



キャンパス・コンソーシアム函館

合同公開講座

函館学 2017

第5回講義

講義資料

## 新幹線時代の青函交流

～観光まちづくりに向けた取り組み～

奥平 理

函館工業高等専門学校 教授

日時：平成29年10月21日(土)

13:30～15:00

会場：函館工業高等専門学校

# 函館 大学

2017

キャンパス・コンソーシアム函館

## プロフィール



奥平 理 (おくだいら おさむ)  
函館工業高等専門学校 一般人文系 教授

1965年函館市出身 52歳。

広島大学大学院修了。北海道函館中部高等学校教諭、函館工業高等専門学校准教授を経て、2016年より現職。専門分野は都市地理学（港湾・観光）。函館開発建設部管内協働型道路マネジメント会議委員長や函館市観光アドバイザー会議委員長などの公職をつとめるほか、函館においてまちあるきガイドの育成にも携わっている。2015年にはNHK「ブラタモリ #8 函館の夜景はなぜ美しい？」に案内人として出演した。

---

# 新幹線時代の青函交流

## —観光まちづくりに向けた取り組み—

---

平成29年10月21日 「函館学」講義  
奥平 理(函館工業高等専門学校)

---

## 見える青森・見えない函館

- 函館人の原風景「晴れたら見える青森」
  - 青森人の印象「絶対に函館は見えない」  
→「青函交流」の意識に温度差？
    - ・函館人には青森が近い感じ
    - ・青森人には函館が遠い感じ
-

## 見える青森・見えない函館

- でも、函館人は「青森」を遠くに感じる？  
→見えるのは「**下北半島・津軽半島**」  
半島部以南は「見えない」
- 半島部が函館から見える「錯覚」  
→青森市に行くと「2時間・遠い」  
※視覚と実際の感覚(所要)にズレ

## 見える青森・見えない函館

- 青森・函館に横たわる障壁
  - ①「**陸路では行けない！・海への恐れ**」
  - ②「**都道府県境**」  
→※相互にメディアを見聞きできない
  - ③「**ライバル意識**」先進：青森 後発：函館  
→函館人には逆の感覚？  
「日本初の開港地」：先進・・・

## 見える青森・見えない函館

- 青森・函館には共通の文化がある
  - ①「函館弁は津軽弁・南部弁の共通語」  
函館人のルーツ  
→(曾)祖父母に青森県出身者 多

例)小職の外祖母は弘前出身

## 見える青森・見えない函館

- 青森・函館に共通の文化
  - ・「なは～」「わは～」「～はんで」  
「たなぐ」「からっぽのやみ」「かしがる」  
「きみ」「すっぱね」「げっぱ」「あめる」
  - ・正月には「くじら汁」→「けの汁」
- ③新暦七夕:「ねぶた」の名残  
子供が家々を回って「ろうそく頂戴な」

## 見える青森・見えない函館

■ 皆さんで次の単語を読んでみましょう！

①「自転車」 → 「じでんしゃ」

②「函館」 → 「はごだで」

③「幼稚園」 → 「よーちえん」

方言への強い愛着

「私(わだすい)、なまっでねべさ」

## 見える青森・見えない函館

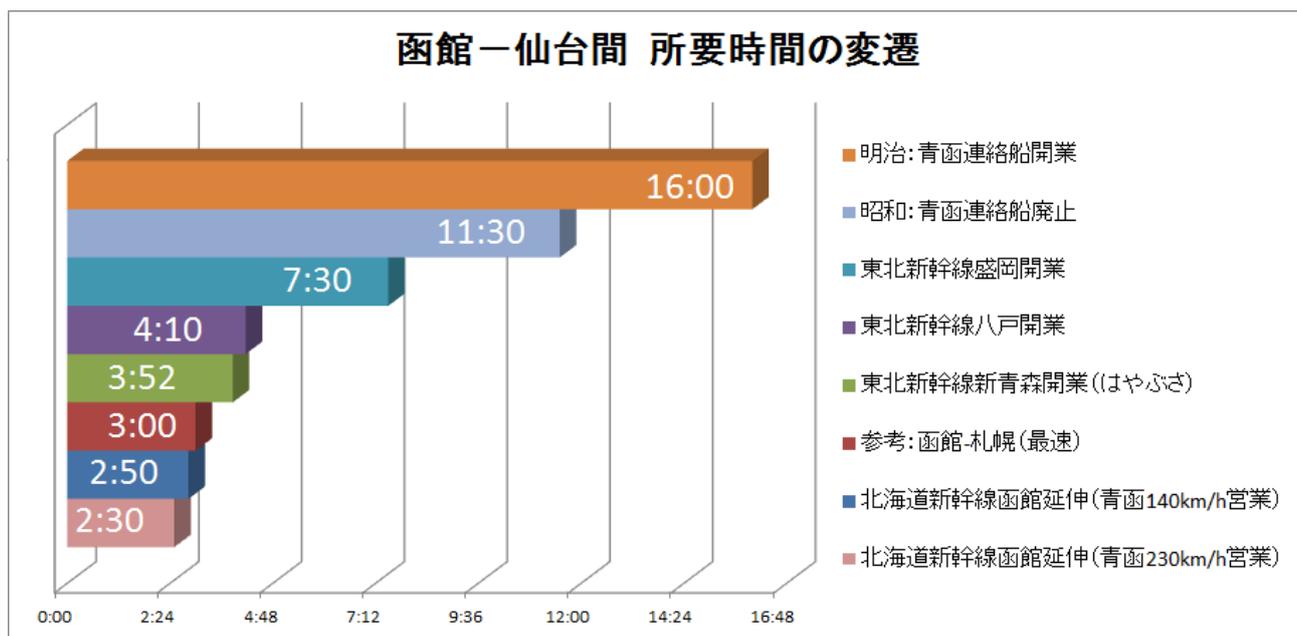


カツギ屋の人々(函館市史より)

# 見える青森・見えない函館

- 青函連絡船(明治41—昭和63年)  
青森—函館を結ぶ「**命の綱(ライフライン)**」  
→「**モノ・人・カネ**」が同時に動いた時代  
※「**カツギ屋**」の人たち→**女性 > 男性**  
青森→**津軽米・酒・りんご** ※黒石米  
函館→**するめ・塩鮭・みがき鯨**  
※連絡船廃止時には姿を消していた

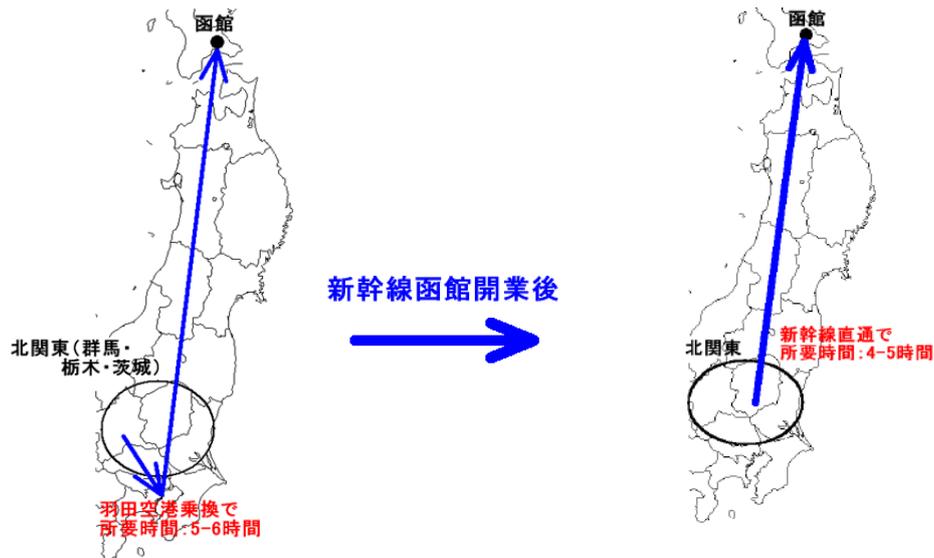
# 新幹線の時間短縮効果



東北新幹線開業後→大幅な時間短縮

北海道新幹線開業後→函館-札幌 > 函館-仙台

# 新幹線、観光への影響



## ●函館-東京間 航空運賃・新幹線運賃比較(通常期)

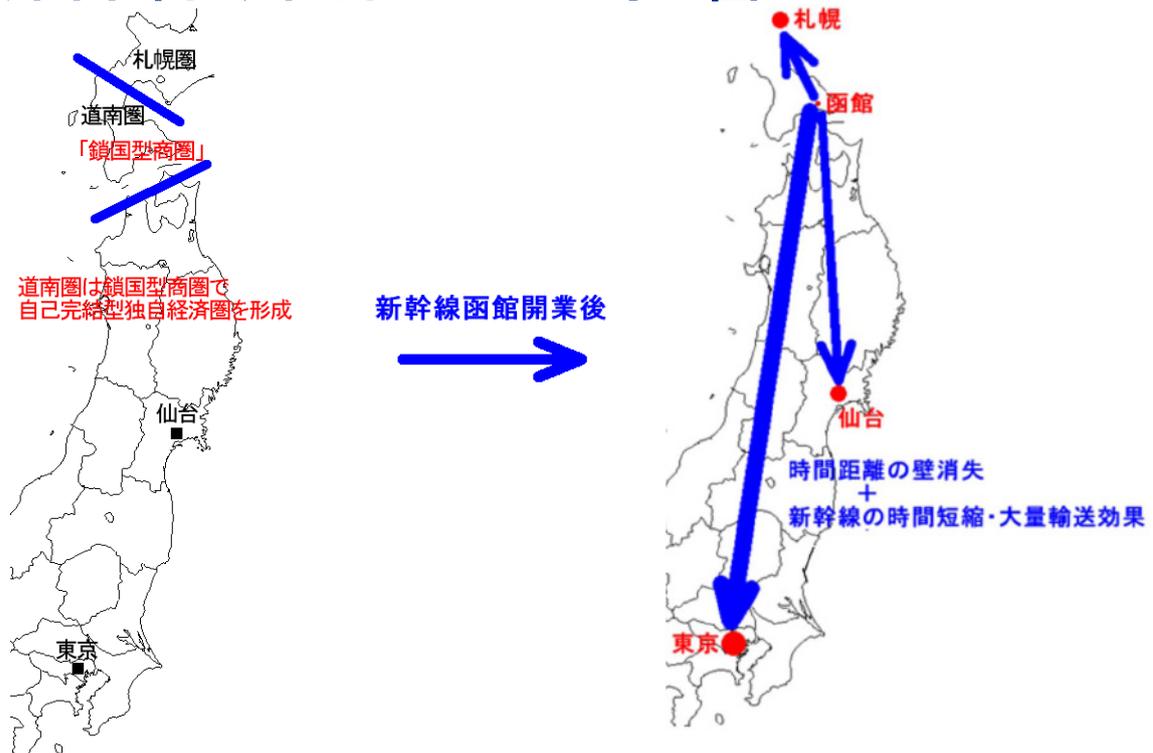
空路:普通運賃35,490円

早75 13,090 早55 13,790 早45 14,190 早28 14,390円 早21 17,490円

+空港までの所要時間

新幹線:指定席利用:22,690円(10.13 JR東日本)+新駅までの所要時間

# 新幹線、商圈への影響



## ●新幹線の時間短縮力と大量輸送力→地域を変える力？

# 本州商圈とも直接向き合う函館

- 新幹線開業→本州資本流入が本格化
- 本州からの資本力:東北の中心・政令指定都市仙台と首都東京の持つ大きな経済力
- 北海道の人口は538万人、東北6県の人口は898万人  
仙台市の後背人口は札幌市の約1.67倍
- 仙台市は札幌市を上回る経済力(下表)を有する
- さらにはその先に東京が...

	人口	卸売業年間販売額/人	小売業年間販売額/人
	平成24年・人	平成24年・百万円	平成24年・百万円
札幌	1,910,336	3.61	0.93
仙台	1,059,129	<b>5.80</b>	<b>1.01</b>

資料:総務省・経済産業省「平成24年経済センサス-活動調査」

## 本州資本の進出

- 新幹線開業を見据えた「本州資本」の函館進出
  - ①「ココカラファイン」
  - ②「サンドラッグ」
  - ③「ダイコクドラッグ」
  - ④「函館蔦屋書店」
    - ※東京代官山について2店目が「函館」
  - ⑤「PRONTO」
    - ※SUNTORY直営バー(キラリス函館1F)
  - ⑥駅前大門・本町五稜郭に「高層マンション」
    - 売れ行き好調

# 新函館北斗駅と二次交通

- ◎北口→車5台(駐車不可)の広場のみ  
→函館新道方面からの自動車を捌けない?
- ◎南口→バス20台+自家用車580台の駐車場  
(函館駅:計618台 新青森駅:1,035台)
- ※当初は有料を予定。  
→木古内駅が駐車場を無料開放  
H31年度高速道、木古内IC開通予定  
急遽、新函館北斗駅も駐車場無料化

## 高速道の整備状況



区間	道路名	距離	現在の状況	開通(予定)年度
八雲～落部	道央自動車道(NEXCO)	16km	営業中	H21.10.10開通
落部～森	道央自動車道(NEXCO)	20km	営業中	H23.11.26開通
富川～茂辺地	函館-江差自動車道	5.4km	営業中	H24.3.24開通
森～大沼公園	道央自動車道(NEXCO)	10km	営業中	H24.11.10開通
函館JC～赤川IC	函館新外環状道路	2.4km	営業中	H27.3.14開通
茂辺地～木古内	函館-江差自動車道	16km	工事中	H31年度開通予定
赤川JC～空港IC	函館新外環状道路	7.6km	工事中	H32年度開通予定

資料:国土交通省函館開発建設部ホームページ



資料:国土交通省函館開発建設部ホームページ

※新直轄方式:日本道路公団の民営化後、必要な高速道を国が直接整備する方式。無料の高速道。

- ◎木古内IC開通はH31年度末、日吉IC・空港IC開通はH32年度末→湯川・空港周辺が劇的に「変化」か?

# 高速道延伸による影響－1



## 《所要時間》

大沼公園－札幌南：3時間20分  
大沼公園－豊浦：1時間36分

## 《高速料金》

	平日	休日
大沼公園－札幌南	¥5,850	¥2,950
大沼公園－豊浦	¥2,200	¥1,500

(ETC割引使用)

資料：NEXCO東日本ホームページ

- 函館-札幌間で80分の時間短縮が実現。ETCを利用すれば休日割引の割引率は30%であり、週末は特に費用対効果が大。

# 高速道延伸による影響－2

## 現在の商圈



- 時間距離の壁→函館の経済圏を守る「砦」  
→「支店・営業所が支える経済」

# 高速道延伸による影響－3

大沼公園IC 開通後



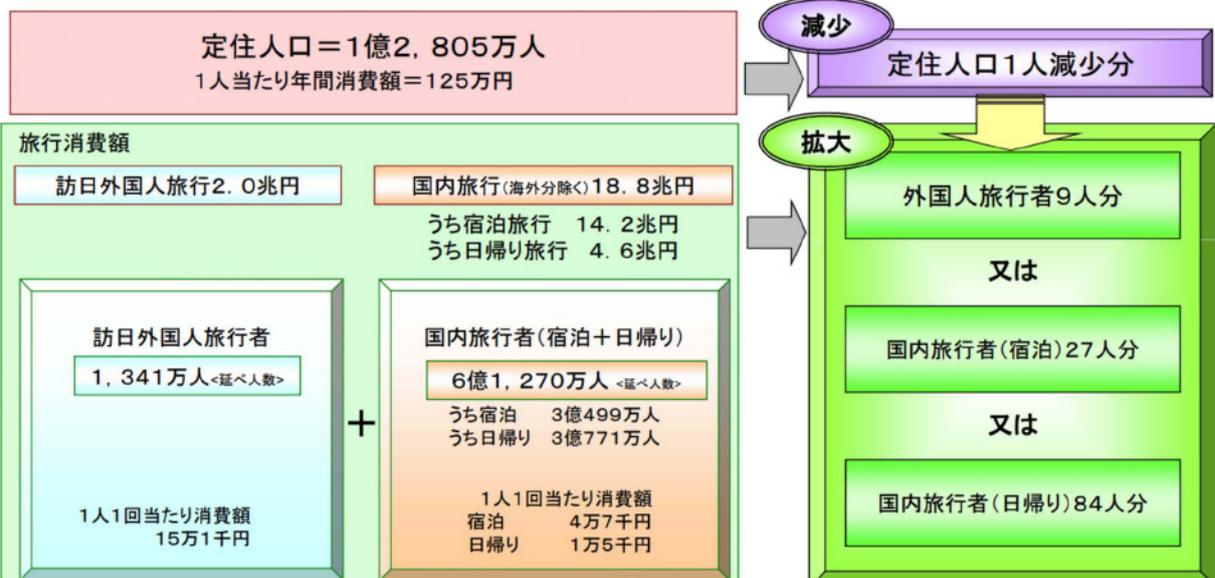
- 地方都市の経済力を吸い取る「ストロー効果」？
- ※旭川市の急速な経済衰退→札幌が吸収？

## (全国的モデル: 交流人口の拡大による経済効果)

### 観光交流人口増大の経済効果(2014年 暫定値)

国土交通省近畿運輸局

○定住人口1人当たりの年間消費額(125万円)は、旅行者の消費に換算すると外国人旅行者9人分、国内旅行者(宿泊)27人分、国内旅行者(日帰り)84人分に当たる。



定住人口は2010年国勢調査(総務省)、定住人口1人当たり年間消費額は2014年家計調査(総務省)による。  
 旅行消費額の訪日外国人旅行は訪日外国人消費動向調査(2014年)より算出、国内旅行は旅行・観光消費動向調査(2014年第1～3四半期速報及び第4四半期速報)より算出。  
 訪日外国人旅行者はJNTO(2014年)発表数値、国内旅行者は旅行・観光消費動向調査(2014年第1～3四半期速報及び第4四半期速報)より算出。  
 訪日外国人旅行者1人1回当たり消費額は訪日外国人消費動向調査(2014年)、国内旅行者(宿泊/日帰り)1人1回当たり消費額は旅行・観光消費動向調査(2014年第1～3四半期速報及び第4四半期速報)より算出。  
 定住人口1人減少分に相当する旅行者人数は、定住人口1人当たり年間消費額を訪日外国人旅行者又は国内旅行者1人1回当たり消費額で除したものの。(※観光庁資料)

# 交流人口の拡大による経済効果

◎定住人口1人の減少分は？

外国人旅行者9人分

国内宿泊旅行者27人分

国内日帰り旅行者84人分

これだけで賄えられる！

例) 函館(2009-14年) 定住人口 -24,314人 → -1,392人まで圧縮

外国人旅行者数 +160,650人(定17,850人分)

国内宿泊旅行者 +47,150人(定1,746人分)

国内日帰り旅行者 +279,400人(定3,326人分) → +22,922人

◎交流人口の増加→人口減への一定経済効果

# 新幹線開業と交流人口の拡大

◎新幹線で交流人口が劇的に増加

【開業前予想】

新幹線は13往復/日 × 10両編成(731人)

最大9,500人/日, 年平均乗車率を30%として

2,850人/日(約104万人/年)

新函館北斗駅→函館駅(乗継割合: 80%)

約83万人/年—①

平成27年度の本州→函館駅間の旅客数

約56万人/年—②

①—②(増加数)→約27万人増加

# 新幹線開業と交流人口の拡大

◎H27年度来函観光入込客数推計=約495万人

H28年度→約495万人+約27万人増加

=約**522万人**か?

【開業後結果】

H28年度→函館の観光入込客数**560万7000人**

**H10年度の約539万人(過去最大)超え達成**

◎新幹線新青森開業(H22.12.4)と観光入込客数

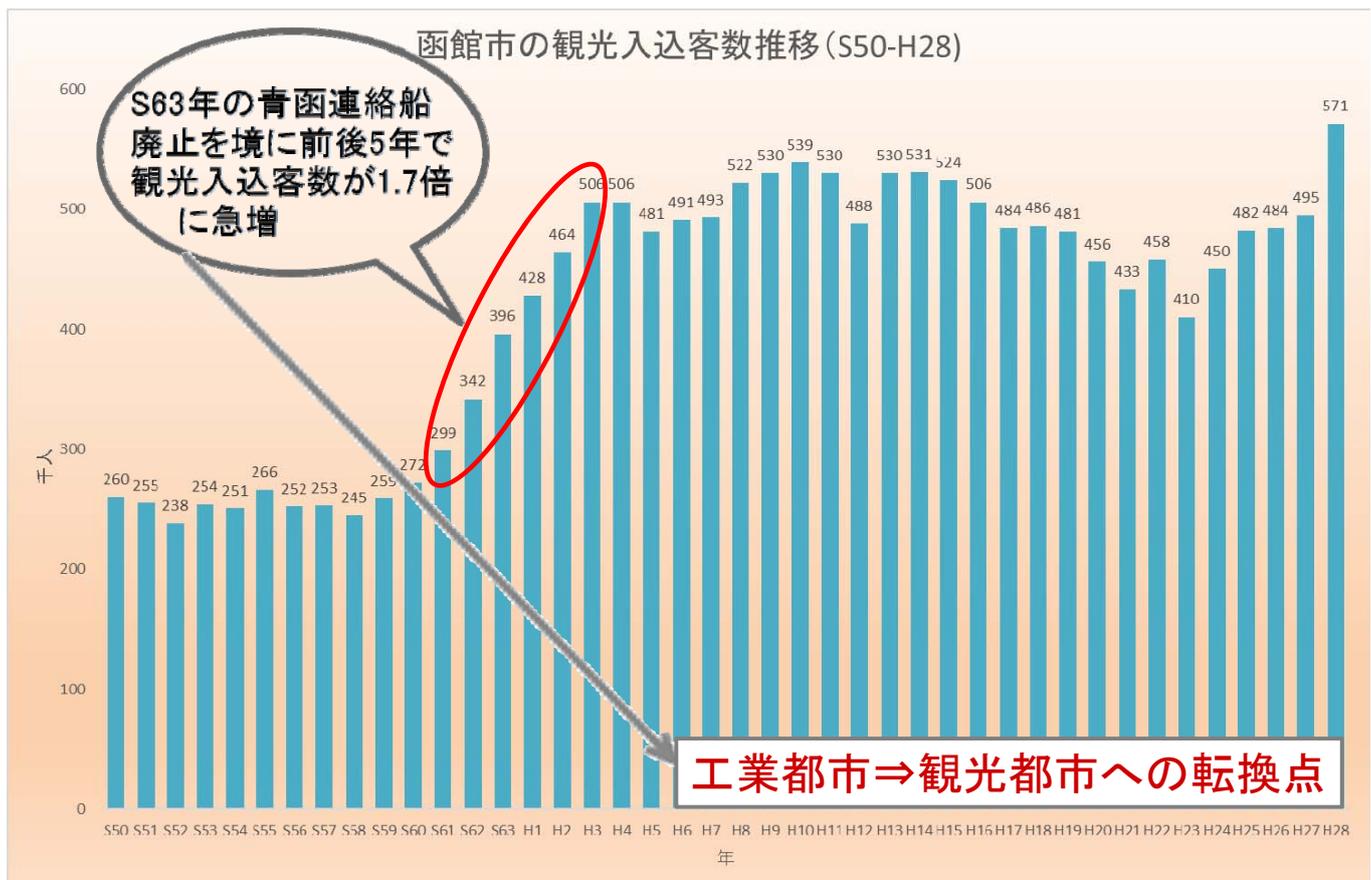
H22年度 約500万人 H23年度 約502万人

H24年度 約496万人 H25年度 約495万人

H26年度 **約577万人**→**青函DC開始時期**

※**函館は青森と連携して観光客誘致すべき**

## 函館市の観光入込客数推移(S50-H28)



## 青函連携とその方策-1

◎本州資本の流入が継続？

函館だけ観光客数増加？

→新幹線開業が契機

青函の地域経済が打撃を受ける可能性

青森の観光・経済に悪影響を及ぼす可能性

※両地域の連携強化とネットワーク化(スケール  
メリット追求)がWin Winへの道！

【方策】

①ねぶた(ねぷた)と港まつりの時期をずらす

②函館七夕(ろうそくもらい)を旧暦に移す

## 青函連携とその方策-2

【方策】

③両地域で共催のお祭を増やす

春の「青函さくらまつり」

弘前と松前の連携強化がカギ

ねぶた(ねぷた)→函館七夕(ろうそくもらい)

「新旧ねぶた(ねぷた)の競演」

クリスマスファンタジーの共催

青森…銘木「津軽ひば」!

2月のまつり「青函ゆきまつり」

雪と街「シーン(景観)」の発信

## 青函連携とその方策-3



雪と街「シーン(景観)」の発信

## 青函連携とその方策

◎高速・鉄道・航空・フェリーの「四位一体」活用

①滑走路3000m×2空港の威力

青森:羽田6 新千歳5 大阪伊丹6 名古屋小牧3  
仁川(韓国)週3~5 天津週2

函館:羽田8 LCC成田1 大阪伊丹2 中部1  
新千歳2 丘珠6 奥尻1

桃園(台湾)週7+LCC週4

LCC就航→インバウンド拡大→経済効果 大  
路線網の相互補完性 大

→新幹線開業で利便性がさらに向上

## 青函連携とその方策-4

- ◎高速・鉄道・航空・フェリーの「四位一体」活用
  - ②津軽海峡の景観＋充実のフェリー航路  
インバウンドの取込に活用できる  
青函のフェリー：8便×2社=16便/日  
大間行フェリー：2便(夏3 冬1)/日  
【往路】高速で来て青森からフェリー⇔函館  
下北半島を周遊⇔函館  
優れた景観「青函航路」をエンジョイ  
【復路】新幹線で1h→あっという間に到着
- ※6/9道新朝刊「新幹線、フェリー片道ずつ  
函館から青森日帰り 割安プラン 6/12—9/30」

## まとめ

- ◎新幹線の持つ定時性・大量輸送性  
→函館・青森に「大きな嵐」襲来中!
- ◎実は函館で高速交通網が一気に整備  
→2つのIC「湯の川温泉」が台風の目?
- ◎新幹線開業による経済効果→1～3年が限界!  
→コンテンツ発掘で仕掛ける!
- ◎青函圏→広域観光圏形成の鍵  
→札幌開業に向けて、地域の繋がりを深める
- ◎北海道新幹線は道民の宝!  
→富はみんなに分け合うことが大切
- ◎新幹線開業効果をもっと発信する必要性 大