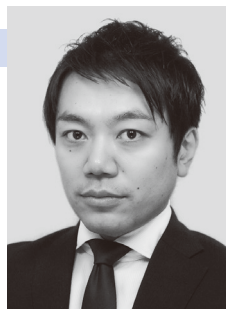


新幹線開業が地域に与える長期的効果

～ 拠点集積効果と自治体の役割 ～

株式会社 野村総合研究所 社会システムコンサルティング部
主任コンサルタント 片桐 悠貴

株式会社 野村総合研究所 グローバル製造業コンサルティング部
コンサルタント 林原 広実



1 はじめに

1) 令和の新幹線ブーム

「新幹線建設」で、日本各地が盛り上がりつつある。昭和の話ではない、紛れもない令和の話題である。直近では九州新幹線（西九州ルート）の長崎開業（武雄温泉－長崎間）が2022年度、北陸新幹線の敦賀開業（金沢－敦賀間）が2023年春、さらに東京と名古屋を40分で結ぶリニア中央新幹線が2027年、北海道新幹線の札幌開業（新函館北斗－札幌間）が2030年度に開業の予定とされている^{※1}。加えて、上記により全国新幹線鉄道整備法に基づいて1973年に整備計画が決定されたいわゆる整備新幹線はそのほとんどが着工されたことから、「その次」を見越して地域発の運動も活発化している。具体的には、羽越、四国、山陰、東九州地域等ではフル規格による新幹線整備を目指して期成会等の地元組織が活動を行っている。

2) 本稿の目的

このような時代状況を踏まえると、いま必要なのは、既に開業している新幹線における開業効果の実情を改めて振り返り検証することと、開業効果を地域が得るために必要な条件や取り組みを冷静に見極めることに他ならない。そこで本稿では、定住人口の増加／減少抑制や都市開発といった長期的な効果を「拠点集積効果」として新たに提起し、その定量・定性的な分析とその最大化に向けた施策の検討を行

う。これらを通じ、地域の視点で新幹線整備に関する議論を深め、官民を含めたステークホルダーの合意形成を進める際の示唆を得ることを目的とする。

2 新幹線開業効果の全体像と本稿で提起する

「拠点集積効果」

本章では、新幹線開業効果の全体像を踏まえた上で、現在の国による費用便益分析（B / C 評価）^{※2}上で重視されている時間短縮効果や、近年の開業効果分析において言及が増えている交流人口の増加・経済波及効果について概括する。そして、これらの速効性ある効果と対比する形で、本稿のメインテーマである、開業後5年、10年単位で効果が発現していく経済活動の円滑化、駅周辺における都市機能の発展、そしてそれらの帰結としての周辺住民等の居住地選択への寄与といった「拠点集積効果」について提起する。

1) 開業効果の全体像

国土交通省鉄道局「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012年改訂版）」では、新線整備・既設線改良事業等における効果・影響および指標の例として、図表1の通り提示している。図表1では、まず効果・影響の発現先を利用者／供給者／社会全体に分けて整理しており、そのうち社会全体が享受する効果をさらに住民生活／地域経済／地域社会／

図表 1 国交省が示す新線整備・既設線改良事業等における効果・影響（抜粋）

評価項目(例)	効果・影響(例)
利用者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>所要時間短縮が見込まれる</u> ● 乗換回数の減少が見込まれる ● 運賃の低減が見込まれる ● 運行本数の増加が見込まれる
供給者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者数の増加が見込まれる
社会全体への効果・影響	大都市・中核都市等へのアクセス性向上 ● 大都市圏への所要時間が短縮されるため、より多くの住民が大都市圏にアクセスできる
	住民生活 高速交通の結節点へのアクセス性向上 ● 拠点空港や新幹線停車駅への所要時間が短縮されるため、より多くの住民が空港や新幹線停車駅にアクセスできる
	生活利便性の向上 ● 鉄道による移動時間が短縮されるため、より多くの生活関連施設にアクセスできるようになる
	通勤・通学圏の拡大 ● 鉄道による移動時間が短縮されるため、通勤・通学圏の拡大が期待される
	地域経済 <u>地域の活性化</u> ● <u>交通の利便性が向上するため、地域間の交流が活性化し、地域の生産性の上昇が期待される</u> ● <u>遠方からのアクセス性が高まるため、沿線地域等の観光入り込み客数の増加が期待される</u>
	企業立地の促進 ● 交通の利便性の向上がもたらす生産性の上昇により、企業の誘致可能性や立地規模の増大が期待される
	社地域 地域のイメージアップ ● 新線や改良された既存線が地域のシンボルとなる、地域のイメージアップが期待される
	環境 地球的環境の改善 ● 利便性の向上に伴い、自動車利用者が鉄道を利用することが期待されるため、地球温暖化への負荷の軽減に寄与できる
	安全 局所的環境の改善 ● 利便性の向上に伴い、自動車利用者が鉄道を利用することが期待されるため、地域の環境改善が見込まれる
	道路交通事故の減少 ● 利便性の向上に伴い、自動車利用者が鉄道を利用することが期待されるため、道路交通事故の減少が見込まれる

出所) 国土交通省鉄道局「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル(2012年改訂版)」

環境／安全の五つに分類して広範に示していることが特徴である。

一方で、これらの効果は必ずしも全てが等価値に扱われているわけではなく、開業効果を論じる際に特に重要なものがいくつか存在する。次項ではそれについて詳述する（図表 1 の赤字下線部）。

2) 既存の分析で主に用いられる効果

(1) 時間短縮効果

新幹線開業による最も直接的な効果として想定されるのが、在来線に比べて目的地への到着時間が大幅に短縮される時間短縮効果である。時間短縮効果は、事前に効果を定量的に把握して貨幣価値に換算可能であり、効果発生蓋然（がいぜん）性が比較的高いため、上記のマニュアルにおいても計測すべき効果として記載されている^{※3}。

※1 九州新幹線（西九州ルート）、北陸新幹線、北海道新幹線は主に（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、鉄道・運輸機構とする）による建設、中央新幹線は東海旅客鉄道（株）（以下、JR 東海とする）による建設であり、前者と後者では整備財源の性質が異なる。後者の東京－名古屋間の整備財源は民間企業である JR 東海の自己負担となっている。

※2 費用便益分析とは、貨幣換算して表示することが可能な効果を重複計上のない範囲で計測した上で、計測された効果と費用との比較により社会経済的な効率性を分析するもの。出所) 金子雄一郎、堀健一、家田仁「鉄道プロジェクトの総合的な評価手法の検討-『マニュアル 2005』策定の経緯-」運輸政策研究 Vol.9 No.2 2006 Summer

※3 出所) 国土交通省鉄道局「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル(2012年改訂版)」2012年7月 表 5.9 費用便益分析で対象とする効果

特に整備新幹線では、2009年「整備新幹線の整備に関する基本方針」（整備新幹線問題検討会議決定）で定められた着工5条件^{*4}の一つである投資効果として、「B/Cが1以上であること」が定められており、計算式の分子であるBenefitに占める時間短縮効果（貨幣価値に換算）の割合が基本的に高いことから、こと行政による事前評価手続きにおいては建設費とともに最も重要なファクターを占めていると言って過言ではない。

（2）経済波及効果

近年、新幹線開業が地域経済に与える効果を分析する際に一般的に用いられているのが、地域間交流の活発化に伴って増加した来訪者が当該地域で消費活動を行うことによる経済波及効果である。経済波及効果は通常、新たに発生した消費により誘発される直接効果と、そのための原材料等の購入によって誘発される間接1次効果、およびそれらを通じて発生した雇用者所得のうち消費として支出される間接2次効果の和によって算出される。先述の表中では、地域間の交流活性化や観光入り込み客数増加等の文脈で語られている。

もはや人口減少を所与の前提として受容せざるを得ない地域経済において、近年のインバウンド需要増加等を背景とした「交流人口」の増加による経済活性化というコンセプトは一定の説得力を有しており、分析結果が経済波及効果〇〇億円といった明快な数字として表れることから、沿線自治体や地域金融機関等による開業効果の調査検討時に一般的に用いられる傾向にある。

一方で、路線によっては観光需要の割合が高いため、開業直後のご祝儀相場ともいわれる観光客の急増期間の終了をもって「開業効果が一巡した」といった表現が用いられることもある^{*5}。このように、開

業から年数を経て蓄積されるのではなく、毎年の変動が激しいフロー的性質を有することも特徴である（だからこそ、開業直後の効果を分析することが比較的容易という側面もある）。

（3）本稿で提起する効果「拠点集積効果」

前項で述べた、所要時間の短縮とそれを背景とした交流人口の増加・消費額増加といった速効性ある開業効果の把握・分析は、開業から数年後に実施される事後評価において定着しつつある。一方で、開業後5年、10年単位で蓄積されストック的性質を有する遅効性の効果については、政策評価の実務的な枠組みの中では取り扱いづらいが、長期的な視座が求められる国土政策の本義として、把握が不可欠である。

具体的には、高速鉄道という人間を効率的に長距離移動させる装置が一種のストックとして長期間機能することによる、経済活動の円滑化、駅周辺における都市機能（住宅、商業、医療・教育等公共サービス等）の発展、そしてそれらの帰結としての住民等の居住地選択への寄与・人口減少の抑制、といった効果が考えられる（図表2）。本稿ではこれらを注目すべき長期的な「拠点集積効果」として提起し、次章以降では拠点集積効果が表れる指標^{*6}の中でも、特に最終的な集積の帰結が如実に表れるものとして、既開業路線沿線の自治体における人口の社会増減データの長期的な推移を把握・分析する。

3 既開業路線における拠点集積効果の分析

前章で整理したように、拠点集積効果には定住人口の増加の他、企業の進出や商業開発、公共施設の立地といった要素も含まれるが、今回はその中でも地域の長期的な活性化状況を測る上で最もシンプル

図表 2 経済波及効果と本稿で論じる拠点集積効果の比較表

	経済波及効果	拠点集積効果
対象とする効果	<ul style="list-style-type: none"> 観光交流による消費額(飲食、宿泊、物販等) 飲食、宿泊、物販等関連産業従事者による消費額 新幹線建設に係る投資額、従事者による消費額 	<ul style="list-style-type: none"> 定住人口の増加/減少抑制効果(社会増減の推移) ビジネス効果(企業進出の拡大等) まちづくり効果(商業開発、公共施設移転等)
着目する人口	<ul style="list-style-type: none"> 交流人口(≒フロー的観点) 	<ul style="list-style-type: none"> 定住人口(≒ストック的観点)
アウトプットの単位	<ul style="list-style-type: none"> 金額(経済波及効果)※産業連関表を用いることで、直接効果だけでなく、1次波及効果、2次波及効果までの総額を推計 	<ul style="list-style-type: none"> 人口(実数または増減比率) 都市開発面積、企業進出状況等
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 開業直後の効果を定量化可能 一元的に金額換算されるため、他の経済効果と規模感の大きかみな比較が可能 自治体の整備費負担額との大きかみな比較が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 人口・産業・都市開発といった、長期的に発現するストック的な効果を表す要素を幅広く把握可能 定住人口、企業進出状況、開発面積等、生活に即した住民目線の単位を必要に応じて活用可能
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 観光交流の増加を前提としたフロー的な効果を表すもので、一過性のものとなる可能性もある 効果が一元的に金額に換算されるが、住民生活に与える具体的な寄与が分かりづらい 	<ul style="list-style-type: none"> 開業から5~10年スパンの各種統計の推移を把握する必要があり、効果把握に時間を要する 自治体における整備費負担額と比較ができない

出所) NRI作成

かつ重要な要素であり、毎年リセットされることなく長期的に蓄積していく「定住人口」を主に取り上げる^{※7}。

本章では、前項で提起した拠点集積効果の帰結としての社会人口の増減状況について、新幹線の開業以前と以後とでそれぞれ一定期間のデータを把握可能な、九州新幹線(鹿児島ルート)沿線自治体を中心に、人口の社会増減を分析する。

1) 人口分析の着眼点

新幹線開業とその新幹線駅立地地域の人口推移の関連性をみるためには、いくつかの方法があるが、ここでは人口の社会増減の推移を開業前と開業後の一定期間、新幹線駅の立地自治体と非立地自治体を比較した。その理由には、以下の3点がある。

1 点目が、開業前後での傾向比較が容易なことである。例えば時短効果の計測では、新幹線のありなし(WITH / WITHOUT)それぞれのケースを一定条件で試算・比較することも可能だが、本稿で提起する拠点集積効果の場合、効果の発現に至る過程がより複雑なため、WITH / WITHOUT のケースを

※4 その他の条件としては、「安定的な財源見通しの確保」「収支採算性(営業主体の収支改善効果がプラスであること※30年間平均)」「JRの同意」「並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意」がある。出所)国土交通省ホームページ「整備新幹線について」https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000041.html
 ※5 日本銀行函館支店「北海道新幹線開業の道南への経済効果と観光振興への視点」2019年3月

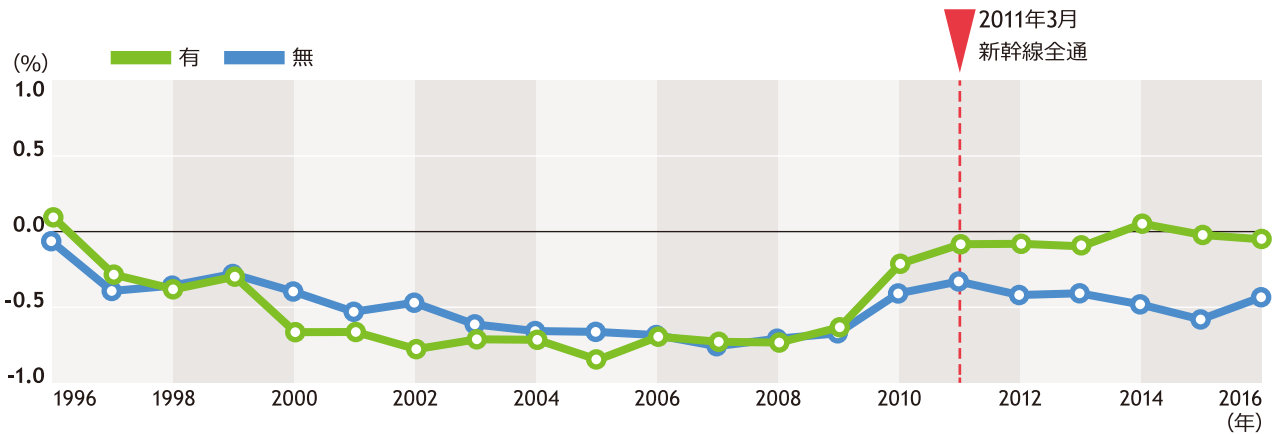
※6 加えて、集積した拠点(駅周辺の商業施設等)における消費増加による経済波及効果、自治体における税収効果も想定される。しかし、これらは既存の分析で用いられる観光客・交流人口の増加による経済波及効果との切り分けが難しいことから、本稿では「2) 既存の分析で主に用いられる効果(2) 経済波及効果」に属するものとして整理し、「3) 拠点集積効果としてはなるべく拠点集積そのものに関連する指標に着目した分析を行った。

※7 企業の進出や商業開発、公共施設の立地といった、人口以外の指標による拠点集積効果の分析は、今後の検討課題としたい。特に企業の進出状況や商業統計等は人口と異なり、長期かつ開業年前後の傾向変化を含めた比較が可能となる「毎年」の統計データが存在しないことが多いことも課題である。

図表3 福岡県内の新幹線駅立地／非立地市における人口の社会増減率推移

新幹線駅の有無	対象市	社会増減率		開業後－開業前 (開業前後の社会増減率変動)
		開業前平均	開業後平均	
有	大牟田市・久留米市・筑後市	-0.55%	-0.05%	+0.5ポイント
無	柳川市・八女市・大川市・小郡市・うきは市・みやま市	-0.51%	-0.44%	+0.07ポイント

※2011年は開業後の期間の方が長いため、開業後に含んで平均を算出



出所) 総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」よりNRI作成

仮想的に設定することが困難である。そこで、新幹線の開業年を境に、人口等の推移に変化がみられるか否かを実績ベースで把握することで、その地域に新幹線が存在する場合と、存在しない場合の比較を行うことができる。

2点目が、相対的な比較が可能になる点である。単独地域の経年比較だけでは、単に新幹線以外の要素で当該地域が発展した可能性も大いにある。そこで、近隣の新幹線駅が立地する地方自治体と、立地しない地方自治体との間で人口推移の比較を行うことによって、より新幹線駅のあるなしによる変化がデータ上で把握しやすくなる（特に駅が立地しない自治体の方が開業以前に隆盛している場合、より効果的である）。

なお、その際には比較対象とする地域の人口規模が異なることを踏まえ、本稿で採用したような各年の変化率の推移や、基準年を100と置いたときの相対的な数値により比較を行うことが実態をより正確に把握するためには望ましい。

3点目が、比較条件の統一である。指標として総人口を用いると、高齢化率の高い自治体ではどうしても自然減の影響で総人口が減少傾向となりがちとなる。そこで、総人口の増減よりも、人口の社会増減に着目することで、高齢化社会における人口の自然減の影響を排して、転入が転出を上回るか否かによって居住地選択における優位性を把握することができると思われる。

2) 既開業路線における人口の社会増減分析

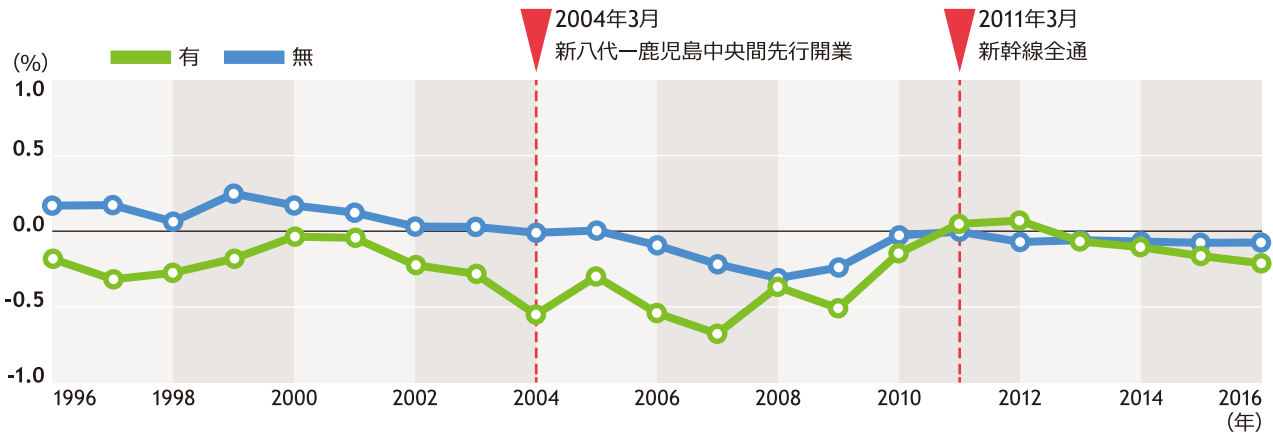
ここでは、新幹線の開業以前と以後とでそれぞれ一定期間のデータを把握可能な、九州新幹線（鹿児島ルート）沿線自治体を中心に、人口の社会増減を分析した。なお、人口の社会増減を把握する際には、絶対数の少ない町村規模では振幅が大きくなり過ぎるため、当該県内に位置する市町村のうち、市のみを抽出した社会増減データを把握・整理した。

福岡県内の筑後地域に位置する市の場合、九州新幹線（鹿児島ルート）の開業以前には、社会増減率

図表4 熊本県内の新幹線駅立地／非立地市における人口の社会増減率推移

新幹線駅の有無	対象市	社会増減率		開業後－開業前 (開業前後の社会増減率変動)
		開業前平均	開業後平均	
有	熊本市・八代市・水俣市・玉名市	-0.31%	-0.07%	+0.24ポイント
無	荒尾市・山鹿市・菊池市・宇土市・宇城市・合志市	0.01%	-0.06%	-0.07ポイント

※2011年は開業後の期間の方が長いため、開業後に含んで平均を算出

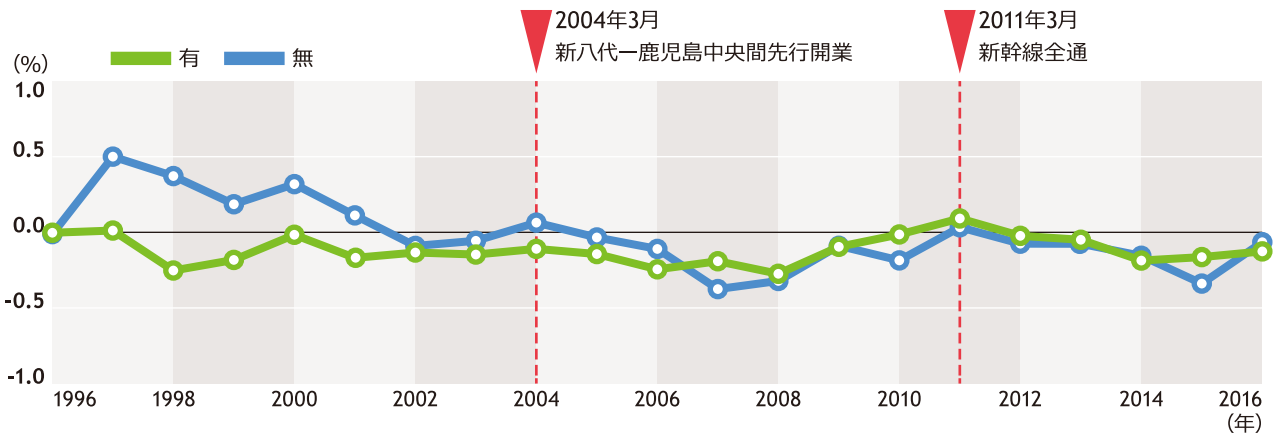


出所) 総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」よりNRI作成

図表5 鹿児島県内の新幹線駅立地／非立地市における人口の社会増減率推移

新幹線駅の有無	対象市	社会増減率		開業後－開業前 (開業前後の社会増減率変動)
		開業前平均	開業後平均	
有	鹿児島市・出水市・薩摩川内市	-0.13%	-0.08%	+0.05ポイント
無	阿久根市・日置市・霧島市・いちき串木野市・伊佐市・始良市	0.02%	-0.09%	-0.11ポイント

※2011年は開業後の期間の方が長いため、開業後に含んで平均を算出

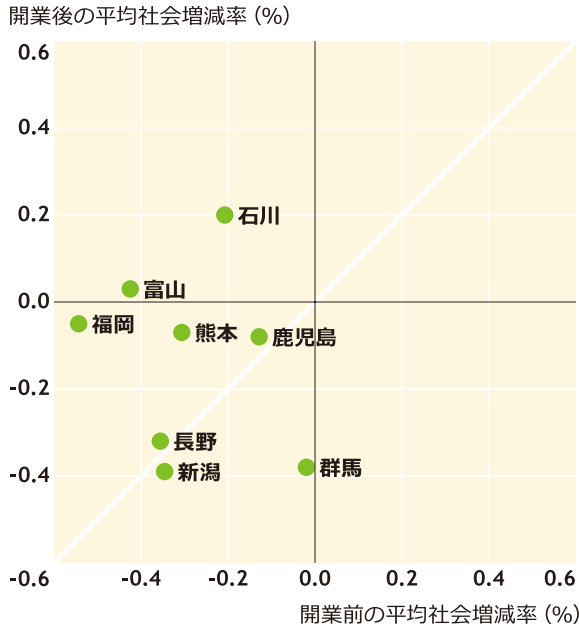


出所) 総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」よりNRI作成

は同程度か駅の立地しない市（柳川市、八女市、大川市、小郡市、うきは市、みやま市）の方が社会増減率はやや高かったところ、開業年前後から立地市の社会増減率が改善し、現在では逆転して駅が立地

する市の方が高い水準にある（図表3）。なお、福岡市は鹿児島ルート of 全線開業以前より山陽新幹線の駅が立地していたため、分析対象からは除外している。

図表 6 新幹線駅の立地自治体における開業前後の社会増減率の分布※8



注) ●は新幹線駅の立地自治体が位置する県名
出所) 総務省「住民基本台帳人口移動報告」よりNRI作成

分布图中的凡例	対象自治体(新幹線駅立地市)
長野	長野市・上田市・佐久市
群馬	安中市
新潟	上越市・糸魚川市
富山	富山市・高岡市・黒部市
石川	金沢市
福岡	大牟田市・久留米市・筑後市
熊本	熊本市・八代市・水俣市・玉名市
鹿児島	鹿児島市・出水市・薩摩川内市

熊本県内に位置する市の場合、全通以前には駅が立地しない市（荒尾市、山鹿市、菊池市、宇土市、宇城市、合志市）が立地する市（熊本市、八代市、水俣市、玉名市）を長らく社会増減率で上回っていたところ、開業直後には少なくともそれまでの15年間で初めて、駅が立地する市が社会増減率で逆転する現象が起きた(図表4。現在は再逆転されている)。

鹿児島県内の北薩地域、始良・伊佐地域および鹿児島地域に位置する市の場合、それまで長らく新幹線駅が立地しない市（阿久根市、日置市、霧島市、いちき串木野市、伊佐市、始良市）が立地する市（鹿児島市、出水市、薩摩川内市）の社会増減率を上回っていたが、開業数年前からその傾向が逆転し、現在は双方が同水準にある(図表5)。

最後に、九州新幹線（鹿児島ルート）に北陸新幹線も加え、その沿線自治体の新幹線駅立地市における社会増減率を、横軸を開業前、縦軸を開業後として分布図にしたものが図表6である。これを見ると、新たに開業した新幹線駅が立地する市のほとん

どが、開業後に社会増減率を好転させていることが分かる。特に石川県や富山県に至っては社会増減率がマイナスからプラスに転じており、転出超過から転入超過に転じたことは注目に値する。

3) 拠点集積効果の影響考察

今回把握した九州新幹線（鹿児島ルート）沿線市においては、2011年の新幹線全通前後を機に、駅が立地する市と立地しない市の間で明確に、人口の社会増減率の傾向が変化したことから、新幹線の開業が人口の社会増減状況に一定の影響を与えたことが推察される。

一方で、開業前にマイナスだった社会増減率が好転したもののマイナスの範囲にとどまり、依然として転出超過状態が継続している市も多数見受けられるため、新幹線開業によってすぐに転入超過に転じるほどの大きなインパクトがあった自治体はまれであることが確認された。

さらに、新潟や群馬のように、開業後に必ずしも

図表 7 居住地選択の要因

1 住宅自身の性能又 住宅に付随する制約に 関するもの	項目1 「住宅の広さや間取り」
	項目2 「日当たり・断熱性等住宅の性能」
	項目3 「住宅の古さや耐震性の低さ」
	項目4 「住宅ローンや家賃等の住居費負担」
2 住宅周辺・ まちに関するもの	項目5 「周辺の住環境」 安全性(火災、地震、水害等)、道路事情(安全性、渋滞)、バリアフリー、治安、騒音、 大気汚染、緑・水辺、街並み・景観、雰囲気・イメージ 等
	項目6 「生活しやすい立地条件」 通勤・通学、買い物、医療、高齢者施設、子育て、教育、公的施設、公共サービス、税負担 等
	項目7 「ライフスタイルに合う土地柄」 近所づきあい、知人友人、親や子の家との往来、趣味、生涯学習、ボランティア活動、 カフェ、レストラン、公園 等

出所) 国土交通省国土交通政策研究所「居住地と居住形態の選択要因の把握を通じた多世代共存社会、ストック循環型社会の形成に関する調査研究」2014年よりNRI作成

社会増減率が好転しなかった自治体も存在した。

上記を踏まえると、新幹線の開業による拠点集積効果の一つとして人口の転入が増える傾向が多くの沿線市でみられるものの、そのインパクトの大きさには差異があり、中には現時点では効果があまり発現していないケースも起こりうることを把握できた。これを踏まえ、最後に次章では、拠点集積効果の最大化に向けて必要と考えられる取り組みについて検討する。

4 拠点集積効果の最大化に向けて必要な取り組み

前章では、新幹線の既開業路線を対象に沿線自治体における人口の社会増減率の長期的な推移を把握することで拠点集積効果を可視化した。一方で、その発現状況にはばらつきがあることも明らかとなった。そこで本章では、既開業路線沿線の自治体における取り組み事例を踏まえ、拠点集積効果の最大化に向けて必要と考えられる取り組みについて検討する。

1) 都市拠点が集積する衣・職・住サイクルの構築

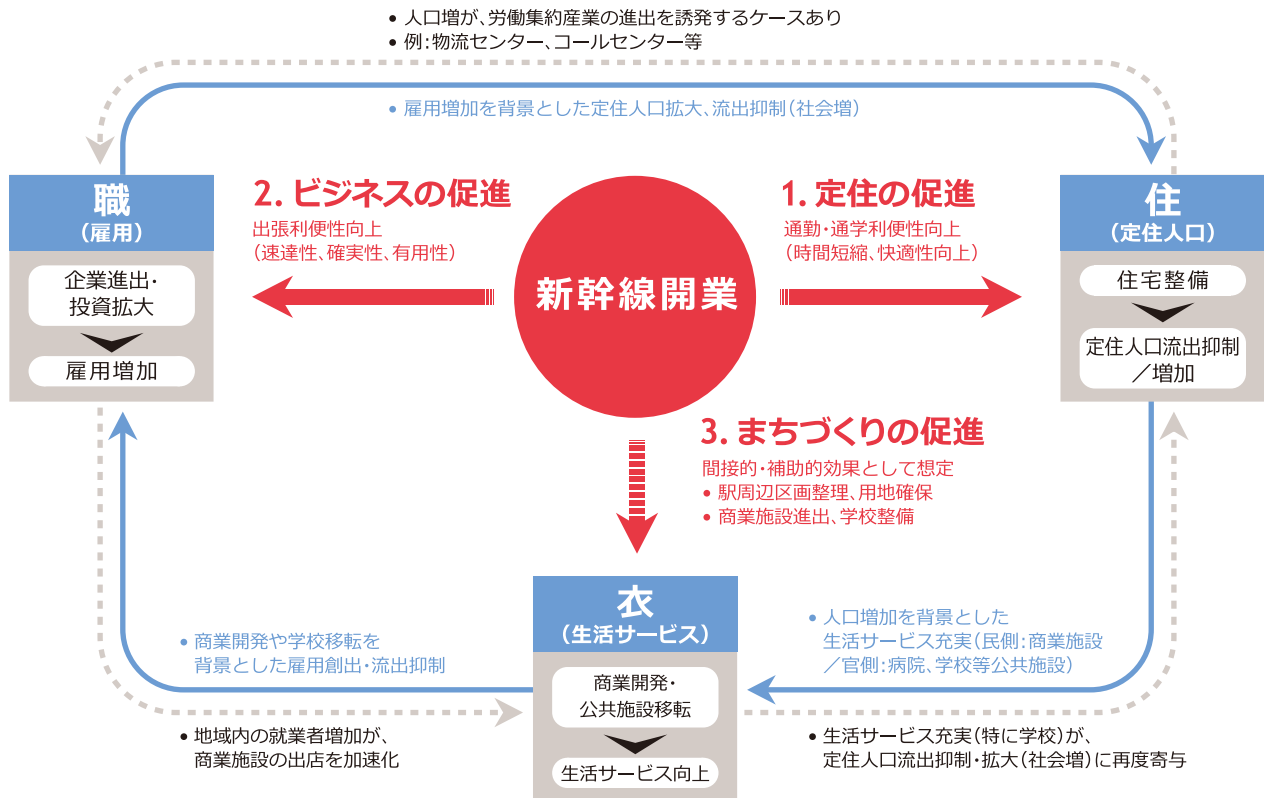
前章では人口の社会増減の推移を把握することで、当該自治体における転入先としての人気度合いを推し量ったが、実際にミクロレベルで個々人が居住地を選択する場合、その基準はさまざまである。

国土交通省国土交通政策研究所が2014年に実施した「居住地と居住形態の選択要因の把握を通じた多世代共存社会、ストック循環型社会の形成に関する調査研究」では、住み替え要因に関する設定項目として、図表7に示した7項目を整理している。

新幹線を含む通勤・通学の利便性は、項目6に含まれる一要素として含まれているに過ぎず、実際には良質な住宅供給の有無や周辺の住環境、買い物・医療・教育等の公共サービスへのアクセス、地縁・友人関係といった要素から複合的に居住地の選択が

※ 8 新たに開業した新幹線駅の立地市として、群馬県:安中市、長野県:長野市・上田市・佐久市、新潟県:上越市・糸魚川市、富山県:富山市・高岡市・黒部市、石川県:金沢市の数値を使用している。

図表 8 都市が発展する衣・職・住サイクルのイメージ図



出所) NRI作成

行われている。

したがって、単に新幹線駅のみが開業したとしても、それだけではその地域を選んで転入する要因とは到底なりえない。駅周辺への良質な住宅供給【住】と、入居者における買い物等の民間施設整備および医療・教育等の公共サービス供給【衣（生活サービス）】が連携して実施されて初めて、実際の居住地選択時の選択肢として俎上（そじょう）に上りうる都市として存在感を発揮することができる（図表8）。

2) 拠点集積効果を高める施策事例

(1) 区画整理や通勤定期代補助等による

住宅の集積事例

実際、近年に開業した新幹線駅の周辺では行政等が主導して区画整理事業を行い、開業に合わせて駅周辺の再開発を行うケースが多くみられる。

例えば博多駅から新幹線で最速 14 分で結ばれた

久留米市では、新幹線駅の開業に合わせて JR 久留米駅周辺の市街地再開発事業を実施し、筑後地方一の高さとなる地上 35 階建て・総戸数 293 戸のマンション^{*9}が建設された。これに象徴されるように JR 久留米駅周辺ではマンション開発が盛んに進んでおり、これらの結果、駅周辺人口（中心市街地人口）が 2006 年の 1.2 万人から 2018 年の 1.6 万人へと大幅に増加した。現在は隣接する 1.5ha の土地で新たに JR 久留米駅前第二街区第一種市街地再開発事業が進行中であり、こちらは高層マンションに加え、住民の生活利便性を高める買い物施設や医療施設等の整備が想定されている。図表 9 をみれば分かるように、JR 久留米駅周辺では新幹線駅の開業年に合わせた開発以上に、開業から 10 年近くを経過した近年の開発が目立つことから、JR 久留米駅周辺における拠点集積効果は一過性のものにとどまらず、ストックとして長期的に発現していることが推察される。

図表 9 JR 久留米駅周辺のマンション（予定含む）

年	マンション名	主たる開発者	戸数
2010	ザ・ライオンズ久留米ウェリスタワー	大京、NTT都市開発	293戸
2010	MJR久留米ステーションレジデンス	九州旅客鉄道	82戸
2016	アルファフレッシュ久留米駅前	あなぶき興産九州、日本貨物鉄道	65戸
2019	クリオ久留米セントラルマークス	明和地所	61戸
2020	サンリヤンJR久留米駅前	西日本鉄道	142戸
2022予定	(JR久留米駅前第二街区第一種市街地再開発事業)	大和ハウス工業、大京、三菱地所レジデンス、西日本鉄道	共同住宅400戸 高齢者向け住宅100戸

出所) 各社HPよりNRI作成

久留米市の場合、上記のハード面の施策に加え、ソフト面の施策も充実していることも見逃せない。久留米市への転入を奨励する補助金の交付対象世帯のうち1人に対し、新幹線通勤の場合は月額1万円×36カ月（最大36万円）、JR在来線や西鉄電車通勤でも毎月5千円×36カ月（最大18万円）、定期券購入費の補助が受けられる制度が存在し、鉄道利用と連携した定住促進を図っている。加えて特徴的なのが、上記の久留米市への転入を奨励する補助金の交付額に、その際の転居元の自治体によって差をつけていることも興味深い。これは、みやま市、うきは市といった周辺市からの転入者よりも福岡市中心部等からの転入者を優遇する仕組みであり、前者は既に新幹線沿線の拠点への集積が趨勢（すうせい）としてある一方で、後者には依然としてハードルが高いことを示唆している。

(2) 大規模な区画整理等による商業施設の集積事例

また、久留米市のような政令市近郊以外でも、拠点集積効果を最大化させてきた先事例が存在する。北陸新幹線により東京から最短69分（長野22分、軽井沢7分）で結ばれている佐久平駅が立地する佐久市では、1997年の新幹線駅開業に合わせて佐久都市計画事業佐久駅周辺土地区画整理事業を实

施し、主に農地だった約60haの土地の開発に着手した。整備新幹線駅周辺の区画整理事業としては国内最大級の面積であり、区画内の道路総延長は合計15kmにも及ぶ。

現在の駅周辺は、マンションやホテルの他、目を引くのがイオンモールやベイシア、カインズ、ケーズデンキといった商業施設の立地である。これは、上記の区画整理の際に都市計画道路6路線が整備されるとともに駅周辺に数千台規模の駐車場が完備されたことから、ロードサイドかつ新幹線・在来線駅前という、地方の商業施設立地における「最強の立地条件」を佐久平駅周辺地域が兼ね備えたことが背景として考えられる。

さらに現在では、開発ニーズに比して余剰地が少なくなったことを受け、佐久平駅南土地区画整理事業として駅南方の21.4haの土地も新たに開発予定であり、住宅や商業施設、都市公園等の整備が予定されている。これも、開業から20年以上を経て、新幹線および在来線駅や周辺道路等のインフラが存在したことで拠点集積効果が長期的に顕現した証左といえる。

※9 株式会社大京とNTT都市開発株式会社が手掛ける「ザ・ライオンズ久留米ウェリスタワー」。

(3) 住宅・商業集積による定住人口の増加事例

これらによって駅周辺地域の魅力が継続的に高まった結果、2015年4月には佐久平駅からほど近い佐久市長土呂地区に、長野県内では21年ぶりに小学校（佐久平浅間小）が新規に開校したことは、一つの象徴的な出来事である。佐久平浅間小が新設された長土呂地区の人口は、1997年4月に911世帯2,601人だったが、2014年10月には1,951世帯4,565人まで増加しており、それに伴う児童数の増加を受けたものだ^{※10}。

佐久市全体の人口は国勢調査では2010年の10万552人をピークに減少傾向にあるが、市町村合併前の区分で見ると、旧臼田町、旧望月町、旧浅科村の区域が2010年から2015年までの5年間に軒並み数百人単位で人口を減少させたのに対し、旧佐久市の区域は逆に700人弱のプラスとなっている。これにはさまざまな要因が考えられるが、旧佐久市内の人口増加地域である佐久平駅周辺の求心力も一役買っていると考えられる。

国土交通省都市局では数年前から、生活サービス機能と居住を集約・誘導して人口を集積させるとともに、それらのまちづくりと連携して拠点を公共交通で結ぶ「コンパクト・プラス・ネットワーク」というコンセプトを打ち出しているが、これはあくまでも都市政策のレベルを想定してのことである。しかし、上述の佐久市全体の人口推移と佐久平駅周辺への拠点集積は、この「コンパクト・プラス・ネットワーク」が国土レベルでも発現しうる可能性を想起させる。

(4) 研究開発拠点・BPO 拠点等誘致による

企業進出事例

前項で示した新幹線開業の影響のうち、最も統計データ上で客観的に把握しにくいのが新幹線沿線へ

の企業進出に関するものである。自治体による企業誘致政策の主なターゲットとなっている製造業の生産拠点の場合、製品の出荷には新幹線ではなく主に道路や港湾等のインフラが用いられ、加えて広大な用地が必要なため必ずしも駅周辺に立地するとは限らない。

一方で、まだ事例は多くはないが、そもそもの企業誘致政策の枠を広げると、企業立地における新幹線沿線のメリットもみえてくる。2015年に黒部宇奈月温泉駅が開業した富山県黒部市には2015年にファスナー等の世界的メーカーであるYKK AP株式会社の本社機能の一部が移転し、2016年には既存の製造所内に新たにR&Dセンターも設立された。また、新高岡駅と富山駅の間地点の富山県射水市には、BPO事業を展開する株式会社プレステージ・インターナショナルのコールセンター拠点である「富山BPOタウン」が2015年に設立された。これらはいずれも従来型の製造拠点の誘致とは一線を画すものである。新幹線が運ぶものはヒトやそれに付随する情報である以上、企業の本社機能・研究開発機能や、知識・サービス関連の産業にとって新幹線は拠点集積の動機の一つとなりうる可能性がある。自治体側の誘致政策としても、従来の工場誘致一辺倒から、ターゲットをより広げて取り組む必要がある。

そして、その際により有望なのは、域外企業の新規立地よりも、既存の立地企業によるさらなる拠点集積である。実際、上記のYKK APの場合、黒部市には60年以上も製造拠点が存在していた経緯がある。元来、事業の鉄則は「小さく産んで大きく育てること」とよくいわれるように、企業は縁もゆかりもない土地に突然多額の投資を行うことはきわめてまれである。はじめは小規模な拠点からスタートし、周辺インフラの使い勝手やマーケットの状況等を勘案して徐々に規模を拡大していくことが一般的

な企業判断であり、新幹線による交通の利便性・安定性はその際の有力な判断基準となりうる。このため、自治体側の視点では新規誘致担当と既進出企業のフォローアップ担当の間でのシームレスな連携が特に重要となるとともに、政策評価の指標として新規立地企業数のみを設定するのではなく、既進出企業における投資額、雇用数も把握・設定することで、地域への効果がより大きい企業活動を正確に評価する庁内の仕組みづくりも必要となる。

5 おわりに

1970年代以降の新幹線整備の思想的バックボーンともいえるかの有名な『日本列島改造論』には、このような一節がある。「これからの新幹線鉄道は、人口の集中した地域を結ぶだけではなく、むしろ人口のすくない地域に駅を計画的につくり、その駅を拠点にして地域開発をすすめるように考えなければならない。その場合、国鉄、地方自治体などが協力して、新設する駅と、その周辺地域の土地を先行取得することが必要である。そして、その地域の総合的な都市計画の一環として駅、駅ビル、広場、ターミナルなどの関連施設を建設する」^{※11}

時代は変わり、人口減少社会を前提とすると、開発した地域に転居してくれる若者も、地域の小売店も、まちのにぎわいも貴重な資源であり、それを行政の都合で空間的に拡散させることはもはや得策ではない。社会問題としての「都市の過密」という単語がメディアから姿を消して久しいいま、なんとか一定の人口を維持して生き残っている地方都市では都市機能を集積させ、持続可能な拠点を確保することをリアリティーある政策目標として設定せねばならない。

一方で、変わらないものもある。4章では拠点集

積効果を高める施策事例を紹介したが、駅のみではなくまちづくりの具体的な構想にまで踏み込んだ提案が上記の引用箇所を中心に活発に展開されていることは、列島改造論の卓見であった。新幹線をあくまでも一つの手段・ツールとして捉え、開業後はこれを「使い倒す」ことで自らの都市・地域をサステナブルなものとして発展させていく発想は当時から存在していたのである。

その原点に立ち返ると、令和時代の新幹線は、決して開業自体を地域の夢とすることなく、その先の未来を冷徹に切り拓くための現実的なツールとして、改めて認識されねばならない。

※10 産経新聞朝刊 2015年3月17日
※11 田中角栄『日本列島改造論』日刊工業新聞社 1972年

●……筆者

片桐 悠貴 (かたぎり ゆうき)
株式会社 野村総合研究所
社会システムコンサルティング部
主任コンサルタント
専門は、都市開発・インフラ事業戦略、PPP/PFI 導入支援、公的機関の組織設計・改革など
E-mail: y-katagiri@nri.co.jp

林原 広実 (はやしはら ひろみ)
株式会社 野村総合研究所
グローバル製造業コンサルティング部
コンサルタント
専門は、製造業における事業戦略立案、産業政策支援など
E-mail: h-hayashihara@nri.co.jp