

北陸新幹線(高崎・長野間)の開業効果に関する調査分析*

Impact of Starting Operation of Hokuriku Shinkansen Line (Takasaki-Nagano)

長谷川正明**・加藤浩徳***・浅野憲周****

By Masaaki HASEGAWA**, Hironori KATO*** and Kazuchika ASANO****

1. はじめに

平成9年10月1日、整備新幹線の開業第1号として北陸新幹線(高崎～長野)の運行が開始した。この開業により、在来特急「あさま」、「白山」と比較して、東京～長野間の所要時間が、最短で約3時間から1時間19分へと半分以下に短縮された。その結果、1日の平均利用客では表1からも分かるように、開業後は、前年と比較して約4割増加した。

本研究は、北陸新幹線(高崎～長野)の開通が利用者、企業、自治体等にいかなる効果を及ぼしたかを事前・直前・事後調査を踏まえて分析を行ったものである。

表1 新幹線「あさま」の利用実績(1日平均、上下計)

	利用人員	前年	増減	前年比
開業後1年間	25,000人	18,000人	7,000人	140%
平成9年10月～平成10年3月	28,000人	17,000人	9,000人	150%
平成10年4月～平成10年9月	24,000人	19,000人	5,000人	125%

注) H10 9/30 JR 東日本ニュース(JR 長野支社)より

2. 調査の概要

本研究では、北陸新幹線の効果を把握するために、(1)地元自治体に対するヒアリング調査、(2)新幹線車内における乗客へのアンケート調査、(3)長野県への来訪者に対する自家用車利用に関するアンケート調査、(4)長野県住民の新幹線に対する意識に関するア

ンケート調査をそれぞれ実施した。各調査の概要を示したものが、表2である。

表2 調査の概要

調査名	調査の概要
地元自治体ヒアリング	長野県内の新幹線沿線・非沿線の地元自治体に対するヒアリング調査(平成10年10月実施)
新幹線車内アンケート	新幹線「あさま」乗客に対するアンケート調査(平成10年11月8日(日)、12日(木)実施)
自動車利用者アンケート	長野県内の駐車場利用者に対するアンケート調査(平成10年11月実施)
住民アンケート	長野県の新幹線沿線・非沿線地区の住民に対するアンケート調査。事前(平成5・7年)、直前(平成9年)、事後(平成10年)の3回実施

3. 速達性の向上に伴う連携・交流圏の拡大

図1に示すように、北陸新幹線の開業に伴って生活交流圏が拡大し、東北及び東海地方にも3時間以内での移動が可能となった。

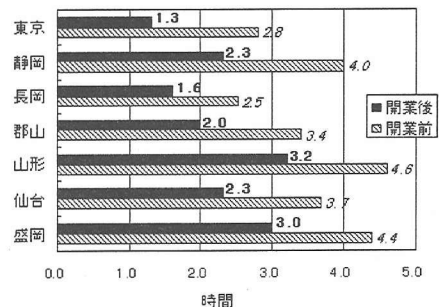


図1 主要都市間の所要時間の変化

注) 時刻表の最short時間をもとに作成

こうした速達性向上に伴い、長野県の新幹線沿線住民にとっても、身近に感じる都市圏が拡大していることが、図2のように明らかとなった。

*キーワード：意識調査分析、新幹線開業効果

** 正員、日本鉄道建設公団新幹線部新幹線第一課

(〒100-0014 東京都千代田区永田町 2-14-2,

TEL:03-3506-1870 FAX:03-3506-1891)

*** 正員、博(工)、(財)運輸政策研究機構調査役

(〒105-0001 東京都港区虎ノ門 3-18-19,

TEL:03-5470-8405 FAX:03-5470-8401)

**** 正員、工修、株野村総合研究所リサーチ・コンサルティング事業本部 社会基盤研究部

(〒100-0004 東京都千代田区大手町 2-2-1,

TEL:03-5203-0759 FAX: 03-5203-0764)

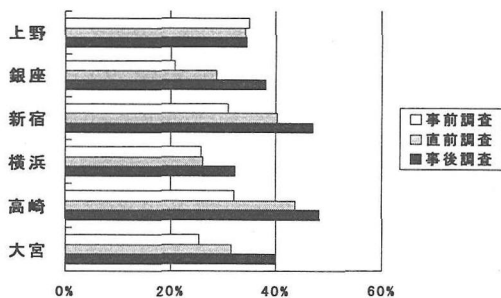


図2 身近に感じる都市圏の拡大

注) 住民アンケートで「非常に身近に感じられる」「身近に感じられる」と回答した割合の合計値

同様に、新幹線利用者から見ても、図3からわかるように、新幹線の乗車理由として「乗車時間が短い」を挙げる人が全利用者の73.5%を占める等、速達性向上に対して高い評価が行われていることがわかった。

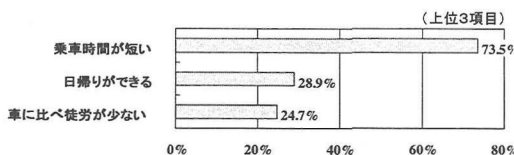


図3 新幹線利用者の乗車理由

注) 新幹線車内アンケートで「乗車理由」を複数回答で聞いた結果

4. 生活行動や意識の変化

新幹線開業による速達性向上は、新幹線の沿線地域や首都圏の人々の生活行動に様々な変化をもたらしている。

まず、各種目的で新幹線を利用した人に対し、もし新幹線がなかったら同目的の旅行を行ったかをたずねると、図4に示すように多くの目的において1～3割程度が「旅行しない」と回答している。特に「通勤・通学」目的では、「旅行しない」という回答が5割を越えており、居住・就労スタイルにかなりの影響を及ぼしていることがわかる。また、「他の旅行先に変更する」という回答が少ない「コンサート等」、「買物」、「通勤・通学」等は、新幹線開業により新規に創出された旅行であると解釈できることから、注目に値すると言えよう。

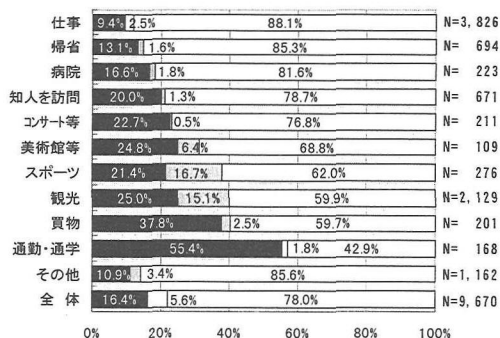
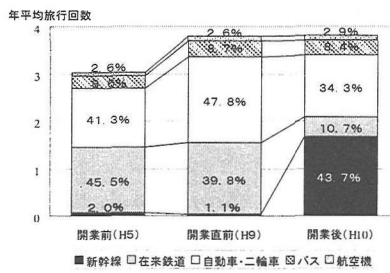


図4 主な旅行目的に対する北陸新幹線が開業しない場合の同目的の旅行動向

注) 新幹線車内アンケート結果より

次に、図5は、長野県の新幹線沿線都市（長野、佐久市）、非沿線都市（松本、伊那市）それぞれの住民の1年間の広域移動回数の推移を示したものである。これより、非沿線都市では、現在の景気動向を反映してか年々旅行回数が減っており、交通機関分担率もあまり変化が見られないが、沿線都市では旅行回数の減少がくい止められ、わずかながら旅行回数は増加しているとともに、鉄道のシェアが大きく増えていることがわかる。

新幹線沿線（長野市、佐久市）



新幹線非沿線（松本市、伊那市）

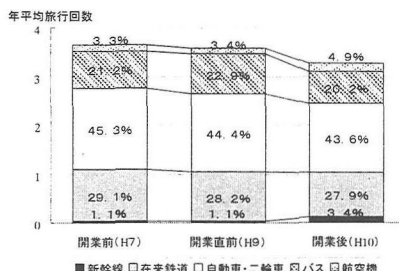


図5 新幹線沿線・非沿線住民の旅行手段別の広域移動実績回数の推移

注) 住民アンケート結果より

表3 新幹線開業による生活行動の変化

効果項目	効果の具体的内容
移動手段・旅行形態・旅行者属性の変化	○都市間移動ルートの多様化・変化 ・ 中信地域から東京方面へは、従来中央線特急の利用が多かったが、新幹線開業後は佐久平駅までマイカー等で移動して新幹線を利用する形態がみられる。（松本市） ・ 上信越自動車道～佐久平までマイカーで来て新幹線で首都圏に向かう動きみられる（佐久市） ・ 長野駅まではマイカーや直通バスで行き、そこから新幹線に乗り換えて東京方面へ行くパターンが多い（白馬村） ○日帰り化の進展 ・ 安中榛名駅の利用者に対するアンケート調査によると、利用者の訪問先は榛名山、軽井沢、碓氷温泉が主であり、日帰りが半数以上を占めている。（安中市） ・ 従来から、年々日帰り傾向がみられたが、新幹線開業によりその傾向が強まったように感じる。（小諸市役所） ○鉄道利用による旅行者属性の変化 ・ 新幹線開業後は、①中年婦人グループ、②幼少児連れ家族、③20代若者層の3つの増加が顕著との印象を受ける。（軽井沢駅）特に②の子連れファミリー層は、マイカーの普及とともに旧特急時代に見られなくなった代表的な利用者層であり、新幹線の移動快適性、速達性、諸施設等整備による安心感による効果といえる。（軽井沢駅駅長） ○新たな周遊パターンの創出 ・ 軽井沢駅では降車数が乗車数を上回る。軽井沢駅を起点とした白樺湖、草津、湯田中等への新たな周遊パターンが創出されている。（軽井沢町） ・ 明確な目的を持たずにぶらっと来たといった訪問者が増えた。（長野市）
新幹線利用による通勤・通学	・ 長野県内から東京方面等への通勤・通学定期利用者は約 200 名（長野県） ・ 上田駅約 110 名の新幹線利用による通勤・通学者。高崎方面が最も多い。長野方面へ増加中（上田駅） ・ 佐久平～東京の通勤・通学定期者が約 90 名。佐久平～長野間利用ケースもあり（佐久市・佐久平駅駅長） ・ 軽井沢約 50 名（軽井沢駅） ・ 安中榛名駅から首都圏への定期利用者は 70 名。（安中榛名駅）

注）自治体ヒヤリング結果より

また、表3に示すような地元自治体のヒヤリングの結果からも、新幹線開業により、様々な生活行動の変化が見られることが確認できる。まず、長野県内から首都圏への旅行者が、パークアンドライドをして新幹線を利用するケースが増加していることが分かる。また、明確な目的地を持たずにぶらっと来る旅行者が増加する等、首都圏等からの旅行者の日帰り傾向が強まっていることが明らかとなった。さらに、通勤通学の目的で新幹線を利用する人々が相当人数いることも確認された。

一方、東京圏在住の利用者による今後の長野方面への旅行回数に関する回答を見ると、図6からも明らかのように、主要な目的ではいずれも5割を越える人々が、「増加する」と回答している。

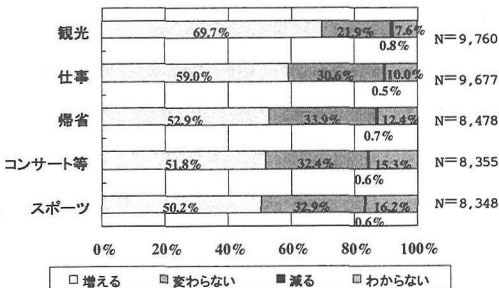


図6 東京在住者の今後の長野方面への旅行回数

注）新幹線車内アンケートで都内在住者の「今後長野方面に来る回数が増えるか」に対する回答

5. 地域の活性化

新幹線開業が、地域の活性化にどのような影響を及ぼしたかについては、自治体ヒヤリングの結果から表4のようにまとめられる。まず第一に、開業以前より旅行者数が格段に増加した。これにより新幹線駅周辺地域を中心とした連携・交流活動が活発化した。また、日帰り出張、複数箇所への訪問、遠方での会議への参加など、多様な業務スタイルが可能となった結果、駅周辺への研究・開発系部門企業の立地が進展しつつある。

表4 地域活性化効果の例

効果項目	効果の具体的内容
交流・連携の活発化	・ 軽井沢駅周辺の大規模店舗への集客数が増加し、通年化した。 ・ 北斎館、善光寺などでは、開業直後は、前年比 100%以上の入り込み数増加を記録した。H10 年秋以降は、全国的に景気後退が進む中、善光寺では前年比9割を維持。
業務スタイルの変化	・ 日帰り出張の範囲が横浜、千葉方面まで広がり。市内企業等の営業エリアが大幅に拡大。東京からの売り込みも増加。（佐久市）
新たな企業立地	・ 佐久市に造成された県リサーチパークでは、上信越自動車道の開通とともに新幹線開業を見越して、首都圏の企業が進出。開業後も移転を希望する企業からの問い合わせが増加。（佐久市）

注）自治体ヒヤリング結果より

ただし、図7からもわかるように、新幹線利用者

の実感は、地域活性化に対してまだ高いとは言えない実状のようである。

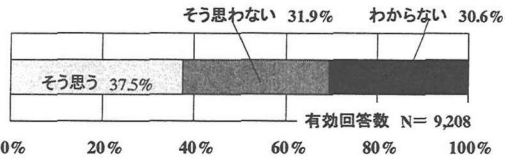


図7 地域活性化に対する利用者の実感
注) 新幹線車内アンケートにおける「開業により高崎～長野間の街が活気づいたと思うか」に対する回答

6. 開業による効果の地域差について

新幹線駅を広域的な地域交流点として機能させるためには、バス、乗用車等のアクセス交通基盤との連携強化や、周辺の土地区画整理、住宅開発等、地域住民にとっても旅行者にとっても利用しやすい環境整備が必要となる。しかし、駅周辺の整備に関しては、表5の例のように駅によって格差が見られることが明らかとなった。

表5 駅周辺の開発・整備の事例

事業メニュー	佐久平駅周辺	安中榛名駅周辺
シンボル情報案内施設整備	プラザ「佐久」	
アクセス道路	整備済	榛名側 2004 年完成
宅地造成	200 区画中 159 区画売却済 (1998.11 現在)	1998 年度着手
高次都市機能立地	約60ha 造成済 大規模商業施設事業中	未定

注) 自治体アンケートより

また、開業以前から広域的な観光 PR を行い、宴会時間の変更など日帰り観光客への対応を熱心に行ってきた別所温泉では、入込み客数がオリンピック終了後も比較的好調を維持している一方で、最近の需要減少に対して事後的に対応策を検討し始めた多くの観光地では、かなりの苦戦を強いられている(図8)。

これらより、新幹線開業効果を顕在化させるためには地元自治体や関連産業による事前の条件整備が重要な要件となることが推測される。

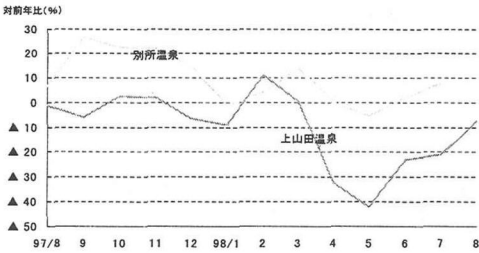


図8 別所温泉と上山田温泉の観光入込み動向
注) 「新幹線が誘発した地域構造変革の兆し」, 経済月報, 1998.11 より

7. おわりに

(1)北陸新幹線の開業効果調査のまとめ

本研究で行った北陸新幹線の開業効果に関する調査結果をまとめると、以下のようになる。

- (a)速達性の向上に伴う連携・交流圏の拡大:首都圏と沿線地域との所要時間短縮による交流圏の拡大、ならびに地方対地方の連携機運の高まり
- (b)生活行動の変化:行動の多様化と旅行回数の増加、ならびに居住・就労スタイルの多様化
- (c)地域の活性化:観光地への集客力向上と駅周辺立地の変化

ただし、これらの開業による効果が顕在化するかどうかは、地元の事前努力に依存するところが大きいことも判明した。

(2)今後の課題

新幹線開業の効果を多角的に検討するためには、さらに以下に挙げるような視点に基づく分析が必要であると考えられる。

- ・東京圏の住民からみた新幹線開業の効果に対する意識
- ・外国人から見た新幹線開業の効果に対する意識
- ・環境への影響や存在価値等も考慮した新幹線に対する意識 等

参考文献

1) JR 東日本 長野支社, H10 9/30 JR 東日本ニュース
2) (財)長野経済研究所「新幹線が誘発した地域構造変革の兆し」, 経済月報, 1998.11