

第IV部門

整備新幹線の導入が地域社会に与える影響に関する研究

大阪産業大学大学院 学生員 ○谷 颯真
 大阪産業大学 正会員 高山 宇宙
 大阪産業大学 正会員 波床 正敏

1. 研究の目的

整備新幹線は、地方都市と大都市を結び、地域間の移動時間を短縮することで、経済的・社会的な交流を促進し、地方創生を目指す国家プロジェクトとして推進されてきた。北陸新幹線や九州新幹線の開業事例に見られるように、整備新幹線は観光客の増加や人流効率化を通じて地域経済に多大な影響を与えており、今後も地域発展の重要なインフラとして期待されている。そこで本研究では整備新幹線の導入が地域社会に与える影響を分析することを目的とする。

2. 本研究で扱う整備新幹線の対象地

本研究ではまず表1に示す新幹線の路線および区間について、人口・世帯数・事業所数について分析する。西九州新幹線および北陸新幹線の金沢～敦賀間は開業から数年しか経っていないので対象外とした。また盛岡、高崎、博多などの停車駅は元々別の路線の新幹線停車駅であるためこれも対象外とした。

3. 調査方法・分析方法

本研究では1990年から2020年までの新幹線駅を中心に半径10km圏内の人口、世帯数、事業所数などの経時データを国勢調査、事業所企業統計調査、経済センサスから収集し、式(1)に示す式に従い30年間の各指標の増加率を算出する。

人口については1990年を基準年とし、2020年までの30年間の増加率を算出。世帯数や事業所数についても同様に増減を算出する。

続いて、新幹線整備の有無が地域に与える影響を詳細に分析するため、すべての新幹線が停まる「整備新幹線主要駅」、一部の新幹線が停まる「一部新幹線停車駅」、また新幹線は非整備だが特急列車などが停まる主要な在来線の駅である「在来線全列車停車駅」、基本各駅停車のみ停まる「在来線各駅停車駅」の4区分に整理した。これにより、地域特性との関連性を多角的に人口・商業施設数・転出入率を分析する。表2に対象とする駅お

表1 対象路線名と対象区間

対象駅名	対象区間	開業年次
北海道新幹線	新青森駅～新函館北斗駅	2016年3月
東北新幹線	盛岡駅～新青森駅	2010年12月
北陸新幹線	高崎駅～長野駅	1997年10月
北陸新幹線	長野駅～金沢駅	2015年3月
九州新幹線	博多駅～新八代駅	2011年3月
九州新幹線	新八代駅～鹿児島中央駅	2004年3月

表2 新幹線開業・非開業地域 比較分析対象駅

カテゴリ	駅名	所在地	分析項目
整備新幹線主要駅	富山駅	富山県富山市	人口 商業施設数 転出入率
	金沢駅	石川県金沢市	
	熊本駅	熊本県熊本市	
在来線全列車停車駅	高松駅	香川県高松市	
	松山駅	愛媛県松山市	
	津駅	三重県津市	
一部新幹線停車駅	奥津軽いまべつ駅	青森県今別町	
	飯山駅	長野県飯山市	
	新水俣駅	熊本県水俣市	
各駅停車駅	勝沼ぶどう郷駅	山梨県甲州市	
	阿波川島駅	徳島県阿波市	
	西都城駅	宮崎県都城市	

$$\text{増加率 (\%)} = \frac{(\text{2020年の数値}) - (\text{1990年の数値})}{(\text{1990年の数値})} \times 100 \quad (1)$$

よび地域を示す。比較対象は人口規模や駅周辺の交通状況、観光地などの地域特性を踏まえて選定した。

さらに、整備地域、非整備地域の発展度合を比較するため、転入者率、人口減少率の緩やかさ、従業員率、駅周辺商業施設・再開発の多さに関する仮説を検証する。調査範囲は駅がある市に限定し、新幹線開業が地域の人口動態、経済活動、都市機能に与える具体的な影響について検証することを目指す。

4. 調査結果

表1に示した対象路線について、増加率をまとめたものを図1～図3に示す。北海道・東北新幹線区間では木古内駅周辺の人口は、北海道全体の減少率を大きく上回る-56.35%と、北海道・東北新幹線駅で最大の減少幅を示した。商業・交通が充実した函館市・北斗市への転出や、学校不足による若年層の町外流出が主な要因と考えられる。北陸新幹線区間では軽井沢駅が唯一長野県全体の減少とは対照的に+57.60%と大幅に人口増加した。

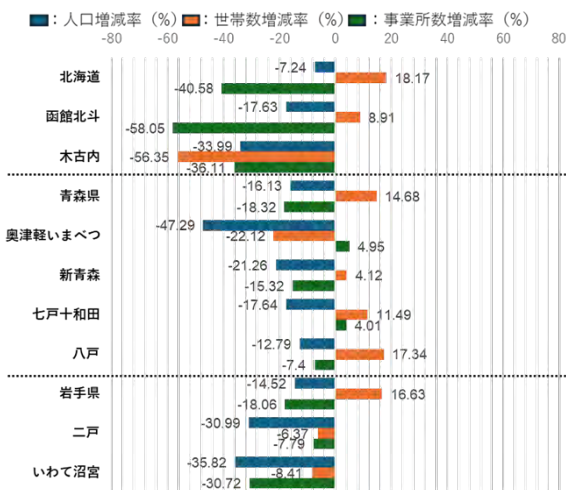


図1 北海道・東北新幹線の増加率 (1990-2020)

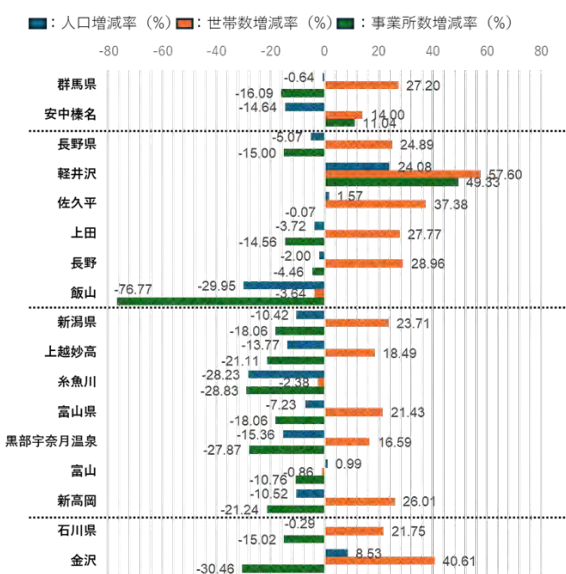


図2 北陸新幹線の増加率 (1990-2020)

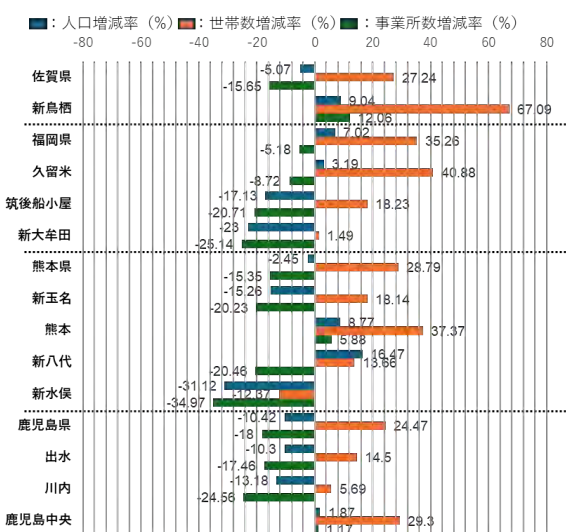


図3 九州新幹線の増加率 (1990-2020)

新幹線開業による商業施設の整備で生活利便性が高まり、定住の魅力が増したためと考えられる。九州新幹線区間では、新鳥栖駅+67.09%と久留米駅+40.88%が県全

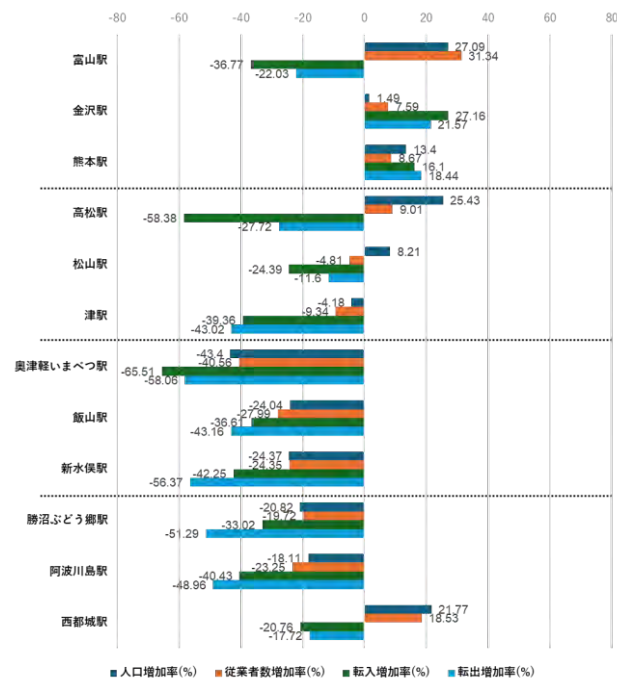


図4 整備地域と非整備地域の増減率 (1990-2020)

体を上回る増加が見られた。新幹線開業による交通利便性の向上と、商業施設や居住地の整備が人口流入を促進したためと考えられる。

「新幹線整備地域」と「非整備地域」の比較結果について、図4に示す。整備新幹線主要駅と在来線主要駅の比較で人口と従業者数が多く増加していることがわかった。これは新幹線アクセスが企業の立地促進や雇用創出に寄与し、地域の経済活性化を促した可能性があると考えられる。一方で地方駅同士の比較では新幹線駅の方が人口と従業者数が多く減少していることがわかった。これは新幹線の開通により広域移動が可能になり若年層が就職や進学で職場や学校が多い都心部に移動、移住し大都市圏などへ集中する傾向があると考えられる。

5. おわりに

本研究は整備新幹線の導入が地域社会に与える影響について分析した。対象範囲で半径10km圏内の自治体の増加率を調査したがその中でしか調査してなく圏外の自治体との比較はしていないため新幹線による影響かどうか明確に判断できないという課題が残った。

(参考文献)

- 1) 室ら：新幹線駅の利便性に着目した地方自治体における統計指標の経年変化, 土木学会論文集 D3 (土木計画学), Vol.75, No.3, pp.128-138 2019.
- 2) 櫛引：人口減少地域における在来線・整備新幹線の利用状況と行方一津軽半島の住民調査から一, 2020年度日本地理学会春季学術大会要旨集 No.915, 2020年