

北海道新幹線への期待

観光効果増大に向けて周遊型観光の開発等が鍵

政策調査部主任研究員

岡田豊

03-3591-1318

yutaka.okada@mizuho-ri.co.jp

- 2016年3月26日に新青森～新函館北斗間で開業する北海道新幹線は、沿線に日本有数の観光地である函館を抱えていることから、北陸新幹線同様に東京圏からの観光に大きな期待が寄せられている
- しかし、東京～新函館北斗間が4時間を超えることなどから、東京圏からの観光客増加に大きな期待はかけにくい。一方、アクセスが大きく改善される仙台、盛岡からの観光客増加は期待できる
- 観光効果を拡大するには潜在的観光資源の発掘や東北・道南での周遊型観光の開発などが鍵となる。参考にするべきは九州新幹線開業を契機に九州全域での観光効果増加を目指している九州であろう

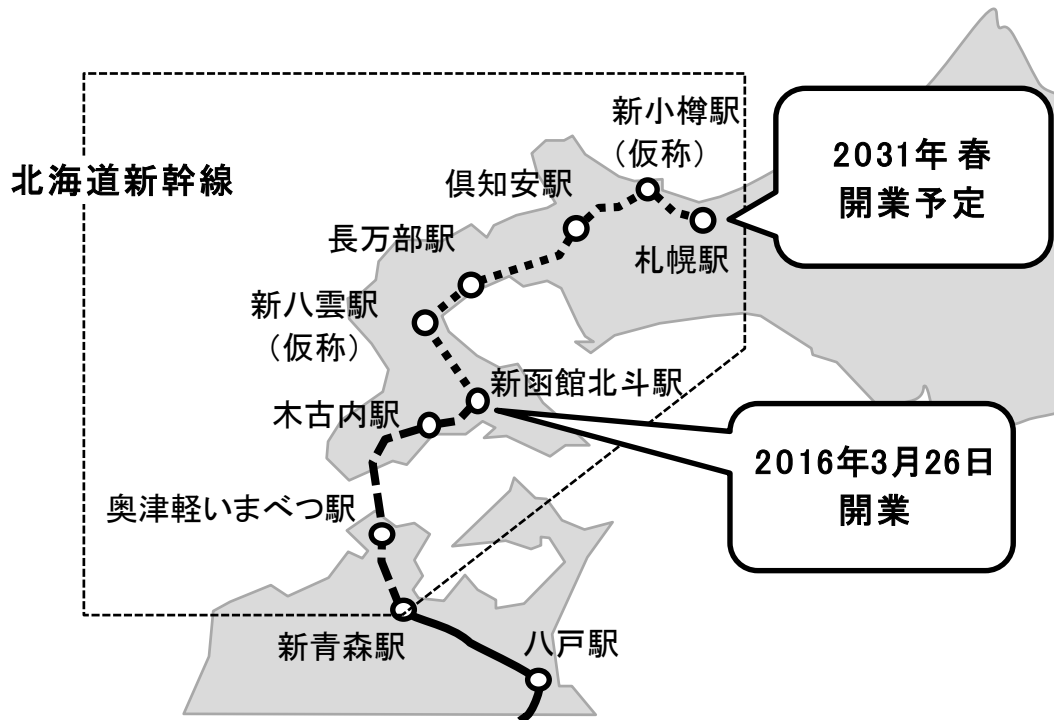
1. 北海道新幹線の開業により、ついに北海道と本州が新幹線で結ばれる

北海道新幹線は、新青森から奥津軽いまべつ、木古内を経て新函館北斗までが2016年3月26日¹に開業する（次ページ図表1）。その際、北海道新幹線は新青森にて東北新幹線と接続するので、東京～新函館北斗間は直通運転となる。青森から函館、札幌を経由して旭川へ至る北海道新幹線は、1973年に整備計画が決定した。それから半世紀近く経過して、ついに新幹線で本州と北海道が結ばれることになる。なお、北海道新幹線の残りの区間のうち、新函館北斗～新八雲（仮称）～長万部～倶知安～新小樽（仮称）～札幌間については、2031年春の開業が予定されている。また、札幌～旭川間については、現段階では開業予定がない²。

北海道新幹線は1970年に成立した全国新幹線鉄道整備法に基づく整備新幹線³の一つである。整備新幹線は1964年開業の東海道新幹線の成功を全国に広げる目的で考えられたものである。まだ開業していない整備新幹線の今後の動向は次ページの図表2にあるように、2020～2023年に開業予定が集中している（2016年2月末現在）。

訪日外国人が近年、大幅に増加していることや、2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催で訪日外国人のさらなる増加が予想されることなどから、訪日外国人が容易に地方を訪問しやすいようにするため⁴、残りの整備新幹線の開業について、計画されている沿線自治体や政府与党内で早期化を期待する声が根強い。そのため、整備新幹線のうち未開業部分については、今後さらに開業時期が前倒しされる可能性がある。特に、北海道新幹線の札幌延伸については、北陸新幹線の高崎～長野間の開業が長野オリンピック・パラリンピック（1988年）に併せて前倒しになったことから、冬季オリンピック・パラリンピック（2026年か2030年）の札幌誘致が成功すれば、それまでの開業を目指すことになるろう。

図表1 北海道新幹線の概略図



(資料) JR北海道の資料などにより、みずほ総合研究所作成

図表2 未開業の整備新幹線の路線と開業時期

	路線	開業時期
北海道新幹線	新函館北斗～札幌	2031年春
	札幌～旭川	未定
北陸新幹線	金沢～福井	2020年を目途に検討中
	福井～敦賀	2023年春
	敦賀～大阪	未定 ⁵
九州新幹線長崎ルート	博多～長崎	2022年度を目途に検討中 ⁶

(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

2. 北海道新幹線は北陸新幹線のような観光ブームを興せるか

2015年3月に開業した北陸新幹線は2015年の流行ランキングの常連となり、大きな話題となった。北陸新幹線の新規開業区間では、金沢以外にも黒部ダムなど著名観光地が沿線周辺に並んでいることもあって、観光面での新幹線効果が顕著である。特に金沢は兼六園、金沢21世紀美術館、ひがし茶屋街など多くの著名観光施設を抱えているため、東京圏（東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県）からの観光客を中心に大いに賑わい、開業効果を最も享受している。北海道新幹線も沿線に日本有数の観光地である函館があり、函館駅からアクセスのよい場所に著名観光施設がコンパクトに配置されている。そのため、北海道新幹線でも北陸新幹線のような観光特需を期待する声が少なくない。そこで、北海道新幹線と北陸新幹線を比較してみたい。

（1）北海道新幹線では東京から函館まで約4時間半かかる

まず、北陸新幹線で東京圏からの観光客が増加した背景としては、北陸と東京圏との時間短縮効果が大きかった。特に観光ブームの中心となった金沢は、北陸新幹線の開業前、所要時間が長かった「越後湯沢経由の上越新幹線+特急」はもちろん、所要時間の比較的短い空路でも最寄りの小松空港からバスで約40分かかるなど、東京圏からのアクセスが不便であった。それが北陸新幹線開業により東京～金沢間が最速の「かがやき」なら約2時間半で結ばれた⁷。

しかも、金沢については、新幹線を使えば空路利用よりも遅くまで現地にいることができる。空路の場合、19時前に金沢駅発の小松空港行きバスに乗り乗る必要があるが、北陸新幹線では東京着の最終列車が金沢駅発21時に設定されている。これにより、新幹線利用者は長く金沢に滞在でき、夕食をのんびり取ったり、夜景を楽しんだりすることができる。

このように、東京～金沢間の北陸新幹線の所要時間が、空路より明確に優位になるとされる2時間台となったうえ、空路利用よりも遅くまで現地にいることができることから、今までの空路利用者の中から新幹線に切り替えるケースが相次いでいる。そのあおりを受けて、航空会社は羽田～富山間と羽田～小松間について料金の引き下げや乗客数の少ない小型機への変更で対抗せざるを得ず、減便を検討しているところもある。

一方、北海道新幹線をみると、東京～新函館北斗間の直通運転は一日10往復で、最速でも4時間2分かかかる。そのうえ、函館の中心部を目指すには新函館北斗で北海道新幹線開業と同時に運行が始まる「はこだてライナー」⁸などに乗り換え、在来線で約20分、乗り換え時間も含めると約30分かけて函館に向かうことになる。新函館北斗駅が函館市に立地しているのではなく、その北にある北斗市にあるからだ⁹。また、東京に向かう最終列車は、18時36分新函館北斗発、はこだてライナー利用で18時1分函館発となっており、最終列車出発前に函館名物の夜景を楽しむのは容易ではない。

東京圏から函館への航空機によるアクセスを考えると、羽田～函館間は航空会社計で1日に10往復あり、所要時間は約1時間半で、函館空港から市内中心部へはバスで約20分かかかる。保安検査場でのセキュリティチェックなどを含めても、羽田空港から函館駅までは3時間程度であろう。さらに、函館発羽田着の最終便は19時40分発で、その便への連絡バスは函館駅を18時10分出発となっており、北海道新幹線とほぼ同じ時間帯に設定されている。このように、東京圏の住民の多くにとってアクセス面では北海道新幹線の利用が航空機に対して明確に利便性が高いとはいえず、北海道新幹線の方が航空機

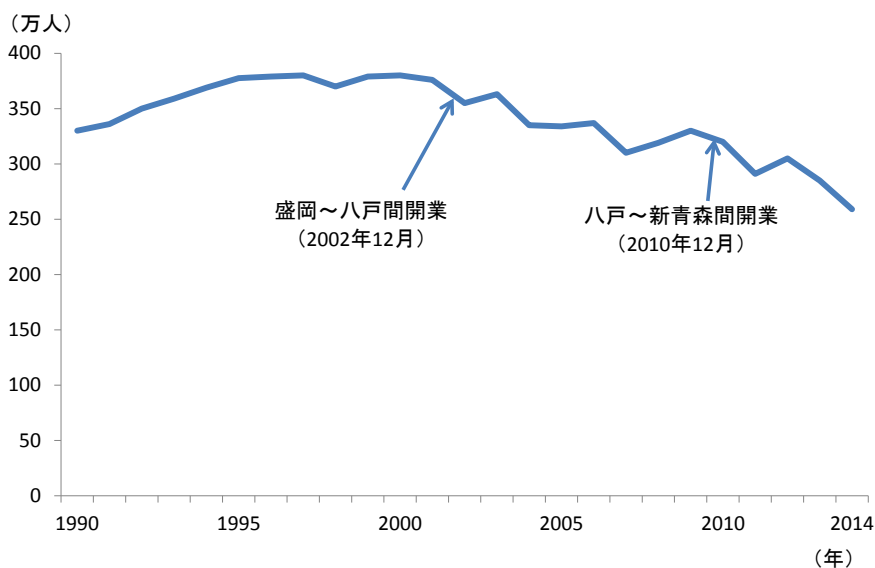
より正規料金が安い¹⁰ことや航空機が苦手という者が一定の割合存在することを考え合わせても、北陸新幹線ほどには航空機からの利用切り替えが進まないであろう。つまり、東京圏からの観光客に限れば、北海道新幹線の観光効果は北陸新幹線に比べて大きなものになる可能性は低い。北海道新幹線が空路との競争で優位に立つためには、所要時間の短縮、運賃の引き下げなどでさらなる工夫をしていく必要がある。

（２）過去の新幹線の経験から見ると観光効果は長続きしにくい

北陸新幹線はその利便性の高さから、開業直後より大きな観光ブームを生み出したわけだが、これまでの新幹線開業の経験を踏まえると、このような観光効果が今後も続くとは思えない。特に著名観光施設やイベントほど、開業効果が次第に弱まる傾向が強い。たとえば、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12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、トレンドとしては減少傾向をたどっている（図表3）。また、長野県の観光客数は、1997年10月の北陸新幹線の高崎～長野間開業時は長野オリンピック・パラリンピックの効果もあって伸びたが、その後は、数え年で7年に一度の「善光寺の御開帳」開催年に一時的に増加するものの、趨勢としては減少傾向となっている。

これまでの例にも見られるように新幹線開業時には大々的な宣伝が行われる。北海道新幹線についても、最も観光客が期待できる東京圏をターゲットとしたキャンペーンが展開されている。開業直前となった2016年2月のさっぽろ雪まつりでは、北海道新幹線関連の雪像やブースが目立った¹¹が、それはさっぽろ雪まつりに多く来場する東京圏からの観光客の目を意識したものといえよう。このような新幹線開業時に繰り広げられる宣伝活動は、著名観光施設やイベントに一度は行ってみたいという観光客の基本的なニーズを満たすにはそれなりに効果的である。しかし、観光客の多くは容易にはリピーターにならないので、観光効果は長続きしないのであろう。したがって、今回の北海道新幹線開業においても、東京圏からの開業時の観光特需の大小に関わらず、観光での本当の勝負は開業の翌年以降といえる。

図表3 東北新幹線の延伸と青森ねぶた祭り観光客数の関係



(資料) 青森県観光企画課「青森県観光入込客統計」各年版などにより、みずほ総合研究所作成

3. 北海道新幹線の観光効果増大に向けた3つの鍵

航空機との競争などを考えると、今回の北海道新幹線開業はその観光への効果が限定的で、北陸新幹線開業のような東京圏からの爆発的な観光ブームを起こすのは容易ではない。そこで、北海道新幹線開業の観光効果をより大きくする手立てを考えてみると、①潜在的な観光資源、②道南と東北のシニア層の観光ニーズ、③周遊型観光、の3つが鍵となりそうだ。

(1) 潜在的な観光資源を発掘・開発すべし

第一に、沿線の潜在的な観光資源を見つけだすこと、生み出すことがポイントになる。このような観光資源に出会うことで、観光客は大きな喜びを感じ、リピーターになりやすい。この地域に来れば何かあるかもしれないという期待感につながるからだ。さらに、知名度が高くないということは、「他人に伝えたい」ニーズを満たす。情報発信におけるインターネットの役割が重要な時代だからこそ、このような観光客のクチコミが新たな観光客の呼び寄せにつながる。

潜在的な観光資源の発掘や開発においては、住民の視点が重要である。たとえば、青森県の八戸市では、寒い冬季期間に観光客が伸び悩むのは避けられないため、観光客に大きく依存するのは危険とし、住民も楽しめることが重視された。その結果、東北新幹線の八戸延伸に併せて、隣接する市場で購入した魚介類のバーベキューを手軽に楽しめる店などが入った飲食棟のある「八食センター」や、ご当地グルメとして後に人気となる「せんべい汁」などを手軽な価格で味わうことができる屋台村「みろく横丁」などが開発された¹²。

今やインターネットでの利用者の評価が観光施設の成否を決める時代である。特に住民に人気があるという評価に対して観光客は信頼を寄せる。今では前述の八戸の施設に行くコースが東京圏からの日帰り観光として定番となるほどの人気を博している。知名度が少し低くても住民に親しまれるグルメやイベントなどの観光資源こそ、将来の成長可能性が高い「宝物」といえる。たとえ新幹線開業初年度の観光効果がそれほど大きくなくても、潜在的な観光資源に光をあて、観光客の心をしっかりと掴むことで、中長期的な観光効果を拡大させるよう努力することが大切ではなかろうか。次ページに画像を掲載したやきとり弁当や函館野外劇のように、函館には長年住民に愛されながらも域外での知名度があまり高くない潜在的な地域資源がたくさんある。このような地域資源を多く発掘・開発していく必要がある。

(2) 東北のシニア層の観光客を大きなターゲットとすべし

第二に、仙台や盛岡をはじめとする東北地方のシニア層が道南の観光にとって有望なマーケットとなることに注目すべきであろう。近年、余暇時間や経済力で他の年齢層より余裕のある世帯が多いシニア層は観光業界の大きなターゲットである。たとえば、超高額にも関わらず大人気となっている九州のクルーズトレイン¹³「ななつ星 in 九州」(以下、ななつ星)の利用者は高齢者が目立つ。

北海道新幹線開業により、道南と東北の行き来が空路よりも容易になるのは間違いない(次ページ図表4)。そもそも、東北の各空港から北海道に向かう空路は、新千歳空港とを結ぶ路線以外はほとんどない。たとえば、仙台空港は新千歳空港との間の航空便が1日13往復を数えるが、函館空港との間には1便もない。このため、北海道新幹線開業による東北から道南へのアクセス改善効果は大きい。また、東北では総じて人口減少に苦しむ都市が多いが、東北新幹線の主要駅を抱える盛岡市と仙台市は都心

回帰などの影響もあって、それほど人口減少に苦しんでいないことも、両市から道内への客数の安定性という面から北海道新幹線に追い風となろう。



(左：市民に長年愛されている函館のご当地グルメとしては、北海道新幹線のCMにも登場し、ご当地バーガー日本一に輝いたラッキーピエロ「チャイニーズチキンバーガー」が有名だが、ここではハセガワストア「やきとり弁当」を取り上げたい。道南で「やきとり」とは「焼き豚」を表す。ハセガワストアは道南を中心に出店しているコンビニで、函館ワインを吹きかけた「やきとり」が評判。
 右：「市民創作 函館野外劇」は毎年夏に開催され、2015年で28回を数える。五稜郭の土塁とお堀を舞台に、函館の歴史を5千人以上の市民が演じるという壮さが特徴。2015年は昼間開催だが、画像にあるように、それまでの夜間開催の幻想的雰囲気も趣があった。また、これ以外に市民に親しまれているイベントとしては、函館にあるスペイン料理の名店の多くを楽しめる「函館バル街」も取り上げたい。チケット制でリーズナブルな価格で複数の飲食店をはしごできるイベントを「バル街」と呼び、近年は全国で開催されるようになったが、函館はその発祥の地。なお、本稿の画像は全て現地にてみずほ総合研究所が撮影したもの)

図表 4 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	現行	—————	約 2 時間	約 4 時間	約 5 時間半
	新幹線	—————	約 1 時半	約 3 時間	約 4 時半
札幌までの 所要時間	現行	約 3 時間半	約 5 時間半	約 7 時間半	約 9 時間
	新幹線	約 1 時間半	約 2 時間	約 3 時間半	約 5 時間

(注) 現行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月ダイヤ改正について」などにより、みずほ総合研究所作成

(3) 周遊型観光は観光列車など九州新幹線のある九州の取り組みを参考にすべき

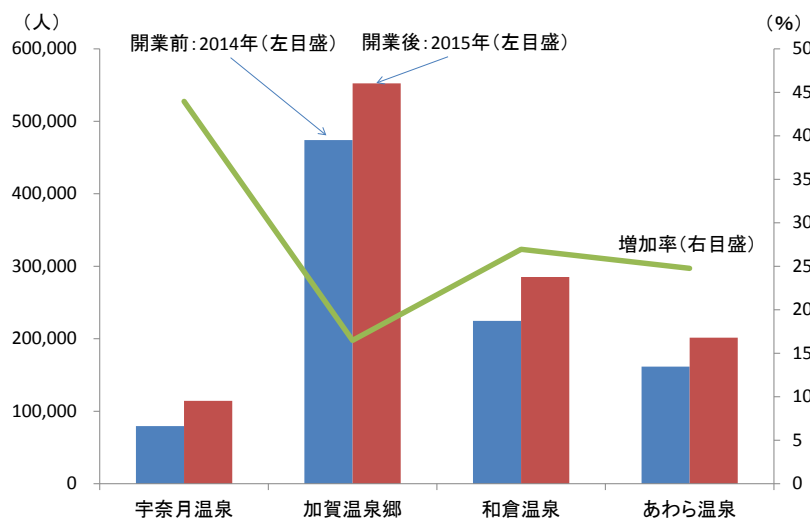
第三に、周遊型観光を充実させるべきだ。北海道新幹線においても、周遊パターンがいくつも考えられ、沿線の観光地が互いに切磋琢磨して地道に地域資源の開発を続け、それぞれの観光地が強みを発揮すれば、周遊型観光が拡大して観光効果がより大きくなる。

特に、函館を中心とする道南は北東北と連携して周遊型観光を開発することが効果的であろう。一般的に新幹線は、航空機とライバル関係に陥りがちであるが、北海道新幹線は観光で空路との連携が期待できるのではないかと。東京圏などから東北か道南まで航空機で来て、北海道新幹線を使って東北と道南を周遊してから航空機で帰るといった周遊型観光が容易になるからだ。道南と東北を同時に楽しめるなら、これまでにあまりない魅力が詰まったパッケージ旅行となることは間違いなく、東京圏などからの観光客にも訴求力がある。

周遊型の有効性は、北海道新幹線が札幌まで延伸した時に、さらに高まることは予想される。札幌～函館間の所要時間が大幅に短縮され、これまでは難しかった札幌と函館を周遊する旅が容易になることで、北海道新幹線の最大の観光効果が発揮される。延伸ルートの沿線には訪日外国人に人気のニセコもあり、インバウンドへの波及も期待されよう。今月の北海道新幹線の新函館北斗までの開業を一つの機会として、道南の周遊型観光の充実を図るとともに、将来の札幌延伸も視野に入れて、より広域の連携による観光振興を目指していくのが望ましい。

周遊型観光の可能性について、実際に北陸新幹線の開業効果を見てみよう。4～7月の北陸地方の主要温泉別宿泊人数について開業前の2014年と開業後の2015年を比較すると(図表5)、増加率では新幹線の黒部宇奈月温泉駅から在来線でわずか1駅の宇奈月温泉が、増加数では北陸の温泉地で最大のキャパシティを誇り、金沢から在来線で最速約30分の加賀温泉郷が目立つ¹⁴。しかし、ここで注目されるのは金沢から最速でも1時間程度かかる能登半島の和倉温泉や福井県のあわら温泉も増加数、増加率ともに大きいことである。新幹線が発着する駅から少し足を延ばしても構わないという周遊型の観光客が多数存在することは間違いない。

図表5 北陸の主要温泉の宿泊客数(新幹線開業前・後の比較)



(注) 2014年4～7月と2015年4～7月を比較したもの。

(資料) 北陸経済研究所「北陸新幹線開業後の北陸を振り返る」(『北陸経済研究』2015年12月)により、みずほ総合研究所作成

同様の結果は観光施設やイベントの入込客数からもみてとれる¹⁵。たとえば、輪島朝市は金沢からバスで約2時間以上かかる輪島市で開催されているが、3～8月の入込客数の開業前（2014年）と開業後（2015年）の比較では約3割、約100,000人の大幅増加となっている。また、富山県の観光施設・イベントは石川県に比べて知名度でやや劣るため、開業前は苦戦が予想されたが、2015年のゴールデンウィーク期間中の入込客数をみると、北陸新幹線の新高岡駅から比較的アクセスのよい高岡市の国宝瑞龍寺（2014年比60%増）や砺波市の砺波チューリップフェア（同13%増）だけでなく、富山から約1時間かかる小矢部市のクロスランドタワー（同40%増）、新高岡から約1時間かかる氷見市の「ひみ番屋街」（同14%増）も増加しており、アクセスや知名度で劣っても観光客は周遊してくれることがわかる。

これら3つの鍵で大いに参考にすべきは九州新幹線のある九州であろう。九州新幹線も北海道新幹線と同様に東京から遠く、東京圏からの観光のアクセス面で航空機との競争が厳しい。そこで、九州新幹線開業の際に、新幹線沿線だけでなく九州全域の観光振興に力が注がれた。様々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、次ページの画像「特急 A列車で行こう」のような観光列車が多く開発されている。その中から話題のななつ星も生まれた。九州各地の観光資源を豪華列車で巡るななつ星は、最短の一泊二日のプランでさえ、1人20万円以上かかるが、2013年の運行開始以降、応募倍率が数十倍に達する¹⁶など、爆発的な人気を誇っている。特にシニア層や海外富裕層からの注目が高く、今や九州だけでなく日本を代表する観光資源の一つとなっている。また、ななつ星の旅で体験できる観光資源や料理の特選素材が人気になるなど、ななつ星の宣伝効果は幅広く、かつ大きい。

JR東日本が2017年に運行開始予定のクルーズトレイン「TRAIN SUITE 四季島(トランススイート しきしま)」は関東、東北に加えて北海道も周遊する予定であるが、北海道内周遊型もしくは道南・北東北周遊型といった様々な観光列車の開発が必要ではないか。



（予約困難な観光列車として知られる「特急 A列車で行こう」。この観光列車は九州新幹線の停車駅である熊本駅を起点に宇土を経由して南蛮風の三角駅までのわずか3駅の区間を約40分かけて進むため、島原湾などの自然が堪能できる。三角では徒歩数分の三角港から天草列島に向かうクルーズ船「天草宝島ライン」に接続している。列車の外観はレトロ調で、客車も落ち着いた雰囲気が漂い、バーが設置されるなど、「A列車で行こう」はまさに大人向けの観光列車だ。熊本駅発ではこの他に、阿蘇に向かう「あそぼーい」、人吉に向かう「SL人吉」、別府に向かう「九州横断特急」、霧島連山を望む「いさぶろう・しんぺい」の4本の観光列車がある。また、鹿児島中央駅発では指宿に向かう「指宿のたまて箱」、明治時代開業の嘉例川方面に向かう「はやとの風」の2本が、博多駅発では別府に向かう「ゆふいんの森」があるなど、九州新幹線の停車駅発の観光列車が多数存在している）

4. おわりに

北海道新幹線の開業は、本州と北海道が新幹線でつながるといって画期的であり、本年を代表するトピックとなろう。観光客増加への期待も大きいですが、本稿で述べたように、昨年開業した北陸新幹線などのブームをもたらすかどうかは明確ではない。新幹線開業効果をより大きく、また持続的なものとするためには、沿線の潜在的観光資源の発掘や開発、東北地方との連携、周遊型観光の充実などが欠かせないであろう、そのためには、鉄道会社や観光事業者のみならず、地域を挙げてのチャレンジが重要となるのではなかろうか。今回の「歴史的」といえるイベントが、北海道にとって、また東北地方にとって、そして日本にとって実り多きものとなるかどうかは、むしろこれからの取り組みに掛かっている。

¹ 3月14日に開業した北陸新幹線や3月12日に全線開業した九州新幹線に比べると、北海道新幹線の開業日はやや後ろ倒しされている。この背景には、北海道新幹線の沿線がこれまでの新幹線の開業沿線に比べて降雪の多いところであり、開業時に降雪の影響でダイヤが混乱することを避けることがある。同様に降雪の影響が懸念された東北新幹線の新青森延伸の際、開業日は降雪時期を避けて12月4日に前倒しされた。

² 北海道新幹線の新函館北斗から先の倶知安～札幌間について北に迂回して新小樽を経由する理由としては、小樽が著名観光地ということに加え、小樽～札幌～旭川が直線上に並ぶということがある。つまり、北海道新幹線は将来の旭川延伸に備えて路線が決められているといえる。

³ 整備新幹線とは、北海道新幹線の他は東北新幹線（盛岡～青森）、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルート、九州新幹線長崎ルートである。それ以前に計画された新幹線には、東海道新幹線、山陽新幹線、上越新幹線、東北新幹線（東京～盛岡）、未だ実現していない成田新幹線があるが、これらは整備新幹線に含まれない。また、整備新幹線と同じく全国新幹線鉄道整備法に基づいて2011年に計画された中央新幹線（通称：リニア新幹線）も整備新幹線に含まれない。

⁴ 訪日外国人向けには、期間や車種（東海道・山陽新幹線の「のぞみ」以外）などに限定があるものの、新幹線を含むJRの列車、バス、フェリーが乗り放題となるチケット「ジャパンレールパス（JAPAN RAIL PASS）」がある。たとえば、7日間乗り放題の普通指定席券で大人が29,110円である。東京～新大阪間の指定席が一往復で28,900円であることを考えると、ジャパンレールパスの割安さが目立つ。

⁵ 主な候補ルートは、若狭ルート（小浜から亀岡を経由する一方、京都駅を経由せずに大阪に至るもの）、湖西ルート（琵琶湖沿いにある湖西線傍を経由して京都駅で東海道新幹線に接続するもの）、米原ルート（敦賀から南下して米原で東海道新幹線に接続するもの）の3つである。ルート決定が遅れている背景としては、①過密ダイヤから東海道新幹線への乗り入れが難しいという、京都駅を経由しないルートでは大きな需要が期待できないため、主な3ルート案には難点が少ないこと、②これらの課題克服のために2015年になってJR西日本から上記3ルート案以外に新たなルート案（若狭ルートの修正案で、亀岡を経由せずに京都駅を経由するもの）が提案されたこと、③駅の設置が期待できる自治体間で誘致競争が県をまたいで続いていること、④現在の在来線の特急でも大阪・京都～北陸間は比較的短時間であること、⑤東京方面から敦賀以西に延伸しても、北陸新幹線の所要時間は現行の東海道新幹線の米原乗り換えと比較してあまり短縮が見込めないという、品川～名古屋のリニア新幹線の2027年開業以降は名古屋乗り換えルートがかなり便利になること、などがあげられる。

⁶ 九州新幹線長崎ルートは博多～新鳥栖間について九州新幹線鹿児島ルートに乗り入れる。なお、導入予定であるフリーゲージトレイン（2本のレールの間隔＜軌間＞が狭い在来線と広い新幹線を共に走行できる）の開発が2022年度に間に合わない可能性が出てきたため、フリーゲージトレインの必要な区間（武雄温泉～諫早間）を除いて諫早～長崎間が2022年度に部分開業し、博多～諫早間は当面在来線の特急とする（諫早で九州新幹線長崎ルートに乗り継ぐ）案が検討されている。

⁷ 1日の本数は北陸新幹線の「かがやき」が10往復、羽田～小松間の航空会社計が12往復となっている。

⁸ はこだてライナーの途中の停車駅は五稜郭、桔梗、大中山であり、快速の場合、その3駅のうち五稜郭だけに停車する。なお、はこだてライナーによる新函館北斗～函館間は最速16分であるが、乗り換え時間を含めると、東京駅から函館駅への所要時間は最速4時間29分である。

⁹ 新函館北斗駅は、函館本線の渡島大野（おしまおおの）という2006年に北斗市と合併した大野町にあった無人駅を、北海道新幹線開業に合わせて全面的に建て替えたものである。

¹⁰ 東京～新函館北斗間の北海道新幹線の正規料金は22,690円で、割引料金では現在、東京～新函館北斗間の最安が15,460円となっている。ただし、これはJR東日本の「スーパーモバイル Suica 特急券」（スマホなどで購入）の設定金額であり、電子マネーが東京圏ほど普及していない北海道において道民には購入しづらいかもしれない。なお、電子

マネーを利用しない最安のチケットは「北海道お先にネットきっぷ」が17,010円である。一方、羽田～函館間の航空運賃の正規料金は約35,000円で、割引は事前購入日や空き状況によって多彩に設定されている。

¹¹2016年のさっぽろ雪まつりでは、メインの大通り会場を彩る大雪像が6つ登場したが、そのうち2つが北海道新幹線をモチーフにしたものであった。また、近年、雪像を画面にしたプロジェクションマッピングがさっぽろ雪まつりで人気をさらっているが、3つのプロジェクションマッピングのうち2つが北海道新幹線のものであった。さらに、雪遊び体験をウリにしている「つどーむ会場」でも、北海道新幹線の車両H5系のミニトレインが場内を走り、それに子どもが乗るアトラクションが登場した。

¹²詳しくは、岡田豊「青森県の地域活性化事例」（みずほ総合研究所『みずほ地域経済インサイト』2008年7月）を参照。

¹³クルーズトレインとは、豪華客船の列車版にあたる造語である。ななつ星は、一つの車両に2～3部屋しかない贅沢な客室はもちろん、列車内で一流シェフによって料理が提供されるなど、豪華列車での移動そのものが十分楽しめるようになっている。また、このななつ星の成功をきっかけにクルーズトレインの開発ブームが起こり、本文で取り上げたJR東日本に加えてJR西日本でも「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」が2017年に登場する予定である。

¹⁴温泉別宿泊者数は北陸経済研究所「北陸新幹線開業後の北陸を振り返る」（『北陸経済研究』2015年12月）による。

¹⁵観光地の入込客数は北陸経済研究所「北陸新幹線開業後の北陸を振り返る」（『北陸経済研究』2015年12月）による。

¹⁶ななつ星は定員が少なく、基本的に応募者の中から抽選で当選者を決めるという方式を採用している。