

北海道新幹線開業 1 年における効果分析

函館大学 商学部准教授 大橋 美幸

I. はじめに

北海道新幹線が 2016 年 3 月に開業した。

函館市の観光入込客数は開業年の 2016 年度に前年度比 113.3%となり、北海道新幹線である鉄道が前年度比 138.3%、飛行機が前年度比 106.7%、クルーズとフェリーである船舶が前年度比 112.2%であった¹⁾。北海道新幹線である JR が増えており、乗り換えが予想される飛行機等も増加していた。

ただし、1 年がたち、2017 年度上半期は、観光入込客数が前年度比 92.3%と減少した。開業前の 2015 年度と比べると 105.4%の微増である。同じく 2017 年度上半期を交通機関別に見ると、北海道新幹線である鉄道が前年度比 87.7% (開業前の 2015 年度比 126.0%)、飛行機が前年度比 103.3% (開業前の 2015 年度比 98.8%)、クルーズとフェリーである船舶が前年度比 113.1% (開業前の 2015 年度比 117.6%) となった²⁾。北海道新幹線は減少しており、乗り換えが生じた飛行機はやや回復し、船舶が増加を続けている。

また、北海道を見ると、北海道の観光地点動向調査によれば 2016 年度の入込客数は、台風の影響もあり全道で前年度比 97.2%と逆に減少しており、圏域別に見ると道央の前年度比 98.8%、道南の前年度比 106.3%、道北の前年度比 93.5%、オホーツクの前年度比 93.8%、十勝の前年度比 91.5%、釧路・根室の前年度比 95.4%と道南以外はすべて減少していた³⁾。

1 年がたち、2017 年度上半期は、全道で前年度比 101.2%と回復し、圏域別に見ると道央の前年度比 101.4%、道南の前年度比 87.6%、道北の前年度比 100.7%、オホーツクの前年度比 105.2%、十勝の前年度比 110.0%、釧路・根室の前年度比 102.7%と道南以外は微増になっている⁴⁾。

既報 (大橋 (2014)、(2015)) において、開業 2 年前、開業 1 年前の沿線住民及び来街者の意識調査結果を紹介した。沿線住民は開業 2 年前、開業 1 年前において、北海道新幹線の地元への影響を肯定的に受け止めており、開業後の利用希望は 4 割であった。

加えて、開業 3 か月後の調査 (大橋 (2016)) において、東北や北関東からの来街者の北海道新幹線への乗り換えが起こっており、「北海道新幹線が開業したから旅行に来た」人が半数にのぼっていた。沿線住民は観光客増等の地元への肯定的な影響を感じていた。

ただし、開業直後は、開業によるメディア露出等による影響を受けている (大橋 (2017))。今回、開業 1 年後の沿線住民及び来街者の意識調査を行った。開業前、開業 3 か月後調査との比較を行う。

Ⅱ．他の新幹線との比較

まず、近年、開業・延伸した九州新幹線、北陸新幹線との比較を行う。

観光入込客数を見ると、2011年に全線開通した九州新幹線は、開業時の東日本大震災の影響を受けている。開業年の熊本県、鹿児島県の観光入込客数は微増であり、1年後も継続している。

熊本県の観光入込客数は全線開通年に前年比101.6%であり、熊本市102.6%、阿蘇地域97.7%、天草地域99.4%等であった⁵⁾。1年後は前年比102.0%と微増が続いており、熊本市は95.6%となり、阿蘇地域96.7%（熊本水害の影響）、天草地域102.4%等であった⁶⁾。

同様に、鹿児島県の観光入込客数は全線開業年に前年比103.8%であり、地区別に見ると鹿児島112.8%、指宿111.6%、霧島92.6%、種子島92.6%等であった⁷⁾。1年後は前年比98.7%であり、地区別に見ると鹿児島93.7%、指宿101.2%、霧島110.7%、種子島89.0%等であった⁸⁾。

2015年3月に延伸された北陸新幹線においては、石川県の観光入込客数は開業年に前年比115.8%であり、地域別に見ると金沢地域の前年比119.2%だけでなく、加賀地域の前年比108.6%、白山地域の前年比105.8%、能登地域の前年比118.3%と全般的な増加が見られた⁹⁾。1年後は、石川県の観光入込客数は前年比98.3%と微減したが、開業前の2014年と比べると113.8%となっている。地域別に見ると金沢地域が前年比102.7%（開業前の2014年比122.4%）、加賀地域が前年比96.1%（開業前の2014年比104.4%）、白山地域が前年比94.8%（開業前の2014年比100.3%）、能登地域が前年比94.8%（開業前の2014年比112.2%）であり、金沢地域のみが微増を続けており、開業前からの全般的な増加は維持されている¹⁰⁾。

同様に富山県の観光入込客数は開業年に前年比117.5%であり、富山市の前年比101.9%、高岡市の前年比109.1%、黒部市の前年比123.2%等と全般的な増加が見られた¹¹⁾。1年後に、富山県の観光入込客数は前年比103.4%であり、開業前の2014年と比べると121.5%と増加が続いている。富山市は前年比101.9%（開業前の2014年比103.8%）、高岡市は前年比98.4%（開業前の2014年比107.3%）、黒部市は前年比97.6%（開業前の2014年比120.2%）であり、開業前からの全般的な増加が維持されている¹²⁾。

北海道新幹線開業と比較すると、北海道の観光入込客数は開業年から減少しており、函館市の観光入込客数は開業年に113.3%であり、金沢周辺や黒部市よりも低くなっている。

また、1年がたち、北海道の観光入込客数は開業1年目の台風等による減少から回復しているが、逆に函館市の観光入込客数は1年目の増加から減少に転じている。北陸新幹線の延伸で金沢周辺や富山県が増加を続けているのと対照的である。

加えて、2011年に全線開通した九州新幹線では鹿児島中央駅において新幹線乗降客の調査が行われている（鹿児島地域経済研究所（2011、2012、2016））。全線開通直後には新幹線の利用目的は観光30.5%、ビジネス24.7%、帰省15.6%等であった（観光は県内者の18.2%、県外者38.1%）。1年後には観光30.4%、ビジネス31.4%、帰省10.1%等と、ビジネスが増えている（観光は県内者の19.2%、県外者の38.9%）。5年後には観光28.3%、ビジネス30.8%、帰省9.7%（観光は県内者の22.1%、県外者の33.4%）であり、ビジネ

スが観光を上回る状況が続いている。

北海道新幹線では、開業半年後の調査（大橋（2017））において利用目的は観光 62.3%、仕事 18.5%。帰省 5.8%等である（観光は道内者の 42.5%、道外者の 67.4%）。北海道新幹線では観光利用が多くなっている。

また、新幹線沿線住民の意識として、九州新幹線全線開通 1 年後にネットアンケートが行われている（地域流通経済研究所（2012））。九州新幹線の利用経験があるのは熊本県 44.8%、福岡県 27.2%、佐賀県 21.8%であった。全線開通前の利用希望との違いが報告されている。

「九州外との行き来が便利になった」と考えている人は、「そう思う」と「ややそう思う」を合わせて熊本県、鹿児島県ともに 8 割を超えている。全線開通の地元への影響は、プラスの影響の方が大きいと思っている人が熊本県 57.4%、鹿児島県 72.8%であり、全線開通前の予想よりもいずれも増えている。期待よりも効果が大きかったようである。

北陸新幹線では延伸半年後に上越市で市民調査が行われている（上越市創造行政研究所（2016））。新たにできた上越妙高駅から新幹線を利用した人は 40.3%。地元への影響として、観光客等が増えた・少し増えた 37.9%、企業や商業施設等が増えた・少し増えた 8.3%、知名度が増えた・少し増えた 34.3%である。首都圏ととても近くなった・少し近くなった 63.5%であり、高田駅・上越妙高駅近辺 82.4%、並行在来線で第三セクター化された直江津駅近辺及び市西部でも 51.0%になっている。

北海道新幹線でも開業 2 年前、1 年前、開業直後に調査を行っており、今回の開業 1 年後調査と合わせて後述する。

Ⅲ. 方法

2017 年 5 月、JR 函館駅前、観光地である赤レンガ倉庫群、五稜郭公園周辺等において街頭アンケートを行った。加えて、2017 年 5～8 月、函館及び近郊のイベントにおいて来場者アンケートを行った。調査対象は北海道新幹線沿線の住民及び来街者である。

調査項目は、回答者基本属性（性別、年代、居住地）、北海道新幹線の利用状況・利用意向、北海道新幹線開業による地元経済・社会への影響、函館観光等である。これまでの意識調査と比較を行うため、選択肢等を合わせて調査を行った。

なお、北海道新幹線沿線の住民及び来街者は居住地別に分析を行った。北海道新幹線沿線には新幹線駅が開業した北斗（「新函館北斗駅」）、木古内（「木古内駅」）があり、近郊に新幹線の車両基地ができた七飯がある。木古内では新幹線開業に伴い JR 在来線が一部廃線となり、一部が第三セクター化されている。観光地である函館は北斗に隣接している。北海道内はこれらの 4 つの自治体に、2030 年度に延伸が予定されている札幌を加えて比較を行う。札幌は現在、最も近い新幹線駅まで特急で 3 時間余りである。

北海道以外からの来街者については、飛行機から新幹線への乗り換えが起これると言われる所要時間 4 時間で関東を 2 つに分けて、東北、北関東（茨城・栃木・群馬・埼玉）、南関東（千葉・東京・神奈川）、中部・北陸、近畿等で比較を行った。

IV. 結果

1. 回答者基本属性

回収数 3,635。

男性 1,935 人 (54.1%)、女性 1,639 人 (45.9%)。男女が半数ずつくらいである。

年代は 19 歳以下 145 人 (4.0%)、20 代 222 人 (6.2%)、30 代 434 人 (12.1%)、40 代 751 人 (20.9%)、50 代 703 人 (19.6%)、60 代 773 人 (21.5%)、70 代 412 人 (11.5%)、80 歳以上 149 人 (4.1%)。60 代、40 代、50 代の順で幅広い年代にわたっている。

職業は小学生 76 人 (2.1%)、中学生 38 人 (1.1%)、高校生 23 人 (0.6%)、短大・専門・大学生 56 人 (1.6%)、会社員 1,480 人 (41.2%)、公務員 423 人 (11.8%)、自営業 205 人 (5.7%)、パート・アルバイト 386 人 (10.7%)、専業主婦・無職 822 人 (22.9%)、その他 82 人 (2.3%)。会社員が 4 割、専業主婦・無職が 2 割であった。

居住地は函館市内 1,448 人 (40.2%)、函館以外道内 1,121 人 (31.1%)、北海道以外 1,029 人 (28.6%)、海外 2 人 (0.1%)。函館以外道内は札幌 466 人、七飯 209 人、北斗 83 人、木古内 26 人等である。北海道以外は東北 181 人、北関東 (栃木、群馬、茨城、埼玉) 134 人、南関東 (東京、神奈川、千葉) 478 人、中部・北陸 78 人、近畿 105 人、中国・四国 19 人、九州・沖縄 34 人である。海外は香港等である。

居住地別に性別、年代、職業を見ると、函館、七飯、木古内で女性が多い【図 1】。七飯と北斗で 19 歳以下が比較的多く、木古内で 70 代が多い【図 2】。

開業 2 年前調査 (回収数 3,200)、開業 1 年前調査 (回収数 3,136)、開業後 3 か月調査 (回収数 3,850) と比べると、性別は開業 2 年前調査で男性 42.8%、女性 57.2%、開業 1 年前調査で男性 49.7%、女性 50.3%、開業 3 か月調査で男性 59.2%、女性 40.8%であり、今回は開業 3 か月前調査と開業 2 年前・1 年前調査の間くらいになっている。函館、七飯、木古内で女性が多いのもこれまでと同様の傾向である。年代は開業 2 年前調査で 19 歳以下 23.1%、20 代 13.7%、30 代 11.2%、40 代 14.0%、50 代 14.1%、60 代 13.0%、70 代 8.6%、80 歳以上 2.5%、開業 1 年前調査で 19 歳以下 12.9%、20 代 14.3%、30 代 12.0%、40 代 11.9%、50 代 13.6%、60 代 18.5%、70 代 13.3%、80 歳以上 3.8%、開業 3 か月後調査で 19 歳以下 5.9%、20 代 6.7%、30 代 12.3%、40 代 21.6%、50 代 21.1%、60 代 16.8%、70 代 11.6%、80 歳以上 4.1%であり、今回は若干年配者が多い。七飯、北斗で 19 歳以下が比較的多いのは開業 2 年前・1 年前調査と同様の傾向であり、木古内で 70 代が多いのは開業 1 年前、開業 3 か月後調査と同様の傾向である。

このように居住地及び開業前後で性別、年代に一部で差が見られるため、居住地別だけでなく、一部性別、年代別に検討を行う。

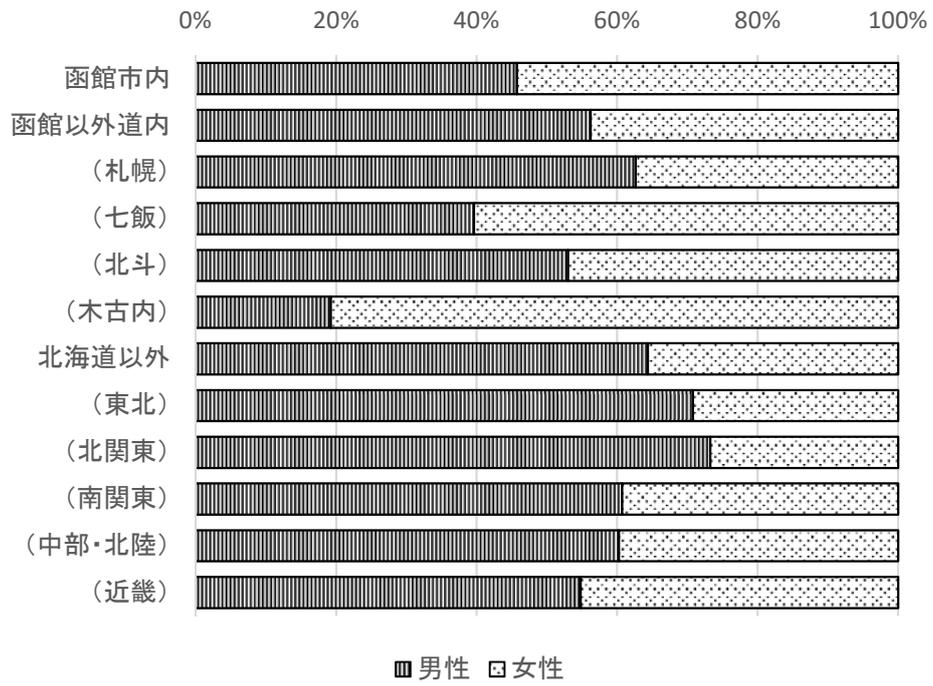


図1 性別

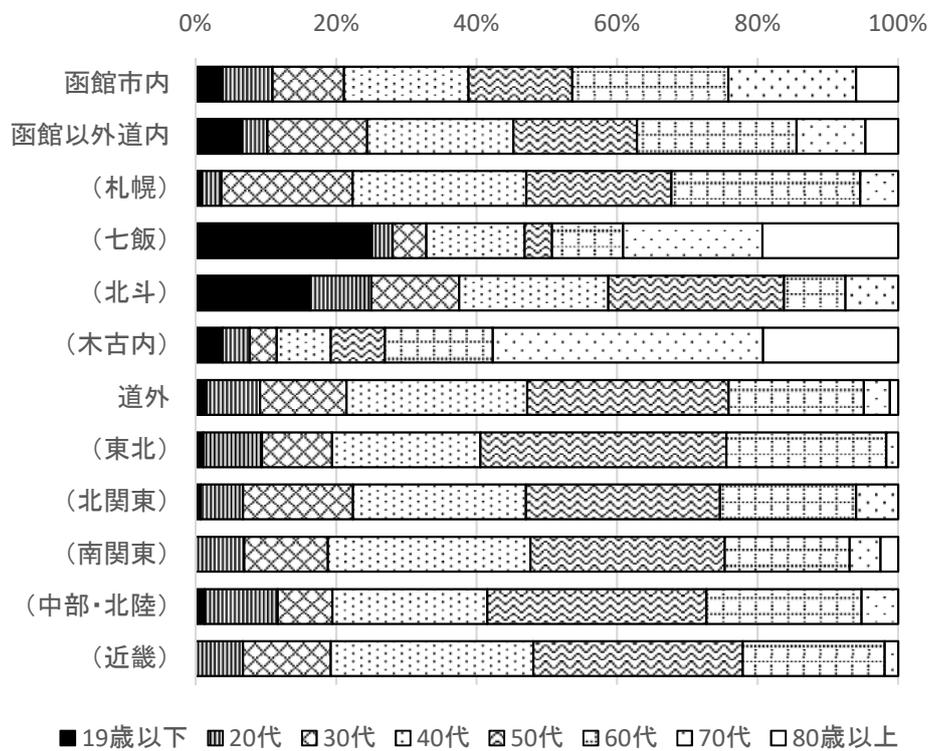


図2 年代

2. 北海道新幹線の利用状況

北海道新幹線の利用状況は「これまでに乗ったことがある」1,392人(39.1%)、「乗ったことがない」2,169人(60.9%)。なお、「これまでに乗ったことがある」人は、北海道以外からの来街者が今回の旅行で帰宅時にこれから乗る場合を含んでいる。4割が乗ったことがある。

道内を居住地別に見ると、「これまでに乗ったことがある」人は函館43.8%である。新幹線沿線の七飯54.0%、北斗55.4%、木古内76.0%であり、いずれも半数を超えている。遠方の札幌は15.4%であり、一定程度の利用が見られる。

開業3か月前調査では「これまでに乗ったことがある」26.7%であり、道内を居住地別に見ると、函館21.3%、七飯15.1%、北斗22.8%、木古内38.6%、札幌9.7%であり、全般的に増えている。

函館市民に限って男女別に見ると、「これまでに乗ったことがある」人は男性44.3%、女性43.6%で大きな差は見られない。年代別に見ると、19歳以下44.0%、20代54.0%、30代44.8%、40代31.3%、50代54.2%、60代47.6%、70代40.2%、80歳以上34.9%で、40代でやや少なくなっている。

同じく開業3か月後調査では函館市民で「これまでに乗ったことがある」のは男性24.8%、女性17.5%であり、男女とも増えている。開業3か月後調査では男性の方が利用者が多かったが1年後になり差は見られなくなっている。年代は19歳以下29.3%、20代16.0%、30代16.4%、40代20.1%、50代30.9%、60代23.5%、70代14.7%、80歳以上17.0%であり、全般的に増えている。開業3か月後調査で19歳以下、50代が多かったが、1年後になりあまり差が見られなくなっており、40代が低いままである。

北海道新幹線の主な利用目的は、「観光」922人(68.6%)、「仕事」178人(13.2%)、「帰省」110人(8.2%)、「その他」134人(10.0%)。観光が7割であった。「その他」は冠婚葬祭、娯楽等であった。

居住地別に見ると、道内の函館、札幌、七飯、北斗のいずれでも観光が多くなっている(北海道の主な利用目的が「観光」の人は函館66.0%、札幌63.8%、七飯76.0%、北斗58.7%)。観光のために北海道新幹線を利用していることがわかる。道外からの利用でも観光が多くなっている(東北78.3%、北関東67.8%、南関東67.4%、中部・北陸48.5%、近畿73.9%)【図3】。

開業3か月後調査では、北海道新幹線の主な利用目的が「観光」である人は道内で函館63.6%、七飯69.0%、北斗50.0%、札幌71.2%であり、「観光」が多い状況は変わっていない。道外を見ると、開業3か月後調査で北海道新幹線の主な利用目的が「観光」である人は東北70.7%、北関東74.7%、南関東73.8%、中部・北陸68.4%であり、こちらも「観光」が多い状況は変わっていない。

函館市民を男女別に見ると、北海道新幹線の主な利用目的が「観光」の人は男性63.0%、女性68.0%で差は見られない。年代別に見ると、19歳以下50.0%、20代47.2%、30代57.8%、40代58.7%、50代62.7%、60代81.1%、70代65.3%、80歳以上84.0%であり、若年層で少なくなっている。19歳以下、20代で少ないのは帰省等が多いためである。

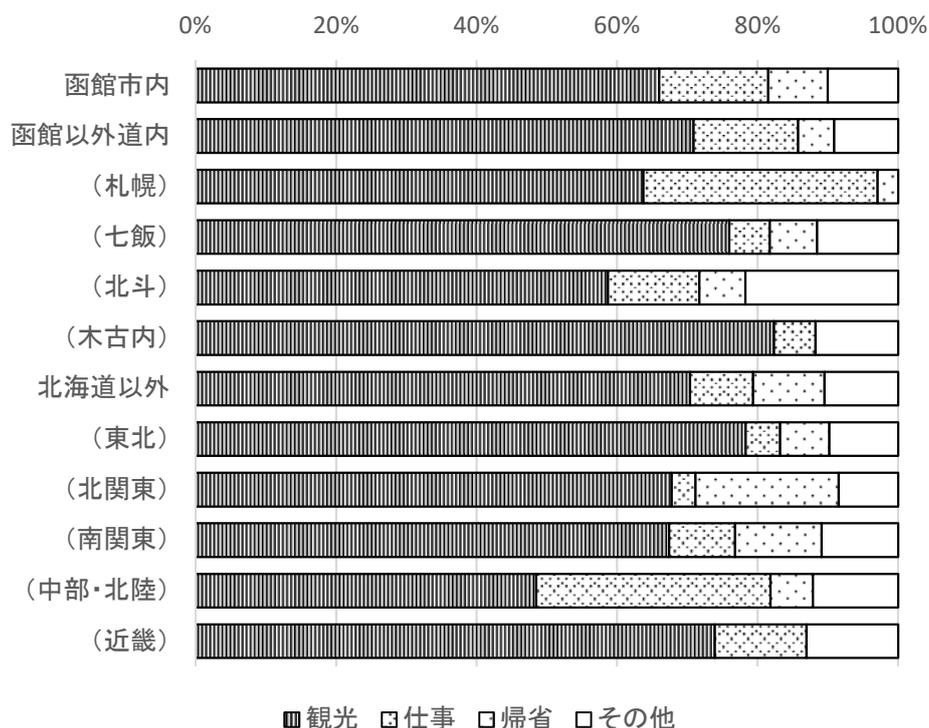


図3 北海道新幹線の利用目的

利用目的が「観光」の人に、北海道新幹線がなくても旅行に行ったか／来たか尋ねると、「北海道新幹線が開業したから行った（来た）」465人（52.1%）、「北海道新幹線がなくても行った（来た）と思う」390人（43.7%）、「わからない」38人（4.3%）。半数が開業したためだと回答している。北海道新幹線開業が観光の動機になっていることがわかる。

居住地別に見てもあまり変わらない。「北海道新幹線がなくても行った（来た）と思う」人は道内で函館47.5%、札幌58.1%、七飯65.3%、北斗55.6%である。道外では東北54.1%、北関東66.7%、南関東49.4%である【図4】。北海道新幹線開業が、北海道の人が北海道以外に観光に出かけ、北海道以外の人が北海道へ観光に来る両方に役立っていることがわかる。加えて、札幌でも七飯や北斗と変わらず、新幹線沿線だけでなく遠方からでも北海道新幹線が観光旅行につながっている。

開業3か月後調査では、利用目的が「観光」の人で「北海道新幹線が開業したから行った（来た）」人は47.9%であり、変化は見られない。居住地別に見ると利用目的が「観光」の人で「北海道新幹線が開業したから行った（来た）」人は函館41.1%、札幌50.0%、東北54.9%、北関東43.3%、南関東52.7%であり、あまり変化は見られない。

また、函館市民に限って、男女別に見ると「北海道新幹線が開業したから行った」人は男性41.2%、女性41.6%で差はみられない、年代別に見ると「北海道新幹線が開業したから行った」人は、29歳以下45.9%、30代54.0%、40代45.1%、50代41.0%、60代35.7%、70歳以上39.6%であり、大きな差は見られない。北海道新幹線開業が、限定された人たちではなく幅広い人たちの魅力になっていると考えられる。

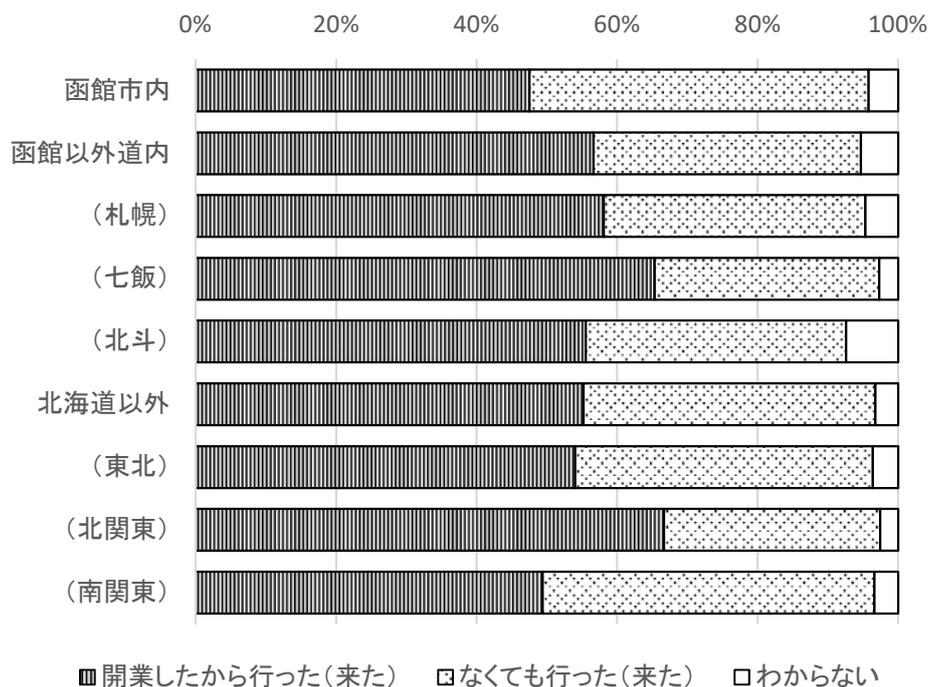


図4 北海道新幹線開業の影響（北海道新幹線利用目的が「観光」の人）

北海道の人に北海道新幹線の今後の利用意向を尋ねると「利用する予定がある」388人(17.5%)、「ぜひ利用したい」436人(19.7%)、「機会があれば利用したい」1,258人(56.9%)、「利用したいと思わない」129人(5.8%)である。「利用する予定がある」と「ぜひ利用したい」を合わせると4割近い。

居住地別に見ると、利用希望は「利用する予定がある」と「ぜひ利用したい」を合わせて、函館41.8%、七飯53.4%、北斗43.3%であり、札幌は24.4%である。

これまでの調査と比べると、新幹線沿線の函館、七飯、北斗、木古内は「利用する予定がある」と「ぜひ利用したい」を合わせて、開業2年前・1年前・開業3か月後・今回と4～5割を続けており、開業前の利用希望が開業後に具体的な計画を伴うものになり、1年後にも継続されている。札幌は「利用する予定がある」と「ぜひ利用したい」を合わせて、開業2年前・1年前から開業3か月後に1割少なくなり、今回も変わっていない。北海道新幹線が開業前の期待通りではなかったようであり、1年後においても回復されていない【表5】。

表5 道内の北海道新幹線の利用意向（これまでの調査との比較）

			利用意向				合計
			利用する予定がある	ぜひ利用したい	機会があれば利用したい	利用したいと思わない	
居住地	函館市内	開業2年前	15.0%	32.0%	50.1%	2.9%	100.0%
		開業1年前	10.8%	27.3%	52.5%	9.5%	100.0%
		開業3か月後	20.2%	20.4%	51.7%	7.7%	100.0%
		開業1年後	21.9%	19.9%	51.8%	6.5%	100.0%
	函館以外道内	開業2年前	13.4%	28.5%	54.5%	3.6%	100.0%
		開業1年前	12.5%	28.4%	52.6%	6.6%	100.0%
		開業3か月後	12.5%	18.4%	58.7%	10.4%	100.0%
		開業1年後	12.3%	19.6%	63.1%	5.1%	100.0%
	(札幌)	開業2年前	10.7%	26.4%	56.2%	6.6%	100.0%
		開業1年前	6.9%	36.6%	49.5%	6.9%	100.0%
		開業3か月後	5.2%	14.0%	69.0%	11.8%	100.0%
		開業1年後	3.9%	20.5%	70.8%	4.8%	100.0%
	(七飯)	開業2年前	14.8%	33.6%	50.0%	1.6%	100.0%
		開業1年前	20.9%	22.4%	47.8%	9.0%	100.0%
		開業3か月後	22.0%	26.8%	39.3%	11.9%	100.0%
		開業1年後	28.6%	24.8%	44.7%	1.9%	100.0%
	(北斗)	開業2年前	18.5%	33.3%	44.4%	3.7%	100.0%
		開業1年前	10.9%	32.6%	48.6%	8.0%	100.0%
		開業3か月後	24.4%	26.2%	43.0%	6.4%	100.0%
		開業1年後	28.3%	15.0%	55.0%	1.7%	100.0%
(木古内)	開業2年前	20.0%	33.3%	46.7%	0.0%	100.0%	
	開業1年前	16.7%	24.5%	53.2%	5.6%	100.0%	
	開業3か月後	34.1%	24.4%	34.1%	7.3%	100.0%	
	開業1年後	19.0%	19.0%	57.1%	4.8%	100.0%	

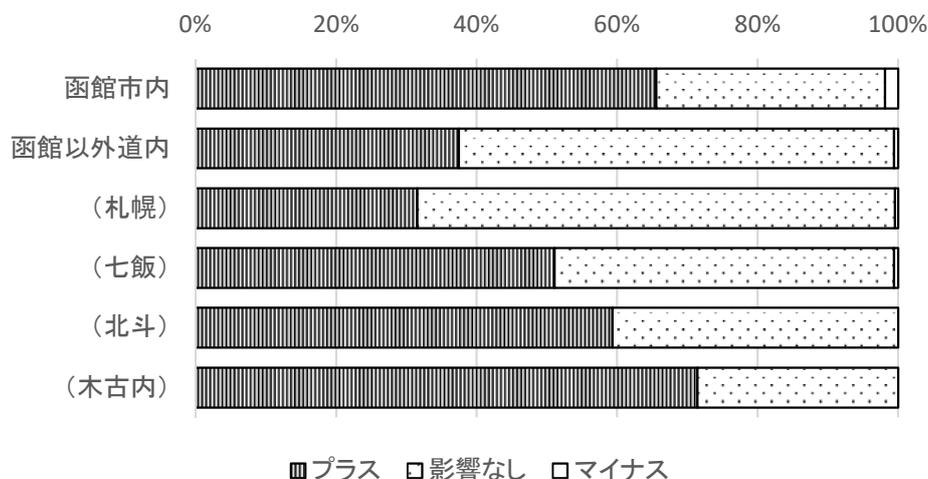
函館市民に限って、男女別に見ると、「利用する予定がある」と「ぜひ利用したい」を合わせて、男性41.3%、女性42.2%であり、差は見られない。年代別に見ると、「利用する予定がある」と「ぜひ利用したい」を合わせて、19歳61.5%、20代51.1%、30代39.7%、40代40.0%、50代44.6%、60代47.2%、70代26.3%、80歳以上45.0%であり、19歳以下で6割を超えている。

3. 北海道新幹線開業による地元への影響

北海道居住者に開業による地元への影響を尋ねたところ、経済・社会全体については「プラス」1,193人(52.9%)、「影響なし」1,032人(45.8%)、「マイナス」29人(1.3%)。観光客については「増えた」1,291人(57.4%)、「変わらない」952人(42.3%)、「減った」5人(0.2%)。東北・北関東との行き来は「良くなった」1,325人(59.8%)、「変わらない」794人(35.8%)、「悪くなった」97人(4.4%)。東北・北関東のイメージは「身近に感じるようになった」1,170人(52.5%)、「変わらない」1,017人(45.6%)、「遠くに感じるようになった」43人(1.9%)。企業の事業所数は「増えた」322人(15.5%)、「変わらない」1,721人(82.6%)、「減った」40人(1.9%)。駅前・中心市街地の状況は「開発が進んだ」667人(30.2%)、「変わらない」1,424人(64.6%)、「すたれた」115人(5.2%)。経済・社会全体、観光客数、東北・北関東との行き来、東北・北関東のイメージは「プラス」、「増えた」等の肯定的な変化が半数以上を占めており、全般的に良い印象が持たれている。企業の事業所数、駅前・中心市街地の状況は「変わらない」が多いが、「減った」、「すたれた」よりも「増えた」、「開発が進んだ」の方が多くなっている。

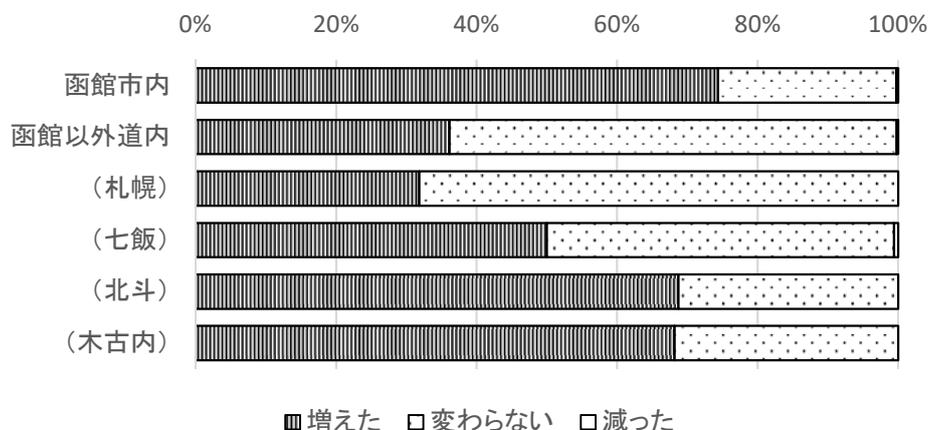
これらはそれぞれの地元について尋ねているため、居住地がどこかによって結果は変わってくる。居住地別に見ると、新幹線沿線の函館、七飯、北斗、木古内では経済・社会全体にプラスであり、観光客数が増え、東北・北関東との行き来が良くなり、身近に感じるようになっている。企業の事業所数は北斗で「増えた」が4割あり、駅前・中心市街地の状況は北斗と木古内で「開発が進んだ」が半数程度になっている。新幹線沿線でおおむね肯定的に受け止められている。他方で、遠方の札幌では経済・社会全体、観光客数、東北・北関東の行き来、東北・北関東のイメージ、企業の事業所数、駅前・中心市街地の状況のいずれも、新幹線沿線に及ばないものの、一定程度、肯定的な評価が見られる。遠方にも一部波及効果が見られている【図表6～11】。

図表 6 地元の経済・社会全体への影響（表は開業前の予測と開業後の比較）



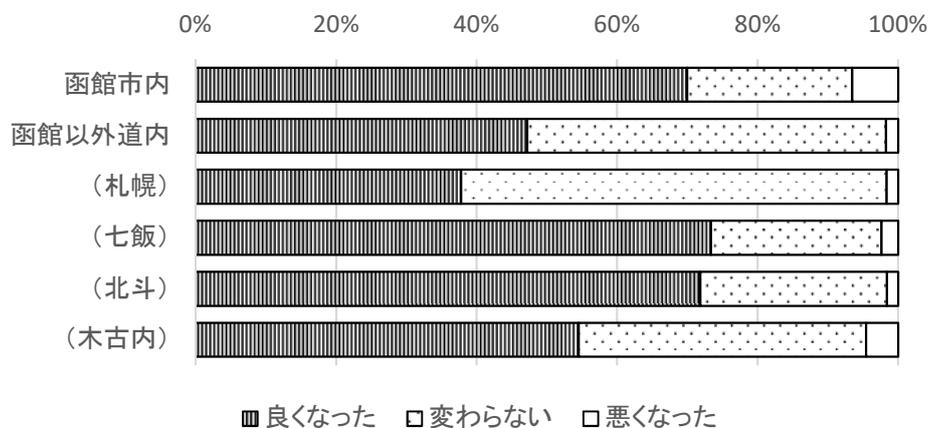
			経済・社会全体への影響			合計
			プラス	影響なし	マイナス	
居住地	函館市内	開業 2 年前	64.0%	32.3%	3.7%	100.0%
		開業 1 年前	63.1%	31.3%	5.5%	100.0%
		開業 3 か月後	63.0%	35.3%	1.8%	100.0%
		開業 1 年後	65.6%	32.6%	1.9%	100.0%
	函館以外道内	開業 2 年前	60.9%	36.5%	2.6%	100.0%
		開業 1 年前	53.7%	43.4%	2.8%	100.0%
		開業 3 か月後	33.2%	64.9%	1.9%	100.0%
		開業 1 年後	37.5%	61.9%	0.6%	100.0%
	(札幌)	開業 2 年前	66.4%	32.0%	1.6%	100.0%
		開業 1 年前	59.4%	39.6%	0.9%	100.0%
		開業 3 か月後	18.2%	80.1%	1.7%	100.0%
		開業 1 年後	31.6%	68.0%	0.5%	100.0%
	(七飯)	開業 2 年前	67.8%	32.2%	0.0%	100.0%
		開業 1 年前	64.9%	33.8%	1.3%	100.0%
		開業 3 か月後	51.3%	46.8%	1.9%	100.0%
		開業 1 年後	51.1%	48.3%	0.6%	100.0%
	(北斗)	開業 2 年前	71.7%	27.2%	1.1%	100.0%
		開業 1 年前	75.0%	24.3%	0.7%	100.0%
		開業 3 か月後	52.0%	45.6%	2.3%	100.0%
		開業 1 年後	59.4%	40.6%	0.0%	100.0%
(木古内)	開業 2 年前	61.3%	35.5%	3.2%	100.0%	
	開業 1 年前	40.2%	54.9%	4.9%	100.0%	
	開業 3 か月後	66.7%	30.6%	2.8%	100.0%	
	開業 1 年後	71.4%	28.6%	0.0%	100.0%	

図表7 地元の観光客数への影響（表は開業前の予測と開業後の比較）



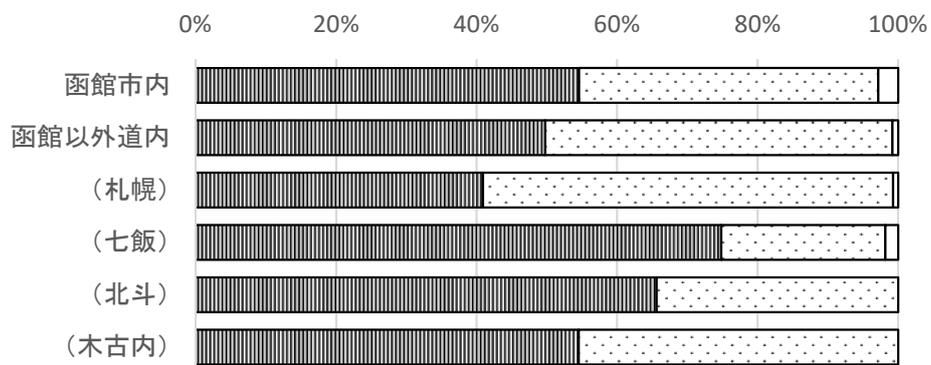
			観光客数への影響			合計
			増えた (増える)	変わらない	減った (減る)	
居住地	函館市内	開業2年前	70.3%	26.8%	2.9%	100.0%
		開業1年前	69.2%	27.1%	3.7%	100.0%
		開業3か月後	72.8%	26.5%	0.7%	100.0%
		開業1年後	74.4%	25.4%	0.2%	100.0%
	函館以外道内	開業2年前	62.2%	36.3%	1.5%	100.0%
		開業1年前	53.1%	45.4%	1.5%	100.0%
		開業3か月後	35.6%	63.4%	1.1%	100.0%
		開業1年後	36.1%	63.7%	0.2%	100.0%
	(札幌)	開業2年前	69.4%	29.8%	0.8%	100.0%
		開業1年前	65.4%	34.6%	0.0%	100.0%
		開業3か月後	16.1%	83.5%	0.4%	100.0%
		開業1年後	31.8%	68.2%	0.0%	100.0%
	(七飯)	開業2年前	65.0%	34.2%	0.9%	100.0%
		開業1年前	70.1%	29.9%	0.0%	100.0%
		開業3か月後	57.7%	40.4%	1.9%	100.0%
		開業1年後	50.0%	49.4%	0.6%	100.0%
	(北斗)	開業2年前	67.6%	32.4%	0.0%	100.0%
		開業1年前	70.9%	29.1%	0.0%	100.0%
		開業3か月後	61.4%	38.0%	0.6%	100.0%
		開業1年後	68.8%	31.3%	0.0%	100.0%
(木古内)	開業2年前	58.1%	41.9%	0.0%	100.0%	
	開業1年前	33.6%	63.9%	2.5%	100.0%	
	開業3か月後	75.0%	16.7%	8.3%	100.0%	
	開業1年後	68.2%	31.8%	0.0%	100.0%	

図表 8 地元の東北・北関東の行き来（表は開業前の予測と開業後の比較）



			東北・北関東への行き来			合計
			良くなった (良くなる)	変わらない	悪くなった (悪くなる)	
居住地	函館市内	開業 2 年前	78.3%	20.1%	1.5%	100.0%
		開業 1 年前	70.6%	27.9%	1.5%	100.0%
		開業 3 か月後	65.2%	28.6%	6.2%	100.0%
		開業 1 年後	70.0%	23.5%	6.5%	100.0%
	函館以外道内	開業 2 年前	73.1%	25.8%	1.1%	100.0%
		開業 1 年前	71.1%	28.6%	0.3%	100.0%
		開業 3 か月後	42.6%	55.4%	2.0%	100.0%
		開業 1 年後	47.2%	51.1%	1.7%	100.0%
	（札幌）	開業 2 年前	74.2%	25.0%	0.8%	100.0%
		開業 1 年前	65.7%	34.3%	0.0%	100.0%
		開業 3 か月後	26.8%	71.1%	2.1%	100.0%
		開業 1 年後	37.8%	60.6%	1.6%	100.0%
	（七飯）	開業 2 年前	72.6%	25.6%	1.7%	100.0%
		開業 1 年前	78.9%	21.1%	0.0%	100.0%
		開業 3 か月後	65.1%	34.2%	0.7%	100.0%
		開業 1 年後	73.4%	24.3%	2.4%	100.0%
	（北斗）	開業 2 年前	79.1%	20.3%	0.5%	100.0%
		開業 1 年前	77.0%	23.0%	0.0%	100.0%
		開業 3 か月後	63.3%	34.3%	2.4%	100.0%
		開業 1 年後	71.9%	26.6%	1.6%	100.0%
（木古内）	開業 2 年前	74.2%	25.8%	0.0%	100.0%	
	開業 1 年前	72.1%	27.1%	0.8%	100.0%	
	開業 3 か月後	60.0%	34.3%	5.7%	100.0%	
	開業 1 年後	54.5%	40.9%	4.5%	100.0%	

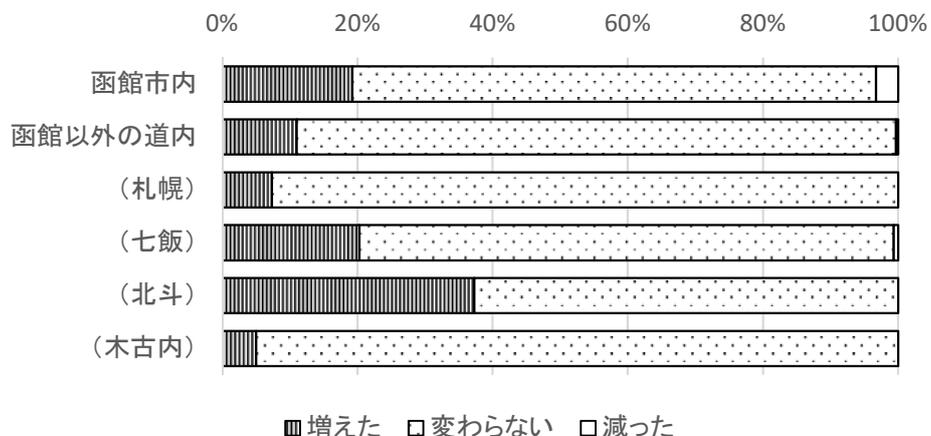
図表9 地元の東北・北関東のイメージ（表は開業前の予測、開業3か月後との比較）



■ 身近に感じるようになった □ 変わらない □ 遠くに感じるようになった

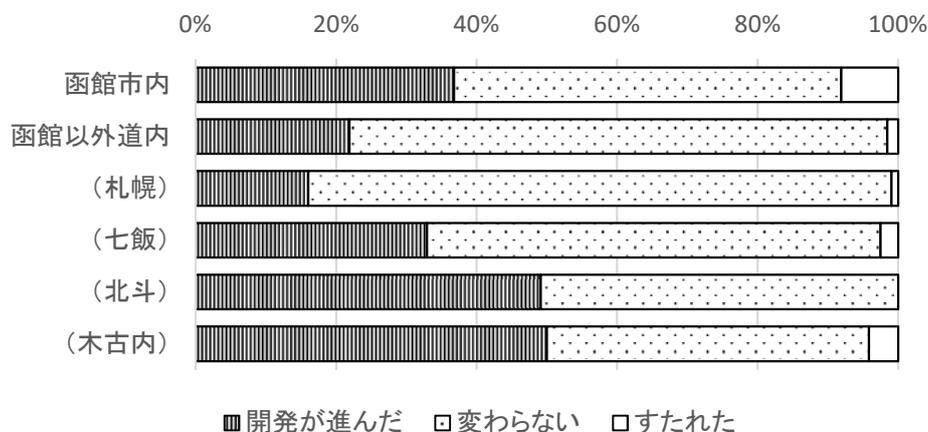
			東北・北関東のイメージ			合計
			身近に感じる	変わらない	遠くに感じる	
居住地	函館市内	開業2年前	67.0%	32.2%	0.8%	100.0%
		開業1年前	63.3%	35.6%	1.1%	100.0%
		開業3か月後	59.8%	37.7%	2.5%	100.0%
		開業1年後	54.6%	42.6%	2.8%	100.0%
	函館以外道内	開業2年前	66.4%	33.0%	0.6%	100.0%
		開業1年前	64.9%	34.4%	0.7%	100.0%
		開業3か月後	42.3%	54.4%	3.2%	100.0%
		開業1年後	49.8%	49.4%	0.8%	100.0%
	(札幌)	開業2年前	65.3%	33.1%	1.6%	100.0%
		開業1年前	58.5%	39.6%	1.9%	100.0%
		開業3か月後	29.3%	68.8%	1.9%	100.0%
		開業1年後	40.9%	58.4%	0.7%	100.0%
	(七飯)	開業2年前	62.6%	36.5%	0.9%	100.0%
		開業1年前	68.8%	29.9%	1.3%	100.0%
		開業3か月後	60.7%	33.3%	6.0%	100.0%
		開業1年後	74.9%	23.4%	1.8%	100.0%
	(北斗)	開業2年前	72.5%	26.4%	0.0%	100.0%
		開業1年前	71.1%	28.9%	0.0%	100.0%
		開業3か月後	59.2%	37.3%	3.6%	100.0%
		開業1年後	65.6%	34.4%	0.0%	100.0%
(木古内)	開業2年前	77.4%	22.6%	0.0%	100.0%	
	開業1年前	64.5%	34.7%	0.8%	100.0%	
	開業3か月後	59.5%	32.4%	8.1%	100.0%	
	開業1年後	54.5%	45.5%	0.0%	100.0%	

図表 10 地元の企業の事業所数への影響（表は開業前の予測、開業3か月後との比較）



			企業の事業所数への影響			合計
			増えた(増える)	変わらない	減った(減る)	
居住地	函館市内	開業2年前	42.1%	54.9%	3.1%	100.0%
		開業1年前	41.2%	55.9%	2.8%	100.0%
		開業3か月後	18.9%	79.9%	1.2%	100.0%
		開業1年後	19.2%	77.5%	3.3%	100.0%
	函館以外道内	開業2年前	41.7%	56.0%	2.3%	100.0%
		開業1年前	32.7%	62.7%	4.6%	100.0%
		開業3か月後	11.1%	87.6%	1.2%	100.0%
		開業1年後	11.0%	88.7%	0.3%	100.0%
	(札幌)	開業2年前	44.7%	52.8%	2.4%	100.0%
		開業1年前	47.7%	51.4%	0.9%	100.0%
		開業3か月後	4.0%	95.6%	0.4%	100.0%
		開業1年後	7.3%	92.7%	0.0%	100.0%
	(七飯)	開業2年前	45.7%	54.3%	0.0%	100.0%
		開業1年前	48.1%	46.8%	5.2%	100.0%
		開業3か月後	20.7%	75.9%	3.4%	100.0%
		開業1年後	20.3%	79.1%	0.7%	100.0%
	(北斗)	開業2年前	47.2%	50.0%	2.8%	100.0%
		開業1年前	42.8%	54.6%	2.6%	100.0%
		開業3か月後	21.8%	77.0%	1.2%	100.0%
		開業1年後	37.3%	62.7%	0.0%	100.0%
(木古内)	開業2年前	48.4%	48.4%	3.2%	100.0%	
	開業1年前	17.4%	75.7%	6.9%	100.0%	
	開業3か月後	17.6%	79.4%	2.9%	100.0%	
	開業1年後	5.0%	95.0%	0.0%	100.0%	

図表 11 地元の駅前・中心市街地への影響（表は開業前の予測、開業3か月後との比較）



			駅前・中心市街地への影響			合計
			開発が進んだ(進む)	変わらない	すたれた(すたれる)	
居住地	函館市内	開業2年前	48.9%	43.1%	8.1%	100.0%
		開業1年前	51.1%	41.0%	7.9%	100.0%
		開業3か月後	37.3%	58.9%	3.9%	100.0%
		開業1年後	36.8%	55.1%	8.1%	100.0%
	函館以外道内	開業2年前	52.1%	43.6%	4.3%	100.0%
		開業1年前	43.1%	49.9%	7.0%	100.0%
		開業3か月後	20.5%	77.8%	1.7%	100.0%
		開業1年後	21.9%	76.5%	1.5%	100.0%
	(札幌)	開業2年前	61.0%	35.8%	3.3%	100.0%
		開業1年前	56.6%	42.5%	0.9%	100.0%
		開業3か月後	9.1%	89.9%	1.1%	100.0%
		開業1年後	16.0%	83.0%	0.9%	100.0%
	(七飯)	開業2年前	49.1%	48.2%	2.6%	100.0%
		開業1年前	57.9%	39.5%	2.6%	100.0%
		開業3か月後	27.5%	70.6%	2.0%	100.0%
		開業1年後	32.9%	64.6%	2.5%	100.0%
	(北斗)	開業2年前	56.4%	37.4%	6.1%	100.0%
		開業1年前	53.9%	42.8%	3.3%	100.0%
		開業3か月後	36.4%	61.3%	2.3%	100.0%
		開業1年後	49.2%	50.8%	0.0%	100.0%
(木古内)	開業2年前	64.5%	35.5%	0.0%	100.0%	
	開業1年前	29.0%	59.7%	11.3%	100.0%	
	開業3か月後	64.9%	29.7%	5.4%	100.0%	
	開業1年後	50.0%	45.8%	4.2%	100.0%	

開業 2 年前・1 年前の予測、開業 3 か月後調査と比べると、経済・社会全体、観光客数への影響予測と開業後の実感は函館で変わっていない。予測通りの実感が得られているようである。新幹線車両基地ができた七飯は開業 2 年前、1 年前の影響予測よりも、開業 3 か月後に若干「プラス」「増えた」が減り、そのまま継続している。期待がやや大きすぎたようである。新幹線駅ができた北斗は開業 2 年前、1 年前の影響予測よりも、開業 3 か月後に「プラス」「増えた」が減ったもの、開業 1 年後に回復している。開業直後に期待通りではなかったものの、1 年後になり肯定的な変化が実感されているようである。同じく新幹線駅ができた木古内は、新幹線開業に伴って JR 在来線が一部廃線、一部第三セクター化されており、廃線が先行した開業 1 年前に一度「プラス」「増えた」が減ったが、開業後は、開業 2 年前の比較的肯定的であった影響予測の状況に戻っている。並行在来線問題等で、一時、悲観的な見方になったが、開業後の実感は以前の予想通りであったことがわかる。2030 年度に延伸をひかえた札幌は開業 2 年前、1 年前の影響予測よりも、開業 3 か月後に「プラス」「増えた」が大幅に減り、回復していない。開業前に誤解もあり、札幌への肯定的な影響が考えられていたが、実際には開業効果がさほど感じられなかったようである【図表 6、7】。

東北・北関東の行き来、東北・北関東のイメージは、新幹線沿線の函館、七飯、北斗、木古内でいずれも開業 2 年前、1 年前の影響予測から大きく変わっていない。木古内は、開業後に「良くなった」「身近に感じるようになった」が減っている。木古内において新幹線駅にとまる本数も少なく、便利にはなっているものの、開業前の予測ほどには至らなかったようである。2030 年度に延伸をひかえた札幌は開業 2 年前、1 年前の影響予測よりも、開業後に「変わらない」が大幅に増え、開業 1 年後に若干回復しているものの「変わらない」が多いままである。前述したように、開業前の誤解もあり、札幌と東北・北関東間が便利になると考えられたが、実際にはさほど変わらなかったようである【図表 8、9】。

企業の事業所数、駅前・中心市街地の状況は、新幹線沿線の函館、七飯、北斗でいずれも開業 2 年前、1 年前の影響予測から、開業 3 か月後に「変わらない」が多くなっており、開業 1 年後に北斗市のみ回復している。開業前に肯定的な影響が考えられたが、実際には開業効果があまり感じられず、主要な新幹線駅ができた北斗市のみ、開業 1 年後に新幹線駅周辺の開発が進み、開業効果が実感されるものになってきたようである。木古内は企業の事業所数において、並行在来線問題等から開業 1 年前の影響予測より「変わらない」が多くなっており、開業後に継続している。駅前・中心市街地の状況は、開業 1 年前に一度「変わらない」が多くなったものの、開業後に開業 2 年前の状況に戻っている。駅前・中心市街地の状況は、並行在来線問題等から一時、悲観的な見方になったものの、開業後の実感は以前の予想通りであったようである。2030 年度に延伸をひかえた札幌は、開業 2 年前、1 年前から開業後に「変わらない」が大幅に増えている。開業前に肯定的な予測がされたものの、実際にはさほど変わらなかったようである【図表 10、11】。

函館市民に限って、性別、年齢、職業を見ると、性別による差は見られない【表 12】。年代では、経済・社会全体と観光客数において若年層が肯定的な評価が少なくなっている【表 13】。

表 12 地元の北海道新幹線の影響（函館市民・性別）

	性別	
	男性	女性
経済・社会全体 プラス	408/592 70.1%	390/642 60.7%
観光客数 増えた	426/582 73.2%	492/654 75.2%
東北・北東北の行き来 良くなった	440/578 76.1%	404/631 64.0%
東北・北東北のイメージ 身近に感じるようになった	315/575 54.8%	351/646 54.3%
企業の事業所数 増えた	116/554 20.9%	97/569 17.0%
駅前・中心市街地の状況 開発が進んだ	195/576 33.9%	248/644 38.5%

表 13 地元の北海道新幹線の影響（函館市民・年代）

	年代							
	19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80歳以上
経済・社会全体 プラス	17/41 41.5%	51/92 55.4%	89/132 67.4%	144/222 64.9%	122/185 65.9%	195/297 67.9%	140/205 68.3%	45/60 75.0%
観光客数 増えた	22/43 51.2%	57/93 61.3%	114/135 84.4%	155/223 69.5%	124/183 67.8%	213/289 73.7%	178/206 86.4%	55/64 85.9%
東北・北東北の行き来 良くなった	21/43 48.8%	65/90 72.2%	95/133 71.4%	165/223 74.0%	124/180 68.9%	214/291 73.5%	127/191 66.5%	37/58 63.8%
東北・北東北のイメージ 身近に感じる	17/42 40.5%	51/91 56.0%	81/134 60.4%	117/222 52.7%	97/178 54.5%	157/291 54.0%	117/206 56.8%	30/57 52.6%
企業の事業所数 増えた	8/37 21.6%	23/89 25.8%	22/126 17.5%	38/212 17.9%	36/172 20.9%	42/274 15.3%	40/171 23.4%	7/44 15.9%
駅前・中心市街地の状況 開発が進んだ	15/42 35.7%	36/92 39.1%	57/132 43.2%	71/218 32.6%	64/179 35.8%	89/289 30.8%	97/210 46.2%	20/58 34.5%

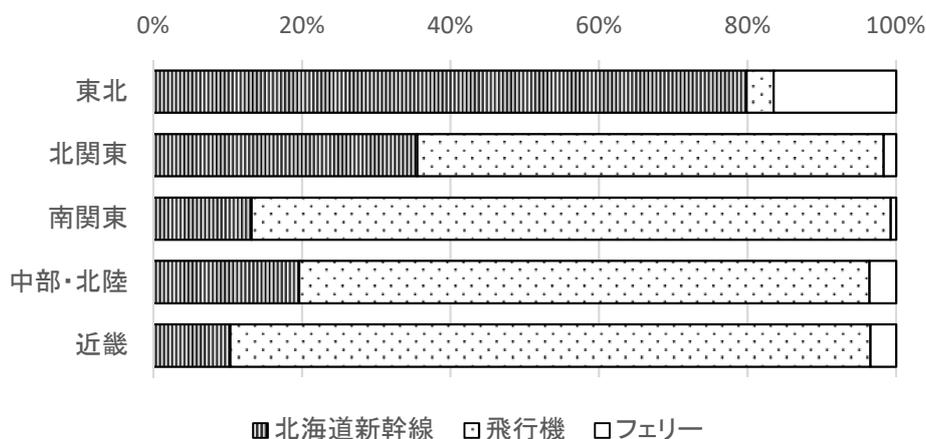
4. 北海道での観光

北海道以外からの来街者に、北海道への交通手段を尋ねると「北海道新幹線」252人(28.4%)、「飛行機」598人(67.4%)、「フェリー」37人(4.2%)。北海道新幹線が3割、飛行機が7割である。

居住地別に見ると、東北の8割、北関東の4割近くが「北海道新幹線」であった。南関東以南では「飛行機」が圧倒的になるが、一部に「北海道新幹線」がある【図表14】。

図表14 北海道への交通手段

	北海道への交通手段			合計	
	北海道新幹線	飛行機	フェリー		
居住地	東北	131 79.9%	6 3.7%	27 16.5%	164 100.0%
	北関東	43 35.5%	76 62.8%	2 1.7%	121 100.0%
	南関東	54 13.2%	351 86.0%	3 0.7%	408 100.0%
	中部・北陸	11 19.6%	43 76.8%	2 3.6%	56 100.0%
	近畿	9 10.3%	75 86.2%	3 3.4%	87 100.0%
	中国・四国	3	15	0	18
	九州・沖縄	0 0.0%	32 100.0%	0 0.0%	32 100.0%
	海外	1	0	0	1



開業3か月後調査で、北海道への交通手段は東北74.0%、北関東48.0%が「北海道新幹線」であった。北関東で「北海道新幹線」が減っている。なお、開業1年前調査において、北海道への交通手段は東北75.3%、北関東25.0%がJRであった。北海道新幹線開業後に、東北はJR利用がそのまま北海道新幹線利用に移行した状況が続いており、北関東は飛行機から一部北海道新幹線に乗り換えが起こり、開業1年後に、一部飛行機に戻っている。

同様に、開業3か月後調査で南関東70.0%、中部・北陸55.2%が「飛行機」であり、「飛行機」が増えている。開業1年前調査において、南関東83.8%、中部・北陸75.4%が飛行機であり、元に戻っている。

遠方で北海道新幹線開業直後の目新しさが薄れ、「飛行機」に戻っていることがわかる。

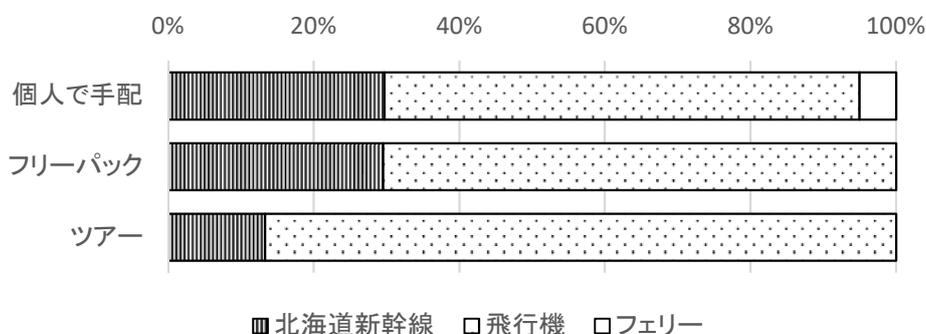
今回の交通や宿泊の手配は、「個人で手配」736人(83.3%)、「フリーパック」88人(10.0%)、「ツアー・団体」60人(6.8%)。8割が個人で手配をしている。

交通や宿泊の手配によって、北海道への交通手段を見ると、ツアーで「北海道新幹線」の利用が少なくなっている【図表15】。

開業3か月後調査で北海道新幹線を利用していたのは「個人で手配」43.2%、「フリーパック」33.8%、「ツアー」38.8%であり、いずれも北海道新幹線の利用が少なくなっているが、特にツアーが大幅に減っている。開業直後に北海道新幹線を利用したツアーが組まれており、開業1年後に北海道新幹線利用から通常の飛行機利用に戻ったためである。

図表15 交通や宿泊の手配別の北海道への交通手段

		北海道への交通手段			合計
		北海道新幹線	飛行機	フェリー	
交通や 宿泊の 手配	個人で手配	218 29.7%	479 65.3%	37 5.0%	734 100.0%
	フリーパック	26 29.5%	62 70.5%	0 0.0%	88 100.0%
	ツアー	8 13.3%	52 86.7%	0 0.0%	60 100.0%
合計		252 28.6%	593 67.2%	37 4.2%	882 100.0%



函館市内の宿泊は「函館市内で宿泊しない」62人(7.0%)、「宿泊する」824人(93.0%)。9割が函館市内で宿泊している。「宿泊する」人の宿泊数は「1泊」330人、「2～3泊」396人、「4泊以上」27人。

北海道への交通手段によって差は見られない。

これまでの調査と比べると、函館市内で宿泊する人は開業1年前調査で85.3%、開業3か月後調査で88.2%であり、変わっていない。北海道新幹線開業によって宿泊有無に変化は見られず、日帰りが多くなる等の悪影響は起こっていないようである。

居住地別に見ても差は見られない。

函館以外で訪れるところは882人の複数回答で「函館」867人(98.3%)、新幹線駅・木古内からバス等で約2時間である「江差・松前」28人(3.2%)、新幹線駅・新函館北斗から特急等で3～4時間である「札幌・小樽」106人(12.0%)、新幹線駅・新函館北斗から特急で約2時間である「洞爺湖・登別」20人(2.3%)、札幌からバスで約2.5時間である「美瑛・富良野」15人(1.7%)、「他の北海道」27人(3.1%)、「北海道以外」29人(3.3%)

【図16】。ほぼ「函館」を訪れており、一部に「札幌・小樽」がある。「他の北海道」は帯広、苫小牧、稚内、旭川等であった。「北海道以外」は青森、秋田、仙台等であった。なお「函館」は函館から「江差・松前」までの大沼公園や木古内周辺を含んでいる。他を周遊しない「函館のみ」は711人(80.6%)であった。

これまでに北海道に来た頻度、これまでに函館に来た頻度によって差は見られない。居住地別に見ると、今回の旅行で訪れるところが「函館のみ」の人は東北86.0%、北関東81.8%、南関東83.6%、中部・北陸75.0%、近畿77.3%であり、あまり変わらない。

北海道への交通手段を見ると、今回、旅行で訪れるところが北海道新幹線の人で「函館のみ」の人は北海道新幹線81.6%、飛行機80.8%、フェリー75.7%であり、あまり変わらない。

開業3か月後調査と比べると、今回の旅行で訪れるところが「函館のみ」の人は、東北75.2%、北関東79.4%、南関東67.5%、中部・北陸69.7%、近畿60.4%であり、南関東と近畿で若干増えている。つまり、遠方から来た人が開業直後よりも函館から周遊しなくなっている。北海道新幹線開業直後に函館近郊の新幹線駅周辺を含めたPRがされ、一時的に周遊が行われたものの、開業1年後に元に戻りつつあると考えられる。

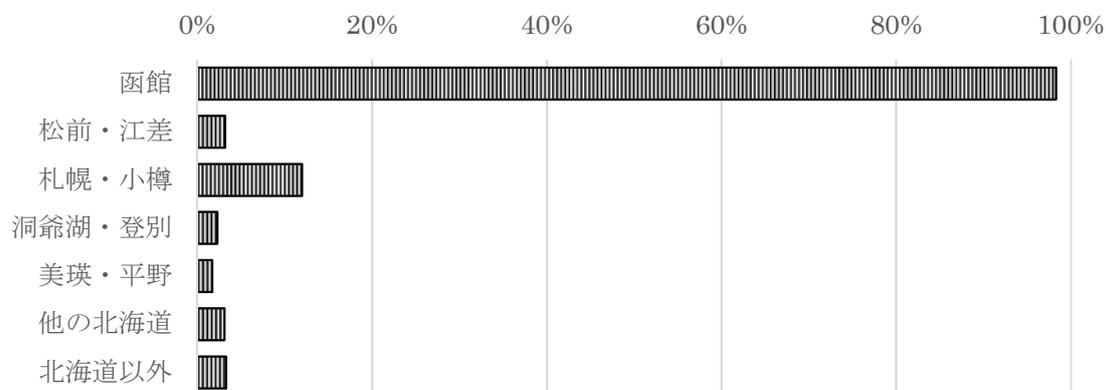


図16 道外の人が今回の旅行で訪れるところ

北海道新幹線開業後の函館へのイメージは「身近に感じるようになった」361人(41.5%)、「変わらない」493人(56.7%)、「遠くに感じるようになった」16人(1.8%)。4割が「身近に感じるようになった」と回答している。

居住地別に見ると、東北は7割、北関東は半数が「身近に感じるようになった」と回答しているが、南関東以南は「変わらない」が6割以上を占めている【図表17】。

北海道への交通手段との関係を見ると、北海道新幹線利用者で「身近に感じるようになった」人が多くなっている【表18】。北海道新幹線が開業しても所要時間等で飛行機を選択しなければならない人では函館のイメージはさほど変わらない。

図表17 北海道新幹線開業後の函館のイメージ

	函館へのイメージ			合計
	身近に感じるようになった	変わらない	遠くに感じるようになった	
居 東北	111	39	10	160
住	69.4%	24.4%	6.3%	100.0%
地 北関東	62	50	3	115
	53.9%	43.5%	2.6%	100.0%
南関東	141	258	3	402
	35.1%	64.2%	0.7%	100.0%
中部・北陸	18	38	0	56
	32.1%	67.9%	0.0%	100.0%
近畿	15	71	0	86
	17.4%	82.6%	0.0%	100.0%
中国・四国	5	13	0	18
九州・沖縄	8	24	0	32
	25.0%	75.0%	0.0%	100.0%
海外	1	0	0	1

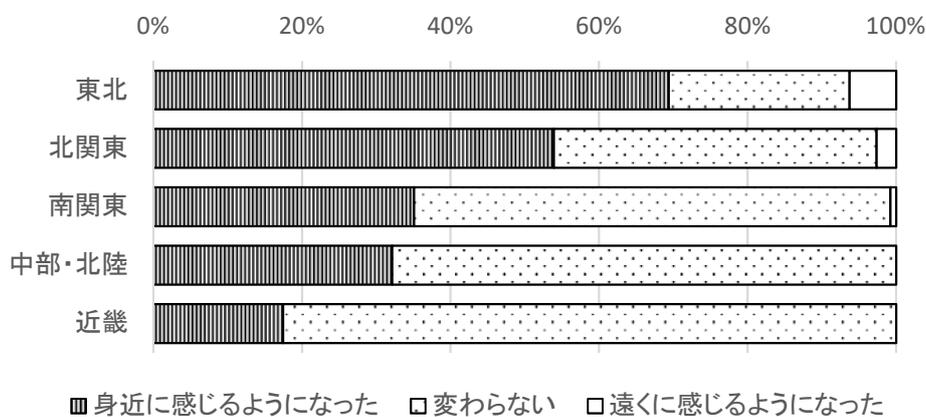


表 18 北海道への交通手段別、北海道新幹線開業後の函館のイメージ

		北海道への交通手段		
		北海道新幹線	飛行機	フェリー
北海道新幹線開業後に函館を「身近に感じるようになった」人	東北	98/129 76.0%	3/5	9/25 36.0%
	北関東	33/42 78.6%	29/70 41.4%	0/2
	南関東	40/53 75.5%	99/346 28.6%	2/3
	中部・北陸	9/11	9/43 20.9%	0/2
	近畿	5/9	9/73 12.3%	1/3

開業3か月後調査と比べると、「身近に感じるようになった」人は、東北70.2%、北関東64.2%、南関東47.5%、中部・北陸43.8%、近畿23.7%であり、南関東で若干下がっている。特に南関東圏で北海道新幹線開業直後の盛り上がりの中で「身近に感じるようになった」ものの、開業1年後になり冷静に捉えるようになったと考えられる。北海道への交通手段が北海道新幹線の人で見ると、「身近に感じるようになった」人は東北73.0%、北関東80.3%、南関東70.2%であり、あまり変わっていない。北海道への交通手段として北海道新幹線を選択している人たちにとって「身近に感じるようになった」イメージは開業直後と変わっていないようである。

V. まとめ

1. 北海道内での利用状況、地元における開業効果

北海道新幹線は、沿線の函館、北斗、七飯、木古内で4割から8割近い人に利用されており、今回、開業直後よりも利用者が増えている。遠方にあり、特急利用で新幹線駅に来ることになる札幌においても一定程度の利用が見られる。

観光目的の旅行において「北海道新幹線が開業したから行った」という人が函館、北斗、七飯で6~8割あるだけでなく、札幌で6割にのぼっている。北海道新幹線が沿線のみならず、それ以外の北海道においても魅力的にうつり、役立てられていることがわかる。

ただし、今後の利用については、北海道新幹線沿線の函館、北斗、七飯、木古内では開業前と同じくらいの利用希望があるものの、札幌では開業前より開業直後に利用希望が下がり、開業1年後になっても下がったままである。札幌では2030年度に延伸が予定されており、開業後に現状を把握し、当面の利用希望が下がっていると考えられる。

北海道新幹線開業の地元への影響は、新幹線沿線の函館、北斗、七飯、木古内でおおむ

ね経済・社会全体にプラスであり、観光客数が増え、東北・関東の行き来が良くなり、身近に感じるようになったと感じられている。企業の事業所数や駅前・中心市街地の状況は変わらないものの、肯定的に受け止められている。他方で、遠方の札幌では沿線に及ばないものの一定程度評価されている。影響は新幹線沿線を中心に、一部遠方に波及しているようである。

加えて、新幹線車両基地ができた七飯では開業前の予測ほどに、肯定的な変化が実感されていない。北海道新幹線への期待が大きく、実際に伴っていなかったことがわかる。新幹線駅ができた北斗では開業直後に一時的に下がったものの、開業1年後に回復しており、同じく新幹線駅ができた木古内では並行在来線の廃線等が先行した開業1年前に一時的に下がったものの、開業後に回復しており、新幹線駅の地元との差が見られる。遠方の札幌ではさらに開業前の期待と実際との落差が大きくなっている。開業前には札幌への開業効果が考えられていたが、現状では期待外れになっていることがわかる。

以上について、他の新幹線との比較を行う。

新幹線の利用状況を見ると、2011年に全線開通した九州新幹線では、全線開通1年後に熊本県で4割、福岡県で3割、佐賀県で2割が利用しており(地域流通経済研究所(2012))、2015年に延伸された北陸新幹線では、延伸半年後に上越市で4割が利用している(上越市創造行政研究所(2016))。今回の北海道新幹線の開業1年後調査において、函館で4割、札幌で15%が利用しており、あまり変わらない。北海道新幹線も開業から1年がたち、九州新幹線全線開通1年後、北陸新幹線の延伸1年後と同程度の利用がされている。

新幹線開業の地元への影響は、九州新幹線の全線開通1年後に「プラスの影響の方が大きい」と思っている人が熊本県で6割、鹿児島県で7割である(地域流通経済研究所(2012))。北陸新幹線の延伸半年後に、上越市で観光客数が増えた・少し増えたと思っているのは4割である(上越市創造行政研究所(2016))。今回の北海道新幹線の開業1年後調査において、経済・社会全体への影響が「プラス」だと思っている人が函館で7割、札幌で3割であり、観光客数が増えたと思っている人が函館で7割、札幌で3割であり、新幹線沿線は九州新幹線と同じくらいであるが、遠方で少なくなっている。北海道新幹線においては、九州新幹線よりも、開業効果が新幹線沿線にとどまっている。

2. 道外からの北海道への移動手段、北海道旅行への影響

北海道への移動手段では、北海道新幹線開業後に、これまでJRを利用していた東北だけでなく、北海道への新幹線所要時間が4時間を切る北関東において飛行機から新幹線への乗り換えがおこっている。利用目的は観光が多く、北海道新幹線が観光を中心に役立てられていることがわかる。他方で、南関東や中部・北陸では、開業直後に一部乗り換えが見られたが、開業1年後に飛行機利用に戻っている。遠方において北海道新幹線開業直後の盛り上がりは終わり、開業前と同じ利用形態に落ち着いたことがわかる。

訪問先は8~9割が「函館のみ」であり、北海道新幹線利用が函館から周遊にはつながっておらず、南関東や近畿では昨年よりも一層、周遊しなくなっている。こちらも北海道新幹線開業直後に新幹線駅を含む近郊のPRがされ、一時的に訪れる人が増えたものの、開業1年がたって減少したと考えられる。北海道新幹線の開業効果が沿線にとどまっている一因になっている。

他方で函館では、市内の宿泊が9～10割であり、開業前から変わっておらず、宿泊せずに日帰りをする等、北海道新幹線開業による悪影響は現時点では見られない。

開業後、北海道新幹線の利用が見られる東北と北関東において、函館が身近に感じられるようになっており、北海道新幹線の開業効果が見られる。今後が期待される場所である。他方で、南関東では開業直後の一時的な盛り上がりで函館を身近に感じるようになった人が、開業1年後に少なくなっており、中部・北陸ではそもそもあまり変化が感じられていない。北海道への新幹線利用が選択肢になりにくい遠方では、あまり変化が実感されなかったようである。

3. 開業の評価と課題

北海道新幹線開業は、新幹線沿線、特に新幹線駅近郊でおおむね評価されており、遠方の札幌では開業前から見れば期待外れではあるものの一定程度評価されている。北海道新幹線開業は、新幹線沿線を中心に効果をあげており、遠方に一部波及している。

道外からの北海道旅行についても、新幹線開業にともなって、開業前から利用が想定された東北や北関東でJRや飛行機からの乗り換えがおり、定着しつつある。新幹線沿線の函館については心配された日帰り等の悪影響は見られておらず、観光客数が開業前の予想通りに「増えた」と感じられている。

ただし、道外からの北海道旅行は、多くが沿線の「函館のみ」の訪問になっており、周遊につながっていない。開業直後の一時的な盛り上がりは終わり、周遊は一層されなくなっている。旅行者の訪問先を広げていく努力が継続的に求められる。新幹線沿線のみならず周囲とともに北海道旅行の魅力を継続的に発信していくことが必要である。

北海道新幹線は少し先の2030年度末に札幌延伸が予定されている。延伸によって今回のように新幹線沿線で開業効果が実感されていくようになると思われる。この際にも、旅行者を周遊につなげていくこと等により、開業効果が幅広く実感されていくものになると考える。

注記

- 1) 函館市 (2017) 『平成28年度 来函観光入込客数推計』
- 2) 函館市 (2017) 『平成29年度上期 来函観光入込客数推計』
- 3) 北海道 (2017) 「観光地点動向調査 平成29年9月21日現在速報値」
- 4) 北海道 (2017) 「観光地点動向調査 平成29年12月25日現在速報値」
- 5) 熊本県 (2012) 『平成23年 観光統計表』
- 6) 熊本県 (2013) 『平成24年 観光統計表』
- 7) 鹿児島県 (2012) 『平成23年 鹿児島県の観光の動向 ～鹿児島県観光統計～』
- 8) 鹿児島県 (2013) 『平成24年 鹿児島県の観光の動向 ～鹿児島県観光統計～』
- 9) 石川県 (2017) 『統計からみた石川県の観光 (平成27年)』
- 10) 石川県 (2017) 『統計からみた石川県の観光 (平成28年)』
- 11) 富山県 (2016) 『平成27年富山県観光客入込数 (推計)』
- 12) 富山県 (2017) 『平成28年富山県観光入込数 (推計)』

文献

- 大橋美幸（2014）「北海道新幹線開業前の現況、函館市民及び来街者の意識調査」『函大商学論究』47(1)、1-53 ページ
- 大橋美幸（2015）「北海道新幹線開業前の現況、函館市民及び来街者の意識調査 第2報 ー並行在来線問題を含めて」『函大商学論究』48(1)、110-183 ページ
- 大橋美幸（2016）「北海道新幹線開業後の現況、函館市民及び来街者の意識調査」『函大商学論究』49(1)、119-193 ページ
- 大橋美幸（2017）「北海道新幹線の開業効果分析 ー北海道新幹線乗客調査、並行在来線調査、東北・北関東居住者意識調査、フェリー乗客調査から」『函大商学論究』49(2)、121-262 ページ
- 鹿児島地域経済研究所（2011）「九州新幹線全線開業後の利用状況について」
https://www.ker.co.jp/images/contents/investigation/train/survey_20110427.pdf（2017年9月27日確認）
- 鹿児島地域経済研究所（2012）「九州新幹線全通1年後の利用状況調査」
https://www.ker.co.jp/images/contents/investigation/train/survey_20120329.pdf（2017年9月27日確認）
- 上越市創造行政研究所（2016）『北陸新幹線開業に伴う市民アンケート調査結果報告書』
- 地域流通経済研究所（2012）「九州新幹線全線開業1年後の意識調査」
https://www.dik.or.jp/wp-content/uploads/2017/01/p_120329_57.pdf（2017年9月27日確認）

本稿は大学紀要（函館大学論究）の原稿を加筆修正したものである。