

北海道新幹線開業 1年における効果分析



大橋 美幸 (おおはし みゆき)

函館大学商学部准教授

滋賀県出身。横濱国立大学博士後期課程工学研究科を終了、博士(工学)。東北福祉大学社会福祉学部専任講師を経て、現在に至る。北海道新幹線、観光、まちづくりに関連して調査を行っている。

はじめに

北海道新幹線が2016年3月に開業してから2年がたった。

函館市の観光入込客数は開業年の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106.7%、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¹⁾。北海道新幹線であるJRが増えており、乗り換えが予想される飛行機等も増加していた。

ただし、1年がたち、2017年度上半期は、観光入込客数が前年度比92.3%と減少した。開業前の2015年度と比べると105.4%の微増である。同じく2017年度上半期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87.7% (開業前の2015年度比126.0%)、飛行機が前年度比103.3% (開業前の2015年度比98.8%)、クルーズとフェリーである船舶が前年度比113.1% (開業前の2015年度比117.6%) となった²⁾。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によれば開業年の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³⁾。

1年がたち、2017年度上半期は、全道で前年度比101.2%と回復し、圏域別に見ると道央の前年度比101.4%、道南の前年度比87.6%、道北の前年度比100.7%、オホーツクの前年度比105.2%、十勝の前年度比110.0%、釧路・根室の前年度比102.7%と道南以外は微増になっている³⁾。

今回、開業1年後の沿線住民及び来街者の意識調査を行った(回収数3,635)。開業2年前調査⁴⁾(回収数3,200)、開業1年前調査⁵⁾(回収数3,136)、開業3か月後調査⁶⁾(回収数3,850)との比較を行う^{注記)}。

北海道における北海道新幹線の利用

北海道の居住者で、北海道新幹線に「これまでに乗ったことがある」人は、新幹線沿線の観光地である函館市43.8%、新幹線の車両基地ができた七飯町54.0%、新幹線駅が開業した北斗市55.4%と木古内町76.0%であり、いずれも半数を超えている。遠方で、新幹線駅まで特急で3時間以上かかる札幌市は15.4%であり、一定程度の利用が見られる（図1）。

1年前の開業3か月後調査では「これまでに乗ったことがある」人は、函館市21.3%、七飯町15.1%、北斗市22.8%、木古内町38.6%、札幌市9.7%であったため、全般的に増えている。

北海道新幹線利用者の利用目的は、北海道内の函館市、札幌市、七飯町、北斗市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」の人は函館市66.0%、札幌市63.8%、七飯町76.0%、北斗市58.7%）（図2）。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。

1年前の開業3か月後調査では、北海道新幹線の主な利用目的が「観光」である人は函館市63.6%、七飯町69.0%、北斗市50.0%、札幌市71.2%であり、「観光」が多い状況は変わっていない。

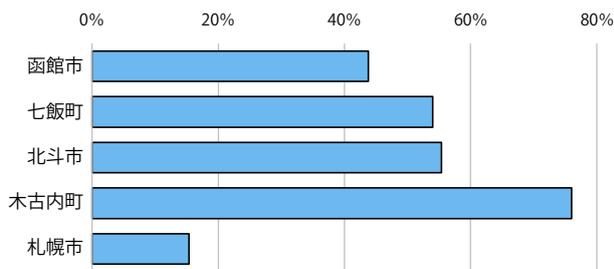


図1 北海道居住者の北海道新幹線の利用経験

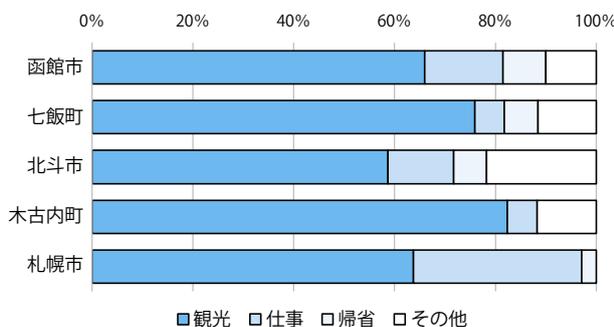


図2 北海道居住者の北海道新幹線の主な利用目的

北海道新幹線開業による地元への影響

北海道で開業による地元への影響を尋ねたところ、新幹線沿線の函館市、七飯町、北斗市、木古内町では経済・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市で「増えた」が4割あり、駅前・中心市街地の状況は北斗市と木古内町で「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、遠方の札幌市では経済・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（表3）。

表3 北海道新幹線開業による地元への影響

		プラス	影響なし	マイナス	
経済・社会全体への影響 (プラス/影響なし/マイナス)	函館市	65.6%	32.6%	1.9%	100.0%
	七飯町	51.1%	48.3%	0.6%	100.0%
	北斗市	59.4%	40.6%	0.0%	100.0%
	木古内町	71.4%	28.6%	0.0%	100.0%
	札幌市	31.6%	68.0%	0.5%	100.0%
観光客数への影響 (増えた/変わらない/減った)	函館市	74.4%	25.4%	0.2%	100.0%
	七飯町	50.0%	49.4%	0.6%	100.0%
	北斗市	68.8%	31.3%	0.0%	100.0%
	木古内町	68.2%	31.8%	0.0%	100.0%
	札幌市	31.8%	68.2%	0.0%	100.0%
東北・北関東の行き来 (良くなった/変わらない/悪くなった)	函館市	70.0%	23.5%	6.5%	100.0%
	七飯町	73.4%	24.3%	2.4%	100.0%
	北斗市	71.9%	26.6%	1.6%	100.0%
	木古内町	54.5%	40.9%	4.5%	100.0%
	札幌市	37.8%	60.6%	1.6%	100.0%
東北・北関東のイメージ (身近に感じる/変わらない/遠くに感じる)	函館市	54.6%	42.6%	2.8%	100.0%
	七飯町	74.9%	23.4%	1.8%	100.0%
	北斗市	65.6%	34.4%	0.0%	100.0%
	木古内町	54.5%	45.5%	0.0%	100.0%
	札幌市	40.9%	58.4%	0.7%	100.0%
企業の事業所数 (増えた/変わらない/減った)	函館市	19.2%	77.5%	3.3%	100.0%
	七飯町	20.3%	79.1%	0.7%	100.0%
	北斗市	37.3%	62.7%	0.0%	100.0%
	木古内町	5.0%	95.0%	0.0%	100.0%
	札幌市	7.3%	92.7%	0.0%	100.0%
駅前・中心市街地 (開発が進んだ/変わらない/すたれた)	函館市	36.8%	55.1%	8.1%	100.0%
	七飯町	32.9%	64.6%	2.5%	100.0%
	北斗市	49.2%	50.8%	0.0%	100.0%
	木古内町	50.0%	45.8%	4.2%	100.0%
	札幌市	16.0%	83.0%	0.9%	100.0%

北海道での観光

北海道外からの来道者に、北海道への交通手段を尋ねると「北海道新幹線」28.4%、「飛行機」67.4%、「フェリー」4.2%。北海道新幹線が3割、飛行機が7割である。

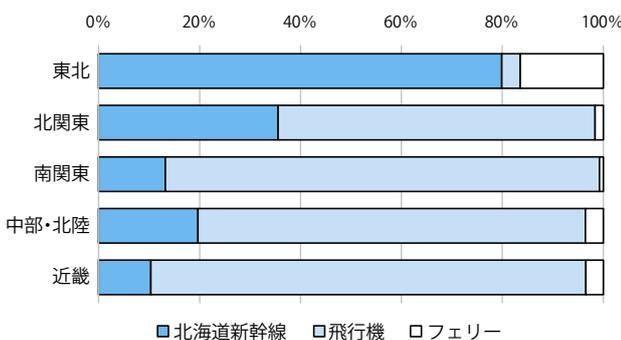
居住地別に見ると、開業前から飛行機から新幹線への乗り換えが想定されていた東北と北関東において、東北の8割、北関東の4割近くが「北海道新幹線」であった。南関東以南では「飛行機」が圧倒的になるが、一部に「北海道新幹線」がある（図表4）。

1年前の開業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」であったため、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り、開業1年後に、一部飛行機に戻っている。

同様に、1年前の開業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%が飛行機であったため、元に戻っていることになる。

図表4 北海道外から北海道への交通手段

	居住地	北海道への交通手段			合計
		北海道新幹線	飛行機	フェリー	
	東北	79.9%	3.7%	16.5%	100.0%
	北関東	35.5%	62.8%	1.7%	100.0%
	南関東	13.2%	86.0%	0.7%	100.0%
	中部・北陸	19.6%	76.8%	3.6%	100.0%
	近畿	10.3%	86.2%	3.4%	100.0%



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。

北海道新幹線の利用目的は「観光」が多い（新幹線の主な利用目的が「観光」の人は東北78.3%、北関東67.8%、南関東67.4%、中部・北陸48.5%、近畿73.9%）（図5）。1年前の開業3か月後調査でも同様であり、「観光」が多い状況は変わっていない（開業3か月後調査で新幹線の主な利用目的が「観光」の人は東北70.7%、北関東74.7%、南関東73.8%、中部・北陸68.4%）。

今回の交通や宿泊の手配は、「個人で手配」83.3%、「フリーパック」10.0%、「ツアー・団体」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）。

1年前の開業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

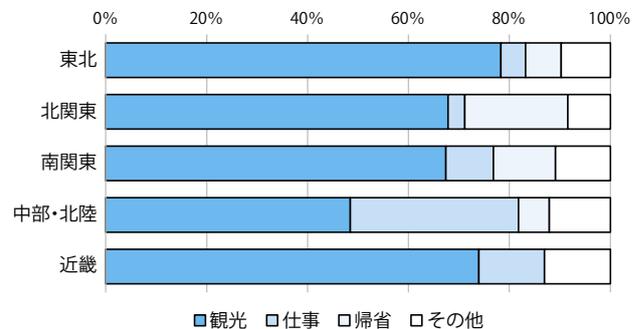
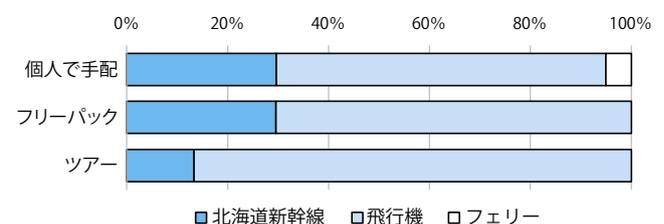


図5 北海道外からの北海道新幹線の主な利用目的

図表6 交通や宿泊の手配別、北海道外からの北海道への交通手段

	交通や宿泊の手配	北海道への交通手段			合計
		北海道新幹線	飛行機	フェアリー	
	個人で手配	29.7%	65.3%	5.0%	100.0%
	フリーパック	29.5%	70.5%	0.0%	100.0%
	ツアー	13.3%	86.7%	0.0%	100.0%
	合計	28.6%	67.2%	4.2%	100.0%



線の利用が少なくなっており、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1年後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。

今回の旅行で訪れるところは複数回答で「函館」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」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」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」2.3%、札幌からバスで約2.5時間である「美瑛・富良野」1.7%、「他の北海道」3.1%、「北海道以外」3.3%（図7）。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、今回の旅行で訪れるところが「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。

1年前の開業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

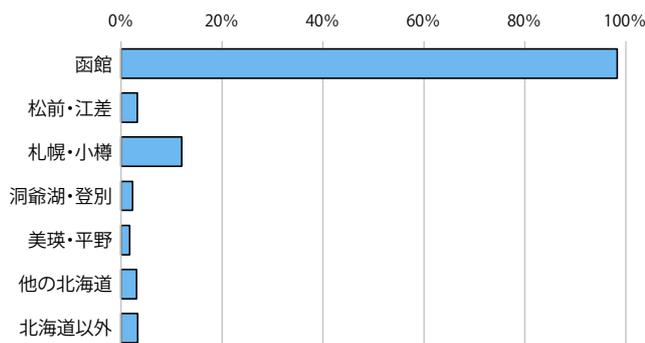


図7 北海道外から今回の旅行で訪れるところ

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1年後に元に戻りつつあると考えられる。

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」41.5%、「変わらない」56.7%、「遠くを感じるようになった」1.8%。4割が「身近に感じるようになった」と回答している。

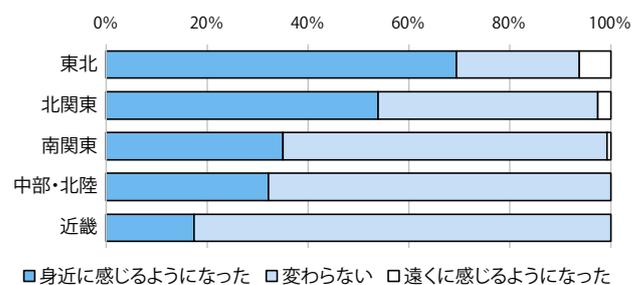
居住地別に見ると、東北は7割、北関東は半数が「身近に感じるようになった」と回答しているが、南関東以南は「変わらない」が6割以上を占めている（図表8）。

1年前の開業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1年後に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76.0%、北関東78.6%、南関東75.5%（開業3か月後調査で東北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」イメージは継続されているようである。

図表8 北海道新幹線開業後の函館のイメージ

居住地	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	遠くを感じるようになった	
東北	69.4%	24.4%	6.3%	100.0%
北関東	53.9%	43.5%	2.6%	100.0%
南関東	35.1%	64.2%	0.7%	100.0%
中部・北陸	32.1%	67.9%	0.0%	100.0%
近畿	17.4%	82.6%	0.0%	100.0%



他新幹線との比較からの考察

近年に開通・延伸された他の新幹線と比較を行う。新幹線の利用状況は、2011年に全線開通した九州新幹線では、全線開通1年後に熊本県で4割、福岡県で3割、佐賀県で2割が利用しており⁷⁾、2015年に延伸された北陸新幹線では、延伸半年後に上越市で4割が利用している⁸⁾。今回の北海道新幹線の開業1年後調査において、函館市で4割、札幌市で15%が利用しており、あまり変わらない。北海道新幹線も開業から1年がたち、九州新幹線全線開通1年後、北陸新幹線の延伸1年後と同程度の利用がされている。

新幹線開業の地元への影響は、九州新幹線の全線開通1年後に「プラスの影響の方が大きい」と思っている人が熊本県で6割、鹿児島県で7割である⁷⁾。北陸新幹線の延伸半年後に、上越市で観光客数が増えた・少し増えたと思っているのは4割である⁸⁾。今回の北海道新幹線の開業1年後調査において、経済・社会全体への影響が「プラス」だと思っている人が函館で7割、札幌で3割であり、観光客数が増えたと思っている人が函館で7割、札幌で3割であり、新幹線沿線は九州新幹線と同じくらいであるが、遠方で少なくなっている。北海道新幹線においては、九州新幹線よりも、開業効果が新幹線沿線にとどまっている。

新幹線利用目的の7割が観光であるのは北海道新幹線の特徴である。九州新幹線の全線開通1年後の新幹線利用目的は観光3割、ビジネス3割、帰省1割等であった（観光は鹿児島県内の2割、県外者の3割）⁷⁾。

この中で、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。1年がたち、開業直後の一時的な盛り上がりが終わりを、周遊は一層されなくなっている。函館市の観光入込客数でさえ開業1年後に減少しており、2015年3月に延伸された北陸新幹線で1年後も金沢市周辺や富山県が増加を続けているのと対照的である（金沢地域は開業年に前年比119.2%⁹⁾、1年後に前年比102.7%¹⁰⁾、富山県は開業年に前年比117.5%¹¹⁾、1年後

に前年比103.4%¹²⁾）。

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で開業効果が実感されていくようになると思われる。この際にも、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。

注記

いずれも函館駅前及び函館市内観光地での街頭アンケート、函館及び近郊のイベントの来場者アンケートによる。実施時期は5～8月頃である（開業1年後調査は2017年、開業3か月後調査は2016年、開業1年前調査は2015年、開業2年前調査は2014年）。なお、割合は四捨五入しており、合計が100%にならないことがある。

参考文献

- 1) 函館市 (2017) 『平成28年度 来函観光入込客数推計』
- 2) 函館市 (2017) 『平成29年度上期 来函観光入込客数推計』
- 3) 北海道 (2018) 『観光地点動向調査』
- 4) 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
- 5) 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 ー並行在来線問題を含めて』『函大商学論究』48 (1)、110-183ページ
- 6) 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
- 7) 鹿児島地域経済研究所 (2012) 『九州新幹線全通1年後の利用状況調査』
- 8) 上越市創造行政研究所 (2016) 『北陸新幹線開業に伴う市民アンケート調査結果報告書』
- 9) 石川県 (2017) 『統計からみた石川県の観光 (平成27年)』
- 10) 石川県 (2017) 『統計からみた石川県の観光 (平成28年)』
- 11) 富山県 (2016) 『平成27年富山県観光客入込数 (推計)』
- 12) 富山県 (2017) 『平成28年富山県観光客入込数 (推計)』

※大橋美幸 (2017) 『北海道新幹線開業1年における効果分析』『北海道開発協会平成29年度助成研究論文集』(一財)北海道開発協会ホームページ掲載予定。