

域の中小企業・個人の会員出資による協同組織金融機関」という性格との整合性が問われる。「より一般性の強い金融機関」をめざすのか、それとも、「地域経済・地域産業の低迷・沈滞」という状況のなかで「協同組織性」をより発揮する方向性を志向するのか、地域金融機関の存在意義が改めて問われる時代が到来しつつある。

そのような問題提起を含んだものとして、今回の「1兆円信金構想」をとらえたい。

(注1) 大阪では2012年6月、大阪市信金と東大阪信金の合併が発表され、大阪府最初の「2兆円信金」が2013年7月には誕生する（「大阪シティ信用金庫」）。12月には大阪府最小の信金・大福信金がこれに加わることも明らかになった。経営環境が厳しさを増すなかでの「財務体質の強化」が目的という。関西圏でも、地域経済の疲弊、資金需要の伸び悩み、利ざやの縮小、業態を超えた激しい競争が金融機関の再編を促しているという。（『日本経済新聞』2012年6月6日朝刊，12月22-23日朝刊，12月26日朝刊，より）

(注2) 6月26日から7月10日まで，①預貸率（6/26），②貸出利回り（6/28），③実質業務純益（6/30），④与信コスト（7/7），⑤不良債権比率（7/10）の項目で，道内信用金庫の業績を分析している。

(注3) 空知信金（本店岩見沢市）は札幌市内に8店舗，小樽信金（本店小樽市）は同じく4店舗，日高信金（本店浦河町）は2007年に札幌に進出し1店舗を有している。

(注4) 拙稿「渡島信用金庫，札幌に支店開設」『札幌大学総合研究』第2号（2011年3月），287-291頁，参照。

6月 北海道新幹線の札幌延伸の影響¹

武者 加苗

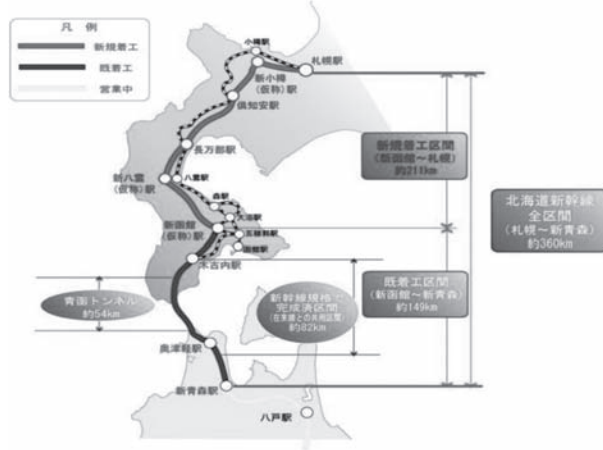
1. 北海道新幹線の概要

北海道経済の低迷が続いている。北海道のGDPは1996年から2010年までの14年間で実額として約1.5兆円，率として7.5%減少した。そのような中，久しぶりの明るい大型ニュースが北海道新幹線の札幌延伸である。

2012年6月，北陸新幹線，長崎新幹線と合わせて，北海道新幹線の新函館駅-札幌駅間の延伸が認可された。2015年に開業が決定している新青森～新函館駅間と合わせ，東京駅と札幌駅が最速で3時間57分²で結ばれることになる。北海道新幹線の全区間（札幌駅か

ら新青森駅)は360kmで、この区間に9つの駅が開設される(図表1)。新函館駅から札幌駅までの全線開業は2035年に予定されており、2012年8月の着工から23年間で着工期間と見込まれている。

図表1 北海道新幹線の概要



出所：札幌市「北海道新幹線」

北海道経済界の長年の要望を受け、ようやく着工が確定した北海道新幹線ではあるが、ここに至るまでは紆余曲折の道のりであった。北海道への新幹線延伸計画の最初の動きは新幹線整備計画が制定された1973年にさかのぼる。その後、企画を規格を縮小し整備新幹線として位置づけられ、何度も認可寸前のところまで行きながら建設決定の関門を越えることができなかった。

もっとも道内のみ新幹線が開通しても他地域とのネットワーク効果が見込めないため、現実には東北新幹線が北へ延伸してくるのを待つしかない。九州新幹線の場合は、鹿児島側からも建設され、最終的に新八代で福岡から延伸してきた路線と連結されたが、北海道では2002年の東北新幹線の八戸延伸、2010年の新青森延伸を対岸の出来事として眺めるのとどまっていた。

北海道新幹線の札幌延伸決定までに30年以上の年月が必要であったのは、政府の財政制約の影響が大きい。道内の専用線路の建設だけでも数千億円の建設費用が必要とされ、その費用が当初見込みよりも増大している。北海道新幹線の建設費増加分は2012年時点で5900億円と見込まれている。東日本大震災後の鉄道の安全基準の強化や、原材料価格の高騰により新青森駅から新函館駅までの区間は、当初予定から878億円の費用増加となった。

2006年に公表された北海道経済連合会の試算によると、当時の実質建設費は1兆2370億円と見込まれている。建設期間の想定など現状と異なる点もあるが、この新規需要により2兆5436億円の生産誘発額が、付加価値換算では9864億円の波及効果が道内のもたらされると試算されている。生産誘発額の乗数効果は2.06となり、道内に大きな影響が出ると思われている。

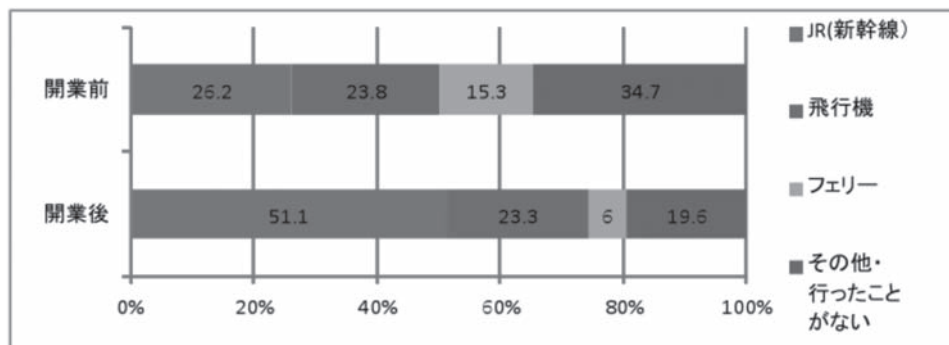
2 新幹線開業による運営効果

では最新のデータを用い、改めて北海道新幹線延伸の道内への影響を計測してみよう。新幹線延伸にともなう経済効果には2種類ある。ひとつは建設期間を通して発生する開業前の効果である。もうひとつは新幹線営業により、毎年発生する新規の乗客の消費活動を通して発生する開業後の効果である。

本稿では、建設期間のみの効果でなく、新幹線が利用される限り毎年発生する後者の効果を試算することとする。北海道新幹線が開業することによって、新幹線を利用する観光客が道内で消費活動を行うことで新たな需要が発生する。観光客の増加により、北海道にどのような影響が及ぶのだろうか。

経済効果を試算するために、既存の統計を利用していくつかの前提を置く。図表2は2012年9月に北海道庁が道内・道外で行ったアンケート結果である。新幹線開業後の東北から北海道への移動手段として、51.1%が新幹線を利用することがわかる。

図表2 新幹線開業後の東北→北海道への移動手段



そこでステップ1として、新幹線開業後の東北から北海道への移動手段がどの程度、航空機またはフェリーから新幹線へシフトするかを確定した。「北海道新幹線アンケート」によると、新幹線開業前は東北から北海道への移動はJRを使うとの回答は26.2%にすぎず、23.8%が航空機、15.3%がフェリーを使うと回答している。新幹線開業後はJR（新幹

線)を使うとの回答が51.1%に増加し、航空機を使うとの回答が23.3%、フェリーを使うとの回答が6%に減少した。この結果から、東北から北海道への観光客のうち24.9%が他の交通手段から新幹線に乗り換えることがわかった。

ステップ2として、新幹線開通によって観光客がどの程度増加するかを試算した。北海道の観光客入込数は2010年度で道内から4532万人、道外から521万人である。これに他の交通機関から新幹線へ乗り換える人の比率を乗じて、新幹線利用客数を推計した。ただ、新幹線が開通した場合は他の乗り物からのシフトだけでなく、これまで観光客として表れてこなかった潜在的な観光需要が生じる場合もある。2011年に開通した九州新幹線が通る熊本県の場合、2011年度に観光客数が1.6%増加している。そこでこの増加率を共通と仮定し、入込数に乗じて新規観光客数を推計し、交通手段を乗り換える観光客数に加えた。

ステップ3として、観光客増加に伴う消費の増加額を試算した。図表3は「平成22年度北海道観光入込客数調査報告書」より道内の観光客と道外の観光客それぞれの消費単価とまとめたものである。なお、観光客の人数はステップ2で求めた観光客数の増加額を示している。観光客の増加率に道内の観光客は1128万人と多いものの消費単価は13,270円と低いのに対し、道外の観光客は202万人と数は少ないものの消費単価は69,669円と高いことが分かる。その結果、単価と観光客数を乗じたマクロでの消費額は道内客によるものが1497億円、道外客によるものが1408億円となり計2905億円の需要が北海道新幹線の札幌延伸によって北海道にもたらされることになる。

図表3 観光客増加に伴う消費額の増加

	単価 (円 / 人) (A)	人数 (百万人) (B)	合計 (百万円) (A×B)
道内	13,270	11.28	149,748
道外	69,669	2.02	140,834
合計	—	—	290,582

図表4は、先ほどの推計結果を基に、北海道新幹線の運営による経済効果を2005年の北海道産業連関表より試算したものである。新幹線の運営により毎年約2900億円の需要が発生すると、生産誘発額が約3039億円発生、北海道の粗付加価値額(GDP)に換算すると1726億円という結果になった。

北海道のGDPは2005年の名目値で約19兆3362億円、最新の2010年でも約18兆575億円である。経済効果を試算した2005年ベースで換算すると、北海道新幹線の開業によって

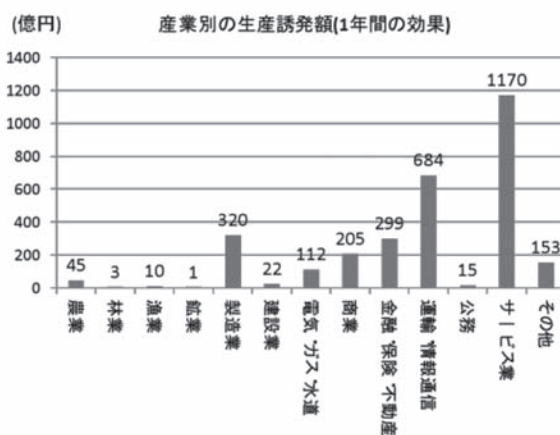
もたらされる粗付加価値額は北海道全体のGDPの0.7%に該当する。このように新幹線開通は北海道の経済に大きな影響を与えることがわかる。

図表4 新幹線延伸による生産誘発額(1年間の効果) (単位：億円)

	生産誘発額	粗付加価値換算
直接効果	1684	917
1次生産誘発効果	773	434
2次生産誘発効果	582	375
合計	3039	1726

図表5は、先ほどの経済効果を産業別に示したものである。このグラフから、新幹線の開業によって観光客が増加すると、宿泊施設や飲食店、観光施設といったサービス業が最も大きな影響を受けることがわかる。また、観光には交通手段が必要となるため、運輸業が大きく影響を受ける。観光客はお土産など買い物を楽しむので、繊維など製造業にも経済効果がある。このように、新幹線の運営は観光客を増加させるだけでなく、様々な業界に波及するのである。

図表5 産業別の生産誘発額(1年間の効果)



出所:北海道開発局 2005年産業連関表より試算

3. 開業までの課題

経済効果のみに着目すれば、北海道新幹線の札幌延伸は道内経済にプラスの影響を与えるが、死角がないわけではない。

ひとつは技術的課題である。北海道のような豪雪地帯に新幹線を建設する際には、防雪のための技術が新たに必要とされる。また、現時点ですでに明らかになっていることではあるが、青函トンネルを通る貨物列車とのすれ違いの際に新幹線の減速が必要とされている。減速すれば札幌－東京間を4時間で結ぶことは不可能である。そのため、該当区間のみトレイン・オン・トレインという専用台車に貨物列車を搭載する案が実験段階に入っている。もっとも、新たな追加費用が必要となるため実現可能性は必ずしも高くない。

ふたつめに開業年度の繰り上げである。2035年という開業予定年は実は早めることが可能である。開業が早まれば、本稿で試算したような新幹線運営による経済効果はそれだけ早く得られることにもなる。技術的には数年の繰り上げは可能と見られているが、それには毎年の建設費の負担が増加する。新幹線の建設費の負担は北海道、沿線自治体の負担は3分の1にすぎず、残りの3分の2は中央政府の負担とされている。北海道新幹線延伸の経済効果は道内だけでなく、東北・東日本を含めた地域へも波及することを強調し、財政負担の理解を得ることが必要だろう。2012年末に政権交代が起これ、公共事業を強化する意向を示している自民党が与党となったことは、新幹線延伸のみを考えれば朗報かもしれない。

最後に、上記2点の実現にも不可欠な財政的負担の問題である。北海道新幹線の建設にはおよそ1.7兆円が必要とされる。建設期間を20年間としても毎年850億円近い建設費を北海道、沿線自治体、中央政府で負担していくことになる。人口減少、高齢化が進む中でこれだけの大型投資を続けていくには、家計も一定の負担をせざるを得ないであろう。大型インフラの建設を理由にして、建設公債の乱発が許される時代ではなくなっている。新幹線延伸による新規需要やネットワーク効果の拡大はあるものの、その実現には傷みを伴う負担が必要であることを、道内でより強く認識をすべきであろう。

1 文中の新幹線の運営効果の試算にあたり、札幌大学経済学部3年本川和也氏の協力を得た。

記して感謝したい。

2 平均時速360kmで走った場合の所要時間であり、2012年時点では実現可能性は低いと言われている。