

科学研究費助成事業 研究成果報告書

平成 29 年 4 月 3 日現在

機関番号：30104

研究種目：基盤研究(C) (一般)

研究期間：2014～2016

課題番号：26360072

研究課題名(和文) 北海道新幹線開業前後の沿線自治体及び事業者の動向 - 新幹線効果の事例分析

研究課題名(英文) Behavior of local governments, companies, and shops before and after the opening of the Hokkaido Shinkansen: Case study of the Shinkansen effect

研究代表者

大橋 美幸 (OHASHI, Miyuki)

函館大学・商学部・准教授

研究者番号：10337199

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 3,000,000円

研究成果の概要(和文)：2015年度末に北海道新幹線が開業した。函館では観光入込客数が増加している(2016年度上半期の前年度比で114.1%)。開業後に函館市内の飲食店の4割、宿泊施設の8割がプラス効果を感じている。道外からの移動は、東北、北関東や一部南関東以南でも飛行機からの乗り換えが起こっている。ただし、北海道の訪問先は多くが函館のみである(訪問先が「函館のみ」は東北からの79.3%、北関東からの85.7%、南関東からの69.4%等)。背景には二次のアクセス問題があり、広域周遊につながらず、開業効果が限定的になっている。

研究成果の概要(英文)：The Hokkaido Shinkansen opened in March 2016. Since then, the number of the tourists to Hakodate city has increased. The number from April to September in 2016 increased 14.1% from the previous year. 40% of restaurants and 80% of hotels in Hakodate city recognize plus Shinkansen effect after the opening of the Hokkaido Shinkansen. Some tourists not only from Tohoku region and north Kanto region but also from the area south of Kanto region take Hokkaido Shinkansen rather than airplanes. However, they tend to visit only Hakodate city in Hokkaido. The reason is that access from the new station (Shin-Hakodatehokuto station) to other cities is difficult. Therefore, the opening of the Hokkaido Shinkansen has not enhanced travel around the new station and limited the Shinkansen effect.

研究分野：観光学

キーワード：北海道新幹線 観光周遊 効果分析

1. 研究開始当初の背景

2015年度末、北海道新幹線が開業した。2030年度末に札幌延伸が予定されている。

昭和47年に整備計画ができてから約40年。全国の他の北海道に比べて遅れてやってきた新幹線である。開業前の経済波及効果の推計は、開業後の交流人口増加による効果が建設投資による効果よりも低く、新幹線開業よりも公共事業への依存が高い。経済波及効果の多くは札幌市におけるものであり、沿線在来線のJRからの経済分離などもあり、道内の経済格差を広げるおそれもある。

しかし、沿線の自治体や事業者は新幹線に期待をよせている。本研究は2015年度末に開業した新幹線沿線の自治体及び事業者に焦点をあてて、開業前後の分析を行った。

2. 研究の目的

2015年度末の北海道新幹線、新青森―新函館北斗駅間の開業効果と課題をまとめる。

(1) 沿線の自治体

北海道新幹線沿線の2市2町における、開業前後の取り組みと成果をまとめる。2市2町は、新幹線駅ができる北斗市と木古内町、車両基地ができる七飯町、近郊の観光地の函館市である。

(2) 沿線の事業者

宿泊施設、飲食店等の開業前の取り組み、開業後の成果をまとめる。加えて、2014年度に開業した金沢市の宿泊施設、飲食店等の開業後の動向を把握し、比較を行う。

(3) 沿線住民及び観光客等

新幹線の認知・利用意向及び利用状況、地元への影響予測と実感、北海道旅行についてのイメージ変化等の意識をまとめる。

3. 研究の方法

2014年・15年度に開業前調査、2016年度に開業後調査を実施し、比較分析を行った。

(1) 沿線の自治体調査

北海道新幹線沿線の2市2町(函館市、北斗市、七飯町、木古内町)に対して、ヒアリング、資料収集を行った。観光入込客数、人口の変化と合わせて考察する。

(2) 沿線の事業者調査

近郊の観光地である函館市における飲食店、宿泊施設に対する開業前後の郵送アンケートを行った。加えて、2014年度に開業した金沢市の飲食店、宿泊施設に対して郵送アンケートを行った。

(3) 沿線住民及び観光客等調査

沿線の観光地の街頭及びイベント時アンケート、北海道新幹線の乗客アンケート、北海道新幹線を選択しなかったフェリー乗客アンケート、並行在来線のため第三セクター化された鉄道の乗客及び観光列車の乗客アンケートを行った。

4. 研究成果

(1) 沿線の自治体の取り組みと成果

① 函館市

函館市は青函圏観光都市会議、北海道新幹線新駅沿線協議会、新幹線木古内駅活用推進協議会、広域観光連携協議会、北海道新幹線nittan地域戦略会議、青函圏・みなみ北海道連絡会議において、中心的な役割を果たしてきた。北海道新幹線沿線協議会は、函館市・北斗市・森町等のJRやバスを2日間乗り放題にする「はこだて旅するパスポート」を発売している。青函圏・みなみ北海道会議は2015年4月にwebサイトを立ち上げ、南北海道から青森エリアの情報やイベントを発信し、周遊観光の提案を行っている。

合わせて、函館市は市内では中心市街地活性化基本計画を策定し、新幹線開業前後にわたって、函館駅前や五稜郭公園近郊商店街における商業施設の建設等を行っている。

また、プロモーションとしては、南東北、北関東を中心に行っており、新幹線開業前後には定期的にイベントを実施していた。

加えて、函館市商工会議所の北海道新幹線新函館開業対策推進機構では、北海道新幹線新駅から目的地までの二次交通について、観光ガイドマップ作成、観光路線バスの外装やバス停の整備等を行った。開業後に「ようこそ！はこだてへ。」のフラッグが掲げられ、シティプロモーションについて研修会等を実施していた。

新幹線開業後の観光入込客数は114.1%と増加している(2016年度上半期の前年度比)。人口は1.15%の減少であり、開業前とあまり変わっていない(2016年末の前年比)。

② 北斗市

北斗市では北海道新幹線新駅に付帯施設として「北斗市観光交流センター」をオープンさせ、トラピスト修道院等の整備、スポーツ合宿の誘致等を行ってきた。加えて、連携や市単独による首都圏や北関東に向けたプロモーションを行っている。

なお、北海道新幹線新駅前造成宅地はほとんどが空き地の状態が続いている。

新幹線開業後の観光入込客数は119.9%と増加している(2016年度上半期の前年度比)。人口は0.88%の減少であり、開業前とあまり変わっていない(2016年末の前年比)。

③ 七飯町

七飯町では新幹線の総合車両基地がもうけられたことから市民向けの公開が行われている。観光客向けには大沼公園で、旅行会社と共同で夏ゴンドラ、ランチクルーズ等の体験メニューを作成している。また、大沼付近の無料wifi設備の設置とともに、観光案内を行うスマートフォンアプリ「大沼ッ」を開発している。

2017年度、新幹線開業から1年遅れて、道の駅が開業する予定である。

新幹線開業後の観光入込客数は103.8%と増加している(2016年度上半期の前年度比)。人口は0.04%の減少であり、開業前よりも減少が抑制されている(2016年末の前年比)。

④木古内町

木古内町では、周辺8町とともに新幹線木古内駅活用推進協議会をつくり、「旬感・千年北海道」としてエリアの情報提供や周遊観光コースの提案を行っている。

この周辺8町との連携拠点として2016年に道の駅がオープンしている。観光コンシェルジュが周辺の観光案内を行っている。

加えて、レンタカー3時間3000円プランをつくり、レンタサイクル等を実施している。

新幹線開業後の観光入込客数は905.1%と急増している(2016年度上半期の前年度比)。人口は2.49%の減少であり、開業前よりも減少が若干抑制されている(2016年前の前年比)。

(2)沿線の事業者等の調査

①函館市内の事業者の取り組みと成果

開業後調査(n=158)において、函館市内の飲食店の43%、宿泊施設の83%が、北海道新幹線開業が事業のプラスになったと回答していた。開業前に取り組みをしていたのは飲食店の36%(広告、新メニュー開発、新規店オープン等)、宿泊施設の72%(広告、改修、料金見直し等)であった。

開業によって函館市・北斗市の経済全体が良くなったと考えているのは飲食店の49%、宿泊施設の94%にのぼっている。

加えて、今後新たに対策を考えているのは飲食店の34%、宿泊施設の61%であった。特に飲食店について、開業前に取り組みを行い、集客に効果があったと考えている事業者ほど、今後の新たな取り組みに積極的であった。

②前年度開業の金沢市内事業者との比較

北海道新幹線と関連して、北陸新幹線の金沢延伸時に金沢市内の飲食店・宿泊施設に対して調査を行った(n=194)。

北陸新幹線の金沢延伸後、金沢市内の飲食店の60%、宿泊施設の96%で客数が増加していた。開業前に取り組みをしていたのは飲食店の43%(広告、メニュー見直し、地元食材の使用等)、宿泊施設の68%(改装、スイートルーム増室、開業記念宿泊プラン等)であった。

開業による金沢市の経済への影響は、飲食店の65%、宿泊施設の90%が「予想した以上にプラス」と回答していた。

函館市内の事業者と比べると、新幹線開業後の事業者におけるプラスの実感(金沢市内では客数の増加)は函館市内の方がやや低くなっている。新幹線開業前の取り組みは函館市内・金沢市内で同じくらいされており、内容も類似している。

開業による地元の経済への影響は、函館市内の飲食店でプラスの実感(函館市内で良くなった)がやや低くなっている。

つまり、函館市内の事業者は、前年度に延伸された金沢市内の事業者と同じくらい取り組みをしているにもかかわらず、事業と地元との経済ともにプラスの実感が金沢市よりもやや低くなっていることがわかる。

(3)沿線住民及び観光客等調査

①沿線住民の新幹線利用

開業3か月後調査(n=3850)において、北海道新幹線は沿線の函館市、七飯町、北斗市、木古内町で15%から4割の人に利用されている(函館市21.3%、七飯町15.1%、北斗市22.8%、木古内町38.6%)。遠方にあり、特急利用で新幹線駅に来ることになる札幌市においても一定程度の利用が見られる(札幌市9.7%)。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」という人が函館市だけでなく、札幌市でも4割にのぼっている(函館市42.0%、札幌市43.3%)。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。

②新幹線開業の地元への影響意識

北海道新幹線開業の地元への影響は、新幹線沿線の函館市、北斗市、七飯町、木古内町で経済・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(経済・社会全体への影響「プラス」は函館市63.0%、七飯町51.3%、北斗市52.0%、木古内町66.7%)

【図1】、観光客数「増えた」函館市72.8%、七飯町57.7%、北斗市61.4%、木古内町75.0%、東北・北関東の行き来「良くなった」函館市65.2%、七飯町65.1%、北斗市63.3%、木古内町60.0%、東北・北関東のイメージ「身近に感じるようになった」函館市59.8%、七飯町60.7%、北斗市59.2%、木古内町59.5%)。

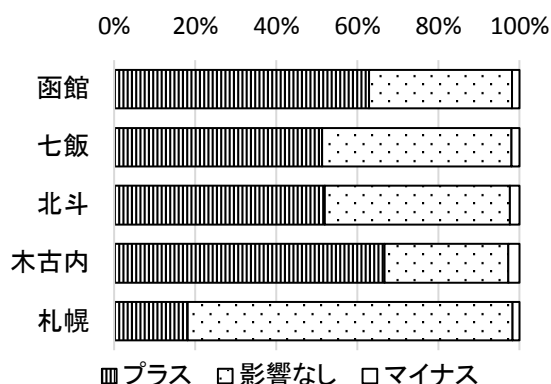


図1 開業の地元の経済・社会全体への影響

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(企業の事業所数「増えた」函館市11.1%、七飯町20.7%、北斗市21.8%、木古内町17.6%、駅前・中心市街地の状況「開発が進んだ」函館市20.5%、七飯町27.5%、北斗市36.4%、木古

内町 64.9%)。ただし、遠方の札幌市ではあまり変化が実感されておらず、影響は新幹線沿線にとどまっているようである(経済・社会全体への影響「プラス」札幌市 18.2%【図1】、観光客数「増えた」16.1%、東北・北関東への行き来「良くなった」26.8%、東北・北関東のイメージ「身近に感じるようになった」29.3%、企業の事業所数「増えた」4.0%、駅前・中心市街地の状況「開発が進んだ」9.1%)。

加えて、新幹線沿線の北斗市、七飯町を中心に開業前の予測ほどに、肯定的な変化が実感されていない(例えば経済・社会全体の影響「プラス」は開業2年前の予測で北斗市 71.7%、七飯町 67.8%、開業1年前の予測で北斗市 75.0%、七飯町 64.9%、開業3か月後に北斗市 52.0%、七飯町 51.3%、なお開業2年前調査は n=3200)。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。遠方の札幌市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。開業前には札幌市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(例えば経済・社会全体への影響「プラス」は札幌市の開業2年前の予測で 66.4%、開業1年前の予測で 59.4%、開業3か月後に 18.2%)。

③観光客の新幹線利用と北海道旅行先

道外からの移動手段では、これまでJRを利用して東北だけでなく、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(北海道への交通手段は「新幹線」なのは、東北 74.0%、北関東 48.0%【図2】、開業1年前調査では東北の 75.3%が「JR」、北関東の 67.2%が「飛行機」)。南関東や中部・北陸でも一部乗り換えが見られ、観光目的で北海道新幹線を利用した人のうち4~6割が「新幹線が開業したから北海道旅行に来た」と回答している(観光目的で北海道新幹線を利用した人のうち「新幹線が開業したから北海道旅行に来た」東北 55.3%、北関東 43.6%、南関東 56.6%、中部・北陸 53.8%)。北海道新幹線が魅力的にうつり、北海道旅行に役立てられていることがわかる。

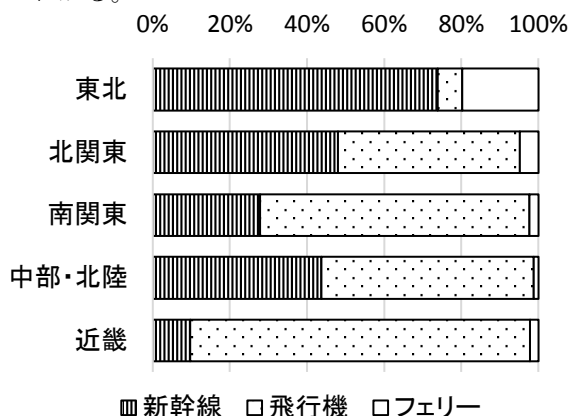


図2 居住地別、北海道への交通手段

旅行形態としては、6~8割で訪問先が「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いない(今回の旅行で訪れる先が「函館のみ」は東北 79.3%、北関東 85.7%、南関東 69.4%、中部・北陸 75.0%)。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(函館市内で宿泊する人は東北 85.2%、北関東 91.3%、南関東 89.2%、中部・北陸 91.0%、近畿 91.8%、開業1年前調査で東北 76.7%、北関東 91.2%、南関東 90.9%、中部・北陸 83.6%、近畿 86.7%)。

開業後、東北、北関東、南関東、中部・北陸のいずれにおいても、新幹線利用者は函館を身近に感じ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(北海道新幹線開業後の函館へのイメージ「身近に感じるようになった」東北 70.2%、北関東 64.2%、南関東 47.5%、中部・北陸 43.8%)。

④新幹線を利用しない理由

フェリー乗客調査(n=310)では、フェリーを選択する理由は近郊の青森県からは費用が安いことであり、遠方の人は自家用車に乗せたいためであった(青森「車・トラックに乗せたい」26.9%、「費用が安い」60.8%、青森以外の道外「車・トラックに乗せたい」42.7%、「費用が安い」37.9%)。自家用車での北海道移動が、北海道の広範囲の周遊と長期滞在を可能にしている背景がある。実際に、フェリー乗客に北海道新幹線を利用して北海道旅行をすすれば訪問する先を尋ねると、今回のフェリー利用で観光目的で訪れた先よりも少なくなっている。北海道において、新幹線利用は広範囲の周遊観光を計画しづらいものになっている(今回のフェリー利用で観光目的で訪れた先は札幌 34.7%、小樽 29.0%、函館 96.0%、江差 15.3%、松前 15.3%等。北海道新幹線で北海道旅行をすすれば訪問する先は札幌 46.9%、小樽 27.5%、函館 43.6%、江差 9.0%、松前 9.0%等)。

⑤北海道新幹線の満足度

新幹線の乗客調査(n=1929)では、新幹線乗客の満足度は、車内設備が高く、料金でやや低めである(「とても満足」、「満足」を合わせて料金 43.0%、所用時間 64.7%、本数・アクセス 55.4%、車内設備 77.8%)。居住地別に見ると本数・アクセスの満足度は遠方になるほどやや低くなり、東京から盛岡、新青森と北海道に近づくにつれて新幹線の本数が減っていく影響を受けている(「とても満足」、「満足」を合わせて、北海道 63.5%、青森 64.6%、岩手 59.3%、宮城 48.4%、北関東 46.3%、南関東 51.8%、東海以南 44.2%)【図3】。

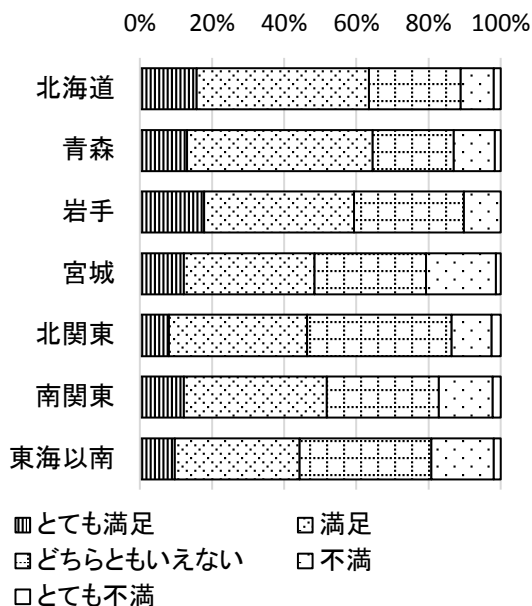


図3 居住地別、本数・アクセスの満足度

⑥ 並行在来線問題と第三セクター鉄道

北海道新幹線開業に伴って部分的に第三セクター化された道南いさりび鉄道はほぼ以前の利用状況が維持されているが、一部に運賃値上げや駅の無人化の影響が見られる(道南いさりび鉄道乗客調査 n=161、JR の時と比べた利用頻度「変わらない」69.9%、「減った」理由は運賃値上げ、駅の無人化等)。駅舎を利用したいこいの場づくり、駅舎を利用した地域イベント等、沿線住民からの応援の声があり、第三セクター鉄道と沿線住民の連携による取り組みが進められることが望まれる(沿線在住者が回答、沿線住民が道南いさりび鉄道と一緒に取り組めば良いと思うこと「駅舎を利用したいこいの場づくり」29.5%、「駅舎を利用した地域イベント」18.9%等)。

道南いさりび鉄道の観光列車は乗客には比較的知られており、北海道以外からも利用希望がある(観光列車「知っている」沿線在住者84.8%、北海道以外22.2%、「乗ったことがある」、「今後乗りたい」、「興味がある」を合わせて沿線在住者80.2%、北海道以外86.4%)。

観光列車での食事と風景が期待されており、実際に乗車してみて「話題の列車に乗車できた」満足度は高くなっているが、特別仕様の車両は満足度が低くなっている(観光列車乗客調査 n=376、利用動機は「地元の食事」48.9%、「風景(夕方から日没後)」44.4%等、実際に体験してみて良かったものは「地元鉄板焼きグルメ」49.2%、「話題の列車に乗車できた」46.8%、「特別仕様の車両」は18.4%)。

家族や友人と利用する人が多く、何度も函館に来たことがある人が観光列車を利用して、函館での連泊につながっている(同行者は友人35.9%、夫婦・家族43.2%、一人で7.5%、南北海道以外の方がこれまでに函館に来た回数は「4回以上」64.1%、函館市内で宿泊92.7%、そのうち2泊以上26.8%)。

(4) まとめ

2015年度末の北海道新幹線開業前後の動向をまとめた。

自治体調査から、沿線2市2町では計画通り、取り組みが行われ、開業後の観光入込客数は増加している。ただし、開業直後のメディア露出による効果が考えられ、来年度以降の推移を見ていく必要がある。

事業者調査から、函館市内の飲食店・宿泊施設で新幹線開業後による事業及び地元経済へのプラスが実感されているものの、前年度に北陸新幹線が延伸された金沢市の飲食店・宿泊施設と比べるとやや少なくなっていた。開業前に広告、改修等の取り組みは函館市内・金沢市内と同じくらいされていることから、北海道新幹線と北陸新幹線の社会的影響による差と考えられる。

沿線住民及び観光客等調査から、沿線2市2町の住民の15%から4割が北海道新幹線を利用していた。札幌市からも一定程度の利用があり、沿線以外から利用されている。

北海道新幹線の地元への影響は、沿線でプラスに受け止められているが、遠方の札幌市ではあまり変化が実感されていない。北海道外からは東北だけでなく北関東や一部南関東以南でも飛行機からの乗り換えが起こっている。ただし、新幹線を利用した北海道旅行の訪問先は多くが函館のみで、北海道周遊につながっていない。フェリーで自家用車に乗せる等して北海道に来る観光客は広域な周遊と長期滞在をしていることから、二次アクセスの不十分さが、新幹線の開業効果を沿線にとどめる一因となっている。

北海道新幹線乗客からは、新幹線の満足度は車内設備が高く、料金でやや低い。本数・アクセスの満足度は北海道から遠方になるほどやや低くなり、東京から盛岡、新青森と北海道に近づくにつれて新幹線の本数が減っていく影響を受けている。

北海道新幹線開業に伴って第三セクター化された鉄道はほぼ以前の利用状況が維持されているが、一部に運賃値上げや駅の無人化の影響が見られる。沿線住民から応援の声があり、観光列車は評価されている。今後が期待される。

北海道新幹線は2030年度末に札幌への延伸が予定されている。今回と同様に、延伸時の開業効果を沿線だけに終わらせないように、JRだけでなく都市間バス等で二次アクセスを整え、広域の周遊につなげていくことが必要である。並行在来線による第三セクター化は再度、行われるため、持続可能な運営形態が検討されるべきである。函館と札幌をむすぶ新たな観光列車も考えられる。一層計画的な取り組みが求められる。

5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

〔雑誌論文〕(計 5 件)

①大橋美幸、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から、函大商学
論究 49(2)、査読なし、2017、－

②大橋美幸、北海道新幹線開業後の現況、函
館市民及び来街者の意識調査、函大商学論究
49(1)、査読なし、2016、119-194

DOI: 10.18896/00000263

③大橋美幸、北海道新幹線開業半年前の関東・
東北在住者に対する利用意向調査、函大商学
論究 48(2)、査読なし、2016、165-193

DOI:10.18896/00000046

④大橋美幸、北海道新幹線開業前の現況、函
館市民及び来街者の意識調査 第 2 報 －並
行在来線問題を含めて、函大商学論究 48(1)、
査読なし、2015、111-183

DOI: 10.18896/00000013

⑤大橋美幸、北海道新幹線開業前の現況、函
館市民及び来街者の意識調査、函大商学論究
47(1)、査読なし、2014、1-53

DOI: 10.18896/00000051

〔その他〕

ホームページ等

<http://hakodateu-shinkansen.com/>

6. 研究組織

(1) 研究代表者

大橋 美幸 (OHASHI, Miyuki)
函館大学・商学部商学科・准教授
研究者番号：10337199

(2) 研究分担者

佐藤 元治 (SATO, Motoharu)
函館大学・商学部商学科・准教授
研究者番号：00275471

津金孝行 (TSUGANE, Takayuki)
函館大学・商学部商学科・准教授
研究者番号：60236867