

新幹線が運ぶ交流人口の「波」を持続させよ

みずほ総合研究所 政策調査部 主任研究員

岡田 豊

昨年3月の北陸新幹線に続き、今年3月には北海道新幹線が開業し、観光客の増加による地域経済の活性化に大きな期待が寄せられている。観光需要の増加を一時的なブームに終わらせないためには、地域固有の「潜在的な観光資源」の発掘とともに、観光面での広域連携を推進し「周遊型観光」を開発することがカギとなる。

地方自治体で高まる「交流人口の拡大」への期待

2月26日に公表された総務省「平成27年国勢調査（人口速報集計）」では、現行統計下で初めて日本の人口減少が確認された。2011年以降は、東日本大震災の影響で外国人の出国が相次いだことや、出生数から死亡数を差し引いた「自然増減数」が毎年20万人以上も減少している状況にあることから、当然の結果といえよう。

この間の人口動態の特徴をひと言で表せば、「二極化」ではないだろうか。日本全体の人口が減るなかでも、8都県で人口が増加する一方、39道府県で人口が減少し、減少した道府県の多くで2010年の前回調査よりも人口減少のペースが速まった。東日本大震災の影響で、人口減少に拍車がかかると思われた岩手、宮城、福島の被災3県でも、福島県の人口減少が加速する一方、宮城、岩手両県は沿岸被災地からの転出先として県内内陸部が選ばれたこともあり、人口減少の加速はみられなかった。また、前回調査時に人口が減少していた道府県のなかで、今回調査で人口増に転じたところはなかった。安倍政権は「地方創生」の推進を掲げており、人口のV字回復を目指す自治体は多いが、その実現が決して容易なことではないことも明らかとなった。

こうしたなか、地域経済を活性化させる方策のひとつとして、交通インフラの整備を契機とする「交流人口の拡大」に関心が高まっている。2015年3月に開業した北陸新幹線では、開業記念イベントや東京圏をターゲットとしたキャンペーンなどが功を奏し、「北陸観光ブーム」が起きた。新幹線開通による経済効果に加え、ここ数年の円安で外国人旅行者数が格段に増加していることもあり、どの自治体も「観光」による地域経済活性化に期待を寄せている。一方、今年3月の北海道新幹線の開業により、国の整備計画に盛り込まれた整備新幹線5路線はすべて開業したことになるが、計画路線で全線開業したのは東北新幹線と九州新幹線（鹿児島ルート）のみで、計画で未完成の路線のうち、九州

新幹線（長崎ルート）と北陸新幹線の2区間が2020～23年の開業を目指して整備が進められている（表1）。今後、こうした開業が遅れている区間の整備の進展とともに、沿線自治体では観光需要増と地域経済活性化への期待が高まっていくだろう。しかし、過去の「開業ブーム」を検証すると、ブームを一過性のものに終わらせないために必要な施策も見えてくる。

「潜在的な観光資源」発掘がリピーターを生む

北陸新幹線が観光ブームを巻き起こした理由は、大きく分けて2つある。1つめは、有名な観光地が新幹線沿線に点在していることである。北海道新幹線でも、函館には中心部とのアクセスがよい場所に函館山、五稜郭、赤レンガ倉庫などの観光スポットがコンパクトに点在しており、観光需要は十分に見込める。筆者は、北海道新幹線の東京駅発の一番列車「はやぶさ1号」に乗車する機会に恵まれたが、車内アナウンスで青函トンネルの歴史が語られるなど、車窓から見える観光名所の歴史や背景を楽しむことができる案内が行われ、JR北海道もこうした立地条件のよさを活かそうとしていることがうかがえた。

ただし、こうした有名な観光施設や開業記念イベントなどは、「一度は行ってみたい」というニーズを満たしてしまうと、リピーターを生むのは難しく、観光客数の持続的な増加は期待しづらい。例えば、青森県の代表的な観光イベントである「青森ねぶた祭り」の観光客数は、東北新幹線の八戸への延伸（2002年10月）と新青森への延伸（2010年12月）で一時的に増加したものの、減少トレンドをたどっている。リピーターを生むためには、そこでしか体験できないとか、見られない「潜在的な観光資源」を発掘することが重要である。加えて、TwitterやInstagramなどのSNS（交流サイト）の普及によって、個人が手軽に情報発信できるようになり、観光客による「口コミ」が新たな観光客の誘致に極めて有効なツールとなっている点も見逃せない。地域独自の体験や特産品を使ったB級グルメなど、地域外では知られていない観光資源ほど、「他人に伝えたい」というニーズを満たしやすく、集客・リピートの両面で効果が期待できるのだ。

加えて、北海道新幹線の開業では、新幹線が北海道に初めて上陸したことから、駅自体が沿線住民にとって観光スポット化している点にも着目したい。開業当日は、駅構内の無料見学エリアに地元住民の来場が絶えず、入場規制が行われたほどであった。また、駅構内の有料エリアを見学するために入場券を購入する人も多い。こうした北海道民の関心の高さを新幹線自体の利用に、うまく結び付ける工夫もJR北海道や沿線自治体には必要になってくるだろう。

表1 整備新幹線の開業状況

路線	区間	開業時期
北海道新幹線	新青森－新函館北斗	2016年3月
	新函館北斗－札幌	2031年春
	札幌－旭川	未定
東北新幹線	東京－新青森	全線開業
北陸新幹線	東京－金沢	2015年3月
	金沢－福井	2020年をめどに検討中
	福井－敦賀	2023年春
	敦賀－大阪	未定
九州新幹線（鹿児島ルート）	博多－鹿児島中央	全線開業
九州新幹線（長崎ルート）	博多－新鳥栖	2004年3月
	新鳥栖－長崎	2022年度をめどに検討中

（注）赤字はすでに開業している区間。

（資料）JR各社の資料や報道資料などにより、みずほ総合研究所作成

北海道新幹線は「周遊型観光」の効果発揮への準備期間

北陸新幹線が観光ブームを巻き起こした2つめの大きな理由は、メインターゲットとしていた東京圏からの観光客の所要時間の大幅な短縮である。特に、ブームの中心地となった金沢は、空路より明確に優位になるとされる2時間台での移動が東京圏から可能となったことに加え、空路利用よりも現地滞在時間を長くできるダイヤ編成があった。

他方で、北海道新幹線は、最速でも4時間2分かかるだけでなく、新函館北斗駅から函館駅へは在来線を乗り継いで30分ほどかかり、総移動時間は4時間半を超える(表2)。また、東京へ向かう最終列車は18時36分と、函館名物の「夜景」を楽しむには早すぎる。加えて、「東京-仙台の混雑状況」がネックとなる。東京-仙台が混雑すると、東京-新函館北斗を直通運転する全席指定の「はやぶさ」が予約しにくくなるからだ。東京-新函館北斗の直通運転が1日10便に限られていることもあり、東京圏からの観光客に限定すれば、北海道新幹線の観光効果は北陸新幹線に比べて小さなものとなる可能性が高い。

所要時間短縮に着目すると、北海道新幹線は東北と北海道を周遊する利便性を高めたことが特徴といえる。東京-仙台の混雑がネックにならないよう、北海道新幹線を使った東北-北海道間を巡るツアーの開発も始まった。あるいは、東京圏からの観光客にターゲットを絞るのではなく、東京圏以外からも飛行機を利用して東北か北海道まで来て、新幹線を使って東北と北海道を周遊してから航空機で帰るようなタイプのツアーの開発も望まれる。札幌延伸時には札幌-函館の所要時間が現在の3時間半から1時間半に大幅に短縮されるため、周遊型観光の必要性・重要性がさらに高まるのは間違いない。その際に最大の観光効果が発揮できるよう、今のうちに新幹線を活用した周遊型観光の経験を積んでおく必要がある。

この周遊型観光の開発で大いに参考にすべきは、九州である。九州は東京から遠く、観光アクセスの面で飛行機との競争が激しい。そこで、九州新幹線開業に際し、沿線だけでなく九州全域の観光振興に力を注いだ。さまざまな観光資源を地道に掘り起こすとともに、それらを周遊して楽しむために、JR九州は「ななつ星 in 九州」のような観光列車を多数開発している。

沿線の観光地が互いに切磋琢磨することで、それぞれの観光地が強みを発揮し、より大きな観光効果を生む。2020年の東京五輪開催に向けて、今後ますます外国人旅行者が増えることも予想される。より広域の連携による観光振興の重要性も高まろう。(了)

表2 北海道新幹線の所要時間短縮効果

		函館	青森	仙台	東京
函館までの所要時間	開業前	/	約2時間	約4時間	約5時間半
	新幹線		約1時間半	約3時間	約4時間半
	時短効果		約30分	約1時間	約1時間
札幌までの所要時間	延伸前	約3時間半	約5時間半	約7時間半	約9時間半
	新幹線	約1時間半	約2時間	約3時間半	約5時間
	時短効果	約2時間	約3時間半	約4時間	約4時間半

(注) 開業前の所要時間は東北新幹線と在来線を利用したもの。札幌については、北海道新幹線が新函館北斗から札幌まで延伸された場合の想定短縮効果。

(資料) JR北海道「2016年3月のダイヤ改正について」などにより、みずほ総合研究所作成

当レポートは情報提供のみを目的として作成されたものであり、商品の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、当社が信頼できると判断した各種データに基づき作成されておりますが、その正確性、確実性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容は予告なしに変更されることもあります。