

## 北海道新幹線開業による経済波及効果と維持・拡大に向けて ～開業初年度の道内経済波及効果：推計350億円～

### ● 北海道新幹線の開業と地域経済への影響

平成28年3月に北海道新幹線が開業して、もうすぐ2年が経とうとしている。

開業初年度（平成28年度）の新幹線による来道者数は約115万人と、在来線時代と比べて大幅に増加した。北海道新幹線は道南観光の新規需要を創出し、平成28年度の函館市の観光入込客数は史上最高となる560万人に達したほか、新幹線利用客は道南圏外にも広く道内を周遊しており、新幹線による交流人口拡大の効果は道内全域に波及しているといえる。新幹線開通を見越した道南圏への企業進出はあまり見られなかったものの、旺盛な観光需要を背景に、宿泊施設関連を中心に高水準の設備投資が喚起されている。

### ● 経済波及効果

当行にて新幹線開業初年度の北海道全域への経済波及効果を推計したところ、直接効果が204億円、間接一次効果が90億円、間接二次効果が56億円、計350億円の効果となり、開業前（平成26年）の当行試算136億円を大きく超過する結果となった。また、直近までの利用実績を前提に、開業2年目の経済波及効果も推計したところ、181億円と試算されたが、依然として当初の試算を上回る効果を発揮している。

### ● 感応度分析と課題

北海道新幹線による経済波及効果について感応度分析を行ったところ、訪日客の来道客数拡大と飲食費の消費額拡大が最も効果的に経済波及効果を押し上げることが分かった。また、調査の過程で北海道新幹線の乗車率について東京－大宮間の過密化や激しい季節繁閑などの制約・課題が存在する可能性があることを確認した。

### ● 経済波及効果の維持・拡大に向けて

前述の前提条件を踏まえ、今後も新幹線開業効果を持続・拡大させるためには、国内観光客に加えて訪日客の誘客に努め、東北圏内からの誘客強化、観光閑散期である冬季の観光資源・コンテンツ拡充、飲食消費単価の向上に戦略的に取り組んで行く必要がある。

北海道新幹線は、貨物列車との共用走行区間における速度制限、輸送容量の制約等によりそのポテンシャルをまだ完全に発揮していない。今後の高速走行化、輸送容量緩和、札幌延伸により、利用者の拡大を通じ、さらなる経済波及効果の発揮が期待される。

(北海道支店 松村智巳・宇治春佳・津田恵里佳)

1. 北海道新幹線※の概要・利用状況

- 2016年3月26日に北海道新幹線が開業して、もうすぐ2年が経とうとしている。北海道－本州間の移動の利便性や輸送力が向上したばかりでなく、北海道観光にまた一つ新たな魅力が加わったのではなかろうか。
- 本章では、先に開業した九州新幹線※（平成23年3月全線開業）や北陸新幹線（平成27年3月開業）とも比較しながら、北海道新幹線の概要と利用状況を確認する。

(1)概要

- 北海道新幹線は、東京～新函館北斗間を1日10往復する「はやぶさ」を主力として9,503名／日の輸送能力を有し、東京～新函館北斗間の所要時間は最速達便で4時間2分となっている。また、在来線時代と比較した新幹線開業による時間短縮効果は約1時間25分である。
- これを九州新幹線・北陸新幹線と比較すると、図表1-1のとおり、①便数が少なく、運行間隔が長い（1時間に1本程度）、②最需要地（北海道新幹線の場合、東京）からの所要時間が長い、③最需要地からの所要時間に対する時間短縮効果が比較的小さいというハンディキャップが確認できる。

(2)利用者数

- 北海道新幹線（下り）の利用状況を見るに、平成28年度利用者数は、観光客を中心に115万人が乗車し、在来線時代と比べて60%の増加となった。
- 月次の利用者数を見るに、道南地域の観光繁閑に比例して5～9月の利用者が多く、冬季（1～3月）の利用者は在来線時代とほぼ変わらない水準まで低下している。
- 開業2年目となる平成29年度は、開業ブームの剥落により4～11月の利用者数は前年度比で2割程度の落ち込みとなっているものの、在来線時代と比べると約4割増の水準で推移している（図表1-2）。
- 一方、九州新幹線は全線開業後の平成23年度に全線開業前と比べて約3倍まで増加して以降、今日に至るまで増加基調を維持している。
- 北陸新幹線も、開業初年度となった平成27年度の利用者数は在来線時代と比べて約3倍まで増加し、開業2年目の平成28年度も前年度比3%程度の減少とはなかったものの、引き続き高水準で推移している。
- 各新幹線の開業前後の増減率を比較すると、開業ブームが剥落する開業2年目の減少率は北海道新幹線が最大となっている（図表1-3）。

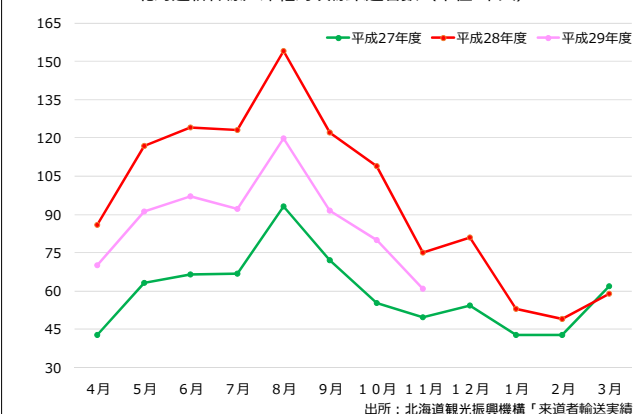
※ 本レポートでは、便宜上、北海道・東北新幹線を北海道新幹線、山陽・九州新幹線を九州新幹線と記載する。

(図表1-1) 北海道新幹線、九州新幹線、北陸新幹線の概要

	輸送能力	所要時間	主な運行	時間短縮効果
北海道新幹線	9,503人/日 (片側、東京-新函館北斗間 はやぶさ、はやて)	最速4時間2分 (東京-新函館北斗間)	東京-新函館北斗間： 10往復（はやぶさ）	約1時間25分 (東京-新函館北斗間)
九州新幹線	19,554人/日 (片側、博多-鹿児島中央間 みずほ、さくら、つばめ)	最速3時間41分 (新大阪-鹿児島中央間) 最速1時間16分 (博多-鹿児島中央間)	新大阪-鹿児島中央間： 25往復（みずほ、さくら） 博多-鹿児島中央間： 8往復（さくら）	約2時間20分 (博多-鹿児島中央間)
北陸新幹線	22,416人/日 (片側、東京-金沢間かがやき、 はくたか)	最速2時間28分 (東京-金沢間)	東京-金沢間：24往復 (かがやき、はくたか)	約1時間20分 (東京-金沢間)

出所：北海道新幹線建設促進期成会「北海道新幹線開業記念誌」、JR各社公表資料等より当行作成

(図表1-2) 北海道新幹線／津軽海峡線来道者数 (単位:千人)



北海道新幹線／津軽海峡線来道者数 (単位:千人)

平成27年度	平成28年度	平成29年度
712	1,153	703

注：平成29年度は4～11月計

(図表1-3) 新幹線開業後の旅客数対前年度増減率 (上り下り計)

	開業1年目		開業2年目	
北海道新幹線	平成28年度	60.2%	平成29年度	▲22.6%
九州新幹線	平成23年度	172.1%	平成24年度	1.3%
北陸新幹線	平成27年度	165.0%	平成28年度	▲3.4%

※北海道新幹線の平成29年度は前年同期比（4～11月）

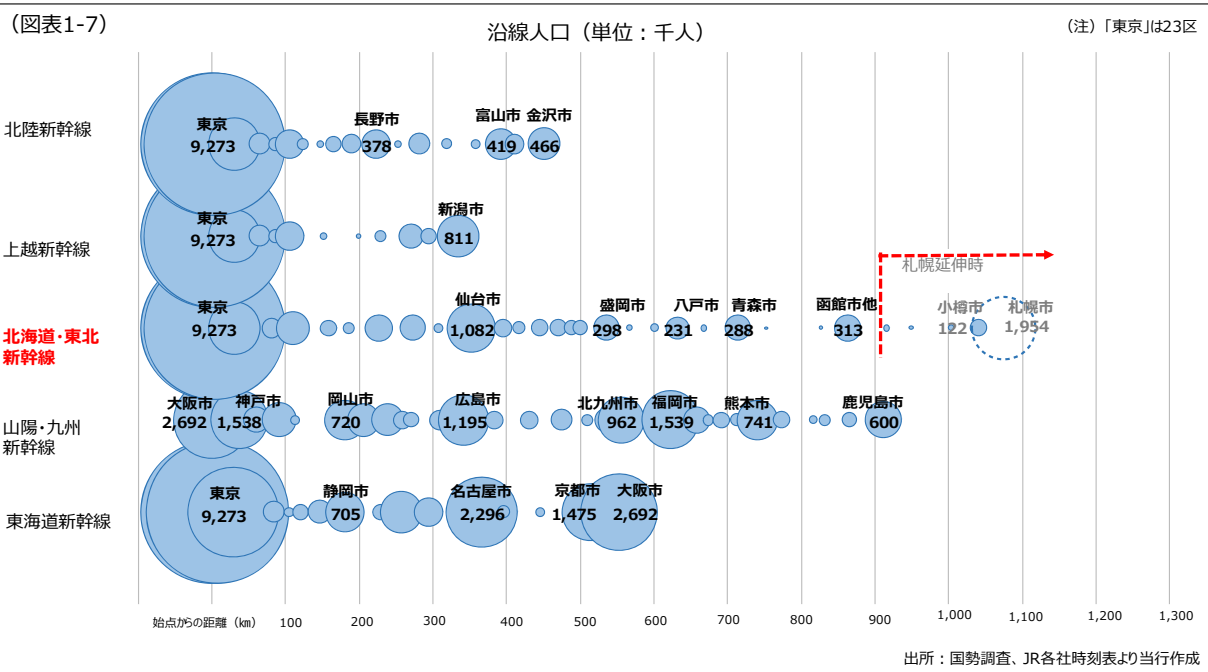
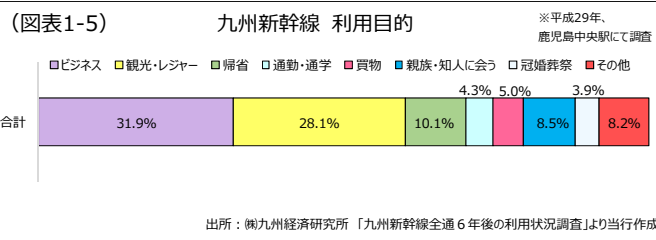
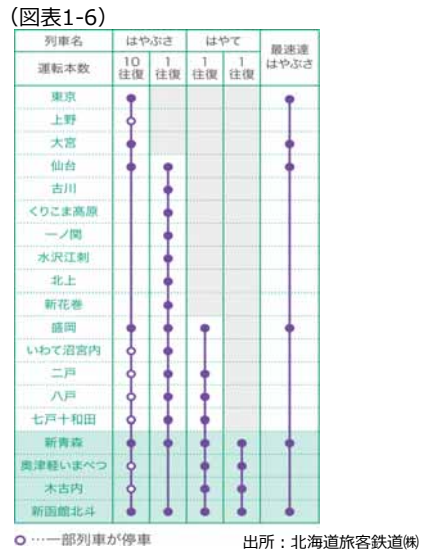
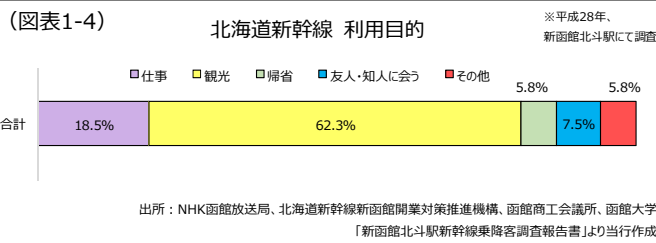
出所：北海道新幹線：JR北海道「月次別乗車人員」より当行推計  
九州新幹線、北陸新幹線：国土交通省「鉄道輸送統計調査」

(3)利用目的

- 北海道新幹線の利用目的をみるに、観光利用が62.3%、ビジネス利用が18.5%となっている。一般的に開業初年度は観光目的の利用者が多くなる傾向にあるが、北海道新幹線の観光利用の比率は特に高く、観光客入込動向との相関性が高い新幹線といえる（図表1-4）。
- 一方、九州新幹線のケースをみても、ビジネス利用と観光利用がそれぞれ3割程度を占め、残り4割程度が帰省・通勤・通学、買物といった地域密着型利用で占められている（図表1-5）。

(4)沿線人口

- 沿線人口は鉄道需要に大きく影響すると考えられるが、北海道新幹線（東京－函館）の沿線人口は14.9百万人であり、新幹線1km当たりの沿線人口密度は1.7万人/kmとなる。また、北海道新幹線が札幌まで延伸した場合の沿線人口密度は1.6万人/kmとなる。（図表1-6、図表1-7）。
- 同様に他の新幹線では、東海道4.0万人/km（東京－大阪）、上越3.7万人/km（東京－新潟）、北陸2.9万人/km（東京－金沢）、九州1.5万人/km（大阪－鹿児島）となっている。
- 北海道新幹線の沿線人口密度は他の新幹線と比較して高いとは言えないが、前述の通り、利用客の中心が観光客という特性があるため、沿線外地域からの交流人口を取り込むことにより、低い沿線人口密度を十分に補うことは可能と思われる。



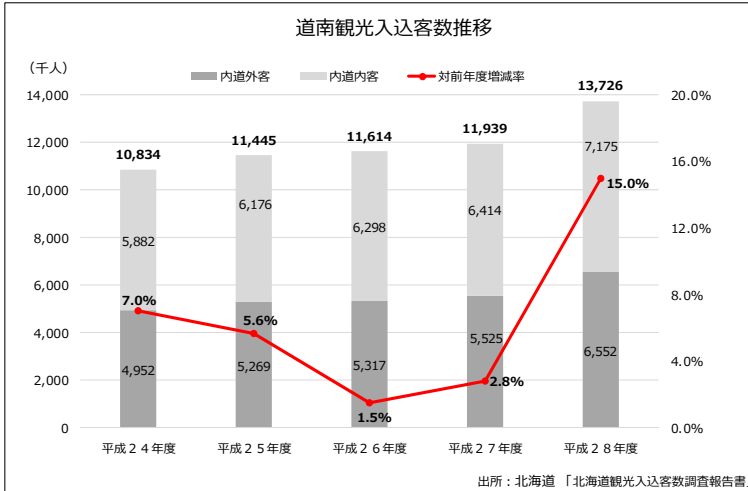
## 2. 地域経済への影響

• 本章では、北海道新幹線の開業が道南圏を中心とする地域経済に与えた影響をみる。

### (1) 観光客の増加

- 道南圏の観光入込客数は、東日本大震災（平成23年）からの回復基調が続いていたが、特に平成28年度は前年度比15%増と大幅に増加し、内訳では道内客が718万人（前年度比11.9%増）、道外客が655万人（前年度比18.6%増）となっており、道外客の伸びが著しい（図表2-1）。さらに観光入込客数を地域別にみると、北斗市・木古内町といった新幹線停車駅のある地域で道外客を中心に大幅な増加がみられたこと（図表2-2）、宿泊客数も他地域と比較して顕著な伸びを示したこと（図表2-3）から、平成28年度の道南地域における観光客増加には新幹線開業が大きく寄与したと考えられる。
- 開業初年度（平成28年度）における函館市の観光入込客数は史上最高の560万人に達し、前年度比にして13.3%増となった。これは北陸新幹線開業時の金沢市（同19.2%増）には及ばないものの、九州新幹線全線開通時の鹿児島市（同7.7%増）を上回る大幅な伸びである（図表2-4）。
- なお、航空機やフェリーによる来函者数の動向をみるに、新幹線開業に伴って利用者が大幅に減少したような影響はみられず、北海道新幹線は新たな交通手段による新規の観光需要を創出したと考えられる（図表2-5、図表2-6）。

(図表2-1)



(図表2-2) 市町村別道南観光入込客数 (単位：千人)

	平成27年度			平成28年度		
	道外	道内	合計	道外	道内	合計
函館市	3,215	1,732	4,947	3,761	1,846	5,607
北斗市	46	1,013	1,059	237	1,001	1,238
松前町	85	323	408	91	344	435
福島町	7	64	71	8	67	75
知内町	47	109	155	47	123	170
木古内町	19	133	153	124	503	626
七飯町	1,386	536	1,922	1,457	541	1,998
鹿部町	29	185	214	25	454	480
森町	177	736	912	190	718	907
八雲町	171	402	573	195	432	628
長万部町	168	338	507	168	339	507
江差町	104	231	335	175	171	346
上ノ国町	29	86	115	29	87	116
厚沢部町	3	160	163	4	162	166
乙部町	16	83	99	17	89	105
奥尻町	6	21	27	6	21	27
今金町	1	58	58	1	66	67
せたな町	18	206	224	18	212	229
合計	5,525	6,414	11,939	6,552	7,175	13,726

出所：北海道「北海道観光入込客数調査報告書」

(図表2-3) 道内宿泊客延数

(単位：千人)

	平成27年度	平成28年度	対前年度増減率
北海道計	34,717	34,984	0.8%
道南圏域計	4,268	4,965	16.3%
道央圏域計	20,212	19,805	▲2.0%
道北圏域計	4,450	4,404	▲1.0%
オホーツク圏域計	1,869	1,838	▲1.6%
十勝圏域計	1,966	1,983	0.9%
釧路・根室圏域計	1,952	1,988	1.9%

出所：北海道「北海道観光入込客数調査報告書」

(図表2-4) 観光入込客数比較

(単位：千人)

	函館市		鹿児島市		金沢市	
	入込客数	増減率	入込客数	増減率	入込客数	増減率
平成22年	4,586	-	8,875	-	8,152	-
平成23年	4,108	▲10.4%	9,555	7.7%	7,618	▲6.6%
平成24年	4,501	9.6%	9,392	▲1.7%	7,942	4.3%
平成25年	4,819	7.1%	9,517	1.3%	8,239	3.7%
平成26年	4,840	0.4%	9,498	▲0.2%	8,442	2.5%
平成27年	4,947	2.2%	9,532	0.4%	10,064	19.2%
平成28年	5,607	13.3%	9,554	0.2%	-	-

※平成16年3月鹿児島中央-新八代間開業、平成23年3月新八代-博多間開業、平成27年3月北陸新幹線開業  
出所：各市HP

(図表2-5) 航空機（羽田→函館便）利用状況

	旅客数 (人)	対前年同期増減率	提供座席数	利用率
平成27年度	1,108,582	-	1,578,776	70.2%
平成28年度	1,044,155	▲5.8%	1,557,418	67.0%
平成29年度	514,900	▲2.1%	746,762	69.8%

※エアライン各社の旅客数を集計。平成29年度のみ4月～9月計

(図表2-6) フェリー（青森→函館）利用状況

	利用者数 (千人)	対前年同期増減率
平成27年度	283	0.4%
平成28年度	293	3.4%
平成29年度	203	-

出所：函館財務事務所「道南金融経済レポート」  
※平成29年度は4～9月計

(2)地価の動向

- 地価動向に注目すると、函館市では下落基調が続いていた路線価が、北海道新幹線開業により下げ止まった感がある。新幹線開業を見越した企業進出・立地は多少あったが、地価を引き上げるほどの影響はみられなかった。一方、鹿児島市では、平成16年の九州新幹線部分開業（鹿児島中央－新八千代間）に際して駅ビル等の開発が進んだ鹿児島中央駅前の路線価が上昇した。金沢市では、北陸新幹線開業を見越して首都圏からのオフィス移転や企業進出が頻出したことから、開業の数年前から路線価が大きく上昇している（図表2-7）。

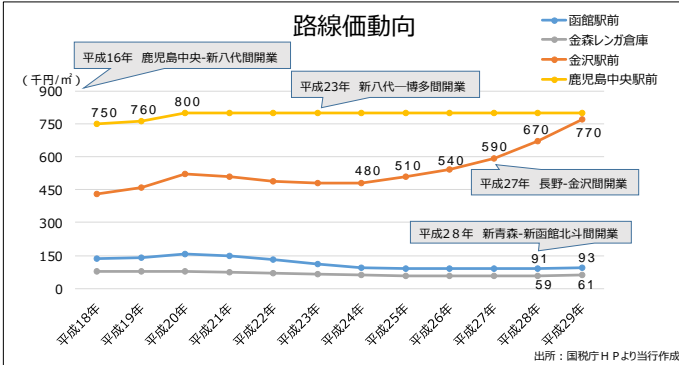
(3)設備投資

- 道南地域においては、新幹線開業による観光客増加や旺盛なインバウンド需要を背景に宿泊施設の設備投資が続いている。開業後もなお、複数の宿泊施設の新設・改装が計画されている（図表2-8）。

(4)来道者流動状況

- 北海道新幹線を利用した来道者のうち3割強（31.7%）が、離道時に道南圏（新函館北斗駅、木古内駅、函館空港、函館港）以外の交通拠点を利用しており、新幹線利用の来道者が道南圏内だけではなく、道南圏外にも広く周遊していることが分かる。道南圏外への移動状況を見るに、函館から札幌を中心とする道央圏への移動が最も多いが、夏は道北・道東、冬は道東への移動も見られる。北海道新幹線による交流人口拡大の効果は、道南圏のみならず、道内全域に波及しているといえる（図表2-9）。

(図表2-7)

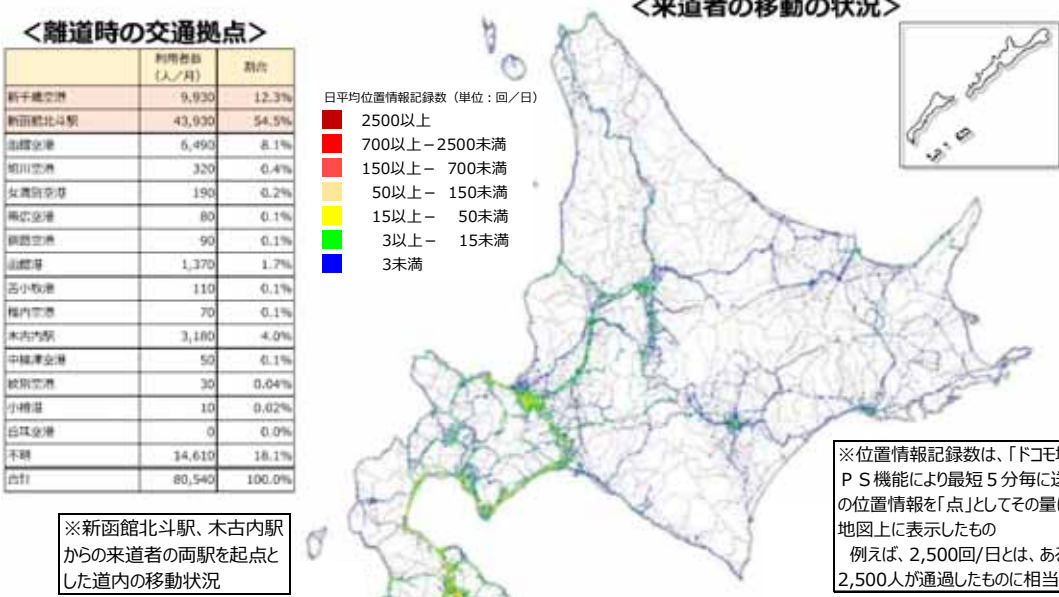


(図表2-8) 主な道南地域ホテル開業実績・計画

区分	ホテル名	開業時期 (予定)	部屋数
新設	函館パークホテル新館	2016/4/25	30
	クレドホテル函館	2017/11/1	42
	ホテル・ラ・ジェントプラザ函館北斗	2017/3/17	107
	未定 (事業主体: 川翔プログレス)	2018/秋	247
	(仮称) 函館センチュリーマリーナホテル	2019/春	286
	(仮称) ユニゾンエクスプレス函館	2019/夏	280
	J R イン	2019/秋	210
改装	(仮称) 函館駅前 WBF HOTEL	2019/下期	320
	ホテルテトラ函館駅前	2014/12/8	96
	函館グランドホテル別館 ラ・ジョリー元町	2015/7/7	29
	大沼鶴雅オーベルジュエイ	2016/8/10	30
	函館湯の川温泉 ホテル万惣 雅館	2016/9/15	86
	ホテルパコ函館別荘	2017/4/27	185
	フォーポイントバイシェラトン函館	2017/5/1	199
	HakoBA 函館 -THE SHARE HOTELS	2017/5/26	65
	カプセルホテル函館	2017/8	104
	湯の川プリンスホテル渚亭 中央館	2018/夏	186
増築	湯の川観光ホテル祥苑	2016/4/26	221
	函館国際ホテル	2018/11	170
再開	ホテル函館山	2016/4/26再開	39

出所: 新聞報道、各施設HPより当行作成

(図表2-9)



※新函館北斗駅、木古内駅からの来道者の両駅を起点とした道内の移動状況

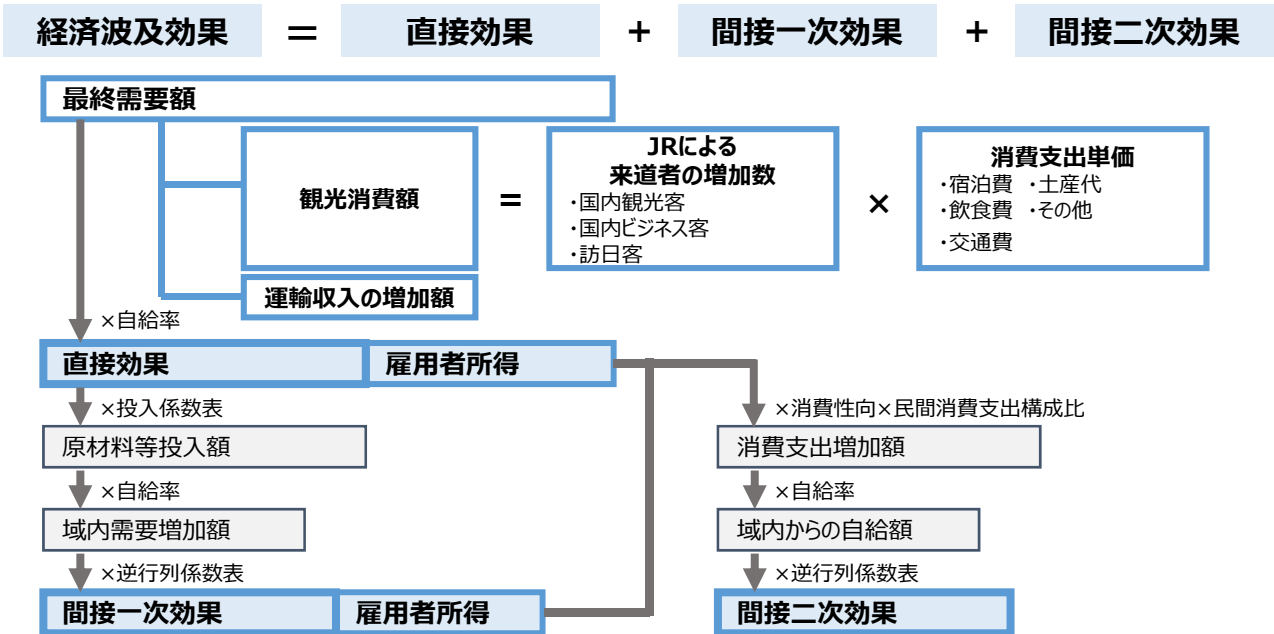
※位置情報記録数は、「ドコモ地図ナビ」のオートGPS機能により最短5分毎に送信される携帯電話の位置情報を「点」としてその量に応じて色分けし、地図上に表示したもの  
例えば、2,500回/日とは、ある地点を1日当たり2,500人が通過したものに相当

出所: 北海道総合政策部交通政策局交通企画課「北海道新幹線開業後における道内旅客流動調査結果」

### 3. 北海道新幹線の経済波及効果の推計

- 当行では、開業前の平成26年10月に「北海道新幹線開業による北海道内への経済波及効果」を発表し、開業による1都3県及び宮城県からの入込客増加数を1都3県7.2万人、宮城県5.8万人の計13万人と試算し、道内への経済波及効果を136億円（うち直接効果73億円）と推計した。
  - しかし、実際には北海道新幹線を利用した平成28年度の来道者数は前年度比で約44万人増加しており、実際の経済波及効果は、当行予想の136億円を大きく上回っていると考えられる。
  - そこで、以下のステップにより、新幹線開業初年度の経済波及効果の推計を試みた（図表3-1、図表3-2）。
- ① 入込客増加数：北海道新幹線（下り）利用来道者数と在来線時代（下り）鉄道利用来道者数の差分（約44万人）を新幹線利用来道者の増加人数として、北海道新幹線新函館開業対策推進機構の調査や函館市の「平成28年度函館市観光動向調査」等から、観光目的（国内）、ビジネス目的（国内）、訪日客の3つの属性毎の増加入込客数を推計。
  - ② 消費単価：北海道経済部「第6回北海道観光産業経済効果調査」や国土交通省「平成27年全国観光入込客統計」を用いて、属性毎に観光消費単価を算出。
  - ③ 在来線から北海道新幹線に切り替わったことによる運輸収入の増分を算出。
  - ④ ①及び②により算出された観光消費額と③の運輸収入の増分を最終需要額として、平成23年北海道産業連関表による経済波及効果（直接効果、間接効果）を分析。
  - ⑤ 間接効果は、直接効果に伴う原材料等の購入によって誘発される財・サービスの生産額である「間接一次効果」と、直接効果や間接一次効果による雇用者所得増加により消費支出が増加することで新たに誘発される財・サービスの生産額である「間接二次効果」の合計として算出。

（図表3-1）経済波及効果算定プロセス



（図表3-2）前回の経済波及効果算出前提と今回の経済波及効果算出前提

		属性	増加入込数 (人)	消費単価 (円/人)
前回条件	1都3県	観光	56,366	69,670
		ビジネス	15,789	14,622
	宮城県	観光	41,132	69,670
		ビジネス	16,417	14,622
			合計	129,704
今回条件	国内観光客		289,030	76,521
	国内ビジネス客		139,622	24,468
	訪日客		12,649	150,780
			合計	441,300

- 前項のプロセスに基づき、北海道新幹線開業後の観光需要拡大による北海道内への経済波及効果を推計したところ、直接効果が204億円、間接一次効果が90億円、間接二次効果が56億円、計350億円の効果となった。（図表3-3）。これは、道内総生産額を196億円押し上げ、2,966人の新規就業を誘発しており、開業前に当行が試算した経済波及効果136億円の2倍以上の効果となった。
- なお、北海道新幹線は開業2年目の利用者数が前年度比約20%減の水準で推移している。このため、新幹線利用による来道者数が開業1年目から20%減少すると仮定し、その他の前提条件を開業初年度と同様に、開業2年目の経済波及効果を試算したところ、181億円となったが、依然として当初の試算を上回る効果を発揮している（図表3-4）。
- 次に、経済波及効果を維持・拡大するための戦略を検討すべく、新幹線の利用者数と観光客の消費単価が経済波及効果に与える影響について感応度分析を行う。
- 試算では、新幹線利用者を「国内観光客」、「国内ビジネス客」、「訪日客」の3つの属性に分けて経済波及効果を推計しているが、各属性の利用者が年間1,000人増加した場合の感応度をみると、消費単価の高い「訪日客」の増加が最も経済波及効果を押し上げるとの結果を得た（図表3-5）。
- さらに、観光（国内）と訪日客の1人あたりの各消費項目が1,000円増加した場合の感応度をみると、観光（国内）の「飲食費」が最も経済波及効果を押し上げる結果となった（図表3-6）。なお、「飲食費」の消費単価1,000円増加による経済波及効果（497百万円）は、国内観光客が約5,120人増加した場合と同等の効果をもたらす。

（図表3-3）北海道新幹線開業初年度の経済波及効果

	直接効果	間接一次効果	間接二次効果	合計	前回当行試算	差額
経済波及効果	<b>204億円</b>	<b>90億円</b>	<b>56億円</b>	<b>350億円</b>	136億円	+214億円
粗付加価値額 誘発額	113億円	48億円	35億円	196億円		
雇用者 誘発人数	2,034人	551人	381人	2,966人		

（図表3-4）開業2年目の経済波及効果（新幹線利用者数が開業初年度比20%減で推移すると仮定）

	直接効果	間接一次効果	間接二次効果	合計	前回当行試算	差額
経済波及効果	106億円	46億円	29億円	181億円	136億円	+45億円
粗付加価値額 誘発額	60億円	24億円	18億円	102億円		
雇用者 誘発人数	1,037人	280人	198人	1,515人		

（図表3-5）【感応度分析】各属性の利用者が千人増えた場合の経済波及効果の増加分

	直接効果	間接一次効果	間接二次効果	合計
観光（国内）	55百万円	25百万円	17百万円	97百万円
ビジネス（国内）	16百万円	8百万円	6百万円	30百万円
訪日客	99百万円	38百万円	30百万円	167百万円

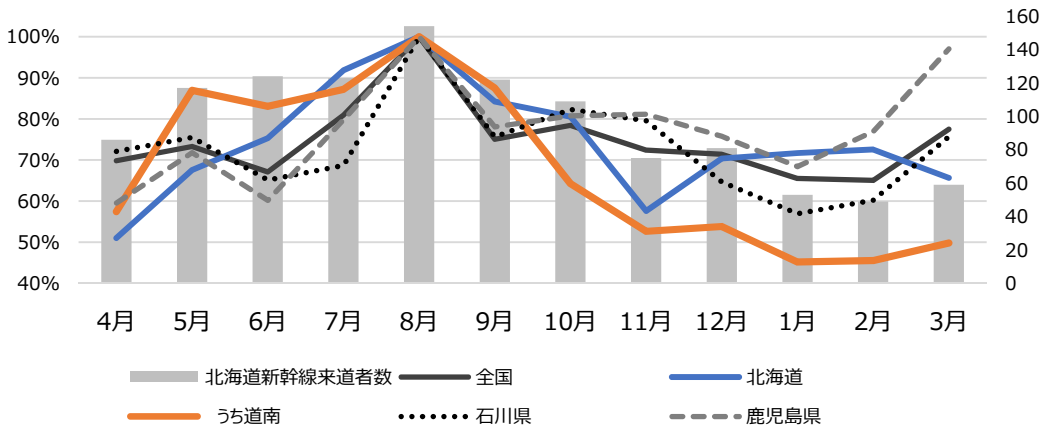
（図表3-6）【感応度分析】消費項目が千円増えた場合の経済波及効果の増加分

		直接効果	間接一次効果	間接二次効果	合計
観光 （国内）	宿泊費	193百万円	105百万円	55百万円	353百万円
	土産品代	161百万円	69百万円	48百万円	278百万円
	交通費	224百万円	68百万円	65百万円	357百万円
	飲食費	268百万円	150百万円	79百万円	497百万円
	その他	237百万円	82百万円	54百万円	373百万円
訪日客	宿泊費	8百万円	4百万円	4百万円	16百万円
	土産品代	6百万円	3百万円	3百万円	12百万円
	交通費	9百万円	5百万円	4百万円	18百万円
	飲食費	12百万円	6百万円	4百万円	22百万円
	その他	10百万円	5百万円	4百万円	19百万円

#### 4. 北海道新幹線の特徴と課題

- 北海道新幹線による経済波及効果の維持・拡大を検討するにあたって、前項まででみた北海道新幹線の特徴及び課題について整理したい。
- 北海道新幹線は、便数が少ないこと、最需要地である東京からの所要時間が長いこと、所要時間に対する時間短縮効果が小さいこと、沿線人口密度が低いことから、ビジネス利用や地域密着利用（帰省、通勤・通学）が少なく、観光利用が中心である。このため、利用者数は季節繁閑の激しい道南圏の観光客数の動向に比例して利用客数が増減するという特徴がある（図表4-1、図表4-2）。
- 新幹線は乗り換えの少なさや移動中も仕事が可能である等ビジネス利用における優位性を有するものの、道南圏の経済規模や人口集積を勘案するに、北海道新幹線でビジネス利用が直ちに拡大することは期待しがたい。このため、当面のメインターゲットとしては観光客の利用拡大を図る必要がある。
- また、北海道新幹線は東京－大宮間が恒常的に過密状況にあるため、東京－大宮間から新函館北斗まで直通の輸送余力が残されていないという事業構造上の制約が存在する可能性がある（図表4-3）。
- なお、北海道新幹線は貨物列車とすれ違う特殊な新幹線であり、開業区間149kmのうち、青函トンネル区間（54km）を含む82kmが新幹線と貨物列車がすれ違う共用走行区間となっている。現在、共用走行区間における最高速度が140km/hに制限されており（通常は260km/h）、かかる運行制約が長い所要時間に影響している。今後、共用走行区間における高速走行が可能となれば、利用者拡大も期待される。

(図表4-1) 平成28年度延宿泊者数の季節繁閑（8月＝100%）と新幹線来道者数（右軸：千人）



(図表4-2) 平成28年度延べ宿泊者数 (単位：千人)

	繁忙月		閑散月		倍率
	延べ数	該当月	延べ数	該当月	
全国	55,134	8月	35,848	2月	1.5
北海道	3,834	8月	1,955	4月	2.0
道南	611	8月	276	1月	2.2

倍率：繁忙月の延べ数÷閑散月の延べ数

出所（図表4-1、図表4-2）：  
北海道観光振興機構「来道者数（輸送機関別）」、  
北海道経済部観光局「平成28年度北海道観光入込客数調査報告書」、  
観光庁「宿泊旅行統計調査」より当行作成

(図表4-3) 平均乗車率の当行推計

区間		平均通過人員 (人/日)	提供座席数 (席/日)	平均 乗車率
東京	大宮	175,155	165,000	106%
大宮	宇都宮	117,380	165,000	71%
盛岡	八戸	17,573	28,000	63%
八戸	新青森	12,300	28,000	44%

出所：東日本旅客鉄道(株)公表情報より当行推計

※平均通過人員は、東日本旅客鉄道(株)「路線別ご利用状況」参照。

※提供座席数は、東京-大宮間、大宮-宇都宮間については、区間が異なるが、便宜上、東日本旅客鉄道(株)「会社要覧2017-2018」記載の上野-大宮間の提供座席数を参照、盛岡-八戸間、八戸-新青森間については、1日19往復として当行推計。

※なお、提供座席数の推計にあたっては、臨時便による提供座席数の増加を考慮していない。



5. 経済波及効果の維持・拡大に向けて

- 経済波及効果試算の結果、利用客の属性別にみた場合は消費単価の高い訪日客を中心に誘客すること、また消費項目別にみた場合は1人あたりの飲食費を増やすことが最も効果的に経済波及効果を増大させることがわかった。
- また、北海道新幹線特有の課題として、①利用者の大宗は観光客であり、冬季利用者数の落ち込みが大きいこと、②東京-大宮間の過密という事業構造上の制約を受けている可能性があることがあげられる。
- この結果を踏まえて、経済波及効果の維持・拡大のための施策について、訪日客を中心に新幹線利用の来道者数を増加させる施策、飲食費を中心に消費単価を向上させる施策に分けて検討していきたい。

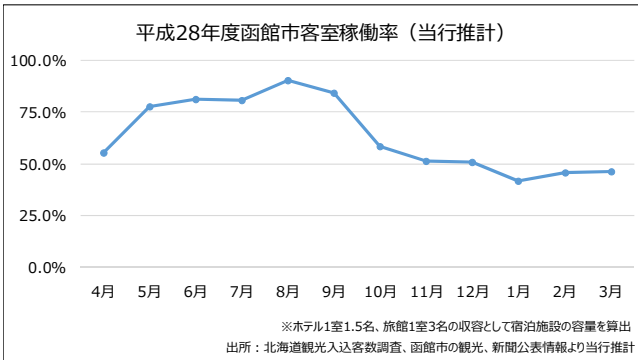
(1)新幹線利用による来道者誘客

- 来道者数の増加策という観点から見ると、前項まででみたとおり、東京圏からの輸送能力が限定的であることや、観光繁忙期（夏）における宿泊施設のキャパシティ不足（図表5-1）や人手不足があること等の制約を考慮する必要があり、まずは①冬季の利用者拡大に注力すること、②乗車率が低くなる仙台以北の利用者の誘客が効果的と思われる。

<訪日客の誘致>

- 来道訪日客の大宗を占めるアジア圏からの観光客は北海道観光に対して「雪景色観賞」への期待が高く、道南域に来訪する訪日客も観光閑散期に増加する傾向がある（図表5-2、図表5-3）。アジア圏の訪日客は観光閑散期の誘客ターゲットとして有望と思われる。
- 東北圏内の国際線は発着便が少ないため（図表5-5）、東京発着便の訪日客を新幹線利用で北海道へ誘致するような取り組みが求められる。JR東日本の販売するJapan Rail Passの取扱い枚数が増加していること（図表5-6）や公的交通機関を利用する訪日経験者のうち、周遊パス利用者が7割を超えていること（図表5-4）をみると、周遊パスを活用する誘客が有効と思われる。なお、北海道新幹線を利用できる周遊パスは、Japan Rail Passの他に、平成28年度からJR East-South Hokkaido Rail Pass、平成30年1月からJR Tohoku-South Hokkaido Rail Passが発売されており、今後の訪日客の誘客強化が期待される。

(図表5-1)



(図表5-3) 北海道観光への期待（複数回答） アジア全体

	回答割合
自然や風景の見物	66%
雪景色観賞	65%
伝統的の日本料理をたべる	58%
温泉への入浴	53%
現地の人が普段利用している安価な食事	50%

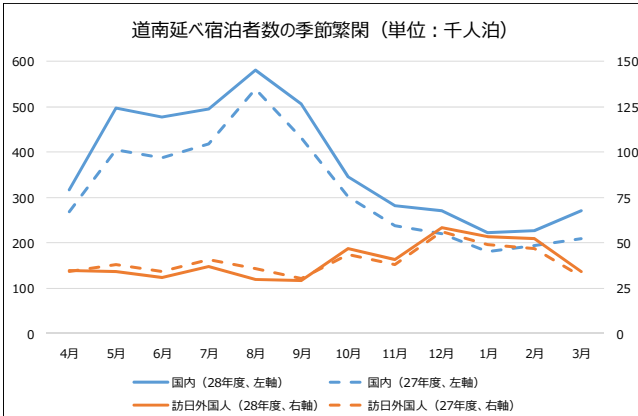
出所（図表5-3、5-4）：当行「DBJ・JTBF アジア・欧米豪 北海道観光に関する訪日外国人旅行者の意向調査（平成29年版）」

(図表5-4) 鉄道、新幹線、乗合バス利用者の周遊パスの利用状況

	全体	アジア	欧米豪
利用した	75%	75%	74%

※周遊パスは、一定の範囲内で鉄道やバスなどの公共交通機関を自由に利用できる乗車券のこと

(図表5-2)



(図表5-5) 東北圏内空港国際線路線（平成29年12月時点）

発	着	便数	運航日	航空会社
青森	ソウル	往復1便	火・水・金・土・日	大韓航空
青森	天津	往復1便	水・日	奥凱航空
仙台	ソウル	往復1便	土曜日以外	全日本空輸
仙台	ソウル	往復1便	毎日	アジアナ航空
仙台	北京/上海経由	往復1便	水・日	中国国際航空※
仙台	台北	往復1便	水・木・土・日	エバー航空※
仙台	台北	往復1便	月・火・木・土	Peach Aviation
仙台	台北	往復1便	火・水・金・土	タイガーエア

※全日本空輸コードシェア便  
出所：各空港公表情報より当行作成

(図表5-6) Japan Rail Pass取扱実績（東日本旅客鉄道）

年度	平成25	平成26	平成27	平成28
取扱い枚数	283,532	345,348	594,145	724,865

出所：東日本旅客鉄道(株)公表情報

＜沿線地域外の東北圏からの誘客＞

- 開業後の利用客居住地をみるに、山形県など北海道新幹線沿線外からの利用者も多いことが分かった。他の新幹線においても、新幹線沿線のみならず、新幹線駅と鉄道・自動車とで接続する周辺地域から広く利用者を集客することが確認されている。また、東北6県の各空港には函館空港直行便がなく、移動の所要時間では航空機よりも新幹線の方が優位性がある（図表5-7）と考えられるため、北海道新幹線沿線地域外の東北圏において誘客を強化することが効果的と考えられる。また、東北圏外では、新幹線の乗り換えが必要となるものの、一定の人口集積がある宇都宮圏なども、航空機よりも新幹線の方が所要時間が短いため、有望なターゲットエリアになりえると思われる（図表5-8）。

＜冬季の観光資源・コンテンツの強化＞

- 冬季の利用者数を増加させるには、道南圏における冬季の観光資源・コンテンツを増やす必要がある。函館市内の主な冬季イベントは、イルミネーションなど夜の景観イベントが中心となっているため、景観以外の観光資源・コンテンツを多様化することも考えられる（図表5-9）。また、新たに観光資源・コンテンツを創るのではなく、既存の観光資源・コンテンツを深掘りする、磨き上げるという観点も重要である。周辺町村では特徴ある地元食材のイベントが多数開催されており、これらの地元住民向けのイベントを観光客向けに体制整備し、連携してPRすることで、訴求力ある冬季の観光資源となる可能性もある。また、新幹線からの二次交通を整備し、道南圏のスキー場、大沼のワカサギ釣り、スノーモービル体験など既存のアクティビティを訪日客向けのコンテンツとして活用することも有効であろう。

＜その他の来道者数増加に向けた施策＞

- JR北海道がインターネット上での指定券予約サービスにおいて既に一部実施しているが、イールドマネジメントによる柔軟な料金設定（季節繁閑や時間帯にあわせた料金設定）を強化することにより、通常料金であれば新幹線を利用しない客層を取り込んだり、乗車時間帯を分散したりすることも来道者数の底上げにつながると考えられる。また、新幹線の車内サービスという点では、既に航空機や津軽海峡フェリーでWi-Fiサービスが提供されていることを考えれば、新幹線車内におけるWi-Fi整備などのサービス向上も求められる。

（図表5-7）各駅からの所用最短時間

	所要最短時間	ルート
青森	1時間1分 新青森駅-新函館北斗駅	新青森駅（はやぶさ）→新函館北斗駅
岩手	1時間50分 盛岡駅-新函館北斗駅	盛岡駅（はやぶさ）→新函館北斗駅
宮城	2時間30分 仙台駅-新函館北斗駅	仙台駅（はやぶさ）→新函館北斗駅
秋田	3時間45分 秋田駅-新函館北斗駅	秋田駅（つがる1号）→新青森駅（はやぶさ） →新函館北斗駅
山形	3時間47分 山形駅-新函館北斗駅	山形駅前（山交バス）→仙台駅西口（徒歩） →仙台駅（はやぶさ）→新函館北斗駅
福島	3時間4分 福島駅-新函館北斗駅	福島駅（やまびこ）→仙台駅（はやぶさ） →新函館北斗駅
栃木	3時間52分 宇都宮駅-新函館北斗駅	宇都宮駅（やまびこ）→仙台駅（はやぶさ） →新函館北斗駅

※所用最短時間は平成29年12月時点のもの  
出所：JR時刻表等より当行作成

（図表5-8）地域別五稜郭タワー利用客数（単位：人）

	平成28年度		平成27年度
	対前年度 増減率		
青森	40,536	+20%	33,874
岩手	22,349	+115%	10,399
宮城	47,293	+242%	13,836
秋田	13,166	+35%	9,744
山形	10,091	+195%	3,416
福島	15,687	+186%	5,494
茨城	10,103	+66%	6,075
栃木	11,764	+118%	5,389
群馬	9,087	+68%	5,411
埼玉	47,813	+88%	25,416
千葉	32,799	+58%	20,701
東京	197,421	+49%	132,790
神奈川	52,654	+48%	35,508
山梨	3,598	+85%	1,943

出所：五稜郭タワー(株)

（図表5-9）平成29年度道南地域の主な冬季イベント

祭り・イベント名	開催期間	来場者数
はこだてクリスマスファンタジー	12/1～12/25	-
はこだてイルミネーション	12/1～2/28	-
五稜星の夢（ほしのゆめ）	12/1～2/28	-
函館駅前広場イルミネーション	12/1～2/28	-
寒中みそぎ祭り&寒中みそぎフェスティバル	1/13～1/15	6,800人
江差「美味百彩」なべまつり	2/3～2/4	4,200人
大沼函館雪と氷の祭典	2/3～2/4	-
函館海上冬花火	2/9～2/11	-
恵山ごっこまつり	2/11	1,600人
しりうち味な合戦冬の陣 カキVSニラまつり	2/18	9,800人
鹿部たらこ祭り	2/18	2,300人
はこだてフードフェスタ	2/24～2/25	-

※来場者数は平成28年度開催時のもの。

出所：北海道新聞記事、江差観光コンベンション協会公表情報、北海道渡島総合振興局地域創生部地域政策課公表情報より当行作成

(2)消費単価を向上する施策

- 道南圏において、飲食費を中心とする観光消費単価を向上させる施策について検討したい。

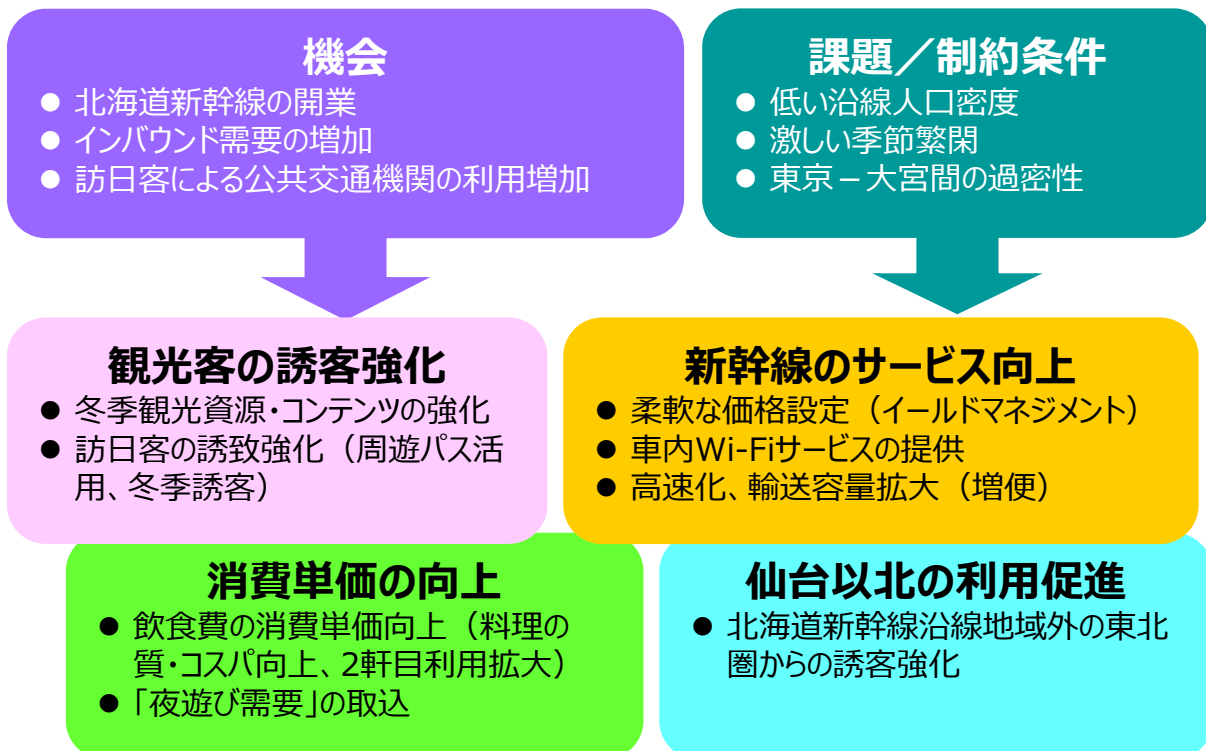
<飲食費の消費単価向上>

- 函館市の「平成28年度函館市観光動向調査」によれば、海産物等グルメを楽しむことを目的に函館を来訪する観光客が多いが、料理の質に満足する観光客が多い一方、価格に対する不満も散見される。観光客の飲食消費単価を引き上げるには、まずは料理の質やコストパフォーマンスの向上が必要と思われる。
- また、夕食をとった後、コンビニで酒類を購入してホテルに帰る観光客も多いと聞くことから、夜の2軒目需要を取り込めていない可能性がある。1軒目の飲食店内において消費単価を引き上げるより、2軒目への誘導により総合的な消費単価を引き上げる方が容易な場合もある。飲食店の業態多様化、営業時間の対応、情報発信、訪日客向け言語対応により、観光客の2軒目利用を拡大する施策が求められる。

<「夜遊び需要」の取り込み>

- 函館の主要な観光資源である函館山からの夜景は観光客の「夜の回遊性」を高める効果も有するが、函館市内の商業施設・飲食店等の営業時間は短く、訪日客を中心に「夜遊び需要」のある観光客の受け皿が少ないように思われる。ナイトマーケットなど夜遊び拠点の整備やショーなどのエンターテインメントの充実により、「夜遊び需要」を取り込むことが消費単価の引き上げにつながると考えられる。
- 以上のような道南圏観光や北海道新幹線の特徴・制約を前提とした戦略的な取り組みを行うことにより、今後、北海道新幹線開業による経済波及効果が維持・拡大されることを期待したい。

(図表5-10) 新幹線開業効果維持・拡大のための施策（当行作成）



レポートの執筆にあたってご協力いただいた皆様（順不同・敬称略）

北海道総合政策部交通政策局  
北海道旅客鉄道株式会社  
日本銀行函館支店  
函館市企画部・観光部  
函館商工会議所  
一般財団法人青森地域社会研究所  
株式会社九州経済研究所

本稿の作成にあたり、多くの団体・事業者様にご協力を頂きました。ここに御礼申し上げます。



©Development Bank of Japan Inc.2018

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引等を勧誘するものではありません。本資料は当行が信頼に足ると判断した情報に基づいて作成されていますが、当行はその正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しましては、ご自身のご判断でなされますようお願い致します。本資料は著作物であり、著作権法に基づき保護されています。本資料の全文または一部を転載・複製する際は、著作権者の許諾が必要ですので、当行までご連絡下さい。著作権法の定めに従い引用・転載・複製する際には、必ず、『出所：日本政策投資銀行』と明記して下さい。

（お問い合わせ先）

株式会社日本政策投資銀行 北海道支店  
〒060-0003  
札幌市中央区北3条西4丁目1 日本生命札幌ビル  
Tel：011-241-4117  
E-mail：hkinfo@dbj.jp