

## 北海道新幹線の開業効果分析

—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

大橋 美幸

### I. はじめに

北海道新幹線は遅れてきた整備新幹線である。これまでの経緯をまとめ、北海道新幹線の乗客調査等から、新幹線開業による効果分析を行う。

効果分析は、交流人口の増加だけでなく、開業前後の広報活動やメディア露出によるシティプロモーション効果を含めて行う。北海道新幹線の道外利用者が多いとされている東北・北関東居住者の意識調査を行った。

なお、北海道新幹線開業にあたり、並行在来線が一部第三セクター化された。北海道新幹線と同時に開業した第三セクター鉄道・道南いさりび鉄道の乗客調査、及び道南いさりび鉄道の観光列車である「ながまれ海峡号」の利用客調査を行った。並行在来線問題を含めて考察する。

加えて、北海道への移動手段としては北海道新幹線以外に飛行機とフェリーがある。今回、函館—青森をむすぶフェリー航路を取り上げて、北海道新幹線を利用せずにフェリーを選択する構造を分析した。北海道新幹線の今後の課題をまとめる。

## II. 北海道新幹線の位置づけ

### (1) これまでの経緯

青森と函館を結ぶ青函トンネルは1964年に掘削がはじめられた。当初、旅客は在来線利用が考えられていたが、工事途中の1970年に全国新幹線鉄道整備法が制定された。1971年の基本計画は東京－盛岡間までであったが、翌年、盛岡－青森間とともに青森－札幌間の北海道新幹線が追加され、1973年に整備計画となり、1988年、青函トンネルは新幹線規格で完成した。

北海道新幹線につながる東北新幹線は東京－盛岡間が1971年に着工、1982年に大宮－盛岡間、1985年に上野－大宮間、1991年に東京－上野間が開業した。盛岡－青森間は、石油ショックや国鉄民営化等により、1982年に整備新幹線計画を当面見合わせる閣議決定が行われて着工が遅れ、国鉄民営化と同年の1987年、整備新幹線着工凍結が解除され、ようやく1991年に着工している。

この1991年に全国新幹線鉄道法が改正され、これまでのフル規格である「標準軌新線」に加えて、在来線の外側にもう1本レールを敷いて両用する「新幹線直通線」、レール幅は在来線と同じで、在来線と同様の車両を使用し、地上設備で高速運転をする「新幹線規格新線」が生まれた。「新幹線直通線」はミニ新幹線と呼ばれ、最高速度は130km/hにすぎない。「新幹線規格新線」はスーパー特急と呼ばれ、最高速度は160～200km/hである。全国新幹線鉄道法において新幹線は最高速度200km/h以上とされておりミニ新幹線とスーパー特急は「新幹線」ではない。八戸－青森間は当初、ミニ新幹線が考えられていたが、見直されフル規格となっている<sup>1)</sup>。ちなみに、山形新幹線、秋田新幹線はミニ新幹線である。

新幹線は鉄道建設・運輸施設整備支援機構（旧・日本鉄道建設公団）が建設や保有を行い、JRが使用料を支払う上下分離方式であり、新幹線着工の費用負担については、国鉄民営化後の1989年にJR50%、国35%、地方自治体15%の負担割合が決められた。これは1996年に変更され、JRが受益の範

圏を限度とした貸付料支払い、国が残りの2/3、地方自治体が1/3(このうち約半分は地方交付税により補填)となっている。

東北新幹線は、その後、盛岡－八戸間が2002年、2010年に八戸－新青森間を含む全線開業となった。

北海道新幹線は新青森－新函館北斗間が2005年に着工、2016年3月末に開業した。2012年に札幌までの延伸工事がはじまり、2030年度に新函館北斗－札幌間が開業する予定である。

北海道新幹線は札幌延伸を考慮して函館市を通過しない。新函館北斗駅はJR函館駅から離れており、決定当初、函館市ではミニ新幹線方式で新幹線をJR函館駅に乗り入れる条件を付けていた。函館市と北海道との間で確認書がかわされ、函館市は2003年に50億円を出してJR函館駅を改修している。しかし、実際には条件は通らず、新函館北斗駅からJR函館駅間の電化、アクセス列車の運行、同じホームでの乗り換えを行うにとどまった。

また、北海道新幹線は青函トンネルを貨物輸送と共用している。新幹線と貨物列車のすれ違いのために、新幹線は共用区間等で速度を制限しており、貨物新幹線も検討されている。貨物新幹線はトレイン・オン・トレインという方式であり、貨物車を新幹線貨車に収納し、新幹線電気機関車で引いて200km/h程度で走行するものである<sup>2)</sup>。貨物は北海道と青森の双方で積み替えを行う予定である。新幹線が減速せずに走行すると東京－新函館北斗間が18分短縮され、4時間を切ることになる<sup>3)</sup>。開業後、青函トンネルで在来線レールからの電気が流れ込む影響で新幹線が緊急停止するトラブルが相次いでおり、共用の解消と貨物新幹線が主張されている<sup>4)</sup>。

1973年に整備計画が決定された整備新幹線のうち、残るのは北海道新幹線の新函館北斗－札幌間と、北陸新幹線の金沢－大阪間、九州新幹線の博多－長崎間である。金沢－敦賀間は2022年度に部分開業予定、博多－長崎間は博多－武雄温泉を在来線、武雄温泉－長崎を新幹線と乗り継ぐかたちで2022年度に開業予定である。

当初、九州新幹線はフリーゲージトレインでの開業が計画されていた。フリーゲージトレインとは車輪の幅を変えることができる車両であり、在来線のレール幅1067mm、新幹線のレール幅1435mmの両方を走行できる。海外では客車のみ車輪の幅を変更し、それぞれに応じた機関車で引かたちで実用化されているが、日本の新幹線は客車に動力をもつ電車になっているため、すべての車両の車輪の幅を変更する開発が進められている<sup>5)</sup>。フリーゲージトレインには、本来、新幹線と在来線の双方に乗り入れることで乗り換え時間を短縮する目的があるが九州新幹線長崎ルートには間に合わなかったようである。

なお、1972年の基本計画追加の翌年に、北海道新幹線は青森－札幌間から、青森－旭川間に変更され、北海道南廻り新幹線（長万部町－室蘭市付近－札幌市）等も盛り込まれていた<sup>6)</sup>が、他の多くの路線と同様に基本計画だけとなっている。フリーゲージトレインを用いて、これらの路線や前述のJR函館駅への新幹線乗り入れも提案されている<sup>7)</sup>。

## （2）開業前後の輸送実績

近年、北海道への旅客移動は9割近くが飛行機利用であり、北海道新幹線開業前にJRは1割に満たなかった【図2.1】<sup>8)</sup>。なお、首都圏から青森への旅客移動は7割がJR定期外（新幹線含む）である<sup>9)</sup>。

貨物は9割が船舶であり、JRは同様に1割に満たなかった【図2.2】<sup>8)</sup>。

1日、キロあたりの輸送人員数を輸送密度と言ひ、国鉄民営化前に4000人/キロ/日以下の路線が廃止の対象とされたが、北海道新幹線開業前、海峡線（木古内－中small国）はその水準を下回る3706人/キロ/日であった<sup>10)</sup>。

北海道新幹線開業後の新函館北斗駅の乗客数は、開業後1か月間で1日平均約5600人、昨年度の199%である<sup>11)</sup>。開業後半年で1日平均7800人、昨年度の177%であった<sup>12)</sup>。乗客数は新青森よりも多く、盛岡と同じくらいである【表2.3】<sup>13)</sup>。乗客数は開業前の倍近くになっているが、新幹線乗車率は39%で

あり、昨年金沢まで延伸された北陸新幹線の開業後3か月の乗車率48%よりも10%低い数字である<sup>12)</sup>。

開業後、飛行機の旅客数は東京－函館間で5～6%の減少にとどまってい

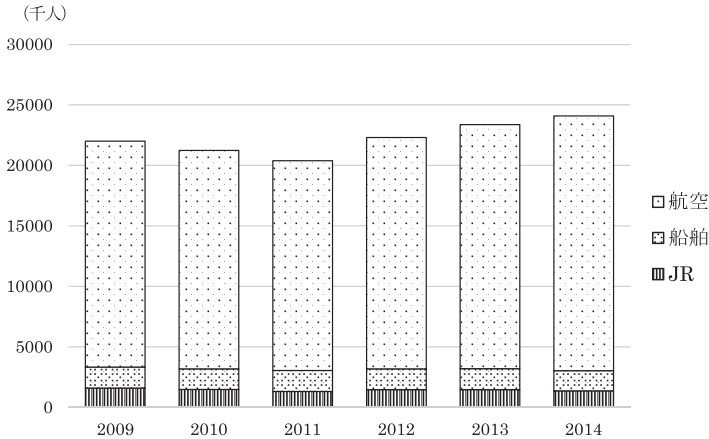


図2.1 道内道外間機関別輸送人数（北海道資料<sup>8)</sup>より筆者作成）

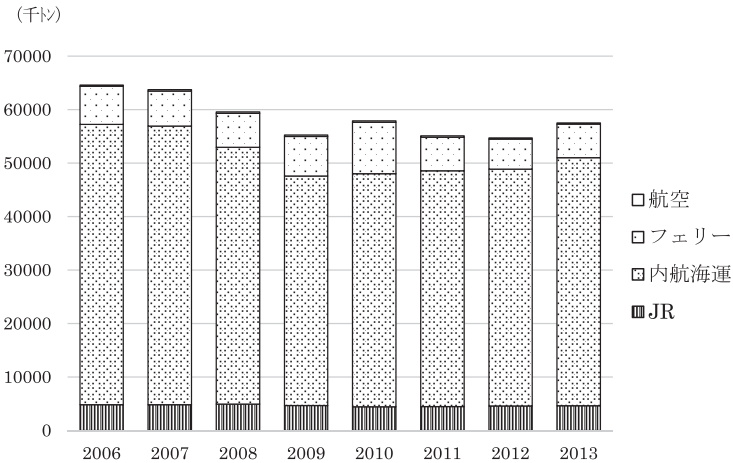


図2.2 道内道外間機関別貨物輸送量（北海道資料<sup>8)</sup>より筆者作成）

表2.3 東北新幹線一日平均乗客数（JR 東日本資料<sup>13)</sup>より筆者作成）

東京	77677人
上野	11633人
大宮	29162人
仙台	26029人
盛岡	7592人
八戸	3349人
新青森	4711人

る<sup>14,15)</sup>。函館－青森をつなぐフェリー航路の乗客数は逆に増えて130%となっている<sup>16)</sup>。

2010年に全線開業した東北新幹線は、全線開業1年目に八戸－青森間の乗客が開業前の1日平均7500人から9200人の22%UPとなった（東日本大震災の影響がある3～6月を除く）<sup>17)</sup>。

2011年に全線開業した九州新幹線は、1年目に新八代－鹿児島中央の乗客が開業前の1日平均3900人から8800人の51%UPとなった<sup>17)</sup>。

2015年、金沢まで延伸された北陸新幹線は、半年後に上越妙高－糸魚川間で乗客数が1日平均2万6000人、開業前の3倍になっている<sup>18)</sup>。

経済波及効果を見ると、2014年の日本政策投資銀行による推計によれば、北海道新幹線開業によって東京・神奈川・埼玉・千葉からの鉄道旅客数は観光で2010年度比144%、ビジネスで159%になる。宮城県からの全ての輸送機関での旅客数増加と合わせて、旅客増加分の消費による北海道への経済効果（直接効果）は約73億円/年。消費を通じて生産が誘発されることによる一次間接波及効果、雇用者所得の増加によって消費が生まれさらに生産が誘発されることによる二次間接波及効果と合わせて約136億円/年の経済波及効果があるとされていた<sup>19)</sup>。

他の新幹線と比べると、北陸新幹線金沢延伸の石川県への経済波及効果は2013年の推計によれば、首都圏から石川県への旅客数が観光で130%、ビジネ

スで128%となり、首都圏からの旅客数増加分の消費による直接効果は約81億円/年、消費を通じて生産が誘発されることによる一次間接波及効果、雇用者所得の増加によって消費が生まれさらに生産が誘発されることによる二次間接波及効果と合わせて約123億円/年の経済波及効果があるとされていた<sup>20)</sup>。実際には金沢延伸により旅客数は大幅に伸びており、経済波及効果は推計よりも大きくなっていると考えられる。

九州新幹線的全線開業による鹿児島県への経済波及効果は、開業後の推計で県外からの宿泊客数が開業前の121%となり、増加分の消費による直接効果は約312億円、一次間接効果、二次間接効果と合わせて約464億円であった<sup>21)</sup>。熊本県への経済波及効果は宿泊客数が開業前の110%となり、増加分の消費による直接効果は約114億円/年、一次波及効果及び二次波及効果と合わせて約195億円/年であった<sup>22)</sup>。

### (3) 開業前後の観光動向

北海道の観光入込客数は年間5000万人程度、若干増加傾向にある。道内からが9割近く、宿泊客が3割である【図2.4】。圏域別に見ると、札幌を含む道央が半数を占め、函館を含む道南が1割弱、道北が10数%、十勝や釧路・根室がいずれも1割弱である<sup>23)</sup>。

延べ宿泊客数は比較的多く、若干増加傾向にある【図2.5】<sup>24)</sup>。一人あたり平均宿泊数は2泊である。宿泊施設数は5000か所程度でありあまり変わっていない【図2.6】<sup>25)</sup>。

開業前の調査では、2006年のネット調査で、1/4近くが北海道新幹線開業後に北海道を訪れる機会が増えると回答していた。多くは観光であり、2泊3日が多くなっていた。旅行先は札幌、函館、小樽・倶知安・ニセコ、旭川・富良野・美瑛が多くなっていた<sup>26)</sup>。

2015年の東京、仙台における調査で、東京・北関東・東北在住者ともに半数を超える人が北海道新幹線を「利用する予定がある」または「ぜひ利用し

たい」と回答していた。北海道新幹線を利用して行きたいところは、いずれも函館、札幌、小樽が多くなっていた<sup>27)</sup>。

開業3か月間の観光地の客数は、前年同時期で札幌・小樽・ニセコ等がある道央圏はマイナス3%、函館近郊の道南圏は112%、道北圏はマイナス7%、

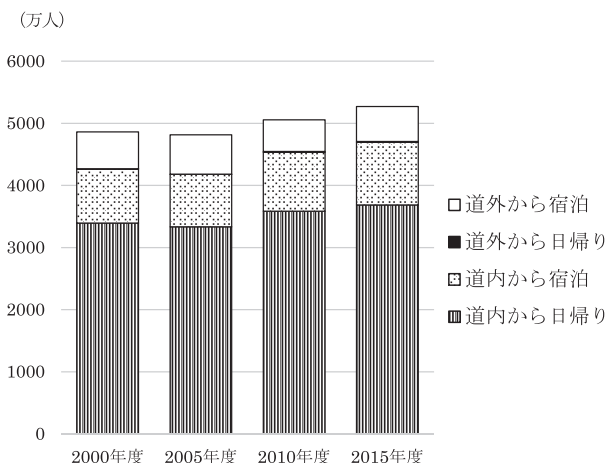


図2.4 北海道の観光入込客数（北海道資料<sup>23)</sup>より筆者作成）

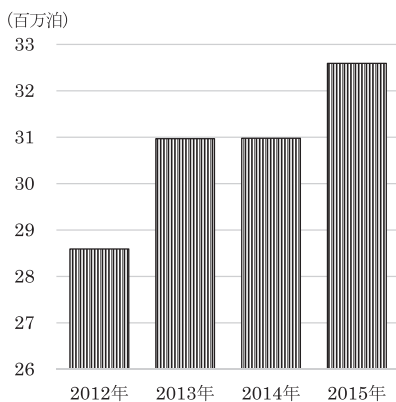


図2.5 北海道の延べ宿泊客数（観光庁資料<sup>24)</sup>より筆者作成）



網走等があるオホーツク圏はマイナス1%、十勝圏はマイナス11%、釧路・根室圏はマイナス11%、北海道全域でマイナス3%であった<sup>28)</sup>。函館近郊の道南圏のみが増えている。

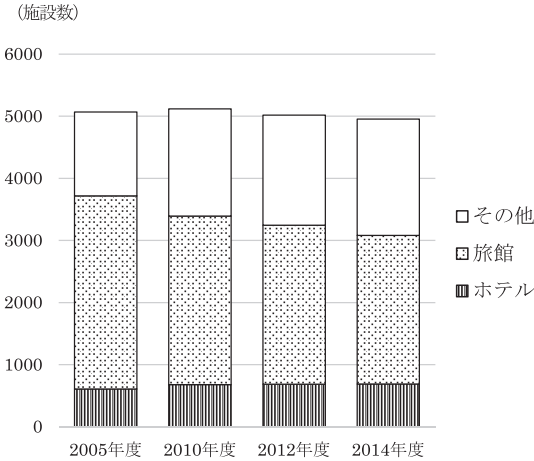


図2.6 北海道の旅館業施設数 (厚生労働省資料<sup>25)</sup> より筆者作成)

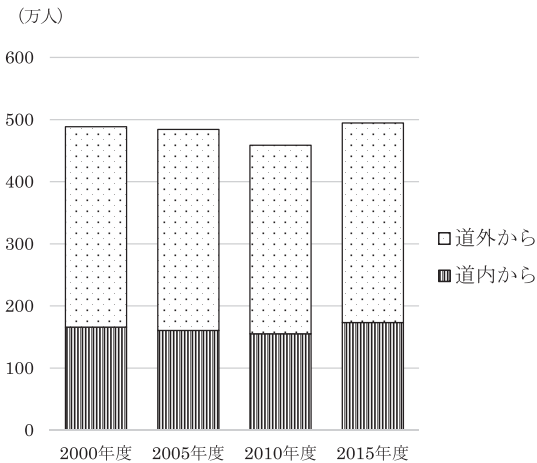


図2.7 函館の観光入込客数 (函館市資料<sup>30)</sup> より筆者作成)

これを反映して、開業3か月後の函館の観光客調査では、東北や北関東だけでなく、中部・北陸等から多くの方が北海道新幹線を利用して北海道を訪れていたものの、旅行先は7割が「函館のみ」であり、「札幌・小樽」が2割だった他は、函館以外の周遊にあまりつながっていなかった<sup>29)</sup>。

北海道のうち、北海道新幹線の新函館北斗駅近郊の函館について見ると、観光入込客数は年間500万人程度であり、2/3が道外からであり、2/3が宿泊客である【図2.7、2.8】<sup>30)</sup>。宿泊施設数は250か所程度である【図2.9】<sup>25)</sup>。

開業前2008年の函館宿泊客調査では、4割が北海道新幹線開業が函館を再訪する動機になると回答していた<sup>31)</sup>。

開業半年間の観光地の入込客数は前年同期比で函館114%であった。新幹線を含むJRが144%、飛行機96%であり、新幹線によって観光入込客数が増加し、飛行機がわずかに減少している。道外からの入込客数119%、道内からの入込客数105%であり、道外からとともに、北海道新幹線への乗継等を含めて道内から観光客が訪れている<sup>32)</sup>。

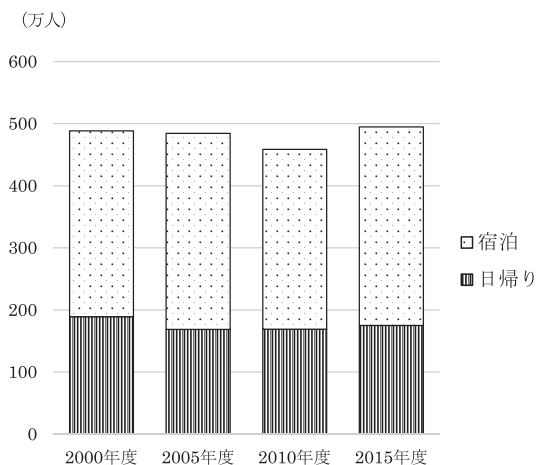


図2.8 函館の観光入込客数 (函館市資料<sup>30)</sup> より筆者作成)

開業3か月後の観光客調査<sup>29)</sup>では、北海道新幹線を利用して函館観光に訪れた人の半数が「北海道新幹線が開業したから来た」と答えていた。函館市内での宿泊有無は開業前<sup>30)</sup>と変わらず、宿泊せずに日帰りする等の悪影響は出ていない。

他の新幹線と比べると、2011年の九州新幹線全線開業時に、鹿児島県の県外からの観光入込客数は開業前の121%になっていた。この時、同時に熊本県の県外からの観光入込客数は今年の105%になっていた<sup>33)</sup>。

2015年の北陸新幹線金沢延伸により、金沢市の兼六園等の主要観光19施設の利用者数は開業前の151%、宿泊客数は開業前の106%になっていた<sup>34)</sup>。

他の新幹線と同様に函館市で観光客数は増加しているが、鹿児島県や金沢市よりも開業による効果が低くなっている。

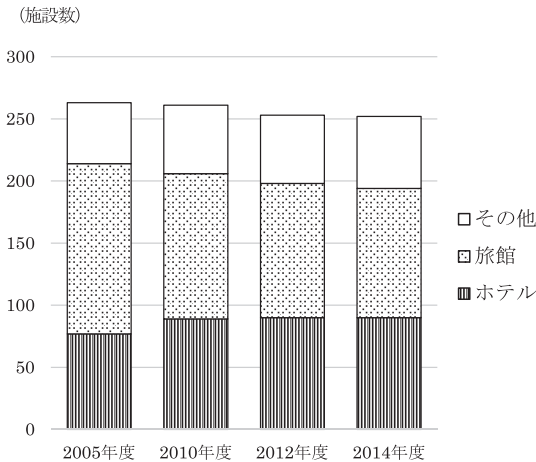


図2.9 函館の旅館業施設数 (厚生労働省資料<sup>25)</sup>より筆者作成)

#### (4) 北海道新幹線の概要

新函館北斗駅は東京から約4時間9分(運賃及び普通車指定席通常期特急料金の2万2690円)、大宮から約3時間44分(2万1740円)、仙台から約2時間30分(1万7230円)、盛岡から約1時間53分(1万2880円)、八戸から約1時間25分(1万510円)、新青森から約1時間1分(7260円)。

1日の運行本数は13往復。東北新幹線の新青森までは18往復である。

ちなみに北海道への移動手段は飛行機、北海道新幹線、フェリーがある。飛行機であれば羽田空港－函館空港は繁忙期に1日約10往復、80分間で通常料金片道3万5000円程度である。

フェリーは青森港－函館港を1日8往復、3時間40分、スタンダード(2等)で大人2200円程度、車両運賃は一般車13000円程度である。北海道新幹線と比較すると、JR函館駅からJR青森駅は、新幹線駅の新函館北斗駅と新青森駅からの乗り継ぎを含めて約2時間、7620円である。

北海道新幹線は10両編成で定員は731人。1日の運行本数をかけると、片側の輸送量は1日9500人である。

車両はJR東日本のE5系と、E5系の帯の色を紫色にしたH5系を使用している。10両編成で10号車が北陸新幹線と同様のグランクラスであり、地元食材等による弁当・飲み物、専任スタッフがつく。

全席指定であるが、新青森の次の駅である奥津軽いまべつ・木古内－新函館北斗間のみ、指定席なしでの利用ができる。

最高速度は260km/h。北海道新幹線は青函トンネルを貨物列車と共用しており、全149kmのうち青函トンネルを含む82kmを最高速度140km/hとしている。新幹線が貨物列車とすれ違う際に減速するシステム、貨物新幹線の導入により、2018年から1日1往復の高速化を目指している。

新函館北斗駅からの二次交通は、JR在来線で函館方面行のアクセス列車である「はこだてライナー」が1日16本あり、新幹線との待ち時間は10～20分程度、終点の函館まで17分である。札幌方面行には特急スーパー北斗・北

斗が1日12本あり、新幹線との待ち時間は10～30分程度。終点の札幌まで3時間20分である。加えて、路線バス、定期観光バスが乗り入れており、函館市内の温泉街へのシャトルバス、札幌への高速バスがある。

なお、札幌近郊ではICカードの利用が進められているが、函館近郊では使用できない状況である。

### (5) 並行在来線問題

北海道新幹線開業に伴って、江差線の木古内－五稜郭間が第三セクターである「道南いさりび鉄道」に移管された。「道南いさりび鉄道」はおおむね3割の運賃上昇となった。加えて、木古内－江差間が2014年5月に先行して廃止されている。

開業前に並行在来線は沿線住民の15%が月1回以上利用しており、3割が第三セクター後にも利用すると回答していた<sup>35)</sup>。

第三セクター化された以降の変化としては、「道南いさりび鉄道」開業2か月後の2016年5月末から観光列車「ながまれ海峡号」を試験運行している。実際の企画・販売は日本旅行等が行っており、5月から10月の間に13回実施された。特別ラッピングの列車で、夕方頃、函館を出発して、終点の木古内までを往復し、途中で函館スイーツ、木古内道の駅有名レストランの食事、地元鉄板焼きグルメが出される。2時間で9000円前後である。

他の新幹線を見ると、北陸新幹線では1997年、高崎－長野間の開業時に、軽井沢－篠ノ井間が第三セクター鉄道の「しなの鉄道」に移管された。加えて2015年、長野－金沢開業時に、並行在来線が4つの第三セクター鉄道に引き継がれている。長野－妙高高原間が「しなの鉄道」、妙高高原－直江津間と直江津－市振間が「えちごトキめき鉄道」、市振－倶利伽羅間が「あいの風とやま鉄道」、倶利伽羅－金沢間が「IRいしかわ鉄道」へそれぞれ移管された。

これらの第三セクター鉄道の観光列車等の取り組みを見ると、「しなの鉄道」では駐車場をもうけてパーク&レールライドを進めており、ICカード

の導入を検討中である。2014年7月から観光列車「ろくもん」を運行しており、独自に企画・販売を行っている。2014年度当初の乗車率は50%台である。観光列車停車駅で地元特産品の販売や歓迎イベントを実施している。沿線住民との関係では、沿線住民団体による協議会と利用促進を図っており、加えて、ファンクラブをつくり、交流イベント等を行っている。2014年度の会員数は800人程度である<sup>36,37)</sup>。

「えちごトキめき鉄道」では同様にファンクラブをつくり、協賛店での割引等を行っている。新潟県では鉄道とまちの共生ビジョン<sup>38)</sup>を作成し、「えちごトキめき鉄道」の利用を促進する市民団体の取り組みに助成をしており、駅前清掃活動、まち歩きガイド、駅弁販売等が行われていた。

2016年4月から観光列車「雪月花」を走らせており、独自に企画・販売している。車両は新潟県の費用負担である。複数の駅で沿線住民による地元産品の販売等が行われている。利用者は1か月が経過した時点で新潟県3割、首都圏4割、その他3割程度である。

東北新幹線では2002年、盛岡－八戸間の開業時に、盛岡－目時間が「IGRいわて銀河鉄道」、目時－八戸間が「青い森鉄道」という第三セクター鉄道にそれぞれ移管された。その後、2010年、八戸－新青森間開業時に、八戸－青森間が「青い森鉄道」にさらに移管されている。

「青い森鉄道」は青森県が線路・駅舎等を所有し、第三セクター鉄道である「青い森鉄道」が車両を所有して運行を行う上下分離方式をとっている。青森県は2011年、通学利用を進めるために野内駅を高校近くに移転し、2014年、高校や中学校近くに新駅・筒井駅を開業した。2012年、浅虫温泉駅に直売店をもうけて、「青い森鉄道」グッズやスイーツの販売、レンタサイクルを行っており、2011年に三沢駅、2013年に野辺地駅で旅行窓口をもうけ、JR券やびゅう商品を取り扱っている<sup>39)</sup>。また、向山駅では市民団体が鉄道グッズやジオラマの展示を行い、町内会が窓口になって近隣を回る無料のレンタサイクルを行っている。

加えて、2015年から、地元食材等を車内で販売しながら観光施設をめぐる「あおてつマルシェ」を年数回運行している。他に青森県では沿線市町、青い森鉄道株式会社が協議会をつくり、沿線市民団体の取り組みを助成したり、イベント等を実施している。

「IGRいわて銀河鉄道」では2003年、旅行事業部門をもうけて着地型観光コースを企画したり、沿線住民への国内外旅行の取り扱いをはじめている。2006年、青山駅、巣子駅を開業し、2009年に不動産業をはじめ、駅前で週末の朝市を行っている。2015年に駅構内にレストラン、コンビニを開業している<sup>40)</sup>。

九州新幹線では、2004年、新八代－鹿児島中央間開業時に、八代－川内間が第三セクター鉄道の「肥薩おれんじ鉄道」に移管された。

「肥薩おれんじ鉄道」は観光列車「おれんじ食堂」を走らせている<sup>41)</sup>。なお、JR九州の観光豪華列車「ななつ星」が乗り入れている。

### Ⅲ. 北海道新幹線乗客調査

#### 1. 調査方法

2016年10月、北海道新幹線開業半年後に、新函館北斗駅において北海道新幹線乗客アンケートを行った。平日と金曜日の夜・日曜日の3日間、1日上り13本、下り13本のうち、7:00~21:00に到着・出発する上り11本、下り11本が対象である（金曜日の夜は18:30~21:00に到着・出発する上り3本、下り2本）。

調査項目は回答者基本属性（性別、年代、居住地）、当日の北海道新幹線の乗車・降車時刻、降車・乗車駅、新函館北斗駅まで（から）の移動手段、乗車目的、新幹線チケットの購入先、北海道新幹線の満足度（料金、所要時間、本数・アクセス、車内設備）、北海道及び函館を訪れた回数、函館市内の宿泊、今回の旅行の訪問先、開業後の函館へのイメージ等である。

なお、新函館北斗駅ではJR普通・快速（はこだてライナー）、JR特急（スーパー北斗・北斗）等に乗継ぐことができ、新幹線発着時刻に合わせて運行されている。乗継ぎまでに時間がないことが多く、アンケートへの回答が難しかったため、乗継ぎのために向かう改札口付近で郵送用アンケートパックの配布を行った。郵送で回収された分を合わせて集計を行う。加えて、これらの乗継ぎ利用者の回答数が少ないことに配慮して分析を行う。

#### 2. 回答者基本属性

平日1037人（そのうち金曜日の夜283人）、日曜日892人、計1929人。

平日は乗車594人、降車426人。休日は乗車465人、降車411人。乗車／降車の時間帯別に見ると、平日は午前中166人、午後211人、夕方（16:00）以降571人、休日は午前中168人、午後259人、夕方（16:00）以降374人【表3.1】。

男女半数ずつであり、平日、休日で変わらない【図表3.2】。

年代を見ると60歳以上が4割近い。休日は若干、若年層が多いが、さほど変わらない【図表3.3】。



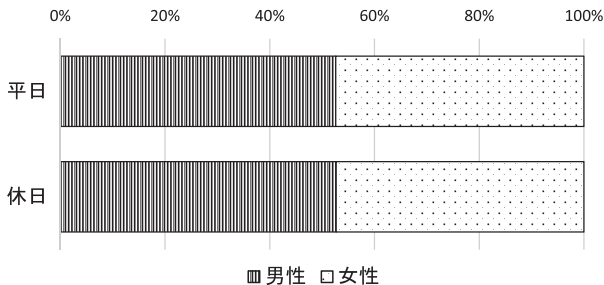
居住地は、道外が7割、海外が3%である。休日は若干、道外が多いがそれほど変わらない【図表3.4】。道内は函館市203人、北斗市、七飯町・木古内町67人、それ以外の南北海道（渡島・檜山管内）29人、札幌市114人、その他の北海道85人。それ以外の南北海道（道南：渡島・檜山管内）は鹿部町3人、森町3人、江差町3人、乙部町1人、厚沢部町9人、上ノ国町1人、せたな町2人、

表3.1 乗車／降車時間帯の回答者数

平日・休日		時間帯			合計
		午前中	午後	夕方(16:00)以降	
平日	乗車	128	122	317	567
	降車	38	89	254	381
休日	乗車	93	124	199	416
	降車	75	135	175	385
合計	乗車	221	246	516	983
	降車	113	224	429	766
	計	334	470	945	1749

図表3.2 性別

	性別		合計
	男性	女性	
平日	542	488	1030
休日	462	415	877
合計	1004	903	1907



長万部町1人、八雲町6人。その他の北海道は道央（小樽市6人、余市町3人、千歳市1人、江別市5人、北広島市1人、恵庭市1人、共和町1人、蘭越町4人、寿都町1人、伊達市2人、室蘭市13人、登別市4人、苫小牧市9人、白老町2人、平取町4人、日高町1人、岩見沢市4人、美唄市1人、滝川市1人）、道北（旭川市11人、留萌市1人、礼文町1人）、道東（帯広市1人、釧路市1人、北見市1人、網走市1人、標津町1人、遠軽町1人）。北海道全域から新幹線が利用されている。

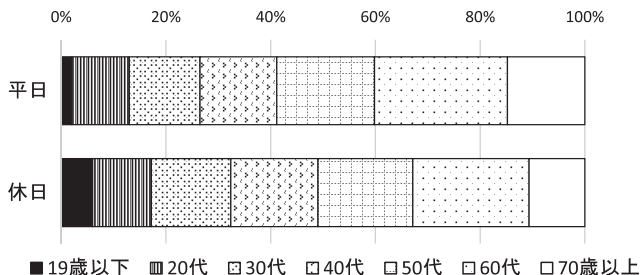
道外は青森県197人、岩手県122人、宮城県161人、それ以外の東北122人、北関東（栃木・茨城・群馬・埼玉）167人、東京都184人、神奈川県・千葉県109人、甲信越39人、甲信越以外の中部・北陸72人、近畿73人、中国・四国17人、九州・沖縄19人。九州・沖縄からも北海道新幹線が利用されている。

海外は63人であり、アメリカ、タイ、台湾、中国等である。

居住地別に男女を見ても変わらない【図表3.5】。年代を見ると海外で30代が多い以外は変わらない【図表3.6】。

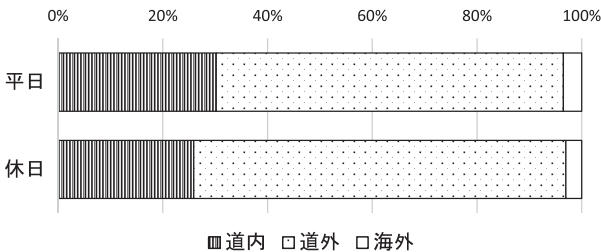
図表3.3 年代

	年 代							合計
	19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70歳以上	
平日	20	111	136	148	188	256	149	1008
休日	53	99	134	147	160	196	94	883
合計	73	210	270	295	348	452	243	1891



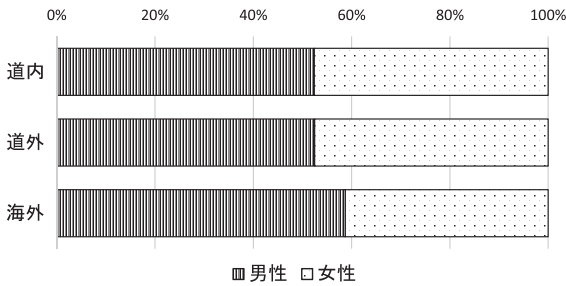
図表3.4 居住地

		平日	休日	合計
道内	函館市	85	118	203
	北斗・七飯・木古内	43	24	67
	それ以外の南北海道	23	6	29
	札幌	74	40	114
	その他の北海道	51	34	85
	計	276 28.5%	222 25.4%	498 27.0%
道外	青森	87	110	197
	岩手	57	65	122
	宮城	85	76	161
	それ以外の東北	58	64	122
	北関東	100	67	167
	東京	96	88	184
	神奈川・千葉	63	46	109
	甲信越	15	24	39
	甲信越以外の中部・北陸	39	33	72
	近畿	38	35	73
	中国・四国	13	4	17
	九州・沖縄	6	13	19
	計	657 67.8%	625 71.5%	1282 69.6%
海外	36 3.7%	27 3.1%	63 3.4%	
合計	969 100.0%	874 100.0%	1843 100.0%	



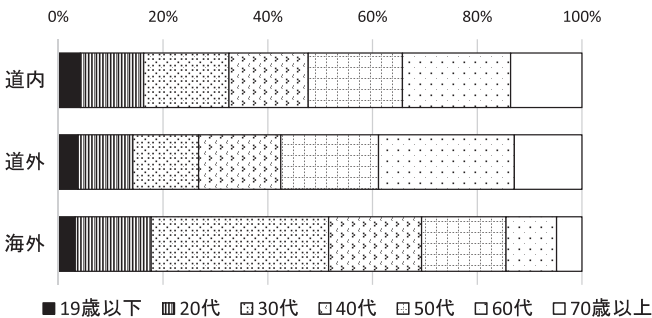
図表3.5 居住地別、性別

		性別		合計
		男性	女性	
居住地	道内	281	255	536
	道外	686	621	1307
	海外	37	26	63
合計		1004	902	1906



図表3.6 居住地別、年代

		年代							合計
		19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70歳以上	
居住地	道内	22	64	86	80	95	109	72	528
	道外	49	136	163	204	243	337	168	1300
	海外	2	9	21	11	10	6	3	62
合計		73	209	270	295	348	452	243	1890



### 3. 北海道新幹線の利用状況

新函館北斗駅以外の新幹線利用駅は、「東京駅」473人(27.3%)、「上野駅」29人(1.5%)、「大宮駅」193人(11.1%)、「仙台駅」316人(18.2%)、「盛岡駅」133人(7.7%)、「八戸駅」40人(2.3%)、「新青森駅」509人(29.4%)、その他41人(2.4%)。「新青森駅」、「東京駅」がそれぞれ3割である。その他は「古川駅」8人、「くりこま高原駅」1人、「一ノ関駅」1人、「水沢江刺駅」1人、「北上駅」4人、「二戸駅」2人、「七戸十和田駅」5人、「奥津軽いまべつ駅」9人、「木古内駅」7人である。平日と休日変わらない【図表3.7】。

居住地別に見ると、道内の人は様々なところに出かけている。道外の方は近郊の新幹線駅を利用しているが、他をまわってから北海道を訪れている場合があり、必ずしも利用駅は近郊とは限らない【表3.8】。

新函館北斗駅の乗車／降車の時間帯別に見ると、平日の午前中の乗車は北海道の人が多く、「新青森駅」と「仙台駅」へ行っている。降車は東北の人が

図表3.7 新函館北斗駅以外の北海道・東北新幹線利用駅

	新函館北斗駅以外の北海道・東北新幹線利用駅								合計
	東京駅	上野駅	大宮駅	仙台駅	盛岡駅	八戸駅	新青森駅	その他	
平日	236	8	114	152	55	28	289	23	905
休日	237	21	79	164	78	12	220	18	829
合計	473	29	193	316	133	40	509	41	1734

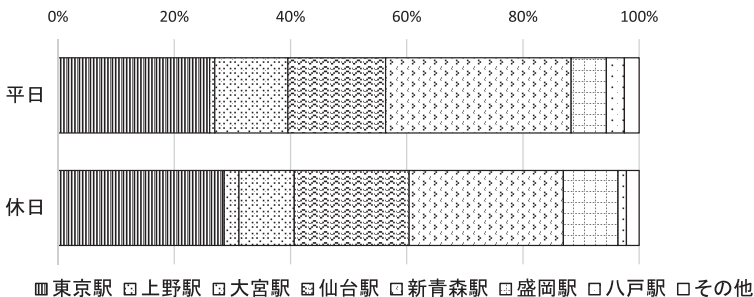


表3.8 居住地別、新函館北斗駅以外の北海道・東北新幹線利用駅

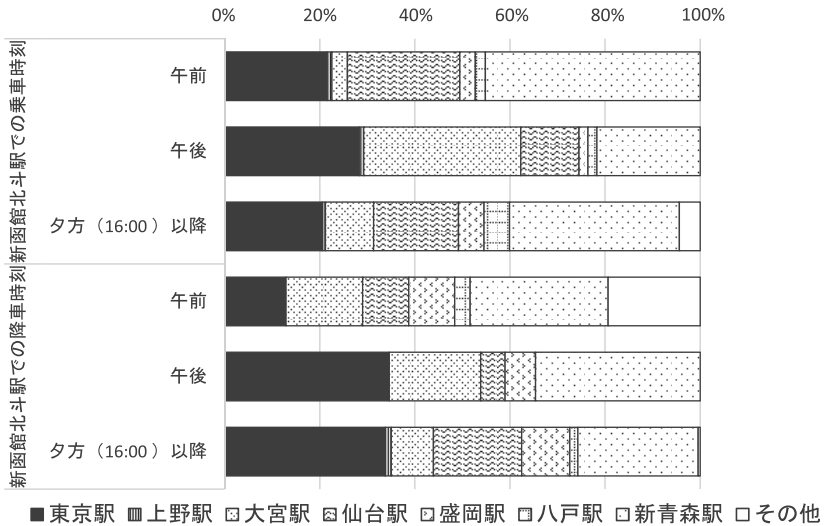
	利用駅								合計
	東京駅	上野駅	大宮駅	仙台駅	盛岡駅	八戸駅	新青森駅	その他	
道内	91	12	32	78	29	14	202	6	464
函館市	37	3	11	42	8	4	81	0	186
北斗・七飯・木古内	22	0	4	17	4	2	10	2	61
それ以外の南北海道	12	2	2	3	1	2	7	0	29
札幌	16	0	9	6	8	2	64	2	107
その他の北海道	4	7	6	10	8	4	40	2	81
道外	339	15	151	227	101	23	260	35	1151
青森	1	0	0	2	0	16	157	12	188
岩手	0	0	0	9	74	1	6	6	96
宮城	1	0	1	123	5	0	9	8	147
それ以外の東北	3	0	3	67	8	0	28	0	109
北関東	23	4	107	9	1	1	12	0	157
東京	140	9	5	5	2	1	9	1	172
神奈川・千葉	68	1	3	4	5	2	11	3	97
甲信越	8	0	17	4	0	0	7	0	36
甲信越以外の中部・北陸	41	0	12	0	2	1	5	0	61
近畿	38	1	1	3	3	1	12	5	64
中国・四国	5	0	1	1	1	0	4	0	12
九州・沖縄	11	0	1	0	0	0	0	0	12
海外	27	1	2	3	1	2	15	0	51
合計	457	28	185	308	131	39	477	41	1666

多くやって来ている。午後の乗車は関東の人が多く、「東京駅」や「大宮駅」へ帰っている。夕方以降の乗車は東北の人が多く、「新青森駅」等へ帰って行っている。降車は北海道の人が多く、「東京駅」、「仙台駅」から帰ってきている【図表3.9、10】。

休日も平日と同様に、午前中の乗車は北海道の人が多く、「東京駅」へ行く人が多い。降車は東北の人が多く、「新青森駅」から来ている人が多い。午後

図表3.9 新函館北斗駅での乗車／降車時間帯別、新函館北斗駅以外の北海道・東北新幹線利用駅（平日）

		新函館北斗駅以外の北海道・東北新幹線利用駅								合計
		東京駅	上野駅	大宮駅	仙台駅	盛岡駅	八戸駅	新青森駅	その他	
新函館北斗駅での乗車時刻	午前	20	1	3	22	3	2	42	0	93
	午後	30	1	35	13	2	2	23	0	106
	夕方(16:00)以降	61	2	30	53	16	16	106	13	297
新函館北斗駅での降車時刻	午前	4	0	5	3	3	1	9	6	31
	午後	27	0	15	4	5	0	27	0	78
	夕方(16:00)以降	80	3	21	44	24	4	60	1	237

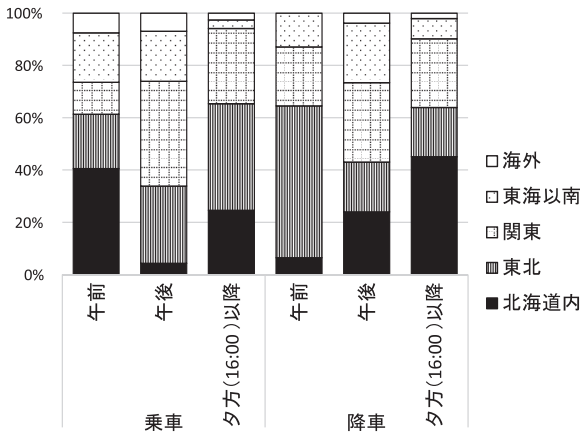


の降車は「東京駅」から来る人が多く、東海以南が増える。夕方以降の乗車は東北の人が多く、「仙台駅」へ帰る人が増える。降車は北海道の人が多く、各地から帰ってきている【図表3.11、12】。

主な乗車目的は、観光1183人(62.3%)、仕事352人(18.5%)、帰省111人(5.8%)、

図表3.10 新函館北斗駅での乗車／降車時間帯別、利用者の居住地（平日）

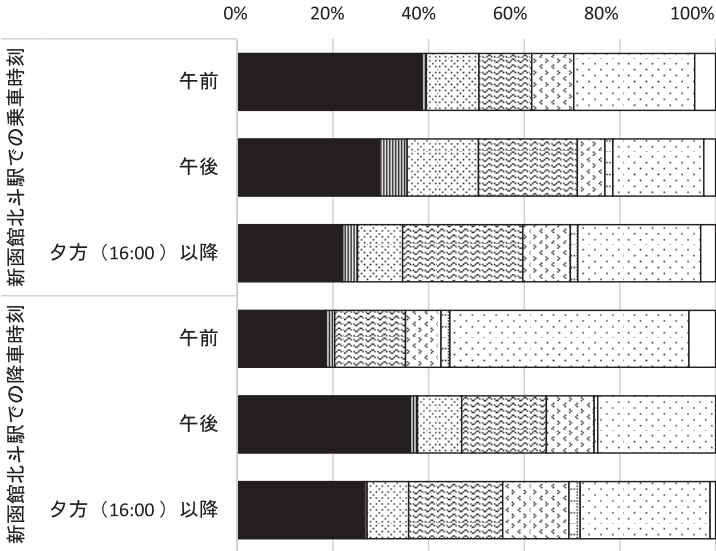
		乗車			降車		
		午前	午後	夕方 (16:00) 以降	午前	午後	夕方 (16:00) 以降
北海道	函館市	15	3	27	0	0	32
	北斗・七飯・木古内	8	0	11	1	0	21
	それ以外の南北海道	4	0	5	0	1	11
	札幌	6	2	23	0	10	26
	その他の北海道	10	0	10	1	8	20
東北	青森	3	3	54	6	3	12
	岩手	12	7	16	5	4	9
	宮城	3	11	34	5	1	20
	それ以外の東北	4	13	22	2	7	5
関東	北関東	2	24	32	3	14	19
	東京	3	15	44	2	3	24
	神奈川・千葉	8	7	13	2	7	21
東海以南	甲信越	4	7	1	0	0	0
	甲信越以外の中部・北陸	6	11	2	0	13	3
	近畿	3	2	5	3	5	14
	中国・四国	6	2	2	0	0	1
	九州・沖縄	1	0	0	1	0	1
海外		8	8	8	0	3	5





図表3.11 新函館北斗駅での乗車／降車時間帯別、新函館北斗駅以外の北海道・東北新幹線利用駅（休日）

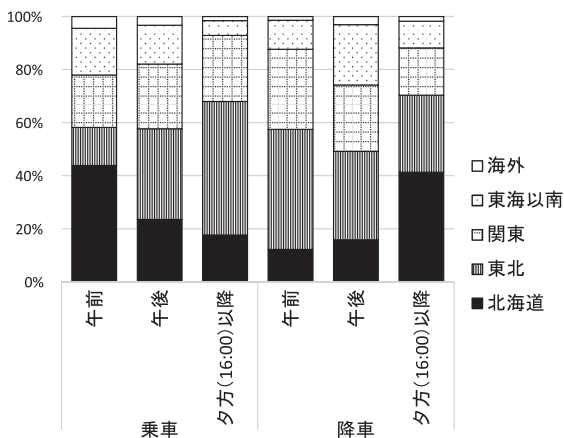
		新函館北斗駅以外の北海道・東北新幹線利用駅								合計
		東京駅	上野駅	大宮駅	仙台駅	盛岡駅	八戸駅	新青森駅	その他	
新函館北斗駅での乗車時刻	午前	35	1	10	10	8	0	23	4	91
	午後	36	7	18	25	7	2	23	3	121
	夕方(16:00)以降	42	6	18	48	19	3	49	6	191
新函館北斗駅での降車時刻	午前	10	1	0	8	4	1	27	3	54
	午後	47	2	12	23	13	1	32	0	130
	夕方(16:00)以降	46	1	15	34	24	4	47	2	173



■東京駅 ■上野駅 ▨大宮駅 ▩仙台駅 ▪盛岡駅 ▫八戸駅 ▬新青森駅 □その他

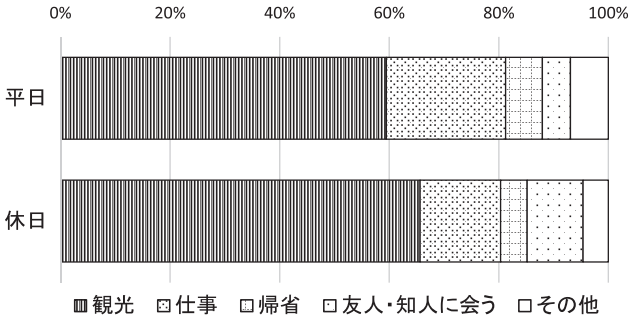
図表3.12 新函館北斗駅での乗車／降車時間帯別、利用者の居住地（休日）

		乗車			降車		
		午前	午後	夕方 (16:00) 以降	午前	午後	夕方 (16:00) 以降
北海道	函館市	25	15	25	6	5	37
	北斗・七飯・木古内	8	3	3	0	2	3
	それ以外の北海道	0	1	2	0	1	2
	札幌	3	5	3	2	7	16
	その他の北海道	4	5	2	1	6	12
東北	青森	4	12	38	16	14	14
	岩手	7	6	13	6	12	15
	宮城	1	12	31	8	9	9
	それ以外の東北	1	12	17	3	9	11
関東	北関東	6	13	17	4	9	9
	東京	6	4	24	12	16	17
	神奈川・千葉	6	13	8	6	8	4
東海以南	甲信越	3	9	2	2	6	1
	甲信越以外の中部・北陸	5	6	3	1	12	4
	近畿	8	2	3	1	9	8
	中国・四国	0	0	1	1	0	1
	九州・沖縄	0	1	2	3	3	3
海外		4	4	3	1	4	3



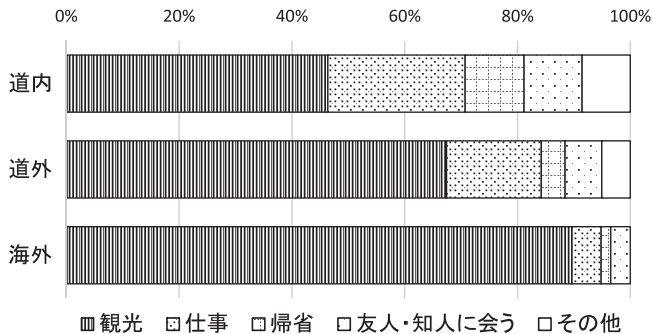
図表3.13 主な乗車目的

	主な乗車目的					合計
	観光	仕事	帰省	友人・知人に会う	その他	
平日	612	224	69	53	71	1029
休日	571	128	42	89	40	870
合計	1183	352	111	142	111	1899



図表3.14 居住地別、主な乗車目的

		乗車目的					合計
		観光	仕事	帰省	友人・知人に会う	その他	
居住地	道内	244	128	55	54	45	526
	道外	886	221	55	86	66	1314
	海外	52	3	1	2	0	58
合計		1182	352	111	142	111	1898



友人・知人に会う142人(7.5%)、その他111人(5.8%)。観光が6割である。その他には冠婚葬祭25人、コンサート・スポーツ観戦18人、親類宅の訪問13人、引越4人、通院3人等があった。

休日に若干、観光が増えて、仕事が減るが、あまり変わらない【図表3.13】。

居住地別に見ると、道内で観光が半数、仕事が1/4である。道内の人には仕事にも利用されている。道外で7割、海外で9割が観光である【図表3.14】。

新函館北斗駅まで(から)の主な移動手段は、函館までのJR普通・快速(はこだてライナー) 793人(42.1%)、札幌までのJR特急(スーパー北斗・北斗) 352人(18.7%)、路線バス56人(3.0%)、ツアーバス177人(9.4%)、レンタカー133人(7.1%)、タクシー111人(5.9%)、乗用車(送迎あり)130人(6.9%)、乗用車(駐車場利用)116人(6.2%)、その他15人(0.8%)。4割がJR普通・快速(はこだてライナー)であり、2割がJR特急(スーパー北斗・北斗)である。駐車場利用の乗用車は6%であった。ただし、JR普通・快速(はこだてライナー)、JR特急(スーパー北斗・北斗)は乗り継ぎ利用のためアンケートへの回答が難しく、実際の割合よりも少なくなっていることが考えられる。JR普通・快速(はこだてライナー)、JR特急(スーパー北斗・北斗)の乗り換え利用は合わせて6割より多く、新函館北斗駅でJR以外を利用する人は4割に満たない。その他には徒歩があった。

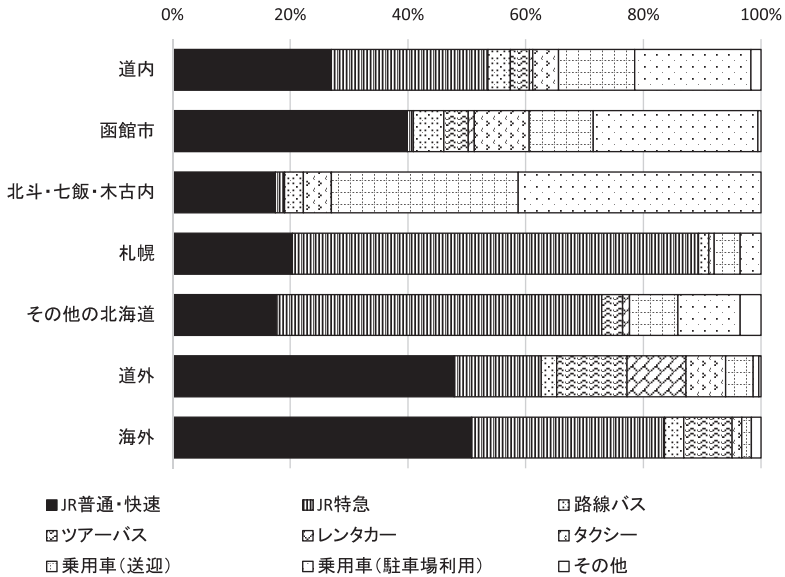
居住地別に見ると、函館市は4割がJR普通・快速(はこだてライナー)であり、3割が駐車場利用の乗用車である。新幹線沿線の北斗市・七飯町・木古内町は3割が乗用車の送迎であり、3割が駐車場利用の乗用車である。札幌、その他の北海道は6~7割がJR特急(スーパー北斗・北斗)である。

道外・海外は半数がJR普通・快速(はこだてライナー)であり、JR特急(スーパー北斗・北斗)、ツアーバス等となっている【図表3.15】。

新幹線チケットの購入手段は、ネット予約505人(26.8%)、券売機・JRみどりの窓口(ネット予約なし)684人(36.2%)、旅行代理店589人(31.2%)、その他32人(1.7%)、自分でしていないのでわからない77人(4.1%)。券売機・

図表3.15 新函館北斗駅まで(から)の主な移動手段

	新函館北斗駅以外の北海道・東北新幹線利用駅								合計	
	JR普通・快速	JR特急	路線バス	ツアーバス	レンタカー	タクシー	乗用車(送迎)	乗用車(駐車場利用)		その他
道内	142	140	20	17	3	23	68	104	9	526
函館市	77	2	10	8	2	18	21	54	1	193
北斗・七飯・木古内	11	1	2	0	0	3	20	26	0	63
札幌	23	78	2	0	0	1	5	4	0	113
その他の北海道	15	47	0	3	1	0	7	9	3	85
道外	620	192	34	155	130	87	61	12	5	1296
海外	31	20	2	5	0	1	1	0	1	61
合計	793	352	56	177	133	111	130	116	15	1883



JRみどりの窓口(ネット予約なし)が最も多く、旅行代理店、ネット予約が続く。割引があるネット予約は1/4程度である。

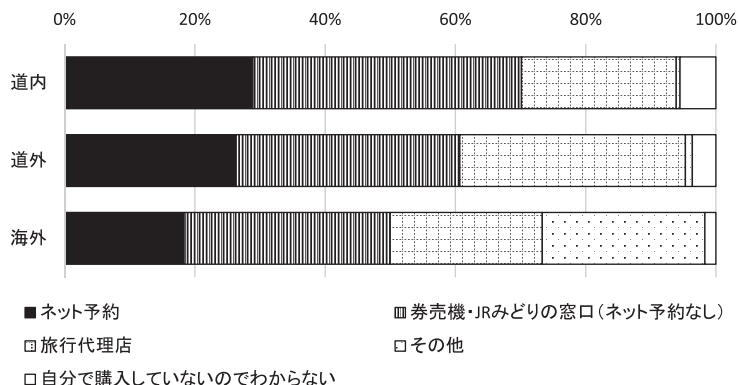
居住地別に見てもあまり変わらない【図表3.16】。海外の「その他」は海外観光客向けの JAPAN RAIL PASS であり、1～3週間、定額料金で新幹線を含む鉄道、バス、フェリーに乗ることができるものである。

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旅行した」1020人(54.9%)、「北海道新幹線がなくても旅行した」687人(37.0%)、「わからない」152人(8.2%)。半数以上が「北海道新幹線が開業したから旅行した」と回答している。

主な乗車目的が観光の人に限って居住地別に見ると、海外は低くなってい

図表3.16 新幹線チケットの購入先

		チケットの購入先					合計
		ネット予約	券売機・JRみどりの窓口(ネット予約なし)	旅行代理店	その他	自分で購入していないのでわからない	
居住地	道内	152	217	125	3	29	528
	道外	342	447	450	14	47	1298
	海外	11	19	14	15	1	60
合計		505	683	589	32	77	1886



るが、道内と道外で変わらない【図表3.17】。

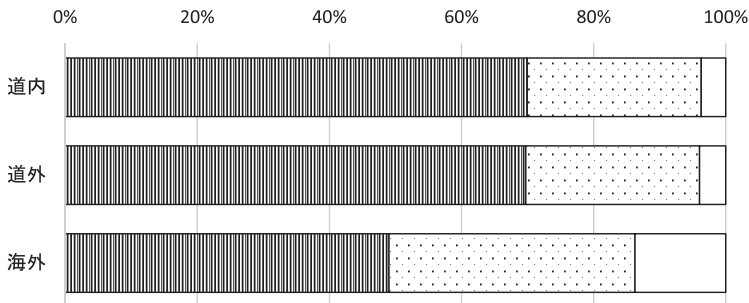
主な乗車目的が観光の人に限って年代別に見ると、年代があがるほど「北海道新幹線が開業したから旅行した」多くなっている【図表3.18】。

今回、往復ともに新幹線を利用するか(したか)尋ねると、「往復ともに北海道新幹線を利用」1537人(85.8%)、「片道はフェリー利用」49人(2.7%)、「片道は飛行機利用」206人(11.5%)。9割近くが「往復ともに北海道新幹線を利用」している。「片道は飛行機利用」の人の利用空港は新千歳空港46人、函館空港33人、旭川空港2人等である。

居住地別に見ると、「往復ともに北海道新幹線」は道内で500人中462人(92.4%)、道外で1238人中1035人(83.6%)、海外の53人中39人(73.6%)。北海道で多く、海外で少なくなる。

図表3.17 北海道新幹線の開業の影響（主な乗車目的が観光の人）

		北海道新幹線の開業の影響			合 計
		北海道新幹線が開業したから旅行した	北海道新幹線がなくても旅行した	わからない	
居住地	道内	170	64	9	243
	道外	615	232	35	882
	海外	25	19	7	51
合 計		810	315	51	1176



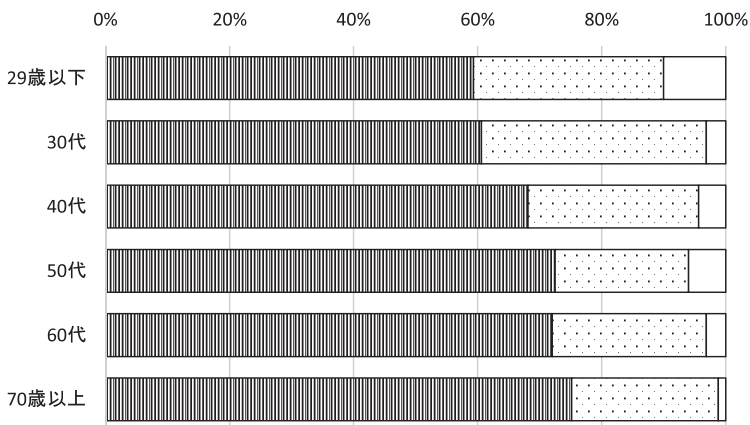
■ 北海道新幹線が開業したから旅行した □ 北海道新幹線がなくても旅行した ◻ わからない

詳細に見ると、「往復ともに北海道新幹線」は道内で函館市186人中169人(90.9%)、北斗市・七飯町・木古内町62人中62人(100.0%)、それ以外の北海道28人中28人(100.0%)、札幌市109人中98人(89.9%)、その他の北海道74人中68人(91.9%)。9～10割である。

道外で東北562人中526人(93.6%)、北関東(群馬・栃木・茨城・埼玉)159人

図表3.18 年代別、北海道新幹線開業の影響

		北海道新幹線の開業の影響			合 計
		北海道新幹線が開業したから旅行した	北海道新幹線がなくても旅行した	わからない	
年代	29歳以下	89	46	15	150
	30代	97	58	5	160
	40代	109	44	7	160
	50代	145	43	12	200
	60代	229	79	10	318
	70歳以上	127	40	2	169
合 計		796	310	51	1157



■ 北海道新幹線が開業したから旅行した □ 北海道新幹線がなくても旅行した ○ わからない



中132人(83.0%)、南関東(東京・神奈川・千葉)275人中204人(74.2%)、東海以南211人中152人(72.0%)。東北で高く、南関東、東海以南でやや低くなる。

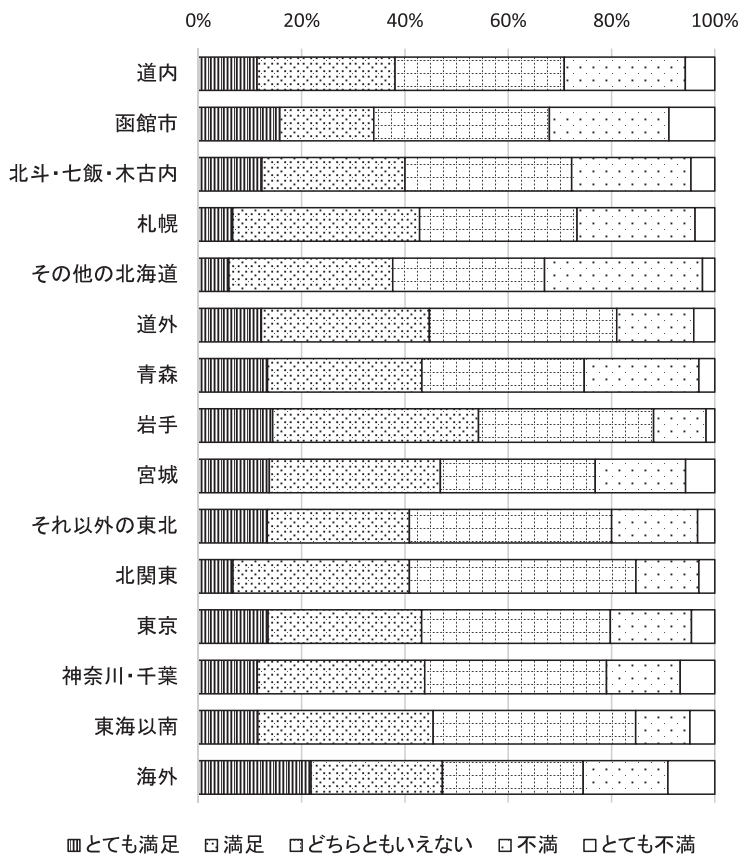
#### 4. 北海道新幹線の満足度

北海道新幹線の満足度を尋ねると、料金について、「とても満足」229人(12.3%)、「満足」573人(30.7%)、「どちらともいえない」655人(35.0%)、「不満」325人(17.4%)、「とても不満」87人(4.7%)。「とても満足」と「満足」を合わせると4割である。

居住地別に見ると、函館市の満足度が若干低く、岩手県の満足度若干高い【図表3.19】。

図表3.19 料金の満足度

	料 金					合計
	とても満足	満 足	どちらともいえない	不 満	とても不満	
道内	91	12	32	78	29	464
函館市	37	3	11	42	8	186
北斗・七飯・木古内	22	0	4	17	4	61
札幌	16	0	9	6	8	107
その他の北海道	4	7	6	10	8	81
道外	339	15	151	227	101	1151
青森	1	0	0	2	0	188
岩手	0	0	0	9	74	96
宮城	1	0	1	123	5	147
それ以外の東北	3	0	3	67	8	109
北関東	23	4	107	9	1	157
東京	140	9	5	5	2	172
神奈川・千葉	68	1	3	4	5	97
東海以南	8	0	17	4	0	36
海外	27	1	2	3	1	51
合計	457	28	185	308	131	1666



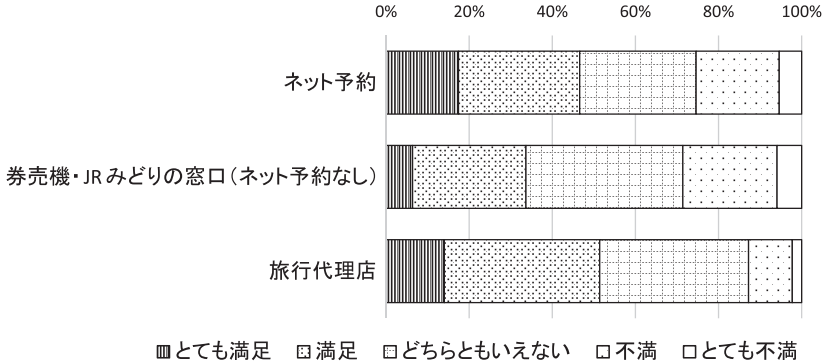
チケットの購入先で見ると、旅行代理店の満足度が高く、券売機・JRみどりの窓口(ネット予約なし)が若干低くなっている【図表3.20】。

北海道新幹線開業の影響で「北海道新幹線が開業したから旅行した」人は、「北海道新幹線がなくても旅行した」人よりも若干満足度が高くなっている。

所要時間について、「とても満足」340人(18.3%)、「満足」863人(46.4%)、「どちらともいえない」417人(22.4%)、「不満」213人(11.5%)、「とても不満」27人(1.5%)。「とても満足」と「満足」を合わせると6割である。

図表3.20 チケットの購入先別、料金の満足度

		料 金					合計
		とても満足	満足	どちらともいえない	不満	とても不満	
チケットの購入先	ネット予約	91	12	32	78	29	464
	券売機・JRみどりの窓口（ネット予約なし）	37	3	11	42	8	186
	旅行代理店	22	0	4	17	4	61



居住地別に見ると青森県と青森県・岩手県・宮城県以外の東北の満足度が若干高く、宮城県の満足度が若干低い【図表3.21】。

新函館北斗駅以外の新幹線利用駅で見ると、新青森駅の利用者の満足度が若干高い【図表3.22】。

北海道新幹線開業の影響で「北海道新幹線が開業したから旅行した」、「北海道新幹線がなくても旅行した」で満足度に差は見られない。

本数・アクセスについて、「とても満足」246人(13.3%)、「満足」777人(42.1%)、「どちらともいえない」562人(30.5%)、「不満」228人(12.4%)、「とても不満」31人(1.7%)。「とても満足」と「満足」を合わせると6割近い。

居住地別に見ると、道内の方が道外よりも若干、満足度が高い。道外であ

れば東北の満足度が最も高く、遠方になっていくほど、若干下がっていく傾向が見られる【図表3.23】。

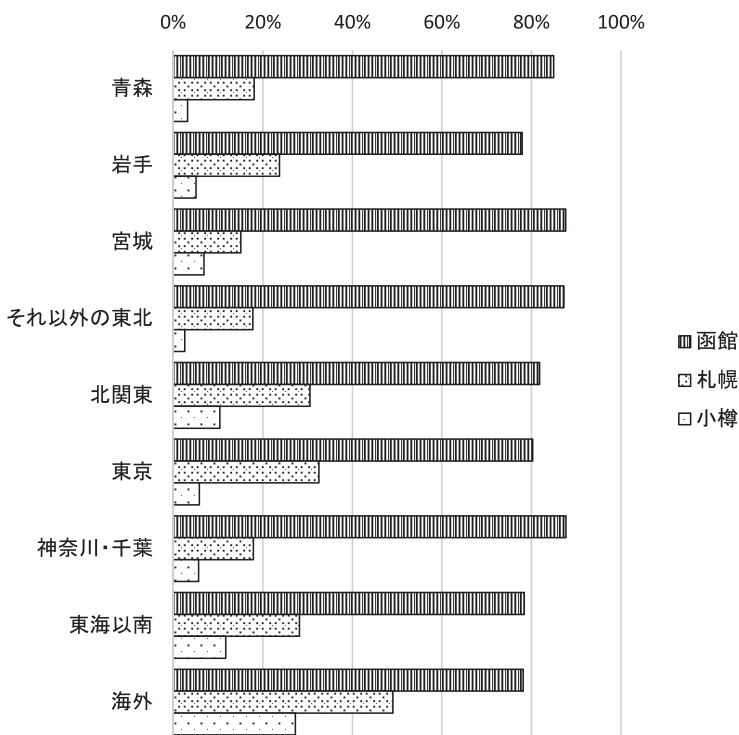
新函館北斗駅の乗車／降車時間帯で見ると、午後の乗車で満足度が低くなっている【図表3.24】。これは居住地別に見ても変わらない。午後の新函館北斗駅発が12:44、13:35、14:44の3本だけであり、道内、道外の双方が満足していないことがわかる。

北海道新幹線開業の影響で「北海道新幹線が開業したから旅行した」、「北海道新幹線がなくても旅行した」で満足度に差は見られない。

車内設備について、「とても満足」524人(28.7%)、「満足」896人(49.1%)、「どちらともいえない」328人(18.0%)、「不満」67人(3.7%)、「とても不満」11人(0.6%)。「とても満足」と「満足」を合わせると8割近い。

図表3.21 所要時間の満足度

	所要時間					合計
	とても満足	満足	どちらともいえない	不満	とても不満	
道内	112	234	116	53	9	524
函館市	49	76	46	24	5	200
北斗・七飯・木古内	16	26	18	4	2	66
札幌	12	57	17	17	2	105
その他の北海道	19	43	18	5	0	85
道外	210	604	295	156	16	1281
青森	43	98	37	14	1	193
岩手	32	47	24	12	3	118
宮城	18	62	47	28	2	157
それ以外の東北	19	71	18	13	0	121
北関東	18	80	41	23	1	163
南関東	47	118	70	40	7	282
東海以南	29	112	48	22	2	213
海外	18	25	6	4	2	55
合計	340	863	417	213	27	1860



居住地別に見ると、海外で「とても満足」が多くなっている【図表3.25】。

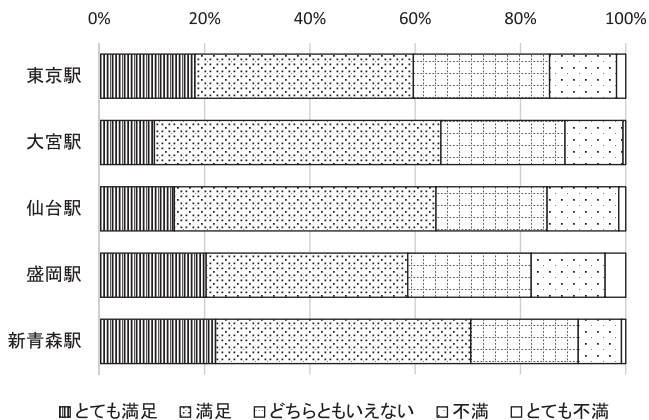
男女別、年代別に見ても差は見られない。

北海道新幹線開業の影響で「北海道新幹線が開業したから旅行した」、「北海道新幹線がなくても旅行した」で満足度に差は見られない。

なお、料金、所要時間、本数・アクセス、車内設備はすべて互いに関係が見られ、例えば料金の満足度が低い人は、所要時間、本数・アクセス、車内設備の満足度が低い傾向が見られる。

図表3.22 新函館北斗駅以外の北海道・東北新幹線利用駅別、所要時間の満足度

		所要時間					合計
		とても満足	満足	どちらともいえない	不満	とても不満	
利用駅	東京駅	83	189	118	58	8	456
	上野駅	3	11	7	6	2	29
	大宮駅	20	104	45	21	1	191
	仙台駅	44	153	65	42	4	308
	盛岡駅	26	49	30	18	5	128
	八戸駅	13	18	7	2	0	40
	新青森駅	108	237	100	40	4	489
	その他	12	15	6	8	0	41
合計		309	776	378	195	24	1682



## 5. 北海道及び函館への旅行

道外及び海外の人が、北海道を訪れた回数は「今回はじめて」279人(21.3%)、「2～3回目」393人(30.3%)、「4回目以上」638人(48.7%)。半数が「4回目以上」である。

道外は半数が「4回目以上」である。海外は6割が「今回はじめて」であるが、「4回目以上」も2割近い【図表3.26】。

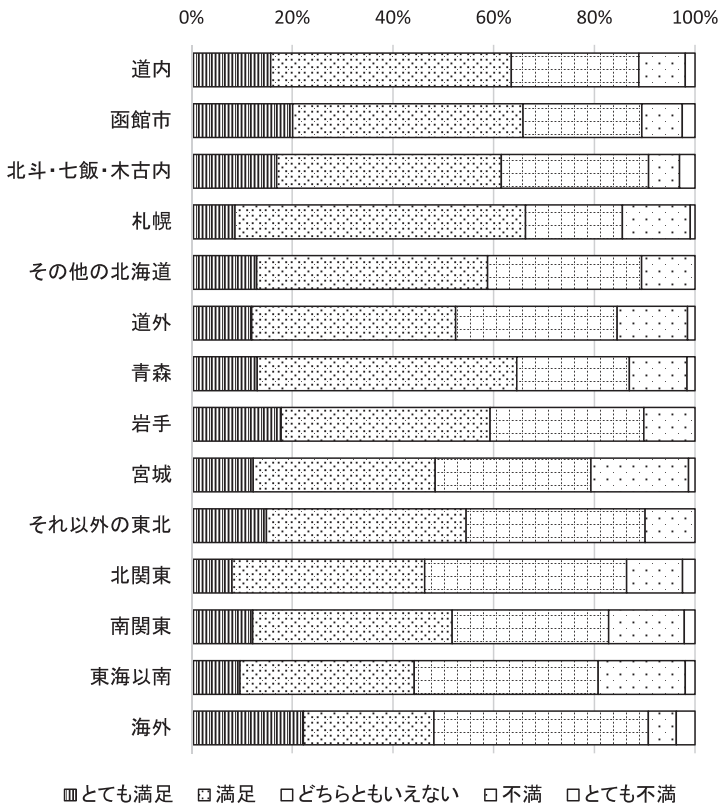
観光目的の道外の人で、北海道を訪れた回数別に北海道新幹線開業の影響を見ると「今回はじめて」の人で「北海道新幹線が開業したから旅行した」が多くなっている【図表3.27】。

道外及び海外の人が、函館を訪れた回数は「今回はじめて、または訪れたことがない」429人(33.5%)、「2～3回目」425人(33.2%)、「4回目以上」427人(33.3%)。「4回目以上」が3割、「今回はじめて、または訪れたことがない」も3割である。なお、「または訪れたことがない」は、新函館北斗駅が函館ではなく、そこから函館へ行かずに札幌等へ向かう人があるためである。

道外の人には3割が「4回目以上」であり、「今回はじめて、または訪れたことがない」も3割ある。海外の人には「今回はじめて、または訪れたことがない」が7割である【図表3.28】。

図表3.23 本数・アクセスの満足度

	本数・アクセス					合計
	とても満足	満足	どちらともいえない	不満	とても不満	
道内	82	249	132	48	10	521
函館市	40	91	47	16	5	199
北斗・七飯・木古内	11	29	19	4	2	65
札幌	9	60	20	14	1	104
その他の北海道	11	39	26	9	0	85
道外	152	514	407	177	19	1269
青森	25	99	43	22	3	192
岩手	21	49	36	12	0	118
宮城	19	56	48	30	2	155
それ以外の東北	18	48	43	12	0	121
北関東	13	62	65	18	4	162
南関東	34	111	87	42	6	280
東海以南	20	72	76	36	4	208
海外	12	14	23	3	2	54
合計	246	777	562	228	31	1844



北海道を訪れた回数との関係を見ると、これまでに北海道を訪れたことがある人の8割が、これまでも函館を訪れていた【表3.29】。

道外及び海外の人の1220人中873人(71.6%)が函館市内で宿泊する道外の1168人中838人(71.7%)、海外の52人中35人(67.3%)が函館市内で宿泊する。

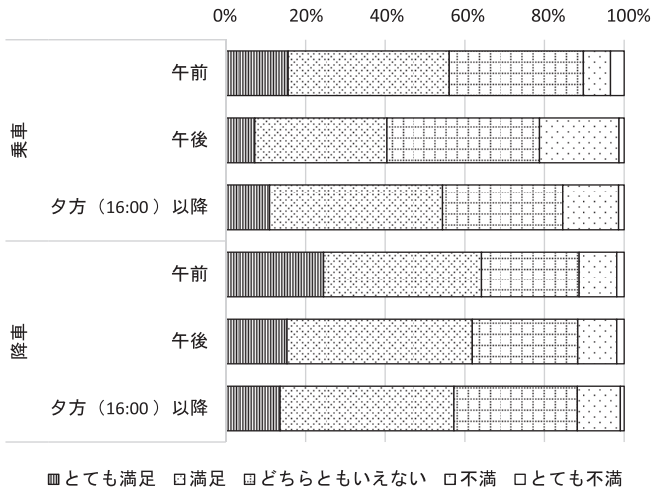
函館で宿泊する人の宿泊数は、道外の人で「1泊」493人、「2～3泊」286人、「4泊以上」21人。6割が1泊である。海外の人を見ると「1泊」17人、「2～3泊」18人、「4泊以上」0人である。半数が1泊である。

平日の乗車では408人中291人(71.3%)、降車では216人中153人(70.8%)が



図表3.24 新函館北斗駅の乗車／降車の時間帯別、本数・アクセスの満足度

		本数・アクセス					合計
		とても満足	満足	どちらともいえない	不満	とても不満	
乗車	午前	32	83	69	14	7	205
	午後	17	78	90	47	3	235
	夕方(16:00)以降	54	214	149	69	7	493
降車	午前	26	42	26	10	2	106
	午後	33	100	57	21	4	215
	夕方(16:00)以降	58	186	132	46	4	426

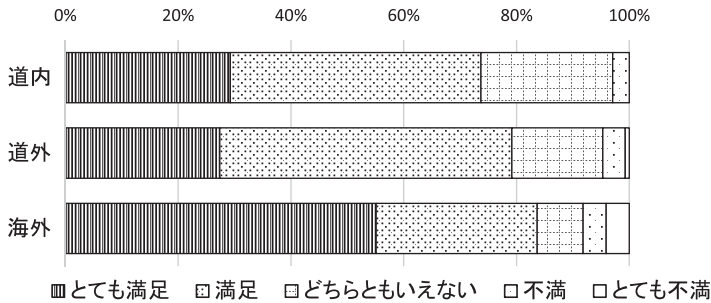


函館市内で宿泊していた。休日の乗車では310人中241人(77.7%)、降車では268人中176人(65.7%)が函館市内で宿泊していた。休日の乗車で宿泊した人が多く、降車で宿泊した人が少なくなっている。休日は日曜日であったことから、函館市内に前泊した人が日曜日に北海道から各地に戻っており、逆に、北海道の人が各地から自宅に帰ったものと考えられる。

道外及び海外の人の今回の旅行での訪問先は、1301人の複数回答で、函館1079人(82.9%)、札幌319人(24.5%)、小樽99人(7.6%)、江差24人(1.8%)、松

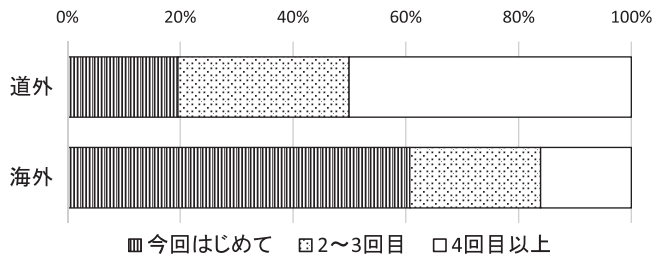
図表3.25 車内設備の満足度

		車内設備					合計
		とても満足	満足	どちらともいえない	不満	とても不満	
居住地	道内	149	227	121	14	0	511
	道外	347	655	203	51	9	1265
	海外	27	14	4	2	2	49
合計		523	896	328	67	11	1825



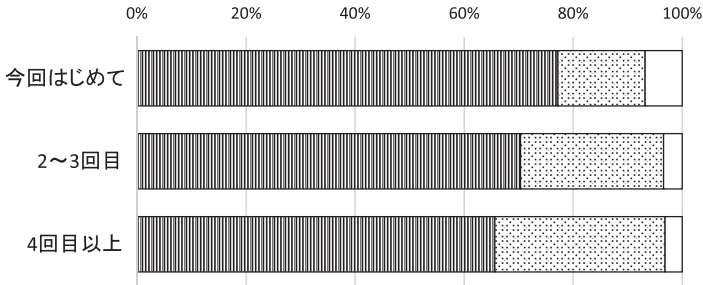
図表3.26 北海道を訪れた回数

		北海道を訪れた回数			合計
		今回はじめて	2~3回目	4回目以上	
居住地	道外	245	380	626	1251
	海外	34	13	9	56



図表3.27 観光目的の道外の人北海道を訪れた回数別、北海道新幹線開業の影響

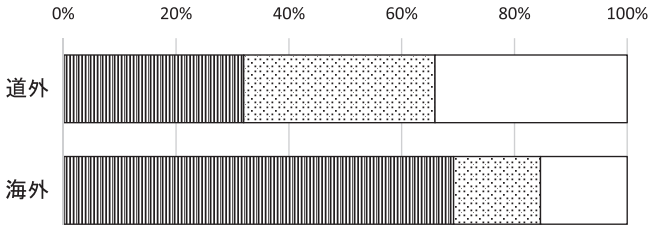
		北海道新幹線開業の影響			合計
		北海道新幹線 が開業したから 旅行した	北海道新幹線 がなくても旅行 した	わからない	
北海道 を訪れた 回数	今回はじめて	159	33	14	206
	2～3回目	185	69	9	263
	4回目以上	252	120	12	384



■ 北海道新幹線が開業したから旅行した □ 北海道新幹線がなくても旅行した ○ わからない

図表3.28 函館を訪れた回数

		函館を訪れた回数			合計
		今回はじめて または訪れた ことがない	2～3回目	4回目以上	
居住地	道外	393	417	418	1228
	海外	36	8	8	52



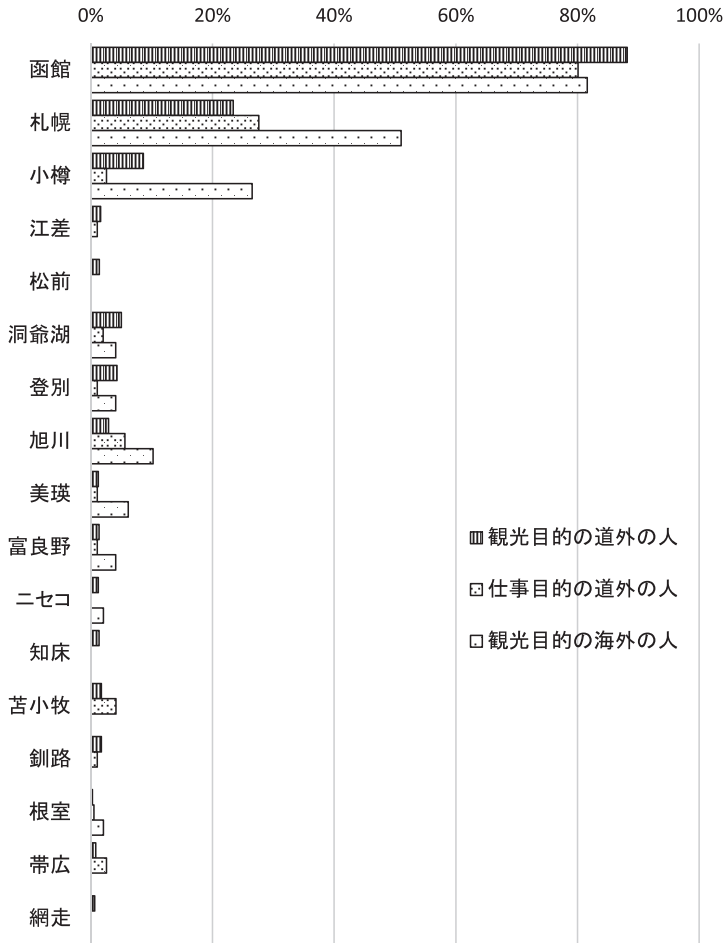
■ 今回はじめてまたは訪れたことがない □ 2～3回目 ○ 4回目以上

表3.29 北海道を訪れた回数と函館を訪れた回数

		函館を訪れた回数			合計
		今回はじめて または訪れた ことがない	2～3回目	4回以上	
北海道 を訪れた 回数	今回はじめて	254 100.0%			254 100.0%
	2～3回目	124 34.1%	240 65.9%		364 100.0%
	4回目以上	51 8.1%	176 28.0%	401 63.9%	628 100.0%

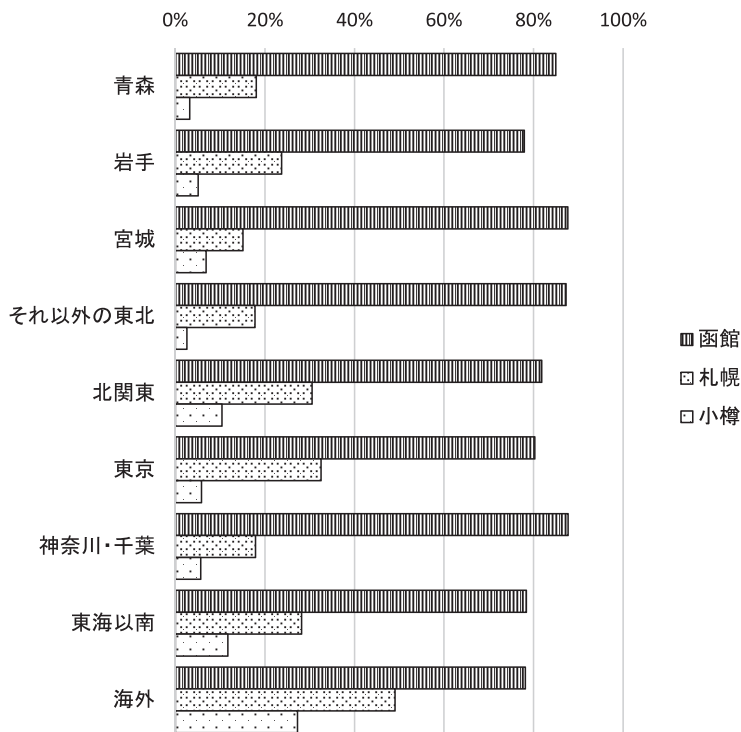
図表3.30 今回の旅行の訪問先

		居住地		
		観光目的の道外の 人 (n=836)	仕事目的の道外の 人 (n=196)	観光目的の海外の 人 (n=49)
今回の旅行 の訪問先	函館	737	157	40
	札幌	196	54	25
	小樽	72	5	13
	江差	13	2	0
	松前	12	0	0
	洞爺湖	42	4	2
	登別	36	2	2
	旭川	24	11	5
	美瑛	10	2	3
	富良野	11	2	2
	ニセコ	10	0	1
	知床	11	0	0
	苫小牧	14	8	0
	釧路	14	2	0
	根室	2	1	1
	帯広	7	5	0
網走	5	0	0	



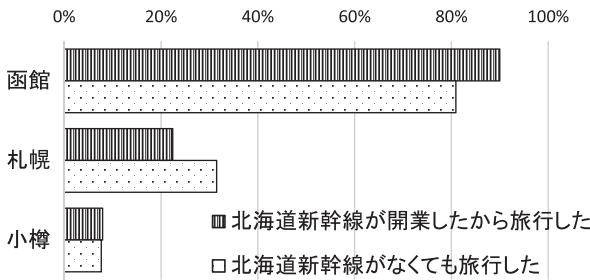
図表3.31 居住地別、今回の旅行の訪問先

		今回の旅行の訪問先		
		函館	札幌	小樽
東北	青森 (n=187)	159	34	6
	岩手 (n=119)	92	28	6
	宮城 (n=146)	128	22	10
	それ以外の東北 (n=118)	103	21	3
関東	北関東 (n=154)	126	47	16
	東京 (n=173)	139	56	10
	神奈川・千葉 (n=106)	93	19	6
東海以南 (n=213)		167	60	25
海外 (n=43)		43	27	15



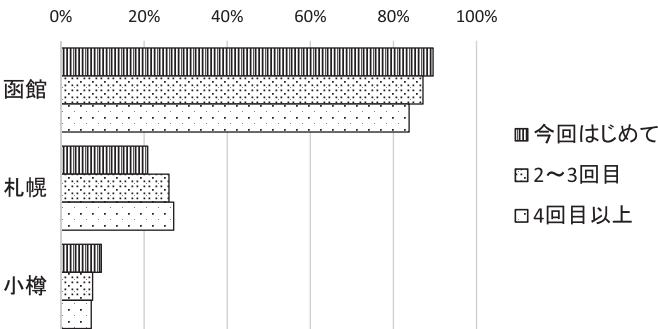
図表3.32 北海道新幹線開業の影響別、今回の旅行の訪問先

		北海道新幹線開業の影響	
		北海道新幹線が開業したから旅行した (n=718)	北海道新幹線がなくても旅行した (n=419)
今回の旅行の訪問先	函館	646	339
	札幌	161	132
	小樽	57	32



図表3.33 北海道を訪れた回数別、今回の旅行の訪問先

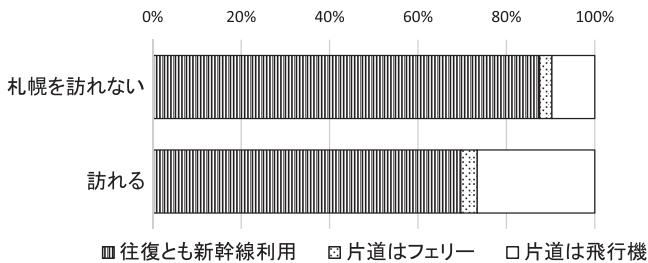
		北海道を訪れた回数		
		今回はじめて (n=268)	2~3回目 (n=381)	4回目以上 (n=605)
今回の旅行の訪問先	函館	240	332	507
	札幌	56	99	164
	小樽	26	29	44



前15人(1.2%)、洞爺湖49人(3.8%)、登別43人(3.3%)、旭川42人(3.2%)、美瑛15人(1.2%)、富良野15人(1.2%)、ニセコ15人(1.2%)、知床14人(1.1%)、苫小牧23人(1.8%)、釧路17人(1.3%)、根室4人(0.3%)、帯広12人(0.9%)、網走6人

図表3.34 往復とも新幹線を利用するかと、札幌への訪問

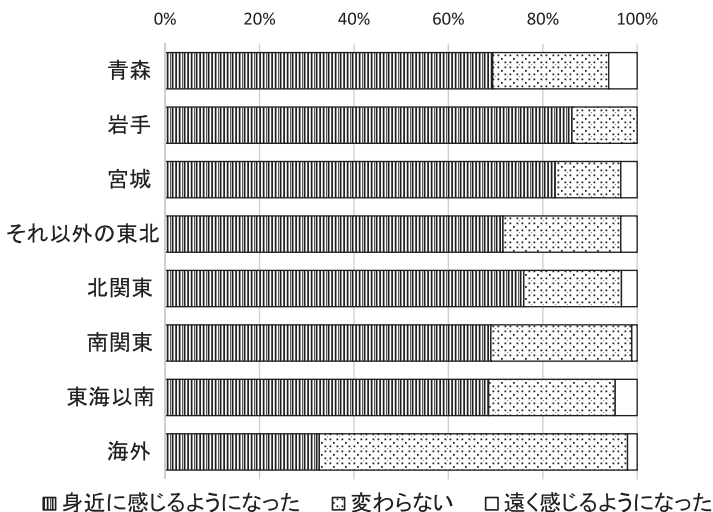
		往復とも新幹線を利用するか			合計
		往復とも新幹線利用	片道はフェリー	片道は飛行機	
今回の旅行の訪問先	札幌を訪れない	814	26	90	930
	訪れる	207	11	79	297
合計		1021	37	169	1227



図表3.35 北海道新幹線開業後の函館のイメージ

		開業後の函館へのイメージ			合計
		身近に感じるようになった	変わらない	遠く感じるようになった	
東北	青森	127	45	11	183
	岩手	100	16	0	116
	宮城	119	20	5	144
	それ以外の東北	83	29	4	116
関東	北関東	114	31	5	150
	南関東	185	80	3	268
東海以南		133	52	9	194
海外		16	32	1	49
合計		877	305	38	1220





(0.5%)、道内その他57人(4.4%)。函館が8割、札幌が1/4である。道内その他には伊達、室蘭、稚内等があった。

道外の人を主な乗車目的別に見てもあまり変わらない。道外の人よりも、海外の観光目的の人の方が札幌、小樽などを訪れている【図表3.30】。

居住地別に見ると、東北よりも関東の人の方が札幌を訪れている【図表3.31】。

北海道新幹線開業の影響では、「北海道新幹線が開業したから旅行した」人で新幹線の終着駅近郊である函館を訪問し、あまりそこから足を延ばして札幌を訪問していない傾向が見られる【図表3.32】。

北海道を訪れた回数で見ると、何度も北海道を訪れている人で札幌を訪れている人が若干多い【図表3.33】。

また、札幌を訪れている人で、片道は新幹線を利用せず、飛行機を利用している人が多くなっている【図表3.34】。

道外及び海外の人の北海道新幹線開業後の函館のイメージは「身近に感じ

ようになった」898人(71.8%)、「変わらない」314人(25.1%)、「遠く感じるようになった」39人(3.1%)。7割が「身近に感じるようになった」と回答している。

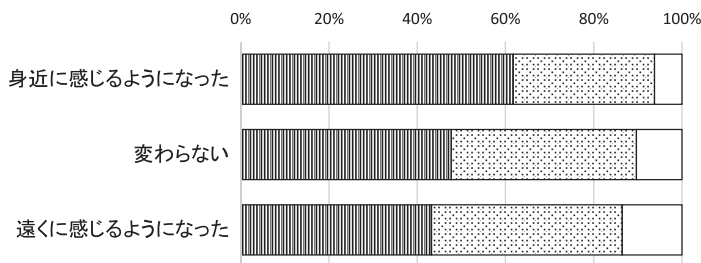
居住地別に見ると岩手県、宮城県、北関東で「身近に感じるようになった」がやや多く、東海以南であっても7割が「身近に感じるようになった」と回答している。当然のことながら海外は「変わらない」が多い【図表3.35】。

北海道新幹線開業の影響を見ると、北海道新幹線開業後、函館を「身近に感じるようになった」人で「北海道新幹線が開業したから旅行した」がやや多くなっている【図表3.36】。

北海道新幹線開業後の函館のイメージによって北海道新幹線の満足度に差が見られる。特に料金において「身近に感じるようになった」人の満足度が高くなっている【図表3.37～3.40】。

図表3.36 北海道新幹線開業後の函館のイメージと、開業の影響

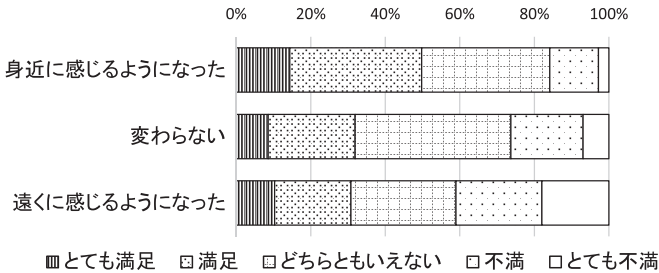
		北海道新幹線の開業の影響			合計
		北海道新幹線が開業したから旅行した	北海道新幹線がなくても旅行した	わからない	
開業後の函館へのイメージ	身近に感じるようになった	545	282	55	882
	変わらない	148	130	32	310
	遠くに感じるようになった	16	16	5	37
合計		709	428	92	1229



■ 北海道新幹線が開業したから旅行した □ 北海道新幹線がなくても旅行した ○ わからない

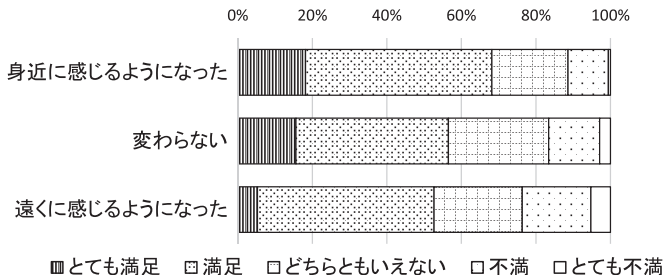
図表3.37 北海道新幹線開業後の函館のイメージと、北海道新幹線の料金の満足度

		料 金					合計
		とても満足	満足	どちらともいえない	不満	とても不満	
開業後の函館へのイメージ	身近に感じるようになった	128	315	306	116	25	890
	変わらない	26	71	127	59	21	304
	遠くに感じるようになった	4	8	11	9	7	39
合計		158	394	444	184	53	1233



図表3.38 北海道新幹線開業後の函館のイメージと、北海道新幹線の所要時間の満足度

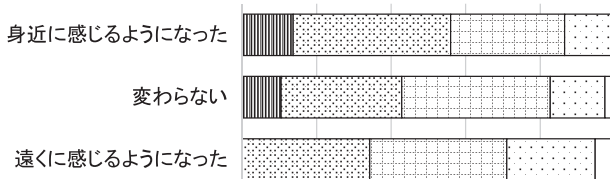
		所要時間					合計
		とても満足	満足	どちらともいえない	不満	とても不満	
開業後の函館へのイメージ	身近に感じるようになった	161	444	181	96	5	887
	変わらない	48	126	83	42	9	308
	遠くに感じるようになった	2	18	9	7	2	38
合計		211	588	273	145	16	1233



図表3.39 北海道新幹線開業後の函館のイメージと、北海道新幹線の本数・アクセスの満足度

		本数・アクセス					合計
		とても満足	満足	どちらともいえない	不満	とても不満	
開業後の函館へのイメージ	身近に感じるようになった	121	373	270	110	9	883
	変わらない	32	99	122	45	8	306
	遠くに感じるようになった	0	13	14	9	2	38
合計		153	485	406	164	19	1227

0% 20% 40% 60% 80% 100%

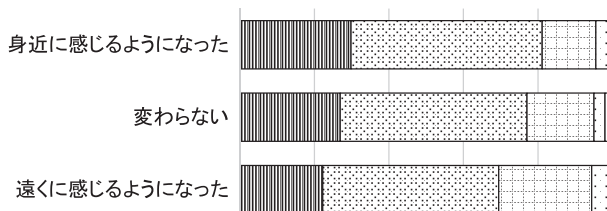


とても満足
  満足
  どちらともいえない
  不満
  とても不満

図表3.40 北海道新幹線開業後の函館のイメージと、北海道新幹線の内設備の満足度

		車内設備					合計
		とても満足	満足	どちらともいえない	不満	とても不満	
開業後の函館へのイメージ	身近に感じるようになった	262	451	127	35	4	879
	変わらない	81	151	54	9	6	301
	遠くに感じるようになった	8	17	9	2	0	36
合計		351	619	190	46	10	1216

0% 20% 40% 60% 80% 100%



とても満足
  満足
  どちらともいえない
  不満
  とても不満

## 6. まとめ【表3.41】

北海道新幹線は北海道全域から利用されており、北海道の人は旅行の往復に新幹線を利用している。便利に利用されていることがわかる。

道外及び海外では、九州・沖縄を含めて利用されている。東京で新幹線を乗り継ぐことになる東海以南でさえ7割が北海道新幹線開業によって函館を身近に感じるようになっている。実際の利用については南関東以南で片道のみ新幹線利用が3割あり、一部で飛行機等と併用されている。

想定されていた以上に利用範囲は広く、新幹線が広範囲の人たちに利用されている。

表3.41 まとめ

	道内	道外・海外
利用状況	利用範囲： 北海道全域（新幹線駅近郊の道南だけでなく、道央、道東、道北を含む）から利用 ほぼ往復とも新幹線利用 利用目的： 観光が半数、仕事が1/4 開業の影響： 半数が開業したから旅行したと回答	利用範囲： 海外や九州・沖縄を含めて利用 南関東以南で片道のみ新幹線利用3割 利用目的： 観光がメイン（道外7割、海外9割） 開業影響（道外）： 「開業したから旅行した」半数 函館が「身近になった」東海以南を含む7割
満足度	料金：「とても満足」「満足」で4割 所要時間：「とても満足」「満足」で6割 本数・アクセス：「とても満足」「満足」で6割 車内設備：「とても満足」「満足」で8割	道内で高く、遠方になるほどやや下がる 海外で「とても満足」が多い
北海道への旅行		北海道を訪れるのが「今回はじめて」2割 函館市内で宿泊7割（宿泊者の6割が「1泊」） 訪問先は函館8割、札幌1/4、小樽等数％ 関東以南や海外の人が比較的札幌等を訪れており、一部で片道飛行機の利用がある

利用目的は北海道の人は観光が半数であり、仕事にも利用されている。道外及び海外からは観光がメインである。道内、道外ともに半数が北海道新幹線が開業したから旅行したと回答しており、新幹線の開業が旅行を促すきっかけになっていることがわかる。

新幹線の満足度は、車内設備が高く、料金でやや低めである。居住地別に見ると、本数・アクセスは北海道で満足度が高く、遠方になるほどやや下がっている。新幹線は東京から盛岡、新青森と北海道に近づくにつれて本数が減っていくため、遠方で本数の少なさが感じられていることが考えられる。

道外及び海外からの北海道への旅行は、多くの人が函館を訪れて、函館で1泊している。函館以外では札幌へ訪れているのは1/4、小樽等へは数%にすぎない。

関東以南や海外の人が比較的札幌等を訪れており、加えて札幌を訪れた人で片道の飛行機利用が増えている。遠方の人が飛行機を併用することで函館以外への周遊に一部つながっている。

## IV. 東北・北関東居住者の意識調査

### 1. 調査方法

2016年9・10月、東京及び仙台の百貨店「北海道物産店」において、来場者アンケートを行った。アンケートを行った場所は北海道新幹線PRブースである。

調査項目は、回答者基本属性（性別、年代、居住地）、北海道新幹線の認知度、北海道新幹線の利用、メディア等で北海道を目にした機会、開業後の北海道へのイメージ等である。北海道新幹線の認知度は、新函館北斗駅までの所要時間、新函館北斗駅から函館までの所要時間、札幌までの延伸予定時期を知っているかどうかを尋ねた。

居住地別に、東京都、北関東（栃木、茨城、群馬、埼玉）、東北地方に分けて分析を行った。

開業前調査（回収数は東京407、北関東107、東北391、合計905）<sup>28)</sup>との比較を行った。

### 2. 回答者基本属性

回収数は、居住地別で東京341、北関東134、東北277、合計749。

7割が女性である。50代が最も多く、40代、60代が続く。幅広い年代にわたっている。居住地で性別、年代を見てもあまり変わらない【図表4.1、4.2】。

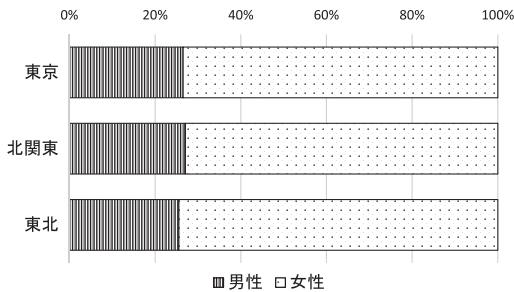
開業前調査と比べると、東北で女性の割合が増えている【表4.3】。年代はあまり変わらない【表4.4】。

これまでに北海道を訪れた経験は4割が4回以上であり、9割が北海道に行ったことがある。居住地別に見ても変わらない【図表4.5】。

開業前調査（北海道を訪れた経験がある人は東京87.1%、北関東88.3%、東北79.3%）と比べても変わらない。

図表4.1 回答者基本属性（性別）

		性別		合計
		男性	女性	
居住地	東京	90	249	339
	北関東	36	97	133
	東北	70	204	274
合計		196	550	746



図表4.2 回答者基本属性（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	東京	11	21	48	78	85	55	36	6	340
	北関東	2	8	26	32	33	23	8	1	133
	東北	12	14	33	57	72	56	23	6	273
合計		25	43	107	167	190	134	67	13	746

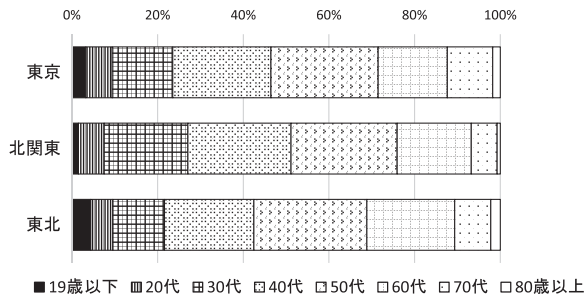




表4.3 開業前調査の回答者基本属性（性別）

		性別		合計
		男性	女性	
居住地	東京	110	297	407
		27.0%	73.0%	100.0%
	北関東	27	80	107
		25.2%	74.8%	100.0%
	東北	208	180	388
		53.6%	46.4%	100.0%
合計		345	557	902
		38.2%	61.8%	100.0%

表4.4 開業前調査の回答者基本属性（年代）

		年代							合計	
		80歳以上	70代	60代	50代	40代	30代	20代		19歳以下
居住地	東京	2	19	43	97	93	89	51	12	406
		0.5%	4.7%	10.6%	23.9%	22.9%	21.9%	12.6%	3.0%	100.0%
	北関東	4	6	20	31	19	17	9	1	107
		3.7%	5.6%	18.7%	29.0%	17.8%	15.9%	8.4%	0.9%	100.0%
	東北	18	8	56	78	85	85	47	12	389
		4.6%	2.1%	14.4%	20.1%	21.9%	21.9%	12.1%	3.1%	100.0%
合計		24	33	119	206	197	191	107	25	902
		2.7%	3.7%	13.2%	22.8%	21.8%	21.2%	11.9%	2.8%	100.0%

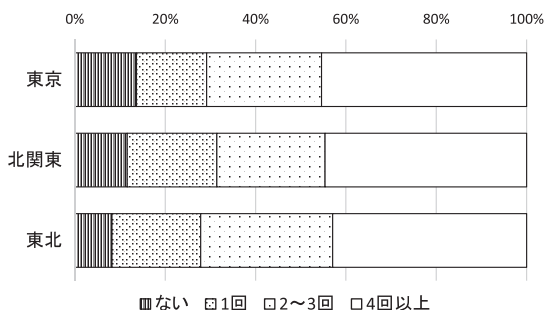
### 3. 北海道新幹線の認知度

新函館北斗駅までの所要時間を「東京から最速4時間9分、大宮から最速3時44分」(東京での調査時)、または「仙台から約2時間30分」(仙台での調査時)と併記して知っているかどうかを尋ねると、6～7割が知っている。居住地によって大きな差は見られない【図表4.6】。いずれの居住地においても男性の方が比較的良好に知っており、若年層があまり知らなかった【図表4.7、4.8】。

新函館北斗駅から函館駅までの所要時間を「はこだてライナーで約17分」

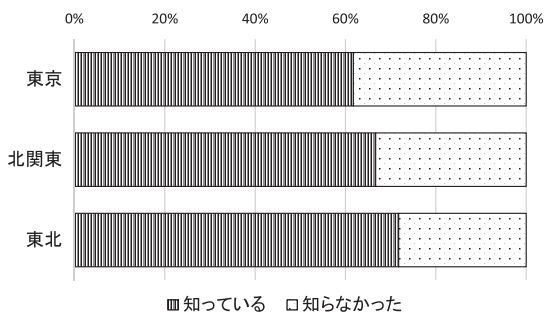
図表4.5 これまでに北海道を訪れた回数

		これまでに北海道を訪れた経験				合計
		ない	1回	2~3回	4回以上	
居住地	東京	37	42	69	123	271
	北関東	14	24	29	54	121
	東北	18	43	64	94	219
合計		69	109	162	271	611



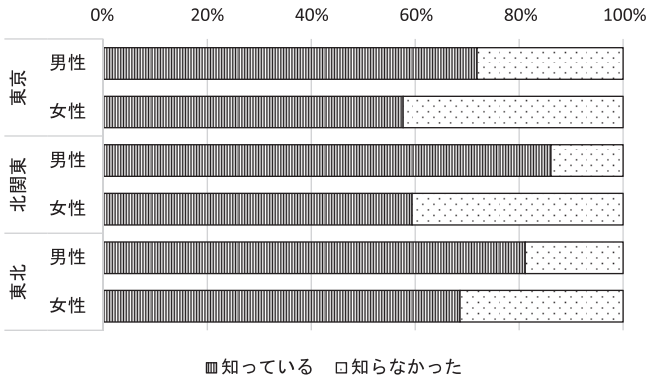
図表4.6 新函館北斗駅までの所要時間の認知度

		新函館北斗駅までの所要時間		合計
		知っている	知らなかった	
居住地	東京	205	127	332
	北関東	88	44	132
	東北	196	77	273
合計		489	248	737



図表4.7 男女別、新函館北斗駅までの所要時間の認知度

居住地別、性別		新函館北斗駅までの所要時間		合計
		知っている	知らなかった	
東京	男性	64	25	89
	女性	139	102	241
	計	203	127	330
北関東	男性	31	5	36
	女性	57	39	96
	計	88	44	132
東北	男性	56	13	69
	女性	140	64	204
	計	196	77	273



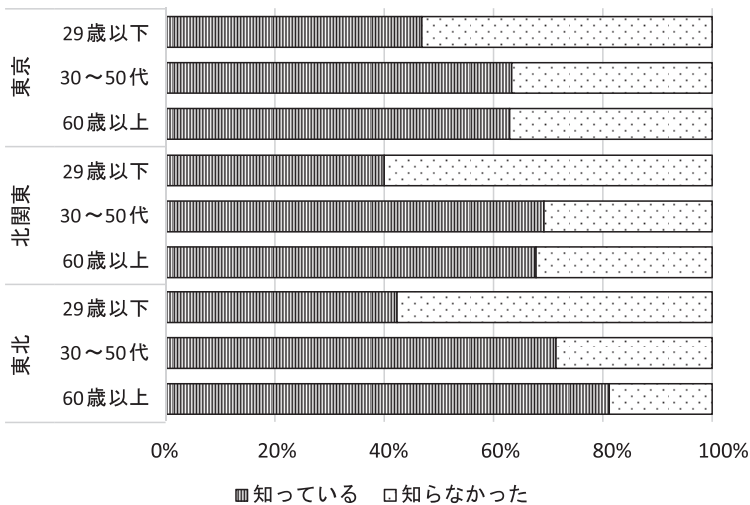
と併記して知っているかどうか尋ねると、知っているのは4割に満たない。居住地による差は見られなかった【図表4.9】。

札幌までの北海道新幹線の延伸予定時期を「2030年度」と併記して知っているかどうか尋ねると、知っているのは4割である。居住地による差は見られなかった【図表4.10】。

開業前調査では、開業時期、新函館北斗駅の認知度が東京や北関東に比べて、東北で高かったが（開業時期を知っていた人は東京74.1%、北関東70.1%、

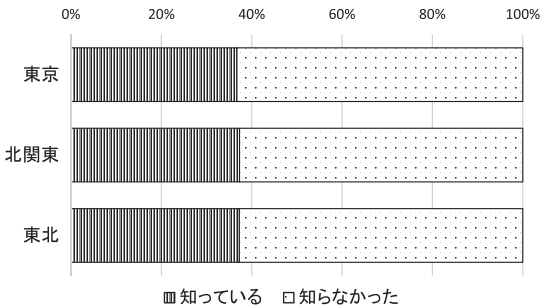
図表4.8 年代別、新函館北斗駅までの所要時間の認知度

居住地別、年代		新函館北斗駅までの所要時間		合計
		知っている	知らなかった	
東京	29歳以下	15	17	32
	30～50代	133	77	210
	60歳以上	56	33	89
	計	204	127	331
北関東	29歳以下	4	6	10
	30～50代	63	28	91
	60歳以上	21	10	31
	計	88	44	132
東北	29歳以下	11	15	26
	30～50代	115	46	161
	60歳以上	69	16	85
	計	195	77	272



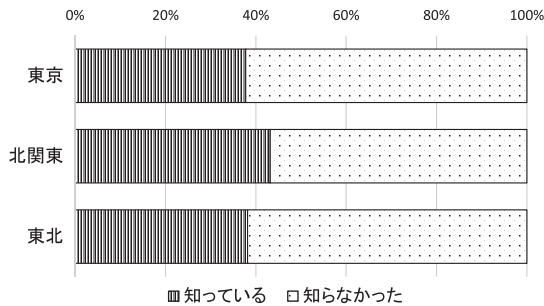
図表4.9 新函館北斗から函館までの所要時間の認知度

		新函館北斗から函館までの所要時間		合計
		知っている	知らなかった	
居住地	東京	119	205	324
	北関東	50	84	134
	東北	101	170	271
合計		270	459	729



図表4.10 札幌までの延伸予定時期の認知度

		札幌までの延伸予定時期		合計
		知っている	知らなかった	
居住地	東京	122	201	323
	北関東	57	75	132
	東北	103	167	270
合計		282	443	725



東北88.2%、新函館北斗駅の場所を知っていた人は東京26.7%、北関東23.1%、東北37.9%)、今回は東京、北関東と東北で差は見られない。男性の方が比較的よく知っており、若年層があまり知らない傾向は開業前調査と同様で変わっていない。

#### 4. 北海道新幹線の利用

北海道新幹線開業後に北海道新幹線の利用状況は、「利用した」68人(9.2%)、「利用していないが利用したいと思う」622人(83.7%)、「利用したいと思わない」53人(7.1%)。利用した人は1割であるが、8割が利用していないが利用したいと思うと回答している。居住地によって大きな差は見られない【図表4.11】。

開業前調査の利用意向では「利用する予定がある」1割、「ぜひ利用したい」と「機会があれば利用したい」を合わせて9割近かった。開業後調査の「利用した」1割と「利用していないが利用したいと思う」8割にほぼ相当している。開業前調査においても特に居住地による差は見られなかった【表4.12】。

北海道新幹線を利用した人に北海道新幹線がなくても旅行に行ったか尋ねると、東京18人のうち8人、北関東10人のうち5人、東北32人のうち22人が「北海道新幹線が開業したから行った」と答えていた。

もし函館に行くとするれば、北海道への主な交通手段は、東京4割、北関東5割、東北7割が北海道新幹線である【図表4.13】。

開業前調査において、北海道への主な交通手段は、東京8割、北関東3/4が飛行機であり、東北は4割が飛行機、4割がJRであった【表4.14】。東京、北関東、東北のいずれでも飛行機から新幹線への乗り換えが起こっている。開業前調査において、開業後に東京と北関東は7割、東北は9割近くが北海道新幹線を利用すると回答していた【表4.15】。東京、北関東、東北のいずれにおいても開業前の予測よりも少なくなっている。

図表4.11 北海道新幹線の利用

		北海道新幹線の利用			合 計
		利用した	利用していないが 利用したいと思う	利用したいと 思わない	
居住地	東京	23	282	32	337
	北関東	10	109	14	133
	東北	35	231	7	273
合 計		68	622	53	743

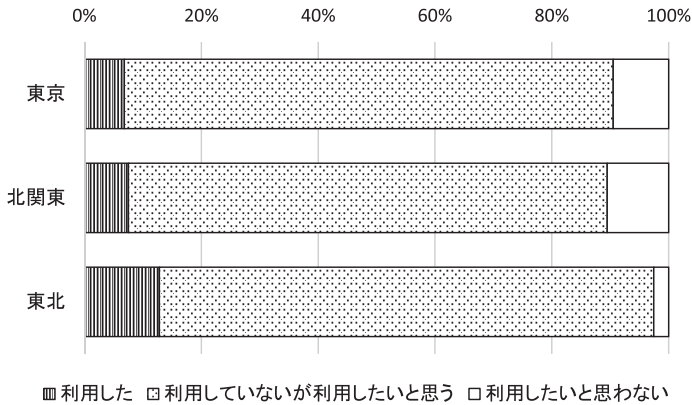


表4.12 開業前調査の北海道新幹線の利用意向

		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	東京	42 10.5%	166 41.6%	187 46.9%	4 1.0%	399 100.0%
	北関東	12 11.5%	42 40.4%	49 47.1%	1 1.0%	104 100.0%
	東北	57 15.3%	157 42.1%	157 42.1%	2 0.5%	373 100.0%
合 計		111 12.7%	365 41.7%	393 44.9%	7 0.8%	876 100.0%

図表4.13 北海道への主な移動手段

		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	東京	128	195	6	329
	北関東	61	61	4	126
	東北	195	56	17	268
合 計		384	312	27	723

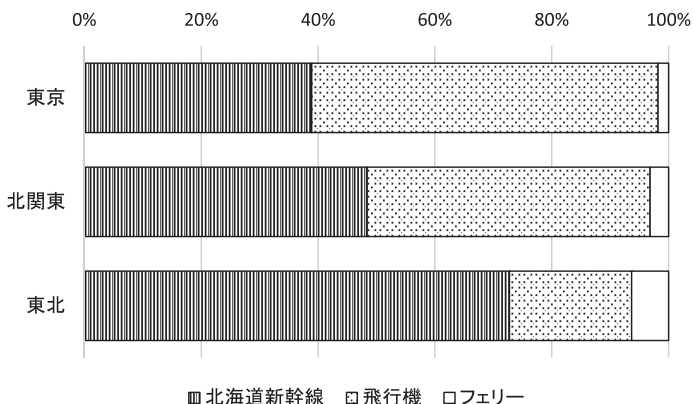


表4.14 開業前調査、開業前の北海道への主な交通手段

		開業前の北海道への交通手段				合 計
		J R	飛行機	フェリー	その他	
居住地	東京	54	290	23	5	372
		14.5%	78.0%	6.2%	1.3%	100.0%
	北関東	13	71	11	1	96
	13.5%	74.0%	11.5%	1.0%	100.0%	
	東北	147	153	45	9	354
	41.5%	43.2%	12.7%	2.5%	100.0%	
合 計		214	514	79	15	822
		26.0%	62.5%	9.6%	1.8%	100.0%

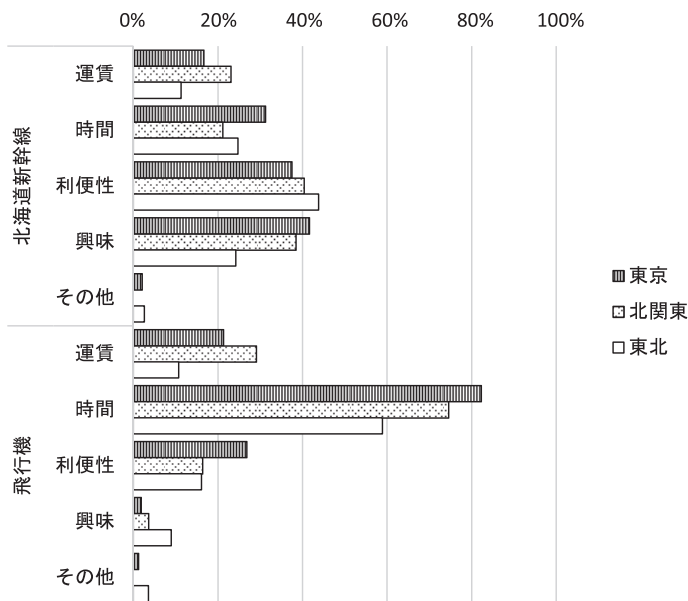


表4.15 開業前調査、北海道新幹線開業後の北海道への主な交通手段の予測

		開業後の北海道への交通手段の予測			合 計
		北海道新幹線	飛行機	フェリー	
居住地	東京	260	87	39	386
		67.4%	22.5%	10.1%	100.0%
	北関東	75	20	8	103
		72.8%	19.4%	7.8%	100.0%
	東北	315	49	4	368
		85.6%	13.3%	1.1%	100.0%
合 計		650	156	51	857
		75.8%	18.2%	6.0%	100.0%

図表4.16 北海道への主な交通手段の理由

北海道への主な交通手段		居住地			合 計
		東京	北関東	東北	
北海道新幹線	運賃	16	12	22	50
	時間	30	11	48	89
	利便性	36	21	85	142
	興味	40	20	47	107
	その他	2	0	5	7
	n	96	52	194	342
飛行機	運賃	35	16	6	57
	時間	135	41	33	209
	利便性	44	9	9	62
	興味	3	2	5	0
	その他	2	0	2	4
	n	164	55	56	275
フェリー	運賃	4	2	5	11
	時間	0	0	1	1
	利便性	0	0	4	4
	興味	3	1	3	7
	その他	0	0	4	4
	n	5	3	17	25



北海道への主な交通手段の理由を尋ねると、「北海道新幹線」利用者で利便性と興味が多く、時間や運賃が続く。居住地別に見ても利便性は変わらず、東京でも評価されている。興味は東北で少なくなっている。「飛行機」利用者で時間が多くなっている。居住地別に見ても変わらず、所要時間によって飛行機が選択されているようである【図表4.16】。

開業前調査の開業後における北海道への主な移動手段予測の理由と比べると、「北海道新幹線」利用者で利便性と興味が多く、興味、時間が続くのは変わらない。「飛行機」利用者で時間の割合があがっている【表4.17】。開業前調査の後に運賃や時刻表が発表されており、新幹線を選択しない理由として所要時間の影響が大きかったようである。

## 5. 北海道をメディア等で目にした機会

北海道新幹線開業直前（今年3月末）から現在までに、メディア等で北海道を目にした機会を尋ねると、743人の複数回答でテレビ637人（85.7%）、新聞256人（34.5%）、インターネット158人（21.3%）、雑誌264人（35.5%）、ポスター・チラシ264人（35.5%）、展示会等のイベント110人（14.8%）、その他5人（0.7%）、特にない12人（1.6%）。多くの人は何らかのメディア等で北海道を目

表4.17 開業前調査、開業後の北海道への主な交通手段の予測の理由

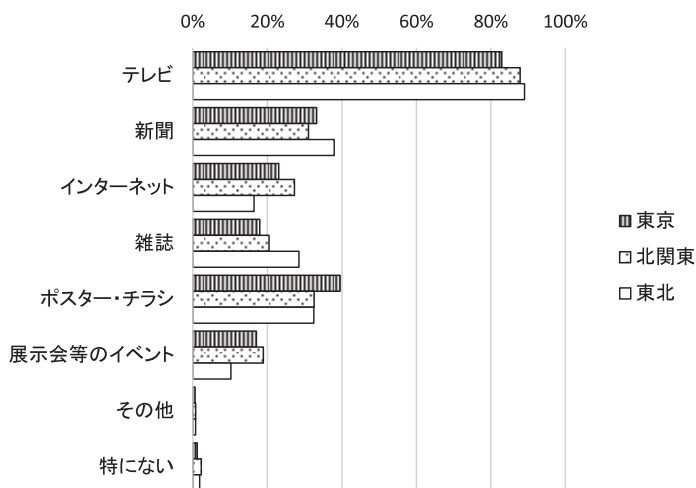
開業後の北海道への 交通手段の予測		居住地			合 計
		東京	北関東	東北	
北海道新幹線	運賃	29 11.2%	8 10.8%	44 14.1%	81 12.6%
	時間	53 20.5%	16 21.6%	116 37.3%	185 28.8%
	利便性	106 41.1%	18 24.3%	160 51.4%	284 44.2%
	興味	113 43.8%	37 50.0%	67 21.5%	217 33.7%
	その他	12 4.7%	4 5.4%	2 0.6%	18 2.8%
	n	258	74	311	643
	飛行機	運賃	18 20.7%	6 30.0%	15 31.9%
時間	38 43.7%	9 45.0%	19 40.4%	66 42.9%	
利便性	36 41.4%	6 30.0%	18 38.3%	60 39.0%	
興味	11 12.6%	5 25.0%	2 4.3%	18 11.7%	
その他	4 4.6%	1 5.0%	2 4.3%	7 4.5%	
n	87	20	47	154	

にしており、テレビが9割近く、ポスター・チラシ、雑誌、新聞の順であった。その他にはアンテナショップ、旅行会社等があった。

居住地別に見てもあまり変わらない【図表4.18】。東北・関東でテレビ放映され、多くの人が北海道を目にしたようである。

図表4.18 開業直前から現在までに、メディア等で北海道を目にした機会

		居住地			合計
		東京 (n=334)	北関東 (n=132)	東北 (n=274)	
メディア等で 北海道を目に した機会	テレビ	277	116	244	637
	新聞	111	41	104	256
	インターネット	77	36	45	158
	雑誌	60	27	78	165
	ポスター・チラシ	132	43	89	264
	展示会等のイベント	57	25	28	110
	その他	2	1	2	5
	特にない	4	3	5	12



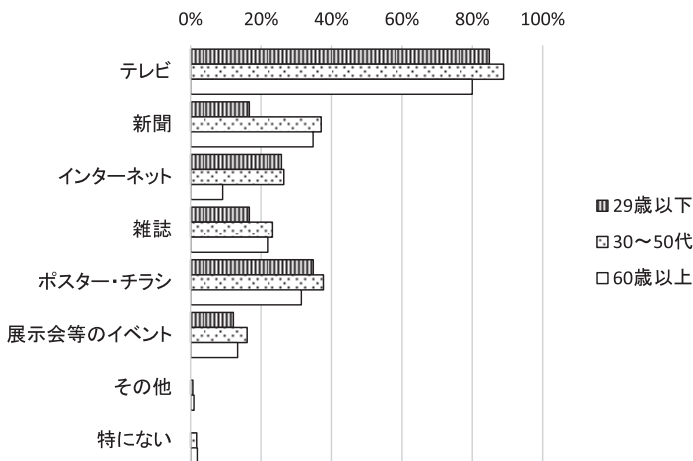
年代別に見ると、いずれもテレビが多いが、若年層は新聞が少なく、高齢者はインターネットが少なくなっている【図表4.19】。

### 6. 北海道新幹線開業後の北海道へのイメージ

北海道新幹線開業によって、北海道を訪れやすくなったか尋ねると、東北

図表4.19 年代別、開業直前から現在までに、メディア等で北海道を目にした機会

		年 代		
		29歳以下 (n=66)	30～50代 (n=461)	60歳以上 (n=210)
メディアで目 にした機会	テレビ	56	410	168
	新聞	11	171	73
	インターネット	17	122	19
	雑誌	11	107	46
	ポスター・チラシ	23	174	66
	展示会等のイベント	8	74	28
	その他	0	3	2
	特にない	0	8	4



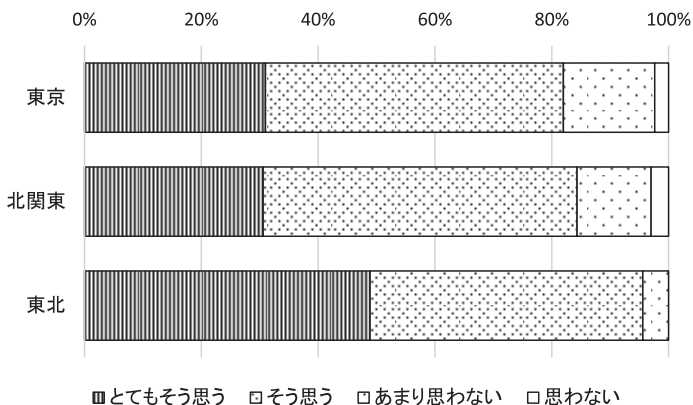
は「とてもそう思う」が半数であり、「そう思う」と合わせると9割を超える。東京と北関東は「とてもそう思う」が3割であり、「そう思う」と合わせると8割になる【図表4.20】。

東京、北関東、東北のいずれも、北海道への主な交通手段が北海道新幹線の人のほうが「とても思う」が多くなっているが、飛行機を選択している人も北海道新幹線開業によって北海道を訪れやすくなったと思っている【図表4.21】。

開業直前から現在までに、テレビや新聞で北海道を目にした機会があるかどうか、北海道を目にしたメディア等の種類数で見ても差は見られない【図表4.22、4.23】。メディア等への露出が北海道の近接性をつくりだしているわけ

図表4.20 北海道新幹線開業後の北海道へのイメージ

		開業後、北海道を訪れやすくなったか				合計
		とても そう思う	そう思う	あまり 思わない	思わない	
居住地	東京	105	173	53	8	339
	北関東	41	72	17	4	134
	東北	133	127	12	0	272
合計		279	372	82	12	745



ではない。

新幹線を利用して北海道旅行をするとすれば行き先は、東京、北関東、東北のいずれも函館が最も多く、札幌、小樽、富良野の順である【図表4.24】。

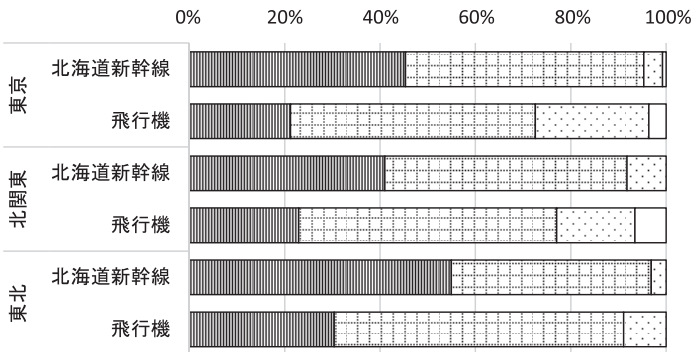
開業前調査と比較すると、函館、札幌、小樽、富良野の順は変わらないものの、札幌がやや低くなっている【表4.25】。

### 7. 北海道への関心と行動

北海道新幹線開業後（今年3月末以降）に北海道と関連してとった行動を

図表4.21 北海道への主な交通手段別、北海道新幹線開業後の北海道へのイメージ

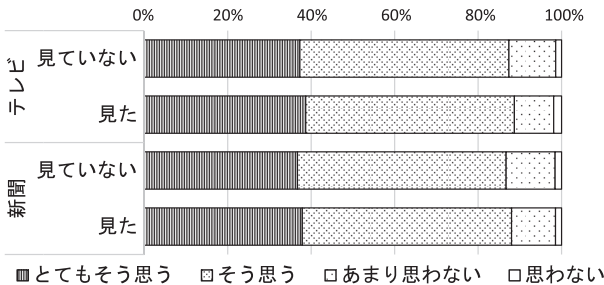
居住地別北海道への主な交通手段		開業後、北海道を訪れやすくなったか			
		とても そう思う	そう思う	あまり 思わない	思わない
東京	北海道新幹線	58	64	5	1
	飛行機	41	99	46	7
北関東	北海道新幹線	25	31	5	0
	飛行機	14	33	10	4
東北	北海道新幹線	106	81	6	0
	飛行機	17	34	5	0



■とてもそう思う □そう思う □あまり思わない □思わない

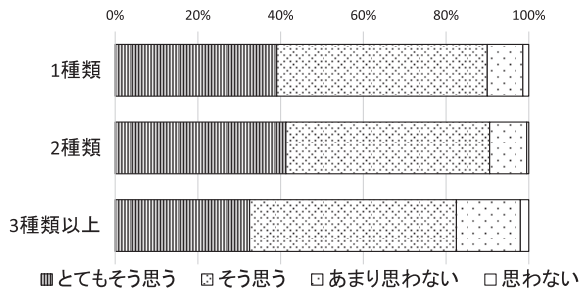
図表4.22 テレビ・新聞で北海道を目にした機会と、北海道新幹線開業後の北海道へのイメージ

北海道を目にした機会		開業後、北海道を訪れやすくなったか				合計
		とても そう思う	そう思う	あまり 思わない	思わない	
テレビ	見ていない	236	317	71	9	633
	見た	41	53	10	2	106
新聞	見ていない	94	128	30	4	256
	見た	183	242	51	7	483



図表4.23 北海道を目にしたメディアの種類数と、北海道新幹線開業の北海道へのイメージ

北海道を目にしたメディア等の種類数		開業後、北海道を訪れやすくなったか				合計
		とても そう思う	そう思う	あまり 思わない	思わない	
北海道を目にしたメディア等の種類数	なし	5	6	1	1	13
	1種類	109	142	24	4	279
	2種類	83	99	18	1	201
	3種類以上	80	123	38	5	246
見た		277	370	81	11	739

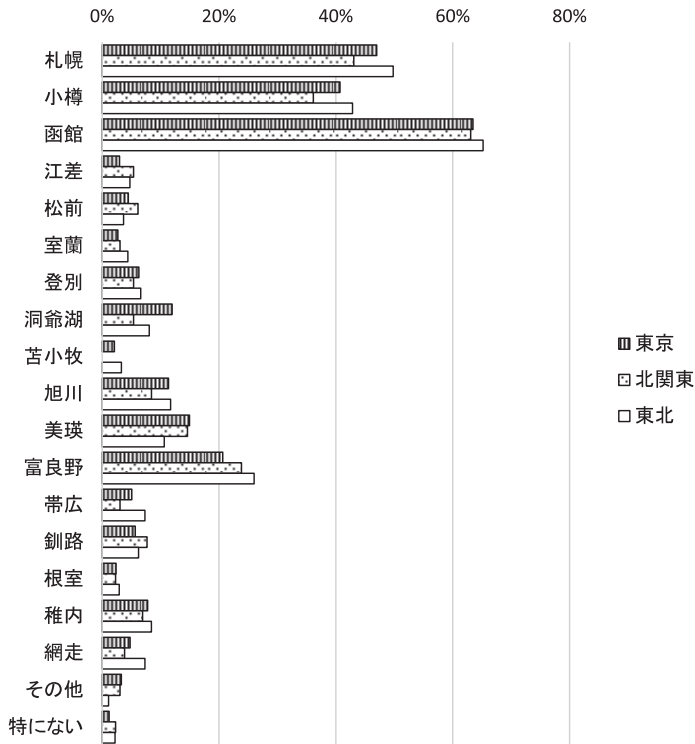




尋ねると、742人の複数回答で「北海道や北海道旅行についてインターネット等で調べた」234人(31.5%)、「北海道について家族や知人と話した」397人(53.5%)、「北海道についてSNS等を書きこんだ」27人(3.6%)、「北海道の商品を（これまでよりも）購入した」279人(37.6%)、「北海道旅行に行った、または行く計画を立てた」182人(24.5%)、「特にない」99人(13.3%)。8割以上の人が何らかの行動をとっている。北海道の商品購入4割、北海道旅行(計画含む)1/4である。居住地別に見ても大きな差は見られない【図表4.26】。

図表4.24 北海道新幹線を利用した北海道の旅行先

		居住地		
		東京 (n=334)	北関東 (n=130)	東北 (n=273)
北海道新幹線を利用した北海道の旅行先	札幌	157	56	136
	小樽	136	47	117
	函館	212	82	178
	江差	10	7	13
	松前	15	8	10
	室蘭	9	4	12
	登別	21	7	18
	洞爺湖	40	7	22
	苫小牧	7	0	9
	旭川	38	11	32
	美瑛	50	19	29
	富良野	69	31	71
	帯広	17	4	20
	釧路	19	10	17
	根室	8	3	8
	稚内	26	9	23
	網走	16	5	20
	その他	11	4	3
特にない	4	3	6	



年代別に見ると、いずれも「北海道について家族や知人と話した」が多いが、若年層で「北海道の商品を(これまでよりも)購入した」が少なく、高齢者で「インターネット等で調べた」が少なくなっていた。「北海道旅行に行った、または行く計画を立てた」は年代別で変わらなかった【図表4.27】。年代に関係なく、幅広い人が北海道旅行に行ったり、計画を立てたことがわかる。

開業直前から現在までに、北海道を目にしたメディア等の種類数で見ると、ほぼいずれも種類数が多いほど多くなっている【図表4.28】。幅広いメディア露出が北海道の商品購入や、北海道旅行(計画含む)につながっていることがわかる。

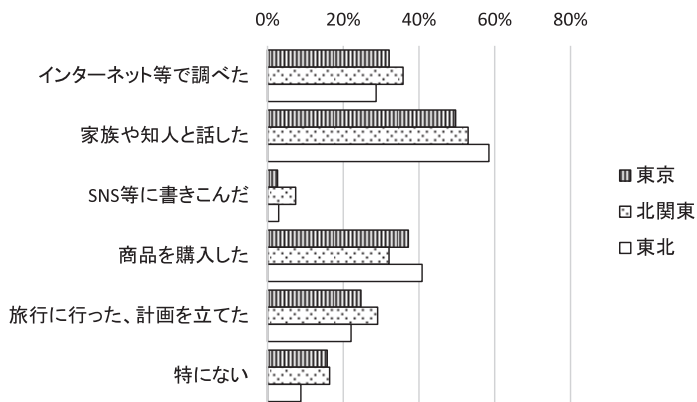
居住地別に見ると、東京では北海道を目にしたメディア等の種類数が3種類以上の人で、北海道の商品購入、北海道旅行（計画含む）が多くなっている。北関東では北海道を目にしたメディア等の種類数が多いほど、インターネット等で調べており、商品購入や北海道旅行（計画含む）が多くなってい

表4.25 開業前調査、開業後の北海道新幹線を利用した北海道の旅行先の予測

		居住地			合 計
		東京 (n=404)	北関東 (n=107)	東北 (n=391)	
北海道新幹線を利用して行きたいところ	札幌	207	60	234	501
		51.2%	56.1%	59.8%	55.5%
	小樽	141	37	157	335
		34.9%	34.6%	40.2%	37.1%
	函館	258	57	229	544
		63.9%	53.3%	58.6%	60.3%
	江差	17	3	13	33
	松前	17	3	17	37
	室蘭	17	4	13	34
	登別	48	10	59	117
	洞爺湖	64	9	65	138
	苫小牧	11	3	24	38
	旭川	58	8	51	117
	美瑛	75	22	62	159
	富良野	147	37	123	307
	帯広	29	8	29	66
	釧路	43	13	50	106
	根室	19	6	17	42
	稚内	32	10	27	69
	網走	23	9	35	67
その他	9	1	10	20	
特にない	6	1	4	11	

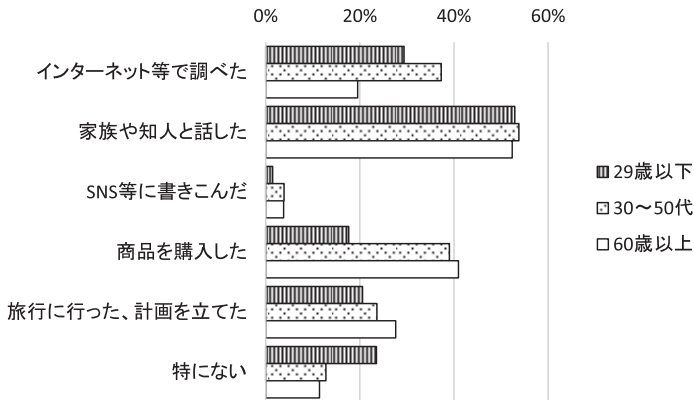
図表4.26 北海道新幹線開業後に北海道と関連してとった行動

		居住地		
		東京 (n=336)	北関東 (n=134)	東北 (n=272)
北海道 と関連 してと った行 動	インターネット等で調べた	236	317	71
	家族や知人と話した	41	53	10
	SNS等にかきこんだ	94	128	30
	商品を購入した	183	242	51
	旅行に行った、計画を立てた	94	128	30
	特にない	183	242	51



図表4.27 年代別、北海道と関連してとった行動

		年代		
		29歳以下 (n=68)	30~50代 (n=461)	60歳以上 (n=210)
北海道と 関連して とった行 動	インターネット等で調べた	20	172	41
	家族や知人と話した	36	248	110
	SNS等にかきこんだ	1	18	8
	商品を購入した	12	180	86
	旅行に行った、計画を立てた	14	109	58
	特にない	16	59	24



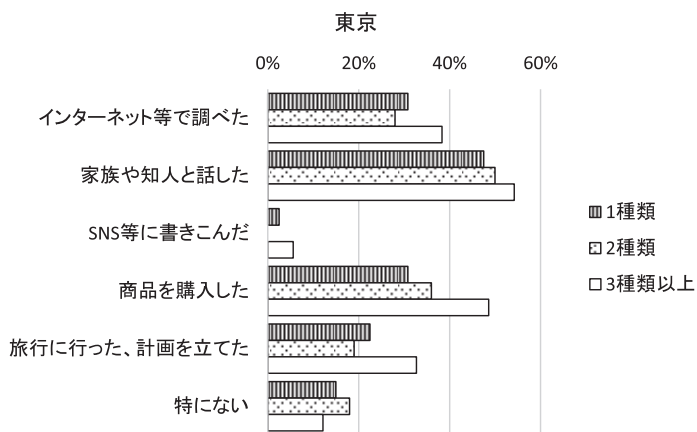
る。東北では北海道を目にしたメディア等の種類数が多い人で商品購入が多くなっているが、北海道旅行（計画含む）とは関係が見られない【図表4.28】。東京や北関東では多くのメディア露出が商品購入や北海道旅行（計画含む）につながっているのに対して、東北では商品購入のみに影響している。

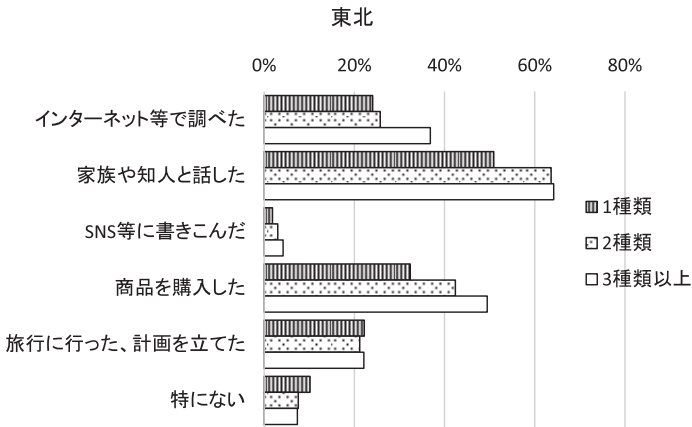
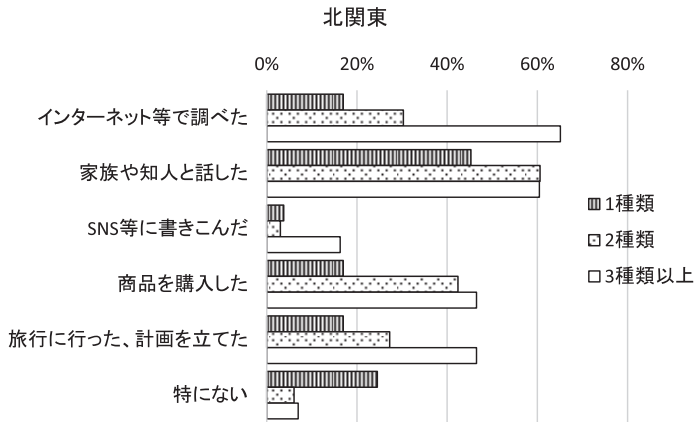
メディアの種類としてテレビと新聞を取り上げると、「旅行に行った、計画を立てた」で逆に、テレビで北海道を目にした人の方が少なくなっている以外は、あまり変わらない【図表4.29】。

開業後の北海道へのイメージで見ると、東京では北海道の近接性を感じているほど、家族や知人と北海道の話をしており、北海道の商品を購入している。北海道旅行（計画含む）は北海道の近接性を感じていない人の方が逆に、多くなっている。北関東では北海道の近接性を感じているほど、インターネット等で調べており、北海道の商品購入や北海道旅行（計画含む）が多くなっている。東北は北海道の近接性を感じているほど、家族や知人と北海道の話をしており、北海道の商品購入や北海道旅行（計画含む）が多くなっている【図表4.30】。

図表4.28 北海道を目にしたメディア等の種類数と、北海道と関連してとった行動

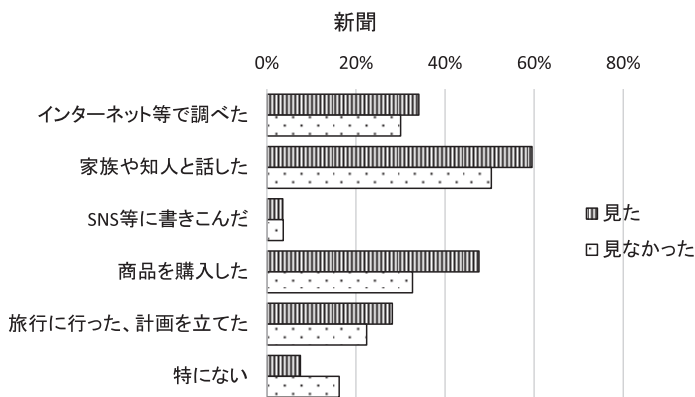
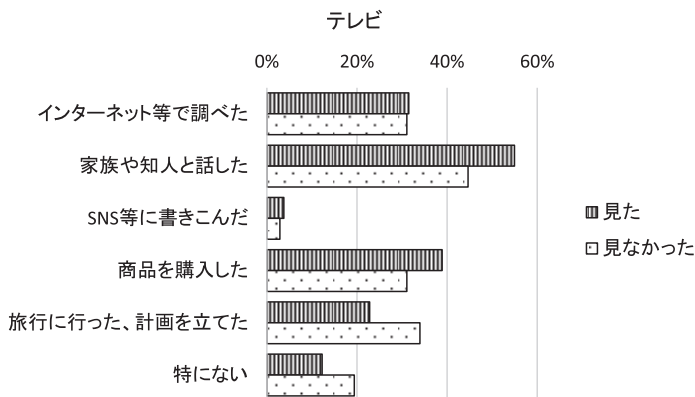
居住地別、北海道を目にしたメディア等の種類数		北海道と関連してとった行動					
		インターネット等で調べた	家族や知人と話した	SNS等 に書き こんだ	商品 を 購入 した	旅行に行 った、計 画を 立てた	特 に ない
東京	なし (n=7)	1	1	0	0	1	4
	1種類 (n=120)	37	57	3	37	27	18
	2種類 (n=100)	28	50	0	36	19	18
	3種類以上 (n=107)	41	58	6	52	35	13
北 関 東	なし (n=7)	0	0	0	0	0	3
	1種類 (n=120)	9	24	2	9	9	13
	2種類 (n=100)	10	20	1	14	9	2
	3種類以上 (n=107)	28	26	7	20	20	3
東 北	なし (n=7)	0	1	0	1	1	1
	1種類 (n=120)	26	55	2	35	24	11
	2種類 (n=100)	17	42	2	28	14	5
	3種類以上 (n=107)	35	61	4	47	21	7





図表4.29 メディア等で北海道を目にした機会と、北海道と関連してとった行動

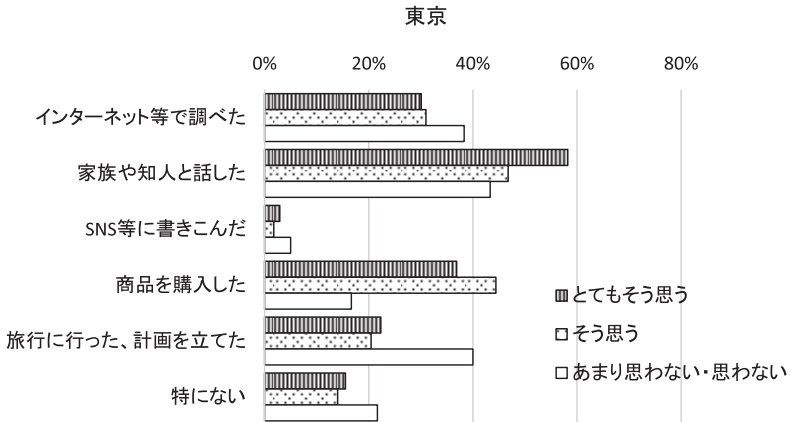
		北海道と関連してとった行動					
		インターネット等で調べた	家族や知人と話した	SNS等 に書き こんだ	商品を購入した	旅行に行った、計画を立てた	特 に ない
テレビ	見た (n=635)	200	349	24	247	145	78
	見なかった (n=103)	32	46	3	32	35	20
新聞	見た (n=252)	86	150	9	120	71	19
	見なかった (n=486)	146	245	18	159	109	79

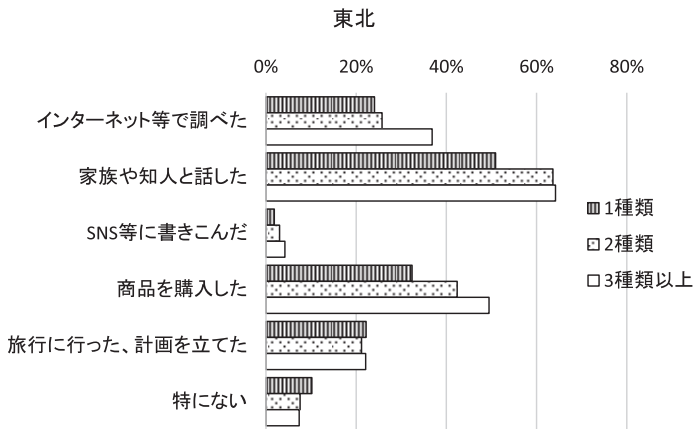
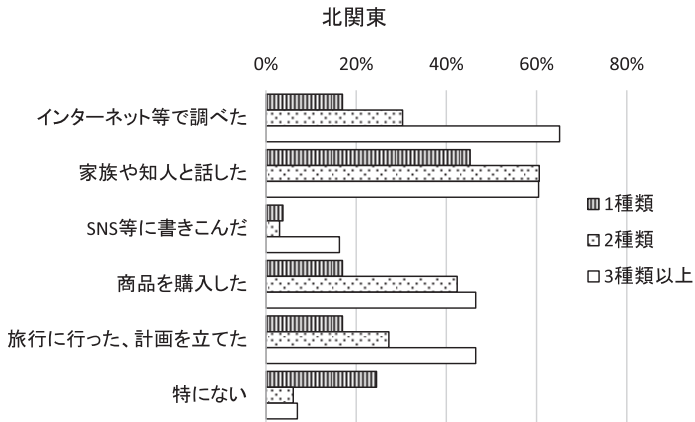




図表4.30 開業後の北海道へのイメージ別、北海道と関連してとった行動

居住地別 開業後、北海道を訪れやすくなったか		北海道と関連してとった行動					
		インターネット等で調べた	家族や知人と話した	SNS等 に書きこんだ	商品を購入した	旅行に行った、 計画を立てた	特 に な い
東京	とてもそう思う (n=103)	200	349	24	247	145	78
	そう思う (n=171)	32	46	3	32	35	20
	あまり思わない・思わない (n=60)	32	46	3	32	35	20
北関東	とてもそう思う (n=41)	86	150	9	120	71	19
	そう思う (n=72)	146	245	18	159	109	79
	あまり思わない・思わない (n=21)	146	245	18	159	109	79
東北	とてもそう思う (n=132)	86	150	9	120	71	19
	そう思う (n=126)	146	245	18	159	109	79
	あまり思わない・思わない (n=12)	146	245	18	159	109	79





## 8. まとめ【表4.31】

北海道新幹線の認知度は、新函館北斗駅までの所要時間は比較的良く知られているが、新函館北斗駅から函館駅までの所要時間、札幌までの北海道新幹線の延伸予定時期はあまり知られていない。開業前調査と比べると、居住地による認知度の差は小さくなっている。若年層があまり知らない傾向は開業前と変わっておらず、特に若年層に向けて、継続的なPRが望まれる。

北海道新幹線の利用状況は1割が利用しており、8割が利用していないが利用したいと思うと回答している。開業前調査と比べると、開業前の利用意向どおりの利用状況となっている。

函館へ行く場合の北海道への交通手段は、新幹線利用が東京4割、北関東5割、東北7割であり、いずれも開業前の飛行機からの乗り換えが起こっている。ただし、いずれも開業前の新幹線利用予測は東京7割、北関東7割、東北9割であり、開業前よりも低くなっている。

飛行機を選択する理由として開業前調査よりも「時間」をあげる人が多くなっており、開業前調査後に時刻表等が発表されており、所要時間の影響が大きかったようである。

多くの人が開業後、北海道を訪れやすくなったと思っており、北海道は身近になっている。後述するメディア等の影響は見られず、北海道新幹線の直接的な開業効果である。

新幹線を利用した北海道の旅行先として、函館、札幌、小樽等がある。開業前調査と順位は変わらないが、札幌の希望者が1割程度下がっている。新函館北斗駅から札幌までの所要時間やアクセス等の詳細がわかるにつれて、現状にそった回答になったものと考えられる。

開業直後から現在までに北海道がメディア等で多くとりあげられており、98%が目にしてている。居住地によって差はなく、特にテレビが多くなっている。

開業後に8割以上の人が北海道と関連して何らかの行動をとっている。北

北海道の商品購入4割、北海道旅行(計画含む)2割である。居住地による差はなく、商品購入は若年層で少ないが、北海道旅行(計画含む)で年代による差は見られない。中高年者の北海道の商品購入、幅広い年齢層の人たちの北海道旅行等につながっていることがわかる。

ただし、北海道の商品購入は、東京、北関東、東北のいずれにおいても、北海道の近接性という直接の開業効果とともに、開業直前からこれまでの北

表4.31 まとめ

	東京	北関東	東北
北海道新幹線の認知度	新函館北斗駅までの所要時間 新函館北斗駅から函館駅までの所要時間 札幌までの北海道新幹線の延伸予定時期	6～7割 4割 4割	開業前は東北が良く知っていたが、開業後は変わらなかった ※男性が良く知っており、若年層があまり知らないのは変わらない
北海道新幹線の利用状況	利用した1割 利用していないが利用したいと思う8割		
北海道への交通手段	新幹線利用 4割 開業前の飛行機8割から乗換	新幹線利用 5割 開業前の飛行機3/4から乗換	新幹線利用 7割 開業前の飛行機4割、JR 4割から乗換
	いずれも開業前の新幹線利用予測よりも2～3割低い 飛行機を選択する理由として「時間」が増えている		
北海道の近接性	開業後、北海道に訪れやすくなった 8～9割 ⇒メディアの影響なし、 <b>直接の開業効果</b> 新幹線を利用した北海道旅行先 函館6割、札幌4割、小樽4割		開業前より↓
メディア露出	開業からこれまでに北海道を何らかのメディアで目にした人 98% (テレビ9割、ポスター・チラシ4割、雑誌4割、新聞3割) <b>間接的に影響</b>		
北海道の商品購入、旅行等	開業直前からこれまでに 8割以上が北海道と関連して何らかの行動をとっている 北海道について家族等と話す 5割 北海道の商品購入 4割 若年層で低い 北海道旅行(計画含む) 2割 年代によって差なし		
商品購入	近接性+メディアの影響	近接性+メディアの影響	近接性+メディアの影響
旅行・計画	メディアの影響 【一過性】←	近接性+メディアの影響	近接性 →【持続的】

海道のメディア露出という一時的な影響を受けており、一部は一過性におわる危険性がある。同時に北海道旅行(計画含む)は、東京ではメディアの影響が大きくなっており、北関東も北海道の近接性という直接の開業効果とともにメディアの影響を受けている。東北で北海道旅行(計画含む)が開業によって北海道を訪れやすくなったという直接の開業効果に基づいているのに比べて、一過性に終わってしまう危険性がある。北海道の商品購入は若年者で少ないことから主に中高年齢層に向けて、東京や北関東からの北海道旅行は幅広い年代層に向けて、メディアの影響が薄れつつある現在、魅力を発信し続けるために今後の手立てが必要不可欠である。

## V. 北海道新幹線を選択しない津軽海峡のフェリー利用者調査

### 1. 調査方法

北海道への移動手段には、飛行機、北海道新幹線、フェリーの3種類がある。その1つである津軽海峡のフェリー航路の利用客に調査を行った。北海道新幹線を選択しない理由等をまとめる。

2016年10月中旬から11月中旬、津軽海峡フェリーの函館からの利用者に対して郵送アンケートを行った。乗船時にカウンターでアンケートをグループに1部配布し、郵送で回収した。

津軽海峡フェリーは、函館―青森航路が1日8往復、函館―大間航路が1日2往復就航している。この両方で調査を行った。ちなみに当該時期において函館―青森航路はスタンダード(2等)で大人2200円、車両運賃は一般車14260円である。北海道新幹線と比較すると、函館―青森間は新幹線駅からの乗り継ぎを含めて7620円であり、大人一人のみであればフェリーは5400円安くなり、自家用車を乗せても大人3人以上であればフェリーの方が安くなる。

調査項目は、回答者基本属性(性別、年代、居住地)、フェリー利用頻度、同行者、旅行目的、フェリーを選択した理由、北海道での宿泊先・費用・主な移動手段、北海道内で訪れる先、北海道新幹線の利用、北海道新幹線を利用して北海道旅行する場合に訪れる先等である。

### 2. 回答者基本属性

回収数310。函館―青森航路172人、函館―大間航路135人。

男性200人(65.1%)、女性107人(34.9%)。男性が2/3である。

19歳以下5人(1.6%)、20代13人(4.2%)、30代33人(10.7%)、40代62人(20.1%)、50代59人(19.1%)、60代82人(26.5%)、70歳以上55人(17.8%)。60代が1/4であり、幅広い年代にわたっている。

居住地は函館市31人(10.1%)、函館以外の道内39人(12.7%)、青森県112人

(36.4%)、青森県以外の道外125人(40.6%)、海外1人(0.3%)。青森県が4割近く、青森県以外の道外が4割である。函館以外の道内は札幌14人、千歳3人、ニセコ2人、松前2人等であった。青森県以外の道外は岩手14人、秋田9人、神奈川13人、東京13人、千葉5人、愛知8人等であった。海外はカナダであった。

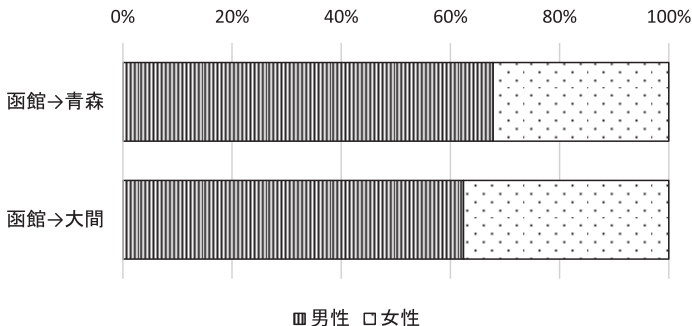
それぞれ航路別に見ると、性別、年代、居住地に差は見られない【図表5.1～5.3】。

居住地別に見ると、函館以外の道内で若干男性が多く、年配者が多い【図表5.4、5.5】。

フェリーの利用頻度は、「週1回以上」4人(1.3%)、「月数回」25人(8.1%)、「年数回」142人(46.3%)、「1年から数年に1回」75人(24.4%)、「今回はじめて」61人(19.9%)。「年数回」が半数近く、「1年から数年に1回」が1/4である。「今回はじめて」は2割である。

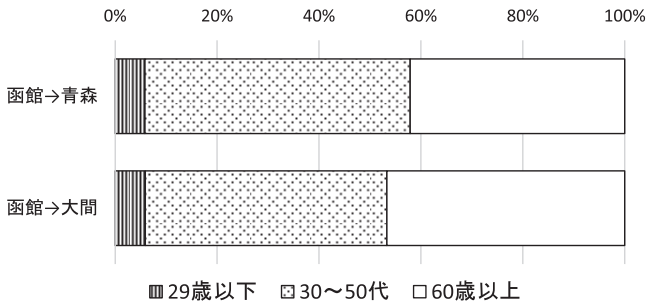
図表5.1 回答者基本属性（性別）

		性別		合計
		男性	女性	
航路	函館→青森	116	55	171
	函館→大間	83	50	133
合計		199	105	304



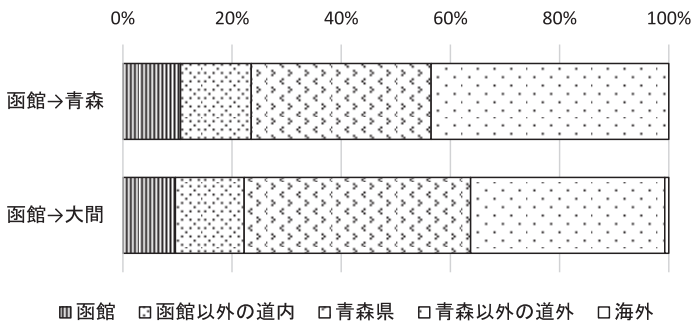
図表5.2 回答者基本属性（年代）

		年 代			合 計
		29歳以下	30～50代	60歳以上	
航路	函館→青森	10	89	72	171
	函館→大間	8	64	63	135
合 計		18	153	135	306



図表5.3 回答者基本属性（居住地）

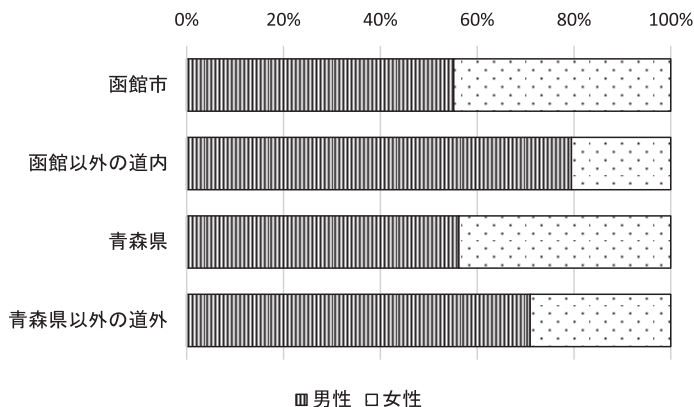
		居住地					合 計
		函館	函館以外の道内	青森県	青森県以外の道外	海外	
航路	函館→青森	18	22	56	74	0	170
	函館→大間	13	17	56	48	1	135
合 計		31	39	112	122	1	305





図表5.4 居住地別の性別

		性 別		合 計
		男性	女性	
居住地	函館市	16	13	29
	函館以外の道内	31	8	39
	青森県	63	49	112
	青森県以外の道外	88	36	124
	海外	0	1	1
合 計		198	107	305



航路別に見ても、大きな差は見られない【図表5.6】。

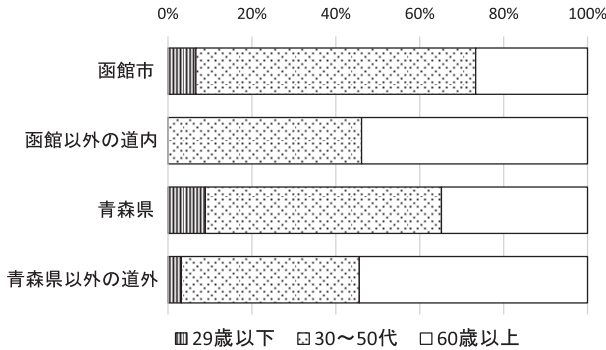
居住地別に見ると、当然のことながら青森県以外の道外で利用頻度が少なくなっている。函館市、函館市街の道内、青森県の3つはあまり変わらない【図表5.7】。

### 3. 同行者、旅行目的等

同行者は、なし156人(50.8%)、家族113人(36.8%)、友人・知人35人(11.4%)、家族+友人・知人3人(1.0%)。同行者がいない人が半数であり、家族が4割近い。

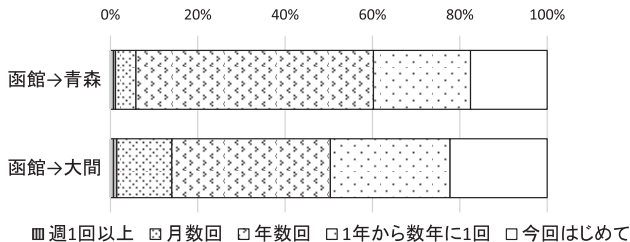
図表5.5 居住地別の年代

		年 代			合 計
		29歳以下	30～50代	60歳以上	
居住地	函館市	2	20	8	30
	函館以外の道内	0	18	21	39
	青森県	10	63	39	112
	青森県以外の道外	4	53	68	125
	海外	0	0	1	1
合 計		16	154	137	307



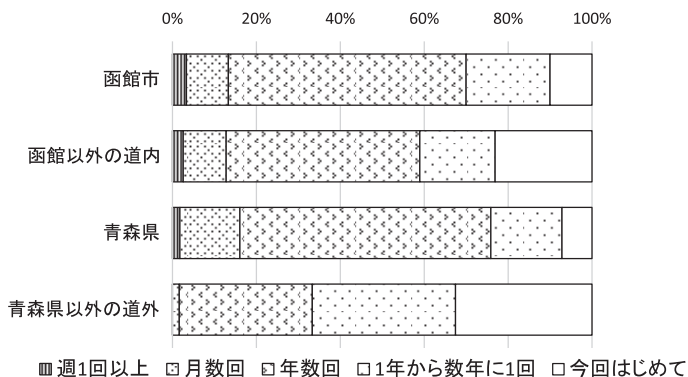
図表5.6 航路別、フェリーの利用頻度

		フェリーの利用頻度					合 計
		週1回以上	月数回	年数回	1年から数年に1回	今回はじめて	
航路	函館→青森	2	8	93	38	30	171
	函館→大間	2	17	49	37	30	135
合 計		4	25	142	75	60	306



図表5.7 居住地別、フェリーの利用頻度

		フェリーの利用頻度					合 計
		週1回以上	月数回	年数回	1年から数年に1回	今回はじめて	
居住地	函館市	1	3	17	6	3	30
	函館以外の道内	1	4	18	7	9	39
	青森県	2	16	67	19	8	112
	青森県以外の道外	0	2	39	42	40	123
	海外	0	0	0	1	0	1
合 計		4	25	141	75	60	305



航路別に見ても差は見られない【図表5.8】。

ペット連れは8人(2.6%)である。航路別に見ると、函館→青森4人、函館→大間4人である。

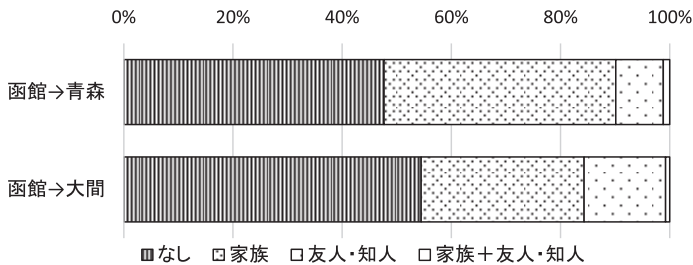
旅行目的は、観光163人(53.6%)、仕事42人(13.8%)、通院18人(5.9%)、帰省50人(16.4%)、その他31人(10.2%)。観光が半数であり、帰省が続く。その他には観光葬祭、親族に会う、買物等があった。

航路別に見ると、函館→大間で若干通院が多い【図表5.9】。

居住地別に見ると、青森県で青森県以外の道外と比べて、観光が少なく、仕事や通院が多くなる【図表5.10】。

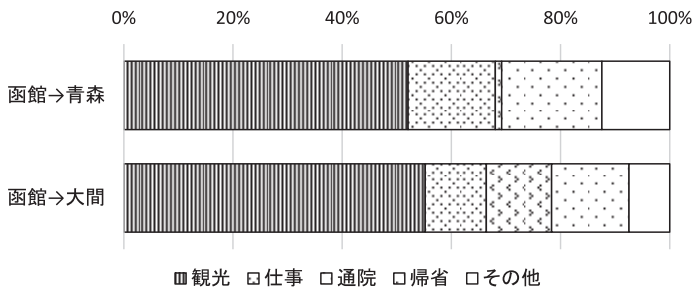
図表5.8 同行者

		同行者				合 計
		なし	家族	友人・知人	家族+友人・知人	
航路	函館→青森	82	73	15	2	172
	函館→大間	73	40	20	1	134
合 計		155	113	35	3	306



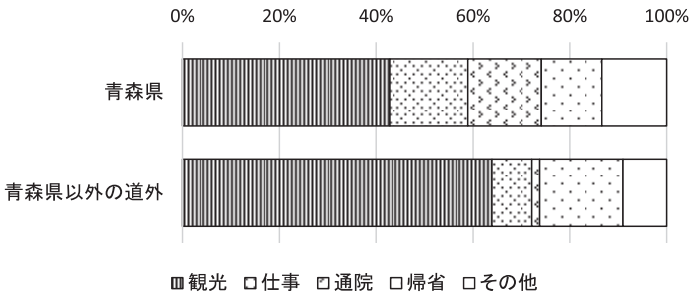
図表5.9 航路別、旅行目的

		旅行目的					合 計
		観光	仕事	通院	帰省	その他	
航路	函館→青森	88	27	2	31	21	169
	函館→大間	74	15	16	19	10	134
合 計		162	42	18	50	31	303



図表5.10 居住地別、旅行目的

		旅行目的					合計
		観光	仕事	通院	帰省	その他	
居住地	青森県	48	18	17	14	15	112
	青森県以外の道外	78	10	2	21	11	122



交通や宿泊の手配は、個人で手配293人(96.1%)、仕事のため会社が手配6人(2.0%)、フリーパック5人(1.6%)、団体・ツアー1人(0.3%)。ほとんどが個人で手配である。

航路別に見ると、函館→青森でフリーパック2人(1.2%)、団体・ツアー1人(0.6%)。函館→大間でフリーパック3人(2.3%)、団体・ツアー0人(0.0%)であった。

居住地別に見ると青森県でフリーパック1人(0.9%)、団体・ツアー0人(0.0%)、青森県以外の道外でフリーパック3人(2.4%)、団体・ツアー1人(0.8%)であった。

フェリーを選択した理由は302人の複数回答で、「費用が安い」143人(47.4%)、「車・トラックを乗せたい」83人(27.6%)、「自由に移動ができる」50人(16.6%)、「のんびり移動したい」51人(16.9%)、「アクセスが良い」34人(11.3%)、「その他」17人(5.6%)。「費用が安い」が半数近く、「車・トラックを乗せたい」が3割である。「その他」には「ツアーについていた」、「ペッ

トのため」、「空港のような荷物検査がない」、「宿泊できる」、「船が好き」等があった。

航路別に見ると、「アクセスが良い」は函館→大間で多くなっている【図表5.11】。

居住地別に見ると、青森県で「費用が安い」が多く、青森県以外の道外で「車・トラックを乗せたい」が多くなっている【図表5.12】。

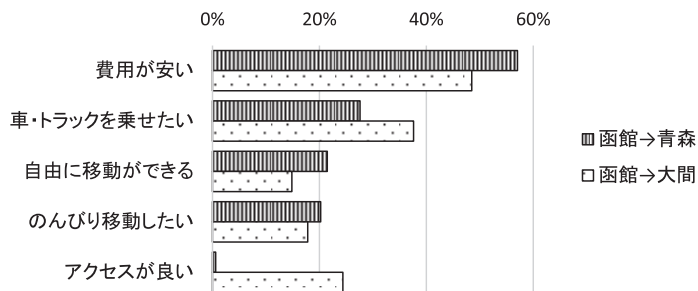
北海道内での主な移動手段は、自家用車153人(53.3%)、トラック2人(0.7%)、バイク・自転車7人(2.4%)、JR23人(8.0%)、路線バス54人(18.8%)、その他48人(16.7%)。自家用車が半数を超えている。その他にはタクシー、レンタカー、社用車、市電、タクシー等があった。

航路別に見ても変わらない【図表5.13】。

居住地別に見ると、青森県でバスが比較的多く、青森県以外の道外で自家用車が多くなっている【図表5.14】。

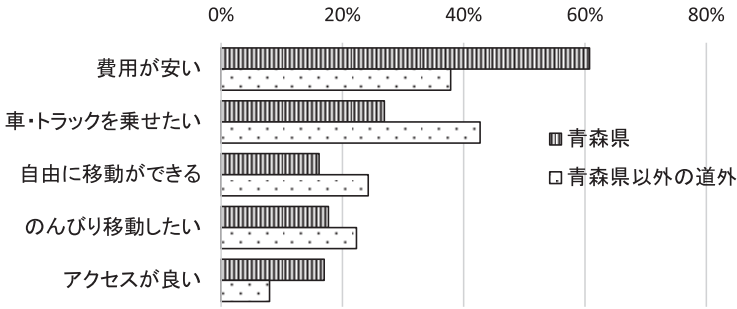
図表5.11 航路別、フェリーを選択した理由

		フェリーを選択した理由				
		費用が安い	車・トラックを乗せたい	自由に移動ができる	のんびり移動したい	アクセスが良い
航路	函館→青森(n=163)	93	45	35	33	1
	函館→大間(n=101)	49	38	15	18	33



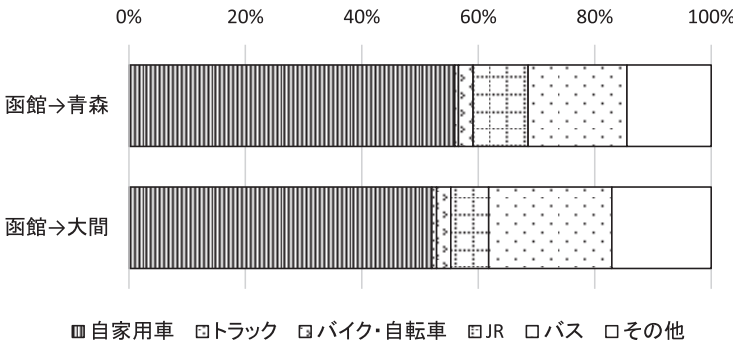
図表5.12 居住地別、フェリーを選択した理由

		フェリーを選択した理由				
		費用が安い	車・トラックを乗せたい	自由に移動ができる	のんびり移動したい	アクセスが良い
居住地	青森県 (n=130)	79	35	21	23	19
	青森県以外の道外 (n=103)	39	44	25	23	10



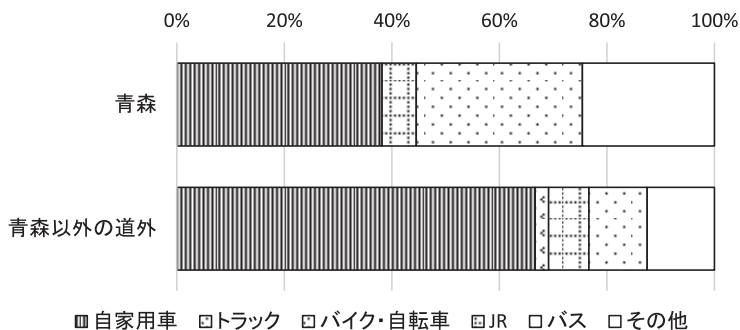
図表5.13 航路別、北海道内での主な移動手段

		北海道内での主な移動手段						合計
		自家用車	トラック	バイク・自転車	JR	バス	その他	
航路	函館→青森	89	1	4	15	27	23	159
	函館→大間	64	1	3	8	26	21	123
合計		153	2	7	23	53	44	282



図表5.14 居住地別、北海道内での主な移動手段

		北海道内での主な移動手段						合計
		自家用車	トラック	バイク・自転車	J R	バス	その他	
居住地	青森県	42	0	0	7	34	27	110
	青森県以外の道外	80	0	3	9	13	15	120



#### 4. 北海道以外の人への北海道旅行

北海道以外の人への全行程は、日帰り35人(15.0%)、宿泊旅行198人(85.0%)。9割近くが宿泊旅行である。宿泊旅行は1泊53人(30.3%)、2～3泊47人(26.9%)、4～9泊48人(27.4%)、10泊以上27人(15.4%)。10泊以上が1割以上あり、長期旅行者が比較的多い。

宿泊旅行のうち北海道内の宿泊は、宿泊なし4人(2.6%)、1泊53人(34.2%)、2～3泊43人(27.7%)、4～9泊41人(26.5%)、10泊以上14人(9.0%)。北海道内の宿泊も10泊以上が1割近くあり、比較的長期にわたっている。

航路別に見ると、函館→大間で日帰りがやや多い【図表5.15】。宿泊する場合の宿泊数は、逆に函館→大間の方が多くなっている【図表5.16】。北海道内での宿泊数は、航路によって差は見られない【図表5.17】。

居住地別に見ると、青森県で日帰りがやや多い【図表5.18】。宿泊する場合の宿泊数、北海道内の宿泊数も、青森県で1泊が多くなっている【図表5.19、



5.20】。

同行者によって差は見られない。

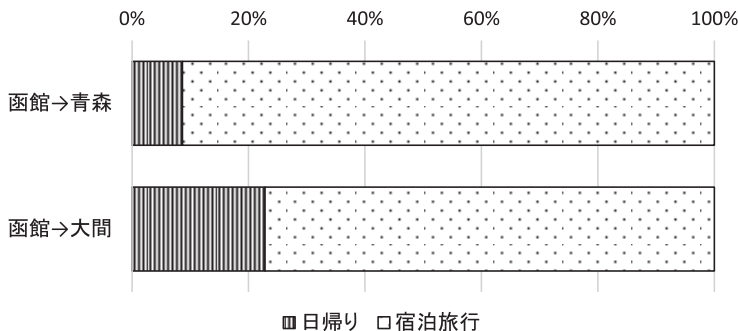
北海道内での宿泊先は、194人の複数回答でホテル・旅館122人(62.9%)、ロ  
 ッジ・民宿8人(4.1%)、親類宅47人(24.2%)、車中24人(12.4%)、その他15人  
 (7.7%)。ホテル・旅館が6割であった。なお、車中はキャンピングカー、高  
 速夜行バスを含んでいる。その他はキャンプ場、社員寮、知人宅、別荘等  
 であった。

航路別、居住地別で大きな差は見られない【図表5.21、5.22】。

北海道以外の方が北海道内でかかった費用(予算)は、土産物・買物代は0円  
 から最大30万円、平均1万5996.3円±3万316.89円。「3000円未満」55人(25.3%)、  
 「3000円以上6000円未満」50人(23.0%)、「6000円以上1万円未満」18人(8.3%)、  
 「1万円以上2万円未満」26人(12.0%)、「2万円以上3万円未満」32人(14.7%)、  
 「3万円以上」36人(16.6%)。6000円未満が半数だが、2万円以上も3割ある。

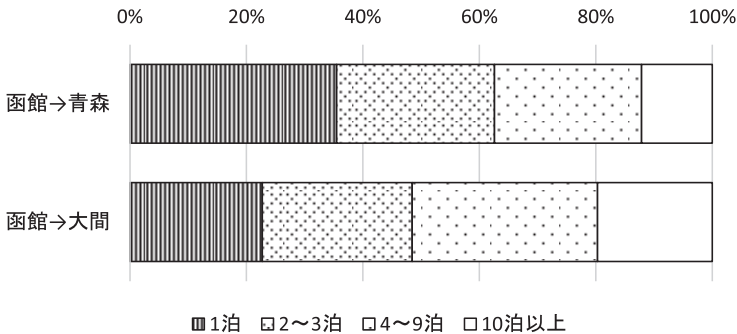
図表5.15 航路別、北海道以外の人々の全行程

		全行程		合計
		日帰り	宿泊旅行	
航路	函館→青森	11	116	127
	函館→大間	24	81	105
合計		35	197	232



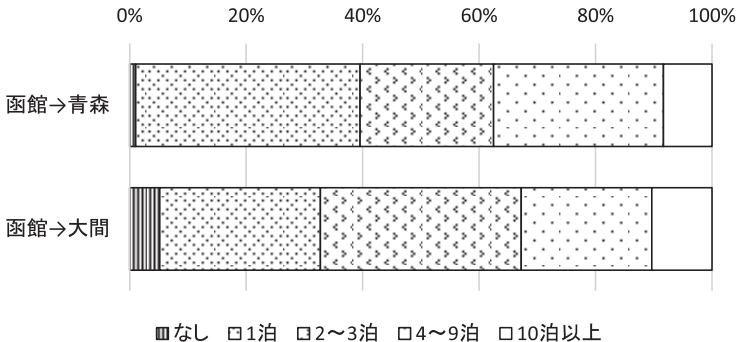
図表5.16 航路別、北海道以外からの宿泊旅行者の全行程宿泊数

		宿泊数				合計
		1泊	2～3泊	4～9泊	10泊以上	
航路	函館→青森	38	29	27	13	107
	函館→大間	15	17	21	13	66
合計		53	46	48	26	173



図表5.17 北海道以外からの宿泊旅行者の北海道内での宿泊数

		北海道内での宿泊数					合計
		なし	1泊	2～3泊	4～9泊	10泊以上	
航路	函館→青森	1	37	22	28	8	96
	函館→大間	3	16	20	13	6	58
合計		4	53	42	41	14	154



図表5.18 居住地別、北海道以外の人々の全行程

		全行程		合 計
		日帰り	宿泊旅行	
居住地	青森県	28	81	109
	青森県以外の道外	7	116	123
合 計		35	198	233

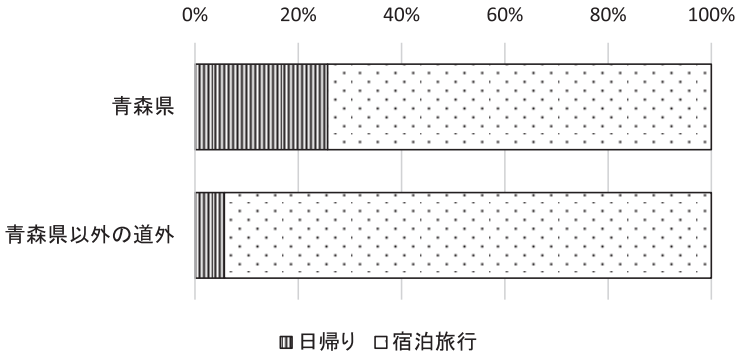
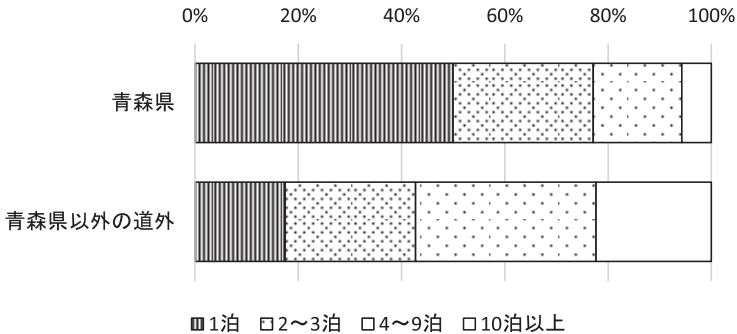


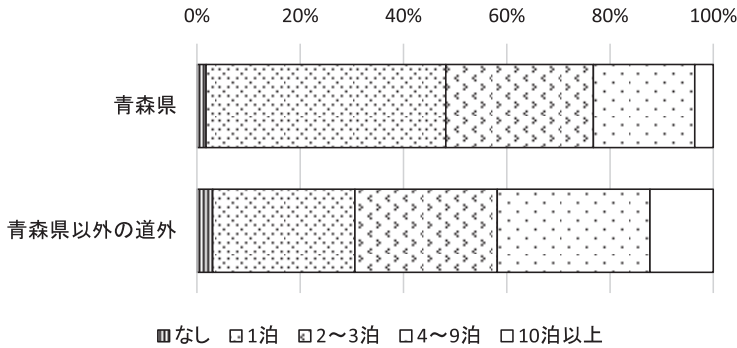
図5.19 居住地別、北海道以外からの宿泊旅行者の全行程宿泊数

		宿泊数				合計
		1泊	2~3泊	4~9泊	10泊以上	
居住地	青森県	35	19	12	4	70
	青森県以外の道外	18	26	36	23	103



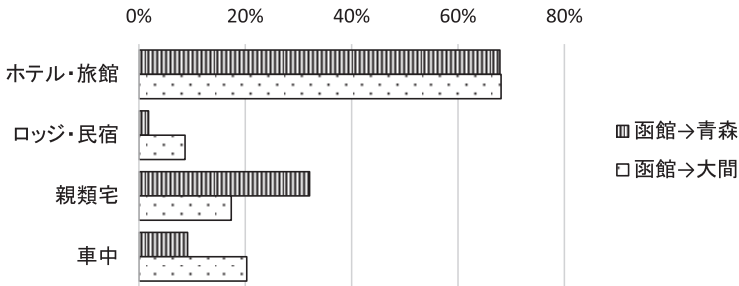
図表5.20 居住地別、北海道以外からの宿泊旅行者の北海道内での宿泊数

		北海道内での宿泊数					合計
		なし	1泊	2~3泊	4~9泊	10泊以上	
居住地	青森県	1	26	16	11	2	56
	青森県以外の道外	3	27	27	29	12	98



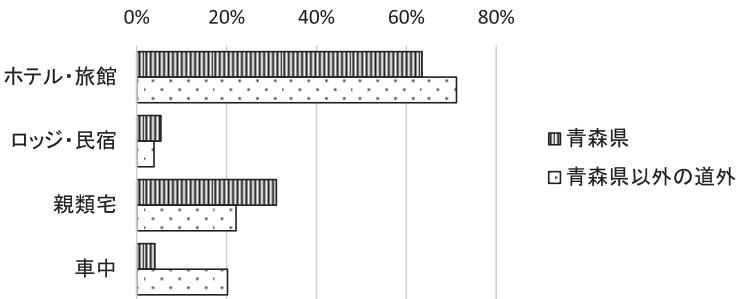
図表5.21 航路別、北海道以外からの宿泊旅行者の北海道内での宿泊先

		北海道内での宿泊先			
		ホテル・旅館	ロッジ・民宿	親類宅	車中
航路	函館→青森 (n=109)	74	2	35	10
	函館→大間 (n=69)	47	6	12	14
合計		121	8	47	24



図表5.22 居住地別、北海道以外からの宿泊旅行者の北海道内での宿泊先

		北海道内での宿泊先			
		ホテル・旅館	ロッジ・民宿	親類宅	車中
居住地	青森県(n=74)	47	4	23	3
	青森県以外の道外(n=104)	74	4	23	21



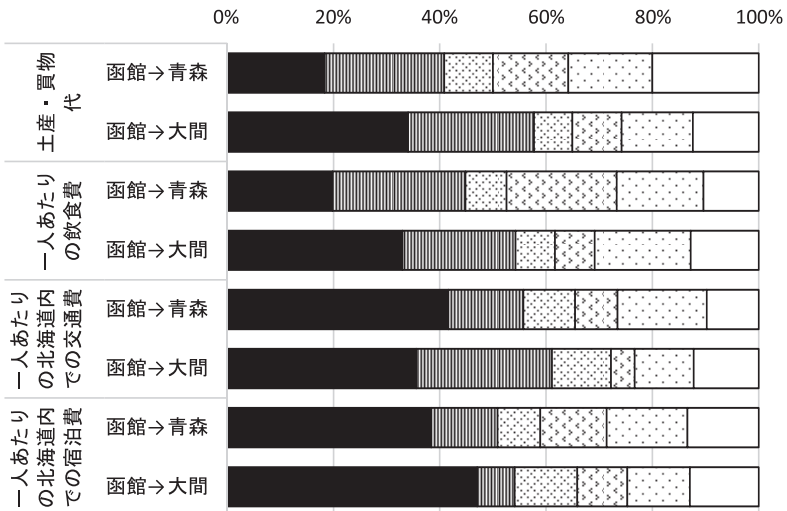
一人あたりの飲食費は0円から最大50万円、平均1万6609.0円±4万5828.60円。「3000円未満」54人(25.7%)、「3000円以上6000円未満」49人(23.3%)、「6000円以上1万円未満」16人(7.6%)、「1万円以上2万円未満」31人(14.8%)、「2万円以上3万円未満」36人(17.1%)、「3万円以上」24人(11.4%)。6000円未満が半数だが、2万円以上も3割ある。

一人あたりの北海道内での交通費(ガソリン代含む)は0円から最大12万円、平均1万375.5円±1万6109.13円。「3000円未満」79人(38.7%)、「3000円以上6000円未満」40人(19.6%)、「6000円以上1万円未満」21人(10.3%)、「1万円以上2万円未満」13人(6.4%)、「2万円以上3万円未満」29人(14.2%)、「3万円以上」22人(10.8%)。6000円未満が6割であるが、3万円以上も1/4ある。

一人あたりの北海道内での宿泊費は0円から最大12万円、平均1万2888.5円±2万1439.70円。「3000円未満」83人(41.9%)、「3000円以上6000円未満」21人(10.6%)、「6000円以上1万円未満」19人(9.6%)、「1万円以上2万円未満」22人(11.1%)、「2万円以上3万円未満」27人(13.6%)、「3万円以上」26人(13.1%)。

図表5.23 航路別、北海道以外の人々の北海道内でかかった費用

		北海道内でかかった費用						合計
		3000円未満	6000円未満	1万円未満	2万円未満	3万円未満	3万円以上	
土産・買物代	函館→青森	22	27	11	17	19	24	120
	函館→大間	33	23	7	9	13	12	97
一人あたりの飲食費	函館→青森	23	29	9	24	19	12	116
	函館→大間	31	20	7	7	17	12	94
一人あたりの北海道内での交通費	函館→青森	47	16	11	9	19	11	113
	函館→大間	32	23	10	4	10	11	90
一人あたりの北海道内での宿泊費	函館→青森	43	14	9	14	17	15	112
	函館→大間	40	6	10	8	10	11	85



■ 3000円未満 ▨ 6000円未満 □ 1万円未満 ◻ 2万円未満 ◻ 3万円未満 ◻ 3万円以上

親類宅等があるため、6000円未満が半数であるが、2万円以上も1/4ある。

その他（入館料等）を合わせた一人あたり合計は0円から49万9000円、平均5万5229.9円±6万9810.11円。「1万円未満」27人(17.4%)、「1万円以上2万5000円未満」31人(20.0%)、「2万5000円以上5万円未満」47人(30.3%)、「5万円以上10万円未満」24人(15.5%)、「10万円以上15万円未満」14人(9.0%)、「15万円以上」12人(7.7%)。2万5000円未満が4割であり、10万円以上が2割弱である。長期旅行者が比較的多いため、高額になっている。

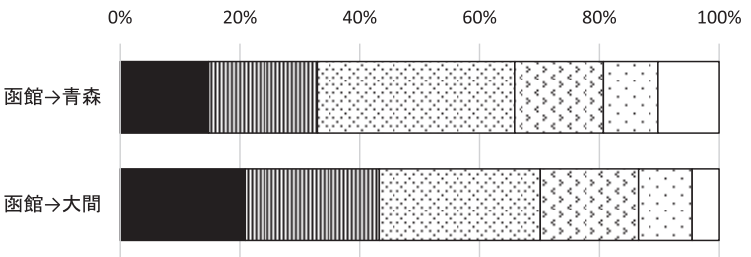
航路別に見ても、大きな差は見られない【図表5.23、5.24】。

居住地別に見ると、青森県で北海道内での宿泊数が少ないため、全般的に費用が低くなっている【図表5.25、5.26】。

北海道内で訪れる先は231人の複数回答で、札幌82人(35.5%)、小樽53人(23.0%)、函館202人(87.4%)、江差31人(13.4%)、松前31人(13.4%)、室蘭29人(12.6%)、登別34人(14.8%)、洞爺湖44人(19.0%)、苫小牧42人(18.2%)、

図表5.24 航路別、北海道以外の人への北海道内にかかった一人あたり費用合計

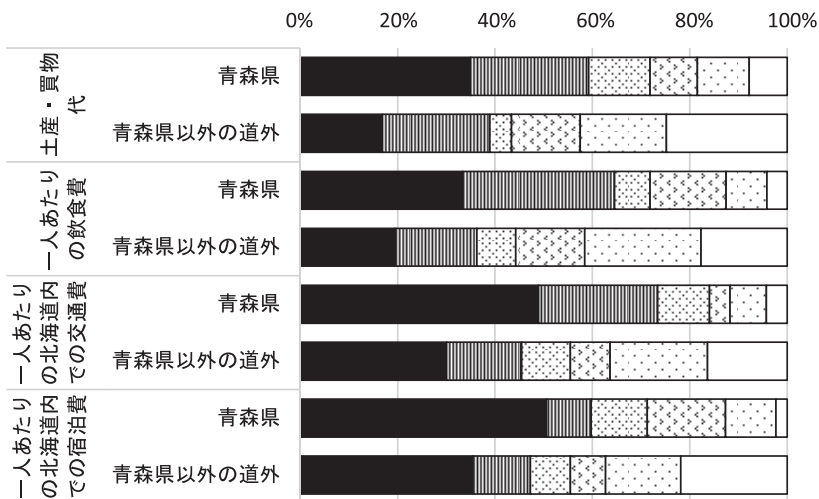
		北海道内にかかった費用合計						合計
		1万円未満	2万5000円未満	5万円未満	10万円未満	15万円未満	15万円以上	
航路	函館→青森	13	16	29	13	8	9	88
	函館→大間	14	15	18	11	6	3	67
合計		27	31	47	24	14	12	155



■1万円未満 ▨2万5000円未満 □5万円未満 □10万円未満 □15万円未満 □15万円以上

図表5.25 居住地別、北海道以外の人々の北海道内でかかった費用

		北海道内でかかった費用						合計
		3000円未満	6000円未満	1万円未満	2万円未満	3万円未満	3万円以上	
土産・買物代	青森県	36	25	13	10	11	8	103
	青森県以外の道外	19	25	5	16	20	28	113
一人あたりの飲食費	青森県	32	30	7	15	8	4	96
	青森県以外の道外	22	19	9	16	27	20	113
一人あたりの北海道内での交通費	青森県	46	23	10	4	7	4	94
	青森県以外の道外	33	17	11	9	22	18	110
一人あたりの北海道内での宿泊費	青森県	44	8	10	14	9	2	87
	青森県以外の道外	39	13	9	8	17	24	110



■ 3000円未満 ▨ 6000円未満 ▩ 1万円未満 □ 2万円未満 ◻ 3万円未満 ◻ 3万円以上



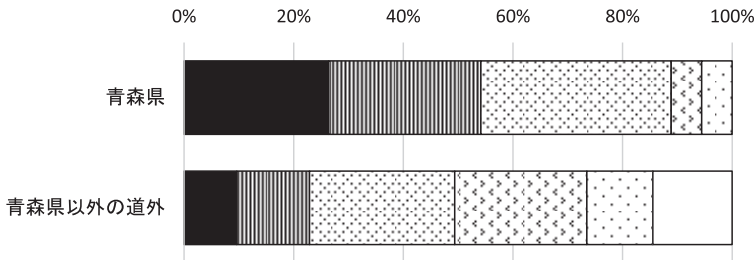
旭川40人(17.3%)、美瑛27人(11.7%)、富良野34人(14.7%)、帯広30人(13.0%)、釧路30人(13.0%)、根室28人(12.1%)、稚内32人(13.9%)、網走29人(12.7%)、その他48人(%)、ない1人(0.4%)。多くの人がいずれかの北海道各地を訪れており、函館が9割、札幌が4割弱、小樽が2割である。その他には利尻・礼文、留萌、ニセコ、瀬棚等があった。

これを旅行目的が観光の人に限って見ると、124人の複数回答で、札幌43人(34.7%)、小樽36人(29.0%)、函館119人(96.0%)、江差19人(15.3%)、松前20人(16.1%)、室蘭16人(12.9%)、登別20人(16.1%)、洞爺湖28人(22.6%)、苫小牧25人(20.2%)、旭川23人(18.5%)、美瑛20人(16.1%)、富良野24人(19.4%)、帯広18人(14.5%)、釧路19人(15.3%)、根室19人(15.3%)、稚内22人(17.7%)、網走29人(12.7%)、その他30人(24.2%)、ない1人(0.8%)。ほぼ函館を訪れており、札幌と小樽が3割である。

航路別に見ても差は見られない。これは旅行目的が観光の人に限って見る

図表5.26 居住地別、北海道以外の人で北海道内でかかった一人あたり費用合計

		北海道内でかかった費用合計						合計
		1万円未満	2万5000円未満	5万円未満	10万円未満	15万円未満	15万円以上	
居住地	青森県	19	20	25	4	4	0	72
	青森県以外の道外	8	11	22	20	10	12	83



■1万円未満 ▨2万5000円未満 □5万円未満 □10万円未満 □15万円未満 □15万円以上

と違ってくる。函館→大間の方が洞爺湖、富良野、稚内等、函館・札幌・小樽以外を比較的訪れている【図表5.27】。北海道の遠方を訪れている人が大間にも訪れていることが推測される。

居住地別に見ると、いずれも函館が多いのは変わらないが、青森県以外の道外の方は札幌や小樽等、函館以外を比較的訪れている。これは旅行目的が観光の人に限ってみても同様である【図表5.28】。

北海道内の主な移動手段で見ると、自家用車の人の方が函館以外を訪れている。これは旅行目的が観光の人に限ると一層顕著であり、自家用車の人で江差・松前、洞爺湖等、函館や札幌近郊が多くなっており、遠方の帯広、稚内等にも訪れている【図表5.29】。

## 5. 北海道新幹線の利用、新幹線を利用した北海道旅行で訪れるところ

北海道新幹線のこれまでの利用は、利用した92人(30.4%)、利用していないが利用したいと思う145人(47.9%)、利用したいと思わない66人(21.8%)。3割が利用したことがあり、半数が利用していないが利用したいと思うと回答している。

居住地別に見ると、「利用した」は函館市で多く、青森県以外の道外で少なくなっている。ただし、「利用していないが利用したいと思う」を加えると大きな差は見られない【図表5.30】。

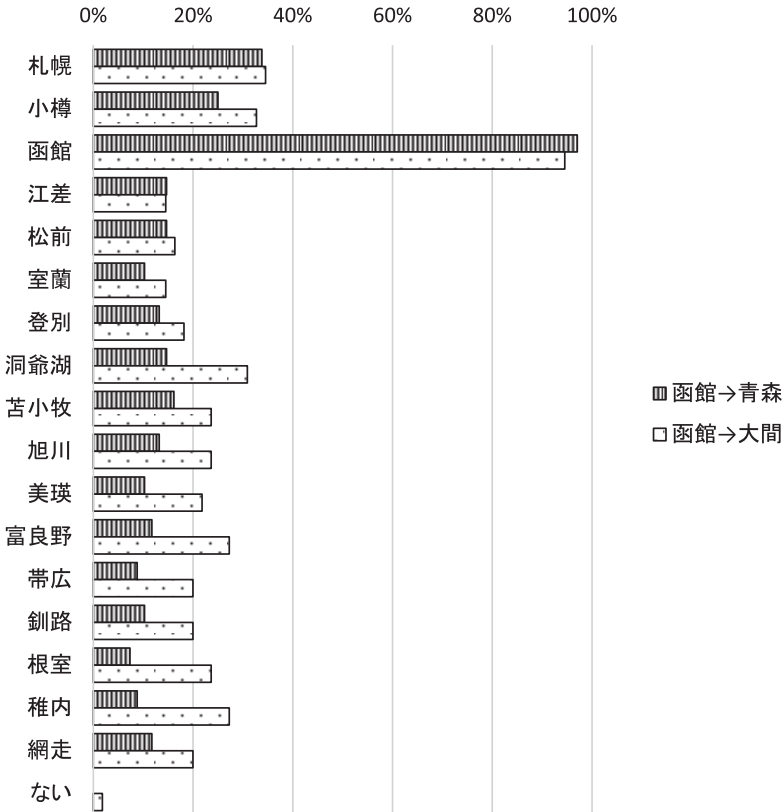
航路別に見ても大きな差は見られない【図表5.31】。函館→青森の利用者も北海道新幹線を利用しており、状況に応じてフェリーと使い分けていることがわかる。

北海道新幹線を利用したことがある人に、北海道新幹線がなくても旅行に行ったか尋ねると、北海道新幹線が開業したから行った16人(18.2%)、北海道新幹線が開業しなくても行ったと思う72人(81.8%)。北海道新幹線の開業の影響を受けているのは2割である。

居住地別に見ても大きな差は見られない【図表5.32】。

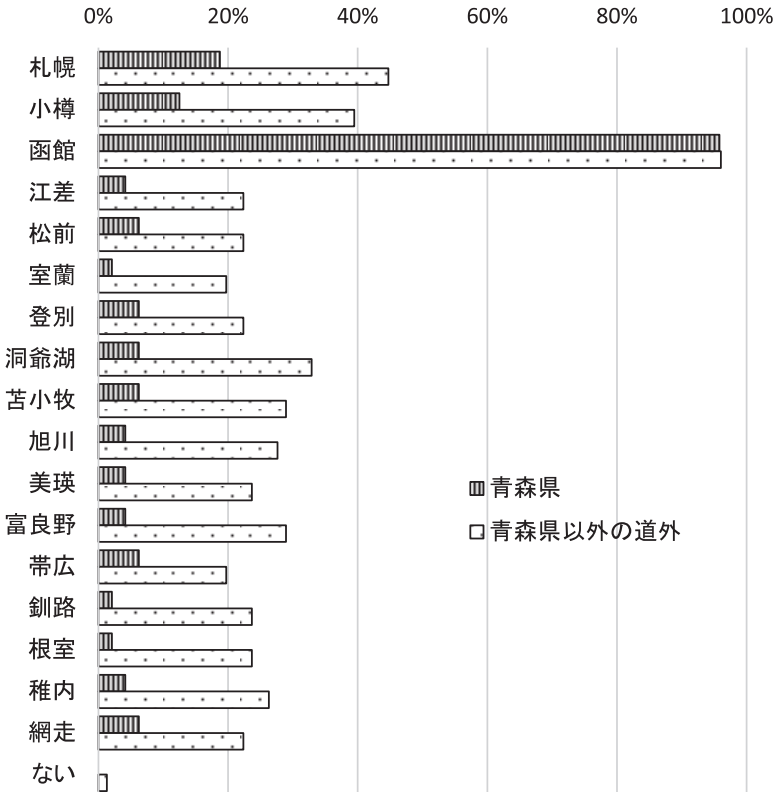
図表5.27 航路別、北海道以外の観光目的の人が北海道で訪れる先

旅行目的が 観光の人		北海道で訪れる先																	
		札幌	小樽	函館	江差	松前	室蘭	登別	洞爺湖	苫小牧	旭川	美瑛	富良野	帯広	釧路	根室	稚内	網走	ない
航路	函館→青森 (n=68)	23	17	66	10	10	7	9	10	11	9	7	8	6	7	5	6	8	0
	函館→大間 (n=55)	19	18	52	8	9	8	10	17	13	13	12	15	11	11	13	15	11	1
合計		42	35	118	18	19	15	19	27	24	22	19	23	17	18	21	19	1	



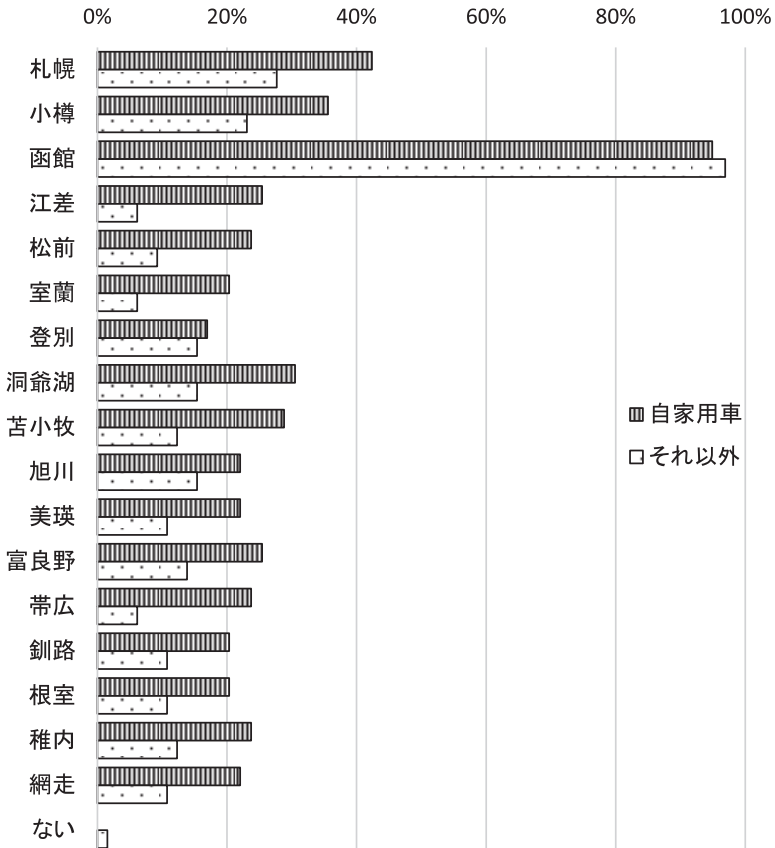
図表5.28 居住地別、北海道以外の観光目的の人が北海道で訪れる先

旅行目的が観光の人		北海道で訪れる先																	
		札幌	小樽	函館	江差	松前	室蘭	登別	洞爺湖	苫小牧	旭川	美瑛	富良野	帯広	釧路	根室	稚内	網走	ない
居住地	青森県 (n=48)	9	6	46	2	3	1	3	3	3	2	2	2	3	1	1	2	3	0
	青森県以外の道外 (n=76)	34	30	73	17	17	15	17	25	22	21	18	22	15	18	18	20	17	1



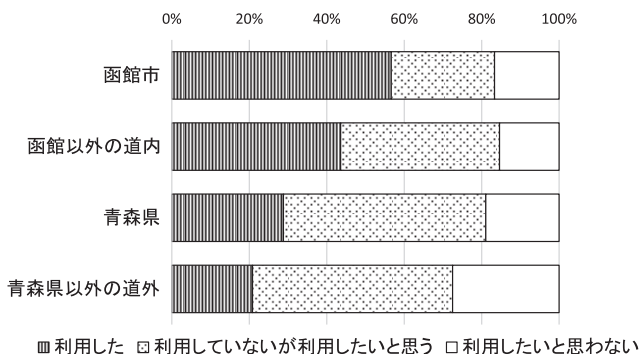
図表5.29 北海道内の主な移動手段別、北海道以外の観光目的の人が北海道で訪れる先

旅行目的が観光の人		北海道で訪れる先																		
		札幌	小樽	函館	江差	松前	室蘭	登別	洞爺湖	苫小牧	旭川	美瑛	富良野	帯広	釧路	根室	稚内	網走	ない	
主な移動手段	北海道内 の移動手段	自家用車 (n=48)	25	21	56	15	14	12	10	18	17	13	13	15	14	12	12	14	13	0
	それ以外 (n=76)	18	15	63	4	6	4	10	10	8	10	7	9	4	7	7	8	7	1	



図表5.30 居住地別、北海道新幹線の利用

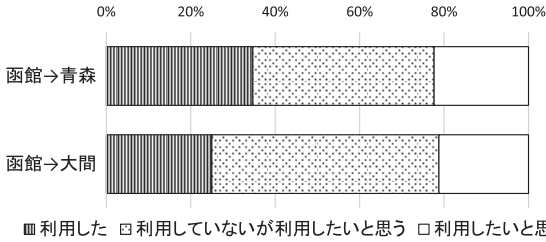
		北海道新幹線の利用			合計
		利用した	利用していないが利用したいと思う	利用したいと思わない	
居住地	函館市	17	8	5	30
	函館以外の道内	17	16	6	39
	青森県	32	58	21	111
	青森県以外の道外	25	62	33	120
	海外	1	0	0	1
合計		92	144	65	301



北海道外の人が北海道新幹線を利用して北海道旅行をするとすれば訪れるところは、211人の複数回答で、札幌99人(46.9%)、小樽58人(27.5%)、函館92人(43.6%)、江差19人(9.0%)、松前19人(9.0%)、室蘭10人(4.7%)、登別23人(10.9%)、洞爺湖22人(10.5%)、苫小牧10人(4.7%)、旭川30人(14.2%)、美瑛26人(12.3%)、富良野34人(16.1%)、帯広17人(8.1%)、釧路25人(11.9%)、根室15人(7.1%)、稚内23人(10.9%)、網走18人(8.6%)、その他7人(3.3%)、ない21人(10.0%)。9割の人は北海道新幹線を利用して北海道各地を訪れたいと思っている。札幌が半数近く、函館が4割、小樽が3割等である。その他にはニセコ、瀬棚等があった。

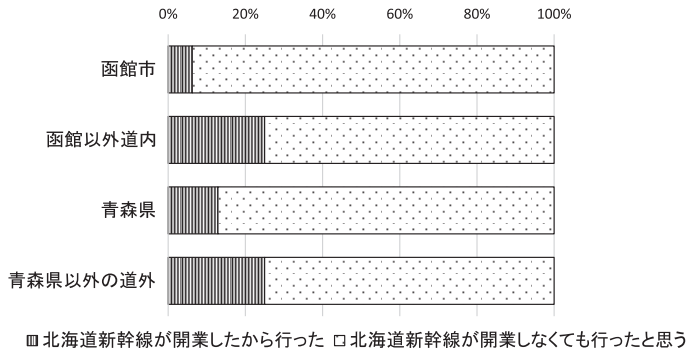
図表5.31 航路別、北海道新幹線の利用

		北海道新幹線の利用			合計
		利用した	利用していないが 利用したいと思う	利用したい と思わない	
航路	函館→青森	59	73	38	170
	函館→大間	33	71	28	132
合計		92	144	66	302



図表5.32 北海道新幹線利用者の、北海道新幹線の開業の影響

		北海道新幹線がなくても旅行に行ったか		合計
		北海道新幹線が開業したから行った	北海道新幹線が開業しなくても行ったと思う	
居住地	函館市	1	15	16
	函館以外の道内	4	12	16
	青森県	4	27	31
	青森県以外の道外	6	18	24
	海外	1	0	1
合計		16	72	88



航路別に見ても大きな差は見られない【図表5.33】。

居住地別に見ると、青森県以外の道外の人が、札幌以外で一般的に多くなっている【図表5.34】。

前述の旅行目的が観光の人の今回北海道内で訪れるところと比べると、全般的に少なくなっており、北海道内の移動手段が自家用車以外の人に似ている【図5.35】。北海道新幹線では北海道内で自家用車が利用できないため、広範囲の北海道内の移動が計画されなくなると考えられる。

つまり、フェリーは自家用車を一緒に運ぶことで、北海道の広範囲の周遊観光を可能にしているのである。

## 6. まとめ

フェリーの利用頻度は函館市・函館以外の道内・青森県で比較的多く、「年数回」が半数程度ある。航路別に見ても、大きな差は見られない。フェリーが普段に使われていることがわかる。

フェリーを選択した理由は、自家用車を比較的乗せない青森県では「費用」が多く、自家用車を乗せる青森以外の道外で「自家用車を乗せたい」が多い。函館→大間では「アクセスが良い」が見られる。

フェリー選択の費用は、観光のフェリー以外の費用で「安い」とは逆の面が見られる。

フェリーの利用目的は観光が半数であり、特に青森県以外の道外が多い。北海道以外の人では9割近くが宿泊旅行であり、宿泊旅行者の10人に1人がうち北海道内で10泊以上している。特に青森県以外の道外が多い。宿泊先は6割がホテル・旅館である。

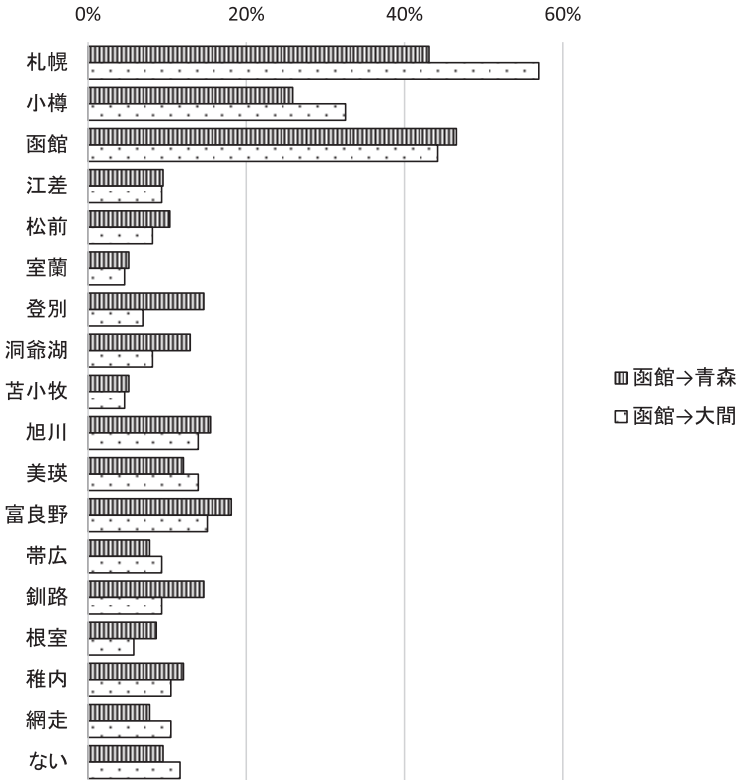
北海道以外の人が北海道で支払った費用は一人あたり平均5万5000円である。一人あたり10万円以上が2割弱あり、長期旅行者が比較的多く、北海道で支払う費用は高額になっている。

これには自家用車が関係しており、北海道内の主な移動手段が自家用車の



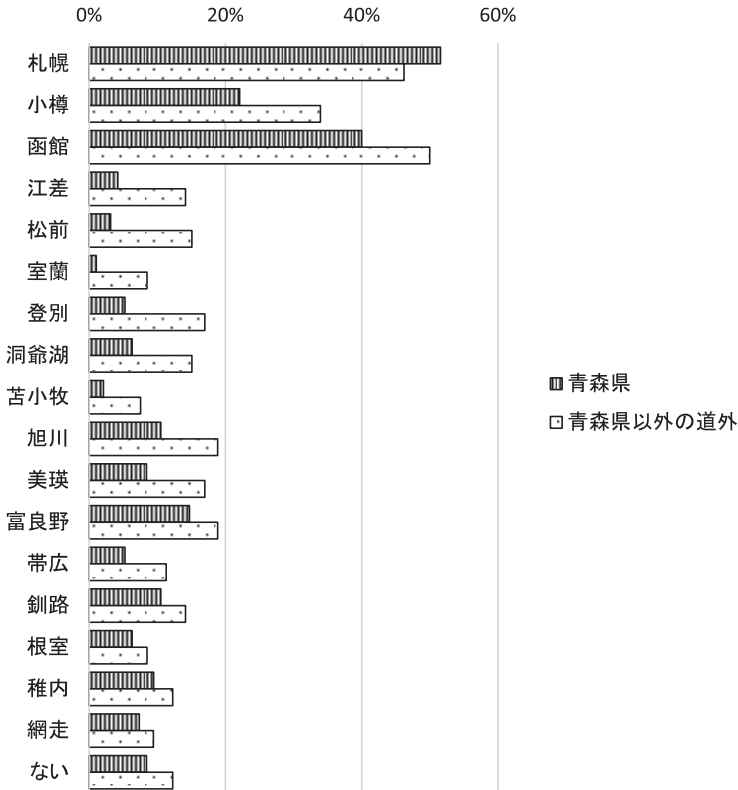
図表5.33 航路別、北海道以外の人々が北海道を利用して北海道旅行をするとならば訪れる先

旅行目的が観光の人		北海道新幹線を利用して北海道旅行をするとならば訪れる先																	
		札幌	小樽	函館	江差	松前	室蘭	登別	洞爺湖	苫小牧	旭川	美瑛	富良野	帯広	釧路	根室	稚内	網走	ない
航路	函館→青森 (n=116)	50	30	54	11	12	6	17	15	6	18	14	21	9	17	10	14	9	11
	函館→大間 (n=86)	49	28	38	8	7	4	6	7	4	12	12	13	8	8	5	9	9	10
合計		99	58	92	19	19	10	23	22	10	30	26	34	17	25	15	23	18	21



図表5.34 居住地別、北海道以外の人が北海道新幹線を利用して北海道旅行をするとなれば北海道で訪れる先

旅行目的が観光の人		北海道新幹線を利用して北海道旅行するとなれば訪れる先																	
		札幌	小樽	函館	江差	松前	室蘭	登別	洞爺湖	苫小牧	旭川	美瑛	富良野	帯広	釧路	根室	稚内	網走	ない
居住地	青森県 (n=95)	49	21	38	4	3	1	5	6	2	10	8	14	5	10	6	9	7	8
	青森県以外の道外 (n=106)	49	36	53	15	16	9	18	16	8	20	18	20	12	15	9	13	10	13



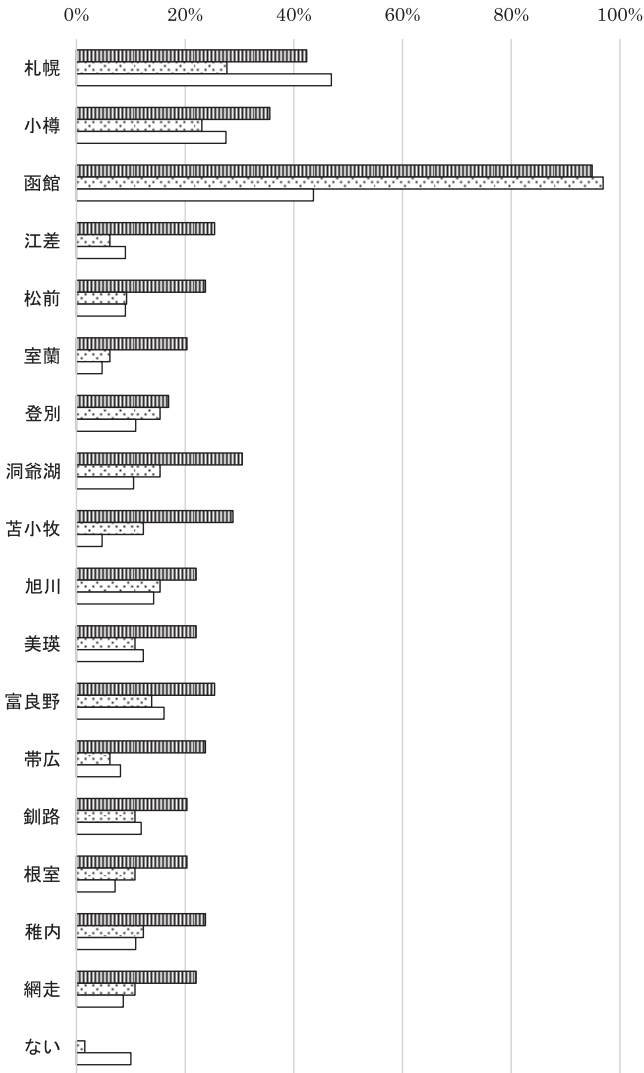


図5.35 北海道内の主な移動手段別、北海道以外の観光目的の人が北海道で訪れる先と北海道以外の方が北海道新幹線を利用して北海道旅行をすれば北海道で訪れる先の比較

人は江差・松前、洞爺湖等、函館や札幌近郊を多く訪れており、加えて、遠方の帯広、稚内等にも訪れている。

フェリーは自家用車を乗せることで北海道の遠方の周遊を可能にし、長期滞在につながっていることがわかる。

他方で北海道新幹線を見ると、利用していないが利用したいと思う人が半数おり、函館→青森利用者が北海道新幹線をすでに利用している。状況に応じて北海道新幹線をフェリーを使い分けていることがわかる。

ただし、北海道新幹線を利用して北海道旅行をすれば北海道で訪れたいところを尋ねると、観光目的で今回、北海道で訪れたところよりも全般的に少なくなっている。今回の旅行で、北海道内の主な移動手段が自家用車以外だった人と訪れる先が似ており、北海道新幹線では北海道内で自家用車が利用できないため、広範囲の北海道内の移動が計画されなくなると考えられる。

## VI. 並行在来線で第三セクター化された路線の利用調査

### 1. 調査方法

並行在来線で第三セクター化された道南いさりび鉄道の乗客に調査を行った。2016年7・8月、夏休み中6日間、通勤・通学時間帯以外の日中の車内でアンケートを配布し、郵送で回収した。

調査項目は、回答者基本属性（性別・年代・居住地）、利用頻度・目的・乗車駅・駅からの移動手段、第三セクター後の利用頻度、北海道新幹線の利用意向、第三セクター鉄道の観光列車への関心、第三セクター鉄道が沿線住民と行う取り組みへの要望、意見等を尋ねた。

### 2. 回答者基本属性

回答数は161。

男性67人(41.9%)、女性93人(58.1%)。6割が女性である。

年代を見ると、19歳以下8人(5.1%)、20代14人(8.9%)、30代19人(12.1%)、40代15人(9.6%)、50代27人(17.2%)、60代39人(24.8%)、70歳以上35人(22.3%)。60代が1/4、70歳以上が2割であるが、幅広い年代にわたっていた。

乗客の居住地は、第三セクター鉄道沿線の函館市8人(5.0%)、北斗市78人(48.4%)、木古内町9人(5.6%)であり、他の北海道21人(13.0%)、北海道以外45人(28.0%)。沿線2市1町が6割であり、北海道以外が3割であった。他の北海道は沿線近隣の森町6人、知内町3人等であった。北海道以外は東京11人、神奈川5人等であった。

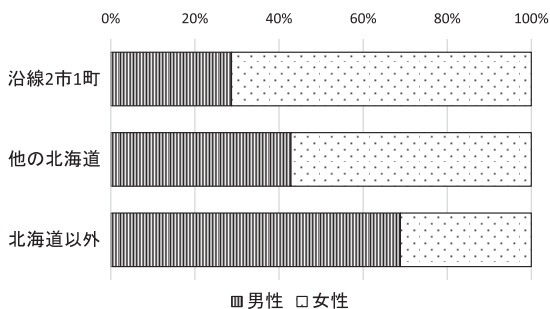
居住地別に性別を見ると、沿線2市1町は女性が多く、北海道以外は男性が多い【図表6.1】。年代は、沿線2市1町、他の北海道よりも、北海道以外で若年層が比較的多い【図表6.2】。

### 3. 利用目的、利用頻度等

第三セクター鉄道の日頃の主な利用目的は、通勤・通学34人(21.5%)、出

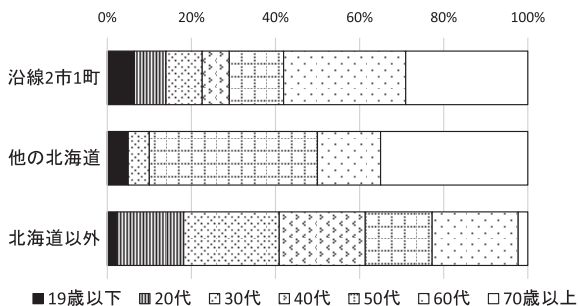
図表6.1 回答者基本属性（性別）

		性別		合計
		男性	女性	
居住地	沿線2市1町	27	67	94
	他の北海道	9	12	21
	北海道以外	31	14	45
合計		67	93	160



図表6.2 回答者基本属性（年代）

		年代							合計
		19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70歳以上	
居住地	沿線2市1町	6	7	8	6	12	27	27	93
	他の北海道	1	0	1	0	8	3	7	20
	北海道以外	1	7	10	9	7	9	1	44
合計		8	14	19	15	27	39	35	157



張等の仕事9人(5.7%)、通院29人(18.4%)、買物24人(15.2%)、観光・娯楽46人(29.1%)、その他16人(10.1%)。観光・娯楽が3割と多く、通勤・通学、通院、買物の順であった。通勤・通学については、今回の調査が夏休み期間中であり、通勤・通学時間帯以外の日中に行ったため、通常よりも少なくなっている。その他は冠婚葬祭、墓参り等であった。

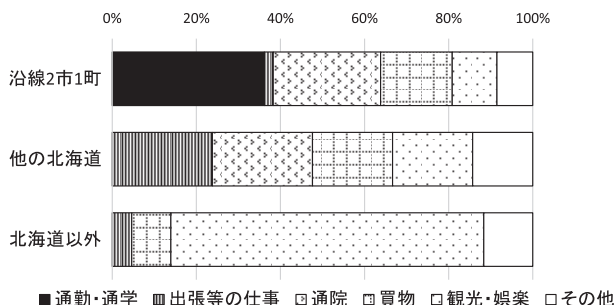
居住地別に見ると、沿線2市1町は、通勤・通学が4割、通院が1/4である。他の北海道は出張等の仕事、通院等が比較的多い。北海道以外は観光・娯楽が3/4である【図表6.3】。沿線2市1町は通勤・通学を中心に多様な利用がされており、北海道以外から観光や娯楽のために利用されていることがわかる。

日頃の利用頻度は、「ほぼ毎日」36人(23.4%)、「週1回程度」14人(9.1%)、「月数回」34人(22.1%)、「あまり利用しない」70人(45.5%)。

利用目的別に見ると、「ほぼ毎日」36人中32人(88.9%)が通勤・通学であ

図表6.3 利用目的

		利用目的						合計
		通勤・通学	出張等の仕事	通院	買物	観光・娯楽	その他	
居住地	沿線2市1町	34	2	24	16	10	8	94
	他の北海道	0	5	5	4	4	3	21
	北海道以外	0	2	0	4	32	5	43
合計		34	9	29	24	46	16	158



り、「週1回程度」と「月数回」48人中23人(47.9%)が通院、13人(27.1%)が買物、「あまり利用しない」70人中42人(60.0%)が観光・娯楽であった。

居住地別に見ると、沿線2市1町では「ほぼ毎日」が4割、「週1回程度」が1割、「月数回」が3割である。他の北海道や北海道以外は「あまり利用しない」が多くなっていた【図表6.4】。

主な利用駅は複数回答で、函館109人(67.7%)、五稜郭18人(11.2%)、七重浜19人(11.8%)、東久根別12人(7.5%)、清川口21人(13.0%)、上磯23人(14.3%)、茂辺地12人(7.5%)、渡島当別9人(5.6%)、釜谷0人(0.0%)、泉沢0人(0.0%)、札苅0人(0.0%)、木古内42人(26.1%)。函館駅が7割、木古内駅が1/4である。函館駅と木古内駅という第三セクター鉄道の両方の終点の利用が多くなっている(第三セクター鉄道は五稜郭までであるが函館まで乗り入れている)。

日頃の利用頻度が月数回以上の沿線2市1町の人の利用駅までの移動手段は、徒歩・自転車67人(91.8%)、自家用車2人(2.7%)、バス3人(4.1%)、その他1人(1.4%)。9割が徒歩・自転車である。徒歩・自転車圏に駅があり、アクセス良く利用されていることがわかる。

他の北海道、北海道以外の人の利用駅までの移動手段は、徒歩・自転車22人(34.4%)、自家用車5人(7.8%)、バス7人(10.9%)、タクシー3人(4.7%)、レンタカー2人(3.1%)、函館市電(函館乗継)7人(10.9%)、北海道新幹線(木古内乗継)10人(15.6%)、JR在来線(五稜郭乗継)8人(12.5%)。徒歩・自転車が3割、北海道新幹線「木古内駅」乗継が10数%である。新幹線利用については後述する。

#### 4. 第三セクター化による利用頻度の変化

沿線2市1町在住者で日頃の利用頻度が月数回以上の人の、JRの時と比べた利用頻度は「増えた」10人(13.7%)、「変わらない」51人(69.9%)、「減った」12人(16.4%)【図6.5】。7割が変わっていない。

その理由を見ると、「増えた」7人はいずれも通学するようになった等の移動



図表6.4 利用頻度

		利用頻度				合 計
		ほぼ毎日	週1回程度	月数回	あまり利用しない	
居住地	沿線2市1町	36	12	27	16	91
	他の北海道	0	1	5	15	21
	北海道以外	0	1	2	39	42
合 計		36	14	34	70	154

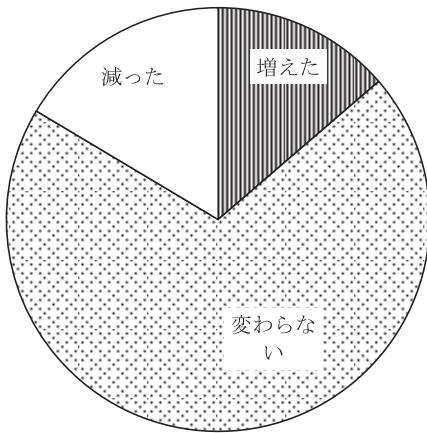
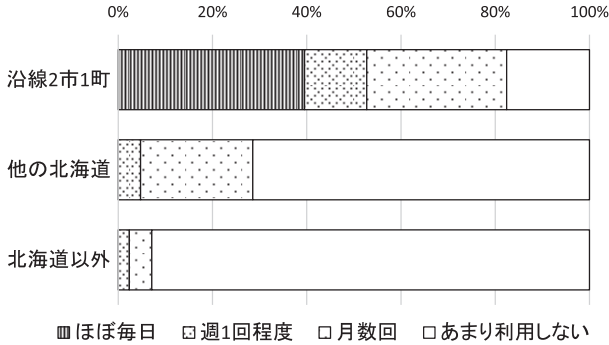


図6.5 第三セクター化による利用頻度の変化（沿線2市1町在住者）

の必要性(の変化)であった。「減った」11人は複数回答で、移動の必要性(の変化)5人、時刻表の変更3人、駅の無人化4人、運賃値上げ4人であった。第三セクター化による利用頻度の変化は、移動の必要性(の変化)によるものが多くなっているが、一部に運賃や駅の無人化等の影響が見られる。

利用目的別に見ると、いずれも変わらないが多くなっている【表6.6】。

## 5. 北海道新幹線の利用意向

北海道新幹線は「すでに利用した」55人(34.8%)、「ぜひ利用したい」14人(8.9%)、「機会があれば利用したい」81人(51.3%)、「利用したいと思わない」8人(5.1%)。1/3がすでに利用している。

居住地別に見ると、北海道以外で、今回の北海道旅行での利用を含むため「すでに利用した」人が多くなっている【図表6.7】。

北海道新幹線を「すでに利用した」人の新幹線利用駅は「新函館北斗駅」44人(80.0%)、第三セクター鉄道から乗り継げる「木古内駅」11人(20.0%)。8割が「新函館北斗駅」である。

居住地別に見るといずれも「新函館北斗駅」が多いが、北海道以外の1/3が「木古内駅」利用である【表6.8】。

利用する場合の新幹線駅までの移動手段は、新函館北斗駅では「JR在来線」28人、「自家用車」11人、「タクシー等」3人。木古内駅では「第三セクター鉄道」9人、「自家用車」1人、「タクシー等」1人である。

北海道新幹線で「木古内駅」利用は2割であるが、「木古内駅」利用者の多くは第三セクター鉄道に乗り継いでいる。いずれも今回の第三セクター鉄道利用につながっている。

## 6. 第三セクター鉄道の観光列車への関心

第三セクター鉄道の観光列車の認知度は「知っている」98人(62.0%)、「知らなかった」60人(38.0%)。6割が知っている。

表6.6 利用目的別、第三セクター化による利用頻度の変化(沿線2市1町在住者)

		利用目的						合計
		通勤・通学	出張等の仕事	通院	買物	観光・娯楽	その他	
利用回数 の変化	増えた	4	0	4	0	0	2	10
	変わらない	25	2	12	6	4	2	51
	減った	1	0	6	4	0	1	12
合計		30	2	22	10	4	5	73

図表6.7 北海道新幹線の利用意向

		北海道新幹線の利用意向				合計
		すでに利用した	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	沿線2市1町	19	11	59	3	92
	他の北海道	3	2	12	4	21
	北海道以外	33	1	10	1	45
合計		55	14	81	8	158

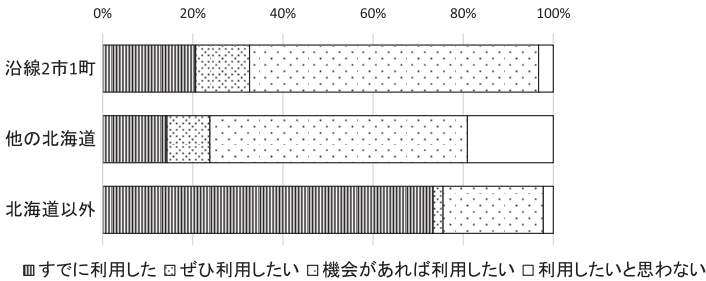


表6.8 北海道新幹線利用者の利用駅

		北海道新幹線の利用駅		合計
		新函館北斗	木古内	
居住地	沿線2市1町	18	1	19
	他の北海道	3	0	3
	北海道以外	23	10	33
合計		44	11	55

居住地別に見ると、沿線2市1町では8割以上が知っている。北海道以外では5人に1人が知っている【図表6.9】。第三セクター鉄道乗客であれば、北海道以外の人にも比較的知られている。

利用状況及び利用意向は「乗ったことがある」24人(15.9%)、「今後乗りたい」40人(26.5%)、「興味がある」60人(39.7%)、「関心はない」27人(17.9%)。居住地別に見ると、沿線2市1町では2割が乗ったことがある。「乗ったことがある」と「今後乗りたい」人を合わせると、いずれも4割前後である【図表6.10】。居住地に限らず、利用意向があると考えられる。

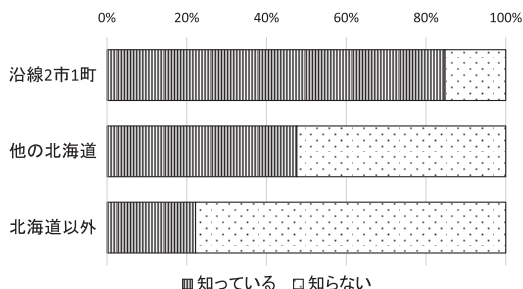
性別、年代による差は見られない。利用頻度が多い人で「乗ったことがある」、「今後乗りたい」人が多くなっている。

## 7. 第三セクター鉄道と沿線住民との取り組み

第三セクター鉄道及び沿線地域の活性化のために、第三セクター鉄道と沿

図表6.9 第三セクター鉄道の観光列車の認知度

		観光列車の認知度		合 計
		知っている	知らない	
居住地	沿線2市1町	78	14	92
	他の北海道	10	11	21
	北海道以外	10	35	45
合 計		98	60	158



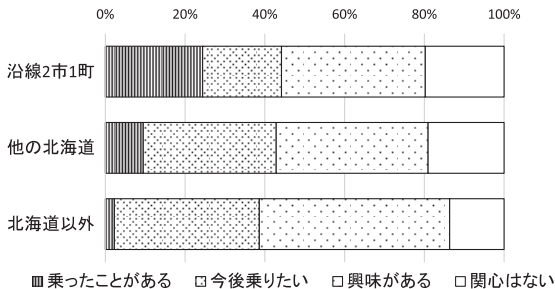
線住民と一緒に取り組めば良いと思うことを尋ねると、161人の複数回答で「駅舎を利用した『いこいの場』づくり」55人(34.2%)、「駅舎を利用した地域イベント」39人(24.4%)、「車両を利用した展示」24人(14.9%)、「車両を利用したミニコンサート等」19人(11.8%)、「その他」16人(9.9%)。「駅舎を利用した『いこいの場』づくり」が3割、「駅舎を利用した地域イベント」が1/4であった。「その他」にはフォトコンテスト、売店やグルメスポットづくり等があった。

居住地別に見ると、第三セクター鉄道と一緒に取り組むことになる沿線2市1町在住者で、いずれも他の北海道や北海道以外よりも少なくなっているものの、「駅舎を利用した『いこいの場』づくり」が3割あり、「駅舎を利用した地域イベント」や「駅舎を利用した展示」が2割近い【図表6.11】。

沿線2市1町在住者で見ると、性別、年代、利用目的、利用頻度による差は見られなかった。

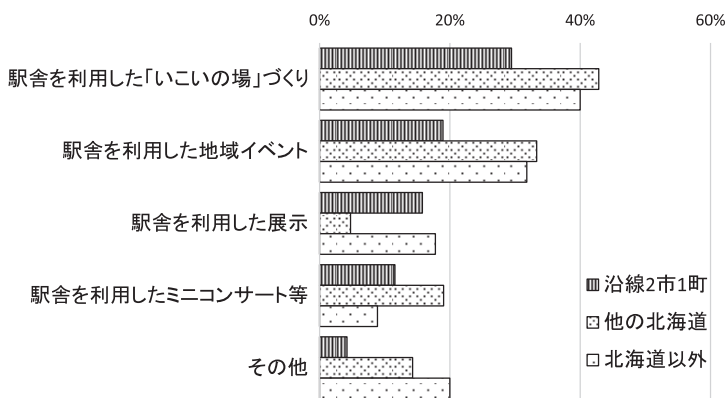
図表6.10 第三セクター鉄道の観光列車の利用意向

		観光列車の利用意向				合 計
		乗ったことがある	今後乗りたい	興味がある	関心はない	
居住地	沿線2市1町	21	17	31	17	86
	他の北海道	2	7	8	4	21
	北海道以外	1	16	21	6	44
合 計		24	40	60	27	151



図表6.11 沿線住民と一緒に取り組みが良いと思うこと

		取り組み				
		駅舎を利用した「いこいの場」づくり	駅舎を利用した地域イベント	駅舎を利用した展示	駅舎を利用したミニコンサート等	その他
居住地	沿線2市1町 (n=95)	28	18	15	11	4
	他の北海道 (n=21)	9	7	1	4	3
	北海道以外 (n=45)	18	14	8	4	9



## 8. まとめ

沿線2市1町は通勤・通学を中心に「ほぼ毎日」利用があり、通院や買物等で「週1回程度」から「月数回」利用がされている。北海道以外からは、観光や娯楽のために利用されていることがわかる。沿線2市1町に対する通勤・通学等の利便性維持とともに、北海道以外からの観光や娯楽利用の促進が図られるべきである。

沿線2市1町の利便性について見ると、第三セクター化によって利用頻度は7割が変わっていない。ほぼ第三セクター化以前の利用状況が維持されているようである。利用頻度の変化の多くは移動の必要性(の変化)によるものであるが、一部に運賃値上げや駅の無人化の影響が見られる。通学割引や通

院補助、沿線住民と協力した駅のボランティアスタッフ等、様々な工夫が可能である。

北海道新幹線の利用駅は新函館北斗駅が多いが、木古内駅利用者は第三セクター鉄道に乗り継いでいる。新幹線利用につながる足として利用されていることがわかる。

第三セクター鉄道の観光列車は、乗客には比較的知られており、北海道以外からも利用意向がある。今後が期待される。

第三セクター鉄道と沿線地域の活性化のために、沿線住民と一緒に取り組めば良いと思うこととして、沿線2市1町から「駅舎を利用した『いこいの場』づくり」、「駅舎を利用した地域イベント」、「駅舎を利用した展示」等があがっていた。沿線住民は第三セクター鉄道を応援しようと思っている。これに応じて、第三セクター鉄道と沿線住民の連携による取り組みが進められることが望まれる。

## VII. 並行在来線で第三セクター化された路線の観光列車の利用者調査

### 1. 調査方法

2016年5月～10月、10回の観光列車のツアー参加者に対してアンケートを行った。ツアー参加時にアンケートを配布し、下車時に回収した。

調査項目は回答者基本属性（性別、年代、居住地）、観光列車を知った経緯・利用の動機・体験して良かったもの、同行者、観光列車利用前後の函館での宿泊や観光、意見等である。

### 2. 回答者基本属性

回収数376。

男性123人(33.2%)、女性247人(66.8%)。7割が女性である。

年代は19歳以下2人(0.5%)、20代12人(3.2%)、30代28人(7.5%)、40代61人(16.4%)、50代83人(22.3%)、60代96人(25.8%)、70歳以上90人(24.2%)。60才以上で約半数である。

居住地は南北海道（渡島・檜山管内）225人(61.0%)、南北海道以外の道内81人(22.0%)、東北9人(2.4%)、関東41人(11.1%)、中部・北陸以南13人(3.5%)。6割が地元周辺の南北海道である。

居住地別に見ると、関東は男性が多く、高齢者が少ない【図表7.1、7.2】。

### 3. 観光列車を知った経緯・利用の動機等

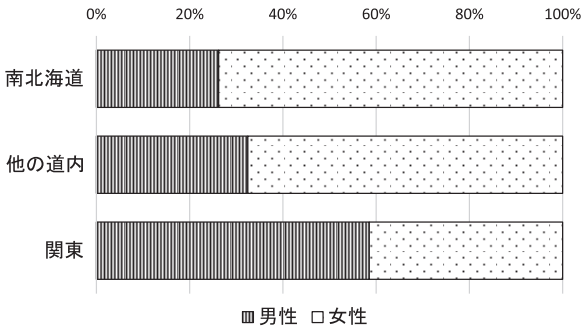
観光列車を知った経緯は、旅行会社のホームページ27人(7.2%)、パンフレット33人(8.8%)、第三セクター鉄道のホームページ20人(5.3%)、鉄道趣味のインターネット等17人(4.5%)、それ以外のインターネット12人(3.2%)、家族・知人の紹介125人(33.3%)、テレビ・新聞等130人(34.7%)、その他11人(2.9%)。テレビ・新聞等、家族・知人の紹介がそれぞれ3割である。

居住地別に見ると、南北海道と他の道内はテレビ・新聞、家族・知人の紹介が多く、関東は旅行会社のホームページ、パンフレットが多くなっている



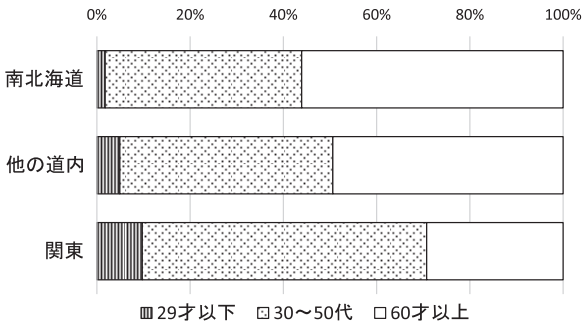
図表7.1 回答者基本属性（性別）

		性別		合計
		男性	女性	
居住地	北海道	58	163	221
	他の道内	26	54	80
	関東	24	17	41



図表7.2 回答者基本属性（年代）

		年代			合計
		29才以下	30～50代	60才以上	
居住地	北海道	4	94	125	223
	他の道内	4	37	40	81
	関東	4	25	12	41

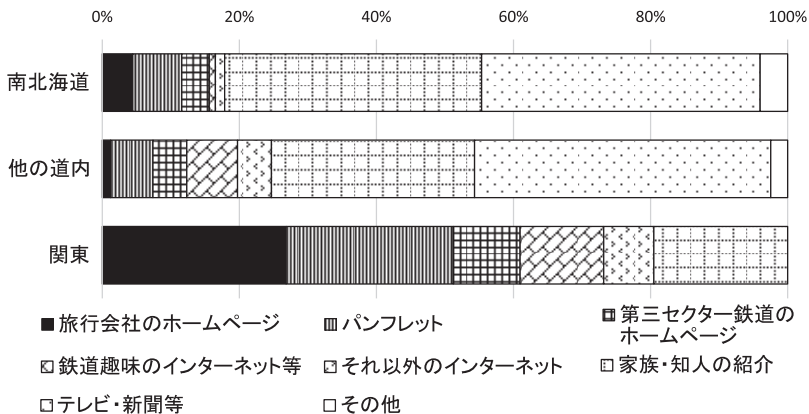


【図表7.3】。

利用の動機を一人3つまで尋ねると、376人の複数回答で、「風景（日中）」110人(29.3%)、「風景（夕方から日没後）」167人(44.4%)、「函館スイーツ」41人(10.9%)、「海鮮の食事」151人(40.2%)、「地元の食事」184人(48.9%)、「特別仕様の車両」140人(37.2%)、「話題になっているから」89人(23.7%)、「仲

図表7.3 観光列車を知った経緯

		知った経緯								合計
		旅行会社のホームページ	パンフレット	第三セクター鉄道のホームページ	鉄道趣味のインターネット等	それ以外のインターネット	家族・知人の紹介	テレビ・新聞等	その他	
居住地	北海道	10	16	9	2	3	84	91	9	224
	他の道内	1	5	4	6	4	24	35	2	81
	関東	11	10	4	5	3	8	0	0	41



間や家族との会話を楽しむ」86人(22.9%)、「その他」14人(3.7%)。「地元の食事」、「風景(夕方から日没後)」、「海鮮の食事」の順である。「その他」には第三セクター鉄道の応援等があった。

男女別に見ると、「仲間や家族との会話」は女性で多くなっていた。

年代別に見ると、「函館スイーツ」は若年層で比較的多くなっていた。

居住地別に見ると、関東で「風景(夕方から日没後)」が比較的多くなっていた。「特別仕様の車両」は南北北海道で低く、「仲間や家族との会話」は南北北海道で多くなっていた【図表7.4】。

実際に体験してみて良かったと思うものは、376人の複数回答で、「風景(日中)」97人(25.8%)、「風景(夕方から日没後)」125人(33.2%)、「函館スイーツ」65人(17.3%)、「地元鉄板焼きグルメ」185人(49.2%)、「終点の有名レストランの料理」97人(25.8%)、「特別仕様の車両」69人(18.4%)、「話題の列車に乗車できた」176人(46.8%)、「仲間や家族との時間」104人(27.7%)、「その他」18人(4.8%)。「地元鉄板焼きグルメ」、「話題の列車に乗車できた」、「風景(夕方から日没後)」の順であった。「その他」にはガイド、土産、乗車証等があった。

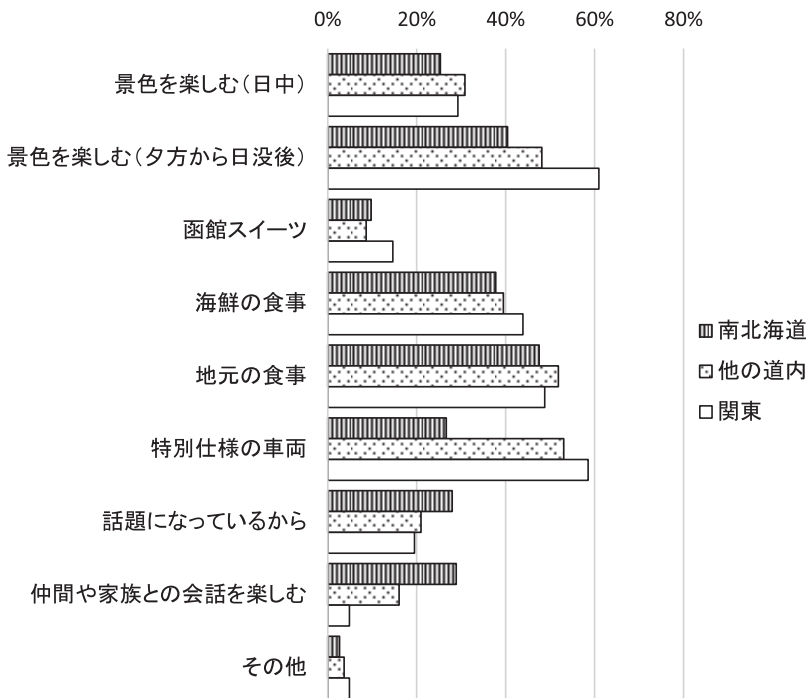
男女別に見ると、「地元鉄板焼きグルメ」は男性で多く、「話題の列車に乗車できた」は女性で多くなっていた。年代別に見ると、「特別仕様の車両」は若年層で多く、「話題の列車に乗車できた」は高齢者で多くなっていた。

居住地別に見ると、「風景(日中)」、「函館スイーツ」、「地元鉄板焼きグルメ」、「終点の有名レストランの料理」は関東で比較的多くなっていた【図表7.5】。

実際に体験してみて良かったと思うものを利用の動機と合わせて見ると「話題の列車に乗車できた」が動機の「話題になっているから」よりも上回っており、期待以上であったことがうかがわれる。逆に、関東で多い「特別仕様の列車」、「風景(夕方から日没後)」は動機よりも下回っており、イメージ通りでなかったと考えられる。

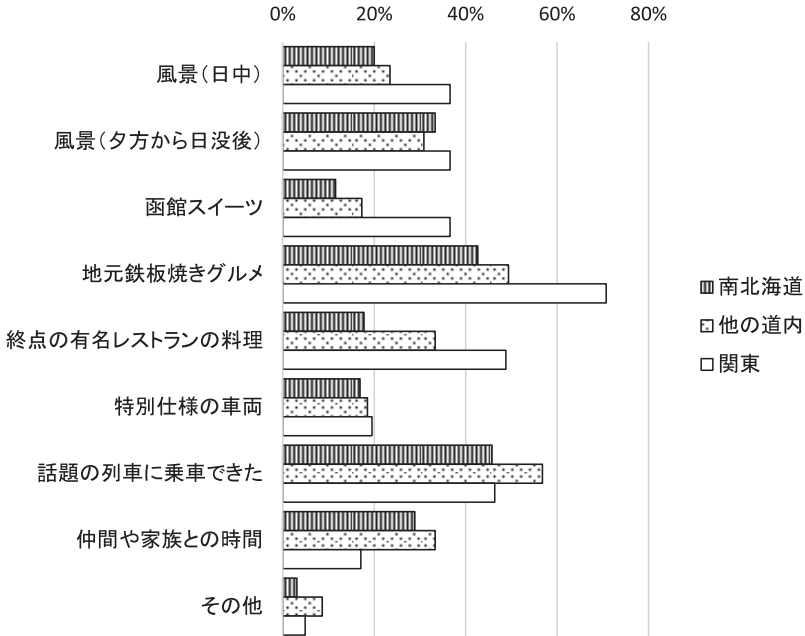
図表7.4 利用の動機

		居住地		
		北海道 (n=225)	他の道内 (n=81)	関東 (n=41)
利用の動機	景色を楽しむ（日中）	57	25	12
	景色を楽しむ（夕方から日没後）	91	39	25
	函館スイーツ	22	7	6
	海鮮の食事	85	32	18
	地元の食事	107	42	20
	特別仕様の車両	60	43	24
	話題になっているから	63	17	8
	仲間や家族との会話を楽しむ	65	13	2
	その他	6	3	2



図表7.5 実際に体験してみても良かったと思うもの

		居住地		
		北海道 (n=225)	他の道内 (n=81)	関東 (n=41)
実際に体験してみても良かったと思うもの	風景（日中）	45	19	15
	風景（夕方から日没後）	75	25	15
	函館スイーツ	26	14	15
	地元鉄板焼きグルメ	96	40	29
	終点の有名レストランの料理	40	27	20
	特別仕様の車両	38	15	8
	話題の列車に乗車できた	103	46	19
	仲間や家族との時間	65	27	7
	その他	7	7	2



今回の同行者は、「一人で乗車」28人(7.5%)、「夫婦で」72人(19.3%)、「家族で」89人(23.9%)、「友人と」134人(35.9%)、「職場・団体で」48人(12.9%)、「その他」2人(0.5%)。「友人と」が1/3であり、「家族と」、「夫婦で」がそれぞれ2割であった。

男女別に見ると「一人で乗車」は男性で多かった。「職場・団体で」は北海道が多かった【図表7.6】。

#### 4. 観光列車利用前後の函館での宿泊や観光

北海道以外の人のがこれまでに函館に来た回数は、「今回はじめて」21人(16.0%)、「2～3回目」26人(19.8%)、「4回以上」84人(64.1%)。6割が「4回以上」である。

居住地別に見ると、関東でも「4回以上」が半数を超えている【図表7.7】。

北海道以外の人のが函館までの交通手段は、開業した「北海道新幹線」48人(76.2%)、「飛行機」14人(22.2%)、「フェリー」0人(0.0%)、「自家用車」0人(0.0%)、「その他」1人(1.6%)。北海道新幹線が3/4である。

居住地別に見ると、東北9人の全員、関東41人のうち31人(75.6%)、中部・北陸以南13人のうち9人が「北海道新幹線」であった。

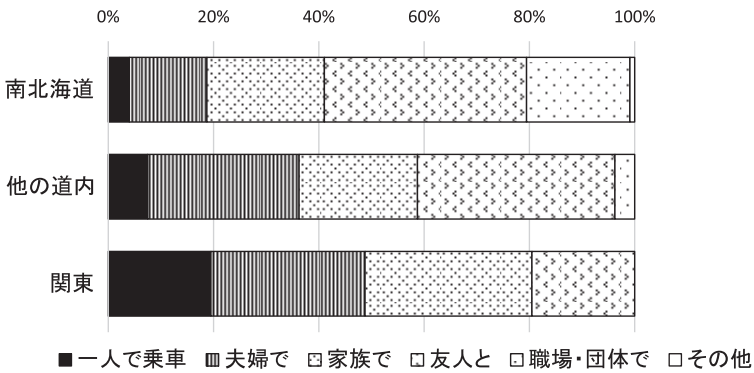
北海道以外の人のが函館での宿泊は「宿泊しない」10人(7.3%)、「1泊」93人(67.9%)、「2泊以上」34人(24.8%)。9割が函館で宿泊しており、1/4が2泊以上している。

居住地別に見ると、関東で2泊以上の人が多い【図表7.8】。これまでに函館に来た回数で見ると「今回はじめて」の人で2泊以上が多くなっている。

北海道以外の人のが函館市内で訪れるところは、144人の複数回答で「函館山(日中)」16人(11.2%)、「函館山(夜景)」23人(16.1%)、「元町の坂道と教会群」31人(21.7%)、「函館ベイエリア(赤レンガ倉庫含む)」60人(42.0%)、「函館朝市」55人(38.5%)、「五稜郭公園・五稜郭タワー」40人(28.0%)、「トラピスチヌ修道院」6人(4.2%)。「函館ベイエリア(赤レンガ倉庫含む)」、「函

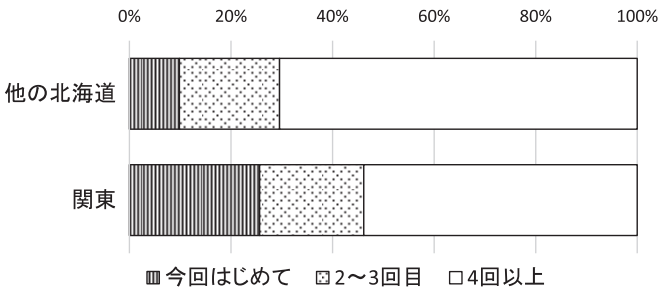
図表7.6 同行者

		同行者						合計
		一人で乗車	夫婦で	家族で	友人と	職場・団体で	その他	
居住地	南北海道	9	33	50	86	2	44	224
	他の道内	6	23	18	30	0	3	80
	関東	8	12	13	8	0	0	41



図表7.7 これまでに函館に来た回数

		これまでに函館に来た回数			合計
		今回はじめて	2～3回目	4回以上	
居住地	他の北海道	7	14	50	71
	関東	10	8	21	39

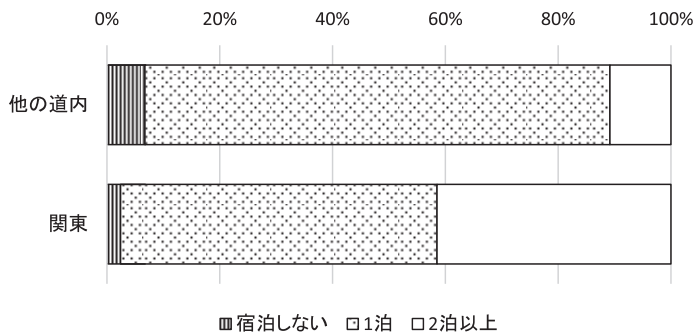


館朝市」が4割である。

函館での宿泊で見ると「2泊以上」の人で全般的に多くなっている。

図表7.8 函館での宿泊

		函館での宿泊			合 計
		宿泊しない	1泊	2泊以上	
居住地	他の道内	5	61	8	74
	関東	1	23	17	41
合 計		6	84	25	115



## 5. まとめ

北海道では地元ニュース、家族・知人からの口コミで観光列車を知っており、遠方では通常の旅行会社等を通じて観光列車を知っている。

利用の動機として食事と風景があたり、遠方からは特別仕様の車両も期待されていた。実際に体験してみて「話題の列車に乗車できた」満足度が高く、期待以上であったと考えられる。ただし、特別仕様の車両は満足度が低くなっている。

関東以南からも多くの人々が北海道新幹線で函館に来ており、家族や友人と観光列車を利用している。何度も函館に来たことがある人が観光列車を利用して、函館での連泊につながっている。



## VIII. まとめ

### (1) 交流人口の変化

北海道新幹線開業によって函館は観光客でにぎわっているが、九州新幹線全線開通時の鹿児島県、北陸新幹線延伸時の金沢市よりも観光入込客数の増加率は小さい。

加えて、北海道新幹線を利用した観光の多くは函館のみであり、一部で片道の飛行機利用で札幌・小樽等への周遊が行われているくらいである。

北海道への交通手段には北海道新幹線とともに、飛行機、フェリーがある。函館へ行く場合の交通手段は、新幹線利用が東京では4割、北関東では5割、東北では7割であり、いずれも開業前の飛行機からの乗り換えが起きている。

他方でフェリーを選択する理由は近郊の青森県からは費用が安いことであり、遠方の人は自家用車を乗せたいためである。自家用車での北海道移動が、北海道の広範囲の周遊と長期滞在を可能にしている背景がある。実際に、フェリー乗客に北海道新幹線を利用して北海道旅行をすれば訪問する先を尋ねると、今回のフェリー利用で訪れた先よりも少なくなっている。北海道において、新幹線利用は広範囲の周遊観光を計画しづらいものになっている。

### (2) 利用範囲・満足度・メディア効果

北海道新幹線の利用範囲を見ると、北海道では全域から利用されており、旅行の往復に新幹線を利用している。便利に利用されていることがわかる。北海道以外では、海外を含めて、九州・沖縄からも利用されている。想定されていた以上に利用範囲は広がっている。

新幹線乗客の満足度は、車内設備が高く、料金でやや低めである。居住地別に見ると本数・アクセスの満足度は遠方になるほどやや低くなり、東京から盛岡、新青森と北海道に近づくにつれて新幹線の本数が減っていく影響を

受けている。

新幹線開業効果は交流人口の増加だけにとどまらない。開業前後に北海道は数多くのメディア等に取り上げられた。東北・北関東・東京でメディア等を見て、4割が北海道の商品を(一層)購入し、2割が北海道旅行(計画含む)をしている。ただし、これらの一部はメディアの影響が大きく、北海道が身近になったイメージを伴っていない。近接観を伴わない一時的な盛り上がりによる北海道旅行(計画含む)は、一過性に終わってしまう危険性がある。

### (3) 並行在来線問題

北海道新幹線開業に伴って部分的に第三セクター化された道南いさりび鉄道はほぼ以前の利用状況が維持されているが、一部に運賃値上げや駅の無人化の影響が見られる。駅舎を利用したいこいの場づくり、駅舎を利用した地域イベント等、沿線住民からの応援の声があり、第三セクター鉄道と沿線住民の連携による取り組みが進められることが望まれる。

道南いさりび鉄道の観光列車は乗客には比較的知られており、北海道以外からも利用希望がある。観光列車での食事と風景が期待されており、実際に乗車してみて「話題の列車に乗車できた」満足度は高くなっているが、特別仕様の車両は満足度が低くなっている。

家族や友人と利用する人が多く、何度も函館に来たことがある人が観光列車を利用して、函館での連泊につながっている。

### (4) まとめ

北海道新幹線は遅れてきた整備新幹線である。人口規模の大きい首都圏からの所要時間、本数・アクセスの不足、利用が外部からの観光が中心である等、課題をかかえながら一定の役割を果たしている。

北海道新幹線は北海道全域から便利に利用されている。加えて、北海道以外からは開業前に想定された範囲を超えて利用がある。北海道新幹線開業は

交流人口増加に役立っている。ただし、この想定外の利用は北海道が身近になったイメージを伴っておらず、メディア等による一過性の盛り上がりにつながる可能性がある。

観光入込客数は函館のみの微増にとどまっている。函館を訪れるには一部で飛行機からの乗換が見られるものの、北海道の広域周遊観光には片道飛行機や自家用車等が利用され続けている。都市間をつなぐ公共交通が弱い北海道において新幹線による観光への影響は新幹線駅近郊にとどまっている。

並行在来線による第三セクター化は、ほぼ利用が維持されている。一部に運賃値上げ、駅の無人化等の影響が見られるものの、沿線住民から駅舎利用に向けて応援の声がある。観光列車は好評であり、新たな観光コースとなっている。

北海道新幹線は2030年度末に札幌への延伸が予定されている。今回の課題を踏まえて、当初のメディア等への露出を利用して北海道のシティプロモーションを行ったり、JRだけでなく都市間バス等で二次アクセスを整えたりすることが考えられる。並行在来線による第三セクター化は再度、行われるため、持続可能な運営形態が検討されるべきである。函館と札幌をむすぶ新たな観光列車も考えられる。延伸時には、北海道新幹線の開業効果が札幌周辺だけに終わらないように、一層計画的な取り組みが求められる。

## 文献

- 1) 佐藤馨一：北海道新幹線による国土軸の形成とその波及効果、都市問題103(11)、pp.8-12、2012年
- 2) 運輸新聞2012年12月18日
- 3) 朝日新聞2016年1月3日
- 4) 北海道新聞2016年6月16日
- 5) 長崎県：九州新幹線西九州ルート フリーゲージトレイン、  
< <https://www.pref.nagasaki.jp/bunrui/machidukuri/doro-kotsu/shinkansen/gaiyo-shinkansen/231142.html>、2016.6.26確認>、2016年
- 6) 石井幸孝：九州新幹線鹿児島ルート全通をめぐって、鉄道ピクトリアル61(7)、2011
- 7) 佐藤馨一、中添眞：フリーゲージ・トレインが運ぶ北海道の未来ー北海道新幹線を200%活用する、柏艫舎、2015年
- 8) 北海道総合政策部交通局交通企画課：北海道の交通の状況、2016年
- 9) 鉄道・運輸機構：東北新幹線(八戸・新青森間)事業に関する事後評価報告書、2016年
- 10) J R 北海道：平成27年度決算 社長談話、2016年
- 11) J R 北海道：北海道新幹線開業後1か月間のご利用状況について、2016年
- 12) J R 北海道：北海道新幹線開業6か月間のご利用状況について、2016年
- 13) J R 東日本：新幹線駅別乗車人数2015年度、  
< [http://www.jreast.co.jp/passenger/2015\\_shinkansen.html](http://www.jreast.co.jp/passenger/2015_shinkansen.html)、2016.10.1確認>、2016年
- 14) J A L : J A L グループマンスリーレポート2016年7月、  
< [http://press.jal.co.jp/ja/bw\\_uploads/SkdOMTYxMzZfMjAxNjA4MjRfMjAxNpRON4yOg32Dk4NYg4qBW4OMg3yBW4NnX5XKjoYucGRm.pdf](http://press.jal.co.jp/ja/bw_uploads/SkdOMTYxMzZfMjAxNjA4MjRfMjAxNpRON4yOg32Dk4NYg4qBW4OMg3yBW4NnX5XKjoYucGRm.pdf)、2016.10.1確認>、2016年
- 15) A N A : A N A グループ実績 2016年7月、  
< <http://www.ana.co.jp/group/pr/pdf/20160829-3.pdf>、2016.10.1確認>、2016年
- 16) 日本経済新聞：新船でゆったり青函の旅 津軽海峡フェリー、来月就航、2016年9月7日
- 17) 国土交通省：既開業区間の開業効果、  
< <http://www.mlit.go.jp/common/000224508.pdf>、2016.6.25確認>
- 18) J R 西日本：プレスリリース 7月定例社長会見、2016年
- 19) 日本政策投資銀行北海道支店地域企画部：経済ミニレポート No.16 北海道新幹線開業による北海道内への経済波及効果、2014年
- 20) 日本政策投資銀行北陸支店地域企画部：北陸新幹線金沢開業による石川県内への経済波及効果、2013年
- 21) 鹿児島地域経済研究所：新幹線全線開業の経済効果について、2012年

- 22) 地域流通経済研究所：九州新幹線全線開業に伴う宿泊客増加の経済効果は195億円、2012年
- 23) 北海道経済部観光局：北海道観光入込客数調査報告 平成27年度・平成22年度・平成17年度・平成12年度、2000年～2012年
- 24) 観光庁：宿泊旅行統計調査 平成27年（確報値）集計結果（別表）、2016年
- 25) 厚生労働省：平成17年度・平成22年度・平成24年度・平成26年度 衛生行政報告例の概況、2006～2015年
- 26) 北海道新幹線開業効果拡大・活用検討会議：『北海道新幹線「新函館（仮称）駅」開業に関するアンケート調査』報告書、2007年
- 27) 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年
- 28) 北海道：観光地点動向調査 平成28年8月16日現在速報値、  
< <http://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/kankoutiten.htm>、2016.10.1確認 >、2016年
- 29) 大橋美幸：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）、2016年
- 30) 函館市：観光入込客数年度別推移一覧、2016年
- 31) 北海道新幹線開業はこだて活性化協議会：北海道新幹線開業はこだてアクションプラン、2008年
- 32) 函館市：平成28年度上期来函観光入込客数推計、2016年
- 33) 観光庁：全国観光入込客統計 年間値：平成23年度・平成24年度
- 34) 金沢市都市政策局企画調整課調査統計室：金沢市観光調査結果報告書 平成27年、2016年
- 35) 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 一並行在来線問題を含めて、函大商学論究48（1）、2017年
- 36) しなの鉄道株式会社：第三期中期経営計画（改訂版）平成25年度～29年度、2015年
- 37) しなの鉄道株式会社：平成28年度 経営計画、201637）新潟県並行在来線開業準備協議会：鉄道とまちの共生ビジョン 一地域活性化・交流委員会における検討結果、2010年
- 38) 新潟県並行在来線開業準備協議会：鉄道とまちの共生ビジョン 一地域活性化・交流委員会における検討結果、2010年
- 39) 青森県：青い森鉄道株式会社経営状況説明書、青森県議会第283回定例会資料、2015
- 40) いわて銀河鉄道：会社概要・沿革、  
< <http://www.igr.jp/wp/company-info/%e4%bc%9a%e7%a4%be%e6%a6%82%e8%a6%81%e3%83%bb%e6%b2%bf%e9%9d%a9>、2016.5.22確認 >

- 41) 肥薩おれんじ鉄道株式会社：おれんじ食堂新聞 vol.10、  
<[http://www.hs-orange.com/kankou/newspaper/document/orange-tabloid\\_vol10.pdf](http://www.hs-orange.com/kankou/newspaper/document/orange-tabloid_vol10.pdf)、  
2016.10.1確認>、2016年

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