

北海道新幹線札幌延伸を祝う道民の集い～記念講演会～

札幌延伸を機に、地域が進めるべき取組のヒントを探る

新幹線は札幌延伸によって、南は鹿児島から北の札幌まで結ばれることとなり、北海道にとっては、特に東北や北関東地域、首都圏との観光やビジネスをはじめとするさまざまな分野での交流の拡大が期待されています。

これを確かなものとするためには、平成27年度の新青森・新函館（仮称）間の開業や将来の札幌開業に向けて、地域活性化や観光振興など開業効果を最大限に高めるための取組を積極的に進める必要があります。

7月30日に札幌市内で行われた北海道新幹線建設促進期成会（会長：北海道知事）が主催する「北海道新幹線札幌延伸を祝う道民の集い」では、札幌延伸の実現を機に、今後、道民や市町村、企業などが進めるべき取組のヒントを探りました。



高橋 はるみ
北海道知事

高橋はるみ北海道知事は、その主催者挨拶で「今回の札幌延伸で、北は札幌、南は鹿児島に至る日本列島の北から南につながる循環的な交通ネットワークの基幹的な部分が成業をみる方向性が確実にになりました。この新幹線がもたらす大きな効果を、全道各地域に広く波及・拡大させ、新幹線時代を道民の皆様に実感していただくことが重要です。そのためにも、この新幹線に加え、道内の交通アクセス全体の充実、また、道内各地域の個性、資源を活かして広域的な方向に推進するといった取組をオール北海道で、道民の皆さまのご理解ご協力を得て続けていかなければならない」と決意を表明しました。

記念講演 1

札幌延伸による地域活性化を目指して



佐藤 馨一 氏
北海商科大学商学部
教授

水を飲むときは源を思う

飲水思源、水を飲むときは源を思う、井戸を掘った人を忘れないこと。これは40年前、日中国交正常化会議のとき周恩来首相が田中角栄首相に贈った言葉といわれています。北海道新幹線を考えるときに、飲水思源で最初に浮かぶ人は、青森県知事だった北村正哉さんです。平成3年度の整備新幹線に関する政府・与党の申し合わせで、東北新幹線八戸－青森間はミニ新幹線方式が採択されました。当然、北村知事も同意しましたが、その後すぐにフル規格にするべきだと方針を変えました。私が直接、北村さんにお会いする機会があり、「青森県のことだけ考えたらミニ新幹線の方がいいのではないですか」と聞きました。北村さんは目をキッとさせ、「いやしくも政治家たるものは、常に国のあり様を考えて物事を決断しなければならない。新幹線は日本の骨格を作る交通機関であり、青森県だけの便利を考えてミニにしてしまうと、わが国の骨格軸はなくなってしまふ。新幹線はフルで作るべきだ」と言われました。もしもこのとき、北村さんがミニ新幹線案を変えなければ、今日のような集まりは北海道ではできなかっただろうと思います。

約20年後に北海道新幹線が札幌まで開業したとき、飲水思源として第一に浮かぶ人は、高橋はるみ知事ではないかと思ふます。なぜなら新函館－札幌間の工事費は約1兆6,700億円、その6分の1の約2,780億円（年間100～150億円）を北海道は負担していくことになり

ます。これだけのお金があれば、いろいろな政策ができます。しかし高橋知事は将来を見すえ、山に木を植えるような長期的な展望を持ち決断をされたことは、後世において高く評価さると思います。

この中で、私は何をしたかを話したいと思います。平成19年に国土審議会北海道分科会計画部会の起草委員として、次期北海道総合開発計画素案に「北海道新幹線の札幌延伸」を書きました。しかし最終的な報告書では、起草委員の承諾なしに削除されていたので抗議の辞任をしました。その日が最終部会で、一時間早く辞めただけですが、それが契機になって北海道選出の国会議員が強い関心を示し、最終的に計画本文に「新函館（仮称）・札幌間について所要の事業を進める」という文言が入りました。これが後で大きな意味を持ってきます。

環境に優しい新幹線

北海道新幹線は日本にどういう貢献をするのかという疑問を持つ人がたくさんいます。新幹線と航空機の料金はほとんど同じですが、新幹線の環境特性を見ると、札幌－東京間でのCO₂の排出量は航空機の約4分の1、燃料は約3分の1少なくなっています。飛行機は新幹線に比べ1時間早く着くために燃料が3倍、CO₂が4倍増えます。新幹線は地球の環境に優しい、非常に大事な交通機関です。これを学生によく理解させるために、地域交通体系論という講義の期末試験に「新幹線の環境特性を400字程度にまとめなさい」という問題を出しました。さらに新幹線が札幌まで延伸したときに、東京までの旅行に新幹線と航空機のどちらを利用するかを問い、その選択の理由を説明させました。結果は、新幹線が58%、航空機が18%でした。今の学生たちは、私たちの世代とは違い、早くとか、安くとかにあまり価値観を置いていません。1時間遅くなっても、環境に優しければそちらを選びます。これからはそのことをしっかり考えていかなければなりません。

新幹線と貨物列車問題

北海道新幹線が札幌まで延伸したとき、貨物列車との競合が青函トンネル内で起きます。北海道の鉄道貨物輸送量は季節変動が激しく、多いときは4万8000～7000t/月、少ないときは1万8000t/月となります。農水産品は北海道を支える重要な貨物ですが、その3分の2を鉄道貨物が担っています。新鮮で価格の安い北海道の農水産品が首都圏で評価されているのは、JR貨物の輸送力のおかげです。しかし青函トンネルは三線軌方式で運用され、貨物列車と新幹線は空間的には共存できますが、ダイヤ的には80km/hで走る貨物列車は、250km/hの新幹線に途中で追いつかれず。青函トンネル内で新幹線が貨物列車を追い越す箇所のないことが問題です。さらに、JR東日本は貨物列車とのすれ違いも認めないと言いつづけています。

現在、青函トンネルを通る貨物列車は旅客列車の本数の2倍です。これが新幹線で本数が減ると、道民の税金を使って新幹線を作り、その結果、道産品が運べなくなる問題に突き当たります。北海道の農水産品を犠牲にしてまで新幹線を延伸する必要があるのか、という意見までが出かねません。この貨物列車問題の解決なくして、スムーズな札幌開業は難しいと思います。

北海道新幹線の建設費の6分の1は道民のお金です。JR北海道は建設費の負担をしていません。この問題は北海道がイニシアティブをとって解決するべきです。

2030年に「北海道国際環境博覧会」を！

青函トンネルが開通したときには、青森と函館で青函博覧会をやりました。これにならぬ2030年、今から18年後に北海道新幹線の札幌開業を記念して、「北海道国際環境博覧会」を開催しませんか。筑波国際科学技術博覧会は2,000万人、大阪の国際花と緑の博覧会は2,300万人、愛知万博（2005年日本国際博覧会）は2,000万人の観客がありました。北海道国際環境博覧会では1,000万人くらいは見込めるでしょう。メインを札幌、サブを旭川と帯広にしたいと思います。北海道総合開発計画の基本理念は、「地球環境時代を北海道が先導する」です。新幹線を利用して札幌に来たら、帯広や

旭川が本州から意外と近いということが実感できます。そこで、北海道が新エネルギーの先進地だと世界に向けて宣言する。これを具体化するために、産業界の方々がいろいろな知恵を出し、札幌、旭川、帯広が競い合うことが、地域の活性化につながります。

航空機を中心とする交通システムで、プラス1,000万人のお客さんを半年で運ぶことはできません。しかし、新幹線の大量輸送能力と安定性を活用すれば可能になります。北海道国際博覧会のメインテーマは、「空、大地、水、そして風」にしたいと思います。新幹線を早く作りましょう。「地球環境時代を北海道が先導する」実証例として北海津新幹線の開業があります。その新幹線を活用する地域ビジョンの一つが北海道国際環境博覧会ではないかと思えます。

記念講演 2

公共交通機関を活用した滞在交流型観光と地域づくり



坂元 英俊 氏
阿蘇地域振興デザイン
センター事務局長

滞在交流型観光に向けての取組

新幹線の開業効果は結果です。開業前に沿線および周辺地域側がどれだけ地域固有の魅力を掘り起し、地域の人びとが訪問客の受け皿として準備できるかです。新幹線開業前には、すでに道内からお客さまが訪れている状況を作り出し、新幹線開業はプラスアルファくらいで考えられるようにすることです。滞在交流型観光は、これまでの観光だけでなく、魅力を掘り起こした地域に滞在し、受け皿となる地域の人たちが滞在する人たちと交流する取組です。小さな地域でもそこに2泊から3泊できるような仕組みづくりが必要です。阿蘇地域のお話をいたしますと、元は阿蘇郡12町村でしたが合併して8市町村になりました。阿蘇地域振興デザインセンターは、熊本県と旧12町村^{しゅうえん}が出損して設立した、阿蘇地域全体の地域振興、観光振興を行う財団です。いわば、地域のコーディネーターとしての役割です。地域づくりを観光までつなげ、経済的な波及効果を地域側にも

起こす目的があります。

センターでは、平成14年から、公共交通を活用して地域と観光を結ぶ観光の具体化に取り組んできました。新幹線が全線開業する平成23年まで9年を切った時期です。当時、阿蘇には1,800万人のお客さまが訪れているのに、商店街は寂れ、子供たちがいない農村集落も出てきていました。観光でどれだけお客さまが訪れても、地域に波及効果が出ていない状況でした。

観光は、観光関係者のために事業を進めていくので、地域側も、しっかりと魅力ある地域に作り上げ、観光と地域がつながりあう仕組みを目指していました。それが、平成15年度にスタートした「スローな阿蘇づくり」です。滞在交流型観光を念頭に置いて、ゆっくり、のんびり過ごす阿蘇づくりは、農村や商店街、あるいは自然の中での時間の過ごし方を、グリーン（農村）、タウン（商店街）、エコ（自然）の地域ツーリズムとして取組、総称して「阿蘇カルデラツーリズム」と呼びました。鉄道から地域につながる循環バスなどの公共交通も一体的に整備し、滞在システムとして創りあげてきました。国土交通省の公共交通利用転換推進事業の補助金を得ながら展開し、平成18年度には阿蘇3エリアの阿蘇小国郷エリアが循環バスの通年化を始め、平成21年度には阿蘇エリア、南阿蘇エリアも通年化しています。また、阿蘇に来られたお客さまが熊本県や九州の他の地域へ、また、九州の他の地域から阿蘇にも来ていただくためには、公共交通は九州内の広域連携にも非常に大きな意味を持っています。

日経ビジネスOn Lineの「辺境でかがやく」シリーズで、阿蘇市の門前町商店街が取り上げられました。「なくなりかけていた“商店街”が元気になった」という記事です。新幹線開業や公共交通の取組を並行して進め、元気になっていく商店街も出てきました。

新幹線が開業したときに、それ以上の効果を出していくためには、新幹線が開業する前から人が集まってくるような魅力ある商店街づくりが大事です。

「阿蘇ゆるっと博」の開催

その頃、ちょうど九州の中でロングステイに取り組

む動きがいくつもあり、九州各地域が連携して「おとなの長旅・九州」がスタートしました。団塊の世代退職もあって、お歳を召した方を想定していましたが、意外に若い人たちの参加も印象的でした。また、個人が一人で参加するというのも意外でした。こういった傾向もわかり、実験的な取り組みにもトライしてきました。例えば、バスの乗り放題切符、阿蘇を周遊するのに低コストで乗れるようにするものです。平成23年3月の新幹線の全線開業は、100年に1回の好機ですから、それを節目にさらなる地域を活性化していく大きな意味づけとして、スローな阿蘇づくりで積み上げてきた温泉街や商店街、農村集落を特徴あるパビリオンに見立てて、「阿蘇ゆるっと博^{*}」を開催しました。

九州の他の地域との連携

また、阿蘇と九州は常にラインでつなげて考えています。九州の玄関である博多駅から熊本駅まで新幹線で平均40分、乗り換え10分、阿蘇まで1時間、1時間50分の旅程です。新幹線の終点・鹿児島中央駅から阿蘇には約2時間。大分の湯布院や別府に1時間30分。2時間以内で九州の主な観光地とつながっています。九州の滞在の核となる阿蘇になろうという認識です。地域は滞在の受け皿になっていく場所として、単なる観光ポイントをつなぐだけでなく、観光ポイントに来られたお客さまが周辺地域にも足を伸ばして滞在したくなるような地域どうしの連携が必要です。

待っているだけでは駄目、地域の魅力を高める努力を

先日7月17日に道南の八雲町に呼ばれたときのタイトルは、「北海道新幹線函館開業を見据えた観光と地域づくり」でした。八雲町は、札幌から高速道路で函館に行くには絶対通らなければいけない、非常にいいポジションにあります。ただ、高速道路が函館まで延びると、通過地になってしまう可能性もあるので、いかにお客さまに八雲町に降りて来ていただける地域づくりをしていくのかという話をしました。八雲パーキングエリアには「北海道立噴火湾パノラマパーク」が隣接しており、年間50万人弱のお客さまが来られていますが、高速道路を通られてくるお客さまと国道を通

られるお客さまが半々だといいます。パークは集客の核にもなっているので、パークから次に行く地域を作り上げていかないといけない。同時に、駅前のきれいな商店街の1軒1軒が、お客さまが来たくするような商品のレベルを上げていくことも必要です。

平成27年度には函館まで新幹線が来るわけですから、その函館市と八雲町はどんなふうにつながっていくのか。道南にはたくさんの町があります。その中から、八雲町が選ばれるようになっていく取り組みをしていかなければいけません。函館市も周辺の町と連携したいということですが、どの町と連携したらいいのかわからない。その中で受け皿となる八雲町は、人が集まる地域づくりをしっかりとやっていながら、公共交通や自動車でのアクセスを地域のどこにつないでいくのかを具体的に仕組みとして作り上げることによって、初めて新幹線効果も出てくるわけです。

本州から新幹線で函館を訪れ、足を延ばし、道南の町に降り立った時に感じる北海道らしさや地域の魅力を、どう自分たちの町で表現できるか、ということを考えぬいた魅力ある町どうしの連携が本来の連携です。北海道内でも代表的な魅力ある地域だから、新幹線で訪れるお客さまにも旅の目的地として選ばれるのです。

新幹線が開業すれば、勝手に人が来てくれると思われがちですが、地域が努力をして、本当に魅力のある受け皿にならない限り、旅の目的地の場所として選ばれていかない。地域の努力が必要だと思います。ただ新幹線を待っているだけではお客さまは来ない。新幹線が通らなくてもそこに人が集まってくるという状態。旅行会社から旅行商品にさせて欲しいと頼まれるくらいの地域を作り上げながら、プラスαで新幹線効果を得るという考え方が新幹線効果を最大限に上げる地域活性化です。札幌延伸に向けての取組は、非常にやりがいがあるように思います。北海道の新しい地域の顔をどうやって新幹線に向けて作り出していくのか、その取組の効果は新幹線が来る前から実際に上げていくという考えで、時代を見据えた地域づくりと人が集まる仕組みをぜひ作っていただければと思います。

^{*} 阿蘇ゆるっと博
「阿蘇カルデラツーリズム博覧会」の愛称。