

青森市・函館市における地域間連携と北海道新幹線の役割

－RESAS・Webアンケート調査から見る青函交流圏の可能性－

田村 正文 丹羽 浩正 田中 哲

1. はじめに

1-1 青函交流の背景

近年、道州制に代表されるような従来までの都道府県単位に留まらず、隣接する地域間での連携が注目されている。青森県においても、岩手県、秋田県と県境を隣接する地域との繋がりには歴史的にも非常に深い。さらには、津軽海峡を挟み、これら北東北3県と北海道とくに函館市を中心とする道南地方との交流は大変古くからなされている。例えば、これらの地域から出土される縄文遺跡については、「北海道・北東北の縄文遺跡群」としてユネスコの世界文化遺産に登録する準備をこれらの地域では進めている。この縄文遺産群のロゴマークは図1-1に表示するように、縄文時代の衣服の文様に見立て、北海道と北東北3県を表すものとなっている。



図1-1 北海道・北東北の縄文遺跡群のロゴマーク

出典：北海道・北東北の縄文遺跡群のHP（<http://jomon-japan.jp/>）より

上述のような、縄文時代までの歴史を遡ることなく、現代における当該地域を取り巻く状況としては、2016年3月26日、北海道新幹線の新青森駅～新函館駅までの148.8kmが開業し北海道へも新幹線が走るようになったことがある。北海道新幹線の開業に伴い、青函トンネルを走行することが話題を集め、沿線自治体や経済団体などにおいては開業以前より様々な取り組みを行ってきた¹。さらには、北海道新幹線開業を契機として、今まで以上に北海道と北東北とりわけ青森県との連携の強化の機運が醸成されていると言えるだろう²。

また、青森県青森市と北海道とくに函館市との青函交流は、かつての青函連絡船が運行していた時代まで遡ることができる。古くは、青函連絡船による本州と北海道のそれぞれの交通（特に鉄道）の結節点として人や物の交流による役割が主であったが、青函連絡船廃止（1988年）後の1989年より、青森市と函館市との間で「青森市・函館市 ツインシティ」を締結し、「青函経済文化圏の形成を目指し、文化、スポーツ、観光、経済等、広い分野にわたり、積極的交流の推進

を図」³ることを目的として現在まで存続している。つまり、北海道新幹線が開業し、本州と北海道あるいは青森市と函館市の移動にかかる所要時間あるいは頻度が増加したとはいえ、青函交流は古くて新しい問題であるともいえよう。

1-2 本稿の目的と分析の対象

これまでわれわれは、「越境地域政策」という視点から、北東北三県における産業振興に係る研究（丹羽他（2016）など）を行ってきた。越境地域政策の中心的な課題は、行政区域が跨っている地域に責任を負う機関は現行法上存在しないという点に着目し、県境地域における課題が奈辺にあり、どのようにそれを解決していくかということを検討・立案することである。さらに上記の背景を踏まえて、本稿においては北海道新幹線開業による今後の青函交流圏の可能性について考察することを目的とする。とりわけ、近年の情報通信化社会の進展を振り返るまでもなく、情報化によって、その交流範囲（あるいは商圈範囲）が従来の点的な側面から面的なそれへ拡大しているともいえるだろう。また、新幹線や高速道路などの高速交通体系に加えて、IT（近年ではICT）技術により、一層の空間克服が可能となり、後背地の広い商圈に空間構造が変化していると捉える事もできよう⁴。

そこで本稿においては青函交流圏の中でも、北海道新幹線に着目し、青函交流圏の状況（特に観光）、北海道新幹線に関するアンケート調査から見られる動向について概観することで、新たな時代を迎えた青函交流圏の広域連携の可能性について探る。

2. 青森市および函館市の現状

ここでは、青函交流圏において中枢的機能を有している函館市と青森市の現況について、特に人口動態や観光についてRESASによる作図を通じて概観する。

2-1 青森市の現状

周知のように青森市は、人口約29万人⁵を擁し、青森県の県庁所在地である。近年では、少子高齢化・人口減少が進み、今後もその傾向が持続すると推計されている。図2-1-1は、RESAS（地域経済分析システム：以降では単にRESASと記載する）⁶によって得られた青森市における将来の総人口推計である。

青森市の人口については、RESASでパッケージ化された4種類のシナリオ⁷全てにおいて、人口減の傾向が明瞭に見て取れる。さらには、2010年と2040年の2時点間での人口構成を見たのが、図2-1-2である。これより、これから2040年までに、老年人口の急速な増加（年平均で434.3人増）と年少人口の減少（年平均で669.3人減）という状況にある。

次に、現在の青森市の産業構造について見ていく。青森市に立地している企業数について中分類の単位で示したのが図2-1-3である。図2-1-3においては、企業数の多い順からパネルで表示されており、図中の面積が産業に占めるシェアを表すとも言えるが、宿泊業、飲食サービス業が最も多く、次いで生活関連サービス業、娯楽業である。

特に、宿泊業、飲食業の企業数が多いということは、他地域からのビジネスや観光での訪問が多いことが類推される。特に青森市においては、毎年8月初旬に開催される「ねぶた祭り」に代表される大きなイベントの存在やかつての交通の結節点であったことにも由来すると思われる。

青森市・函館市における地域間連携と北海道新幹線の役割
 -RESAS・Webアンケート調査から見る青函交流圏の可能性-

青森県青森市

総人口推計

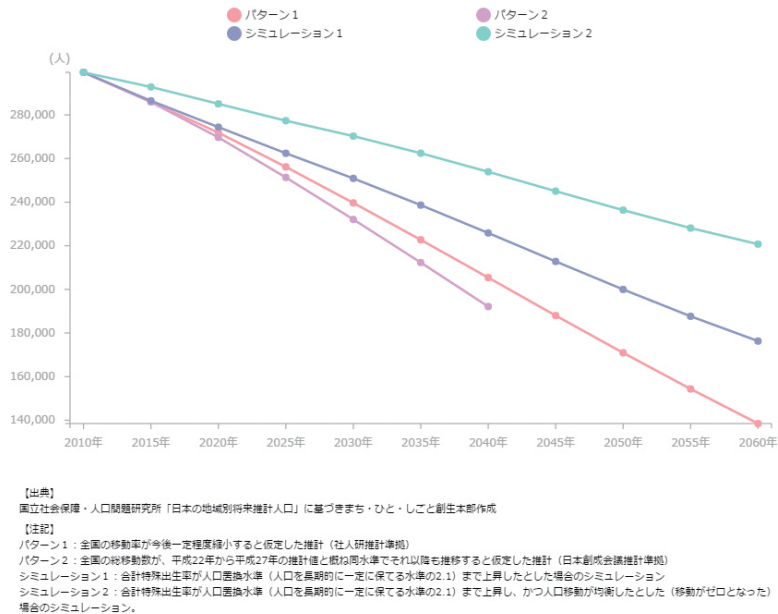


図2-1-1 青森市の人口推計

人口ピラミッド

青森県青森市

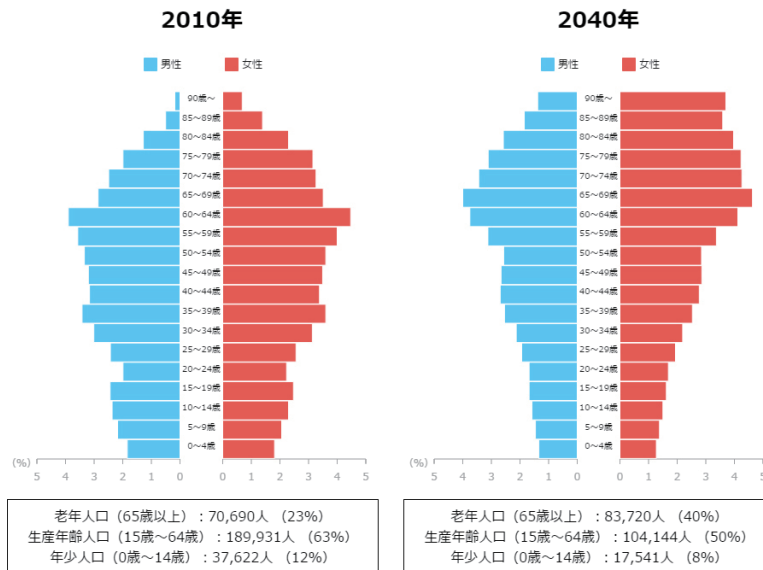


図2-1-2 青森市における人口ピラミッドの比較

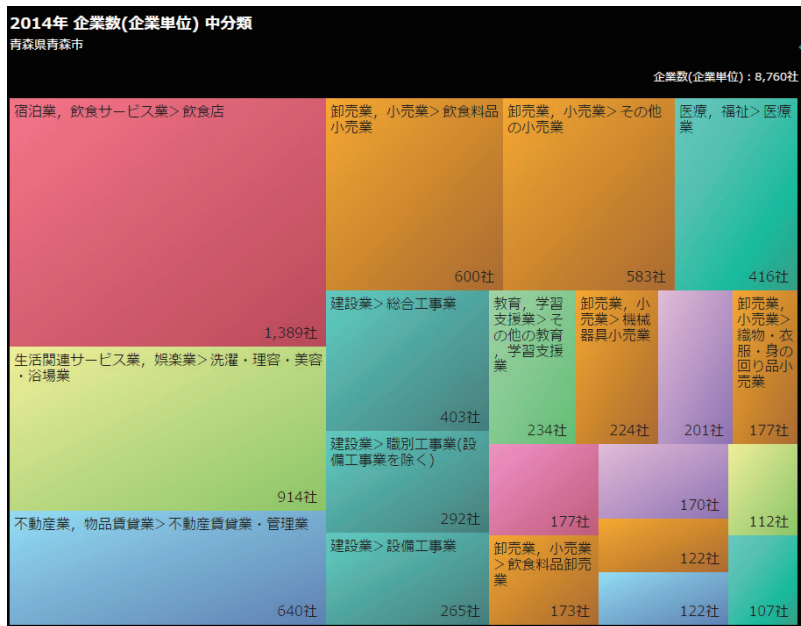


図2-1-3 青森市における事業所数(中分類)

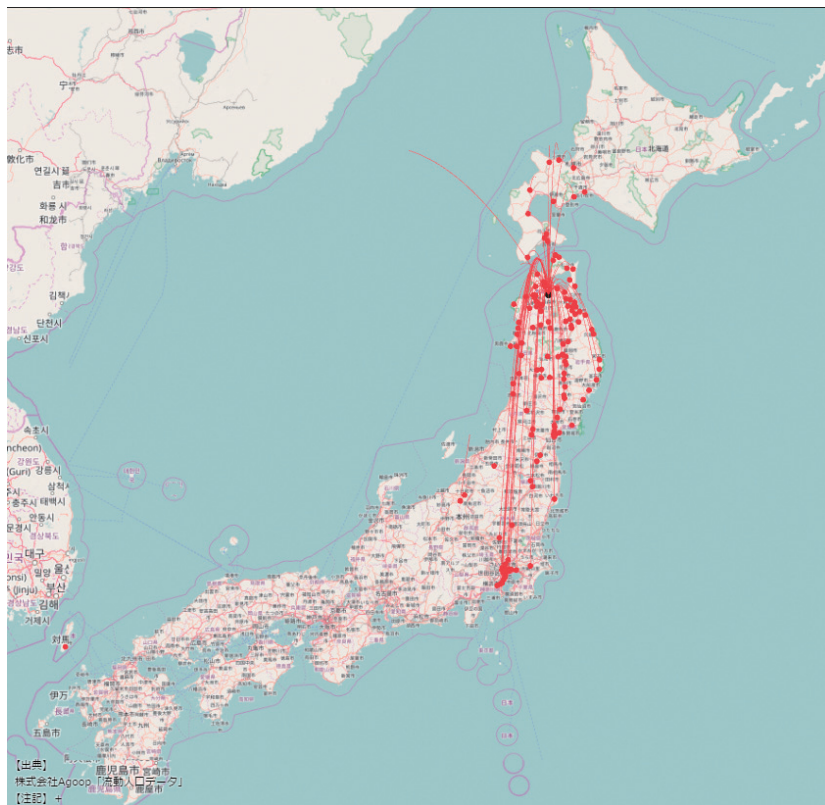


図2-1-4 青森市への観光客の動向(休日)

それでは、青森市で滞在する観光客のO-D（Origin-Destination：以下O-Dと記載する）の動向についてRESASを用いて図2-1-4に示す。RESASの特徴としては、単にグラフで示すことができるばかりではなく、メッシュ化された地図情報を基にそれを地図上に表すことができるのも大きな特徴であると言える。ここでは、From-To分析で作図した図を基に青森市への滞人口の傾向の解釈を試みる。

休日の場合には、青森市の滞人口は北海道の道央から道南地域の主たる市町村をはじめ、首都圏ならびに東北地域でも特に宮城県より北側の地域からの訪問が多い。中でも、仙台市から青森市へは東北新幹線、東北自動車道が通じていることから、これら沿線から青森市までのO-Dが明瞭に示されていると言える。また、同時に青森県内をはじめ秋田県、岩手県（特に太平洋側海岸線）の密度が濃いことから、北東北3県における連携の観点からも、これら地域間の観光などにより小規模な移動が行われていることを示しているとも考えられる。

2-2 函館市の現状

本節では、函館市の現状について青森市と対比させるという意味において、前節同様にRESASによるオープンソースを用いて、その現状を見ていくこととする。

はじめに、函館市の人口について現在約26万人余⁸を擁し、古い歴史を有する道内有数の都市であると言える。しかしながら、現在の函館市は過疎地域自立促進特別法により過疎地域の指定をうけていることから、人口減少が続いている。図2-2-1を見れば明らかなように、今後の函館市の総人口も2040年まで4種類全てのシナリオにおいて減少し続けることが示されている。さらに、上に述べたような過疎化に加えて、少子高齢化も今後より進むと推計されている。函館市の2040年の推計人口による人口ピラミッドは、図2-2-2に示すとおりである。特に年少人口の減少が著しい。しかし、この傾向は前節で見た青森市とも共通の傾向を示している。

特に函館市においては、地域ブランド調査2016（ブランド総合研究所実施）において第1位であった⁹が、「幸福度」（日本総合研究所実施）では、人口20万人以上の中核市の中から42都市を抽出した中で、最下位であったことが報じられている¹⁰。

この正反対の傾向は、函館市外の住民と函館市民との間の日常生活に大きく依存しているとも考えられる。つまり、地域ブランドにおいては、函館市が有する観光資源をイメージしうるが、函館市民にあっては、日常生活において観光資源が必ずしも生活の質や行政サービスの向上、給与等の報酬などには必ずしも結びついていないという見方もできるであろう。しかしながら、函館市においては、かつてはスルメなどのイカ加工品や函館ドックに代表される造船のような港湾を活用した産業のイメージがあったが、現在は函館山の夜景、五稜郭公園、教会・修道院などの観光施設や函館朝市のような食（海産物）に見られるような観光地としてのイメージが多くの人々が抱くイメージであろう。

函館市の産業構造について表したのが、図2-2-3である。企業数単位においては、業種別に第1位から第3位までは、青森市と同様であり、両市ともに宿泊業、飲食サービス業が第1位になっている。先述したように、函館市は観光地として著名であるものの、2015（平成27）年度の両市の観光入込客数を比較してみると、青森市では、約594万人¹¹であり、函館市では495万人¹²となっており、青森市の観光入込客数が約100万人程度多い状況である。

また、函館市への休日の観光客のO-Dを見たのが図2-2-4である。首都圏をはじめ北海道道央および道南地方各地、東北地方では東北新幹線、東北自動車道沿線からの来訪者が多いとい

北海道函館市

総人口推計

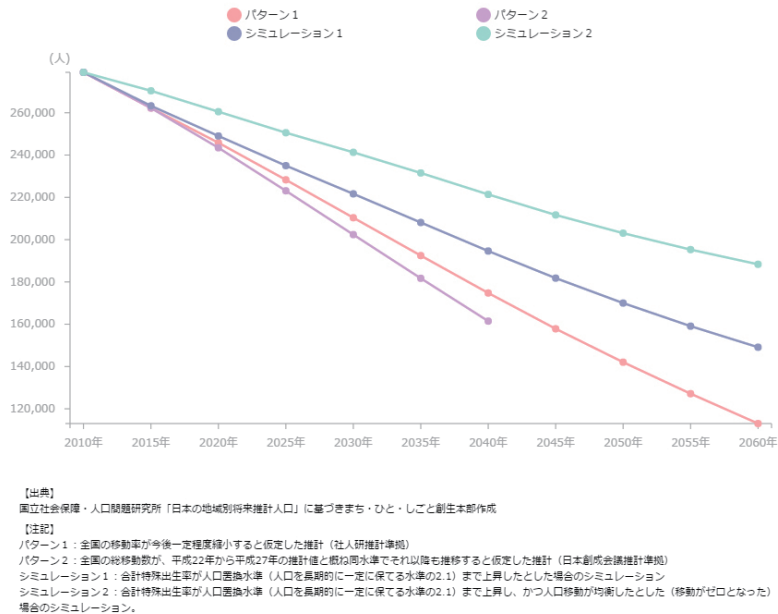


図2-2-1 函館市の人口推計

人口ピラミッド

北海道函館市

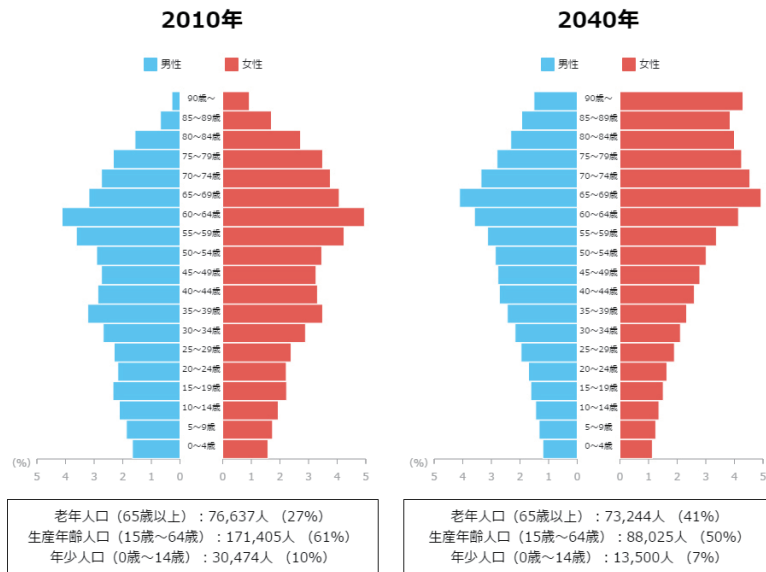


図2-2-2 函館市の人口ピラミッド

青森市・函館市における地域間連携と北海道新幹線の役割
 -RESAS・Webアンケート調査から見る青函交流圏の可能性-

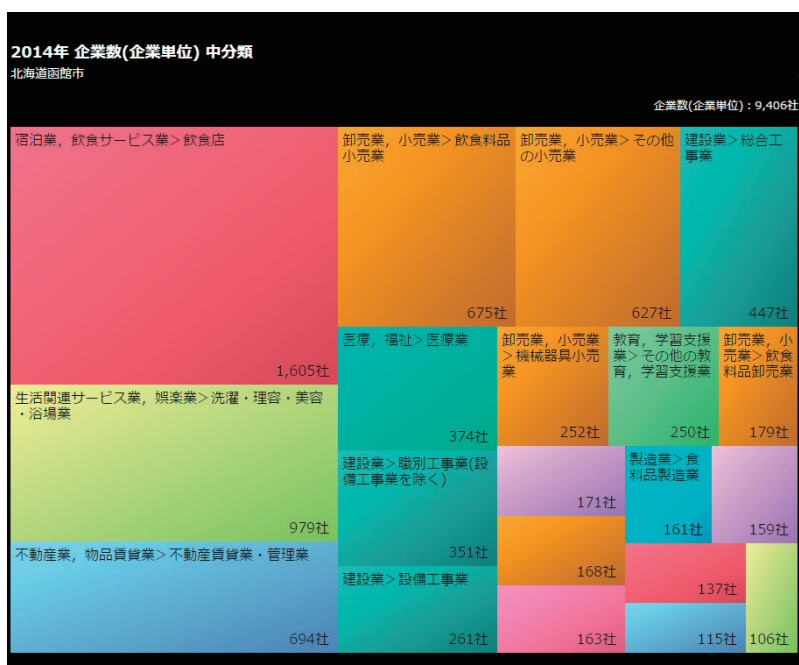


図2-2-3 函館市における事業所数(中分類)

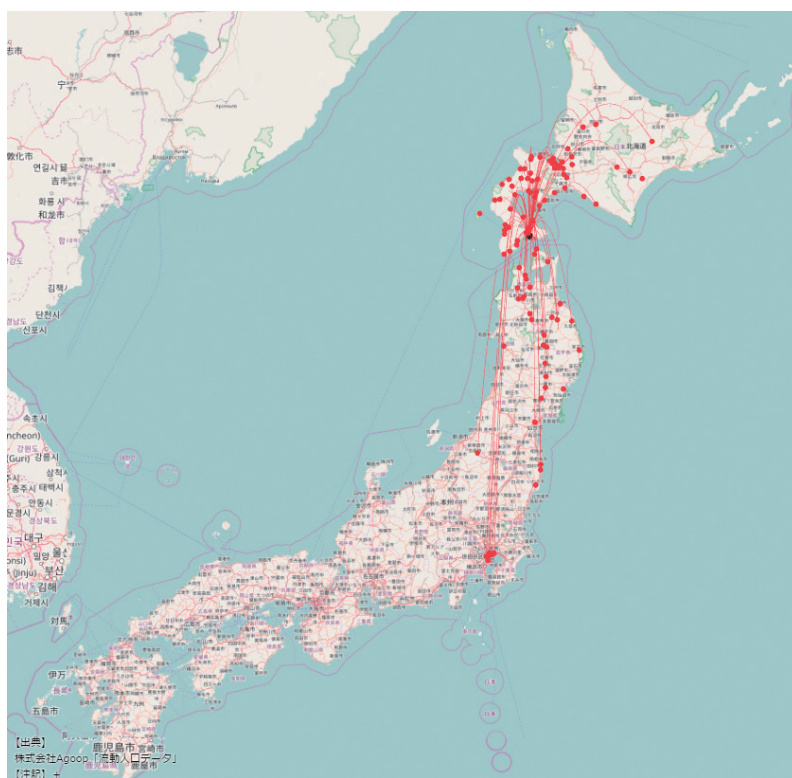


図2-2-4 函館市への観光客の動向(休日)

う特徴がある。しかしながら、先述した図2-1-4の青森市と比較すれば、北海道内においても北海道内（特に札幌市以南）が中心であり、東北地方から函館市への移動は必ずしも多くは無いといえる。

青森市と函館市において企業数では函館市の方が青森市よりも多いものの、訪問者数は青森市の方が多。このことについては、仮説的であるものの次のような事柄が想定される。第1に青森市と函館市の都市機能を比較した場合、ともに港湾都市であるものの前者は県庁所在地としての行政関連の出張等のニーズが考えられる。第2に先述したように青森市の場合には8月初旬の「ねぶた」に代表される集客規模の多いイベントに加え、10月～11月の奥入瀬溪流や八甲田山の紅葉など北海道では観光の端境期になる期間に集客性の高い自然現象が見られること、などが年間の観光客数の相違となって表れていると捉える事も可能であろう。

3. 北海道新幹線開業に伴うアンケート調査から見えること¹³

前章では、青森市と函館市それぞれの都市について公示されている基本的な統計資料を基に人口、産業（企業）、観光について見てきた。しかしながら、本稿冒頭に述べたように2016（平成28）年3月に北海道新幹線が開業し首都圏や仙台圏と北海道が直通するようになり、今後の北海道新幹線が開業による沿線地域への影響が大きいと予想される。さらには、北海道新幹線開業に先立ち沿線では数多くのPRイベントの開催や開業後もディスティネーション・キャンペーン（DC）が行われるなど、様々なイベントをはじめとした観光客の誘致活動が行われてきた。

その様な背景もあり、我々は青森市と函館市の住民を対象としたWEBによるアンケートを実施した。本章においては、WEBアンケートの結果の一部を基に北海道新幹線の青函地域の住民の動向を探る。

3-1 アンケート結果の概要

我々が実施したWEBアンケートは、青森市および函館市の居住者を対象に北海道新幹線の利用経験や利用回数、旅行目的、旅行先などについてアンケート調査を行った。アンケート回答者の属性は以下に示すとおりである（また、実際の調査項目については、本稿の付録を参照されたい）。

(1) 実施状況と回答者数およびその属性

本アンケート調査については、2017（平成29）年1月21～22日において株式会社クロスマーケティング（以降ではク社と称す）を通じて実施した。回答者数は、ク社が用意した青森市250人、函館市250人の合計500人である（無記名式）。また、回答者の性別については500人中、男性が292人（58.4%）、女性が208人（41.6%）である。また、回答者数の年齢別の構成比は表3-1の通りである。

この分布は参考までにRESASにおける2010年の人口データにおいて青森市、函館市の合算で人口ピラミッドを作成してみると、その構成比は年少人口（0歳～14歳）が11%、生産年齢人口（15歳～64歳）62%、老年人口（65歳以上）25%であることを鑑みると、年少人口の回答者数が存在しない事を除けば概ね現状の人口比率とそれ程大きな差は無いと思われる。

(2) 利用の状況

青森市、函館市の居住者を対象に利用経験を問うたところ、500人中106人（21.2%）が「利

表3-1 北海道新幹線に関するWEBアンケートの年齢別比率 (n=500)

		回答数	%
全体		500	100.0
1	15歳未満	0	0.0
2	15～19歳	3	0.6
3	20代	29	5.8
4	30代	85	17.0
5	40代	130	26.0
6	50代	131	26.2
7	60代	96	19.2
8	70代以上	26	5.2

表3-2 北海道新幹線の利用回数について (n=106)

		回答数	%
全体		106	100.0
1	1回	56	52.8
2	2回	29	27.4
3	3～5回	18	17.0
4	6～10回	3	2.8
5	11回以上	0	0.0

表3-3 北海道新幹線の利用目的 (n=106)

		回答数	%
全体		106	100.0
1	観光	82	77.4
2	ビジネス	29	27.4
3	冠婚葬祭などの所用	6	5.7
4	その他	5	4.7

用したことがある」という回答であった。この106人を対象に今までの利用状況について見た所、表3-2のような回答が得られた。回答結果から北海道新幹線の今までの利用回数について1回、2回と答えた割合が多く、開業後それ程経過していないことも影響していると考えられるが、本調査を行った時点では、複数回あるいは頻繁な利用者は少ないと考えられる。

同時に利用目的としては、表3-3に示すように、北海道新幹線の利用経験者106人の内、82人（77.4%）が「観光」と回答している。さらには、ビジネスと回答した人は、29人（27.4%）であったことから、主として観光の需要が高いと言える。その他として自由回答には「帰省」、「単身赴任」が挙げられている。

表3-3について、回答者の居住地別に利用の目的を集計したのが図3-1である。図3-1より、青森市内、函館市内と居住地に関係なく観光での利用が極めて多い傾向にある。

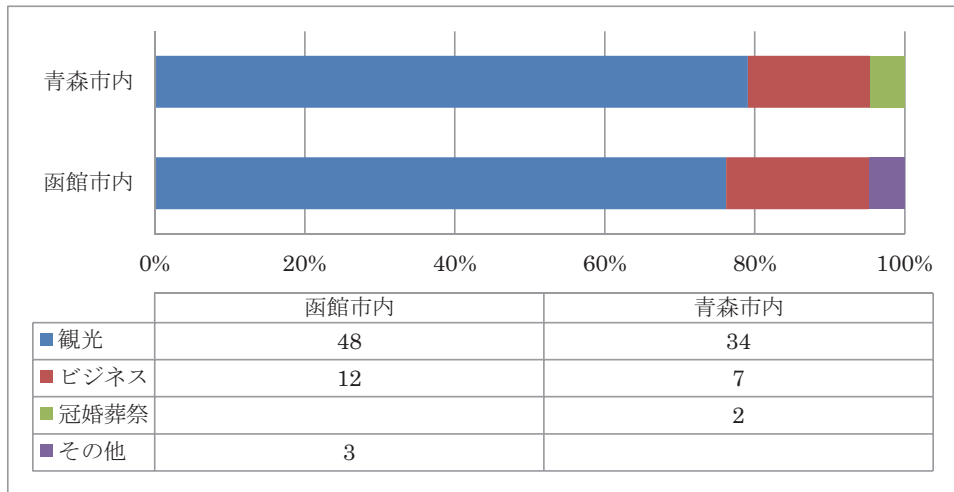


図3－1 居住地別の利用目的

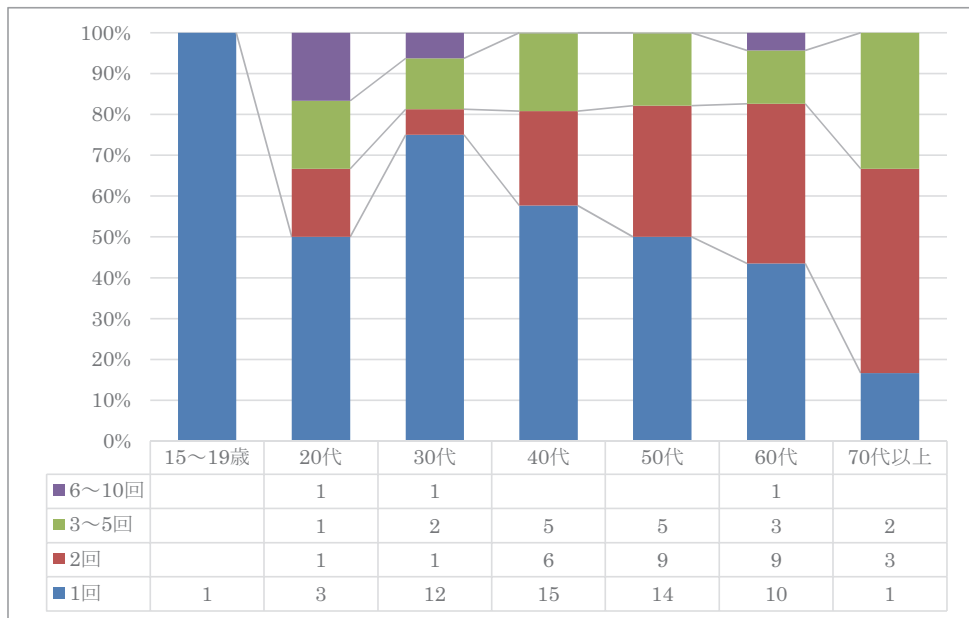


図3－2 北海道新幹線の年代別の利用回数（n＝106）

また、年代別の利用回数については、図3－2のように整理された。開業以来、日時が浅い北海道新幹線の利用頻度については、50代以上の年齢層で複数回の利用割合が高いことを示している。この傾向として、例えば東日本旅客鉄道（JR東日本）の「大人の休日倶楽部」では、男女ともに50歳以上が会員として入会でき、各種割引切符の利用などの恩恵を享受できる。そのようなことも、利用回数に影響を与えていると見ることもできよう。

(3) 北海道新幹線の利便性

北海道新幹線については、本稿冒頭でも見たように開業以前より大きな話題となっていた。

しかし、開業後より料金や青函トンネル内での速度について今後の利用促進に影響を与えるような様々な課題も浮き彫りになっている。そこで、本節においてはク社のモニターを通じて行ったアンケートの北海道新幹線の利便性に関する内容について見ていくこととしよう。

はじめにク社を通じて実施したアンケートにおいて、「北海道新幹線が開業し便利になったと思うか」という設問について、表3-4に示す通り、500人の回答者中「大きく思う」と積極的に評価する回答が21%であるのに対し、「あまり思わない」という消極的な評価が28.4%である、北海道新幹線開業について青森市、函館市にそれぞれ居住している人々の間では必ずしも高い評価とはなっていない。このような結果になった事については、北海道新幹線の料金やアクセス、本数なども影響していると思われるが、これについては後述する。

さらには、北海道新幹線を現に利用したことのある106人については、北海道新幹線を利用してどのように感じたかについて、居住地別に集計したのが図3-3である。

北海道新幹線が開業し、「目的地まで速く到達できるようになった」という回答が居住地に関係なく最も多いが、函館市に居住している回答者の方が、目的地までの到達が早くなったと感じている割合が高い。しかしながら、目的地での滞在時間の増加や日帰り・日程短縮についての感じ方は、北海道新幹線が開業したことによる時間の短縮効果としてはあまり多くはない。

一方で、「その他」として自由回答欄には、「料金が高い」、「乗り換えが面倒」などという記載が見られた。これらについては、別の設問で「北海道新幹線について、どのように感じているか」という設問で回答者全員（n=500）を対象に行い、その結果を図3-4にまとめているので、それを基に見ていくこととする。

居住地に関わらず、最も多い回答が「料金が高い」であり、圧倒的な割合である。さらには「アクセスが不便」という回答が続いている。中でも「料金が高い」と回答した割合が大きい

表3-4 北海道新幹線が開業した利便性（n=500）

全体		回答数	%
		500	100.0
1	大きく思う	105	21.0
2	やや思う	211	42.2
3	あまり思わない	142	28.4
4	全く思わない	42	8.4

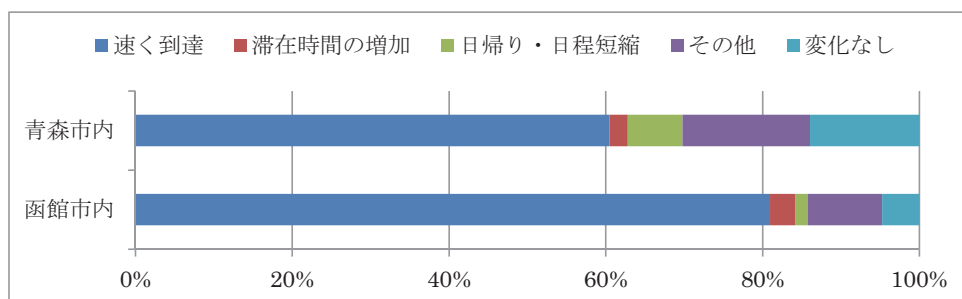


図3-3 北海道新幹線を利用し感じたこと（n=106）

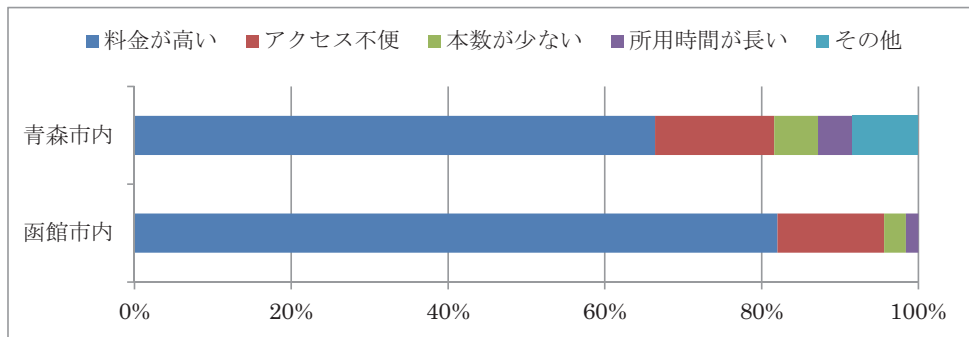


図3-4 北海道新幹線に感じること (n=500)

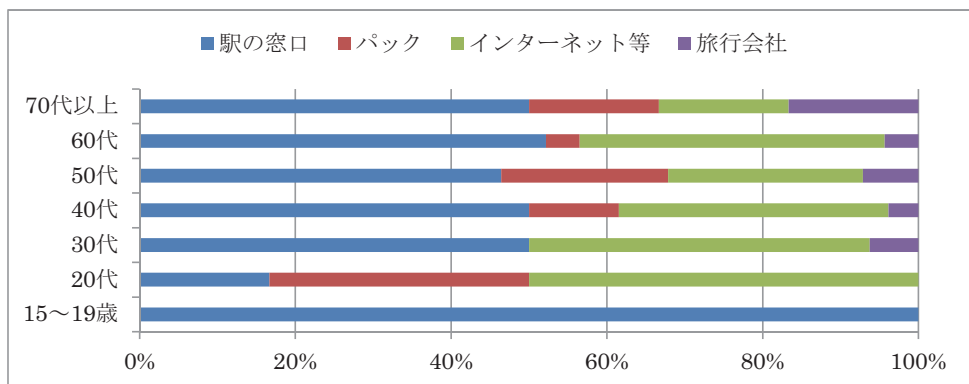


図3-5 北海道新幹線の切符の購入先 (n=106)

のが函館市内に居住している回答者である。

「料金が低い」という感覚については、青森駅—函館駅の実際の営業キロは、170.6kmであり、北海道新幹線内（新青森駅—新函館北斗駅）の営業キロは148.8kmで新幹線特急料金は3,930円である。新青森駅を起点に東北新幹線では、新青森駅—いわて沼宮内駅が147.3kmであるが、新幹線特急料金は2,590円である。この場合、それぞれの新幹線の経営母体が異なるため、単純比較はできないものの利用者からすれば北海道新幹線が割高であるという感拭えないであろう。

さらには、「アクセスが不便」という回答についてであるが、新青森駅、新函館北斗駅の両者ともにそれぞれの市街地中心部からは離れており、在来線等による乗り換えが発生するのも当該地域の特徴である。

とりわけ青森駅から函館駅まで利用する場合、新青森駅、新函館駅の2回の乗り換えが発生する。そのため、青森駅—函館駅間の所要時間ということになれば、それら乗換駅での待ち時間も加えられることとなり、より一層アクセスに不便さを利用者が感じることは想像に難くない。さらには、鉄道のようなネットワークが張り巡らされているような場合、何処かで生じた遅れがそのまま遠方まで引きずられる可能性もあることから、接続に余裕を持たせたダイヤが組まれていることにより待ち時間が多く発生していると言える。そのため、新幹線が開業したものの、開業前に比べてかえって移動に多くの時間がかかるようになったという逆説的な現象

も発生している場合もある¹⁴。

アンケートを通じて、多くの回答者から「料金が低い」という印象を有している北海道新幹線であるが、インターネットを通じて事前に購入すれば割引が受けられる¹⁵が、実際には、切符をどこで購入したのかについての回答を図3-5に示す。

多くの世代において「駅の窓口」で直接購入するという回答が分布しているが、「インターネット」での購入も年代を問わず分布している。特に、近年ではインターネットやスマートフォンが幅広い年代層に普及し、いわゆるネット社会におけるクレジットカードなどの普及とネットビジネスに対する認識も高まった結果とも言えるだろう¹⁶。

4. 北海道新幹線開業による青函交流圏のビジネスの展開¹⁷

北海道新幹線の開業に先立ち、青函地域では青森市、函館市に立地している企業間連携によるビジネスの交流を行っている。

例えば、青森商工会議所と函館商工会議所による「パートナーシップ支援事業」においては、青函での企業が連携し、事業提案、技術連携の促進、販路開拓、商品開発等を促進する目的で2013年度より取組がなされている。これらについて、青森・函館地区の企業やコンソーシアムによるビジネスマッチングの支援である「パートナーシップ構築懇談会事業」においては、青函地域の企業の連携を通じて表4-1に示すとおり12種類の「青函連携商品」が開発されている。これら青函連携商品は、全てが「食品」とであるという特徴がある。これは、青森県、北海道との連携において「食と観光」が、テーマの1つとなっているからであると言える。この連携を通じた活性化は単に行政間の連携に留まらず、北洋銀行、青森銀行、新日本スーパーマーケット協会、(株)アークスの4社による連携事業として実施されている。ここで注目すべきは、北洋銀行と青森

表4-1 青函連携商品の一部商品

青森県企業	北海道企業	商品名
松栄堂	北海道乳業	ヒトナツノコイ
松栄堂	北海道乳業	なとわ
甘精堂本店	北海道乳業	チーズボンブ
甘精堂本店	北海道乳業	カシスガレット
甘精堂本店	北海道乳業	クリームチーズのロールケーキ
コーヒーカラーズ	グリーンパティオ	サクラコ
はとや製菓	五稜郭タワー 北海道乳業	青函パイ
はとや製菓	誉食品	のっけ丼茶漬け
はとや製菓	誉食品	いかジャッキー
はとや製菓	中山薬品商会	海峡ふりかけ 海峡塩 海峡塩胡椒
八戸米穀店	キサイチライス	青函友好米
ミリオン	不二屋本店	青函ソフトキャラメル

出典：函館商工会議所、青森商工会議所、青森市役所でのヒアリング時の資料から作成

銀行という、それぞれの地域で事業展開している金融機関が中心になっていることであろう。このような地方銀行間での連携は、それぞれの金融機関が有する地域企業の情報などのネットワーク、資金調達の面からもビジネスマッチングを推進する役割が大きいと思われる。このような、産金連携による地域活性化事業は本稿第2章で見た、青森市、函館市のように少子高齢化、小規模事業所が多い地域においては、有効な方策の一つであると言えるだろう¹⁸。

しかし、表4-1において青森県、北海道の企業に着目すれば、複数の商品が開発されているものの企業数としては必ずしも多くは無い。このことは、それぞれの地域で生産を行っている企業間でマッチングはしているものの、商品開発や製造に必要な技術をはじめとした資源に偏りがあるためとも言えるだろう。さらには、より持続的な企業間交流を推進する上では、食品に限らず、種々の企業間でのマッチングが一層重要になると思われる。

上で「食と観光」が青函交流のテーマであると記した、さらには第3章のアンケートにおいて、北海道新幹線を利用したことがあるという回答者の内、その多くが「観光」が利用目的であった(表3-3参照)。函館市およびその周辺の観光地としては、函館山の夜景や五稜郭公園、大沼国定公園にも代表されるように数多く存在している。そのため、宿泊施設も2015年9月～10月に函館商工会議所の調査によれば、函館市内における宿泊施設数147件、客室数7927室、収容人数19389人となっている¹⁹。また、函館市を訪問する観光客数の多くが函館市内に宿泊する傾向にある²⁰。そのため、宿泊施設の客室棟で使用するシーツやタオルなどのリネンサプライ事業が不可欠のサービスである。函館市の宿泊施設にリネンサプライを提供しているのが、青森市に本社を有する東洋社である。先出の図2-2-3で見たように、函館市における生活関連サービス業については青森市よりも企業数は多いものの、青森市の企業が当該分野において函館市の市場に参入する構図となっている。

東洋社²¹は、2013年に函館営業所を開設し、現在では函館市内の宿泊施設、飲食店、食品工場など約40社にリネンサプライ事業を展開している。特徴的な経営策として、東洋社では、クリーニングは青森市で行うがその輸送をトラックごとフェリーを活用していることである。つまり、午前中に回収したリネンを夕方青森市に到着するフェリーで送り、また、未明に函館に到着するフェリーで朝の交換に間に合うように青森から函館へ送っている。つまり、クリーニング業務は元来の青森市で行う事で規模の経済が働き1単位当たりのコストが抑えられる。さらには、フェリーを利用することで輸送に係るコストを抑制できるという役割を担っていると見ることができる。

しかし、リネンサプライ業は宿泊業、飲食業におけるアウトソーシングの1つとして従来から利用されていたサービスの1つであると言える。しかし、なぜ2013年以降の函館市でこのような業務に参入し、業績を伸ばすことにつながったのであろうか。本ビジネスの紹介の記事²²にて東洋社のコメントとして「リネンの色の選択や施設の名入れなど全国では当たり前前のサービスが函館ではなかった」ことが大きい。つまり、色や名入れといった一種の付加価値の形成において函館市の従来までの企業が行っていなかったことによる。つまり、リネンサプライ業間の「すきま」の部分の補完することでこのビジネスモデルが成立したともみなすことができるだろう。

5. 本稿のまとめ

本稿においては、上述したように青函交流圏の代表的な都市である青森市と函館市とを結ぶ北海道新幹線を軸に大きく分けて以下の点について見てきた。本稿の主な内容と今後の課題・方向

性について以下に簡潔に取りまとめる。

第1に、RESASを用いて青森市と函館市の人口、産業、観光についてそれぞれ概観してきた。特に、両市ともに少子高齢化、人口減少という多くの地方都市が直面している課題が突きつけられている。青森市の場合においては、観光客が函館市及び北東北3県一円から見られるのに対し、函館市の場合には北海道南部（道南地方）および首都圏、仙台圏が主であった。

第2に北海道新幹線の開業に伴い、Webアンケートを実施した。青森市、函館市に居住している500人中、北海道新幹線を利用したことがあるのは106人と20%程度であった。さらには、観光での利用が多く、新幹線に対するイメージとしては、料金が安い、乗り換えが面倒という回答が見られた。特に青森市、函館市とも新幹線の駅舎までは2次交通を利用しなければならず必ず乗換えや待ち時間が発生することを鑑みれば北海道新幹線開業後においては新幹線自体の所用時間は短縮されているものの新青森駅、新函館北斗駅それぞれでの乗り換えが発生することで意識距離が長くなっていると解釈することもできよう。さらには、2030年度末に札幌延伸が実現すれば、首都圏、仙台圏、札幌圏が新幹線で結ばれることとなる。そのような状況にあって青森市、函館市の企業立地はどのようになるのか（つまりストロー効果としてどのようになるか）、今後検討する必要があると言える。

第3に青函交流圏での新たなビジネスの展開について述べた。北海道、青森県の地銀が連携し、食と観光をテーマに連携商品の開発を行っているが、多くの企業が参加しているというより、特定の企業間でのマッチングによるところが大きいとも見ることができる。さらには、関係各所でのヒアリングで担当者が指摘していたことであるが、原材料が北海道、加工については青森県が優位というイメージがある、という。このことはリネンサプライ業のビジネスの展開にも言えるだろう。つまり、付加価値をどのように加えるかについて現時点では青森県の企業が優位であるように思われるが、今後函館市の企業がどのように展開するのかについても検討する必要がある。さらには、将来的に新幹線が札幌市まで延伸したことを想定すれば、現在では函館市と青森市という構造になっているが、青森県内の企業に対する脅威として札幌圏の企業の参入も考えられる。このような、産業の変化についても検討する余地があろう。

つまり、北海道新幹線の開業に先立ち青函交流圏での交流や連携が盛んに展開され現在を迎えている状況について、方向性として食と観光に特化していると感じられる。しかし、観光サービスのようなフローの視点のみならず、観光資源に見られるようなストックの概念についても今後両地域において形成させていく必要があるだろう。

最後に、本稿においては地域産業の概要や観光の側面から青森市、函館市についてのみ取り上げた。しかしながら、青函交流圏はこれらの2市が中心であるものの、北海道新幹線沿線あるいは北海道道南地方の広域的な範囲に渡る。特に、現在開業している北海道新幹線沿線の自治体（青森県今別町や北海道北斗市、木古内町など）の取組や地域経営としての課題などについては、今後稿を改めて検討する予定である。

謝辞：本稿は、（財）青森県学術文化振興財団より「青森県を中心とした越境圏域における交流促進に関する調査・研究」事業として助成を受けた成果である。また、ヒアリングのご対応や資料・情報のご提供を頂きました、函館市、青森市、青森商工会議所、函館商工会議所の方々にも御礼申し上げます。なお、本稿における誤りは全て、著者に帰属する。

参考文献・参考資料

〈参考文献〉

1. 松原宏編著（2002）『立地論入門』，古今書院。
2. 遠山暁・村田潔・岸眞理子（2008）『経営情報論 新版』，有斐閣アルマ。
3. 日経ビッグデータ編（2016）『RESASの教科書』，日経BP社。
4. 寺島実郎（監修）・日本総合研究所（編集）・日本ユニシス総合技術研究所（2016）『全47都道府県幸福度ランキング2016年版』，東洋経済新報社。
5. 青森県観光国際戦略局（2016）『平成27年 青森県観光入込客統計』，青森県。
6. 函館市観光部観光企画課（2016）『平成27年度 来函観光入込客数推計』，函館市。
7. 助川雄久他（2016）「北海道函館市における観光の現況と課題」，『富山国際大学現代社会学部紀要』，第8巻，pp.45-57。
8. 一般社団法人北海道開発協会（2014）「青函連携による新たな活性化戦略に向けて」，『開発こうほう マルシェノルド』，2014年3月号。
9. 丹羽浩正・田中哲・田村正文（2016）「北東北の産業振興に係る調査研究－三圏域連携地域を中心とした観光施策に係る提言－」，『愛知大学三遠南信地域連携研究センター紀要』，第3号，pp.27-33。

〈参考資料〉

- 1) 北海道庁「北海道新幹線」のWebサイト（<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/skt/>）
- 2) 北海道新幹線2015新函館開業Webサイト（<http://www.shinkansen-hakodate.com>）
- 3) マイナビニュースWebサイト
（<http://news.mynavi.jp/articles/2016/01/19/hokkaidoshinkansen/>）
- 4) 函館市ホームページ青森・函館ツインシティとは
（<http://www.city.hakodate.hokkaido.jp/docs/2014031100309/>）
- 5) 青森市ホームページより人口・世帯数等（住民基本台帳）
（<https://www.city.aomori.aomori.jp/shimin/shiseijouhou/aomorishi-konnamati/toukei/jinkou-seitaisuu.html>）
- 6) 函館市ホームページ（<https://www.city.hakodate.hokkaido.jp/docs/2015020600107/>）
- 7) 東洋経済・ONLINE 新幹線は街をどう変えるのか
（<http://toyokeizai.net/articles/-/115421?page=3>）
- 8) 北海道新幹線函館開業対策推進機構ホームページ
（<http://www.shinkansen-hakodate.com/kikou>）
- 9) 市立函館保険所旅館業経営許可申請 平成26年度末許可施設の営業実態調査結果（平成27年10月13日公表 函館商工会議所）
（<http://www.hakodate.cci.or.jp/wp-content/uploads/2015/10/a2815ef919fb7987064c0b00c74c1e8b.pdf>）

-
- 1 例えば、参考資料1)、2)を参照。
 - 2 しかしながら、北海道新幹線の運賃・料金が比較的高く設定されていることから、高価格がバリアとなって青函圏の推進が後退する可能性を危惧する声も存在する。参考資料3)を参照。これについては後述する。
 - 3 函館市ホームページ「青森・函館ツインシティとは」より。参考資料4)を参照。
 - 4 空間克服技術の立地論的な文脈については松原編(2002)、中でも第11章「IT革命」を参照。
 - 5 2016(平成28)年4月1日現在における住民基本台帳人口。参考資料5)を参照。
 - 6 RESASの特徴として、元来、官・民が保有している各種データについてデータベースを構築し、都道府県や市町村といった様々な視点から地域経済について分析できるオープンソースである。詳細については、参考文献1.を参照。
 - 7 ここでのシナリオは、パターン1：全国の移動率が今後一定程度縮小すると仮定した推計(社人研推計準拠)、パターン2：全国の総移動数が、平成22年から平成27年の推計値と概ね同水準でそれ以降も推移すると仮定した推計(日本創成会議推計準拠)
シミュレーション1：合計特殊出生率が人口置換水準(人口を長期的に一定に保てる水準の2.1)まで上昇したとした場合のシミュレーション
シミュレーション2：合計特殊出生率が人口置換水準(人口を長期的に一定に保てる水準の2.1)まで上昇し、かつ人口移動が均衡したとした(移動がゼロとなった)場合のシミュレーション。
 - 8 平成28年12月末日での住民基本台帳人口による。これについては参考資料6)を参照。
 - 9 なお、この調査においては、全国100位の中で青森県内の都市としては弘前市(40位)、十和田市(74位)であり、青森市はランク外となっている。また、函館市は2年続けての第1位獲得である。
 - 10 毎日新聞2016年1月30日配信記事による。(http://headlines.yahoo.co.jp/hl?a=20170130-00000010-mai-soci)
 - 11 参考文献5. p.6を参照。
 - 12 参考文献6. p.4を参照。
 - 13 アンケートについては、巻末の付録に設問項目を載せているが、本稿においては紙面の関係もあり、主な部分に留める。より詳細な設問間の分析等については、稿を改めて行う予定である。
 - 14 例えば、参考資料7)や8)を参照。
 - 15 2017年2月1日より「えきねっと」がJR北海道全域で利用できるようになっている。
 - 16 尤も、本アンケート自体がク社を通じてWebによる回答であったことから、本調査における回答者は年齢層に関係なくインターネットをはじめとした情報通信機器の操作には不自由していないと想定される。そのため、紙媒体で調査を行った場合には異なった結果が得られる可能性もある。
 - 17 本節における内容は、函館市、青森市、函館商工会議所、青森商工会議所でのヒアリングによるところが大きい。
 - 18 例えば、参考文献8.を参照。
 - 19 参考資料9)を参照。
 - 20 参考文献7. p.53.
 - 21 以下の記述は、2016年10月8日河北新報の記事によるところが大きい。
 - 22 出典は脚注21に同じ。

【付録】 北海道新幹線に関するWebアンケートの設問

あなたの性別をお知らせください。

1. 男性 2. 女性

あなたの現在の居住地はどこですか？

1. 函館市内 2. 青森市内 3. 函館市以外の北海道内 4. 青森市以外の青森県内 5. その他
あなたの年齢はいくつですか？

1. 15歳未満 2. 15～19歳 3. 20代 4. 30代 5. 40代 6. 50代 7. 60代 8. 70代以上
北海道新幹線ができるまで、北海道⇄青森県を移動する際の主な交通手段は何ですか？

1. 飛行機 2. J R 線 3. フェリー 4. その他 5. 移動したことはない

Q 1. 北海道新幹線が開業し、便利になったと思いますか？

1. 大きく思う 2. やや思う 3. あまり思わない 4. 全く思わない

Q 2. あなたは、北海道新幹線を利用したことがありますか？

1. はい 2. いいえ

Q 3. 北海道新幹線を利用した回数は今まで何回程度ですか？

1. 1回 2. 2回 3. 3～5回 4. 6～10回 5. 11回以上

Q 4. 北海道新幹線を利用した目的はなんですか？

1. 観光 2. ビジネス 3. 冠婚葬祭などの所用 4. その他

Q 5. 北海道新幹線を利用してどこまで行きましたか？

1. 北海道から本州方面 2. 本州方面から北海道方面

Q 6. 北海道新幹線の利用について、どのような利用の仕方をしましたか？

1. 往復とも新幹線を利用 2. 往路のみ新幹線で復路は他の交通機関
3. 復路のみ新幹線で往路は他の交通機関

Q 7. 北海道新幹線を利用する際、切符などはどこで購入しましたか？

1. J R 駅の窓口で直接購入 2. J R や旅行会社で販売しているバック利用
3. インターネット、スマートフォンを通じて予約 4. 旅行会社で購入 5. その他

Q 8. 北海道新幹線で利用した際、どこの駅から乗車しましたか？

1. 東京 2. 上野 3. 大宮 4. 仙台 5. 盛岡 6. いわて沼宮内 7. 二戸 8. 八戸
9. 七戸十和田 10. 新青森 11. 奥津軽今別 12. 木古内 13. 新函館北斗

Q 9. 北海道新幹線で利用した際、どこの駅で下車しましたか？

1. 東京 2. 上野 3. 大宮 4. 仙台 5. 盛岡 6. いわて沼宮内 7. 二戸 8. 八戸
9. 七戸十和田 10. 新青森 11. 奥津軽今別 12. 木古内 13. 新函館北斗 14. その他

Q 10. 北海道新幹線を利用した際、最終目的地はどこですか？

1. 東京都内 2. 横浜・鎌倉方面 3. 北関東方面 4. 南東北方面 5. 仙台・松島方面
6. 盛岡市周辺 7. 岩手県三陸海岸方面 8. 青森市周辺 9. 八戸市周辺 10. 弘前市周辺
11. 五能線沿線・津軽半島周辺（白神山地含む） 12. 下北半島 13. 松前方面 14. 函館市周辺
15. 室蘭・登別周辺 16. 千歳・夕張周辺 17. 札幌市内 18. 小樽・ニセコ方面
19. 北海道北部（道北）方面 20. 北海道東部（道東）方面 21. その他

Q 11. 北海道新幹線を利用してみて、感じたことはどのようなことですか？

1. 目的地まで速く到達できるようになった 2. 目的地での滞在時間が増えた
3. 日帰りできる・日程が短縮できるようになった 4. その他 5. 以前とあまり変わらない

Q 12. 北海道新幹線について、どのように感じていますか？

1. 料金が安い 2. 自宅や会社から駅までのアクセスが不便 3. 本数が少ない
4. 所要時間が長い 5. その他

Q 13. 北海道新幹線を利用しなかった理由はなんですか？

1. 料金が安い 2. 本数が少ない 3. 飛行機の方が便利
4. 飛行機のマイレージを貯めているから 5. 駅までのアクセスが不便
6. 車で出かけた方が便利だから 7. その他 8. 新幹線に乗って出かける用事がない

Q 14. 北海道新幹線沿線で、今後行ってみたいと思うところはどこですか？

1. 東京都内 2. 横浜・鎌倉方面 3. 北関東方面 4. 南東北方面 5. 仙台・松島方面
6. 盛岡市周辺 7. 岩手県三陸海岸方面 8. 青森市周辺 9. 八戸市周辺 10. 弘前市周辺
11. 五能線沿線・津軽半島周辺（白神山地含む） 12. 下北半島 13. 松前方面 14. 函館市周辺
15. 室蘭・登別周辺 16. 千歳・夕張周辺 17. 札幌市内 18. 小樽・ニセコ方面
19. 北海道北部（道北）方面 20. 北海道東部（道東）方面 21. その他