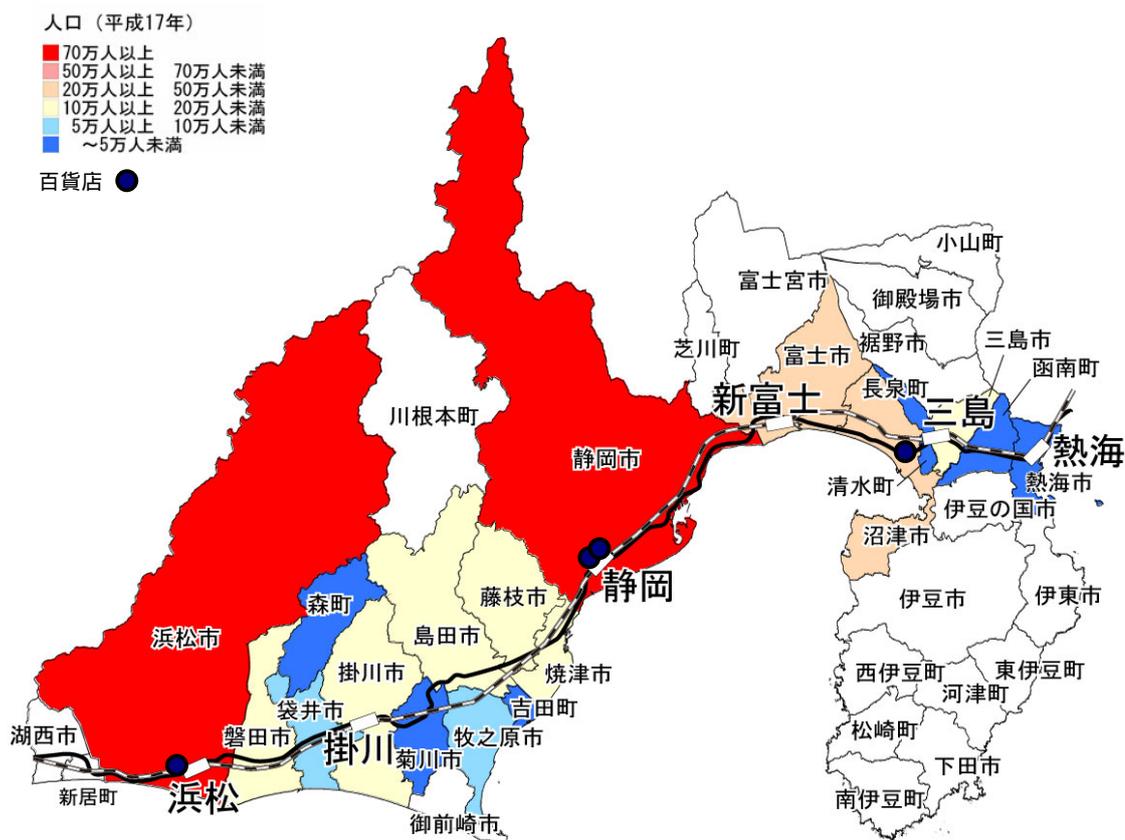


## 5) 百貨店

静岡県では、沼津市、静岡市、浜松市に百貨店の立地が見られ、いずれも新幹線停車駅周辺となっている。九州北西部では、中心都市である福岡市に集中しているほか、県庁所在地である佐賀市及び長崎市に立地している。

基本的に人口規模の大きい主要都市に立地しているが、新幹線停車駅における立地は、より広域からの集客を想定しているものと考えられる。

一方、山口県では新幹線停車駅周辺に立地しているのは徳山市のみである。



【出典】日本百貨店協会 HP

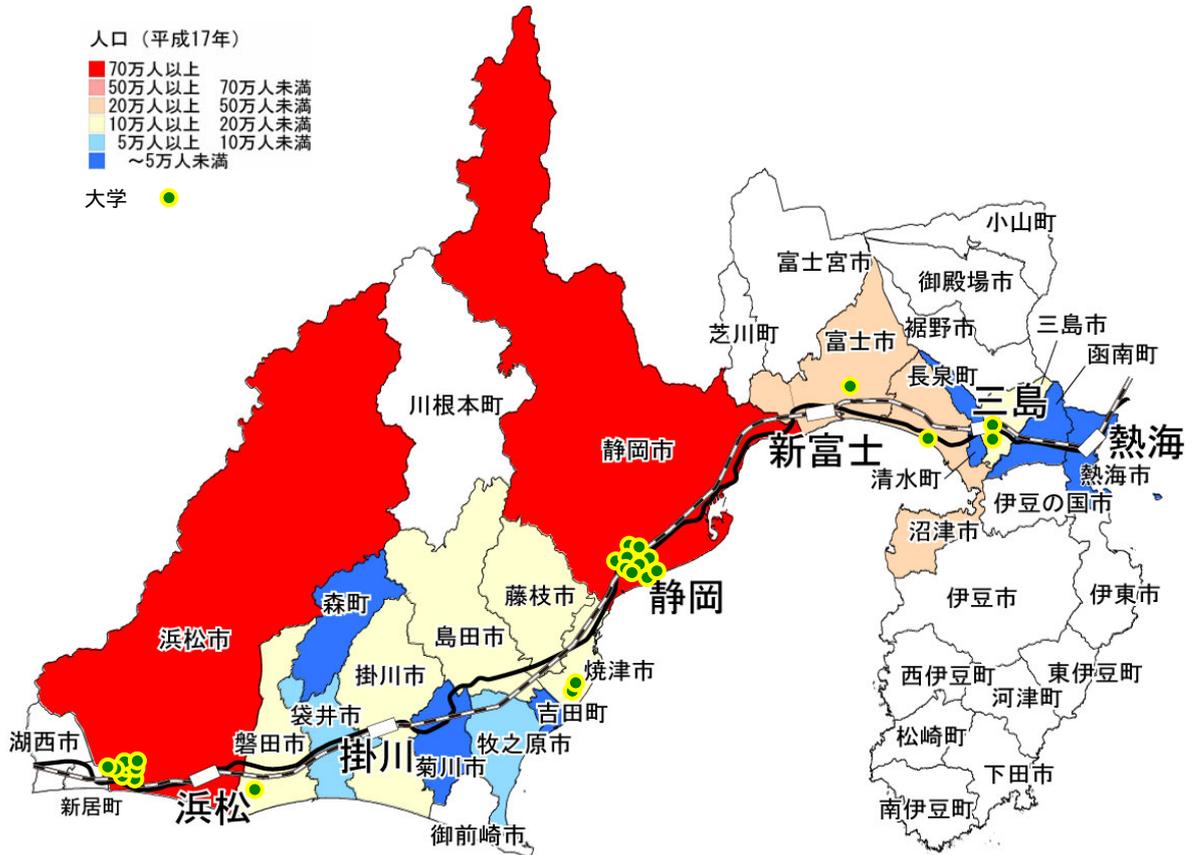
図 5-292 百貨店の立地状況（静岡県）



6) 大学

静岡県では、人口規模の大きい静岡市と浜松市に集中的な立地が見られる。同様に、九州北西部でも福岡市、佐賀市、諫早市、長崎市に立地している。また、山口県では、新幹線停車駅のある都市に分散的に立地している。

いずれの地域においても、鉄道網利用を想定した広域的な通学圏を想定していることがうかがえる。



【出典】静岡県 HP

図 5-295 大学の立地状況（静岡県）



図 5-296 大学の立地状況（山口県）

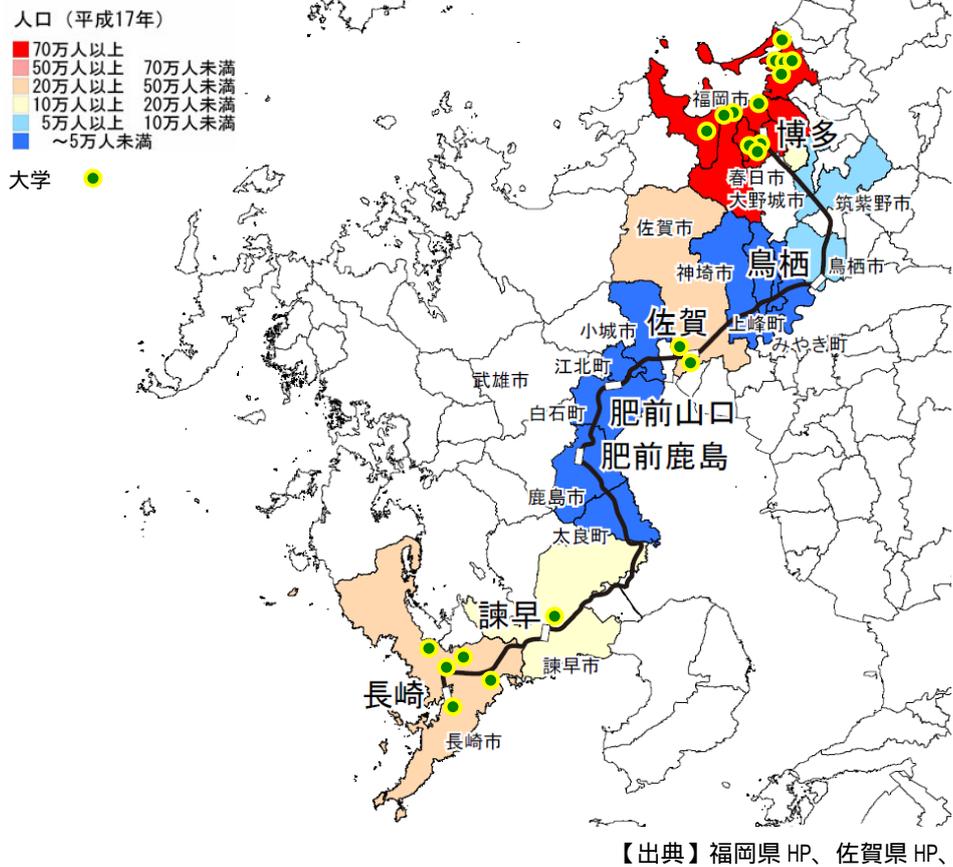


図 5-297 大学の立地状況（九州北西部）

(3) 新幹線の開通が都市圏に与える影響

比較的近年開通した長野新幹線（高崎-長野）、東北新幹線（盛岡-八戸）、九州新幹線（新八代 - 鹿児島中央）等の事例では、それぞれの区間における鉄道利用者数の増加が見られ、これらは飛行機・高速バス等の代替交通機関からの乗り換えではなく、新たな訪問客の増加とみなされ、広域的な交流の拡大がみられる。あわせて、新幹線利用定期客数の増加等から、圏域内での日常行動の広域化も見られる。

また、新幹線開通に伴い、広域交流による観光消費額の増加や商業販売額の増加が一般的に見られるところではあるが、その影響は必ずしも一様ではなく、新幹線停車駅のない地域や比較的人口の少ない停車駅所在市町村ではマイナスまたは停滞となっている事例もある。これらは新幹線開通に伴い、より都市機能の集積度の高い地域へのアクセスが容易になったことから、集積度の高い都市に就業・商業等の都市機能需要が吸引される（ストロー効果）ことに起因すると考えられる。

これを、都市間構造の観点から静岡県の事例を検証すると、比較的10万人以上の都市が多く、停車駅も多数あるものの、人口増加や通勤圏等では静岡市と浜松市の2つの新しい政令指定都市への集積が強化されており、政令指定都市とそれ以外の都市の格差が拡大する傾向も見られる。

すなわち、新幹線の開通は、交流人口の拡大等により、圏域全体としては経済効果が期待されるものの、同時に生活圏の広域化を促すため、都市間構造としては、停車駅と非停車駅間及び停車駅間相互の格差の拡大を誘導する可能性もある。

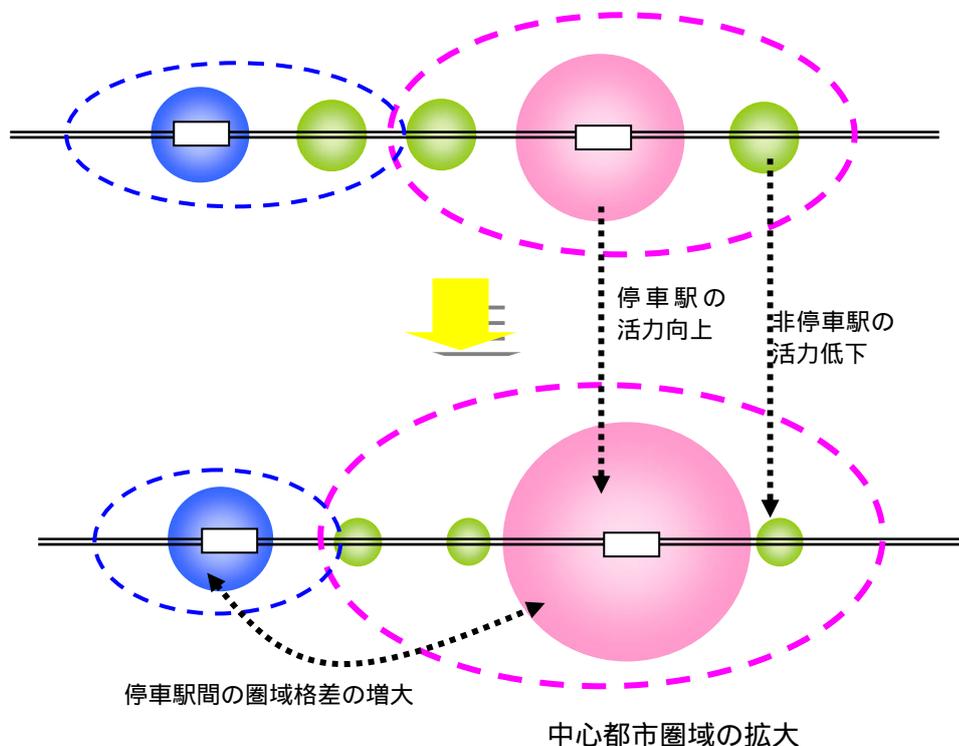


図 5-298 新幹線開通に伴う都市圏構造への影響