

# 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

大橋 美幸

## 1. はじめに

2015年度末の北海道新幹線開業まで1年半となった。約15年後の札幌延伸を見据えた木古内駅、新函館北斗駅の開業である。

開業による効果を予測し、さらに開業後に継続して事例分析を行なうための基礎的資料を作成する。

## 2. これまでの調査

まず既往研究から、新幹線開業の認知度と利用意向、新幹線整備効果の傾向についてまとめる。

### (1) 認知度と利用意向

新幹線開業の認知度と利用意向は、地元市民と来街者に分けてみることができる。

来街者の新幹線利用意向は当然のことながら地理的近接性や新幹線アクセスの良さなどによって違いがみられる。たとえば九州新幹線で利用意向が高いのは山口県・広島県という山陽新幹線沿線であった<sup>1)</sup>。

新幹線と飛行機の選択の境は移動時間4時間<sup>2)</sup>とされており、新函館北斗駅開業後に新幹線を選択するのは4時間を切る埼玉以北の東北新幹線沿線が

多い<sup>3)</sup>と推測されている。函館市が埼玉（宇都宮・大宮）で行った利用意向調査では8割が新函館北斗駅開業後は函館を訪れる際に新幹線を利用すると回答していた<sup>4) 5)</sup>。また、函館の観光地の一つ、函館ベイエリアの来街者調査では関東居住者の6割、東北居住者の3/4が新幹線を利用すると回答していた<sup>6)</sup>。

これに対して函館市民の新幹線利用意向は低く、同様の函館ベイエリア調査で利用すると回答したのは半数であった<sup>6)</sup>。

函館近郊の従業員が関東地方に出かける時の飛行機と新幹線の選択は、10回のうち5回くらいは新幹線を利用すると答えている人が多く、新幹線を選択する理由として4割が「運休（欠航）のリスクが少なかったり、移動時間が確実に読める」と移動時間短縮以外の新幹線の利点をあげている<sup>7)</sup>。ただし、「乗り換えなしで目的地まで行けるから」や「下車駅から目的地まで便利だから」が3～4割以上ある<sup>7)</sup>ことから、目的地と新幹線駅のアクセスによって新幹線が選択されない可能性も推測される。ちなみに新函館北斗駅から車で1時間以内の檜山管内南部4町の住民の新幹線利用意向は7～8割である<sup>8)</sup>。

ただし開業前の利用意向は必ずしも開業後の利用にはつながらない。九州新幹線の意識調査では利用意向が低かった熊本県で実際の利用率が高かったことが報告されている<sup>1)</sup>。また、利用に関わらず、市民の意識として新幹線開業によって新幹線沿線が「近く感じるようになった」、「親しみが増した」など、心理的距離感が変化する<sup>1)</sup>ことが示されており、新幹線の影響は利用だけではない。

北海道新幹線開業の認知度は、2009年時点で函館近郊の観光関連企業の8割が開業予定時期を含めて知っており、2割が開業予定時期は知らないが開業を知っている<sup>7)</sup>。ちなみに檜山管内住民の2013年時点の北海道新幹線の認知度は8割である<sup>8)</sup>。

## (2) 新幹線の整備効果

新幹線の整備効果は建設中と開業後に分けることができ、開業後は交通の利便性向上、知名度の向上、再開発事業などによる効果が期待される。しかし、2015年度末に開業する新函館北斗駅はJR函館駅から18km離れた函館市の隣市にできるため、中核市である函館市は建設に関わることができず、アクセスの問題をかかえ、「函館」を前面に出した新幹線の広報活動が難しく<sup>5)</sup>、函館で駅前再開発などによる施設やサービスの改善は行われなかった（中心市街地活性化計画などに基づく整備は行われている）。

函館近郊の企業の8割に新幹線工事に関する売上はなかった<sup>10)</sup>。しかし、6割が新函館北斗駅開業に期待しており、7割が開業に伴う取り組みを実施または検討し、4割が売上は少し増えると推測している<sup>10)</sup>。3年前の函館近郊の観光関連企業調査では、新函館北斗駅開業はビジネスチャンスととらえられているものの、開業に向けた取り組みを行っているのは4割にとどまっていたため<sup>9)</sup>、その後に取り組みが進められたと考えられる。

2008年の函館近郊従業員調査において、新幹線開業は地域社会や地域経済にプラスに作用すると6割が考えているものの、函館駅周辺地域についてプラスに作用すると答えたものは4割であった<sup>7)</sup>。新函館駅とJR函館駅が離れていることが懸念されていることが分かる。ちなみに新函館北斗駅から車で1時間以内の檜山管内南部4町では半数が観光客数の増加、生活の利便性の向上を期待している<sup>8)</sup>。

ただし、期待と実際は異なる。開業前にマイナスの予測をしていた人が開業後にプラスの影響を感じるようになることが報告されており<sup>1)</sup>、実際には開業してみないとわからない。

新幹線整備効果について他新幹線の近年の状況を見ると、東北新幹線は2002年12月に八戸駅が開業した。首都圏から青森県への入込客数が増え、新駅西部や駅前再開発などへの市民の評価も高かった<sup>11) 12)</sup>が、他方で平行在来線の経営分離によって新幹線駅アクセスによる格差が生じている<sup>12)</sup>。加

えて、新幹線は競合する高速バス路線の利用客を奪い、地域の公共交通を支えるバス会社の経営を圧迫している<sup>12)</sup>。

2010年12月に新青森駅が開業し、東北新幹線が全線開通した。新青森駅はJR青森駅から4kmのところ、新函館北斗駅と条件が類似しており、市民の根強い不満があるとされる<sup>11)</sup>。新青森駅開業でも同様に平行在来線の経営分離が行われ、新しく整備された新幹線新青森駅周辺は区画整理されたが大半が更地のまま残っている<sup>11)</sup>。新青森駅開業後に東日本大震災が起こっており、2010年時点で青森及び函館の観光関連事業者の3割が、利用者数や売上が震災以降一時的に減少し、再び開業以前程度に回復している<sup>13)</sup>。

東日本大震災の翌日、九州新幹線は2011年3月12日に全線開業した。震災の影響もあり、新幹線効果は期待どおりにいかず、宿泊施設、サービス業でプラスの影響が感じられているものの、他産業への広がりが見られなかった<sup>14)</sup>。

### 3. 函館市並びに周辺市町の現況

中核市である函館市と、北海道新幹線新函館北斗駅と同時に開業する木古内駅周辺の北海道渡島管内の1市9町、檜山管内南部4町について現況をまとめる。

#### (1) 人口

2013年度末の人口は函館市27万4537人に北斗市4万8393人、七飯町2万8691人が続く。2009年度からの変化を見ると全般的に減少傾向にある<sup>15)</sup>【図3.1】。

#### (2) 観光客数

2013年度の観光入込総数は函館市4501.2千人に七飯町1777.7千人、森町836.5千人、北斗市693.2千人と続く。2009年度からの変化を見ると、

函館市は2011年度に東日本大震災の影響を受けて一時減少、2012年度に回復している。七飯町は2012年度に震災前以上に観光客が増加している<sup>16)</sup>【図3.2】。

このうち北海道以外からの観光客は函館市2964.0千人、七飯町1167.5千人、森町143.5千人である。2009年度からの変化を見ると、函館市、七飯町に観光入込総数と同様の傾向がみられる<sup>16)</sup>【図3.3】。

2013年度の宿泊客延数は函館市3480.0千人泊に森町115.5千人泊、鹿部町84.7千人泊が続くが、函館市以外はそう変わらない。2009年度からの変化を見ると、函館市の宿泊客延数は減少傾向にあり、2011年度の東日本大震災を受けて一時減少し、震災前の状況に回復していない<sup>16)</sup>【図3.4】。

函館市の観光地でのアンケート調査結果<sup>17)</sup>を見ていくと、観光客の居住地は関東3割、東北2割程度であり過去数年間であまり変わっていない【図3.5】。2012年の道外観光客の旅行形態は函館のみ31.9%、道内周遊観光60.3%、その他周遊旅行4.6%、仕事・観光1.8%、帰省など1.4%。函館だけでなく道内各地を一緒に観光している人が多く、過去数年で傾向はあまり変わっていない【図3.6】。

2012年の道外観光客が函館に来た交通手段は航空機44.8%が最も多く、JR津軽海峡線30.6%、バス13.7%と続き、JR函館本線4.8%、自家用車2.3%、レンタカー1.5%、その他2.3%である【図3.7】。これには居住地が関係しており、東北は8割がJR津軽海峡線、関東の6割、中部・北陸、近畿の半数が航空機である【図3.8】。なお、函館市内の主な交通手段は路面電車とバスがそれぞれ4割である【図3.9】。

観光客が訪れた函館の観光名所はウォーターフロント、元町周辺、函館山、五稜郭が8～9割を占めており、朝市・自由市場が7割、湯の川温泉も半数を超えている【図3.10】。

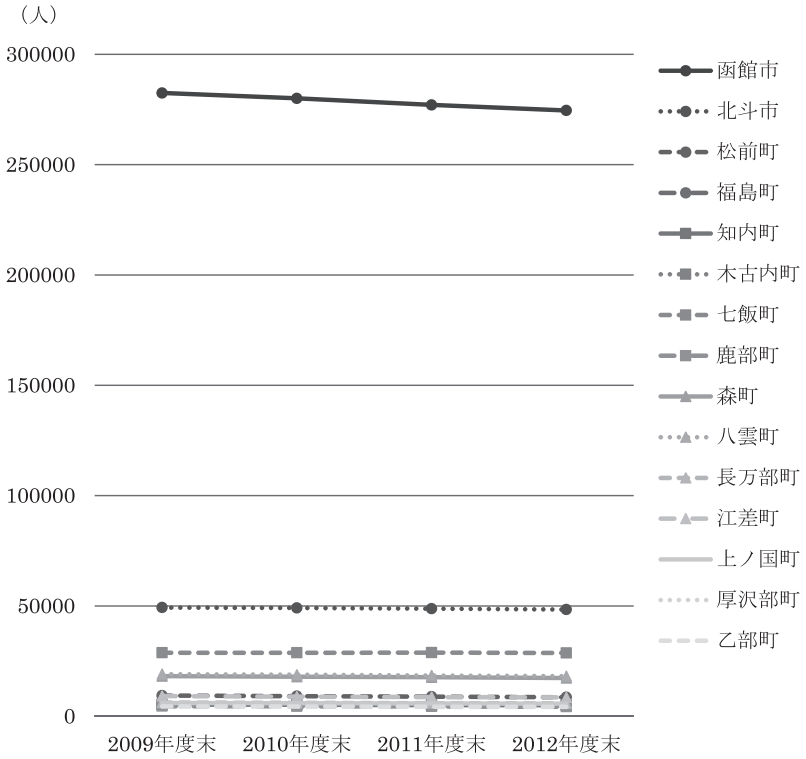


図3.1 人口

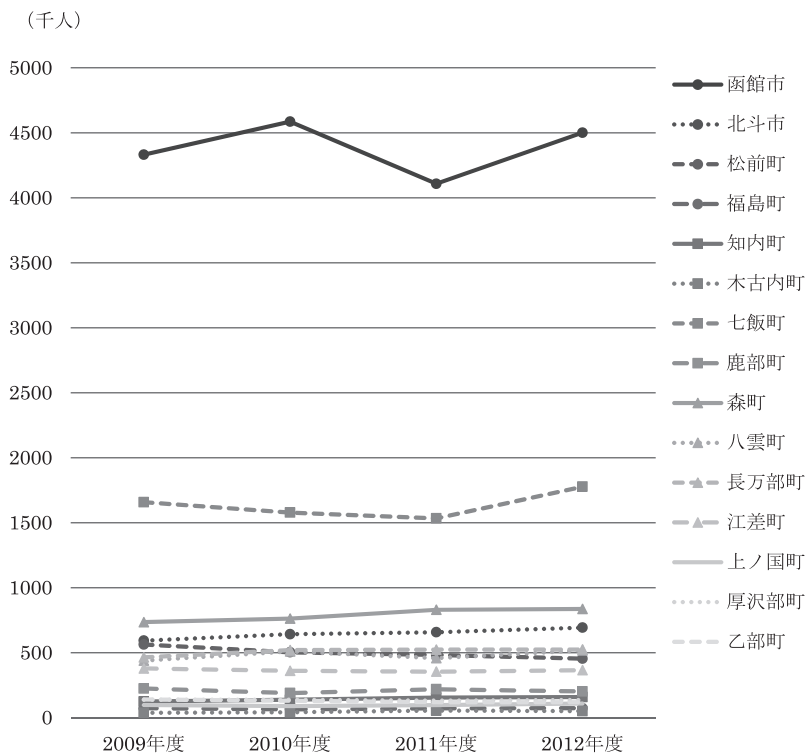


図3.2 観光入込客数

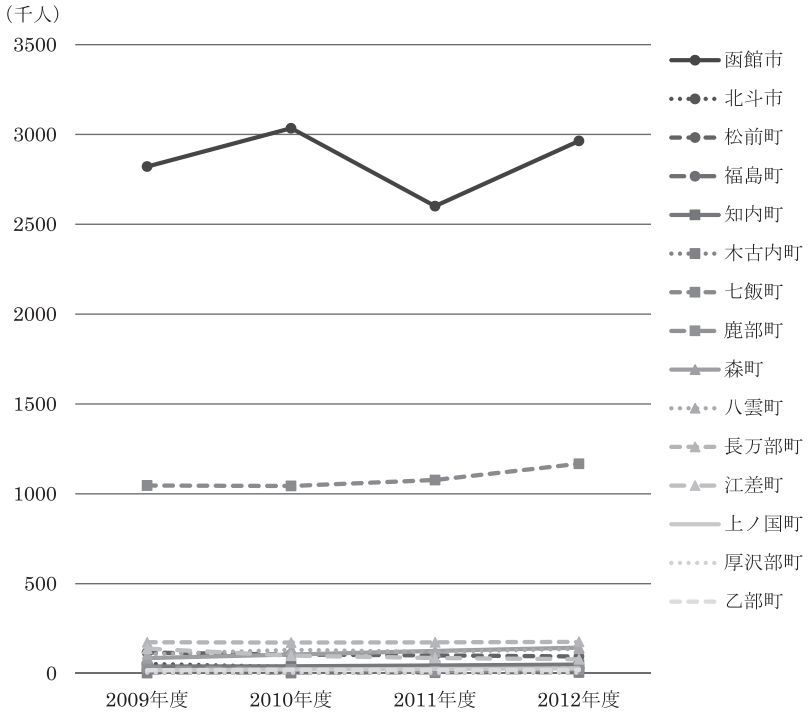


図3.3 道外からの観光入込客数



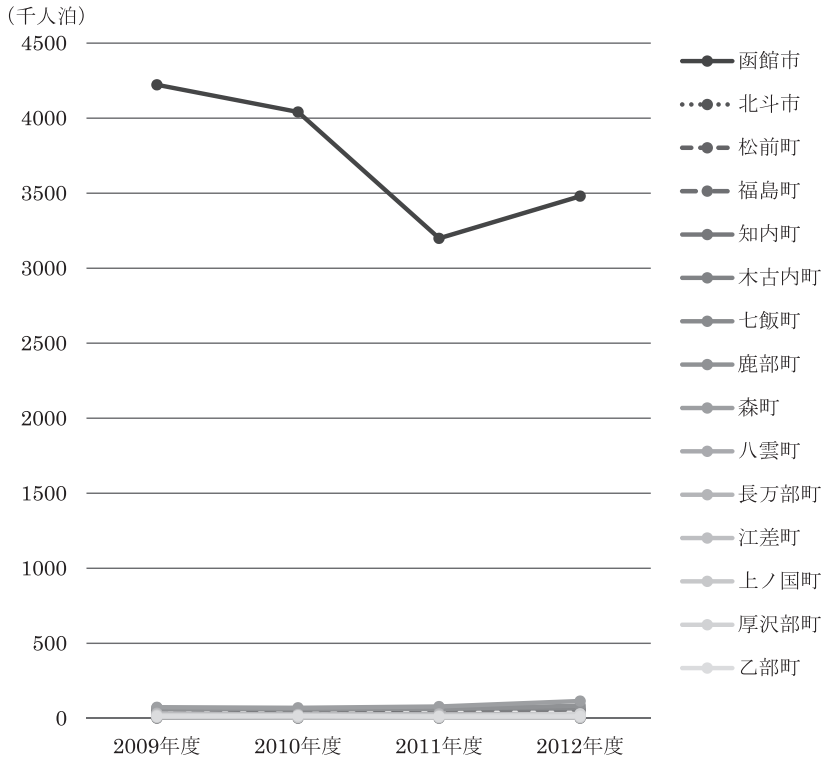


図3.4 宿泊客延数

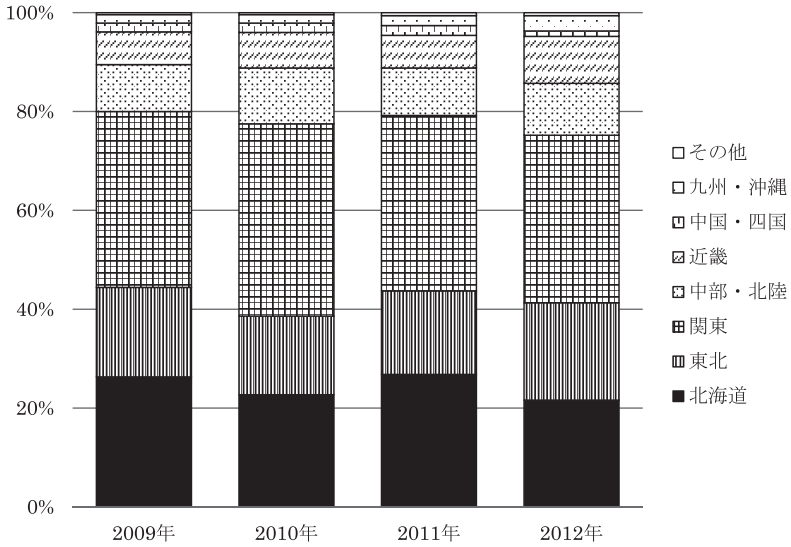


図3.5 函館観光客の居住地域

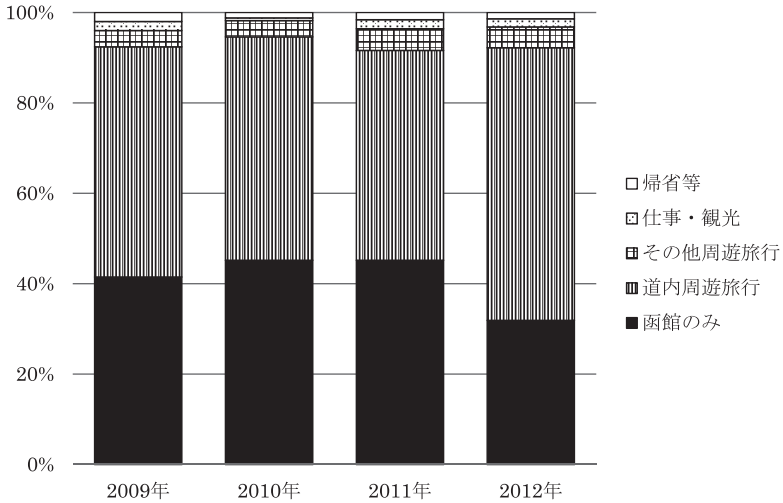


図3.6 道外観光客の旅行形態

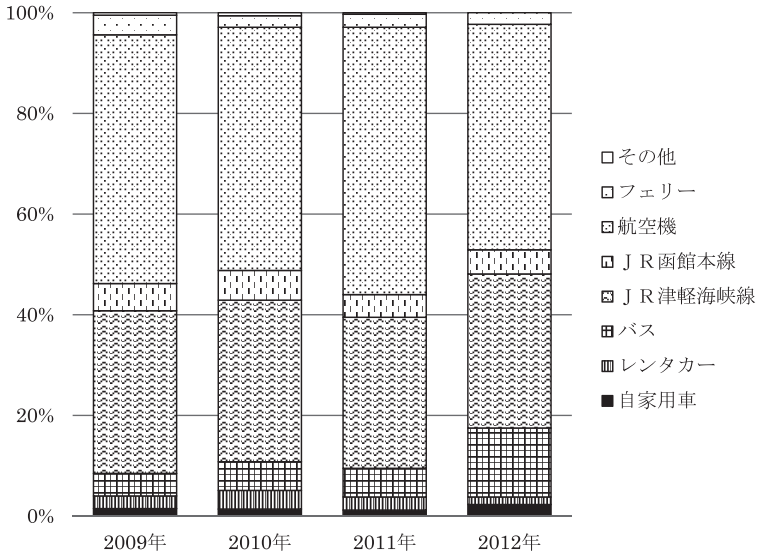


図3.7 道外観光客の函館への往路交通手段

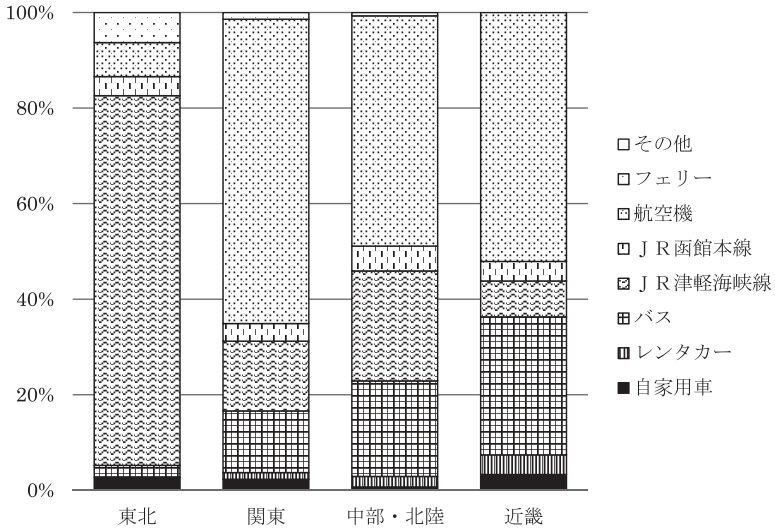


図3.8 居住地別、道外観光客の函館への往路交通手段 (2012年)

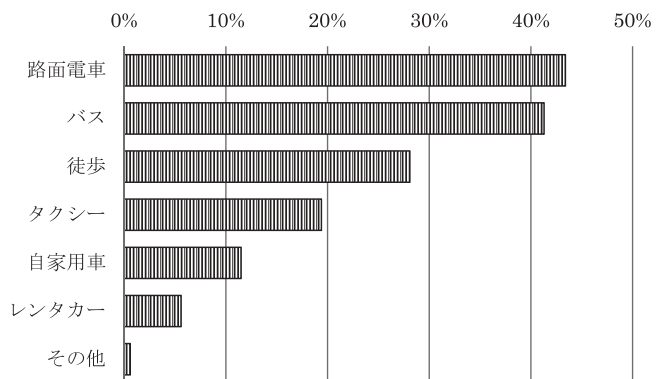


図3.9 函館観光客の函館市内の主な交通手段（2012年）

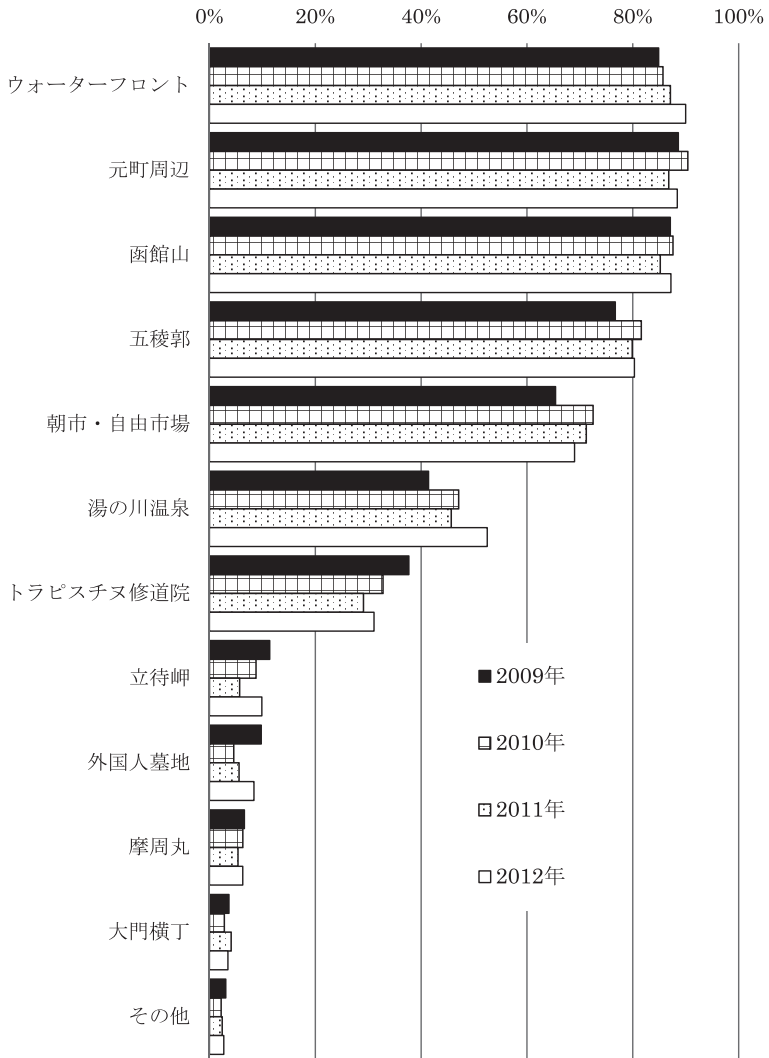


図3.10 函館観光客が函館市内で訪れた観光名所

#### 4. 開業1年半前の函館市民及び来街者の意識調査

2014年5月、函館駅前、五稜郭公園電停周辺、函館朝市・函館ベイエリア・湯の川において街頭アンケートを行った。2014年7月下旬～8月上旬、函館の観光イベント「函館野外劇」来場者に対してアンケートを行った。

調査項目は回答者基本属性（性別、年代、居住地など）、北海道新幹線の認知度と利用意向、開業による地元経済・社会への影響予測などである。回答者の居住地別に分析を行った。

回収数3200。

##### (1) 回答者基本属性

男性1357人(42.8%)、女性1814人(57.2%)。女性が6割である。

年代は19歳以下732人(23.1%)、20代434人(13.7%)、30代354人(11.2%)、40代441人(13.9%)、50代447人(14.1%)、60代410人(12.9%)、70代270人(8.5%)、80歳以上79人(2.5%)。19歳以下が2割であり、50代、40代が続く。

職業は小学生119人(3.8%)、中学生109人(3.5%)、高校生379人(12.0%)、短大・専門・大学生257人(8.2%)、会社員813人(25.9%)、公務員191人(6.1%)、自営業144人(4.6%)、パート・アルバイト279人(8.9%)、専業主婦・無職762人(24.2%)、その他95人(3.0%)。会社員、専業主婦・無職が1/4程度ずつである。

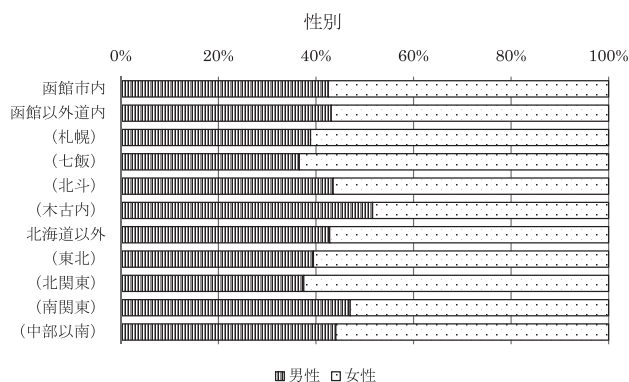
居住地は函館市内2072人(65.5%)、函館以外道内690人(21.8%)、北海道以外387人(12.2%)、海外14人(0.4%)である。函館市以外北海道内は札幌128人、七飯126人、北斗195人、木古内31人などである。北海道以外は東北115人、北関東(栃木、群馬、茨木、埼玉)40人、南関東118人、中部・北陸30人、近畿43人、中国・四国12人、九州・沖縄9人である。海外は中国8人、台湾2人、アメリカ1人、イギリス1人であった。

居住地別に性別、年代、職業を見ると、性別はあまり差が見られない【図

表4.1】。北関東でやや年配者が多く【図表4.2】、函館市内と北斗で会社員がやや少なく、札幌で小学生がやや多い【図表4.3】。

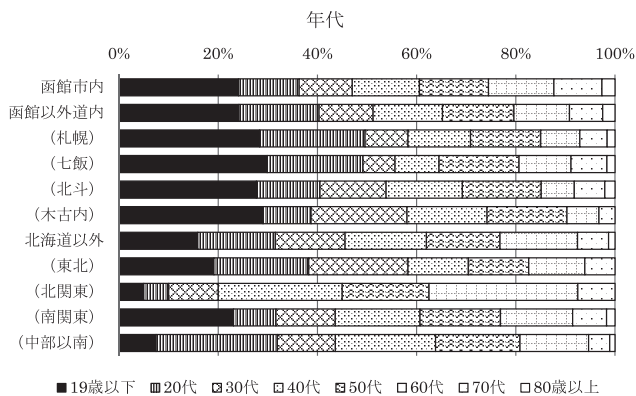
図表4.1 性別

		性別		合計
		男性	女性	
居住地	函館市内	877	1185	2062
		42.5%	57.5%	100.0%
	函館以外道内	295	389	684
		43.1%	56.9%	100.0%
	(札幌)	49	77	126
		38.9%	61.1%	100.0%
	(七飯)	45	78	123
		36.6%	63.4%	100.0%
	(北斗)	84	109	193
		43.5%	56.5%	100.0%
	(木古内)	16	15	31
		51.6%	48.4%	100.0%
	北海道以外	164	219	383
		42.8%	57.2%	100.0%
	(東北)	45	69	114
	39.5%	60.5%	100.0%	
(北関東)	15	25	40	
	37.5%	62.5%	100.0%	
(南関東)	55	62	117	
	47.0%	53.0%	100.0%	
(中部以南)	41	52	93	
	44.1%	55.9%	100.0%	
海外	6	7	13	
合計		1342	1800	3142
		42.7%	57.3%	100.0%



図表4.2 年代

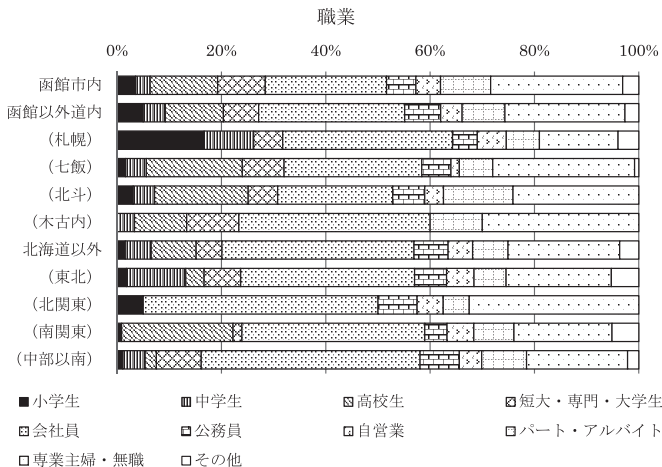
居住地	年代								合計
	19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80歳以上	
函館市内	495 24.1%	251 12.2%	220 10.7%	278 13.5%	286 13.9%	271 13.2%	199 9.7%	54 2.6%	2054 100.0%
函館以外道内	166 24.2%	111 16.2%	75 10.9%	96 14.0%	99 14.4%	77 11.2%	46 6.7%	17 2.5%	687 100.0%
(札幌)	36 28.3%	27 21.3%	11 8.7%	16 12.6%	18 14.2%	10 7.9%	7 5.5%	2 1.6%	127 100.0%
(七飯)	37 29.8%	24 19.4%	8 6.5%	11 8.9%	20 16.1%	13 10.5%	9 7.3%	2 1.6%	124 100.0%
(北斗)	54 27.7%	25 12.8%	26 13.3%	30 15.4%	31 15.9%	13 6.7%	12 6.2%	4 2.1%	195 100.0%
(木古内)	9 29.0%	3 9.7%	6 19.4%	5 16.1%	5 16.1%	2 6.5%	1 3.2%	0 0.0%	31 100.0%
北海道以外	61 15.9%	60 15.6%	54 14.1%	63 16.4%	57 14.8%	60 15.6%	24 6.3%	5 1.3%	384 100.0%
(東北)	22 19.1%	22 19.1%	23 20.0%	14 12.2%	14 12.2%	13 11.3%	7 6.1%	0 0.0%	115 100.0%
(北関東)	2 5.0%	2 5.0%	4 10.0%	10 25.0%	7 17.5%	12 30.0%	3 7.5%	0 0.0%	40 100.0%
(南関東)	27 23.1%	10 8.5%	14 12.0%	20 17.1%	19 16.2%	17 14.5%	8 6.8%	2 1.7%	117 100.0%
(中部以南)	7 7.5%	23 24.5%	11 11.7%	19 20.2%	16 17.0%	13 13.8%	4 4.3%	1 1.1%	94 100.0%
海外	2	7	2	2	0	0	0	1	14
合計	724 23.1%	429 13.7%	351 11.2%	439 14.0%	442 14.1%	408 13.0%	269 8.6%	77 2.5%	3139 100.0%





図表4.3 職業

居住地	職業										合計
	小学生	中学生	高校生	短大・専門・大学生	会社員	公務員	自営業	パート・アルバイト	専業主婦・無職	その他	
函館市内	72 3.5%	57 2.8%	264 12.9%	186 9.1%	474 23.2%	115 5.6%	96 4.7%	196 9.6%	516 25.3%	63 3.1%	2039 100.0%
函館以外道内	34 5.0%	29 4.3%	76 11.1%	46 6.7%	191 28.0%	47 6.9%	28 4.1%	56 8.2%	157 23.0%	18 2.6%	682 100.0%
(札幌)	21 16.7%	12 9.5%	0 0.0%	7 5.6%	41 32.5%	6 4.8%	7 5.6%	8 6.3%	19 15.1%	5 4.0%	126 100.0%
(七飯)	2 1.6%	5 4.0%	23 18.4%	10 8.0%	33 26.4%	7 5.6%	2 1.6%	8 6.4%	34 27.2%	1 0.8%	125 100.0%
(北斗)	6 3.1%	8 4.1%	35 17.9%	11 5.6%	43 22.1%	12 6.2%	7 3.6%	26 13.3%	47 24.1%	0 0.0%	195 100.0%
(木古内)	0 0.0%	1 3.3%	3 10.0%	3 10.0%	11 36.7%	0 0.0%	0 0.0%	3 10.0%	9 30.0%	0 0.0%	30 100.0%
北海道以外	6 1.6%	19 5.0%	33 8.6%	19 5.0%	141 36.8%	25 6.5%	18 4.7%	26 6.8%	82 21.4%	14 3.7%	383 100.0%
(東北)	2 1.8%	13 11.4%	4 3.5%	8 7.0%	38 33.3%	7 6.1%	6 5.3%	7 6.1%	23 20.2%	6 5.3%	114 100.0%
(北関東)	2 5.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	18 45.0%	3 7.5%	2 5.0%	2 5.0%	13 32.5%	0 0.0%	40 100.0%
(南関東)	1 0.9%	0 0.0%	25 21.4%	2 1.7%	41 35.0%	5 4.3%	6 5.1%	9 7.7%	22 18.8%	6 5.1%	117 100.0%
(中部以南)	1 1.1%	4 4.3%	2 2.2%	8 8.6%	39 41.9%	7 7.5%	4 4.3%	8 8.6%	18 19.4%	2 2.2%	93 100.0%
海外	1 3.6%	0 3.4%	0 12.0%	4 8.2%	4 26.0%	2 18.9%	0 4.6%	0 8.9%	3 75.8%	0 9.5%	14 311.8%
合計	113 3.6%	105 3.4%	373 12.0%	255 8.2%	810 26.0%	189 6.1%	142 4.6%	278 8.9%	758 24.3%	95 3.0%	3118 100.0%



## (2) 北海道新幹線の認知度と利用意向

北海道新幹線新函館北斗開業予定時期の認知度は「知っていた」2502人(79.4%)、「新函館北斗開業は知っていたが開業予定時期までは知らなかった」345人(11.0%)、「知らなかった」303人(9.6%)。8割が予定時期も含めて知っている。

居住地別に見ると、予定時期を含めて知っている人が、函館市内、函館以外道内では8割を超えるが、北海道以外では半数になり「知らなかった」が3割になる【図表4.4】。

新函館北斗駅の場所は「知っていた」1889人(60.7%)、「JR函館駅と違う場所であることは知っていた」640人(20.6%)、「知らなかった」583人(18.7%)。6割が場所を知っており、2割がJR函館駅と違うことは知っていた。

居住地別に見ると、函館市内、函館以外道内は「知っていた」が6割を超えているが、札幌では半数を切っている。新函館北斗駅ができる北斗では「知っていた」が8割であり、同じく新幹線駅を有する木古内では7割を超えている。北海道以外では「知っていた」のは2割、「知らなかった」が6割であり、JR函館駅との距離感は知られていない。新幹線がつながる東北でも「知らなかった」が6割である【図表4.5】。

新函館北斗開業後の北海道新幹線の利用意向は「利用する予定がある」414人(13.6%)、「ぜひ利用したい」931人(30.6%)、「機会があれば利用したい」1588人(52.2%)、「利用したいと思わない」110人(3.6%)。半数が「機会があれば利用したい」と考えている。

居住地別に見ると、函館市内、函館以外道内、北海道以外ともに「ぜひ利用したい」が2～3割、「機会があれば利用したい」が4～6割であり、新幹線駅への距離、北海道までの所要時間による差はあまり見られない【図表4.6】。ただし、これらは新函館北斗駅の場所の認知度が低いことから、新幹線駅へのアクセス、所要時間などが十分に把握されていないためとも考えられる。

函館市民（函館市内居住者）に限って、北海道新幹線の認知度、利用意向を見ると、性別による差はあまり見られない【図表4.7、4.10、4.13】。

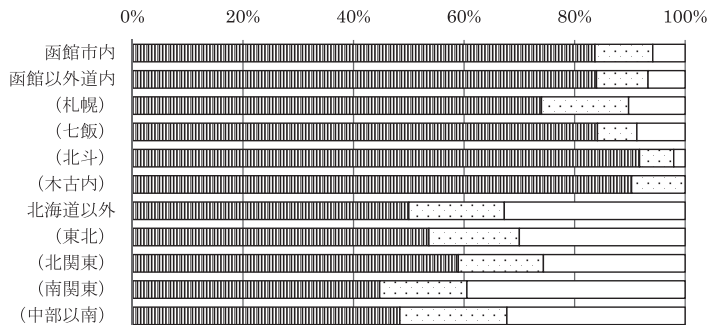
年代では19歳以下の開業予定時期の認知度が7割とやや低く、40～70代で9割を超えている【図表4.8】。新函館北斗駅の場所の認知度も19歳以下で半数を切っており、40代以上で8割前後になる【図表4.11】。利用意向はあまり差は見られず、19歳以下は新函館北斗駅開業の認知度は低いものの、開業後には他の世代と同様に利用を考えていることが分かる【図表4.14】。

職業では小学生、中学生、高校生、短大・専門・大学生という学生の開業予定時期の認知度が6～7割とやや低い【図表4.9】。新函館北斗駅の場所の認知度も同様に学生でやや低く、場所を知っていたのは5割前後であり、「(JR函館駅と違うことを) 知らなかった」が2割を超えている【図表4.12】。利用意向はあまり差は見られず、学生は新函館北斗駅開業の認知度は低いものの、開業後には他の人たちと同様に利用を考えていることが分かる【図表4.15】。

図表4.4 新函館北斗開業予定時期の認知度

		開業予定時期		合計	
		知っていた	開業は知っていた 知らなかった		
居住地	函館市内	1714 83.7%	214 10.4%	120 5.9%	2048 100.0%
	函館以外道内	576 84.0%	64 9.3%	46 6.7%	686 100.0%
	(札幌)	94 74.0%	20 15.7%	13 10.2%	127 100.0%
	(七飯)	106 84.1%	9 7.1%	11 8.7%	126 100.0%
	(北斗)	178 91.8%	12 6.2%	4 2.1%	194 100.0%
	(木古内)	28 90.3%	3 9.7%	0 0.0%	31 100.0%
	北海道以外	188 50.0%	65 17.3%	123 32.7%	376 100.0%
	(東北)	59 53.6%	18 16.4%	33 30.0%	110 100.0%
	(北関東)	23 59.0%	6 15.4%	10 25.6%	39 100.0%
	(南関東)	51 44.7%	18 15.8%	45 39.5%	114 100.0%
	(中部以南)	45 48.4%	18 19.4%	30 32.3%	93 100.0%
	海外	5	1	8	14
	合計	2483 79.5%	344 11.0%	297 9.5%	3124 100.0%

開業予定時期の認知度

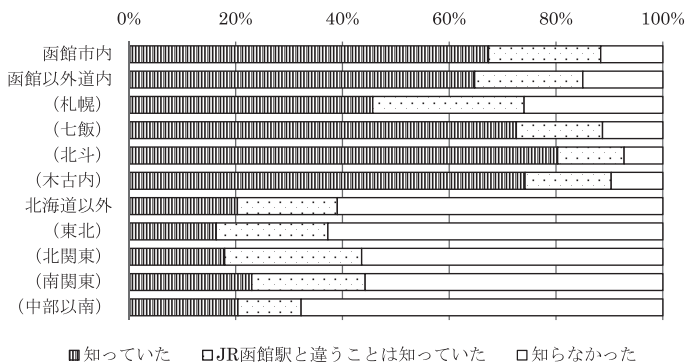


■ 知っていた □ 開業は知っていた □ 知らなかった

図表4.5 新函館北斗駅の場所の認知度

	新函館北斗駅の場所			合計
	知っていた	JR 函館駅と 違うことは 知っていた	知らなかつ た	
居住地				
函館市内	1360 67.4%	424 21.0%	235 11.6%	2019 100.0%
函館以外道内	441 64.8%	138 20.3%	102 15.0%	681 100.0%
（札幌）	58 45.7%	36 28.3%	33 26.0%	127 100.0%
（七飯）	90 72.6%	20 16.1%	14 11.3%	124 100.0%
（北斗）	155 80.3%	24 12.4%	14 7.3%	193 100.0%
（木古内）	23 74.2%	5 16.1%	3 9.7%	31 100.0%
北海道以外	76 20.3%	70 18.7%	228 61.0%	374 100.0%
（東北）	18 16.4%	23 20.9%	69 62.7%	110 100.0%
（北関東）	7 17.9%	10 25.6%	22 56.4%	39 100.0%
（南関東）	26 23.0%	24 21.2%	63 55.8%	113 100.0%
（中部以南）	19 20.4%	11 11.8%	63 67.7%	93 100.0%
海外	1	2	10	13
合計	1878 60.8%	634 20.5%	575 18.6%	3087 100.0%

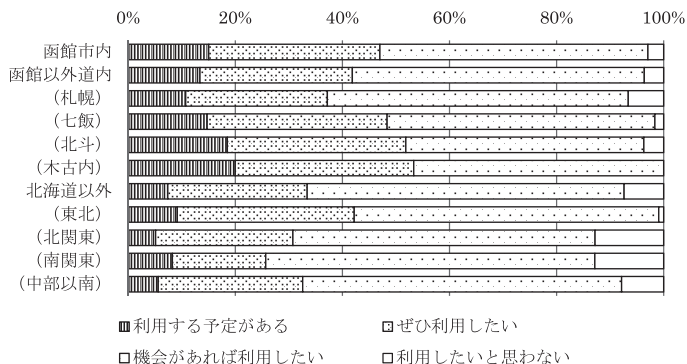
新函館北斗駅の場所の認知度



図表4.6 新函館北斗開業後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	函館市内	297 15.0%	632 32.0%	989 50.1%	58 2.9%	1976 100.0%
	函館以外道内	89 13.4%	189 28.5%	362 54.5%	24 3.6%	664 100.0%
	（札幌）	13 10.7%	32 26.4%	68 56.2%	8 6.6%	121 100.0%
	（七飯）	18 14.8%	41 33.6%	61 50.0%	2 1.6%	122 100.0%
	（北斗）	35 18.5%	63 33.3%	84 44.4%	7 3.7%	189 100.0%
	（木古内）	6 20.0%	10 33.3%	14 46.7%	0 0.0%	30 100.0%
	北海道以外	27 7.4%	95 26.0%	216 59.2%	27 7.4%	365 100.0%
	（東北）	10 9.2%	36 33.0%	62 56.9%	1 0.9%	109 100.0%
	（北関東）	2 5.1%	10 25.6%	22 56.4%	5 12.8%	39 100.0%
	（南関東）	9 8.3%	19 17.4%	67 61.5%	14 12.8%	109 100.0%
	（中部以南）	5 5.6%	24 27.0%	53 59.6%	7 7.8%	89 100.0%
	海外	0	4	9	0	13
	合計	413 13.7%	920 30.5%	1576 52.2%	109 3.6%	3018 100.0%

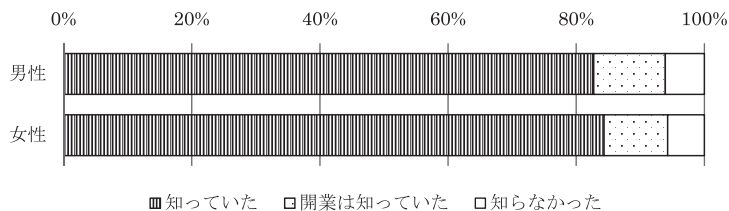
北海道新幹線の利用意向



図表4.7 新函館北斗の開業予定時期の認知度（函館市民・性別）

		開業予定時期			合計
		知っていた	開業は知っていた	知らなかった	
性別	男性	719 82.7%	97 11.2%	53 6.1%	869 100.0%
	女性	986 84.3%	116 9.9%	67 5.7%	1169 100.0%
合計		1705 83.7%	213 10.5%	120 5.9%	2038 100.0%

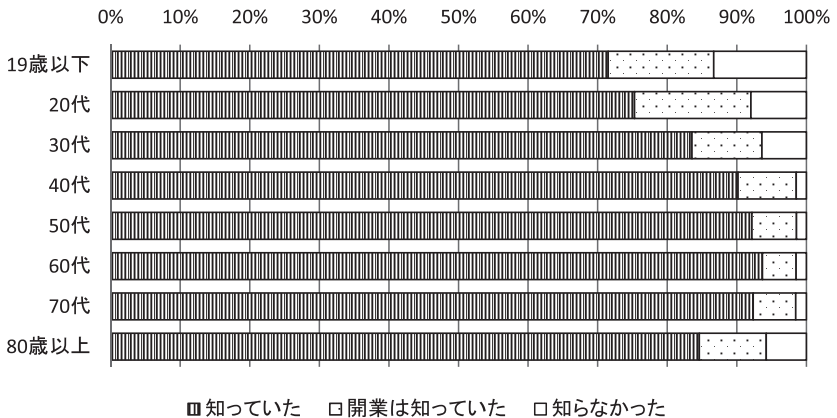
性別による開業予定時期の認知度  
（函館市民）



図表4.8 新函館北斗の開業予定時期の認知度（函館市民・年代）

		開業予定時期			合計
		知っていた	開業は知っていた	知らなかった	
年代	19歳以下	349 71.5%	74 15.2%	65 13.3%	488 100.0%
	20代	189 75.3%	42 16.7%	20 8.0%	251 100.0%
	30代	183 83.6%	22 10.0%	14 6.4%	219 100.0%
	40代	248 90.2%	23 8.4%	4 1.5%	275 100.0%
	50代	259 92.2%	18 6.4%	4 1.4%	281 100.0%
	60代	252 93.7%	13 4.8%	4 1.5%	269 100.0%
	70代	181 92.3%	12 6.1%	3 1.5%	196 100.0%
	80歳以上	44 84.6%	5 9.6%	3 5.8%	52 100.0%
	合計	1705 83.9%	209 10.3%	117 5.8%	2031 100.0%

年代別の開業予定時期の認知度  
（函館市民）

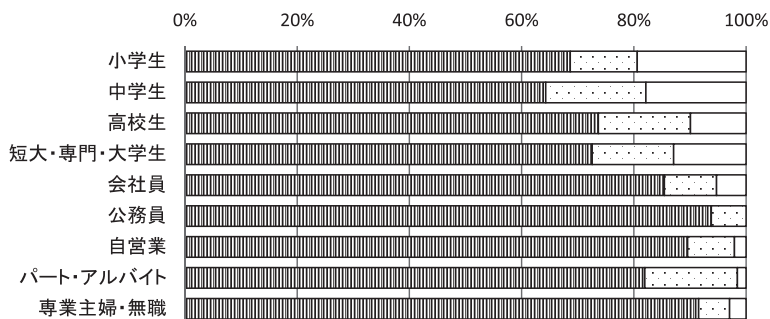




図表 4.9 新函館北斗駅の開業予定時期の認知度（函館市民・職業）

	開業予定時期			合計	
	知っていた	開業は知っていた	知らなかった		
職業	小学生	46 68.7%	8 11.9%	13 19.4%	67 100.0%
	中学生	36 64.3%	10 17.9%	10 17.9%	56 100.0%
	高校生	193 73.7%	43 16.4%	26 9.9%	262 100.0%
	短大・専門・大学生	135 72.6%	27 14.5%	24 12.9%	186 100.0%
	会社員	405 85.4%	44 9.3%	25 5.3%	474 100.0%
	公務員	106 93.8%	7 6.2%	0 0.0%	113 100.0%
	自営業	86 89.6%	8 8.3%	2 2.1%	96 100.0%
	パート・アルバイト	159 82.0%	32 16.5%	3 1.5%	194 100.0%
	専業主婦・無職	465 91.5%	28 5.5%	15 3.0%	508 100.0%
	その他	56 91.8%	4 6.6%	1 1.6%	61 100.0%
	合計	1687 83.6%	211 10.5%	119 5.9%	2017 100.0%

職業別の開業予定時期の認知度  
（函館市民）

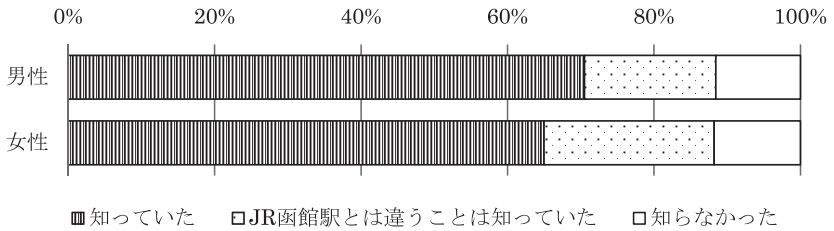


■ 知っていた □ 開業は知っていた □ 知らなかった

図表4.10 新函館北斗駅の場所の認知度（函館市民・性別）

	新函館北斗駅の場所			合計
	知っていた	JR 函館駅とは違うことは知っていた	知らなかった	
性別 男性	610	155	100	865
	70.5%	17.9%	11.6%	100.0%
女性	744	266	135	1145
	65.0%	23.2%	11.8%	100.0%
合計	1354	421	235	2010
	67.4%	20.9%	11.7%	100.0%

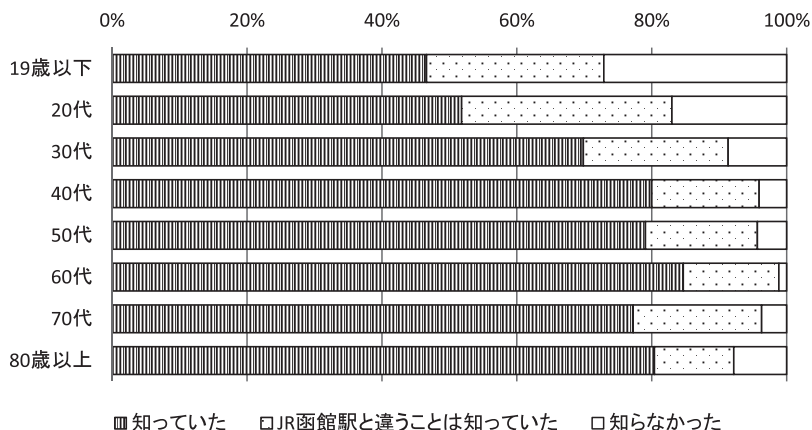
性別による新函館北斗駅の場所の認知度  
（函館市民）



図表4.11 新函館北斗駅の場所の認知度（函館市民・年代）

	年代	新函館北斗駅の場所			合計
		知っていた	JR 函館駅と違うことは知っていた	知らなかった	
	19歳以下	227 46.6%	128 26.3%	132 27.1%	487 100.0%
	20代	128 51.8%	77 31.2%	42 17.0%	247 100.0%
	30代	153 69.9%	47 21.5%	19 8.7%	219 100.0%
	40代	216 80.0%	43 15.9%	11 4.1%	270 100.0%
	50代	219 79.1%	46 16.6%	12 4.3%	277 100.0%
	60代	221 84.7%	37 14.2%	3 1.1%	261 100.0%
	70代	146 77.2%	36 19.0%	7 3.7%	189 100.0%
	80歳以上	41 80.4%	6 11.8%	4 7.8%	51 100.0%
	合計	1351 67.5%	420 21.0%	230 11.5%	2001 100.0%

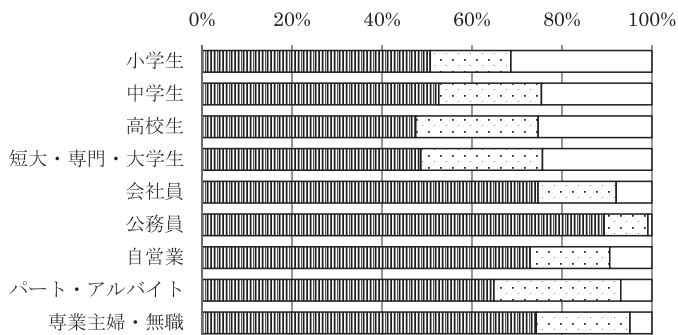
年代別の新函館北斗駅の場所の認知度  
（函館市民）



図表4.12 新函館北斗駅の場所の認知度（函館市民・職業）

		新函館北斗駅の場所			合計
		知っていた	JR 函館駅と 違うことは 知っていた	知らなかつ た	
職業	小学生	34 50.7%	12 17.9%	21 31.3%	67 100.0%
	中学生	30 52.6%	13 22.8%	14 24.6%	57 100.0%
	高校生	124 47.5%	71 27.2%	66 25.3%	261 100.0%
	短大・専門・ 大学生	90 48.6%	50 27.0%	45 24.3%	185 100.0%
	会社員	348 74.7%	81 17.4%	37 7.9%	466 100.0%
	公務員	101 89.4%	11 9.7%	1 0.9%	113 100.0%
	自営業	70 72.9%	17 17.7%	9 9.4%	96 100.0%
	パート・アル バイト	122 64.9%	53 28.2%	13 6.9%	188 100.0%
	専業主婦・無 職	367 74.3%	103 20.9%	24 4.9%	494 100.0%
	その他	50 82.0%	8 13.1%	3 4.9%	61 100.0%
	合計	1336 67.2%	419 21.1%	233 11.7%	1988 100.0%

職業別の新函館北斗駅の場所の認知度

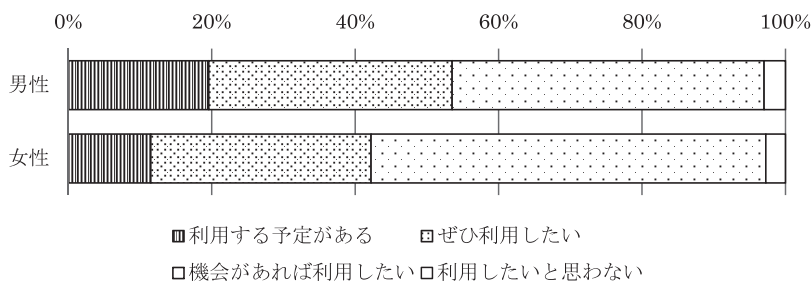


■ 知っていた □ JR 函館駅と違うことは知っていた □ 知らなかった

図表4.13 新函館北斗駅開業後の北海道新幹線の利用意向（函館市民・性別）

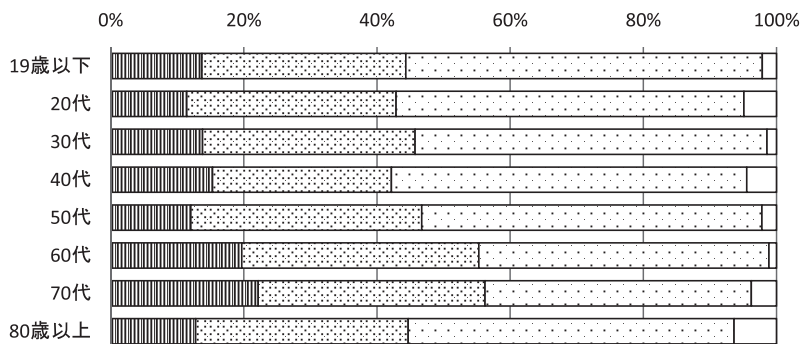
	利用意向				合計
	利用する予定がある	ぜひ利用したい	機会があれば利用したい	利用したいと思わない	
性別 男性	164	284	364	25	837
	19.6%	33.9%	43.5%	3.0%	100.0%
女性	130	347	622	31	1130
	11.5%	30.7%	55.0%	2.7%	100.0%
合計	294	631	986	56	1967
	14.9%	32.1%	50.1%	2.8%	100.0%

性別による北海道新幹線の利用意向  
（函館市民）



図表4.14 新函館北斗駅開業後の北海道新幹線の利用意向（函館市民・年代）

		利用意向				合計
		利用する予定がある	ぜひ利用したい	機会があれば利用したい	利用したいと思わない	
年代	19歳以下	64 13.7%	143 30.6%	250 53.5%	10 2.1%	467 100.0%
	20代	28 11.4%	77 31.4%	128 52.2%	12 4.9%	245 100.0%
	30代	29 13.8%	67 31.9%	111 52.9%	3 1.4%	210 100.0%
	40代	41 15.3%	72 26.9%	143 53.4%	12 4.5%	268 100.0%
	50代	33 12.0%	95 34.7%	140 51.1%	6 2.2%	274 100.0%
	60代	52 19.7%	94 35.6%	115 43.6%	3 1.1%	264 100.0%
	70代	41 22.2%	63 34.1%	74 40.0%	7 3.8%	185 100.0%
	80歳以上	6 12.8%	15 31.9%	23 48.9%	3 6.4%	47 100.0%
合計	294 15.0%	626 31.9%	984 50.2%	56 2.9%	1960 100.0%	

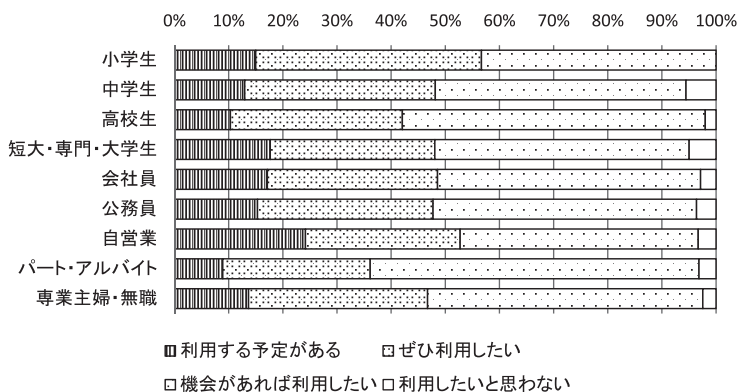
年代別の北海道新幹線の利用意向  
（函館市民）

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

図表 4.15 新函館北斗駅開業後の北海道新幹線の利用意向（函館市民・職業）

		利用意向				合計
		利用する予定がある	ぜひ利用したい	機会があれば利用したい	利用したいと思わない	
職業	小学生	9 15.0%	25 41.7%	26 43.3%	0 0.0%	60 100.0%
	中学生	7 13.0%	19 35.2%	25 46.3%	3 5.6%	54 100.0%
	高校生	26 10.3%	80 31.7%	141 56.0%	5 2.0%	252 100.0%
	短大・専門・大学生	32 17.7%	55 30.4%	85 47.0%	9 5.0%	181 100.0%
	会社員	78 17.1%	143 31.4%	221 48.6%	13 2.9%	455 100.0%
	公務員	17 15.3%	36 32.4%	54 48.6%	4 3.6%	111 100.0%
	自営業	22 24.2%	26 28.6%	40 44.0%	3 3.3%	91 100.0%
	パート・アルバイト	17 8.9%	52 27.2%	116 60.7%	6 3.1%	191 100.0%
	専業主婦・無職	67 13.7%	162 33.1%	249 50.8%	12 2.4%	490 100.0%
	その他	11 18.3%	21 35.0%	25 41.7%	3 5.0%	60 100.0%
	合計	286 14.7%	619 31.8%	982 50.5%	58 3.0%	1945 100.0%

職業別の北海道新幹線の利用意向  
（函館市民）



### (3) 新函館北斗駅開業による地元経済・社会への影響予測

北海道内に居住する人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」1701人(63.3%)、「影響なし」892人(33.2%)、「マイナス」94人(3.5%)。観光客数については「増える」1848人(68.4%)、「変わらない」785人(29.0%)、「減る」70人(2.6%)。東北・北関東との行き来については「良くなる」2086人(77.3%)、「変わらない」576人(21.3%)、「悪くなる」38人(1.4%)。東北・北関東のイメージについては「身近に感じるようになる」1809人(67.1%)、「変わらない」866人(32.1%)、「遠くに感じるようになる」20人(0.7%)。企業の事業所数については「増える」1124人(42.1%)、「変わらない」1473人(55.1%)、「減る」76人(2.8%)。駅前・中心市街地の状況については「開発が進む」1333人(49.9%)、「変わらない」1152人(43.1%)、「すたれる」189人(7.1%)。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事が推測される。

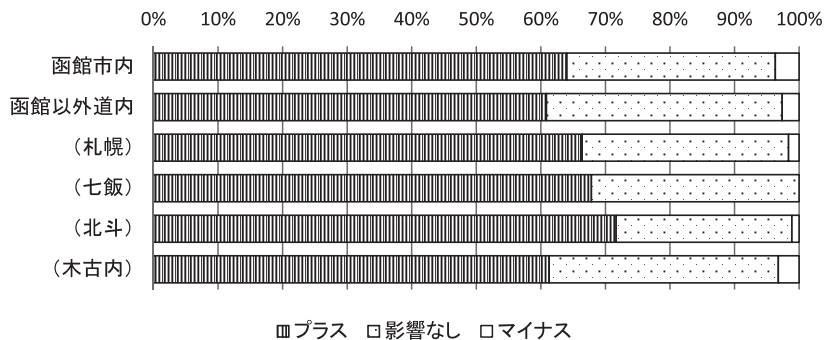
ただし、居住地別に見ても、地元の経済・社会全体への影響【図表4.16】、観光客数【図表4.17】、東北・北関東への行き来【図表4.18】、東北・北関東のイメージ【図表4.19】、企業の事業所数【図表4.20】は函館市内、函館以外道内でさほど変わらない。新函館北斗駅の近接性や条件と関係なく、函館市内、函館以外道内、加えて札幌、七飯、北斗、木古内で、新函館北斗駅開業の影響が同じように受け止められていることが分かる。若干差がみられたのは駅前・中心市街地への影響であり、木古内、札幌で「開発が進む」がやや多い【図表4.21】。現状の駅前再開発による影響と考えられる。



図表4.16 地元の経済・社会全体への影響

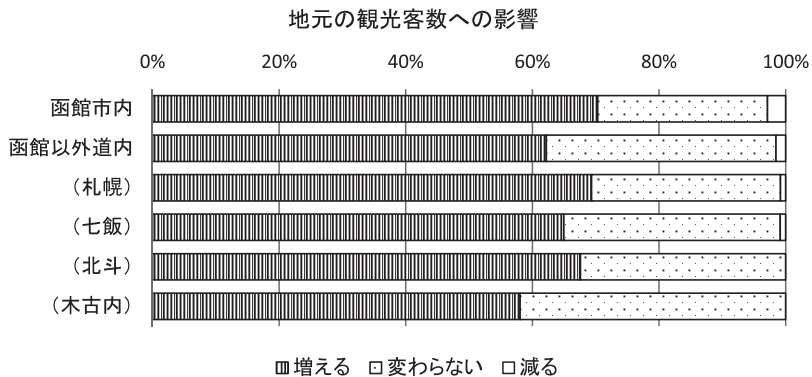
	経済・社会全体			合計	
	プラス	影響なし	マイナス		
居住地	函館市内	1287 64.0%	649 32.3%	74 3.7%	2010 100.0%
	函館以外道内	395 60.9%	237 36.5%	17 2.6%	649 100.0%
	(札幌)	81 66.4%	39 32.0%	2 1.6%	122 100.0%
	(七飯)	78 67.8%	37 32.2%	0 0.0%	115 100.0%
	(北斗)	129 71.7%	49 27.2%	2 1.1%	180 100.0%
	(木古内)	19 61.3%	11 35.5%	1 3.2%	31 100.0%

地元の経済・社会全体への影響



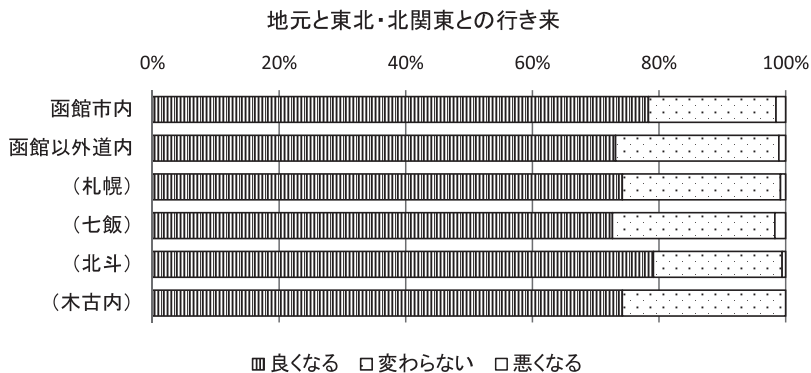
図表4.17 地元の観光客数への影響

		観光客数			合計
		増える	変わらない	減る	
居住地	函館市内	1419 70.3%	541 26.8%	58 2.9%	2018 100.0%
	函館以外道内	408 62.2%	238 36.3%	10 1.5%	656 100.0%
	(札幌)	86 69.4%	37 29.8%	1 0.8%	124 100.0%
	(七飯)	76 65.0%	40 34.2%	1 0.9%	117 100.0%
	(北斗)	123 67.6%	59 32.4%	0 0.0%	182 100.0%
	(木古内)	18 58.1%	13 41.9%	0 0.0%	31 100.0%



図表4.18 地元の東北・北関東への行き来

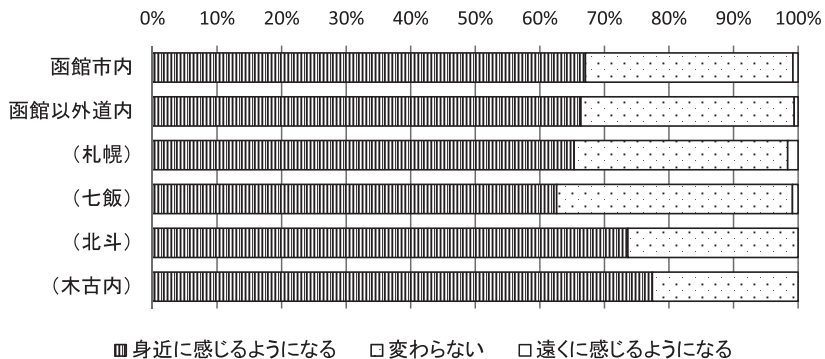
		東北・北関東との行き来			合計
		良くなる	変わらない	悪くなる	
居住地	函館市内	1582 78.3%	407 20.1%	31 1.5%	2020 100.0%
	函館以外道内	479 73.1%	169 25.8%	7 1.1%	655 100.0%
	(札幌)	92 74.2%	31 25.0%	1 0.8%	124 100.0%
	(七飯)	85 72.6%	30 25.6%	2 1.7%	117 100.0%
	(北斗)	144 79.1%	37 20.3%	1 0.5%	182 100.0%
	(木古内)	23 74.2%	8 25.8%	0 0.0%	31 100.0%



図表4.19 地元から見た東北・北関東のイメージ

		東北・北関東のイメージ			合計
		身近に感じるようになる	変わらない	遠くに感じるようになる	
居住地	函館市内	1349 67.0%	647 32.2%	16 0.8%	2012 100.0%
	函館以外道内	434 66.4%	216 33.0%	4 0.6%	654 100.0%
	(札幌)	81 65.3%	41 33.1%	2 1.6%	124 100.0%
	(七飯)	72 62.6%	42 36.5%	1 0.9%	115 100.0%
	(北斗)	134 72.5%	48 26.4%	0 0.0%	182 100.0%
	(木古内)	24 77.4%	7 22.6%	0 0.0%	31 100.0%

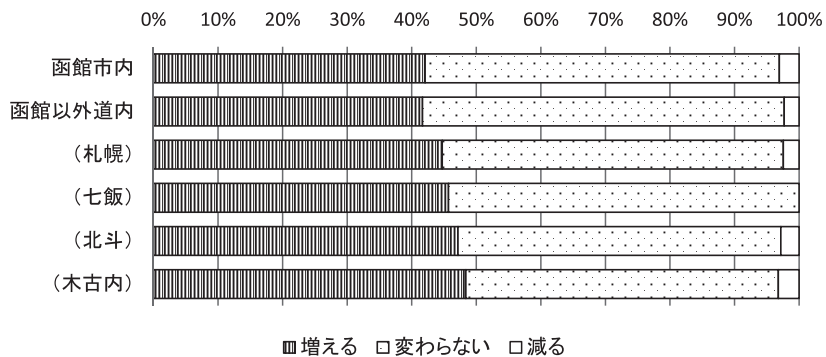
地元から見た東北・北関東のイメージ



図表4.20 地元の企業の事業所数への影響

		企業の事業所数			合計
		増える	変わらない	減る	
居住地	函館市内	840 42.1%	1096 54.9%	61 3.1%	1997 100.0%
	函館以外道内	270 41.7%	363 56.0%	15 2.3%	648 100.0%
	(札幌)	55 44.7%	65 52.8%	3 2.4%	123 100.0%
	(七飯)	53 45.7%	63 54.3%	0 0.0%	116 100.0%
	(北斗)	83 47.2%	88 50.0%	5 2.8%	176 100.0%
	(木古内)	15 48.4%	15 48.4%	1 3.2%	31 100.0%

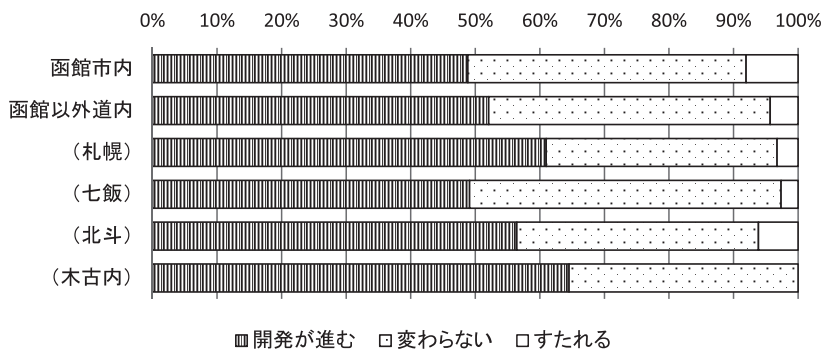
地元の企業の事業所数への影響



図表4.21 地元の駅前・中心市街地への影響

		駅前・中心市街地の状況			合計
		開発が進む	変わらない	すたれる	
居住地	函館市内	977 48.9%	862 43.1%	161 8.1%	2000 100.0%
	函館以外道内	337 52.1%	282 43.6%	28 4.3%	647 100.0%
	(札幌)	75 61.0%	44 35.8%	4 3.3%	123 100.0%
	(七飯)	56 49.1%	55 48.2%	3 2.6%	114 100.0%
	(北斗)	101 56.4%	67 37.4%	11 6.1%	179 100.0%
	(木古内)	20 64.5%	11 35.5%	0 0.0%	31 100.0%

地元の駅前・中心市街地への影響



#### (4) 現時点の函館観光

函館市内居住者以外に函館に来る頻度を尋ねたところ、「はじめて」167人(19.8%)、「2～3回目」163人(19.3%)、「4～9回目」145人(17.2%)、「10回目以上」368人(43.7%)。10回目以上が4割いる一方で、はじめてが2割である。

居住地別に見ると、函館以外道内では「10回以上」が6割を超えており、函館近隣の七飯、北斗、木古内で多く、札幌で少なくなっている。北海道以外では「はじめて」が3割であり、他方で「10回以上」も2割ある。遠方の中部以南で「はじめて」がやや多いが、東北でも「はじめて」が3割ある【図表4.22】。

今回、函館に来た目的は、観光389人(46.6%)、買物93人(11.1%)、娯楽84人(10.1%)、仕事82人(9.8%)、その他187人(22.4%)。観光が半数近い。その他は帰省、冠婚葬祭、見舞いなどがあつた。

居住地別に見ると、函館以外道内では観光3割、買物と娯楽を足すと3割である。函館近隣の七飯、北斗、木古内で買物・娯楽が多く半数を超え、札幌は観光が半数近い。北海道以外では観光が6割であり、函館への近接性による差はあまり見られない【図表4.23】。

函館に来た交通手段は、自家用車275人(32.9%)、飛行機219人(26.2%)、JR241人(28.8%)、バス58人(6.9%)、その他44人(5.3%)。自家用車が最も多く、JR、飛行機が続く。

居住地別に見ると、函館以外道内では自家用車が6割近い。函館近隣の七飯、北斗、木古内で多く、札幌は自家用車3割、JRが半数である。北海道以外では飛行機が半数、JRが3割である。東北はJRが7割であり、北関東、南関東、中部以南は飛行機が6～7割である【図表4.24】。

新函館北斗開業で函館への交通手段が変わるか尋ねたところ、変わらない595人(72.2%)、新幹線利用198人(24.0%)、その他31人(3.7%)。

居住地別に見ると、函館以外道内では変わらないが9割である【図表4.25】。

新函館北斗開業によって函館への交通手段が変わるか尋ねており、札幌延伸前の状況で、札幌から直接函館に来るために新幹線を利用することは難しいが、他の地域に行ったついでに函館に立ち寄る、または新函館北斗駅の場所の認知度がやや低いと誤解によるものが含まれていると推測される。

北海道以外では4割が新幹線利用と回答しており、東北は6割を超えている。通常、新幹線の利用圏内として北関東以北が考えられているが、北関東は半数が変わらないと回答しており、新幹線利用は35%である。他方で南関東、中部以南でも3割が新幹線利用と回答している【図表4.25】。こちらも北海道新幹線の利用意向と同様に、新函館北斗駅の場所の認知度が低く、新幹線駅へのアクセス、所要時間などが十分に把握されていない回答とも考えられる。

調査日当日の函館市内の交通手段は、自家用車263人(32.4%)、市電・バス483人(59.5%)、ツアーバス35人(4.3%)、その他31人(3.8%)。その他は徒歩、自転車、レンタカー、バイク、タクシーなどがあつた。

居住地別に見ると、函館以外道内は自家用車、市電・バスが半数ずつくらいである。函館近隣の七飯、北斗で自家用車が多く、木古内でやや減り、札幌は8割が市電・バスになる。函館までの交通手段で自家用車を使っている人が、そのまま函館市内を自家用車で移動しているためである。

北海道以外は市電・バスが3/4であり、JRで来た人も、飛行機で来た人も市電・バスで函館市内を移動している【図表4.26】。

調査日当日の函館市内の宿泊は、宿泊する267人(32.0%)、宿泊しない568人(68.0%)。函館市内の宿泊数は「1泊」298人、「2～3泊」114人、「4泊以上」13人。

居住地別に見ると、函館以外道内は7割が宿泊しない。函館近隣の七飯、北斗、木古内は多くが宿泊せず、札幌でも6割が宿泊しない。北海道以外は半数が宿泊する。東北、北関東、南関東、中部以南であまり差は見られない【図表4.27】。

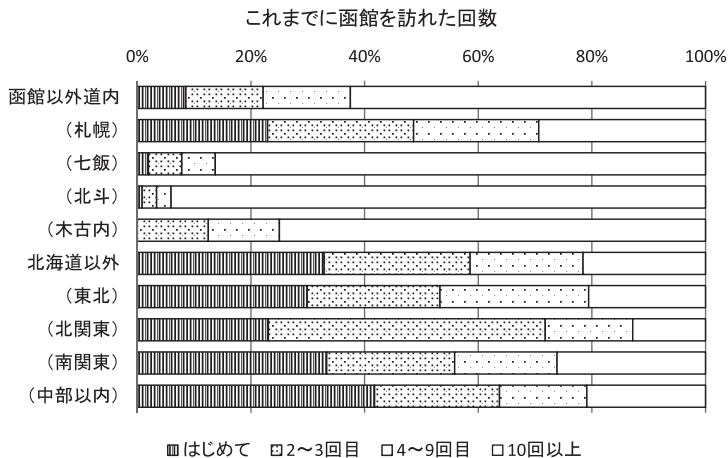


今回、函館市内で訪れたところは799人の複数回答で、西部方面（函館山・ベイエリア・元町の教会と坂道など）509人（63.7%）、函館駅前（大門・朝市など）327人（40.9%）、五稜郭方面（五稜郭公園など）234人（29.3%）、湯の川方面（湯の川温泉・トラピスチヌ修道院など）123人（15.3%）。

居住地別に見ると、函館以外道内、北海道以外であまり差は見られない【図表4.28】。

図表4.22 これまでに函館を訪れた回数

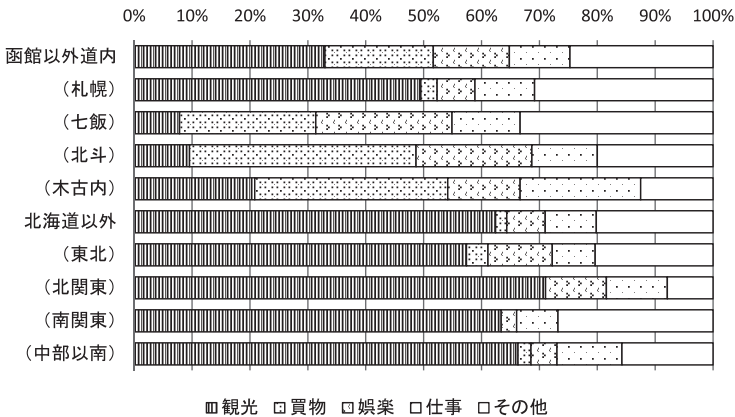
	これまでに函館を訪れた回数				合計
	はじめて	2~3回目	4~9回目	10回以上	
居住地 函館以外道内	39	62	70	285	456
	8.6%	13.6%	15.4%	62.5%	100.0%
(札幌)	25	28	24	32	109
	22.9%	25.7%	22.0%	29.4%	100.0%
(七飯)	1	3	3	44	51
	2.0%	5.9%	5.9%	86.3%	100.0%
(北斗)	1	3	3	111	118
	0.8%	2.5%	2.5%	94.1%	100.0%
(木古内)	0	3	3	18	24
	0.0%	12.5%	12.5%	75.0%	100.0%
北海道以外	119	93	72	78	362
	32.9%	25.7%	20.0%	21.5%	100.0%
(東北)	32	25	28	22	107
	29.9%	23.4%	26.2%	20.6%	100.0%
(北関東)	9	19	6	5	39
	23.1%	28.7%	15.4%	12.8%	100.0%
(南関東)	37	25	20	29	111
	33.3%	22.5%	18.0%	26.1%	100.0%
(中部以南)	38	20	14	19	94
	40.4%	21.3%	14.9%	20.2%	100.0%
海外	6	3	1	0	10



図表4.23 今回、函館に来た目的

	今回、函館に来た目的					合計
	観光	買物	娯楽	仕事	その他	
居住地 函館以外道内	148	84	59	47	111	449
	33.0%	18.7%	13.1%	10.5%	24.7%	100.0%
(札幌)	53	3	7	11	33	107
	49.5%	2.8%	6.5%	10.3%	30.8%	100.0%
(七飯)	4	12	12	6	17	51
	7.8%	23.5%	23.5%	11.8%	33.3%	100.0%
(北斗)	11	45	23	13	23	115
	9.6%	39.1%	20.0%	11.3%	20.0%	100.0%
(木古内)	5	8	3	5	3	24
	20.8%	33.3%	12.5%	20.8%	12.5%	100.0%
北海道以外	226	7	24	32	73	362
	62.4%	1.9%	6.6%	8.8%	20.2%	100.0%
(東北)	62	4	12	8	22	108
	57.4%	3.7%	11.1%	7.4%	20.4%	100.0%
(北関東)	27	0	4	4	3	38
	71.0%	0.0%	10.5%	10.5%	7.9%	100.0%
(南関東)	71	0	3	8	30	112
	63.4%	0.0%	2.7%	7.1%	26.8%	100.0%
(中部以南)	59	2	4	10	14	89
	66.3%	2.2%	4.5%	11.2%	15.7%	100.0%
海外	8	0	0	2	0	10

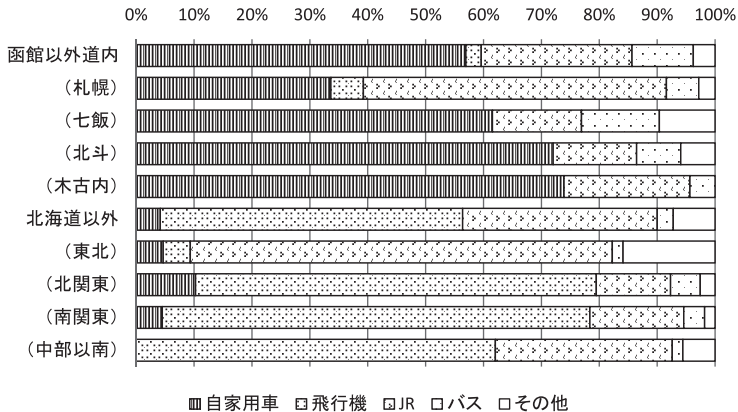
今回、函館に来た目的



図表4.24 函館までの交通手段

	函館までの交通手段					合計
	自家用車	飛行機	JR	バス	その他	
居住地 函館以外道内	258	12	118	48	17	453
	57.0%	2.6%	26.0%	10.6%	3.8%	100.0%
(札幌)	36	6	56	6	3	107
	33.6%	5.6%	52.3%	5.6%	2.8%	100.0%
(七飯)	32	0	8	7	5	52
	61.5%	0.0%	15.4%	13.5%	9.6%	100.0%
(北斗)	85	0	17	9	7	118
	72.0%	0.0%	14.4%	7.6%	5.9%	100.0%
(木古内)	17	0	5	1	0	23
	73.9%	0.0%	21.7%	4.3%	0.0%	100.0%
北海道以外	15	188	121	10	26	360
	4.2%	52.2%	33.6%	2.8%	7.2%	100.0%
(東北)	5	5	78	2	17	107
	4.7%	4.7%	72.9%	1.9%	15.9%	100.0%
(北関東)	4	27	5	2	1	39
	10.3%	69.2%	12.8%	5.1%	2.6%	100.0%
(南関東)	5	82	18	4	2	111
	4.5%	73.9%	16.2%	3.6%	1.8%	100.0%
(中部以南)	0	67	33	2	6	108
	0.0%	62.0%	30.6%	1.9%	5.6%	100.0%
海外	0	10	0	0	0	10

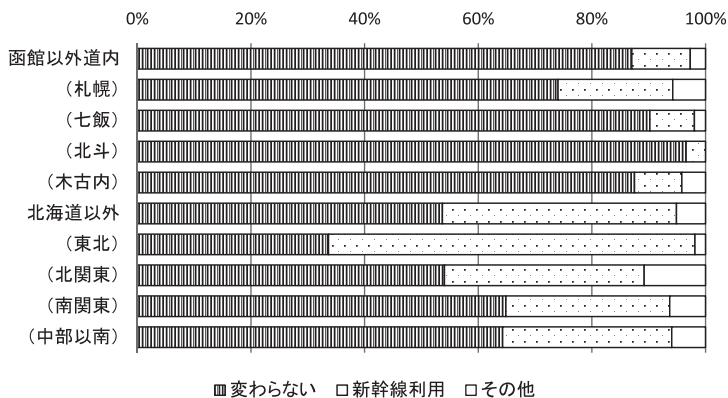
函館までの交通手段



図表4.25 新函館北斗開業後の函館までの交通手段の変化

	居住地	開業後の函館への交通手段			合計
		変わらない	新幹線利用	その他	
	函館以外道内	389 87.0%	46 10.3%	12 2.7%	447 100.0%
	(札幌)	77 74.0%	21 20.2%	6 5.8%	104 100.0%
	(七飯)	46 90.2%	4 7.8%	1 2.0%	51 100.0%
	(北斗)	113 96.6%	4 3.4%	0 0.0%	117 100.0%
	(木古内)	21 87.5%	2 8.3%	1 4.2%	24 100.0%
	北海道以外	189 53.7%	145 41.2%	18 5.1%	352 100.0%
	(東北)	36 33.6%	69 64.5%	2 1.9%	107 100.0%
	(北関東)	20 54.1%	13 35.1%	4 10.8%	37 100.0%
	(南関東)	72 64.9%	32 28.8%	7 6.3%	111 100.0%
	(中部以南)	54 64.3%	25 29.8%	5 6.0%	84 100.0%
	海外	5	5	0	10

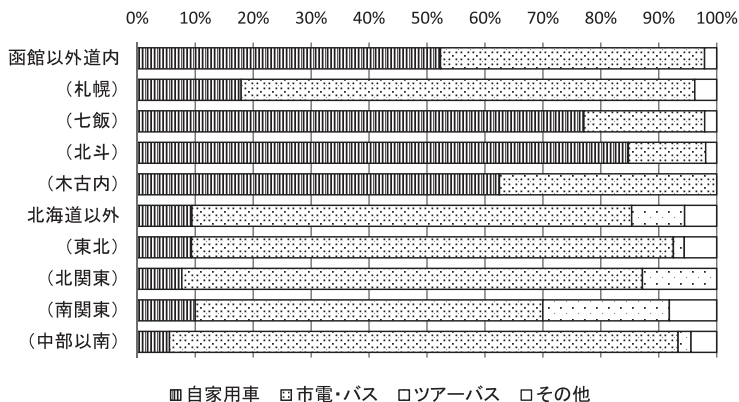
新函館北斗開業後の函館への交通手段の変化



図表4.26 函館市内の交通手段

	調査日当日の函館市内の交通手段				合計
	自家用車	市電・バス	ツアーバス	その他	
居住地 函館以外道内	224	195	0	9	428
	52.3%	45.6%	0.0%	2.1%	100.0%
(札幌)	19	83	0	4	106
	17.9%	78.3%	0.0%	3.8%	100.0%
(七飯)	37	10	0	1	48
	77.1%	20.8%	0.0%	2.1%	100.0%
(北斗)	89	14	0	2	105
	84.8%	13.3%	0.0%	1.9%	100.0%
(木古内)	15	9	0	0	24
	62.5%	37.5%	0.0%	0.0%	100.0%
北海道以外	34	274	33	20	361
	9.4%	75.9%	9.1%	5.5%	100.0%
(東北)	10	89	2	6	107
	9.3%	83.2%	1.9%	5.6%	100.0%
(北関東)	3	31	5	0	39
	7.7%	79.5%	12.8%	0.0%	100.0%
(南関東)	11	66	24	9	110
	10.0%	60.0%	21.8%	8.2%	100.0%
(中部以南)	5	79	2	4	90
	5.6%	87.8%	2.2%	4.4%	100.0%
海外	0	7	2	0	9

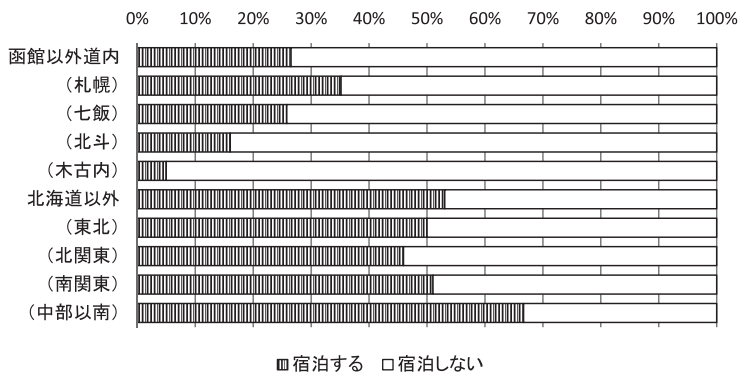
調査日当日の函館市内の交通手段



図表4.27 今回の函館市内の宿泊

	今回の函館市内の宿泊		合計
	宿泊する	宿泊しない	
居住地 函館以外道内	82	227	309
	26.5%	73.5%	100.0%
(札幌)	32	59	91
	35.2%	64.8%	100.0%
(七飯)	8	23	31
	25.8%	74.2%	100.0%
(北斗)	13	68	81
	16.0%	84.0%	100.0%
(木古内)	1	19	20
	5.0%	95.0%	100.0%
北海道以外	173	153	326
	53.1%	46.9%	100.0%
(東北)	52	52	104
	50.0%	50.0%	100.0%
(北関東)	17	20	37
	45.9%	54.1%	100.0%
(南関東)	49	47	96
	51.0%	49.0%	100.0%
(中部以南)	52	26	78
	66.7%	33.3%	100.0%
海外	2	8	10

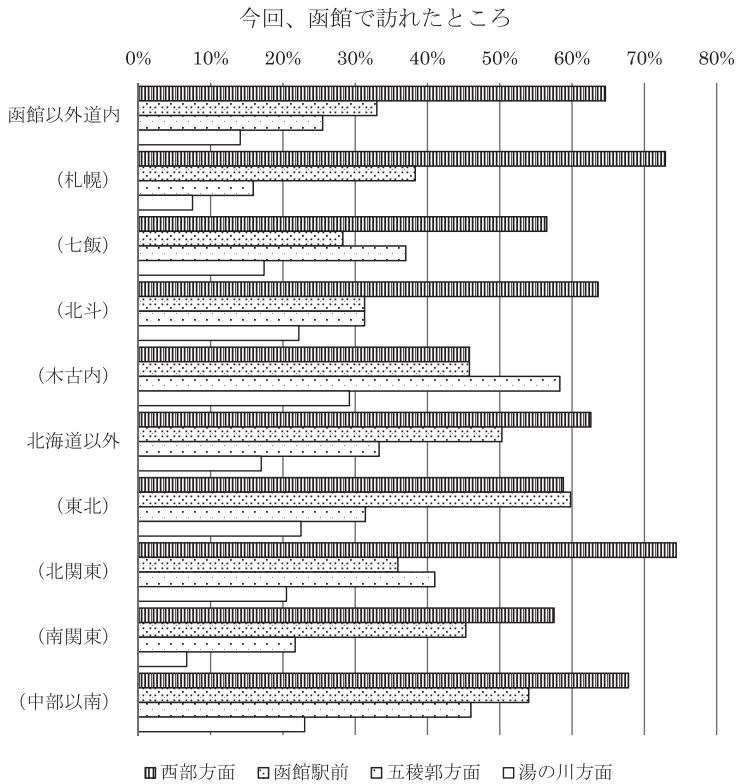
今回の函館市内の宿泊



図表4.28 今回、函館市内で訪れたところ

	今回、函館で訪れたところ				回答者数
	西部方面	函館駅前	五稜郭方面	湯の川方面	
居住地 函館以外道内	276 64.6%	141 33.0%	109 25.5%	60 14.1%	427
(札幌)	78 72.9%	41 38.3%	17 15.9%	8 7.5%	107
(七飯)	26 56.5%	13 28.3%	17 37.0%	8 17.4%	46
(北斗)	63 63.6%	31 31.3%	31 31.3%	22 22.2%	99
(木古内)	11 45.8%	11 45.8%	14 58.3%	7 29.2%	24
北海道以外	218 62.6%	175 50.3%	116 33.3%	59 17.0%	348
(東北)	60 58.8%	61 59.8%	32 31.4%	23 22.5%	102
(北関東)	29 74.4%	14 35.9%	16 41.0%	8 20.5%	39
(南関東)	61 57.5%	48 45.3%	23 21.7%	7 6.7%	106
(中部以南)	59 67.8%	47 54.0%	40 46.0%	20 23.0%	87
海外	8	6	4	2	10





### (5) 新函館北斗開業に向けた意見

新函館北斗駅がJR函館駅から離れた場所にできるため、アクセスを心配する声があり、なぜ函館にできなかったのかという意見も根強い。新幹線開業に伴う景気や地域発展に期待する意見があり、企業誘致などの取組みが必要であるという意見もある。新幹線利用について、北海道外から北海道や函館に来る回数が多くなりそう、北海道から東北に行きたいという声がある一方で、新幹線が通っても飛行機を使うという意見もある【資料4.1】。

#### 資料4.1 新函館北斗開業に向けた意見

新函館北斗駅の場所、函館へのアクセスについて

- 「旧函館駅の利用が開業後にどの程度影響するのか不安に感じます」
- 「新函館新幹線と旧市街との連絡交通手段が大事です」
- 「新函館北斗駅と、今の函館駅とのアクセスを良くして欲しい」
- 「函館に新幹線の駅を持ってこれなかったのが残念です」
- 「どうして函館市内にもってこなかったのか」

地元の経済・社会への影響について

- 「景気が良くなればと思う」
- 「栄えるのを期待したいです」
- 「地域の発展につながると考える」
- 「新幹線の開業で函館が活気づけばうれしい」
- 「人がたくさんきて賑わって活気つけばいい」
- 「道外からの企業誘致を積極的に押し進めて欲しい」
- 「企業誘致を増やさなければ意味がないと思う」
- 「もっと積極的に開発してほしい」
- 「新駅の周辺の開発を早く進めて欲しい」
- 「青森と函館をたくさんPRして行ってほしいです」
- 「現函館駅の使い方、観光客誘致をもっと考えたほうがいい」

新幹線利用について

- 「北海道に来る回数が増えると思う」
- 「函館に来る回数が多くなりそうです」
- 「今度は新幹線で来たいです」
- 「新幹線が通っても飛行機を使うと思う」
- 「仙台にいきたい」

## (6) まとめ

北海道新幹線開業まで1年半の時点で、開業予定時期は8割が知っているものの、北海道以外では半数になり「知らなかった」が3割になる。新函館北斗駅の場所はさらに認知度が低く6割が知っているが、北海道以外では「知っていた」が2割になり、6割がJR函館駅と違うことを知らない。

これらは北海道以外に知られていないというだけでなく、函館市民であっても19歳以下、学生の認知度が低く、新函館北斗駅の場所を知っていたのは半数であり、2割がJR函館駅と違うことを知らなかった。

新函館北斗開業後の北海道新幹線の利用意向は半数が「機会があれば利用したい」と考えている。新幹線駅への距離、北海道までの所要時間による差は見られないが、これは新函館北斗駅の場所の認知度が低いことなどから、新幹線駅へのアクセス、所要時間などが十分把握されていないための回答とも考えられる。

今後、北海道新幹線開業に向けてさまざまなPR活動が行われるなかで、北海道以外、地元の学生の認知度及び利用意向の変化を追っていきたい。

新函館北斗駅開業による地元経済・社会への影響予測は、おおむね肯定的で、6割が経済・社会全体に「プラス」であり、7割が観光客が「増える」、8割が東北・北関東の行き来が「良くなる」、7割が東北・北関東を「身近に感じるようになる」と回答している。企業の事業所数は少し厳しいが4割が「増える」、駅前・中心市街地の状況は半数が「開発が進む」と回答している。

それぞれの地元への影響を尋ねているため、居住地によって結果が変わってくるのが推測されるが、函館市内、函館以外道内、加えて札幌、七飯、北斗、木古内で居住地による差はあまり見られず、新函館北斗駅の近接性などに関係なく、おおむね肯定的に受け止められていると考えられる。

これらの意識についても、今後、新幹線開業がせまってくる中でどのように変化していくのか経過を追っていきたい。

現在の函館への交通手段は、函館以外道内は自家用車が多く、北海道以外

では飛行機が半数、JRが3割である。このうち新函館北斗開業によって新幹線を利用するようになると回答したのは、函館以外道内1割、北海道以外4割である。東北は6割と多く、北関東35%、南関東、中部以南も3割ある。

現在の函館市内の宿泊は、函館以外道内は1/4程度、北海道以外は半数である。東北、北関東、南関東、中部以南で差は見られない。函館市内で訪れたところも、函館以外道内、北海道以外であり差は見られない。

これらの交通手段、宿泊、函館市内の観光については、新幹線開業後に比較を行い、影響を分析したい。

## 5. 今後

開業直前、開業後に調査を実施し、比較分析を行う。

## 文献

- 1) 地方経済総合研究所：九州新幹線全線開業1年後の意識調査、2012年3月  
<[http://www.dik.or.jp/pdf/press\\_1203\\_shinkansen.pdf](http://www.dik.or.jp/pdf/press_1203_shinkansen.pdf)、2014.4.7確認>
- 2) 週刊ダイヤモンド2011年7月30日号、pp.80-81
- 3) 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3月 <<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/skt/chousa/shinhakodate-enquete.pdf>、2014.4.7確認>
- 4) 北海道新幹線新函館開業対策推進機構：（埼玉県）大宮駅周辺居住者対象北海道新幹線新函館（仮称）開業に関するアンケート調査結果、2010年11月  
<<http://www.shinkansen-hakodate.com/wp-content/uploads/2010/11/enq-saitama.pdf>、2014.4.7確認>
- 5) 永澤大樹：北海道新幹線の開業に向けた官民連携による函館市の取組みについて、North East Think Tank of Japan(78)、pp.14-16、2012年秋
- 6) 大橋美幸：北海道新幹線及び函館観光に関する市民と観光客の意識調査、函大商学論究46(1)、pp.1-18、2013年9月
- 7) 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活性化アクションプラン資料編、pp.62-74、2008年12月 <<http://www.shinkansen-hakodate.com/?download=hakodate-ap>、2014.4.7確認>

- 8) 北海道檜山振興局地域政策課：北海道新幹線に関する檜山管内の住民意識について、2013年1月 <<http://www.hiyama.pref.hokkaido.lg.jp/ts/tss/04-01report-gaiyou2.pdf>、2014.4.7 確認>
- 9) 中小企業診断協会北海道支部：「新幹線新函館駅開業に伴う観光産業への影響に関する調査」報告書、2012年2月 <[http://www.j-smeca.jp/attach/kenkyu/shibu/h21/h\\_hokkaidou.pdf](http://www.j-smeca.jp/attach/kenkyu/shibu/h21/h_hokkaidou.pdf)、2014.4.7 確認>
- 10) 北海道新幹線新函館開業対策推進機構：北海道新幹線新函館駅開業に関するアンケート調査結果、2012年5月 <<http://www.shinkansen-hakodate.com/wp-content/uploads/2012/05/201205enq.pdf>、2014.4.7 確認>
- 11) 櫛引素夫：整備新幹線の「開業効果」をどうみるかー青森県の事例から、North East Think Tank of Japan(78)、pp.10-13、2012年秋
- 12) 櫛引素夫、北原啓司：東北新幹線八戸開業が地元にもたらした経済的、社会的変化と課題、弘前大学大学院地域社会研究科年報2、pp.79-95、2005年
- 13) 新幹線新青森駅開業対策事業実行委員会：東北新幹線青森駅開業による観光実態調査報告書、2012年4月 <<http://www.city.aomori.aomori.jp/view.rbz?cd=12405>、2014.4.7 確認>
- 14) 鹿児島経済研究所：新幹線全通の企業に対する影響と利用交通の調査（2011年6月下旬調査）、2011年7月 <[http://www.ker.co.jp/investigation/survey\\_20110729.pdf](http://www.ker.co.jp/investigation/survey_20110729.pdf)、2014.4.7 確認>
- 15) 北海道総合政策部統計課：住民基本台帳人口・世帯数（振興局市区町村別、男女別人口・世帯数、平成25年3月、平成24年3月、平成23年3月、平成22年3月）<<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/tuk/900brr/index2.htm>、2014.4.7 確認>
- 16) 北海道経済部観光局：北海道観光入込客数調査報告書（平成21～24年度の資料編） <<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/irikomi.htm>、2014.4.7 確認>
- 17) 函館市観光振興課：観光アンケート調査報告（平成21～24年度） <<http://www.city.hakodate.hokkaido.jp/docs/2014021800141>、2014.4.7 確認>