

新幹線が都市を変える
～新幹線と四国のまちづくり調査～

報告書

2022年6月
四国アライアンス地域経済研究会

はじめに

新型コロナウイルスの感染拡大により、わが国でも人の移動が大きく制限された。アフターコロナ、元の水準に戻るのには期待薄という見方は多いが、東京一極集中の是正やインバウンドの回復、地域の活性化などへの対応から、新幹線の実現は、四国へのアクセス向上、四国の生き残りのために不可欠である。

四国新幹線整備促進期成会（以下、期成会）では、中長期目標「リニア中央新幹線が新大阪まで延伸される 2037 年を一つのターゲットとして四国の新幹線の開業を目指す」の実現に向け、四国各県の自治体や経済界が幅広く連携を促進し、中央への要望や広報・啓発に取り組んできた。これにより、基本計画路線のなかにあつては、四国が最も活発な活動を展開する地域として、中央において広く認識されるようになってきている。しかしながら、四国の住民の中には未だにその実現に懐疑的な声や否定的な意見、認識不足による誤解が少なくないのも事実であり、さらなる理解促進、機運醸成を図るための努力が必要である。

期成会では、2018 年に「新幹線を活かした四国の地域づくりビジョン調査」を四国アライアンス地域経済研究分科会（当時）とともに実施した。本調査において、新幹線は真の四国創生を実現するための最大の起爆剤であり、新幹線開業効果を踏まえた四国の地域づくりの基本戦略と将来イメージを提示した。

今回、各県でさらなる議論と関心を喚起するため、四国の新幹線を具体的なイメージで提起することが重要と考え、①県都のまちづくりの観点から四国の新幹線駅はどこに置くべきか、②新幹線効果を県内に波及させるために何が必要か、という二つの論点で期成会から委託を受けて調査を行った。前者では、北陸と九州の新幹線駅と周辺まちづくりの事例紹介と、四国 4 県都の新幹線駅候補地の検討と将来のまちづくりを展望した。後者では、四国 4 県都を中心とした二次交通の現状評価と将来像、新幹線の実現による各県の産業振興や観光振興、防災面への効果などを探った。

四国の新幹線計画は、1973 年に基本計画の決定がなされてから、間もなく半世紀を迎える。北陸新幹線、北海道新幹線、西九州新幹線など整備新幹線の完成が見え始めた今、四国の新幹線を具体化できなければ、四国に新幹線が走ることはない。それは、未来永劫、四国が高速鉄道網から切り離された地域であり続けることであり、地域の未来が閉ざされることに他ならない。

本調査が、新幹線を使っていかに魅力的で活気にあふれる未来の「まちづくり」を考えるきっかけとなれば幸いである。また、地域の皆さまが新幹線に対する理解を一層深めるための一助となることを願っている。

目次

はじめに	1
第1章 新幹線駅とまちづくり	2
1.1 新幹線が都市を変える	2
1.2 北陸新幹線（金沢・敦賀間）の概要	3
1.3 富山駅	4
1.4 新高岡駅	10
1.5 福井駅	14
【参考】金沢駅	20
1.6 西九州新幹線の概要	23
1.7 長崎駅	24
1.8 新大村駅	30
【参考】鹿児島中央駅	34
1.9 総括（視察を終えて）	36
第2章 四国4県都における新幹線駅の検討	38
2.1 高松駅	38
2.2 松山駅	42
2.3 高知駅	45
2.4 徳島県内における新幹線駅の候補地	49
第3章 新幹線と二次交通	54
3.1 香川県	54
3.2 愛媛県	58
3.3 高知県	64
3.4 徳島県	68
3.5 新幹線時代の四国の二次交通のあり方	70
第4章 新幹線整備と未来の四国	72
4.1 新幹線整備と未来の香川	72
4.2 新幹線整備と未来の愛媛	80
4.3 新幹線整備と未来の高知	88
4.4 新幹線整備と未来の徳島	96
4.5 四国ネットワーク中枢都市圏の形成	101
4.6 インバウンド客の誘致と四国一体の観光振興策	103
おわりに	106

第1章 新幹線駅とまちづくり

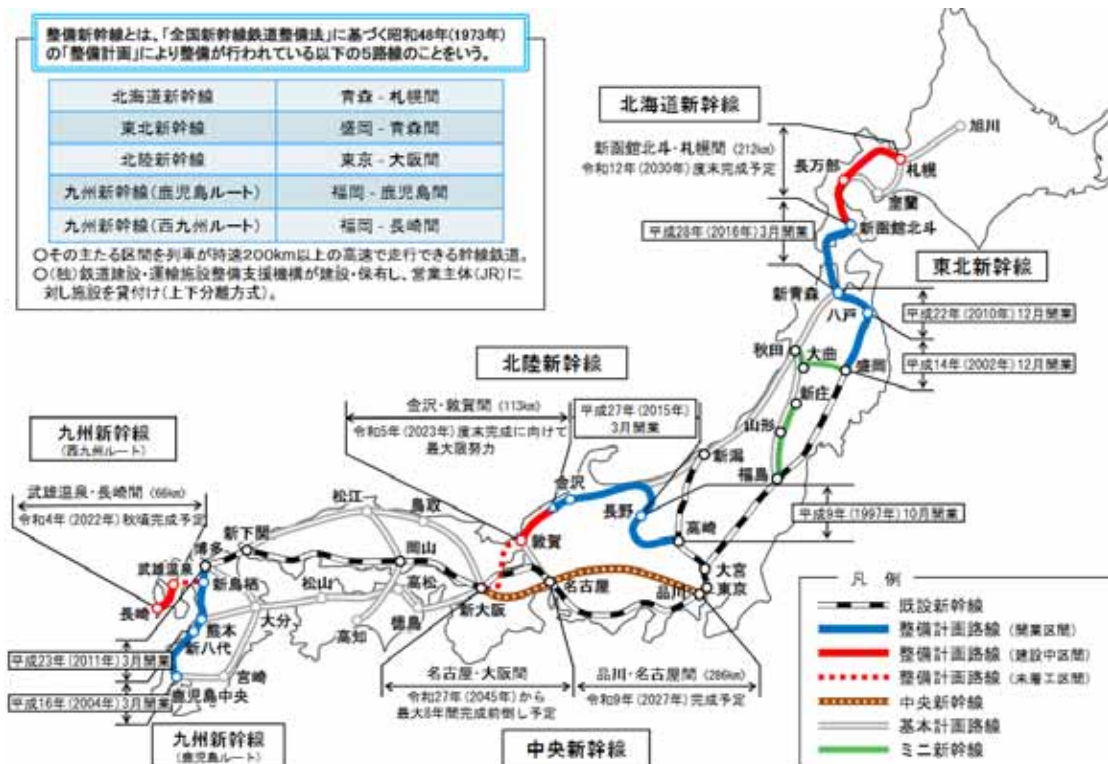
1.1 新幹線が都市を変える

2000年代以降、東北や九州、北陸、北海道の各地域の整備新幹線が相次いで開業している（図表 1-1）。こうした地域では、新幹線の圧倒的な時間短縮効果により、交流人口の拡大や企業の進出、住民生活の利便性向上はもとより、地域活性化やまちづくりの進展など、広範な分野で波及効果をもたらしている。

とりわけ、新幹線の停車駅となった地域では、駅と一体となった周辺整備として、自治体による土地区画整理事業や市街地へと波及する面的な再開発、交通結節機能の強化や路面電車の移設・延伸などの動きが目立つ。また、県庁所在都市クラスになると、新幹線の開業にあわせた二次交通の充実で、都市内交通や県内・近隣などとの交通利便性も向上することから、駅利用者の増加を見込んで大規模な商業・サービス施設が出店・増床するケースも多くみられる。

しかしながら、四国は、全国各地で進む新幹線開業のパラダイムシフトから大きく取り残されてしまっており、新幹線の通る同規模都市と比較して、駅周辺のまちづくりや中心市街地の再開発が遅々として進んでいないのが現状である。そこで、北陸と九州で新幹線開業効果を大いに享受し、目覚ましい発展を遂げている都市、開業に向けてまちづくりを進めている都市を対象に、駅および周辺市街地のまちづくりや二次交通の取り組み状況を調査した。

図表 1-1 全国の新幹線鉄道網の現状



資料：国土交通省
<https://www.mlit.go.jp/common/001292353.pdf>

1.2 北陸新幹線（金沢・敦賀間）の概要

1. 路線の概要

北陸新幹線は、1973年に整備計画となり、長野市・富山市・福井県小浜市付近を經由して東京と大阪を結ぶ路線である（東京・大宮間は東北新幹線、大宮・高崎間は上越新幹線と共用）。1997年10月に高崎・長野間、2015年3月に長野・金沢間が開業し、現在は金沢・敦賀間（約125km）が2023年度末の完成予定に向けて整備されている。東京・福井間の所要時間は、開業前の3時間25分（2021.3.13改正ダイヤの最速値）から開業後は2時間53分（想定値）となり、約20分短縮される予定である（図表1-2）。

2. 設置される駅

金沢・敦賀間には6駅設けられる。このうち、小松駅、加賀温泉駅、芦原温泉駅、福井駅、敦賀駅の5駅が在来線に併設、越前たけふ駅が新幹線単独の駅として新設される。

図表 1-2 北陸新幹線（金沢・敦賀間）のルート



資料：Google マップを基に作成

本調査では、富山市、富山県高岡市、福井市を訪問し、まちづくりや二次交通の取り組みをヒアリングした。

1.3 富山駅

1. 富山市の概要

富山市は、人口 41 万 3,938 人(2020 年国勢調査)で、前回調査(2015 年)と比較して、4,748 人減少(1.1%減)している。富山市は、①地形が平坦で道路の整備率が高い、②住宅の戸建て指向が強い、③近郊の地価が安いことなどが要因で、市街地が郊外へ拡大してきた。そのため、交通手段としては、自動車への依存度が高く、全国の都道府県庁所在地のなかで、1 世帯当たりの自動車保有台数が全国 3 位となっている。

富山市は、「くすりのまち」として全国的に有名な一方で、近年は環境、バイオ、IT 関連産業の育成にも注力している。また、自然豊かな「立山連峰」や年中行事の一つ「越中おわら風の盆」などの観光資源を活かした、観光振興にも積極的に取り組んでいる。

写真 1-1 富山駅の北約 800m にある都心のオアシス「富岩運河環水公園」
ふがうんがかんすいこうえん

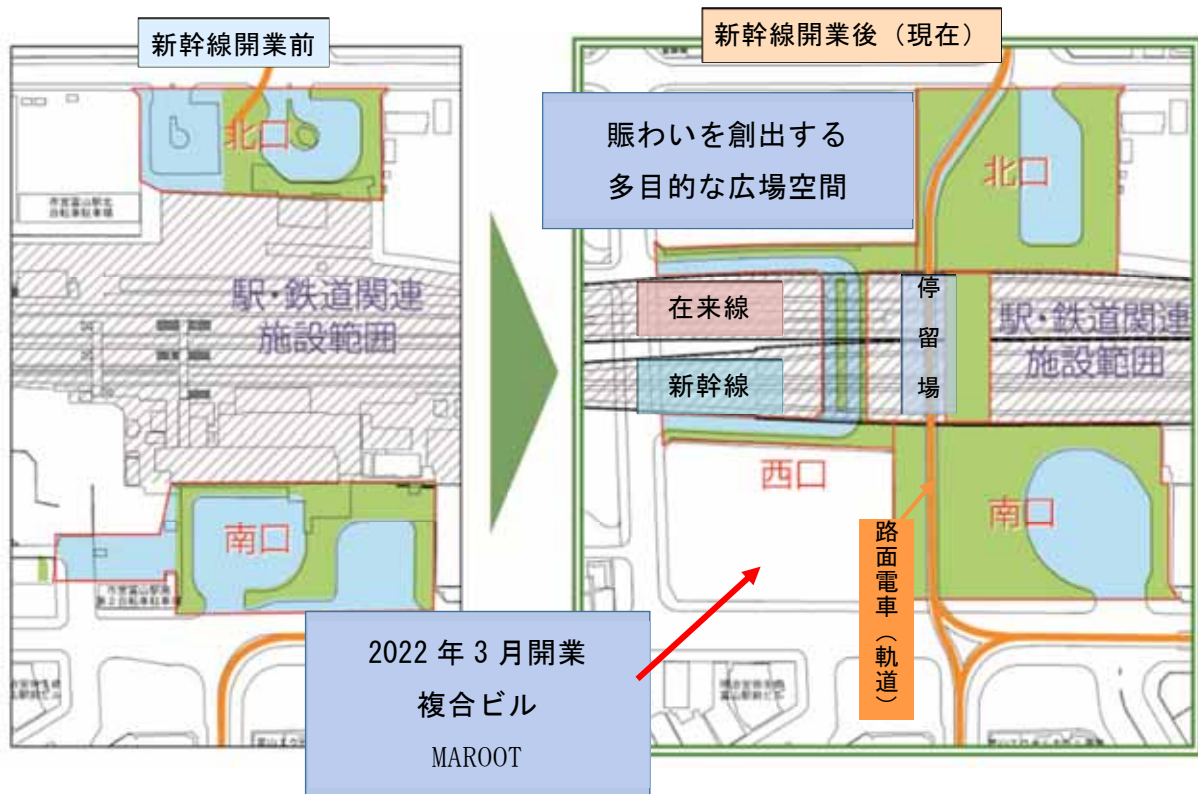


写真提供：(公社) とやま観光推進機構

2. 駅・駅周辺のまちづくり

2015 年開業した北陸新幹線の富山駅は、在来線の富山駅に併設され、新幹線ホームは島式(2 面 4 線)となっている。富山駅の特徴は、駅前の賑わいの空間を演出する目的でつくられた南口駅前広場や、高架下に整備された南北および東西に突き抜ける自由通路である。これにより、路面電車との乗り換えや、飲食・ショッピングなど、駅高架下の往来が迷うことなくスムーズにできる。また、北陸新幹線の整備を契機として在来線を高架化し、南北に分断されていた路面電車を高架下に移設したことで、新幹線の改札口から路面電車の乗り場まで約 40m の短い距離での乗り換えも可能となった(図表 1-3、写真 1-2)。

図表 1-3 富山駅の変化



資料：富山市活力都市創造部資料を基に作成

写真 1-2 富山駅の路面電車停留場
(高架下を貫通する軌道により駅北側と駅南側を接続し、利便性向上)



資料：富山市活力都市創造部

その他の整備事業として、JR西日本グループの富山ターミナルビルが、新幹線駅の高架下に地元で採れた新鮮な味を楽しめる市場やコンビニ、ドラッグストアなどが入居する商業施設「とやマルシェ」を運営している。また、富山駅南口には、地上12階建の複合

ビルが建設され、2022年3月にファッション、雑貨、飲食店などが入居する商業施設「MAROOT（マルート）（1～4階部分）」と「ホテルヴィスキオ富山」（5～12階部分）が開業した（写真1-3）。

このほか、富山駅南口には、北陸地方初のヒルトン系列のホテル「ダブルツリー by ヒルトン富山」が2023年春の開業を目指して、建設が進んでいる。

写真1-3 2022年3月開業の複合ビル（左）と富山駅南口駅前の様子



撮影：いよぎん地域経済研究センター（2021年12月撮影）

写真1-4 富山駅北口広場の様子



写真提供：富山市活力都市創造部

3. 市街地のまちづくり

富山市は、市内の中心部約436haを「都心地区(まちなか)」として、都心地区(まちなか)で快適に居住するために、都市機能の拡充を目指している。

行政主導でコンベンション施設(富山国際会議場)や医療福祉施設(富山市まちなか総合ケアセンター)が建設された。また、まちなかの賑わい創出のために、市内電車環状線沿いの総曲輪地区に、ガラス美術館と市立図書館が入る複合施設「TOYAMA キラリ」や、ガラスの大屋根・大型ビジョン・昇降式ステージなどを備える全天候型の多目的広場「グランドプラザ」、地上23階・地下1階の商業・業務・住宅施設を備えた「WAKURU SOGAWA」などに代表される複合施設を建設した。こうした様々な公共投資が呼び水となり、複合商業施設や民間投資による複数のマンション、ホテルの整備などの民間投資も活発化することで、魅力的な中心市街地に発展している(図表1-4、写真1-5、6)。

図表 1-4 富山市、市内電車環状線沿線地区開発の概要



加えて、都心地区の賑わいを創出する「質の高い景観づくり」にも注力した。その結果、まちの魅力が向上し、中心市街地の人口増減は、2008(+37人)～2020年(+383人)まで社会増を維持している。

写真 1-5 再開発された総曲輪地区の外観

(左奥：総曲輪南地区の再開発ビル「総曲輪フェリオ」キーテナントは「富山大和」、中央のガラス張り部分：「グランドプラザ」、右：立体駐車場「グランドパーキング」)



資料：富山市活力都市創造部

写真 1-6 全天候型多目的広場「グランドプラザ」でのイベント開催の様子

左：冬季のエコリンク 右：ラグビーワールドカップのパブリックビューイング



資料：富山市活力都市創造部

4. コンパクトシティへの取り組み

富山市では、市街地が郊外に拡大したことによる①中心市街地の空洞化、②車に乗れない市民にとって生活しづらい街、③割高な行政コストという課題を解決するために、新幹線開業前から「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」に積極的に取り組んできた。具体的には、2006年に、富山駅を起点とする「富山ライトレール」¹で日本初の本格 LRT²（次世代型路面電車）の運行が開始された。モータリゼーションの進展により路線縮小が進んでいたが、拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現するために市内電車の環状線化が進められ、2009年に中心市街地を走行する環状線(約 3.4 km)が整備された。

2020年3月には、「富山ライトレール」と「富山地方鉄道軌道線」³が富山駅の高架下停

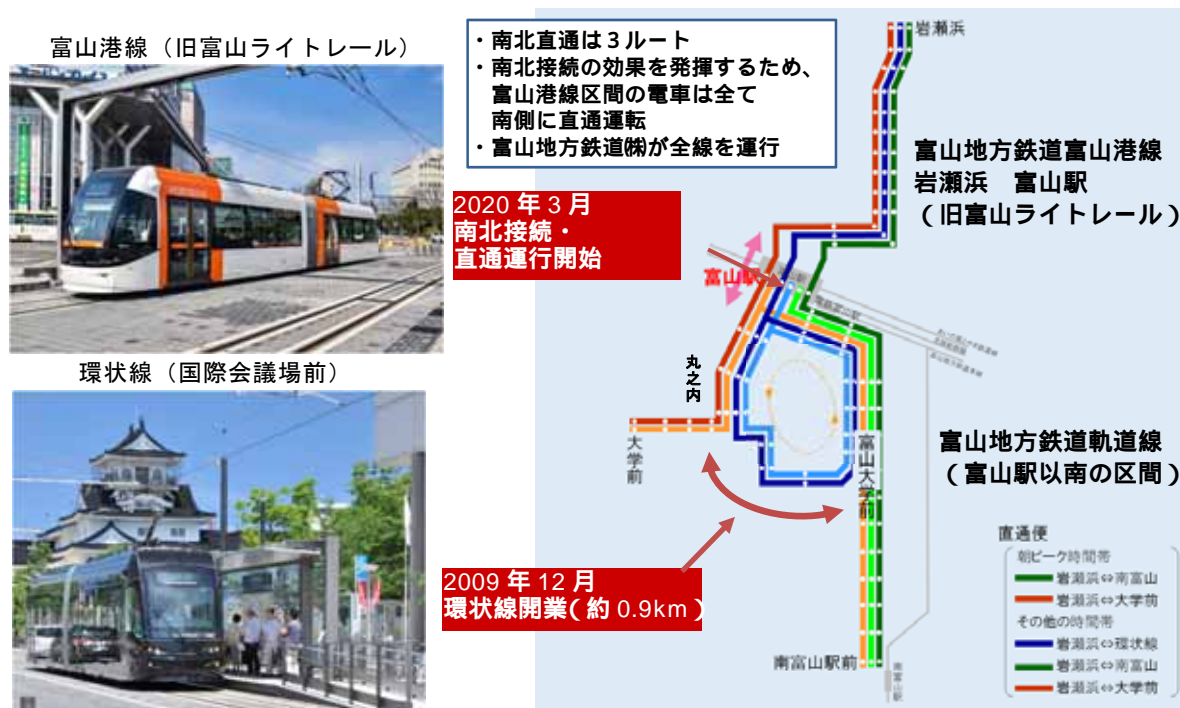
¹ 富山ライトレールは、JR西日本が運営していた鉄道路線(富山港線)を、第三セクター会社の富山ライトレールに移管した路線のことをいう。

² Light Rail Transit の略で、低床式車両(LRV)の導入や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系都市交通システムのことをいう。

³ 富山地方鉄道軌道線は、富山市が軌道や車両などを保有・整備し、富山地方鉄道が市から設備等を借り受けて営業する「上下分離方式」をとっている。

留所で接続され、南北を移動する利便性が大きく向上した（図表 1-5）。

図表 1-5 市内路面電車環状線化事業と南北接続運行の実現



資料：富山市活力都市創造部提供資料を基に作成

路面電車南北接続事業の総事業費は約40億円で、このうち約23億円が富山市、約17億円を国が負担している。南北接続事業前後の効果は、路面電車の利用者が北陸新幹線開業前の2014年の6,371千人／年からコロナ前の2019年は、7,303千人／年と、約15%増加した。また、南北接続事業後、2020年の利用者は、新型コロナウイルス感染症の影響で、5,840千人／年と落ち込みがあったものの、現在は、利用者は回復の途上にある。

なお、2021年10月から、富山地方鉄道の路面電車では、「Suica」や「ICOCA」などの全国交通系ICカードが利用できるようになった（鉄道線や路線バスでは利用できない）。

5. 新幹線開業がコンパクトシティ化の推進を後押し

富山市では、2008年3月にまちづくりのグランドデザインとなる「富山市都市マスタープラン」を策定し、鉄道や市内電車をはじめとする公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを計画的に進めてきた。

2015年の新幹線開業に伴う都市開発が、コンパクトシティ化を後押ししており、効率的な都市機能の集積化が進んでいる。住民にとって快適な生活基盤となるマンションや複合商業施設、医療施設、文化施設などが次々と整備され、中心市街地には人々の賑わいが戻り、充実した市民生活を享受できるまちに変貌した。新幹線の開通で、人口規模以上の街並みが形成されている印象を受けたが、今後も一層の「まちの進化」が期待される。

1.4 新高岡駅

1. 高岡市の概要

高岡市は、富山県西部に位置し、2005年の(旧)福岡町との合併後は石川県とも県境を接するようになった。県内第二の人口規模を有しており、県西部の中心都市となっている。(旧)福岡町と合わせた人口(国勢調査)は、1985年の188,006人をピークとして、2020年は166,393人である。

天平の時代から市北部の伏木に越中国府が置かれ、万葉集の代表的歌人大伴家持が越中の国守として赴任し在任5年の間に220首余りの秀歌を残した。また、1609年には加賀藩二代藩主・前田利長が高岡城の城下町を開いた。

代表する伝統産業として高岡銅器や高岡漆器があり、藩政期以来の歴史の中で「ものづくりのわざと心」が受け継がれ、アルミ、化学・薬品、紙・パルプなどの産業の振興につながってきた。また、デザイン性の高い新しいクラフト商品が次々と発表されるなど、注目を集めている。(旧)福岡町では菅笠作りが有名であり、生産量は全国の9割以上を占めている。

2. 新高岡駅の概要

北陸新幹線の富山駅と金沢駅の間には1つ駅があり、これが「新高岡駅」である。同駅は市中心部にある高岡駅から南に約1.5km離れた城端線と交差するところにあり、この城端線側にも乗り換え可能な新駅が設置されている(図表1-6、写真1-7)。

図表 1-6 新高岡駅と高岡駅の位置図



資料 : Yahoo!地図

写真 1-7 新高岡駅（北口）の外観



写真提供：高岡市

写真 1-8 イオンモール高岡の外観



写真提供：イオンモール株式会社

新高岡駅には、東京、金沢方面をつなぐ「はくたか」と富山・金沢の短距離区間をつなぐ「つるぎ」が停車する。東京・金沢間で運行される最速タイプの「かがやき」は、定期列車の停車がなく、繁忙期に運転する臨時列車が利用状況に応じて停車している。

同駅南口を出ると北陸最大級のショッピングセンター「イオンモール高岡」（延床面積約14万㎡）があり、駅周辺エリアにおける中心的な集客施設となっている（写真1-8）。

新高岡駅の乗降客数は、2017～19年度は4,000人/日を超えて推移してきた。この間、新幹線開通前と比べると関西圏よりも首都圏に向かう人が増加している。また、高岡市では新幹線利用と定住の促進を目的として通勤・通学定期券の購入に対し1ヵ月あたり1万

円を交付する事業を続けている。新幹線による時間短縮に加えこうした政策の効果もあって、石川方面や長野方面といった遠隔地にまで通勤・通学圏が拡大している。

3. 歴史を活かした観光振興と産業振興の取り組み

高岡市は、「国宝・瑞龍寺」(前田利長菩提寺)、「金屋町」(高岡鋳物発祥の地、千本格子の家並みで有名)、「高岡御車山祭」(重要有形・無形民俗文化財指定)、「高岡大仏」など数多くの歴史遺産を有する。2015年には、こうした伝統的文化財で構成されるストーリーが、「加賀前田家ゆかりの町民文化が花咲くまち高岡」として日本遺産に指定された(写真1-9)。

写真 1-9 金屋町 (千本格子の家並み)



写真提供：高岡市

新幹線開業はこうした歴史遺産を活かした観光振興を後押ししており、観光客入込数は2014年の347万人から翌年以降は370～380万人台で推移した。宿泊者数は新ホテル開業もあって18年には30万人を上回り(14年は22万人)、うち外国人宿泊者数は14年の6,399人から19年には11,394人にまで増加した。現在は、「第3期高岡市観光振興ビジョン(2021～25年度)」に基づき、観光客入込数や宿泊者数のさらなる増加を目指している。

産業振興面で特筆すべきこととしては、北陸自動車道高岡砺波スマートICに隣接し新高岡駅から車で約10分(約9km)という好立地の産業団地「ICパーク高岡」(約135,000㎡)を2019年3月に分譲したところ、約2年で完売したことが挙げられる。進出した8社は上場企業、首都圏に本拠を置く中堅企業、富山県や石川県に本拠を置く企業などであり、高速道路利用による物流面はもちろんのこと、新幹線開業による大都市からの時間距離短縮といった人流面の効果が現れた事例である(写真1-10)。

4. 二次交通の現状と今後

市中心部に位置する高岡駅は、新幹線開通後にJR西日本から分離された旧北陸本線の富山県内区間を運行する「あいの風とやま鉄道(富山県・県内市町村・民間企業出資)」の主要駅の1つであり、また氷見線(営業区間：高岡―氷見(氷見市))、城端線(同：高岡―城端(南砺市))、路面電車万葉線(同：高岡―越ノ潟(射水市))のターミナルでもある。富山県西部地域の交通の結節点として、重要な役割を担っている。

新高岡駅と高岡駅を結ぶ交通アクセスとして、上記鉄軌道のほかバス路線(往復77本/

写真 1-10 産業団地「IC パーク高岡」の外観（赤線の囲み部分）



写真提供：高岡市

日(平日))が整備されている。また、新高岡駅周辺に6つの市営駐車場を完備(約800台)しており、新駅の拠点性向上につなげている。

新高岡駅・高岡駅と隣県に所在する世界遺産の五箇山・白川郷(世界遺産バス)、高山エリア(高速バス高山線)や和倉温泉(わくライナー)を結ぶ高速バスが新幹線開業に合わせて整備され、観光地へのアクセス拠点としての機能も高めている。

2021年に改訂された「高岡市総合交通戦略(改訂版)」では、高岡駅・新高岡駅を合わせた乗降客数について2018年度の17,276人/日から2023年度では18,000人/日(新幹線開業前の2012年度は15,013人/日)を目標としている。コロナ禍による落ち込みを取り戻す必要がある中、バス路線、万葉線の維持・拡充、市民協働型地域交通システムの導入(例:地域バス、地域タクシー)などと併せて、新幹線の利用拡大にも取り組んでいる。

5. 「歴史・ものづくり文化」と「地の利」をさらに活かせるか

新幹線開業効果に沸いた金沢との比較や郊外にある新駅が持つハンデキャップといった観点からすると、開業の効果は限定的なものにとどまっていることは否めないであろう。

しかし、同市特有の「歴史遺産」と古くから伝わってきた「ものづくり風土」の両者は、他の都市にはあまり見られない強力なポテンシャルを持つものである。また、北陸の有力都市である富山市と金沢市との中間に位置している優位性もある。こうした強みと新幹線の持つ優れた利便性をさらに有機的に結び付けることができれば、魅力ある都市として注目度が大きく高まっていくと考えられる。

1.5 福井駅

1. 福井市の概要

福井市は、福井県北部（嶺北）に位置する福井県の県庁所在地。本市の中心市街地は、織田信長の重臣、柴田勝家が北の庄城を築城した頃から都市形成が始まった。江戸時代に入り、徳川家康の次男、結城秀康が越前藩 68 万石藩主として入府して以降、城下町として大きく発展した。福井市の人口は、26 万 2,328 人（2020 年国勢調査）で、5 年前と比較して 3,576 人減少（1.3%減）している。

福井市は、かつては「羽二重王国」「人絹王国」と呼ばれるほど繊維産業が盛んで、経済産業省公表の「2020 年工業統計表-地域別統計表」によれば、繊維工業の製造品出荷額等は、福井市の製造業全体の約 18%を占め、現在でも製造業の中では最大となっている。

2. ルート・駅の概要

福井県には、芦原（あわら）温泉駅、福井駅、越前たけふ駅、敦賀駅の 4 つの新幹線駅が設置される。福井駅のホーム形式は島式 1 面 2 線となっており、他の新幹線駅と比較し、コンパクトな設計となっている。通過線もなく、島式ホーム 1 本だけの構造は、新幹線駅の中では最小といわれる。これは福井駅付近連続立体交差事業の一環として、私鉄のえちぜん鉄道が福井駅周辺で高架化された上で、福井駅に隣接するように移設されたため、新幹線ホームのスペースが確保できなかったことも影響していると考えられる。

福井駅の新幹線駅舎のデザインは、市民意見等も参考にした結果、「悠久の歴史を未来へつなぐシンボルゲートとなる駅」に決定され、福井県産の木材や和紙を使用し、開放的なガラス面を組み合わせることで福井の歴史を感じさせるデザインとなった（写真 1-11）。

写真 1-11 福井駅（東口）
（正面：新幹線駅舎、右側の赤い建物がえちぜん鉄道福井駅）



撮影：いよぎん地域経済研究センター

西口は、駅舎のコンセプトである「悠久の歴史を未来へつなぐシンボルゲートとなる駅」を具現化するように、駅前広場には、太古の福井に生息していた恐竜3体の実物大モニュメントが設置され、駅舎壁面にも横約45m、縦約10mの巨大な恐竜のイラストがラッピングされている（写真1-12）。

写真1-12 福井駅西口（駅前広場恐竜のモニュメントと駅舎ラッピング）



撮影：いよぎん地域経済研究センター

3. 駅・駅周辺のまちづくり

北陸新幹線福井開業を控え、鉄道で東西に分断された市街地の一体化を目指した大規模な市街地改造に取り組んでいる。

「福井駅付近連続立体交差事業」（以下「立体交差事業」という）は、福井駅付近約6.3kmの鉄道を高架化し、5箇所の踏切を除去することで、分断された東西市街地の一体化を図る事業である。立体交差事業は国庫補助事業であり、福井県が事業主体となり、1992年3月に事業認可が告示された。総事業費は約688億円となった。立体交差事業では、2000年5月からJR線の高架本体工事が着手され、2005年4月に福井駅の高架化が完成した。高架化に合わせ、高架下に複合商業施設「PRISM福井」が開業している。そして2018年には、えちぜん鉄道福井駅の高架化も完了したことで、市街地の一体化が一気に進んだ。

駅広場の整備も進められ、2009年に西口広場には自家用車やタクシーの乗降場、東口広場には高速バスやタクシー、自家用車の乗降場と短時間駐車場が整備された。

また「福井駅周辺土地区画整理事業」（以下「区画整理事業」という）は、立体交差事業にあわせ、福井駅周辺約16.6haの市街地を再整備し、県都の玄関口にふさわしい、活力と魅力ある都市拠点の形成を目的とした事業である。1992年12月に事業計画が決定された。総事業費は456億円である。区画整理事業としては、生涯学習提供機能をもった公共公益施設と、商業・業務施設が一体となった複合施設「AOSSA」を2007年に駅東口が開業

した。

そして2016年には市街地再開発事業として進められた、福井県で最も高いビル「ハピリン」(低層階は複合商業施設、高層階は住居)が駅西口に開業した。(写真1-13)。この地区は、大型商業施設の撤退や既存店舗の老朽化等により、街の賑わいや活力低下が課題とされていた。このため、北陸新幹線開業をにらみ、県都の玄関口にふさわしい「にぎわい交流拠点」の形成をスローガンに、官民協働して再開発事業が進められた。なお本再開発計画は、国土交通省が主管する「暮らし・にぎわい再生事業」の認定も受けており、社会資本整備総合交付金に加え、「暮らし・にぎわい再生事業」に基づく国からの支援も受けつつ進められた。

写真1-13 ハピリンと福井駅前西口広場



資料：福井市ホームページ

2018年10月には、福井駅周辺地域約66haが、都市再生特別措置法に基づく、都市再生緊急整備地域に指定された。都市再生緊急整備地域とは「都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域」と定義されている。指定を受けることで、民間都市開発事業(国土交通大臣認定)に対する金融支援、税制の特例、都市計画等の特例(容積率、斜線制限、日影規制、道路上空利用等の緩和)などの特例措置が受けられる。

都市再生緊急整備地域においては、福井県、福井市が福井駅周辺土地地区画整理事業として、大規模な市街地再開発を進めている(図表1-7)。

図表 1-7 市街地再開発事業・優良建築物等整備事業位置図（上）
駅前電車通り北地区 A 街区再開発イメージ図（下）



資料：福井市「第2期福井市中心市街地活性化基本計画」に加筆

例えば、福井駅前電車通り（A 街区）の再開発事業では、マリオットホテルを含む宿泊機能や商業施設、オフィスビル、駐車場などの建築が進んでいる。

4. 二次交通の利便性向上への取組み

福井市を中心に福井県北部（嶺北）地域には、JRに加え、福井鉄道とえちぜん鉄道が、鉄道事業を行っている。

福井駅付近の鉄道立体交差事業により、えちぜん鉄道の福井駅はJRの福井駅と隣接するようになった。さらに交通結節機能を向上させるため、従来は結節していなかった福井鉄道駅前線（通称）についても、福井市が主導して、軌道距離を143m延長し、福井駅西口交通広場に停留場を移設する事業を実施。これにより、電車・バス・タクシーが福井駅で結節し、利用者の利便性は大幅に向上した（写真1-14、15）。

また、福井市では、「福井市都市交通戦略」を策定し、同戦略に基づき、2016年3月に福井駅から約1.5km北に位置する福井鉄道とえちぜん鉄道の田原町駅で線路の接続を行い、相互乗り入れ、鷲塚針原・越前武生間（26.9km）の直通運転を開始した。LRV（次世代型超低床車両）を導入し、運行時間の短縮や運行本数の増加によって、南北間の移動利便性が向上した（図表1-8）。その結果、田原町駅を跨いで両鉄道を乗車した利用客数は、2015年度の4.9万人から2018年度には15.7万人へと約3.2倍増加した（一般利用者、福井鉄道・えちぜん鉄道共通1日フリーきっぷ購入者からの推計）。

写真1-14 福井鉄道駅前線 福井駅
（福井駅西口広場整備にあわせて軌道を143m延伸し、利便性・安全性が向上した）



写真1-15 撮影：いよぎん地域経済研究センター

福井鉄道とえちぜん鉄道ともに過去の経営危機時以降、福井市を始めとした沿線自治体からの支援を受けていることから、これらの事業では、福井市がイニシアティブをとることができた。また、これらの事業は、社会資本整備総合交付金の交付に加え、国土交通省主管の「地域公共交通確保維持改善事業」として、国からの補助も受けて進められた。

図表 1-8 福井鉄道・えちぜん鉄道相互乗り入れの概要



福井鉄道の低床車両（右）と
えちぜん鉄道の在来型車両（左）
撮影：継之助
クリエイティブ・コモンズ・ライセンス（表示 3.0 国際）
<https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/>



えちぜん鉄道の低床車両
撮影：継之助
クリエイティブ・コモンズ・ライセンス（表示 3.0 国際）
<https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/>



資料：Google マップを基に作成

5. 新幹線が福井のまちづくりを進展させた

北陸新幹線金沢開業後の金沢市の急速な発展を目の当たりにして、2020年に福井県内の経済界が主導し「県都にぎわい創生協議会」（事務局：福井商工会議所）が設立され、同協議会と福井県、福井市が一体となって、県都のまちづくりを推進している。しかし逆説的に考えるならば、至近の成功例を見るまで、市民レベルでの新幹線開業に向けた活動は盛り上がっていなかったのかもしれない。

新幹線開業により、観光客増加や新たな企業進出などが期待はされるが、保証するものではない。しかし新幹線開業は、確実にまちづくりを進展させる。福井市の例をみても、新幹線とともに国からの補助がやって来て、戦後何十年と進まなかった土地区画整理事業や中心市街地再開発事業が、大きく進んでいる。

公費を投じて建設される新幹線を活用して、持続可能なまちづくりを真剣に考える地域に対して、国は、資金面でもまた規制面でもサポートする様々な施策があることを福井市の例で知ることができた。新幹線が来れば、まちは確実に進化させることができる。

【参考】金沢駅

写真 1-16 金沢駅全景および駅周辺の再開発の状況



資料：Google マップを基に作成

写真 1-17 金沢駅兼六園口（東口）
鼓門（手前）ともてなしドーム（奥のガラス張り）



撮影：いよぎん地域経済研究センター

写真 1-18 金沢駅金沢港口（西口）
（中央奥：2020年8月にオープンした外資系ホテル「ハイアット セントリック 金沢」）



撮影：いよぎん地域経済研究センター

写真 1-19 金沢駅自由通路
（東口と西口を結ぶ改札外の通路。多くの利用客・観光客等で賑わう）



撮影：いよぎん地域経済研究センター（2017年8月）

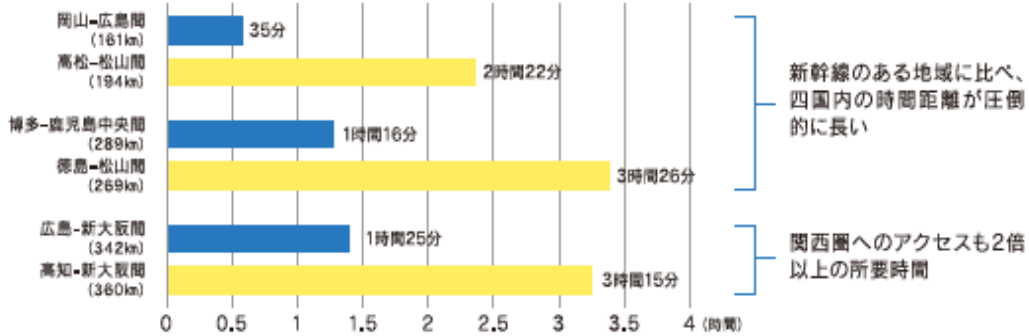
新幹線で四国を変えよう！

新幹線を活かした四国の地域づくりビジョン調査 報告書（2018年）より

新幹線のない四国の課題

1. 本四間、四国内の長過ぎる時間距離

鉄道で同程度の距離にある都市間の所要時間



2. 地域をけん引する地方中枢都市の不在

四国は人口が最大の松山市でも51万人[※]に過ぎず、九州の福岡市のような地域ブロックの発展をけん引する百万人規模の地方中枢都市がありません。

※2015年国勢調査

3. インバウンドを中心に潜在力を発揮しきれない観光

四国は魅力的な観光資源が豊富にあるにもかかわらず、外国人延べ宿泊者数の全国シェアは1%[※]に過ぎません。

※2017年速報値

4. 競争力のある産業も総じて小粒

四国にはニッチトップ企業[※]が少ないものの、地元企業の経営規模は総じて小さく、また、域外企業の進出や成長企業の創出も低迷しています。

※特定の分野で世界一、日本一のシェアを誇る企業

5. UIJターン(移住)の受け皿として見劣りする四国

大都市圏からの移住希望者は多いものの、長距離移動時の所要時間の長さへの不満がUIJターンの障害になっています。

6. 自然災害への脆弱性、南海トラフ地震発生への懸念

四国は急峻な地形もあって、交通網が台風や大雨などの自然災害に対し脆弱であり、南海トラフを震源とする巨大地震が大きな被害をもたらす恐れもあります。

四国の新幹線整備のイメージ



整備延長	302km
概算事業費(車両費含む)	1.57兆円
費用便益比(B/C)	1.03
経済波及効果	169億円/年

- 瀬戸大橋は既に新幹線規格で建設されているため、**既存インフラを有効活用**できます。
- 投資効率性の指標となる費用便益比(B/C)は1を上回っており、**新幹線整備の妥当性が確認**されています。

資料: 四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査(2014年)

1.7 長崎駅

1. 長崎市の概要

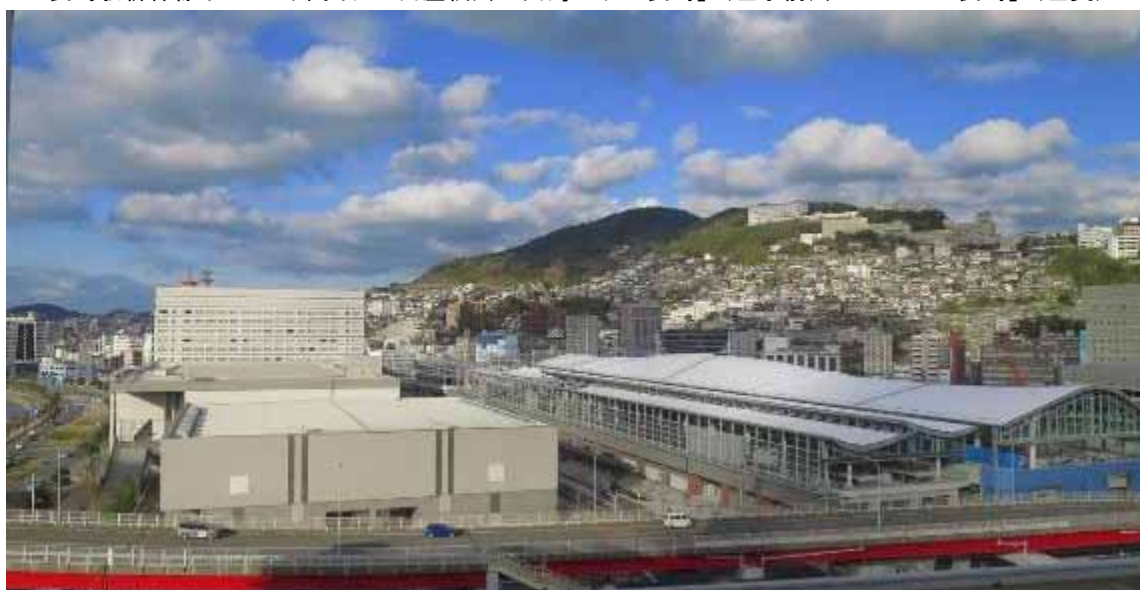
長崎市の人口は、40万9,118人（2020年国勢調査）で、5年前と比較して20,390人減少（4.7%減）している。また、住民基本台帳人口移動報告によると、2021年は転出超過数が2,230人で、市町村別の統計で全国ワースト2位だった。長崎市の産業は、かつて基幹産業だった造船業が衰退する一方、歴史・文化資源や2つの世界遺産の存在、インバウンドブームやクルーズ船の寄港などもあって、観光業が主要産業となっている。

2. 駅・駅周辺のまちづくり

西九州新幹線の長崎駅は、在来線の長崎駅に併設され、ホームは2面4線からなる。上屋には帆をイメージした樹脂製の白い屋根が設置され、夜はホームの照明が透過し、世界三大夜景に数えられる夜景の一部になるという。また、ホームの端には長崎県庁や長崎港方向を望む展望スペースが設けられている。通常、駅舎のデザインは、鉄道建設・運輸施設整備支援機構（JRTT）が地元で提示した複数案を基に検討されるが、長崎駅は例外的に長崎県と長崎市が2016年に策定した「長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画」を基に、JRTTとの調整で決められた。

新幹線整備に先立ち、長崎県が長崎本線の連続立体交差事業を進め、踏切解消による交通の円滑化、市街地の一体化を図った。また、長崎駅の高架化に伴い、隣接していた車両基地の市外移転と貨物基地のオフレールステーション化⁴を行い、その跡地など約19haで長崎市やJR九州などが主体となり、土地区画整理事業（地区外街路事業等を含む事業費は約164億円）および「長崎駅周辺再整備事業」が進展している（写真1-20）。

写真1-20 長崎駅周辺の様子（2021年12月、長崎県庁舎より北方向を望む）
長崎駅新幹線ホーム（中央右の白屋根）、「出島メッセ長崎」（左手前）、「ヒルトン長崎」（左奥）



撮影：いよぎん地域経済研究センター

⁴ 最寄りの貨物駅との間をトラック輸送で結び、鉄道貨物駅と同じコンテナ取扱機能を持った拠点

図表 1-10 長崎駅周辺再開発後のイメージ図（長崎駅北側から長崎湾方向を望む）



資料：長崎 MIRAISM ホームページ <https://nagasaki-miraism.com/oiac/ct08/> に一部加筆

図表 1-11 長崎駅の新駅ビル、東口駅前広場のイメージ図
新たな商業施設（中央手前）、マリオットホテル（中央奥の高い建物）、右奥は駅舎・新幹線ホーム



資料提供：JR九州

長崎駅周辺の開発案件として、JR九州が東口に商業施設やホテル、オフィスなどで構成される「新長崎駅ビル(仮称)」を新設する。2023年秋の開業予定で、商業施設の売り場面積は、既存の「アミュプラザ長崎」を含めて4万㎡を超える地場百貨店等を凌ぎ、市内最大となる。また、上層フロアには九州初となる「長崎マリオットホテル」が進出し、長崎の新たなランドマークとなることが期待される（図表 1-10、図表 1-11）。

一方、西口では、2021年に3,000人規模のコンベンションホールやイベント・展示ホール、会議室を備えたMICE施設「出島メッセ長崎」が開業し、長崎初の外資系ホテル「ヒルトン長崎」が併設している。MICE施設は、大規模コンベンションやイベントの開催などで長崎への来訪者の増加が期待され、ヒルトンとリオットの2つの外資系ホテルができることで、外国人旅行者や富裕層の受入態勢が大幅に強化される。

長崎駅周辺には、県庁や県警本部、警察署、民放会社など、高度業務機能の集積もみられ、長崎駅周辺の様相は劇的に変化している（図表 1-12）。長崎市では、こうした変化や長崎駅の完成イメージを一般の方にも分かりやすいように動画に取りまとめ、市のホームページ等で公開している⁵⁾。

図表 1-12 長崎駅周辺の再開発の状況（平面図）



資料提供：JR九州

3. 二次交通の整備

長崎市内には路面電車と路線バスが多数運行されている。主要路線は、長崎駅を經由して観光地や中心市街地を結んでおり、観光客や市民の通勤通学の重要な交通手段になっている。2020年3月から、「Suica」や「ICOCA」などの全国相互利用交通系ICカードが利用できるようになった。2002年から県内のバスや路面電車など公共交通機関6社が導入していたICカード「長崎スマートカード」のシステム老朽化に伴い、西日本鉄道グループの「ニモカ」が発行する交通系ICカード「nagasaki nimoca」を導入したことによる。

⁵⁾ <https://www.city.nagasaki.lg.jp/sumai/660000/669003/p036328.html>

新幹線乗り入れと在来線高架化によって、長崎駅の新駅舎が西側に 150m 移動したため、鉄道と路面電車・バスとの乗り継ぎ客の利便性低下が懸念されている。また、路面電車電停のバリアフリー化が不十分なことや、バス停が分散していたり、既存バスターミナルが老朽化していたりする点も問題となっている。

対策として、東西に駅前広場を整備してバスやタクシーなどとの乗り継ぎ利便性を高めるほか、路面電車のある東口方向には、マルシェやイベントなどが開催できる 30m 幅の歩行者空間や動く歩道が整備される予定となっている。駅前広場は、駅の利用者や長崎を訪れる観光客だけでなく、市民にとってもゆったりとくつろげる憩いの場となるよう整備されている。坂道が多く平地の少ない長崎市にとって、貴重な賑わい創出の場となることも期待されている（図表 1-13）。

図表 1-13 再開発完成後の長崎駅東口駅前交通広場・多目的広場（イメージ）
（2025 年完成予定、新たな交通広場や道路が整備され、駅舎へのアクセスが向上する）



※イメージは変更になる可能性があります。

資料：長崎市長崎駅周辺整備室ホームページ

なお、2020 年 7 月に策定された「長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画（案）」では、周辺地域との交通ネットワークの充実・強化を図るため、路面電車の延伸や、クルーズ船と公共交通とを結ぶ複合交通ターミナルの整備なども検討されている。

4. 市街地へ波及するまちづくり

長崎駅から約 1km 北にある三菱重工業幸町工場跡地（約 7ha）では、ジャパネットホールディングス（本社：長崎県佐世保市）が、サッカーやバスケットボールなどのプロスポーツや、音楽コンサートなどの文化イベントを開催できるスタジアムとアリーナを主体に、商業・ホテルなどからなる複合施設「長崎スタジアムシティ」の整備を進めている。あわせて、長崎市の観光名所である稲佐山山頂と麓を結ぶロープウェイの延伸も検討されてい

る（行政との協議中）。スタジアム等は 2024 年に開業予定で総事業費は約 700 億円、民間主体の大規模な再開発事業として全国的に注目されている（図表 1-14）。

図表 1-14 「長崎スタジアムシティプロジェクト」
スタジアムを中心に「アリーナ」「ホテル」「商業施設」「オフィスビル」などが一体開発される



また、長崎市の中心市街地では、浜町地区（古くからの商店街）の再開発事業や長崎市の新庁舎建設、長崎県庁舎の跡地活用などが進められている（図表 1-15）。臨海部の松が枝周辺エリアでは、国内随一の寄港実績のある大型クルーズ船の受け入れ能力を拡大するため、松が枝埠頭の拡張（1→2 バース化）も進められている。

このように、長崎市のまちづくりは「100年に一度の変化のとき」を迎えているが、「長崎 MIRAISM」というコンセプトで、まちの変貌の様子が一目でわかる WEB サイトや動画をつくり、幅広くプロモーションしている⁶⁾。

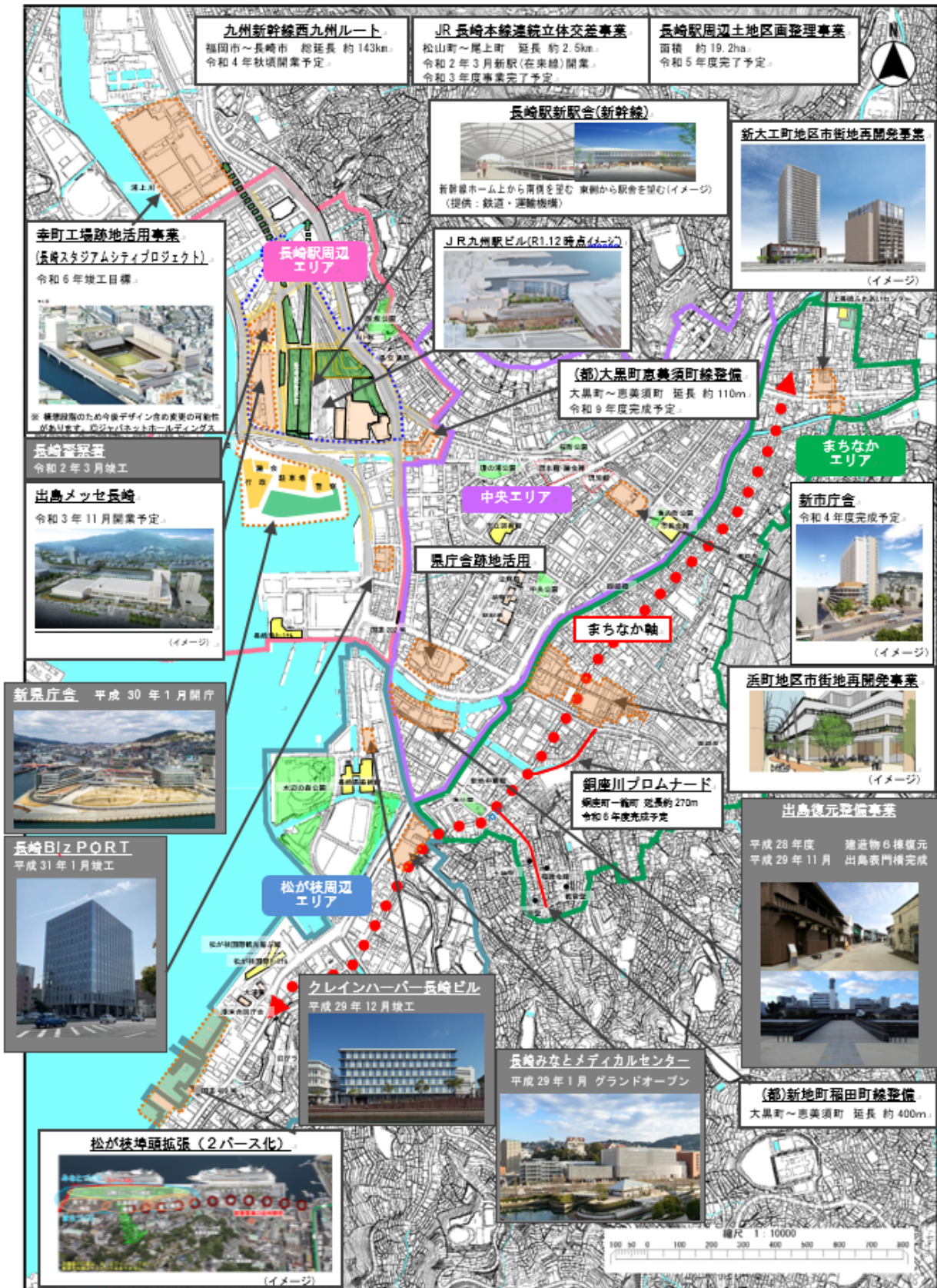
5. 新幹線はまちづくりの起爆剤

近年、新幹線が開業した北陸や九州の多くの都市では、新幹線がまちづくりに大きなインパクトを与えている。進捗が遅れていた土地区画整理事業や中心市街地再開発事業が新幹線によって一気に動き、開業後も周辺地域へ波及していくという事例が多い。

16 世紀の長崎開港から、まちをつくって以来約 450 年。長崎市は、主力の造船業が衰退して人口減少も著しいなか、新幹線の開業によって観光業の発展や人口減少の抑制につながることを期待される。また、他都市と同様に新幹線が駅・まちを変えるきっかけ、民間投資を誘発する起爆剤になっており、終着駅という意味では、四国 4 県都の新幹線をいかしたまちづくりの参考になるだろう。特に、長崎駅周辺の開発と長崎スタジアムシティの二つのプロジェクトは、その規模や内容、開発主体などの面で大いに注目される。

⁶ <https://nagasaki-miraism.com/>

図表 1-15 長崎市中心部における開発状況 (2020年11月現在)



資料提供：長崎市長崎駅周辺整備室

1.8 新大村駅

1. 大村市の概要

大村市は、長崎の県都長崎市と第二の都市佐世保市の間に位置している（大村・長崎間約 36km、大村・佐世保間約 45km）。両市のベッドタウンとしての色彩が年々強まっていることもあり、人口は増加基調が続いている（2010 年国勢調査：90,517 人→2020 年国勢調査：95,397 人→2022 年 4 月推計人口：95,871 人）。

歴史の視点では、わが国最初のキリシタン大名となった第 18 代大村領主大村純忠が有名である。また、1975 年開港の長崎空港は、同市に臨む大村湾上の箕島(みしま)周辺で造成・建設された世界初の本格的海上空港である。さらには、1952 年にわが国最初のモーターボートレースが開催された競艇発祥の地でもある。

2. 新大村駅の概要

2022 年 9 月に開業予定の西九州新幹線の武雄温泉・長崎間には、5 つの駅が設置される。この中間、3 番目の駅が「新大村駅」である。この新駅は、並行する大村線の諏訪駅（新駅より南）と竹松駅（新駅より北）の間に新設される駅と併設される。なお、このように既存鉄道路線と新幹線の両者の駅を併せて新たに建設された事例には、古くは新大阪駅があり、九州新幹線では新鳥栖駅、新八代駅、新水俣駅（元信号場）が挙げられる（図表 1-16、写真 1-21）。

図表 1-16 新大村駅を中心とする事業配置図



資料：大村市

写真 1-21 新大村駅の外観



写真提供：大村市

新大村駅は、長崎空港から約 4km、長崎自動車道の大村 IC から約 1km に位置する。また、同駅から北方の新幹線と在来線に挟まれた区域に車両基地が配置され（竹松駅からさらに北方の松原駅との間）、既存の大村線には新たに「大村車両基地駅」も設置される。

3. 新大村駅周辺整備事業

大村市は、この新駅の開業を見据え「大村市新幹線大村駅周辺地域まちづくり計画」を 2014 年 8 月に策定した。この計画では 8 つの土地利用ゾーンを設定しており、拠点整備の効果を活かした活力あるまちづくりを展開している。

この計画の中核をなす「新大村駅周辺整備事業」（写真 1-22）により、高い交通利便性を活かし、企業誘致や定住促進などを目的として新駅周辺の基盤整備が行われてきた。事業費は大村車両基地駅周辺整備を含め約 122 億円（交付金：約 47 億円、起債：約 46 億円、単独約 29 億円）であり、事業進捗率は 2021 年度末時点で約 83%（事業費ベース／予定）

写真 1-22 新大村駅周辺整備事業の外観



となっている。なお、新幹線設備（線路、駅、車両基地、関連設備など）にかかる同市の固定資産税収入については相応の金額が見込まれており、この事業費の実質的な債務負担に対する償還財源は確保されている。

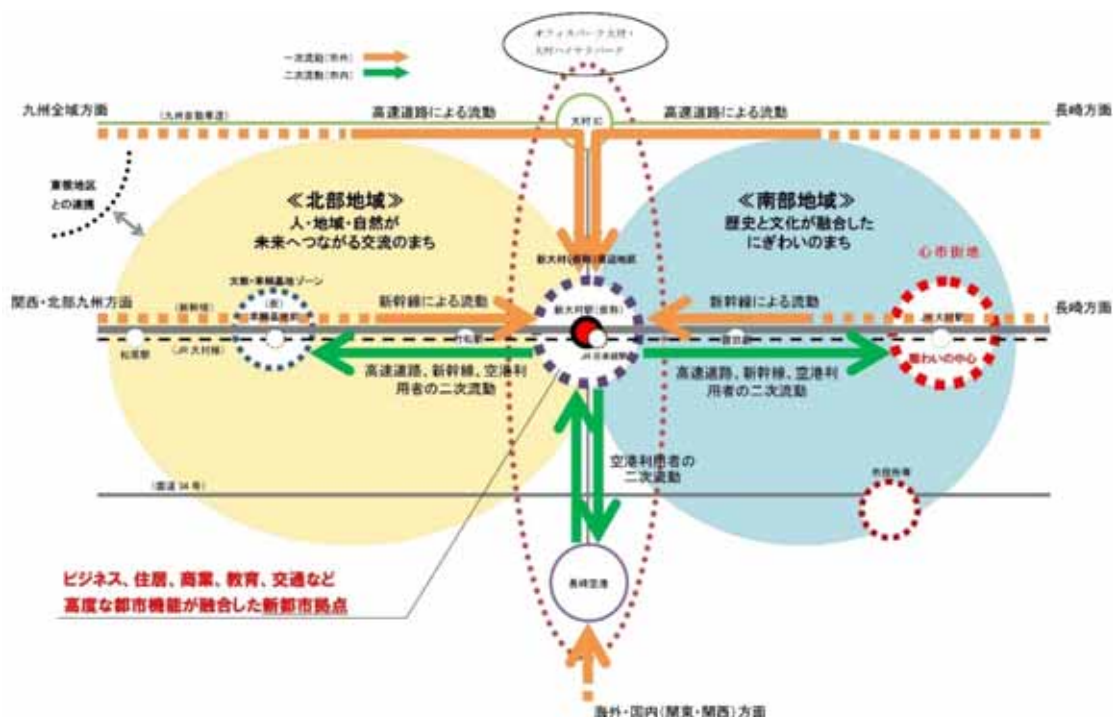
土地区画整理事業により用地を確保し、駅前広場（東口と西口の両方、バス・タクシー・一般車などの発着）、道路、駐車場、民間施設、公園、緑地などの開発に充てられている。民間施設については、駅東口側の約 25,000 m²の用地において商業施設や飲食店・ホテルなど各種サービス施設やマンションなどが設けられる予定であり、大和ハウス工業(株)・(株)日本エスコン・(株)イズミで構成されるグループが開発に当たっている。また、駅の東口と西口との往来を行いやすくすることを目的とした地下式の東西自由通路の設置も、本事業に含まれている。

4. 他のまちづくり

大村市の中心市街地は大村駅周辺にあり、既存ストックを活かしながら文化の発信や賑わいの中心地としてのまちづくりが継続されている。一方、現在開発されている新大村駅や大村車両基地駅周辺では、新たな商業施設や住宅などの集積が進むことになる（図表 1-17）。また産業面では、新幹線開業に合わせて大村 IC から東方約 5km の場所に「第 2 大村ハイテクパーク（4 区画・分譲面積約 12.4ha）」を整備するなど企業誘致にも熱心に取り組んでおり、既存の産業団地も合わせ産業集積を進めている（写真 1-23）。

空港、高速 IC と新幹線駅がコンパクトに包含された高い交通利便性を活かし、上記エリアがうまく連携し相乗効果を創出することを目指している。

図表 1-17 新大村駅と大村駅を中心とした流動イメージ



資料：大村市

写真 1-23 第 2 大村ハイテクパークの外観



写真提供：大村市

5. 二次交通の再編・整備について

大村市では、新大村駅の開業が視野に入る中、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを目指し2017年に「立地適正化計画」を策定した。これに次いで、市の構造変化も見据えた上での「地域公共交通再編実施計画」を2020年に策定しており施策を進めている。

新幹線開業後も発展が見込まれる市北部での循環バス路線の新設、市街地と市内各地域を結ぶ既存バス路線の増便や新大村駅へのアクセス確保、小型車両による定路型・予約型乗合タクシーの運行などの施策が既に実施もしくは予定されている。また、長崎空港⇄新大村駅⇄大村 IC をジャンボタクシーで結ぶ高速交通ネットワークの整備も予定するなど、高い交通利便性を最大限に活かした施策を進めようとしている。

6. 過度な負担を伴わない開発と今後の発展への期待

ベッドタウンとしてこれまで人口の増加が続いてきた大村市は、新幹線開業により県都長崎市などとの交流の活発化はもちろんのこと（新大村・長崎間の所要時間は約17分）、佐賀や博多方面にまで通勤・通学圏が拡大することも見込まれることから、人口の増加基調は今後も当面続くことが予想される。

開業後に注目したいのは、空路や高速道路と新幹線との連携である。成果を上げることができれば、わが国の中ではめずらしい成功事例となることに違いないであろう。

新幹線開通・駅建設に伴う土地地区画整理事業を柱とする施策は、多額の資金を要する。もっとも、大村市へのヒアリングを通じ、国の手厚い支援や開業後に新たに得られる固定資産税収入を見込むことができれば、新幹線駅が設置される地方公共団体の実質的な負担は莫大なものではなく償還可能な規模である、といったことが理解できたのは非常に有意義であった。

【参考】鹿児島中央駅

写真 1-24 鹿児島中央駅全景および駅周辺の再開発の状況



資料：Google マップを基に作成

写真 1-25 鹿児島中央駅前から見た鹿児島中央タワー（建設中）



写真：Tokyo-Good クリエイティブ・コモンズ・ライセンス（表示 4.0 国際）
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

写真 1-26 鹿児島中央駅（東側）

（右側の観覧車のある建物：2004年の開業したアミュプラザ鹿児島本館、左側の黒色の建物：駅舎および2014年に開業したアミュプラザ鹿児島プレミアム館）



写真：Tokyo-Good クリエイティブ・コモンズ・ライセンス（表示 4.0 国際）
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

写真 1-27 鹿児島中央駅東口広場
（イベント等に利用される屋根付きの屋外広場「AMU 広場」）



撮影：いよぎん地域経済研究センター（2017年9月）

1.9 総括（視察を終えて）

新幹線駅の設置場所は、現駅・既存の在来線駅への併設が基本とされる。本調査・視察で訪れた北陸と九州の各都市では、駅や駅周辺のまちづくりだけでなく、新幹線整備が契機となり、中心市街地への再開発や、二次交通の再編・整備も相まったコンパクトシティの取り組みなどへの波及がみられた。一方、諸般の事情によって新駅が設置された都市・地域では、高速道路のインターチェンジや空港など、他の交通機関の至近に設けられるなど、新駅を中心に新たな交通結節点を形成している。また、企業進出や工業団地の造成などの効果があり、当地の産業振興に貢献している。

新幹線の開業効果は、短期間で現れる直接的な時間短縮効果や、開業直後から得られる交流人口の拡大や観光・産業などへの経済波及効果が注目されがちである。一方、本章で取り上げた駅・駅周辺や市街地の活性化は、都市規模や駅の立地場所などに応じて一様ではないものの、長期的に得られる効果である。開業後5年、10年を経てもなお、再開発等によって都市空間が変貌を遂げている金沢や鹿児島をみれば、新幹線開業が都市の持続的発展に多大なる貢献・効果をもたらしていることは明らかである。

視察を通して、北陸や九州の都市が新幹線効果によって大きく変貌していることに驚き、羨望の眼差しで帰路についた。新幹線の有無が都市の発展の優劣を決める一要素になっており、四国においても新幹線の開業が「まちづくりの転換点」となり、長期的な視点で駅・駅周辺や中心市街地活性化につながることを期待される。

図表 1-18 【参考】北陸・九州の新幹線沿線主要都市と四国4県都の基礎データ

都市名	2020年人口(人) 【国勢調査】	総生産(名目、百万円) 【特記以外、2018年度】
富山市	413,938	2,090,030
高岡市	166,393	(2017年度) 649,170
金沢市	463,254	未推計
福井市	262,328	未推計
長崎市	409,118	1,636,514
大村市	95,397	351,345
鹿児島市	593,128	1,961,982
徳島市	252,391	1,215,575
高松市	417,496	未推計
松山市	511,192	1,640,499
高知市	326,545	1,189,811

資料：各市ホームページ、各県ホームページ資料を基に作成

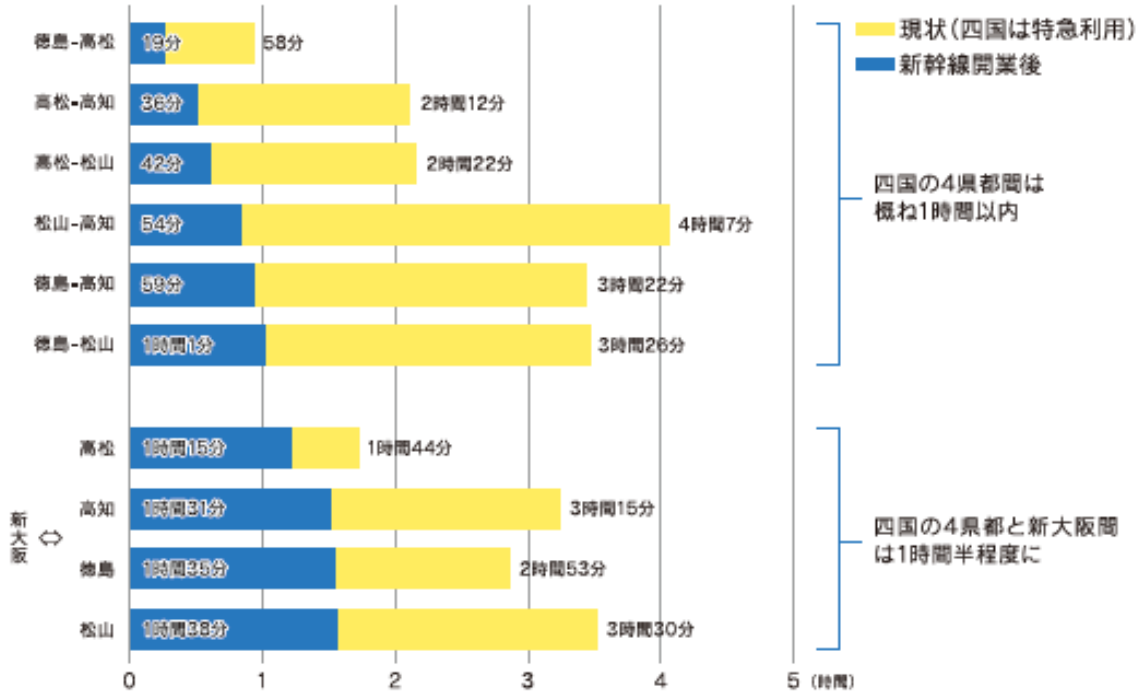
新幹線で四国を変えよう！

新幹線を活かした四国の地域づくりビジョン調査 報告書（2018年）より

新幹線による“異次元の時間短縮”がもたらす四国の大変革

新幹線は四国全域に大きな変革をもたらし、その影響は関西圏さらには西日本全体にも波及します。

四国4県都間および新大阪～四国4県都間の所要時間比較



注) 本調査では、四国の鉄道高速化検討準備会「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」(2014年)において、費用便益比(B/C)が1を上回ることが示された「岡山を起点に瀬戸大橋を介して4県都をT字型に結ぶルート」を仮面に取りまとめている。(ルート図等は裏表紙に記載)



写真提供：JR四国

第2章 四国4県都における新幹線駅の検討

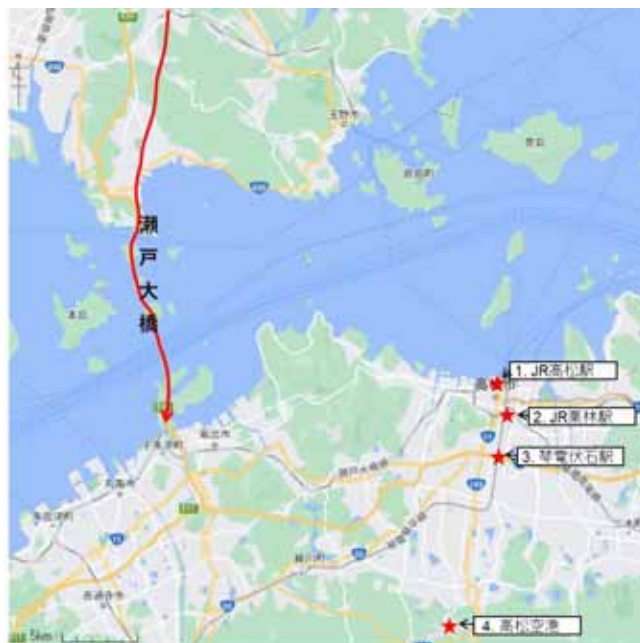
2.1 高松駅

新幹線の高松駅を検討するに際し、2021年2月12日付香川経済同友会による提言「四国新幹線開業を見据えたまちづくりの議論を～四国新幹線（新）高松駅構想について～」に基づき、以下の4地点を候補地として選定し、概要並びに選定理由を検討する。

1. 高松駅付近
2. 栗林駅付近
3. 伏石駅付近
4. 高松空港地下

図表2-1の通り、新幹線駅の4候補地は、高松市の南北にほぼ直線上に位置している。

図表2-1 新幹線駅高松駅



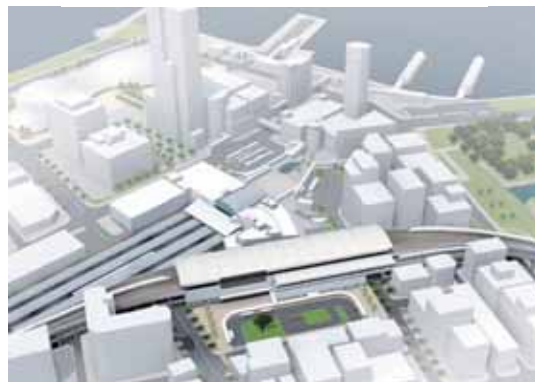
資料：Google マップを基に百十四経済研究所作成

図表2-2 高松駅周辺図



資料：Google マップを基に百十四経済研究所作成

図表2-3 新幹線駅イメージ図



資料：香川経済同友会
「四国新幹線（新）高松駅構想について」

1. 高松駅付近

(1) 候補地の概要

現在の高松駅の南側に併設させる案。高松駅は、「四国の玄関口」として宇野（岡山県）と高松を結ぶ宇高連絡船との連絡駅だった名残から、頭端式構造となっており、予讃線や高徳線は、高松駅で折り返し運行する仕組みとなっている。

そのため、高松駅の東隣にある高松城址を避けつつ、新幹線を徳島方面へ延伸させるために、新幹線駅は現在の高速バスターミナル付近にホームを設置する（図表2-2、3）。

(2) 選定理由

①交通結節点

高松駅は、JR四国で乗降客数が最多のターミナル駅である。在来線、私鉄の高松琴平電気鉄道（以下、「琴電」）、路線バス・高速バスの停留場、さらに瀬戸内海の島々に向かうフェリー乗り場が隣接する、四国最大級の交通結節拠点となっている。

高松の公共交通ネットワークは、高松駅から放射状に路線が広がっている。従って、新幹線で高松駅に到着した場合、高松市内のみならず、香川県内全域への移動手段が確保できている。

②まちづくりの観点

高松駅周辺のサンポート地区については、四国地方を統轄する国の行政機関の多くが入居する合同庁舎を始め、「サンポート高松」には、ホテルやオフィスビル、コンベンション施設、商業施設のほか、県民ホールや県立ミュージアムなどが整備されている。

また2025年には、徳島文理大学の香川キャンパスが、さぬき市志度から高松駅の北西部隣接地に全面移転する計画であり、今後、文教施設の充実も期待できる。加えて、中四国最大級の多目的アリーナ施設「新香川県立体育館」もサンポート地区に建設されることが発表されており、新幹線開業により、四国内外からの来訪者が期待できる。

③将来性

新幹線の定時・高速・大量旅客輸送のメリットを最大限に活かすべく、ローカル鉄道やバスはもちろんのこと、高松港から瀬戸内海の島々を結ぶ船も含めて、多様な交通手段が有機的につながるよう、高松駅前広場の再開発が重要になる（図表2-4）。

図表2-4 現在の高松駅と他の交通手段との結節関係図



資料：Google マップを基に百十四経済研究所作成

2. 栗林駅付近

図表 2-5 栗林駅周辺図



資料：Google マップを基に百十四経済研究所作成

図表 2-6 新幹線駅イメージ図



資料：香川経済同友会
「四国新幹線（新）高松駅構想について」

（1）候補地の概要

高松駅から南に2kmに位置する、現在の高徳線栗林駅に併設させる案。1970年代当時の本州四国連絡橋公団でもこの付近での新駅設置が検討されていた。瀬戸大橋を通過した新幹線は、坂出周辺からトンネルに入り、栗林公園北側から地上に出て、徳島方面への延伸は高徳線と平行して路線を整備する（図表2-5、6）。

（2）選定理由

①交通結節点

栗林駅は、高徳線の特急列車停車駅であり、普通列車でも高松駅から3駅目であることから、他線との乗り換えは容易となる。

また栗林駅の約250メートル西に琴電の琴平線が通過していることから、琴電の栗林駅を新設・結節した総合駅とすることで、琴電のターミナル駅で次駅の瓦町駅への移動も容易となり、高松市中心部や周辺地域から、新幹線駅への移動の利便性が格段に向上する。

②まちづくりの観点

栗林駅は、国の特別名勝「栗林公園」に近い。また、琴電との結節強化により、金刀比羅宮を始め、香川県内の観光地への移動が便利になる。二次交通の利便性向上に合わせた観光振興策が考えられる。

栗林駅周辺は、市内有数の文教地区で人気の高い住宅地域である。新幹線通勤を利用すれば、転居することなく、同地域で暮らしながら、香川県外で働くことも可能となる。

③将来性

単なる乗換駅にしないためにも、新駅周辺に人々が滞在し交流することができる施設の整備や、高松市中心部（サンポート地区）とのアクセス強化が期待される。

3. 伏石駅付近

図表 2-7 伏石駅周辺図



資料：Google マップを基に百十四経済研究所作成

図表 2-8 新幹線駅イメージ図



資料：香川経済同友会
「四国新幹線（新）高松駅構想について」

(1) 候補地の概要

高松駅から南に約 5km に位置する琴電の伏石駅付近は高松自動車道の高架下に設置されているため、新幹線駅は、高速道路上、または高速道路に平行して整備する（図表 2-7、8）。

(2) 選定理由

高松自動車道の高松中央 IC も至近な位置にあり、高速道路と一体化させた、産業振興・企業誘致のプロジェクトを推進することで、転出抑制・移住促進の効果が期待できる。

4. 高松空港地下

図表 2-9 高松空港周辺図



資料：Google マップを基に百十四経済研究所作成

図表 2-10 新幹線駅イメージ図



資料：香川経済同友会
「四国新幹線（新）高松駅構想について」

(1) 候補地の概要

高松駅から南に約 15km に位置する、高松空港の地下に新幹線駅を設置する（図表 2-9、10）。

(2) 選定理由

航空機と新幹線、2 つの異なる交通特性を融合することで、中四国地域全体のハブ機能を有することができる。

2.2 松山駅

新幹線の松山駅を検討するに際し、松山駅付近1地点を候補地として選定し、概要ならびに選定理由を説明する（図表2-11）。

1. 松山駅付近

図表2-11 松山駅新幹線駅位置図



資料：Google マップを基にいよぎん地域経済研究センター作成

図表2-12 松山駅への新幹線乗り入れイメージ図（東側から）

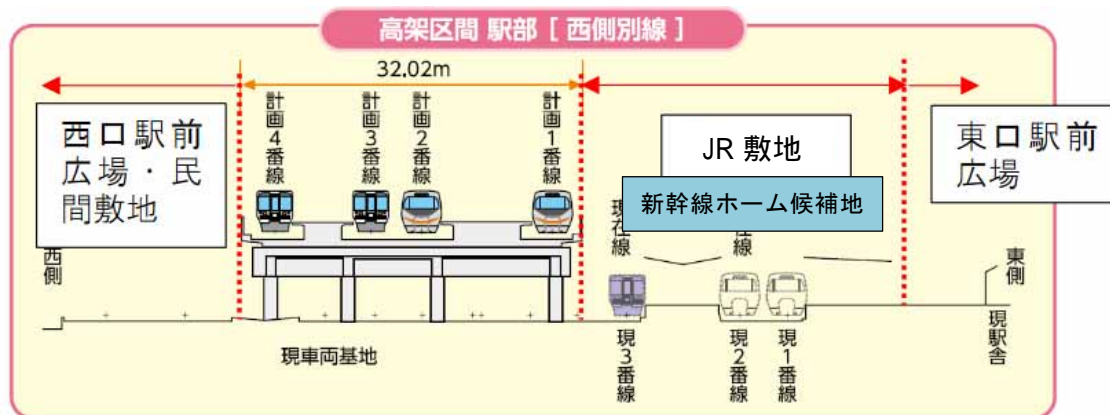


(1) 候補地の概要

新幹線の松山駅候補地を検討するにあたり、予讃線松山駅（松山市南江戸）をあげた。松山駅付近では、2024年度事業完了予定で予讃線の連続立体交差化工事が進められているが、新幹線は駅東側のJR敷地に乗り入れることを想定している（図表2-12、13）。

愛媛県新幹線導入促進期成同盟会は、松山駅への新幹線駅併設に向けた調査・検討の実施について国土交通大臣に要望を行っている。また、松山駅周辺の駅前広場をはじめとする主要施設整備等について関係者間で連絡調整・意見交換を行う「松山駅まち会議」では、「現駅への新幹線乗り入れを念頭に、手戻りすることのないようなまちづくりが必要」との意見がある。こうした動きも踏まえ、松山の新幹線駅候補地を当地とした。

図表 2-13 【参考】松山駅高架区間駅部の断面図



資料：愛媛県「JR松山駅付近連続立体交差事業パンフレット」に加筆

(2) 選定理由

①交通結節点

松山駅では、予讃線で東予方面（今治、西条など）や南予方面（大洲、八幡浜、宇和島など）との特急・観光列車などとの乗り継ぎが容易に行える。松山駅付近の鉄道高架化に関連した駅前広場の再編計画の一環で、伊予鉄道市内電車の軌道・停留場が予讃線の乗り場（駅舎）近くに移設予定となっている。実現すれば、富山駅のように新幹線、在来線、市内電車相互の乗り換えが大幅に便利になるとみられる。なお、松山環状線と松山駅を直接結ぶ幹線道路の整備に関連し、路面電車の延伸も検討されている（図表2-14）。また、松山駅から約500m離れている伊予鉄道高浜線（郊外電車）の大手町駅との間は、将来的な大手町通りの歩行者空間整備等を行うことで、スムーズな乗り換えが期待される。

松山駅には、現在、市内各地への路線バスをはじめ、松山空港および松山観光港を結ぶリムジンバス、西条・新居浜方面への特急バス、本州・四国島内との高速バスが乗り入れており、広範囲への効果が期待できる。なお、現在、松山駅には新たなバスターミナル（仮称：バスタ）を整備する計画もある。

また、松山駅は、松山空港まで約6km、松山観光港まで約9kmと空・海の交通ターミナ

ルとのアクセスも良好で、相乗効果による愛媛の一大玄関口となり得る。

図表 2-14 路面電車延伸検討箇所の状況



資料：松山駅周辺整備課ホームページ

②まちづくりの観点

前述した「松山駅まち会議」では、【松山駅周辺地区の目指すべき方向性】(案)として、

- 広域・圏域交通拠点をつくる
- 県都松山の玄関口にふさわしい景観形成
- 駅まちをつくる
- 防災まちの形成

を示し、駅前広場の検討と並行して、駅まちの形成のために周辺に誘導すべき都市機能と土地利用の可能性を検討している。

新幹線が松山駅に乗り入れることで、より一層の都市機能の集積や民間投資が期待される。また、富山や金沢、鹿児島などの先行事例をみれば、新幹線効果による投資や再開発が既存の中心市街地に波及していることから、松山においても、ロープウェー商店街～大街道・銀天街～松山市駅・花園町通りから成る既存商業エリアが、松山駅・大手町通り周辺部へ拡大することが予想される。

駅の西側は、入り組んだ道路の沿道に中低層の住宅が立ち並んだ住宅地である。現在進行している土地区画整理事業や新たな幹線道路の整備に加え、新幹線を含めた公共交通機関が充実することにより、移動の利便性や土地利用価値が向上し、駅西地区には良好な都心居住地が形成され、地区人口の増加が期待される。

③将来性

四国新幹線の基本計画にある豊予海峡ルート・大分方面への延伸は、松山駅から南側方面に線路を延ばすことで対応が可能である。

2.3 高知駅

新幹線の高知駅を検討するに際し、以下の2地点を候補地として選定した。

1. 高知駅付近
2. 後免駅付近

図表 2-15 のとおり、選定した新幹線駅の2候補地は、高知市中心部と南国市中心部に位置している。

図表 2-15 高知駅新幹線駅位置図



資料：Google マップを基に四銀地域経済研究所作成

1. 高知駅付近

図表 2-16 高知駅への新幹線乗り入れイメージ図（南西側から）



図表 2-17 高知駅周辺地図



資料：Google マップを基に四銀地域経済研究所作成

(1) 候補地の概要

新幹線駅の設置については、高知駅の南東側に併設し、東から土讃線と並行して乗り入れる案と、北側に併設し、北から乗り入れる案などが想定される（図表 2-17）。

高知駅は、中心市街地から約 1 km の位置に立地し、両者を結ぶ路面電車やバスは、運行本数も多く利便性が高い。また 2008 年に高架化が実現、駅北口広場が完成し、高知市周辺地域や高知龍馬空港を結ぶ路線バス、四国島内、関西圏、東京などを結ぶ高速バスのターミナルも整備されている。高知駅、及び中心市街地を含めると、県都としての都市機能が集積している。

(2) 選定理由

①交通結節点

高知駅は、高知県における土讃線や特急列車の核となる駅であるほか、南口に路面電車、北口に路線バス・高速バスのターミナルが整備されており、高知県の陸の玄関口であるとともに、高知県下各市町村への移動手段が確保出来ている。

②まちづくりの観点

高知市では「2014 高知市都市計画マスタープラン（2021 改訂版）」に基づき、①都市機能の充実による、魅力ある都市空間の形成、②歩行者や自転車利用者に優しい公共交通の実現、③日曜市などの街路市やよさこい祭りの振興による、にぎわいと郷土の文化を感じることができる市街地環境の形成を基本方針として、様々なまちづくりの施策が行われている。

高知駅の乗降客数は、1日平均約10,000人（2019年度）と県内では最も多い。駅周辺にはコワーキングスペースも一部で整備されているが、新幹線駅が併設されると、出張で訪れた人が利用するニーズが発生する。さらに、観光で訪れた人が利用するカフェ、飲食店などが入居する複合商業施設が充実し、「県都の玄関口」として新たな商業エリアの形成が予想される。

③将来性

新幹線駅を核として、在来線、路線バス、路面電車、高知市内の民間タクシーなどをはじめとした各交通機関との連携強化が進み、交通結節、県内観光地へのアクセスする拠点としての機能向上が図られる。新幹線開業により、大都市圏からの観光客やビジネス客が増加する他、通勤圏拡大による高知県内への定住や人材の広域的な活躍の機会が増え、県内全域にもその効果が波及することが期待できる。なお、高知駅に新幹線駅を併設する場合は、新幹線用の車両基地駅の整備の要否、設置場所などを検討する必要がある。

2. 後免駅付近

図表 2-18 後免駅周辺地図



資料：Google マップを基に四銀地域経済研究所作成

(1) 候補地の概要

現在の後免駅北側に新幹線駅を併設し、北東から土讃線と並行して乗り入れる案を検討する(図表 2-18)。

(2) 選定理由

①交通結節点

後免駅は、土讃線や特急列車の停車駅であるほか、土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線の始発駅にもなっている。また、500m 南には路面電車の後免西町停留場があり、高知市内への運行本数が多い。路線バスについては、南国市内をはじめ、高知市、高知県東部地域(芸西村、安芸市)へ運行している。また高知県の空の玄関口となる高知龍馬空港は、車で15分程度の距離にある。高知駅のようなターミナルは有していないが、複数の交通手段が後免駅周辺に集積しており、一定の交通結節機能を有している。

②まちづくりの観点

後免駅は、高知龍馬空港や高知自動車道南国 IC に近く、駅周辺には市役所、図書館などの公共施設、観光・モノづくり拠点施設(海洋堂 Space Factory なんこく)、民間商業施設、病院など、一定の都市機能が集積している。

また、その周辺には南国オフィスパーク、高知岡豊工業団地、なんごく流通団地など、多くの企業団地が立地していることに加え、高知高専、高知大学農林海洋科学部・医学部などの学術研究施設も多い。

③将来性

後免駅は、新幹線駅を核とし、JR 在来線、土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線、路線バス、路面電車、タクシー、市営のコミュニティバスなどをはじめとした各種交通機関、また高知龍馬空港との交通結節機能がさらに高まることが期待される。新幹線開業により人の交流が活発化し、産官学金連携による、産業・教育・研究各分野での新しい潮流が誕生することが期待できる。但し、新幹線開業効果を高知県全域に拡げていく為には、県都である高知市、及び西部地域へのアクセスを向上させるため、高知駅に匹敵するターミナル機能の整備が必要となる。

2.4 徳島県内における新幹線駅の候補地

徳島県内における新幹線駅を検討するに際し、以下の3地点を候補地として、その概要ならびに選定理由を説明する（図表 2-19）。

1. 鳴門エリア（参照：図表 2-20）
2. 徳島阿波おどり空港付近
3. 徳島駅併設

図表 2-19 徳島県内における新幹線駅候補地 位置図



資料：Yahoo!地図を基に徳島経済研究所作成

1. 鳴門エリア

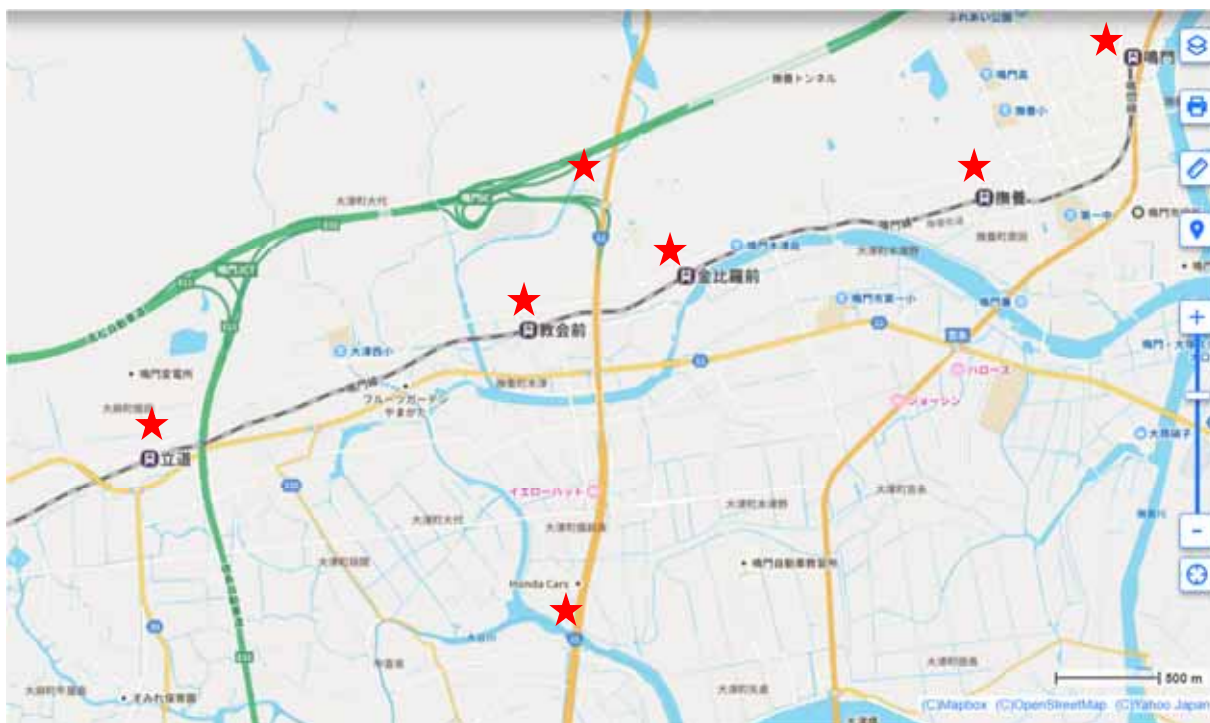
(1) 候補地の概要

国道 11 号と鳴門線が交差する箇所を中心とする図表 2-20 で示した「鳴門エリア」において、駅の設置を検討する。

新幹線建設に当たり新駅を設置する際には、乗り換えの利便性や用地確保の難易度などの観点から既存の鉄道路線（在来線）に接する箇所が選定されることが多い。たとえば、これらの条件に該当する新駅としては、2022 年 9 月開業予定の西九州新幹線新大村駅が該当する（大村線の諏訪駅と竹松駅の間に新幹線と併設する新大村駅を設置）。この観点を重視するならば、鳴門線に接する箇所の優位性が高くなると思われる。

一方、在来線とは接していない新駅もある（例：山陽新幹線新尾道駅）。鳴門線沿線は住宅や公共施設などの建築物が少なくはない、沿線から離れると農地が中心で建築物はそ

図表 2-20 鳴門エリアにおける新幹線駅候補地



資料：Yahoo!地図を基に徳島経済研究所作成

図表 2-21 新幹線駅イメージ図



う多くはないなどの現状を考慮すると、在来線と接していない新駅の設置の可能性を排除することは選択の幅を狭めると考え、ここでは国道 11 号付近を中心として鳴門線に接する箇所以外も鳴門エリアに含めた。

(2) 選定理由

①交通結節点

徳島県内における新幹線建設に当たっては、高松方面へのアクセス（ひいては松山・高知・岡山方面へのアクセス）に加え、紀淡海峡ルートによる淡路・関西方面へのアクセスの両面を考慮する必要がある。また、可能な限り高速での走行を行うためには路線の直進性の確保も求められる。その意味において、この鳴門エリアは徳島県内における新幹線駅設置の候補に該当する。

鳴門線に接する箇所で駅を設置するケースでは、鳴門市や近隣市町も在来線との乗り換えの利便性を享受できる。この中で、利便性などの観点からは鳴門駅が結節点となる優位性があるが、用地確保や新たなまちづくりの可能性を考慮すると他の位置も候補となる。他方、徳島市と鳴門市を結ぶ国道11号は県内最重要の基幹道路であり、この付近での新幹線駅の設置も検討に含めるべきである。なお、この鳴門エリアは徳島阿波おどり空港に近く、新幹線と空路の連携も期待できよう。

また、鳴門エリアは四国の中で関西に最も近くに位置していることから、四国の玄関口としての位置付けが飛躍的に高まることが期待される。

②まちづくりの観点

鳴門エリアにおける土地利用の現状は、宅地や工場などに加え中心市街地や主要幹線沿いでは商業・サービス業としての利用もみられる中、最も目立つのは農地である。したがって、都市開発を進められる余地は大きい。また、徳島市や板野郡松茂町・北島町・藍住町など県内では人口が多い市町が近隣にある。他の新幹線乗り入れ・新駅設置では多くの大規模開発が実施されてきたが、用地の確保や開発後の人の吸引力という観点では、鳴門エリアは適した地域である。

鳴門市は、鳴門海峡、大塚国際美術館、四国霊場第一番札所霊山寺など観光の重要拠点多く位置しており、県内観光の中心地である。鳴門エリアで新幹線駅が設置されれば、新たな観光・レクリエーション・商業施設などの開発が進むことになるだろう。こうした活性化が進めば県都徳島市との二核化が実現し、県全体としての発展にも寄与することが期待できる。

③将来性

新幹線により関西や四国各地との移動の時間短縮が実現すると、他の先進事例でもみられるように、通勤・通学圏が大きく拡大することが期待でき、新幹線駅周辺を中心として人口の維持だけではなく流入・増加につながる。

大鳴門橋・明石海峡大橋の開通を経て徳島と関西のつながりは厚くなってきたが、これと同様に県内での新幹線開通により、四国島内の高松・松山・高知はもちろんのこと、関西国際空港を利用する観光客やビジネス客の大幅な流入増加が期待される。さらには、岡山・

広島などに加え、豊予海峡ルートによる九州との交流が大きく増加することを見込むことができる。

2. 徳島阿波おどり空港

(1) 候補地の概要

徳島阿波おどり空港の付近に新幹線新駅の設置を検討する（図表 2-22）。

(2) 選定理由

①交通結節点

上記の鳴門エリアと共通する機能のほか、大阪ベイエリアにある5空港・7滑走路（関西国際空港・大阪国際空港・神戸空港・南紀白浜空港・徳島阿波おどり空港）と有機的に連携させることで「ストック効果」を最大限に発揮するとともに、これらの空港での災害発生などに対する代替機能の確保が期待できる。

図表 2-22 徳島阿波おどり空港 周辺図



資料：Yahoo!地図を基に徳島経済研究所作成

②まちづくりの観点

徳島阿波おどり空港の周辺は、大塚製薬工場、パナソニックエナジー、サンスター、新明和工業等の工場など複数の事業所が所在する。ここに新駅が設置されれば、商業・サービス施設のほか、製造業やこれに関連する企業の誘致・進出も期待できる。

③将来性

欧州では、空港内に高速鉄道の駅を設置している事例が複数みられる（例：パリ・シャル

ル・ド・ゴール空港)。このケースとなる場合、徳島阿波おどり空港および新幹線駅が四国島内における強力な交通ハブ機能を有することになる可能性が高く、これにより様々な周辺開発が進み、まち・地域の様相が大きく変わると考えられる。

3. 徳島駅

(1) 候補地の概要

県都徳島市の中心拠点を成す徳島駅に新幹線駅を併設することを検討する。

J R 在来線の県庁所在地中心駅やその周辺は地域の中心拠点エリアとなっており、新幹線駅を併設することでさらに発展している事例が非常に多いからである。

(2) 選定理由

①交通結節点

徳島駅および駅前バス乗り場は高徳線・徳島線・牟岐線や路線バスのターミナルであり、徳島県全域へのアクセス拠点の役割を持つ。新幹線乗り入れにより、この機能はさらに拡充される(写真 2-1)。

写真 2-1 現在の徳島駅



②まちづくりの観点

既存主要駅への新幹線乗り入れに際して土地
区画整理事業をはじめとする大規模な再開発が展開されてきたこれまでの全国の実績を鑑みると、徳島駅への新幹線乗り入れは「県都の顔」を一変させることになる。

また、鉄道用地の有効利用の観点から新幹線ホームは高架となることが大半であるが、これは長年検討が続いてきた J R 在来線高架事業の実現に大きく近づくことになり、そうならば市中心部における利便性向上と活性化につながる。

③将来性

徳島駅併設においても、先述の視点(通勤・通学圏の県外への拡大、人口の流入・増加、紀淡海峡ルートによる関西国際空港利用の観光客やビジネス客の大幅な流入増加、高松・松山・高知・岡山・広島や九州方面との新たな交流)は共通する。

加えて、徳島駅周辺、徳島市全体や周辺自治体はもちろんのこと徳島県全体としても大きな経済効果(産業・観光振興、消費の活性化、インフラ整備など)が期待できよう。

第3章 新幹線と二次交通

3.1 香川県

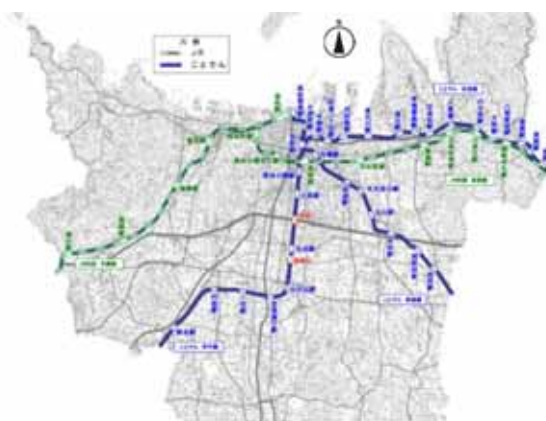
1. 県都・高松市の公共交通ネットワークの概況

(1) 県都の公共交通ネットワークの現状と課題

①鉄軌道

高松市内には、JR四国並びに高松琴平電気鉄道（以下、琴電）の2社が5路線・計61kmの鉄道を運行している（図表3-1）。高松市の単位面積当たりの鉄軌道延長は0.163 km/km²と、全国平均(0.066 km/km²)の約2.5倍となっており、面積当たりの鉄軌道距離は長い（図表3-2）。

図表 3-1 高松市内の鉄軌道路線



図表 3-2 鉄軌道密度の比較

	2015年 人口(人)	面積 (km ²)	合計	鉄軌道延長(km)			面積当たり 鉄軌道延長 (km/km ²)
				鉄道		軌道	
				JR	民鉄		
香川県	高松市	420,748	375.41	61.1	26.2	34.9	0.163
	県全体	976,263	1,876.72	231.5	171.5	60.0	0.123
徳島県	県全体	755,733	4,146.65	230.4	221.9	8.5	0.056
愛媛県	県全体	1,385,262	5,676.11	338.0	294.5	36.6	0.060
高知県	県全体	728,276	7,103.91	301.9	167.3	109.3	0.042
四国全体		3,845,534	18,803.39	1,101.8	855.2	214.4	0.059
全国		127,094,745	377,970.75	25,020.3	-	-	0.066

資料：高松市「高松市総合都市交通計画(改訂版)」

JR四国と琴電の駅の配置関係をみると、いくつかの駅（高松、栗林、屋島など）で近接する場所に駅を設置しているが、相互乗り入れを行っている駅はなく、両社は結節点を持たない。またJR四国のダイヤはJR各社の運行計画に合わせて半期毎に見直されるが、琴電では「パターン運行」を実施しており、ダイヤ変更はあまり行われない。

琴電では、独自のICカード「IruCa」を導入し、琴電全駅で利用できる。また主要な交通ICカードの相互利用(片利用)も可能としている。一方、JR四国で「ICOCA」及び「ICOCA」と相互利用しているカードが利用できるのは、現在のところ、高松駅から多度津駅、および詫間駅、観音寺駅、善通寺駅、琴平駅、栗林公園北口駅、栗林駅、屋島駅の20駅のみで、「IruCa」は利用できない。

以上の要因もあり、現在、2つの鉄道を乗り継いでの移動の利便性は低いと言わざるを得ない。

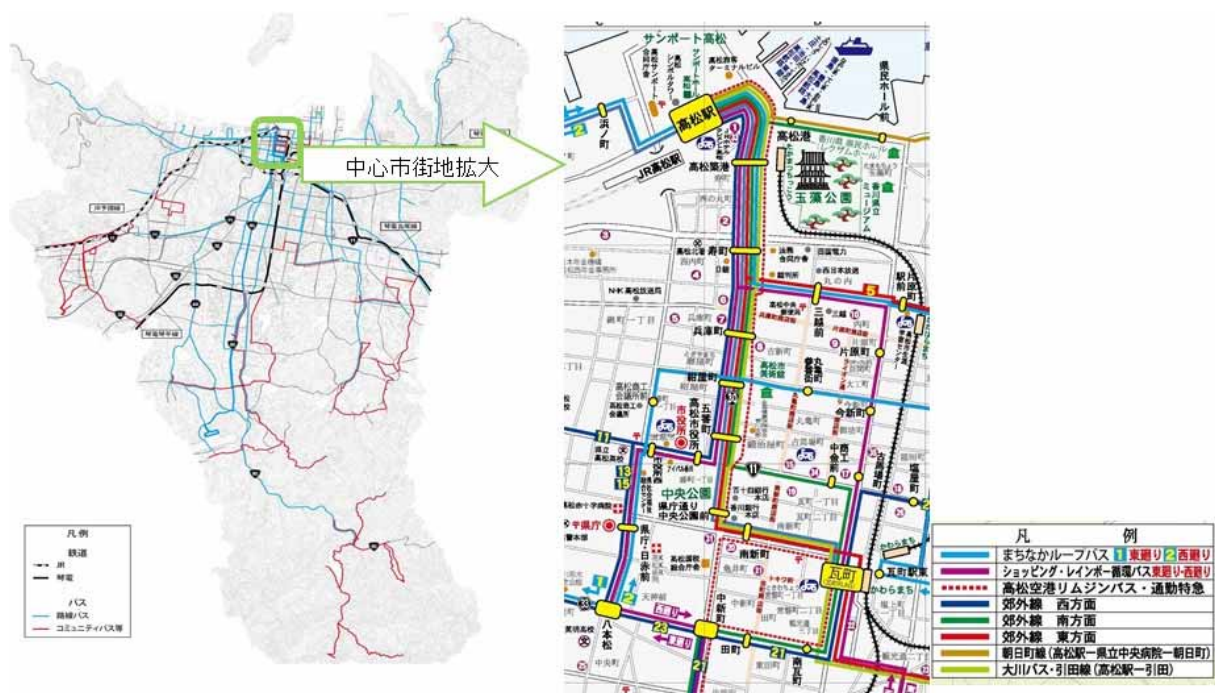
②路線バス

路線バスの大半が、高松駅や瓦町駅を起点として高松市近郊地域に放射状に広がっている。また、郊外部においては、コミュニティバスが運行されている。

路線バスの多くが長距離運行となっている。しかも鉄道沿線を走っているため、鉄道とバスの路線が重複している箇所が多い。

また、ほとんどの路線が、高松駅、瓦町駅に向かうため、高松市街地では多くの路線が同一経路を運行している（図表 3-3）。

図表 3-3 高松市内の乗合バス路線



資料：高松市「高松市地域公共交通網形成計画」、ことでんバス「バス運行路線図」

公共交通と言われながら、民間事業者が運営していることから、各事業者は、路線毎に経済合理性を踏まえた最適運行を計画している。このため、県都の公共交通サービス全体でみた、運行の効率化が求められている。

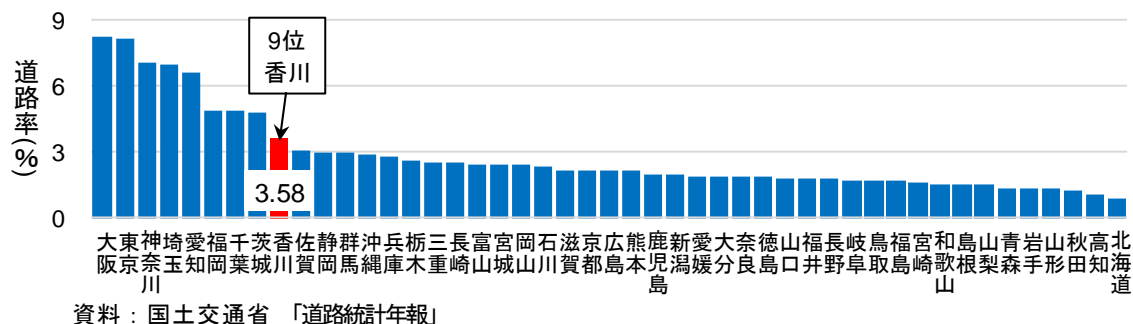
③新幹線時代を見据えた二次交通の将来像

既存インフラを効果的に融合させ、鉄道と路線バス間のネットワーク再構築を目指す。香川県の交通インフラのポテンシャルは全国的にみても高い水準にある。前項①で説明の通り、高松市内には、JR四国と琴電の2社が5路線・計61kmの鉄道を運行しており、高松市の単位面積当たりの鉄軌道延長は全国平均の約2.5倍と、面積当たりの鉄軌道距離は長い。

また、道路率（国・都道府県道延長(km)÷都道府県面積(km²))をみると、香川の道路率は47都道府県中9位で、中四国では最も道路敷設が進んでいる。しかも舗装率は47都道

府県中 4 位の 99.9%であり、道路インフラは全国トップレベルの水準にある（図表 3-4）。

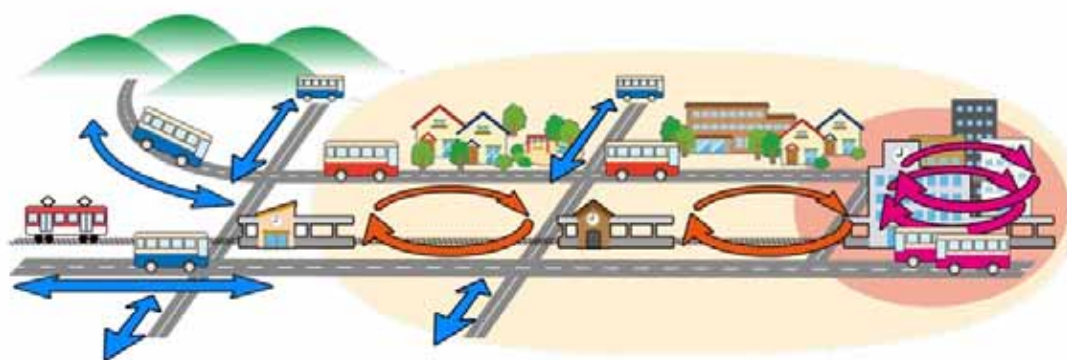
図表 3-4 都道府県別道路率(2019年3月31日時点)



この優れた交通インフラを効果的に融合させ、二次交通の利便性向上を目指す。例えば、市街地から離れた郊外部にも新たな交通結節点を増設し、幹線は鉄道が受け持ち、路線バスの役割は、鉄道駅間並びに主要施設との間をきめ細やかに結び Door to Door 移動を目指した交通手段とすることも考えられる。具体的には、高松市交通政策課が作成した「高松市における総合的な交通体系の再構築」では、将来に向けた公共交通ネットワーク再構築の具体的な考え方として、バス路線の郊外部と公共交通結節拠点間のフィーダー路線化や都心地域内の主要施設・拠点を有機的に連絡する循環システムの強化等を掲げ、バス路線の再編等を進めている（図表 3-5）。

ネットワーク再構築による回遊性向上に加え、IC カード等による運賃支払を拡充し、ストレスフリーの乗り継ぎを実現できれば、利便性がさらに向上することが期待できる。

図表 3-5 公共交通ネットワーク再構築イメージ図



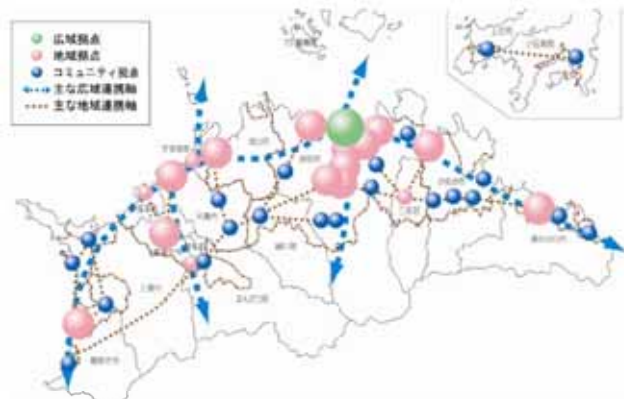
資料：高松市 都市整備局 交通政策課「高松市における総合的な交通体系の再構築」

2. 県内二次交通の将来像

香川県の多くの地域においては、公共交通の利用者減少から、公共交通事業者の経営は悪化し、そのため路線廃止や便数減少等の公共交通サービスの水準低下を招いている。しかし人口減少・高齢化が進む香川県において、公共交通の維持は、持続可能なまちづくりに不可欠なツールである。但し、現状の公共交通の維持ではなく、高松市の公共交通ネットワークの再構築と同様、香川県全体で公共交通ネットワークの再構築が重要だ。

香川県の各地域における都市計画区域マスタープランでは、各地域の特色や都市機能の集積状況、拠点が担う役割などを踏まえ、「広域拠点」「地域拠点」「コミュニティ拠点」の三層の集約拠点を形成することを計画している（図表 3-6）。このような集約型都市構造において、公共交通機関はまちづくりと一体となり、集約拠点を有機的に連携させる役割が期待される。

図表 3-6 集約型都市構造のイメージ

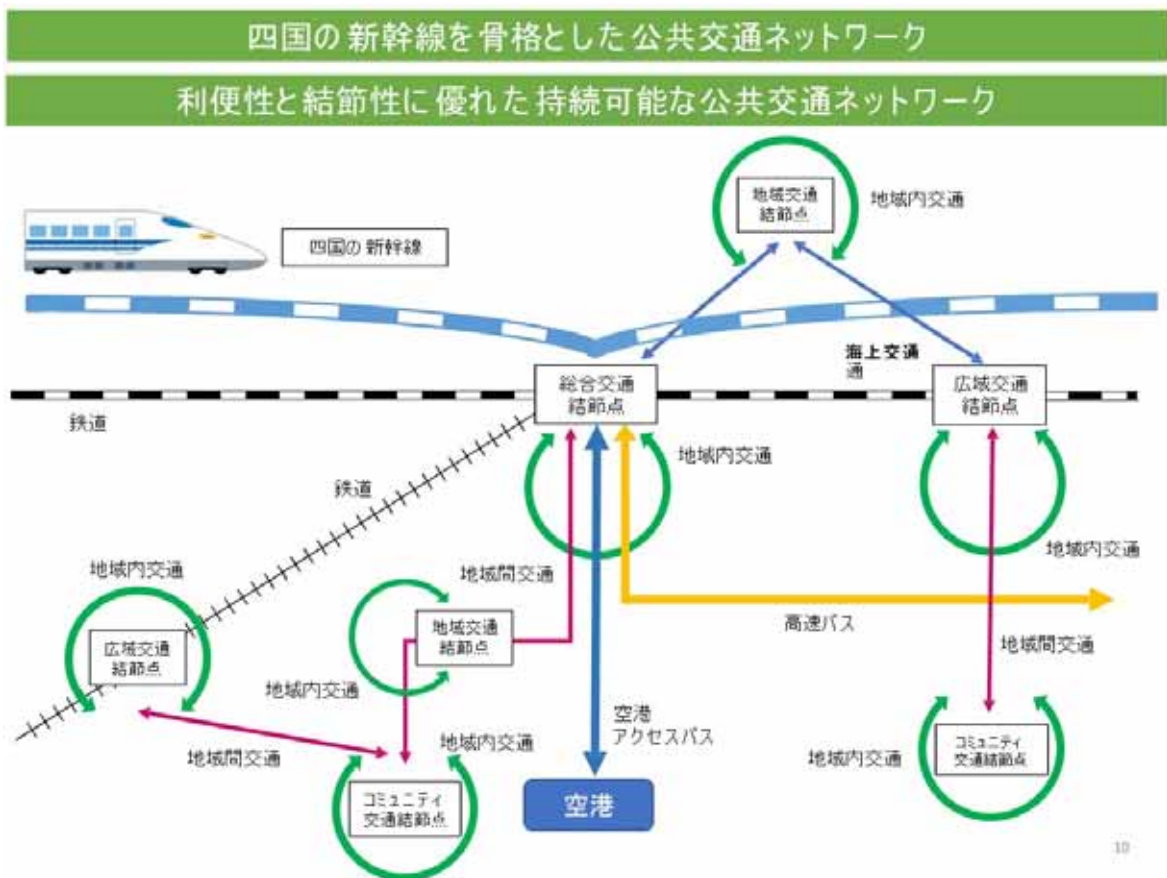


資料：香川県「高松広域都市計画区域マスタープラン」

具体的には、地域間交通や地域内交通など、公共交通の目的と役割を明確にした上で、多様な交通手段を統合的に組み合わせる。これにより公共交通機関は、各拠点を結ぶ線から香川県全体をカバーするネットワークへと進化させることができる。

新幹線のように巨大な一次交通が開業しても、強くしなやかに受け止められる公共交通ネットワークの構築が期待される（図表 3-7）。

図表 3-7 香川県の目指すべき公共交通ネットワーク図



資料：香川県鉄道ネットワークあり方懇談会「香川県における鉄道の利用促進方策」

3.2 愛媛県

1. 県都・松山市の公共交通ネットワークの概況

(1) 県都の公共交通ネットワークの現状と課題

公共交通網は、松山市駅を中心とした一極集中型の形態となっている。都心部では路面電車が運行されており、鉄道がない地域を中心に路線バスが運行されている。

①鉄軌道

J R 四国の路線は予讃線のみ 1 路線で、松山駅をはじめ、市内には 11 駅が設置されている。松山近郊の伊予北条-伊予市間は、朝夕のラッシュ時および日中時間帯は、普通列車がおおむね 1 時間に 1 本以上運行されている。2019 年の一日あたりの乗降客数は、13,742 人だった（図表 3-8）。

私鉄は、伊予鉄道が、市中心部と郊外を結ぶ 3 路線（高浜線：松山市-高浜、横河原線：松山市-横河原（東温市）、郡中線：松山市-郡中港（伊予市））および、松山城を取り囲むように市内線（路面電車）を運行していて、それぞれ運行頻度は、日中 15 分間隔程度と高い。輸送人員は、郊外線・市内線ともピーク時の半分以下に落ち込んでいる。一方、郊外線と市内線が結節している松山市駅の 2019 年の一日あたりの乗降客数は、27,719 人で、J R 四国を含めて四国最多である。なお、松山駅と松山市駅は、直線距離で約 1km 離れており、J R 四国と伊予鉄道の乗り換えは市内電車に乗り換えるか、大手町駅で行うのが一般的である。

伊予鉄道が 2001 年から市内線で運行している「坊っちゃん列車」は、昔の蒸気機関車の列車をディーゼルエンジンの機関車で復元したもので、地域活性化の起爆剤として、市民や観光客に親しまれている。

図表 3-8 四国の駅別一日あたりの乗降客数上位 5 駅（2019 年）

順位	駅名	乗降客数 (人/日)	区分	事業会社名
1	松山市(軌道の松山市駅を含む)	27,719	民営	伊予鉄道
2	高松	25,952	J R	四国旅客鉄道
3	徳島	16,178	J R	四国旅客鉄道
4	瓦町	14,860	民営	高松琴平電気鉄道
5	松山	13,742	J R	四国旅客鉄道

資料：国土数値情報ダウンロードサービスを基に作成

②路線バス

市内の路線バスは、実質的に伊予鉄バス株式会社の 1 社運行となっている。ほとんどのバス路線は、松山市駅を起終点として市内・郊外各地に連絡する放射型の系統となっている。輸送人員は、ピーク時に比べて 5 分の 1 程度まで減少していたが、2000 年代以降、郊外の鉄道駅へのアクセス性向上を目的としたフィーダー路線や中心部を循環する路線など

の運行になり、2002年以降はおおむね横ばいで推移している。

かつては、市内の主要観光地を巡る定期観光バスが運行されたり、観光施設とのセット乗車券が発売されたりしていたが、現在はすべて終了している。

③キャッシュレス決済・MaaSへの取り組み

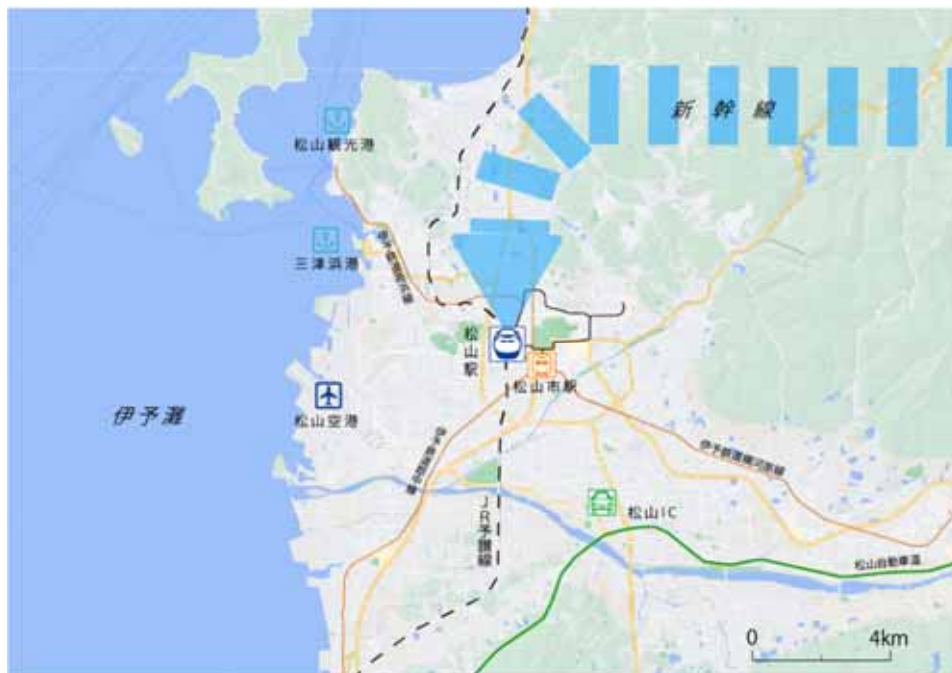
伊予鉄グループでは、地方私鉄としては早い2005年にIC乗車券「ICい〜カード」を導入した。現在、鉄道・バスの定期券は100%ICカード化されているほか、グループの交通機関による移動の過半がICカードにより決済されている。また、ジョルダン株式会社と連携した「伊予鉄MaaSアプリ」を運営していて、経路検索と同時に、フリー乗車券やリムジンバスの乗車券がスマートフォン上で購入できる。

④新幹線時代を見据えた二次交通の将来像

A. 住民にも観光客にも便利な公共交通を

「松山市地域公共交通網形成計画」（2019年3月公表）によると、松山市の乗合型の公共交通人口カバー率は、タクシーを含めて約80%である。「松山は既にコンパクトシティになっている」との意見は多く、駅や空港などから道後温泉や松山城、石手寺といった主要観光施設へのアクセス、観光地間アクセスは良好で、徒歩や自転車でも十分に移動可能な距離にある。また、交通事業者からも「特に、生活路線・観光路線といった色分けをすることもなく、両方のニーズを満たす路線・便数を確保できている」という声が聞かれた（図表3-9）。

図表 3-9 松山市の交通ネットワークと主要ターミナル



資料：Google マップを基にいよぎん地域経済研究センター作成

足元、松山市は全域で人口が減少しており、新型コロナの影響が追い打ちをかけるように、鉄道・バスの利用者数が減少し、減便や路線廃止が相次いでいる。しかしながら、新幹線整備による需要増で、域外客の利用が増えて増便や増車につながれば、結果的に地元客の利便性も向上し、両輪での相乗効果が期待される。

前章では、松山への新幹線駅候補地の検討場所として、現在の松山駅を挙げた。松山駅では予讃線立体交差化・駅高架化が進められており、合わせて市内電車の乗り入れが計画されている。これを契機として、松山駅の交通結節点の機能強化を図られ、鉄道相互のシームレスな乗り継ぎを実現し、利用者数の増加が期待される。松山駅には新たなバスターミナルを整備する計画もあり、新規のバス路線乗り入れや既存のバスネットワークのダイヤ再編も予想される。新幹線の松山乗り入れを見据え、松山駅や松山市駅を中心に、JRと私鉄、鉄道とバスなどの連携に加え、自転車や徒歩でも移動が便利なインフラ整備やネットワーク構築が求められる。なお、市内電車には、松山駅から松山空港への延伸計画があり、行政や交通事業者など関係機関による検討がなされている。実現すれば、自動車に依存しない新たな空港アクセスが期待される。

B. 新たな決済サービスの導入・MaaSの推進

伊予鉄グループが導入している IC い〜カードは独自規格のため、「Suica」や「ICOCA」などの交通系 IC カードとの全国相互利用ができず、全国系カードのみを受け入れる「片道受け入れ」もできない⁷⁾。また、JR 四国の松山駅を含む近隣駅では、IC カードを全く利用できない。こうした現状に対して、特に県外からの旅行客・出張者から不満の声や改善の要望が多いという。相互利用は多額のシステム投資が必要なため、実現は難しいようだが、将来は、IC カードに代わる運賃決済方法の普及が予想される。システム改修・更新のタイミングで利用客の利便性向上につながる決済サービスを検討・実現が期待される。

2. 県内二次交通の課題と将来像

(1) 県内の公共交通ネットワークの概況

愛媛県は、2018 年に「愛媛県地域公共交通網形成計画」を定め、地域公共交通ネットワークの再構築に力を注いでいる。しかしながら、モータリゼーションや人口減少にともなう利用者の減少、さらには、近年の運転士不足の深刻化や、新型コロナウイルスの拡大など、今後、地域公共交通を取り巻く環境は、一層厳しさを増すと思われる。

① 鉄道

JR 四国の輸送人員は、鉄道と並行する高速道路の延伸や、高速道路料金施策の影響などで大きく減少しており、特に、予讃線の海回り区間と予土線の輸送密度が低い状況にあ

⁷⁾ 例えば、ICOCA を Suica エリアで使えるし、Suica を ICOCA エリアで使えるのは相互利用。ICOCA を IruCa エリアで使うことはできるが、IruCa を ICOCA や Suica エリアで使うことはできないのが片利用。

る（図表 3-10）。このうち、予土線では、県と沿線自治体で構成する「愛媛県予土線利用促進対策協議会」が、さらなる利用促進を図るため、鉄道ファンや地域、予土線にゆかりのある人に予土線を応援する企画「YODOSEN サポーター」制度を設け、PR を強化している（図表 3-11）。

図表 3-10 愛媛県内 J R 四国路線の区間別平均通過人員

区間		1989 年度（人）	2018 年度（人）
予讃線	観音寺-今治	7,978	5,544
	今治-松山	9,224	6,981
	松山-内子	3,965	2,698
	向井原-伊予大洲	1,072	381
	伊予大洲-宇和島	3,965	2,698
内子線	内子-新谷	4,445	3,281
予土線	北宇和島-若井	575	312

注）平均通過人員：営業キロ 1km 当たりの 1 日平均旅客輸送人員
資料：四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会（J R 四国資料）

図表 3-11 予土線を PR するポスターやイベントチラシ



資料：愛媛県南予地方局ホームページ、予土線 Facebook

また、路線の活性化・利用促進策として、観光列車やサイクルトレインなどが運行されている。予讃線海回りでは、2014 年 7 月から J R 四国初の本格観光列車「伊予灘ものがたり」が運行されており、運行開始以来、高い乗車率を保っている。利用者の多くは県外客だが、愛媛へ来訪する際の交通手段は、航空機や高速バスが多いという。

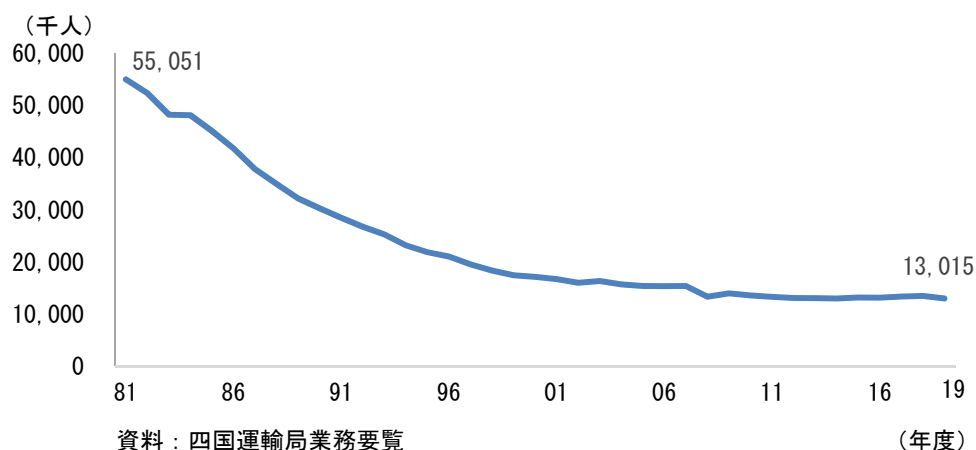
②路線バス

瀬戸大橋の開通以降、四国島内の高速道路は、おおむねJRに並行するかたちで延伸整備され、四国島内の県庁所在都市間の高速バスが運行を開始した。また、明石海峡大橋やしまなみ海道の開通後の本四3橋時代になると、愛媛でも本州方面との高速バス路線が次々に開設され、運賃の安さや乗り換えのなさを武器に利用客を伸ばした。

一方、県内のローカルバス路線は、幹線や高速バスなどの黒字路線の運行で生じた利益を赤字路線へ補てんするなどの経営努力を行っているものの、利用者数は大幅に減少している（図表 3-12）。近年は、運転手の不足や新型コロナウイルスによる一層の利用者の落ち込みなどで極めて厳しい状況となっている。また、一部のバス会社を除いて交通系ICカードでの支払いやバーコード決済などができず、バスロケーションシステムやダイヤ・運賃検索システムも事業者ごとに独自規格のため、利用者は不便を強いられている。

なお、県内を起終点とする中長距離の都市間バス路線（高速バスを除く）が、松山から東予方面、南予方面に複数系統運行されている。利用者のニーズに合わせた経由地の変更や増便、車両のグレードアップ、運賃引き下げ、自転車積載などのサービス向上に取り組み、一定の利用者を確保している。

図表 3-12 路線バス輸送人員の推移（愛媛）



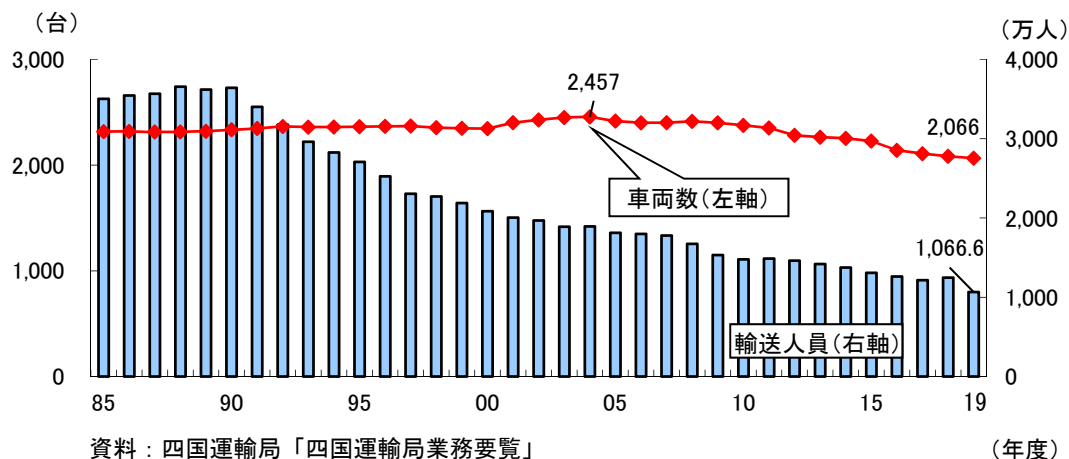
③その他の交通機関

地域公共交通の不便地域・空白地域をカバーするため、コミュニティバスやデマンド交通、スクールバスなどが運行されている。事業者撤退後のバス路線を市町が運行する廃止路線代替バスやコミュニティバス、デマンド交通などの導入には県の経費補助が行われているが、その負担は、年々大きくなっている。近年、注目されている地域のNPO法人等による「公共交通空白地有償運送」や「福祉有償運送」は、運転手の確保・育成や運行管理、運営資金の確保などが課題となっている。

タクシーの車両数、輸送人員は、ともに大きく減少し、経営は厳しい状況にある（図表 3-13）。近年では、観光・介護・福祉など新たなサービスも展開しているが、運転手不足の人材確保については、多額の二種免許取得費用や長時間労働などの厳しい勤務環境を敬遠

した就労希望者の減少で若年者の採用が難しくなっており、運転手の高齢化が進行し、運転手不足が深刻化している。

図表 3-13 一般乗用旅客自動車（ハイヤー・タクシー）の車両数、輸送人員の推移（愛媛）



このほか、愛媛と本州や九州を結ぶフェリー・旅客船や、離島航路などの生活航路では、船員の高齢化が進み、人員不足が深刻化している。また、高速道路料金施策の影響や燃料価格の上昇などで、フェリー・旅客船は大変厳しい経営環境にある。また、八幡浜港と八幡浜駅との間の路線バスのダイヤ等のアクセス改善を望む声も聞かれた。

（２）新幹線時代を見据えた愛媛県の二次交通の将来像

「愛媛県の地域公共交通活性化指針」（2019年3月公表）では、地域公共交通活性化に向けた施策内容の一つに、『新幹線の導入による鉄道需要の増加は、輸送密度の低いローカル線を担っているJR四国の抜本的な経営基盤の強化につながり、四国の鉄道ネットワークの維持にも資すると考えられる』と述べられている。このように、新幹線は愛媛の地域公共交通の生き残りのためには不可欠である。

また、地域公共交通機関の存続には、地元利用者の利用＋観光ニーズを取り込んでいくことが求められている。そのためには、県内外からの交通結節点である松山駅や松山空港、高速バスのバス停などと、しまなみ海道や県内主要観光地、大規模集客施設、各市町の市街地エリアとのアクセス向上が必要である。バス事業者からは「松山を発着する都市間バスは、将来的に新幹線の二次交通となり得る」という声が聞かれた。四国への新幹線実現を目指した動きや各交通モードにおける連携が重要な課題となっている。

加えて、山間部や離島を抱える愛媛では、将来を見据え、自動運転車やグリーンスローモビリティ（電動低速車）など、新たなモビリティサービスの導入が望まれる。また、多様な運賃決済への対応を検討する必要がある。四国の新幹線時代には、従来型の二次交通の発想を捨て、交通事業者と行政、利用者、周辺産業などが幅広く連携したMaaSによって、新幹線開業効果を県内に波及させることが期待される。

3.3 高知県

1. 県都（高知市）の公共交通ネットワークの概況

（1）県都（高知市）の公共交通ネットワークの現状と課題

①鉄軌道

高知市内は、JR四国が運営する土讃線が高知駅を中心として、10 駅設置されている。最も利用者が多い高知駅においては、2019 年の乗降客数は 1,824 千人であり、コロナ前まではおおむね横ばいで推移している。

また、とさでんが運営する路面電車は、はりまや橋を中心に、東西線（伊野線・後免線）と南北線（駅前線・棧橋線）で構成されている。沿線は居住者が多く、また、高知駅、朝倉駅とも近接していることから、通勤通学などに重要な役割を果たす、定時制の高い輸送機関となっている（図表 3-14）。2019 年の利用者は 5,993 千人となっており、土讃線と同様、コロナ前まではおおむね横ばいで推移している。

図表 3-14 高知市内区間の「とさでん」路面電車路線図



資料：とさでん交通ホームページ

②路線バス

とさでんが運営する路線バスについては、路面電車と同じくはりまや橋を中心とし、鉄軌道の間を埋めるように運行されているものの、郊外の団地に住居を構える住民のほとんどがマイカーによる移動であること、沿線の少子・高齢化が進んでいることなどから利用者は年々減少し、2001 年から 2019 年までの約 20 年間で約 4 割（3,162 千人）まで落ち込んでいる。それに伴い、高知市が負担する路線バスへの運行補助金は年々増加している。

2. 新幹線時代を見据えた高知県の二次交通の将来像

県都・高知市を事例に挙げ、新幹線時代を見据えた高知県における二次交通の在り方について考察する。

(1) 持続可能な公共交通ネットワークの構築

高知市が2021年6月10日～22日にかけて高知市民を対象に行ったアンケートでは、日常的に利用している交通手段が「自家用車」と回答したのが全体の約6割を占めたのに対し、公共交通機関（鉄道・路面電車・路線バス）と回答したのは1割以下であった。その理由については、「便数が少ない」「利用したい時間にバスが走っていない」「行きたい場所にバスが走っていない」など、路線バスを中心とした利便性の悪さが多く挙げられている。一方で、自立した運行が困難となっている生活路線バス維持などのために支払われる補助金は年々増加傾向にあり、持続可能な公共交通ネットワークの構築という、利便性の向上と相反する課題を抱えている。

この課題解決のため、高知市は2022年度から「コミュニティ交通」導入に伴うバス路線の再編を検討している。路線バスは幹線道路やスーパー、病院などの停留所を中心に運行し、他の地域については市が補助する予約制の乗合タクシーを走らせることで、地域内をきめ細かく運行し、交通空白地帯で生まれる買い物弱者を支援しようとする構想である。新幹線開業を目指す2037年時点では、更なる人口の減少が予測されているが、増加する買い物弱者を支えるための、持続可能な公共交通ネットワークの構築が求められる。

図表 3-15 コミュニティ交通のイメージ



資料：高知市交通基本計画（2022年度改訂版）

(2) 交通結節機能の向上

高知市における主要ターミナルとして位置づけられている高知駅においては、路面電車・路線バス・タクシーなどへの乗り換えがスムーズであり、駐車場や駐輪場も十分に確保されている。一方で、その他の駅については交通結節機能がやや低く、乗り換えに時間を要する場合が多い（図表 3-16）。公共交通の利便性向上のためには、このような交通結

節機能の向上が必須となる。

図表 3-16 高知市内の利用者数の多い上位 3 駅と、交通結節機能の比較

鉄道駅	路面電車	路線バス	タクシー	待ち時間	駐車場	駐輪場
高知駅	○ (50m)	○ (50m)	○	○	北口駐車場 (18台) 他多数	1,859台 (原付84台)
朝倉駅	○ (120m)	○ (140m)	△	△	—	410台
旭駅	△ (300m)	△ (300m)	△	△	—	150台程度

資料：高知市交通基本計画（2022年度改訂版）を基に作成

（3）交通決済手段の拡大

高知県における非接触型 IC カード「ですか」は、2009 年に導入され、2020 年 12 月末時点で約 12 万 9 千枚発行されており、高知市民に一定数浸透している。一方で、JR での利用ができないこと、全国相互利用交通系 IC カード（「Suica」「PASMO」「ICOCA」など）が利用できないことから、更なる交通決済手段拡大の余地がある。多額の設備投資や保守費用が想定されるため、導入に係るハードルは高いものの、利用客の利便性向上につながるだけでなく、公共交通機関の利用促進も期待できる。例えば JR 東日本では、2023 年度以降の Suica 利用エリア拡大に合わせ、自動改札システムのクラウド化を目指しており、実現すれば導入コストが下がる可能性が高い。また、南海電気鉄道では 2021 年 4 月から、非接触対応 Visa カードを使用した入出場の実証実験を行っており、今後本格的な運用・普及が進めば、地域住民だけでなく、訪日客の利便性向上に資することも期待される。四国新幹線開業を目指す 2037 年までに、このような先行事例を踏まえた交通決済手段の拡大に取り組むべきと考える。

（4）県内全域への新幹線開業効果の波及

高知県、高知市などの自治体や JR 四国、及び高知県内の交通事業者（とさでん、土佐くろしお鉄道など）で構成される「高知県鉄道ネットワークあり方懇談会（2019 年 4 月～）」においては、利用者減少による収益性悪化の中、鉄道利用者の増加のための利便性向上施策や利用促進策として、前章で述べた交通結節機能の向上や交通決済手段の円滑化などの議論がなされている。新幹線開業効果を県内全域へ波及させるためには、地域住民の生活交通路線を維持していくと共に、例えば観光客を周遊させるための施策を実施し、地域外からの外貨獲得を増やしていくことが必要となる。

高知県（高知県自然・体験型観光キャンペーン実行委員会）では 2020 年 11 月から、県内すべての交通事業者と連携した鉄道・バス・路面電車乗り放題の乗車券「高知プレミアム交通 Pass」を発行している（図表 3-17）。この乗車券は 2021 年 1 月にデジタル化されており、地域内観光における MaaS (Mobility as a Service) として、利用者の利便性向上のほか、ペーパーレスによる非接触やオンライン販売による窓口の混雑回避に貢献している。

また、高知県西部エリアでは、幡多地域4市（四万十市・土佐清水市・大月町・宿毛市）を周遊する観光バス「しまんと・あしずり号」が運行されている（図表3-18）。

また、地域鉄道そのものを観光資源として活用し、地域の魅力を発信し誘客促進を図る取り組みも行われている。JR四国では2020年7月から、観光列車「志国土佐 時代の夜明けのものがたり」の運行を開始し、付帯する様々なツアーを企画・実施している（常設で高知・窪川間、期間限定で高知・奈半利間を運行、写真3-1）。周遊観光においては、このような沿線観光地の魅力をテーマに沿って情報発信することで、観光客や観光消費額の増加が期待できる。

観光地が点在している高知県においては、こうした二次交通における施策により、新幹線開業による観光活性化が県内全域に波及しやすくなるが、さらに踏み込んだ仕組みの検討も必要である。例えばドイツでは、複数の公共交通機関や地方自治体により「運輸連合」と呼ばれる組織が形成され、共通の同一運賃エリアの設定や共同での運賃収受など、運賃制度の統一が図られると共に、乗り継ぎを含めた全体の運行ダイヤを決定し、旅客サービスの一体化が図られている。高知県においても、この「運輸連合」の仕組みを活用することで、公共交通機関の利便性が高まるだけでなく、駅の簡素化や人員配置の最適化など、交通事業者毎の採算性向上にも効果があり、持続可能な公共交通ネットワークの構築に資する可能性もある。

図表 3-17 高知プレミアム交通 Pass



資料：高知県観光政策課

写真 3-1

観光列車「志国土佐 時代の夜明けのものがたり」



資料：JR 四国ツアーホームページ

図表 3-18 県西部周遊観光バス「しまんと・あしずり号」



資料：土佐清水市観光協会ホームページ

3.4 徳島県

1. 徳島県の公共交通の概況

(1) 徳島県内の現状

① 鉄道

徳島県内の鉄道は、JR四国と阿佐海岸鉄道の2社が運行している。

モータリゼーションの進展、高速道路の整備延伸や料金割引施策、高速バスや航空機の路線拡大、人口減少などを背景に鉄道利用客は長期で見れば減少しており、特に徳島市から遠隔にある区間の落ち込みが目立つ(図表3-19)。平成以降では、ホテル・商業施設を備えた徳島駅ビルが開業した1993年がピークであった(県内旅客人員: 20,308千人)。

その後は1998年の明石海峡大橋開通の影響などもあって減少が目立ったが、2009年以降は横ばいで推移してきた(図表3-20)。なお、2019~20年度はコロナ禍の影響により減少しており、足元においても以前の水準には至っていない。

② 路線バス

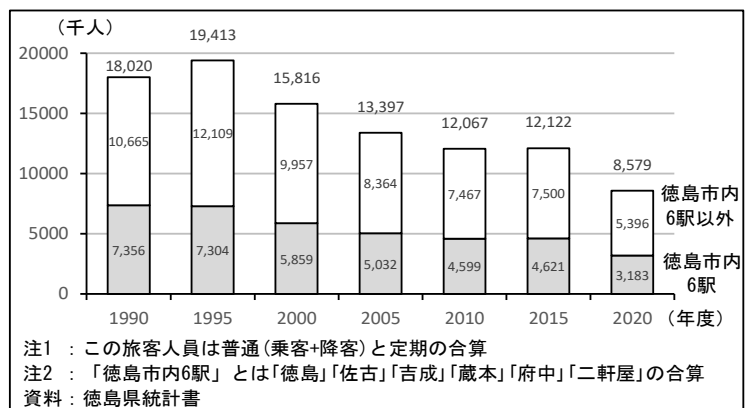
徳島県内の路線バスの輸送人員も減少が続いてきた(図表3-21)。一方、徳島市は2011年度以降、徳島バスに市営バスの運行委託を順次進めてきているが、2016~19年度においては輸送人員の下げ止まりが見られた(図表3-22)。つまり、ここ数年における

図表3-19 徳島県内JR四国路線の区間別平均通過人員

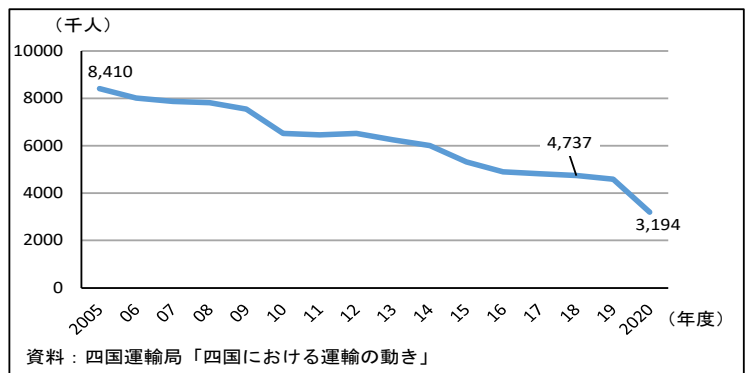
		1989年度(人)	2018年度(人)
高德線	徳島-引田	(6,985)	3,690
	高松-引田		4,817
鳴門線	池谷-鳴門	2,454	1,930
徳島線	佐古-佃	5,096	2,886
土讃線	琴平-高知	4,818	2,886
牟岐線	徳島-阿南	6,589	4,809
	阿南-牟岐	1,817	690
	牟岐-海部	467	212

注1: 平均通過人員: 営業キロ1km当たりの1日平均旅客輸送人員
 注2: 高德線の1989年度の数值は、徳島-高松間の平均通過人員
 資料: 四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ(JR四国資料)

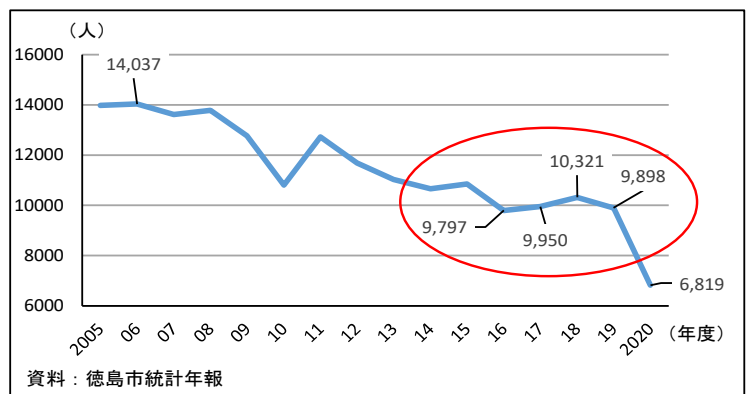
図表3-20 徳島県内JR四国旅客人員



図表3-21 徳島県内路線バス輸送人員



図表3-22 徳島市営バス+徳島市バス(委託路線)輸送人員(1日平均)



路線バスの輸送人員も徳島市以外での減少が続いていることが裏付けられている。

(2) 課題解決への取組み

県・市町村・バス事業者などで構成する徳島県生活交通協議会が2019年に策定した「次世代地域公共交通ビジョン」では、上記の鉄道利用客減少の要因と合わせて、以下の本県特有の事情を指摘している。

- ・ 大部分の幹線系統バスが徳島駅発着となっており、長大路線が多い。
- ・ 幹線系統バスがJRや市営バスと並行・重複運行している路線がある。
- ・ バスとJRのダイヤの接続が悪く、施設面でも不十分である。
- ・ 何十年も前から同じルートを走っており、現在のニーズと合っていない。

こうした課題に対応し次世代まで公共交通を維持することを目的として、様々な施策が進められている。例としては、バスの重複路線解消による乗車率向上、長大路線解消による定時制確保、発車時刻を統一するパターンダイヤ導入、コミュニティバス・タクシーとの連携やスクールバス・福祉バスの活用強化、貨客混載の推進などが挙げられる。

JR四国と徳島バスでは、牟岐線と並行する高速バスの阿南-甲浦間の乗降を可能にし、また、ダイヤ調整により鉄道とバスのスムーズな乗り継ぎを可能にするなどの連携を進めてきた。さらには、関係する区間の運賃の一体運用を2022年度にスタートさせるなど、両社の連携がさらに深まっている。

阿佐海岸鉄道では、世界初の線路と道路の両方を走行するDMV(デュアルモードビークル、鉄道区間は阿波海南・甲浦間)を2021年12月から運行開始した。四国東南部における重要観光資源への成長が大いに期待されている(写真3-2)。

写真3-2 世界初の営業運転を行っているDMV



写真提供：阿佐海岸鉄道(株)

2. 新幹線を見据え公共交通の存続への注力が必要

以上のように公共交通の利用減少が長期にわたって続いてきたが、足元にかけてこの状況に歯止めをかけるための施策がようやく展開されるようになった。県民生活の利便性確保の観点において公共交通インフラを何としても存続させる、公共交通を中心とする二次交通の充実度は新幹線開通効果を大きく左右する、という2つの視点を県民・行政・交通事業者すべてが持ち、こうした施策をさらに充実させる必要がある。

3.5 新幹線時代の四国の二次交通のあり方

新幹線効果を広く四国一円に波及させるためには、新幹線停車駅からのシームレスな移動環境が必要である。過疎地や離島を抱える四国では、移動手段の確保が大きな地域課題となっており、周辺部の観光地への二次交通の確保も課題である。国は、移動に関する地域課題解決手段として、MaaSの早急な全国普及を図ろうとしている。新幹線時代を見据え、四国の二次交通にもMaaSの考え方が求められる。

1. キャッシュレス決済の普及・MaaSの推進

MaaSは、一般的には、「ICTを活用して、自家用車以外の様々な交通手段を連携・統合し、移動を1つのサービスとして捉える」新しい「移動」の概念を指す。地方の交通事業者の多くが厳しい経営環境にあるなか、MaaSを推進・普及するには、既存の交通系ICカードやアプリなどのサービスとMaaSをどのように連携させていくかが課題である。

2013年3月に、「Suica」や「ICOCA」など、全国10種類の交通系ICカード（以下、10カード）の相互利用サービスが開始され、利用可能範囲は徐々に広がっている。一方、四国では琴電の「IruCa（イルカ）」や伊予鉄グループの「ICい〜カード」、とさでんの「ですか」など、地域独自の交通系ICカードが導入されている。北陸や九州でも、全国相互利用できるところ、10カードの利用可能などところ（片利用）、独自ICカードのみ利用できるところなど、様々である（図表3-23）。

図表 3-23 各都市で利用可能な交通系 IC カード

都市名	主な交通事業者	Suica や ICOCA など全国相互利用が可能な交通系 IC カード (10 カード) の利用	独自 IC カード の導入	備考
富山	富山地方鉄道	△	○	△市内電車のみ片利用可
金沢	北陸鉄道	×	○	
長崎	長崎電気軌道など	○	○	
熊本	熊本市交通局	○	○	
	九州産交バスなど	△	○	△県内全域で片利用可
鹿児島	鹿児島市交通局など	×	○	
高松	高松琴平電気鉄道	△	○	△電車・バスで片利用可
松山	伊予鉄道	×	○	
高知	とさでん交通	×	○	
徳島	徳島バス	×	×	

資料：各社ホームページなどを基に作成

将来的には、ICカードに代わるバーコード決済や顔認証決済など、新たな運賃決済方法の検討および「MaaSアプリ」の導入が予想されるが、エリアや事業者にとらわれない、広

範性や利便性が求められる。また、鉄道やバスなどの交通事業者の連携にとどまらず、二次交通と関連の強いレンタカーやシェアサイクル、あるいは、地域の観光施設や飲食店など、周辺産業との連携も重要である。

2. 新たなモビリティサービスの導入

四国の新幹線やリニア中央新幹線が実現している頃には、低速電気自動車の「グリーンスローモビリティ」（通称：グリスロ）の普及や、高度なレベルでの無人走行・自動運転車の実現などが期待される。小型の乗用ドローンの実用化も予想される。モビリティの脱炭素化が進み、今は車が中心の地方の移動環境が一変しているかもしれない。

鉄道やバスなど、既成の二次交通も進化する。近年、バスを基盤とした定時性・速達性を確保した大量輸送システム（バス・ラピッド・トランジット＝bus rapid transit：BRT）の導入や検討が進んでいる。国内では、東日本大震災で甚大な被害を受けたJR東日本の気仙沼線、大船渡線の一部区間の復旧手段として、2012年にBRTが導入された（写真3-3）。不通区間の線路をバス専用道として整備し、早期の復旧・復興につながり、公共交通を維持する選択肢を増やしている。九州北部豪雨で被災したJR九州の日田彦山線でも、一部区間のBRT化が決定した。四国においても、様々な観点から、BRTが有効なケースが考えられる。

四国の新幹線の二次交通の充実には、こうした新たなモビリティサービスを積極的に取り入れることが不可欠である。四国が移動に関する課題先進地から脱却し、持続可能で強靱、高度な移動サービスの提供される地域になることが期待される。

写真3-3 気仙沼駅に停車中のBRT車両



撮影：四国新幹線整備促進期成会

第4章 新幹線整備と未来の四国

4.1 新幹線整備と未来の香川

1. 新幹線開業に伴う直接効果

(1) 産業－交流人口増加によるイノベーションの創造

MICEとは、企業等の会議(Meeting)、企業等の行う報奨・研修旅行(Incentive Travel)、国際機関・団体、学会等が行う国際会議(Convention)、展示会・見本市、イベント(Exhibition/Event)の頭文字のことであり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称だ。MICEは、会議開催や宿泊、飲食、観光などの経済・消費活動の裾野が広く、また滞在期間が比較的長いと言われており、一般的な観光客以上に周辺地域への経済効果を生み出すことが期待できる。

香川県では、高松駅北側のサンポート地区に、最大収容人数1万人のメインアリーナを始め、様々な用途に利用できる多目的アリーナを擁する、新香川県立体育館の建設を計画している(図表4-1)。

新香川県立体育館は、スポーツの国際大会・全国大会、トップアーティストによるコンサートアリーナツアーなどの開催のみならず、MICE利用も想定した設計となっている。加えて、コロナ禍の最中で計画されたこともあり、更衣室や会議室などには、換気用の窓設置やメインアリーナ観客席はおおむね3～4席毎に空調吹出口を設けて観客席に新鮮外気を供給するなど、感染症対策が十分考慮された設計となっており、アフターコロナを見据え、各種イベントやMICE誘致において、施設としての優位性は高い。

新幹線開業による定時・高速・大量輸送が実現すれば、新香川県立体育館を活用した各種イベントやMICEの誘致・開催の推進が加速されることが期待され、新たな人の流れを生み出し、交流人口の増加が期待できる。

図表 4-1 新香川県立体育館完成イメージ図



資料：香川県「新香川県立体育館設計概要」

また、国際会議等のMICE開催を通じた、国際・国内相互の人や情報のやり取りの増加やそれに伴うネットワークの構築などは、ビジネスや研究環境の向上につながり、地域の競争力向上につながる。

前述のとおり、徳島文理大学は、香川キャンパスを高松駅北西部隣接地への移転を計画

している。新キャンパスは、6,350平方メートルの敷地に地上18階・地下1階の都市型キャンパスを建設し、4学部（文学部、理工学部、保健福祉学部、香川薬学部）3研究科（文学研究科（博士課程）、工学研究科（博士課程）、薬学研究科（博士課程））を移転させる計画だ。

MICE開催を通じて高松を訪問した海外の企業や学会の主要メンバーと理工系、薬学系の研究生たちの間で新たなネットワークを構築することで、革新的なイノベーションが創造されることが期待できる。

（2）観光—訪日外国人観光客の誘客効果

2018年12月、世界的な有力旅行雑誌「ナショナル・ジオグラフィック・トラベラー英国版」が「The Cool List 2019」を発表し、「SETOUCHI（瀬戸内）」が1位に選ばれた。

また、2019年1月、アメリカの有力紙「ニューヨークタイムズ」が「52 places to go in 2019」を発表し、日本で唯一「瀬戸内の島々」が第7位に選ばれ、香川県西部の荘内半島にある紫雲出山しうでやまからの瀬戸内海の景色が紹介された（写真4-1）。

写真4-1 紫雲出山からの瀬戸内海の景色



撮影：粒あんこ ACワークス株式会社運営「写真AC」<https://www.photo-ac.com/>

そして、2021年10月、世界的な旅行ガイド誌「Lonely Planet」が、2022年に訪れるべき世界の旅行先ランキング「Lonely Planet's Best in Travel 2022」を発表し、日本では唯一「Shikoku（四国）」が、地域部門第6位に選出された。瀬戸内海の多島美や四国の豊かな自然に加え、アート、そしてお接待に代表される遍路文化が体験できる「四国遍路」などが、世界基準でみて質の高い観光コンテンツであることが証明された。

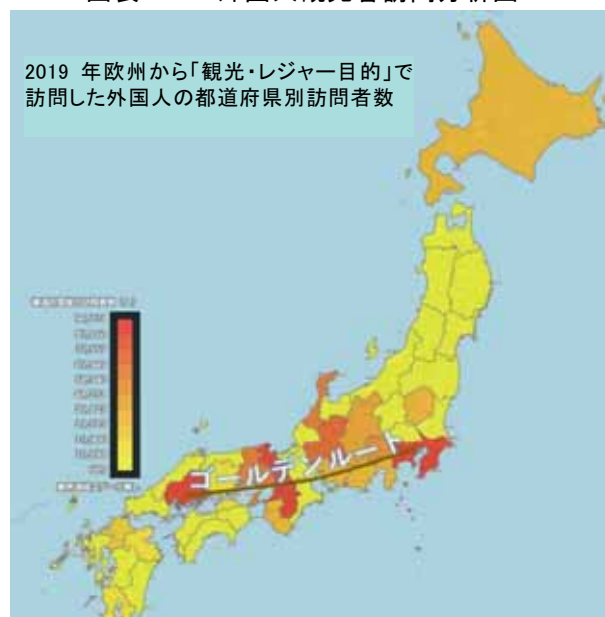
また、アドベンチャートラベルの世界的隆盛を背景に、四国遍路の巡礼路をロングトレイルとして踏破しようとする外国人旅行者の数が増加傾向にあり、四国遍路が新たな観光

コンテンツとして注目が高まっている。香川県のみならず四国は、世界中の観光客を誘客できる観光コンテンツを有している。

しかし、新幹線のない四国は、日本の主要観光地から移動が不便なため、訪日観光客から敬遠される傾向にある。

多くの外国人旅行客は、主に首都圏や関西圏の主要国際空港から日本に入国し、「東京-箱根-富士山-京都-大阪-広島」のいわゆるゴールデンルートの周遊が中心となっている（図表 4-2）。特に旅行消費額の多い、欧米豪からの観光客は、数週間をかけて日本を周遊する中で、空いた時間をゴールデンルート付近の地域を数日訪問

図表 4-2 外国人観光客訪問分析図



資料：内閣官房「RESAS」を基に作成

する周遊パターンが多い。例えば、関西圏に滞在するロングトレイルを嗜好する観光客にとっては、熊野古道が好まれる。関西圏から移動しやすく、スピリチュアルな雰囲気に含まれながら、未舗装の古道を巡ることができるので高い評価を得ている。

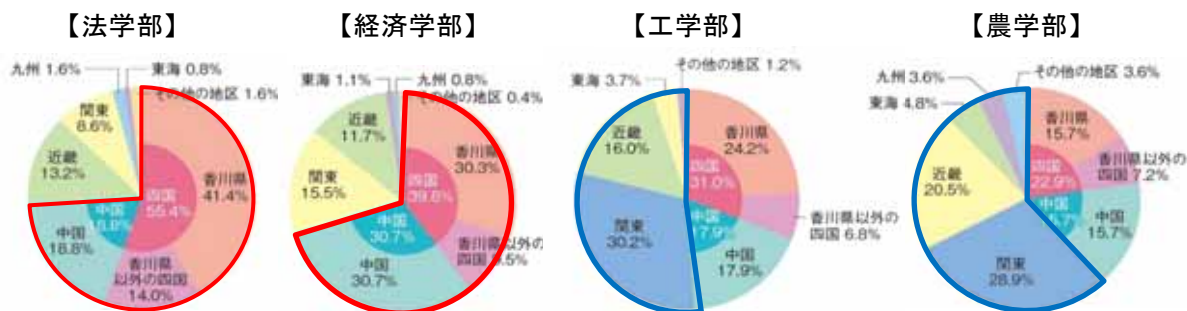
大阪と四国が新幹線で直結された場合、関西圏から四国までの時間的距離は、大幅に短縮されるため、これまで熊野古道を嗜好していた外国人旅行客に対し、四国遍路は魅力的な訪問先になる。

(3) 人口減少抑止効果

香川県で育った若い人達を地元に残めることは、地域の活力を維持するために不可欠だ。そのためには、若い人達が働きたいと思える企業を誘致することが重要だ。

香川大学が公表した、2021年3月卒業者（進学者を除く）の地域別就職状況を見ると、法学部、経済学部といった文系学部を卒業した学生の約7割が四国・中国地方で就職しているのに対し、工学部、農学部といった理系学部を卒業した学生は、半数以上が四国・中国地方以外の地域で就職している（図表 4-3）。

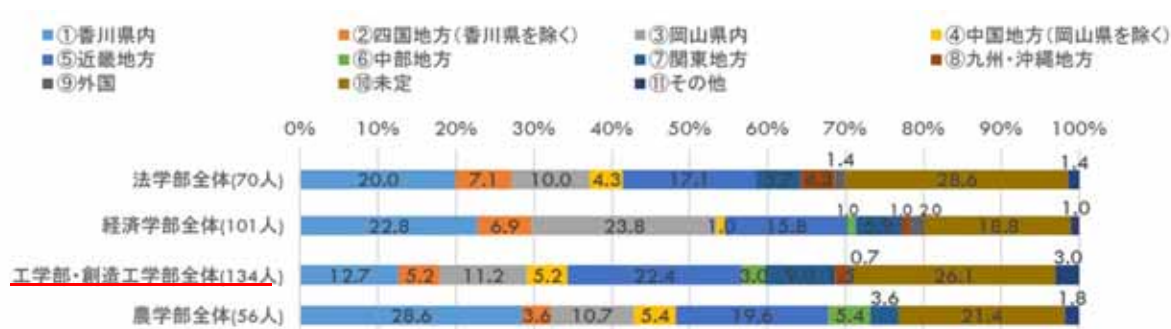
図表 4-3 2021年3月香川大学卒業生地域別就職状況



資料：香川大学「2023 求人のための大学案内」

香川大学が実施した「令和元年度（第17回）香川大学学生生活実態調査報告書」によれば、香川大学の学部生に対し「就職先としてどの地域を希望しますか。」との質問に対し、文系学部では、四国・岡山での就職希望が多数派だが、工学部・創造工学部では、四国・岡山での就職希望は3割程度で、香川県内での就職希望は12.7%と低調だ（図表4-4）。

図表4-4 香川大学生アンケート「就職先としてどの地域を希望しますか。」回答（抜粋）



資料：香川大学「令和元年度（第17回）香川大学学生生活実態調査報告書」

「職業を決めるにあたって重視することは何ですか。」との質問に対し、「企業の業種・仕事内容」「企業の将来性・安定性」「自分の能力や適性にあっていること」「勤務時間・休暇・福利厚生」などが上位を占め、「地域条件」との回答は極めて少数であった（図表4-5）。

図表4-5 香川大学生アンケート「職業を決めるにあたって重視することは何ですか。」回答（抜粋）



資料：香川大学「令和元年度（第17回）香川大学学生生活実態調査報告書」

このことから、工学部系の学生は、香川県外へ出て行くことを希望しているのではなく、香川県内に志望する企業、業種が無いがゆえに、香川県外へ出て行かざるを得ない状況にあることがうかがえる。

香川県で高等教育を受けた若い人達が、香川県内で働ける職場を増やすことは、少子高齢化が進む香川県にとって、重要施策と言わざるを得ない。

北陸新幹線で首都圏と結ばれた富山県では、北陸新幹線開業前後で域内外から多くの企業が進出・立地した。

2019年11月に日本政策投資銀行が発表した報告書によれば、富山県では、「北陸新幹線開業に伴う首都圏とのアクセス向上を背景に本社機能の一部や高付加価値を生み出す研究開発施設等、特徴ある移転・拡充が相次いだ。」と報告している（図表4-6）。

図表 4-6 富山県への本社機能等の移転状況

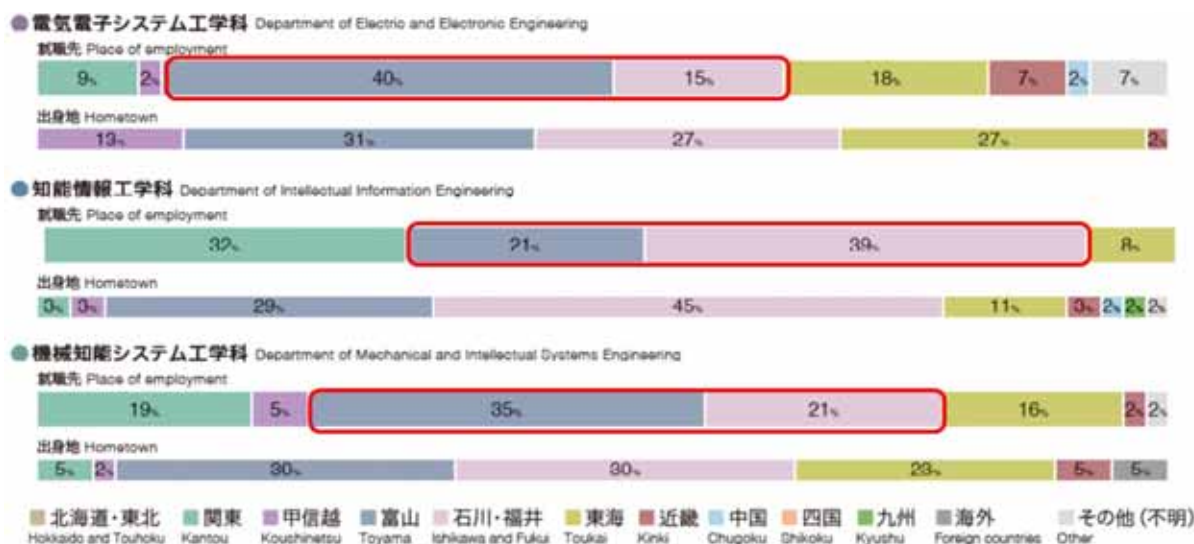
開始年	企業名	概要	移転先	認定 ⁽¹⁾
2013年	YKKグループ	本社機能の一部（法務・知財、購買、人事、経理等）移転	黒部市	【移】
2013年4月	大平洋製鋼	本社移転	富山市	
2016年2月	タイト	研究開発施設「医薬品工業化プロセス研究棟」を整備	富山市	【拡】
2016年4月	YKK AP	研究開発や試験・検証部門を集約、研究開発拠点「YKK AP R&Dセンター」を整備	黒部市	【拡】
2016年4月	ピーエーワークス	本社機能拡充、移転	南砺市	【拡】
2016年6月	医薬品医療機器総合機構（PMDA）北陸支部	「アジア医薬品・医療機器トレーニングセンター研修所」が行うGMP調査に関する研修等に協力	富山市	
2016年12月	富山化学工業 ※	研究開発施設の整備 ※現 富士フィルム富山化学	富山市	【拡】
2017年1月	日本カーバイド工業	研究開発部門を集約、「新研究開発センター」を整備	魚津市	【拡】
2017年1月	日立国際電気 ※	新工場の建設に併せて、既存の研究開発スペースを拡張 ※現 KOKUSAI ELECTRIC	富山市	【拡】
2017年4月	能作	本社機能拡充、移転	高岡市	
2017年5月	岡進堂	本社機能の一部（調査・企画部門）移転、新「管理棟」を集約	富山市	【移】
2017年7月	タイト	研究開発施設「高薬理R&Dセンター」を整備	富山市	【拡】
2017年7月	キョーリンメディオ	研究開発施設「高岡創研研究所」を整備	高岡市	【拡】
2017年9月	救急薬品工業	研究開発施設「総合研究棟」を整備	射水市	【拡】
2017年11月	ゴールドウィン	本社機能の一部（管理・間接部門）移転、研究開発施設「ゴールドウィン テックラボ」を整備	小矢部市	【移】
2018年10月	コーセル	研究開発施設「R&Dセンター」を整備		【拡】
2019年9月	リードケミカル	本社機能の一部（管理、営業、海外事業）を富山駅前ビルに移転、本社社屋では研究施設を拡張	富山市	
2020年10月	東亞合成	製品開発施設「高岡創造ラボ」を整備	高岡市	予定

(1) 地方拠点強化税制の認定⁽²⁾公表ベース 【移】移転型：東京23区内から本社機能等を県内に移転、【拡】拡充型：県内にある企業の本社機能等の強化・拡充
 (2) 富山県認定実績：20社22計画（うち移転型4割） 2019年10月7日現在 （出所）新聞報道、各社ホームページ、県へのヒアリングより当行作成

資料：2019年11月 日本政策投資銀行富山事務所「北陸新幹線開業5年目の交流人口変化がもたらす富山への経済波及効果」)

富山大学工学部を卒業した学生の地域別就職状況をみると、過半数が富山県または石川県・福井県に就職している（図表4-7）。北陸3県での就職であれば、富山県からも新幹線通勤は可能な範囲であり、地元に残まれる。

図表 4-7 富山大学工学部地域別就職率（令和2年度）



資料：富山大学ホームページ

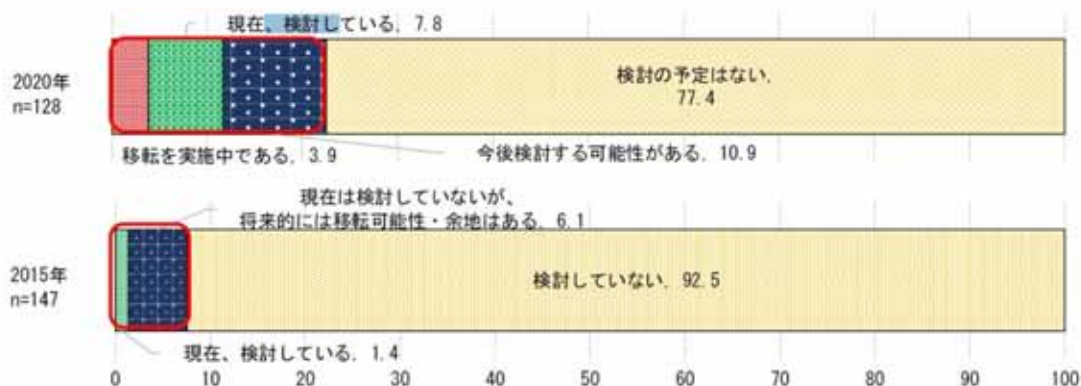
コロナ禍でオフィス分散化の流れは加速しており、以前よりも多くの大都市企業が、地方への機能移転を検討している（図表4-8）。

その際、緊急時には速やかに本社にアクセスできる、新幹線というインフラが無いこと

は、大きなハンデキャップとなる。

図表 4-8 東京に本社を有する経団連幹事会社を対象にアンケート調査結果

図表 6 本社機能の全部または一部移転に関する検討状況



図表 7 地方拠点の拡充・強化に関する検討状況



資料：2020年11月17日経団連「with/post コロナの地方活性化」

帝国データバンク (TDB) が発表した「首都圏・本社移転動向調査(2021年)」によれば、2021年中に首都圏から地方に本社を移転した企業数は過去最大の351社となった。

しかし、その転出先をみると、新幹線が開通している府県、または、首都圏至近で交通が便利な県が上位となっている。テレワークが定着し、遠隔地においても首都圏にいた時と同様の業務遂行が可能となったとしても、必要時には速やかに首都圏に

図表 4-9 首都圏からの転出先上位10府県

2020年			2021年			前年比 (社)
順位	都道府県	社数	順位	都道府県	社数	
1	大阪府	36	1	大阪府	46	+10
2	静岡県	30	2	茨城県	37	+8
3	茨城県	29	3	北海道	33	+26
4	愛知県	16	4	静岡県	24	△6
5	福岡県	14	5	愛知県	20	+4
6	長野県	13	5	福岡県	20	+6
7	新潟県	11	7	群馬県	16	+6
8	群馬県	10	8	宮城県	14	+7
8	栃木県	10	8	兵庫県	14	+7
10	山梨県	9	10	山梨県	13	+4

[注] 矢印はそれぞれ順位の変動を示す

資料：TDB「首都圏・本社移転動向調査(2021年)」

アクセスできる地域が選好されていることがうかがえる（図表 4-9）。

2. 新幹線開業に伴う間接効果-街づくり効果

新幹線開業による直接的な効果として、移動に要する時間短縮効果や地域間交流の活性化に伴う経済波及効果が考えられる。しかし、今回の先進地調査からみえてきた効果として、新幹線開業が「街づくり」を急速に進化させる効果がある。「新幹線駅だけ立派」な街はまず無い。新幹線駅以上に街が進化している。

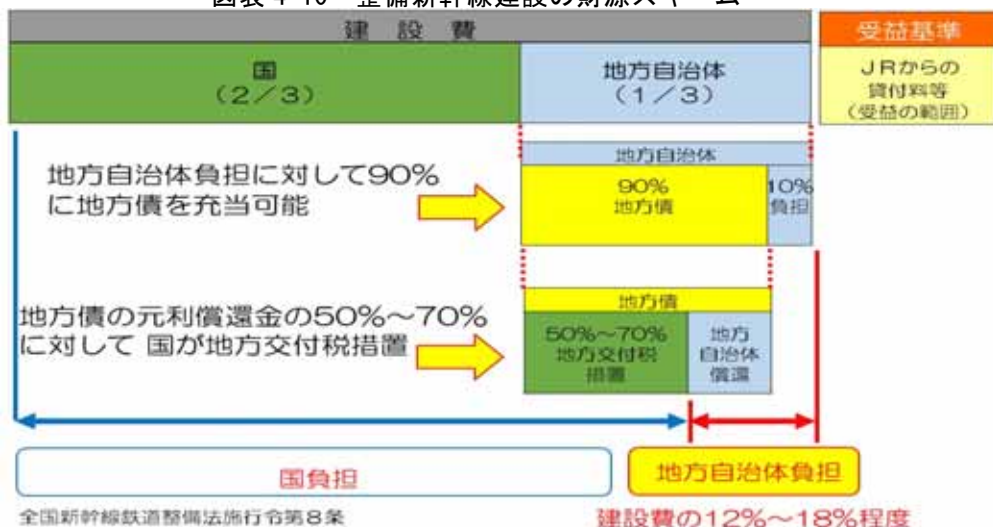
都市部の新幹線は一般的に高架で建設されるため、新幹線開業を見据え、在来線も連続立体交差事業が実施される。これにより新幹線が開業する街では、市街地の交通動態が大きく改善されていた。道路の整備のみならず、線路で分断されていた市街地の一体開発が促進された。福井市では、連続立体交差事業によりJR線のみならず、ローカル鉄道も高架化され、福井市街地の一体化が促進され、街の活力が増していた。富山市でも連続立体交差事業によりJR線の高架化に加え、駅南側の富山地方鉄道富山軌道線と駅北側の富山ライトレールをLRT化した上で、新幹線駅高架下に新設した停留所で接続。富山駅の交通結節機能強化とともに富山市内の公共交通ネットワーク整備により、公共交通利用者は増加に転じた。

駅前広場の整備のみならず、駅周辺の土地区画整理事業が実施されるとともに、市街地再開発事業も進められた。老朽化した店舗等は、大型商業施設に移動し、土地の高度利用が進められたことで、街に賑わいが戻って来た。

新幹線建設費用の実質地元負担は、費用全体の12~18%と優良な公共工事だが、連続立体交差事業や土地区画整備事業に係る費用にも国費が投入され、さらなる公共工事が実施されている（図表 4-10）。新幹線建設という大規模な公共投資を行う以上、投資した資産をより有効に活用できるよう、追加投資が行われているようにもみえる。

そして、公共投資により、活力が増し、賑わいの戻った街には、MICEには不可欠な

図表 4-10 整備新幹線建設の財源スキーム



資料：2021年9月17日香川経済同友会（第1回四国新幹線推進特別委員会）開催講演会資料

大型ホテルの建設など民間による新たな投資も呼び込み、街の進化を加速させている。

香川県内の市町では、地域の課題を踏まえた特色ある都市計画を策定済みだ。例えば、高松市の立地適正化計画では、地域の特徴や歴史的な成り立ちを考慮して複数の拠点を設定し、公共交通連携軸でネットワークを形成することにより、30年、50年先を見据え、持続可能な街づくりを目指している（図表4-11）。

しかし、予算などの問題もあり街づくりの進捗は芳しくない。新幹線開業は、移動に要する時間短縮効果のみならず、街づくりに要する時間短縮効果も期待できる。

図表 4-11 高松市立地適正化計画概要



資料：2018年3月策定（2020年7月改定）高松市立地適正化計画概要版

4.2 新幹線整備と未来の愛媛

1. 愛媛県の産業と新幹線への期待

(1) 愛媛県の産業構造と新幹線

愛媛県は、大きく、東予、中予、南予の3つの地域、6つの生活経済圏域に分けることができる。人口は県都・松山市のある中予地域に約半数が集中している（図表4-12）。

産業は、東予の宇摩圏域は、紙・パルプの日本有数の産地であり、新居浜・西条圏域は、住友金属鉱山や住友化学、住友重機械工業など住友グループの企業城下町であるほか、関連の中小鉄工をはじめ、半導体等の工場立地も見られる工業都市圏である。また、今治圏域は、全国一のタオルや縫製、また、造船・海運・船用などからなる海事産業都市である。

中予の松山圏域は、商業や観光・サービス業など、第三次産業や公的機関や大学などの高等教育機関が集積している。また、帝人や東レ、三浦工業など比較的規模の大きい工場群を抱えている。

南予の八幡浜・大洲圏域及び宇和島圏域は、日本一のかんきつ産地であるほか、水産業でも、マダイやブリ、真珠などの海面養殖業が盛んで、全国有数の生産量を誇っている。

岡山から瀬戸大橋を通過して松山まで結ばれる新幹線ルートでは、県内区間の沿線人口はおよそ90～100万人である。近年の整備新幹線の駅間距離や沿線人口・都市規模などからすれば、愛媛県内には、東予地域に1～2駅程度と、終着駅の松山駅が設置されそうだ。

このような地勢や産業構造、予想される新幹線ルートや駅の設置場所などから、愛媛県への地域別の新幹線開業効果を検討する。

図表4-12 愛媛県（東予・中予・南予）の特徴

地域	市町	人口 (2020年国勢調査)	面積	地域の特徴
東予地域	今治市、新居浜市、西条市、四国中央市、上島町	46.2万人 (34.6%)	1,614 km ² (28%)	製紙、化学、造船、繊維（タオル）など幅広い製造業が立地
中予地域	松山市、伊予市、東温市、松前町、砥部町、久万高原町	63.8万人 (47.8%)	1,540 km ² (27%)	商業、観光・サービス業など第三次産業が集積
南予地域	宇和島市、大洲市、西予市、八幡浜市、愛南町、内子町、伊方町、鬼北町、松野町	23.5万人 (17.6%)	2,523 km ² (44%)	かんきつや海面養殖などの一次産業が盛ん

資料：各種資料を基に作成

(2) 東予—製造業を中心に企業活動の活発化

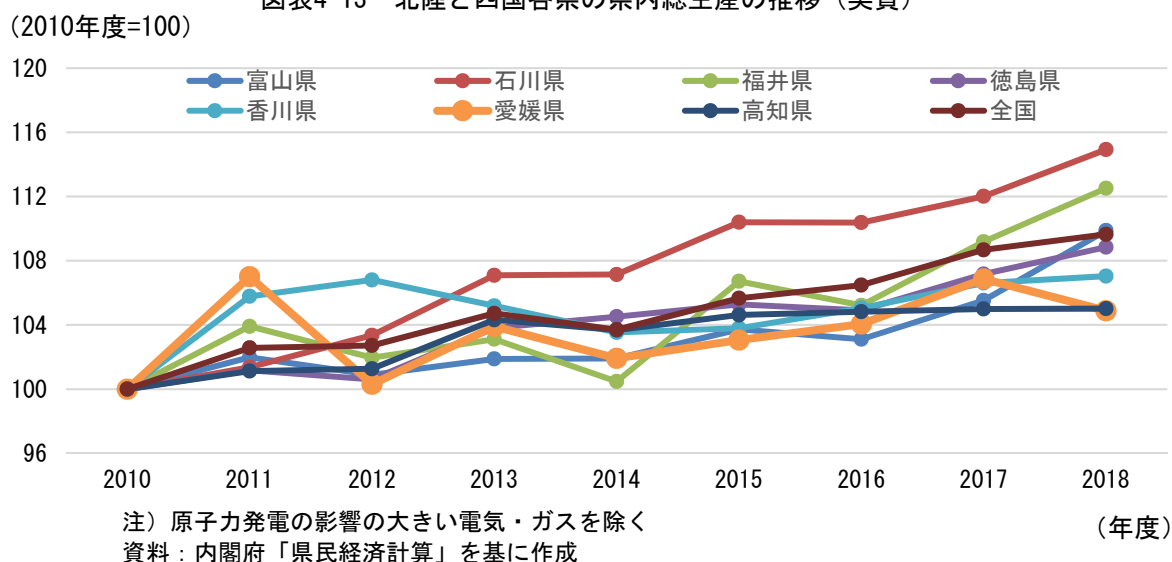
東予の企業からは、出張や商談で県外・本州との移動に鉄道で移動する場合、「岡山までの在来線での移動時間がかかりすぎる」といった不満の声があがっている。また、今治市の海事関係企業からは、「福山まで高速バスや社用車などで移動し、福山駅から新幹線を利用

用する」との声が聞かれた。松山まで新幹線が開業すれば、東予地域から新大阪までは、おおよそ1時間程度で行き来できるようになり、ルートも多様化する。

新幹線で東京と2時間程度で結ばれた北陸地方には、北陸新幹線開業前後に域内外から多くの企業が進出・立地している。建設機械のコマツが石川県小松市へ、ファスナーや建材のYKKグループが富山県黒部市へと、本社機能の一部を移転したことはよく知られている。また、北陸が強みとする製薬業や製造業などの産業集積も相まって、医薬品や各種ハイテク産業などを中心に、研究開発拠点や生産拠点の立地も増えている。こうして北陸3県の県内総生産は、電力・ガスを除くと2010年以降、全国平均を上回って成長している。3県いずれにおいても、製造業の生産額が大きく増加して全体を牽引しているが、愛媛をはじめ、四国4県の成長度合いは、北陸や全国平均を下回っている（図表4-13）。

新幹線の有無は、企業が進出先を決定する際の条件の一つになっているといえる。多くの企業において、四国は工場立地の検討先から除外されている可能性がある。新幹線整備

図表4-13 北陸と四国各県の県内総生産の推移（実質）



は工場誘致面でのハンディを克服するためにも重要である。

新居浜・西条圏域にある多くの住友グループの製造拠点は、国内のマザー工場に位置づけられ、近年は、設備投資や人員増強もみられる。新居浜に赴任した経験のある県外出身の住友グループの社員のなかには、愛媛や新居浜が住みやすいことから、新居浜を終の棲家としてマイホームを持ったり、定年後、愛媛に移住したりする人がいるそうだ。一方で、新居浜市が公表している「新居浜市の都市イメージに関する調査（令和3年度）」によると、新居浜市の印象として「他都市との交通の便が良い」の回答割合は6.3%と低く、新居浜市の魅力を感じない点については、「市内の交通の便が悪い」の割合は54.0%にのぼる。

東予地域への新幹線乗り入れと二次交通の改善を図ることにより、北陸のような大手企業の本社機能や工場・研究所などの移転・誘致、ひいては、人口減少の抑制・定住人口の増加が期待される。

(2) 中予一県都・松山の都市機能の高度化と中心市街地の活性化

四国最大の都市・松山市の中心市街地は、松山城を中心におおよそ2km四方のエリアに県庁・市役所をはじめ、大学、企業などが集積し、商業の核となるアーケード商店街（大街道・銀天街）と、二つの百貨店（いよてつ高島屋、松山三越）がある。また、日本最古の温泉といわれる道後温泉をはじめ、現存12天守の一つである松山城など、多くの史跡や地域資源に恵まれている。温暖な気候や家賃の低さ、通勤・通学時間の短さなどもあって、松山市は、住環境に関する様々なランキングで上位を占めることが多い。

一方、「令和3年度松山市 市民意識調査」によると、松山のどのようなところを「住みやすい」か「住みにくい」か、と感じる項目について、「交通の便がよい／悪い」が、両方の理由として上位に挙げられている。「交通の便が良い」（21.1%）は、70歳以上が特に高く評価していることから、電車・バス等市内の交通に関する評価と推察される。一方、「住みにくい」と感じる項目のなかで最も高いのが「交通の便が悪い」（43.8%）で、新幹線がなく他県へのアクセスに時間がかかることから、市外交通に関する評価と推察される。次いで「商業施設が少ない」（27.0%）、「まちに将来性がない」（12.8%）も比較的高い。

市民が感じる交通の便の悪さや、まちの将来性への不安は、新幹線ができることで一気に解決しそうだ。これまで、松山市は、中心市街地活性化基本計画（現在は2020年策定の第3期）等により、中心市街地の活性化に取り組んできた（図表4-14）。大街道商店街の北側入口に2015年に開業した複合商業施設「アエル」松山の開業やホテルの新設などで周囲の通行量は増加し、2021年には松山三越がリニューアルオープンした。新幹線計画があれば、計画以上の大規模で加速度的な都市発展につながっている可能性もある。

図表 4-14 松山市中心市街地活性化基本計画の区域

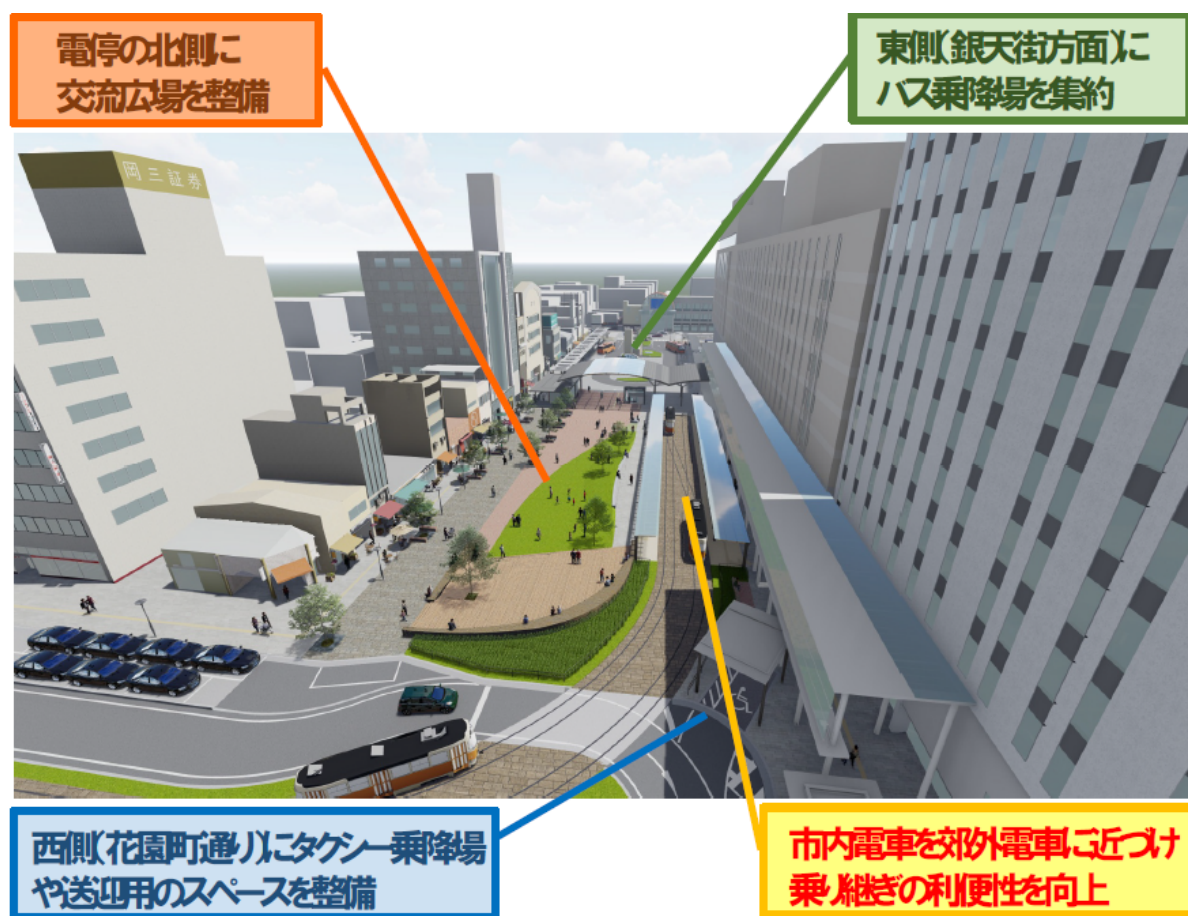


資料：松山市都市デザイン課資料を基に作成

中心市街地の活性化は、特に、交通利便性の向上や交通結節点の機能強化と密接に関わっている。松山市によれば、関連するものとして「市駅前広場整備事業」「松山駅周辺土地区画整理事業・松山駅周辺まちづくり事業」などが示されている。

松山市駅周辺では、「歩いて暮らせるまちづくり」を進めるため、花園町通りと銀天街をつなぎ、一日約3万人の乗降客が行き交う「松山市駅前広場」の整備を進めているほか、伊予鉄グループが2021年にホテルを開業するなどの動きもみられる。一方、駅北側の再開発は進んでいない（図表4-15）。

図表 4-15 松山市駅前広場整備事業イメージ図



資料：松山市都市・交通計画課

一方、松山駅周辺の「松山駅周辺土地区画整理事業・松山駅周辺まちづくり事業」は、2031年度までの実施期間で東口・西口駅前広場の整備や電停の移設などを行い、松山駅の交通結節機能の強化や東西交通の利便性の向上、魅力ある都心居住環境が創出される（写真4-2）。北陸や九州の同規模都市をみると、松山に新幹線が通っていれば、大規模な商業施設や外資系ホテルなどの進出も充分にあり得る。また、予讃線立体交差化によって移転した車両基地跡地・貨物駅跡地はそれぞれ松山市と愛媛県が取得し、松山市は、「ホール」と「広場」を核施設とする「まつやま情報文化交流拠点」の実現を目指しており、駅周辺への高度・良質な都市機能の集積が進みそうだ。

写真4-2 駅高架化・土地区画整理事業が進む松山駅周辺（2022年3月）
 （駅東側） （駅西側）



撮影：いよぎん地域経済研究センター

なお、一帯は、松山市景観計画に定められている「松山駅周辺景観形成重点地区」と「大手町通り景観形成重点地区」になっていて、良好な景観の形成が期待される（図表4-16）。

図表4-16 松山駅前の現在の景観（左）と
 将来の景観を共有するために作成されたイメージ図（右）



撮影：いよぎん地域経済研究センター

資料：松山市松山駅周辺整備課

中心商店街の銀天街L字周辺や一番町周辺では、住居・商業施設・公益施設・駐車場・広場などの様々な都市機能を有した複合施設を整備する民間市街地再開発事業の計画があ

る（図表 4-17）。ただ、足元は、新型コロナウイルスの影響で中心商店街や繁華街は賑わいがなく、外国人観光客の姿もない。

福井市でのヒアリングの際、「新幹線の開業が近づき、進捗の遅れていた駅周辺の再開発計画が、一気に動いた」という声があったこと。新幹線の開業により加速度的に再開発等が進捗し、新幹線時代を見据えた後戻りすることのないまちづくり、新幹線が通る暁には、100年に1度のまちづくりに発展することが望まれる。

図表 4-17 松山市内中心部の主な再開発事業

湊町三丁目 C 街区地区第一種市街地再開発事業	
概要：中央商店街に面する街区に、商業施設・公益施設・住宅・駐車場・広場等を備える新たな賑わいスポットを整備する。	
	
現状（撮影：いよぎん地域経済研究センター）	完成イメージ
一番町一丁目・歩行町一丁目地区第一種市街地再開発事業	
概要：ホテル・商業施設・住宅・駐車場・広場等を備える新たな賑わいスポットを整備し、観光都市・生活都市としてのブランド強化を目指す。	
	
現状（撮影：いよぎん地域経済研究センター）	完成イメージ

資料：松山市都市デザイン課資料を基に作成

（3）南予二次交通の充実による観光振興・一次製品の輸送に新幹線を活用

南予地域は、県内で最も高齢化・人口減少が進んでおり、主力産業が一次産業や観光などである。T字型ルートで新幹線が松山まで到達すれば、南予方面への在来線やバスなどの二次交通を充実することで産業振興や交流人口の拡大が期待される。

南予には海・山などの自然環境やグルメ、古い町並み、道の駅、四国遍路など、観光資源は豊富にある。しかし、新幹線がなければ、四国への来訪は限定的にならざるを得ない。また、四国内の移動に時間がかかり過ぎ、多くの観光客は“周遊”を諦めてしまいかねない。南予の観光事業者からは、「幹線の鉄道がないと観光客は来ない。松山までの新幹線整備は必須である」との声があった。

北陸や九州では、新幹線開業による観光面への効果が、新幹線主要駅から離れた周辺地域にも及んでいる。また、新幹線と在来線双方の需要を喚起や地域経済振興への貢献という観点から、鉄道会社による観光列車の投入も活発になる。南予方面へ運行されているJR四国の観光列車「伊予灘ものがたり」は、コロナ禍でも高い乗車率を誇っており、2022年4月からは、車両を一新した2代目「伊予灘ものがたり」が登場した(写真4-3)。将来、四国に新幹線が走るようになると、観光列車の増便や観光客数が増加することは間違いない。また、南予に本拠を置く交通事業者からは、「生活路線から新幹線の二次交通へと位置付けが変わる」「松山-八幡浜-九州の新たな観光ルートが形成される」など、松山までの新幹線整備に歓迎する声も聞かれた。

写真 4-3 2022年4月から運行している2代目「伊予灘ものがたり」



写真提供：JR四国

脱東京一極集中や働き方改革、移住ブームを背景に、大都市住民が地方を身近に感じ、「観光で訪れる」「その地域が好きになる」「その地域をたびたび訪れる」「移住する」流れが加速することも想定される。旅先で休暇を楽しみながらテレワークを行う「ワーケーション」は、愛媛県と南予の9市町が「南予地域ワーケーション誘致推進協議会」を立ち上げ取り組んでいるが、新幹線ができることで、関西や首都圏のテレワーカーが愛媛にも多数訪れることが期待される。

一次産業の振興という面では、南予からの農産物・水産物などを新幹線で輸送すること

が考えられる。従来、新幹線は旅客のみ輸送していたが、近年、貨客混載輸送の実証実験や実用化の動きがみられる。例えば、JR九州は佐川急便とともに博多・鹿児島中央間で宅配荷物の貨客混載輸送を行っており（図表 4-18）、JR西日本との間でも山陽・九州の直通新幹線で貨客混載事業を開始している。また、JR東日本とJR北海道も、新幹線で宅配荷物や生鮮品輸送を開始している。輸送ロットは小さいが、モーダルシフトや地域産品の販路拡大などの観点で、今後のサービス拡大が見込まれる。

新幹線の駅は、主要都市・中心市街地のなかにあることが多い。朝、八幡浜や宇和島、愛南で水揚げされた魚を、新鮮なまま、新幹線で関西・関東の飲食店や食卓などに早く届けることができるようになる。

図表 4-18 JR九州の新幹線による荷物輸送サービス（貨客混載事業）

新幹線荷物輸送サービス

博多駅～熊本駅 最速 **1時間50分**でお届け!

博多駅～鹿児島中央駅 最速 **2時間40分**でお届け!

料金 900円(税込)～

さまざまなお荷物を、**その日のうち**に新幹線でお届け。
事前予約不要で、個人法人どちらのお客さまでもご利用いただけます!

即日輸送だから、こんなお荷物におすすめ!

- すぐに必要な機械部品も!
- 急に必要になった衣類も!
- 新鮮な採れたて食材も!
- お急ぎの書類も!
- 今日届けたいギフトも!

資料：JR九州ホームページ

2. 愛媛は四国で最も新幹線効果を楽しむことができる

新幹線は、もはや地方の発展に欠かせないインフラである。愛媛は、四国の他県と比べて新幹線による時間短縮効果が大きいことや人口規模、産業分布、観光資源の内容からして、四国で最も新幹線効果を楽しむことができるといえよう。また、松山駅に新幹線が乗り入れることで、広く県内に新幹線効果を波及させることができる。東予・中予・南予のそれぞれの地域で新幹線効果を県民、地域が認識して整備機運を高め、一日も早く新幹線が愛媛を走ることを願う。

4.3 新幹線整備と未来の高知

1. 新幹線と高知県の産業

(1) 県内総生産からみた産業構造

高知県における名目県内総生産は 2019 年度 2.5 兆円であり、名目国内総生産 561.3 兆円に対し約 0.4% の経済規模である（図表 4-19）。

現在も「伝統工芸品」として認定されている土佐和紙や土佐打刃物などにみられるように、歴史的背景や山林、清流など、豊かな自然資源により醸成された「ものづくり」の文化が継承されている。建設工事・土木工事で杭の打ち抜きに使用され、世界で 9 割のシェアを持つ油圧式杭圧入引抜機を製造する技研製作所、コンデンサ用絶縁紙において国内 95%、世界でも 60% のシェアを誇るニッポン高度紙工業をはじめ、諸分野で国内外の高いシェアを有する企業が存在する。

北は四国山地、南は太平洋に面した温暖多湿気候であるため、産業別の構成比をみると、比較的 1 次産業の割合が多くなっている。例えば、農業における名目県内総生産は 2.5%（611 億円）と全国（0.8%）に比べ高く、高知県において農業も主要な産業の一つといえる。

図表 4-19 高知県内名目総生産（2019 年度）

産業	大分類	中分類	金額(百万円)	構成比(%)
第1次産業			87,618	3.6
	農業		61,060	2.5
	林業		9,066	0.4
	水産業		17,492	0.7
第2次産業			418,884	17.1
	建設業		195,923	8.0
	鉱業		8,459	0.3
	製造業		214,502	8.8
		食料品	47,715	1.9
		はん用・生産用・業務用機械	42,615	1.7
		パルプ・紙・紙加工品	26,233	1.1
その他	97,939	4.0		
第3次産業			1,944,158	79.3
	卸売・小売業		288,067	11.8
	運輸・郵便業		126,907	5.2
	不動産業		252,097	10.3
	専門・科学技術、業務支援サービス業		151,279	6.2
	保険衛生・社会事業		352,225	14.4
	その他		773,583	31.6
合計			2,450,660	100.0

注1：「産業」、「大分類」、「中分類」は上位分類の内数であり、合計は上位分類の数値より少ない

注2：構成比は、合計しても 100 とはならない。

資料：高知県「県民経済計算」、内閣府「国民経済計算」より作成

県土面積の 84% を森林が占め、耕地面積が少ない高知県では、冬季の温暖・多照な気候を利用して、古くから野菜の早出し栽培に取り組んでおり、1950 年以降ビニールハウスの急速な普及により、施設野菜を中心とした野菜園芸が発展している。

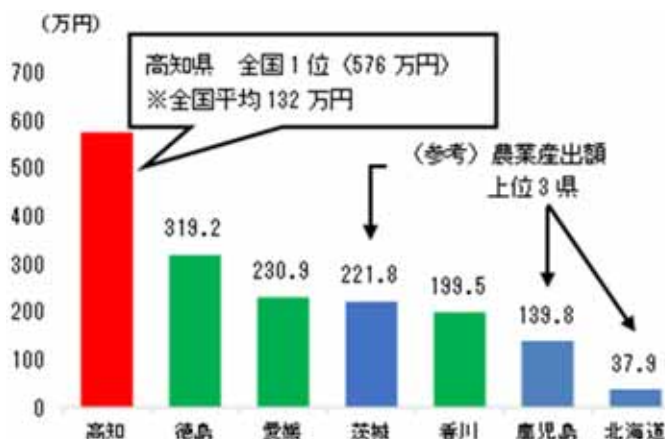
全国的にもシェアの高い園芸品が多く、ナスやしょうが、ニラ、ゆずなど、全国1位の特産品を多く生産している（図表 4-20）。また、施設園芸耕地面積 1ha 当たりの生産額は 576 万円（全国1位）と、その生産性も高い（図表 4-21）。

図表 4-20 高知県の主な品目の出荷量と全国シェア、及び全国順位

品目名	出荷量	全国シェア	全国順位
文旦	11,080t	95.2%	1位
みょうが	4,885t	90.7%	1位
ゆず	12,104t	52.2%	1位
ピーマン(シシトウ含む)	13,000t	9.1%	3位
シシトウ	2,330t	37.8%	1位
しょうが	17,600t	39.4%	1位
ニラ	13,700t	24.0%	1位
ナス	39,300t	13.2%	1位
きゅうり	24,500t	4.5%	7位
ユリ	12,000本	10.4%	2位

（注）みょうがは 2018 年産、文旦・ゆずは 2019 年産、その他の品目は 2020 年産
資料：高知県農業振興部「高知県の園芸」

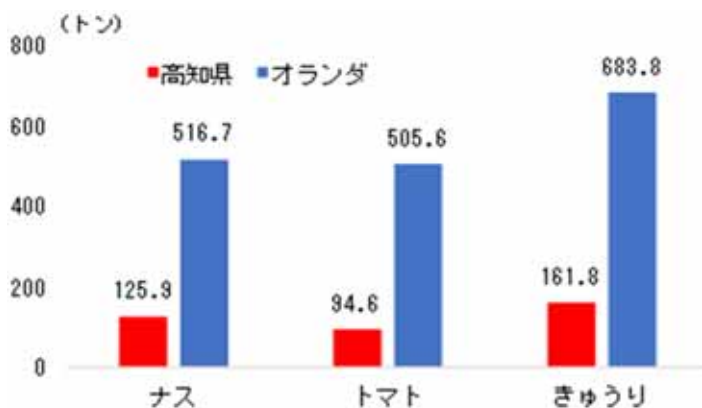
図表 4-21 1ha 当たりの施設園芸生産額



（注）産出額は米、畜産、加工農産物を除き、耕地面積は米（稲）を除いて算出
資料：農林水産省（2019 年作物統計調査）より算出

高知県は 2017 年より、環境制御技術に最先端のデジタル技術を融合させた、「高品質・高収量」を実現する「Next 次世代型こうち新施設園芸農業（IoP プロジェクト）」の技術開発と普及を進めている。高知県の農業産出額は、2008 年 1,026 億円→2020 年 1,113 億円と着実に増加してきているが、そのプロジェクト推進にあたっては、農業大国であるオランダの最先端の園芸農業が手本となっている。2009 年にオランダのウェストラント市と友好園芸農業協定を締結し、「生産力の向上と高付加価値化による産地の強化（第 4 次産業振興計画）」を進めてきているが、オランダの収量と比較すると、更なる高収量化の余地が大きい（図表 4-22）。

図表 4-22 高知県とオランダの収量比較（1ha 当たり）



資料：高知県は農林水産省（2019 年）、オランダは国連食糧農業機関（FAO）（2019 年）

（２）新幹線と高知県の産業の将来像

高知県では、2021年に策定された「関西・高知県経済連携強化戦略」に基づき、食品等外販拡大プロジェクトとして、例えば農業分野では、関西圏の卸売市場関係者との連携強化による県産青果物の販売拡大を目指している。このプロジェクト推進においては、同時に物流面における対策も必要となる。物流業界において、運転手の担い手不足による人件費高騰を要因とした輸送コスト上昇が懸念されるなか、新幹線の貨客混載による代替物流手段としての取り組みが、JR東日本やJR九州などで行われている。現状は客席や社販準備室などの空きスペースを活用した、小ロットでの取り組みであり、トラック輸送に比べ高コストではあるが、パレット式の専用車両（専用の荷台を積み下ろしする、貨物専用の車両）の研究開発が進められており、輸送量増加や低コスト化は今後進んでいくものと予想される。新幹線の持つ速達性・定時性を活かし、高知県内各地で生産・加工された農作物や水産物を高い鮮度に保ち、短時間で関西経済圏の市場に出荷することが可能になれば、「地産外商」の後押しとなる可能性は高い。

また高知県は、人口減少や高齢化が全国に10～15年先行して進んでおり、農業従事者の高齢化や新規就業者数の減少が問題となっている。今後も農業就業人口の減少が予想されるなか、新幹線開業により関西圏などからの時間的距離が短縮すれば、市民農園やアグリワーケーションなどの、新しい形での農業労働力の確保が見込める。

2. 新幹線と高知県の観光振興

（１）高知県の観光の現状

高知県は、Lonely Planet「Best In Travel 2022」に選出された「Shikoku」のうち、ハイライトとして選ばれた「大岐海岸（写真4-4）」や、「仁淀ブルー」の愛称で知られる「にこ淵」などの手つかずの大自然をはじめ、「高知城（2019年来場者数約30万人）」や、トリップアドバイザー「日本人に人気の動物園・水族館ランキング」で2年連続1位となった「のいち動物公園（同約19万人）」、日本の植物学の父である牧野富太郎を記念して開設された「牧野植物園（同約18万人）」など多様な観光資源を有する。また、かつおのたたき（写真4-5）や清水サバ、土佐ジローや土佐あかうしといったグルメも豊富である。そして、高知を代表するイベント「よさこい祭り」の2019年来場者数は約115万人であり、観光客だけでなく、踊り子として国内外からの参加がある。

高知県内の延べ宿泊者数は、2019年に290万人泊と国内全体の約0.5%の規模である。他県と比較して全体に占めるインバウンド宿泊者の割合が少ないものの、県が主導で進めてきた高知新港へのクルーズ船寄港により、コロナ前まではインバウンド入込客数・消費額ともに増加傾向にあった。

写真 4-4 大岐海岸



資料：土佐清水市ホームページ

写真 4-5 高知の郷土料理「かつおのたたき」

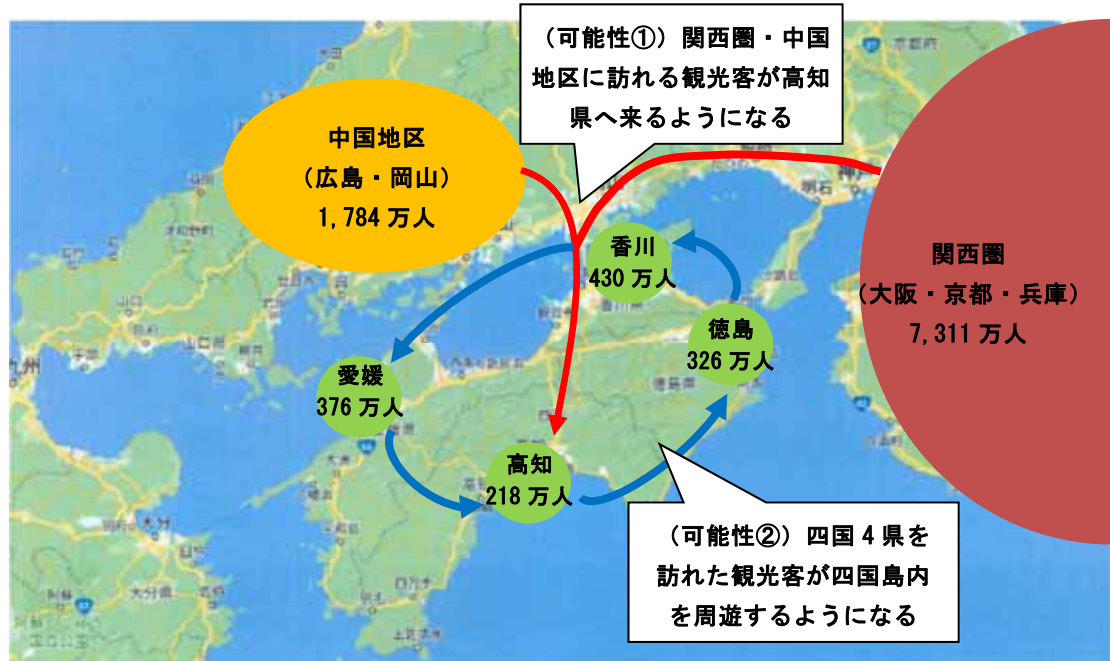


資料：農林水産省ホームページ

(2) 新幹線と高知県観光の将来像

県外から高知県に訪れる観光客の約60%は乗用車(レンタカーを含む)を利用しており、四国島内他県から高知県内までの移動時間は、片道平均約2時間、中国・関西地区では片道平均約4~5時間を要する。新幹線が開通すれば、四国島内他県から片道約1時間以内、関西圏から約2時間程度まで短縮される(図表4-23)。

図表 4-23 高知県に訪問する割合が高い各地域別の旅行訪問者数



資料：観光庁「旅行・観光消費動向調査」を基に四銀地域経済研究所作成

移動時間の短縮により、関西圏や中国地区に訪れていた観光客が、観光地として高知県を選択する地理的ハードルが大幅に下がる。コロナ前の2019年延べ入込客数は中国地区(広島・岡山合計)で約1,784万人、関西圏(大阪・京都・兵庫合計)で約7,311万人であり、このマーケットの観光客が高知県へ足を延ばす、または次回旅行先の選択肢として高知県を選ぶ可能性が高まる。また、高知県内での滞在時間が増えることで、県都(高知市)周辺だけでなく、点在する県内の観光地においても、観光消費額の増加が期待できる。

3. 県都の中心市街地活性化、および新幹線開業を見据えた将来像

高知市においては、2016年度から「高知市中心市街地活性化基本計画(以下、基本計画)」に基づき、都市機能の集積・高度化、中心市街地の活性化が図られている。新幹線開業を控える長崎市、及び北陸新幹線が開通している富山市と比較し、その集積・高度化の度合いについて検証する。

(1) 中心市街地における、都市機能の集積度合い

高知市においては、高知駅、帯屋町や日曜市を含む中心市街地、県庁や市役所などの行政機関や高知市文化プラザ「かるぽーと」など、主要な都市機能が集積するエリアを含む約143haを基本計画区域とし、都市機能の集積や中心市街地の活性化が図られている(図表4-24)。これは新幹線開業を控える長崎市(長崎駅、中心市街地の幸町、松が枝地区などを含む約325ha)、富山市(富山駅、中心市街地の総曲輪地区などを含む約436ha)と比べコンパクトな集積となる。

図表 4-24 高知市中心部における基本計画区域のイメージ図



資料:「高知市中心市街地活性化基本計画(2018年4月)」を参考に四銀地域経済研究所作成

(2) オーテピア高知図書館

2018年に高知県立図書館、高知市民図書館を合築したオーテピア高知図書館は、翌年の2019年に合築前の約1.6倍の入館者数となり、中心市街地の賑わいに貢献している。これは長崎市立図書館、富山市立図書館と比較しても高い水準といえる(図表4-25)。

図表 4-25 図書館比較

	オーテピア高知図書館	長崎市立図書館	富山市立図書館
入館者数(2019)	1,028,441人	841,058人	804,150人
個人貸出点数(2019)	1,579,337点	1,337,393点	1,123,562点

資料：各施設HP

(3) 高知文化プラザ「かるぽーと」

2002年開業した「かるぽーと」は、美術展や学会、展示会などに使用されている文化ホールであり、MICEを目的として建設された富山国際会議場よりも収容人数は大きく、アクセス性についても遜色はない(図表4-26)。

図表 4-26 文化ホール比較

	かるぽーと	出島メッセ長崎	富山国際会議場
開業年	2002年	2021年	1999年
メインホール 収容人数	1,085人	3,000人	825人
アクセス	高知龍馬空港からバスで約20分、高知駅からバスで約10分	長崎空港からバスで約40分、長崎駅直結	富山空港からバスで約30分、富山駅からバスで約10分

資料：開業年・メインホールは各社HP、アクセスはGoogleマップなどで試算

(4) 高知大丸

高知大丸は1947年に中心市街地の帯屋町内に開業し、2022年3月、従来型の都市型百貨店ではなく、地域に根ざした百貨店へシフトするため、リニューアルを行った。具体的には化粧品や高級婦人服といった強みを残しつつ、顧客の生活時間に入り込む日用雑貨などのテナントが入居し、地元の生産者などが商品や情報を発信できる場所もつくられている。帯屋町チェントロ(商業店舗が入居した複合型賃貸マンション)やオーテピア高知図書館、分譲マンションの完成などにより、中心市街地の交通量は回復しており、働く女性や3世代ファミリーの日常使いによる更なる活性化が期待されている(図表4-27)。

図表 4-27 中心市街地商業施設比較

	高知大丸	(長崎) 浜屋百貨店	(富山) 大和富山
開業年	1947年	1939年	1932年
店舗面積	15,376㎡	16,764㎡	32,048㎡
売上高(2019)	110.7億円	127.4億円	172.0億円

資料：開業年・店舗面積は各社HP、売上高(2019)は東京商工リサーチ

以上の4点から、都市機能の集積度合いは長崎市・富山市に比べ遜色無く、中心市街地活性化の取り組み成果も表れていることから、新幹線効果を十分活かせる水準といえる。

4. 新幹線と高知県の防災

(1) 高知県における防災の現状

高知県では、今後 30 年以内の発生確率が 70～80%といわれている南海トラフ地震や地震に伴う津波、大型台風や集中豪雨による洪水や土砂崩れなど、様々な災害に備える必要性が生じている。

例えば、高知県全体の人口の約 47%が集中し、津波による浸水被害の懸念が大きい高知市においては、2016 年度から浦戸湾沿岸部に「三重防護」対策を実施している（図表 4-28）。これは 3 段階の防波堤を設定することにより、①発生頻度の高い津波の侵入防止、②最大クラスの津波に対する、浸水域や浸水深の減少により避難時間を稼ぐ、③被災後の復旧体制を整え、極力早期に高知新港が防災拠点機能を発揮することを目指し整備されている。

図表 4-28 高知市内における三重防護対策



資料：高知県港湾海岸課ホームページ

(2) 土讃線における輸送障害の現状

J R 四国では、輸送障害が自然災害以外の要因を含め年間 80～100 件程度発生している。このうち土讃線においては、山間部や海岸線沿いを縫うように走る路線区間が多いことから、風水害に起因する輸送障害の発生割合が全体の 50%程度を占めている（図表 4-29）。過去には、2014 年に発生した豪雨により、土讃線の大歩危・土佐山田間、土佐穴内・大杉間など複数区間で土砂崩壊や築堤崩壊、土砂流入などの被害が発生し、運転再開までに約 2 週間を要したこともあった（写真 4-6）。

図表 4-29 JR四国の風水害に起因する輸送障害のうち、土讃線での発生割合（％）



資料：JR四国「安全報告書」を基に作成

写真 4-6 大雨による土讃線の被災状況（2014年）



「土砂崩壊」の様子



「築堤崩壊」の様子

写真提供：JR四国

（3）高知自動車道における道路寸断について

土讃線と同様に、高知県への陸路となる高知自動車道においても、豪雨による道路寸断が発生している。2018年7月に発生した西日本豪雨により、大豊インターチェンジ（以下、IC）と新宮ICとの間で土砂崩落が発生し、高架部分約60メートルに渡り路面が崩落した。この道路寸断からの復旧には2019年7月まで1年を要している。

（4）新幹線と高知県の防災の将来像

風水害だけでなく、今後南海トラフ地震が発生した場合には、高知県のインフラなどに甚大な被害が予想される。2020年3月に策定された「高知市強靱化計画第2期計画」及び「高知市強靱化アクションプラン（第2期計画）」では、交通ネットワークの分断・機能停止に対する取組として、緊急輸送道路の耐災害性強化や基幹道路の整備などの「道路」を中心とした計画となっているが、輸送手段不通リスクの分散、及び県外からの支援経路確保のためには、複数の交通手段を整備しておくことが望ましい。

例えば、2018年7月に発生した集中豪雨により、山陽本線の笠岡-海田市間、岩国-徳山間が不通となった際には、山陽新幹線による代替輸送が行われている。新幹線は、線路がコンクリート製の高架など頑強な構築物の上に設置されているため、万一大規模災害が起きた場合でも、代替輸送手段として早期の復旧が可能となり、高知県の国土強靱化に大きく寄与することが期待できる。

4.4 新幹線整備と未来の徳島

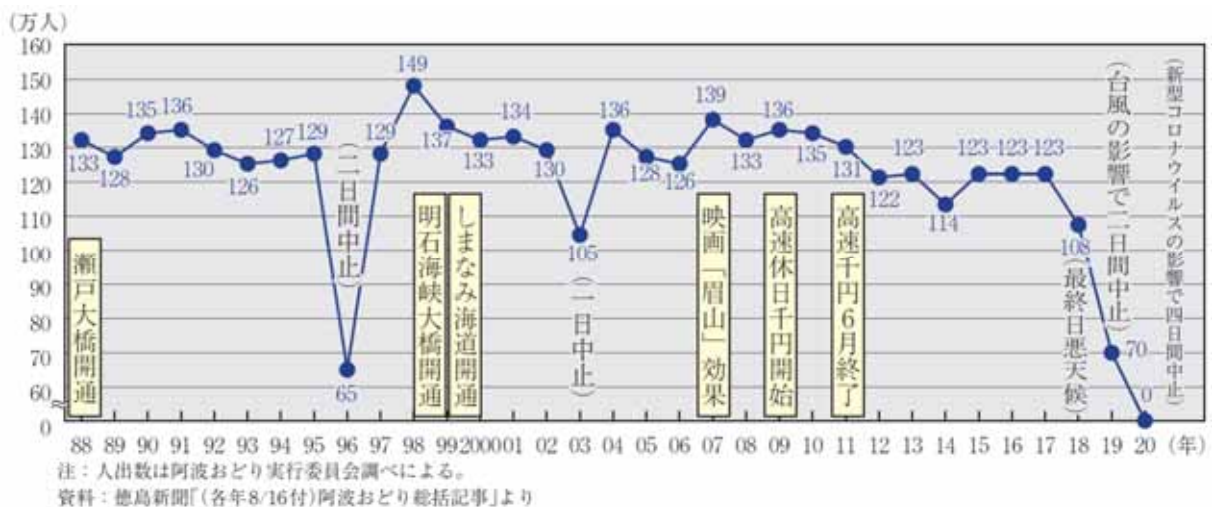
1. 徳島県の観光

(1) 主な観光資源

①行事・伝統・歴史文化

全国でも有名な観光資源である「阿波おどり」は、8月12～15日に開催される徳島市中心部に複数設けられた演舞場でのおどりを中心として、他の様々な地域・時期においても実施されている。この徳島市の阿波おどりは100万人を優に超える人出を誇り、過去のピークは明石海峡大橋が開通した1998年の149万人であった（図表4-30）。

図表4-30 阿波踊りの人出の推移（徳島市 毎年8/12～15）



ほかにも独特な行事・伝統・歴史文化などが数多く残っており、四国八十八箇所霊場と遍路道（遍路起点の第一番札所霊山寺など）、阿波人形浄瑠璃やその野外舞台である農村舞台、ジャパンプルーで注目されている阿波藍や阿波和紙、大谷焼などが挙げられる。また、毎年春と秋に開催されるアニメの祭典「マチ★アソビ」は、徳島市中心部のロケーションとアニメコンテンツが融合したイベントであり、数万人ものアニメファンが押し寄せる。

②観光地

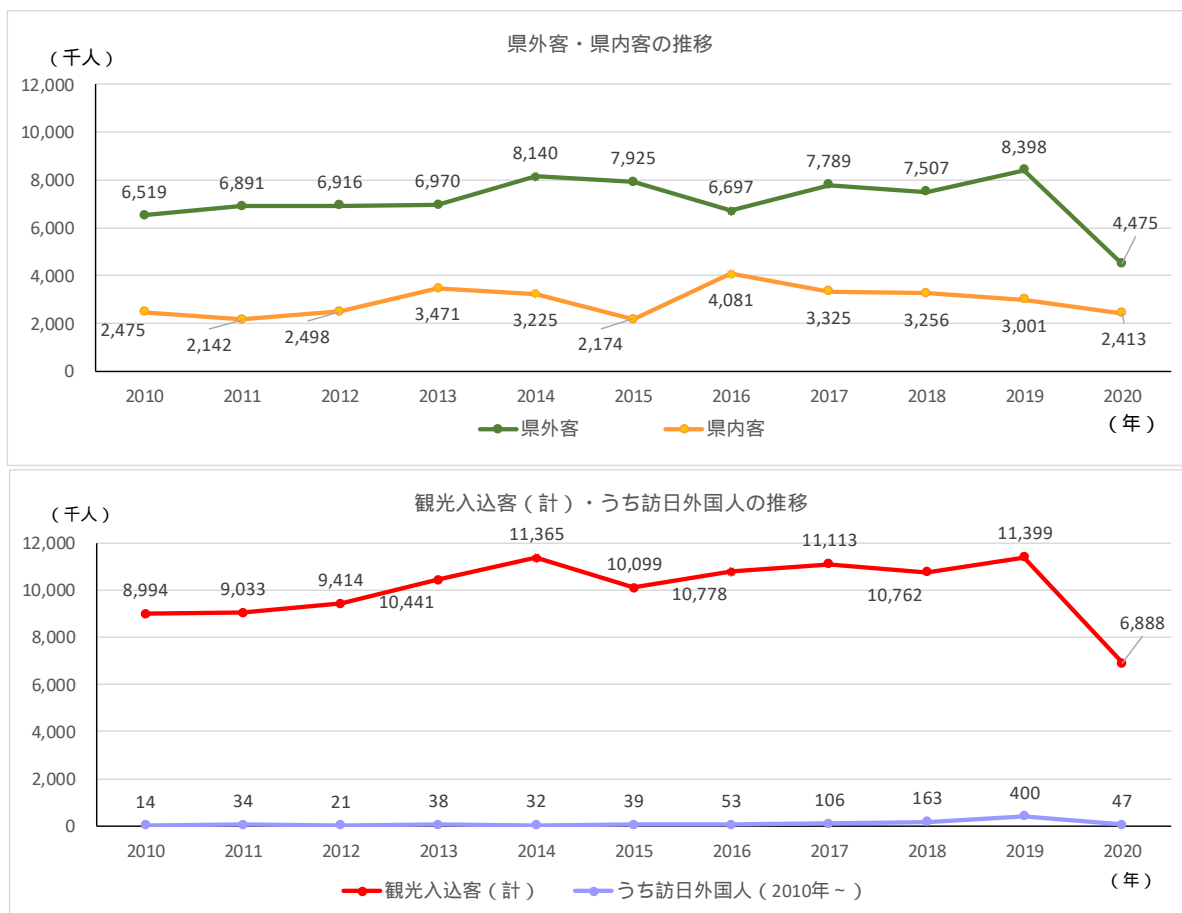
徳島の観光地としては、雄大な渦潮を生み出す鳴門海峡、西日本第二の高峰剣山、峡谷やかずら橋で有名な大歩危・小歩危・祖谷地方、ウミガメの産卵で知られる大浜海岸、藍商の面影を残すうだつの町並み、さだまさし氏の小説のタイトルで映画化もされた眉山などが挙げられる。1998年に開館した鳴門公園の一角にある大塚国際美術館は、世界発の陶板名画美術館であり、古代壁画から現代絵画まで1,000余点の陶板画（オリジナル作品の原寸大）を展示している。

③観光入込客

1988年の瀬戸大橋、98年の明石海峡大橋、99年のしまなみ海道と過去の本四架橋開通

時に四国への観光ブームが起き、2014年には四国霊場開創1200年のほかプロサッカー徳島ヴォルティスのJ1初昇格などが重なり、観光入込客数が大幅に押し上げられた。以後、新型コロナの影響を受ける前までは おおむね横ばいで推移してきた（図表4-31）。

図表4-31 徳島県の観光入込客数の推移



注1: それぞれ日本人(観光目的・ビジネス目的)及び訪日外国人の値を合計したもの。
 注2: 観光入込客数は実人数であり、観光地点等ごとの重複を除いた数値(行祭事・イベントを除く)。
 資料: 観光庁「共通基準による観光入込客統計」

④観光の多角化に求められるアクセス手段の多様化

明石海峡大橋開通は確かに徳島と関西方面とのアクセスを大きく改善させたが、本県の観光は前項で述べた「8月の阿波おどり」が今でも大黒柱であり、また観光入込は大きく増加しているとは言えない。この現状を打破し観光の多角化を実現するためには、高速大量輸送を可能にする新幹線整備をはじめとするアクセス手段の多様化を検討すべきである。

2. 徳島県の産業

(1) 県内総生産から見た産業構造

県内総生産から徳島県の産業をみると、2018年度の名目県内総生産は3.2兆円であり、2018年の名目国内総生産556.3兆円に対して0.6%の規模である（図表4-32）。

業種別の構成比を見ると、2018年度における県内の農業の比率は1.6%であり、全国

(2020年)の0.9%より高い。最も特徴的なのは製造業であり、県内(28.5%)が全国(19.7%)を大きく上回っている。特に、化学と電子部品・デバイスの構成比の高さが目立つ。この業種を代表する県内の製造業として、医薬品製造を手掛ける大塚製薬グループ、LED・リチウムイオン電池正極材の製造で業容拡大を続けてきた日亜化学工業(株)を挙げることができる。

一方、わが国全体をけん引してきたはん用・生産用・業務用機械など機械工業全般の県内の構成比は、全国よりも低い。また、第3次産業の構成比も、県内が同62.9%、全国が同72.7%となっている。特に、卸売・小売業、情報通信業、不動産業、専門・科学技術、業務支援サービス業で、県内が全国を下回っていることが目立っている。

なお、医療・介護を中心とする保健衛生・社会事業は、県内が全国をやや上回っている。

(2) 就業者数から見た産業構造

産業別の就業者数をみると、まず農業の全体に占める構成比は、県内(7.4%)が全国(3.4%)を上回っていることがわかる。また、医療、福祉も県内(15.6%)が全国(11.9%)より高い(図表4-33)。

製造業では、前項で述べた化学と電子部品・デバイス・電子回路は、従業者数の構成比も全国を上回ってい

図表4-32 徳島県内・全国の名目総生産

産 業	大分類	中分類	徳島県				全国
			2008年度		2018年度		2020年
			実額(百万円)	構成比(%)	実額(百万円)	構成比(%)	構成比(%)
第1次産業			61,555	2.1	64,411	2.0	1.0
	農業		48,567	1.7	50,905	1.6	0.9
第2次産業			897,083	31.2	1,091,624	34.4	25.7
	建設業		121,483	4.2	185,287	5.8	5.9
	製造業		772,834	26.9	904,248	28.5	19.7
		化学	340,939	11.9	416,037	13.1	2.2
		電子部品・デバイス	86,646	3.0	(179,869)	(5.7)	1.0
		はん用・生産用・業務用機械	49,308	1.7	53,235	1.7	2.9
第3次産業			1,900,447	66.2	1,995,044	62.9	72.7
	電気・ガス・水道・廃棄物処理業		147,494	5.1	160,293	5.1	3.3
	卸売・小売業		241,138	8.4	245,794	7.7	12.6
	情報通信業		79,110	2.8	80,260	2.5	5.1
	不動産業		276,269	9.6	314,156	9.9	12.2
	専門・科学技術、業務支援サービス業		142,994	5.0	145,873	4.6	8.4
	保健衛生・社会事業		239,045	8.3	292,094	9.2	8.2
名目総生産			2,870,670	100.0	3,173,285	100.0	100.0

注1:「産業」「大分類」「中分類」は上位分類の内数であり、合計は上位分類の数値より少ない。

注2:2018年度徳島県の「電子部品・デバイス」は数値秘匿のため、2017年度の数値を記載。

資料:徳島県「県民経済計算」、内閣府「国民経済計算」

図表4-33 徳島県内の産業別従業者数(2015年)

産 業	大分類	中分類	徳島		全国
			就業者数(人)	構成比(%)	構成比(%)
第1次産業			28,490	8.3	3.8
	農業		25,420	7.4	3.4
第2次産業			79,430	23.2	23.0
	建設業		27,440	8.0	7.5
	製造業		51,780	15.1	15.4
		化学	7,360	2.1	0.8
		電子部品・デバイス・電子回路	6,330	1.8	0.9
		はん用・生産用・業務用機械	5,560	1.6	2.1
		電気・情報通信・輸送用機械	4,130	1.2	3.1
第3次産業			223,730	65.3	68.0
	電気・ガス・水道・廃棄物処理業		3,840	1.1	1.0
	卸売・小売業		50,180	14.7	15.9
	情報通信業		3,170	0.9	2.8
	不動産業		3,200	0.9	1.6
	学術研究、専門・技術サービス業		7,500	2.2	3.3
	医療、福祉		53,300	15.6	11.9
計			342,470	100.0	100.0

注:「産業」「大分類」「中分類」は上位分類の内数であり、合計は上位分類の数値より少ない。

資料:総務省統計局「平成27年国勢調査(抽出詳細集計)」

るものの、名目総生産ほどの開きはない。これらは装置型産業であり、機械工業ほどの雇用を要しないためである。また、県内の機械の構成比は全国を下回っている。

第三次産業の情報通信業、不動産業、学術研究、専門・技術サービス業、卸売・小売業の構成比も県内が全国より低い。前項の県内総生産の構成比も合わせると、産業構造の高度化といった観点では徳島県は全国水準よりもやや遅れを取っていることがわかる。

（３）地理的かつ交通アクセスのハンデキャップ

徳島県内はわが国の成長を中心的に支えてきた自動車や電機など機械工業の集積度が低い。これは本県が関西、瀬戸内などの工業地帯から離れており、道路・交通網の整備も進んでおらず、産業ピラミッド構造に入り込むことが容易ではなかったことが大きい。また、明石海峡大橋が開通した1998年以降も依然として低成長が続き、産業振興の面では架橋効果を得にくかった。ヒトの移動を支える交通網は先進地と比べれば依然としてハンデキャップを抱えており、この拡充は本県の産業構造の重層化・高度化の実現につながると考えられる。

3. 徳島県内における地域づくり

（１）サテライトオフィスの誘致

徳島県は、2011年の地上デジタル放送完全移行を迎えるに当たって視聴可能なチャンネル確保のために、全県での高速ブロードバンド網整備を進めた。このITインフラ整備に加え、大都市圏企業のリスク分散ニーズが高まる中、自治体で取り組んできたサテライトオフィス誘致活動も功を奏し、本県のサテライトオフィスの開設数は、2021年3月末時点で77であり、北海道(86)に次いで全国2位である。特に、美波町(20)、神山町(15)、美馬市(8)、三好市(8)といった過疎地域での開設が目立っている。このような中、神山町では、開設した企業（Sansan㈱など）の経営者などが中心となって2023年4月に「神山まるごと高専（仮称）」を開校する予定である。

今後も働き方の多様化が進むと思われる中、利便性の高い交通手段が加われば、サテライトオフィスやワーケーションの進出先としてより選択されやすくなると思われる。

（２）徳島市中心市街地活性化計画

人口減少や郊外のショッピングセンター、京阪神エリアへの消費の流出が続き、徳島市の中心市街地の活気が徐々に失われてきた中、2020年8月に県内唯一の百貨店・そごう徳島店が閉店した。徳島市では、こうした傾向に歯止めをかけるべく、「徳島市中心市街地活性化計画」を策定したところである（計画期間：2022～26年度）。計画案では、「街へ行きたくなる“場面”づくり」、「街を巡りたくなる“動線”づくり」、「街に住みたくなる“空間”づくり」の3つの基本方針のもと、阿波おどり会館、徳島文化芸術ホール（仮称：2027年度会館予定）などへの来館者数の増加、まちなか歩行者通行量の増加、まちなか居住者

数の増加などを目指している。

将来のことにはなるが、こうした計画に県外と結ぶ新たな交通網整備を付加することができれば、より実効性の高い施策になるであろう。

4. 四国新幹線整備により期待される効果

(1) 交流の多様化

現在の公共交通による県外との往来について、京阪神方面は高速バス、高松方面は鉄道もしくは高速バスの便数が豊富であり利便性は確保されている。一方、松山や高知といった四国島内の他の主要都市、また岡山、広島や福岡といった大都市との往来については、鉄道は複数の乗り換えを要することがほとんどであり、高速バスは便数が少ない。したがって、本県とこのような都市との交流は、京阪神や高松方面と比べればかなり少ない。加えて、岡山、広島などの山陽地区や福岡などとの転出入の状況を四国各県の人口比で見ると、徳島は香川や愛媛の半分程度にとどまっており、この面でもこうした地域との結び付きが弱いことがわかる（図表 4-34）。四国で新幹線の整備が進めば、こうした都市・地域との交流が増加や多様化が期待できる。

図表 4-34 四国各県の転出入者数の人口に占める比率 (%)

	首都圏	京阪神	山陽	福岡・大分	四国他3県
徳島	0.53	0.79	0.26	0.07	0.65
高知	0.60	0.65	0.27	0.10	0.69
香川	0.70	0.77	0.56	0.14	0.85
愛媛	0.62	0.56	0.50	0.15	0.57

注1：「首都圏」は埼玉・千葉・東京・神奈川、「京阪神」は京都・大阪・兵庫、「山陽」は岡山・広島・山口、「四国他3県」自県以外の3県をそれぞれ合計。

注2：上記数値は、「転出入者数」÷「人口」×100、で算出。

注3：「転出入者数」は2021年、「人口」は2020年(国勢調査)の数値で算出。

資料：総務省統計局「国勢調査」「住民基本台帳人口移動報告」

また、紀淡海峡ルートが開通すれば、京阪神方面はもちろんのこと関西国際空港とのアクセスも飛躍的に高まることになり、内外のビジネス客や観光客の入込増加がさらに期待できる。

(2) 産業構造の変化—高度化への期待—

新幹線が整備されれば、人の流れは相応にかつ確実に増加するであろう。鳴門エリアに新駅を設置するケースでは観光、レクリエーション、商業などの施設の新たな設置が、徳島駅併設のケースでは駅前や中心市街地での大規模な再開発が進む可能性が高いと思われる。また、産業面では、前章で述べた他地域と比べて手薄な機械関連製造業の集積に力を入れるべきであろう。さらに、こうした産業の重層化・高度化が進めば、情報通信業や専門・技術サービス業といった産業の誘致も行いやすくなる。

このように企業の増加や産業構造の変化が進展することで雇用の増加が実現すれば、新幹線は人口減少に悩む地方の再生に大きく寄与することになるろう。

4.5 四国ネットワーク中枢都市圏の形成

四国に新幹線が開通すると、沿線の各都市間はほぼ1時間以内で移動できるようになり、事実上、人口200万人規模の一体的な都市圏が形成されることになる。

2018年に取りまとめた「新幹線を活かした四国の地域づくりビジョン調査報告書」では、四国の新幹線沿線都市が積極的に連携・役割分担を図ることにより、大都市に比肩する都市機能を持つ“四国ネットワーク中枢都市圏”を提案した。「人口百万人規模の地方中枢都市不在」という四国の構造的弱点を克服し、「都市機能のスケールメリット」（規模の経済性）を追求することで、四国の人口流出に歯止めをかけるのである。

これにより、地方圏であっても百万都市では当たり前には享受できている、大都市ならではの魅力を四国で楽しめるようになる。また、公共施設整備の選択と集中が行われ、施設の広域的な相互利用も進み、その恩恵をより多くの人々が享受できるようになる。

長崎市には民間主導による「長崎スタジアムシティプロジェクト」がある。四国に新幹線が整備されれば、こうした大規模なスポーツ施設が整備され、プロスポーツの試合や国際大会が四国で行われるようになることは間違いない。例えば、プロ野球球団が四国を本拠地とすることもあながち夢ではなくなる。本拠地は、地方球場としては最多の3回のオールスターゲームを開催する（3回目は2022年7月開催予定）、松山市の坊っちゃんスタジアムが考えられる（写真4-7）。

写真4-7 坊っちゃんスタジアム（松山市）



資料：松山市公式観光WEBサイト

また、高松市のサンポート地区には、中四国随一の規模を誇る新県立体育館（アリーナ）が整備される。著名なスポーツやイベントの開催、国内外の人気ミュージシャンによる大規模な音楽ライブや著名オーケストラ・劇団の公演などが期待される。集客範囲が四国はもとより本州方面にまで広がれば、より様々な公演イベントが開催されるようになり、4県住民や本州からも日帰りでも楽しめる環境が整う（図表 4-35）。

図表 4-35 香川県新県立体育館でのコンサートアリーナツアー（イメージ）



資料：香川県ホームページ

さらには、四国に高度医療施設が整備され、最先端の先進医療を誰もが容易に受診できるようになる。四国においても、新幹線整備によって、医療施設に限らず、様々な先進施設を誘致できるようになる。こうしたことは、新幹線が開業した北陸や九州では、当たり前前の日常になっている。各県のまちづくり戦略とともに、新幹線を活用して四国一体となったまちづくり戦略・施設整備のビジョンを描くことが重要になる。

4.6 インバウンド客の誘致と四国一体の観光振興策

訪日外国人観光客数は、コロナ前、全国的に大幅な増加が続いていた。アフターコロナには、アジアを中心に富裕層が増え、インバウンド客の日本への来訪が増えると予想される。新幹線を整備することは、こうした外国人富裕層を四国に呼び込む上でも重要になる。また、新幹線が整備された北陸や九州の主要都市には、マリオットやヒルトンなどの外資系高級ホテルの進出がみられる。開業年（予定）をみると、新幹線が開業して数年経ってからである。新幹線ができた都市には、インバウンド客が訪れやすくなり、外資系ホテルがそろふことで、より、その都市が旅行先・滞在先としての魅力を増すのだ。ところが、四国には両方ともない。これから先、インバウンド客に選ばれない旅行先になってしまいかねない。新幹線と外資系高級ホテルは、日本におけるインバウンド客の受入推進の点で、必須といえる（図表 4-36）。

図表 4-36 北陸・九州の外資系ホテルの進出状況

都市名	ホテル名	開業年
富山市	ダブルツリーby ヒルトン富山	2023 年開業予定
金沢市	ハイアット セントリック 金沢	2020 年
福井市	コートヤード・バイ・マリオット福井	2023 年開業予定
長崎市	ヒルトン長崎	2021 年
	長崎マリオットホテル	2023 年開業予定
鹿児島市	シェラトン鹿児島	2023 年開業予定

資料：各社ホームページ等を基に作成

新幹線が整備されると、本州－四国間および四国内のアクセスが向上することから、西日本や四国各地を巡る広域的な観光周遊ルートの形成が進むと見込まれる。例えば、関西国際空港から入国して四国をはじめ西日本各地を巡り、九州の空港から出国するルートが、いわゆるゴールデンルート（東京－京都－大阪）と並ぶ我が国の二大国際観光周遊ルートになることも夢ではない。こうして、四国を周遊するツアーの造成も進むことから、4 県の観光事業者の間で、四国ブランドで海外に売り込むことのメリットが広く共有されるようになり、四国一体の観光戦略の推進にもつながっていく。

一方、新幹線＋二次交通の充実により、これまで少なかった四国の住民による、四国島内の他県へ旅行する機会も増えるだろう。

四国遍路についても、八十八箇所を一気に巡る「通し打ち」、何回かに分けて巡る「区切り打ち」の何れも格段に行いやすくなり、世界遺産登録を見据えた巡礼者の受入環境整備という観点からも、四国の新幹線は大きな意義を持つのである。

新幹線で四国を変えよう！

新幹線を活かした四国の地域づくりビジョン調査 報告書（2018年）より

新幹線を活かした四国の地域づくり「3つの基本戦略」と「将来イメージ」

新幹線は真の四国創生を実現するための最大の起爆剤であり、かつ継続的な推進力となる公共的インフラです。新幹線開業効果を踏まえ、四国の地域づくりの基本戦略と将来イメージを提示します。

基本戦略

1

人口200万人規模の “四国ネットワーク中枢都市圏”を形成する

ほぼ1時間以内で移動可能となる新幹線沿線都市を一体化し、各都市が積極的な連携・役割分担を図ることで、「都市機能のスケールメリット」を追求します。

魅力ある都市機能が集積し、多くの人を引き寄せる
四国が誕生します。

基本戦略

2

新幹線を軸に、 四国全域の成長力を底上げする

四国内外の移動時間の大幅短縮と四国一体の観光・産業振興策が相乗効果を発揮し、経済活力を高めます。また、周辺地域にも新幹線効果を取り込むことで、各地域が持つ潜在力を引き出します。

観光やビジネス、一次産業、遍路など、四国の広範な分野・地域に
新幹線効果が波及します。

基本戦略

3

西日本経済文化交流圏を構築するとともに、 三大都市圏との連携を深化させる

四国と新幹線で結ばれる関西はじめ西日本各地との相互交流が活発化します。また、リニア中央新幹線を介して三大都市圏が一体化したスーパー・メガリージョンの活力を四国に呼び込みます。

関西・九州などの成長力やリニア開業効果を四国に
取り込むことで、四国創生を確かなものとしします。

将来イメージ

- 地方圏であっても百万都市では当たり前には享受できている、大都市ならではの魅力を四国で楽しめるようになります。
- 四国内において、公共施設整備の選択と集中が行われ、施設の広域的な相互利用も進みます。

- 例
- ◎ 四国にフランチャイズを置くプロ野球球団が誕生
 - ◎ 大型の競技場・体育館が整備され、国際スポーツ大会が開催
 - ◎ 各地の会場や宿泊施設を使い、大型の国際会議やイベントの誘致を実現
 - ◎ 大型の公共ホールが整備され、国内外の人気ミュージシャンや著名オーケストラ、劇団などの公演が開催
 - ◎ 高度医療施設が整備され、四国内外から訪れた患者が最先端の先進医療を受診など



将来イメージ

- 不利な立地条件が改善されるとともに、四国一体の観光振興策や産学官連携・オープンイノベーションが推進され、四国経済が活性化します。

- 例
- ◎ インバウンドをはじめ四国への観光客が大幅に増加
 - ◎ 四国企業のビジネス半径が拡大し、販路開拓や企業間連携が進展
 - ◎ face to faceの人的交流が重要となる知識集約型企業等の立地が増加
 - ◎ 通勤圏の拡大により、地域人材の広域的活躍が推進 など

- 新幹線開業効果が周辺地域にも広く波及します。

- 例
- ◎ 四国の新幹線駅から観光列車が常時運行
 - ◎ サイクリングやラフティング、カヌー、現代アートなどの体験型観光に大勢のリピーター客が来訪
 - ◎ 地域ブランドの浸透を武器に、農林水産物等の地場産品の売上が拡大
 - ◎ 「四国八十八箇所霊場と遍路道」の世界遺産登録が実現した際には、国内外から多くの巡礼者が来訪 など



将来イメージ

- 四国は、中部・関西～九州の中間点に位置する立地条件を活かして、西日本経済発展の一翼を担う地域として存在感を高めます。

- 例
- ◎ 24時間運用の国際空港を有する関西や、アジアのゲートウェイとして発展する九州の成長力を取り込み
 - ◎ 関西～中国・四国～九州を巡る国際広域観光ルートが形成
 - ◎ 西日本各地域とのビジネス交流が活発化
 - ◎ 四国が国の「地方創生回廊構想」で重要な役割を果たす など

- リニア中央新幹線が2037年にも東京(品川)～大阪間で開業し、三大都市圏が約1時間で結ばれる。我が国経済をけん引するスーパー・メガリージョンと新幹線で直結することで、その波及効果が四国に誘導されます。



お わ り に

今回の調査では、四国4県都の新幹線駅候補地を検討した。ルートや駅候補地などには賛否議論があることも重々承知しているが、一日も早い四国の新幹線整備に向けて、議論が多いに盛り上がることを期待している。

北陸や九州の新幹線沿線都市は、新幹線の開業で大きな変貌を遂げている。アフターコロナを見据えたインバウンド客の受入態勢も着実に進んでいる。一方、四国の現状の都市機能や将来の発展性は、人口規模や大都市からの距離などの諸条件をみても、新幹線の有無によって、明らかに劣後していると認識してもらえたのではないかな。

各県で予想される新幹線の波及効果は、2018年のビジョン調査の成果を活かしつつ、4つのシンクタンクが独自の視点をもって、自由なテーマで各県の効果を調査・執筆した。新幹線が実現すれば、二次交通の充実も相まって広く四国一円に新幹線効果がもたらせることが確認できた。

地方創生が言われて久しいが、地方創生とは地域間競争に他ならない。単に「自然が豊かな四国」とか「歴史文化あふれる四国」だけでは、人や産業を四国に呼び込むことには限界がある。リニア中央新幹線が大阪延伸する2037年以降、3大都市圏を内包した「スーパー・メガリージョン」と呼ばれる超巨大都市圏が誕生した暁には、国内での人流・商流圏域から、四国は完全に外されてしまうのではないかと危惧している。四国の新幹線は、将来にわたって持続的な発展が遂げられるのかどうかを左右する、まさに四国が生き残るための「装置」なのだ。

この調査により、四国の多くの方が、新幹線というインフラが「まち」に百年に一度の大変革をもたらす、驚異的な「装置」であることを知っていただき、新幹線の実現による魅力的で活気にあふれる未来の「まちづくり」を考えるきっかけとなることを心から願う。

調査メンバー

四国経済連合会

公益財団法人徳島経済研究所

一般財団法人百十四経済研究所

株式会社いよぎん地域経済研究センター

株式会社四銀地域経済研究所

新幹線が都市を変える

～新幹線と四国のまちづくり調査～報告書

発行所 四国アライアンス地域経済研究会

事務局：株式会社いよぎん地域経済研究センター

〒790-0003

愛媛県松山市三番町5丁目10番地1 伊予銀行本店南別館4階

TEL:089-931-9705 FAX:089-931-0201

発行 2022年6月