

#### 4 . 新幹線開業にみられる地域への効果等

山形・秋田・長野新幹線の先進事例にみられる各種の取り組み、新幹線開業に係る地域的な影響や地域への波及効果、問題点・課題などの概要は、図表4 - 2に示すとおりである。  
既存資料及び各県へのヒアリングより整理。

図表4 - 1 山形・秋田・北陸（長野）新幹線に係る基礎状況

	山形新幹線 (東京-山形-新庄)	秋田新幹線 (東京-秋田)	長野新幹線 (北陸新幹線) (東京-長野)	東北新幹線	
				八戸	新青森
新幹線開業開始年月	平成4年7月 平成11年12月新庄延伸	平成9年3月	平成9年10月	平成14年12月	平成20年目途
東京からの距離(km)	421	663	222	632	714
東京からの最短時間	3時間7分	3時間49分	1時間19分	2時間56分	3時間14分
単純平均速度(km/h) <sup>1</sup>	約140km/h	約170km/h	約170km/h	約220km/h	約220km/h
運行本数(往復/日)	16 <sup>2</sup>	15 <sup>2</sup>	21	16 <sup>3</sup>	--
輸送能力(百人/日) <sup>4</sup>	122	101	265	約260	--
滞在可能時間(始/終発)	約9時間	約8時間	約14時間	約10時間	約9時間

1：距離を時間で単純に除した数字

2：山形新幹線は「山形駅止まり」を含む本数。新庄駅までの直通はうち9往復、秋田新幹線はうち1往復が秋田～仙台間を運行

3：東京～八戸間が15往復、八戸～仙台間が1往復の計16往復、ともに臨時除く

4：運行本数に列車定員数を掛け合わせた数字(山形新幹線【7両編成約400名】、秋田新幹線【6両編成317名】、長野新幹線【8両編成630名】として算出、盛岡 - 八戸間は、JR東日本報道資料から【10両編成815名】として算出)

資料：青森県、長野県、秋田県、山形県、JR東日本報道資料等から作成

なお、山形・秋田・長野新幹線の先進事例にみられる各種の取り組み、新幹線開業に係る地域的な影響や地域への波及効果、問題点・課題などの概要は、図表4 - 2に示すとおりである。

図表 4 - 2 各地域における新幹線開業に係る地域的な影響や効果等の状況整理（その1）

	山形新幹線	秋田新幹線	長野新幹線
観光関連分野への影響や効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形新幹線沿線地域である村山地域（山形市周辺）は平成9年まで増加している（新幹線開通は平成4年）が、新幹線沿線でもある置賜地域（米沢市周辺）では、平成6年以降横ばいであり、わずかに漸減傾向にある。</li> <li>観光客については、平成4年以降概ね2万1千人前後であり、ほぼ安定した状況である。このことから、新幹線による特別な効果とはなっていない状況ではないかと推察される。</li> <li>新幹線延伸に伴い、観光振興プログラムを策定し観光ルートの開発やPR強化、資源の掘り起こし、インストラクターの確保、育成、商品開発等を実施している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新幹線沿線地域の観光資源（田沢湖、角館、秋田市、男鹿半島等）の観光入込客数の増加（開業前前年比127%）。</li> <li>新幹線沿線観光地への効果は大。しかし、沿線から離れている地域では効果は小、ないところも有り。</li> <li>新幹線を利用した旅行商品の開発による観光客誘致。</li> <li>沿線の田沢湖、角館、大曲について観光案内板設置、町並み整備（角館）を実施。</li> <li>『町の案内人』『昔語りの養成』『閉鎖施設のリニューアル』などを実施。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光客数の増加(+100%)/観光施設で濃淡。コバシヨンの機会の増大、参加者数増大(3倍)。</li> <li>観光客の日帰り化(宿泊減少)、超高域周遊化、B&amp;B(Bed&amp; Breakfast)増加。</li> <li>新幹線駅周辺の観光施設の入込は好調/個人客や年輩顧客層、強い個性等の温泉好調。</li> <li>アクセスが悪い観光施設は不調</li> <li>発展した観光地と衰退した観光地のギャップが大。</li> <li>これまでシーズンに集中した観光客が通年で訪れるようになったのは効果大。</li> <li>開通以前は、東京 - 松本 - 白馬のルートが主流。開通後、東京 - 長野 - 白馬が主流と大きく変化。</li> </ul>
商工業機能等集積動向	<ul style="list-style-type: none"> <li>工業統計にみる事業所数については、平成4年以降減少傾向にある一方、製造品出荷額は増加傾向。</li> <li>商店数及び年間販売額は新幹線開業に關し、直接的な影響は少ない状況。</li> <li>新庄駅延伸に伴い、各新駅では、駅周辺プロジェクトを実施。</li> <li>県内商業・サービス機能では、効果がある地域とない地域での格差が生じている。</li> <li>待っている効果はなく、受け入れ体制、仕掛けの重要性を再認識。</li> <li>駅前に新しく整備された商業集積拠点では、予想を上回る利用者があり、商業機能も活性化している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新幹線駅周辺で、駅開業に伴い、地域整備が進む。</li> <li>観光客やビジネス客の増加、祭りなどのイベント開催など、宿泊施設が増強されるなど、受け入れ体制を整備された（開業直後の前年同月+2割）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大型店舗の進出(延床9倍)等民間投資の拡大。</li> <li>集客範囲/商圈/営業範囲の拡大。</li> <li>在来駅乗降者数減少により駅前商店街等売上等減少。</li> <li>新幹線駅近接のリサーチパーク等企業間合増加。</li> <li>買回品の小売ではマイナス影響有。</li> <li>情報処理分野等がプラス効果。</li> <li>駅前再開発の進展。</li> <li>商業集積としては、目に見えて変化しているが、新しい産業が興ったり、産業基盤が発展するといった結果は、因果関係もわからないし、評価できない。</li> </ul>
農林水産業関連分野への影響や効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>新幹線開業と合わせ、県農林水産品の消費拡大及びイメージアップへの取り組みを実施。</li> <li>観光客等が生産地へ足を運ぶことにより、生産者と消費者の意識的距離が縮まる効果有り。</li> <li>新幹線駅からの交通アクセス整備で、自然体験型施設などへの円滑な誘導を行いながら、農林資源の高付加価値化（グリーンツーリズム等）特産品の開発等も進んだ。</li> <li>体験型施設への修学旅行生受け入れも実績が出始めているとともに、ボランティア団体（森づくり等）の取り組みも進んでいる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新幹線開業を契機に、田沢湖町、角館町周辺でグリーンツーリズムへの取り組みが活発化。加えて、温泉と自然を組み合わせた癒しのグリーンツーリズム実践プランを計画中。こうした情報をエージェントへ提供する準備も進む。</li> <li>地元紙の発行や農林水産品の直売ガイドマップの作成などにより、集客効果が高まりつつある。</li> <li>秋田米のおにぎりを新幹線乗客（往復1便）に配布するなどして、一定のPR効果があった。</li> <li>県内市長村有林を評価し都市住民への分収育成林を実施する等、林業に関して人的交流機会の拡大を模索中。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地元農産品を郷土料理あるいはおみやげとして商品化し、産品の高付加価値化及びPRに努力。</li> <li>こうした取り組みの1つとして、土産物店や食堂等の地場産品を提供する業種でプラスの効果が見られるはじめている。</li> <li>地元としては、グリーン・ブルーツーリズムなど、農林水産業を活かした取り組みが始まっているが、地域的に、新幹線ルートとそれ以外の地域の温度差もある。</li> <li>郷土料理等、地元産品への人気も上々で、長野イメージのPR等も積極的に行っている。</li> </ul>

資料：山形県、秋田県、長野県資料、各県新聞資料等及びヒアリング調査などから作成

図表 4 - 2 各地域における新幹線開業に係る地域的な影響や効果等の状況整理（その2）

	山形新幹線	秋田新幹線	長野新幹線
県民生活環境への影響や効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・首都圏との距離が縮まることで、県民意識が高まっている。</li> <li>・県内各自治体では、「運賃割引制度（助成制度）」を使い、利用者の増加を狙う。主な利用者は県民。</li> <li>・県外民との交流も活発化。例えば、新庄市の交流センター、さくらんぼ東根のサクランボタント館等で、予想を上回る利用者数。</li> <li>・この施設では、市民ギャラリーや子育て支援センター、市民サークル等の場として、地域住民などの交流機能として十分に利活用。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り換え負担軽減、新幹線開通による県民意識の復権。</li> <li>・首都圏からの「遠い」イメージの払拭、親近感の拡大。</li> <li>・「こまち」（あきたこまち（米）、「小野小町」等）による認知度の向上。</li> <li>・県民の首都圏との行き来の利用が拡大（行きやすい）。</li> <li>・高齢化に対応するため、乗り換え無し、時間のさらなる短縮化により、さらなる利便性向上が期待。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤通学スタイルの変化/居住範囲の拡大。</li> <li>・地域イメージ向上/一度乗るとやめられない。</li> <li>・人的交流による情報量拡大</li> <li>・新幹線利用の買物経験者は約3割</li> <li>・当初の予想を遙かに超えて、新幹線が生活の中に浸透。日常生活の利用拡大が現在の利用者増加に寄与。多くが通勤に利用されている（詳細不明）</li> </ul>
在来線・バス等交通ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山形県には山形、庄内に2空港がある。山形新幹線沿線である山形空港は、新幹線開業以降、首都圏便が徐々に減少している（開業前羽田便5便 新庄駅までの延伸（羽田便1便）</li> <li>・新幹線沿線から遠い庄内空港（庄内地域、酒田市周辺）では利用者数が増加傾向にあり、空港開港当初に比べ輸送力は大幅に増大。</li> <li>・新庄駅延伸に伴い、地域巡回バスや観光タクシー、レンタサイクル等のアクセス整備や受け入れ態勢の整備を推進中。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線開業前、旅客の半数は飛行機を利用。開通後は、鉄道（在来線）で旅客数6割増加するなど、機関分担率が大きく変化。</li> <li>・新幹線開業の合わせたバス路線等の設置は無し。</li> <li>・JR及び秋田内陸縦貫鉄道・路線バスなどはダイヤを変更。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ダイヤ改正で接続本数増加、接続時間短縮。</li> <li>・観光地へのバス路線(7路線)、定期観光バス路線新設(5路線)。</li> <li>・乗降客数は漸減傾向(-数%)。</li> <li>・レンタカー利用増大(+46%)。</li> <li>・駅前駐車場等の利用が拡大。</li> <li>・並行在来線への対応が急務。新幹線によって、利用者が急減。先の日常生活への浸透と反比例。</li> <li>・当初、遠距離は新幹線、短距離は在来線の利用と予測したが、現実には遠距離全てに新幹線が利用されている(例：在来線40分660円、新幹線10分1,410円)。</li> <li>・地勢から、新幹線、在来線、高速道路、国道と並行しているので、新幹線開通によって、機関分担が大きく変化。</li> </ul>
新幹線がもたらすメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線開業の伴い広域的な人の交流が促進、情報交流機会が拡大。</li> <li>・新幹線沿線地域では、県内観光客入り込み数は開通前に比べ1割程度高い水準で安定した状況となっている。</li> <li>・新幹線開業によって、意識の変化など無形の効果も得られている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送量の増加、快適性の向上。</li> <li>・県内滞在時間の拡大。</li> <li>・定時性、安全性の面で輸送機関が確保。</li> <li>・人的交流の促進。</li> <li>・交通機関の選択肢の拡大によるゆとりの増加。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送量の増加(+20%)、滞在可能時間拡大(+3h)。</li> <li>・県内消費額の増大</li> <li>・企業進出・人口増加による税収の増加。</li> <li>・商業で2割程度の売上げに寄与。</li> <li>・首都圏からの移住者増加。</li> </ul>
新幹線がもたらすデメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線開業に伴うデメリットは把握されていないが、機関分担率の変化によって、首都圏との競合機関である飛行機の輸送力の減少は注記すべきポイント。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光客の日帰り化。</li> <li>・県外資本企業の撤退。</li> <li>・県内主要観光資源の地域格差。</li> <li>・予想を超える新幹線への依存。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・在来線の乗降客数の減少。</li> <li>・在来線駅周辺商業機能の衰退(新幹線駅周辺への顧客流出等)。</li> <li>・観光宿泊客数・単価等の減少/競争激化。</li> <li>・新幹線整備地域とそれ以外の地域住民の温度差拡大(長野周辺と松本周辺)。</li> <li>・予想しなかった新幹線への依存。在来線等、並行する輸送機関分担の適正化への対応が急務。</li> </ul>

資料：山形県、秋田県、長野県資料、各県新聞資料等及びヒアリング調査などから作成

図表 4 - 2 各地域における新幹線開業に係る地域的な影響や効果等の状況整理（その3）

	山形新幹線	秋田新幹線	長野新幹線
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新庄駅延伸を機に、陸羽東線（新庄 - 小牛田間）陸羽西線（新庄 - 酒田間）の活性化を図るため、「陸羽東西線利用促進協議会」を設置、愛称を全国から募集し、開業と同時にJRが名称を採用。</li> <li>・陸羽東線...「奥の細道湯けむりライン」</li> <li>・奥羽西線...「奥の細道最上川ライン」</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・秋田新幹線開業時のタイミングがよく、県内観光客が急増。</li> <li>・地域的取り組みも活発で、地域によっては、観光イベント動員数が3倍近くになったケースも。</li> <li>・県内の観光ルートの変化。</li> <li>・名称は重要、地域イメージができる名称によるメリットは大。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線利用実績約920万人(前年比+40%)。</li> <li>・県内への流入 &gt; 県外への流出（新幹線と高速と集客施設の相乗効果）。</li> <li>・東京(TDL等)、横浜等へ観光客増加</li> <li>・大型店無風区が激戦区に。</li> <li>・宅地分譲事業の活性化/リゾートマンション好況。</li> </ul>
地域動向の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線開通前後の山形市の人口総数は、それまでの経年変化に違いはみられない。</li> <li>・製造業の立地動向についても、漸減傾向が続いており、傾向に変化はない。</li> <li>・卸小売販売額は増加傾向であり、新幹線開通後、大きな伸びとなっている(平成6年)が、平成9年には減少に転じている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線開通前後の秋田市の人口総数は、それまでの経年変化通り、漸増傾向である。</li> <li>・製造業については、開業前までは漸減傾向であったが、開通年以降(平成10年)には1割近く立地事業所が増加している。</li> <li>・卸小売販売額は、平成6年と平成9年を比較すると約5%の増加である。今後の動向が期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線開通前後の長野市の人口総数は、それまでの経年変化に違いはみられない。</li> <li>・製造業の立地動向についても、漸減傾向が続いており、傾向に変化はない。</li> <li>・卸小売販売額は、これまで漸減傾向にあった。新幹線開業後、こうした指標にどの程度効果があったかが期待される。</li> </ul>
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山形駅から新庄駅までの延伸（平成11年12月）に伴い、山形 - 新庄間の各駅で多くのプロジェクトが実施されている。時間的には、こうした地域での効果が経済指標として明らかになるまでには時間を要すると考えられるが、こうした動向を視野に入れつつ、利用状況等に関する情報収集によって、状況を把握することが必要である。</li> <li>・なお、新幹線開業に伴い、首都圏からの機関分担の変化は注視する必要があり、利用者数の減少による減便、減便による利用者数の減少という結果は、今後の交通ネットワーク構築に際する貴重な結果である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・秋田新幹線は、単に経済的な効果でなく、産業、経済、文化等あらゆる文化に関し、人の行動圏を拡大し、首都圏等との交流を増大させ、県民意識の高揚につながっている。</li> <li>・県民及び県内企業にとって、公益サービスの一環として整備された社会基盤として捉えられている。</li> <li>・社会基盤として整備されたことにより、各分野の相乗的な効果の他、経済指標に現れない効果（県民意識や行動スタイル）も現れている。</li> <li>・輸送機関である航空機・自動車・鉄道それぞれの特徴を最大限活用し、県民がそれらを自由に選択できることが重要であり、直近の状況からの判断ではなく、長期的な視野に立った施策の展開を考えている状況にある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸新幹線は、オリンピックを契機としたタイミングであったとともに、これまで、首都圏からの実距離と時間距離に大きなギャップが存在した。</li> <li>・そのギャップを極めて小さくした事例であり、かつ、既存の観光ポテンシャル、ブランド（軽井沢など）もあることから、特に、商工業機能への波及が大きくクローズアップされているものと考えられる。</li> <li>・さらに、開通して間もないこと、開通前後の地域への波及効果が大きかったこと等もあって、開業効果を比較的把握しやすい環境にあったと推察される。</li> <li>・一方、オリンピックを契機として懸念された利用者の減少も歯止めがかかっており、今後は、利用者ニーズに対応しつつ、観光、ビジネス等多面的な取り組みが図られると推察される。</li> </ul>

資料：山形県、秋田県、長野県資料、各県新聞資料等及びヒアリング調査などから作成