

北海道新幹線札幌延伸に向けて(2)

～ 札幌市への経済効果 ～

はじめに

前号では、北海道新幹線の札幌延伸がなぜ必要なのか、また新幹線の特長やメリットはどのような点にあるのかなどについて、一般的な視点から論じた。そこで本号以降は、より具体的な地域にスポットをあて、北海道新幹線札幌延伸について考えてみたい。

まず今回は、北海道新幹線が延伸した場合に最も大きな効果が及ぶと考えられる札幌市を例にとって、地域への経済効果や新幹線がもたらす変化、今後の課題などについて考察する。

1. 北海道新幹線の概要と札幌周辺の路線計画

北海道新幹線の道内駅は、札幌・新小樽（仮称）・倶知安・長万部・新八雲（仮称）・新函館（仮称）・木古内の全7駅となる予定である。路線延長は北海道側が292.9キロメートルで、このうち約70%がトンネルとなる。^{※1}

このため車窓からの景観について多くは期待できないが、道内と道外、あるいは道内各地と道内新幹線沿線地域の往来において、雪害に非常に強い交通手段が生まれることになる。

札幌周辺の路線についても約40%はトンネルとなる見込みであり、小樽方面から、北海道新幹線で第2番目の長さとなる「手稲トンネル（仮称）」を宮の沢付近で抜け、その後はJR函館本線沿いに進み、札幌駅に乗り入れる計画となっている。



2. 北海道新幹線札幌延伸の建設工事が札幌にもたらす経済効果

では、北海道新幹線が札幌まで乗り入れた場合、札幌市民にとってどのような効果が期待できるのであろうか。

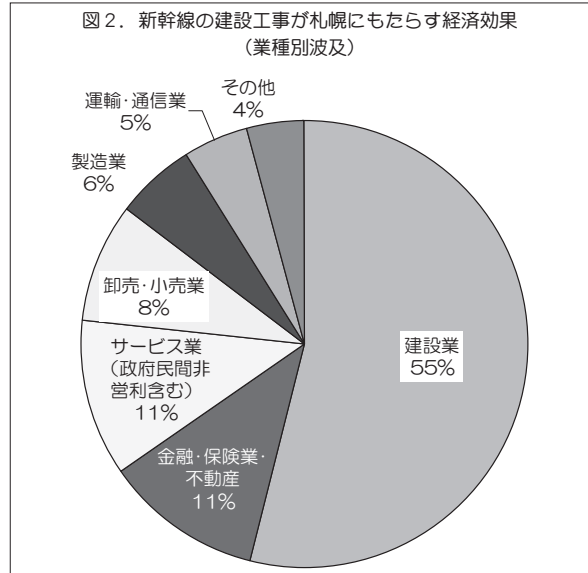
一口に「効果」といっても、その内容は様々である。たとえば前号で触れたような、札幌から各地へ向かう場合の所要時間短縮は「効果」である。またそのほかにも旅行の際に乗換え時の移動距離が減少して快適度が増すこと、CO₂の削減など様々な「効果」が考えられるが、まずここでは「経済的な効果」について触れたい。

経済的効果は大きく2つに分けることができる。ひとつは新幹線の建設工事そのものがもたらす効果であり、もうひとつは新幹線が開業した後に人の交流が増えることによってもたらされる効果である。そこで本項では、新幹線の建設工事そのものが「札幌市」にもたらす経済効果から考えてみる。

※1 平成14年に日本鉄道建設公団（現 鉄道建設・運輸施設整備支援機構）が公表した、「北海道新幹線（新青森・札幌間）環境影響評価書」による。

建設工事そのものがもたらす経済効果は一過性のものである。しかしながら、北海道新幹線の新函館・札幌間の工事費用は1兆800億円^{※2}と見積もられており、約10年といわれる建設期間を通じてもたらされる経済的効果は非常に大きい。実際、当行の試算では、建設期間中に新幹線の工事をもたらす経済効果は全道ベースで約1兆9千億円、雇用の増加も延べ163千人に及ぶと考えられる。そしてこのうち「札幌市」に及ぶ効果は経済効果で約6,250億円、雇用に関しては延べ約49千人^{※3}と非常に大きなものとなる。

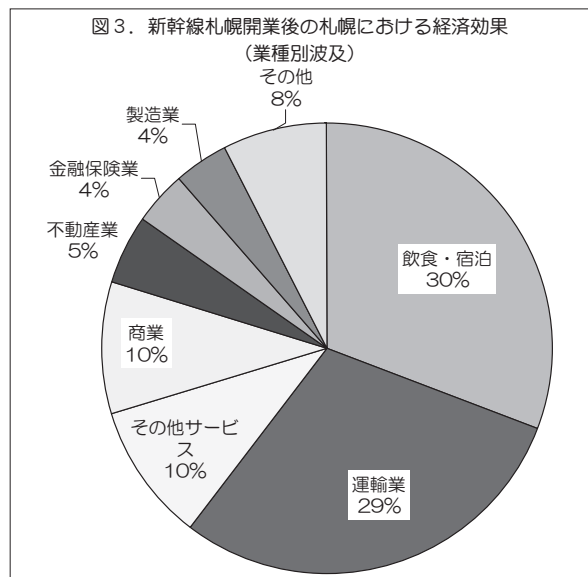
また図2は経済効果がどのような業種に及ぶのかを示したものである。建設工事の経済効果であることから、当然建設業への経済効果が高い。しかしそのほかにもサービス業や金融・保険・不動産業、卸売・小売業、製造業、運輸・通信業など幅広い業種に効果が及ぶことがわかる。



3. 北海道新幹線が札幌まで開業した後の経済効果

次に、北海道新幹線が札幌まで開業した後の経済的な効果はどのようなのであろうか。先の建設による効果が一過性であったのに対し、開業後の経済効果は永続するものである。したがってこの開業後の経済効果は、より一層重要なものであり、この効果が見込まれて初めて、北海道新幹線を建設する意味合いが生まれるともいえる。そこで当行では、平成12年に野村総合研究所が発表した「北海道新幹線開業による経済波及効果測定調査」および国土交通省の公表データ、札幌市産業連関表などを基に、北海道新幹線が開業した後の「札幌市」に及ぶ経済効果を推計した。

その結果、経済効果は年間で約700億円、雇用の増加も年間約6千人に及ぶとの結果が導かれた。これは既に着工されている北海道新幹線の新青森・新函館間における開業後の経済効果（北海道分）の約6倍にあたる効果であり、北海道新幹線が札幌延伸することで「札幌市」にとっても非常に大きな効果が永続的に生まれることがわかる。また業種別の経済効果（図3）を見ると、飲



※2 国土交通省試算。平成15年4月時点の価格。

※3 国土交通省データおよび平成12年北海道地域産業連関表（北海道経済産業局）、平成15年度道民経済計算年報（北海道庁）を基に当行で独自に推計。なお経済効果および雇用の増加は建設着工から完成までの全期間分を累計したものであり、実際は工事期間中の各年度予算に応じ、分散して効果や雇用が生じる。

食・宿泊業や運輸業などを中心に、サービス業、商業、不動産業、金融・保険業、製造業などへの経済波及効果が大きくなる。

4. 北海道新幹線札幌延伸が市民にもたらすメリット

ここまで北海道新幹線札幌延伸が「札幌市」に及ぼす経済的な効果を考えてきた。では経済的効果以外に、北海道新幹線が札幌まで延伸することによって、札幌やその周辺の住民にはどのようなメリットが生まれるのであろうか。

前号で触れたとおり、新幹線は他の交通機関にない様々な特長を持っている。そこで本項では、その中でも札幌に与える影響が大きいと思われる2点について、再度考えてみたい。

(1) 各地への所要時間が短縮される

図4は現状と新幹線札幌延伸後の札幌から各地への所要時間を表したものである。この表から、新幹線札幌延伸後は、札幌から道南・東北などへの所要時間が大幅に短縮されることがわかる。

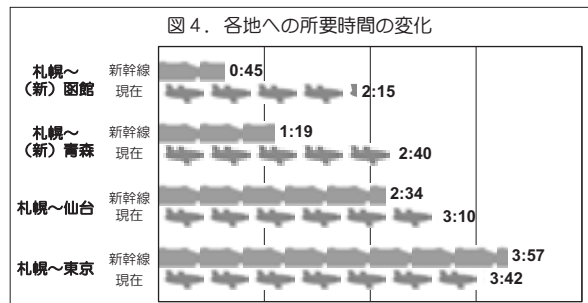
また札幌・東京間についても飛行機利用の場合に若干のアドバンテージがあるものの、その差は15分程度まで短縮される。この結果、住民には北海道と本州を移動する際、2つの大きな選択肢ができ、目的に応じて使い分けが可能になる。例えば、単独で移動するケースや東京・横浜などへ急ぐ場合は飛行機を利用し、高齢者・子どもと一緒に移動する場合や東北・北関東に向かう場合などでは新幹線を利用する等々の選択ができるようになる。

加えて、この各地からの移動時間短縮が、札幌と各地の人の交流を活性化する。例えば、北関東・東北地域との間では観光やビジネスを目的とした交流の増加などが見込まれる。そして後志・渡島地区など道内の他地域との間では、ビジネスや観光目的の交流が互いに増加するのに加えて、通学・通院などを目的とした往来も増加すると考えられる。

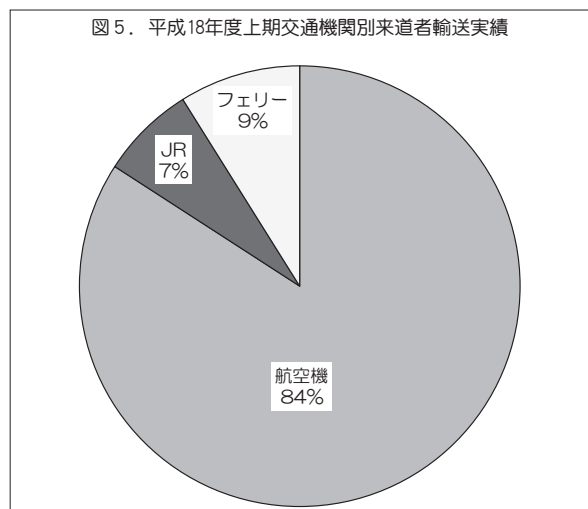
この交流人口の増加が、先に述べた経済的効果を生み出すきっかけとなるのである。

(2) 交通機関の運賃引下げやサービスの向上が見込まれる

図5は、平成18年度上期の交通機関別来道者輸送実績である。この表から、北海道と本州間の移動においては航空機のシェアが圧倒的に高く、実質的に他の輸送機関との競合がない状態であることがわかる。これに対して、北海道新幹線が札幌まで延伸すれば、航空各社にとって



※新幹線札幌開業後の所要時間は北海道経済連合会委託により北海道21世紀総合研究所が試算
※現在の所要時間はlivedoor路線案内による最短所要時間



※(社)北海道観光連盟 調べ

は新たな競合交通機関が誕生することになり、結果として運賃引下げやサービスの向上が見込まれる。

例えば、移動距離が同程度の東京・広島間および東京・函館間における旅費を比較した場合、東京・函館間のほうが通常期において片道7,600円ほど割高であり、さらに繁忙期にはその料金差が11,000円程度まで拡大することは前号で触れたとおりである。

北海道新幹線の札幌延伸によってこの料金格差が是正されれば、札幌の住民が首都圏へ旅行する際に旅費が安くなるだけでなく、本州からの旅行者にとっても北海道旅行が全般的に割安となり、仮に旅行者が現在と同じ料金を支払った場合は（航空会社ではなく）旅館や飲食店など地場の産業が潤うことになり、経済的にも寄与することになるのである。

5. 札幌のまちづくりと北海道新幹線

さて、それでは北海道新幹線が札幌に乗り入れることで、札幌という「まち」はどのように変化するのだろうか。

札幌は成熟した都市であり、駅前や中心市街は既に一定程度の開発が終わっている。したがって北海道新幹線の沿線市町村で見られるような「新幹線を核としたまちづくりプラン」は特に存在しない。しかし同市が現在取り組んでいる「まちづくりの方針（さっぽろ元気ビジョン）」や「札幌新まちづくり計画」を考えたとき、北海道新幹線は札幌市が目指す将来の「まち」の姿に非常に有用であることがわかる。そこで以下にまちづくりの諸施策に対して、北海道新幹線の果たす役割を具体的に検討していくこととしたい。

(1) 中小企業や創業者の活動を下支えする

札幌市では現在、中小企業と創業者の支援に注力しており、「札幌元気基金」などを通じた資金的支援をはじめ、専門家によるアドバイザー制度などを充実させている。この点については、先に触れた新幹線の開業効果が寄与すると考えられる。なぜならば、開業に伴う経済効果は中小企業が多いとされる飲食業を中心として、サービス業に多く表れるからである。さらにアドバイザー制度に関しても、首都圏および東北新幹線・北海道新幹線の沿線各地から札幌までのアクセス手段が増えることで、専門家の確保が容易になる可能性がある。

(2) 安心して働ける環境づくりに役立つ

札幌元気ビジョンにおいては、安心して働ける環境づくりの具体的施策として、①建設業等の構造不況業種に対する総合支援 ②雇用創出 を挙げている。前述の通り、新幹線札幌延伸は永続的な雇用機会の創出につながるほか、その建設工事を通じて、建設業者にも経済的な効果をもたらす。建設による経済効果は一時的なものであるが、この間に建設業者が他業種に進出する準備を行うことができるなどの副次的メリットも考えられ、新幹線の札幌延伸は雇用の面でも有用である。

(3) 観光振興に効果がある

図6は北海道⇄東北・北関東間の旅客輸送量と九州⇄山陽・山陰間の旅客輸送量と比較したものである。地域の歴史・文化的背景や産業構造等が異なるため単純な比較はできないが、明らかに北海道は近接地域との交流が少ない。この1つの要因として考えられるのは、現在の北海道に至る交通手段が空路、つまり点と点を結ぶ交通機関に依存していることである。

図6. 年間旅客輸送量の比較 (単位：千人)

	北海道⇄東北・北関東 (A)	九州⇄山陽・山陰 (B)	差異 (A-B)
旅客輸送人員	3,035	49,562	-46,527
域内人口	22,276	21,028	1,248

※旅客輸送人員は「平成16年度旅客地域流動調査（国土交通省）」による
 ※域内人口は平成17年国勢調査による

これに対して新幹線は都市間を点ではなく線で結ぶ。このため北海道新幹線が札幌まで延伸した場合、北関東や東北地方を中心に人の交流が増加すると予想される。実際、北海道新幹線が札幌まで延伸した場合、人の年間交流量は320万人ほど増加する^{※4}とされており、この大部分は観光およびビジネスに伴うものになる。したがって、北海道新幹線の札幌延伸は札幌の観光振興においても効果がある。

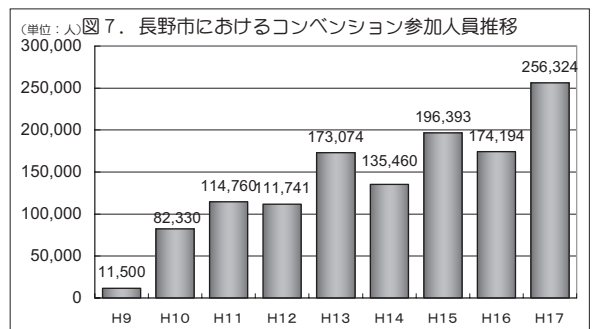
加えて、新幹線は札幌を含めた広域的な観光振興につながる可能性もある。例えば空路で旭川に入り、初日は層雲峡・旭山動物園あるいは富良野・美瑛をレンタカーで観光して、翌日は札幌市内の観光の後に新幹線で函館へ移動して夜景を楽しむ、といったコースも無理なく考えられる。

(4) コンベンション（会議・学会・催事など）の開催を推進する

札幌ではコンベンションの誘致にも注力している。しかし道外からの移動手段が空路のみでは、特に冬期を中心に天候不順が懸念され、開催に至らないケースも想定される。

対して新幹線が開通することで、冬期の移動について確実性が増すことや、東北・北関東を中心とした地域からの参加が容易になることが考えられ、コンベンション開催の増加も期待できる。

図7は長野市におけるコンベンション開催の実績推移である。長野においては官民を挙げて、新幹線を活用したコンベンション誘致に注力しており、その結果、平成17年現在では新幹線開業年（平成9年）の22倍にあたる約26万人がコンベンションに参加している。また新幹線の特長である大量輸送力やコンベンション施設の充実なども相俟って、1開催あたりの参加人数も約8倍（1開催の参加人数は約2,000人）に増加している。同じ現象は東北新幹線開業後の八戸市などでも生じており、新幹線がコンベンション推進に果たす役割は大きいと考えられる。



(5) 新たな産業の創出を助ける

先に述べたとおり、新幹線が札幌まで開業することで人の交流量は増加する。このことは、

※4 「北海道新幹線開業による経済波及効果測定調査（野村総合研究所）」による

現在札幌市が推進している「新たな産業創出」を後押しすることになると思われる。過去、東海道新幹線沿線の浜松市や東北新幹線沿線の北上市がそうであったように、人の交流は産業集積や新産業を生むきっかけとなりうる。

そしてその分野がたとえばIT産業であっても同様のことが言える。ITの活用は距離や移動手段などの障壁を無くすのに効果的であるが、IT産業自身はその商品開発を行うにあたっては、やはり人的交流が欠かせないと考えられるからである。実際、シリコンバレーでは「(IT産業が)新しいアイデアを吸収し、事業を営んでいくためには、実際に会って話をするフェイストゥーフェイスの付き合いが重要」とされ、様々な交流会が開催されているほか、地理的に広がったバレーを有機的に結びつける上でフリーウェーが重要な役割を果たしているとの報告^{*5}がある。北海道新幹線はこのフリーウェーに代わる存在となりうる。

(6) 地球環境問題への対応に役立つ

昨今、CO₂の削減など地球環境問題への対応が重要なテーマとなっており、世界的に様々な取組みが行われている。そして札幌においてもCO₂の10%削減や環境に負荷をかけない交通網の整備など具体的な目標が掲げられている。前号で触れたとおり、新幹線は環境にやさしい乗り物であり、北海道新幹線の札幌延伸によって、物流だけでなく旅客輸送のモーダルシフトも進めば、直接的に札幌のCO₂は削減されなくとも、間接的に北海道全体のCO₂の削減には大きく貢献できると考えられる。

(7) 安心なまちづくり、ゆたかな冬の暮らしの実現につながる

現在、札幌と道外を短時間で結ぶ移動手段は空路以外にない。しかし防災の観点や冬場に天候に左右されにくい交通手段を確保しておくという点で、新幹線の札幌延伸は大きな意味を持つ。

札幌市が大きなテーマとして掲げる、安心なまちづくりやゆたかな冬の暮らしを実現するためには、北海道新幹線が必要である。

6. 考えられる課題

ここまで、新幹線は札幌にも様々な効果をもたらすこと、そしてそれがまちづくりにおいても非常に重要な役割を果たすことを検証してきた。そこで最後に、新幹線の札幌延伸を見据えた場合、今後札幌に求められるのは何か、という点について検討したい。

(1) 官民を挙げた札幌延伸への取り組み

北海道新幹線の札幌延伸自体が決定していないことは前号で触れたとおりである。また、ライバルである北陸地方では、北陸新幹線の延伸に向け、官民を挙げた熱心な運動が展開されていること、新幹線の新しい整備区間が決まるのは1～2年後と言われており、北海道新幹線の札幌延伸のために残された時間は少ないことなどにも言及した。

※5 「平成12年版 中小企業白書（中小企業庁）」より

そこで、まず札幌に求められるのは、北海道新幹線札幌延伸に向けた運動の積極的な展開である。11月から北海道新幹線建設促進期成会を中心に札幌市内でのポスター掲示や懸垂幕によるPRなどが展開され、運動も盛り上がりを見せ始めている。官と民が一体となって、この動きをさらに加速させていく必要がある。

(2) 産業活性化にむけた計画的な取組み

新幹線の札幌延伸が幅広い産業に経済効果をもたらすことや新産業創出、中小企業の活性化につながることは前述の通りである。しかし考えなければならない点も多い。例えば、既存商店街の活性化策を事前に十分検討する必要がある。仮に札幌駅前の商業施設に経済効果が集中すれば、経済的な波及効果は限定されたものになる可能性がある。過去、既に新幹線が開業した地域では既存商店街の空洞化が進んだ地域も多いことから、何よりも新幹線の札幌延伸を見据えた計画的なまちづくりが求められよう。また民間サイドも手をこまねくのではなく、事前に商売のチャンスをつかむために準備を行なうことが重要である。実際、東北新幹線の八戸駅が開業した際、事前準備を実施した企業とそうでない企業では開業時の経済効果に差があったとの報告もある。

(3) 二次交通等の充実

新幹線の札幌乗り入れによって、札幌を拠点に動く人々や他の観光地等からの札幌への人の流入は確実に増加する。したがって、札幌ではこれまで以上に二次交通（レンタカーや在来線・都市間高速バスなどの公共交通網）の整備が必要となるであろう。またわかりやすい案内表示・標識の整備もあわせて必要となる。

(4) 広域観光ルートの検討

新幹線は各地との所要時間を短縮する。この結果、従来無かったような観光プランも考えられるようになる。特に短い時間で広域の観光が可能になると思われる。よって近隣地域と連携しながら、事前に広域観光の可能性を様々な角度から検討することが重要である。また都市観光は時間距離が短縮された場合に魅力を失うケースもある。旅行者にとってはいつでも訪れることができる、周辺の街となってしまうためである。このことから、札幌観光の強み・全国各地との異質性はどこにあるのかを再検討する必要もあるだろう。そして広域観光によって、絶えず観光圏域としての魅力を発信し続けられれば、新幹線が札幌に乗り入れた場合の経済効果はさらに高まると思われる。