

新幹線鉄道と地域振興

～整備新幹線における通過地域問題とその克服に向けて～

明治大学経営学部経営学科

学生番号：1740220412

4年13組8番 大橋悠生

【目次】

第一章 はじめに

1. 研究の背景と問題意識	3
---------------	---

第二章 整備新幹線を取り巻く環境

1. 整備新幹線の概要	4
-------------	---

2. 北陸新幹線整備の経緯	5
---------------	---

(1)対象路線選定

(2)北陸新幹線の変遷

第三章 新幹線整備と地域の衰退

1. 先行研究の整理	9
------------	---

2. 本研究の立ち位置	10
-------------	----

3. 新幹線整備による並行在来線問題	11
--------------------	----

第四章 新幹線整備による地域活性分析

1. 研究にあたって	14
------------	----

2. 研究対象地について	14
--------------	----

3. 自治体の取り組み事例についての調査	17
----------------------	----

第五章 考察：駅非立地地域の衰退要因と改善の方向性について

1. 分析結果の整理	19
------------	----

2. 新幹線整備の効果が限定的にとどまる要因	20
------------------------	----

3. 分析から得られた示唆	21
---------------	----

第六章 まとめ

1. 新幹線整備を地域振興につなげる方針	22
----------------------	----

2. 本研究のまとめ	24
------------	----

3. 本研究の課題・今後の展望	25
-----------------	----

第一章 はじめに

一研究の背景と問題意識一

1964年の東海道新幹線の開業以来、日本は高速鉄道ネットワークを全国へと拡充し、国土の骨格を形成してきた。新幹線の整備は、東京を中心とした大都市圏と地方都市を高速で結びつけ、地域経済の活性化や人的交流の促進、観光振興など、多方面にわたる波及効果をもたらしてきた。日本の高度経済成長を支えるうえでも、新幹線の存在は欠かせない社会基盤であったといえる。

近年では、2015年に北陸新幹線の長野一金沢間が開業し、さらに2024年には金沢一敦賀間が延伸した。これにより、首都圏から北陸地域へのアクセスが劇的に向上した。

新幹線開業による最大の恩恵は時間距離の短縮である。かつて上越新幹線と在来線の特急列車の乗り継ぎで約6時間を要した東京一金沢間は、新幹線の開業によって約2時間半に短縮された。この時間距離の大幅な短縮により、富山市や金沢市など新幹線停車駅を擁する都市では観光客数が急増し、インバウンド需要の拡大や消費の増加が地域経済を押し上げている。観光面のみならず、ビジネス分野でも首都圏との往来が容易になり、日帰り出張が可能となるなど、企業活動の効率化が進展した。また、一部の都市では、首都圏企業の支社・研究拠点の立地や本社機能の一部移転といった動きも見られ、地方への新たな経済的波及が生まれている。

しかし、そのような恩恵の一方で、新幹線整備は新たな地域間の格差拡大という課題を生み出している。

新幹線の特性上、停車駅は主要都市に限定されており、その恩恵を十分に享受できる地域は限られている。特に新幹線駅の立地しない地域では、街の人口が新幹線の通る自治体へ流出する傾向がみられる。また、並行在来線の経営分離により第三セクター方式へ移管された地域の日常的な交通利便性の低下も指摘されている。こうした交通の分断は、通勤・通学・観光といった地域住民の移動機会を制限し、結果として地域間の格差拡大を助長する可能性がある。

本研究では北陸新幹線の整備事例をもとに新幹線駅の立地しない地域に焦点を当て、新幹線整備が地域に及ぼす経済的・社会的影響について分析する。そして、新幹線整備によって生じた地域間の格差を是正し、新幹線の整備効果を広く地域全体の活力向上へと波及させるための方策について検討することを目的とする。

本稿のこれから先の構成は以下のとおりである。第二章および第三章では、整備新幹線の整備が地域へもたらしてきた影響について先行研究をもとに整理する。第四章では新幹線駅非立地地域を対象として、新幹線整備が地域へもたらした影響の実態を明らかにする。第五章では分析結果をもとに新幹線整備効果が駅非立地地域へ波及していない要因について考察し、第六章で新幹線整備を地域振興につなげるための具体的な方策について論じる。

第二章 整備新幹線を取り巻く環境

1. 整備新幹線の概要

1964年、世界初の高速鉄道である東海道新幹線が開業し、東京―大阪という二大都市圏を結ぶ大量高速輸送手段が実現した。東海道新幹線は、日本経済の大動脈として高度経済成長を支えた社会基盤であり、日本の経済的な発展に大きく貢献した。

2007年には新幹線の旅客輸送量は82,825百万人キロ、国内の公共輸送機関の旅客輸送量全体の14.4%にもものぼった¹。こうしたデータが示すように、新幹線の整備は国内の交流人口を爆発的に増加させ日本の経済成長を支える上で大きな役割を果たしてきたといえる。

東海道新幹線の成功の背景により、地方都市でも新幹線建設を求める動きが広がり、当時の日本国有鉄道（以下、国鉄）は、山陽新幹線（新大阪～博多）、上越新幹線（東京―新潟）、東北新幹線（東京―盛岡）と各地に新幹線鉄道を建設・開業させた。国鉄時代のこれらの新幹線の整備は、国鉄の自己資金と借入金及び鉄道債券により資金を調達しており、国家補助を前提とした制度設計はなされていなかった²。

日本政府においても、当時の田中角栄首相中心に新幹線建設に向けた動きを活発化させ、1969年に閣議決定された新全国総合開発計画では、「全国的な高速交通通信体系の形成」が重要施策として掲げられ、その中核として新幹線鉄道の建設が位置づけられた（角、2015）。そして、全国の中核都市と都市間を結ぶ新幹線ネットワークの重要性が主張され、1970年に佐藤栄作内閣によって全国新幹線鉄道整備法（以下、全幹法）が制定された³。

全幹法には「高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もつて国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的とする。（第一条）」と明記されている⁴。すなわち、新幹線鉄道網の拡充によって人々の自由移動を拡大し、地方の振興を目指すのである。

¹ 国土交通省鉄道局：数字でみる鉄道 2010，運輸政策 研究機構，2010。

旅客輸送量（人キロ）＝輸送人員（人）×輸送距離（km）

² 内閣府「全国新幹線鉄道整備法にもとづく整備」

³ 同上

⁴法律第七十一号 全国新幹線鉄道整備法

全幹法に基づく整備計画では、表 1 にある以下の五路線が定められた。

表 1 整備新幹線一覧

路線名	区間
北海道新幹線	青森 ～ 札幌間
東北新幹線	盛岡 ～ 青森間
北陸新幹線	東京 ～ 大阪間
九州新幹線（鹿児島ルート）	福岡 ～ 鹿児島間
九州新幹線（西九州ルート）	福岡 ～ 長崎間

出典：国土交通省「整備新幹線とは」より作成

整備新幹線の定義として、その主たる区間を列車が時速 200km 以上の高速で走行できる新幹線鉄道であること（第二条）「(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・施設保有し、営業主（JR）に対し施設を貸付けるといふ上下分離方式であること。」⁵と定められている。

整備新幹線は、上述のように上下分離方式によって建設・運営されている。建設主体は政府系の鉄道建設・運輸整備支援機構で営業主が各旅客鉄道会社（各 JR）となっている。また、建設費に関しては旅客鉄道会社の「受益の範囲内」で線路使用料を鉄道建設・運輸整備支援機構に支払い、残りは自治体が負担することとなっている。さらに、整備新幹線と並行する在来線（以下、並行在来線）は、整備新幹線の開業時に JR が運営から撤退することが認められ、路線の存続・運営は沿線自治体の責任とされた。このように国鉄時代に作られた 4 路線とは異なり、整備新幹線は JR の負担は減る一方、自治体の負担が増えるという性質を持っている。

今日に至るまでに、北海道新幹線（新青森—新函館北斗間）、東北新幹線（盛岡—新青森間）、北陸新幹線（東京—敦賀間）、九州新幹線（鹿児島ルート：博多—鹿児島中央間）、九州新幹線（西九州ルート：武雄温泉—長崎間）が開業しており、全国各地で新幹線ネットワークの整備が進展している。

2. 北陸新幹線整備の経緯

(1) 対象路線選定

本研究では全国に五つある整備新幹線のうち、北陸新幹線を対象として研究を進める。北陸新幹線を分析対象として選定した理由は、以下の二点である。

一つ目が、北陸新幹線は全国新幹線鉄道整備法に基づく整備新幹線であり、整備新幹線

⁵ 国土交通省：整備新幹線とは

<https://www.mlit.go.jp/tetudo/shinkansen/shinkansen1.html>

(2)北陸新幹線の変遷

1997年、長野オリンピックに向けて五輪前年に北陸新幹線の一部である長野新幹線、高崎―長野間が開業した。これは全幹法で定められた五つの整備新幹線のうち初の開業となった。長野オリンピック開催期間中の観客数108.5万人のうち65.4万人が長野新幹線を利用するなど⁶、大量高速輸送において大きな成果を上げた。

その一方で、長野新幹線の開業は地域交通に大きな変化をもたらした。最大の変化は並行在来線である信越本線の第三セクター移管と横川―軽井沢間の廃止であろう。長野新幹線開業に伴いJR信越本線は軽井沢―篠ノ井間において「しなの鉄道」へ第三セクター移管された。また、群馬県横川駅から長野県軽井沢駅にかけての区間は鉄道が廃止され、バス輸送へ転換されたのである。かつての信越本線横川―軽井沢間は、碓氷峠と呼ばれる66.7パーミルの急勾配であり、列車の前後に2つの補助機関車を取り付け、峠越えをしていた（池田、2017）。それには、多くの人員と経費を要したため、JR東日本は当該区間の廃止を強く要望していた。新幹線開業によってこの区間が廃止されることを地元住民は強く反対していたが、最終的に廃止が決定され、バスによる代替輸送が行われることとなった（池田、2017）。

その結果、普通電車で横川駅・軽井沢駅間が18分で結ばれていた区間がバスでは渋滞が無くても上り48分、下り51分も要し、バス運賃は片道460円に対して鉄道普通片道230円の倍額となった（池田、2017）。

このように、長野新幹線の開業は地域住民にとって生活交通の利便性を低下させる側面も有していた。

⁶ JRTT 鉄道・運輸機構（2008）「北陸新幹線（高崎長野間）事業に関する事後評価 対応方針」

<https://www.jrtt.go.jp/construction/committee/asset/jk19-6-2.pdf>

第三章 新幹線整備と地域の衰退

1. 先行研究の整理

本章では新幹線整備と地域との関係性を明らかにするため、先行研究の整理をおこなう。

まず、新幹線整備が地域にもたらす正の効果に関する研究である。松永・山口（2006）は整備新幹線の開業効果について、新幹線開業による大幅な時間短縮が行動圏を拡大させ、地方における滞在時間を延長させたことを指摘している。また、地方自治体が観光資源の再発掘や地域の祭りと組み合わせた観光施策を展開することで、交流人口の増加が確認されたと報告している。この研究から、新幹線整備は沿線地域の魅力を興し、地域振興に大きく寄与する可能性があることがわかる。また、木下（2025）は、北陸新幹線開業前後における企業立地の動向を床面積および就業者の移動状況から分析し、開業前の段階から事務所や店舗といった業務機能の床面積が増加していたことを明らかにしている。新幹線開業に伴う人の往來の活発化や移動時間の短縮が、企業の進出を後押しした可能性が示唆される。

一方、新幹線整備が地域に負の影響をもたらす側面として、「ストロー効果」が指摘されている。猪原ら（2015）は、高速交通網の整備によって地域間輸送費および移動時間が短縮されることで、従来は地方に支店を設置していた企業が、日帰り出張で対応可能となり、地方支店の閉鎖・本社機能の集中が進む可能性を論じている。加えて、住民の購買行動が都市部の商圈へと転換され、地方商店街の衰退を招く危険性も指摘している。このように、高速交通インフラの整備が地域経済の都市圏流出を引き起こす現象をストロー効果と呼ぶ。

また、新幹線整備に伴う負の影響として並行在来線問題も挙げられる。池田（2017）は、新幹線開業後に在来線特急などの長距離輸送の役割が新幹線へ移行することで、沿線自治体と JR との間に利害の不一致が生じている点を指摘する。沿線自治体は在来線の維持による地域交通確保を求める一方、JR は中長距離輸送の新幹線への一本化を志向してきた。その結果、並行在来線の運営は第三セクターに移管され、沿線自治体に多大な財政負担が生じていると論じている。なお、並行在来線問題については後の章で詳細に論じる。

本研究で論じる、「通過地域問題」に対してもいくつかの研究がある。板原（2022）は、北陸新幹線開業により駅が設置されなかった魚津市を対象として、その孤立化の実態を分析している。魚津市はかつて北陸本線の特急停車駅として栄えたが、新幹線が隣接する黒部市に設置されたことで交通結節性が低下した。さらに、北陸本線の第三セクター移管により県境をまたぐ直通列車が大幅に減便し、糸魚川市や新潟市との連携が弱まったと指摘している。板原はこの状況を新幹線整備による負の側面として捉え、地域再生には自治体間連携の強化が不可欠であると論じた。特に「にいかわ観光圏」⁷の取り組みが新幹線通過

⁷ 新川地域に位置する朝日町、入善町、黒部市、魚津市、滑川市の 3 市 2 町で構成される

地域である魚津市周辺の孤立化の解消に寄与する可能性を示している。

井野(2024)は、北陸新幹線の駅誘致をめぐる小諸市と佐久市の関係性に着目している。かつて幹線鉄道であった信越本線の特急列車が停車していた小諸市には新幹線駅が設置されず、隣接する佐久市に駅が設置された。この構造の変化により、小諸市では中心性の低下が商業機能の衰退として表れた一方、佐久市では商圈が拡大したと指摘している。また、東京方面からの直通列車の廃止は小諸市の観光にも大きな影響を及ぼし、小諸市内の懐古園では年間約20万人の入込客減少という深刻な打撃を受けたことを報告している。

2. 本研究の立ち位置

上述のとおり、整備新幹線の整備目的のひとつには「地域の振興」が掲げられている。新幹線の開業は首都圏と地方のアクセス時間を大幅に短縮し、観光需要の拡大や企業立地の促進など、地域経済に一定のプラスの効果をもたらしてきた。その一方で、停車駅が限定される新幹線の構造的な特性上、駅が設置されなかった地域・通過地域においては、交通利便性の低下や人口の流出など地域格差の拡大が指摘されている。

このように「地域の振興」を、新幹線駅が立地する自治体において首都圏との結節の強化によって生じる経済活動の集積や人口増加といった点的な効果としてのみ捉えることには限界がある。新幹線開業を契機として、周辺地域を含めた広域的な交通ネットワークの再編や地域間連携を促進し、地域全体としての面的な発展を実現することが持続的な地域振興を図る上で重要であると考えられる。

これまでの先行研究においては、新幹線開業後の地域経済への影響分析や並行在来線の経営分離問題が主に取り上げられてきた。他方で、新幹線の通過地域・非開業地域が抱える問題については、板原・井野による研究で触れられているものの、その対策について十分な検討が行われているとは言い難い。

しかし、今後も整備新幹線を含めた新幹線ネットワークの拡大が見込まれる中で、新たな通過地域・非開業地域の発生は避けられない。したがって、通過地域が直面する課題に対する具体的な対策や、地域の面的な発展をどのように実現するかについて検討を深めることは、重要な研究課題である。特に、板原が指摘した通過地域と開業地域の地域連携に対して、どのようなアプローチが可能であるのかを掘り下げるとともに、二次交通に再編など通過地域の発展を包括的に捉え、新幹線整備の効果を最大化するための方策を提示する必要がある。

本研究は、北陸新幹線沿線のうち新幹線駅が立地しない地域に着目し、新幹線開業がこ

観光圏のことである。観光圏で広域連携を推進し、各観光地の魅力を高めることで、二泊三日以上の滞在型観光に対応可能な取り組みが進められている。

これらの地域にもたらした影響を明らかにすることを目的とする。そして、自治体への調査を通じて、新幹線開業後の地域変化の実態とその背景要因を分析する。

これらの分析を踏まえ、新幹線の通過地域・非開業地域が開業の恩恵を享受するために必要となる地域連携や二次交通の再編のあり方について考察し、新幹線開業効果を周辺地域まで広く波及させることで、地域全体における開業効果の最大化を図る方策を見出すことを目的とする。

3. 新幹線整備による並行在来線問題

新幹線開業に伴う通過地域・非開業地域の衰退について論じる上で、並行在来線の経営分離の問題に言及することは不可欠である。

整備新幹線の並行在来線とは、整備新幹線区間とおおむね並行する形で運行される既存の在来線鉄道を指し、法律上明確に定義された用語ではない。桜井（2010）は並行在来線とは、「新幹線開業に伴い、JR各社の経営への圧迫が懸念される在来線」と定義している。そのため整備新幹線の開業に際しては、沿線自治体の同意を得たうえで当該路線が JR から経営分離され、第三セクター鉄道へ移管されることが基本となっている⁸。

並行在来線はかつて幹線鉄道として大量高速輸送を担っていたため、路線は高規格であり、維持管理費用が大きいという特徴を有している。しかし、新幹線開業により都市間輸送が新幹線に移った結果、都市部との直通列車が廃止された影響として沿線人口の減少が進み、旅客収入が減少している（魏ら、2003）。このように、並行在来線は経営的に厳しい状況に置かれており、並行在来線の存続自体が危ぶまれている。

しかし、並行在来線は地域交通を担う重要な役割を果たすことから、その維持に関しては運営を行う鉄道事業者の営業努力だけでなく、国や JR も様々な支援を行うこととされている。並行在来線の維持に向けた取り組みとして、新幹線整備効果の波及や、JR 線との相互直通運転、さらには国による貨物調整金制度など、地域全体の利用促進を図る多角的な方策が重要となる（魏ら、2003）。

整備新幹線の開業に伴う並行在来線の経営分離は、地域に対して複数の負の影響を及ぼしており、地域社会の孤立化や、中心都市への一極集中を加速させるストロー効果を招いている点が指摘されている。

第一に、在来線の長距離直通特急の廃止により、かつて首都圏との直通需要に支えられて発展してきた沿線都市が衰退に直面している点が挙げられる。例えば小諸市では、在来線特急の停車により交通拠点としての機能を担い、商業・観光面で一定の中心性を有して

⁸ 国土交通省「新幹線鉄道について」

https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000041.html

いた。新幹線開業後は長距離輸送機能が新幹線へと移行し、直通列車が消滅したことで鉄道利用者が大幅に減少し、駅周辺の地域商業の大幅な縮小が生じた(井野、2012)。新幹線駅が設置された隣の佐久市では開発が進展し、地域の中心性が大幅に向上した結果、小諸市は同市の商圈に組み込まれ、従属的な低次中心地へと位置付けが低下したと指摘されている(井野、2012)。このように、新幹線の開業は地域の経済圏を大きく変化させ、地域内の役割分担や地域の中心性の再編を促している。その結果、地域経済の発展に偏りが生まれる可能性が示唆される。

第二に、並行在来線が都道府県単位で第三セクター鉄道として運営されることにより、地域交通体系の分断が生じている点が挙げられる。魚津市の事例では、かつて北陸本線として北陸各県を直通列車が結び、県境を越えた広域的な移動が可能であった。しかし、北陸本線が第三セクターへ移管されると、特急・急行列車はすべて廃止され、魚津一糸魚川間を含む富山と新潟の県境を越える直通列車は大幅に減便された(板原、2022)。その結果、魚津市から新潟県各地へ移動する際には乗り換えが必須となり、移動時間や利便性が低下した(板原、2022)。このように、並行在来線の経営分離は広域的な交通ネットワークの分断を招き、地域の分断・孤立化を引き起こしているといえる。

第三に、第三セクター鉄道による運営は自治体に大きな財政負担を強いる構造となっており、路線の存続自体が危機に直面している点があげられる。たとえば、東北新幹線開業に伴い第三セクター移管された IGR いわて銀河鉄道は、株式出資割合のうち岩手県 54.06%、盛岡市 15.8%を占めるなど、地方自治体が過半を負担する構造となっている⁹。

加えて、第三セクター鉄道を取り巻く全国的な経営環境に目を向けると、その多くが厳しい状況に置かれている。2024 年度においては、全国 41 社の第三セクター鉄道会社のうち 36 社が赤字を計上しており、経常損失の総額は約 95 億円に達している¹⁰。このような状況下では、第三セクター鉄道の運営は運賃収入のみで維持することが困難であり、自治体による財政的支援が不可欠となっている。

例えば、新潟県のえちごトキめき鉄道では、図 3・図 4 にあるように慢性的な赤字経営となっている。この赤字を補填するため、県および沿線自治体による大規模な資金支援が実施されており、設備更新費用として県が 7 年間で約 32.5 億円を拠出しているほか、安定経営に必要な資金についても県と沿線市が 4 対 1 の割合で 7 年間に約 22.2 億円を負担す

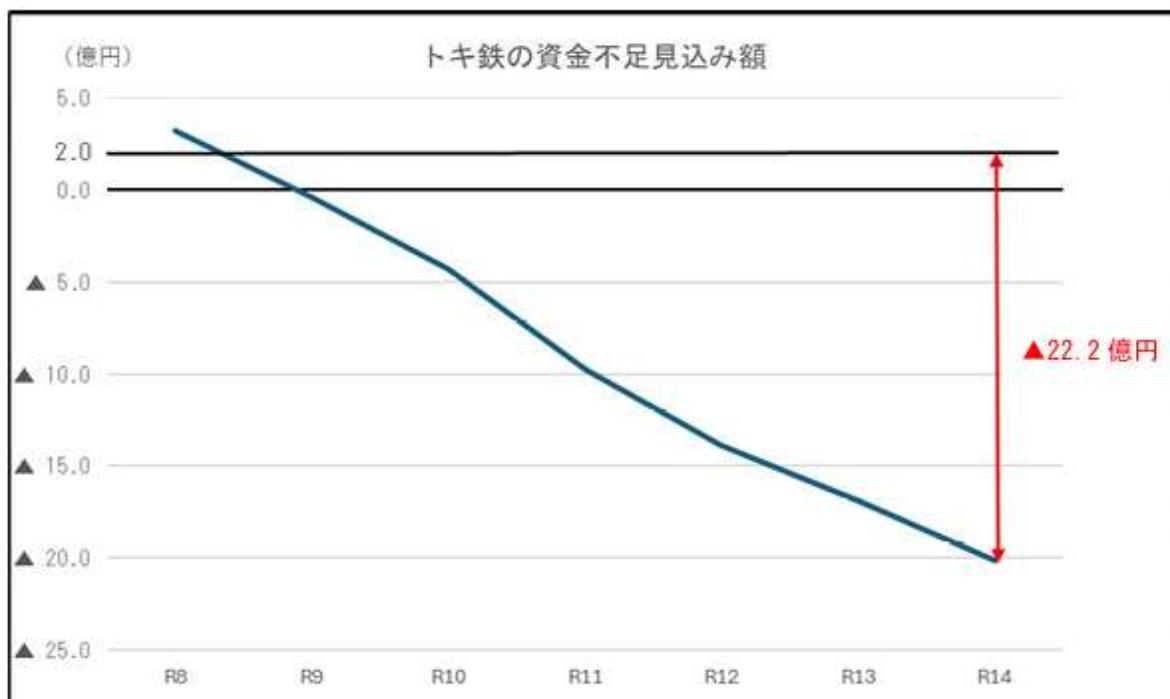
⁹ IGR いわて銀河鉄道「事業報告」

https://igr.jp/wpcontent/themes/igr/assets/pdf/notice/notice_24th.pdf

¹⁰ 第三セクター鉄道等評議会「令和 6 年度 第三セクター鉄道の輸送実績・経営成績について」<https://3sec-tetsudou.jp/archives/3364>

るなど、自治体による継続的な経営支援が行われている¹¹。

図 3 えちごトキめき鉄道 資金不足見込み額



出典：新潟県 えちごトキめき鉄道株式会社に対する今後の経営支援を決定しました。

図 4 えちごトキめき鉄道 3 事業年度の財産及び損益の状況

【単位：千円】

区分	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度
売上高	3,524,274	3,499,570	3,621,138	3,657,727
経常利益 (▲経常損失)	▲467,582	▲256,354	▲5,136	▲322,992
当期純利益 (▲当期純損失)	176,883	▲239,027	▲63,309	▲281,812

出典：えちごトキめき鉄道株式会社 第 15 期（2024 年度）事業報告

一方、富山県のあいの風とやま鉄道は、第三セクター鉄道としては例外的に安定した経営状況にあり、近年は複数年にわたり黒字決算を維持している。そのような状況下においても、運賃抑制や減収補填、設備投資等を目的として、富山県では「並行在来線経営安定基金」が設けられており、2026 年度から 2030 年度までの 5 年間で約 30 億円を県と市町が折半して拠出する仕組みが構築されている¹²。

このように、第三セクター鉄道を維持するためには、赤字補填に加え、運賃抑制による

¹¹新潟県「えちごトキめき鉄道株式会社に対する今後の経営支援が決定しました。」

https://www.pref.niigata.lg.jp/uploaded/life/723394_2220063_misc.pdf

¹² 富山県「富山県並行在来線経営安定基金について」[02_4_keieiannteikikin.pdf](https://www.pref.fukui.lg.jp/keieiannteikikin.pdf)

住民負担の低減や設備投資を通じた利便性向上を目的として、自治体が継続的かつ多額の財政負担を担わざるを得ない構造となっている。

以上のように県単位の経営分断された第三セクター鉄道では、地域公共交通としての役割を衰退させ、収益の低下によって経営悪化がさらに進行する。その結果、財源の限られた地方自治体に更なる負担が生じ、地域住民の足となる交通路線自体の存続が危ぶまれる悪循環が生じている(池田、2017)。

実際に、信越本線横川―軽井沢間のように、新幹線開業によって鉄道が廃止された事例も存在する。この区間では鉄道廃止により地域交通の選択肢が著しく制限され、観光・地域移動双方に深刻な影響を及ぼした(池田、2017)。このような地域交通の切り捨てや分断はさらに地域の交通利便性の低下を招き、地域を衰退させる要因となってしまう。

以上のように、整備新幹線の開業に伴う並行在来線の経営分離は、地域交通の利便性を低下させ、新幹線が停車しない地域を中心として地域間格差を拡大させていると考えられる。すなわち、新幹線開業により長距離輸送の役割が新幹線へと移行され、並行在来線が第三セクターへ移管されることで、結果として利用者減少やサービス水準の低下が生じるという構造が形成されている。

以上より、並行在来線問題は地域交通体系の弱体化を通じて地方の発展に深刻な影響を及ぼしていると言える。したがって、新幹線整備の効果を地域全体で最大化するためには、並行在来線を含む二次交通の再編とその機能強化も不可欠であると考えられる。

第四章 新幹線整備による地域活性分析

1. 研究にあたって

本研究は自治体への調査を通じて、新幹線整備による地域活性効果を面的に拡大するための方策を検討することを目的とする。ここで言う「面的な地域活性」とは、新幹線開業自治体に限定されず、非開業地域や通過地域に対しても整備効果が波及し、地域全体の活性化に寄与している状態を指す。

本研究では対象を北陸新幹線沿線に絞り、開業に伴い通過地域となった自治体に対して、文書によって回答を得る形で調査を行う。調査では、新幹線開業前後における定住人口や観光客数の変化、二次交通体系の再編・変容、自治体間連携の効果と課題について明らかにする。

これらの結果を踏まえ、新幹線開業による恩恵を非開業地域にも波及させ、地域全体として開業効果を最大化しうる方策を見出すことを目的とする。

2. 研究対象地について

本研究では、北陸新幹線の開業に際して新幹線駅が設置されなかった滑川市を対象とし

て、同市への影響や地域交通の在り方を把握するため、メールにて問い合わせを行い文書による回答を得た。

滑川市は富山市の東側に位置し、富山県中部東側に立地する自治体である。市域面積は54.62 km²、人口は約3.3万人であり¹³、北に富山湾、南に立山連峰の山麓を抱く地形を特徴とする。海岸域から扇状地、さらに山麓へと連なる市域の構造は、同市に沿岸漁業と水産加工業を中心とした産業の発展をもたらしてきた¹⁴。

滑川市では、富山湾の豊かな漁場を背景に、ホタルイカ漁を代表とする沿岸漁業が古くから営まれており、これに関連する水産加工業が市の主要産業として位置づけられている。また、ホタルイカ海上観光、ホタルイカミュージアム、富山湾を活かした観光コンテンツなど、自然資源と水産物を基盤とした観光産業も形成されている¹⁵。

歴史的には、滑川は北陸街道沿いの宿駅として発展し、物資の流通を支える町場「町方」と、船積みや漁業を担う「裏方」が共存する地域構造を持っていた。昭和期には町村合併により滑川町が成立し、1954年の市制施行を経て滑川市が誕生した。その後、行政区画の見直しや測量改定を重ね、現在の市域が形成されている¹⁶。

北陸街道の宿駅として発展してきた滑川町では、街道機能を継承する主要幹線として国道8号線が整備されるとともに、1908年に北陸本線の富山―魚津間が開業し(板原、2022)、滑川街に鉄道交通が導入された。さらに1931年には、富山電気鉄道(現・富山地方鉄道)が立山鉄道を合併し、富山―滑川間で高速鉄道の営業を開始した¹⁷ことにより、富山市と滑川市との間には複数の公共交通手段が形成され、地域内外へのアクセス性が向上した。

特に北陸本線は、滑川市において広域的な鉄道ネットワークを担っており、北陸新幹線開業以前には、滑川市の中心駅である滑川駅に上り4本、下り3本の特急列車が発着していた¹⁸。なかでも上下各2本が設定されていた特急「北越」は金沢と新潟を直結しており、滑川市から乗り換えなしで広大な地域へアクセスすることが可能であった。しかし、北陸新幹線開業に伴う北陸本線の第三セクター移管により、特急北越をはじめ、特急はくたかや特急おはようエクスプレスは廃止され、滑川駅から特急列車の発着は消滅した。その結果、滑川―新潟間の所要時間は、かつて最速2時間47分であったものが、2025年現在では北陸新幹線および上越新幹線を高崎経由で乗り継ぐ経路となり、最速でも3時間34分を要するようになったほか、移動距離の増加に伴い運賃も大幅に上昇している。さらに、

¹³ 滑川市 滑川市ホームページ <https://www.city.namerikawa.toyama.jp/index.html>

¹⁴ 同上

¹⁵ 富山観光公式サイト 富山観光ナビ <https://www.info-toyama.com/>

¹⁶ 滑川市 滑川市ホームページ <https://www.city.namerikawa.toyama.jp/index.html>

¹⁷ 富山地方鉄道株式会社「沿革」 https://www.chitetsu.co.jp/?page_id=718

¹⁸ JTB パブリッシング JTB時刻表2009年4月号

従来の在来線経由では泊駅での乗り換えが必要となり、所要時間が約5時間に達するなど、利便性は著しく低下している¹⁹。

このように、北陸新幹線開業以前の滑川市では在来線特急や普通列車による高い直通性が確保されていたが、新幹線駅が市内に設置されなかったことにより、広域移動は図3のとおり隣接する富山市を経由する形へと転換され、あいの風とやま鉄道や富山地方鉄道との乗り継ぎを前提とした交通体系へ再編された。

図5 滑川市 公共交通地図



出典：滑川市 本市の地域特性と公共交通の現況整理

加えて、北陸本線があいの風とやま鉄道へ経営移管されたことで県境を越える列車の本数は大幅に減少し、かつて滑川駅を発着する下り普通列車31本のうち18本が糸魚川駅や直江津駅まで直通していた²⁰のに対し、移管後は多くが富山県内の泊駅止まりとなり、新潟方面への直通列車は夕方の糸魚川行き1本のみとなった²¹。このことは、長距離移動に限らず、中距離の通勤・通学においても乗り換えを前提とした移動を強いる結果となり、滑川市の新潟方面へのアクセス利便性を大きく低下させている。

¹⁹ JTB パブリッシング JTB 時刻表 2025 年 4 月号

²⁰ JTB パブリッシング JTB 時刻表 2009 年 4 月号

²¹ JTB パブリッシング JTB 時刻表 2025 年 4 月号

3. 自治体の取り組み事例についての調査

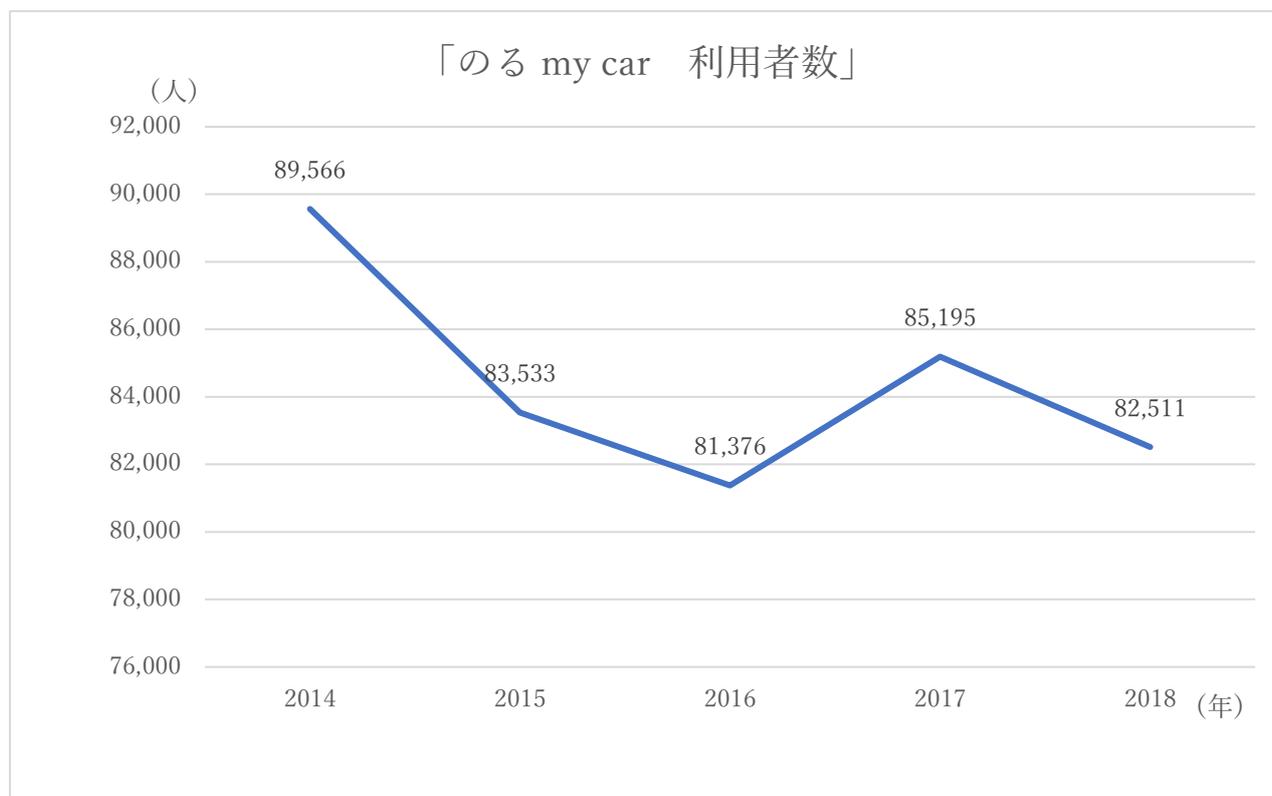
本研究では、北陸新幹線開業に際し新幹線駅が設置されなかった滑川市を対象としてメールにて問い合わせを行い、文書による回答を得た。この回答をもとに、新幹線整備が同市に与えた影響について実態把握を行った。本節では、その結果を交通、観光、地域経済、人口動態、域内交通、広域連携の観点から整理する。

まず、交通分野について、北陸新幹線開業前後において市内の域内交通に関しては大きな変化は確認されていないとの認識が示された。具体的には、地域コミュニティバス「のる my car」の利用者数は、開業前後で減少傾向はみられるものの、新幹線開業を直接的な要因とする著しい変化は確認できないとされている。一方で、公共交通機関を利用した遠方への観光者や、遠方からの来訪者は一定数存在していると認識されており、新幹線開業による広域移動の利便性向上が、間接的に影響している可能性が示唆される。

二次交通の利用状況については、2014年から2015年にかけて利用者数の大幅な減少が確認されているものの、その要因が新幹線開業に直接起因するかどうかについては明確ではないとされている。市内コミュニティバスに関しては、毎年ダイヤやルートの見直しが行われているが、その主な目的は新幹線利用者の取り込みではなく、市民の日常移動の利便性確保を最優先とした対応である。具体的には、市内鉄道のダイヤ改正への対応、バス停やルートの見直し、さらには運転手の労働環境改善などが改正の主眼となっている。

また、JR北陸本線の第三セクター移管（あいの風とやま鉄道）に関しては、市民生活に一定のメリットとデメリットの双方が存在すると認識されている。メリットとしては、地域に密着した運行が可能となり、地元企業や自治体と連携した取り組みが増加した点、特急列車の減少により柔軟なダイヤ編成や遅延発生率の低下が図られた点が挙げられる。一方で、JR線との乗り継ぎが新たに発生したことや、従来利用可能であった特急列車が停車しなくなったことによる利便性低下が、市民にとってのデメリットとして指摘されている。

図 6 滑川市域内交通利用者数



滑川市の文書回答より筆者作成

滑川市において市内全域の域内交通を担う地域コミュニティバス「のる my car」の利用者数は図 6 のとおり減少傾向にある。利用者減少の背景として、定時定路線型の運行の形態そのものに限界がある点が指摘されている。具体的には、7 ルートを 4 台の車両で運行していることから、ダイヤを大幅に変更することが困難であり、便間隔が空きやすい運行体系となっているほか、ルート的大幅な変更や停留所の新設を柔軟に行うことが難しい状況にある。その結果、利用者の多様な移動ニーズに十分に対応できていない状況が生じている。

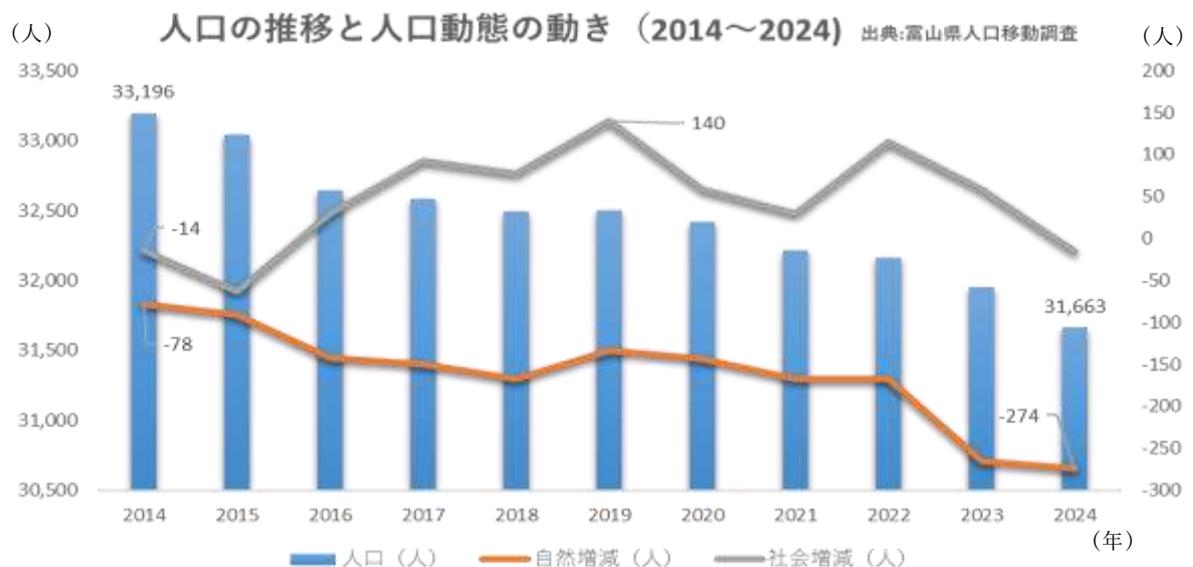
こうした課題を踏まえ、滑川市では今後の地域の足の維持・改善策として、AI オンデマンド交通の実証運行を予定しており、2026 年 1 月から「滑川予約型乗り合い交通『よぶマイカー』』として運行を開始する計画である。これは、定時定路線型交通の制約を補完し、人口減少社会においても持続可能な域内交通を確保するための新たな取り組みとして位置付けられている。

次に観光分野についてみると、滑川市全体の来訪者数においては、新幹線開業前後で大きな変動は確認されていないものの、個別の観光資源に着目すると一定の変化がみられた。市の代表的な観光施設であるほたるいかミュージアムでは、新幹線開業後に来館者数が約

1 万人増加する傾向が確認されており、新幹線による広域的なアクセス向上が誘客に寄与した可能性が指摘されている。また、ほたるいか海上観光では、関東方面からの来訪者が全体の 3 分の 1 以上を占めており、新幹線開業による首都圏との時間距離の短縮が、一定の観光需要を生み出していると認識されている。さらに、県内の観光施設や駅を起点とした周遊データにおいて、富山駅から滑川市内への周遊パターンが全体の約 2 割を占めていることから、新幹線利用者が滑川市を訪れている実態が推測される。ただし、市内には宿泊施設が少なく、観光形態の多くが日帰りまたは周遊型にとどまっているため、滞在型観光への転換には至っていない状況が明らかとなった。

地域経済への影響としては、商工分野において新幹線開業による首都圏とのアクセス向上が評価されている。具体的には、東京圏への日帰り出張が可能となったことで、関東方面とのビジネス往来が活発化し、企業活動における時間的・経済的コストの削減や業務効率の向上に寄与していると認識されている。一方で、これらの効果は主として企業活動など特定の経済主体において顕在化しているものであり、滑川市全体の地域経済構造にまで及ぶ変化が生じているとは必ずしも言えない。

図 7 滑川市人口動態

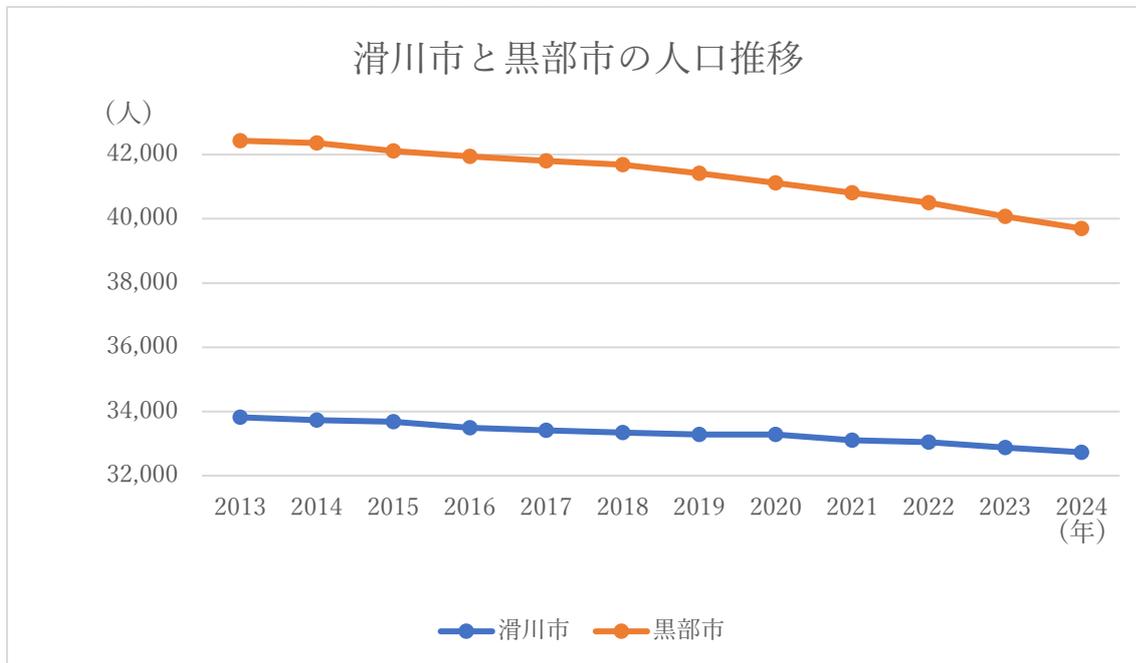


人口動態については、図 7 に示すように自然動態と社会動態の対照的な傾向が確認された。出生数と死亡数による自然増減は、新幹線開業以降一貫して自然減が続いている一方で、社会動態においては、直近を除き 2015 年以降おおむね社会増の傾向が維持されてきた。この結果、滑川市の定住人口は県内他自治体と比較して緩やかな減少にとどまっている。

しかし、図 8 に示すとおり、新幹線駅が設置されている黒部市と滑川市の人口推移を比較すると両市ともに人口は減少しているものの、黒部市の方が人口減少の傾きは大きく、

滑川市はより緩やかな減少にとどまっていることが確認された。一方で、北陸新幹線の開業前後に着目しても人口減少の傾きに顕著な変化は見られず、新幹線開業が定住人口の増加や減少抑制に与えた影響は限定的であると考えられる。

図 8 滑川市と黒部市の人口推移比較



富山県内住民基本台帳人口より筆者作成

広域連携の取り組みとして、滑川市では周辺自治体と連携し、観光分野における滞在型観光の推進と、生活分野における広域的な生活圏の形成の両面から、自治体間の一体的な取り組みが進められている。

こうした取り組みの代表例として、新川地域に位置する朝日町、入善町、黒部市、魚津市、滑川市の3市2町で構成される「富山湾・黒部峡谷・越中にかわ観光圏協議会」による観光圏形成が挙げられる。同協議会では、圏内の観光施設や自然・文化資源、特産品等を一体的に捉え、全国および海外へ向けた情報発信を行っている²²。

また、富山市を中心とする富山市、滑川市、舟橋村、上市町、立山町の2市2町1村で構成される「富山広域連携中枢都市圏」にも滑川市は参画している。同都市圏では、住民の誰もが安心して快適に暮らすことができる生活圏の形成を目的として、公共施設の相互利用や広域的な行政サービスの提供など、自治体間の垣根を越えた連携事業が進められている²³。加えて観光分野においては、観光客の誘致促進や地域資源の活用による観光資源

²² にかわ観光圏 <https://www.niikawa.jp/> (2025年12月31日アクセス)

²³ 連携中核都市圏について/滑川市

<https://www.city.namerikawa.toyama.jp/soshiki/4/1172.html>

の創出・発信に戦略的に取り組んでおり、圏域内の観光資源を活用した周遊ルートや体験型プログラムの造成、観光ガイドの育成・充実を通じて、滞在型観光の推進が図られている。

さらに、広域観光の具体的な展開として、観光雑誌や Web サイトを活用した周遊モデルコースの発信が行われているほか、インバウンド誘客の強化を目的として、台湾やシンガポールの旅行会社に対するセールスコールなどの海外向けプロモーションも実施されている。加えて、新幹線利用者を滑川市内へ誘導する取り組みとして、北陸新幹線各駅において、滑川市の観光パンフレットを配架するなど、情報発信を通じた来訪促進が図られている。

このように滑川市では、広域観光圏や広域都市圏といった枠組みを活用し、新幹線駅所在市を含む周辺自治体と連携しながら、観光誘客および地域経済への波及を目指す取り組みを展開している。

第五章 考察：新幹線整備における地域波及効果の実態と課題

1. 分析結果の整理

北陸新幹線開業に際して新幹線駅が設置されなかった滑川市を対象に実施した調査の結果をもとに、新幹線駅非立地地域における新幹線開業効果の実態を整理する。

交通面においては、新幹線開業前後で市内の域内交通に大きな変化は生じておらず、新幹線開業効果は交通体系の転換には至っていないことが明らかとなった。一方で、JR 北陸本線の第三セクター移管に伴い、乗り継ぎの発生や直通特急の廃止といった利便性低下が指摘される一方、地域に密着した運行やダイヤの柔軟化といった市民生活を重視した運行面でのメリットも確認された。また、地方全体の課題として、人口減少の進行により公共交通の維持が困難となっていく中で、既存の交通体系を前提とした持続可能な交通確保が重要な課題となっていることが示された。

観光面では、市全体の来訪者数に顕著な増加は確認されておらず、新幹線開業による観光効果は限定的である一方、ほたるいかミュージアムやホテルイカ海上観光といった特定の観光資源においては、首都圏との時間距離短縮による一定の誘客効果が生じている可能性が示唆された。しかし、観光形態の多くは日帰りまたは周遊型にとどまり、市内での滞在や宿泊を伴う観光行動には十分に結び付いていない状況が明らかになった。

人口面については、滑川市の定住人口は他の県内自治体と比較して緩やかな減少にとどまっている。しかし、新幹線駅が設置されている黒部市との比較において滑川市の人口減少が緩やかである点や、新幹線開業前後で人口減少の傾きに変化が見られない点から、新

(2025年12月31日アクセス)

幹線整備が定住人口に与える影響は限定的であることが分かった。また、経済面では、首都圏との時間距離の短縮による、企業活動における時間的・経済的コストの削減や業務効率化といった効果が確認されている。

広域連携の取り組みとしては、にいかわ観光圏や富山広域連携中枢都市圏への参画を通じ、複数自治体の観光資源を一体的に捉えた周遊促進が図られている。しかし、具体的な施策は Web 上でのモデルコース提示や新幹線各駅での観光パンフレット配架といった情報発信にとどまっており、新幹線駅を起点とした人流が滑川市を含む新幹線駅非立地地域へと面的に波及する構造は十分に形成されていないことが分かった。

このように滑川市の事例からは、新幹線非立地地域において新幹線開業効果は限定的にとどまることが明らかとなった。新幹線整備は、交通、観光、地域経済、人口、広域連携の各分野において一定の効果や変化は確認されるものの、地域の交通体系や観光構造、地域経済・人口動態を大きく改善するには至っていない。したがって、新幹線開業効果を新幹線駅立地自治体に限定せず、周辺の非立地地域へと広く面的に波及させるためには、新幹線整備そのものに依拠するのではなく、二次交通の再編や広域連携の実効性向上といった新幹線整備の補完的な取り組みを組み合わせた対応が不可欠であると考えられる。

2. 新幹線整備の効果が限定的にとどまる要因

新幹線駅非立地地域において、新幹線開業効果が限定的にとどまっている要因として、二次交通の脆弱さがあげられる。新幹線は速達性を重視した幹線交通であり、停車駅が限定されるという特性上、多くの地域が通過地域となる。そのため、新幹線の整備効果を、通過地域を含む周辺地域へと波及させるためには、新幹線駅と地域内外を結ぶ二次交通の再編が重要となる。しかし、調査対象地域である滑川市では、地域交通は主として市民の日常生活における移動手段の確保を目的として運行されており、新幹線利用者の受け入れや誘導を前提とした体系とはなっていない。また、近年深刻化する運転手不足の影響により便数の増加や運行時間帯の拡充が困難な状況にあり、結果として新幹線による広域的な人の流れを十分に受け止めることができていない。

このような状況下では、新幹線整備による都市間のアクセス向上が、周辺地域へと十分に波及しない。加えて、人口減少や労働力不足の進行により、地域交通の在り方そのものが持続性を欠き、将来的な存続すら危ぶまれる。

加えて、広域連携の取り組みが新幹線利用者の実際の行動と十分に結び付いていない点も、新幹線整備効果を限定的なものとしている要因である。滑川市では、にいかわ観光圏や富山広域連携中枢都市圏といった枠組みのもと、広域的な観光資源の情報発信や周遊ルートの造成、インバウンド誘客に向けた取り組みが進められている。しかし、これらの施策は、WEB 上でのモデルコース提示や、新幹線各駅における観光パンフレットの配架とい

った情報発信にとどまっているのが現状である。このため、新幹線利用者が滑川市を含む連携都市圏内を実際に周遊しているかについては、十分に確認されているとは言い難い。すなわち、観光圏としての構想が来訪者の実際の移動行動には十分反映されておらず、新幹線駅を起点とした人の流れが新幹線駅非立地地域まで面的に波及していない現状が、広域連携の取り組みにおける課題として考えられる。

3. 分析から得られた示唆

本稿の目的は、新幹線開業による効果を新幹線駅が立地する地域のみに限らず、新幹線通過地域や駅非立地地域を含む周辺地域へと広く波及させる方策を検討することである。しかし、新幹線駅非立地地域である滑川市を対象とした分析結果からは、新幹線開業後においてもその効果が十分に及んではないことが明らかになった。その要因としては、前述のとおり、二次交通の脆弱さや広域連携施策が新幹線利用者の実際の行動と結びついていない点があげられる。

以上を踏まえると、新幹線開業効果を周辺地域まで面的に波及させるためには、単に二次交通の利便性を向上させるだけでは不十分であり、広域連携と二次交通を一体的にとらえ、新幹線駅を起点として複数の自治体や地域を結ぶ交通ネットワークを構築する仕組みが重要であるといえる。このような広域的かつ面的な移動環境の整備は、観光面においては来訪者の周遊促進につながり、新幹線駅非立地地域への来訪機会の創出が期待される。また、居住面においても移動手段の柔軟さや利便性の確保がされ、定住促進や地域の持続性の確保にも寄与すると考えられる。

本研究から得られた示唆として、新幹線開業効果を周辺地域まで波及させるためには、広域連携と二次交通を組み合わせた視点により新幹線と地域の接続を強化していくことが重要であるといえる。

第六章 まとめ

1. 新幹線整備を地域振興につなげる方針

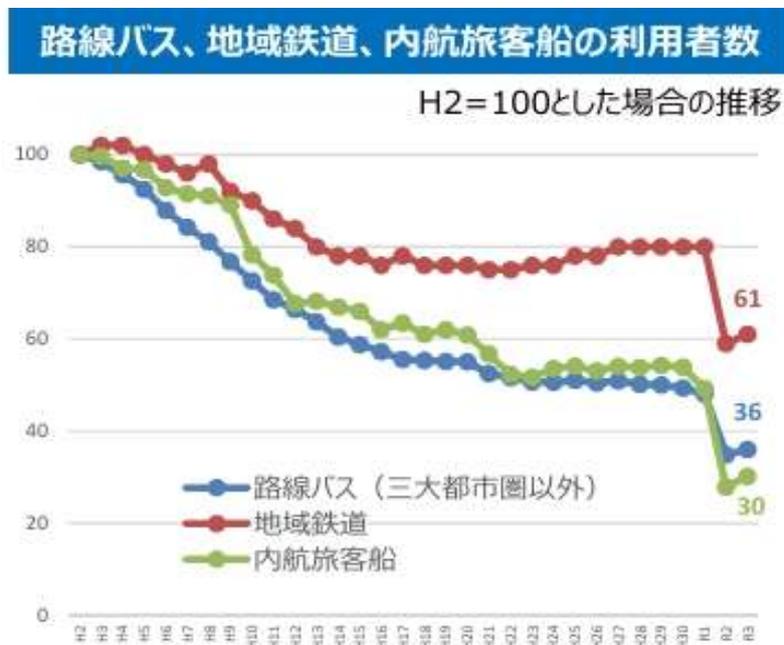
～新幹線駅を中心とする MaaS を活用した地域連携～

前述のとおり、新幹線整備は首都圏と地方都市との移動時間を大幅に短縮し、交流人口の増加や観光振興、企業立地の促進といった効果をもたらすとされてきたが、その効果は新幹線駅立地地域周辺など特定地域に集中する傾向が強く、通過地域や非開業地域まで地域全体に波及させる「面的な地域活性」には十分至っていないという課題が指摘されている。

そこで本章では、二次交通の再編を通じて、新幹線整備による地域活性を「点」から「面」へと拡張することを目的とし、新たな二次交通の在り方として既存交通を統合する MaaS(Mobility as a Service)に着目し、その意義と可能性を検討する。

以下の図 9 に示すように、地方部では人口減少や自動車依存の進展により、公共交通の利用者数は減少傾向にある。一方で、地方財政は厳しさを増しており、新たな交通インフラの整備や新交通システムの導入は財政的に困難な状況にあるうえ、整備新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター化による自治体の財政負担も重なり、地域交通を取り巻く環境は一層厳しさを増している。

図 9 公共交通の利用者数



出典：国土交通省 地域の公共交通を取り巻く現状と検討の視点・課題

このような限られた地方財源の下では、新規の交通整備を前提とするのではなく、既存

の交通資源をいかに有効活用するかが、今後の地域交通政策における重要な視点となる。

さらに、人口減少社会においては利用者減少による利益悪化に加えて、運転手などの人手不足などが深刻化しており、交通事業そのものの存続が困難となりつつあり、鉄道や路線バスの廃止や減便など交通利便性の低下が顕在化している。そのため交通事業者の収益悪化が進み、サービス水準を向上させるための投資余力を確保できない状況にある。その結果、新幹線が整備されてもそこから先の移動手段である二次交通が不便であるがゆえに、地域内への回遊や滞在が促進されず新幹線整備の効果が限定的になってしまうという構造が生じている。

このような課題に対し、個別の交通を単独で改善するのではなく、既存の交通サービスを横断的に結び付ける仕組みとして MaaS が注目されている。MaaS とは、ICT を活用して、バス、電車、タクシー、シェアモビリティなど様々な交通手段をシームレスに連携させ、予約から決済までを一体的に提供する複合型モビリティサービスである。MaaS の概念を最初に提唱したフィンランドの Heikkilä (2014) は、MaaS について「交通事業者によって顧客に包括的なモビリティサービスが提供されるシステム」と定義しており、複数の公共交通機関を一つのプラットフォーム上で提供することで、利用者の利便性を大幅高めるものであるとしている。国土交通省においても、MaaS の推進を通じて地域交通の維持・活性化や、交通と観光・医療・行政サービス等との連携を図ることが重要な政策課題として位置付けられており、様々な支援を国として行っている²⁴。

MaaS の施行に際しては 5 つの段階があり、いっさい統合が行われていないレベル 0、乗り換え案内等の情報統合が行われるレベル 1、予約支払い等の統合が行われるレベル 2、サブスクリプション等の独自の運賃体系を有するレベル 3、都市・地域政策と一体化される最終段階のレベル 4 が存在する (Sochor et al. 2018)。本稿では前述にあるように、新幹線開業による第三セクター化など、地域交通に対する自治体の関与が強まっている特性を踏まえ、自治体の地域政策と一体化させるレベル 4 の MaaS を視野に入れた二次交通の再編を検討し、新幹線整備の効果を地域全体へと面的に波及させる方策を考察する。

近年、地方部においても過疎地域における地域交通の維持や観光地における回遊性向上を目的として MaaS の導入が進められてきたが、その多くは単一の自治体内にとどまる実証実験にとどまり、一部の観光型 MaaS を除けば、自治体間を横断した広域的な連携には十分に至っていないのが現状である²⁵。しかし、整備新幹線の開業は、停車駅が限定される

²⁴ 国土交通省 公共交通政策

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000160.html?utm_source=chatgpt.com

²⁵ 国土交通省「共創・MaaS 実証プロジェクト-令和 6 年度 事業採択事例-」

という特性から通過地域を多く生み出すため、MaaS を活用すべき対象エリアを従来の市町村単位で捉えるのではなく、より広域的な生活圏・観光圏として再定義する視点が不可欠となる。

さらに、整備新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター移管によって自治体の財政負担が増大する一方で、地域交通政策を主体的に設計・運営できる裁量が自治体側に移行した点を踏まえれば、交通施策にとどまらず都市政策や観光政策と一体化された、レベル 4 の MaaS を新幹線駅を基点として、自治体の枠組みを超えた広域連携の下で導入することが求められる。これにより、新幹線、第三セクター鉄道、路線バス、デマンド交通等を面的かつシームレスに接続し、地域の生活圏および観光地を広域的に結節させることで、日常生活と観光の双方を支える移動環境を形成することができる。これは、住民にとっては日常移動の利便性向上につながり、観光客にとっては乗り継ぎに伴う不安や負担を軽減する効果を持つ。加えて、既存交通が有する潜在的な輸送力を引き出し、交通サービス全体の利用促進を図るとともに、新幹線駅を中心とした広域的な地域連携と交通機関を組み合わせることで、これまで新幹線駅周辺に限定されていた人流を周辺地域へと拡張することが可能となる。

以上のような、MaaS を活用した二次交通の再編と地域連携による交通ネットワークの面的な構築は、新幹線整備による地域活性化を、点的なものから面的なものへと転換し、新幹線の整備効果をより大きいものにするための有効な手段であると考えられる。

2. 本研究のまとめ

本研究では、新幹線開業に伴い新幹線駅が設置されなかった通過地域や駅非立地地域に着目し、新幹線開業効果がこれら周辺地域に十分に波及していない要因を明らかにするとともに、その効果を周辺地域まで波及させるための方策を検討することを目的とした。新幹線は速達性を重視している特性上、停車駅が限定され多くの地域が通過地域となる構造を有している。このような特性を踏まえたうえで、新幹線整備を地域全体としての面的な発展へどのように結びつけることが可能であるか検討を行った。

先行研究からは、新幹線開業による時間距離の短縮が、交流人口の増加や観光需要の拡大といった地域活性化をもたらす一方、その効果が特定の都市や駅立地地域に集中することにより、周辺地域ではストロー効果により人口や経済活動が都市部へ吸収されてしまう可能性が指摘されていることが確認された。また、並行在来線の第三セクター化に伴う自治体の財政負担の増加や、直通列車の廃止による利便性の低下といった課題についても明

https://kotsu-kuhaku.jp/adopter_6/all-list/

らかとなった。

滑川市を対象とした調査の結果からは、個別の観光資源における来訪者数の増加など、新幹線開業に伴う限定的な効果が確認された。しかしながら、これらの効果はいずれも部分的・間接的なものとどまっており、地域全体の交通体系や観光構造、さらには地域経済や人口動態を大きく改善する水準には至っていないことが明らかとなった。

以上の分析結果を踏まえると、新幹線整備効果を非開業地域まで広く波及させるためには、新幹線整備そのものに加えて、新幹線駅と地域内外を結ぶ二次交通の再編や、複数の自治体を面的に結び付ける広域的な地域連携を前提とした制度設計が不可欠であることが明らかとなった。

3. 本研究の課題・今後の展望

本研究には、いくつかの課題が残されている。第一に、研究対象地域が限定的である点があげられる。本研究では、新幹線の通過地域および駅非立地地域として滑川市を対象に調査を行ったが、分析は一つの自治体にとどまっている。そのため、本研究で得られた知見や方針を、他の新幹線駅非立地地域にそのまま当てはめることには限界がある。第二に、定量的なデータが十分でない点である。本研究では文書による回答をもとに、新幹線整備効果が非開業地域に十分に波及していないと整理した。しかし、観光客が実際にどのような経路で移動しているのか、また人口動態の変化がどの要因によって生じているのかについては、具体的なデータを用いて明らかにすることができていない。第三に、本研究で提案した MaaS を活用した広域連携による移動環境の整備については、構想段階にとどまっており、実際に導入した場合の効果を検証するには至っていない。

これらの課題を踏まえると、今後は、複数の新幹線駅非立地地域を対象とした調査を行い、より一般性のある見方を蓄積していくことが求められる。また、観光客の移動データや人口に関する定量的なデータを用いることで、新幹線整備効果の波及の実態をより具体的に把握する必要がある。さらに、新幹線駅を起点とした広域的な移動環境の整備について、実際の地方 MaaS 等の導入事例を通じた検証を行うことで、提案の実現性を高めていくことが重要である。

人口減少が進む地方において、新幹線整備は「地域振興の起爆剤」となり得る。新幹線駅を起点として、自治体の枠を越えた連携と面的な移動環境の整備が進められれば、新幹線整備の効果を開業地域の周辺地域まで広く波及させることが可能となり、面的で持続的な地域の発展という、新幹線開業効果の最大化につながるのではないだろうか。

参考文献

・池田昌博 (2017)「国土交通軸整備と地域公共交通－北陸新幹線『整備』からの再検証」『交通権(Web) (Journal of Transport Problems and Human Rights (Web))』34, pp.20-49.

https://www.jstage.jst.go.jp/article/kotsuken/2017/34/2017_20/_pdf

(2025年11月29日アクセス)

・板原虎之介 (2022)「整備新幹線が沿線地域にもたらす変化と『地域の振興』に向けた考察」『空間社会地理思想』第25号

[CV_20251129_13423282-25-45.pdf](https://www.jstage.jst.go.jp/article/kotsuken/2017/34/2017_20/_pdf) (2025年11月29日アクセス)

・井野俊介 (2012)「空間統合の高速化がもたらす不均等発展：北陸新幹線建設と、小諸・岩田村の都市間競争を例として」『空間・社会・地理思想』15巻, p.15-41.

<https://ocu-omu.repo.nii.ac.jp/record/2003095/files/111E00000016-15-2.pdf>

(2025年11月29日アクセス)

・IGR いわて銀河鉄道 (2025)「事業報告」

https://igr.jp/wp-content/themes/igr/assets/pdf/notice/notice_24th.pdf

(2025年11月29日アクセス)

・猪原龍介・中村良平・森田学 (2015)「空間経済学に基づくストロー効果の検証～明石海峡大橋を事例として～」『独立行政法人経済産業研究所 (RIETI) のディスカッションペーパー (15-J-045)』<https://www.rieti.go.jp/jp/publications/dp/15j045.pdf>

(2025年11月29日アクセス)

・運輸政策研究機構 国土交通省鉄道局 (2010)「数字でみる鉄道」

・えちごトキメキ鉄道株式会社 第15期(2024年度)事業報告

<https://www.echigo-tokimeki.co.jp/download/company/2024.pdf>

(2026年1月16日アクセス)

・角 一典 (2015)「新幹線鉄道整備法に関する考察」『北海道教育大学紀要 人文科学・社会科学編』65(2), pp.29-44.

<https://hokkyodai.repo.nii.ac.jp/record/6339/files/65-2-zinbun-03.pdf>

(2025年11月29日アクセス)

・木下祐輔 (2025)「北陸新幹線開業に伴う北陸三県と三大都市圏の人流に関する分析」『地域と社会 / 大阪商業大学比較地域研究所編』27, pp.55-72

<https://ouc.repo.nii.ac.jp/record/2000788/files/%E5%8C%97%E9%99%B8%E6%96%B0%E5%B9%B9%E7%B7%9A%E9%96%8B%E6%A5%AD%E3%81%AB%E4%BC%B4%E3%81%86%E5%8C%97%E9%99%B8%E4%B8%89%E7%9C%8C%E3%81%A8%E4%B8%89%E5%A4%A7%E9%83%BD%E5%B8%82%E5%9C%8F%E3%81%AE%E4%BA%BA>

[E6%B5%81%E3%81%AB%E9%96%A2%E3%81%99%E3%82%8B%E5%88%86%E6%9E%90.pdf](https://www.mlit.go.jp/tetudo/shinkansen/shinkansen1.html)

(2025年11月29日アクセス)

- ・国土交通省「整備新幹線とは」

<https://www.mlit.go.jp/tetudo/shinkansen/shinkansen1.html>

(2025年11月29日アクセス)

- ・国土交通省「新幹線鉄道について」

https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000041.html

(2025年11月29日アクセス)

- ・国土交通省「地域の公共交通を取り巻く現状と検討の視点・課題」

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001728295.pdf>

(2025年12月20日アクセス)

- ・国土交通省「公共交通政策」

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000160.html

(2025年12月20日アクセス)

- ・国土交通省「共創・MaaS実証プロジェクト-令和6年度 事業採択事例-」

https://kotsu-kuhaku.jp/adopter_6/all-list/

(2025年12月23日アクセス)

- ・桜井徹(2010)「地域公共交通活性化法と並行在来線問題」『交通権』27, pp.25-33.

https://www.jstage.jst.go.jp/article/kotsuken/2010/27/2010_25/_pdf/-char/ja

(2025年11月29日アクセス)

- ・JRTT 鉄道・運輸機構(2008)「北陸新幹線(高崎長野間)事業に関する事後評価 対応方針」

<https://www.jrtt.go.jp/construction/committee/asset/jk19-6-2.pdf>

(2025年11月29日アクセス)

- ・JTBパブリッシング(2009)「JTB時刻表 2009年4月号」
- ・JTBパブリッシング(2025)「JTB時刻表 2025年4月号」
- ・鉄道プレスネット「北陸新幹線の並行在来線『鉄道・バス10区間』にIRいしかわ金沢以西の計画認定」(2023年3月2日)

<https://news.railway-pressnet.com/archives/49095>

(2025年12月13日アクセス)

- ・富山観光公式サイト「富山観光ナビ」

<https://www.info-toyama.com/>

(2025年12月18日アクセス)

- ・富山県 富山県内住民基本台帳人口
<https://www.pref.toyama.jp/140403/kensei/kouhou/toukei/kj00010908/index.html>
 (2026年1月16日アクセス)
- ・富山県 富山県並行在来線経営安定基金について
https://www.pref.toyama.jp/documents/23965/02_4_keieiannteikikin.pdf
 (2026年1月15日アクセス)
- ・富山地方鉄道株式会社「沿革」
https://www.chitetsu.co.jp/?page_id=718
 (2025年12月18日アクセス)
- ・滑川市「滑川市ホームページ」
<https://www.city.namerikawa.toyama.jp/index.html>
 (2025年12月18日アクセス)
- ・滑川市 「連携中核都市圏について」
<https://www.city.namerikawa.toyama.jp/soshiki/4/1172.html>
 (2025年12月31日アクセス)
- ・新潟県 えちごトキめき鉄道株式会社に対する今後の経営支援を決定しました。
 (2025年2月14日)
https://www.pref.niigata.lg.jp/uploaded/life/723394_2220063_misc.pdf
 (2026年1月16日アクセス)
- ・にいかわ観光圏 <https://www.niikawa.jp/> (2025年12月31日アクセス)
- ・日本政策投資銀行 北陸支店 (2016)
 「北陸新幹線金沢開業による観光活性化が石川県内に及ぼす経済波及効果」
https://www.dbj.jp/upload/investigate/docs/hokuriku_1612_02.pdf
 (2025年11月29日アクセス)
- ・真子和也 (2015) 「並行在来線の現状と課題」『調査と情報』851,pp.1-13
https://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_8967874_po_0851.pdf?contentNo=1
 (2025年11月29日アクセス)
- ・松永卓也・山口修司(2006)「整備新幹線の開業効果について」『土木計画学研究』33,pp.357
<https://www.jrnt.go.jp/construction/committee/asset/jk7-4.pdf>
 (2025年11月29日アクセス)
- ・八矢拓 (2015) 「整備新幹線について」総務省
https://www.soumu.go.jp/main_content/000357377.pdf
 (2025年11月29日アクセス)
- ・Heikkilä, Sonja (2014) 「Mobility as a Service - A Proposal for Action for the Public

Administration, Case Helsinki」

<https://aaltodoc.aalto.fi/bitstreams/a56fb4a5-a299-485d-8457-009c4d47f421/download>

(2025年12月20日アクセス)

・ Sochor, J. et al. (2018) 「A topological approach to Mobility as a Service: A proposed tool for understanding requirements and effects, and for aiding the integration of societal goals」

https://www.lesscars.it/wp-content/uploads/2020/06/SOCHOR-ICoMaaS_Proceedings_S6.pdf

(2025年12月20日アクセス)