

平成 30 年度青森学術文化振興財団助成事業

九州、北陸新幹線沿線の変化の検証に基づく、
北海道新幹線の経済的、社会的活用法への提言

成果報告書

<あおり新幹線研究連絡会>
青森大学社会学部・櫛引素夫
一般財団法人青森地域社会研究所
青森商工会議所

2019 年 3 月

【本報告書について】

本書は、青森学術文化振興財団の平成 30 年度助成事業「九州、北陸新幹線沿線の変化の検証に基づく、北海道新幹線の経済的、社会的活用法への提言」の成果報告書である。

北海道新幹線・新青森―新函館北斗間（148.8km）は、2016 年 3 月 26 日の開業から 3 年が経過した。筆者のうち櫛引は 2014 年以降、主に同財団の助成事業を通じて、青函圏や北陸新幹線沿線住民への郵送意識調査を試みたほか、各地のフィールドワークを重ね、対比させながら、北海道新幹線沿線の変化や特徴、課題、展望を探ってきた。

その結果、新幹線開業に際して扱う指標や効果、地域の主体に関する、さらなる整理と確認が必要であること、「道南の東北化」が進むであろうこと、青函圏の現状と将来については交流衰退のデメリットを直視した検討が必要であることなどを提起した。また、青函圏の意義を再検証し、北海道新幹線全線開業に向けて工程表を作成できる枠組み・組織づくり・プラットフォームづくりと、その起点となる共同研究の着手などを提言した。

本事業においては、一般財団法人青森地域社会研究所、青森商工会議所と青森大学・櫛引研究室が「あおり新幹線研究連絡会」をつくり、共同研究がスタートした。初年度は櫛引が個人として展開してきた活動を組織的に確認、検証する展開となった。北海道新幹線より 1 年早く開業した北陸新幹線沿線で調査を継続するとともに、東北新幹線・盛岡以北より 1 年 3 カ月遅れで全線開通した九州新幹線の沿線でも、筆者（櫛引）にとって 4 年ぶりとなる調査を実施した。さらに、県内各地や道南で、2013 年度から続けている調査を行った。

加えて、櫛引が重ねてきた郵送調査に代わり、青森地域社会研究所の経験を生かした東北・北海道新幹線に関する青森市の企業アンケートを実施、多くの知見を得ることができた。

整備新幹線地域全体からみれば、本事業でカバーできた地域や範囲は限定的である。とはいえ、一つの研究主体が単年度に、各路線を齊一的に調査する試みは、あまり例がない。九州新幹線は 2011 年の全線開通から 7 年が経過し、「新幹線開業とは」という問いかけが既に通じない地域もあった。一方、北陸新幹線は開業から 3 年が過ぎ、一時的な変化や対策が一区切りした時期に当たった。両新幹線に、開業 3 年目の北海道新幹線を重ねることで、多くの共通点と相違点を把握できた。結果的に、数値的指標にとどまらず、聞き取り調査やフィールドワークを通じて、東北・盛岡以北、北海道、北陸、九州を一つの物差しで比較対照するには好適な、ひょっとしたら最後の好機かもしれないタイミングとなった。

また、2018 年度は筆者（櫛引）が、愛知大・三遠南信地域連携研究センターの地域間交流研究事業に応募、採択され、「新幹線学の構築」をキーワードに、同事業の研究グループと「あおり新幹線研究連絡会」が連携・交流しながら研究を進める幸運にも恵まれた。

本成果報告書が、今後の新幹線研究の基礎資料として活用されれば幸いである。最後に、本事業を採択していただいた青森学術文化振興財団、各地で調査にご協力いただいた皆さま、愛知大・三遠南信地域連携研究センターの皆さまに心より御礼申し上げます。

2018 年 3 月

あおり新幹線研究連絡会 青森大学社会学部 櫛引 素夫
一般財団法人青森地域社会研究所
青森商工会議所

目 次

1. 本報告書の構成と研究の経緯.....	1
(1) 本報告書の構成.....	1
(2) 研究の経緯.....	1
(3) 関連・参考文献.....	2
2. 新幹線各路線の利用動向.....	4
3. 新幹線各沿線の状況.....	5
(1) 北陸新幹線の沿線.....	5
(2) 九州新幹線の沿線.....	13
(3) 北海道新幹線の沿線.....	19
(4) 現地調査の総括.....	21
①北陸新幹線沿線調査の総括.....	21
②九州新幹線沿線調査の総括.....	22
4. 青森市の企業アンケート.....	23
(1) ビジネスと新幹線や飛行機、フェリーとの関連について.....	24
(2) 東北新幹線、北海道新幹線の影響について.....	25
(3) 人材確保・働き方改革と交通機関について.....	26
(4) 新幹線・新幹線駅とビジネス・企業活動について.....	28
(5) まとめ.....	30
5. 公開フォーラム.....	31
6. 本年度の研究の総括と提言.....	34
(1) 沿線の状況から.....	34
(2) 北陸・九州での沿線ヒアリング調査結果とアンケート結果から.....	40
(3) 本年度の事業を通じて.....	41
【資料編】.....	43

1. 本報告書の構成と研究の経緯

(1) 本報告書の構成

本事業はフィールドワークと聞き取りによる現地調査、および企業を対象としたアンケート調査を中心に実施した。活動の経過は随時、ネットメディア「東洋経済オンライン」の連載「新幹線は街をどう変えるのか」で発信した。私費での調査等を含めると、2018年度の調査地域は青森県内と道南地域に加え、長野県、新潟県、富山県、石川県、福井県、福岡県、熊本県、鹿児島県と広範囲に及び、多種多様なデータや情報が得られた。このため、本報告書には全容を収録できず、フィールドワークや聞き取りの概要を収録して、企業アンケートの結果とフォーラム資料、ならびに全体的な考察・分析と提言に重点を置いた。得られた情報は今後、論文や学会発表、寄稿・投稿等の素材として活用する予定である。

(2) 研究の経緯

2018年度の研究は、青森学術文化振興財団の助成および筆者の個人研究費、自己負担による研究活動に加えて、校務や出張講義、招待講演などの機会を通じて実施した。また、前述のように、愛知大の助成事業による「新幹線学」研究グループとの協働も随所で実現した。

主な活動・事業の経緯を列挙する。なお、下線で示した項目は、本助成事業以外の事業や活動によるものである。

2018年4月26日：青森地域社会研究所、青森商工会議所の担当者と楡引が第1回打ち合わせ。共同研究組織の創設を申し合わせ。(青森地域社会研究所)

5月14日：第2回打ち合わせ。「あおもり新幹線研究連絡会」を発足させることを確認。事業概要を検討。(青森大学)

6月7日：十和田市・七戸町調査。(楡引、自己負担分)

6月27日：第3回打ち合わせ。公開フォーラムの詳細、北陸・九州新幹線の調査日程や対象、質問項目などを確認。(青森大学)

7月13日：第4回打ち合わせ。企業アンケート内容調整。(青森地域社会研究所)

7月30日：第5回打ち合わせ。北陸・九州調査の詳細確認。(青森地域社会研究所)

8月23日：新幹線学研究会会合(愛知大助成事業・青森市)に参加。青森県内外の実務者・研究者と意見・情報交換。

8月26日～30日：北陸新幹線沿線調査。(金沢～高岡～富山～上越～飯山～長野)

9月2日～6日：九州新幹線沿線調査。

(福岡～久留米～熊本～八代～薩摩川内～鹿児島)

9月20日：第6回打ち合わせ。北陸・九州調査の概要報告。(青森大学)

10月12日：企業アンケート発送。(青森市内、238社、～11月回収・集計)

11月17日：新幹線学研究会・函館フォーラム(愛知大助成事業)に参加。県内外の実務者・研究者と意見・情報交換。

11月23日：小浜市・北陸新幹線を活かしたまちづくりを考える市民集会「新幹線講座」で「新幹線は小浜をどう変えるのか」講演。

12月 8日：公開フォーラム開催。県内外から約50人参加。（青森商工会議所）

2019年2月11日～12日：木古内・函館調査。（愛知大・戸田敏行教授と共同調査）

2月23日：経済地理学会・北東支部例会で成果の一部を報告。（北海学園大学）

3月末：弘前大学大学院地域社会研究科「地域社会研究」誌に成果の一部が掲載。

（3）関連・参考文献

前述のように、一連の調査結果は学術誌に投稿したほか、ネットメディアへの投稿等の形で社会に発信した。主な関連文献、および「東洋経済オンライン」の連載「新幹線は街をどう変えるのか」に投稿した文献は以下の通りである。

▽関連文献

櫛引素夫（2019）「整備新幹線は地域をどう変えるのかー青函・北陸・九州の2018年度調査からー」、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、(12)、pp.1-22

櫛引素夫（2018）「青函トンネル開通および北海道新幹線開業が地域の交通・交流にもたらした影響」、運輸と経済、78(10)、pp.120-127

◇東洋経済オンライン(<http://toyokeizai.net/>)連載「新幹線は街をどう変えるのか」

- ・北陸新幹線延伸まで5年「空港の街」小松の今（2018年7月24日）
- ・新幹線が「逆風」になった津軽と北海道の交流（2018年9月11日）
- ・新幹線開業3年半 金沢の街は何が変わったか（2018年11月14日）
- ・新幹線の途中駅 久留米のタフな生き残り策（2018年12月12日）
- ・北陸・小浜、遠い「新幹線着工」への大きな期待（2019年1月23日）

▽参考文献

金沢市（2017）「北陸新幹線開業による影響検証会議報告書」、p35

櫛引素夫（2007）「地域振興と整備新幹線ー『はやて』の軌跡と課題」、弘前大学出版会、p136

櫛引素夫（2014）『『新幹線効果』を考えるー八戸・弘前 青森』、地域社会研究／弘前大学地域社会研究会編、(7)、pp.135-145

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）「北陸新幹線『かがやき』が通過する駅の模索」、東洋経済オンライン（2015年12月2日、<https://toyokeizai.net/articles/-/94502>＝2018年12月25日閲覧）

櫛引素夫（2016a）「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 (2016b) 「開業 2 年目「北陸新幹線」、沿線駅の明と闇」、東洋経済オンライン (2016 年 10 月 27 日、<https://toyokeizai.net/articles/-/141919>=2019 年 2 月 25 日閲覧)
- 櫛引素夫 (2016c) 「コンテナ店舗で挑む上越妙高駅前改革の勝算」、東洋経済オンライン (2016 年 8 月 25 日、<https://toyokeizai.net/articles/-/132823>=2018 年 12 月 25 日閲覧)
- 櫛引素夫 (2017a) 「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」、平成 28 年度青森学術文化財団助成事業・成果報告書、p48
- 櫛引素夫 (2017b) 「北陸新幹線が結ぶ「近くて遠かった」信越の絆」、東洋経済オンライン (2017 年 8 月 26 日、<https://toyokeizai.net/articles/-/185705>=2019 年 2 月 25 日閲覧)
- 櫛引素夫 (2018) 「北海道新幹線を活用した青函圏の社会的・経済的な連携強化に関する調査と提言」、平成 29 年度青森学術文化財団助成事業・成果報告書、p52
- 櫛引素夫 (2019) 「整備新幹線は地域をどう変えるのか— 青函・北陸・九州の 2018 年度調査から」、地域社会研究／弘前大学地域社会研究会編、(12)、pp.1-22
- 櫛引素夫・永澤大樹・吉次翼 (2019) 「青函越境連携を起点とした「新幹線学」検討の試み—信越との連携を視野に—」、愛知大学三遠南信地域連携研究センター・2018 年度地域間交流研究成果報告書、p69
- 櫛引素夫・西山弘泰 (2018) 「『新幹線学』の構築は可能か—『ポスト整備新幹線』時代に向けての論点整理と評価法検討—」、地域社会研究／弘前大学地域社会研究会編、(11)、pp.11-23
- 国土交通省 (各年度) 鉄道輸送統計年報
- 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 (2016) 「東北新幹線 (八戸・新青森間) 及び九州新幹線 (博多・新八代間) 事業に関する事後調査」、p378
- 永澤大樹 (2018) 「新幹線が地域にもたらした効果・影響をどうみるか〜函館市のケースから〜」、新幹線学研究会函館会議資料、p39
- 長野経済研究所 (2018) 「動き出した『北陸・信州留学生就職促進プログラム』」、経済月報、412、pp.32-35
- 日本政策投資銀行北陸支店 (2016) 「北陸新幹線金沢・富山開業の北陸経済への波及効果と課題について」、p12
- 日本政策投資銀行北陸支店 (2017) 「北海道新幹線開業を契機とした金沢市内におけるホテル投資動向」、p14
- 北陸財務局 (2015) 「北陸新幹線金沢・富山開業の北陸経済への波及効果と課題について」、p16
- 北國総合研究所 (2017) 「石川の暮らしとお金」、p49
- 吉次翼 (2018) 「新幹線学×越境地域づくりへの期待」、新幹線学研究会函館会議資料、p17

2. 新幹線各路線の利用動向

本章では2019年2月時点で入手可能なデータに基づき、北陸、北海道、九州の各新幹線の利用動向を概観する（櫛引・2019も参照されたい）。

JR西日本の公表データによると、北陸新幹線・上越妙高ー糸魚川間の利用者は、開業初年度が在来線当時の3倍弱、2年目は8%

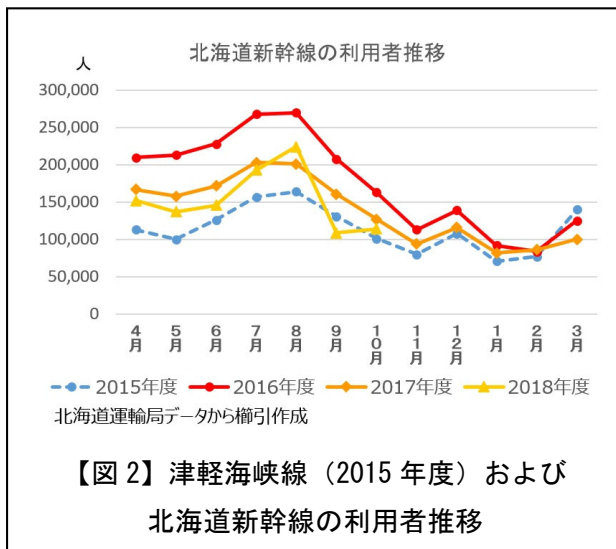
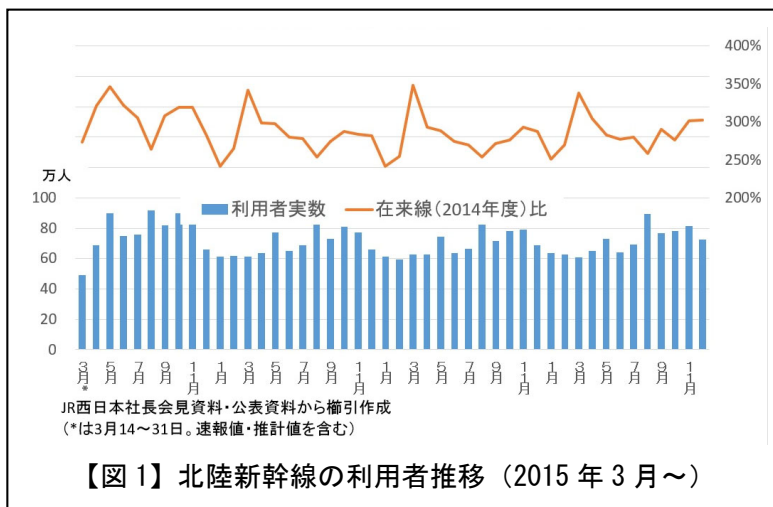
減、3年目は前年度並みで推移し、2017年度の利用者は857万人だった。2018年度は11、12月の利用が前年水準を上回り、訪日外国人観光客が利用を押し上げている可能性がある＝図1。また、減便と機材小型化を余儀なくされた羽田ー小松線は、2017年度は109万7,812人と微増し、回復傾向にある。

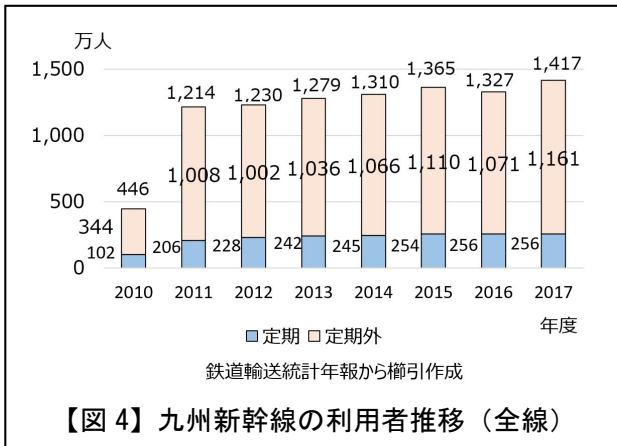
北海道新幹線は、開業初年度の利用が在来線比64%増の229万2,000人となったが、2年目は21%減の181万9,000人と漸減し、3年目はさらに減少

基調である。2018年8月には前年を上回ったが、9月は胆振東部地震の影響で在来線当時を下回った＝図2。現地での調査によれば、その後、11～12月は回復基調にあるという。

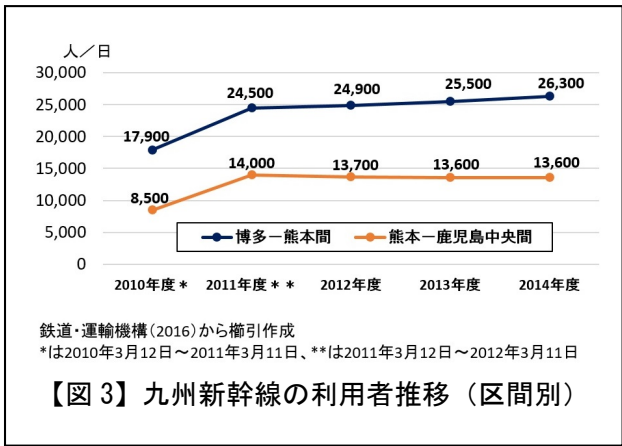
九州新幹線については2014年度分まで、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が博多ー新八代間開業・全線開通5年目に実施した事後評価時のデータを利用できる（鉄道・運輸機構、2016）。全線開通前の2010年度（2010年3月12日～2011年3月11日）は、博多ー熊本間が1日当たり1万7,900人、熊本ー鹿児島中央間は8,500人が利用していた。開業年度の2011年度（2011年3月12日～2012年3月11日）はそれぞれ37%増、65%増となり、その後もほぼ同水準で推移している＝図3。博多ー熊本間の利用者は年間約960万人、熊本ー鹿児島中央間は約497万人となる。

一方、鉄道輸送統計年報のデータによれば、九州新幹線全体の利用者は、図4のように2010年度の446万人から、2011年度は1,214万人、2017年度は1,417万人と増加してい





【図 4】九州新幹線の利用者推移（全線）



【図 3】九州新幹線の利用者推移（区間別）

。したがって、2018年度には少なくとも、博多-熊本間が約1,000万人、熊本-鹿児島中央間は500万人程度の利用があったとみてよいだろう。

路線延長や指標が異なるので単純比較はできないが、北陸新幹線・上越妙高-糸魚川間は年間約850万人、新青森-新函館北斗間は200万人弱の利用があったとみられ、各区間の利用実績の順位は次のようになる。

博多-熊本間 > 上越妙高-糸魚川間 >> 熊本-鹿児島中央間 >> 新青森-新函館北斗間

3. 新幹線各沿線の状況

(1) 北陸新幹線の沿線

北陸新幹線沿線の調査は2018年8月下旬に実施した。主な対象は次の通りである。このほか、筆者と交友のある高岡市民や地元紙記者らにも聞き取り調査を行った。

▽金沢市：JR西日本金沢支社、石川県庁、金沢市役所、金沢商工会議所、北國総合研究所

▽富山市：北陸財務局富山財務事務所、日本政策投資銀行富山事務所、北陸経済研究所

▽高岡市：高岡市役所、高岡商工会議所

▽上越市：上越市創造行政研究所、上越商工会議所、新潟日報上越支社、株式会社北信越地域資源研究所（フルサット）

▽飯山市：信州いいやま観光局

▽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、長野市・東町ベース



【図 5】北陸新幹線の略図

①金沢市

金沢市は北陸新幹線の開業と同時に多くの観光客が押し寄せ、「独り勝ち」という言葉が開業翌日の地元紙紙面に登場した。筆者は開業前の2013年から定期的に市街地の様子やその変化をウオッチしてきたが、今回の調査は開業後初の本格的な調査となった。

前述のように、北陸新幹線開業をめぐるのは、北陸財務局、日本政策投資銀行北陸支店などが広範な開業効果の検討を行っている。金沢市は検討会議を設け、市民生活への影響を含む総合的な検証を、金沢商工会議所が経済的な検証を実施した。地元紙系のシンクタンク・北國総合研究所は、他地域ではあまり例のない、市民や企業を対象とするアンケートを行った。1,000人、1,000社を対象に調査し、403人、333社から回答を得ている。都市・地域としてみると、整備新幹線沿線では随一といえる検証内容であり、一連の作業を通じて地域経営力がバージョンアップした可能性がある。各組織の検証結果を照合し、継続的かつ戦略的に議論を深めていく場や機会、仕組みの創出が待たれる。

整備新幹線開業への期待は、往々にして観光面に偏りがちだが、もともと観光の比重が大きい金沢市の場合は、やはり観光面の効果が非常に大きい半面、オーバーツーリズム、つまり観光による市民生活の混乱なども深刻な課題となっている。

金沢市の資料によると、同市の年間宿泊者数は、2009年の231万6800人から2017年に319万3,500人へと約88万人増加し、満足度もリピーター率も高い。このうち外国人は9万1,600人から44万8,300人に増え、増加分の4割を外国人が占める。

市内の至るところでホテルの新築や改築が進んでおり、2020年までに客室数は1万室を超え、名古屋市、広島市を抜いて全国10位以内になると予測されている＝図6。やはり、新幹線開業で宿泊需要が伸びた函館市でも同様の動きがある。ただ、日本政策投資銀行北陸支店は2017年に発表したレポートで、将来的な供給過剰の可能性を指摘している。

新幹線開業の前、地元は客単価が高く、地域文化への理解を前提とした滞在型観光の開拓を目指していた。しかし、開業後は宿泊施設の逼迫で宿泊料が高騰、皮肉にも日帰り型の観光が浸透してしまった。今回の調査で金沢市役所に現状を確認したところ、ミシュラン・グリーンガイド・ジャポンで三つ星認定を受けた観光地や世界遺産、国宝がある北陸・飛騨・信州の市町村が連携して、広域にわたる滞在型観光の深化を目指しているという。

観光以外でも効果は大きく、金沢商工会議所のまとめでは、開業から2年目までに、県外の約70社が、石川県内に出先機関を設けた。撤退した社は1社にとどまっているという。この動きを反映し、オフィス需要も好調で、



【図6】金沢駅正面で改築が進むホテル

不動産サービス大手・CBRE（東京都）が公表しているオフィス空室率は、2018年1-3月期は5.7%と初めて5%台に下がった。他の地方都市ではみられない低水準である。

もっとも、商業面は様相が異なり、駅前地区への商業機能集積と相まって、特に香林坊地区は空室や空き店舗が目立つ。

北國総合研究所の調査によると、開業2年目の売り上げが開業前より「伸びた」と回答した企業は全体の40.8%に上り、金沢市内に限定すると、「伸びた」49.0%に対し、「変わらない」24.3%、「減った」が25.2%だった。「変わらない」「減った」の理由は、「新幹線の影響は関係ない業種のため」「企業間の競争激化」「北陸全体の景気停滞感」などが挙げられている。開業の効果が確認できる一方で、金沢市内においても、新幹線開業がすべての業界・企業に好影響を及ぼす訳ではないことをあらためて確認できる。

懸念材料としては「人材流出による人手不足」「企業進出による競争激化」が目立ち、地元企業の環境が厳しさを増している様子もうかがえる（北國総合研究所、2017）。

北陸地方の有効求人倍率は、東北地方などに比べると、新幹線開業前から高水準で推移していたが、新幹線開業後は拍車がかかった。2018年5月時点で全国1.60倍に対して金沢市は1.86倍、石川県全体では1.96倍に達した。人手不足感を背景に賃金相場もアップし、2017年3月に小松市にオープンした、北陸最大のショッピングセンター・イオンモール新小松（小松市）は、時給の下限が1,200円、最高で1,500円だったという。一方、地元資本の商業施設などは、時給を上げるに上げられず、日常業務に支障をきたしている例もある。

市民生活に目を向けると、金沢市を中心に新幹線通勤・通学が定着している様子が見えてきた。北日本新聞記事（2018年1月3日付）によると、2017年度の定期券利用者は金沢-富山間が730人、金沢-高岡間が160人に上る。人口流出を防ごうと地元自治体が支給している補助金が定期券利用を後押ししており、富山県や新潟県でのヒアリングによれば、以前は金沢市への鉄道通勤・通学が選択肢とならなかった富山県黒部市や新潟県の上越地方から通っている人も増えているという。

加えて、新幹線の高規格鉄道としての側面にも評価が高まっている。2017年から2018年にかけて、北陸地方は豪雪に見舞われて、北陸自動車道や国道8号が長期間にわたって通行止めとなった。しかし、北陸新幹線はわずか2本が運休しただけで、「雪への強さ」が強く住民の印象に残ったという。豪雪を機に通勤手段を在来線から新幹線に切り替え、そのまま利用が定着した人がある、との証言も得られた。

他方、ネガティブな影響についてみると、前述のようなオーバーツーリズムによる市民生活への混乱が挙げられる。

金沢市の検証会議は「食やまちなみなどと比べると、伝統工芸などの認知度は高くない。また、観光客が集中することにより、これまで大切にしてきた文化の厚みによって醸し出される趣や静けさなどの『金沢らしさ』が、次第に失われつつあるのではないかと懸念もある」と指摘している。近江町市場では地元向けの生花店や青果店が姿を消した。金沢21世紀美術館は芝が荒れて補修工事が必要になった。

北國総合研究所の市民調査によると、新幹線開業で良いと感じた点には、「東京行きが便利に」「まちが活発に」「企業誘致」「外国人観光客が増えた」といった項目が挙げられている。一方で、悪い点としては「ホテルの予約ができない」「ホテルの値段が上がった」「タクシーが足りない」「食材の高騰」「駐車場が混雑」「観光客が優先されている」「並行在来線が不便に」「道路の渋滞」といった点が挙げられている。

市の検証会議は対策の一つとして「宿泊税」の導入を提言し、2019年4月から課税が始まる。東京、大阪、京都に次いで、全国4例目となり、1泊2万円未満の場合は200円、2万円以上の場合は500円を徴収する。街並みや景観の保全、伝統文化・芸能の支援、無電柱化の推進、宿泊施設の改修支援、無許可・無届出の宿泊施設に対する監視・指導の強化といった施策の財源となる。

④高岡市

高岡市は新幹線・新高岡駅が在来線・高岡駅から約1.7km南側に位置する。高岡駅からみると、中心市街地の反対側に当たり、まちづくりの上では青森市などと同様、不利な立地である。高岡駅にはJR北陸本線時代、特急列車が四十数往復停車していたが、新幹線開業に伴い全廃された。一方で、北陸新幹線は速達型列車「かがやき」が1日1本の臨時便しか停車せず、利便性の上でもシビックプライドの点でも大きなダメージを受けた(櫛引、2017a)。しかも、新高岡駅と周辺整備の事業費に加え、在来線高岡駅も整備した結果、財政が逼迫し、2018年度予算で約39億円の財源不足が発生した。なお、2019年2月24日のNHKニュース(電子版)によると、事務事業見直しなど緊急プログラムを実施した結果、2019年度末の時点では、財源不足は20億円程度まで圧縮できる見通しという。

市は「かがやき」の定期便昇格を求めて近隣自治体と連携し、新高岡駅の利用促進運動を進めたが、逆に2017年11月限りで「かがやき」臨時便が週末限定の運行となった。このため、市は定期便昇格を求めつつも、JR西日本と連携して、高岡市を起点とする岐阜県飛騨地方、石川県能登半島に広がる飛越能地方の広域観光に、これまで以上に注力するようになった。この過程で、市職員が分野横断で30人のチームを組み、観光面などさまざまな連携・開拓の可能性について、市内や周辺地域で調査活



【図7】新高岡駅前のイオン。写真右端まで増床する



【図8】高岡駅前に完成した専門学校

動を始めるといった活動が始まっている。新幹線開業対策においては、組織の縦割りなどによって総合的な施策が成立しない地域が目立つことから、高岡市の取り組みは中期的に、地域経営力のバージョンアップにつながる可能性がある。このほかの取り組みとしては、市が企業の出先機関に対して実施している、新幹線の利用条件などのアンケートが目をつけた。

市街地の変化としては、新高岡駅近くにあるイオンモール高岡が、駅南口の正面へ増床し、文字通り「駅前」のショッピングモールになる構想が明らかになった＝図7。公表資料によると約70店舗が加わって約200店舗となり、延床面積は2万7,000㎡増えて13万8,000㎡に、駐車場は1,100台増えて4,700台になる。2019年秋のオープンを目指す。

現地での調査ではこれまで、新高岡駅とイオンモール高岡は、近接しながらも、存在がリンクして語られる機会はほとんどなかった。だが、今回の増床によってイオンモールの「新幹線駅前」という立地があらためてクローズアップされ、市内で「新高岡駅前」というエリアが、ある種のステータスを獲得しつつあるように見えるという。

同駅は新青森駅や新函館北斗駅と同様、市民への求心力が薄い駅だった。一方、高岡駅前には市内から専門学校が移転・完成したほか、地元の富山銀行本店も市内から移転予定で、開業から5年目以降に市街地の機能や景観、人の流れがどう変わるか注目される＝図8。

⑤富山市

富山市は、駅周辺の整備や在来線の高架化が新幹線開業より遅れ、来訪者や市民から不満の声が聞かれた。それでも、2018年8月の調査時は一連の工事が大詰めを迎えつつあり、景観が落ち着いてきた。2020年春には富山ライトレールの富山港線と、富山地方電鉄の市内電車が南北方向に接続する。

駅の南口正面には18階建てなど3棟のビルにホテル、専門学校、マンション、商業施設が入居する再開発施設「パティオさくら」が2018年4月に完成した＝図9。東側に隣接するスーパーの跡地では、13階建て、204室のホテルが建設中で、2019年2月完成を目指す。さらに2019年12月には、富山駅南口の西側半分を占める駐車場・飲食店スペースに、12階建てのホテル・商業施設から成る複合ビルの工事が始まり、2022年春完成を見込む。これらの動きを通じて、商業施設や都市機能の集積がさらに進みつつある。

前述のように、新幹線通勤・通学が定着する一方、並行在来線・あいの風とやま鉄道や金沢－富山間的高速バスも利用されており、金沢－富山間については、多様な移動の選択肢が確保されている形である。

同市では、北陸銀行系のシンクタンク・北陸経済研究所（富山市）の藤沢和弘・調査研究部担当部長にヒアリングを行ったほか、北陸財務局富山財務事務所、日本政策投資銀行富山



【図9】富山駅前のパティオさくら

営業所などから資料を提供していただいた。藤沢氏からは、北陸は中小企業でも国際的な競争力を持つ企業が多いこと、また、物づくり企業はトラブル等の対応を考えた際、いざという時に人が現場に移動しての対処を想定しないと立ちゆかないため、「新幹線沿線でないと立地しづらい」と考えられることなど、示唆に富んだ情報を得られた。

富山県内の産業面の動きをみると、YKKグループが黒部市に本社機能を一部移転させるなど、企業の製造拠点の進出が相次いだ。また、「富山産業観光図鑑」が毎年、刊行され、産業観光への取り組みも活発化している。

ただ、富山地域全体としては、金沢市に比べると開業の検証の試みは少ない。また、地域における、新幹線をめぐる政策について情報・意見交換する仕組みは必ずしも整っていない。

⑥上越市

上越妙高駅が立地する上越市内は、2018年6月に直江津地区の市立水族博物館が「うみがたり」という名称でリニューアルするなどの動きが続いている。上越妙高駅前のコンテナ商店街「フルサット」は店舗数と業務を拡大しており、アパホテルが2018年7月に、地元資本の温泉施設が同11月にオープンした。また、東横インと地元資本のビジネスホテル各1棟が着工済みで、高層マンション建設も進んでいる＝図10。

地元メディア記者によると、新幹線開業以降、医療機関が非常勤医師を確保しやすくなったという。上越地域医療センター病院のサイトは、富山市在住の医師の声として、着任した理由の一つが、北陸新幹線による良好なアクセスだったことを紹介している。

それでも、地元の日常感覚では、開業から3年を経て「新幹線対策は一段落」という空気が強まっているとの証言が得られた。

開業を契機として始まった活動の中では、上越市の市内シンクタンク・上越市創造行政研究所が拠点の一つとなって展開する「信越県境地域づくり交流会」が最も興味深い活動といえる。飯山市や新潟県湯沢町との連携による基づくこの活動については、櫛引（2017b、2019）に詳述しているので、参照されたい。

なお、今回の調査では、「近くて遠い間柄だった上越市と飯山市が、互いに身近になった」という証言を確認するため、両市の間をレンタカーで移動してみた。両市は国道292号で結ばれ、



【図10】マンションなどの建設が進む
上越妙高駅前（西口）



【図11】狭い国道292号でつながる
上越－飯山間

夏季なら 1 時間ほどで到着できるが、**図 11** のように、乗用車 2 台がやっとすれ違えたり、交互相行を余儀なくされたり、という区間が存在した。北陸新幹線は飯山駅と上越妙高駅をわずか 11 分で結んでおり、青森県内でいえば、青森市と七戸町や今別町との移動に匹敵する時間距離短縮が実現している。新幹線が心理的距離の短縮や交流の促進に貢献している背景について、理解を深めると同時に、青森県内の現状を再確認する必要性を感じた。

⑦飯山市

飯山市を中心とする信越 9 市町村は、地域ブランドとして「信越自然郷」を掲げ、年間の観光客数は 1,000 万人を数える。その最も有力な広域的な玄関口が、北陸新幹線飯山駅となった。

同市の観光施策を支える日本版 DMO、一般社団法人信州いいやま観光局は、北陸新幹線開業を契機に発足し、同じく日本版 DMO で新潟県湯沢町に拠点を置く一般財団法人雪国観光圏とともに、前述の信越県境地域づくり交流会の運営に携わっている。

信州いいやま観光局は 2016 年 2 月、この 9 市町村にまたがる地域連携型の日本版 DMO 候補法人に、2018 年 4 月には日本版 DMO に登録された。広範な観光施策を実施しているだけでなく、空き家のリノベーションや地域おこし協力隊の活動支援、移住促進支援などを複合的に手がけている。

飯山駅は、駅舎デザインや駅周辺整備の検討に市民らが 10 年をかけて携わった経緯がある。筆者が見聞する範囲では、居住性やサービス機能は全国の整備新幹線でもトップクラスである。アクティビティセンターやホスピタリティの高い観光案内所、地元の人々がくつろぐカフェなどを備えた駅舎は、これから新幹線開業を迎える地域、開業済みの地域にも参考になろう＝**図 12**。



【図 12】 飯山駅に設置されているカフェ

⑧長野市

長野市は調査時点で、1997 年 12 月の長野新幹線開業から 21 年目を迎えていた。北陸新幹線開業から 3 年を経過したばかりではあるが、他の開業地域に比べると、新幹線は既に日常生活に溶け込んだ存在となっている。

筆者は 2015 年、金沢延伸前の時点で郵送調査を実施し、市内では途中駅化と「長野新幹線」の名称消滅に抵抗感や不安を覚える人が存在したことを確認した（楢引、2016a）。

しかし、長野駅に全列車が停車すること、延伸した 2015 年に善光寺「御開帳」が開かれ、北陸方面から多くの人々が訪れたことなどから、これらの不安は払拭された印象だった。

同市におけるヒアリングの収穫としては、長野経済研究所で、信州大学と金沢大学の連携による『かがやき・つなぐ』北陸・信州留學生就職促進プログラム』の情報を入手できたことが大きい。2017 年度にスタートし、自治体や経済団体、金融機関等も参画して、長野ー金沢間の沿線地域を対象にもものづくり系の留學生の就職支援を最大 5 年間、実施する。このように教育研究機関と産業界が協働し、人材確保の形で直接、産業基盤の拡充を目指す活動は、管見の限り、他の整備新幹線沿線では本格始動していない。



【図 13】長野市やまちづくり長野の職員との意見交換

このほか、長野市内では「新幹線とまちづくり」をキーワードに、長野市市街地整備課、株式会社まちづくり長野の職員らと意見交換した。新幹線は観光振興のみならず、最終的には市民の生活環境の改善・向上につながらなければ意味がなく、新幹線開業から 20 年以上を経た長野では、何らかの動きがあることを期待したためである。

同市では、善光寺の門前地区などを中心に、空き店舗を活用したリノベーションと若者の起業、移住支援を組み合わせた動きが活発化しており、信越県境地域づくり交流会にもリノベーションを手がけた長野市のキーパーソンが参加している。他方、市中心部などでは高層マンションの建設も続いている。

市へのヒアリングによると、マンションのディベロッパーには最近、「売れるのは、全ての列車が停車する新幹線駅から徒歩 15 分圏内のマンション」という相場観が存在しているという。長野駅から徒歩圏内に建つマンションはこの条件を満たしており、後述するように、長野市以外では、九州新幹線沿線の久留米市や薩摩川内市が、これに準じた環境にある。

長野新幹線の開業以降、新幹線による時間距離の短縮や利便性の向上が、同市におけるさまざまな世代の住環境やライフスタイルに影響を及ぼしてきた（楢引、2016a）。それが現在のリノベーションにもつながっている可能性がある。遠距離介護や単身赴任を考慮すれば、高速鉄道の有無は今後、これまで以上に居住条件と密接に関連し得る。今後、さらにさまざまな角度から「新幹線と暮らし、住まい」について検討する必要性を感じさせた調査となった。

なお、長野市内では、金沢市が東京に代わる新たなコンサートの鑑賞地となった、という証言が得られた。新幹線の開業が、ライブ・コンサートなどの観賞地を変化させる状況は、函館市などでも得られている（楢引、2018）。特に女性や若い世代にとっての QOL（生活の質）が新幹線とどう関わっているか、さらに検証の余地があることも実感された。

(2) 九州新幹線の沿線

九州新幹線沿線の調査は2018年9月上旬に実施した。主なヒアリング対象は次の通りである。

▽福岡市：JR九州本社、日本政策投資銀行九州支店、九州経済調査協会、福岡商工会議所、西日本鉄道本社

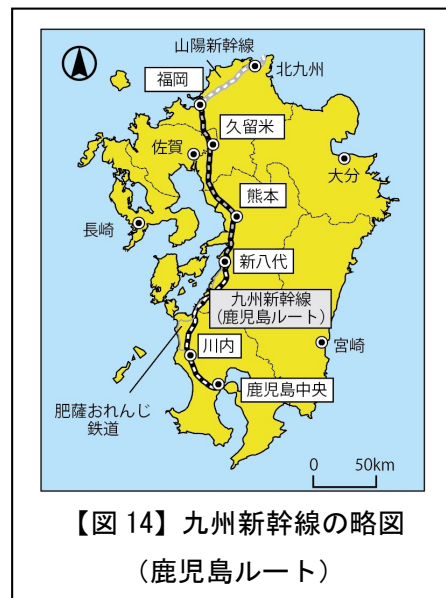
▽久留米市：久留米市役所、久留米商工会議所

▽熊本市：熊本県庁、熊本商工会議所、地方経済総合研究所

▽八代市：八代市役所

▽薩摩川内市：薩摩川内市役所

▽鹿児島市：鹿児島県庁、鹿児島商工会議所、九州経済研究所



【図14】九州新幹線の略図
(鹿児島ルート)

①福岡市

九州新幹線は唯一、東京に直結せずローカルで完結している新幹線である。全線開通を挟んで、博多ー鹿児島中央間の所要時間は最短2時間12分から1時間16分へ、同じく博多ー熊本間は1時間13分から32分へ短縮された。博多ー宮崎間は新八代駅での新幹線ーバス乗り換えが必要ながら3時間となった。博多ー大分間は最短1時間45分である。

地元では、「最も大きな効果を楽しんだのは福岡市、中でも駅一帯の商業開発が劇的に進んだ博多地区」という評価が一般的である＝図15。九州全域から満遍なく、効率的に消費者を集客できる機能が備わったことに加え、近年の「コト消費」を象徴する大規模コンサートなどに際して、各地からスムーズに観客を集めている状況が背景にある。今回の調査日も、ちょうど複数の著名アーティストが福岡市内でコンサートを開いており、その終了後に多数の人々が、博多駅から各方面行きの列車に乗車している様子を確認できた。

福岡商工会議所、日本政策投資銀行九州支店などに「新幹線で九州はどう変わったか」と全体的な印象を尋ねたところ、「九州が狭くなった」「九州全体の会議が緊密かつスムーズになった」「経済活動の摩擦係数を下げた」といった証言が得られた。また、「福岡から熊本の出先へ頻繁に出向くようになった」という証言もあり、新幹線が組織内・組織間のコミュニケーション向上にも役立っている様子がうかがわれた。

注目されるのは、福岡市が九州の人口ダムとなっている可能性を示す証言を鹿児島県内で得られたことである。地元の就職先が限ら



【図15】博多再開発を象徴する
JR博多シティ

れるため、高校・大学卒業後に県外へ出ざるを得ない若者について、家族が「県外でも東京や大阪は不可。しかし、新幹線でいつでも帰ってこられる福岡までなら認める」というやり取りがあるという。仮にこの証言が事実なら、九州新幹線は九州地方に若者を留め、基盤を支える役割を担っていることになる。ただし、福岡市内に進学した若者は、就職時の首都圏志向が強く、最終的な人口ダム機能については、さらなる検証が必要、との指摘もあった。

「交流人口の拡大」は往々にしてブラックボックス的に、「観光消費の拡大」や「地域経済の補填者の確保」といった文脈でのみ語られがちだが、「人の移動の円滑化」が、人口減少社会でどのような意義を持つか、さらなる検証の必要性を感じさせる情報である。

②久留米市

久留米市は人口約 30 万人で規模、都市機能とも、福岡市、北九州市に次ぐ福岡県第三の都市である。しかし、筆者が 2008 年、講演のために同市を訪れた当時は、新幹線を積極活用する空気はそれほど濃いとは言えなかった。九州新幹線の全線開通時も、久留米市が話題に上る機会は多くはなかった。今回の調査で初めて市役所と商工会議所を訪問し、中心市街地やまちづくりに起きた大きな変化を確認できた。詳細は既に東洋経済オンライン「新幹線の途中駅 久留米のタフな生き残り策」に寄稿しており、本報告書では概要のみを記す。

JR 久留米駅から博多駅までは新幹線で 15 分 1,230 円、西鉄久留米駅から西鉄福岡駅までは特急で 32 分 620 円である。このような時間距離から、久留米市は筑後地方の中心都市でありながら、福岡市のベッドタウンという性格も併せ持つ。

久留米商工会議所によると、九州新幹線の全線開通に伴い「終点・鹿児島と始点・福岡の間で、まちが埋没する」という危機感が強まった。一方で、JR 久留米駅と西鉄久留米駅に挟まれた、差し渡し約 2km の中心市街地は、大規模郊外型店の立地や百貨店の撤退などの影響で、空き店舗率が約 27%に達していた。

そこで、「プライドとコンセプトを持ったコバンザメ戦略」（行徳和弘・久留米商工会議所・中小企業相談所長）を掲げ、集客力の強い福岡から日帰りでも久留米へ周遊してもらえるよう、地域の宝やご当地グルメを磨く戦略を採ったという。



【図 16】久留米市の商店街マップ



【図 17】久留米市で起業した若者

さらに、市と商工会議所などが連携して、愛知県岡崎市が発祥の商店主・顧客のコミュニケーションの仕組み「まちゼミ」を導入、意識改革やネットワークの再構築を展開した。並行して、起業支援にも注力した結果、靴店や魚料理店、カイロプラクティックなど多くの若手起業者が集まり始め、空き店舗率は約 10 ㊦改善した＝図 16、図 17。



【図 18】久留米駅近くのマンション

一方で九州新幹線の全線開通後、JR 久留米駅周辺にはマンションが多数、立地するようになり、駅前には 35 階建てのタワーマンションが建った。＝図 18。

新幹線開業を契機に建設されたマンションの数は確認できなかったが、ベッドタウン型の都市については、整備新幹線の開業地として想定されやすい地方の拠点都市と異なり、検討が必ずしも十分に進んでいない。後述する薩摩川内市も含め、地方の拠点都市とベッドタウン型の都市それぞれにおいて、新幹線の整備効果と都市政策の在り方に関する再検討が必要だろう。

もう 1 点、再考の必要性を感じたのは、新幹線開業で検討する指標の選択である。例えば空き店舗率は、都市間競争、あるいは都市の中心市街地間の競争に関連して論じられることが多く、特にいわゆる「ストロー現象」をめぐって、「都市間競争に敗れた都市における、負の効果の指標」という意味合いが強かった。

しかし、久留米市の事例では、新幹線開業を契機に企画された地元の地域政策が奏功して中心市街地に勢いが戻り、その最も雄弁な根拠が空き店舗率の改善だった。新幹線が地域にもたらす「効果」の意義、さらには「地域づくり再考の契機」としての新幹線開業の意味を考える上で、「空き店舗率」が意味を持ち得るケースがあることに、留意が必要だろう。

③熊本市

筆者のこれまでの調査によれば、九州新幹線の全線開通前、熊本市内では鹿児島市に観光客を奪われ、福岡市との競争も激化する、といった見通しから、悲観論が非常に強かった。しかし、県のプロモーション戦略から生まれた「くまモン」が全国的な成功を収め、悲観的な空気は一変した（榎引、2015a）。

だが、九州新幹線開業 5 周年を各地が祝っていた 2016 年 4 月、熊本地震が襲い、市内と周辺が大きな被害を受けた。九州新幹線も 2 カ月半余りにわたり運休や徐行運転を余儀なくされた。



【図 19】改築を控えた JR 熊本駅

2018年9月上旬の調査時点では、修復中の熊本城を除けば大きな被害の痕跡は見当たらなかった。2018年3月に在来線の高架化が終わった熊本駅は、新しい駅ビルと駅前広場の整備に向けて旧駅舎の解体工事が始まっていた=図19。新しい駅ビルは延べ床面積10万2,000㎡、地下1階・地上12階建ての大きさで、シネマコンプレックスを含む商業施設、ホテル、結婚式場などから成り、周辺に高層住宅も建築される。2021年春の開業を目指し、JR九州の駅ビルとしてはJR博多シティに次ぐ規模となる。



【図20】桜町のバスセンター建設現場

一方、中心市街地・桜町地区の熊本交通センター跡地では、2019年9月の完成に向けて日本最大級のバスセンターの建設工事が進んでいた。延べ床面積は16万2,440㎡と新駅ビルを上回り、地下1階・地上15階で、約150店舗の商業施設、シネマコンプレックス、公益施設（ホール）、ホテル、分譲マンションなどから成る。総事業費は約770億円を見込む=図20。

ただ、熊本市内では九州新幹線と地域づくりをつなげる問題意識や発言は少なく、関心はもっぱら上記2件の巨大開発に向いている。自治体や経済団体も、九州新幹線に関する積極的な調査活動は実施していない様子である。また、福岡市内のヒアリングで、熊本地域へ出向く移動手段が乗用車から新幹線に変わった結果、現地でレンタカー移動が増えたという証言があったが、対応する情報は入手できなかった。

④八代市

八代市は熊本県南部に位置し、人口約12万5千人の県内第二の都市である。中心市街地の東端、市役所から約2kmの地点にJR八代駅があり、さらに約2km北東側の郊外地域に新八代駅が立地する。

九州新幹線は2004年、新八代―鹿児島中央間が部分開業した。それ以来、新八代は九州新幹線と並行在来線・肥薩おれんじ鉄道、鹿児島本線、宮崎行きバスの乗換駅となっている。現在は速達タイプの「みずほ」を除く「さくら」「つばめ」が1時間に



【図21】新八代駅前のマンションとホテル

1往復、朝夕は2往復が停車しているが、駅前には部分開業後、ビジネスホテルとマンションが立地して以降、目立った変化はない=図21。

八代市役所によると、駅の立地の影響もあって、九州新幹線の部分開業時、全線開通時とも中心市街地や街並みには大きな変化は生じず、市民生活にも大きな変化はないという。新幹線通勤・通学者には運賃を補助しているが、通勤は1、2人、通学は30人強にとどまり、通勤定期補助は制度が廃止となった。

中心商店街はシャッターが目立ち、人通りも少ないながら、営業している店舗は独特の活気がある＝図22。なお、同市は2016



【図22】独特の活気がある八代市の商店街

年の熊本地震で被災し、市役所庁舎が大きな被害を受けたため、郊外の支所に機能を分散して業務を継続中である。また、八代駅は2019年1月の完成を目指して改築が進んでいる。駅のリニューアルが鉄道利活用に関する何らかの動きを生み出さないか、注目される。

八代市の事例からは、青森市や高岡市と同様、新幹線駅が在来線駅や中心市街地から離れた都市における、まちづくりの難しさを確認できる。

⑤薩摩川内市

薩摩川内市は九州新幹線の部分開業以降、川内駅が鹿児島中央駅の隣駅となり、11分で結ばれた。上下とも一部の「みずほ」を除く大半の列車、1時間あたり2本程度が停車する。このような地理的環境に加え、市は住宅取得の助成や通勤助成などを積極的に行い、鹿児島市のベッドタウン化が進んでいる。鹿児島市内の多くの地域よりも鹿児島中央駅へのアクセスが良好な上、桜島の降灰に悩まされずに済む点が評価されているとみられる（櫛引、2015a）。

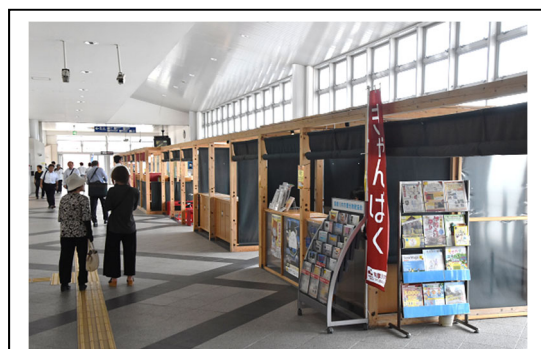
市へのヒアリングによると、駅周辺には新幹線開業後、多くのマンションが立地したという＝図23。筆者にとって2014年度以来、2度目の調査だったが、前回調査時、この件は話題に上らなかった。前述の長野市や久留米市と同様の現象で、特に久留米市との共通点を精査する必要がある。



【図23】川内駅近くのマンション群

同市で注目されるのは、薩摩川内市観光物産協会の活動である。2013年に株式会社として発足し、日本版DMO候補法人ともなっている。川内駅2階に事務所を置き、フロア内には運営するコミュニティFMのスタジオがある。1階では物産販売施設「駅市」を運営している。市域にある甕島国定公園の観光、グリーンツーリズム、スポーツ合宿など多彩な事業

から、地域おこし協力隊と地域住民がともに地域課題の解決、旅・食・品に関する商品開発を手がける「ぼっちゃんプロジェクト」を独自に展開している。同市に着任した協力隊員は13人中、8人が地元に着任しており、同協会に就職した元隊員もいる。さまざまな手法で外来者の受け入れを図ってきた同市にとって、新たな回路が生まれた形である。



【図 24】川内駅の自由通路の活用状況

もう1点、駅改札口につながる自由通路の活用が注目される。同協会が2017年に交流拠点「つんひろば」を開設した＝図24。JR九州の車両デザインを手がけてきた水戸岡鋭治氏がデザインし、観光案内所、木の遊具を備えた子どもの遊び場、ミニ図書館などから成る。今回の調査では、活用の成果やその評価の検証はできていないが、全国の整備新幹線の駅で、自由通路を市民活動や経済活動に活用している事例は多くはなく、活用を求める市民と意見の食い違いが顕在化している例もある。それだけに、活用の結果の検証と議論が重要だろう。

同市での調査は短時間に収めざるを得ず、自由通路の活用成果の評価や、観光物産協会の役割の政策的な評価までは踏み込めなかった。これらはいずれも、今後の課題としたいが、次の2つの観点から興味深い自治体である。

まず、新幹線開業と観光物産協会の活動の関わりである。同協会の活発な活動、特に地域おこし協力隊との協働については、「大半の列車が止まる新幹線停車駅」という条件が大きく関連している可能性がある。地域の観光の在り方や運営の仕組みを変える契機が、九州新幹線の全線開通と関わっているとすれば、かなり奥の深い新幹線の効果、または新幹線活用の事例と言える。

2点目は、観光物産協会が駅舎を中心に、情報やモノ、ヒトの動きに直接、深く関与している点である。「駅舎を拠点とする組織による総合的な地域プロモーション」という形態は、駅舎やその周辺の活用に悩む他地域の参考になる可能性が高い。

⑥鹿児島市

鹿児島市は、2004年の九州新幹線部分開業、2011年の全線開通と、2度にわたって大きな恩恵を享受した。

部分開業に際し、観光客の入り込みに加えて、鹿児島中央駅の駅舎と周辺の開発がスタートした。その結果、駅から約1.5kmの距離にある市の商業機能の中心・天文館地区との二極状態が生まれ、天文館地区の地盤沈下も始まった（楯引、2007）。

部分開業が地元や域外からの投資を呼び込む契機となり、その流れは全線開通後も続いている。鹿児島中央駅地区を中心に再開発やオフィスビルの新築が進んだが、その結果、天文館地区では6%ほどだった空き店舗率が10%前後にまで上昇したという＝図25。また、



【図 28】 函館山を埋める外国人観光客ら



【図 29】 函館駅隣で建設が進むホテル

で減衰しているが、函館市の観光の入り込みは大きな衰えを見せていない。胆振東部地震によるダメージはみられたが、2019年2月に函館山を調査した際は多くの観光客でにぎわい、目測で来訪者の8～9割が外国人だった。ほとんどがアジア系で、春節の休みを利用して来日した人々である様子がかがえた＝図 28。

函館市内では6軒のホテルが建設中、7軒が建設表明済みといい、今後、客室2,000室余りが増加する見通しという。函館駅の近隣だけでも4棟の建設を確認できた＝図 29。ただ、地元では人手不足が慢性化しており、2016年の北海道新幹線開業年も、フル稼働できない施設があったとされる。季節による繁閑差が大きい特性もあり、供給過剰の懸念に加えて、従業員をどう確保するかが、課題となる可能性もある。

新函館北斗駅は新青森駅と異なり、駅の隣に北斗市観光交流センター別館「ほっくる」が建ち、ホテルと商業施設が入居している。このため、景観や機能の上では、新青森駅よりも整っている＝図 30。しかし、駅前で区画整理された土地は13.5haもの広さがあり、一部はレンタカー営業所や道営住宅で埋まっているものの、まだまだ未利用地が多い。今後、活用が進んでも、12年後の2031年春にはターミナルの座を札幌に明け渡すため、中長期的にみた駅舎および駅周辺の整備が大きな懸案となっている。

また、「ほっくる」は1階の商業施設エリアからテナントが相次いで離脱しており、近隣にオープンした「道の駅なないろ・ななえ」（七飯町）などに比べると、物販機能の面でも



【図 30】 新函館北斗駅前の商業施設「ほっくる」



【図 31】 「道の駅きこない」内のパンフレット群

観光スポットとしてのブランド力や吸引力でも後れを取りつつある。今後の施設の在り方について、地元で議論が起きている様子も確認できた。なお、「道の駅なないろ・ななえ」では地元の物産のほか、青森県内のニンジン加工品を販売するなど、津軽海峡を越えた連携を示唆する商品が並んでいた。

北海道新幹線の開業以降、注目を集め続けてきた木古内町の「道の駅みそぎの郷きこない」は、訪れるたびに情報提供機能が充実し、この種の施設において、絶えざる細かな気配りと改善を重ねることが、進化・成長につながることを確認できた＝図 31。なお、木古内駅近くには 2019 年 3 月にビジネスホテルがオープン予定で、町の拠点機能が強化される。

(ここまで青森大学・櫛引素夫)

(4) 現地調査の総括

①北陸新幹線沿線調査の総括

金沢市では観光振興を軸としたビジネス面の成果に驚かされた。ホテルの新築や、リニューアルなど、現在進行形の勢いに圧倒される。開業前の周到な準備が成果に繋がっているものとみられる。事業所の進出も活発化しており、観光需要と併せ、今後の持続性が興味深い。

高岡市は新幹線駅が中心市街地からやや離れた場所にある。最速タイプの「かがやき」減便という逆風もありながら、石川県能登半島から岐阜県飛騨地方までの広域観光を展望し、あるいは、市内の出先企業を対象に地道な事後検証を行っていた。また、新幹線駅前の巨大ショッピングモールの増床や関連施設の新設などが、今後、地域にどのような影響を与えるのか、興味深い。

富山市は元来、産業の街である。モノづくりが得意な都市であり、新幹線を意識した動きはあまり大きくない。駅舎や周辺地域の開発は開業に間に合わず、それゆえに今もなお開発が進められている。日本中で自然災害が相次ぐ中、時間の正確さや運行の安全性といった新幹線の特徴が、事業継続性の観点から、ビジネス拠点に欠くべからざる高速交通の要素であることを富山市内のヒアリングで学んだ。

金沢市や富山市以外の地域では、医療機関の人材確保や通学・通勤範囲の拡大といった新幹線のプラスメリットが随所で確認できた。

そうした中、特に注目されたのは、一般社団法人信州いいやま観光局や上越市創造行政研究所などが継続して開催している「信越県境地域づくり交流会」の活動だ。長野県と新潟県の県境をはさむ国内有数の豪雪地帯において、中山間地ならではの課題を共有しながら、地域資源の活用や意欲的な地域づくりを目指す試みが、北陸新幹線沿線で継続している。

北陸新幹線では、長野市を忘れるわけにはいかない。長野五輪を前に、高崎-長野間が開業したのが 1997 年。整備新幹線では最も長い 20 年余の歴史を有し、新幹線が生活に溶け込んでいる。東京と近接したことにより、長野市民の生活は大きな変化を遂げてきたが、

金沢開業により、東京とは逆方向の新たな人流が生じている。また、信州大学と金沢大学の連携による留学生就職促進プログラムは、外国人高度人材の定着を図る動きとして、画期的であった。

②九州新幹線沿線調査の総括

九州新幹線鹿児島ルート全線開業により、福岡市博多地区の集客力は爆発的に高まった。

「九州が狭くなった」、あるいは「会議開催や出先への出張が簡便になった」との声が聞かれた。福岡市が九州からの人口流出を止めるダム役割を果たしているという話も興味深かった。

久留米市では、地理的な特性から新幹線全線開業の中で埋没したくないという危機感が、地に足の着いた中心市街地の再構築につながっている。

熊本市では、震災からの復興途上という面もあり、新幹線の話題に対する反応はあまり大きくなかった。旧駅舎の解体工事、新駅ビルと駅前広場の整備、中心市街地における日本最大級のバスターミナルを擁する複合施設と開発案件が目白押しだ。今後九州の南北をつなぐ中継点としての進化が期待される。

八代市は熊本県第二の都市で、鹿児島ルート部分開業時の起点であったが、新八代駅は中心市街地の2キロ郊外にあり、まちづくりの難しさを感じられた。

鹿児島のベッドタウン化が進む薩摩川内市では、株式会社組織の薩摩川内市観光物産協会の活動が興味深かった。日本版DMO候補法人として幅の広い活躍をしており、離島観光の促進など、地域おこし協力隊の活躍ぶりと彼らの地元への定着度合いが出色であった。

鹿児島市では2004年の部分開業時から、鹿児島中央駅周辺の開発が進み、今なおビッグプロジェクトが動いている。結果的に、駅周辺ともとの中心街である天文館地区との二極化が促進されているという課題はあるものの、総じて観光客の誘致などによる恩恵をさまざまな立場の住民が感じている。

(青森地域社会研究所・竹内紀人)

4. 青森市の企業アンケート

～東北・北海道新幹線の活用と人材確保・働き方改革について

2010年に東北新幹線全線開通・新青森開業、2016年には北海道新幹線が開業した。この開業により、青森県と道南地域の交流が活発化し、共同商品の開発、県産品の道南での販売促進などの経済効果がみられる。また、観光面でも移動の迅速化や多様化などからインバウンド客の入り込みが大幅に増加している。

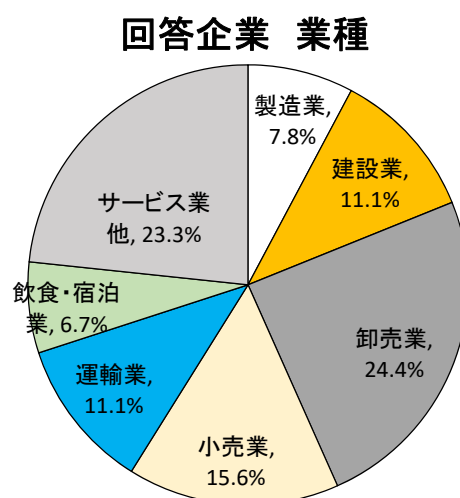
一方で、青森県や青森市は人口減少や高齢化、少子化が加速し、地元企業にとっては足下の人材・労働力確保など、将来を見据えたビジネスモデルの検討が課題となっている。

新幹線開業は、一過性のイベントと見なされがちである。しかし、新幹線は恒常的に新たなビジネスチャンスをもたらし、人口減少社会を切り開く交通機関である。また、災害時には頼りになる高規格鉄道でもある。

ここでは、青森市内に拠点を置く民間企業を対象とした、アンケート調査の結果を報告する。本調査は、東北・北海道新幹線のビジネスや雇用創出、人材確保への活用について、現状や今後の見通しなどを探ることを目的としている。

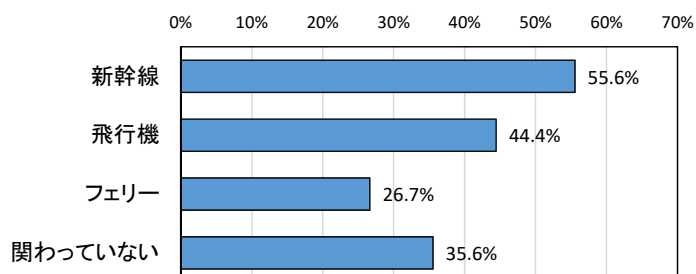
[アンケート調査要領]

- ・調査対象
青森市内の民間企業 242 社
- ・調査時期
2018 年 10 月中旬～10 月下旬
- ・配布・回収枚数
配布枚数 242 枚
回収枚数 90 枚(回収率 37.2%)



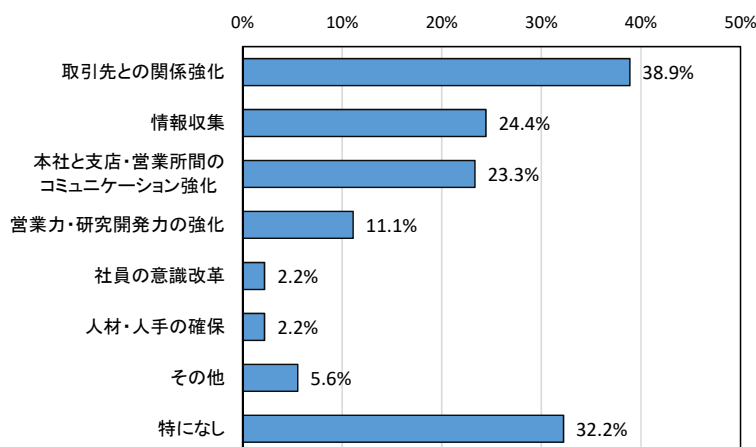
(1) ビジネスと新幹線や飛行機、フェリーとの関連について

ビジネスと関わっている交通手段 (複数回答:いくつでも)



- ・ 乗客定員、本数などから新幹線は当然ながらトップ。
- ・ 飛行機は高めの数値であろう。青森空港の搭乗率平均で7割以上。
- ・ 移動時間のデメリットはあるが、フェリーも健闘。

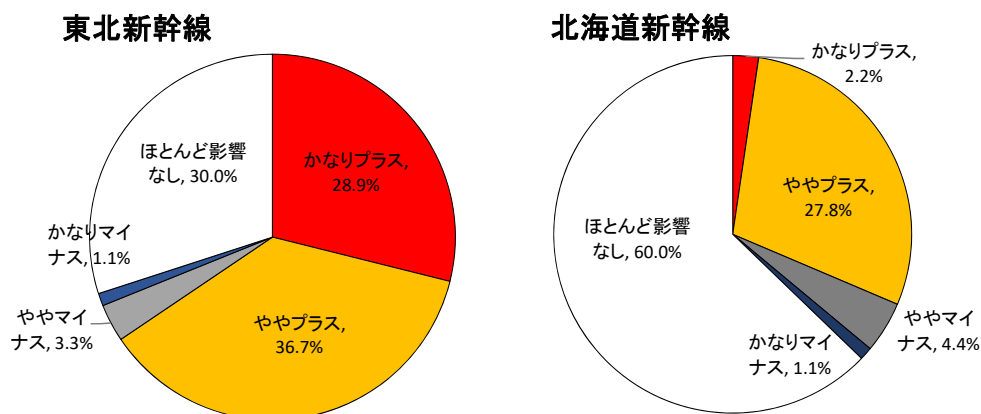
新幹線がビジネスに役立っているのは (2項目選択)



- ・ 「取引先との関係強化」がトップ。
- ・ 対外業務だけでなく、社内間のコミュニケーション強化にも役立っている。
- ・ 業種による制約もあり、「特になし」が32.2%に上った。

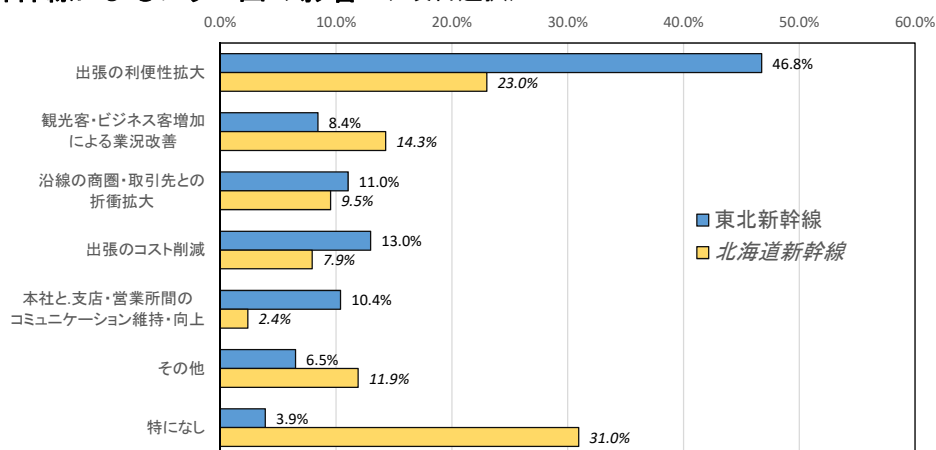
(2) 東北新幹線、北海道新幹線の影響について

新幹線の開業によるビジネス面への影響



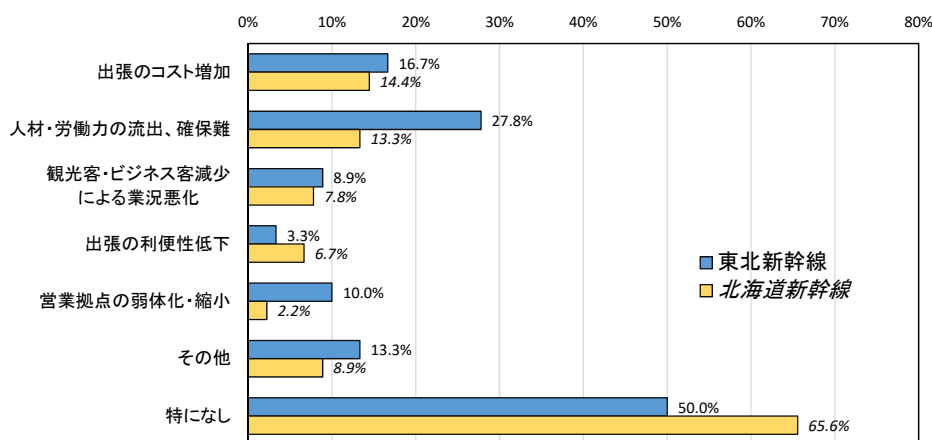
- ・プラスの影響は東北新幹線が 65.6%、一方、北海道新幹線は 30.0%。
- ・北海道新幹線は「ほとんど影響なし」が 60.0%。青森市エリアへの経済的効果はかなり限定的。

新幹線によるプラス面の影響 (2項目選択)



- ・出張の利便性拡大は東北、北海道ともトップ。
- ・2位は北海道新幹線が「観光客・ビジネス客増加による業況改善」、東北新幹線は「出張のコスト削減」。
- ・観光客・ビジネス客増加は北海道新幹線の開業効果。
- ・北海道新幹線は「特になし」が 31.0%と目立ち、東北新幹線の 3.9%と対照的。

新幹線によるマイナス面の影響（2項目選択）

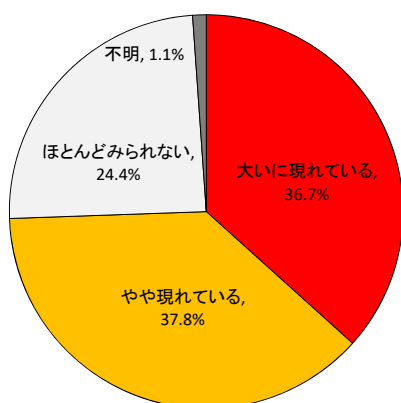


- ・東北新幹線は仙台、首都圏などへの人材、労働力の流出が課題。
- ・北海道新幹線は出張のコスト増、利便性の低下が課題。
- ・「特になし」は東北新幹線、北海道新幹線ともに回答としては最も多かった。

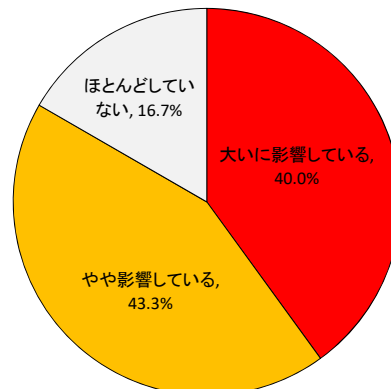
（3）人材確保・働き方改革と交通機関について

人口減少や高齢化、少子化の影響

業績、業務への影響

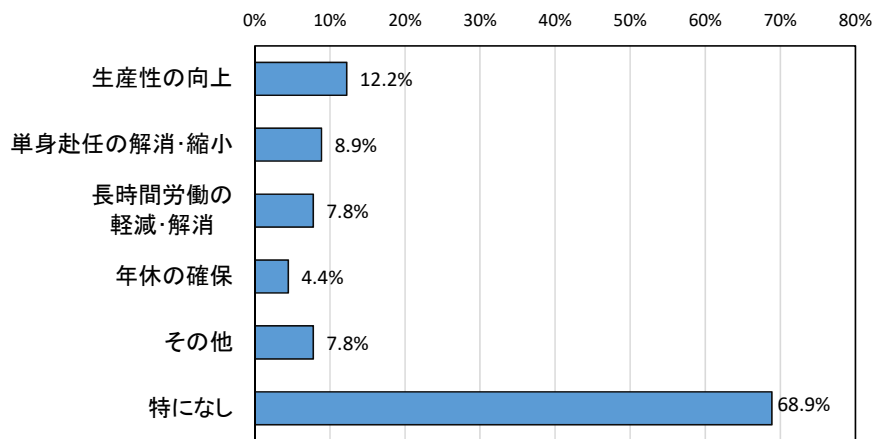


人材、労働力確保への影響



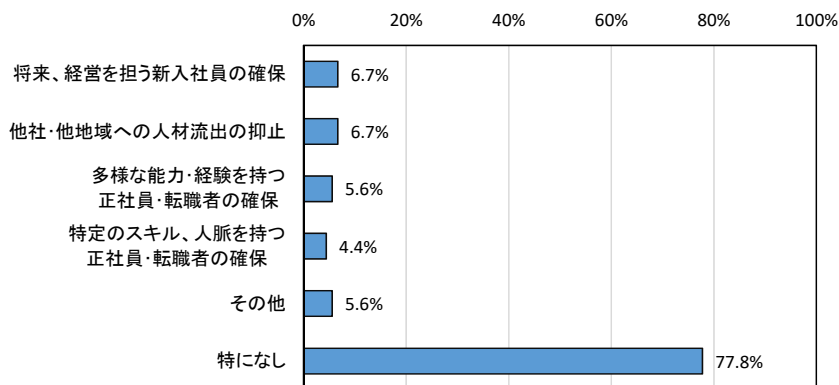
- ・いずれも影響は大きく、特に近年の人手不足を背景に、「人材、労働力不足」への影響は8割を超えている。

働き方改革をめぐり、新幹線が役に立っているのは



- ・「特になし」が約 7 割を占めているが、「生産性の向上」、「単身赴任の解消・縮小」など確実に活用されている面がある。

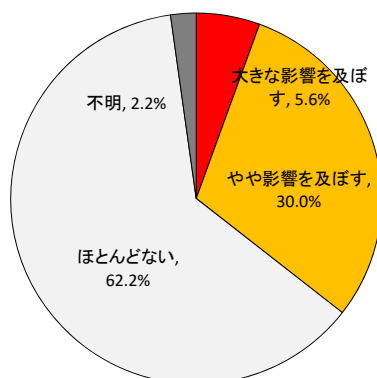
人材・労働力確保で新幹線が役立っているのは



- ・「特になし」が約 8 割を占めている。しかし、人手不足が続く中、新幹線をツールとした人材、労働力確保へ目を向けていく必要があるのではないかと。

(4) 新幹線・新幹線駅とビジネス・企業活動について

中期的(3~5年)にみて北海道新幹線はビジネスや人材・労働力確保に良い影響を及ぼすか

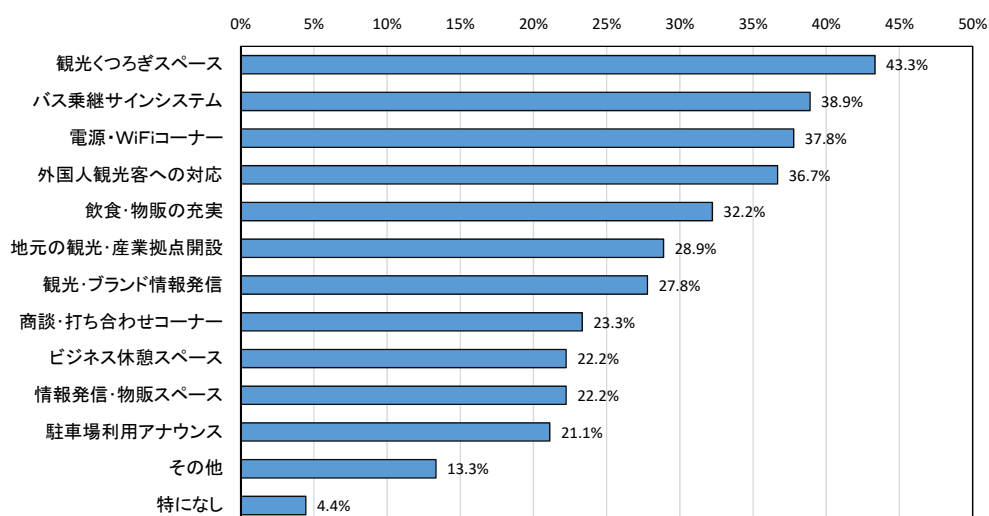


影響の程度とその理由(主なもの)

	業種	理由
大きな影響を及ぼす	建設業	事業の拡大が進む。
	サービス業	売上の2割が函館関連。
	卸売業	いい人材が他地区へ流れていく。
	飲食・宿泊業	近くの観光地との競争激化。
やや影響を及ぼす	製造業	営業所の新設や管理、人の往来や利便性が向上し、ビジネス面は好転傾向。津軽海峡圏の交流は活性化しつつあるものの、県経済への中期的な変化は少なく、労働力確保までは至らないと思う。
	製造業	ローカルエリアにはIT,AIの進展が若干の恩恵がある。ただし少子高齢化の影響が大。
	建設業、卸売業	移動時間が短縮され、商圏の拡大につながる。
	小売業	人材・労働力不足が懸念される中、多くの人事交流・機会が増え、国内観光客、インバウンド客の売り上げ増加が予想される。
	サービス業	海峡を挟んだ観光ルートの開発と情報発信をこまめに行えば、インバウンドを含めていい影響が期待できる。また、北海道・本州間、相互の企業進出が期待され、ビジネスチャンスの開拓につながるのではないかと。
ほとんど影響はない	建設業	道内人材は札幌へ集中していると思う。本州への流入機会は少ないと思う。
	卸売業	当社の移動は飛行機。新幹線は地方人の意識を変える効果はあるが、現実には若者の県外流出を招いた。観光面で期待があるものの、行政などの強力な後押しが感じられないので、継続性は疑問である。
	卸売業、サービス業	ビジネスでは札幌の出張はあるが、現在は飛行機。北海道新幹線の終着が函館である限り、影響はほとんど変わらないと思う。新幹線が札幌までであれば利用するので良い影響を及ぼす。
	運輸業	物流はフェリー、取引先との折衝は飛行機を利用。
	サービス業	海峡を挟んだ観光ルートの開発と情報発信をこまめに行えば、インバウンドを含めていい影響が期待できる。また、北海道・本州間、相互の企業進出が期待され、ビジネスチャンスの開拓につながるのではないかと。

- ・ 90 件の回答に対し 6 割近くの企業がコメントを記述しており、件数の多さとともに、内容についても興味深いものがある。
- ・ 北海道新幹線をプラス・マイマス両面から真剣に考えている意見がみられ、青森市の企業が北海道新幹線に関心を持っている状況がうかがわれる。

新青森駅の機能について、ビジネス・企業活動の面から必要と思われる改善点



その他の内容

業種	その他の内容
製造業	駅周辺の宿泊施設や街並み整備。自家用車での送迎駐車場。
卸売業	SUICAが使えるようにしてほしい。
卸売業	災害時対応機能の充実。
小売業	周辺エリアを充実させないと単なる通過点の一つにしかならない。
運輸業	商業施設を備えたホテルの建設。
運輸業	二次交通情報の案内充実。
運輸業	朝早い時間に利用できるスペースがほしい。
飲食・宿泊業	青い森鉄道との連携。
サービス業	駅員窓口の対応マナーを改善すること。高飛車的な感覚がなじめない。
サービス業	西口付近の食堂の生臭いにおいの改善。

ビジネス環境の改善、経済活動の活発化などに向けた、北海道新幹線開業後に関する自由意見 (主なもの)

業種	内容
製造業、運輸業	新幹線が札幌まで延伸されれば取引先との折衝に利用することもあり、青森はだいぶ変わらと思う。
建設業、卸売業	新青森駅の駐車場の拡充。また、休日の駐車場不足に関しては周辺の民間駐車場と連携をとって利用者の不満が無いように努力すべきではないか。
建設業、卸売業、小売業、サービス業	ビジネス環境の改善。新青森駅周辺地開発が必要。ホテル、レストラン、会議施設、土産販売店等の開設。そもそもビジネスチャンスを拡大できる企業が少ない。チャンス拡大が基本と考える。
卸売業	中央から進出してきた大型店舗等は利益を吸い上げるだけ。地元が潤うにはインバウンドだが、行政は口は出すが金は出さない。佐賀県ではTVドラマ関連でタイ人があふれており、同県は600万円助成している。情報に敏感な行政マンの育成が専決事項であろう。
小売業、飲食・宿泊業	新幹線(駅を含む)とのコネク及び空港アクセスなど、県内に来る人々に利用しやすいことを考えてほしい。空港と新青森駅をつなぐ交通、インバウンド向け荷物輸送(駅から泊地など)の整備を進められないだろうか。
サービス業	新青森駅にホテルが1棟建つことで、周辺に商業施設が立地すると見込まれる。ようやく「駅の顔」ができるものと思う。以前、構想があった「八食センター」のようなものなどがあってもいいと思う。

(5) まとめ

・青森は新幹線開業後も、青森空港の飛行機搭乗率が7割以上と地方空港としてはかなり高めの水準であり、フェリーは函館まで4時間程度と移動時間のデメリットがあるものの、価格の安さで健闘している。全体に、陸海空の交通手段がある程度バランスをとっている状況が見受けられ、このように飛行機、フェリーの需要を引き起こしていることも新幹線効果の一つと考えられる。

・新幹線によるビジネスへのプラス影響は、東北新幹線が6割に対し、北海道新幹線は3割にとどまった。現在のところ商圏拡大は道南までであり、青森市エリアへの経済的効果は限定的とみられるが、今後の伸びしろに期待したい。

・プラス影響の内容は、「出張の利便性」が突出しており、東北新幹線は5割近い割合となった。また、「観光客・ビジネス客増加」は北海道新幹線の開業効果として大きな部分である。首都圏からの新幹線が函館まで延伸したことによるメリットが数字となって出てきたと考えられる。

・働き方改革、人材・労働力確保について新幹線が役に立っているかについては「特になし」が大半であった。しかし、割合は少ないものの、確実に貢献している部分はある、人手不足が続く中、活用に目を向けていく必要はある。

(青森地域社会研究所・野里和廣)

5. 公開フォーラム

一連の調査結果を報告する公開フォーラムは2019年12月8日、青森市の青森商工会議所1階・青森スタートアップセンターで開催した。「新幹線は地域をどう変えるのかー青函・北陸・九州」をテーマに、北陸・九州新幹線調査でヒアリングにもご協力いただいた、一般財団法人北陸経済研究所の藤沢和弘・調査研究部担当部長と、福岡市のシンクタンク、公益財団法人九州経済調査協会の大谷友男・調査研究部次長を講師に招いた。チラシと当日の配付資料の一部を、巻末の資料編に収録した。

筆者の知る限り、東北・北海道・北陸・九州の沿線の実務者や研究者が、一堂に会して整備新幹線を論じるのは、全国で初の試みである。県内外から市民をはじめ、行政、経済団体、鉄道会社、フェリー会社の職員ら約50人が参加した＝図32。遠く大分県から大学研究者が駆けつけたほか、荒天のため参加がかなわなかったものの札幌市や宇

都宮市の大学研究者からも参加表明が寄せられ、全国的にも関心が向けられたフォーラムとなった。地元メディアが数社、取材し、このうち地元紙・東奥日報と河北新報（仙台市）が記事化した。記事は両社の許諾を得て、巻末の資料編に収録した（印刷版のみ）。

藤沢氏は「地方創生って何？～北陸新幹線の沿線から」と題して、金沢市や石川県各地に観光客が押し寄せた背景を分析し、広告宣伝やMICE需要の取り込みに力を入れていたと解説した。さらに、金沢駅前や鼓門といった施設が開業に先立って完成していたことなど、周到な準備が奏功したと指摘した。また、老朽化した民家が、地元の住民が知らないうちに世界中の外国人によって民泊用にどんどん購入されていることを報告し、「観光で世界的都市に脱皮しつつある」と語った＝図33。

新幹線利用が好調な理由の一つは、災害に備えた企業群が生産拠点を北陸にシフトさせてきたためだといい、「観光+ものづくり」によって北陸地方の設備投資は全国最高の伸び率を示していると指摘した。一方で、人口減少下の日本では、ある地域の賑わいや人口・商業集積は、近隣の衰退とセットとなっていることに注意を喚起した。

また、国が「国土のグランドデザイン2050」で提示した「スーパー・メガリージョン」



【図32】県内外から集まった参加者



【図33】講演する藤沢氏

は、国が重点的に関与するエリアを示したものだとの見方を示し、東海道新幹線と北陸新幹線は東京の山手線に、リニア中央新幹線は中央線に相当する交通機関になると見立てて、「日本の真ん中であってループしていることが、北陸新幹線と東北・北海道新幹線との違い」と指摘した。その上で、「富山県では新幹線が停車しない小矢部市などが戦っている。街中がシャッター街になったもののアウトレットパークを呼び込んだ。能登町には農業や里山体験で年間1万5,000人以上が訪れ、月当たり40万円の収入を上げる家も現れている。地方創生とはイベントを重ねることではなく、結局は体験や商品をしっかり売って、お金を稼ぐことだ」と結論づけた。

七尾市の和倉温泉は、街を挙げてスポーツツーリズムに取り組み、練習用の多目的グラウンドやサッカーコート、テニスコートを整備した結果、全国から強豪チームが集まるようになった上、地元の高校チームがサッカーなどで好成績を収める循環が生まれたという。

このほか、北海道新幹線や、枝線化した上越新幹線などは、「貨物新幹線」や「寝台新幹線」という用途を考案する必要があること、観光やイベントにとどまらず、地域の強みを生かした産業づくりに取り組むことが鍵を握ること、世界にアピールできる強みがなければ、時間をかけてでも開拓し、収入につなげる必要があることなどを強調した。



大谷氏は、九州新幹線の開通によって劇的な時間短縮が実現した結果、熊本／新八代と鹿児島中央間の旅客が、部分開業で在来線当時の2.29倍、全線開通で同じく3.65倍まで旅客増がみられたことを解説した。また、鹿児島－大阪間や熊本－大阪間は、航空との競合を含みながらも、全体としての旅客流動が増加し、潜在需要が掘り起こされたと分析した＝図34。



【図34】講演する大谷氏

ただ、鹿児島と広島・岡山・高松の空路

は全線開通前に運休しており、福岡－鹿児島便の利用は20分の1まで落ち込んだという。

九州新幹線の特性・弱みとして、東京に直結していない点を挙げ、東北・北海道新幹線が東京と直結しているメリットをあらためて指摘した。その一方で、弱みを生かした単編成・多頻度のダイヤ編成や、ゆったりした座席の車両運用によって、「ローカル・トゥ・ローカル」の需要の掘り起こしを図っていると述べ、山陽と九州の交流が拡大している状況に注意を促した。

さらに、福岡市は、九州各地からの滞在時間の延長に加えて、100万都市でなければ成立しないプロスポーツやミュージカル、歌舞伎、コンサートなどエンターテインメント機能の集積の加速に伴い、コト消費を目的とする来訪が今後も拡大するとの見通しを示した。

東北新幹線をめぐっては、「終着駅効果」について言及し、「博多は都市機能の集積強化という意味で終着駅効果を楽しんできたと言われるが、北東北 3 県における盛岡の地位上昇を指すことが多いのでは」と提起した。さらに、新潟や長野で「終着駅効果」がほとんど話題にならなかったことを指摘、盛岡の場合は青森や秋田など後背地の存在が大きかったのでは、と指摘した。

八戸市の場合、知名度の向上という終着駅効果を活用するべく対策を講じた成果が実ったと分析するとともに、博多駅についても、東京駅で「博多行き」とアナウンスされる効果が大きいと述べ、新幹線駅名が存在感の大きさに一役買っているとの見方を示した。

新幹線開業が一般にもたらす効果として、域外とのつながりが否応なく強まり、人の往来と経済活動によって競争が生まれた結果、地域が磨かれると強調した。ただし、磨かれた結果、地域が光るか、摩耗してしまうかは、地域の努力次第だと課題を投げかけた。

また、新幹線をめぐる全体的な課題として、時間が経過するほど新幹線の効果の測定が難しくなるとともに、動向を継続的にフォローする主体が少ないという問題点を挙げた。



基調講演に続いて、野里和廣（青森地域社会研究所）が青森市の企業を対象に実施したアンケートの結果を解説＝**図 35**、榎引が北陸・九州新幹線の沿線の概要を報告した。前者は本報告書の 23 頁から、後者は資料編に掲載・収録してあるため、本章では記述を割愛する。

竹内紀人（青森地域社会研究所）が司会を務めたパネルディスカッションでは「東北や北海道は九州に比べて広く遠いが、札幌延伸に向けて、新幹線は県庁所在地級の都市を効果的に結べるので、確実な都市間のつながりをつくっていったらどうか」（大谷氏）、「アンケートでは、どうせ札幌へ行ってしまおう、という悲観論も目に付くが、問題意識を持ち、残された世代のことも考えるよう、身近に引きつけていきたい」（野里）といった発言があった。フロアからは「盛岡の人々が終着駅でなくなった時、『全部持って行かれる』と話しているのを聞いたことがない。終着駅でなくなっても、まだまだビジネスチャンスがあると考えていきたい」などの感想が聞かれた＝**図 36**。



【図 35】 企業アンケートを解説する野里



【図 36】 パネルディスカッションの様子

6. 本年度の研究の総括と提言

本章では、筆者ごとに、本事業を通じての主要な論点について整理・検討する。

(1) 沿線の状況から

①北陸新幹線と「ものづくり」

北陸新幹線が東北・盛岡以北や九州・鹿児島ルート、北海道新幹線と大きく異なる点の一つは、「ものづくり」と大きくつながっている点である。開業に先立ち、YKK やゴールドウィン、ユースキン製薬、ジャパンディスプレイといった企業が、本社機能の一部や製造拠点を沿線に立地させた。

金沢市の検証会議は「北陸経済が好調な理由は、新幹線開業に伴う経済の活性化と、ものづくりが盛んな北陸地域において、円安などによる海外需要の拡大を受け、企業の生産活動が活発になったことである」と分析している。

北陸経済研究所の藤沢和弘・調査研究部担当部長はヒアリングに対し、北陸には小規模でも世界と戦える地元企業が多く、ごく普通に東南アジアへ目を向けている点、自然災害のリスクの低さや港からすぐ出荷できる点、多品種少量生産に必要な広い工業用地がある点を優位性に挙げ、いざという時に技術者が遠方から製造現場に駆けつけるには新幹線が不可欠と強調した。つまり、観光一辺倒ではない、「ものづくり」の強さが、北陸新幹線の開業効果の厚みを増したと言える。

②九州新幹線と「時間の価値」

一方、九州新幹線の調査でクローズアップされたのは「時間の短縮・拡大がもたらす真の価値」である。新幹線の整備は、ビジネス面では主に、移動時間短縮、目的地での滞在時間拡大など、「時間」が話題に上ってきた。しかし、これらが最終的にどのような「行動」や「価値」に結びついたかが重要である。九州新幹線は、移動時間の短縮を通じて「コミュニケーションの向上、緊密化」という、新たな価値を生んだ可能性がある。企業・組織の活動の活発化や質の向上が実現し、各種の利益につながるなら、それらを大きな「新幹線効果」と再定義し、再確認していく必要があるだろう。

③「絶えざる最適化」の視点

JR 九州本社へのヒアリングの際、「(列車運行の) 絶えざる最適化を常に目指す」という方針を耳にすることができた。この言葉は、自治体や経済団体、住民など地域のステークホルダーと、鉄道事業者の意識・立ち位置のギャップを象徴していると感じられる。

九州新幹線の沿線に限らず、整備新幹線の沿線では新幹線開業が「イベント」として処理されがちである。本来なら、新幹線開業の意義を考え、さまざまな可能性を引き出すために行われるべき各種のイベント開催が、逆に施策の中心的な目的と化す光景は各地で珍しく

ない。その結果、開業ムードを盛り上げるイベントや情報発信が大幅に減る開業 2 年目以降は、「開業ムードが終わった」という空気が地域を覆う傾向がある。

もちろん、遅かれ早かれ、新幹線はいつか「日常の乗り物」と化す。その状況と並行して、住民はもちろん、自治体や経済団体、マスメディアも、開業とその直後が過ぎると、新幹線を組織的、戦略的にウオッチしたり、さまざまな施策を講じたりする意識も意欲も薄れがちである。高岡市などの事例を除くと、いわば新幹線が開業したことに満足し、あるいは不満を残しつつも「新幹線開業という一大事」が終わったという感覚に陥った結果、現状を改善するため主体的・積極的に活動するべきだという認識自体が失われていく。

これに対し、定期的なダイヤ改正が象徴するように、鉄道事業者は一般的に、利益の最大化とコストの最小化、業務の効率化を目指して、不断の検討と努力を重ねる。その結果、必ずしも地元や利用者と利害が一致しない施策が実施される至るケースもある。

「絶えざる最適化」を志向する鉄道事業者と、開業後は思考停止に近い空白が生まれがち、もしくは現状を改変する発想が希薄になりがちな地域ステークホルダーとの間で、利害の不一致以前に、現状認識や現状改変に関する、基本的な考え方が異なっている可能性がある。

④「新幹線効果」「開業効果」と「脱・昭和」

いくつもの街を調査してみて痛感するのは、「絶えず考え、実行していく感覚と仕組み」の重要性である。最も端的な例は、木古内町の「道の駅きこない」だろう。同駅は、新幹線開業を契機に誕生した観光コンシェルジュが日々、問い合わせの内容を分析し、北海道全体にわたる旅客の動向をシミュレーションしながら、バスダイヤの問い合わせなどに機微に反応しつつ、手作業で改善を重ねてきた。その結果、調査に訪れる都度、改善点が可視化され、リピーターも満足度や納得度が高まる仕組みができていると感じられた。

しかし、このように一見、単純かつ当然の営みができない都市・地域は少なくない。最も大きな理由は、「新幹線効果」と「開業効果」の区別がないことだろう。

両者は往々にして混同されがちだが、筆者は両者の異同について検討した結果、2018 年 11 月から、次のような定義を各地で提案し、おおむね賛同を得られつつある。

▽**新幹線効果**＝新幹線開業を契機とした「もの・こと・地域」のバージョンアップ。地域によって定義・効果は異なり、「開業」を契機に発生して、その前後から長く続き、観光客が増加したり、東京など始発点との時間距離が近くなったりすることは、その一部と位置づけられる

▽**開業効果**＝新幹線開業前後の、一過性の増客を想定した、イベントや話題性の向上、観光の機運の盛り上がり、対策の充実など。おおむね 1～3 年程度で終息する

新幹線はもちろん、地域社会は絶えず変化しており、新幹線対策に限らず、地域政策・施策も常に進化が求められる。しかし、各地の実情をみると、新幹線開業が関連する地域

の変化を広範に捉え続ける仕組みそのものを、地域社会が持っていないとみられる例がほとんどである。昭和の時代なら当たり前だった、「施策や対応の完成形または模範解答」を追い求める一方で、年度の区切りなどにより「対応が一定水準に達した、もしくは一定の役割を終えた」という従来型の理由に基づいて、対策が大幅に縮小し、時には開業対策を担ってきた組織が開業年度で廃止されたりする事例が非常に多い。その底流を探ると、新幹線対策というより、地域政策そのものの組み上げ方と進め方が、そのようなフォーマットに乗っており、地域政策や地方自治の在り方から検証・改善する必要がある、とみられる地域が多い。

加えて、新幹線はもともと、短距離～中距離の旅行者を大量に、かつ頻繁に輸送できる点が大きな特徴である。整備新幹線建設は、分類すれば「重厚長大型」の巨大開発施策であり、「大きく、変わりにくい地域・人の流れ」をさばくには向いていても、地方の中小都市にとっては車両のサイズや編成数が柔軟性に欠けて扱いづらく、意外なほど相性が悪い。しかし、これまで整備新幹線が開業した地域のほとんどは地方都市であり、季節ごと、あるいは1日のうちの繁閑差や、大都市圏近郊と終点部分との需要の差などに悩みつつ、さまざまな施策を組み立ててきた。

人口減少社会の進展に向けて、今後、より柔軟で多様性に富む新幹線対応を検討できる組織を構築し、その基盤となる意識を涵養・醸成していく必要性があろう。並行して、新幹線開業で注目すべき指標や論点についても、再検討していく必要があるだろう。

例えば、新青森駅をめぐってはいまだに「駅前に商業ビルが建っていないため、地域政策としては失敗した」という一般市民の言説に触れる機会がある。しかし、確かに新幹線駅はランドマークとして大きなスポットではあるものの、駅前の商業ビルの有無は、少なくとも一般の新幹線利用者の利便性には直結しない。むしろ、地元の人々のまちづくりと新幹線駅というエリアがどう関わっているか、がポイントでないか。

また、例えば、新幹線がこれから開通する地域においては、新幹線による誘客を図ろうとする議論の中で、「新幹線効果をもたらすのは最寄りの新幹線駅で乗降する旅行者・移動者」という発想にとらわれている事例も散見される。しかし、木古内町や久留米市の例をみても、肝心なのは、どのような交通手段であれ、地域に多くの起業家や活動的な市民が生まれ、多くの来訪者と交流して、QOLの向上や収入の増加が生じることである。新幹線駅の乗車人員は、利用水準の一つの目安にはなり得るが、それ自体を一つの目標に設定してしまうのは、本末転倒というべき事態だろう。

このように、新幹線開業に向き合い、利益や便益を獲得するための仕組みも、そこに組み込まれた目的意識や指標も、実情にそぐわない面は多々、存在している。さまざまな視点や取り組みにおける「脱・昭和」の意識と、着実な実践が、大きな鍵を握ると考える。

⑤中心商店街と駅前、郊外の関係性

筆者がこれまで指摘してきたように、長野、富山、金沢、鹿児島など各都市においては、

新幹線開通に伴う駅前整備による、中心商店街との二極化や競争の激化が生じてきた。筆者は、これまでの見聞から、櫛引（2016b）において、整備新幹線開業がもたらす都市間競争の要因・帰結としての「ストロー現象」には懐疑的であり、ストロー現象が起きているとすれば、「むしろひとつのまちの中で、地元の従来からの商店街と、駅ナカや駅周辺に進出した大都市圏の企業との間で起きている可能性がある」と指摘した。

本年度の調査で、JR西日本金沢支社にヒアリングした際、この点を尋ねたところ、担当者は「より大きなライバルである大規模郊外型店を考えれば、駅ビルや駅周辺と中心商店街はむしろ運命共同体に近い」という趣旨の見解が聞かれた。

筆者がもともと、新幹線開業と都市間競争、「ストロー現象」の関連付けに懐疑的だったのは、まさに、「地方における中心商店街のライバルは、新幹線沿線と他都市の中心商店街というより、郊外型店やネット通販であり、運賃もかかる新幹線の開業が、新たに買い回り品の消費の流出を招くことは考えづらいのでは」と考えたためだった。

国内では、それだけでなく百貨店業界の縮小が目立つことなどを背景に、消費動向と商店街やまち・地域の関連性が大きく様変わりしつつある。久留米市の商店街の復活、上越妙高駅前のコンテナ商店街・フルサットの活動、さらには熊本市や鹿児島市の大規模開発など、さまざまな事例を視野に、「新幹線とまちづくり・商業活動」の関係性を再考していくことで、青森市のまちづくりにも、多くの示唆が得られるのではないかと。

⑥ 「行ったり来たり社会」と「10% for Home」

新幹線の効果に関する論点は、「人口減少を補う観光消費の確保」を一つの落としどころにした「交流人口の拡大」に向けられがちである。しかし、交流人口の拡大は、実際にどのような事実や判断を内包し、どのような社会の変容をもたらすのか、多くの資料やウェブサイトの情報は記していない。

筆者は、人口減少下で若者を囲い込むのではなく、新幹線などを活用して、若者が多地域で活動できる「行ったり来たり社会」を提唱してきた。本年度の調査では、富山新聞編集委員・宮本南吉氏から、このような生き方を実践している高岡市出身の会社員、蓑口恵美氏（31）をご教示いただき、ネット経由でインタビューした。

蓑口氏は東京の大学を卒業後、都内のIT企業2社の正社員を務めている。さらに、北陸新幹線開業を一つの契機として、「10% for Home（自身のために人生の10%を故郷で）」をスローガンに、定期的に故郷へ通いながら、人をつなぐ活動に従事するようになった。「自分の大切な人や地域で働ける環境が当たり前になっていることを目指している」といい、背景には、「長年、友人にも連絡を取っていない地域で、仕事をしなくても何の役に立てるのか？」という問題意識があったという。

収穫として、名前と顔が分かる知人が50人ほど増えたこと、ふるさとに友達がいるという状況がくれたことを挙げ、地域で仕事の相談をされることも多くなったという。当面の課題は、交通費の捻出、家族や同僚など周囲の理解を得るための十分な説明といい、つなが

りの事業化が当面の目的という。

整備新幹線構想は多額の事業費、並行在来線の経営分離といった、多大な経済的負荷を地域に及ぼす。観光客の増加など直接的な経済効果を成果として求める感覚自体は、誤っているとはいえない。しかし、人口減少やグローバル化、5G 技術進展、AI 普及をはじめとする急激な社会の変化の中、地域にとって最も重要な政策的目標は、このような変化に対応して地域に利益を生む仕組みの構築や、地域に利益をもたらす回路を編み上げる人材育成ではないか。加えて、このような人材が 1 カ所に定住・定着するのではなく、首都圏と地元など、2 地域／多地域を行き来し、居住するライフスタイルを想定しておく必要がある。

⑦新幹線がもたらす変化と都市・地域について

新幹線を十二分に活用する施策は、例えば移住促進とリノベーション、仕事づくり、商品開発、地域デザイン、ネット対応の組み合わせといったパッケージ化を求められ、一定のマンパワーの組み合わせを必要とする。それゆえ、前述のように、開業がもたらす最大の効果の一つは、地域経営力のバージョンアップであると位置づけられる。

ただ、マンパワーに恵まれた規模の大きな都市ほど、政策のパッケージ化に秀でているとは限らない。小規模な自治体でも、優れた実績を上げている例は枚挙にいとまがなく、信越県境地域づくり交流会のように、中小規模の自治体や地域団体、DMO などが面的・有機的に連携して活動している事例が存在する。とはいえ、他方では、マンパワーの不足により SNS での情報発信すら困難な地域もまた多い。

新幹線は時間的・環境的に不利な地域を下支えする機能はあるものの、一般的には「東京まで 2 時間 59 分」（青森）、「新大阪まで 2 時間 57 分」（熊本）など、大都市圏への時間距離短縮が強調される傾向にある。しかし、久留米市や薩摩川内市のように、ベッドタウンの性格を活用している都市もある。規模や地理的環境、産業特性に応じた「最適解」をいかに見だし、さまざまなスケールやタイムスパンの施策を組み合わせるか、政策形成の熟練度や、住民参画のデザイン能力、マンパワーの確保力が問われていると言えよう。

北陸経済研究所の藤沢和弘氏は「新幹線開業は 100 年に 1 回の、街の将来を考える実質的に唯一の機会」と指摘した。新幹線開業とその対策は、いわば卒業のない入学だが、多くの地域が開業を「ブーム」で終わらせ、逸失利益を増大させている可能性を否定できない。

その意味で、例えば整備新幹線が開通して 20 年余り、「暮らしたくなる街、語らいたくなる人が集う場所」をつくる努力が続く長野市に、学ぶべきことは多いと感じられる。

⑧新幹線の懐胎期間と開業準備

北陸新幹線の金沢開業は整備計画決定から 42 年を要したが、長すぎる懐胎期間にも関わらず、金沢市はさまざまな施策を着実に進めていた。他の整備新幹線地域に比べると開業時点での施策の完成度は高かった。同様の周到な準備は飯山駅でも見られる（櫛引、2015b）。

新幹線開業に対する地元の期待感と、開業対策の展開は密接に関わっている。多くの市民

が効果を直感的にイメージしやすい地域なら、各種の開業対策が早い時期から積極的、長期的、戦略的に講じられやすい。裏返せば、直感的に効果をイメージしやすい環境や、市民の理解を醸成・進化させるための営みがなければ、長期的・戦略的な対策の展開は難しい。

また、新幹線開業に駅の郊外立地や新たな乗り換えの発生、在来線の特急廃止、並行在来線の経営分離といった大きなデメリットが伴えば、住民感情の上では、開業のメリットは容易に相殺される。開業を市民がポジティブに受け止められない場合、開業を否定的に総括する根拠として、デメリットが強調されるケースが出てくる。

例えば、北陸新幹線開業時の富山市の場合、東京への所要時間が3時間余りから2時間余りへと約1時間短縮され、越後湯沢駅での上越新幹線―北越急行の乗り換えも解消された。しかし、新幹線開業に対する評価は金沢市ほどポジティブではない。その理由としては主に、大阪へ向かう特急列車「サンダーバード」が金沢止まりとなり、乗り換えが発生したことが挙げられている。観光客の増加をはじめとする開業の効果を、もっぱら金沢市に奪われているという悲観的な意識が、その要因となっている可能性がある。さらに、その意識を直接、表出する代わりに、いわば便宜的に、「サンダーバード」の利便性低下が代表的デメリットとして言及されていた可能性がある。

このようにみると、開業対策や新幹線対策をめぐっては、「開業がもたらすメリット」と「開業がもたらすデメリット」、さらには「開業総体に対する直感的なイメージ」のバランスが、対策の有効性を大きく左右している可能性があると言える。

櫛引（2007）などで指摘してきたように、「最良の新幹線対策は最善の地域づくり」という性格を帯びている。短期的な「開業対策」はまだしも、中長期的な「新幹線対策」は、個別の独立したアイデアや施策では成立せず、前述のように多くの施策から成る総合的かつ網羅的な政策パッケージとならざるを得ない。つまり、政策の総合性やステークホルダーの構成・調整能力、ひいては地域経営力そのものが問われることになる。

このような観点に立てば、「新幹線を活用できる地域は、新幹線がなくても、一定水準の地域づくりや地域経営ができる」、「新幹線の誘致にのみ注力する地域は、新幹線があっても活用できない」という構図も浮かび上がる。

⑨JR系 IC カードの普及と利用

Suica、ICOCA、SUGOCA などの交通系 IC カードは、利用可能エリアが各地で広がっている。しかし、整備新幹線の沿線では2018年9月現在、上越妙高や新青森など、断片的に利用できない地域があり、外国人観光客の対応でも大きな課題となっている。

ただ、今回の調査で、あらかじめ切符を用意して移動することが多い長距離旅行者にとっては、JRでの利用の可否よりも、むしろ路線バスや路面電車での利用の可否が、利便性やストレスに大きく関わっている状況を確認できた。例えば、熊本県八代市はSUGOCAエリアにあり、地元の九州産業バスがSUGOCAに対応しているため、郊外に立地する調査先からの移動に際しても、全くストレスを感じることはなかった。

これに対し、鹿児島市電や長野市内の路線バス、富山ライトレールは独自の IC カードを導入しており、交通系 IC カードとは互換性がない。しかし、利用者は端末があることから Suica 等が利用できると思ひ込み、降車時に困惑する、という場面を何度か見かけた。

中でも、東北・北海道は、仙台と函館、札幌エリアしか交通系 IC カードに対応していない。交通系 IC カードの使用不可エリアは新たな国境の様相を呈している。物販での不便さもさることながら、市内や二次交通のストレスを考えると、早急な対応が必要であろう。

⑪指標としての商品パッケージ

前述の政策のパッケージ化に関連して、一見、地味ながら地域の生業づくりと密接に関わっていると考えられるのが、土産品などのパッケージである。定量的な検証は困難ながら、過去の新幹線開業では、駅頭に並ぶ商品のパッケージが目に見えて洗練された事例がある。これらは消費者の購買意欲をそそるだけでなく、優秀なデザイナーが地域に関わり、収入を得る回路づくりにつながる。そして、ネットやスマートフォンでの情報発信、ひいてはそれらを通じた購買・移動・移住といった行動の変化の励起、地域ブランディングには、ソーシャルデザインまでを含むデザイナーやクリエイターの役割がますます重要性を増していると考えられる。筆者自身はまだ比較検証の有効な手法を持ち合わせていないが、指標としての「デザイン」や「デザイナー」には、新幹線沿線に限らず、一層の注目が必要だろう。

(以上、青森大学・楡引素夫)

(2) 北陸・九州での沿線ヒアリング調査結果とアンケート結果から

北陸新幹線ならびに九州新幹線の沿線地域調査結果をもとに、改めて東北新幹線および、北海道新幹線沿線地域について考えてみたい。

北陸地域全体の観光集客力や製造業の集積をベースとしたビジネスニーズの大きさは、青森県内とはややスケール感を異にするものである。

しかしながら、ビジネス面においては、経済波及効果の大きさもさることながら、自然災害が続く中、新幹線運行の定時性、安定性に優れた特性が、改めて高い評価を受けていた。すなわち、産業の集積地においては、非常事態を想定した BCP において新幹線の信頼性や確実性が他の高速交通機関よりも優位にあるということだ。

北東北地域や北海道においても、新幹線駅立地都市の強みを今まで以上に強く認識し、アピールしながら、立地政策やビジネスの広域展開に生かしていくことが必要であろう。

また、中山間地の地域振興についても、新幹線の駅舎や観光資源を上手に使いこなすことにより、可能性が広がることを、「信越県境地域づくり交流会」の活動実績が示している。行政の境界を越える「交流」を、新幹線沿線地域の連携から始めることは、非常に有益で効率的な手法だとみられる。沿線でない地域も含めた「町村部における新幹線活用」を考えるうえで、貴重な入り口となり得るのではないか。

九州新幹線では、東北新幹線や北海道新幹線に比べると、主要都市間の走行距離が短い。

主要都市の規模の大きさと、それらを結ぶ移動時間の短さが、産業活動の効率性向上に相乗効果をもたらしている。

都市間の距離、すなわち移動時間の短さと、主要都市の経済規模については、東北新幹線や北海道新幹線の一部開業部分は九州新幹線とは状況が異なっている。しかし、九州では、福岡市、熊本市、鹿児島市の3都市の存在が大きいからこそ、その間を埋める比較的人口規模の小さな新幹線駅立地都市では、さまざまな立場のプレーヤーが、自らのまちの存在価値を示すため、努力と工夫を重ねている。

大都市以外での新幹線や新幹線駅舎の活用法を探ることは、九州新幹線よりも、むしろ東北新幹線や北海道新幹線で大きな意味を持つ。従って、今回の調査で得られた久留米市や薩摩川内市の地域づくりへの取り組みに関する知見もまた、北陸新幹線沿線の「信越県境地域づくり交流会」とは違った意味で、「町村部における新幹線活用」を考えるための重要な素材となり得る。

また、別に実施した青森市内企業を対象としたアンケート調査からは、「ビジネス活動に関するポジティブな評価は、東北新幹線に関しては一定程度確立しているが、一部開業の北海道新幹線については青森市エリアへの経済効果はかなり限定的である」という結果となった。具体的なプラス面の項目として東北新幹線、北海道新幹線共通で、「出張の利便性拡大」が挙げられ、北海道新幹線については、「観光客・ビジネス客増加による業況改善」という効果も挙げられた。

青森市の企業という限定的な調査ではあるが、東北新幹線全線開業からすでに7年経過した時点での調査結果であることを踏まえると、既存のビジネスで既存の用務に関する移動手段としての新幹線効果はほぼ今あるもので網羅されていると考えたほうがよさそうだ。今回の調査結果として青森地域社会研究所担当者は「航空機やフェリー需要の活性化をもたらした効果」を挙げたが、これまでの各種調査と比べてもそれ以外には目新しい発見はあまりなさそうだ。

したがって、今後の新幹線調査の方向性としては、より「地域創生」的な視点を持って、北海道新幹線開業でクローズアップされてきた「観光客・ビジネス客増加による業況改善」を表明する企業がより多くなるように、北陸や九州でヒントを見出した「町村部における新幹線活用」に向かっていくことが必要ではなかろうか。

都市を結ぶ高速交通機関が、人口減少や生活の利便性低下に悩む広域エリアのなかで、どういう風に役立てられるべきなのか、まずは並行在来線沿線等の実態調査を次の基礎調査のターゲットにすることが妥当だと考える。 (青森地域社会研究所・竹内紀人)

(3) 本年度の事業を通じて

本研究は、青森学術文化振興財団の平成30年度助成事業「九州、北陸新幹線沿線の変化の検証に基づく、北海道新幹線の経済的、社会的活用法への提言」の実施を目的に組織されたものであるが、青森商工会議所は、当研究にあたり、「新幹線」、「駅」といったインフラ

整備と、当所スローガンともなっている「将来を見据えた魅力あるまちづくり」を、いかに結び付けられるかという点と、これまで青森県民・市民の永年にわたる活動の結果として実現されてきた東北新幹線の新青森駅開業、さらには北海道新幹線の津軽海峡を越えた開業が、地域にもたらした経済的、また社会的な効果を可視化することを意識して参画させていただいた。

青森市では現在、持続可能な都市構造への再構築に向け、居住、医療・商業等の生活を支える都市機能の誘導による「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりが進められている。併せて、市役所駅前庁舎の供用開始を皮切りに、「新町一丁目地区」「中新町山手地区」における二つの再開発事業計画、東奥日報新町ビル「New's TO-O」の竣工、新中央埠頭クルーズターミナルの建設など、「青森駅を中心としたまちづくり」が進められ、本市は大きな変革を遂げようとしている。当所としても中心市街地の賑わいづくりの観点から、青森商工会議所会館を駅前へ移転し、起業・創業等支援拠点「AOMORI STARTUP CENTER」を開設させていただいたところであるが、青森駅前エリアにおいて駅および東西自由通路の建設が進む中、今後想定される、現在の駅舎跡地における都市機能整備の在り方について、地域経済を担う立場からの意見を持つことが求められている。

また、北海道新幹線開業を契機に実施している、函館商工会議所をはじめ函市との連携や「あおもりバル街」「函館西部地区バル街」の相互連携、「青森ねぶた祭」「函館港まつり」相互派遣、さらには、両市企業同士による経済交流を促進する「青函パートナーシップ支援事業」など、多様な取組についてもこれまで以上に前に進めることが重要となっている。加えて、本研究のきっかけともなった産学連携事業「まちなかキャンパス」「新幹線フォーラム」や従来からの「青森・函館商工会議所青年部青函合同例会」「青森・函館両商店街連盟合同会議」「青森・函館商工会議所議員会青函交流事業」といった、いわゆる「人的交流」については、これからの事業の根幹をなすものとして継続していくことが青函圏域の発展のためには必要である。

商工会議所の使命は一貫して、地域商工業者の総合的な発展と地域経済の活性化であり、これからも地域経済社会の代弁者として各種施策を進めていかなければならない。

今回、あおもり新幹線研究連絡会として共同研究に携わることにより、我々、経済団体としても、他地域の事例を掘り下げることにより、地域社会の維持・発展にかかる知見を広められただけでなく、学術的な手法を用いた新たな視点を得ることができた。構成メンバーに入れていただいたことをここに改めて感謝したい。

(青森商工会議所・鈴木匡、高山寛也、藤田草太)

謝 辞

ヒアリングにご協力いただいた皆さま、データ提供にご協力下さった北海道運輸局、ならびに北海道新幹線研究連絡会の永澤大樹氏(函館商工会議所)、吉次翼氏(日本商工会議所・慶應義塾大学 SFC 研究所)に心より御礼申し上げます。

【資料編】



東北・北海道新幹線に関するアンケート調査

～新幹線の活用と人材確保・働き方改革について

※該当する項目の番号を○で囲むか、もしくは該当欄に数字をご記入下さい。

ビジネスと新幹線や飛行機、フェリーとの関連について

Q1. 貴事業所の業種を選んでください。2種類以上ある場合は、主たる業種を1つだけ選んでください。

- | | | | | |
|-----------|----------|------------|--------|--------|
| 1. 製造業 | 2. 建設業 | 3. 卸売業 | 4. 小売業 | 5. 運輸業 |
| 6. 飲食・宿泊業 | 7. サービス業 | 8. その他 () | | |

Q2. 貴事業所のビジネス(商取引、出張などの業務を含む)と新幹線や飛行機、フェリーとの関わりについて、該当する項目全てを選んで下さい。

- | | |
|---------------------|--------------------|
| 1. ビジネスが新幹線と関わっている | 2. ビジネスが飛行機と関わっている |
| 3. ビジネスがフェリーと関わっている | 4. 特に関わっていない |
| 5. その他 () | |

Q3. 東北新幹線や北海道新幹線がビジネスに役立っている項目があれば、上位2項目を選んで下さい。

- | | |
|---------------------------|-----------------|
| 1. 社員の意識改革 | 2. 情報収集 |
| 3. 本社と支店・営業所間のコミュニケーション強化 | 4. 人材・人手の確保 |
| 5. 取引先との関係強化 | 6. 共同事業・共同研究の展開 |
| 7. 営業力・研究開発力の強化 | 8. その他 () |

東北新幹線、北海道新幹線の影響についてお尋ねします

Q4. 東北新幹線、及び北海道新幹線のプラス面の影響は何ですか。それぞれ上位2項目を選び、回答欄に番号をご記入下さい。

- | | |
|------------------------------|-----------------------|
| 1. 出張の利便性拡大 | 2. 出張のコスト削減 |
| 3. 沿線の商圏・取引先との折衝の拡大 | 4. 沿線の情報発信量の増大 |
| 5. 沿線の事業拡大・商品開発 | 6. 観光客・ビジネス客増加による業況改善 |
| 7. 拠点の強化・集約 | 8. 人材・労働力の確保 |
| 9. 本社と支店・営業所間のコミュニケーション維持・向上 | |
| 10. その他 () | |

回答欄	東北新幹線	北海道新幹線
-----	-------	--------

2018年10月

東北・北海道新幹線の活用と人材確保・働き方改革に関するアンケートへのご協力お願いの件

あおもり新幹線研究連絡会
(一財) 青森地域社会研究所
青森商工会議所
青森大学・輸引研究室

拝啓 錦秋の候、ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。私たち「あおもり新幹線研究連絡会」は2018年度、青森学術文化振興財団の助成による共同研究「九州、北陸新幹線沿線の変化の検証」に基づく、北海道新幹線の経済的、社会的活用法への提言」を実施するために発足した組織です。このたび、活動の一環としてアンケートを実施する運びとなり、調査票を送らせていただきました。

北海道新幹線が開業して今年で3年目、東北新幹線全線開通・新青森開業から8年目を迎えます。この間、青森県と道南地域の交流が活発化し、共同商品の開発、県産品の道南での販売促進といった経済効果がみられました。また、外国人旅行者の入り込みが大幅に増えるなど、旅客流動の迅速化や多様化が進んでいます。

一方で、青森県や青森市は人口減少や高齢化、少子化が加速し、地元企業にとっては足下の人材確保、さらには地域の将来像を見据えたビジネスモデルの検討が急務となりつつあります。

新幹線開業は、ともすれば一過性のイベントと見なされがちですが、新幹線は恒常的に新たなビジネスチャンスをもたらし続け、人口減少社会を切り開く糸口をもたらす交通機関です。また、災害時には頼りになる高規格鉄道でもあります。

本調査は、「青森市内に拠点を置く企業の皆さまが、北海道新幹線や東北新幹線をビジネスや雇用創出、人材確保にどう活用しているのか」について、さらには「新幹線をめぐるとどのような課題を解決すれば、経済活動の振興を通じて持続可能な社会づくりを実現できるか」といった視点から、現状を明らかにすることで、青函圏(津軽海峡交流圏)の近未来像を見通して、状況の改善を図ることを目的としております。

つきましては、支障のない範囲で結構ですので、ぜひ、ご回答下さるよう、お願い申し上げます。

敬具

(アンケート送付・集計は青森地域社会研究所が担当しております)

※本件に関するお問い合わせ先 (あおもり新幹線研究連絡会・事務局)

〒030-0943 青森市幸畑2-3-1 青森大学社会学部 輸引 素夫

電話:017-738-2001 内線731、ファクス:738-0143、メール:kushibiki@amori-u.ac.jp

Q5. 東北新幹線、及び北海道新幹線のマイナス面の影響は何ですか。上位 2 項目を選び、回答欄に番号をご記入下さい。

1. 出張の利便性低下	2. 出張のコスト増加
3. 沿線の商圏・取引先との折衝の縮小	4. 沿線の情報発信量の減少
5. 沿線の事業・商品開発縮小	6. 観光客・ビジネス客減少による業況悪化
7. 営業拠点の弱体化・縮小	8. 人材・労働力の流出、確保難
9. 本社と支店・営業所間のコミュニケーションが希薄化	
10. その他 ()	

Q6. 東北新幹線の全線開業、及び北海道新幹線の開業はビジネス面(出張などを含む)に何らかの形で影響を及ぼしたでしょうか。それぞれ回答欄に番号をご記入下さい。

1. かなりプラスの影響があった	2. ややプラスの影響があった	3. ほとんど影響がなかった
4. ややマイナスの影響があった	5. かなりマイナスの影響があった	

回答欄	東北新幹線	北海道新幹線
-----	-------	--------

人材確保・働き方改革と交通機関について

Q7. 人口減少や高齢化、少子化の影響が業績や業務に現れていますか。

1. 大いに現れている	2. やや現れている	3. ほとんどみられない
-------------	------------	--------------

Q8. 人口減少や高齢化、少子化の影響が人材や労働力の確保に影響していますか。

1. 大いに影響している	2. やや影響している	3. ほとんど影響していない
--------------	-------------	----------------

Q9. 働き方改革をめぐり、東北・北海道新幹線が下記のいずれかに役立っていますか。該当する項目全てを選んで下さい。

1. 長時間労働の軽減・解消	2. 年休の確保	3. 生産性の向上
4. 在宅勤務の推進	5. 単身赴任の解消・縮小	6. 育児環境の改善
7. 介護環境の改善	8. 正社員と非正規社員の格差是正	
9. その他 ()		

Q10. 人材・労働力確保をめぐり、東北・北海道新幹線は下記のいずれかに役立っていますか。該当する項目全てを選んで下さい。

1. 将来、経営を担う新入社員の確保	2. 特定のスキルや人脈を持つ正社員・転職者の確保
3. 多様な能力や経歴を持つ正社員・転職者の確保	4. 一定水準の正社員数の安定的な確保
5. 一定数の労働力の安定的な確保	6. 業務量・形態に応じた柔軟な労働力の確保
7. 他社・多地域への人材流出の抑止	8. その他 ()

新幹線や新幹線駅とビジネス・企業活動について

Q11. 北海道新幹線は中期的(3~5年)にビジネスや人材・労働力確保に良い影響を及ぼすでしょうか。

1. 大きな影響を及ぼす	2. やや影響を及ぼす	3. ほとんど影響を及ぼさない
--------------	-------------	-----------------

Q12. 上記のように考えた理由をお聞かせください。

--

Q13. 新青森駅の機能について、ビジネス・企業活動の面から、特に改善が必要だと感じている点があれば該当する項目全てを選んで下さい。

1. 電源・Wi-Fi が使えるビジネスコーナー	2. 商談・打ち合わせができるビジネススペース
3. ビジネスパーソンに配慮した休憩スペース	4. 観光客に配慮した、くつろぎスペース
5. 地元の人が情報発信や物販に使えるスペース	6. 地元の観光・地域・ブランド情報発信
7. 駐車場の利用に関するアナウンス	8. バス乗り継ぎなどのサインシステム向上
9. 飲食・物販機能の充実	10. 外国人観光客への対応の充実
11. 地元の観光・産業振興拠点の開設	12. その他 ()

Q14. ビジネス環境の改善や経済活動活性化に向けて、北海道新幹線開業後の変化や影響、二次交通整備、新幹線駅の機能、期待する施策や支援等についてご意見・ご感想がございましたら、自由にご記入下さい。

--

ご協力ありがとうございました

【公開フォーラム・チラシ】

公開フォーラム

青函・北陸・九州 新幹線は地域をどう変えるのか

2018年12月8日(土) 14:00～16:30

青森商工会議所1階・スタートアップセンター

入場無料・申し込み不要

青森市新町1丁目2-18
電話 017 (734) 1311

主催：あomorい新幹線研究連絡会

青森大学・櫛引研究室、(一財)青森地域社会研究所、青森商工会議所



協力：青森大学附属総合研究所・青森大学地域貢献センター

◎基調講演 (14:05～15:25)

- ・藤沢 和弘 氏
(一財)北陸経済研究所・調査研究部担当部長
「地方創生って何？ー北陸新幹線の沿線から」
- ・大谷 友男 氏
(公財)九州経済調査協会・調査研究部次長
「新幹線は九州に何をもちたか」

◎調査報告 (15:25～15:55)

- ・野里 和廣 (一財)青森地域社会研究所
青森市の企業アンケート結果
- ・櫛引 素夫 (青森大学)
北陸、九州新幹線沿線と青函の対比

◎質疑・意見交換 (16:00～16:30)

- ・司会：竹内 紀人 (一財)青森地域社会研究所

※情報交換会 (終了後、18:00まで。参加無料)

★新幹線は全国各地でさまざまな変化を沿線にもたらし続けています。8～9月にかけて実施した北陸、九州新幹線の沿線調査と、10月に青森市内の企業を対象に行った新幹線・働き方改革アンケートの結果を報告します。

★北陸、九州新幹線に詳しい研究者をお招きし、それぞれの地域事情をご解説いただきながら、北海道・東北との対比を通じて、新幹線が街や地域を、日本をどう変えていくのかを考えます。

<ささやかながら地方発、全国初の試みです>



★問い合わせ：青森市幸畑2-3-1 青森大学社会学部 櫛引研究室
☎017-738-2001 (内線 731) E-mail: kushibiki@aomori-u.ac.jp



平成30年度・青森学術文化振興財団助成事業

スケジュールと主な調査先（北陸）

- ★8月26日：金沢（高岡の2氏、地元紙記者）
- ★8月27日：JR金沢支社、金沢商工会議所、
金沢市役所、石川県庁、シンクタンク
- ★8月28日：高岡市役所、高岡商工会議所
富山財務事務所、DBJ富山事務所、
北陸経済研究所（藤沢和弘氏）
- ★8月29日：地元紙記者、フルサット（上越妙高駅前）、
信州いよいよま観光局、上越商工会議所、
上越市創造行政研究所
（東町ベース、長野商工会議所）
- ★8月30日：長野経済研究所、長野市役所、
長野県庁

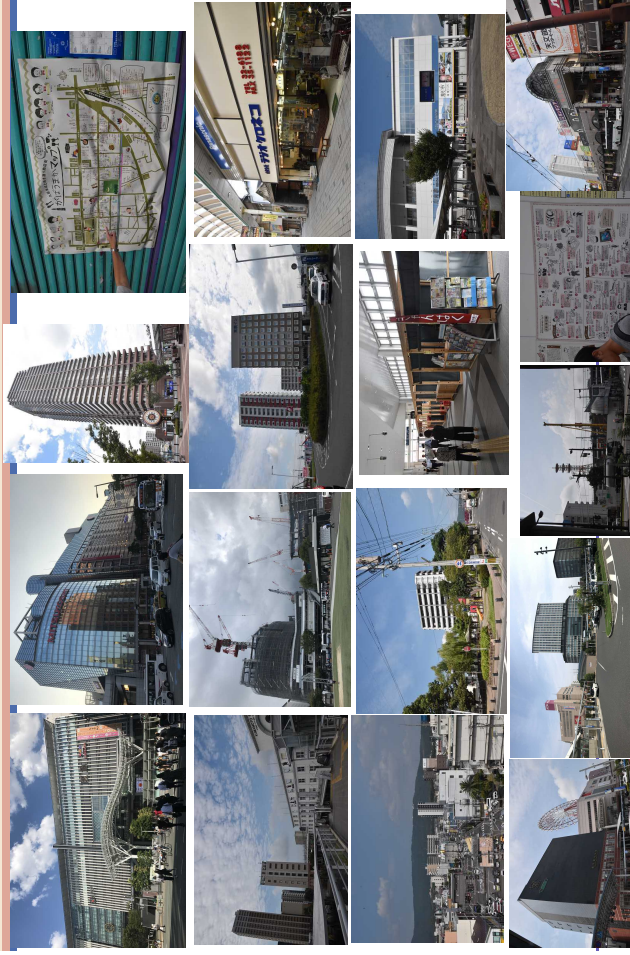
スケジュールと主な調査先（九州）

- ★9月2日：福岡（元西日本新聞編集委員）
- ★9月3日：西日本鉄道、DBJ九州支店、JR九州本社、
九州経済調査協会、福岡商工会議所
（九経調・大谷氏、九州産業大教授）
- ★9月4日：久留米市役所、久留米商工会議所
（久留米市中心部）
熊本商工会議所、地方経済総合研究所、
熊本県庁
- ★9月5日：八代市役所、薩摩川内市役所、
九州経済研究所
（九州経済研究所・福岡部長ほか）
- ★9月6日：鹿児島市役所、鹿児島商工会議所

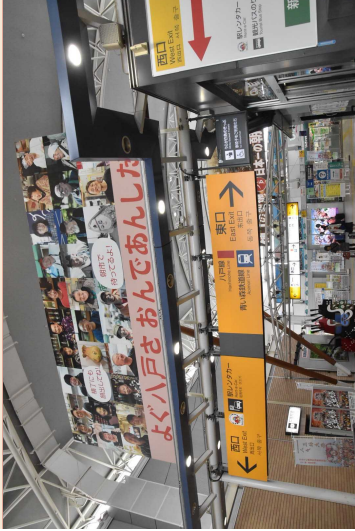
北陸新幹線沿線



九州新幹線沿線



八戸駅



主な着眼点とまとめ

- 街並みの変化
 - ★ オフィスビル・商業ビル・ホテル
 - ★ 大型SC（イオンなど）
 - ★ 学校、公共施設、バスセンター
 - まちづくりの状況
 - ★ まちゼミ・リノベーション・起業・転入
 - ★ 株式会社 観光物産協会
- 駅と周辺空間・利用環境の活用と整備
 - ★ 自由通路・サインシステム・待合室
 - ★ ホテル・複合施設
 - ★ 交通系ICカード（Suica）の使用可否
- 商品パッケージと売り場の状況
 - ★ 地域のブランドディングや若い人の職業と直結

産業の変換
市民意識の変換



目にはそのままでは
映らない

主な状況①金沢

- 「3年目」のデータが出そろったところ
 - ・ 観光客が大幅増加、外国人観光客対策も進む
 - ・ 経済効果が拡大、70社余りが出先機関を開設
 - ・ オフィス空室率が一時5.7%（現在は1割ほど上昇）
 - ・ ホテル過剰懸念も宿泊税。空き店舗は多少目立つ
 - ・ 人手不足が顕在化、市民生活への影響が悩み
 - ・ 新幹線定期（特に通学）が浸透も4割未乗車
 - ・ 移住者も増加
- ★ データ収集・検証自体で地域経営力アップ？
- ★ 今なお「開業ムード」だが調査共有の仕組みなし
- ★ 「石川＝金沢」以外の視点、敦賀延伸対応が力ギ
- ★ 「観光業界以外の関心は乏しい」との指摘も

主な状況②高岡

- 「かがやき」停車運動が一段落
 - ・ 他の施策に手…職員30人がチームで周辺調査
 - ・ 企業の出先機関へのアンケートを実施
 - ・ 新幹線駅前のイオン増床、「駅前」売りに物に（中心市街地から市役所の反対側へ1.7km）
 - ⇒ 101店舗に80店舗が加わる
 - ⇒ 「新高岡」が地域としてのステータス獲得へ
 - ⇒ 新小松の巨大イオンと金沢を挟撃
 - ・ 在来線高岡駅（市中心部）に専門学校など集積
 - …2つの駅の棲み分けどうなる？
 - ・ 人手不足が深刻
- ※市の財政の行方

主な状況③富山

- 駅前の再開発が急ピッチで進む
 - ・ 通学定期が各地で浸透、進路選択にも影響
 - ・ エリア全体で製造業と紐付く堅調さ
- 「モノづくり企業は新幹線沿線でない」と立地しない
…いざという時に人が移動しないと立ちゆかない
(機械トラブルなど)
- ・ 意見や情報を集約する仕組みはない
- ★ 「人生の10%を故郷に」という若い女性も
- ※ 「アニメの富山ロケが急増」との証言
- ※ 産業観光にも注力
- ※ 「新幹線が来て若旦那は何を考えるのか？」
(c f. 小松の土産物バーションアップが進展中)

「10% FOR HOME」

- 袁口恵美さん
(富山県出身・東京都在住、IT企業2社の正社員)
- ・ 「自身のために人生の10%を故郷で」
“自分の大切な人や地域で働ける環境が当たり前に
なっていることを目指しています”
- ・ 背景：長年、友人にも連絡を取っていない、地域で
仕事をしたくても何の役に立っているのか？
- ・ 収穫：名前と顔が分かる知人が50人ほど増えた、
ふるさとに友達がいるという状況がくれた、
地域で仕事の相談をされることが多くなった
- ・ 課題：交通費、周囲の理解を得るための十分な説明
- ・ 目標：つながりを事業に。義務感より楽しさ…など

主な状況③上越・飯山

- 上越：全体に動きが一段落
 - ・ それでも「非常勤医師を確保しやすく」
「糸魚川から金沢へ新幹線通学」
(地元紙記者)といった情報も
 - ・ 上越妙高駅前にアパホテルが完成
 - ・ 東横インも建設中
- ★ 信越県境地域づくり交流会の進展
…新幹線が変えた地域の枠組みで新たな活動・交流
- 飯山は駅利用者増、移住促進を観光局が支援
…移住者が増えている
- ★ 青空レストランの試行
…農ガールの野菜×三つ星シェフ×公務員ギャリソン

主な状況④長野

- 「長野五輪20年」の節目（+新幹線開業21年）
 - ・ 信州大学と金沢大学が連携、留学生を金沢ー長野間に
就職させる（信大のモノづくりに注目）
 - ・ 街全体としては「暮らしに溶け込む」状況
 - ・ 金沢が東京に代わり市民のコンサートの鑑賞地に
- ※ 「今、マンションが売れるのは、すべての列車が
停まる新幹線駅から徒歩15分」という証言
⇒ 長野はこれに該当する
⇒ 他の新幹線沿線では？
(久留米と薩摩川内がほぼ該当?)
- ※ その情報が得られたのはリノベしたスペースでの
定例ミーティング

主な状況⑤福岡

- 経済関係者「九州が狭くなった」と実感
 - ・「熊本の出先へ頻繁に出掛けるように」
 - ・「九州全体の会議が緊密かつスムーズに」
 - ・山陽からの求人が九州へ?
- ★JR九州は「絶えざる最適化」を目指す
⇒「開業ムードが終われば…」の自治体との
落差
- 福岡への人口集中続く…人口ダム機能?
 - ・「県外へ出るのは仕方ないが福岡まで」?

主な収穫⑥久留米

- 新幹線開業で大きく変貌
- ・もともと中心市街地は西鉄駅とJR駅の間に
- ・「新幹線開業で福岡と鹿児島の間で埋没」危機感
- ・商店街が「まちゼミ」開始
 - …シャッター率が27%から10ポイント改善
- ・新幹線駅周辺にマンション新築相次ぐ
(35階建てのタワーマンションも)
- ・安い魚が入手できる環境も
- ・起業者が続々と…熊本から新幹線で通う客も
(カイロプラクティック店)
- ・「博多へ出たければ新幹線、天神なら西鉄で」
(15分、1,230円vs特急で32分、620円)

主な状況⑦熊本

- 市中心部でバスターミナルの巨大開発中
(770億円余りの投資)
 - ・熊本駅はついに解体開始、巨大ビル着工へ
 - …2つの巨大開発が街をどう変えるか?
 - ・新幹線がもたらした変化をどう検証?
(熊本地震の影響も?)
- ※熊本市のビジネス動線（レンタカー）変化か

主な状況⑧八代

- あまり大きな変化なし?
 - ・宮崎行きバスの乗り換え機能は健在
 - ・しかし、駅前の景観には変化なし
 - ・DMOが新幹線駅に入居…クルーズ船対応
(60隻余りがハ代港に入港、明暗も)
 - ・市街地はシャッター通りだが、個性ある個店
 - ・通勤定期補助は利用が1～2人で中止
 - ・通学定期は約30人の利用あり

主な状況⑨薩摩川内市

- 注目すべきスポット
(大半の列車が停車、鹿児島へのベッドタウン)
 - 駅前にマンションが多数
 - 観光物産協会を株式会社化
 - …地域おこし協力隊の支援、受け皿にも
(13人中8人がそのまま地元)
 - …DMO候補団体にも
 - …コミュニティFMを運営
- ★駅構内の自由通路を有効活用

主な状況⑩鹿児島

- 鹿児島中央駅前への集中がどこまで進むか
 - 再開発ビル多数、さらに進行中
 - 天文館は苦戦…空き店舗が6,7% ⇒ 10%
 - 「鹿児島中央駅ネイティブ」が生まれてきた
 - 特に鹿児島中央駅寄りがオフィス苦戦
 - それでも、ビルによっては空室なし
 - 鹿児島銀行の本店も立て替え中
 - 九州経済研究所は調査を8年間継続

全体を振り返って

- 福岡、金沢、鹿児島はやはり勢いがある
 - …効果の享受には一定以上の都市規模が必要か
- 金沢の勝因の一つは周到な準備
- やや中途半端なイメージの街も
- 時が止まっているような街も
- 信越県境地域づくり交流会に勢い
- 開業「街の将来を考える唯一の機会」(藤沢氏)
- 首都圏というマーケットの意味(鹿児島商工会議所)
- 「九州新幹線は経済活動の摩擦係数を下げた」
- 「自らを検証する仕組み」の重要性
- 思考停止がもたらす無数の逸失利益
- JRも人口減少社会も立ち止まってくれない

全体を振り返って

- 駅の使い勝手の再考
- 駅周辺の機能性、わかりやすさ
- 公共交通機関とSuica
 - …長野、鹿児島は不可、八代のローカルバスは可
- 結局は「暮らしたくなる街、人」
- 「人が交わる場所」をつくり続けられるか？
- 青森駅/青森県が秀でているところは…？
 - ⇒「パッケージ」は優秀
 - ⇒「新幹線を/新幹線で語る場」はほかにはない

青森学術文化振興財団・平成 30 年度助成事業

「九州、北陸新幹線沿線の変化の
検証に基づく、北海道新幹線の
経済的、社会的活用法への提言」

成果報告書

発行日 2019 年 3 月 31 日

発行者 あおもり新幹線研究連絡会

連絡先：青森大学社会学部 櫛引 素夫 研究室
〒030-0943

青森市幸畑 2 丁目 3-1

電話 017-738-2001 (代表)

ファクス 738-0143

e-mail : kushibiki@aomori-u.ac.jp

