

評論 2003年の北海道経済

3月●大丸・JRタワーのオープン

鈴木 聡士

大丸・JRタワー、オープン!! その効果は?

北海道拓殖銀行破綻、北海道国際航空（AIR DO）の経営悪化、高失業率、景気停滞、財政難……。北海道を取り巻く経済的環境は本当に厳しい。

しかし、そんな暗い雰囲気

に明るいニュースが駆け抜けた。2003年3月6日、JRタワー（JR札幌駅南口）のオープンである。多くの人が訪れ、人の流れが大きく変わった。

JRタワー全体の来場者総数は2003年3月6日から3月23日までの17日間で約400万人を記録。一日平均約22万人となり、当初予想の15



写真-1 人の流れが大きく変わった



写真-2 ステラプレイス入り口



写真-3 ステラプレイス内部、歩くのにも一苦労



写真-4 大丸札幌店、ステラプレイスからの入り口も満員

評論 2003年の北海道経済

万人を大幅に上回った。北海道の総人口が約570万人、札幌市の人口が約185万人。この人口数と来場者数を比べると、どれだけの人がこの短期間に訪れたのかイメージできるだろうか。

「久々に北海道に元気が戻った」。開業後、少し落ち着いた時期を見計らって写真を撮りにJRタワーを訪れたとき、活気を肌で感じる事ができた。

勢いも衰えない。開業約半年を迎えた時点(2003年3月6日～8月末)までの来場者数は、なんと東京ディズニーランドの年間入場者数に匹敵する2276万1900人。年間目標が1900万人であったので、半年で目標をかるく突破したことになる。

また、公共交通への波及効果も大きい。開業一ヶ月までのデータを比較すれば、JR札幌駅乗降客数は前年比12%増。札幌市営地下鉄のさっぽろ駅の利用者数も前年比19.7%増。約4000億円の負債を抱える札幌市交通局にとってうれしい波及効果である。

地域経済波及効果も大きい。民間シンクタンクの北海道未来総合研究所は、JRタワー開業に

伴う経済波及効果を産業連関分析により算出した。試算によると、施設の売上高にJRの利用客増加分を加えた年間売上総額は約690億円。これに商業、サービス業などへの波及分を加味した総生産効果は計924億円。これは、2001年度の釧路市の一般会計予算に匹敵する。924億円のうち利益に相当する付加価値額は569億円で、1999年度の名目道内GDPの0.3%に当たる。雇用は周辺業種を含め、新たに約10000人が創出されるという。一方、2000-2002年の工事期間の建設投資効果は2206億円(うち、約1000億円が直接の投資)で、約17000人の就業者増加効果があったという。

JRタワーに行ったときに感じた活気は、上述のように数字でもはっきりと表れている。

既存店や他の地域はどうなったか？

一方、気になるのは周辺の競合店との比較である。図-1に競合百貨店との売り上げ比較を示す。

図-1より、大丸札幌店の位置付けは、丸井今

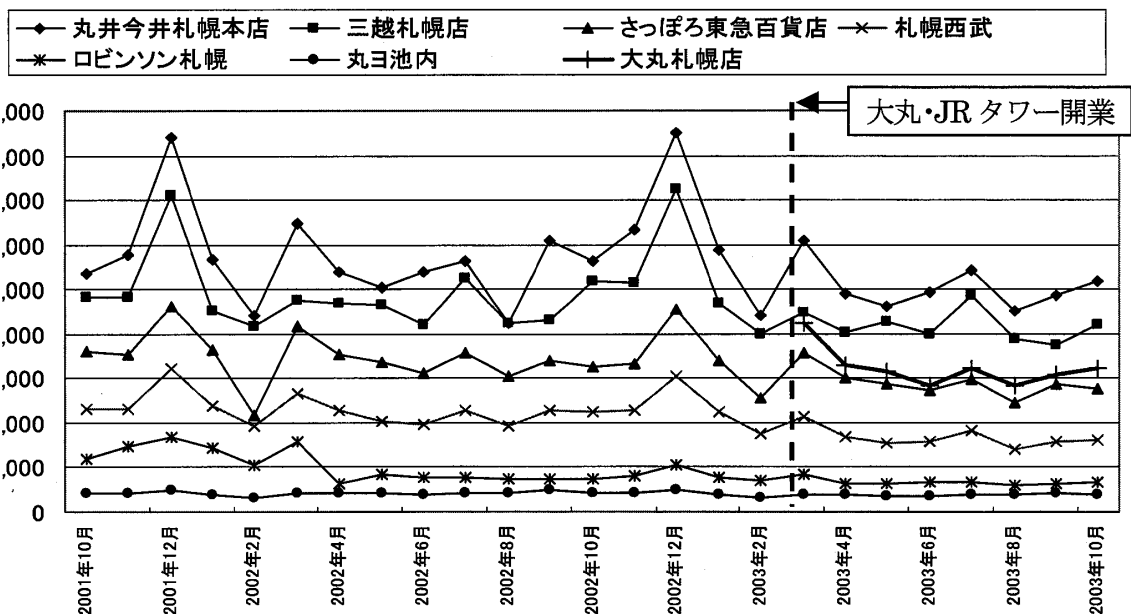


図-1 競合百貨店との売り上げ比較 (ステラプレイスを除く、単位は百万円。)

評論 2003年の北海道経済

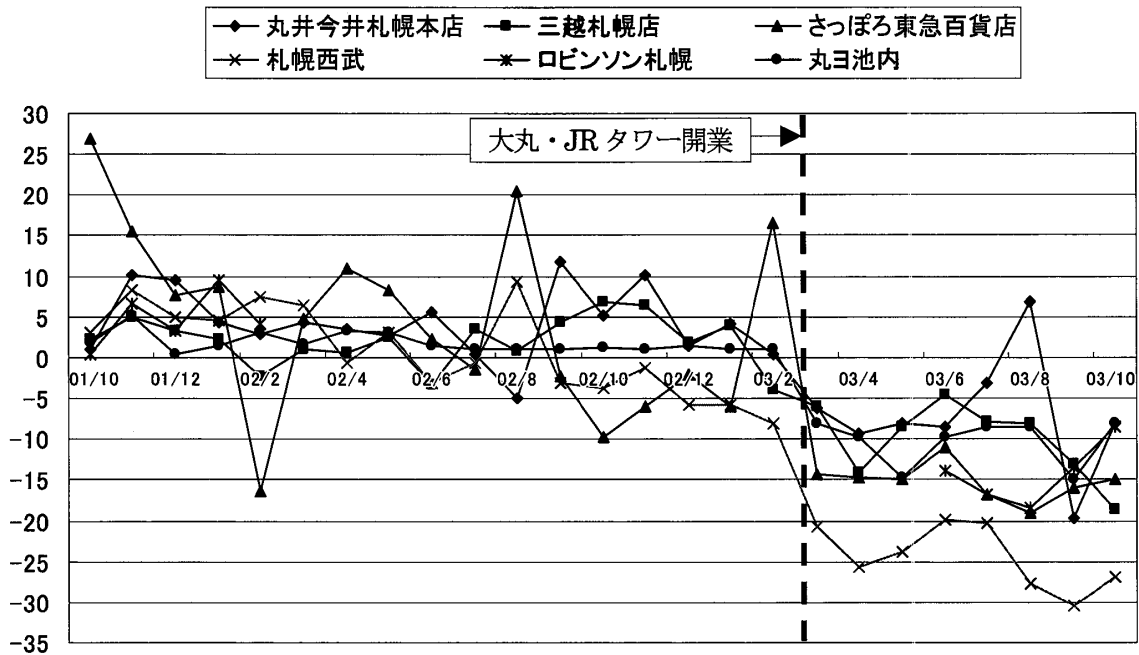


図-2 売上げの対前年同月比 (単位：%)

井、三越に次ぐ第三位となっている。特に、東急百貨店とは、僅差であるが、3位のポジションからの順位変動は、開業以来一度もない。

また、売上高の対前年同月比を図-2に示す。

JRタワーがオープンした2003年3月を境にして、札幌市内百貨店で対前年同月比がほぼ全てマイナスとなっており、大丸が売り上げを吸い上げている構造が鮮明である。

では、札幌以外の地域への影響はどうか？丸井今井の旭川、小樽、苫小牧各店それぞれの売上高をみると、前年同期と比べて売上げ増減比率がタワー開業以前とほとんど変わらない状況である。小樽店は2003年3月の売上高が前年同期比12.3%減少したが、2003年4月以降は4～6%減にとどまった。旭川店も4月に7.3%減少したが、それ以降は小樽店と同様の傾向である。すなわち、もともと札幌に流出していた傾向自体にはあまり変化はなく、あくまでも札幌に流出した客が、札幌市内における商業地域選択において、大丸・JRタワーを選択している構造であると推察される。

大丸・JRタワー開業による需要誘発効果はど

うか。大丸を含む道内主要17百貨店の2003年3～7月の売上高は1291億円であり、大丸開業前の前年同期と比べて2.2%の増加(約28億円)であった。これを多いと見るか少ないと見るかは評価の分かれるところではある。しかし、少なくともマイナスにはなっていないことから、大丸・JRタワー開業による道内市場の拡大効果はあったと考えて良いだろう(ただし、この増加が景気回復によるものなのか、札幌市の郊外地域に分散していた売上を都心地域で吸収したものか等については考察範囲に含まれていない)。

札幌駅前通公共地下歩道(仮称)の都市計画決定と事業実施決定

札幌市では、元気が出そうな事業がもう1つ都市計画決定、事業実施も決定した。札幌駅前通公共地下歩道(仮称)である。

札幌市では、都心商業地域が大きく2つに分かれている。札幌駅周辺と大通駅周辺地域である。これらが地下で接続されていないことから、

評論 2003年の北海道経済

JR タワー開業効果が都心全体に波及しづらい。すなわち、都心に買い物きた消費者が、両地域を回遊しづらい都心構造になっている。特に、冬の寒い時期には、回遊行動が激減することが予想される。

この事業は、このような札幌市の都心構造を大きく変化させ、郊外に流出してしまった消費者を、もう一度都心に回帰させる効果をも有している。この都心回帰の流れは、マンション購入状況等を見ても、同様の傾向を示している。「郊外拡散」から「都心回帰」へと、人の流れは変わりつつある。

札幌駅前通公共地下歩道事業は、特に市民の

注目度と期待度が高い。市民の率直な感想は、「なんで今まで地下でつながっていなかったんだろう??」である。

〈参考文献〉

『北海道新聞』、『札幌 JR タワー開業による経済波及効果について』(2003.1.28)、札幌市 HP (札幌駅前通地下歩行空間計画の推進) http://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/umall/shisaku_fram.htm、JR タワーHP：<http://www.jr-tower.com/>

(札幌大学経済学部講師)