

研究報告

北海道新幹線開業2年目の現況、
函館市民及び来街者の意識調査Case Studies of the Effects of Opening the Hokkaido
Shinkansen Line Part IV

大 橋 美 幸

OHASHI Miyuki

抄録

北海道新幹線の開業2年目に、函館市等の街頭、イベントでアンケートを行い、開業前、開業直後と比較した（回収数3635）。

北海道新幹線の利用経験は函館4割、他の沿線5～8割、札幌15%であり、沿線だけでなく遠方からも利用されている。目的は道内外ともに観光7割であり、開業直後から変わっていない。

沿線への開業の影響は、経済・社会全体に「プラス」、観光客数が「増えた」と函館、新幹線駅地元で7割に評価されており、おおむね肯定的に捉えられている。

道外からの移動は、東北8割、北関東4割が新幹線を利用しており、東北でJR利用が移行し、北関東で飛行機からの一部乗り換えが起こっている。他方で、南関東以南の新幹線利用はわずかであり、開業直後よりもむしろ減っている。訪問先は函館のみが8割以上であり、周遊につながっていない。周遊は開業直後よりもむしろ減っており、開業効果を限定的なものにしている。

キーワード：新幹線、意識調査、北海道

1. はじめに

北海道新幹線が2016年3月に開業した。

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

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

ただし、開業直後は、開業によるメディア露出等による影響を受けている（大橋（2017））。今回、開業2年目の沿線住民及び来街者の意識調査を行った。開業前、開業3か月後調査との比較を行う。

2. 調査方法

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

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

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

北海道以外からの来街者については、飛行機から新幹線への乗り換えが起こる

と言われる所要時間4時間で関東を2つに分けて、東北、北関東（茨城・栃木・群馬・埼玉）、南関東（千葉・東京・神奈川）、中部・北陸、近畿等で比較を行った。

3. 回答者基本属性

回収数3635。

男性1935人（54.1%）、女性1639人（45.9%）。男女が半数ずつくらいである。

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

職業は小学生76人（2.1%）、中学生38人（1.1%）、高校生23人（0.6%）、短大・専門・大学生56人（1.6%）、会社員1480人（41.2%）、公務員423人（11.8%）、自営業205人（5.7%）、パート・アルバイト386人（10.7%）、専業主婦・無職822人（22.9%）、その他82人（2.3%）。会社員が4割、専業主婦・無職が2割であった。

居住地は函館市内1448人（40.2%）、函館以外道内1121人（31.1%）、北海道以外1029人（28.6%）、海外2人（0.1%）。函館以外道内は札幌466人、七飯209人、北斗83人、木古内26人等である。北海道以外は東北181人、北関東（栃木、群馬、茨城、埼玉）134人、南関東（東京、神奈川、千葉）478人、中部・北陸78人、近畿105人、中国・四国19人、九州・沖縄34人である。海外は香港等である。

居住地別に性別、年代、職業を見ると、函館、七飯、木古内で女性が多い【図3.1】。七飯と北斗で19歳以下が比較的多く、木古内で70代が多い【図3.2】。職業は年齢を反映して、七飯と北斗で学生が比較的多く、木古内で専業主婦・無職が多くなっている【図3.3】。

開業2年前調査（回収数3200）、開業1年前調査（回収数3136）、開業後3か月調査（回収数3850）と比べると、性別は開業2年前調査で男性42.8%、女性57.2%、開業1年前調査で男性49.7%、女性50.3%、開業3か月調査で男性59.2%、女性40.8%であり、今回は開業3か月前調査と開業2年前・1年前調査の間くらいになっている。函館、七飯、木古内で女性が多いのもこれまでと同様の傾向である。年代は開業2年前調査で19歳以下23.1%、20代13.7%、30代

11.2%、40代14.0%、50代14.1%、60代13.0%、70代8.6%、80歳以上2.5%、開業1年前調査で19歳以下12.9%、20代14.3%、30代12.0%、40代11.9%、50代13.6%、60代18.5%、70代13.3%、80歳以上3.8%、開業3か月後調査で19歳以下5.9%、20代6.7%、30代12.3%、40代21.6%、50代21.1%、60代16.8%、70代11.6%、80歳以上4.1%であり、今回は若干年配者が多い。七飯、北斗で19歳以下が比較的多いのは開業2年前・1年前調査と同様の傾向であり、木古内で70代が多いのは開業1年前、開業3か月後調査と同様の傾向である。職業は開業2年前調査で小学生3.8%、中学生3.5%、高校生12.0%、短大・専門・大学生8.2%、会社員25.9%、公務員6.1%、自営業4.6%、パート・アルバイト8.9%、専業主婦・無職24.2%、その他3.0%、開業1年前調査で小学生1.1%、中学生2.0%、高校生5.8%、短大・専門・大学生12.3%、会社員26.3%、公務員4.9%、自営業5.7%、パート・アルバイト8.2%、専業主婦・無職31.7%、その他1.9%、開業3か月後調査で小学生0.5%、中学生0.7%、高校生1.8%、短大・専門・大学生4.9%、会社員39.1%、公務員12.2%、自営業6.0%、パート・アルバイト6.6%、専業主婦・無職26.0%、その他2.2%であり、今回は開業3か月後調査と同様に会社員が多くなっている。

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

図3.1 性別

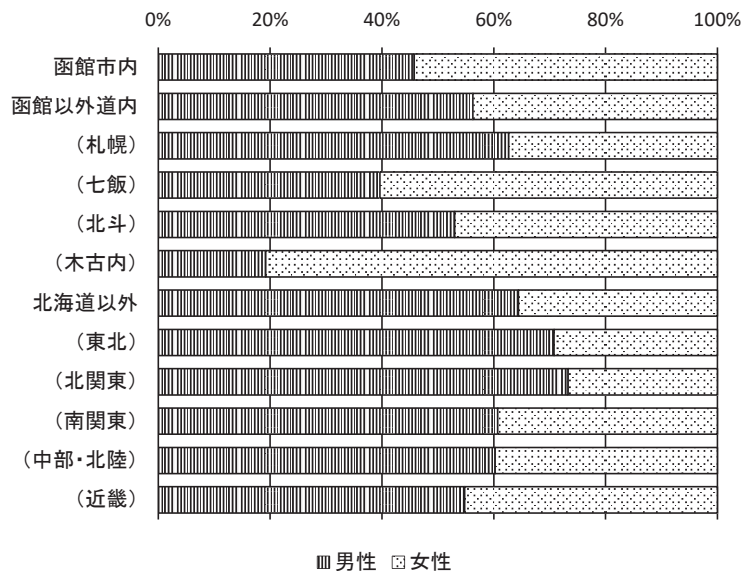


図 3.2 年代

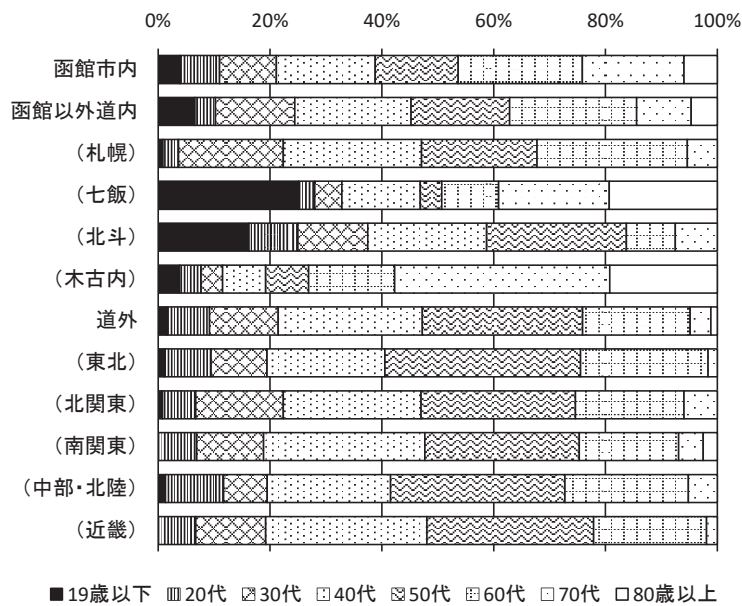
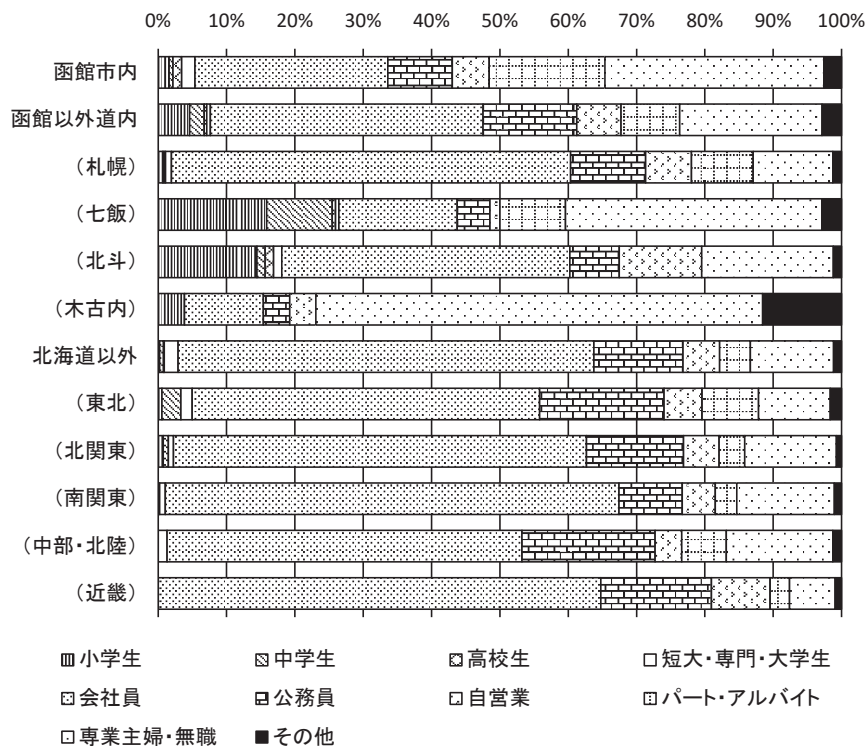


図 3.3 職業



4. 北海道新幹線の利用状況・利用意向

北海道新幹線の利用状況は「これまでに乗ったことがある」1392人(39.1%)、「乗ったことがない」2169人(60.9%)。なお、「これまでに乗ったことがある」人は、北海道以外からの来街者が今回の旅行で帰宅時にこれから乗る場合を含んでいる。4割が乗ったことがある。

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

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

函館市民に限って男女別に見ると、「これまでに乗ったことがある」人は男性44.3%、女性43.6%で大きな差は見られない。年代別に見ると、19歳以下44.0%、20代54.0%、30代44.8%、40代31.3%、50代54.2%、60代47.6%、70代40.2%、80歳以上34.9%で、40代でやや少なくなっている。職業は、小・中・高校生47.6%、短大・専門・大学生42.9%、会社員50.9%、公務員41.5%、自営業46.8%、パート・アルバイト36.8%、専業主婦・無職41.1%、その他47.1%で大きな差は見られない。

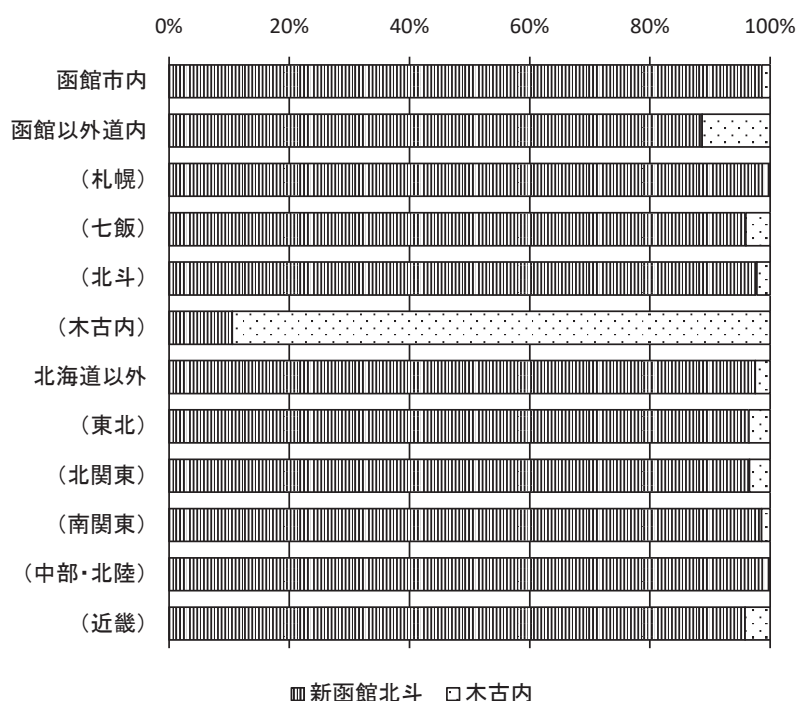
同じく開業3か月後調査では函館市民で「これまでに乗ったことがある」のは男性24.8%、女性17.5%であり、男女とも増えている。開業3か月後調査では男性の方が利用者が多かったが2年目となり差は見られなくなっている。年代は19歳以下29.3%、20代16.0%、30代16.4%、40代20.1%、50代30.9%、60代23.5%、70代14.7%、80歳以上17.0%であり、全般的に増えている。開業3か月後調査で19歳以下、50代が多かったが、2年目となりあまり差が見られなくなっており、40代が低いままである。職業は小・中学生31.8%、高校生21.9%、短大・専門・大学生27.6%、会社員23.2%、公務員28.6%、自営業35.5%、パート・アルバイト10.3%、専業主婦・無職16.7%、その他20.6%であり、全般的に増えている。開業3か月後調査でパート・アルバイト、専業主婦・無職が少なかったが、2年目となりあまり差は見られなくなっている。

「これまでに乗ったことがある」人の利用駅は「新函館北斗駅」1270人(95.8%)、

「木古内駅」56人(4.2%)。居住地別に見ると、木古内で「木古内駅」が多い他は、ほぼ「新函館北斗駅」である【図4.1】。

開業3か月後の調査では、「新函館北斗駅」が函館95.6%、七飯93.5%、北斗87.5%、「木古内駅」が木古内18人中6人であり、木古内で「木古内駅」の利用が増えている。

図 4.1 北海道新幹線利用者の利用駅



北海道新幹線駅までの主な移動手段は「JR北海道の特急（札幌方面から）」8人(0.6%)、「特急以外のJR函館線（はこだてライナー）」737人(54.8%)、「第三セクター鉄道（道南いさりび鉄道）」13人(1.0%)、「路線バス」45人(3.3%)、「ツアーバス」40人(3.0%)、「レンタカー」40人(3.0%)、「自家用車」433人(32.2%)、「タクシー」17人(1.3%)、「その他」24人(1.8%)。「その他」は徒歩等であった。

北海道新幹線利用駅別で見ると、新函館北斗駅は「JR北海道の特急（札幌方面から）」8人(0.6%)、「特急以外のJR函館線（はこだてライナー）」705人(56.9%)、「路線バス」28人(2.3%)、「ツアーバス」26人(2.1%)、「レンタカー」39人(3.1%)、

「自家用車」395人(31.9%)、「タクシー」14人(1.1%)、「その他」23人(1.9%)。新函館北斗駅と函館駅をむすぶ「特急以外のJR函館線(はこだてライナー)」が6割、「自家用車」が3割である。

木古内駅は「第三セクター鉄道(道南いさりび鉄道)」3人(7.7%)、「路線バス」7人(17.9%)、「レンタカー」1人(2.6%)、「自家用車」25人(64.1%)、「タクシー」2人(5.1%)、「その他」1人(2.6%)。「自家用車」が6割である。なお、木古内駅に通じていた「JR北海道の特急(札幌方面から)」、「特急以外のJR函館線」は新幹線開業に伴ってなくなっている。

居住地別に見ると、当然のことながら七飯、北斗の新幹線駅周辺で「自家用車」が多くなっており、来街者である札幌と北海道以外では新函館北斗駅とJR函館駅をむすぶ「特急以外のJR函館線(はこだてライナー)」が多くなっている。函館市民は「特急以外のJR函館線(はこだてライナー)」が6割近く、「自家用車」が4割である【図4.2】。

開業3か月後調査では、「特急以外のJR函館線(はこだてライナー)」が函館51.4%、七飯30.0%、北斗25.7%であり、七飯と北斗で「特急以外のJR函館線」の使用が減っている。

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

居住地別に見ると、函館、札幌、七飯、北斗のいずれでも観光が多くなっている。(北海道の主な利用目的が「観光」の人は函館66.0%、札幌63.8%、七飯76.0%、北斗58.7%)。観光のために北海道新幹線を利用していることがわかる。道外からの利用でも観光が多くなっている(東北78.3%、北関東67.8%、南関東67.4%、中部・北陸48.5%、近畿73.9%)【図4.3】。

開業3か月後調査では、北海道新幹線の主な利用目的が「観光」である人は函館63.6%、七飯69.0%、北斗50.0%、札幌71.2%であり、「観光」が多い状況は変わっていない。北海道以外を見ると、開業3か月後調査で北海道新幹線の主な利用目的が「観光」である人は72.6%であり、こちらも「観光」が多い状況は変わっていない。

函館市民に限って男女別に見ると、北海道新幹線の主な利用目的が「観光」

図 4.2 北海道新幹線駅までの主な移動手段

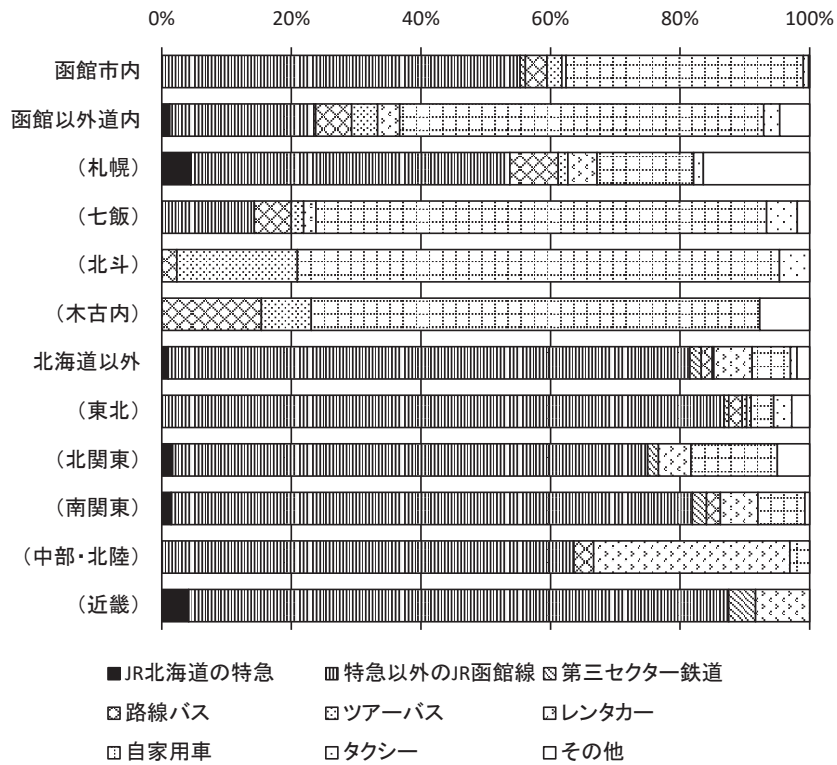
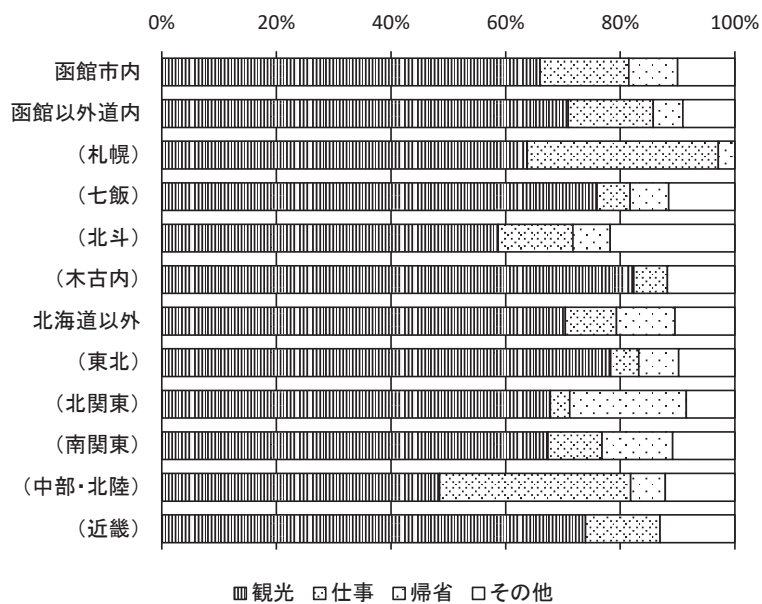


図 4.3 北海道新幹線の主な利用目的



の人は男性63.0%、女性68.0%で大きな差は見られない。年代別に見ると、19歳以下50.0%、20代47.2%、30代57.8%、40代58.7%、50代62.7%、60代81.1%、70代65.3%、80歳以上84.0%であり、若年層で少なくなっている。19歳以下、20代で少ないのは帰省等が多いためである。

道外の新幹線利用駅は、東京520人(39.7%)、上野57人(4.4%)、大宮132人(10.1%)、仙台213人(16.3%)、新青森280人(21.4%)、その他107人(8.2%)。東京が4割、新青森が2割である。その他は盛岡、八戸等であった。北海道の人を居住地別に見ると、北斗で新青森が多くなっている(北斗の57.8%が新青森)。新幹線駅「新函館北斗駅」ができ、新幹線乗車等を楽しみに近隣の新青森駅まで出かけていると考えられる。

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

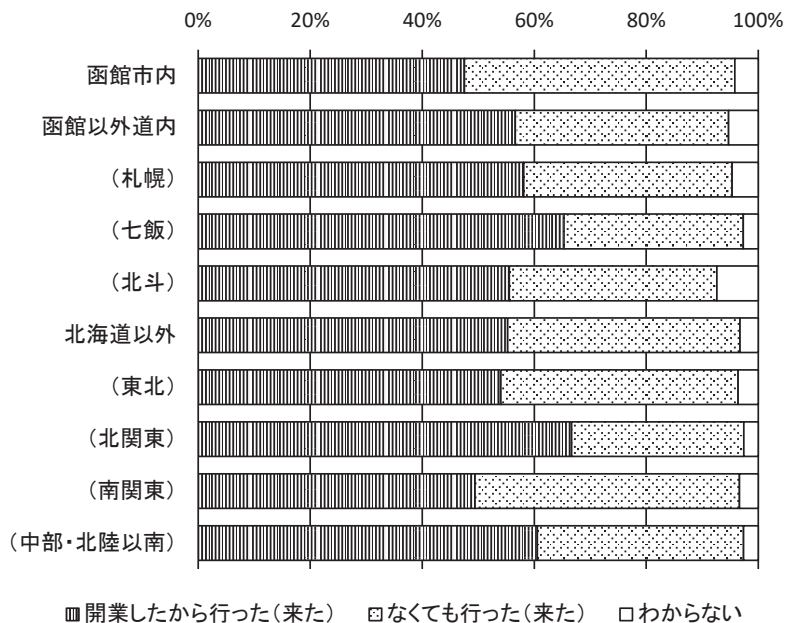
居住地別に見てもあまり変わらない。利用目的が「観光」であり「北海道新幹線が開業したから行った(来た)」人は道内で函館47.5%、札幌58.1%、七飯65.3%、北斗55.6%である。道外では東北54.1%、北関東66.7%、南関東49.4%である【図4.4】。北海道新幹線開業が、北海道の人が北海道以外に観光に出かけ、北海道以外の人が北海道へ観光に来る両方に役立っていることがわかる。加えて、札幌でも七飯や北斗と変わらず、新幹線沿線だけでなく遠方からでも北海道新幹線が観光旅行につながっている。

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

また、函館市民に限って、男女別に見ると「北海道新幹線が開業したから行った」人は男性41.2%、女性41.6%で差はみられない、年代別に見ると「北海道新幹線が開業したから行った」人は、29歳以下45.9%、30代54.0%、40代45.1%、

50代41.0%、60代35.7%、70歳以上39.6%であり、大きな差は見られない。北海道新幹線開業が、限定された人たちではなく幅広い人たちの魅力になっていると考えられる。

図 4.4 北海道新幹線開業の影響（利用目的が「観光」の人）



北海道の人に北海道新幹線の今後の利用意向を尋ねると「利用する予定がある」388人(17.5%)、「ぜひ利用したい」436人(19.7%)、「機会があれば利用したい」1258人(56.9%)、「利用したいと思わない」129人(5.8%)である。「利用する予定がある」と「ぜひ利用したい」を合わせると4割近い。

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

これまでの調査と比べると、新幹線沿線の函館、七飯、北斗、木古内は「利用する予定がある」と「ぜひ利用したい」を合わせて、開業2年前・1年前・開業3か月後・今回と4～5割を続けており、開業前の利用希望が開業後に具体的な計画を伴うものになり、2年目にも継続されている。札幌は「利用する予定がある」と「ぜひ利用したい」を合わせて、開業2年前・1年前から開業3か月後に

1割少なくなり、今回も変わっていない。北海道新幹線が開業前の期待通りではなかったようであり、2年目においても回復されていない【表4.5】。

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

表 4.5 北海道新幹線の利用意向（北海道在住者・これまでの調査との比較）

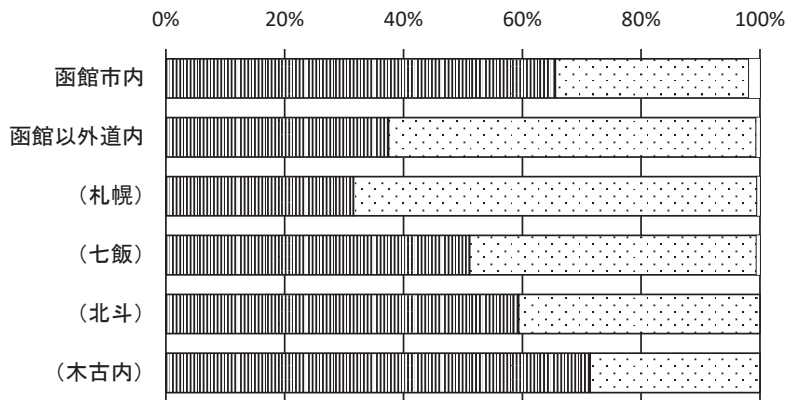
			利用意向				合計
			利用する予定がある	ぜひ利用したい	機会があれば利用したい	利用したいと思わない	
居住地	函館市内	開業2年前	15.0%	32.0%	50.1%	2.9%	100.0%
		開業1年前	10.8%	27.3%	52.5%	9.5%	100.0%
		開業3か月後	20.2%	20.4%	51.7%	7.7%	100.0%
		開業1年後	21.9%	19.9%	51.8%	6.5%	100.0%
	函館以外道内	開業2年前	13.4%	28.5%	54.5%	3.6%	100.0%
		開業1年前	12.5%	28.4%	52.6%	6.6%	100.0%
		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

5. 北海道新幹線開業による地元への影響

北海道居住者に開業による地元への影響を尋ねたところ、経済・社会全体については「プラス」1193人（52.9%）、「影響なし」1032人（45.8%）、「マイナス」29人（1.3%）。観光客については「増えた」1291人（57.4%）、「変わらない」952人（42.3%）、「減った」5人（0.2%）。東北・北関東との行き来は「良くなった」1325人（59.8%）、「変わらない」794人（35.8%）、「悪くなった」97人（4.4%）。東北・北関東のイメージは「身近に感じるようになった」1170人（52.5%）、「変わらない」1017人（45.6%）、「遠くに感じるようになった」43人（1.9%）。企業の事業所数は「増えた」322人（15.5%）、「変わらない」1721人（82.6%）、「減った」40人（1.9%）。駅前・中心市街地の状況は「開発が進んだ」667人（30.2%）、「変わらない」1424人（64.6%）、「すたれた」115人（5.2%）。経済・社会全体、観光客数、東北・北関東との行き来、東北・北関東のイメージは「プラス」、「増えた」等の肯定的な変化が半数以上を占めており、全般的に良い印象が持たれている。企業の事業所数、駅前・中心市街地の状況は「変わらない」が多いが、「減った」、「すたれた」よりも「増えた」、「開発が進んだ」の方が多くなっている。

これらはそれぞれの地元について尋ねているため、居住地がどこかによって結果は変わってくる。居住地別に見ると、新幹線沿線の函館、七飯、北斗、木古内では経済・社会全体にプラスであり、観光客数が増え、東北・北関東との行き来が良くなり、身近に感じるようになっている。企業の事業所数は北斗で「増えた」が4割あり、駅前・中心市街地の状況は北斗と木古内で「開発が進んだ」が半数程度になっている。新幹線沿線でおおむね肯定的に受け止められている。他方で、遠方の札幌では経済・社会全体、観光客数、東北・北関東の行き来、東北・北関東のイメージ、企業の事業所数、駅前・中心市街地の状況のいずれも、新幹線沿線に及ばないものの、一定程度、肯定的な評価が見られる。遠方にも一部波及効果が見られている【図表5.1～5.6】。

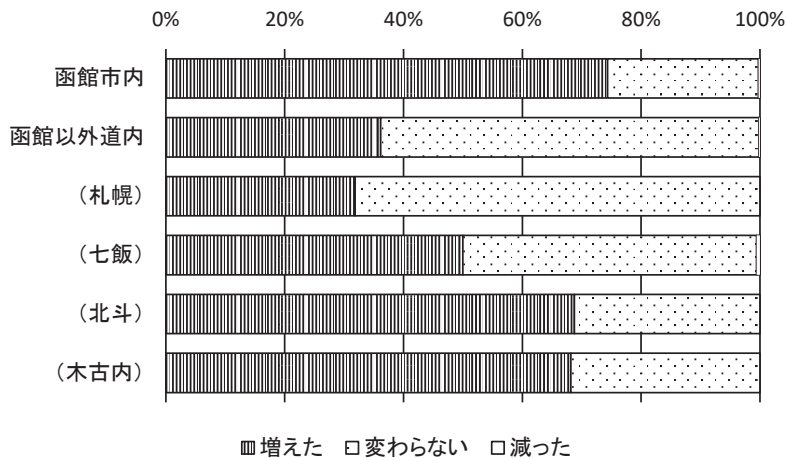
図表 5.1 地元の経済・社会全体への影響（表は開業前の予測と開業後の比較）



■ プラス □ 影響なし ▨ マイナス

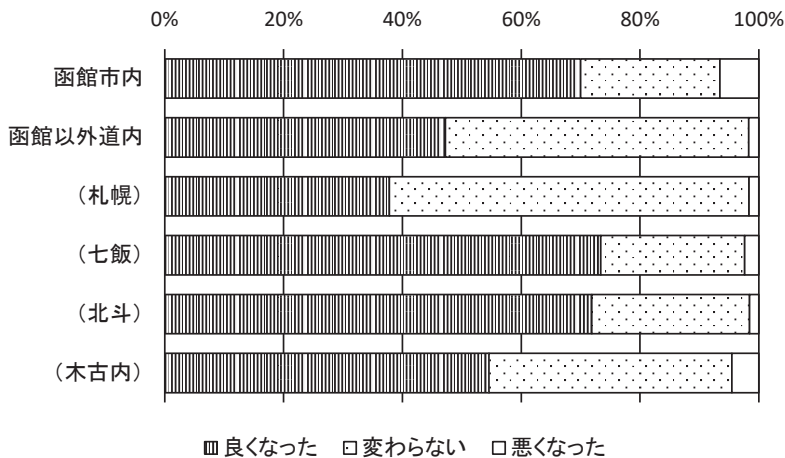
			経済・社会全体への影響			合計
			プラス	影響なし	マイナス	
居住地	函館市内	開業2年前	64.0%	32.3%	3.7%	100.0%
		開業1年前	63.1%	31.3%	5.5%	100.0%
		開業3か月後	63.0%	35.3%	1.8%	100.0%
		開業1年後	65.6%	32.6%	1.9%	100.0%
	函館以外道内	開業2年前	60.9%	36.5%	2.6%	100.0%
		開業1年前	53.7%	43.4%	2.8%	100.0%
		開業3か月後	33.2%	64.9%	1.9%	100.0%
		開業1年後	37.5%	61.9%	0.6%	100.0%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

図表 5.2 地元の観光客数への影響（表は開業前の予測と開業後の比較）



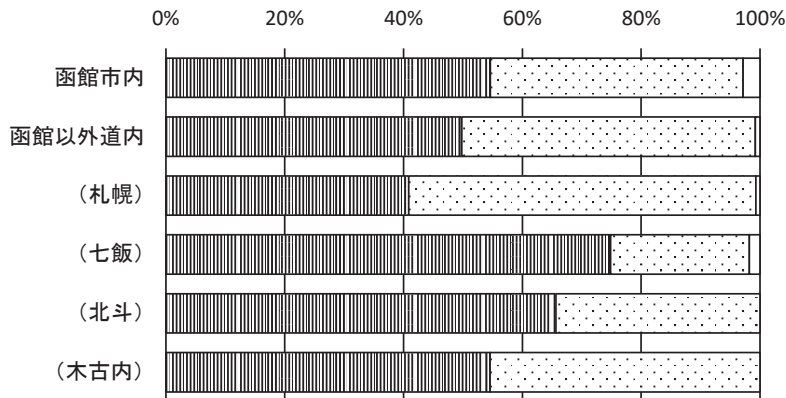
			観光客数への影響			合計
			増えた (増える)	変わらない	減った (減る)	
居住地	函館市内	開業 2 年前	70.3%	26.8%	2.9%	100.0%
		開業 1 年前	69.2%	27.1%	3.7%	100.0%
		開業 3 か月後	72.8%	26.5%	0.7%	100.0%
		開業 1 年後	74.4%	25.4%	0.2%	100.0%
	函館以外道内	開業 2 年前	62.2%	36.3%	1.5%	100.0%
		開業 1 年前	53.1%	45.4%	1.5%	100.0%
		開業 3 か月後	35.6%	63.4%	1.1%	100.0%
		開業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

図表 5.3 地元の東北・北関東の行き来（表は開業前の予測と開業後の比較）



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

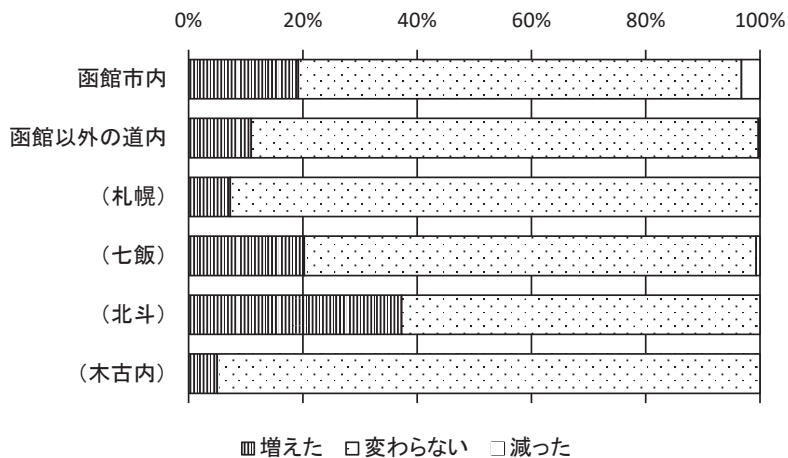
図表 5.4 地元の東北・北関東のイメージ（表は開業前の予測と開業後の比較）



■ 身近に感じるようになった □ 変わらない □ 遠くに感じるようになった

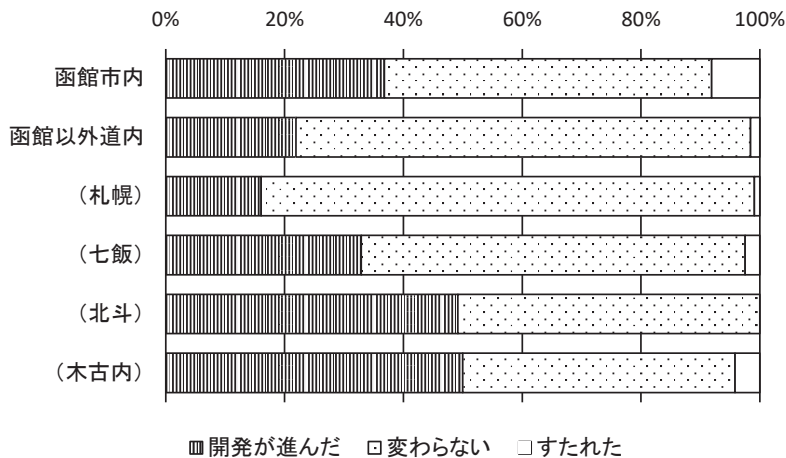
			東北・北関東のイメージ			合計
			身近に感 じる	変わら ない	遠くに感 じる	
居住地	函館市内	開業2年前	67.0%	32.2%	0.8%	100.0%
		開業1年前	63.3%	35.6%	1.1%	100.0%
		開業3か月後	59.8%	37.7%	2.5%	100.0%
		開業1年後	54.6%	42.6%	2.8%	100.0%
	函館以外道 内	開業2年前	66.4%	33.0%	0.6%	100.0%
		開業1年前	64.9%	34.4%	0.7%	100.0%
		開業3か月後	42.3%	54.4%	3.2%	100.0%
		開業1年後	49.8%	49.4%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

図表 5.5 地元の企業の事業所数への影響（表は開業前の予測と開業後の比較）



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

図表 5.6 地元の駅前・中心市街地への影響（表は開業前の予測と開業後の比較）



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

開業2年前・1年前の予測、開業3か月後調査と比べると、経済・社会全体、観光客数への影響予測と開業後の実感は函館で変わっていない。予測通りの実感が得られているようである。新幹線車両基地ができた七飯は開業2年前、1年前の影響予測よりも、開業3か月後に若干「プラス」「増えた」が減り、そのまま継続している。期待がやや大きすぎたようである。新幹線駅ができた北斗は開業2年前、1年前の影響予測よりも、開業3か月後に「プラス」「増えた」が減ったものの、開業2年目になり回復している。開業直後に期待通りではなかったものの、開業2年目になり肯定的な変化が実感されているようである。同じく新幹線駅ができた木古内は、新幹線開業に伴ってJR在来線が一部廃線、一部第三セクター化されており、廃線が先行した開業1年前に一度「プラス」「増えた」が減ったが、開業後は、開業2年前の比較的肯定的であった影響予測の状況に戻っている。並行在来線問題等で、一時、悲観的な見方になったが、開業後の実感は以前の子想通りであったことがわかる。2030年度に延伸をひかえた札幌は開業2年前、1年前の影響予測よりも、開業3か月後に「プラス」「増えた」が大幅に減り、回復していない。開業前に誤解もあり、札幌への肯定的な影響が考えられていたが、実際には開業効果がさほど感じられなかったようである【図表5.1、5.2】。

東北・北関東の行き来、東北・北関東のイメージは、新幹線沿線の函館、七飯、北斗、木古内でいずれも開業2年前、1年前の影響予測から大きく変わっていない。木古内は、開業後に「良くなった」、「身近に感じるようになった」が減っている。木古内において新幹線駅にとまる本数も少なく、便利にはなっているものの、開業前の予測ほどには至らなかったようである。2030年度に延伸をひかえた札幌は開業2年前、1年前の影響予測よりも、開業後に「変わらない」が大幅に増え、開業2年目に若干回復しているものの「変わらない」が多いままである。前述したように、開業前の誤解もあり、札幌と東北・北関東間が便利になると考えられたが、実際にはさほど変わらなかったようである【図表5.3、5.4】。

企業の事業所数、駅前・中心市街地の状況は、新幹線沿線の函館、七飯、北斗でいずれも開業2年前、1年前の影響予測から、開業3か月後に「変わらない」が多くなっており、開業2年目に北斗市のみ回復している。開業前に肯定的な影響が考えられたが、実際には開業効果があまり感じられず、主要な新幹線駅ができた北斗市のみ、開業2年目に新幹線駅周辺の開発が進み、開業効果が実感され

るものになってきたようである。木古内は企業の事業所数において、並行在来線問題等から開業1年前の影響予測より「変わらない」が多くなっており、開業後に継続している。駅前・中心市街地の状況は、開業1年前に一度「変わらない」が多くなったものの、開業後に開業2年前の状況に戻っている。駅前・中心市街地の状況は、並行在来線問題等から一時、悲観的な見方になったものの、開業後の実感は以前の予想通りであったようである。2030年度に延伸をひかえた札幌は、開業2年前、1年前から開業後に「変わらない」が大幅に増えている。開業前に肯定的な予測がされたものの、実際にはさほど変わらなかったようである【図表5.5、5.6】。

函館市民に限って、性別、年齢、職業を見ると、性別による差は見られない【表5.7】。年代では、経済・社会全体と観光客数において若年層が肯定的な評価が少なくなっている【表5.8】。職業では、経済全体・社会全体、観光客数、東北・北東北の行き来において学生の肯定的な評価が少なくなっている【表5.9】。

表 5.7 地元の北海道新幹線の影響（函館市民・性別）

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

表 5.8 地元の北海道新幹線の影響（函館市民・年代）

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

表 5.9 地元の北海道新幹線の影響（函館市民・職業）

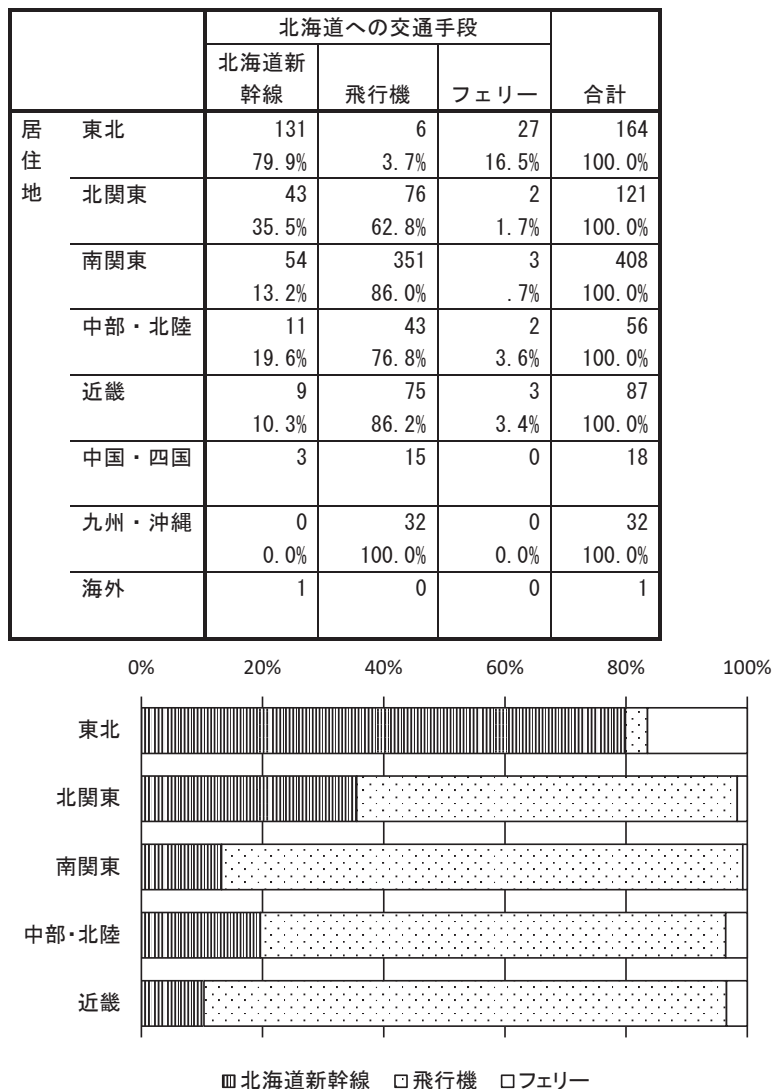
	職業							
	小・中・高校生	短大・専門・大学生	会社員	公務員	自営業	パート・アルバイト	専業主婦・無職	その他
経済・社会全体 プラス	18/35 51.4%	13/28 46.4%	230/358 64.2%	103/130 79.2%	54/70 77.1%	136/195 69.7%	234/387 60.5%	19/24 79.2%
観光客数 増えた	24/37 64.9%	13/28 46.4%	255/355 71.8%	104/130 80.0%	58/68 85.3%	162/200 81.0%	276/392 70.4%	25/27 92.6%
東北・北東北 の行き来 良くなった	20/37 54.1%	15/28 53.6%	274/353 77.6%	89/129 69.0%	52/68 76.5%	134/194 69.1%	245/375 65.3%	22/27 81.5%
東北・北東北 身近に感じるよ のイメージ うになった	16/36 44.4%	14/28 50.0%	200/355 56.3%	86/130 66.2%	40/69 58.0%	99/192 51.6%	196/388 50.5%	18/24 75.0%
企業の事業所 数 増えた	6/30 20.0%	8/27 29.6%	57/339 16.8%	24/126 19.0%	15/63 23.8%	44/171 25.7%	50/346 14.5%	7/23 30.4%
駅前・中心市 街地の状況 開発が進んだ	14/36 38.9%	8/27 29.6%	127/351 36.2%	41/128 32.0%	29/72 40.3%	85/196 43.4%	134/383 35.0%	12/26 46.2%

6. 北海道での観光

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

居住地別に見ると、東北の8割、北関東の4割近くが「北海道新幹線」であった。南関東以南では「飛行機」が圧倒的になるが、一部に「北海道新幹線」がある【図表6.1】。

図表 6.1 北海道への交通手段



開業3か月後調査で、北海道への交通手段は東北74.0%、北関東48.0%が「北海道新幹線」であった。北関東で「北海道新幹線」が減っている。なお、開業1年前調査において、北海道への交通手段は東北75.3%、北関東25.0%がJRであった。北海道新幹線開業後に、東北はJR利用がそのまま北海道新幹線利用に移行した状況が続いており、北関東は飛行機から一部北海道新幹線に乗り換えが起こり、開業2年目となって一部飛行機に戻っている。

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

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

これまでに北海道に来た頻度を尋ねたところ、「はじめて」57人(6.4%)、「2～3回目」161人(18.2%)、「4回目以上」668人(75.4%)。3／4が「4回目以上」である。

これまでに函館に来た頻度は「はじめて」208人(23.5%)、「2～3回目」332人(37.6%)、「4回目以上」344人(38.9%)。「4回目以上」が4割であるが、「はじめて」も2割ある。

「観光」目的で、北海道新幹線に乗ったことがある、または今回の旅行でこれから乗る予定の人に、北海道新幹線が開業しなくても旅行に来たか尋ねると、北海道に来た頻度、函館に来た頻度が少ない人で「北海道新幹線が開業したから来た」人が多くなっていた【表6.2、6.3】。

表 6.2 北海道に来た頻度別の北海道新幹線開業の影響

		新幹線がなくても旅行したか			合計
		開業した から来た	なくても 来た	わからな い	
これまでに 北海道に来 た回数	今回はじめて	9	4	0	13
	2～3 回目	29	8	3	40
		72. 5%	20. 0%	7. 5%	100. 0%
	4 回目以上	99	80	6	185
		53. 5%	43. 2%	3. 2%	100. 0%
合計		137	92	9	238
		57. 6%	38. 7%	3. 8%	100. 0%

表 6.3 函館にきた頻度別の北海道新幹線開業の影響

		新幹線がなくても旅行したか			合計
		開業した から来た	なくても 来た	わからな い	
これまで 函館にきた 回数	今回はじめて	21 63.6%	11 33.3%	1 3.0%	33 100.0%
	2～3 回目	64 65.3%	29 29.6%	5 5.1%	98 100.0%
	4 回目以上	51 48.1%	52 49.1%	3 2.8%	106 100.0%
	合計	136 57.4%	92 38.8%	9 3.8%	237 100.0%

開業3か月前調査でも同様の傾向が見られており、北海道新幹線開業が特に北海道や函館にあまり来たことがなかった人に魅力的に作用していることがわかる。

今回の交通や宿泊の手配は、「個人で手配」736人（83.3%）、「フリーパック」88人（10.0%）、「ツアー・団体」60人（6.8%）。8割が個人で手配をしている。交通や宿泊の手配によって、北海道への交通手段を見ると、ツアーで「北海道新幹線」の利用が少なくなっている【図表6.4】。開業3か月後調査で北海道新幹線を利用していたのは「個人で手配」43.2%、「フリーパック」33.8%、「ツアー」38.8%であり、いずれも北海道新幹線の利用が少なくなっているが、特にツアーが大幅に減っている。開業直後に北海道新幹線を利用したツアーが組まれており、開業2年目に北海道新幹線利用から通常の飛行機利用に戻ったためである。

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

北海道への交通手段によって差は見られない。

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

居住地別に見ても差は見られない（函館市内で宿泊する人は東北90.7%、北関東94.3%、南関東92.4%、中部・北陸94.5%、近畿95.5%）。これまでの調

査と比べると、函館市内で宿泊する人は東北で開業1年前76.7%、開業3か月後85.2%、北関東で開業1年前91.2%、開業3か月後91.3%、南関東で開業1年前90.9%、開業3か月後89.2%、中部・北陸で開業1年前83.6%、開業3か月後91.0%、近畿で開業1年前86.7%、開業3か月後91.8%であり、大きな差は見られない。

函館以外で訪れるところは882人の複数回答で「函館」867人（98.3%）、新幹線駅・木古内からバス等で約2時間である「江差・松前」28人（3.2%）、新幹線駅・新函館北斗から特急等で3～4時間である「札幌・小樽」106人（12.0%）、新幹線駅・新函館北斗から特急で約2時間である「洞爺湖・登別」20人（2.3%）、札幌からバスで約2.5時間である「美瑛・富良野」15人（1.7%）、「他の北海道」27人（3.1%）、「北海道以外」29人（3.3%）。ほぼ「函館」を訪れており、一部に「札幌・小樽」がある。「他の北海道」は帯広、苫小牧、稚内、旭川等であった。「北海道以外」は青森、秋田、仙台等であった。なお「函館」は函館から「江差・松前」までの大沼公園や木古内周辺を含んでいる。他を周遊しない「函館のみ」は711人（80.6%）であった。

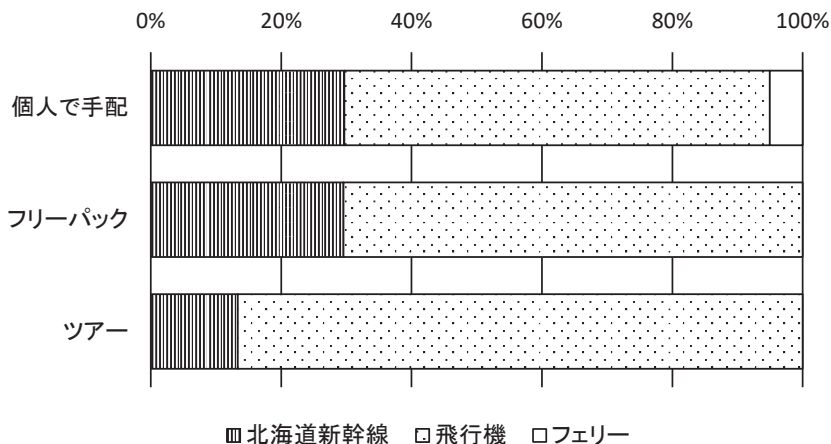
これまでに北海道に来た頻度、これまでに函館に来た頻度によって差は見られない。居住地別に見ると、今回の旅行で訪れるところが「函館のみ」の人は東北86.0%、北関東81.8%、南関東83.6%、中部・北陸75.0%、近畿77.3%であり、あまり変わらない。

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

開業3か月後調査と比べると、今回の旅行で訪れるところが「函館のみ」の人は、東北75.2%、北関東79.4%、南関東67.5%、中部・北陸69.7%、近畿60.4%であり、南関東と近畿で若干増えている。つまり、遠方から来た人が開業直後よりも函館から周遊しなくなっている。北海道新幹線開業直後に函館近郊の新幹線駅周辺を含めたPRがされ、一時的に周遊が行われたものの、開業2年目となって元に戻りつつあると考えられる。

図表 6.4 交通や宿泊の手配別の北海道への交通手段

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



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

居住地別に見ると、東北は7割、北関東は半数が「身近に感じるようになった」と回答しているが、南関東以南は「変わらない」が6割以上を占めている【図表6.5】。

北海道への交通手段との関係を見ると、北海道新幹線利用者で「身近に感じるようになった」人が多くなっている【表6.6】。北海道新幹線が開業しても所要時間等で飛行機を選択しなければならない人では函館のイメージはさほど変わらない。移動手段として選択可能であることが、函館へのイメージを変えているのである。

開業3か月後調査と比べると、「身近に感じるようになった」人は、東北

70.2%、北関東64.2%、南関東47.5%、中部・北陸43.8%、近畿23.7%であり、南関東で若干下がっている。特に南関東圏で北海道新幹線開業直後の盛り上がりの中で「身近に感じるようになった」ものの、開業2年目となり冷静に捉えるようになったと考えられる。北海道への交通手段が北海道新幹線の人で見ると、「身近に感じるようになった」人は東北73.0%、北関東80.3%、南関東70.2%であり、あまり変わっていない。北海道への交通手段として北海道新幹線を選択している人たちにとって「身近に感じるようになった」イメージは開業直後と変わっていないようである。

図表 6.5 北海道新幹線開業後の函館のイメージ

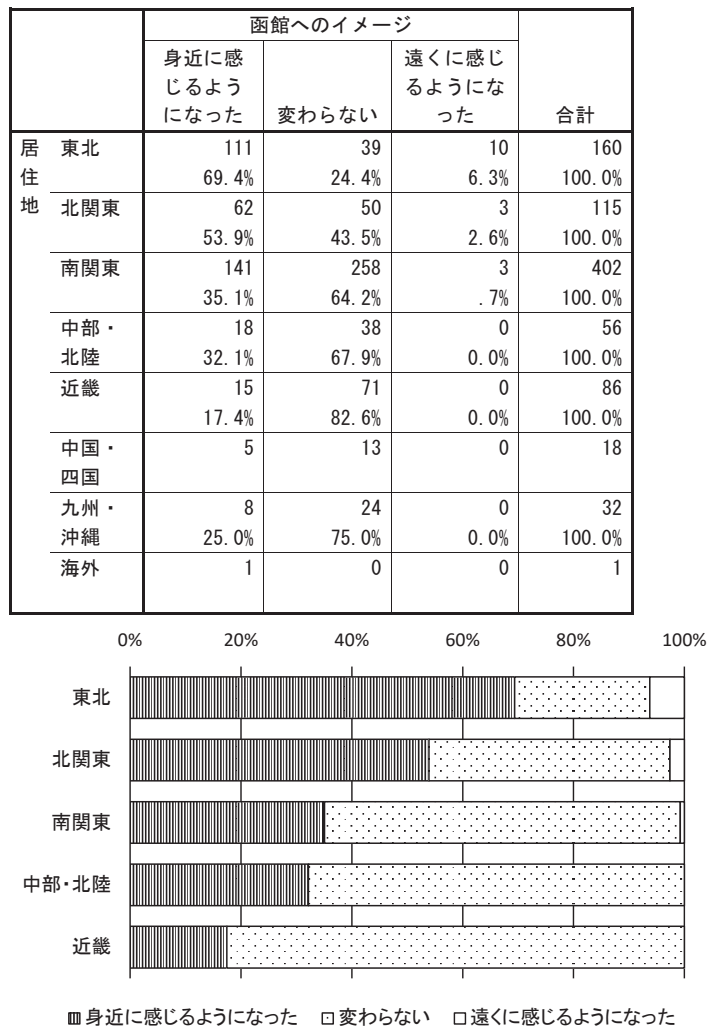


表 6.6 北海道への交通手段別、北海道新幹線開業後の函館のイメージ

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

7. 考察及びまとめ

(1) 北海道内での利用状況、地元における開業効果【表7.1】

北海道新幹線は、沿線の函館、北斗、七飯、木古内で4割から8割近い人に利用されており、開業2年目となり開業直後よりも利用が増えている。遠方であり、特急利用で新幹線駅に来ることになる札幌においても一定程度の利用が見られる。

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

ただし、今後の利用については、北海道新幹線沿線の函館、北斗、七飯、木古内では開業前と同じくらいの利用希望があるものの、札幌では開業前より開業直後に利用希望が下がり、開業2年目になっても下がったままである。札幌では2030年度に延伸が予定されており、開業後に現状を把握し、当面の利用希望が下がっていると考えられる。

北海道新幹線開業の地元への影響は、新幹線沿線の函館、北斗、七飯、木古内でおおむね経済・社会全体にプラスであり、観光客数が増え、東北・関東の行き来が良くなり、身近に感じるようになったと感じられている。企業の事業所数や駅前・中心市街地の状況は変わらないものの、肯定的に受け止められている。他

表 7.1 北海道内での利用状況、地元における開業効果

		函館	北斗	七飯	木古内	札幌
		観光地 （「新函館北 斗駅」近郊）	新幹線駅「新 函館北斗」開 業	新幹線車両基 地立地	新幹線駅「木 古内」開業	2030 年度延 伸
新幹線利用度		4 割	6 割近い	5 割	8 割近い	15%
		いずれも昨年より ↑				
	観光での利用	利用者の 7 割	利用者の 6 割	利用者の 8 割		利用者の 6 割
	新幹線が開業したから 旅行に行った	観光目的利用 者の 5 割	観光目的利用 者の 6 割近い	観光目的利用 者の 7 割近い		観光目的利用 者の 6 割
北海道新幹線の利用予定あ り+ぜひ利用したい人		4 割 開業前と同じ	4 割 開業前と同じ	5 割 開業前と同じ	4 割 開業前と同じ	2 割 開業後に ↓
地 元 へ の 開 業 の 影 響	経済・社会全体に「ブ ラス」	7 割近い 開業前と同じ	6 割 開業後に ↓↑	5 割 開業後に ↓	7 割 開業後に ↑	3 割 開業後に ↓↓
	観光客数が「増えた」	7 割 開業前と同じ	7 割 開業前に ↓↑	5 割 開業後に ↓	7 割 開業後に ↑	3 割 開業後に ↓↓
	東北・関東の行き来が 「良くなった」	7 割 開業前と同じ	7 割 開業前と同じ	7 割 開業前と同じ	5 割 開業後に ↓	4 割 開業後に ↓↓
	東北・北関東が「身近 に感じるようになった」	5 割 開業前と同じ	7 割近い 開業前と同じ	7 割 開業前と同じ	5 割 開業後に ↓	4 割 開業後に ↓↓
	企業の事業所数が「増 えた」	2 割 開業後に ↓	4 割 開業後に ↓↑	2 割 開業後に ↓	5% 開業 1 年前 ↓	数% 開業後に ↓↓
	駅前・中心市街地の 「開発が進んだ」	4 割 開業後に ↓	5 割 開業後に ↓↑	3 割 開業後に ↓	5 割 開業後に ↑	2 割 開業後に ↓↓

※「開業前」は開業前に開業後を予測したもの

表 7.2 道外からの北海道への移動手段、北海道旅行への影響

	東北	北関東	南関東	中部・北陸	近畿
	北海道へ新幹線利用を想定				
北海道への新幹線利用	8 割 開業前は JR3/4	4 割近い 開業前は 飛行機 7 割	1 割 (開業直後より 利用 ↓)	2 割 (開業直後より 利用 ↓)	1 割 (開業直後と 変わらず)
訪問先は「函館のみ」	9 割 昨年と同じ	8 割 昨年と同じ	8 割 昨年より ↑	8 割近い 昨年と同じ	8 割 昨年より ↑
函館市内で宿泊する	9 割 開業前より ↑	9 割 開業前と同じ	9 割 開業前と同じ	9 割 開業前と同じ	10 割 開業前と同じ
開業後、函館を「身近に感 じるようになった」	7 割 昨年と同じ	5 割 昨年と同じ	4 割近い 昨年より ↓	3 割 昨年と同じ	2 割 昨年と同じ

※「開業前」は開業前に開業後を予測したもの

方で、遠方の札幌では沿線に及ばないものの一定程度評価されている。影響は新幹線沿線を中心に、一部遠方に波及しているようである。

加えて、新幹線車両基地ができた七飯では開業前の予測ほどに、肯定的な変化が実感されていない。北海道新幹線への期待が大きく、実際が伴っていなかったことがわかる。新幹線駅ができた北斗では開業直後に一時的に下がったものの、開業2年目に回復しており、同じく新幹線駅ができた木古内では並行在来線の廃線等が先行した開業1年前に一時的に下がったものの、開業後に回復しており、新幹線駅の地元との差が見られる。遠方の札幌ではさらに開業前の期待と実際の落差が大きくなっている。開業前には札幌への開業効果が考えられていたが、現状では期待外れになっていることがわかる。

（２）道外からの北海道への移動手段、北海道旅行への影響【表7.2】

北海道への移動手段では、北海道新幹線開業後に、これまでJRを利用していた東北だけでなく、北海道への新幹線所要時間が4時間を切る北関東において飛行機から新幹線への乗り換えがおこっている。利用目的は観光が多く、北海道新幹線が観光を中心に役立てられていることがわかる。他方で、南関東や中部・北陸では、開業直後に一部乗り換えが見られたが、開業2年目に飛行機利用に戻っている。遠方において北海道新幹線開業直後の盛り上がりが終わり、開業前と同じ利用形態に落ち着いたことがわかる。

訪問先は8～9割が「函館のみ」であり、北海道新幹線利用が函館から周遊にはつながっておらず、南関東や近畿では昨年よりも一層、周遊しなくなっている。こちらも北海道新幹線開業直後に新幹線駅を含む近郊のPRがされ、一時的に訪れる人が増えたものの、開業2年目に減少したと考えられる。北海道新幹線の開業効果が沿線にとどまっている一因になっている。

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

開業後、北海道新幹線の利用が見られる東北と北関東において、函館が身近に感じられるようになっており、北海道新幹線の開業効果が見られる。今後が期待される場所である。他方で、南関東では開業直後の一時的な盛り上がりで函館

を身近に感じるようになった人が、開業2年目に少なくなっており、中部・北陸ではそもそもあまり変化が感じられていない。北海道への新幹線利用が選択肢になりにくい遠方では、あまり変化が実感されなかったようである。

(3) 開業の評価と課題

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

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

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

北海道新幹線は少し先の2030年度末に札幌延伸が予定されている。延伸によって今回のように新幹線沿線を中心に、一部遠方まで波及して開業効果が実感されていくようになると思われる。この際にも、開業効果を旅行客を周遊につなげていくこと等により、開業効果が幅広く実感されていくものになると考える。

文献

- 大橋美幸（2014）「北海道新幹線開業前の現況、函館市民及び来街者の意識調査」『函大商学論究』47(1)、1－53ページ
- 大橋美幸（2015）「北海道新幹線開業前の現況、函館市民及び来街者の意識調査 第2報 ―並行在来線問題を含めて」『函大商学論究』48(1)、110－183ページ
- 大橋美幸（2016）「北海道新幹線開業後の現況、函館市民及び来街者の意識調査」『函大商学論究』49(1)、119－193ページ
- 大橋美幸（2017）「北海道新幹線の開業効果分析 ―北海道新幹線乗客調査、並行在来線調査、東北・北関東居住者意識調査、フェリー乗客調査から」『函大商学論究』49(2)、121－262ページ

本研究は北海道開発協会 開発調査総合研究所の平成29年度研究助成を受けています。