

調査レポート

2007
7

No.132

- 道内経済の動き
- 北海道新幹線札幌延伸に向けて(5)
- まちづくりの新潮流と「札幌のまちづくり」の展望(2)



北洋銀行

www.hokuyobank.co.jp

● 目 次 ●

道内経済の動き.....	1
シリーズ 提言：北海道新幹線札幌延伸に向けて(5)...	4
経営のアドバイス：まちづくりの新潮流と 「札幌のまちづくり」の展望(2)...	19
主要経済指標.....	29

道内経済の動き

最近の道内景気は、横ばい圏内で推移しているものの、持ち直しの動きがみられる。

需要面をみると、公共投資は、国および地方自治体の財政面での制約から減少している。住宅投資は、月によって変動はあるものの、ほぼ横ばいで推移している。個人消費は、天候不順等の影響から春物商品は低調であったが、総じてほぼ横ばいで推移している。設備投資は、製造業の能力増強投資を中心に幾分上向いている。

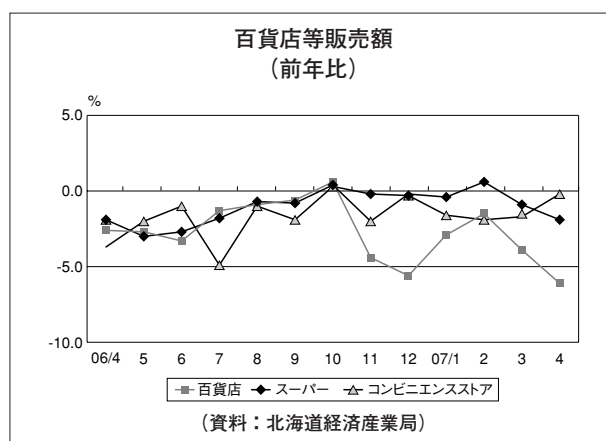
生産活動は緩やかに持ち直している。また、雇用情勢は一部に改善の動きがみられるものの、横ばいで推移している。企業倒産は、小規模倒産が多く件数は前年を上回ったが、負債総額は減少している。

①個人消費

4月の大型小売店販売額（既存店ベース、前年比▲3.3%）は、百貨店、スーパーともに前年を下回った。

百貨店（前年比▲6.1%）は、衣料品などが減少し、6ヶ月連続で前年を下回った。スーパー（同▲1.9%）は、衣料品や身の回り品などの減少から、2ヶ月連続で前年を下回った。

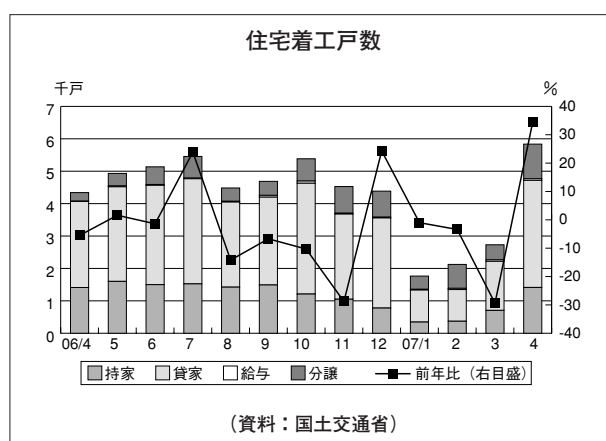
コンビニエンスストア（同▲0.2%）は、6ヶ月連続で前年を下回った。



②住宅投資

4月の新設住宅着工戸数は、5,836戸（前年比+34.5%）となった。持家（同+0.1%）は微増にとどまったが、貸家（同+24.5%）および分譲（同+302.6%）が大幅に増加した。

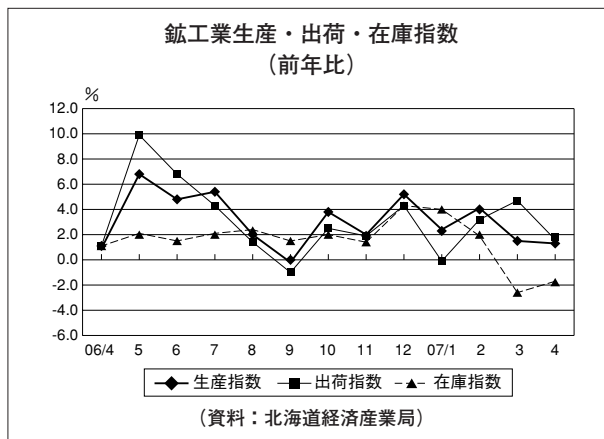
1～4月の着工戸数累計では、12,454戸（前年同期比+2.2%）となり、前年を上回った。



③鉱工業生産

4月の鉱工業指数は、前年に比べ生産では、金属製品工業などが減少したものの、電気機械工業や一般機械工業などが増加した。

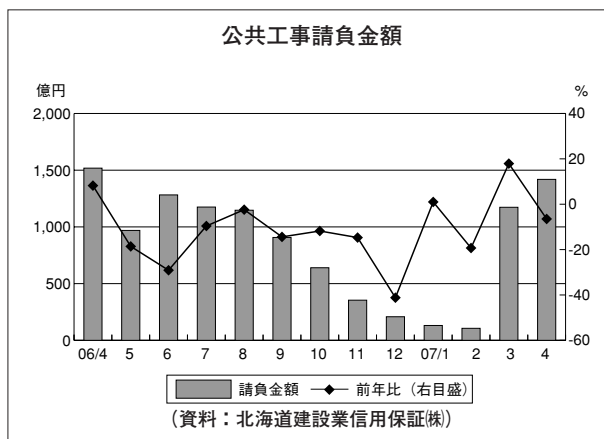
前月比では▲1.3%と2ヶ月連続で低下したが、前年比では+1.3%と7ヶ月連続して上昇した。



④公共投資

4月の公共工事請負金額は、1,420億円(前年比▲6.5%)と2ヶ月ぶりに減少した。

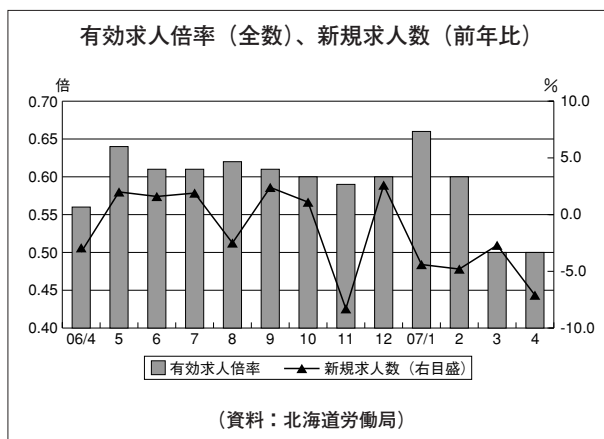
1～4月の累計では請負金額2,831億円(前年同期比+2.0%)と前年を上回っている。



⑤雇用情勢

4月の有効求人倍率(全数)は0.50倍となり、前月同水準となった。

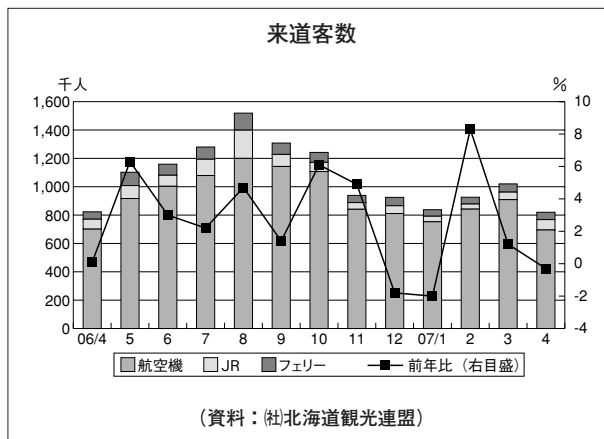
また、新規求人数は医療・福祉は増加したが、卸売・小売業や製造業などの減少から前年を下回った。



⑥来道客数

4月の来道客数は、820千人（前年比▲0.3%）と3ヶ月ぶりに前年を下回った。

1～4月の累計来道客数は、3,603千人（前年同期比+1.8%）と前年を上回った。

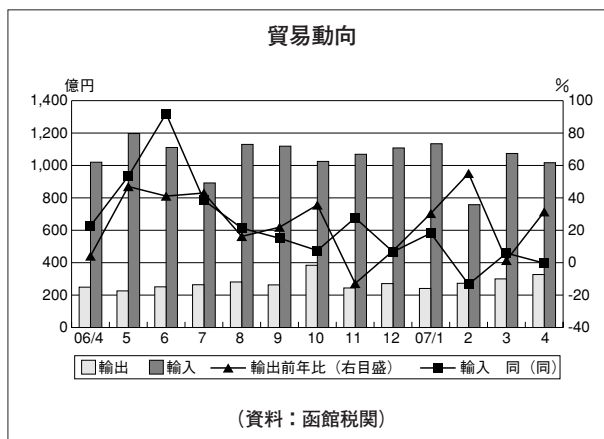


⑦貿易動向

4月の道内貿易額は、輸出が前年比31.4%増の327億円、輸入が同0.3%減の1,017億円となった。

輸出は、船舶や鉄鋼などが増加し、5ヶ月連続で前年を上回った。

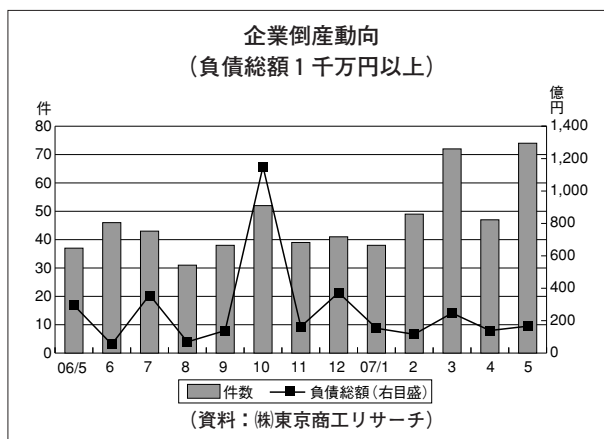
一方、輸入は石炭や原油及び粗油などが減少し、2ヶ月ぶりに前年を下回った。



⑧倒産動向

5月の企業倒産は、件数は74件で前年比2倍となったが、負債総額は166億円（同▲43.6%）と減少した。

業種別では、建設業が32件と最も多く、続いて製造業（12件）、サービス・他（9件）となった。





北海道新幹線札幌延伸に向けて(5)

～ 倶知安町の取り組み ～

はじめに

平成19年5月31日、与党の整備新幹線建設促進プロジェクトチームによる整備新幹線建設区間や財源の見直しがスタートした。同プロジェクトチームの動向にもよるが、北海道新幹線が札幌まで延伸するためには、今夏から来春までが正念場になると考えられる。

一方、北海道では今年度中に複数駅で駅の周辺調査が実施されるほか、長大トンネルの事前調査も複数箇所で行われるなど、新幹線の札幌延伸に向けて、着々と布石が打たれている。

そこで本号では、今年度中に駅部調査が実施される倶知安町において、新幹線の札幌延伸に備えてどのような活動が行われているのかを採り上げたい。

1. 北海道新幹線倶知安駅の概要

- ・新幹線倶知安駅に関して、今年度中に「駅部調査」が実施される予定であり、着工が現実味を帯びてきた。
- ・新幹線開業によって倶知安～札幌間は約15分、倶知安～東京間は約3時間45分で結ばれるなど、各地へのアクセス時間が短縮される。
- ・新幹線倶知安駅の開業によって、本州から倶知安周辺域を訪れる人の流れが新千歳空港経由から変化し、直接あるいは道南経由で倶知安に来るようになると予想される。
- ・東北、北関東地方とのアクセスが格段に改善されることから、新たな人的交流が増加すると見込まれる。

北海道新幹線倶知安駅について 図表1 倶知安駅周辺図

は、今年度中に「駅部調査」が実施される。この「駅部調査」とは、新幹線未着工の区間で、構想段階にある駅と駅周辺域整備計画との整合性を図るべく、駅の位置や駅舎の規模・構造などに関する調査を行うものである。従ってこの調査が実施されるということは、倶知安駅の着工が現実味を帯びてきたと考えることができる。

新幹線倶知安駅は、現在の在来線倶知安駅に半地下の形で併設される予定であり、駅周辺の状況は図表1の通りである。



また倶知安駅を利用する地域（駅勢圏）は図表2の通りと予測され、この地域の人口は新幹線が開業するであろう約10年後には5万人前後になると考えられる。加えて、本州の各地から倶知安やニセコ、およびその他の羊蹄山麓地域・積丹半島西部を訪れる場合には当駅が起点となる見通しであり、これらを考え合わせると当駅の1日平均乗降客数は約1,500人になると思われる。

特に首都圏からの観光客に関しては、新幹線の倶知安駅が開業することによって、新千歳空港を経由せずに直接倶知安周辺域を訪れるケースが増加すると予想されるほか、道南から高速道路や国道を使って訪れる人々も増えるであろう。

さらに新幹線の開業によって、倶知安周辺域と道内外への所要時間が短縮される。図表3は倶知安から各地への現在の所要時間と新幹線開業後の所要時間を比較したものである。この表から東京や札幌をはじめ、東北各地と倶知安のアクセスは格段に改善されることがわかる。

このことは首都圏と倶知安の人的交通流量が増加するだけでなく、東北や北関東地域との交通量増加などの新たな需要が発生することを意味する。

図表2 新幹線倶知安駅利用地域と予想人口
(予想人口は国立社会保障・人口問題研究所による)



図表3 新幹線開業後の小樽と各地の所要時間

		現在	新幹線開業後	短縮時間
札幌～倶知安	鉄道利用	約1時間45分	約15分	1時間30分
倶知安～函館(在来)	鉄道利用	約3時間00分	約45分	2時間15分
倶知安～仙台	鉄道利用	約7時間30分	約2時間20分	5時間10分
倶知安～東京	飛行機利用	約5時間40分	約3時間45分	1時間55分

※「北海道新幹線札幌延伸に伴う効果と地域の課題」(北海道経済連合会) および「livedoor路線検索」により独自に推計

※現在所要時間および新幹線開業後所要時間には乗換えに要する時間も含まれる

2. 北海道新幹線における倶知安駅の位置づけ

- ・新幹線倶知安駅は、倶知安のみでなく羊蹄山麓地域や西積丹等の広域玄関口となる。
- ・新幹線の時短効果によって、同駅は札幌への通勤、通学拠点となる。
- ・広域観光の拠点として大きな効果をもたらす。
- ・新幹線開業によって新たな観光ルートが生まれる可能性がある。

倶知安は北海道新幹線の駅建設予定地のなかで、最も北海道らしい雄大な景観を持つ地域であり、駅周辺からは羊蹄山やニセコ連山などの山々が見渡せるほか、清流日本一に認定された尻別川などすばらしい自然が残されている。

また近年は冬場を中心にオーストラリアからの観光客で賑う地域でもあり、観光地としての知名度も国際的になりつつある。そこで次に新幹線倶知安駅の位置づけについて考えてみたい。

(1) 羊蹄山麓地域および西積丹等の広域玄関口

新幹線倶知安駅は図表2で示したように西積丹(積丹町の一部)から旧大滝村(現在は市町村合併により伊達市)に至る広域をカバーするものになると考えられる。従って、まず同駅はこれら広い地域の住民が道内外へ移動する場合の玄関口になると言える。

特に倶知安・ニセコ周辺域や西積丹の住民が公共交通機関を利用して首都圏に向かう場合、現在は札幌・新千歳空港を経由して空路で向かうケースが大部分であるが、新幹線開業後はほとんどの住民が新幹線を利用することになると予想される。また倶知安町の行ったアンケート調査では、新幹線開業後に住民が行きたい場所として最も回答が多かったのが「東北地方」であり、倶

知安駅は地域住民が東北観光に向かう際の拠点ともなる。(図表4)

さらに同駅は通勤・通学の拠点ともなる。新幹線開業後、俱知安～札幌間は15分程度で結ばれる。また九州新幹線の通勤・通学定期の料金から類推した俱知安～札幌間の定期料金は図表5の通りであり、札幌の賃貸住宅で生活するケースと比較した場合、大学生であれば、俱知安から通学の方が金銭的にも有利になる。加えて通勤の場合でも、毎月の支出差異は1万円程度であり、通勤手当などが見込まれる場合には、新幹線通勤のほうが有利となるケースも考えられる。さらに現在札幌圏域に住んでいる人々の中にも、俱知安の自然を求めて移住を考える人が出てくる可能性がある。

これらのことを考え合わせれば新幹線俱知安駅には相応のパークアンドライド^{※1}用駐車場およびキスアンドライド^{※2}用駐車スペースを準備する必要があるだろう。

(2) 広域観光の拠点

近年、俱知安やニセコ地区はオーストラリアを中心に世界的に注目される観光地へと変貌している。但し、その恩恵は羊蹄山麓地域全体や積丹半島まで波及するには至っていない。

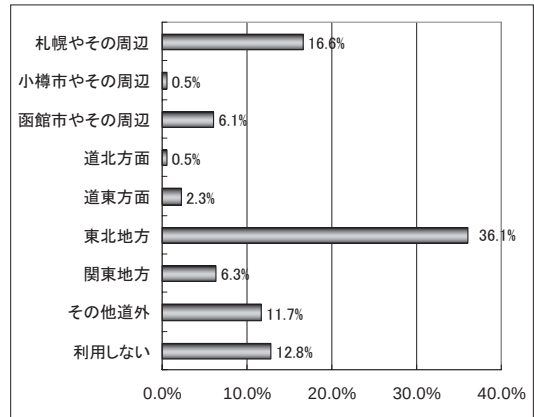
俱知安・ニセコ地区が、道外からの観光客、および長期滞在をメインとする外国人観光客の関心を長期間にわたって惹きつけ、真の国際的な観光地となるためには、地域として新たな魅力を発信していくことが重要である。よって今後はルスツをはじめとする羊蹄山麓地域および積丹半島など日本海方面まで見据えた、広域観光の進展に向けた更なる取り組みが必要とされるであろう。

この点で新幹線の開業はひとつの契機となる可能性がある。というのは新幹線の開業によって人の流れが大きく変化することから、通常、新幹線開業を睨んで二次交通（駅を降りてから目的地までのバスなどの交通手段）の見直しが実施されるケースが多いからである。

そのほか、観光に関して、現在では考えられないような新しいルートが生まれる可能性もある。例えば、東京を出て午前中に仙台市内を観光し、名物の牛タンを食べた後に新幹線で俱知安まで移動し、午後はラフティングを楽しむというプランも無理なく計画できるようになる。

また新幹線開業によって首都圏が時間的に近くなることに加え、各観光地間の移動における乗換えも少なく、アクセスが容易になることから、例えば、東アジアからの観光客に共に人気のある「東京ディズニーランド」と「俱知安・ニセコ」を組み合わせた観光プランなども検討できるだろう。(図表6)

図表4 俱知安町民が新幹線を利用して訪問したい先
(資料：俱知安町)



図表5 新幹線通勤・通学と賃貸住宅生活の生活費比較
(単位：円)

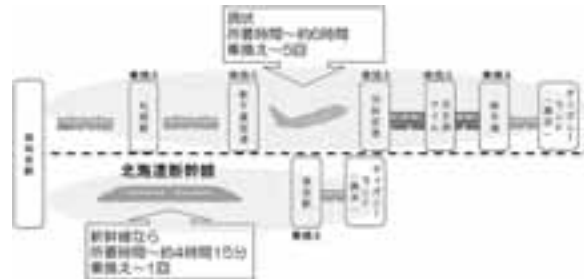
	自宅通勤	自宅通学 (大学生)	賃貸住宅生活
新幹線定期	71,000	43,000	0
住宅賃料	0	0	34,022
食費	20,423	20,423	42,940
水道光熱費	6,301	6,301	8,628
家具・家事用品費	2,884	2,884	3,272
計	100,608	72,608	88,862

※新幹線定期の料金については、九州新幹線の料金設定をもとに独自推計した。
 ※住宅賃料については、日本賃貸住宅管理協会のデータを利用した。
 ※食費・水道光熱費・家具・家事用品費については総務省「家計調査年報」による。
 (自宅通勤・通学については、世帯平均人員をもとに1人あたりの支出額を算出)
 ※自宅通勤・通学と賃貸生活で差異の生じない支出に関しては考慮しなかった。

※1 パークアンドライドとは、自動車を駅前駐車場に置き、新幹線などの鉄道に乗換えること。

※2 キスアンドライドとは通勤や通学において、最寄り駅まで自動車で送迎してもらい、新幹線などの鉄道に乗換えること。

このように新幹線倶知安駅は広域観光の拠点として大きな役割を持つことになる。



3. 倶知安町の駅周辺整備構想について

- ・平成18年12月に「北海道新幹線倶知安駅周辺整備構想」が策定された。
- ・同構想の目的は、新幹線が交流人口の増加などを通じて地域活性化に大きく貢献することを踏まえ、その効果を最大限引き出し、さらに効果を地域全体に波及させることにある。
- ・内容的には、新幹線を核としたまちづくりの方向性、駅周辺の土地利用構想や駅前開発のあり方について言及されている。
- ・また新幹線を活かしたまちづくりの具体的な方策として、駅に住民対応施設を併設すること、東西自由通路の設置、駅前のロードヒーティングやメインストリート周辺域の環境整備などを挙げている。

昨年12月に倶知安町では「北海道新幹線倶知安駅周辺整備構想」(以下、整備構想)を策定している。そこで次に同構想の概要について触れてみたい。

(1) 整備構想の目的

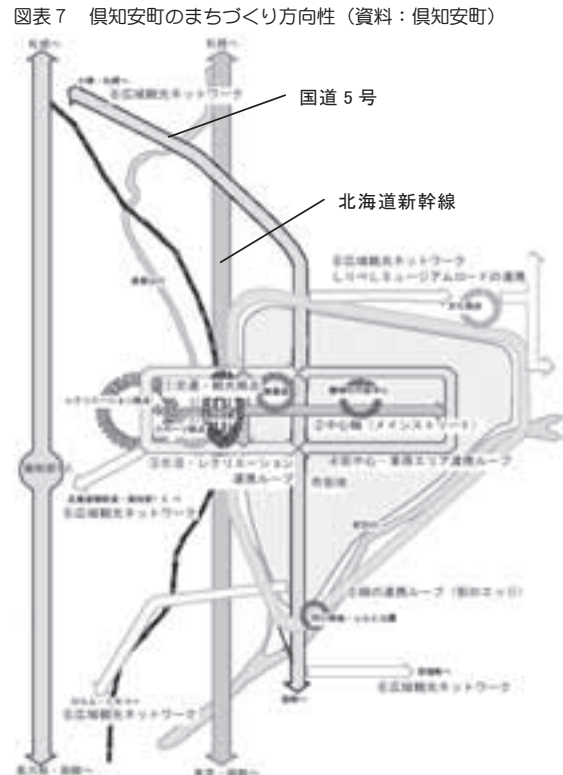
今回策定された整備構想は直接的には倶知安駅の駅部調査に向けたものであり、実際の駅周辺整備に関する「計画」は新幹線延伸決定後、住民等による審議および公聴会などを経て決定されるものである。しかしながら、本整備構想は既に前述の倶知安駅に求められている点などを十分に包含したものとなっており、その主な目的は

- ① まちの現状と課題を明らかにする。
- ② その上で、新幹線の開業をチャンスと捉え、課題の解消に向けたまち機能の再整備を目指す。
- ③ 加えて、観光客を中心に交流人口の増大が見込まれることから、その効果を倶知安のみでなく、周辺地域全体に波及させる。

等である。

(2) 具体的内容

同整備構想の骨格を成すのは「まちづくりの方向性と具体策」「駅周辺の土地利用構想」「駅前開



発のあり方」の3点であり、その内容は以下の通りである。

① まちづくりの方向性と具体策

倶知安町ではまちづくりの方向性として次の6点を挙げており、これを視覚化したものが前頁の図表7である。

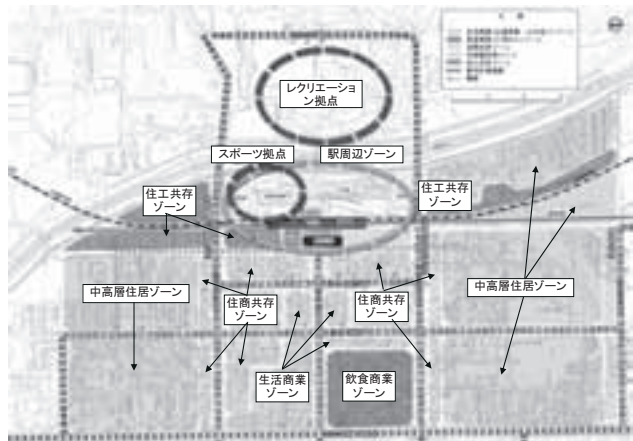
- ・ 交通、観光拠点（市街地）の形成～新幹線駅舎整備に合わせ、周辺地域住民も利用できる核的施設を併設する。また市街地を整備する。
- ・ 中心軸（歩行者メインストリート）の形成～新幹線駅前と駅の東側に広がる商業核地域および駅の西側に位置する旭ヶ丘公園を東西に結ぶ、歩行者を主な対象としたメインストリートを整備する。
- ・ 生活・レクリエーション連携ループ道路の形成～駅東側から国道5号線に至る地域に広がる商業核と駅西側の旭ヶ丘公園地区の外環をループ状に結ぶ道路機能を整備する。
- ・ まち中心・業務エリア連携ループ道路の形成～国道5号線の東側に広がる、後志支庁・倶知安町役場・合同庁舎など、圏域の中核機能を担う地域の外環を取り囲む形で道路を整備する。
- ・ 緑の連携ループ（まちのエッジ）の形成～鉄道林・尻別川・倶知安川河畔林を活用した、緑道やサイクリングロードによって、市街地を取り囲み、周辺の農業地域との境界を設ける。
- ・ 広域観光ネットワークの形成～小川原 脩記念美術館を国道5号・276号・393号の起終点として整備する。また将来整備予定の北海道横断道路・倶知安IC開業を視野に入れながら、駅前を羊蹄山麓・ニセコ・岩内方面・京極方面への観光アクセス拠点として整備する。

② 駅周辺の土地利用構想

整備構想においては駅周辺の土地利用について、以下の6つのゾーンと役割が示されており、これを図にしたものが図表8である。

- ・ 駅周辺ゾーン～まちの顔となる交通・観光拠点として、駅舎や駅前広場、駐車スペースおよび周辺住民対応施設を整備する。また建築物には、ユニバーサルデザイン※3を取り入れるとともに、駅舎の東西をつなぐ自由通路を整備する。
- ・ 生活商業（沿道商業・ふれあい）ゾーン～空き店舗や空き地は新たな需要喚起のための試行的な場として提供するほか、商業地域の業種・業態再編や歩道を含めた環境を整備する。
- ・ 飲食商業（にぎわい）ゾーン～飲食業を中心として町内および周辺圏域の広域な需要への対応を目指すほか、新幹線を利用して訪れる人々をもてなす拠点とする。
- ・ 住商共存ゾーン～住宅地と商業地が共存する地区であり、住環境の保護と生活利便施設整備をあわせて進める。

図表8 北海道新幹線倶知安駅周辺土地利用構想図（資料：倶知安町）



※3 ユニバーサルデザインとは、「すべての人のためのデザイン」を意味し、建築物の設計の段階から、年齢や障害等の有無に関わらず、できるだけ多くの人が利用できるようにすることを指す。

- ・ 住居ゾーン～住商共存ゾーンを取り囲む外周1 km四方の地域を中高層住宅ゾーンとし、その他を低層住居ゾーンと位置づけ、住環境を整備する。
- ・ 住工共存ゾーン～JRの沿線地区で、現在、流通関連施設などが立地する地区を住工共存ゾーンとする。

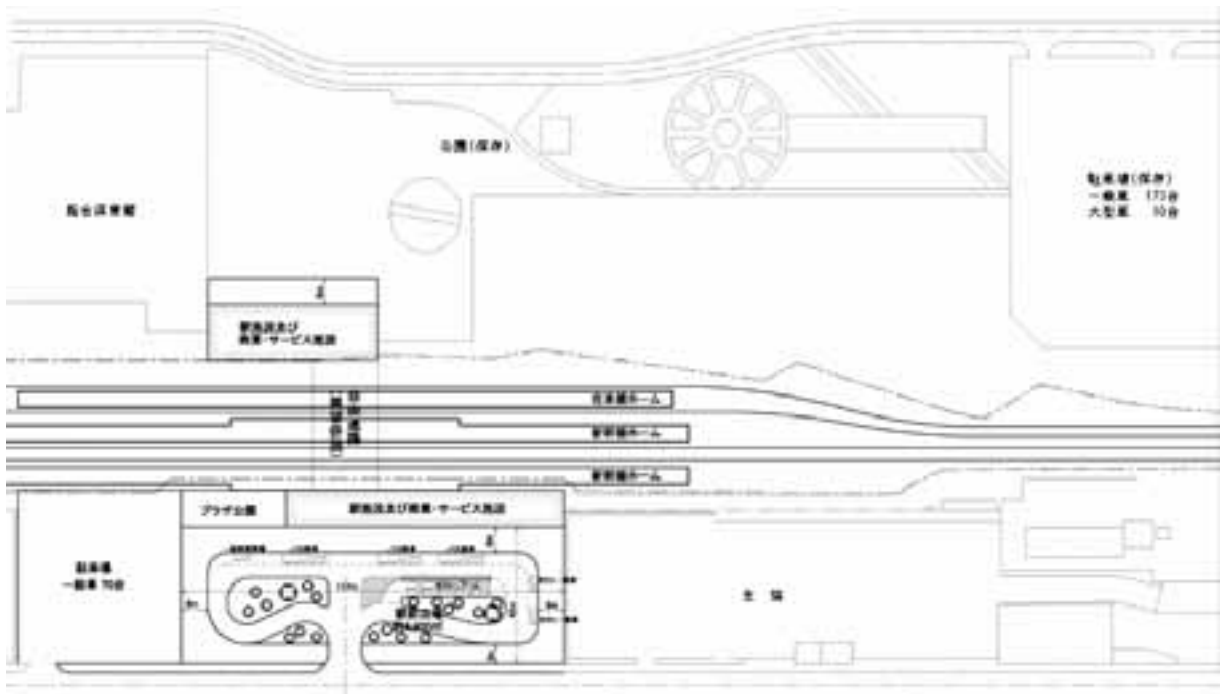
③ 駅前開発のあり方

整備構想では駅前開発についても言及されており、その基本的考え方は

- ・ 人に優しく、乗換えなどスムーズな移動が行える。
- ・ まちの交通の要衝として、安全で快適な広場機能を確保する。

とされている。また、これを視覚化したものが図表9である。

図表9 北海道新幹線倶知安駅 駅前広場計画図（資料：倶知安町）



なお、駅前広場の具体的機能や検討されている点は次の通り。

<駅前の機能>

- ・ 駅の東口（現在の在来線駅前広場）については、従来のタクシー、バス、乗用車が乗り入れできる空間を確保するとともに、パークアンドライド等の需要に対応する為のまとまった駐車場（一般車70台）を確保し、交通結節点としての機能を持たせる。
- ・ 駅西口に関しては現状の公園利用を中心とし、既に園内に準備されている駐車場（一般車173台・大型車10台）の利用を促進する。

<人の移動について>

- ・ 駅からバスやタクシー乗降場へ至る空間や待ちスペースにはシェルターを設置するほか、ロードヒーティング整備、排雪スペースの確保等の策を講じる。(倶知安の特性である、多雪に対応する。)

- ・ 東西自由通路を設置して、駅東側と西側のアクセス利便性を高める。
- ・ 福祉の観点から、段差の解消や昇降施設の充実を図る。

4. 倶知安町周辺地域の特徴的な活動

- ・ 倶知安商工会議所などでは平成17年に「北海道新幹線札幌延伸を強く願う倶知安期成会」を設立し、新幹線の札幌延伸に向けた運動を加速させている。
- ・ 倶知安周辺町村の活動は「住民参加型」が多く、北海道新幹線倶知安駅周辺整備構想の中にも住民意見（まちづくりプロデューサー大学提言）が取り入れられている。
- ・ 倶知安を含む羊蹄山麓地域では、行政界を超えて、景観保全に向けた広域的な取り組みが行われている。これは新幹線開業後に、その効果を最大限引き出す上でも大切な取り組みである。
- ・ 倶知安では官民を挙げて、将来の倶知安観光のあり方に関する議論が行われており、平成18年3月には提言書が取り纏められている。

さて、前章では駅周辺の将来構想について述べた。ではこれまでの間、倶知安とその周辺地区では、新幹線の延伸・開業に向けて、どのような取り組みが行われてきたのであろうか。

（１）倶知安商工会議所の活動

倶知安では従来から、「北海道新幹線建設促進後志・小樽期成会」を中心に新幹線延伸に向けた活動を展開してきた。

これに加え平成17年12月には、倶知安商工会議所等を中心とした「北海道新幹線札幌延伸を強く願う倶知安期成会」が設立され、新幹線の札幌延伸要請活動が加速している。同会の具体的な活動としては、

- ① 新幹線とまちづくりに関する講演会の主催
- ② 中央陳情活動
- ③ 新幹線関連ポスターの商工関係者への配布

等があり、本年度も住民への新幹線がもたらすメリットを周知すべく、講演会開催等が計画されている。

（２）「まちづくりプロデューサー大学」の取り組み

倶知安町や周辺地域で行われている様々な取り組みにおいて特徴的な点は、「住民参加型」が多いことである。例えば新幹線延伸に向けた倶知安のまちづくりに関しては、住民参加による「まちづくりプロデューサー大学」が設けられ、地域住民の生活に根ざした視点から各種の提言が行われている。具体的には

- ① 新幹線開業後のストロー現象対策～「倶知安が提供できること（もの）」の検討、倶知安の各種資源の再発見
- ② 駅周辺エリア（10年後20年後の倶知安の将来像）～「行きたくなるようなまち倶知安」を目指した、自由なアイデアの検討（例：中心市街地とひらふ地区を結ぶ交通手段としてネコ（の形をした）バスやロープウェイを検討する等）
- ③ 駅機能～「町民に親しまれる駅」「人を暖かく迎え入れる駅」とするための機能とデザインの

検討（例：駅への温泉併設等）

などが提言され、その成果は前述の整備構想にも盛り込まれている。（図表10）

（３）景観保全に向けた広域的な取り組み

倶知安町など羊蹄山麓地域・尻別川流域町村の活動において、最も特徴的なのが「景観保全」に向けた取り組みである。この景観保全に向けた活動は、直接的に新幹線札幌延伸に向けて行われているものではないが、間接的には新幹線の活用において非常に有用なものである。というのは、倶知安周辺域の他にない「強み」が、「雄大な自然景観」であり、その異質性を保持できるか否かが、今後の観光客を中心とした人的交流の増加を大きく左右するからである。

新幹線はあくまで人的交流のための1つの手段に過ぎない。したがって、せっかく新幹線が倶知安を通るようになって、強みである自然景観が毀損してしまっているのは、観光客を中心とした人的交流の増加はおろか、現状の入込み維持もままならなくなるであろう。

この点、羊蹄山麓地域町村の景観保全に向けた取り組みは先進的かつユニークなものである。その具体的な内容は以下の通りである。

① 景観保全に向けた活動が活発化した背景

元来羊蹄山麓地域では、民間のNPOを中心として「地域の宝である自然景観を残そう」という活動が行われてきた。これに加えて行政サイドでも、平成13年に北海道が「北海道美しい景観のくにづくり条例」を定めたほか、国も平成15年に「美しい国づくり政策大綱」を定め、平成17年6月には「景観法」が完全施行されるなど、近年、官民ともに「景観保全」への意識が醸成されつつある。

その一方で、倶知安のひらふ地区を中心にオーストラリア人の観光入込みが急増し、 condominium等の建設が盛んになったことなどによって、景観や安全面について様々な問題が懸念されるようになってきた。例えば、美観を損なうような condominiumの建設計画や、道路に近接して建てられ落雪の恐れの高い建物の出現などである。

こうしたことを背景として、羊蹄山麓の7つの町村（蘭越町・ニセコ町・真狩村・留寿都村・喜茂別町・京極町・倶知安町）では、広域的な観点から景観問題に対応し、且つ地域の魅力をさらにアピールすべく、平成17年に羊蹄山麓広域景観づくり推進協議会（以下、推進協議会）を設立している。

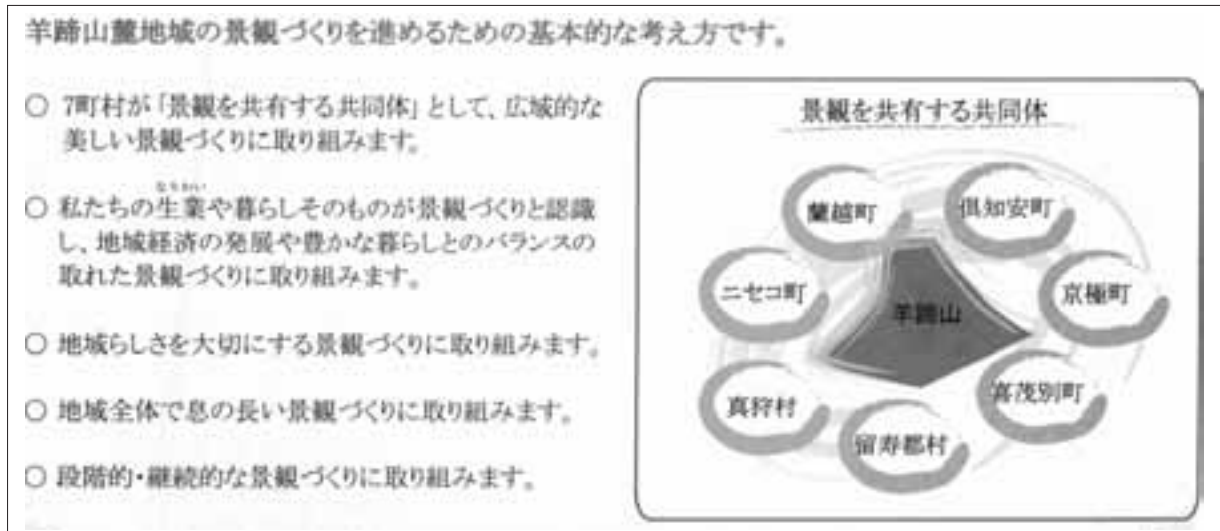
② 「羊蹄山麓広域景観づくり推進地域」への指定

推進協議会では設立以降、地域づくりに関わっている住民・町村・国・道関係者および専門家の約50名で広域景観づくり検討会を開催し、地域としての景観に関する指針案を取り纏めて、北海道庁に提出した。これを受けて北海道では、上記7町村から成る地域を道内初の「広域景観づくり推進地区」に指定し、あわせて「羊蹄山麓広域景観づくり指針」を策定し、以降、地域の活動を側面支援中である。

図表10 倶知安町「まちづくりプロデューサー大学」の様子
（資料：倶知安町）



図表11 羊蹄山麓広域景観づくり推進協議会の取り組み（資料：後志支庁）



同指針では山並み・森林景観の保全や尻別川生態系の保全、農業経営の安定による田園景観の維持向上、沿道からのビューポイント整備、自然を大切にしたい街並みづくり、観光地の建物が周辺の自然景観と調和すること等が基本方針として定められている。（図表11）

③ 河川統一条例の制定

また広域景観づくり推進地区指定と前後して、同地区では推進協議会を中心に様々な取り組みが実施されており、その成果の1つとして顕著なものが尻別川流域町村による河川統一条例（通称：尻別川統一条例）の制定である。尻別川は国土交通省発表「河川ランキング」（一級河川本・支川の水質ランキング）において、平成10年～平成17年までの間に6度も水質1位に輝いている清流である。また尻別川の本・支流は地元の基幹産業である農業を支えているのみでなく、水流が発電に利用されているほか、古くから釣りのメッカとして知られ、幻の魚と呼ばれているイトウが生息する数少ない河川でもある。加えて、近年ではラフティングやカヌーなど夏のレジャーにも大いに利用され、観光業との関わりも深い。

このことから、その美しさと豊かさを地元の財産として保全すべく、平成12年から約5年にわたって流域町村が協議を重ね、様々な調整を行い、平成18年に流域7町村において、各々が同じ内容の条例を各町村議会提出することによって、河川統一条例が制定されるに至っている。この条例は行政界を越えた取り組みの具体的成果の一例である。

④ 景観法適用に向けた動き

現在、推進協議会では北海道庁に対して羊蹄山麓地域に「景観法」を適用するよう要請中であり、道の審議会でも北海道全域を景観法適用地区とするほか、広域景観づくり推進地区（羊蹄山麓地域）ではより詳細な景観基準が設けられるように配慮することなどを盛り込んだ答申結果を発表している。

この「景観法」は、これまで各地で設けられてきた景観条例に実効性と法的裏付けを付与できるもので、例えば景観条例に定められた建物の意匠（色・デザインなど）が違反する場合、これまでの条例では強制力に乏しかったが、景観法に基づくケースでは変更命令権限が与えられ、且

つ罰則が設けられるなどの特色がある。今後羊蹄山麓地域に、この「景観法」が適用されることになれば、景観保全に向けた動きがより一層加速するものと考えられ、また北海道全域の縮図として、羊蹄山麓地域はさらに注目を集めることになるであろう。

（４）「観光地倶知安戦略会議」の取り組み

平成15年度、倶知安町では官民が一体となって「観光地倶知安戦略会議」が設立され、倶知安の観光に関する現状分析や戦略の策定、今後の在り方に関する提言などが行われている。この取り組みも特に新幹線延伸に向けたものではないが、景観保全活動と同様に新幹線を有効に活用するという意味で意義深いものである。

同会議が平成18年3月に示した最終提言書においては、倶知安の最大の資源は「自然」でありそれが「観光」という強みになっていること、観光は経済効果が非常に高いこと、倶知安では外国人観光客の急増といった他地域にない追い風が吹いていること等を確認した上で、以下の提言を行っている。

- ① 現在の追い風を一過性のものにしないために、倶知安観光振興の柱となる「くっちゃん観光局」を設立して、施策の企画と遂行を行う。
- ② 来町を促し、リピート確保にもつながる、“わかりやすく相手に伝わる”情報発信を行う。
- ③ 倶知安ブランドを確立する為の新たなイベント実施。
- ④ お客様の声を集積し分析する。
- ⑤ 観光振興に向けた町民啓蒙と人材育成を実施する。

これらの提言が実現すれば、倶知安はより一層ホスピタリティーのあふれる観光地となり、新幹線開業による各地からのアクセス改善と相俟って、観光客の大幅な増加が期待できよう。

5. 既設新幹線駅の参考例

- ・既設新幹線駅の参考例として、倶知安駅との共通点が多い、栃木県那須塩原駅を取り上げる。
- ・那須塩原と倶知安の共通点は、両地域がともに山と川に囲まれ、スキー場や温泉などを有する、「自然」が強みの観光地である点。
- ・那須塩原駅から東京駅までは約1時間10分の所要時間であり、同駅から新幹線を利用して首都圏へ通勤する人々が現れた。また通称「東京村」と呼ばれる首都圏勤務者が集る住宅地も出現している。現在、新幹線定期を利用した首都圏への通勤者は1日あたり約1,000人に及ぶ。
- ・那須塩原駅前については平成14年に都市計画マスタープランに沿った「地区計画」を定め、景観保全のために建物の高さ、用途、外壁色などを制限している。
- ・駅から山間部の観光地までは20km～30kmあり、二次交通の確保と料金設定が課題。
- ・駅前には民間駐車場が乱立し、土地の高度利用が難しくなっている。

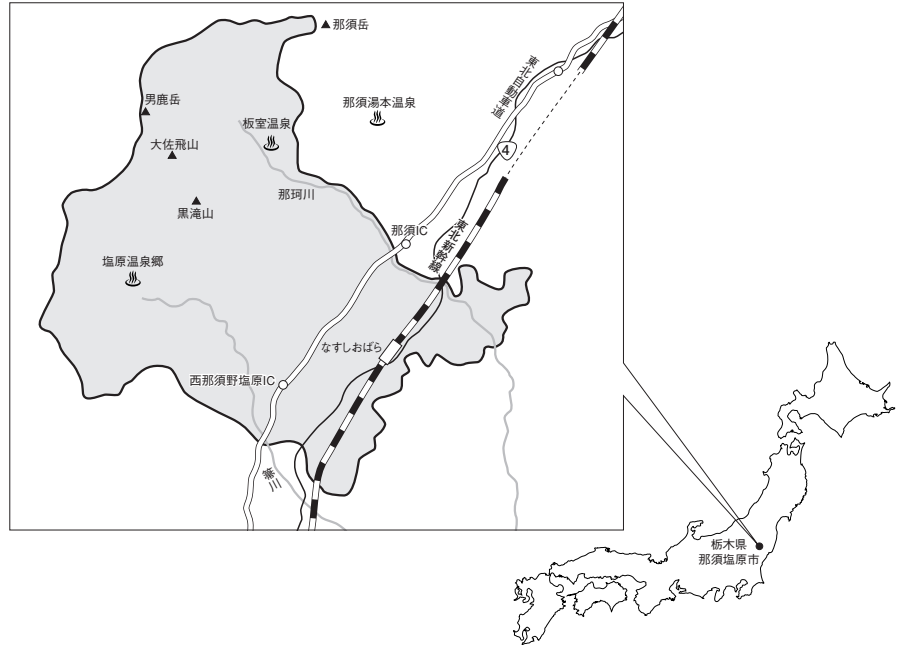
次に既存新幹線駅の参考例として、倶知安周辺域との共通点が多い、栃木県的那須塩原駅を取り上げてみる。

(1) 倶知安と那須塩原

の共通点

那須塩原周辺は西に那須連山を擁し、北部は鮎釣りで知られる那珂川、南部は箒川に囲まれた自然の豊かな地域である。また山間部には那須塩原温泉、板室温泉、那須湯本温泉など全国でも有数の温泉やスキー場を有するなど、倶知安との共通点は多い(図表12)。観光宿泊客数も年間約1,200千人で、ニセコ・倶知安をあわせた年間宿泊客数とほぼ同じ水準である。

図表12 那須塩原市と周辺地域



加えて那須塩原は農業も盛んであり、特に生乳の生産額は本州以南で1位となっているほか、経営耕地面積(農家が経営する耕地面積の合計)は栃木県下で2番目であるなど、北海道に通じる点がある。

(2) 那須塩原駅の概要

那須塩原駅は東北新幹線が開通した昭和57年に開業した。当時から周辺を中心地は隣駅の黒磯地区であったが、近隣の大田原市と旧黒磯市(現在的那須塩原市黒磯幸町周辺)の両地域の利便性等を考慮した結果、新幹線駅はそれまで小さな駅であった東那須野駅を那須塩原駅と改称して開設された。このため開業当時、新幹線駅のメイン出入口となる駅の西側地区は未開発の農村地域であり、無秩序な市街化への進行も懸念された。そこで市では平成2年より駅前の土地区画整理事業を実施、平成17年に事業が竣工した。

また同駅前については平成14年に都市計画マスタープランに沿った「地区計画」が定められ、駅からの那須連山の眺望を阻害しないように建築物の高さ制限が設けられたほか、当該地区の街並みを考慮して、建物の使用用途や外壁色などを制限している。

さらに土地区画整理事業が行われている間、発生した駅前の保留地を主に宅地として売却したほか、周辺域でも山林が首都圏勤務者向けの宅地として分譲されたことから、通称「東京村」と呼ばれる首都圏勤務者の集る地域が現れ、現在では1日あたり約1,000人が新幹線定期を使って通勤している。

また駅は新幹線通勤者をはじめ近隣市町村の住民に広く利用されており、駐車場需要が発生したほか、いわゆるキスアンドライドの需要も高まっている。

（３）那須塩原駅の開業効果と課題

① 開業効果

那須塩原駅の開業効果として最も大きなものは定住人口の増加であろう。図表13は昭和40年から平成17年に至るまでの栃木県全域と那須塩原市の人口の伸びを指数化して比較したものである。那須塩原では昭和49年に東北自動車道が開通し、また昭和57年には東北新幹線も開業したことから交通の利便性が飛躍的に向上した。このため首都圏で勤務するサラリーマンの定住者が増加し、市内人口の伸びは栃木県下全体の伸びを大きく上回る水準となっている。

人口増加は様々な要因が作用した結果であるものの、首都圏への新幹線通勤者の存在などを考慮すれば、新幹線の開業がこの地域の人口増加に寄与していることは間違いない。

② 課題

一方、新幹線開業後の課題点としては

- ・ 那須塩原温泉、板室温泉、那須湯本温泉などの主要観光地に向かう、駅からの2次交通整備が遅れている。⇒各地へは路線バス利用がメインとなるが、時間がかかる上、料金も片道1,000円前後と割高である。
- ・ 駅前に民間業者による青空駐車場が乱立し、土地の高度利用の妨げとなっている。(図表14) ⇒ 駅西口に約60箇所の有料駐車場があり、新幹線利用者を中心に安定した需要があるため、(他の目的に転用する必要もないことから)土地の高度利用が進まず、結果として駅前に「まちな顔」としての特色がない。

などが挙げられている。

（４）那須塩原駅に学ぶ点

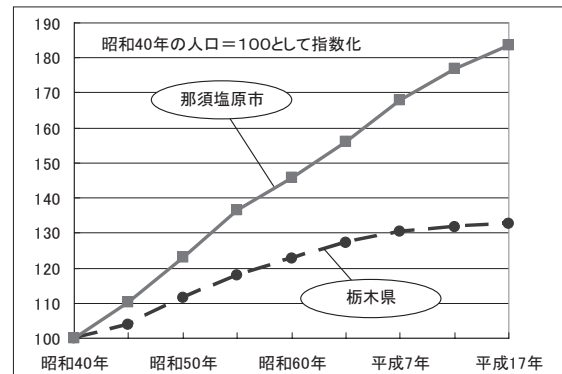
以上、那須塩原駅の概要や開業効果・課題などについて取り上げたが、新幹線俱知安駅の整備を考えた場合、那須塩原の例から学ぶべき点として、どのようなことが挙げられるだろうか。

① 駅前景観の保全

俱知安を含む羊蹄山麓地域で、景観保全に関する取り組みが行われていることは既に触れた。しかし現在俱知安町で景観形成地区に指定されているのはニセコひらふ地区周辺域であり、俱知安駅前に関しては都市計画による各種の規制が行われているのみである。加えて同駅前の現在の用途地域は主に第二種住居地域または準工業地域に指定されており、ほとんどの建築物が建設可

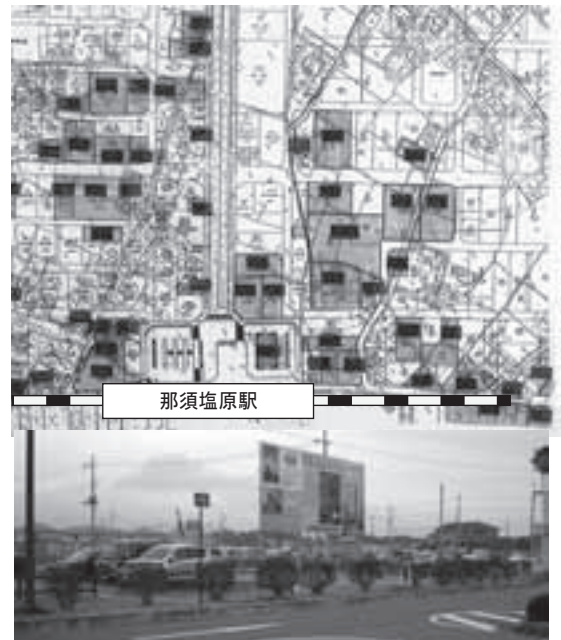
図表13 那須塩原市と栃木県全体の人口増加比較

(出所：国勢調査)



図表14 那須塩原駅前の青空駐車場の様子

(資料：那須塩原市 塗りつぶし部分が駐車場)



能となっている。

したがって、新幹線の延伸決定までこのままの状況が続けば、商業ビルなどが無秩序に出店する可能性もある。

しかし将来、新幹線倶知安の駅を利用する観光客の多くは、ビルの壁ではなく、現在の倶知安駅から見えるような羊蹄山とニセコ連山が見渡せる雄大な景色を望むに違いない。(図表15)

図表15 倶知安駅からの眺望



よって倶知安駅前では、那須塩原駅前で実施されているように、駅前からの眺望を保全し、また自然景観にマッチした街並み生み出すための各種規制を導入すること等が望まれる。そのためには、例えば用途地域を変更し、駅から羊蹄山を望む方面（南東方向）やニセコ連山方面（駅西口側）には低層の建物しか建築できないようにするなどの思い切った施策が必要となるかも知れない。

② 定住者促進やマルチハビテーション等への対応

那須塩原では首都圏への通勤者が定住し、人口が増加している。同様に倶知安においても、札幌への通勤者が定住する可能性がある。また定年退職者などを中心に、豊かな自然を求めて夏季のみ倶知安で生活するようなマルチハビテーション^{※4}層も増加する可能性がある。したがってまずこのようなニーズの有無を確認し、その上でニーズがあるならば、ターゲットとなる人々に倶知安をPRすることが求められる。またそういった人々用の住居スペース確保も必要になるかも知れない。

③ 2次交通の整備

現状、倶知安駅から周辺の観光地に向かう公共交通手段は主にバスである。しかし特に夏場はバスの本数も少ない、あるいは路線によっては冬季のみの運行というケースもあり、マイカー・レンタカー以外で周辺観光地を訪問する場合のアクセスは、現状、決して良いとは言えない。

那須塩原では、新幹線開業後20年以上経過した現在でも2次交通の整備が課題とされているが、温泉組合が共同で駅から無料バスを運行するなど、新しい取り組みも始まっている。

よって倶知安においても、新幹線の開業を睨んだ場合、路線バスに加えて、各観光地が共同でマイクロバスを定期運行させるなど、駅利用者の利便性を高めるための工夫が必要となるだろう。

④ 将来を見越した計画的なまち機能の整備

那須塩原では駅前に青空駐車場が広がり土地の高度利用が行われにくい状況となっている。これは調査レポートの4月号で取り上げた、米原駅の場合と同様である。

駅開業後の駐車場需要の予測は非常に難しいが、類似例などをもとに、可能な限りの需要予測を行うとともに、開業後の需要を見ながら、公的駐車場スペースを増減させる為の余力を残すことも必要となるかも知れない。

※4 一世帯で複数地域に住居を持ち、必要に応じて住み分けること。

6. 今後の検討課題

- ・ 俱知安周辺地域では景観保全や観光振興に向け、官民一体となった新たな取り組みが検討あるいは既に実施されている。よって今後の課題は、検討中のプランを「如何に実行に移してしていくか」、また実施済みで効果の高い施策については「如何に継続していくか」という点になる。
- ・ 新幹線開業によって新たな人の動きが発生する。したがってこれに対応できるような新しい広域観光ルートの開発が必要となる。

(1) 景観保全、観光振興に関する施策の実行と継続

既に俱知安周辺地域では、4章で述べたように、官民が一体となって景観保全や観光振興策を検討しており、実効が上がっているケースも多い。したがって、今後の課題としては

- ① 現在、実施されていない施策に関しては、実行時期や主体・内容等を明確にして、実行に移す。
- ② 既に実施されている施策は、その効果を検証し、また改善すべき点は改善しながら、施策を継続する。

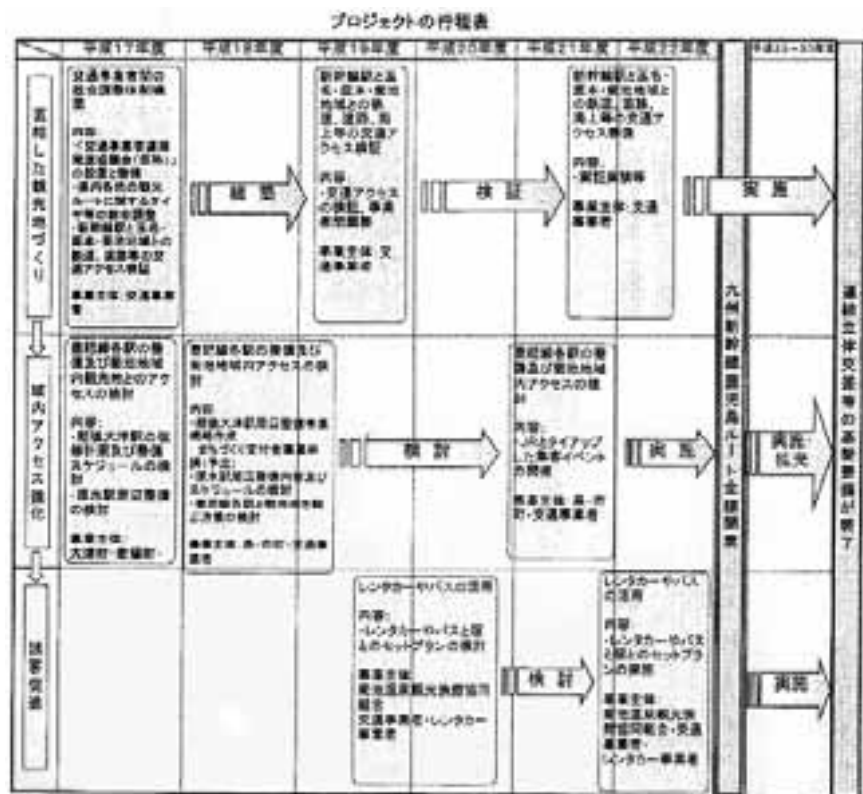
といった、いわゆるP（PLAN：計画）D（DO：実施）C（CHECK：検証）A（ACTION：改善）サイクルを回すことが求められよう。

この点で、熊本県の取り組み 図表16 熊本県での「新幹線くまもと創りプロジェクト」行程管理表

（資料：熊本県）

組みは非常に参考となる。熊本では平成22年度末頃までに新幹線が開業する予定であり、熊本県庁ではこれを商圏拡大や観光客増加の絶好の機会と捉え、新幹線開業を機に「未来に向けて県土全体を創りかえる」というコンセプトのもと、県内全域を対象に地域振興プロジェクトを募った。

その結果、161本のプロジェクトが官民を問わずに提出され、現在熊本県庁では、全てのプロジェクトについて「誰が・いつまで・何を・どのように」実施するかを行程表によって管理している。（図表16）



倶知安周辺域でも、羊蹄山麓広域景観づくり推進協議会や行政を中心としながら、PDCAサイクルを回すことによって、各施策の実効性がより一層高まるものと思われる。

（２）広域観光ルートの開発

１章で触れたように、新幹線は倶知安と道内外を「線」で結ぶ。またその高速性によって各地までのアクセス時間も大幅に短縮される。したがって新幹線を利用する観光客は、その行動半径が現状より大きく広がることが予想される。このことから、新幹線開業を見据えた場合、観光ルートに関してはより一層広域な視点で検討することが求められよう。例えば、東北や首都圏の観光地との連携や道北・道東の観光地との連携などである。そしてその実現の為には、各地商工会議所などを中心に民間ベースで施策を展開する必要がある。

青森県の八戸では新幹線開業準備として、商工会議所が中心となり、青森県および岩手県下の33市町村を対象とした広域観光マップ「ぐるり旅事典」を発行したほか、開業前の３年間に全国20箇所で33回もの地域PRキャンペーンを実施している。また旅行ルートに関してもJATA（旅行会社の団体）東北支部や旅行会社7社に商品開発を持ちかけるなどによって、新幹線開業後の観光客入込み増加に結び付けている。

このように新幹線の札幌延伸が決定した場合、倶知安周辺でも、商工会議所や株式会社となったニセコ観光協会などが連携し、より一層広域な地域を包含した、新しい旅行プランの検討や地域のPR活動を実施していくことが望まれる。

まちづくりの新潮流と「札幌のまちづくり」の展望(2)

札幌学院大学大学院 地域社会マネジメント研究科

教授 太田 清澄

前号において、本稿の前半部に当たる第1章「地域・都市政策（まちづくり）に関わる潮流」及び第2章「札幌のまちづくり」の前半部に当る「札幌のまちづくりのスキーム（手順）」について論述してまいりました。

前号をお読みになっていない方もおられると思われるので、ここではあらためて前号の要約を掲載させていただきたいと思います。

（前号の要約）

- 1 自立・持続可能な地域を再創出していくためには、「中央依存の仕組みからのパラダイムシフト」を意図し、それぞれの地域・都市が自らの固有の地域・都市再生のデザインを創り出していくことが求められている。
- 2 地域・都市固有の地域・都市再生のデザインをつくる際に、基本的な戦略として重要なことは、①経済政策、②金融政策、③雇用政策、④産業政策（北海道の場合は、特にその地域特性から農業政策・観光政策を主軸とした産業政策）、⑤地域・都市政策等を総合的に捉えていく事が不可欠であると考えられている。
- 3 本稿ではこの内、地域・都市政策（まちづくり）に焦点を当てて、「札幌のまちづくり」をテーマとして設定し、最終的な具体像に至るスキーム（手順）を考察することとした。
- 4 具体像創出の前提として、先ずは地域・都市政策（まちづくり）に関わる世界的な潮流を俯瞰することとし、ここからは「サステナビリティ（持続可能な社会の形成）」というキーワードをクローズアップし、その重要性について概説した。
- 5 さらに「サステナビリティ（持続可能な社会の形成）」を具現化していくためには何らかの仕掛けが必要となってくるが、このための有効的な手法として考えられるものとして、①「自立・持続的地域展開（サステナブル・デベロップメント）」と②「都市経営の新たな担い手」の2つの構造と仕組みについて概説した。
 - ① 「自立・持続的地域展開（サステナブル・デベロップメント）」＝経済性監理、社会的環境監理、社会性監理が複合的に連携し機能する地域・都市政策の新たな構造
 - ② 「都市経営の新たな担い手」＝「自立・持続的地域展開（サステナブル・デベロップメント）」を推進する仕組みとして、具体的にはPPP（公民連携）を軸に、コミュニティビジネス、CSR（企業の社会に対する応答責任）、NPO等の要因を包含する地域・都市政策の新たな仕組み
- 6 前号の最後ではここまで論述してきた基本理論等をベースに展開例としてより具体的な札幌のまちづくりのスキーム（手順）について考察した。

札幌のまちづくりのスキーム（手順）における主要ポイントは次の4点である。

 - ① 札幌と北海道のポジションの相関性の確認

札幌の一極集中論の是非および札幌の有すべき機能（橋頭堡論、エンジン論）について考察

② タウンブランド力の創出

札幌と世界ブランド都市力をもつ欧米の他都市との比較を通して、タウンブランド力の本質を考察した

③ 「まちづくり」のテーマの選択

「世界ブランド都市・さっぽろ」を実現させるためのキーワード・テーマとして「都市の格」と「歴史・文化の再生」を選択することの必然性について考察した

④ 事業展開におけるハードとソフトのバランス

成功事例の一つとしてフランスのストラスブールの事例を引いて、ハードとソフトのバランスを図ることの重要性と有効性を示唆した

2 「札幌のまちづくり」のグランドデザイン

2-2 札幌のまちづくり戦略

前号で論及したまちづくりのスキーム（手順）の展開プロセスにおいては、さらに次の3つの視点を持った戦略を念頭に置きながら、全体のデザインを固めていくことが重要です。

一つ目はまちづくりにあっていかに物語づくり（ストーリー性）が重要であるかということを考えてみることです。

そして二つ目は「明確なプログラム」づくりです。事業には必ずやその実現性が求められますが、多くの事業がそうであったように「プランは出来ても実現には至らない。」いわゆる「画に描いた餅」の議論の繰り返しです。将に画に描いた餅で終わらないためには、そこに明確なプログラムが存在することが必要となってくるはずで、そのためのプログラムの在り方や内容を考えてみることです。

さらに三つ目の視点は新たな社会資本整備のあり方についても考えてみる必要があります。

以下では、この3つの戦略について、少し詳しく考察してみたいと思います。

（1）物語づくり（ストーリー性）の重要性

＝暗黙知～認識知（形式知）の連携と展開

北3条通りを中心としたこのゾーンは、将に薩摩藩を中核とした開拓使の人々がデザインした産業集積の軸です。

私が関西から札幌に再び戻った20年前の時点から、個人的にも非常に興味を覚えていたゾーンであったのですが、昨年秋に彼らの精神的バックボーンであった薩摩の地を初めて訪れる機会

を得ました。1週間ほどの滞在期間中に、鹿児島市の中核的立場にある人たちが集まった場で「鹿児島市の都市再生のグランドデザイン」についての意見を求められました。

その際に、私は「『鹿児島市の都市再生のグランドデザイン』を策定するプロセスの中で、島津斉彬の興した反射炉や紡績工場・通信施設等の殖産興業関連の施設群を、単にハード面において再現するだけではなく、その背景にある彼の高き志と構想力（ビジネスモデル）を、先ずは市民が、そしてやがては全ての来訪者が体感できる仕掛け、仕組みを再創出すること、つまり「暗黙知」を「認識知（形式知）」に変換する仕組みづくりに成否の鍵があると思われる。」と提言しました。

まさにこの北3条通りを軸としたゾーンは、かの島津斉彬の薫陶を受けた村橋久成達薩摩藩士が創りあげた産業集積の場でありました。

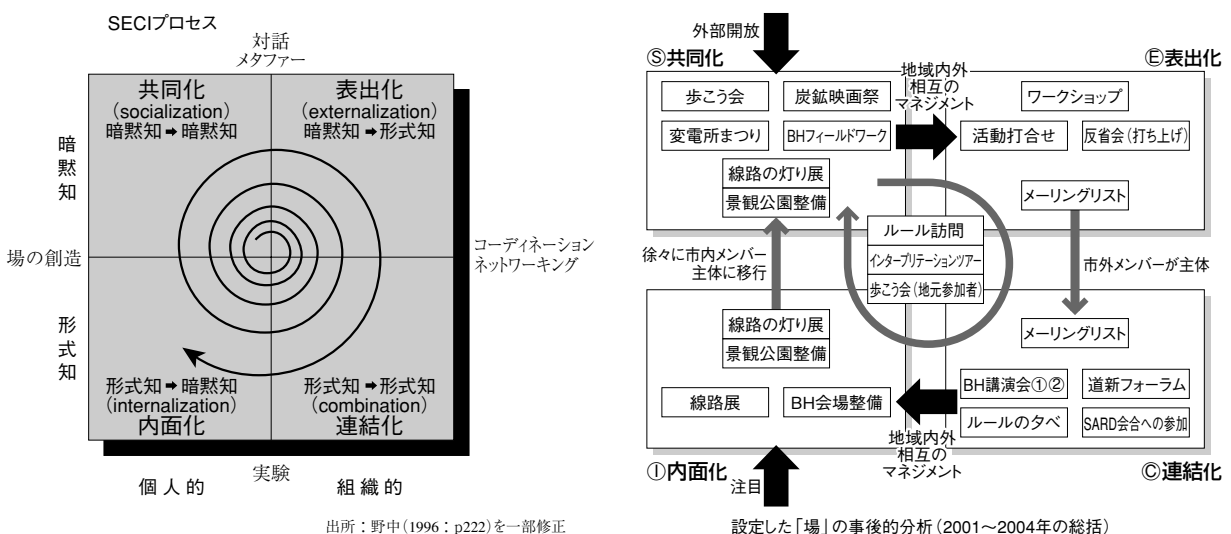
繰り返して言えば、このゾーンにおいてはハード面における整備に関するプランをつくるだけではなく、ハード的なプランとソフト的なプラン、つまり開拓使や村橋久成たちがそこに仕掛け、埋め込んだ思想、夢を再創出する仕掛けづくりとの組み合わせを考え、一連の物語としてそのストーリー性を発信していくことが決め手になるのではないかと考えています。

暗黙知と認識知（形式知）

ここで暗黙知と認識知（形式知）の理論的裏づけについて少し触れておきたいと思いますが、これも詳述するための十分なスペースがありません。しかし極めて重要なキーワードと考えていますので、アウトラインだけでも是非とも理解してもらえよう、具体的応用事例を引いて概説してみたいと思います。

＜図－3＞は札幌国際大学の吉岡宏高氏が「三笠の産業遺産（炭鉱遺産）再生」をテーマとし

図－3 「暗黙知と認識知（形式知）」



た論文において考察した暗黙知と認識知（形式知）についての具体的応用事例です。ここから暗黙知と認識知（形式知）の基本的理論構成とこれを応用することによる地域再生（活性化）のプロセスをお読み取り戴きたいと思います。

※ 「SECIプロセス」は、個人的・主観的な暗黙知と、社会的・客観的な形式知との相互交換を行う共同化、表出化、連結化、内面化という4つの場をダイナミックに転回・反復することによって知識資産を蓄積する手法である。

SECIとは共同化（Socialization）、表出化（Externalization）、連結化（Combination）、内面化（Internalization）のそれぞれの頭文字である。

（２）求められる具体性（実現性）＝明確なプログラム策定の必要性

先述した通りまちづくりのデザインには「プランづくり」と「プログラムづくり（プログラミング）」の2つの要素が不可欠です。

まちづくりにあって、これまでに多く聞かされてきたことは、「どうせ所詮は『絵に描いた餅』にしか過ぎない。」という冷めた言葉です。私達の反省も込めていえば、これは明らかにプランづくりはあってもプログラムづくりの視点が欠落していたことの結果であったと言えます。

言うまでも無く当該の事業における優先度はなにか、そして全体の結果に繋げるためには先ず最初に必ず実現させられるものはなにか…等々、これらを考えることがプログラミングです。

プログラミングにおいて私がいつも自らの行動の規範として参考になっているものに「バルセロナ・モデル」と呼ばれる都市政策があります。

これは名前からも推察できるように、スペインのバルセロナで実施された都市政策ですが、この政策のポイントは「官と民の役割分担」および「個から全体へと向う整備手法」の2点にあります。

「バルセロナ・モデル」

＝「官と民の役割分担」と「個から全体へ」

スペイン内乱後の当時のバルセロナはフランコ政権下のもとで、徹底的に経済的制裁を受けていました。そのために都心部さえも荒廃を極め、広場や通りは犯罪の温床であり、ごみの堆積場と化していました。

しかし、「何とかしてバスク地方の象徴であるこの街をよみがえらせなければならない。」この想いが官と民の一部の人を立ち上がらせました。しかし都心部全体を一気に綺麗にする費用はありません。そこで先ずは街にとって一番大事な広場とこの周りの建物を綺麗にして、バスクの人々の街に対する愛着と誇りを取り戻そうと決心したのです。

官は苦しい台所事情の中から予算を捻出し、この広場のごみを全て撤去し、周りの建物の壁を綺麗に塗り替えるためのペンキを用意したのです。民（市民）は自発的にこのペンキで建物の壁を綺麗にし、一階のスペースには伝統のカフェをオープンさせていったのです。当

然今まで危険を避けて遠ざかっていた人々はここに帰り、カフェで思いのままを語り続けました。

一つの広場での成功体験は次々に連鎖を生んでいきました。ある場合には広場に面した廃墟に近い建物はクリアランスし、広場の空間を広げることで広場の魅力を高める手法が取られました。

やがて都心の中核部は、再びかつてのバスクのシンボルの街並みとして蘇っていくことになります。

これが「官と民の役割分担」と「個から全体へ」という体制と手順を明確にしたバルセロナの都市政策「バルセロナ・モデル」です。

札幌でのまちづくりも、このバルセロナ・モデルのようにできる所から無理の無い仕方で仕掛けていく、「個から全体へ」という考え方を参考にしたプログラムづくりを是非とも試行すべきであると思います。

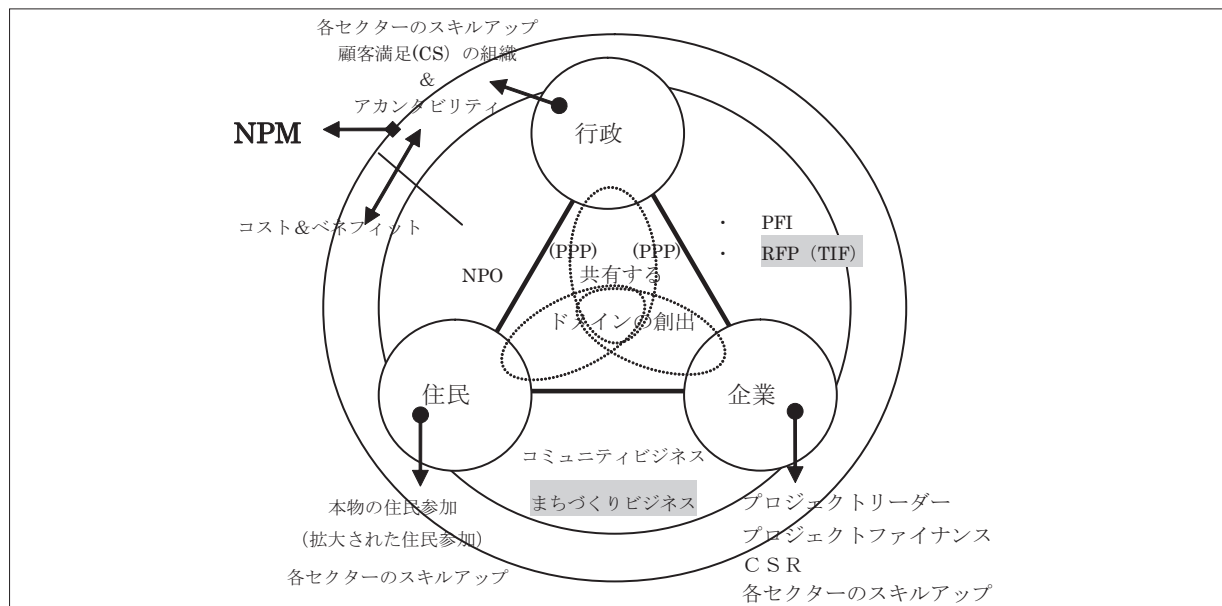
この事例のように、ものを造る事をしなくても「空間を創る」(オープンスペースを生み出す)ということだけでも、何かを変えていくことは可能なのです。

(3) 新たな仕組みによる社会資本整備

＝「まちづくりビジネス」とRFP

ここで、前号の＜図－2＞を再掲します。もう一度ご覧下さい。

図－2 「都市経営の新しい仕組みづくり＝共有するドメインの創出」



この図－2に明示されている仕組みの中で、「札幌のまちづくり」を推進する上で私が特に重

要と考えるポイントは、住民と企業の間の領域にある「まちづくりビジネス」と、そしてもう一つは企業と行政の間の領域にあるRFP（Request For Proposal）です。

① 「まちづくりビジネス」への展開

市街地整備にあっては大掛かりな整備だけが整備で無い事は言うまでもありません。大規模な整備自体を否定するつもりは全く無いのですが、その場に相応しい規模と内容の整備のあり方を考える事は極めて重要な事です。

小樽駅前通の沿道区画整理事業や、つい最近竣工した札幌駅北口の「8・3スクエア」等の法定再開発事業による大掛かりな整備手法例もありますが、これからは新たな社会資本整備のあり方として、地域循環型経済、地域コミュニティ再生、業態変革、市民起業等の視点を活かした新たな事業形態も併せて考えていくべきです。

例えば近年日本各地で強く認識され始めてきたものに「まちづくりビジネス」といわれる業態があります。同一の領域には、地域の課題解決の手法としても位置づけられている「コミュニティ・ビジネス」と定義される業態もあります。全国的に見ると徳島県上勝町の「彩り」や長野県小川村の「小川の庄のおやき」等幾つかの成功事例があります。しかし、私はあえて「まちづくりビジネス」と「コミュニティ・ビジネス」は差別化されるものとして考えたいと思います。

「コミュニティ・ビジネス」の多くは産業振興的な側面を強く持つものであり、間接的には地域・都市再生に繋がっていきますが、「まちづくりビジネス」は対象を直にまちづくりにおいている点と、あくまでも市民と地域にこだわりを持つ企業の連携による業態という点では「コミュニティ・ビジネス」とも同一ですが、更に「まちづくりビジネス」は企業の持つビジネス性（感覚）およびマネジメント力をより強く取り込んだものである点において、私は「コミュニティ・ビジネス」とは差別化して考えたいと思っています。

ここで「まちづくりビジネス」における事業コストと資金調達について触れておきたいと思います。

「まちづくりビジネス」の業態の特性からして従来の資金調達方法と合わせて、市民資金という概念の調達方法を睨んだ仕組みも推進していく事が極めて有効的だと考えられます。

市民資金には寄付金、貸付、債券購入、出資がありますが、それ故に事業の責任者は市民合意形成をつくり上げていく為の能力と、それぞれのケースに応じてベストな選択肢を見極める能力の両方を身につけていくことが求められます。

全国的に見て一応まちづくりビジネスのジャンルと位置づけられるものには、長野県小布施町や滋賀県長浜市の事例があります。

両者ともに歴史・文化を軸にした展開例でもあり、ハード整備よりはソフト面に力を入れた、いわゆる「埋め込み型整備のまちづくり」と定義付けられている代表的な成功事例です。

② RFP（Request For Proposal）の応用

昨年秋に道内地方都市において、地場企業の若手有志が集まった「PFI（Private Finance Initiative）勉強会」のコーディネートをすることがありました。

この勉強会は当該のまちの中心市街地の活性化を目指して組織化されたものですが、彼らの計画の中核は中心市街地におけるPFI事業の立ち上げを目途としたものでした。しかし、先行事例の検証を含めての一連の作業を通じて、彼らの中ではPFI事業に対してある意味での限界性を感じているのではないかという懸念を覚えました。そこでPFIとはニュアンスを異にする構造として、かねてより私の中で潜在的に意識され続けていたRFPの考え方を紹介し、当勉強会におけるRFP導入に対する前向きな検討を強く主張しました。

PPPとRFPの手法に私が初めて接したのは、1995年にアメリカ東部地域の都市開発調査に出かけた折に、ピッツバーグ、ワシントンに次いで訪れたボルチモアで「イナハーバー地区・ハーバープレイスプロジェクト」のフィールド調査と関係者ヒアリングをした際のことでした。

正直言ってそれまではこの2つの概念すら知りませんでしたが、私はその折にまとめたレポートの中で、「イナハーバー地区・ハーバープレイスプロジェクト」の成功のポイントを5つのキーワードとして整理していました。成功のポイントのキーワードとは以下の5つです。

① 長期にわたる総合的なプランニングとプログラミングの策定

＝プロジェクトのマスタープランは基本的には軸がぶれないことを前提としながらも、一方において刻々と変わる状況変化に対応して、常に固定観念に縛られない融通性を可能としているものとなっている

② 事業推進における官と市民（正確にはNPO組織）と私企業のトライアングル体制（PPP）が確立されている

③ 市民合意形成のしたたかな手法の実践

＝集会の積み重ねによる市民合意形成と合せてTIF（Tax Increment Financing）^{注4)}を通じても市民合意形成の獲得を図っている

④ 複合用途開発における芸術・文化施設の巧みな位置づけ

⑤ 成功モデル「フェスティバル・シティ・ボルチモア」を誘導した官と民それぞれの立場における強烈なリーダーシップを持ったキーマンの存在

近年において、再び限定的ではあるがこのPPPとRFPの理念が注目されてきていることに私自

注4）Taxという観点が非常に大きな位置づけを持った手法である。

基本スキームは、ある事業プロジェクトにおいて、そのエリアのインフラ整備を先行することにより、そこに民間投資が誘発され、当該エリアの土地の固定資産税が増加していくことになる。

この予想される固定資産税増収分の範囲内の金額を財源として、先行的にインフラ整備に当てる手法（TIF債により対応）である。

さらに、この手法には潜在的機能として、次の2点があるとされている。

①地域再投資の考えに基づくプロジェクトの過大化を防ぐ自動制御装置としての機能を有している。（外部資金はリスクの限界を超えて投下されるケースがしばしば起こりうる）

②この手法の実施に当たっては議会決議を必要とすることから、その前提として当然市民合意が不可欠となってくる。従って市民合意が取り付けられるだけの熱度の高いプロジェクトであるかを見極めるフィルター機能を有している。

身、改めて意を強くしているところです。私自身も、改めて、PPPとRFPを地域・都市再生（まちづくり）のこだわりのテーマとしてとらえ、その具体化を試みたいと考えています。

少し前後してしまいましたが、恐らくRFPという言葉聞くのは、初めてと言う方も多いのではないかと思いますので、ここで少しスペースを割いてPPPとRFPの基本的構造等について概説しておきたいと思います。

RFP（Request For Propose）

：官として実現してほしいことを、官は自分で実施するのではなく民の行動を要求（Request）し、意図するところを公募という形のメッセージに託し（For）、民はそれを正確に読み取り的確な提案（Propose）を行う仕組みである。

広く知られているところのPFIと米国型PPP（RFP）との明確な相違は、PFIの対象事業が公共のみであるのに対して米国型PPP（RFP）はその対象が公共から民間にまで及ぶ点にあるとされています。

さらにRFPは次のような特性を有していることから、PFIとは明確に差別化されるものです。

RFPの特性とは、①初期設定 ②供給者参画 ③公民間契約 ④透明性・公開性 ⑤提案自由度 ⑥ブラッシュアップ・プロセスの6点にあるとされています。

この6つの特性について東洋大学大学院の根本祐二氏は次のように整理しています。

- ①初期設定：事業の企画段階（初期）から民間側（事業者、投資家、需要者等）の分析がなされていること
- ②供給者参画：事業を全て民側に任せるのではなく、民と連携して事業価値を引き上げシェアするために、官としてのリスク負担に関しての意思を表示し続けること
- ③公民間契約：関係者のリスク分担の明確化・最適化を理解し合い、口約束的な契約でなく形式的契約を大前提とすること
- ④透明性・公開性：RFPの原則は公募とし、事業者公募では事業者間の競争原理を導入して最も優れた提案を誘発するものとする
その為には、発信される情報は常に透明性・公開性を有していることが不可欠となる
- ⑤提案自由度：PPPの最大の特徴は官民双方が自分の得意な分野を担当することである、従って民の創意を削ぐような官側の行動は抑制する一方で、官側には提案者（民側）の自由に委ねる部分とそれ以外の部分を明確に分離し、その内容を情報としての確に伝達していくことが求められる
- ⑥ブラッシュアップ・プロセス：官と優先事業者として選定された民側が、提案内容を協議しながら徐々に優れたものへとブラッシュアップしていくことが極めて重要である
同時に当然ブラッシュアップ・プロセスにおいては官民双方に事業拒否権がある

尚、このRFPの仕組みにおいて、アメリカの場合は供給者側の資金調達と合意形成についてはTIFの手法が多くケースで活用されています。

日本におけるTIFの実施は現行法上においては困難性が高いとされていますが、前向きな検討を期待する動きが起きている状況にあります。

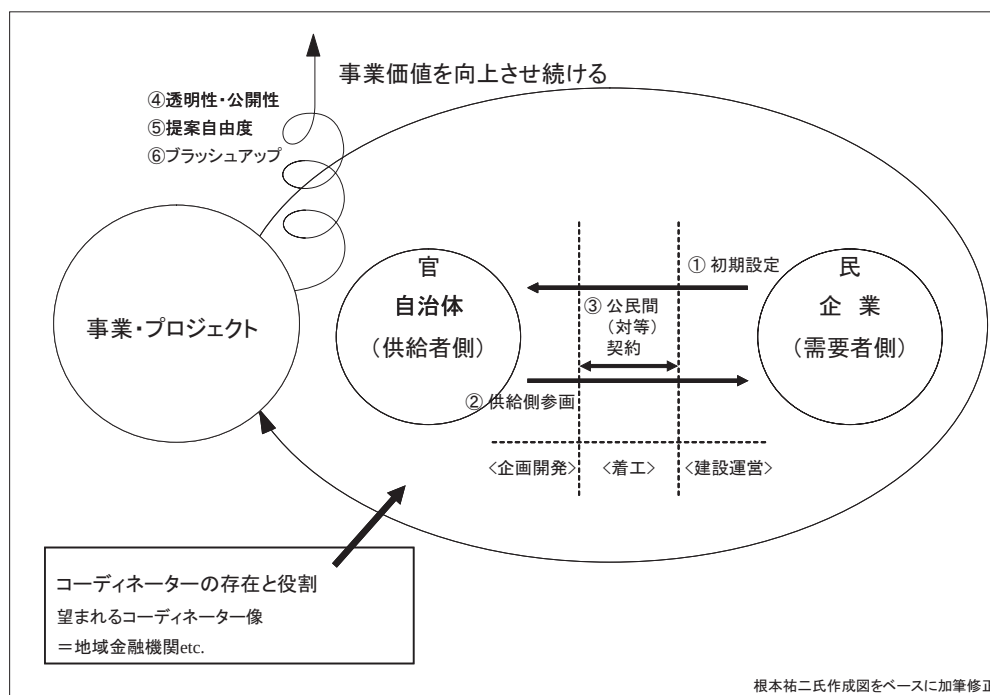
日本版の地域型プロジェクトファイナンスのあり方について、改めて検討していくことが求められているといえます。

さらに、この仕組みを潤滑に推進していくための今後の課題として、(①計画時のニーズ分析、②Request時の助言、③事業者選定時の調整、④事業開始時の資金供給、⑤事業実施時のモニタリング等の) 多面的局面に対応できる総合的なコーディネート力を持つ第3者の存在が不可欠であると考えられています。

そのコーディネーターとしての役割を担うのは、地域の構成員である多くの個人・企業の多面的な情報を把握していることや資金提供力等の理由から、地域金融機関が最も相応しいのではないかと根本氏は指摘しています。

＜図－４＞「RFPの仕組み」は以上の仕組みや推進体制等を概念図としてまとめたものです。

図－４ 「RFPの仕組み」



この中では、バリエーションの一つとして、当然「まちづくりビジネス」の業態とRFPのシステムが組み合わされていく構造もあると考えられる所です。

とにかく、RFPについては官が先ず動き、民との対等な関係を構築する事からスタートがきられますが、要は官も含めた地域にこだわりを持つステークホルダーが連携、協働し、既成の概念や枠組みにとらわれず様々な可能性を追求するなかで、知識と知恵と情熱と滴る汗を集結すれば、そのまちづくりには間違いなく大きな輝きが見出されることを確信しております。

おわりに

先ずは火の手をあげなければ、何事も少しも動きません。

今般私が本稿の中で、スペースの無さを言い訳にしつつまさにインデックス的に、余りにも幅広に論述してきた感は否めないのですが、一応ここで纏めさせていただいたいくつかの理論展開やキーワード等について、お読みいただきました皆様が、先ずは全てを自家薬籠のものとして希求していただきたいと願っております。そして、その次のステージとしてそれぞれのお立場から、自らが今すぐに出来ることはなにか、或いは今すぐにやらなければならないことはなにかを考えていただきたいと思います。

改めて、最後に、今後共北海道の各地で展開されていくであろう個性豊かな、魅力ある素晴らしい「まちづくり」における推進役は、是非とも本稿をお読みになっていただいた皆様が担っていただきたいということを強くお願い申し上げておわりとさせていただきます。

参考文献

- 1 宇沢弘文・國則守生・内山勝久（2003）「21世紀の都市を考える―社会的共通資本としての都市」東京大学出版会
- 2 福川裕一・矢作弘・岡部明子（2005）「持続可能な都市―欧米の試みから何を学ぶか―」岩波書店
- 3 竹内佐和子（2006）「国際公共政策叢書13 都市政策」日本経済評論社
- 4 本間義人（2007）「地域再生の条件」岩波新書
- 5 根本裕二（2006）「地域再生に金融を活かす」学芸出版社
- 6 バルディーズ研究会編著（2005）「効果が見えるCSR実践法」日刊工業新聞社
- 7 山中英生・小谷通泰・新田保次（2000）「まちづくりのための交通戦略」学芸出版社
- 8 後藤和子（2005）「文化と都市の公共政策」有斐閣
- 9 吉岡宏高（2004）「炭鉱遺産を主題にした『場』のマネジメント」札幌学院大学大学院地域社会マネジメント研究科・研究紀要
- 10 西村英樹（1998）「夢のサムライ」北海道出版企画センター

主要経済指標（１）

年月	鉱工業指数											
	生産指数				出荷指数				在庫指数			
	北海道		全国		北海道		全国		北海道		全国	
	12年=100	前年同月比(%)	12年=100	前年同月比(%)	12年=100	前年同月比(%)	12年=100	前年同月比(%)	12年=100	前年同月比(%)	12年=100	前年同月比(%)
15年度	94.1	△ 0.1	96.6	3.5	95.0	△ 1.1	98.8	4.2	87.8	△ 3.5	85.4	△ 1.3
16年度	94.3	0.2	100.5	4.0	95.1	0.1	102.5	3.7	87.3	△ 0.6	87.5	2.5
17年度	r 91.0	△ 3.5	102.1	1.6	r 92.1	△ 3.2	105.1	2.5	r 89.8	2.9	90.1	3.0
18年度	r 93.8	3.1	r 107.0	4.8	r 95.0	3.1	r 110.2	4.9	r 87.5	△ 2.6	r 91.6	1.7
18年 1～3月	r 94.0	0.1	103.8	3.0	r 94.8	△ 1.4	107.2	4.7	r 92.8	2.9	94.7	3.0
4～6月	r 93.6	4.2	105.2	4.7	r 95.4	5.9	108.7	5.8	r 91.4	1.5	93.9	1.6
7～9月	r 92.1	2.4	106.6	5.6	r 93.0	1.5	109.9	5.6	r 92.1	1.5	94.6	0.7
10～12月	r 93.4	3.6	108.9	6.0	r 94.5	3.0	111.6	5.3	r 92.8	4.3	98.2	4.2
19年 1～3月	r 96.9	2.5	r 107.5	3.1	r 97.7	2.6	r 111.0	2.9	r 90.4	△ 2.6	r 96.2	1.7
18年 4月	r 93.0	0.9	104.9	4.1	r 94.6	1.1	108.8	5.1	r 90.7	1.1	94.7	3.0
5月	r 93.6	6.8	104.6	4.7	r 95.6	9.9	108.2	6.8	r 90.9	2.1	93.8	1.3
6月	r 94.2	4.8	106.1	5.3	r 96.0	6.8	109.2	5.6	r 91.4	1.5	93.9	1.6
7月	r 93.9	5.4	106.0	5.6	r 94.7	4.3	109.1	5.6	r 92.0	2.1	93.6	0.6
8月	r 91.6	2.0	107.2	6.1	r 92.6	1.4	111.3	6.4	r 92.2	2.4	94.0	0.4
9月	r 90.9	△ 0.2	106.7	5.1	r 91.6	△ 1.0	109.3	4.6	r 92.1	1.5	94.6	0.7
10月	r 92.6	3.8	108.3	7.5	r 92.8	2.5	110.8	5.9	r 92.4	2.0	95.8	3.4
11月	r 92.4	2.0	108.7	5.2	r 93.6	1.9	112.2	5.6	r 92.2	1.4	96.9	2.9
12月	r 95.2	5.2	109.6	5.1	r 97.0	4.3	111.8	4.5	r 92.8	4.3	98.2	4.2
19年 1月	r 97.1	2.4	107.1	4.4	r 96.4	△ 0.1	111.4	4.7	r 93.6	4.0	97.2	2.5
2月	r 97.8	4.1	107.9	3.1	r 97.8	3.2	111.4	3.1	r 91.5	1.9	96.6	1.8
3月	r 95.8	1.5	r 107.6	2.0	r 99.0	4.7	r 110.2	1.4	r 90.4	△ 2.6	r 96.2	1.7
4月	p 94.6	1.3	p 107.5	2.3	p 96.6	1.6	p 111.2	1.9	p 89.2	△ 1.7	p 96.7	2.1
資料	経済産業省、北海道経済産業局											

■ 鉱工業指数は季節調整済み（12年＝100）。前年比（前年同月比）は原指数による。在庫指数の四半期計数は最終月指数。
 ■ 「P」は速報値、「r」は修正値。

年月	大型小売店販売額											
	大型店計				百貨店				スーパー			
	北海道		全国		北海道		全国		北海道		全国	
	百万円	前年同月比(%)	億円	前年同月比(%)	百万円	前年同月比(%)	億円	前年同月比(%)	百万円	前年同月比(%)	億円	前年同月比(%)
15年度	1,036,541	△ 6.3	217,338	△ 3.3	383,298	△ 9.4	90,865	△ 2.4	653,243	△ 4.5	126,473	△ 3.9
16年度	1,006,325	△ 4.8	213,800	△ 4.0	361,905	△ 4.8	87,832	△ 3.2	644,419	△ 4.8	125,969	△ 4.5
17年度	987,733	△ 3.0	212,575	△ 1.7	350,746	△ 1.8	87,587	0.3	636,987	△ 3.7	124,989	△ 3.2
18年度	r 983,510	△ 1.6	r 211,723	△ 0.9	330,512	△ 2.6	r 86,130	△ 0.8	r 652,998	△ 1.1	r 125,593	△ 1.0
18年 1～3月	237,649	△ 2.4	51,177	△ 1.7	83,646	△ 1.8	21,155	0.4	154,003	△ 2.7	30,021	△ 3.2
4～6月	238,145	△ 2.6	51,079	△ 1.2	78,557	△ 2.9	20,239	△ 1.2	159,588	△ 2.5	30,839	△ 1.3
7～9月	237,307	△ 1.0	51,461	△ 0.2	79,575	△ 1.0	20,440	△ 0.4	157,732	△ 1.1	31,021	△ 0.1
10～12月	269,596	△ 1.6	57,734	△ 1.7	93,174	△ 3.4	24,605	△ 1.6	176,422	△ 0.6	33,129	△ 1.8
19年 1～3月	r 238,462	△ 1.2	r 51,450	△ 0.4	r 79,205	△ 2.9	r 20,845	△ 0.1	r 159,257	△ 0.3	r 30,604	△ 0.7
18年 4月	80,876	△ 2.1	17,040	△ 0.9	27,049	△ 2.6	6,797	△ 0.4	53,826	△ 1.9	10,242	△ 1.3
5月	79,073	△ 2.9	16,989	△ 1.6	25,507	△ 2.7	6,716	△ 1.2	53,566	△ 3.0	10,273	△ 1.9
6月	78,196	△ 2.9	17,050	△ 1.2	26,000	△ 3.3	6,726	△ 1.9	52,195	△ 2.7	10,324	△ 0.7
7月	84,293	△ 1.6	19,093	△ 1.4	30,147	△ 1.3	8,385	△ 1.4	54,146	△ 1.8	10,708	△ 1.3
8月	77,612	△ 0.8	16,417	0.1	24,006	△ 0.9	5,774	△ 0.8	53,607	△ 0.7	10,643	0.7
9月	75,402	△ 0.7	15,951	0.8	25,423	△ 0.6	6,282	1.3	49,979	△ 0.8	9,669	0.4
10月	80,883	0.5	17,185	△ 1.7	28,049	0.6	7,056	△ 2.0	52,835	0.4	10,128	△ 1.4
11月	80,206	△ 2.9	17,792	△ 0.8	27,307	△ 4.4	7,599	△ 0.3	52,900	△ 2.0	10,192	△ 1.2
12月	108,506	△ 2.2	22,757	△ 2.4	37,819	△ 5.6	9,949	△ 2.2	70,687	△ 0.2	12,808	△ 2.6
19年 1月	85,399	△ 1.3	18,936	△ 0.5	28,232	△ 2.9	7,657	0.0	57,167	△ 0.4	11,279	△ 0.9
2月	69,758	△ 0.1	15,125	0.5	22,092	△ 1.5	5,843	1.5	47,666	0.6	9,282	△ 0.2
3月	r 83,305	△ 2.0	r 17,389	△ 1.1	r 28,882	△ 3.9	r 7,346	△ 1.5	r 54,423	△ 0.9	r 10,044	△ 0.9
4月	p 78,228	△ 3.3	p 16,909	△ 1.7	p 24,595	△ 6.1	p 6,598	△ 1.4	p 53,633	△ 1.9	p 10,311	△ 2.0
資料	経済産業省、北海道経済産業局											

■ 大型小売店販売額の前年比は既存店ベースによる。
 ■ 「P」は速報値、「r」は修正値。

主要経済指標（２）

年月	コンビニエンス・ストア販売額				消費者物価指数（総合）				円相場 (東京市場)	日経 平均 株価
	北海道		全国		北海道		全国			
	百万円	前 年 同 月比(%)	億円	前 年 同 月比(%)	17年=100	前 年 同 月比(%)	17年=100	前 年 同 月比(%)	円／ドル	円 月(期)末
15年度	419,364	△ 2.2	71,334	△ 2.5	99.7	△ 0.3	100.3	△ 0.2	113.03	11,715
16年度	421,045	△ 1.1	72,973	△ 0.8	100.0	0.3	100.2	△ 0.1	107.49	11,669
17年度	416,611	△ 2.9	73,724	△ 2.5	100.1	0.2	100.0	△ 0.1	113.26	17,060
18年度	414,921	△ 1.7	74,211	△ 2.0	100.5	0.2	100.2	△ 0.1	116.64	17,288
18年 1～3 月	96,044	△ 1.9	17,312	△ 2.7	100.3	0.2	99.9	△ 0.1	116.88	17,060
4～6 月	102,665	△ 2.2	18,396	△ 2.4	100.6	0.5	100.3	0.2	114.38	15,505
7～9 月	111,981	△ 2.6	19,494	△ 3.5	100.8	1.1	100.6	0.6	116.19	16,128
10～12 月	105,622	△ 0.1	18,789	△ 0.7	100.7	0.6	100.3	0.3	117.77	17,226
19年 1～3 月	94,653	△ 1.7	17,532	△ 1.1	100.0	△ 0.3	99.8	△ 0.1	119.44	17,288
18年 4 月	32,248	△ 3.7	5,937	△ 5.0	100.4	0.2	100.1	△ 0.1	117.11	16,906
5 月	34,741	△ 2.0	6,133	△ 2.9	100.7	0.3	100.4	0.1	111.51	15,467
6 月	35,676	△ 1.0	6,325	0.6	100.8	0.9	100.4	0.5	114.53	15,505
7 月	36,810	△ 4.9	6,515	△ 5.2	100.4	0.7	100.1	0.3	115.67	15,457
8 月	39,810	△ 1.0	6,810	△ 1.8	100.9	1.3	100.8	0.9	115.88	16,141
9 月	35,361	△ 1.9	6,169	△ 3.4	101.1	1.2	100.8	0.6	117.01	16,128
10 月	35,342	0.3	6,262	△ 0.6	100.9	0.8	100.6	0.4	118.66	16,399
11 月	33,484	△ 0.2	5,985	△ 1.5	100.5	0.5	100.1	0.3	117.35	16,274
12 月	36,796	△ 0.3	6,542	△ 0.2	100.7	0.6	100.2	0.3	117.30	17,226
19年 1 月	32,056	△ 1.6	5,835	△ 0.7	100.5	0.1	100.0	0.0	120.58	17,383
2 月	29,645	△ 1.9	5,468	△ 1.1	99.7	△ 0.5	99.5	△ 0.2	120.45	17,604
3 月	32,952	△ 1.7	6,229	△ 1.4	99.8	△ 0.5	99.8	△ 0.1	117.28	17,288
4 月	32,105	△ 0.2	6,034	△ 0.6	100.2	△ 0.2	100.1	0.0	118.83	17,400
資料	経済産業省、北海道経済産業局				総務省、北海道				日本銀行	日本経済新聞社

■コンビニエンス販売額の前年比は既存店ベースによる。

■年度及び四半期の数値は、月平均値。

■円相場は対米ドル、インター
バンク中心相場の月中平均値

年月	乗用車新車登録台数									
	北海道								全国	
	合計		普通車		小型車		軽乗用車		普・小・軽・計	
	台	前年同月比(%)	台	前年同月比(%)	台	前年同月比(%)	台	前年同月比(%)	台	前年同月比(%)
15年度	193,272	△ 3.9	52,212	12.8	92,028	△13.9	49,032	2.5	4,733,490	△ 2.5
16年度	189,519	△ 1.9	51,535	△ 1.3	90,066	△ 2.1	47,918	△ 2.3	4,749,342	0.3
17年度	187,145	△ 1.3	46,153	△10.4	90,624	0.6	50,368	5.1	4,755,369	0.1
18年度	176,300	△ 5.8	43,780	△ 5.1	77,398	△14.6	55,122	9.4	4,557,331	△ 4.2
18年 1～3月	55,457	△ 0.6	13,073	△ 9.7	27,007	△ 1.4	15,377	10.5	1,457,091	0.5
4～6月	45,666	△ 4.9	10,764	△11.5	20,742	△11.0	14,160	12.8	1,041,317	△ 4.6
7～9月	44,389	△ 4.1	10,472	△ 9.3	20,213	△10.8	13,704	13.5	1,117,816	△ 4.5
10～12月	35,567	△ 4.9	9,215	△ 1.7	14,936	△15.4	11,416	10.2	1,025,509	△ 1.0
19年 1～3月	50,678	△ 8.6	13,329	2.0	21,507	△20.4	15,842	3.0	1,372,689	△ 5.8
18年 4月	15,433	0.8	3,557	△ 5.6	7,245	△ 1.6	4,631	10.7	312,842	△ 5.0
5月	14,339	△ 1.7	3,418	△11.1	6,331	△ 7.2	4,590	17.0	322,707	△ 6.4
6月	15,894	△12.3	3,789	△16.8	7,166	△21.4	4,939	11.0	405,768	△ 2.8
7月	16,554	△ 2.8	3,841	△12.5	8,009	△ 4.3	4,704	10.4	396,266	△ 6.2
8月	11,320	△ 4.0	2,745	△ 3.5	5,128	△13.4	3,447	13.8	283,446	△ 2.5
9月	16,515	△ 5.4	3,886	△ 9.8	7,076	△15.4	5,553	16.0	438,104	△ 4.3
10月	12,466	△ 5.1	2,963	△ 2.7	5,550	△12.7	3,953	5.9	332,350	△ 3.6
11月	12,771	△ 5.4	3,375	2.1	5,298	△17.8	4,098	9.4	362,253	△ 0.9
12月	10,330	△ 4.0	2,877	△ 4.8	4,088	△15.8	3,365	17.0	330,905	1.6
19年 1月	9,773	△ 6.7	2,676	4.2	4,012	△19.6	3,085	5.6	308,255	△ 5.3
2月	13,268	△ 9.5	3,433	△ 1.4	5,598	△19.6	4,237	0.8	424,937	△ 4.2
3月	27,637	△ 8.9	7,220	2.8	11,897	△21.0	8,520	3.3	639,497	△ 7.1
4月	14,468	△ 6.3	3,720	4.6	6,253	△13.7	4,495	△ 2.9	290,062	△ 7.3
資料	(社)日本自動車販売協会連合会、(社)全国軽自動車協会連合会									

■平成15年12月まではシャーシベース、平成16年1月以降はナンバーベース

主要経済指標 (3)

年月	新設住宅着工戸数				公共工事請負金額				機械受注実績	
	北海道		全国		北海道		全国		全国	
	戸	前年同月比(%)	百戸	前年同月比(%)	百万円	前年同月比(%)	億円	前年同月比(%)	億円	前年同月比(%)
15年度	50,724	3.9	11,736	2.5	1,206,954	△17.6	154,589	△13.7	111,078	8.2
16年度	48,148	△ 5.1	11,930	1.7	1,122,138	△ 7.0	137,354	△11.1	118,292	6.5
17年度	53,048	10.2	12,494	4.7	1,068,858	△ 4.7	129,622	△ 5.6	124,897	5.6
18年度	49,946	△ 5.8	12,852	2.9	961,122	△10.1	122,838	△ 5.2	127,413	2.0
18年 1～3月	7,847	10.3	2,842	4.9	125,620	△10.5	25,759	△11.8	34,308	3.8
4～6月	14,407	△ 1.7	3,342	8.6	376,978	△14.4	31,244	△11.7	33,333	15.4
7～9月	14,625	△ 0.2	3,303	△ 0.7	322,928	△ 8.6	34,177	△ 9.7	31,011	△ 1.1
10～12月	14,296	△10.0	3,417	5.2	120,176	△19.6	29,679	△ 3.1	29,884	△ 1.6
19年 1～3月	6,618	△15.7	2,791	△ 1.8	141,040	12.3	27,738	7.7	33,185	△ 3.3
18年 4月	4,340	△ 5.5	1,113	15.0	151,833	8.2	11,402	△17.3	10,230	12.2
5月	4,932	1.6	1,087	6.7	96,899	△18.6	8,526	△ 0.7	97,556	15.8
6月	5,135	△ 1.4	1,143	4.7	128,246	△29.1	11,316	△13.2	13,348	17.7
7月	5,455	23.9	1,066	△ 7.5	117,502	△ 9.6	11,165	△ 4.3	8,803	△ 1.2
8月	4,483	△14.2	1,112	1.8	114,726	△ 2.4	10,367	△13.9	9,156	△ 0.5
9月	4,687	△ 6.7	1,124	4.0	90,700	△14.4	12,646	△10.6	13,052	△ 1.5
10月	5,384	△10.3	1,184	2.2	63,955	△11.8	12,130	△ 2.0	8,615	△ 1.2
11月	4,527	△28.8	1,154	4.0	35,385	△14.7	9,071	△ 5.6	9,947	0.7
12月	4,385	24.3	1,079	10.2	20,836	△41.2	8,479	△ 1.7	11,322	△ 3.8
19年 1月	1,764	△ 1.0	922	△ 0.7	13,146	1.0	6,120	△ 0.9	8,516	2.6
2月	2,124	△ 3.4	873	△ 9.9	10,604	△19.3	5,778	△ 4.6	9,672	△ 4.2
3月	2,730	△29.4	995	5.5	117,290	17.9	15,840	17.1	14,998	△ 5.8
4月	5,836	34.5	1,073	△ 3.6	142,037	△ 6.5	11,568	1.5	9,309	△ 9.0
資料	国土交通省				保証事業会社協会				内閣府	

■船舶・電力を除く民需（原系列）。

年月	来道客数		有効求人倍率 (全数)		完全失業率		企業倒産件数 (負債総額1,000万円以上)			
	北海道		北海道	全国	北海道	全国	北海道		全国	
	千人	前年同月比(%)	倍		%		件	前年同月比(%)	件	前年同月比(%)
			季調値		原計数					
15年度	13,090	△ 3.7	0.50	0.69	6.7	5.1	625	△14.7	15,466	△16.8
16年度	12,781	△ 2.4	0.55	0.86	5.7	4.6	577	△ 7.7	13,186	△14.7
17年度	12,705	△ 0.6	0.58	0.98	5.3	4.4	555	△ 3.8	13,170	△ 0.1
18年度	13,082	3.0	0.59	1.06	5.4	4.1	546	△ 1.6	13,337	1.3
18年 1～3月	2,717	△ 3.2	0.59	1.03	5.5	4.4	143	△14.9	3,348	5.4
4～6月	3,083	3.3	0.60	1.06	5.4	4.2	143	8.3	3,281	1.7
7～9月	4,108	2.8	0.61	1.08	5.3	4.1	112	△21.1	3,250	2.8
10～12月	3,103	3.1	0.60	1.07	5.4	3.9	132	△ 4.3	3,366	△ 2.0
19年 1～3月	2,784	2.4	0.59	1.05	5.5	4.1	159	11.2	3,440	2.7
18年 4月	823	0.1	0.56	1.04	↑	4.3	60	53.8	1,087	14.9
5月	1,102	6.3	0.64	1.06	5.4	4.1	37	△21.3	1,083	1.0
6月	1,159	3.0	0.61	1.07	↓	4.1	46	0.0	1,111	△ 8.0
7月	1,281	2.2	0.61	1.09	↑	4.0	43	△10.4	1,051	2.6
8月	1,519	4.7	0.62	1.08	5.3	4.1	31	△46.6	1,169	1.5
9月	1,308	1.4	0.61	1.08	↓	4.2	38	5.6	1,030	4.3
10月	1,242	6.1	0.60	1.07	↑	4.2	52	36.8	1,166	△ 0.4
11月	940	4.9	0.59	1.07	5.4	3.9	39	△26.4	1,091	△ 2.1
12月	925	△ 1.8	0.60	1.07	↓	3.7	41	△12.8	1,109	△ 3.5
19年 1月	838	△ 2.0	0.66	1.06	↑	4.0	38	△17.4	1,091	4.0
2月	926	8.3	0.60	1.05	5.5	4.1	49	2.1	1,102	5.6
3月	1,019	1.2	0.50	1.03	↓	4.2	72	46.9	1,247	△ 0.6
4月	820	△ 0.3	0.50	1.05	—	4.0	47	△21.7	1,121	3.1
資料	北海道観光連盟		厚生労働省 北海道労働局		総務省		(株)東京商工リサーチ			

■年度は原数値、四半期は月平均値。 ■北海道の年度は暦年値。

主要経済指標（4）

年月	通関実績							
	輸出				輸入			
	北海道		全国		北海道		全国	
	百万円	前年同月比 (%)	億円	前年同月比 (%)	百万円	前年同月比 (%)	億円	前年同月比 (%)
15年度	216,718	△ 3.9	560,603	6.3	671,057	△ 7.6	448,552	4.2
16年度	243,907	12.5	617,194	10.1	798,378	19.0	503,858	12.3
17年度	263,598	9.8	682,902	10.6	965,145	29.0	605,113	20.1
18年度	r 324,578	23.1	774,624	13.4	r 1,263,781	30.9	p 684,139	13.1
18年 1～3月	65,636	7.9	176,673	17.5	284,852	36.7	162,128	28.2
4～6月	72,635	27.2	119,741	14.7	332,842	51.9	163,363	19.4
7～9月	80,751	25.8	195,664	15.6	314,140	23.3	172,399	16.7
10～12月	89,829	10.2	135,887	11.2	320,205	13.2	175,552	10.8
19年 1～3月	r 81,363	24.0	198,836	12.5	r 296,594	4.1	p 172,824	6.6
18年 4月	24,890	4.1	61,289	11.3	102,019	22.7	55,182	21.1
5月	22,612	47.0	57,034	18.9	119,724	53.3	53,471	18.5
6月	25,133	41.1	62,707	14.5	111,098	92.0	54,710	18.4
7月	26,400	43.0	63,207	14.2	89,181	38.5	54,695	17.0
8月	28,098	16.2	61,405	17.6	113,009	21.3	59,487	16.2
9月	26,253	21.9	68,284	15.2	111,949	15.1	58,217	16.9
10月	38,350	35.6	65,975	11.6	102,520	7.5	59,841	17.5
11月	24,370	△12.8	66,296	12.1	106,877	27.7	57,217	7.6
12月	27,108	7.3	69,591	9.8	110,808	6.7	58,495	7.7
19年 1月	24,115	30.4	59,532	19.0	113,411	18.2	59,567	10.3
2月	27,282	55.1	64,177	9.7	r 75,812	△13.4	54,431	10.2
3月	r 29,966	1.4	75,127	10.3	r 107,372	5.9	p 58,826	0.1
4月	p 32,706	31.4	p 66,370	8.3	p 101,716	△ 0.3	p 57,103	3.5
資料	財務省、函館税関							

■ 「p」は速報値、「r」は修正値。

年月	預貯金（国内銀行）							
	預金				貸出			
	北海道		全国		北海道		全国	
	億円	前年同月比 (%)	億円	前年同月比 (%)	億円	前年同月比 (%)	億円	前年同月比 (%)
15年度	120,726	0.5	5,158,023	2.0	86,708	△ 0.3	4,013,051	△ 3.2
16年度	124,150	2.3	5,226,752	1.3	86,223	△ 0.6	3,894,390	△ 3.0
17年度	123,160	△ 0.8	5,300,898	1.4	88,841	3.0	3,955,816	1.6
18年度	125,413	1.8	5,359,453	1.1	88,270	△ 0.6	3,992,094	0.9
18年 1～3月	123,160	△ 0.8	5,300,898	1.4	88,841	3.0	3,955,816	1.6
4～6月	123,951	0.5	5,277,422	1.2	86,659	4.6	3,931,917	3.2
7～9月	123,745	1.0	5,254,702	0.1	88,448	3.7	3,964,394	1.9
10～12月	125,428	1.1	5,265,890	0.4	88,607	1.5	4,003,517	1.8
19年 1～3月	125,413	1.8	5,359,453	1.1	88,270	△ 0.6	3,992,094	0.9
18年 4月	125,127	1.4	5,309,001	1.5	89,141	5.6	3,922,462	1.8
5月	123,316	1.0	5,312,015	1.3	87,573	5.9	3,918,446	2.5
6月	123,951	0.5	5,277,422	1.2	86,659	4.6	3,931,917	3.2
7月	123,416	0.3	5,234,921	0.4	87,672	4.3	3,938,687	2.6
8月	123,118	0.6	5,233,034	0.4	87,815	4.6	3,931,726	2.3
9月	123,745	1.0	5,254,702	0.1	88,448	3.7	3,964,394	1.9
10月	122,903	0.9	5,214,597	0.6	87,534	2.8	3,929,560	1.5
11月	123,620	0.4	5,272,652	0.2	87,928	2.5	3,954,207	1.9
12月	125,428	1.1	5,265,890	0.4	88,607	1.5	4,003,517	1.8
19年 1月	123,315	1.0	5,262,075	0.6	87,746	1.8	3,968,509	1.7
2月	123,511	0.5	5,278,106	1.0	87,802	0.6	3,960,239	1.5
3月	125,413	1.8	5,359,453	1.1	88,270	△ 0.6	3,992,094	0.9
4月	126,924	1.4	5,388,774	1.5	89,059	△ 0.1	3,963,583	1.0
資料	日本銀行							



調査レポート 2007.7月号 (No.132)
平成19年 (2007年) 6月発行
北洋銀行調査部
札幌市中央区大通西3丁目11番地
郵便番号 060-0042
電話 (011)261-1311
<http://www.hokuyobank.co.jp>



この印刷物は環境にやさしい「大豆インキ」
古紙配合率100%紙を使用しています。



ひちよりよりふたり。



みんなの熱意が北海道新幹線を加速する。

森本稀哲、
北海道新幹線大使
就任。



北海道新幹線、次は札幌へ。 www.do-shinkansen.com

札幌から、函館へ45分、旭川へ2時間35分、小樽まで3時間17分。 新札幌～札幌間開通 2015年10月31日、新函館～札幌間 2020年10月開通