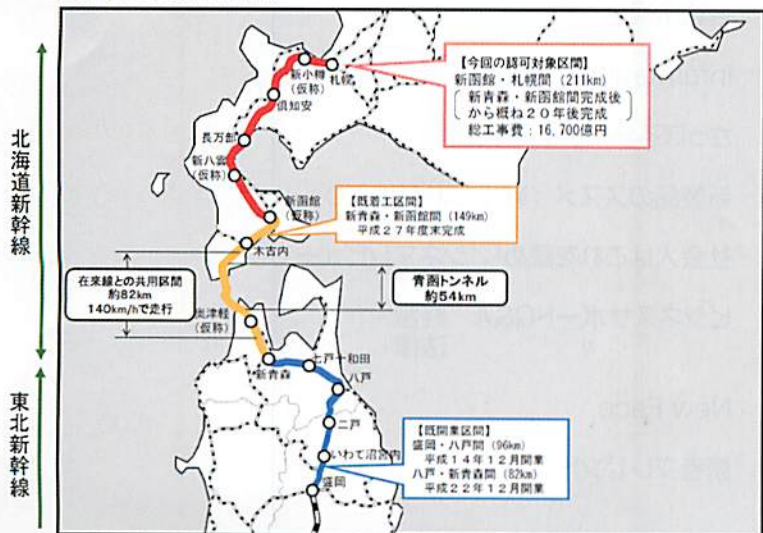




平成24年7月2日 認可決定セレモニー

平成二十四年六月二十九日、国土交通大臣は「北海道新幹線札幌延伸」を認可した。昭和四十四年十二月に北海道新幹線建設促進期成会が発足して以来、四十三年の年月を経て、日本列島の「背骨」ともいべき南北を縦断する交通の大動脈、新幹線がいに札幌まで延伸されることとなった。本稿では、北海道新幹線札幌延伸に向けたこれまでの取り組みを紹介するとともに、先行事例である九州新幹線から学ぶ、今後取り組むべきことについて考える。

図1:今回認可された区間



当所ではこれまで、高向会頭を先頭に、行政とともに積極的な中央要望を展開してきた。さらに、二度の署名活動により、合わせて百十一万名を超える署名を集め、道民の強い思いとして、国土交通省へ提出するなど、官民一体となり、北海道新幹線札幌延伸に向け取り組んできた。

北海道新幹線
札幌延伸に向けた
これまでの取り組み

道民の悲願!

北海道新幹線札幌延伸 認可・着工へ!!



平成20年9月スペシャルデー



平成22年2月東北・北関東キャラバン



平成22年6月署名活動



平成20年7月街頭行進

北海道新幹線の歩み

年月日	内容
昭和44年 12月 9日	北海道新幹線建設促進期成会が発足
昭和45年 5月 18日	全国新幹線鉄道整備法制定
昭和48年 11月 13日	北海道新幹線整備計画決定(青森～札幌)
昭和53年 4月 3日	北海道新幹線建設促進札幌圏期成会が発足(会長:札幌商工会議所会頭)
昭和63年 3月 13日	青函トンネル開業
平成10年 2月 3日	北海道新幹線(新青森・札幌間)の駅・ルート公表(北回りルート)
平成17年 4月 27日	北海道新幹線新青森・新函館間工事実施計画認可
5月 22日	北海道新幹線新青森・新函館間建設工事起工式(着工)
平成20年 6月 1日 ～9月 5日	札幌延伸を求める署名活動の実施
7月 18日	北海道新幹線札幌延伸総決起大会の開催および札幌市中心部での街頭行進の実施
9月 5日	札幌ドームにて「新幹線スペシャルデー」の開催
12月 16日	政府・与党ワーキンググループにおいて札幌⇄長万部間の先行着工、ならびに残区間の着工時期を検討
平成21年 10月 16日	政権交代に伴い、前政権時の方針が白紙へ
12月 24日	整備新幹線問題検討会議が「整備新幹線の整備に関する基本方針」および「当面の整備新幹線の整備方針」を決定
平成22年 2月 15日 ～17日	「北海道新幹線東北・北関東キャラバン」の実施
6月 1日 ～8月 31日	札幌延伸を求める署名活動の実施
平成23年 2月 1日	大畠国土交通大臣に対し、道民61万人の思いを込めた署名簿を提出し、早期札幌延伸の実現を要望
6月 8日	「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律案に対する附帯決議」が成立。附帯決議に「未着工区間の工事実施計画の速やかな認可に向けた検討を急ぎ、早急に結論を得て、早期の工事着手の実現を図ること。」と明記
12月 26日	「整備新幹線の取扱いについて(政府・与党確認事項)」を決定し札幌開業は「新青森・新函館間の開業から概ね20年後」と明示
平成24年 1月 27日 ～3月 21日	収支採算性・投資効果について改めて確認するため、整備新幹線小委員会を開催(計9回)
4月 4日	整備新幹線問題検討会議において、政府として未着工3区間の収支採算性と投資効果を改めて確認
6月 29日	北海道新幹線(新函館～札幌間)の工事実施計画の認可



平成22年5月総決起大会



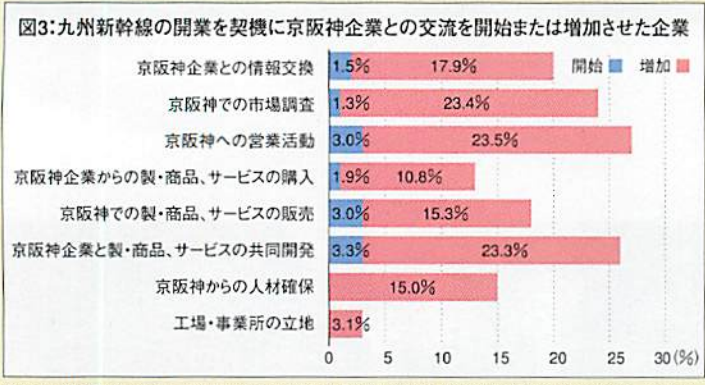
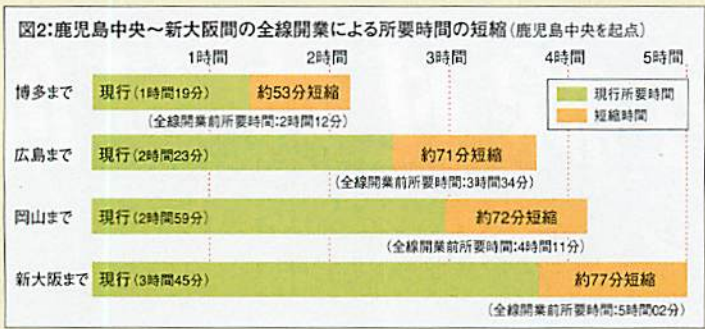
平成23年2月署名提出

九州新幹線全線開業から見た効果

経済交流圏の広域化

二〇一一年三月に全線開業した九州新幹線。博多〜鹿児島中央(約二百六十km)が一時間十九分で結ばれ、九州の南北間、さらには関西や中国地方との時間距離は大幅に短縮された(図2)。

特に九州内のビジネス客、通学などで利用者が増加し、関西・中国・四国地方からは観光客が激増するなど、新幹線沿線を中心に大きな経済効果を生んでいる。



資料:九州新幹線を活用した西日本活性化研究会「九州・京阪神の企業間交流に関するアンケート調査」

KANSAI圏との交流が拡大

鹿児島商工会議所企画産業部企画産業課の久保主事は、「開業前から福岡商工会議所、熊本商工会議所と連携し、関西・中国・四国地方への観光キャラバンをはじめ、大規模イベントなどにも積極的に出展し、PRに努めてきました」と語る。

金融機関においては、関西、九州それぞれの企業が相互の交流を深めるべく、ビジネスマッチングを実施するなど、さまざまな機関が開業に向け活動した。

その効果は、九州新幹線開業後の京阪神企業とのビジネス交流が拡大したことに表れており、九州新幹線を活用した西日本活性化研究会(事務局:福岡・大阪両商工会議所)で実施したアンケートによると、約二割の企業が全線開業を契機に京阪神企業とのビジネス交流を始めた、または増加したと回答している(図3)。

二次交通整備

九州新幹線の沿線では、地域資源をうまく活用し、その地域を訪れる明確な目的を持たせて集客につなげている地域が多い。

JR九州では、九州新幹線沿線駅から各観光地へ続く観光列車を多数運営しており、乗車率は八割を超える盛況ぶりだ。

鹿児島中央駅と指宿を結ぶ特急「指宿のたまて箱」は、昨年三月十二日の九州新幹線全線開業とともにデビューした観光列車だ。指宿に伝わる竜宮伝説が電車の由来で、駅到着時には煙に見立てたミストがドアの上部から噴出するユニークな演出をもつ。新幹線の駅から観光地へつなぐ交通機関でありながら、列車自体が観光素材として人気を集めている。

観光列車同様、九州では高速バスも整備されており、特に熊本では、駅を拠点に大分の別府へ高速バスを、長崎のハウステンボスへはフェリーとバスを運行するなど、県をまたいだ地域

間連携も積極的に行っている。このように、九州新幹線では、観光客の誘導に関し、観光列車や高速バスなどを二次交通として有効に活用し、沿線地域をPRすることに成功している。

全国的に宿泊需要が落ち込む中、九州は前年比でプラスの実績を残し、新幹線需要をうまく生かしている。

九州新幹線の二次交通ネットワーク(観光列車)



出典:JR九州

表1:新幹線の整備効果

利用者への効果・影響	●所要時間・乗換回数の変化	
供給者への効果・影響	●運賃・料金収入の変化 ●営業費用の変化	
社会全体への効果・影響	住民生活	●大都市圏・中核都市等へのアクセス向上 ●滞在時間の増加、日帰圏の拡大
	地域経済	●地域の活性化・企業立地の促進 ●生産額の変化 ●駅周辺の発展 ●観光入込客数の変化
	環境	●環境への影響 ●CO2の排出量の変化
	安全	●安全性
その他上記以外の効果	●冬季の輸送の安定性 ●非常時のリダンダンシー効果	

北海道新幹線札幌延伸による経済効果は大きく二つに分けられる。一つ目は「建設工事そのものもがもたらす効果」だ。総工事費約一兆六千七百億円とされる大型公共工事により建設業を中心とした関係業界の振興と雇用の拡大が見込まれる。二つ目は開業後の「交流人口増加によりもたらされる効果」である。目的地への移動時間短縮により、滞

大きな経済効果

新幹線効果と今後取り組むべきこと

在時間の増加や日帰圏の拡大、企業立地促進による生産額の変化や、駅周辺の発展など、新幹線整備による地域への経済波及効果は大きい(表1)。

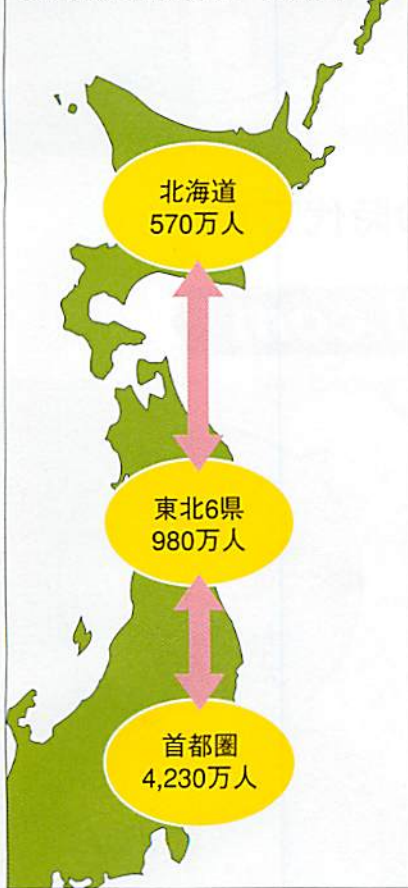
特に約九百八十万人を有する東北地方との交流は、これまでの航空機主体の点と点の交流から、沿線都市や地域との「面」の交流が増加し、新たな経済需要の創出が見込まれる。

こうしたことから、開業後の経済効果を最大限継続させる取り組みが求められる。

二次交通は地域全体で発信が必要不可欠

開業後の経済効果を最大化するための重要な取り組みの一つに、二次交

図4:北海道・東北地域の一体経済化



通整備が挙げられる。九州新幹線においても、観光列車を中心とした二次交通ネットワークの充実が、成功に大きく影響を与えている。そのような中、新幹線沿線の二次交通整備に関する各種調査を行っている九州経済調査協会では、二次交通の利用にかかる課題として、情報のミスマッチを挙げている。事業者や自治体と観光施設・宿泊施設の連携不足により、現地を訪れた旅行者にうまくアクセス(二次交通)に関する情報が届いていないという問題である(図5)。

札幌開業前倒しに向けた将来的ビジョンを

北海道新幹線の札幌開業は、新函館開業から二十年后が予定されている。今後はいかにして開業を前倒しし、早期完成させるかが重要となってくる。このためにも、北海道をはじめ沿線自治体、さらには、道東、道北を含めた北海道全域に及ぶ経済波及効果を生み出すための将来的なビジョンを描き、必要性を強く訴えていくことが重要だ。

図5:二次交通の利用にかかる情報のミスマッチ(イメージ)

