

# 北海道新幹線札幌延伸に伴う効果と地域の課題

平成 18 年度調査報告書【概要版】

## 概要版 内容

- 北海道新幹線 建設及び運営による税収効果について
- 先進地視察（北陸・九州）について
- 北海道新幹線沿線市町における開発構想について

平成 19 年 4 月

北海道経済連合会

（委託先：(株)北海道二十一世紀総合研究所）

# 1. 北海道新幹線建設および運営による税収効果

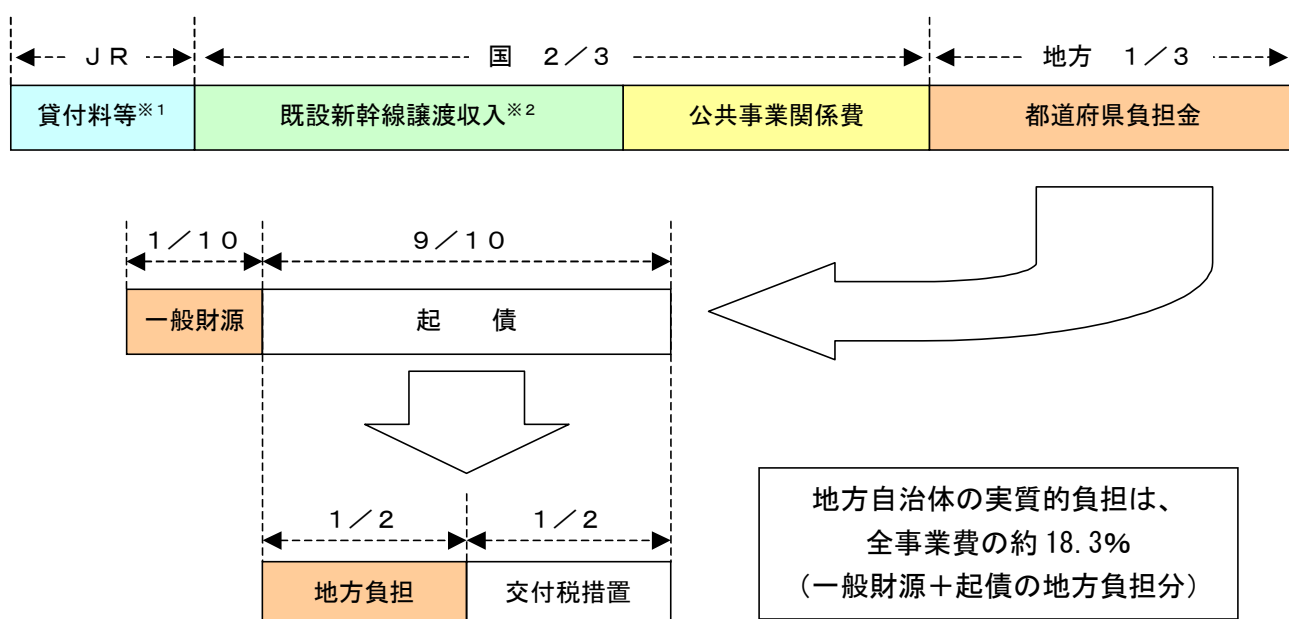
## ■調査の概要

北海道新幹線の札幌延伸に掛かる建設費は総額で1兆5,470億円であり、このうち北海道部分（札幌～青函トンネル内の道県境）で発生する建設費は1兆3,300億円となる。

現行スキームによれば、この約18.3%に当たる2,438億円が北海道内での事業費負担額となる。

ここでは、北海道新幹線の建設・運営に伴う消費、所得（法人所得、個人所得）の増大が税収という形で地域に還元される影響について試算を行い、北海道新幹線札幌延伸における事業収支を整理した。

図表 1-1 新幹線建設における地方負担



※1：貸付料は高崎・長野以降の新幹線でJRが支払う施設使用料

※2：既設新幹線譲渡収入は東海道、山陽、東北、上越新幹線のJR売却収入の一部で、平成29年まで年額724億円

図表 1-2 北海道新幹線建設費の内訳

単位：億円

|         | 札幌～道県境 | 道県境～青森 | 全国計    |
|---------|--------|--------|--------|
| 実質建設費 ① | 12,370 | 2,100  | 14,470 |
| 用地費 ②   | 930    | 70     | 1,000  |
| 建設費 ①+② | 13,300 | 2,170  | 15,470 |

■結論

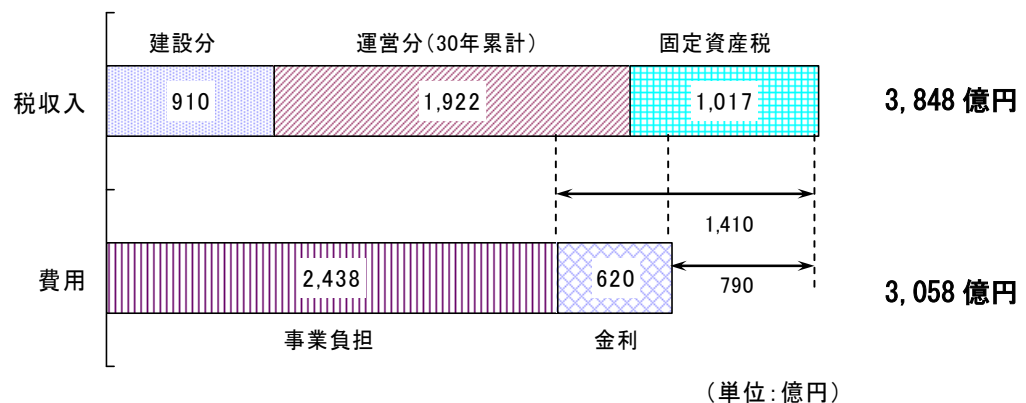
- ・北海道新幹線の札幌延伸の工事開始から開業後30年目<sup>\*</sup>までの地方税収額は、北海道全体で3,848億円と見込まれる。
- ・これに対して、同期間の北海道内における事業費負担額は、総額で2,438億円。
- ・事業収支が事業費負担額を上回るのは、北海道新幹線開業後16年目であり、北海道新幹線札幌延伸の開業後30年目までの事業収支はおよそ1,410億円(3,848億円-2,438億円)の黒字となる見込み。
- ・そのほか北海道では起債分金利として30年間累計で620億円が見込まれ、金利分を含めた負担額は3,058億円と見込まれる。
- ・地方税収額と起債に伴う支払額(償還金+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)になると見込まれる。

※：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た。

図表1-3 建設・運営によって発生する地方税収額の概要

単位:億円

|      |         | 建設分   | 運営<br>(30年累計) | 総額     | 構成比<br>(%) |
|------|---------|-------|---------------|--------|------------|
| 国税   | 地方消費税   | 117.8 | 283.1         | 400.9  | 10.4       |
| 道税   | 法人事業税   | 187.9 | 520.6         | 708.5  | 18.4       |
|      | 法人道民税   | 29.4  | 81.4          | 110.7  | 2.9        |
|      | 個人道民税   | 201.0 | 334.6         | 535.6  | 13.9       |
|      | 小計      | 418.2 | 936.6         | 1354.8 | 35.2       |
| 市町村税 | 法人市町村民税 | 72.2  | 200.1         | 272.3  | 7.1        |
|      | 個人市町村民税 | 301.4 | 501.9         | 803.3  | 20.9       |
|      | 固定資産税   | —     | —             | 1016.7 | 26.4       |
|      | 小計      | 373.6 | 702.0         | 2092.4 | 54.4       |
| 合計   |         | 909.7 | 1921.7        | 3848.1 | 100.0      |



## 2. 先進地視察結果

### 2. 1 北陸地域

北陸地域は未着工区間建設における北海道のライバル地域でもあり、これまでの誘致活動、住民意識の啓発方法を中心に現状把握を行った。以下に、北海道新幹線の札幌延伸に向けた活動展開で参考にするべき点をまとめた。

#### (1) 沿線地域住民の意識啓発について

北陸地域の沿線住民は、これまでに何らかの形で新幹線（上越・長野・東海道新幹線）を利用した経験があるため、北海道と異なり、新幹線延伸への期待は高いという特徴があるが、以下の活動は今後の北海道に参考となる点である。

①北陸の経済界が連携し、全エリアでテレビ CM や新幹線デザインのブックカバーを配布し、認知度向上策を推進。

②福井県では、駅部着工を契機に、多様な啓発事業を展開。

##### 1) 駅部建設に向けたミニ公募債の発行

平成 18 年 6 月に福井駅部建設のため、「ふくい新幹線債」を 10 億円（総額 30 億円のうち、県負担分。金利は年 1.34%）発行。この公募債は発売後 3 時間半で完売。

##### 2) 新幹線の県内着工を記念した図画・メッセージ集の作成

平成 18 年 5 月に県民から新幹線に関する図画とメッセージを募集し、記念誌を発行。これらはタイムカプセルに入れて、福井駅の開業時に開封予定である。

#### (2) 新幹線延伸を契機とした「まちづくり」について

①富山市では、新幹線駅と路面電車をリンクし、新幹線開業と中心市街地活性化を両立させる対策を展開中。

②福井市では、福井駅の工事認可を契機に様々な整備事業を同時に推進中である。

③旧市街地から離れる場所に新駅が設置される高岡市では、交通アクセス手段の確保をはじめ、旧市街地との様々な連携策を推進中である。

④新幹線の新駅が開設される飯山市では、「まちづくり会所」という場を設け、周辺のまちづくりを市民と協働して検討中である。

#### (3) 波及効果の拡大（総合交通ネットワークの構築）について

①高岡市では、新幹線駅と高速道路インターとの近接性を活用して、高速ネットワークを活用した広域観光ルートの開発を行っている。

②航空便の減少が予想される富山空港と小松空港は海外直行便の充実など国際路線の強化を図る方針である。

③富山県では、新幹線効果最大化に向けた「未来とやま戦略会議」を設置し、観光振興、交流人口の拡大及び広域的なまちづくりに向けたアクションプランを策定している。

## 2. 2 九州地域

九州地域では、開業地域である鹿児島県における想定以上の新幹線開業の効果、非開業地域である熊本県における市民意識啓発、開業効果拡大に向けた取組が参考になる。

### (1) 鹿児島県 ～新幹線開業の効果について

- ①新幹線の開業により、県内の鉄道利用客は2.2倍に増加、その後も利用者が堅調に推移し、当初想定を大幅に上回る結果となっている。また、新幹線開業により福岡・鹿児島間の交流客は、79万人増加（前年比1.7倍増）となり、時短純増が明確に表れている。
- ②アンケートによると、プラスの影響がある企業が4割と、出張コストの低減等のビジネスメリットをあげている企業が多い。
- ③新幹線駅前の大型商業施設の整備により、当初予想した「ストロー効果」による消費の域外流出は起こっていない（全線開業時には流出する懸念もある）。
- ④開業2年目以降の利用増加は、通勤客の増加が大きい。新幹線の通勤定期券販売が順調で、県内の出水市・川内市から熊本県水俣市（所要時間約30分）までが鹿児島市の通勤圏内に入っている。また、通勤以外にも、親の介護に使われるなど、在宅介護にも効果が現れている。

### (2) 熊本県 ～新幹線開業効果を県内全域に波及させる仕組みづくりについて

- ①平成22年度予定の博多開業時には、鹿児島中央～博多の中間点として通過地となる懸念があるため、新幹線効果を全県エリアで享受する戦略構築を行っている。新幹線に対して、県民意識が低いことも背景にある。
- ②県内全11地域ブロックで、新幹線の地域振興策を検討するために、民間主導の協議会（「新幹線くまもと創り協議会」）を設置。新幹線開業までのロードマップと、開業後を含めたきめ細かな戦略を策定している。この県内全域で新幹線開業効果を検討する試みは注目に値する。
- ③域外の先進事例研究を行う一方で、住民意識を高めるために、子供たちからの図画や作文、県民からの新幹線活用アイデア募集する「新幹線夢語り」事業を展開。さらに、広報用DVDを作成している。

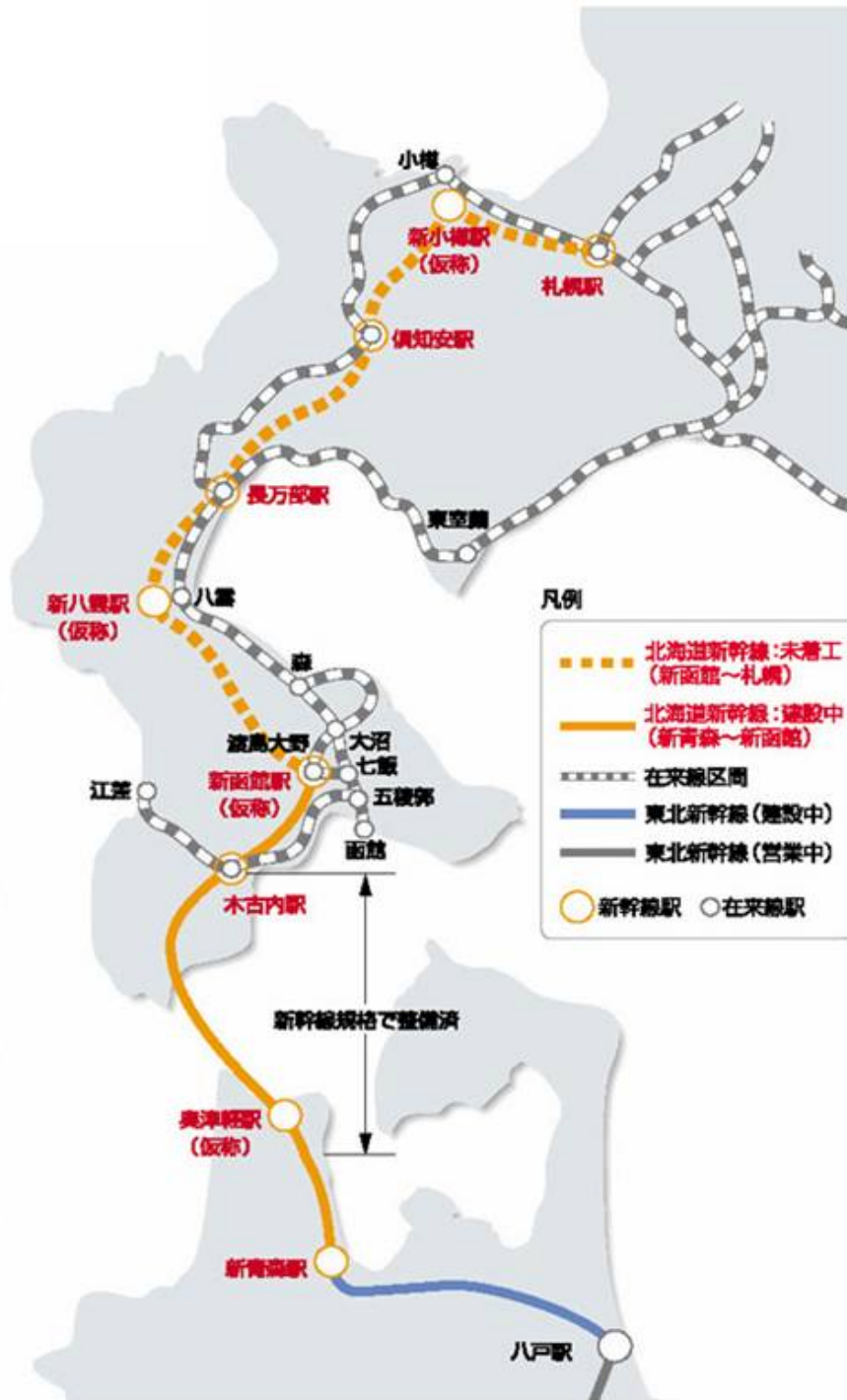
### (3) 民間主導による研究会の設立について

九州新幹線の全線開業により、鹿児島県の都市機能が福岡に吸収されるとの懸念が出ていることから、JR九州が中心となり、鹿児島を含む南九州の活性化を検討する研究会（「南九州観光調査開発委員会」）を設立。観光の重点地域を選定し、道外の雑誌編集者による主要観光施設を格付した「南九州格付けガイド」を出版。これが南九州の観光活性化の一助となった。

### 3. 北海道新幹線沿線市町における開発構想

北海道新幹線沿線市町では、平成18年12月に新幹線開業に向けたまちづくり構想をとりまとめている。ここでは、これらの概要を整理した。

北海道新幹線沿線市町村位置図



(出典) 新八雲 (仮称) 駅周辺整備構想報告書

沿線市町におけるまちづくり構想の概要

| 市町              | 全体方向<br>(広域・町全体)  | 駅周辺整備   | 駅構内整備   |
|-----------------|---|---|---|
| 八雲町<br>(新駅)     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光に対する認識強化<br/>(町内資源の活用、道南と道央の広域観光拠点としての位置づけ)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・新駅は市街地から離れるため、広域交流拠点として駐車場の充実を図る。</li> <li>・情報交流館を設置し、広域観光の拠点として活用。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅機能は最低限とする。</li> <li>・駅舎は、周辺の自然環境と調和するデザイン性に優れ、ゆったりと伸びやかな空間構成を基本とする。冬季の日差しにも留意。</li> </ul>  |
| 長万部町<br>(既存駅併設) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・室蘭・苫小牧方面の玄関駅、関東・東北方面からの在来線結節駅として、さらに洞爺湖、登別方面および北桧山方面への玄関口として位置づけ</li> <li>・上記目的のために、長距離バスターミナルを整備</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前商店街および温泉街の活性化を合わせて検討</li> <li>・このために回遊性をもたせるための歩行者街路整備、屋台村の整備等</li> <li>・札幌への新幹線通勤を前提とした宅地整備</li> <li>・分断される東西地域のアクセス道路の整備</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・土産品店、飲食店機能は周辺商店街に分担させる。</li> <li>・構内には、物産展示スペース(観光情報センター)、足湯ゾーンなどを設置、中継駅としての利便性向上</li> <li>・海岸に近い駅として、波をイメージしたプラットフォームの上屋と駅舎とする。</li> </ul> |
| 倶知安町<br>(既存駅併設) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際観光地としての展開を強化する。</li> <li>・広域後志の拠点としてバスターミナルを整備、高速道路の延伸も見据えた広域ネットワークも活用</li> </ul>                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティ施設を併設、町・圏域の拠点市街地とする。</li> <li>・西口の旭ヶ丘公園(大規模体育館、スキー場)と連携した市街地整備を推進。</li> <li>・分断される東西市街地の交通機能回復のために立体交差道路を整備</li> </ul>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅東西の市街地を連絡させる自由通路を設置、地域交流やイベントを可能にするスペースを設ける。</li> <li>・町の風景と溶け込み、木を活用した自然をイメージさせる駅舎</li> </ul>   |
| 小樽市<br>(新駅)     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北や関東との新たな交流アクセス拠点(特にこれまで弱かった東北)として位置づけ</li> <li>・北後志地域等の新たな観光圏の構築</li> <li>・小樽港との連携(海運によりアジアとの連携)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺の未利用地に移住希望者を対象とした保養地型の高級住宅地誘致</li> <li>・新たな商業核は設けず、産業振興ゾーン(食品産業等の立地想定)、医療・福祉施設の立地を進める。</li> </ul>                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ユニバーサルデザインを採用(高齢者・障がい者の快適利用を図る)</li> <li>・観光情報、気象情報の提供拠点の設置</li> </ul>  |