

論文

北海道新幹線開業3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 V

大橋 美幸
OHASHI Miyuki

抄録

北海道新幹線の開業3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3824）。

北海道新幹線の利用経験は函館5割、他の沿線5～6割、札幌3割であり、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が多く、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5～7割に評価されており、おおむね肯定的に捉えられている。ただし、1年前に比べて実感は薄くなりつつある。

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、東北で開業前の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。訪問先は函館のみが8割程度であり、開業直後から変わっていない。周遊につながっておらず、新幹線の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。

函館市の観光入込客数（函館市2017）は開業年の2016年度に前年度比113.3%となり、北海道新幹線である鉄道が前年度比138.3%、飛行機が前年度比96.2%、クルーズとフェリーである船舶が前年度比112.2%であった。北海道新幹線であるJRが増えており、乗り換えが生じる飛行機が若干減少していた。

ただし、1年がたち、2017年度は、観光入込客数が前年度比93.6%と減少した。開業前の2016年度と比べると106.1%の微増である。同じく2017年度を交通機関別に見ると、北海道新幹線である鉄道が前年度比88.3%（開業前の2015年度比122.1%）、飛行機が前年度比105.7%（開業前の2015年度比101.7%）、クルーズとフェリーである船舶が前年度比117.7%（開業前の2015年度比132.0%）となった（函館市2018）。北海道新幹線は減少しており、乗り換えが生じた飛行機はやや回復し、船舶が増加を続けている。

また、北海道を見ると、北海道の観光地点動向調査（2018）によれば2016年度の入込客数は、台風の影響もあり全道で前年度比97.2%と逆に減少しており、圏域別に見ると道央の前年度比98.8%、道南の前年度比106.3%、道北の前年度比93.5%、オホーツクの前年度比93.8%、十勝の前年度比91.5%、釧路・根室の前年度比95.4%と道南以外はすべて減少していた。

1年がたち、2017年度は、全道で前年度比101.1%（開業前の2015年度比98.2%）とあまり変わらず、圏域別に見ると道央の前年度比101.6%（開業前の2015年度比100.4%）、道南の前年度比89.3%（開業前の2015年度比94.9%）、道北の前年度比101.4%（開業前の2015年度比95.0%）、オホーツクの前年度比105.0%（開業前の2015年度比98.5%）、十勝の前年度比106.0%（開業前の2015年度比97.1%）、釧路・根室の前年度比103.7%（開業前の2015年度比99.0%）と道南が減少した以外はあまり変わっておらず、多くの地域で開業前より減少している。

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。

続けて開業1年後の調査（大橋2017）において、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た。利用目的は道内外ともに観光が7割であり、開業直後から変わっていない。ただし、訪問先は函館のみが多く周遊は開業直後よりも減っていた。

今回、開業3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、開業1年後調査との比較を行う。

2. 調査方法

2018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、2018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3824。

男性2025人（53.6%）、女性1755人（46.4%）。男女が半数ずつくらいである。

年代は19歳以下542人（14.3%）、20代415人（10.9%）、30代419人（11.0%）、40代647人（17.0%）、50代681人（17.9%）、60代539人（14.2%）、70代402人（10.6%）、80歳以上151人（4.0%）。50代、40代の順で幅広い年代にわたっている。

職業は小学生73人（1.9%）、中学生51人（1.3%）、高校生217人（5.7%）、短大・専門・大学生376人（9.9%）、会社員1408人（37.2%）、公務員284人（7.5%）、自営業176人（4.6%）、パート・アルバイト315人（8.3%）、専業主婦・無職851人（22.5%）、その他34人（0.9%）。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1437人（37.9%）、函館以外道内1010人（26.6%）、北海道以外1328人（35.0%）、海外21人（0.6%）。函館以外道内は札幌382人、七飯170人、北斗195人、木古内29人等である。北海道以外は東北386人、北関東（栃木、群馬、茨城、埼玉）146人、南関東（東京、神奈川、千葉）498人、中部・北陸103人、近畿78人、中国・四国68人、九州・沖縄49人である。海外はアメリカ、中国、台湾等である。

居住地別に性別、年代、職業を見ると、函館で女性が多く、南関東、中部・北陸、近畿で男性が多い【図3.1】。函館、七飯、北斗で19歳以下が多く、函館と七飯で40代・50代が少ない。木古内で80歳以上が多い【図3.2】。職業は年齢を反映して、函館、七飯と北斗で学生が比較的多く、函館と七飯で会社員が少ない。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）、開業1年後調査（回収数3635）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%、開業1年後調査で男性54.1%、女性45.9%であり、今回は開業1年後調査に近く、開業3か月調査と開業2年前・1年前調査の間になっている。函館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

図3.1 性別

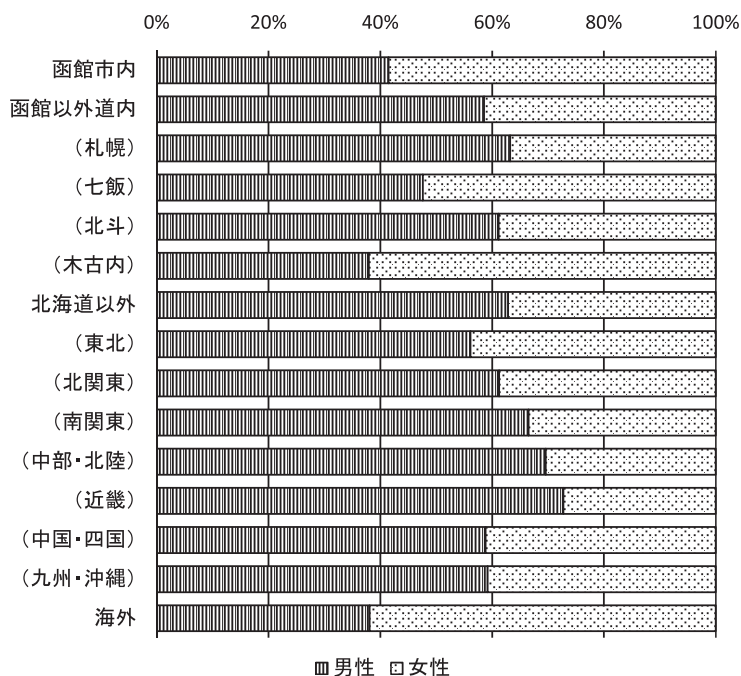


図3.2 年代

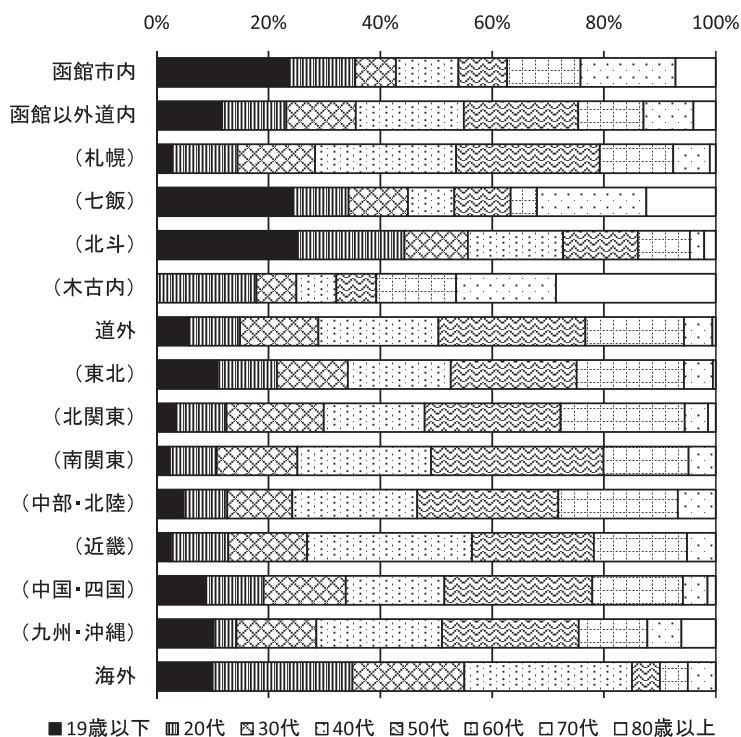
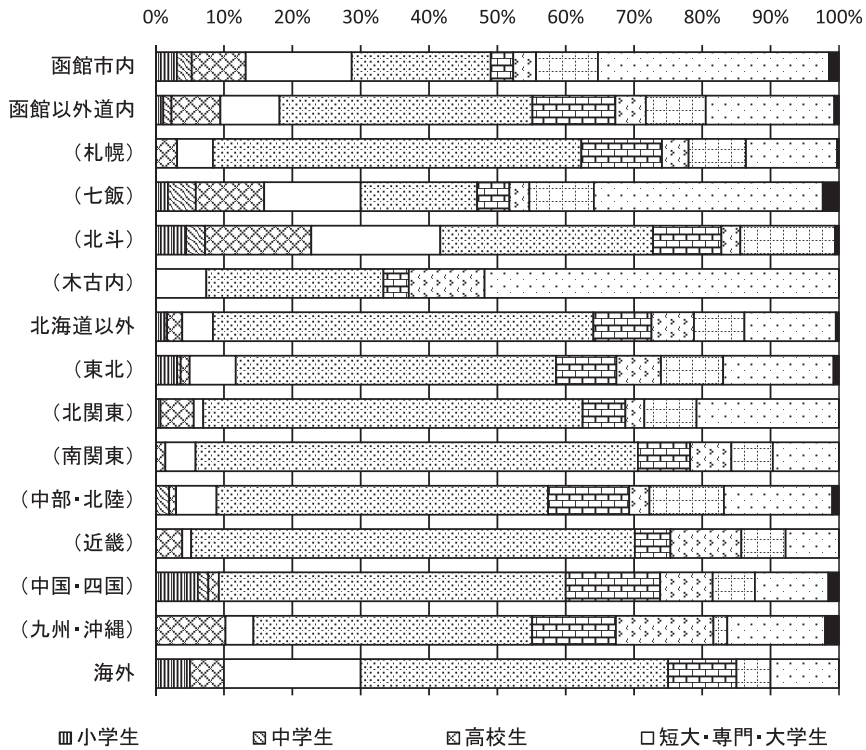


図3.3 職業



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%、開業1年後調査で19歳以下4.0%、20代6.2%、30代12.1%、40代20.9%、50代19.6%、60代21.5%、70代11.5%、80歳以上4.1%であり、今回は開業1年前調査に近く、開業3か月後・1年後調査よりも若年層が多い。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、木古内で高齢者が多いのは開業1年前・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%、開業1

年後調査で小学生2.1%、中学生1.1%、高校生0.6%、短大・専門・大学生1.6%、会社員41.2%、公務員11.8%、自営業5.7%、パート・アルバイト10.7%、専業主婦・無職22.9%、その他2.3%であり、今回は開業3か月後・1年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。

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」1835人（48.7%）、「乗ったことがない」1933人（51.3%）。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。半数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53.7%である。新幹線沿線の七飯61.1%、北斗53.2%、木古内48.3%であり、七飯が高く、他はいずれも半数程度である。遠方の札幌は27.5%であり、一定程度の利用が見られる。

これまでの調査と比べると「これまでに乗ったことがある」人は開業3か月後調査で26.7%、開業1年後調査で39.1%と漸増している。居住地別に見ると「これまでに乗ったことがある」人は函館で開業3か月後21.3%、開業1年後43.8%、七飯で開業3か月後15.1%、開業1年後54.0%、北斗で開業3か月後22.8%、開業1年後55.4%、木古内で開業3か月後38.6%、開業1年後76.0%、札幌で開業3か月後9.7%、札幌15.4%であり、函館と七飯は漸増しており、北斗は開業1年後に増えてからあまり変わっていない。木古内は回答者数が少なく変動がある。遠方の札幌も漸増している。

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53.1%、女性54.2%で差は見られない。年代別に見ると、19歳以下50.6%、20代45.6%、30代49.5%、40代48.4%、50代56.6%、60代56.5%、70代57.3%、80歳以上72.3%で、80歳以上で多い以外は変わらない。職業は、小・中・高校生57.3%、短大・専門・大学生45.2%、会社員53.8%、公務員60.0%、自営業56.3%、パート・アルバイト45.2%、専業主婦・無職56.8%、その他60.0%で差は見られない。

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%、開業1年後調査で男性44.3%、女性43.6%であり、男女とも漸増している。開業3か月後調査では男性の方が多かったが開業1年後調査以降に差は見られなくなっている。年代は開業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%、開業1年後調査で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%、おおむね漸増している。開業3か月後調査で19歳以下、50代が多かったが、開業1年後調査以降にあまり差が見られなくなっている。職業は開業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、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%、開業1年後調査で小・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%であり、全般的に漸増している。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、開業1年後調査以降にあまり差は見られなくなっている。

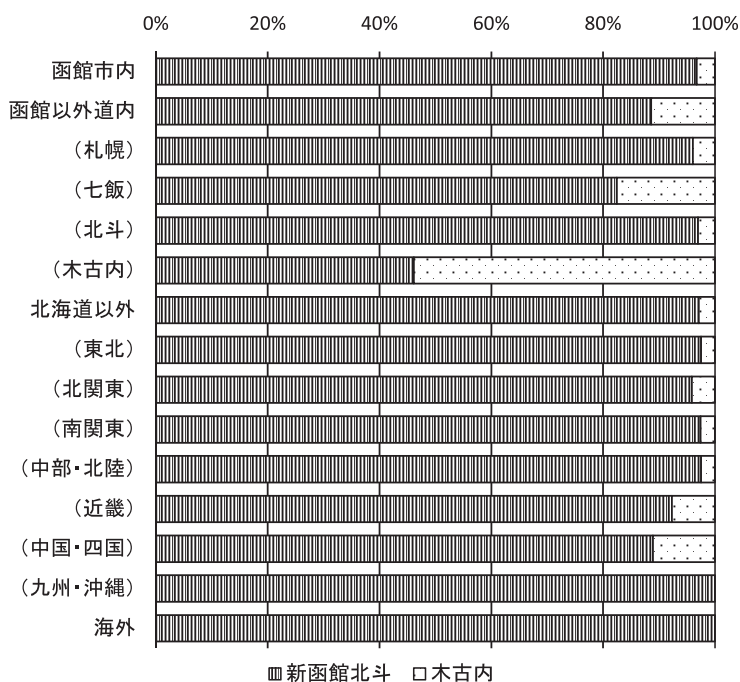
「これまでに乗ったことがある」人の利用駅は「新函館北斗駅」1657人（95.1%）、「木古内駅」86人（4.9%）。居住地別に見ると、木古内で「木古内駅」が多い他は、ほぼ「新函館北斗駅」である【図4.1】。

これまでの調査と比べると、函館では「新函館北斗駅」利用が開業3か月後95.9%、開業1年後98.6%、七飯では「新函館北斗駅」利用が開業3か月後93.5%、開業1年後96.0%、北斗では「新函館北斗駅」利用が開業3か月後87.5%、開業1年後97.7%と変わっていない。木古内では「木古内駅」利用が開業3か月後18人中6人、開業1年後19人中17人であり、回答者数が少なく変動が見られる。

北海道新幹線駅までの主な移動手段は「JR北海道の特急（札幌方面から）」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）」6人（0.4%）、「特急以外のJR函館線（はこだてライナー）」844人（51.7%）、

図4.1 北海道新幹線利用者の利用駅



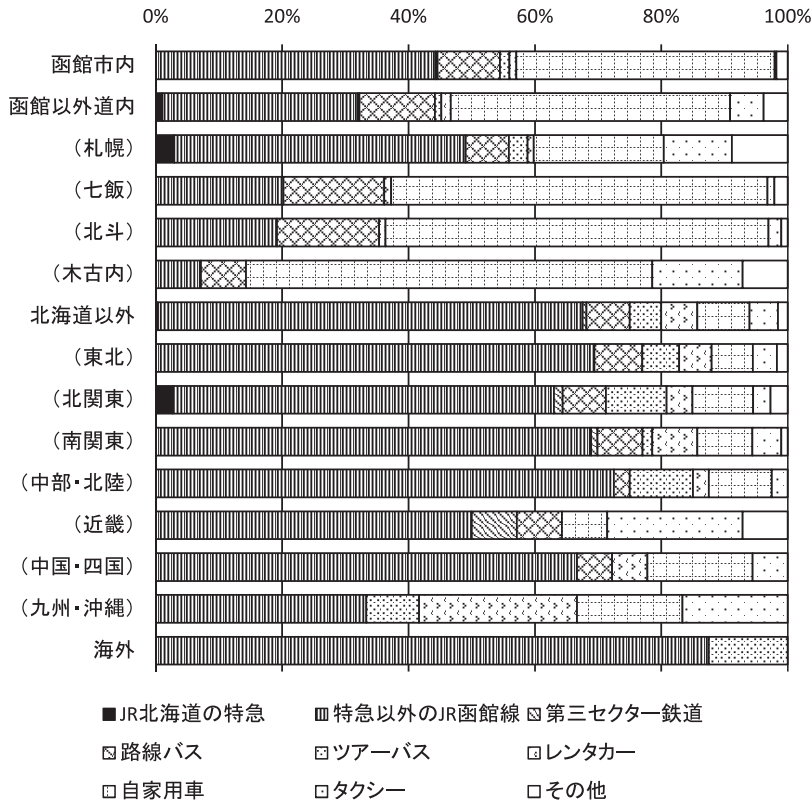
「路線バス」140人(8.6%)、「ツアーバス」43人(2.6%)、「レンタカー」47人(2.9%)、「自家用車」461人(28.2%)、「タクシー」58人(3.6%)、「その他」33人(2.0%)。新函館北斗駅と函館駅をむすぶ「特急以外のJR函館線(はこだてライナー)」が半数、「自家用車」が3割である。

木古内駅は「第三セクター鉄道(道南いさりび鉄道)」7人(8.2%)、「路線バス」18人(21.2%)、「レンタカー」4人(4.7%)、「自家用車」48人(56.5%)、「タクシー」3人(3.5%)、「その他」5人(5.9%)。「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、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、新幹線駅周辺である七飯、北斗、木古内で「自家用車」が多くなっており、遠方の札幌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。函館は「特急以外のJR函館線(はこだてライナー)」と「自家用車」がそれぞれ4割である【図4.2】。

北海道新幹線の主な利用目的は、「観光」1235人(69.8%)、「仕事」220人(12.4%)、

図4.2 北海道新幹線駅までの主な移動手段

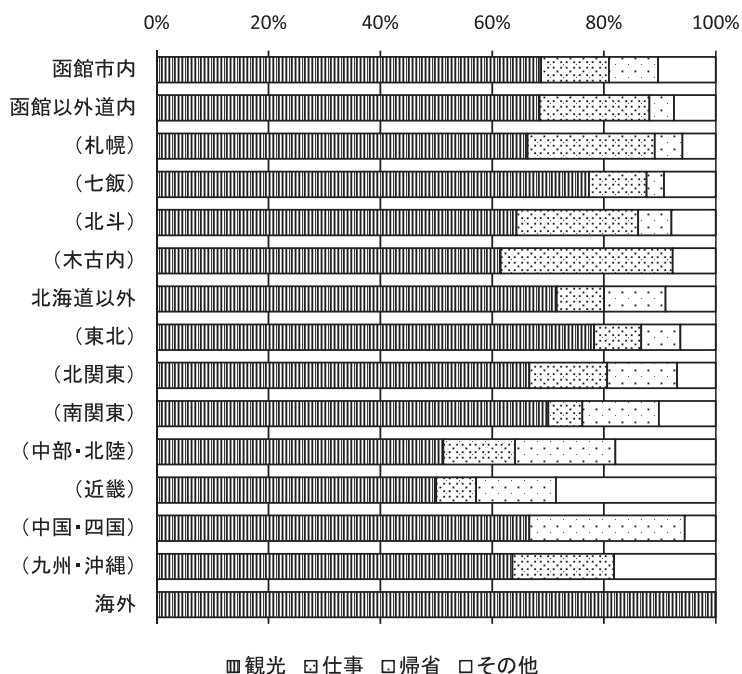


「帰省」152人 (8.6%)、「その他」163人 (9.2%)。観光が7割であった。「その他」は冠婚葬祭、娯楽等であった。

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68.8%、札幌66.3%、七飯77.3%、北斗64.4%)。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78.2%、北関東66.7%、南関東70.1%、中部・北陸51.3%、近畿50.0%、中国・四国66.7%、九州・沖縄63.6%)【図4.3】。

これまでの調査と比べると、北海道新幹線の主な利用目的が「観光」である人は函館で開業3か月後63.6%、開業1年後66.0%、札幌で開業3か月後71.2%、開業1年後63.8%、七飯で開業3か月後69.0%、開業1年後76.0%、北斗で開業3か月後50.0%、開業1年後58.7%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

図4.3 北海道新幹線の主な利用目的



と、北海道新幹線の主な利用目的が「観光」である人は開業3か月後72.6%、開業1年後70.4%であり、こちらも「観光」が多い状況は変わっていない。

函館市民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」の人は男性62.2%、女性74.7%で、女性の方がやや高い。年代別に見ると、19歳以下76.0%、20代54.5%、30代42.9%、40代50.7%、50代73.9%、60代75.2%、70代76.0%、80歳以上82.8%であり、20代から40代で少なくなっている。20代で帰省、30代・40代で仕事が他の年代よりも多いためである。

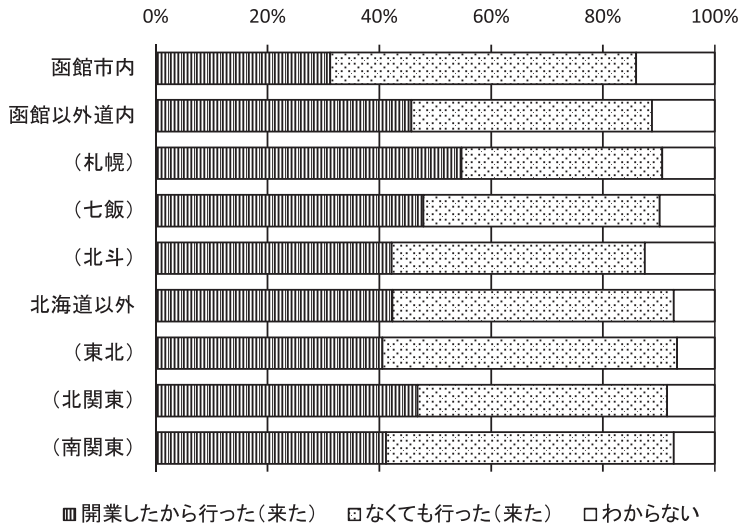
道外の主な新幹線利用駅は、東京774人(44.2%)、上野94人(5.4%)、大宮134人(7.7%)、仙台291人(16.6%)、新青森378人(21.6%)、その他79人(4.5%)。東京が4割、新青森が2割である。その他は盛岡、八戸等であった。道内を居住地別に見てもあまり差は見られない。

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)」472人(38.3%)、「北海道新幹線がなくても行った(来た)と思う」622人(50.5%)、「わからない」137人

(11.1%)。4割が開業したためだと回答している。北海道新幹線開業が一定程度、観光の動機になっている。

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31.2%、札幌53.0%、七飯47.9%、北斗42.2%である。道外では東北40.5%、北関東46.8%、南関東41.2%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。

図4.4 北海道新幹線開業の影響(利用目的が「観光」の人)



これまでの調査と比べると、利用目的が「観光」の人で「北海道新幹線が開業したから行った(来た)」人は開業3か月後47.9%、開業1年後52.1%であり、今回、やや低くなっている。開業当初の盛り上がり落ち着いたためと考えられる。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、函館で開業3か月後41.1%、開業1年後47.5%、札幌で開業3か月後50.0%、開業1年後58.1%、東北は開業3か月後54.9%、開業1年後54.1%、北関東は開業3か月後43.3%、開業1年後66.7%、南関東で開業3か月後52.7%、開業1年後49.4%で、今回、全般的に低くなっている。

また、函館市民に限って、男女別に見ると、利用目的が「観光」で「北海道新幹線が開業したから行った」人は男性35.1%、女性28.2%で差はみられない、年代別に見ると、利用目的が「観光」で「北海道新幹線が開業したから行った」人は、19歳以下30.9%、20代23.8%、30代35.0%、40代39.5%、50代39.2%、60代25.0%、70代25.0%、80歳以上42.0%であり、大きな差は見られない。北海道新幹線開業が、年代や性別を問わず一定の魅力になっていることがわかる。

北海道の人に北海道新幹線の今後の利用意向を尋ねると「利用する予定がある」346人（16.4%）、「ぜひ利用したい」467人（22.2%）、「機会があれば利用したい」1158人（54.9%）、「利用したいと思わない」137人（6.5%）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43.1%、七飯51.4%、北斗48.9%、木古内48.0%であり、札幌は20.5%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・1年後・今回と4～6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年後も継続されている。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年後においても回復していない【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44.0%、女性42.5%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歳以下47.0%、20代44.3%、30代41.1%、40代47.8%、50代49.1%、60代37.6%、70代33.2%、80歳以上50.0%であり、大きな差は見られない。

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%
		開業2年後	18.7%	24.4%	51.5%	5.4%	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%
		開業2年後	13.4%	19.3%	59.4%	7.9%	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%
		開業2年後	7.0%	13.5%	69.3%	10.1%	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%
		開業2年後	26.4%	25.0%	45.7%	2.9%	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%
開業2年後		23.3%	25.6%	44.8%	6.4%	100.0%	
(木古内)	開業2年前	20.0%	33.3%	46.7%	0.0%	100.0%	
	開業1年前	16.7%	24.5%	53.2%	5.6%	100.0%	
	開業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%	
	開業2年後	16.0%	32.0%	44.0%	8.0%	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」978人（42.1%）、「影響なし」1270人（54.6%）、「マイナス」76人（3.2%）。観光客については「増えた」1171人（50.5%）、「変わらない」1099人（47.4%）、「減った」49人（2.1%）。東北・北関東との行き来は「良くなった」1225人（53.1%）、「変わらない」984人（42.6%）、「悪くなった」99人（4.3%）。東北・北関東のイメージは「身近に感じるようになった」1133人（48.9%）、「変わらない」1121人（48.4%）、「遠くに感じるようになった」62人（2.7%）。企業の事業所数は「増えた」498人（22.1%）、「変わらない」1661人（73.8%）、「減った」92人（4.1%）。駅前・中心市街地の状況は「開発が進んだ」794人（34.4%）、「変わらない」1349人（58.4%）、「すたれた」168人（7.3%）。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4～5割を占めており、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、5～7割が経済・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。また、函館、七飯、北斗の2～4割、木古内の6割が企業の事業所数が増え、駅前・中心市街地の開発が進んだと感じている。新幹線沿線で開業の影響はおおむね肯定的に受け止められている。遠方の札幌においても、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】。

開業2年前・1年前、開業3か月後・1年後調査と比べると、函館において、経済・社会全体、観光客数への影響予測と開業後の実感は、開業1年後までは維持されていたが、今回、「プラス」「増えた」が減っている。開業後に予測通りの実感が得られていたが、一時的な盛り上がりが終わりを、2年後にあまり肯定的な影響が感じられなくなったようである。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が、開業後の実感は2年後も変わっていない。良い印象が定着しているようである。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」が減り、今回、また減っている。開業の影響が期待通りではなかったことがわかる。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り、おおよそ維持されている。並行在来線問題等で、一時、悲観的な見方になったが、開業後の実感は以前の予想通りであったことがわかる。2030年度に延伸をひかえた札幌は開業2年前、1年前の影響予測よりも、開業3か月後に「プラス」「増えた」が大幅に減り、開業1年後、2年後に若干回復している。遠方で開業前に理解不足もあり、期待が大きすぎたが、開業後、時間が経過して実態に即した影響が感じられるようになったと考えられる【図表5.1、5.2】。

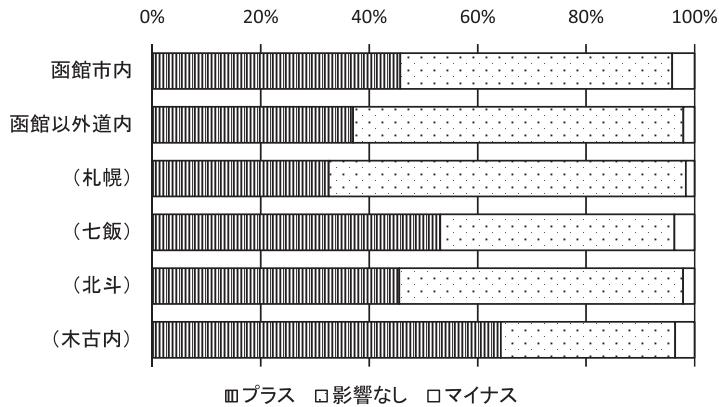
東北・北関東の行き来、東北・北関東のイメージは、新幹線沿線の函館、七飯、北斗で、開業2年前・1年前の影響予測から開業1年後まで、あまり変わっていなかった。開業2年後になり「変わらない」が若干増えている。開業前後の盛り上がり落ち着いた、便利になった実感が徐々に薄くなっているようである。2030年度に延伸をひかえた札幌は開業2年前・1年前の影響予測よりも、開業後に「変わらない」が大幅に増え、そのまま開業1年後・2年後に継続されている。前述したように、開業前の誤解もあり、札幌と東北・北関東間が便利になると考えられたが、実際にはさほど変わらなかったようである【図表5.3、5.4】。

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1年後・2年後にそのまま継続されている。開業前に肯定的な影響が考えられたが、実際には開業効果があまり感じられなかったようである。木古内は企業の事業所数において、並行在来線問題等から開業1年前の影響予測より「変わらない」が多くなっており、開業後に継続していたが、今回、「増えた」が多くなっている。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年前の状況に戻り継続されている。いず

れも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年前の予測から開業後に「変わらない」が大幅に増え、開業1年後・2年後に継続されている。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】。

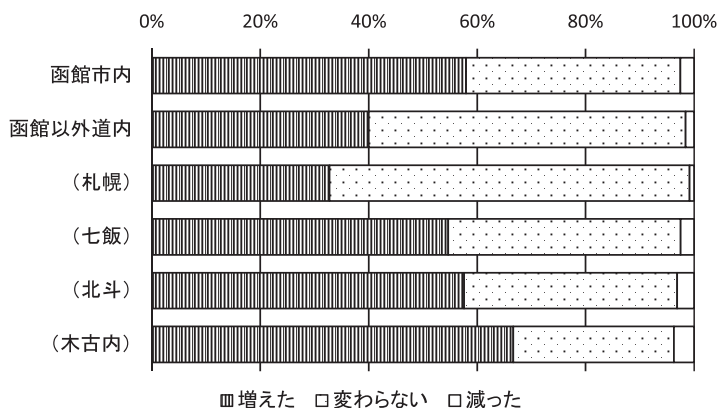
函館市民に限って、性別、年齢、職業を見ると、経済・社会全体は30代で「プラス」が多い。観光客数は30代と50代で「増えた」が多い。特に働く年代で肯定的な影響が感じられている。東北・北東北の行き来は19歳以下、短大・専門・大学生で「良くなった」が少なく、逆に50代、会社員が多い。東北・北東北のイメージも同様に19歳以下で「身近に感じるようになった」が少なく、50代が多い。北海道新幹線は料金面等で19歳以下の学生の帰省には不便であり、50代の会社員の仕事には便利な印象を持たれているようである。企業の事業所数は男性の方が「増えた」が多く、30代が多い。駅前・中心市街地の状況は男性の方が「開発が進んだ」が多く、30代・40代、会社員で多くなっている。特に働く年代で良い印象が持たれている【表5.7、5.8、5.9】。

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）



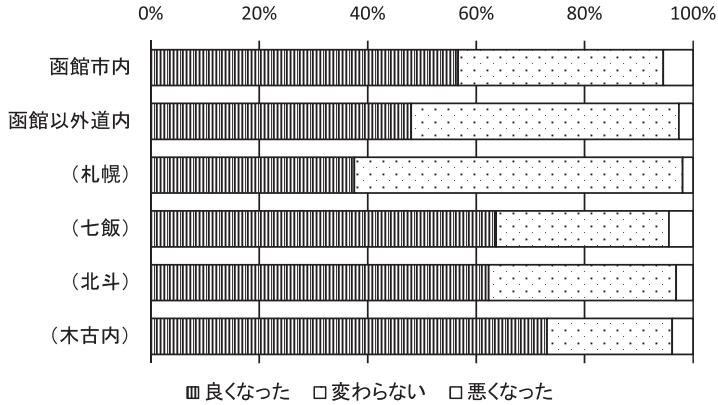
		経済・社会全体への影響			合計	
		プラス	影響なし	マイナス		
居住地	函館市内	開業2年前	64.0%	32.3%	3.7%	100.0%
		開業1年前	63.1%	31.3%	5.5%	100.0%
		開業3か月後	63.0%	35.3%	1.8%	100.0%
		開業1年後	65.6%	32.6%	1.9%	100.0%
		開業2年後	45.7%	50.1%	4.1%	100.0%
	函館以外道内	開業2年前	60.9%	36.5%	2.6%	100.0%
		開業1年前	53.7%	43.4%	2.8%	100.0%
		開業3か月後	33.2%	64.9%	1.9%	100.0%
		開業1年後	37.5%	61.9%	0.6%	100.0%
		開業2年後	37.0%	60.9%	2.1%	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%
		開業2年後	32.5%	65.9%	1.6%	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%
		開業2年後	53.1%	43.2%	3.7%	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%	
	開業2年後	45.5%	52.5%	2.1%	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%	
	開業2年後	64.3%	32.1%	3.8%	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）



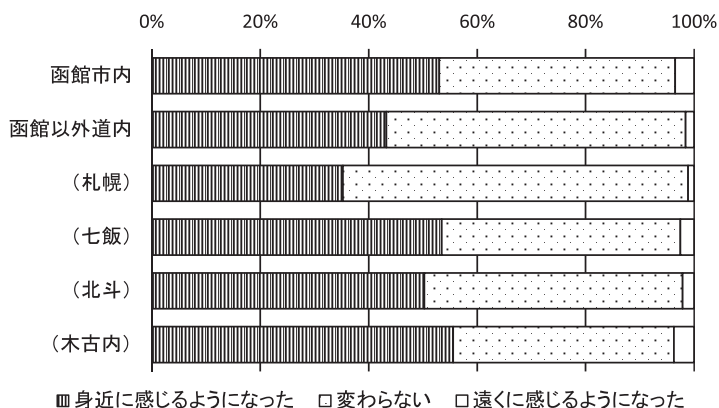
			観光客数への影響			合計
			増えた (増える)	変わらない	減った (減る)	
居住地	函館市内	開業2年前	70.3%	26.8%	2.9%	100.0%
		開業1年前	69.2%	27.1%	3.7%	100.0%
		開業3か月後	72.8%	26.5%	0.7%	100.0%
		開業1年後	74.4%	25.4%	0.2%	100.0%
		開業2年後	58.0%	39.5%	2.5%	100.0%
	函館以外道内	開業2年前	62.2%	36.3%	1.5%	100.0%
		開業1年前	53.1%	45.4%	1.5%	100.0%
		開業3か月後	35.6%	63.4%	1.1%	100.0%
		開業1年後	36.1%	63.7%	0.2%	100.0%
		開業2年後	40.0%	58.4%	1.6%	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%
		開業2年後	32.8%	66.4%	0.8%	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%
		開業2年後	54.7%	42.9%	2.5%	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%	
	開業2年後	57.6%	39.3%	3.1%	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%	
	開業2年後	66.7%	29.6%	3.7%	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）



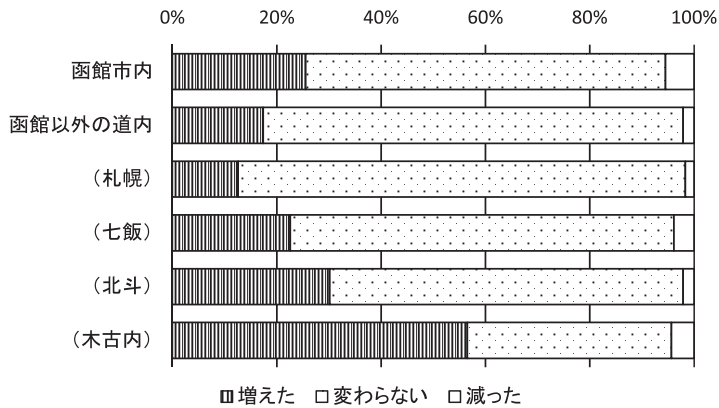
			東北・北関東への行き来			合計
			良くなった (良くなる)	変わらない	悪くなった (悪くなる)	
居住地	函館市内	開業2年前	78.3%	20.1%	1.5%	100.0%
		開業1年前	70.6%	27.9%	1.5%	100.0%
		開業3か月後	65.2%	28.6%	6.2%	100.0%
		開業1年後	70.0%	23.5%	6.5%	100.0%
		開業2年後	56.7%	37.8%	5.5%	100.0%
	函館以外道内	開業2年前	73.1%	25.8%	1.1%	100.0%
		開業1年前	71.1%	28.6%	0.3%	100.0%
		開業3か月後	42.6%	55.4%	2.0%	100.0%
		開業1年後	47.2%	51.1%	1.7%	100.0%
		開業2年後	48.0%	49.4%	2.6%	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%
		開業2年後	37.5%	60.5%	1.9%	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%
		開業2年後	63.7%	31.8%	4.5%	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%
開業2年後		62.3%	34.6%	3.1%	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%	
	開業2年後	73.1%	23.1%	3.8%	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）



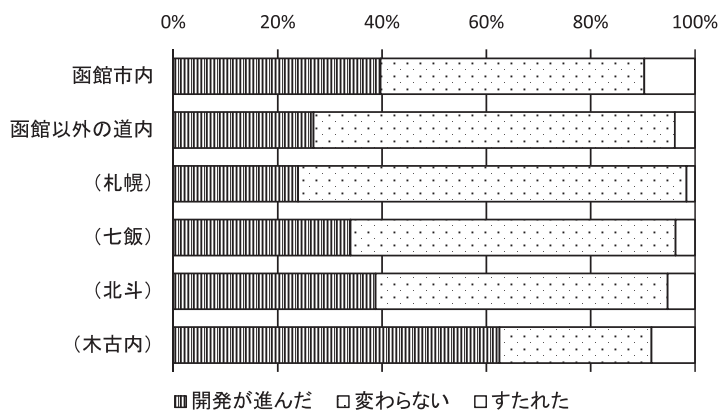
			東北・北関東のイメージ			合計
			身近に感 じる	変わらな い	遠くに感 じる	
居住地	函館市内	開業2年前	67.0%	32.2%	0.8%	100.0%
		開業1年前	63.3%	35.6%	1.1%	100.0%
		開業3か月後	59.8%	37.7%	2.5%	100.0%
		開業1年後	54.6%	42.6%	2.8%	100.0%
		開業2年後	53.0%	43.5%	3.5%	100.0%
	函館以外道内	開業2年前	66.4%	33.0%	0.6%	100.0%
		開業1年前	64.9%	34.4%	0.7%	100.0%
		開業3か月後	42.3%	54.4%	3.2%	100.0%
		開業1年後	49.8%	49.4%	0.8%	100.0%
		開業2年後	43.2%	55.2%	1.5%	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%
		開業2年後	35.2%	63.7%	1.1%	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%
		開業2年後	53.5%	44.0%	2.5%	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%	
	開業2年後	50.3%	47.6%	2.1%	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%	
	開業2年後	55.6%	40.7%	3.7%	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%
		開業2年後	25.5%	69.0%	5.5%	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%
		開業2年後	17.4%	80.5%	2.1%	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%
		開業2年後	12.6%	85.8%	1.7%	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%
		開業2年後	22.6%	73.5%	3.9%	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%	
	開業2年後	30.2%	67.7%	2.1%	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%	
	開業2年後	56.5%	39.1%	4.3%	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%
		開業2年後	39.7%	50.6%	9.7%	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%
		開業2年後	26.8%	69.3%	3.9%	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%
		開業2年後	23.9%	74.5%	1.6%	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%
		開業2年後	34.0%	62.3%	3.7%	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%	
	開業2年後	38.7%	56.0%	5.2%	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年後	62.5%	29.2%	8.3%	100.0%	

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	277/564 49.1%	338/779 43.4%
観光客数 増えた	330/561 58.8%	448/781 57.4%
東北・北東北の行き来 良くなった	324/564 57.4%	434/770 56.4%
東北・北東北のイメージ 身近に感じるようになった	282/563 50.1%	423/771 54.9%
企業の事業所数 増えた	162/556 29.1%	172/741 23.2%
駅前・中心市街地の状況 開発が進んだ	251/564 44.5%	280/773 36.2%

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	140/321 43.6%	61/163 37.4%	57/103 55.3%	77/156 49.4%	64/120 53.3%	85/177 48.0%	90/221 40.7%	44/88 50.0%
観光客数 増えた	172/320 53.8%	77/163 47.2%	73/102 71.6%	96/156 61.5%	80/120 66.7%	101/177 57.1%	126/220 57.3%	57/90 63.3%
東北・北東北の行き来 良くなった	153/321 47.7%	86/163 52.8%	71/102 69.6%	89/156 57.1%	87/119 73.1%	101/176 57.4%	125/214 58.4%	49/88 55.7%
東北・北東北のイメージ 身近に感じるようになった	142/321 44.2%	76/163 46.6%	62/103 60.2%	73/157 46.5%	80/119 67.2%	100/176 56.8%	123/216 56.9%	54/85 63.5%
企業の事業所数 増えた	95/319 29.8%	37/163 22.7%	38/101 37.6%	37/153 24.2%	25/115 21.7%	37/169 21.9%	44/203 21.7%	21/80 26.3%
駅前・中心市街地の状況 開発が進んだ	134/321 41.7%	57/163 35.0%	53/102 52.0%	74/155 47.7%	52/117 44.4%	61/177 34.5%	71/220 32.3%	34/88 38.6%

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	85/180 47.2%	84/211 39.8%	133/277 48.0%	27/45 60.0%	24/47 51.1%	45/122 36.9%	205/444 46.2%	11/20 55.0%
観光客数 増えた	100/179 55.9%	103/211 48.8%	171/275 62.2%	32/44 72.7%	28/48 58.3%	68/125 54.4%	264/444 59.5%	13/20 65.0%
東北・北東北 の行き来 良くなった	96/180 53.3%	97/211 46.0%	180/275 65.2%	29/45 64.4%	28/47 59.6%	63/124 50.8%	250/436 57.3%	14/19 73.7%
東北・北東北 のイメージ 身近に感じるようになった	80/180 44.4%	95/211 45.0%	156/277 56.3%	26/45 57.8%	23/48 47.9%	71/125 56.8%	248/435 57.0%	9/18 50.0%
企業の事業所 数 増えた	62/179 34.6%	49/210 23.3%	77/274 28.1%	11/41 26.8%	12/46 26.1%	22/121 18.2%	95/412 23.1%	4/18 22.2%
駅前・中心市 街地の状況 開発が進んだ	80/180 44.4%	76/211 36.0%	132/276 47.8%	21/43 48.8%	25/47 53.2%	50/125 40.0%	141/441 32.0%	7/19 36.8%

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」430人（35.7%）、「飛行機」675人（56.1%）、「フェリー」99人（8.2%）。北海道新幹線が4割近く、飛行機が6割である。

居住地別に見ると、東北の7割、北関東の4割が「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】。

これまでの調査と比べると、北海道への交通手段が「北海道新幹線」であるのは、東北で開業3か月後74.0%、開業1年後79.9%、北関東で開業3か月後48.0%、開業1年後35.5%であり、あまり変わっていない。なお、開業前（開業1年前調査）の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きている。

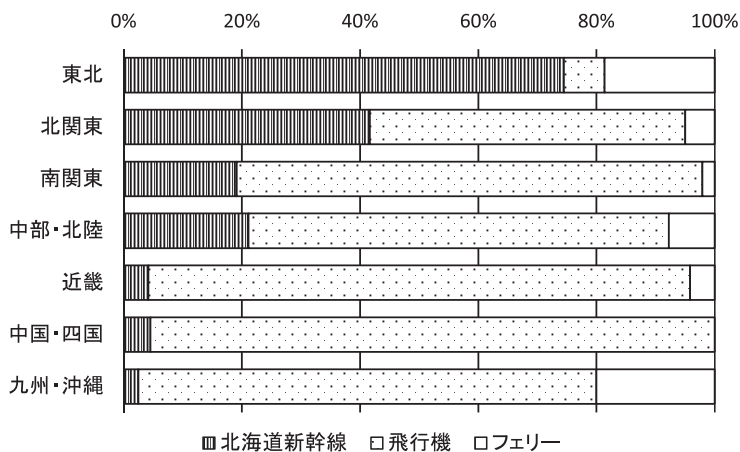
同様に、北海道への交通手段が「飛行機」であるのは、南関東で開業3か月後70.0%、開業1か月後86.0%、中部・北陸で開業3か月後55.2%、開業1年後76.8%であり、開業直後よりも「飛行機」が増えている。なお、開業前（開業1年前調査）の

北海道への交通手段は南関東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。

図表6.1 北海道への交通手段

	北海道への交通手段			合計	
	北海道新幹線	飛行機	フェリー		
居住地	東北	260 74.5%	24 6.9%	65 18.6%	349 100.0%
	北関東	50 41.7%	64 43.3%	6 5.0%	120 100.0%
	南関東	91 19.1%	375 78.8%	10 2.1%	476 100.0%
	中部・北陸	19 21.1%	64 71.1%	7 7.8%	90 100.0%
	近畿	3 4.2%	66 91.7%	3 4.2%	72 100.0%
	中国・四国	2 4.5%	42 95.5%	0 0.0%	44 100.0%
	九州・沖縄	1 2.5%	31 77.5%	8 20.0%	40 100.0%
	海外	4	9	0	13



これまでに北海道に来た頻度を尋ねたところ、「はじめて」117人（9.7%）、「2～3回目」291人（24.1%）、「4回目以上」798人（66.2%）。7割が「4回目以上」である。これまでに函館に来た頻度は「はじめて」320人（26.5%）、「2～3回目」422人（35.0%）、「4回目以上」464人（38.4%）。「4回目以上」が4割であるが、「はじめて」も3割近くある。

「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、北海道に来た頻度では差はなく、函館に来た頻度が多い人で「北海道新幹線が開業したから来た」が少なくなっていた【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	21 42.9%	16 32.7%	12 24.5%	49 100.0%
	2～3回目	49 49.0%	38 38.0%	13 13.0%	100 100.0%
	4回目以上	114 41.2%	156 56.3%	7 2.5%	277 100.0%
合計	184 43.2%	210 49.3%	32 7.5%	426 100.0%	

表6.3 函館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		
これまでに函館に来た回数	今回はじめて	46 50.5%	31 34.1%	14 15.4%	91 100.0%
	2～3回目	84 50.9%	66 40.0%	15 9.1%	165 100.0%
	4回目以上	54 31.8%	113 66.5%	3 1.8%	170 100.0%
合計	184 43.2%	210 49.3%	32 7.5%	426 100.0%	

これまでの調査と比べると、開業3か月後・1年後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。

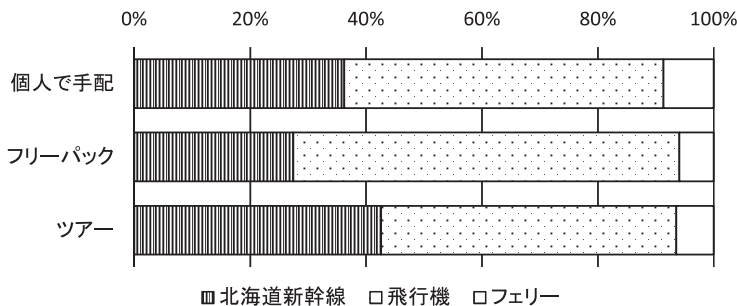
今回の交通や宿泊の手配は、「個人で手配」963人（79.8%）、「フリーパック」135人（11.2%）、「ツアー・団体」109人（9.0%）。8割が個人で手配をしている。交通や宿泊の手配によって、北海道への交通手段に差は見られなかった【図表6.4】。

函館市内の宿泊は「函館市内で宿泊しない」110人（9.4%）、「宿泊する」1066人（90.6%）。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」479人、「2～3泊」524人、「4泊以上」32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前（開業1年前調査）に85.3%、開業後に開業3か月後88.2%、開業1年後93.0%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。

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	347 36.2%	528 55.1%	83 8.7%	958 100.0%
フリーパック	37 27.4%	90 66.7%	8 5.9%	135 100.0%
ツアー	46 42.6%	55 50.9%	7 6.5%	108 100.0%
合計	430 35.8%	673 56.0%	98 8.2%	1201 100.0%



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81.9%、北関東95.7%、南関東94.2%、中部・北陸95.5%、近畿90.3%）。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%、開業1年後90.7%、北関東で開業1年前91.2%、開業3か月後91.3%、開業1年後94.3%、南関東で開業1年前90.9%、開業3か月後89.2%、開業1年後92.4%、中部・北陸で開業1年前83.6%、開業3か月後91.0%、開業1年後94.5%、近畿で開業1年前86.7%、開業3か月後91.8%、開業1年後95.5%であり、大きな差は見られない。

今回の旅行で訪れるところは1349人の複数回答で「函館」1349人（100%）、新幹線駅・木古内からバス等で約2時間である「江差・松前」34人（2.9%）、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」183人（13.6%）、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」57人（4.9%）、札幌からバスで約2.5時間である「美瑛・富良野」40人（3.4%）、「他の北海道」32人（2.4%）、「北海道以外」25人（3.3%）。道外からの来街者は函館市内で行った街頭アンケートの回答者であるため、全員が「函館」を訪れている。一部に「札幌・小樽」がある。「他の北海道」は旭川、奥尻等であった。「北海道以外」は青森、岩手、東京等であった。なお「函館」は函館から「江差・松前」の手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886人（75.9%）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77.9%、北関東75.9%、南関東78.9%、中部・北陸77.6%、近畿71.4%であり、あまり変わらない。居住地に関わらず、あまり周遊されていないことがわかる。

北海道への交通手段を見ると、今回の旅行で訪れるところが「函館のみ」の人は北海道新幹線80.2%、飛行機74.6%、フェリー70.1%であり、北海道新幹線が若干多い。北海道新幹線は飛行機やフェリーに比べて、一層、周遊されない傾向にある。

これまでの調査と比べると、今回の旅行で訪れるところが「函館のみ」の人は、東北が開業3か月後75.2%、開業1年後86.0%、北関東が開業3か月後79.4%、開業1年後81.8%、南関東が開業3か月後67.5%、開業1年後83.6%、中部・北陸が開業3か月後69.7%、開業1年後75.0%、近畿が開業3か月後60.4%、開業1年後77.3%であり、変

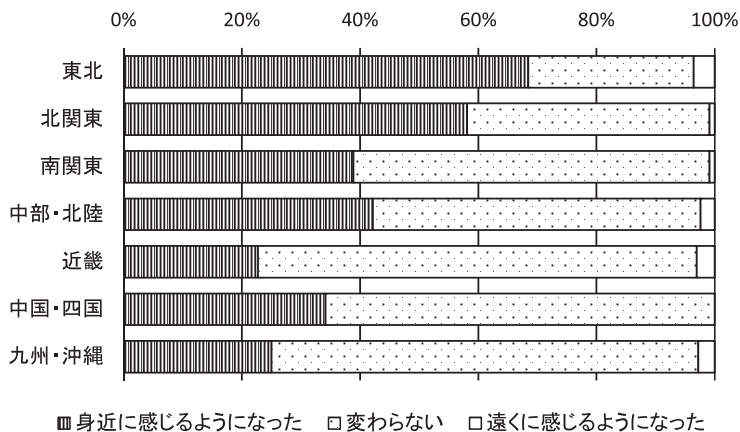
動が見られるものの、おおむね7~8割となっている。

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」556人(48.1%)、「変わらない」574人(49.7%)、「遠くに感じるようになった」25人(2.2%)。半数が「身近に感じるようになった」と回答している。

居住地別に見ると、東北は7割、北関東は6割が「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】。

図表6.5 北海道新幹線開業後の函館のイメージ

	函館へのイメージ			合計
	身近に感じるようになった	変わらない	遠くに感じるようになった	
居 東北	230	94	12	336
住	68.5%	28.0%	3.6%	100.0%
地 北関東	68	48	1	117
	58.1%	41.0%	0.9%	100.0%
南関東	180	279	4	463
	38.9%	60.3%	0.9%	100.0%
中部・北陸	35	46	2	83
	42.2%	55.4%	2.4%	100.0%
近畿	15	49	2	66
	22.7%	74.2%	3.0%	100.0%
中国・四国	14	27	0	41
	34.1%	65.9%	0.0%	100.0%
九州・沖縄	9	26	1	36
	25.0%	72.2%	2.8%	100.0%
海外	5	5	3	13



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。

これまでの調査と比べると、「身近に感じるようになった」人は、東北で開業3か月後70.2%、開業1年後69.4%、北関東で開業3か月後64.2%、開業1年後53.9%、南関東で開業3か月後47.5%、開業1年後35.1%、中部・北陸で開業3か月後43.8%、開業1年後32.1%、近畿で開業3か月後23.7%、開業1年後17.4%であり、おおむね変わっていない。

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	187/247 75.7%	15/23	27/62 43.5%
	北関東	39/47 83.0%	26/64 40.6%	3/6
	南関東	62/91 68.1%	113/359 31.5%	3/10
	中部・北陸	17/18	15/60 25.0%	3/5
	近畿	2/3	13/61 21.3%	0/2

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5～6割に利用されており、開業3年目となり開業直後よりも利用者が増えている。遠方にあり、特急利用で新幹線駅に来ることになる札幌においても一定程度の利用が見られる。

観光目的の旅行において「北海道新幹線が開業したから行った」という人が函館、北斗、七飯で3～5割あり、札幌で5割にのぼっており、北海道新幹線が沿線だけでなく遠方でも役立てられているが、この割合は昨年よりも少なくなっており、開業直後の盛り上がりは落ち着いてきている。

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4～5割、遠方の札幌で2割の利用希望があり、いずれも開業前と同じくらいである。今後の利用が期待される。

北海道新幹線開業の地元への影響は、新幹線沿線の函館、北斗、七飯、木古内でおおむね経済・社会全体にプラスであり、観光客数が増え、東北・関東の行き来が良くなり、身近に感じるようになったと感じられている。企業の事業所数や駅前・中心市街地の状況は変わらないものの、肯定的に受け止められている。他方で、遠方の札幌では沿線に及ばないものの一定程度評価されている。影響は新幹線沿線を中心に、一部遠方に波及しているようである。

ただし、新幹線沿線の函館、北斗、七飯において、経済・社会全体、観光客数、東北・関東の行き来等の肯定的な実感は昨年よりも薄くなっている。開業当初の盛り上がりが落ち着き、北海道新幹線の持続的な効果を見るようになり、期待外れな印象が出てきているようである。

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	
新幹線利用率	5割 徐々に↑	5割 昨年と同じ	6割 徐々に↑	5割	3割 徐々に↑	
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7割	
新幹線が開業したから 旅行に行った	観光目的利用 者の3割	観光目的利用 者の4割	観光目的利用 者の5割		観光目的利用 者の5割	
		いずれも昨年より↓				
北海道新幹線の利用予定あ り+ぜひ利用したい人	4割	5割	5割	5割	2割	
	いずれも開業前からほぼ同じ					
地 元 へ の 開 業 の 影 響	経済・社会全体に「ブ ラス」	5割 昨年より↓	5割 昨年より↓	5割 開業後↓のまま	6割 開業後↑のまま	3割 開業後↓↓や回復
	観光客数が「増えた」	6割 昨年より↓	6割 昨年より↓	5割 開業後↓のまま	7割 開業後↑のまま	3割 開業後↓↓や回復
	東北・関東の行き来が 「良くなった」	6割 昨年より↓	6割 昨年より↓	6割 昨年より↓	7割 昨年より↑	4割 開業後↓↓や回復
	東北・北関東が「身近 に感じるようになった」	5割 徐々に↓	5割 昨年より↓	5割 昨年より↓	6割 昨年と同じ	4割 開業後↓のまま
	企業の事業所数が「増 えた」	3割 開業後↓のまま	3割 開業後↓のまま	2割 開業後↓のまま	5割 昨年より↑	1割 開業後↓↓のまま
	駅前・中心市街地の 「開発が進んだ」	4割 開業後↓のまま	4割 開業後↓のまま	3割 開業後↓のまま	6割 開業後↑のまま	2割 開業後↓↓のまま

※「開業前」は開業前に開業後を予測したもの

(2) 道外からの北海道への移手段、北海道旅行への影響【表7.2】

北海道への移手段では、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は終わり、開業前と同じ利用形態に落ち着いたことがわかる。

訪問先は8~9割が「函館のみ」であり、開業直後から変わっていない。北海道新幹線利用が函館から周遊につながっておらず、開業効果が沿線にとどまる一因になっている。

他方で函館では、道外からの来街者の9~10割が市内で宿泊しており、開業前から変わっていない。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。開業直後から身近になった実感は一定程度持続しており、今後、継続的に来訪が期待される。他方で、南関東以南では函館が身近になったように感じられていない。北海道への新幹線利用が選択肢になりにくい遠方では、あまり変化が感じられなかったようである。

表7.2 道外からの北海道への移手段、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	7割 開業前は JR3/4	4割 開業前は 飛行機7割	2割 (開業直後より 利用↓)	2割 (開業直後より 利用↓)	数%
訪問先は「函館のみ」	8割	8割	8割	8割	7割
函館市内で宿泊する	8割	10割近い	9割	10割近い	9割
開業後、函館を「身近に感じるようになった」	7割	6割	4割	4割	2割

いずれも開業直後からほぼ同じ

いずれも開業前からほぼ同じ

いずれも開業直後からほぼ同じ

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) 「北海道新幹線開業2年目の現況、函館市民及び来街者の意識調査」『函館大学論究』49(1)、129-161ページ
- 函館市 (2017) 『平成28年度 来函観光入込客数推計』
- 函館市 (2018) 『平成29年度 来函観光入込客数推計』
- 北海道 (2018) 「観光地点動向調査」