

北海道新幹線札幌延伸に伴う効果と地域の課題

The Effect and The Problem of religion that Hokkaido-Shinkansen is going to extend to Sapporo

北海道経済連合会事務局

北海道経済連合会（道経連）は、平成18年7月と19年4月に「北海道新幹線札幌延伸に伴う地域の課題」という調査報告書を公表しました（委託先：㈱北海道二十一世紀総合研究所）。両報告書は、沿線自治体、運輸・観光企業の各関係者に参加していただいた「新幹線札幌延伸効果検討専門委員会」において取りまとめたものです。

本稿では、両報告書の「経済波及効果」と「税収効果」に関わる部分とともに、官民共同で結成された「北海道新幹線建設促進期成会」（会長：高橋はるみ北海道知事、事務局：北海道商工会議所連合会）が行っている札幌延伸に向けた活動についても紹介させていただきます。

1 調査の趣旨・前提

新幹線は、北海道民にとってはなじみの薄い「乗り物」かもしれませんが、我が国では昭和39年（1964年）開業の東海道新幹線（東京～新大阪）を端緒として、山陽新幹線、東北新幹線、上越新幹線などが整備されてきました。

北海道新幹線は、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく整備計画で決定された「整備新幹線」と呼ばれるもので、平成17年4月、国土交通大臣が北海道新幹線の新青森～新函館間工事実施計画を認可し、同年5月に着工されています。

北海道新幹線は、平成27年の新青森～新函館間の開業を目指して工事が進められています。しかし、北海道新幹線が北海道全体と本州を結ぶ高速鉄道ネットワークとしての役割を最大限に発揮するためには、新函館までの開業にとどまらず、道央圏の中心都市である札幌までの早期延伸が必要です。

<人口100万人以上の都市で新幹線がないのは札幌のみ！>



（資料）北海道新幹線建設期成促進会

図1 新幹線の開業状況

整備新幹線の整備計画路線のうち着工が決まっていない区間は、北海道新幹線（新函館～札幌間）のほか、北陸新幹線（白山車両基地～大阪間（ただし、敦賀～大阪間は路線未公開）、九州新幹線長崎ルート（新鳥栖～長崎間（ただし、新鳥栖～武雄温泉間は在来線を活用））があります。そして、平成19年度には、政府・与党の「整備新幹線建設促進プロジェクトチーム」において、整備新幹線のスキームの見直しが行われ、未着工区間の建設の優先順位等が検討されることになっています。

北海道の経済情勢については、個人消費や民間設備投資、生産活動などが穏やかな景気回復基調にあるものの、公共工事の減少や、厳しい雇用情勢など、総体的にはまだまだ厳しい状況が続いています。さらに、北海道はグローバル化が進む一方で、人口減少が急速に進むことによる経済の弱体化が懸念されています。

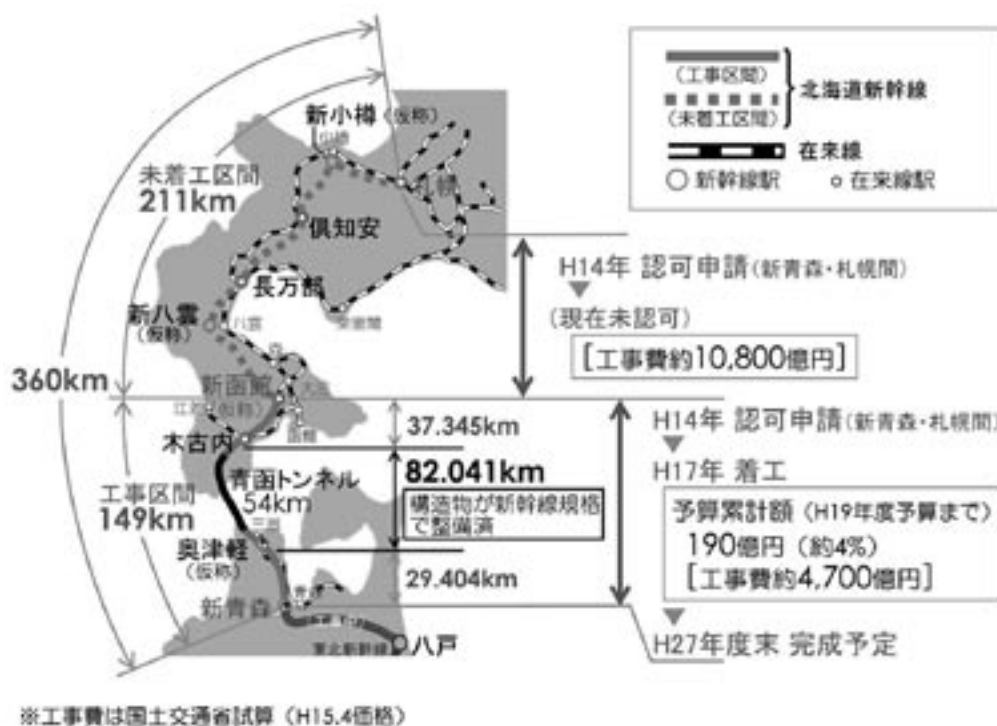


図2 北海道新幹線の計画

このような厳しい環境のなか、北海道新幹線の札幌延伸は、南の九州鹿児島から北の200万都市札幌までを結ぶ高速交通体系を形成するという国家的事業であるとともに、北海道の産業構造を変えて、今後、北海道経済が自立的、持続的に発展していくためにも、極めて重要な社会資本となるものと期待されています。

新幹線の整備促進のためには、沿線自治体や住民の熱意だけでなく、地域づくりに新幹線を活かす前向きな取組み姿勢が重要といわれています。道経連では、このような認識のもと、まずは、北海道新幹線が札幌まで延伸された場合の経済波及効果を試算することとしました。

なお、この試算の前提となるルート、建設年次は次のとおりです。

対象とするルート

平成10年に公表された駅・ルートを前提とします。新函館駅～札幌駅間（211km）には、南から順番に新八雲駅（仮称）、長万部駅、倶知安駅、新小樽駅（仮称）が設置されます。

建設年次

建設年次については、新青森～新函館間着工の2005年（平成17年）から2020年（平成32年）までと

想定しています。

2 交通量・利用者数の推計

交通量の推計

はじめに交通量推計の手順・考え方を簡単に説明します。

①人口動態による交通量の変化を「旅客地域流動調査」「全国幹線旅客純流動調査」の最新版データを

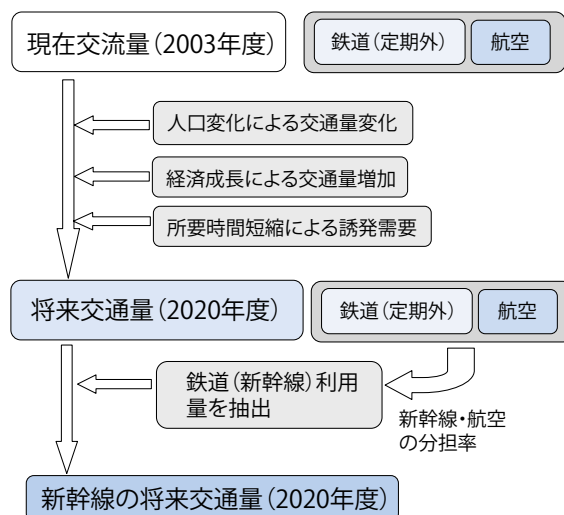


図3 将来予測における基本的な考え方

利用し、「グラビティモデル^{*1}」により推計。

②経済成長による交通量の変化はGDP成長率を1.4%と想定。

③時間短縮による誘発効果の想定。

④他交通機関から新幹線への転移は、新幹線と在来線、航空の『時間差』から推計。

所要時間・停車駅の想定

所要時間については、北海道新幹線の最高速度を360km/hと仮定し、また、最速達新幹線の停車駅は、札幌、新函館、新青森、盛岡、仙台、大宮、東京の途中5駅停車と仮定して、所要時間を算出しています。(あくまで計算上の想定です。実際の停車駅は鉄道事業者が定めるものです)

札幌～新函館45分・新青森1時間19分・盛岡1時間58分・仙台2時間35分・大宮3時間34分・東京3時間57分。

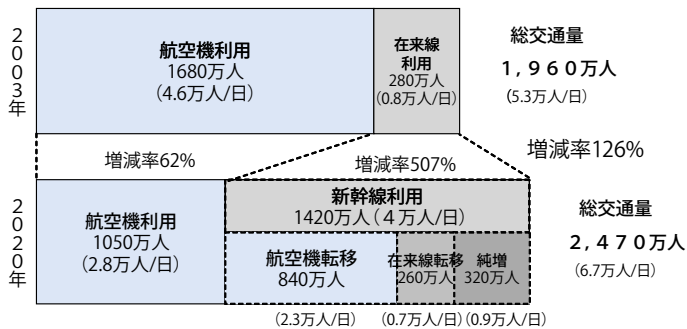


図4 道内及び道内～本州の交通量と新幹線利用者数

交通量・利用者数

以上の前提等により、2020年（平成32年）に北海道新幹線が札幌まで開業した場合、2003年（平成15年）の総交通量（航空機・在来線利用者）1,960万人が2,470万人に拡大します。

そのうち、新幹線の利用者は1,420万人、一日当り約4万人の利用が見込まれます。

また、新幹線による時間短縮により、新たに増加する「純増利用者」は320万人と想定されます。

なお、仮に北海道新幹線が開業しない場合、人口減少の影響で交通量が減少し、1,960万人から140万人の減少の1,820万人となるものと算出されていますので、新幹線による総交通量の増大効果は650万

*1 グラビティモデル：ニュートンの万有引力の法則「二つの物質間の引き合う力は、両物質の質量の積に比例し、両物質間の距離の二乗に反比例する」を社会現象に応用するもの。

人とも考えられます。

3 建設による経済波及効果

次に経済波及効果の試算ですが、北海道新幹線（新青森～札幌）間の建設費は、用地費を除き1兆4,470億円と仮定しています。

表1 北海道内の実質建設費

(単位：億円)

	北海道	東北	全国計
建設費 ①	13,300	2,170	15,470
用地費 ②	930	70	1,000
実質建設費 ①-②	12,370	2,100	14,470

これを県境で案分した北海道側の建設費は1兆2,370億円となり、この建設費が生み出す経済効果は、建設期間の合計として生産額で2兆5,436億円、延べ就業機会18万人の雇用創出効果を生じます。

表2 建設による経済波及効果

	消費支出額 (最終需要額)	経済波及効果 2008年～2020年の期間合計		
		生産額	付加価値額	就業機会
北海道	12,370億円	25,436億円	9,864億円	延べ18万人
全国	14,470億円	29,287億円	11,394億円	延べ21万人

4 運営による経済波及効果

次に北海道新幹線の開業により、旅客が移動や消費支出（運賃、飲食、お土産など）を行うことで発生する「運営による経済効果」は、新幹線利用者1,420万人の消費支出を対象とした試算値と、新幹線が開業したことで純増した320万人の消費支出のみを対象とした試算値の2種類があり、それぞれ表3、表4のとおりです。

いずれの数値も、2020年（平成32年）単年度の経済効果であり、毎年同程度の経済波及効果が継続すると想定しています。

表3 新幹線利用者1,420万人の消費支出を対象

	消費支出額 (最終需要額)	経済波及効果		
		生産額	付加価値額	就業機会
北海道	3,370億円	5,151億円	2,234億円	4万2千人
全国	5,425億円	8,233億円	3,551億円	6万5千人

表4 新幹線開業により純増した利用者320万人の消費支出を対象

	消費支出額 (最終需要額)	経済波及効果		
		生産額	付加価値額	就業機会
北海道	944億円	1,443億円	625億円	1万2千人
全国	1,136億円	1,709億円	741億円	1万4千人

新聞等で公表されている北海道の三大イベントの経済波及効果747億円（さっぽろ雪まつり315億円・YOSAKOIソーラン祭り238億円・プロ野球日本ハム戦193億円）と比較しても、相当の経済効果が期待できます。

5 北海道・東北の一体経済化

さらに新幹線の特徴として、地域を「線」あるいは「面」としてつなぐという特徴があります。

これまで北海道は、首都圏中心の航空路線でネットワーク化が図られており、東北各地とのネットワークは必ずしも十分ではありませんでした。

これが、地域を「線・面」でつなぐ新幹線により、北海道～東北間の流量の大幅な増加が見込まれます。

グローバル化の進展のなか、300万人の広域札幌圏と青函100万都市圏、そして広域仙台200万都市圏が2時間30分程度で結ばれ、各都市圏が連携し、競争力強化が促される可能性を持っています。

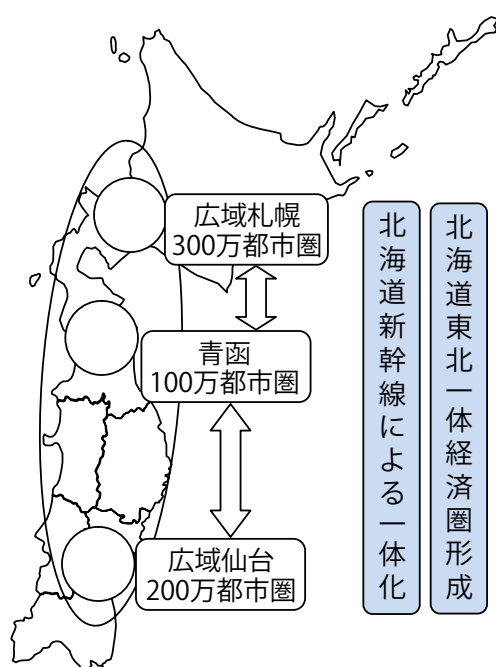


図5 経済圏の一体化

6 期待されるその他の効果

さて、これまでは交通量や経済波及効果を中心に説明をしてきましたが、その他の効果として、新幹線の特性により期待される効果が4点ほどあります。

一つ目は、飛行機と比べ、座席定員以上の柔軟な乗車が可能で、多少の混雑を我慢すれば、ほぼ希望時間の便で移動ができること。言い換えれば予約なしで乗車可能ということです。

二つ目は、悪天候や冬季の雪害に対する安定性です。航空機だけの場合と比較し、欠航によるビジネス機会の喪失などが回避され、信頼度が向上します。企業誘致においても、この信頼度は重要な要素だと聞いています。

三つ目は外国人観光客の誘致拡大の視点です。新千歳空港に直行する外国人観光客をはじめ、道外空港を発着する観光客が、日本国内を移動する場合に、新幹線をはじめとする鉄道は、比較的わかりやすく、利用しやすい乗り物です。

また、ジャパンレールパスといった外国人旅客向けの割安なサービスがあり、本州で好評です。北海道新幹線の開業により、首都圏、東北各地と結ばれた際には、東北観光も含め、外国人観光客等の大幅な拡大が見込まれます。

四つ目は環境の視点です。エネルギー消費量及びCO₂排出量など、新幹線は優れた特性を持っています。

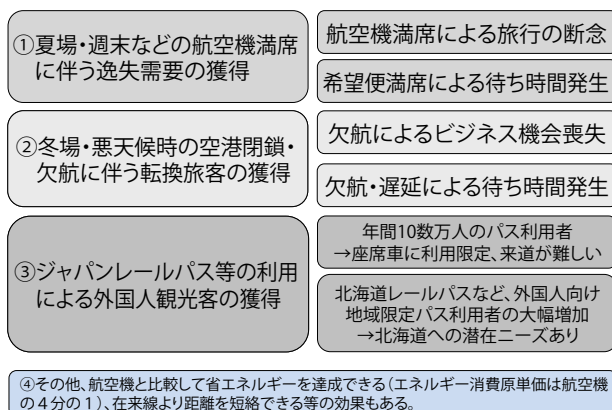


図6 経済効果以外の効果

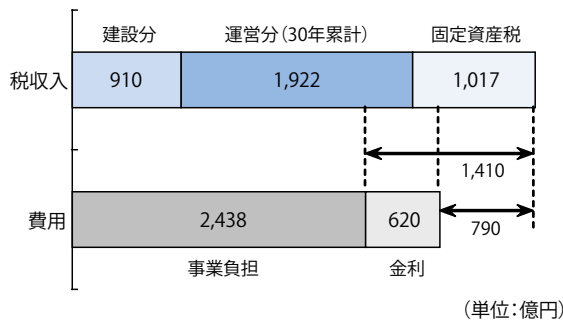
7 地方税の増収

既に記述したとおり、北海道新幹線の札幌延伸に係る建設費は総額で1兆5,470億円であり、このう

表5 北海道新幹線札幌延伸に伴う建設・運営によって発生する地方税

(単位:億円)

		建設分	運営 (30年累計)	総額
国 税	地方消費税	117.8	283.1	400.9
	道 税			
	法人事業税	187.9	520.6	708.5
	法人道民税	29.4	81.4	110.7
	個人道民税	201.0	334.6	535.6
	小計	418.2	936.6	1354.8
市 町 村 税	法人市町村民税	72.2	200.1	272.3
	個人市町村民税	301.4	501.9	803.3
	固定資産税	—	—	1016.7
	小計	373.6	702.0	2092.8
合 計		909.7	1921.7	3848.1



ち北海道部分(札幌～青函トンネル内の道県境)で発生する建設費は1兆3,300億円となります。現行スキームによれば、この18.3%に当たる2,438億円が北海道内での事業費負担額ということになります。

ここでは、北海道新幹線札幌延伸の建設・運営に伴う消費、所得(法人所得、個人所得)の増大が「税込」という形で地域に還元される影響について試算を行いました。

試算結果は次のとおりです。

- 北海道新幹線の札幌延伸の工事開始から開業後30年目^{※2}までの地方税収額は、北海道全体で3,848億円と見込まれます。
- これに対して、同期間の北海道内における事業費負担額は、総額で2,438億円です。
- 事業収支が事業費負担額を上回るのは、北海道新幹線開業後16年目であり、北海道新幹線札幌延

伸の開業後30年目までの事業収支はおよそ1,410億円(3,848億円-2,438億円)の黒字となる見込みです。

- そのほか北海道では起債分金利として30年間累計で620億円が見込まれ、金利分を含めた負担額は3,058億円と見込まれます。
- 地方税収額と起債に伴う支払額(償還金+金利)のバランスから、北海道新幹線の道内事業収支についてみると、開業後30年目までの累計収支は790億円(3,848億円-3,058億円)になると見込まれます。

8 今後の調査項目

新幹線が及ぼす効果は、建設に伴う効果や開業後の旅客がもたらす効果には限りません。「人」と「情報」を運ぶ新幹線により、既存の産業の付加価値の向上や、新幹線開業を契機とした新規産業立地の促進といった効果も先進事例をみる限り十分に期待できます。これらの効果を試算することはなかなか難しいものですが、現在、研究会を立ち上げて検討を進めています。

9 北海道新幹線建設促進期成会の取組み

北海道新幹線の建設促進活動については、沿線の自治体や商工会議所、経済団体が中心となって「北海道新幹線建設促進期成会」を結成し、中央への要請活動や地域住民に向けたPR活動、各種調査等を行っています。現在の期成会は、「新函館までの早期完成」「札幌延伸工事着工の認可」を目標に、道民の機運を盛り上げるためのPR活動、中央に対する要請等を展開しています。

平成18年度の主な活動

- 中央要請：期成会及び地方期成会単独-43回、道内4経済団体合同-10回
- まちづくり活動：新幹線駅周辺整備構想策定(八雲町、長万部町、倶知安町、小樽市)
- 北海道新幹線開業効果拡大・活用検討報告策定(北海道)
- 啓発活動：講演会(4/8 倶知安、8/2 小樽、2/25 八雲)、総決起大会(11/24 札幌)、街頭PR(9/2, 3 大通公園、2/10, 11 雪祭会場、2/28, 3/2 東京ビックサイト)
- PRポスター・パンフレットの製作

※2 JRへの新幹線設備貸付の区切りとなる30年を税込算定の基準として設けました。



PRポスター・パンフレット



新幹線大使任命式

- 新幹線大使任命式（3/18札幌ドーム）：日ハム森本選手を「新幹線大使」に任命。イメージキャラクターとして今後の北海道新幹線のPRに活用。

北海道新幹線の建設促進にあたっては、何といっても地元住民の新幹線に対する熱意・盛り上がりが最も重要なファクターとなります。このため、本年度は、期成会では中央への要請活動はもちろんのこと、オール北海道で新幹線建設促進に対する機運を盛り上げ、道民のみなさんに「本当に北海道新幹線は必要なんだ!」という思いを持ってもらうべく、活動を強化・拡大していきます。

今後の主な取組みとしては、

- フォーラム・決起大会の開催（非沿線地域でも開催予定）
- PRポスター・パンフレット・グッズの作成
- 横断幕、懸垂幕、電光掲示板等によるPRの実施（道内各企業の協力による）
- 各種イベントを利用した広報・PR活動の実施



ツアーパンフレット

（よさこい、雪祭り、日ハム戦等）

- 新幹線体験ツアーの実施（新幹線の速さ・快適性を肌で感じてもらう）などを予定しています。読者の皆様にもこれらの活動に対するご理解をいただき、北海道新幹線推進に向けての関心を深めていただければと思います。

10 まとめ

以上、北海道新幹線は、建設・運営による経済効果のみならず、さまざまな分野への波及効果、税収効果をもたらすことを報告させていただきました。

新幹線による高速交通ネットワークの整備が、道内外での「人」と「情報」の交流を飛躍的に増大させ、停滞している北海道経済を活性化させることは間違いのないのです。道民一人ひとりの熱意で北海道新幹線を推進して行きましょう！

※ 調査報告書は、道経連のホームページ (<http://www.dokeiren.gr.jp/>) に概要版を掲載していますのでご参照下さい。

また、「北海道新幹線建設促進期成会」のホームページ (<http://www.do-shinkansen.com/>) もぜひご覧下さい