリーゲージトレイン)
	現行	1時間47分
	整備後	約1時間19分
	短縮時間	約28分

(注)1 現行の所要時間は、平成16年10月ダイヤによる。

2 整備区間の最高速度について、東北・北海道新幹線は275km/h、北陸新幹線及び九州新幹線(鹿児島ルート)は260km/h、九州新幹線(長崎ルート)は200km/hを想定。

国土交通省ホームページ、平成17年度国土交通白書より

り早期の完成に努めることになった。これを踏まえ、2005 年 4 月に工事実施計画が認可され、5 月に着工された。

新青森～新函館間が完成すれば、東京－新函館間を約 4 時間 06 分で結び、現行所要時間 5 時間 58 分を約 1 時間 52 分短縮することになる。これにより東北はもちろんのこと首都圏との交流も一層盛んになると思われる。

9. 最近の新幹線鉄道の整備と今後の建設予定

2003 年 10 月に東海道新幹線品川新駅、2004 年 3 月に上越新幹線本庄早稲田駅が新設された。路線では、2002 年 12 月に東北新幹線盛岡・八戸間、2004 年 3 月に九州新幹線新八代・鹿児島中央間が開業した。

整備新幹線については、「全国新幹線鉄道整備法」に基づき整備計画が定められており、従来より、政府与党間の申合せ等に基づき着実に整備を推進してきている。2004 年 12 月には、開業効果をできる限り早期に発揮させることが重要との観点から、既に着工した区間の工期短縮を図るとともに、収支改善効果や投資効果等を厳密に検証した上で、特に整備効果の高い区間や既に着工している区間と同時開業が望ましい区間について新たに着工すること等を内容とする政府・与党申合せが決定された（国土交通省ホームページより）。これによると、整備新幹線の取り扱いは次のようになっている。

① 東北新幹線（八戸－新青森間）

平成 22 年度末の完成を目指す。

② 北海道新幹線（新青森－新函館間）

所要の認可等の手続きを経て平成 17 年度初に着工し、平成 27 年度末の完成を目指すこととし、できる限り早期の完成に努める。

③ 九州新幹線（鹿児島ルート：博多－新八代間）

平成 22 年度末の完成を目指す。

④ 九州新幹線（長崎ルート：武雄温泉－諫早間）

並行在来線区間の運営のあり方については、長崎県の協力を得ながら佐賀県において検討を行うこととし、速やかに結論を出すこととする。調整が整った場合には、着工する。その際、軌間可変電車方式による整備を目指す。長崎駅部の調査を行う。

⑤ 北陸新幹線

・ 長野－金沢車両基地間

フル規格で整備するものとし、富山－石動間、金沢－金沢車両基地間については、所要の認可等の手続きを経て、平成 17 年度初に着工することとし、長野－金沢車両基地間で一体的に平成 26 年度末の完成を目指すこととし、できる限り早期の完成に努めることとする。

- ・ 金沢車両基地－南越間

えちぜん鉄道の高架化と一体的に工事を行うことが効率的な福井駅部について、所要の認可等の手続きを経て、平成１７年度初に着工し、平成２０年度末の完成を目指す。

- ・ 南越－敦賀間

所要の手続きを経て、直ちに工事実施計画の認可申請を行う。

図表１－４．整備新幹線の手続状況

線名	区間	ルート公表	認可申請	変更申請	変更認可	着手	完成
北海道	新青森・新函館	H10. 2. 3	H14. 1. 8	H17. 4. 20	H17. 4. 27	H17. 4. 27	
	新函館・札幌						
東北	盛岡・沼宮内	S57. 3. 30	S60. 12. 4	H3. 8. 9	H7. 4. 28	H7. 4. 28	H14. 12. 1
	沼宮内・八戸			S60. 12. 4	H3. 8. 22	H3. 8. 22	
	八戸・新青森			H3. 8. 9	H10. 3. 12	H10. 3. 13	
北陸	高崎・軽井沢	S57. 3. 30	S60. 12. 25	H1. 6. 23	H1. 6. 28	H1. 8. 2	H9. 10. 1
	軽井沢・長野			H3. 8. 9	H3. 8. 22	H3. 8. 22	
	長野・上越			H10. 2. 19	H10. 3. 12	H10. 3. 12	
	上越・富山			H13. 4. 25	H13. 4. 25	H13. 4. 25	
	富山・金沢			H17. 4. 20	H17. 4. 27	H17. 4. 27	
	金沢・小松						
	小松・芦原温泉	S60. 1. 22	H8. 3. 28				
	芦原温泉・南越	S62. 2. 19					
	福井駅部	—	—	H17. 4. 20	H17. 4. 27	H17. 4. 27	
	南越・敦賀	H8. 3. 28	H17. 12. 12				
	敦賀・新大阪						
九州 鹿児島	博多・船小屋	S59. 3. 27	S61. 8. 29	H13. 4. 25	H13. 4. 25	H13. 4. 25	
	船小屋・新八代			H10. 2. 19	H10. 3. 12	H10. 3. 13	
	新八代・西鹿児島			H3. 8. 9	H3. 8. 22	H3. 8. 22	H16. 3. 13
長崎	新鳥栖・武雄温泉	S60. 1. 22					
	武雄温泉・新大村	H10. 2. 3	H14. 1. 8				
	新大村・長崎	S60. 1. 22					

注）整備計画は全線 S48. 11. 13

鉄道・運輸機構ホームページの整備新幹線の概要

http://www.jr-tt.go.jp/business/train_const.htmより（筆者一部加工）

東北新幹線の整備状況

第2章 東北新幹線の整備状況

前章では新幹線開業から現在に至るまでの概説を行ったが、ここでは、東北新幹線を東京－盛岡間、盛岡－八戸間、八戸－青森間に分けて、その経緯や整備状況、今後の計画などを確認する。

1. 東京－盛岡間

東北新幹線は、東京－盛岡間の基本計画が 1971 年 1 月に決定したところから始まる。この路線は山陽新幹線に続く路線として、全国新幹線鉄道整備法に基いて最初に決定されものである。3 ヶ月後の同年 4 月には整備計画も決定し、さらに 8 ヶ月後の同年 11 月下旬には工事が着工された。

基本計画決定から 11 年半後の 1982 年 6 月に大宮－盛岡間が開業され、新幹線開業前の在来線特急で 6 時間 1 分かかっていた大宮－盛岡間を 3 時間 17 分で結んだ。そして、開業 3 年後の 1985 年 3 月には上野駅まで開通し、その 6 年後の 1991 年 6 月には、待ち焦がれた東京駅まで開通した。東京乗り入れまでに 20 年以上の年月を費やしたが、盛岡－青森間に比べれば、順調な進捗だったといえるであろう。

2. 盛岡－八戸間

(1) 基本計画から凍結、凍結解除へ

この路線は、1972 年 6 月に北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルート、北海道新幹線と一緒に基本計画が決定された。整備計画は 1 年 5 ヶ月後の 1973 年 11 月に、九州新幹線長崎ルートを加えた 5 線同時に決定された。いわゆる整備新幹線（整備 5 線）といわれる路線の一つである。

しかし、この整備新幹線の建設は、同年秋に勃発した「第 4 次中東戦争」に端を発する「第 1 次オイルショック」により、一旦見合わせる事になった。さらに、東北新幹線大宮－盛岡間開通の 3 ヶ月後の 1982 年 9 月には、第二次臨時行政調査会の基本答申による、緊急の国鉄合理化方策の一つとして打ち出された、「整備新幹線計画は当面見合わせる」を受けて、整備新幹線凍結が閣議決定された。しかし、整備新幹線開業への強い思いが後押しし、この 4 年 4 ヶ月後の 1987 年 1 月に建設凍結解除が閣議決定された。

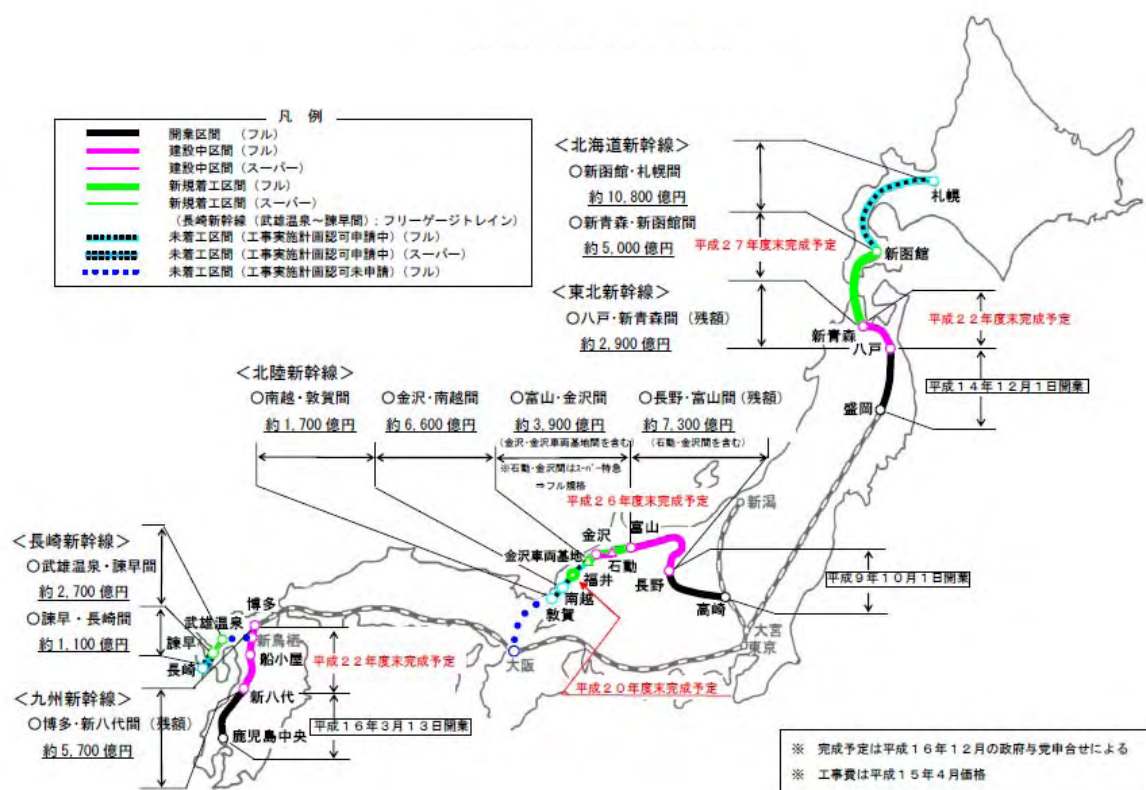
(2) フル規格とミニ新幹線

1988 年 1 月には、政府・自民党の整備新幹線建設促進検討委員会が設置され、建設のための具体的な計画検討が行われた。同年 8 月には、運輸省が暫定整備計画を公表した。その内容は、ミニ新幹線などを組み合わせることで、建設費を従来の半分以下に抑えるというもので、東北新幹線は、盛岡－沼宮内間がミニ新幹線、沼宮内－八戸間がフル規格、八戸－青森間がミニ新幹線という計画だった。

1990 年 12 月に政府与党申し合わせで、東北新幹線盛岡－青森間については、1991 年度に所要の認可等の手続きを経て、建設に着工することが決められた。これを受けて 1991 年 8 月に、東北

新幹線は、盛岡－沼宮内間がミニ新幹線、沼宮内－八戸間がフル規格、八戸－青森間がミニ新幹線という暫定整備計画で認可され、フル規格である沼宮内－八戸間のトンネルを中心に工事が進められた。ミニ新幹線区間は、フル規格化への変更を求める声が多く、未着工が続いた。

図表 2－1．整備新幹線の現状と予定



木古内町ホームページ (<http://www.town.kikonai.hokkaido.jp/>) より

1994 年 12 月の関係大臣申合せにより、盛岡・八戸間を標準軌新線に変更し、八戸・青森間の暫定整備計画（ミニ新幹線）は取下げることになった。これを受けて、1995 年 4 月に盛岡－青森間は全線フル規格で建設されることになり、盛岡－沼宮内間の工事が着工された。そして、盛岡－八戸間は、2003 年 1 月に青森県で開催されるアジア冬季大会に間に合うように工事が進められ、2002 年 12 月に開業した。

3. 八戸－青森間

1998 年 1 月に、政府・与党検討委員会で、東北新幹線八戸－青森(石江)間は、収支採算性や投資効果など所要の基本条件が確認されたので、速やかに所要の認可等の手続きを経て建設に着工するとされた。これを受けて、同年 3 月には、八戸－新青森間の工事が着工された。八戸－新青森間は、当初、概ね 10 年間で整備するとされていたが、2004 年 12 月の政府・与党申合せによれば、平成 20 年度末の完成を目指すとされている。しかし、2006 年正月の新聞では、工事が非常に順調に進んでいることや、税収の増加、トンネル事業の予算が節約できているなどの理由で、

開業が半年前倒しにされる可能性も報道されている。

国土交通省HP (<http://www.mlit.go.jp/>) 平成17年度国土交通白書によると、東京－新青森は、現行3時間59分で、整備後は約3時間12分、短縮時間約47分となっている。しかし、2006年10月24日現在の時刻表から、朝晩の時間帯で東京－青森間の所要時間を計算すると約4時間20分必要である。これと3時間12分を比べると1時間8分の短縮になる。家を7時30分に出て、新青森駅から8時30分の新幹線に乗り、11時42分に東京駅に着く。昼食を済ませて13時に取引先を訪問し、16時まで仕事をする。17時に東京駅から新幹線に乗り、20時12分に新青森駅に着く。家に着くのは20時の後半。2010年にはこれが可能になるのだ。

青森県内の観光施策と取組

第3章 青森県内の観光施策と取組

ここでは、青森県及び市町村や商工会議所等の、観光施策とその取組について確認する。

1. 青森県文化観光基本計画

平成10年7月19日に三内丸山遺跡で、前の知事である木村守男氏が青森県観光立県宣言を行った。以下に宣言の一部を抜粋する。

観光とは光を求め、心を癒すための旅です。人と人との心のふれあい、自然や文化との感動的な出会い、知的充足感、それらが本県を訪れる人々の心に潤いを与え、人間性の復活をもたらすでしょう。(中略)私たちの青森県は、国際社会の一翼を担う日本国のふるさととして、夢ある未来を築くために、県民心を一つにして、志を高らかに掲げ、今ここに「文化観光立県」を宣言します。

「文化観光立県宣言」を受けて、青森県文化観光基本計画が策定された。新青森県長期総合プランを上位計画とする青森県文化観光部の部門計画として、文化観光立県推進の方向と基本施策を明らかにし、県における文化観光行政の基本指針、県民一人ひとりが文化観光立県のために自主的に参加・活動する際の指針となるものである。その概要は以下の通りである。

(1) 期間

平成11年度から平成20年度までの10年間

(2) 計画の構成

本計画は、基本構想と基本計画からなる。基本構想では、将来を展望しつつ、文化観光の振興を図るための基本的な方向を明らかにし、基本計画では、この構想に基づく主要な施策の方向を明らかにする。

(3) 目標像

文化観光立県の目標像を、「人間の復活をもたらす日本国のふるさと」と掲げ、本県の恵まれた自然と地域の風土に根ざした豊かな文化を活かした文化観光の振興により、経済・文化の活性化の推進と、本県を訪れる人々の心に潤いを与えることを目指すとしている。

(4) 目標とする振興効果

基本構想に基づく主な施策を展開する結果として、平成9年を基準として平成20年度における青森県の文化観光

図表3-1. 目標とする振興効果

項目	(A)平成9年	(B)平成20年	伸率(B/A)
観光客入込み数(万人)	4,091	4,430～5,100	1.08～1.25
宿泊客数(万人)	530	580～660	1.09～1.25
観光消費額(億円)	1,756	1,920～2,200	1.09～1.25
経済的波及効果(億円)	2,591	2,830～3,250	1.09～1.25

青森県文化観光基本計画, P17より

の振興効果を、観光客入込み数と宿泊客数、観光消費額、経済的波及効果について、伸び率を1.08倍から1.25倍と見込んでいる。

(5) 基本方向と主要施策

①基本方向 1. 感動と知的充足感を与える文化観光

三内丸山などの縄文遺跡や、ねぶた、ねぷた等の日本を代表する祭り、郷土料理などの価値や魅力を十分に引き出し、紅葉や新緑、雪景色など自然の魅力を高め、この自然と風土が生み出した農林水産物や郷土料理、地酒などを観光客へ広く紹介し、白神山地や八甲田山等を中心としたエコ・ツーリズムの促進とその受入体制を整備する必要がある。

②基本方向 2. 快適さとゆとりを与える文化観光

本県を訪れる観光客が「快適に楽しむ」ことができるように、トイレや休憩所の整備、バリア・フリー等を促進する必要がある。また、本県の歴史や文化遺産を知ってもらい、自然の魅力に触れあってもらうために、1) 高速自動車道体系の整備などによる交通条件・基盤の整備、2) 特色ある「文化観光街道」の形成などによる広域観光ルートの形成、3) 地域観光ボランティアガイドの育成など、観光案内・ガイド機能の整備、4) 観光地のみならず、住宅地や沿道にもごみがないような環境美化の推進に努めなければならない。

③基本方向 3. 憩いと安らぎを与える文化観光

本県を訪れる観光客に本県で宿泊してもらうためには、安らぐ環境作りが重要である。そのために、宿泊拠点となる温泉地で街路の整備や景観形成などによる情緒あふれる温泉街作りを促進し、ファミリーリゾートを整備しなければならない。また、宿泊拠点としての都市観光地の魅力づくり、都市観光機能の整備などが必要である。

④基本方向 4. 訪れる人々を温かく迎える文化観光

観光イベント・キャンペーンの促進、大都市圏でのきめ細かなプロモーションなどによって、本県の魅力を県外に伝える必要がある。また、韓国、台湾、東南アジアなどへの情報発信や外国人観光客の受入体制の整備などを通じて、海外にアピールするとともに、外国人が安心して本県を旅行できるよう整備する必要がある。

観光客にリピーターになってもらうために、宿泊・交通機関等における接客サービスの向上や、観光関連の人材育成など、県民ぐるみでのホスピタリティーの向上が必要である。

⑤基本方向 5. 観光産業を活性化する文化観光

農林漁業体験や製作実演現場の観賞・製作体験などによる観光産業の魅力作りや他産業との連携強化、オフシーズン対策や新規事業開発、「感動場面」の創造などによる観光産業そのものの基盤強化が必要である。

2. あおもりツーリズム創造プロジェクト

青森県は平成 16 年度に、「暮らしやすさではどこにも負けない青森県づくり」を目指す「生活創造推進プラン」を策定した。このプランが目指す社会像を 5 つ上げ、その実現のために青森県

重点推進プロジェクト（わくわく10（テン））を推進することとした。あおもりツーリズム創造プロジェクトはそのうちの一つである。

(1) 戦略

このプロジェクトでは、豊かな時間づくりの推進、美しい空間づくりの推進、冬の魅力の再発見、特色あるアート資源の活用の4つの戦略に取り組んでおり、平成18年度は31事業、約345百万円（うち重点26事業、259百万円）の予算が計上されている。

① 豊かな時間づくりの推進

訪問者に、本県の自然や食、地域文化・生活文化などをゆっくりと味わってもらい、県内を回遊してもらうために、名川「達者村」など農山漁村におけるグリーン・ツーリズムなど、本県の特性を生かした旬の食材と豊かな時間を感じることができる滞在型体験観光を推進する。

② 美しい空間づくりの推進

本県の自然の素晴らしさをアピールするために、山岳、森林、海岸などの自然景観のみならず、都市景観、農村景観などを効果的に保全・創造することで、本県の美しい空間づくりを推進する。

③ 冬の魅力の再発見

本県観光の課題である冬季観光を、これまでも進めてきた「十和田湖冬物語」をはじめ、資源としての本県の冬の魅力を掘り起こし、強力に発信していくことによって、「あおもりツーリズム」の通年化を図る。

④ 特色あるアート資源の活用

本県が有する特色あるアート・人工系資源（自然環境以外の資源）を活用した観光振興を図るために、ねぶたなど各種祭りの活用や青森県立美術館を中心とした創造性あふれる芸術の発信、コンベンションの誘致の展開などにより、都市型のツーリズムを推進する。

①～④青森県庁ホームページ(<http://www.pref.aomori.lg.jp/waku10/pdf/waku10-3-04.pdf>)より抜粋引用。

3. 青森市の取組

本年9月21日に青森市役所から、新幹線新青森駅の整備等に関してヒアリングを行った。以下その際の話と資料及び、青森市のホームページに掲載されている東北新幹線新青森駅開業対策基本計画に基づいてその取組みを概説する。

青森市は、新幹線開業時期と計画期間が符合する青森市の総合計画“ネクスト Aomori 推進プラン”前期基本計画（以下「前期基本計画」という。）を平成18年2月に策定した。また、平成17年2月に旧青森市が策定した「東北新幹線新青森駅開業対策に関する基本方針」をさらに進化させ、平成18年10月に東北新幹線新青森駅開業対策基本計画を策定した。

(1) 新青森駅周辺地区整備計画

新青森駅周地区の空間構成及び整備方針で、コンセプトを「青森の豊かな自然と文化とのつな

がりを表現する」として、新青森駅や駅舎などを次のように表現している。

- ・新青森駅前全体の整備イメージ

「縄文の息吹を感じ、雪を知る新幹線新青森駅周辺整備」

- ・駅前大通

「駅前広場から青森のまちへ、緑たっぷり、おおらかにいざなう大樹の並木道」

- ・駅前公園

「雪国を意識し縄文的な物語のある緑」「ほっとする」公園

- ・駅前広場

「雪を知り、豊かでほっとする自然環境、おおらかで個性的な駅前広場」

- ・南口広場

「三内丸山遺跡へ津軽地方へ、縄文いざなう道」

- ・駅舎のデザインコンセプト

縄文から未来へ

ーほっとして郷愁が感じられるあずましい北の駅ー

(2) 青森駅周辺地区整備： 活気と賑わいの都市

「駅」「みなと」「まち」が隣接している特性を活かした中心市街地再活性化を進め、ウォーターフロント地区で「ねぶた」を核とした文化観光交流施設を中心に「ふるさとミュージアムゾーン」の形成を目指すとともに、都市内の各交通機関を相互・円滑に連絡できるよう、総合交通ターミナル機能の強化や駅前広場の安全性・機能性・利便性の向上を目指す。

(3) 青森操車場跡地等の整備： 緑のオープンスペース

新駅を設置し、通勤・通学などの移動手段の一つとして利用を促進し、人と環境にやさしい交通システムの形成を目指す。さらに、南北の連絡通路の整備など、青い森セントラルパークを核とした青森市のシンボリックな土地利用を誘導する。

(4) 浪岡駅周辺地区

青森市の西の玄関口としての顔づくりに向け、浪岡駅周辺地区の一体的な整備による活性化と集客力の向上を図る。また、全国トップクラスの生産量を誇るりんごを核とした新たな産業の育成を目指し、地域賦存の自然などの素材を活用したアグリツーリズムの拠点となるような仕組みの構築を目指している。

4. 東北新幹線新青森駅開業対策アクションプラン

青森商工会議所、(社) 青森観光コンベンション協会及び青森市で組織している「新幹線新青森駅開業対策推進会議」が、平成 17 年 10 月に東北新幹線新青森駅開業対策アクションプランを策定し、その事業化に取り組んでいる。以下、そのパンフレットに基づいて概説する。

(1) アクションプランの基本方向

地域特性を明確化させる「観光資源」として、「ねぶた祭」、「りんご」、「市民市場」、「八甲田山」、「温泉」、「青森の食」を6本の柱としている。また、観光客の需要を受け止める「受入態勢」の整備として、客の都合を100%優先させる「ホスピタリティ」の実現、目的別に対応した「二次交通手段の確保」をあげている。

さらに、新青森駅を広域観光拠点とした「連携」として、津軽・下北・県南地域および函館・道南地域との「連携」、戦略的な情報発信として、ターゲット：首都圏をはじめとした大都市圏のシニア層、官民一体となったキャンペーンの展開による「地域イメージの確立」、最新情報をリアルタイムで発信する「情報提供の仕組み」づくりをあげている。

(2) アクションプラン(リーディングプロジェクト)

①観光資源の整備充実

まちなか観光資源の整備充実として、市民と訪問客の交流空間ゾーン「(仮称) ふるさとミュージアム」の中心となる文化観光交流施設と「古川市場」の機能充実、「まちなか散策コース」の整備、「まちなか新鮮朝市」の開催をあげている。また、観光ブランド商品の確立として、「八甲田山岳体験ツアー」ブランドの確立、「ねぶた祭」関連旅行商品・サービスの充実、浅虫温泉における「滞在させる“魅力”」の創造および「退屈させない“メニュー”」の充実、浪岡地区における「りんごを核とする観光商品」の開発・展開をあげている。

さらに、“食”の戦略化として、青森市産りんごのブランド確立と商品展開、「青森近海鮮魚」のブランド育成・PR、「青森生姜味噌おでん」のブランド確立と商品展開、「青森ラーメン」や「駅弁」、「地酒」のブランド確立などをあげている。

②受け入れ態勢の整備

ホスピタリティの醸成として、観光・交通事業者に対する働きかけ、観光ガイドの充実、二次交通アクセス整備として、新青森駅と青森駅間の交通利便性向上、地域内観光拠点および交通拠点間の整備をあげている。また、新青森駅および周辺における観光案内機能、商業・サービス機能の整備・充実として、新青森駅設置予定の「観光情報センター」の機能充実などをあげている。

③広域観光拠点としての機能強化

津軽・県南・下北地域との広域連携事業の実施と広域観光拠点間の二次交通の整備や、函館・道南地区との広域連携事業と合同PR・キャンペーン事業の実施をあげている。

④戦略的な情報発信

官民一体となった大規模なキャンペーンの展開、全国宣伝販売促進会議でのプレゼンテーション、ITの活用による最新情報を受発信するしくみづくり、新青森開業記念イベントおよびコンベンションの開催・誘致をあげている。

5. 八戸駅開業前後の取組

本年 11 月 15 日に八戸商工会議所から F A X で頂いた「新幹線開業に係わる事業報告書」の平成 14 年度と 15 年度の事業報告書に基づいて、その取組みを概説する。

(1) 新幹線八戸駅開業事業実行委員会

平成 13 年 7 月に設立し、平成 14 年度は開業に向けて八戸市観光施策と八戸商工会議所の八戸観光基本開発プランに基づいた多種多様な事業を実施した。具体的には、ホスピタリティー醸成事業の一環としたタクシー業界との意見交換や、市民意識の向上を図る「市民フォーラム」の開催、市内飲食店等の特典を集めた冊子である「八戸パスポート」の作成などである。また、東北新幹線八戸駅開業を全国に P R するための東北や関東でのキャンペーンや、開業当日のキャンペーンなどを展開している。

都市型観光スポット八戸屋台村「みろく横丁」の設置や、昔懐かしい味を現代風にアレンジして復刻した「八戸らーめん」の実現など、食文化創造を観光 P R 事業として取組んでいる。

平成 15 年度は、新幹線八戸駅開業を八戸地域の活性化につなげるため、首都圏等からの観光客の誘客ができる旅行商品の造成を柱に、食文化の推進、首都圏を中心にしたキャンペーン、8 月 23 日～9 月 15 日に実施した食彩はちのイベント、開業 1 周年記念イベントなどを実施した。

(2) 東北新幹線八戸駅開業協議会

平成 11 年 9 月に青森県むつ市から岩手県久慈市までの 33 市町村で設立されている。平成 14 年度は開業に向けて、P R チラシの作成・配布、イベントやキャンペーン等への協賛・共催・実施、P R 広告の掲載等を行っている。15 年度は開業効果を最大限に地域に波及させるために、広域観光ガイドブックの制作・配布など行っている。平成 14 年度、15 年度ともに、新幹線八戸駅開業事業実行委員会と連動して事業活動を行っている。

6. 八戸観光コンベンション協会の取組

本年 11 月 10 日に八戸観光コンベンション協会へメールで、新幹線新青森駅開業を契機とした観光振興で、①これまでに行ったこと、その時期・期間、その内容、その結果・効果など、②現在取組んでいること、その期間、その内容、その目的・期待される効果など、③これから取組もうとしていること、その期間、その内容、その目的・期待される効果などを質問し、21 日に同協会の八並邦雄氏から回答を頂いた。以下その内容を概説する。

(1) これまで行ったこと

地域の特色を活かし人的交流を促進し、地域経済の発展と教育・文化等の振興に結びつけることを目的に、14 年の東北新幹線八戸駅開業と連動し国内外で開催される各種大会等多様なコンベンションを積極的に誘致した。具体的には、広報・宣伝業務の充実、パンフレットの作成、配布、マスコミ等への P R 活動、インターネットホームページの整備による P R 活動、各種団体、

学会の開催、ホスピタリティ研修等の実施、各種コンベンション施設の把握、県及び独自の助成金の実施、八戸観光協会と八戸コンベンションビューローとの合併、コンベンション誘致に伴う青森県コンベンション誘致協議会の設置などを行なっている。

(2) 現在取り組んでいること

各種大会、学会等の誘致、コンベンション施設のパフレット印刷、JCCB（日本コンGRESS・コンベンション・ビューロー）との連携強化、IMEへの積極的な参加。IMEへの出展目的は、下北半島の観光開発をコンベンション誘致の切り口から積極的にPRし、新たな誘客に努めることや、コンベンション情報の収集（市場調査）及びキーマン等とのネットワーク構築（人脈）により、見込み先の拡大と効果的な誘致推進体制を構築することなどである。

(3) これから取り込もうとしていること

今後とも現在の施策の継続と当市の特色である産業観光の充実を図り、通年滞在型の観光を目指しCB大会の増加を目指す。岩手県北地域、特に二戸地域、久慈地域との交流を深め、三圏域の連携強化と三陸沿岸への或いは、下北半島への誘客を図る。

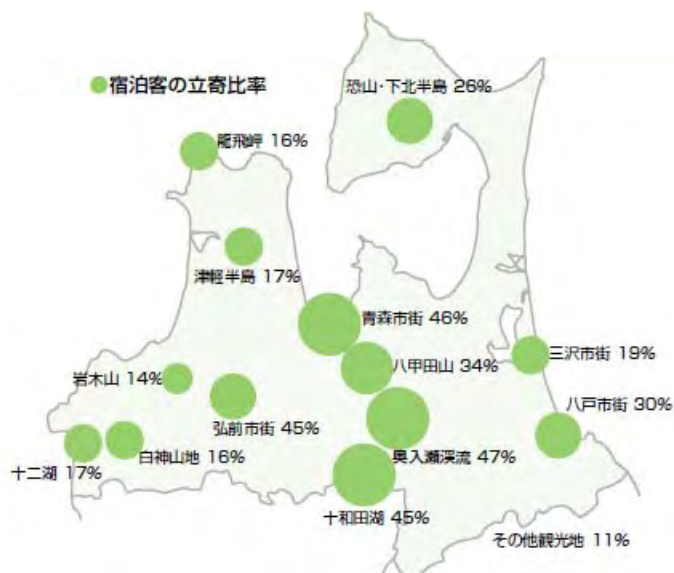
青森県の観光

第4章 青森県の観光

青森県文化観光基本計画によると、青森県での観光消費額 1,759 億円によってもたらされる生産波及効果は 2,342 億円で、これに対する付加価値効果は 1,331 億円と推計される。これは、2002 年度の県内総生産の 3.1%に当たる額である。また雇用効果は就業者数の 3.6%にあたる 2 万 6 千人、税収効果は税収総額の 3.5%にあたる 183 億円、県外客の観光消費額は県民経済計算の財貨・サービスの移出額の 9.1%にあたる 1,410 億円に達するなど、観光は青森県経済に大きく貢献している。

観光消費額 1,759 億円の内訳は、29%が宿泊費、27%が買物代、20%が飲食費、18%が交通費、入場料他が 5%、旅行会社収入 0.3%となっている。しかし、来訪者アンケート調査によると、県内で宿泊しない通過客や 1 泊の宿泊客が中心であることや、青森一十和田湖に集中していることなどの問題点もあげられている。シミュレーションでは、①県外観光客が 100 万人増えると、生産波及効果は 424 億円、付加価値効果は 241 億円、雇用効果は 4,700 人、税収効果は 33 億円増加し、②日帰り通

図表 4-1. 宿泊客の立寄比率



青森県文化観光基本計画より、一部筆者加工

過客の半分が宿泊客になった場合は、生産波及効果は 166 億円、付加価値効果は 93 億円、雇用効果は 1,800 人、税収効果は 12 億円増加するとされている。このようなことから、観光産業を発展させるためには、①観光客を増やし、②宿泊数を増やすことが上げられる。そのためには、青森一十和田湖はもちろんのこと、これ以外にも観光スポットを増やし、観光客にアピールしていかなければならない。

そこで以下では、青森県の観光状況を詳細に確認し、次に県内を東青、津軽、三八・上北、下北の 4 つに分けて、地域別の観光スポットやなどを紹介する。

1. 青森県の観光状況

ここでは、青森県商工労働部観光局観光企画課による、平成 17 年青森県観光統計概要に基づいて、青森県の観光状況について分析と考察を行う。なお、以下で使用する観光レクリエーション客とは、主に慰安行楽、保健休養、施設等の見学研究、神社・仏閣の参詣、修学旅行及びレクリエーション等の目的で観光地に入り込んだ者をいう。

(1) 東北六県の観光レクリエーション客入込数推移

平成16年の6県の観光レクリエーション客入込数を比較すると、青森県は平成13年が4位、平成14年は3位、平成15年は宮城県についで2位、平成16年も2位である。これは、平成14年12月1日に東北新幹線盛岡―八戸間が開通した効果ではなかろうか。

それを確認するために、15年と16年の観光レクリエーション客入込数を14年と比較してみた。青森県は109%と107%で、岩手県と秋田県がほとんど変わっていないのに比べて、いずれも高い伸びを示している。やはり、新幹線効

果が現れているのであろう。宮城県も高い伸びを示しているのも、東北新幹線が八戸まで延長されたことが影響しているのではなかろうか。

しかし、問題視しなければならないのは、平成16年の青森県の観光レクリエーション客入込数が、15年を下回っていることである。この表には無いが、平成17年は47,165千人で平成14年比107%である。これも小数点以下を計算すると0.16%ほど平成16年を下回っており、2年連続で減少している。新幹線効果が薄れているのであろうか。

(2) 県内における観光消費額推計の推移

図表4-4. 県内における観光消費額推計の推移

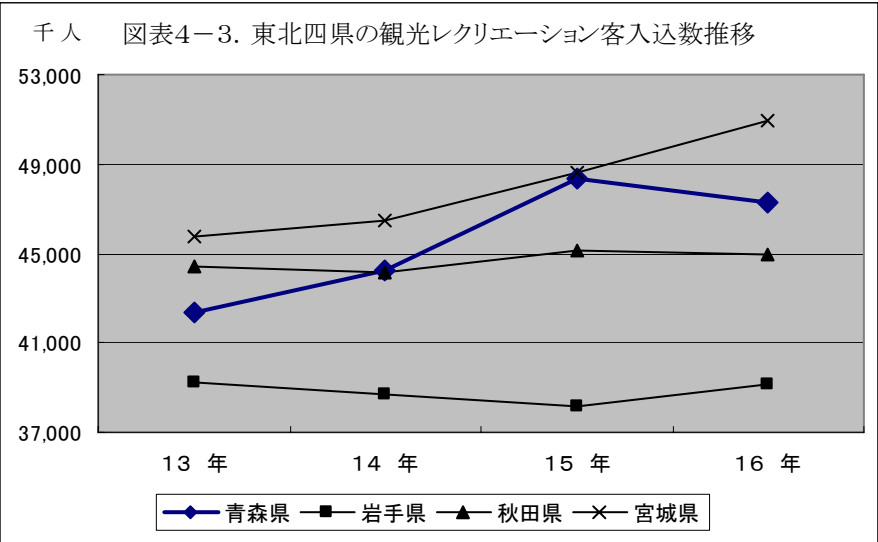
区 分	(単位:百万円)					対14年比		
	13年	14年	15年	16年	17年	15年	16年	17年
宿泊費	36,532	36,650	39,150	35,885	33,588	107%	98%	92%
域内交通費	32,873	35,010	39,316	37,390	36,605	112%	107%	105%
買物・土産品費	27,950	29,403	34,343	33,484	32,580	117%	114%	111%
その他	61,915	63,834	72,005	68,117	64,779	113%	107%	101%
合 計	159,270	164,897	184,814	174,876	167,552	112%	106%	102%

平成17年青森県観光統計概要より(一部筆者加工)

図表4-2. 東北六県の観光レクリエーション客入込数推移

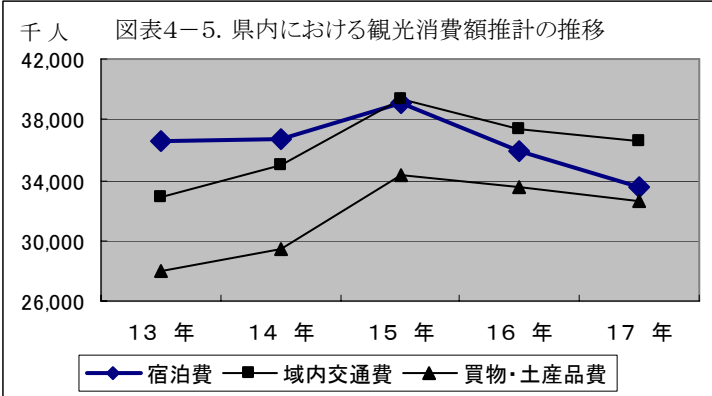
区 分	(単位:千人)				対14年比	
	13 年	14 年	15 年	16 年	15年	16年
青森県	42,375	44,254	48,309	47,238	109%	107%
岩手県	39,255	38,711	38,124	39,164	98%	101%
秋田県	44,398	44,161	45,110	44,983	102%	102%
宮城県	45,752	46,450	48,663	50,988	105%	110%
山形県	38,090	37,665	40,673	42,269	108%	112%
福島県	42,640	43,204	41,312	41,985	96%	97%

平成17年青森県観光統計概要より(一部筆者加工)



平成17年青森県観光統計概要より筆者作成

観光レクリエーション客入込数と同様、観光消費額も平成 15 年が最も多く、1,848 億 14 百万円で、2 年連続減少し、1,748 億 76 百万円、1,675 億 52 百万円と推移する。14 年比では、112%、106%、102%となっている。観光レクリエーション客入込数は 109%、107%、107%であり、観光消費額の方が減少率が多いことが分かる。



平成17年青森県観光統計概要より筆者作成

その原因の一つとして、宿泊費の減少が影響していることが考えられる。これはマイナスの新幹線効果であろうか。交通が便利になって、移動時間が少なくなったので宿泊数を削り、宿泊費が減少したのであろうか。

(3) 平成 17 年の市町村別観光レクリエーション客入込数

平成 17 年の観光レクリエーション客入込数 47,165 千人のうち、八戸市、青森市、弘前市、十和田市、五所川原市の上位 5 市で、51%超の 24,187 千人に達する。最も観光レクリエーション客入込数が多いのは、八戸市であるが、県外／県内客の比も 98%で最も高い。しかし、宿泊／日帰客の比は 12%で高くない。即ち、県外から多くの観光レクリエーション客が入込むが、

図表4-6. 平成 17 年の市町村別、観光レクリエーション客入込数推計 (県内客・県外客別、日帰客・宿泊客別) 単位: 千人

区 分	入込数	入込数のうち				県外／ 県内客	宿泊／ 日帰客
		県内客	県外客	日帰客	宿泊客		
八戸市	5,896	2,978	2,918	5,281	615	98%	12%
青森市	5,604	3,142	2,462	4,402	1,202	78%	27%
弘前市	5,358	3,965	1,393	5,008	350	35%	7%
十和田市	3,810	2,806	1,004	3,257	553	36%	17%
五所川原市	3,519	3,222	297	3,407	112	9%	3%
深浦町	2,165	1,139	1,026	2,012	153	90%	8%
むつ市	1,751	1,112	639	1,499	252	57%	17%
三沢市	1,616	1,213	403	1,449	167	33%	12%
岩木町	1,503	1,190	313	1,411	92	26%	7%
つがる市	1,249	1,212	37	1,212	37	3%	3%
鯹ヶ沢町	992	795	197	843	149	25%	18%
七戸町	930	870	60	922	8	7%	1%
黒石市	867	656	211	781	86	32%	11%
東北町	802	754	48	758	44	6%	6%
鶴田町	659	640	19	649	10	3%	2%
横浜町	601	518	83	597	4	16%	1%
西目屋村	588	409	179	563	25	44%	4%
中泊町	582	395	187	548	34	47%	6%
階上町	519	459	60	517	2	13%	0%
碓ヶ関村	502	382	120	483	19	31%	4%
他 27 町村計*	7,652	6,214	1,438	7,220	432	23%	6%
合 計	47,165	34,071	13,094	42,819	4,346	38%	10%

他 27 町村計*は、碓ヶ関村の入込数に満たない 27 町村の合計
平成 1 7 年青森県観光統計概要より (一部筆者加工)

宿泊せず日帰りしてしまうということである。

青森市は、観光レクリエーション客入込数は 5,604 千人で八戸について 2 位であるが、県外／県内客の比は 78%、宿泊／日帰客の比も 27%でいずれも高くなっている。県内外から多くの客が青

森市を訪れ、宿泊していくということである。

弘前市は、観光レクリエーション客入込数は 5,358 千人で八戸について 3 位であるが、県外／県内客の比は 35%、宿泊／日帰客の比も 7%でいずれも低くなっている。県内客は 3,965 千人で最も多いが、県外客が少なく、ほとんど日帰りで宿泊しないということである。青森市まで来てもらわないと、宿泊もしてくれないということであろうか。

(4) 観光レクリエーション客入込数年次別推移

(1) 東北六県の

図表 4－7．観光レクリエーション客入込数年次別推移

観 光 レ ク リ エ ー シ ョ ン 客 入 込 数	区 分	単位:千人					対 14 年比		
		13 年	14 年	15 年	16 年	17 年	15 年	16 年	17 年
推移では、平成 15 年以降 2 年連続で減少していると記述した。しかし、八戸市、青森市、弘前市、十和田市、五所川原市の上位 5 市の入込数は、青森市以外の 4 市は平成 14 年より高くなっている。特に新幹線が開業した、八戸市は 137%、133%、155%に達しており、高い伸びを示している。それに	八戸市	3,509	3,804	5,225	5,058	5,896	137%	133%	155%
	青森市	5,952	5,915	6,106	5,842	5,604	103%	99%	95%
	弘前市	4,317	4,583	5,541	5,363	5,358	121%	117%	117%
	十和田市	3,155	3,586	4,090	3,902	3,810	114%	109%	106%
	五所川原市	2,498	2,514	2,871	3,194	3,519	114%	127%	140%
	深浦町	1,846	2,132	1,972	2,015	2,165	92%	95%	102%
	むつ市	1,587	1,643	1,846	1,718	1,751	112%	105%	107%
	三沢市	1,824	1,738	2,024	2,174	1,616	116%	125%	93%
	岩木町	1,589	1,487	1,624	1,493	1,503	109%	100%	101%
	つがる市	1,476	1,328	1,337	1,262	1,249	101%	95%	94%
	鯹ヶ沢町	917	1,046	1,088	1,084	992	104%	104%	95%
	七戸町	746	846	869	926	930	103%	109%	110%
	黒石市	1,138	1,066	1,093	911	867	103%	85%	81%
	東北町	439	489	414	826	802	85%	169%	164%
	鶴田町	465	848	654	698	659	77%	82%	78%
	横浜町	682	759	716	729	601	94%	96%	79%
	西目屋村	506	534	601	619	588	113%	116%	110%
	中泊町	645	684	669	593	582	98%	87%	85%
	階上町	412	413	345	498	519	84%	121%	126%
	碓ヶ関村	396	450	480	492	502	107%	109%	112%
	他 27 町村計*	8,276	8,389	8,744	7,845	7,652	104%	94%	91%
	合 計	42,375	44,254	48,309	47,242	47,165	109%	107%	107%

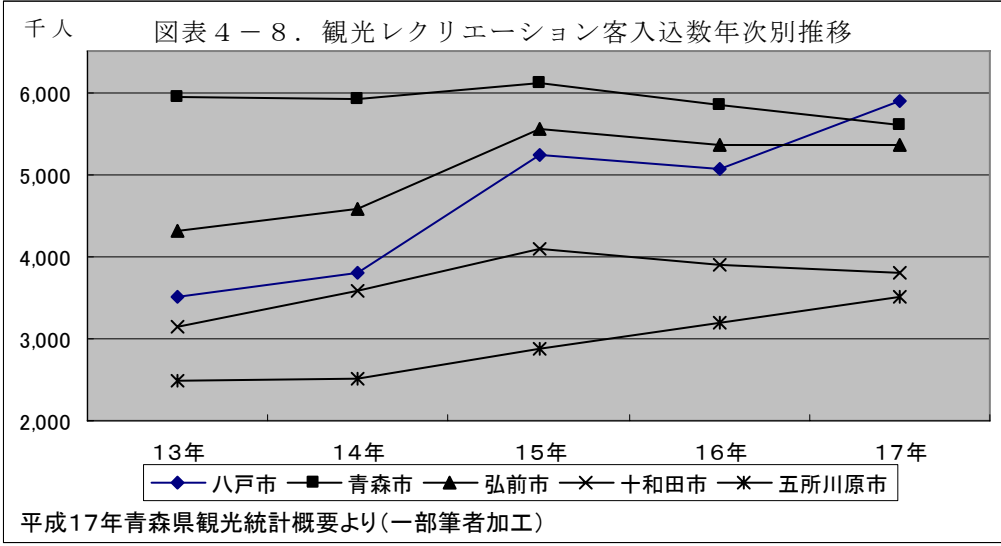
他 27 町村計*は、碓ヶ関村の入込数に満たない 27 町村の合計

平成 17 年青森県観光統計概要より(一部筆者加工)

対して、他 27 町

村計は、平成 15 年の 8,744 千人に対して、16 年は 7,845 千人、17 年は 7,652 千人になっており、2 年間で 1,092 千人の減である。さらに、対平成 14 年比は 104%、94%、91%である。これらのことから、従来から観光レクリエーション客が多い地域はより多くなり、少ない地域はより少なくなっていることが分かる。これと新幹線八戸駅開業及び、(2)県内における観光消費額推計の推移で確認した、宿泊費が、2 年連続で減じていることを考え合わせると、新幹線が開業したので、青森県に簡単かつ単時間で来ることができるようになったため、新幹線八戸駅やそこから容易に

アクセスできる大きな有名な観光地に、日帰りで訪れる客が増えているということではなかろうか。その反面、従来乗用車などで時間



をかけて、多くの地域を細かく観光していた客が減ったということではなかろうか。

(5) 主要行催事観光レクリエーション客入込数

行催事の観光レクリエーション客入込数は、3年連続で17,000千人を超えており、全体の観光レクリエーション客入込数の36%~38%に達している。青森県の観光にとって、祭りが重要な地位を占めていることが

わかる。中でも、青森ねぶた祭と弘前さくらまつり、五所川原立佞武多、弘前ねぶたまつり、八戸三社大祭の5つが突出しており、この5つで平成17年は10,117千人、行催事の56%を占める。この内、弘前さくらまつりを除いた4つでは7,557千人で、行催事の42%を占める。この4つは7月31日から8月8日の間の9日間、1年間の2.5%の間に開催されており、青森県全体の行催事の観光レクリエーション客入込数の42%を1年間の2.5%の

図表 4-9. 主要行催事観光レクリエーション客入込数 単位:千人

市町村名行催事名	15年	16年	17年	開催月日
青森ねぶた祭	3,630	3,350	3,340	8.2-7
弘前さくらまつり	2,070	2,130	2,560	4.23-5
五所川原立佞武多	1,380	1,625	1,690	8.3-8.8
弘前ねぶたまつり	1,730	1,610	1,440	8.1-7
八戸三社大祭	893	929	1,087	7.31-8.4
金木桜まつり	216	152	449	4.29-5.8
八戸七夕まつり	368	370	418	7.15-18
弘前市弘前城雪灯籠まつり	290	330	340	2.10-13
十和田市秋まつり	315	331	317	9.9-11
弘前城菊と紅葉まつり	333	260	312	10.21-11.6
はちのへ春まつり	287	267	312	4.29-5.5
八戸市八戸えんぶり	324	359	279	2.17-20
八戸花火大会	230	230	230	8.5
十和田湖冬物語	252	275	220	2.4-27
五所川原市奥津軽虫と火まつり	200	190	200	6.26
小川原湖公園湖水まつり	70	200	200	7.23-24
青森春まつり	215	118	197	4.29-5.8
みさわ七夕まつり	185	202	149	7.29-31
中野もみじ狩り	230	104	110	10.8-11.9
その他 116 行催事	4,456	3,989	4,091	—
合 計	17,674	17,021	17,941	

その他 116 行催事は、3 年とも入込数が 200 千人未満の 116 の行催事の合計
平成17年青森県観光統計概要より(一部筆者加工)

短期間で受け入れていることになる。この祭りを活用することが青森県の観光振興につながるのは明らかであろう。

(6) 4 膳公園観光レクリエーション客月別入込数

図表4-10. 自然公園観光レクリエーション客月別入込数 単位:千人

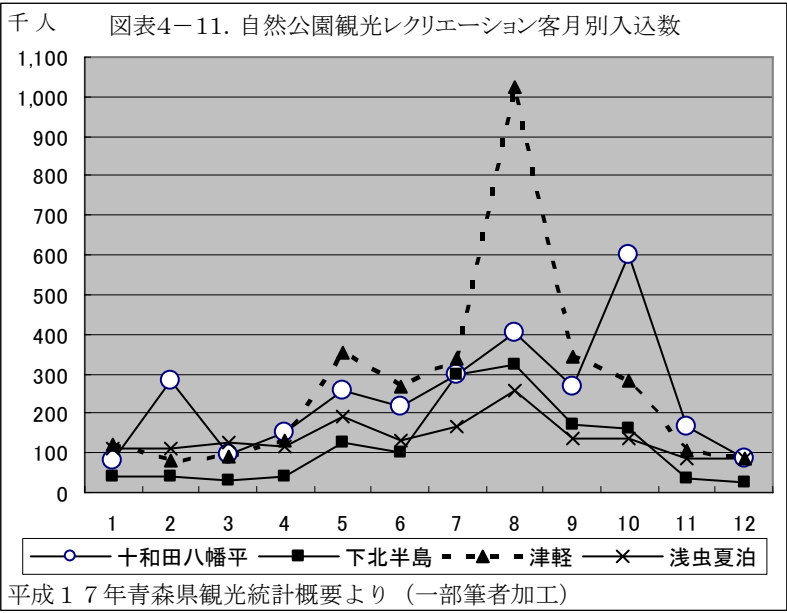
自然公園 / 月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	合計
十和田八幡平	83	285	98	151	259	215	299	404	269	600	167	87	2,917
下北半島	42	42	31	38	128	100	299	325	172	160	35	23	1,395
津軽	123	81	90	132	352	265	339	1,023	345	284	107	87	3,228
浅虫夏泊	112	111	127	117	192	131	165	255	137	134	88	84	1,653
大鰐碓ヶ関温泉郷	76	67	50	39	57	45	51	67	50	61	38	45	646
種差海岸階上岳	21	5	9	19	48	44	95	232	50	61	18	7	609
名久井岳	7	16	8	38	40	39	53	33	53	21	17	8	333
岩木高原	85	19	19	25	49	45	51	69	99	52	22	20	555
黒石温泉郷	13	14	14	29	84	64	72	73	59	146	116	13	697
芦野池沼群	5	4	5	58	390	53	104	170	50	40	21	8	908
赤石溪流暗門の滝	9	12	10	12	28	42	97	159	112	163	32	8	684

十和田八幡平は国立公園（十和田地区）、下北半島と津軽は国定公園、その他は県立自然公園
平成17年青森県観光統計概要より（一部筆者加工）

自然公園への観光レクリエーション客入込数も、行催事と同様、季節による変動が大きい。十

和田八幡平は、2月、5月、8月10月にピークがあり、10月のピークはずば抜けている。十和田湖などの紅葉が客の入込みを増加させるのであろう。下北半島や津軽、浅虫夏泊は8月がピークで、津軽はずば抜けて大きい。

5月から10月までの6ヶ月間の観光レクリエーション客入込数は10,223千人で、11月から4月までの6ヶ月間の3,402千人と比べて3倍である。初夏から初秋にかけて



客が増えることが分かる。しかし、このような現状の中で注目したいのが、十和田八幡平の2月である。これは2月4日から27日まで開催された十和田湖冬物語に220千人入込客があったからであろう。冬でも、工夫次第では客に来てもらえるということではなかろうか。

2. 青森県の地域区分

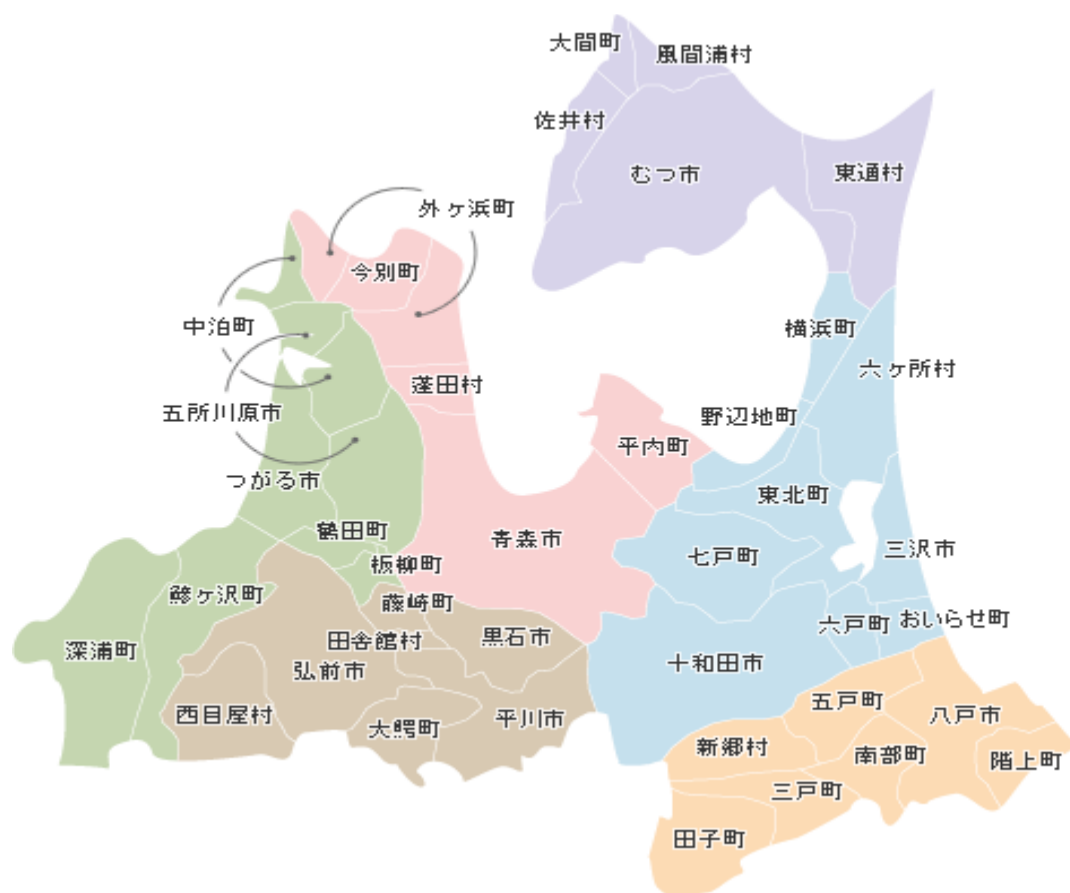
以下では、青森県の観光スポットや特産品などを以下の地域区分に分けて紹介する。

東 青 地 区：青森市 平内町 蓬田村 外ヶ浜町 今別町

津 軽 地 区：五所川原市 つがる市 中泊町 鶴田町 板柳町 鯨ヶ沢町 深浦町
弘前市 黒石市 平川市 藤崎町 大鰐町 田舎館村 西目屋村

三八上北地区：八戸市 南部町 階上町 五戸町 三戸町 田子町 新郷村
十和田市 三沢市 六戸町 七戸町 おいらせ町 東北町 六ヶ所村
横浜町（下北地区紹介文にはいる）

下 北 地 区：むつ市 大間町 東通村 風間浦村 佐井村



3. 東青地区

(1) 新幹線の玄関口青森市

素晴らしい観光資源に恵まれている青森県、10年度とされる新青森駅の開業では、青森―東京間は、三時間。東北新幹線・新青森駅開業に向けて青森県民の期待と不安が高まりはじめている。

東北新幹線終着駅となる青森市には、日本最大級の縄文集落跡「三内丸山遺跡」、青函連絡船メモリアルシップ八甲田丸、棟方志功記念館、八甲田雪中行軍遭難資料館そして青森ねぶた祭りなど歴史、文化、芸術、祭りと多彩な観光拠点がそろっている。



<特別史跡三内丸山遺跡>

三内丸山遺跡は、今から約 5500 年前～4000 年前の縄文時代の集落跡で、長期間にわたって定住生活が営まれていた。

発掘調査によって当時の自然環境や生活、ムラの様子などの解明が進められている。遺跡は通年で公開され、自由に見学することができる。

【交通】ＪＲ「青森駅」から「運転免許センター行」市営バス約 30 分
「三内丸山遺跡」下車

<ねぶた祭り>

日本を代表する火祭りである。毎年 8 月 2 日から 7 日にかけて開催される。中国や日本の歴史、歌舞伎を題材にした人形型の灯籠。それに灯を点し勇壮な太鼓、笛などの囃子にのせて市内を練り歩く。



<青森観光物産館アスパム>

青森県の地酒、ほたて、りんごを原料にしたジュースやお菓子、津軽塗やこぎん刺しなどの工芸品が販売されている。観光地をはじめ、観光物産及び郷土芸能などまとめて紹介している。高さ 76 メートルの正三角形の建物。ＪＲ青森駅から歩いて 7 分。

(2) 奥津軽ルート（青森市→三厩）



日本海に突き出た、本州最西北端奥津軽。義経北帰行伝説を伝える「義経寺」、42 年の歳月をかけて完成させた技術と情熱を伝えるメモリアル施設「青函トンネル記念館」などが見所である。

<竜飛崎>

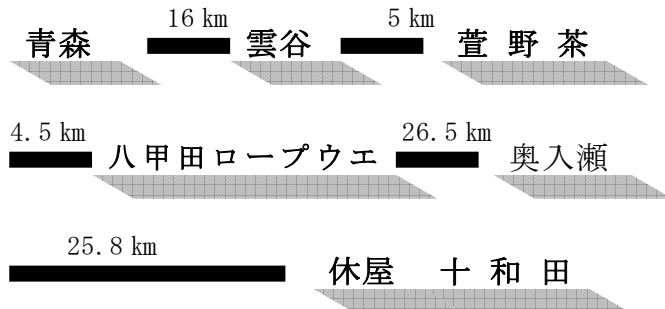
ここから下北半島や日本海、北海道からの山々を一望することができる。



(3) 八甲田・十和田ルート

JR 青森駅から、八甲田山を迂回し、奥入瀬溪流沿いに十和田湖に至る観光コースは、夏の八甲田山登山、秋の紅葉、冬の山スキー、春の新緑と四季折々の自然を満喫させてくれる。

【交通】



〔バス〕 JR 青森駅前から十和田湖行が出ている。



<八甲田山>

北八甲田連邦と南八甲田連邦からなり最高峰は標高 1584.4 m。湿原と高山植物の宝庫でもあり、ロープウェイから眺める新緑、紅葉、冬の樹氷と四季折々の雄大な景観が楽しめる。

<奥入瀬溪流>

十和田湖子の口から 14 km、約 200m の高低差の溪流は千変万化の美しさを持ち三乱の流れ、阿修羅の流れ、雲井の滝等の景勝地が点在。新緑や紅葉の頃の散策は格別である。



<十和田湖>

二重カルデラ湖で、湖中に突出した二つ半島を中心に大小無数の島々が散在。花開く新緑の頃や紅葉など四季折々に美しい姿を見せている。

※ 資料：青森県文化観光情報ネットアプティネット

4. 津軽地区

新幹線が開通する新青森駅は奥羽本線に接続しており、津軽地区への乗り入れ機能が期待される。本稿では、新幹線接続を契機とした、津軽地区の鉄道旅行における観光スポットを紹介したい。

(1) 五能線

五能線は川部駅（青森県南津軽郡田舎館村）から東能代駅（秋田県能代市）までの147.2 Kmの路線で、津軽平野の主要都市である五所川原市を經由し、鰺ヶ沢町からは日本海に出て海岸線に沿って秋田県に入る。五所川原市周辺では津軽富士と云われる霊峰岩木山を左手に望みながら、岩木山を迂回して進み、西海岸では世界遺産の「白神山地」、また日本海に沈む夕日等、壮大な自然を楽しむことができる。

JR東日本では、白神山地をイメージした特別車両「リゾートしらかみ」を走らせている。五能線クルージングトレインと題し、「くまげら」、「樵」、「青池」の3車両を展開している。3車両とも全席指定で窓が大きく、ボックス席や展望ラウンジが設けられている。青森・秋田間と弘前・秋田間を運行する。

沿線には、温泉や観光地が多い。板柳町には世界各国で製造された3,000台をこえるカメラが展示されている世界写真機博物館や、360年以上の歴史を持つ老舗の酒蔵(有)竹浪酒造店がある。竹浪酒造店は昔ながらの製法を守り、ファンから強い支持を得ている。

五所川原市では旧平山家住宅がある。国の重要文化財で、津軽藩広田組の手代を務めた平山家の住居を18世紀後半の姿のまま保存している貴重な建物である。また、歴史民俗資料館は、五所川原の考古・歴史・民俗資料のほか、厳しい自然環境を克服していく中で生み出された民具も展示されている。その他、津軽ラーメン街道はエルムの街ショッピングセンター2階に、全国の有カラーメン店が一同に集結したラーメンのテーマパークで、郷愁を誘う空間で味の対決を繰り広げている。

つがる市では明治11年に植栽された日本最古のりんごの木がある。約120年の歳月を経ているが今も毎年7,000個ほどの実をつけ、青森県の天然記念物となっている。日本海に面した出来島海岸には、最終氷期埋没林地帯（約2万8千年前のものとされる埋没林）がある。約1kmにわたって続くその規模は世界最大級となっている。また、七里ヶ浜を望む高台には、高山稲荷神社がある。総本社・伏見稲荷と同じ稲荷大神（宇迦之御魂命）を奉る古社で、赤い鳥居が並び、海風を受けながら素晴らしい景色が眺められる。

鰺ヶ沢町は海の駅「わんど」がある。鰺ヶ沢近海のとれたての魚介類や地元特産品などが並び、お土産選びには最適である。食堂、観光案内所も併設されている。また、「わんど」の2階には鰺ヶ沢相撲館〈舞の海ふるさと栈敷〉がある。鰺ヶ沢は相撲の盛んな土地柄だけに元関脇・綾川や元小結・舞の海を輩出している。両力士の化粧回しなど貴重な品々を展示しているほか、名場面の収

録ビデオも見られる。

光信公の館は、津軽藩初代藩主・津軽為信公の四代前にあたる津軽統一の始祖・光信公の城跡である。復元した甲冑、蒔絵飾り棚など当時をしのぶ資料を展示公開している。また海岸線沿いには、焼きイカ店通りがある。ずらりと干されたイカのカーテンが目印となっており、炭火で焼いた名物の焼きイカは、マヨネーズをつけて食べると大変美味である。

深浦町には十二湖がある。十二湖の名称由来は、崩山(大崩)から眺めると、33の湖沼群が「十二」見えることから十二湖と名付けられたという。紅葉の時期は、黄や赤の紅葉に湖のブルーが美しく映える。十二湖にはエコ・ミュージアムセンターがある。その中の湖郷館は、十二湖の自然や野生動物たちの様子を紹介しており、地元の案内人が同行する十二湖のハイキングなどが開催される。

深浦町の名物として、チャンチャン焼きがあるが、そのイベントとして津軽深浦チャンチャンまつりがある。これは、地元でとれた秋鮭と野菜を鉄板で焼いて、特製の味噌ダレで味わう豪快な磯料理で、様々なイベントも行われ、海を眺めながらの食事は大変楽しいものがある。また、樹齢およそ1,000年の日本一の大イチョウがある。周囲約22m、高さ約31mで、国指定の天然記念物となっている。

(2) 津軽鉄道

津軽鉄道線は、津軽五所川原駅（五所川原市）から津軽中里駅（中泊町）までの20.7Kmを結ぶローカル路線で、テレビ番組等でも奥津軽のキーワードでよく紹介される。県内外から観光客が訪れ、中でも冬期間に運行される全国的にも珍しいストーブ列車や、風鈴列車、鈴虫列車といった独自の企画列車が観光客の評判を呼んでいる。

沿線には、文豪太宰治を生んだ旧金木町での生家「斜陽館」の他、すぐ近くには「津軽三味線観光会館」があり、伝統芸能である津軽三味線や津軽民謡のライブが楽しめる。

(3) 弘南鉄道

弘南鉄道は、弘前駅と弘南黒石駅（黒石市）間を結ぶ16.8Kmの弘南線と、中央弘前駅と大鰐駅を13.9Kmで結ぶ大鰐線（大鰐町）がある。

弘南線は津軽平野南部を縦断し、平川市、田舎館村を経由して黒石市に入る。平川市にはその昔、蝦夷征伐のため北上した坂上田村麿が建立したと伝えられる猿賀神社があり、農漁業、交通の守護神として北海道並びに東北一円の信仰を集めている。また国指定名勝の盛美園は、大石武学流とよばれる面積約1.2ヘクタールの池泉廻遊式の庭園で、庭石をきめ細かく配置し装飾的にもすばらしい名園として有名。

黒石市は、津軽藩の支藩黒石藩が置かれた所で、その伝統的町並みは「こみせ」と呼ばれる藩

政時代から今に残るアーケード状の通路が有名。「日本の道百選」にも選ばれており、国重要文化財「高橋家住宅」、造り酒屋、蔵などが並ぶ風景は、いにしえを彷彿とさせる。

大鰐線の始発駅は、弘前市の繁華街である土手町に面しており、その沿線には弘前大学を始め、弘前高校、東奥義塾高校といった学校がある。

終着駅の大鰐駅は、古くからの温泉地として知られており、古びた銭湯から近代的なホテルがある。大鰐はまたスキー場があり、全国レベルの大会も開催される青森県トップクラスのスキー場。初級者から超上級者まで楽しめるコースがある。

5. 三八上北地区

三八・上北地区は、八戸を中心に古い歴史があり、それが豊かな自然にはぐくまれて現代に生きている。岩手県北から青森県南にかけて、一から九の数字に「戸」がつく地名がある。古代末期から中世にかけて「糠部(ヌカヅ)」と呼ばれていた地域で、当時の行政区画の名残が地名として残っているもので、奥州平泉に近いところが「一戸」で順番に「七戸」まで北上し「八戸」「九戸」と南下する。

1. 名所

(1) 三八地区

種差海岸 今なお、各所に残る義経伝説によると、義経は、実は海路八戸に逃れ、さらに北海道に渡ったとされる。義経一行が最初に上陸したという種差海岸は、県立自然公園として「手つかずの自然」を満喫させてくれる。

蕪島 ウミネコの産卵地として知られる蕪島は、国の天然記念物に指定されているウミネコの巣の様子を、間近に観察できる国内唯一の繁殖地として知られている。

櫛引八幡宮 歴史文化の豊かな八戸は、歴史的建造物が多い。南朝の後村上天皇から拝領したと伝えられる「赤糸威鎧兜大袖付」「白糸威褰取鎧兜大袖付」は国宝に指定され、南部総鎮守として尊崇されてきた「櫛引八幡宮」に保管されている。

史跡 根城の広場 八戸市内にあり中世の当主(根城南部氏)の生活ぶりを偲ぶことが出来る。南北朝合体後、根城南部氏は、三戸南部氏を宗家と仰ぎながら、この地を治めたという。

城山公園 南部宗家の居城であった三戸城址、歴史民族資料館などがあり、桜の名所として人々に親しまれている。

是川遺跡 青森県は縄文時代早期から晩期までの遺跡の宝庫であり、八戸市内の是川遺跡では、現在も発掘調査が行われている。

(2) 上北地区

七戸町 新幹線新青森駅開業に伴い、青森県内には新幹線の駅が2駅増えることになる。その一つ七戸駅が新設される七戸町は遠い歴史のロマンを現代に伝えている。七戸は一から九の数字

に「戸」がつく地名では、一番北に位置する。歴史的には、三八地区と同じく南部氏の支配下にあり、根城南部第五代の南部征長築城と伝えられる七戸城は現在七戸城址として国の史跡指定を受け、その一部は城址公園として親しまれている。昔から軍馬飼育の盛んなところで、源平合戦で有名な宇治川の先陣争い(寿永3年、1184年)で佐々木高綱の乗った「生喰」は七戸産、梶原景季の「磨墨」は三戸産といわれている。馬に係わる国指定登録有形文化財が二つある

○南部曲屋 L字型に作られていて、曲がりのところを中心に、人の住むところと馬屋とが分かれている。

○七戸の小絵馬 絵馬はもともと生きた馬を神に捧げる風習から替わったものと言われ、この「小絵馬」は庶民信仰のありようを今につたえる貴重なものとして国指定の文化財となった。

二つ森貝塚 県南地方は縄文時代の遺跡の宝庫といわれるが、七戸町の「二ツ森貝塚」は全国でも有数の縄文前期～中期の遺跡で「史跡公園」として保存され、国指定史跡になっている。

小川原湖 上北町の駅に降りると、「ようこそ“湖といで湯の里”上北町へ」という大きな看板が目にはいる。上北町の半分以上を占める小川原湖は、遠く縄文時代は太平洋岸の入江だったといわれ、浜名湖、宍道湖と同じく、海水と淡水が混じった汽水湖なので、多くの種類の魚や野鳥が生息飛来するなど、動植物の宝庫になっている。周囲には温泉やレジャー施設も多く、四季を通じて楽しむことが出来る。

三沢市 三沢市は人口4万5千人で東は太平洋、西は小川原湖に面した国際色豊かな町である。三沢空港は、米軍・航空自衛隊・民間航空会社が一つの滑走路を共同使用する全国唯一の航空施設で、一日の離発着回数は羽田、成田について全国で3番目といわれている。米軍基地の街として知られ、外国人の居住者が多く独特の異国情緒を併せ持っている。初の太平洋無着陸横断飛行を記念して、離陸した淋代海岸に「ミスビートル号記念広場」が設けられている他、斗南藩記念観光村、寺山修司記念館などの名所や多くの温泉が楽しめる。

十和田市 中心街は八戸市、三沢市方面から十和田湖に行く途中にあり、十和田湖町と合併して十和田湖を含む市になっている。国際親善に大きな足跡を残し、旧五千円札の肖像になった新渡戸稲造の出身地で、「十和田市立新渡戸記念館」では新渡戸稲造の偉業を知ることができる。

2. 特産品

(1) 食品関係

海の幸に恵まれた郷土料理を中心に、食文化が豊に育っている。その代表的なものを紹介する。

●いちご煮 新鮮なウニとアワビを使った郷土料理。うっすらとした乳白色の汁の中で、ウニがまるで野いちごのように見えることから、この名前がついた。

●せんべい汁 鶏肉や野菜などで取ったあっさりした出汁に南部せんべいを割り込んで煮込んだ心も身体も温まる郷土料理。割り入れる煎餅は鍋用に焼かれたもので、その食感はすばらしい。

●南部せんべい 二百年ほど前に小麦やそばの粉をこねて焼いたのが始まりと言われている。定番のゴマ煎餅の他、ピーナツやスルメ入り、せんべい汁用に焼いたものなどバリエーションに富んでいる。

●食用菊「阿房宮」 独特の甘みが特徴。三八地方以外の土地で栽培すると、その甘みが無くなってしまうという。三杯酢であえたり、おひたしにして食べる。

これらの他にも、ひつつみ、八戸ラーメン、南郷蕎麦、そばかけ、三戸りんご、地酒など多くの特産品がある。

食材としては、水揚げ日本一のイカをはじめ、生ウニ、ホヤ、小川原湖のワカサギ、シジミ等の水産物、にんにく、ながいも等の農産物が有名で、それらを素材とした郷土料理が多くつくられている。

(2) 物産・民芸

古くから伝わる数々の民芸品がある。豊年を祈願する「えんぶり」の烏帽子をはじめ、郷土玩具、工芸品、民芸品、織物などである。そのなかの代表的なものを紹介する。

●南部裂織^{なんぶさきおり} 使う布の材料や色柄、その布の配置によって布の表情が全く違って見え、二つとして同じものがないのが特徴。現代風にデザインした帯、手提げ、ハンドバックなどもつくられている。

●南部菱刺^{なんぶひしざし} 古くから伝わる民芸品、実用品で布地に保温補強のために刺した縫い目の模様からこの名が生まれた。今では菱形の模様を中心に、梅の花などを紋様化したものも作られ、お土産品としても喜ばれている。

●八幡馬^{やはたうま} 南部地方に伝わる郷土玩具の中で最も古く、福島県の三春駒、宮城県の木下駒とともに日本三駒の一つに数えられる。施された華やかな模様は、この地方で嫁入りする際の乗馬の盛装を表したものと伝えられている。

3. 祭り

南部地方には、多くの祭りが行われているが、なかでも有名なのは「八戸三社大祭」と「えんぶり」である。

●八戸三社大祭 二百八十年余りの歴史と伝統を誇る「日本一の山車祭り」と言われており、7月31日から5日間八戸市の中心街で開催される。山車の題材とされるのは、源平合戦などの軍記物、歴史上の英雄、おとぎ話、神話、民話などバラエティ豊だ。

平成16年2月には「八戸三社大祭の山車行事」として国の「重要無形民族文化財」にも指定されている。

●えんぶり 県南地方を代表する民族芸能で、春を呼ぶ伝統行事である。通常2月17日から4日間、その年の豊作を祈願して行われ、昭和54年2月には国の「重要無形民族文化財」に指定された。

このほかにも、はちのへ菊まつり、蕪島まつり、三戸の春、夏、秋まつり、三沢の航空祭、アメリカンデー、小川原湖湖水祭りなど、四季を通じて郷土色豊かなお祭りを楽しむことができる。

6. 下北地区

青森県北東部下北半島の北部分、通称「まさかり」部分の地域を「下北地区」と言う。行政区分である下北郡内には現在、平成の市町村合併によりむつ市（旧むつ市・大畑町・川内町・脇野沢村が合併）と大間町、佐井・風間浦・東通の3村となっているが、観光エリアとしての「下北」を紹介するとき下北への入口である上北郡横浜町も含めることが多い。ここでも横浜町を含めて「下北エリア」を紹介する。

下北半島は本州最北端に位置する半島で「まさかり」の形に似ているため、あまり地理に詳しくない人にも日本地図上で説明しやすい場所なのではないだろうか。ところが、実際行ってみるとなると結構大変なのである。歴史的に「斗南藩」として紹介されている地域であり、そこからは寒冷でいわゆる「最果て」のイメージがある。

アクセスとしては東京から東北新幹線で「八戸」駅まで約3時間、八戸駅からJR利用で約2時間かかって下北地域の中心地「大湊」駅に到着する。青森空港への空路を利用しても（東京から1時間弱）空港から車で約2時間弱はかかる。更にそのむつ市の中心地から本州最北端大間崎まで約50km、「寒立馬」で有名な尻屋崎には約30km、仏が浦まで約60kmとなっている。この間には鉄道路線はないから車を利用することになるが途中カーブの多いところや一部未舗装道路、冬季閉鎖道路などもあり天候や季節によってその所要時間に差が出てくる。

初めての方や山道の運転に慣れていない方は余裕のあるスケジュール設計をお勧めする。その他には大間には函館から1時間40分ほどで到着するフェリーが運行している。また半島西南端にある脇野沢には青森より高速船（50分）津軽半島側にある蟹田からのフェリー（冬季運休・約1時間）を利用していくこともできる。

(1) 最果ての下北を訪ねる

下北の観光と言えばなんといっても「恐山」が挙げられる。比叡山・高野山とともに日本の三大霊場に数えられており、開山は西暦862年慈覚大師円仁と伝えられている天台宗の修験場として栄えた。霊場として多くの参詣者が集まるようになったのは戦後になってからである。俗界と霊界を隔てる「三途の川」を渡り境内に入るといろいろな名前のついた地獄や賽の河原を巡り宇曽利山湖の白い砂浜・極楽浜（極楽浄土）にたどりつく。また境内内には異なる効用の霊泉が湧き、入山者は誰でも利用できる。亡き肉親や友の声を求める人々が「イタコ」の口寄せに長蛇の

列ができる「大祭」は毎年 7 月 20 日から 24 日。「秋詣り」は 10 月の体育の日が最終日になる土、日、月に行われる。また恐山は「田名部海辺三十三観音」の最後第三十三番札所でもある。

それでは下北半島をぐるっと巡ってみよう。下北半島への入口、まさかりで言うと細くなった柄の部分にあたる、陸奥湾側の町が「横浜町」である。ここははまなすラインと呼ばれる南北に伸びた一本道が下北の旅への期待を膨らませる。沿道沿いには春は「日本一の菜の花畑」が広がる。夏には「北限のゲンジボタル」が幻想的な光を放つ。

下北の中心地むつ市に入る。むつ市の中心地域に恐山がありそこから南方面にむつ市を出て半島を時計回りに回ることになろう。陸奥湾沿いに走っていくと半島の西南端「むつ市脇野沢地区」に着く。ここへは先述した高速船・フェリーの港の他に北側の佐井村にある「仏ヶ浦」への観光遊覧船もここから発着する。この脇野沢地区は「北限のニホンザル」や「ニホンカモシカ」が有名で、また愛宕山公園から望む陸奥湾がすばらしい。

その北隣佐井村では「仏ヶ浦」や「願掛岩」といった厳しい自然環境が織り成す造形美がすばらしい。佐井村を北に抜けると本州最北端大間町にたどり着く。北緯 41 度 33 分、東経 140 度 58 分に「ここ本州最北端の地」の碑が立っている大間崎。その沖合いに浮かぶ弁天島と津軽海峡、そしてそのすぐ向こうには北海道を望むことができる。

大間町から国道 279 号を東に、今度は津軽海峡沿いを走ると風間浦村。ここでは夏から秋にかけて津軽海峡の沖合いに浮かぶイカ釣り船のいさり火が幻想的。その海岸沿いには古くから栄えた下風呂温泉郷があり、東隣の旧大畑町、現在のむつ市大畑地区の「薬研温泉」とともに下北地区を代表する温泉である。下風呂温泉のいさり火の海の風景、薬研温泉の溪谷美と山の風景は下北ならではの風景である。また最近では戦時中工事が中止された大間鉄道橋がメモリアルロードとして復活。足湯に入りながら津軽海峡を眺めることができる。

更に東に向かうと津軽海峡と太平洋の分岐、本州最北東端の東通村「尻屋崎」に着く。その沖合いは海の難所と呼ばれるところ、今でも海上交通の要所を明治 9 年に生まれた灯台が国内最大級の光で漆黒の海を照らしている。その灯台のある一帯の牧草地には「寒立馬」がいる。冬の寒風にさらされながら活きている姿を一度は見てもらいたい。そこから少し南に下がった太平洋岸猿が森の「ヒバ埋没林」はまた違う自然の厳しさと神秘さを教えてくれる。

(2) 下北の食

今、代表的な下北の食と言えば「大間のマグロ」になるのだろうか。大間のマグロは味もさることながら、そのマグロを獲る漁師の姿、支える家族や荒々しい津軽海峡など物語的要素も加えいまや知らないものは無いほど有名になっている。青森県内でもなかなかお目にかかれないマグロが大間では堪能できる。

下北の食は「大間のマグロ」だけではない。陸奥湾・津軽海峡・太平洋これだけ海を目の前に

して寒冷な土地とくればやはり海のものが中心になる。イカ・ほたて・ウニ・いくら。またむつ市大畑地区の淡水系にじますの幼魚を津軽海峡のいけすで育てた「海峡サーモン」は人気上昇中である。またイカといえば風間浦の「烏賊様レース」は毎年銀座でも盛り上がる恒例のイベントとして定着したが、烏賊そのものの新鮮さと味もまた格別だ。横浜町のなまこはその質の良さには定評がある。また漁期も 12 月の僅かな期間だけで幻の味・高級食材として木樽に詰められ全国各地に出荷されている。

一方、農作物としては下北の寒冷な地を利用した「そば」の栽培が盛んだ。東通そばなどが有名。脇野沢地区のぼたん鍋は寒冷地での猪の飼育の成功が呼んだ隠れた名産品である。郷土料理としては下北地区を含む南部地区一帯で見られる「けいらん」や大間の「べこもち」等が知られている。

(3) 下北の文化・風俗

下北には国や県指定の重要無形民俗文化財に指定されている歌舞伎・能舞・祭り等が多い。江戸時代の北前船の影響なのか、恐山のある下北として信仰的なものが根付き易いのか、また地域の結束や厳しい自然を耐え抜く知恵からなのか、長い歴史をもつものが多い。

佐井村福浦地区に伝わる「福浦歌舞伎」は明治初期伝わり、漁師たちによって伝承されている全国でも稀有な漁村歌舞伎である。この地域は僅か十数戸の過疎地域でありながら地域住民の力によって約 110 年も守り、伝え続けられている。

また京都の祇園祭に由来する祭りもある。同じ佐井村には約 300 年の歴史のある箭根森八幡宮例祭典が 9 月中旬行われる。同じ時期にむつ市大畑地区でも享保年間から始まるとされる大畑八幡宮例祭もまた祇園祭のような神輿・山車・神楽・能舞の行列が街を盛り上げる。その一月前の 8 月の中旬には下北最大の祭り田名部神社例大祭が行われるがこれもまた京都祇園祭りの流れを汲む祭りである。

東通村では 500 年前に山伏である不動院を中心に伝えられている「能舞」（国の重要無形民俗文化財）や小正月に豊作を願う「田植え餅つき踊り」、南部手踊りを昔からの姿のまま伝承している「神楽」、山伏芸能の一つである「獅子舞」など多くの民俗芸能が受け継がれている。南の横浜町でも江戸時代から伝わる「能舞」もまた国の重要無形民俗文化財に指定されている貴重な伝統芸能である。

全国の観光地現地調査報告

第5章 全国の観光地現地調査報告

ここでは、2006年6月から10月にかけて、調査員が実際に観光地に行って実態を調査した結果を報告する。調査は原則一人で調査したものである。また、報告内容は調査員が見て、感じたことであり、正確とは限らない。しかし、我々が観光で得たいものは「大きさ」や「赤さ」などの事実ではなく、「きれいと感じる」や「癒される」などの感覚なので、調査員が感じたことをそのまま報告することに価値があると考えている。もしこの感じたことが、調査員の勘違いだったとしても、ひとりの観光客がそう感じたことに間違いないので、参考にさせていただけると考えている。なお、文中の時間はおよその時間であり、目安である。

1. 竜飛（2006年6月18日：主に乗用車で移動し、3人で調査した）

(1) トップマスト

蟹田港に立つ高さ約20メートルのランドマーク。敷地の中に、風の音が聞こえる道具があった。かなり大きいもので、わずかだが風の音が聞こえた。

(2) 義経公園

公園内を散策。物見櫓に似た建造物があった。それにのぼると、見晴しがよかった。海の近くまで歩いて行くと海を身近に感じる事ができた。防波堤には、たくさん絵が描かれていた。

(3) 竜飛岬

竜飛岬へと向かう、総延長388mの歩行者専用階段国道があった。天気がよかったので竜飛岬からは、北海道や下北が見え、感動した。

(4) 青函トンネル記念館

青函トンネル開通までの歴史や事故などが展示してあった。ビデオでの説明もあった。トンネル内を走るトロッコがあり、乗りたいかったが、乗車料が高かったので乗らなかった。

(5) 展望台

竜泊ラインの展望台で、ここでも北海道や、大島、小島が見えた。

(6) 十三湖

十三湖内の島(中島)に250mぐらいの橋を渡って行った。中島には森林やキャンプ場などがある。自然に囲まれていて、歩いていると、とても気持ちが良かった。

(7) 太宰治記念館(斜陽館)

裕福だった津島家の豪邸で、米蔵までが青森ヒバで作られている。家の中をガイドが説明してくれた。多くの部屋と、豪華な庭、資料などが置いてある蔵があった。

(8) 芦ノ湖公園

太宰治が少年の頃よく遊んだ自然公園。公園の中には、線路や売店があった。湖には、ボートもあり、気軽に立ち寄ることができると思う。又、大きな熊が飼育されており上から覗き込んで

観察できるようになっていた。

(9) 立佞武多の館

建物の中に、巨大な立佞武多があり、内側からの光で明るく浮かび上がっていた。大きく迫力があった。立佞武多の製作所もあり、見学できた。青森のねぶたとは違う良さがあり、このような巨大な佞武多が街の中を運行したら、すごい迫力になると思った。

2. 下北（2006年6月24日、25日：主に乗用車で移動し、1人で調査した）

2006年6月24日

(1) 川内川溪谷遊歩道

終点に車を停めたが、ほとんど駐車スペースがなかった。そこから100mぐらい歩いた。遊歩道の入り口などがわかり難いので、入り口に近いセンターなどの電話番号などが分かればカーナビで移動しやすいと思った。

(2) 道路脇のトイレ

観光地や公園のトイレは汚いところが多いが、トイレには紙も置いてありきれいだった。

(3) ふれあい川内温泉の横の遊歩道

遊歩道は木が敷き詰められていて、とても感じが良い。歩いていて楽しい。1日ブラブラ、おにぎりでも食べながら歩くと楽しいと思う。川沿いに岩がたくさんあり、草木も生茂っていて、水のせせらぎも聞こえて、とても感じが良い。整備された遊歩道で手が加えられてきちっとしているという感じだった。

ただ場所がわかりにくい。近くに温泉があるので、温泉と一緒に宣伝（案内）してくれれば分かりやすいと思う。温泉の駐車場に車を置いて、遊歩道を歩き、一風呂浴びると良いと思う。

(4) ふれあい川内温泉

10分くらい温泉に入った。350円の入場料。温泉ではなく、お風呂という感じだった。石鹸、シャンプーが置いてなく、自動販売機で売っていた。地元のお風呂という感じだった。遊歩道も温泉も、地元の人を中心ではないかと思った。

(5) 濃々園

映画「餓鬼海峡」の舞台になったところで、主人公の女性が父を温泉に招待した温泉。今は町営になっていて、檜のいい匂いがするきれいな風呂だった。露天風呂が川に面していていい感じだった。入らなかったが、外から露天風呂の壁を見て、こっちに入ればよかったと思った。ふれあい川内温泉の近くなので、こっちに入りたかったと思った。

(6) 川内湖道の駅

駐車スペース、公園、庭が広い。道の駅の施設の裏に湖が見えてきれいだった。まわりも広く、少し散策できる。中にはお土産品などがあって「ヒバ」の匂いが充満していていい匂いだった。

ヒバっこ蕎麦とヒバソフトクリームを食べた。ヒバの感じはしたが、特別おいしくはなかった。店の人に聞いたら、そばは単に業者から買っているだけで特別な加工をしているものではないらしい。ソフトクリームもちょっと灰色っぽくヒバのイメージだが、味はヒバではなく、普通のソフトクリームの味だった。

(7) 仏ヶ浦駐車滞

道路の横の駐車スペースで、トイレや見物ができるところ。木の間から仏ヶ浦が見えて確かにきれいだったが、木が茂っていて全景は見えない。

(8) 国道 338 号線

仏ヶ浦から佐井まで、約 20 k m の国道 338 号線。地図で見たら海岸沿いなので、いいドライブコースだと思っていた。しかし実際は、曲がりくねった山道で海岸は見えず、ドライブには向かない道だった。

(9) 定期観光船

佐井港から定期観光船に乗り、20 分で仏ヶ浦まで来た。値段は 2170 円。仏ヶ浦で個人がやっている観光船は 800 円で、時間も 45 分らしい。そっちの方が良いかもしれないと思ったが、仏ヶ浦を車で走っていると、どこが船乗り場かわからなかった。定期観光船には 80 人位乗っており、立派な船だが、仏ヶ浦は期待していたほどすごい岩や海岸線ではなかった。

(10) 仏ヶ浦

帰りの船の出港までの 30 分間仏ヶ浦の砂浜を散歩した。砂浜と岩だけで、特別広い砂浜でもないの 30 分間では時間があまってしまった。

(11) アルサス

佐井の定期観光船の乗り場。2 階には海峡ミュージアムがある。小物、祭りの山車、アイヌのような服、中国から渡ってきた服などが展示されており、案内人が来て少し説明してくれた。広さは 16 畳くらいで、案内人がちょっと来てちょっと説明してくれるのにちょうどよい広さだった。ホールや銀行などもある総合施設のようだった。

(12) 大間崎

大間崎に来るまでに、津花崎という海岸線を見た。短い距離だが道がよく、車から見るできるので仏ヶ浦より良いと思った。

本州最北端の地で公園のようになっていた。そこから灯台や北海道が見えた。景色はもちろん、その場所も掃除されていてきれいだった。コンクリートで作られていて、「お金をかけている」と思った。石川啄木歌碑があり、歌が石に刻まれていたが、特別なものではなかった。

露店があり、サザエの串焼きやイカ・ホタテ焼きを売っていた。サザエとイカを食べたが、おいしくなかった。注文すると、事前に焼いたものを炭火で温めるが、サザエは干からびて硬くなっていた。もし食べるならお店に入ってその場で焼いてもらわないと駄目だと思った。

(13) 展望台

西吹付山展望台を探していたら、道に迷って、観光誌に載っていない展望台に着いた。頂上に櫓みたいなものがあって、大間崎や灯台、町全体が見えてとてもきれいだった。畜産資料館や畜産観光センターもあったが、中には入りにくかった。しかし展望台の眺めはすごく良かった。

(14) 蛇浦海岸駐車場

海から小さな岩が出ていて、中心に大きな岩が1つあり、パラパラと岩が出ているのがかわいく、きれいだった。多分、ふのりを養殖するために投げ入れた岩だと思う。壮大さはないが、長い範囲でポツポツと岩が出ているので良かった。駐車場にも木をねじったような彫刻が6本たっていた。広くて、「車を止めよう」と思う場所。護岸工事をしていて捨て石を入れたら、ふのりが発生したので、ふのりの養殖を初めたらしい。ふのり養殖発祥の地である。

(15) 薬研温泉郷の入口

入り口の橋の横の駐車場で滝の写真を撮った。案内図を見ると奥入瀬とよく似ており、川があって川のせせらぎの音が聞こえて、浅瀬だと水が白く泡立っている。

(16) 奥薬研のかっぱ湯と奥薬研公園

奥薬研橋を渡って、ヒバ試業実験林を見た。もう電車が走っていない鉄道沿いに全国のヒバを植えており、その生育などを観察しているらしい。公園と言っても奥入瀬みたいなところに少しスペースがあって、イスなどがおいている感じ。ゆっくり・のんびり散策できる場所だった。

2006 年 6 月 25 日

(17) 薬研溪流

遊歩道を20分くらい歩いた。乙女の橋という吊り橋を渡った。さらに、小さな木製の古い橋とトンネルを見に行った。今はもうトンネルや鉄道は使っていないが、もともとは木材を運ぶための馬車用の鉄道だったらしい。昭和37年まで使われて蒸気機関車やディーゼル車が走っていたそうで、その頃は一般の人も乗れたらしいが、車が発達したので今は使っていない鉄道だという。

(18) 恐山

薬研温泉から恐山までの15kmくらいは、道が曲がりくねっていて、運転が大変だった。

恐山の入山料は500円。アイスクリームも売っており、観光地化していると思った。供養の人もいるのだろう、お花を持っている人が多かった。

観光できているツアー客も多かった。若い人はあまりいない。正面から正門に入り、本堂から左側の湖の方に歩いて一周するが、至るところにお墓やお地蔵さんがあり、一つひとつにお賽銭箱があった。周りの人が「お賽銭箱はかせないんだな～」と言っていた。

血の池地獄は分かりやすかったが、他の場所は、貰った地図の順路や絵がラフすぎて分かり難かった。一周したが3分の1しか見るができなかったと思う。一周40分～50分くらいか

かる。正面の山が湖の表面に写っており、すごくきれいだった。湖は草すら生えてなく、生き物がいない。この日は快晴だったため、特に景色が良かった。ただ硫黄の匂いが強いのと、霊山なので楽しく観光するという感じではなかった。

(19) 恐山のお土産屋

700 円の 16 本入りお線香を亡き父にと買って買った。そのお土産屋さんは仏具ばかり扱っており、買う気になった。それに比べ、隣の食堂は普通のラーメンやカレーライスしかなかったため、何も食べなかった。薬膳料理や精進料理なら食べたと思う。

(20) 釜臥山展望台

パノラマラインの頂上。一方通行でこれ以上行けない。下北は晴天で、そのため山々から霧が発生していて何も見えなかった。高台なので霧がなければ、さぞかし絶景だと思われる。パノラマラインの途中に恐山展望台があり、車を停めて景色を見た。しかし、木々が邪魔で、恐山や湖はあまりよく見えなかった。その場にある案内板通りには見えず、ほとんど木しか見えなかった。

(21) むつ来（か）さまい館

2 階に展示室がある。展示は、写真から始まり、次に郷土料理を食堂のようにして紹介している。例えば、屋台に下北のラーメンをいくつか並べて紹介しているなど。メインの展示場の入口が温泉の入口になっていて、「湯」の暖簾がかかっている。入ると温泉の展示・説明、それから青森に関連する映画のポスターが貼ってあった。ビジュアルで、絵や動画、写真、模型など、思考を凝らしておもしろかったが、パネルに細かい文字で説明した展示も半分くらいあった。

(22) まさかりプラザ

観光名所ではなく、観光案内所。お土産屋が中心。ヒバの皮でつくった花などがあって、その女性の話がわかりやすかった。実際にそこで加工しているらしい。2 階のレストランでホタテ丼（580 円）を食べたがおいしくはなかった。2 階の奥に P R コーナーがあって、そこでビデオなどで下北の四季などを放映している。

(23) むつ科学技術館

入るとすぐシアターがあり、大人向けの地震の映画をやっていた。50 分くらいの内容だが、20 分くらい見てやめた。シアターの横が展示場になっていて、展示品を触って理解できるようになっていた。目の錯覚、風の流れ、磁気を利用して遊べるようになっていた。解説してくれる人がいて、わかりにくい展示品の操作方法や原理などを解説してくれた。

奥に、5 人までやれる怪獣を倒すゲームがあった。科学にはあまり関係ないが、子供にはおもしろい。自分もやったがおもしろかった。

2 階には、むつの歴史の説明や、操舵室、制御室をそのまま再現した展示があった。原子力エンジンの展示もあった。飛行機のフライトシュミレーションもおもしろく遊べた。ただ、ほとんど客がいなかったので充分遊べたが、混雑していたら、あまり遊べなかったと思う。

(24) 東通村野牛川レストハウス

観光誌にはお肉がおいしいと書いていたが、食堂のメニューにはステーキがなく、牛丼をたべた。普通の食堂だった。結構広い庭があり、見晴らしが良く、大衆食堂とお土産屋があり、お土産屋はきれいだったけど観光スポットという感じではなかった。

(25) 尻屋崎岬灯台

海岸沿いの景色がよかった。海や海岸は岩がゴツゴツしていて、壮大な感じがした。灯台は真っ白で、近くで見ることができるので大きさを感じた。途中、東通村の風力発電を見た。30 個くらい大きな風車が立ち並んでいた。

(26) 寒立馬

尻屋崎は放牧地になっており、馬が放牧されている。尻屋崎に来た道と逆の方向に 1 周すると、寒立馬がいた。馬が道のそばで草を食べている姿を見て癒された。これが冬だと寒立馬だが、春の馬もいいと思った。

(27) 尻屋崎の漁港

イカ釣りの漁船だろうか、たくさん船が並んでいた。それもまたきれいで癒される。

(28) ヒバ埋没林

県道から左に入るが、小さい道で分かり難い。看板がすぐそばに出ているが、本当に入っているか悩むほど小さい道だった。その道は細いだけでなく、曲がりくねっていて分かり難かった。一度止まって道を確認した。

埋没林までは、砂地を 400m くらい歩かなければならない。昔ヒバが何百年か砂に埋まっていて、その砂がなくなって地表に出てきたらしい。観光誌に書いてあるほど感動しなかった。むしろ、歩いているとき、クマが出そうで怖かった。

(29) 物見岬灯台

灯台は見えるが、どの道を行けばいいかわからなかった。ここかなという道があったが、すごく細かったので入らなかった。結局、岬を通り過ぎたところから見た。大間崎や尻屋崎など岬をたくさん見ていたので、あえて引きかえして見に行かなかった。

(30) 全体の感想

西側地区や内陸部の道が曲がりくねっていて、運転し難かった。下北の自然を満喫するためには、交通手段の整備が必要だと思った。下北の北側海岸はきれいで、道路も広く真っ直ぐなので、船で海岸沿いを移動しながら、ところどころ上陸して観光地めぐりをするのがいいと思った。

3. 十和田（2006 年 7 月 3 日：主に乗用車で移動し、3 人で調査した）

(1) ねぶたの里

入場料大人は 630 円。施設の中に約 10 台のねぶたがあり、一台一台が明かりをともしている。

ねぶたの運行ショーでは、ねぶたを引いたり、ハネト体験もできる。体験後には、「参加認定証」がもらえるが、単に見ていた人にも配ったので、ちょっと残念だった。

(2) 奥入瀬

雨がふっていたので川の水の流れが急だった。それでも、川の流れは、きれいだった。

(3) 十和田湖

青森県と秋田県にまたがる、広大な湖。乙女の像の前でたくさんの人が、記念撮影をしていた。昼食時きりたんぽなべを食べた。つゆがとてもおいしかった。

おみやげ屋さんで傘を買ったが、小さな日傘を一つ 300 円で売りつけられた。足元をみられた感じで不愉快な気持ちになった。観光地の二度と来ない人への商売だと思った。

(4) 萱野茶屋

天気が良く、草原がきれいだった。

4. 函館（2006 年 7 月 4 日、7 日：主に乗用車で移動し、1 人で調査した）

2006 年 7 月 4 日

(1) 青函フェリー

フェリーからは、津軽半島や下北半島はよく見えなかった。フェリーは景色を見るための構造にはなっていないからだ。雨が降っていて、霧も出ていたので特に良くなかった。また、海岸線を通らず、湾の真中を通るので景色が悪いのだと思う。

(2) 五稜郭公園

幕末幕府軍が新政府軍と戦った地だが今はその建物がなく、公園になっている。公園は一辺 220 メートルの五角形をしているが、歩いてもよくわからない。

(3) 五稜郭タワー

五稜郭タワーに上ると五角形、星の形をした五稜郭公園の全景がわかる。タワー内の展示のは模型が多く、その模型の説明に四コマ漫画を使用しており、非常にわかりやすかった。小学生などは四コマ漫画を見て理解し、それで足りない人は壁に展示してある説明文をしっかり読む、という展示方法だった。しかし、壁に展示してある絵や図を見る人は多いが、一生懸命文字を読んでいる人はほとんどいなかった。その他に、パソコンによるクイズ形式の説明もあった。

(4) 函館美術館

特別展示と常設展示の 2 つがあり、特別展示は 1000 円だったので見なかった。常設展示は 150 円だったので見たが、量も少なく面白くなかった。特別展示は音声ガイドを借りて聴くことができたが、料金が 500 円で高いと思った。

(5) 北洋資料館

北洋漁業の記録を残している資料館で、ビジュアルな展示物が多く、おもしろかった。北洋船

の体験（船が揺れる）ができる。ビデオの説明や、パネルが光りながら説明してくれる展示物もあった。文字での説明が少なく、おもしろかった。

(6) 五稜郭博物館分館

五稜郭での戊辰戦争、函館戦争に関する展示がしてあったが、文字が多くて、読むのが大変だった。どうやって土方歳三が来たか、その結果どうなったか、最初は新政府軍に勝って五稜郭を占領した経緯などがわかったが、ビジュアルだったらもっと良かったと思った。

(7) 函館ベイエリア

函館西波止場、東浜旧栈橋、金森赤レンガ倉庫、函館明治館を見た。ほとんど同じ場所にある。赤レンガ倉庫といっても、中はお土産売り場やレストランなどになっており、函館明治館もお土産品や工芸品、ガラス工芸品なんかを扱っていた。港・埠頭にあるきれいな町並み、赤レンガ倉庫を中心としたきれいな町並みである。

(8) 函館山山頂への道

函館山山頂上へ車で行こうとしたが、7月～10月の間は自家用車は交通規制で頂上には行けない。ロープウエーに乗らないと夜景は見られないのだと思った。

(9) 護国神社

函館山のロープウエー乗り場の近くにあったので寄ってみた。新政府軍の墓地がある神社だが、お墓も神社も普通だった。少しわかりにくいところにある。

(10) 函館山ロープウエー

函館山ロープウエー（往復 1160 円）に乗ろうとしたが、受付の人が「霧が出ているため夜景が見られないかもしれない」と教えてくれたので乗らなかった。券を買う時点では見られないということだった。下から見ても、山全体に霧がかかっていたのでやめた。

(11) 南部藩陣屋跡、放送記念碑

記念碑がオブジェ。南部藩陣屋は南部藩が蝦夷地を統制するためにつくられたらしい。函館には、「～の跡、神社、教会」など、明治前後の建物や場所が町の至るところに残っていて、それらが市の豊富な観光資源になっていた。

(12) 海鮮市場

生鮮魚介類や、その加工品の市場。お土産として、ケーキや菓子、お酒のつまみなども売っていた。その中の「いかいか亭」で夕食をとり、特選海鮮丼（2800 円）を食べた。大きいエビが 3 匹入っていたので頼んだが、実際に出てきたエビは小さかった。

2006 年 7 月 7 日

(13) トラピスト修道院

真っ直ぐの並木道の向こうに長い坂道があり、その上に修道院がある。日本で最初の男子修道

院だそうで、祈り、労働して、聖書を読んで神につかえている。明治のころから畑を開墾し、牧畜、酪農、ホルスタイン乳牛の輸入をしてきたが、それが北海道の酪農に大きな貢献をしたらしい。ここでつくられるバタークッキーが北海道を代表する特産品だそうだ。とても草木がきれいで建物もきれいだが、往復はがきでの予約がなければ、見学ができない。それでも、男子しか入れないそうだ。

(14) 男爵資料館

岩崎弥太郎と一緒に三菱グループを創設した川田男爵が、北海道に渡ってきて農業などに力を入れて男爵いもを開発した。日本で初めて（蒸気機関）自動車に乗ってマイカー通勤した人。1978年にその自動車が発見され、それを修復した車が展示されていた。自動車は当時 2500 円で、今の 1 億 3000 万～2 億円くらいするという事だった。資料館の前の庭に自動車の等身大模型もあり、この模型を見て、資料館に入ろうと決めた。中には 5000 点の資料があって、そのうち 4000 点は農畜関係。案内人がいて、遠足で来ていたと思われる小学生の案内をしていた。脱穀機や馬車に乗せ、触らせて説明しており、非常に分かりやすくおもしろかった。また、展示物には「～機」などを書いてあるだけで、機械の種類ごとなど、いくつかをまとめた説明文はあったが、一つひとつの説明はなかった。ビジュアルでわかりやすかった。

(15) 函館高田屋資料館

函館に貢献した人で、ロシアにとらわれていたこともある人の資料館。しかし、あまりおもしろくなかった。受付の人がすごく押柄で腹が立った。そのせいもあって、中もあまり見たくないような気がした。文字がたくさん書かれている資料館だった。特に腰下の位置に高田屋関係の人のことがたくさん書かれていた。こんなとこ「誰が読むのかな」と思った。

(16) 旧函館区公会堂

左右対称の古代ギリシャ風の建物だった。貴族の舞踏会がひらかれるような豪華絢爛なところだった。外から見た建物も美しかった。2 階では、昔のドレスを着て写真を撮ったりするコーナーもあった。

5. 横浜（2006 年 7 月 28 日：主にて電車移動し、1 人で調査した）

(1) シーバス

横浜駅から山下公園まで、シーバス（船のバス）に乗った。約 15 分で着いた。みなとみらいの横を通り、眺めがよかった。横浜だから、ビルがたくさん見えるが、海からでないとも見ることができない景色だと思った。途中で海上保安庁の船があり、カッコ良かった。下北にある、海上自衛隊の施設や、船も観光に利用できたらいいと思った。

(2) 山下公園

整備されていてきれいな公園。シーバスを降りてすぐ右手。花や噴水がきれいで、ちょっと、

普通の公園よりは上品でおしゃれな公園だった。

(3) 周遊バス

「あかいくつ」という周遊バスに乗った。レトロ調で、赤い色をしているのでわかりやすい。中では、テープで周辺の観光スポットを案内してくれるが、窓が小さいので外が見づらい。バスの中にビデオが流れていて、TVのコマーシャルなどを流していたので、それを、観光スポット案内にあわせれば良いと思った。又は、ビデオを流すのではなく前のTVが正面、後ろのTVが左、真ん中のTVが右側の風景を映したらよいと思った。

(4) 港の見える丘公園

その名の通り本当に港がよく見える公園。有名な橋が見えたり、倉庫群があったり、ただ単なる港ではなくて、大きく、雄大な港で、大間の港とは、全然違う。周りにも洋風の建物や文学館、記念館などがあり、とてもきれいでおしゃれな場所だった。特別古い、特別きれいというものではなく、全体としてしっかり整ってきれいな丘公園という感じだった。

(5) 横浜中華街

997 円の定食を食べた。特別おいしくはなかった。

(6) 海上保安庁工作船展示館

北朝鮮の工作船が4年くらい前に来て、海上保安庁の船と銃撃戦になり、結局自爆して沈んだ事件があった。その船を展示して、そのときの様子をビデオで放映している。銃撃の前後や、銃撃戦を放映していて、「海上保安庁は日本を守っている」のが分かった。

(7) 赤レンガ倉庫

数年前にみなとみらいを再開発したときに、廃墟となっていた倉庫をリニューアルしてオープンした。函館のレンガ倉庫を真似たような感じだった。2階がテーマパークのようになっており、現代アートを展示していた。無料だが感動する作品だった。現代アートに感動したことがなかったが、吸寄せられるような感じをうけた。そこが函館と違っていた。

(8) 汽車道

明治時代後期のイギリス製トラス橋を保存利用している。そこに線路があったが、その線路は使っていない。そこが歩けるようになっている。ランドマークタワーなども見えて、都会の中の遊歩道という感じだった。

(9) ランドマークタワー

日本一高い69階建てのビル。最上階の展望台から四方がよく見えて気持ち良かった。しかし天気が悪く、空気もにごっていたので青森のようには見えない。エレベーターも分速750メートルで日本最速らしい。

(10) 三菱みなとみらい技術館

三菱グループの技術を展示していた。発電やロボット、深海などの調査、海の掘削機械などの

展示をしていた。ビジュアルや音が多く、パネルなどは少なかった。子供が多く、ゲームなどで楽しめるようにもなっていた。

(11) 横浜美術館

大きな絵や、彫刻などには感じるものがあった。展示物が少なく、説明文もほとんどなく、見る人の感性で感じるのが、美術館だと思った。通常の観光施設でも、もっと展示物を少なくし、説明文を少なくした方が感じるものがあると思った。

(12) 観光誌を持ち歩くことについて

観光誌を持って観光するのは重たくて嫌だ。必要なのは、4～5頁だし、格好悪い。だから必要なページ分だけ、破って持ち歩いた。観光地では、本とか紙を持ちたくない、携帯で情報提供できた方がいいと思った。

6. 東京（2006年7月31日：主に電車で移動し、1人で調査した）

(1) お台場

お台場のフジTVでOne day パスポート(1,200円)を買って7、22、24、25階を見て回った(この階しか入れない)。TV局なので、目新しく面白い。たくさん人が来ていてにぎやかだった。22階のめちゃいけランドで「めちゃめちゃいけてる」という番組の体験ができるコースがあった。矢部ツチ寿司や、数取り団の体験ができる。実際ナイナイがいるとか矢部がいるわけではなく、スタッフがいて、楽しく体験させてくれる。それでも60分待ちであった。それとは別に、体験せず見学するコースがあり、そちらは待ち時間なしでまわられた。体験といっても芸能人がいるわけではないので、見学コースの方がよいと思った。両方あってどちらも選べるというのは良い考え方だと思った。

(2) 昼食

アクアシティお台場で昼食を食べた。ラーメン両国館という企画があって、日本中のおいしいラーメン屋さんが集まっていた。博多ラーメンを食べたが、たいして美味くなかった。札幌でもそういう企画があって札幌の駅や、空港に、札幌のおいしいラーメン屋が集まっていた。そこでも食べたが、たいして美味くなかった。

アクアシティお台場から自由の女神やレインボーブリッジなどが見えて、よい眺めだった。

(3) 冒険ランド

フジTVの横にある。フジTVの番組をベースにしたアトラクション。お化け屋敷やポケットモンスターの迷路などが設営されていた。One day パスポートで入れて、結構楽しかった。TV局ならではの企画なので、青森だと難しいと思う。

(4) 無料巡回バス

無料でお台場全体を一周する巡回バスに乗って2周した。全体を見ることができていいと思っ

た。無料なので、乗り間違えても、乗り過ぎしても、気にならない。

(5) 日本科学未来館

冷凍マンモスの展示を見る為に 1,500 円の入場料を払って入った。愛知万博に来た頭の部分が冷凍で残ったマンモスだ。見たら大したことないと思った。5 階建てで、むつの科学博物館に比べると大きい。一階にスペースが広く、横になって上の展示物を見ることができるところがあるが、横になる椅子の数が少なく、みんなが荷物を置くなどして占拠しているので、横になって見ることができなかった。

TV 画面のブースの受付の人に「予約がいますか」と聞いたら「予約はいらないので空いている所で自由に見てください」といわれた。空いている所がなかったから聞いたのだが。

ジュースが買いたいというと、館外の店 2 つと 5 階のカフェを教えてくれた。

シルバーのボランティアもたくさんいたが、何もしないで立っているだけの人が多かった。お客さんになかなか話かけられないのだと思う。なんだか上手く絡み合っていないと思った。人のふれあいを感じない博物館だった。それに比べ、むつの科学博物館ではふれあいを感じた。

(6) ジュースを買いに行った

科学館を出て、科学館で教えてもらった自動販売機に行きジュースを買った。歩いて 3 分位かかった。科学館から往復 6 分もかかる場所を教えてはいけないと思った。

(7) 大江戸温泉物語

大人一般入場料 2700 円だったので、入らなかった。隣に綱吉の湯があつて小さくて安そうだったので入ろうと思ったら、犬用の風呂だった。

(8) ユリカモメ

最後にユリカモメにのって、青海、有明の森、国際展示場などを見た。お金が集まった新しい街というイメージだった。

(9) 観光誌を持ち歩くことについて

今日も観光誌を持たず、東京お台場のところ 2 枚だけ破って持って歩いた。昨日も地図とガイドを 8 枚くらい破って歩いた。結局ガイドはほとんど見ないで、地図しかみなかった。

7. 長野（2006 年 8 月 2 日、3 日、4 日：主にレンタカーで移動し、1 人で調査した）

2006 年 8 月 2 日

(1) 長野七夕祭り

長野駅から歩いて 15 分位の所の商店街でやっている祭り。商店街には、七夕の大きな短冊が並べてあった。夜の 10:30 頃に行ったので、商店街はほとんど閉まっていた。短冊を作り、上から吊るのは大変だが、ねぶたのように何百人・何千人が活動しなくてもいいと思った。約 1 カ月近くやっているそう。ねぶたと違い、あまり人手がかからず運営できるかと思った。

(2) そば屋

七夕祭りの通りのそば屋。平らなそばで、だしは薄い。サッパリしていた。おばちゃんに「地元そばですか？」と聞くと、「自分の手打ちで、だしも自分で作っている」ということだった。はじめて食べたそばで、おいしくて大満足だった。最後にそば湯もごちそうになった。そば湯はみんなに出しているわけではないようで、出してもらえたので、少しふれあいを感じた。愛想がいいわけではないが、長野に来て長野のおばちゃんのそばを食べたという感じだった。

(3) ホテル

長野駅から歩いて 5 分くらいのホテル。シングル 6800 円だが、部屋がきれいで広い感じがした。夜だというのに受付は女性 2 人で丁寧な感じで良かった。且つ、大浴場やサウナもある。特別丁寧ではないが、きちんと礼儀正しく、何だか嬉しいような感じがするホテルだった。

2006 年 8 月 3 日

(4) 長野駅

階段を上がると、南北に通路がある。きれいで活気のある駅という感じだった。新幹線の駅で特別なものではないが、街がにぎやかだし、今は夏で暑いので、それだけ活気を感じた。長野の夏は、いつも 30℃を超える暑さだそうだ。レンタカーを借りるときに聞いた話だと、「長野に新幹線が来てもう 10 年になるが、そのおかげで、お客さんが増えた」ということだった。

(5) 北斎館

葛飾北斎は晩年、7 年ぐらい小布施に住んでいた。その時の作品などを展示している。美術館だが、スッキリしていて、分かりやすく、いい感じだった。2 階に資料室があり、その奥にソファが置いてある休憩室があった。このような休憩室は初めて見た。絵画の中で座って見るのではなく、本当の休憩室になっていた。ソファでゆっくりできるのでいいと思った。

周りにレストランやお土産屋などがあって、北斎館に合わせたような壁絵を使っていた。全体がマッチしていた。

(6) 高井鴻山記念館

葛飾北斎を小布施に招き、北斎を師匠と呼んでいた人の記念館。北斎に絵を習ったようだ。北斎も旦那さんとよび、お互い尊敬し合っていた。妖怪の絵や像の絵が展示してあった。記念館の展示物はおもしろくないが、記念館自体が昔風で、庭もこじんまりとしていてきれいだった。

(7) おぶせミュージアム・中島千波館

小布施出身の日本画家の中島千波を中心としたミュージアム。桜の絵が多かった。他に屋台など祭りの出し物を収蔵しているところが 5 つくらいあった。現代アートでいい感じだった。

北斎館と高井鴻山記念館とここの入場券 3 つまとめると安いので買ったが、そうでなければ、ミュージアムには来てなかったと思う。3 つ見るために 10 分くらい街を歩くが、それで小布施が

昔風で小奇麗な街だということが分かった。

(8) 手打ちそば屋「かなえ」

十割の信州そばを食べた。十割なのでそばの味が濃く、そば湯も濃厚でおいしかった。

(9) 日本のあかり博物館

ろうそくや油、灯籠やちょうちんなどあかりの歴史が紹介・展示されている。客が少なかったので、ゆっくり見る事ができておもしろかった。中にビデオがあり、和ろうそくを作る場面を2〜3分で放映していた。

灯籠やランプ、電灯などの明るさを比較するコーナーもあるが、それも3分くらいで終わり、ちょうどいい時間だと思った。他のミュージアムにビデオがあったが、1つ30分以上かかり、全部で3時間も4時間もかかるビデオだった。誰もスイッチを入れないと思う。3分くらいで終わる方がいいと思った。

(10) 岩松院

天井に大きい葛飾北斎の鳳凰の絵がある。500年以上経っているが色褪せていない。いい材料を使って、いい絵師が書いたからだと説明していた。天井で光が当たらず、保存の仕方もいいようだ。天井から鳳凰に包まれているような感じがする絵だった。

福島正則の霊廟（墓）や、池などは汚れていた。特に福島正則の霊廟は、中を土足で歩いていてホコリまみれだった。霊廟の入口には枯れてぼろぼろになった花が生けてあった。灯籠に濁った水がたまっていた。北斎の絵以外は汚かった。

(11) フローラルパーク

花畑公園のようなところで入場料200円。きれいで癒される。寺や美術館などを見るのに疲れた時に立ち寄って涼むのがよいと思った。特に、春や秋は花がたくさん咲いてよいと思う。

(12) 野沢温泉を散策

旅館で入浴後、暑かったので、生ビールを飲むために外に出た。しかし、ビールが飲める店はしまっていた。お土産屋以外は開いていなかった。野沢温泉は、冬のスキーシーズンしか居酒屋は開いていないのだろうか。あまり活気を感じなかった。車に乗っている旅館の人や、お土産屋の人とすれ違うさいも、「どけどけ!」という感じで向かってこられた。観光客を大事にするという感じではなかった。野沢温泉は夏は駄目だと思った。

(13) 旅館

旅館に帰ってきたとき、一緒に高校生が入ってきて、旅館の玄関の足湯に「つかっていいですか?」と旅館の人に質問した。旅館の人が「あん?・・・、駄目!、駄目!」というような返事をした。せっかく旅館に来てくれたのだから、丁寧に断るか、100円くらいのお土産をあげるなどしたら、将来のお客さんになってくれるはずである。

夕食はいろいろ工夫をされていておいしかった。2階の料亭のようなところの個室で食べた。他

の宿泊客も個室で食べており、高級感があった。

宿泊した部屋は角部屋で窓があつていいが、窓からは民宿や旅館しか見えなかった。部屋をよく見ると壁が汚かった。ロビーのソファも雑に置かれているし、地下1階の卓球施設なども整理されていなかった。

この旅館に決めたのは、千人風呂が観光誌に載っていたからだ。写真を見ると広くきれいだったので決めた。ところが、風呂は小さく、青森の風呂屋の方が遥かに大きい。風呂に仙人様のような像があつたので、仙人風呂だと思った。しかし、風呂の名前は千人風呂だった。旅館のエレベーターに「昔、病気が流行った時に孝明皇后が、どんな人でも風呂に入れた。千人目がすごく汚い人だったが入れた。千人目は仏様で、皇后の心を試していた」という千人風呂のいわれがあると書いてあった。それがここの風呂ではなく、その話に基づいて、みんなに幸せになってほしいと願いを込めた風呂だと書いていた。騙されたと思った。

2006年8月4日

(14) 豪商の館

田中本家博物館。須坂の昔の豪商の館で、陶器などを展示していた。田中家の子供達が遊んだ玩具などが置かれており、庭も見ることができた。

(15) カーナビのトラブル

カーナビには田中本家の電話番号は登録されていなかった。カーナビが「近くを表示する」と言って目的地を示した。しかしそこに行っても田中家はなかった。他の観光地で、田中家に近いところも登録されておらず、結局、自分で田中家の近くの公園をカーナビにセットして移動した。車で移動する旅行では、カーナビが使えないと困る。田中家に行くのに30分くらい時間をロスしたと思う。カーナビの精度が大事だと思った。

(16) 古寺散策

豪商の館の近くにお寺が5つくらいあり、寺町を形成している。そのお寺を巡る散策路。寺を巡って散歩をするコースで、お寺は隣合っているので歩くといっても200～300m歩けば、5つのお寺全てを見ることができる。パンフレットにちょっとした京都の雰囲気味わえると書かれていたが、本当にそうだった。

(17) 真田邸

史跡整備工事のため、一部見学できず、無料になっていた。しかし、入ってみたら、建物の大部分が工事中でほとんど見るができなかった。真田邸を見るためにわざわざルートを変更したので残念だった。

(18) おやき屋総本舗

おやきの店が真田宝物館の敷地内にある。お土産屋や食事が出来るところで、宝物館とイメー

ジがマッチするような外観になっていた。

(19) 真田宝物館

展示スペースが広く、展示物の間隔が広く、見やすかった。特別目新しい物はないのにとってもいい感じがした。その理由は、真田幸村が歴史上の有名な人物なので、漠然とよく感じたのだと思う。よい歴史上の財産があると、観光はよりよくなると思った。

(20) 旧松代藩文武学校

幕末には、全国に 255 くらい藩校があったらしいが、きちんと残っているのはこの松代藩の文武学校だけ。広い建屋があり、勉強した場所や弓矢を打った場所などが残っている。入った時に受付の人がボタンを押したのだと思うが、文武学校の案内が流れ、横に座って休むところがあったので、そこで休みながら 3、4 分くらい解説を聴いた。それから回ったので、中のものがわかりやすかった。最初に概要を音声で説明するという情報提供の仕方もおもしろいと思った。

(21) 善光寺

1400 年前くらいから阿弥陀仏を奉納している大きなお寺。牛にひかれて善光寺という言葉があるとおりに、観光客もたくさんいた。外人さんもいた。門からお寺までたくさんお土産屋や喫茶店などが並んでいて、賑やかだった。善光寺の本堂でキティーちゃんのおみくじを売っていた。完全に観光化していると思った。

(22) 東山魁夷館

東山魁夷がよく信州に来てスケッチをした。自分の絵は信州で育ててもらったと言って 900 点の作品を寄贈して出来たのが東山魁夷館。信濃美術館の横に併設されている。青や白の使い方がすごく、見ると惹かれるものがあつた。特に白馬の絵がいいと思った。美術館なのでゆつたりと展示して、いい感じだった。東山魁夷館の中の休憩所から中庭が見えるが、そこの風景が 1 番きれいだった。東山魁夷館の前が公園になっており、花が多く、花時計がありいいところだった。

(23) 信濃美術館

通常の展示はやっておらず、ヘアードザイン展をやっていた。かつらなどばかりで、ヘアードザイナーが見たらおもしろいだろう。入場券やポスターなどに、江戸時代の服装などが描いてあったので見たが、かつらなどばかりで、損したという感じだった。

8. 下関（2006 年 8 月 9 日、10 日、11 日：主にレンタル自転車で移動し、1 人で調査した）

2006 年 8 月 9 日

(1) 下関駅の観光案内所

下関駅の中の観光案内所で、ホテルの場所を聞くと、「出て交差点を渡って左手」、レンタル自転車を借りる場所を聞くと、逆方向で「交差点を越えて右」と教えてくれた。ホテルの位置はわかったが、その説明でわかると思っているのが不思議だった。地図を渡せばよいと思った。

入口に「丸得切符を差し上げます」と書いてあったので「丸得切符をください」と言ったら、帰りの切符を見せないとあげないと言われた。ならば、そのように書いてほしいと思った。「ください」と言って、駄目だと言われると恥ずかしい。それだけで下関をいやな所だと思った。

(2) 関門橋

関門橋の近くでは、九州は 100m くらいしか離れていない近くの島のように見えた。海峡なので、潮の流れが激しく、大きな船が行き来していて、潮の匂いがして、活気があった。

青森－函館間は遠いので、北海道が見えると感動するが、下関は近いので、それほど感動しない。同じ本州の端でも、青森と下関では向こう岸が近いか遠いかで、随分違うと思った。

(3) 恋人灯台

20m くらい離れたところに 2 つの灯台があり、赤と白に塗られている。赤に女性、白に男性が手を置いて愛を誓い合うと必ず結ばれるということが、実しやかに伝えられているとガイドブックに書かれている。実しやかなので、本当とは限らない。青森もこうやって観光スポットをつくらいいと思った。2 つの灯台を赤と白に塗るだけで、観光スポットになるのだと思った。

(4) みもすそ川公園

壇ノ浦の戦いの古戦場跡。NHK の大河ドラマがあっただと思うが、源義経と平知盛の銅像を造って飾ってある。

幕末に外国と長州が戦って負けた。そのとき大砲をフランスに奪われた。そのレプリカを最近造り、公園に置いた。カッコイイ昔風の大砲だった。

(5) 海峡夢タワー

18 : 45 に入った。150m あり、非常に高いタワーでここから下関を一望した。中には観光名所の説明を書いたパネルがあった。1 つ 30 秒くらいで読める内容になっていた。しかし、誰も読んでいなかった。1 時間くらい夜景を見ていたが、それ程きれいではなかった。

外に出ると、タワーをライトアップしていて、きれいだった。タワーは総ガラス張りで、上がドームになっていて、ランドマークになっている。

(6) レンタル自転車

夕方から自転車を借りて観光した。自転車はホテルから借りたので無料だったし、返却時間の制限もなく、ホテルまで乗って帰れるので良かった。レンタル自転車屋なら、返却時間制限などがあるが、海峡マリンタワーに行く前に返却しなければいけなかったと思う。ホテルが自転車を貸せば、遅くまで観光できるのでいいと思った。

2006 年 8 月 10 日

(7) 洗面所

洗面台の端に返しが無いので、水を強く出すと洗面台から水が溢れて、ズボンが水浸しになる。

ホテルが自分達で使用していないのだろうと思った。

(8) ガイドプレーヤー

下関駅内の観光情報センターで、ガイドプレーヤー（1日400円）を「2日借りたい」と言うと「原則は1日で、持って帰ってきて、また次の日借りてください」と言われた。「面倒くさい」と言うと、貸してくれた。原則は1日だが、理由があれば貸してくれるらしい。あまり借りられていないと言っていた。プレーヤーは20くらいあり、誰も借りていないようだった。返すのが大変で、なかなか借りたくても借りられないらしい。借りる手続きは一覧表に名前と住所を書き、お金を800円払うだけだ。それでも、借りる手続きが手間である。

(9) 下関駅周辺

駅の周辺は横断歩道がなく、エスカレーターの歩道橋があり、歩く人には良いと思う。また、横断歩道がないので、車にとっても良いが、自転車にとっては非常に不便だった。レンタル自転車に力を入れているわりには、観光客への配慮がないと思った。

(10) 門司電気通信レトロ館

電話機の歴史を展示していた。入場無料。こじんまりとした所で、NTT西日本の宣伝も兼ねた博物館のようだ。

(11) 旧門司税館

古いレンガ造りで歴史を感じる建物。中では絵はがきの絵のような展示をやっていた。その一角に税関の人が2人いて、戦争中に海外で発行した証券を換金する制度のPRをしていた。しかし、こちらから話しかけないと説明しない。

(12) 九州鉄道記念館

古い鉄道の客車や服の展示、九州の鉄道大パノラマという模型が動く展示、運転のシュミレーションが出来るコーナーがあり、この2つが子供にうけていた。しかし、特に珍しくなかった。

建物自体は古い駅舎らしく、門司税館と同じレンガ造りで風情があった。そこに何を入れるかは工夫次第だと思った。中にいろいろなものを展示すれば博物館になると思った。

(13) 海峡ドラマシップ

五所川原の立佞武多の展示場と同じような、円筒状の階段スロープを上がっていくと3階に展示場があり、源平合戦や武蔵と小次郎、明治維新などの展示をしていた。下関や門司はどこへ行っても、この3パターンだと思った。しかし、それにまつわる資料や、物が残っていないのに観光客を楽しませるのが上手だ。人形を作り、その作者と一緒に紹介している。人形も操り人形や、日本人形、木の人形、紙の人形などがあった。そうやってうまく現代のものを使って歴史を表現している。観光資源を創るのが上手だと思った。

この館は五所川原の立佞武多館のように中空になっており、中央で立体映像のアニメを放映していたが、おもしろくなかった。五所川原の立佞武多とは違い、感動が無い。立体映像はごく一

部の場所以外は、ライトが目に入るので、見づらかった。1 階から歩いて上がらされるので疲れた。五所川原の立俣武多館は 5 階までエレベーターで行き、歩いて下りるので楽だった。

1 階 2 階の無料展示場は、大正レトロ通りといい、古い街が再現されていた。天井の照明が変わり、夜から昼、昼から夜へ変わる。それがおもしろかった。とてもいい感じだった。レトロ通りは、九州と関係無く、大正をテーマにしてやっているのだが、心地良い感じだった。何だって観光になるのを再確認した。

(14) ブルーウイング門司

日本唯一の歩行者専用の跳ね橋。平成 5 年に出来た。旧門司税館など観光スポットが集まった所にある。この橋がなくても歩行者は困らないと思う。観光のために造った橋だと思う。10 時から 16 時までの間、1 時間おきに 20 分間跳ね上がる、まさに観光を意識して造った橋と思った。

(15) 国際友好記念図書館

昔、大連にロシアがつくった図書館を北九州市と大連が友好関係を結んだときに記念して門司に復元（平成 7 年）した。旧門司税館の近くにある。当時の物を中国人を招いて忠実に復元した。1 階は中華レストラン、2 階は図書館、3 階は図書の展示室になっている。図書館ではあるが、いかにも観光スポットという感じだった。もう 1 度、何でも観光資源になるのだと思った。

(16) レトロ展望台

1 階がお土産売り場で、最上階が展望台になっていて、残りの階はマンション。旧門司税館の近くにある。マンションすら観光資源になるのだと思った。展望台の景色は非常に良い。タワーだけだとやっていけないので、マンションと併設しているのではないかと思った。この展望台の入場料はマンション住人に還元されるのではなく、展望台を運営しているところの収入になる。

(17) 海峡プラザ

お土産屋やレストランなどがたくさん集まった所。グルっとまわると時間がかかるが楽しい。

(18) 遊覧船

門司港レトロ遊覧船。乗る人は家族連れ 2 組で 7 人か 8 人しかいなかった。大人 1 人 500 円だが、なかなか人は乗ってくれないようだ。

(19) 旧門司三井倶楽部

三井物産の迎賓館だった建物で、今は 1 階がお土産ショップ、レストランで、2 階が展示室になっている。旧門司税館の近くにあり、レトロな建物だった。

(20) 門司港駅

古い建物がそのまま残っている。旧門司税館の近くにあり、その地域全体のレトロ感にマッチした建物だった。

(21) 門司の定期船

門司から下関へ行く船乗り場で、人間と自転車の切符を自動販売機で買った。乗り場を聞くと、

真っ直ぐドアを突っ切れと言われた。人間が開けるドアなので、自転車を持って開けるのは難しい。ヨタヨタしていると船が出てしまった。腹が立ったので「返金してください」と言うと、「船会社が違うので返せません。知りません、わかりません。」と言われた。船会社に電話をして来てもらい、お金を返してもらった。船にはたくさん人が乗るので、一人乗らなくても問題ないのであろう。大名的な商売だと思った。自転車を使用して観光するのは下関がやっている施策なので、対応を考えるべきだと思った。

(22) ノーホーク広場

アメリカのノーホーク市が北九州市と姉妹都市になったとき、記念して広場に 4.5 t の碇をつくって展示した。海が見えるだけの広場で、碇が無ければ本当にただの広場。こういう形でも観光スポットになるのだと思った。

(23) カモンワーフ

食堂などがたくさん集まった所。その中の回転寿司で夕食をとった。漁港なので新鮮な気もするが、回転寿司なのであまり変わらないとも思った。カモンワーフは色鮮やかで、ネオンなどもあり、下品な感じでもなく、良い集積だと思った。

(24) 広場の大きい紫色の碇

ホテルへの帰り道に、広場で大きい紫色の碇を見つけた。門司のノーホーク広場で見た碇より遥かに大きい。オブジェとして置いているようだが、観光誌に載っていないので、観光資源ではないと思う。やはり観光資源というのは、いかにつくるのか、人間がつくるもので、宣伝するものだと感じた。

(25) ガイドプレーヤー

説明内容は、建物や施設の概要が多かった。その内容は来るまでに調べてわかっていることだ。新しい情報や、中の展示物などのことを詳しく聴きたいと思っていたのだが、そうではなかった。建物の中のことも若干説明しているのだが、それを聴くスピードと自分が歩いてまわるスピードが違うので、歩きながら、物を見ながら、聴くのは難しいと思う。観光客ひとり一人が欲しい情報を、ガイドプレーヤーで提供するのには難しいと思った。

2006 年 8 月 11 日

(26) 旧英国領事館

入館自由で無料。部屋が 3 つしかない。展示物もあまりない。複製したもの。1 階が喫茶店になっていて、喫茶店兼観光資源で下関のパターンだと思った。一室には、唐子周辺の街並写真が展示してあった。英国領事も唐子にあったので、展示しているのだが、何でも観光資源になるのだとまた思った。2 階には 2 部屋あり、ここでは幕末のときの映画の宣伝をしていた。又、現代英国グッズ展示といって、イギリスには関係のないものを展示していた。

1 階の喫茶店の前に人力車があり、花が咲いていてきれいだった。メイドがイギリス風の格好をしていて雰囲気が出ていた。とても良い組み合わせだと思った。

(27) 旧秋田商会ビル

西日本で最初、全国でも非常に古い鉄筋コンクリートの建物。見ることはできなかったが屋上に日本庭園があるらしく、これも世界初だと言われている。現在は、下関観光情報センターとなっている。1 階は周辺情報や観光誌を 30 くらい並べていて、確かに観光情報センターだった。しかし、2 階や 3 階は旧秋田商会の建物がそのまま残っていて、観光スポットになっていた。秋田商会ビルを保存するために、観光情報センターにしたのだろうか。

(28) パネルの効果

観光資源の横のパネルに、詳しく観光情報を書いておけば、観光資源と観光情報を同時に、同じ場所で一元管理ができる効果があると思った。

(29) 下関南部町郵便局

実際の郵便局だが、奥を開放していて、1 つが喫茶店、もう 1 つが中庭になっている。喫茶店では、展示会をやったり、ジャズのコンサートを開いたり、結婚式などをやっている。喫茶店や中庭の壁は、昔のまま残している。ヒビなども多く、傷みもひどいが、それが昔を感じさせる。郵便局の表は新しいが、奥に入ると古さが残っている。喫茶店の上は民間に委託して委託料をもらっている。

(30) 新下関駅

新下関駅の表側はパチンコ屋と結婚式場があった。裏側はほとんどマンションで、マンションの住人目当てと思われる酒屋や床屋があった。主な産業や、観光名所などは一切見かけられなかった。観光誌を見ても、新下関の観光名所などは載っていない。

9. 柳井（2006 年 8 月 11 日：主に徒歩で移動し、1 人で調査した）

(1) 柳井駅

荷物をコインロッカーに預けた。ガイドブックが重いので長野同様、そのページだけを破って持って行くことにした。下関では、自転車に乗っていたのでガイドブックをそのまま持っていたが、柳井は徒歩なので手に持つのは大変だった。

(2) 柳井駅周辺

柳井は自分の故郷に近く、以前は、ゴミゴミした少し古くさい街というイメージがあった。しかし、駅を降りると正面の道が拡張されており、広くてきれいになっていた。歩道も広く、レンガ調で良くなっていた。

200m ほど歩いて川を越えると、観光名所の白壁の街がある。たくさんきれいな白壁の家が並んでいた。整っている感じで驚いた。柳井の高校に通った友人に電話をして聞くと、ここ 10 年くら

いで駅までの道を広くしたらしい。白壁の通りは昔からあったが、あまりきれいではなかった。それをきれいに改修したらしい。資料館も本来あった所から数メートル移動させ道路を拡張したらしい。

(3) 体験工房

醤油蔵を5年前に譲り受けて、今は金魚提灯や織物などの体験工房にしている。建物や中は大正時代に建てた状態にされていてレトロな感じがした。5年前の写真を見たがボロボロの醤油蔵だった。それをきれいにして、壁を白く塗った。

(4) 醤油蔵

実際に醤油を作っている蔵。中に入って蔵を見ることができる。醤油を浸けている樽を上から覗ける。覗くと中から甘い匂いが漂っていて、非常に良いと感じた。観光地では模型や、以前使っていたものしか見れないが、実際に醤油が浸かっているのを見ることができて良かった。

(5) きじや

観光誌に載っている菓子民芸茶屋。ざる定食(800円)を食べた。中はレトロな感じになっていて、店員の対応も丁寧で良い感じだった。

(6) 柳と井戸

柳井の地名の発祥になった柳と井戸。お寺があったが、そこには柳も井戸もなかった。案内板(矢印)がわかりづらかった。そのお寺の隣のお寺に柳と井戸があった。柳も井戸も良い感じだった。ここの水を飲むと美人になるらしい。

(7) 国木田独歩記念館

旧国木田独歩邸。中には入れず、外からガラス越しに中の展示物を見た。建物は古くて、レトロという感じだった。小さな庭があり、大きな木が1本立っていて、壁全体に蔦がはっついて、手入れされていた。ここに来るまでに細い道を通って来たが、観光名所を示す案内板(矢印)が至る所にあり、非常にわかりやすかった。その矢印に沿って歩けば目的地に行けたので、観光地図は不要だと思った。ここに来るまでの道や左右の家も古く、日本調の造りで、庭木もきちんと手入れされていた。きれいで、町ぐるみで頑張っていると思った。

(8) 商家博物館むろやの園

江戸時代の豪商の家で、350年前に建てた建屋をそのまま博物館にしている。受付で切符を買うと、受付の人が5分くらい歴史や建物の構造、展示物を紹介した。たくさん説明してくれたが、早口で話すのでよくわからなかった。たくさん聞いても忘れてしまうので、量を少なくしてもっとゆっくり話してくれた方がいいと思った。説明を聞いてから、簡単な地図をもらって見学したが、結局どこをまわっているのかわからなくなってしまった。中の展示物や建物は良かった。

(9) 柳井市町並資料館

観光情報センターのこと。1階が柳井の観光に関する町の情報を提供している。2階が松島詩子

という柳井市出身の歌手の記念館になっている。情報センターというよりは、資料館である。

(10) お土産屋で聞いた話

平成7年頃から白壁通りを拡張したり、石畳を整備したらしい。以前はきれいではなかったが、それできれいになったということだった。

(11) 柳井市観光情報センターで聞いた話

平成12年に道路ギリギリの位置にあった建物を、10mぐらい移動させて前にスペースをつくり、町並に合わせた。建物も壁が黒ずんで、カビっぽかったが、色を塗り直した。観光スポット一帯の歩道や道路などを広くし、きれいにしたので、一帯の入口部分にある観光情報センターも位置をずらした。

10. 明石港と源氏物語の道コース（2006年8月15日：徒歩で移動し、1人で調査した）

(1) スタート（明石駅）

明石駅観光情報センターにあった観光パンフレットの散策コースに従って歩いてみる。地元なので違った感覚や発見があるのを期待している。106分、6.2kmのコース。源氏物語の光源氏が通ったとされる細道や寺などがあるコース。

(2) 明石公園

入り口に堀があり、ため池になっている。高台に上がって見たら、今までに見たことがない景色だったので驚いた。明石公園は、何度も来たことがあるが、初めて見た景色だった。

(3) 月見の池がある寺

光源氏が見た月見の池がある寺。鉄筋コンクリートでできていて全然おもしろくなかった。観光スポットとは思えなかった。

(4) 散策コースの地図

地図は詳しいが、横断歩道を考慮していない。地図に記載されている指示に従って歩くと、広い道路を横切らないといけない。危険である。地図を作った人は、ルートに沿って歩いていないと思った。また地図は、細かい部分がわかりづらい。路地がたくさんあるので、どこで曲がるのかが分からない。自分は地元の人間なのに分かりづらいので、初めて来た人はもっと分かり難いと思った。

(5) 蔦の細道

パンフレットの無量小路のところに蔦の細道と書いているが、分かり難かった。そのためここまで来るのに、迷ってしまった。

(6) 歩いた感想

一人で黙々と歩いたので、85分で歩けた。数人で話しながら歩けば、106分かかると思う。コースで紹介されている寺は、墓が多く、民家も多く景色は良くなかった。観光コースとは思えな

かった。実際にこのコースを歩いた人がいるのだろうか。道が細いので、車で回るのも難しいと思った。

11. たこで湯ったり（2006年8月16日：フェリーとバスで移動し、1人で調査した）

明石から淡路島にフェリーで渡り、温泉に入って帰ってきた。「たこで湯ったり」というパンフレットを見て行くことを決めた。「たこで湯ったり、温泉切符」をかうとお得なので行った。息子と甥っ子の3人で行った。

フェリーは青函フェリーと比べてはるかに観光を意識していて、キャビンや船室が非常に大きくゆったりしていて、窓からの眺めもいい。よく外を見てもらおうという配慮があった。明石海峡大橋をくぐるのが良かった。

明石の港を出るときに灯台が2つあって、片方の灯台が赤、もうひとつが白だった。下関の恋人灯台と同じだった。灯台は2つ作り、片方が赤で片方が白と決まっているのかと思った。明石はそれを恋人灯台とは呼ばない。恋人灯台と呼ぶだけで、観光スポットになるのだと思った。

淡路島について、バスに7分乗って温泉に行くのだが、バスの停留所がよくわからなかった。パンフレットに地図があるが、わかり難い。フェリー乗り場の駐車場が空いていたので、そこにバスが来ればいいと思った。バスの時間もフェリーの発着とズレており、しばらく待たないとバスが来ない。

お風呂は非常に良かった。露天風呂があって、そこから見える明石海峡大橋がきれいだった。パンフレットでは、露天風呂から見える明石海峡大橋の夜景を宣伝していたので、昼のイメージをもっと宣伝すべきだと思った。

お風呂からの帰りのバスも1時間に1本しかなくて非常に不便だった。さらに港にバスがついても、30分位フェリーを待たないといけなかった。実際は、フェリー乗り場に着いたら臨時便があってすぐにフェリーに乗れた。臨時便はパンフレットには書いていなかった。このような臨時便の情報こそ携帯電話やWebで提供できるのだと思った。

息子と甥っ子3人で話しながら旅行したので、特に観光情報が欲しいとは思はなかった。旅行の目的は「知識向上」ではなく、「楽しむこと」だということが分かった。日頃は、子供と長い時間一緒にいて、話しをするような機会が持てない。旅行は一緒に行く人達と「同じ目的（＝楽しむ）」を持ち、その目的を実現する手段として「同じ時間と移動を共有するもの」だと思った。

しかしそれでも、地図情報や、バス停、バスの時刻表などの情報は欲しかった。このパンフレットはA4用紙1枚のものだったが、地図やバス停の位置、バスとフェリーの時刻表も載っており使いやすかった。バス停の位置がわかり難かったことと、臨時のフェリーの時間が載っていなかったのが残念だった。

12. 喜瀬川下り探索コース（2006年8月18日：主に徒歩とバスで移動し、1人で調査した）

(1) スタート（明石駅）

明石駅観光情報センターにあったパンフレットの散策コースに従って、歩いてみる。明石に続いて2つ目で、喜瀬川下り探索コース。明石駅からJRに乗り土山駅まで行き、そこから約6kmぐらいバスに乗ってスタート地点まで行く。

(2) 土山駅

土山駅からスタート地点まで行くバスは、1時間待たないと来ない。昼間はバスが多いが、夕方になると少なくなる。仕方がないのでタクシーでスタート地点まで行った。料金は1670円。個人の観光ならタクシーに乗らなかったと思う。研究なので、このような体験も大事だと思い、研究継続のためにタクシーに乗った。このコースのパンフレットには、バスに乗るように書いてあるので、バスの時刻表も載せておくべきだと思った。

(3) いなみ野水辺の里公園

いなみ野水辺の里公園のログハウスの学習展示棟。虫や水辺の生き物、たがめ、なまずなどの生き物をたくさん飼育していた。10畳か12畳位の部屋に、所狭しと水槽や虫かごが置いてある。なまずが見たくて、「なまず」と書いてある水槽の中を探したが、見つけれなかった。人のよさそうな女性に聞いたら「ここです」と指を差して教えてくれた。小学生などが行くと、優しく説明してくれるのだと思う。

町立だが、個人の趣味でやっている感じだった。虫などの研究所・保護施設のような感じで、観光スポットとは思えなかった。パンフレットには、自然の中をゆっくり散策できる自然観察型公園だと書いてあったが、実際は、真ん中にテニスコートがあり、まわりは「草ぼうぼう」だった。整備されてなくて、自然を満喫できないと思った。自然を冒険（体験）はできると思った。

(4) 地図について

明石港と源氏物語の道コースに比べると、地図が分かりやすかった。小学校や墓地などに矢印が描いてある。歩く道をわかりやすくするために、紫色の太い線でなぞっていた。実際のコースも明石に比べて建物が少ないので、墓地や小学校もすぐに発見できた。

しかし、複数の道が交差するところは、太い線が他の道を消してしまい分かりにくかった。一旦曲がって、さらに曲がる所があったが、太い線なので曲がっていることが分からなかった。そこを見過ごしてしまい、曲がらずに行き過ぎてしまった。引き返して、地図を確認し、考えてやっとわかった。込み入った部分は拡大すると思った。

(5) 天満大池

大和時代後期に作られたと言われている池で、とても癒される場所だった。

(6) 遊歩道

JR土山駅から線路に沿った遊歩道があり、2Kmぐらい歩くとメロディーを奏でる吊橋がある。

そこを渡ると折り返し点の大きな遺跡公園がある。遊歩道はきれいだった。吊橋には、1m間隔ぐらいで鉄琴があり、それを歩きながらバチでたたくとメロディーになる。途中五重塔などもあり、癒される道のりだった。

(7) 感想

16:00 に J R 明石を出発して、電車、タクシー、バスを乗り継ぎ、3 時間歩いた。癒される散策だったが、いったい誰が歩くのだろうか、関東から休日に旅行に来た人が歩くだろうかと考えた。私は研究だから、このような体験も必要だと思い歩いた。私は歩くのもスポーツも好きで、多いときは週に 3 回ぐらい 1 時間ずつ歩く。歩くのは好きだ。それでも、この散策コースを研究という目的無しで、歩くかと言われれば疑問である。この近くに住んでいれば「日々の運動」としてコースの 1/3 程度を歩くかもしれないと思った。

13. 明石市立文化博物館（2006 年 8 月 18 日：徒歩で移動し、1 人で調査した）

息子と甥っ子 3 人で明石城公園を通して、明石市立文化博物館に行った。城や文化博物館は以前に行ったことがあるので、特に情報は必要なかった。博物館は常設展示の他に、特別展示で恐竜の化石を示していた。そのため、以前とは違う展示だったので、楽しく見ることができた。

息子と甥っ子と話すので精一杯だったので、展示物の情報が欲しいとは思わなかった。複数人で行く観光は、知識の向上や体験のために行くよりは、一緒に行く人と楽しく過ごすために行くのだということが分かった。日頃は『楽しい会話』ができなくとも、観光地で見たことがないものや、食べたことがないものを一緒に見て、食べることで、楽しさを共有しコミュニケーションすることが目的なんだと思った。

(1) パネルについて

パネルが少なかった。あったパネルも文字が大きく文字が少なかった。展示がしっかりしていて、展示を見れば読まなくてもわかるようになっていた。また、各ブース、コーナーごとに A 4 用紙 1 枚に説明を書いたパンフレットがおいてあった。全部で 8 つあった。それを読むと、そのコーナーの展示物の内容がわかる。

(2) 火起し体験

2 階に原始時代の火起し体験コーナーがあった。木を擦って火を起すのがおもしろかった。

14. 大阪（2006 年 8 月 21 日：主に電車と徒歩で移動し、1 人で調査した）

(1) 大蔵省造幣博物館

大阪の造幣局にある造幣博物館。ここの造幣局は貨幣だけで紙幣は作っていない。過去から現在に至るまでの貨幣や外国の貨幣を展示している。造幣局では貨幣以外にも、記念切手、記念貨幣、記念メダル、金の鯨などを作っていて、その資料なども展示していた。小判の作り方を、当時の

絵を写真にして拡大して説明していた。写真をうまく利用して、少ない文字で説明していた。1枚の写真にたくさん説明文を書いても分かりにくい。そのような場合は、写真を2枚、3枚分けて、1枚の文字数を少なくすると読みやすいと思った。

(2) 花月食堂

吉本新喜劇の地下の食堂。筋肉もりもり丼を食べた。中山さんに君をイメージした牛丼。安くておいしかった。花月の地下なのに良心的だと思った。しかし、特別な牛丼ではなかった。「筋肉もりもり」と名前をつけるだけで売れるのだと思った。吉本新喜劇を見たくて、来たのだが、当日券は3時間前に完売で入れなかった。

(3) 携帯電話での観光地検索

吉本新喜劇を見ることができなかったのも、他の観光地に行こうと思って携帯電話で検索した。近くのスポットに行きたかったのも「難波」や「大阪 観光」、「南 観光」、「観光案内所」などで検索したが、観光とは関係ない地図などがでてきて、参考にならなかった。

(4) 吉本笑店街

吉本新喜劇の地下にある、吉本のタレントをテーマにしたレトロな街。タレントの写真や、持ち物、TVで着た衣装などを展示していた。また、タレントが「こら」といって話しかけてくる（もちろん録音音声）とか、TVの番組を流すなどの展示をしていた。吉本は何でも商売にするのだと思った。

(5) 大阪ドーム

野球はやっていなかったのも、2階のショッピングセンターや展示ブースを見学した。大阪のスポーツの歴史や記録、スポーツ用品などを展示している、大阪市スポーツギャラリーがあった。スポーツの歴史などを細かい字で説明していた。誰も読まないと思った。ビデオを受付で借りて、中央に置いてあるテレビで見ることができる。しかし、ギャラリーの中央に座ってビデオを見る人はいないと思う。テレビは4台、ビデオも何十本もあるが、年間何人が何本見るだろうか。

野球をやっていないので、ほとんど人がいなが受付には女性が2人いて、2人で話をしながら笑っている。こんなときは、受付は1人でいいと思った。

(6) 大阪ドームのスカイホール

大阪ドーム9階のスカイホールには行けなかった。ガードマンに聞いたら「野球をやっていないから入れない」と言われた。「当たり前だろ」のような感じの返事だった。パンフレットや観光誌には、「野球をやっていなくても楽しめる」と書いていた。しかし、2階のショップも休んでいるところが多く、おもしろくなかった。不愉快になった。観光情報は正確に伝えないとマイナス効果があることがよく分かった。

(7) 四天王寺

聖徳太子が建立した日本最古の寺。五重塔がある、壮大で多くの建物がある。月に1回聖徳太

子コンサート、月2回フリーマーケットをやって、町の人達に境内や寺を開放している。寺を地域の人々に開放するのはいいことだと思った。

奥の五重塔まで行くとお店もなく、落ち着いた風情だった。五重塔は1番上まで100円で上がった。急な階段を上るので、滑る、落ちるなどの事故が起こりそうなので、開放しないのが普通だと思う。それでも開放するのは勇気ある行為だと思った。他の建物も、閉館時間を少しぐらい越えても「どうぞ、どうぞ」と入れてくれた。丁寧な言葉や挨拶は無いが、とても親切で心がこもった対応だと思った。ホスピタリティーは言葉や態度でなく、心だと思った。

15. 札幌（2006年9月17日：主に電車と徒歩で移動し、1人で調査した）

(1) 札幌JRタワー

38階の展望台から札幌を眺めた。札幌のTV塔より高く、札幌で1番高い展望台。札幌の東西南北がよく見えた。東西南北の柱に、ガラス越しに見える景色の説明が少しだけ書いてあったが、それ以外はほとんど説明が書いてなかった。東西南北の窓に椅子がならんでいて、ゆっくり見るための配慮が感じられた。

(2) 中島公園

広くてきれいな日本庭園があるが、池などの水がよどんでいた。飲んだら死にそうな、くさそうな水だった。

(3) 豊平館

中島公園の中に豊平館がある。明治の頃の白と水色を基調とした建物。ここが見たくて中島公園に来た。明治天皇の座った椅子などを展示していた。現在は、結婚式会場になっていて、当日も結婚式をやっていた。ドレスを着た女性が1階で写真を撮っていた。2階で披露宴をやっていた。ウェイターが忙しそうに走り回っていた。その中に自分が観光客として見学で入ったのだが、違和感があって嫌な雰囲気だった。邪魔者扱いされている感じだった。

(4) 北海道立文学館

中島公園では、北海道立文学館にも行きたかった。公園の入り口に案内板（矢印）が1つあったが、それ以降は、他の建物の案内は目にしたが、文学館の案内は見ることがなかった。結局、文学館の場所が分らず、行けなかった。

(5) 札幌の路面電車

中島公園から西4丁目まで、ほぼ全区間約1時間程乗っていた。札幌の中心を長方形に回る路線。どこまで乗っても170円。電車が古く、スピードが遅く、地上を走っているので観光で利用できると思った。

(6) 大通り公園

TV塔がある通りの公園で、たくさんの花がきれいに咲いていた。市民の憩いの場。TV塔の

下には、いろんなお店が出ていて、ぬいぐるみが観光客と一緒に写真をとっていた。以前に来たときに、花を植えかえる作業を見た。みんなに楽しんでもらうために、常に努力しているのだと思った。

(7) 観光地図

地図を見ながら時計台に向かったが迷った。TV塔の近くで、地図上に時計台というバス停があったのでそこまで来たが、そこから15分位探した。逆方向に行ったみたいだ。道路に案内板(矢印)があれば分かりやすいと思った。

(8) 札幌時計台

2階に行くと、時計の裏の構造を見ることができる。大きな広間の奥に時計があるが、柱などがありよく見えない。そのため、レプリカが時計の左横においてあった。そのレプリカを見る人達の様子を観察した。30人程度観察したが、レプリカの説明、時計の説明を読んでいる人は5~6人だった。レプリカをよく見て、説明をチラッと見るだけの人がほとんどだった。

時計の右側には、札幌農学校の説明をびっしり書いた資料が貼ってあった。関連した人達の写真も貼っていた。その人達の生い立ちなどが書いてあったが、ほとんどの人は写真をチラッと見るだけだった。札幌農学校の全体説明は、ときどき立ち止まって読んでいる人がいたが、個別の説明あまり読んでいなかった。

広間の左右にも展示や説明があったが、たまに読んでいる人がいる程度で、ほとんど誰もみていなかった。展示物の説明は、展示コーナーに1つか2つであれば読みやすいと思った。

(9) 北海道大学

土曜日なのに大学内には学生がたくさんいて、活気にあふれていた。庭は広くてきれいで、そこに観光客や市民が自由に入れるのがいいと思った。

北海道大学総合博物館を見学した。無料だった。大学の博物館で、125年間の北海道大学の記録・研究などを展示していた。大学の博物館だから少し難しかった。建物は、昔の大学の建物なので古かったが、それが心地よかった。

16. 瀬戸大橋 (2006年10月15日: 瀬戸田ー尾道間 30kmを一人で歩いた)

(1) 尾道駅

瀬戸内しまなみ海道スリーデーズマーチの瀬戸田ー尾道間(Iコース、30km)に参加した。尾道駅から専用バス(200円)に乗って、スタート地点の瀬戸田会館に向かう。50分程度で瀬戸田に到着。

(2) スタート地点

7:30から受付開始。受付では、手荷物も預かってくれる。初参加なので何も分からない。受付の人がゼッケンをくれなかったが分からなかった。他の人がゼッケンを持っていたので本部に尋

ねたら貰えた。スタートと中間地点、ゴールでスタンプを押す参加証もくれなかった。これもスタート直前に分かって貰った。

8:15 からスタート式で注意事項を聞き、体操などをした。スタートは 8:30。数百人が参加しているようだ。大会スタッフは大変だと思う。受付、トイレの確保、ホテルの手配、弁当、給水、救護など、簡単には真似できないと思った。

(3) 生田橋の入り口

5km 地点。ここまでは平坦な道だったが、橋を渡るために上り坂になっている。瀬戸大橋は巨大だから、橋の上に行くためには相当上らないといけない。既に景色を見る余裕がない。歩くので精一杯だった。

(4) 生田橋

生田橋を渡った。晴天で温度は 25℃程度。ぽかぽかして暖かく、歩いているので少し汗ばむ。生田橋の上は丁度いい風が吹いていて、涼しくて気持ち良かった。

(5) 12.5km 地点

このコースでの渡橋は 2 回で、それ以外は通常の道を歩く。歩くのが大好きな人しかできない観光（体験）だと思った。

(6) ゴール地点

完走した。充実感、達成感もあるが、それ以上に疲れた。ゴール後は何のイベントも無く、拍子抜けだった。自分は 1 日だけの参加だったが、3 日間で 80km(30km、20km、30km)、尾道ー今治間を往復する人もたくさんいた。自分も出来れば往復にチャレンジしたいと思った。物凄く疲れるが、一度参加すると「はまる」イベントだと思った。今治に帰る人達のためのバスの手配など、ゴール地点のお世話も大変のようだった。

以下では、長野県庁と下関観光コンベンション協会からのヒアリング結果をまとめる。ここは、調査員の考えなどを含めず、聞いたままをまとめたつもりである。

17. 長野県庁でのヒアリング（長野県商工部産業政策チーム 西原誠一氏より）

長野には、きれいな大自然があるのでサービスが悪くても観光客が来てくれる。だから殿様商売と言われるので、観光協会などを中心にホスピタリティー強化につとめている。年間観光客は 9 千万～1 億人で、観光は基幹産業である。

情報発信は Web が 1 番いい。しかし、県のホームページの旅ネットの情報入力、市町村や観光業者から紙で貰って、それを県の職員がインプットしているのでメンテナンスが遅れたり出来なかったりする。

長野は、北海道、沖縄について「移住したい」第3位の県。北海道や沖縄は本州から離れているので、思い切れないが、長野は新幹線で移動できる。そこで県では、長野県で田舎暮らしがしたいという人達（団塊世代のリタイアによって第2の人生を考えている人達）をターゲットにして①長野に移住する、②長野にもう1件家を持って第2の生活を始める、③長く旅行に来てもらうための取り組みをしている。そのために楽園信州というホームページを昨年立ち上げ、市町村の情報や旅行、ミドルステイ（長く滞在する旅行）、更に移住して暮らしていくための情報を発信している。県、各市町村が情報をすぐに楽園信州にアップできるようになっている。常にメンテナンスが出来て、最新情報が提供できる体制になっている。昨年立ち上げて1年間で16万アクセスあった。

2006年5月から田舎暮らし案内人制度を設け、その人に聞けばアイターンや長野での就職、住居の購入など長野に移り住むための全ての情報の案内・サービスを受けられるというワンストップサービスも始めた。

情報発信には紙も必要だ。インターネットを見ない人もいるが、紙は渡しておけばいつか見てくれる。誰でも見ることができるので紙も重視している。紙情報であるカタログや観光誌は、目立ち、インパクトがあるものを作っている。観光誌にはきれいな写真を載せている。

1人や2人の旅行が増えているので、旅館やホテルは4人部屋ではなく、2人部屋を増やさないといけない。

18. 下関コンベンション協会でのヒアリング（観光コンベンション協会理事 近藤洋平氏より）

下関ではキャンペーンで観光振興をはかっている。観光キャンペーン実行委員会があり、メンバーは観光コンベンション協会と観光戦略部会である。観光戦略部会は、市の観光振興課の若手の人を中心になっている。戦略部会が企画を立て、それを実行する。それを観光コンベンション協会が追認する。

平成13年に宇部でキララ博、北九州で博覧会があり、北九州と宇部の間の下関でも何かやれないかということで実行委員会をつくった。それが今でも続いている。実行委員会の活動は、一つは企画を立て、旅行会社や旅行代理店へPRする、もう一つはソフトな事業＝キャンペーンの内容を企画することである。県の予算や観光協会の予算などを集中的に観光キャンペーン実行委員会に投入するという構造になっている。

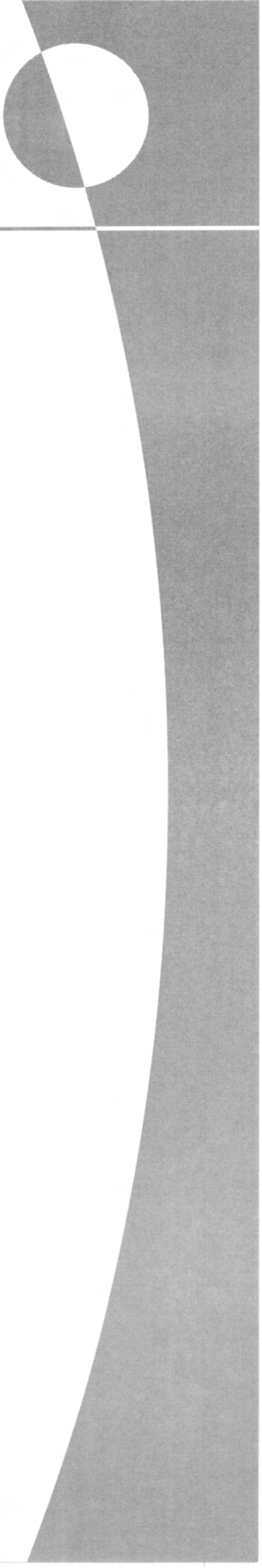
運よく平成13年にはJ R西日本が関門海峡物語というキャンペーンをし、それが好評だったので、平成14年以降はエキゾチック&ノスタルジア関門海峡物語というキャンペーンをずっとやってくれているのが後押しになっている。

平成 14 年は、下関に来た人は観光案内所に荷物を預けて、荷物は下関の旅館に送ってくれる「手ぶら観光」や、無料の海峡クルージング、レンタルサイクルを始めた。また、平成 15 年に NHK で武蔵が放送されたので、公園に銅像を造り、小次郎と武蔵の対決の寸劇を始めた。

平成 16 年は、新撰組だったので騎兵隊の寸劇をやった。また、源平合戦で亡くなった安徳天皇を年に 1 回女郎さんが赤間神宮にお参りに行く、海峡女郎絵巻を年に数回、観光客向けにやることにした。平成 16 年からみもすそ川公園で、10 時から 15 時までおじさんが紙芝居をやっている。お客さんが集まると始める。

平成 17 年は、義経の寸劇をやった。また平成 17 年から、赤間神宮で源平ナイト in 赤間神宮と題して、武蔵と小次郎、騎兵隊、義経の寸劇を夜に観光客向けにやっている。これは非常に評判が良かった。この結果、平成 13 年以降下関への観光客が増えていて、平成 16 年では約 350 万人に達している。

最近は食べ物を宣伝している。従来はふぐ、うに、くじらだったが、ふぐは冬のシーズンものなので、これに加えて、あんこう、焼肉、いか、たこなども戦略的に宣伝していく。



参考・引用文献

参考・引用文献

- ・ 山之内秀一郎,「東北・上越新幹線」, J T B, 2002
- ・ 青森県文化観光部,「文化観光部の概要」, 2005
- ・ 青森県,「青森県文化観光基本計画」, 1999
- ・ 日本鉄道建設公団盛岡支店,「東北新幹線工事誌(盛岡・八戸間)」, 2003
- ・ 国土交通省ホームページ (<http://www.mlit.go.jp/>), 国土交通白書, 運輸白書
- ・ フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』九州新幹線
(<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E4%B9%9D%E5%B7%9E%E6%96%B0%E5%B9%B9%E7%B7%9A>)
- ・ 国土交通省北海道局ホームページ (<http://www.mlit.go.jp/hkb/gyosei/index.html>)
- ・ 鉄道・運輸機構ホームページ「整備新幹線の概要」
(http://www.jrtt.go.jp/business/train_const.htm)
- ・ 鉄道・運輸機構ホームページ平成「16年12月16日政府・与党申合せ」
(http://www.mlit.go.jp/tetudo/shinkansen/shinkansen6_kanren.html#moushi16)
- ・ 木古内町ホームページ (<http://www.town.kikonai.hokkaido.jp/>)
- ・ 青森県企画部新幹線建設対策室, 東北新幹線(盛岡・青森間)関係資料, 1986
- ・ 青森県庁ホームページ, <http://www.pref.aomori.lg.jp>
- ・ 青森県文化観光情報ネットアプティネット
- ・ 東北新幹線新青森駅開業対策アクションプランパンフレット, 2005年
- ・ 東北新幹線新青森駅開業対策基本計画, 2006年,
(<http://www.city.aomori.aomori.jp/koho/plan/pdf/jigyo018.pdf>)

おわりに

景気拡大や株価上昇、賃金上昇など、国内企業を取り巻く経済環境は上昇傾向が明確になりつつあるが、その実態は地域・業種・企業規模等により大きな差がある。特に我々青森県の産業競争力は低位にあり、未だ景気回復の実感を持つに至らない企業が多い。本県では、戦後一貫して「産業構造の高度化」を政策的課題として、製造業を中心とした第二次産業の振興と発展に力を注いできた。しかし残念ながら、未だ有力な企業や国際競争力を有する企業が育っておらず、中小企業が圧倒的に多いことが国内景気回復の恩恵を受けることができない原因の一つである。

そこで、我々中小企業診断士が、青森県全体の活性化に貢献することができないかと考えて、本年度は、「新幹線新青森駅開業を契機とした青森県全体の観光振興」に関する調査・研究事業を実施した。具体的には、新幹線整備の経緯として、東海道新幹線から今日までの整備状況、東北新幹線東京―盛岡間、盛岡―八戸間、八戸―青森間の整備の経緯を確認した。さらに、青森県や青森市、八戸などの観光政策と取組、青森県の観光状況を確認し、青森県の観光スポットなどを紹介した。そして最後に、本研究で実施した全国観光地調査の報告を行なった。

本調査・研究は二年計画としており、一年目の本年は基本調査を主とした。来年度は、この調査結果を分析し、それに基づく追加調査と分析、提言を行いたいと思っている。

この調査・研究事業を通じて、多くの方々の協力を得られたこともあり、有意義な調査が出来たと思う。本報告が、青森県全体の観光振興に僅かながらでも貢献し、その結果、青森県全体の活性化にも貢献できることを願って、そして本調査にご協力して頂いた皆様方に感謝の意を込めて、本報告の結びとさせて頂く。

平成 18 年 12 月

執筆者一同