

新幹線で四国を変えよう！

～新幹線を活かした四国の地域づくりビジョン調査報告書～

2018年6月

四国新幹線整備促進期成会

四国アライアンス地域経済研究分科会

は じ め に

全国の新幹線ネットワークは、2016 年 3 月に函館まで延伸され、北海道から九州までつながった。我が国にとって新幹線は、建設中のものも含めると 3 分の 2 の都道府県に行き渡り、もはや基礎的なインフラとなっている。

一方で、四国の新幹線については、1973 年に国が基本計画路線として告示したにもかかわらず、実現の目途が全く立たないまま今日に至っている。

四国は全国で唯一の新幹線空白地域となっており、地方創生を進める上で大きなハンディを背負っている。また、大都市圏はもとより、新幹線開業効果を謳歌する九州や北陸との格差も取り返しがつかないほど広がりかねない。

こうした危機感を背景に、新幹線整備に向けた各団体の活動をオール四国の推進体制に糾合すべく、2017 年 7 月、四国の 4 県をはじめ自治体や議会、経済界、観光業界など官民 46 団体で「四国新幹線整備促進期成会」を設立した。以後、本期成会を中心に、できる限り早期に四国への新幹線整備を実現するため、国への要望活動や地元での機運醸成に向けた取り組みを精力的に進めている。

本調査は、四国内外での四国の新幹線整備に対する理解促進、一層の機運醸成に向けて、新幹線が四国にどのような変化をもたらし、また、その効果を最大限に活かすためには、これからの地域づくり、四国づくりはどうあるべきかを明らかにし、関係する全ての人々が共有することを目的に、四国の 4 地方銀行（阿波銀行、百十四銀行、伊予銀行、四国銀行）の包括提携「四国アライアンス」の「地域経済研究分科会」（各銀行の系列シンクタンクで構成）が中心となって行ったものである。

折しも今年（2018 年）は瀬戸大橋開通 30 周年、明石海峡大橋開通 20 周年の節目の年である。本四連絡橋と同様、四国の新たな歴史を作り出す「四国新幹線」の早期実現に向けて、本報告書が、四国の新幹線整備に向けた関係先への問題提起となり、また、地域の皆様に四国の新幹線への理解を深めていただく一助となることを、強く期待するものである。

目 次

第1編 新幹線を活かした四国の地域づくりビジョン

1. 四国を取り巻く時代潮流と環境変化	2
1.1 急速な人口減少・高齢化にさらされる四国	2
1.2 全国で進展する新幹線整備と政府が進める国土づくりの方向 ～スーパー・メガリージョンと対流促進型国土の形成～	3
1.3 新幹線開業効果を享受する先行地域（九州、北陸、北海道）	4
1.4 全国で活発化する新幹線誘致活動と四国の立ち位置	5
2. 全国からみた四国の強みと弱み	6
2.1 本四間、四国内の長過ぎる時間距離	6
2.2 職住学遊近接型都市の散在、百万都市や地方中枢都市の不在	7
2.3 インバウンドを中心に潜在力を発揮できていない観光	8
2.4 競争力のある産業も総じて小粒	9
2.5 U I Jターン（移住）の受け皿として見劣りする競争力	10
2.6 自然災害への脆弱性、南海トラフ地震発生への懸念	11
3. 新幹線がもたらす圧倒的な時間短縮効果	12
3.1 先行地域での新幹線による圧倒的な時間短縮効果の実情	12
3.2 四国に新幹線が導入された場合の“異次元の時間短縮”	14
3.3 四国全域に広がる新幹線の時間短縮効果	15
3.4 四国新幹線による関西、西日本への影響	17
4. 新幹線を活かした四国の地域づくりの基本戦略と将来イメージ	18
4.1 新幹線を活かした四国の地域づくり「3つの基本戦略」	20
(1) 基本戦略1 人口200万人規模の“四国ネットワーク中枢都市圏”を形成する ～新幹線沿線都市を一体化し、都市のスケールメリットを追求～	
(2) 基本戦略2 新幹線を軸に、四国全域の成長力を底上げする ～時間短縮と四国一体の産業振興策の相乗効果を四国各地に波及～	
(3) 基本戦略3 西日本経済文化交流圏を構築するとともに、三大都市圏との連携を 深化させる ～隣接地域の成長力を取り込み、四国創生を確かなものに～	

4.2	新幹線導入によって実現される分野別の将来イメージ	26
(1)	観光分野：交流人口拡大が四国創生の原動力となる ～集客力向上、リピーター・外国人客増加、観光消費単価上昇の複合効果～	
(2)	産業分野：市場拡大・広域連携を通じ成長性のある産業が集積する ～四国内外の市場開拓と4県連携・産学連携をテコに産業競争力強化～	
(3)	都市機能・防災分野：都市の魅力が高まり、地域防災力も格段に向上する ～広域集客を前提とした都市の再開発・機能整備の進展～	
(4)	生活分野：若者の地元定着と大都市圏からの移住が進む ～通勤圏拡大、雇用機会増加、都市生活の魅力向上、郷土愛の高まり～	
5.	新幹線開通を見据えた四国の地域づくりの提案	30
5.1	四国一体の地域づくりの強力推進 ～オール四国の力を結集し地域間競争を生き抜く～	30
5.2	「地元最適」から「広域最適」優先の地域づくりへの転換 ～行政投資の選択と集中、相互補完・広域利用の推進～	30
5.3	二次交通の計画的整備 ～「鉄道駅ハブ&二次交通スポーク」戦略による交通網拡充～	31
5.4	観光立国への貢献 ～訪日外国人観光客の受け入れ態勢強化～	31
5.5	複眼型国土構造への貢献 ～関西圏との連携強化～	31
5.6	スーパー・メガリージョン構想への積極的参画 ～リニア中央新幹線の開通効果を四国に呼び込む態勢づくり～	32

第2編 四国の新幹線整備で期待される波及効果

～新幹線開業先行地域（九州・北陸など）での示唆を踏まえて～

1.	観光分野	34
1.1	観光客数の大幅な底上げ	34
1.2	旅行者の利用交通手段の多様化、選択肢の広がり	36
1.3	集客の広域化	38
1.4	インバウンド誘致環境の劇的改善	40
1.5	新たな広域観光ルートの形成、四国一体の観光戦略推進	44
1.6	周辺地域への観光需要拡大の波及	46
1.7	宿泊施設・観光関連雇用者の増加	50

2. 産業分野	52
2.1 ビジネス半径の拡大、新たな市場開拓の促進	52
2.2 地域の事業環境改善、地元企業のイノベーション推進	54
2.3 知識集約型企業や工場の進出・立地促進	56
2.4 新幹線駅周辺の商業機能の変貌	58
3. 都市機能・防災分野	60
3.1 新幹線駅周辺の再開発進展、都市の魅力向上	60
3.2 新幹線駅を核としたコンパクトなまちづくり	64
3.3 新幹線開通都市の地価上昇、自治体税収の増加	66
3.4 全国規模、世界規模のMICEの誘致開催	68
3.5 地域防災力の向上、国土強靱化への貢献	70
4. 生活分野	72
4.1 通勤圏拡大による地方定住、地域人材の広域的活躍の促進	72
4.2 広域集客による公演イベントの増加、プロスポーツの発展	74
4.3 大規模な公共施設の広域的利用や整備の促進	76
4.4 地域ブロック内の相互往来活発化、一体感の醸成	78
4.5 二地域居住、移住の可能性の高まり	79
4.6 シビックプライドの高まり	79
4.7 人口増加・維持への寄与	80
(参考) 四国の新幹線の早期実現に向けた新たな切り口	82
おわりに	83
新幹線を活かした四国の地域づくりビジョン調査委員会委員 一覧	84
資料1. 四国における新幹線整備に向けた動き(年表)	85
資料2. 「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」結果の概要	86

第1編 新幹線を活かした四国の地域づくりビジョン

1. 四国を取り巻く時代潮流と環境変化

1.1 急速な人口減少・高齢化にさらされる四国

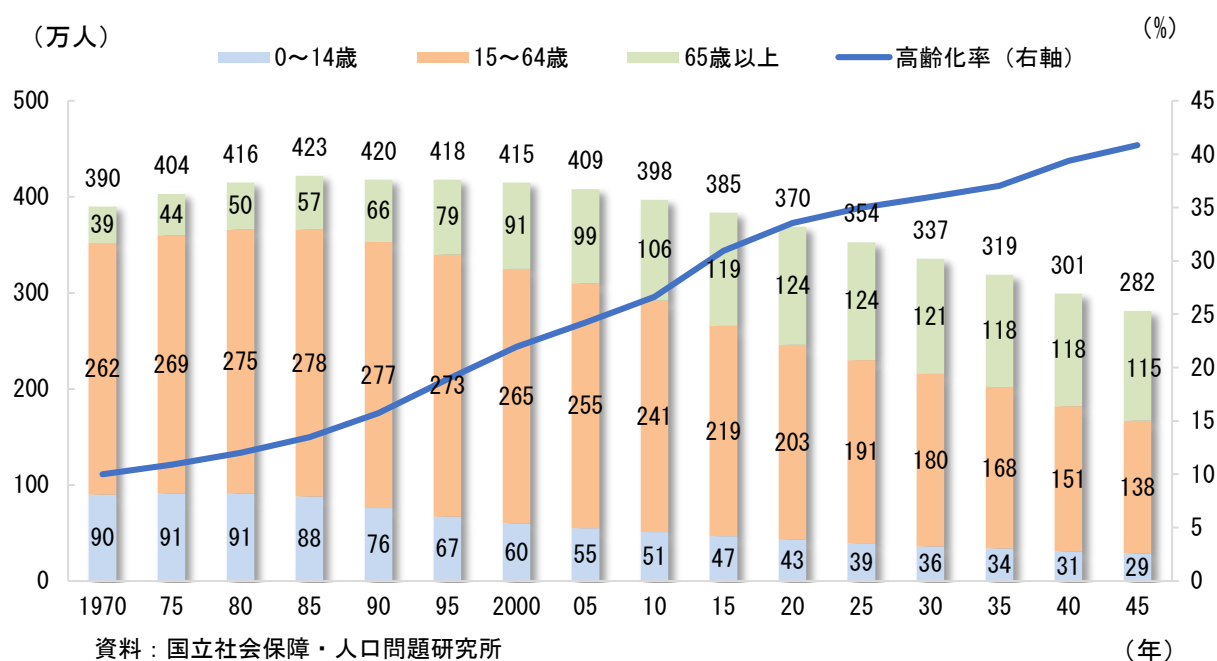
我が国は、本格的な人口減少・高齢社会に突入している。その先頭を走る四国では、人口がこれまでの 400 万人弱から、2045 年には 300 万人割れになると予測されている。実に、四国 4 県のうち 1 県分に相当する人口が消滅することになり、地域社会の基盤が失われかねない恐れがある（図表 1-1-1）。

また、年齢別構成比をみると、年少人口（0～14 歳）や生産年齢人口（15～64 歳）の割合が徐々に低下する一方、老年人口（65 歳以上）の割合が逡増していくと見込まれている。

ただ、老年人口の絶対数は 2020 年をピークに漸減していくと予想されている。これが、多くの若者の働く場ともなっている介護・福祉施設などでの雇用機会を減らし、地域の人口減少に拍車をかける事態も予想される。

四国では、つるべ落としのような大幅な人口減少と高齢化率上昇、高齢者数漸減の同時進行という異次元の人口減少・高齢社会が出現しようとしている。こうしたなかで、四国の経済社会をどのように維持・活性化していくかが大きな課題となっている。

図表1-1-1 四国の年齢別推計人口の推移



1.2 全国で進展する新幹線整備と政府が進める国土づくりの方向

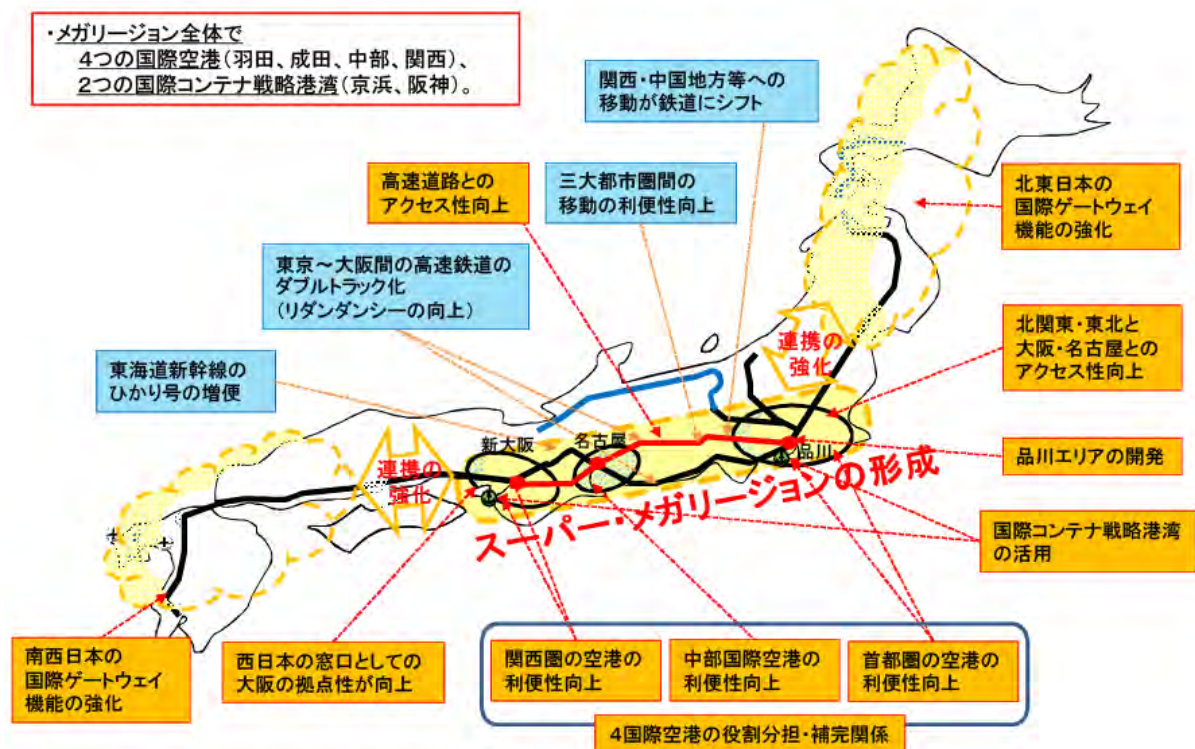
～スーパー・メガリージョンと対流促進型国土の形成～

全国では、近年になり、九州、北陸、北海道と次々に新幹線が開業している。また、リニア中央新幹線が2027年には東京（品川）―名古屋間で開通し、約40分で結ぶ予定である。さらに大阪までの延伸は、2045年予定から2037年へ最大8年前倒しするとの議論が出ている。これが実現すると、東京―大阪間がわずか約1時間（67分）で結ばれ、現在の3大都市圏を包含したスーパー・メガリージョンと呼ばれる超巨大都市圏が誕生することになる（図表1-1-2）。

政府は、このスーパー・メガリージョンをけん引役として我が国の成長力を底上げするとともに、スーパー・メガリージョンと地方を新幹線などで直結させることで、交流人口拡大を原動力に地方経済の発展を促す「対流促進型国土」の形成を目指す方針を示している。

この延長で、政府は新幹線などを軸に我が国を一つの経済圏に統合する「地方創生回廊構想」を打ち出している。四国が、この地方創生回廊から漏れ落ちることが決してあってはならない。仮に将来、四国がスーパー・メガリージョンと新幹線で直結することが叶わなければ、四国は「対流促進型国土」から疎外され、地域の疲弊に拍車がかかることになりかねない。

図表 1-1-2 リニア中央新幹線によるスーパー・メガリージョンの形成



資料：国土交通省ホームページ <http://www.mlit.go.jp/common/001050896.pdf>

1.3 新幹線開業効果を享受する先行地域（九州、北陸、北海道）

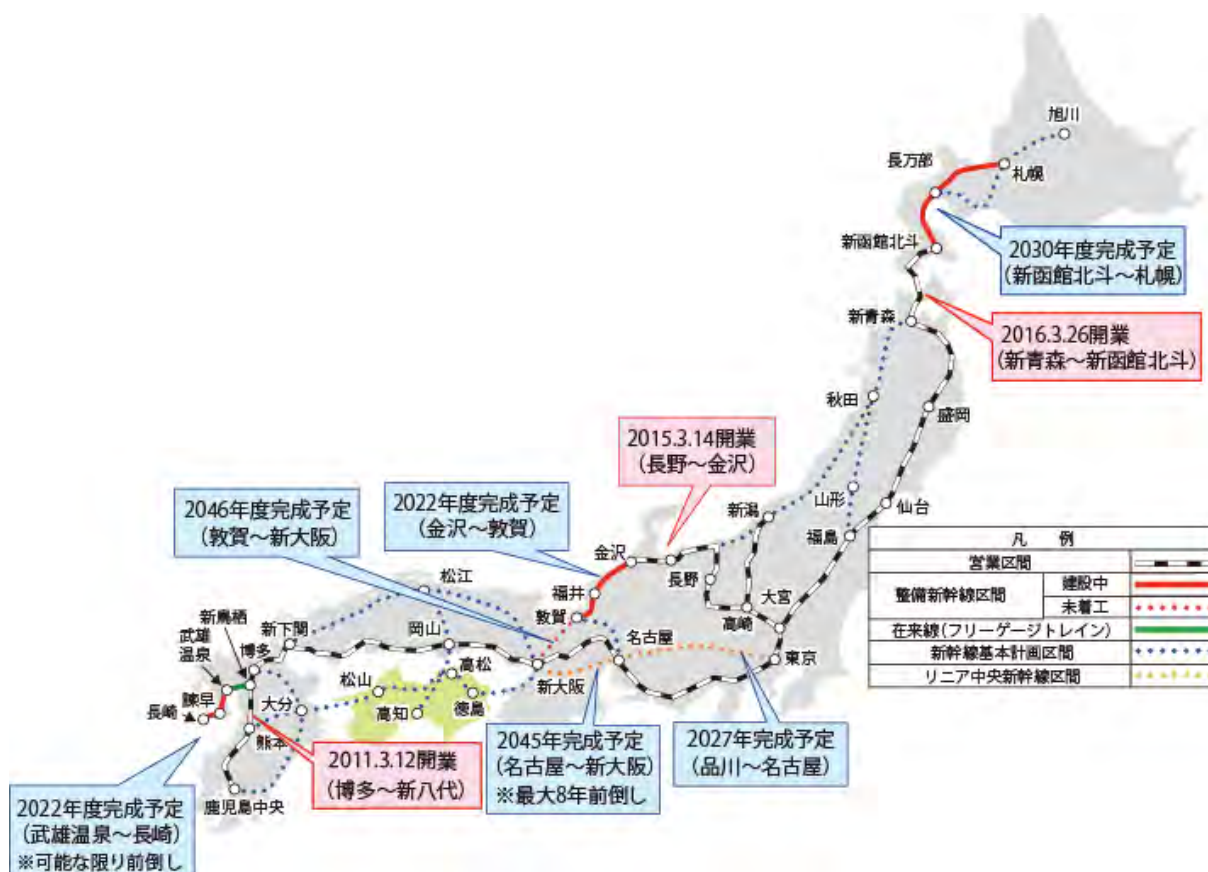
近年、新幹線が開業した九州、北陸、北海道の各地域では、新幹線の圧倒的な時間短縮効果により、交流人口の拡大や企業進出の活発化、新幹線駅前を中心とした都市再開発の進展、住民生活の利便性向上など、広範な分野で波及効果が生まれている（第2編参照）。

こうした先行地域の事例から、地域づくりの専門家や国・自治体の関係者などの間では、「新幹線は極めて優良な公共事業である」との共通認識が広がっている。

何よりも、九州、北陸、北海道の地域住民の方々が、新幹線の開業により地域が活性化していくことを肌で実感するとともに、異口同音に「新幹線のない生活は考えられない」と話すほど、新幹線を普段使いの交通手段として利用している。

全国に新幹線網が広がるなか、四国は、全国各地で進む鉄道高速化のパラダイムシフトから大きく取り残されてしまった。四国は進化する高速鉄道の世界から隔絶された“新幹線版ガラパゴス”の島になっている。四国に住む人は、この厳しい現実を直視する必要がある（図表 1-1-3）。

図表 1-1-3 全国新幹線鉄道網の整備状況



資料：四国の鉄道高速化連絡会資料に加筆

1.4 全国で活発化する新幹線誘致活動と四国の立ち位置

九州・北陸新幹線の成功が広く知られるにつれ、全国各地で新幹線誘致活動が一段と活発化している。例えば、新幹線の成功に身近に接している東九州地域、ミニ新幹線のフル規格化を待望している山形県、さらには山陰地方などで熱心な盛り上がりをみせている(図表 1-1-4)。

一方で、四国では、官民による「四国の鉄道高速化検討準備会」が2014年3月に、岡山から瀬戸大橋を介して4県都をT字型で結ぶルートであれば、費用便益比(B/C)が1を上回ることを示した。また、2017年7月には、四国の官民一体・4県一体による新たな推進組織「四国新幹線整備促進期成会」(会長：千葉昭 四国経済連合会会長)を立ち上げて、東京で600名超を集めた大規模な決起大会を開催するなど(写真 1-1-1)、四国が一丸となって強力な誘致活動を展開している。

こうした四国の積極的な取り組みもあって、専門家や関係者の間では、四国は全国各地の新幹線誘致活動のなかで一步先行しているとの評価が生まれている¹⁾。

図表 1-1-4 全国の新幹線整備に係る主な推進団体

地域	奥羽・羽越	山陰 (京都府北部)	山陰	四国	東九州
推進機関	山形県奥羽・羽越新幹線整備実現同盟	山陰新幹線京都府北部ルート誘致・鉄道高速化整備促進同盟会	山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議	四国新幹線整備促進期成会	東九州新幹線鉄道建設促進期成会
設立年	2016年	2016年	2013年	2017年	1971年
備考		従来組織を改称		従来組織を改組	

資料：各県ホームページ等を基に作成

写真 1-1-1 「四国新幹線整備促進期成会」東京決起大会(2017年7月)



撮影：いよぎん地域経済研究センター

¹⁾例えば、週刊東洋経済 2018年1月27日号 P.53 に「新幹線実現に向けて運動する多くの地域の中で、とりわけ熱心なのが四国だ」との記述がある。

2. 全国からみた四国の強みと弱み

2.1 本四間、四国内の長過ぎる時間距離

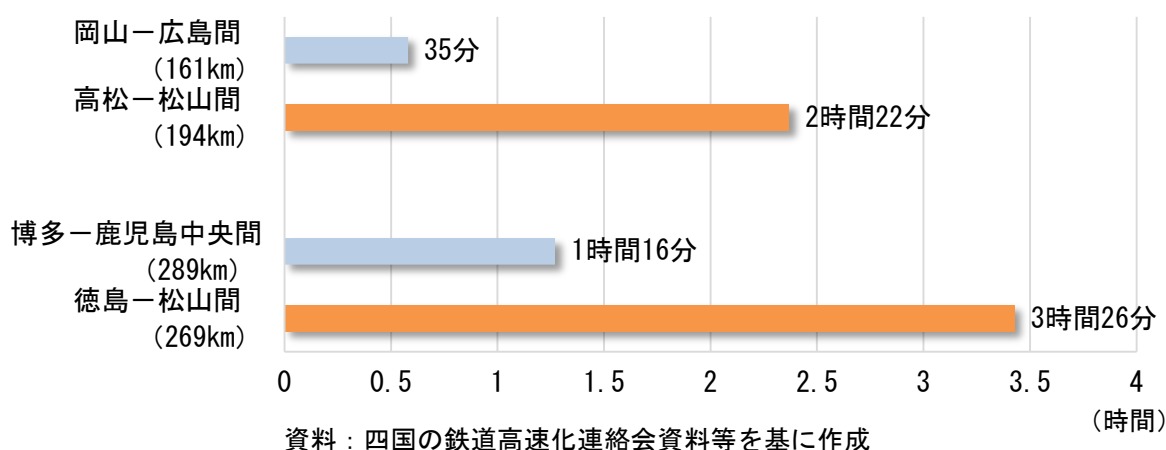
四国と本州との間の交通手段をみると、鉄道での所要時間が長過ぎることが大きな弱点になっており、これが航空機や自動車に偏重する要因ともなっている。

全国の新幹線は、東海道、上越、長野・北陸、東北・北海道と東京を中心に放射状に延びてきた。このことが東京の拠点性を高め、東京一極集中とも呼ばれる巨大経済圏の形成につながっている。また、首都圏膨張に伴う経済効果が新幹線と直結する東海、信州・北陸、東北へと波及し、それぞれの地域は大きな恩恵を受けてきている。

こうしたなか、2011年に九州新幹線鹿児島ルート²⁾が全線開業することで、新大阪―鹿児島中央間を乗り換えなしで結ぶ新幹線が運行され、関西～九州間の所要時間が大幅に短縮されるとともに、京阪神・山陽地区が福岡・熊本・鹿児島と“線”でつながった。その結果、西日本における関西の拠点性が高まるとともに、関西、山陽、九州地区の経済活動にも好影響がもたらされている。しかし、新幹線のない四国はこうした動きの蚊帳の外に置かれている。

さらに、四国の鉄道交通で問題なのは、4県都間の所要時間が距離に比べ異常に長過ぎることである。中国地方の拠点都市を結ぶ岡山―広島間（161km）が新幹線で最短35分であるのに対し、対岸の高松―松山間（194km）は在来線特急で同2時間22分と4倍もの時間がかかる。九州の拠点都市を結ぶ博多―鹿児島中央間（289km）が新幹線で同1時間16分であるのに対し、四国の徳島―松山間（269km）は同3時間26分と、2.7倍の時間を要する（図表1-2-1）。この長過ぎる時間距離は、四国住民の生活利便性を大きく損ない、経済活動を阻害し、四国一体の地域づくりに大きな制約を課している。

図表 1-2-1 中国・九州地方と四国の都市間の鉄道による所要時間



²⁾以後、本報告書で九州新幹線と記載する場合は、鹿児島ルートを指すこととする。

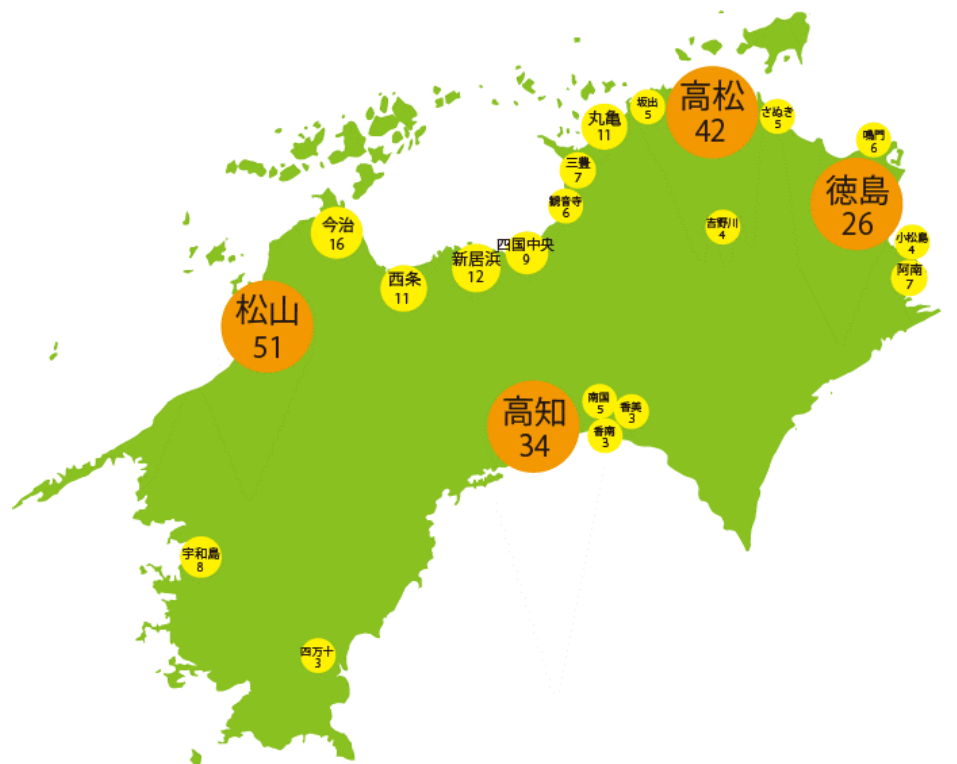
2.2 職住学遊近接型都市の散在、百万都市や地方中枢都市の不在

四国には、人口約 50 万人の松山市を筆頭に、中堅・中小規模の都市が散在している（図表 1-2-2）。各都市周辺には、大企業や地元企業の主要な生産拠点が沿岸部を中心に集積するとともに、温暖な気候や豊かな自然、特色ある一次産業とそれらが育む美味しい食べ物、遍路に代表される固有の歴史文化など、魅力的な資源が豊富にある。“職住学遊”が近接した快適な生活環境は、大都市圏にはない四国の大きな強みである。

一方で、人口 100 万人以上を擁する大都市がなく、各都市間を短時間で結ぶ大量輸送機関も整備されていない。このため、人口 100 万人規模の大都市には普通に存在する大型の公共施設（コンサートホールや競技場など）が十分整備されず、人気ミュージシャンによるコンサートなども開催されにくい状況にある。こうした都市的な魅力が見劣りすることが、四国から大都市へ若者が流出する大きな要因ともなっている。

また、四国には、九州の福岡や東北の仙台のような地域ブロックの中核となる地方中枢都市がない。地方中枢都市は、全国から当該地域ブロックに交流人口を引き寄せるとともに、地域ブロックの各地域に観光客を送り出す拠点（ハブ）としての役割を担っている。こうした中核となるハブ都市のないことが、全国から四国に交流人口を引き寄せる吸引力を弱め、四国各地域の潜在力を十分引き出せない要因ともなっている。

図表 1-2-2 中堅・中小規模都市が散在する四国（2015 年、単位：万人）



注）各県の人口上位 5 位および人口 5 万人以上の都市を抽出

資料：総務省「国勢調査報告」を基に作成

2.3 インバウンドを中心に潜在力を発揮しきれていない観光

四国には、海・山・川・島の豊かな自然や美しい景観、それらを活かしたサイクリング、ラフティングなど多様なアウトドアスポーツ、直島・豊島^{てしま}や大塚国際美術館、タオル美術館、モネの庭など特色あるアート、四国遍路に代表される独自の文化、温泉など、多様な観光資源がある。しかしながら、概してみるとリピート型・滞在型の観光が少なく、各県を巡る周遊型の観光ルートも十分形成されていない。

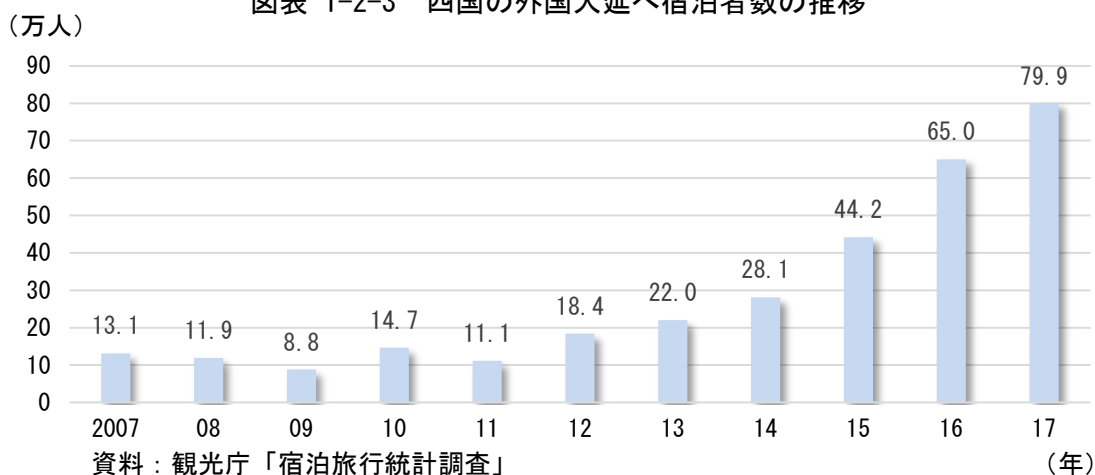
この背景には、四国は交通アクセスが悪いが故に、移動に時間を取られ、四国の訪問地での滞在時間が短くならざるを得ないことがある。地域の観光戦略も「一生の間に一度は訪れてもらう」ことに力点が置かれがちになる。

しかし、体験型のいわゆる“コト消費”に強みを持つ四国としては、一生の間に繰り返し訪れていただく、リピーター重視・滞在型重視の観光戦略に大きく転換していく必要がある。

また、四国では、2017年の外国人延べ宿泊者数の前年比伸び率(23%増)が全国平均(12%増)を上回るなど、近年、外国人観光客が急増している。この背景には、全国的な訪日外国人増加の波及や地域の誘客努力とともに、高松空港および近隣空港での国際航空路線の増加がある。しかし、四国は外国人延べ宿泊者数の全国シェアが1%しかなく、日本人延べ宿泊者数と比べても、その潜在力を十分発揮しきれていない(図表 1-2-3、図表 1-2-4)。

交流人口を地域活性化の原動力にするためにも、観光客に滞在時間を延ばし、繰り返し訪れてもらうとともに、インバウンドをさらに増やすことが重要となる。

図表 1-2-3 四国の外国人延べ宿泊者数の推移



図表 1-2-4 日本人と外国人の延べ宿泊者数と四国のシェア
(2017年・速報値)

(単位：人)

	全国	四国	四国のシェア
日本人	420,187,570	11,940,250	2.8%
外国人	78,003,570	799,280	1.0%

資料：観光庁「宿泊旅行統計調査」

2.4 競争力のある産業も総じて小粒

四国には、原料や製品の輸送に便利な臨海部を中心に、パルプ、紙・紙加工や化学・医薬、一般機械、造船などの産業が集積するとともに、特定の分野で世界一、日本一のシェアを誇る、いわゆるニッチトップ企業が少なくない（図表 1-2-5）。

一方で、地元企業の経営規模は一部を除いて総じて小さく³⁾、近年は四国域外企業の工場進出が低迷しているほか、新たな成長企業もあまり輩出できていない。また、四国の大学は他の地方圏にある有力大学と比べても研究資金や研究者数が少ないなかで、県をまたいだ産学連携の取り組みが低調である。これらの背景の一つとして、人の移動面での不利な立地条件が影響している。四国は、島内での移動に時間とコストがかかるため、四国一円を意識した市場開拓や県境をまたいだ企業間交流・産学連携の動きが少なく、各県による産業振興策も相対的に規模が小さくなりがちである。

インターネットの時代になりビジネス上の地理的垣根は総じて低くなっているものの、一方で、情報通信技術が進展するほど、信頼関係構築に向け、相手と直接相対するコミュニケーションが求められている。その際には、頻繁・容易な人の往来を可能にする交通インフラが決定的に重要であり、新幹線のない四国の不利は否めない。

こうした産業振興を巡る不利な立地条件を少しでも緩和し、販路開拓・市場拡大、産業集積や産学連携の裾野拡大につなげるためにも、新幹線の整備が求められる。

図表 1-2-5 世界・日本トップクラスのシェアを誇る四国の主な企業

業種	企業名	本社所在地	トップクラスのシェアを誇る主な製品・商品
食料品	(株)マルハ物産	徳島県	れんこん加工品
	ヤマキ(株)	愛媛県	削り節
パルプ、紙・紙加工	阿波製紙(株)	徳島県	自動車エンジン用濾材、分離膜支持体
	ユニ・チャーム(株)	愛媛県	ベビーケア商品、フェミニンケア商品、ヘルスケア商品、ペットケア商品
	ニッポン高度紙工業(株)	高知県	アルミ電解コンデンサ用セパレータ
化学・医薬	(株)大塚製薬工場	徳島県	輸液製剤、経口補水液、軟膏剤
	日亜化学工業(株)	徳島県	白色LED、リチウムイオン電池用正極材料
	大倉工業(株)	香川県	ディスプレイ向け位相差フィルム
	四国化成工業(株)	香川県	プリント配線板用耐熱型水溶性防錆剤
	帝国製薬(株)	香川県	パップ剤
プラスチック製品	日プラ(株)	香川県	水槽用大型アクリルパネル
窯業・土石	宇治電化学工業(株)	高知県	人造エメリー（研磨材原料）
一般機械	四国化工機(株)	徳島県	紙容器成形液体充填機（ゲートトップ機）
	(株)タダノ	香川県	建設用クレーン、車両搭載型クレーン、高所作業車
	三浦工業(株)	愛媛県	小型貫流蒸気ボイラ
	(株)技研製作所	高知県	油圧式杭圧入引抜機
輸送機械	今治造船(株)	愛媛県	各種船舶製造
	兼松エンジニアリング(株)	高知県	強力吸引作業車
その他製造	(株)ミロク	高知県	猟銃、ガンドリルマシン、純木製自動車ハンドル
農林水産関連	ベルグアース(株)	愛媛県	野菜苗

資料：四国経済連合会『四国のチカラ～世界・日本トップクラスのシェアを誇る四国の企業 71』（2017年3月）を基に作成

³⁾ 株式会社上場企業数は、福岡県 86 社、広島県 51 社に対し、四国 4 県合計で 42 社（2018 年 3 月 31 日現在）。

2.5 U I J ターン（移住）の受け皿として見劣りする競争力

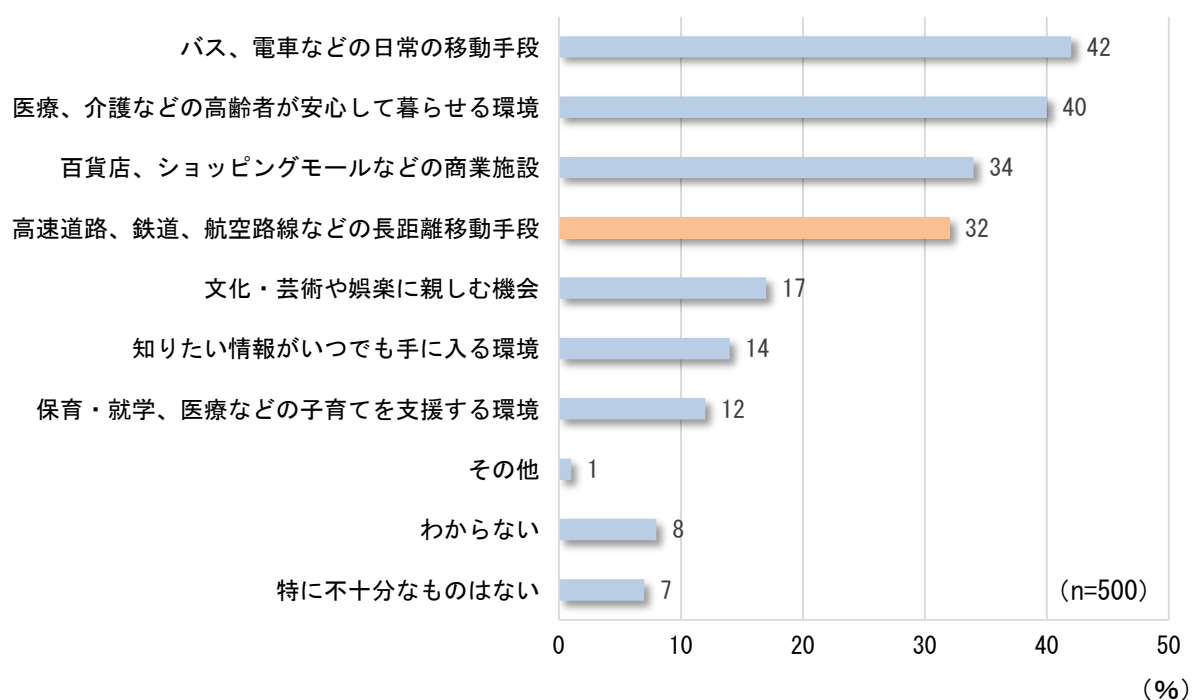
四国は自然環境に大変恵まれている。しかし、都会にない豊かな自然は、都市住民がU I J ターンを決断する際の必要条件になっても、十分条件とはなりえない。

大都市圏からの移住先の重要な要件として、大都市とのアクセス利便性が挙げられる。これには、大都市圏に住む親族にすぐに会いに行ける、たまには大都市の文化に触れたい、大都市の高度医療施設を訪れやすい、大型国際空港を使って海外旅行もしやすいなど、様々な要因がある。

四国経済連合会が四国への移住意向を持つ首都圏・関西圏在住者を対象に実施した「四国への移住に関するアンケート」でも、四国の生活環境で不十分だと思うものとして、「高速道路、鉄道、航空路線などの長距離移動手段」と答えた人の割合が3割を超えている（図表 1-2-6）。首都圏・関西圏と四国を結ぶ長距離移動手段のうち、高速道路や航空路線などは相応の整備がなされていることから、鉄道に対する不満が特に大きいと考えられる。

四国への移住を検討する際のネックを取り除く意味でも、新幹線の整備は重要である。逆に、新幹線のないことがU I J ターンの誘致競争では不利に働くことになる。

図表 1-2-6 「四国の生活環境で不十分だと思うもの」（複数回答）



注）調査対象：四国への移住意向を持つ首都圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）と関西圏（京都府、大阪府、兵庫県、奈良県）に在住し、就業している 20 歳代～60 歳代（60 歳代は無職を含む）の男女 500 人（男性 78%、女性 22%）

資料：四国経済連合会「四国への移住に関するアンケート」（2014 年 2 月）

2.6 自然災害への脆弱性、南海トラフ地震発生への懸念

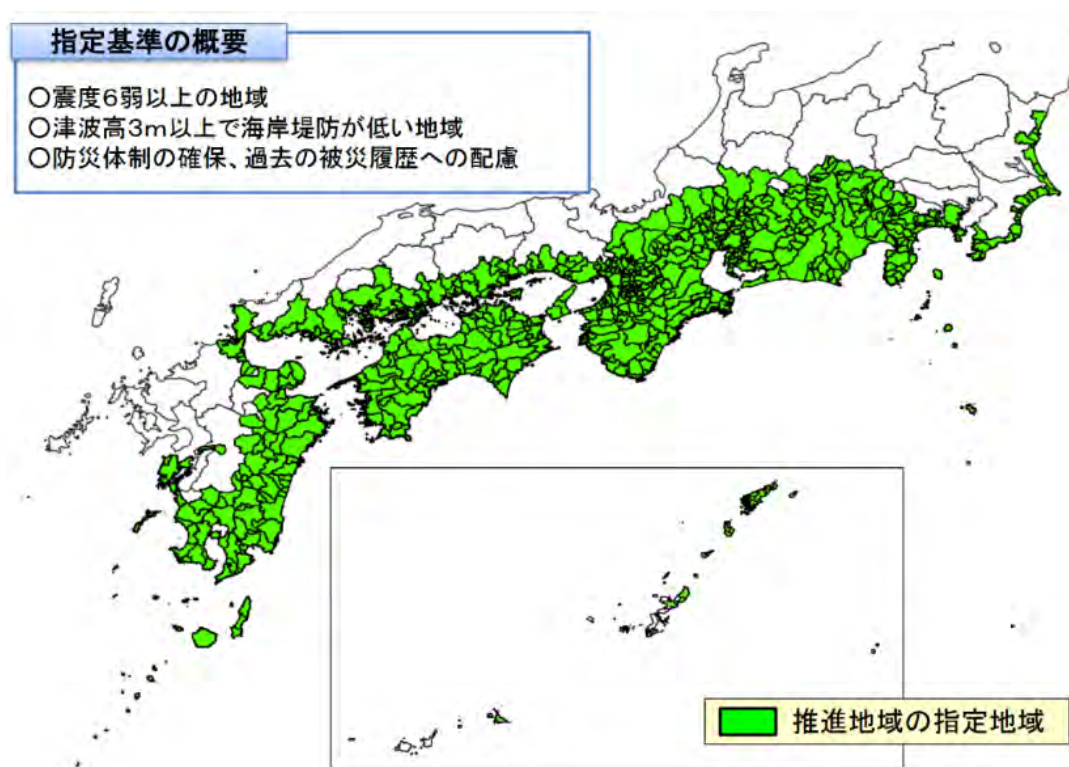
近年になり、全国各地で地震や津波、高潮、洪水など甚大な自然災害が頻発している。

特に四国では急峻な地形もあって、台風や大雨などで鉄道の遅延や運休が発生したり、高速道路が通行止めになったりする事態がしばしば起きている。航空機が豪雨や霧などの影響で欠航した場合も、東京や大阪を結ぶ代替の高速交通手段がない状況である。

また、2014年に国が四国全域を「南海トラフ地震防災対策推進地域」に指定するなど、近い将来、南海トラフを震源とする巨大地震が高い確率で発生し、四国に大きな被害をもたらす恐れがある（図表 1-2-7）。

こうした災害への脆弱性が、住民生活やビジネス活動に大きな不便を強いているだけでなく、人々の定住地選択や企業の立地場所選定の際にも、四国にとって大きなハンディになっている。自然災害による日常生活や企業活動への影響を少なくするとともに、住民の安全・安心の確保や、大規模災害発生後の救援人材の円滑な受け入れ、民間企業による事業の継続・早期復旧を可能とするために、災害に強い交通インフラの整備が求められている。

図表 1-2-7 「南海トラフ地震防災対策推進地域」の指定状況



資料：内閣府ホームページ

http://www.bousai.go.jp/jishin/nankai/pdf/nankaitrough_chizu.pdf

3. 新幹線整備がもたらす圧倒的な時間短縮効果

本書では、四国の鉄道高速化検討準備会「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」(2014年)⁴⁾において、費用便益比(B/C)が1を超えることが示された「岡山を起点に瀬戸大橋を介して4県都を結ぶT字型ルート」を前提に、四国における新幹線の開通効果等を分析している。

3.1 先行地域での新幹線による圧倒的な時間短縮効果の実情

近年開業した九州新幹線や北陸新幹線は最高時速が260km⁵⁾で、在来線特急の最高時速120~130kmの2倍の速度で走行できる。また、新幹線の線形(線路の形)は高速走行できるように直線的で勾配も緩やかになっているため、走行中の減速も在来線に比べ大幅に少ない。こうした列車自体の高速性能と、高速走行を可能とする線形との相乗効果で、新幹線による所要時間は、在来線特急運行時の半分以下へと劇的に短縮される。例えば、博多―熊本間は在来線特急運行時の1時間14分から33分へ、長野―金沢間も同じく3時間25分から1時間へと、2分の1から3分の1以下の所要時間になっている。

また、新幹線で直通になると在来線との乗換時間がなくなる効果も加わる。その結果、新大阪―鹿児島中央間は、部分開業(新八代―鹿児島中央間)時と比べて5時間2分から3時間41分へ81分(27%)短縮されている。北陸新幹線でも長野―金沢間が開通したことで、東京―金沢間で3時間47分から2時間28分へ79分(35%)短縮されている⁶⁾。

北海道新幹線は青函トンネル内の速度制限(最高時速140km)や新函館北斗駅での乗り換えなどにより、東京―函館間の所要時間は5時間22分から4時間29分へと1時間程度の短縮にとどまっている。ただ、現在、速度制限の緩和が検討されており、鉄道が航空機に対して優位に立つ、いわゆる「4時間の壁」突破が注目されている(図表1-3-1)。

新幹線は、こうした圧倒的な時間短縮効果に加え、大量輸送能力や他の新幹線ネットワークとの接続による利便性向上、列車内の静粛性・快適性などの点で、高速バスと比べ高い優位性を持つ。

その一方で、高速バスは運賃が相対的に安価で、都心部まで直行できる、大型の荷物でも運びやすいといった点でメリットを有している。航空機についても、上記のとおり、新幹線でおおむね4時間を超えるような長距離の都市間輸送では圧倒的な競争力を持つ。また、片道航空機、片道新幹線利用といった旅行商品が生まれるなど、航空機と新幹線が連携することで旅行者の利便性を高め、旅行市場を拡大する例もみられる⁷⁾(図表1-3-2)。このように、新幹線と高速バス、航空機は利用者のニーズに応じた共存共栄が図られている。

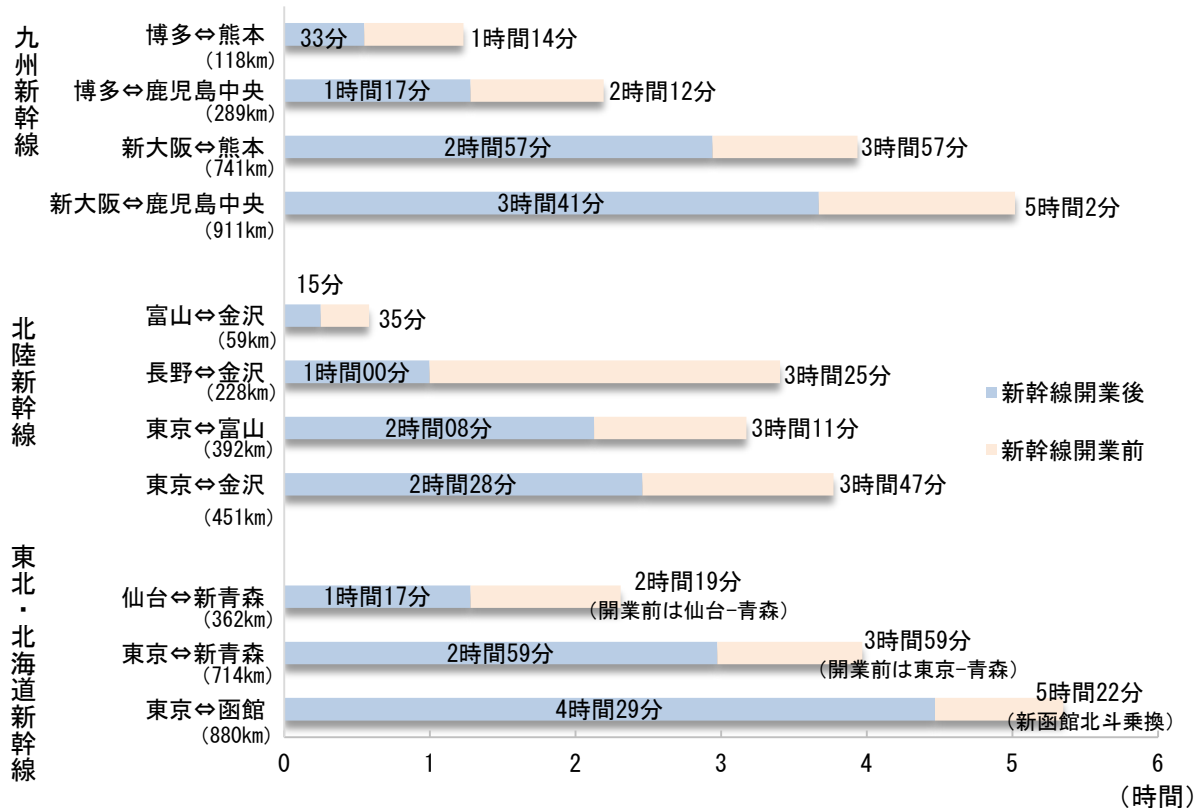
⁴⁾ 基礎調査については、P. 86を参照。

⁵⁾ 整備新幹線の最高時速。東北新幹線の最高時速は320km、山陽新幹線は300km、東海道新幹線は285km。

⁶⁾ 北陸新幹線開業前の東京―金沢間の所要時間は、上越新幹線の越後湯沢を経由する場合。

⁷⁾ 東京や中部・関西の人が九州を旅行する際には、航空機イン・アウトで九州内では新幹線を使うなどの例がある。

図表 1-3-1 主要都市間の新幹線開業前後の所要時間比較



注1) 九州新幹線は部分開業(新八代-鹿児島中央間)との比較

2) 東京-富山間、東京-金沢間の開業前は、上越新幹線の越後湯沢経由の所要時間を記載

3) 各路線の所要時間は最短時間を記載

資料：運輸政策研究機構(現：運輸総合研究所)、JR各社ホームページなどを基に作成

図表 1-3-2 北海道新幹線と航空機を片道利用する旅行商品のパンフレット



資料：各旅行会社ホームページ

3.2 四国に新幹線が導入された場合の“異次元の時間短縮”

四国に新幹線が導入されると、四国島内の鉄道による所要時間は大幅に短縮される。

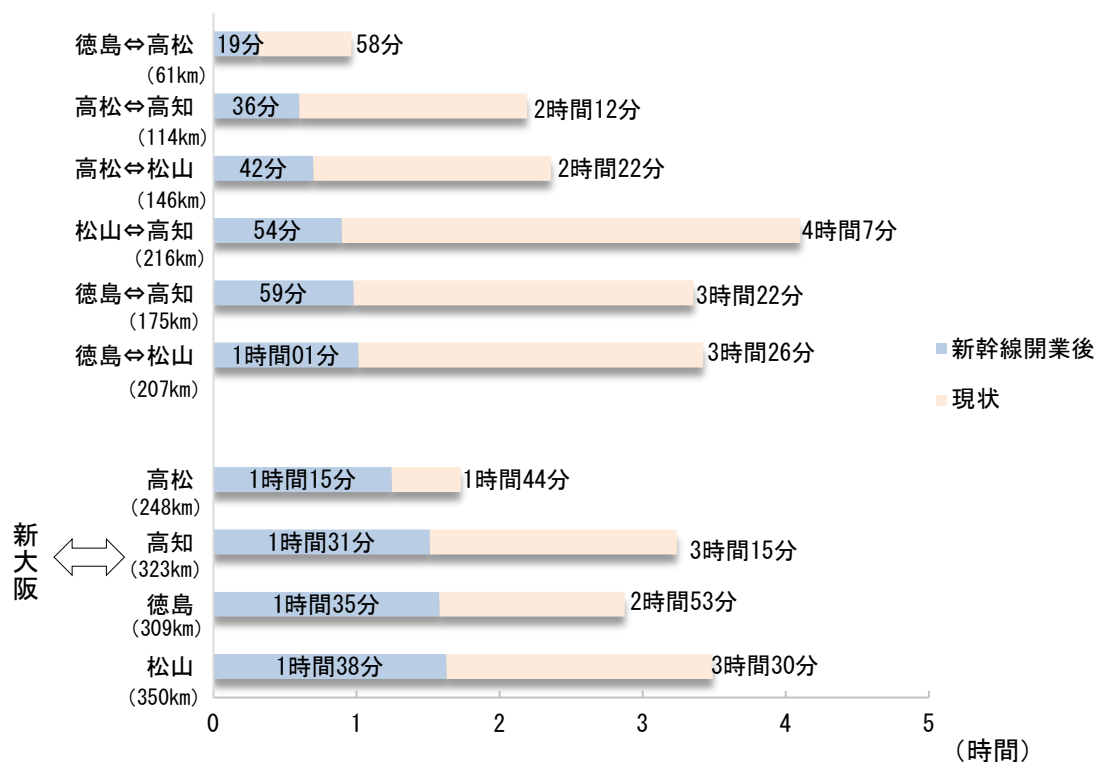
四国の在来線は大半が単線・非電化であり、かつ海岸線沿いや急峻な地形を走る区間もあってカーブや勾配が多いため、特急列車でも十分な高速走行ができない。この結果、例えば松山－高知間で約4時間、徳島－松山間で約3時間半を要する。九州新幹線での博多－鹿児島中央間の1時間17分、博多－熊本間の33分と比べても、四国4県都間の所要時間は異常なほど長くなっている。

新幹線が開業すれば、4県都間の所要時間はおおむね1時間以内となり、高速バスやマイカーとは桁違いの速さを有する新たな高速大量輸送手段が生まれる。また、四国が新幹線によって本州と結ばれると、4県都各駅から岡山を經由して新大阪までの所要時間は、特に松山と高知で短縮効果が大きく、3時間以上かかっているものが1時間半程度になる(図表1-3-3)。

さらに、4県都と大阪や東京などとの間では航空機の利用も多いが、他地域では、新幹線開業後に競合する航空機の運賃は割引措置の拡充などで値下がりする傾向がみられる。

四国の住民にとって新幹線は、「圧倒的な時間短縮効果」、「移動手段の選択肢の広がり」、「航空運賃の値下がり」というトリプルメリットをもたらす。

図表 1-3-3 四国4県都間および新大阪と四国4県都の所要時間比較



資料：四国の鉄道高速化連絡会・四国鉄道活性化促進期成会

3.3 四国全域に広がる新幹線の時間短縮効果

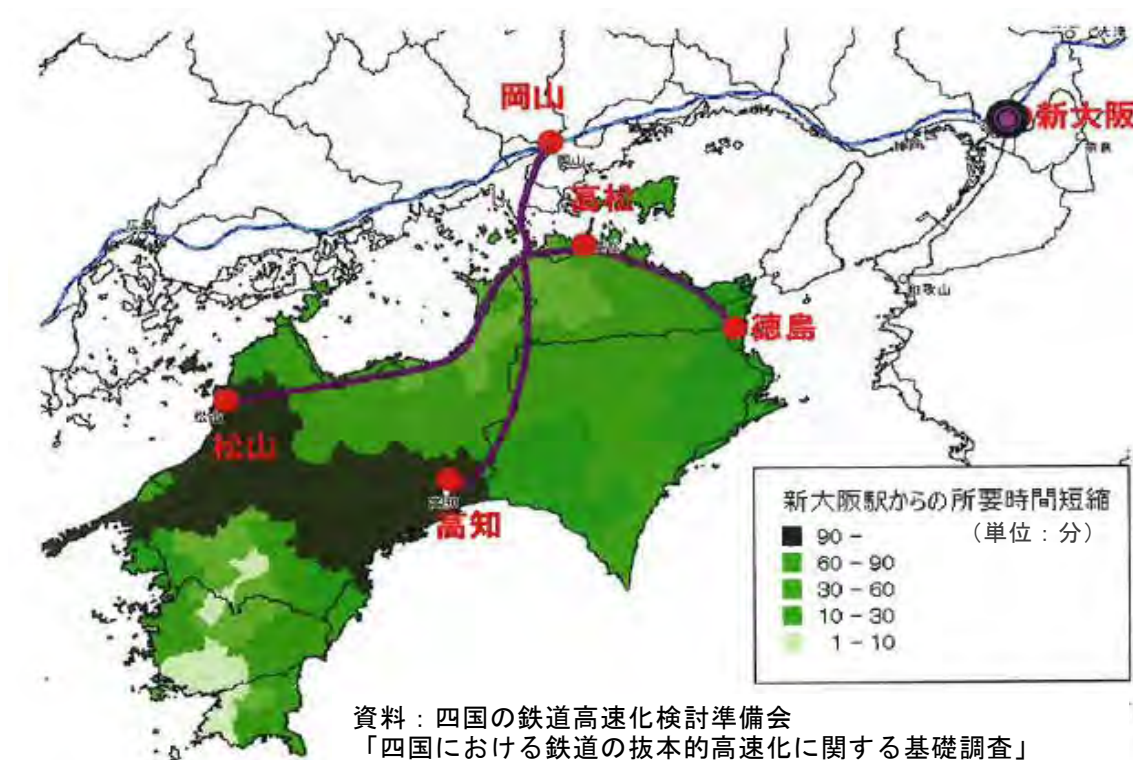
新幹線による時間短縮効果は、4県都などの新幹線沿線都市だけでなく、四国全域に広く波及する。

新幹線がもたらす四国各地と関西との間の時間短縮効果を地図でみる（図表 1-3-4）。

新大阪駅との所要時間は、香川県内では30分～60分程度となる。現在、岡山－高松間には「快速マリンライナー」がおおむね1時間に2本運行されており、所要時間も1時間程度のため、今でも香川県は他の3県と比べれば新幹線を利用しやすいエリアといえる。それでも乗り換えの解消や最高速度の向上によって、新幹線は現状に比べ2～3割程度の時間短縮となる。なお、一度の列車乗り換えは30分程度の乗車時間に相当するとの見方もあり、乗り換えがなくなることの心理的な効果は実際の時間短縮効果以上のものがある。

また、徳島県や高知県東部では60～90分程度の時間短縮が見込まれる。さらに、愛媛県では松山市を含む中予から南予の大洲市や八幡浜市、伊方町にかけて、高知県では高知市や須崎市などを含む県中部で90分以上の短縮が図れることになる。

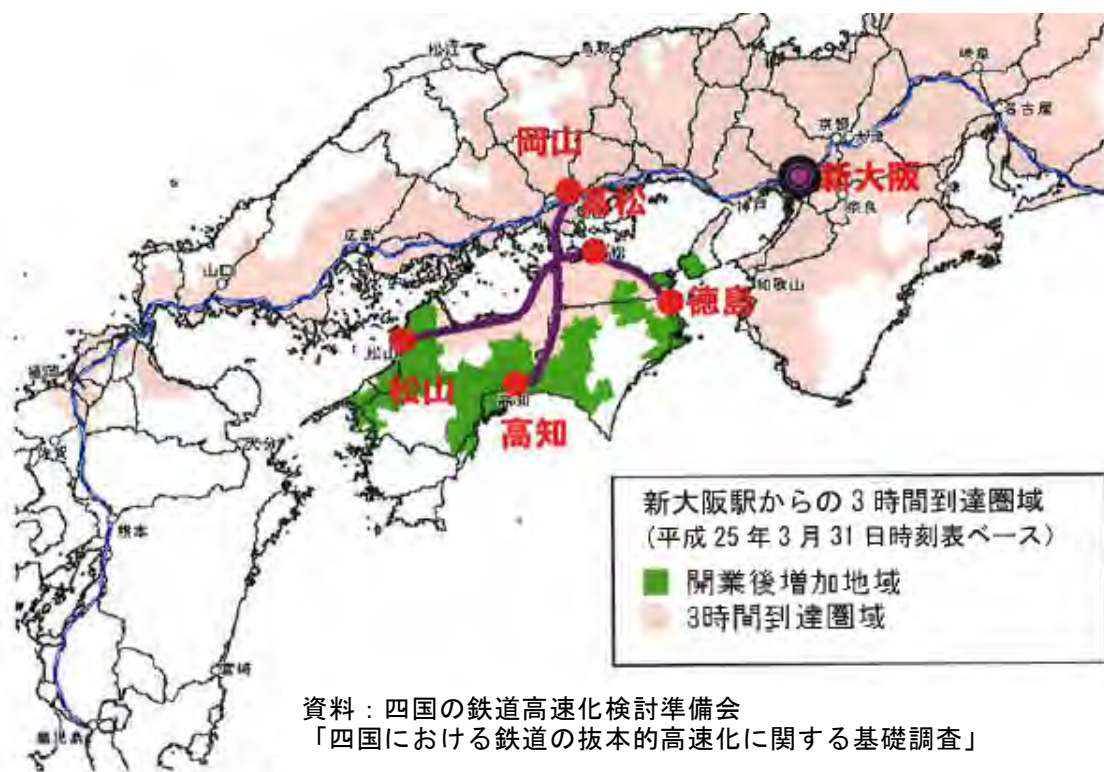
図表 1-3-4 新大阪駅からの所要時間短縮効果



この結果、新大阪駅からの3時間到達圏は、徳島や松山、高知の3県庁所在都市とその周辺部に広がる。片道3時間圏域は1日交流圏とも呼ばれ、日帰り可能なエリアが大幅に拡大されることを示している（図表 1-3-5）。

さらに、四国島内の高速道路や高規格道路などの建設を進めるとともに、新幹線と連携した路線バスのダイヤ編成や新幹線利用者向け無料駐車場の整備など、二次交通の利便性を向上させることにより、四国の東南部や西南部などにも新幹線の時間短縮効果が確実に波及する。

図表 1-3-5 新大阪駅からの3時間到達圏の変化



3.4 四国新幹線による関西、西日本への影響

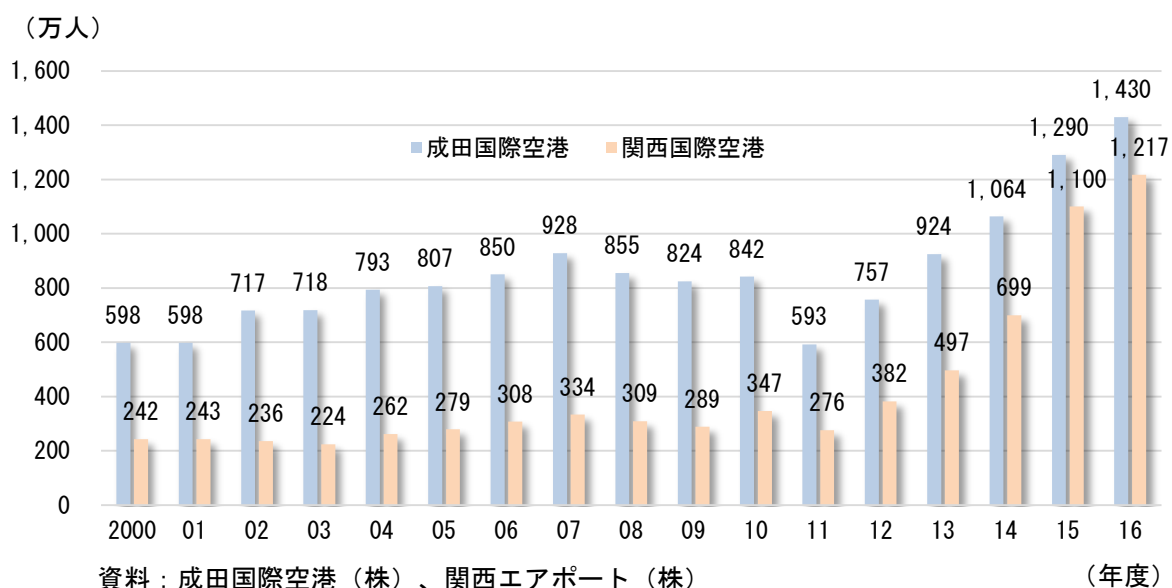
日本全体でみると、四国新幹線は関西国際空港からの二次交通と位置付けることもできる。

関西国際空港は、近年、外国人利用者が急増しており、成田国際空港に匹敵する海外からのゲートウェイとなっている（図表 1-3-6）。アジア諸国から日本を訪れる場合、関西国際空港は成田や羽田に比べ、フライト時間が1時間ほど短く、その分運賃も安くなる。また、24時間使用できる3,500mと4,000mの2本の滑走路があり、ダイヤを組む自由度が高い。このため、関西国際空港は、着陸から離陸までの間隔を短くし、空港間を効率よく飛び回ることによって収益を上げるLCC（格安航空会社）を中心に、国際線の便数が大幅に伸びている。クールジャパンの代表格である京都・奈良にも近接しているため、関西国際空港の利用者は、経済成長の続くアジア方面を中心に今後さらに伸びていくことが確実視されている。関西国際空港経由の「インバウンド効果」を四国さらには西日本に広く波及させる意味でも、四国新幹線は重要なインフラとなる。

さらに将来を見据えると、リニア中央新幹線が2027年に東京（品川）―名古屋間で先行開業し、2045年には大阪まで延伸される予定である（8年前倒しの2037年開業も検討されている）。2046年には北陸新幹線の大阪延伸も予定されているが、北陸や関西の政財界はその前倒しを強く要望している。

従来、大阪は東海道新幹線と山陽新幹線の間にある一都市に過ぎず、それが関西圏の地盤沈下につながったとの見方もある。大阪が山陽・九州新幹線とリニア中央新幹線、北陸新幹線、さらには四国新幹線が発着する結節点となることで、関西圏や西日本の発展、ひいては東京一極集中の是正にもつながっていく。

図表 1-3-6 成田国際空港と関西国際空港の外国人旅客数の推移



4. 新幹線を活かした四国の地域づくりの基本戦略と将来イメージ

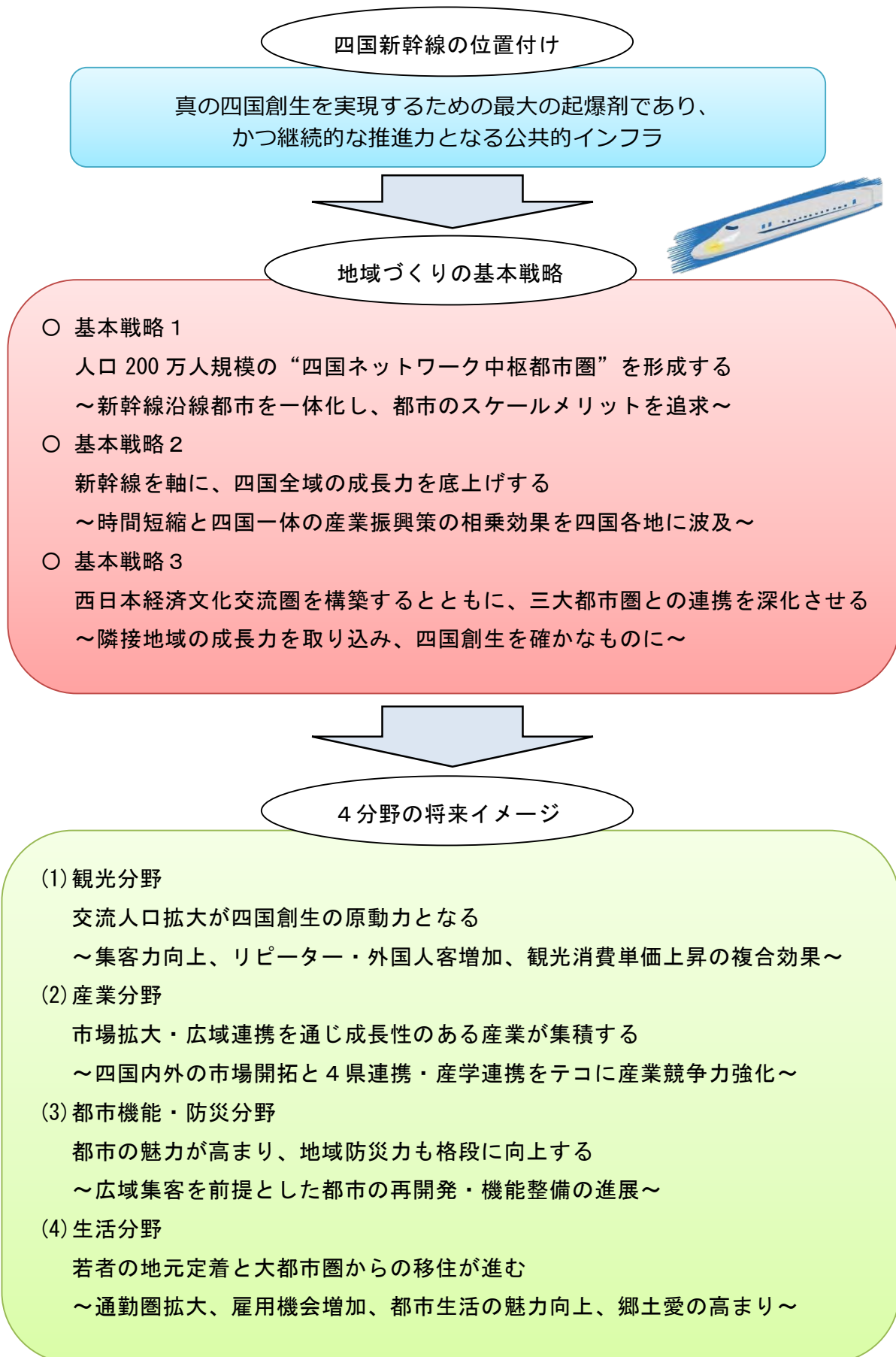
四国は新たな時代潮流や環境変化に的確に対応しながら、自らの強みを発揮するとともに弱みを克服することで、真の四国創生を実現し、我が国発展の一翼を担う地域として存在感を高めていかなければならない。四国への新幹線導入は、そのための最大の起爆剤であり、かつ継続的な推進力となる公共的インフラとして位置づけられる。

こうした認識のもと本章では、四国が目指すべき新幹線を活かした地域づくりの3つの基本戦略を提示するとともに、それによって実現される分野横断的な四国の将来イメージを描く。

次いで、観光、産業、都市機能・防災、生活の4分野における将来イメージを、より深掘して示すこととする。

なお、本章については、第2編の「四国の新幹線整備で期待される波及効果～新幹線開業先行地域（九州・北陸など）での示唆を踏まえて～」で得られた知見を基に取りまとめている。

図表 1-4-1 新幹線を活かした四国の地域づくりの基本戦略と将来イメージ



4.1 新幹線を活かした四国の地域づくり「3つの基本戦略」

(1) 基本戦略1 人口200万人規模の“四国ネットワーク中枢都市圏”を形成する ～新幹線沿線都市を一体化し、都市のスケールメリットを追求～

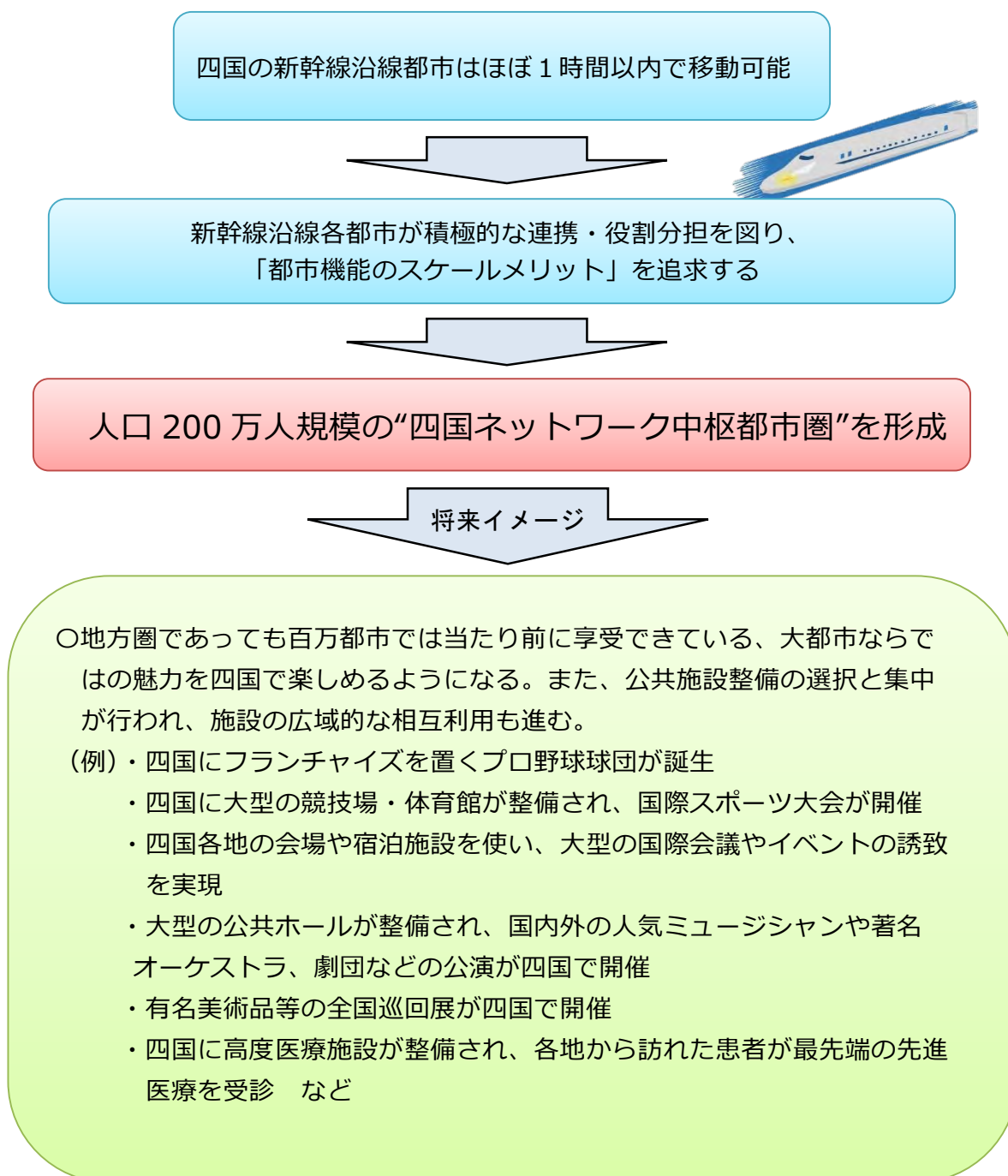
四国に新幹線が開通すると、沿線の各都市間はほぼ1時間以内で移動できるようになり、事実上、人口200万人規模の一体的な都市圏が形成されることになる。

これら新幹線沿線都市が積極的に連携・役割分担を図ることにより、大都市に比肩する都市機能を持つ“四国ネットワーク中枢都市圏”を構築する。「人口百万人規模の地方中枢都市不在」という四国の構造的弱点を克服し、「都市機能のスケールメリット」（規模の経済性）を追求することで、四国の人口流出に歯止めをかけるのである。

これにより、地方圏であっても百万都市では当たり前には享受できている、大都市ならではの魅力を四国で楽しめるようになる。また、公共施設整備の選択と集中が行われ、施設の広域的な相互利用も進み、その恩恵をより多くの人々が享受できるようになる。

例えば、四国にフランチャイズを置くプロ野球球団が誕生する。四国に大型の競技場・体育館（アリーナ）・公共ホールなどが整備され、それらの施設では国際的なスポーツ大会やイベントが開催されたり、国内外の人気ミュージシャンによる大規模な音楽ライブや著名オーケストラ・劇団の公演などが行われる。四国に高度医療施設が整備され、最先端の先進医療を誰もが容易に受診できるようになる。こうしたことが四国でも夢ではなくなる。

図表 1-4-2 新幹線を活かした四国の地域づくり「基本戦略1」



(2) 基本戦略2 新幹線を軸に、四国全域の成長力を底上げする

～時間短縮と四国一体の産業振興策の相乗効果を四国各地に波及～

四国内外の移動時間の大幅短縮を活かし、四国一体となった観光・産業振興策を推進する。時間短縮と四国一体の振興策との相乗効果により、観光客数の押し上げや企業立地の活発化、成長産業の集積などにつなげ、四国の経済活力を高める。

また、新幹線開業の効果を、新幹線沿線地域だけでなく、四国の東南部や西南部など周辺地域にも積極的に取り込むことで、各地域の持つ潜在力を引き出し、四国全域の成長力を底上げする。

こうした取り組みを通じて、四国を巡る周遊型観光ルートが人気を博すようになる。また、四国内外での産学官連携・オープンイノベーションが推進され、地域産業の高付加価値化が図られるとともに、大手企業の四国進出も活発化する。

新幹線が走らない周辺地域にも、新幹線開業効果が広く波及する。新幹線駅と各地を結ぶ観光列車が多く乗客を乗せて常時運行される。しまなみ海道サイクリングや吉野川ラフティング、四万十川カヌー、直島・豊島をはじめとする瀬戸内の現代アートなどの四国の体験型観光に大勢のリピーター客が訪れるようになり、地域の認知度も向上する。これによる地域ブランドの浸透を武器に、農林水産物等の地場製品の売上が拡大する。

さらに、「四国八十八箇所霊場と遍路道」の世界遺産登録が実現すれば、新幹線開通との相乗効果により、国内外から多くの巡礼者が四国遍路を訪れるようになる。

図表 1-4-3 新幹線を活かした四国の地域づくり「基本戦略2」

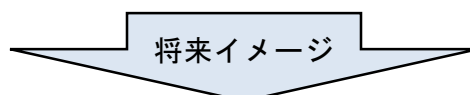
四国内外の移動時間の大幅短縮効果と四国一体の観光・産業振興策の相乗効果により、四国の経済活力を高める



周辺地域にも新幹線開業効果を取り込み、各地域の潜在力を引き出す



新幹線を軸に、四国全域の成長力を底上げ



○四国の観光客誘致や事業環境を巡る不利な立地条件が緩和されるとともに、4県一体の観光振興策や四国内外での産学官連携・オープンイノベーションが推進されることで、四国経済の成長力が引上げられる。

(例)・インバウンドをはじめ四国への観光客が大幅に増加

- ・四国企業のビジネス半径が拡大し、販路開拓や企業間連携が進展
- ・face to face の人的交流が重要となる知識集約型企業などの立地が増加
- ・通勤圏の拡大により、地域人材の広域的活躍が推進 など

○新幹線開業効果が周辺地域にも広く波及する。

(例)・新幹線駅から観光列車が常時運行

- ・しまなみ海道サイクリングや吉野川ラフティング、四万十川カヌー、直島・豊島をはじめとする瀬戸内の現代アートなどの体験型観光に大勢のリピーター客が訪れるようになり、地域の認知度も向上
- ・地域ブランドの浸透を武器に、農林水産物等の地場製品の売上が拡大
- ・「四国八十八箇所霊場と遍路道」の世界遺産登録が実現した際には、新幹線開通との相乗効果で、国内外から多くの巡礼者が来訪 など

(3) 基本戦略3 西日本経済文化交流圏を構築するとともに、三大都市圏との連携を深化させる

～隣接地域の成長力を取り込み、四国創生を確かなものに～

四国と山陽や関西、さらには中部・九州が新幹線で直接結ばれることにより、観光やビジネス、生活など様々な分野で相互交流が一段と活発になる。

四国は、関西～九州の中間点に位置する立地条件を活かして、24時間運用の国際空港を有する関西や、アジアのゲートウェイとして発展する九州の成長力を取り込むことで、西日本経済発展の一翼を担う地域として存在感を高める。

将来的に三大都市圏（首都圏、中部圏、関西圏）はリニア中央新幹線を介して一体化した「スーパー・メガリージョン」（Super Mega-region）を形成し、我が国の発展をけん引すると期待されている。四国はスーパー・メガリージョンと新幹線で直結することにより三大都市圏との連携を深化させ、スーパー・メガリージョン誕生による波及効果を誘導・享受する。

こうして隣接地域の成長力を取り込むことで四国創生を確かなものとし、我が国全体の発展にも貢献する。

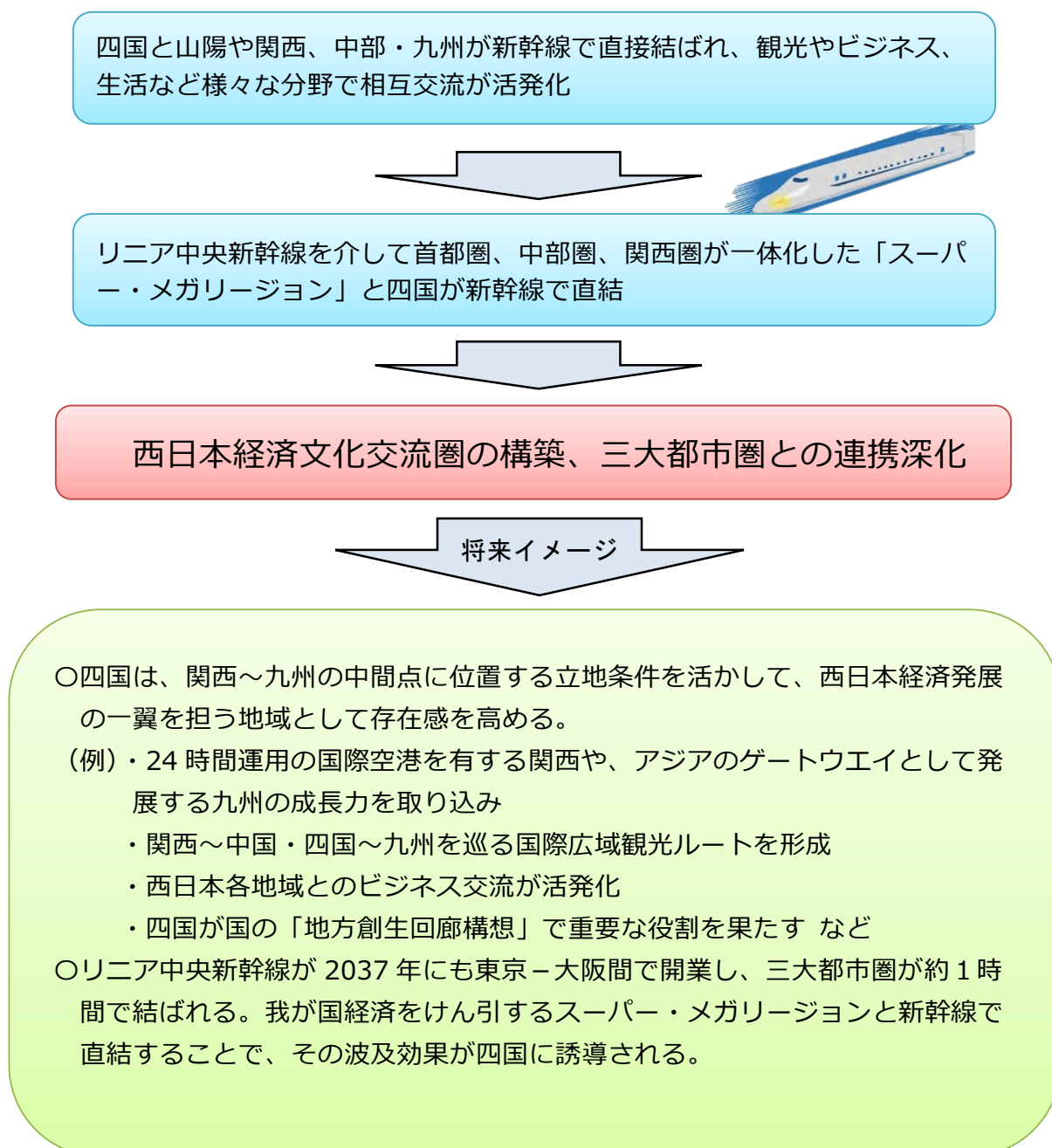
【参考メモ】「国土形成計画」（2015年8月）におけるスーパー・メガリージョンの記載

「リニア中央新幹線の開業により東京・大阪間は約1時間で結ばれ、時間的にはいわば都市内移動に近いものとなるため、三大都市圏が・・・4つの主要国際空港、2つの国際コンテナ戦略港湾を共有し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される。・・・リニア中央新幹線の開業は、・・・スーパー・メガリージョンの形成等我が国の国土構造に大きな変革をもたらす可能性がある。

資料：国土交通省ホームページ

http://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/kokudokeikaku_fr3_000003.html

図表 1-4-4 新幹線を活かした四国の地域づくり「基本戦略3」



4.2 四国新幹線によって実現される分野別の将来イメージ

本節では、「観光」、「産業」、「都市機能・防災」、「生活」の各分野について、新幹線導入によって想定される四国の将来イメージを示す。

(1) 観光分野：交流人口拡大が四国創生の原動力となる

～集客力向上、リピーター・外国人客増加、観光消費単価上昇の複合効果～

(観光客数や観光による経済効果の大幅な増加)

新幹線により、四国へのアクセス時間が大幅に短縮され、四国各地を巡る周遊旅行の快適性も格段に向上することから、四国観光に対する人気が全国的に高まる。

移動時間が短くなることで、四国での滞在時間や宿泊日数が確実に伸び、観光客一人当たりの観光消費額も大きく増加する。

(誘客戦略の大転換)

四国の観光戦略が、一生の間に一度だけ来てもらう 一見客^{いちげん}重視から、何度も繰り返し訪れてもらうリピーター重視の観光地づくりへと、大きく方針転換する。リピーターを満足させるには、いわゆる「コト消費（体験型）」をはじめ地域で多様な観光メニューを提供する必要があるため、新幹線駅を起点として周辺地域を訪れる周遊型の観光ルートづくりが活発になる。

一方、大手旅行会社が四国への旅行商品の造成や売り込みに積極的になるほか、テレビ・雑誌等のメディアも四国への旅を積極的に取り上げるようになるなど、発地側（観光客を送り込む側）が四国観光の有力な情報発信拠点・売り込み拠点となる。

着地（四国）側・発地側双方の誘客努力が相乗効果を発揮することにより、四国の観光客数が大きく底上げされる。

(インバウンド観光客の大幅増加)

関西国際空港から入国して四国を訪れ、山陽や九州の空港から出国するといった広域的な国際観光周遊ルートが形成される（その逆もある）。特に、京都・奈良、U S J といった我が国有数の観光地や 24 時間空港を擁する関西圏から四国を訪れる外国人観光客が大幅に増える。また、新幹線で四国の 4 空港へのアクセスも改善することで、各空港の国際航空路線就航に弾みが付き、四国イン四国アウトのインバウンド観光が一般化する。

さらに、四国遍路の世界遺産登録が実現され、「四国」や「お遍路」の国際的な認知度が高まるなかで、海外からも癒しを求める多くの巡礼者が四国遍路を訪れる。

こうして四国では、交流人口の拡大が定住人口減少に伴う域内需要の縮小を補い、地域経済活性化の原動力となっていく。

(2) 産業分野：市場拡大・広域連携を通じ成長性のある産業が集積する

～四国内外の市場開拓と4県連携・産学連携をテコに産業競争力強化～

(販路開拓の促進)

新幹線を使うことで、四国の企業でも、四国島内のみならず、中国地方や関西・中部・九州などへの営業活動が格段に容易になり、新たな市場の獲得につながる。

また、地元ベンチャー企業においては、県内だけでなく、当初から四国全域さらには四国島外の市場に営業活動を展開することで、より円滑なスタートアップが可能となる。

(4県連携・産学官連携による産業振興策の強化)

四国の新幹線により、産業振興に向けた四国4県の往来が活発化し、人的ネットワークをベースとした相互の協力態勢が強化されることで、県境をまたいだ新産業創出や産業振興策が活発化していく。

四国の各大学も、新幹線で学生・研究者の相互往来が増えることで一体感が強まる。各大学間の連携、さらには4県と各大学、産業界によるオール四国の産学官連携が進み、教育・研究、研究成果の事業化など様々な分野で規模の経済性が発揮される。また、四国の大学と四国域外の大学や企業との連携が活発化するとともに、その成果を基にした四国発のベンチャー企業立ち上げ、新製品開発が盛んになる。四国の大学は魅力を増し、国内外から多くの学生が学びに来るようになる。

(四国外の企業や大学とのオープンイノベーションの活発化)

国内外の有力企業が、四国が競争優位性を持つ造船、LED、製紙、医薬品、冷凍食品、タオルなどの主力産業や、特定分野で高いシェアを有する、いわゆるニッチトップ企業に対し、オープンイノベーションのパートナーとして積極的に注目するようになる。その結果、大手企業の研究所や本社機能の一部などが四国に活発に立地するようになる。

また、四国の立地条件が向上することで、域外企業の四国への進出が増えるとともに、四国に既に立地している工場等の縮小・撤退が抑止される。

(四国企業のグローバル化の加速)

国際航空路線が就航する四国内外の空港とのアクセスが便利になることで、四国の企業と海外企業との相互往来が目に見えて増えていく。その結果、四国の企業はグローバル展開を加速し、アジアを中心に新たな市場を開拓していく。

こうした市場拡大や官民・産学の広域連携・オープンイノベーション、グローバル展開の加速を通じて、成長力のある産業が四国に集積していく。

(3) 都市機能・防災分野：都市の魅力が高まり、地域防災力も格段に向上する
～広域集客を前提とした都市の再開発・機能整備の進展～

(新幹線駅周辺の都市再開発の進展、都市の魅力の高まり)

新幹線が開通することで、4県都を中心に新幹線駅前での再開発が活発化する。四国内外からの需要拡大を見込んで都市型ホテルや商業ビルをはじめ、高層マンションやオフィスビルなどが建設され、駅前の景観が大きく変貌し、魅力ある“都市の顔”となる。

駅ビルや周辺の商業施設には、地元の物産店や土産店のほか、全国的に有名な専門店やチェーン店が入居し、地元住民や観光客で終日賑わいをみせるようになる。

(二次交通の充実、中心市街地の活性化、大型国際会議等の開催)

在来線や市内電車、バスなどの増便や新型車両への更新、乗降場所の改善整備など、新幹線駅を起点とした二次交通の充実が図られる。二次交通が整備された市街地には、公共ホールや医療・介護施設、教育施設、高層住宅、商業・オフィスビルなど、多様な都市機能が集積する。また、コンパクトシティー化が進み、中心市街地では人口が増加に転じ、人通りも目に見えて増えるなど活気を取り戻す。

一方で、大型の国際会議や全国規模の学会などが、周辺都市に宿泊施設や会場を分散するなどして、四国でも開催できるようになる。

(新幹線開通都市の自治体税収の増加)

新幹線駅から市街地にかけて宿泊・飲食をはじめ多様な民間事業者が集まってくる。また、民間不動産投資が活発化し、長く低下が続けていた市街地の地価が反転上昇する。駅周辺の再開発などで建設された建物群や新幹線設備（線路等）が新たに固定資産税の対象となる。こうしたことから、事業税や固定資産税を中心に自治体税収が増加し、行政サービス維持・充実のための財源確保に寄与する。

(地域防災力の向上)

新幹線の堅牢性・安定性は高く、大雨・強風で航空機が運休したり、高速道路が通行止めになったりしていても、四国内を走る新幹線は通常ダイヤで運行を続ける。

さらに、高速道路や新幹線、在来線、航空機、フェリー・旅客船など、多様な交通手段が備わることで、災害に強い地域づくりにつながる。

こうした都市の再開発や機能整備の進展を通じて、都市の魅力が高まるとともに、地域の防災力も格段に向上する。

(4) 生活分野：若者の地元定着と大都市圏からの移住が進む

～通勤圏拡大、雇用機会増加、都市生活の魅力向上、郷土愛の高まり～

(通勤圏の拡大、人材の広域的な活躍)

新幹線開通に伴い、通勤圏が大きく拡大し、四国でも新幹線定期券を利用して広域的に通勤する人の姿が普通に見られるようになる。

また、求職者は地元だけでなく市外や県外の事業所の中から自分に相応しい就職先を選べるようになる。事業者も、地元だけでなく広域的に人材を募集・確保できるようになる。こうして新幹線は地理的制約による雇用ミスマッチの解消に貢献する。

四国内に事業所を有する企業等に勤務する人が他県への転勤を命じられた場合でも、単身赴任をせず自宅通勤が可能になり、子育てや介護など家庭の事情を抱えている場合にも就業を継続できるようになる。

(公演イベントの増加、プロスポーツの発展)

四国でも収容数1万人規模のアリーナ⁸⁾や数万人規模のドーム球場が整備され、人気ミュージシャンによるアリーナツアーやドームコンサートが楽しめるようになる。

サッカーJリーグでは、地元だけでなく、全国各地から大勢のサポーターが四国開催試合の観戦に訪れるようになる。観客動員数の増加と並行してクラブの収入も大幅にアップし、有力選手の獲得や練習環境の改善が進む。この結果、四国のクラブが1部リーグに定着し、優勝争いにも加われる有力クラブとなる。

また、野球どころである四国をフランチャイズとするプロ野球球団が創設され、地元ファンは一流選手のプレーを間近に見ることができ、球場はいつも熱気と興奮にあふれる。

(四国4県の一体感醸成、シビックプライドの高まり)

新幹線の開通は、四国域内の相互往来を活発化させ、四国4県の一体感が大きく高まるとともに、地域に対するシビックプライド（地域への誇り）を高める。

こうして、様々な事業所の立地増加と新幹線による通勤範囲拡大との相乗効果で職業選択の幅が広がるとともに、一流のスポーツや音楽を地元で楽しめるようになり、若者を中心に根強い“大都市への憧れ”が薄れる。さらに、四国の良好な生活環境、子育て・教育環境、マイホーム取得の容易さなどに改めて注目が集まる。その結果、若者の人口流出が減り、大都市からのU I Jターンも増加する。

⁸⁾ 舞台、試合場を観客席が四方から取り囲む形式のホール、スポーツ施設。

5. 新幹線開通を見据えた四国の地域づくりの提案

四国への新幹線導入は、多額の予算を投入して全国の新幹線ネットワークを四国にまで延伸するという、国家的プロジェクトである。新幹線の開業効果を最大限に引き出すとともに、四国が我が国発展の一翼を担っていくため、四国新幹線の開通を見据え、四国は次のような方向で地域づくりを推進していく必要がある。

5.1 四国一体の地域づくりの強力推進

～オール四国の力を結集して地域間競争を生き抜く～

現在、四国の経済振興や地域づくりの分野で、「四国」を冠する様々な取り組みや計画が存在する。しかし、その実態は、各県施策の寄せ集めとなるなど、四国全体の発展をけん引するための戦略性に欠けるものも散見される。そもそも四国の人口は静岡県（約380万人）1県分に過ぎず、経済分野の行政施策について四国内で利害調整することに、ほとんど意味はない。ライバルは四国の外にある。

「新幹線は全国から、観光客とともに“競争”を運んでくる」（鹿児島県下の経済団体幹部の話）。北陸や九州が新幹線を軸に地域の一体感を強め、地域ブロックでの観光客誘致や産業振興に成果を挙げている。これに四国全体で対抗していく必要がある。

新幹線は、四国一体の地域づくりを押し進めるエンジンとなる。将来、このエンジンを強力に動かすためにも、各県それぞれの強みを磨くとともに、四国一体となった政策推進に重点をシフトしていく必要がある。

5.2 「地元最適」から「広域最適」優先の地域づくりへの転換

～行政投資の選択と集中、相互補完・広域利用の推進～

四国の各自治体は、経済規模や税収、行政サービスなど様々な分野で人口減少による縮小圧力にさらされている。これを克服するため、「コンパクト＋ネットワーク」すなわち「複数の地域が連携して役割分担を担い、ネットワークで結ぶことで、必要な機能を享受する」という考え方が提起されている。

このコンパクト＋ネットワークによる地域づくりを、四国全域で徹底していくことが必要である。例えば、各自治体が他の自治体との連携・協力を前提に、行政投資の選択と集中、相互補完・広域利用を推進するのである。地域の住民やマスコミも、隣接する自治体との優劣や四国内での順位を気にし過ぎず、「地元最適」より「広域最適」を「良し」とする地域風土を醸成するのである。

各自治体にコンパクト＋ネットワークのノウハウが蓄積されることで、新幹線が開通した暁には、駅を拠点に周辺の自治体を巻き込んだ広域的な地域づくりが、また、4県の主要都市が新幹線でつながることで四国一体の地域づくりが、円滑に進むことになる。

5.3 二次交通の計画的な整備

～「鉄道駅ハブ&二次交通スポーク」戦略による交通網拡充～

コンパクト＋ネットワークによる地域づくりを進めるとともに、新幹線の開通効果を四国全域に波及させていく上で不可欠となるのが、二次交通の整備である。

都市のコンパクト化は、駅を拠点に二次交通を整備し、その沿線に都市機能を集めて地域住民の居住を促すことで、効果的に進めることができる。また、広域的なネットワークの形成には、都市と都市、都市とその周辺地域とを結ぶ二次交通を整備することが必要となる。さらに、新幹線が通らない地域が新幹線効果を取り込むためにも、新幹線へのアクセス利便性を高める二次交通が重要な役割を担う。

物流や航空などのハブ&スポーク戦略⁹⁾をモデルに、四国でも各主要駅を軸に放射状に二次交通を整備する「鉄道駅ハブ&二次交通スポーク」戦略を推進することが考えられる。

5.4 観光立国への貢献

～訪日外国人観光客の受け入れ態勢強化～

我が国を訪れる外国人は、2017年には前年比19%増の2,869万人となった。政府は、これを2020年に4千万人、2030年には6千万人に引き上げる目標を掲げている。

我が国が観光立国実現を国策として推進するなかで、四国はその受け皿としての役割をしっかりと果たせるよう、外国人客の受け入れ態勢を一層強化していく必要がある。例えば、ハード面では四国滞在を快適にするための情報通信環境（Wi-Fi等）や外国語案内表示の整備、キャッシュレス決済端末の普及、世界に顧客基盤を持つ外資系ホテルチェーンの誘致など、また、ソフト面では外国人向け観光ガイドの増員、食事メニューにおけるイスラム教徒（ハラール認証）やベジタリアンへの対応、地域文化などを体験できる“コト消費”や大人が楽しめる夜型観光素材（ナイトショー等）を充実させる必要がある。

こうした外国人旅行者に優しい地域づくりを進めていくことが、将来、四国で新幹線開業効果を十分に引き出すことにもつながっていく。

5.5 複眼型国土構造形成への貢献

～関西圏との連携強化～

東京一極集中の是正は、これまで我が国国土計画の中心的課題として掲げられてきた。東京の過密問題の改善や首都直下型地震等の大規模災害に伴うリスクの軽減を図る上で、東京圏への人口や経済活動の過度な集中を是正することが求められている。その際の受け皿として大きな役割が期待されるのが関西圏であり、首都圏と関西圏が並び立つ「複眼型国土」を形成することが重要となる。

そのために、四国としては、隣接する関西圏の活性化に積極的に関わることで関西圏を

⁹⁾大規模拠点・大規模空港など（ハブ）に貨物や主要路線を集中させ、そこから各拠点（スポーク）に分散させる輸送方式。自転車のハブ（車輪の軸）とスポークに見立てている。

盛り上げ、その経済効果を四国にも誘導するという好循環を回していく必要がある。

例えば、関西国際空港を活用した四国の活性化策の検討、関西と四国を巡る広域観光周遊ルートの形成、関西の産業界・大学と四国の産業界・大学との積極的な連携などが考えられる。また、2025年大阪・関西万博など関西が誘致を目指したり、開催が決まっている大型国際イベントの成功に四国も積極的に貢献していく必要がある。

四国と関西が様々な分野で結びつきを強めておくことで、四国と関西が新幹線で直結した際の経済効果が一層顕著に現れることが期待される。

5.6 スーパー・メガリージョン構想への積極的参画

～リニア中央新幹線の開通効果を四国に呼び込む態勢づくり～

リニア中央新幹線は、2027年の東京（品川）―名古屋間開通、2045年の大阪延伸が予定されている（2037年への前倒しも検討されている）。これにより、東京―大阪間は約1時間で結ばれ、時間的にはいわば首都圏が中部・関西にまで拡大したような状況になる。その結果、三大都市圏は世界を先導するスーパー・メガリージョンを形成し、我が国の国土構造に大きな変革をもたらす可能性がある。

そこで、国土交通省ではスーパー・メガリージョン構想検討会を設置（2017年9月）し、その効果を全国に拡大し最大化するための検討を行っている。四国としても、スーパー・メガリージョン構想の検討に積極的に参画・協力するとともに、その波及効果を四国に効果的に呼び込むため、スーパー・メガリージョン構想との整合性を図りながら、地域づくりを進めていく必要がある。

第2編 四国の新幹線整備で期待される波及効果
～新幹線開業先行地域（九州・北陸など）
での示唆を踏まえて～

1. 観光分野

1.1 観光客数の大幅な底上げ

新幹線が開業すると、新幹線の特性である大量輸送や時間短縮効果、定時性や快適性の向上などによりアクセスが格段に改善され、沿線地域では観光客の大幅な増加が期待できる。

新幹線が開業した九州や北陸での日本人延べ宿泊者数の推移をみると、鹿児島県では九州新幹線が全線開業した2011年は2010年（開業前年）比12%増と高い伸びを示した。その後も増勢が続き、2015年には2010年比26%増と大幅に伸びた。2016年は熊本地震の影響で前年比1割以上減少したが、2017年は持ち直して2010年比23%増となっている。一方、熊本県は全線開業年の2011年は2010年比17%増と大きく伸びたが、その後は開業効果の反動もあって減少に転じた。しかし、2015年には下げ止まりをみせ、2016年は熊本地震があったものの増加に転じ、2017年は2010年比で14%増と、開業前の水準を上回っている（図表2-1-1）。

北陸新幹線の場合も、石川県と富山県の日本人延べ宿泊者数は、開業1年目の2015年で2014年（開業前年）のそれぞれ14%増、13%増と二桁増を記録した。その後も、石川県の日本人延べ宿泊者数は高水準を維持している。富山県は、2016年は前年に伸びた反動や日帰りビジネス客の増加が影響して大幅に減少したものの、2017年は開業前年（2014年）の水準まで回復した（図表2-1-2）。

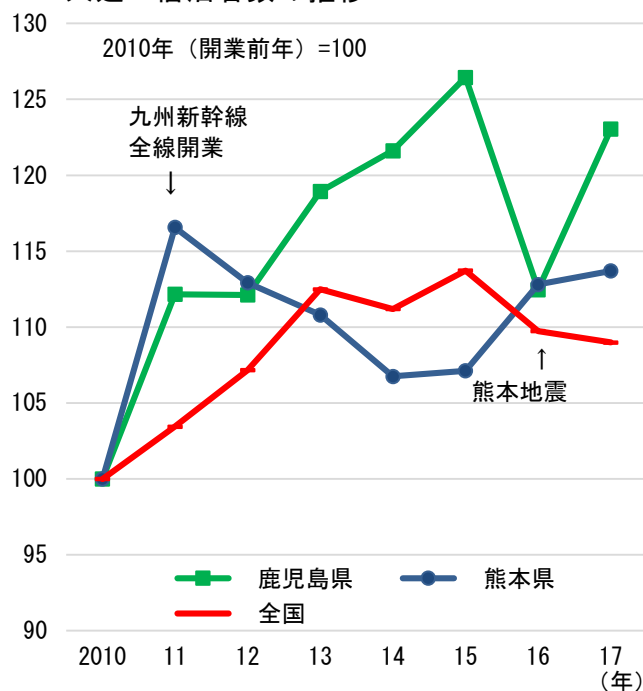
ちなみに、石川県を代表する観光地である金沢市の兼六園や金沢21世紀美術館、金沢城公園では、2016年の入場者数が開業前の1.5倍以上に急増している（図表2-1-3）。

以上を踏まえれば、四国でも新幹線開業により、観光客数は確実に底上げされると予想される。

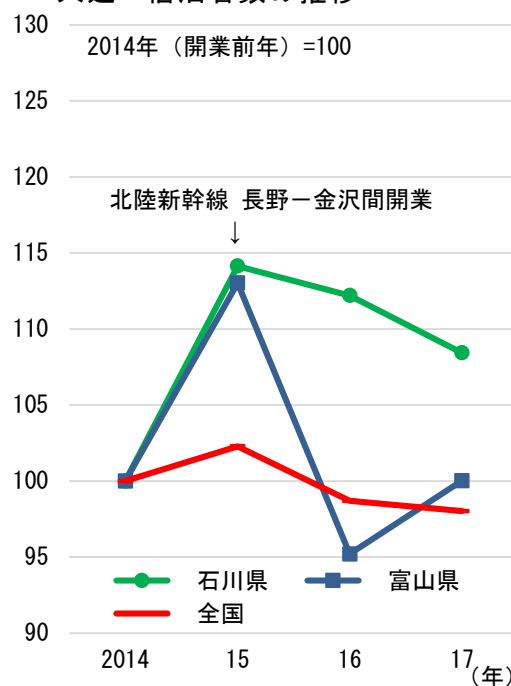
ただ、九州や北陸の事例をみると、開業効果による押し上げが続いている地域もあれば、開業効果の反動減が顕著に現れた地域もある。新幹線が開業すれば、無条件で観光客が増える訳ではないことを示唆している。新幹線開業を飛躍のチャンスにできるかどうかは、観光資源の磨き上げや受け入れ態勢の整備など、地域一体となった取り組みが極めて重要なカギとなる。

なお、四国における日本人延べ宿泊者数（2017年）は1,194万人泊で、全国に占める割合は2.8%と、四国の人口や経済力（名目域内総生産）の全国割合（人口：3.0%、経済力：2.7%）並みの水準にある。四国の観光は、新幹線がないという大きなハンディを抱えるなかで、比較的健闘しているといえる。新幹線の開業で四国の持つ観光分野での潜在力が大きく開花することを期待したい。

図表 2-1-1 鹿児島県、熊本県の日本人延べ宿泊者数の推移



図表 2-1-2 石川県、富山県の日本人延べ宿泊者数の推移

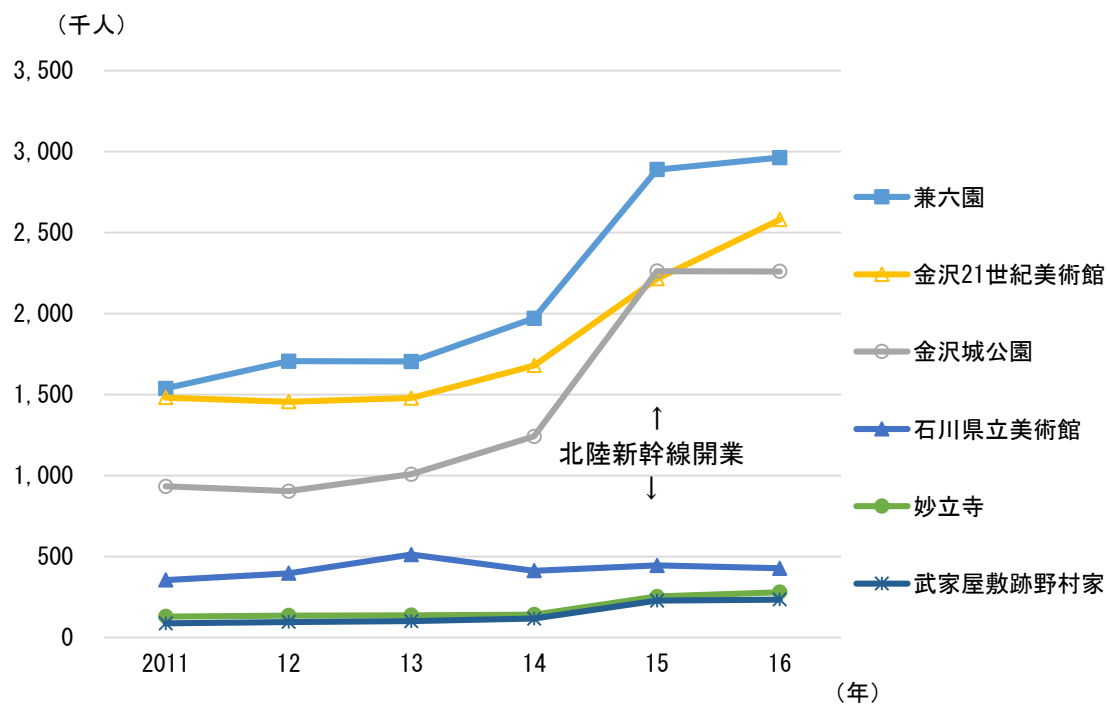


注 1) 延べ宿泊者数の調査は、2010 年 4 月より全宿泊施設、それ以前は[従業者数 10 人以上の施設]が対象。そのため、2010 年は 1-3 月の[同 9 人以下施設]の宿泊者数が含まれていない

2) 2017 年は速報値

資料：観光庁「宿泊旅行統計調査」

図表 2-1-3 金沢市内の観光施設利用者数の推移



資料：金沢市「金沢市観光調査」

1.2 旅行者の利用交通手段の多様化、選択肢の広がり

新幹線が開業すると、航空機や高速バスなど既存の交通機関に、新幹線が新たに加わることで、旅行者にとっては移動手段の選択肢が増える。利用者は目的地までの運賃や所要時間、乗り換えの利便性などを比較考慮して、よりニーズに合った交通手段を選ぶことができる。また、各交通機関では相互の競争が激しくなることで、運賃値下げやサービス向上が行われるようになり、利用者には大きなメリットとなる。

一般的には、新幹線が開業すると、競合する航空路線などの利用客は減少すると考えられがちだが、必ずしもそうとは言い切れない。

例えば、国土交通省「貨物・旅客地域流動調査」において鹿児島県への交通手段別輸送人員をみると、鉄道輸送は九州新幹線全線開業前（2010年）の157万人から、開業後（2011年）には251万人へと大幅に伸び、以後も230～240万人程度の高い水準を維持している。一方、航空輸送は開業前の203万人から開業年こそ188万人へ7%減少したものの、その後は増加に転じ、2015年には226万人と開業前年を23万人、率にして11%も上回っている。さらに、乗合バスも開業年は減少したものの、その後の輸送量は下げ止まっている（図表2-1-4）。この結果、鉄道・航空・乗合バス合計の輸送人員は、2010年の423万人から2015年の504万人へと、81万人、19%もの増加となっている。

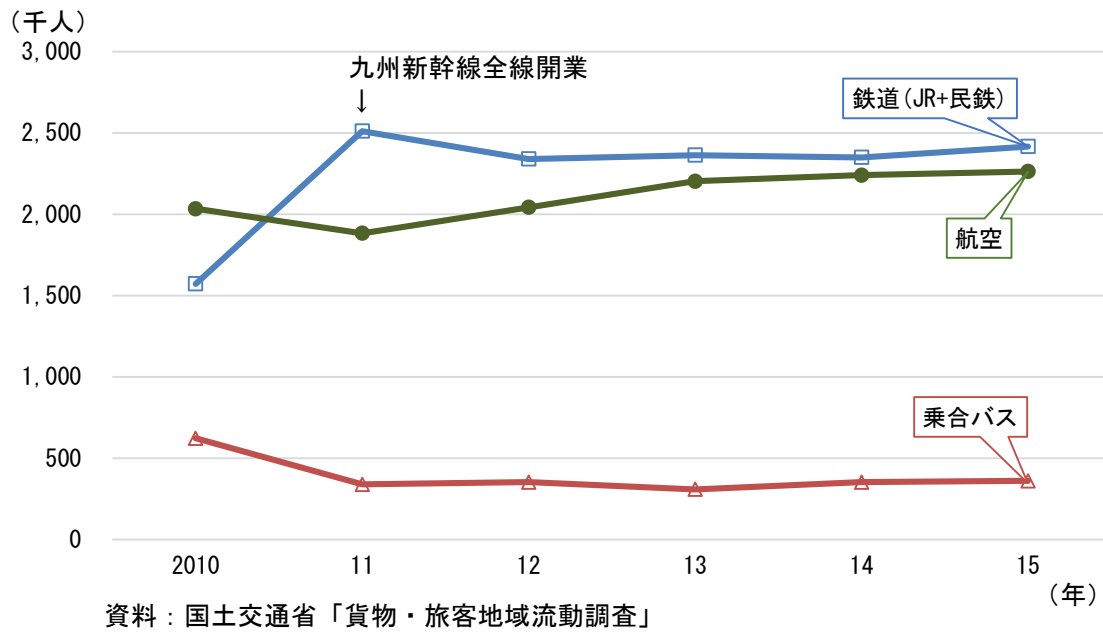
このことから、新幹線の開業は、交通手段同士の需要を奪い合うゼロサムではなく、需要全体を増やすプラスサムの誘因ともなり得ることが分かる。この背景としては、

- ①新幹線開業を機に、旅行会社が旅行商品の造成を積極的に行うとともに、テレビや雑誌などでの露出も増えることで、観光地としての注目度が高まる
- ②新幹線の開業に危機感を覚えた航空会社などが、宿泊施設等とセットにした割安なパック商品の開発や運賃値下げなどに取り組む
- ③新幹線や航空機、高速バスをミックスした旅程を組むことで、航空機や高速バス単独では回り切れないような広域的な周遊旅行を楽しめるようになる（例えば、東京から航空機で鹿児島に入り、新幹線で熊本を経由して、福岡から帰京するなど）

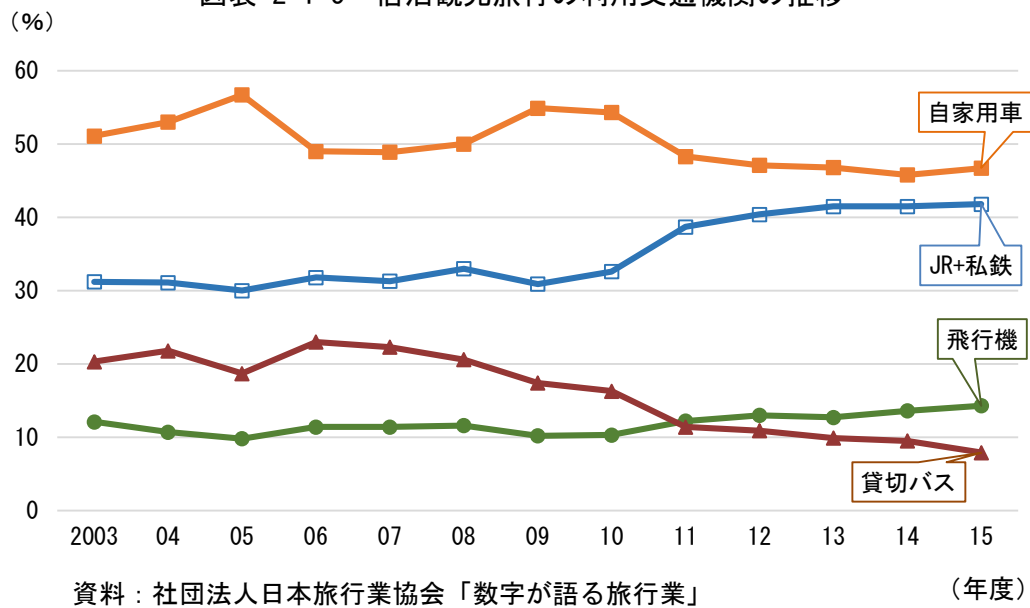
ことなどが推察される。

ところで、宿泊観光旅行における利用交通手段は、2010年頃までは自家用車の利用割合が約50%以上と高い水準を維持してきたものの、近年ではこの割合が低下し、一方で鉄道の利用割合が上昇傾向となっている（図表2-1-5）。この背景には、少子化による家族構成員の減少や高齢化の進展による運転免許自主返納者の増加、若年層の車離れなどから、個人や少人数で鉄道旅行を好む観光客が増えていることが考えられる。我が国では今後も少子高齢化により、鉄道利用のウエイトが高まると予想される。新幹線のないことが四国における観光面の競争劣位を際立たせることになりかねず、この点からも四国への新幹線導入が急がれる。

図表 2-1-4 全国から鹿児島への輸送人員の推移



図表 2-1-5 宿泊観光旅行の利用交通機関の推移



1.3 集客の広域化

新幹線が開業すると、遠隔地ほど時間短縮効果が大きくなり、集客範囲は新幹線の直通運転があるエリアに沿って伸び、格段に広域化する。

例えば、九州新幹線の終着駅がある鹿児島県での宿泊者を居住地別にみると、開業前の2010年と2017年の比較では、福岡県からの宿泊者が7%増加した一方、より遠方の広島県からの宿泊者は約1割増、さらに遠隔地となる岡山県や兵庫県からの宿泊者は約3割増と顕著に増加している。また、新幹線と航空機が利用者獲得で競合する大阪府からも約1割以上の増加となっている。このように、鹿児島県では、山陽新幹線との直通運転で時間距離が短縮された山陽や関西からの宿泊者が大幅に増えている。なお、鹿児島県への日帰りが容易になった福岡県からの宿泊者が増加していることも注目される（図表2-1-6）。

次に、北陸新幹線の終着駅がある石川県での宿泊者を居住地別にみると、新幹線と直接結ばれるようになった関東からの宿泊者が大幅に増加している。開業前の2014年と比べて2017年は、東京都が5割増、神奈川県や千葉県はおよそ8割増となり、埼玉県は倍増している。さらに、東北各県からの宿泊者数も絶対数こそ少ないものの、青森県と岩手県からが倍増するなど、大幅に伸びている（図表2-1-7）。東北から北陸に行くには、通常、大宮駅で東北新幹線から北陸新幹線への乗り換えが必要になる。しかし、2017年から乗り換えなしで結ぶ「団体用直通新幹線（仙台－金沢間）」の運行が始まるなど、相互に新たな観光需要を掘り起こす試みが行われている。

四国も新幹線開業により、集客の広域化が一挙に進むものと期待される。九州新幹線や北陸新幹線のケースを踏まえれば、これまで四国への来訪が比較的少なかった九州や中部エリアなど、より遠隔地からの宿泊数が大幅に増加することが予想される。

さらに、リニア中央新幹線の東京－大阪間開業（2037年目標）や北陸新幹線の大阪延伸（2046年予定）などが実現した場合、巨大な人口を擁する関東から中部地方や四国に馴染みの薄い北陸などの市場を四国に取り込む上で、四国の新幹線は必須のインフラであることも忘れてはならない。

なお、参考までに九州域内の他県から各県への鉄道（JR＋私鉄）輸送人員をみると、2010年と2015年の比較では各県ともに大幅に増加しており、特に2015年の鹿児島県や熊本県ではそれぞれ4割増、3割増となっている。このことから、新幹線は九州での域内流動活発化にも大きく寄与していることが分かる（図表2-1-8）。

四国の新幹線が整備された場合、九州と同様に、四国域内での人の交流が大幅に増加すると期待される。

図表 2-1-6 鹿児島県の宿泊者の居住地別内訳（従業者数 100 人以上の施設）

宿泊者 居住地	延べ宿泊者数（人）				指数 2010 年=100		
	2010 年 （開業前年）	2015 年	2016 年 （熊本地震）	2017 年	2015 年	2016 年 （熊本地震）	2017 年
福岡県	123, 281	130, 423	137, 930	131, 869	105. 8	111. 9	107. 0
広島県	17, 751	24, 009	19, 380	19, 981	135. 3	109. 2	112. 6
岡山県	7, 666	10, 610	7, 839	10, 110	138. 4	102. 3	131. 9
兵庫県	19, 237	28, 507	21, 964	24, 768	148. 2	114. 2	128. 8
大阪府	83, 477	119, 225	100, 509	94, 546	142. 8	120. 4	113. 3
東京都	158, 080	164, 214	151, 528	153, 156	103. 9	95. 9	96. 9

資料：観光庁「宿泊旅行統計調査」

図表 2-1-7 石川県の宿泊者の居住地別内訳（従業者数 100 人以上の施設）

宿泊者 居住地	延べ宿泊者数（人）				指数 2014 年=100		
	2014 年 （開業前年）	2015 年 （開業年）	2016 年	2017 年	2015 年 （開業年）	2016 年	2017 年
東京都	140, 792	240, 088	234, 342	210, 967	170. 5	166. 4	149. 8
神奈川県	29, 943	52, 989	57, 258	53, 239	177. 0	191. 2	177. 8
埼玉県	20, 414	44, 751	46, 998	40, 442	219. 2	230. 2	198. 1
千葉県	16, 369	35, 348	35, 486	30, 261	215. 9	216. 8	184. 9
宮城県	6, 410	8, 879	9, 493	8, 619	138. 5	148. 1	134. 5
岩手県	1, 328	2, 764	3, 384	2, 647	208. 1	254. 8	199. 3
青森県	1, 172	2, 395	2, 687	2, 416	204. 4	229. 3	206. 1

資料：観光庁「宿泊旅行統計調査」

図表 2-1-8 九州のＪＲと民鉄の輸送人員

	輸送人員（千人）			指数 2010 年=100	
	2010 年 （開業前年）	2014 年	2015 年	2014 年	2015 年
福岡県	12, 732	14, 485	15, 317	113. 8	120. 3
佐賀県	7, 216	7, 803	8, 162	108. 1	113. 1
長崎県	1, 601	1, 880	1, 934	117. 5	120. 8
熊本県	2, 613	3, 281	3, 473	125. 6	132. 9
大分県	2, 331	2, 483	2, 692	106. 5	115. 5
宮崎県	365	407	398	111. 6	109. 0
鹿児島県	1, 365	1, 856	1, 926	136. 0	141. 1

注）九州内他県から各県へ輸送した人員。同一県内を除く

資料：国土交通省「貨物・旅客地域流動調査」

1.4 インバウンド誘致環境の劇的改善

訪日外国人観光客数は、近年、全国的に大幅な増加が続いている。この要因としては、LCCの就航路線拡充や外国船籍を中心とした大型クルーズ船の寄港増加など、我が国と海外を結ぶ交通手段が増強されたことが大きく寄与している。

一方で、専ら国内の移動手段である新幹線は、航空機やクルーズ船に比べ、インバウンド客誘致の効果は限られると思われがちである。しかし、他地域の実情をみると、新幹線開業がインバウンド客誘致に大きく貢献していることが分かる。

例えば、九州新幹線開業後、鹿児島県の外国人延べ宿泊者数は、東日本大震災のあった開業年の2011年を除き、毎年全国の指数（対2010年比）を上回る大幅な増加を続けており、2017年には2010年（開業前年）の5.5倍となっている。また、北陸新幹線開業後には、開業年の2015年は石川県、富山県ともに約5割増で、翌2016年そして2017年も、両県ともさらに増加している（図表2-1-9）。

特に金沢では、代表的な観光地である兼六園の外国人入園者数が、開業前年の22.9万人に対し、開業年の2015年は29.2万人、翌2016年には35.6万人と2年連続して過去最高を更新している。金沢を訪れてみると、街中で外国人の多さが目立ち、新幹線開業をきっかけに国際観光都市の性格を強めていることを実感させられる。

これらの地域でインバウンド客が顕著に増加している背景としては、訪日外国人の利用人数が圧倒的に多い成田国際空港や関西国際空港などがある大都市圏からのアクセスが、新幹線開業により大幅に向上したことが挙げられる。

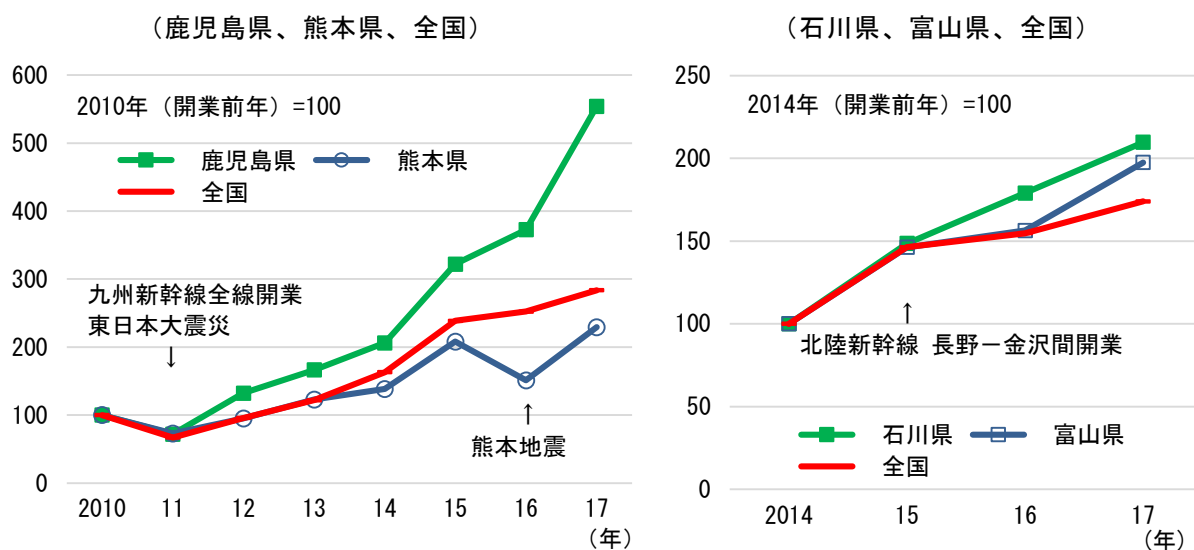
また、インバウンド客向けにJRグループ6社が共同で提供している「ジャパン・レール・パス（JAPAN RAIL PASS）」¹⁰⁾の存在も見逃せない。ジャパン・レール・パスは新幹線「のぞみ」号・「みずほ」号を除く全てのJR線が一定期間乗り放題で利用でき、料金も非常に割安である。「こだま」号などは目的地までの速達性はやや劣るものの、特に中短距離の移動には便利で、しかも空席が多く快適である。このため、1～3週間程度日本に滞在する訪日外国人にとっては大変便利なチケットになっている。

国籍別の購入率をみると、時間をかけて日本各地を旅行するケースが多い欧州・豪州ではおおむね5割を超え、米国・カナダ・シンガポールでも約3割を占めている（図表2-1-10）。また、発行枚数もJR東日本の取扱実績をみると、2010年度の22万枚が2016年度には72万枚と大幅に増加している（図表2-1-11）。

将来的にも、アジアを中心に富裕層が増え、インバウンド客の日本での滞在日数も長くなると予想される。新幹線を整備することは、こうした外国人富裕層を四国に呼び込む上でも重要になる。

¹⁰⁾「JAPAN RAIL PASS」は新幹線「のぞみ」号・「みずほ」号を除くJRグループ全線を一定期間、乗り放題で利用できる。主な販売対象は、観光目的で日本を訪れる外国人旅行者。料金（普通車用・大人1名）は7日間29,110円、14日間46,390円、21日間59,350円と非常に割安となっている。

図表 2-1-9 外国人延べ宿泊者数の推移（全施設）



注 1) 延べ宿泊者数の調査は、2010 年 4 月より全宿泊施設、それ以前は[従業者数 10 人以上の施設]が対象。そのため、2010 年は 1－3 月の[同 9 人以下施設]の宿泊者数が含まれていない
2) 2017 年は速報値
資料：観光庁「宿泊旅行統計調査」

図表 2-1-10 国籍・地域別のジャパン・レール・パス購入率（2016 年）

（単位：％）

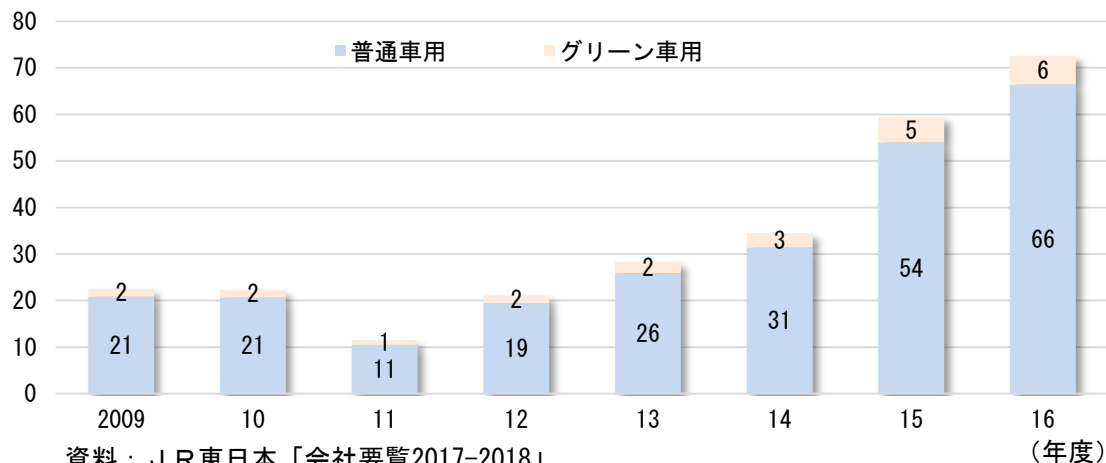
国籍・地域	購入率	国籍・地域	購入率	国籍・地域	購入率
スペイン	64.4	シンガポール	31.2	香港	10.0
オーストラリア	53.2	インドネシア	27.0	台湾	9.0
フランス	51.7	ロシア	26.0	中国	5.6
イタリア	50.4	インド	24.6	韓国	1.6
ドイツ	47.2	フィリピン	20.6	その他	45.5
英国	41.1	マレーシア	20.1		
米国	33.8	タイ	15.4		
カナダ	32.3	ベトナム	11.9		

注) 観光・レジャー目的

資料：観光庁「訪日外国人消費動向調査」

図表 2-1-11 ジャパン・レール・パス取扱実績の推移
（ＪＲ東日本分）

（万枚）



資料：ＪＲ東日本「会社要覧2017-2018」

インバウンド客については、近年全国的に増勢が続くなか、四国では台北－高松線の増便や 2016 年 7 月の香港－高松線の L C C 就航などを背景に、全国平均をさらに大きく上回って増加している。四国の外国人延べ宿泊者数は 2010 年から 2017 年までの間に 5.5 倍となり、沖縄の 9.5 倍に次ぐ伸びとなっている（図表 2-1-12）。ただし、同宿泊者数の四国の全国シェア（2017 年）は 1.0%に過ぎない。また、日本人を含めた延べ宿泊者数に占める外国人の比率は 6.3%と、全国（15.7%）の割合の半分にも満たない。

その要因として、訪日外国人の入出国数が今や成田国際空港に匹敵する規模になった関西国際空港や、同じくアジア方面からのインバウンド客を急速に増やしている福岡空港と地理的に近いにもかかわらず、四国がその立地優位性を十分に活かし切れていないことが挙げられる。例えば、近畿地方に入国したインバウンド客のうち、四国を訪れる人の割合は 2016 年 6～8 月でわずか 0.7%に過ぎない（図表 2-1-13）。関西国際空港と四国間のアクセスが悪いことから、関西国際空港を利用して四国を訪れるインバウンド客は限られており、主に四国内や近隣の岡山・広島空港を利用して入出国することが一般的となっている。

四国新幹線の開業は、関西国際空港など他地域の主要空港、さらには「訪日誘客支援空港」¹¹⁾等とのアクセス改善や、ジャパン・レール・パスなど新幹線利用による周遊利便性の向上が相まって、インバウンド誘致環境を劇的に改善させる公算が大きい。

なお、紀淡海峡トンネルを経由し四国と関西を結べば、関西国際空港と四国間のアクセスがさらに改善され、インバウンド誘致効果が一層大きくなるとみられる。国の成長戦略の柱にインバウンド誘客が位置付けられ、「2030 年 6,000 万人」という目標が掲げられるなか、今後、国においては、急速に拡大するインバウンド客がもたらす便益も「新たな新幹線整備」に係るベネフィット（整備効果）として、しっかりと位置付けるべきである。

【参考メモ】成田・関西国際空港の受け入れ許容量の限界と地方空港活用の重要性

成田国際空港や関西国際空港などは、外国人利用者がさらに増え続けることで、近い将来、受け入れ許容量の限界に達することが懸念されている。

こうしたなか、政府は訪日外国人客の大幅増を成長戦略の柱にしているが、その際には、海外からの航空路線受け入れに余裕のある地方空港の活用が重要な課題となってくる。

四国の空港の国際線就航を拡充する観点からも、空港からの二次交通の一翼を担う新幹線の整備が求められる。

¹¹⁾ 国土交通省が、地元が訪日誘客や国際線就航促進の取り組みを行う地方空港を「訪日誘客支援空港」と認定した上で、同省が着陸料や施設整備などの総合的な支援をする。2017 年 7 月、高松・徳島の両空港など全国 27 空港を認定した。

図表 2-1-12 地域ブロック別にみる外国人延べ宿泊者数

地域ブロック	2010年			2017年			指数 2010年＝ 100
	外国人延べ 宿泊者数 (万人泊)	各ブロックの 全国計に占 める割合 (%)	各ブロックに おける外国 人比率(%)	外国人延べ 宿泊者数 (万人泊)	各ブロックの 全国計に占 める割合 (%)	各ブロックに おける外国 人比率(%)	
北海道	213	7.7	7.9	743	9.5	21.4	350
東北	58	2.1	1.5	102	1.3	2.7	177
関東	1,322	48.1	11.5	2,731	35.0	19.9	207
北陸信越	77	2.8	2.1	261	3.3	6.4	340
中部	212	7.7	4.4	535	6.9	9.6	252
近畿	553	20.1	9.5	1,970	25.3	25.7	356
中国	56	2.0	2.6	167	2.1	6.5	297
四国	15	0.5	1.3	80	1.0	6.3	545
九州	198	7.2	4.6	751	9.6	13.5	380
沖縄	49	1.8	3.4	460	5.9	21.8	949
全国計	2,751	100.0	6.7	7,800	100.0	15.7	284

注 1) 延べ宿泊者数の調査は、2010 年 4 月より全宿泊施設、それ以前は[従業者数 10 人以上の施設]が対象。そのため、2010 年は 1－3 月の[同 9 人以下施設]の宿泊者数が含まれていない

2) 2017 年は速報値

資料：観光庁「宿泊旅行統計調査」

図表 2-1-13 入国者の移動実態

(近畿地方入国者)			(九州地方入国者)				
	(万人)	(%)		(万人)	(%)		
近畿地方入国者	160.7	100.0	九州地方入国者	44.6	100.0		
同地区のみ移動者	113.6	70.7	同地区のみ移動者	40.1	89.9		
広域移動者	47.1	29.3	広域移動者	4.5	10.1		
滞 在 地 域	北海道	1.1	0.7	滞 在 地 域	北海道	0.1	0.2
	東北	0.2	0.1		東北	—	—
	関東	27.2	16.9		関東	1.3	2.9
	信越	1.6	1.0		信越	—	—
	北陸	1.2	0.7		北陸	—	—
	東海	14.7	9.1		東海	0.3	0.7
	中国	2.5	1.6		近畿	1.1	2.5
	四国	1.2	0.7		中国	1.6	3.6
	九州	0.9	0.6		四国	0.2	0.4
	沖縄	0.5	0.3		沖縄	0.1	0.2

注 1) 広域移動者は複数地域に滞在することがあるため、滞在地域の合計は広域移動者数を超える。

2) 調査期間：2016 年 6－8 月。

資料：JR 東日本、NTT データ「訪日外国人旅行者移動実態調査結果」

1.5 新たな広域観光ルートの形成、四国一体の観光戦略推進

新幹線の開業は、インバウンド客を主な対象とした新たな広域観光ルートの形成につながる。

例えば、北陸新幹線開業後には、「東京－京都－金沢－東京」という、いわゆる一筆書きの新たな広域観光ルートが生まれている。また、「東京－名古屋－下呂－高山－飛騨古川－金沢（富山）－東京」といった東京発着で中京地区・飛騨・北陸を1周する周遊ルートなども人気が高まっている。九州でも、福岡イン・福岡アウト、あるいは福岡イン・鹿児島アウトで、新幹線を使って九州各地を周遊するルートが生まれている。

現在国は、インバウンド客の地方誘導を促進するため、「広域観光周遊ルート形成促進事業」に取り組んでいる。すでに全国で11ルートが認定されており、四国は主に「せとうち・海の道」や「スピリチュアルな島～四国遍路～」のルートに関連している（図表2-1-14）。このうち「せとうち・海の道」については、四国の瀬戸内側に新幹線がないために、入込客は山陽側が中心となり、四国への来訪は限定的にならざるを得ない。また、「スピリチュアルな島～四国遍路～」も四国内の移動に時間がかかり過ぎ、多くの観光客は途中で“周遊”を諦めてしまいかねない。

新幹線が整備されると、本州－四国間および四国内のアクセスが向上することから、西日本や四国各地を巡る広域的な観光周遊ルートの形成が進むと見込まれる。例えば、関西国際空港から入国して四国をはじめ西日本各地を巡り、九州の空港から出国するルートが、いわゆるゴールデンルート（東京－京都－大阪）と並ぶ我が国の二大国際観光周遊ルートになることも夢ではない。

一方で、四国を周遊するツアーの造成も進むことから、4県の観光事業者の間で、四国ブランドで海外に売り込むことのメリットが広く共有されるようになり、四国一体の観光戦略の推進にもつながっていく。

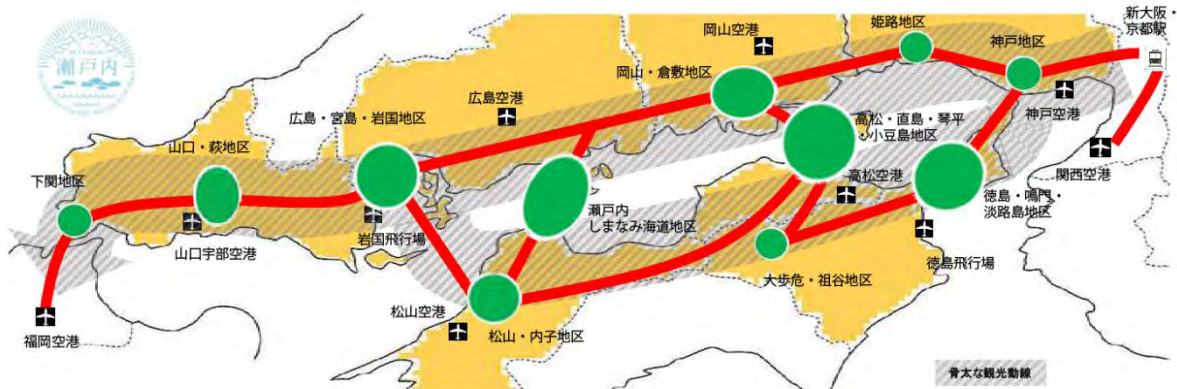
四国遍路についても、八十八箇所の札所を一気に巡る「通し打ち」、何回かに分けて巡る「区切り打ち」の何れも格段に行いやすくなり、世界遺産登録を見据えた巡礼者の受入環境整備という観点からも、四国の新幹線は大きな意義を持つ。

このほか、北陸の場合は、新幹線と船旅を組み合わせた「レール&クルーズ」という、地元では全く想定されていなかった新たな旅行形態が生まれている。これは、首都圏から新幹線で金沢を訪れ、金沢港を発着する「日本海定期周遊クルーズ」などを楽しむもので、国内客にも人気を博している。このため、金沢では他の地方都市と異なり、地元港発着のクルーズ船が大きく伸びており、2017年には寄港した54隻のうち40隻が金沢港発着となっている（図表2-1-15）。その際は、クルーズの前後に金沢市内やその周辺で観光し宿泊する人も多く、船中泊をしながら途中で寄港するだけのクルーズより地元への経済効果は大きくなっている。

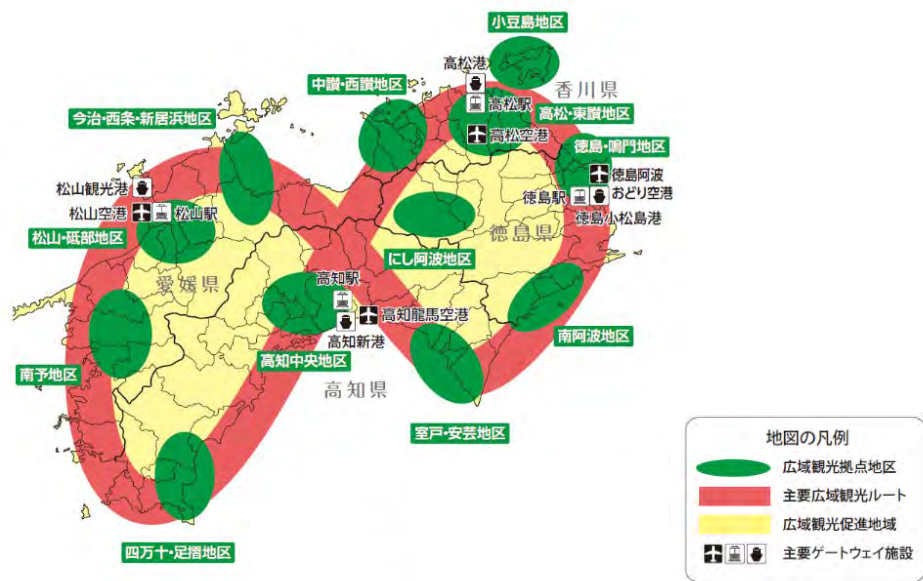
四国でも、関西や中国地方から新幹線で高知を訪れ、高知新港を発着する太平洋クルーズを楽しむといった、新たな「レール&クルーズ」商品が造成されることも期待される。

図表 2-1-14 四国が関係する主な広域観光周遊ルート

①「せとうち・海の道」



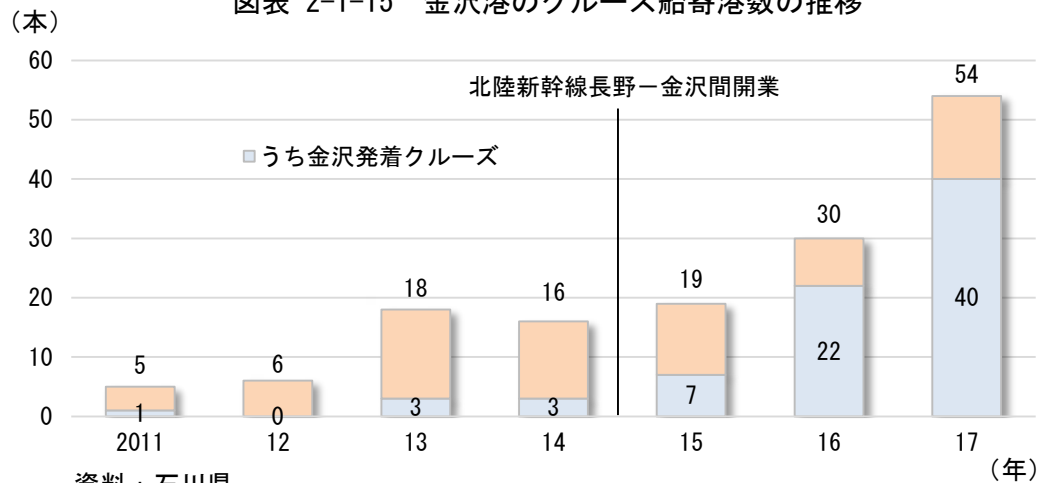
②「スピリチュアルな島～四国遍路～」



資料：観光庁「広域観光周遊ルートについて」

<http://www.mlit.go.jp/kankocho/shisaku/kankochi/kouikikankou.html>

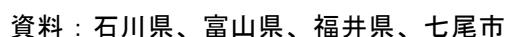
図表 2-1-15 金沢港のクルーズ船寄港数の推移



新幹線開業による観光面への効果は、新幹線主要駅から離れた周辺地域にも及ぶ。

図表 2-1-16 北陸新幹線主要駅から離れた周辺地域の入込客数の推移

注) ※1 日帰り客も含む ※2 2016 年は未発表



九州でも、2015 年の入込客数を九州新幹線全線開業前の 2010 年と比べると、熊本県の天草地域や八代地域で約 6 %、人吉・球磨^{くま}地域で約 8 %増加している。また鹿児島県では、指宿^{いぶすき}の砂むし入浴者数が約 15%増加したほか、薩摩^{さつ}川内^ま市の離島^{さつませんだい} 甕島^{こしきしま}の入込客数が約 4 倍となった（図表 2-1-17）。甕島では九州新幹線川内駅までの J R、川内駅－川内港間のバス、川内港－甕島間の高速船の利用をセットにした割引切符や旅行商品の開発などの取り組みが奏功している。

新幹線駅からのアクセスが必ずしも良くない周辺地域でも、観光客が伸びている。その要因としては、

- ①新幹線の時間短縮効果で、現地での滞在時間を長くとれるようになる
- ②新幹線で気軽に遠出ができるようになるため、新幹線駅のある都市だけで飽き足りないリピーター客が増えるようになる

ことなどが相まって、足を延ばして周辺の観光地を巡りたいという観光需要を新たに掘り起こしていることが考えられる。

図表 2-1-17 九州新幹線主要駅から離れた周辺地域の入込客の推移

(千人) (指数 2010年=100)

	観光地・観光施設	所在地	2010年	2015年	2015年
熊本県	天草地域	天草市、上天草市、苓北市	4,340	4,592	105.8
	八代地域	八代市、氷川町	3,340	3,524	105.5
	人吉・球磨地域	人吉市、球磨郡	2,947	3,175	107.7
鹿児島県	砂むし入浴者	指宿市	260	298	114.6
	甕島入込客	薩摩川内市	8	35	427.0

注) 熊本地震の影響を除くために 2015 年の計数を使用



資料：熊本県、指宿市、薩摩川内市

新幹線の開通に合わせ、新幹線と在来線双方の需要を喚起するとともに、地域経済の振興に貢献する観点から、鉄道会社による観光列車の投入も活発になる。

九州では、ローカル線で「指宿のたまて箱」(写真 2-1-1)や「A列車で行こう」、九州を一周するクルーズトレイン「ななつ星 in 九州」(写真 2-1-2)など、地域の特色や顧客ニーズに合わせ、ノスタルジックあるいは優雅でラグジュアリーといった様々な特徴を持つ観光列車が多数運行されている。

また、北陸においても新幹線開業に合わせ、「花嫁のれん」や「ベル・モンターニュ・エ・メール」、「のと里山里海号」といった観光列車が運行を始めている(図表 2-2-18)。

四国でもすでに「伊予灘ものがたり」や「四国まんなか千年ものがたり」といった観光列車が、週末を中心に1日1~2往復運行されている。しかし、「指宿のたまて箱」は鹿児島中央―指宿間を毎日3往復しているなど、観光列車の種類や運行本数は北陸や九州などに比較して大きく見劣りしている。これは、新幹線の有無により観光列車の集客力に大きな差が生じることも一因であろう。

将来四国に新幹線が走るようになると、旅行者の行動範囲が大きく広がるとともに、新幹線と連動した旅行商品の造成や新たな観光列車の運行が進む。この結果、例えば四国の秘境・大歩危おおほけい祖谷地区(徳島県)や瀬戸内海の多島美(香川県)、産業遺産の別子銅山や四国カルスト(愛媛県)、四国西南部の足摺あしずり・しまんとエリアや東南部の室戸エリア(高知県)など、新幹線駅から離れている周辺地域でも観光客数が大幅に伸びることは間違い無い。

写真 2-1-1
観光列車「特急 指宿のたまて箱」



撮影：いよぎん地域経済研究センター

写真 2-1-2
クルーズトレイン「ななつ星 in 九州」



撮影：いよぎん地域経済研究センター

図表 2-1-18 主な観光列車（普通運賃のみで全区間乗車できる列車を除く）

○九州

名 称	区 間	運行会社	運行開始 (年月)	主な運行日 (本数/日)
ゆふいの森	博多－由布院	J R 九州	1989. 3	毎日(2 往復)
いさぶろう・しんぺい	熊本－吉松	J R 九州	2004. 3	毎日(2 往復)
はやとの風	鹿児島中央－吉松	J R 九州	2004. 3	土・日・祝(2 往復)
S L 人吉	熊本－人吉	J R 九州	2009. 4	2018 年度:11 月 4 日まで 金一日など(1 往復)
海幸山幸	宮崎－南郷	J R 九州	2009. 10	土・日・祝(1 往復)
指宿のたまて箱	鹿児島中央－指宿	J R 九州	2011. 3	毎日(3 往復)
あそぼーい!	阿蘇－別府	J R 九州	2011. 6	金一日(1 往復)
A 列車で行こう	熊本－三角	J R 九州	2011. 10	土・日・祝(3 往復)
ななつ星 in 九州	博多－博多	J R 九州	2013. 10	土・火出発
或る列車	佐世保－長崎など	J R 九州	2015. 8	金一月(1 往復)
かわせみ やませみ	熊本－人吉	J R 九州	2017. 3	毎日(3 往復)
おれんじ食堂	新八代－川内	肥 薩 お れ ん じ 鉄 道	2013. 3	金一日・祝(3 往復) その他の曜日は貸切
田園シンフォニー	人吉温泉－湯前	くま川鉄道	2014. 3	土・日・祝(片道 1 回)

○北陸

花嫁のれん	金沢－和倉温泉	J R 西日本	2015. 10	金一日・祝(2 往復)
ベル・モンターニュ・エ・メール	高岡－城端 新高岡－氷見	J R 西日本	2015. 10	土(2 往復) 日(2 往復)
のと里山里海号	七尾－穴水	のと鉄道	2015. 4	水を除く毎日(2.5 往復)
アルプスエクスプレス	宇奈月温泉－電鉄 富山・立山	富山地方 鉄道	2011. 12	土・日・祝(1.5 往復)

○四国

伊予灘ものがたり	松山－八幡浜	J R 四国	2014. 7	金一日・祝(2 往復)
四国まんなか千年ものがたり	多度津－大步危	J R 四国	2016. 4	金一日・祝(1 往復)

注 1) いわゆる「ラッピング列車」やトロッコ列車は除く。

2) 運転日や運転区間、運行本数は、季節や曜日、運行便などにより異なる場合がある。

3) 熊本地震の影響により、運休や運行区間・経路の変更などが行われている場合がある。

資料：J R 九州、肥薩おれんじ鉄道、くま川鉄道、J R 西日本、のと鉄道、富山地方鉄道、
J R 四国の 2018 年 3 月時点のホームページなどを基に作成

1.7 宿泊施設・観光関連雇用者の増加

新幹線開業に伴う交流人口の増加は、地域の宿泊業や飲食サービス業などにも好影響を及ぼす。

鹿児島市や熊本市では、ともに九州新幹線開業前の 2009 年度からホテル客室数が増加し始めており、ホテルの新規建設やリノベーションによる大型化が進んだ様子がみてとれる。

北陸の場合は、富山－金沢間の工事実施計画が認可され、新幹線開業の目途がついた 2005 年度から 2008 年度までの間に、金沢市でホテル開業が相次ぎ客室数が増加した。また開業 2 年前の 2013 年度から再び増加し、2016 年度までの間に約 600 室増（2012 年度比 7.5%増）となった（図表 2-1-19）。さらには、ハイアット・ホテルズ（米国）といった外資系高級ホテルチェーンが進出を表明するなど、2020 年までに金沢市だけで 2017 年 3 月末の客室数（8,750 室）の 2 割強に相当する 1,800 室以上が新設される見込みである。

交流人口の増加は、関連産業の雇用機会の拡大にもつながる。

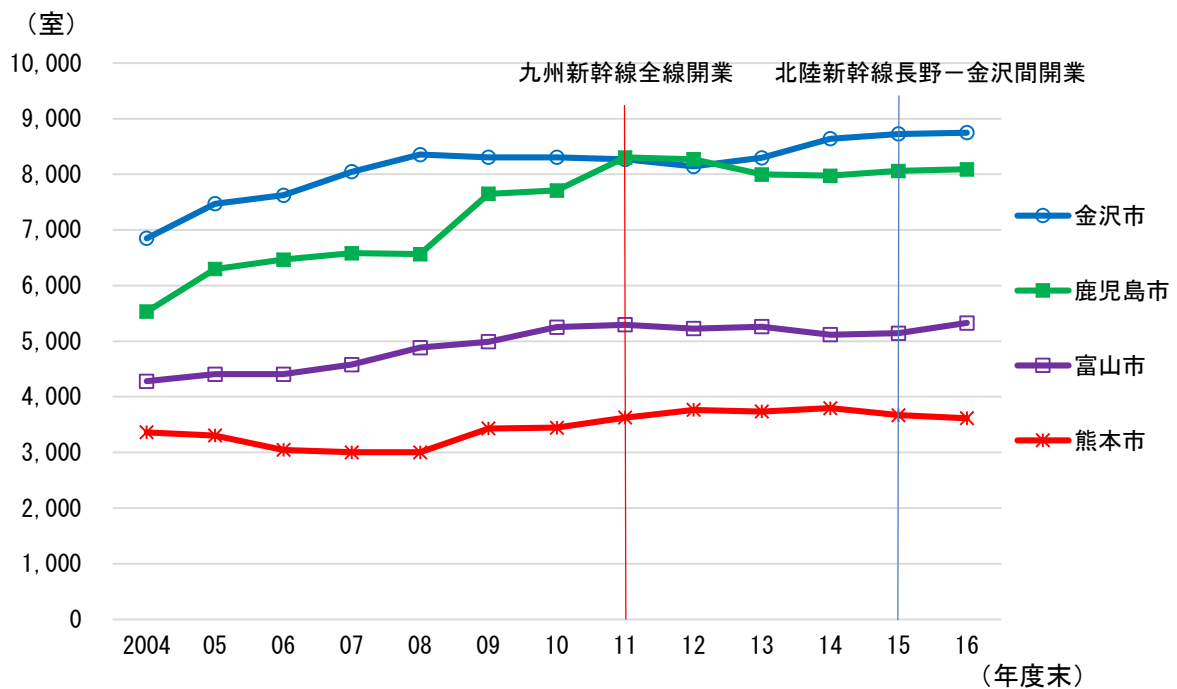
例えば、石川県では北陸新幹線開業 2 年目の 2016 年の常用労働者数が全産業で 2014 年（開業前年）比 3.0%増となったのに対し、宿泊業・飲食サービス業のうちの宿泊業は同 18.9%増と高い伸びとなり、全国の同 8.1%増を大きく上回った。この間の石川県全産業の常用労働者増加人数（12.7 千人）のうち、約 7 人に 1 人（1.8 千人）が宿泊業によるものである（図表 2-1-20）。

ホテルが新設されれば、室内清掃やクリーニングなど、様々な関連サービスの新規雇用が創出されるため、雇用全体に及ぼす好影響は上記以上に大きい。

なお鹿児島県では、宿泊業・飲食サービス業における常用労働者数の増加は東日本大震災や熊本地震の影響もあって明確に観察されていないものの、現在ホテルの新設を含む大規模な再開発事業や大型プロジェクトが進行しており、今後同業種における常用労働者数の増加が予想される。

四国でも新幹線の開業が決まれば、国内外の大手ホテルチェーンによる四国進出が活発化し、それを迎え撃つ地元ホテル業界もリノベーションや新・増設を進めることとなり、四国での観光客受け入れ態勢は大きく拡充され、関連する雇用機会も大幅に増えると見込まれる。

図表 2-1-19 ホテル客室数の推移



資料：厚生労働省「衛生行政報告例」

図表 2-1-20 宿泊業、飲食サービス業の常用労働者数（規模5人以上）

		(人)					
		全産業	2014年 =100	宿泊業、飲食 サービス業	2014年 =100	うち宿泊業	2014年 =100
石川県	2014年	421,963	100.0	34,392	100.0	9,677	100.0
	2015年	427,509	101.3	37,854	110.1	10,620	109.7
	2016年	434,697	103.0	35,432	103.0	11,504	118.9
富山県	2014年	409,383	100.0	24,040	100.0	6,124	100.0
	2015年	408,786	99.9	24,562	102.2	7,026	114.7
	2016年	411,211	100.4	23,281	96.8	6,038	98.6
全国	2014年	46,808,010	100.0	4,187,048	100.0	565,686	100.0
	2015年	47,769,606	102.1	4,391,473	104.9	583,836	103.2
	2016年	48,765,302	104.2	4,599,827	109.9	611,689	108.1

注）北陸新幹線長野－金沢間は2015年3月14日に開業

資料：厚生労働省、石川県、富山県「毎月勤労統計調査」

2. 産業分野

2.1 ビジネス半径の拡大、新たな市場開拓の促進

新幹線の開業は、地元企業にとってビジネス半径を新幹線沿線に沿って拡大し、新たな市場開拓や他企業との連携の可能性を大きく広げる。

九州では、九州新幹線が全線開業した2011年の8月に京阪神と九州にある主要11商工会議所¹²⁾が「九州新幹線を活用した西日本活性化研究会」を発足させ、両地域の強みを活かした技術・商品開発、アジア市場の開拓など、幅広い分野での交流に取り組んでいる。同研究会が実施したアンケート調査によると、九州の企業が「営業活動」など京阪神とのビジネス交流について、九州新幹線の全線開業を契機に「開始」もしくは「増加」したとの回答が、全線開業の7、8か月後に実施したにもかかわらず、かなりの数に上っている（図表2-2-1）。

また、現地でのヒアリングでは、「熊本県や鹿児島県の企業が、広島県や岡山県の企業に積極的に営業活動を行っている」との声があった。熊本県や鹿児島県などの企業にとって京阪神や山陽は、新幹線を使って効率的に訪問できるビジネス圏域になっているとみられる。

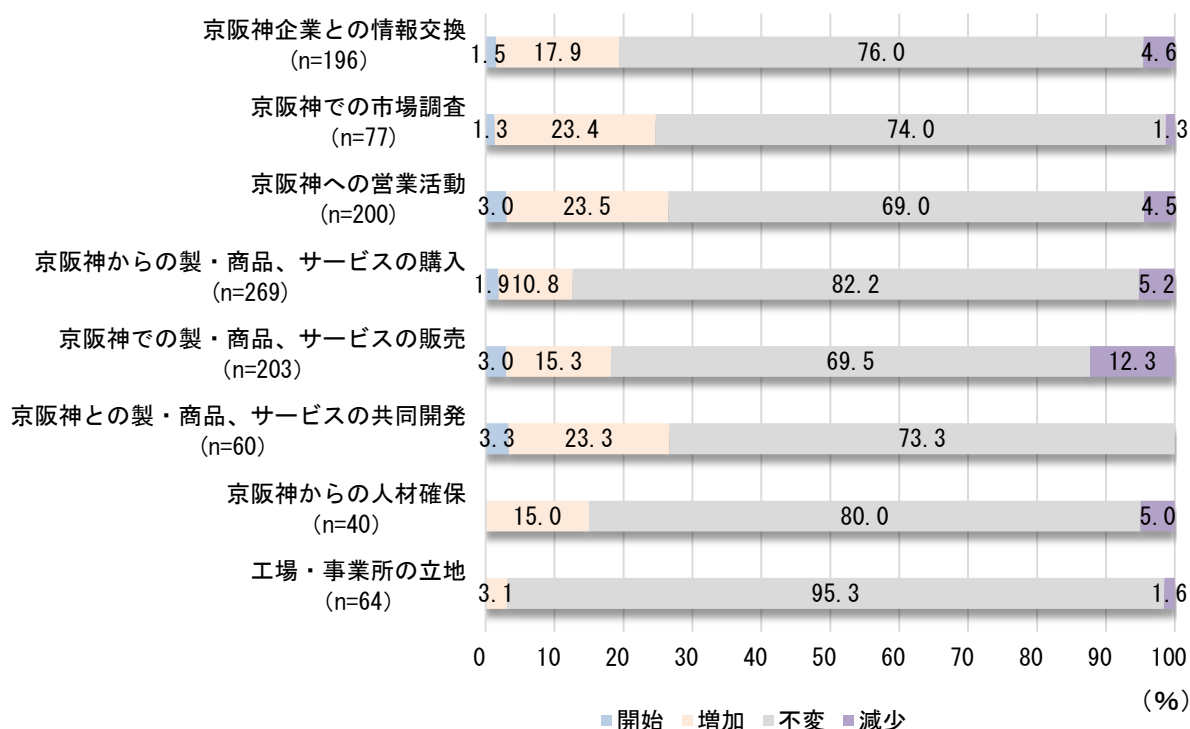
また、富山県や石川県では、地元商工会議所が主催する商談会への参加対象を長野県や群馬県など北陸新幹線沿線地域に拡大するなど、より広域的にビジネス交流を推進する動きが生まれている（図表2-2-2）。このほか、現地でのヒアリングでは、「地元企業の社員が東京に出向いての営業活動や打ち合わせを行ったり、東京の企業の社員が北陸の工場に来て製造工程や製品を実際に見てもらったりするなど、双方向で接触する機会が増えている」といった声が聞かれた。

航空機や高速バスが都市と都市、つまり点と点を結ぶのに対して、新幹線は沿線にある複数の都市を“線”で結ぶ高速交通手段である。このため、例えば沿線各都市の企業に対して順番に繰り返し訪問する際などには非常に重宝することになる。それ故、四国にも新幹線が開通すれば、地元企業にとって、県境をまたいだビジネス交流が促進されるのはもとより、東は関西から中部へ、西は山陽から九州方面へと、事業範囲が大きく広がっていくことが期待される。

ちなみに、四国では新幹線開業による企業活動へのマイナス影響として、大手企業の事業所が本州側に吸収される「ストロー効果」を懸念する声がある。しかし、北陸や九州でのヒアリングでは「新幹線の開業に伴う事業所撤退の動きは聞いたことがない」とのことだった。企業にとって営業拠点等の廃止は、地元顧客との接点を希薄にするなどデメリットも大きく、自社の経営状況や他社との競争上の優劣、当該地域の市場の将来性などを総合評価した上で慎重に判断されるものであり、新幹線開業そのものが主因となることは考えにくい。

¹²⁾ 大阪・京都・神戸／福岡・北九州・佐賀・長崎・熊本・大分・宮崎・鹿児島各商工会議所

図表 2-2-1 九州新幹線全線開業を契機とした
九州企業のビジネス交流の変化（2011年10～11月調査）



資料：九州新幹線を活用した西日本活性化研究会
「九州・京阪神の企業間交流に関するアンケート調査」

図表 2-2-2 北陸新幹線沿線地域の商工団体が連携した商談会の開催

商工会議所・商工会会員限定

【北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト】

第12回 とやまビジネスドラフト

エントリー事業所募集!! ※11月30日(木)までにエントリーされると早期特約があります。

受付期間 11月1日(水) 9時～11月5日(金) 15時

北陸新幹線沿線地区の 広域連携 さらに拡大!!

関西地区 (大津・京都・大阪・神戸) から “元気企業” が 多数参加!!

大商談会

開会日・会場 11月12日(月)・14日(水) 富山国際会議場

参加 無料

※1 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト
※2 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト
※3 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト
※4 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト
※5 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト
※6 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト
※7 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト
※8 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト
※9 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト
※10 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト
※11 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト
※12 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト

資料：富山商工会議所

第10回 北陸・関西連携会議！販路開拓事業

商工会議所・商工会会員限定

北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト

かなざわマッチング商談会

参加 無料

平成29年 8月8日(火)～10日(木)

石川県産業振興センター 新館1F コンベンションホール(金沢市月2-20)

✓北陸新幹線沿線都市の9商工会議所・商工会へ参加対象を拡大!!
✓特別参加の商工会議所・商工会会員様も無料で参加できます!!
✓会期の最終日に販売促進に関するセミナー＆名刺交換会を開催!!
✓“完全事前マッチング”による効率的な商談の場をご提供します!!

お申込み・お問合せ先

事務局/金沢商工会議所中小企業相談所専門指導課
TEL.076-263-1157 FAX.076-263-1158
URL: http://www.kanazawa-cci.or.jp/
mail: shoudan@kanazawa-cci.or.jp

※1 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト
※2 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト
※3 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト
※4 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト
※5 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト
※6 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト
※7 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト
※8 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト
※9 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト
※10 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト
※11 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト
※12 北陸三県縦断ビジネスチャンス創出プロジェクト

資料：金沢商工会議所

2.2 地域の事業環境改善、地元企業のイノベーション推進

既に新幹線のある本州等の企業からみると、新たな新幹線の開業は当該地域の企業との商談等が進めやすくなるとともに既存の工場等の事業環境も大きく改善する。

国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」¹³⁾で2010年の鉄道の利用目的をみると、大阪から中四国各県に鉄道で訪れた人の「仕事」の割合は、岡山県や広島県が7割強であるのに対し、徳島県 35.1%、高知県 48.7%、愛媛県 59.1%など、新幹線の有無により各県間で明らかに差がある（図表 2-2-3）。関西等からビジネスパーソンが四国を訪れる際、鉄道は在来線との乗り換えが必要で移動時間も長くなるため、相対的に利用しづらい交通手段になっていると推察される。

また、四国には大手企業の生産拠点が多数立地している（図表 2-2-4）。こうした企業のトップからは、「工場のある新居浜は四国の中でもアクセスが悪く、行くまでに時間がかかり過ぎる。韓国・ソウル近郊の工場の方が余程短時間で行ける。」「東京から愛媛県と高知県の生産拠点に行くのに時間がかかるし、双方の工場間のアクセスも非常に悪い」など、本州－四国間および四国各県間の移動時間の長さに強い不満の声が上がっている。

経済のグローバル化が進展するなかで、こうした企業が未来永劫、四国に留まってくれるとは限らない。新幹線開業に伴うストロー効果（事業所の撤退）よりも、新幹線がないことによる工場等の縮小・撤退の可能性を心配すべきであり、そうした不幸な事態を招かないためにも、四国の交通アクセス面の不便を解消していく必要がある。

新幹線は四国のビジネス環境を大きく改善し、四国で事業を行う際の生産性を向上させるために不可欠な交通インフラである。

さらに、新幹線開業は、域外企業との交流活発化により、地元企業のイノベーション活動も活発化させる。国土交通省の調査¹⁴⁾によると、1997年の長野新幹線（現北陸新幹線）開業により、上田や佐久平^{さく だい}、長野など各駅周辺の事業所で特許出願総数が大きく増加するなど、イノベーション活動が質・量ともに向上したことが示されている（図表 2-2-5）。本調査を要約すると、「効率的な知識の波及には顔を突き合わせるコミュニケーションが必要であり、このためには知識を有する個人の移動が必要になる。高速鉄道の整備は、移動時間の短縮を通じて、コミュニケーション、ひいてはイノベーション活動の促進をもたらす」というものである。

四国においても、新幹線で本州方面と短時間で結ばれることにより、関西等の大手企業や大学、公設の研究機関などとの交流が活発化し、地元企業の技術高度化につながることが期待される。

¹³⁾あらかじめ設定した調査日（秋季の1日）において、都道府県間をまたがって運行している航空や新幹線などの鉄道の特急列車、旅客船、バスなどの公共交通機関ごとに旅客の純流動を把握する調査。

¹⁴⁾国土交通省国土政策研究支援事業報告書「高速鉄道による時間距離短縮がイノベーション促進に果たす役割について」（平成27年度研究成果）

図表 2-2-3 大阪からの鉄道利用目的の構成比（2010 年）

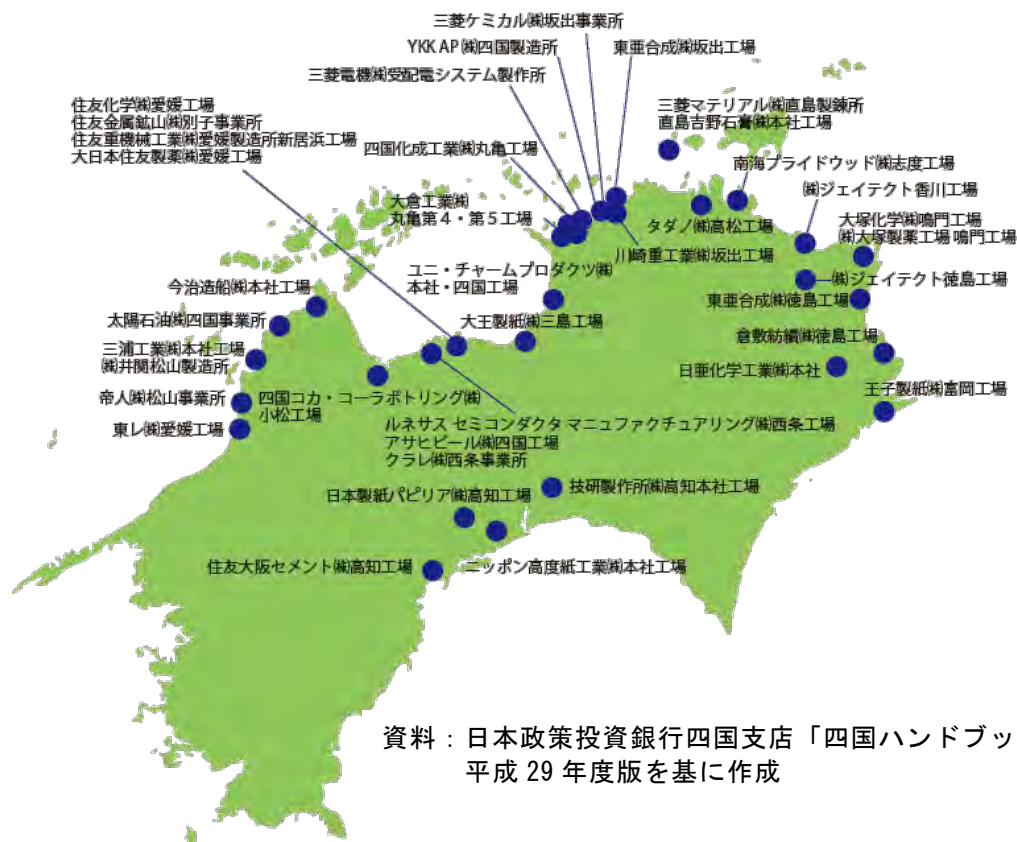
（単位：％）

目的地	鳥取県	島根県	岡山県	広島県	山口県	徳島県	香川県	愛媛県	高知県
仕事	63.6	55.7	70.7	73.6	65.8	35.1	69.4	59.1	48.7
観光	14.9	39.2	15.2	10.4	18.3	21.6	10.9	5.0	10.3
私用	18.0	5.1	12.5	12.0	7.6	18.9	13.2	33.2	15.4
上記以外	3.5	0.0	1.7	4.0	8.3	24.3	6.5	2.7	25.6
移動数※（人）	228	158	1,497	2,744	602	37	722	220	39

※調査日（1 日）による移動者の合計

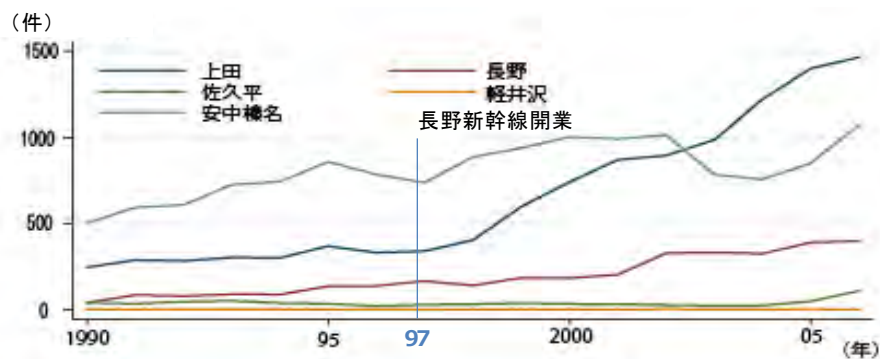
資料：国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」を基に作成

図表 2-2-4 四国の主な工場



資料：日本政策投資銀行四国支店「四国ハンドブック」
平成 29 年度版を基に作成

図表 2-2-5 長野新幹線（現北陸新幹線）沿線事業所の年間特許出願総数の推移



資料：国土交通省国土政策研究支援事業報告書「高速鉄道による時間距離短縮がイノベーション促進に果たす役割について」

2.3 知識集約型企業や工場の進出・立地促進

高速道路の整備は、物流の利便性を重視する量産型工場の地方立地を促進する大きな要因となってきた。一方で、人の往来を便利にする新幹線の整備は、本社機能や研究開発部門、ハイテク企業の生産拠点などの移転・立地を促すことにつながる。近年、大都市圏の企業では、東日本大震災を契機としたリスク分散の観点もあって、本社機能や先端分野の研究・生産拠点を地方に移転・立地する動きが出ている。その際、情報通信技術が発達したとはいえ、face to face で情報交換を行ったり、突発的事態が起きた際に責任者や社内外の専門家が迅速に現場に駆けつけたりするためには、人の移動時間を短縮させる新幹線が重要な交通インフラになるのである。

実際に、新幹線で東京と2時間程度で結ばれた北陸には、北陸新幹線開業前後に域内外から多くの企業が進出・立地している。建設機械のコマツが石川県小松市へ、ファスナーのYKKグループが富山県黒部市へと、本社機能の一部を移転したことは全国的に知られている。また、北陸が強みとする製薬業や製造業などの産業集積も磁力となって、医薬品や各種ハイテク産業などを中心に、研究開発拠点や生産拠点の立地も増えている（図表2-2-6）。

労働需給がひっ迫し、多くの人手を要する工場の立地が難しくなるなか、高度人材を地方に呼び寄せ、地域産業の高度化につなげるためにも、こうした知識集約型事業所の立地・誘致が今後ますます重要になる。新幹線は、こうした企業を大都市から呼び込む“逆ストロー効果”を生むために必要なインフラともなる。

ちなみに、工場立地と新幹線駅との近接性の関係について、新幹線駅からの距離別工場立地件数でみると、全国で2016年に立地した500件のうち、「50km以内」が383件と4分の3を占めている。そのなかでは「10～20km以内」が128件で最も多いなど、全体としては新幹線に近接した地域が選好される傾向がみてとれる¹⁵⁾（図表2-2-7）。一方で、四国は全域が新幹線駅から「50km以上」離れており、多くの企業において四国は工場立地の検討先から除外されている可能性がある。新幹線整備は工場誘致面でのハンディを克服するためにも重要である。

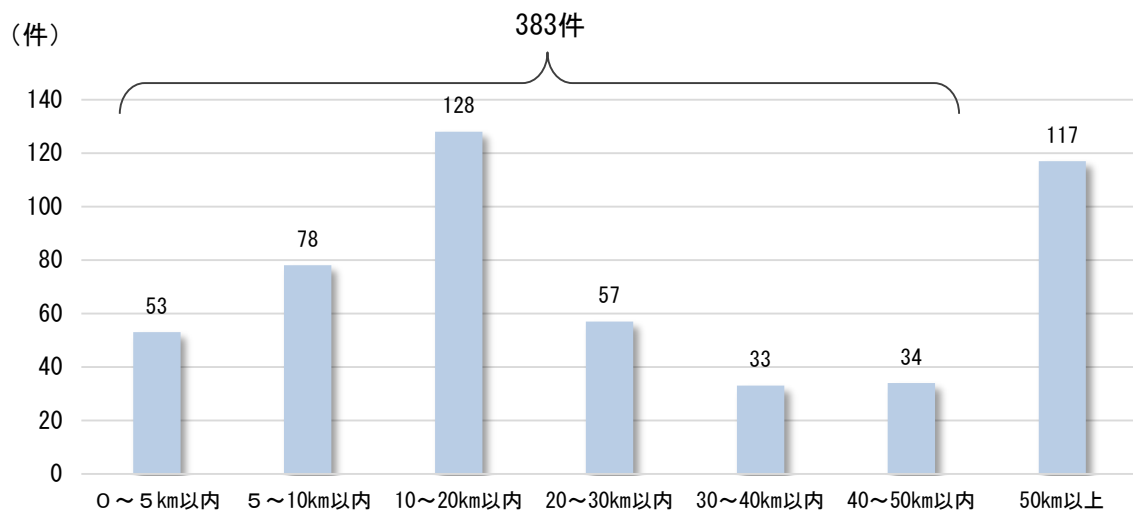
¹⁵⁾ 工場立地場所の選定に当たっては、高速道路・港湾など物流面の利便性や地価の水準なども重要な基準となる。本調査で「0～5km以内」や「5～10km以内」の立地件数が「10～20km以内」より少ないのは、こうした新幹線以外の要素が考慮されたためと考えられる。

図表 2-2-6 北陸へ移転・進出した主な企業

形態	企業名（本社所在地）	移転・立地先	内容	時期
本社機能の移転	コマツ（港区）	石川県小松市	本社研修機能の移転	2011. 5
	日機装（渋谷区）	石川県白山市	研究開発部門の移転	2014. 4
	YKK グループ（千代田区）	富山県黒部市	本社機能の一部移転	2016. 3
	白山（金沢市）	金沢市	本社登記地を東京から変更	2016. 3
研究開発部門の拡充	ダイト（富山市）	富山市	医薬品関連の研究棟建設	2016. 2
	YKK AP（千代田区）	富山県黒部市	研究開発拠点施設	2016. 3
	日本カーバイド工業（港区）	富山県滑川市	新研究開発センター建設	2017. 1
	キョーリンリメディオ（金沢市）	富山県高岡市	医薬品関連の新研究所建設	2017. 7
ハイテク産業等の生産拠点立地・拡充	楽天（世田谷区）	金沢市	EC サイト出店サポート	2015. 3
	ユースキン製薬（川崎市）	富山市	ハンドクリーム生産	2016. 4
	NGS アドバンストファイバー（富山市）	富山市	航空機エンジン向け炭化ケイ素連続繊維工場の増設	2016. 9
	ジャパンディスプレイ（港区）	石川県白山市	中小型液晶パネル生産	2016. 11
	アイシン軽金属（富山県射水市）	富山県射水市	ダイカスト工場増設	2016. 11
	日立国際電気（港区）	富山市	半導体製造装置生産棟増設	2017. 1
	富山村田製作所（富山市）	富山市	スマホ向け部品生産棟増設	2017. 6
	日医工（富山市）	富山県滑川市	新工場建設、設備増強	2019（予定）

資料：石川県、北陸経済研究所、各社ホームページ資料を基に作成

図表 2-2-7 新幹線駅からの距離別工場立地件数
（電気業を除く、全国、2016年）



資料：経済産業省「工場立地動向調査」

2.4 新幹線駅周辺の商業機能の変貌

九州や北陸では、新幹線が開業すると、主な新幹線駅周辺および中心部に新たな商業施設がオープンし、地域の商業機能が格段に拡充している（図表 2-2-8）。駅ビル開発や駅周辺の再開発事業は行政や鉄道事業者を中心に進められ、東京・大阪資本の百貨店や大型チェーンストア、全国ブランドのアパレルショップ、雑貨店が出店しているほか、地域の特産品や土産物を販売する店舗、飲食施設、映画館なども集積している（図表 2-2-9）。例えば、金沢駅や鹿児島中央駅の駅ビルは売場面積が 10,000 m²を超え、年間売上が 200 億円以上ある地域を代表する商業施設となっている。大都市にしか立地しないような魅力あるテナントの進出と鉄道利用による来店客の増加とが相まって、さらなる商業施設の増床や新設、新たなテナント誘致の連鎖が起きるなど、好循環が生まれている。

一方、四国の主要駅周辺の商業集積は、金沢や鹿児島と比べ、都市人口の差以上に大きく見劣りする。四国でも新幹線導入を契機に「街の顔」である駅を中心とした商業施設の整備、ひいては活気のある街づくりが展開されることが期待される。

地方での新幹線整備については、地元の買い物客が大都市に流出する、いわゆる消費面での「ストロー効果」を不安視する向きもあるが、九州や北陸では、「消費のストロー効果に対する不安は全くの杞憂だった」との声が聞かれた。この理由として、「新幹線は高速バスと比べて運賃が高く、また、地元で買えない商品でも大半がネットで簡単に購入できるため、わざわざ新幹線を使って東京などに買い物に行く必要はない」とのことだった。

こうした先行事例から、四国への新幹線整備による消費のストロー効果（四国域外への流出）は、あまり心配する必要はなさそうである。むしろ、新幹線駅を中心に魅力的な商業施設が集積するうえに、域外観光客の購買力を吸い寄せる“逆ストロー効果”が上乗せされることで、四国での消費は間違いなく活発化する。

また、J R 九州のセグメント別売上（連結）をみると、九州新幹線開業以降、流通分野（小売、飲食、ホテルなど）の伸びは顕著で、2016 年度には 2010 年度と比べ約 1.5 倍の 1,678 億円となり、運輸分野の 1,764 億円にほぼ匹敵している（図表 2-2-10）。九州新幹線の開業が J R 九州の流通分野の売上拡大に貢献しており、こうした非鉄道事業の業容拡大が鉄道事業の構造的赤字を補うことで、J R 九州は株式公開を実現できたのである。一方、J R 四国のセグメント別売上（連結）をみると、2016 年度には運輸分野 312 億円に対し、流通分野が 154 億円と、J R 九州の 10 分の 1 に過ぎず大きな格差がある。また、2010 年度比でみると、運輸収入は 304 億円から 312 億円へと若干増えたにもかかわらず、流通分野の売上は他企業との競争激化などもあって、155 億円から 154 億円へと 1 億円減となっている。

J R 四国はマイカー・高速バスとの競合や地域の人口減少で厳しい経営が続いており、地域の鉄道ネットワークの維持さえ危ぶまれる状況に陥っている。J R 四国の経営改善の観点からも、新幹線整備による非鉄道事業の売上拡大への期待は大きい。

図表 2-2-8 北陸・九州の駅周辺および中心市街地に開業した主な商業施設

開業年	所在地	施設名	店舗面積（㎡）	核テナント名	テナント数
2010	鹿児島市	フレスタ鹿児島	7,300	ビッグカメラ	42
	福岡市	福岡パルコ	12,500	パルコ	154
2011	福岡市	JR 博多シティ	81,400	阪急百貨店	243
2015	金沢市	片町きらら	5,700	—	15
2016	福岡市	KITTE 博多	64,000	マルイ	50
2017	熊本市	COCOSA	13,000	—	44

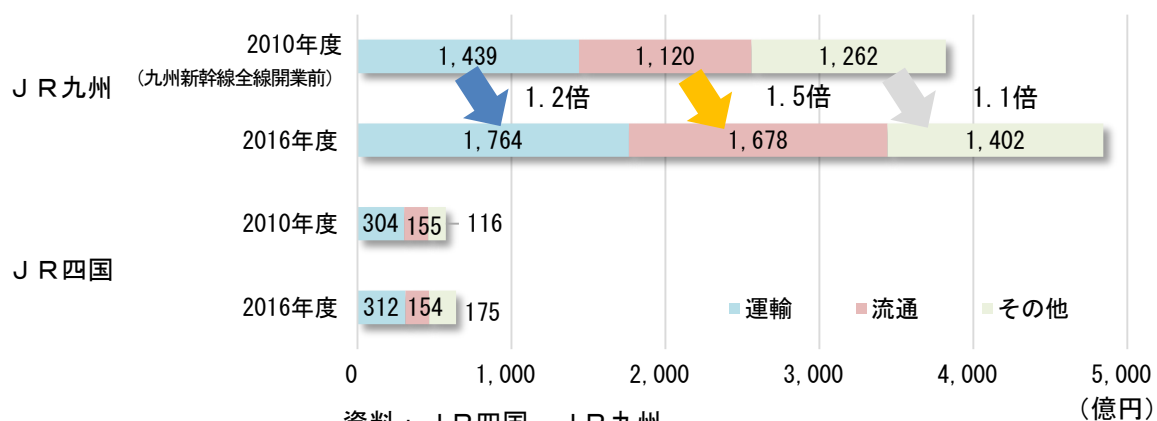
資料：日本ショッピングセンター協会資料を基に作成

図表 2-2-9 主要駅の駅ビルの比較

駅名	金沢駅	鹿児島中央駅	徳島駅	高松駅	松山駅	高知駅
人口 (2015 年国勢調査)	465,699 人	599,814 人	258,554 人	420,748 人	514,865 人	337,190 人
日平均乗車人員 (2016 年度)	22,688 人	19,842 人	8,187 人	12,832 人	7,135 人	5,276 人
施設名称	金沢百番街	アミュプラザ 鹿児島	徳島駅 クレメントプラザ			
施設構成	物販・飲食	物販・飲食 シネコン 観覧車	物販・飲食			
主なテナント	Francfranc SHIPS	東急ハンズ SHIBUYA109 CINEMA MITTE 10	マツモトキヨシ キャンドウ			
開業年月	1991 年 3 月	2004 年 9 月	1993 年 4 月			
売場面積（㎡）	18,180	38,000	9,500			
売上高 (百万円)	22,980 (2015 年度)	26,400 (2016 年度)	437 (2016 年度)			

資料：JR 四国、商業施設各社決算資料、日経MJなどを基に作成

図表 2-2-10 JR九州・JR四国のセグメント毎収益（連結）



3. 都市機能・防災分野

3.1 新幹線駅周辺の再開発進展、都市の魅力向上

北陸や九州の事例をみると、新幹線の開通が起爆剤となって、新幹線駅周辺を中心に、行政主導の再開発や民間事業者による不動産投資が活発化し、都市の魅力向上や集客力強化につながっている。

金沢駅周辺では、かつて駅周辺には高層ビルはほとんどみられなかった（写真 2-3-1）。富山ー金沢間の新幹線本体の着工は 2005 年だが、それ以前の 1990 年に在来線の金沢駅高架化が完了、1992 年に新幹線金沢駅が着工、さらに 2005 年には駅東口（兼六園口）の「もてなしドーム」や「鼓門」が完成するなど、北陸新幹線開業に先行して整備・再開発が進められてきた（写真 2-3-2）。

この金沢駅兼六園口から頭上に広がるガラス張りの「もてなしドーム」は、金沢の玄関口にふさわしい、明るく開放的な空間を作り出している。「もてなしドーム」を出ると、金沢の伝統芸能である加賀宝生の鼓をイメージした二脚の柱に、緩やかな曲面屋根をかけた鼓型・木製の「鼓門」があって、観光客に人気の記念撮影スポットとなっている。このように金沢駅は、駅そのものが見どころのある観光資源となっており、米国の雑誌「トラベル・レジャー」ウェブ版においては「世界で最も美しい駅 14 駅」に日本で唯一選出された実績もある。

また、北陸新幹線開業に合わせて、JR 西日本系の金沢ターミナル開発(株)がショッピングモール「金沢百番街」を増床したこともあり、金沢駅のコンコースや駅ビルは平日でも多くの人であふれ返っている。

さらに、金沢駅周辺から市街地にかけては、ホテルやオフィスビルなどの建設ラッシュが続いている（図表 2-3-1）。

金沢駅周辺の景観は新幹線開業前後で全く異なっており（写真 2-3-1、写真 2-3-3）、かつての金沢を知る人はその変貌ぶりに誰もが驚嘆する。金沢市は松山市より少ない人口規模¹⁶⁾であるにもかかわらず、百万都市を思わせる活況を呈しており、新幹線が地方都市発展の起爆剤となることを示す象徴的事例となっている。

¹⁶⁾2018 年の人口は、金沢市 47 万人に対して、松山市は 51 万人である。ちなみに、富山市は 42 万人、福井市（2022 年度に新幹線開通予定）は 27 万人。一方、高松市 42 万人、高知市 33 万人、徳島市 25 万人であり、県庁所在地の人口規模からみても、四国は北陸と全く遜色がない。（資料：各自治体統計課 2018 年 1 月 1 日現在）

写真 2-3-1 旧金沢駅東口
(1990 年頃)



写真 2-3-2 金沢駅東口の鼓門
(2017 年 8 月)



出典：中日新聞社「写真集石川の 100 年」

撮影：いよぎん地域経済研究センター

写真 2-3-3 金沢駅周辺の様子



出典：金沢市画像オープンデータ

図表 2-3-1 金沢駅周辺の主な再開発の動き

完成時期	施設(用途)	再開発地区名
2017 年 4 月	金沢駅西第二ビル(医療施設など)	金沢駅西地区
2017 年 10 月	ホテルリブマックス金沢駅前	金沢駅西地区
2017 年 11 月	ホテル・ザ・エム金沢 雨庵	金沢駅東・周辺地区
2017 年 12 月	ホテルウイングインターナショナルプレミアム金沢駅前	金沢駅東・周辺地区
2018 年 7 月	ファーストキャビン金沢(簡易宿泊所)	金沢駅東・周辺地区
2018 年 9 月	チサンインホテル	金沢駅東・周辺地区
2018 年 12 月	三井ガーデンホテル金沢	金沢駅東・周辺地区
2019 年 1 月	ユニゾインエクスプレス金沢駅前(ホテル)	金沢駅東・周辺地区
2020 年 4 月	ハイアットセントリック金沢	金沢駅西地区
2020 年頃	金沢都ホテル・オフィス複合施設	金沢駅東・周辺地区

資料：金沢町ゲーションホームページ等を基に作成

九州においても、鹿児島中央駅では、ＪＲ九州系のＪＲ九州ビルマネジメント(株)と鹿児島ターミナルビル(株)が、2004 年の九州新幹線部分開業に合わせて、ホテルや商業施設、飲食店、複合映画館、観覧車などからなる駅ビル「アミュプラザ鹿児島」を駅東口にオープンさせるなど、大きな変貌を遂げている(写真 2-3-4、2-3-5)。同ビルは九州新幹線全線開業後の 2014 年に増床し、若者向けのアパレルや雑貨を取り扱う有名ブランド店が多く出店している。

また、駅ビルに隣接して大屋根を持つ「^{アミュー}AMU 広場」が整備され、待ち合わせ場所や催し物会場として多くの人で賑わっている。周辺でも路面電車軌道敷の移設に加え、オフィスやホテルからなる複合ビルの建設が進んでいる(写真 2-3-6)。さらに、「アミュプラザ鹿児島」に隣接する「一番街商店街」(中央町 19・20 番街区)では、2020 年 10 月竣工予定の再開発事業が行われている。

従来、鹿児島市では駅から約 1.5km 東にある天文館地区が中心的な繁華街であったが、最近では、鹿児島中央駅周辺がそれに匹敵する商業エリアに成長している(図表 2-3-2)。これに対し、危機感を強めた天文館地区では、新たな再開発の案件が動き出すなど、街の魅力向上に向けた取り組みが活発化している。

このように金沢や鹿児島では、新幹線の開業はＪＲグループによる駅ビル建設や行政主導の再開発に加え、民間デベロッパー等による大規模な不動産投資につながっている。民間事業者にとっては、交通利便性の向上に伴う駅周辺エリアの集客力アップやオフィス需要増加への期待から、商業・飲食ビルやホテル、オフィスビルなどへの投資意欲が増すのである。その結果、駅前エリア全体の不動産価値が高まり、投資が投資を呼び込む好循環が生まれている。

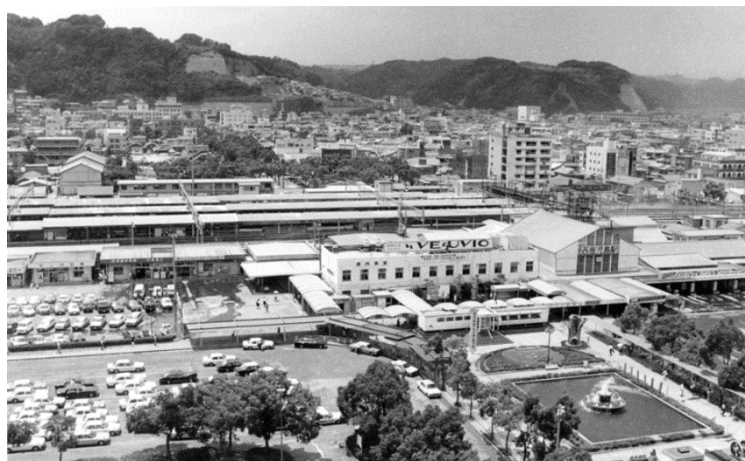
これに対し、四国の主要都市の駅前には、総じて活気に乏しいと言わざるを得ない。四国への来訪者が駅を出た瞬間、その寂しさに愕然としたという話も聞く。駅前・駅周辺再開発の動きを一気に加速させ、都市の魅力づくりにつなげるためにも、新幹線導入への期待は大きい。

【参考メモ】新幹線開業後の並行在来線の利便性向上

北陸や九州の並行在来線(あいの風とやま鉄道、ＩＲいしかわ鉄道、肥薩おれんじ鉄道)では、特急列車が新幹線に移管され、在来線のダイヤ編成に余裕が生まれたことで、朝夕の通勤・通学時間帯での列車増発、快速列車の新設などが行われている。

普通列車の平日 1 日の往復運行本数を新幹線(全線)開業前年と 2017 年末時点とで比較すると、例えば、九州の出水―川内間：16→21、北陸の富山―高岡間：77→84(うち快速 5)へと、運行本数が増えている。また、高岡―西高岡間で新駅「高岡やぶなみ駅」が 2018 年 3 月 17 日に開業し、さらに富山―東富山間においても新駅設置が検討されている。このように、新幹線開業が契機となって、並行在来線の利便性が高まり、都市機能の向上につながる事例もみられる。

写真 2-3-4 西鹿児島駅（現鹿児島中央駅）の様子
（開業前 1986 年 1 月頃）



写真提供：南日本新聞

写真 2-3-5 現在の鹿児島中央駅
（2017 年 9 月）



撮影：いよぎん地域経済研究センター

写真 2-3-6 鹿児島中央駅前
（2017 年 9 月）



撮影：いよぎん地域経済研究センター

図表 2-3-2 鹿児島中央駅周辺の主な再開発の動き

完成時期	施設(用途)
2004 年 9 月	アミュプラザ鹿児島(商業ビル)
2009 年 3 月	南国センタービル(オフィスビル)
2010 年 2 月	アミュプラザ鹿児島増床(売場面積 1.5 倍)
2012 年 4 月	鹿児島中央駅ターミナルビル(ホテル他)
2014 年 9 月	アミュプラザ別館(プレミアム館)(商業ビル)
2016 年 3 月	南国アネックスビル(ホール、オフィスビル)
2019 年度中	国際交流センター
2020 年 10 月	中央町 19・20 番街区(住居、ホテル複合施設)

資料：九州経済研究所資料を基に作成

3.2 新幹線駅を核としたコンパクトなまちづくり

新幹線駅は、政府や多くの自治体が推進しているコンパクトシティ形成¹⁷⁾の後押しともなる。

コンパクトシティとは、住宅や商業施設、交通機関、公共施設などの都市機能を中心市街地に集約する都市計画の総称である。中心部に住民の居住を誘導し、道路整備など郊外での行政コストを抑制するとともに、住民サービスの維持・向上を図ることを目指している。

前節のとおり、新幹線駅ができると、駅前で商業施設やマンションなどの民間投資が誘発され、駅を拠点として市内電車やバスなどの二次交通の整備も進む。こうして駅周辺や二次交通の沿線では生活の利便性が高まり、コンパクトシティの有力な受け皿となる。

コンパクトシティの先行事例としては、富山市が全国的に有名である。富山市では、富山駅を起点として、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりに取り組んでいる。具体的には、2006年に、富山駅北側を起点とする「富山ライトレール富山港線」¹⁸⁾で日本初の本格的LRT（次世代型路面電車）の運行が開始された（写真2-3-7）。2009年には、路線縮小により廃止されていた繁華街を回遊する環状線（約3.5km、正式名称は富山都心線¹⁹⁾）が復活したほか、北陸新幹線開業に合わせて、JR富山駅の高架下へ市内電車が乗り入れるようになった。さらに2019年度の完成を目指して、富山ライトレールと富山地方鉄道の市内電車を富山駅の高架下停留所で接続する「路面電車南北接続事業」が進められている（写真2-3-8）。

また、公共交通の拡充と並行して、その沿線ではコンベンション施設や病院、商業施設、マンションなどの整備が進んでいる。

こうした取り組みの結果、富山市では中心市街地や公共交通沿線居住推進地区で人口の社会増加がみられ、地価も回復傾向にある（図表2-3-3）。富山市によるコンパクトシティの取り組みは北陸新幹線開業を契機としたものではないが、結果的に新幹線開業に伴う都市機能の充実を、コンパクトシティづくりにも積極的に活かしている。

四国でコンパクトなまちづくりに取り組む自治体にとっても、新幹線の開通は市内の二次交通整備を促進し、駅前・中心市街地などに都市機能や居住者の誘導を図る大きな推進力になると期待される。

¹⁷⁾国土交通省は立地適正化計画制度を通じて、人口減に悩む地方都市向けにコンパクトシティの取り組みを支援している。立地適正化計画について具体的な取り組みを行っている自治体は、全国で384、うち四国では4県都を含め21市町村にのぼる（2017年12月末時点）。

¹⁸⁾富山ライトレール富山港線は、JR西日本が運営していた鉄道路線（富山港線）を、第三セクター会社の富山ライトレールに移管して路面電車化した路線である。

¹⁹⁾富山都心線は、富山市が軌道や車両などを整備・保有し、富山地方鉄道が市から設備等を借り受けて営業する「上下分離・公設民営方式」の軌道線である。

写真 2-3-7 富山ライトレール富山駅
将来は富山地方鉄道（右写真）と接続



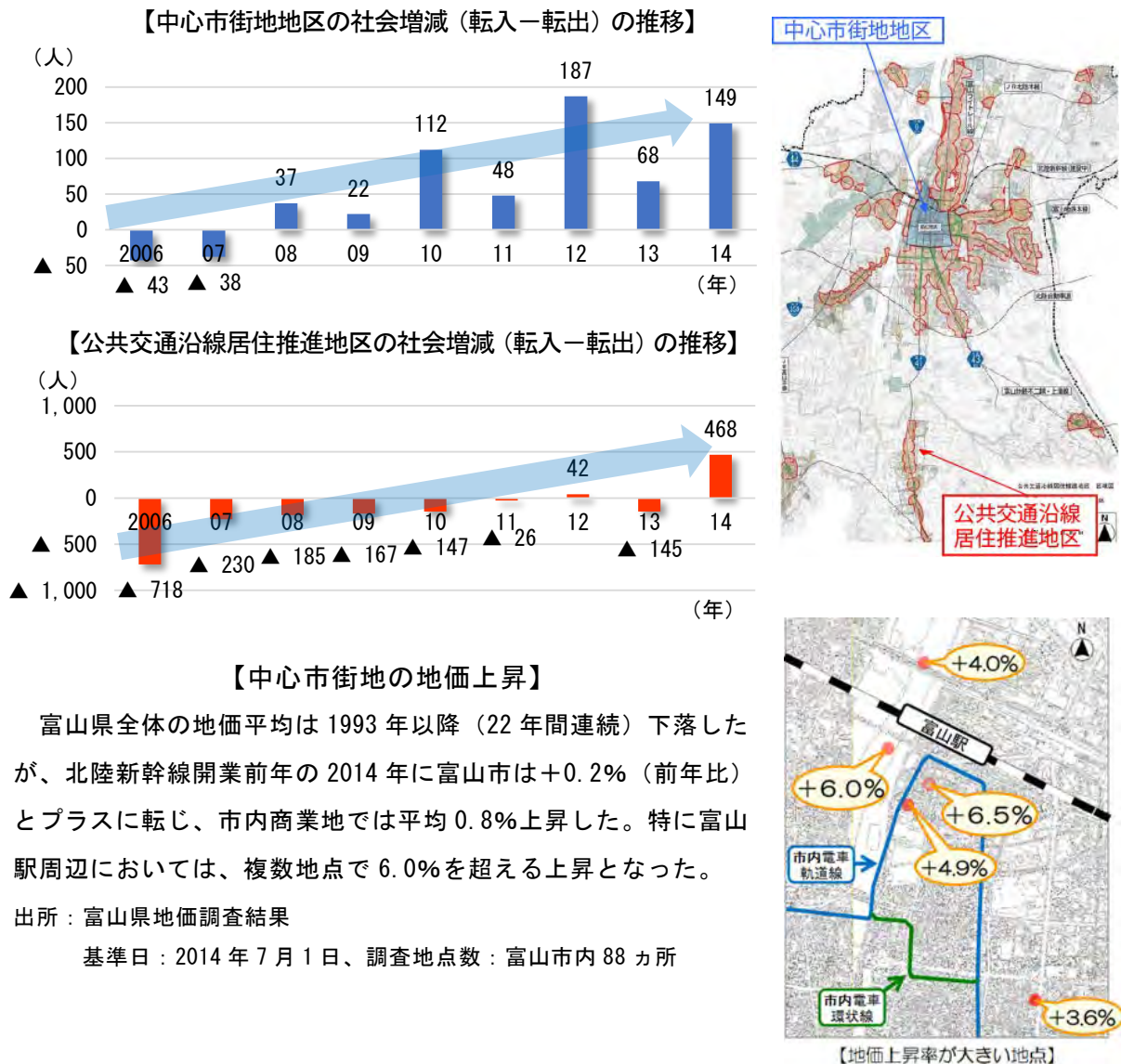
撮影：いよぎん地域経済研究センター

写真 2-3-8 JR 富山駅高架下にある
富山地方鉄道市内線の停留所



撮影：いよぎん地域経済研究センター

図表 2-3-3 富山市のコンパクトシティ取り組みの効果



資料：「富山市におけるコンパクトなまちづくりの進捗と展望」を改変

<http://hokuriku.mof.go.jp/content/000101404.pdf>

3.3 新幹線開通都市の地価上昇、自治体税収の増加

近年、新幹線が開通した都市では、駅周辺を中心に地価が上昇する傾向がみられる。これは、新幹線開通決定以降、様々な再開発事業等が継続して行われ、地域の経済的価値が高まることを反映したものと考えられる。

新幹線駅周辺の公示地価の変化をみると、2015年に開業した北陸新幹線については、金沢、富山ともに2012年を底に上昇に転じている（図表2-3-4の左図）。特に、金沢駅金沢港口の「金沢市広岡1丁目」は、2016年に1㎡当たり45万円から、2017年には同54万円へと20.0%も上昇し、地方圏第5位の上昇率となった²⁰⁾。この地域は、外資系高級ホテル（ハイアットセントリック）や駅西ツインタワーをはじめ様々な再開発計画が予定され、土地取引が活発になっている。

九州においても、鹿児島中央駅周辺の地価は部分開業（新八代―鹿児島中央間）した2004年頃から上昇傾向となり、また、熊本駅周辺についても全線開業した2011年から右肩上がりで推移している（図表2-3-4の右図）。ちなみに、鹿児島中央駅前の「鹿児島市西田2丁目」は2017年に同61万円と、2002年と比べて17.0%の大幅上昇となっている。

こうした新幹線開通に伴う地価上昇と民間不動産開発の活発化との相乗効果により、鹿児島市や熊本市では固定資産税をはじめ、地方税収が増加している²¹⁾。

2002年度の地方税収を100とすると、2015年度には鹿児島市が119.9、熊本市は116.7と、四国4県都平均の108.4を大きく上回る伸びとなっている。このうち、固定資産税収も、同様に2002年度を100とした場合、鹿児島市は116.0、熊本市は105.6となっている。なお、2015年度の固定資産税収の四国4県都平均は95.6と2002年度の水準を下回っており、鹿児島市や熊本市とは対照的に低迷した動きになっている（図表2-3-5）。

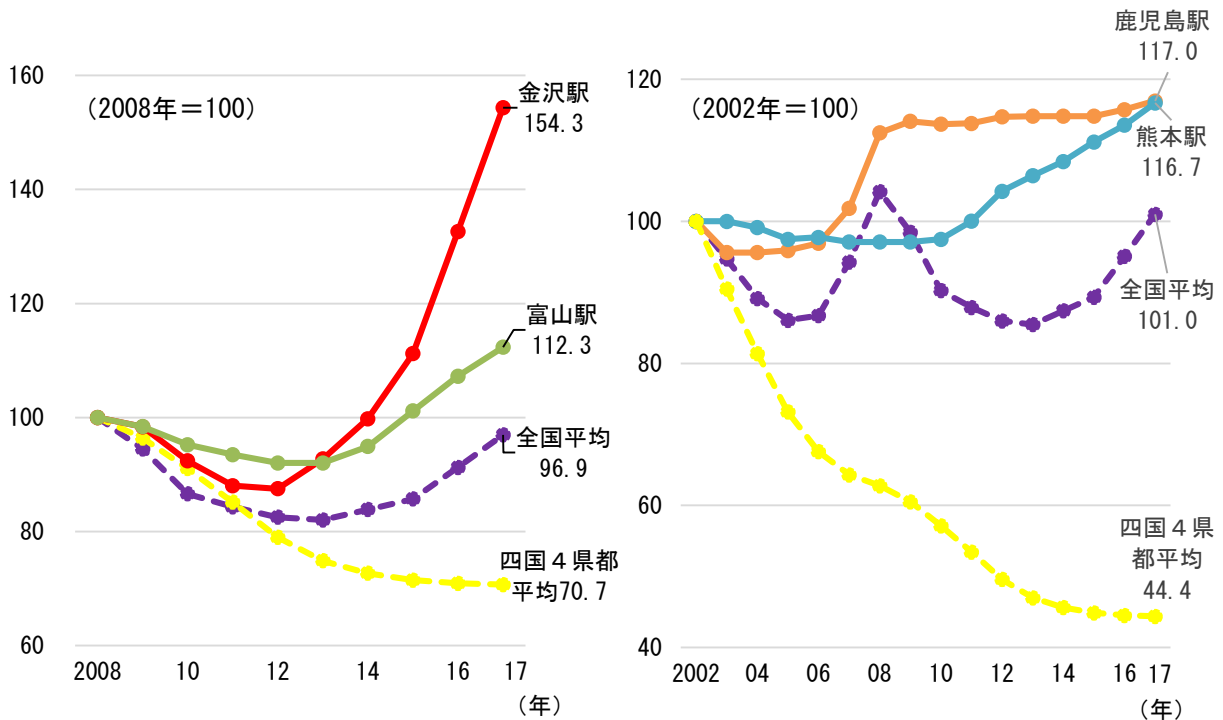
今後も、四国の各都市では、人口減少の進行に伴い、中心市街地であっても地価の下落傾向が続き、地方税収の伸び悩みも懸念される。

こうした状況のなか、四国でも新幹線導入によって、都市そのものの経済的価値を引き上げ、地方税収の増加や、それによる行政サービスの維持・向上につなげていく必要がある。

²⁰⁾ 上昇率の1～4位までは、順に、福岡市、札幌市、仙台市、那覇市となっている。

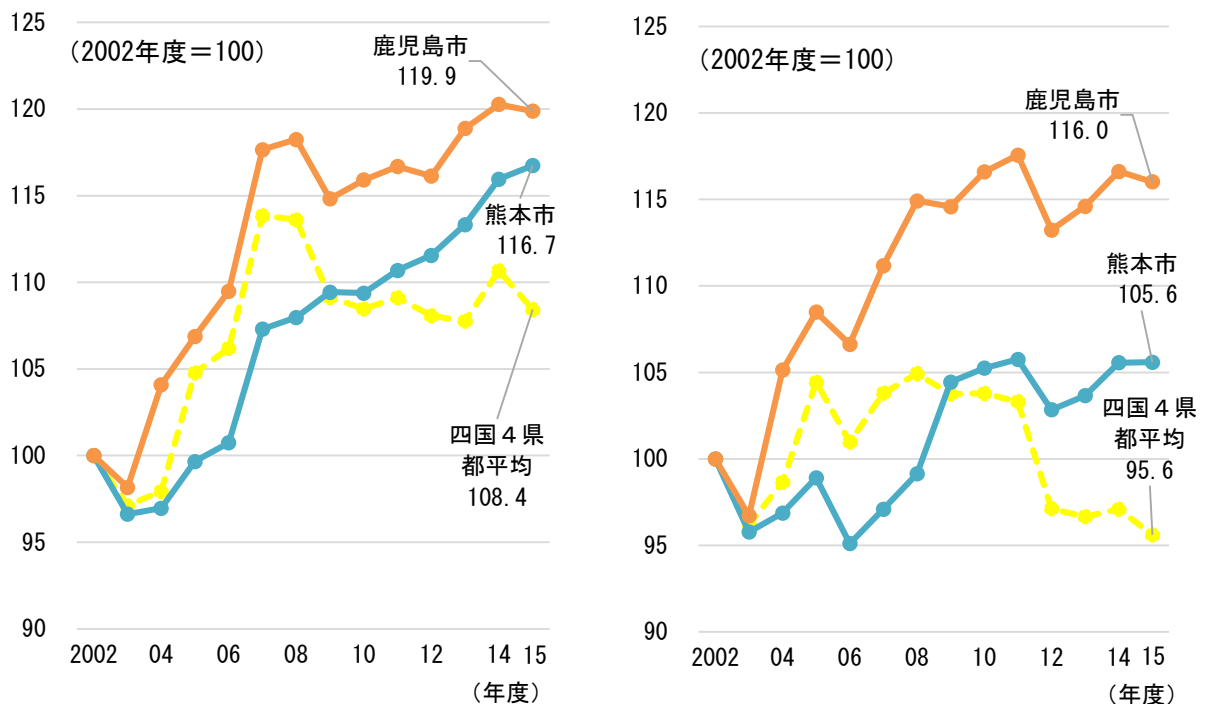
²¹⁾ 北陸については、2015年に新幹線が開業したばかりで、税収への効果は現時点の統計には十分反映されていないため、ここでは分析していない。

図表 2-3-4 新幹線開通都市駅周辺の公示地価の変化推移



注) 駅周辺平均地価は、駅の表口、裏口の近隣2地点の平均
資料：日本全国の公示地価などを基に作成

図表 2-3-5 九州新幹線沿線都市の地方税・固定資産税の税收変化推移
(地方税) (固定資産税)



資料：各自治体財政状況資料集、総務省統計資料などを基に作成

3.4 全国規模、世界規模のM I C Eの誘致開催

新幹線の開業は、全国各地や大型国際空港などとのアクセスを飛躍的に向上させるため、全国規模はもとより国際的な学会や会議、各種団体の大会、見本市などのM I C E²²⁾を誘致する際の強力な後押しとなる。

北陸新幹線開業前後に石川県で開催されたコンベンションの参加者数をみると、2014年度（開業前）の6.3万人から2015年度（開業1年目）は15.0万人へと2.4倍に大幅に増加している。また、2016年度の参加者数は13.3万人と前年度より若干減少したものの、北陸新幹線開業前に比べると大幅に底上げされている。このうち国際会議の参加者は、2014年度に0.8万人だったものが、2015年度には約8千人を集めた国際青年会議所（J C I）世界会議金沢大会の開催もあって3.9万人へと5倍近くに伸びており、2016年度も3.8万人と前年度とほぼ同じ高い水準を維持している（図表2-3-6、写真2-3-9）。

M I C Eは通常、開催日の前後を含め、主催関係者や参加者の宿泊、飲食、観光などを伴ううえに、来訪者の滞在期間も比較的長くなるため、開催地にもたらされる経済効果は一般的な観光より格段に大きい。また、会議会場や宿泊施設の収容力が開催都市だけでは不足する場合、新幹線沿線の自治体を巻き込んで確保することで、M I C Eの波及効果もより広範囲に及ぶ。金沢市で開催される大型の会議では、富山県高岡市（新幹線での所要時間13分）や富山市（同18分）などで宿泊先を用意する場合もある。

一方、四国のコンベンションの開催状況を他地域と比較すると、開催件数、参加者数とも、四国の経済規模（県内総生産の全国シェア約3%）からみて低調である。日本政府観光局（J N T O）「国際会議統計」²³⁾によると、2016年に開催された国際会議は全国で3,121件、参加者数は186万1,012人であるが、そのうち、四国で開催された件数は7件、参加者数は1,219人で、全国シェアは開催件数が0.2%、参加者数が0.1%に過ぎない（図表2-3-7）。四国に新幹線がないことが、M I C Eを誘致するうえで大きなハンディになっており、M I C Eに伴う経済効果も大きく逸していると推察される。

四国の新幹線は、四国各地の自治体や大学、産業界にとって、M I C E誘致に取り組むうえで大きな推進力になる。また、新幹線沿線の自治体等が協力し合うことで、今までにない大規模なM I C Eを四国に誘致することも可能となる。

²²⁾ 企業等の会議（Meeting）、企業等の行う報奨・研修旅行（インセンティブ旅行）（Incentive Travel）、国際機関・団体、学会などが行う国際会議（Convention）、展示会・見本市／イベント（Exhibition/Event）の頭文字のことで、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称。

²³⁾ 日本政府観光局（JNTO）が、関係府省庁、自治体、コンベンション推進機関などの協力を得て国際会議の開催情報を収集し、そのデータを集計・分析したもので、日本で開催された国際会議の概要を把握する唯一の指標。集計は、主催者が「国際機関・国際団体（各国支部を含む）」または「国家機関・国内団体」（特定企業の利益を追求することを目的とした会議の主催者を除く全てが対象）で、参加者総数が50名以上、参加国が日本を含む3カ国以上、開催期間が1日以上のもので対象。

図表 2-3-6
石川県で開催されたコンベンション
参加者数の推移

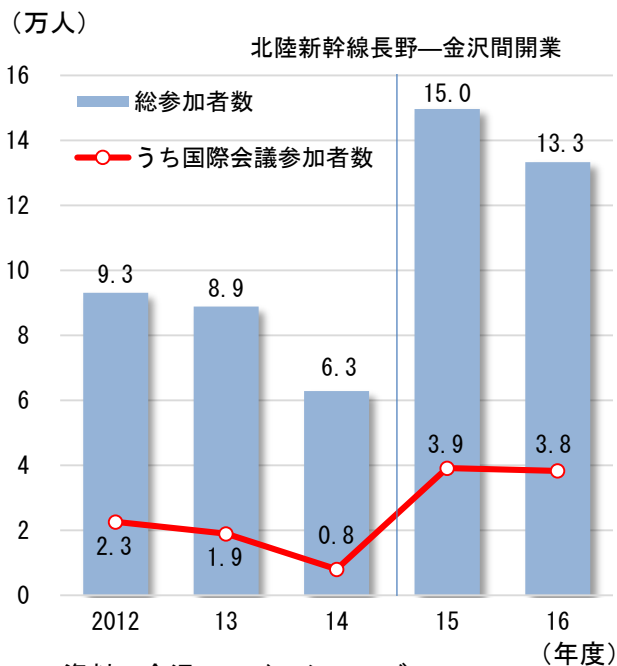
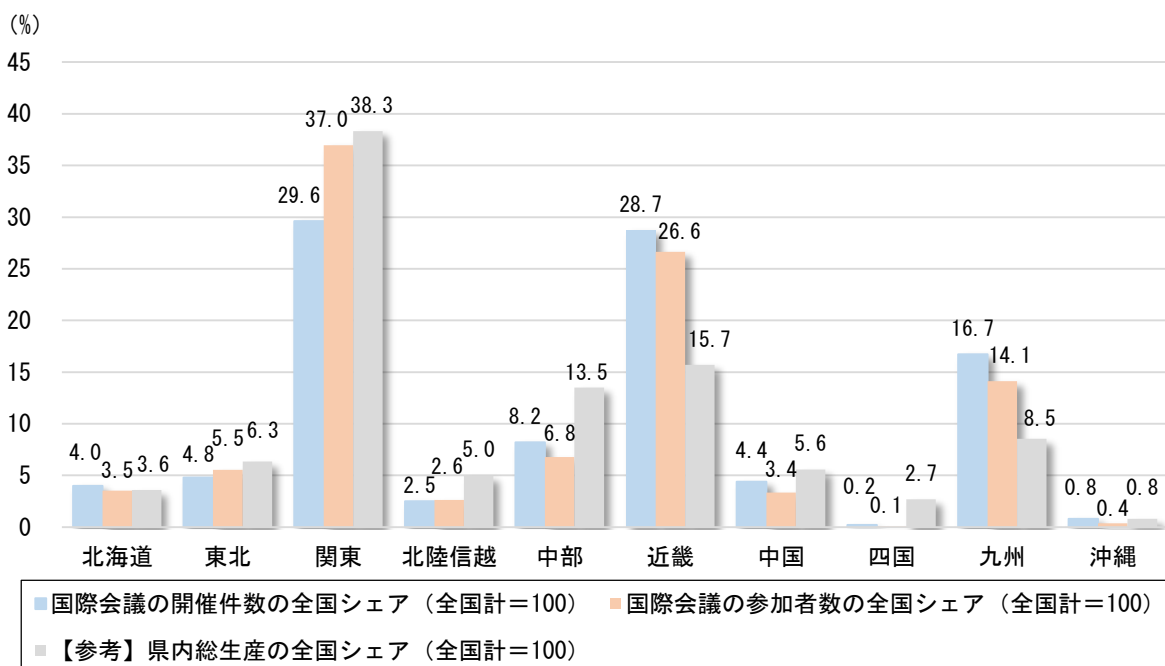


写真 2-3-9
2015 国際青年会議所（JCI）世界会議
金沢大会



写真提供：石川県

図表 2-3-7 地域別 国際会議開催件数および参加者数の全国シェア（2016 年）



注 1）国際会議開催件数、参加者数は2016年（暦年）、県内総生産は2014年度の計数

2）「東北」は青森県・岩手県・秋田県・山形県・宮城県・福島県、「関東」は茨城県・栃木県・群馬県・埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県・山梨県、「北陸信越」は新潟県・長野県・富山県・石川県、「中部」は静岡県・愛知県・岐阜県・三重県・福井県、「近畿」は滋賀県・京都府・大阪府・奈良県・和歌山県・兵庫県

資料：日本政府観光局（JNTO）「国際会議統計」、内閣府「県民経済計算」を基に作成

3.5 地域防災力の向上、国土強靱化への貢献

新幹線は、線路がコンクリート製の高架など頑強な構築物の上に設置されているため、踏切事故のような人為的災害だけでなく、土砂災害等による輸送障害はほとんど発生しない。また、新幹線は速達性を重視し極力最短距離のルートを通ることもあって、雨風の影響を受けないトンネル区間の走行が多い。トンネル区間以外でも、騒音対策で設置している防音壁が風除けの役目も果たすため、強風の影響も受けにくい。こうしたことから新幹線は、在来線はもとより、航空機や一般道路などと比べても、雨・風に対する耐性が格段に高い。例えば、台風が襲来しても、他の交通機関が全面ストップになっているなか、新幹線だけは平常どおり運行しているというケースが少なくない。

また、大地震のような大規模災害が起きた場合でも、新幹線は比較的早期に復旧している。災害発生後に沿線の交通インフラが完全復旧するまでの期間をみると、2011年3月11日に発生した東日本大震災の場合、高速道路が約1年10か月、空港が6か月半もかかったのに対し、東北新幹線はわずか40日で復旧している。また、2016年4月16日に発生した熊本地震の場合は、空港がほぼ半年、高速道路が25日かかったのに対して、九州新幹線は14日で復旧している(図表2-3-8)。

JR四国では輸送障害が自然災害以外の要因を含め年間80件程度起きている。このうち、水害や倒木、強風、雪などの自然災害による輸送障害は、山間部や海岸沿いを縫うように走る線路区間が多いこともあり、毎年30~50件程度発生している(図表2-3-9)。過去にも、1998年9月に発生した高知豪雨では、土讃線で道床の流出や線路への土砂の流入、線路築堤の崩壊、冠水などにより、完全復旧に3か月を要したこともあった(写真2-3-10)。2004年には、台風21号による大雨で発生した法面崩壊などにより、高速道路や国道、県道などが全面通行止めになり、さらにはJR予讃線も運休したことで、四国の瀬戸内側の東西交通網が完全に寸断される事態もあった。

また、四国で今後30年以内に発生する確率が80%程度と予想される南海トラフ地震への備えも急務となっている。ひとたび大規模災害が起きた場合、在来線等の復旧は容易でなく、早期復興の妨げになることが懸念される。

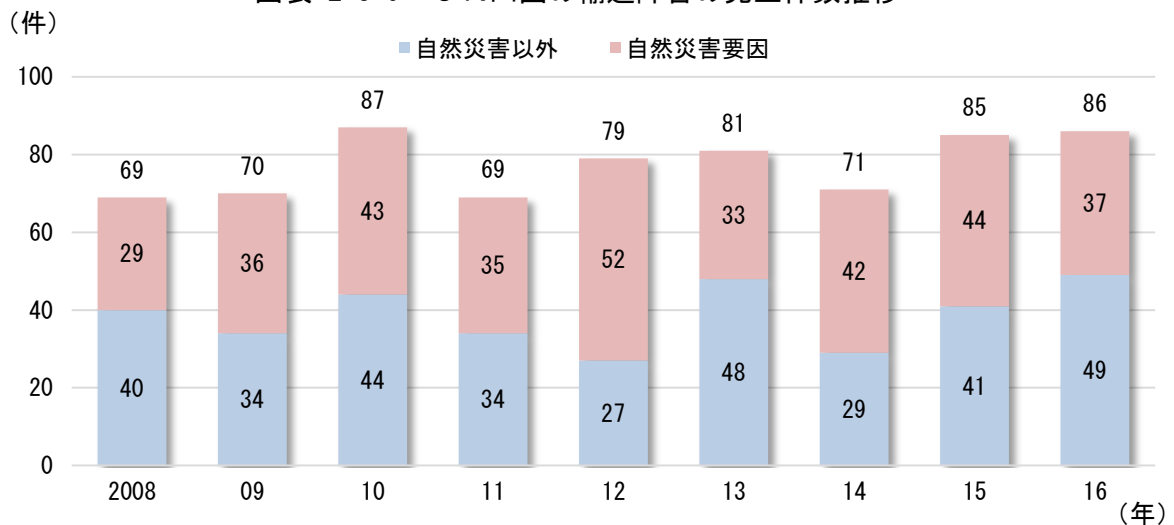
新幹線は自然災害に強いだけでなく、万一、大規模災害が起きた場合、被災後の復旧を早期に進めていく上でも有効な交通インフラであり、四国に新幹線を導入すれば、地域の防災力向上、国土強靱化に大きく寄与することは間違いない。

図表 2-3-8 大規模地震発生後の沿線交通インフラの完全復旧日および所要日数

インフラ名	東日本大震災 (2011 年 3 月 11 日発生)		熊本地震 (2016 年 4 月 16 日発生)	
	完全復旧日	所要日数	完全復旧日	所要日数
高速道路	2012 年 12 月末日	660 日 (約 1 年 10 ヶ月)	2016 年 5 月 9 日	25 日
空港	2011 年 9 月 25 日	198 日 (約 6 か月半)	2016 年 10 月 15 日	184 日 (約半年)
新幹線	2011 年 4 月 29 日	40 日	2016 年 4 月 28 日	14 日

資料：国土交通省、各種自治体資料などを基に作成

図表 2-3-9 J R 四国の輸送障害の発生件数推移



注) 2016年の自然災害要因の内訳は、水害16件、倒木7件、風・雪6件、その他8件
資料：J R 四国「安全報告書」を基に作成

写真 2-3-10 大雨による土讃線の被災状況(1998 年)



資料：J R 四国「土讃線豪雨災害復旧記録」

4. 生活分野

4.1 通勤圏拡大による地方定住、地域人材の広域的活躍の促進

新幹線の開業は、通勤圏を拡大することにより、地方での定住や地域の人材の広域的な活躍を促す。

これを象徴するように、通勤利用が大半を占める新幹線の定期券乗車人数は、全国の各新幹線路線で毎年着実に増加している（図表 2-4-1）。

定期券乗車人数（一日平均）を 2016 年度実績でみると、東北新幹線や東海道新幹線で 4 万人以上、山陽新幹線や上越新幹線で 2 万人以上、さらに九州新幹線でも 7 千人に及ぶ。この結果、新幹線乗車人数の全乗車人数に占める割合は九州や東北、上越の各新幹線で約 2 割に及んでいる（図表 2-4-2）。

新幹線通勤は、自宅からのドア・ツー・ドアの通勤時間や、一人暮らしをする場合の生活費と定期券料金との比較などを考慮して行われると考えられる。ちなみに、九州新幹線で定期券販売実績のある主な区間の乗車時間と定期運賃（1 か月平均）をみると、定期券発行数の少ない鹿児島中央－博多間を除いて、新幹線の乗車時間が最も長い博多－新玉名間が 39 分で 8 万 6 千円、定期運賃が最も高額になる博多－熊本間が 32 分で 10 万 6 千円となっている。このことから、新幹線の所要時間で 40 分程度以内、定期運賃（1 か月平均）で 10 万円程度以内であれば、地方でも新幹線通勤がある程度行われるものと考えられる（図表 2-4-3）。

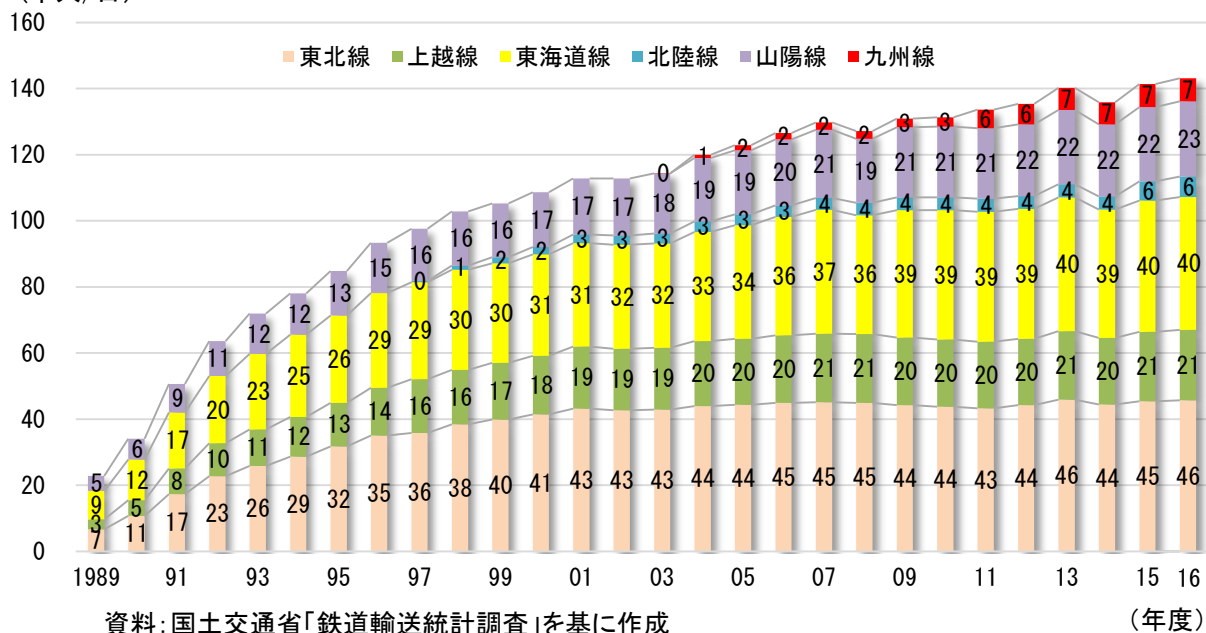
一方で、長距離通勤を後押しする諸制度が充実しつつある。例えば、各新幹線沿線にある自治体では、定住人口増加策の一環として、新幹線定期代の一部補助を行っている（図表 2-4-4）。政府も給与所得者に支給する通勤手当の所得税非課税限度額を 2016 年度以降、10 万円から 15 万円に引き上げている。さらに、北陸などでは新幹線開通を機に、通勤費の補助額を増やす企業もみられる。

こうしたことから、四国でも新幹線が開通すると、約 1 時間以内で結ばれる四国の 4 県都間はほぼ通勤圏になり、通勤定期の利用者も少なくないものと予想される。

転勤を命じられたサラリーマンにとっては、単身赴任か新幹線通勤かの選択肢が広がり、子育てや介護などの事情を抱える人にとっては転居せずに就業を継続できる可能性を高める。

一方、企業側も多様なスキルを持った人材を広域的に採用できるようになる。四国全体としてみれば、地域間での雇用のミスマッチが緩和され、成長分野等へ人材の移動が円滑に進むという効果も期待できる。

図表 2-4-1 新幹線の定期券乗車人数の推移（1日平均）



図表 2-4-2 新幹線の路線別定期券利用率（2016年度・1日平均）

路線	全乗車人数 (千人)	うち 定期券 乗車人数 (千人)	定期券 利用率 (%)
東北線	249.6	45.7	18.3
上越線	118.0	21.3	18.0
東海道線	459.5	40.2	8.8
北陸線	84.2	6.2	7.3
山陽線	198.7	22.7	11.4
九州線	36.4	7.0	19.3

注) 北海道線は除く

資料: 国土交通省「鉄道輸送統計調査」を基に作成

図表 2-4-3 九州主要駅間の新幹線定期券の発行枚数と1か月平均運賃

区間	新幹線定期券発行枚数 (枚)	乗車 時間 (分)	営業 キロ (キロメートル)	定期運賃 (1か月平均) (円)
博多—久留米	271	17	35.7	42,878
博多—筑後船小屋	139	24	51.5	55,317
博多—新大牟田	159	31	69.3	66,532
博多—新玉名	105	39	90.4	86,268
博多—熊本	595	32	118.4	106,055
熊本—久留米	140	21	82.7	83,040
熊本—新水俣	129	25	75.7	67,757
鹿児島中央—川内	431	11	46.1	47,158
鹿児島中央—出水	412	23	78.8	70,678
鹿児島中央—博多	5	76	288.9	198,187

注1) 新幹線定期券発行枚数は2015年3月末時点で有効な枚数

2) 乗車時間は通勤時間帯のダイヤを基に作成

3) 定期運賃は6か月定期の1か月平均

資料: 九州経済調査協会資料およびJR九州のデータを基に作成

図表 2-4-4 新幹線駅周辺自治体の主な通勤費補助の状況

自治体名	路線	最寄り新幹線駅名	1か月当たり補助額上限	最長交付期間
那須塩原市(栃木県)	東北線	那須塩原駅	1万円	3年
熊谷市(埼玉県)	上越線	熊谷駅	2万円	2年
沼田市(群馬県)		上毛高原駅	2万円	3年
湯沢町(新潟県)	北陸線	越後湯沢駅	5万円	10年
小諸市(長野県)		佐久平駅	1万2,500円 (40歳未満は倍額)	3年
佐久市(長野県)			2万5,000円	3年
飯山市(長野県)		飯山駅	5,000円	2年
黒部市(富山県)	九州線	黒部宇奈月温泉駅	1万5,000円	-
久留米市(福岡県)		久留米駅	1万円	3年
みやま市(福岡県)		筑後船小屋駅	1万円	3年
玉名市(熊本県)		新玉名駅	3万円	2021年3月31日まで
出水市(鹿児島県)		出水駅	2万円	3年
薩摩川内市(鹿児島県)		川内駅	2万円	3年

注) 通勤費補助の対象は、転入者に限るなど各自治体で条件が設けられている

資料: 各自治体ホームページ資料等を基に作成

4.2 広域集客による公演イベントの増加、プロスポーツの発展

新幹線が整備されると、地方都市でもコンサートや演劇など様々な公演イベントや文化的行事が開催されるようになる。新幹線により集客範囲が格段に広がり、遠隔地からも来場者を集めて、採算を確保しやすくなる。

九州におけるライブ・エンターテインメント公演数の推移をみると、福岡県では2010年（九州新幹線全線開業前）の792件が、2016年には1,408件へと2倍近く増加している（図表2-4-5）。福岡県は中国地方と九州をつなぐ新幹線の結節点であるうえ、全天候型のドーム球場をはじめ公演会場が多いため、新幹線開通の恩恵を強く受けていると考えられる。一方、熊本県や鹿児島県での公演数も増えており、ライブ公演については福岡県の一人勝ちとはならず、3県で共存共栄が図られている点も注目される。

音楽ライブの公演は夜の開催が多く、それだけ地域経済への波及効果も大きい。例えば、福岡市のヤフオク！ドームで人気グループ「嵐」のコンサートが行われた際には、市内のホテルに予約が殺到し、多くの人がホテル探しに苦労したとの話もある。

このほか、人気アイドルグループAKB48の姉妹グループNGT48は、首都圏をはじめ上越新幹線沿線からの集客も想定して、人口80万人程度に過ぎない新潟市を拠点に活動している²⁴⁾。

また、プロ野球やJリーグなどのプロスポーツでも、地方のチームほど新幹線によって大きな恩恵を受ける。例えば、プロ野球の広島東洋カープでは、本拠地球場を新幹線駅近くに移転して以降、観客数が大きく底上げされている（図表2-4-6）。以前は、広島駅から離れた中心市街地に球場があったため、集客範囲は広島市内やその周辺が中心となっていた。しかし、今では新幹線を使って、広島県内はもとより岡山県や京阪神などから、対戦チームのファンを含め気楽に球場に足を運べるようになっている²⁵⁾。

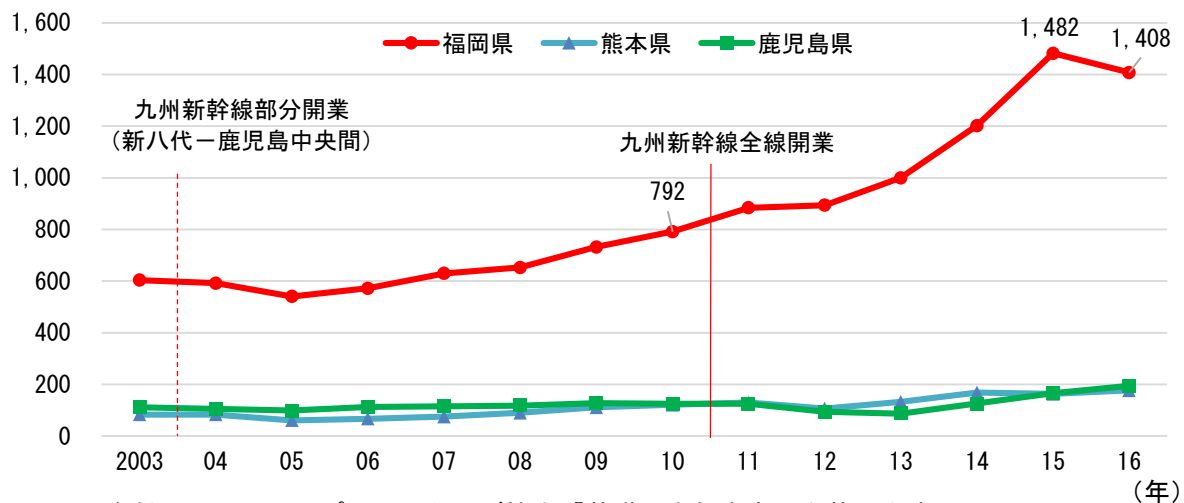
同様のことが、サッカーJリーグにもみられる。例えば、鳥栖の場合、市の人口が7万3千人に過ぎないにもかかわらず、J1昇格以降、四国のクラブの3～4倍近い1試合平均1万2千人以上の観客を集めている（図表2-4-7）。J1に昇格すると、地元や対戦相手のサポーターに加え、日本代表クラスの選手を目当てにしたファンなどが県内外から詰め掛ける。新幹線がそうした広域的な動員の一翼を担っている。

四国でも新幹線が開通すれば、様々な公演イベントが開催されるようになり、4県住民が日帰りでも楽しめる環境が整う。また、関西や中国地方などで行われるプロ野球やJリーグの試合を観戦しやすくなるほか、四国のJリーグクラブも県外からの動員力を高めることにつながる。

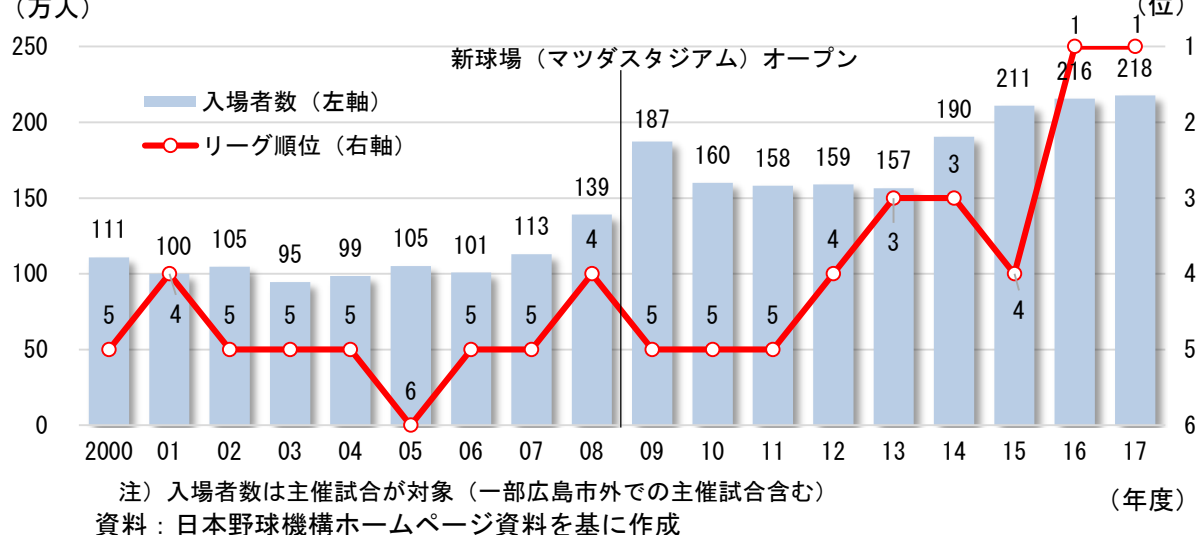
²⁴⁾ AKB48は、それまで名古屋（SKE）、大阪（NMB）、福岡（HKT）と日本を代表する大都市で姉妹グループを展開していた。NGT48と上越新幹線との関係については、田中秀臣著『ご当地アイドルの経済学』（イースト・プレス）に説明がある。

²⁵⁾ マツダスタジアム巨人戦（2016年8月6日）の入場者の住所別内訳は、広島市内36%、広島市以外の広島県内36%、岡山・山口・島根県12%、その他16%となっている（広島東洋カープ指定管理者事務室への聞き取り）。

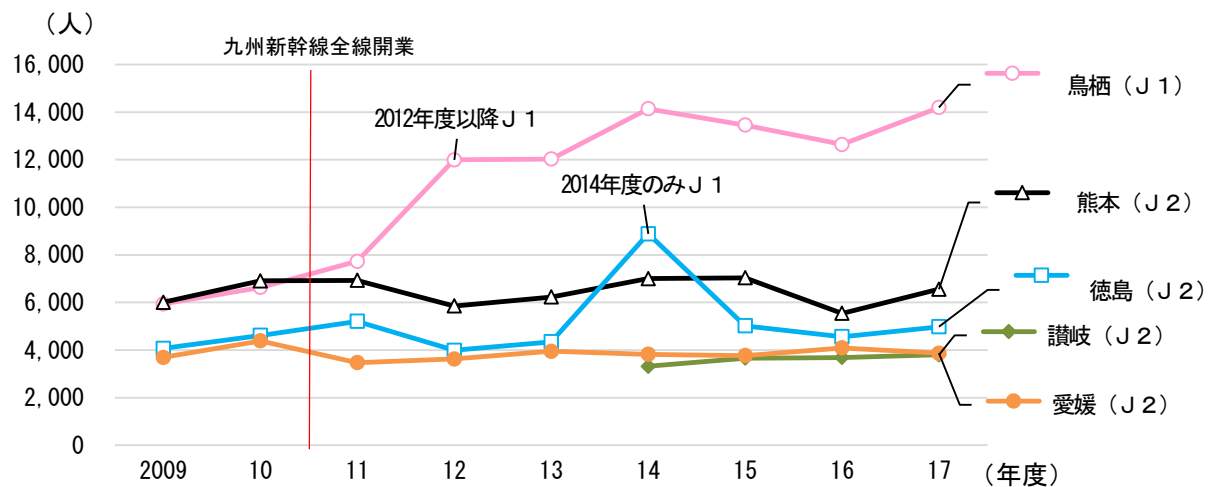
(本) 図表 2-4-5 九州3県のライブ・エンターテインメント公演数の推移



(万人) 図表 2-4-6 広島東洋カープ主催試合の年間入場者数とリーグ順位の推移



図表2-4-7 Jリーグクラブのホーム1試合平均入場者数の推移



4.3 大規模な公共施設の広域的利用や整備の促進

前節とも関連するが、コンサート場など公的な文化ホールや野球場などのスポーツ施設の規模（収容人数）が、四国は他の地方都市より小さい（図表2-4-8）。

有名ミュージシャンが地方でコンサートをする場合、1万人程度を収容できるアリーナ形式の会場が条件になることが少なくない。このため、四国は人気ミュージシャンの全国巡回コンサートの開催地から外れ、しばしば住民が地元では楽しめないという状況が起きている。

現在、サンポート高松で1万人以上を収容できるアリーナ形式の新体育館の建設構想がある。新幹線が整備されれば、本アリーナの集客力増加に大きく貢献し、様々な大型のコンサートが開催されやすくなることは間違いない。

野球場については、松山市の坊っちゃんスタジアムの収容人数が3万人であり、他の地方都市に比べ見劣りしていない。四国に新幹線が開通し、集客範囲が四国はもとより本州方面にまで広がれば、プロ野球球団が四国を本拠地とすることもあながち夢ではなくなる。

サッカーなどにも使われる陸上競技場については、収容人数が四国では2～3万人程度で、他の地方都市の4～5万人に比べ少ない。例えば、Jリーグ・新潟のホームスタジアムは収容人数が4万2千人であり、日本で行われたサッカーワールドカップの試合会場にも使用された。新幹線により四国で人口規模の大きい一体的な都市圏ができれば、4県が協力して高規格のスタジアムを建設しようとの機運が高まり、それが実現することで、四国でも国際的なスポーツ大会が開催されるようになるかもしれない。

このほか、新幹線沿線に誘致した大規模施設として、佐賀県鳥栖市の九州国際重粒子線がん治療センター（写真2-4-1）がある。同センターは、産学官の連携プロジェクトによる癌治療の先進医療施設として、設置場所がいくつか検討されていた。その中から、遠隔地から来院する患者や家族の利便性が高いことや、他都市に住む専門医や医療スタッフが新幹線通勤できることなどを考慮して、九州新幹線の新鳥栖駅前への設置が決まった。2013年5月の開設以来の患者数をみると、地元の佐賀県は17%にとどまっており、福岡県の51%をはじめ九州を中心に広域的に利用されている（図表2-4-9）。

四国においても、新幹線整備によって、医療施設に限らず、様々な先進施設を誘致できるようになる。

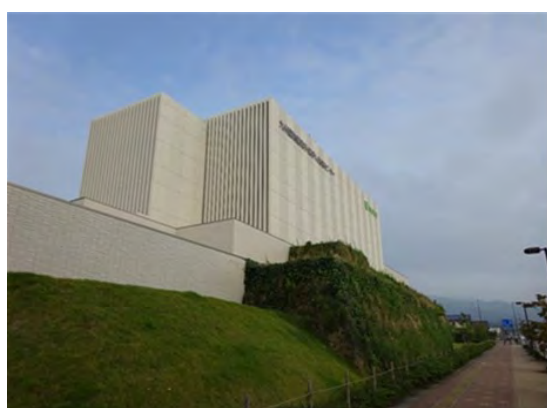
図表 2-4-8 主な地方都市と四国のイベント・スポーツ施設の収容人数

所在地	コンサート会場等	野球場	陸上競技場 (サッカー場を兼ねる)
宮城県	7,063人 セキスイハイムスーパーアリーナ (宮城県総合運動公園総合体育館)	30,508人 楽天生命パーク宮城 (宮城球場)	49,133人 ひとめぼれスタジアム宮城 (宮城スタジアム)
新潟県	10,000人 朱鷺メッセ (新潟コンベンションセンター)	30,000人 HARD OFF ECOスタジアム新潟 (新潟県立鳥屋野潟公園野球場)	42,300人 デンカビッグスワンスタジアム (新潟スタジアム)
広島県	10,000人 広島グリーンアリーナ (広島県立総合体育館)	33,000人 Mazda Zoom-Zoom スタジアム広島 (広島市民球場)	50,000人 エディオンスタジアム広島 (広島広域公園陸上競技場)
福岡県	15,000人 マリンメッセ福岡	38,585人 福岡 ヤフオク! ドーム	30,000人 東平尾公園博多の森陸上競技場
四 国	徳島県	5,000人 アスティとくしま (徳島県立産業観光交流センター)	18,600人 オロナミンC球場 (徳島県鳴門総合運動公園野球場)
	香川県	2,001人 レクザムホール (香川県県民ホール)	19,438人 鳴門・大塚スポーツパーク ポカリスエットスタジアム (徳島県鳴門総合運動公園陸上競技場)
	愛媛県	2,001人 レクザムスタジアム (香川県営野球場)	30,099人 Pikaraスタジアム (香川県立丸亀競技場)
	高知県	3,000人 ひめぎんホール (愛媛県県民文化会館)	20,983人 ニンジニアスタジアム (愛媛県総合運動公園陸上競技場)
		1,507人 高知県立県民文化ホール	25,000人 高知県立春野総合運動公園陸上競技場

注) 福岡県の「福岡 ヤフオク! ドーム」のコンサート開催時の最大収容能力は52,500人

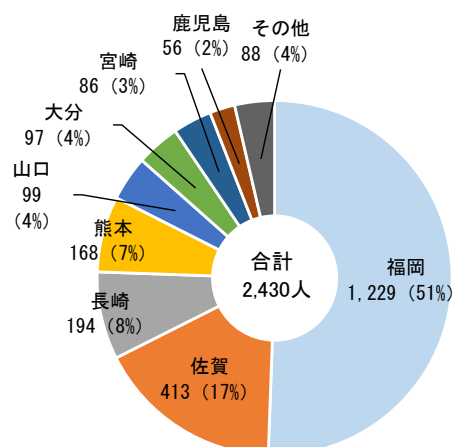
資料: 各施設のホームページ資料等を基に作成

写真 2-4-1
九州国際重粒子線がん治療センター



撮影: 百十四経済研究所

図表 2-4-9 九州国際重粒子線がん治療センターの患者数の県別内訳



注) 2013年5月(開設)~2017年末までの累計
資料: 九州国際重粒子線がん治療センター
ホームページ

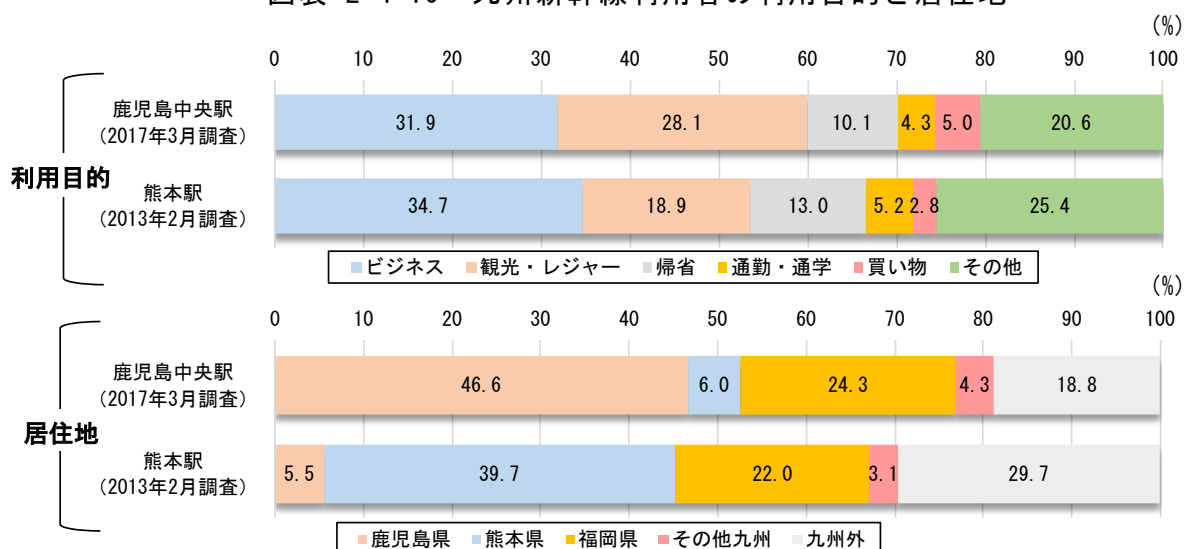
4.4 地域ブロック内の相互往来活発化、一体感の醸成

四国に住む人にとって新幹線は、「割高で減多に使うことのない、遠隔地に旅行するための乗り物」というイメージがあるかもしれない。しかし、新幹線が開通した地域では、当初こそ「在来線特急に比べ運賃が高い」との印象を持つようだが、その利便性や快適性を知るにつれ、多くの人々が短距離区間でも日常的に使うようになる。また、遠隔地の実家や病院などを頻繁に訪れる必要のある人にとっても、新幹線はなくてはならない交通手段となっている。

九州新幹線は、博多－鹿児島中央間や博多－熊本間で1時間に3～4本運行されており、事前に予約することなく、駅に行けばすぐに乗車できる²⁶⁾。その結果、九州新幹線の利用目的をみると、7割弱はビジネス以外の観光・レジャー、帰省、通勤・通学などで占められている（鹿児島中央駅と熊本駅の乗降客が対象、図表2-4-10）。九州新幹線が一般市民の生活路線として完全に定着している様子が見えてくる。

また、新幹線によって、地域ブロック内での相互往来が活発化し、地域の一体感も高まっている。九州新幹線利用者の居住地をみると、九州内に住む人が鹿児島中央駅乗降客の81.2%、熊本駅乗降客の70.3%と大半を占めており、まさに「九州はひとつ」を象徴する使われ方をしている。実際に、「九州新幹線の全線開業で福岡や熊本に気軽に行けるようになり、九州の一体感が間違いなく強まっている」（鹿児島県在住者）との声も聞かれる。

図表 2-4-10 九州新幹線利用者の利用目的と居住地



注）鹿児島中央駅および熊本駅において、新幹線利用客を対象に行ったアンケート結果
資料：九州経済研究所および地方経済総合研究所の調査結果を基に作成

²⁶⁾ 北陸新幹線でも1時間当たりで、東京－金沢間が2本走るほか、富山－金沢間のシャトル便が1本走っている。

4.5 二地域居住、移住の可能性の高まり

新幹線は、「二地域居住」を促す要因ともなっている。

二地域居住とは、都会に暮らす人が週末や1年のうちの一定期間を地方などで暮らすライフスタイルである。一般的には、リタイアした人が大都市に自宅を残したまま、出身地や第二の故郷を定期的に訪れて、田舎の生活を楽しむことがイメージされる。

また、大都市圏の新幹線主要駅では、金曜の夜に出発したり月曜の早朝に到着したりする新幹線で混雑が見られる。これは、土・日曜日を地方にある自宅や別宅で過ごし、月曜日に会社に直行する、いわゆる「金帰月来」の生活を行う単身赴任者に加え、「週末は都会の喧騒を離れて過ごしたい」といった高所得層も少なくないためと考えられる。

さらに、新幹線によって、大都市住民にとって地方がより身近な地域となることで、「観光で訪れる」「その地域が好きになる」「その地域をたびたび訪れるリピーターになる」「移住する」という流れが起きることも想定される。

新幹線の開通は、四国でもこうした二地域居住や移住につながるきっかけを作り出すことになる。

4.6 シビックプライドの高まり

北陸や九州でのヒアリングでは、「新幹線で遠隔地からたくさんの観光客が来てくれるようになり、地元の魅力に自信が持てるようになった」、「新幹線が来たことで、地元への妙な劣等感が払拭され、地域への誇りや自尊心、いわゆる“シビックプライド”が高まった」という声があった。

また、今回の調査で、北陸や九州の方々と面談した際に驚いたのは、「地元では新幹線を誘致することに反対する声を聞いたことがない」という話だった。「新幹線は我々の地域に当然整備すべき交通インフラであり、新幹線がないのは納得できない」との地域に対する自負が感じられた。一方で、我々が「四国では新幹線導入への機運があまり盛り上がっていない」という話をすると、逆に、北陸や九州の方から意外な顔をされた。自分で自分の地域にプライドを持てないようでは、四国に若者を定住させることも、観光客やU I Jターンを呼び込むことも決してできない。地元愛があれば、当然「四国にも新幹線を」という声が上がってしかるべきである。

4.7 人口増加・維持への寄与

新幹線開業は、観光・産業の振興や地域の魅力向上などを通じて、各地の人口の増加・維持に寄与している。

人口の転入と転出の差である社会増減について、北陸での2014年(新幹線開業前年)と2017年(開業2年後)の推移をみると、富山県では富山市650人→1,353人、黒部市▲59人→45人、石川県では小松市37人→153人、白山市13人→699人などとなっており、これら主要都市で転入超過幅の拡大や転出超から転入超への転換がみられる。この結果、富山県全体の社会増減は▲1,198人→▲726人、石川県では▲734人→▲676人へと、両県ともに転出超過幅が縮小している。なお、大きな開業効果を享受しているはずの金沢市は1,266人→551人と転入超過幅が縮小している。これは新幹線関連施設の開業準備従事者らの転出が、新幹線開業後一時的に増えたためと推察される(図表2-4-11)。

もともと北陸は住宅事情や教育環境に恵まれるなど“住みやすい”地域として知られるが、北陸新幹線開業に伴う観光・商業関連施設や事業所・工場の新増設による雇用機会の増加に加え、交通利便性の向上もU I Jターンによる移住を後押ししている²⁷⁾。このように北陸では、新幹線開業による波及効果が短期間のうちに人口の流入増や流出抑制につながっている。

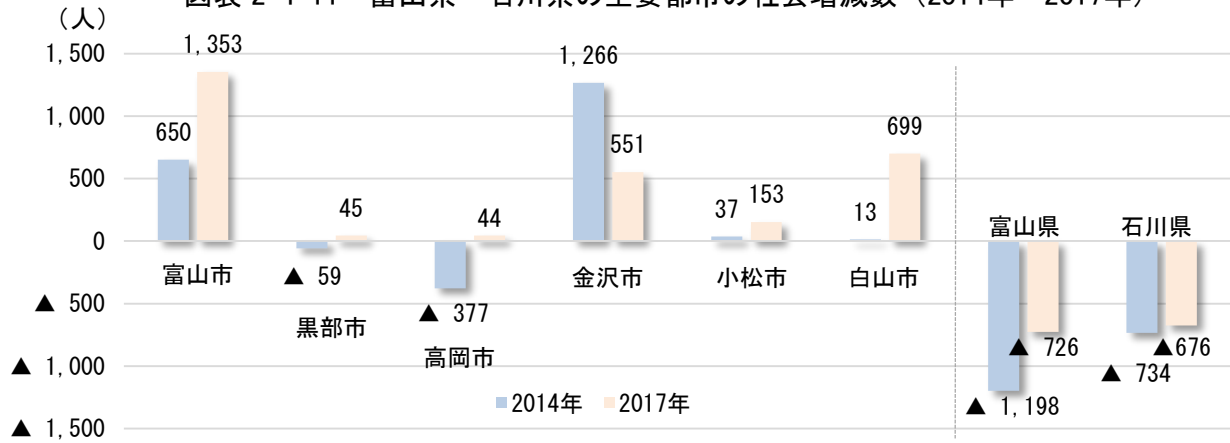
次に、新幹線開業と長期的な人口動態の関係を、山陽新幹線の例で見てみる。1972年に新大阪－岡山間が開業し、1975年には博多まで全線開業したことで、新幹線が通る岡山県・広島県合計の人口は1970年からピークの2005年までに16.7%増加している。一方、新幹線のない四国や山陰(鳥取県・島根県)の同時期の人口は伸び悩み、減少に転じた時期も1995年で岡山県・広島県と比べて10年先行している。海や山を隔てて隣接する地域でありながら、新幹線の有無が経済発展に大きな格差をもたらし、ひいては中長期の人口動態に顕著な差を生んでいる(図表2-4-12)。

九州では、山陽新幹線の博多開業以降、福岡県の人口が増加を続けており、他の6県を圧倒している(図表2-4-13)。福岡県内には山陽新幹線の駅が博多と小倉の2か所あり、福岡市と北九州市が九州各地を結ぶ鉄道交通の結節点となっている。このことが、福岡県の経済発展さらには人口増加をもたらす要因ともなっている。今後、同じ九州エリアにありながら、九州新幹線が開通した熊本・鹿児島県と新幹線のない大分・宮崎県などとの間で、人口推移にどのような差が生じるか注目される。

四国において、大都市圏等への人口流出を抑制するとともに、四国への移住者を増やすためにも、四国への新幹線を早期に導入することが求められる。

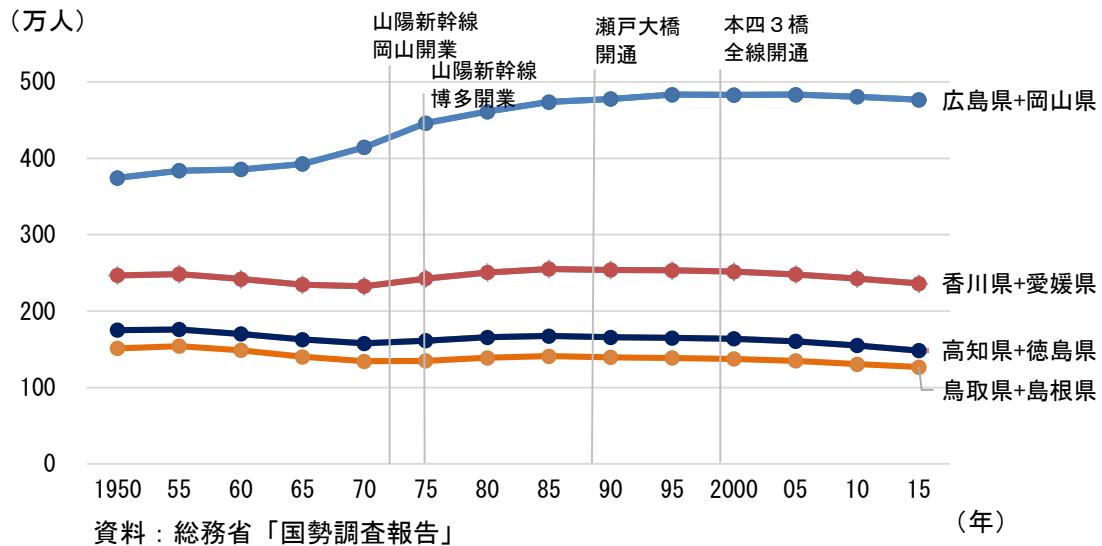
²⁷⁾ 金沢市移住ポータルサイトのインタビュー記事 <https://www.kanazawa-iju.jp/live/003/>

図表 2-4-11 富山県・石川県の主要都市の社会増減数（2014年・2017年）



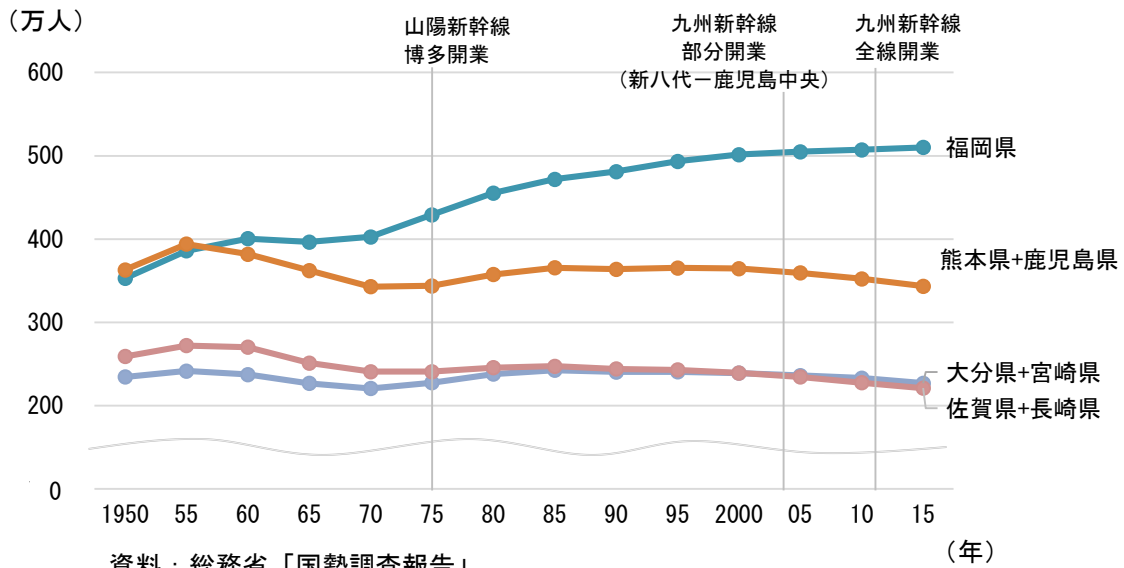
資料：総務省「住民基本台帳に基づく人口移動報告」
各市ホームページ資料等を基に作成 注）外国人を含む

図表 2-4-12 中四国各県の人口推移



資料：総務省「国勢調査報告」

図表 2-4-13 九州各県の人口推移



資料：総務省「国勢調査報告」

(参考) 四国の新幹線の早期実現に向けた新たな切り口

海外輸出向けの新型新幹線開発に資するモデル実験線の誘致

～四国を新幹線輸出のための情報発信基地にする～

インフラ輸出は、我が国の成長戦略の重点分野の一つである。とりわけ新幹線は、その高速走行や安全性・定時運行などが海外から高い評価を受けており、政府も積極的な売り込みを図っている。

一方で、日本の新幹線は、5分程度の間隔でも安全確実に発着できるような高スペックの仕様になっているため、建設・運営コストが高くなり、中国などに対し受注競争で不利になっている。

こうした状況を打開するため、I o TやA I（人工知能）、G P S（全地球測位システム）などの最新技術を取り込むことで、無人運転や単線化など、より低コストの新型新幹線システムをつくり、これを海外市場に売り込んでいくとの構想が専門家の間で検討されている。

こうした輸出仕様の新幹線技術を開発するためのモデル実験線を、四国に誘致することが考えられる。四国への新幹線導入が決まった際には、この実験線は、線路等の設備や車両を日本の標準仕様に改めるなどして、そのまま営業路線に転用すれば良い。

なお、類似例として山梨リニア実験線がある。同線はリニア中央新幹線の実証試験等のために建設・運営され、線路の一部は2027年開業のリニア中央新幹線に利用されることになっている。

資料：J A P I C（日本プロジェクト産業協議会）編『提言！次世代活性化プロジェクト BEYOND2020』（2017年11月）、シンポジウム「四国の未来を拓くリーディング・プロジェクトーBEYOND2020ー」（http://www.japic.org/information/111_1.html）などを基に作成

お わ り に

今回、調査の前提とした岡山から瀬戸大橋を介して四国4県都を結ぶT字型ルートの新幹線が実現すれば、四国4県都間や四国・本州間の交通アクセスが飛躍的に向上し、四国の観光、産業、まちづくり・防災、住民生活など多方面に大きな効果がもたらされることが確認できた。四国の鉄道高速化連絡会が2014年に取りまとめた「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」でも、本ルートであれば費用便益比（B/C）が1を上回るなど、新幹線整備の妥当性が示されている。瀬戸大橋は元々、新幹線と在来線が両方走れる構造となっている。そのため、全国各地の新幹線誘致路線のなかで、既存インフラを有効活用でき事業費を抑制できる点は、限られた財源の効果的活用の観点から国に実現を訴えていく際の大きなポイントとなる。

なお、国の新幹線基本計画で示されている大阪市を起点とし徳島市・高松市・松山市付近を経由して大分市に至るルートは、関西国際空港等を介して急速に拡大する「インバウンド効果」を四国へ直接取り込むことや、山陽新幹線のリダンダンシー（代替機能）の確保といった国土強靱化に資するなど、西日本ひいては日本全体に大きな効果をもたらすことが期待され、国家的観点からその実現が求められる。

四国における新幹線整備は、四国の将来を見据えた地域づくりに不可欠なものであるとともに、次代を担う若者の夢や希望の実現に向けた「未来投資」として欠かせないものである。一刻も早く四国新幹線を実現するためには、まずは整備計画への格上げを目指して、「新幹線を四国に」との熱い思いのもと、四国が一丸となって国への要望を続ける必要がある。

四国新幹線は、四国の団結力が試される歴史的プロジェクトである。四国の覚悟が問われている。

新幹線を活かした四国の地域づくりビジョン調査委員会委員 一覧
(2018 年 3 月 27 日現在)

〔 本調査では、四国の産学官による「新幹線を活かした四国の地域づくりビジョン調査委員会」が調査の方向性などを決め、四国アライアンス地域経済研究分科会が調査の実務を担った。 〕

氏 名	所属・役職名
寺谷 亮司	愛媛大学 社会共創学部教授・地域創成研究センター長
瀬尾 守	徳島県 県土整備部長
安松 延朗	香川県 交流推進部長
西本 牧史	愛媛県 企画振興部長
樋口 毅彦	高知県 中山間振興・交通部長
荒木 光二郎	公益財団法人徳島経済研究所 専務理事
西川 良隆	一般財団法人百十四経済研究所 専務理事兼所長
重松 栄治	株式会社いよぎん地域経済研究センター 代表取締役社長
横山 保幸	株式会社四銀地域経済研究所 代表取締役社長
石原 俊輔	四国経済連合会 専務理事

注) 上記のうち、公益財団法人徳島経済研究所、一般財団法人百十四経済研究所、株式会社いよぎん地域経済研究センター、株式会社四銀地域経済研究所は、四国アライアンス地域経済研究分科会の構成メンバーである。

資料 1. 四国における新幹線整備に向けた動き（年表）

1970 年	全国新幹線鉄道整備法施行
1973 年	四国に関しては、 四国新幹線（大阪市～徳島市～高松市～松山市～大分市）、四国横断新幹線（岡山市～高知市） が基本計画路線として告示
1974 年	四国新幹線、松山市付近～大分市間の海底トンネル部に係る区間の地形、地質等に関する調査開始
1980 年	四国鉄道整備促進期成会設立（メンバー：4 県知事、4 県議会議長）
1983 年	四国新幹線、本州～淡路島間の海底トンネル部に係る区間の地形、地質等に関する調査開始
1987 年	国鉄分割・民営化
1988 年	瀬戸大橋線開業
	四国新幹線、松山市付近～大分市間の海底トンネル部に係る区間の地形、地質等に関する調査終了
1994 年	運輸技術審議会答申を受け、フリーゲージトレインの研究に着手
2000 年	四国フリーゲージトレイン導入期成会設立（メンバー：4 県知事、四国経済連合会会長、四国商工会議所連合会会長）
2008 年	四国新幹線、本州～淡路島間の海底トンネル部に係る区間の地形、地質等に関する調査を中断
2011 年	4 県や経済団体、有識者等で構成する「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会（座長：四経連会長）」が「現在の鉄道ネットワークを維持する」、「鉄道の抜本的高速化を進める」ことを柱とする提言を取りまとめ
	上記懇談会提言を踏まえ、「四国の鉄道高速化検討準備会」設立〔メンバー：4 県、J R 四国、四国地方整備局、四国運輸局、四国経済連合会（事務局）〕
2012 年	「四国フリーゲージトレイン導入期成会」と「四国鉄道整備促進期成会」が統合し、「四国鉄道活性化促進期成会」発足（メンバー：4 県知事、4 県議会議長、四国経済連合会会長、四国商工会議所連合会会長）
2014 年 4 月	四国の鉄道高速化検討準備会が「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」において、四国の新幹線整備はルート次第※で費用便益比（B／C）が 1 を上回るとの調査結果を公表 ※岡山から鉄道併用橋の瀬戸大橋を経由し 4 県都を T 字型に結ぶルート。
2014 年 9 月	四国の鉄道高速化検討準備会の後継組織として、「四国の鉄道高速化連絡会」設立〔メンバー：4 県、四国経済連合会（事務局）〕
2017 年 7 月	四国の鉄道高速化連絡会の後継組織として、 四国経済連合会や四国 4 県をはじめ、四国の行政や議会、経済団体、観光協会など 46 団体の代表の参画による、「四国新幹線整備促進期成会」設立 （事務局：四国経済連合会）
	四国新幹線整備促進期成会と四国選出国会議員の共催による、「四国新幹線整備促進に向けた東京決起大会」開催

資料 2. 「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」結果の概要
(四国の鉄道高速化検討準備会、2014 年 3 月)

- 調査結果
- ・新幹線の整備は、大幅な時間短縮効果等を通じて四国に様々なプラスの効果をもたらす。
 - ・四国の新幹線計画でもルート次第では、社会的観点からの投資効率性の指標となる費用便益比 (B/C) が「1」を上回る。
 - ・災害に強い鉄道網が形成され、災害時の強靱なネットワーク機能を果たす。



◇四国における新幹線整備の妥当性を確認

○ルート別検討結果

	ケース① 基本計画「四国新幹線」に 基づくルート	ケース② 基本計画「四国横断新幹 線」に基づくルート	ケース③ ※2 「四国新幹線」の一部と 「四国横断新幹線」を組 み合わせたルート
ルート 概 要			
整備総延長	477km	143km	302km
概算事業費 ※1	4.02 兆円 建設費:3.99 兆円 車両費:0.03 兆円	0.73 兆円 建設費:0.71 兆円 車両費:0.02 兆円	1.57 兆円 建設費:1.53 兆円 車両費:0.04 兆円
平均輸送密度	16,200 人/日	6,100 人/日	9,000 人/日
経済波及効果 (4 県全体)	162 億円/年	87 億円/年	169 億円/年
B/C ※3	0.31	0.59	1.03
ルートの 特徴	●海峡部分は海底トンネルを想定 ●平均輸送密度が最大 ●山陽新幹線の代替経路の確保	●山陽新幹線への乗り入れを想定 ●南海トラフ地震等の避難、災害復旧に必要なネットワークの確保	●山陽新幹線への乗り入れを想定 ●4 県県庁所在地を新幹線で結節 ●投資効率性がある (B/C > 1.0) ●経済波及効果が最大 ●将来的な海峡部分の整備により、山陽新幹線の代替経路を確保

※1 過去の事例から、建設費は一般区間が 50 億円/km、海底トンネル区間が 170 億円/km、大深度地下区間が 210 億円/km。車両費は 1 編成 (6 両) が 22 億円。

※2 岡山市～高知市のルートは、徳島市付近～松山市付近ルートと一部区間を共有し、伊予三島付近で分岐して高知市へ至るルート进行想定。仮に、四国横断新幹線のルートを在来線 (土讃線) に沿ったものとすれば、B/C は 0.75 となる。

※3 費用便益比 (B/C) は、国土交通省鉄道局監修の「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012 年改訂版」に従い計算。

○新幹線導入による経済波及効果 (ケース③)

新幹線整備による、「四国 4 県への入込客の増加による経済波及効果」について、産業連関表を用いて分析した結果は、上記ケース③の場合で、年間 16,947 百万円/年 (徳島県: 2,024、香川県: 3,017、愛媛県: 6,304、高知県 5,602) となった。

新幹線を活かした四国の地域づくりビジョン調査 報告書

発行所 四国新幹線整備促進期成会

事務局：四国経済連合会

〒760-0033

香川県高松市丸の内2番5号 ヨンデンビル本館4階

TEL:087-851-6032 FAX:087-821-9384

四国アライアンス地域経済研究分科会

事務局：株式会社いよぎん地域経済研究センター

〒790-0003

愛媛県松山市三番町5丁目10番地1 伊予銀行本店南別館4階

TEL:089-931-9705 FAX:089-931-0201

発 行 2018 年 6 月