

北海道新幹線開業 1 周年が過ぎて

岸 邦宏 北海道大学大学院工学研究院

1. はじめに

2016年3月26日に北海道新幹線新函館北斗～新青森間が開業し、もうすぐ1年半を迎える。JR北海道は2017年3月に、開業から2017年3月26日までの1年間で、約229万人が乗車、1日平均では前年比1.64倍の約6,300人が利用し、想定の日平均5,000人を上回ったと発表した。函館を中心とする道南地域でも、観光客を中心に多くの人々が訪れて、開業効果を実感することとなった。函館山ロープウェイや五稜郭タワーなどの観光地においても前年を上回る来場者を記録しており、函館市内の宿泊施設では、予約の取りにくい状況が続き、また人手不足によって部屋はあるが宿泊を断るといった状況も生まれたとのことである。周辺においても、たとえば木古内駅前の道の駅が好評を博し、多くの観光客が訪れているという。

一方で、北海道新幹線においても、仙台～東京間の利用者が多いことから、新函館北斗～東京間の新幹線のチケットが取りにくい、それは仙台～東京間の利用者にとってもチケットも取りにくい状況が、時間帯によっては起きている。また、新函館北斗駅での在来線との乗り継ぎは、ホームの移動の利便性の向上や、列車の接続時間の短縮など、利用者や地元経済界からJR北海道に対する要望も出ている。そして、函館駅～青森駅間は、新幹線駅からのアクセスが必要となり、所要時間がほとんど変わらないのに、運賃が高くなったことが影響したのか、フェリー航路の利用者も増えている。



写真新函館北斗発開業一番列車(2016年3月26日筆者撮影)

2. 開業後の移動状況

北海道庁は、ビッグデータ等を活用し、北海道新幹線開業後における来道者及び道民の移動状況を調査している。この結果によると、本州から北海道にきた人の分析では、東北の居住者は新幹線を利用する割合が高い。来道時の新幹線利用者が離道時に利用する交通拠点は、新函館北斗駅が5割以上になるが、道内各地を周遊し新千歳空港からの離道者も1割以上いることがわかっている。道内での移動状況については、函館市周辺での移動が多い。また、函館市から札幌市までの移動も多く、さらに小樽市、旭川市、富良野市のほか、数は少なくなるが、道北(稚内市)、道東(網走市、帯広市、釧路市)などへの移動も見られている。

3. 今後の課題

開業から1年が過ぎ、2030年度には北海道新幹線の札幌開業が予定されている中、北海道新幹線を中心とした北海道全体の交通ネットワークの課題も明らかになっている。今後は北海道全体に新幹線の開業効果が波及するように、各交通手段が競合だけではなく、連携が求められている。

一方、函館を中心とする道南地域では、北海道新幹線開業効果をいかにして持続させるかが課題となる。筆者が昨年9月に函館を訪れた観光客を対象に意識調査を行ったところ、多くの観光客がまた函館を訪れたいと答えた。また、観光や交通に関する満足度を分析し、再訪意識との関連を調べたところ、函館へのリピーターとなりうる観光客は、新幹線のサービスレベルよりも、函館観光における宿泊や食事、おもてなしといった要因が再訪意識に影響を与えることがわかった。

つまり、新幹線はあくまでも交通手段のツールであり、最も重要なのは函館を訪れる人々が観光そのもので満足することを継続させることが、開業効果において重要であるということを示唆している。