

<講演要旨>

○「新幹線のない島」四国の解決しがたい課題

リニア中央新幹線は、2027年に品川から名古屋区間が完成し、2037年には品川から新大阪までが約1時間で結ばれる予定です。これにより、三大都市圏が一体化した超巨大都市圏（スーパー・メガリージョン）が誕生します。そして、北は北海道から南は鹿児島までの各地域が、このスーパー・メガリージョンと高速鉄道網でつながっていますが、四国地域だけが唯一つながっていません。

課題①本四間、四国内の長すぎる時間距離

新幹線のある地域と比べて、四国内の時間距離は圧倒的に長くなっています。岡山—広島間が新幹線で35分に対して、同程度の距離の高松—松山間は2時間22分かかります。また、関西圏へのアクセスに対しても、高速鉄道網でつながっている地域と比べて2倍以上の時間を要します。

課題②地域を牽引する地方中枢都市の不在

また、四国には地域を牽引する中枢都市がありません。四国最大の都市は松山市（人口52万人）、その次は高松市（人口42万人）ですが、九州の福岡市や宮城の仙台市のような地域を引っ張るエンジンとなりうる百万人規模の大きな都市がありません。

課題③インバウンドを中心に潜在力を発揮しきれていない観光

四国にはたくさんの魅力的な観光資源がありますが、インバウンドを中心に潜在力が発揮されていません。四国の外国人の宿泊者数は全国の1%程度です。四国の経済規模は日本の3%程度といわれているので、まだまだ伸びしろはあるはずです。

課題④競争力のある産業も総じて小粒

四国内には大企業もありますし、ニッチトップ企業もあるのですが、やはり地元企業の経営規模は総じて小さいと言えます。

課題⑤UIJターン（移住）の受け皿として見劣りする四国

大都市圏でアンケートをとると、移住先として四国に興味はあるが、やはり交通が不便だという声をよく聞きます。

課題⑥自然災害への脆弱性、南海トラフ地震発生への懸念

今の交通体系のままでは自然災害に対しても非常に厳しいと言わざるを得ません。

○新幹線がもたらす圧倒的時間短縮効果

現在、既に関業している九州新幹線や北陸新幹線、東北・北海道新幹線をもみても、開業前より圧倒的に時間短縮がなされています。

四国新幹線は表1のようなイメージで考えています。岡山から入って、4県と結ぶルートです。点線で示している海峡部分は将来的に整備することで、事業費を抑えることができます（概算事業費1.57兆円）。海峡部分の整備もいれてしまうと、約5兆円かかってしまいます。

なぜ、海峡部分が難しいかというと、1つはトン



ネルを掘る工事費用が高額になることです。もう1つは、関西国際空港の問題です。関空に橋を架けるとなれば、兵庫県や和歌山県、大阪府に莫大な費用負担が生じます。現状で、四国のためにそこまでしてくれるのかは疑問が残ります。

もし四国新幹線が開業すると、四国4県は概ね1時間以内でつながることになります。徳島—高松は19分、高知や松山にも1時間でつながります。

また、四国4県どこからでも新大阪に最大1時間半程度で到着します。さらに徳島からの3時間到達圏域に小倉や博多が入ってきます。

東京まではリニアがつながると3時間弱です。

○四国新幹線の波及効果～先行地域での示唆を踏まえて～

①観光

新幹線の開業に伴い、どの地域も観光客の宿泊者数が伸びています。これは主に外国人観光客です。

また、旅行者の交通手段として、今までは自動車が多かったのですが、最近は鉄道利用が増加しています。これは、都会の若者の車離れ、また高齢化による運転者の減少が挙げられます。

インバウンドも新幹線開業後はどんどん増えています。特に欧米人は長期滞在の傾向がみられますが、滞在中の移動には新幹線を利用します。新幹線があるかどうかは、どこの観光地を選ぶかにも非常に大きく影響してきます。新幹線を含む全JR線が一定期間乗り放題で利用できる「ジャパン・レール・パス」の売り上げは2011年度より右肩上がりです。

新幹線の開業は周辺地域にも非常に影響します。北陸新幹線が開業したことで、新幹線の通っていない福井県まで観光客が増加しています。九州でも同様の現象が起きています。

また、観光列車の充実も挙げられます。現在、JR四国では「四国千年まんなか物語」という琴平—祖谷間の観光列車を運行しています。評判も良く、予約の取りにくい状況になっていますが、運行は週末のみで1日1～2往復です。ところが、JR九州は毎日3往復するような観光列車が何本も走っています。新幹線という軸があることで、在来線に観光列車を走らせることができ、観光客の消費を促すことができる構図になっています。

それから、関連雇用の創出です。新幹線の開業に合わせてどの地域もホテルの客室数が非常に増加しており、外資系高級ホテルも参入しています。ホテルが増えることで、飲食サービス業など関連する雇用も増えます。

②産業

九州新幹線開業1か月後に行った地元企業対象のアンケートでは、わずかな期間ながら2割～3割が京阪神とのビジネス交流が増えているという結果が出ました。また、商談会などでも参加対象者が沿線地域に拡大しています。

地元企業のイノベーション推進も期待できます。国交省によると、長野新幹線の開業により、沿線事業所での特許出願件数が大きく増加しているというデータがあります。知を持った人たちがコミュニケーションを直接取れるようになったことを意味しているのではないのでしょうか。ICTの時代なのにネットで連絡すればいいと思うかもしれませんが、フェイス to フェイスでコミュニケーションをとることがイノベーションを起こす一因ではないかということはこのデータは示しています。

また知識集約型企業の立地促進が、特に北陸地域で見られます。人手不足なので、労働集約型

の産業誘致は難しいですが、知識集約型であれば、どんどん誘致できます。大企業の本社機能移転やハイテク企業の生産拠点新設など、北陸は驚くべきスピードで発展しています。2016年の工場立地件数は、その4分の3が新幹線駅から50キロ圏内に立地されています。つまり、新幹線は大都市から企業を呼び込む逆ストロー効果を生むインフラであると言えます。

四国では、徳島県のみ駅に隣接した商業施設がありますが、新幹線駅に隣接した商業施設とは、売上高をみてもまったく規模が違います。また、運搬や流通においても鉄道会社の収益が新幹線開業により伸びています。新幹線開業により都会に向かう「ストロー効果」の心配もありましたが、九州や北陸では現在のところ、全くの杞憂であったという結果になっています。

③都市機能・防災

金沢駅や鹿児島駅では新幹線の開業が起爆剤となって、再開発や不動産投資が活発化し、有名ホテルや商業施設が相次いで完成しています。富山では、新幹線駅を核としたコンパクトシティへの道を歩んでいます。路面電車を走らせ、利便性を向上させることで地価が回復し、人口の社会増が起こっています。

地価についても、近年開通した新幹線駅周辺は、軒並み上昇しています。これは自治体にとって固定資産税の増加による税収アップにつながります。実際、鹿児島や熊本では新幹線開通に伴う地価上昇と民間不動産開発の活発化の相乗効果により、地方税収がアップしています。

MICE（マイス：Meeting（会議・研修・セミナー）、Incentive tour（報奨・招待旅行）、ConventionまたはConference（大会・学会・国際会議）、Exhibition（展示会）の頭文字をとった造語。参加者が多くだけでなく、一般の観光旅行に比べ消費額が大きいことなどから、誘致に力を入れる国や地域が多い。）誘致も盛んです。大きなコンベンションを誘致することは、滞在期間も長く、地元にもたらされる経済効果は一般の観光旅行よりも格段に大きいといえます。

防災については、新幹線は他の交通モードより復旧が早いことが特徴です。例えば、東日本大震災の時は、高速道路は復旧に約1年10か月、空港は約半年かかりました。それに比べて、新幹線は40日で復旧しました。熊本地震の時も一番早かったのは新幹線です。新幹線は非常に強靱なインフラだと言えるでしょう。

平成30年7月豪雨の時には、愛媛県の在来線は甚大な被害を受けました。同様に、山陽線も甚大な被害を受けましたが、山陽地方は山陽新幹線による代替輸送が可能だったのです。

④生活

新幹線により通勤圏が拡大します。現在、1日14万人程度が新幹線通勤をしています。費用は若干かかりますが、単身赴任や引っ越しを考えると、新幹線通勤も視野に入ってきます。地元から離れずに、都市に通勤できる可能性が広がります。

また、広域からの集客により、イベントやスポーツ試合が増加します。福岡県では、エンターテイメント公演の数が倍増しました。高度医療施設誘致も新幹線開通によって成功しています。

また、北陸や九州では地域全体の一体感が高まったり、たくさんの観光客が来てくれることにより、シビックプライドの高まりも期待できるといった声も聞こえてきます。

○新幹線を活かした四国の地域づくり

新幹線は真の四国創生を実現するための最大の起爆剤であり、かつ継続的な推進力となる公共的インフラです。新幹線開業効果を踏まえ、四国の地域づくりの基本戦略と将来イメージを提示します。

基本戦略①

人口 200 万人規模の四国ネットワーク中枢都市圏を形成する

先程も申し上げた通り現在、四国には中枢都市は存在しませんが、沿線都市には合計で 200 万人が住んでいます。したがって、新幹線でその沿線都市を結べば、ネットワークで中枢都市圏として機能できるのではないのでしょうか。各都市が積極的な連携・役割分担を図ることで「都市機能のスケールメリット」を追求します。それにより、多くの人を引き寄せる四国が誕生します。その結果、地方都市でも、百万都市では当たり前になっている大都市の魅力を楽しむことができ、公共施設整備の選択と集中が行われ、施設の広域的な相互利用も進みます。

基本戦略②

新幹線を軸に四国全域の成長力を底上げする

四国内外の移動時間の大幅短縮と四国一体の観光・産業振興策が相乗効果を発揮し、経済活力を高めます。また、周辺地域にも新幹線効果を取り込むことで、各地域の持つ潜在力が引き出されます。不利な立地条件が改善されるとともに、四国一体の観光振興策や産学官連携・オープンイノベーションが推進され、四国経済が活性化されます。

基本戦略③

西日本経済文化交流圏を構築するとともに、三大都市圏との連携を深化させる

四国と新幹線で結ばれる関西はじめ西日本各地との相互交流が活発化します。また、リニア中央新幹線を介して三大都市圏が一体化したスーパー・メガリージョンの活力を四国に呼び込みます。四国が西日本の中間点に位置する立地条件を活かして、西日本経済発展の一翼を担う地域として存在感を高めます。

○新幹線開通を見据えた四国の地域づくりの提案

新幹線は事業費に国費から 3 分の 2 以上が投入されます。それだけに、新幹線開業効果を最大限に引き出し、わが国の発展に寄与しなければいけないと思います。そこで、以下の 6 つを提案します。

- ①四国一体の地域づくりの強力な推進
- ②「地元最適」から「広域最適」優先への地域づくりへの転換
- ③二次交通の計画的な整備
- ④観光立国への貢献～訪日外国人観光客の受け入れ態勢強化～
- ⑤複眼型国土構造形成への貢献～関西圏との連携強化～
- ⑥スーパー・メガリージョン構想への積極的参画

最後になりましたが、新幹線はそう簡単には出来ません。しかし、本日参加している大学生の方たちは必ず四国新幹線が走っている姿を見ることができます。もし、新幹線の話になったら私たちも新幹線が欲しいと、声あげてほしいと思っています。

