

【研究ノート】

北信越地域における北陸新幹線開業 1 年後の変化と課題

Changes and Issues Caused by the Hokuriku Shinkansen in Hokushinetsu Region during One Year after the Development

櫛引 素夫

青森大学社会学部

The Hokuriku Shinkansen between Nagano and Kanazawa section started operations in March 2015. At the time after one year, a large passenger flow persists in Hokushinetsu region, and various social and economic changes have been emerged. In Nagano City, considerable to have received the economic benefits, it is concerned that the concentration of consumption activities to the station building. In front of Joetsu-Myoko Station, in Joetsu city, the advanced container stores have established. In Takaoka City, redevelopments have been enforced in central area nearby Takaoka Station, and a hotel building is under construction adjacent Shin-Takaoka, the bullet train station. In comparison with the southern part of Hokkaido along the Hokkaido Shinkansen, that opened in March 2016, secure of various human resources is a crucial issue in every region under the depopulation society. It is required that measures of the Shinkansen utilization associated with the design of new life styles and new work styles.

Keyword: the Hokuriku Shinkansen, Hokuriku region, economic effect, social change, regional issues

1. はじめに—本研究の目的と手法

北陸新幹線・長野—金沢間が 2015 年 3 月に開業し、1 年余りが経過した=図 1。東京—金沢間が 2 時間半まで短縮され、利用の代表的な指標とされる上越妙高—糸魚川間の乗客が在来線当時の約 3 倍に増加するなど、開業は「成功」したとの評価が一般的である。ただし、筆者が櫛引 (2015b) で開業 4 カ月目の状況を速報的に紹介したように、恩恵は沿線に一律に及んでいる訳ではなく、停車駅の所在地や地域によって、新幹線がもたらした変化は多様である。

本研究は、2016 年度の青森学術文化振興財団の助成事業「北海道新幹線開業に伴う青函地域の住民の意識変化と提言」の一環として、開業 2 年目



【図 1】北陸新幹線沿線の略図

を迎えた北陸新幹線の沿線の変化を検証することを目的とする。その上で、2016年3月に開業した北海道新幹線との対比にも言及する。

北陸新幹線沿線については2016年7月下旬、長野市、新潟県上越市、富山県高岡市でフィールドワークおよび聞き取り調査を実施した。各市を選択した理由は、長野市については、長野新幹線の終着点から北陸新幹線の途中地点となったことであり、北海道新幹線の開業に伴い新幹線終着点でなくなった青森市と共通する。上越市および高岡市は、新幹線駅が郊外に立地した上、在来線の特急が激減もしくは皆無となった点が、青森市と共通する。

今回の調査では、主に駅前の環境やまちづくりにおける、前回調査以降の変化を検証するとともに、北海道新幹線の開業を経験した青森市や道南地域との共通点および相違点を検討した。

なお、コンパクトシティ政策の推進で、全国を代表する都市である富山市においても、まちづくりへの新幹線活用法について聞き取り調査を行った。また、長野市の北に位置し、飯山駅が開業した飯山市についても、足立正則市長に聞き取り調査を行う機会を得たため、同市の状況についても言及する。

北海道新幹線沿線については、2016年8月に道南地域で小規模なフィールドワークと聞き取り調査を実施した。ただし、各種のデータがそろわない段階での調査となり、聞き取り調査の対象も少なかったため、内容は限定的である。

各地における主な聞き取り調査の対象は以下の通りである。

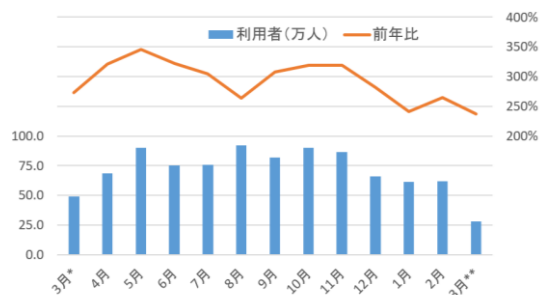
- 長野市：長野県庁，長野市役所，長野商工会議所，長野経済研究所
- 上越市：上越市創造行政研究所，上越商工会議所，地元メディア記者，株式会社・北信越地域資源研究所
- 富山市：富山市役所，富山商工会議所，地元メディア記者
- 高岡市：高岡市役所，高岡商工会議所元職員（2016年3月まで在籍），地元メディア記者
- 道南：函館商工会議所，函館市役所，北海道渡島総合振興局，木古内町観光協会，道の駅きこない

2. 北陸新幹線の利用状況推移

JR西日本の社長会見資料などに基づき、北陸新幹線の上越妙高一糸魚川間の利用動向を図2に示した。同社は上越妙高一糸魚川間の利用水準を2.2倍と想定していたが、実勢は予想を大きく上回った。筆者の計算では開業から正味12カ月で約926万人が利用、在来線当時に比べると2.9倍に伸びた。2016年度は、4月が前年比93%、5月が86%、6月が87%と前年割れが続いているものの、開業に伴う特需が一段落したことが要因とされ、沿線各地とも深刻視する空気はない。

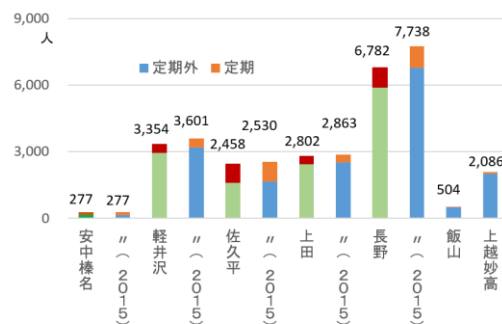
また、JR東日本サイトの公表データによると、区間名は明記されていないが、北陸新幹線の平均通貨人員は、2015年度は前年の約1.7倍となっている。

JR東日本の2016年3月期決算は、営業収益が前年比4.6%増の2兆673億円、鉄道運輸収入も



JR西日本社長会見資料からなど補引作成
(*は3月14~31日、**は3月1~13日のデータ)

図2 北陸新幹線の利用推移



JR東日本データから筆者作成

図3 JR東日本の各駅の乗客
(2014年度と2015年度の比較)

4.6%増の1兆8,050億円だった。鉄道運輸収入の増加分790億円のうち、北陸新幹線による増加分が485億円を占め、並行在来線の経営分離による減収分30億円を単純に差し引くと、増収効果は455億円に上る。一方、JR西日本は同期の営業収益が7.1%増の9,542億円、鉄道運輸収入は6.7%増の8500億円で、増加分530億円のうち433億円を北陸新幹線開業が占めた。並行在来線の経営分離による減収分162億円を差し引いても、想定2倍を超える271億円の増収となった。

なお、JR東日本は毎年度、新幹線駅の乗客データを公表しており、長野以南は、長野新幹線時代の2014年度と2015年度のデータを比較できる。図3に示したように、各駅とも利用者は増加をみている。JR西日本は開業直後の時期を除き、基本的に駅データを公表していない。

3. 長野県内の状況

3.1 長野市の状況

長野市については総体として、櫛引(2015b)における報告とは状況が大きく変わらず推移していることを確認できた。開業の直後の2015年4～5月、6年おきに開催される「善光寺御開帳」があり、その効果で入込客が増えた後、2016年に入ってから大河ドラマ「真田丸」ブームが観光面で追い風となった。また、2017年7～9月に実施されるJRグループの「信州デスティネーションキャンペーン」を挟んで、2016年夏にはプレデスティネーションキャンペーン、18年夏にはアフターデスティネーションキャンペーンがあり、観光面では組織的な取り組みが継続していく。

観光客の入り込み状況の詳細は公表されてい



写真1 長野駅前に建つ、ながの東急
＝2015年7月

いが、市への聞き取りによると、市内でも地域によって入り込み状況には大きな差があり、特に戸隠地区などが伸びている。地元が宿坊や戸隠そばなどの独自色を生かしながら、ブランド化を進めている点特徴的だという。また、これまで新しい活動が起きにくかった真田氏の城下町・松代地区では、善光寺表参道商店街のリノベーションを手掛けた人々を講師に、県外出身の若者が、古民家を再生してカフェやパン屋を開業する動きが出ている。

これらに携わる人に共通するのは、観光ブーム、例えば「真田丸の放映が放映されるから」という言葉では動かない姿勢だという。市や県への聞き取りによれば、北陸新幹線の開業との因果関係は不明ながら、移住者など「外の風」を含む人々による、新たな働き方や暮らし方の追求が、地域資源の発掘と活用につながっているようだ。例えば古民家を転用したゲストハウスなどにヨーロッパ系の外国人観光客が集まって、居酒屋で地元の人々と交流を深める場面が増えているといい、結果的にはこれらの活動が、長野駅の「通過駅」を食い止めている一面がある、との認識が地元には存在する。

外国人客の増加が顕著であるだけでなく、「富山・石川ナンバーの乗用車をよく見かけるようになった」という証言が得られ、また、実証データはないながら「1度、新幹線を利用した人が、乗用車を使って再訪しているのでは」という推測もあった。開業以降、北陸方面からの流入が続き、また、開業に伴う心理的距離の短縮が乗用車による誘発効果が大い、との認識も存在している。

駅周辺は開業に合わせて再整備が進み、特に駅ビル「MIDORI」は45店舗から112店舗に拡充された。他方、駅前に建つ百貨店・ながの東急＝写真1＝は、2016年1月期決算で単体の営業利益が前年比37%減の6,300万円となった。同社は天候不順に伴う冬物の売れ行き不振などを理由に挙げている。ながの東急は市内唯一の百貨店であり、MIDORIとの競合や、売れ行き減少に伴う存在感の低下を懸念する声が市内で聞かれた。

3.2 飯山市の状況

長野県全体としては、前章で述べたように、新幹線駅の乗客は長野新幹線時代より増えた。県交

通政策課によると、新幹線利用者は県全体で「80万人増」を目標としていたが、実績は101万人増とそれを上回った。ただし、新設の飯山駅については、乗車人員が目標の「1日平均1,300人」に及ばず、504人とどまった。

もっとも、飯山市によると、目標とした「1,300人」はもともと、北陸新幹線が大阪まで全線開業した場合の試算をベースとしている。また、市独自の調査によると、2016年1月中旬～2月下旬の週末は平均1,630人の乗車があった。さらに、観光目的の外国人のみが使えるジャパン・レール・パスの利用者はJRの統計に含まれないため、実勢では上記の数字を1日200人程度、上回っている可能性があるという。

上記の事情を勘案し、また飯山市の人口規模(約2万1,000人)や列車の停車本数(各駅停車の「はくたか」のみ12往復)を考慮すると、「はくたか」15往復が停車する糸魚川駅(新潟県糸魚川市、人口約4万4,000人)の「1日400人」に比べれば、飯山駅の実績は「健闘」と県や市は評価している(なお、飯山駅はJR東日本、糸魚川駅はJR西日本の管轄だが、両社は乗車者数のカウント方法が異なる。JR東日本は団体客を含み、JR西日本は除外している)。

飯山市は野沢温泉村、新潟県妙高市などとともに、県境を越えた9市町村による広域観光連携会議「信越自然郷」の事務局を務めており、上杉謙信が基礎を築いた市街地への周遊、および周辺のトレッキングコースやウインター・アクティビティの起点として飯山駅を位置づけている。マウンテンバイクなどの貸し出しや観光情報の提供など、幅広いビジターセンター機能を駅舎に持たせる一方、住民が気軽に集い、飲食ができる生活拠点としての活用も当初から想定していた。

飯山市への聞き取り調査によると、新幹線駅の建設に際して在来線の飯山駅を移設する必要も生じ、最終的には25億円の経費を投じる事業となった。駅周辺整備や駅舎デザインのため、行政に批判的な人も含む109人のメンバーで検討組織をつくり、100回以上の会合を重ね、約10年がかりで駅前空間と中心市街地を結ぶコンセプトを具現化させたという。

新幹線駅としては、冬季や週末以外の利用者確保に課題が残るが、小規模な都市における、駅舎

や周辺整備の進め方、さらには開業に際しての市民や周辺市町村との連携づくりという点で、開業済みの地域も含めて、他地域への示唆に富む取り組みが進んでいる。

3.3 長野県内全体の概況

長野経済研究所(2016)、および同研究所への聞き取りによると、県内の消費者を対象に実施したアンケート(2015年12月下旬～2016年1月中旬、対象800人、回収570人、回収率71.3%)の結果、「北陸地方の情報量が増えた」という回答が8割を超えた。また、北陸地方のイメージが向上した人、北陸への旅行志向が高まったという人もそれぞれ6割に達した。いずれも、北陸新幹線の沿線である北信・東信地域に限れば、さらに高い数字となっている。ただし、実際に新幹線を利用して北陸を訪れた人は13.5%にとどまっており、また、新幹線以外の交通手段で北陸地方を訪問したいという回答もあるため、新幹線を軸に住民の移動や交流が加速する可能性が高い。

一方、同じ期間、県内企業709社を対象に実施したアンケート(回答365社、回答率51.5%)によると、既に北陸地方を営業エリアとしていた企業は製造業を中心に24.4%あったが、北陸新幹線開業後は沿線の非製造業を中心に、北陸地方に営業エリアを拡大したと答えた企業が5.8%あった。

県内で観光客の増加が著しかったのは軽井沢町で、積極的な誘致活動の結果、北陸地方からの来訪者が大幅に伸び、特に駅前の軽井沢プリンスホテルは開業後の10カ月間で、北陸3県からの宿泊者数が前年比3.8倍に達した。また、JTBが販売する北陸3県から長野への旅行商品も前年比3倍に増加しているという。

同研究所は、「北陸地方が『近くて遠い』存在から『近くて近い』存在になった」と指摘し、時間的距離との短縮と住民の心理的距離の短縮、情報量の増加を視野に入れつつ、観光振興に向けて、北陸地方や関西への戦略的な情報発信の必要性を指摘している。

4. 上越市の状況

上越市は、上越妙高駅前が郊外の内陸部に位置するため、区画整理区域の開発の遅れが懸念され

ていた=図4. 今回の調査の直前, 2016年6月に, コンテナを活用した斬新な店舗群「フルサット」がオープンしており, 運営する株式会社・北信越地域資源研究所の平原匡5社長に話を聞くことができた=写真2.

平原氏によると, 駅が立地する脇野田地区の出身で, 佐渡で10年にわたり観光振興活動などに携わり, 地元での開業対策を期して帰郷した。「フルサット」は, 長さ約12m, 幅約2.4mのコンテナを基本単位として, テナント出店に応じてコンテナを扇状に配置する形態を採用した。2016年8月現在, コンテナ8棟に土産品店, ラーメン店, 居酒屋, 屋台, スイーツカフェなどが入居している。コンテナ間には屋根をかけ, 豪雪地域特有の雁木をイメージした, 広場状の空間を構築した。物販, 飲食のみならず, 交流と創造の場づくりとして機能させている。上越市内や新幹線利用者に加えて, 南側の妙高市にも顧客が広がっているという。

これまで, とすれば新幹線駅前に期待されてきた大規模商業施設やビルディングに依存するのではなく, 全国各地で応用可能な, 新たな「まちづくりパッケージ」の確立と提供, 具体的には「新しい発想かつ応用可能なコンテナ建築のデザイン性・実用性の実現」, 「消費行動が多様化した時代に対応する施設展開」および「地方における商業活性化についてのコンサルティング」の3点の総合的な実践を目指しているという。

現時点では行政から助成等の支援を受けていないが, 今後, 官民等の連携をどう構築していくかが課題となっている。

駅前ではこのほか, 大手工務店が建設したマンションが完成し, 入居が進んでいる。市営駐車場はキャパシティ不足が指摘されていたが, それを補う形で民間の駐車場が3カ所, 開設された。毎年夏, 高田地区で開かれていたビール・イベント「上越オクトーバー・フェスト」は, 今年初めて上越妙高駅が会場となるといった変化もあった。

一方, 同市役所内のシンクタンク・上越創造行政研究所などが中心となり, 主に民間ベースで長野県側と人的ネットワークをつくる「信越県境地域づくり交流会」が2016年2月にスタートした。民間ベースでの下地づくり, 地域資源の発掘, グリーンツーリズム, 「田舎ならではのライフスタイル」の検討などを進めている。

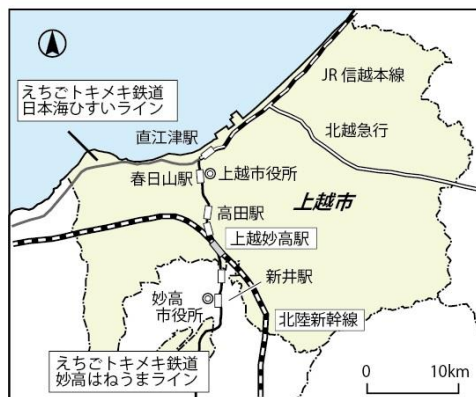


図4 上越市の略図



写真2 フルサットの外観=2016年7月

上越市で特筆すべきは, 市が2015年度に実施した市民アンケートである。整備新幹線の駅が開業した市町村が, 新幹線利用者ではなく地元市民全体を対象に調査を実施した例は, 管見の限り, 存在していないか, 調査結果が公表されていない。人口約20万人の同市は, 市民約8,000人を対象に調査を実施し, 約46%から回答を得た。

概要によると, 市民の意識に, 愛着・誇りや知名度の向上, 将来の発展への期待, 沿線各地への心理的距離の短縮といったポジティブな変化が見られている。こうした傾向は, 上越妙高駅の近い地区ほど顕著だが, 必ずしもアクセス性が向上しない地区でも, ポジティブな回答が一定程度あったことから, 「全市域において開業効果が表れている」と同市は位置づけている。ただ, 上越地方と中越・下越地方を結んでいた在来線特急の激減に伴い, 新潟市や長岡市, 湯沢町との心理的距離には延伸傾向がみられたといい, 市として, あるいは県域としての逸失利益がどこでどう発生するかが懸念される。

上記のように, 自治体によるこの種の住民調査は例がなく, 詳細版の公表を待ち, さらに分析や議論を行う必要がある。

一方, 上越商工会議所は2015年12月中旬から

2016年1月上旬にかけて、会員企業のうち、新幹線開業の影響を受けたと考えられる業種の1,564社を対象にアンケートを実施し、503社(32.2%)から回答を得た。利便性が「向上した」と答えた企業は首都圏、北陸方面とも6割ほどあり、「低下した」と答えた企業(首都圏2割、北陸方面1割)を上回った。また、出張については、首都圏は2割、北陸方面は1割の企業が「増えた」と答えており、ビジネス面でも流動が活発化している様子がうかがえる。ただ、事業への影響については、「調査時点」「今後」とも、「プラスの影響があった」、もしくは「あると予想する」企業は1割超と限定的で、8割の企業が「ない」と答えている。また、マイナスの影響があったと答えた社が3.6%、今後あると予測している社が4.5%あった。

北陸新幹線の活用に向けての課題(複数回答)は、「上越妙高駅周辺の開発強化」が39.4%と最多で、「企業誘致の強化」(34.2%)、「首都圏でのPR強化」(32.4%)と続いた。改善すべき事項は、上越妙高駅の駐車料金や駐車台数、並行在来線・えちごトキめき鉄道との接続改善が上位を占めた。

なお、同商工会議所は2015年12月～2016年1月と、同年2016年4月29日、5月3、4日に、上越妙高駅の利用者を対象にアンケートを実施している。前者の調査時(回答者650人、うち来訪者312人、乗車者338人)は、関東地方からの来訪者が56%を占めていたが、北陸が16%、関西が10%、中部地方が4%など、3割超が北陸や西日本からの来訪者だった。来訪目的はビジネスが37%、観光が20%、帰省が17%などだった。

後者の調査時(回答391人)は集計方法が異なるが、利用者の出発地は新潟県内が37%で最も多く、関東33%、関西10%、北陸7%、中部3%と続いた。県外からの来訪者に限れば、関東が53%と最多で、関西16%、北陸11%、中部5%と、やはり3割超が北陸や西日本からの来訪者だった。大型連休中のため、利用目的は観光と帰省が大半を占めた。

地元紙記者への聞き取りによると、これらのデータは取材時の印象にも符合しており、開業を挟んだ直近の約2年を通じて「駅前で見かける関西や名古屋からの来訪者が想像以上に増え、専ら首都圏に目が向いていた同市が、東西の結節点としての様相を帯びてきた」と証言している。

5 富山県内の状況

5.1 高岡市の状況

高岡市は、北陸本線から第3セクター「あいの風とやま鉄道」への移行と特急の全廃に加えて、新高岡駅が高岡駅の約1.8km南方に位置する。前回の調査時点では、商業施設等が立地しない環境、さらには新高岡駅に速達型「かがやき」の定期列車が停車しない状況が、市民の不安と不満を誘っていた=図5。

今回の調査では、新高岡駅前に全国チェーンのホテルや飲食店、地元的美容室などの建設が進んでいることを確認できた=写真3。さらに、2016年5月2日付北日本新聞記事によると、同駅に隣接する「イオンモール高岡」は大規模な増床を計画中で、実現すれば北陸最大のショッピングセンターとなる。

他方、新幹線通勤者の定着などに伴い、慢性的な混雑が問題視されていた駅前の無料駐車場は、2016年7月から有料化された。徒歩10分圏にある市のスポーツ施設・高岡スポーツコアや、JR城端線で一駅離れた高岡駅には無料駐車場を開設しており、混雑の緩和を目指している。

中心市街地に位置する高岡駅は、駅前に富山県

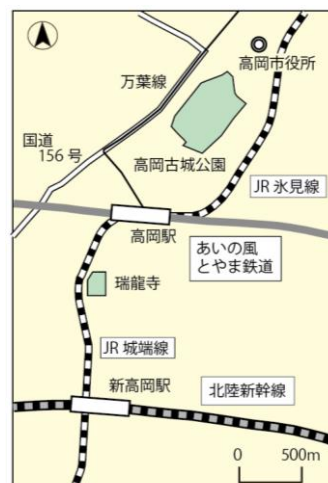


図5 高岡市の略図



写真3 新高岡駅と建設中のホテル
=2016年7月

高岡看護専門学校建設が進んでいる。同校は、市内にある市立高岡看護専門学校など3校を統合して2017年4月に開設される。さらに、同市に本店を置く地方銀行・富山銀行は2016年5月、駅前から約800m離れた同市守山町にある本店を、富山県高岡看護専門学校の隣接地に移転する構想を公表した。理由として、本部機能と県西部地区の営業機能の強化、並びに市が進める高岡駅前東地区の整備を含めた「まちづくり」への協力などをうたい、2019年春の完成を予定している。

以上のように、高岡市においては、在来線駅周辺、新幹線駅周辺とも、一定の都市的機能の集積が図られている。ただ、新幹線開業に先駆けて2014年3月にオープンした商業複合施設「高岡ステーションビル・クルン高岡」は、開業2年目で地下商店街から撤退する店舗が相次ぐなど、懸念材料も存在している。

市によると、在来線は特急列車の通過待ちがなくなって利便性が向上したことなどから、利用者はほとんど減少しておらず、高速バスや新幹線と共存している。このため、新幹線の利用者確保、さらには「かがやき」の定期列車の停車実現を大きなミッションと位置付け、要望活動を続けている。また、2015年度に実施した新幹線の利用動向を参考に、新たな誘客策や新高岡駅の利用促進策にも着手している。2016年7月にJR長野駅や大宮駅、高崎駅でPR活動を実施するとともに、同月から、新高岡駅を発着地とする3人以上の団体旅行客への1人2,000円の商品券助成、県外から高岡市内・県西部への団体旅行(10人以上)を企画した旅行会社に対する直接の補助金支給といった事業も開始した。

このほか、石川県能登半島の七尾市や岐阜県の飛騨地域でも富山ナンバーの車が増えたという情報があるといい、新幹線利用者に限らず、開業によって地元住民の広範な移動が引き起こされた可能性が高い。

高岡市全体の入込客は、予想通り首都圏からの来訪者が増える一方で、関西からも来訪者が増えた結果、比率がほぼ半々の状態という。

5.2 富山市の状況

富山市は、青森市と並んで改正中心市街地活性化法の認定第一号となったコンパクトシティの先

進事例である。同市の構想は、公共交通機関の整備や二酸化炭素の削減など、生産活動や生活様式の変革に向けた政策を幅広く融合しており、市街地の再開発などが活発に進んでいる。新幹線開業に際しては、路面電車網を再編してJR富山駅構内に停留所を延長するなどの対策を講じた。また、市街地を南北に分断している在来線の高架化を進めており、2022年度までに工事が完了予定である。

前回の調査時点では、駅前に仮設の物産販売施設が残り、駅周辺の整備工事がまだ進んでいたが、今回の調査時点では、駐車場がオープンするなど景観が整い、近郊の農家が週末に産直を始めるといった動きがあった＝写真4。

富山市全体としては、観光資源に勝る金沢市などに比べると、必ずしも北陸新幹線活用の機運が高まっていない。ただし、後述するように、県全体では観光面で大きな効果が表れている。また、富山市独自の施策として、新幹線開業やコンパクトシティ政策に連動した「マルチハビテーション(多地域居住)推進事業」の展開が注目される。

同事業は、富山県外の居住者を対象に、同市中心部で住宅を新築もしくは購入する場合、1件当たり25万円(65歳以上の親族が市内にいる場合は10万円上乗せ)する制度で、市の担当課によると2014年のスタート以降、既に7件の利用があったという。この制度の活用や多地域居住の実態がどの程度、北陸新幹線の開業に関わっているかが注目される。

富山商工会議所への聞き取りによれば、富山市は新幹線のビジネス需要が非常に堅調な点が特徴的といい、九州新幹線における熊本市をイメージしているという。「ビジネスマンをもてなすのはビ



写真4 富山駅前に整備された駐車場
＝2016年7月

ジネスマン」という実態に即し、富山商工会議所連合会として、地元の産業界自体を観光資源化するために「富山産業観光図鑑」を毎年刊行するなど、独自の取り組みを続けている。

5.3 富山県内の概況

他県に比べて域外からの企業進出などが目立つ富山県全体の状況について俯瞰しておく。YKK（東京都）は2014年度以降、本社機能の一部を黒部市へ移転しており、同市にある社宅跡で、自然エネルギーを活用する住宅街「パッシブタウン」の造成にも乗り出した。2016年7月28日付日刊工業新聞記事によると、第1期街区36戸は同月時点で、8割の入居が終わっている。ゴールドウイン（東京都）も、創業地であり登記上の本店を置く小矢部市に、本社機能の一部移転を検討しており、業務の効率化や地元貢献を理由に挙げている（2016年7月21日付北日本新聞記事）。ユースキン製薬（川崎市）は2014年、富山工場を新設し、2016年4月には横浜市にあった工場を統合した。このほか、ジャパンディスプレイ（東京都）や日本ガイシ（名古屋市）は石川県内に製造拠点を設けている。

各社のリリースによると、これらの動きは、東日本大震災を契機とした、災害時の事業継続体制の強化を大きな背景としている。また、東京23区に本社を置く企業が、本社機能などを地方に移転した際、税制面で優遇措置を講じる改正地域再生法が2015年8月に施行されたことも一因とされる。

観光面では、リクルートライフスタイル社が2016年7月に公表した「じゃらん宿泊旅行調査2016」によると、2015年度の推計値で、甲信越・北陸ブロックへの延べ宿泊旅行者数は前年度より161万人増えて2,083万人となり、8.4%伸びた。増加分の大半は関東ブロックの居住者が占め、北陸新幹線開業の効果を反映しているとみられる。増加率が全国トップだったのは富山県の25.4%増（37万人増）で、伸び率では石川県の12.6%増（40万人増）を上回った。

なお、2016年3月11日付の日本経済新聞記事によると、北陸地方の高校生はこれまで、大学の進学先として首都圏より関西方面を選択する傾向があったが、北陸新幹線の開業後は、首都圏志向

が強まっているという。記事では、関西大学の事例について、富山県からの受験者が前年比21%減、福井県は19%減、石川県が6%減だったと紹介しており、関東や長野など、北陸新幹線沿線の企業からの求人が増えている実状も報告している。全国的な人口の減少と大都市圏への集中が深刻化する中、大学進学・就職に伴う人口の動向は地域に大きく影響するだけに、北陸新幹線が中長期的にどのような変化をもたらすかが注目される。

このほか、北陸新幹線の開業とは直接リンクしないが、2015年7月には「イオンモールとなみ」が富山県砺波市に、「三井アウトレットパーク北陸小矢部」が同県小矢部市にオープンした。さらに、会員制倉庫店・コストコは2015年8月、富山県射水市と石川県野々市市に進出しており、後述のように、地元の労働力確保に大きな影響を及ぼしている。

富山県内における変化を総括した藤澤（2016）は、「地域の地政学的大転換」と表現している。

6. 道南地域の状況

6.1 函館市の状況

北海道新幹線は2016年3月26日に新青森－新函館北斗間が部分開業した。JR北海道の公表データなどによれば、開業1カ月間の利用者数は1日平均5,600人と、在来線・津軽海峡線時代の2倍に達した。その後も、ほぼ同水準を保っている。もっとも、在来線車両に比べて1編成当たりの座席数が多いため、乗車率は開業1カ月時点でも27%相当で、北陸新幹線に比べると低く、開業当初から「失敗事例」という指摘が存在した（楢引、2016b）。沿線人口の分布を考慮すれば想定範囲



写真5 観光客でにぎわう函館山
＝2016年8月

内の数字ではあるが、特に青函トンネルが速度面やコスト面でボトルネックとなり、JR 北海道が年間 50 億円前後の赤字を想定していることも批判の一因である。

ただ、函館商工会議所の 2016 年 4～6 月期のまとめによれば、競合する青函航路のフェリーの利用者が増加し、空路の羽田－函館便の輸送実績も前年水準を維持している。鉄道利用者自体も倍増しているため、青函圏の流動自体は、規模では多地域に比べて小さいながら、割合では大きく伸びていると推測される。

同商工会議所への聞き取りによれば、正確な統計はまとまっていない段階ながら、2016 年に相次いだ中国便の運休・就航延期などで減少した海外からの観光客を、東北地方からの観光客が補って余りある状況という。少なくとも観光需要に関する限り、地元は大きな開業効果を楽しみつつあるとみられる。全国規模のコンベンションや視察旅行も集中し、各観光施設の来訪者は軒並み増加している＝写真 5。

渡島地方総合振興局などへの聞き取りによれば、市内では宿泊施設の供給が逼迫し、価格が高騰する一方、施設の老朽化と人手不足が大きな課題となっている。増改築に踏み切る施設も現れていることをフィールドワークで確認できたが、従業員については地元で人材を確保し切れず、東京などでの採用によって対処している例があるという。

6.2 北斗市の状況

新函館北斗駅は、函館市の西隣にある北斗市に立地する。櫛引 (2013) で報告したように、道南最大の都市・函館市からは約 18km 離れ、北斗市

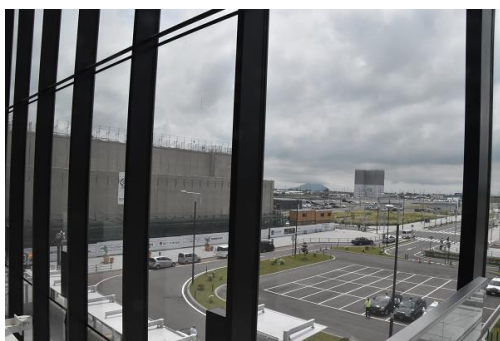


写真 6 新函館北斗前の景観。手前左が複合商業施設、奥が道営住宅
＝2016 年 8 月

役所からも約 11km 離れた立地がネックとなって、駅前の利用が進んでいなかった。

2016 年 8 月時点では、レンタカー営業所やレストランが営業を開始していたほか、地元経済界による、ホテルを含む複合商業施設の建設が駅舎隣接地で進んでいる。駅前の区画整理地域では 10 階建ての道営住宅も建設中である＝写真 6。また、道と北斗市は駅舎前にイベントスペース「おもてなしステーション」を設け、5 月から毎週末、市内外の飲食店 8 店の屋台が出店して、ステージイベントを開催している。

北斗市企画課への聞き取りによると、開業からしばらくは反応が鈍かったが、7 月の「青森県・函館デスティネーションキャンペーン」が始まってから、レンタカー利用やイベントの来訪者が伸び、地元住民のみならず、移動の合間に立ち寄る旅行者が増えている。また、出店者にとっても、屋台がアンテナショップ的な機能を果たし、駅前を活用する機運が生じているという。

駅に近い観光スポット・きじひき高原は、津軽海峡から函館市街地、さらに大沼国定公園や太平洋を見晴らせる景観が人気を集め、春の大型連休中の来訪者は 1 万 5,000 人余りと前年から 2 割伸びた。ただ、路線バスはなく、観光客はレンタカーやタクシーでの訪問を余儀なくされるといった課題もある。

6.3 木古内町の状況

木古内町には北海道新幹線の木古内駅が立地する。同駅は、JR 江差線が経営分離された並行在来線・道南いさりび鉄道との起点でもある。周辺 8 町のハブとしての機能を目指し、規模は小さいながら、櫛引 (2015b) で指摘した、上越市が新潟県上越地方におけるハブ機能を目指す方向性と共通する。長期にわたる人口減少や高齢化に直面し、また、1988 年の津軽海峡線開業を産業振興などに生かせなかった教訓から、観光コンシェルジュの育成や周辺地域との連携、多様な情報発信を通じて、北海道新幹線開業に備えてきた (櫛引, 2016a)。

対応の拠点が、2016 年 1 月、駅前にオープンした「道の駅 みそぎの郷 きこない」である。同年 7 月には開設半年で利用者が 30 万人を超え、8 月中旬の調査時点では約 37 万人に達していた。開業直後の 14 日間の公表データによれば、木古内駅か

らの乗車数は1日平均で約170人とどまるため、利用者の多くは北海道新幹線の乗降客ではなく、函館市方面からレンタカーなどで道南を周遊中に立ち寄っているとみられる。

レジ作業などが混雑を極めたため、8月上旬には飲食やテイクアウトに対応する売り場をテナで増設した。また、営業時間も午前9時～午後6時から、8月末までの限定で午後7時に延長した。

ただ、JR北海道が利用動向の詳細を公表していない事情もあり、北海道新幹線利用者をターゲットとした観光振興策を検討、実施するには至っていない。また、道の駅の盛況をどう町内や周辺地域の観光振興につなげるかも、模索の状態にある。道の駅も人手が足りない状況で、現地調査で確認したところ、観光コンシェルジュが当初、想定した役割を十分に果たせるか、懸念される状態にある。

7. 考察

北陸新幹線の沿線では、開業直後から起きていた変化が一過性ではなく、首都圏—中部—関西という本州の半ばを覆う大きな空間スケールでの、人の動きや情報、産業面の変化に移行しつつあると推測される。同時に、新幹線開業を契機に、乗用車を中心とする、新幹線以外の交通手段による大小さまざまなスケールでの流動が活発化している可能性を指摘できる。

上越妙高一糸魚川間の流動自体は、1日平均2万5,000人強であり、東北新幹線でいえば一関—盛岡間の約3万3,000人(2015年度実績)にも及ばない。しかし、三大都市圏からの距離の近さ、時間距離の短縮効果、心理的距離の短縮効果、さらにはもともとの長野・北陸の産業力の高さが相まって、沿線全体でみれば、劇的ともいえる変化が生じている。

個別の都市については、多様な問題が多層的に重なり、一概に喜ぶべき変化が起きているとは言いがたい。たとえば、長野市における駅前の百貨店の売り上げ減少は、九州新幹線の鹿児島中央駅付近と鹿児島市中心部・天文館地区との間で発生している競合にも通じる現象である。従来、指摘されてきた「ストロー現象」が、沿線の競合都市間

ではなく、駅所在都市の中心市街地や商店街と、駅ビルや駅周辺地域という空間の狭間で、地元企業群と在京企業群との間で発生している可能性がある。

佐無田(2015)は産業連関表の分析によって、観光業の地域間分業の構造を分析した。その結果、どの地域においても、観光業を構成する宿泊業や飲食店など「対個人サービス部門」の移輸出額のうち、2～3割は関東地方に流出していることを示し、新幹線で観光客が増えても、最終的に利益を得るのは関東の業者であると指摘した。

長野市や金沢市、さらには鹿児島市についても、佐無田の指摘と同様の現象が起きていないか、検証を進める必要がある。

他方、長野市近郊で起きている移住とリノベーションや、上越妙高駅前の「フルサット」の事例は、人口減少・高齢社会における新幹線活用の基本的な考え方について、大きな示唆を与えている。

上越商工会議所のアンケートが示すように、特に郊外への新幹線駅立地に際し、地元が最も期待する開業対策は「駅前の開発」であり、この傾向は、郊外に駅が立地する青森市などでもみられる(楢引, 2016c)。しかし、現実的には、駅前への投資と開発が新幹線利用者や観光客を呼び込むとは考えづらい。多くの企業や住民は、駅前の景観・機能と、主に経済的な利益の創出について、明確なビジョンや因果関係のイメージを抱いていない可能性がある。

にもかかわらず、住民のみならず旅行者も、新幹線駅前に都市的な景観を求め、その不在に対して大きな失望を抱く傾向がある(楢引, 2014a)。新函館北斗駅についても、同様の現象が起きている(楢引, 2015c)。

既に人口の増加や経済的な成長を見込みづらく、巨額の投資も行いづらい地域において、箱モノではなく、人の交流や共感をベースとした場の創出を伴い、かつ、環境の変化に柔軟に対応していこうという「フルサット」の取り組みは、上記のような状況の対局に位置する。また、投入した費用は小さくないにせよ、住民自らが膨大な時間と労力を費やして駅舎や周辺の空間の構想を検討した経緯をみれば、飯山駅の事例もまた、「フルサット」に通じる点がある。要は、漠然と第三者による「投資」や「繁栄」を期待するのではなく、住民自らの

参画とデザインによって、小規模自治体や人口減少下の社会の再生に取り組む、という視点である。長野市の周辺で進んでいるリノベーションの動きも、「働き方」、「暮らし方」、「地域再生」がリンクしている点で、これらの取り組みに通じる部分がある。

高岡市の高岡駅前再生や、新高岡駅の周辺整備と利用、さらには観光客の誘客についても、「住民の参画」や「持続可能性」といった視点に基づく、情報の整理や評価作業が有益かもしれない。

ところで、一連の調査を通じて浮かび上がった意外とも言える課題は「人材」や「マンパワー」の確保だった。

上述のように、人口規模が小さい木古内町は、現場の業務を回す人材を確保できず、同じく人口4万人余りの北斗市もまた、きじひき高原の活用法の検討をはじめ、開業対策に十分な人材を割けずにいる公算が大きい。函館市の宿泊業界が従業員を確保できていない状況は前述の通りだが、北陸地方でも、特に中小の事業者などは人材確保に苦労しているとの証言を得られた。

北陸はもともと製造業の集積が厚く、直近の有効求人倍率も1.6~1.8倍と高い水準にあった。そこへ、新幹線開業に機を合わせる形で大型商業施設が相次いで進出した。富山県内での地元企業への聞き取りによれば、これらの企業群は、アルバイトの単価が時給で200~300円程度、地元企業よりも高く、特に若者の就労先として大きな吸引力を持つという。

新幹線開業が企業活動を活発化させ、さらには企業の進出を実現させるシナリオは、古典的ともいえる開業効果である。だが、労働力人口が大きく減少に向かう地方においては、人材の確保や争奪が深刻な課題となり、さらには上記のように企業間の競合が激化した結果、経営体力に勝る大手企業が、中小企業を淘汰していく、という構図が存在し得る。一方で、新幹線開業が商機をもたらしても、十分に対応できる人材や施設を確保できなければ、やはり開業の効果を生かし切れない。

詰まるところ、新幹線の活用法をめぐるのは、どこまでも「人口減少・労働力減少社会」という現実を直視する必要がある。旧来型の硬直化した意識を変革して「人口減少や環境の変化に耐える」という観点を起点とし、全国の活動的、先進的な

キーパーソンがネットワークを構成しながら、必要に応じて新幹線などで行き来する、といったシナリオを強く意識していくべきであろう。

また、木古内町のように、道の駅の繁忙が地元で「新幹線効果」と位置づけられつつ、新幹線利用者の増加と直結しない場合は、鉄道事業者などとの間で、評価に乖離が生じてくる可能性がある。何をもって「新幹線効果」とみなすか、地域の各主体や利害当事者の間で、一定の共通認識を構築しておく必要がある。

8. おわりに

整備新幹線の開業をめぐるのは、筆者自身が、現地調査をベースとしつつも多面的な視点からのアプローチを試みてきたが、今なお、多くの論点整理の余地を残している。また、楯引(2016d)で指摘したように、開業地域やマスメディアにおいて、リアルタイムでの議論と対応が求められているにもかかわらず、必ずしも適切に論点整理や議論、対応のサイクルが確立されていない可能性を指摘できる。

本研究で記述してきたように、北陸新幹線沿線と北海道新幹線沿線とは、そもそもの地域事情が大きく異なり、開業対策や開業効果についても、並列で論じられる環境にはない。だが、郊外型の新幹線駅への対応や、暮らし方・働き方と地域ブランディングをつなぐ回路づくりなど、同じ視点で比較対照する作業が、地域政策的に有効と考えられる面もある。個別地域の事例研究を重ねつつ、随時、多地域の事例と照合するための、地域側や研究者間のネットワーク構築を急ぐべきだろう。

なお、本研究では検討できなかったが、北陸信越運輸局(新潟市)は2015年度、北陸新幹線開業の前後について、携帯電話の位置情報を活用したビッグデータの解析による観光地域動向調査を実施している。その結果、上越市エリアは新幹線利用による入り込みが増加する半面、乗用車による入り込みが激減している可能性が示唆されるなど、かつてない視点からの数字が提示された(リクルートライフスタイル, 2016a)。調査時期から冬季を除外した設定、他の調査結果と整合しない個別データの存在など、検証の余地は多いが、新幹線開業をめぐる「人の移動の変化」に関し、前例のな

い、本質的かつ斬新な手法による分析が実施された点については、高く評価すべきだろう。

筆者は引き続き、北海道新幹線開業が住民の意識にもたらした変化を検証予定だが、上越市のような、地元自治体などによる本格的な調査も期待される。

付記

本研究は平成 27 年度青森学術文化振興財団助成事業「北海道新幹線開業に伴う青森地域の変化の検証準備と提言事業」、並びに平成 28 年度事業「北海道新幹線開業に伴う青函地域の住民の意識変化と提言」の成果の一部である。

◆文献

- 櫛引素夫 (2013) 「北海道新幹線開業への課題―道南地域と青森県を中心に」、青森大学研究紀要, 36(2), pp.33-52
- 櫛引素夫 (2014a) 「『新幹線効果』を考える―八戸・弘前・青森」、地域社会研究 (弘前大学地域社会研究会編／弘前大学大学院地域社会研究科監修), 7, pp.135-145
- 櫛引素夫 (2014b) 「北陸新幹線開業をめぐる地域課題―上越, 富山, 金沢地域の比較」青森大学研究紀要, 36(3), pp.219-238
- 櫛引素夫 (2015a) 「東北新幹線の開業が地元の生活に及ぼした影響の検証ならびに北海道新幹線の開業準備の検討と提言」,平成 26 年度青森学術文化財団助成事業・成果報告書, p48
- 櫛引素夫 (2015b) 「北信越地域における北陸新幹線開業直後の変化と課題」, 青森大学付属総合研究所紀要, 17 (1), pp32-44
- 櫛引素夫 (2015c) 「遠すぎる終着駅,『新函館北斗』が抱える課題」, 東洋経済オンライン記事 (<http://toyokeizai.net/articles/-/98294>, 8月28日閲覧)
- 櫛引素夫 (2016a) 「道南の『ハブ』を目指す北海道・木古内町」, 東洋経済オンライン記事 (<http://toyokeizai.net/articles/-/102730>, 8月28日閲覧)
- 櫛引素夫 (2016b) 「北海道新幹線, 見えてきた地元・観光客の不満」, 東洋経済オンライン記事 (<http://toyokeizai.net/articles/-/115421>, 8月28日閲覧)
- 櫛引素夫 (2016c) 「北海道新幹線開業に伴う青森地域の変化の検証準備と提言」,平成 27 年度青森学術文化財団助成事業・成果報告書, p48
- 櫛引素夫 (2016d) 「北海道新幹線開業をどうみるか:『整備新幹線論』構築への論点整理の試み」, 地域社会研究 (弘前大学地域社会研究会編／弘前大学大学院地域社会研究科監修), 9, pp.93-104
- 佐無田光 (2015) 「北陸新幹線の開通と地域経済への影響」, 経済科学通信, 138, pp9-14
- 長野経済研究所 (2016), 経済月報, 384, 40p
- 西日本旅客鉄道株式会社 (2016) 2016年3月期決算短信補足資料, p16
- 東日本旅客鉄道株式会社 (2016) 2016年3月期決算説明会資料, p46
- 藤澤和弘 (2016) 「北陸新幹線のインパクト:開業1年を振り返る」, JREA, 59 (7) p.40522-40525
- リクルートライフスタイル (2016a), ICTを活用した北陸新幹線及び上越新幹線利用観光客動態調査業務実施報告書, p 456
- リクルートライフスタイル (2016b) 「じゃらん宿泊旅行調査 2016」, p10
- 2016年5月2日付北日本新聞記事「大規模増床を計画 イオンモール高岡」
- 2016年7月21日付北日本新聞記事「小矢部に一部本社機能 ゴールドウイン」
- 2016年7月28日付日刊工業新聞記事「YKKの「パッシブタウン」, 黒部で初めての夏迎える」

Changes and Issues Caused by the Hokuriku Shinkansen in Hokuriku Region during
One Year after the Development

Motoo KUSHIBIKI

Faculty of Sociology, Aomori University

北陸新幹線が2015年3月に開業した。それから1年が経過しても、沿線の北信越地方は大規模な旅客流動が続き、さまざまな経済的、社会変化も現れている。長野市は経済的な恩恵を受けていると考えられるが、駅ビルへの消費活動の集中が懸案である。上越市は斬新なテナ店舗による新幹線駅前の利用が、高岡市は市中心部の再開発や新幹線駅前のホテル建設が進んでいる。2016年3月に開業した北海道新幹線の沿線と対比させると、人口減少社会を反映し、どの地域も多様な人材の確保が課題となっており、暮らし方や働き方のデザインと新幹線活用を関連づけた対策が必要である。

キーワード：北陸新幹線 北信越地域 経済効果 社会変化 地域課題