

# 整備新幹線の建設過程と地域振興効果

井口圭一郎

(公法専攻・法政専修コース)

はじめに

第1章 整備新幹線計画の概要と変遷

第1節 整備新幹線計画の概要

第2節 フル規格新幹線とミニ新幹線

第2章 整備新幹線をめぐる諸議論

第1節 整備効果論

第2節 建設費用と時間短縮効果

第3章 地域への影響

第1節 人口への影響

第2節 観光への影響

第4章 結論と展望

第1節 フル規格新幹線の評価

第2節 ミニ新幹線の評価

第3節 日本の新幹線政策の展望

はじめに

小泉内閣の下、日本道路公団などの民営化やダム建設の中止など公共事業の見直しが進んでいるようだ。しかし、整備新幹線の場合、他の事業と比べて取り上げられることは少ないように思う。さらに、整備新幹線が開業したのちの「効果の検証は十分になされているとは言いがたい」<sup>1)</sup>。整備新幹線は人口増、税収増といった地域の振興に大きな役割を果たすと説明されてきた<sup>2)</sup>。衆議院議員の小里貞利は、整備新幹線が「全国高速交通体系の根幹を形成し、建設段階および開業後の経済波及効果が抜群であり、

収支採算性にも優れ、国土の均衡ある発展と地域の振興を図る上で、きわめて重要な国家プロジェクト<sup>3)</sup>であると述べている。たしかに巨額の投資（整備5線で約4.5兆円）を行って新幹線を整備するのであるから、何らかの効果が発生するのは間違いない。問題なのは、どれぐらいの期間でどれぐらいの範囲にどのような効果が発生するのだろうかということである。そして巨額の投資によって、整備新幹線の推進論者が目標として唱え全国新幹線鉄道整備法の目的にも掲げられている「国土の均衡ある発展」にどの程度寄与するのかという問題である。そのような観点から整備新幹線が地域にどのような効果をもたらすのかを先行研究も踏まえて検討していきたい。これを明らかにすることで、今後の新幹線の整備のあり方、新幹線開業後の政策のあり方を示すことができるものとなるよう考察を進めたい。

なお、「新幹線」といってもいわゆるフル規格の新幹線とスーパー特急、ミニ新幹線の3種類がある。この3方式の定義は第1章第1節末で行っている。この論文では主にフル規格新幹線とミニ新幹線についての効果比較を行っていく。というのは、後にみるようにミニ新幹線の場合は、建設してしまうとフル規格新幹線への転用が利かない点で、スーパー特急と大きく異なるからである。ミニ新幹線によってフル規格新幹線の代用ができるとすると、必ずしもフル規格新幹線で建設する必要はなく、逆に代用ができないとするとフル規格新幹線で建設しなければならないからである。

本論文では整備新幹線計画について概説（第1章）したのち、新幹線の効果論の整理（第2章）を行い、一般的な統計データを用いて効果の分析（第3章）を行う。そして今後の日本における新幹線整備の展望（第4章）を述べてみたい。

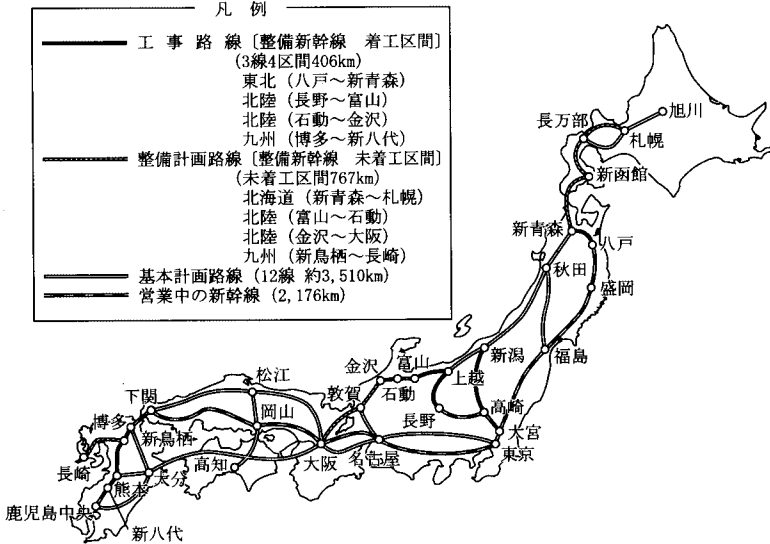
## 第1章 整備新幹線計画の歴史

### 第1節 整備新幹線計画の概要

整備新幹線とは、全国新幹線鉄道整備法（1970年公布）に基づいて整備計画が策定された北海道（新青森～札幌）、東北（盛岡～新青森）、北陸（高崎～新大阪）、九州（博多～鹿児島中央）、長崎（新鳥栖～長崎）の5路線（整備5線）のことを言う（図表 -1-1）。

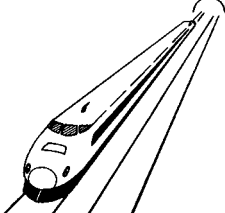

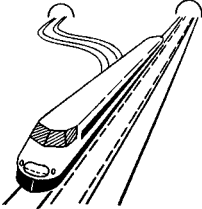
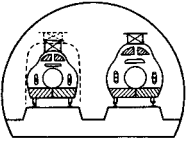
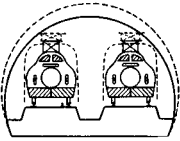
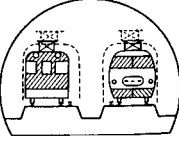
1969年の新全国総合開発計画（新全総）において総延長7200 kmの全国新幹線網構想が打ち立てられ、先の5路線について整備計画が定められた。しかし、国鉄改革に伴う設備投資の抑制（臨調答申）から1982年に閣議決定によって計画が凍結された。その後、国鉄の整理が一段落（民営化

図表 -1-1 全国新幹線鉄道網図



(注) 国土交通省鉄道局資料による。  
(出所) 『数字でみる鉄道2003』118頁。

図表 -1-2 整備新幹線の建設規格

標準軌新幹線 （フル規格）	新幹線直通線 （直通乗入方式）	新幹線規格新線 （青函トンネル方式）
		
 <p data-bbox="181 708 416 730">ミニ新幹線 通常新幹線</p>	 <p data-bbox="517 708 624 730">ミニ新幹線</p>	 <p data-bbox="759 708 893 730">スーパー特急</p>
<p data-bbox="226 753 360 775">〔最高 260km/h〕</p> <ul data-bbox="176 785 412 874" style="list-style-type: none"> <li>・新幹線規格の路盤を新設</li> <li>・標準軌を敷設して新幹線が走行</li> </ul>	<p data-bbox="490 753 624 775">〔最高 130km/h〕</p> <ul data-bbox="441 785 676 900" style="list-style-type: none"> <li>・在来線の路盤のままで狭軌に加え標準軌を導入</li> <li>・車両は小型の新幹線用車両が走行</li> </ul>	<p data-bbox="707 753 842 775">〔最高 160km/h ~ 200km/h〕</p> <ul data-bbox="703 785 938 900" style="list-style-type: none"> <li>・新幹線規格の路盤を新設（将来、標準軌の敷設可）</li> <li>・当面狭軌を敷設して高速車両が走行</li> </ul>

（出所）北山斉「整備新幹線問題」『土木学会誌』第73巻（1988年）96頁。

の目処がついた), 財政悪化の最悪期を脱したといった理由から計画凍結が解除された(1987年1月30日)。外国からの内需拡大要請も要因であったとされる<sup>4)</sup>。とはいっても、依然として建設費をどこから捻出するかの問題が生じていた。当時の運輸省はミニ新幹線方式やスーパー特急方式を組み合わせる経費を抑える案を示した(1988年8月11日)。この案にも賛否両論あったが、結局、フル規格で建設されることが決定し、1997年に高崎～長野間を結ぶ長野新幹線が開業した。現在、その他の区間も2014年を開業予定として建設が進んでいる。

以上が整備新幹線をめぐる歴史の概要であるが、ここで本論文において用いる用語を説明しておきたい。

「フル規格新幹線」(標準軌新線)とは、「その主たる区間を列車が二百キロメートル毎時以上の高速度で走行できる幹線鉄道」のことである(全国新幹線鉄道整備法第2条)。レールの幅が1435mm(標準軌)で、列車の横幅が3.4mのものである(図表-1-2の左図)。東海道・山陽新幹線がこの規格で建設された典型的な例である。この論文では、この意味の新幹線のことを「フル規格」、または単に「フル」と呼ぶこともある。「新幹線」と書いている場合は、便宜上、原則として次に掲げる2つの方式によるものも含むこととする。

「ミニ新幹線」(新在直通線)とは、在来線に3つ目のレールを追加し、線路の幅を標準軌にして、在来線と同じ横幅の車両を走らせる方式のことである(図表-1-2の中央図)。部分的に在来線の軌道の外にもう1本のレールを加える場合とすべての区間にわたって標準軌に改良されている場合がある。山形新幹線(1992年開業)や秋田新幹線(1997年)がこれにあたる。フル規格新幹線と違って速度の点で大幅に劣る(120km/h)が、建設費用は少なく済むとされる。なお、この方式のことを「ミニ規格」や単に「ミニ」と表現する場合がある。

「スーパー特急」(新幹線規格新線)とは、トンネルや路盤のサイズは新幹線規格で建設し、そこに幅が1067mm(狭軌)のレールを敷設し、在来線サイズの車両を走らせるものである(図表-1-2の右図)。この方式は北陸新幹線や九州新幹線の一部の区間で採用されていたが、森内閣時にフル規格に変更となった。この規格の例としては、青函トンネルや北越急行線がある。フル規格と比べて速度は劣る(160~200km/h)がミニ新幹線よりは速い。部分的に既存の在来線を活用することができるので全区間をフル規格で整備するより費用は低くなる。

このように3方式があるが、以下ではフル規格とミニ新幹線に焦点を絞って説明していく。

## 第2節 フル規格新幹線とミニ新幹線

この節ではフル規格新幹線とミニ新幹線の違いを経済的な問題、政治的な問題の2つに分けて述べていく。その後は、開業後の利用客の変化について見ていく。なお、建設費用と短縮時間の問題については、第2章第2節において詳述する。

まず、経済的な問題は、主に財源の問題<sup>5)</sup>である。フル規格で整備5線（盛岡～青森、高崎～小松、博多～西鹿兒島）を建設した場合、1988年の時点で2兆9200億円かかる。しかし、盛岡～沼宮内、八戸～青森、軽井沢～長野をミニ規格、糸魚川～魚津、高岡～金沢をスーパー特急、沼宮内～八戸、高崎～軽井沢をフル規格で建設した場合は、1兆3800億円で済むという。これらは線形のよい路線は在来線をそのまま活用するかミニ規格に改良する、線形の悪いところはフル規格かスーパー特急で建設するというものである<sup>6)</sup>。東北区間では盛岡～沼宮内間や八戸～青森間が、北陸区間では魚津～富山間や金沢～小松間が、九州区間では博多～八代間が、他の駅間と比較して線形が比較的良好であるためミニ規格への改良ないし在来線の活用ということとなった。北陸区間のうち高崎～軽井沢間は図表では線形が良好に見えるのにフル規格による整備とされたのは、急勾配で有名な碓氷峠があるためである。碓氷峠を越えるためにはミニ規格では不十分ということのようだ。

このように経済的な問題にはそれぞれの区間の物理的な問題をも含めて考える必要がある。安いからといって曲がりくねった区間をミニ規格にするのでは、時間短縮に大した効果も有さず投資が無駄になってしまう。そのような点からすると運輸省の案<sup>7)</sup>はある程度までは妥当なものであったといえるだろう。というのは、運輸省案ではどの区間も30分以上は短縮できているし、特に九州新幹線の博多～西鹿兒島間については、短縮時間が1時間59分と約2時間の短縮となっており、フル規格で整備しなくても十分な時短効果が認められるからである。上野から長野までの区間もフル規格

による整備の場合と比べて、特段の違いが生じるほど時間短縮に差はないだろう。ただ、それ以外の区間の場合はフル規格整備による時間短縮効果では1時間以上あるが、運輸省の案で整備するとその半分程度の短縮効果しか有しない。その点からすると短縮時間に不満を感じる気持ちも分らない。北陸新幹線の場合は、在来線の特急はすでに高速走行(時速120 km/h ほど)しているためスーパー特急方式では時短効果が小さいと考えられたのも無理はない。九州の場合は、ミニ規格のように在来線を走ることとなれば、「福岡周辺のように通勤通学や買い物客向けの各駅停車や快速列車などの本数が多い地域を走らせるのは難しい<sup>8)</sup>」という。しかし、博多から八代までは線形の良好なところであり、すでに在来の特急が走っているのだから不可能ではないだろう。八代以南をスーパー特急にして在来線から乗り入れる形にしても、十分な時短効果が見込めるのであって、フル規格にするという理由にはならないはずだ。

政治的な理由としては、国のお金で整備してもらうならより立派なフル規格新幹線の方がよいという理由や山形、秋田の場合と違って、フル規格整備に現実性があるという理由が考えられる。そのことをフル規格に固執したかたくなな態度と評価し、国の資金をできるだけ引き入れようとする「モノ取り主義的態度」と痛烈な評価を下すものも見られる<sup>9)</sup>。しかし、それは言い過ぎであり、感情的な表現のように思う。ただ、地方にも応分の負担が求められているとはいえ、地方交付税によってある程度まで補填されるようだ。こういった制度がより高額なものを望む姿勢につながっていないとは言い切れない。また、運輸省案だとフル規格を通すという公約の実現にはならないし、フル規格で整備される区間の選挙区の議員らは納得しても、他の区間の人には納得しないだろう。もっとも、彼らは総合的な交通体系の観点からの議論をお願いするとしているわけで、一方で、地元の区間にはフル規格を望む、フル規格整備が前提条件といった主張をし、自己矛盾に陥っている。

さて、次にフル規格とミニ規格の開業区間の利用客の変化について述べ

る。在来線をミニ規格に改良することで東北新幹線に乗り入れることが、初めて可能となった山形新幹線は1992年に開業した。山形～福島間がミニ新幹線を整備する区間として選ばれた理由としては、比較的線形が良好なこと、福島駅の改良の容易さ、沿線人口が多いことがあったという<sup>10)</sup>。しかし、そのミニ新幹線自体は時短効果の低さなどから失敗だと政治家や新幹線を推進する自治体などからは評された。とはいっても、その後、ミニは人気を維持しているため（たとえば山形新幹線は1編成6両だったのを7両に変更している）、単純にミニを効果的でないというのではなく、ミニとフルの違いや役割を明確にする必要がある（第3章で検討）。たとえば日本の国土の軸となる幹線にはフル規格を整備し、その他の地域へはミニで乗り入れるという形である（ただし、この方法は既設新幹線の線路容量によっては困難な選択肢となる）。

ミニ新幹線がある程度成功したと評価する理由を述べたい。ミニ新幹線の開業によって東京 - 山形間の航空機の便数が5往復から3往復にまで減少した<sup>11)</sup>。これは航空機の客が新幹線に流れたことを示すだろう。また、秋田と山形では観光客入込数が増加した。特に秋田県ではフル規格整備がなされた地域と同様に増加しつづけている（図表 -2-1 参照）。しかし、整備計画路線をミニ新幹線にしようという意見は少ない。ミニ新幹線は「比較的輸送量の少ない地域に一定程度の高速輸送サービスを提供する手段として、有効なものである」<sup>12)</sup>といわれ、裏返せば輸送量の多い地域には適さないということである。すなわち新幹線の特性の一つである大量・高速輸送という点からすると輸送量の多い地域にはフル規格による整備が適している。となれば、整備新幹線においては、大量・高速輸送が期待できることが条件の一つとなる。ミニ新幹線においては、秋田新幹線盛岡～秋田間で1日5710人（2000年度）、山形新幹線福島～山形間で1日9000人（2000年度）が利用している。東北新幹線盛岡～八戸間では、2002年12月1日～03年4月30日までの利用者は1日平均1万1400人が利用している。九州新幹線の部分開業区間である新八代～鹿児島中央間では、開業から



3ヶ月で83万人が利用し、閑散期の6月でも1日あたり7600人が利用した。九州新幹線の場合は3ヶ月間の1日あたりの利用客は1万人に満たない。利用客の増加率でみると、どの方式の場合も変わらない効果が見られるが、輸送人員に違いがある。運輸省の試算によると100kmあたり1万人以上利用すれば採算が合うという<sup>13)</sup>。推進派にとっては、1日1万人以上が利用した盛岡～八戸間(約93km)はフル規格整備の採算性を実績によって裏付けたといえる(ただし、この利用者が5年目も30年目も続いた場合で、正しい試算であるという前提において)。しかし、九州新幹線の部分開業区間はその条件を満たしているとはいえないだろう。

秋田新幹線の東京～秋田間の時間短縮は39分で3時間49分かかかる。山形新幹線の東京～山形間の時間短縮は43分で2時間27分かかかる。山形の場合はともかくとして、秋田の場合は4時間近くかかるが、ミニ新幹線開業以前の時代から144%の増加をみせている。山形新幹線においては6両編成だった車両を7両編成に変更し、新庄市まで延伸した。乗り継ぎをなくすことによる効果は思っていた以上に発生したのである。なお、東北新幹線の盛岡駅～八戸駅間では対前年比で約140%の利用客が増加している(ただし、開業から5ヶ月までの数字)。このようなことから、利用客の増加率についてはフルと遜色ない効果がミニにおいても発生することが分かる。ただし、利用客の総数が盛岡以北の区間と盛岡～秋田間とは大きく異なるので、大量輸送という観点から必ずしも盛岡以北の区間においてミニが有効であったと断じることはできない。もっとも、1日1万人の輸送を「大量」と考えるかどうかの問題がある。既設の新幹線と比べて「大量」でないのは明らかであるから、ミニでも十分だったのではないかという疑問が残る。

次にフルに変更になった理由を検討するが、まず、地元や地元の政治家が要求する新幹線の規格はあくまでフル規格であった点を確認しておきたい。スーパー特急方式の採用は、将来的にフル規格への変更が可能である余地を残した。そして、スーパー特急で着工された区間はフル規格に変更

された。その理由としては、スーパー特急が開業してからフル規格に変更すると、新線と在来線を結ぶ路線が無駄になるためだとされている。あくまでもスーパーとミニは整備新幹線の予算審査を単に乗り切るためだけにひねり出されたものだと捉えられ、政治の道具（手段）に過ぎず、それらを使って将来的な交通網を構築しようという気はなかったと考えられる。急場しのぎのものであって、それらをどのように活用していくか、どのように地域の交通網を形成していくかという視点がなかった。このことはフル規格に変更された理由として「開業後にフル規格に変更すると、在来線との乗り入れ路線などの建設費が結果的に無駄になるとされた」<sup>14)</sup>という指摘も裏付けるだろう。そういったことから国家の決定としてフル規格による全線整備が妥当な結論だったかという点、疑問に感じる。フル規格とかミニ規格とかいう以前に地方にはすでに空港も高速道路も整備されているからだ。それらの施設と新幹線の関係を説明する必要があるだろう。

以上のように検討したが、ミニ新幹線が有効となる場合は、大都市圏の都市間鉄道を除いて1日当たりの利用客が約6000人程度認められるところで、線形が比較的良好なところに限られよう。一方、フル規格が有効となる場合は、100 km あたりの区間で最低でも1日1万人以上の利用客が長期にわたって見込めるところに限られよう。

## 第2章 整備新幹線をめぐる議論

### 第1節 整備効果論

整備新幹線の効果には開業前の効果と開業後の効果に大別される。開業前の効果とは、建設に伴う雇用増などの効果を指す。開業後の効果とは時間短縮効果から波及する人口、事業所、商業施設や観光客の増加を指す。整備新幹線は、巨額の投資を伴うものであり、建設後も維持が必要であり、なおかつ収益をあげなければならない。したがって開業後の効果を評価することが重要となってくる。よってここでは他の論文のように開業後の効

果に絞って論述を進めていく。

整備新幹線の建設をめぐるでは、新幹線計画そのものに賛成の立場と反対の立場、新幹線におけるデメリットが解消されれば賛成する立場がある。賛成の立場は、景気を浮揚させ税収増をもたらすこと、地域の均衡ある発展をもたらすこと、単年度あたりの予算額(国費:2004年度で686億円)が低いこと、二酸化炭素の排出量が航空機や自動車と比べて少ないこと、乗客の死亡事故がないこと、悪天候でもダイヤが乱れにくいこと、とする見解に基づいている。反対の立場は整備効果が期待できずストロー現象によって大都市に人口など<sup>15)</sup>が吸収される、環境を破壊する(騒音公害も含む)、建設費用が巨額である(整備5線で約4.5兆円)、地方にはすでに空港も高速道路も整備されているとの見解に基づいている。この他に岩橋は「大都市との時間距離や経済距離が短縮するため、地域によっては、労働力や資金の流出という形で大きな逆流効果にさらされ、(略)。これを防ぐためには、新幹線を契機に、これとバランスのとれた拠点都市等を育てる必要がある<sup>16)</sup>」と受け皿整備の必要性を述べている。米浪も「整備新幹線沿線地域が地域活性化や新国土軸の形成の一つの手段として積極的に整備新幹線を取り込む計画をもち、整備新幹線の開通時期に合わせた受け入れ態勢を整備できるかどうかによって地域間で地域経済発展の度合いに格差を生ずるであろう<sup>17)</sup>」と述べている。また、平石も同様の見解をとっている<sup>18)</sup>。この考え方は新幹線ができたあとにどのような対策をとるべきかという政策論である。政策論の前提としては、新幹線を整備するだけではストロー現象が発生し、地域にプラスにならない場合が多いというものである。計画に反対するとも賛成するとも言っていないのでいずれにも分類しない。

本論文の目的は整備新幹線またはミニ新幹線が地域にどのような影響を与えるかである。したがって、賛成、反対両立場の見解のうち、新幹線またはミニ新幹線の効果に関する評価に絞って論じていく。ここでは新幹線が多極分散型国土軸の形成あるいは地域の均衡ある発展、東京一極集中の

是正に寄与するという効果を肯定する立場を肯定説、否定する立場を否定説、そして後に紹介する肯定説と否定説の中間の立場を中間説として議論を進めていく。まず肯定説を述べて、否定説を紹介し、最後に中間説を説明する。

肯定説は新幹線の整備は「東京一極集中を是正し、多軸型国土構造の形成が促進されることである。高速鉄道網が整備されなければ、地方圏の充実は難しいのである。地域間、および地方都市圏との大都市間のヒト・モノ・情報の活発な交流がはかられないし、産業立地の促進によって雇用を創出することもできない。特産品の開発・販路を拡大することも困難だからである」<sup>19)</sup>として、新幹線を「絶対条件」<sup>20)</sup>としている。次に挙げるのは新幹線の例ではないが、中国横断自動車道の広島・浜田線・岡山米子線が全線開通したことによって山陰地方から東京都中央卸売市場に出荷されるアジの取扱量が約1.5倍に増加したとされる<sup>21)</sup>。堀内は、時間距離の短縮や行動圏域の拡大によって、「地域間の交流頻度と交流の範囲を拡大し、そのため、特に交流の結節点となる駅を中心とする地域の活性化を促し、新たな都市形成の引き金となる。また、それに伴って周辺の都市機能の充実や魅力的な都市づくりが促進され、人口の地方定住にも寄与する」<sup>22)</sup>と述べている。根橋も同様のことを述べている<sup>23)</sup>。天野も、沿線地域の企業立地の増加、観光レクリエーション活動の活発化、商業の振興、その他業務活動の広域化や効率化などに効果が現れ、多極分散型国土の形成、東京一極集中の是正のためにも新幹線が必要であると述べている<sup>24)</sup>。しかし、地域の交流を促進するのならば、フル規格でなくミニ規格でも十分なのではないかという指摘もある。これらの論拠の中に四全総の理念である交流ネットワークを形成し、それによって多極分散型国土軸を形成するというものがある。そして、交流人口が増加し産業が立地することで、地方への定住に結びつくとしている。ところで、「地方定住」のうちの「地方」とは、都道府県における主要都市を意味するのだろうか。都道府県内のすべての市町村と定義すると、地方定住は達成されていないと評価できる。都

道府県内の主要都市と定義するとやはり地方定住は達成されていないと評価できる。都道府県庁所在地と定義すると、地方定住はある程度達成されていると評価できるだろう。しかし、その場合、東京など大都市圏から移住する人が多いのか、都道府県内の県庁所在地以外の地域から移住する人が多いのか問題となるだろう。東京から新幹線駅が整備された都市に戻るというよりは、新幹線駅のない他の地域から新幹線のある同一県内都市に移住することが多いのではないだろうか。この点については第3章で詳しく検討する。

否定説は人口統計を検証して、「山口県においては山陽新幹線の開業あるいは新幹線駅の設置によって、駅設置都市の人口が増加し、(略)、さらには入込み観光客が増大するというのは「夢物語」であったし、「新幹線神話」は期待できなかった<sup>25)</sup>とするものや、新潟県においては「観光面をのぞいて近隣県との相対的位置、及び対首都圏との格差について高速交通体系の積極的な効果を見てとることはできない<sup>26)</sup>とするものがある。角本も「国土計画との関連でいえば、いずれも(新幹線と高速道路のこと引用者注)東京集中を促進し、(略)、この意味で国土計画が単純に交通投資に分散効果を期待したのは誤りであった<sup>27)</sup>として、東海道新幹線の沿線においても、東京近郊の都市人口が沿線よりも大きく増加しているとして東京への集中は明らかとしている<sup>28)</sup>。香川も「多極分散よりむしろ東京一極集中を加速する傾向が強く、地域振興に乏しい<sup>29)</sup>としている。たしかに東京一極集中を加速している感もあるが、県庁所在地や地域の中心に位置づけられる都市でも人口が増加する傾向にある。それは東京ないし首都圏における人口の増加率に比べて低いものではあるが、そのような都市を強化することで、首都圏への人口流出を食い止めていると見ることもできる<sup>30)</sup>。

次に紹介するのは両者の中間とも言える説である。効果は新幹線の駅を有する自治体とその周辺にのみ及ぶという評価である<sup>31),32)</sup>。また、佐々木・大橋・安藤は、「新幹線ネットワーク整備はある程度までは、地方分

散を促進させるが、高密度ネットワークが著しく分散を促進させはしない<sup>33)</sup>としている。国土交通省も「沿線都市の人口の増加<sup>34)</sup>」をあげており、先の論者らと同様の考え方のようだ。ただし、国土交通省は「地域経済の発展に大きく寄与する<sup>35)</sup>」とも述べており、これらの評価は賛成、反対の中間的な立場にあるともいえる。松村は「仮に人口増減が地域の経済活力を代表する指標であるとする、新幹線開通を契機として、地域の成長格差が是正されたとはいえず、新幹線駅設置の拠点都市等は依然、全国平均を大きく上回って成長し、単なる新幹線通過地域や新幹線の通る幹線軸から離れた地域では十分な成長には至らなかった<sup>36)</sup>」としている。東北新幹線の効果を検証した長谷川によると新幹線などの高速交通体系の効果が及ぶ範囲は新幹線の停車駅または高速道路のインターチェンジ（以下、IC）の周辺を中心とした選択的・局地的なものにとどまる。そして「交通利便性を軸として地域社会の経済的・社会的地位を再編成するという意味で、県間格差・県内格差の拡大をともなった、きわめて選択的で、不均等なものであり、沿線の県全体や東北地方全体の所得水準を底上げし、人口の定住を促進するほどのインパクトをもつものとはいえない<sup>37)</sup>」としている。新潟県を14の圏域に分けて分析した水澤によると「新潟圏が突出して増加し、逆に高速交通体系の整備されていない圏域の人口減少が進んでいる<sup>38)</sup>」。また、新潟県で伸びる以上に首都圏において人口などが伸びており、結果として格差は開いているのではないかとしている<sup>39)</sup>。

長谷川や松村や水澤の説は、一見すると否定的なもののように見えるし、実際、国土の均衡ある発展が達成されたかという命題に対する結論は、三者とも否定的である。しかし、この3つの論文が提起した重要な点は、新幹線駅や高速道路のICのある県庁所在地または都市においては人口が増加する可能性があるということである。私はこの点に新幹線による波及効果に対する正しい評価をもたらず道を見出したい。さらに、水澤は観光の場合は高速交通体系との関係を見出しにくいとしている。それは、ICのあるところが必ずしも増加しているわけではないというデータからであ

る。この点は、観光においては高速交通体系がより広域的に周辺へと波及する効果を有しているのではないかと思わせる。

以上の説をまとめると、全県的ないし全国的に効果が及ぶ、県庁所在地ないし駅周辺に効果が及ぶ、効果を見出しにくいないしストローク効果が起こるということになる。本論文では中間的な見解を採り、県都とその周辺において増加するという仮説を立てて検討したい(第3章)。

## 第2節 建設費用と時間短縮効果

ここでは、高速道路とフル規格新幹線の費用の比較<sup>40)</sup>を行う。同時にミニ新幹線との対比も行う。その場合、すでに開業している同区間を同程度の距離で結んでいる地域を選択することが望ましい。そこで、新幹線については東北新幹線盛岡～八戸間を、高速道路については東北縦貫自動車道のうち弘前線・八戸線の盛岡IC～八戸IC間を分析対象として選んだ。東北新幹線の八戸駅から盛岡駅までは約97kmで総事業費は約4531億円であり、東北縦貫自動車道の盛岡ICから八戸ICまでは約121kmで総事業費は約2810億円である。ここから1kmあたりの費用を計算すると新幹線の区間は約46.7億円、高速道路の区間は約43.1億円である。単純な方法による比較であるが、いずれの場合も大して事業費に差がないことがわかる。

さて、次にフル規格新幹線とミニ新幹線の事業費の比較を行ってみる。この場合、短縮時間1分あたりの費用を計算して、ミニ新幹線を批判する例もある。たとえば、東北新幹線の盛岡～青森間のうち盛岡～沼宮内間をミニ規格、沼宮内～八戸間をフル規格、八戸～青森間をミニ規格とする運輸省案の工事費は3550億円(1987年当時)となっている。これに対して、フル規格で全線整備すると「盛岡-青森間の短縮時間を見るとフル規格では76分、ミニ規格では35分」であり、「短縮時間1当たりの工事費はフル規格で84億円、ミニ規格で101億円となる」<sup>41)</sup>。また、日本経済新聞は専門家による指摘として「ミニ規格では八戸-青森間の実質的な時間短縮効果は5分程度。改良にかかる工事費は900億円で、時間短縮1分に要する工

事費は、180億円にのぼり、費用のわりに効果が小さい<sup>42)</sup>と紹介している。こういった議論はミニ規格では1分あたりの短縮効果が少なく、フル規格では総費用が大きくなってしまおうというどちらにとっても不利な条件しか生み出していない。なお、1 km あたりの費用についてはミニ規格の方が安くなるが、キロ当たりまたは短縮時間あたりの建設費用のいずれで比較することが妥当であるのだろうか。もっとも、問題となるべきは1分短縮あたりの費用がいくらであるというものではない。ミニ規格による1分あたりの短縮費用がフル規格よりもかかるから、フル規格で建設すべきだという議論は成り立たないだろう。本来はいずれが地域にとってより有効な政策であるかという観点から議論させるべきものだろう。

### 第3章 地域への影響

新幹線の効果については、建設時と開業後の効果がある。ここでは他の研究にならって考察対象を開業後の効果に絞る。考察の対象とする新幹線は、東北新幹線のうち東北地方の区間、秋田新幹線、山形新幹線および北陸（長野）新幹線とする。必要に応じて既存の新幹線の効果に関する研究を参考にする。フル規格新幹線とミニ新幹線では、効果にどのような差が現れてくるのか検討する。考察の対象とする県は、東北6県と長野県とする。統計データは、人口、観光客入込数を用いる。人口については1995年から2000年への増加率を国勢調査によった。観光客入込数については各県の観光統計要覧等<sup>43)</sup>によった。なお、高速道路のIC及び新幹線の駅は2000年までに開業しているものを対象とした。都道府県のうち大都市圏として首都圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、群馬県、栃木県、茨城県、山梨県）、愛知県、関西圏（大阪府、京都府、兵庫県、奈良県、滋賀県）、地理的観点から沖縄県は除外した。それらの都府県の都府県庁所在地も除外している。



## 第1節 人口への影響

## (1) 府県レベルの分析

図表 -1-1 は大都市圏を除いた道県の人口の伸び方を整理したものである。高速道路のインターチェンジ(IC)または新幹線の駅の有無で分類し、増加している道県と減少している道県の数を数えた<sup>44)</sup>。その結果、新幹線の駅も高速道路のICも有している県では、増加が5県、減少が5県、変化無しが1県だった。この場合では、増加県と減少県の数が均等にわかれていることが分かる。この結果からは、両方を有していても、人口が増加する場合もあれば減少する場合もあることが分かった。したがって、他の要因が増加するか減少するかを決しているだろう。

高速道路のICとミニ新幹線の停車駅を有している県では、2県とも減少していた。この場合は、サンプル数が少ないためにはっきりとしたことは言えない。しかし、ミニはフルほど人口増に寄与しないのではないかと

図表 -1-1 道県の人口の伸び方の分布  
1995年に対する2000年の増減分布

高速道路	新幹線	+	変化なし	-
		5	1	5
		0	0	2
	×	3	0	16
×	×	0	0	0

(注1) 国勢調査により著者作成。

(注2) 大都市圏などは除いた。

(注3) は新幹線駅または高速道路のインターチェンジを有し、×はそれらを有しないという意味である。

はミニ新幹線の停車駅を有しているという意味である。但し、フル規格の駅を持つ県は除いた。

(注4) 増減が1.0倍以上のものを+、1.0倍未満のものを-で表した。

(注5) 高速道路とは、高速自動車国道を指し、一般自動車専用国道は含まれない。また、新幹線、高速道路いずれも2000年までに開業している駅またはインターチェンジを対象としている。

推測できる。

高速道路の IC のみを持っている道県では、増加が 3 県、減少が 16 道県であった。したがって、高速道路の IC のみでは人口が増加しにくいと言えるだろう。

これらの結果は、高速道路が道県内をどのように走っているか、高速道路の本数や IC の数がどれくらいかという差異を考慮に入れていない。新潟県のように北陸自動車道、上信越自動車道、磐越自動車道、関越自動車道と 4 本もの高速道路が走っているにも関わらず人口が増えていない場合もある。今回の手法は単純化したものであり、より詳細に検討するには、高速道路がどのようなルートを通っているか、どういった都市と結ばれているかなどを考慮にいれなければならないだろう。

なお、高速道路の IC と新幹線の駅のいずれが人口増に寄与するかということについては、新幹線のみを有する道県が存在しないために判断ができない。すでにすべての道県に高速道路が走行していることから、今後も道県レベルで効果を比較することは難しいだろう。ただ、高速道路の IC しか有しない場合は、増加する県より減少する県の方が多くなり、高速道路の IC と新幹線の駅の両方を有する場合に増加する県が多くなっていることからすると、高速道路の IC と新幹線の駅の 2 つが組み合わさって人口増に寄与していく可能性があるかもしれない。

## (2) 市レベルの分析

(1)では道県レベルの分析を行った。ここでは、市レベルでの分析を試みたい。

図表 -1-2 は大都市圏を除く道県庁所在地の人口の伸び方を整理したものである。全体的にみると、増加している都市が多く、減少している都市は少ない。県庁所在地であれば人口が増加する傾向にあるようだ。そのなかでも高速道路も新幹線も有している都市では、増加が 8 市、減少が 1 市のみであった。高速道路とミニ新幹線を有している都市では増加が 2 県

図表 -1-2 県庁所在地の人口の伸び方の分布

1995年に対する2000年の増減分布

高速道路	新幹線	+	-
		8	1
		2	0
	×	14	5
×	×	1	0

(注1) 国勢調査により著者作成。

(注2) 大都市圏などの県庁所在地は除いた。

(注3) は新幹線駅または高速道路のインターチェンジを有し、×はそれらを有しないという意味である。

はミニ新幹線の停車駅を有しているという意味である。

(注4) 増減が1.0倍以上のものを+、1.0倍未満のものを-で表した。

(注5) 高速道路とは、高速自動車国道を指し、一般自動車専用国道は含まれない。

また、新幹線、高速道路いずれも2000年までに開業している駅またはインターチェンジを対象としている。

で減少はなかった。高速道路のみを有している都市では、増加が14市、減少は5市であった。高速交通体系の有無に関わらず増加する傾向にあるともいえるが、高速交通体系を整備しても減少する傾向にはならないことが分かった。

これについては「三大都市圏を除く、地方都市で確実に人口を増加させている都市は道県庁所在地として、広域的な行政・経済・教育・文化の中心的機能を果たしているところ、それに電機・精密機械・自動車等の先端産業が立地する都市である」<sup>45)</sup>という研究があり、今回の観察でも変化は生じていないことがわかった。

図表 -1-3 では東北6県の県庁所在地について整理してみた。すべての県庁所在地で増加していたが、もっとも増加していたのは仙台市であった。高速道路のICも新幹線駅も有している都市では増加の幅にばらつきがあった。高速道路のICのみと高速道路のICとミニ新幹線の停車駅の両方を有している場合を比べると両方有している場合の増加率が低い場合があった。とはいっても、増減率としては微々たる差であるので、この

図表 -1-3 東北6県の県庁所在地の人口の伸び方の分布

1995年に対する2000年の増減分布

高速道路	新幹線	1.00～1.01未満	1.01～1.03未満	1.03以上
		1	1	1
		1	1	0
	×	0	1	0

(注1) 国勢調査により著者作成。

(注2) は新幹線駅または高速道路のインターチェンジを有し、×はそれらを有しないという意味である。

はミニ新幹線の停車駅を有しているという意味である。

(注3) 高速道路とは、高速自動車国道を指し、一般自動車専用国道は含まれない。

また、新幹線、高速道路いずれも2000年までに開業している駅またはインターチェンジを対象としている。

データはあまり有用ではないだろう。

図表 -1-4 では東北6県の市部について整理した。東北において市と称するものをすべて対象としている。ただし、県庁所在地は除外している。高速道路のICも新幹線の駅も有している場合は、増加が6市、減少が1市であった。ここからは高速交通体系の存在は否定説が言うように人口の減少にはつながらず、むしろ増加を維持ないし促進することが読みとれる。高速道路のICのみを有している場合は、増加が7市、減少が6市であった。ここからは高速道路のICの存在が人口増に貢献するともしないとも言えない。高速道路のICを有さず、ミニ新幹線の停車駅のみを有している都市では、増加が2市、減少が4市であった。この結果をみると、どうやらミニ新幹線の停車駅を有するだけではフル規格ほどの人口増をもたらす効果はなさそうである。新幹線駅も高速道路のICも有しない場合は、増加が6市で、減少が18市であった。高速交通体系がない場合は、人口が減少する方に作用しやすいようだ。

以上の分析から、高速交通体系の存在は人口増に作用する可能性がありそうだということが分かった。

図表 -1-4 東北6県の市の人口の伸び方の分布

1995年に対する2000年の増減分布

高速道路	新幹線	+	-	合計
		6	1	7
		0	1	1
	×	7	6	13
		1	0	1
×		2	4	6
×	×	6	18	24
				52

(注1) 国勢調査により著者作成。

(注2) 各県の県庁所在地は除いた。

(注3) は新幹線駅または高速道路のインターチェンジを有し、×はそれらを有しないという意味である。

はミニ新幹線の停車駅を有しているという意味である。

は、新幹線駅または高速道路のインターチェンジを有しないがかなり近くにあることを意味する。

(注4) 増減が1.0倍以上のものを+、1.0倍未満のものを-で表した。

(注5) 高速道路とは、高速自動車国道を指し、一般自動車専用国道は含まれない。また、新幹線、高速道路いずれも2000年までに開業している駅またはインターチェンジを対象としている。

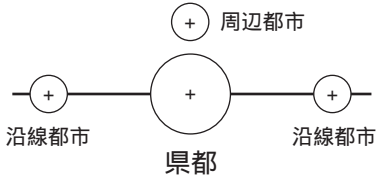
### (3) 県内における人口増減の分布

ここでは東北6県内と長野県内における人口増減の分布をみていく。その前に山口県の研究をした澤の論説を紹介する。

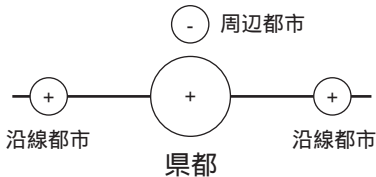
山口県を研究した澤は、まず新幹線沿線都市と非沿線都市とに分けて人口の増加効果を検証した<sup>46)</sup>。それによると、沿線都市は1985年まで増加し、1990年に減少、1995年に若干増加し、非沿線都市は年々減少していた。しかし、駅設置都市と非駅設置都市に分けて分析すると、駅設置都市の人口の伸び率は市部平均や県の伸び率よりも高いものの、駅非設置都市と比較すると、むしろ駅非設置都市における人口の伸び率の方が高くなっていた。したがって、「山口県においては新幹線が新幹線駅のある都市の人口増加に寄与したとは言えない<sup>47)</sup>」と結論付けている。しかし、著者の結論の仕

図表 -1-5 人口分布の4モデル

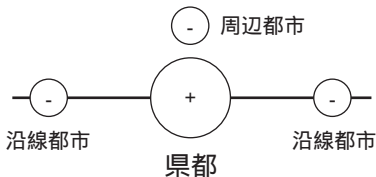
モデルA 効果全体波及モデル



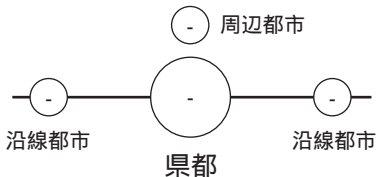
モデルB<sub>1</sub> 効果沿線波及モデル



モデルB<sub>2</sub> 効果県都限定波及モデル



モデルC ストロー効果モデル



(注1) 著者作成。

(注2) 横棒線は新幹線（ミニを含む）及び高速道路を示す。

(注3) +は人口増加，-は人口減少を表す。

(注4) 県都には，県庁所在地とそれに隣接する都市も含めている。

方は正確ではない。なぜならこのデータからは，新幹線の駅がある都市よりも新幹線の沿線で駅がない都市の方が人口の伸び率が高かったということしか言えないからである。しかも，新幹線の駅がある都市は，少なくとも市部平均や県の伸び率よりも高いという事実を無視ないし軽視している。また，新幹線の効果が駅のない地域にまで波及したと考えるとこのデータはかえって新幹線の整備効果を肯定的に捉えるものとなるだろう。したがって，なぜ新幹線駅のある都市よりも，新幹線沿線で駅のない都市の人口伸び率が高かったのか明らかにされなければならないだろう。

さて，各県の具体的な分析に入る前に図表 -1-5 に示したモデルについて説明する。このモデルは新幹線の開業が地域の人口にどのような変化を与えるかを示したものである。中央の横線が新幹線や高速道路といった高速交通体系を示している。横線を中心に県都，その周辺に

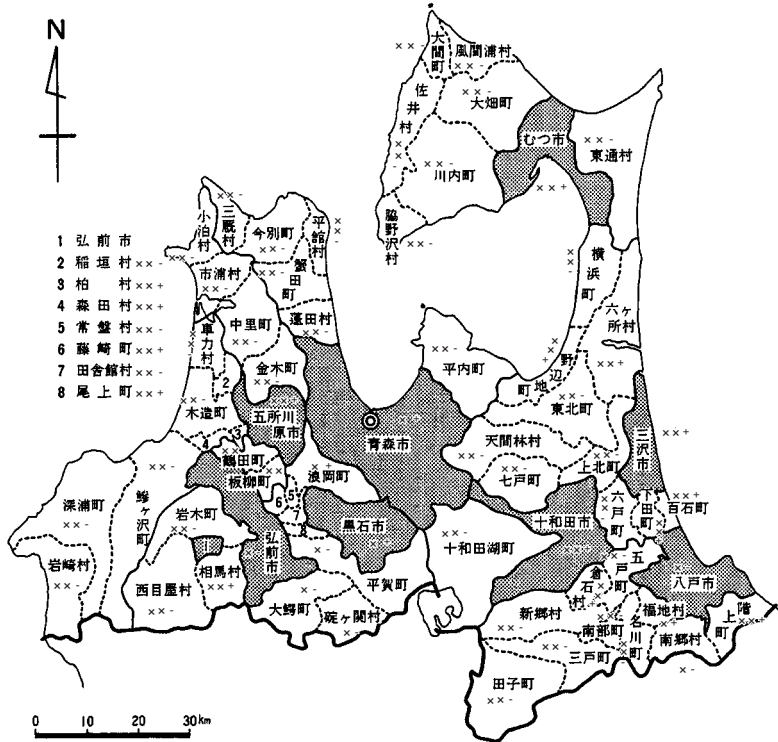
沿線都市を配置し、高速交通体系の整備されていない周辺都市は県都の上にある丸で示した。このモデルにおいては、類型を単純化するために県都には県都と境を同じくする都市を含めることとした。このモデルで言う沿線都市とは県都と距離的に離れている都市をいう。また、以下で行う各県の各市町村人口の増減については、これまでの分析と同様に1995年から2000年の国勢調査人口の増減率を用いた。増加している場合は+、減少している場合は-で表した。このようにして、4つのモデルを考えてみた。モデルAは、高速交通体系のある県都や沿線都市だけでなく、高速交通体系のない周辺都市といった県全体で人口が増加するものである。このモデルAを効果全体波及モデルと呼ぶ。モデルB<sub>1</sub>は高速交通体系のない周辺都市では人口は減少し、高速交通体系のある県都と沿線都市においては人口の増加がみられるというものである。モデルB<sub>1</sub>を効果沿線波及モデルと呼ぶ。モデルB<sub>2</sub>は高速交通体系のある県都と隣接する都市のみで人口の増加がみられ、それ以外の地域では高速交通体系があっても、人口が減少するというものである。モデルB<sub>2</sub>を効果県都周辺波及モデルと呼ぶ。モデルCは高速交通体系のない周辺都市だけでなく、高速交通体系のある沿線都市のみならず県都においても人口が減少するというものである。モデルCをストロー効果モデルと呼ぶ。先般の整備効果論のところで紹介した肯定説がモデルAに、否定説がモデルCに、中間説がモデルBにあたる。本論文の立場は中間説であるモデルBである。

各県の市町村域に または×とあるのは、高速交通体系の有無を示している。原則として左側の または×は高速道路のICの有無を示し、右側の または×は新幹線の駅の有無を示している。 は有すること、×は有しないことを意味する。また、+とあるのは人口増を、-とあるのは人口減を示す。

青森県(図表 -1-6 参照)

青森県の場合は、青森市、浪岡町、黒石市、弘前市、碓ヶ関村に東北縦

図表 -1-6 青森県高速交通機関有無別人口増減図



国勢調査人口（1995～2000年）

2000年現在 著作作成

白地図は『データでみる県勢2005年版』財団法人天野恒太記念会，大日本印刷（株）23頁より

貫自動車道弘前線の IC が、南郷村、八戸市に同八戸線の IC がある。それらのうち、3 市町で人口が増加しており、残りの 4 市では減少している。増加している黒石市と浪岡町は、いずれも県都青森市に隣接している。ここからは県庁所在地とその近くの都市で高速道路の IC がある都市では人口が増加する傾向があると読み取れる。一方、減少している八戸市の場合は、周辺の 7 市町村で増加している。ここでは逆に人口の郊外化が起きているといえる。高速交通体系と人口変動との因果関係は複雑であり、必



ずしもそれさえ整備すれば人口が増加するわけではないことを示している。

増加している黒石市、浪岡町は、青森市と境を同一にしているため、これらの市町は県都に含める。このようにすると、青森県の場合は、青森市を中心に置くのでモデル  $B_2$  に分類できる。

#### 秋田県(図表 -1-7 参照)

秋田県の場合は、秋田市、河辺町、協和町、大曲市、横手市に東北横断自動車道釜石秋田線の IC が、小坂町と鹿角町に東北縦貫自動車道弘前線の IC がある。そのうち、秋田市のみで人口が増加、残りの6市では減少している。ミニ新幹線の停車駅は、秋田市、大曲市、角館町、田沢湖町にあるが、秋田市を除いて減少している。このことから秋田県においては、高速道路やミニ新幹線の整備は人口増をもたらすほどの力は有しないことが分かった。秋田県の場合は明らかにモデル  $B_2$  に該当する。

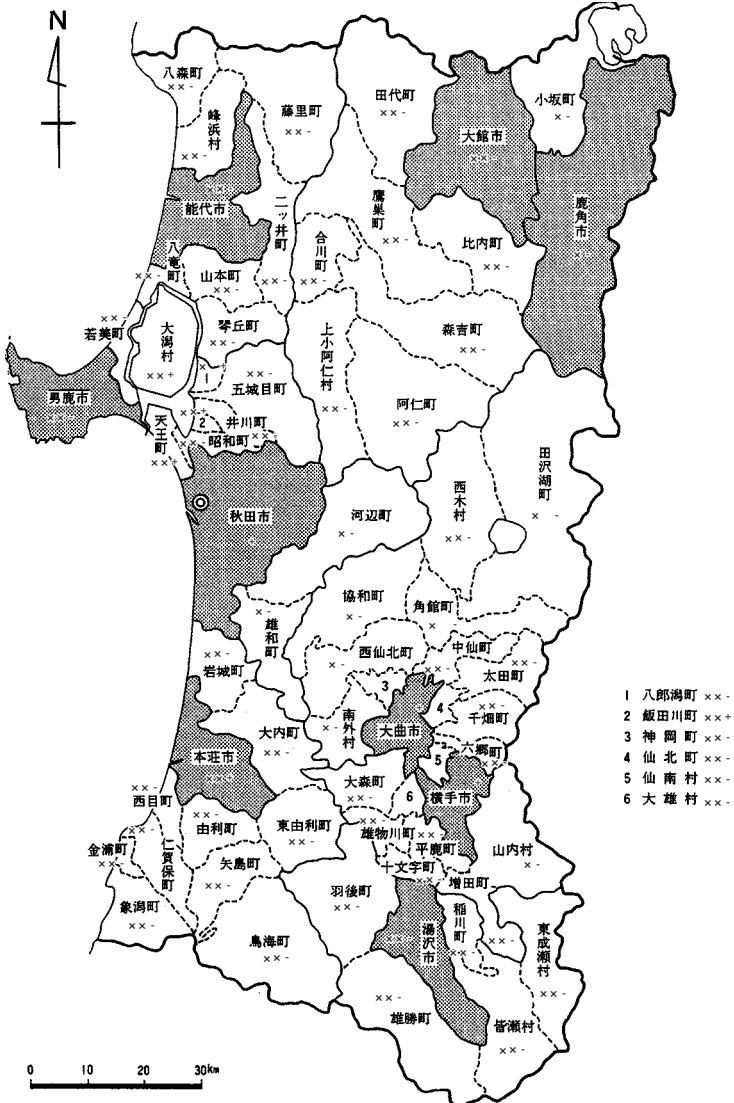
#### 岩手県(図表 -1-8 参照)

岩手県の場合は、軽米町、一戸町、浄法寺町、安代町、西根町、滝沢村、盛岡市、紫波町、花巻市、北上市、東和町、湯田町、水沢市、前沢町、一関市に東北縦貫自動車道弘前線の IC がある。そのうち、8市町村で人口が増加しており、残りの7町では減少している。新幹線の駅は、盛岡市、花巻市、北上市、水沢市、一関市にある。それらの市の人口は増加している。ミニ新幹線の停車駅がある雫石町では人口が増加しているが、盛岡市に隣接していることもあって、人口増がミニ新幹線によるものと考えことは難しい。しかし、盛岡市に隣接していても人口が減少している市町村があり、それらは高速交通体系が整備されていない。とすると、雫石町において人口が増加しているのはミニ新幹線の影響も考えられるだろう。実際、盛岡市に隣接していても人口が増加している町村には高速交通体系が整備されている(滝沢村)。

県の東半分には人口が増加している市町村が存在せず、新幹線や高速道

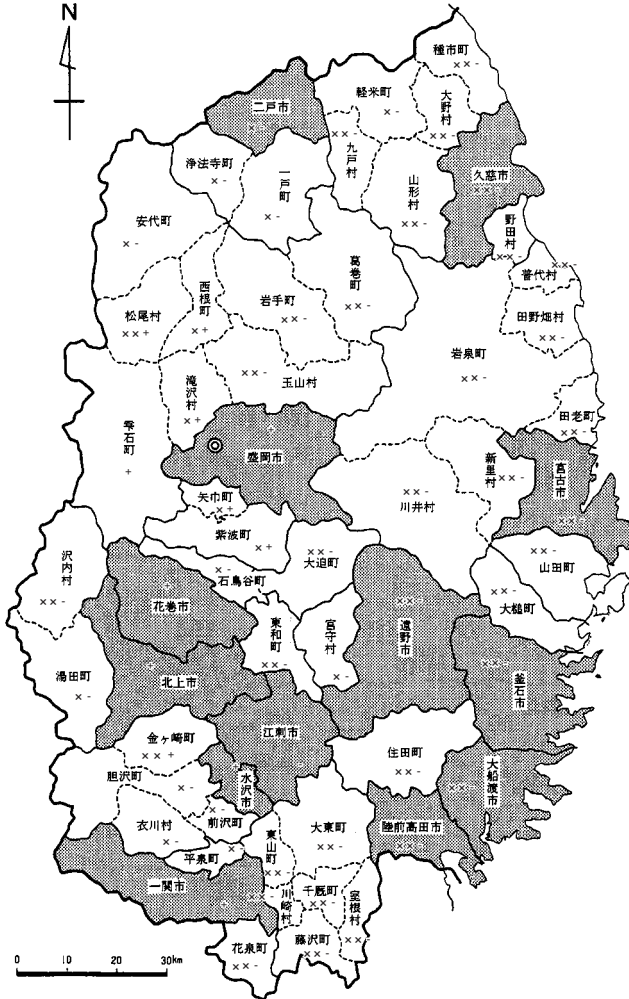
整備新幹線の建設過程と地域振興効果（井口）

図表 -1-7 秋田県高速交通機関有無別人口増減図



国勢調査人口（1995～2000年）2000年現在 著者作成  
 白地図は『データでみる県勢2005年版』財団法人天野恒太記念会，大日本印刷（株）23頁より

図表 -1-8 岩手県高速交通機関有無別人口増減図



国勢調査人口(1995~2000年)2000年現在 著作作成

白地図は『データでみる県勢2005年版』財団法人天野恒太記念会,大日本印刷(株)23頁より  
または は高速交通機関の駅またはインターチェンジが近くにある場合を示す。

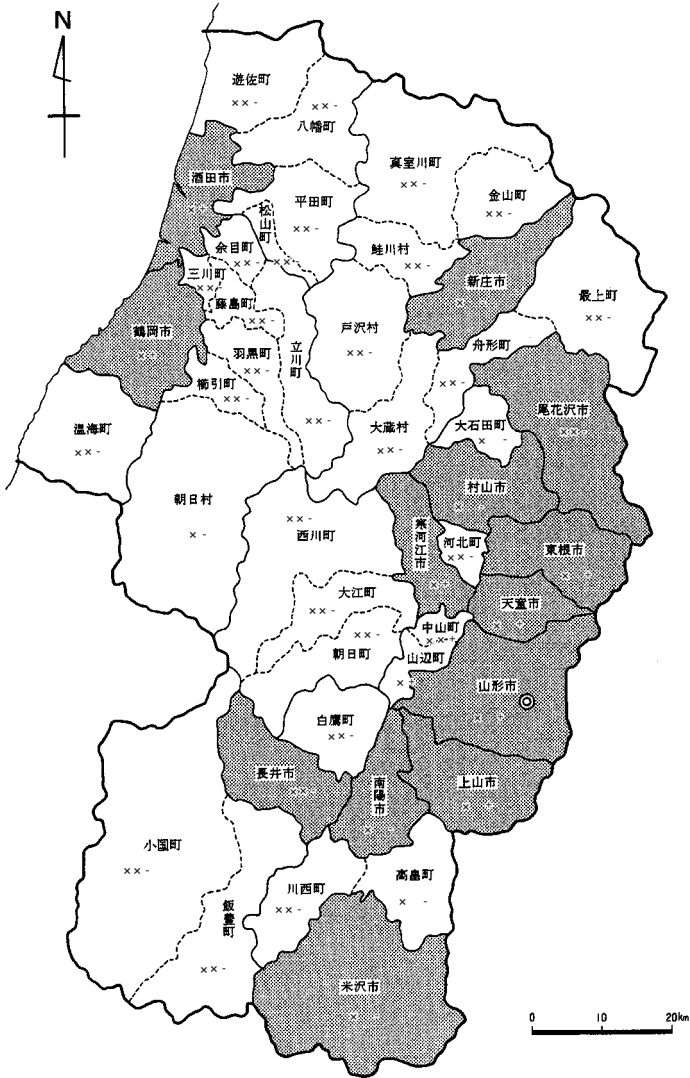
路が走っている西半分に偏っている。このことは岩手県の白書でも示唆されており、盛岡市とその周辺の市町村以外の地域では依然として過疎化が進行していると白書は述べている。その西半分でも盛岡市に近い市町村で人口の増加が見られる。地理的に県の真ん中を新幹線や高速道路が走っていないので、県全体に高速交通体系の影響が及ばないようだ。しかし、高速交通体系の沿線をもても、人口が増加している市町村は少ない。よって岩手県の人口に関しては高速交通体系の存在は広範囲に人口増をもたらさないことが分かった。また、新幹線駅も高速道路の IC も有する場合は人口が増加し、県庁所在地に隣接して高速道路の IC もしくはミニ新幹線の停車駅がある町村では人口が増加していることが分かった。以上のことから岩手県の場合は、モデル  $B_1$  に該当するといえる。

#### 山形県（図表 -1-9 参照）

山形県の場合は、山形市、酒田市、鶴岡市、朝日村、寒河江市に東北横断自動車道酒田線の IC がある。そのなかで人口が減少しているのは朝日村のみである。ミニ新幹線の停車駅は、米沢市、高畠町、南陽市、上山市、山形市、天童市、東根市、村山市、大石田町、新庄市にある。そのうち山形市、天童市、東根市で人口が増加しており、残りの 7 市町では減少していた。どうやら、ミニ新幹線は人口の増加を促進するほどの力は有しないようである。天童市と東根市は、山形市に近くミニ新幹線の停車駅を有しているから人口が増加していると言えそうだが、同様の条件で、上山市と南陽市では減少しているので、天童市や東根市においてはミニ新幹線が人口増に寄与したかどうかは判断しにくい。

山形県は、山形市を中心として、人口の増加している都市が 3 つほどある。また、日本海側の酒田市や鶴岡市では増加が見られるので、モデル  $B_1$  とモデル  $B_2$  の混合形態ともいえるが、酒田市や鶴岡市を沿線都市と考えるとモデル  $B_1$  に分類できるだろう。ただ、それは本来的なモデル  $B_1$  の姿よりも弱いものとなっている。

図表 -1-9 山形県高速交通機関有無別人口増減図



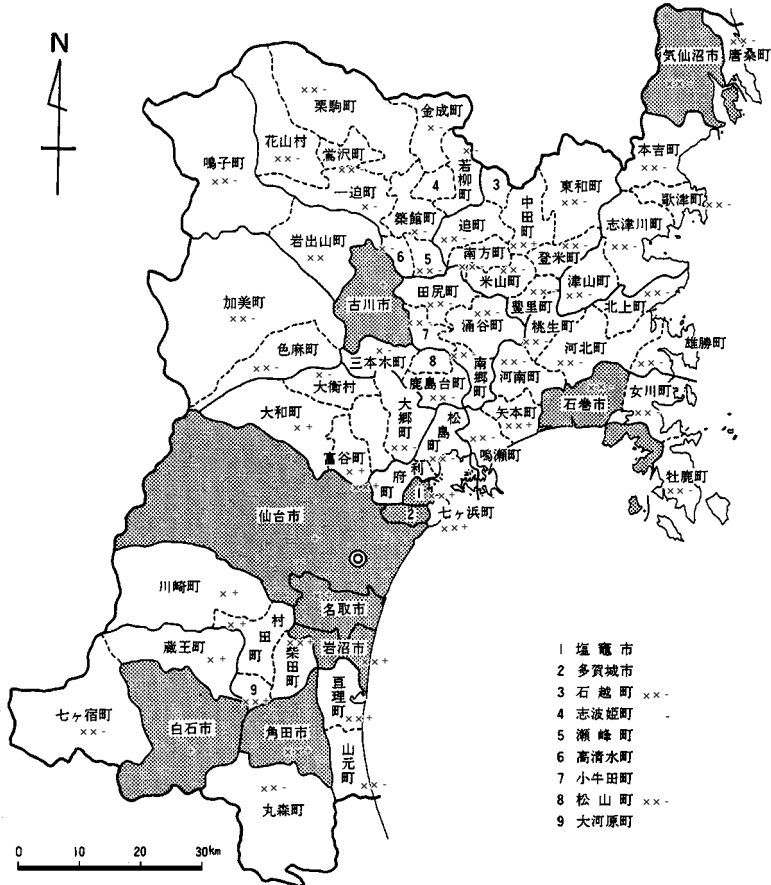
国勢調査人口 (1995 ~ 2000年) 2000年現在 著者作成  
白地図は『データでみる県勢2005年版』財団法人天野恒太記念会, 大日本印刷(株)23頁より

整備新幹線の建設過程と地域振興効果（井口）

宮城県（図表 -1-10 参照）

宮城県の場合は、金成町、築館町、古川市、大和町、仙台市、川崎町、村田町、白石市に東北縦貫自動車道弘前線のICがある。そのうち、4市町で人口が増加しており、残りの4市町で減少していた。新幹線駅のある

図表 -1-10 宮城県高速交通機関有無別人口増減図



国勢調査人口（1995～2000年）2000年現在 著者作成

白地図は『データでみる県勢2005年版』財団法人天野恒太記念会，大日本印刷(株)23頁より

志波姫町, 古川市, 仙台市, 白石市のうち, 古川市と仙台市で人口が増加しており, 残りは減少していた。なお, 志波姫町は新幹線の駅のみを有しているが, 人口は減少していた。白石市は新幹線駅, 高速道路の IC とも有しているにも関わらず人口は減少していた。

宮城県の場合は, 高速交通体系を有していなくても, 仙台市に近い市町では人口が増加している場合が多い。仙台市のように東北の中心都市であれば, 周辺の市町村に高速交通体系がなくても人口が増加するのではなからうか。岩手県の例でも確認したように盛岡市の周辺で高速交通体系がある場合は人口が増加し, そうでない場合は人口が減少していたからである。それと同様に宮城県においても高速交通体系が広範囲に人口の増加をもたらしているとは考えにくい。宮城県は, 宮城市とその隣接都市で人口の増加がみられるので, モデル B<sub>2</sub> に分類できるだろう。

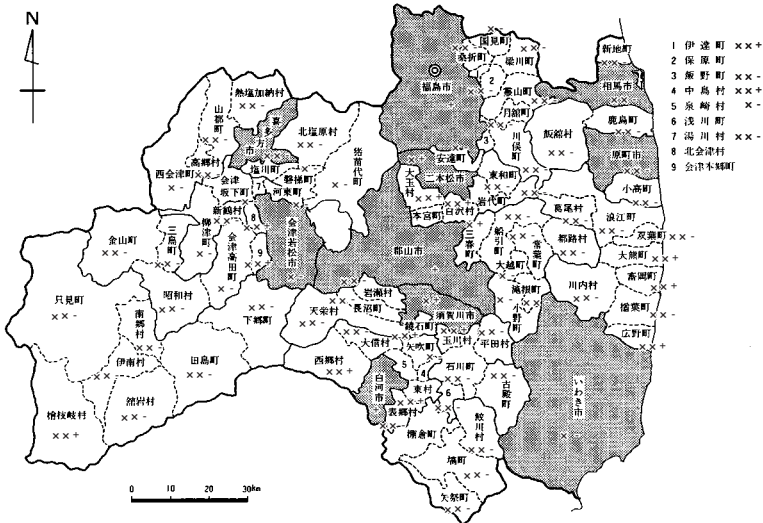
#### 福島県(図表 -1-11 参照)

福島県の場合は, 国見町, 福島市, 二本松市, 本宮町, 郡山市, 須賀川市, 矢吹町, 白河市に東北縦貫自動車道弘前線の IC がある。いわき市, 小野町, 三春町, 郡山市, 伊苗代町, 河東町, 会津若松市, 会津坂下町, 西会津町に東北横断自動車道いわき新潟線の IC がある。そのうち, 6 市町で人口が増加しており, 残りの10市町で減少していた。新幹線駅があるのは, 福島市, 郡山市, 白河市でそれらの市の人口は増加していた。

県庁所在地である福島市を除いた89市町村のうち, 19市町村で増加していた。増加していた19市町村のうち高速道路の IC と新幹線の駅の両方を有する市は3市で, 高速道路の IC のみを有する市町は3市町だった。IC がなくても高速道路が通過していることを条件としても, 6 市町村にしかならなかった。この結果からみると福島県においても高速交通体系が人口増に必ずしも寄与するとは限らないことが分かる。高速交通体系から取り残された地域は人口の減少が起きている。

福島県の場合は, 福島市, 郡山市, 白河市といった新幹線駅と高速道路

図表 -1-11 福島県高速交通機関有無別人口増減図



国勢調査人口（1995～2000年）2000年現在 著者作成  
 白地図は『データでみる県勢2005年版』財団法人天野恒太記念会，大日本印刷（株）23頁より

の IC を両方兼ね備えた都市で人口が増加し、それらの都市の間に挟まれた都市でも増加している場合がある。一方で、郡山市を起点として東西に目を向けると、人口が減少している都市がほとんどである。今回は県都を中心に考えるので、福島県の場合はモデル B<sub>1</sub> に分類できる。

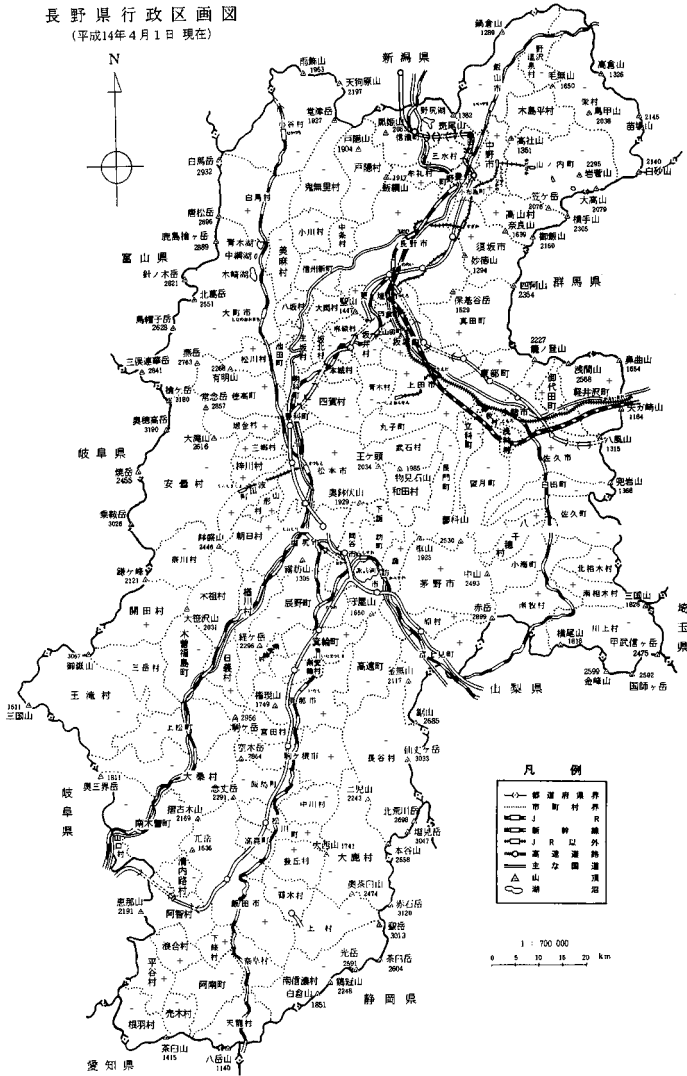
長野県（図表 -1-12 参照）

長野県の場合は先の東北 6 県と違う分布を見せている。まず、次の特徴が見出せる。 ) 在来線のみが走っている地域はほとんどの町村において人口が減少している。 ) 在来線と高速道路の IC がある地域はほとんどの市町村において人口が増加している。 ) 新幹線と高速道路が走っている地域はほとんどの市町村において人口が増加している。 と からは、高速道路の整備は沿線人口の増加をもたらすということがいえる。ただ、



図表 -1-12 長野県高速交通機関有無別人口増減図

長野県行政区画図  
(平成14年4月1日現在)



国勢調査人口 (1995~2000年) 著者作成  
白地図は『長野県統計書』より

高速道路が走っていても長野市と松本市の間に位置する自治体の人口は減少している。高速交通体系から離れた地域の人口は減少している。以上の検討から長野県では、明らかにモデル B<sub>1</sub> に分類できる。

以上の検討の結果、いずれの県の場合もモデル A とモデル C のパターンは見られず、すべてモデル B の系列に分類できることが分かった。モデル C に該当する県がない以上、人口に関しては、高速交通体系を整備すれば人口は減少するわけではなく、増加させる傾向にあることが分かった。ただし、すべての沿線都市において増加するわけではなく、県都やそれに比類する都市、および県都に隣接する都市の場合は、人口が増加することが確認できた。人口がもともと増加している地域に高速交通体系を整備したのだから、人口が増加するのは当たり前だという批判もあるだろう。その批判に厳密に答えるためには、高速交通体系の整備前に人口が減少していた都市が、整備後に人口が増加したという例をあげなければならない。今回の結果から先の批判に答えるとすると、もともと人口の増加している都市に高速交通体系を整備しても人口の減少を誘発するわけではなく、それらの周辺都市においては人口の増加を誘発するわけではないので、結果として高速交通体系が整備されている都市へ周辺都市から流入していると考えられるとしたい。

人口がなぜ増加するのかについては、個別の市町村の政策や規模を見なければならぬし、人々が定住する都市を選択する場合の条件を考えなければならぬが、高速交通体系を整備する論拠のひとつに、人口の増加があげられているので、今回は無視した。高速道路が整備されているところと整備されていないところで政策手法に違いがあるのかも重要であると思う。高速道路がなくて増加している市町村をみると、大きな市に隣接していることが多い。このことは人口の郊外化を示していると言えるかもしれない。

ところで、高速交通体系を有している場合でも、人口が増加している市

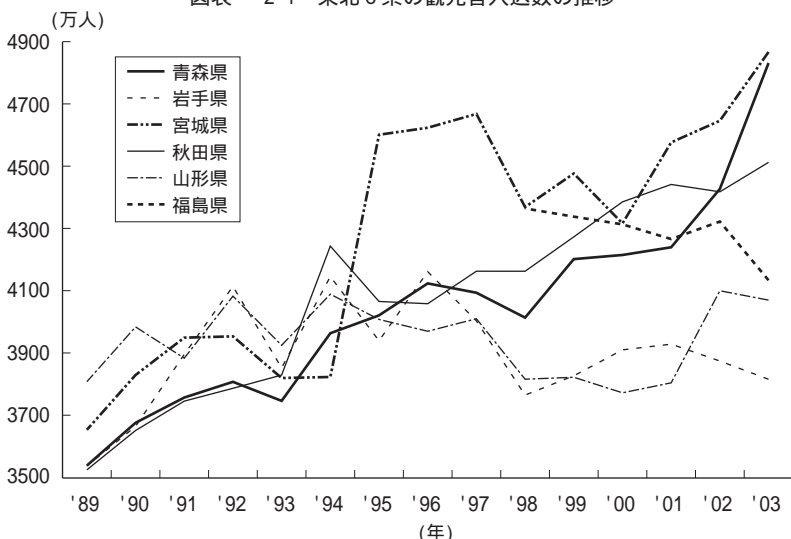
町村と減少している市町村に分かれている。この差異は県庁所在地に隣接しているかいないかという原因も考えられる。また、次の示唆も有益である。平石は「既設の東北・上越新幹線沿線では、同じように新幹線停車駅を有する都市でも、ある都市は成長し、ある都市は停滞している」として、その原因として、「新幹線以外の影響もさることながら、新幹線に関連した政策のあり方、言い換えれば新幹線に関連した地域づくりの姿勢が大きな影響を及ぼしている」<sup>48)</sup>としている。そして、国際大学を誘致することで人口が増加した町の例をあげている<sup>49)</sup>。他の地域も誘致に名乗りを上げていたが、その町には新幹線の駅があるため、東京から通勤する先生の利便性を考えて、決まったといわれる。一方、越後湯沢では人口が定着しなかったことの原因として受け皿の整備を地元の責任できちんとやらなかったからだとしている。しかし、すべての自治体において同様の政策が選択できるわけではない。ただ、行政は、新幹線駅周辺に民間の事業者が進出しやすい条件・環境を整える役割を果たすべきである。その際も、どのような町を作るのか、そのために必要なものはなにかと目的をはっきりさせることが必要である。

## 第2節 観光への影響

この節では新幹線が与えた観光への影響を分析する。具体的な分析の前に過去の研究を紹介する。澤は「駅設置都市の観光客入込数は山陽新幹線の開業年には急増し、また近年には駅非設置都市よりも伸び率が高いものの、県全体の伸び率と比較すると低くなっている」ので、「山口県においては、新幹線が新幹線駅のある都市の入込み観光客数の持続的な増加に寄与したとは言えない」<sup>50)</sup>としている。しかし、駅のある都市だけの研究では不十分であろう。観光の場合は、周辺への波及効果をもっとも期待される分野であるから、周辺の都市をも含めて新幹線の効果を評価しなければならない。

それでは図表 2-1 をみながら観光客入込数の推移を見ていく。ただ

図表 -2-1 東北6県の観光客入込数の推移



（出所）『平成15年 青森県観光統計概要』(青森県文化観光部観光推進課,平成16年)  
<http://www.pref.aomori.jp/tokei/>

『秋田県観光統計概要』1989年～2003年 <http://www.pref.akita.jp/tokei/>

『岩手県観光統計概要』1989年～2003年 <http://www.pref.iwate.jp/%7EEstat/>

『宮城県観光統計概要』1989年～2003年 <http://www.pref.miyagi.jp/menu/310.htm>

『平成15年度 山形県観光者数調査』(山形県商工労働観光部観光振興課、平成16年)  
<http://www.pref.yamagata.jp/sr/kanko/814200/H15kankoushasuu1.pdf>

『福島県勢要覧』1998年～2003年 <http://www.pref.fukushima.jp/tokei/>  
 各県のサイトからの情報であるためすでに削除されている場合がある。

（注）千の位を四捨五入した。

山形県の2001年と2002年の数値は補正後の数値。

著者作成

し、各県によって観光客入込数などの観光統計の集計方法が異なるために、どの県の観光客入込数をもっとも多いかといった比較はできないが、県内の地域間の比較なら集計方法が同じであるために可能である。

1991年から92年の伸び方をみると、青森県、秋田県、岩手県、山形県、宮城県において増加している。山形新幹線が開業した92年から93年にかけては秋田県のみで増加しており、青森県、岩手県、宮城県、山形県では減

少している。93年から94年にかけては、青森県、秋田県、岩手県、山形県、宮城県において増加している。96年から97年にかけては秋田県、山形県、宮城県において増加しており、青森県、岩手県では減少していた。秋田新幹線が開業した97年から98年にかけては青森県、岩手県、秋田県、山形県、宮城県において減少している。ただし、秋田県の場合は減少幅がごくわずかに留まっている。東北新幹線の盛岡～八戸間が開業した2002年から03年にかけては青森県、秋田県、宮城県において増加しており、岩手県、山形県、福島県において減少している。

山形県においてはミニ新幹線の開業年の観光客入込数は増加しているが、翌年には減少している。そして2002年になって1992年の水準に戻っている。秋田県においては、ミニ新幹線の開業以後順調に観光客入込数を伸ばし続けている。98年には秋田県以外の県で減少しているが秋田県のみ横ばいにとどまっている。このことは97年に秋田新幹線が開業したと無関係ではないだろう。なお、97年には長野新幹線が開業しているが、その影響によって98年の他県における入込数が減ったとしても、秋田県は増加しているのでミニ新幹線の存在が流出を食い止めたとみることができるだろう。しかし、どの県も99年には観光客入込数は伸びている。このことから新幹線の開業が他県に与える影響は一過性のものであったと考えられる。

青森県においては新幹線開業後の2003年に観光客入込数が大きく増加している。これは新幹線開業前から増加傾向にあった観光客数をさらに押し上げる形となっている。過去の青森県の情報を見ると、1994年に北東北デスティネーションキャンペーンを打ち出したときに大きく伸びている。今回もそのキャンペーンを行って大きく伸びている。このようなキャンペーンを同時に打ち出すことで新幹線を活かすことができ、新幹線の本来の力が発揮されるのではないか。過去の例からすると、新幹線がなくてもキャンペーンを行えば、観光客は増えることになるが、常にそのようなキャンペーンを行えるわけではない。また、単にイベントを行えばよいわけではなく、そのまちの特色を打ち出して知名度を向上させる必要がある。

興味深いのは、高速交通体系の整備によって宿泊客の減少に拍車がかかり、通過型観光となっていく点である。もともと通過型観光の傾向が高かった秋田県ではその傾向に一層拍車がかかるという指摘がある<sup>51)</sup>。移動時間の短縮によって通過型観光の傾向が強くなるということは磯村によってすでに指摘されている<sup>52)</sup>。時短によって滞在時間が減少した分、仕事をすることができるため生産性が高まるとされているが、観光地としては、滞在してもらわなければ困るというのが本音である。しかしながら、青森県においてはこのような現象が必ずしも起こっているわけではなく、八戸市内のホテルでは114.5%、十和田湖畔温泉内のホテルでは170.8%の宿泊客の増加がみられる<sup>53)</sup>。ただし、観光客入込数は日帰り客が5%、宿泊客が0.3%の増加と日帰り客の増加の方が多くなっている。総数でみれば宿泊客の方が多いが、この増加率が今後も続けばいずれ日帰り客の方が大きくなるだろう。また、十和田湖方面へ向かうバスの乗車率は高いが、下北半島行きは低いという。たしかに地理的にも八戸駅からは、十和田湖方面の方が下北半島方面より近いこともあって、十和田湖を選択する人が多いのかもしれない。また、地域の魅力が伝わっているか、観光客を受け入れる態勢は整っているかも重要になってくるだろう。青森県の統計情報課によるアンケート結果<sup>54)</sup>では、景気によい影響があったと回答した人は県南に限ると48.1%となり、前回より14ポイント減少していた。その代わり津軽や下北で評価が大きく上昇し、周辺地域への波及効果が認知されてきたといえるとしている。

秋田県の場合は秋田新幹線の沿線では観光客が増加しているが、県南や県北ではむしろ減少したという話も聞く。新幹線の停車駅を拠点としていかに観光客を周辺に向かわせることができるかが課題になるだろう。

## 第4章 結論と展望

### 第1節 フル規格新幹線の評価

図表 -1-1によれば、県全体については高速道路のICのみを有する道県では、1995年から2000年にかけて人口が減少しているところが16県であり、増加している3県を大きく引き離していた。高速道路のICと新幹線の駅を有している県では人口の増加(6県)、減少(5県)ともほぼ同数であった。したがって、高速道路のICのみでは県全体の人口を増加させる効果はなく、新幹線の駅を開設することによって人口が増加する県が増える可能性があることが分かった。とはいえ、両方有していても減少県も増加県とほぼ同じ県数存在するため、必ず増加するとは言いきれず、高速交通体系以外の要因を探る必要があるだろう。

東北6県の市部については、高速道路や新幹線が整備されていない都市は人口の減少が多くみられ、整備されている都市はほとんど増加していた。少なくとも高速交通体系が整備されている市部については人口の増加が見られると考えてよいと思う。

観光については、どの県の入込数がかつても多いかという判断は厳密にいうとできない。新幹線の開業年前後では観光客入込数が増加していた。新幹線が整備されていても持続的に増加を続ける県もあればそうではない県もあることが分かった。それらの原因がどこに帰するかはもっと詳しい分析をしなければならないが、県全体の取り組みが重要であると考えられる。また、宿泊客を減少させていく作用を持つことが確認された。効果を与える範囲も沿線だけにとどまらないようである。

### 第2節 ミニ新幹線の評価

ミニ新幹線を有している山形県と秋田県の人口は減少している。両県とも高速道路は有していた(ただし、山形自動車道は全通していない)。新

幹線の駅をも有している場合は増加と減少にほぼ均等に並んでいるが、ミニ新幹線の場合は2県とも減少している。しかし、観光客入込数については両県とも増加がみられた。ここからはミニ新幹線はフル規格ほどの力は有しないが、まったく効果がないとはいえないことが分かる。ミニ新幹線でもフル規格の半分ほどの効果は発生させることができた。

また、東北6県の市部を比較したものでも、ミニ新幹線と高速道路を有する組み合わせでは人口が減少し、ミニ新幹線のみでは増加が2市、減少が4市とフル規格に比べて人口を増加させる効果が弱いことが分かった。

観光についてはミニ新幹線でも持続的に増加していくことが秋田県の例で確認された。山形県についても一時期落ち込んだものの近年はミニ新幹線の開業年の水準に戻ってきており、持続的に増加しているといえるだろう。ただし、この場合も、地域の取り組みが重要となってくるし、周辺に波及させるためには観光客から認知されやすい工夫をしなければならないだろう。

### 第3節 日本の新幹線政策の展望

整備5線はすでにほとんどの区間において工事も開始されておりあるいは工事開始決定もなされており、区間によっては予定開業年も決まってきたので、今後の中止は考えられない。その区間の工事を今さら中止させることはナンセンスであるし、他の基本計画線よりは必要性が高いと考えられるので、今後はこれらの区間において開業後に発生する問題点への対策を議論する必要があるだろう<sup>55)</sup>。

そして、今後新幹線計画に異議を唱えようとすると整備計画に含まれているが未着工の区間および整備計画に入っていない基本計画路線がどうなるかである。整備計画に含まれているが未着工の区間の例をあげると九州新幹線の長崎ルート<sup>56)</sup>、北陸新幹線の敦賀から大阪の区間がある。基本計画線は図表 -1-1 に白抜きの線で引かれている区間を指す<sup>57)</sup>。これらの路線が本当に必要なものであるかどうか精査する必要があるだろう。



今回の結果からすると新幹線の駅や高速道路のICがある市においては効果があるようだった。したがって、基本計画路線においても、県庁所在地や駅周辺の自治体の人口が増加するかもしれないだろう。しかし、人口の増加はあくまで駅周辺の自治体にしか及ばないことを知っておくべきである。そして、今後、日本の総人口が減少していくことも考慮しなければならない。今回のデータによれば、東北においては駅のある都市の人口は増加しているところがほとんどであった。これは総人口が将来減少していくということを考慮していない。なぜなら、過去の政策によってどのような現象が起こったか、起こっているかを調べたからである。将来の新幹線の沿線において、このような結果がもたらされるとは限らない。さらに今回のデータからみれば、高速交通体系の存在する自治体とりわけ市部への人口集中がみられ、過疎の問題を解決してきているとは言えない。国土の均衡ある発展を過疎の解消をも含むとすれば、それは達成されていないと評価できる。整備新幹線の効果は全国的にみると、県全体の人口を押し上げるほどのものではなかった。いずれにせよ、今後日本の人口が減少することを考えると県全体の人口の増加に固執する必要はないのかもしれない。交流人口が重要であるとしてそれに着目する動きもある。

新幹線をはじめとする高速交通体系の沿線地域においては、人口の増加が見られた。したがって中間説が立証されたといえるだろう。また、今後の国土のあり方としては図表 -1-6 のモデル  $B_1$  が望ましいのではないだろうか。モデル A とモデル C が極端な例であり選択肢から外れること、これまでの観察からはモデル A, C のような類型がみられないということ、モデル A と C に近づく傾向も見られないことから、残る選択肢はモデル B のケースである。モデル B のなかでも2のケースは県都に集中する形となり、望ましい形とは言えない。よって、今後はモデル  $B_1$  を目指すべきだろう。「地域の均衡ある発展」がモデル A ではなくモデル  $B_1$  を示していると考え、「地域の均衡ある発展」は人口面では一定程度その方向に向かいつつあると評価できるだろう。政治的にはモデル A を主

張しなければ、選挙民の支持を得られないのかもしれないが、現実を無視した主張は結果として支持をなくすことにつながるだろう。まずは、モデル  $B_1$  を目指し、それを達成してから、モデル A を目指すのが正しい道であろう。観光についてはフル規格もミニ規格でも同様の効果が得られることが分かった。これらのことを踏まえると、今後の新幹線の整備は、将来の総人口減少を前提とすると大規模なものでないほうがよいだろう。

- 1) 水澤弘光「新潟県における高速交通体系整備と地域社会 高速交通が地域にもたらしたものは何か」船橋晴俊、角一典、湯浅陽一、水澤弘光『「政府の失敗」の社会学 整備新幹線建設と旧国鉄長期債務問題』（ハーベスト社、2001年）95頁。
- 2) 朝日新聞2004年2月20日朝刊3面の森前首相のコメント参照。
- 3) 上越市『21世紀にのこる乗りもの 新幹線 北陸新幹線建設促進運動の軌跡』（交通新聞社、2001年）1頁。
- 4) 猪口孝、岩井奉信『「族議員」の研究 自民党政権を牛耳る主役たち』（日本経済新聞社、1987年）255～256頁参照。
- 5) 北山斉「整備新幹線問題」『土木学会誌』第73巻（1988年）96頁の表 - 1 参照
- 6) 北陸区間の規格式案、東北区間の規格式案、九州区間の規格式案は、北山・前掲注5）95頁の図を参照。
- 7) 北山・前掲注5）96頁の表 - 1 参照。
- 8) 日本経済新聞1997年6月13日地方経済面14面のJR九州社長の話。
- 9) 湯浅陽一、船橋晴俊「山形・秋田のミニ新幹線の建設過程とその意義」船橋晴俊、角一典、湯浅陽一、水澤弘光『「政府の失敗」の社会学 整備新幹線建設と旧国鉄長期債務問題』（ハーベスト社、2001年）146頁参照。
- 10) 山田徳彦「新在直通運行の意義 山形・秋田両新幹線に関する考察」『運輸と経済』第57巻10号（1997年）77頁の注10参照。
- 11) 今田保「整備新幹線におけるゲージ戦争」『地理』第41巻第11号（1996年）55頁参照。
- 12) 山田・前掲注7）76頁。
- 13) 日本経済新聞1997年4月9日朝刊5面。
- 14) 平石和昭『新幹線と地域振興 新幹線をより有効に活用するために』（交通新聞社、2002年）42頁。
- 15) 人口の他に企業の支店の統合、消費者が大都市に流れるといった現象が起こると言われる。
- 16) 岩橋洋一「全国新幹線鉄道計画と地域開発計画」『運輸と経済』第4巻第2号（1982年）16頁。
- 17) 米浪信男「整備新幹線と地域経済」『観光と地域経済』（ミネルヴァ書房、2000年）83～84頁。
- 18) 平石・前掲注12）66，104頁参照。

- 19) 上越市・前掲注3) 41～42頁。
- 20) 上越市・前掲注3) 41～42頁。
- 21) 国土交通省『平成16年版国土交通白書』(ぎょうせい, 2004年) 164頁参照。
- 22) 堀内義朗「整備新幹線と内需拡大」『土木学会論文集』第385号(1987年) 11頁。
- 23) 根橋輝「整備新幹線」『土木学会誌』第72号(1987年) 20頁参照。
- 24) 日本経済新聞1988年4月20日朝刊23面「経済教室」参照。
- 25) 澤喜司郎「新幹線と地域経済」『山口経済学雑誌』第44巻第5, 6号(1996年) 287頁。
- 26) 水澤・前掲注1) 110頁。
- 27) 角本良平『新幹線 軌跡と展望 政策・経済性から検証』(交通新聞社, 1995年) 98頁。
- 28) 角本・前掲注24) 112頁参照。
- 29) 香川正俊「整備新幹線建設の諸問題 九州新幹線・鹿児島ルートを中心に」『交通学研究/1995年研究年報』(1996年) 157頁。
- 30) 村上弘「道州制」は連邦制の夢を見うるか? ドイツ連邦制を支える細部設計について」『立命館法学』第274号(2001年) 181～182頁参照, ただし道州制の議論として。
- 31) 長谷川公一「高速交通ネットワークは何をもたらしたか 東北新幹線の社会的機能」船橋晴俊, 長谷川公一, 畠中宗一, 梶田孝道『高速文明の地域問題 東北新幹線の建設・紛争と社会的影響』(有斐閣, 1988年) 218～222頁参照。
- 32) 水澤・前掲注1) 104頁参照。
- 33) 佐々木公明, 大橋忠宏, 安藤朝夫「高速鉄道整備の地域システムに与える影響 新幹線ネットワークは地域分散を促進させるか?」『交通学研究/1996年研究年報』(1997年) 125頁。
- 34) 国土交通省『平成15年版国土交通白書』(ぎょうせい, 2003年) 207頁。
- 35) 国土交通省・前掲注31) 207頁。
- 36) 松村憲一「新幹線の社会的効果と今後への期待」『JR ガゼット』第118号(1997年) 26頁。
- 37) 長谷川・前掲注28) 222頁。
- 38) 水澤・前掲注1) 106頁。
- 39) 水澤・前掲注1) 110頁参照。
- 40) 新幹線については, 国土交通省鉄道局監修『数字でみる鉄道2003』(運輸政策研究機構, 2003年)を, 高速道路については, 日本道路公団『日本道路公団(JHI)年報(平成15年版)』(2003年) 109～114頁を参照した。
- 41) 佐藤馨一, 五十嵐日出夫「北海道新幹線の整備目標とその課題」『交通学研究/1991年研究年報』(1992年) 15頁。
- 42) 日本経済新聞1991年9月17日朝刊27面。
- 43) 青森県観光統計概要 (<http://www.pref.aomori.jp/tokei/> 2004年10月14日訪問)。  
秋田県観光統計概要 (<http://www.pref.akita.jp/tokei/> 2004年10月14日訪問)。  
岩手県観光統計概要 (<http://www.pref.iwate.jp/%7Estat/> 2004年10月14日訪問)。  
宮城県観光統計概要 (<http://www.pref.miyagi.jp/menu/310.htm> 2004年10月14日訪問)。  
山形県観光者数調査 (<http://www.pref.yamagata.jp/sr/kanko/814200/H15kankou->

整備新幹線の建設過程と地域振興効果（井口）

shasuu1.pdf 2004年10月14日訪問）。

福島県勢要覧（<http://www.pref.fukushima.jp/tokei/> 2004年10月14日訪問）。

- 44) 高速道路の IC も新幹線の駅も有している場合で増加している県は宮城県、長野県、岐阜県、静岡県、福岡県、減少している県は岩手県、福島県、新潟県、広島県、山口県、変化なしは岡山県。高速道路の IC とミニ新幹線の停車駅を有している場合で減少している県は秋田県と山形県。高速道路の IC のみを有している場合で増加している県は石川県、福井県、三重県、減少している道県は北海道、青森県、富山県、和歌山県、鳥取県、島根県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県。
- 45) 斉藤昌男「地方都市の人口動向と地域活性化」『都市問題』第82巻第7号（1991年）72頁。
- 46) 澤・前掲注22）283～285頁参照。
- 47) 澤・前掲注22）285頁。
- 48) 平石・前掲注12）102頁。
- 49) 平石・前掲注12）102頁参照。
- 50) 澤・前掲注22）286頁。
- 51) 木村隆雄「秋田新幹線「こまち」開業後の沿線観光地の動向」『月刊レジャー産業資料』11月号（1997年）65頁参照。
- 52) 磯村英一『変わる地方都市“都市化日本”の顔』（日本経済新聞社、1964年）137～138頁参照。
- 53) 東奥日報 2003年8月8日参照  
[http://www.toonippo.co.jp/news\\_too/nto2003/0808/nto0808\\_7.html](http://www.toonippo.co.jp/news_too/nto2003/0808/nto0808_7.html) 2004年1月6日訪問。
- 54) 東奥日報 2003年8月4日参照  
[http://www.toonippo.co.jp/news\\_too/nto2003/0804/nto0804\\_12.html](http://www.toonippo.co.jp/news_too/nto2003/0804/nto0804_12.html) 2004年1月6日訪問。
- 55) たとえば青函トンネルを通過している貨物列車や夜行列車をどうするのかという問題、地域はどのような受け皿を整備する必要があるのかという問題。
- 56) ただし、一部区間は条件付きで着工の予定がある。
- 57) 長万部から南回りで札幌を經由し旭川に向かう路線、新青森から日本海沿いに走って新潟に向かう路線、福島から秋田に向かう路線、名古屋から敦賀に向かう路線、大阪から山陰方面松江を經由して下関に至る路線、大阪から四国を横断して大分、熊本へ至る路線、松江から岡山を經由して高知に至る路線、博多から九州の東側を經由して鹿児島に至る路線、そして大阪から名古屋、松本を經由して東京へ向かう第二東海道新幹線。