

# 北海道新幹線と地域の活性化 開業で道南・函館はどう変わるか

道民の悲願と言える北海道新幹線が2015年度までのできるだけ早い時期の開業を目指して着工された。計画では東京～新函館約830kmを3時間20分で結ぶ予定だが、新幹線の性能が向上し時速300km超での運転が可能になれば3時間を切る時間で首都圏と道南が結ばれることになる。この大事業を地元函館の経済界はどのように受け止めているのか、函館商工会議所の古川専務理事にお話を伺った。



函館商工会議所 専務理事 古川 雅章

## 観光・ビジネスの両面で 新幹線効果を期待

「函館は北海道を代表する観光地で、国内外から年間500万人の方が訪れます。函館市では新幹線が開業すれば観光客だけで50万人の純増、あわせてビジネス客も増えると試算しています。人の動きが活発になれば当然物流面での動きも増大するわけで、地元では開業がもたらす経済効果に期待が高まっています」

なかでも北関東や南東北エリアからの観光客へのアピールが大きいと古川さんはいう。従来は羽田や仙台など函館までの直行便が発着する空港を経由する必要があったものが、新幹線なら乗り換え無しで一気にアクセスできるようになる。また、市街地から20分弱という函館空港の立地の良さのおかげで、「新幹線で函館に来ていただいて、その後飛行機で道内各地へと向かうような動きも出てくるはず」と、新幹線と飛行機は競合するのではなく相乗効果をもたらすと考えている。



古川さんが期待するのは開業後の効果ばかりではない。本州の大手企業とのジョイント・ベンチャーという形で地元企業も工事を受注しており、2005年5月22日に北海道側で行われた起工式以降、地元での資材調達も進んでいる。全道規模で公共工事の予算が削減される中、開業に至るまでの継続的な公共投資にも期待が集まっている。

更に新幹線には線路工事という直接的な部分だけでなく、開業を視野に入れたホテルの建設やリニューアルなど民間の設備投資を誘発する効果もあり、付随する雇用の増大も含め開業前から地域経済の規模が拡大することが予想されている。

## 新函館駅と市街地・現函館駅間の アクセスをどう整備していくか

「新幹線のメリットを活かすには、新函館駅と周辺を結ぶ高速交通ネットワークの整備が不可欠だと思います。函館新道から市街地へのアクセス、函館新外環状道路経由での湯の川温泉や函館空港へのアクセス、函館・江差自動車道を経由した道南へのアクセス、これらが有機的に結びつかなければ函館圏の活性化が実現できないのです」

新函館駅は現在の函館本線渡島大野駅（無人駅）の位置に建設が予定されている。現状では国道5号線にも函館新道にもアクセス道路が無く、新函館駅完成後の周辺整備計画も未だ白紙の状態だ。函館新外環状道路と国縫～七飯間の北海道縦貫自動車道については、5月の起工式の際に来道した北側国土交

通大臣が北海道新幹線開業時までの完成を表明している。そのためまず何よりも新函館駅から主要幹線への連絡道路の整備が必要だと古川さんという。

「道路だけでなく新幹線と在来線の連携にも配慮が必要です。JRさんでは既に検討していると思いますが、九州新幹線の新八代駅における同じホームの両側に列車が乗り入れる方式をベースに、札幌方面と現函館駅・市街地方面への2方向の乗り換えを迅速に行えるL字型ホーム等の方法が実現できればいいですね。積雪寒冷地の気候も考慮して、吹きさらしのホームではなく冬でも快適な乗り換えを実現して欲しいものです」

### 懸念材料は開業後より開業前にあり

新幹線の開業は函館にとってはメリットばかりではないはずだ。

「函館は港を核として発展してきた独立した商圏を持つ街です。旧来の商習慣が残り、あまり競争を意識せずに商売をしてきたところに、開業を機にライバル企業が進出することも十分に考えられます。言ってみれば新幹線は観光客だけでなく情報やライバルも運んでくるわけです」

新幹線の開業は飛行機と相乗効果をもたらすという見方がほとんどですが、一部に航空機の利用客が減るのではないかと意見もあります。アクセスの向上により日帰り観光客が増加すれば、現在60%ほどと言われている宿泊率が低下することも懸念される。また、本州対札幌という点から見ると、新函館は単なる乗換駅、通過点になってしまうのではない

かと心配する向きもある。

「夜景が売りの観光地である点や立地など函館の置かれているさまざまな条件を考えると、開業によるデメリットの面はあまり心配していません。新幹線が札幌まで延伸した際には、もしかしたら函館の方が札幌まで買い物に出かけるなんてこともあるかもしれませんが、それなら飛行機で首都圏に出かけたほうがいいという方もいますし。札幌延伸と2020年の夏期オリンピックの札幌誘致と関連づけ、函館開業後一気に札幌まで整備が進むという人もいます。考えたらキリがないことですが、今のところ函館に関していえば開業後より開業前のことほうが懸念すべき問題は多いのかもしれない」

先の新函館駅と現函館駅のアクセスに関連する現実的な問題として、古川さんは両者の間に複数の自治体が存在することを指摘する。その自治体とは新函館駅のある大野町、七飯町、上磯町、そして函館市だ。このうち大野町と隣接する上磯町は2006年2月に合併し北斗市となる。

「新函館駅は大野町にあり、函館新道は七飯町を通っています。この間のアクセス道路を考える際には自治体間の調整が重要になってきます。道南エリアの高速交通ネットワークを考えた場合、さらに関わる自治体が増えるわけですから、地域が一丸となって意思統一をはかれないと、せっかくの好機を活かせなくなってしまうのではないのでしょうか。このような状況のなか、函館市長が呼びかけ人となって、この10月に新函館駅周辺の幹線道路の整備を促進するための期成会が結成されましたが、北海道には新幹線と高速道路といった広域幹線道路そして函館空港、さらにはフェリー航路などを有機的に結節する函館都市圏における総合都市交通体系の確立はもとより、新幹線の整備効果を渡島・檜山地域をはじめ北海道全体に実現するため、道路事業へのおおいなる支援を期待したいところですね」



館空港、さらにはフェリー航路などを有機的に結節する函館都市圏における総合都市交通体系の確立はもとより、新幹線の整備効果を渡島・檜山地域をはじめ北海道全体に実現するため、道路事業へのおおいなる支援を期待したいところですね」

観光都市函館ばかりか観光立国北海道にも大きな恩恵をもたらす北海道新幹線。開業までのカウントダウンは既に始まっている。