

新幹線開業による北海道内周遊観光促進に関する研究

北海道大学大学院工学院 学生会員 ○道井 祥太

北海道大学大学院工学研究院 正 会 員 岸 邦宏

1. 本研究の背景・目的

平成 28 年 3 月 26 日、北海道新幹線の新青森・新函館北斗間が開業した。平成 28 年度の函館への観光入込客数は、前年度に比べて大幅に増加し、過去最高の約 560 万 7 千人を記録した。函館を訪れた観光客の多くは道南・函館地域のみにとどまっており、道東地域など、函館から遠く離れており、函館からの移動に多くの時間、費用を要する地域を訪れている観光客はほとんどいないのが現状である。したがって、北海道新幹線の開業効果を全道に波及させるためには、函館地域を訪れた観光客が、いかにして北海道を広域に周遊観光するかが重要となってくる。

本研究は、函館を起点とした道内の広域周遊観光を促進するための交通ネットワークのあり方を明らかにする。函館を訪問した観光客を対象に意識調査を行い、公共交通サービスレベルによる周遊観光の選好意識から、周遊観光を促進するための方策を提案するものである。

2. 意識調査の実施

(1)意識調査の概要

函館を訪れた観光客の現状の観光行動や、広域周遊観光の可能性、都市間移動のあり方について明らかにするために、意識調査を実施した。意識調査の概要を表－1 に示す。

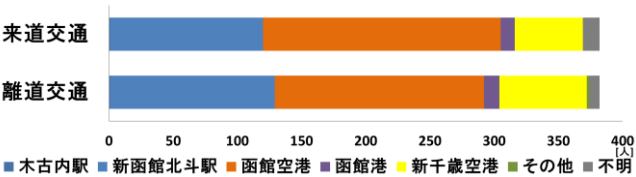
表－1 意識調査の実施概要

実施場所	五稜郭タワー アトリウム(函館市)
実施日	2017年12月22日(金)、12月23日(土)
配布票数	1000票
調査方法	直接配布、直接回収、郵送回収
回収票数	553票(内、直接回収201票)

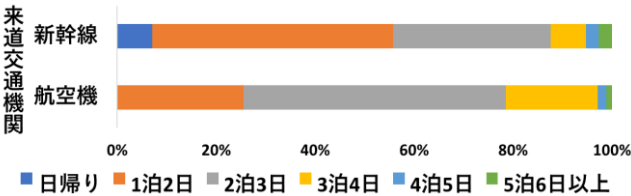
調査票において、道外の居住者へは、個人属性、調査時の旅行に関する質問、函館との周遊観光の対象地域に女満別空港周辺の知床・摩周地域を設定し、3泊4日の周遊観光に関する質問を設定した。

(2)函館訪問者の観光行動

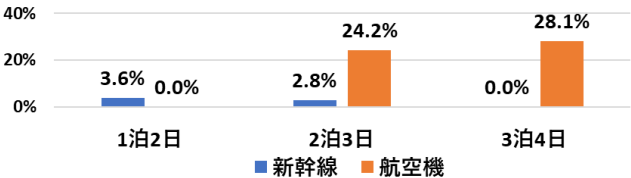
回答者の観光行動について、図－1～図－4、並びに表－2 に示す。函館訪問に利用された交通拠点は、函館空港と新函館北斗駅であった(図－1)。図－2 に示すとおり、新幹線を利用して函館を訪れた回答者の方が、航空機の利用者に比べて泊数が短かった。泊数の影響もあり、新幹線による函館訪問者で道内の他地域を訪れている人の割合はかなり小さくなっている(図－3)。また、図－4 のとおり、新幹線で函館を訪れた人のほとんどが、新幹線で離道していた。知床・摩周地域を訪れたことがあると回答したのは、新幹線来函者の約 25%であった(表－2)。



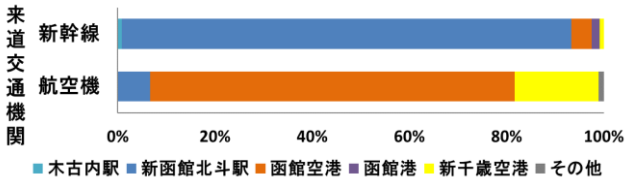
図－1 来道・離道交通拠点



図－2 函館からの来道者の旅行泊数



図－3 来函交通・泊数別道内他地域訪問者割合



図－4 来道交通機関と離道交通拠点の関係

キーワード 北海道新幹線，周遊観光，二項ロジットモデル

連絡先 〒060-8628 北海道札幌市北区北 13 条西 8 丁目 T E L 011-706-6115

表ー2 2つの地域を訪問したことがある人の割合

	札幌圏	知床・摩周地域
函館訪問者全体	79.90%	37.50%
新幹線来函者	68.10%	24.40%

3. 道内広域周遊観光の可能性分析

本研究では、函館から他地域への交通サービスレベルと周遊観光促進の可能性について分析するため、周遊観光選択モデルを構築した。

・ 函館～知床・摩周周遊観光モデル

表ー3 に示す要因・水準を L8 直交表に割り付けて組み合わせた、函館～知床・摩周の周遊観光のモデルケースを提示し、「航空機で知床・摩周地域も訪れる」、「函館地域のみ3泊4日観光する」、の2つの選択について二項ロジットモデルを構築した。函館訪問者全体におけるパラメータ推定結果を表ー4、新幹線来函者におけるパラメータ推定結果を表ー5 にそれぞれ示す。

表ー3 函館-知床・摩周の周遊観光の要因と水準

要因	水準1	水準2
道内航空運賃	5000円	10000円
道内便乗継有無	あり	なし
知床・摩周地域観光日程	1泊2日	2泊3日

表ー4 函館訪問者全体のパラメータ推定結果

	説明変数	パラメータ	t値	判定
a1	航空運賃	-0.9373	-1.6889	
a2	航空機乗継ダミー	-0.4248	-1.5743	
a3	知床・摩周地域に感じる魅力度	0.7685	4.5384	***
a4	知床・摩周地域訪問歴ダミー	0.0324	0.1172	
b1	定数項	-1.3643	-1.6735	
	自由度調整済尤度比	0.1952		

.:10%有意、*:5%有意、**:1%有意、***:0.1%有意

表ー5 新幹線来函者のパラメータ推定結果

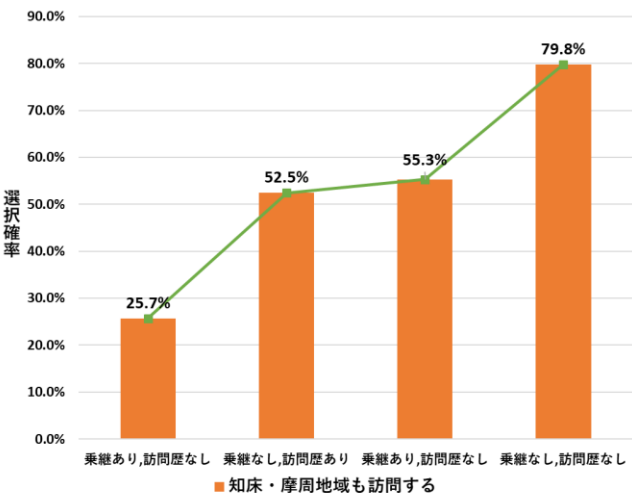
	説明変数	パラメータ	t値	判定
a1	航空運賃	-1.2789	-1.2900	
a2	航空機乗継ダミー	-1.1586	-2.3129	*
a3	知床・摩周地域に感じる魅力度	0.8196	2.8725	**
a4	知床・摩周地域訪問歴ダミー	-1.2736	-2.1262	*
b1	定数項	-0.6276	-0.8429	
	自由度調整済尤度比	0.3113		

.:10%有意、*:5%有意、**:1%有意、***:0.1%有意

航空機乗継ダミーは、新千歳空港で航空機の乗継(乗継時間 30 分)の場合を 1 とした。地域魅力度は、回答者による知床・摩周地域への訪問意向に関する 5 段階評価の値を用いている。知床・摩周地域訪問ダミーは、知床・摩周地域を以前訪れたことがあると

回答した場合を 1 とした。これより、新幹線来函者については、道内での航空機の乗継の有無と訪問歴が影響することがわかった。

構築した二項ロジットモデルをもとに得られた、新幹線来函者が函館と知床・摩周地域の周遊観光を選択する確率と、道内航空便の乗継有無および、知床摩周地域への訪問歴の有無の関係について図ー5 に示す。新幹線来函者の道内広域周遊観光において、道内航空便の乗継があり、訪問歴がない場合と比較して、道内航空便の乗継がなく、訪問歴がない場合には、函館と知床・摩周地域の周遊観光を選択する確率が、約 54%高くなることがわかった。



図ー5 周遊観光と道内便乗継、訪問歴の関係

4. 新幹線来函者の道内周遊観光促進策

新幹線による来道者は、北海道と自宅の往復共に北海道新幹線を利用する傾向がある。函館から遠く離れていることから、陸路の交通サービスレベルが不十分で、周遊観光を行う上で、現実的には空路での移動を要する地域との周遊観光に関しては、新幹線来函者は航空機の乗継に抵抗を示している。新幹線来函者は新幹線で帰路につくことを考慮し、道内移動での手間がかかることに抵抗が表れている。また、新幹線来函者の中に知床・摩周地域への訪問歴がある人は少ない。以上のことから、函館空港と道内の他地域とを結ぶ直行便により、新幹線と航空機を活用し、函館が玄関口となり、北海道内の新幹線沿線地域と非新幹線沿線地域をつなぐ、新たな北海道内の広域周遊観光の形がうまれるポテンシャルは大きいと考えられる。