

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

大 橋 美 幸

1. はじめに

今年3月末、北海道新幹線が開業し、新青森－新函館北斗間が開通した。10両編成の新幹線、東京から一日10往復に加えて、仙台や盛岡、新青森からそれぞれ一日1往復、合計13往復が走り、新函館北斗駅とJR函館駅をアクセス列車「はこだてライナー」が快速17分、一日16往復で結んでいる。車であれば30～40分程度、路線バスであれば50～60分である。

東京から新函館北斗駅まで最短4時間2分(2万2690円)、大宮から3時間38分(2万1740円)、仙台から2時間30分(1万7310円)、盛岡から1時間50分(1万2880円)、新青森から1時間1分(7260円)になった。飛行機から新幹線への乗り換えがおこるのは4時間までと言われており、大宮以北、東北に向けて開業前にPRが行われてきた。

既報において、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^{1,2)}。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、既報において、開業半年前の東北及び北関東在住者の利用意向調査結果をまとめた³⁾。北関東の7割、東北の9割が開業予定時期を知っており、ともに半数以上が開業後に北海道新幹線を「利用する予定がある」また

は「ぜひ利用したい」と答えていた。

今回、開業約3ヶ月後の沿線住民及び来街者の意識調査を行った。開業前との比較を行う。

2. これまでの他新幹線における開業後意識調査

近年の他新幹線における開業後調査は、2011年に全線開業した九州新幹線の博多—鹿児島中央間、2010年に全線開業した東北新幹線、2015年に長野—金沢・富山が開業した北陸新幹線で行われている。

九州新幹線の全線開業4ヶ月後の熊本駅の利用者調査で、利用目的は仕事が3割、観光が2割である。地元住民の6割が非常に便利になったと答えているが、在来線特急を利用して通勤していた人たちには評判が悪く「在来線との乗り継ぎが悪い」等の声があがっている⁴⁾。

全線開業1年後のネットアンケートで、熊本県と鹿児島県在住者はともに4割が九州新幹線を利用したことがあり、今後の利用意向も「近々利用する予定がある」と「是非利用したい」を合わせると熊本県4割、鹿児島県3割にのぼっていた。8割以上が九州外との行き来が便利になったと感じており、7割以上が関西地方が近く感じられるようになったと回答していた。なお、九州新幹線で鹿児島中央—博多間は1時間と少く、九州内の行き来が新函館北斗—新青森間にあたり、鹿児島中央—新大阪間は4時間を切っており、関西地方との行き来が新函館北斗—大宮間に相当する。

全線開業が地域に及ぼした影響は、熊本県で半数、鹿児島県で7割がプラスの影響の方が大きいと回答していた。いずれも開業前のプラスの影響予想よりも1割程度以上、上昇している。観光客の増加を熊本県の半数、鹿児島県の8割が感じており、駅前地区の開発を熊本県・鹿児島県のいずれも4割が感じていた。加えて、熊本県と鹿児島県への印象を外から見ると、東京、関西・山陽地方、熊本県と鹿児島県以外の九州地方在住者は、3割以上が熊本県や鹿児島県を近く感じられるようになったと回答していた⁵⁾。

東北新幹線では、開業1年目に新青森駅周辺で青森県外からの利用者調査が行われている。青森県外から訪れる人の最終目的地は青森市が6割であり、青森市内で宿泊する人は2/3であった。青森市の訪問回数は初めての人が1/4であり、6割が今後訪れる回数が増えると回答していた。ちなみに開業直後の調査では9割が今後青森市を訪れる回数が増えると回答しており、1年の間に少なくなっている⁶⁾。

北陸新幹線では、2015年の長野—金沢・富山開業直後に、首都圏在住者に対する調査が行われており、開業に関するテレビのニュースや観光番組等によって、北陸への関心が高まり、北陸方面へ旅行したいと思うようになっていることが報告されている。北陸方面へ観光に行く場合の移動手段は、7割が北陸新幹線をあげており、8割が北陸新幹線を利用したいと答えている⁷⁾。

3. 沿線住民及び来街者の意識調査

(1) 調査方法

2016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、2016年5～7月、函館及び近郊の各種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。開業前の意識調査と比較を行うため、北海道新幹線の利用意向、北海道新幹線開業による地元経済・社会への影響について項目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市（「新函館北斗駅」）、木古内町（「木古内駅」）があり、近郊に新幹線の車両基地ができた七飯町がある。木古内町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。観光地である函館市は北斗市に隣接している。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市を加えて比較を行う。札幌市は現在、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。

(2) 回答者基本属性

回収数3850。

男性2153人（59.2%）、女性1485人（40.8%）。男性が6割である。

年代は19歳以下226人（5.9%）、20代256人（6.7%）、30代437人（12.3%）、40代830人（21.6%）、50代812人（21.1%）、60代645人（16.8%）、70代445人（11.6%）、80歳以上156人（4.1%）。40代、50代を中心に幅広い年代にわたっている。

職業は小学生18人（0.5%）、中学生26人（0.7%）、高校生67人（1.8%）、短大・専門・大学生188人（4.9%）、会社員1491人（39.1%）、公務員466人（12.2%）、自営業228人（6.0%）、パート・アルバイト250人（6.6%）、専業主婦・無職993人（26.0%）、その他85人（2.2%）。会社員が4割、専業主婦・無職が1/4であった。

居住地は函館市内1330人（34.8%）、函館以外道内1275人（33.3%）、北海道以外1205人（31.5%）、海外14人（0.4%）。函館以外道内は札幌515人、七飯179人、北斗180人、木古内44人等である。北海道以外は東北308人、北関東（栃木、群馬、茨城、埼玉）170人、南関東（東京、神奈川、千葉）490人、中部・北陸94人、近畿101人、中国・四国23人、九州・沖縄19人である。海外は香港1人、台湾2人、アメリカ5人、オーストラリア1人等

である。

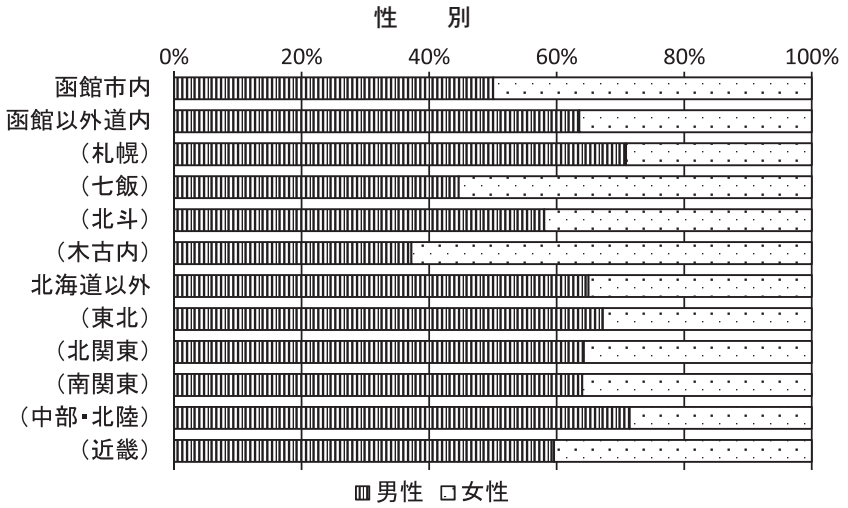
居住地別に性別、年代、職業を見ると、札幌と北海道以外で男性がやや多く、木古内で女性がやや多い【図表2.1】。札幌と北海道以外で40代、50代がやや多い【図表2.2】。職業は40代、50代がやや多いことが影響して、札幌と北海道以外で会社員がやや多い【図表2.3】。

北海道内について、居住地別に開業2年前調査（回収数3200）、開業1年前調査（回収数3136）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%であり、今回は男性がやや多くなっている。特に札幌と北海道以外でやや多い【表2.4】。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13.9%、50代14.1%、60代12.9%、70代8.5%、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%であり、今回は19歳以下がやや少なく、40代がやや多くなっている。特に函館、札幌、七飯、木古内でやや年配になっている【表2.5】。職業は開業2年前調査で小学生3.8%、中学生3.5%、高校生12.0%、短大・専門・大学生8.2%、会社員25.9%、公務員6.1%、自営業4.6%、パート・アルバイト8.9%、専業主婦・無職24.2%、その他3.0%、開業1年前調査で小学生1.1%、中学生2.0%、高校生5.8%、短大・専門・大学生12.3%、会社員26.3%、公務員4.9%、自営業5.7%、パート・アルバイト8.2%、専業主婦・無職31.7%、その他1.9%であり、今回は19歳以下がやや少なく、40代がやや多い影響で、学生がやや少なく、会社員がやや多くなっている。特に札幌と北海道以外で会社員がやや多くなっている【表2.6】。

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

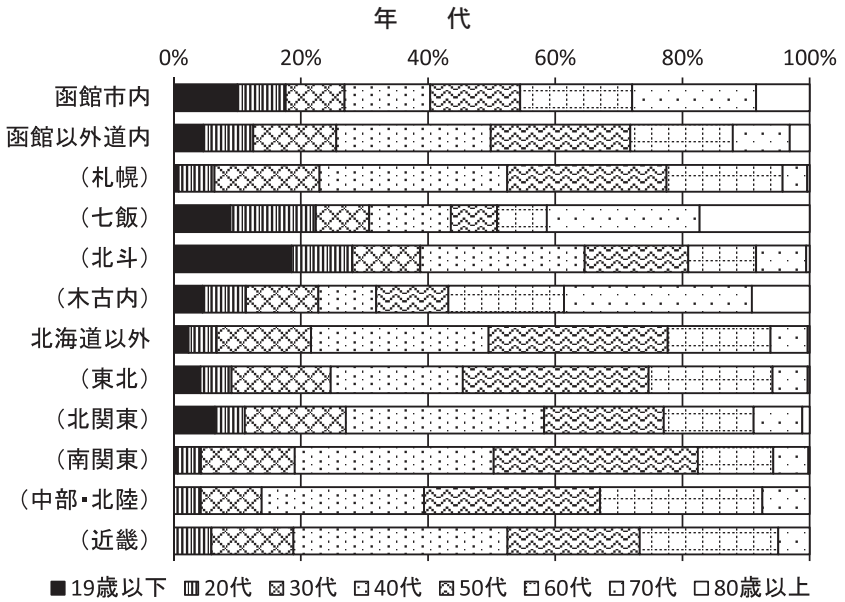
図表2.1 性別

		性別		合計
		男性	女性	
居住地	函館市内	649 50.0%	648 50.0%	1297 100.0%
	函館以外道内	734 63.5%	421 36.5%	1155 100.0%
	（札幌）	326 70.9%	134 29.1%	460 100.0%
	（七飯）	79 44.6%	98 55.4%	177 100.0%
	（北斗）	101 58.0%	73 42.0%	174 100.0%
	（木古内）	16 37.2%	27 62.8%	43 100.0%
	北海道以外	746 65.0%	402 35.0%	1148 100.0%
	（東北）	201 67.2%	98 32.8%	299 100.0%
	（北関東）	106 64.2%	59 35.8%	165 100.0%
	（南関東）	295 64.0%	166 36.0%	461 100.0%
	（中部・北陸）	65 71.4%	26 28.6%	91 100.0%
	（近畿）	56 59.6%	38 40.4%	94 100.0%
	（中国・四国）	12 54.5%	10 45.5%	22 100.0%
	（九州・沖縄）	11	5	16
	海外	4	9	13



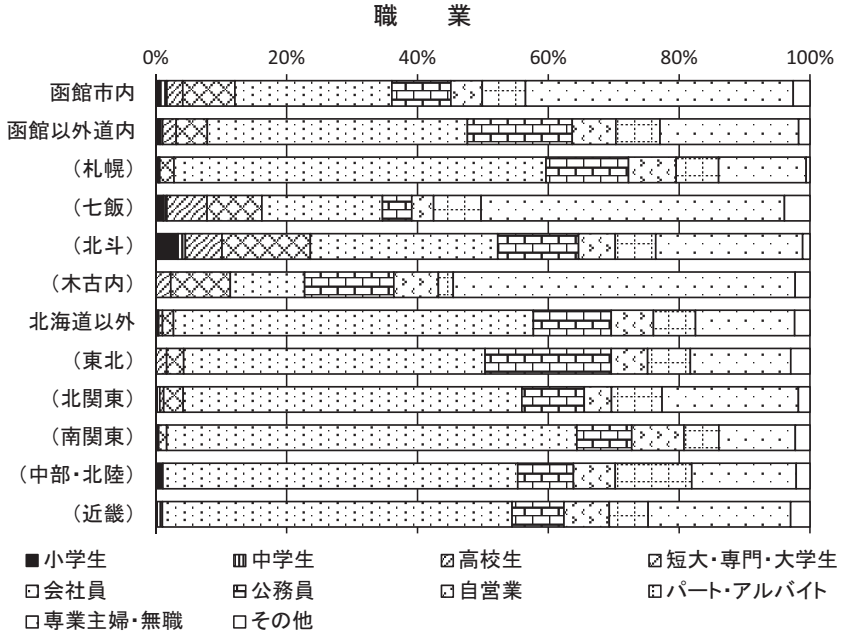
図表2.2 年代

	年代								合計
	19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80歳以上	
居住地 函館市内	133	101	123	179	188	234	259	112	1329
	10.0%	7.6%	9.3%	13.5%	14.1%	17.6%	19.5%	8.4%	100.0%
函館以外道内	59	100	166	309	279	205	114	40	1272
	4.6%	7.9%	13.1%	24.3%	21.9%	16.1%	9.0%	3.1%	100.0%
(札幌)	4	29	85	152	129	94	20	2	515
	0.8%	5.6%	16.5%	29.5%	25.0%	18.3%	3.9%	0.4%	100.0%
(七飯)	16	24	15	23	13	14	43	31	179
	8.9%	13.4%	8.4%	12.8%	7.3%	7.8%	24.0%	17.3%	100.0%
(北斗)	33	17	19	46	29	19	14	1	178
	18.5%	9.6%	10.7%	25.8%	16.3%	10.7%	7.9%	0.6%	100.0%
(木古内)	2	3	5	4	5	8	13	4	44
	4.5%	6.8%	11.4%	9.1%	11.4%	18.2%	29.5%	9.1%	100.0%
北海道以外	28	53	178	335	338	194	70	4	1200
	2.3%	4.4%	14.8%	27.9%	28.2%	16.2%	5.8%	0.3%	100.0%
(東北)	13	15	48	64	90	60	17	1	308
	4.2%	4.9%	15.6%	20.8%	29.2%	19.5%	5.5%	0.3%	100.0%
(北関東)	11	8	27	53	32	24	13	2	170
	6.5%	4.7%	15.9%	31.2%	18.8%	14.1%	7.6%	1.2%	100.0%
(南関東)	3	18	72	153	157	58	27	1	489
	0.6%	3.7%	14.7%	31.3%	32.1%	11.9%	5.5%	0.2%	100.0%
(中部・北陸)	0	4	9	24	26	24	7	0	94
	0.0%	4.3%	9.6%	25.5%	27.7%	25.5%	7.4%	0.0%	100.0%
(近畿)	0	6	13	34	21	22	5	0	101
	0.0%	5.9%	12.9%	33.7%	20.8%	21.8%	5.0%	0.0%	100.0%
(中国・四国)	0	0	4	4	8	5	1	0	22
	0.0%	0.0%	18.2%	18.2%	36.4%	22.7%	4.5%	0.0%	100.0%
(九州・沖縄)	1	2	5	3	4	1	0	0	16
海外	1	1	3	3	3	3	0	0	14



図表2.3 職業

	職業										合計	
	小学生	中学生	高校生	短大・専門・大学生	会社員	公務員	自営業	パート・アルバイト	専業主婦・無職	その他		
居住地	函館市内	7 0.5%	15 1.1%	32 2.4%	105 8.0%	316 24.0%	119 9.0%	63 4.8%	87 6.6%	539 40.9%	34 2.6%	1317 100.0%
	函館以外道内	8 0.6%	5 0.4%	26 2.1%	60 4.8%	501 39.8%	202 16.0%	84 6.7%	85 6.7%	267 21.2%	22 1.7%	1260 100.0%
	(札幌)	0 0.0%	2 0.4%	1 0.2%	11 2.2%	289 56.9%	64 12.6%	37 7.3%	33 6.5%	68 13.4%	3 0.6%	508 100.0%
	(七飯)	2 1.1%	1 0.6%	11 6.1%	15 8.4%	33 18.4%	8 4.5%	6 3.4%	13 7.3%	83 46.4%	7 3.9%	179 100.0%
	(北斗)	6 3.4%	2 1.1%	10 5.6%	24 13.5%	51 28.7%	22 12.4%	10 5.6%	11 6.2%	40 22.5%	2 1.1%	178 100.0%
	(木古内)	0 0.0%	0 0.0%	1 2.3%	4 9.1%	5 11.4%	6 13.6%	3 6.8%	1 2.3%	23 52.3%	1 2.3%	44 100.0%
	北海道以外	3 0.3%	2 0.2%	7 0.6%	20 1.7%	657 55.0%	142 11.9%	77 6.4%	77 6.4%	181 15.2%	28 2.3%	1194 100.0%
	(東北)	0 0.0%	0 0.0%	5 1.6%	8 2.6%	141 46.1%	59 19.3%	17 5.6%	20 6.5%	47 15.4%	9 2.9%	306 100.0%
	(北関東)	0 0.0%	1 0.6%	1 0.6%	5 3.0%	87 51.8%	16 9.5%	7 4.2%	13 7.7%	35 20.8%	3 1.8%	168 100.0%
	(南関東)	1 0.2%	0 0.0%	1 0.2%	6 1.2%	306 62.7%	41 8.4%	39 8.0%	26 5.3%	57 11.7%	11 2.3%	488 100.0%
(中部・北陸)	1 1.1%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	51 54.3%	8 8.5%	6 6.4%	11 11.7%	15 16.0%	2 2.1%	94 100.0%	
(近畿)	0 0.0%	1 1.0%	0 0.0%	0 0.0%	54 53.5%	8 7.9%	7 6.9%	6 5.9%	22 21.8%	3 3.0%	101 100.0%	
(中国・四国)	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	10 47.6%	5 23.8%	0 0.0%	1 4.8%	5 23.8%	0 0.0%	21 100.0%	
(九州・沖縄)	1 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 0.0%	8 47.6%	5 23.8%	1 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	16 100.0%	
海外	0	1	0	1	6	1	2	0	3	0	14	



図表2.4 性別（開業前後の比較）

			性別		合計
			男性	女性	
居住地	函館市内	開業2年前	42.5%	57.5%	100.0%
		開業1年前	46.5%	53.5%	100.0%
		開業後	50.0%	50.0%	100.0%
	函館以外道内	開業2年前	43.1%	56.9%	100.0%
		開業1年前	50.1%	49.9%	100.0%
		開業後	63.5%	36.5%	100.0%
	（札幌）	開業2年前	38.9%	61.1%	100.0%
		開業1年前	51.7%	48.3%	100.0%
		開業後	70.9%	29.1%	100.0%
	（七飯）	開業2年前	36.6%	63.4%	100.0%
		開業1年前	46.3%	53.8%	100.0%
		開業後	44.6%	55.4%	100.0%
	（北斗）	開業2年前	43.5%	56.5%	100.0%
		開業1年前	46.5%	53.5%	100.0%
		開業後	58.0%	42.0%	100.0%
	（木古内）	開業2年前	51.6%	48.4%	100.0%
		開業1年前	54.6%	45.4%	100.0%
		開業後	37.2%	62.8%	100.0%
	北海道以外	開業2年前	42.8%	57.2%	100.0%
		開業1年前	53.9%	46.1%	100.0%
		開業後	65.0%	35.0%	100.0%
	（東北）	開業2年前	39.5%	60.5%	100.0%
		開業1年前	56.0%	44.0%	100.0%
		開業後	67.2%	32.8%	100.0%
	（北関東）	開業2年前	37.5%	62.5%	100.0%
		開業1年前	59.8%	40.2%	100.0%
		開業後	64.2%	35.8%	100.0%
	（南関東）	開業2年前	47.0%	53.0%	100.0%
		開業1年前	51.7%	48.3%	100.0%
		開業後	64.0%	36.0%	100.0%
（中部以南）	開業2年前	44.1%	55.9%	100.0%	
	開業1年前	51.4%	48.6%	100.0%	
	開業後	64.6%	35.4%	100.0%	
合計	開業2年前	42.8%	57.2%	100.0%	
	開業1年前	49.7%	50.3%	100.0%	
	開業後	59.2%	40.8%	100.0%	

図表2.5 年代（開業前後の比較）

			年代							合計	
			19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70代		80歳以上
居住地	函館市内	開業2年前	24.1%	12.2%	10.7%	13.5%	13.9%	13.2%	9.7%	2.6%	100.0%
		開業1年前	19.0%	14.3%	11.6%	10.8%	8.9%	15.8%	16.3%	3.4%	100.0%
		開業後	10.0%	7.6%	9.3%	13.5%	14.1%	17.6%	19.5%	8.4%	100.0%
	函館以外道内	開業2年前	24.2%	16.2%	10.9%	14.0%	14.4%	11.2%	6.7%	2.5%	100.0%
		開業1年前	10.0%	12.4%	11.9%	13.2%	15.6%	18.7%	11.4%	6.7%	100.0%
		開業後	4.6%	7.9%	13.1%	24.3%	21.9%	16.1%	9.0%	3.1%	100.0%
	（札幌）	開業2年前	28.3%	21.3%	8.7%	12.6%	14.2%	7.9%	5.5%	1.6%	100.0%
		開業1年前	10.1%	25.2%	16.8%	12.6%	14.3%	14.3%	4.2%	2.5%	100.0%
		開業後	0.8%	5.6%	16.5%	29.5%	25.0%	18.3%	3.9%	0.4%	100.0%
	（七飯）	開業2年前	29.8%	19.4%	6.5%	8.9%	16.1%	10.5%	7.3%	1.6%	100.0%
		開業1年前	21.3%	15.0%	12.5%	20.0%	12.5%	12.5%	6.3%	0.0%	100.0%
		開業後	8.9%	13.4%	8.4%	12.8%	7.3%	7.8%	24.0%	17.3%	100.0%
	（北斗）	開業2年前	27.7%	12.8%	13.3%	15.4%	15.9%	6.7%	6.2%	2.1%	100.0%
		開業1年前	20.1%	16.2%	18.8%	14.3%	16.2%	7.1%	5.2%	1.9%	100.0%
		開業後	18.5%	9.6%	10.7%	25.8%	16.3%	10.7%	7.9%	0.6%	100.0%
	（木古内）	開業2年前	29.0%	9.7%	19.4%	16.1%	16.1%	6.5%	3.2%	0.0%	100.0%
		開業1年前	0.4%	3.2%	6.8%	8.4%	18.9%	26.1%	20.9%	15.3%	100.0%
		開業後	4.5%	6.8%	11.4%	9.1%	11.4%	18.2%	29.5%	9.1%	100.0%
	北海道以外	開業2年前	15.9%	15.6%	14.1%	16.4%	14.8%	15.6%	6.3%	1.3%	100.0%
		開業1年前	5.8%	15.6%	12.4%	12.6%	19.0%	22.0%	10.2%	2.3%	100.0%
		開業後	2.3%	4.4%	14.8%	27.9%	28.2%	16.2%	5.8%	0.3%	100.0%
	（東北）	開業2年前	19.1%	19.1%	20.0%	12.2%	12.2%	11.3%	6.1%	0.0%	100.0%
		開業1年前	13.3%	14.9%	11.8%	15.3%	18.0%	17.6%	8.2%	0.8%	100.0%
		開業後	4.2%	4.9%	15.6%	20.8%	29.2%	19.5%	5.5%	0.3%	100.0%
	（北関東）	開業2年前	5.0%	5.0%	10.0%	25.0%	17.5%	30.0%	7.5%	0.0%	100.0%
		開業1年前	1.7%	12.9%	12.9%	12.1%	19.8%	29.3%	8.6%	2.6%	100.0%
		開業後	6.5%	4.7%	15.9%	31.2%	18.8%	14.1%	7.6%	1.2%	100.0%
（南関東）	開業2年前	23.1%	8.5%	12.0%	17.1%	16.2%	14.5%	6.8%	1.7%	100.0%	
	開業1年前	3.5%	17.7%	11.6%	10.6%	19.7%	21.3%	12.3%	3.2%	100.0%	
	開業後	0.6%	3.7%	14.7%	31.3%	32.1%	11.9%	5.5%	0.2%	100.0%	
（中部以南）	開業2年前	7.5%	24.5%	11.7%	20.2%	17.0%	13.8%	4.3%	1.1%	100.0%	
	開業1年前	2.6%	14.8%	14.0%	12.7%	18.8%	24.0%	10.5%	2.6%	100.0%	
	開業後	0.4%	5.2%	13.3%	27.9%	25.3%	22.3%	5.6%	0.0%	100.0%	
合計	開業2年前	23.1%	13.7%	11.2%	13.9%	14.1%	12.9%	8.5%	2.5%	100.0%	
	開業1年前	12.9%	14.3%	12.0%	11.9%	13.6%	18.5%	13.3%	3.8%	100.0%	
	開業後	5.9%	6.7%	12.3%	21.6%	21.1%	16.8%	11.6%	4.1%	100.0%	

図表2.6 職業（開業前後の比較）

			年代										合計
			小学生	中学生	高校生	門・大学生 短大・専	会社員	公務員	自営業	アルバイト パート・ア	無職 専業主婦・	その他	
居住地	函館市内	開業2年前	3.5%	2.8%	12.9%	9.1%	23.2%	5.6%	4.7%	9.6%	25.3%	3.1%	100.0%
		開業1年前	1.4%	2.6%	8.5%	16.7%	19.3%	3.1%	4.1%	8.2%	34.5%	1.5%	100.0%
		開業後	0.5%	1.1%	2.4%	8.0%	24.0%	9.0%	4.8%	6.6%	40.9%	2.6%	100.0%
	函館以外道内	開業2年前	5.0%	4.3%	11.1%	6.7%	28.0%	6.9%	4.1%	8.2%	23.0%	2.6%	100.0%
		開業1年前	0.6%	2.3%	4.1%	8.6%	26.4%	6.6%	6.7%	11.4%	30.9%	2.5%	100.0%
		開業後	0.6%	0.4%	2.1%	4.8%	39.8%	16.0%	6.7%	6.7%	21.2%	1.7%	100.0%
	(札幌)	開業2年前	16.7%	9.5%	0.0%	5.6%	32.5%	4.8%	5.6%	6.3%	15.1%	4.0%	100.0%
		開業1年前	0.9%	5.1%	1.7%	13.7%	38.5%	4.3%	5.1%	10.3%	18.8%	1.7%	100.0%
		開業後	0.0%	0.4%	0.2%	2.2%	56.9%	12.6%	7.3%	6.5%	13.4%	0.6%	100.0%
	(七飯)	開業2年前	1.6%	4.0%	18.4%	8.0%	26.4%	5.6%	1.6%	6.4%	27.2%	0.8%	100.0%
		開業1年前	0.0%	2.5%	7.6%	16.5%	26.6%	1.3%	6.3%	13.9%	25.3%	0.0%	100.0%
		開業後	1.1%	0.6%	6.1%	8.4%	18.4%	4.5%	3.4%	7.3%	46.4%	3.9%	100.0%
	(北斗)	開業2年前	3.1%	4.1%	17.9%	5.6%	22.1%	6.2%	3.6%	13.3%	24.1%	0.0%	100.0%
		開業1年前	0.7%	4.0%	9.9%	14.6%	30.5%	4.6%	4.0%	7.3%	24.5%	0.0%	100.0%
		開業後	3.4%	1.1%	5.6%	13.5%	28.7%	12.4%	5.6%	6.2%	22.5%	1.1%	100.0%
	(本古内)	開業2年前	0.0%	3.3%	10.0%	10.0%	36.7%	0.0%	0.0%	10.0%	30.0%	0.0%	100.0%
		開業1年前	0.0%	0.0%	0.4%	0.4%	16.9%	10.3%	7.0%	14.8%	44.4%	5.8%	100.0%
		開業後	0.0%	0.0%	2.3%	9.1%	11.4%	13.6%	6.8%	2.3%	52.3%	2.3%	100.0%
	北海道以外	開業2年前	1.6%	5.0%	8.6%	5.0%	36.8%	6.5%	4.7%	6.8%	21.4%	3.7%	100.0%
		開業1年前	1.1%	0.8%	3.1%	8.5%	36.5%	6.1%	7.1%	5.9%	28.7%	2.2%	100.0%
		開業後	0.3%	0.2%	0.6%	1.7%	55.0%	11.9%	6.4%	6.4%	15.2%	2.3%	100.0%
	(東北)	開業2年前	1.8%	11.4%	3.5%	7.0%	33.3%	6.1%	5.3%	6.1%	20.2%	5.3%	100.0%
		開業1年前	2.0%	1.6%	6.0%	11.2%	34.7%	9.6%	4.8%	6.4%	21.9%	2.0%	100.0%
		開業後	0.0%	0.0%	1.6%	2.6%	46.1%	19.3%	5.6%	6.5%	15.4%	2.9%	100.0%
	(北関東)	開業2年前	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%	45.0%	7.5%	5.0%	5.0%	32.5%	0.0%	100.0%
		開業1年前	0.0%	0.9%	0.0%	9.6%	32.2%	9.6%	11.3%	5.2%	30.4%	0.9%	100.0%
		開業後	0.0%	0.6%	0.6%	3.0%	51.8%	9.5%	4.2%	7.7%	20.8%	1.8%	100.0%
	(南関東)	開業2年前	0.9%	0.0%	21.4%	1.7%	35.0%	4.3%	5.1%	7.7%	18.8%	5.1%	100.0%
		開業1年前	1.0%	0.0%	3.2%	6.8%	41.3%	1.3%	5.8%	5.8%	32.6%	2.3%	100.0%
		開業後	0.2%	0.0%	0.2%	1.2%	62.7%	8.4%	8.0%	5.3%	11.7%	2.3%	100.0%
	(中部以南)	開業2年前	1.1%	4.3%	2.2%	8.6%	41.9%	7.5%	4.3%	8.6%	19.4%	2.2%	100.0%
		開業1年前	0.9%	0.9%	1.3%	7.5%	34.0%	7.1%	9.3%	5.8%	30.1%	3.1%	100.0%
		開業後	0.9%	0.4%	0.0%	0.4%	53.0%	11.2%	6.0%	7.8%	18.1%	2.2%	100.0%
	合計	開業2年前	3.8%	3.5%	12.0%	8.2%	25.9%	6.1%	4.6%	8.9%	24.2%	3.0%	100.0%
		開業1年前	1.1%	2.0%	5.8%	12.3%	26.3%	4.9%	5.7%	8.2%	31.7%	1.9%	100.0%
		開業後	0.5%	0.7%	1.8%	4.9%	39.1%	12.2%	6.0%	6.6%	26.0%	2.2%	100.0%

(3) 北海道新幹線の利用状況・利用意向

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」1026人(26.7%)、「乗ったことがない」2819人(73.3%)。1/4が乗ったことがある。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。

居住地別に見ると、函館や北斗で2割、木古内で4割近くが利用したことがあり、新幹線沿線では比較的多くなっている。遠方の札幌は1割であり、札幌からの函館来街者の10人に1人が利用したことがある。北海道以外からの来街者は半数近くが北海道新幹線を利用している【図表3.1】。今回の旅行における北海道への交通手段については後述する。

函館市民に限って性別、年代、職業別に見ると、男性の方が若干多くなっている【図表3.2】。男性の方が早くから北海道新幹線を利用しているようである。年代では19歳以下と50代で若干多くなっている【図表3.3】。職業ではパート・アルバイト、専業主婦・無職でやや少なくなっている【図表3.4】。他の居住地では、七飯で男性の方が若干多くなっており、函館と同様の傾向がみられる。

「これまでに乗ったことがある」人の利用駅は「新函館北斗駅」927人(94.7%)、「木古内駅」52人(5.3%)。新函館北斗駅が95%である。居住地別に見ると、木古内で「木古内駅」が多い他は、ほぼ「新函館北斗駅」である【図表3.5】。「新函館北斗駅」の地元である北斗だけでなく、隣接する七飯、函館も「新函館北斗駅」を利用している。札幌は特急から「新函館北斗駅」で新幹線に乗り継げるために、全員が「新函館北斗駅」になっている。北海道以外からの来街者もほぼ「新函館北斗駅」であり、北海道旅行にあたって「新函館北斗駅」が利用されている。

開業1年前の予測(開業後に北海道新幹線の利用を希望する人が主に利用する新幹線駅)は、「新函館北斗駅」が函館94.3%、七飯92.6%、北斗94.7%、「木古内駅」が木古内95.8%であり、おおむね変わらないが北斗で「新函館

北斗駅」が若干減り、木古内で「木古内駅」が減っている。北斗は「新函館北斗駅」、木古内は「木古内駅」の地元であり、新幹線駅周辺で予測よりも他の駅の利用が起きている。

北海道新幹線駅までの主な移動手段は「JR北海道の特急（札幌方面から）」4人（0.4%）、「特急以外のJR函館線（はこだてライナー）」638人（66.1%）、「第三セクター鉄道（道南いさりび鉄道）」13人（1.3%）、「路線バス」51人（5.3%）、「ツアーバス」10人（1.0%）、「レンタカー」25人（2.6%）、「自家用車」182人（18.9%）、「タクシー」28人（2.9%）、「その他」14人（1.5%）。「その他」は徒歩等であった。「特急以外のJR函館線（はこだてライナー）」が2/3を占め、自家用車が2割であった。

北海道新幹線利用駅別で見ると、新函館北斗駅は「JR北海道の特急（札幌方面から）」3人（0.3%）、「特急以外のJR函館線（はこだてライナー）」631人（70.6%）、「路線バス」46人（5.1%）、「ツアーバス」9人（1.0%）、「レンタカー」23人（2.6%）、「自家用車」148人（16.6%）、「タクシー」22人（2.5%）、「その他」12人（1.3%）。新函館北斗駅とJR函館駅をむすぶ「特急以外のJR函館線（はこだてライナー）」が7割である。

木古内駅は「第三セクター鉄道（道南いさりび鉄道）」12人（26.7%）、「路線バス」4人（8.9%）、「レンタカー」2人（4.4%）、「自家用車」24人（53.3%）、「タクシー」2人（4.4%）、「その他」1人（2.2%）。「自家用車」が半数、木古内駅とJR函館駅をむすぶ「第三セクター鉄道（道南いさりび鉄道）」が3割近い。なお、木古内駅に通じていた「JR北海道の特急（札幌方面から）」、「特急以外のJR函館線」は新幹線開業に伴ってなくなっている。

居住地別に見ると、当然のことながら七飯、北斗、木古内の新幹線駅周辺で「自家用車」が多くなっており、来街者である札幌と北海道以外では新函館北斗駅とJR函館駅をむすぶ「特急以外のJR函館線（はこだてライナー）」が多くなっている。函館市民は「特急以外のJR函館線（はこだてライナー）」が半数、「自家用車」が4割である【図表3.6】。

開業1年前の予測（開業後に北海道新幹線の利用を希望する人の新幹線駅までの主な交通手段）では、JR在来線または第三セクター鉄道が函館15.7%、七飯21.4%、北斗12.7%であり、いずれもJR在来線である「特急以外のJR函館線」が多くなっている。北海道新幹線に伴って、特急以外のJR函館線として「はこだてライナー」が開業し、比較的使い勝手が良かったためと考えられる。

北海道新幹線の主な利用目的は、「観光」622人（68.0%）、「仕事」98人（10.7%）、「帰省」68人（7.4%）、「その他」127人（13.9%）。観光が2/3であった。「その他」には冠婚葬祭、通院、娯楽等があった。

居住地別に見ると、函館、札幌、七飯、北斗のいずれも観光が多くなっている。主に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。来街者である北海道以外でも観光が多くなっている【図表3.7】。

道外の新幹線利用駅は、東京333人（35.5%）、上野35人（3.7%）、大宮118人（12.6%）、仙台159人（16.9%）、新青森205人（21.8%）、その他89人（9.5%）。東京が4割近く、新青森が2割であった。その他は盛岡、八戸、郡山、宇都宮等であった。北海道内の人を居住地別に見てもあまり変わらない【図表3.8】。

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）」302人（49.4%）、「北海道新幹線がなくても行った（来た）と思う」259人（42.4%）、「わからない」50人（8.2%）。半数近く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【図表3.9】。北海道新幹線開業が、北海道の人が北海道以外へ観光に出かけ、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、札幌でも函館と変わらず、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。

また、居住地別に性別、年代を比べても「北海道新幹線が開業したから行っ

た（来た）」人の割合に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。

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」404人（16.4%）、「ぜひ利用したい」479人（19.4%）、「機会があれば利用したい」1359人（55.1%）、「利用したいと思わない」223人（9.0%）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1/3を超えている。

居住地別に見ると、利用希望は札幌以外で高くなっており、「利用する予定がある」と「ぜひ利用したい」を合わせて、新幹線沿線の七飯、北斗、木古内で半数前後になっている【図表3.10】。

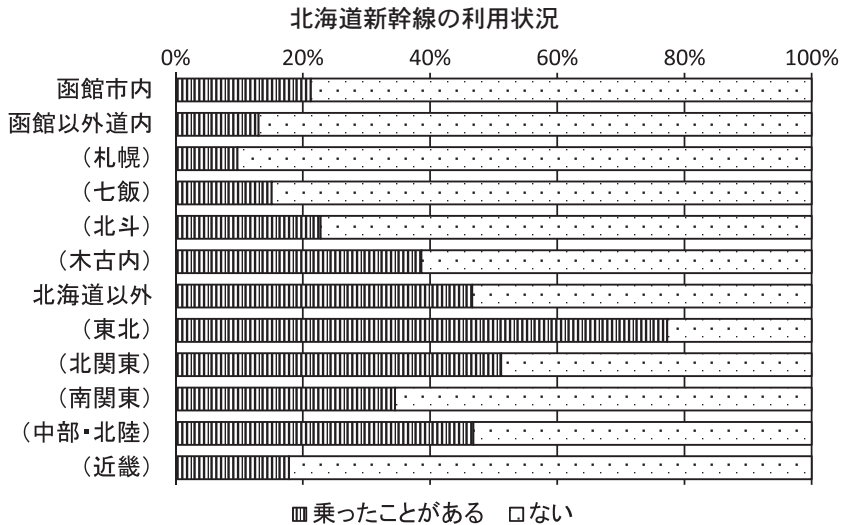
開業2年前、1年前の意識調査と比較すると、札幌で「利用する予定がある」、「ぜひ利用したい」が少なくなっている。北海道新幹線が開業前の期待通りではなかったようであり、利用意向が変更されてしまっている。他方で、新幹線沿線の函館、七飯、北斗、木古内では「利用する予定がある」が若干増えている。「ぜひ利用したい」と合わせるとあまり変わっておらず、開業前の利用希望が開業後に具体的な計画を伴うものになっている【図表3.11】。

函館市民に限って、性別、年代、職業を見ると、性別によって差は見られない【図表3.12】。年代では中高年齢者で「利用する予定がある」が若干多い【図表3.13】。中高年齢者を中心に旅行が計画されているようである。職業ではパート・アルバイトで「利用する予定がある」が少なくなっている【図表3.14】。

北海道新幹線を「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」人の行く先は、青森466人（21.6%）、宮城747人（34.7%）、東京934人（43.4%）、その他175人（8.1%）。その他は盛岡、仙台、大宮等であった。

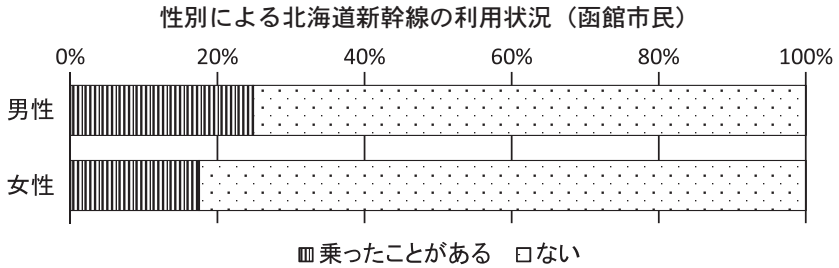
図表3.1 北海道新幹線の利用状況

		乗ったことがあるか		合計
		ある	ない	
居住地	函館市内	282 21.3%	1045 78.7%	1327 100.0%
	函館以外道内	166 13.0%	1107 87.0%	1273 100.0%
	（札幌）	50 9.7%	465 90.3%	515 100.0%
	（七飯）	27 15.1%	152 84.9%	179 100.0%
	（北斗）	41 22.8%	139 77.2%	180 100.0%
	（木古内）	17 38.6%	27 61.4%	44 100.0%
	北海道以外	560 46.6%	641 53.4%	1201 100.0%
	（東北）	238 77.3%	70 22.7%	308 100.0%
	（北関東）	87 51.2%	83 48.8%	170 100.0%
	（南関東）	169 34.5%	321 65.5%	490 100.0%
	（中部・北陸）	44 46.8%	50 53.2%	94 100.0%
	（近畿）	18 17.8%	83 82.2%	101 100.0%
	（中国・四国）	1	21	22
	（九州・沖縄）	3	13	16
	海外	9	5	14
	合計	1017 26.7%	2798 73.3%	3815 100.0%



図表3.2 北海道新幹線の利用状況 (函館市民・性別)

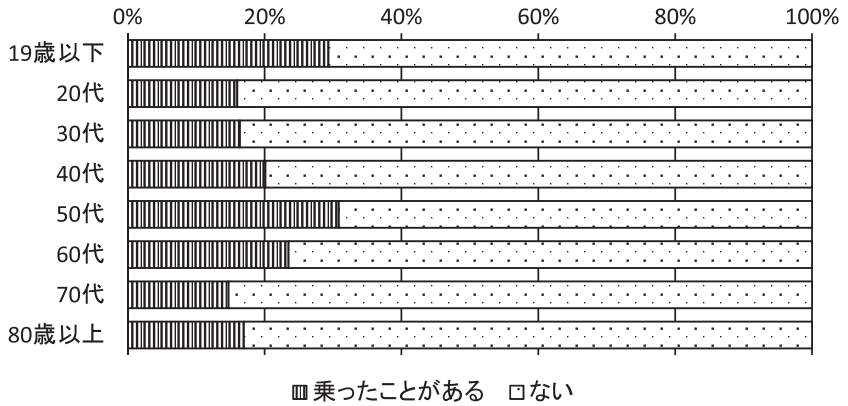
		乗ったことがあるか		合計
		ある	ない	
性別	男性	161 24.8%	487 75.2%	648 100.0%
	女性	113 17.5%	533 82.5%	646 100.0%
合計		274 21.2%	1020 78.8%	1294 100.0%



図表3.3 北海道新幹線の利用状況（函館市民・年代）

		乗ったことがあるか		合計
		ある	ない	
年代	19歳以下	39 29.3%	94 70.7%	133 100.0%
	20代	16 16.0%	84 84.0%	100 100.0%
	30代	20 16.4%	102 83.6%	122 100.0%
	40代	36 20.1%	143 79.9%	179 100.0%
	50代	58 30.9%	130 69.1%	188 100.0%
	60代	55 23.5%	179 76.5%	234 100.0%
	70代	38 14.7%	220 85.3%	258 100.0%
	80歳以上	19 17.0%	93 83.0%	112 100.0%
	合計	281 21.2%	1045 78.8%	1326 100.0%

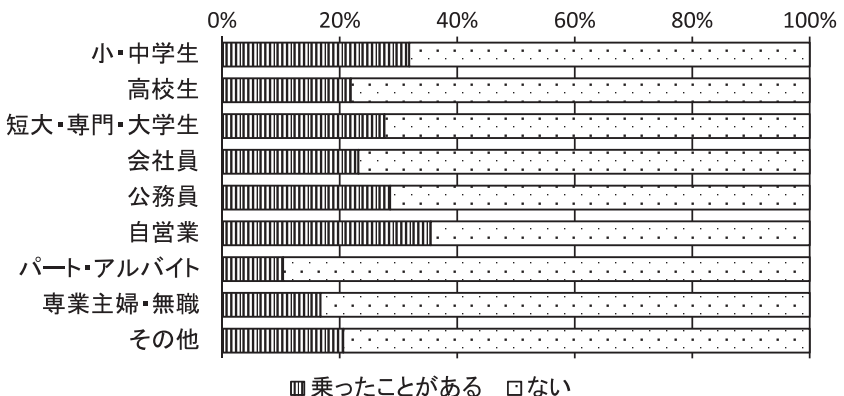
年代別の北海道新幹線の利用状況（函館市民）



図表3.4 北海道新幹線の利用状況（函館市民・職業）

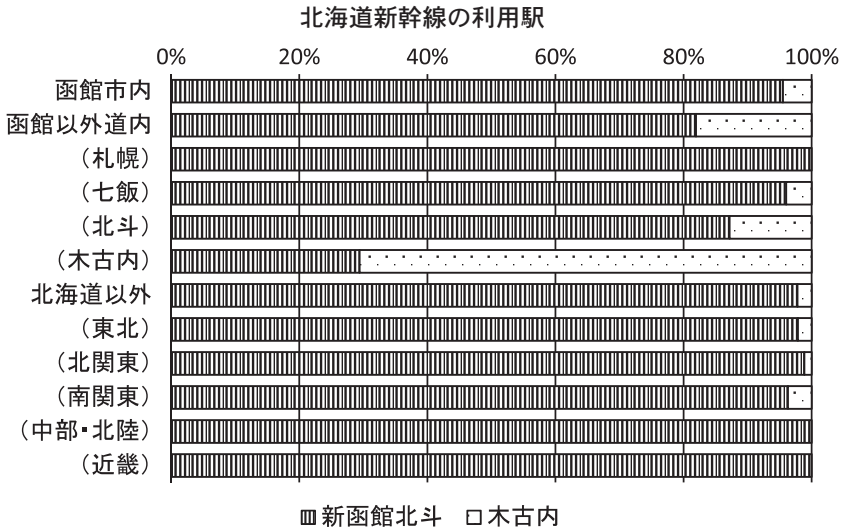
		乗ったことがあるか		合計
		ある	ない	
職業	小・中学生	7 31.8%	15 68.2%	22 100.0%
	高校生	7 21.9%	25 78.1%	32 100.0%
	短大・専門・大 学生	29 27.6%	76 72.4%	105 100.0%
	会社員	73 23.2%	242 76.8%	315 100.0%
	公務員	34 28.6%	85 71.4%	119 100.0%
	自営業	22 35.5%	40 64.5%	62 100.0%
	パート・アルバ イト	9 10.3%	78 89.7%	87 100.0%
	専業主婦・無職	90 16.7%	448 83.3%	538 100.0%
	その他	7 20.6%	27 79.4%	34 100.0%
	合計	278 21.2%	1036 78.8%	1314 100.0%

職業別の北海道新幹線の利用状況（函館市民）



図表3.5 北海道新幹線利用者の利用駅

	北海道新幹線利用駅		合計
	新函館北斗	木古内	
居住地	255	12	267
	95.5%	4.5%	100.0%
函館以外道内	127	28	155
	81.9%	18.1%	100.0%
(札幌)	44	0	44
	100.0%	0.0%	100.0%
(七飯)	24	1	25
	96.0%	4.0%	100.0%
(北斗)	34	5	39
	87.2%	12.8%	100.0%
(木古内)	5	12	17
北海道以外	528	12	540
	97.8%	2.2%	100.0%
(東北)	227	5	232
	97.8%	2.2%	100.0%
(北関東)	85	1	86
	98.8%	1.2%	100.0%
(南関東)	155	6	161
	96.3%	3.7%	100.0%
(中部・北陸)	41	0	41
	100.0%	0.0%	100.0%
(近畿)	16	0	16
	100.0%	0.0%	100.0%
(中国・四国)	1	0	1
(九州・沖縄)	3	0	3
海外	9	0	9
合計	919	52	971
	94.6%	5.4%	100.0%

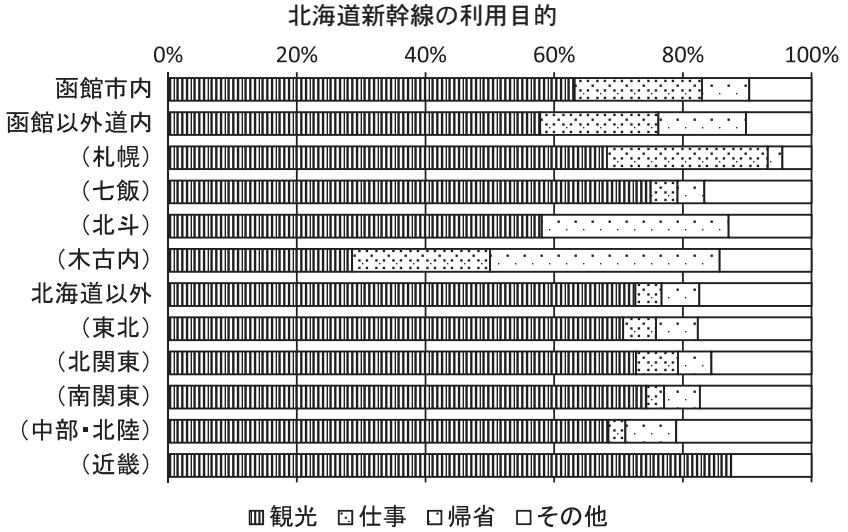


図表3.6 北海道新幹線駅までの主な移動手段

	主な移動手段									合計
	JR北海道の特急	特急以外のJR函館線	第三セクター鉄道	路線バス	ツアーバス	レンタカー	自家用車	タクシー	その他	
居住地	0	139	3	17	2	1	198	2	3	265
	0.0%	52.5%	1.1%	6.4%	0.8%	0.4%	37.0%	0.8%	1.1%	100.0%
函館以外道内	4	52	3	7	1	2	67	6	5	147
	2.7%	35.4%	2.0%	4.8%	0.7%	1.4%	45.6%	4.1%	3.4%	100.0%
(札幌)	3	29	0	1	1	1	9	0	2	46
	6.5%	63.0%	0.0%	2.2%	2.2%	2.2%	19.6%	0.0%	4.3%	100.0%
(七飯)	0	8	0	1	0	0	15	0	0	24
	0.0%	33.3%	0.0%	4.2%	0.0%	0.0%	62.5%	0.0%	0.0%	100.0%
(北斗)	0	9	1	2	0	0	18	2	2	34
	0.0%	26.5%	2.9%	5.9%	0.0%	0.0%	52.9%	5.9%	5.9%	100.0%
(木古内)	0	2	0	1	0	0	10	1	1	15
北海道以外	0	438	7	24	7	22	17	17	5	532
	0.0%	81.6%	1.3%	4.5%	1.3%	4.1%	3.2%	3.2%	0.9%	100.0%
(東北)	0	189	1	10	3	3	9	10	3	228
	0.0%	82.9%	0.4%	4.4%	1.3%	1.3%	3.9%	4.4%	1.3%	100.0%
(北関東)	0	66	1	9	1	6	0	3	1	87
	0.0%	75.9%	1.1%	10.3%	1.1%	6.9%	0.0%	3.4%	1.1%	100.0%
(南関東)	0	131	4	5	2	8	6	4	1	161
	0.0%	81.4%	2.5%	3.1%	1.2%	5.0%	3.7%	2.5%	0.6%	100.0%
(中部・北陸)	0	33	0	0	1	5	2	0	0	41
	0.0%	80.5%	0.0%	0.0%	2.4%	12.2%	4.9%	0.0%	0.0%	100.0%
(近畿)	0	15	1	0	0	0	0	0	0	16
	0.0%	93.8%	6.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
(中国・四国)	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
(九州・沖縄)	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3
海外	0	5	0	1	0	0	0	2	0	8
合計	4	634	13	49	10	25	182	27	13	957
	0.4%	66.2%	1.4%	5.1%	1.0%	2.6%	19.0%	2.8%	1.4%	100.0%

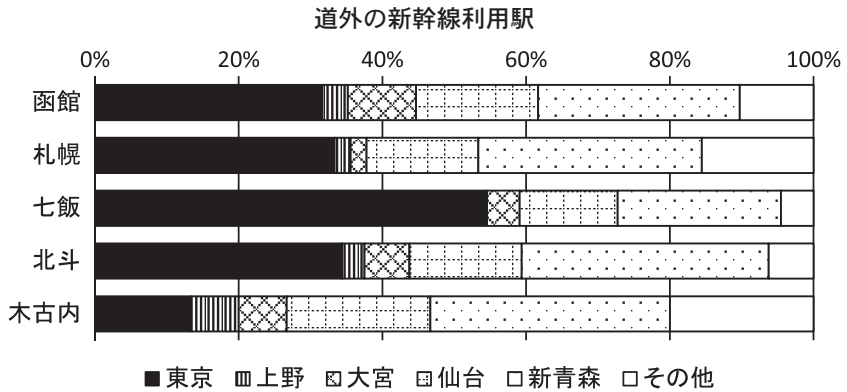
図表3.7 北海道新幹線の利用目的

	利用目的				合計	
	観光	仕事	帰省	その他		
居住地	函館市内	163 63.2%	51 19.8%	19 7.4%	25 9.7%	258 100.0%
	函館以外道内	85 57.8%	27 18.4%	20 13.6%	15 10.2%	147 100.0%
	（札幌）	30 68.2%	11 25.0%	1 2.3%	2 4.5%	44 100.0%
	（七飯）	18 75.0%	1 4.2%	1 4.2%	4 16.7%	24 100.0%
	（北斗）	18 51.4%	4 11.4%	9 25.7%	4 11.4%	35 100.0%
	（木古内）	4	3	5	2	14
	北海道以外	358 72.6%	20 4.1%	29 5.9%	86 17.4%	493 100.0%
	（東北）	152 70.7%	11 5.1%	14 6.5%	38 17.7%	215 100.0%
	（北関東）	56 74.7%	4 5.3%	3 4.0%	12 16.0%	75 100.0%
	（南関東）	107 73.8%	4 2.8%	9 6.2%	25 17.2%	145 100.0%
	（中部・北陸）	26 68.4%	1 2.6%	3 7.9%	8 21.1%	38 100.0%
	（近畿）	14	0	0	2	16
	（中国・四国）	0	0	0	1	1
	（九州・沖縄）	3	0	0	0	3
	海外	9	0	0	0	9
	合計	615 67.8%	98 10.8%	68 7.5%	126 13.9%	907 100.0%



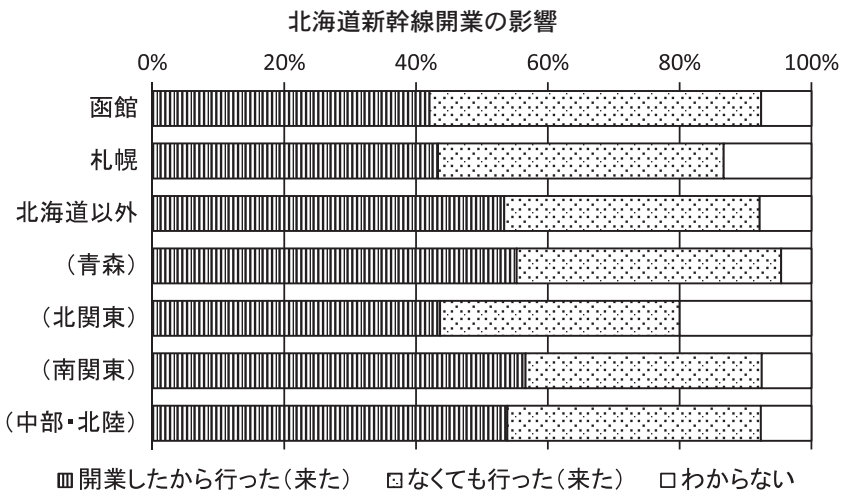
図表3.8 道外の新幹線利用駅

		道外の新幹線利用駅						合計
		東京	上野	大宮	仙台	新青森	その他	
居住地	函館	80 31.6%	9 3.6%	24 9.5%	43 17.0%	71 28.1%	26 10.3%	253 100.0%
	札幌	15 33.3%	1 2.2%	1 2.2%	7 15.6%	14 31.1%	7 15.6%	45 100.0%
	七飯	12 54.5%	0 0.0%	1 4.5%	3 13.6%	5 22.7%	1 4.5%	22 100.0%
	北斗	11 34.4%	1 6.7%	2 6.3%	5 15.6%	11 34.4%	2 6.3%	32 100.0%
	木古内	2	1	1	3	5	3	15



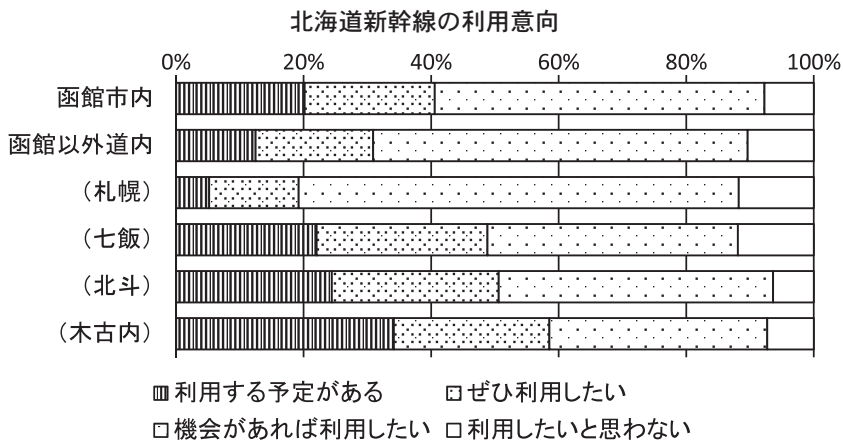
図表3.9 北海道新幹線開業の影響（利用目的が「観光」の人）

	新幹線がなくても旅行したか			合計
	開業したから行った(来た)	なくとも行った(来た)	わからない	
居住地 函館	66 42.0%	79 50.3%	12 7.6%	157 100.0%
札幌	13 43.3%	13 43.3%	4 13.3%	30 100.0%
北海道以外	190 53.4%	138 38.8%	28 7.9%	356 100.0%
（青森）	84 55.3%	61 40.1%	7 4.6%	152 100.0%
（北関東）	24 43.6%	20 36.4%	11 20.0%	55 100.0%
（南関東）	60 56.6%	38 35.8%	8 7.5%	106 100.0%
（中部・北陸）	14 53.8%	10 38.5%	2 7.7%	26 100.0%



図表3.10 北海道新幹線の利用意向（北海道在住者）

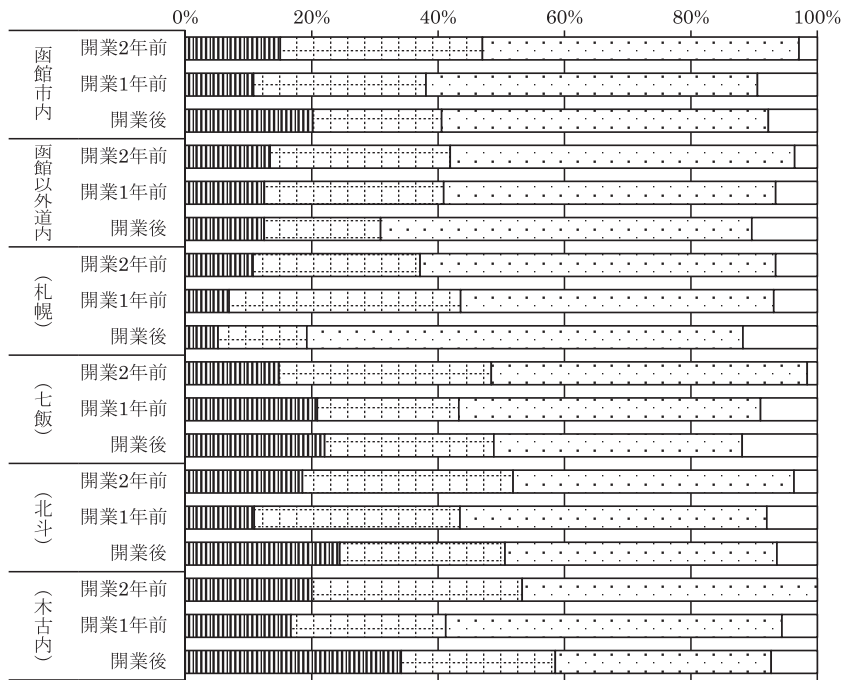
	利用意向				合計
	利用する予定がある	ぜひ利用したい	機会があれば利用したい	利用したいと思わない	
居住地					
函館市内	255 20.2%	258 20.4%	654 51.7%	98 7.7%	1265 100.0%
函館以外道内	149 12.5%	220 18.4%	702 58.7%	124 10.4%	1195 100.0%
（札幌）	25 5.2%	68 14.0%	334 69.0%	57 11.8%	484 100.0%
（七飯）	37 22.0%	45 26.8%	66 39.3%	20 11.9%	168 100.0%
（北斗）	42 24.4%	45 26.2%	74 43.0%	11 6.4%	172 100.0%
（木古内）	14 34.1%	10 24.4%	14 34.1%	3 7.3%	41 100.0%



図表3.11 北海道新幹線の利用意向（北海道在住者・開業前後の比較）

			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%
		開業後	20.2%	20.4%	51.7%	7.7%	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%
		開業後	12.5%	18.4%	58.7%	10.4%	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%
		開業後	5.2%	14.0%	69.0%	11.8%	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%
		開業後	22.0%	26.8%	39.3%	11.9%	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%
		開業後	24.4%	26.2%	43.0%	6.4%	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%
		開業後	34.1%	24.4%	34.1%	7.3%	100.0%

北海道新幹線の利用意向（開業前後の比較）

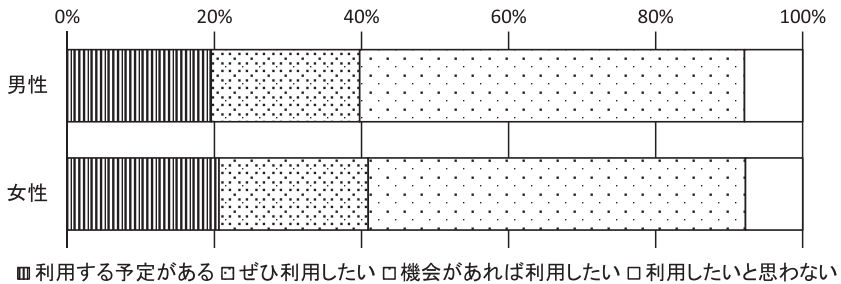


■ 利用する予定がある □ ぜひ利用したい □ 機会があれば利用したい □ 利用したいと思わない

図表3.12 北海道新幹線の利用意向（函館市民・性別）

		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	
性別	男性	121 19.5%	125 20.2%	324 52.3%	49 7.9%	619 100.0%
	女性	127 20.6%	125 20.3%	316 51.3%	48 7.8%	616 100.0%
合計		248 20.1%	250 20.2%	640 51.8%	97 7.9%	1235 100.0%

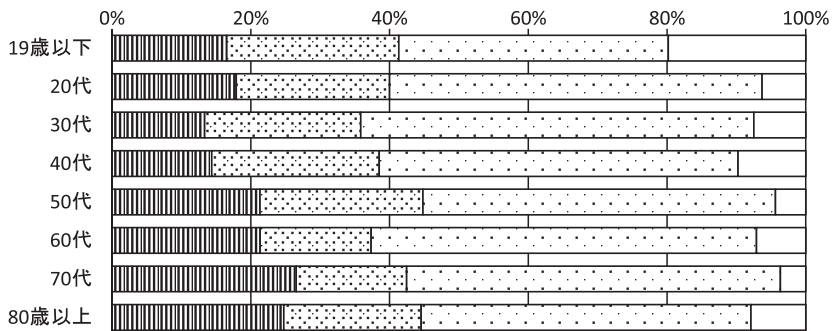
性別による北海道新幹線の利用意向（函館市民）



図表3.13 北海道新幹線の利用意向（函館市民・年代）

	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	
年代 19歳以下	20 16.5%	30 24.8%	47 38.8%	24 19.8%	121 100.0%
20代	17 17.9%	21 22.1%	51 53.7%	6 6.3%	95 100.0%
30代	16 13.3%	27 22.5%	68 56.7%	9 7.5%	120 100.0%
40代	25 14.4%	42 24.1%	90 51.7%	17 9.8%	174 100.0%
50代	39 21.3%	43 23.5%	93 50.8%	8 4.4%	183 100.0%
60代	48 21.3%	36 16.0%	125 55.6%	16 7.1%	225 100.0%
70代	65 26.5%	39 15.9%	132 53.9%	9 3.7%	245 100.0%
80歳以上	25 24.8%	20 19.8%	48 47.5%	8 7.9%	101 100.0%
合計	255 20.2%	258 20.4%	654 51.7%	97 7.7%	1264 100.0%

年代別の北海道新幹線の利用意向（函館市民）

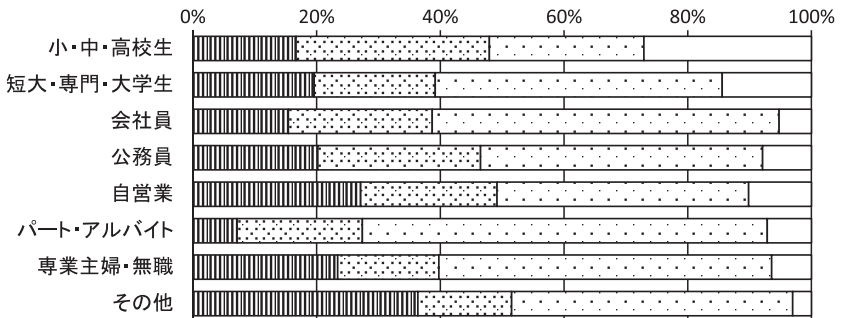


■ 利用する予定がある □ ぜひ利用したい □ 機会があれば利用したい □ 利用したいと思わない

図表3.14 北海道新幹線の利用意向（函館市民・職業）

	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	
職業 小・中・高校 生	8 16.3%	15 30.6%	12 24.5%	13 26.5%	49 100.0%
短大・専門・ 大学生	19 19.6%	19 19.6%	45 46.4%	14 14.4%	97 100.0%
会社員	47 15.4%	71 23.3%	171 56.1%	16 5.2%	305 100.0%
公務員	23 20.2%	30 26.3%	52 45.6%	9 7.9%	114 100.0%
自営業	16 27.1%	13 22.0%	24 40.7%	6 10.2%	59 100.0%
パート・アル バイト	6 7.1%	17 20.2%	55 65.5%	6 7.1%	84 100.0%
専業主婦・無 職	120 23.4%	84 16.4%	276 53.8%	33 6.4%	513 100.0%
その他	12 36.4%	5 15.2%	15 45.5%	1 3.0%	33 100.0%
合計	252 20.1%	254 20.3%	650 51.8%	98 7.8%	1254 100.0%

職業別の北海道新幹線の利用意向（函館市民）



■ 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

(4) 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」1128人(46.7%)、「影響なし」1244人(51.4%)、「マイナス」46人(1.9%)。観光客については「増えた」1263人(52.4%)、「変わらない」1128人(46.8%)、「減った」20人(0.8%)。東北・北関東との行き来は「良くなった」1265人(53.0%)、「変わらない」1023人(42.9%)、「悪くなった」97人(4.1%)。東北・北関東のイメージは「身近に感じるようになった」1202人(50.4%)、「変わらない」1123人(47.1%)、「遠くを感じるようになった」59人(2.5%)。企業の事業所数は「増えた」326人(14.3%)、「変わらない」1927人(84.5%)、「減った」27人(1.2%)。駅前・中心市街地の状況は「開発が進んだ」652人(27.5%)、「変わらない」1651人(69.5%)、「すたれた」71人(3.0%)。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程度を占めており、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、札幌以外では肯定的に受け止められている。新幹線沿線では、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ことがわかる。企業の事業所数はあまり変わらないが、特に駅前・中心市街地の状況において、木古内で「開発が進んだ」が多くなっている【図表4.1~4.6】。

開業2年前、1年前の開業による影響予測と比べると、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、新幹線駅が

開業した北斗は開業2年前、1年前の影響予測よりも、若干「影響なし」、「変わらない」が多くなっている。期待がやや大きすぎたようである。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「影響なし」、「変わらない」が多くなったが、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、開業後に「影響なし」、「変わらない」が大幅に増えている。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あまり感じられなかったようである【図表4.7、4.8】。

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、開業後に若干「変わらない」が多くなっている。便利にはなっているものの、開業前の予測ほどに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」が大幅に増えている。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、実際にはあまり変わらなかったようである【図表4.9、4.10】。

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、開業後に「変わらない」が多くなっている。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なかったようである。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

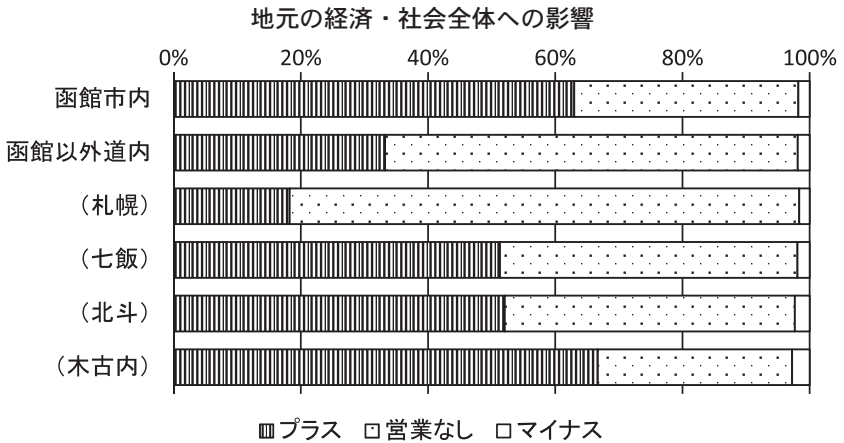
見方になったものの、開業後の実感は以前の予想通りであったようである。2030年度に延伸をひかえた札幌は、開業2年前、1年前から開業後に「変わらない」が大幅に増えている。開業前に肯定的な予測がされたものの、実際にはあまり変わらなかったようである【図表4.11、4.12】。

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4.13】。経済・社会全体、観光客数、東北・北関東の行き来で、若年層よりも高齢者で肯定的な回答がやや多くなっていた【表4.14】。経済・社会全体において公務員で「プラス」がやや多く、観光客数において自営業で「増えた」が比較的少なくなっていた【表4.15】。

他の居住地では、七飯において経済・社会全体、東北・北関東の行き来で女性の方が「プラス」、「良くなった」が若干多くなっていた。年代別では、一部で函館と同様に、若年層よりも高齢者で肯定的な回答が見られる。七飯における経済・社会全体、観光客数、東北・北関東の行き来、北斗と木古内における東北・北関東の行き来である。

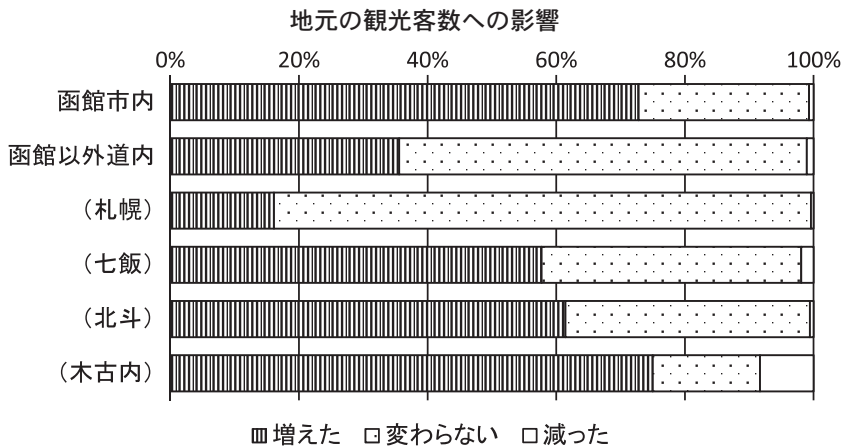
図表4.1 地元の経済・社会全体への影響

	経済・社会全体			合計	
	プラス	影響なし	マイナス		
居住地	函館市内	777 63.0%	435 35.3%	22 1.8%	1234 100.0%
	函館以外道内	281 33.2%	549 64.9%	16 1.9%	846 100.0%
	(札幌)	88 18.2%	387 80.1%	8 1.7%	483 100.0%
	(七飯)	80 51.3%	73 46.8%	3 1.9%	156 100.0%
	(北斗)	89 52.0%	78 45.6%	4 2.3%	171 100.0%
	(木古内)	24 66.7%	11 30.6%	1 2.8%	36 100.0%
	合計	1058 50.9%	984 47.3%	38 1.8%	2080 100.0%



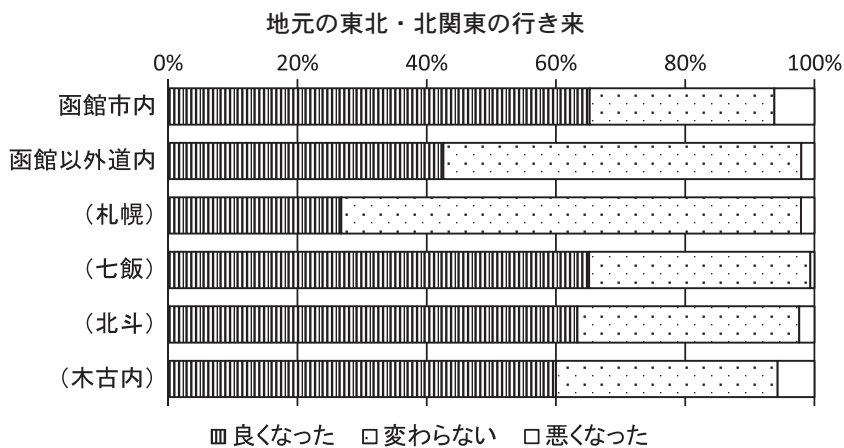
図表4.2 地元の観光客数への影響

	観光客数			合計
	増えた	変わらない	減った	
居住地 函館市内	904	329	9	1242
	72.8%	26.5%	0.7%	100.0%
	函館以外道内			
	299	533	9	841
	35.6%	63.4%	1.1%	100.0%
	(札幌)			
77	399	2	478	
16.1%	83.5%	0.4%	100.0%	
(七飯)				
90	63	3	156	
57.7%	40.4%	1.9%	100.0%	
(北斗)				
105	65	1	171	
61.4%	38.0%	0.6%	100.0%	
(木古内)				
27	6	3	36	
75.0%	16.7%	8.3%	100.0%	
合計	1203	862	18	2083
	57.8%	41.4%	0.9%	100.0%



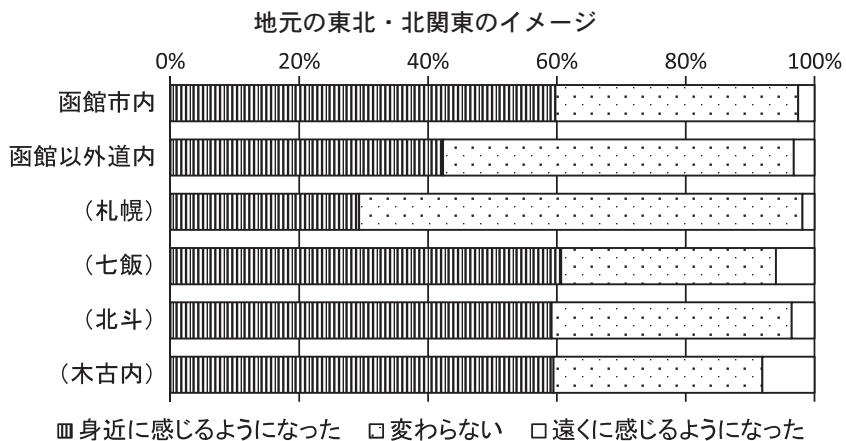
図表4.3 地元の東北・北関東の行き来

		東北・北関東の行き来			合計
		良くなった	変わらない	悪くなった	
居住地	函館市内	797 65.2%	349 28.6%	76 6.2%	1222 100.0%
	函館以外道内	355 42.6%	462 55.4%	17 2.0%	834 100.0%
	(札幌)	128 26.8%	340 71.1%	10 2.1%	478 100.0%
	(七飯)	99 65.1%	52 34.2%	1 0.7%	152 100.0%
	(北斗)	107 63.3%	58 34.3%	4 2.4%	169 100.0%
	(木古内)	21 60.0%	12 34.3%	2 5.7%	35 100.0%
合計		1152 56.0%	811 39.4%	93 4.5%	2056 100.0%



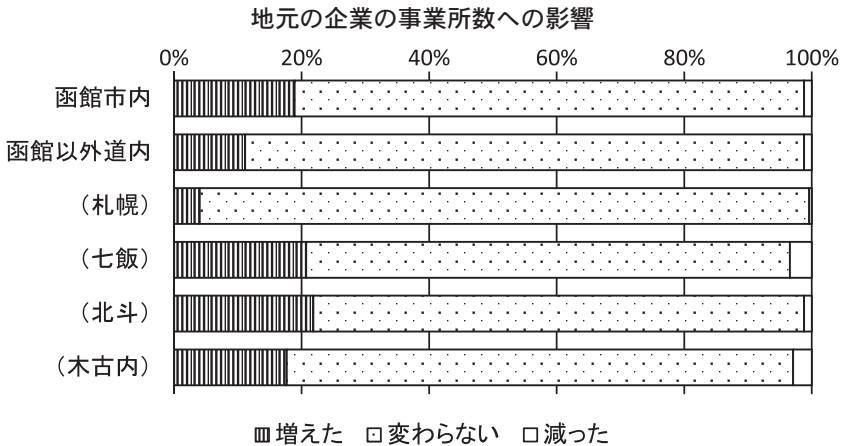
図表4.4 地元の東北・北関東のイメージ

		東北・北関東のイメージ			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	
居住地	函館市内	728 59.8%	459 37.7%	31 2.5%	1218 100.0%
	函館以外道内	353 42.3%	454 54.4%	27 3.2%	834 100.0%
	(札幌)	140 29.3%	329 68.8%	9 1.9%	478 100.0%
	(七飯)	91 60.7%	50 33.3%	9 6.0%	150 100.0%
	(北斗)	100 59.2%	63 37.3%	6 3.6%	169 100.0%
	(木古内)	22 59.5%	12 32.4%	3 8.1%	37 100.0%
合計		1081 52.7%	913 44.5%	58 2.8%	2052 100.0%



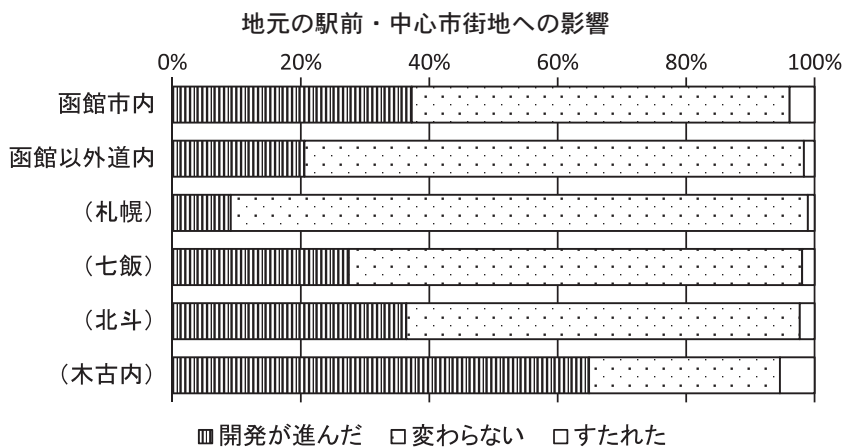
図表4.5 地元の企業の事業所数への影響

		企業の事業所数			合計
		増えた	変わらない	減った	
居住地	函館市内	215 18.9%	909 79.9%	14 1.2%	1138 100.0%
	函館以外道内	91 11.1%	716 87.6%	10 1.2%	817 100.0%
	(札幌)	19 4.0%	452 95.6%	2 0.4%	473 100.0%
	(七飯)	30 20.7%	110 75.9%	5 3.4%	145 100.0%
	(北斗)	36 21.8%	127 77.0%	2 1.2%	165 100.0%
	(木古内)	6 17.6%	27 79.4%	1 2.9%	34 100.0%
	合計	306 15.7%	1625 83.1%	24 1.2%	1955 100.0%



図表4.6 地元の駅前・中心市街地への影響

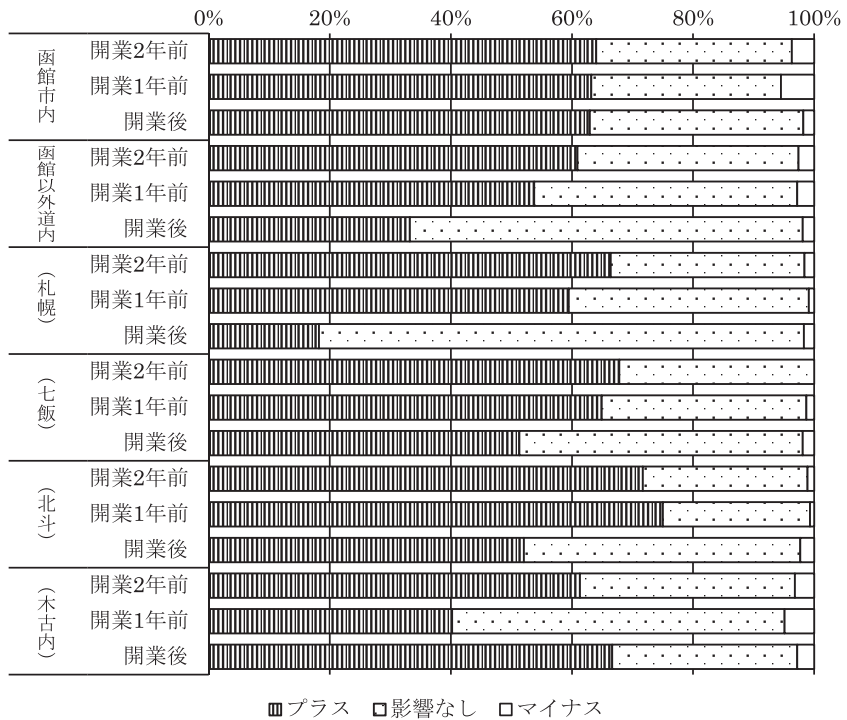
	駅前・中心市街地の状況			合計	
	開発が進んだ	変わらない	すたれた		
居住地 函館市内	450	711	47	1208	
	37.3%	58.9%	3.9%	100.0%	
	函館以外道内	172	651	14	837
		20.5%	77.8%	1.7%	100.0%
	(札幌)	43	426	5	474
		9.1%	89.9%	1.1%	100.0%
(七飯)	42	108	3	153	
	27.5%	70.6%	2.0%	100.0%	
(北斗)	63	106	4	173	
	36.4%	61.3%	2.3%	100.0%	
(木古内)	24	11	2	37	
	64.9%	29.7%	5.4%	100.0%	
合計	622	1362	61	2045	
	30.4%	66.6%	3.0%	100.0%	



図表4.7 地元の経済・社会全体への影響（開業前の予測、開業後の実感の比較）

			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%
		開業後	63.0%	35.3%	1.8%	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%
		開業後	33.2%	64.9%	1.9%	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%
		開業後	18.2%	80.1%	1.7%	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%
		開業後	51.3%	46.8%	1.9%	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%
		開業後	52.0%	45.6%	2.3%	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%
		開業後	66.7%	30.6%	2.8%	100.0%

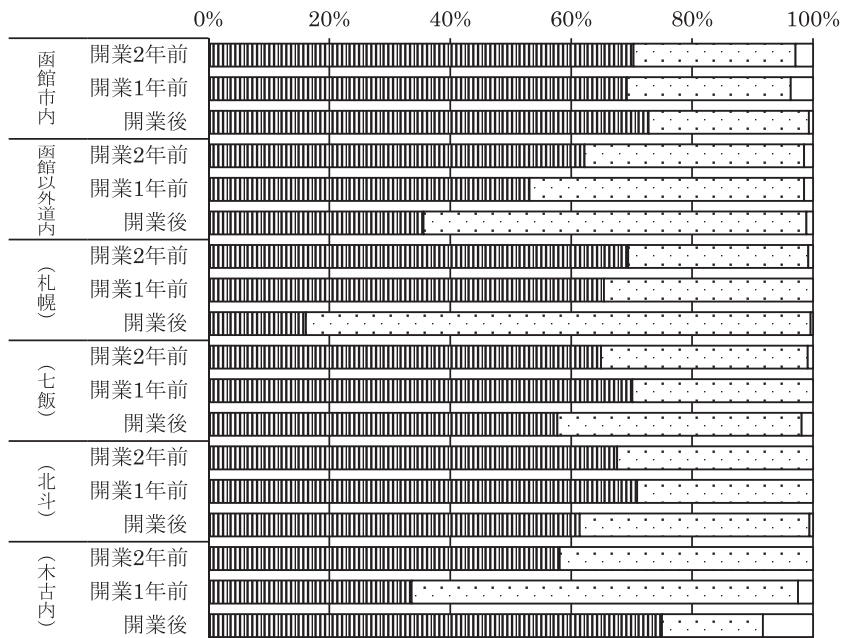
地元の経済・社会全体への影響（開業前の予測、開業後の実感の比較）



図表4.8 地元の観光客数への影響（開業前の予測、開業後の実感の比較）

			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%
		開業後	72.8%	26.5%	0.7%	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%
		開業後	35.6%	63.4%	1.1%	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%
		開業後	16.1%	83.5%	0.4%	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%
		開業後	57.7%	40.4%	1.9%	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%
		開業後	61.4%	38.0%	0.6%	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%
		開業後	75.0%	16.7%	8.3%	100.0%

地元の観光客数への影響（開業前の予測、開業後の実感の比較）

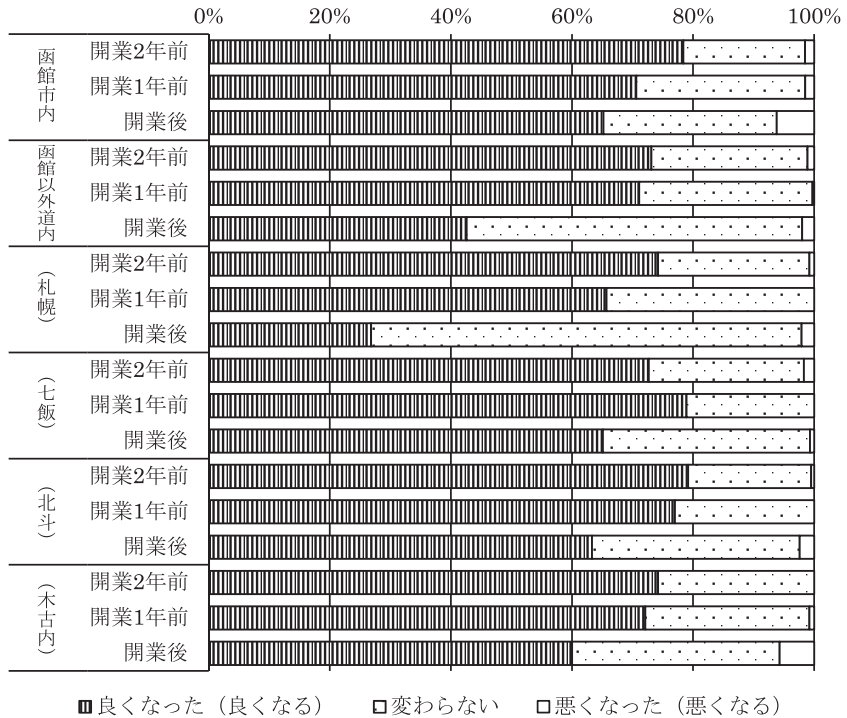


■増えた (増える) □変わらない □減った (減る)

図表4.9 地元の東北・北関東の行き来（開業前の予測、開業後の実感の比較）

			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%
		開業後	65.2%	28.6%	6.2%	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%
		開業後	42.6%	55.4%	2.0%	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%
		開業後	26.8%	71.1%	2.1%	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%
		開業後	65.1%	34.2%	0.7%	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%
		開業後	63.3%	34.3%	2.4%	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%
		開業後	60.0%	34.3%	5.7%	100.0%

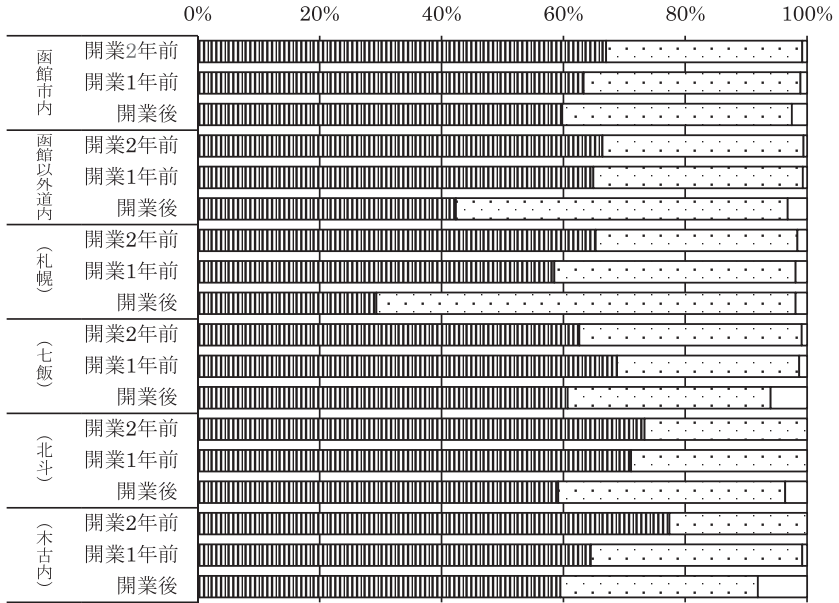
地元の東北・北関東の行き来（開業前の予測、開業後の実感の比較）



図表4.10 地元の東北・北関東のイメージ（開業前の予測、開業後の実感の比較）

			東北・北関東のイメージ			合計
			身近に感じるようになった（なる）	変わらない	遠くに感じるようになった（なる）	
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%
		開業後	59.8%	37.7%	2.5%	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%
		開業後	42.3%	54.4%	3.2%	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%
		開業後	29.3%	68.8%	1.9%	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%
		開業後	60.7%	33.3%	6.0%	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%
		開業後	59.2%	37.3%	3.6%	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%
		開業後	59.5%	32.4%	8.1%	100.0%

地元の東北・北関東のイメージ（開業前の予測、開業後の実感の比較）

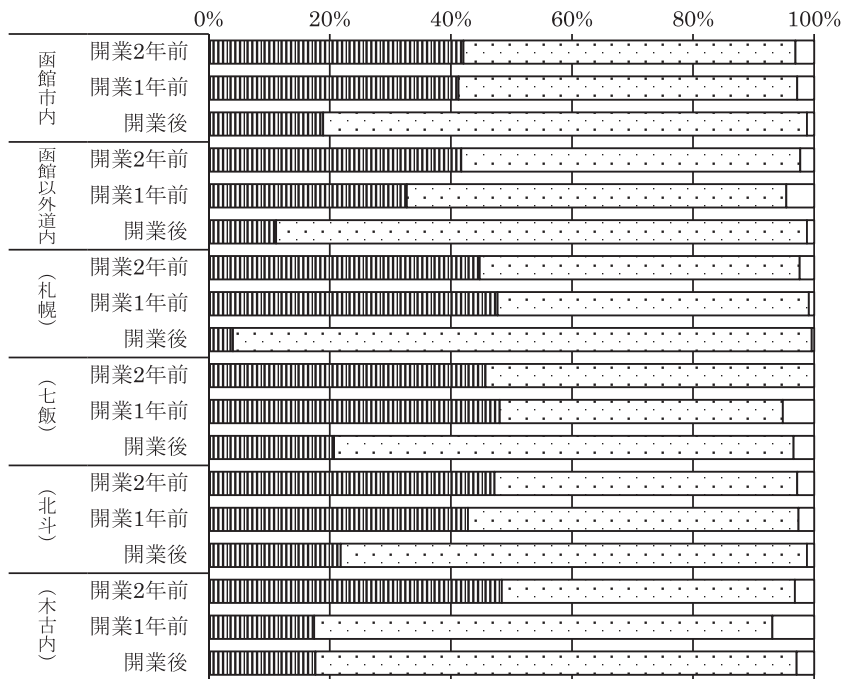


■ 身近に感じるようになった (なる) □ 変わらない □ 遠くに感じるようになった (なる)

図表4.11 地元の企業の事業所数への影響（開業前の予測、開業後の実感の比較）

			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%
		開業後	18.9%	79.9%	1.2%	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%
		開業後	11.1%	87.6%	1.2%	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%
		開業後	4.0%	95.6%	0.4%	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%
		開業後	20.7%	75.9%	3.4%	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%
		開業後	21.8%	77.0%	1.2%	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%
		開業後	17.6%	79.4%	2.9%	100.0%

地元の企業の事業所数への影響（開業前の予測、開業後の実感の比較）



■ 増えた (増える) □ 変わらない □ 減った (減る)

図表4.12 地元の駅前・中心市街地への影響（開業前の予測、開業後の実感の比較）

			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%
		開業後	37.3%	58.9%	3.9%	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%
		開業後	20.5%	77.8%	1.7%	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%
		開業後	9.1%	89.9%	1.1%	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%
		開業後	27.5%	70.6%	2.0%	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%
		開業後	36.4%	61.3%	2.3%	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%
		開業後	64.9%	29.7%	5.4%	100.0%

地元の駅前・中心市街地への影響（開業前の予測、開業後の実感の比較）

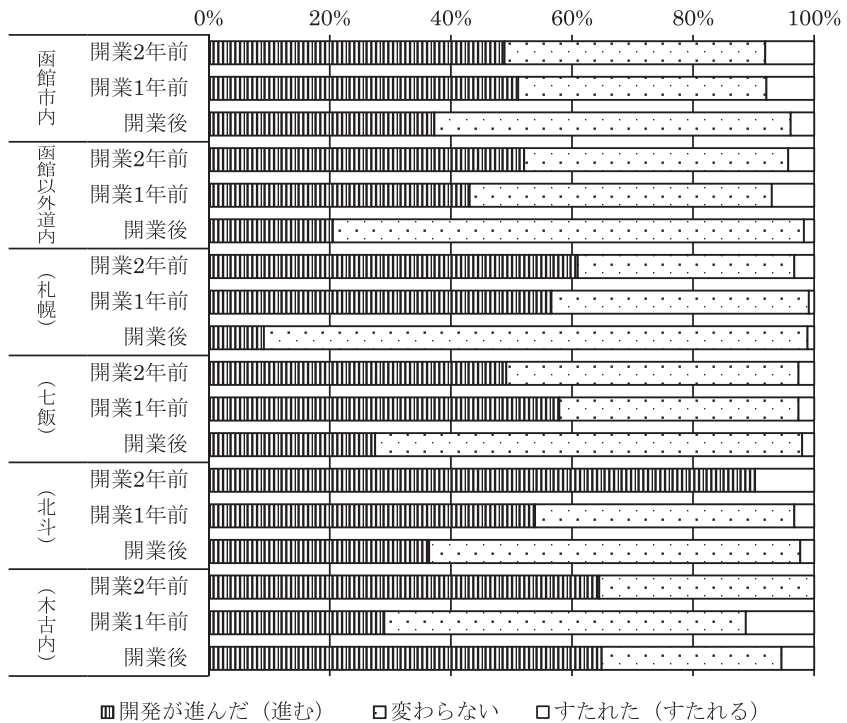


表4.13 地元の北海道新幹線の影響（函館市民・性別）

		性別	
		男性	女性
経済・社会全体	プラス	411/617 66.6%	348/586 59.4%
観光客数	増えた	447/615 72.7%	436/597 73.0%
東北・北関東の 行き来	良くなった	413/615 67.2%	363/577 62.9%
東北・北関東の イメージ	身近に感じるようになった	352/614 57.3%	360/577 62.4%
企業の事業所数	増えた	104/595 17.5%	107/519 20.6%
駅前・中心市街地の状況	開発が進んだ	210/607 34.6%	227/570 39.8%

表4.14 地元の北海道新幹線の影響（函館市民・年代）

		年代							80歳以上
		19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70代	
経済・社会全体	プラス	57/125 45.6%	57/94 60.6%	74/121 61.2%	105/174 60.3%	111/180 61.7%	150/220 68.2%	158/231 68.4%	65/88 73.9%
観光客数	増えた	67/125 53.6%	72/94 76.6%	82/121 67.8%	122/173 70.5%	136/179 76.0%	164/221 74.2%	190/239 79.5%	71/89 79.8%
東北・北関東の 行き来	良くなった	68/125 54.4%	54/91 59.3%	76/122 62.3%	103/172 59.9%	124/181 68.5%	146/221 66.1%	165/225 73.3%	61/84 72.6%
東北・北関東の イメージ	身近に感じるようになった	58/125 46.4%	49/91 53.8%	70/122 57.4%	95/172 55.2%	114/181 63.0%	139/223 62.3%	147/221 66.5%	55/82 67.1%
企業の事業所数	増えた	29/125 23.2%	22/91 24.2%	18/116 15.5%	30/170 17.6%	21/172 12.2%	42/201 20.9%	39/190 20.5%	14/72 19.4%
駅前・中心市街地の状況	開発が進んだ	45/125 36.0%	39/91 42.9%	40/119 33.6%	62/170 36.5%	61/179 34.1%	81/217 37.3%	80/222 36.0%	42/84 50.0%

表4.15 地元の北海道新幹線の影響（函館市民・職業）

		職業							
		小・中・高校生	短大・専門・大学生	会社員	公務員	自営業	パート・アルバイト	専業主婦・無職	その他
経済・社会全体	プラス	23/49 40.0%	50/100 50.0%	178/306 58.2%	89/114 78.1%	30/56 53.6%	48/84 57.1%	327/481 68.0%	22/32 68.8%
観光客数	増えた	27/49 43.3%	59/100 59.0%	223/305 73.1%	90/114 78.9%	33/57 57.9%	58/83 69.9%	384/493 77.9%	20/29 69.0%
東北・北関東の行き来	良くなった	25/49 40.0%	57/100 57.0%	207/306 67.6%	75/113 66.4%	31/58 53.4%	50/80 62.5%	322/475 67.8%	23/30 76.7%
東北・北関東のイメージ	身近に感じるようになった	18/49 40.0%	54/100 54.0%	175/304 57.6%	65/115 56.5%	35/59 59.3%	54/82 65.9%	299/468 63.9%	22/30 73.3%
企業の事業所数	増えた	10/49 26.7%	25/100 25.0%	45/293 15.4%	24/110 21.8%	5/53 9.4%	15/78 19.2%	86/418 20.6%	4/27 14.8%
駅前・中心市街地の状況	開発が進んだ	22/49 46.7%	38/100 38.0%	98/289 32.8%	47/113 41.6%	19/59 32.2%	40/82 48.8%	172/466 36.9%	9/29 31.0%

(5) 函館での観光

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」474人(41.8%)、「飛行機」574人(50.7%)、「フェリー」85人(7.5%)。4割が北海道新幹線、半数が飛行機である。

居住地別に見ると、東北の3/4、北関東の半数が「北海道新幹線」であった。中部・北陸、南関東では「飛行機」が多くなるが、一部に「北海道新幹線」がある【図表5.1】。開業前に新幹線利用が想定されていた東北、北関東において新幹線の利用が多いが、中部・北陸でも比較的に利用されている。

開業1年前調査で、北海道への交通手段は東北で75.3%がJRであった。JR利用が北海道新幹線に移行していると思われる。同じく開業1年前調査で北関東の67.2%が飛行機、25.0%がJRであった。JRとともに飛行機利用の一部が北海道新幹線に乗り換えていると考えられる。開業1年前に南関東は83.8%、北陸・中部は75.4%が飛行機であった。一部で北海道新幹線への乗り換えがあったと考えられる。近畿は76.8%が飛行機、13.4%がJRであった。飛行機が増えており、JR利用の一部のみが北海道新幹線に移行したと考えられる。

これまでに北海道に来た頻度を尋ねたところ、「はじめて」105人(8.8%)、「2～3回目」247人(20.7%)、「4回目以上」841人(70.5%)。7割が4回目以上である。

これまでに函館に来た頻度は「はじめて」307人(25.8%)、「2～3回目」435人(36.5%)、「4回目以上」450人(37.8%)。4割が4回目以上であるが、はじめての人も1/4いる。

「観光」目的で、北海道新幹線に乗ったことがある、または今回の旅行でこれから乗る予定の人に、北海道新幹線が開業しなくても旅行に来たか尋ねると、北海道に来た頻度、函館に来た頻度が少ない人で「北海道新幹線が開業したから来た」人が多くなっていた【図表5.2、5.3】。北海道新幹線開業が特に北海道や函館に来たことがなかった人に魅力的に作用していることが

わかる。

今回の交通や宿泊の手配は、「個人で手配」958人(81.5%)、「フリーパック」148人(12.6%)、「ツアー・団体」70人(6.0%)。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に差は見られない。

函館市内の宿泊は「函館市内で宿泊しない」138人(11.8%)、「宿泊する」1031人(88.2%)。9割近くが函館市内で宿泊する。「宿泊する」人の宿泊数は「1泊」405人、「2～3泊」531人、「4～9泊」21人、「10泊以上」9人。

北海道への交通手段によって差は見られない。開業1年前調査と比べると、函館市内で宿泊する人は85.3%であり、大きな差は見られない。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【図表5.4】。開業1年前調査と比べると、函館市内で宿泊する人は東北76.7%、北関東91.2%、南関東90.9%、北陸・中部83.6%、近畿86.7%であり、大きな差は見られない。

函館以外で訪れるところは1149人の複数回答で「函館のみ」802人(69.8%)、新幹線駅・木古内からバス等で約2時間である「江差・松前」78人(6.8%)、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」233人(20.3%)、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」73人(6.4%)、札幌からバスで約2.5時間である「美瑛・富良野」67人(5.8%)、「他の北海道」67人(5.8%)、「北海道以外」34人(3.0%)。「函館のみ」が7割、「札幌・小樽」が2割であった。「他の北海道」はニセコ、知床、苫小牧、八雲等であった。「北海道以外」は青森、岩手、宮城、東京等であった。

これまでに北海道にきた頻度、これまでに函館にき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、いずれも北海道への交通手段が北海道新幹線の人で「函館のみ」が若干多くなっている【表5.5】。北海道新幹線の利用は、函館以外の周遊にはむすびついていないようである。

今回、函館近郊で訪れるところは1151人の複数回答で、函館山（日中）237人（20.6%）、函館山（夜景）501人（43.6%）、函館ベイエリア（赤レンガ倉庫含む）776人（67.5%）、元町地区の教会と坂道群412人（35.9%）、五稜郭公園・五稜郭タワー568人（49.4%）、函館朝市540人（47.0%）、トラピスチヌ修道院150人（13.0%）、函館近郊の大沼公園137人（11.9%）、その他154人（13.4%）、いずれにも行かない105人（9.1%）。函館ベイエリアが7割、五稜郭公園・五稜郭タワー、函館朝市が半数近かった。その他は函館競馬場、はこだてわいん、北海道昆布館、湯の川温泉等であった。

居住地、北海道への交通手段によって差は見られない【表5.6】。

これまでに函館に来た回数で見ると、「今回はじめて」の人が比較的多くの観光地を訪れており、函館山（日中）、トラピスチヌ修道院以外で若干多くなっていた。

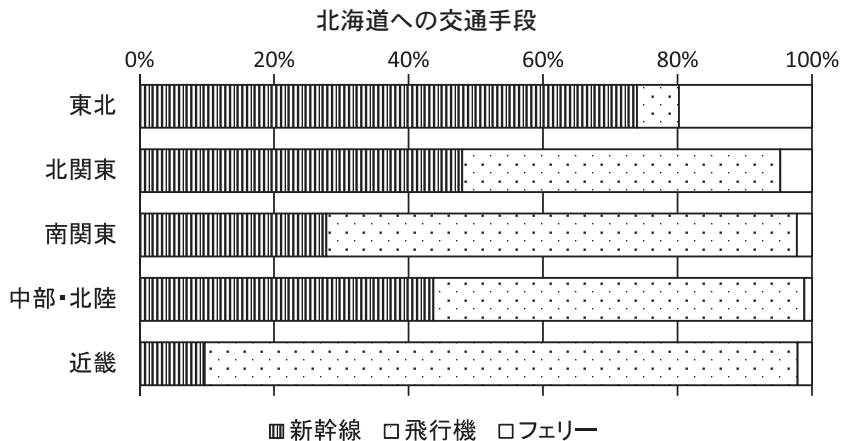
北海道新幹線開業後の函館へのイメージは「身近に感じるようになった」622人（53.1%）、「変わらない」521人（44.5%）、「遠くに感じるようになった」29人（2.5%）。半数が「身近に感じるようになった」と回答している。

居住地別に見ると、東北、北関東では6割以上、南関東、中部・北陸では4割以上が「身近に感じるようになった」と回答しているが、近畿では「変わらない」が7割を占める【図表5.7】。

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5.8】。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。移動手段として選択可能であることが、函館へのイメージを変えているのである。

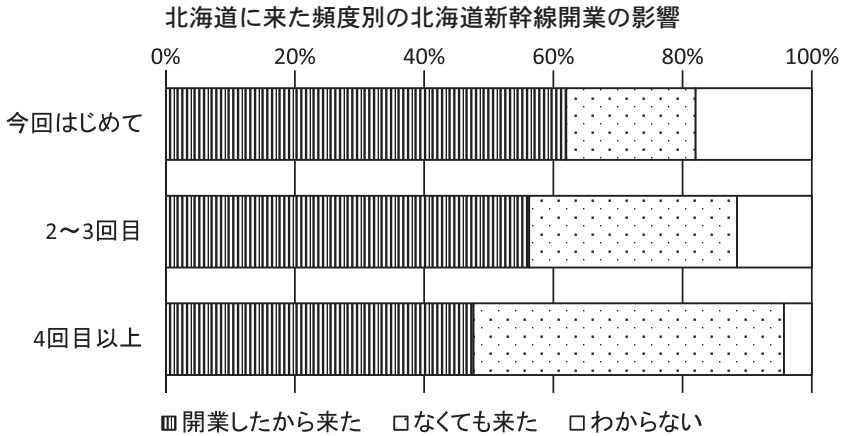
図表5.1 北海道への交通手段

	北海道への交通手段			合計	
	新幹線	飛行機	フェリー		
居住地	東北	213 74.0%	18 6.3%	57 19.8%	288 100.0%
	北関東	71 48.0%	70 47.3%	7 4.7%	148 100.0%
	南関東	123 27.8%	310 70.0%	10 2.3%	443 100.0%
	中部・北陸	38 43.7%	48 55.2%	1 1.1%	87 100.0%
	近畿	9 9.7%	82 88.2%	2 2.2%	93 100.0%
	中国・四国	1	21	0	22
	九州・沖縄	3	11	2	16
	海外	8	5	0	13



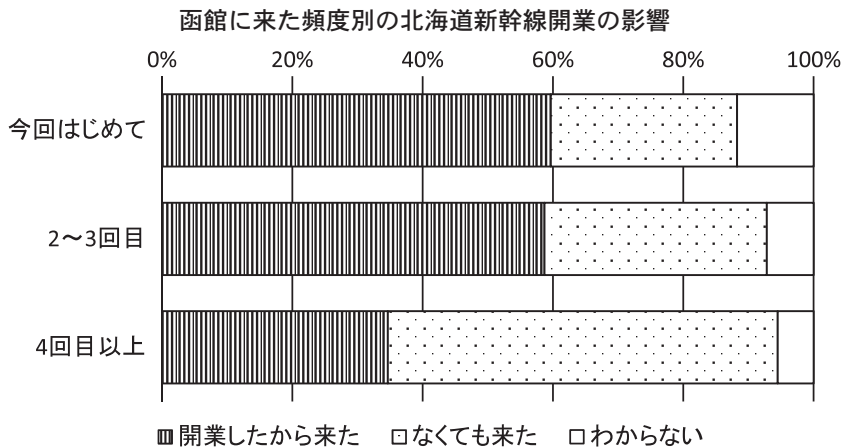
図表5.2 北海道に来た頻度別の北海道新幹線開業の影響

		新幹線がなくても旅行に来たか			合計
		開業したから来た	なくても来た	わからない	
これまでに北海道に来た頻度	今回はじめて	31 62.0%	10 20.0%	9 18.0%	50 100.0%
	2～3回目	63 56.3%	36 32.1%	13 11.6%	112 100.0%
	4回目以上	121 47.6%	122 48.0%	11 4.3%	254 100.0%
合計		215 51.7%	168 40.4%	33 7.9%	416 100.0%



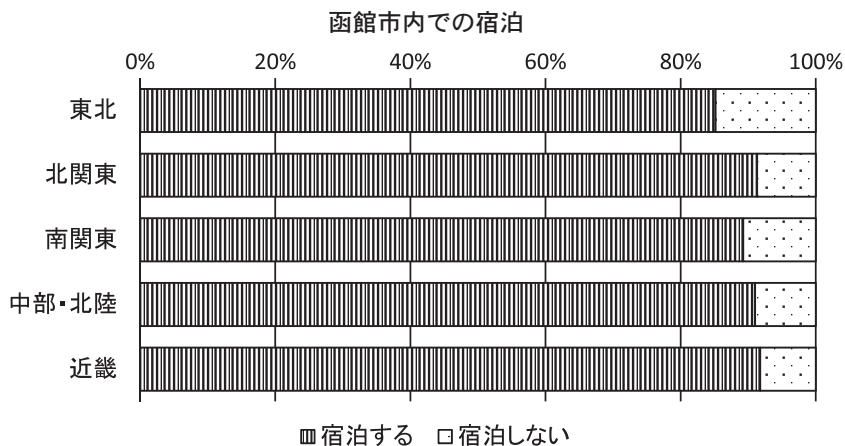
図表5.3 函館にきた頻度別の北海道新幹線開業の影響

		新幹線がなくても旅行に来たか			合計
		開業したから来た	なくても来た	わからない	
これまでに 函館に来た 頻度	今回はじめて	71 59.7%	34 28.6%	14 11.8%	119 100.0%
	2~3回目	98 58.7%	57 34.1%	12 7.2%	167 100.0%
	4回目以上	44 34.6%	76 59.8%	7 5.5%	127 100.0%
合計		213 51.6%	167 40.4%	33 8.0%	413 100.0%



図表5.4 函館市内での宿泊

	函館市内での宿泊		合計	
	宿泊する	宿泊しない		
居住地	東北	241 85.2%	42 14.8%	283 100.0%
	北関東	147 91.3%	14 8.7%	161 100.0%
	南関東	415 89.2%	50 10.8%	465 100.0%
	中部・北陸	81 91.0%	8 9.0%	89 100.0%
	近畿	89 91.8%	8 8.2%	97 100.0%
	中国・四国	19	3	22
	九州・沖縄	12	4	16



図表5.5 北海道への交通手段別、函館以外で訪れるところ

		北海道への交通手段		
		北海道新幹線	飛行機	フェリー
今回の旅行で訪れるところが「函館のみ」の人	東北	165/208 79.3%	8/18	42/56 75.0%
	北関東	60/70 85.7%	47/67 70.1%	7/7
	南関東	84/121 69.4%	198/302 65.6%	5/10
	中部・北陸	27/36 75.0%	32/48 66.7%	1/1
	近畿	4/9	49/80 61.3%	2/2

図表5.6 北海道への交通手段別、函館で訪れるところ

		北海道への交通手段		
		北海道新幹線	飛行機	フェリー
「函館山（夜景）」を訪れた人	東北	91/211 43.1%	7/17	26/57 45.6%
	北関東	32/70 45.7%	24/67 35.8%	3/7
	南関東	57/120 47.5%	124/304 40.8%	4/10
	中部・北陸	11/35 31.4%	21/47 44.7%	0/1
	近畿	3/9	34/79 43.0%	0/2
	「五稜郭公園・五稜郭タワー」を訪れた人	東北	103/210 49.0%	5/18
北関東		39/70 55.7%	38/67 56.7%	5/7 71.4%
南関東		50/120 41.7%	144/304 47.4%	6/10
中部・北陸		12/35 34.3%	30/47 63.8%	0/1
近畿		3/9	49/79 62.0%	0/2

図表5.7 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	
居住地	東北	207 70.2%	73 24.7%	15 5.1%	295 100.0%
	北関東	102 64.2%	56 35.2%	1 .6%	159 100.0%
	南関東	221 47.5%	239 51.4%	5 1.1%	465 100.0%
	中部・北陸	39 43.8%	48 53.9%	2 2.2%	89 100.0%
	近畿	22 23.7%	68 73.1%	3 3.2%	93 100.0%

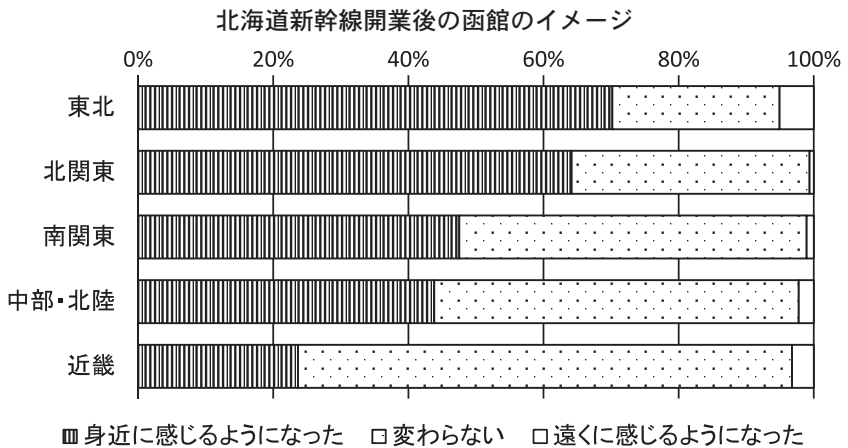


表5.8 北海道への交通手段別、北海道新幹線開業後の函館のイメージ

		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	154/211 73.0%	13/18 53.8%	32/55 58.2%
	北関東	57/71 80.3%	35/65 53.8%	0/7
	南関東	85/121 70.2%	108/305 35.4%	7/10
	中部・北陸	28/36 77.8%	9/48 18.8%	0/1
	近畿	3/9	17/77 22.1%	1/2

4. 考察及びまとめ

(1) 北海道内での利用状況、地元における開業効果【図表 1】

北海道新幹線は、沿線の函館、北斗、七飯、木古内で15%から4割の人に利用されている。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」という人が函館で4割あるだけでなく、札幌で5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っており、役にたっ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高い利用希望があるものの、札幌では開業前よりも利用希望が下がっている。札幌では2030年度に延伸が予定されていることから、開業後に現状を把握することになり、当面の利用希望が下がったことが考えられる。

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。ただし、遠方の札幌ではあまり変化が実感されておらず、影響は新幹線沿線にとどまっているようである。

加えて、新幹線沿線の北斗、七飯を中心に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、実際が伴っていなかったことがわかる。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、他の新幹線における意識調査と比較する。近年開業した九州新幹線の博多―鹿児島中央間の開業1年後⁵⁾を取り上げる。沿線での新幹

線利用は九州新幹線よりも、今回の調査は開業約3か月であり、若干少なめになっている。逆に、今後の新幹線利用意向は九州新幹線よりも高くなっており、今後が期待される。

新幹線開業の地元への影響を見ると、九州新幹線の沿線では開業前よりも開業後に「プラス」の影響が実感されているのに比べて、今回の調査では一部で開業後に逆に「プラス」の評価が下がっており、評価も若干低めである。開業前の期待が北海道新幹線の沿線の一部で高すぎたようである。

実際の観光客数は九州新幹線の沿線と同じくらい、「増えた」と実感されている。新幹線開業によって「行き来が良くなった」、「身近に感じるようになった」と思われており（九州新幹線では九州外、関西との行き来）、駅前・中心市街地の状況として「開発が進んだ」と実感されているのも同程度である。近年の新幹線開業と同程度の評価となっていることがわかる。

表1 北海道内での利用状況、地元における開業効果

	函館	北斗	七飯	木古内	札幌
	観光地 （「新函館北斗駅」近郊）	新幹線駅「新函館北斗」開業	新幹線車両基地立地	新幹線駅「木古内」開業	2030年度延伸
新幹線利用度	2割	2割	15%	4割	1割
観光での利用	利用者の6割	利用者の5割	利用者の2/3	利用者の1/3	利用者の7割
新幹線が開業したから旅行に行った	観光目的利用者の4割				観光目的利用者の4割
北海道新幹線の利用予定あり+ぜひ利用したい人	4割 開業前と同じ	5割 開業前と同じ	5割 開業前と同じ	6割 開業前と同じ	2割 開業前より↓
地元への開業の影響	6割 開業前と同じ	5割 開業前より↓	5割 開業前より↓	2/3 2年前と同じ	2割 開業前より↓↓
経済・社会全体に「プラス」	7割 開業前と同じ	6割 開業前より↓	6割 開業前より↓	3/4 2年前と同じ	2割 開業前より↓↓
観光客数が「増えた」	2/3 開業前と同じ	6割 開業前より↓	2/3 開業前より↓	6割 開業前より↓	1/4 開業前より↓↓
東北・関東の行き来が「良くなった」	6割 開業前と同じ	6割 開業前より↓	6割 開業前と同じ	6割 開業前と同じ	3割 開業前より↓↓
東北・北関東が「身近に感じるようになった」	2割 開業前より↓	2割 開業前より↓	2割 開業前より↓	2割 2年前より↓	数% 開業前より↓↓
企業の事業所数が「増えた」	4割 開業前より↓	4割 開業前より↓	3割 開業前より↓	6割 2年前と同じ	1割 開業前より↓↓
駅前・中心市街地の「開発が進んだ」					

※「開業前」は開業前に開業後を予測したもの

(2) 道外からの北海道への移動手段、北海道旅行への影響【図表2】

北海道への移動手段では、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なわれている。南関東や中部・北陸でも一部乗り換えが見られ、観光目的で北海道新幹線を利用した人のうち4～5割が「新幹線が開業したから北海道旅行に来た」と回答している。北海道新幹線が魅力的にうつり、北海道旅行に役立てられていることがわかる。

旅行形態としては、6～8割で訪問先が「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いない。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、東北、北関東、南関東、中部・北陸のいずれにおいても、新幹線利用者は函館を身近に感じ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。

ただし、他の新幹線の意識調査を見ると、東北新幹線の開業1年目の利用者調査⁶⁾では、今後青森市を訪れる回数が増えるという回答が、1年の間に2/3になっている。北陸新幹線の金沢・富山延伸時の首都圏在住者調査においても、開業直後にニュースや番組等で、北陸への関心が高まり、北陸方面へ旅行したいと思うようになっていたことが報告されている⁷⁾。北海道旅行への興味を開業後の一時的な盛り上げりに終わらせない努力が必要である。

表2 道外からの北海道への移動手段、北海道旅行への影響

	東北	北関東	南関東	中部・北陸	近畿
	北海道へ新幹線利用を想定				
北海道への新幹線利用	3/4 開業前は JR3/4	5割 開業前は 飛行機7割	3割 開業前は 飛行機8割	4割 開業前は 飛行機3/4	1割 開業前は JR10数%
新幹線が開業したから 北海道旅行に来た	観光目的利用 者の6割近い	観光目的利 用者の4割	観光目的利用 者の6割近い	観光目的利 用者の5割	
訪問先は「函館のみ」	3/4	8割	7割	7割	6割
函館市内で宿泊する	9割 開業前8割	9割 開業前9割	9割 開業前9割	9割 開業前8割	9割 開業前9割
開業後、函館を「身近に感 じるようになった」	7割 新幹線利用者 の7割	6割 新幹線利用 者の8割	5割 新幹線利用 者の7割	4割 新幹線利用 者の8割	2割

※「開業前」は開業前に開業後を予測したもの

(3) 開業の評価と課題

北海道新幹線開業による評価は、新幹線沿線（函館、北斗、七飯、木古内）と遠方の札幌等で大きく異なっている。

新幹線沿線については、利用状況・利用意向、地元への影響の肯定的な印象が近年開業した他の新幹線と同じくらいあり、北海道新幹線の開業が効果をあげている。

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JRや飛行機からの乗り換えがおこっており、加えて、新幹線開業が旅行の動機になっている。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、このような開業効果は新幹線沿線のみであり、沿線以外では違う様相が見える。新幹線沿線と同様に、新幹線が旅行に利用され、旅行の動機となっているが、沿線以外での利用希望は開業前よりも下がっている。新幹線沿線で新幹線が継続して魅力的にうつり、役立っているのに比べて、沿線以外では期待外れに終わっていることがわかる。

道外からの北海道旅行についても、多くは沿線の「函館のみ」の訪問になっており、周遊につながっていない。このことから地元への開業効果は限定的

なものになっており、開業前の期待からの落差が大きくなっている。

開業効果を新幹線沿線だけに終わらせないように、旅行客の訪問先を広げていく努力が求められる。加えて、新幹線開業による北海道旅行が一時の盛り上がりだけになってしまう可能性があり、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、開業効果を新幹線沿線だけに終わらせず、旅行客を周遊につなげていくことにより、開業効果が幅広く実感されていくものになると考える。

文献

- 1) 大橋美幸：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)、2014
- 2) 大橋美幸：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－並行在来線問題を含めて、函大商学論究48(1)、2015
- 3) 大橋美幸：北海道新幹線開業半年前の関東・東北在住者に対する利用意向調査、函大商学論究48(2)、2016
- 4) 地域流通経済研究所：九州新幹線熊本駅乗降客アンケート調査、2011
- 5) 地域流通経済研究所：九州新幹線全線開業1年後の意識調査、2012
- 6) 新幹線新青森開業対策事業実行委員会：東北新幹線新青森駅開業による観光実態調査報告書、2012
- 7) 株式会社シーエヌエス：北陸新幹線開業に伴う北陸観光に関する調査結果、2015

本研究は科研費（「北海道新幹線開業前後の沿線自治体及び事業者の動向－新幹線効果の事例分析」研究代表者 大橋美幸、課題番号26360072）の助成を受けたものである

