

北海道新幹線札幌延伸に伴う効果と地域の課題

調査報告書【要約版】



平成 18 年 7 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)

序章 北海道新幹線の概要と経済効果算定の前提条件

1. 北海道新幹線の概要

北海道新幹線については、①盛岡～八戸間が2002年12月に開業、②八戸～新青森間が2010年度の完成を目指し工事中、③新青森～新函館間が2015年度完成を目指し工事中となっている。④新函館～札幌間は現在誘致期成中であり、1998年に駅・ルート公表がなされ、2000年にはアセスメントが実施終了しており、現在早期着工を目指した運動が展開されている。



(出典) 北海道企画振興部 新幹線対策室

2. 本調査の基本的フレーム

本調査は、前記の課題に対応する方向性を打ち出すべく、次の2つに大別して実施した。

(1) 北海道新幹線建設・運営による経済波及効果の推定

北海道新幹線の建設・運営による経済波及効果の推定に関しては、基本的には平成12年度調査を前提に、データ等のリニューアルをするとともに、一部については推計の考え方を改めた。

(2) 北海道新幹線開業による沿線への波及効果の推定

北海道新幹線開業による沿線への波及効果の推定に関しては、既存新幹線駅より北海道新幹線各駅の参考になるとと思われる中間駅、終端駅と新幹線から離れた地域を抽出し、開業効果や波及効果事例を把握した。

3. 本調査の主要な前提

(1) 想定車両性能・所要時間

新幹線車両の走行性能については、JR 東日本が開発中の試験車両 FASTECH360S（最高速度の目標 360km/h）を想定した。ただし、参考として、300km/h についても算定している。

- 2006 年 2 月、報道公開。最高速度 405km/h をマーク
- 東京～札幌間全通時には、実現化の可能性が高い車両。



FASTECH360S（JR 東日本ホームページより）

(2) 停車駅・所要時間推定の基本的考え方

停車駅は、札幌、新函館、新青森、盛岡、仙台、大宮、東京の途中 5 駅停車で想定したが、これはあくまで計算上の想定であり、実際の開業後の途中停車駅については、鉄道事業者が定める性格のものである。

○停車駅の想定

停車駅	所要時間（360km/h ケース）
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

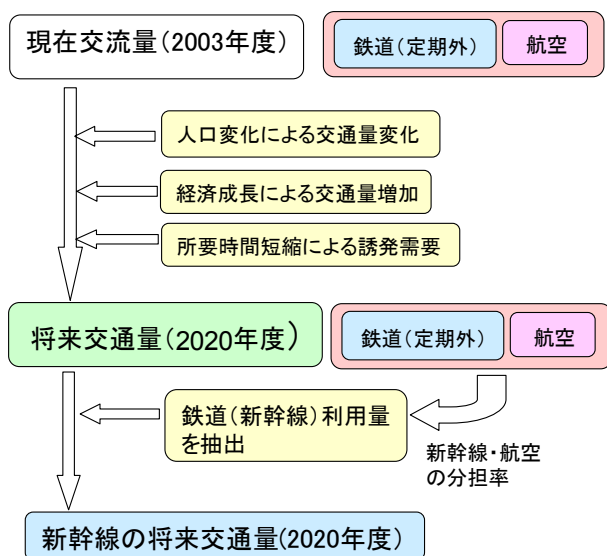
(3) 測定年次

測定年次は、2005 年～2020 年を建設年次として考え、開業（運営）効果については、その後についても考慮する。

- ・建設効果：2008 年度～2020 年度
- ・開業（運営）効果：2020 年度～

第1章 新幹線の将来交通量の推計

1. 交通量推計の前提となる考え方



①人口動態による交通量の変化

交通量の推定は、各都道府県の人口（将来予測も含む）と時間距離からモデルを構築し推計した（「グラビティモデル」の活用）。

②経済成長による交通量の変化

GDP成長率は、最近の動向を踏まえ、1.4%と想定した。

③時間短縮による誘発効果

人口や経済が停滞または減少（低下）しても、地点間の交通機関に時間短縮があれば、当該交通機関の利用客が誘

発され、地点間の交通量が増加することから、新幹線開業による時間短縮による誘発交通量を見込んだ。

④他交通機関から新幹線への転移

新幹線開業により、地点間の時間距離が短縮されれば、他の交通機関（航空、在来線）から新幹線への転移が進むことから、転移する量については、新幹線と在来線、航空（アクセス・イグレス*時間を含む）の『時間差』（後述）から推計した。

2. 新幹線交通量推定の手順

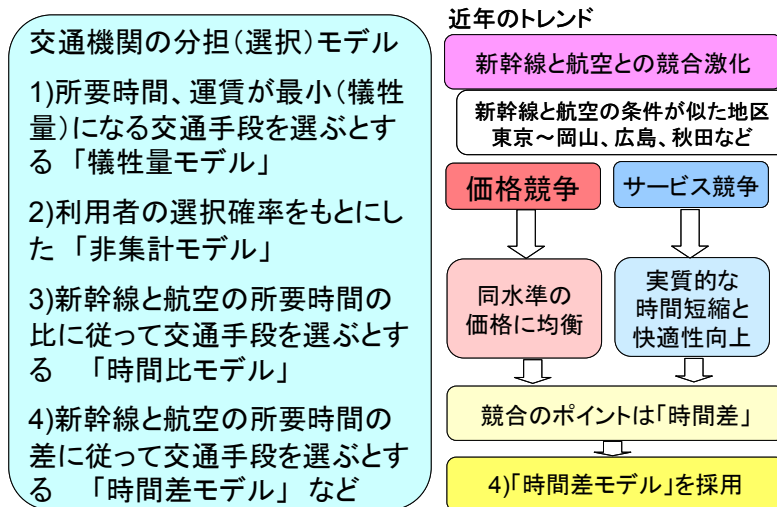
(1) 新幹線開業による交流ポテンシャルの推計

最近では、全国的に新幹線と航空の競合が激化しており、両者の価格競争とサービス競争が激化している。例えば、競合の激しい東海道・山陽新幹線沿線においては、航空料金が新幹線運賃にさやよせするなど価格差が小さくなっている。また、車両の快適性を向上などによりサービス面での差別化も難しくなっている。

北海道・本州（首都圏）間では、新規航空会社の参入などにより、最近では低価格の航空運賃が設定されているが、現行の運賃は航空会社の経営上、長期的には維持困難であるとの見方もある。

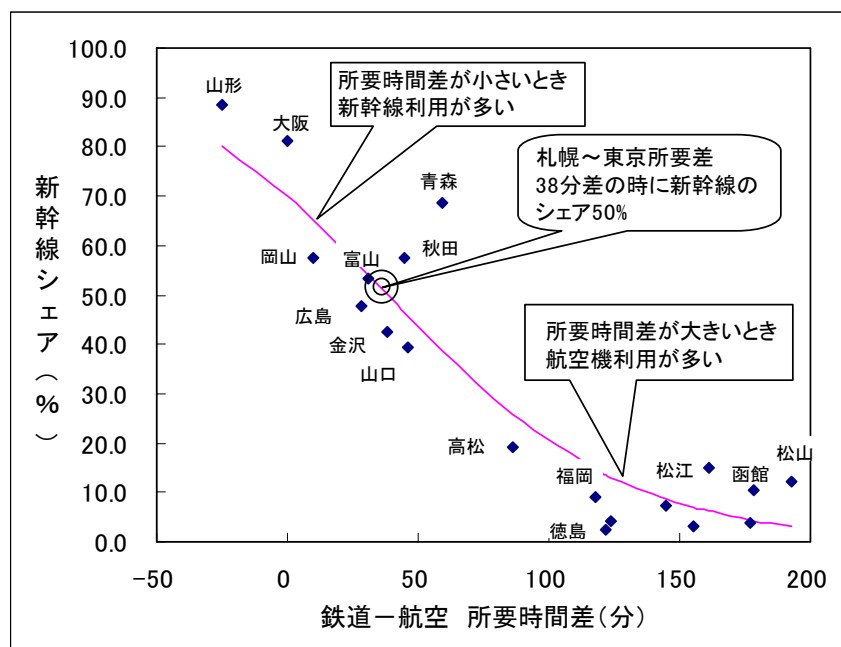
このため、今後の航空・新幹線の分担モデル作成においては、運賃を前提としない、時間の比または差によるモデルの適用が適当であると考えられる。ただし、時間比モデルは所要時間比の相対的に小さい遠距離区間において、新幹線利用者数を過大に見積もる懸念があることから、今回推計においては『時間差モデル』を活用した。

航空・新幹線の分担率モデル選択の考え方



時間差モデルを関東発着における新幹線、航空利用実績（新幹線の選択比率）に当てはめてみると、下図のように所要時間差が38分の時に新幹線と航空の選択比率が半々になり、所要時間差が大きい（それ以上に鉄道の所要時間が長い）場合には航空が、逆の場合には新幹線が選択されるケースが多くなっており、近年の両者の競合実態を反映しているものと考えられる。

関東発着主要区間における鉄道・航空の時間差と新幹線選択シェア



(出典) 2003年旅客地域流動(総流動)調査を加工して作成

(羽田～各都市への所要時間と当該地点間を結ぶ新幹線経由の最短時間により算出)

(2) 北海道新幹線の交通量の推計結果

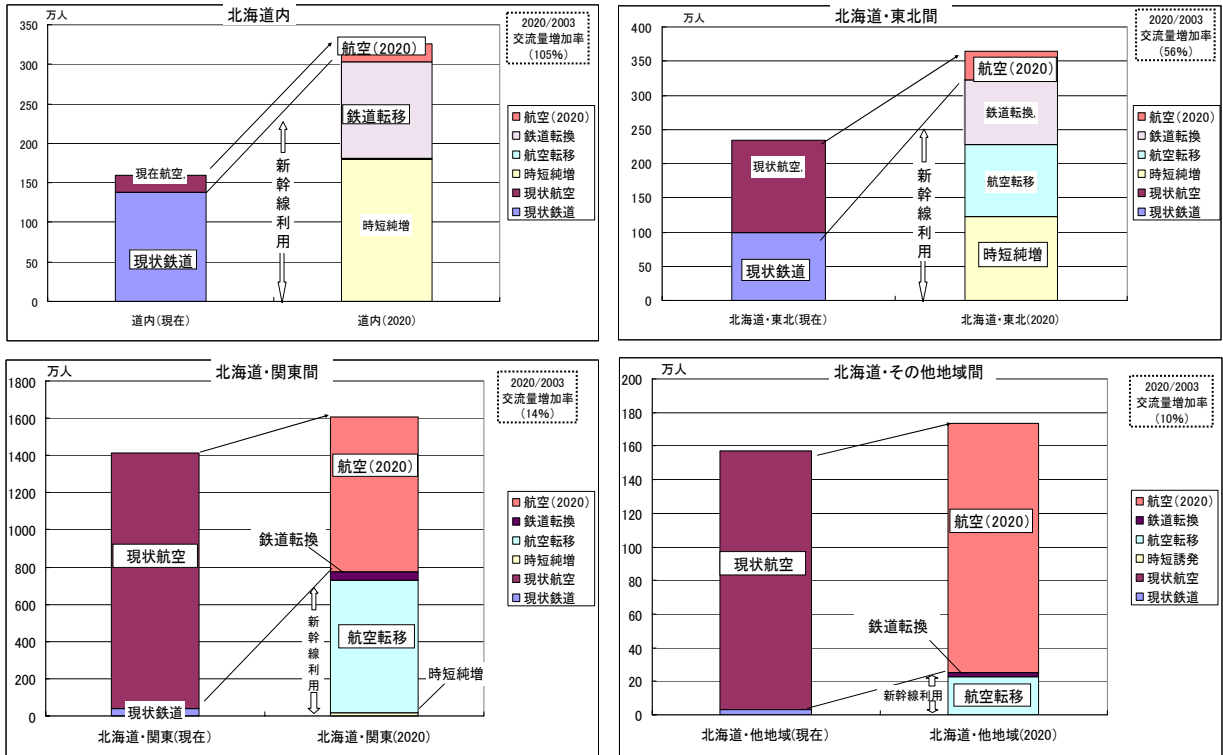
北海道・東北間については、現在の鉄道のシェア42.4%が新幹線開業により88.4%に上昇する。この区間については、道内の流動を除くと時短効果が最も大きく現れている。

北海道・関東間については、現在の鉄道のシェア2.9%が48%へと上昇するが、時短効果はそれほど大きくなく、現在の基幹交通となっている航空からの代替効果が最も大きくなっている。北海道と東北、関東以外の地域については、現在の鉄道のシェア1.6%よりは高くなるものの、新幹線のシェアは14.7%程度に留まる見通しである。

単位:万人

GDP1.4% 360km/hケース	現行交通量(2003年)				2020年(新幹線全線開業年)						
	鉄道+航空	鉄道	同シェア	航空	新幹線+航空	新幹線交通量		新幹線交通量内訳			航空
						交通量	同シェア	時短純増	航空転移	鉄道転換	
北海道内	159	138	86.9%	21	326	303	93.0%	180	1	122	23
北海道～東北	234	99	42.4%	135	364	322	88.4%	122	106	94	42
道北/道東～東北	14	3	18.4%	12	15	11	68.8%	2	6	2	5
道央～東北	148	28	18.8%	120	230	194	84.4%	65	99	30	36
道南～東北	71	69	96.3%	3	119	117	98.8%	55	1	61	1
北海道～関東	1,410	41	2.9%	1,369	1,609	773	48.0%	18	710	45	836
道北/道東～関東	257	2	0.8%	255	263	28	10.8%	0	26	2	235
道央～関東	990	22	2.2%	968	1,180	637	54.0%	11	600	26	543
道南～関東	163	18	10.9%	145	166	108	65.0%	7	83	17	58
北海道～他地域	156	3	1.6%	154	173	25	14.7%	0	23	3	148
合計	1,959	281	14.3%	1,678	2,472	1,423	57.6%	320	840	263	1,049

新幹線開業による交流人口の要因分析



(3) 新幹線開業による純粋な交流拡大効果

①北海道新幹線が開業しない場合

北海道新幹線が開業しない場合は、人口が減少する北海道（道北・道東・道南）や東北を中心に、交通量が減少し、北海道内および北海道と道外各地との交通量は1,959万人から1,820万人に約139万人の減少が見込まれる。

②北海道新幹線が開業する場合

北海道新幹線が開業すると、人口減少効果を補って交通量が増加し、特に時間短縮効果が大きい北海道内・東北で交通量増加が著しくなる。この結果、北海道関連の交通量は人口減少にもかかわらず、新幹線がない場合の交通量1,820万人から2,091万人へと約271万人の増加となる。

交流人口見通し（単位：100人）

GDP成長率ゼロ 360km/h	将来交通量 新幹線なし		増加数	将来交通量 新幹線あり		増加数 B-A
	現行	2020(A)		現行	2020(B)	
	北海道内	15,860		12,329	▲ 3,531	
北海道～東北	23,414	20,454	▲ 2,960	23,414	30,803	10,349
道北／道東～東北	1,440	1,136	▲ 304	1,440	1,301	165
道央～東北	14,828	13,928	▲ 900	14,828	19,467	5,539
道南～東北	7,146	5,389	▲ 1,757	7,146	10,035	4,645
北海道～関東	138,471	132,371	▲ 6,100	138,471	133,885	1,514
道北／道東～関東	25,370	22,012	▲ 3,359	25,370	22,012	0
道央～関東	96,888	97,003	115	96,888	97,925	922
道南～関東	16,213	13,357	▲ 2,856	16,213	13,949	592
北海道～他地域	18,158	16,881	▲ 1,277	18,158	16,893	12
合計	195,903	182,035	▲ 13,868	195,903	209,119	27,084

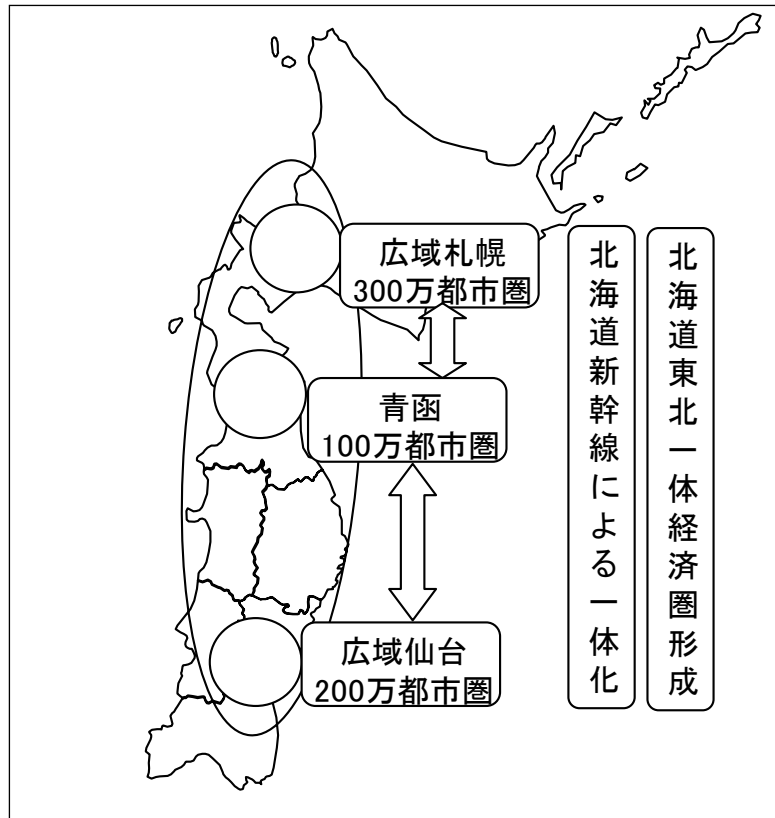
3. グローバル経済下における新幹線の役割～北海道・東北の一体経済化

北海道新幹線は、札幌市を中心とする道央圏（圏域人口300万人）、函館市・青森市を中心とする青函圏（圏域人口100万人）、仙台市を中心とする仙台圏域（圏域人口200万人）をつなぐ重要な基幹交通となる。

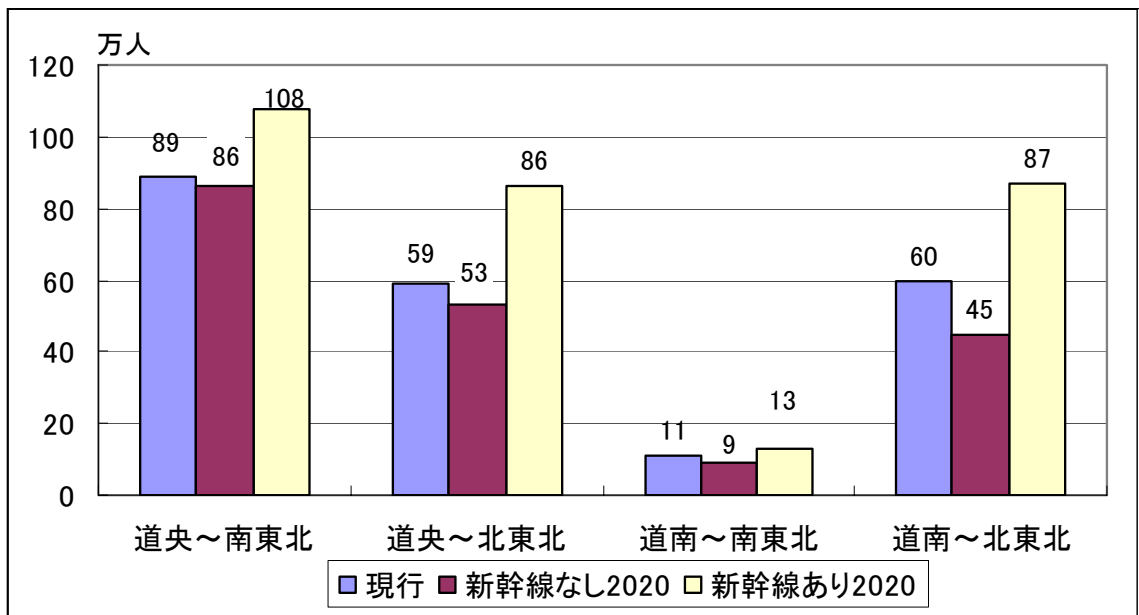
現状は津軽海峡経由の在来線による所要時間が長く、かつ航空便が仙台・札幌間を除き限定されているため、北海道・東北間の交通量は234万人に留まっている。さらに両地域の人口が将来減少することにより、新幹線が開業しない場合には2020年の圏域間流動量は204万人まで減少することが見込まれる。しかし、新幹線が開業すれば、2時間圏内で札幌・青函・仙台都市圏が結ばれ、かつ在来線とのネットワークも活用できること等から、道南・北東北（青森・秋田・岩手）間、道央・北東北間などで交流人口の大幅な増加が見込まれる。

現在のグローバル化の進展と東京一極集中が進むなかで、地方が自立を図るためには、相応規模の経済圏の確立が必要となる。このような観点から、北海道単独の経済圏（主として札幌都市圏）のみでは自立化が難しいことが窺われ、今後は青函圏ブロックを中間点として、北海道・東北の広域経済圏の確立が重要となる。こうした点で、両圏域の結節機能を果たす北海道新幹線の役割の重要性が改めて認識できる。

北海道・東北地域の主要都市圏を結ぶ北海道新幹線



北海道新幹線開業による北海道・東北地域間の交通量の変化



第2章 北海道新幹線の建設・運営による経済波及効果

1. 経済波及効果の考え方について

ある産業に新たな需要が生じたときに行われる生産は、需要が生じた産業だけでなく、地域の産業間取引を通じて関連する他の産業にも波及していく（一次波及効果）。また、これらの生産活動に伴い生じる雇用者所得の増加は、消費支出として新たな需要を生み出し、家計を通じて更なる生産を誘発していくことになる（二次波及効果）。

このように、ある産業に新たな需要が生じた際に、結果として地域の産業全体にどれだけの効果が生じたのかを示したものが経済波及効果である。本調査では北海道新幹線の建設・運営による経済波及効果を①生産額、②付加価値額（ここでは、「雇用者所得＋営業余剰」）、③就業機会の3種類で示した。

2. 建設による経済波及効果

（1）北海道新幹線の建設費（最終需要額）

新青森～札幌間建設費 15,470 億円のうち、用地費を除いた実質建設費は 14,470 億円であり、このうち北海道部分（青函トンネル内の道県境～札幌）が 12,370 億円、青森県部分（新青森～青函トンネル内の道県境）が 2,100 億円となっている。

北海道新幹線建設費の内訳

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

（2）地区別経済波及効果

	最終需要額 (億円) ①	経済波及効果			生産誘発 係数 ②／①
		生産額 (億円) ②	付加価値額 (億円)	就業機会 (人)	
北海道	12,370	25,436	9,864	183,332	2.06
東北	2,100	3,851	1,531	28,432	1.83
合計	14,470	29,287	11,394	211,764	2.02

(3) 産業別経済波及効果

単位: 億円

	北海道		東北	
	生産額	構成比	生産額	構成比
農林水産業	311	1.2	41	1.1
鉱業	273	1.1	37	1.0
製造業	2,803	11.0	376	9.8
建設業	12,559	49.4	2,122	55.1
電気・ガス・水道業	519	2.0	80	2.1
商業	1,484	5.8	131	3.4
金融・保険・不動産業	2,445	9.6	370	9.6
運輸・通信業	1,194	4.7	157	4.1
サービス業	3,803	15.0	530	13.8
公務	44	0.2	8	0.2
合計	25,436	100.0	3,851	100.0

3. 運営による経済波及効果

(1) 発生消費額の推計方法と運営による経済波及効果の推計結果

運営による波及効果としては、1) JR の運賃収入による波及効果、2) 車内販売事業者における波及効果、3) 新幹線を用いた旅行目的地で発生する旅行消費支出による波及効果の3点を考慮している。

新幹線の運営による経済波及効果は北海道内で約 5100 億円、東北地域で約 1300 億円が見込まれ、北海道における生産誘発係数は 1.5 倍強となることが見込まれる。なお、波及効果全体に占める北海道のシェアは 62%程度となる。

これに対応する付加価値額は、北海道で約 2200 億円、東北約 580 億円と見込まれ、創出される雇用者数は、北海道内で 4 万 2 千人弱と見込まれる。

産業別にみると、サービス業への波及効果が大きく、金額で 2500 億円弱、産業全体の半数近くを占めている。ついで、運輸・通信業、金融・保険業などへの影響が大きくなっている。

	最終需要額 (億円) ①	経済波及効果			生産誘発 係数 ②/①
		生産額 (億円) ②	付加価値額 (億円)	就業機会 (人)	
北海道	3,370	5,151	2,234	41,823	1.53
東北	1,013	1,296	579	9,800	1.28
関東	1,043	1,787	738	12,910	1.71
合計	5,425	8,233	3,551	64,534	1.52
(参考)北海道 が占めるシェア	62.11	62.56	62.91	64.81	

単位：億円

	生産額	構成比
農林水産業	131	2.5
鉱業	3	0.1
製造業	479	9.3
建設業	50	1.0
電気・ガス・水道業	247	4.8
商業	352	6.8
金融・保険・不動産業	585	11.4
運輸・通信業	807	15.7
サービス業	2,489	48.3
公務	9	0.2
合計	5,151	100.0

(2) 北海道新幹線の運営による経済波及効果（純増分）

- ・新幹線開業による地域間の所要時間短縮により新たに増加する交流量（時短純増分）に対応した経済波及効果を見ると、北海道内で約 940 億円、東北地域で約 160 億円が見込まれ、北海道における生産誘発係数は全体とほぼ同じ 1.5 倍強となることが見込まれる。なお、波及効果全体に占める北海道のシェアは 83%程度となり、全体におけるシェアよりも高くなっている。
- ・これに対応する付加価値額は、北海道で約 620 億円、東北約 90 億円と見込まれ、創出される雇用者数は、北海道内で 1 万 2 千人弱と見込まれる。
- ・道内の産業別波及効果を見ると、サービス業への波及効果が大きく、金額で約 700 億円、産業全体の半数近くを占めている。ついで、運輸・通信業、金融・保険業などへの影響が大きくなっており、全体とほぼ同じ構成となっている。

	最終需要額 (億円) ①	経済波及効果			生産誘発 係数 ②/①
		生産額 (億円) ②	付加価値額 (億円)	就業機会 (人)	
北海道	944	1,443	625	11,795	1.53
東北	161	213	94	1,708	1.33
関東	32	53	22	345	1.64
合計	1,136	1,709	741	13,849	1.50
(参考)北海道 が占めるシェア	83.04	84.46	84.42	85.17	

	生産額	構成比	付加価値額	構成比
農林水産業	38	2.6	15	2.3
鉱業	1	0.1	0	0.0
製造業	137	9.5	30	4.7
建設業	14	1.0	5	0.8
電気・ガス・水道業	66	4.6	20	3.1
商業	101	7.0	61	9.7
金融・保険・不動産業	163	11.3	85	13.6
運輸・通信業	212	14.7	101	16.2
サービス業	709	49.2	308	49.3
公務	3	0.2	1	0.2
合計	1,443	100.0	625	100.0

4. 新幹線開業により期待されるその他の効果

(1) 定時運行による効果

平成 17 年度の冬季においては、新千歳空港周辺の天候を原因とした欠航が 20 便以上出た日数が 6 日（新聞記事検索より）あったほか、道外の天候悪化、機材繰り、滑走路の混雑などを含めた欠航や遅延は多数ある。これにより、ビジネス機会喪失や来道観光客の減少により、大きな経済的損失を与えている。こうした欠航や遅延を想定して、出発時間を早めたり、旅行日を一日延期しなければならないケースも多々あると考えられる。

これと比較して新幹線の場合には、上越、東北のような豪雪地域でも全面運行不能になる比率は小さく、道外との安定的な移動手段として新幹線の整備の必要性は極めて高い。

(2) 夏場・週末などの航空機満席による逸失需要の獲得

新幹線の輸送力は、北海道新幹線については設備の制約から最大 10 両に限定されるものの、現状の東北新幹線のはやて車両（E2 系）を前提とすれば 1 編成で 811 名の定員があり、1 列車でジャンボ機 1 台の約 1.5 倍の輸送力を持つほか、1 時間あたりの設定本数も航空機よりも柔軟に対応することができる。このため北海道新幹線の開業は、夏季や週末における札幌・関東間の輸送ネックを解消し、特にピーク時における観光客・ビジネス客の輸送力を大幅に拡大することができる。

(3) 外国人観光客の誘致

外国居住者向け JR 乗り放題のパスとして、「JAPAN RAIL PASS」がある。ただし、北海道・本州（首都圏）間の利用を想定した場合には、寝台利用が不可能（特急券・寝台券を別払いすれば可）であり、東北新幹線・在来線（東北本線・津軽海峡線・函館本線）乗り継ぎによる長時間の利用のみになる。こうした乗継利用客は限定されていると考えられ、北海道新幹線開業により、東京・札幌間の時間短縮が実現できれば、パスを利用した外国人観光客が大きく増加することが期待できる。

(4) 省エネルギー

新幹線のエネルギー消費原単価は、航空機の 4 分の 1、1 人を 1 km 輸送するために排出する CO₂ 排出量は航空機の 6 分の 1 とされ、先のような航空機と新幹線 1 編成の輸送力を比較すると、環境対策に資するだけでなく、最近の原油高も踏まえると、新幹線の利用価値は一

層高まると考えられる。

(5) 短絡性

北海道新幹線は、在来線と比較して直線的に目的地間を連絡しているため、東京・札幌間の距離は在来線と比較して約 15%短縮されており、このため運賃・料金がこれまでの在来線経由よりも割安となり、区間や便によっては航空機と競合力のある価格設定も期待される。

第3章 既存新幹線沿線都市における開業効果と駅周辺整備の考え方

1. 既存新幹線駅の類型化

本調査では、下記の視点から既存新幹線の各駅が保有する機能、周辺の整備手法を中心に新幹線駅の特性を調査した。

①駅の立地条件

現駅に併設される場合と、新駅が設置される場合とでは、駅周辺整備の方向が異なる。また、新駅については、軌道系アクセスの有無によっても、駅および周辺整備の方向が異なる。

②駅の性格

- 1) 請願駅・合築駅
- 2) 駅ビル等の設置状況
- 3) 駐車場の整備状況
- 4) 広域玄関口としての機能
- 5) 新幹線開業により拠点性向上を果たしている

③ビジネス機能

- 1) 産業立地（工業団地等）、既存工場の立地、研究開発機関の立地等
- 2) 新幹線通勤（対大都市、県庁所在地等）の実現

④観光機能

- 1) 駅周辺の観光
- 2) その他周遊観光の拠点化

⑤駅周辺開発

- 1) 駅構内での特色ある事業展開
- 2) 駅周辺での開発

⑥新幹線駅からの公共交通系アクセス

下表は、先に掲げた類型化項目により、東北新幹線沿線各駅の特性を整理したものである。

東北新幹線沿線の事例(2005.9現在)

東北新幹線	駅立地		駅の性格				ビジネス		観光		駅周辺開発	公共交通系アクセス		
	現駅併設	新幹線新駅	請願駅合築駅	駅ビル等	駐車場	広域玄関口	拠点性向上	産業立地	新幹線通勤	駅周辺		その他	鉄道	バス
東京	○			○	△									
上野	○			○	△									
大宮	○			○	△		○							
小山	○			○	△			対首都圏				水戸線、両毛線		
宇都宮	○			○	△		○	対首都圏		日光、大谷等		日光線		
那須塩原		○			○	○		東那須工業団地等	対首都圏		塩原温泉、那須温泉郷			
新白河		○			○	○		新白河ビジネスパーク等	対首都圏		会津南部、棚倉方面			
郡山	○			○	△		○	須賀川、会津等	対福島・仙台		会津中央部、猪苗代等	磐越西線、水郡線、磐越東線	会津、いわき方面高速バス	
福島	○			○	△		○	瀬上、福島工業団地等	対郡山・仙台		磐梯吾妻スカイライン等	西口(イトーヨーカドー)		
白石蔵王		◎			○			角田、大河原等	対仙台		七ヶ宿町方面			
仙台	○			○	△		○	仙天空港、泉周辺		仙台市街地(七夕)、宮城球場(楽天)	松島、作並、山寺等	駅ビル、人工地盤	仙山線、仙石線	東北各地高速バス
古川		○			○	○		古川周辺	対仙台				鳴子等	陸羽東線
くりこま高原		◎	○		◎	○		花泉町等	対仙台				栗駒山等	
一ノ関	○				△			前沢町等	対仙台・盛岡				平泉、巖美溪等	大船渡線
水沢江刺		◎	◎		○	○		江刺中核工業団地	対盛岡	「南いわて物産館」	南三陸等			大船渡連絡バス
北上	○				○			北上南部工業団地等	対盛岡		夏油温泉、湯田温泉等			北上線
新花巻		○	◎		○	○		花巻第二工業団地等	対盛岡		遠野、南三陸			釜石線
盛岡	○			○	△		○	盛岡工業団地等		盛岡市街地(冷麺等)	八幡平、岩手山、安比高原、浄土ヶ浜等	駅ビル「フェザン」	田沢湖線、IGR、山田線	大館、弘前、宮古バス
いわて沼宮内	○		○		○			盛岡北部工業団地等	対盛岡				IGR	久慈路線バス
二戸	○		○		○	○		二戸地区拠点工業団地等	対盛岡・八戸	なにや一と		区画整理	IGR	久慈連絡バス
八戸	○		○		○	○		桔梗野工業団地等	—	八食センター	十和田湖、下北半島等	ユートリー	青森、弘前、函館、大湊アクセス列車、IGR	十和田湖連絡バス

2. 主要事例

ここでは、既存新幹線の中で、ターミナル機能を有し拠点性が高まっている駅、広域拠点として駐車場機能などに工夫をこらしている駅、周辺の産業開発に大きな効果があった駅、純粋な新駅として開設され、地域振興の効果が高かった駅を中心に、下表のモデル駅について、駅開設までの経緯、効果、課題などについて概略を分析した。

モデル対象各駅の機能一覧表(2005.9現在)

モデル駅	駅立地		駅の性格					ビジネス		観光		駅周辺開発	公共交通系アクセス	
	現駅併設	新幹線新駅	請願駅合築駅	駅ビル等	駐車場	広域玄関口	拠点性向上	産業立地	新幹線通勤	駅周辺	その他		鉄道	バス
(1)八戸	○		○		○		○	桔梗野工業団地等	—	八食センター	十和田湖、下北半島等	ユートリー	青森、弘前、函館、大湊アクセス列車、IGR	十和田湖連絡バス
(2)北上	○				○			北上南部工業団地等	対盛岡		夏油温泉、湯田温泉等		北上線	
(3)新花巻		○	◎		○	○		花巻第二工業団地等	対盛岡		遠野、南三陸		釜石線	
(4)新潟	○				○	△	○	新潟県東部産業団地等	—		佐渡、阿賀野川下り	駅ビル	越後線、白新・羽越線、磐越西線	(新潟県内各地高速バス)
(5)越後湯沢	○				○	○			対新潟	スキー場	苗場、津南、野沢温泉、周辺スキー場等	駅構内サウナ、「ぼんしゅ館」	北越急行	
(6)長野	○				○	△	○	日滝原産業団地等	対長野	善光寺	白馬、志賀高原等		信越本線、篠ノ井線、飯山線	白馬、信濃大町行きバス
(7)佐久平		○	○		○	○		佐久リサーチパーク等	対長野		蓼科、八ヶ岳等	区画整理(ジャスコ)	小海線	

(1) 東北新幹線八戸駅(八戸市)

【駅のコンセプト】

- ・ 中心市街地（在来線・本八戸駅）から在来線或いは車で約15分と離れた場所に立地。
- ・ 新幹線と在来線が地平構造で、橋上駅舎で結ばれている。ガラスを多用、開放感あふれるバリアフリーな構造。
- ・ 都市施設（ホテルメッツ八戸、飲食店、本屋、観光プラザ、市民センター等公共施設）と駅舎とが自由通路で連結。
- ・ 駅舎大改築にあわせ、駅前広場、アクセス道路等の周辺整備を実施。

【新幹線開通効果と地元の取組（総括）】

開業から3年たった現在も利用客数が減っておらず、開業効果が持続している。新幹線開業前に、八戸商工会議所を中心に議論を重ね、「観光」に焦点をあて、市民や企業からの寄付金を募り、地図やポスターの作成、東京でのキャンペーン等ソフト事業に力を入れ、八戸のイメージアップを図ったことが功を奏したと考えられる。今後も、引き続き八戸の魅力を地元から発信し、同時にJRと連携した格安旅行商品の企画等、誘客の仕組みをつくっていくことがポイントとなる。

新幹線の八戸延伸は、仙台や東京の大都市へ乗り換えなしで、また日帰りで往復するこ

とが可能となり、地元の人々の意識や活動に大きな変化をもたらしたと言われている。今後の八戸地域については、行政、産業、ビジネス、レジャー面における他地域との交流活性化を契機として、集積のある製造業を中心とした活性化のみでなく、観光地としての魅力を生かした新たな活性化を図っていくことが期待されている。

新幹線八戸駅は在来線の八戸駅に併設された。八戸駅は同市尻内地区に所在し、中心市街地に存する八戸線本八戸駅からタクシー或いは八戸線で15分ほど離れた場所にある。駅舎は、開放感あふれるバリアフリーのつくりになっており、ホテル、観光プラザ、市民サービスセンター等の施設がコンパクトに合築されている。

駅の周辺開発は、八戸市による駅前広場と駐車場、商工会館、JR東日本によるホテル等の交通拠点機能および都市機能が整備された。しかし、既存繁華街（本八戸）との競合関係もあることから、それ以上の大規模な商業施設や住宅向けの開発はなされていない。

これまで周辺住民の生鮮食品市場に過ぎなかった「八食センター」は、新幹線開通を機会にリニューアルされたことにより、「食」の殿堂として観光資源としての魅力が新たに加わり、地域特産品の拡販に結びついている。

（2）東北新幹線北上駅（北上市）

【駅のコンセプト】

- ・ 在来線の北上駅に併設されて開業。

【新幹線開通効果と地元の取組（総括）】

北上市では、企業誘致に向けた工業団地の整備を昭和30年代から行っており、昭和30年から平成17年の51年間に立地した企業は697件に及ぶ。これは東北自動車道整備による首都圏との物流基盤が整備されたためといわれているが、このうち約半数の307件は東北新幹線開業後10年間で立地しており、結果が現れたのは昭和57年の東北新幹線開業以降とみもなせる。新幹線開業以前から地元自治体の工業団地造成等長年の努力があったこと、1980年代後半の円高不況で地方への企業立地の需要があったこと、東北自動車道の整備も進んだこと等があるが、一方で「新幹線が開通していることによる、従業員やその家族に与える安心感」が企業立地の決定要因として重視されたとの声も多い。

また、近年、北上に工場を展開した関東自動車工業が国内拠点工場として増強を図る動き等があるが、新幹線により技術者や営業マン等人的の移動が円滑に行えることがその背景にあるものと思われる。生産部門への研究者の派遣、首都圏とのアクセス向上による幹部の単身赴任に支障がないことなども新幹線開通の効果とみなせる。

(3) 東北新幹線新花巻駅（花巻市）

【駅のコセプト】

- ・ 日本初の新幹線・地元全額負担による請願駅。
- ・ 中心市街地（在来線・花巻駅）から離れた立地条件に新設。
- ・ 駅周辺開発をせず、パーク&新幹線ライドとしての位置づけ。

【新幹線開通効果と地元の取組（総括）】

本駅は、我が国初の自治体負担による新幹線請願駅であり、駅整備の総費用40億円のうち、県が1/3、周辺自治体が2/3を負担。

同駅は岩手県内陸に位置するが、駅前にパーク&ライド駐車場を整備、花巻市周辺市町村のみならず、三陸海岸に至るまで広域利用が行われている。

(4) 上越新幹線新潟駅（新潟市）

【駅のコセプト】

- ・ 在来線の新潟駅に併設されて開業。
- ・ 本州日本海側で唯一の新幹線停車駅。
- ・ 東京圏と直結し、商業・ソフト産業等を中心に更なる都市化が進展。

【新幹線開通効果と地元の取組（総括）】

新潟は、平成17年3月の市町村合併により市の人口が約80万人となり、本州日本海側で初の政令指定都市を目指し、広域地域におけるビジネス、商業等の拠点機能を高めている。新潟ほどの規模を有する都市では、商業やサービス業における機能の高度化が顕著で、そのことが更に周辺地域からの集客を増やしていると思われる。コンサートやスポーツ観戦といったエンターテインメント、教育産業、専門サービス業においてその影響はより顕著である。

このような集客の背景には新幹線をはじめとする高速交通機関の存在が無視できない。たとえば公演のキャンセルが許されない海外音楽団のコンサートを円滑に開催できること、予備校や大学等の高等教育機関において、優秀な先生が首都圏から「出張」して授業を持っていること等は、新幹線という移動手段が安全・確実・高速に移動できる手段として市民活動に根付いていることを示す好例である。地元企業ヒアリングによると、新幹線開通は、新潟を拠点とする地元企業の全国展開にも大きなプラスとなっていると評価している。

(5) 上越新幹線越後湯沢駅（湯沢町）

【駅のコンセプト】

- ・ 在来線の越後湯沢駅に併設されて開業。
- ・ 「首都圏から気軽に新幹線に飛び乗ってスキーに行く」という新しいリゾート形態をつくる。
- ・ 東京資本のリゾートマンションが乱立し市民生活に大きな影響を与えた。
- ・ リゾート地域をかかえる駅として、構内に温泉施設と特色ある物販施設等を併設。

【新幹線開通効果と地元の取組（総括）】

新幹線開通当時は「首都圏から気軽に新幹線に飛び乗ってスキーに行く」という形態はまだ一般化されておらず、越後湯沢は新たなリゾート形態をつくった先例として注目される。新幹線駅がスキー場と直結する「ガーラ湯沢駅」の登場、臨機応変な臨時列車の増発等季節閑繁に対応した柔軟な上越新幹線の運行体系、駅ビル内に設けられた日本酒をテーマとした物産館「ぼんしゅ館」は観光客を飽きさせない施設となっている。

また、全国でも有数の豪雪地である当地においては、雪に強い新幹線の存在は大きく地元住民にとってたいへん利便性の高いものとなっている。在来線は雪が降ると徐行ないし運休となることもあるが、上越新幹線はトンネルの湧き水をスプリンクラーで撒く等して、年中365日、線路上に雪が一切積もらない状態をつくり出し、どんな大雪の日でも最高275km/hという高速での定時運行を提供できることが最大のセールスポイントである。

こうした優位性を背景に、バブル景気下におけるレジャー志向の上昇もあり、スキーヤーが一気に増加した。しかし、同時に在京大手不動産によるリゾートマンションの建設ラッシュが起こり、無秩序、無計画のまちづくりが問題視されるようになった。湯沢町では建物の高さを制限し、近隣関係者の同意を必要とする要綱を作成して規制強化に動くが、それでも投資目的の建設が後をたたず、建設ラッシュを沈静化することはできなかった。

バブル崩壊後はスキー客も減少、マンションの利用率が大きく低下し、湯沢町は上下水道の過大見込みによる設備投資、広域消防組織体制やゴミ処理場の整備に費用がかかる等、負の資産を背負い込むこととなった。現在はリゾートマンションをマルチレジャー向けに利用する居住者の誘致等を行っている。

(6) 長野新幹線長野駅(長野市)

【駅のコセプト】

- ・ 長野駅と上田駅は在来線に併設し開業。
- ・ 長野駅はオリンピック開催にあわせた開業で駅周辺の都市整備や道路整備が進展。
- ・ 新幹線駅を起点とした周遊観光ルートが設定。

【新幹線開通効果と地元の取組（総括）】

長野は、長野オリンピックにあわせて開業した長野新幹線により東京や高崎と新幹線でダイレクトに結ばれた。新幹線開通により東京圏との時間短縮が大幅に図られた結果、首都圏・長野双方において、ビジネス面及び観光面共、従来1泊していた旅行者が日帰り利用に転ずる動きが目立った。

この影響を受けて、長野市内や周辺の温泉地では宿泊客が減少した。しかし、一方では、新幹線開業後の官民一体の取り組みにより、コンベンションが大幅に増加した。また、新幹線は個人旅行客に適した乗り物でもあり、個人客をターゲットに営業を展開してきた温泉地では宿泊客の増加がみられるなど、取組の工夫が新幹線効果の明暗を分けている。また、従来は首都圏から在来線の中央・大町線経由で行くのが常識だった白馬方面に、新幹線長野駅からバスで入ることで大幅なアクセス時間の短縮が実現する等、新しい観光ルートの開発が進み、この結果、観光目的地の多様化、複層化、面的広がり等がみられ、沿線から離れた観光地でもビジネスチャンスが拡大している。

(7) 長野新幹線佐久平駅(佐久市)

【駅のコセプト】

- ・ 水田地帯であった地域に新たに新幹線駅が開業。
- ・ 駅周辺地域で大規模な都市開発事業を実施。

【新幹線開通効果と地元の取組（総括）】

新幹線佐久平新駅は、当初ミニ新幹線による軽井沢・小諸間の在来線ルートと、フル規格による佐久平ルートの2案が検討される中で、長野オリンピックの開催決定に伴い、フル規格による佐久平ルートが採用されたことにより、設置された経緯にある。

佐久平は、以前は都市機能が全くなかった水田地帯のまん中に新設された新幹線駅で、駅設置の計画をきっかけに佐久市が都市計画を策定し、区画整理事業に新幹線用地の確保を組み込む一方、新駅予定地周辺に商業施設や住宅施設の整備を図った。

駅周辺には、大手スーパーのジャスコや不動産業者が積極的に進出しているが、高速のICが近いなど道路アクセスにも恵まれ、広域集客をみせている。

新幹線新駅の設置に伴う周辺開発は、地域経済への波及が非常に大きいとみられるだけに、開発のあり方について関係者間の十分な検討が重要である。

第4章 北海道新幹線開通効果を最大化させるための取組方向

1. 北海道新幹線沿線地域の類型化と参考先進事例

今後の北海道新幹線の開通効果を最大化させるためには、これまでの既存新幹線沿線での開発事例を参考にしつつ、地域の特性や新規に整備される駅の特性を踏まえた対応を検討していくことが求められる。

主な留意点として、下記を掲げることができる。

①駅のアクセス条件

- 1) 駅が既存駅に併設されるか、新駅設置となるか
- 2) 既存市街地から新駅へのアクセス鉄道（軌道系交通システム）が必要であるか

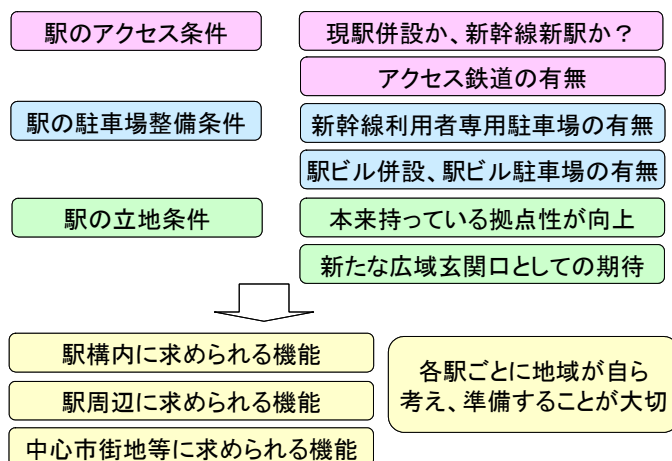
②駐車場整備条件

- 1) 新幹線利用者専用駐車場が設置するか
- 2) 駅ビルを設置するか、駅ビル利用者向け駐車場を併設するか（それが、新幹線利用客にも活用できるか）

③駅の立地条件

- 1) 新幹線開業により、本来の駅機能の拠点性が向上されるか
- 2) 新たな広域玄関口としての機能が高まるか

駅周辺整備を行う場合の主な留意点



2. 北海道新幹線駅を整備する際の視点

北海道新幹線予定駅の特徴を踏まえると、下図のような既存駅のモデルの応用が考えられる。

(1) 新八雲駅

既存駅とは離れた位置に設置されるため、既存市街地とのアクセス手段の確保を図り、新駅と旧市街地との連携方法を考慮する必要がある。次にこれまで国内(特に首都圏)から観光地としての認識が十分されてなかったことを踏まえ、オジロワシをはじめとする野鳥など差別化できる観光資源の発掘・PR、さらに渡島北部や檜山中部の玄関口としての機能の整備が求められる。

(2) 長万部駅

既存駅との合築を前提として整備が予定されているが、特に胆振(室蘭・苫小牧)方面へのアクセス拠点となることから、既存鉄道(函館本線)とのアクセスしやすさを工夫すると共に、乗継時間を想定した待合設備、胆振方面(特に登別、洞爺湖)の広域観光拠点としての観光案内機能の充実も求められる。

(3) 倶知安駅

最近の外国人(オーストラリア観光客)の増加を踏まえ、新幹線開通により鉄道利用客を含めた国際観光拠点としての位置づけが一層高まることが期待される。このため、ニセコ・羊蹄地域の拠点としてのみならず、胆振西部や積丹方面への玄関口としての役割も求められ、こうした地域への公共交通アクセス機能の整備が必要となる。

また、札幌への通勤圏となるため、既存新幹線にみられるような新幹線通勤を前提としたまちづくりの可能性もあり、駅周辺駐車場の整備の工夫も必要となる。

(4) 新小樽駅

既存駅(市街地)から離れた新駅となる予定のため、市街地とのアクセス手段の確立がまず課題となる。積丹方面への玄関口としてこれまで以上に拠点性が向上するため、現在の小樽駅が有しているバスターミナル機能を新駅にどのように整備するか検討も必要とされる。

(5) 札幌駅

地域の拠点都市であり、かつターミナル駅として、新潟駅や長野駅の例でみたようなコンベンション機能の拡大、商業面、文化面での拠点性向上が確実に見込まれるため、多目的利用できる駅前広場を含めて高次都市機能を駅周辺等で整備していくかがひとつの課題となる。

また、新幹線の開業効果を全道に波及されるため、旭川、帯広方面への結節点機能が新たに加わり、新幹線・既存路線との連携のあり方を検討する必要もある。

北海道新幹線予定駅と類似事例からみる駅および周辺開発の方向性

予定駅	駅の性格			駅構内の開発			駅周辺の開発(想定)		駅を起点とする観光ルートの開発			
	地域拠点	交通結節点	広域玄関口	既存新幹線の参考駅	駐車場の利用圏域	他に必要とされる機能	既存新幹線の参考駅	必要とされる機能	既存新幹線の参考駅	主な観光ルート(想定)	主体となる観光資源	既存新幹線の参考駅
木古内			○	新白河、くりこま高原、二戸、赤湯、さくらんぼ東根	渡島西南部、檜山南部	松前方面へのバスアクセス	新白河、くりこま高原、二戸	広域玄関口	新白河、くりこま高原、二戸	松前、トラピスト修道院	歴史資源	新山口(萩・津和野)
新函館	○	○	○	仙台、盛岡、八戸、新潟、佐久平、新山口、新庄	渡島全域、檜山中南部	各地へのバスアクセス、観光案内所、お土産店、飲食店等	佐久平、新山口、新庄	ビジネス・研究開発拠点	盛岡、佐久平	函館市街、大沼公園、木地挽山からの展望、江差・上ノ国	歴史資源・自然資源	新神戸、小倉(門司港・由布院)、博多(長崎、阿蘇)、仙台(旧市街と温泉)
新八雲			○	白石蔵王、くりこま高原、水沢江刺、さくらんぼ東根	渡島北部、檜山中部	各地へのバスアクセス	新白河、くりこま高原、二戸	広域玄関口	新白河、くりこま高原、二戸	ハーベスター八雲、檜山側の海岸・温泉・魚介類	自然資源	水沢江刺・新花巻(三陸海岸)
長万部		○	○	那須塩原、白石蔵王、古川、新花巻、上毛高原、新山口	胆振、後志西部、檜山北部	室蘭・苫小牧方面への列車接続、待合設備、観光案内所、お土産店、飲食店等	八戸、越後湯沢、新山口	交通結節点・広域玄関口	八戸、越後湯沢、新山口	洞爺湖温泉、登別温泉、ルスツリゾート、瀬棚海岸、黒松内ブナ林、賀老の滝	自然資源と既存の大観光地、駅近傍の温泉	越後湯沢(構内温泉)、軽井沢(万座・草津)、長野(白馬、志賀高原等)
倶知安		○	○	越後湯沢、軽井沢、長野	ニセコ・羊蹄山麓、胆振西部	各地へのバスアクセス、観光案内所、お土産店、飲食店等	那須塩原、越後湯沢、軽井沢、長野	交通結節点・新たな観光地	越後湯沢、軽井沢、新神戸、高島、さくらんぼ東根	ニセコ・羊蹄山麓リゾート、ニセコ山麓スキー場、洞爺湖温泉、登別温泉、ルスツリゾート	自然資源と既存の大観光地	小倉(別府・由布院)、軽井沢(万座・草津)、長野(白馬、志賀高原等)
新小樽			○	白石蔵王、燕三条、新尾道、新下関	小樽市、石狩市、積丹半島等	各地へのバスアクセス、観光案内所、お土産店、飲食店等	新神戸、那須塩原、越後湯沢	交通結節点・新たな観光地	新神戸、新尾道、新下関	小樽市街、キロロリゾート、小樽天狗山スキー場、積丹半島等	歴史資源	新神戸、新尾道、新下関
札幌	◎	○	○	仙台、盛岡、八戸、岡山、広島、博多	道央圏全域	(現在の駅ビル機能に待合機能を付加する)	名古屋、京都、岡山、博多、仙台	商業中心	名古屋、京都、岡山、博多、仙台	支笏湖、トマムリゾート、富良野・美瑛等	広域観光	仙台、盛岡、博多

(出典) 各種資料、パンフレット等から作成

3. 沿線各駅の整備イメージ

先の各駅の特性を踏まえ、平成18年3月に沿線自治体にご協力を頂いたアンケート結果（観光振興の視点を軸としている）をとりまとめたのが、下表である。

各駅とも、広域的な拠点性の向上を前提とした駐車場、地域情報センター・観光案内機能、物産センター（土産店）、バスターミナルなどが共通の機能として想定されている。

また、観光については特色のある新しい資源を発掘し、新幹線開業を機会として、地域の目玉とする試みも見受けられる。観光ルートについては、相互の駅間の連携、宿泊場所を都市、自然の中、温泉と振り分けることにより、多様な観光ニーズに対応しようという考え方が明確に出されている。

北海道新幹線予定駅の性格と開発の方向(仮説)

駅名	駅の性格			駅構内の開発		駅周辺の開発	駅を起点とする観光ルートの開発	
	地域拠点	交通結節点	広域玄関口	想定する駐車場の利用圏域	必要とされる機能 (◎不可欠な機能、○必要な機能、△できれば必要な機能)	必要とされる機能 (◎不可欠な機能、○必要な機能、△できれば必要な機能)	主な観光ルート (日帰り)	主な観光ルート (1泊) (下線は宿泊場所)
新八雲			○	・渡島(森) ・檜山(せたな、今金、乙部、厚沢部、江差、上の国)	◎待合室 ◎地域情報センター(観光案内所、地域紹介・展示施設、土産店) ○飲食店	◎送迎用短時間駐車場・車寄せ ◎長期滞在用駐車場 ◎路線バスターミナル ◎タクシープール △地場産業のアンテナショップ △地域地場産品加工センター	・町内観光ルート (秋) 鮭の遡上⇒ハーベスター八雲⇒育成牧場からの噴火湾展望 (冬) オオワシ・オジロワシ観察⇒ハーベスター八雲⇒山越内閣所跡(日本最北の関門)	日本海ソーランラインの旅(229号線奇岩の連続する景観) ・せたな(親子熊岩等)⇒熊石地区奇岩・雲岩⇒乙部(229号元和台からの日本海展望)⇒江差(開陽丸・旧中村家住宅)⇒上ノ国(日本海情報交流館文殊・旧笹浪家住宅)⇒八雲(上の湯温泉)⇒(春)八雲(落部公園つじ祭り)⇒ハーベスター八雲⇒育成牧場からの噴火湾展望
長万部		○	○	・檜山(今金、せたな) ・後志(黒松内、寿都、島牧、蘭越) ・胆振(豊浦、虻田、伊達、室蘭、牡蠣)	◎待合室 ◎観光物産等情報提供施設 ○飲食店 ○土産店 △日帰り入浴施設	◎路線バスターミナル ◎駐車場(長期、短期) ◎駅前ひろば(タクシープール) ○観光バスターミナル ○にぎわい広場 ○屋台村・市場 △日帰り入浴施設 ◎コンビニ ◎土産店 ○飲食店	・町内観光ルート(釣り、二股ラジウム温泉、ボチボチ村無農薬農園、長万部温泉等) ・洞爺湖方面(遊覧船、温泉) ・せたな・島牧方面(海産物買物、周遊) ・室蘭(周遊、農産物買物) ・黒松内(森林浴、温泉)	・町内周遊(左のバターン)後に長万部温泉または二股ラジウム温泉に宿泊 ・洞爺湖温泉宿泊、長万部戻り ・せたな・島牧方面から小樽市内泊⇒札幌方面へ ・(温泉めぐりコース) 黒松内⇒蘭越⇒二セコ東山温泉⇒大山温泉・昆布川温泉⇒長万部⇒今金⇒せたな⇒長万部
倶知安		○	○	・後志(蘭越、二セコ、真狩、留寿都、喜茂別、京極、共和、岩内、神恵内、泊) ・胆振(大滝、現伊達市)	◎待合室、観光案内所 ○積雪のない駐車場、天候に左右されないバス等への乗換スペース、東西連絡通路、物産展示館、飲食店、ふれあい広場、ミニホール・ギャラリー、スキー博物館、イベントホール、行政サービス窓口、金融・郵便窓口、病院のインフォメーションコーナー、ATM、温浴施設(宿泊施設)、人にやさしい設備(EV、WC等)	◎冬期間を考慮した大規模な駐車場 ◎短時間利用者用駐車場 ◎バスターミナル(路線、観光) ◎一般車のための乗降施設、駐輪施設 ○地域に根ざした商業空間ゾーン、周辺町村を圏域とする広域的な需要に対応した地域の商業核づくり ○若年層の定住促進、高齢社会に対応した住環境の整備 ○体育施設と連携しながら、地域住民が買物、飲食等、各種サービスが	・道の駅ニセコビュープラザ⇒パノラマライン⇒大湯沼(神秘の湧き湯)⇒岩内方面⇒神仙沼自然休養林展望台	・仁木町道の果樹園(果物購入)⇒余市(ニッカウエスキー)⇒道の駅スペースアップルよいち(余市宇宙記念館)⇒小樽市内泊⇒小樽運河⇒北一硝子⇒寿司屋通り⇒天狗山ロープウェイ⇒倶知安へ戻り
新小樽			○	・後志(小樽市、赤井川、余市、仁木、古平、積丹) ・石狩(札幌市手稲区、西区、北区、南区の一部)	◎待合室 ◎インフォメーション施設(観光案内、タウン情報、道路交通情報、気象・災害情報等) ○飲食店 ◎土産店 ◎トイレ ○特産品紹介コーナー	◎送迎用短時間駐車場、車寄せ ◎長期滞在用駐車場 ◎路線バスターミナル ◎タクシープール ◎リムジンバス、観光バス駐車場 ○レンタカー △駐輪場 ◎広場(水と緑を生かした施設)	・市内主要観光スポット(運河、歴史的建造物、堺町通り、工芸品製作体験、おたる水族館、市場等での買物) ・毛無峠展望所⇒赤井川(キロロ)⇒仁木(フルーツパーク)⇒余市(ニッカ)⇒市内 ・市内主要観光スポット⇒札幌市内	倶知安⇒積丹半島⇒積丹町⇒余市⇒小樽市内(天狗山夜景)ト⇒小樽市内泊⇒市内主要観光スポット⇒新小樽 ・新小樽⇒市内主要観光スポット⇒札幌市⇒札幌市内泊(定山溪)⇒中山峠⇒留寿都⇒京極⇒倶知安
札幌	◎	○	○	石狩支庁全域	◎待合室、観光案内所、土産店、飲食店、コインロッカー ○ATM、郵便局、地域紹介施設、展示施設 △喫煙コーナー	◎駅前広場 ◎バスターミナル ◎駐車場 ◎タクシープール ○商業ビル ○ホテル	・市内主要観光スポット(赤レンガ・時計台・大倉山・羊が岡・モエレ沼) ・その他(別紙) ⇒地元市民がおすすめする厳選14コース	・札幌⇒羊が丘等⇒旭川泊(動物園)⇒札幌(市内観光) ・その他(別紙) ⇒地元市民がおすすめする厳選14コース

(出典) 沿線自治体アンケート(テーマごとに自由記入)を元に作成

4. 今後の課題

(1) 税収効果等の検証

新幹線の建設、運営による効果は、地域雇用の創出、所得の増加、企業収益の向上、観光客の支出などを通して、(法人・個人) 所得税、事業税、消費税などの税収に影響を与える事等から、この検証により新幹線効果をより明らかにする必要がある。

(2) 新幹線を生かすための沿線市町の取組

本年度においては、既存新幹線駅の特徴を踏まえた沿線各駅および周辺の整備イメージを示したが、このイメージをより具体化させる必要がある。特に、整備すべきターミナル機能、駅周辺の整備方向などについて、先進事例を踏まえた具体化を進める必要がある。ここで、八戸駅のように資金調達を含めた地域住民の参加を促進させるシステムについても検討を行うことも重要である。

(3) 道民へのPR

新幹線が道民にとって身近な交通手段でないため、新幹線乗車経験がなく、新幹線の利用価値を理解できない道民が大半を占めることが想定される。実際に新幹線の価値は、既存の鉄道利用から転換して初めて価値を認識できる場合が多い。特に、新幹線利用客は航空機からの転移が中心となることから、航空と比較した新幹線の価値を十分認識してもらうためのPRが必要である。

(4) 東北との連携

北海道新幹線の開業は東北地域との交流拡大に大きく貢献することが見込まれる。北海道新幹線の利用価値を東北地域との連携により、北海道新幹線の利用価値を高める方策を検討する必要がある。

この点で、青函圏域の一体化による道南・北東北の経済交流の活発化は確実に見込まれるほか、北海道と東北全体との交流圏域拡大という視点に立つと、観光面では、東北の歴史資源や日本のふるさとの景観と北海道の雄大な自然との連携、東北の伝統的な祭りとの連携などが考えられる。また、産業面では、東北唯一の自動車一貫生産ラインを持つ関東自動車が東北での生産を拡大しており、道内でもトヨタ、いすゞなどの自動車部品生産が拡大している。こうした切り口から新幹線の延伸を機会に自動車生産の面で東北・北海道の一体的産業エリアとなることも期待できる。

(5) 道内全体に波及させるための仕組みづくり

先の道民へのPRのなかで一層重要なのは、道内の沿線以外の地域への波及効果を明らかにさせることである。札幌圏域までの延伸により、道民の半数以上が新幹線の直接的な便益を享受できるが、道北、道東地域などにおいては新幹線の直接的な便益が理解しにくいことと思われる。このため、ターミナル機能が強化される札幌駅からの主要路線への接続の利便性向上、東北地域と道東・道北地域の新たな交流活性化など、新幹線開業が全道に効果をあげることが検証することも必要である。