



新幹線キタ————(°▽°)————!!!!

開業効果を持続するために

大久保 市郎

1. 2 度の開業

“Welcome Back To My Hometown”、平成 28 年の年が明けると、函館の街、そして道南、さらには北海道全体で、テレビ・ラジオの CM、スーパーの売場、そして繁華街のカラオケの歌声まで、函館出身の人気ロックバンド「GLAY」が歌う、「Supernova Express 2016」の曲であふれていた。とにかく、北海道中が、悲願である北海道新幹線の開業を心待ちにして、盛り上がっていた。

そして、平成 28 年 3 月 26 日、青森・函館間は 2 度目の開業を迎えた。

1 度目の開業は、昭和 63 年 3 月 13 日、在来線の開業日である。この頃、青春まっただ中の高校 3 年生だった私は、ネーミングにぴったりの「青春 18 きっぷ」を握りしめ、開業日の一番列車に乗るため函館駅のホームにいた。

しかし、青函トンネルの一番列車は、「はつかり 10 号」特急列車である。鉄道に詳しい方は、すぐ気づかれると思うが、青春 18 きっぷは、普通列車と快速列車にしか乗車できないのである。資金に乏しい学生には、厳しい現実ではあるが、自分なりに 2 番列車となる「海峡 2 号」を「快速の 1 番列車」と位置づけ、気持ちだけは一番列車に乗車したと整理して青森へ向かった。楽しみにしていた青函トンネルは、手前に、たくさんのトンネルが連なっており、「入った!」と思うとすぐに明るくなり、また、「入った!」と思うと明るくなりを繰り返し、オオカミ少年ではないが、新たなトンネルに入っても、わくわくしなくなっていた。そして、何個目かに入ったトンネルは、なかなか明るくならず、もしかして、これが本物の青函トンネルなのかなと、微妙に感動したものであった。

トンネル内に入ると、温度変化が少ないため、継ぎ目のないスーパーロングレールが採用されており、一般的な線路の「カタンカタン」という継ぎ目の音もなく、「ゴー」というモーター音と、揺れの少ない快適な乗り心地が印象的であった。

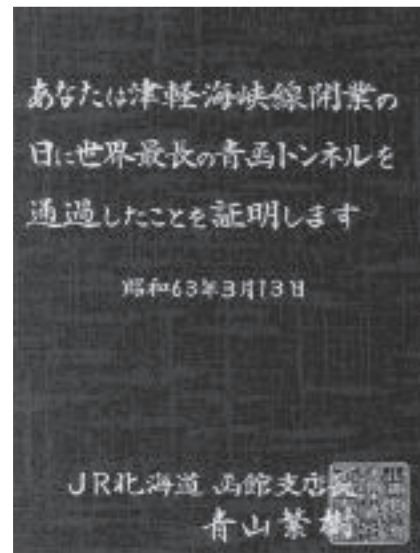


図-1 津軽海峡線の通過証明

そして、今回、2 度目の開業である。この日は、一番列車に並ぶこともなく、北海道新幹線を利用して函館を訪れた観光客の皆さんを歓迎するため、函館駅前でワックスキャンドル点灯の手伝いをしていた。結局、自分の目で、本物の常盤グリーン的車体を見るまでに、4ヶ月以上かかった。

ここで、所要時間の整理をすると、函館から青森まで青函連絡船では 3 時間 50 分、快速海峡で連絡船を 1 時間短縮し 2 時間 50 分、特急スーパー白鳥で 2 時間である。そして現在は、函館駅から新函館北斗駅まで、函館ライナーで 20 分、新函館北斗駅で新幹線に乗り換え、新青森経由の青森駅で 1 時間



写真-1 函館駅前のワックスキャンドル



写真-3 H6 系北海道新幹線

30 分かかる、乗り継ぎを含めると、約 2 時間である。青森・函館間のみで考えると、新幹線が開業して、交通の便が飛躍的に良くなったとは、言い難いところである。

しかし、函館から東京までの総所要時間を考えると、北海道新幹線開業前の約 5 時間半と比べ、1 時間短縮されており、最短で 4 時間半、青函連絡船の時代に青森に行くような時間感覚で、東京に到着できるのだから、早くなったものである。

さらに現在、新青森・新函館北斗駅間約 150km のうち、貨物列車との共用区間約 82km は、特急スーパー白鳥時代と同じ、時速 140km で走行している。今後、共用区間での、共存方法や、スピードアップ技術を開発することにより、走行速度を向上させ、所要時間がさらに短縮されることを望むところである。ただ、今更ではあるが、函館市民としては、函館駅に直接新幹線が入線してこないことは、非常に残念に感じるところである。



写真-2 開業日の函館駅前構内

2. 開業と技術士への一歩

もう一つ、開業つながりで書かせていただくと、平成 22 年 12 月 4 日は、一つ手前の開業区間である、東北新幹線「新青森駅」の開業日。そして、私の技術士口頭試験の受験日も、ちょうどその日であった。東京への出張があっても、新幹線を利用することは、まったくないので、口頭試験にあわせて会場の東京まで、開業当日の一番列車で乗り込もうかと悩んだが、開業初日ということもあり、何かトラブルがあり、遅刻しては大変だと思い、飛行機で前日入りすることにした。実際、開業当日の東北新幹線は、強風のため一時運休となった。ここは、開業直後の新幹線と、雪に弱い飛行機どちらを選ぶかを、修習技術者ではあったが、リスクの分析・評価の結果として、安全な交通手段を選ぶことができたということである。この結果、無事に会場に着いて、口頭試験を受験でき、合格できたことで、この原稿を書かせていただいている。

さて、今まで書いてきた内容で、私の大体の年齢と、技術士としての経歴は推測いただけると思う。今まで特集を書いてきた方々と比べて、年齢・肩書き・技術的にも劣ると十分自覚しているのだが、地元の住民の思いと言うことで、ご容赦願いたい。ということで、私と新幹線との関わりはこれぐらいにして、この原稿を書いているタイミングで、函館市の観光客入込み状況の上期版など、様々な統計資料が公表されたので、その内容と絡めつつ北海道新幹線と観光の関わりについて書いていきたいと思う。

3. 入れ込み客の推移

今回、函館市から公表された「平成 28 年度上期来函観光入込客数推計(4 月～9 月)」¹⁾によると、観光入れ込み客数は、366.5 万人(前年同期比 14.1%増)となった。観光客が上期で、これだけの人数が訪れたとすると、下期において、例年並みの観光客が訪れると、過去のピークである 531 万人越えも見えてくる感じとなっている。

このような中で、一度目の開業時のデータ²⁾を見ると、青函連絡船が終航となる昭和 62 年度は 87.7 万人が利用しており、トンネルが開業した昭和 63 年度には、津軽海峡線利用者は 115.8 万人(前年比 32.0%増)となっている。その後も函館を訪れる観光客は、右肩上がりに増加しているにもかかわらず、開業から 10 年後の平成 9 年度³⁾を見ると、津軽海峡線の利用者は、青函連絡船廃止フィーバー前とほぼ同数の 67.2 万人と、元の旅客数に戻っている。

また、開業時の津軽海峡線利用者へのアンケート⁴⁾で、旅行客の利用目的を調査したものでは、56%が観光レジャー利用で、業務利用は 25%に過ぎないという結果が出ている。さらに、今回の新幹線も、利用者の年齢層を見ると、50 代以上の利用客が多く、ビジネス利用と言うよりは、ゆったりと観光を楽しみたいという客層が多いようである。これらの傾向を考えると、青森・函館間の鉄路は、観光・レジャー路線としての性格が強いということが見えてくる。

4. 北海道新幹線の札幌延伸

北海道新幹線の札幌延伸は、現在のところ平成 42 年度末が予定されており、札幌まで延伸すると、現在の函館・札幌間は片道約 4 時間かかっているところが、約 1 時間での移動が可能になる。

現在、札幌への出張は、日帰りだと往復 8 時間、ほぼ通常の勤務時間を列車の中で過ごすことになる。今まで、行きは、前日までバタバタやっている、出張の資料作りの疲れを癒やしつつ休養し、帰りは出張の報告書を書きながらとなっていたが、片道 1 時間となると寝る暇も無い、特に、今まで終点になれていたが、中間駅となると、きっと落ち着いて寝るということも難しくなるのではないだろうか。今まで函館は、札幌方面から来ても、本州方面から来ても終着駅だったので、寝過ごしでも安心であったが、本州とつながると、気づいたら、東京ということも決して無いとは言い切れなくなる。

前半は、やや私ごとであるが、街全体として、札幌まで延伸した際に、どうなるか考えると、函館には、夜景という夜の観光と、朝市という朝の観光、この二つがあることが強みだと考える。両方を楽しもうとすると、必ず宿泊が必要となるが、道内の場合、市場は比較的どこの街にもあるので、世界三大夜景と呼ばれる函館山からの夜景のみに、重きを置くとすれば、極端なところ日没の早い秋であれば、午後 4～5 時頃に夜景を見て、6 時くらいの新幹線に乗れば、7 時にはススキノの居酒屋で一杯飲んでいるということも可能になる。そうすると函館は、宿泊地ではなく、立ち寄りポイントの一つになる可能性もある。市の観光推計資料によると、函館の宿

表-1 交通機関別観光客入れ込み数

(千人)

	昭和 61 年度	62 年度	63 年度	平成元年度	2 年度	9 年度
総数	2,990	3,423	3,962	4,287	4,645	5,302
青函連絡船	643	877				
列車(海峡線)			1,158	930	950	672
列車(函館本線)	612	598	668	646	699	682
フェリー	296	317	391	418	437	381
バス	856	973	1,049	1,466	1,525	1,907
航空機	213	233	248	349	542	841
自家用車	370	425	448	478	492	819

泊者と日帰り者の比率は、年度によって総人数の変動はあるが、ほぼ宿泊 6 割、日帰り 4 割という感じになっている。これは、夜景という観光目的があり、夜景を見たあとに函館に宿泊しているためと考える。

今後、新幹線が札幌まで延伸した際に、この宿泊客を減少させないためには、新たな観光を創出し、宿泊客はもちろんのこと、来訪者の確保を進めなければ、厳しい状況になると考える。

5. 函館観光の現状

開業後の新幹線利用者数は、在来線時代の約 8 割増となっており、その観光客の内訳⁵⁾は、新幹線沿線の東北や関東圏などから、多く訪れている状況である。

このような中、函館市では、開業に先駆け、市民体育館を改築し、大規模スポーツ・コンベンション施設となる「函館アリーナ」を建設し、全国規模のスポーツ大会や各種コンベンションの広域からの受け入れ環境を整えており、開設から GLAY によるこけら落としを始めとして、様々なアーティストによるライブや、全国中学校柔道大会、全国自治体病院学会、全日本パンフェスティバル in 函館など、全国規模の催しが開かれている。

また、市街中心部では、新幹線開業に伴う交流人口の増大に対応し、交通結節点を中心に土地の高度利用と都市機能の集積を進め、北海道の玄関口として、魅力ある都市空間を創出するための中心市街地活性化策や、函館観光の主力である歴史的な建造物や街並み等の様々な資源をさらに磨き上げ、新たな価値を付加し、魅力あるまち函館を作り上げるため、『ガーデンシティ函館』構想を策定し、「見て・歩いて・感じて・楽しい・美しいまちづくり」に取り組むこととしている。ガーデンシティ函館では、ウォーターフロントや、湯の川温泉街、NHK の“探検・散歩番組”である「ブラタモリ」で取り上げられ来訪者が増加している函館山などを重点エリアに取り込み魅力向上を進めることとしている。

しかし、函館の観光資源のみで、函館市が一人勝ちするだけでは、1 度目の開業と同様に、10 年後に

は観光客が戻すばみとなるのは明白であることから、それを防ぎ、これまで以上に、来訪者を増やしていくためには、宿泊施設が集中する函館市を拠点に、周辺の市町村を巡る周遊観光ルートを創出するなど、多様な観光メニューを創出し、函館に 2、3 泊としてもらうことが重要である。

6. 新たな観光の創出

函館市への観光客の増加は、前述のとおりであるが、市の推計と同時期に渡島・檜山の各振興局から公表された、道南地域の平成 28 年度上期の観光客入れ込み⁶⁾⁷⁾を見ると、北海道新幹線最初の停車駅となる木古内町では、前年比 9 倍の観光客が訪れ、その他の市町についても微増となっている。

表-2 渡島檜山管内観光客入れ込み (千人)

	上期入れ込み総数(千人)		前年比
	平成 27 年度	平成 28 年度	
函館市	3,210.6	3,664.7	114.1%
七飯町	1,084.5	1,125.5	103.8%
北斗市	766.6	919.3	119.9%
森町	547.8	515.5	94.1%
木古内町	46.8	423.6	905.1%
八雲町	407.2	418.4	102.8%
松前町	351.3	364.1	103.6%
鹿部町	144.5	346.5	239.8%
長万部町	311.0	314.8	101.2%
知内町	106.0	115.3	108.8%
福島町	52.9	57.0	107.8%
渡島管内	7,029.2	8,264.7	117.6%
江差町	312.9	326.4	104.3%
上ノ国町	81.9	82.2	100.4%
厚沢部町	101.4	107.2	105.7%
乙部町	68.9	79.9	116.0%
奥尻町	21.0	20.7	98.6%
今金町	24.7	26.9	108.9%
せたな町	171.9	172.9	100.6%
檜山管内	782.7	816.2	104.3%
道南地域	7,811.9	9,080.9	116.2%

これは、各市町において、新幹線開業に先駆け新たな観光地や、体験観光が創出された結果と考える。観光客が大幅に増加した木古内町では、開館から約 10 カ月で来館者数 50 万人を達成した、道の駅「みそぎの郷きこない」や、伝統行事である「寒中みそぎ祭り」の、みそぎをカップ着用で体験できるメニューを用意している。

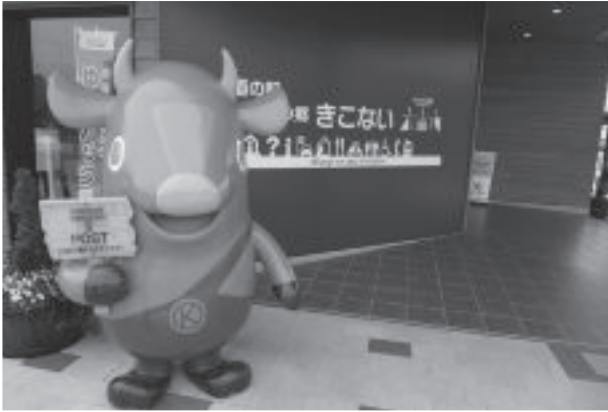


写真-4 道の駅「みそぎの郷きこない」

このほかにも、知内町では、秘境「青の洞窟」に入るクルーズ、鹿部町においても、道の駅「しかべ間歇泉公園」を開館している。さらには、浜焼きを提供する「かき小屋知内番屋」や、地元の貝を目の前で焼く「貝鮮焼 北斗フィッシャリー」など、地元食材を地産地消できる施設も新設されている。



写真-5 貝鮮焼 北斗フィッシャリー

また、地域に人を呼び込む工夫として、観光バス・路線バスが 3 日間乗り放題となる「千年北海道手形」を販売し、函館市から、松前町・江差町に向かう観光バスを主軸として利用し、到着地から各観光地へは路線バスを活用する、ハイブリッド観光を企画している。さらに、宿泊施設についても、函館の「湯の川温泉」はもとより、各市町にも歴史と魅力ある温泉地が多数点在している。

これら観光資源を地域の振興につなげるためには、インターネットを通じた公共からの観光情報の提供に加え、民間施設からの情報提供の充実や、地

元ならではの隠れた情報のほか、観光施設間のアクセス情報や、他地域の観光パンフを相互に配布するなど、相乗効果を生むよう進めることが重要である。また、これらの情報については、定期的に更新を行い、情報の鮮度を保つ工夫も必要である。



写真-6 道の駅での観光パンフレット配布状況

7. 観光を支えるインフラ

新幹線と観光地とを結ぶ交通手段は、新函館北斗駅と函館駅を結ぶ「函館ライナー」、木古内駅と函館駅を結ぶ「道南いさりび鉄道」の鉄道のほか、バス、タクシー、さらには近年増加している個人旅行者のレンタカーなどがあり、これら 2 次交通の観光地目前までの移動を支える道路網は、特に重要となっている。

道南地域には、長距離移動を支える広域ネットワークは、道南と道央圏を結ぶ「北海道縦貫自動車道」があり、それを補完して点在する観光地間の連携を強化する地区ネットワークとしては、函館市を起点に、木古内町を経由し江差町に至る、高規格幹線道路「函館江差自動車道」、さらに木古内町から分岐して松前に向かう、地域高規格道路「松前半島道路」がある。また、函館市内には、新函館北斗駅と函館空港を結ぶ地域高規格道路「函館新外環状道路」がある。

これらのうち、函館江差自動車道は、木古内町までの開通が平成 31 年度に、函館新外環状道路は、平成 32 年度の全線開通が予定されている。

新外環状道路については、全線開通により新函館北斗駅・函館空港間を 30 分以内で結ぶことができ、

函館空港のハブ空港化が図られ、新幹線の開業効果を、より効率的に道内各地へと波及させることが可能となる。



図-2 道南の幹線道路網

さらに、道路網の整備により、交通利便性を向上させることで、目的地への移動時間短縮や、短縮による滞在時間の延長など、今まで時間的に訪問が難しかった観光地の選択が可能となり、新たな観光の創出につながり、多様な目的や、幅広い年齢層の観光客の取り込みが進むこととなる。

また、交通の利便性を向上させることは、広域観光軸となる各鉄道網や高規格幹線道路網、さらには航空網を有機的に結節させ、道内外の観光地との連携を図っていくことも可能となり、交流人口の拡大がもたらす経済効果により、地域の発展にも寄与するものである。

8. おわりに

一般的に、人気の観光地となるための条件として、観光資源の質・宿泊施設・交通手段の3つがそろって成立すると言われている。この道南地域は、ほぼこの条件を満足しており、今後も、これらの要素を磨き続けることで、今回の北海道新幹線の開業効果を一過性のものとすることなく、持続的に発展させることが可能となると考える。

9. さいごに

書き出し部分を読むと私が、「鉄」のように思われ

るかもしれないが、決して「鉄」ではない。そのため、この文章執筆時点でも、北海道新幹線には、残念ながら乗車でできていない。

私が本州方面に向かう機会というと、青森に技術士取得を支援する組織である「あおもり技塾」があり、その講習会のお手伝いを何度かさせていただいている。あおもり技塾の技術士二次試験セミナー講習会が、例年4月に実施されているので、参加する機会があれば、北海道新幹線への初乗車となるのではないかと期待している。

そして、もう一つの乗車チャンスは、新たな科目で技術士2次試験に合格し、口頭試験会場へのお誘いのチケットをもらうことである。もし、もらうことができれば、北海道新幹線に乗って、フォーラム8に乗り入れたいと考えている。

参考文献

- 1) 函館市観光部：平成28年度上期来函観光入込客数推計、2016.12
- 2) 函館市総務部：函館市統計書 平成3年度版、1992.4
- 3) 函館市総務部：函館市統計書 平成12年度版、2000.4
- 4) 運輸省：運輸白書 昭和63年度、1989
- 5) 日本銀行函館支店：北海道新幹線の開業効果とその波及、2016.9
- 6) 渡島総合振興局 産業振興部：平成28年度上期渡島管内観光入込客数調査、2016.12
- 7) 檜山振興局 産業振興部：平成28年度上期 檜山管内観光入込客数の概要、2016.12

大久保 市郎(おおくぼ いちろう)

技術士(建設部門)

函館市土木部公園河川整備課

