



北海道新幹線札幌延伸による経済波及効果調査事業の概要

平成25年6月

北海道総合政策部
交通政策局新幹線推進室

【調査目的】

北海道新幹線の札幌延伸は、観光やビジネスなど様々な分野での交流により、地域経済の活性化に大きく寄与することが期待されることから、北海道新幹線がもたらす経済効果を推計し、一層の道民の理解を得るとともに、今後の建設促進に向けた取組の基礎資料とする。

【調査内容】

北海道新幹線札幌延伸による経済波及効果の推計

1. 建設投資効果
 - ・北海道新幹線(新函館(仮称)・札幌間)建設工事による生産波及効果、雇用創出効果等を推計
2. 開業による経済波及効果
 - ・北海道及び道内6連携地域、札幌市ごとに開業後10年間分の生産波及効果、雇用創出効果等を推計
3. 税収効果
 - ・建設工事期間及び開業後30年間の国税、道税、市町村税の収入額を推計

【調査の前提条件】

項目	条件
効果推計対象区間	北海道新幹線(新函館(仮称)・札幌間)
総工事費	16,700億円
工期及び開業年度	以下の3ケースを推計する。 ①工期24年間(平成24年～平成47年) 開業:平成47年度 ②工期20年間(平成24年～平成43年) 開業:平成43年度 ③工期15年間(平成24年～平成38年) 開業:平成38年度
運行本数	17本/日 (東京～札幌間(速達型8本/日、緩行型7本/日) 仙台～札幌間(速達型1本/日) 盛岡～札幌間(速達型1本/日))
運行速度	東京・大宮間:110km/h 大宮・宇都宮間:275km/h 宇都宮・盛岡間:320km/h 盛岡・札幌間:260km/h (青函共用走行区間:260km/h)

※運行形態(運行速度、運行本数)については、開業後の運行主体(JR)が決定する。

【推計方法】

1. 建設投資効果
 - ・総工事費16,700億円から用地費1,223億円を除く実事業費15,477億円をもとに、産業連関表により経済波及効果を推計
2. 開業による経済波及効果
 - (1)札幌延伸による純増交流人口を推計
 - ※「収支採算性及び投資効果に関する詳細資料」(国土交通省)を参考
 - (2)道内圏域及び札幌市における純増交流人口を推計
 - (3)北海道、道内圏域別、札幌市の純増交流人口及び運賃支出による消費額を推計
 - (4)消費額をもとに、産業連関表により経済波及効果を推計
3. 税収効果
 - ・上記1、2で得られた効果額等をもとに、以下の税について算出

国 税	消費税、法人税、所得税
道 税	地方消費税(道相当分)、法人事業税、法人道民税、個人道民税
市町村税	地方消費税(市町村相当分)、法人市町村民税 個人市町村民税、固定資産税

【調査結果の概要】

1. 建設投資効果

- ◆ 北海道新幹線(新函館(仮称)・札幌間)の建設工事により、実事業費約1兆5,000億円
の約1.7倍にあたる約2兆5,000億円の経済波及効果が見込まれる。
- ◆ 雇用創出効果では、約19万7,000人に相当する効果が見込まれる。

〈建設投資効果〉

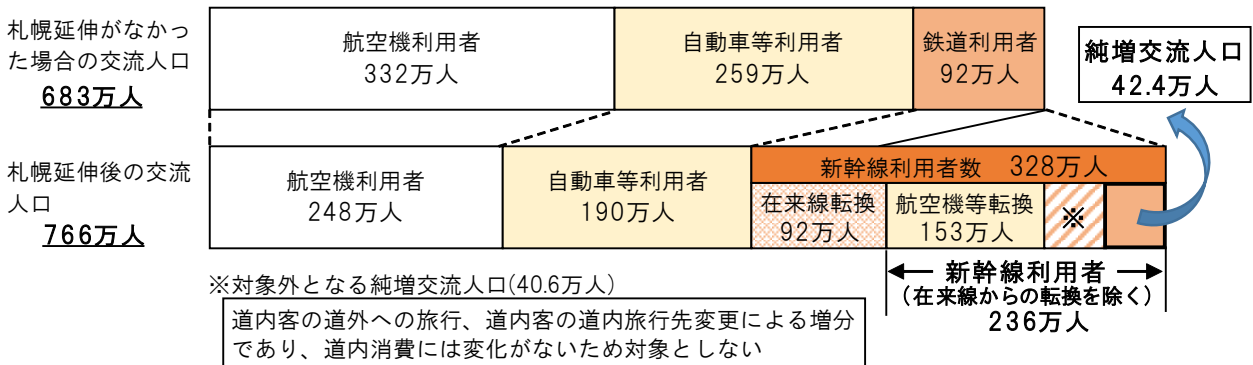
実事業費	生産波及効果	雇用創出効果
15,477億円	25,865億円	197,082人

※市町村別工事費が不明のため、道内圏域及び札幌市ごとの算出は行っていない。

2. 開業による経済波及効果

〈北海道新幹線札幌延伸による交流人口(東北・関東→道央、道南～道央)〉

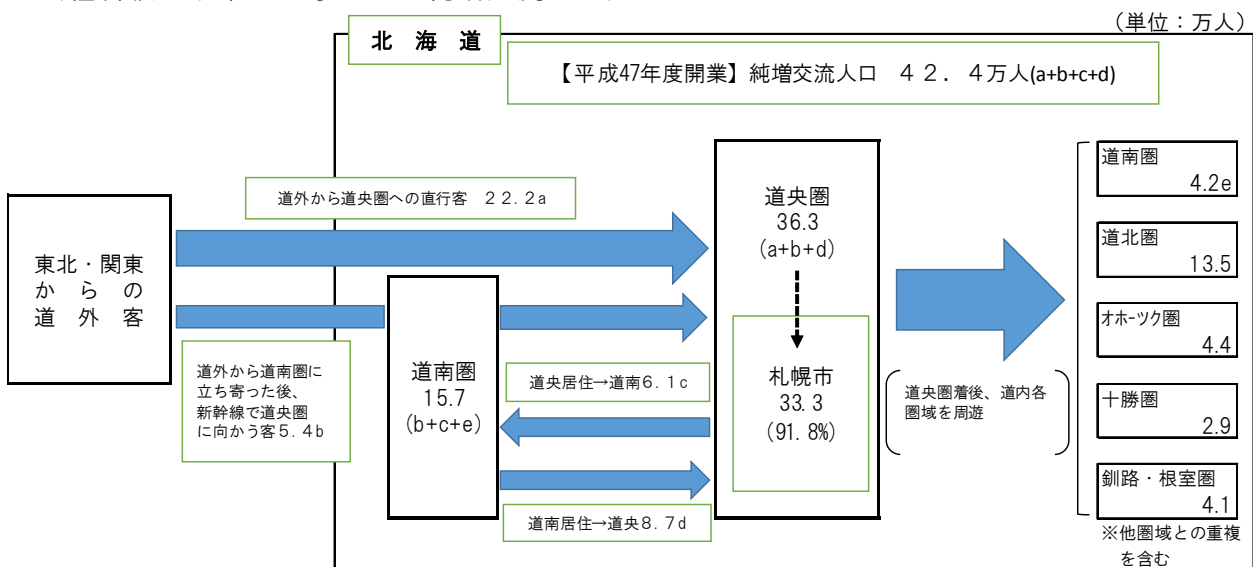
【平成47年度開業時】



[交流人口が増加する要因]

- ・ 旅行先の変化：別の地域を目的とする旅行者が、札幌延伸により利便性が向上したことで旅行先を北海道へ変更すること
- ・ 新規誘発：札幌延伸により時間・距離への抵抗が減ったことや、「利用してみたい」という動機などから、旅行する予定でなかった人が、北海道新幹線を利用し、旅行するようになること

〈経済波及効果の対象となる純増交流人口〉



【経済波及効果の推計】

- ◆ 純増交流人口及び新幹線利用による消費額によって、北海道全体に年間約900億円を超える規模の経済波及効果が見込まれる。
- ◆ なお、人口減少などに伴い将来の交通需要も減少すると予測されていることから、札幌延伸による開業時期が早いほど純増交流人口及び経済波及効果が大きくなる。

〈北海道における開業初年度の経済波及効果〉

区 分	平成47年度開業 (工期24年間)	平成43年度開業 (工期20年間)	平成38年度開業 (工期15年間)
新幹線利用者	328万人	354万人	370万人
新幹線利用者 (在来線からの転換を除く)	236万人	255万人	267万人
純増交流人口	42.4万人	45.7万人	47.8万人
↓			
総消費額	663億円	715億円	747億円
↓			
生産波及効果	964億円	1,039億円	1,086億円
雇用創出効果	6,617人	7,137人	7,460人

※北海道新幹線新青森・新函館（仮称）間の開業による経済効果を含まない。

【開業による圏域別・札幌市の効果】

- ◆ 札幌延伸による経済波及効果は、道央圏が最も大きいですが、他の圏域においても生産が誘発されるほか、交流人口の増加による効果が見込まれる。
- ◆ 札幌市の経済波及効果は、全道の約7割を占める。

〈道内6連携地域及び札幌市の経済波及効果（平成47年度開業時）〉

(開業初年度)	道央		道南	道北	林-ツク	十勝	釧-根	北海道
		札幌市						
純増交流人口(万人)	36.3	33.3	15.7	13.5	4.4	2.9	4.1	42.4
総消費額(億円)	560	535	34	38	12	8	11	663
生産波及効果(億円)	778	683	57	65	23	19	22	964
全道シェア(生産)	80.8%	70.9%	5.9%	6.8%	2.4%	1.9%	2.3%	

※各圏域の純増交流人口は、他圏域との重複を含むことから、北海道と各圏域の合計は一致しない。

3. 税収効果

- ◆ 建設期間及び開業後30年間の税収額の累計は、約6,700億円を超える規模となる。
- ◆ なお、開業後の税収額は、経済波及効果に連動するなど、開業時期が早いほど税収効果が大きくなる。

〈工期別累計税収額〉

区 分	平成47年度開業 (工期24年間)	平成43年度開業 (工期20年間)	平成38年度開業 (工期15年間)
国 税	3,372億円	3,476億円	3,613億円
道 税	992億円	1,023億円	1,065億円
市町村税	2,402億円	2,429億円	2,463億円
合 計	6,766億円	6,928億円	7,141億円