

【研究ノート】

北信越地域における北陸新幹線開業直後の変化と課題

SHORT - TERM CHANGES AND ISSUES CAUSED BY DEVELOPMENT OF THE HOKURIKU SHINKANSEN IN HOKUSHINETSU REGION

櫛引 素夫

青森大学社会学部

The Hokuriku Shinkansen between Nagano and Kanazawa section started operations on March 14, 2015. In Hokushinetsu region, it contains northern part of Nagano Prefecture, southwest part of Niigata Prefecture and whole Toyama Prefecture, various social and economic changes have emerged. At the time after the opening four months, numbers of passengers between Nagano City area and Hokuriku area increase, and it is supposed that Nagano City is making a benefit of the Hokuriku Shinkansen development. In spite of economic benefit around Toyama city, it seems that residents are not necessarily doing their utmost to use the Hokuriku Shinkansen efficiently. Under unfavorable conditions in location of stations and railroad diagrams, Joetsu City and Takaoka City are looking for methods for utilizing the bullet train. The development of the Hokuriku Shinkansen has possibilities of not only changing relationships in Hokushinetsu region, but also increasing the passenger flow of larger area in Honshu.

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

1. はじめに

北陸新幹線は2015年3月14日、長野ー金沢間が開業し、鉄道による東京ー金沢間の最短所要時間が、3時間47分から2時間28分に短縮された。

今回の開業がもたらした変化は、大きな空間スケールでは、上越新幹線と在来線特急「はくたか」（越後湯沢ー金沢間など）を軸とした首都圏ー新潟県ー北陸地方の移動ルートが、上越新幹線と北陸新幹線の二軸となること、同時に首都圏ー北陸地方の乗り換え解消と時間距離短縮の二点に整理できる（石川県2009, 藤沢, 2014など）＝図1。

沿線地域のうち、石川県や富山県は総体として



【図1】北陸新幹線の概略図

利便性の向上が期待できたのに対し、新潟県は県南西部の上越地方に上越妙高(上越市)、糸魚川(糸魚川市)の2駅が開業する一方で、上越新幹線の減便や特急「はくたか」廃止に伴う不利益の発生が予想された。上越新幹線活性化同盟会(2008)などは、一連の不利益を「2014年問題」と総称して提起し、対策を検討してきた。

筆者は2013年12月中旬、開業を1年3カ月後に控えた北陸新幹線沿線のうち、石川県は金沢市、富山県は富山市、新潟県は上越市について、現地ヒアリングを行い、開業の準備状況や地域振興策としての新幹線に対する認識を報告した(榎引, 2014b)。

また、2014年9月中旬に富山市と高岡市、同12月中旬に長野、富山、高岡、上越の各市、ならびに北陸新幹線開業の影響が予想される新潟市においてヒアリングを行った。

その結果、①金沢市では新幹線開業に対する期待が極めて高く準備も進展している半面、高岡市などは利便性の向上が限定的であること、富山市内の期待感が低いこと、長野市には「長野新幹線」の名がなくなり交通の結節点としての機能が低下する状況への不安が強い、沿線全体で地域の変化を把握し検討する体制が整っていない、といった状況を把握できた。他方、新潟市内では、上越新幹線の利用者減少や本数削減に対する危機感が強い半面、特急「はくたか」廃止に対する危機感は薄く、上越地方に対する下越地方の相対的な機能や存在感の低下が、主な懸案と受け止められている状況を把握できた(榎引, 2015b)。

一連の調査を通じて、個別の都市の地域政策的懸案を整理でき、また、長野市と上越市を軸とした北信越地域の社会的・経済的再編が生じていく可能性や、その再編に対して新潟市と上越市とで評価の視点が必ずしも一致しない状況を把握できた。

これらの定点観測的な調査の一環として、筆者は2015年3月の北陸新幹線開業直後と7月初旬に、長野、富山、高岡、上越、新潟の各市においてフィールドワークならびにヒアリングを行った。

筆者が榎引(2014a)で指摘したように、整備新幹線の開業がもたらすとされる「新幹線効果」や「開業効果」については、鉄道利用者数や観光客の入込数の変化を指標とした、経済的効果が主

な検討対象となってきた。しかし、開業地の当事者らは、これらにとどまらない、住民の意識や市内の連携体制における質的な変化が起きたと証言している(榎引, 2015b)。にもかかわらず、新幹線の開業が地域に及ぼした変化を包括的に測定し、あるいは評価する手法は確立されていない(榎引, 2014a)。また、空間的にどのような枠組みで「効果」を論じるべきかについても、必ずしもコンセンサスが成立していない(榎引, 2015d)。

本研究は、以上のような問題意識に基づき、北陸新幹線開業がもたらした変化を広域的かつ時系列的に分析する作業の端緒として、統計的なデータ類にのみ頼るのではなく、沿線自治体や経済関係者、マスメディア関係者らへのヒアリングを通じて、北陸新幹線沿線の住民自らがとらえた、開業後の状況を速報的に報告する。さらに、論点整理と検討を行う。

なお、主なヒアリング対象は以下の通りである。

- 長野市：長野県交通政策課，長野商工会議所，地元マスメディア記者
- 富山市：富山県知事政策局，地元マスメディア記者
- 高岡市：高岡市交通政策課，高岡商工会議所，地元マスメディア記者
- 上越市：上越市新幹線・交通政策課，上越商工会議所，地元マスメディア記者
- 新潟市：新潟市政策調整課，新潟商工会議所，新潟経済社会リサーチセンター，地元マスメディア記者

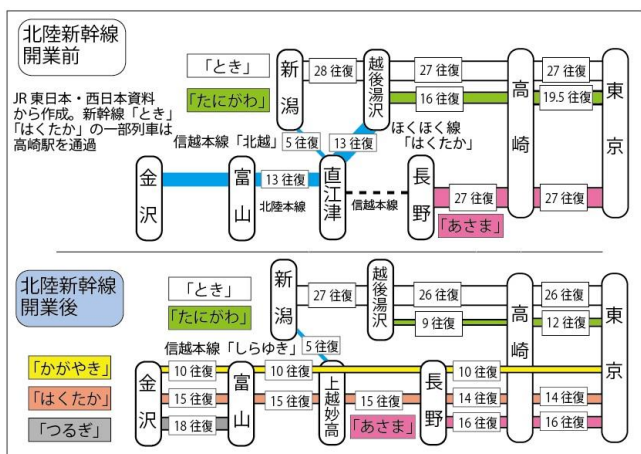
2. 北陸新幹線・上越新幹線のダイヤ改編と利用状況

2.1 ダイヤ改編の概要

北陸新幹線の開業に伴い、関連するダイヤは以下のように改編された=図2。

- 東京ー金沢間に速達タイプの「かがやき」10往復を運行。途中停車駅は上野、大宮、長野、富山に限定
- 同じく各駅停車タイプ「はくたか」14往復を運行。ほか1往復を長野ー金沢間に運行
- 旧長野新幹線「あさま」は27往復から16往

復に減便



【図2】列車運行体系の変化

- 上越新幹線・越後湯沢－金沢間などに運行していた在来線特急「はくたか」13往復，新潟－金沢間に運行していた特急「北越」5往復は廃止．代わりに新潟－上越妙高などに特急「しらゆき」5往復を新設
- 上越新幹線は東京－新潟間の速達タイプ列車「とき」が27往復から26往復に，東京－越後湯沢間の各駅停車タイプ「たにがわ」は16往復が9往復に減便
- 北陸新幹線には当面，新高岡に停車する「かがやき」などの臨時列車を運行

ダイヤの概要は2014年8月に公表され，特に「かがやき」通過が決まった高岡市とその周辺，上越妙高駅を抱える新潟県内などで強い反発が発生した．他方，全列車が停車し，利用できる列車が大幅に増えた長野市では，ダイヤ設定を評価する声があった．正式なダイヤは同年12月に公表，高岡市の反発に対応する形で，「かがやき」臨時列車3往復のうち1往復が新高岡駅に停車することになった．

2.2 北陸新幹線，上越新幹線の利用動向

北陸新幹線の利用状況について，JR 東日本とJR 西日本は2015年3月以降，個別に，社長定例会見やプレスリリース，IRを通じて公開している．JR 西日本は上越妙高－糸魚川間を，利用状況を代表する区間として設定し，在来線当時の直江津（新潟県上越市）－糸魚川間の特急利用状況と対比さ

せて，月例の社長会見や夏の繁忙期などに発表している．ただし，対象となるデータは，特定の時期や区間，駅にとどまるなど限定的である．

JR 東日本は開業日からの3日間や大型連休中，夏季繁忙期などに合わせて，主要データを散発的に発表している．北陸新幹線の代表区間として高崎（群馬県高崎市）－軽井沢（長野県軽井沢町）間を，上越新幹線と北陸新幹線を合わせた利用動向の代表区間として大宮－高崎間を設定し，それぞれ利用者数を公表しているほか，長野駅の降車数も公表対象としている．

ただ，両社とも全体としてはデータの公開は必ずしも体系的ではなく，JR 東日本は団体客を駅の乗者実績に反映させているのに対して，JR 西日本は反映させていないなど，数字の突合が難しい．また，記者会見場での質疑に基づくマスメディアの報道を通じてのみ流通するデータも多い上，速報値を含んでいるため後日，修正されることがあり，利用状況の全容を俯瞰するのは容易ではない．

以下，2015年8月時点で入手できた両社の資料と新聞報道に基づいて，新幹線と駅利用の概要を時系列で整理するとともに，筆者の試算を交えて列挙する．特記がないものはJR 東日本，西日本両社の発表資料による．

▽3月14日～16日の状況

- 上越妙高－糸魚川間の利用者は合計8万4千人1日平均2万8千人で，前年同期比306%
- 高崎－軽井沢間は合計14万3,700人，1日平均4万7,900人で，前年同期の長野新幹線に比べて185%
- 金沢の乗車実績は1日平均9,800人，富山は4,700人，新高岡は1,600人，長野駅は7,000人，上越妙高駅は2,300人

▽大型連休中（4月24日～5月6日）の状況

- 上越妙高－糸魚川間は39万1千人で前年比311%
- 高崎－軽井沢間は72万2千人で前年比206%
- 北陸，上越新幹線を合わせた大宮－高崎間の利用者は139万6千人で前年比123%
- 北陸新幹線を除く大宮－高崎間の利用者は67万4千人で前年比86%（筆者試算）
- 長野駅の降車人数は33万1千人で132%増

▽夏季（7月17日～8月18日）の状況

- 上越妙高～糸魚川間の利用者は93万3千人で前年比263%
- 高崎～軽井沢間の利用者は190万7千人で前年比176%
- 北陸，上越新幹線を合わせた大宮～高崎間は381万7千人で前年比114%
- 北陸新幹線を除く大宮～高崎間の利用者は191万人で前年比85%（筆者試算）
- 長野駅の降車人数は26万4千人で前年比113%

【表1】上越妙高～糸魚川間の利用状況

	利用者数 (万人)	前年比	1日平均 利用者数(人)
3月	49.0	273%	23,000
4月	68.6	321%	23,000
5月	89.8	360%	29,000
6月	75.0	322%	25,000
7月	—	305%	—
4月24日 ～5月6日	39.1	311%	30,000
7月17日 ～8月17日	93.3	263%	29,000
3月14日 ～6月30日	282.0	319%	26,000

JR 資料などを基に筆者作成

▽上越妙高～糸魚川間の利用状況推移

（主に JR 西日本資料による）

- 2015年3月の利用者は合計49万人で前年比273%，1日平均2万3千人
- 同4月は68万6千人で前年比321%，1日平均2万3千人
- 同5月は89万8千人で前年比346%，1日平均2万9千人
- 同6月は75万人で前年比322%，1日平均2万5千人
- 3月14日～6月30日までの乗車率は「かがやき」53%，「はくたか」42%（2015年7月10日付朝日新聞・電子版記事による。以下，記事の日付はいずれも電子版）
- 3カ月間（3月14日～6月15日）の利用者は合計246万人，前年比325%
- 同じく平均乗車率は48%（2015年6月19日付朝日新聞記事による）

【表2】高崎～軽井沢間の利用状況

	利用者数 (万人)	前年比	1日平均 利用者数(人)
4月24日 ～5月6日	72.2	206%	56,000
7月17日 ～8月17日	190.7	176%	60,000

JR 資料をもとに筆者作成

【表3】大宮～高崎間の利用状況
（上越新幹線と北陸新幹線の合計）

	利用者数 (万人)	前年比	1日平均 利用者数(人)
4月24日 ～5月6日	139.6	123%	107,000
7月17日 ～8月17日	381.7	114%	119,000

JR 資料をもとに筆者作成

▽各駅の利用状況（3月14日～6月30日，2015年7月10日付朝日新聞記事による）

- 1日当たり乗車人員（団体客除く）は金沢8,700人，富山4,800人，新高岡1,600人，黒部宇奈月温泉800人，糸魚川400人

【表4】大宮～高崎間の利用状況
（北陸新幹線を除く）

	利用者数 (万人)	前年比	1日平均 利用者数(人)
4月24日 ～5月6日	67.4	86%	52,000
7月17日 ～8月17日	191.0	85%	60,000

JR 資料をもとに筆者作成

上記のうち，上越妙高～糸魚川間と高崎～軽井沢間，大宮～高崎間（上越新幹線と北陸新幹線），大宮～高崎間（北陸新幹線を除く）の利用者数と前年比，1日当たり利用者数について，一部を筆者の試算で補ってまとめたのが表1～表4である。北陸新幹線の上越妙高～糸魚川間の利用者は，

在来線時代に比べて2.6～3.6倍の間で推移し，1日当たりの利用者数も当初の2万3千人から増加，大型連休や夏季は3万人程度を維持している様子が見て取れる。2015年5月21日付の日本経済新聞記事によると，JR西日本の真鍋精志社長は

2015年5月20日の定例会見で、同区間の乗車人員が土曜、日曜には2万7千～3万人に達する半面、月曜、火曜日には2万人前後に落ち込むことを明らかにしている。

高崎－軽井沢間については、もともと長野新幹線の区間だったこと、輸送の絶対量が多いことから、前年比の伸び率は上越妙高－糸魚川間に及ばないが、行楽シーズンには同区間の2倍に相当する6万人程度の利用が定着しつつあるとみられる。

他方、上越新幹線については前述のように詳細なデータが公表されていない。そこで試算として、公表データをもとに大宮－高崎間の利用者から北陸新幹線分を除くと、表4に示したように、前年より14～15%減少しているとみられる。高崎を発着地とする乗客が上越、北陸新幹線に相当数、含まれると考えられることなどから、上越新幹線単独の利用者が単純にこれだけ増減したとは限らないが、北陸新幹線への利用シフトが進んでいることをうかがわせる数字である。

北陸新幹線の開業に伴って、後述するように、北陸地方と長野地域の流動が活発化しているとみられる。上記の数字については、単純に北陸地方と首都圏の流動の指標として捉えるのではなく、沿線相互、さらには中京圏や関西圏との流動も視野に入れて、推移を注目していく必要がある。

3. 沿線の変化の概観

3.1 長野市の状況

長野市内における一連のヒアリングによると、市内には新幹線の終着駅・始発駅としての機能がなくなることに伴う観光客や宿泊者の減少、さらには都市としてのステータス低下に対する危機感が存在した。しかし、2014年8月にダイヤ概要が公表された結果、部分的ながら起終点の地位を保てるだけでなく、全列車の停車によって利用できる列車が大幅に増えることが明らかになり、市内の不安は沈静化に向かった。また、6年に1度行われる善光寺の行事「御開帳」が開業直後の4月5日から5月末まで行われることから、観光客の取り込みを図ろうと準備が進んだ。

ヒアリング対象者の証言を総合すると、長野市内には、終着駅・始発駅から途中駅になったこと



【写真1】長野駅の「門前回廊」=2015年7月、筆者撮影

をネガティブに捉える空気は薄い。要因の一つは、開業に際して長野駅舎が改築され、正面に当たる善光寺口に「門前回廊」という空間と広場が整備されたことと考えられる=写真1。「門前回廊」は、長野の歴史と伝統を「門」の形で表現したデザインを採用、地元杉材と大庇（おおびさし）が構成する高さ18m、幅140mの空間である。駅舎の改築に合わせて駅ビル「MIDORI長野」もリニューアルされ、テナントが45ショップから112ショップに増加するとともに日常用の食料品を置くスーパーも開店して商業機能が充実した。

楢引（2014a）で指摘したように、地元の住民にとどまらず、旅行者も、地域政策としての新幹線建設の妥当性を、新幹線駅前の景観や商業機能の充実度で評価する傾向がある。長野市内のヒアリング対象者は一様に、駅一帯の整備が市民に一定の満足感を与えたと証言した。

長野商工会議所へのヒアリングによると、開業効果の一つに、北陸新幹線開業と善光寺御開帳が偶然、一致したことを契機とした、長野市と経済界の連携強化を挙げている。御開帳は、戦前は長野市長が善光寺に請願する手順で行われていたが、戦後は政教分離の原則に従い、長野商工会議所会頭が請願する形式に移行した。つまり、実質的に商工会議所や経済界が主導して実施されていた。

だが、現職の加藤久雄市長が、長野商工会議所会頭から市長に転じていたつながりもあり、市が開業対策と御開帳を積極的に関連づけて「ウェルカム長野2015実行委員会」という歓迎組織を発足させて、一連の事業に関わったという。市と商工会議所は北陸新幹線沿線でPRを展開するとともに、商工会議所としても首都圏などの各商工会

議所に交流を働きかけ、十数都市の商工会議所の来訪を受けた。

善光寺御開帳奉賛会の資料によると、参拝者は707万人で前回2009年から34万人増加し、目標の700万人を超えた。中でも、北陸方面からの参拝者が前回の60万人から84万人へ40%増加し、単純計算すれば参拝者の増加分の7割を占めている。他方、長野市内からの参拝者が前回の53万人から83万人に増えていることから、これも単純計算すれば、市外からの参拝者の増加は4万人にとどまる。北陸方面からの増加分がなければ、市外からの参拝者は前回は割り込み、700万人の目標を達成できなかった可能性がある。

同資料によると、長野県内の経済効果は1,137億3千万円と153億円増えて過去最高となった。北陸新幹線の開業が御開帳の参拝者増加や経済効果の拡大にどの程度、寄与したのか、慎重に検討する必要がある。ただ、新幹線開業と御開帳を契機として、行政と経済界の連携が強まった経緯は、櫛引(2015b)で指摘したように、東北新幹線開業を契機とした青森県八戸市や弘前市の状況に類似している。

3.2 長野市を中心とした交通ネットワーク変化の兆候

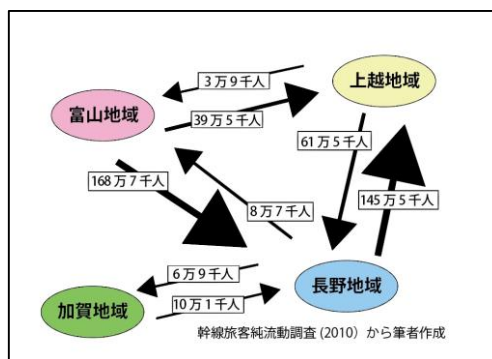
長野市の状況について注目すべきは、鉄道ネットワークにおいて同市一円が、長野新幹線の終点という袋小路に近い状態から、北陸新幹線の間地点、つまりは東西日本および太平洋側と日本海側の結節点という地理的優位性を獲得したことである。

もちろん、交通体系の変化は新幹線の有無によってのみ条件付けられる訳ではなく、高速道路などと複雑な系を構成している。

長野市と上越市は高速道路利用で約1時間15分、長野市と富山市は約2時間半、長野市と金沢市は約3時間の時間距離にある。一方、鉄道では、長野市から上越市へ至るJR東日本の旧信越本線(現在は第三セクターである、しなの鉄道・北しなの線および、えちごトキめき鉄道・妙高はねうまラインに移行)は単線で特急列車の設定もなく、長野から旧北陸本線(現えちごトキめき鉄道・日本海ひすいラインなど)との乗換駅である直江津まで約1時間半、富山への所要時間は最短2時間

37分、金沢までは3時間14分を要していた。

長野市一円の住民はこれまでも、新潟県上越市



【図3】北信越地方の旅客流動

の海岸を最寄りの海として利用し、同市一帯の日本海を「信州の海」と呼ぶなど緊密な交流があった。ただ、上記のような交通事情を背景に、両市の交流は専ら乗用車による移動に支えられていた。

2010年度の幹線旅客純流動調査(207生活圏、代表交通機関別、年間、居住地-旅行先)に基づく流動の概要を図3にまとめた。長野地域から上越地域には年間145万4千人、上越地域から長野地域には61万5千人の流動があり、統計上はほぼすべてが乗用車による移動だった。同様に、長野地域から富山県の富山地域には8万7千人の、富山地域から長野地域には168万7千人の極めて非対称的な流動があり、ほとんどが乗用車によるものだった。また、長野地域から石川県の加賀地域には6万9千人、加賀地域から長野地域には10万1千人の流動があり、大半が乗用車によるものだった。

北陸新幹線開業に伴って、速達の「かがやき」では長野、富山、金沢の各駅が相互に隣駅になると同時に、所要時間も長野-富山が45分、長野-金沢が1時間5分まで短縮された。一方で、長野-上越妙高間は最速19分、大半の列車が23分まで短縮されたものの、「かがやき」が停車しない上、後述するように上越妙高駅は市街地の南端に位置する。このため、最終目的地までの利便性や二次交通網の整備状況を考えると、長野-上越妙高間の時間距離短縮がどの程度、両地域の交流拡大や住民の生活向上に貢献するかは詳細に調査、検討する必要がある。

善光寺御開帳の参拝者数データは、一時的にせよ北陸地方から長野市内への流動が拡大したこと

を示唆している。この拡大が北陸新幹線開業による特需的なものか、恒常的な流動拡大の端緒を示すのかは慎重に検討する必要がある。長野が鉄道網で獲得した優位性が今後、沿線一帯の流動の拡大とどのような相互作用を引き起こし、乗用車利用と鉄道利用、ひいては長野、上越、富山、金沢の都市間ネットワークにどのような変化をもたらしていくか注目される。

例えば富山県は、国際線4路線を持つ富山空港の利用促進策として、長野市内のバス車体に国際空港としての機能をPRする広告を掲載するなど、長野市一円からの利用促進にも取り組んでいる。また、長野市側から北陸地方への新幹線利用を開拓するとともに、上越地域に向かっていた海水浴客などを取り込もうと、JR東日本は北陸各地と連携して、金沢の工芸体験や富山の鮎クーポン券を日帰り切符と組み合わせた商品を販売している。

このほか、JR長野支社が2015年6月、北陸新幹線を利用し、金沢で途中下車できる京都・大阪行きの旅行商品を発売するなど、金沢や北陸を新たな経路として、長距離の移動にも変化が生じる可能性がある。

3.3 上越市の状況

現在の上越市は「平成の大合併」で14市町村が合併して誕生し、面積973.3km²という広大な面積を有する。大規模な工場が立地し交通の要衝でもある直江津、市役所が所在する春日山、高田城跡や商業区域を抱える高田、上越妙高駅が立地する脇野田地区と、行政・産業・経済・交通などの主要な都市機能が南北10km以上にわたって分散する(楢引,2014b)。

北陸新幹線開業に際しても、市域が広い上、市内全域への均質な利便性向上を見込みにくい上、上越新幹線と在来線特急「はくたか」を乗り継いだ場合と北陸新幹線利用時と比べても時間短縮効果は小さい。加えて、上越市内の観光資源が周辺の佐渡市や妙高市に比べて乏しい。

このため、妙高、柏崎、十日町、佐渡の各市とともに「越五の国」と名付けた連携プロジェクトに取り組むとともに、市単独の利害にこだわらず上越地方のハブとして上越妙高駅の利用促進を図っている。さらに、観光振興にとどまらない「移動の選択肢の多様化などを通じた、地元住民の

『QOL(生活の質)の向上』を新幹線開業効果と位置づけて、施策の展開を模索してきた。

例えば、上越市の北部は、在来線特急「はくたか」が走っていた北越急行を利用した方が、上越妙高駅を経由するより早く移動できるケースが出てくる。このような需要を想定して、北越急行は1日1往復に限り、越後湯沢-直江津間に「超快速スノーラビット」と銘打った列車を運行させている。この列車を利用すれば、北陸新幹線と同等の所要時間で、かつ安価に、直江津-東京間を移動できる。

上越妙高駅の利用状況について、上越市新幹線・交通政策課が独自に調査した結果、大型連休後の5月18日~24日の乗降者は1日当たり約3,800人となり、開業前に予測した3,000~3,500人を上回った。また、4月3~19日に行われた高田城百万人観桜会の入込客が133万2千人、謙信公祭が24万3千人といずれも過去最高を記録し、新幹線による直接的な経済波及効果の増加分は合わせて約1億1千万円と推計されていることから、同課は新幹線が大きな効果をもたらしていると分析している。

2015年5月8日付朝日新聞記事によると、直江津港と佐渡市・小木港を結ぶ高速カーフェリーは4月25日~5月6日の期間、直江津港発の利用者数が前年比76%の6,222人となるなど、上越妙高駅を起点としたとみられる観光客も増加した。

ただ、筆者の調査においては、速達タイプの「かがやき」が上越妙高駅に停車しないことに加え、旧信越本線から運行を引き継いだ、えちごトキめき鉄道・妙高はねうまラインの列車が必ずしもスムーズに新幹線と接続しないなど、多くの課題が存在していることも確認できた。

例えば、7月の調査の際に筆者が利用した北陸新幹線の便は、長野-上越妙高間の所要時間23分、自由席料金は2,810円だったが、上越妙高駅から上越市役所最寄りの春日山駅までは1時間以上、接続列車がない上、タクシー乗り場にも乗車待ちの列ができていた状態で、上越妙高駅から市役所までの所要時間も20分余り、料金は約2,800円と、新幹線のメリットを感じにくい状況だった。

また、3月の開業直後の調査時に乗車した、えちごトキめき鉄道・日本海ひすいラインの列車は、新造ながらディーゼル車の1両編成で、富山県境

付近の区間は車内が閑散としていたものの、特に能生―直江津間は高校生で満員の状態になり、乗り合わせた生徒たちが新幹線開業のデメリットを訴え合う、という光景もみられた。

直江津駅は北陸新幹線開業前、東京との最短所要時間が上越新幹線経由で2時間2分だったが、開業後は上越妙高乗り換えとなり、最短2時間14分と時間距離は延びた。さらに、開業前はJR東日本とJR西日本の境界駅だった事情から、数百人規模のJR社員と家族が居住していたとみられるが、開業後は拠点としての規模が縮小されたため、上越商工会議所などは地域経済へのダメージを懸念している。

上越妙高駅の西口は区画整理され、アパートやマンションが数棟、建設されている。2014年4月には商業施設を併設する40階建てのマンション2



【写真2】上越妙高駅西口の商業施設建設予定地=2015年7月、筆者撮影

棟の建設構想が発表されたが、2015年3月には12階建て2棟に変更され、2018年の完成を目指している=写真2。

市役所などへのヒアリングによれば、一般の市民としての立場からは、観光客の増加は感じられるものの、新幹線駅が郊外に立地して新幹線の姿を見る機会も少ないため、日常生活における新幹線の存在感はそれほど大きくないという。

ただ、前節で指摘した、上越市の頭越しに長野市と北陸の交流が強まる可能性に対し、市や上越商工会議所は懸念を深めている。一方で、新幹線を観光誘致の装置としてのみではなく、人口減少社会に適応した社会づくりに不可欠のインフラと位置付け、着実に検討と対応を進めていく姿勢である。上越市は少なくとも数年間、新幹線利用状

況について独自の調査を継続する方針という。

なお、本研究では、扱う対象を北陸新幹線沿線に限定したため、筆者が調査を続けている新潟市については詳述を割愛した。上越地方に関する情報を補うと、在来線特急「はくたか」の廃止に伴い、新潟市と上越・北陸地方の移動に利用できる特急が18往復から5往復に激減し、新潟市を拠点とするビジネスマンや日本海沿岸を移動する旅行者にとって、利便性の低下が深刻な課題になりつつある。今後、新潟県が「2014年問題」として懸念していた県土の分裂が、どのような形で顕在化するか、注視する必要がある。

3.4 富山市内の状況

富山駅一帯は2015年7月の調査時点で、駅舎改築に伴い建設された仮設の商業施設が撤去されるなど整備が進んでいた。ただし、鉄道による市街地分断の解消を目的として、富山駅では北陸新幹線にとどまらずJR高山線、さらには北陸本線の富山県部分を継承した第三セクター・あいの風とやま鉄道、富山地方鉄道をすべて高架化する連続立体交差事業が進んでおり、事業の完成は2022年度を見込んでいる。ヒアリングによると、金沢駅が開業時点で「もてなしドーム」などの整備を完了していた状況と対比させて、工事が今なお進む景観に不満を語る来訪者が多いという。

新幹線開業に伴い、富山―東京間が最短3時間11分から2時間8分に短縮、上越新幹線と在来線の乗り換えが解消した、一方で、北陸と大阪を結ぶ特急「サンダーバード」の金沢―富山間の運行がなくなり、富山市や高岡市と関西を往来する場合は、金沢で北陸新幹線から在来線への乗り換えが不可避となった。また、富山からの始発列車の大阪到着時間が実質的に遅くなった。

筆者が櫛引(2014b)で報告し、さらに後に記述するように、富山県や石川県は新幹線開業による経済的効果を相当に享受している。また、前述の上越市などに比較すると、富山市内にはかなり明確な恩恵が及んでいる。2015年5月5日付朝日新聞記事によれば、富山市中心部の市北部を結ぶLRT「ポートルム」は、北陸新幹線による来訪者に後押しされる形で、同年3月の利用者が急増し、2014年度の利用実績は、2006年度の開業から初めて前年度を上回った。

にもかかわらず、富山市内では開業から4カ月を経ても、関西方面へのアクセス低下への不満が、開業に対する評価を半ば打ち消している状況にある。加えて、ヒアリングによると、日本海側有数の工業集積を背景として、新幹線を活用した観光振興に懐疑的な意見も根強く存在している。

これらの状況には、富山市や富山県内に新幹線の開業効果が及んでも、金沢には比べると限定的である事情が関わっていると推測される。

例えば2015年6月19日付朝日新聞記事によると、あるホテルチェーンの同年3～5月の客数は、富山市内が前年比10～20%増だったのに対し、金沢市内は25～40%増と倍近い伸びを見せていた。同じく、ある大手旅行会社が7～9月に実施する、北陸新幹線利用の首都圏発北陸行きツアーは、宿泊者のシェアが石川県80%に対し富山県が15%にとどまる。

富山県内には、地元及んだ経済的効果を、隣接地域を比較対象に相対化し、過小評価せざるを得ないような精神的、社会的構図が存在する可能性がある。仮に存在しているなら、その原因や克服法は何なのか、検討を深めていく必要がある。

このほか、富山空港の東京便の需要減少に対処するため、富山県庁と富山市役所は職員に対し、東京出張に際しては、早期割引を適用すれば新幹線より割安となる空路を使用するよう指示を出している。富山～羽田便は全日本空輸が1日6往復を運航しており、新幹線開業に合わせて使用機材を小型化させたため、搭乗率は前年水準を維持しているものの、利用者数は開業後の1カ月(3月14日～4月15日)で前年より28.7%減少している(大坂, 2015)。

富山県が積極的に新幹線を誘致した経緯を考慮すれば、県庁や市役所の指示については、整合性を欠くようにも見える。しかし、東京便の便数が減便されたり、空路そのものが運休に至れば、羽田空港をハブとした全国、さらに海外への空路ネットワーク全体の利便性が大きく低下する。したがって、地元の対応には一定の合理性があると結論付けられよう。

3.5 高岡市内の状況

高岡市は、中心市街地がJR高岡駅の北側に位置する一方、新高岡駅は高岡駅の1.8km南方に位

置する。駅正面に当たる南口に隣接してイオングループの北陸最大級のショッピングモールが立地するものの、駅一帯はバスプールや駐車場を除くと大半が未利用地である。ただし、2015年5月16日付朝日新聞記事によると、全国チェーンのビジネスホテルが2017年、駅南口に14階建てのホテルを建設予定で、一角は埋まる見通しである。

ただし、新幹線駅が郊外に立地したことに加え、最速タイプの「かがやき」が停車しないことから、市内の祝賀ムードは必ずしも高くない(櫛引, 2015a)。

JR時代、高岡駅には北陸本線の全特急列車42往復が停車しており、人口や都市機能では金沢、富山の両県庁所在地に及ばないながら、高岡市は鉄道アクセスに関する限りは両都市と同格だった。しかし、新幹線開業に伴い北陸本線が第三セクター化されるとともに、高岡駅に乗り入れる特急列車がなくなった。

加えて、地元は新高岡駅について、高岡市一円にとどまらず、石川県の能登地域や岐阜県飛騨地域への結節点としても機能すると期待してきただけに、「かがやき」通過に対する不満と反発は強まった。

高岡商工会議所へのヒアリングによると、過去に例がない市内50団体以上の連携によって、JRに「かがやき」停車の要望活動を展開するとともに、周辺の市にも協力を要請した。これらの動きが奏功する形で、開業から当面の間、新高岡に「かがやき」1往復が停車することとなり、市内の不満は沈静化した。

高岡商工会議所の新幹線開業担当者は、一連の経緯に対し、市内の各団体や周辺の市が危機感を共有し、団結を深めたことが、今後の地域経営に対して有意義な成果であるとの認識を示した。また、「かがやき」通過決定を契機に、逆に商工会議所として各駅停車の「はくたか」が停車する都市の商工会議所と交流を深めたという。中でも、長野市の善光寺の香炉が高岡市内で铸造されたつながりによって、長野商工会議所とは2015年7月に初の共同ゴルフコンペを開催しており、対首都圏の需要や時間短縮効果にとらわれない、北陸新幹線沿線同士の連携が強化された例として注目される。

高岡市にはこのほか、伝統工芸が盛んな上、国

宝・瑞龍寺や加賀藩由来の歴史的建造物に恵まれた城下町としての特性を生かし、いわば金沢と富山の間に行く形で、まち歩きのアピールに着手している。象徴的な取り組みが、新高岡駅の観光案内所で販売している「たかおかトートバッグ」である。価格は100円で、観光名所・高岡大仏をあしらったバッグにまち歩きの地図が入っており、バッグや地図を手にして商店を利用すればいろいろな特典を受けられる。デザインは富山大学の学生たちが担当した。

ただ、ヒアリングによると、新幹線駅の立地や新幹線のダイヤ以外にも、新高岡駅周辺の駐車場の逼迫という課題が発生している。高岡市は、臨時便の「かがやき」利用を促進して停車本数の増加につなげようと、新高岡駅周辺に整備した800台余りの駐車場のうち、256台分を無料化、残りも新幹線割引を適用して格安の設定とした。その結果、主に新幹線通勤者とみられる利用者で駐車場が恒常的に満車となり、従来は高岡駅を利用していた能登地域の住民らが新高岡駅の利用を忌避して、JR七尾線経由で金沢駅に流れている可能性があるという。今後、「かがやき」や駅全体の利用者推移を考慮しながら、何らかの対策を講じる必要があるだろう。

高岡市も上越市と同様、新幹線利用実態の調査などを実施し、市政運営に反映させていく方針という。

4. 北陸地方などの経済的効果

石川、富山両県には、新幹線開業前の2014年時点でも、工場進出や在京企業の本社機能移転といった、新幹線の経済的効果と位置付けられる変化が起きていた(櫛引, 2014b)。本章では、金融機関の公表データや新聞報道に基づき、この報告以降の経済状況を概観する。

日本銀行金沢支店は北陸3県の景気について、2015年3月時点では「緩やかな回復基調を続けている」としていたが、4月に「回復している」と改善を認め、「企業の景況感や北陸新幹線開業効果等から高水準で推移している」「雇用・所得環境は着実に改善している」と記述した。これらの判断は直近の7月まで維持されている。

国税庁が2015年7月1日に公表した全国の県

庁所在地別の最高路線価によると、金沢市の金沢駅東広場通りは前年から9.3%上昇して59万円と19位、富山市の駅前広場通りは4.8%上昇して44万円と23位だった。ともに北陸新幹線開業に伴う経済活動の活発化を反映していると推測され、翌7月2日付朝日新聞記事によると、金沢駅東広場通りの上昇率は全国6位、富山市の駅前広場通りの路線価上昇は7年ぶりである。

2015年5月13日付朝日新聞記事によると、富山市に本社を置く北陸銀行の3月期決算は、減収減益だったものの、北陸新幹線開業対策などを背景に、中小企業などへの貸し出しが3.4%増加した。同じく5月2日付記事によると、同年3月の石川県内の有効求人倍率は前月比0.03ポイント上昇して1.54倍となり、2002年の全国順位の統計開始から初めて、全国2位となった。

このほか、JR東日本は2015年4月28日、2016年3月期の収支見通しについて、1.6%増の2兆8千億円を見込むと発表した。翌29日付の朝日新聞記事によると、増収分の7割に当たる約300億円は、北陸新幹線による増収効果という。

5. まとめと考察

以下、櫛引(2015a)の内容を踏まえつつ、本研究の結果について総括し、考察を加えることにする。

東北新幹線・盛岡以北については、八戸開業、新青森開業とも経済的効果が限定的だったと考えられるのに対し(櫛引, 2007など)、北陸新幹線開業は、開業直後の北陸3県に関する限りは、整備新幹線構想が当初想定したような「需要開発」タイプの効果をもたらしつつあるといえよう。また、長野市は終着駅としての役割の喪失による負の影響が懸念されていたが、開業直後の4カ月程度をみる限り、深刻な影響は認識されていない。

ただし、調査対象とした主要都市に限っても、その効果の表れ方や地元の認識については多様であり、「どのような新幹線効果を、何を尺度として、どのような経済的、空間的枠組みで検証すべきか」という問題そのものを、あらためて検討する必要がある。

筆者が調査、検討した都市の範囲では、地元市民と外部がともに新幹線の開業効果を認めている

のは金沢市である。対照的に、富山市については、外部の視点からは他の地域や都市と比較して明らかに経済的効果が認められるのに対し、市民の評価は必ずしも高くなく、市民と自治体や経済界の認識にギャップが存在している可能性もある。その原因と背景については、さらに精査していく必要がある。高岡市は、市総体としては開業に対する期待感も効果の評価も高いとは言い難いが、前述のように高岡商工会議所によれば、東北新幹線開業に際して弘前市や八戸市でみられたような、行政と経済界の連携強化が進んでいる。

上越市については、観光イベントや観光客の入り込みで一定の効果を確認できた。ただし、今回の調査対象では最も駅の立地環境に恵まれない上、「かがやき」通過によって、市としては新幹線の効果を十分に得にくい状況にあることに変わりはない。上越地方全体のハブとしての役割を通じて、利用者がどう推移するか、上越妙高駅西口の開発がどう進展するか、さらには二時交通網の整備がどう進むかによって、地域政策としての新幹線建設の評価が固まっていくことになる。特に、同市は人口 20 万人規模の都市としては珍しい自治体シンクタンクを有し、前述のように長く「生活の質」を重視して、人口減少社会におけるインフラという視点にも立って地域政策を検討してきた。この取り組みが今後、どのような成果をもたらすか注目される。

長野市については、終着駅から途中駅への移行に伴う不安の解消を、駅舎の改築と商業機能の充実、さらには善光寺御開帳という特需が支えた側面が大きい。経済界が、行政と経済界の連携強化を成果に挙げている点は、高岡市や弘前市、八戸市と共通する。何より、少なくとも主催者発表による善光寺の参拝者数によって、北陸方面との交流拡大が確認された。

従来の整備新幹線沿線はもっぱら、終着駅やその周辺と、首都圏など大都市圏との時間短縮効果を期待し、大都市圏からの誘客に依存する施策を展開していた。これに対し、長野市とその一円は結果的に、途中駅となることで起点の首都圏だけでなく、新たな終点の金沢など北陸地方からの旅客流動を期待できる条件を手に入れた。同時に、北陸側も長野市一円からの誘客を期待できる条件が整い、さまざまな施策を講じている。

これは、東北新幹線・盛岡以北の途中開業地点だった八戸市、同じく九州新幹線の八代市にはなかった環境であり、長野市を核とした新幹線流動、さらには在来線や路線バス、観光バスの流動がどのように変化するか、注視していく必要がある。

なお、長野市と金沢市、富山市に共通して注目すべきは、駅周辺への商業機能の集中がどの程度まで進むかである。3月のヒアリング時点でも、金沢市内が一様に開業を歓迎していた訳ではなく、駅前への商業機能集中によって、市街地の中心部に位置する香林坊地区の地盤沈下を懸念する指摘が市民の間にも存在していた。前述のように、長野市でも駅ビルの集客効果に対する警戒心は存在する。2015年の路線価データをみても、既に3市とも駅前が市内でトップにあり、新幹線開業や駅前の整備を契機として、さらに駅周辺への商業集積が進む可能性がある。

本研究で述べてきた各都市の状況は、長野市の変化が東北新幹線沿線の八戸市や近傍の弘前市と似通っているように見えるなど、他の整備新幹線沿線にも通底する特徴をはらんでいる。今後、沿線で生じた変化の類型化がどこまで可能か、また、各都市固有の条件がどこまで変化を規定しているのかといった視点からも、さらに分析を深めていく必要がある。

6. おわりに

本研究で述べてきたように、整備新幹線については効果が及ぶ範囲をどのような単位で規定し、何を指標としてどのような評価作業を行うべきか、その検討自体が必ずしも成熟した段階に達していない。他方、現実社会では論点整理やアジェンダの設定が必ずしも適切になされないまま、時々刻々と新幹線の開業が迫り、なし崩し的に対策が進んだり、的外れな施策が実施されたり、対応が不可欠な事案が等閑視されたりしている可能性が高い場面に目につく。

本来なら、整備新幹線が社会、経済に及ぼした影響に関する検討は、一定の期間を経て十分なデータが出そろった後、過渡的な現象が一段落した段階で、慎重かつ網羅的になされるべきであろう。だが、上記のような状況を鑑みれば、速報的な現状の報告と論点整理が随時、必要と考えられ、現

実に求められるケースもある。

一例を挙げれば、北陸新幹線の開業 2 カ月の節目に際し、筆者は新潟県の地元メディアからコメントを求められた。内容は、上越妙高駅や糸魚川駅の乗降者数、ひいては上越地方全体への観光客誘致をいかに進めるべきか、という問いへの回答だった。

筆者は、従来とは異なった地域戦略の必要性、例えば観光地を回遊して駅を利用する人々の「数」に着目するだけでなく、上越地方の地域ブランドの形成や地域プロモーションそのものに協力してくれる若手人材を首都圏などから呼び込み、彼らの将来的な定住も視野に入れて、観光戦略を当事者としてつくり上げるネットワークの形成を織り込むべきだと提唱した。さらに、これらの作業を地域づくりコンテスト的な定期的イベントと組み合わせ、短期的取り組みと中期的取り組みをパッケージ化してはどうかと答えた。

しかし、この種の発想は、新幹線による大量の送客そのものに依存する従来型の観光施策とは異質であり、筆者の経験上、既定のスケジュールに追われがちな開業前後の状況では受け入れられにくい。それでも、このような視点は、人口減少や高齢化、少子化が加速する地方においては、地域課題の解決や持続可能な社会の維持、人材の定着に向けて不可欠と考えられる。

にもかかわらず、直近の整備新幹線開業や、間近に控える開業の事例をみると、観光客の入り込みや駅の乗降者数といった、旧来の指標を強く意識した施策や議論が展開されがちで、地域社会の質的な構造の変革に着目した言説自体が必ずしも多くはない。

整備新幹線の開業地域では、沿線同士を「勝ち組」「負け組」に分類する報道が目立つなど、成果や課題を過度に単純化する傾向がある。同時に、特に自治体やマスメディアは、県境で区切った議論や提起に陥りがちである。しかし、新幹線沿線の事情を丹念に拾っていくと、沿線の都市同士、さらには異なる路線の都市同士で、多くの共通点や特性を見いだすことができる。個々の都市の施策に寄与するであろう取り組みも、反面教師的な事例も含めて多数、存在する。

本研究は、上記のような問題意識に立ち、各都市の状況や施策を対比させつつ、現実の課題解決

の一助となることを目的として、拙速を恐れずまとめた。このため、言及すべきながら手が及ばなかった現象も多い。例えば長野県軽井沢町はブライダル産業を武器として、北陸地方へのセールスを活発化させているといった情報も見聞したが、本研究では詳述に至っていない。

今後、より多くの研究者による各地のウォッチと論点整理、さらに、これらに基づく活発な議論と対策の検討を期待したい。

付記.

本研究には、ほくとう総研の平成 26 年度地域活性化連携支援事業による助成「北陸新幹線の開業が東北地方の交通に及ぼす広域的变化の基礎調査」ならびに青森学術文化振興財団による平成 27 年度助成「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」を活用した。

◆文献

- 石川県 (2009) 「北陸新幹線金沢開業に向けたアクションプラン『STEP21』」, p69
- 大坂直樹 (2015) 「新幹線開業から 3 カ月、北陸 2 空港の“今”」, 東洋経済オンライン, 東洋経済新報社 (<http://toyokeizai.net/articles/-/73153> = 2015 年 6 月 14 日掲載, 同 8 月 28 日閲覧)
- 櫛引素夫 (2007) 「地域振興と整備新幹線—『はやて』の軌跡と課題」, 弘前大学出版会, 136p
- 櫛引素夫 (2012) 「整備新幹線の『開業効果』をどうみるか—青森県の事例から」, NETT (ほくとう総研), 78, pp. 10-13
- 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) 「北陸新幹線開業が北信越地域にもたらす変化と地域課題」 青森大学総合研究所紀要, 16(2), pp. 25-35
- 櫛引素夫 (2015b) 「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 (2015c) 「北陸新幹線の開業が東北地方の交通に及ぼす広域的变化の基礎調査」,平成 26 年度ほくとう総研地域活性化連携支援事業・成果報告書, p21

櫛引素夫 (2015d) 「北陸新幹線の開業が東北地方の交通に及ぼす広域的变化の基礎調査～『2014 年問題』が提示する諸課題」, NETT, No. 88, pp48-52, ほくとう総研

櫛引素夫 (2015e) 「『金沢独り勝ち』をどう克服するか」, 東洋経済オンライン, 東洋経済新報社 (<http://toyokeizai.net/articles/-/79364> = 2015 年 8 月 6 日掲載, 同 8 月 28 日閲覧)

櫛引素夫 (2015f) 「新幹線『途中駅』になった長野が栄える理由」, 東洋経済オンライン, 東洋経済新報社

(<http://toyokeizai.net/articles/-/81328> = 2015 年 8 月 24 日掲載, 同 8 月 28 日閲覧)

佐藤信之 (2015) 「新幹線の歴史」, 中公新書, 368p
上越新幹線活性化同盟会 (2008) 「2014 年問題への対応—上越新幹線の利用促進」, p12

長野経済研究所 (1998) 「新幹線が誘発した地域構造変革の兆し—長野新幹線開業後 1 年間の影響実態」, 経済月報, 175, pp20~31

藤沢和弘 (2014) 「北陸新幹線の開業を控えて 北陸新幹線開業のインパクト(2)経済効果」, 北陸経済研究 (423) , pp. 29-34

SHORT - TERM CHANGES AND ISSUES CAUSED BY DEVELOPMENT OF THE HOKURIKU SHINKANSEN IN HOKUSHINETSU REGION

Motoo KUSHIBIKI

Faculty of Sociology, Aomori University

北陸新幹線の長野—金沢間が 2015 年 3 月 14 日に開業し, 長野県北部と新潟県南西部, 富山県の北信越地域には, 各種の社会的, 経済的变化が現れている。開業 4 カ月後の時点では, 長野市一円と北陸の旅客流動が活発になり, 長野市は新幹線開業の恩恵を受けつつある。富山市は経済的な効果が現れているにも関わらず, 新幹線活用の機運は必ずしも高くない。上越市や高岡市は, 駅の立地やダイヤに恵まれないことから, 新幹線の活用を模索している。新幹線開業は, 北信越地域の関係性にとどまらず, 本州のより大きなエリアの旅客流動を変化させる可能性がある。

キーワード : 北陸新幹線 北信越地域 経済効果 社会変化 地域政策