

# 札幌 J Rタワー 経済効果論争



社団法人北海道未来総合研究所理事長

原 勲

半世紀前にもなるが北海道開発論争なるものがあった。それは主として国の開発事業をめぐる専門家と真摯な見解を戦わせたもので、その議論の中身についてはともかく、北海道開発論がいかにかに活況であったかを示すものであった。これほどの大議論はその後すっかり鳴りを潜めているようだが、しかし様々に類似した開発論議は続いてきた。最近も、私の所属する研究所がこの3月開業の札幌 J Rタワーの経済効果を公表したが、これをめぐってちょっとした議論が起こっている。

そこでまず、この J Rタワーの経済効果の内容について若干触れておきたい。

図表に示したように、開業後の経済効果として、総生産効果（売上高）約925億円、付加価値額約570億円、就業者約1万1千人が1年間に見込まれ、今後も毎年継続するだろうというのが、我々の調査分析の主たる内容である。これは北海道開発局の「平成10年延長北海道産業連関表」を活用して計算したもので、約20兆円の北海道の経済規模（GDP）に対し0.3%程度の経済押し上げ効果があるというのが結論である。

ここで後での評価との関係で大事なことのひとつは、日本全体や札幌の連関表が存在するにもかかわらず、なぜ「北海道産業連関表（以下「連関表」という）」を用いたのかという点である。実はここに、J Rタワーの立地性格や連関表で捕捉する方法として通常使われる2次波及効果をどうとらえるかということの意味がある。

結論から言うと、J Rタワーの生産効果や就業効果は日本にも、そしてもちろん札幌にも及ぶが、最もその効果が強く及ぶのは北海道という考えである。このような視点は、J Rタワーのテナントである大丸札幌店やステラプレイスがどのような営業を試みようとしているかをヒアリングなどによって分析することから生まれる。つまり、経済波及の広がりも2次波及までと認識すると、J Rタワーの北海道での営業が道内全事業所の中で「相対的に」は最も大きくなり、逆に日本全体での波及は「相対的に」はそれほど大きくならないということである。

事実、J Rタワー事業での販売商品のうちには北海道産のものが含まれていて全道に対し直接間接の経済波及をもたらせていく。もちろん、J Rタワーで取り扱われる商品には本州産、すなわち「絶対的に」は本州産の商品が多くなるのは自明である。他方、J Rタワーの採用状況から連関表で試算した雇用効果としての約1万1千人については、絶対的にも相対的にも北海道に最も大きな効果を及ぼすのは確実である。今回は試算していないが、札幌の雇用効果が最も大きいかもしれない。ともかく、雇用機会と勤労者所得は地元にも多大の効果を及ぼすのである。さらにこれは試算では出てこないが、地元の消費者にとって新しい（例えば関西の）文化の香りを持つショッピングの楽しさを増大させるチャンスが生まれることも付け加えられるだろう。

このように考えると、J Rタワーの開設に伴う経済効果及び関連効果は北海道にとってかなり大きく、またこのようなプロジェクトは民間に限って言えば極めて久しくなかったことであって、かなり高い評価ができるのではないだろうか。これが、我々がこのプロジェクトの経済効果を分析し、その結果を公表した意図でもあったのである。

解説が少し長くなったが、このような札幌 J Rタワーの経済効果にやや疑念を持つ意見が一部マスコミ等で発表されているのを見たが、これはここで述べたような経済効果の意味を正しく理解していないことによるものである。中でも利益のほとんどが本州に流出するなどという議論は、あたかも外国投資も含めて資金を必要とする発展途上国がそれを忌避する状態に似て、これは全く合理的な判断を欠いた意見と言わざるを得ない。

しかし、例えば、札幌駅周辺以外の事業者や札幌以外の道内事業者が、JRタワーの開設によって競争が激化し不利益を被るのではないかという意見については、そうではないとは言えない。地域間もしくは商圈間競争は一層強くなり、場合によっては競争から脱落する地域が出てくるかもしれない。しかし、よく考えてみると言葉は悪いが、顧客から見放されそうな競争脱落懸念のある地域は、JRタワーのような新規投資がなくても早晩顧客離れを呼びそうな保守的な事業展開がなされていないか検討してみる必要がある。

これは何も北海道のことだけではないが、今の時代の経済的停滞が多く民間企業の消極的な投資対応によっていることを顧みれば明らかである。日本は民間企業の新たな投資が不可欠であり、それは民間企業の競争を促すが、それがまた刺激動因となって新たな投資をもたらし、経済を活性化させる。これが教科書的だが、経済発展の基本であることは間違いない。そうだとすれば、このJRタワーのような民間投資は、日本の中でも特に停滞感のある北海道にとっては現状打破の糸口として、少なくとも地元は積極的に評価すべきではないかと考える。まして経済効果はかなり大きい

のである。

したがって、今後の地域の課題は、これをどう活かしていくかということである。つまり、JRタワー効果を他の企業も他の地域も大いに利用すべきだということである。ここでの利用というのは競争も含むが、しかしそれによって既存市街や店舗の改革につながれば、新しい突破口がそこから生まれるかもしれないのである。そのためには、まずは保守的な姿勢を排斥しなければならない。その上で強調したいのは、少しずつでも民間投資を増やし、公共投資に依存しなければいけない北海道の経済構造を変えたいという点である。そういった目から見れば、日ごろ官依存からの脱却を主張している人がJRタワーの開設を批判するのは論理矛盾としか言いようがない。

これまで述べてきたように、大規模な一民間企業の投資をめぐって議論が起こるのは、実は意外と根の深い、いわば今日的開発論争かもしれないのである。論争自体はあらゆる活性化のために望ましいことだと思うが、論争者としてはたとえ否定論だとしても心構えだけは前向きでなければ、無気力をまん延させるだけで、それほど現在の北海道経済には余裕はないと思うのである。

札幌JRタワー開業による経済波及効果

(単位:100万円,人)

	建設投資効果 (建設工事期間の効果)				営業効果 (1年間の効果)			
	建設投資額	総生産効果額	GDP (付加価値額)	就業者増加人数	年間売上高	総生産効果額	GDP (付加価値額)	就業者増加人数
経済波及効果合計	100,000	220,652	120,629	16,875	68,975	92,444	56,938	10,553
【効果詳細】								
1 農業	0	2,804	1,474	427	2,472	4,065	2,137	620
2 林業	0	344	180	77	0	245	128	55
3 漁業	0	840	520	140	649	1,122	695	187
4 鉱業	0	809	454	75	0	219	123	20
5 製造業	0	21,545	7,639	1,004	28,924	18,114	6,423	844
6 建設業	100,000	101,488	46,723	7,694	0	792	365	60
7 電力・ガス・水道	0	4,835	2,905	133	0	2,465	1,481	68
8 商業	0	19,173	13,842	2,510	23,772	24,502	17,690	4,997
9 金融・保険・不動産	0	20,379	16,317	603	1,872	12,159	9,736	360
10 運輸・通信・放送	0	13,064	8,464	844	3,532	8,247	5,343	533
11 公務	0	461	304	47	0	236	156	24
12 サービス業	0	34,014	21,342	3,251	7,753	19,722	12,375	2,742
13 分類不明	0	896	464	70	0	555	287	43

注1: 経済波及効果の推計結果は、北海道開発局「平成10年延長北海道産業連関表」を活用した産業連関分析によるもの  
 注2: 営業効果の年間売上高は、各施設の販売品目等を元に各産業部門に分けて推計  
 注3: 付加価値係数は、北海道開発局「平成10年延長北海道産業連関表」より推計  
 注4: 就業者係数(就業者ベース)は、北海道「平成11年度道民経済計算年報」(平成11年度値)等より推計  
 注5: 就業者増加人数については、1月25日付報道「JRタワーで働く従業員数の雇用総数約6,500人」をベースに推計

■プロフィール■

原 勲(はらいさお) 1939年夕張市生まれ

1962年北海道大学法学部卒業後、代議士秘書を経て北海道生産性本部。1968年同本部事務局次長。1976年社団法人北海道未来総合研究所設立、常務理事所長、専務理事を経て、2002年から同研究所理事長。北海道ニュービジネス協議会専務理事など公職多数。