

# 都市・産業集積の変化から見た 広域地方計画の将来展望

(その2)

中部圏における広域地方計画の将来展望研究会  
—報告書—

2024年5月

公益財団法人 中部圏社会経済研究所

## はじめに

当財団は、中部圏における産業の活性化および地域整備をすすめる目的から、行政圏域を越えた広域的視点にたった都市間連携や役割分担などに関する調査研究を継続して実施しています。

2021年1月、名古屋商工会議所と中部経済連合会が共同で「東京一極集中の是正に向けた地域の機能強化と魅力向上に関する提言」を公表されました。

これを踏まえ、2020年度から東京大学地域未来社会連携研究機構に委託して進めてきた調査・分析結果などをもとに、東京一極集中の是正と中部圏の産業活性化につながる新たな広域地方計画のあり方について、『中部圏における広域地方計画の将来展望研究会』を組成して調査・検討を行い、2022年5月には中部圏における都市・産業集積の構造変化について、2021年度までの研究成果を「都市・産業集積の変化から見た広域地方計画の将来展望」としてとりまとめました。そして、2022・2023年度は、都市・産業集積の構造変化に関する更なる調査・分析、高速鉄道の開通に伴う地域変化の国際比較、リニア中央新幹線に関する期待や課題に関するアンケートならびにヒアリングを実施し、前回の研究を深化させてまいりました。

本報告書はその2022・2023年度の研究成果をとりまとめたものです。

本調査研究を実施するにあたり、『中部圏における広域地方計画の将来展望研究会』の委員の皆さま、東京大学地域未来社会連携研究機構の皆さま、ヒアリングにご対応いただいた皆さまに、多大なるご協力・ご支援を賜りましたことを心より感謝申し上げます。

2024年5月

公益財団法人 中部圏社会経済研究所

## 調査研究体制

本調査研究は、有識者による研究会『中部圏における広域地方計画の将来展望研究会』を組成し、検討を行いました。

### 中部圏における広域地方計画の将来展望研究会

#### 【座長】

松原 宏 福井県立大学 地域経済研究所長・特命教授

#### 【委員】

伊藤 健司 名城大学 経済学部 教授

鎌倉 夏来 東京大学大学院 総合文化研究科 准教授

瀬田 史彦 東京大学大学院 工学系研究科 准教授

中島 賢太郎 一橋大学 イノベーション研究センター 准教授

與倉 豊 九州大学大学院 経済学研究院 教授

(敬称略・50音順)

# 都市・産業集積の変化から見た広域地方計画の将来展望

## (その2)

### 目次

|   |     |
|---|-----|
| 第1章 はじめに—本報告書の目的と方法—                          | 4   |
| 第2章 中部圏における都市集積の概観                            | 6   |
| 第3章 主要な都市・産業集積地域の構造変化                         | 33  |
| 1 分析対象地域の選定                                   | 33  |
| 2. 1 中部圏の中心としての名古屋市の特徴                        | 34  |
| 2. 2 福井市における産業構造と都市集積の変化                      | 46  |
| 3. 1 自動車産業集積地域：愛知県西三河地域の産業立地の特徴               | 69  |
| 3. 2 南信州地域の産業集積の構造変化                          | 79  |
| 3. 3 大都市圏工業地帯外縁部の分工場集積：滋賀県湖東・湖南地域製造業における近年の展開 | 97  |
| 第4章 高速鉄道による地域変化に関する国際比較                       | 116 |
| 1 日本  | 116 |
| 2 フランスにおける高速鉄道の展開と社会経済的变化                     | 139 |
| 3 韓国における高速鉄道の開通に伴う変化                          | 172 |
| 4 3か国比較                                       | 199 |
| 第5章 リニア中央新幹線に関するアンケート調査の分析結果                  | 201 |
| 第6章 リニア中央新幹線に関するヒアリング調査結果                     | 245 |
| 第7章 おわりに—国土政策の転換期における中部圏の課題                   | 262 |
| 1 人口減少に対応した中部圏のあり方                            | 262 |
| 2 国土政策の転換期における中部圏の課題                          | 267 |

## 第1章 はじめに—本報告書の目的と方法—

鎌倉 夏来

2023年7月に閣議決定された第3次国土形成計画（全国計画）では、目指す国土の姿として「新時代に地域力をつなぐ国土～列島を支える新たな地域マネジメントの構築」が示された。国土構造の基本構想として「シームレスな拠点連結型国土」が掲げられ、広域的な機能の分散と連結強化を行いながら、階層間のネットワークを強化することにより、持続可能な生活圏を再構築することが強調されている。また、「デジタルの徹底活用による場所や時間の制約を克服した国土構造への転換」など、デジタル田園都市国家構想を色濃く反映した内容となっている。

こうした国土形成計画の中で、広域圏内・広域圏間の連結強化を図る「全国的な回廊ネットワーク」の形成は一つの軸となっている。とりわけ、リニア中央新幹線、新東名・新名神等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」は、地方活性化だけでなく、国際競争力強化においても重要である。こうした全国計画の策定状況から、本研究の目的は、「日本中央回廊」の中核をなす、中部圏広域地方計画のあり方を検討することである。

当初、本研究は、2年間の研究期間としていたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受け、研究期間を2年延長した。2021年度までの研究においては、中部圏における産業集積に関する各種のデータを収集・整理し、それらをもとに、産業集積の分布状況、業種特性、競争力の変化等について地図化し、分析してきた。また、主要な都市・産業集積地域を選定し、都市・産業集積の構造変化に関する実態調査を実施し、中部圏以外の地域との比較も含め、政策的課題を検討してきた。

3年目の2022年度は、引き続き中部圏における都市・産業集積地域の分析を進め、より具体的な提案に結び付けようと試みた。また、2021年度までの調査対象地域についても、現地での資料収集等を進め、より幅広い観点からの分析を実施した。4年目となる2023年度は、高速交通がもたらす地域の変化について、日本、韓国、フランスとの国際比較を行うことで、今後の地域の課題について考察を行った。これらに加えて、アンケートやヒアリング調査から、リニア中央新幹線に関する中部圏の企業の動向を探ることで、中部圏における新たな国土づくりに向けた課題を抽出した。

以下、第2章では、中部圏における都市・産業集積について、人口規模や人口増減、人口移動と都市間関係を俯瞰的に概観し、「地域生活圏」の設定を試みている。続く第3章では、分析対象地域の選定について説明した後、都市集積2地域（名古屋、福井）、産業集積3地域（愛知県西三河、長野県飯田、滋賀県湖東・湖南）を取り上げ、既存文献の整理、統計データの解析、グラフや地図の作成をもとに、それぞれの都市・産業集積地域の特徴と構造変化を明らかにしている。第4章では、日本、フランス、韓国における高速交通と地域の変化について、事例分析や全国的な変化を取り上げながら、比較検討を行っている。次の第5章では、中部圏に立地する企業に対し、昨年度からの継続でリニア中央新幹線に関するアンケ

ート調査を実施し、企業の関心や期待、懸念点、対応状況などについて、立地との関係から検討を行っている。また、第6章では、アンケートの対象企業のうち、調査を受け入れてくださった企業に対し、リニア中央新幹線に対する期待や懸念に関するヒアリング調査の結果を示している。最後の第7章においては、これまでの研究結果を受け、国土政策の転換期における中部圏の課題をまとめている。

## 第2章 中部圏における都市集積の概観

松原 宏

### (1) 都市集積の捉え方

まず最初に、本章で取り上げる都市集積について、論者の考え方を述べておきたい。というのは、都市集積は一定の空間的範囲に人口が集まった都市そのものとは異なり、集積の経済を論じてきた集積論においても、異業種が集まる都市集積に関する研究は、未だ十分になされているとはいえないからである(松原、2006)。

もっとも、都市集積の把握は難しいので、統計データの都合上、人口規模や人口増減率で、都市集積の規模や盛衰を本章でも捉えているが、本来であれば、技術革新や創造性に関わる都市の産業構造や機能に着目して、「集積体」として都市を把握することが求められる。本報告書で注目するリニア中央新幹線が、個々の都市集積や都市集積間の関係にいかなる変化をもたらすか、こうした点の検討が重要だと考えるからである。

都市の産業構造に関して、製造業に焦点を当てると、工業集積の議論になり、中部圏においては、豊田市や鈴鹿市に代表される自動車産業都市は、企業城下町型産業集積、東海市や四日市市も、それぞれ製鉄業や石油精製・石油化学の企業城下町型産業集積といえる。一方、繊維産業の一宮市や陶磁器産業の瀬戸市、眼鏡枠の鯖江市などは、地場産業型産業集積に区分される。これに対し、名古屋市や金沢市などは、複数の産業によって特徴づけられ、都市の機能では、本社や支社などの中枢管理機能が重要な役割を果たしている。

中枢管理機能に着目した研究は、都市システム論とよばれ、阿部和俊による一連の研究成果が知られている。2010年の証券取引所の上場企業2,442社を対象とした『会社職員録』(ダイヤモンド社)などの分析結果によると、本社数は東京1,072(対全国比43.9%)、大阪309(12.7%)に対して、名古屋は98(4.0%)となっていた(阿部、2010)。支所数では、東京1,346に対して、大阪1,206、名古屋1,157で、名古屋は大阪とほぼ同じで、しかも名古屋の方が製造業の比率が高く、「食料品」や「鉄鋼諸機械」では、名古屋が大阪を上回っていた。支所のテリトリーについては、「名古屋支所は愛知・岐阜・三重県を高率でテリトリーとしている」、「金沢・静岡の支所は高い率で名古屋支所の管轄下にある。金沢支所は高い率で富山・石川・福井3県をテリトリーとしているが、それは多くが名古屋支所の管轄下においてである」(p.165)と述べられ、中部圏の都市間で階層的な関係が指摘されていた。

また、森川(1990)は、地域的都市システムの特徴について分析を行ったが、中部圏の県は、石川、福井の両県が「単極型」(県庁都市を頂点としてその他の県内中小都市がこれと強い連結関係をもつもの)、富山県、長野県、岐阜県が「二極型」(県庁都市以外に副次中心をもつタイプ)、静岡県、三重県、滋賀県が「分極型」(県庁都市を含むいくつかの中心都市によって府県域が分割支配されるタイプ)、愛知県が、「二極型」と「広域支配

型」(府県域を越えて他県の都市にまで強い連結関係をもつもの)の両方に、それぞれ分類されていた。

このように、府県単位に都市システムを捉えると、中部圏全体としては、多様な類型が混在する形になるが、森川(2019)では、広域市町村圏の分析単位として、都道府県や市町村の代わりに二次医療圏を地域単位として取り上げ、人口増減率や卸小売業者比率、高次都市機能比率、財政力指数などの7つの指標をもとに、活力を得点化し、図2-1を作成している。この図について森川は、「東京大都市圏に続く大阪や名古屋、さらにその間を結ぶ滋賀県や静岡県地域が活力3点以上の高い地域として現れるので、3大都市圏は視野を広げると東海道メガロポリスに延長することができる」(p. 71)と述べている。

一方、2014年時点の製造業従業者比率の分布を図2-2として示し、上位20%以上の「製造業卓越地域は北関東から静岡県、愛知県、滋賀県に集中する」、「東京大都市圏では中心部を除いて北関東に集中しており、名古屋大都市圏では圏域のほぼすべての圏域で製造業従業者比率が卓越するのに対して、大阪大都市圏では大阪市の周辺に若干分布するにとどまる」(p. 72)と述べている。

以上、中部圏の都市集積の特徴としては、「メガロポリス」と表現されるように、人口規模の比較的大きな都市が連なり、しかも比較的多くの都市で製造業に強みがある点があげられる。以下では、人口増減率や昼夜間人口比率などから、中部圏における都市集積の変化をみていくことにしたい。

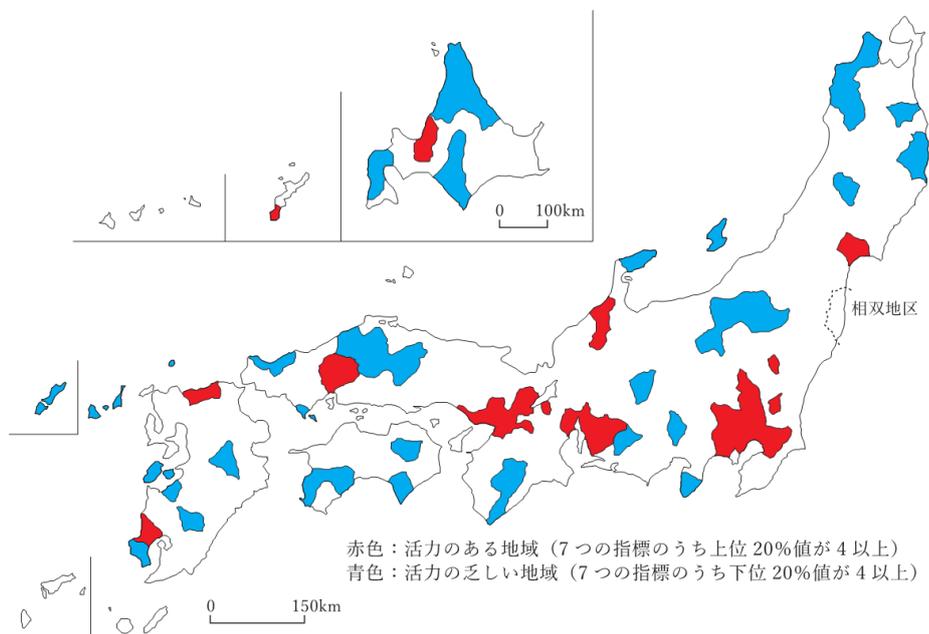


図2-1 二次医療圏を単位とする地域の活力

資料：国勢調査(2015年)、経済センサス(2014年)による。

注：福島県相双地区を除く。東京都島嶼(白色)は省略する。

出所：森川(2019) p. 71。

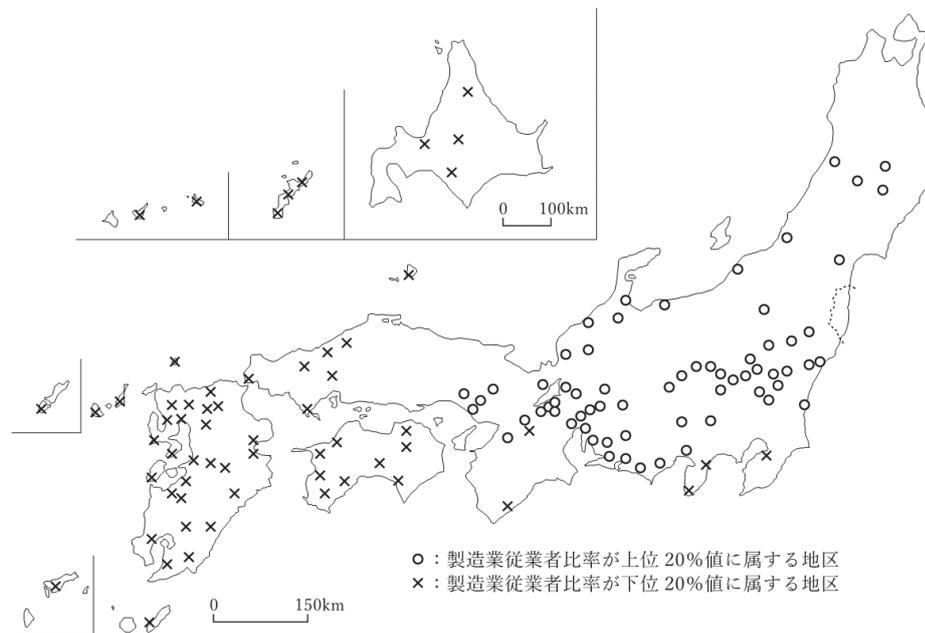


図 2-2 二次医療圏を単位とする製造業従業者比率の分布

資料：国勢調査（2015 年）、経済センサス（2014 年）による。

注：福島県相双地区を除く。東京都島嶼（×）は省略する。

出所：森川（2019）p. 72。

## （2）人口規模別都市分布と人口増減率

国勢調査報告より中部圏の市区町村について、人口規模別の人口増減率をみてみた（図 2-3）。2005 年～2010 年では、人口増加率が 5%以上と比較的高い地域が、名古屋市中区（10.8%）や滋賀県草津市や守山市（両市とも 8%）などでみられた。高度経済成長期に「東海道メガロポリス」と称された東西に軸上に連なる都市群、すなわち静岡県沼津市、富士市から静岡市、浜松市、愛知県豊橋市、岡崎市、名古屋市、三重県四日市市など人口が数十万人規模の都市でも、人口増加率が 0～5%となっていた。これに対し、日本海側や内陸の都市では、金沢市およびその郊外の野々市市など、富山市、長野県内の小規模自治体を除いて、ほとんどが人口減少となっていた。

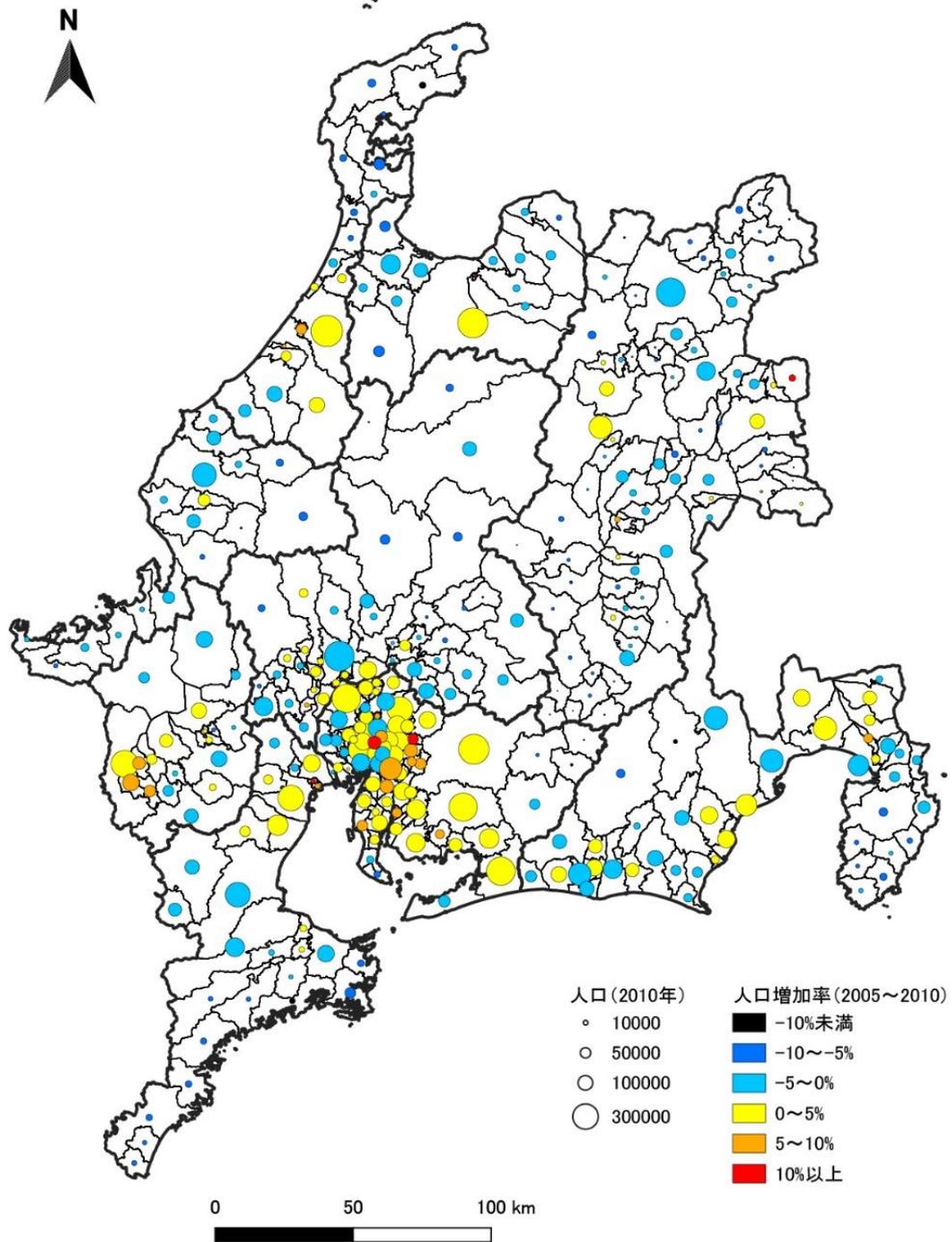


図 2-3 中部圏市区町村における人口規模別人口増減率 (2005 年~2010 年)

出所：国勢調査報告より原田大暉作成。

2010年～2015年の図では、静岡県などで人口減少市区町村が増え、人口増加率が0～5%の市区町村は愛知県内などに残るものの、大幅に縮小した（図2-4）。

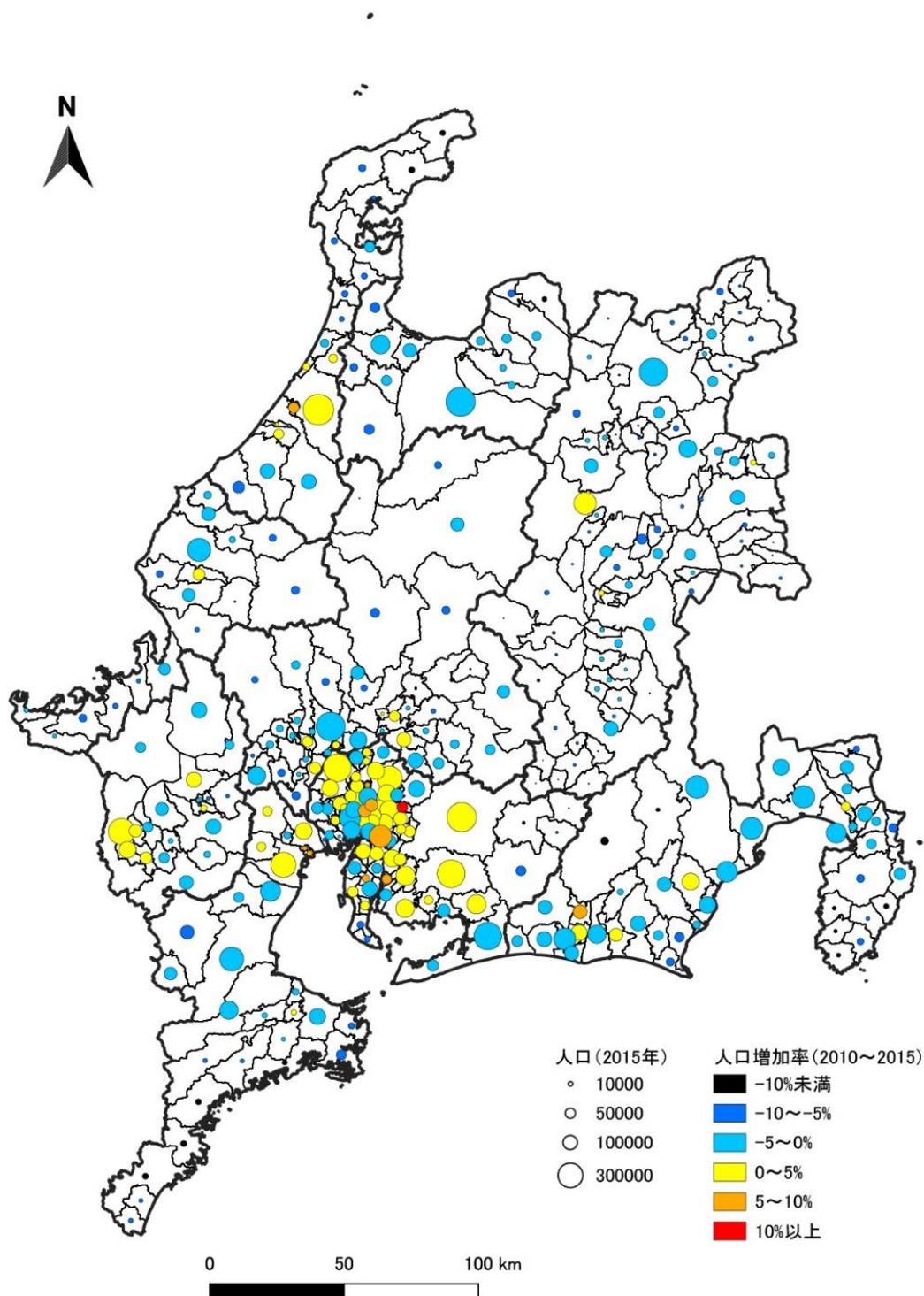


図2-4 中部圏市区町村における人口規模別人口増減率（2010年～2015年）

出所：国勢調査報告より原田大暉作成。

2015年～2020年にはそうした人口減少傾向がさらに強まり、人口増加率0～5%の市区町村は減少を続け、豊田市や四日市市、金沢市、松本市など、比較的人口規模の大きな都市も人口減少に突入するようになった（図2-5）。

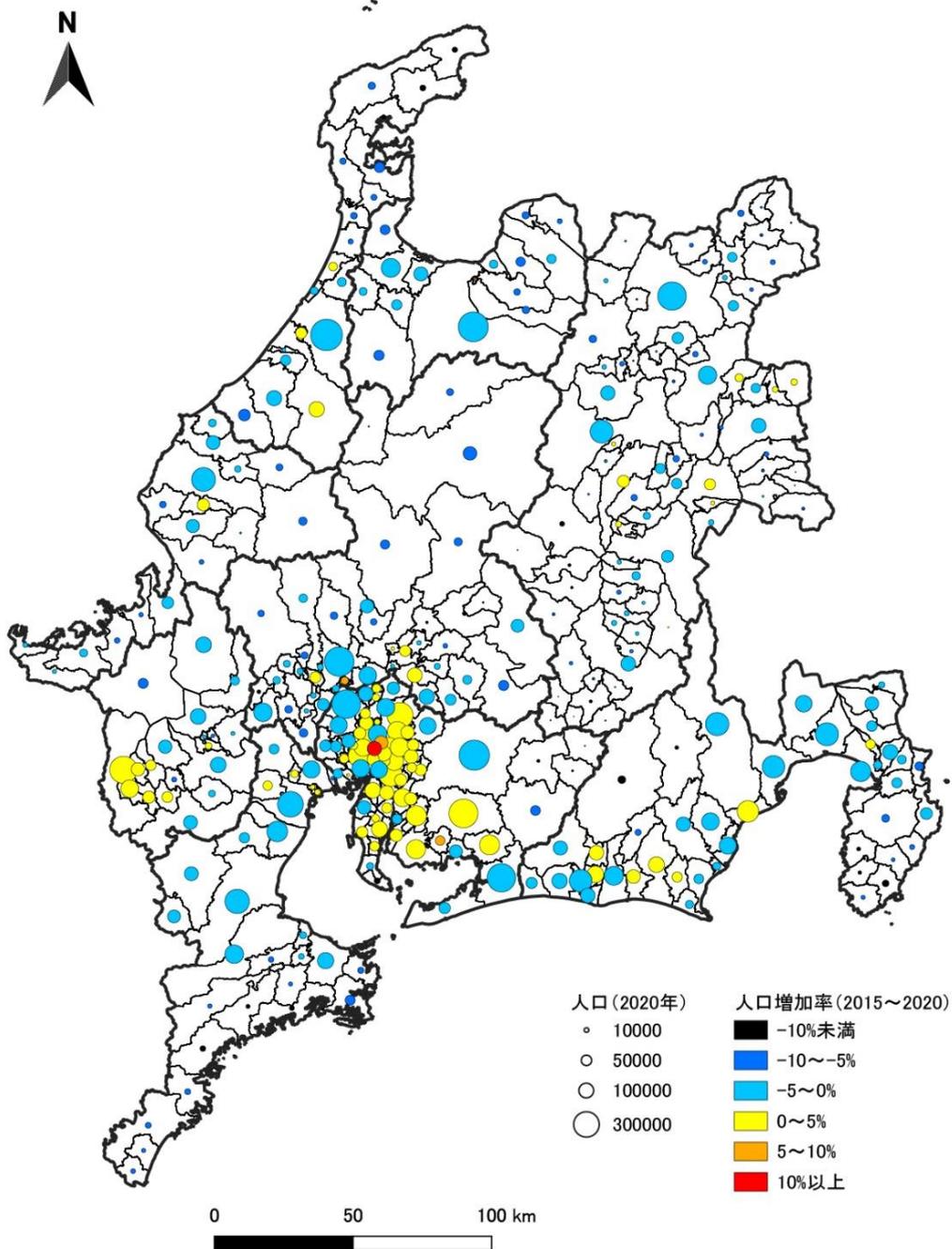


図 2-5 中部圏市区町村における人口規模別人口増減率（2015年～2020年）

出所：国勢調査報告より原田大暉作成。

次に、都市の中心性を示す昼夜間人口比率をみると、2010年時点では、110以上の市区町村は、名古屋市内と福井市にみられ、昼間人口規模が相対的に大きな市区町村のほとんどが100以上となっていた（図2-6）。

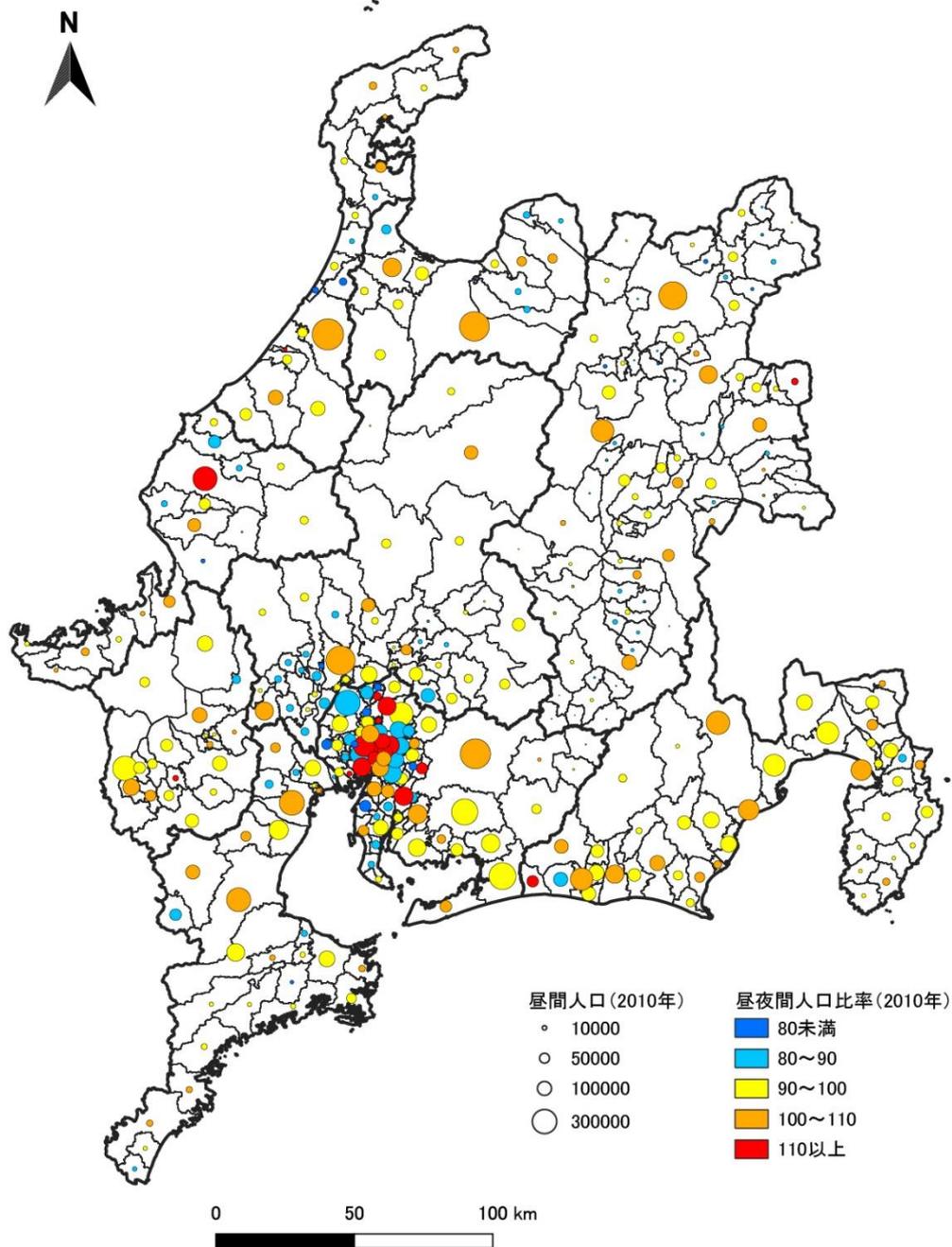


図 2-6 中部圏市区町村における昼間人口と昼夜間人口比率（2010年）

出所：国勢調査報告より原田大暉作成。

これが2020年になると、110以上の市区町村は、名古屋市内と豊田市にみられ、100以上の市区町村は、富山市、金沢市、福井市、津市といった県庁所在都市など、少なくなっていた(図2-7)。

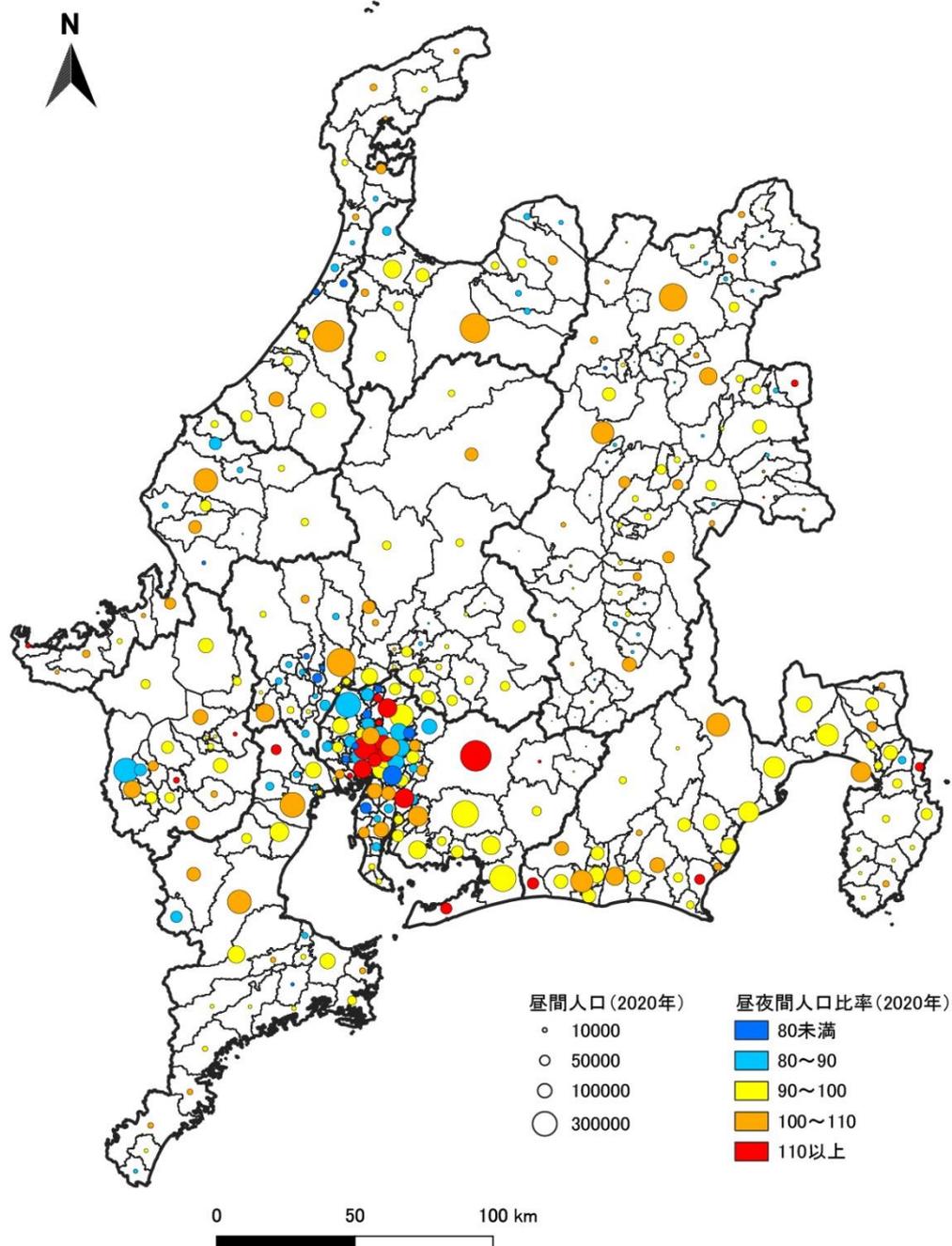


図 2-7 中部圏市区町村における昼間人口と昼夜間人口比率 (2020年)

出所：国勢調査報告より原田大暉作成。

また、2010年～2020年の昼夜間人口比率の変化をみると、5ポイント以上増加した市区町村は限られ、0～5ポイントの増加市区町村は、愛知県、静岡県、岐阜県、滋賀県南部に比較的多く、長野県や北陸ではマイナスの市区町村が多かった（図2-8）。

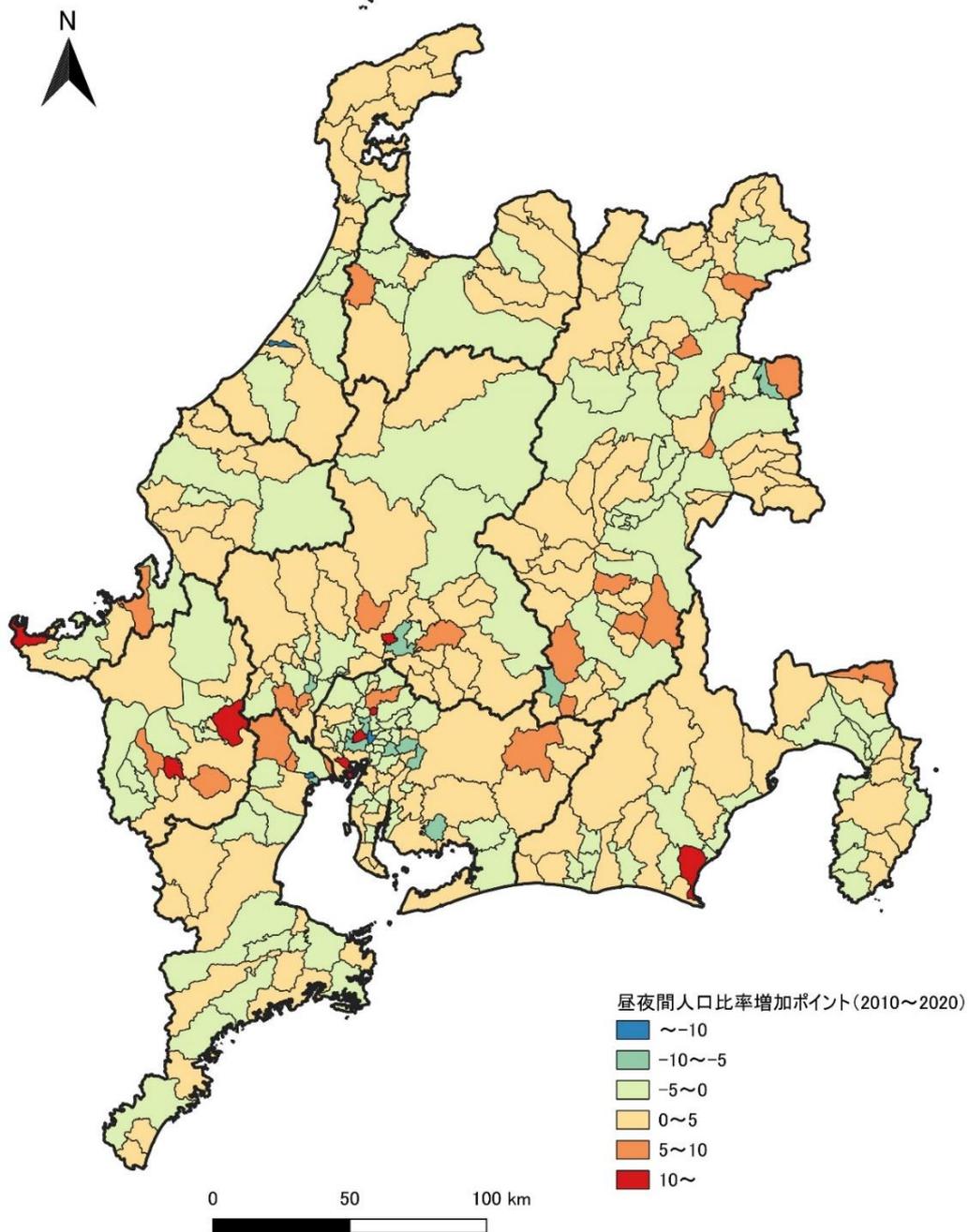


図2-8 中部圏市区町村における昼夜間人口比率の変化（2010年～2020年）

出所：国勢調査報告より原田大暉作成。

次に、中部圏における市区町村別の就業者数の変化（2010年～2020年）をみると、人口と同様に、就業者数においても、減少傾向が多く地域でみられた（図2-9）。とくに、紀伊半島、伊豆半島、能登半島などの半島部、中部山岳部で減少率が大きくなっていった。これに対し、5%以上の増加率を示した地域は、名古屋大都市圏、滋賀県西部、長野県南部、静岡県西部に限られ、0～5%の増加地域も、愛知県東部や静岡県西部、北陸では、富山、金沢、福井の3市が中心になっていた。

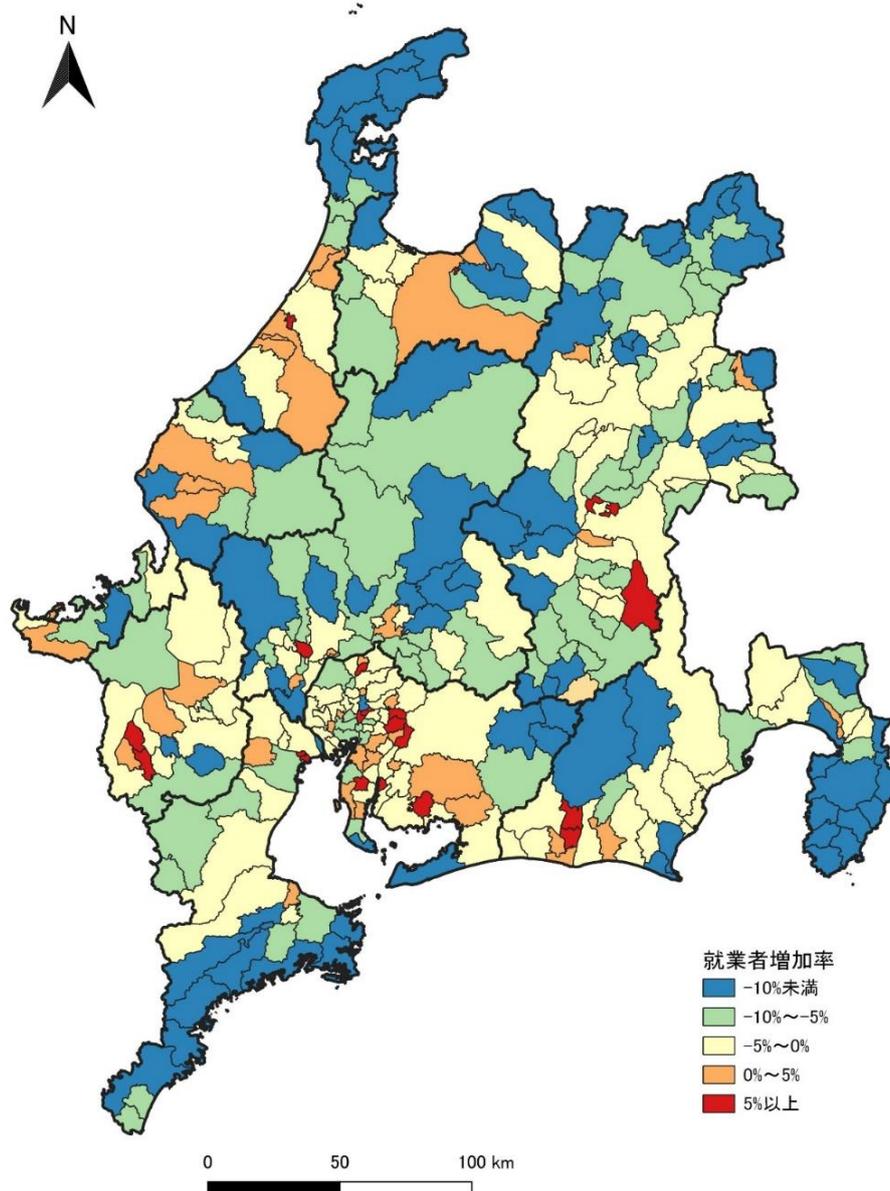


図2-9 中部圏市区町村における就業者の変化（2010年～2020年）  
出所：国勢調査報告より原田大暉作成。

### (3) 人口移動からみた都市間関係の状況

2015年～2020年の人口移動データをもとに、都市間関係の状況を見てみよう（図2-10）。5年前の居住地をもとに、当該自治体以外からの転入者数をみると、中部圏では名古屋市が最も多く、愛知県内の他の市区町村から多くの移住者がみられた。1000人以上の人口移動をみると、愛知県内では豊田市や豊橋市、一宮市などの主要都市のみならず、岐阜県の岐阜市、三重県の四日市市や津市などの近隣の主要都市、また静岡県内の浜松市、静岡市、北陸の金沢市、さらには東京都区部や大阪市など国内の中心都市との関係の強さがみられた。

名古屋大都市圏では、豊田市、豊橋市、岐阜市、四日市市などが他の市区町村からの移住者が相対的に多く、それぞれ愛知県東部、岐阜県内、三重県内の市町村との関係が形成されていた。こうした都市間関係の階層性は、北陸でもみられた。すなわち、金沢市を最大の中心としつつ、富山市と福井市との間で1000人を超える移動流がみられた一方で、石川県、富山県、福井県それぞれの県内での都市間関係がみられたのである。

これに対し、静岡県内では、静岡市と浜松市を2大中心としつつ、富士市、沼津市など駿河湾沿いの都市も含め、東西方向に相互の都市間関係がみられた。長野県においても、長野市と松本市を2大中心としつつ、上田市、佐久市、諏訪市、伊那市、飯田市と、双方方向の人口移動流が形成されていた。なお、滋賀県においては、長浜市、彦根市、東近江市、甲賀市などでの関係はみられるものの、中心性の高い都市はみられなかった。

これを10年前、すなわち2005年～2010年の人口移動と比べてみよう（図2-11）。都市間関係に大きな変化はないが、2010年から2020年にかけて、名古屋市と知多市、富山市と名古屋市、伊豆半島の熱海市や伊東市と東京都区部などの関係が弱まっている一方で、名古屋市と三河地域の都市群との関係が強まっていることがうかがえる。

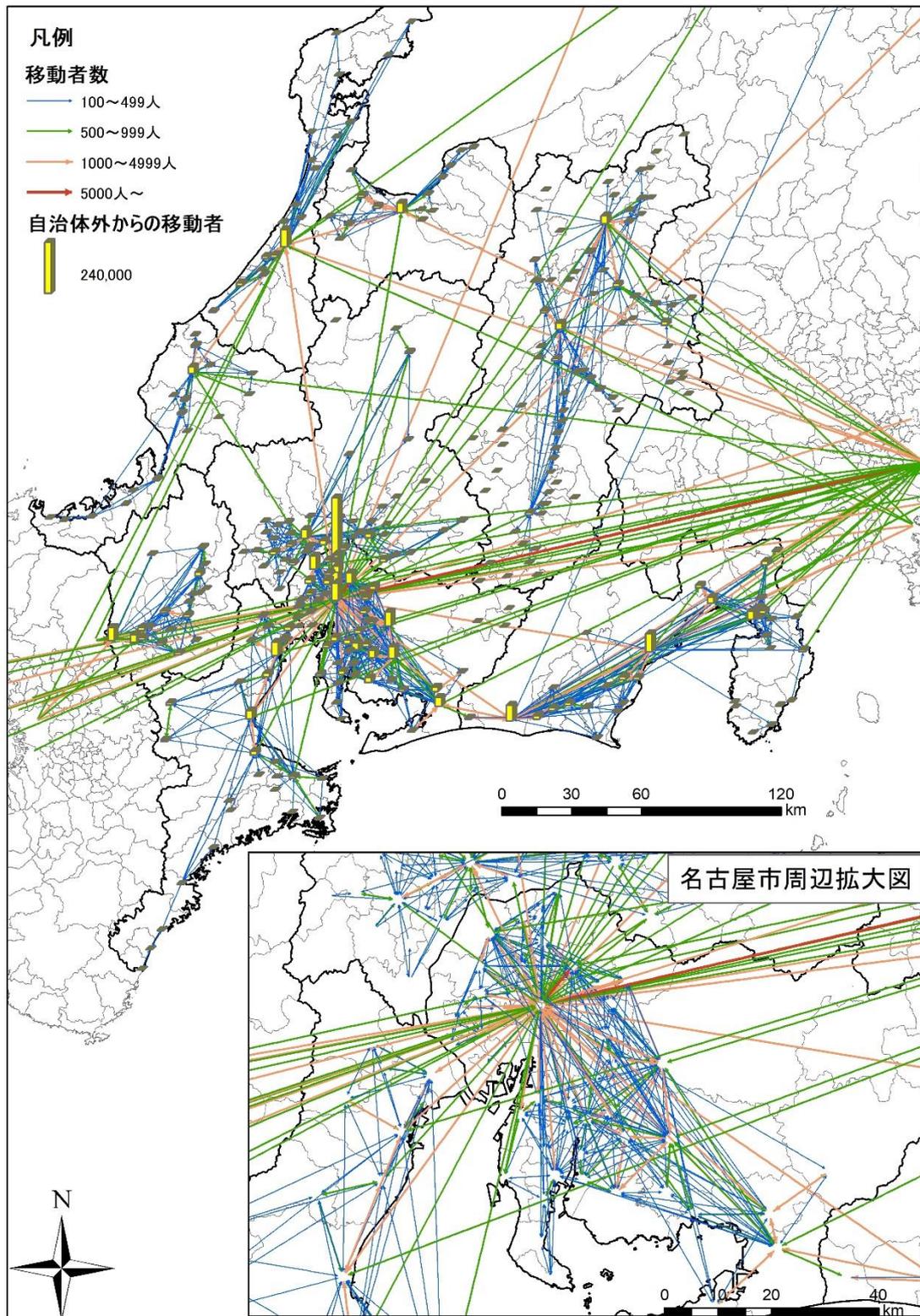


図 2-10 中部圏における人口移動からみた都市間関係（2015 年～2020 年）

出所：国勢調査報告より原田大暉作成。

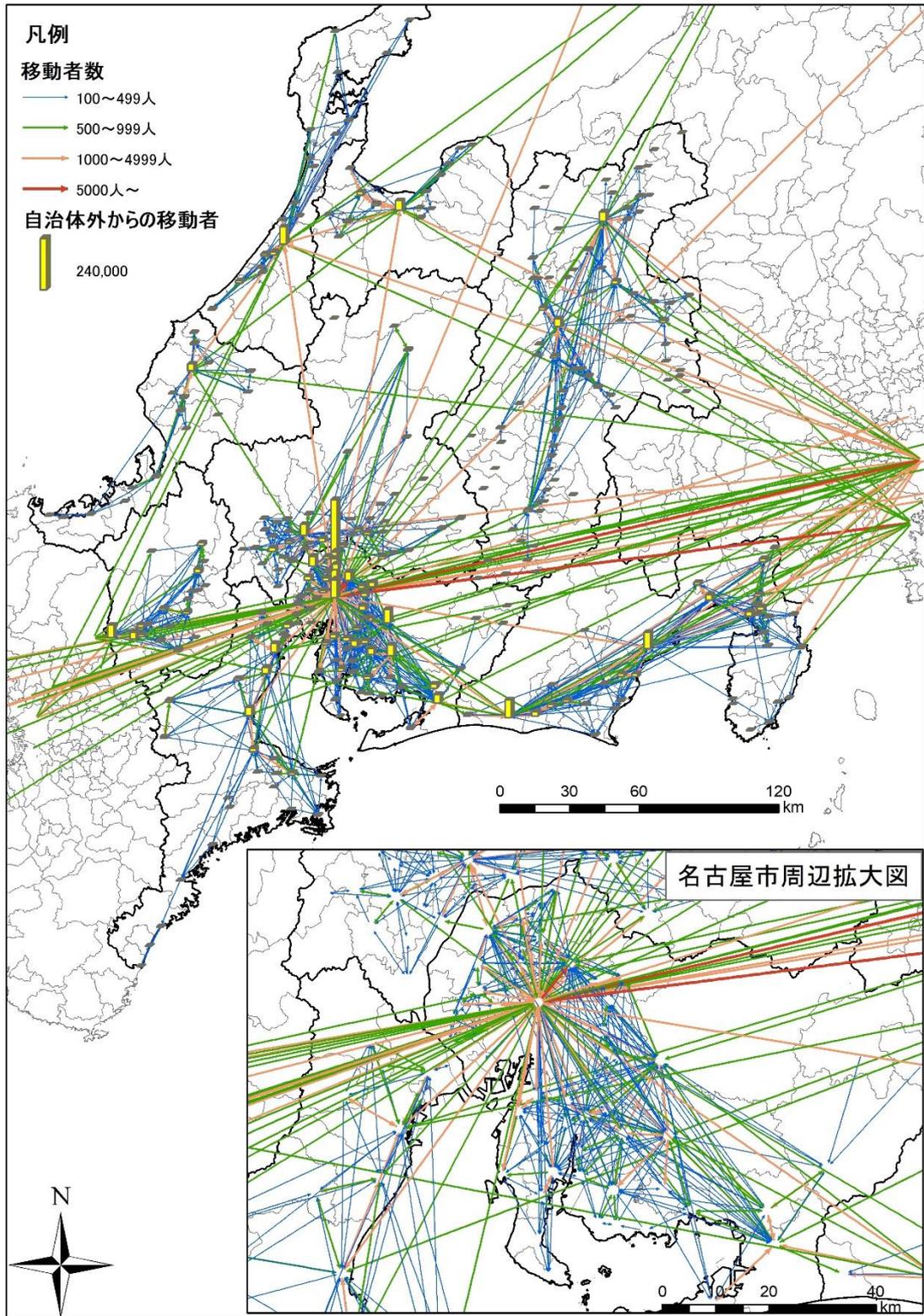


図 2-11 中部圏における人口移動からみた都市間関係 (2005 年~2010 年)

出所：国勢調査報告より原田大暉作成。

#### (4) 通勤流動からみた都市間関係の状況

国勢調査の通勤・通学データを用いて、都市圏を設定し、中心市と郊外との関係や圏域の変化を分析した研究成果には、さまざまなものがある。ここでは、金本・徳岡（2002）による「都市雇用圏」を取り上げ、そこで中部圏の中心市とされている都市を対象に、通勤流動を地図にしてみた。

まず、2020年の従業就業者数をみると、中部圏においては、名古屋市が最も多く、愛知県内の市区町村、近隣の岐阜県岐阜市や大垣市、三重県四日市市や津市などから多くの通勤者を得て、名古屋大都市圏を形成してきたことがわかる（図 2-12）。また、愛知県内では豊田市が中心となり、岡崎市や刈谷市などとの通勤流動を形成していた。静岡県では、静岡市と浜松市を2大中心として、東部の富士市や沼津市、御殿場市なども含め、東西方向に双方向の通勤流動がみられる。

北陸3県においては、金沢市が従業就業者数が最も多く、これに富山市、福井市が続くが、これら3都市間の通勤流動では、金沢市と富山市との関係の方が、金沢市と福井市のそれよりも強い。なお、石川県内では、金沢市への近隣市町村から、また七尾市や小松市などからの通勤流動がみられ、富山県内や福井県内でも、それぞれ富山市や福井市への近隣市町村からの通勤流動がみられた。

長野県においては、長野市が従業就業者数が最も多く、近隣市町村とともに、上田市、松本市からの通勤流動がみられた。長野県内では、長野市、上田市、佐久市との東部の軸と長野市、松本市、諏訪市、伊那市、飯田市との西側の南北の軸との2系統がみられた。滋賀県においても、長浜市、彦根市、東近江市、甲賀市の南北の軸がみられた。

これを10年前の2010年と比べてみよう（図 2-13）。都市間関係に大きな変化はないが、2010年から2020年にかけて、名古屋市郊外から名古屋市への通勤流動は増加傾向を示し、長野県では長野市と松本市の関係が強まっていることがうかがえる。

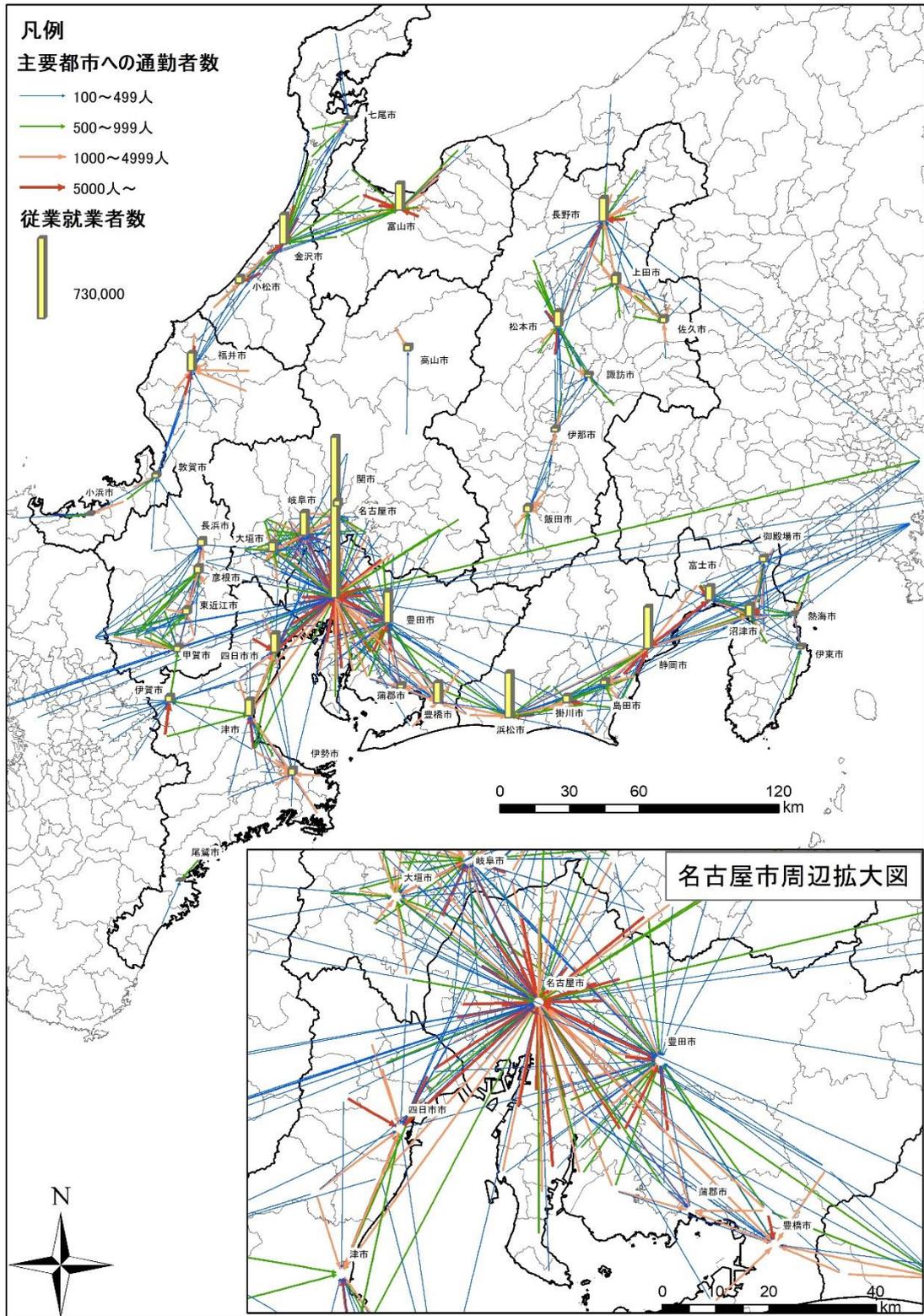


図 2-12 中部圏における主要都市への通勤流動からみた都市間関係 (2020 年)

出所：国勢調査報告より原田大暉作成。

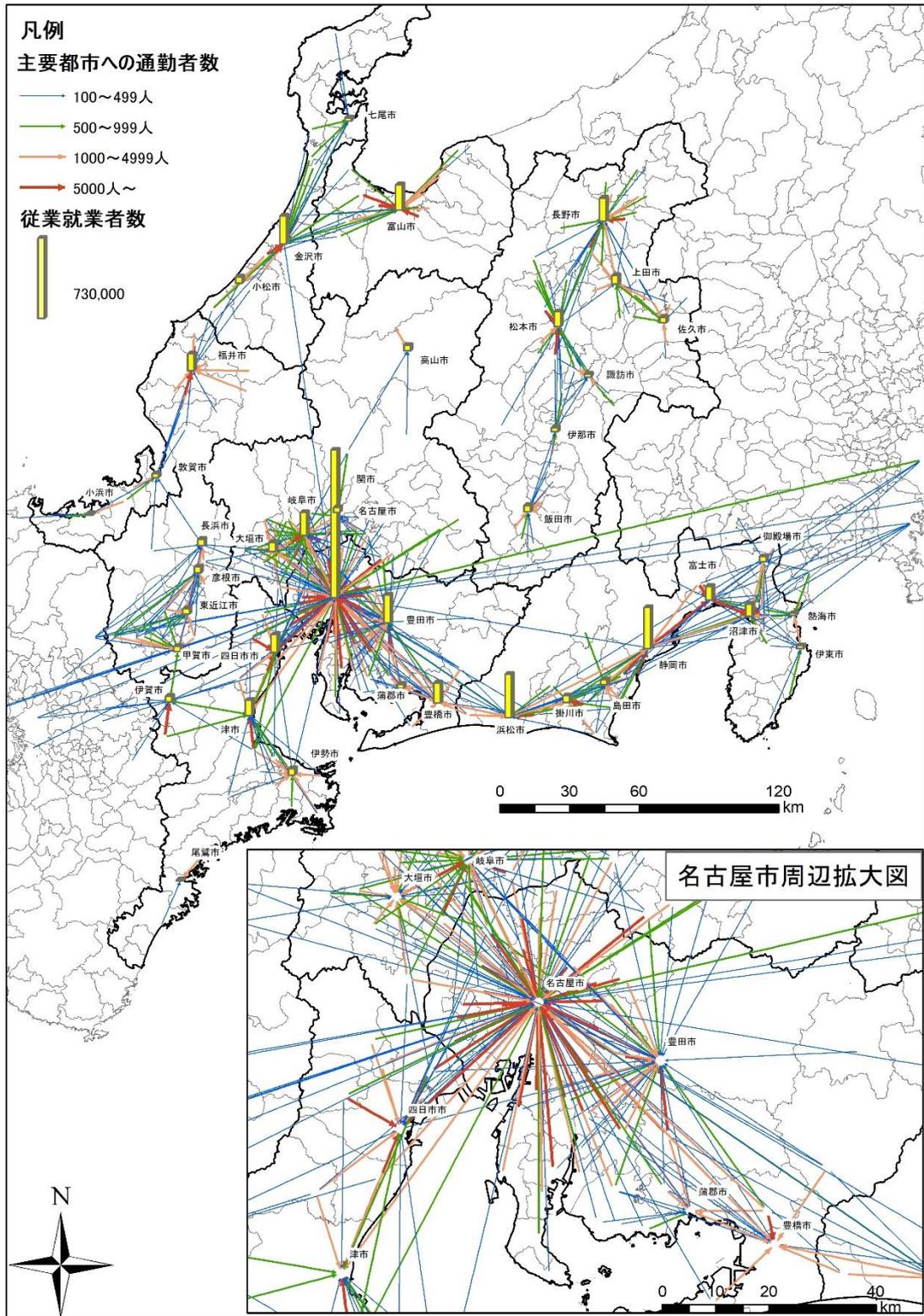


図 2-13 中部圏における主要都市からの通勤流動からみた都市間関係 (2010 年)  
出所：国勢調査報告より原田大暉作成。

次に、中部圏における主要都市からの通勤流動から都市間関係をみてみよう。2020年時点で、中部圏で最も常住就業者数が多いのは名古屋市で、名古屋市から愛知県内の豊田市や近隣の多くの市区町村への通勤流動がみられたほか、岐阜県岐阜市、三重県四日市市、津市へ、さらにはコロナ禍の下で、東京都区部や大阪市など離れた都市への通勤もある程度みられた（図 2-14）。このほか愛知県内では、豊田市や豊橋市を中心市とした近隣市町村への流動もみられた。また、岐阜県岐阜市や大垣市、三重県四日市市や津市から名古屋市への通勤流動が、かなりの量となっており、名古屋通勤圏を形成していた。

静岡県では、静岡市と浜松市が2大中心で、双方向の通勤流動とともに、浜松市では愛知県豊橋市との関係もみられた。また、東部の沼津市や熱海市、伊東市などからは東京特別区や横浜市への通勤流動もみられた。長野県でも、長野市、上田市、佐久市の軸と長野市、松本市、諏訪市、伊那市、飯田市の南北の軸が顕著で、滋賀県内においても、長浜市、彦根市、東近江市、甲賀市の南北軸と近畿との関係がみてとれた。これに対し、北陸3県では、金沢市、富山市、福井市からそれぞれの県内の市町への通勤が中心となっていた。

これを10年前の2010年と比べてみよう（図 2-15）。都市間関係に大きな変化はないが、2010年から2020年にかけて、名古屋市から三重県四日市市や岐阜県大垣市などの周辺市への通勤流動が減少傾向を示しているほか、滋賀県内部で大津市や草津市へ向かう通勤流動も弱まっていることがうかがえる。

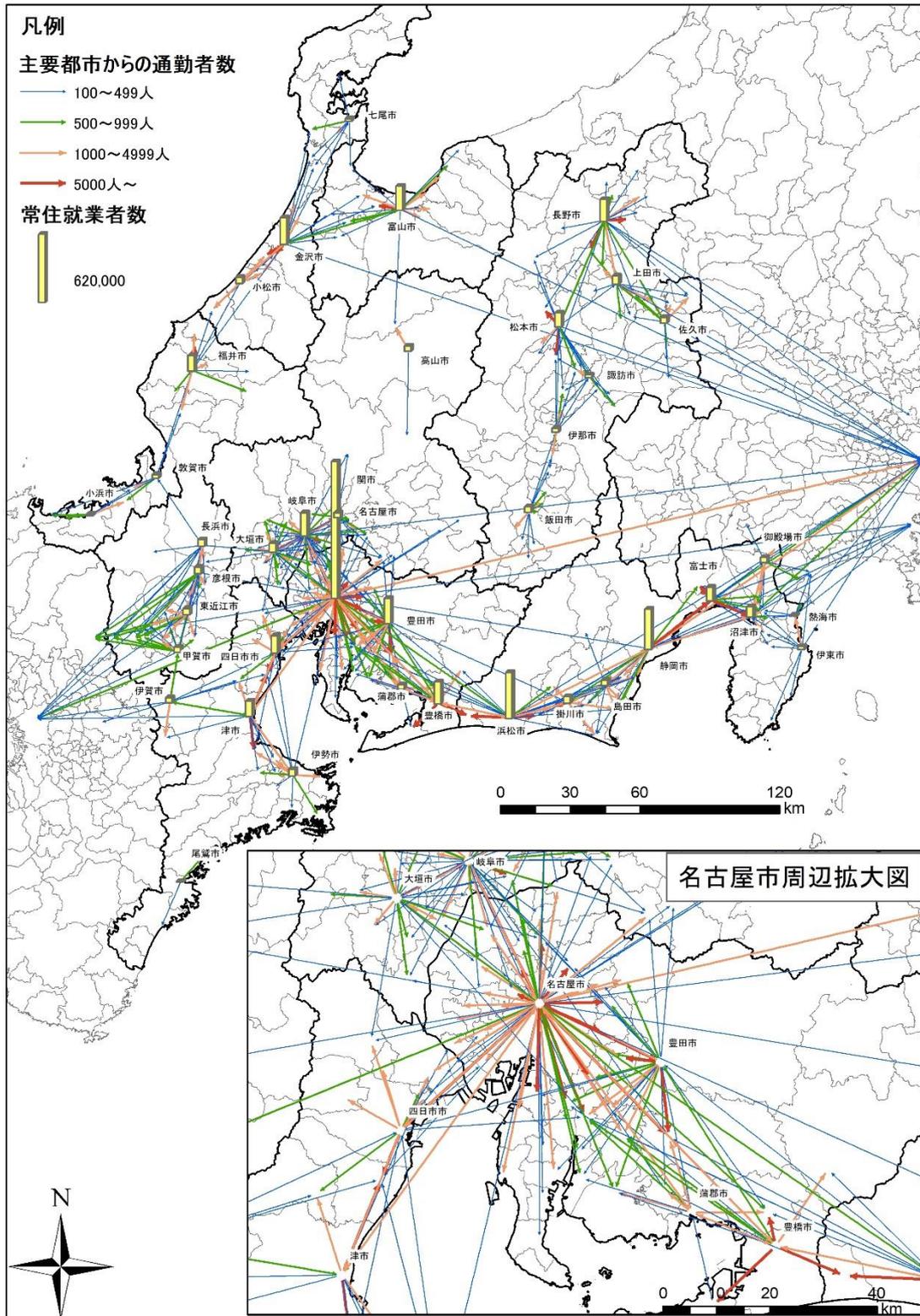


図 2-14 中部圏における主要都市からの通勤流動からみた都市間関係（2020 年）

出所：国勢調査報告より原田大暉作成。

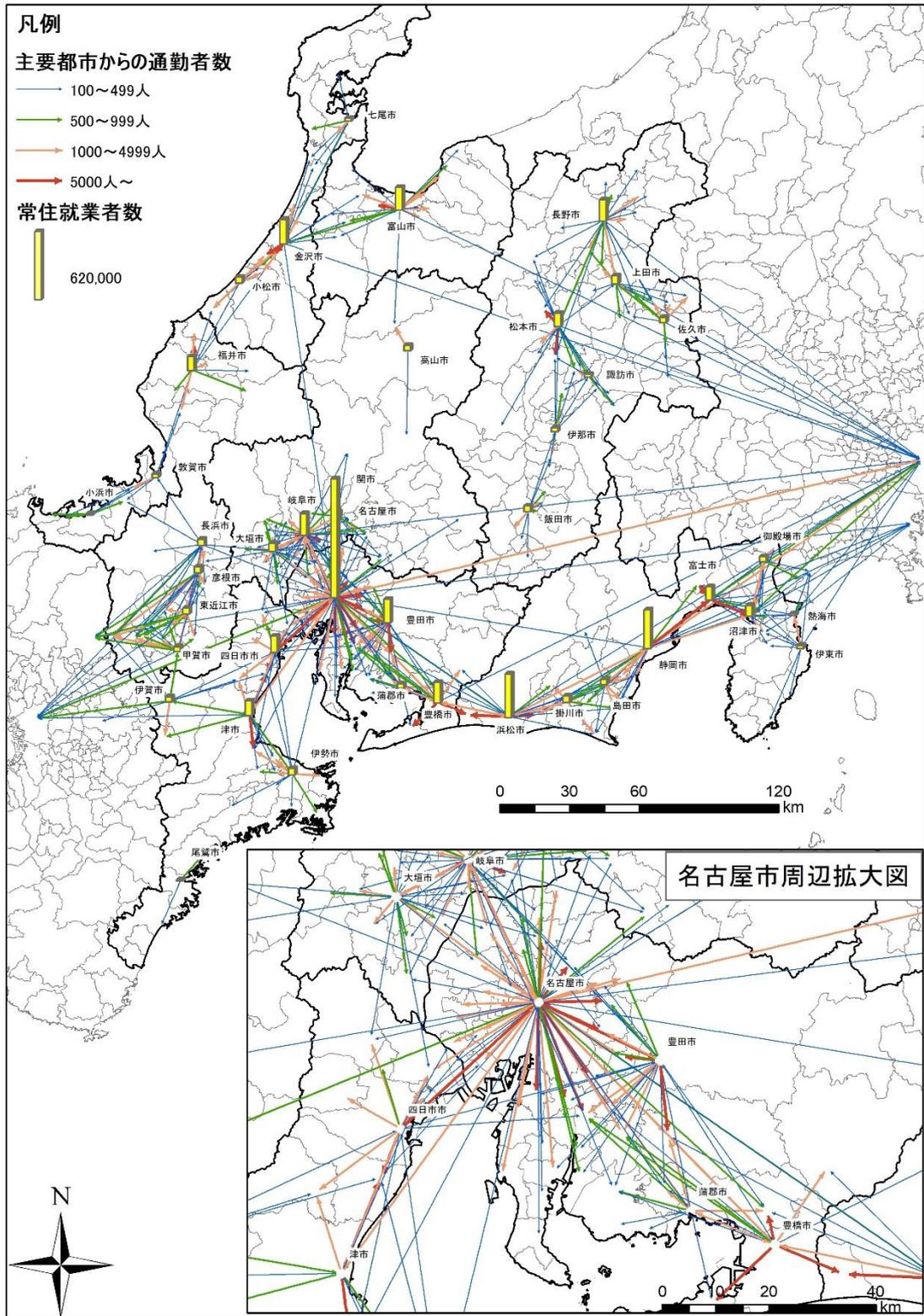


図 2-15 中部圏における主要都市からの通勤流動からみた都市間関係 (2010 年)

出所：国勢調査報告より原田大暉作成。

## (5) 地域生活圏の設定

国土交通省が 2022 年 7 月に公開した国土形成計画（全国計画）の中間とりまとめ(国土交通省、2022a)では、「地方では人口減少・少子高齢化等の影響が特に大きく、その結果リアルで諸機能を提供することだけを前提としてはこれを維持できず、利便性の低下が進行する結果として人口が流出する悪循環が続いている」との現状認識を示している(p. 22)。その上で、「デジタル技術が高度化し、我々の生活に溶け込んでいる現在では、デジタルの発想で地域課題を解決していく官民共創の取組を進めることによって、人口が少ない地域でも諸機能を維持することができ、結果として人々は自分が住みたい地域で健康で文化的な生活を維持し続けることができるようになると考えられる」とし、「新たな国土計画では、このような取組を通じて構築する、人々が安心して暮らし続けることができる圏域の姿を、『地域生活圏』と名付ける」と述べている(p. 22)。

また、取組の規模について、空間的広さの観点では、「生活者・事業者の利便を最適化する視点からは、買い物・通院、通勤・通学、交流など日常生活や事業を営む生活者や事業者の行動の実態に即して、取組の広さを考える必要がある」、「市町村界（場所によっては都府県界）に左右されるものではない」、「また、人々の活動範囲は機能毎に異なることもあるため、機能毎に規模を考えることもありうる。さらに、地域住民が歴史の中で培ってきた伝統・文化や自然環境・景観に根ざした地域の個性・アイデンティティも十分に考慮する必要がある。このように空間的広さは柔軟なものとならざるを得ず、したがって、これまで提唱されてきたような圏域構想とは発想を異にするものである」とされている(p. 24、 p. 25)。こうした生活圏の捉え方は、中心地論や都市システム論など、経済地理学で従来採られてきた地域概念とも符合するものがある。

異なる点は、デジタル化の進展を踏まえた際の圏域の捉え方である。中間とりまとめでは、「人口規模の観点では、「平成 16 年の国土審議会調査改革部会報告においては、諸機能をリアルにフルセットで提供することを前提に、30 万人前後という人口規模が目標的に議論されたこともあった」とし、その上で「地域生活圏の概念では、人口規模を目標や要件とすることはない」としつつも、「1つの目安としては、デジタル活用や人々の行動範囲の広域化などを考慮すると、10 万人前後という人口規模が考えられる」としている(p. 25)。

なお、デジタルの徹底活用では、「データ連携基盤の活用により多様な諸機能を一体として効率的・効果的に提供できる範囲を拡大する。さらに、人口が少ない地域では経営効率的な理由から従来リアルのみでは機能を供給できなかったものを遠隔サービスや自動化等のデジタル技術の実装によって提供する」としている(p. 24)。

以上、国土形成計画の中間とりまとめでの「地域生活圏」の記述を取り上げたが、その後の計画部会でも継続して議論がなされている。2022 年 11 月の計画部会では、「デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成について」と題した資料が提示された(国土交通省、2022b)。そこでは、「新たな発想からの地域生活圏の形成」として、「デジタルの徹底活用によるリアル空間の質的向上」に加えて、「新たに『共』の視点からの地域経営」、すなわち

「地域を共につくる発想から、主体、事業、地域の境界を越えた連携・協調の仕組みをボトムアップで構築」することが打ち出されている。そして、地域生活圏の形成に資する具体的な取組として、デジタル情報プラットフォームを通じたスマートシティの取組（福島県会津若松市）、民間主導でのエネルギー地産地消と地域内資金循環（鳥取県米子市・境港市）、地域交通の再構築を核とした共助の仕組みの構築（香川県三豊市）などが紹介されている。

こうした国土形成計画（全国計画）での議論を踏まえて、今後中部圏においても広域地方計画を策定する際に「地域生活圏」をどのように設定し、いかなる政策的対応を行っていくかが問われてくると思われる。以下では、厚生労働省などの管轄区域をもとに、「地域生活圏」設定を中部圏で試みるとともに、都市機能の集積状況を確認し、今後の政策的検討課題を抽出することにした。

図 2-16 は、中部圏における「地域生活圏」について、圏域区分を示したものである。また、表 2-1 は、それぞれの「地域生活圏」における人口と人口増減率、高齢化率、教育、金融、交通、商業、医療の 9 つの都市機能の立地数とそれらの合計値を示したものである。

北陸 3 県では、富山県が、富山、高岡、魚津、砺波の 4 圏域、石川県が、金沢、七尾、小松、輪島、白山の 5 圏域、福井県が、福井、敦賀、小浜、大野、武生、坂井の 6 圏域から構成される。これら 15 圏域のうち、金沢が圏域人口 56 万人で最大、富山が 49 万人、高岡が 30 万人、福井が 28 万人、小松が 22 万人で続いていた。魚津、砺波、七尾、白山、武生、坂井が 10 万人台で「地域生活圏」の基準をクリアしたものの、輪島、敦賀、小浜、大野は 10 万人未満で、人口減少率、高齢化率が高かった。教育、金融、交通、商業、医療の 9 つの都市機能指標の合計では、金沢が 60 で最も高く、福井 45、富山 41、高岡 34、小松 21、武生 18、白山 16 の順であった。

長野県では、長野、松本、上田、諏訪、飯田、須坂、佐久、伊那、中野、大町、木曾の 11 圏域から構成される。これら 11 圏域のうち、長野が圏域人口 45 万人で最大、松本が 42 万人、上田と佐久がそれぞれ 20 万人で続いていた。また、諏訪が 19 万人、伊那が 18 万人、飯田が 15 万人で「地域生活圏」の基準をクリアしたものの、中野、須坂、大町、木曾は 10 万人未満で、人口減少率、高齢化率が高かった。都市機能指標の合計では、長野が 39 で最も高く、松本 36、佐久 27、飯田 26、上田 22 の順で続いていた。これに対し、中野、須坂、大町、木曾では、都市機能も 10 未満であった。

東海 3 県では、愛知県が名古屋、豊橋、岡崎、一宮、瀬戸、半田、小牧、豊川、津島、刈谷、豊田、西尾、知多、江南、新城の 15 圏域、静岡県が静岡、浜松、沼津、熱海、三島、富士、島田、磐田、藤枝、掛川、御殿場、下田の 12 圏域、岐阜県が岐阜、大垣、高山、多治見、関、中津川、美濃加茂の 7 圏域から構成される。これら 34 圏域のうち、名古屋が圏域人口 276 万人で最大、以下、浜松、岐阜、静岡、刈谷、小牧、一宮、豊田、豊橋、岡崎の順であった。10 万人未満は、熱海、下田、新城の 3 圏域で、比較的人口の大きな圏域が多数を占めていた。都市機能指標の合計では、名古屋が 216 で中部圏で最も高く、岐阜 61、浜松 46、静岡 37、豊田 33、一宮 32、小牧 30 の順であった。

三重県では、津、四日市、伊勢、松阪、桑名、鈴鹿、伊賀、尾鷲の8圏域から構成される。これら8圏域のうち、四日市市が圏域人口37万人で最大、以下津27万人、鈴鹿24万人、伊勢23万人、桑名22万人、松阪20万と続いていた。一方で、尾鷲が6万5千人で、人口減少率、高齢化率も高かった。都市機能指標の合計では、四日市が33で最も高く、鈴鹿、津、桑名、伊賀が20台で横並びであった。

また滋賀県では、大津、彦根、長浜、東近江、草津、甲賀、高島の7圏域から構成される。これら7圏域のうち、大津と草津がそれぞれ圏域人口35万人で並んでおり、以下長浜15万人、甲賀14万人、彦根13万人で、10万人台の都市が多い。都市機能指標の合計では、大津が21で最も高く、その他の都市は高くはなかった。

以上、国の機関の管轄区域をもとに、中部圏における「地域生活圏」を設定し、その人口特性と都市機能水準を検討した。半島や中山間地域など、圏域人口が少なく、高齢化と人口減少が進み、都市機能水準が低位な「地域生活圏」があるものの、中部圏全体としては、比較的人口規模の大きな圏域が多数を占め、都市機能水準もある程度維持されていたといえよう。ただし、都市機能の質的側面やデジタル化の進展などの点では、課題も少なくないと思われる。

こうした「地域生活圏」については、今後、通勤流動をもとにして、圏域人口10万人を基準とした通勤圏の設定など、国土交通省の国土形成計画（全国計画）の中間とりまとめでの記述に従い、より細かく圏域設定を行うことが求められる。また、都市機能指標についても、より多くの指標を取り上げ、より多面的な分析が必要となろう。

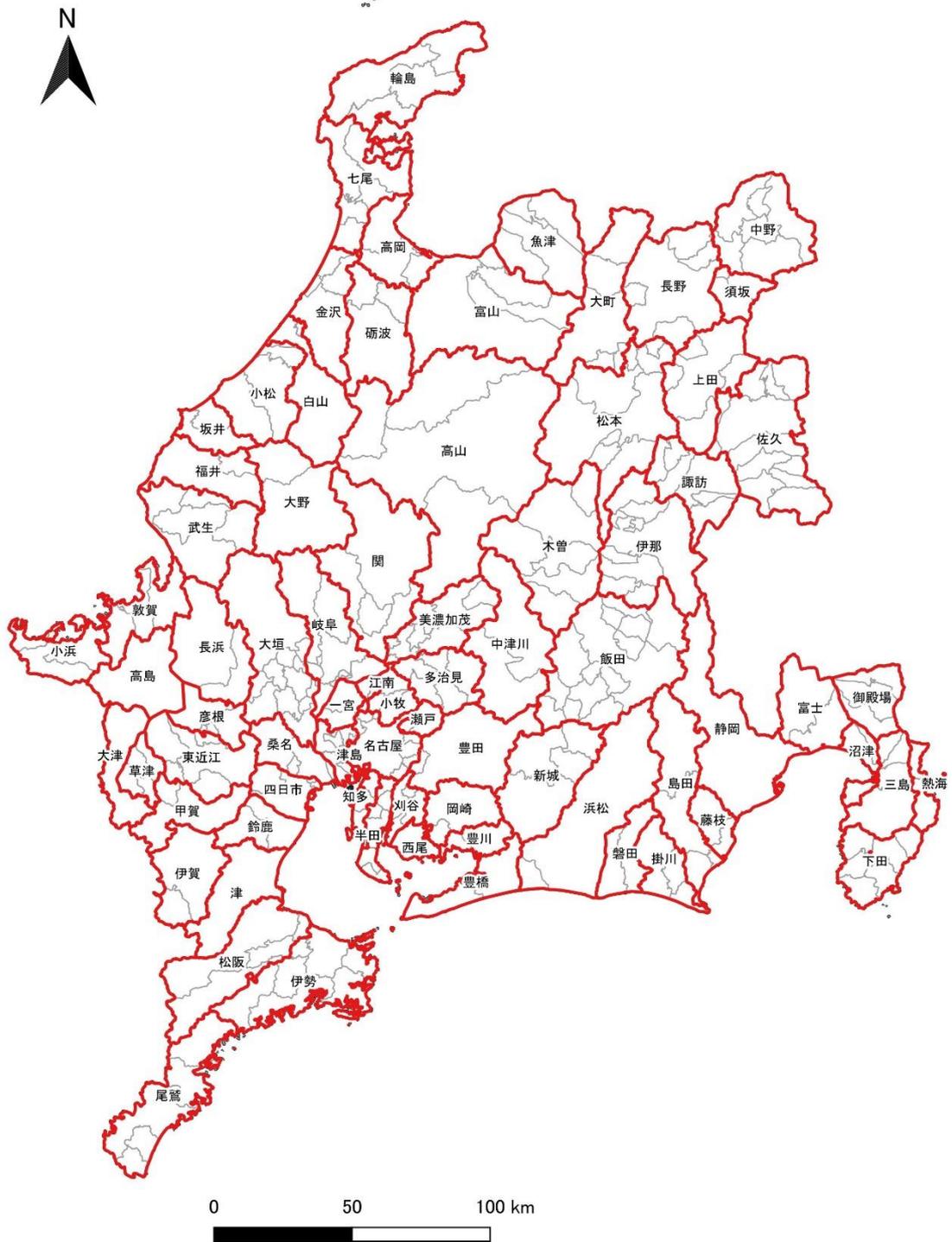


図 2-16 中部圏における「地域生活圏」の設定案  
 出所：管轄区域資料より原田大暉作成。

表2-1 中部圏における「地域生活圏」の人口および都市機能

| 圏域名 | 人口 <sup>1)</sup><br>(2020年) | 人口増加率 <sup>1)</sup><br>(2010年～<br>2020年) | 高齢化率 <sup>1)</sup><br>(2020年,<br>%) | ①大学<br>数 <sup>2)</sup> | ②高等<br>専門学<br>校数 <sup>2)</sup> | ③地銀<br>本店数 <sup>3)</sup> | ④信金<br>本店数 <sup>3)</sup> | ⑤空港<br>数 <sup>2)</sup> | ⑥新幹<br>線駅数 <sup>2)</sup> | ⑦高速道<br>路IC・SIC<br>数 <sup>2)</sup> | ⑧総合小売<br>店・百貨店<br>数 <sup>4)</sup> | ⑨救急告<br>示病院数 <sup>2)</sup><br>2020年 | ⑩～⑭<br>合計数 |
|-----|-----------------------------|--|-------------------------------------|------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|------------|
| 富山  | 493,562                     | ▲ 0.03                                   | 30.6                                | 5                      | 1                              | 2                        | 1                        | 1                      | 1                        | 6                                  | 6                                 | 18                                  | 41         |
| 高岡  | 301,085                     | ▲ 0.06                                   | 34.2                                | 3                      | 1                              | 1                        | 3                        | 0                      | 1                        | 8                                  | 5                                 | 12                                  | 34         |
| 魚津  | 115,093                     | ▲ 0.10                                   | 35.6                                | 0                      | 0                              | 0                        | 1                        | 0                      | 1                        | 4                                  | 2                                 | 4                                   | 12         |
| 砺波  | 125,074                     | ▲ 0.08                                   | 35.5                                | 0                      | 0                              | 0                        | 2                        | 0                      | 0                        | 7                                  | 1                                 | 4                                   | 14         |
| 金沢  | 561,674                     | 0.00                                     | 27.0                                | 11                     | 1                              | 1                        | 2                        | 0                      | 1                        | 4                                  | 11                                | 29                                  | 60         |
| 七尾  | 117,998                     | ▲ 0.13                                   | 39.9                                | 0                      | 0                              | 0                        | 1                        | 0                      | 0                        | 6                                  | 1                                 | 5                                   | 13         |
| 小松  | 224,094                     | ▲ 0.05                                   | 30.3                                | 2                      | 0                              | 0                        | 0                        | 1                      | 0                        | 5                                  | 5                                 | 8                                   | 21         |
| 輪島  | 61,114                      | ▲ 0.19                                   | 48.9                                | 0                      | 0                              | 0                        | 1                        | 1                      | 0                        | 5                                  | 0                                 | 4                                   | 11         |
| 白山  | 167,646                     | 0.03                                     | 25.5                                | 4                      | 1                              | 0                        | 0                        | 0                      | 0                        | 2                                  | 4                                 | 5                                   | 16         |
| 福井  | 281,293                     | ▲ 0.02                                   | 29.5                                | 5                      | 0                              | 2                        | 1                        | 0                      | 0                        | 7                                  | 6                                 | 24                                  | 45         |
| 敦賀  | 87,446                      | ▲ 0.07                                   | 31.3                                | 1                      | 0                              | 0                        | 1                        | 0                      | 0                        | 6                                  | 3                                 | 3                                   | 14         |
| 小浜  | 47,227                      | ▲ 0.07                                   | 32.8                                | 0                      | 0                              | 0                        | 1                        | 0                      | 0                        | 3                                  | 0                                 | 2                                   | 6          |
| 大野  | 53,436                      | ▲ 0.12                                   | 37.5                                | 0                      | 0                              | 0                        | 1                        | 0                      | 0                        | 4                                  | 0                                 | 5                                   | 10         |
| 武生  | 181,456                     | ▲ 0.05                                   | 30.3                                | 1                      | 1                              | 0                        | 0                        | 0                      | 0                        | 4                                  | 2                                 | 10                                  | 18         |
| 坂井  | 116,005                     | ▲ 0.05                                   | 30.3                                | 0                      | 0                              | 0                        | 0                        | 1                      | 1                        | 2                                  | 2                                 | 7                                   | 12         |
| 長野  | 451,862                     | ▲ 0.03                                   | 31.6                                | 5                      | 1                              | 1                        | 1                        | 0                      | 1                        | 4                                  | 7                                 | 19                                  | 39         |
| 松本  | 423,668                     | ▲ 0.02                                   | 29.6                                | 4                      | 0                              | 1                        | 1                        | 1                      | 1                        | 8                                  | 6                                 | 15                                  | 36         |
| 上田  | 207,902                     | ▲ 0.04                                   | 31.9                                | 2                      | 0                              | 0                        | 1                        | 0                      | 1                        | 3                                  | 3                                 | 12                                  | 22         |
| 諏訪  | 193,838                     | ▲ 0.05                                   | 33.2                                | 1                      | 0                              | 0                        | 1                        | 0                      | 0                        | 3                                  | 2                                 | 7                                   | 14         |
| 飯田  | 155,346                     | ▲ 0.08                                   | 34.3                                | 0                      | 0                              | 0                        | 1                        | 0                      | 0                        | 11                                 | 3                                 | 11                                  | 26         |
| 須坂  | 66,836                      | ▲ 0.06                                   | 33.4                                | 0                      | 0                              | 0                        | 0                        | 0                      | 0                        | 2                                  | 0                                 | 3                                   | 5          |
| 佐久  | 204,416                     | ▲ 0.04                                   | 32.5                                | 1                      | 0                              | 0                        | 0                        | 0                      | 0                        | 9                                  | 1                                 | 14                                  | 27         |
| 伊那  | 179,892                     | ▲ 0.06                                   | 31.7                                | 2                      | 0                              | 0                        | 1                        | 0                      | 0                        | 5                                  | 2                                 | 3                                   | 13         |
| 中野  | 82,543                      | ▲ 0.12                                   | 36.3                                | 0                      | 0                              | 0                        | 0                        | 0                      | 1                        | 2                                  | 3                                 | 2                                   | 8          |
| 大町  | 56,232                      | ▲ 0.10                                   | 37.3                                | 0                      | 0                              | 0                        | 0                        | 0                      | 0                        | 0                                  | 0                                 | 2                                   | 2          |
| 木曾  | 25,476                      | ▲ 0.18                                   | 42.7                                | 0                      | 0                              | 0                        | 0                        | 0                      | 0                        | 0                                  | 0                                 | 1                                   | 1          |

| 圏域名  | 人口 <sup>1)</sup><br>(2020年) | 人口増<br>加率 <sup>1)</sup><br>(2010年<br>～2020<br>年) | 高齢化<br>率 <sup>1)</sup><br>(2020<br>年, %) | ①大学<br>数 <sup>2)</sup> | ②高等<br>専門学<br>校数 <sup>2)</sup> | ③地銀<br>本店数 <sup>3)</sup> | ④信金<br>本店数 <sup>3)</sup> | ⑤空港<br>数 <sup>2)</sup> | ⑥新幹<br>線駅数 <sup>2)</sup> | ⑦高速<br>道路IC・<br>SIC数 <sup>2)</sup> | ⑧総合・<br>小売店・<br>百貨店<br>数 <sup>4)</sup> | ⑨救急<br>告示病<br>院数 <sup>2)</sup><br>2020年 | ⑩～⑭<br>合計数 |
|------|-----------------------------|--|--|------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------|------------------------------------|--|---|------------|
| 岐阜   | 793,551                     | ▲ 0.02   | 28.7                                     | 10                     | 1                              | 1                        | 1                        | 0                      | 1                        | 4                                  | 13                                     | 30                                      | 61         |
| 大垣   | 358,439                     | ▲ 0.07   | 30.5                                     | 2                      | 0                              | 1                        | 1                        | 0                      | 0                        | 7                                  | 4                                      | 10                                      | 25         |
| 高山   | 138,896                     | ▲ 0.12   | 36.2                                     | 0                      | 0                              | 0                        | 1                        | 0                      | 0                        | 6                                  | 1                                      | 5                                       | 13         |
| 多治見  | 316,714                     | ▲ 0.04   | 30.6                                     | 3                      | 0                              | 0                        | 1                        | 0                      | 0                        | 6                                  | 2                                      | 8                                       | 20         |
| 関    | 143,527                     | ▲ 0.09   | 33.4                                     | 2                      | 0                              | 0                        | 2                        | 0                      | 0                        | 10                                 | 1                                      | 6                                       | 21         |
| 中津川  | 124,344                     | ▲ 0.08   | 33.9                                     | 1                      | 0                              | 0                        | 0                        | 0                      | 0                        | 2                                  | 1                                      | 3                                       | 7          |
| 美濃加茂 | 103,271                     | ▲ 0.04   | 30.0                                     | 0                      | 0                              | 0                        | 0                        | 0                      | 0                        | 1                                  | 1                                      | 3                                       | 5          |
| 静岡   | 693,389                     | ▲ 0.03   | 30.7                                     | 8                      | 0                              | 2                        | 1                        | 0                      | 1                        | 7                                  | 8                                      | 10                                      | 37         |
| 浜松   | 848,603                     | ▲ 0.01   | 28.3                                     | 7                      | 0                              | 0                        | 2                        | 0                      | 1                        | 12                                 | 9                                      | 15                                      | 46         |
| 沼津   | 264,432                     | ▲ 0.04   | 30.0                                     | 0                      | 1                              | 2                        | 1                        | 0                      | 0                        | 6                                  | 2                                      | 8                                       | 20         |
| 熱海   | 99,699                      | ▲ 0.10   | 45.3                                     | 0                      | 0                              | 0                        | 0                        | 0                      | 1                        | 0                                  | 1                                      | 3                                       | 5          |
| 三島   | 219,571                     | ▲ 0.06   | 32.8                                     | 3                      | 0                              | 0                        | 1                        | 0                      | 1                        | 12                                 | 2                                      | 8                                       | 27         |
| 富士   | 373,497                     | ▲ 0.03   | 28.9                                     | 0                      | 0                              | 0                        | 2                        | 0                      | 1                        | 3                                  | 3                                      | 8                                       | 17         |
| 島田   | 174,346                     | ▲ 0.07   | 31.5                                     | 0                      | 0                              | 0                        | 0                        | 1                      | 0                        | 3                                  | 2                                      | 2                                       | 8          |
| 磐田   | 271,993                     | ▲ 0.00   | 27.9                                     | 3                      | 0                              | 0                        | 0                        | 0                      | 0                        | 6                                  | 3                                      | 2                                       | 14         |
| 藤枝   | 278,187                     | ▲ 0.03   | 30.2                                     | 2                      | 0                              | 0                        | 0                        | 0                      | 0                        | 3                                  | 3                                      | 5                                       | 13         |
| 掛川   | 193,846                     | ▲ 0.02   | 28.3                                     | 1                      | 0                              | 0                        | 1                        | 0                      | 1                        | 2                                  | 1                                      | 3                                       | 9          |
| 御殿場  | 156,093                     | ▲ 0.05   | 26.7                                     | 0                      | 0                              | 0                        | 0                        | 0                      | 0                        | 5                                  | 0                                      | 8                                       | 13         |
| 下田   | 59,546                      | ▲ 0.19   | 46.3                                     | 0                      | 0                              | 0                        | 0                        | 0                      | 0                        | 0                                  | 0                                      | 4                                       | 4          |

| 圏域名 | 人口 <sup>1)</sup><br>(2020年) | 人口増<br>加率 <sup>1)</sup><br>(2010年<br>~2020<br>年) | 高齢化<br>率 <sup>1)</sup><br>(2020<br>年, %) | ①大学<br>数 <sup>2)</sup> | ②高等<br>専門学<br>校数 <sup>2)</sup> | ③地銀<br>本店数 <sup>3)</sup> | ④信金<br>本店数 <sup>3)</sup> | ⑤空港<br>数 <sup>2)</sup> | ⑥新幹<br>線駅数 <sup>2)</sup> | ⑦高速<br>道路IC・<br>SIC数 <sup>2)</sup> | ⑧総合<br>小売店・<br>百貨店<br>数 <sup>4)</sup> | ⑨救急<br>告示病<br>院数 <sup>2)</sup><br>2020年 | ⑩~⑭<br>合計数 |
|-----|-----------------------------|--|--|------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|---|------------|
| 名古屋 | 2,766,406                   | 0.03   | 25.1                                     | 46                     | 0                              | 3                        | 2                        | 1                      | 1                        | 62                                 | 40                                    | 61                                      | 216        |
| 豊橋  | 431,280                     | ▲ 0.02   | 26.6                                     | 4                      | 0                              | 0                        | 1                        | 0                      | 1                        | 0                                  | 5                                     | 10                                      | 21         |
| 岡崎  | 427,103                     | 0.04   | 23.5                                     | 5                      | 0                              | 0                        | 1                        | 0                      | 0                        | 2                                  | 4                                     | 5                                       | 17         |
| 一宮  | 514,824                     | ▲ 0.00   | 27.6                                     | 3                      | 0                              | 0                        | 2                        | 0                      | 0                        | 8                                  | 8                                     | 11                                      | 32         |
| 瀬戸  | 210,936                     | ▲ 0.01   | 28.6                                     | 2                      | 0                              | 0                        | 1                        | 0                      | 0                        | 2                                  | 2                                     | 4                                       | 11         |
| 半田  | 371,634                     | 0.01   | 25.4                                     | 3                      | 0                              | 0                        | 2                        | 0                      | 0                        | 0                                  | 5                                     | 7                                       | 17         |
| 小牧  | 530,602                     | 0.01   | 26.4                                     | 4                      | 0                              | 0                        | 1                        | 0                      | 0                        | 8                                  | 11                                    | 6                                       | 30         |
| 豊川  | 264,199                     | 0.00   | 27.4                                     | 1                      | 0                              | 0                        | 2                        | 0                      | 0                        | 2                                  | 3                                     | 8                                       | 16         |
| 津島  | 325,234                     | ▲ 0.02   | 27.7                                     | 0                      | 0                              | 0                        | 0                        | 0                      | 0                        | 8                                  | 1                                     | 4                                       | 13         |
| 刈谷  | 532,581                     | 0.05   | 21.2                                     | 1                      | 0                              | 0                        | 1                        | 0                      | 1                        | 0                                  | 0                                     | 8                                       | 10         |
| 豊田  | 484,282                     | 0.01   | 22.8                                     | 5                      | 1                              | 0                        | 1                        | 0                      | 0                        | 9                                  | 6                                     | 11                                      | 33         |
| 西尾  | 169,046                     | 0.02   | 25.8                                     | 0                      | 0                              | 0                        | 1                        | 0                      | 0                        | 0                                  | 0                                     | 1                                       | 4          |
| 知多  | 256,861                     | 0.04   | 25.0                                     | 2                      | 0                              | 0                        | 0                        | 1                      | 0                        | 3                                  | 4                                     | 3                                       | 13         |
| 江南  | 204,676                     | 0.01   | 27.2                                     | 0                      | 0                              | 0                        | 0                        | 0                      | 0                        | 0                                  | 0                                     | 6                                       | 3          |
| 新城  | 52,751                      | ▲ 0.13   | 38.7                                     | 0                      | 0                              | 0                        | 0                        | 0                      | 0                        | 3                                  | 0                                     | 0                                       | 4          |
| 津   | 274,537                     | ▲ 0.04   | 29.9                                     | 3                      | 0                              | 1                        | 1                        | 0                      | 0                        | 3                                  | 3                                     | 13                                      | 24         |
| 四日市 | 372,127                     | 0.00   | 25.7                                     | 2                      | 0                              | 1                        | 1                        | 0                      | 0                        | 5                                  | 6                                     | 18                                      | 33         |
| 伊勢  | 228,039                     | ▲ 0.11   | 36.2                                     | 1                      | 1                              | 0                        | 0                        | 0                      | 0                        | 4                                  | 3                                     | 8                                       | 17         |
| 松阪  | 204,279                     | ▲ 0.06   | 31.3                                     | 0                      | 0                              | 0                        | 0                        | 0                      | 0                        | 6                                  | 3                                     | 5                                       | 14         |
| 桑名  | 215,393                     | ▲ 0.01   | 28.0                                     | 0                      | 0                              | 0                        | 1                        | 0                      | 0                        | 8                                  | 3                                     | 10                                      | 22         |
| 鈴鹿  | 245,505                     | ▲ 0.02   | 27.0                                     | 2                      | 1                              | 0                        | 0                        | 0                      | 0                        | 11                                 | 4                                     | 8                                       | 26         |
| 伊賀  | 165,153                     | ▲ 0.07   | 33.2                                     | 0                      | 1                              | 0                        | 0                        | 0                      | 0                        | 13                                 | 3                                     | 3                                       | 20         |
| 尾鷲  | 65,221                      | ▲ 0.18   | 43.4                                     | 0                      | 0                              | 0                        | 1                        | 0                      | 0                        | 8                                  | 0                                     | 0                                       | 12         |
| 大津  | 345,070                     | 0.02   | 26.9                                     | 5                      | 0                              | 1                        | 0                        | 0                      | 0                        | 2                                  | 8                                     | 5                                       | 21         |
| 彦根  | 134,415                     | ▲ 0.00   | 26.5                                     | 2                      | 0                              | 0                        | 0                        | 0                      | 0                        | 1                                  | 3                                     | 4                                       | 10         |
| 長浜  | 150,861                     | ▲ 0.08   | 29.5                                     | 1                      | 0                              | 0                        | 1                        | 0                      | 0                        | 4                                  | 4                                     | 3                                       | 14         |
| 東近江 | 247,587                     | ▲ 0.02   | 27.6                                     | 2                      | 0                              | 0                        | 2                        | 0                      | 0                        | 4                                  | 2                                     | 6                                       | 16         |
| 草津  | 346,482                     | 0.08   | 22.1                                     | 1                      | 0                              | 0                        | 0                        | 0                      | 0                        | 4                                  | 7                                     | 7                                       | 19         |
| 甲賀  | 142,818                     | ▲ 0.03   | 27.2                                     | 0                      | 0                              | 0                        | 0                        | 0                      | 0                        | 3                                  | 1                                     | 4                                       | 8          |
| 高島  | 46,377                      | ▲ 0.12   | 36.1                                     | 0                      | 0                              | 0                        | 0                        | 0                      | 0                        | 0                                  | 0                                     | 0                                       | 2          |

出所: 1) 国勢調査2020年、2) 国土数値情報2021年、3) 金融庁ホームページ2022年、4) 経済センサス活動調査2016年

## 参考文献

- 阿部和俊 (2015) 「経済的中枢管理機能からみた日本の主要都市と都市システム (2010 年)」  
『季刊地理学』 67、 155-175。
- 金本良嗣・徳岡一幸 (2002) 「日本の都市圏設定基準」『応用地域学研究』 No. 7、 1-15。
- 国土交通省 (2022a) 「国土形成計画 (全国計画) 中間とりまとめ」  
<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001491169.pdf>
- 国土交通省 (2022b) 「国土交通省国土審議会第 14 回計画部会 (2022 年 11 月 17 日) 配布  
資料 2 「デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成について」  
<https://www1.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001572022.pdf>
- 松原 宏 (2006) 「都市集積の理論」(松原 宏『経済地理学』東京大学出版会)252-268。
- 森川 洋 (1990) 「わが国の地域的都市システム」『人文地理』 42、 97-116。
- 森川 洋 (2019) 「二次医療圏からみた地域活力の国土構造」『都市地理学』 14、 68-75。

### 第3章 主要な都市・産業集積地域の構造変化

#### 1 分析対象地域の選定

松原 宏

古典的集積論と現代の集積論を整理した研究成果によると、自動車産業が集積する豊田市のような地域は、同業種が集積することによる「局地的特化の経済」が働き、名古屋大都市圏のような地域は、異業種が集積することによる「都市化の経済」が働くとされる。このように両者は、集積の経済の内容が異なり、リニア中央新幹線への対応や影響は異なるものと考えられる。したがって、以下の分析では、集積地域を都市集積地域と産業集積地域を分けて行うことにする。

都市集積地域については、名古屋大都市圏が中心となる分析対象地域となるが、新幹線の開通を経験した都市地域として、福井市を加え、2地域を取り上げることにした。また、産業集積地域については、2での分析結果を踏まえるとともに、リニア中央新幹線の影響を想定して、愛知県の西三河地域、長野県の飯田地域、滋賀県南部地域の3地域を分析対象地域として選定した。

## 2. 1 中部圏の中心としての名古屋市の特徴

伊藤 健司

### (1) はじめに

前回報告書（伊藤 2022）では、第Ⅱ章第3節（2）都市集積の構造変化の中で、「1）中心都市としての名古屋市の商業と工業」（伊藤 2022）として、商業と工業の側面から概要を把握した。商業については、名古屋大都市圏における名古屋市商業の位置付け、工業については産業構造の変化と主要工場の分布を示した。

本稿では、まず、名古屋市の経済的中枢管理機能についての既存研究を整理する。その上で、主に大企業（上場企業）本社に着目して、名古屋市について全国的スケールでの位置付けや名古屋市内部での本社立地について検討する。続いて、名古屋市の都市型産業について、卸売業、小売業、情報通信業などに着目して分布の特徴を示す。

これらの内容と前年度報告書の内容により現在までの状況を把握した上で、名古屋市経済の特徴と今後の課題について若干の検討を加える。

### (2) 既存研究の整理

本稿では主に大企業本社立地に着目して名古屋市の特徴を把握するにあたり、全国的スケールと名古屋市内スケールでの既存研究を概観しておきたい。

全国スケールでの経済的中枢管理機能、特に大企業本社に着目した研究の中で名古屋市や名古屋大都市圏（中京圏）に言及しているものとして、阿部（1991、2014、2017、2021等）や山崎・藤本（2004）などがある。阿部による一連の研究によると、大企業本社は六大都市と呼ばれた東京、大阪、横浜、名古屋、京都、神戸の6都市に継続的に多く立地する状況が続いてきた。阿部（2014、2017）によると、5年または10年ごとにみた場合で1960年以降、名古屋市は東京特別区部、大阪市に次いで上場企業本社数で第3位の位置付けにある。近年の状況としても阿部（2021）によると、2020年の上場企業本社数（登記上本社）の上位都市は、東京特別区部（1、324社）、大阪市（307社）、名古屋市（112社）、横浜市（75社）、京都市（48社）、神戸市（47社）となっており、名古屋市は東京特別区部と大阪市に次いで多い。

都市単位の分析とは異なる単位での分析として、山崎・藤本（2004）や Yamasaki and Fujimoto（2006）は「生活圏域」別の上場企業本社数を示した。このうち山崎・藤本（2004）では上場企業本社の立地について、京浜葉大都市圏（1、271社）、京阪神大都市圏（606社）、中京大都市圏（172社）、北九州・福岡・下関・久留米・春日大都市圏（65社）、札幌・小樽・江別大都市圏（28社）、広島大都市圏（25社）というように「生活圏」という単位でみた場合においても名古屋市を含む中京大都市圏に多数の本社が立地していることを示した。また、阿部（2007a）は、東海地方における上場企業本社立地（2000年）について、名古屋市（98社）や浜松市（10社）などに多く、名古屋市以外では製造業企業が中心であることを

示した。

名古屋市内スケールでの本社立地については、阿部（1991、2007b）は名古屋市における本社立地について、東京都区部や大阪市と比較すると都心区への集中割合が低いことや製造業本社の都心区への立地が少ないことなどを示した。また、伊藤（1994）は上場企業より少し広い範囲の企業を対象として名古屋市における製造業本社の立地を分析し、都心部への集積が高い一方、それ以外の地域に工場を併設する本社の立地があることを示した。これらは、名古屋市都心部の本社立地や製造業本社に限定して名古屋市内の本社立地を示したが、名古屋市全体での本社立地の状況は必ずしも示されていない。

本社に限定せずに名古屋市全体での事務所・営業所立地について検討したものに林（1989a）があり、1980年代において、サービス業の事務所・営業所を中心に中区・東区といたった中心部と名東区、天白区、緑区などの周辺部の区で従業者数が増加したことを示した。また、名古屋市都心部におけるオフィスビルや入居事業所の集積立地状況を示したものとして林（1989b）があり、都心部の中でも名古屋駅前と錦・栄の2つの地区を中心とした二極同心円に近い構造となっているとした。また、伊藤（1999）は、大都市都心部に集積立地する傾向がある支店オフィスについて、名古屋市名東区に一定程度の立地があることを示した。

名古屋市の経済的中枢管理機能に関連する研究としてはこのようなものがあるが、特に中部圏あるいは東海地方の範囲での本社の都市別立地状況、名古屋市内における近年の本社立地状況については十分な検討がされていないため以下で検討する。

### （3）上場企業本社の立地からみた名古屋市の特徴

ここでは上場企業本社に着目して名古屋市の経済的中枢管理機能の特徴を示す。対象は2022年12月時点の全上場企業<sup>1</sup>とし、東洋経済新報社「会社概要データ（2022年12月版）」を資料とした。全体で3,887社が対象となる。既存研究では一部に「生活圏」を単位として全国スケールで分析したものもあるが上位都市に限定した分析が多い。ここでは都道府県単位と上位に限定しない都市単位の状況と都市内部での立地についても検討していく。

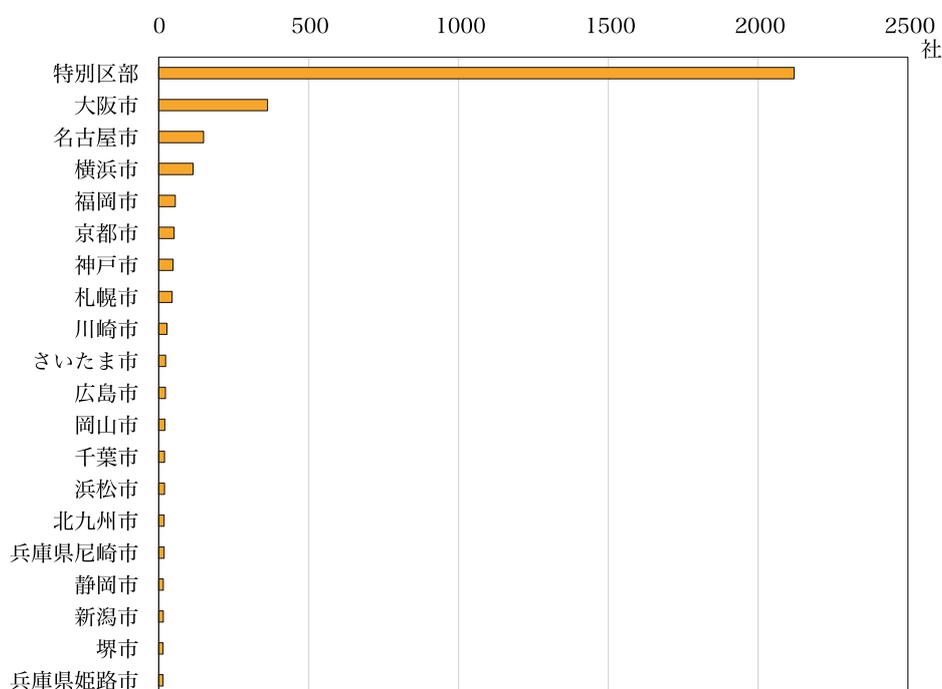
図3-1は、上場企業本社数が多い上位都市を示している。特別区部が2,120社で最も多く全体の54.5%を占めている。大阪市（363社、9.3%）が続き、名古屋市は149社で3.8%を占める。名古屋市は、既存研究でも示されてきたように、人口規模でより上位の横浜市よりも多くの本社が立地している。

続いて、横浜市（114社）、福岡市（55社）、京都市（51社）、神戸市（47社）、札幌市（44社）となっており、これらの都市はそれぞれ全体の1%以上を有している。第5位が福岡市となっていることについては、これまでの研究で示されてきた状況とやや異なる。これまで

---

<sup>1</sup> 対象は東京証券取引所（プライム市場、スタンダード市場、グロース市場）、名古屋証券取引所（プレミア市場、メイン市場、ネクスト市場）、福岡証券取引所（本則市場、Q-Board）、札幌証券取引所（本則市場、アンビシャス）の各証券取引所である。

の研究では六大都市と呼ばれてきた東京（特別区部）、大阪市、名古屋市、横浜市、京都市、神戸市が上位 6 都市を占めてきた。既存研究の多くでは上場企業のうち新興市場の上場企業を対象としていないものが多いが、図 3-1 では、名古屋証券取引所のネクスト市場、福岡証券取引所の Q-Board と札幌証券取引所のアンビシャスも含めた全上場企業を対象としている。Q-Board は「九州周辺に本店を有する企業又は九州周辺における事業実績・計画を有する企業」（福岡証券取引所ウェブサイト）が対象とされており、アンビシャスは「北海道に関連のある企業」（札幌証券取引所ウェブサイト）が対象とされている。名古屋証券取引所のネクスト市場については特に地域的な対象を設定していない。第 9 位以降も政令指定都市が続いているが、上位 20 都市の中で、兵庫県尼崎市（18 社）と姫路市（14 社）が政令指定都市以外で多くの本社が立地している都市となっている。



注：特別区部は 1 都市として扱う。

資料：東洋経済新報社 上場会社概要データ（2022 年 12 月版）より作成。

図 3-1 上場企業本社数上位 20 都市（2022 年）

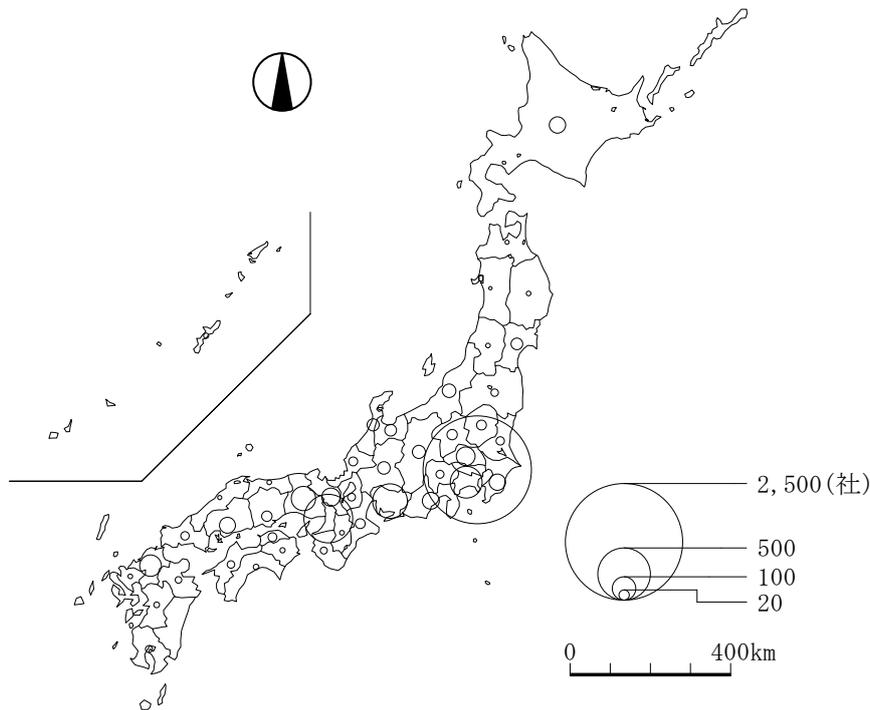


図 3-2 都道府県別上場企業本社数（2022 年）

資料：東洋経済新報社 上場会社概要データ（2022 年 12 月版）より作成。

図 3-2 は、都道府県別の上場企業本社数の分布を示している。東京都 2,123 社（54.6%）、大阪府 431 社（11.1%）、愛知県 220 社（5.7%）、神奈川県 182 社（4.7%）、兵庫県（107 社）が多くこれら上位 5 都府県で全体の 80%弱を占める。首都圏から関西圏にかけての都府県に多く、それ以外では福岡県 86 社（2.2%）と北海道 50 社（1.3%）に多い。長崎県以外の 46 都道府県に上場企業本社があるが 15 県では 10 社未満となっている。

次に、中部圏において市町村別に本社立地状況を見てみると（図 3-3）、名古屋市（149 社）以外では、浜松市（19 社）、静岡市（15 社）の政令指定都市が多い。続いて、金沢市（12 社）、富山市（11 社）、長野市（10 社）、福井市（10 社）というように県庁所在都市に多い。政令指定都市以外で本社数が 10 社を超える都市は全国で 9 市に限られるがそのうちの 4 市（前出の金沢市、富山市、長野市、福井市）が中部圏の都市となっている。

これらの都市以外では、石川県白山市（9 社）、岐阜県岐阜市（県庁所在都市、9 社）、岐阜県大垣市（8 社）、愛知県刈谷市（7 社）、富山県高岡市（7 社）、愛知県春日井市（6 社）、三重県四日市市（6 社）、愛知県小牧市（5 社）などにも多く立地しており、政令指定都市や県庁所在都市に限らずそれらの周辺の地方都市も含めて広く面的に分布している。特に名古屋大都市圏において名古屋市以外の郊外都市にも多くの本社が立地していることが注目される。

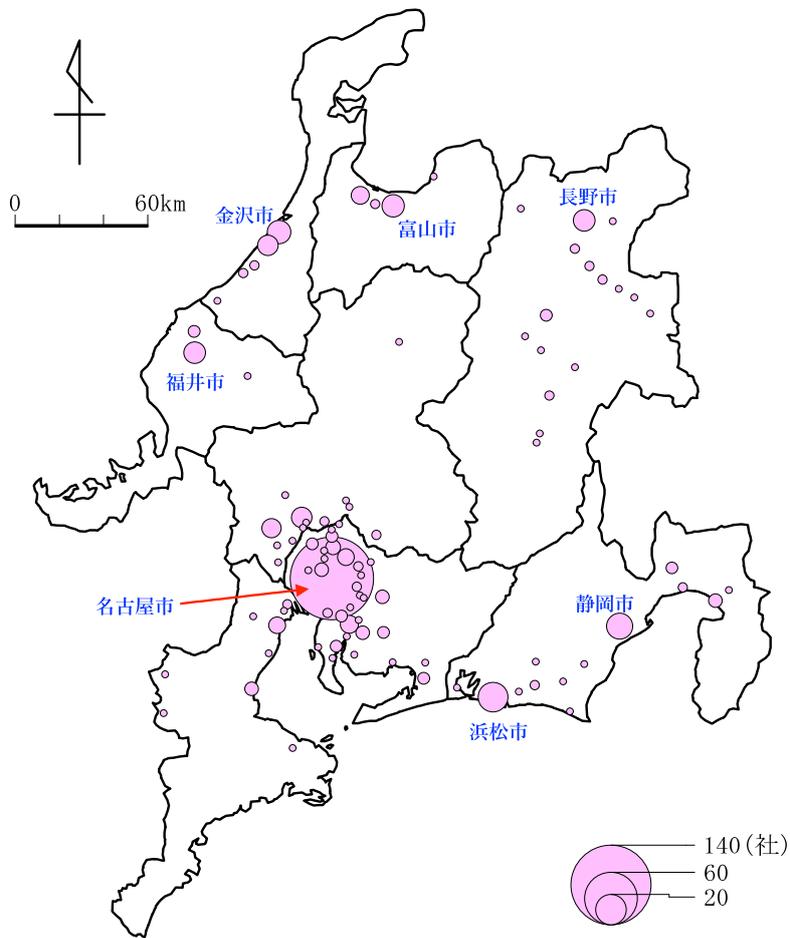


図 3-3 中部圏における市町村別上場企業本社数（2022 年）

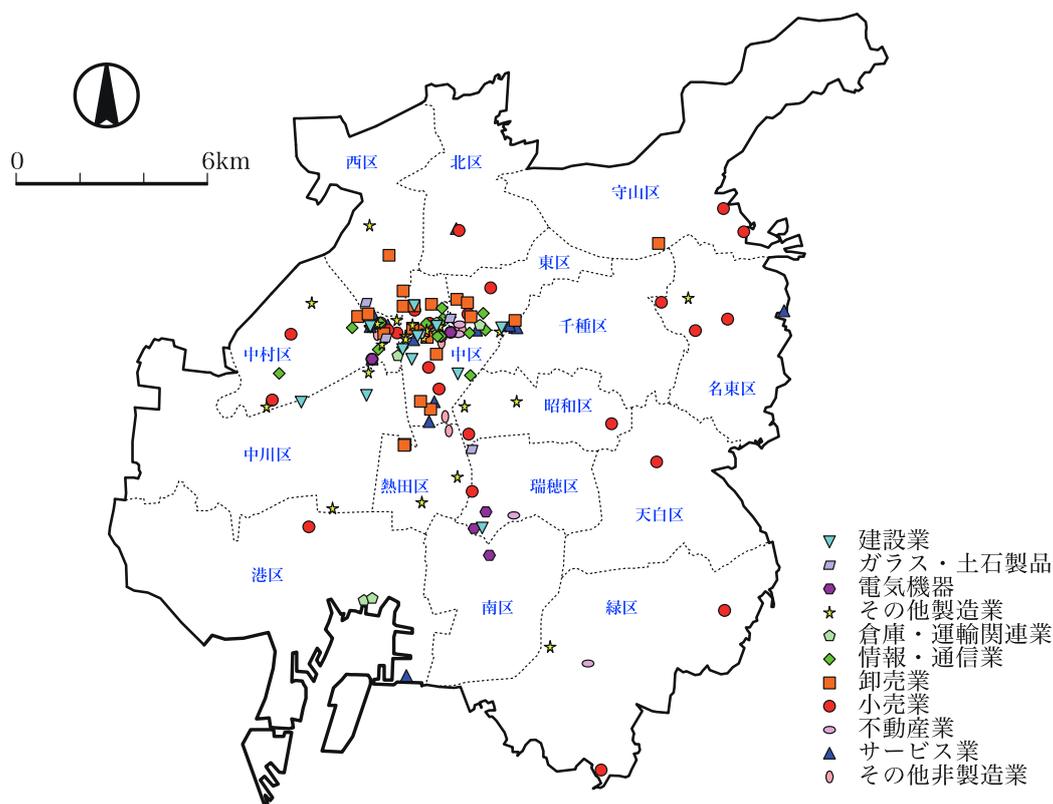
資料：東洋経済新報社 上場会社概要データ（2022 年 12 月版）より作成。

次に、名古屋市内での本社立地状況をみていく。図 3-4 は、2022 年の上場企業本社の立地を示している。149 社のうち中区（54 社）、中村区（34 社）、東区（14 社）の都心 3 区に多く、これらの区の中で特に地下鉄東山線の名古屋駅から伏見駅、栄駅、新栄町駅、千種駅にかけての地域を中心に集積している。これらの区に続いて多いのは、瑞穂区（6 社）、西区（6 社）、熱田区（5 社）、名東区（5 社）である。市内全 16 区に立地しているが天白区と南区はそれぞれ 1 社、千種区と北区はそれぞれ 2 社、守山区も 3 社であり多寡の差が大きい。

業種と立地地域についての特徴をみると、中村区から中区、東区にかけての都心区では、建設業、卸売業、小売業、情報通信業、サービス業、銀行業など多様な業種の本社がある。割合としては高くはないが製造業企業の本社も中区の場合で約 2 割、中村区では 34 社のうち 9 社を占める。守山区から名東区、天白区、緑区にかけての市内東部地域では製造業の本

社が少なく、小売業（飲食店を含む）などの非製造業が中心となっている。

一方、瑞穂区では工場などの現業部門を併設した製造業企業本社もみられたり、港区の名古屋港周辺地域で運輸業、熱田区の名古屋中央卸売市場（本場）周辺に卸売業が立地していたりするなど地域的に特徴を反映した立地もある。



注) 業種分類は証券コード協議会による。ただし、少数の業種は「その他製造業」と「その他非製造業」にまとめている。

図 3-4 名古屋市における上場企業本社の立地（2022 年）

資料：東洋経済新報社 上場会社概要データ（2022 年 12 月版）より作成。

図 3-5 は、2005 年時点での名古屋市内の上場企業本社立地を示している。この時点で 102 社の本社があり、中区（40 社）と中村区（10 社）に多い。これらの都心 2 区に続くのは熱田区（8 社）、東区（7 社）、西区（7 社）、港区（6 社）であった。昭和区、瑞穂区、中川区にはそれぞれ 5 社があり、守山区には 4 社、千種区に 2 社、北区と名東区、緑区はそれぞれ 1 社であった。2005 年には天白区と南区には上場企業本社は立地していなかった。

2005 年と 2022 年（前掲図 3-4）とを比較してみると、全体としては 102 社から 149 社へと増加した中で、増加の度合いが大きいのは中区（2005 年：40 社→2022 年：54 社）、中村区（10 社→34 社）、東区（7 社→14 社）の都心 3 区であった。特に名古屋駅地区が含まれる中村区では 10 社から 34 社へと 24 社増加して 2 倍以上になった。この他、増加した区は

名東区（1社→5社）、緑区（1社→4社）、北区（1社→2社）、天白区（0社→1社）、南区（0社→1社）がある。一方、熱田区（8社→5社）、港区（6社→4社）、西区（7社→6社）、守山区（4社→3社）では減少した。都心区で大幅に増加した一方、2005年時点において都心区以外で区内に数社の本社が立地していた地域で減少したことと、2005年時点で1社または0社であった区で若干増加するという地域的な変化があった。

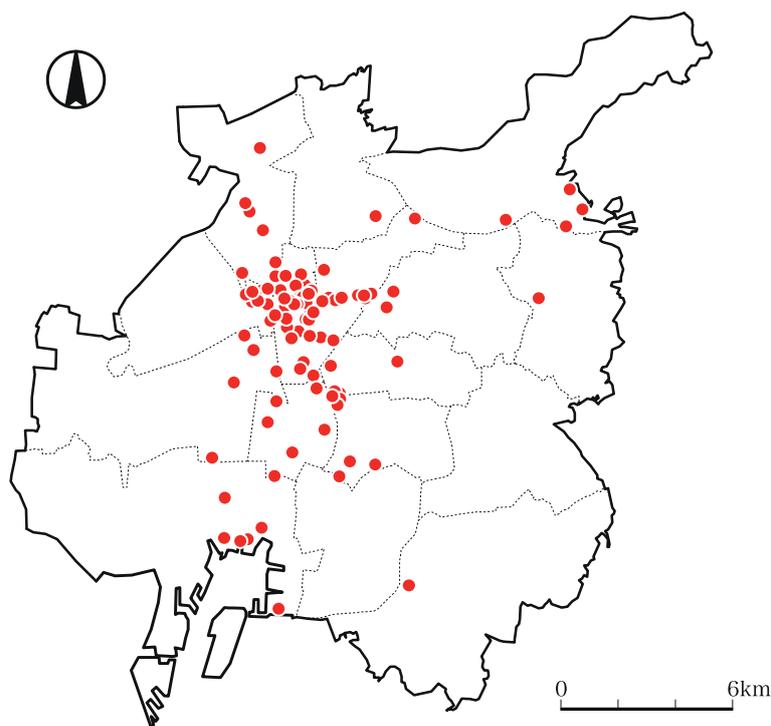


図 3-5 名古屋市における上場企業本社の立地（2005年）

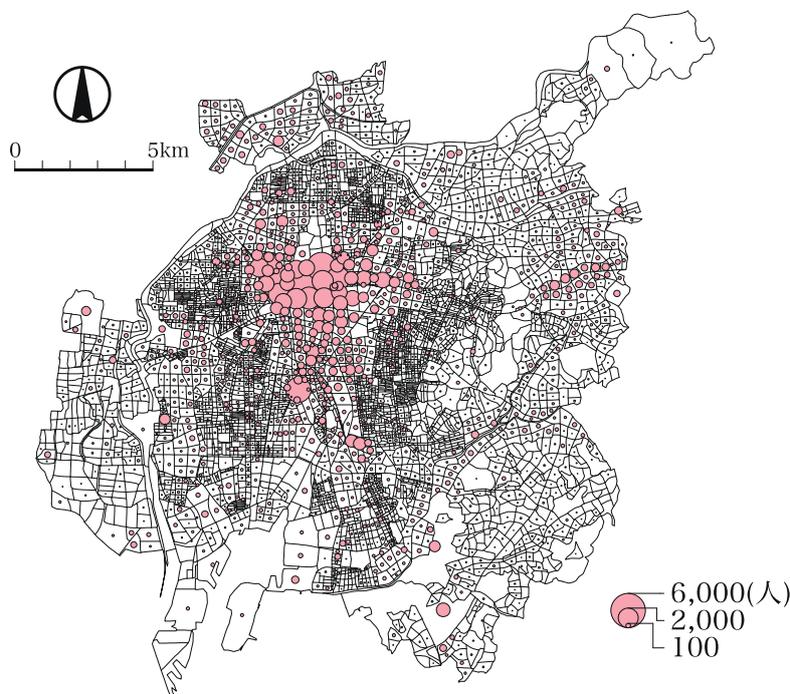
資料：財団法人名古屋都市産業振興公社編（2005）より作成。

#### （4）名古屋市における都市型産業の集積状況

ここでは名古屋市における都市型産業の集積状況をみていく。資料は、総務省・経済産業省による「平成 28 年経済センサス-活動調査」より、2016 年時点での小地域（町丁・大字）単位での分布状況を主に産業中分類レベルで検討する。なお、この集計では事業所の形態は分類されていないため、事務所、営業所、工場、店舗などすべての形態の事業所が含まれている。以降では、卸売業、小売業・飲食業・宿泊業、情報通信業に焦点を当てる。

図 3-6 は名古屋市における卸売業従業者数の分布を示している。また、図 3-7 は都心部から東部地域について産業中分類での卸売業従業者数を示している。図 3-6 により名古屋市全体での分布状況についてみると、名古屋駅地区から栄地区を中心に都心部への集積が極めて大きい。都心部とその周辺地域以外で従業者数が比較的多い地域が一定程度のまとまっているところとしては、熱田区にある名古屋中央卸売市場（本場）の周辺地域、名古屋

市名東区の県道名古屋・長久手線沿線地域、地下鉄名城線の堀田駅周辺地域がある。図 3-7 により卸売業の産業中分類別の状況をあわせてみると地域的な特徴がみられる。都心部の中でも名古屋駅地区から地下鉄伏見駅周辺、栄地区にかけて特に集積度合いが高く、都心地域全体としては多様な卸売業がありつつ機械器具卸売業が中心となっている。その中で例えば、長者町繊維問屋街がある中区錦 2 丁目周辺では繊維・衣服等卸売業の従業者数が多く、丸の内 3 丁目では、医薬品卸も含まれる「その他の卸売業」従業者数が多い。前述の名古屋市中央卸売市場（本場）がある熱田区川並町周辺や柳橋中央市場がある中村区名駅 4 丁目周辺では飲食料品卸売業の従業者数が多くなっている。名古屋市東部にある東名高速道路名古屋インターチェンジにも近い名東区で卸売業が一定程度面的に広がっている地域では機械器具卸売業と「その他の卸売業」が多い。



注) 町丁・大字別に従業者数を示している。

図 3-6 名古屋市における卸売業従業者の分布 (2016 年)

資料：総務省・経済産業省「平成 28 年経済センサス-活動調査結果」より作成。

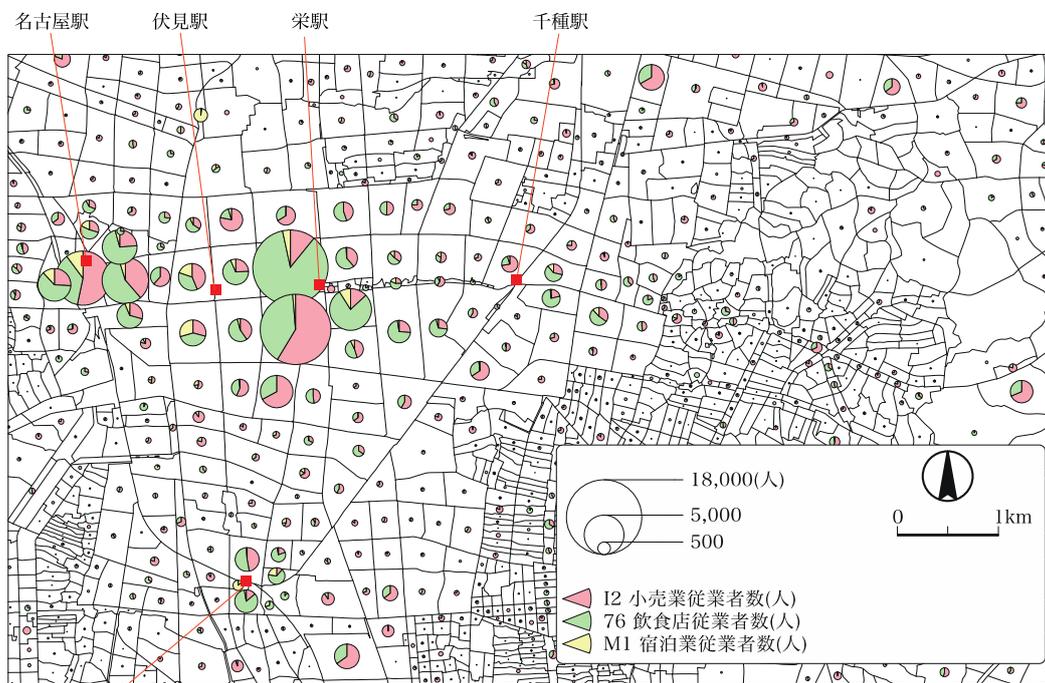


金山駅

注) 町丁・大字別に従業者数を示している。

図 3-7 名古屋市都心部と東部地域における卸売業従業者の分布 (2016 年)

資料：総務省・経済産業省「平成 28 年経済センサス-活動調査結果」より作成。

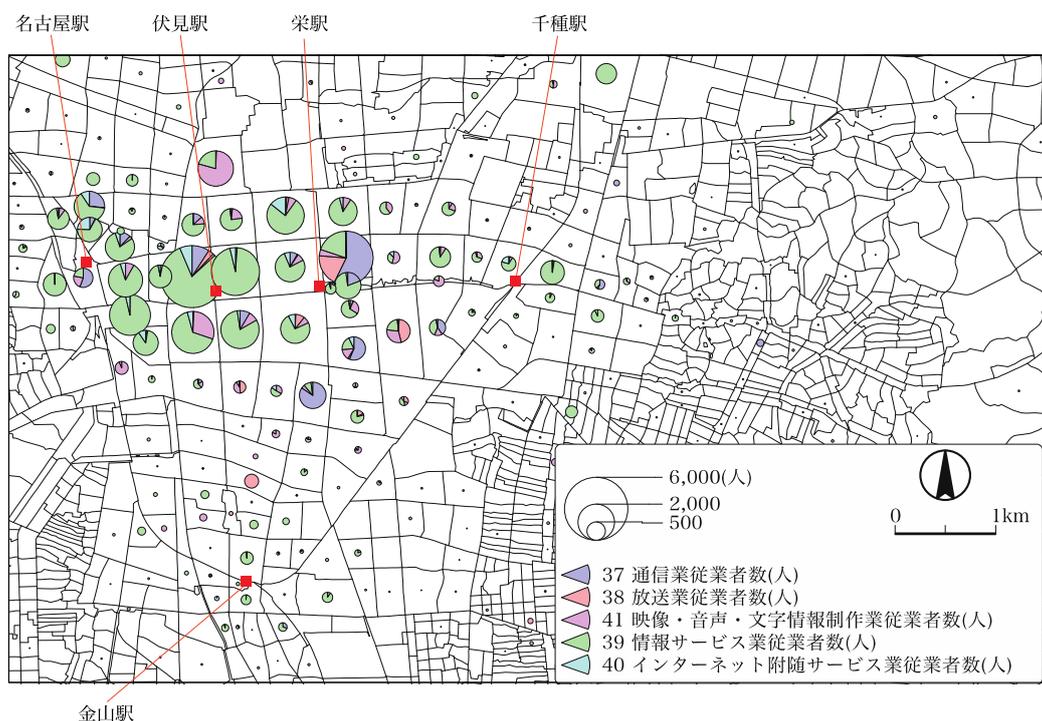


金山駅

注) 町丁・大字別に従業者数を示している。

図 3-8 名古屋市都心部における小売業・飲食店・宿泊業従業者の分布 (2016 年)

資料：総務省・経済産業省「平成 28 年経済センサス-活動調査結果」より作成。



注) 町丁・大字別に従業者数を示している。

図 3-9 名古屋市都心部における情報通信業従業者の分布 (2016 年)

資料：総務省・経済産業省「平成 28 年経済センサス-活動調査結果」より作成。

図 3-9 は、名古屋市都心部における小売業・飲食店・宿泊業従業者の分布を示している。小売業と飲食店についてみると、名古屋駅地区と栄地区を中心に集積している点では前述の卸売業と類似している。しかし、卸売業が名古屋駅地区から栄地区にかけて連続的に一体化して集積しているのに対して、小売業と飲食店の場合は、両者の間にある伏見駅周辺では相対的に少なく、名古屋駅地区と栄地区という 2 つの都心商業地区に明瞭に二極化していることが特徴となっている。都心の大型商業施設もこの 2 地区に集中している。飲食店については、副都心的な性格がある金山駅周辺地区にも多い。また、都心以外の地域において、大規模な (モール型) ショッピングセンターがある地域で小売業と飲食店の従業者数が特徴的に大きくなっている。ただし、ショッピングセンターの場合は周辺地域への面的な広がりはいくつか少ない。宿泊業については、シティホテルやビジネスホテルが多く立地している名古屋駅地区と伏見駅周辺に多く、それ以外の地域への展開は限定的である。

図 3-9 は、名古屋市都心部における情報通信業従業者数の分布を産業中分類別に示している。全体としては、卸売業や小売業よりもさらに都心地域に集中している。特に中区錦 1 丁目や錦 2 丁目など地下鉄伏見駅や丸の内駅の周辺に多いことが特徴である。全体としては情報サービス業従業者数が多いほか、放送局や新聞社がある地域ではそれぞれに関連した放送業や映像・音声・文字情報制作業従業者が多くなっている。インターネット付随サー

ビス業は量的にはあまり大きな割合は占めていない。

### (5) 名古屋市経済の特徴と今後の課題

前回報告書（伊藤、2022）と本稿の分析から、中心としての名古屋市経済の特徴をふまえて今後の課題について若干検討しておきたい。

経済的中枢管理機能を象徴するものの一つである上場企業本社の立地、卸売業や小売業の状況から名古屋市は中部圏、あるいは東海地方、名古屋大都市圏において重要な状況は継続している。

名古屋市内での上場企業本社や都市型産業の分布状況をみると、名古屋駅地区から栄地区を中心とした都心部に極めて大きな集積がある。また、2000年代以降の市街地再開発事業をみても、その多くが都心地域で実施されてきている。一方で、名古屋駅地区から栄地区にかけての都心の中でもコアとなる地区以外への展開は必ずしも多くない。大規模オフィスビルによるオフィススペースの供給や、モール型ショッピングセンター以外の大型商業施設の立地という視点からみても、副都心や新都心に相当する地域が発展していくことができれば、より多様性のある魅力的な中心都市となることができると考えられる。

### 参考文献

- 阿部和俊（1991）：『日本の都市体系研究』、地人書房。
- 阿部和俊（2007a）：都市とその機能。藤田佳久・田林明編『日本の地誌7 中部圏』、朝倉書店、116-120。
- 阿部和俊（2007b）：名古屋の都市景観の変遷。阿部和俊編『都市の景観地理 日本編1』、古今書院、59-62。
- 阿部和俊（2014）：東京の地位 -世界都市との比較において-。地学雑誌、123-2、315-322。
- 阿部和俊（2017）：大企業本社からみた日本の主要都市。経済地理学年報、63-4、335-342。
- 阿部和俊（2021）：経済的中枢管理機能からみた日本の主要都市と都市システム（2020年）。地理学報告（愛知教育大学地理学会）、123、1-17。
- 伊藤健司（1994）：名古屋市における製造業本社の立地。人文地理、46-4、83-96。
- 伊藤健司（1999）：名古屋市名東区にみる大都市縁辺部業務地域の特性。名古屋大学文学部研究論集、史学45、207-229。
- 伊藤健司（2022）：中心都市としての名古屋市の商業と工業。中部圏社会経済研究所編『都市・産業集積の変化から見た広域地方計画の将来展望：中部圏における広域地方計画の将来展望研究会：報告書』、中部圏社会経済研究所、23-32。
- 財団法人名古屋都市産業振興公社編（2005）：『産業の名古屋 2005』、名古屋市市民経済局。
- 札幌証券取引所ウェブサイト <https://www.sse.or.jp>
- 名古屋証券取引所ウェブサイト <https://www.nse.or.jp>
- 林上（1989a）：名古屋市における産業構造の高度化と事業所分布の地域的变化。人文地理、

41-5、393-411。

林上 (1989b) : 名古屋市都心部における事務所ビルの立地と入居事業所の集積分布。地理学評論、62-8、566-588。

福岡証券取引所ウェブサイト <https://www.fse.or.jp>

山崎朗・藤本典嗣 (2004) : 「生活圏域」の特質と階層性 : 「二層の広域圏」にもとづく事業所立地分析。経済学研究 (九州大学経済学会)、71-1、109-123。

YAMASAKI Akira and FUJIMOTO Noritsugu (2006) : Characteristics and Hierarchy of Livelihood Spheres : Analysis of Office Location in the "Double-Layered System of Wide Areas". Urban Geography of Japan、1、31-49。

伊藤健司 (2022) : 中心都市としての名古屋市の商業と工業。中部圏社会経済研究所編『都市・産業集積の変化から見た広域地方計画の将来展望 : 中部圏における広域地方計画の将来展望研究会 : 報告書』、中部圏社会経済研究所、23-32。

## 2. 2 福井市における産業構造と都市集積の変化

岡部 遊志

### (1) はじめに

日本の地方都市を取り巻く状況は厳しく、近年の IT 化の進展やグローバル化の進展を受けた中心性の喪失や、日本経済の衰退と人口減少、そして人口の社会減などにより、厳しい衰退に見舞われる可能性がある。しかし近年、金沢市や長崎市など、新幹線等の交通体系の変容によって新たな変化を経験している中心都市もある。そうした中でこのような交通体系の変化が今後に予想される諸都市もある。その中でも 2024 年に敦賀延伸が決定している北陸新幹線開通の影響を受けると予想される福井市などの変化を観測することは重要であると思われる。

そのため本稿では福井県福井市を対象としてその変化を分析する。福井市は福井県に所在する都市であり、福井県の県庁所在地でもある。福井市は繊維産業県であった福井県の中心地であり、繊維産業を中心とした産業集積がある。ここでは北陸新幹線の延伸に伴い社会経済が変化することが考えられるが、現況を踏まえて記録しておくことは社会経済変化を分析する基礎データとなる。本稿ではまず、福井市の概要的な事項を確認し、次いで既存文献の分析より福井市の産業の成立過程などを明らかにする。その上で統計データを用いて都市と集積の現状と変化を分析する。

### (2) 福井市の概要と人口変化

福井地域は大阪・京都を中心とした近畿圏から北陸方面へと至る中継地であり、また日本海の交通・交易の経由地でもある。その中でも福井市は、九頭竜川を中心とした複数の河川が形成した福井平野に位置する。福井平野における農業生産を背景とし、交通の要衝・商業中心だったため、福井市は城下町として成長した。気候は典型的な北陸地方の気候であり、夏は稲作に適した気候になる。冬は降雪が多いが、それが農閑期の産業が興る要因ともなったと言われる。また冬の高い湿度は繊維産業を発達させる要因となったとされる<sup>3</sup>。平地に乏しいが険しい山地や発達したリアスという地形的要因を背景として、福井地域周辺の山地や若狭湾などでは電源開発が行われ、九頭竜川流域における水力発電所群と若狭湾における原子力発電所群が形成され、福井地域を含めた関西・北陸圏の電源基地にもなった。

福井市は城下町を主体として発展した都市でもった。明治時代以降、太平洋側を中心に開発が行われ、北陸地方など日本海側の発展は遅れたが、福井市もこの例に違わなかった。しかしながらも福井の人口は戦前までは緩やかな上昇傾向を見せている。明治期には福井県全体で輸出を指向した羽二重生産が盛んになり、この産業を中心として発展した。こうした背景を元にそれ以降人口は増加したが、1980 年代頃より人口は減少に転ずる (図 3-10)。そ

---

<sup>3</sup> 藤田・田林編 (2007)。

れ以降、合併による増加もあるが、減少を続けている。年少人口は1980年にはすでに減少に転じており、生産年齢人口も1990年代には減少に転じた。今後も少子高齢化の傾向は変わらないと推計されている（図3-11）。

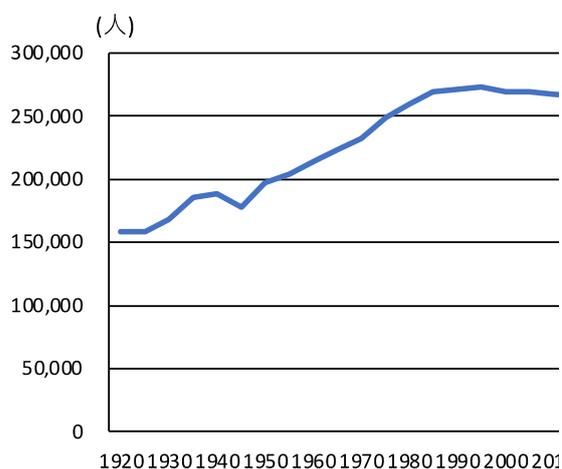


図3-10 福井市（現在市域）の人口変化  
（出所：福井市ウェブサイトより岡部作成、元データは国勢調査と住民基本台帳である）

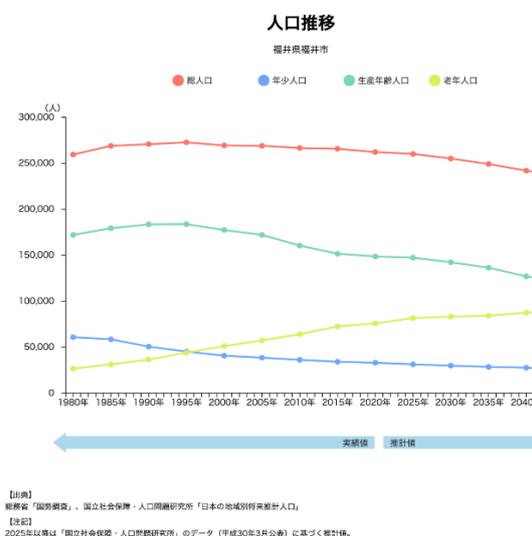


図3-11 福井市の年齢別人口変化  
（出所：RESAS で作成）

人口減少の要因としては自然減と社会減が挙げられるが、福井市は社会減が大きく、それが福井市の人口減少の主たる要因となってきた。しかし、1995年頃から2015年頃までは社会減が減少し、時には社会増にもなった。しかし、以降の自然減少は極めて大きく増加し、2000年代の終わりには自然減の局面に入り、それ以降、大幅な自然減に見舞われている。社会減も増大し、全体として人口減少に拍車がかかる状況となっている（図3-12）。図3-13は北陸4県（新潟、富山、石川、福井の各県）の人口上位3都市の人口増加率を表したものである。多くの都市が2005年～2010年時に人口増加がストップしそれからマイナスになるのに対し、福井市は、2005年～2010年では反発し増加、そのあと減少に転じている。

また産業構造としては、福井県全体では日本全体と比較して、第2次産業の比率が高くなっている。特に鯖江市や越前市などで割合が高い。農業においては稲作依存度が高い。福井平野は低湿地が多く伝統的に水田単作地域となっていた。様々な努力がなされたものの、現在でもその傾向は続いている。また兼業比率が高く、専業農家比率は日本でもトップクラスに低い<sup>4</sup>。こうした背景から農閑期の産業が興り、第二次産業の勃興につながった。

<sup>4</sup> 藤田佳久・田林 明編（2007）『日本の地誌 7 中部圏』朝倉書店。

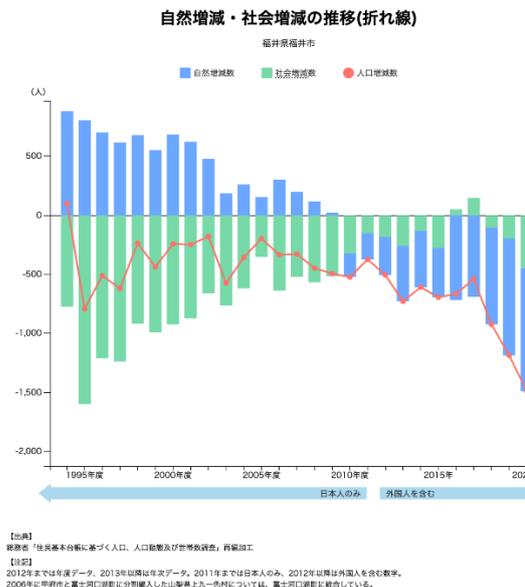


図 3-12 福井市の自然増減・社会増減の変化  
(出所：RESAS で作成)

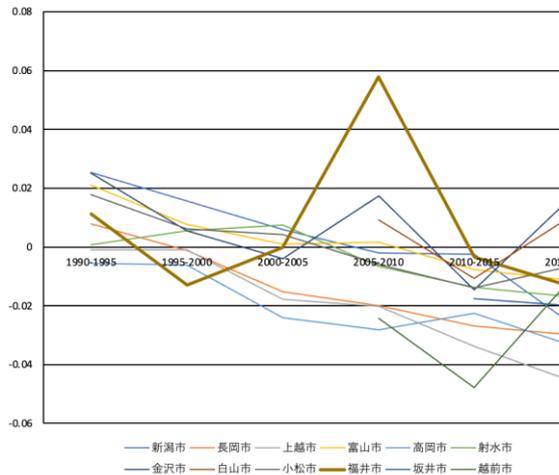


図 3-13 北陸 4 県の人口上位 3 都市の  
人口増加率  
(出所：国勢調査より岡部作成)

### (3) 歴史

次に福井市の歴史的経緯を、繊維産業を中心に述べる。

福井県は繊維産業県であるとのイメージが強く、その伝統も長いとされる。実際に古来より紬の生産が行われていたり、江戸時代には農業の副業として養蚕が行われていたりした<sup>5</sup>。しかしこれらの伝統は実際には、明治期以降の繊維産業とは技術的には断絶がある。繊維産業は古来より存在したが、江戸時代までは発展しなかった。繊維産業が発展するのは明治期に入ってからである。その契機となったのは、1871（明治 4）年に福井藩士である由利公正が外遊をした際に、欧州などから持ち込んだ絹見本を地域の企業家に見せ、生産を推奨してからだとされる。以降、繊維産業が勃興した。日本を代表する繊維産業地である桐生から技術者を招き、福井は特に羽二重生産の中心となった。この羽二重地は特に輸出を中心に伸び、福井を繊維産業地域に押し上げた。こうした産業の成長には冬期の農閑期の廉価な労働力が使用できたこと、比較的安価であった女子労働力が活用できたことが背景としてある。

繊維産業において羽二重以降、主力の生産品は変化していくが、それに応じて発展した<sup>6</sup>。昭和期からは人絹（レーヨン）が中心となり、福井県は人絹王国と呼ばれ、産地は戦前までは人絹を中心に発展した。戦後は 1960 年ごろにはナイロンを中心とする合成繊維へと転換した。この変化の中で大手原糸（合繊）メーカーを中心とする賃機構造が形成され系列化が進んでいった。特に福井産地が得意としたのは長繊維織物で、特徴としては薄地であり、裏

<sup>5</sup> 本段落の記述は日本地誌研究所ほか（1967）による。

<sup>6</sup> 本段落の記述は南保勝（2016；2019）による。

地や春夏秋ものの衣料用が中心であった。逆に厚手は苦手であったとされる。しかし、ポリエステル<sup>7</sup>の導入によりこれを克服し、表地へも参入した。オイルショックなどの期間には知識集約型へと移行しようとし、新型織機が導入された。またプラザ合意以後、輸出の減少を受けて国内市場も重視するようになり、「新合織」<sup>7</sup>が導入されていく。こうした変化の際には合織メーカーを中心とした系列構造がその力を発揮した。総じて戦後の繊維産業の発展は大手原糸メーカーの系列構造に組み入れられたことにより、変化に対応したことに大きな特徴がある。

しかし、バブルの崩壊や阪神大震災などで繊維産業が不況に陥り、また海外製品との競争もあり、福井産地はより高付加価値のものを追求するようになっていく<sup>8</sup>。その後、繊維産業メーカーの中には非衣料へも進むものが現れてくる。合織メーカーも繊維不況を受けて系列を解体して行く。その中で賃機構造が中心であった福井産地は大きな影響を受けた。合織メーカーが日本国内生産から脱却する中で、福井産地では系列から離れ自由に生産を行う企業も現れている。一方で福井産地における繊維産業は強い衰退を経験した。

福井市における繊維産業の趨勢は、福井市の都市空間にも影響している<sup>9</sup>。福井市は1575年に柴田勝家が入城してから発展を始める。その後、徳川時代に城下町として確立する。昭和初期に県庁が福井城跡に移転し、跡地周辺が商業地として発展、官庁街と商店街が成立する。1945年の空襲と1948年の福井大震災からの復興において大規模な都市計画を実施し、道路の拡幅や区画の整理を行った。この福井市の構造は城下町時代のものを基盤としている。福井城の本丸西部の高級武士の住宅地は区画割が大きかったことや旧来の商業地区に近かったことから、生糸取引所（1894年）、人絹取引所（1937年）が設置され、繊維取引地区になった。福井駅前には1916年の北陸線開通以降、発展した。なお、戦後の駅前地区は複雑化し、公官庁や公共施設が移転した。そこに百貨店などが移転し駅前には商業地区としての性格を強めていき、北陸道沿いの商業地区は地位を落とした。また官公庁の移転先は旧城跡地区であった。福井駅周辺には工業地区が成立し、下級武士の住区だった福井駅裏に繊維工場が集中した。高度経済成長期には郊外化が進展し、スプロール的に、もしくは計画的に郊外化が進んだ。

このほかには化学産業や機械産業が発達している。福井県全体において、化学や機械産業はオンリーワンの技術を持つなど独自の企業群がある（南保、2016；2019）。福井県における化学産業は終戦直前の1945年5月に信越化学工業武生工場の発足により始まったとされる<sup>10</sup>。この工場は終戦後も操業を続け紆余曲折を経て塩化ビニルの生産が中心となる。一方で1950年代頃には福井県全体において第二次産業の育成が行われ始める。繊維産業一辺倒の産業構造からの脱却を目指し、特に化学産業の育成に力が注がれた。1950年代～60年代

---

<sup>7</sup> 1980年代後半頃から開発された新しい合成繊維のこと。

<sup>8</sup> 本段落の記述も南保勝（2016；2019）による。

<sup>9</sup> 本段落の記述は藤田・田林編（2007）による。

<sup>10</sup> 本段落の以降の記述は禿（2021）による。

には福井市やその周辺で化学工業が設立されていった。すなわち日華化学株式会社や福井ビニール工業株式会社（現在のフクビ化学工業）、サカセ化学、酒井化学（鯖江市）、第一ビニール（坂井市）などである。多くは塩化ビニル関係である。例えば日華化学は繊維用界面活性剤生産、フクビ化学工業は塩化ビニル樹脂加工から建材に進出した。こうした化学産業の隆盛により繊維に次ぐ生産品目となった。

現在、福井県自体、そして福井市の製造業は衰退の傾向にある<sup>11</sup>。その特徴としては、零細企業の衰退と大・中規模企業の活躍が挙げられる。また分野ごとに見ると繊維分野では顕著な衰退が見られる。不況を受けて原糸メーカーから離れ、その後、生き残っている繊維企業の中には、転換や多角化を行い活躍している企業も少なくない。例えば、一貫生産体制を取ったセーレンなど、様々な企業が多角化・販路開拓を行い生き残っている。また小規模企業も同様の路線を取る傾向がある。とはいえ小規模では一貫生産など規模の拡大の方向は難しい。特に小規模の企業の取る戦略とその特徴は次の通りである。すなわち、1) 独自技術を確立する、2) 顧客との近さを活かしその声を取り込む、3) 市場開拓を行う、4) 市場規模に合った規模である、5) 企業や組織との連携を積極的に行う、6) 技術は単一になる、である。また近年、福井県の中小企業には下請け比率の低下、取引ネットワークの広域化、グローバル化が起こっていることが指摘されている。

現在の福井市における産業の強みは次のようになっているとされる<sup>12</sup>。北陸地方の繊維産業の主力生産品である合成繊維製品の汎用性は高く産業用へも転用可能であり、また関連する諸工程が集積している産地であることがまず挙げられる。一方で弱みとしては独自での製品開発・販路拡大を行うことが困難であることである。主力生産品は衣料品であるが、非衣料分野に進出しニッチトップになる企業も現れている。そうした分野での著名企業・生産品は、カーシート、エアバッグ、衛星用アンテナを生産するサカセ・アドテック、電磁波シールド材のセーレン、フィルター、印刷スクリーン用メッシュ、医療（人造血管など）はセーレンや福井経編興業、ティーバッグや建築土木分野の前田工織（ジオテキスタイル）が挙げられる。しかしながらも賃加工の衰退、繊維機業の自立化など、課題も多い。また工作機械も成長しており、福井市ではイワシタ（長尺NC加工機、門形マシニングセンタ、アルミ切断機など）、武田機械（両頭フライス盤、インモーションセンタなど）、松浦機械製作所（マシニングセンタ、金属光造形、複合加工機など）などが挙げられる。電子部品・デバイス製造業も強みがあるとされている。この分野は域外大手企業系列が多く従業員比で8割である。またそのほとんどが村田製作所グループとパナソニックグループである。村田製作所は福井県に疎開し、その後、昭和40年代に北陸への進出を強めるなどの経緯がある。しかし、この分野は近年の再編により影響を受けている。近年注目を浴びる観光に関しては、福井市内に観光地の集積が乏しいと指摘されている。周辺市町村には東尋坊（坂井市）やあわら温泉、越前海岸、永平寺などがあり、それらにアクセスするための交通が福井市に

<sup>11</sup> 本段落の記述は上総・中沢編（2012）による。

<sup>12</sup> 本段落の記述は北陸経済研究所（2016）による。

なる。また恐竜博物館も挙げられる。福井地域の観光は関西地方の社員旅行先だったが個人旅行の増加に対応しきれず、多様化している新たな観光スタイルへの対応が求められる。こうした状況に対処するため広域観光「ふくきた王国」などの構想もあった。

#### (4) インフラストラクチャー

次に、福井市におけるインフラストラクチャーについて述べる。

鉄道では JR 北陸本線<sup>13</sup>と越美本線が存在する。北陸地方の都市とは北陸本線の特急などで接続されており、関西方面も JR の特急により結ばれている。これらの交通体系は北陸新幹線の敦賀延伸に伴い影響があると考えられる。私鉄はえちぜん鉄道が福井駅と永平寺方面、三国方面を結んでいる。貨物輸送を行っているのは北陸本線であり、福井市街地南部に貨物を取り扱う南福井駅がある。このほか、福井鉄道が福井市と鯖江市を結ぶ福井鉄道福武線を走らせているほか、複数の会社のバスが走っている。

空港は隣接する坂井市に福井空港があるが民営の航空路線は存在していない。航空路線は石川県小松市の小松空港がもっとも近い空港になる。航空の面では旅客、貨物共に不利な状況にあると言えよう。

高速道路としては北陸自動車道が貫いている。また自動車専用道路として中部縦貫自動車道が計画されており、一部区間が開通している。将来的には福井市から大野市を経て岐阜県に至り、東海北陸自動車道へと到達する区間が開通し、中京圏とのアクセスが向上する。また福井市の北の坂井市にある丸岡 IC から福井港に至る福井港丸岡インター連絡道路の整備が開始されている。これらの整備が完了すれば、福井港から中京圏を結ぶ高速交通網と北陸自動車道が結ばれることになり、旅客輸送、貨物輸送の面において大きなプラスとなる。

総じて陸上交通では太平洋側とのネットワークが不十分な状況である。鉄道、高速道路共に敦賀を経由して琵琶湖方面に至る路線しかなく、降雪などの自然災害でストップする可能性が大きい地域である。こうした方面への整備が必要とされる。

港湾としては福井港が存在する。福井港は北前船の中継拠点であった三国港を起源として、福井市と坂井市の市境の日本海沿岸に建設され、輸送の拠点となっている。しかしながら国際拠点港湾となっている新潟港や伏木富山港、重要港湾となっている金沢港や敦賀港と比べると地方港湾<sup>14</sup>という位置づけである。

港湾に隣接してテクノポート福井が建設されている。これは繊維産業のみの産業構造からの脱却を目指して、九頭竜川河口に建設されたものであり、紆余曲折がありながらも、工業地域が形成されている。国家石油備蓄基地や北陸電力福井火力発電所を中心として、化学

---

<sup>13</sup> 北陸本線は、2023年現在は滋賀県の米原から石川県の金沢までとなっているが、2024年春の北陸新幹線の敦賀延伸区間の開通と共に第3セクターに移管され、敦賀から福井・石川県境まではハピラインふくい、福井・石川県境から金沢までは IR いしかわ鉄道が引き継いでいる。

<sup>14</sup> 2000年に重要港湾から地方港湾に降格となっている。現在、特定地域振興重要港湾とされている。

工業などの立地が進んでいる。

### (5) 製造業の構造

福井市における産業の構造を分析する。図 3-14 は、福井市の大分類別の企業数である。第 3 次産業が多いが、その中でも製造業が 4 位にあることは特徴的である。図 3-15 は大分類別の従業者数であるが、製造業の従事者が第 2 位となっており、製造業の比重が高い地域であることがわかる。中分類でみるとサービス業が多い(図 3-16)。従業者数(図 3-17)では、製造業において上位にあるのは繊維工業のみであるが、宿泊業・飲食サービス業、医療業、社会保険・社会福祉・介護事業、飲食料品小売業に次ぎ第 5 位である。

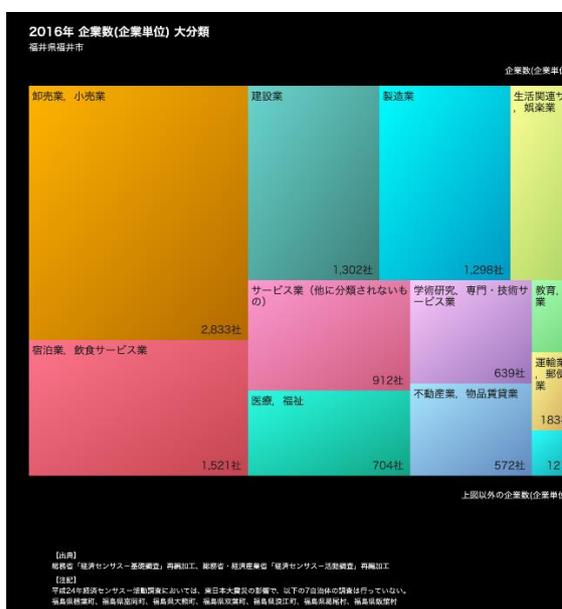


図 3-14 福井市の大分類別企業数  
(2016 年) (出所: RESAS で作成)

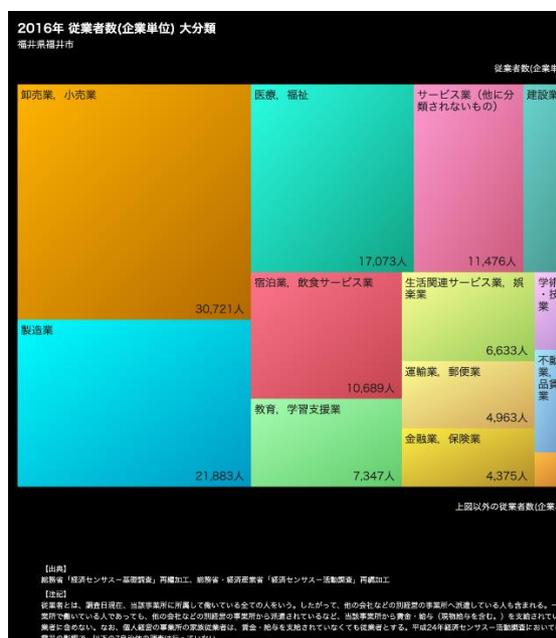


図 3-15 福井市の大分類別従業者数  
(2016 年) (出所: RESAS で作成)



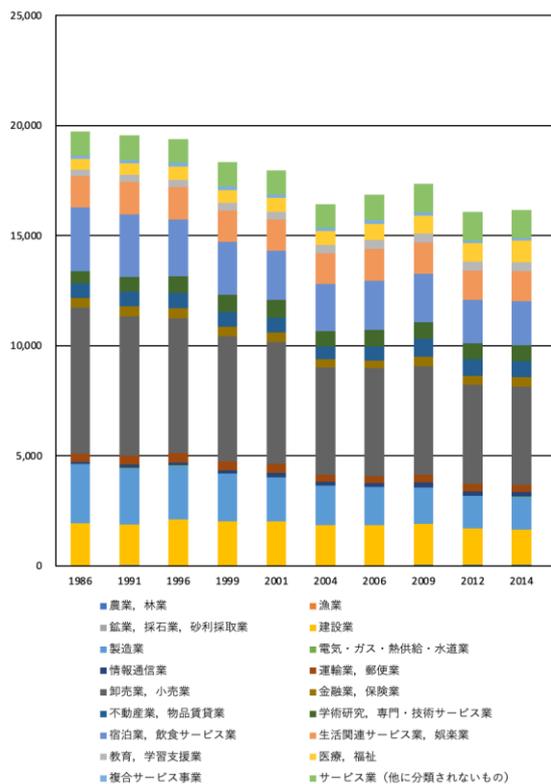


図 3-18 福井市における事業所数の大分類別の変化

(出所:事業所・企業統計と経済センサスより作成)

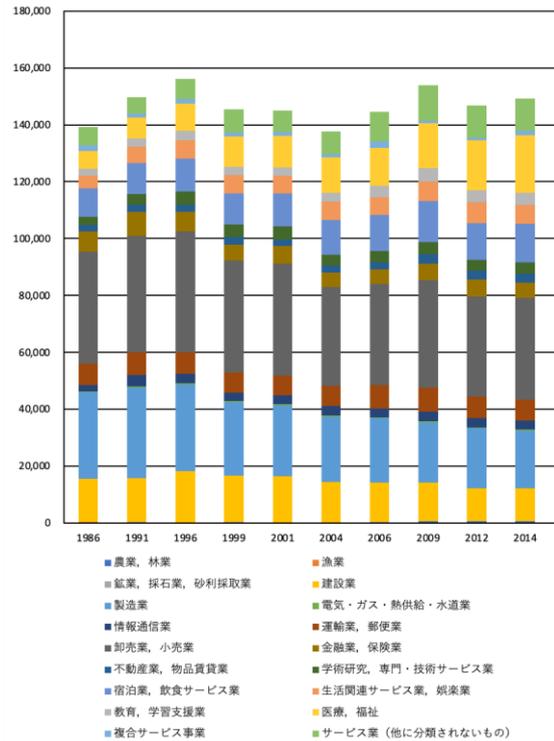


図 3-19 福井市における従業者数の大分類別の変化

(出所:事業所・企業統計と経済センサスより作成)

表 3-1 は事業所・企業統計と経済センサスより作成した、産業中分類別の福井市の全国に対する従業者の特化係数を算出したもので、その値が 1.5 を越えるか、上位 10 位までのものを示している。これらからわかることは、まず福井市では繊維産業が全国に対して卓越していることがわかる。そのほか、保健衛生、放送業といった分野が高くなっている。また繊維・衣服等卸売業も比較的高い。精密機械器具製造業は高かったが、統計区分の変更後の 2009 年の統計からは表示されていない。おそらくそれ以降のその他の製造業がこれを表していると思われる。そのほか、卸売業関係など比較的都市的な業種が高い地位にある。

表 3-1 福井市における全国に対する特化係数が大きい業種

| 1986      |                      | 1991 |                         | 1996  |                  | 1999  |                  |      |
|-----------|----------------------|------|-------------------------|-------|------------------|-------|------------------|------|
| 4.00~     | 繊維工業（衣服、その他の繊維製品を除く） | 4.97 | 繊維工業（衣服、その他の繊維製品を除く）    | 5.24  | 繊維工業             | 8.62  | 繊維工業             | 8.84 |
| 3.00~3.99 | 鉄道業                  | 3.45 |                         |       |                  |       |                  |      |
|           | 農林水産金融業              | 3.21 |                         |       |                  |       |                  |      |
| 2.50~2.99 | その他のサービス業            | 2.65 | 精密機械器具製造業               | 2.53  | 保健衛生             | 2.91  | 放送業              | 2.94 |
|           | 放送業                  | 2.52 |                         |       | 放送業              | 2.81  | 保健衛生             | 2.89 |
|           |                      |      |                         |       | 農林水産金融業          | 2.71  | 精密機械器具製造業        | 2.56 |
|           |                      |      |                         |       | 精密機械器具製造業        | 2.69  | 農林水産金融業          | 2.50 |
| 2.00~2.49 | 保険媒介代理業、保険サービス業      | 2.42 | 放送業                     | 2.44  |                  |       | 補助的金融業、金融附帯業     | 2.21 |
|           | 精密機械器具製造業            | 2.23 | 農林水産金融業                 | 2.22  |                  |       |                  |      |
|           |                      |      | 保険媒介代理業、保険サービス業         | 2.10  |                  |       |                  |      |
| 1.50~1.99 | 自動車・自転車小売業           | 1.84 | 補助的金融業、金融附帯業            | 1.79  | 各種商品卸売業          | 1.96  | 繊維・衣服等卸売業        | 1.99 |
|           | 中小企業・庶民・住宅等特定目的金融業   | 1.72 | 保険業                     | 1.70  | 繊維・衣服等卸売業        | 1.85  | 政治・経済・文化団体       | 1.59 |
|           | 繊維・機械器具・建築材料等卸売業     | 1.67 | 繊維・機械器具・建築材料等卸売業        | 1.63  | 補助的金融業、金融附帯業     | 1.83  | 建築材料、鉱物・金属材料等卸売業 | 1.55 |
|           | 協同組合（他に分類されないもの）     | 1.58 | 政治・経済・文化団体              | 1.54  | 自動車・自転車小売業       | 1.64  |                  |      |
|           | 政治・経済・文化団体           | 1.54 | 中小企業・庶民・住宅等特定目的金融業      | 1.50  | 建築材料、鉱物・金属材料等卸売業 | 1.56  |                  |      |
|           |                      |      |                         |       | 保険業（保険媒介代理業等を含む） | 1.52  |                  |      |
|           |                      |      |                         |       | 政治・経済・文化団体       | 1.52  |                  |      |
| ~1.49     |                      |      |                         |       |                  |       | 自動車・自転車小売業       | 1.44 |
|           |                      |      |                         |       |                  |       |                  |      |
| 2001      |                      | 2004 |                         | 2006  |                  | 2009  |                  |      |
| 4.00~     | 繊維工業                 | 9.82 | 繊維工業（衣服、その他の繊維製品を除く）    | 10.34 | 繊維工業             | 10.40 | 繊維工業             | 5.03 |
| 3.00~3.99 | 保健衛生                 | 3.84 | 保健衛生                    | 3.36  | 保健衛生             | 3.25  | 放送業              | 3.04 |
|           | 農林水産金融業              | 3.23 |                         |       | 放送業              | 3.00  |                  |      |
| 2.50~2.99 | 放送業                  | 2.72 | 放送業                     | 2.99  |                  |       | 保健衛生             | 2.59 |
| 2.00~2.49 | 精密機械器具製造業            | 2.32 | 繊維・衣服等卸売業               | 2.01  | 繊維・衣服等卸売業        | 2.01  |                  |      |
|           |                      |      | 補助的金融業、金融附帯業            | 2.00  |                  |       |                  |      |
| 1.50~1.99 | 補助的金融業、金融附帯業         | 1.98 | 精密機械器具製造業               | 1.98  | 衣服・その他の繊維製品製造業   | 1.84  | 繊維・衣服等卸売業        | 1.88 |
|           | 繊維・衣服等卸売業            | 1.96 | 自動車・自転車小売業              | 1.79  | 補助的金融業、金融附帯業     | 1.76  | 政治・経済・文化団体       | 1.70 |
|           | 衣服・その他の繊維製品製造業       | 1.58 | 衣服・その他の繊維製品製造業          | 1.73  | 林業               | 1.66  | その他の製造業          | 1.69 |
|           | 自動車・自転車小売業           | 1.57 | 協同組織金融業                 | 1.68  | 自動車・自転車小売業       | 1.63  | 建築材料、鉱物・金属材料等卸売業 | 1.63 |
|           | 建築材料、鉱物・金属材料等卸売業     | 1.51 | 政治・経済・文化団体              | 1.50  | 協同組合（他に分類されないもの） | 1.62  | 機械器具小売業          | 1.53 |
|           | 銀行・信託業               | 1.51 |                         |       | 建築材料、鉱物・金属材料等卸売業 | 1.62  | 銀行業              | 1.52 |
|           |                      |      |                         |       | 協同組織金融業          | 1.60  |                  |      |
|           |                      |      |                         |       | 政治・経済・文化団体       | 1.56  |                  |      |
|           |                      |      |                         |       | 精密機械器具製造業        | 1.52  |                  |      |
| ~1.49     |                      |      |                         |       |                  |       | 保険業（保険媒介代理業等を含む） | 1.47 |
|           |                      |      |                         |       |                  |       |                  |      |
| 2012      |                      | 2014 |                         | 2016  |                  |       |                  |      |
| 4.00~     | 繊維工業                 | 5.28 | 繊維工業                    | 5.40  | 繊維工業             | 5.68  |                  |      |
| 3.00~3.99 |                      |      |                         |       |                  |       |                  |      |
| 2.50~2.99 | 保健衛生                 | 2.97 | 放送業                     | 2.72  |                  |       |                  |      |
|           | 放送業                  | 2.67 |                         |       |                  |       |                  |      |
| 2.00~2.49 | 各種商品卸売業              | 2.12 | 保健衛生                    | 2.34  | 保健衛生             | 2.41  |                  |      |
|           |                      |      |                         |       | 放送業              | 2.16  |                  |      |
|           |                      |      |                         |       | その他の製造業          | 2.07  |                  |      |
| 1.50~1.99 | 政治・経済・文化団体           | 1.91 | 繊維・衣服等卸売業               | 1.84  | 通信業              | 1.94  |                  |      |
|           | 繊維・衣服等卸売業            | 1.91 | 郵便業（信書便事業を含む）           | 1.83  | 繊維・衣服等卸売業        | 1.87  |                  |      |
|           | 補助的金融業等              | 1.83 | その他の製造業                 | 1.69  | 協同組織金融業          | 1.66  |                  |      |
|           | その他の生活関連サービス業        | 1.75 | 木材・木製品製造業（家具を除く）        | 1.67  | 補助的金融業等          | 1.64  |                  |      |
|           | その他の製造業              | 1.62 | 建築材料、鉱物・金属材料等卸売業        | 1.62  | 政治・経済・文化団体       | 1.63  |                  |      |
|           | 協同組織金融業              | 1.61 | 機械器具小売業                 | 1.56  | 印刷・関連業           | 1.59  |                  |      |
|           |                      |      |                         |       | 宗教               | 1.58  |                  |      |
|           |                      |      |                         |       | 木材・木製品製造業（家具を除く） | 1.56  |                  |      |
|           |                      |      |                         |       | 機械器具小売業          | 1.53  |                  |      |
| ~1.49     |                      |      | 保険業（保険媒介代理業、保険サービス業を含む） | 1.48  |                  |       |                  |      |

（出所：事業所・企業統計、経済センサスより岡部作成）

図 3-20 は福井市における製造業の中分類別事業所数（事業所数が少ないもの、統計区分が変更になったものなどはまとめてある）の変化である。1971 年の統計までは増加していたものの、それ以降は全体的な減少傾向にあることがわかる。また福井市で大きな割合を占めるのは繊維であるが、大きな割合を占めていたものの、年々、大きく従業者数を減らしている。化学は増加傾向にある。一般機械・精密機械は減少しているが、これは統計区分の変化により精密機械の一部がその他の製造業に区分の変更がされたものと思われる。しかし全体として繊維産業の事業所の減少を他の業種がカバーすることはできていない。

図 3-21 は福井市における製造業の中分類別従業者数（従業者数が少ないもの、統計区分が変更になったものなどがまとめてある）の変化である。事業所数と同様の傾向であるものの、2000 年代以降は横ばいとなっている。福井市で大きな割合を占めるのは繊維であるが、

大きな割合を占めていたものの、年々、大きく従業者数を減らしている。化学や機械関係は増加傾向にあり、繊維関係の減少をある程度カバーしている。

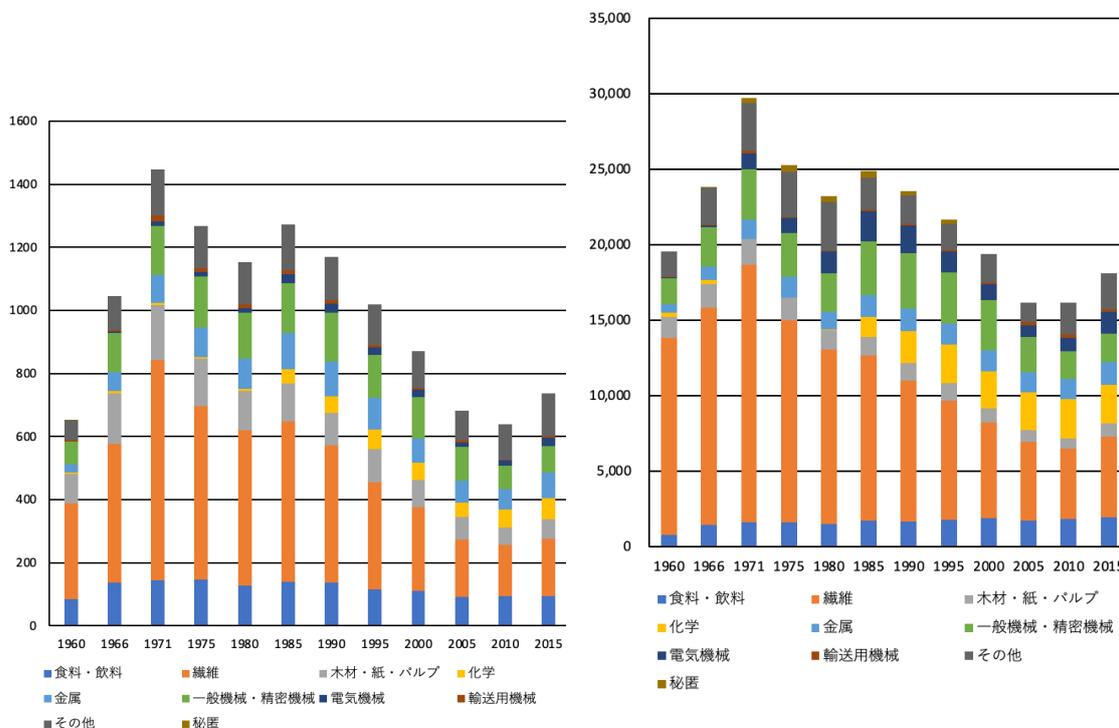


図 3-20 福井市の製造業事業所数の中分類別変化

図 3-21 福井市の製造業従業者数の中分類別変化

(出所：工業統計より岡部作成)

(出所：工業統計より岡部作成)

出荷額は増加傾向にある(図 3-22)。バブル景気までは純増傾向にあり、バブル景気以降は減衰したが、2000 年代以降は上昇傾向にある。繊維は衰退傾向にあるが、それ以外の化学を中心とした業種で拡大がなされている。特に、木材・紙・パルプや化学産業の伸びがある。

福井市において、従業者は福井市中心部に集中している。この地域は福井平野の中心部であり、人口が集中している。福井市中心部の南は鯖江市、越前市に至る方角にも従業者が存在する。また図の北西部には福井港があり、そこにも従業者が存在する。1991 年(図 3-23)と 2016 年(図 3-24)を比較すると従業者の郊外への拡散が見られる。特に北西方面と中心部南部方面における割合が高まっている。なお、合併前のデータを考慮していないため 1991 年の南西部と東部は空白になっている。

製造業の分布(図 3-25・26)を見てみると、福井市の中心部に集中している。そして沿岸部にも核がある。2016 年はより郊外化が進み、特に南郊外に立地が進んでいる。また福井港の比重も増している。なお、合併前のデータを考慮していないため 1991 年の南西部と東部は空白になっている。

福井市における繊維産業（図 3-27）は郊外に偏って分布している。化学関連工業（図 3-28）も郊外における従業者数が多い。化学工業は中心部と福井港地区で従業者が多く、プラスチック製品製造業は南郊外に従業者が多い。機械工業（図 3-29）も郊外に立地している。生産用機械器具製造業は南郊外に、電子部品・デバイス・電子回路製造業は北部と南部において従業者が多い。

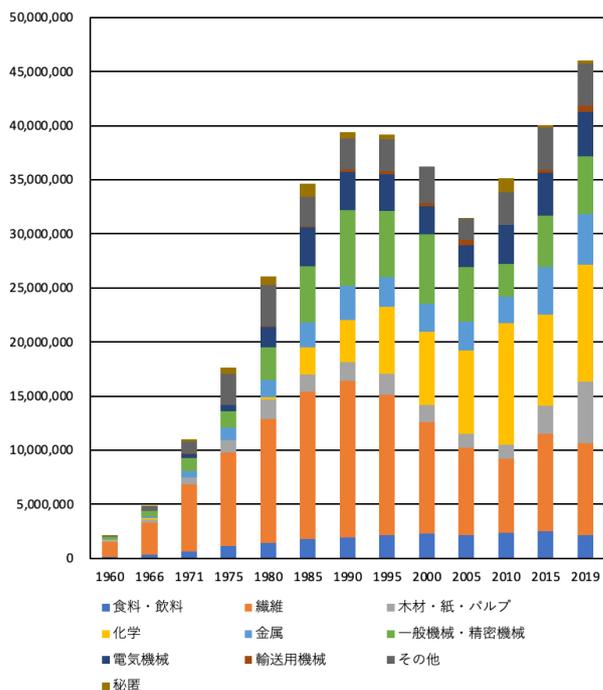


図 3-22 福井市の製造業製造品出荷額等の中分類別変化

（出所：工業統計より岡部作成）

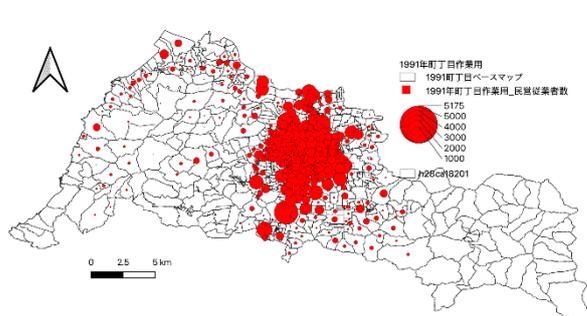


図 3-23 1991 年の福井市の町丁字別従業者数

（出所：事業所・企業統計より岡部作成）

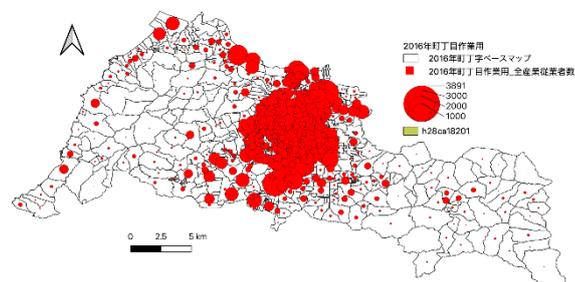


図 3-24 2016 年の福井市の町丁字別従業者数

（出所：経済センサスより岡部作成）

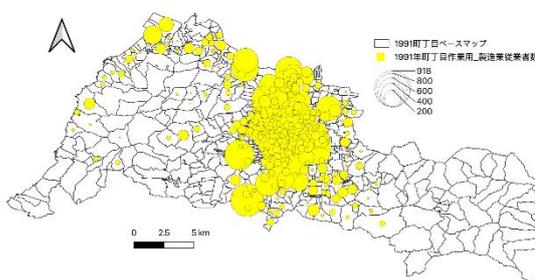


図 3-25 1991 年の町丁字別製造業従業者数  
(出所：事業所・企業統計より岡部作成)

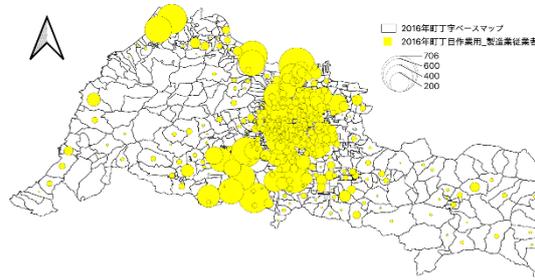


図 3-26 2016 年の町丁字別製造業従業者数  
(出所：経済センサスより岡部作成)

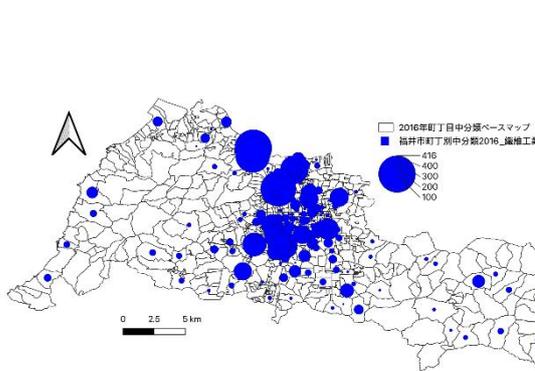


図 3-27 2016 年の町丁目別繊維工業従業者数  
(出所：経済センサスより岡部作成)

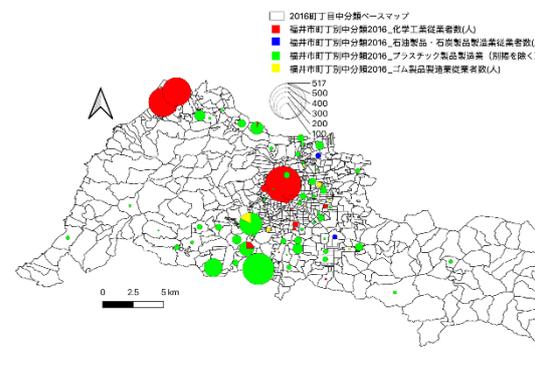


図 3-28 2016 年の町丁目別化学工業従業者数  
(出所：経済センサスより岡部作成)

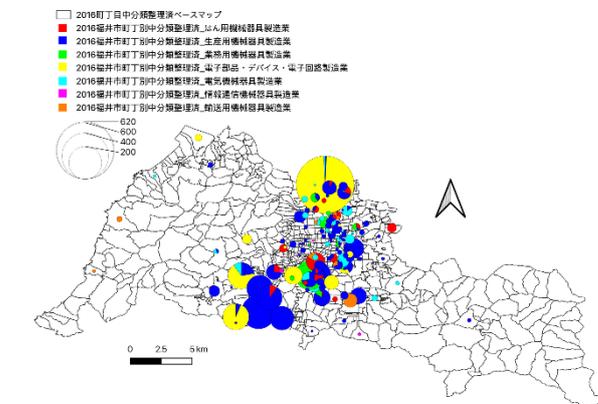


図 3-29 2016 年の町丁字別機械工業従業者数  
(出所：経済センサスより岡部作成)

## (6) 都市の変化

次に福井市における中心性の変化について分析する。

都市化の一つの指標として、いわゆるオフィス人口の増加が挙げられる。そこで、国勢調査の職業分類のうち、管理的職業従事者と専門的・技術的職業従事者、事務従事者をオフィス人口と捉え、その推移をみる。図 3-30 から、オフィス人口はほぼ変化していないことがわかる。しかし、専門的技術的職業従業者が増加している。また業種別に見ると、工業では全体の従業者数が減少しているため、割合は上昇しているが、全体数は増加していない（図 3-31）。情報通信業では専門的技術的職業従業者が増加している（図 3-32）。都市的な産業として知られる学術研究、専門・技術サービス業に関しては、オフィス人口が減少している（図 3-33）。内部的には小規模な変化が起きているもののオフィス人口はほぼ変化しておらず、この側面での都市化は進んでいない。

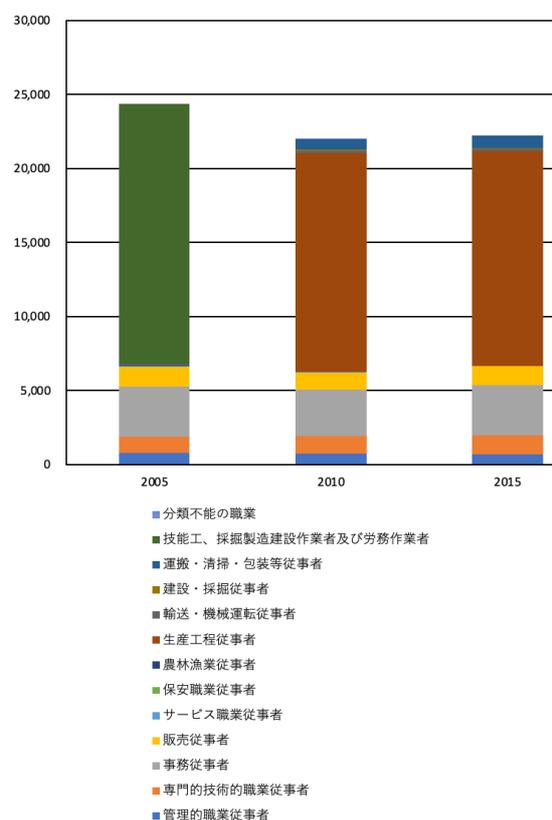
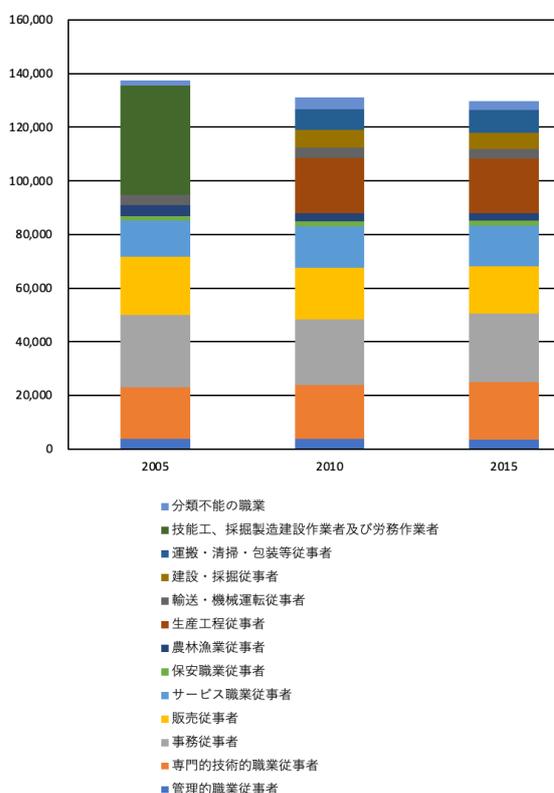


図 3-30 福井市における職業別人口の変化  
(出所：国勢調査より岡部作成)

図 3-31 福井市の製造業における職業別人口の変化  
(出所：国勢調査より岡部作成)

次に都市に特徴的な産業の分布を見てみる。図 3-34・35 は、1991 年と 2016 年の都市的サービスの分布である。統計区分が異なるため単純な比較はできない。これらの業種は中心

部に強く集積している。特に金融・保険業と不動産業は特に都市中心部に集積している。一方で 1991 年の運輸・通信業と 2016 年の情報通信業に関しては市中心部の外縁においても従事者が多い。しかし顕著な変化は起こっていない。

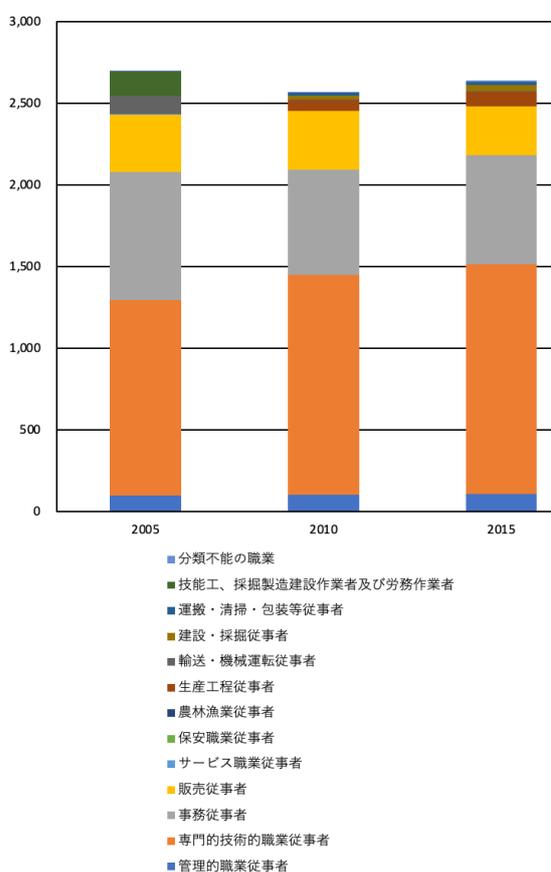


図 3-32 福井市の情報通信業における職業別人口の変化  
(出所：国勢調査より岡部作成)

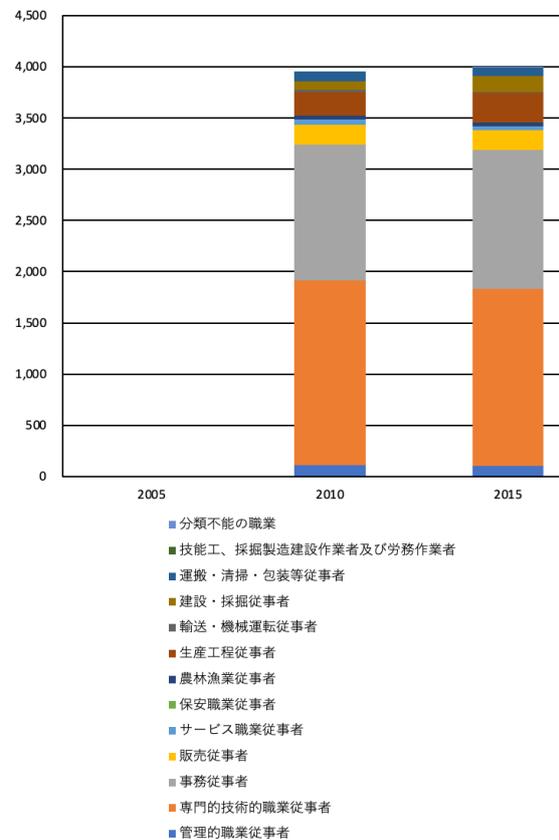


図 3-33 福井市の学術研究、専門・技術サービス業における職業別人口の変化  
(出所：国勢調査より岡部作成)

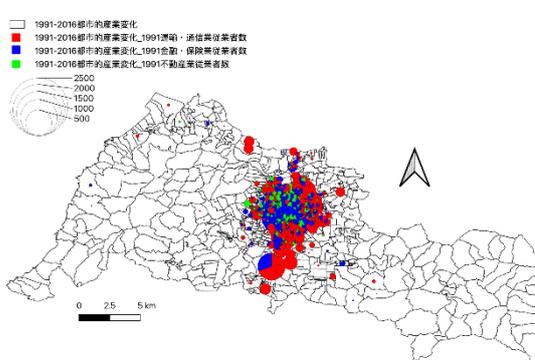


図 3-34 1991 年の都市的産業の分布  
(出所：事業所・企業統計より岡部作成)

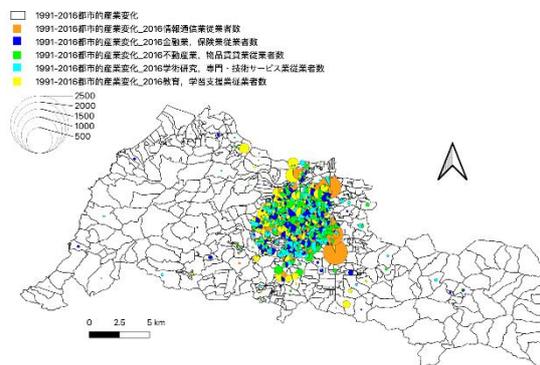


図 3-35 2016 年の都市的産業の分布  
(出所：経済センサスより岡部作成)

他の産業も含め、より詳細に分布を見る。卸売業（図 3-36）は市の中心部とその外縁部に集中している。福井市では繊維産業が盛んであるが、繊維関連の卸売業は必ずしも存在感があるわけではないことがわかる。情報通信業（図 3-37）では市中心部への集積が顕著である。特に市中心部の北部、東部の外縁において従業者数が高い。こうした市中心部外縁では通信業や放送業が多い。例えば、新聞社や放送局が立地している。情報サービス業が市中心部に立地している傾向がある。金融・保険業はより中心部への集積が顕著である（図 3-38）。学術研究・専門技術サービス業も中心部に集積している（図 3-39）。また学術・研究機関と広告業は福井市においては大きくない。専門サービス業は市中心部に集中、技術サービス業も市の中心部に集中しているが、中心部以外の立地もわずかながら見られる。宿泊・飲食サービス業（図 3-40）に関して、飲食店は市中心部に集積している、また宿泊業は市の中心部と海岸部に立地している。今後の新幹線開通に伴い、駅を中心とした地域には特に宿泊業を筆頭として大きな変化が見込まれる。総じて、市の中心部に多くの業種が集積しており、工業などの一部業種の郊外化を除いて顕著な変化は見られない。

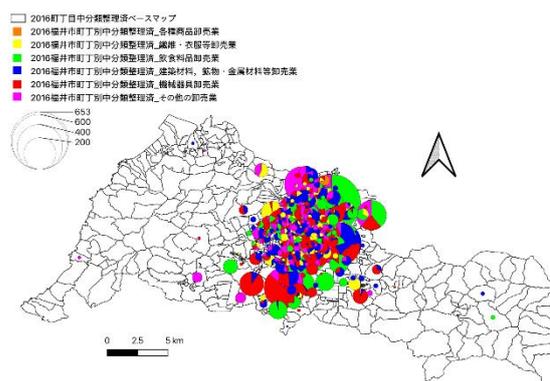


図 3-36 2016 年の福井市の卸売業の分布  
（出所：経済センサスより岡部作成）

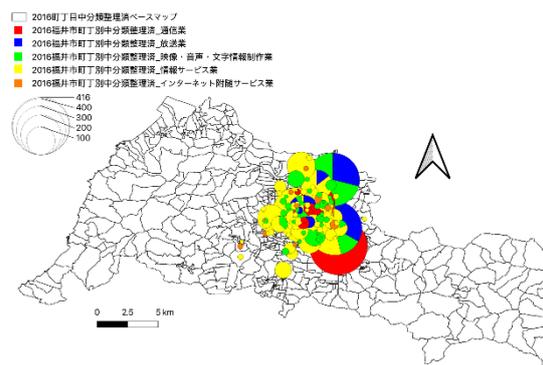


図 3-37 2016 年の福井市の情報通信業の分布  
（出所：経済センサスより岡部作成）

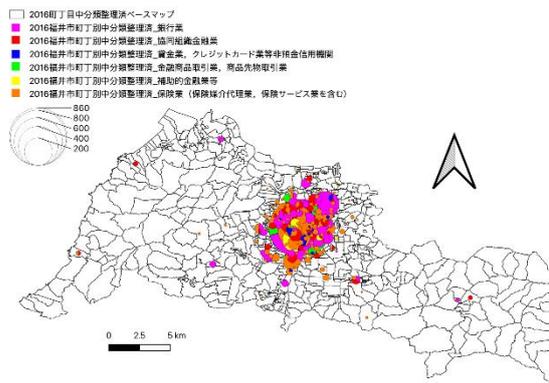


図 3-38 2016 年の福井市の金融業・不動産業の分布

(出所：経済センサスより岡部作成)

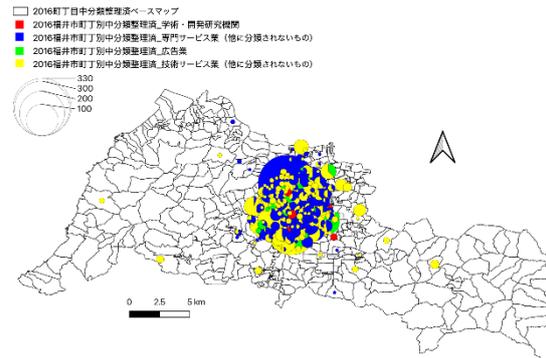


図 3-39 2016 年の福井市の教育・専門サービス業の分布

(出所：経済センサスより岡部作成)

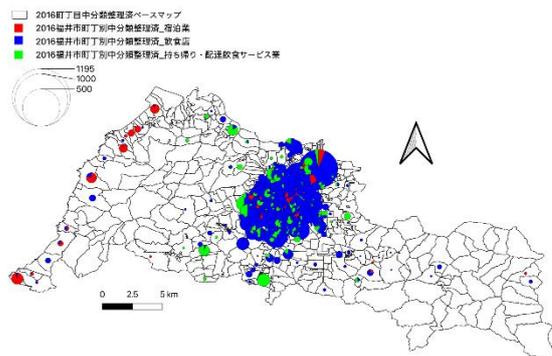


図 3-40 2016 年の福井市の宿泊・飲食サービス業の分布

(出所：経済センサスより岡部作成)

### (7) 観光・インフラの変化

今後、新幹線開通に伴う変化として、観光客数の増加が挙げられる。実際に観光客数は増加しており（図 3-41）、特に 2015 年付近で急増している。これは北陸新幹線の金沢までが開通したときである。2020 年頃はコロナ禍の影響で減少している。利用交通機関別に観光客数（図 3-42）を見ても、公共交通利用が増えており、このことから新幹線の開通は観光客の増加をもたらす効果があると思われる。また図 3-42 から新幹線で利便性が向上したと予測される県外客が増加していることがわかるが、福井市を訪ねる県内客も増加している（図 3-43）。しかし、宿泊客数は伸びておらず、日帰り客の増加にとどまっている（図 3-44）。東尋坊や永平寺など近隣の観光の結節点になっているが、福井市自体には観光地が乏しい。またあわら市のあわら温泉での宿泊など観光での宿泊においても、福井市自体に拠点

があるというわけではない。総じて金沢や近隣の観光地での宿泊をしつつ福井市を日帰りで訪ねる場合が多いことが指摘できる。

インフラとして、ここでは福井港を取り上げる。福井港は福井県の北部地域（嶺北地域）の中心的な港湾となるが、前述したように北陸地方の他の港湾に比べ地位が劣っている。そして、福井港は入港した船舶の総トン数が減少する（図 3-45）など、活発であるとは言えない。内訳（図 3-46）を見ても外航・内航共に量的に減少している。輸出（図 3-47）では多くの量を金属くずが占めており、それも減少傾向である。輸入（図 3-48）は石炭と非鉄金属がほとんどを占め、増加傾向である。移出（図 3-49）は急激な減少を経験している。また移入（図 3-50）も減少傾向であり、多くをセメントと石油製品が占める。特に重油の減少が顕著である。輸入以外は減少傾向であり、港湾の地位向上・維持がなされていない状況である。新幹線の開通のほか、高速自動車交通網の整備が期待される。

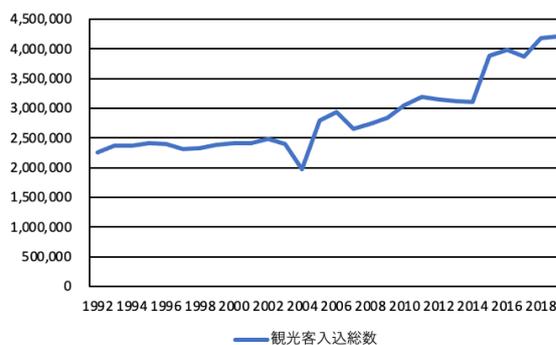


図 3-41 福井市における観光客入込数の推移  
(人) (福井市資料より岡部作成)

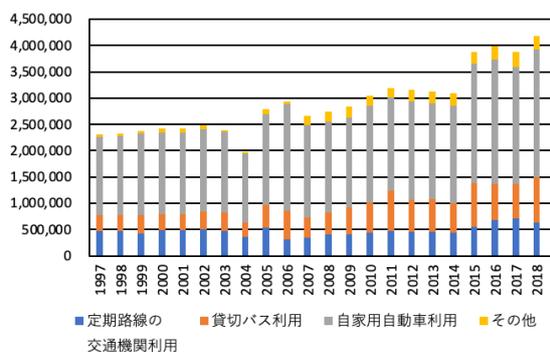


図 3-42 福井市における交通機関別観光客入込数の推移 (人) (福井市資料より岡部作成)

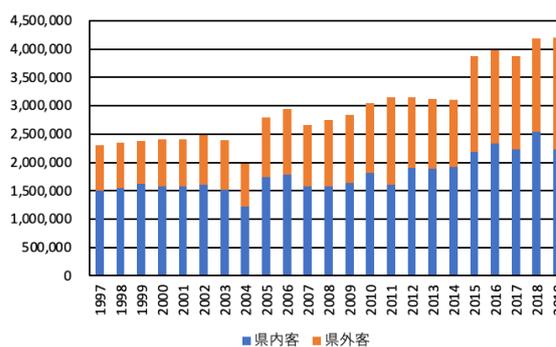


図 3-43 福井市における県内・県外別観光客入込数の推移 (人)  
(福井市資料より岡部作成)

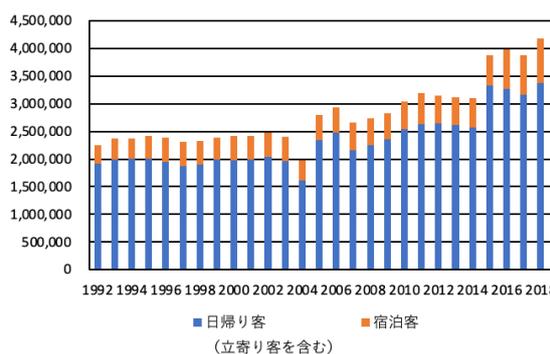


図 3-44 福井市における日帰り客・宿泊客数の推移 (人)  
(福井市資料より岡部作成)

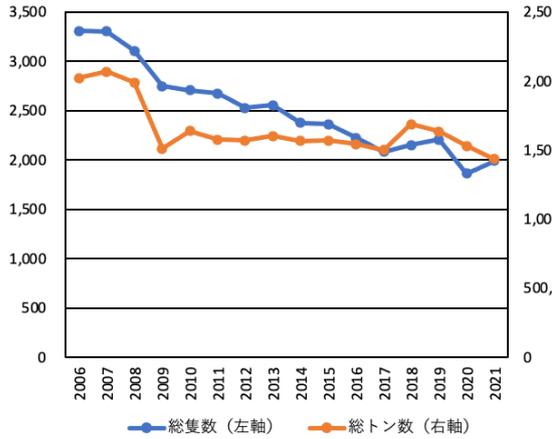


図 3-45 福井港入港船舶の総隻数・総トン数 (トン)  
(福井港資料より岡部作成)

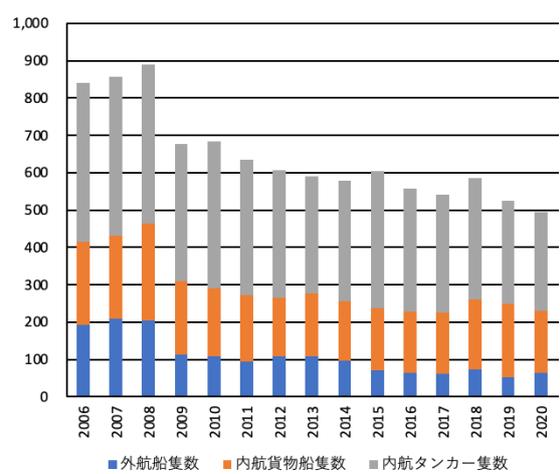


図 3-46 福井港入港船舶の総隻数の内訳  
(福井港資料より岡部作成)

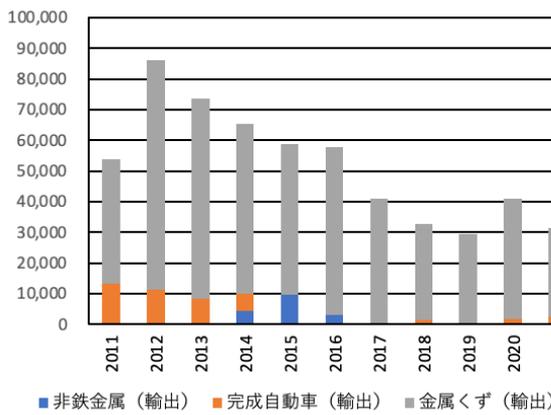


図 3-47 福井港の主な輸出品目 (トン)  
(福井港資料より岡部作成)

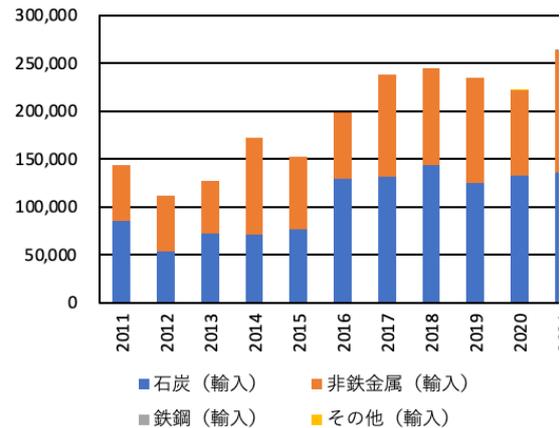


図 3-48 福井港の主な輸入品目 (トン)  
(福井港資料より岡部作成)

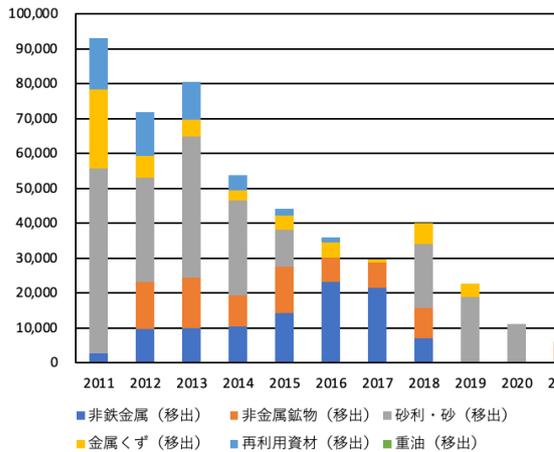


図 3-49 福井港の主な移出品目 (トン)

(福井港資料より岡部作成)

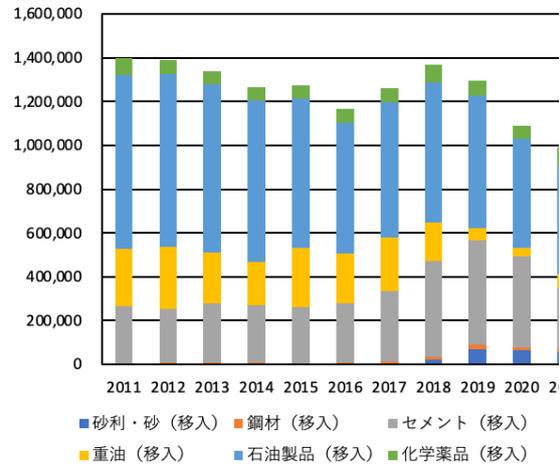


図 3-50 福井港の主な移入品目 (トン)

(福井港資料より岡部作成)

### (8) 多様性の分析

最後に多様性についての分析を行う。近年、都市集積の研究において、集積の多様性が注目されることがある。こうした多様性の分析は多様な手法で行われてきたが、近年では Shannon-Wiener Index が用いられることが多い。元来は情報理論で用いられる指標であったが、生物多様性の指標として応用され、様々な多様性を分析する際に使用されている。Shannon-Wiener Index は次のように表される。

$$H = - \sum_{i=1}^S P_i \log_2 P_i$$

ただし  $S$  をその地域の種の数、 $P_i$  を  $i$  番目の種類の個体数が総個体数  $N$  に占める割合、すなわち  $P_i = \frac{n_i}{N}$  を示している。この値が大きい場合はその地域の多様性が高いといえる。

今回は  $P_i$  を地域内の総従業者数に占める大分類の各業種への従業者数の割合として計算した。図 3-51 は 1991 年の福井市全体の多様性の分布である。福井市では中心部の多様性が高くなっていることがわかる。中心部の東部と西部は事業所が存在しないか業種の多様性が小さい地域である。これらの地域は平野ではない地域にあり、人口が比較的希薄である。また合併前のデータを考慮していないため 1991 年の南西部と東部は空白になっている。なお、西部の沿岸部の一部にも多様性が高い地域が存在している。図 3-52 は 2016 年の福井市における多様性の分布である。業種の統計区分が変更されているため、単純比較が正確ではないことに留意すべきではあるが、中心部における多様性が上昇していることがわかる。特に中心部の縁辺部において多様性が上昇している。また中心部南部郊外も上昇している。こうした地域への事業所の移転・進出や開発が行われ、多様性が上昇したものと思われる。

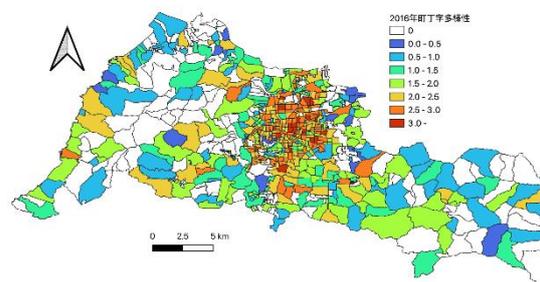
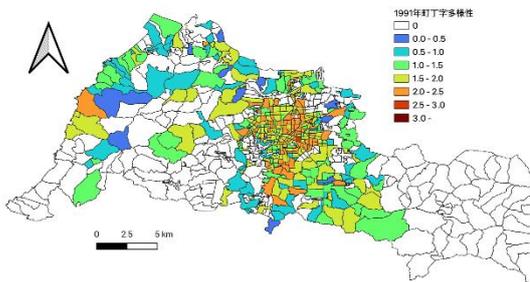


図 3-51 2009 年の福井市の多様性の分布 (大分類) 図 3-52 2016 年の福井市の多様性の分布 (大分類)

(出所：事業所・企業統計より岡部作成)

(出所：経済センサスより岡部作成)

また図 3-53 は中分類を元にした 2016 年の多様性の分布であるが、同じく中心部に多様性の高い地区が分布していると言える。また市の南部や西部沿岸部にも多様性が高い地域がある。これまでの福井市の多様性は中心部の多様性が高まったことと、中心部の縁辺部が成長したことが特徴と言えるだろう。しかしながら沿岸部の福井港地区などでの多様性はそれほど高くない。

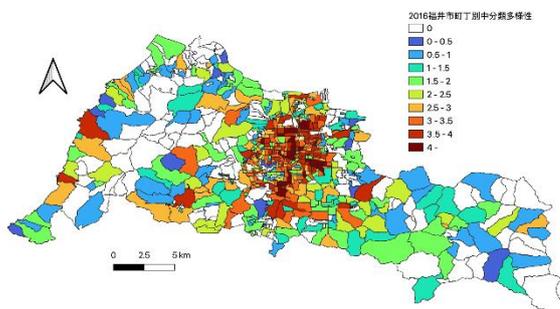


図 3-53 2016 年の福井市の多様性の分布 (中分類)

(出所：経済センサスより岡部作成)

## (9) まとめと課題

本節では本調査で得られた知見をまとめ、課題を述べる。

本稿では、まず文献研究により、福井市において、繊維産業が地域経済発展の中心となったこと、そして繊維産業は原糸メーカーの系列構造に組み込まれてきたことにより、原糸の変化に対応してきたこと、不況による系列解体にともない独自の転換を行う企業が生まれたことが明らかになった。またそうした過程で多くの繊維産業事業者が喪失し、地域経済衰退の一因となってきたことも明らかになった。

またデータ分析では製造業においては未だに繊維産業を中心とした産業構造であること、繊維産業の衰退により産地全体の衰退が起こっていることが、明らかになった。化学などを中心とした他の産業も増加してきてはいるが繊維産業の衰退をカバーしているほどではない。また分布においては中心部に集中しており、郊外化の傾向が見て取れるものの、中心部への集積といった構造は大きくは変化していないことが指摘できる。オフィス人口や都市的人口の変化といった側面においても大きな変化は見られない。多様性の高い地域も中心部に集積している。

観光業は成長するポテンシャルがある。北陸新幹線の金沢までの開通の際でさえ、福井市を訪れる観光客数は増加した。このため、敦賀延伸部分の開通の際には多くの観光客の福井市への来訪を期待できる。しかし、現状では日帰り客が多いため、宿泊を中心とした施設の整備が急務となる。また新幹線開通は観光業の他に、多くの事業者にとって影響を及ぼすと考えられる。例えば製造業事業者にとっては自社をPRする機会などが増えることも考えられるが、事業者自体は比較的冷静に捉えているようである<sup>15</sup>。インフラストラクチャーに関しては福井港の取扱量の低下など問題を抱えている。今後、高速道路交通の整備などが必要となるであろう。

次に調査の課題として残された事項をあげる。いずれにせよ、産業構造や都市構造等の面においては、現状では大きな変化は見られず、今後の検証が必要になる。またそれを踏まえて敦賀・新大阪間の開通までのスパンで分析を行うことが重要になってくるであろう。また、新幹線開通の実際の企業への影響を明らかにすることである。特に開通前と開通後の企業の変化を調査・分析することは欠かせない。これに加えて、他の事例との比較研究も考えられる。金沢や長崎など比較的最近に新幹線が開通した地方諸都市や、高速交通網の発展が著しい海外の地方諸都市との比較研究も重要になってくる。また今回では公開されている統計データが分析の中心となったが、より多様な側面での分析を行うため、広範なデータ収集が欠かせないだろう。

---

<sup>15</sup> 東京大学地域未来社会連携研究機構（2021）。

## 参考文献

- 上総康行・中沢孝夫編（2012）『経営革新から地域経済活性化へ』京都大学学術出版会。
- 東京大学地域未来社会連携研究機構（2021）『福井における繊維産業魅力発信のための施策に関する調査研究報告書』
- 禿 寿（2021）「福井県における化学産業発展の歴史と今後の課題についての一考察」ふくい地域経済研究 33: 61-84。
- 南保勝（2016）『福井地域学：地方創生に向けて』晃洋書房。
- 南保勝（2019）『地域経営分析：地域の持続的発展に向けて』晃洋書房。
- 日本地誌研究所ほか（1967）『日本地誌』二宮書店。
- 藤田佳久・田林 明編（2007）『日本の地誌 7 中部圏』朝倉書店。
- 北陸経済研究所（2016）『北陸主要10業種の現状と展望—時代の変化に対応する成長戦略』北陸経済研究所。

### 3. 1 自動車産業集積地域：愛知県西三河地域の産業立地の特徴

伊藤 健司

#### (1) はじめに

愛知県西三河地域(図3-54)について、前回報告書(伊藤2022)では、第Ⅱ章第3節(3)産業集積の構造変化の中で、「1)自動車産業集積地域：愛知県西三河地域の産業構造」として、輸送用機械器具製造業における愛知県の位置付け、西三河地域の産業構造とその変化を把握した。

ここでは、まず、自動車産業地域としての西三河地域に関する研究の整理をおこなう。次に、経済的中枢管理機能の一つとして主要企業本社の立地をみる。続いて、輸送用機械器具製造業を含む機械系製造業従業者数の分布の特徴を把握する。さらに、トヨタグループを対象として、主要産業の事業所立地の特徴を、本社機能、研究開発機能、生産拠点などについて示す。日本で最大の自動車産業集積となっている愛知県西三河地域について、完成車メーカー以外のサプライヤーも含めて産業集積としての状況を把握する。

これらの内容と前回報告書の内容により現在までの状況を把握した上で、日本中央回廊やスーパー・メガリージョンに関連して西三河地域の経済の特徴と今後の課題について若干の検討を加える。



図3-54 愛知県西三河地域(伊藤2022より再掲)

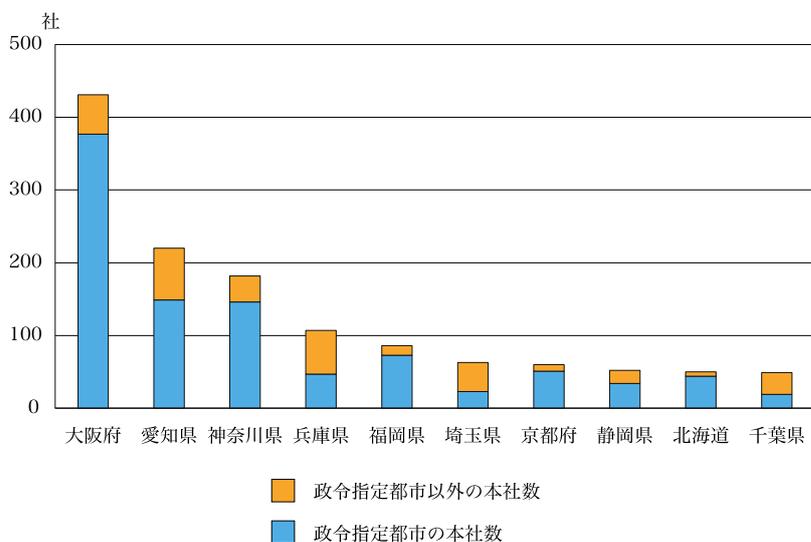
#### (2) 既存研究の整理

愛知県、特に西三河地域を中心とする自動車産業集積地域についての研究は、集積全体を対象としたものは必ずしも多くはない。その中で榊原による一連の研究があり、榊原(2008)は企業城下町としての性格を持つ地域として西三河地域の概要と課題を示し、榊原(2014a)

では愛知県を複数の産業集積が存在する地域として捉え、その中で西三河地域の自動車産業集積を位置付けた。榊原(2011)では西三河地域と名古屋大都市圏との関係にも着目した。さらに、榊原(2014b)はトヨタグループの事業所展開について、西三河地域・九州北部・東北中部の3つの自動車産業集積の関係、加えて、海外展開も進む中での西三河地域の機能分担についても考察している。これらの一連の研究では、愛知県三河地方から国内さらには広く海外にも展開しているトヨタグループの根拠地(前掲榊原 2008)としての意味を検討している。また、西三河地域内部での事業所展開については辺(2006)が歴史的経緯も含めて検討した研究があり、近年の自動車部品サプライヤーの状況についてはアンケート調査をもとに渡辺・田中(2015)が示している。西三河地域の中の特定地域の状況については企業城下町としての豊田市について竹内(1971)や宮川(1978)、高橋(2000)がその形成過程を明らかにした。本稿では、事業所レベルでの立地状況や変化も含めて、改めて西三河地域を中心とした自動車産業地域の状況を把握したい。

### (3) 西三河地域の上場企業本社立地

西三河地域における各種の事業所立地を把握するにあたり、まず経済的中枢管理機能のひとつとして上場企業本社の立地を示す。対象は2022年12月時点の全上場企業<sup>16</sup>とし、東洋経済新報社「会社概要データ(2022年12月版)」を資料とした。



注:

- 1) 本社数が最多の東京都を除く。東京都の本社数は2,123社で、特別区部が2,120社、特別区部以外が3社。
- 2) それぞれの府道県の政令指定都市。  
大阪府: 大阪市、堺市    愛知県: 名古屋市    神奈川県: 横浜市、川崎市、相模原市    兵庫県: 神戸市  
福岡県: 福岡市、北九州市    埼玉県: さいたま市    京都府: 京都市    静岡県: 浜松市、静岡市  
北海道: 札幌市    千葉県: 千葉市

資料: 東洋経済新報社 上場会社概要データ(2022年12月版)より作成。

図 3-55 上場企業本社数上位10道府県の本社数構成(2022年)

<sup>16</sup> 対象は東京証券取引所(プライム市場、スタンダード市場、グロース市場)、名古屋証券取引所(プレミア市場、メイン市場、ネクスト市場)、福岡証券取引所(本則市場、Q-Board)、札幌証券取引所(本則市場、アンビシャス)の各証券取引所である。

西三河地域内部での状況を把握する前に、愛知県の特徴をみておきたい。図 3-55 は、上場企業本社数の上位 10 道府県（東京都は含んでいない）について政令指定都市とそれ以外の市町村における本社数を示している。これらの道府県のうち大阪府や神奈川県、福岡県、京都府、北海道では政令指定都市に立地する本社数の割合が高い。愛知県（220 社）については名古屋市が半数以上（149 社）を占めるが名古屋市以外に立地する上場企業本社も 71 社（愛知県の上場企業本社の 32.3%）あり、これは都道府県別でみた場合に政令指定都市以外に立地する本社数としては最も多い。このことは大都市以外の県内地域にも有力企業の本社が広く存在していることを示している。兵庫県（107 社）は神戸市に 47 社、神戸市以外が 60 社となっており政令指定都市以外が半数以上となっている。なお、上場企業本社が最も多い東京都は図示していないが 2,123 社のうち 3 社以外の 2,120 社が特別区部に立地している。

表 3-2 は西三河地域に本社を有する上場企業を示しており、図 3-56 はそれらの分布を示している。西三河地域には 22 社の本社が立地している。最も多いのは刈谷市で 7 社、安城市と豊田市がそれぞれ 4 社、岡崎市が 3 社、高浜市、知立市、西尾市、みよし市の 4 市がそれぞれ 1 社ずつとなっている。2020 年国勢調査によると人口規模では豊田市（42.2 万人）と岡崎市（38.5 万人）が大きく、刈谷市（15.4 万人）安城市（18.8 万人）は 10 万人台であり、西三河地域においては上場企業本社数と都市人口規模との対応関係は希薄である。

業種構成をみると製造業企業<sup>17</sup>が 19 社を占めており、機械が 7 社、輸送用機器が 6 社、化学が 3 社、食料品とガラス・土石製品がそれぞれ 1 社となっている。輸送用機器よりも機械が多いが、業種分類で機械に分類される企業でも、特にジェイテクト（刈谷市）、富士精工（豊田市）、トリニティ工業（豊田市）、大豊工業（豊田市）などは自動車メーカーや自動車部品メーカーが直接的に主要な取引先となっている。化学に分類される旭化学工業（安城市）やナトコ（みよし市）も自動車向け製品がある。

非製造業企業は 3 社であり、いずれもサービス業企業である。それぞれ AB ホテルはホテルチェーン運営、東祥（安城市）はスポーツクラブ運営など、CDS（岡崎市）はテクニカルライティングや設計などの技術サービスなどの分野で全国的に展開している企業である<sup>18</sup>。

---

<sup>17</sup> 各社の事業内容については、それぞれの企業ウェブサイトによる。

<sup>18</sup> 各社の事業内容については、それぞれの企業ウェブサイトによる。

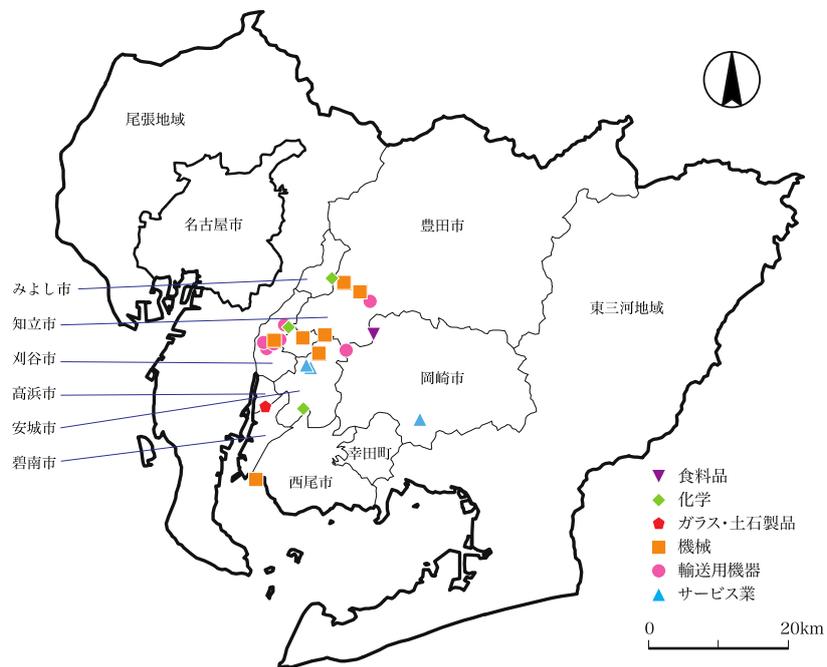


図 3-56 西三河地域における上場企業本社の立地

資料：東洋経済新報社 上場会社概要データ（2022年12月版）より作成。

表 3-2 愛知県西三河地域に本社を有する上場企業

| 企業名     | 本社所在都市 | 業種       |
|---------|--------|----------|
| トヨタ紡織   | 刈谷市    | 輸送用機器    |
| 三和油化工業  | 刈谷市    | 化学       |
| 豊田自動織機  | 刈谷市    | 輸送用機器    |
| ジェイテクト  | 刈谷市    | 機械       |
| デンソー    | 刈谷市    | 輸送用機器    |
| アスカ     | 刈谷市    | 輸送用機器    |
| アイシン    | 刈谷市    | 輸送用機器    |
| AB ホテル  | 安城市    | サービス業    |
| マキタ     | 安城市    | 機械       |
| 旭化学工業   | 安城市    | 化学       |
| 東祥      | 安城市    | サービス業    |
| 富士精工    | 豊田市    | 機械       |
| トリニティ工業 | 豊田市    | 機械       |
| 大豊工業    | 豊田市    | 機械       |
| トヨタ自動車  | 豊田市    | 輸送用機器    |
| CDS     | 岡崎市    | サービス業    |
| マルサンアイ  | 岡崎市    | 食料品      |
| フタバ産業   | 岡崎市    | 輸送用機器    |
| 新東      | 高浜市    | ガラス・土石製品 |
| FUJI    | 知立市    | 機械       |
| 中日本鋳工   | 西尾市    | 機械       |
| ナトコ     | みよし市   | 化学       |

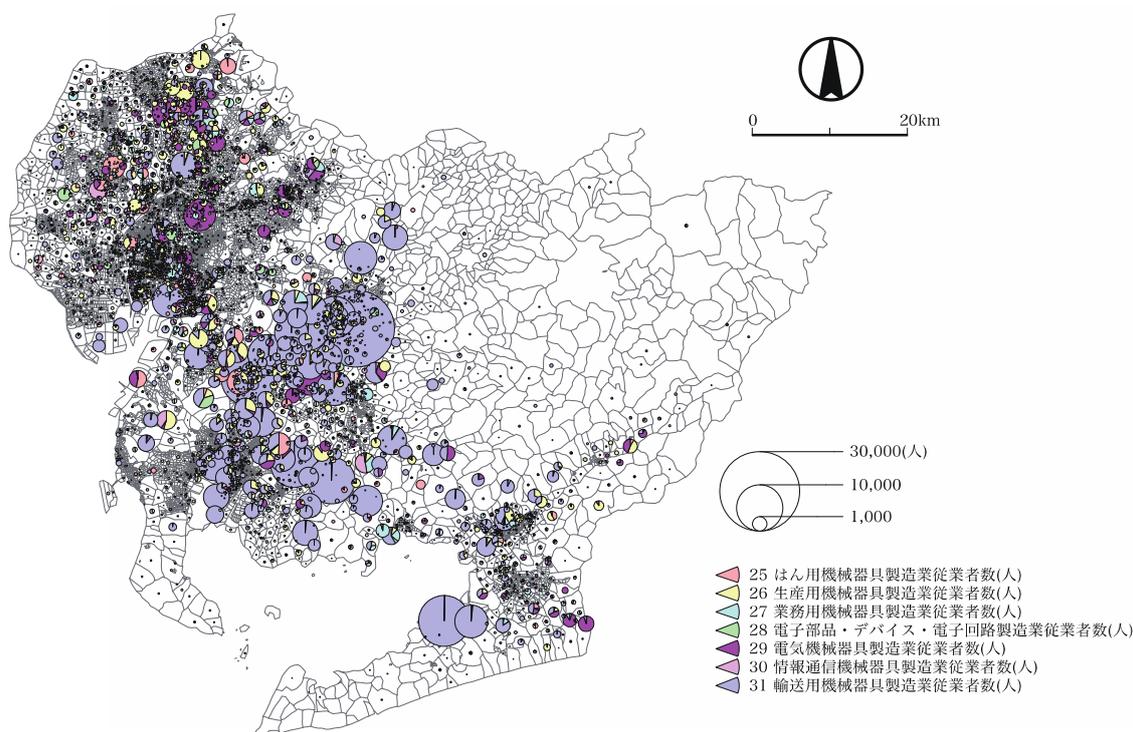
注) 業種分類は証券コード協会による。

資料：東洋経済新報社 上場会社概要データ（2022年12月版）より作成。

#### (4) 主要産業の分布状況

前回報告書（伊藤 2022）で概要を把握したように、西三河地域では製造業従業者数の業種構成において輸送用機械器具製造業が63.1%（2020年）を占めている。ここでは市町村スケールからもう少し詳細な空間スケールでの現状を把握する。主な資料として、総務省・経済産業省による平成28年経済センサス-活動調査結果の小地域統計により町丁・大字別の産業中分類での従業者数を用いる。なお、この集計では事業所の形態別の分類はおこなわれていないため、事務所、営業所、工場というようなすべての形態の事業所が含まれていることに留意する必要がある。

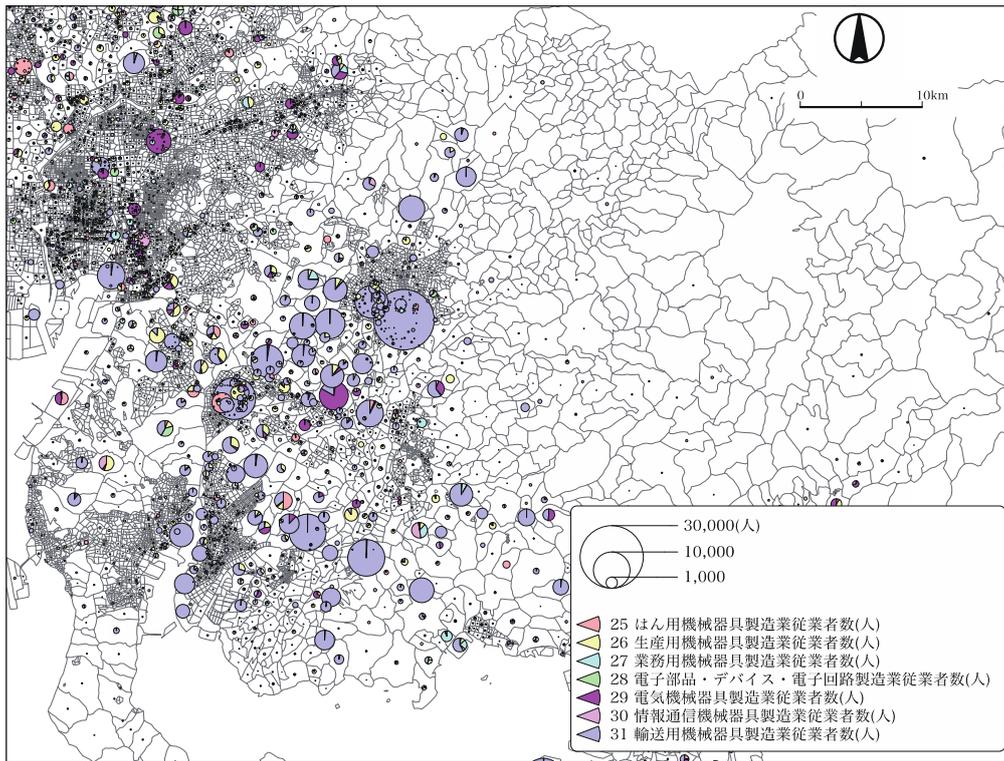
図 3-57 は、愛知県における機械系製造業従業者の分布（2016 年）を示している。図 3-58 は特に名古屋市周辺から西三河地域にかけての地域を拡大したものである。名古屋市では少数の従業者数が大きい町丁がみられるがそれ以外は小規模な町丁が市の南西部を中心に広がっている。尾張地方北部では生産用機械器具製造業や電気機械器具製造業が面的に広がっている地域がありつつ全体としては多様な機械系業種が混在している。一方、西三河地域では数千人規模の輸送用機械器具製造業の従業者数がある町丁が広域に広がっている。また、名古屋市と西三河地域にかけてところどころに生産用機械器具製造業が多い地域がみられる。



注) 小地域（町丁・大字）ごとに産業中分類別の従業者数を示している。

図 3-57 愛知県における機械系製造業従業者の分布（2016 年）

資料：総務省・経済産業省「平成 28 年経済センサス-活動調査結果」より作成。



注) 小地域 (町丁・大字) ごとに産業中分類別の従業者数を示している。

図 3-58 愛知県西三河地域とその周辺における機械系製造業従業者の分布 (2016 年)

資料: 総務省・経済産業省「平成 28 年経済センサス-活動調査結果」より作成。

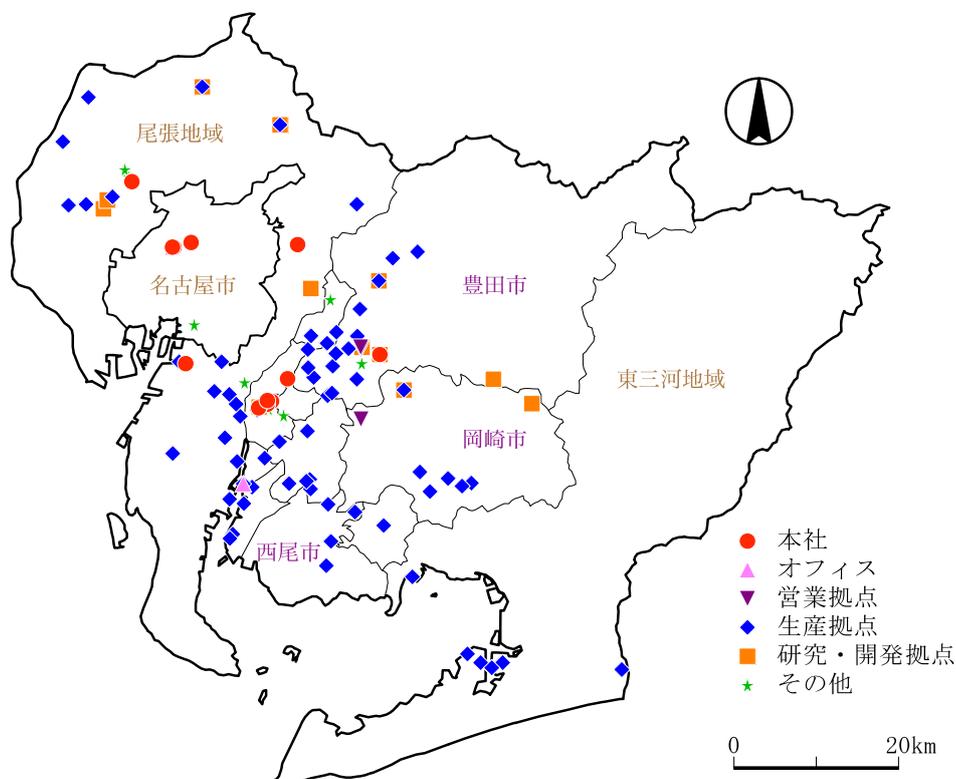
図 3-59 は、トヨタグループ企業各社の愛知県内の事業所の分布を示している。グループのうち 13 社の拠点が愛知県内にある。本社については、豊田市にトヨタ自動車の本社が立地している他は、豊田自動織機、ジェイテクト、トヨタ車体、アイシン、デンソー、トヨタ紡織の 6 社の本社が刈谷市にある。西三河地域以外では、名古屋市に豊田通商、トヨタ不動産、トヨタホームの 3 社、清須市に豊田合成、長久手市に豊田中央研究所の本社がある。

西三河地域では本社は豊田市と刈谷市に限られているが、生産拠点 (工場) は、知立市以外の 9 市町に約 50 拠点が立地している。西三河地域の他にも隣接する大府市や東浦町、半田市などの知多半島にも面的に広がっている。トヨタ自動車田原工場に近い豊橋市にも複数工場があり、尾張地方北部には豊田合成やトヨタ紡織の工場がある。

研究・開発拠点についてみると、製造に関わる各社の本社地区とその周辺に多い他、生産拠点に併設されている場合もある。加えて山間地域にテストコースが設けられている。さらに、図では「その他」に含めているが教育・研修拠点もみられる。

このように、グループ各社の本社、生産拠点、研究・開発拠点などが西三河地域を中心に展開されているが、愛知県内という範囲でも西三河地域に限定されていない。名古屋市にはトヨタ自動車の名古屋オフィスもある。また、今回は対象に含めていないが、隣接す

る岐阜県、静岡県、三重県も含めて、またグループ企業の関連会社を含めて重層的に面的に多数の拠点が立地している。



注1) 市町村界は西三河地域と名古屋市について示している。尾張地域は名古屋市を含む。

注2) 愛知県内に事業所を有するトヨタグループの事業所を示した。対象はトヨタ自動車、豊田自動織機、愛知製鋼、ジェイテクト、トヨタ車体、豊田通商、アイシン、デンソー、トヨタ紡織、トヨタ不動産、豊田中央研究所、豊田合成、トヨタホームの13社である。トヨタ自動車以外のグループ企業の子会社は含んでいない。

図 3-59 愛知県におけるトヨタグループ企業の事業所立地 (2023 年)

資料：トヨタグループ各社ウェブサイトより作成。

#### (4) 西三河地域の経済の特徴と今後の課題

西三河地域は、日本の国内スケールでも、国際的にも自動車産業の世界的な集積地域であり、主要な自動車メーカーや自動車部品メーカーの多くの本社、研究・開発拠点、完成車組立工場、部品工場、テストコース、研修拠点などが立地している。

西三河地域に展開している自動車産業の拠点の状況をふまえて、日本中央回廊やスーパー・メガリージョンとの関係を考えると、西三河地域は直接リニア中央新幹線の沿線ではないものの、リニア中央新幹線による直接的な時間短縮のみではない別の側面により大きな影響を受ける可能性がある。

現時点では具体的には示されていないが、リニア中央新幹線の開業後には、東海道新幹線

の運行形態が変更される可能性がある。西三河地域にある三河安城駅は現在、昼間時間帯で1時間当たり上下各2本の「こだま」のみの停車駅となっている。三河安城駅の停車本数が大幅に増加したり、速達タイプの停車駅となったりする場合には西三河地域にとって大きな利便性向上につながる。

西三河地域からみると、名古屋駅からリニア中央新幹線で直接結ばれる地域以外についても、広くアクセス利便性の向上が考えられる。具体的には、①東京特別区を中心とするリニア中央新幹線沿線や首都圏とのアクセス、②西三河地域と自動車産業で密接に結びついている東三河地域や静岡県内各地とのアクセス、③関西以西の地域とのアクセス、④中部国際空港を通じた国内・海外各地とのアクセスなどである。西三河地域に限られることではないが、リニア中央新幹線開業のアクセス面での影響については、単純な時間短縮以外の側面も含めて検討する必要がある。

## 参考文献

愛知製鋼株式会社ウェブサイト「事業拠点」<https://www.aichi-steel.co.jp/about/location/>

伊藤健司（2022）：自動車産業集積地域：愛知県西三河地域の産業構造。中部圏社会経済研究所編『都市・産業集積の変化から見た広域地方計画の将来展望：中部圏における広域地方計画の将来展望研究会：報告書』、中部圏社会経済研究所、67-77。

株式会社アイシンウェブサイト「拠点一覧」<https://www.aisin.com/jp/profile/factory/>

株式会社ジェイテクトウェブサイト「国内拠点」<https://www.jtekt.co.jp/company/japan.html>

株式会社デンソーウェブサイト「グローバル拠点情報 日本」<https://www.denso.com/jp/ja/about-us/corporate-info/global-network/japan/>

株式会社豊田中央研究所ウェブサイト「会社概要」<https://www.tytlabs.co.jp/company/profile.html>

榊原雄一郎（2008）：地方工業都市 自動車工業集積地域・愛知県西三河地域。中村剛次郎編『基本ケースで学ぶ地域経済学』、有斐閣、145-160。

榊原雄一郎（2011）：工業地域の進化についての研究：トヨタグループと名古屋大都市圏を事例に。都市経済の諸相、77-101。

榊原雄一郎（2014a）：工業地域の深層の発展力についての研究：複数の産業が集積する愛知経済を事例に。関西大学経済論集、64-1、1-26。

榊原雄一郎（2014b）：トヨタグループの国内展開と地域経済についての研究 -西三河・九州北部・東北中部自動車集積の分業構造の分析から-。産業学会研究年報、29、117-135。

高橋誠 (2000) : 自動車産業と結婚した街 豊田市。平岡明利・野間晴雄編『中部 I 地図で読む百年 愛知・岐阜・静岡・山梨』、古今書院、9-14。

豊田合成株式会社ウェブサイト「拠点一覧 日本」<https://www.toyoda-gosei.co.jp/kigyuu/kyoten/japan/>

トヨタ自動車株式会社ウェブサイト「事業所」[https://global.toyota.jp/company/profile/facilities/?padid=ag478\\_from\\_header\\_menu](https://global.toyota.jp/company/profile/facilities/?padid=ag478_from_header_menu)

株式会社豊田自動織機ウェブサイト「拠点一覧 国内拠点」<https://www.toyota-shokki.co.jp/company/location/japan/>

トヨタ車体株式会社ウェブサイト「会社概要」<https://www.toyota-body.co.jp/corporate/profile/>

豊田通商株式会社ウェブサイト「国内外拠点」<https://www.toyota-tsusho.com/company/network/>

トヨタ不動産株式会社ウェブサイト「会社案内」<https://www.toyotafudosan.com/company/overview/>

トヨタ紡織株式会社ウェブサイト「グローバルネットワーク 日本」<https://www.toyota-boshoku.com/jp/company/global/japan/>

トヨタホーム株式会社ウェブサイト「営業・事業拠点」<https://www.toyotahome.co.jp/corporate/annai/base.html>

竹内淳彦 (1971) : 自動車工業都市の形成と構造上の性格。東北地理、23-4、193-203。

辺紅国 (2006) : 豊田市を中心とするトヨタ自動車工業地域の形成と地域展開。地理学報告 (愛知教育大学)、102、33-48。

宮川泰夫 (1978) : 単一企業都市豊田の工業配置 : 独占資本の地域運動形態。経済地理学年報、23-3、17-43。

渡辺俊三・田中武憲 (2015) : 愛知県における自動車部品製造業の現状と課題 : 地域産業集積研究所と豊田市の共同調査より。名城論叢、15、155-175。

### 3. 2 南信州地域の産業集積の構造変化

古川 智史

#### (1) はじめに

本稿では、前回報告書（古川、2022）に引き続き、南信州地域の産業集積の構造変化を分析する。2021年度の報告書では、主に統計資料の分析を行い、①1990年代以降、飯田市の位置づけが低下する一方、周辺地域の一部町村の位置づけが高まりながら、南信州地域全体の工業立地が縮小したこと、②業種間の差異を伴いつつ、電気機械を中心とした産業構造が続いていること、③研究開発機能の強化が示唆されるものの、長野県全体の水準に比べ低位であること、を明らかにした。その上で、調査研究の課題として、①立地構造の変化、②企業内地域間分業や域内の生産連関の変化を明らかにすることを指摘した。

以下では、南信州地域における工場立地を描出した上で、主要工場に焦点を当て、企業内における当該工場の位置づけの変化を明らかにする。また、当該地域にかかる主体を取り上げて、リニア中央新幹線に関する政策的対応を整理する。最後に、本稿の内容を集約した上で、南信州の産業集積に関する政策的課題について検討する。

#### (2) 分析対象地域における工場立地の変化

本稿では、①1990年代前半と②2000年代後半の2つの時期を取り上げて、南信州地域における工場立地を描出する。

①に関しては、『1996～1997年版 全国工場通覧』の資料を用いる。『1996～1997年版 全国工場通覧』は従業者数20名以上の工場に関するデータを編集したもので、同資料から南信州地域に立地する工場を抽出したところ、249工場となった。②に関しては、『工場ガイド長野・新潟 改訂第3版』を用いる。同資料には20人未満の工場のデータも収録されているが、不明のケースや「10～29人」などの区分で表記されているケースがある。資料が異なるため、厳密な比較はできないものの、1990年代前半の状況と比較するため、不明のケースを除外し、従業員数20人以上の工場および「10～29人」と記載された工場<sup>22</sup>を抽出した。あわせて、営業品目の記載をもとに業種を区分した。その際、製造業に該当しないケースを除外した。最終的に、「10～29人」と記載されていた54工場を含め、251工場を抽出した。

以上の工場の住所データをもとに、東京大学空間情報科学研究センターの「CSVアドレスマッピングサービス」を利用して緯度経度情報を取得し、分布図を作成した。変換精度が低かった場合は、ゼンリン「住宅地図」、国土地理院「地理院地図」を利用して対応した。なお、表3-3は、「過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法」（2021年4月施行）による過疎地域指定をもとに、南信州地域を（a）平成の大合併前の旧飯田市、（b）過疎地域

---

<sup>22</sup> 「10～29人」には20人未満の工場が一定数含まれるが、厳密に除くことはできないため、「10～29人」と表記された工場も含めた。

以外の町村・地域（＝周辺地域）、(c) 過疎地域に区分し<sup>23</sup>、業種別・従業員規模別に工場数を集計したものである。

表 3-3 業種別・従業員規模別の工場数

| (a) 旧飯田市  |       |          |       |     |         |          |       |     |
|-----------|-------|----------|-------|-----|---------|----------|-------|-----|
|           | 1994年 |          |       |     | 2008年   |          |       |     |
|           | ～99名  | 100～499名 | 500名～ | 合計  | ～99名    | 100～499名 | 500名～ | 合計  |
| 食料・飲料     | 25    | 4        |       | 29  | 29(5)   | 1        |       | 30  |
| 繊維        | 7     | 2        |       | 9   | 4(1)    |          |       | 4   |
| 木材・紙・パルプ  | 8     | 1        |       | 9   | 6(1)    | 2        |       | 8   |
| 化学        | 4     |          |       | 4   | 7(2)    |          |       | 7   |
| 金属        | 6     | 1        |       | 7   | 13(1)   |          |       | 13  |
| 一般機械・精密機械 | 25    | 2        |       | 27  | 31(7)   | 5        |       | 36  |
| 電気機械      | 40    | 7        | 2     | 49  | 34(8)   | 7        | 1     | 42  |
| 輸送用機械     | 2     |          |       | 2   | 1(0)    | 1        |       | 2   |
| その他       | 16    | 2        |       | 18  | 13(4)   | 1        |       | 14  |
| 全業種       | 133   | 19       | 2     | 154 | 138(29) | 17       | 1     | 156 |

| (b) 周辺地域  |       |          |       |    |        |          |       |    |
|-----------|-------|----------|-------|----|--------|----------|-------|----|
|           | 1994年 |          |       |    | 2008年  |          |       |    |
|           | ～99名  | 100～499名 | 500名～ | 合計 | ～99名   | 100～499名 | 500名～ | 合計 |
| 食料・飲料     | 8     | 1        |       | 9  | 10(5)  | 3        |       | 13 |
| 繊維        | 3     |          |       | 3  |        |          |       | 0  |
| 木材・紙・パルプ  | 6     |          |       | 6  | 8(1)   |          |       | 8  |
| 化学        | 6     | 1        |       | 7  | 6(1)   |          |       | 6  |
| 金属        | 2     |          |       | 2  | 8(0)   |          |       | 8  |
| 一般機械・精密機械 | 9     | 4        |       | 13 | 8(3)   | 3        |       | 11 |
| 電気機械      | 22    | 5        |       | 27 | 19(5)  | 4        |       | 23 |
| 輸送用機械     | 2     |          |       | 2  | 4(1)   |          |       | 4  |
| その他       | 4     | 1        |       | 5  | 7(5)   |          |       | 7  |
| 全業種       | 62    | 12       | 0     | 74 | 70(21) | 10       | 0     | 80 |

| (c) 過疎地域  |       |          |       |    |       |          |       |    |
|-----------|-------|----------|-------|----|-------|----------|-------|----|
|           | 1994年 |          |       |    | 2008年 |          |       |    |
|           | ～99名  | 100～499名 | 500名～ | 合計 | ～99名  | 100～499名 | 500名～ | 合計 |
| 食料・飲料     |       |          |       | 0  |       |          |       | 0  |
| 繊維        | 1     |          |       | 1  |       |          |       | 0  |
| 木材・紙・パルプ  |       |          |       | 0  | 1(1)  |          |       | 1  |
| 化学        | 1     |          |       | 1  | 1(1)  |          |       | 1  |
| 金属        |       |          |       | 0  |       |          |       | 0  |
| 一般機械・精密機械 | 1     |          |       | 1  | 1(0)  | 1        |       | 2  |
| 電気機械      | 15    | 1        |       | 16 | 8(1)  | 2        |       | 10 |
| 輸送用機械     | 1     |          |       | 1  |       |          |       | 0  |
| その他       | 1     |          |       | 1  | 1(1)  |          |       | 1  |
| 全業種       | 20    | 1        | 0     | 21 | 12(4) | 3        | 0     | 15 |

注：2008年のカッコ内の数字は従業員数が「10～29人」と記載されていた工場数。

出所：通商産業大臣官房調査統計部編（1996）：『1996～1997年版 全国工場通覧』日刊工業新聞社、データフォーラム編（2008）：『工場ガイド長野・新潟 改訂第3版』データフォーラムにより古川作成。

<sup>23</sup> 具体的には、松川町、高森町、豊丘村、喬木村、下條村、旧阿智村が「周辺地域」、阿南町、平谷村、根羽村、売木村、天龍村、泰阜村、大鹿村、旧上村、旧南信濃村、旧清内路村、旧浪合村が「過疎地域」となる。

まず、1994年の工場立地を図示したのが図3-60である。1990年代前半は、南信州地域で従業者数がピークを迎え、徐々に減少に転じた時期である。図3-60をもとに工場立地を概観すると、旧飯田市内に工場が密に集積するエリアがあること、松川町から旧飯田市にかけて工場が連なって立地していることがわかる。それ以外では工場立地が疎であることも読み取れる。

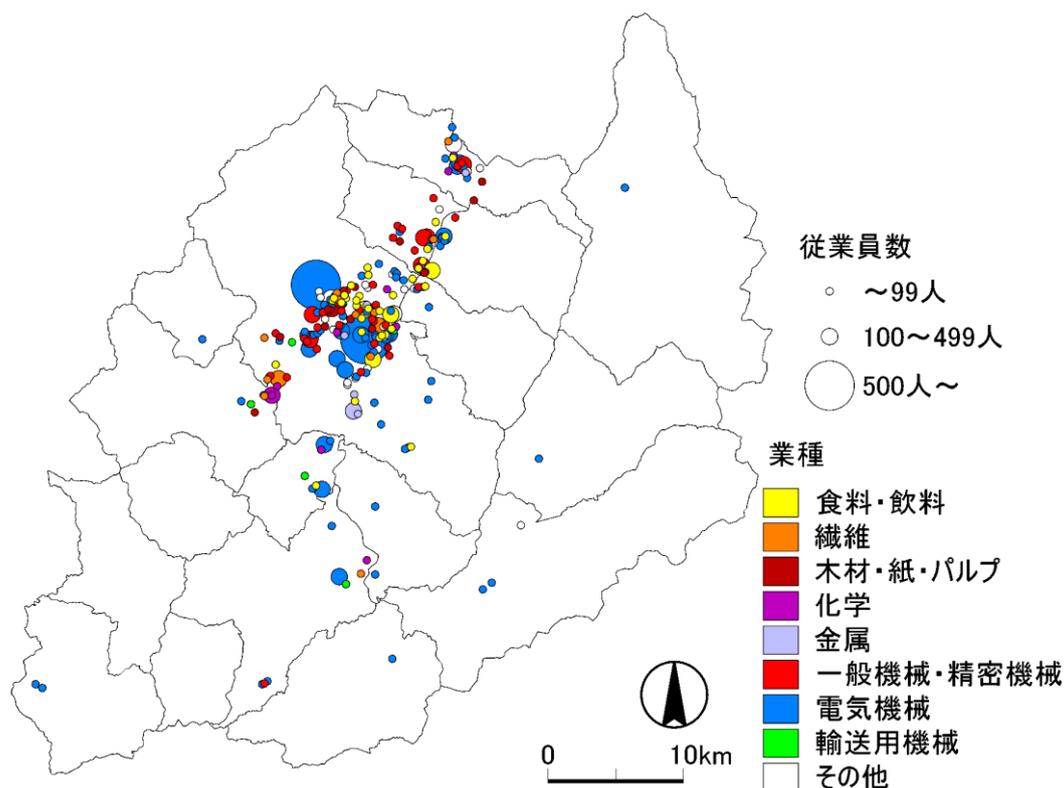


図3-60 南信州地域における工場立地（1994）

注：行政界は「平成の大合併」以前のもの。

出所：通商産業大臣官房調査統計部編（1996）：『1996～1997年版 全国工場通覧』日刊工業新聞社、国土地理院「地理院地図」により古川作成。

旧飯田市には、249工場のうち154工場が立地していた。業種別にみると、「電気機械」が49工場と旧飯田市全体の31.8%を占めた。次いで、「食料・飲料」が29工場（18.8%）、「一般機械・精密機械」が27工場（17.5%）と続く。従業員規模をみると、500名以上の工場の立地も確認できる。「100～499名」を含め、「電気機械」の業種で比較的規模が大きい工場が立地しており、従業員規模の観点からも南信州地域における「電気機械」の存在感の大きさがうかがえる。旧飯田市内では、松川沿いに食料・飲料の工場の立地が相対的に多く、松川右岸の段丘上になると「一般機械・精密機械」や「電気機械」が卓越するようになる。また、松尾地区に工場立地のまとまりがみられ、千代、龍江、上久堅、下久堅にも疎ら

ではあるが工場立地を確認できる。

旧飯田市の周辺に目を向けると、周辺地域の 74 工場に対し、過疎地域では 21 工場の立地にとどまる。また、業種・従業員規模に着目すると、周辺地域では「電気機械」、「一般機械・精密機械」「食料・飲料」の順に多く、また 100 名以上の工場も一定数立地していた。一方、過疎地域では、全体の約 4 分の 3 にあたる 16 工場が「電気機械」と偏っており、そのほとんどが 100 人未満の工場であった。詳細にみると、松川町・高森町・豊丘村・喬木村の天竜川沿いや段丘上に工場立地がみられ、また旧阿智村では旧飯田市との境界付近に工場立地のまとまりがみられた。それ以外の地域では、工場立地が点在しているに過ぎない。これは地形的な制約が大きく、工場用地の確保が難しいことが考えられる。

図 3-61 は、2008 年の工場立地を地図化したものである。2008 年にリーマンショックが起き、南信州地域でも 2009 年に従業者数が落ち込んだが、そうした影響が顕在化する以前の工場立地を表している。1994 年の分布図とは厳密には比較できないが、工場立地の傾向に大きな変化はなく、旧飯田市内における集積エリア、松川町から飯田市にかけての工場立地、周辺部における工場の点在を確認できる。ただし 2008 年の分布図には、20 人未満の工場が一定数含まれており、図 3-61 にみられる以上に工場立地の縮小が進んでいると考えられる。

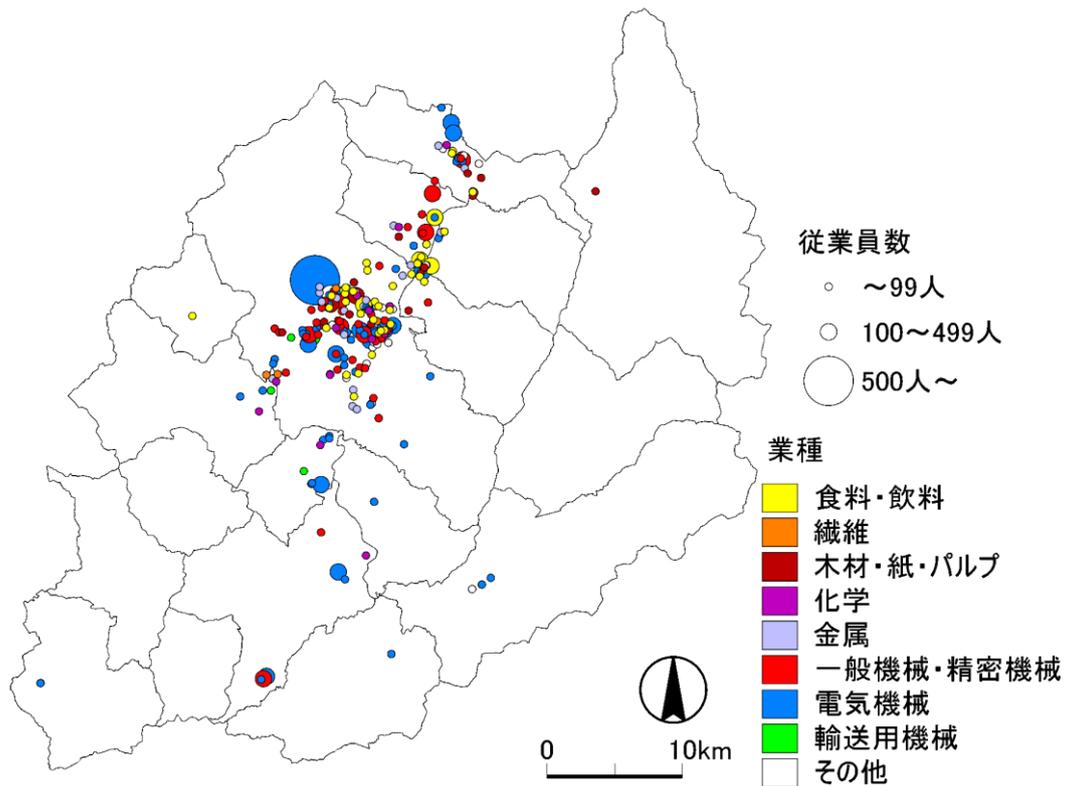


図 3-61 南信州地域における工場立地 (2008)

注：行政界は「平成の大合併」以前のもの。「10~29 人」と表記された工場を含む。

出所：データフォーラム編 (2008)：『工場ガイド長野・新潟 改訂第 3 版』データフォーラム、国土地理院「地理院地図」により古川作成。

### (3) 分析対象地域における大工場の機能変化

次に、1990年代における主要工場を取り上げて、企業内地域間分業における当該工場の位置づけの変化を明らかにする。具体的には、多摩川精機、オムロン飯田、平和時計製作所を取り上げる。昨年度の報告書（古川、2022）で言及したように、この3社は1990年代以降当該地域で進んだ企業間連携をリードした企業である。以下では、社史、企業ウェブサイト、新聞記事の情報をもとに、国内外を含めた当該企業の生産拠点の再編を明らかにする。

#### ① オムロン飯田（現：日本電産モビリティ）<sup>24</sup>

オムロン飯田は、1964年に立石電機（現：オムロン）が国内生産会社として飯田市内に設立した飯田電工に端を発する<sup>25</sup>。業民用リレーを主力製品とし、17名でスタートしたオムロン飯田は1970年には313人まで拡大した（図3-62）。1972年には、車載パワーリレー参入している。

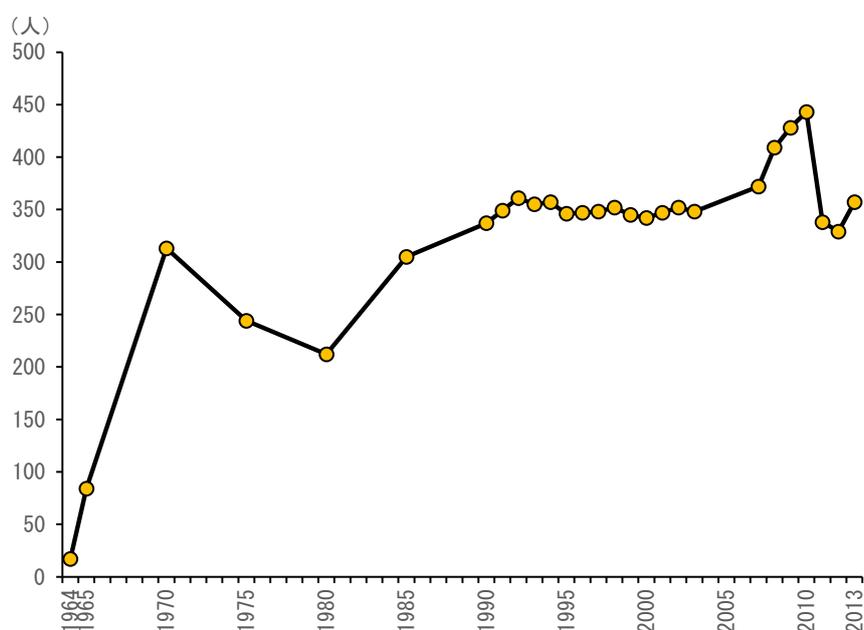


図3-62 オムロン飯田の従業員数の推移

出所：オムロン飯田株式会社編（2004）およびオムロン HP「有価証券報告書」各期により古川作成。

<sup>24</sup> 本項目の内容は、特に引用がない限り、オムロン飯田株式会社編（2004）、オムロン HP（URL: <https://www.omron.com/jp/ja/>、最終閲覧日：2023年3月31日）、日本電産 HP（URL: <https://www.nidec.com/jp/>、最終閲覧日：2023年3月31日）および日本電産モビリティ HP（URL: <https://www.nidec.com/jp/nidec-mobility/>、最終閲覧日：2023年3月31日）に基づく。

<sup>25</sup> 飯田電工は1967年に飯田立石電機、1990年にオムロン飯田に社名変更されているが、本稿では表記を統一する。

1973年のオイルショックの影響で、オムロン飯田は倒産の危機に直面した。1975年に50人の希望退職者を出すことになったが、この危機を脱した。その後、倉吉から移管されたB0バックルスイッチの生産が1975年に始まるなど、自動車用リレーやスイッチの生産が次第に増加した。慎重論があったものの、1983年には業民用リレーから車載事業への転換が図られた。

1992年には、飯田市桐林に完成した工場本社に移転した。2000年代には、車載製品の生産拠点のグローバル化が進む中で、飯田の拠点はマザー工場としての役割を果たすようになる。2004年には、車載電装部品専門工場として第2工場テクノフォレストが完成している。これは、車載電装部品の需要が増加する見込みであったこと、本社工場が手狭になったことを背景に、本社工場に隣接する市有地を購入して新設したもので、本社工場から自動車用パネルスイッチの生産などが移管された<sup>26</sup>。また、2005年には本社工場棟が拡張され、リレー事業が集約された<sup>27</sup>。また、開発・設計にかかる人員も4割増やし、新製品開発に注力する動きがみられた<sup>28</sup>。

2008年のリーマンショックが国内の製造業に大きな影響をもたらす中で、親会社であるオムロンは国内外の49か所の生産拠点を30~35か所に集約することを発表した<sup>29</sup>。その再編の中で、オムロン飯田の車載リレー事業がオムロンのグループ会社に移管されることになった<sup>30</sup>。2010年にはオムロンから車載電装部品事業が分社化されて設立されたオムロンオートモーティブエレクトロニクス(OAE)の傘下に入り、2014年には吸収合併された。この背景には、オムロン飯田をOAEの生産ネットワークの中で、マザー工場、また生産拠点を統括する工場と位置づけ、生産効率の追求、顧客のニーズへの迅速な対応を図る狙いがあった。

その後、2019年にOAEの株式を日本電産に譲渡することが発表された。オムロン側は、自動車産業が大きな構造変化に直面する中で、単独での開発・投資は困難という判断があったとされる<sup>31</sup>。一方、日本電産側は、市場拡大を見込み、車載用モータ事業を事業戦略の柱の1つに位置づけ、グループ企業である日本電産エレシス<sup>32</sup>が持つ強み(電波レーダー・カメラ関係)とOAEが持つ強み(レーザーレーダー、ドライバーモニターシステム関係製品)の相互補完関係によるシナジー効果を期待したものであった。これにより、日本電産は自動運転に必要なセンサー製品群を供給できる体制を構築した。現在、日本電産モビリティの拠

---

<sup>26</sup> 「信濃毎日新聞」2003年4月22日および2004年6月5日による。

<sup>27</sup> 「信濃毎日新聞」2005年1月22日による。

<sup>28</sup> 「信濃毎日新聞」2005年1月29日による。

<sup>29</sup> 「信濃毎日新聞」2009年4月28日による。

<sup>30</sup> 「信濃毎日新聞」2009年9月12日による。

<sup>31</sup> 「信濃毎日新聞」2019年4月17日による。

<sup>32</sup> 日本電産エレシスは、ホンダの子会社であったホンダエレシスを日本電産が2014年に買収し、子会社化した企業である。

点において、飯田事業所は国内の開発・生産拠点となっている（表 3-4）。

表 3-4 日本電産モビリティの拠点

|     |        | 拠点 |   |   |   |     |      | 拠点 |   |
|-----|--------|----|---|---|---|-----|------|----|---|
| アジア | 日本     | ☒  | ☐ | ☒ | ☒ | 欧州  | イギリス | ☒  |   |
|     | 韓国     | ☒  | ☐ |   |   |     | ドイツ  | ☒  | ☐ |
|     | 中国     | ☒  | ☒ | ☒ |   | 北米  | アメリカ | ☒  |   |
|     | インド    | ☒  |   |   |   |     | カナダ  | ☐  |   |
|     | タイ     | ☐  | ☒ |   |   | 中南米 | メキシコ | ☐  |   |
|     | インドネシア | ☒  |   |   |   |     | ブラジル | ☒  |   |
|     | ベトナム   | ☒  |   |   |   |     |      |    |   |

【凡例】 マーケティング：☒ 販売：☐ 生産：☐ 開発：☐

資料：日本電産モビリティ HP により作成。

## ②多摩川精機<sup>33</sup>

多摩川精機は1938年に設立され、航空計器の生産を手掛けた。1944年には飯田工場を立ち上げたものの、終戦により縮小を余儀なくされた。その後、シンクロ、サーボモータ、ジャイロなどを手掛ける中で、防衛関連製品の事業が拡大した。また、東京研究所の設置（1962年）にみられるように技術力を経営基盤に据えた。加えて、従業員の独立創業を奨励し、また協力会を設立するなど、外注連関の構築も進んだ。オイルショック後は、海外市場の開拓に活路を見出し、民間航空機市場、フロッピーやハードディスク用モータを柱に据えた。また防衛関連の大型開発が続き、工場の拡張が進められた。その中で、モータと精密機械技術に加え、電子回路技術も多摩川精機の技術基盤になっていく。

1980年代半ば以降、多摩川精機は大きな危機に直面した。プラザ合意を契機とした円高により輸出事業の見直しに迫られた。またバブル景気では製造業の人手不足が深刻化し、1988年に協力工場4社が共同で八戸に進出し、多摩川精機も1991年に製造子会社として八戸多摩川を設立した。その後、バブル経済が崩壊し、多摩川精機は本社の東京から飯田への移転、給与カットなどの対応をとる一方で、経営改革を進めることになる。平沢（2014）に

<sup>33</sup> 本項目目の内容は、特に引用がない限り、社史編纂委員会編纂（1998、2018）、多摩川精機（2008）および多摩川精機 HP（URL：<https://www.tamagawa-seiki.co.jp/>、最終閲覧日：2023年3月31日）に基づく。

よれば、多摩川精機の経営改革の展開は、①「短冊商品戦略」という取り組み、②生産の内製化と生産技術の強化、③生産拠点の形成にまとめられる。そのうち③に関しては、廃業・倒産した協力会社の一部を製造子会社化し、また地域内で閉鎖された工場跡地に事業所（第2・3事業所）を新設し、八戸事業所（2000年操業開始）とあわせ4事業所体制となった。そして、第一事業所は防衛分野にかかる特殊事業部、民間航空機器事業部を統括する拠点となり、また第一事業所から量産ラインが新事業所に移管された。

2010年代に入ると、多摩川精機の分業関係には変化がみられる。まず大きな変化として、2010年の多摩川精密電機（蘇州）有限公司の設立が挙げられる。1990年代に「海外不出宣言」が出されたものの、2001年には中国のEMSメーカー技研新陽に委託してきた。その後、技研新陽に生産委託している製品の競争力が中国市場で低下し<sup>34</sup>、またABB社（スウェーデン）をはじめ取引先から中国生産を打診されるようになる。FA事業を見直した結果、多摩川精機は自社の製造拠点を海外に設立するに至る<sup>35</sup>。

2000年代末以降の生産移管の動きをみると（図3-63）、基本的には長野県内の第一事業所から第二・三事業所へ、また長野県内から八戸事業所へ、八戸事業所から海外へ生産移管が進んだことがわかる。具体的には、多摩川精密電機（蘇州）へ大型モータの生産移管が進み、八戸事業所<sup>36</sup>にはジャイロセンサ、サーボモータ等が生産移管された。また、2013年にはスマートシンの生産を技研新陽の系列会社であるアイデンベトナムに委託した。一方で、南信州地域内では第一事業所から第二事業所へコンポーネント事業、LVDT・RVDT事業が移管され、第三事業所はATLAS事業<sup>37</sup>、機器事業が移管され、第一事業所は防衛関連事業を中心とする拠点となった。

一方、研究開発に関しては、国内の事業所に研究所が併設されていた（平沢、2014）が、2011年に第一事業所にバイオトロニクス研究所が設立されている。また、中国の拠点である多摩川精密電機（蘇州）にも2013年にFA研究所が設置され、生産・開発両面の体制が構築された。

グループ企業の動向としては、民間航空機事業の強化の一環としてアフターサービスへの対応のために三徳航空電装（現：多摩川エアロシステムズ）を買収した。2013年には大森精工機（現：多摩川スカイプレジジョン）を買収し、航空機部品の修理・点検・整備事業

---

<sup>34</sup> EMSには市場価格でモノづくりをする機能がないこと、中国メーカーに比べ価格競争力で劣ることが挙げられる。

<sup>35</sup> 協力会社2社（ヨシカズ、ミナミ）もともに進出している。

<sup>36</sup> 八戸事業所では、富国電機工業の青森工場の譲渡を受け、2006年に福地工場（現：福地第一工場）が操業を開始している。2008年には日立電線の工場を買収し三沢工場とし、あわせて製造工程を担当する「多摩川モバイル電装」を三沢工場内に設立している。また、富士メディアデバイスのMENSジャイロ事業の譲渡、一部工場を買収により、2009年に福地第二工場を立ち上げ、2015年にはシチズンセイミツ八戸工場を買収し、八戸第二工場としている。

<sup>37</sup> 空間安定装置（auto stabilization system）事業のこと。

にも手を広げた。また、航空機部品などの熱処理・表面処理を担う特殊工程を専門に担う会社として多摩川パーツマニュファクチャリング<sup>38</sup>を設立するなど、グループ企業の体制構築・再編を進めた。

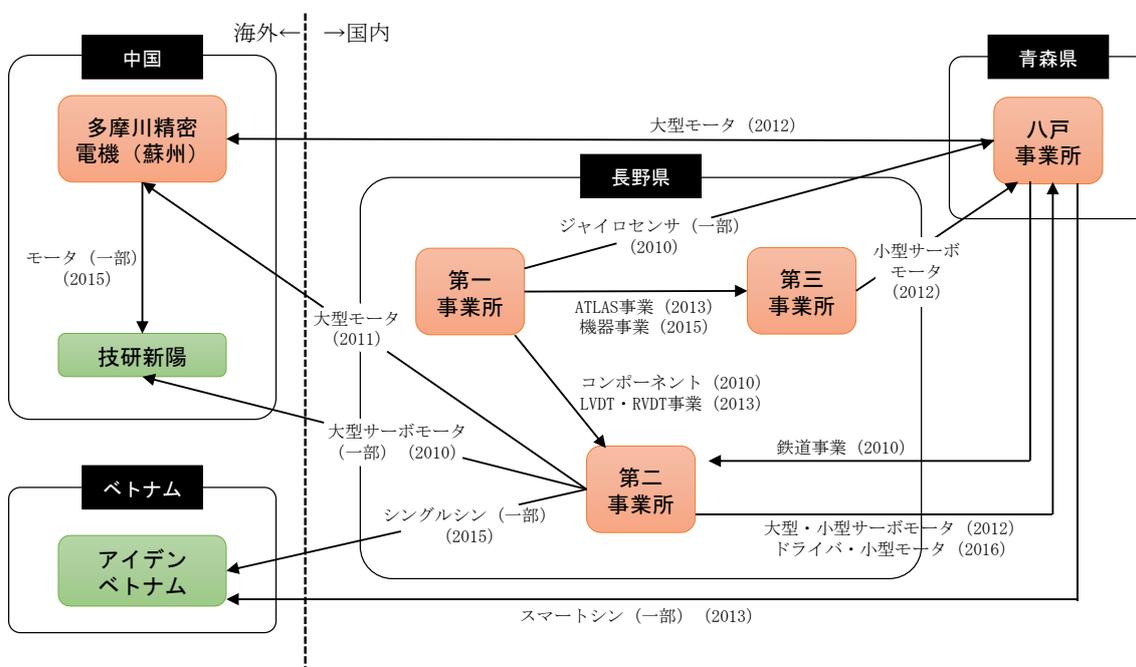


図 3-63 多摩川精機の生産移管の展開 (2008-2017)

注：図示していないが、第一事業所から①2014年に工作部特殊工程が多摩川パーツマニュファクチャリングへ、②同年にO/H事業が多摩川エアロシステムズへ、③2015年に工作部機械加工が多摩川パーツマニュファクチャリングへ、④2016年に民間航空機アクチュエータが民間航空機事業本部に移管している。

出所：社史編纂委員会編纂 (2018) により古川作成。

③平和時計製作所 (現：シチズン時計マニュファクチャリング)<sup>39</sup>

平和時計製作所の起源は、シチズン時計 (当時の大日本時計) の疎開に求められる。シチズン時計は戦時中の1944年に疎開を決定し、1945年3月に飯田に疎開した。その後、終戦を迎えたことで飯田からの引き上げがなされる一方、一部は飯田の地に残り、設立された飯田出張所で時計の組み立てが行われた。1948年の飯田大火で飯田出張所は全焼するが、1949

<sup>38</sup> 多摩川パーツマニュファクチャリングは、南信州・飯田産業センターが整備した航空宇宙産業クラスター拠点工場の熱処理工場棟、表面処理工場棟の区画に入居した。

<sup>39</sup> 本項目の内容は、特に引用がない限り、平和時計製作所編 (1981)、50周年記念誌編纂委員会編 (1999)、シチズン平和時計株式会社 (2009) およびシチズン時計マニュファクチャリング HP (URL: <https://cwmj.citizen.co.jp/>、最終閲覧日：2023年3月31日) に基づく。

年に平和時計製作所が設立され、1951年には飯田工場が建設された。その後、生産が拡大し、第二工場（1962年完成）・第三工場（1969年完成）が立ち上がるなど、平和時計製作所は「シチズン時計のトップ組立工場」（平和時計製作所編、1981、p. 1）としての地位を確立した。

1980年代になると、第二の事業の柱としてフロッピーディスクドライブ（FDD）組立を導入（1995年FDD事業は終了）するなど、時計以外の分野の生産が拡大した。1983年には非時計部門の拠点として松尾工場が新設され、また1988年には殿岡工場が完成し、北方工場から本社機能が移転された<sup>40</sup>。

バブル経済崩壊、希望退職者を募るなど厳しい状況の中、非時計部門の強化が掲げられたが、2000年代には国内の生き残りに向け「モノづくりのブランド化」、「人材育成（技術・技能）」、時計事業の強化に転換する。なお、2003年にグループとしての事業推進を図るため、シチズンが平和時計製作所を完全子会社化し<sup>41</sup>、2005年には平和時計製作所の社名がシチズン平和時計に変更された。

2010年代には、シチズングループの再編が進む。2013年に、シチズン時計本体の製造関連部門と製造会社（シチズン平和時計、シチズン東北、シチズンマイクロ、シチズン時計ミヨタ、シチズン時計河口湖）が統合され、シチズン時計マニュファクチャリングが発足した。これは海外メーカーとの競争に打ち勝つために、グループ会社間の重複を解消し、生産体制の効率化を図る狙いがあったとされる<sup>42</sup>。2019年には、シチズン時計マニュファクチャリングはシチズン時計鹿児島、シチズン夕張、シチズン時計妙高、北上宝飾、合川精密を吸収合併した。

2016年には、分散していた時計の駆動装置にかかる製造ラインを集約することを目的に、約50年ぶりとなる時計工場の新工場がミヨタ佐久工場で竣工した。これに伴い、量産機能をミヨタ佐久工場に移管された飯田殿岡工場は、高付加価値で少量生産となるムーブメントの組立等に特化した<sup>43</sup>。なお、他の工場でも新工場の建設が進んだケースがある<sup>44</sup>。しかし、2020年には、スマートウォッチの普及によりクォーツ式アナログ腕時計の市場が縮小したため、シチズン時計マニュファクチャリングの従業員を対象に希望退職者を募ることになった<sup>45</sup>。

---

<sup>40</sup> 1980年代には、鼎工場、高森工場、座光寺工場が設立されたが、いずれも短期間で閉鎖されている。

<sup>41</sup> 「信濃毎日新聞」2003年1月24日による。

<sup>42</sup> 「信濃毎日新聞」2013年2月13日による。

<sup>43</sup> 「信濃毎日新聞」2016年2月20日による。

<sup>44</sup> 2016年にシチズン夕張で新工場が建設され、部品の製造工程の内製化を図り、また2018年にシチズン時計鹿児島に5つ目となる工場棟が稼働した。

<sup>45</sup> 「信濃毎日新聞」2020年7月29日による。

現在、シチズン時計マニュファクチャリングの所沢本社工場を含め国内に17工場、海外のグループ会社が3社（タイ2社、中国1社）となっている。その中で飯田工場は主に高級腕時計の生産および生産装置の開発設計を担っている。

#### （４）リニア中央新幹線への政策的対応

前回報告書（古川、2022）において、リニア中央新幹線に関する取り組みについて若干言及したが、本稿では①長野県、②三遠南信地域連携ビジョン推進会議、③南信州広域連合、④飯田市の主体を取り上げ、公表されている資料をもとに、リニア中央新幹線に関する取り組みを紐解き検討する。なお、リニア中央新幹線に関する取り組みは様々だが、本稿では、モノづくりに焦点を当てる。

##### ①長野県

2014年に長野県は「長野県リニア活用基本構想～リニア中央新幹線が創る信州の未来～」(長野県、2014)が策定された。同構想では、リニア中央新幹線の駅が設置されるメリットの最大化、デメリットの最小化のために積極的な取り組みが必要との認識のもと、2013年策定の「しあわせ信州創造プラン」、「長野県新総合交通ビジョン」を踏まえ、3つの交流圏、すなわち「伊那谷交流圏」「リニア3駅活用交流圏」「本州中央部広域交流圏」の構築が提示されている（図3-64）。

「伊那谷交流圏」は、長野県駅の「駅勢圏<sup>46</sup>」として上伊那・飯伊地域が想定されており、大都市圏・海外との間で人の流動が活発化することで、学術・研究機関、研究開発型企業が集積するポテンシャルがあり、産業振興にメリットをもたらすとの認識が示されている。この「伊那谷交流圏」に関しては、地域振興、基盤整備をあわせて5項目、19方針、47の取り組みが掲げられている。そのうち、モノづくり・産業にかかわる項目は「リニアを活かした産業振興～グローバルな“知”の集積と交流の拠点をめざして～」で、その具体的な方針・取り組みとして、研究・開発型企業、研究機関等の誘致、航空宇宙産業の集積の促進などが挙げられている（表3-5）。

「リニア3駅活用交流圏」は、長野県駅・山梨県駅・岐阜県駅の駅勢圏として、諏訪・木曾、松本地域及び近隣地域を想定し、3項目、10の方針、7つの取り組みが掲げられている。そのうち「リニアと地域の強みを組み合わせた産業振興」として、健康医療、環境エネルギーなどの「次世代産業の育成」、木曾地域への観光客の呼び込みを通じた「観光関連産業の活性化」が挙げられている。

最後に、「本州中央部広域交流圏」は、2013年に策定された「長野県新総合交通ビジョン」において示された将来像を引き継いだ形になっており、長野県全域が想定されている。「高速交通網を最大限に活かした交流の拡大」として、4つの取り組みが掲げられている。先述

---

<sup>46</sup> 鉄道駅の利用者が存在する範囲とされる。

の2つの圏域とは異なり、ものづくり・産業に関する言及はみられない。

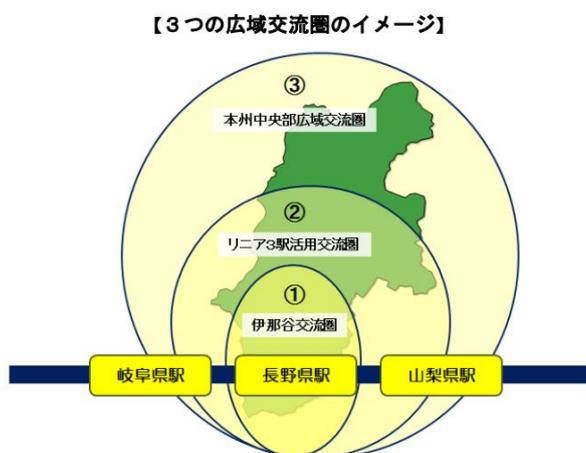


図 3-64 「長野県リニア活用基本構想」で示された交流圏のイメージ図

出所：長野県（2014）による。

表 3-5 「リニアを活かした産業振興」に関する方針・取り組み

| 方針                  | 取り組み                |
|---------------------|---------------------|
| 学術・研究機関が立地する“知”の集積地 | “知”の集積地の確立          |
|                     | 豊かな環境を活かした教育機関の誘致   |
| 次世代産業の創出            | 航空宇宙産業の振興           |
|                     | 健康長寿を活かした食品産業の振興    |
|                     | ICTを活用した新たな産業の創出    |
| アグリビジネスの推進，森林資源の活用  | アグリビジネスの推進          |
|                     | 森林資源の活用             |
| 地域産業の活性化            | アクセス向上に伴う販路の拡大      |
|                     | 来訪者をターゲットとした地場産品の開発 |
|                     | 地域資源のブランド化の推進       |
| 内陸部の特性を活かした企業の拠点づくり | リスク分散のための拠点誘致       |
|                     | 中枢機能のバックアップ施設の誘致    |

出所：長野県（2014）により古川作成。

一方で、2016年には「リニア中央新幹線整備を地域振興に活かす伊那谷自治体会議」（以下、伊那谷自治体会議）が「長野県リニア活用基本構想」における「伊那谷交流圏」の指針となる「リニアバレー構想～信州・日本の伊那谷から世界の INA Valley へ～」<sup>47</sup>を策定している。4つの目指す姿が掲げられ、その1つが「Ⅰ 国際空港へ1時間でアクセスするグローバル活動拠点～世界とつながる～」である。外資系企業・グローバル企業の本社、研究開発機能などの中枢機能の立地促進や、産・学・官・地域の人的交流の場の形成を通じたグローバルな活動拠点の優位性の構築、航空宇宙産業クラスターの形成、メディカルバイオクラスターの形成を目指すとしている。なお、中枢機能に関しては、「Ⅱ 巨大災害時のバックアップと食料・エネルギーの新しい活動拠点～日本を支える～」において、研究機関、本社機能の移転促進を図るとしている。

## ②三遠南信地域連携ビジョン推進会議

三遠南信地域連携ビジョン推進会議（SENA）は、2008年に策定された「三遠南信地域連携ビジョン」の推進組織として発足した。2019年には、「三遠南信流域都市圏の創生」をテーマとした「第2次三遠南信地域連携ビジョン」（計画期間：2019～2030年度）が策定されている（三遠南信地域連携ビジョン推進会議（SENA）、2019）。

同ビジョンでは、目指すべき地域像として（1）大都市圏・世界と結ばれる広域連携都市圏、（2）中部圏での中核的都市圏、（3）流域循環圏を形成することを掲げている。（1）に関しては、リニア中央新幹線と既存の交通網を活かし、首都圏・関西圏、北陸圏、さらには世界との連携を目指すとし、（2）に関しては、名古屋大都市圏、静岡県中部地域、長野県諏訪地域、岐阜県美濃地域との連携を通じて、中部圏における中核的都市圏の役割を担うことを掲げている。（3）では環境・経済など幅広い分野におけるネットワークの構築を図るとしている。そして、三遠南信地域を①太平洋沿岸ゾーン、②内陸ゾーン、③中山間ゾーンに分け、高速交通ネットワーク網の整備を通じて①～③の間で循環性の確保を図るとしている。ここで、南信州地域は③中山間ゾーンに含まれ、中央自動車道沿線で工業集積が進むほかは農林業が盛んな地域として整理されている。

その上で、5分野の基本方針と10の推進方針、そして重点的に推進するプロジェクトとして7つのプロジェクトが掲げられている。基本方針のうち、モノづくりに関わるのは「革新を取り込む産業創造圏の形成」である。この基本方針には2つの推進計画が紐づいており、異業種・異分野の連携を通じた産業クラスターの形成、モノづくりの集積の基盤を活かした航空宇宙、次世代自動車など成長分野における新産業の創出に言及されている。そして、「Ⅰ 既存産業の活力増進」は重点プロジェクト3・7、「Ⅱ 産業創造力の強化」は重点プロジェクト3に対応している（表3-6）。

---

<sup>47</sup> 長野県 HP「リニアバレー構想～信州・日本の伊那谷から世界の INA Valley へ～」（URL：[https://www.pref.nagano.lg.jp/minamichi/minamichi-kikaku/kurashi/kotsu/linear/documents/linearvalley\\_nagano.pdf](https://www.pref.nagano.lg.jp/minamichi/minamichi-kikaku/kurashi/kotsu/linear/documents/linearvalley_nagano.pdf)、最終閲覧日：2023年3月21日）。

表 3-6 「技 革新を取り込む産業創造圏の形成」にかかる推進方針・重点プロジェクト

■推進方針

|             |  |
|-------------|--|
| I 既存産業の活力増進 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・人材・労働力の育成・確保</li> <li>・広域的な産業連携の促進</li> <li>・流域自然資源の広域的な有効利用</li> </ul>              |
| II 産業創造力の強化 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・企業誘致と特徴ある産業クラスターの形成</li> <li>・技術革新に対応した新産業の創出</li> <li>・ソーシャルビジネスの育成と起業支援</li> </ul> |

■重点プロジェクト

|                  |  |
|------------------|--|
| 3 地域の稼ぐ力強化プロジェクト | <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 食農産業クラスターの形成や農林水産物の販路拡大</li> <li>(2) 新技術の利活用や新産業の創出・集積</li> <li>(3) 軽トラビジネスなど地域の特徴を活かしたソーシャルビジネスの促進</li> <li>(4) 産業連携の促進</li> </ul> |
| 7 人生100年時代プロジェクト | <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 児童・生徒・学生，社会人の交流機会の創出・拡大</li> <li>(2) 三遠南信に関する地域教育の促進</li> <li>(3) 人材の育成・定着化の推進</li> </ul>   |

資料：三遠南信地域連携ビジョン推進会議（SENA）（2019）により古川作成。

③南信州広域連合

前回報告書（古川、2022）で触れたように、南信州広域連合は2010年11月に「リニア将来ビジョン」を策定し、対外的には「小さな世界都市」、「多機能高付加価値都市圏」を目指すことを掲げている。

2020年2月には「南信州広域連合第4次広域計画 後期基本計画（令和2年度～令和6年度）」（南信州広域連合、2020）が策定されている。その中では、リニア時代に向けた新施設の整備の検討に着手し、2019年2月に基本的考え方（案）が公表された前期基本計画の取り組みを踏まえ、後期計画の課題としてビジョンの具体化が挙げられていた。そして、2022年2月に「南信州リニア未来ビジョン（議論のための）」<sup>48</sup>が公表された。これは、南信州地域を4つのブロックに分け、2つの視点（住民の「内部目線」と地域外の人々の「外部目線」）、7つの分野（つながり・移住、暮らし・仕事、観光・レジャー、学び、健康・福祉、地域の財産、道路）からアプローチし、「2050年に南信州を日本一住みたい地域にするためには」に向けて議論したものをまとめたものである。

その中で、中部ブロックに該当する飯田市は、21世紀型の新しいまちづくりとして、「都市重心」「人口重心」「交流重心」を基本とした考え方が示されている。「交流重心」の中で、座光寺スマートIC周辺を「研究開発型企業機関の誘致」エリア、またエス・バードからリニア中央新幹線長野駅にかけてのエリアは「サスティナブルオフィスゾーン」として描かれ

<sup>48</sup> 南信州広域連合 HP「南信州リニア未来ビジョン（議論のための）」（URL: <https://minami.nagano.jp/linearmiraivision/>、最終閲覧日：2023年3月31日）による。

ている。また「企業誘致集積ゾーン」のエリアもみられる。他と異なり、市町村内のゾーンに踏み込んでいる点で「南信州リニア未来ビジョン（議論のための）」は特徴的であると思われる。

#### ④飯田市

飯田市は、2016年に「いいだ未来デザイン2028」（飯田市、2016）を公表している。2017～2028年度を計画期間とし、「リニアがもたらす大交流時代に「くらし豊かなまち」をデザインする～合言葉はムトス 誰もが主演 飯田未来舞台～」を基本構想のキャッチフレーズとしている。そこで、目指すまちの姿として、8つ挙げられており、そのうち産業に関するものは「持続的で力強く自立するまち」である。

現在、中期計画<sup>49</sup>の期間（2021～2024年度）に該当する。中期計画では13の基本目標が掲げられている。この基本目標に沿って毎年立てられるのが戦略計画で、「いいだ未来デザイン2028 戦略計画【2022（令和4）年度】」（長野県飯田市、2022）のうち、基本目標①・②をまとめたものが表3-7である。具体的な取り組みとしては、エス・バード内の工業技術試験研究所の機能・体制強化、ネスクイダを中心に域外からの受注獲得や域内外の受発注の促進、新分野の新製品・技術開発、販路開拓の支援、技術・技能者の育成、産業用地の確保、企業誘致、人材確保の取り組みなどが挙げられている。

表 3-7 中期計画の基本目標①・②と 2022 年度戦略計画における小戦略

|   |
|---|
| <b>基本目標 1 稼ぎ、安心して働ける「魅力ある産業」をつくる</b>            |
| ①地域産業の育成による高付加価値化                               |
| ②地域経済循環の推進                                      |
| ③事業継続と新たなビジネスモデルの創出，事業再構築，起業家の育成                |
| ④地域産業を支える担い手・企業人材の育成・確保                         |
| ⑤地域に根差した農林業の推進                                  |
| ⑥アフターコロナの観光産業の推進                                |
| ⑦企業誘致，オフィス誘致の推進                                 |
| <b>基本目標 2 飯田の魅力を発信し、つながる人を増やし、飯田市への人の流れをつくる</b> |
| ①飯田のブランド力の向上と魅力の発信                              |
| ②中心市街地の賑わいある街づくり                                |
| ③「結い」による多様な暮らしを応援する移住定住の推進                      |

出所：長野県飯田市（2022）により古川作成。

<sup>49</sup> 飯田市 HP 「いいだ未来デザイン2028 中期計画【概要版】」（URL：<https://www.city.aida.lg.jp/uploaded/attachment/49829.pdf>、最終閲覧日：2023年3月31日）による。

以上、各主体を取り上げ、モノづくりを中心としたリニア中央新幹線への政策的対応を整理してきた。飯田市の資料をみると、県や三遠南信地域連携ビジョン推進協議会、南信州広域連合の動向を踏まえながら、目標・取り組みが打ち出されていた。実際に、新産業の創出や企業誘致など、各政策主体の目標・取り組みには一定の整合性を見出すことができる。また、長野県や三遠南信地域連携ビジョン推進会議ではより広域的な視点から目指すべき圏域・ゾーニングの言及がみられ、空間スケールを考慮した視点が確認された。一方で、市町村内部のよりローカルな視点では、南信州広域連合の「南信州リニア未来ビジョン（議論のための）」においてゾーニングが示されており、空間スケールの「解像度」にあわせた目標・取り組みが鮮明になりつつあるといえる。

## （５）おわりに

本稿では、南信州地域における立地構造の変化、企業内地域間分業における当該地域の工場の位置づけの変化を明らかにするとともに、各主体のリニア中央新幹線への対応を整理してきた。具体的には、①南信州域内の工場立地は、旧飯田市内に工場集積が形成され、また松川町から旧飯田市にかけて工場が連なること、そのエリア以外では工場が点在するという構造を明らかにし、また域内の立地構造は基本的に大きく変化していないことが明らかとなった。②3社の事例を通じて、1990年代以降、域内の拠点のマザー工場として位置づける動き、事業の拡大の中で拠点間の事業のすみ分けを進める動き、量産機能を他地域の拠点に移管し高級な製品に特化する動き、などが明らかとなった。③リニア中央新幹線にかかる政策的対応に関して、航空宇宙産業をはじめとした新産業の振興、企業・研究開発機能などの誘致が挙げられ、基本的に各政策主体の方針・取り組みには一貫した「軸」が見出された。

以上を踏まえ、最後に南信州の産業集積に関する政策的課題について検討する。

第1に、研究開発機能の誘致についてである。リニア中央新幹線を梃子に研究開発機能の誘致を進めることが掲げられているが、研究開発の在り方に踏み込んだ言及はみられなかった。鎌倉（2022）では、研究開発機能の組織は、単一事業の場合には①工場内組織型、②独立組織型、複数事業の場合は③事業別組織型、④機能別組織型に分類され、研究開発機能の立地については生産拠点との関係にも触れられている。また、與倉（2022）において整理されている知識ベースの議論を参照すると、産業によって用いられる知識の特徴や、知識創造にかかる主体間の関係性も異なる<sup>50</sup>。こうした点を踏まえると、産業・企業による研究開発組織、知識ベースの違いを念頭に、どのような研究開発機能を誘致し、どのように地域に波及させ、地域産業の高度化に結び付けるか、その道筋、プロセスの検討が求められよう。

---

<sup>50</sup> 與倉（2022）によれば、知識ベースは①分析的知識、②統合的知識、③象徴的知識の3種類に分けられる。そのうち、①は主に医薬品産業にみられるもので、科学的知識が重要となり、また産業と大学との連携が重視される。②は主に機械系製造業などでみられる工学的知識で、顧客とサプライヤーとの相互学習が重視される。

第2に、域内のゾーニングに関してである。南信州広域連合の「南信州リニア未来ビジョン（議論のための）」において「研究開発型企業機関の誘致」エリアや「企業誘致集積ゾーン」が示されていたが、本稿で示したように南信州地域内の既存の工場集積との間には若干のギャップがあるように思われる。研究開発機能等の集積エリアの形成を図る中で、既存の工業集積との関係性についても検討が求められよう。

#### 参考文献

- 古川智史（2022）：南信州地域の産業集積に関する基礎的分析。中部圏社会経済研究所編『都市・産業集積の変化から見た広域地方計画の将来展望：中部圏における広域地方計画の将来展望研究会：報告書』、中部圏社会経済研究所、78-94。
- 飯田市（2016）：『いいだ未来デザイン 2028 2017▶2028（平成29～40年度）』（URL：<https://www.city.iida.lg.jp/uploaded/attachment/31012.pdf>、最終閲覧日：2023年3月30日）。
- オムロン飯田株式会社編（2004）：『創業40周年記念誌 OMRON IIDA』オムロン飯田株式会社。
- 鎌倉夏来（2022）：研究開発機能の空間的分業。松原 宏編著『新経済地理学概論』原書房。95-114。
- 50周年記念誌編纂委員会編（1999）：『伊那谷に刻んだ五十年』平和時計製作所。
- 三遠南信地域連携ビジョン推進会議（SENA）（2019）：『第2次三遠南信地域連携ビジョン』三遠南信地域連携ビジョン推進会議（SENA）。
- シチズン平和時計株式会社（2009）：『シチズン平和時計株式会社60周年記念誌 六十年の歩みと更なる飛躍にむけて』シチズン平和時計株式会社。
- 社史編纂委員会編纂（1998）：『多摩川精機60年史』多摩川精機。
- 社史編纂委員会編纂（2018）：『多摩川精機80年史』多摩川精機。
- 多摩川精機（2008）：『多摩川精機70年史』多摩川精機株式会社。
- 通商産業大臣官房調査統計部編（1996）：『1996～1997年版 全国工場通覧』日刊工業新聞社。
- データフォーラム編（2008）：『工場ガイド長野・新潟 改訂第3版』データフォーラム。
- 長野県（2014）：『長野県リニア活用基本構想～リニア中央新幹線が創る信州の未来～』長野県企画部リニア推進振興室。
- 長野県飯田市（2022）：『いいだ未来デザイン 2028 戦略計画【2022（令和4）年度】。』URL：<https://www.city.iida.lg.jp/uploaded/attachment/55821.pdf>、最終閲覧日：2023年3月30日）。
- 南信州広域連合（2020）：『南信州広域連合第4次広域計画 後期基本計画（令和2年度～令和6年度）』南信州広域連合事務局。
- 平沢照雄（2014）：「地域に拘る企業」の創業理念と経営改革—多摩川精機の取組みを事例として—。『経営史学』49(2)：28-50。

平和時計製作所編（1981）：『伊那谷に刻んだ三十年』平和時計製作所。

與倉 豊（2022）：産業集積と知識フロー。松原 宏編著『新経済地理学概論』原書房。115-136。

### 3. 3 大都市圏工業地帯外縁部の分工場集積： 滋賀県湖東・湖南地域製造業における近年の展開

森嶋 俊行

#### (1) はじめに

本稿では、地理的に関西圏に位置しつつ岐阜県・三重県といった中部圏の県に隣接する滋賀県の近年における産業動向について、製造業を中心に概観する。調査対象とする地域は京阪神大都市圏・阪神工業地帯の外縁に位置づけられる湖東・湖南地域<sup>51</sup>(図 3-65)である。当該地域は歴史的にも畿内に隣接していたことを背景に、古代より琵琶湖を中心とする水運が発展し、陸運においても東海道と東山道、近世以降は中山道の合流分岐点として重視され、いくつもの政治・社会史上の重要な出来事の舞台ともなってきた。経済的トピックとしては、近江商人がよく知られ、現在に至るまで日本の経済界を代表する人材を輩出している(秋山 2006)。近代に入っても、東海道本線がこの地域を縦貫するように建設され、国内交通の要衝としての地位を保ち続けた。第二次世界大戦後、高度経済成長期の 1963 年に名神高速道路、翌年には、当該地域内に駅は開設されなかったものの、東海道新幹線が開業するなど、この地の交通の利便性はさらに向上し、京都に近接する市町は京都都市圏に組み込まれ、人口が急増した。一方で、次節で詳述するように、同時期に次々に大工場の誘致や工業団地の造成が進み、京都への通勤者の増加のみならず、地域内の雇用増加も常住人口急増に寄与した(松田 2006)。

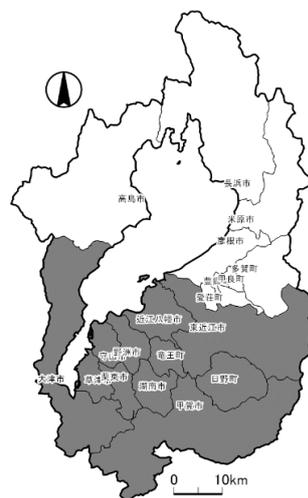


図 3-65

研究対象地域の概要

#### (2) 対象地域における産業集積の展開

研究対象地域においては明治時代以降、茶や陶器、養蚕といった地場産業の基盤が整った。その他に特徴的な産業として配置売薬のための製薬業が挙げられる(満田 2021 など)。江戸時代には日野町、明治時代に入ってから現在の甲賀市の各所にて数多くの製剤業者、売薬営業者、行商者が現れた。近代産業の嚆矢は 1926 年、大量の良質軟水を求めて大津市石山地区に創設された東京レーヨン(東レ)の工場で、以降第二次世界大戦以前に世界有数の合成繊維の工業地帯が出現した(秋山 2006)。川端(1966)によれば、この時期の当該地域は、労働線酸性の低い労働集約型の後進的な繊維中心の単一工業的性格が強かったとされる。

<sup>51</sup> 本章の研究対象地域として、湖東・湖南地域を、工業地域としての連続性を鑑み、以下のように設定する。滋賀県大津市・近江八幡市・草津市・守山市・栗東市・甲賀市・野洲市・湖南市・東近江市・日野町・竜王町。

第二次世界大戦後、大都市臨海部の工業地帯から外縁部へ工場の新規立地の中心が徐々に移るにつれ当地にも、東京や大阪といった大都市圏に本社を持つ大企業が工場を新設し、電気機械等新産業がもたらされた(大槻 1999、表 3-8)。1960 年、滋賀県ははじめての総合開発計画「県政進行の構想」をまとめるとともに「県工業開発促進条例」を策定し、工場誘致による地域振興に乗り出した(辻田 2016)。名神高速道路や東海道新幹線の開通によりこの流れは更に加速し、1960 年代以降になると地域の自治体は競うように工業団地を造成した。1972 年に制定された「工業再配置促進法」においても滋賀県は誘導地域に指定されたため、新規企業立地は続いた。

表 3-8 をみると、1960 年代ころからバブル経済期にかけて当該地域に次々と大企業が生産施設を立地させていったことがわかる。それらの企業の多くは滋賀県外、大半が首都圏や京阪神大都市圏に本社を持ち、滋賀県の大規模工場は分工場として位置づけられたことが推察できる。坂本(1994)では、1971 年に立地した日本アイ・ビー・エム野洲事業所において、1990 年代の IBM 社の全体におけるリストラクチャリングがこの事業所の体制見直しにつながったのを事例とし、工業化が進むにつれ、当該地域の工業は国際的生産ネットワークの一環として位置づけられるようになっていった点について分析している。

### (3) 対象地域における人口動態

(2) で、当該地域は、高度経済成長期からバブル期にかけて、京阪神大都市圏の外縁部として発展しつつ、分工場地域としてグローバルな生産ネットワークに位置づけられていったことを示した。そうした事実を踏まえ本節では、当該地域におけるこうした製造業の変化の中で、バブル崩壊以降の当該地域の人口分布や、職業面での人口構造の変動を概観し、地域の都市化や産業高度化がどのように進展してきたのか、国勢調査の職業別人口データを中心に分析する。

1970 年以降、滋賀県の人口増加率は一貫して全国平均を上回り続けた。図 3-66 は 1990 年代以降の県内人口増減を示す。1980 年代、すなわち日本史上最も広範にわたって都市開発が進められたバブル経済期には湖東・湖南地域全体で人口が急増し、郊外化の波は、京阪神都市圏からさらに離れた彦根市にまで及んだ。県南全域への人口流入はバブル崩壊後の 2000 年頃まで続き、2000 年を過ぎると増加量はかなり縮小し、地域も湖南に限られるようになるものの、県全体での人口増は続く。2020 年頃を境に、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」によれば県人口は減少に転じる見込みである。

このようにバブル崩壊以降においても当該地域のベッドタウン化はデータ上明白に確認できる。一方で、郊外化の進展は当該地域における雇用の拡大ももたらし続けている。国勢調査の就業地別人口を分析すると、2000 頃まで従業者数の増大は県域全体に及んでいることがわかる。2000 年を過ぎると従業者数の増大ペースは鈍り、地域も湖東・湖南に限られることが読み取れるが、地域全体としての従業者数は 2020 年頃まで横ばいである。

ここでは特に、製造業全体における生産機能と研究・開発機能の量的変化について概観

表 3-8 研究対象地域における主要工場のプロフィール

| 企業グループ | グループ本社現所在地 | 市町   | 進出年  | 事業所・子会社名     | 主要な事業の概要   | 設備の内容                                     | 従業員数      | 備考   |
|--------|------------|------|------|--------------|--|---|-----------|--|
| 東レ     | 東京都        | 大津市  | 1927 | 滋賀事業場        | 繊維、機能化成品、炭素繊維複合材料、環境・エンジニアリング、ライフサイエンス               | ディスプレイ関連材料生産設備、研究開発用設備等                   | 1321      | 石山地区。進出時企業名は東洋レーヨン。1956より中央研究所、2010より先端材料研究所設置                           |
|        |            |      |      | 東レ滋賀エンジニアリング | 環境・エンジニアリング  | エンジニアリング機器等                               | 2100      |  |
| 日本電気硝子 | 大津市        | 大津市  | 1953 | 大津事業場        | ガラス事業  | ガラス製造設備                                   | 581 [118] | 石山地区。1953年進出時は新日本電気(現NEC)工場  |
|        |            | 東近江市 | 1971 | 能登川事業場       | ガラス事業  | ガラス製造設備                                   | 469[179]  |  |
| 旭化成    | 東京都        | 守山市  | 1957 | 守山事業所        | マテリアル全社  | 生産設備他                                     | 838       | 進出時自治体名は守山町、企業名は日窒アセテート  |
| オムロン   | 京都市        | 草津市  | 1960 | 草津事業所        | インダストリアルオートメーションビジネスエレクトロニック&メカニカルコンポーネンツビジネス        | 制御機器の生産および研究開発設備<br>電子機器部品の研究開発設備         | 953       | 進出時企業名は立川電気<br>旧日本アイ・ピー・エム野洲事業所の半導体製造部門を母体とする野洲セミコンダクターの半導体事業用資産を譲受      |
|        |            | 野洲市  | 2007 | 野洲事業所        | インダストリアルオートメーションビジネスエレクトロニック&メカニカルコンポーネンツビジネス<br>本社他 | 制御機器の生産および研究開発設備<br>電子機器部品の生産および研究開発設備    | 327       |  |
| 積水化学   | 大阪市        | 甲賀市  | 1960 | 滋賀水口工場       | 住宅事業<br>高機能プラスチック事業                                  | ユニット住宅外壁パネル、高機能樹脂、液晶用微粒子製品、中間膜生産設備        | 536       | 進出時自治体名は水口町  |
|        |            | 栗東市  | 1960 | 滋賀栗東工場       | 環境・ライフライン事業  | 塩化ビニルパイプ、合成木材等生産設備                        | 375       | 進出時自治体名は栗東町  |
|        |            |      |      |              | 総合研究所  | 環境・ライフライン事業                               | 研究施設      | 126  |
| 京セラ    | 京都市        | 東近江市 | 1963 | 滋賀蒲生工場       | 産業・自動車用部品及び半導体関連部品                                   | ファインセラミック部品・セラミックパッケージ製造装置                | 966       |  |
|        |            |      | 1980 | 滋賀八日市工場      | 産業・自動車用部品及び電子デバイス                                    | ファインセラミック部品・機械工具・電子部品・プリンティン<br>グデバイス製造装置 | 1524      |  |
|        |            | 野洲市  | 2005 | 滋賀野洲工場       | 産業・自動車用部品及び生活・環境                                     | 液晶ディスプレイ・太陽光発電システム・医療機器製造装置               | 1289      |  |
| パナソニック | 大阪府        | 草津市  | 1969 | 草津工場         | アプライアンス  | エアコン、冷蔵庫等の生産設備                            | 4918      | 進出時企業名は松下電器・松下冷機   |
| ダイキン   | 大阪市        | 草津市  | 1970 | 滋賀製作所        | 空調・冷凍機事業   | 生産設備                                      | 1317      | 草津住宅工業団地内  |
| 日清食品   | 大阪市        | 栗東市  | 1973 | 関西工場         | 日清食品   | 即席麺製造設備                                   | 174[505]  | 進出時自治体名は栗東町  |
|        |            |      |      | 滋賀工場         | 日清食品   | 即席麺製造設備                                   | 94[163]   | 進出時自治体名は栗東町。1973年から1988年まで中央研究所が位置。研究所は1988年から2013年まで草津市に位置              |
| トヨタ自動車 | 愛知県        | 竜王町  | 1974 | ダイハツ工業       |  |   |           | 子会社工場につき有価証券報告書に設備状況に関する詳細な記載なし  |
| 三菱自動車  | 東京都        | 湖南市  | 1979 | 京都製作所滋賀工場    | 自動車  | 自動車用エンジン生産設備                              | 1560      | 進出時自治体名は甲西町。設備状況は京都製作所全体のもの  |
| 村田製作所  | 京都府        | 野洲市  | 1987 | 野洲事業所        | 半導体及び自動機械の製造、研究開発等                                   | 生産設備、研究開発設備                               | 3820      | 進出時自治体名は野洲町  |
|        |            | 東近江市 | 1987 | 八日市事業所       | 原料、半製品及びコンポーネントの製造                                   | 生産設備                                      | 1663      | 進出時自治体名は八日市市   |
| 東洋製罐   | 東京都        | 湖南市  | 2009 | 東洋ガラス滋賀工場    |  | ガラス瓶製造設備他                                 | 740[81]   | 進出時自治体名は甲西町。有価証券報告書によれば2009年設置とあるが、甲西町誌編さん委員会編(1974)にも記載があり、詳細については調査が必要 |

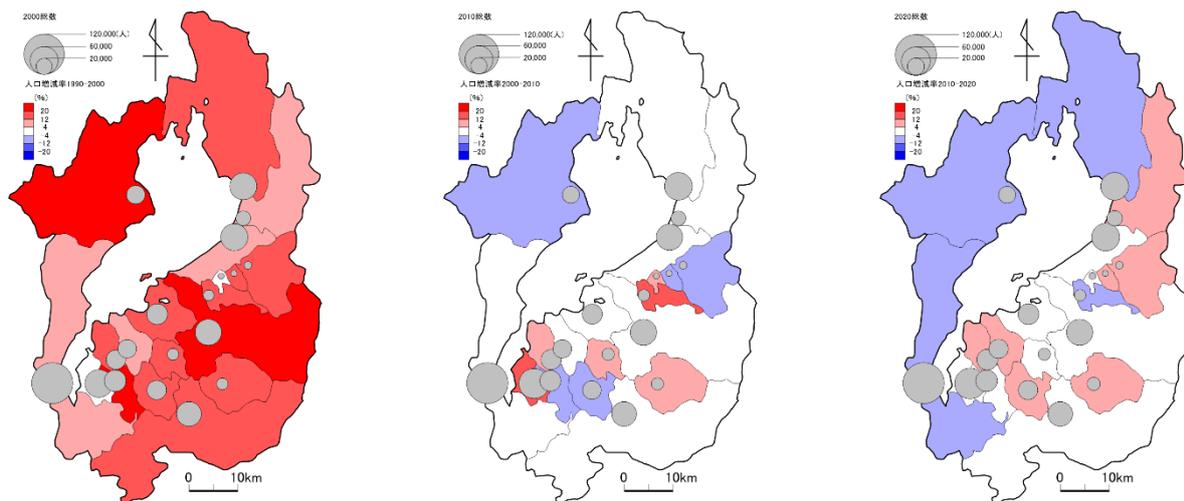


図 3-66-1 1990-2000

図 3-66-2 2000-2010

図 3-66-3 2010-2020

図 3-66 滋賀県の人口動態

各年度国勢調査による

する。図 3-67 で再確認できるように、当該地域の従業者数における製造業の特化係数は、2020 年頃の大津市を除いてほぼ全域で 1 を超えており、しかも大半の地域で時代を下るごとに増加し、産業面で製造業に特化した地域となっていることがわかる。従業者総数は 1990 年代に現栗東市や東近江市といった湖東地域を中心に増大した後、2000 年代に全体として減少し、その後 2010 年代に入ると増減の絶対数自体が小さくなる。ただし、稲垣(2014)にあるように、この間規制緩和により工場のラインにおける派遣労働形態が急速に普及し、そうした従業者がサービス業に統計上含まれているといった就業形態の変化、またこの間の産業分類が変化している点については留意する必要がある。

そうした点を踏まえつつも、図 3-68 より、当該地域における製造業の知識産業化について、全体像を把握することができる。1990 年時点での特化係数を示した地図が示すものはわかりやすく、野洲以西で 1 以上、近江八幡以東で 1 未満となっており、このあたりを境に研究開発機能の優勢な地域と生産機能の優勢な地域で分かれていることがわかる。東側ではその後 20 年の間に徐々に専門的・技術的職業の特化係数は上昇する。2010 年以降はこの値が減少している地域が多く、こうした地域的な製造業の知識産業化様相の差異を念頭に置いた上で具体的な産業構造の動向を検討する必要がある。

#### (4) 対象地域における産業集積の構造変化

(3) で国勢調査の職業別人ロデータを用い概観した、当該地域における人材の高度化の様相を念頭に置き、本節では、バブル経済期以降の当該地域における製造業集積の構造変化について、経済センサスデータを中心に分析を進める。この時期、製造業は一貫して当該地域の基盤産業であり、総就業者数に占める第二次産業比率は常に全都道府県中 5 位以内に入り続けている。

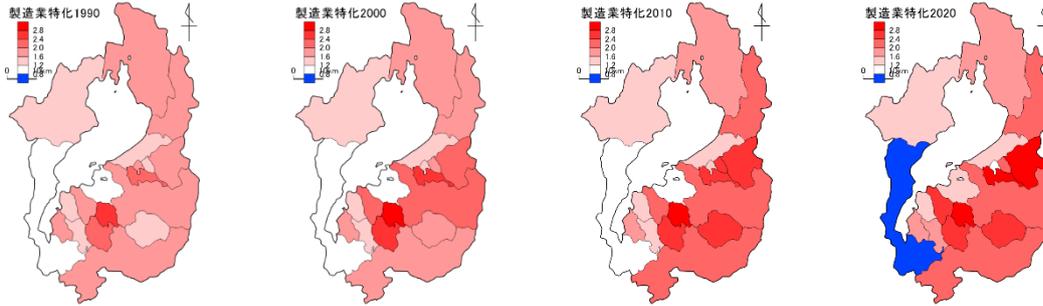


図 3-67-1 1990 図 3-67-2 2000 図 3-67-3 2010 図 3-67-4 2020

図 3-67 滋賀県における市町村別製造業就業者数特化係数の推移  
各年度国勢調査による

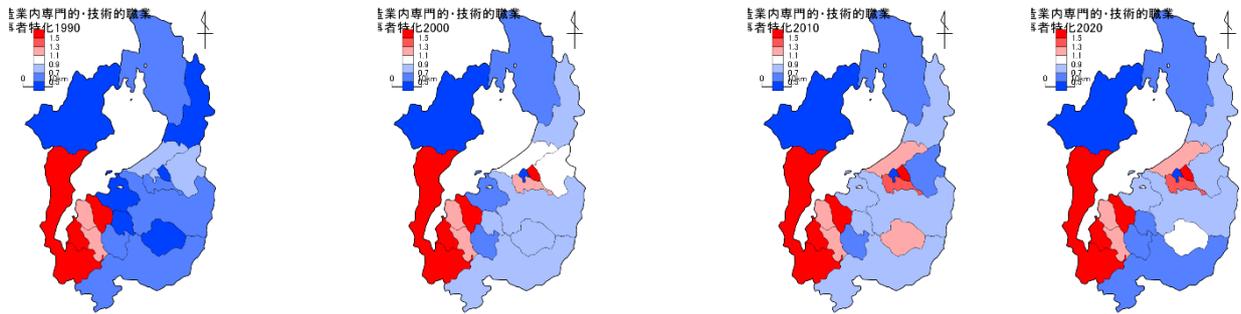


図 3-68-1 1990 図 3-68-2 2000 図 3-68-3 2010 図 3-68-4 2020

図 3-68 滋賀県における市町村別製造業内専門的・技術的職業就業者数特化係数の推移  
各年度国勢調査による

図 3-69 は、バブル経済初期、1986 年のデータを基準とし、当該地域の製造業事業所数、従業者数、出荷額の変化を示したものである。バブル崩壊後、日本では産業構造の転換が進むとともに工業事業所数、就業人口が減少し、2019 年時点で全国の製造業事業所数、従業者数、出荷額はそれぞれ 1986 年の 42、73、128.4 パーセントとなった。ところが、滋賀県においては値がそれぞれ 64.6、113.2、185.2 パーセントとなっており、バブル崩壊後も製造業は成長を続け、日本全体に占める重要性が増していることがうかがわれる。

当該地域の製造業の特徴は、大都市圏に本社の所在する大企業の大規模工場が数多く立地している点である。図 3-70 のように、全国比で中小事業所の比率が低く、大事業所の比率が高い。さらに他の都道府県に本社を持つ事業所の比率が全国平均の倍以上ある。そのような中、辻田(2014:2016)は、滋賀県において、従業者数 30 人～299 人の比較的大規模な中小企業の従業者一人あたりの付加価値額が高い点を指摘し、これらの企業の競争力が滋賀県の製造業競争力において重要な役割を担っているとしている。辻田によれば、バブル崩壊後の 1995 年に策定された「滋賀県産業振興指針」以降、滋賀県の産業政策において中小企業の基盤強化が重視されだした。

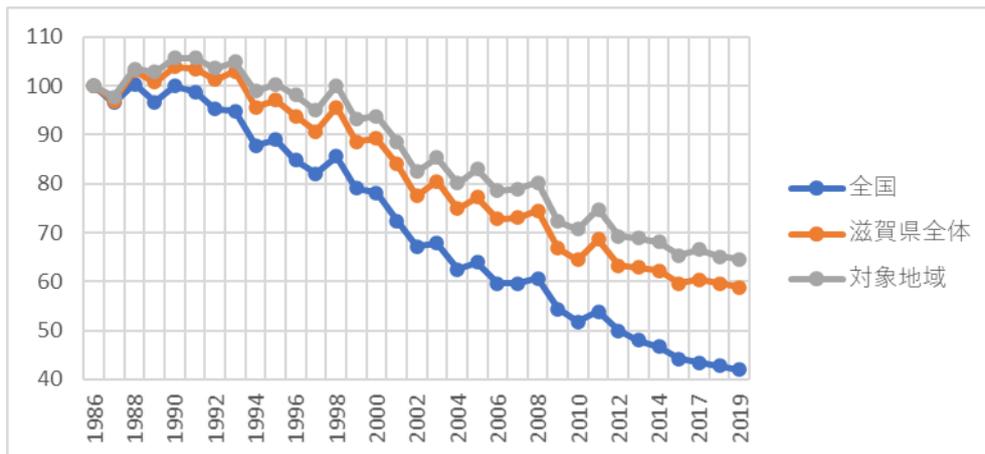


図 3-69-1 湖東・湖南地域における事業所数変化指数

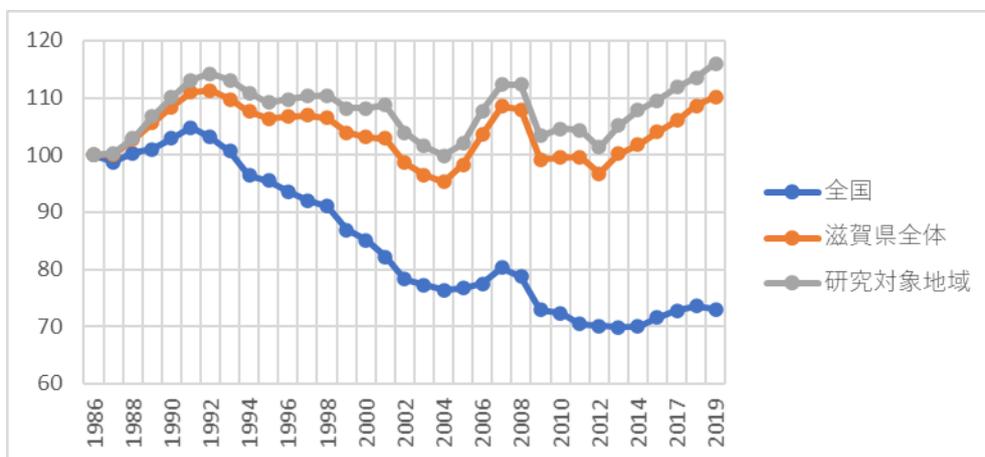


図 3-69-2 湖東・湖南地域における従業者数変化指数

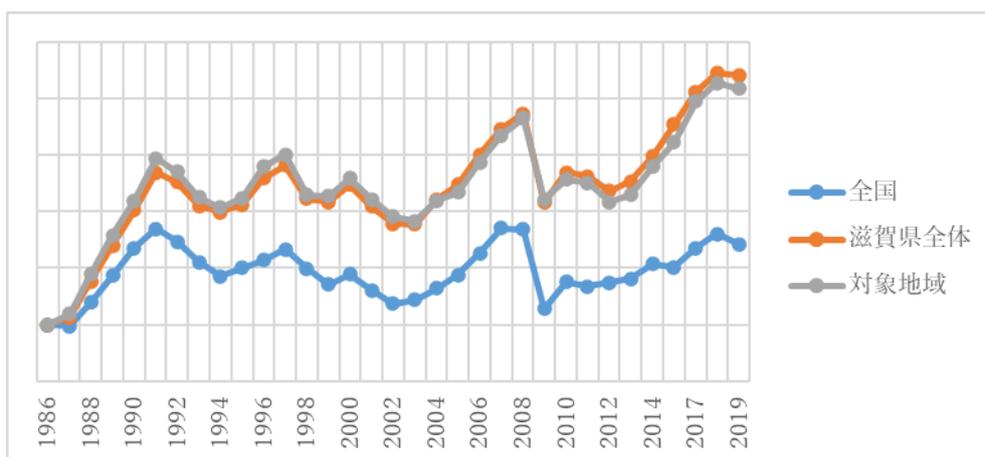


図 3-69-3 湖東・湖南地域における出荷額変化指数

各年度工業統計調査・経済センサスによる。2015年度はデータなし

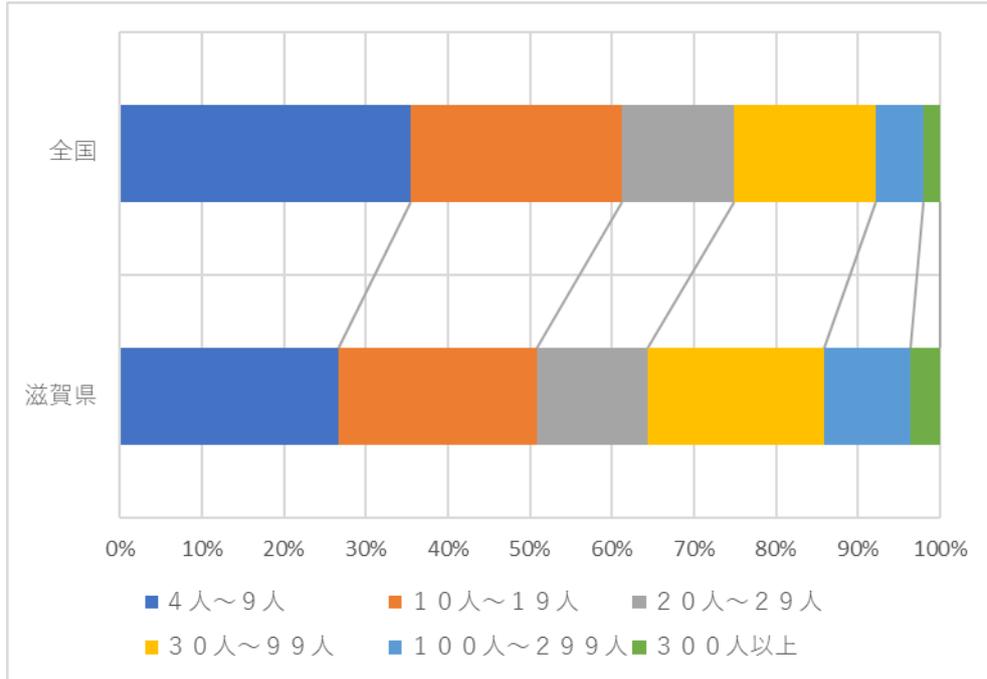


図 3-70-1 滋賀県製造業の規模別事業所数

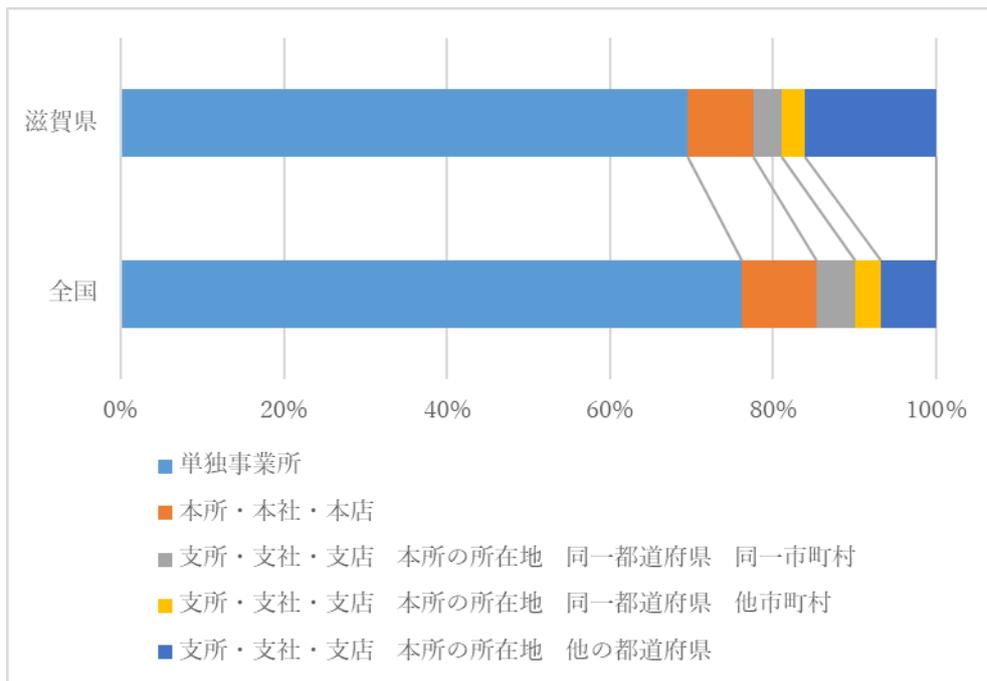


図 3-70-2 滋賀県製造業の本社所在地別事業所数  
2016 年度経済センサスによる

橘川(2005)では、2000 年前後、日本全国の製造業で従業者数が大幅に縮小する中、滋賀県でこれが増加していた要因について、①大企業の工場が、マザーファクトリーや拠点ファクトリーとして、滋賀県で

操業を続けたこと、②中小企業の工場が、納入先を多様化することによって操業を継続したことを挙げ、これが製造業からアウトソーシングしたり密接に関連するサービス業の雇用拡大ももたらしたとしている。

辻田らの研究グループは2010年代前半、県庁と共同で県内中小企業に対する大規模なアンケートとヒアリング調査を実施し、滋賀県商工観光労働部・龍谷大学経済学部(2013)を報告した上で、辻田(2014:2016)において近江商人の「三方よし」の考え方と企業の経営理念、企業業績との関係を検討している。

本稿においてはこれらの既存研究を踏まえた上で、2021年現在における滋賀県の製造業の現状を主に立地の観点からより詳細に分析していきたい。図3-71に2016年における当該地域製造業事業所と従業者の分布をメッシュデータにて示す。これらのデータで見える限り、既存研究に言及される通り、この地域最大の工業集積は大津市から草津市、栗東市、野洲市、守山市にかけての、鉄道でいえば東海道本線、道路でいえば東海道と中山道沿いの地域にあることを見て取れる。一方で、前節で述べたような、1960年代以降、主要国道や高速道路沿いに新たに誘致された大企業の分工場や、造成された工業団地が湖南市、東近江市、甲賀市、日野町、竜王町といったそれ以外の地域においても広まっていることが確認できる。事業所数の分布と従業者数の分布を比較し大きな差異が認められるのは甲賀市信楽地区である。この地区は信楽焼で知られる窯業地場産業地域であり、4次メッシュ単位で最多の事業所集積を見ることができ一方、各事業所の規模は小さく、従業者数ベースで見えた場合目立った集積とならない。

図3-70から読み取ることでできるように、日本全国で事業所の集約が進む中、当該地域においても事業所の大規模化が進行している。こうした状況下、当該地域における製造業の産業構造を概観すると、大きな変動が見られる。図3-72をみると、現在の市町域に合わせた場合、1986年の当該地域において事業所数、従業者数1位が大津市、出荷額、付加価値額1位が草津市と、東海道沿いで京都との距離が短く、琵琶湖に面した南西部がこの地域の工業の中心であったことがわかる。これが2019年になると、全項目1位が甲賀市、2位が東近江市となっており、相対的に京都、琵琶湖から離れた南東内陸部に工業の中心が移動したことが読み取れる。

こうした地理的な構造の変遷を概観した上で、産業分類ごとの大まかな変化を掴む。図3-73から、2000年頃まで、出荷額から見た製造業の中心が電気機械工業にあったことがわかる。その電気機械工業の出荷額が1990年代から漸減する一方で、2000年を過ぎた頃から当該地域で金額面で伸長してきたのが化学工業と一般機械・精密機械工業である。これらの産業は出荷額で電気機械工業を追い抜いた。一方で、従業者あたり付加価値額において1990年代に飛び抜けたのが輸送用機械工業である。従業員数以上に、地域総生産において大きな影響力を持っていたであろうことがうかがわれる。

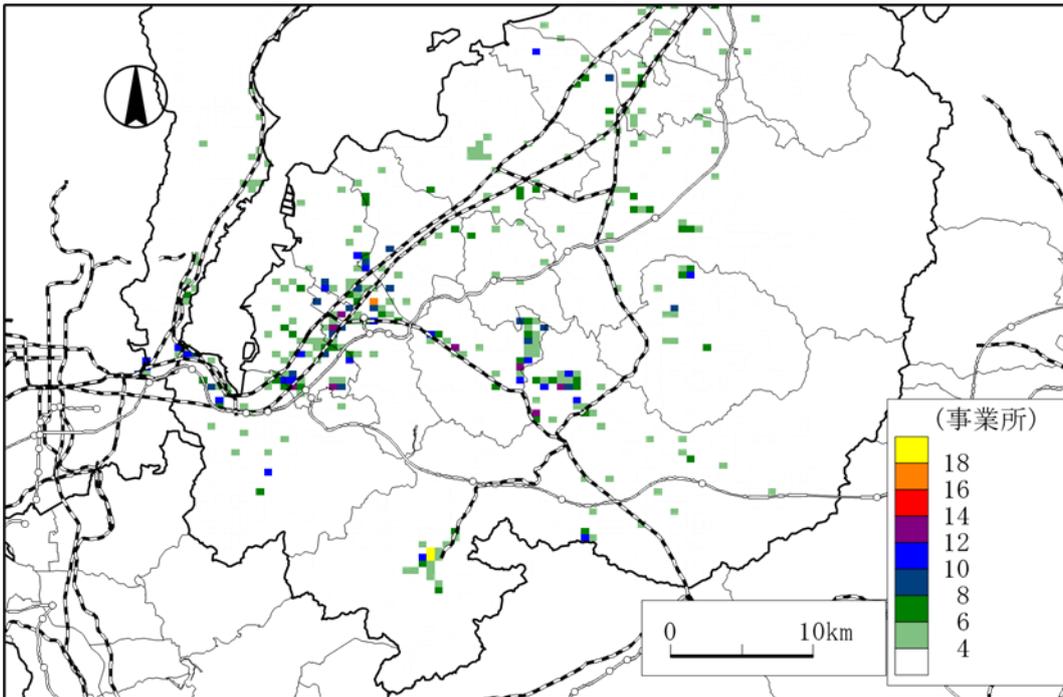


図 3-71-1 研究対象地域における製造業事業所分布のメッシュによる図示

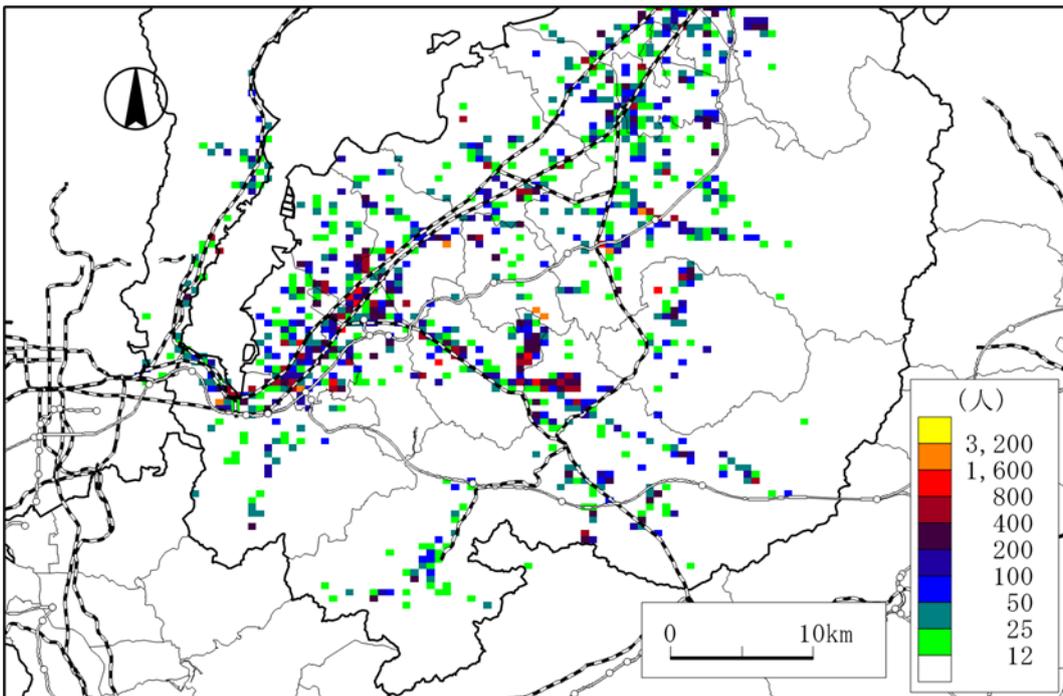


図 3-71-2 研究対象地域における製造業従業者分布のメッシュによる図示

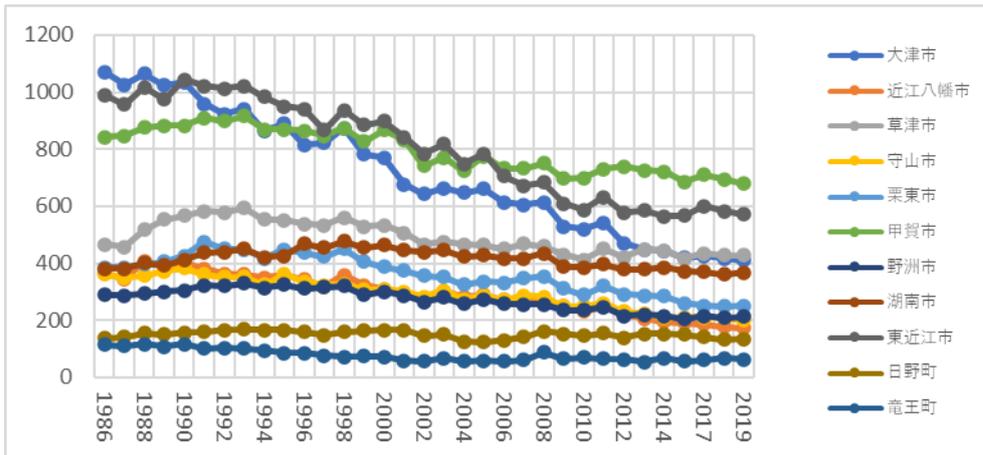


図 3-72-1 研究対象地域各市町における事業所数の変化

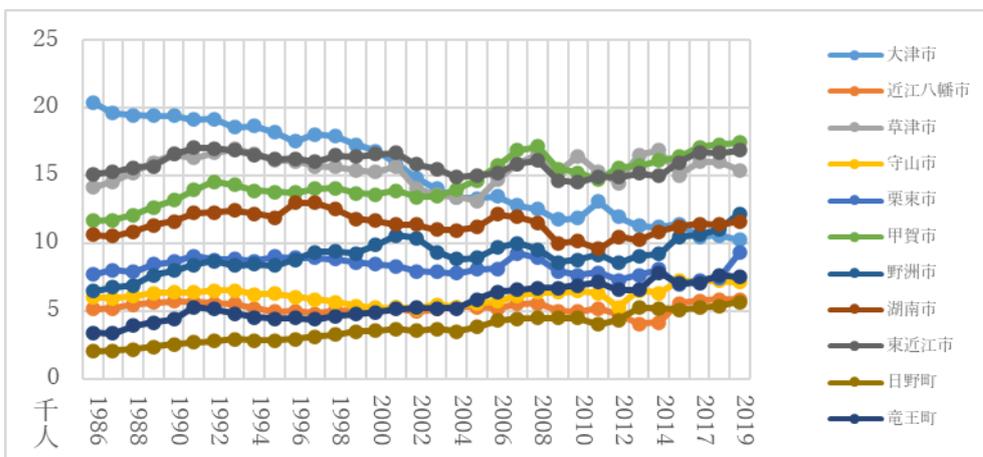


図 3-72-2 研究対象地域各市町における従業者数の変化

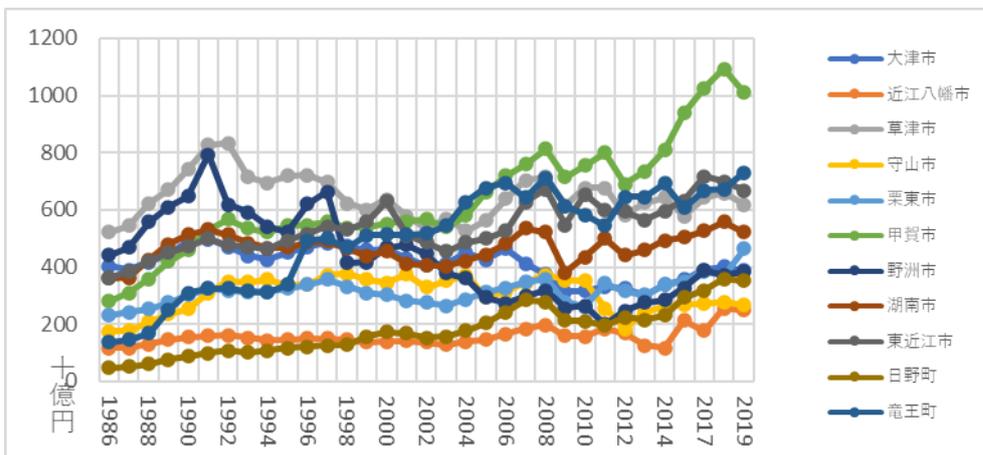


図 3-72-3 研究対象地域各市町における製造品出荷額の変化  
各年度工業統計調査・経済センサスによる

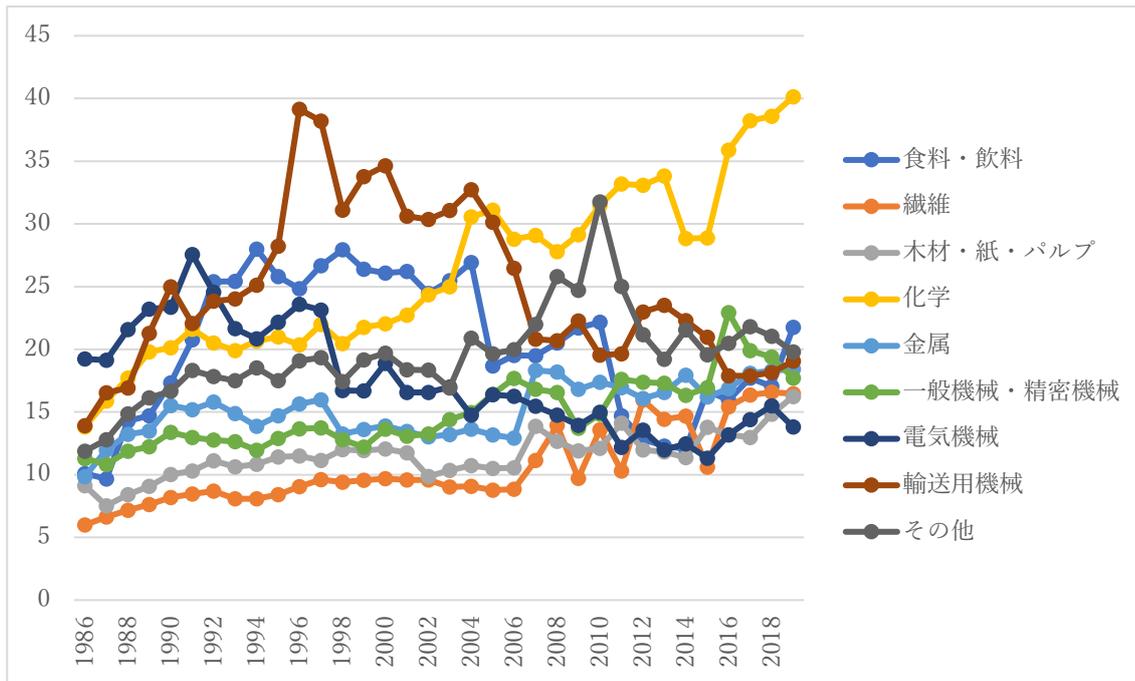


図 3-73-1 滋賀県における産業中分類別出荷額の推移

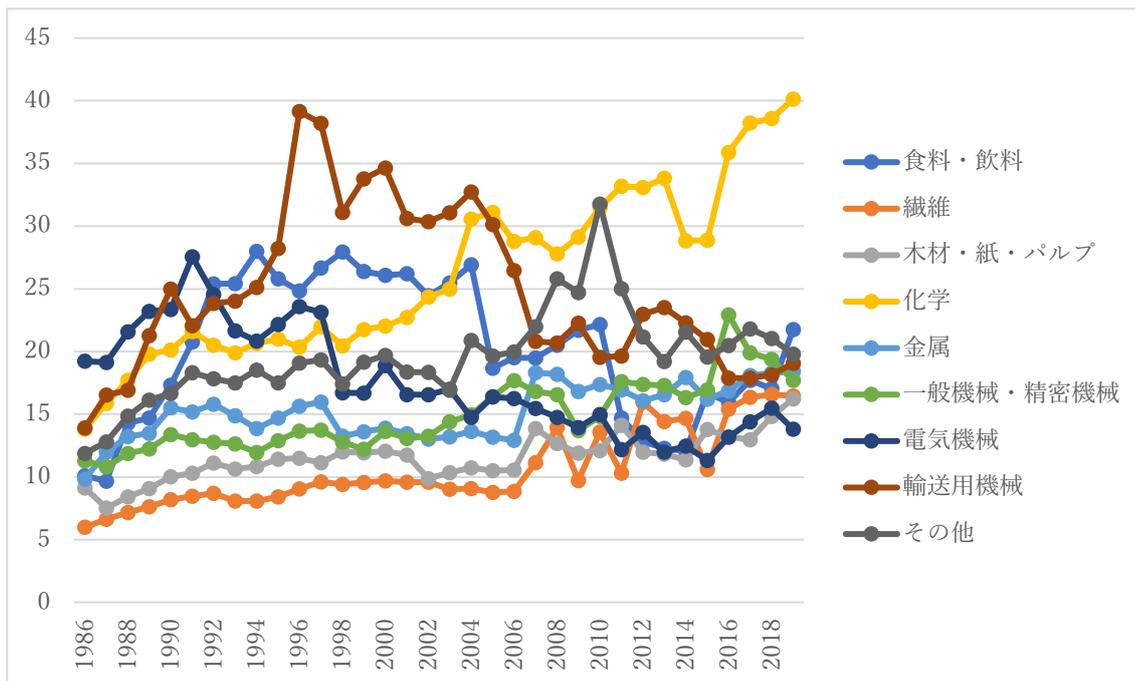


図 3-73-2 滋賀県における産業中分類別従業員あたり付加価値額の推移

こうした地域における産業分類別構成の変化と、地域的な製造業の中心の移動は密接にリンクしている。図 3-74～3-77 に、1986 年時点で諸指標が最大規模であった大津市と草津市、そして 2019 年時点で最大規模であった甲賀市と東近江市の長期的な工業構造の変遷を示す。この地域の中で図 3-74 の大津市は、製造業を基盤産業としていないという点で当該地域の市町の中でも特徴的である。京都市や大阪市への通勤率が高く、第二次産業人口比率や住民 1 人あたり製造品出荷額は 1980 年代以降常に全国平

均を下回っている。とはいえ、大津市は1926年に人工繊維工場が立地するなど当該地域において近代工業化が最も早く進んだ地域であり、1980年時点でも当該地域内で製造業事業所数が最大の市であった。事業所数はこの時期にピークを迎えていたが、その後の40年の間に3分の1に減じている。従業者数も半減しており、地域住民の生活における製造業の重要性が減少していることがうかがわれる一方で、製造品出荷額は増減を繰り返しながらも2019年には1980年を上回っており、地域経済における重要性は減っているとは必ずしもいえなからうと推測することができる。かつては最大の事業所数を記録していた繊維産業、最大の従業者数を誇っていた化学工業(地域の産業史を鑑みるに、人工繊維とその派生産業が大きな割合をもっていたと推察される)においてこれらの値の減少が顕著である。出荷額をみると、これらの産業に代わって1980年代以降に電気機械産業が大きく伸びるもこれは2010年以降に減少に転じ、一般機械・精密機械産業において近年の伸びが著しい。

大津市と比較し、図3-75の草津市は、京都市への通勤人口も多いといった共通点もあるものの、昼夜間人口比率が100を超え、製造業が周辺地域から労働人口を吸収するほどの工業都市である。草津市において工業が急速に発展し始めたのは高度経済成長期以降であり、この時期から各指標は急速に伸びはじめ、成長一辺倒の状況は1990年、バブル経済期まで続く。図3-75にあるように、成長を牽引したのは非輸送の機械工業全般で、特に電気機械工業においては大規模な工場が多数新規立地したことが読み取れる。1990年以降、事業所数、出荷額は若干の減少傾向に転じるものの、従業者数は横ばいに近い状況で、製造業がこの地域にとって基盤産業でありつづけていることがわかる。産業構造をみると、非輸送機械工業を中心とした構造に変化はなく、その中でも電気機械産業の占める地位が上昇しており、この産業に特化した構造が強まっていることがうかがわれる。

これら、京都市の通勤圏に位置し、高度成長期以降加工組立型の機械工業に牽引されてバブル期まで製造業の発達を見てきた両市と、南東部の甲賀市、東近江市の製造業の構造は大きく異なる。図8から読み取ることができるように、これらの地域の製造業規模は、京都に近い琵琶湖岸の各市に比べて大きいとはいえなかったが、2000年代からこれらと並び、特に甲賀市は各指標上、当該地域内最大の製造業地域となった。ただし、産業構造においては前者と後者の間で大きな差異が見られる。図3-76に、工業統計表から詳細を分析することのできる1990年代以降の指標を見ると、この地域の製造業構成は、1990年の事業所数ベースでは特定の業種にあまり偏っていなかったことがわかる。甲賀市の特徴は「その他」に分類される事業所比率の高さで、さらに図3-71-1を見ると、研究対象地域内で事業所密度が最も高い地区は甲賀市内に位置しており、これは信楽地区の地場産業である信楽焼関連事業所の集積を表していると推測できる。この集積は図3-71-2においてはあまり目立ったものとなっておらず、これら信楽に位置する事業所の平均的な規模はあまり大きくないことがわかる。

図3-76をみると、「その他」の事業所数に関し、2000年を過ぎてから減少が顕著になる一方で、化学や金属の事業所数は下げ止まりから増加に転じ、従業者数や出荷額においてその比率を高め、この地域における基盤産業となっていることが読み取れる。

東近江市・旧八日市市においてもかつて多角的に製造業が成立していたことが図3-77から読み取れる。1990年頃の事業所や従業者数に関する指標をみる限り、事業所の最も多い業種は繊維ではあるが、特定の業種に偏っていたわけではない。時代が下るに連れ、繊維を中心として事業所数が減少する一方、出荷額は増大を続け、従業者数も維持され、地域経済における製造業の重要度が高まっていったことが読み取れる。産業の内訳として、電気機械や金属といった業種の比率が高まっている。

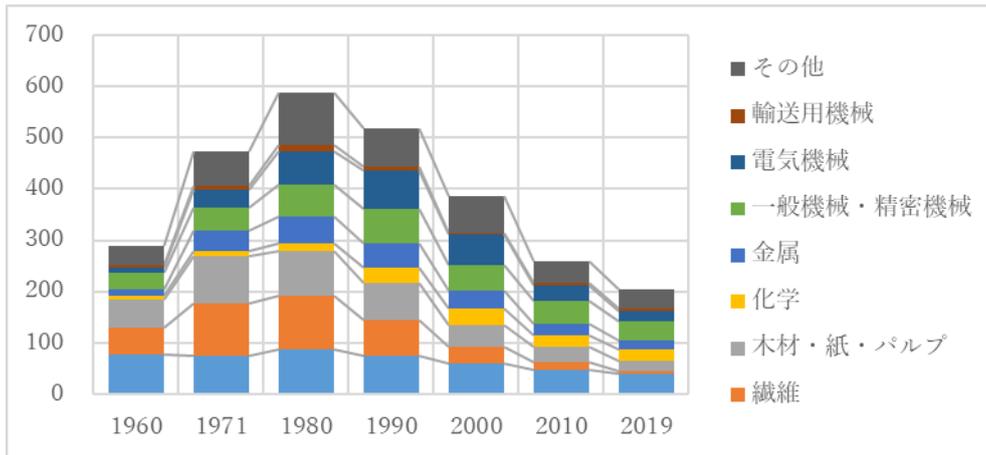


図 3-74-1 大津市における製造業業種別事業所数の変化

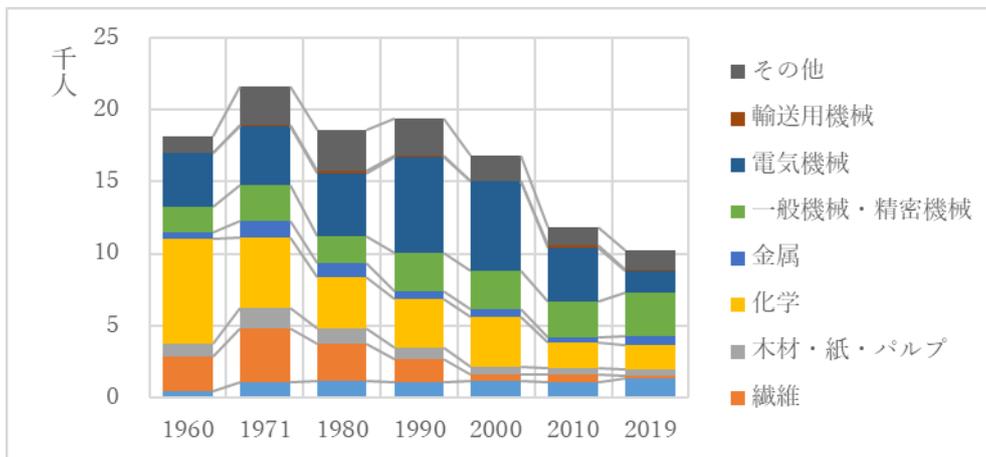


図 3-74-2 大津市における製造業業種別従業者数の変化

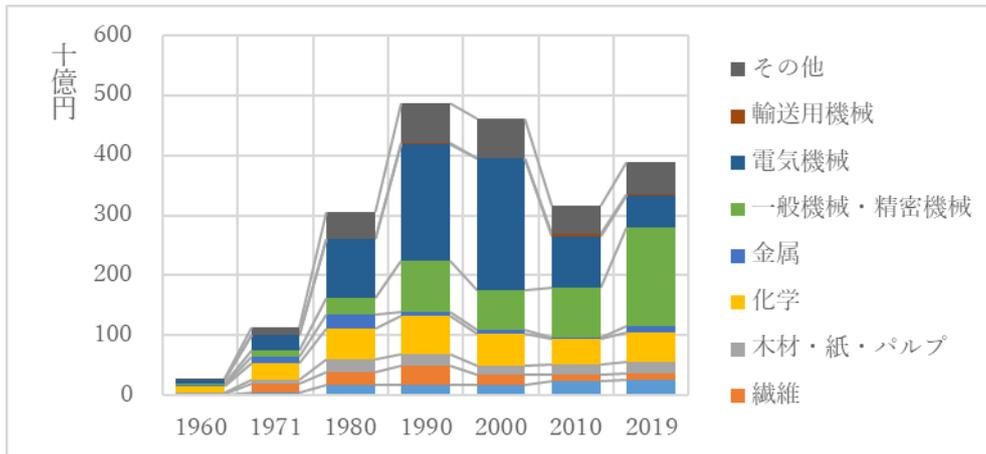


図 3-74-3 大津市における製造業業種別出荷額の変化

。

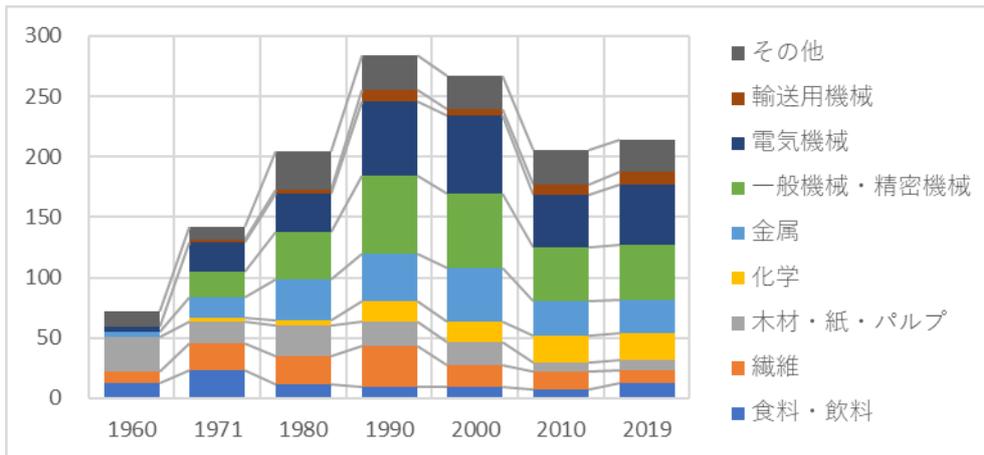


図 3-75-1 草津市における製造業業種別事業所数の変化

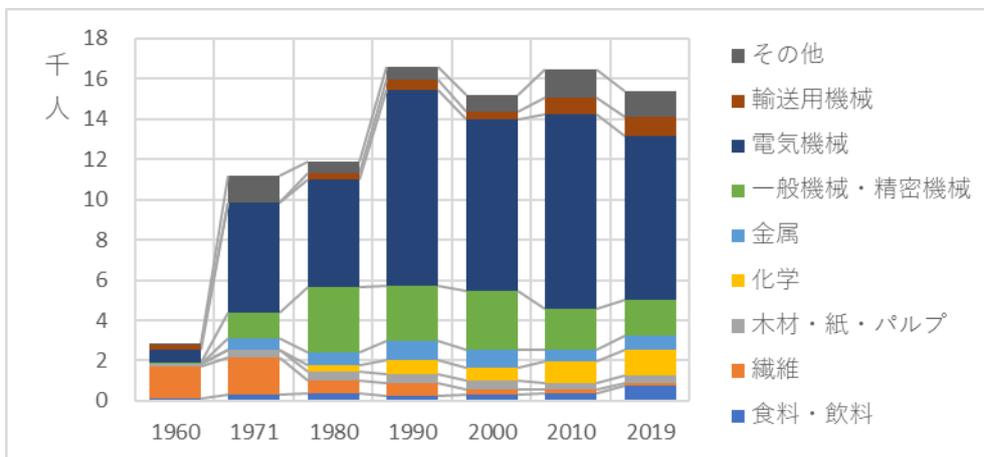


図 3-75-2 草津市における製造業業種別従業者数の変化

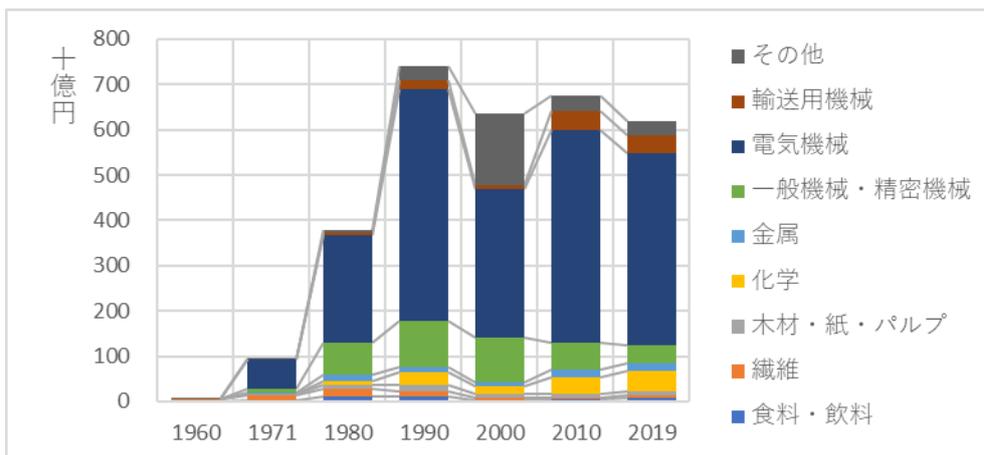


図 3-75-3 草津市における製造業業種別出荷額の変化

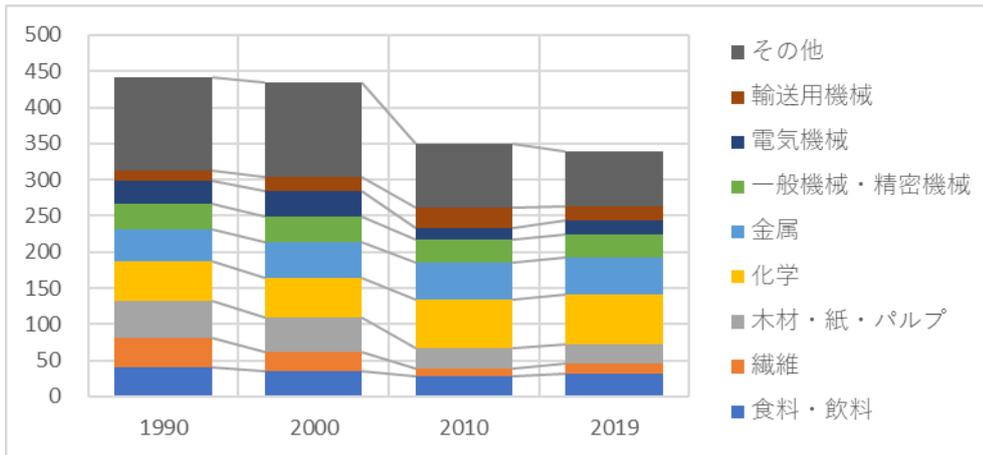


図 3-76-1 甲賀市における製造業業種別事業所数の変化

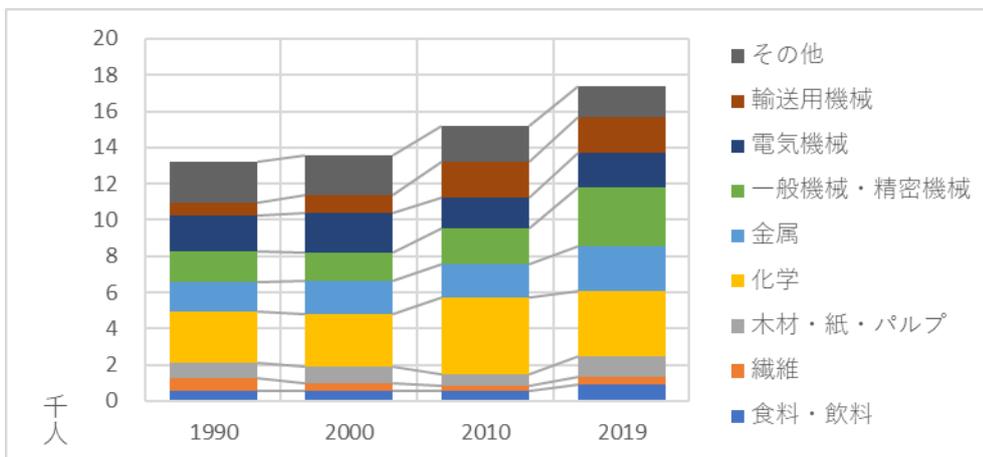


図 3-76-2 甲賀市における製造業業種別従業者数の変化

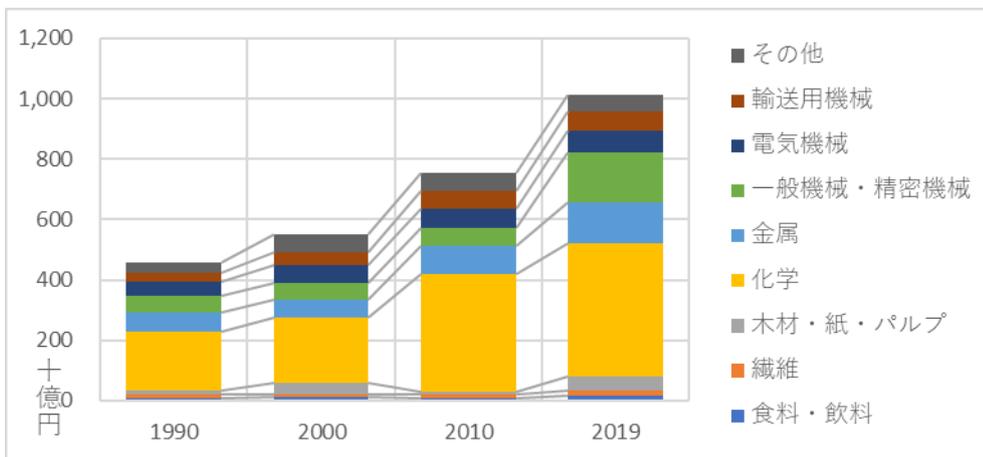


図 3-76-3 甲賀市における製造業業種別出荷額の変化

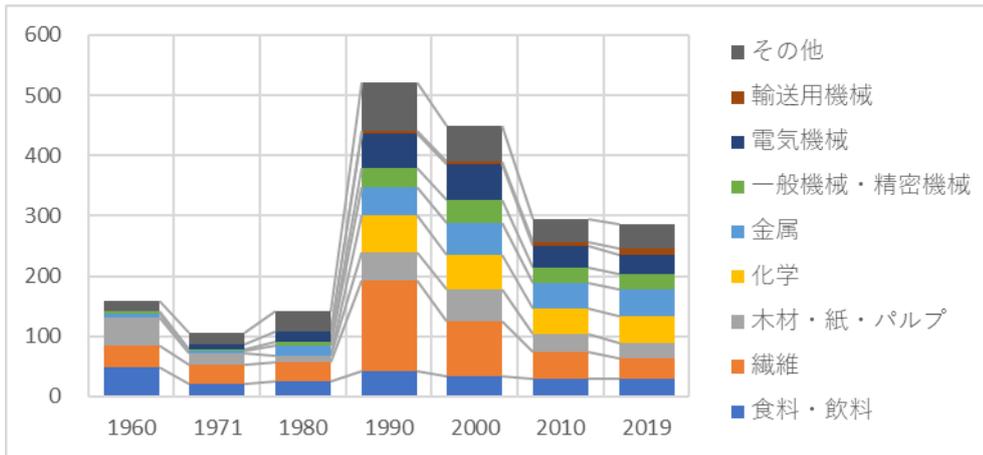


図 3-77-1 八日市・東近江市における製造業業種別事業所数の変化

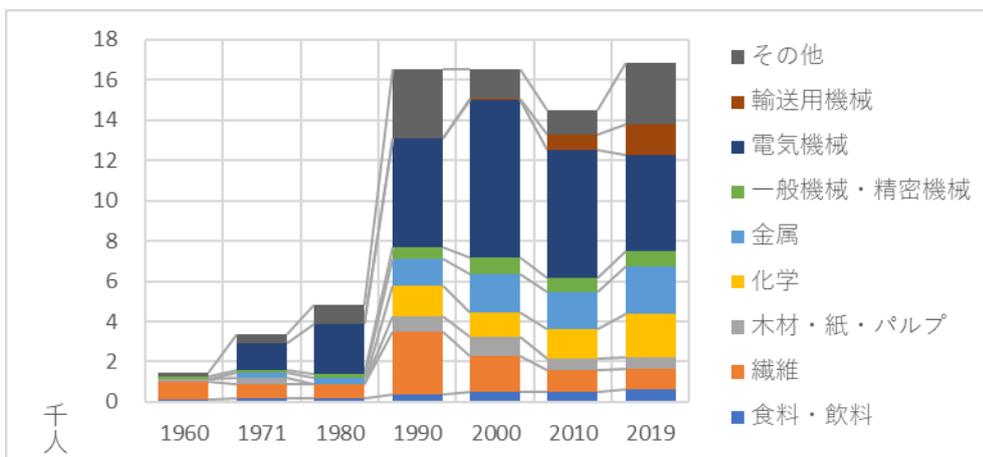


図 3-77-2 八日市・東近江市における製造業業種別従業者数の変化

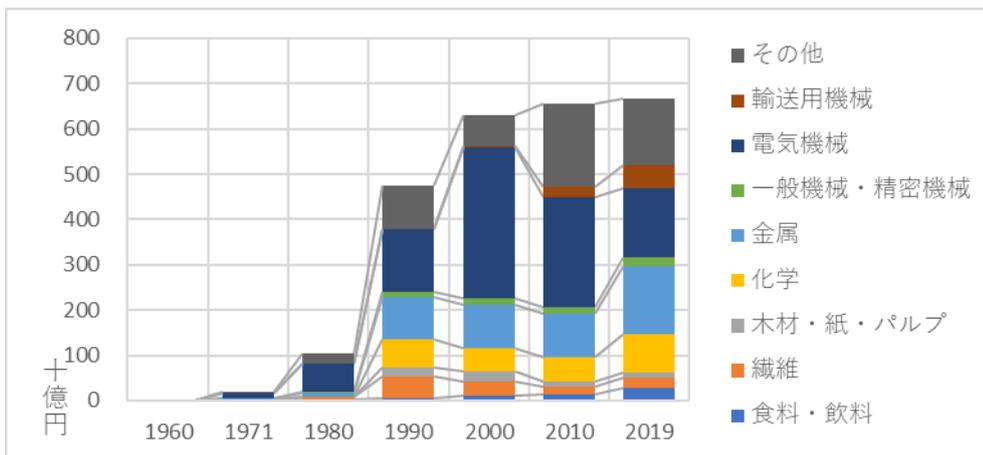


図 3-77-3 八日市・東近江市における製造業業種別出荷額の変化

(図 3-74～3-77 注)：秘匿とされた業種の数値は「その他」に一括している。

食料・飲料…食料品製造業、飲料・飼料・たばこ製造業

繊維…繊維工業（衣服、その他の繊維製品を除く）、衣服・その他の繊維製品製造業

木材・紙・パルプ…木材・木製品製造業（家具を除く）、家具・装備品製造業、パルプ・紙・紙加工  
品製造業

化学…化学工業、石油製品・石炭製品製造業、プラスチック製品製造業（別掲を除く）、ゴム製品製  
造業

金属…鉄鋼業、非鉄金属製造業、金属製品製造業

一般機械・精密機械…一般機械器具製造業、はん用機械器具製造業、生産用機械器具製造業、業務用  
機械器具製造業、精密機械器具製造業

電気機械…電子部品・デバイス・電子回路製造業、電気機械器具製造業、情報通信機械器具製造業

輸送用機械…輸送用機械器具製造業

その他…出版・印刷・同関連産業、なめし革・同製品・毛皮製造業、窯業・土石製品製造業、武器製  
造業、その他の製造業

資料：『工業統計表（市区町村編）』各年版により作成

#### （５）対象地域立地各企業における地域の位置づけ

（４）でいくつかの市を事例に、対象地域におけるバブル期以降の製造業の産業構造変遷を概観した。本節では既存研究であまりまとまった知見の蓄積のない、2009年のリーマン・ショック以降の地域における事業所の機能の変化について、企業プレスリリースや報道をもとに分析したい。

2009年のリーマン・ショックと2011年の東日本大震災は、日本企業の事業所立地に大きな影響を与えることとなった。東日本大震災以降、リスク低減を目的とした産業拠点の分散化に関する報道が一時的に増加し、その中で滋賀県が事業所誘致に力を入れている旨のものもある。2010年代の対象地域の製造拠点としての役割の変化は、グローバルサプライチェーンの変化に大きな影響を受けることとなる。例えば家電の生産は、バブル期以降の経済情勢の中で、国内生産に替わり海外生産が高い割合を占めるようになったが、その中でパナソニックは草津工場を国内生産の拠点工場と位置づけ<sup>52</sup>、国内各地の生産設備を集約している。2010年代初頭、再生可能エネルギー政策の中核として太陽光発電の導入に対する強力な支援策が導入された際、多くの化学系メーカーが対象地域の事業所において太陽光パネルを中心とする関連製品を増産する体制を整えたが、その後固定価格買い取り制度の変更等により「太陽光バブルの終焉」と呼ばれる状況となった2010年代後半にその生産体制を縮小させ、他の製品の生産を拡充させている<sup>53</sup>点などは、工場の機能がその時期の政策に大きく影響された一例である。2010年代後半に入ると、スマートフォン機器やその素材、EV機器の生産拠点整備に関する記事が増えてくる。

こうした中で、対象地域においては事業所の、生産拠点から研究開発拠点への機能変化・拡張はどの程度見られるのだろうか。東日本大震災以降の、主要企業による対象地域への研究開発拠点整備状況を表 3-9 にまとめた。2010年代後半以降、各企業が対象地域に相次いで研究開発拠点を整備していること

<sup>52</sup> 日刊工業新聞 2017年7月24日付記事「パナソニックとダイキン、空調の包括提携解消」。

<sup>53</sup> 朝日新聞 2017年9月8日3面「パナ、滋賀工場閉鎖へ 太陽電池の国内組み立て撤退 【大阪】」。

がわかる。拠点の立地地域を見ると、琵琶湖東岸の東海道本線や名神高速道路が走る地域に集中していることがわかる。これらの地域における製造品出荷額が横ばいであることと合わせて考えると、こうした琵琶湖東岸の地域の事業所においては生産機能を維持しつつ研究開発機能を付加し、企業によってはこうした事業所のマザー工場としての機能を強化させているのに対し、琵琶湖から離れた新名神高速道路沿いの地域においては製造品出荷額が増加傾向にある一方、こうした目立った研究開発拠点の整備が見られないので、生産機能の拡大においてはこうした地域が選好されていることがうかがわれる。

表 3-9 研究対象地域の主要企業により近年設立された・される予定の研究開発拠点

| 事業体    | 研究所名           | 所在地 | 設立<br>(予定)<br>年 | 概要                                    |
|--------|----------------|-----|-----------------|---------------------------------------|
| 旭化成    | せんい先端技術センター    | 守山市 | 2008            | ・高槻の研究開発機能を集約                         |
| 積水化学   | 総合研究所          | 栗東市 | 2017            | ・環境・ライフライン事業                          |
| 東レ     | 未来創造研究センター     | 大津市 | 2019            |                                       |
| グンゼ    | 守山サーキュラーファクトリー | 守山市 | 2023            | ・ゼロ・エミッション<br>・資源循環型社会                |
| パナソニック | 草津工場新棟         | 草津市 | 2023            | ・空室空調社による空調・給湯・暖房事業の中核研究開発拠点と位置づけ     |
| 京セラ    | 野洲開発センター(仮称)   | 野洲市 | 2025            | 部品事業におけるコア技術・製造プロセスの開発、自社生産設備の開発・製作など |
| 村田製作所  | 守山イノベーションセンター  | 守山市 | 2026            | 具体的な対象事業や製品は検討中                       |

各社ニュースリリースや報道による

## (6) おわりに

本稿においては滋賀県湖東・湖南地域の製造業について、参考文献に依拠しつつデータを収集し、分析した。当該地域においては近代以前より近江商人の「三方よし」の精神の息づく地と認識され、近代初期より麻織物、陶磁器、医薬品といった地場産業が根付いていた。戦間期より高度経済成長期あたりまでは化学繊維産業が製造業発展を主導していた。高度成長期以降、東京や大阪に本社を持つ大企業が大規模工場を新規立地させ、当該地域は日本国内でも成長著しい、加工組立型工業を中心とした生産拠点地域となり、これらの大企業と取引する中小企業も立地した。バブル経済崩壊後、産業構造が転換する中で、当該地域大企業生産施設のマザー工場化が進むとともに、中小企業は生き残りのために取引先を多様化させた。高度経済成長期には加工組立型工業の工場が京阪神大都市圏に地理的に近接する地域から順に

新規立地していたのに対し、時代が下るごとに遠隔地への立地も進み、業種も多様化した。時代の変化に応じながら、当該地域は依然として日本の中では相対的に重要度を増している工業地域である。既存研究においてもその要因については様々な分析がなされており、本研究においてはそれらの成果を踏まえつつ、どのように立地に着目した研究を進めることもできるか検討している。

#### 参考文献

- 稲垣稜。2014。5章 サービス業。稲垣稜『現代社会の人文地理学』古今書院。
- 大槻眞一。1999。滋賀県における産業構造の変化とイノベーションの展開。産業学会研究年報。14：17-26、102。
- 川端弘。1966。滋賀県工業構造の変貌。人文地理。18(1)：72-80。
- 川端基夫。2006。湖東。金田章裕・石川義孝編『日本の地誌 8 近畿圏』朝倉書店。
- 橘川武郎。2005。地域経済の再活性化と雇用の創出。橘川武郎編『地域からの経済再生——産業集積・イノベーション・雇用創出』有斐閣。
- 坂本和一。1994。湖南産業立地の国際化。立命館大学人文科学研究所『琵琶湖地域の総合的研究』文理閣。
- 滋賀県商工観光労働部・龍谷大学経済学部。2013。滋賀県の中小製造業に関する滋賀県と龍谷大学との共同研究報告書(改訂版)。滋賀県商工観光労働部商工政策課・龍谷大学龍谷エクステンションセンター(REC)。
- 辻田素子。2016。滋賀県の産業振興。松岡憲司編『人口減少化における地域経済の再生——京都・滋賀・徳島に見る取り組み』新評論。
- 辻田素子。2014。日本有数のものづくり県、滋賀を支える中小企業に関する考察——革新的企業の強さを中心に。商工金融(4)：24-43。
- 松田隆典。2006。湖南。金田章裕・石川義孝編『日本の地誌 8 近畿圏』朝倉書店。
- 満田良順。2021『近江日野商人の歴史と商法—近江商人 400年の奔流』サンライズ出版。

## 第4章 高速鉄道による地域変化に関する国際比較

これまで中部圏社会経済研究所の報告書では、リニア中央新幹線の開通による都市間関係の変化予測と国土形成計画の中部圏広域地方計画の策定をにらんで、中部圏における産業集積・都市集積を概観するとともに、主要な産業・都市集積を取り上げ、それぞれの特徴と内部構造について、分析してきた。

本章では、日本、フランス、韓国の3カ国を取り上げ、それぞれの国における高速鉄道の建設および整備の歴史を概観するとともに、高速鉄道によってどのような地域変化が起きてきたか、都市間関係にいかなる変化が生じてきているかを各種資料によって明らかにする。その上で、3カ国の国際比較を行う。

### 1 日本

松原 宏・河崎 駿也

#### (1) 高速鉄道に関する既存研究の整理

農業社会を基軸とした前近代の基礎的地域構造から、産業革命による工業化により近代的な地域構造に移行し、その後情報化の進展により現代的な地域構造へ、先進工業国においては、こうした地域構造の変遷をたどってきた。ヒト・モノ・カネ・情報の移動は、交通手段や情報通信技術の発達により、時間の経過とともに空間的抵抗を小さくし、「時空間の圧縮」が進んできたといわれる。

鉄道交通が各国の近代化を支え、モータリゼーションが進んだ現代では、高速道路網の整備が広域経済圏の形成に寄与してきた。また、航空機による都市ネットワーク網は、国内の中心都市と地方都市との関係やグローバルな都市間関係における世界都市間の競争に影響を与えてきた。そして、ヒトを高速かつ大量に運ぶ高速鉄道の開発が、日本の新幹線を端緒として進み、フランスやドイツ、韓国、中国、台湾などで大都市間輸送において重要な役割を果たしてきている。

そうした中で、日本では新幹線を地域開発に結びつける傾向が強い。1960年代末から70年代前半にかけての「新全総」の時代、田中角栄の『日本列島改造論』に代表されるように、新幹線と高速道路の建設と国土改造が推し進められた。その後も、多極分散型や多軸型の国土をめざす動きのなかで、高速交通体系の整備は着々と進められてきた。

21世紀に入り、全総から国土形成計画の時代に移行しても、2015年に閣議決定された第二次国土形成計画では、「コンパクト+ネットワーク」が標榜され、リニア中央新幹線による三大都市圏の一体化と、それと連携した高速交通ネットワークの構築によるヒト・モノの広域的な移動と広域圏の自律的発展・東京一極集中の是正が期待されている。また、北陸・九州・北海道新幹線といった整備新幹線は、大都市間のみならず地方部の需要創出も行っており、既存の東海道新幹線等とは異なる特徴を持つ。今後数十年にわたり、リニアに加え北海道や北陸等新たな路線開業を控える日本社会において、三大都市圏と地方との関係がどのように再構築されるのか、人口減少が進む地方圏において、新幹線が地方都市間の関係や地方都市内部の都市構造にいかなる影響を与えるか、注視していくことが重要といえる。

ところで、新幹線が地域に与える影響については、経済学や土木・建築・都市計画分野などを中心に、さまざまな手法による豊富な研究蓄積がある。とりわけ、新幹線の地域への経済効果に代表される「正の影響」については、定量的かつ広い空間スケールを対象として行われた研究成果が多くみられる。経済学では、空間経済学や交通経済学などの分野において、大量のデータをもとに数理モデルを用いた分析を

行う研究が多い（石井 2013、Inoue et. al. 2017; Yoo et. al. 2022 など）。新幹線と関係づけられるテーマとしては、人口移動、地価変動、企業間取引、特許数などのイノベーションなど多様である。

それらの多くは、全国や一地方など比較的スケールが大きな空間を取り上げ、客観的な指標を用いて分析しており、結論は明解であるが、扱っている対象は限定的になりがちである。

土木・建築・都市計画系においても、計量分析を主とした研究が多いが、特定の都市や駅など、比較的狭い空間スケールを取り扱う傾向が強い（小野・浅野 2005、飯島ほか 2019、片岡ほか 2019 など）。この他、社会学の観点からは船橋ほか（1985）による住民の建設反対運動や国鉄の債務問題等をテーマにした一連の研究蓄積がある。これらの学術的な研究とは別に、公益財団法人九州経済調査協会による九州新幹線についての分析をはじめ、各地域のシンクタンク等による調査報告は相当数にのぼる。

これらの研究成果を踏まえつつ、新幹線による影響について、まずは鯉江（2011）をもとに整理を行っておくことにする。新幹線の整備に伴う効果は、大きく事業効果と施設効果に分けられる（図 4-1）。事業効果は整備前の調査や建設段階で発生する効果であり、建設に直接関わるような雇用・所得増加などが挙げられる。施設効果は新幹線サービスの利用により生じる効果であり、所要時間の短縮、事業者の利益増加、都市のシンボル性の向上・存在効果、土地利用の変化や経済効果などが挙げられる。また、よりマクロなスケールの国民経済に及ぼす影響としては、商圈の変化や産業立地の促進、観光の発展等も見込めるとしている。

新幹線による効果は、正の影響ばかりではなく、「負の影響」との二面性があることをおさえておくことが必要だといえる（図 4-2）。多くの場合、新幹線の開業により地域間競争は激化し、東京などの大都市や「ミニ東京」の地方中枢都市が成長する一方で、地方中小都市の多くは衰退傾向を示す。具体的な問題としては、日帰り圏の拡大による宿泊客の減少や消費者の流出（ストロー現象）、並行在来線問題による地域住民のアクセシビリティの低下などの問題が生じている。このように、新幹線整備に伴う影響には大きいものがあるが、地元自治体やシンクタンク等は、新幹線による地域の発展を強調し、特に開業前には「正の影響」を前面に押し出す傾向がみられる。

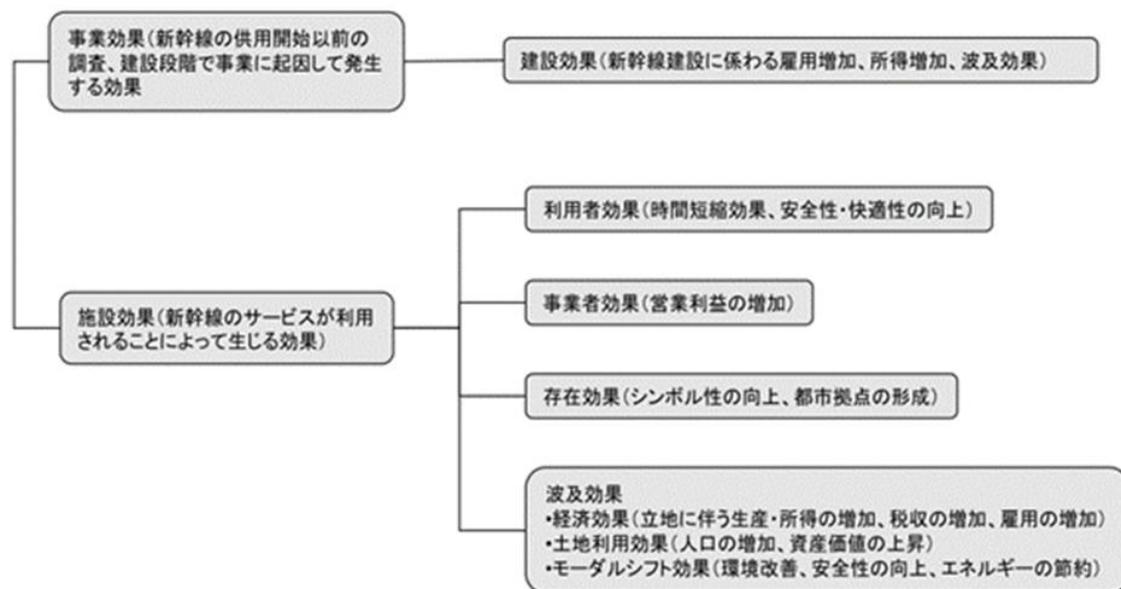


図 4-1 新幹線整備に伴う効果体系

出所：土木学会編「土木工学ハンドブック」（技報堂出版）を参考に鯉江（2011）作成

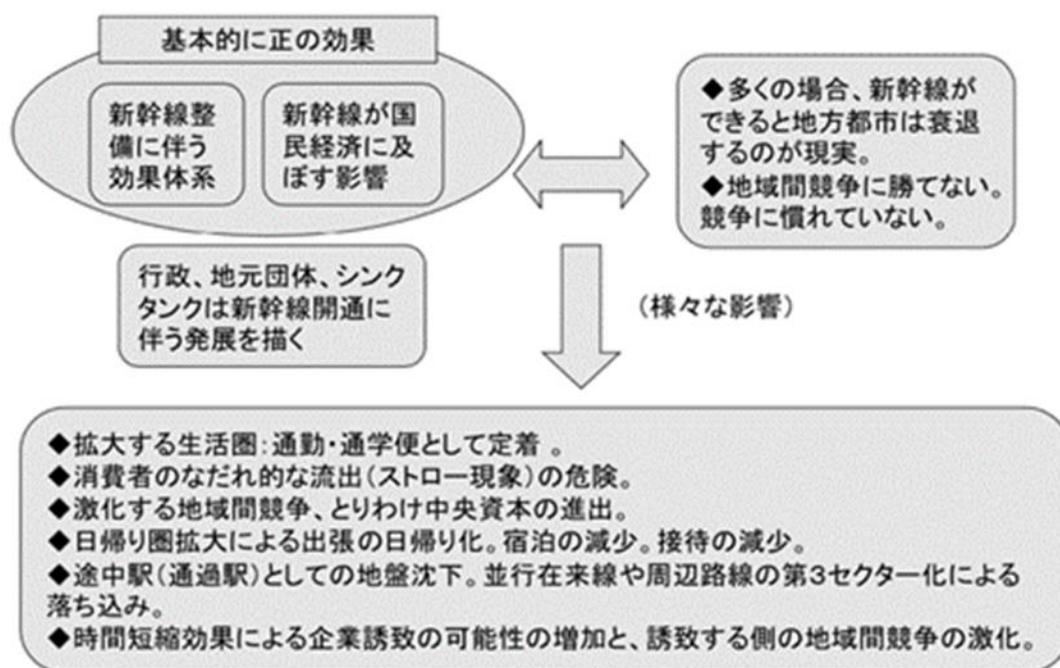


図 4-2 新幹線効果の二面性

出所：以下の南日本新聞社のホームページより 鯉江（2011）作成。

(<http://www.minaminippon.co.jp/2000kikaku/train/index.htm>)

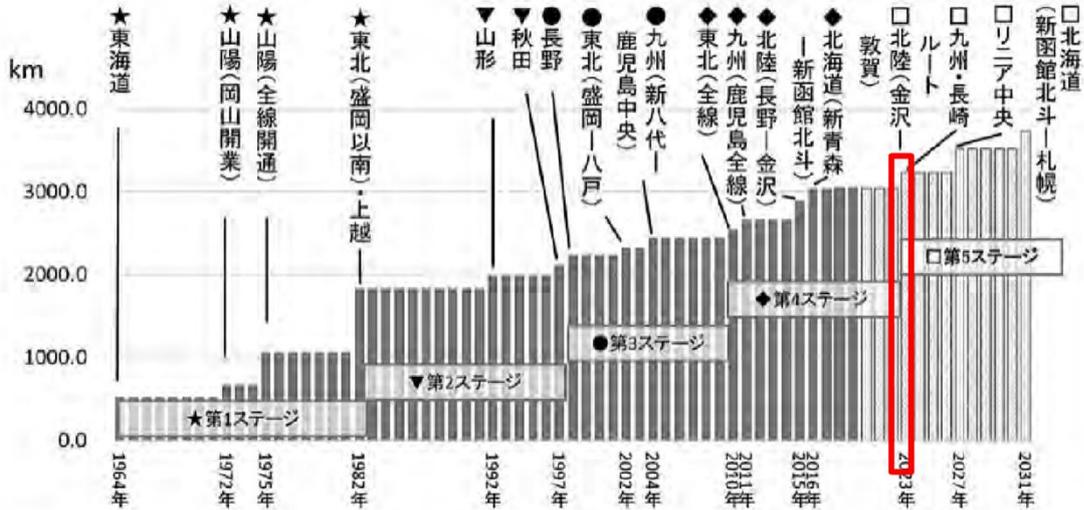
新幹線による地域への影響については、地理学や観光学からの研究成果も増えている。手法は定性的なものが中心で、統計データの分析、アンケートやヒアリングなどを用いて、都市の変化過程、地域における住民の意識や行動の変化など、数理モデルでは表せない部分を明らかにし、地域政策や地域活性化に活かすことも意図している。対象地域としては、近年開業が相次いでいる整備新幹線の沿線地域が取り上げられることが多い。

たとえば、有村（2019）は、九州新幹線開業による鹿児島市の都心機能の移転と分化に焦点を当て、従来の商業中心地である天文館地区から鹿児島中央駅地区への商業機能や業務管理機能等の一部の移動を明らかにした。また、北海道新幹線による函館市民の意識調査を行った大橋（2015）や北陸新幹線による富山宇奈月エリアの観光客の実態把握をアンケート調査で試みた谷脇（2020）など、開業による地域住民の意識の変化に着目した研究、佐久平（武者 2016）、岐阜羽島（武者 2014）、小諸・岩村田（井野 2012）、魚津（板原 2022）などを対象地域として取り上げ、ヒアリングや史料分析をもとに、都市の形成過程や変化を時系列的に論じた研究もみられる。

これに対し、櫛引（2014、2020、2022）や櫛引ほか（2022）は、主に東北新幹線沿線をフィールドとし、新幹線が地域に及ぼす変化のうち良い変化を「効果」、悪い変化を「影響」として時系列的にまとめている。近年は東日本大震災における新幹線を含めた高速交通の補完関係や世界遺産登録や地域医療における新幹線の役割など、幅広いトピックを独自の視点から研究している。最近では整備新幹線効果の評価手法の体系化（櫛引 2017）や新幹線と関連するあらゆる学問の体系的な整理を行い、それらをつなぐ議論の場としての「新幹線学」構築に向けた構想も発表している（櫛引・西山 2018）。

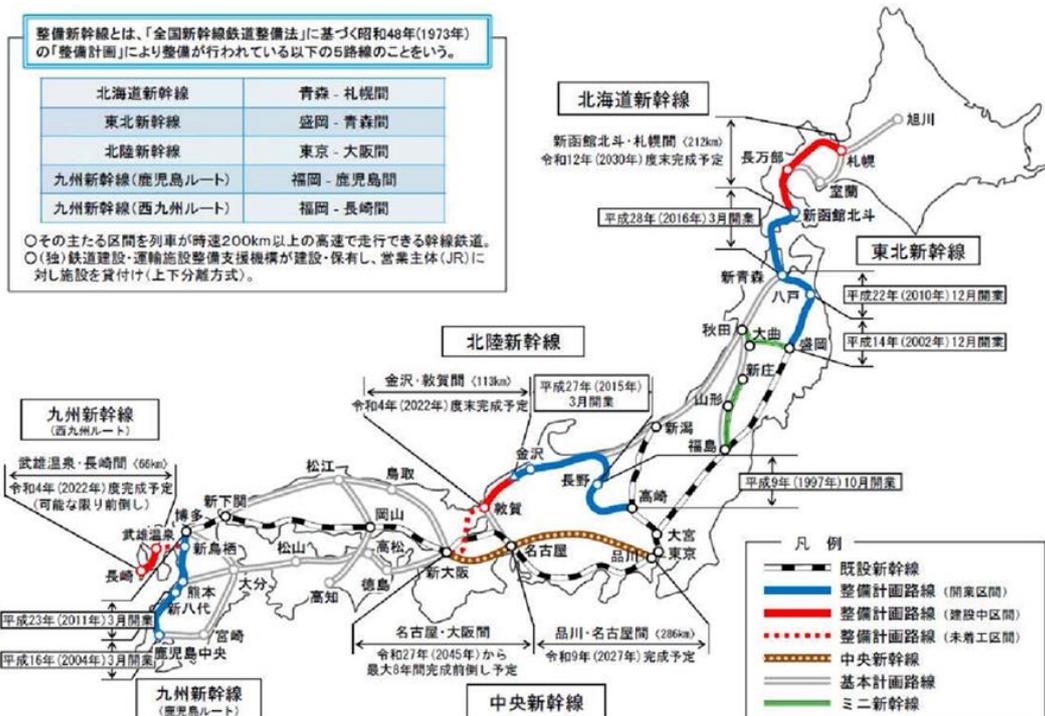
(2) 日本の新幹線の整備状況と新幹線開通による地域変化に関する調査研究

2024年3月16日に、北陸新幹線の金沢～敦賀間が開業した。図4-3-1は、日本の新幹線研究者として知られる榎引素夫が作成した新幹線の路線延長の経緯を示したものである。あわせて、図4-3-2により、日本地図で新幹線の整備状況を示した。



(国土交通省資料などから榎引作成)

図4-3-1 日本における新幹線の路線延長の経緯



出典：国土交通省HPより

図4-3-2 日本の新幹線の整備状況

図 4-3-1 で楯引は、日本の新幹線の歴史を 5 つのステージに分けている。

第 1 ステージは、1964 年の東海道新幹線（東京～新大阪間）の誕生から、1972 年の山陽新幹線の岡山開業を経て、1975 年の博多までの山陽新幹線全線開業の時期で、日本の高度経済成長期の太平洋ベルト・第 1 国土軸の形成と関わる時期である。

第 2 ステージは、1982 年の東北新幹線の大宮～盛岡間、上越新幹線の大宮～新潟間の開業から、1985 年の大宮～上野間、1991 年の上野～東京駅の開業を経て、1992 年の山形新幹線（東京～山形間）、1997 年の秋田新幹線（東京～秋田間）の開業の時期で、オイルショック後の日本経済の低成長期における北関東、新潟や東北への地方工業化と関わる時期である。

第 3 ステージは、1997 年の長野新幹線（後の北陸新幹線の高崎駅～長野駅間）の開業から、2002 年の東北新幹線の八戸駅までの延伸、2004 年の九州新幹線（八代駅～鹿児島中央駅間）の開業を経て、2009 年までの時期である。

第 4 ステージは、2010 年の東北新幹線の全線開業、2011 年の九州新幹線の全線開業から 2015 年の北陸新幹線の金沢開業、2016 年の北海道新幹線の新函館北斗駅の開業を経て、2023 年までの時期である。

2024 年の北陸新幹線（金沢～敦賀間）の開業以降は第 5 ステージとされ、今後九州新幹線の長崎ルート、リニア中央新幹線（品川～名古屋間）、北海道新幹線の全線開業（新函館北斗～札幌間）が予定されている。

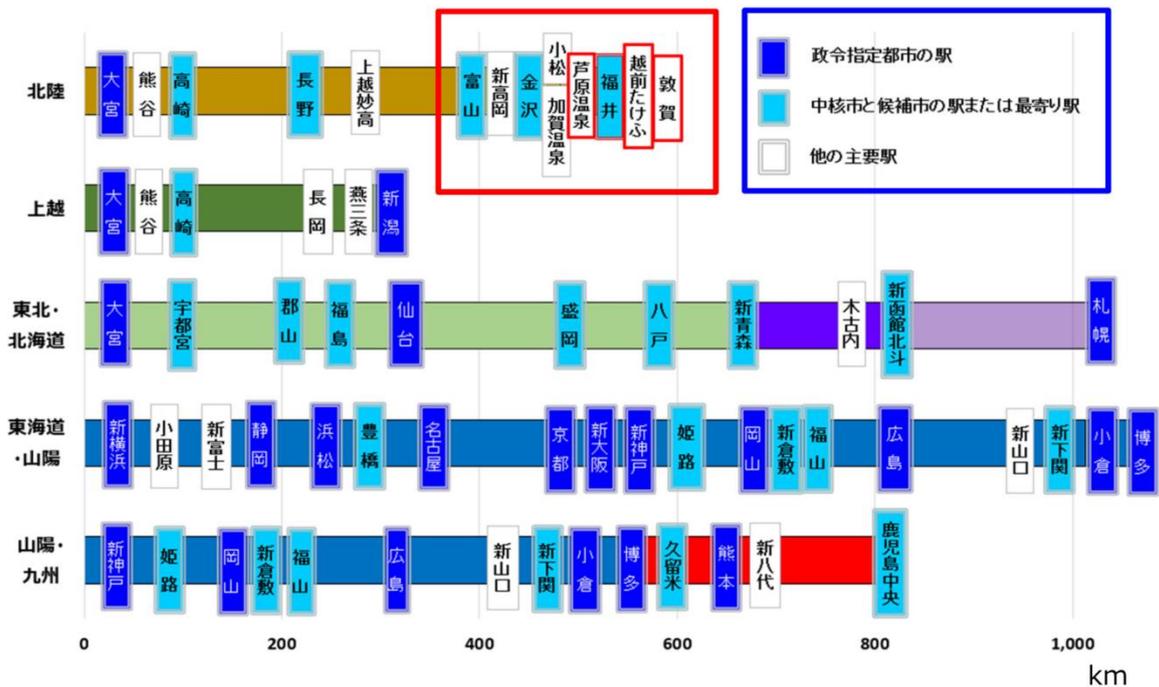


図 4-4 新幹線が結ぶ主要駅間の距離関係（楯引作成）

楯引はまた、新幹線の整備により結び付けられてきた日本の主要都市間の距離関係を図 4-4 に示している。この図にみられるように、日本における新幹線は、東京駅との距離関係で国内の各都市を位置づける役割を果たしてきたといえる。そのなかでも、東海道・山陽新幹線が、日常的なビジネス客の大量移動手段として機能し、日本経済を支える大動脈としての役割を果たしてきた。今後、リニア中央新幹線が、

こうしたビジネス客の移動をいかに変えうるかが問われるとともに、九州新幹線で指摘されている地方都市間の交流の活発化が、北陸や北海道などでみられるようになるかが注目されることである。

### (3) 北陸新幹線による地域経済および都市間関係の変化

前節では、日本の新幹線の新たな役割に関し、地方圏経済の活性化や地方都市間の関係、地方都市内部の都市構造変化に及ぼす影響について指摘した。以下では、北陸新幹線を取り上げ、地域経済や都市間関係の変化について、本節で検討し、次節で長野市を取り上げ、都市機能や都市内部構造の変化をみていくことにしたい。

まず、具体的なデータの検討に入る前に、新幹線の変化予測にあたっての仮説を述べることにする。1つ目は地域経済の活性化・高度化に関わる点で、図 4-5 は地域経済成長の基礎理論である経済基盤説を説明したものとなる。左上に示した基盤産業というのは域外から所得を得てくる産業のことで、赤い矢印で示したように、ここでは観光業がいかに域外所得流入を太くしていくことができるかが問われてくる。

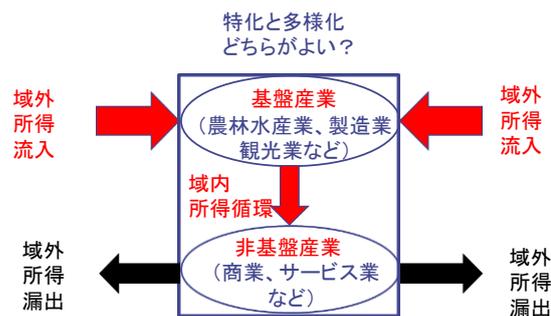


図 4-5 地域経済の経済基盤説

出所: 松原宏編(2022)『地域経済論入門』  
古今書院, p.18.

さらにこの図では四角で示した地域経済の空間的範囲、例えば嶺北、あるいは嶺南となるが、そうした中で基盤産業から、商業、サービス業などの非基盤産業に向かって下向きの赤い矢印が描かれている。この域内所得循環についてもさまざまな産業・企業が比較的広い空間的範囲で関わるようにするなど、波及効果をいかに大きくするかが重要になってくる。

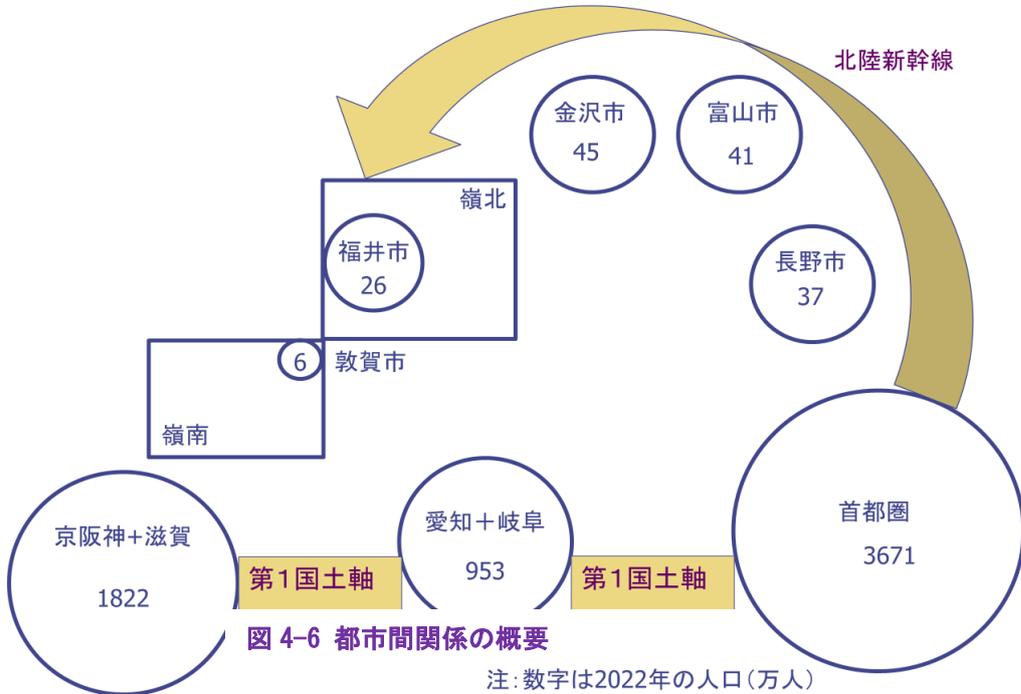
また、この図では外向きに黒い矢印で示したように、せっかく入ってきた所得を外に漏らしてしまう、他の地域で消費を行うなど域外への消費の漏れといったようなものも示している。この図から言えることは、いかに赤い線を太くしていくか。下向きの域内所得循環をいかに波及効果を持たせるように工夫していくか。そして外にできるだけ漏らさないようにするかといったことが基本的な戦略になってくる。

さらに製造業への影響としては、2番目に挙げたように、研究開発などの高度人材の異動といったもの、あるいは交流の活発化によって県内産業の高度化が図れたり、移動時間の短縮、さらにはリスクの低下によって、県内での時間の有効活用あるいは生産性の上昇といった点も考えられる。富山の YKK、石川の

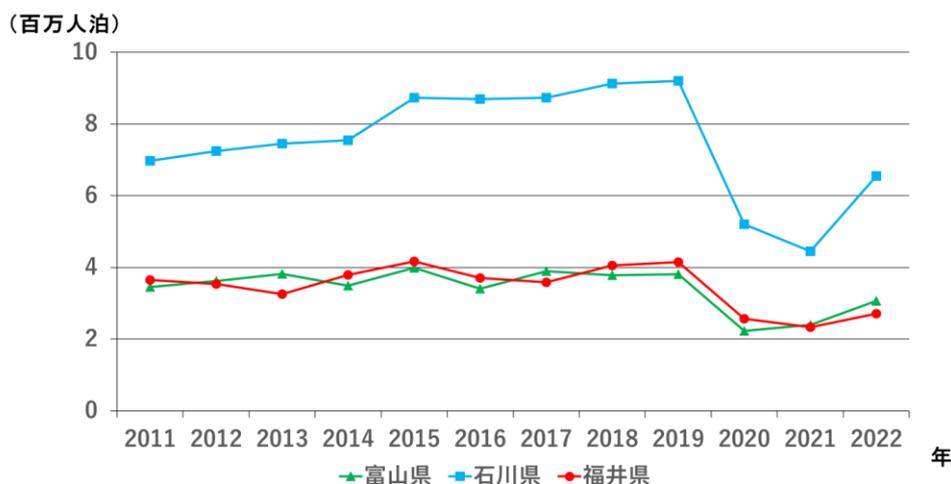
小松製作所などの事例にみられるように本社機能の一部移転、あるいは富山の日本カーバイド、越前たけふ駅前に進出が決まっている村田製作所の研究開発拠点などの事例にあるように、研究開発、R&Dの集約がもたらされ、「新幹線が企業を連れてくる」という効果も重要である。

仮説の2つ目は、よいことだけではなく、新幹線によって都市間競争の激化が起きると考えられる。すなわち今まで距離によって守られてきた産業などが競争にさらされたり、支店立地論などの研究成果によると、より大きな人口規模の都市に向けて、すなわち北陸3県でいうと、金沢市が最大の都市になるが（数字は2022年の人口）、そうしたより大きな人口規模の都市に向けて支店の統合が起きるといったことが理論的には言われている。

仮説の3つ目、もう1つの懸念としてはストロー現象が挙げられる。1つは労働力、特に若年層や女性がより大きな都市に吸い取られる。あるいはまた、品ぞろえや品質などが重要となる商品の消費がより大きな都市に向かうというものである。図4-6でいえばやはり最大の人口を擁する首都圏が有利になり、北陸新幹線により東京一極集中がますます進むことが懸念される。



次に、統計データの分析を通して、北陸新幹線による地域経済や都市間関係の変化についてみていくことにする。図4-7は、北陸3県における延べ宿泊者数の推移を示したものである。2014年から2015年にかけて、青い線で示した石川県の大きな伸びがみられる。これは北陸新幹線の金沢開業の効果と考えられる。これに対し、富山県では明確な効果がみられず、一方で金沢のホテルがいっぱい福井が恩恵を受けたと言われていたが、確かに福井にも波及してきたことをみることができる。これが2020年の新型コロナウイルスの感染拡大で大幅に落ち込み、それが2021年まで続き、2022年には回復しつつあるが、この回復のカーブも石川と富山、福井で伸び率に差があり、福井の開業効果がどの程度になるのかはなかなか見通せないところである。



**図 4-7 北陸 3 県における延べ宿泊者数（日本人+外国人）の推移**  
 出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」結果より松原作成

こうした北陸 3 県における延べ宿泊者数の推移を、2023 年 12 月まで月別に示したものが、図 4-8 である。

これによると、2022 年 2 月までは、新型コロナウイルスの感染拡大の状況に応じて、宿泊者数の波が形成されている。富山と福井両県のグラフはほぼ同じ数字で推移しているが、石川県の宿泊者数はそれらの 2 倍程度となっていた。2022 年 3 月以降は、新型コロナウイルスの感染拡大が収まりつつあるなかで、北陸 3 県ともに増加基調になってきている。この期間においても、石川県の伸びが大きく、2023 年 4 月以降は、富山県が福井県を上回る月が多くなっている。

この点については、より詳細な検討が必要であるが、コロナ禍後のインバウンドの伸びに対する北陸 3 県の対応が効いているように思われる。図 4-9 は外国人の延べ宿泊者数の推移を示したものである。石川、富山と比べて福井はとりわけ低位となっている。これは循環的なものというよりも、構造的なものと考えられ、簡単に変えられるものではないと考えられる。従ってこのままの推移でいけば、コロナ後急速に回復してきているインバウンドによる開業効果は、福井においては限定的と言わざるを得ないと判断される。

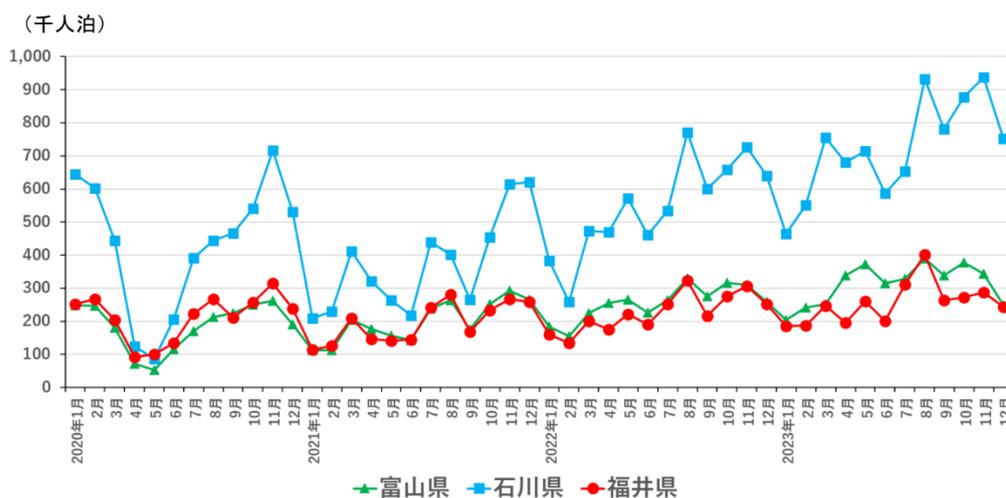


図 4-8 北陸 3 県における延べ宿泊者数（日本人+外国人）の推移  
 出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」結果より松原作成

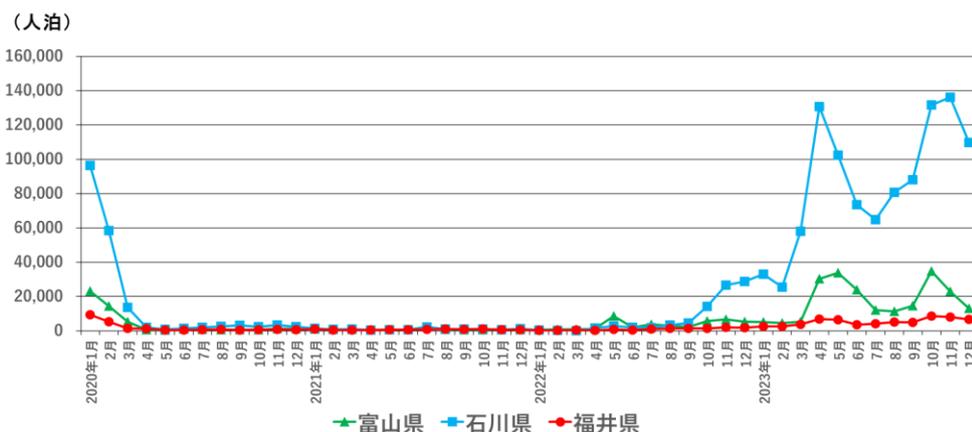


図 4-9 北陸 3 県における延べ宿泊者数（外国人）の推移  
 出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」結果より松原作成

では、北陸新幹線が福井に延びてきても人はそれほど来ないのかということ、そうではないだろうと思われる。図 4-10 は北陸の主要温泉地における宿泊者数の推移を示したものだが、水色で示した石川県の和倉温泉とほぼ同様の動きを、赤で示したあわら温泉は示している。この図ではまた、2015 年の北陸新幹線金沢開業により、和倉温泉、山代温泉、山中温泉など、石川県内の主な温泉で宿泊者数の増加が顕著であったことがみてとれる。と同時に、2016 年から 2019 年にかけて、宿泊者数の減少が生じており、コロナ禍以前に新幹線の開業効果が持続していなかったことがわかる。

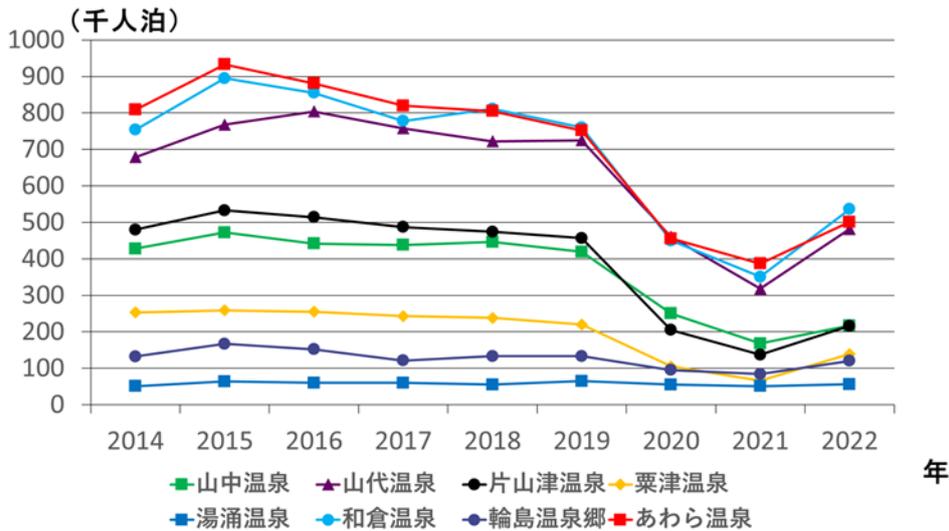
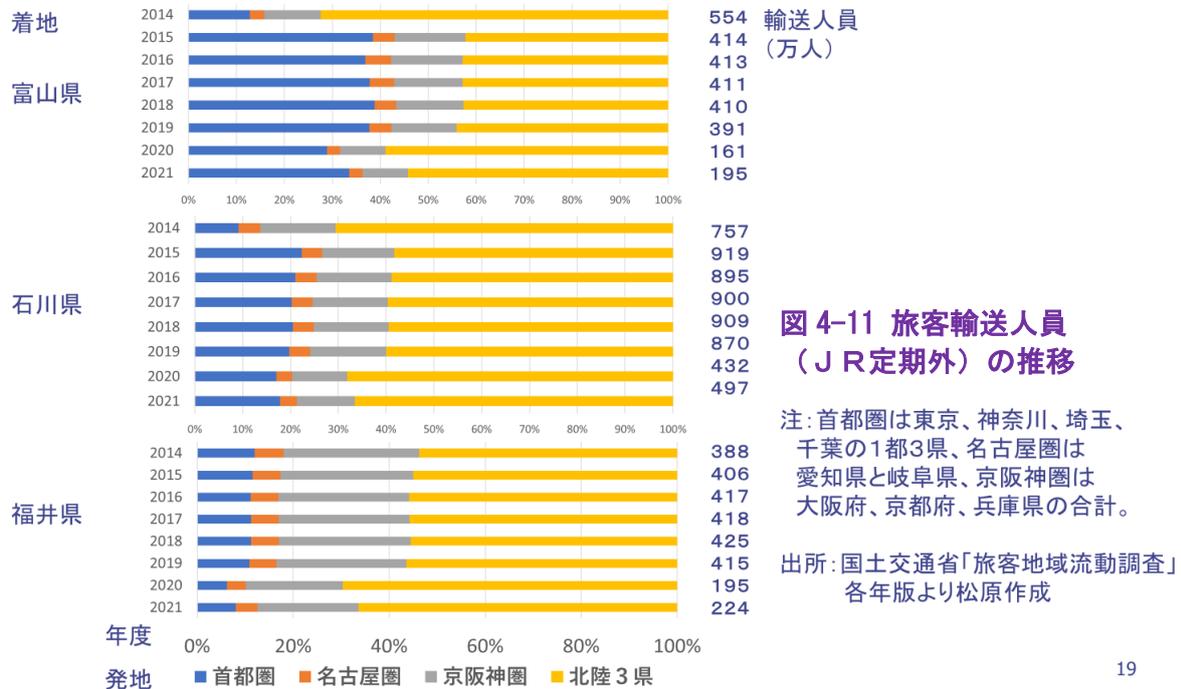


図 4-10 北陸の主要温泉地における宿泊者数の推移  
 出典：『統計からみた石川県の観光』各年版および『あわらし観光白書』各年版より松原作成

次に、北陸新幹線の金沢開業による人流の変化について、みてみよう。図 4-11 は、JR の定期外の旅客輸送人員の推移を示したものである。横棒グラフの右側に 数字を載せているが、石川県で 2014 年から 2015 年にかけて 757 万人から 919 万人に増えており、金沢開業の効果がここでもみてとれる。



それとともに、この図では横棒グラフのところでは 2015 年以降、石川、富山両県に共通して、青で示した首都圏からの旅客の割合が大幅に増えている。これに対し、福井については、京阪神の割合が高く、首都圏はいまだ少ない構成が続いているが、北陸新幹線の福井延伸により首都圏からの旅客が大幅に増え、

そうした旅客を県内の観光地が上手に呼び込めば開業効果は大いに期待できると考えられる。

次に、分析を観光から都市間競争に移していく。図 4-12 は経済センサスの数字を基にして、従業員 1 人当たりの売り上げ、あるいは収入金額の都市間比較を示したものである。生産性の都市間格差と言ってもよいと思われるが、仮説で述べたように今までは東京から遠いということで距離により守られていた福井の産業・企業が、市場やあるいは人材獲得などの面でどの程度の脅威にさらされるかを示したものとと言える。例えば情報サービス業では倍近くの違いがあること、または北陸の 3 都市でも差があることがみてとれる。

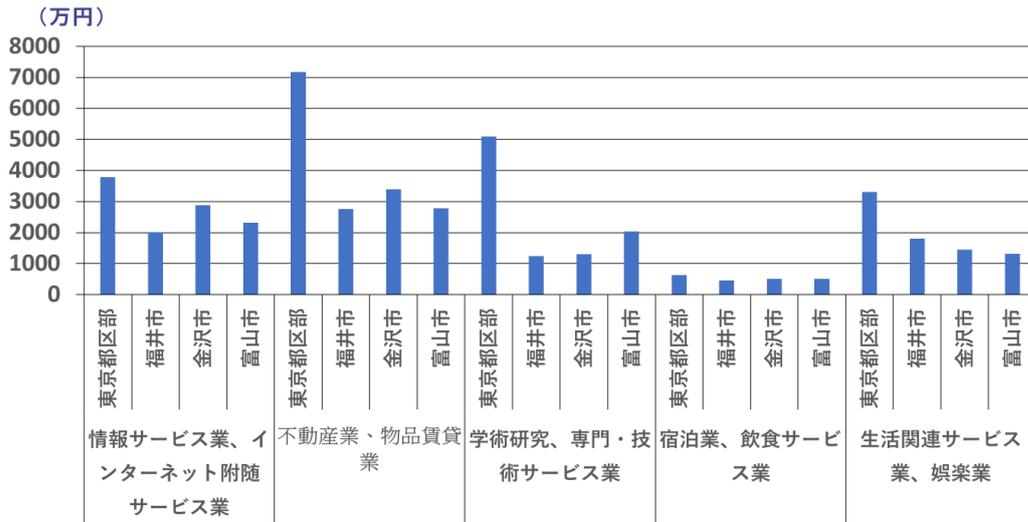


図 4-12 従業者 1 人当たり売上（収入）金額の都市間比較（2021 年）

出典：「令和 3 年経済センサス・活動調査」より松原作成

都市の機能では本社や支店などの中枢管理機能が重要で、これを示す指標として、筆者は「オフィス人口」といったものを算出している（詳しくは図 4-13 を参照）。これをみてみると、2015 年の金沢開業のはるか前の 1995 年から金沢市では中枢管理機能の低下がみてとれる。観光で非常ににぎわっている金沢ではあるが、都市の基礎体力である中枢管理機能といった面ではかなり弱ってきているということが都市経済の分析結果としては出てくる。

そういう面では、北陸新幹線が 1997 年に長野まで延び、2000 年以降、長野市ではオフィス人口の減少が現在に至るまで続いている。こうした変化の要因については、支店の統廃合などについての詳しい分析が必要となるが、長野では東京とのアクセスがよくなり支店の閉鎖が話題となった。2015 年の金沢開業後の変化、2020 年でまだ短期間の分析しかできていないが、それでも金沢、富山ともにオフィス人口の減少がみられる。

一方で、この図 4-13 で興味深いのは、福井が 2015 年から 2020 年にかけてプラス 5.4 と中枢管理機能を示すオフィス人口が増えている点である。ある生命保険会社の雇用拡大が要因ではないかという話もあり、まちなかで働きたいというニーズをうまく受け止めることができれば、北陸新幹線によるストロー現象ではなく、むしろ逆に都市機能の強化につなげていけるのではないかとと思われる。

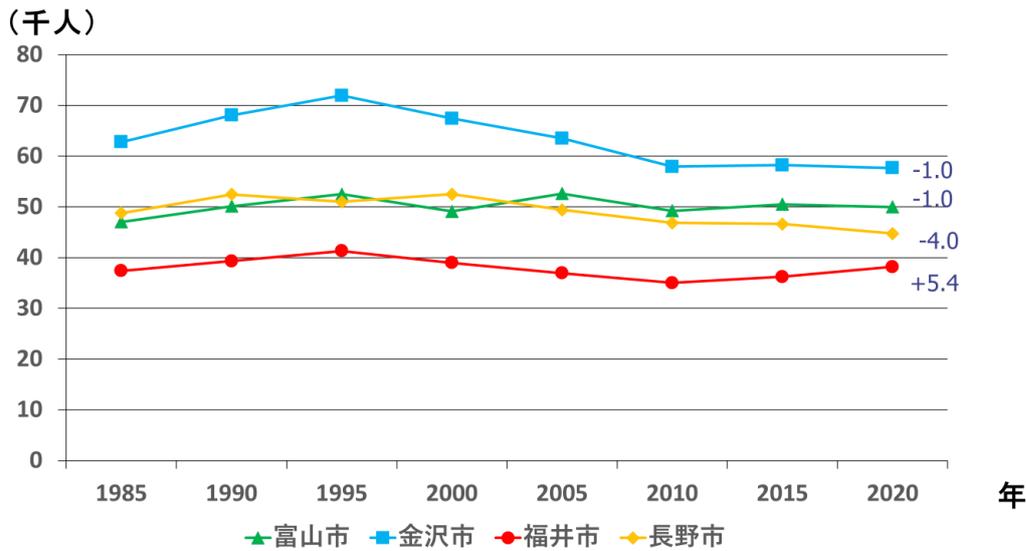


図 4-13 オフィス人口の変化

注：右端の数字は、2015年～2020年の増減率（％）。ここでのオフィス人口は、管理的職業従事者と事務従事者を足し合わせた数字。出所：「国勢調査」の従業地別・職業別データより、松原作成

さて、「北陸新幹線は人口減少をとどめることができるか」という問いについて考えてみたい。

図 4-14 の人口増減率の推移をみると、確かに 2016 年まで人口減少率が小さくなったが、それ以降は北陸 3 県ともに減少率が大きくなってきている。やはり少子高齢化による自然減少が大きくなっていることが要因と考えられるが、北陸新幹線の PR を通じて交流人口、関係人口を増やし、移住定住につなげていくことの意義は大きいように思われる。

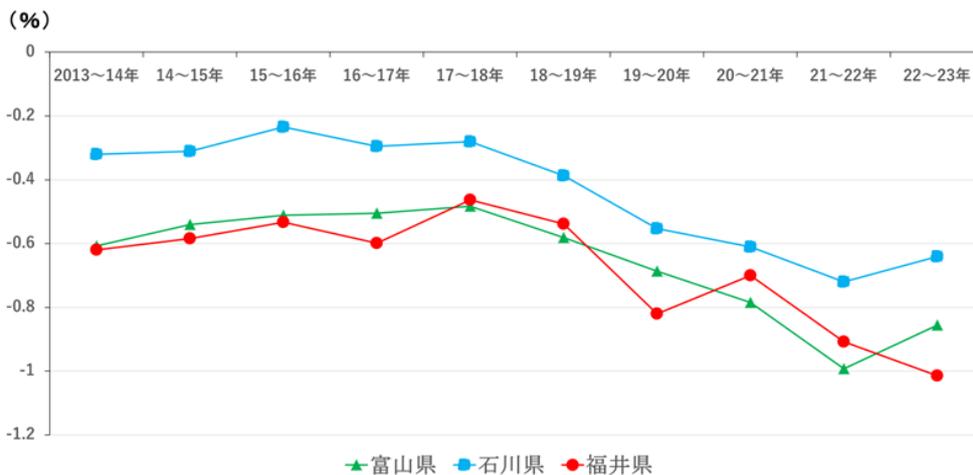


図 4-14 北陸3県における住民基本台帳人口増減率の推移

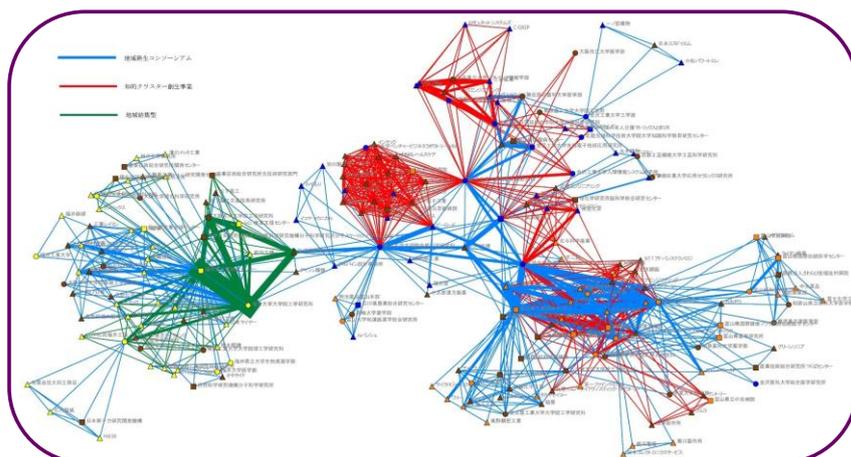
出典：総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」各年版より松原作成

以上、新幹線の効果を直接的に示すデータは限られているが、今後の政策の在り方を示唆する図を最後に 2 枚とりあげたい。

図 4-15 は、2000 年代に経済産業省や文部科学省が進めていたクラスター政策に関わった産、学、そ

して公設試験研究機関、これら産学公の関係性を社会ネットワーク分析という専門的な手法を使って可視化したものである。左側が福井県、中央が石川県、右側が富山県のネットワークを示したもので、石川県と富山県は重なり合っているが、左側の福井のはかなりまとまりがよく、北陸 3 県の中では独特の位置を示している。

北陸新幹線は観光客だけではなく、研究開発人材などの移動を活発にして、特許の共同出願など地域イノベーションの成果をもたらすことが今後期待される。



**図 4-15 北陸地域における 3 つの地域イノベーションプロジェクトの産学官ネットワーク俯瞰図** 出典：2000 年代の各プロジェクト資料より與倉豊作成

筆者のように文系の研究者でも、金沢や富山の研究者との学会活動が活発になることがこれから大いに期待されるが、理系の研究者間、あるいは産官学の交流を政策的にも促していくことが重要だと考える。

図 4-16 の北陸 3 県における工場立地動向をみると、石川県で 2015 年に小さな青い山がみられるが、その後は低迷している。むしろ最近では赤い線で示した福井県が伸びている。敦賀周辺の立地が活発に進んでいると言われているが、高速道路とともに新幹線によるアクセスのよさが考慮されているとも考えられる。これに関しても北陸新幹線の福井延伸を首都圏や北関東、長野などで大いに宣伝することにより、製造業企業の県内誘致につなげていくことが重要だと思われる。

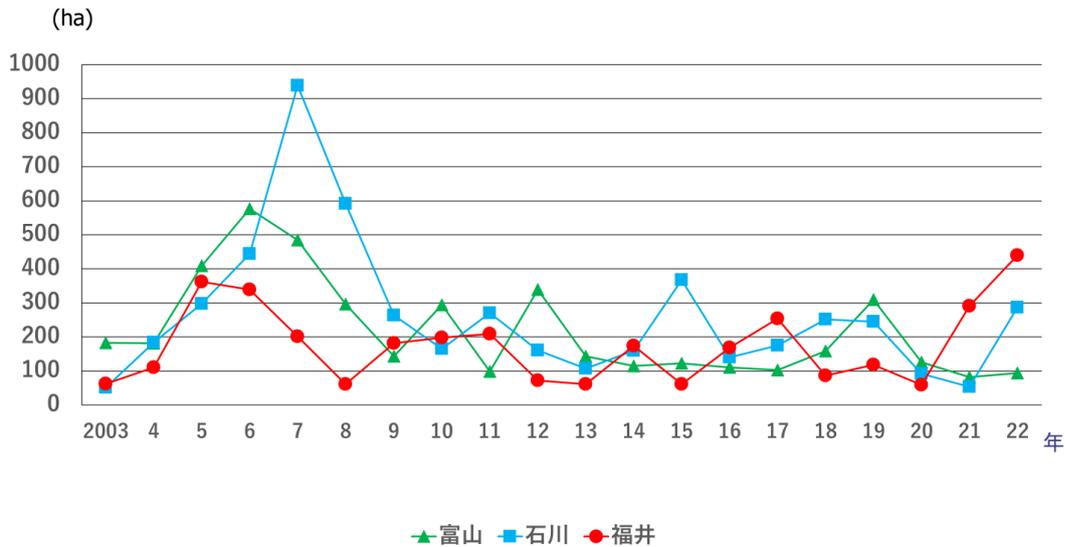


図 4-16 北陸3県における工場立地面積の推移  
出典：経済産業省「工場立地動向調査」より松原作成

#### 4) 北陸新幹線による長野市の都市機能および都市内部構造の変化

##### ①長野市の概要

長野市は長野県の県庁所在地であり、県北部に位置する。人口は約 37 万人、面積は約 835 km<sup>2</sup>と全国の中核市の中では 6 番目の広さである。周囲は山地に囲まれ、千曲川の清流をはじめとする大自然が広がる環境である。1998 年の長野五輪開催に向けて新幹線や高速道路網の整備が進み、首都圏をはじめとする県外とのアクセスが良好になったほか(図 4-17)、2005 年と 2010 年には周囲の町村を編入合併し、さらに市域を拡大した。今回取り上げる長野駅はその長野市の中心駅であり、北陸新幹線の他には JR 信越本線、しなの鉄道北しなの線、長野電鉄長野線が乗り入れている。



図 4-17 長野市を取り巻く交通ネットワーク 出所：長野市公式ホームページによる

## ②長野新幹線の概要

近年各地で整備新幹線の開業が進むが、その中でも最初に開通したのが長野新幹線である。長野新幹線は正式には北陸新幹線の一部(東京—長野間)であり、1998年開催の長野五輪も契機となり他区間に先駆けて開業した。開業により、東京—長野間は最速79分で結ばれることとなり、長野は首都圏の経済圏に組み込まれ、長野市民は「準都民」という意識を抱くようになる(櫛引、2020)などさまざまな変化が起こった。その後は2015年に北陸新幹線の金沢延伸により、長野駅は中間駅となったため、「長野新幹線」の名称はなくなった。ただ、現在も「北陸新幹線(長野経由)」といった表示を残すことで、案内のわかりやすさや長野という地名の存在感を残している。また、長野駅は開業時に橋上化されたほか、金沢延伸の際には駅前広場の整備が行われるなど、玄関口としての駅機能の向上も行われている。以上のような長野新幹線の事例は並行在来線の廃止や経営分離、終着駅から中間駅への転換など、現在の整備新幹線の沿線各地で起こっているさまざまな動きの先駆けであり、多くの示唆を与えてくれるものである。

## ③統計からみる変化の概観

ここでは、まず新幹線開業・延伸により長野市に起こったさまざまな社会的・経済的な変化について、統計面から概観する。まず、山梨県がまとめた資料である「新幹線駅設置都市における開業効果や取り組み」で用いられているものを参考に、6つの指標について新幹線開業前後の推移をみる(図4-18)。これらを見ていくと、新幹線開業という事象に起因するかは明確でないものの、各指標で大きな変化があることが読み取れる。特に事業所数や商品販売額の減少は首都圏の経済圏に組み込まれたことも変化の要因の一つであると考えられるが、これに関しては後述する。また、乗車人員に関しても、全体としては緩やかな減少を見せているものの新幹線に限ると増加傾向にあったということや、コロナ禍からの回復もみられる。なお、JR東日本のSuicaエリア外の駅では最も乗車人員が多く、地方都市の中では鉄道利用が比較的多い地域でもある。

続いて、鯉江(2015)を参考にしてより詳細な統計をみていく。まずは所要時間の短縮である。長野新幹線の開業により、長野と各地域間の時間短縮を示したものが図4-19である。東京と最短79分で結ばれたことにより、新潟、仙台、盛岡等への所要時間も大幅に短縮された。加えて、表4-1は国土交通省の「全国幹線旅客純流動調査」より、首都圏と長野県間の純流動量を交通機関別にみたものである。新幹線の開業に伴う時間距離の短縮により、開業後には鉄道分担率と全流動量が大幅に増加したことが読み取れる。また、幹線バスも増えているが、これは長野新幹線開業に伴う並行在来線の廃止により、利用客が一定程度バスに流れたものと予想できる。また、2015年の金沢延伸による長野と北陸との関係についても触れておく。金沢延伸により、首都圏と同様に北陸との時間距離も短縮された(図4-19)。鉄道流動量をみても、長野—石川間は2015年の延伸により前年の10倍程度の輸送量になった(図4-20)ことから、長野と北陸間の新たな人流が生まれたと考えられる。また、2024年3月の北陸新幹線敦賀延伸により、長野—福井間の移動にも今後大きな変化が予想されている。

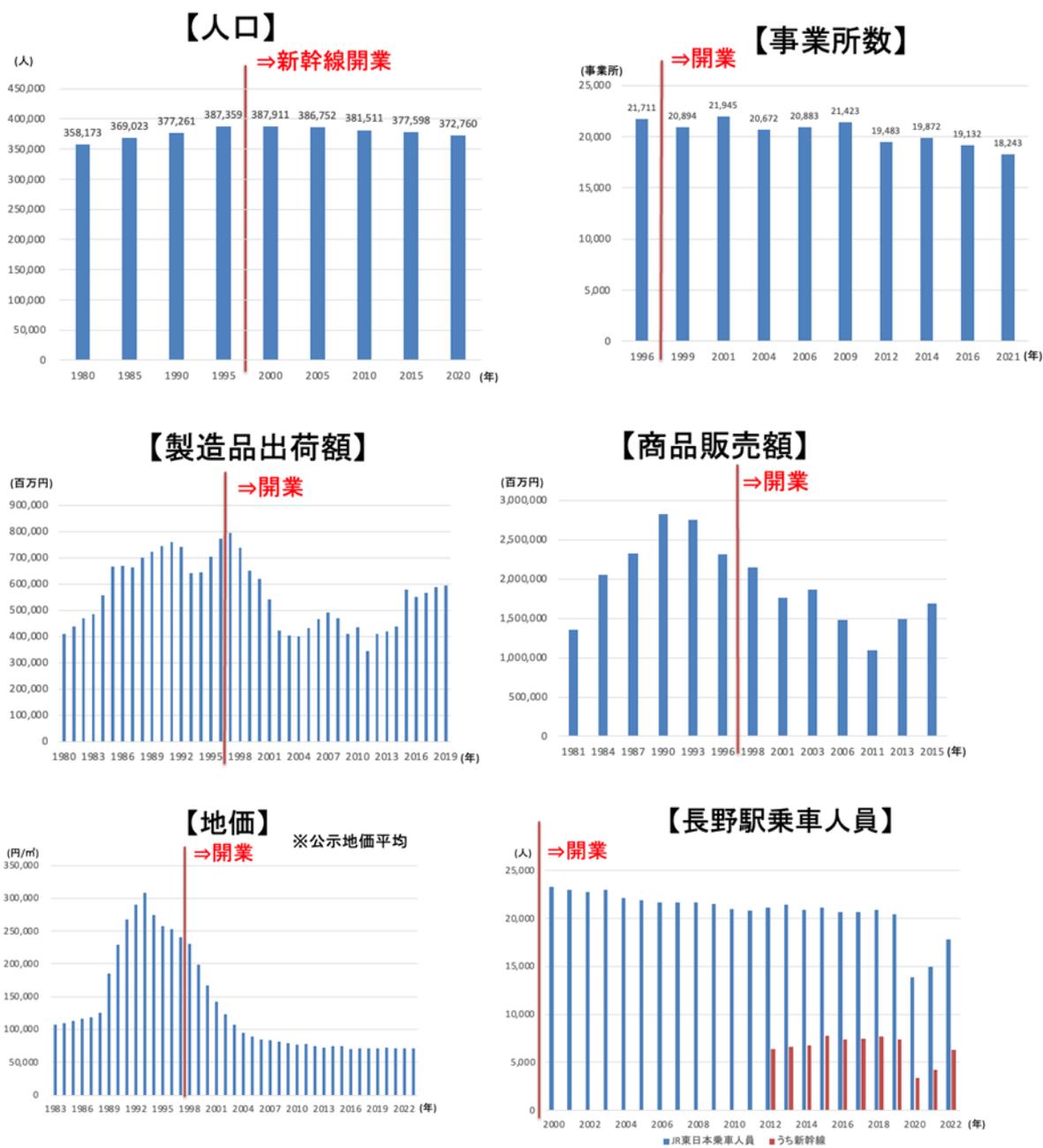


図 4-18 長野市の各統計の推移

注：市域については、人口は現市域、その他統計は当時の市域のものである。

今後の図表も特段の表記がない場合は当時の市域のものである。

出所：国勢調査（人口）、経済センサス（事業所数）、工業統計（製造品出荷額）、商業統計（商品販売額）、公示地価（地価）、JR 東日本公式サイト（乗車人員）より河崎作成

表 4-1 首都圏と長野県間の総流動量（代表交通機関別・平日）

|       | 航空 | 鉄道    | 幹線旅客船 | 幹線バス  | 乗用車等   | 全機関    |
|-------|----|-------|-------|-------|--------|--------|
| 1990年 | 13 | 6,942 | 0     | 449   | 12,757 | 20,163 |
| 1995年 | 15 | 5,333 | 2     | 861   | 12,561 | 18,772 |
| 2000年 | 1  | 9,382 | 3     | 1,140 | 10,782 | 21,307 |
| 2005年 | 4  | 9,471 | 0     | 1,343 | 9,271  | 20,091 |

（単位：千人/年。全国幹線旅客純流動調査をもとに筆者作成）

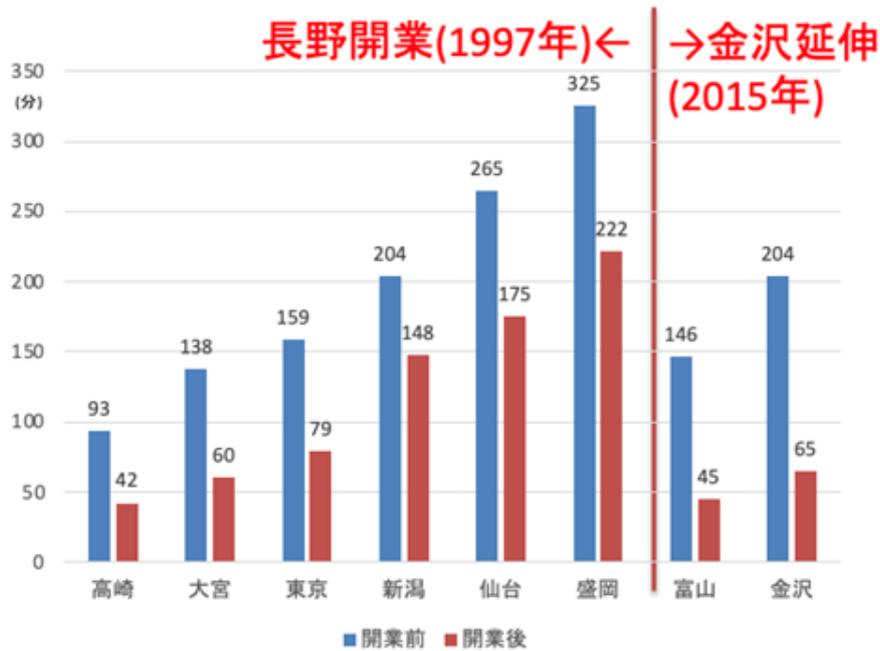


図 4-19 長野と各地域間の時間短縮 出所：鯉江(2015)、鉄道・運輸機構(2021)をもとに河崎作成



図 4-20 長野県—石川県間の鉄道流動量の変化

注：この区間では概ね鉄道流動量＝総流動量であり、一部外れ値は除外してある。出所：全国幹線旅客純流動調査をもとに河崎作成

#### ④支店経済の崩壊？～長野新幹線開業時～

新幹線開業による影響としては一般に、大都市圏へ経済活動が流出してしまう「ストロー効果」が挙げられる。図4-18より、長野市においても長野新幹線の開業前後は一定の事業所数の落ち込みがみられる。開業以前の長野は営業所や支店が多く存在しており、宿泊を伴う出張が主であった。しかし、新幹線開業の時期に長野の支店は廃止され、北関東や首都圏の支店の管轄となる動きが各地でみられた。廃止・撤退事業所の一覧といったデータはないため大局的な動きを掴むのは困難であるが、当時の新聞記事上の事例ベースでみると、多くの企業が支店や出張所の閉鎖を行っている(表4-2)。多くが撤退理由を店舗再編の一環としながらも、デサントのように高速交通網の発達によりわざわざ長野に支店を置く必要性がなくなったから、という直接的な意見もある。また、記事では当時は長野県内在住者の約千人が百貨店の三越カードを持っているとも述べられていたため、支店のみならず長野県民の消費に関して首都圏への流出が一部みられた。一方で、長野への新幹線開業を新たなビジネスチャンスと捉えた旅行代理店のHIS社が開業直後の1998年5月に長野市に営業所を設置したように、新幹線の開業による新たな動きもみられた。

それでは、こうした動きは本当に新幹線開業によるものだと言えるのだろうか。同時期の長野県松本市との比較を通してこの点を明らかにしたい。まずは事業所数についてである(図4-21)。両市ともに似たような傾向を示していることから、長野市における新幹線開業直後の事業所数の減少は必ずしも新幹線が要因ではないということが窺える結果となった。当時はバブル後の不況ということもあり、各地で業務効率化のために店舗再編が行われていたという背景も大きいと考えられる。

表4-2 長野新幹線開業前後に長野から撤退した企業(一部)

| 企業名               | 業種     | 撤退時期     | 撤退理由                      |
|-------------------|--------|----------|---------------------------|
| 北越銀行(現・第四北越銀行)    | 金融     | 1998年1月  | 店舗再編の一環                   |
| トーメン(現・豊田通商)      | 総合商社   | 1998年    | 全国的な大幅な組織改変に基づく措置         |
| ニチメン(現・双日)        | 総合商社   | 1998年    | 五輪も終わり、出張所を置いていても成果が上がらない |
| あさひ銀行(現・りそな銀行)    | 金融     | 1998年9月  | 長野に限らない経営効率化の一環           |
| 明和証券              | 金融     | 1998年10月 | 金融ビッグバンでの競争激化による採算性の悪化    |
| デサント              | スポーツ用品 | 1998年3月  | 高速交通網とコンピューターの発達          |
| ジャパンエナジー(現・ENEOS) | 石油元売   | 1997年3月  | 全国的な組織再編の一環               |

出所：2つの新聞記事、時間短縮(峠をこえて 信越線→長野新幹線：5)、朝日新聞。1997/9/27。変容する長野新幹線開業1年(4)支店経済にはほころび一問われる経済的魅力(終)。日本経済新聞。1998/10/2、をもとに河崎作成

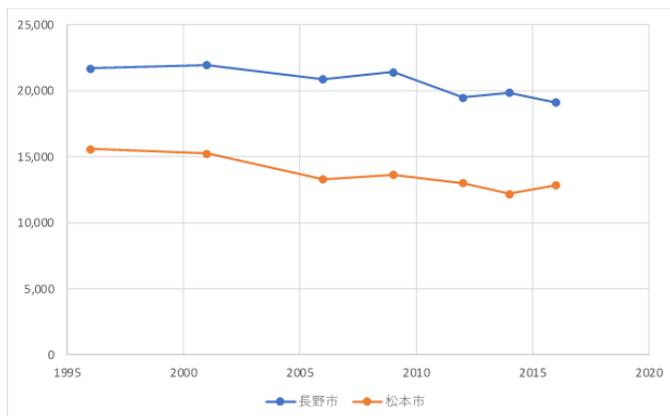


図4-21 長野市・松本市の事業所数の推移 出所：事業所・企業統計調査と経済センサスをもとに河崎作成

また、商品販売額に関しても、小売と卸売に分けて統計上の変化を整理する(図 4-22)。両市とも卸売販売額が大きく減少しており、これは長野市特有の傾向ではないため、新幹線開業との関係性は明確ではない。一方の小売業も両市ともに類似した推移を辿っているが、長野市の 1997 年から 1999 年の減少幅は松本市と比較しても大きいため、新幹線開業後における消費の域外流出も一定程度あったことが考えられる。ただ、その後は減少幅が次第におさまっていくため、新幹線開業による小売業販売額への影響は開業後の一過性のもものと捉えることが妥当ではないだろうか。

もともと、これらは開業直後の動きであるため、開業から 20 年以上経過した現在における長野市民の消費行動や首都圏との関係性等にも留意する必要がある。今後新たに整備新幹線やリニアが開業する地域においても、開業に伴う支店の撤退や消費の域外流出などについて留意しつつ、制度面の整備等を行うことが重要であろう。

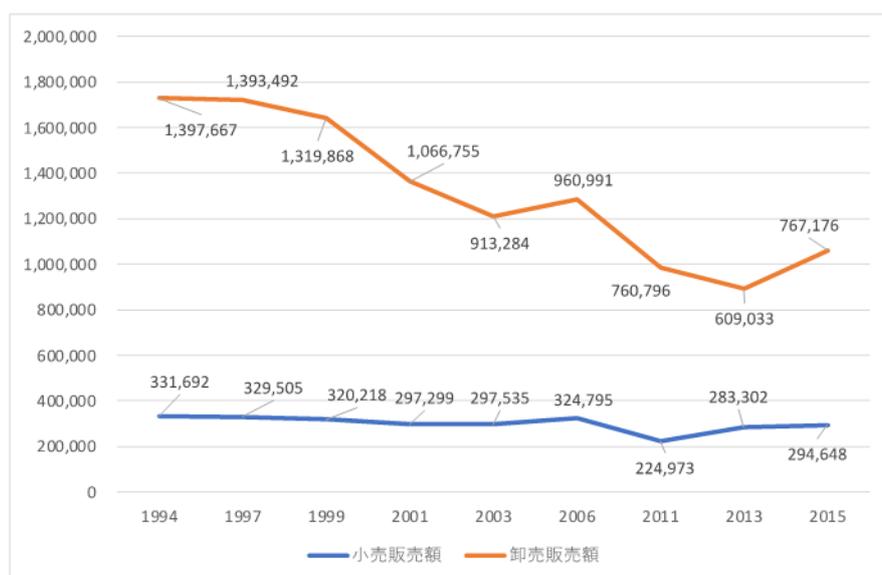
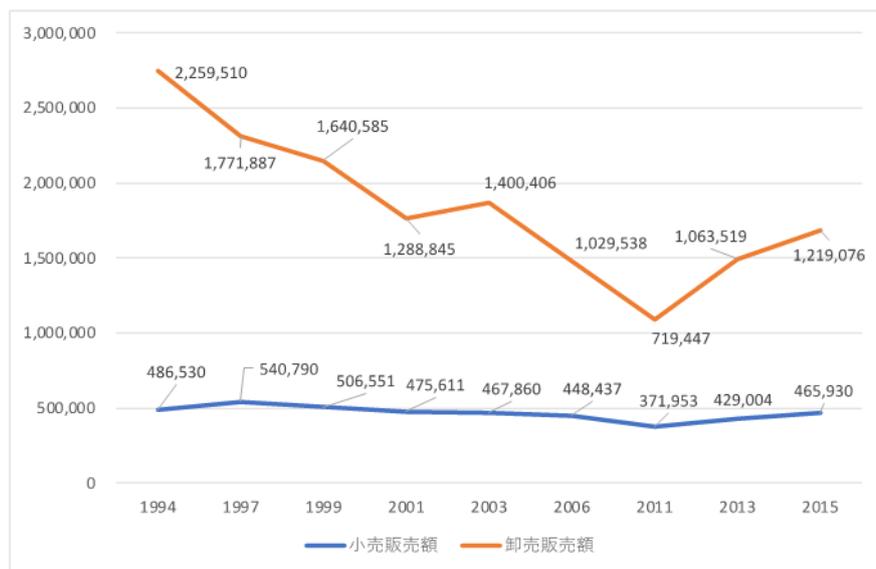


図 4-22 長野市(上)・松本市(下)の商品販売額の推移(小売・卸売) 出所：商業統計をもとに河崎作成

⑤ 社会学での意識調査

ここでは社会学の分野で行われている住民の意識調査を取り上げ、新幹線開業当時と現在の住民の意識の変化についてみる。ここで取り上げる松林(2021)では、新幹線開業から20年経過した長野市における地域住民の意識調査を行っており、五輪開催10年後に行われた五輪影響調査との比較が行われている(表4-3)。今回の調査では、長野駅が終着駅から中間駅に変わったことで、人の流動や生活行動圏に変化がみられたことや、新幹線への期待が弱まり、他の地方都市と同様に地域の衰退が止まらない現状がみられることが示されている。

また、より具体的な事例では、北陸地方との往来やインバウンドが増加していることや、必ずしも観光などの「非日常」の交通手段にとどまらず、地方における日常の移動手段としての新幹線の可能性も示唆されている。まちづくりに関する市民の意見を詳細に分析してみると(表4-4)、長野駅を中心とする面的な開発が期待されていたものの実際は限定的なものにとどまっているという意見や、県外への人や物の流出などを懸念する声もあるなど、地方都市ならではの閉塞感が窺える結果となっている。新幹線開業がゴールではなく、その後新幹線というツールをどのように活用していくかを議論することが特に近年の整備新幹線沿線では重要であることが示されている。

表 4-3 松林らの研究グループによる長野新幹線意識調査の詳細

|         | 実施年月     | 対象                                | 有効回収 | 目的                                      |
|---------|----------|-----------------------------------|------|---|
| 五輪影響調査  | 2008年12月 | 長野市民1000人(市内一部地域を母集団としたサンプリングを実施) | 268件 | オリンピックそのものや交通網整備、地域社会の現状に関する市民の意識・評価を測定 |
| 北陸新幹線調査 | 2016年1月  | 同上                                | 433件 | 五輪影響調査での質問も導入し、地域社会の現状に関する市民の意識・評価を測定   |

出所：松林(2021)をもとに河崎作成

表 4-4 長野新幹線意識調査による自由記述回答

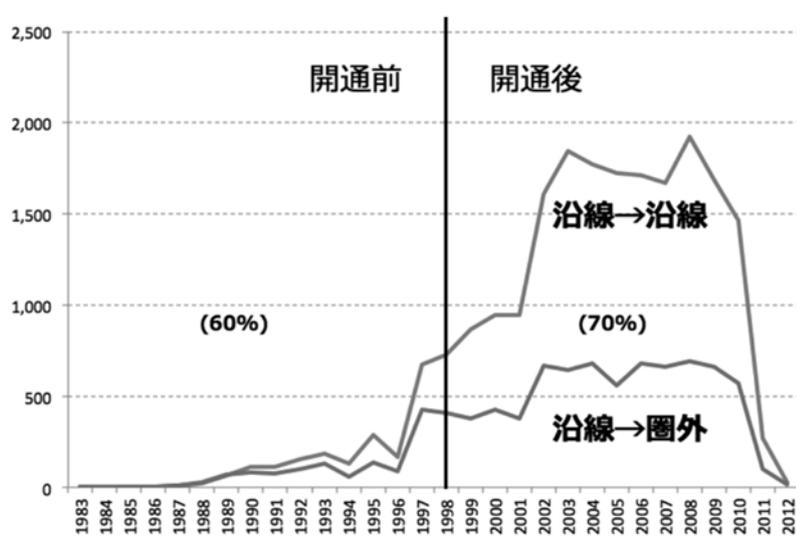
|   |                 |
|---|-----------------|
| 文化財のボランティアをしています、北陸からのお客様が増えています。   | 女性/64歳/主婦       |
| 海外の方も日常的に観光で見えていただいている。長野オリンピック以上に海外の方も多く、交流の場があり活性化していると思います。  | 女性/64歳/販売・サービス職 |
| 外国の方が温泉やスキーなどの観光として長野に来てくれて嬉しいです。その反面、異文化の違いでゴミの放棄や道路上で騒ぐなどの行動により、地域住民が迷惑しトラブルにもなっています。   | 女性/22歳/学生       |
| 東京が近くなり、移動の手段も増え、地域の行動範囲が広がったと思う。   | 女性/21歳/学生       |
| 普通に学生が佐久まで新幹線で通学していると聞いても驚かない時代になった。  | 女性/64歳/主婦       |
| 東京に日帰りで趣味等に利用することが増えた。  | 女性/67歳/主婦       |
| 県外へ通勤通学で新幹線で通う人が多くなった。  | 男性/49歳/技能・労務職   |
| 私の住んでいる長野市といっても中心からはずれた篠ノ井周辺はシャッター店舗が増え、買い物等に大変不便を感じています。   | 女性/57歳/専門・技術職   |
| 市内の道路、駐車場等を整備していないため、目的地に行くまでうんざり！という観光客の言葉をよく聞く。もっと若い人の意見を取り入れ、10年先、20年先の長野を考えるべきだと思う。市内の整備も、県外の人を呼ぶためのものか、地域の人が住み良いためのものかによって変わってくると思うが、どうも中途半端でいまいちだと思う。 | 女性/50歳/自営業主     |
| 高速道もそうだが、「入ってきやすい」ということは「出ていきやすい」ということ。地方都市は、本物の魅力作りができないと、活性化にはなかなかつながらないと実感した。  | 男性/62歳/専門・技術職   |
| 新幹線開業以来、東京都内での滞在時間が長くなる等、非常にメリットも多い反面、若い人々の関東志向(就職、進学等)はより増したと思います。   | 男性/49歳/保安職      |

出所：松林(2021)をもとに河崎作成

## ⑥イノベーションへの影響

長野市は新幹線開業により首都圏との時間距離が大幅に短縮され、人の往来が活発になった。そのため、この路線を事例としたイノベーションに関する研究もみられる。Inoue et al. (2017)では長野新幹線沿線の特許データを用いて、新幹線の開業がイノベーションに与える影響を定量的に分析した。その結果、長野新幹線の開業は沿線事業所のイノベーションに関する活動を量的・質的に増加させ、沿線の事業所間の協力関係を強固にすることや、東京の事業所の特許引用(知識拡散)も増加させることを示した。これらの結果は、新幹線による対面コミュニケーションにかかる時間の劇的な短縮が要因であると考えられる。

また、同じく特許引用の分析を行った田村(2016)においても、長野新幹線沿線地域を事例に知識移転のメカニズムに着目した分析が行われている。自然実験による実証分析が行われ、新幹線駅から離れた地域の特許を参照群とした DID 分析により長野新幹線開通というイベントが知識移転に与える影響を検証している。分析結果としては、相対的な新幹線沿線地域からの知識移転の増加、知識移転の範囲の拡大、沿線地域内から外への知識移転の増加が示されている(図 4-23)。以上より、新幹線の開業は企業活動や人の往来を活発化させ、新たなイノベーションを生み出す可能性が高いことがわかる。今後の北陸新幹線敦賀延伸、そしてリニア中央新幹線の開業でもこれらと同様もしくはそれ以上の企業活動への影響が期待されるため、それに応じた政策・制度面の整備や企業誘致等の方策が急務であろう。



(注) 横軸に出願年を、縦軸に引用件数を示している。

図 4-23 長野新幹線開通前後の沿線引用の行き先の推移

出所：田村(2016)による。なお、2001年の急激な伸びは「開通後約4年の時間的ラグ」だと本文中で説明されていたが、2011年・12年の急激な落ち込みについては不明。) )

以上、長野市の事例についてさまざまな観点から整理を行った。一般に、新幹線の開通による時間距離の短縮で、人の往来は活発になる。特に長野市は首都圏と1時間強で結ばれたことで、かえって事業所の撤退や消費行動の流出が一部でみられた。しかし、新幹線開業が直接的な要因なのかは明確ではない。また、開業後数年の「開業効果」に終始せず、さまざまな主体が協力して数十年続くインフラにしていくことが急務であるが、開業後20年の調査では一定程度新幹線のプレゼンスを確認できたものの、地方都市

ならではの閉塞感も漂う結果となった。加えて、新幹線は企業活動を活発にするとされているが、学術研究においても沿線のイノベーションや知識拡散に影響を与えることが実証的に示されている。

今回取り上げた長野市は、新幹線により日本の大都市かつ世界的にもプレゼンスの高い東京と1時間強で結ばれたことにより、さまざまな地域への影響が起こった。リニア中央新幹線は既存の新幹線よりも迅速に地域間を結ぶため、そのインパクトは計り知れない。また、中間駅地域であっても1時間強で東京と結ばれるという点は地方都市にとっては非常に大きなメリットにもなり得る。起終点となる大都市との関係にも着目しつつ、リニアというツールを最大限活用して地域を活性化していくための方策を自治体・企業・住民等で協力して考えていく必要があるだろう。

#### 参考文献

- 有村友秀 2019。鹿児島市中心部における都心機能の分布とその変容。地理空間12(1):21-35。
- 飯島 翼・阿保谷崇・末木祐多・武藤慎一・佐々木邦明 2019。都市内交通整備がリニア中央新幹線の整備効果に与える影響-山梨県国中地域の事例-。土木学会論文集D3 75(5):957-966。
- 石井晴夫 2013。整備新幹線による新たな交通体系の構築とネットワーク効果の進展。日本不動産学会誌26(4):57-65。
- 板原虎ノ介 2022。整備新幹線が沿線地域にもたらす変化と「地域の振興」に向けた考察。空間・社会・地理思想 25 45-56。
- 井野俊介 2012。空間統合の高速化がもたらす不均等発展 —北陸新幹線建設と小諸・岩村田の都市間競争を例として—。空間・社会・地理思想 15:15-41。
- 大橋美幸 2015。北海道新幹線開業前の現況、函館市民及び来街者の意識調査 第2報。函大商学研究48(1):111-184。
- 小野政一・浅野光行 2005。高速交通機関がもたらすストロー効果に関する研究 —長野新幹線沿線を対象とした統計データによる検証—。土木計画学研究・講演集。
- 片岡 将・柳川篤志・田中浩介・川端祐一郎・藤井 聡 2019。全国新幹線整備が国土構造と国民経済にもたらす影響の計量分析。土木学会論文集D3 75(5):375-386。
- 櫛引素夫 2014。「新幹線効果」を考える-八戸・弘前・青森。弘前大学大学院地域社会研究科年報 7:135-145。
- 櫛引素夫 2017。整備新幹線をめぐる沿線の「自己評価」について—新しい独自の指標作りは可能か—。弘前大学大学院地域社会研究科年報 10:69-76。
- 櫛引素夫 2020。『新幹線は地域をどう変えるのか』古今書院。
- 櫛引素夫 2022。世界遺産登録と新幹線は地域をどう変えるのか —北海道・北東北エリアの観光に注目して—。弘前大学大学院 地域社会研究科年報 18:87-105。
- 櫛引素夫・西山弘泰 2018。「新幹線学」の構築は可能か —「ポスト整備新幹線」時代に向けての論点整理と評価法検討—。地域社会研究 11:11-24。
- 櫛引素夫・三原昌巳・大谷友男 2022。北海道新幹線開業が青森市の地域医療にもたらした変化 —青森新都市病院の事例と今後の展望—。地域社会研究 15:1-14。
- 九州経済調査協会 2021。特集「九州新幹線全線開業10年の効果と影響」九州経済調査月報 75。

- 鯉江康正 2011。新幹線整備が地域経済に与えた影響事例。地域研究：長岡大学地域研究センター年報 11(21):51-83。
- 田村龍一 2016。高速鉄道が知識移転に与える効果—日本の特許引用を用いた実証分析—。財務省財務総合政策研究所「フィナンシャル・レビュー」128:85-100。
- 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 2020。北陸新幹線（長野・金沢間）事業に関する事後評価報告書。
- 谷脇茂樹 2020。富山県宇奈月温泉における観光の現状と課題。玉川大学観光学部紀要 8:31-46。
- 船橋晴俊ほか 1985。『新幹線公害：高速文明の社会問題』有斐閣。
- 松林秀樹 2021。北陸新幹線と長野県長野市—開業後 20 年の「評価」の変化。後藤範章編著『鉄道は都市をどう変えるのか 交通インパクトの社会学』143-160。ミネルヴァ書房。
- 武者忠彦 2014。近代都市計画と新幹線の都市デザイン：近代都市「岐阜羽島」の形成（特集 東海道新幹線 50 年の地域変化）。地理 59(10):56-65。
- 武者忠彦 2016。新幹線建設と近代都市「佐久平」の形成—都市計画をめぐる 3 つの分析軸—。地学雑誌 125(4):545-566。
- Inoue, H., Nakajima, K. and Saito, Y. 2017. The Impact of the Opening of High-Speed Rail on Innovation, *RIETI Discussion Paper Series* 17-E-034, 1-17.
- Yoo, S., Kumagai, J., Kawasaki, K., Hong, S., Zhang, B., Shimamura, T. and Managi, S. 2022. Double-Edged Trains: Economic Outcomes and Regional Disparity of High-Speed Railways, *RIETI Discussion Paper Series* 22-E-060, 1-42.

## 2 フランスにおける高速鉄道の展開と社会経済的变化

岡部 遊志

### (1) はじめに

日本では高速交通体系の充実化が進展し、2020年代に入っても新幹線の延伸が続いた。またリニアモーターカーを利用する中央新幹線の開通も予定されており、日本全体の交通体系は大きな変化を迎えるかと予想される。このような高速交通体系の変化により、その沿線の都市の社会的経済的变化も惹起されると予想されている。

しかし高速鉄道の開通による効果は一様ではない。新幹線駅が建設されたにも関わらず発展がみられない地域もあるが、逆に例えば新横浜駅周辺など開通から時間が経過した後にダイナミックな動きが見られることもある。一方で成熟期を迎えた社会において新たな交通体系の出現は、それが必ずしも地域経済の成長を促す起爆剤となるわけではない。ゆえに、高速交通の与えた影響を明らかにするためには、これまでに高速鉄道体系が開通した様々な事例を分析する必要がある。

そこで本稿では日本と同じく、高速交通体系が発達し、かつ社会的にも成熟期を迎えているフランスを事例に、フランスの交通高速鉄道が都市に与えた影響を明らかにする。

### (2) フランスの地域経済の概要

フランスの高速交通体系の変容をみる前に、フランスの地域的経済構造について触れておく。

フランスの地域的経済構造はパリへの強い集中によって特徴づけられる。フランスは歴史上、多くの期間、パリへの一極集中が顕著であった。フランス王家はパリやその郊外に宮殿を構え、フランス革命後も基本的にはパリは政治の中心であった。こうした背景をもとにフランスはパリへの一極集中を強め、政治や経済、交通がパリを中心に成立し、この影響は現在でも続いている。以下ではこの一極集中的な状況を、統計データを用いて確認する。

まずパリを含んだイル・ド・フランス地域圏 Île de France の人口がフランスの人口に占める割合は約18%である(表4-5)。次いで第2の都市圏を有するリヨン Lyon を擁するオーヴェルニュ・ローヌ＝アルプ地域圏 Auvergne-Rhône-Alpes が12%程度を占めており、両者をあわせると30%を超える。このようにフランスはパリやその他の大都市に人口が集中する構造となっている。またコミューン別(図4-24)でも一部の大都市への集中が顕著であり、人口の地域格差は大きい。

こうした人口構造はル・アーブル＝マルセイユ線という呼称で指摘されてきた。フランス北西部のル・アーブル Le Havre と南仏のマルセイユ Marseille を結ぶ線に対して、この線の北東側は工業が盛んで発展しており、この線よりも南西側は農業が中心で遅れているとされてきた。しかしこの状況は、近年は大幅に変化している。図4-25、4-26からも明らかなように一般的に南部の人口増加が大きく、一部、西側の太平洋岸も人口増加がある。しかし北東部や北部は人口減少が発生している地域も多い。この傾向は比較的長く続いており、この要因として大きいのは移住によるものとされる。自然増減(図4-27、4-28)をみると北部で自然増加が大きく、南部で社会増加が多いことがわかる。TGVが比較的新しく通ったのは北部や東部であるが、ドイツやベルギー、イギリスへと至る高速鉄道の需要は高いと思われる一方、これらの路線が走る地域は必ずしも繁栄を享受しているわけではなく、むしろ旧来の工業が衰退し人口も減少しているなど、困難に直面している地域でもある。

表 4-5 フランスの地域圏別人口とその割合  
(2023 年)

| 地域圏                        | 推計人口 (千人) | 割合   |
|----------------------------|-----------|------|
| Île-de-France              | 12358.932 | 18.2 |
| Centre-Val de Loire        | 2572.278  | 3.8  |
| Bourgogne-Franche-Comté    | 2786.296  | 4.1  |
| Normandie                  | 3317.023  | 4.9  |
| Hauts-de-France            | 5980.697  | 8.8  |
| Grand Est                  | 5562.262  | 8.2  |
| Pays de la Loire           | 3907.426  | 5.7  |
| Bretagne                   | 3429.882  | 5.0  |
| Nouvelle-Aquitaine         | 6110.365  | 9.0  |
| Occitanie                  | 6101.005  | 9.0  |
| Auvergne-Rhône-Alpes       | 8197.325  | 12.0 |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur | 5160.091  | 7.6  |
| Corse                      | 351.255   | 0.5  |
| Guadeloupe                 | 375.845   | 0.6  |
| Martinique                 | 347.686   | 0.5  |
| Guyane                     | 301.099   | 0.4  |
| La Réunion                 | 873.102   | 1.3  |
| Mayotte                    | 310.022   | 0.5  |

出典：INSEE 資料より岡部作成

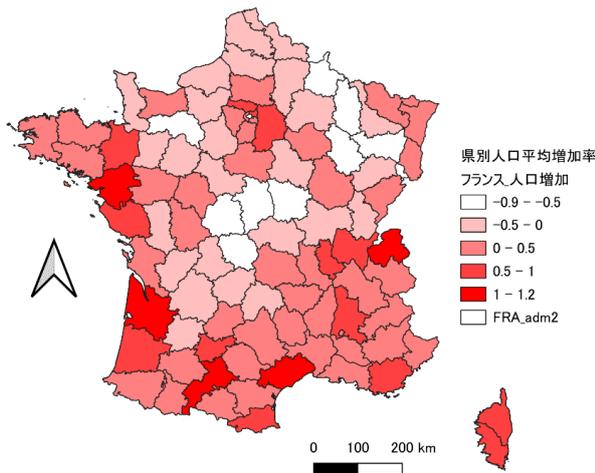


図 4-25 フランスの県別人口増加率  
(2014 年～2020 年)

出典：INSEE 資料より岡部作成

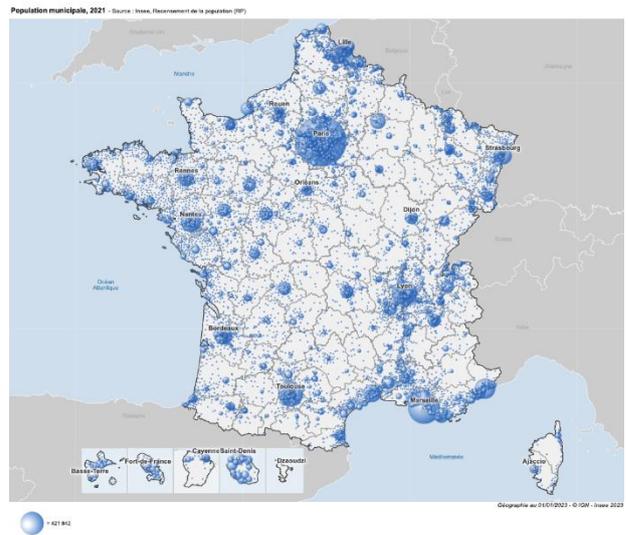


図 4-24 フランスのコミューン別人口 (2021 年)

出典：INSEE Statistiques locales により作成

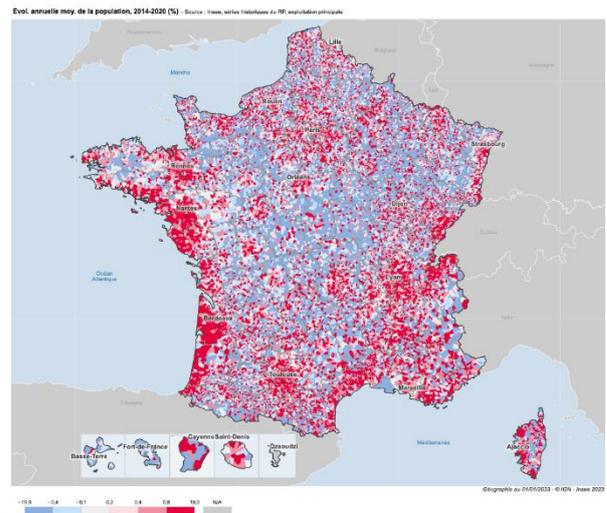


図 4-26 フランスのコミューン別人口増加率  
(2014 年～2020 年)

出典：INSEE Statistiques locales により作成

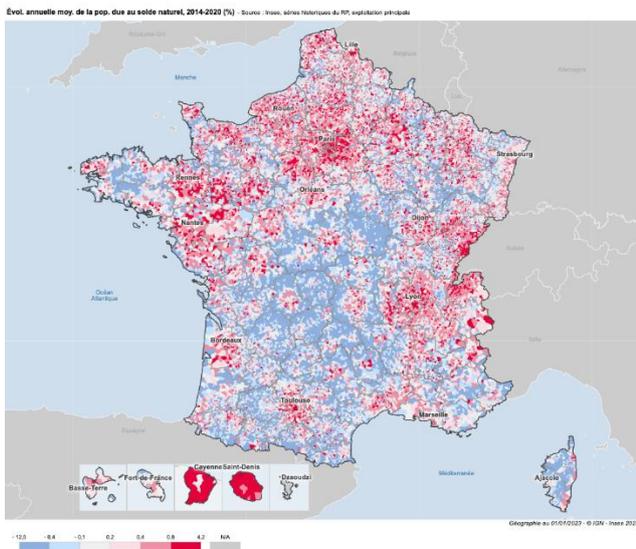


図 4-27 フランスのコミューン別自然増加率 (2014年～2020年)

出典：INSEE Statistiques locales により作成

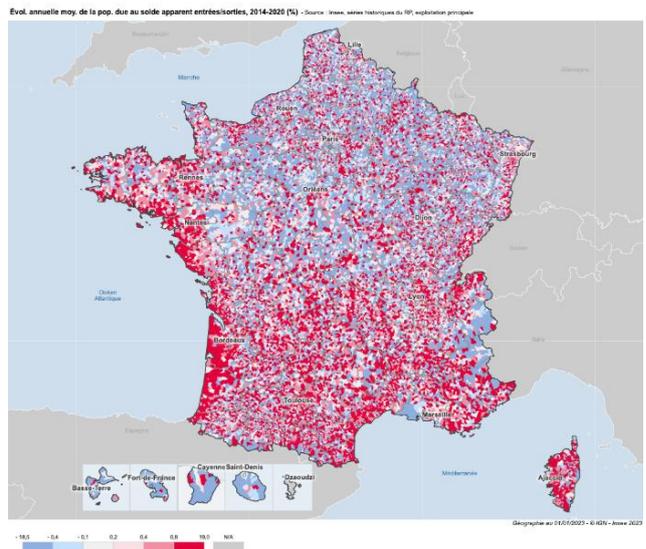


図 4-28 フランスのコミューン別社会増加率 (2014年～2020年)

出典：INSEE Statistiques locales により作成

地域圏内総生産の差にも不均衡な構造が存在する (表 6、図 4-29)。パリを擁するイル・ド・フランス地域圏が大部分を占めており、全体の 3 割程度となっている。リヨンがあるオーヴェルニュ＝ロヌ・アルプ地域圏はその半分にも満たない。一人当たり換算にしてもイル・ド・フランス地域圏は他の地域圏のおおよそ 2 倍を誇る。労働者一人当たりも同様である。しかし増加率で見るとイル・ド・フランス地域圏よりも南仏のプロヴァンス・アルプ・コート・ダジュール地域圏 Provence-Alpes-Côtes d'Azur やコルス地域圏 Corse (コルシカ) の方が大きい。いずれにせよ、パリ周辺と南仏が繁栄しているがそれ以外は抑制的であると言える。

地域圏内総生産の産業別内訳 (表 7) を見ると、農林水産業はイル・ド・フランス地域圏において極めて少ないほか、多くの地域圏で数パーセント程度である。工業は 10 数パーセントの地域圏が多い。工業の割合 (図 4-30) が高いのは北部のノルマンディー Normandie、東部のグラン・テスト Grand Est、オーヴェルニュ＝ロヌ・アルプである。一般的にはどの地域圏においてもサービス業の割合が高くなっている。

学生数においても大きな格差 (表 8) があり、全国の 4 分の 1 の学生がイル・ド・フランス地域圏に、13%がオーヴェルニュ・ロヌ・アルプ地域圏に、9%がトゥールーズ Toulouse があるオクシタニー地域圏 Occitanie に所在している。またコミューン別 (図 4-31) にみると、修士卒以上の人材は都市的な地域に偏在している。

従業者 (図 4-32) は同様に大都市において多く、ここにも格差が存在する。また高度人材に関しても、大都市への集中が顕著である (図 4-33)。

表6 地域圏内総生産の主要指標

| 地域圏                        | 2021年<br>域内総生産<br>(100万ユー<br>ロ) | 2020-2022の<br>増加率<br>(%) | 一人あたり<br>域内総生産<br>(2021年, ユー<br>ロ) | 労働者一人あたり<br>域内総生産<br>(2021年, ユー<br>ロ) |
|----------------------------|---------------------------------|--------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|
| Île-de-France              | 764,428                         | 9.1                      | 62,105                             | 113,245                               |
| Centre-Val de Loire        | 78,297                          | 7.7                      | 30,440                             | 75,134                                |
| Bourgogne-Franche-Comté    | 81,693                          | 6.2                      | 29,258                             | 73,262                                |
| Normandie                  | 99,255                          | 7.9                      | 29,897                             | 72,887                                |
| Hauts-de-France            | 174,281                         | 6.9                      | 29,115                             | 74,344                                |
| Grand Est                  | 166,894                         | 7.1                      | 30,023                             | 75,375                                |
| Pays de la Loire           | 127,036                         | 7.5                      | 32,838                             | 73,659                                |
| Bretagne                   | 108,233                         | 7.8                      | 31,820                             | 74,282                                |
| Nouvelle Aquitaine         | 189,063                         | 8.2                      | 31,139                             | 72,758                                |
| Occitanie                  | 182,502                         | 8.3                      | 30,232                             | 73,108                                |
| Auvergne-Rhône-Alpes       | 290,844                         | 7.5                      | 35,765                             | 79,730                                |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur | 180,882                         | 11.1                     | 35,273                             | 79,540                                |
| Corse                      | 10,124                          | 11.4                     | 29,136                             | 71,334                                |
| Guadeloupe                 | 8,912                           | 2.5                      | 23,449                             | 62,385                                |
| Martinique                 | 9,082                           | 3.3                      | 25,604                             | 62,927                                |
| Guyane                     | 4,580                           | 3.5                      | 15,611                             | 61,921                                |
| La Réunion                 | 20,339                          | 7.2                      | 23,423                             | 62,536                                |
| Mayotte                    | 2,932                           | 8.1                      | 9,978                              | 55,415                                |

出典：INSEE

表7 地域圏内総生産の内訳（%）（2021年）

|                            | 農林水産<br>業 | 工業   | 建設業 | 商業的サービ<br>ス業 | 非商業的サービ<br>ス業 |
|----------------------------|-----------|------|-----|--------------|---------------|
| Île-de-France              | 0.1       | 8.3  | 4.3 | 71.9         | 15.4          |
| Centre-Val de Loire        | 4.8       | 17.9 | 6.2 | 46.5         | 24.6          |
| Bourgogne-Franche-Comté    | 4.1       | 17.2 | 5.8 | 46.0         | 26.9          |
| Normandie                  | 3.0       | 19.1 | 6.5 | 45.0         | 26.5          |
| Hauts-de-France            | 2.6       | 15.1 | 5.7 | 48.0         | 28.5          |
| Grand Est                  | 3.6       | 18.4 | 6.1 | 45.7         | 26.1          |
| Pays de la Loire           | 2.9       | 17.2 | 6.9 | 50.6         | 22.3          |
| Bretagne                   | 3.6       | 14.6 | 6.8 | 49.4         | 25.6          |
| Nouvelle-Aquitaine         | 3.4       | 13.1 | 6.4 | 49.9         | 27.2          |
| Occitanie                  | 2.3       | 11.7 | 6.3 | 51.8         | 27.9          |
| Auvergne-Rhône-Alpes       | 0.9       | 18.4 | 6.5 | 51.8         | 22.3          |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur | 1.5       | 10.8 | 6.0 | 56.0         | 25.7          |
| Corse                      | 1.5       | 7.1  | 9.7 | 50.8         | 30.9          |
| Guadeloupe                 | 1.8       | 9.7  | 3.7 | 43.2         | 41.6          |
| Martinique                 | 2.2       | 7.0  | 3.8 | 49.1         | 37.9          |
| Guyane                     | 4.6       | 9.2  | 5.5 | 41.1         | 39.6          |
| La Réunion                 | 1.8       | 6.2  | 5.9 | 49.8         | 36.3          |
| Mayotte                    | 3.7       | 5.7  | 4.8 | 31.2         | 54.7          |

出典：INSEE

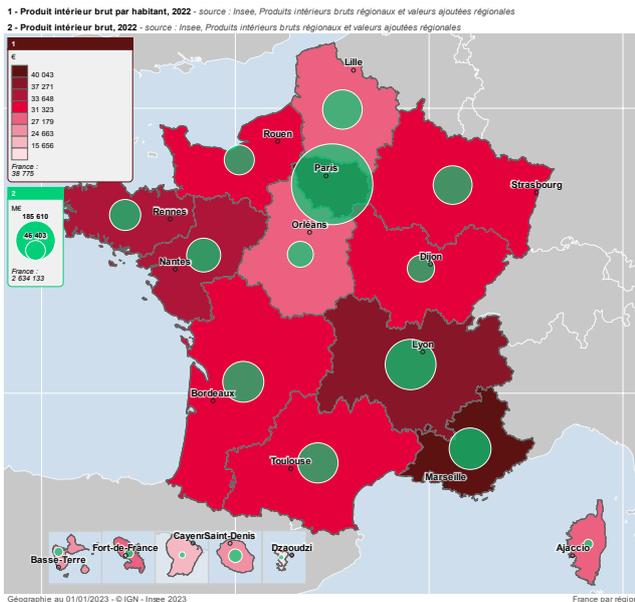


図 4-29 フランスの地域圏内総生産 (2022 年)  
 円：地域圏内総生産、背景：住民一人当たり地域圏内総生産  
 出典：INSEE Statistiques locales により作成

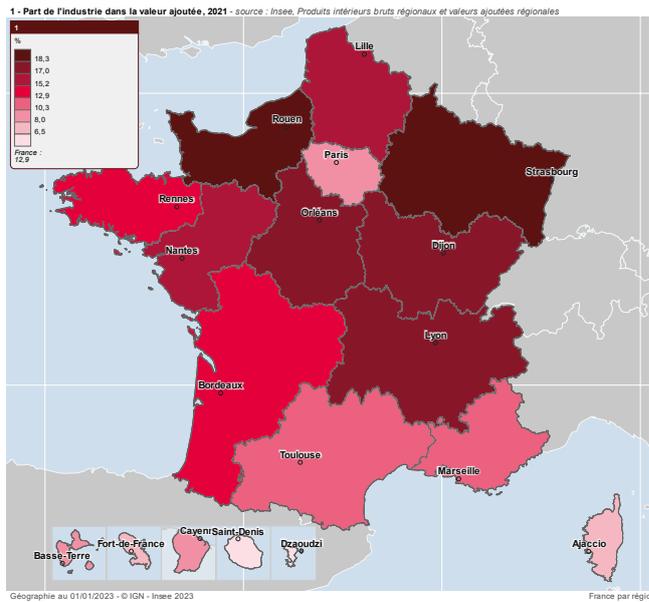


図 4-30 地域圏内総生産に占める工業の割合 (2022 年)  
 出典：INSEE Statistiques locales により作成

表 4-8 フランスの地域圏別学生数 (2021 年)

| 地域圏                        | 学生数(千人) | 割合    |
|----------------------------|---------|-------|
| Île-de-France              | 787.2   | 26.51 |
| Centre-Val de Loire        | 72.4    | 2.44  |
| Bourgogne-Franche-Comté    | 87.0    | 2.93  |
| Normandie                  | 116.3   | 3.92  |
| Hauts-de-France            | 256.0   | 8.62  |
| Grand Est                  | 225.0   | 7.58  |
| Pays de la Loire           | 153.4   | 5.17  |
| Bretagne                   | 147.0   | 4.95  |
| Nouvelle Aquitaine         | 225.7   | 7.60  |
| Occitanie                  | 270.4   | 9.11  |
| Auvergne-Rhône-Alpes       | 377.3   | 12.71 |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur | 189.7   | 6.39  |
| Corse                      | 6.0     | 0.20  |
| Guadeloupe                 | 11.4    | 0.38  |
| Martinique                 | 9.7     | 0.33  |
| Guyane                     | 5.7     | 0.19  |
| La Réunion                 | 25.9    | 0.87  |
| Mayotte                    | 2.7     | 0.09  |

出典：Sies.

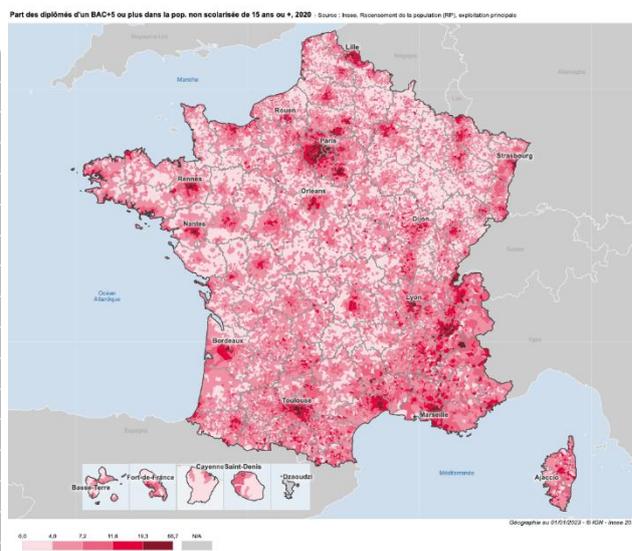


図 4-31 雇用者に占める修士卒以上の割合 (2020 年)  
 出典：INSEE Statistiques locales により作成

雇用者の増減の様相は南北で顕著な差がある (図 4-34)。南部、南西部、西部が伸びている反面、中部と北東部では雇用者の減少が目立っている。特に増加が大きいのはリヨン、マルセイユ、ボルドー Bordeaux とした地方中心都市を有する地域である。またレンヌ Rennes やナント Nantes、モンペリエ

Montpellier などの中小都市ではあるが、その周辺の地域の中心となる都市においても増えている。逆に中部や北東部では減少が目立っている。この地域はもともと空白の対角線 *Diagonale du vide* と呼ばれ、人口が希薄な地域として知られていたが、その地域の衰退が抑えられていないことを示している。

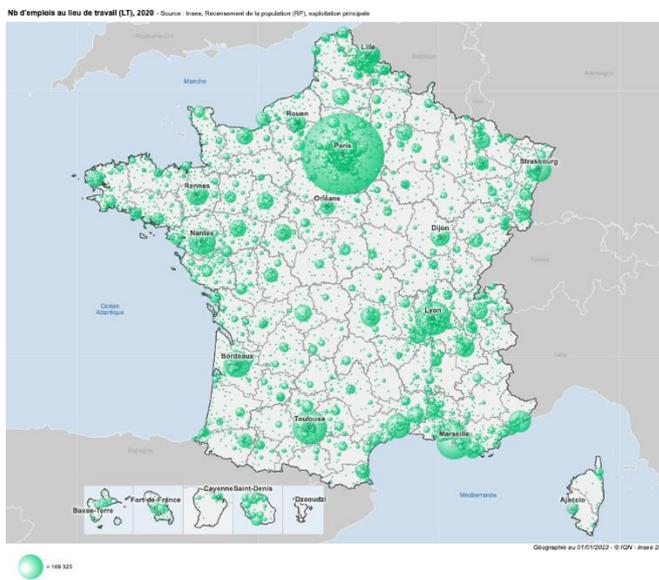


図 4-32 コミュン別従業者数 (2020 年)  
出典 : INSEE Statistiques locales により作成

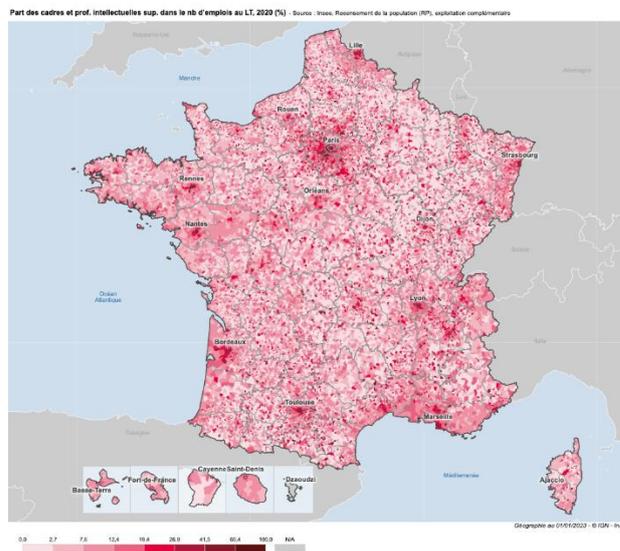


図 4-33 コミュン別高度人材の割合 (2020 年)  
出典 : INSEE Statistiques locales により作成

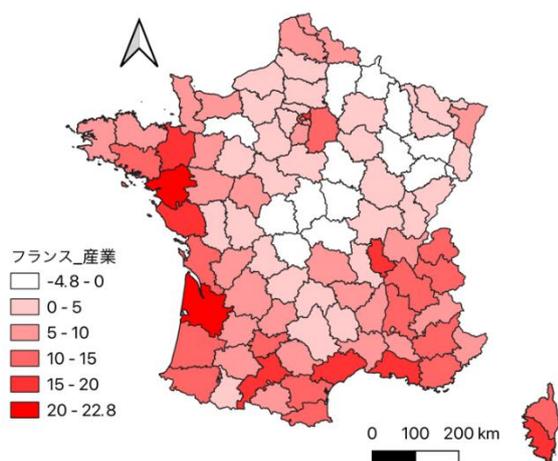


図 4-34 フランスにおける雇用者数の増減率  
(2011~2021 年)  
出典 : INSEE 資料より岡部作成

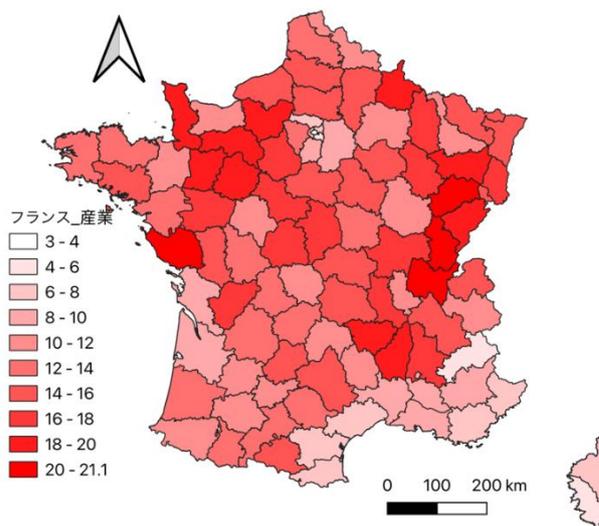


図 4-35 フランスにおける工業従業者の割合  
(2021 年)  
出典 : INSEE 資料より岡部作成

また工業の格差も存在する。フランスの工業は伝統的に北東象限に多く、ル・アーブルとマルセイユを結ぶ対角線よりも北東側に多いと言われていた。現在でもその動向は同様である。しかし、雇用者の動向

(図 4-35) と併せるとこうした工業が盛んな地域で地域の衰退が見られることも言えよう。北東象限の工業の多くは伝統的に立地していた繊維産業や鉱業、製鉄など多くの先進国での衰退が指摘される産業であり、これらの転換に苦しんでいるとも言える。

以上、フランスはフランスではパリ中心の構造を残しながら、次第に南部が成長し、北部や東部の衰退が顕著になるといった不均衡が増大してきたと言えるであろう。地域格差の是正策が行われてこなかったわけではないが、その効果は限定的だったことがうかがえる。

### (3) フランスの国土政策史概略

こうしたフランスの地域的不均衡は中央集権的な国家形成に起因しているが、フランス政府はそれを是正しようとしていた。以下では岡部 (2022) を中心にフランスの国土政策史の概略を示す。

そもそもフランスの知識人の間では長きにわたりパリへの一極集中が問題とされてきたが、特に対策が行われたわけではなかった。実際にこの脆弱性が露呈したのは 2 度の世界大戦であった。パリへの一極集中は軍事産業でも同様であったため、ドイツによる占領を被り、フランス全体の産業がストップするのを目の当たりにした。これを受けて産業の地方分散が第 2 次世界大戦後に議論された (磯部、1996 ; 2003)。

1960 年代はこの地方分散が具体化された時期である。均衡メトロポール政策 Métropole d'équilibre が副次的な首都を地方に構築することを目的として、またパリへの立地規制が工業の地方分散を目的として行われた。また国家機関、研究所などの地方移転も行われた。同時にフランス南西部の大開発も行われた。1970 年代はオイルショックの影響などでフランスの地域政策は停滞した。

1980 年代はフランスの地域政策にとって大きな契機となった年である。それまで中央集権的だったフランスの地域政策は、中央政府と地方分権化して成立した地方政府の相互の契約によって行われるものとなった。また地域内の経済開発に関する権限がより下位の自治体に以上された。以降、1980 年代、90 年代と続けて地域政策に関する権限が下位自治体に委譲され、フランスの地域政策は地方が主体的に行うものとなっていった。

しかし、2000 年代以降、また揺り戻しとも言える動きが始まる。一つはサルコジ政権によるグラン・パリ Grand Paris の設立である。フランスの諸都市のグローバルな地位はそれほど高くなく、国際競争力が不足していると言われていた。そこでパリを中心とした地域を従来の自治体の枠組みを超えた範囲で再整備することを目的として、グラン・パリが設立された。グラン・パリは域内の交通の再整備のほか、2024 年のパリ・オリンピックを目指した都市整備などを行っている。また競争力の極政策 Pôle de Compétitivité もあげられる。これはフランス政府が主導した産業クラスターの形成政策である。このように 2000 年以降のフランスでは政府主導の政策が行われるようになってきている。

一方で近年の動向として、2 つあげる。1 つはメトロポール Métropole である<sup>58</sup>。メトロポールはコミューン commune<sup>59</sup>の連合体である。フランスでは基礎自治体であるコミューンが狭小であり、住民サービスなどには適しているものの競争力の発揮等には不向きだとされ、長年問題とされてきた。しかしコミューンの合併はほとんどの試みが失敗に終わっている。そうした中で 1990 年代の地方分権改革を通じ

<sup>58</sup> メトロポールについての記述は岩淵 (2018) をもとにしている。

<sup>59</sup> コミューンはフランスの基礎自治体であり、日本における市町村にあたる。

て多くのコミューンが何らかのコミューン連合 *intercommunalité*<sup>60</sup>に加盟した。またサルコジ政権によるグラン・パリなど、強化された都市を構築することが重要だとされ、メトロポールが誕生した。これは2000年代にDATAR<sup>61</sup>が行ったパリについての研究から始まった。2007年にグラン・パリ構想が提示され、2008年にはメトロポールについての報告書がまとめられる。2009年にバラデュール内閣により法整備によるメトロポールの設立の必要性が提示され、2014年にMAPTAM法<sup>62</sup>が制定される。MAPTAM法では65万人以上の人口を有する都市圏を持つ人口40万人以上の広域連合をメトロポールの対象にして、2015年にコミューン連合のうち、リール、ストラスブール Strasbourg、リヨン、グルノーブル Grenoble、モンペリエ、トゥールーズ、ボルドー、ナント、レンヌ、ブレスト Brest、ルーアン Rouen がメトロポールに移行した。メトロポールは、経済・社会・文化に関する開発・整備、圏域整備（公共交通も含む）、住宅政策、都市政策、共同サービスのマネジメント、環境保護・生活政策の6つの分野の権限を有する。このメトロポールにおける特徴的な政策は3つであると岩淵は指摘する。1つは国-メトロポール契約であり、各メトロポールのスマートシティの実現を国が支援する制度である。2つ目はフレンチテック La French Tech である。3つ目は大学再編によるイノベーション政策である。フレンチテックは起業への支援である。フレンチテックは海外の人材も含めて優れた起業人材をフランスに呼び込み、新たな産業を生み出すことへの支援である。パリを中心として、そのほかのメトロポールを中心に拠点を設置し、滞在許可や給付金などのインセンティブが用意されている。また大学の再編では、大学の統合を進め、自治体と企業と大学の連携を強化している。

2つ目は新たな方向性のまちづくりである。それは環境に配慮した、かつ新たなモビリティを伴うまちづくりである。フランスの多くの街では市街地中心部は旧来の伝統的な市街であり、自動車交通に適さない都市も多い。駐車場も少なく、道も狭い。これらを無理に再開発することなく、むしろ逆に自転車や歩行車、公共交通中心のまちづくりの方向に転換する事例は多い。折しも現在、推進されているエコな方向性と合致し、トラムを建設する都市が多くなっている。こうしたトラムは郊外にもその線を延ばし、郊外の地区と中心部を結ぶ効果も持つ。

表 4-9 はフランスの現在のトラムを示している。多くのフランスの都市では中心市街地と鉄道駅が離れており、またTGV駅はより離れていることが多い。そして、大学や産業地区は郊外に建設されることも多い。トラムはこれらを結びつけるものとなっている。リヨン、モンペリエ、ランス Reims ではTGV駅と接続し、リヨンとトゥールーズでは空港とも接続している。こうしたトラムは既存の道路をトラムに置き換えて建設されることも多いため、個人のモビリティの利便性を削ってトラムを建設しているとも言える。

---

<sup>60</sup> フランスのコミューンは人口や財政規模が小さく、地域の課題に対応する能力などが不十分であることから、複数のコミューンが連合し、業務を行うようになった。これをコミューン連合という。

<sup>61</sup> 国土政策を担当するフランスの省庁。

<sup>62</sup> 正式名称は *Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles*（地域行政活動の近代化とメトロポール法）である。

表 4-9 フランスのトラム

| 都市              | 延長 (km) | 路線数 | 駅数  | 運行開始日      | 運行者  |
|-----------------|---------|-----|-----|------------|--|
| アンジェ            | 22.7    | 3   | 42  | 2011/6/25  | アンジェ・ロワール・メトロポール                           |
| オーバーニュ          | 2.8     | 1   | 7   | 2017/9/1   | エクス・マルセイユ・プロヴァンス・メトロポール                    |
| アヴィニオン          | 5.2     | 1   | 10  | 2019/10/19 | グラン・タヴィニオン                                 |
| ブザンソン           | 14.5    | 2   | 31  | 2014/8/30  | グラン・ブザンソン・メトロポール                           |
| ボルドー            | 82.3    | 4   | 147 | 2003/12/21 | ボルドー・メトロポール                                |
| プレスト            | 14.3    | 1   | 28  | 2012/6/23  | プレスト・メトロポール                                |
| カン              | 16.2    | 3   | 37  | 2019/7/27  | カン・ラ・メール (都市圏共同体)                          |
| クレルモン・フェラン      | 15.7    | 1   | 34  | 2006/11/13 | クレルモン都市圏共同体公共交通混合組合                        |
| ディジョン           | 19      | 2   | 35  | 2012/9/1   | ディジョン・メトロポール                               |
| グルノーブル          | 43.7    | 5   | 82  | 1987/9/5   | グルノーブル都市圏交通混合組合                            |
| ル・アーブル          | 13      | 2   | 23  | 2012/12/12 | ル・アーブル・セヌ・メトロポール                           |
| ル・マン            | 18.9    | 2   | 35  | 2007/11/17 | ル・マン・メトロポール                                |
| リール＝ルーベ＝トゥールコワン | 17.5    | 2   | 36  | 1909/12/4  | リール・ヨーロッパメトロポール                            |
| リヨン             | 83.8    | 8   | 104 | 2001/1/2   | リヨン・メトロポール、オーヴェルニュ・ローヌ・アルプ地域圏、その他のコミューン共同体 |
| マルセイユ           | 12.7    | 3   | 32  | 1893/12    | エクス・マルセイユ・プロヴァンス・メトロポール                    |
| モンペリエ           | 60.5    | 4   | 85  | 2000/6/30  | モンペリエ・メディテラネ・メトロポール                        |
| ミュルーズ           | 16.2    | 4   | 29  | 2006/5/20  | ミュルーズ・アルザス共同体                              |
| ナント             | 41.3    | 3   | 32  | 1985/1/7   | ナント・メトロポール                                 |
| ニース             | 24.2    | 3   | 48  | 2004/11/24 | ニース・コート・ダジュール・メトロポール                       |
| オルレアン           | 29.3    | 2   | 49  | 2000/11/24 | オルレアン・メトロポール                               |
| パリ・イル＝ド＝フランス    | 183.9   | 14  | 268 | 1992/7/6   | イル＝ド＝フランス交通組合                              |
| ランス             | 11.2    | 2   | 24  | 2011/4/16  | グラン・ランス                                    |
| ルーアン            | 15.1    | 1   | 31  | 1994/12/17 | ルーアン・ノルマンディー・メトロポール                        |
| サンテティエンヌ        | 16.3    | 3   | 44  | 1881/12/4  | サンテティエンヌ・メトロポール                            |
| ストラスブール         | 49.7    | 6   | 87  | 1994/12/25 | ストラスブール・ユーロメトロポール                          |
| トゥールーズ          | 17.4    | 2   | 28  | 2010/12/11 | ティセオ (トゥールーズ周辺の自治体が加盟する公共交通混合組合)           |
| トゥール            | 15.5    | 1   | 29  | 2013/8/31  | トゥール・メトロポール・ヴァル・ドゥ・ロワール                    |
| ヴァランシエンヌ        | 33.8    | 2   | 48  | 2006/7/3   | ヴァランシエンヌ地域都市交通コミューン間組合                     |

出典：個人ウェブサイト Le Tram<sup>63</sup>や Wikipedia<sup>64</sup>などを参考に岡部作成

加えて政策の遂行システムも変化してきた<sup>65</sup>。フランスでは新たな政策が始まると新たな契約 *contrat* を結ぶことが多く、その範囲や関係主体などが錯綜していた。しかし近年ではこれを整理する方向性になってきた。フランスの地方分権が進んだことで次第に地域圏とコミューン連合の重要性が増してきている。現在の政策の単位はコミューン連合と PETR である。人口が少ないコミューン連合では PETR を結成して行うことが多い。コロナ後、マクロン政権は経済復興策 (France Relance<sup>66</sup>) を打ち出し、書くコミューン連合は環境も重視した *Contrat de relance et de transition écologique*<sup>67</sup>を行うこととなった。また、錯綜していた多くの戦略や契約をこの契約に統一することとなった。最近では *contrat de réussite pour la transition écologique*<sup>68</sup> (CRTE) になった。地域圏はこれら調整・ファシリテーション役をしている。表面上は地域の自主性を重視しているともとれるが、実際には国がやり方を決めて地域が調整して

<sup>63</sup> Le Tram「フランスのトラム (LRT) (<https://lrt.eurotram.com/france/top.html>、2024/03/25 閲覧)

<sup>64</sup> 「Liste des tramways en France」 ([https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste\\_des\\_tramways\\_en\\_France](https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_tramways_en_France)、2024/03/25 閲覧)

<sup>65</sup> 本段落は谷口瑤子氏へのインタビューによる。

<sup>66</sup> 直訳するとフランスの再出発となる。

<sup>67</sup> 直訳すると再出発と環境への転換に関する契約となる

<sup>68</sup> 直訳すると環境の転換のための成功契約となる

いく手法をとっていた。そして anct<sup>69</sup>（地域結束国家局）が統括し、コンサルタントが入るという形になっている。コンサルタントは anct のコンクールに応募し、こうした補助金を使いたいという主体がいたら anct が地方政府と調整した上で anct がコンサルタントを選ぶというプロセスを踏んでいる。地域の自主性は大きくないともいえるが、一方でコンサルタントに依頼できるほどの予算がない主体にとっては、中央政府の予算でコンサルタントを利用できるという利点もあるという。

以上のように、フランスでは単に地域政策が行われるだけではなく、地方自治体とイニシアティブも活用しながら、広域連携と産業開発、交通開発を組み合わせる新たな地域、都市の競争力を向上させようとしていることがわかる。TGV の開通は地域経済の変容への大きな契機となるが、地域のイニシアティブのもとでの都市開発によってその相乗効果が狙われているとも言えよう。

#### （４）TGV の歴史

こうした国土開発の一環として高速交通（TGV、Train à Grande Vitesse）も現れてきた。TGV は主に地方の中心都市と、主としてパリを結ぶために建設が始まった。フランスは政治的、社会的、経済的などすべての側面においてパリへの一極集中が顕著な国家である。その為フランスの高速交通体系もパリを中心とした放射状の路線を描いている。なお、フランスの鉄道はフランス国鉄 SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français) が統括している<sup>70</sup>。

まず既存の路線について歴史をみていく（表 4-10、図 4-36）。

フランスにおける TGV は 1970 年代頃から整備が始まり 1980 年代頃から営業路線が増えていく。フランスの軌道幅はすべて標準軌であり、TGV の車体は直接在来線に乗り入れられるため、フランスでは TGV の専用線（LGV、Ligne à Grande Vitesse）を在来線と並行に整備することで、高速化を図ってきた。まず 1970 年代の前半に試験などが始まり、1976 年、LGV 南東線のパリ＝リヨン間の建設が開始された。後の 1981 年、パリ近郊＝リヨン間の LGV 南東線が開業し、TGV の運行が開始された。1983 年にはパリ近郊からパリ・リヨン駅間も開通した。

1989 年、ブルターニュ Bretagne 方面へといたる LGV 大西洋線が一部開業（パリ・モンパルナス＝駅ル・マン間）した。そして、1990 年には LGV 大西洋線のトゥール Tours 方面への分岐線が開業し、ボルドー方面への速達化が図られた。1992 年、南東線のリヨンから南仏方面への延伸となる LGV ローズ・アルプ線が一部開業した。1993 年にはフランス北部へと向かう LGV 北線がリール（フランドル駅）まで開業した。またリール・ヨーロッパ駅からユーロトンネルへ至るカレ Calais までも開業した。1994 年、ローズ・アルプ線の工事が完了し、リヨン近郊からヴァランス Valence TGV 駅間の全線が開業した。

---

<sup>69</sup> agence nationale de la cohésion des territoires（地域結束国家局）、前 commissariat général pour l'égalité des territoires（地域的平等のための総局）、その前は DATAR。

<sup>70</sup> 地域圏 Région 内の輸送は 1984 年より TER (Transport Express Régional) が運営することとなった。地域圏政府は地域交通計画など作成して SNCF と契約を締結し、TER は地域圏政府からの補助金を受けつつ地域圏内の鉄道を運営する。なお実際の運行は SNCF が行うが、2002 年までに監督権限が地域圏へと完全に委譲されたため、地域圏政府の意向等も反映されるようになった。また 1997 年より上下分離方式をとりインフラ部門はフランス鉄道線路事業公社 RFF (Réseau Ferré de France) が運営していたが、2015 年に SNCF 傘下の SNCF Réseau になった。

表 4-10 TGV 路線の一覧

| 路線名                 | 区間                                      | 開業年  | 備考  |
|---------------------|---|------|-----|
| 南東線                 | パリ・リヨン駅-リヨン＝バル・ディユー駅                    | 1981 |     |
| ローヌ・アルプ線            | リヨン近郊の南東線-ヴァランスTGV駅                     | 1994 | [1] |
| 地中海線                | ヴァランスTGV-ニーム方面/マルセイユ方面                  | 2001 |     |
| 大西洋線                | パリ・モンバルナス駅-ル・マン/トゥール                    | 1989 |     |
| 北線                  | パリ-リール-ベルギー国境/英仏海峡トンネル                  | 1994 | [2] |
| 東ヨーロッパ線             | パリ-ボードルクール                              | 2007 | [3] |
| 東ヨーロッパ線             | ボードルクール-ストラズブル                          | 2016 | [4] |
| 東連絡線                | パリ郊外                                    | 1994 | [5] |
| ペルピニャン-フィゲラス線       | ペルピニャン-フィゲラス (スペイン)                     | 2010 | [6] |
| ライン・ロヌ線             | ヴィレ・レ・ポ (ディジョン南東) - プティ・クロワ (ベルフォールの東方) | 2011 | [7] |
| 南ヨーロッパ大西洋線          | トゥール-ボルドー                               | 2017 |     |
| ブルターニュ・ペイ・ド・ラ・ロワール線 | ル・マン-レンヌ                                | 2017 |     |
| ラングドック＝ルシヨン線        | ニーム付近-モンペリエ付近                           | 2018 | [8] |

[1] 南東線の延長

[2] ベルギー高速鉄道 (HSL) 1号線に接続

[3] 部分開業

[4] ストラズブル延伸

[5] パリ中心部を迂回し、南東線と東ヨーロッパ線、北線とを連絡する路線。途中にシャルル・ド・ゴール空港第2ターミナルTGV駅とマルヌ・ラ・ヴァレ＝シュシー駅 (ディズニーランド・パリの最寄り駅) がある。

[6] フィゲラスからスペイン側はAVE北東回廊に接続。

[7] 部分開業

[8] 2017年に貨物線は供用開始した。

出典：各種資料より岡部作成

また、リール・ヨーロッパ駅からユーロトンネルへ至るカレ Calais までも開業した。1994年、ローヌ・アルプ線の工事が完了し、リヨン近郊からヴァランス Valence TGV 駅間の全線が開業した。また 1994年、英仏海峡トンネルの開通に伴い、パリ北駅とブリュッセル南駅、ロンドン・ウォータールー駅間でユーロスターの営業運転が開始された。ユーロスターはフランス国内では LGV 北線を使っている。そして同じく 1994年には LGV 北線と LGV 南東線をパリ郊外で連絡する LGV 東連絡線が開通した。この東連絡線によりパリを迂回しフランスの北部と南部を結ぶことが出来るようになったほか、シャルル・ド・ゴール空港やフランスのディズニーランドに TGV 駅が建設され利便性の向上が図られた。1997年にベルギー国内の高速専用線 HSL1 が開業し、ブリュッセル、パリ、ロンドン間の高速化が実現した。同時にパリ・ブリュッセル・アムステルダム間でタリスの運行を開始した。後にタリスはドイツ・ケルン方面へも運行されるようになる。2001年、ヴァランスからアヴィニオン Avignon・ニーム Nîmes/マルセイユを結ぶ LGV 地中海線が開業した。2007年、LGV 東ヨーロッパ線開業し、TGV がドイツのシュトゥットガルトやミュンヘン、ルクセンブルク、スイスのバーゼル・チューリッヒへも直通するようになる。

2010年にペルピニャン Perpignan からスペインのフィゲラスを結ぶ路線での営業運行が始まった。2013年には廉価版 TGV である Ouigo の運行を開始し、同年にバルセロナへの乗り入れも開始された。2016年に東ヨーロッパ線の延伸が完了し、パリとストラズブルが LGV で結ばれた。2017年 LGV ブルターニュ＝ペイ・ド・ラ・ロワール線が開通 (ル・マン＝レンヌ間) した。同年、ニーム＝モンペリエ間が開通した。また通常の TGV の名称を TGV inOui へと変更し現在に至っている。

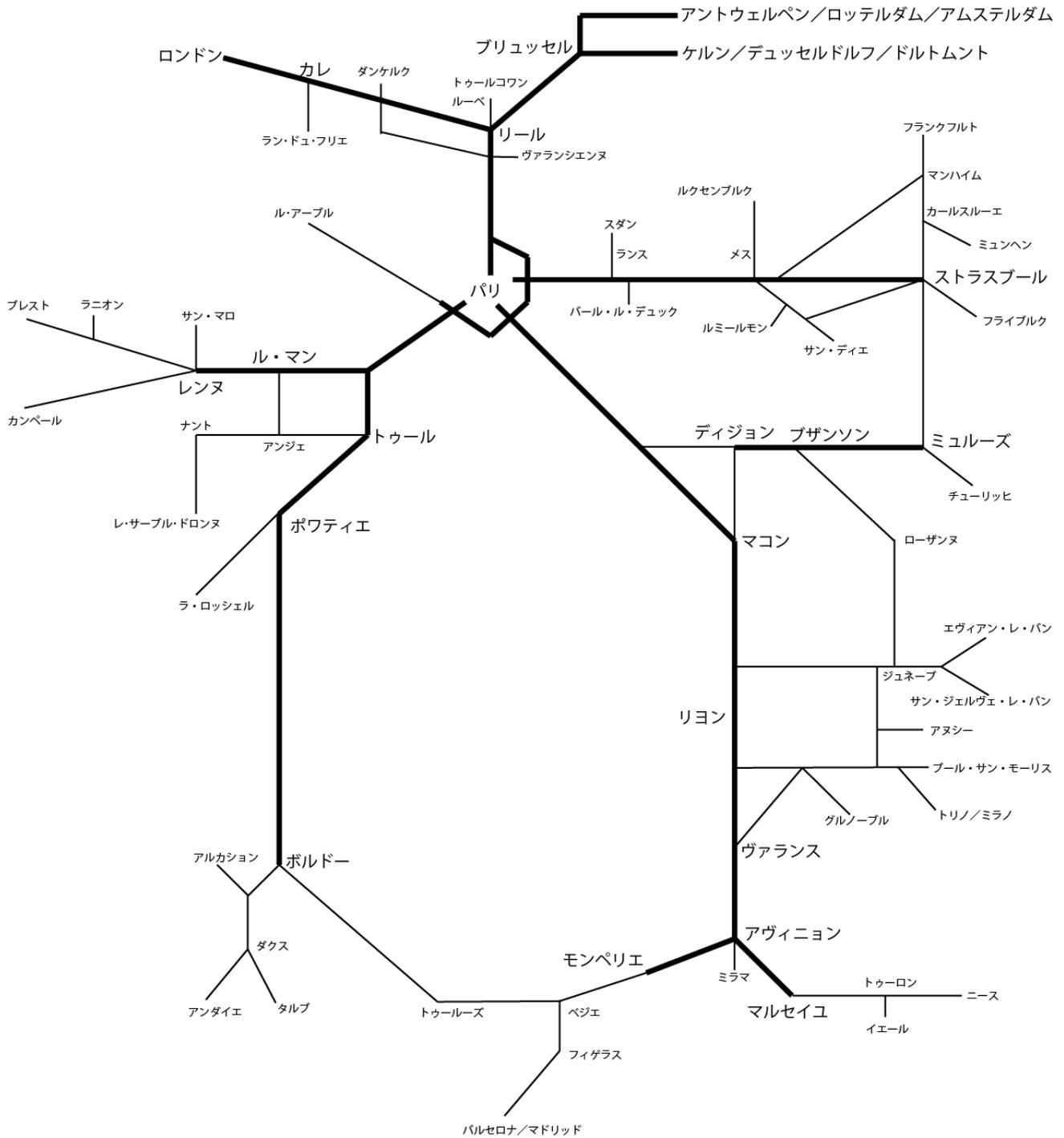


図 4-36 フランス TGV 網概略図

注：太線は専用線、細線は乗り入れによって到達できる都市

出典：SNCF ウェブサイトなどより岡部作成

現在計画中の路線も多く存在する（表 4-11）。まず、2030 年代前半頃までに完成予定の路線は次の通りである。南西方面ではボルドー＝トゥールーズ間の建設が検討・調査され、一部の建設は 2023 年に開始された。一方、途中で分岐しダクス Dax からスペインへ向かう路線は 2030 年以降の建設を予定している。地中海線の延伸部分であるマルセイユ・ニース間やアヴィニョンからモンペリエを経てスペイ

ン、バルセロナへと至る専用線の建設が行われており、部分的に開業している。LGV と専用線の軌道幅は同じなため TGV は在来線にも乗り入れが可能で、開業していない部分では在来線に乗り入れしてニースやバルセロナまで運行しているが、専用線である LGV が開通することで速達化がはかれる。スペイン方面は、モンペリエ＝ベジエ Béziers 間は 10 年以内に、ベジエ＝ペルピニャン間は 20 年以内の完成を予定している。マルセイユ＝ニース間は調査が進んでいるところである。ブルターニュ方面はレンヌ＝ルドン Redon 間の調査が進んでいる。またリヨンからグルノーブルを経てイタリア（トリノ）へと向かう路線も検討されている。これらの内、優先度が高いのはボルドー＝トゥールーズ間、モンペリエ＝ペルピニャン間、マルセイユ＝ニース間であり、そのほかパリ近郊の南連絡線（南東線と南西方面線を短絡する）も優先度が高いとされている。

表 4-11 TGV 計画線の一覧

| 路線名                            | 区間                                      | 開業年（予定） |
|--------------------------------|---|---------|
| トリノ～リヨン高速線                     | リヨン付近 - トリノ付近                           | 2032    |
| ライン・ローヌ線                       | プティ・クロワールターバッハ（ミュールーズの西方）               | 未定      |
| ライン・ローヌ線                       | ルターバッハ短絡線                               | 2012年   |
| ライン・ローヌ線                       | モンバール（南東線から分岐） - デイジョン - ジャンリ（デイジョンの東南） | 未定      |
| LGVプロヴァンス＝アルプ＝コート・ダジュール(PACA)線 | エクス＝アン＝プロヴァンス - ニース                     | 調査中     |
| LGVボルドー＝トゥールーズ線                | ボルドー - トゥールーズ                           | 2024年頃？ |
| 未定                             | ボルドー - スペイン国境                           | 2035年以降 |
| 未定                             | ポワティエ - リモージュ                           | 2035年以降 |
| 未定                             | モンペリエ付近 - ペルピニャン                        | 2030年頃  |
| パリ・クレルモン・リヨン線                  | パリ - クレルモン・フェラン - リヨン                   | 2035年以降 |
| 出典：岡部作成                        |   |         |

一方で 2035 年以降の開業を予定しているのは次の路線である。まず、ボルドーからダクスを経由してスペイン国境へ向かう線である。また南西線の途中で分岐しポワティエ Poitiers からリモージュ Limoges へ向かう路線も構想されている。またフランス南部の人口希薄地帯を通る路線（パリからオルレアン Orléans を経由しクレルモン・フェランへと向かう路線）も構想されている。

より遠い将来の予定は、南東線のデイジョン Dijon から東方面、特にブザンソン Besançon、ミュールーズ Mulhouse の近郊を経由しバーゼル方面や東ヨーロッパ線へと至るライン・ローヌ線である。これに加え、リヨンから直接デイジョン付近を経て既存のライン・ローヌ線へ至る路線である。ライン・ローヌ線自体の建設は進められており、部分開業しているが、完全開業は先になるとされている。またパリから北西方面のルーアンやル・アーブルへと向かう路線も予定されている。

フランスにおいては、TGV 駅は既存の駅を利用して建設されることは少ない。中心市街地の駅には在来線へ乗り入れるか、もしくは郊外に TGV 専用駅を建設し、市内中心部へはバスやトラムで接続する方法をとる。なお新駅周辺には産業地区などが建設されることもある。たとえばリヨンでは TGV 駅の周辺のパール・ディユー地区が、リールでは新たに建設されたヨーロッパ駅周辺地区（ユーラリール地区）が

再整備された。しかし、新駅が建設されるのは中心市街地から離れている場合もあり、整備が遅れる場合も多い。例えばヨーロッパ東線のロレーヌ TGV 駅はメス Metz とナンシー Nancy の間に建設されたためもあってか、駅の周辺には農地が広がっている。

このようにフランスの高速鉄道体系はある程度の成熟してきたものの発展途上であり、その可能性は未知数である。また高速鉄道体系の開通に伴う変化にも都市ごと、地域ごとの差異があり一様ではない。

TGV はフランスの地域に影響を与えたのだろうか。人口の推移で確認する(表 4-12、4-13、図 4-37)。開通してから人口が増加した例と減少した例が同様程度に存在する。しかし顕著な増加を経験した例は少ない。人口の増加が大きかったのはディジョン、リヨン、トゥール、アラス、リールである。またこれらの都市は人口減少傾向にあったが、TGV 開通後に人口が増加傾向になっている。これらの都市は TGV の新駅が比較的、中心市街地に近く利便性が高いこと、リールやリヨンは大都市であることがあげられる。なお、南仏や南西部の都市は、開通から時期がそれほど経っていないため分析が不可能であるが、特に南仏の都市は成長が著しく、モンペリエなどは今後も人口増加が見込まれる。逆に人口減少は北部や北東部の都市の他、TGV 駅が市街地と離れている都市でみられる。表において括弧内に表記されている都市は、2 都市の中間点に駅を建設し、そこから連絡バスなどで中心市街地に到達する都市であるが、こうした都市においては減少が見られる。また顕著な人口減少を経験しているル・クルーズ Le Creuzot は鉱業都市であり、鉱業の衰退に伴い人口減少が生じている。

表 4-12 TGV が開通した都市の人口変化(開通年以降は太字)

| 路線                      | 都市            | 開業年   | 1968    | 1975    | 1982           | 1990           | 1999           | 2009           | 2014           | 2020           |
|-------------------------|---------------|-------|---------|---------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 南東線                     | ディジョン         | 1981* | 145,357 | 151,705 | <b>140,942</b> | <b>146,703</b> | <b>149,867</b> | <b>152,110</b> | <b>153,668</b> | <b>159,106</b> |
|                         | ル・クルーズ        | 1981  | 34,102  | 33,366  | <b>32,149</b>  | <b>28,909</b>  | <b>26,283</b>  | <b>22,840</b>  | <b>21,991</b>  | <b>21,057</b>  |
|                         | マコン           | 1981  | 34,227  | 39,344  | <b>38,404</b>  | <b>37,275</b>  | <b>34,469</b>  | <b>34,136</b>  | <b>33,456</b>  | <b>34,414</b>  |
|                         | リヨン           | 1981  | 527,800 | 456,716 | <b>413,095</b> | <b>415,487</b> | <b>445,452</b> | <b>479,803</b> | <b>506,615</b> | <b>522,228</b> |
| 大西洋線                    | ル・マン          | 1989  | 143,246 | 152,285 | 147,697        | <b>145,502</b> | <b>146,105</b> | <b>142,281</b> | <b>143,813</b> | <b>145,155</b> |
|                         | ヴァンドーム        | 1990  | 16,157  | 17,952  | 17,593         | <b>17,525</b>  | <b>17,707</b>  | <b>16,971</b>  | <b>16,879</b>  | <b>15,680</b>  |
|                         | トゥール          | 1990  | 128,120 | 140,686 | 132,209        | <b>129,509</b> | <b>132,820</b> | <b>135,218</b> | <b>136,125</b> | <b>137,850</b> |
| 北線                      | (サン・カンタン)     | 1993  | 64,196  | 67,243  | 63,567         | 60,644         | <b>59,066</b>  | <b>55,971</b>  | <b>55,878</b>  | <b>53,100</b>  |
|                         | (アミアン)        | 1993  | 117,888 | 131,476 | 131,332        | 131,872        | <b>135,501</b> | <b>133,998</b> | <b>132,479</b> | <b>134,167</b> |
|                         | アラス           | 1993  | 49,180  | 46,483  | 41,736         | 38,983         | <b>40,590</b>  | <b>42,049</b>  | <b>40,970</b>  | <b>42,337</b>  |
|                         | リール           | 1994  | 238,554 | 219,204 | 196,705        | 198,691        | <b>212,597</b> | <b>226,827</b> | <b>233,897</b> | <b>236,234</b> |
|                         | カレール          | 1994  | 74,624  | 78,820  | 76,527         | 75,309         | <b>77,333</b>  | <b>74,336</b>  | <b>76,402</b>  | <b>67,544</b>  |
| ローヌ＝アルプ線                | ヴァランス         | 1994  | 62,358  | 68,604  | 66,356         | 63,437         | <b>64,260</b>  | <b>64,364</b>  | <b>62,150</b>  | <b>64,431</b>  |
| 地中海線                    | アヴィニオン        | 2001  | 86,096  | 90,786  | 89,132         | 86,939         | 85,935         | <b>89,592</b>  | <b>92,209</b>  | <b>90,597</b>  |
|                         | エクス・アン・プロヴァンス | 2001  | 89,566  | 110,659 | 121,327        | 123,842        | 134,222        | <b>141,895</b> | <b>142,149</b> | <b>147,122</b> |
|                         | マルセイユ         | 2001  | 889,029 | 908,600 | 874,436        | 800,550        | 798,430        | <b>850,602</b> | <b>858,120</b> | <b>870,321</b> |
| 東ヨーロッパ                  | ランス           | 2007  | 154,534 | 178,381 | 177,234        | 180,620        | 187,206        | <b>180,842</b> | <b>183,042</b> | <b>180,318</b> |
|                         | (ヴェルダン)       | 2007  | 22,013  | 23,621  | 21,516         | 20,753         | 19,624         | <b>18,557</b>  | <b>18,393</b>  | <b>16,877</b>  |
|                         | (バル・ル・デュック)   | 2007  | 19,159  | 19,288  | 18,471         | 17,545         | 16,944         | <b>15,895</b>  | <b>15,668</b>  | <b>14,592</b>  |
|                         | (メス)          | 2007  | 107,537 | 111,869 | 114,232        | 119,594        | 123,776        | <b>121,841</b> | <b>117,619</b> | <b>120,211</b> |
|                         | (ナンシー)        | 2007  | 123,428 | 107,902 | 96,317         | 99,351         | 103,605        | <b>106,318</b> | <b>104,321</b> | <b>104,403</b> |
|                         | ストラズブル        | 2016  | 249,396 | 253,384 | 248,712        | 252,338        | 264,115        | 271,708        | 276,170        | <b>290,576</b> |
| ライン＝ローヌ線                | ブザンソン         | 2011  | 113,220 | 120,315 | 113,283        | 113,828        | 117,733        | 117,392        | <b>116,690</b> | <b>118,258</b> |
|                         | (モンペリアル)      | 2011  | 23,908  | 30,425  | 31,836         | 29,005         | 27,570         | 26,078         | <b>25,521</b>  | <b>25,726</b>  |
|                         | (ベルフォール)      | 2011  | 53,214  | 54,615  | 51,206         | 50,125         | 50,417         | 50,199         | <b>49,764</b>  | <b>45,458</b>  |
|                         | ミュルーズ         | 2011* | 116,336 | 117,013 | 112,157        | 108,357        | 110,359        | 111,156        | <b>111,167</b> | <b>108,038</b> |
| 大西洋南線                   | ボワティエ         | 2017  | 71,129  | 81,313  | 79,350         | 78,894         | 83,448         | 88,795         | 87,435         | <b>90,033</b>  |
|                         | アングレーム        | 2017  | 47,822  | 47,221  | 46,197         | 42,876         | 43,171         | 42,242         | 41,955         | <b>41,407</b>  |
|                         | ボルドー          | 2017  | 266,662 | 223,131 | 208,159        | 210,336        | 215,363        | 236,725        | 246,586        | <b>259,809</b> |
| ブルターニュ＝<br>ベイ・ド・ラ・ロワール線 | ラヴァール         | 2017  | 45,674  | 51,544  | 50,360         | 50,473         | 50,947         | 51,182         | 50,073         | <b>49,617</b>  |
|                         | レンヌ           | 2017  | 180,943 | 198,305 | 194,656        | 197,536        | 206,229        | 206,604        | 213,454        | <b>222,485</b> |
| ニーム＝モンペリエ線              | ニーム           | 2017  | 123,292 | 127,933 | 124,220        | 128,471        | 133,424        | 140,747        | 151,075        | <b>147,496</b> |
| (建設中、一部運行中)             | モンペリエ         | 2017  | 161,910 | 191,354 | 197,231        | 207,996        | 225,392        | 255,080        | 275,318        | <b>299,096</b> |

注：( ) 内はTGV駅から離れているが連絡バスでアクセスできる都市。\*は専用線や駅は建設されていないがLGVが隣まで到達し恩恵を受けることになった年。

出典：各種資料より岡部作成

表 4-13 TGV が開通した都市の人口変化（開通年の直後の調査年次を 100 とし、100 以上を太字）

| 路線                        | 都市            | 開業年   | 1968         | 1975         | 1982         | 1990         | 1999         | 2009         | 2014         | 2020         |
|---------------------------|---------------|-------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 南東線                       | ディジョン         | 1981* | <b>103.1</b> | <b>107.6</b> | <b>100.0</b> | <b>104.1</b> | <b>106.3</b> | <b>107.9</b> | <b>109.0</b> | <b>112.9</b> |
|                           | ル・クルーゾ        | 1981  | <b>106.1</b> | <b>103.8</b> | <b>100.0</b> | 89.9         | 81.8         | 71.0         | 68.4         | 65.5         |
|                           | マコン           | 1981  | 89.1         | <b>102.4</b> | <b>100.0</b> | 97.1         | 89.8         | 88.9         | 87.1         | 89.6         |
|                           | リヨン           | 1981  | <b>127.8</b> | <b>110.6</b> | <b>100.0</b> | <b>100.6</b> | <b>107.8</b> | <b>116.1</b> | <b>122.6</b> | <b>126.4</b> |
| 大西洋線                      | ル・マン          | 1989  | 98.4         | <b>104.7</b> | <b>101.5</b> | <b>100.0</b> | <b>100.4</b> | 97.8         | 98.8         | 99.8         |
|                           | ヴァンドーム        | 1990  | 92.2         | <b>102.4</b> | <b>100.4</b> | <b>100.0</b> | <b>101.0</b> | 96.8         | 96.3         | 89.5         |
|                           | トゥール          | 1990  | 98.9         | <b>108.6</b> | <b>102.1</b> | <b>100.0</b> | <b>102.6</b> | <b>104.4</b> | <b>105.1</b> | <b>106.4</b> |
| 北線                        | (サン・カンタン)     | 1993  | <b>108.7</b> | <b>113.8</b> | <b>107.6</b> | <b>102.7</b> | <b>100.0</b> | 94.8         | 94.6         | 89.9         |
|                           | (アミアン)        | 1993  | 87.0         | 97.0         | 96.9         | 97.3         | <b>100.0</b> | 98.9         | 97.8         | 99.0         |
|                           | アラス           | 1993  | <b>121.2</b> | <b>114.5</b> | <b>102.8</b> | 96.0         | <b>100.0</b> | <b>103.6</b> | <b>100.9</b> | <b>104.3</b> |
|                           | リール           | 1994  | <b>112.2</b> | <b>103.1</b> | 92.5         | 93.5         | <b>100.0</b> | <b>106.7</b> | <b>110.0</b> | <b>111.1</b> |
|                           | カレー           | 1994  | 96.5         | <b>101.9</b> | 99.0         | 97.4         | <b>100.0</b> | 96.1         | 98.8         | 87.3         |
| ローヌ＝アルプ線                  | ヴァランス         | 1994  | 97.0         | <b>106.8</b> | <b>103.3</b> | 98.7         | <b>100.0</b> | <b>100.2</b> | 96.7         | <b>100.3</b> |
| 地中海線                      | アヴィニョン        | 2001  | 96.1         | <b>101.3</b> | 99.5         | 97.0         | 95.9         | <b>100.0</b> | <b>102.9</b> | <b>101.1</b> |
|                           | エクス・アン・プロヴァンス | 2001  | 63.1         | 78.0         | 85.5         | 87.3         | 94.6         | <b>100.0</b> | <b>100.2</b> | <b>103.7</b> |
|                           | マルセイユ         | 2001  | <b>104.5</b> | <b>106.8</b> | <b>102.8</b> | 94.1         | 93.9         | <b>100.0</b> | <b>100.9</b> | <b>102.3</b> |
| 東ヨーロッパ                    | ランス           | 2007  | 85.5         | 98.6         | 98.0         | 99.9         | <b>103.5</b> | <b>100.0</b> | <b>101.2</b> | 99.7         |
|                           | (ヴェルダン)       | 2007  | <b>118.6</b> | <b>127.3</b> | <b>115.9</b> | <b>111.8</b> | <b>105.7</b> | <b>100.0</b> | 99.1         | 90.9         |
|                           | (パル・ル・デュック)   | 2007  | <b>120.5</b> | <b>121.3</b> | <b>116.2</b> | <b>110.4</b> | <b>106.6</b> | <b>100.0</b> | 98.6         | 91.8         |
|                           | (メス)          | 2007  | 88.3         | 91.8         | 93.8         | 98.2         | <b>101.6</b> | <b>100.0</b> | 96.5         | 98.7         |
|                           | (ナンシー)        | 2007  | <b>116.1</b> | <b>101.5</b> | 90.6         | 93.4         | 97.4         | <b>100.0</b> | 98.1         | 98.2         |
|                           | ストラスブール       | 2016  | 85.8         | 87.2         | 85.6         | 86.8         | 90.9         | 93.5         | 95.0         | <b>100.0</b> |
| ライン＝ローヌ線                  | ブザンソン         | 2011  | 97.0         | <b>103.1</b> | 97.1         | 97.5         | <b>100.9</b> | <b>100.6</b> | <b>100.0</b> | <b>101.3</b> |
|                           | (モンベリアール)     | 2011  | 93.7         | <b>119.2</b> | <b>124.7</b> | <b>113.7</b> | <b>108.0</b> | <b>102.2</b> | <b>100.0</b> | <b>100.8</b> |
|                           | (ベルフォール)      | 2011  | <b>106.9</b> | <b>109.7</b> | <b>102.9</b> | <b>100.7</b> | <b>101.3</b> | <b>100.9</b> | <b>100.0</b> | 91.3         |
|                           | ミュルーズ         | 2011* | <b>104.6</b> | <b>105.3</b> | <b>100.9</b> | 97.5         | 99.3         | <b>100.0</b> | <b>100.0</b> | 97.2         |
| 大西洋南線                     | ポワティエ         | 2017  | 79.0         | 90.3         | 88.1         | 87.6         | 92.7         | 98.6         | 97.1         | <b>100.0</b> |
|                           | アングレーム        | 2017  | <b>115.5</b> | <b>114.0</b> | <b>111.6</b> | <b>103.5</b> | <b>104.3</b> | <b>102.0</b> | <b>101.3</b> | <b>100.0</b> |
|                           | ポルドー          | 2017  | <b>102.6</b> | 85.9         | 80.1         | 81.0         | 82.9         | 91.1         | 94.9         | <b>100.0</b> |
| ブルターニュ＝                   | ラヴァル          | 2017  | 92.1         | <b>103.9</b> | <b>101.5</b> | <b>101.7</b> | <b>102.7</b> | <b>103.2</b> | <b>100.9</b> | <b>100.0</b> |
| ベイ・ド・ラ・ロワール線              | レンヌ           | 2017  | 81.3         | 89.1         | 87.5         | 88.8         | 92.7         | 92.9         | 95.9         | <b>100.0</b> |
| ニーム＝モンペリエ線<br>(建設中、一部運行中) | ニーム           | 2017  | 83.6         | 86.7         | 84.2         | 87.1         | 90.5         | 95.4         | <b>102.4</b> | <b>100.0</b> |
|                           | モンペリエ         | 2017  | 54.1         | 64.0         | 65.9         | 69.5         | 75.4         | 85.3         | 92.1         | <b>100.0</b> |

注：( ) 内はTGV駅から離れているが連絡バスでアクセスできる都市。\*は専用線や駅は建設されていないがLGVが近隣まで到達し恩恵を受けることになった年。

出典：各種資料より岡部作成

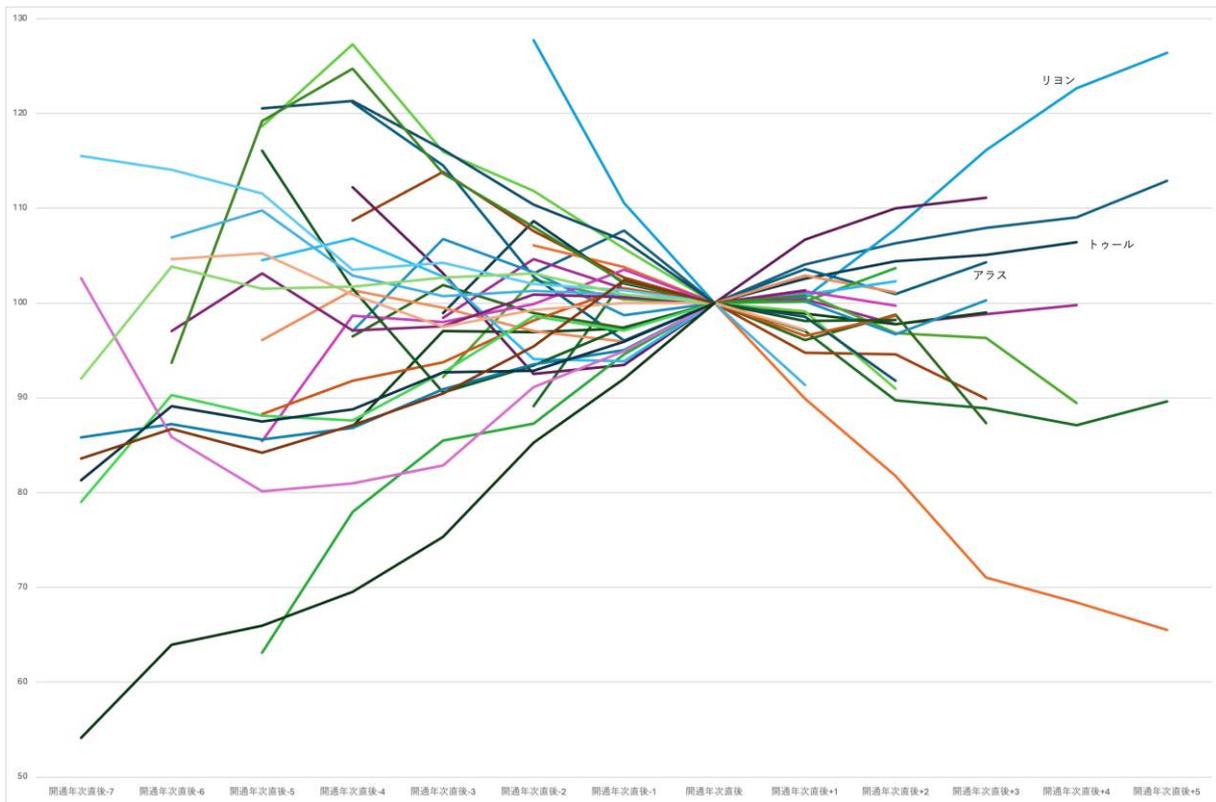


図 4-37 TGV が開通した都市の人口変化（開通年の直後の調査年次を 100 とする。開通年次の直後の調査年次から次の調査年次を開通年次直後+1 としている）出典：各種資料より岡部作成

## (5) 事例

以下では複数の都市の事例を見る。本稿では TGV 開通とともに都市開発が行われ、現在でもフランスの重要な都市の一つであるリヨン、TGV 開通により大幅にパリからの時間が短縮されたランス、TGV 開通後も都市空間の大幅な変化は見られないが人口増加を経験しているエクス・アン・プロヴァンスの3都市を概観し、TGV 開通の多様な影響を見る。

### (5) — 1 リヨン<sup>72</sup>

リヨンはフランスの南東部に位置する都市であり、オーヴェルニュ＝ローヌ・アルプ地域圏の地域圏庁所在地である。リヨンのコミューンの人口は 50 万人程度であるが、都市圏を含むと 200 万人以上の人口を有するフランス第 2 の都市であるとされる。

リヨンはスイスアルプスに端を発し、レマン湖を經由して北東方面からリヨンに至るローヌ Rhône 川とヴォージュ Vosges 山脈から流れ、北からリヨンに流れてくるソーヌ Saône 川の合流地点であり、合流してローヌ川を形成する。ローヌ川は南下し地中海に注いでいる。リヨンを含めたフランス南東部は比較的平原が多いパリ周辺部より山がちである。特にローヌ川の東方面は、スイスやイタリア国境に近くとアルプス山脈があり、また西にはマッシフ・セントラル Massif Central (日本では中央山地や中央山塊と呼ばれる) が散在する。またブルゴーニュ＝フランシュ・コンテ Bourgogne-Franche-Comté 地域圏にはジュラ Juras 山脈があり、3 つの山地に囲まれた地溝帯が存在し、都市が連なる。リヨンはこうした都市の一つである。また地中海から北上し、パリやパリ以北のベルギーやオランダなどの諸都市と陸路で移動する場合、アルプスとマッシフ・セントラルに遮られているため、その間の谷を進む必要があった。リヨンはその谷の交通の要衝になっており古くから栄えていた。

リヨンの歴史は古く、ローマ帝国の時期にすでに都市として栄えていた。ローマ期にはルグドゥヌム Lugdunum と呼ばれ、ローマ帝国の属州であったガリアの首都にもなっていた。また中世でも交易の拠点として栄えていた。その影響もあり、現在でも金融業が盛んになっている。カロリング朝期には大司教座が置かれた。14 世紀頃にフランス王国に併合され、伝統的には絹織物の生産が盛んであった。産業革命後も繊維産地として重要であった。リヨンは 16 世紀から絹工業が発達し、その関連産業とともにガラスや石けん工業も成長した。近代になっては化学・薬品・金属などの工業が集積し工業都市のイメージを強めた。しかし 1990 年代から急激にサービス産業化が進んだ。特に対事業所サービスが増加した。研究やコンサルタント業などが多く、隣接しているヴィールールヴァンヌ Villeurbanne や西郊にもそうした人口が多い。また東には自動車工業 (ルノー) が立地している。

繊維産業の衰退後、リヨンでは先端産業、特に製薬やバイオテクノロジーなどの産業が増加した。また学術都市の側面も備えており、大学や大学校 (グランゼコール Grandes Écoles) も複数存在している。

リヨンはローヌ川とソーヌ川が合流する地点より北のソーヌ川の西側の右岸にあるフルビエール Fourvière の丘を中心に発展した。しかし、都市域の拡大は顕著なものではなかった。中世、ルネサンスを通じてソーヌ川とローヌ川の間地点まで都市が広がったが、それ以上の拡大はみられなかった。土木技術の発達により、水害対策が進むとローヌ川左岸が開発され、都市域が東に拡大することになった。またローヌ川沿いに重化学工業が立地し南にも都市域が延びた。北や西方面は丘陵地などであり、都市

---

<sup>72</sup> リヨンに関する記述は高橋他 (2001)、高橋他編 (2003) をもとにしている。

圏の拡大は抑制された。戦後に都市圏はより郊外へと広がっていった。

以降、リヨン都市圏の範囲が狭小であることから、都市圏中心部の整備が不十分なまま都市圏がスプロール状に広がっていった。こうした背景を踏まえて様々な都市整備策が行われてきた。

リヨンはフランスの中でも経済的にパリに次いで重要な都市である。リヨンには SEB グループ、サノフィ・パスツール、ルノー・トラックス、ノルベール・ダントレサングル、ビオメリオー、メリアルなどの会社の本社が存在している。特にこれらは TGV の開通と共に整備されたパール・ディユー Part Dieu 地区に位置している。このほかコンフリュアンス Confluence 地区も発展している。

交通は TGV の発着するパール・ディユー駅の他、在来線を中心としたペラーシュ Perrache 駅、リヨン・サンテグジュペリ空港駅が中心的である。リヨンはフランスの中でも最も早く TGV が到達した大都市である。フランス有数の大都市であるリヨンとパリを結ぶことは自然なことであったと言える。またこの路線を延長すればマルセイユに至るため、重要な開発の軸であった。TGV は、はじめはリヨンの中心部に近いリヨン・ペラーシュ駅に到達していたが、新たにパール・ディユー駅とその周辺のパール・ディユー地区が開発された。もともと陸軍の用地だった地区が陸軍からリヨン市に譲渡され開発が進められた。フランス政府は 1960 年代頃に地方分散を目的とした均衡メトロポールの構築を目指しており、この地区はその受け皿として想定された。どのように利用するか議論が錯綜し、議論が進まないままリヨンの旧市街地の過密が激化していることを鑑み、様々な分散を目的として 1970 年に開発進められる。結果として銀行やホテルなどが入る地区になった。一方でパリとマルセイユを結ぶ TGV はリヨンの市街地を迂回するため、パール・ディユー地区よりより東のリヨン・サンテグジュペリ空港を経由する路線をとった。リヨンの中心市街地から空港までは遠く、トラムとそれに平行するローヌ・エクスプレスが到達している。パリからリヨンへの TGV はおよそ 1 時間に 1 本程度あり、パール・ディユー駅に到達する。また廉価版の TGV ouigo はサン・テグジュペリ空港駅に到達する。

空港は東の郊外にサン・テグジュペリ空港 Aéroport international de Lyon-Saint-Exupéry がある。フランスでも利用客が 4 番目程度に多い。パリやロンドンなどのヨーロッパの大都市への便の他、北アフリカなどの便もある。市内や、市内からその近郊には公共交通が走っている。地下鉄の他、トラムがある。

地区ごとに見るとリヨンは多様である。まず、ヴィニュー・リヨン vieux Lyon は古いリヨンを意味する地区であり、ローマ期にルグドゥヌムとして建設された都市である。リヨンの中心として、また加えて絹織物産業の中心地として栄えたが、18 世紀以降衰退し、貧困地区となる。しかし、1960 年代以降、文化財や景観保護の指定を受けると観光地区として認識されるようになり、1998 年にユネスコの世界遺産として登録された。プレスキル地区 Presqu'île はローヌ川とソーヌ川に挟まれた土地であり、リヨンが交易商業都市としての性格を強めた時に金融業の立地が進んだ地区である。現在は商業地区となっている。コンフリュアンス地区はペラーシュ駅からローヌ川とソーヌ川の合流地点までの地区である。国鉄の線路によりプレスキル地区と遮断され人口が減っていた。1990 年代頃から卸売市場と貨物ヤードを移転し、業務地区やサービス地区にすべく再開発が進められた。

パール・ディユー地区はローヌ川左岸の地区である。この地区の開発は、兵舎と倉庫群があったこの地区が 1958 年にリヨン市に譲渡されたことから始まる。1960 年当時、フランス政府が推進した均衡メトロポールの受け皿としてリヨンは選ばれた。これを受けてリヨン市はこの地区を均衡メトロポールの広域サービス拠点として発展させるべく目標を設定した。しかし、その実現は困難であった。計画の策定中に様々な課題が生じてきた。それはリヨン市内の自動車交通量の増大と駐車場不足、また公共交通の不

足である。特にプレスキル地区の過密が問題となっていた。譲渡された軍用地と市民病院の敷地を活用して、パール・ディユー地区が開発され、加えてTGV 駅が建設されることが1974年に決まり、開発が進んでいった。この地区はオフィス機能が中心となっている。特に金融業が多い。また百貨店などを中心とした商業機能もある。

リヨンには複数のテクノポール Technopole がある。そもそもリヨンはフランスの中でもイル・ド・フランス地域圏について教育・研究機関が集積している地域である。複数の総合大学と30校程度の高等教育機関で10万人の学生が学び、500程度の公共研究機関と2000程度のハイテク企業に約1万人が従事している。La Doua テクノポールはリヨン第1大学を中心としたテクノポールであり、リヨン最大の規模を誇る。リヨン・ウェスト・テクノポールはリヨン西郊の高等教育機関を拠点としているテクノポールで繊維産業が盛んな地域に構築されている。ジェルラン地区はローヌ川とソーヌ川の合流地点のローヌ川左岸にある地区で、問題地区であったが1980年代から再開発が行われた。この地区には過去にはと畜場があった経緯から家畜の病気の研究所などがあり、これを基盤としてバイオテクノロジーの拠点になることが構想された。結局、リヨン・ビオポール Lyon biopole として結実している。ポルトデザルプ地区 Porte des Alpes はリヨン東郊の地区であり、パール・ディユー地区とサン・テグジュペリ空港の間に位置している。ここは産業地区として構想されていたが、後に産業団地に加えリヨン第2大学が入ることによって学術・研究拠点も整備された。

後に、リヨンには5つの競争力の極（クラスター）が認定されることになる。1つはリヨン・ビオポールであり、医療・製薬、バイオテクノロジーに関するクラスターである。CARA は自動車産業のクラスターで、ルノートラックがその中心である。Axelera は環境と化学に関するものであり、Techtera は繊維産業、Imaginove は映像に関するものである。1つの都市に5つのクラスターが認定されることは珍しくリヨンはフランスの中でもイノベーションが盛んな都市と言えよう。

リヨンの人口は1970年代までは減少していた（図4-38、4-39、4-40）。TGVの開通だけが原因ではないが、1980年代から人口は回復した。後にメトロポールになる圏域に関しても1982年の調査年次より継続的に人口が伸びている。特に近年はリヨン周辺のコミューンの人口増加が大きく都市圏の人口増加に貢献している。雇用はリヨン周辺に集中しており（図4-41）、高度な業種（図4-42、4-43）となるとよりリヨンへの集中が顕著である。

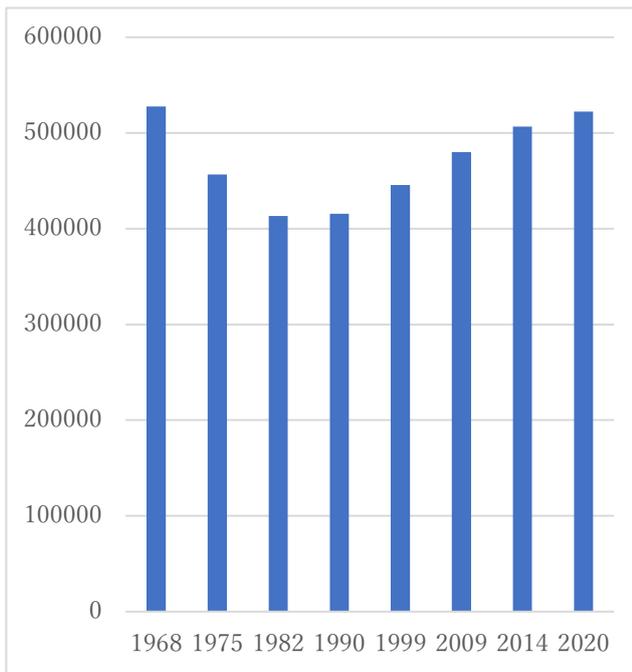


図 4-38 リヨンコミューンの人口の推移  
出典：INSEE 資料より岡部作成

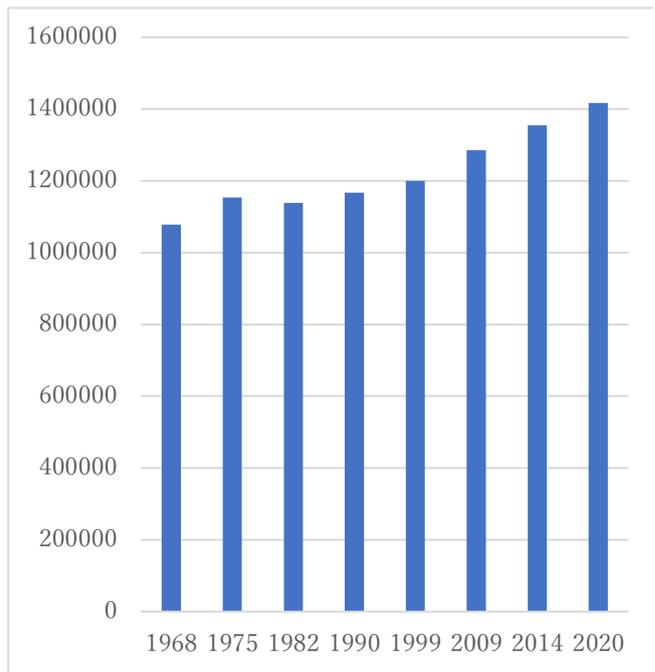


図 4-39 リヨン都市圏人口の推移  
出典：INSEE 資料より岡部作成

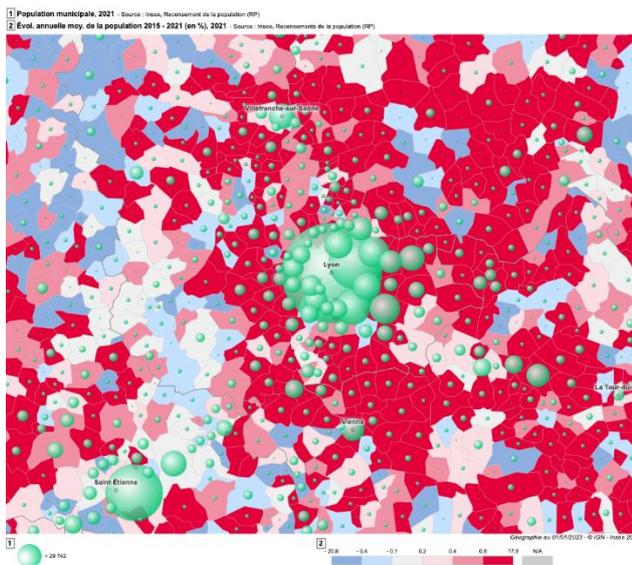


図 4-40 リヨン周辺の人口（2021年）と人口変化率（2015～2021年）  
出典：INSEE Statistiques locales により作成

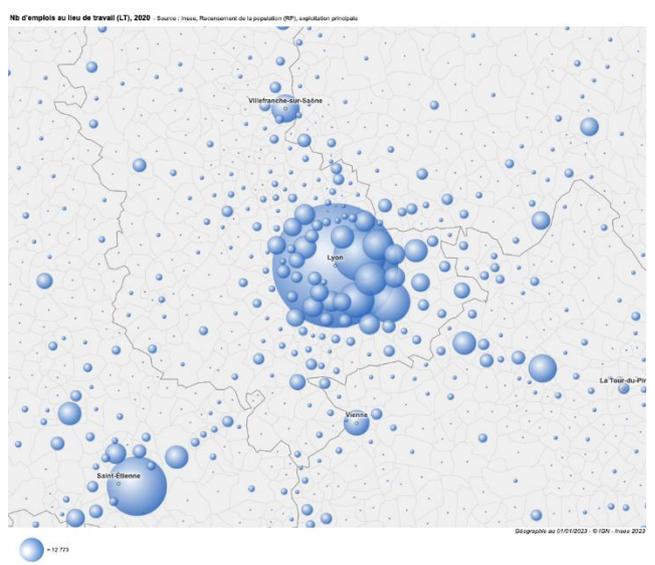


図 4-41 リヨン周辺における従業者数（2020年）  
出典：INSEE Statistiques locales により作成

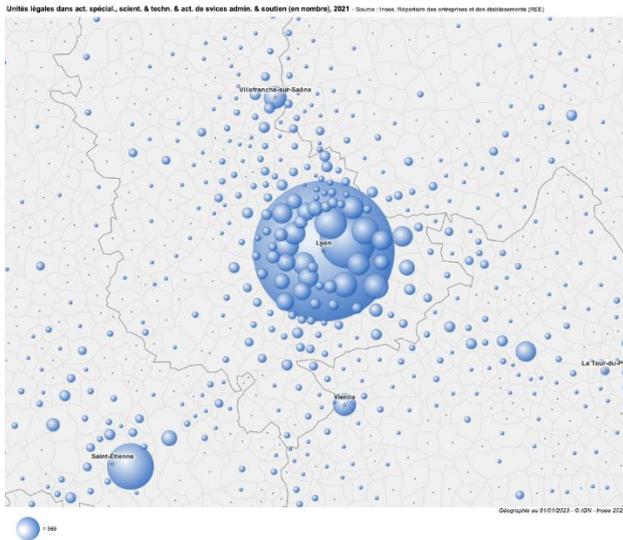


図 4-42 リヨン周辺における専門的科学技术業、管理支援業の従業者数（2021年）

出典：INSEE Statistiques locales により作成

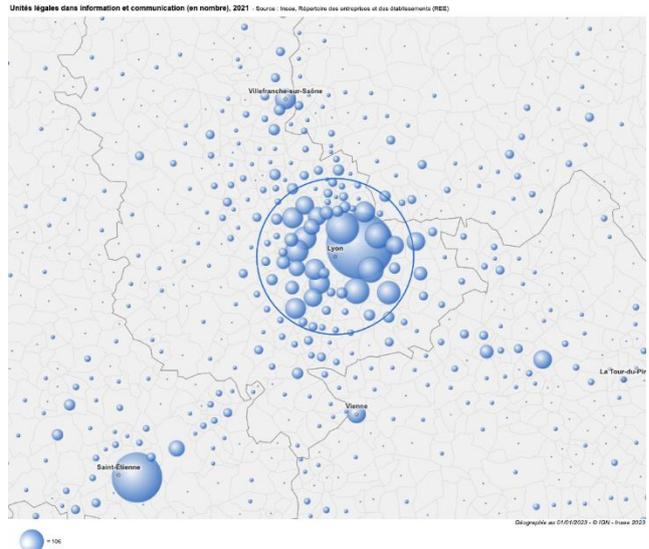


図 4-43 リヨン周辺における情報通信業の従業者数（2021年）

出典：INSEE Statistiques locales により作成

職業別（図 4-44、4-45）に見ると、全体的にどの職業も増加傾向にあるが、管理職や高度な専門職など、一般的な高度とされる人材も増加している。リヨンとその都市圏では商業・交通・サービス業の増加が著しい（図 4-46、4-47）。特に都市圏全体と比べて都市圏の中心であるリヨンのコミューンでのこれらの産業の伸長が大きいといえる。

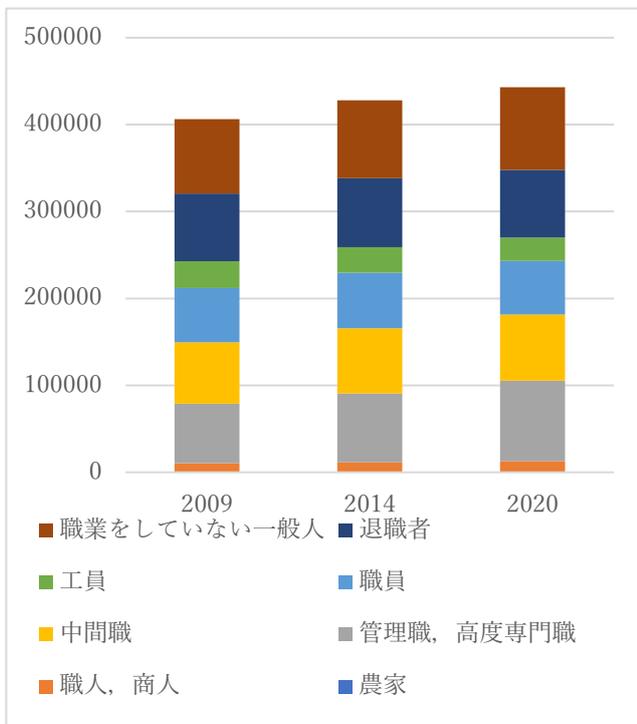


図 4-44 リヨンコミューンの職業別人口の推移  
出典：INSEE 資料より岡部作成

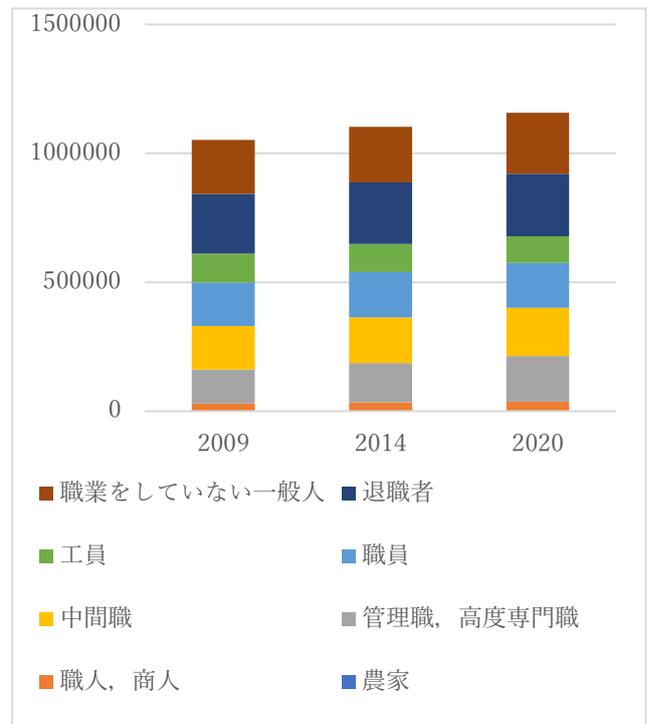


図 4-45 リヨン都市圏の職業別人口の推移  
出典：INSEE 資料より岡部作成

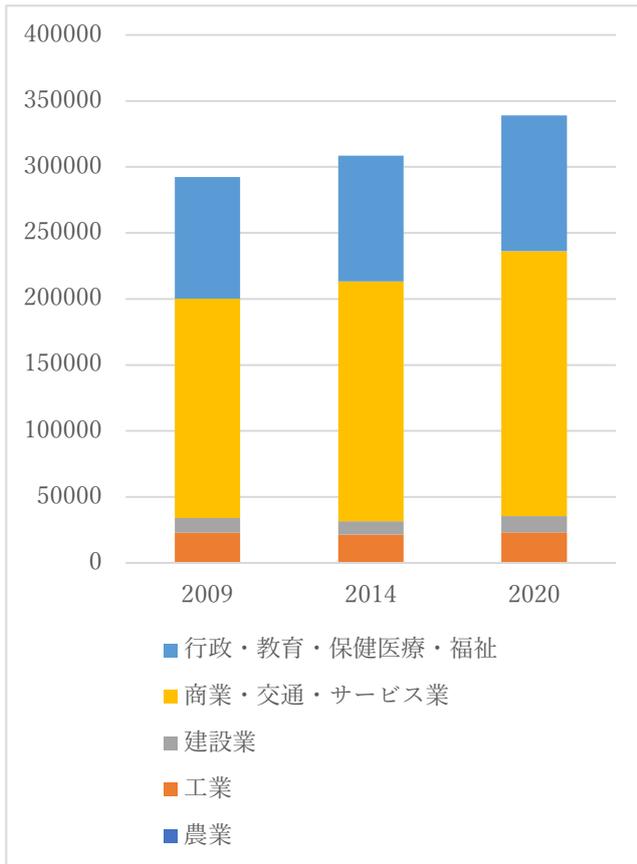


図 4-46 リヨンコミューンの業種別人口の推移  
出典：INSEE 資料より岡部作成

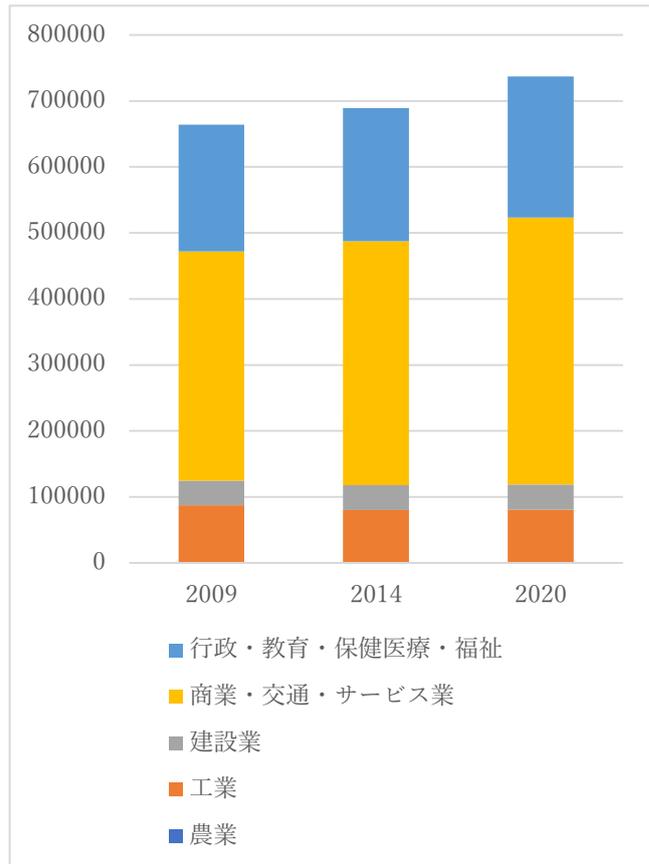


図 4-47 リヨン都市圏の業種別人口の推移  
出典：INSEE 資料より岡部作成

業種別の法人数（表 4-14、4-15）を見てみると、リヨンではサービス業の中でも特に専門的な業種の法人数が多く、専門的な高度人材が集積する要因となっていることがわかる。

表 4-14 リヨンコミューンの業種別法人数・事業所数

|                     | 法人数   | 事業所数  |
|---------------------|-------|-------|
| 合計                  | 70651 | 79882 |
| 鉱工業                 | 2632  | 3071  |
| 建設業                 | 3994  | 4182  |
| 卸売業、小売業、運輸業、宿泊業、飲食業 | 16764 | 20169 |
| 情報通信業               | 4529  | 5098  |
| 金融業                 | 3092  | 3838  |
| 不動産業                | 3693  | 4295  |
| 専門的科学技术業、管理・支援業     | 20247 | 22205 |
| 行政・教育・保健医療・福祉       | 10549 | 11520 |
| その他のサービス業           | 5151  | 5504  |

出典：INSEE 資料より岡部作成

表 4-15 リヨン都市圏の業種別法人数・事業所数

|                     | 法人数    | 事業所数   |
|---------------------|--------|--------|
| 合計                  | 152075 | 170642 |
| 鉱工業                 | 6744   | 8021   |
| 建設業                 | 14459  | 15139  |
| 卸売業、小売業、運輸業、宿泊業、飲食業 | 39988  | 47112  |
| 情報通信業               | 7798   | 8743   |
| 金融業                 | 6474   | 7774   |
| 不動産業                | 7205   | 8242   |
| 専門的科学技术業、管理・支援業     | 37671  | 41341  |
| 行政・教育・保健医療・福祉       | 21285  | 23134  |
| その他のサービス業           | 10451  | 11136  |

出典：INSEE 資料より岡部作成

現在、リヨンでは次のようなプロジェクトが展開されている。3つの地区の再開発が重要になっている。1つはコンフリユアンス地区<sup>74</sup>である。この地区はローヌ川とソーヌ川の合流地点であり、未利用地だった。リヨン生まれの彫刻家・技師であったミシェル＝アントワヌ・ペラーシュはここを開拓することを提案し、これがコンフリユアンス地区の開発の始まりとなった。それから開発が進みコンフリユアンス地区は発展していったが、産業の衰退により問題地区となっていった。特にこの地区は産業地区として確立され、19世紀には2つの刑務所、ガスの工場、とちく場、兵器庫、鉄道駅、産業港、卸売市場が存在した。

これらの産業の撤退後、再開発が行われた。ペラーシュ駅と合流地点までの特に川沿いの部分を歩行者と自転車専用を作り替え、市民の憩いの場や公園として再開発した。また港湾の跡地などに複数の建設プロジェクトを行った。またショッピング地区も建設された。卸売市場の跡地はオフィスと居住機能、商業・サービス機能の混合地区として再開発された。加えてスポーツ施設や公園などの住民の福祉に関する施設が建設された。現在、この地区にはトラムが到達し、またオーヴェルニュ・ローヌ＝アルプ地域圏の地域圏庁が設置されたことで、地域の中心的な機能を担っている。

ジェルラン地区<sup>75</sup> Gerland も開発されている。この地区は居住機能とオフィス、教育機能を中心として再開発されている。地区の主たる機能は居住であるが、他の地区にない特徴は教育、研究、イノベーション機能である。この地区にはバイオディストリクトと呼ばれ地区があり、サノフィ・パスツールをはじめとした大企業や競争力のある中小企業、教育研究機関が集積している。またこの地区はリヨン・ビオポールとしてフランス政府に競争力の極として認定されている。2000年代より再開発が始まり現在も開発が続けられている。

最後にパール・ディユー地区<sup>76</sup>のリノベーションである。パール・ディユー地区ではTGVが開通してから40年近くが経っているが、現在でも開発が続いている。現在は持続可能性を中心の目標にしている。その主要な軸は、不動産の密度を減らすこと、良い居住空間を創出すること、建物の改修を中心にするこことで二酸化炭素の排出を抑えること、生活の質を向上させるための地域施設を開発すること、歩行者・自転車・公共交通を優先し緑豊かな開かれた空間を構築すること、社会的経済や連帯、近隣サービスの多様化を推進することである。

この実現のためにはこの地区を複合的な移動の結節点とすることが重要になる。そのために、パール・ディユー駅の混雑を緩和し拠点再構築すること、歩行者や自転車といったアクティブな移動を促進し、もともと自動車専用で設計されていた公共交通機関を強化するとしている。具体的にはパール・ディユー駅を改築し2倍の大きさにすることで駅の飽和状態を改善するとしている。また地下鉄やトラム、そしてバスを次第に強化することにより、移動拠点としてのパフォーマンスを高める。そして緑化を重視し、加えて居住機能と第三次産業地区を重視するとしている。

---

<sup>74</sup> リヨン・コンフリユアンス地区プロジェクトウェブサイト (<https://www.lyon-confluence.fr/fr/>、2024/03/25 閲覧)

<sup>75</sup> リヨン・ジェルラン地区プロジェクトウェブサイト (<https://www.lyon-gerland.com/>、2024/03/25 閲覧)

<sup>76</sup> リヨン・パール・ディユー地区プロジェクトウェブサイト (<https://www.lyon-partdieu.com/>、2024/03/25 閲覧)

パール・ディユー駅は TER と TGV、地下鉄、長距離と市内のバスのターミナルとなっており、一日に 12 万 5 千人の乗客がある。またこの駅は現在飽和状態になっており、改善が求められている。そこで、リヨン・メトロポールはこの駅を複合移動拠点として再整備するとしている。2017 年から 2025 年にかけて駅とその周辺地区は再改修される。その目的は、1) もともと一日に 35、000 人の乗客を想定して建設された駅が現在飽和状態になっているため、それを改善すること、2) 急増する自転車への対応も含めた多様な交通手段に対応し、バスターミナルやトラムの駅を建設すること、3) 旅行社にとってよりよい商店やサービスを充実させること、4) これらに加え駅に To-Lyon という高層ビルを建築することとなっている。以上のように、パール・ディユー地区は、移動、ビジネス、居住、憩いの拠点となるべく再整備が行われている。

リヨンは人口で見ると TGV 開通の恩恵を受けているように見えるが、それは TGV の開通だけではなく、それから続く都市開発によるものも大きい。広域的な連携と TGV 開通を契機とした都市開発の連続がリヨンの成長に大きく寄与したと言える。

## (5) — 2 ランスの事例

ランスはフランスの北東部、グラン・テスト地域圏、マルヌ Marne 県の都市である。人口は 18 万人程度であり、マルヌ県の中心地となっている<sup>77</sup>。またコミュン人口だけでみればフランスでも上位（十数位程度）の人口を有する。またフランス国王の戴冠式が行われたノートルダム大聖堂があり、加えてシャンパーニュ地方の中心でもありシャンパンメーカーなどが拠点を置いていることから、観光都市としても著名である。パリから東に約 130km に位置する。

ランスはパリ盆地の周縁に位置し、いわゆるケスタ地形の一部にある。その地形的要因からブドウ栽培が行われシャンパンを産出する。ランスの起こりははっきりしていないが、ローマ時代には街道の結節点として発展していたとされる。以後もガリアとベルギーの境目などパリやローマなどの勢力とより北方や東方の勢力の境目として栄えていた。以降、東フランク帝国の首都として、またフランスのキリスト教の拠点として、発展していた。歴史的には交易、政治、宗教の拠点として重要都市であった。ランス大学も 1548 年に開設されている。交易拠点として、皮革商や繊維商<sup>78</sup>が集積した。またランス大学もダントンやサン・ジュストなどの歴史上の重要人物を輩出している。フランス革命後にランスは衰退した。しかし 19 世紀にはインフラ整備と繊維産業の発展、シャンパン産業の勃興により栄えた。20 世紀に入るとランスは軍事拠点として、特に航空戦力の拠点<sup>79</sup>と駐屯地になった。しかし、第 1 次、第 2 次の 2 つの世界大戦ではプロイセンやドイツによる破壊と占領を被った。

ランスの人口はおおよそ 18 万人程度で推移している。特に若年層が周りの自治体に比べて多く、人口ピラミッドにすると、15 歳～29 歳が最多になる。この一因としてランスは学生都市としての性格も持っていることがあげられる。ランスには Neoma Business School（ランス高等商業大学校（グランゼコル）がルーアンの高等商業大学校と合併したもの）やランス・シャンパーニュ・アルデンヌ大学、ランス国立

---

<sup>77</sup> マルヌ県の県庁所在地はシャロン・アン・シャンパーニュ Châlons-en-Champagne であるが人口に関してはランスが 18 万人程度、シャロンが 4 万人程度と差は大きい。

<sup>78</sup> 例えばルイ 14 世のもとで重商主義を推進したコルベールはランスのラシャ商の一家の出身である。

<sup>79</sup> この拠点はランス＝シャンパーニュ第 112 空軍基地として 2011 年まで存続した。

高等技師学校 (ESTReims、ランス大学の内部組織)、ランス大学国土・環境整備研究所、フランス国立工芸院の地域センター、応用情報大学校、パリ政治学院のサテライト等がある。

ランスは医療の分野でも著名であり、市街中心部から南のメゾン・ブランシュ Maison Blanche、サント・アンヌ Sainte Anne、ヴィルソン Wilson 地区に集積している。ランス大学病院は 10 を超える建造物を有している。そのほか付随しての様々な施設があり、全体で大きな医療施設の集積をなしている。またランスには、穀物やシャンパンの販売を手がける会社から保険・金融業などを中心とした企業が立地している。

TGV の開通以前はパリから急行列車で 1 時間 30 分以上かかっていたが、2007 年に TGV が開通すると多くの恩恵を得た。まずパリへの到達時間が 1 時間 30 分から 45 分に短縮した。またその他のフランスの各都市へのアクセスも大幅に改善した。このほか、フランス北東部の各都市においてもパリへの時間が短縮した。ランスでは、近郊のコミュンであるブザンヌ Bezanne にシャンパーニュ・アルデンヌ Champagne-Ardenne TGV 駅が作られた。TGV はランスに直通する便とシャンパーニュ・アルデンヌ TGV 駅を経由する便に分かれる。後者はムーズ Meuse TGV 駅、ロレーヌ Lorraine TGV 駅を経由してトラスブールに至る。またシャンパーニュ・アルデンヌ TGV 駅からは TER でランス駅にアクセスできるほか、トラムが走っている。TGV 開通に併せランス駅周辺のクレールマレ Clairmarais 地区が再開発され、オフィス用地になった。またブザンヌのシャンパーニュ・アルデンヌ TGV 駅に至るまでの地区は産業用地として整備されており、病院と大学からなる集積となっている。

ランスのコミュンの人口 (図 4-48) はおおよそ 18 万人程度であり、1975 年頃から 2020 頃に至るまであまり変化は見られない。TGV が開通した 2007 年以降についても大幅に人口が増えたとは言えない。一方、人口はランスに集中している (図 4-49)。ランスの人口の職業構成 (図 4-50) は大幅には変化していない。わずかであるが高度な専門職などの割合が増えている。また業種別 (図 4-51) に見ても変化は大きくないが第 3 次産業の割合が増えている。

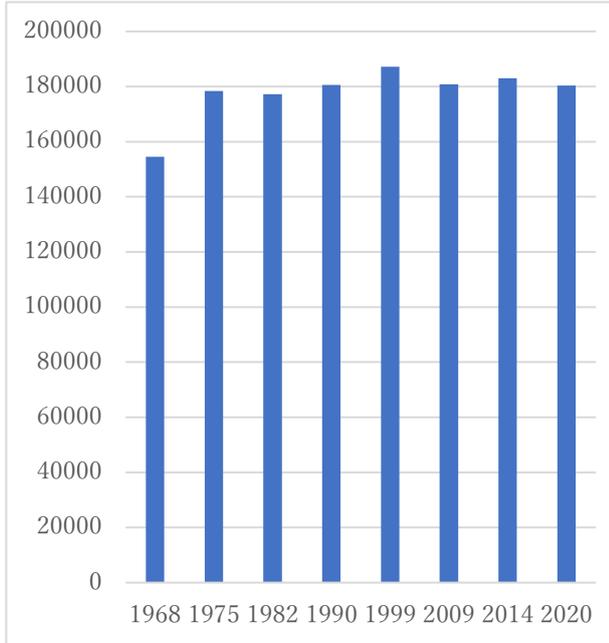


図 4-48 ランスコミュンの人口推移  
出典：INSEE 資料より岡部作成

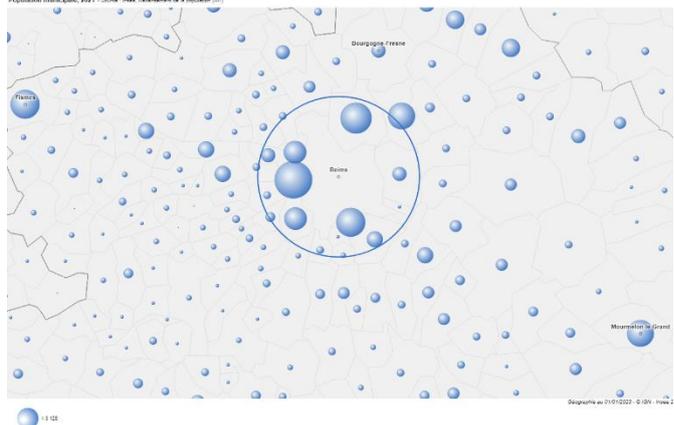


図 4-49 ランス周辺の人口 (2021 年)  
出典：INSEE Statistiques locales により作成

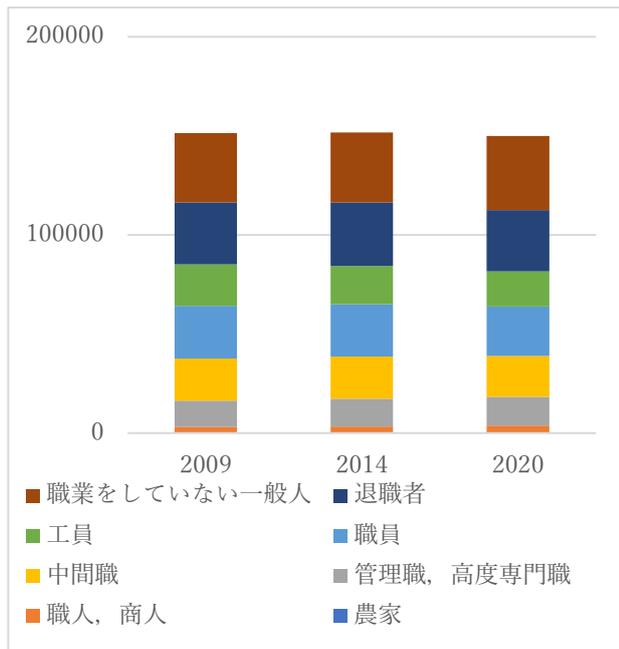


図 4-50 ランスコミュニティの職業別人口推移  
出典：INSEE 資料より岡部作成

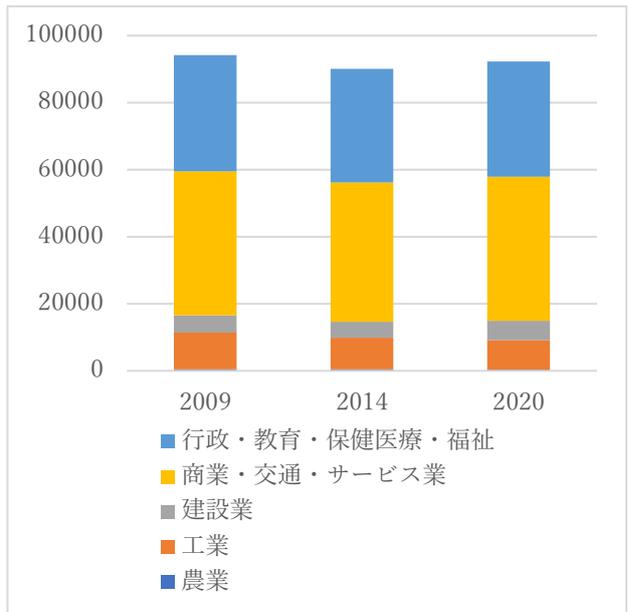


図 4-51 ランスコミュニティの業種別人口推移  
出典：INSEE 資料より岡部作成

ランスを中心としたコミュニティ連合の人口（図 4-52）も微増である。TGV 開通後に大幅に人口が伸びているわけではない。人口の職業別構成（図 4-53）にしても大きな変化は見られない。しかし、雇用者でみても大幅な影響はない。第 3 次産業の雇用者が増えている傾向はある。

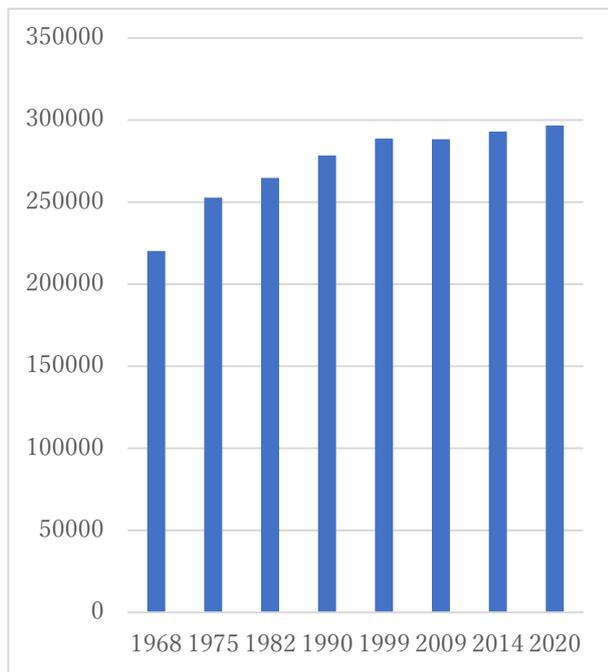


図 4-52 ランス都市圏の人口推移  
出典：INSEE 資料より岡部作成

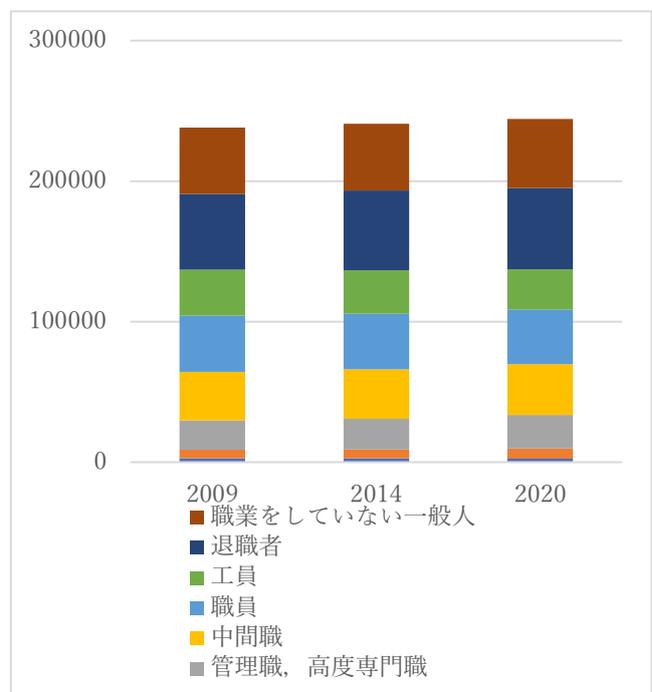


図 4-53 ランス都市圏の職業別人口推移  
出典：INSEE 資料より岡部作成

ランスコミューンは人口が減少している一方、周辺コミューンは増えている（図 4-54）。ランス周辺では事業所等はランスとその南西地区に集積している（図 4-55～4-57、なおデータの関係上、図では法人数とした）。この地域には TGV 駅が建設され、成長している地域である。

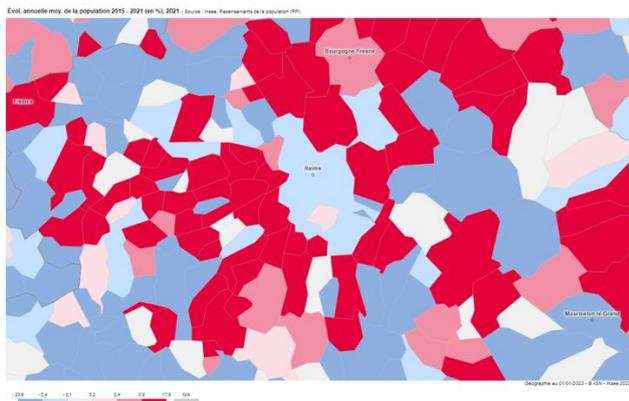


図 4-54 ランス周辺の人口増加率(2015～2021 年)

出典：INSEE Statistiques locales により作成

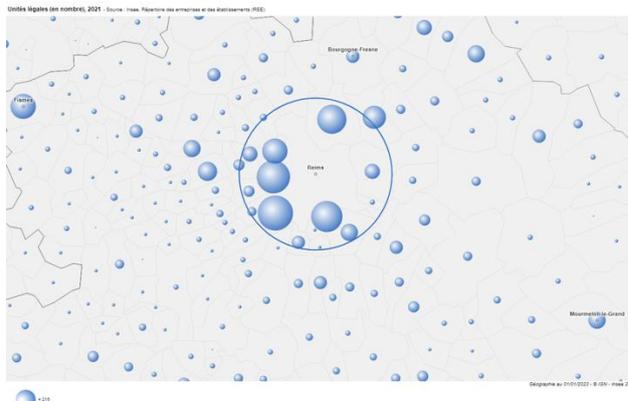


図 4-55 ランス周辺の法人数 (2021 年)

出典：INSEE Statistiques locales により作成

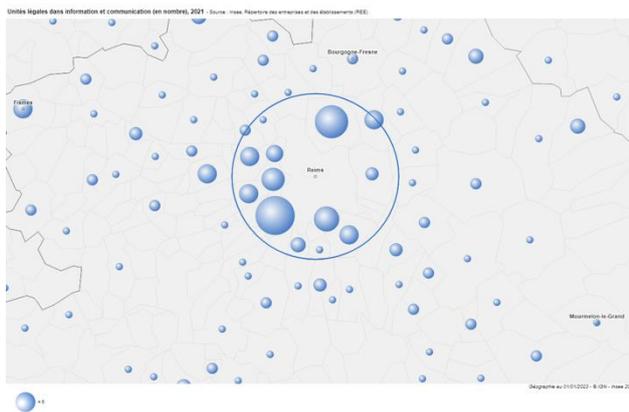


図 4-56 ランス周辺の法人数(情報通信業、2021 年)

出典：INSEE Statistiques locales により作成

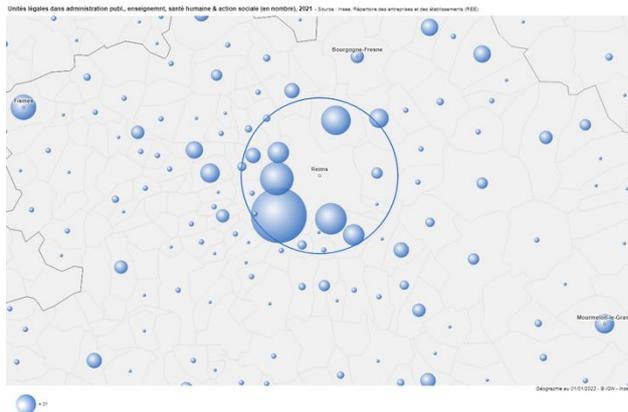


図 4-57 ランス周辺の法人数

(行政・教育・保健医療・福祉、2021 年)

出典：INSEE Statistiques locales により作成

この TGV 駅が建設されたランスに隣接するブザンヌの変化は著しい（図 4-58～4-60）。航空写真によればブザンヌのシャンパーニュ・アルデンヌ TGV 駅周辺は農地が中心であった。そこに LGV が通り、駅前からランスに至るまでの産業用地が整備され、都市が大きな変貌を遂げた。航空写真に寄ればこの用地が大きく開発されたのは 2010 年代の後半にかけてであり、そこで人口が急増している。また絶対数は少ないが、管理職、中間職が増えている。当初の人口や雇用者数が少ないこともあり、ブザンヌでは急増しているように見える。しかし都市圏で見るとここでの急増はランスやその周辺も含めた都市圏へは大きな影響を与えていないと思われる。

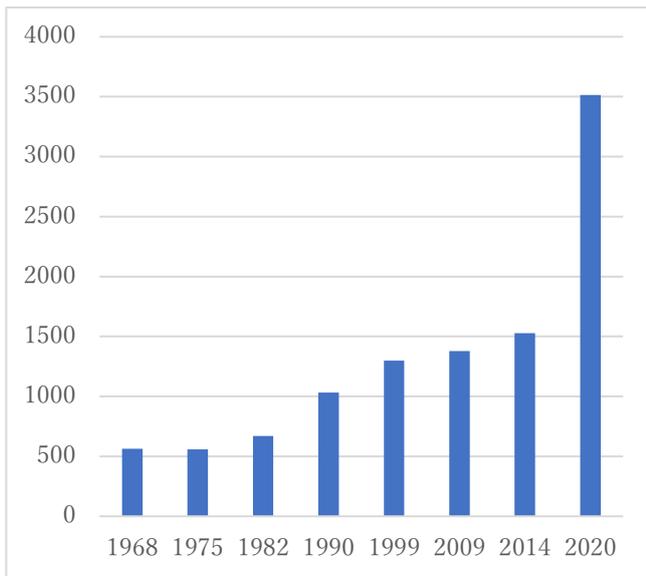


図 4-58 ブザンヌの人口推移

出典：INSEE 資料より岡部作成

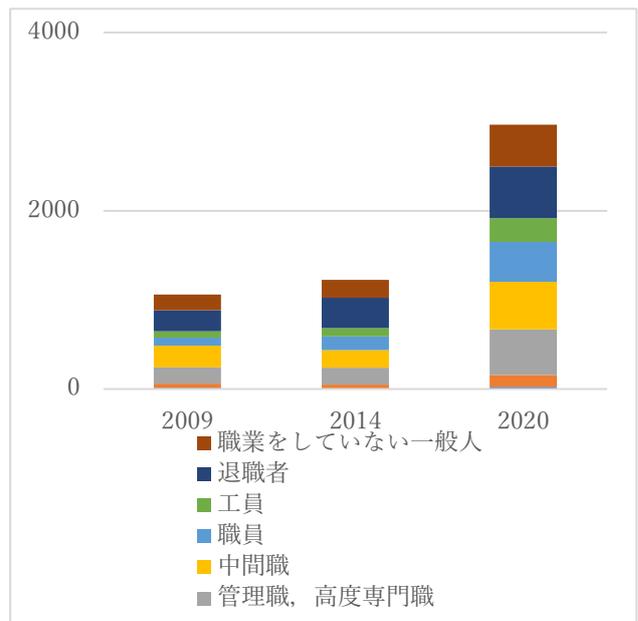


図 4-59 ブザンヌの職業別人口推移

出典：INSEE 資料より岡部作成

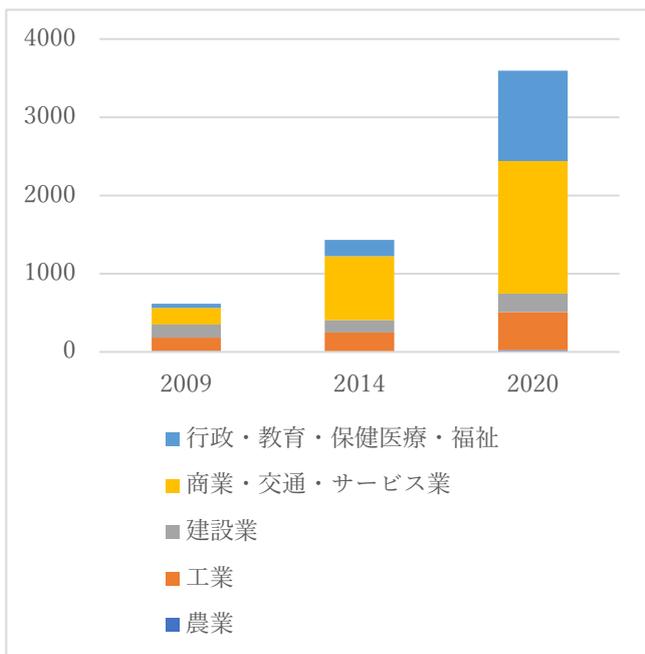


図 4-60 ブザンヌの業種別人口推移

出典：INSEE 資料より岡部作成

ランスはパリへの到達時間が 45 分となったことで、魅力が増すことが想定された。特に新たな住民の移住や企業の移転、観光客の増大である。ランス都市計画局<sup>81</sup>はランスに関する有識者へのインタビューを通じて、多くの期待があることを指名している。しかし現状はそれほど顕著なものではないことも指

<sup>81</sup> Agence d'Urbanisme de Region de Reims (2012)

摘している。例えば、パリとランス間の人的移動は増大したが、ランスからパリへの方向のほうが逆よりも多く、人的な流出が多いことが指摘される。またパリへの通勤者も増大した。学生都市であるランスでは学生の移動も大きく、地域の 2%の学生はパリ周辺で学んでいる。逆にランスの学生の 3.3%はパリ周辺の学生である。観光客は増大し、観光案内所の利用者数は増えたが、ホテル等の宿泊施設は顕著な増大を見ていない。不動産への影響は存在し、地価は上がり、また新たな地区が出来るなどした。しかしこうした地域に移転した企業は地元企業が多く、パリなどの他の都市からの移転が実現したわけではなかった。

クレールマレ地区はランス中央駅の中心市街地とは反対側に立地しているビジネス街である。2000 年前後から 2010 年頃にかけて整備された。しかし、成果は不十分であるともされている。例えば Beckerich et al. (2017) では 2008 年と 2014 年にランス駅付近のクレールマレ地区の企業への調査を行い、それを分析している。これによれば LGV の到達は特にパリを中心とした地域からのコンサルタントや研究関係企業の移転が期待されたが、2014 年においても立地企業は地元企業が多くを占めている。この地区には、地区の開発に関わった不動産関係企業が存在すること、地元のサービス業が立地したが中心部との競合で消滅したものもあることなど、期待ほどは成果が上がっていないことも示されている。そして地域への立地理由は高速鉄道ではないことも指摘されている。単純にオフィスの空きがあることが大きいと 2008 年と 2014 年を比較すると高速鉄道へのアクセスが立地要因であるとしている企業が多くなっている。また顧客への近さも大きな理由になってきている。このように高速鉄道が企業立地に対して持つポジティブな意味合いが大きくなっているとも言えるが、高速鉄道の利用そのものに関しては企業や階級によって様相は異なっている。特に管理職などが TGV を利用する割合が大きく、パリ周辺の本社などとの往来に利用していると思われる。彼らの調査では、高速鉄道が立地要因であるとした企業においても TGV の利用は抑制的であると指摘している。むしろパリなどに所在する顧客からの近接性や利便性が増しているという効果があると指摘している。

以上のようにパリへの到達時間が大幅に短縮したとしても、その恩恵がすぐに現れるわけではないと言うことが指摘されている。またそのほかの小都市に関しては TGV の恩恵が逆効果であることも示唆されており<sup>82</sup>、単に高速鉄道の開通のみが恩恵をもたらすわけではないことがわかる。

### (5) - 3 エクス・アン・プロヴァンス

エクス・アン・プロヴァンス Aix en Provence は南仏のマルセイユに近い都市である。この都市はプロヴァンス・アルプ・コート・ダジュール地域圏のブーシュ・デュ・ローヌ Bouches-du-Rhône 県にある。ローマ時代にはこの都市はマルセイユとローマを結ぶ街道沿いの拠点として拓かれた<sup>83</sup>。その後この都市はガリア・ナルボネンシスの首都になり、またゴート、フランク、ロンバルディア、サラセン人などの侵略にさらされてきた。中世には以降はプロヴァンス伯の拠点として黄金期を迎え大学を備える教育や文化、経済の拠点としての繁栄をみた。以降、目立った産業はなかったものの、プロヴァンス地方の拠点の都市の一つとして成長を続けた。

---

<sup>82</sup> Bazin et al. (2006)

<sup>83</sup> 温泉の近くに拠点が拓かれたとされており、セクスティウスの水という意味の言葉が転訛して現在の地名になったとされている。

エクスは大学都市として知られ、エクス大学は1409年にアンジュー公ルイ2世によって設立された人文学中心の大学である。フランス国立高等工芸学校のキャンパス、un Institut d'Administration des Entreprises(経営研究所)、エクス・アン・プロヴァンス政治学院、l'École nationale supérieure des officiers de sapeurs-pompiers(消防高等大学校)、l'École nationale des techniciens de l'équipement(国立設備技術士大学校)、l'Institut de management public et de gouvernance territoriale(公共マネジメント・領域管理研究所)、École supérieure d'art(芸術高等学校)などの大学、大学校がある。

画家のポール・セザンヌの出身地として著名だが、彼の作品は地元には多くなく、より古くから名声を得ていたグラネの美術館がある。しかし2000年ごろから都市空間の再整備が行われ、セザンヌの出身地として観光地となると共に、バカンスの目的地や南仏への移住の目的地になるなど、近年、注目を増している。

人口の増加は著しかった(図4-61)。戦前まではおおよそ20,000~50,000人程度で推移していたものの、1975年には10万人を超え、2020年頃に14万人に達している。現在は14~15万人程度で推移している。しかしTGV開通後の人口増加は緩やかになってきており、TGVの開通が人口増をもたらしたわけではないことが示唆される。周辺も含めると(図4-62)、エクス・アン・プロヴァンスはマルセイユの近郊の一つの核となっていることがわかる。周辺コミューンを含めて人口は増加しており(図4-62)、社会増加の影響も大きい(図4-63)。

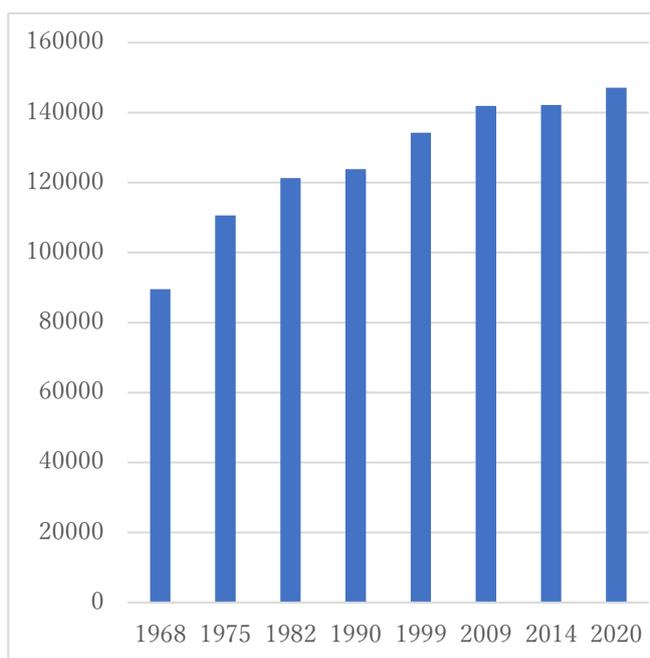


図4-61 エクス・アン・プロヴァンスの人口推移  
出典：INSEE 資料より岡部作成

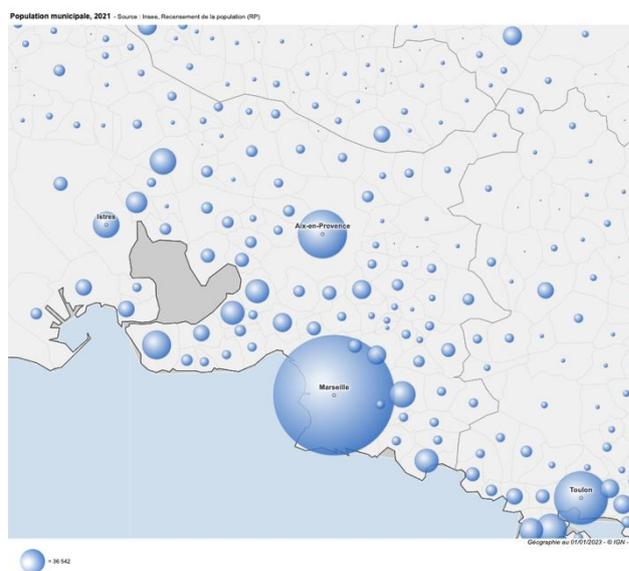


図4-62 エクス・アン・プロヴァンス周辺の  
コミューン別人口(2021年)

出典：INSEE Statistiques locales により作成

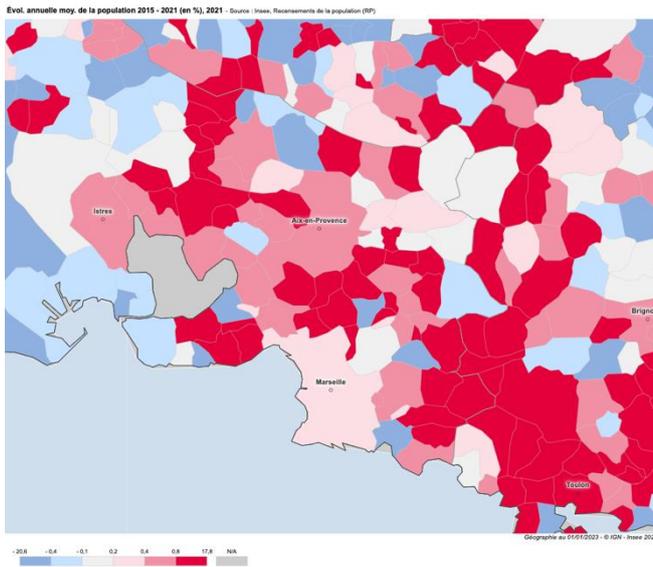


図 4-63 エクス・アン・プロヴァンス周辺のコミ  
ューン別人口増加率（2015～2021年）

出典：INSEE Statistiques locales により作成

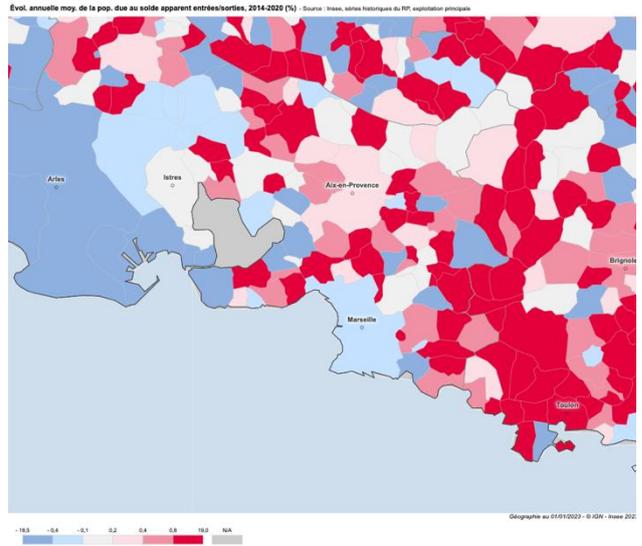


図 4-64 エクス・アン・プロヴァンス周辺のコミ  
ューン別社会人口増加率（2014～2020年）

出典：INSEE Statistiques locales により作成

職業は中間職、管理職が増加している（図 4-65）。人口の移住に伴い高度な人材の移住もあると推測される。またマルセイユへの通勤やマルセイユ空港、TGV 駅を利用したビジネスの往来もあると思われる。業種的（図 4-66）にはサービス業の伸長が大きい。

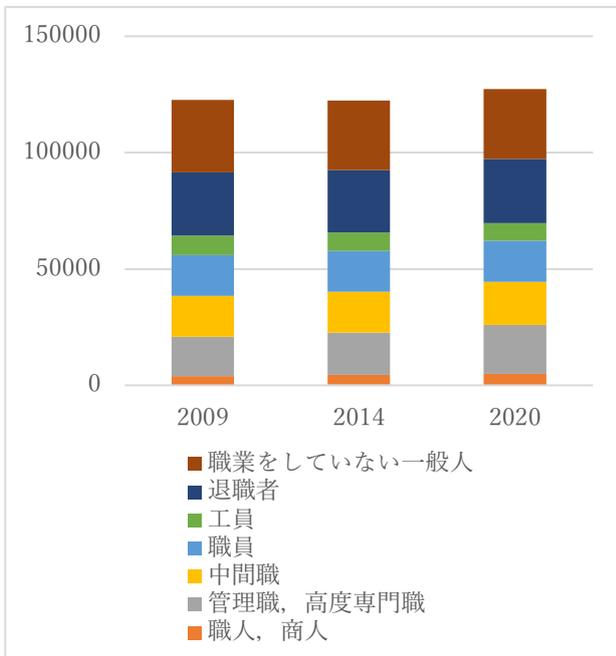


図 4-65 エクス・アン・プロヴァンスの職業人口推移  
出典：INSEE 資料より岡部作成

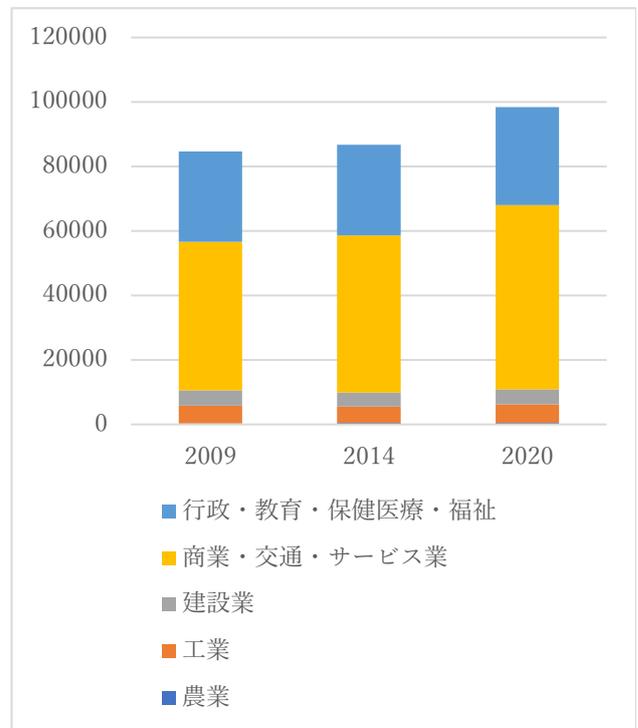


図 4-66 エクス・アン・プロヴァンスの業種人口推移  
出典：INSEE 資料より岡部作成

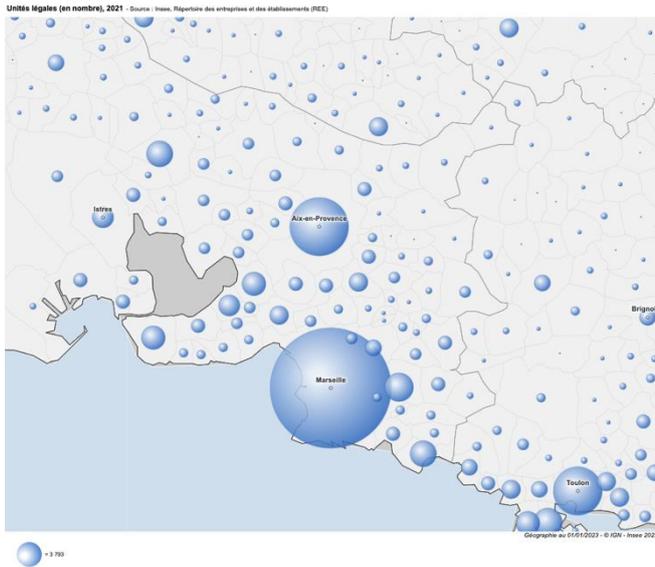


図 4-67 エクス・アン・プロヴァンス周辺のコミュニティ別法人数 (2021 年)

出典 : INSEE Statistiques locales により作成

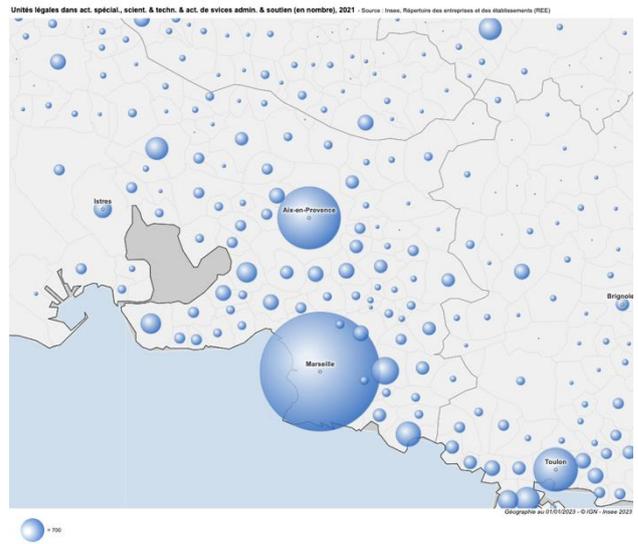


図 4-68 エクス・アン・プロヴァンス周辺のコミュニティ別専門的科学技术業・管理支援業の法人数 (2021 年)

出典 : INSEE Statistiques locales により作成

そして、分布で見るとエクス=アン=プロヴァンスはマルセイユ都市圏の重要な郊外の核となることがわかる (図 4-67)。多くの産業において、同様の分布が見られるが、高度な産業 (図 4-68) も同様の傾向となっている。エクス・アン・プロヴァンスではすでに増加トレンドだったものが伸びていると言えるだろう。エクスでは TGV 駅の周りに産業用地が作られた訳ではなく、ダイナミックな動きは起こっていないと言える<sup>84</sup>。このような社会経済的変化はむしろフランスでみられる南部への移住の動きに延長線上にあるものと考えられる。このことから TGV の開通の影響は皆無ではないが、大きな変化をもたらしたとは言いがたい<sup>85</sup>。TGV 開通の影響を検討した分析においてもマルセイユへの立地は進んだが、そのほかの都市では統計上では顕著ではないとしており、観光や教育面でも影響は目に見えるものではないことが指摘されている<sup>86</sup>。

<sup>84</sup> 中心市街地と TGV 駅の連絡バスは単に往復のバスではなく、エクス市街地と TGV 駅、マルセイユ空港を結ぶバスとなっている。マルセイユ空港の周辺に大規模な産業用地があるのも、この一因と考えられる。

<sup>85</sup> 一方で TGV の開通はエクスを含めたマルセイユの北側の諸コミュニティにとっては、フランスの他の都市へのアクセスが向上するという意味があるとされる。開通前はマルセイユからエクス=アン=プロヴァンスを経て北上する単線の非電化の路線があったのみだが、TGV の開通により利便性は向上した (Facchinetti-Mannone 2002)。

<sup>86</sup> Setec Organisation (2004)

## (6) まとめ

以上、フランスの複数の都市の高速交通とその変化について見てきた。

まず地域格差が拡大しているなかで TGV 路線網の拡大が続いていることを確認した。特に工業が産業の中心だった北東部は現在では人口の減少に直面していることが確認された。地域政策は中央政府によるものから地域の自主性を重視したものに変化していったが、近年では特にメトロポールなどの都市圏程度の規模のコミューン連合が都市開発の主体を担っている。また都市によっては環境を重視した新たなまちづくりが進行している。この主体が直接、中央政府と契約を結ぶことになっており、現在のフランスの地域政策の特徴は、広域連携主体が中心となって統合的に都市政策を行っていることであると言える。

TGV はパリを中心として放射状に路線網を伸ばしてきた。逆にパリ以外の都市、地域同士を結ぶ路線の完成は遅れた。またフランスの特徴として在来線との軌道幅が同じため、TGV が在来線に乗り入れられることで路線がすべて完成しなくとも多くの地域がパリと結ばれて利便性が向上した。しかし TGV は専用の駅を建設することが多く、それはしばしば既存の市街地と離れていることもしばしばある。都市によっては TGV 駅周辺に新規市街地を整備するほか、既存市街地と TGV 駅の間交通と産業用地を整備し新たな発展の核とする都市もある。逆に TGV 駅と市街地が離れている場合は TGV の恩恵を十分には受けられてはいない例もある。いずれにせよ TGV の影響は多様である。

本稿で紹介したりヨンとランスは TGV 開通を契機として市街地の整備を行った例である。建設された産業用地は必ずしも移転企業の立地先となったわけではないが、新たな経済活動の拠点として活用されている。またリヨンではその他の地区の開発とも併せて、広域的な主体による連続的な都市開発が都市の経済を支えている。一方で大きな開発が行われていないエクス・アン・プロヴァンスでは TGV の開通が直接的な影響を及ぼしているわけではなかった。

本調査より示唆されるのは、高速交通の開通は単なる契機であり、以降の政策が都市の発展に寄与するという点である。特にフランスでは TGV 専用駅が既存市街地から離れたところに建設されることが多く、これをどのように活用するかが課題となる。フランスの諸都市では開通から時間が経った現在でもそうした地域の活用が試みられており、こうした活動が地域にポジティブな影響をもたらしている。また基礎自治体が小さいフランスでは、こうした動きをするには広域的な主体が欠かせない。一方で専用駅から、より離れた地域では活用が難しく、恩恵を十分には享受できていないことも示唆される。こうした地域では高速鉄道の影響は乏しいことも示される。

## 参考文献

- 磯部啓三 (1996) 「国土の不均衡:1930、40 年代のフランスにおける国土整備思想の生成」、成蹊大学経済学部論集 26 (1): 39-52。
- 磯部啓三 (2003) 「フランスの地域構造：パリとフランス砂漠への眼差し」、所収：『先進国経済の地域構造』松原宏編：53-87。東京大学出版会。
- 岩淵泰 (2018) 「フランスにおけるメトロポールの誕生と開発評議会：ストラスブール・ユーロメトロポールを一例に」岡山大学経済学会雑誌 49 (3): 65-77。
- 岡部遊志 (2022) 「フランスにおける地域政策の歴史的展開と政策主体の多様化」、所収：松原宏編著『新経済地理学概論』：303-321。

- 高橋伸夫、手塚章、村山祐司、平篤志、小田宏信、松村公明（2001）「EU 統合下におけるリヨン大都市圏の構造変容」、筑波大学人文地理学研究 25: 201-48。
- 高橋伸夫、手塚章、村山祐司、ジャン＝ロベール ピット編（2003）『EU 統合下におけるフランスの地方中心都市：リヨン・リール・トゥールーズ』古今書院。
- Agence d'Urbanisme de Reims。 2012。 “Approche Des Impacts Socioéconomiques Du TGV Est Sur Reims et Sa Région。 ”
- Bazin, Sylvie, Christophe Beckerich, M. Delaplace, and S. Masson。 2006。 “Analyse Prospective Des Impacts de La Ligne à Grande Vitesse Est-Européenne Dans L'agglomération Rémoise et En Région Champagne-Ardenne。” Université de Reims Champagne-Ardenne U. F. R. des Sciences Économiques, Sociales et de Gestion。
- Beckerich, Christophe, Sylvie Benoit-Bazin, and Marie Delaplace。 2017。 “Does High Speed Rail Affect the Behaviour of Firms Located in Districts around Central Stations? The Results of Two Surveys Conducted in Reims in 2008 and 2014。 ” Transportation Research Procedia 25 (January): 3017-34。
- Facchinetti-Mannone, Valérie。 2002。 “Dynamiques de l'accessibilité ferroviaire des villes desservies par le TGV Méditerranée et intégration territoriale des nouvelles gares TGV。 ” *Méditerranée* 98: 27-34。
- Setec Organisation (2004) “LGV PACA Étude relative aux effets socio-économiques et en terme d'aménagement”。

### 3 韓国における高速鉄道の開通に伴う変化

車 相龍

#### (1) 高速鉄道整備の現況と経緯

韓国の高速鉄道は「鉄道建設法」および「鉄道事業法」の二つの法令で定義されている。まず、前者では「列車が主要区間を時速 200km 以上で走行する鉄道として国土交通部長官がその路線を指定・告示する鉄道」<sup>87</sup>を高速鉄道というが、後者では「鉄道車両が大部分の区間を 300km/h 以上の速度で走行できるように建設された路線」<sup>88</sup>が高速鉄道であり、運行速度が 200km/h 以上 300km/h 未満のものについては「準高速鉄道」という別途区分を設けている。本稿では、新幹線鉄道の定義<sup>89</sup>に鑑みて、前者の定義に従うことにする。この定義によると、2024 年 3 月現在、韓国の高速鉄道は 6 路線で総延長 969.2km、35 の停車駅で構成されている（表 4-16、図 4-69）。

表 4-16 韓国的高速鉄道の概要（2024 年 3 月現在）

| 路線名                  | 開通          | 区間       | 総延長<br>(km) | 停車<br>駅数 | 区分<br>(運営路線)       |
|----------------------|-------------|----------|-------------|----------|--------------------|
| 京釜高速線<br>(京釜高速鉄道)    | 2004. 4     | 衿川区庁－東大邱 | 398. 2      | 9        | 高速鉄道<br>(KTX・SRT*) |
|                      | 2010.<br>11 | 東大邱－釜山   |             |          |                    |
|                      | 2015. 8     | 大田・大邱の都心 |             |          |                    |
| 湖南高速線<br>(湖南高速鉄道)    | 2015. 4     | 五松－光州松汀  | 183. 8      | 5        | 高速鉄道<br>(KTX・SRT)  |
| 水西平沢高速線<br>(首都圏高速鉄道) | 2016.<br>12 | 水西－平沢芝制  | 61. 1       | 3        | 高速鉄道<br>(SRT)      |
| 京江線<br>(江陵線 KTX)     | 2016. 8     | 西原州－万鐘   | 120. 7      | 6        | 準高速鉄道<br>(KTX)     |
|                      | 2017.<br>12 | 万鐘－江陵    |             |          |                    |
| 中央線<br>(中央線 KTX)     | 2021. 1     | 清涼里－鳴潭   | 148. 5      | 6        | 準高速鉄道<br>(KTX)     |
| 中部内陸線<br>(中部内陸線 KTX) | 2021.<br>12 | 夫鉢－忠州    | 56. 9       | 6        | 準高速鉄道<br>(KTX)     |

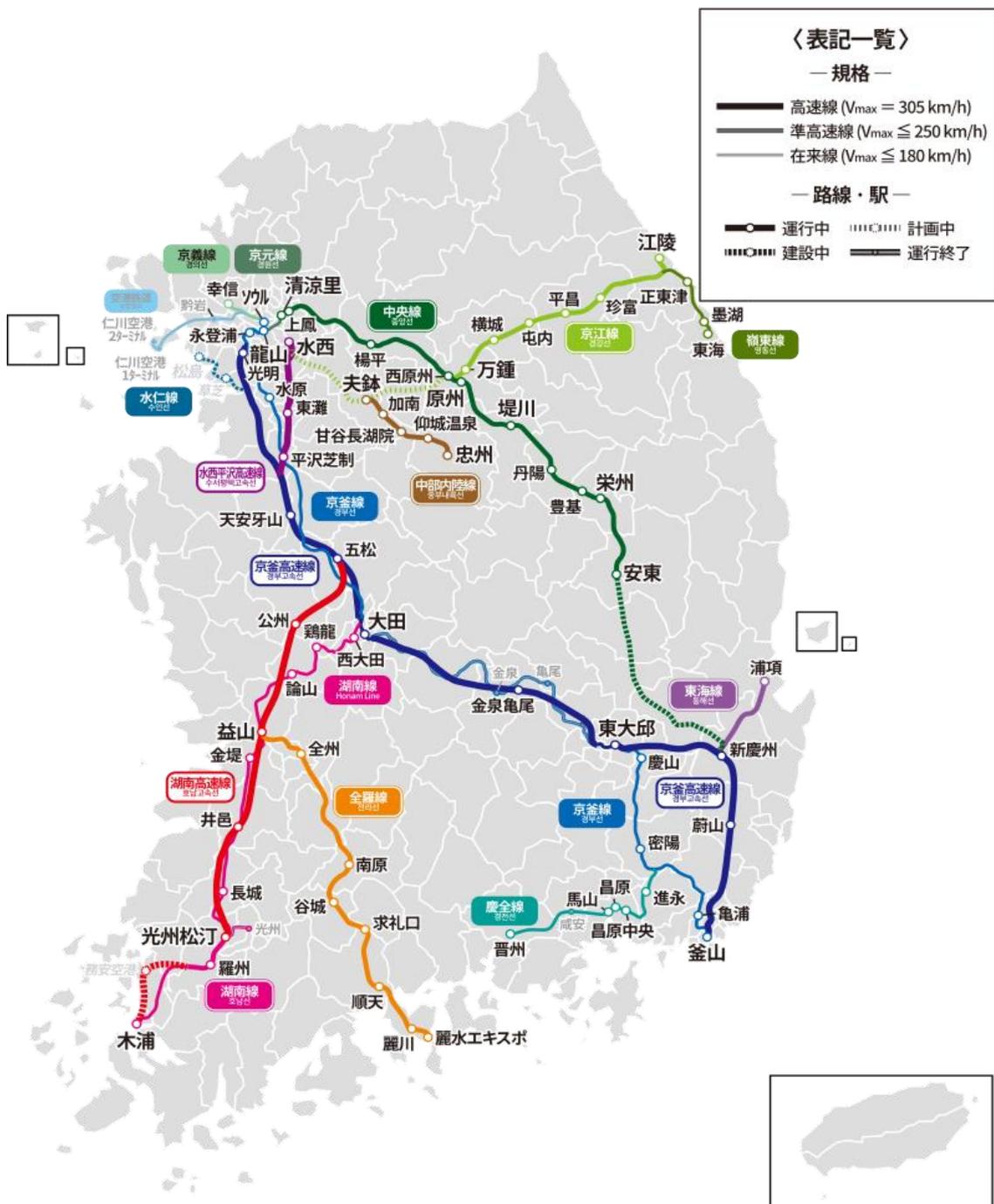
\*SRT: Super Rapid Train。株式会社 SR が運営する路線

図 4-69 韓国的高速鉄道路線（2024 年 3 月現在）

<sup>87</sup> 鉄道の建設および鉄道施設維持管理に関する法律第 2 条の 2

<sup>88</sup> 鉄道事業法施行規則第 2 条の 2

<sup>89</sup> その主たる区間を列車が 200 km/h 以上の高速度で走行できる幹線鉄道（全国新幹線鉄道整備法第 2 条）



出所 : <https://ja.wikipedia.org/> (2024. 3. 12)

上記の表 4-16・図 4-69 で示された 2024 年現在の状況に至るまで、韓国的高速鉄道は約 50 年に及ぶ歴史的経緯を持つ。以下では、韓国初的高速鉄道が開通した 2004 年を基点にして「開通前」「開通後」に区分したうえで、関連した 27 の国家計画<sup>90</sup>の内容に基づいて高速鉄道の成立経緯をたどることとする。

<sup>90</sup> 9つの経済・社会計画、9つの国土・圏域計画、9つの交通・鉄道計画

## ① 開通前（2004年3月以前）

韓国で高速鉄道に関する政策議論が始まったのは1970年代にまでさかのぼるが、その背景には1960年代に樹立された経済開発5箇年計画を支えるために進められてきた高速道路を中心とした輸送力増強政策がある。これによって、1970年度以降の交通部門の投資のうち道路部門が50%を上回ったものの、鉄道路線の整備は港湾や工業団地への引入路線を除けば皆無であったと言っても過言ではない。しかし、国土の「京釜軸」を中心に急激に進んだ工業化に伴ってソウル・釜山間の既存の高速道路・鉄道路線は直に飽和状態になることが予測され、高速道路の拡張・新設だけでは解消できない隘路区間の増加に対応すべく、新しい鉄道路線、とりわけ高速電鉄の整備に関する政策議論が活発になってきた。

1971年の第1次国土総合開発計画（1972～1981）には、交通手段の多様化と輸送の物的増大および質的向上に対応するために交通施設の立体化・高速化・大量化を図るという基本方向から、首都圏の高密化地域の広域化とその機能を円滑にして経済的効果を高めるためにソウル・大田間160kmの旅客専用高速電鉄を1977年から1981年までに建設することが明文化された。しかし、この計画通りには進まず、国内外の専門家からのソウル・釜山間の新しい鉄道建設の提案<sup>91</sup>や1979年2月に大統領が高速鉄道に関連した長期輸送対策の樹立を指示したことを受けて、1981年8月の第5次経済社会発展5箇年計画（1982～1986）および同年12月の第2次国土総合開発計画（1981～1990）にはソウル・大田間の高速鉄道の整備が再び主要事業として位置づけられた。前者では、地域間均衡発展の基本目標を達成するための国土の均衡開発戦略の一環として、輸送需要の増加に備えた輸送能力の拡充を図る鉄道の幹線能力の増強の観点から「ソウル・大田間を1時間帯で結ぶ超高速電鉄」を整備することが挙げられた。また後者では、国土の均衡開発のために大都市と主要成長拠点都市<sup>92</sup>をつなぐ幹線交通網の構築という基本方向から鉄道網拡充計画の一環として、ソウル・大田間の京釜高速電鉄を1986年から1989年までに整備することが挙げられた。

その後、1983年には、第5次経済社会発展5箇年計画の検討過程で、ソウル・釜山間の全区間における高速鉄道の整備に関するフィジビリティスタディを計画期間内に行うことにする計画変更が行われた。それを受けて、交通部が行ったフィジビリティスタディでは1992年から京釜高速鉄道の整備を初めて1997年に開通することが提案された。また、1986年の第6次経済社会発展5箇年計画（1987～1991）には京釜高速鉄道の整備に向けた技術調査の実施が明示され、1989年から3年間に及ぶ技術調査が進むなかで1990年6月にはソウル・天安・大田・大邱・慶州・釜山間の総延長409kmの路線を101分で運行する高速鉄道を1998年8月までに整備するという基本計画ができ、基本設計と実施設計を経て、1992年6月の着工に到った。

上述した関連計画の流れの中で、1991年の第3次国土総合開発計画（1991～1999）では、高度経済成長の過程で京釜軸に投資が集中して地域間の不均衡をもたらしたという問題認識から、地方分散型国土骨格の形成に向けた統合的高速交流網の構築を目指して「京釜・湖南・嶺東等の幹線交通軸で高速電鉄を段階的に建設」することにし、初めて京釜軸以外の幹線高速鉄道の整備が国土計画の課題

---

<sup>91</sup> フランス国鉄（SNCF）および海外鉄道技術協力協会（JARTS）の調査団（1974）、政府政策評価教授団（1975）、韓国科学技術院（KAIST）の関連研究（1981）など

<sup>92</sup> 大都市とはソウルと釜山、主要成長拠点都市とは大田、光州、大邱のことを指す。

として挙げられた<sup>93</sup>。また、1992年の第7次経済社会発展5箇年計画（1992～1996）においても産業競争力の強化に向けたインフラの拡充と輸送体系の効率化を目指して、京釜高速電鉄の着工および湖南・東西高速電鉄の整備のための実施設計・妥当性調査の着手が明記された。

一方、1999年2月には国家基幹交通施設に関する長期的・総合的な調整能力の強化と交通施設間の効率的な交通体系を構築するために交通体系効率化法が制定され、これを根拠にした国家基幹交通網計画とその細部計画に当たる国家鉄道網構築計画が策定されるようになった。そして、同年6月には当時の鉄道庁（現、韓国鉄道公社）が公表した「21世紀国家鉄道網構築基本計画」は、鉄道の役割を再定立して効率的な輸送体系を構築し、既存線（日本の在来線に該当する）と連携して高速鉄道の導入効果を最大化しつつ、従来の路線（line）概念ではなく網（network）概念に基づく鉄道の整備を進めることで、国土の均衡発展だけではなく、長期的には北朝鮮を結ぶ韓半島横断鉄道（TKR）・アジア横断鉄道（TAR）などとの連携輸送にも備えることを目的とした。とりわけ同計画では、ソウルと大田・大邱・釜山・光州を含む広域大都市間を結ぶ長距離・大量輸送に欠かせない京釜軸・湖南軸・東西軸はすべて高速鉄道の整備対象にし、既存の幹線鉄道は新線の高速鉄道と連携して高速鉄道車両が運行できるように路線の改良・電化することにした。

それを受けて、同年12月に公表された国家基幹交通網計画（2000～2019）や第4次国土総合計画（2000～2020）には幹線鉄道網の考え方が反映・推進されることになった。例えば後者では、地域間・南北間・東北アジア地域間の統合を指向する「21世紀統合国土の実現」を計画の基調にし、「開放型統合国土軸の形成」<sup>94</sup>に向けた国土幹線鉄道網の計画が示された。そして、そのような開放型統合国土軸を支える高速交通・情報網の構築に関して、とりわけ高速鉄道の整備に関連しては、全国を一つの生活圈としてつなぐ総合基幹交通網の形成に向けて、長距離移動に効率的な鉄道の旅客・貨物輸送分担率を徐々に高める方向で高速鉄道を整備することにした。より具体的には、京釜高速鉄道については計画通りに推進して2004年までにはソウル・大邱間は新線の建設で、大邱・釜山間は既存線の電鉄化で開通し（第1段階）、2010年までは全区間で新線を建設することにした。また、西海岸の開発に伴う輸送需要の増加に対応するために湖南高速鉄道を整備したうえで、既存の鉄道網を複線電鉄化・改良しながら高速鉄道の支線として活用し、長期的には東北アジア鉄道網との連携運営を図ることにした。

## ② 開通後（2004年4月以後）

2004年8月には前年末に成立した国家均衡発展特別法を根拠に策定した第1次国家均衡発展5箇年計画が公表された。同計画は、京釜・湖南高速鉄道の開通等で国土の時・空間的拘束性が緩和されるなどの予想から、地域イノベーションシステム（RIS）に基づくダイナミックな地域発展を目標にし、多極分散型国家発展戦略の一環として国家中枢機能を支える公共機関の地方移転の受け皿、並び

<sup>93</sup> 湖南とは韓国南西部の光州を中心とした全羅南道と全州を中心とした全羅北道の地域を、嶺東とは韓国東北部の江陵を中心とした江原道の海岸地域を意味する。

<sup>94</sup> 海に面している国土の3面を活かして世界へつながる「沿岸国土軸」（環環黄海軸、環東海軸、環南海軸）と内陸地域の均衡開発を進める「東西内陸軸」（南部内陸軸、中部内陸軸、北部内陸軸）で構成され、前者は新産業の育成と基幹産業の高度化、産業特化を通して、後者は文化・観光の連携・交流を通して発展させることにした。

にそれに連携した地域イノベーションの苗床になる新行政首都（現、世宗市）および未来型革新都市<sup>95</sup>を建設することにした。そのうえで、地域イノベーションネットワークの物的基盤として、高速鉄道開通の恩恵を受ける地域を拡大するための中間駅を追加整備しつつ<sup>96</sup>、停車駅を中心に駅勢圏<sup>97</sup>および先端産業団地の開発などを通して革新クラスターの基盤を整えることにした。

それを受けて、2005年12月30日に公表された第4次国土総合計画修正計画（2006～2020）では、京釜高速鉄道の開通に伴う活動空間の拡大などで全国土が半日生活圏として統合されるとしたうえで国民の時間・空間の利用パターンが根本的に変更すると展望し、多核連携型国土構造の根幹たる自立型地域拠点の育成戦略の一つとして高速鉄道の駅勢圏開発が位置づけられた。具体的には、駅勢圏を中心に産業活動の集積を促しつつ周辺地域との連携を強化し、地域の特性を考慮した駅勢圏の開発で開発効果を最大化すると述べられた。また、京釜・湖南軸幹線高速鉄道網と連携した鉄道路線の段階的な整備を推進するために、高速鉄道と一般鉄道網が連携した体系的な「国家鉄道網構築計画」を樹立・推進することにした。さらに、高速鉄道の開通と週40時間勤務制の影響で増加が予想される国内観光需要に応じて主要高速鉄道駅と連携した地域内中・短距離観光交通体系を構築することについても述べられた。

また、2006年3月には初めての国家鉄道網構築計画（2006～2015）が公表された。本計画では、高速鉄道駅へのアクセスできる既存線・連携交通体系が不十分であるという問題認識と中・長距離輸送は高速鉄道が中心になるという将来展望から、高速鉄道中心の連携交通体系の構築を目指して全国をX字型でつなぐ国家鉄道網の構築<sup>98</sup>が基本方向として掲げられた。具体的には、既定の京釜・湖南の2路線以外にも輸送需要の高い区間を中心に全国高速鉄道網を構築し<sup>99</sup>、圏域別<sup>100</sup>に既存線・広域直行バス・リムジンバス・シャトルバスを拡充・導入して高速鉄道へのアクセス性を高めることにした。このような計画内容は、2007年に策定された国家基幹交通網計画の第1次修正計画（2000～2019）にも発展的に受け継がれて、「日字型の国土循環型高速化幹線鉄道網」<sup>101</sup>や「複合乗換ハブセンター」<sup>102</sup>を構築することで高速鉄道駅およびその周辺地域を交通・商業・文化などの「都市複合機能中心地」

---

<sup>95</sup>延べ80の公企業・準政府機関・その他公共機関の地方移転に応じて、釜山（13カ所）、大邱（10カ所）、光州・全南（16カ所）、蔚山（9カ所）、江原（12カ所）、忠北（11カ所）、全北（12カ所）、慶北（12カ所）、慶南（11カ所）、済州（6カ所）に建設された。

<sup>96</sup> 五松、金泉、蔚山

<sup>97</sup> 駅勢圏とは駅から徒歩5分以内の半径500m範囲（1次駅勢圏／業務・商業・文化・複合乗換など）および半径3km範囲（2次駅勢圏／商業・居住・行政・都市先端産業など）を指す。

<sup>98</sup> 京釜・湖南の2つの高速鉄道路線が基本骨格をなし、湖南高速鉄道の分岐駅である五松を中心に京釜軸と湖南線・忠北線・中央線および原州・江陵軸をつなぐ鉄道網とした。

<sup>99</sup> 東西軸高速（化）鉄道（ソウル・束草間）、西海軸高速（化）鉄道（安山・群山間）、中央軸高速（化）鉄道（ソウル・慶州間）、南海軸高速（化）鉄道（釜山・木浦間）、東海軸高速（化）鉄道（釜山・束草間）

<sup>100</sup> 首都圏、中部圏、大邱・慶北圏、釜山・慶南圏、全羅圏

<sup>101</sup> 湖南高速鉄道、東西軸、東海軸、

<sup>102</sup> 圏域別基幹交通網間の主要結節点または基幹交通網と支線交通網間の主要結節点に整備される商業・文化などの複合機能施設備えた乗換センター

にすることにした。

2009年5月には、2008年2月の政権交代に伴った国政基調の変化を反映して、高速鉄道駅を中心とした駅勢圏の整備を広域経済圏の形成の起爆剤として位置づけた KTX 経済圏開発推進計画が公表された。これは、高速鉄道の駅勢圏整備と地域産業戦略を連携した圏域別特化戦略を通して、全国を一つの都市のように編み出す駅勢圏の拠点化の取り組みと言える。さらに同年12月に公表された第1次地域発展5箇年計画<sup>103</sup>では、国土次元の格差是正よりグローバル次元の競争力確保の観点から広域経済圏<sup>104</sup>の重要性を強調し、広域経済圏の地域成長拠点を連携した「超広域成長地帯」の育成に向けて、広域経済圏間は2~3時間、広域経済圏の中心都市と周辺県間は1時間内にアクセスできる国家基幹交通インフラとして、東・西・南海岸軸と東西軸を含む「高速化鉄道網」を構築することにした。

それを受けて、2010年の国家基幹交通網計画第2次修正計画（2001~2020）では、広域経済圏間をつなぐ KTX 中心の鉄道高速化および全国高速化幹線鉄道網の構築を目指し、既存の京釜（ソウル・釜山間）・湖南高速鉄道に加えて水西・平澤間の首都圏高速鉄道を2014年までに完工した上で、KTX 停車駅を中心に国土の均衡発展を促す交通体系を構築することにした。また2011年1月には2005年の修正計画を代替した第4次国土総合計画修正計画（2011~2020）が新たに公表されたが、その中には京釜高速鉄道（第2段階）および湖南高速鉄道の開通などで高速交通網が拡大することにつれて全国1.5時間帯生活圏時代が到来することを展望しながら産業・人口の再配置や生活圏の拡大などを視野に入れた大都市圏（City-Region）中心の広域連携型国土構造の再編戦略が掲げられ、上述した KTX 停車駅を中心とした駅勢圏・停車都市に成長動力を結集・拡散して広域経済圏・超広域開発圏などの形成方針が盛り込まれた。さらに同年4月の第2次国家鉄道網構築計画（2011~2020）では、広域経済圏の交通パターンに一致する国家鉄道網として、上述した通りに全国の KTX 停車駅を中心にした主要拠点をつなぐ高速 KTX 網の構築が優先課題として挙げられた。

一方、2016年の第3次国家鉄道網構築計画（2016~2025）では、主要拠点間的高速移動サービスを提供する観点から高速化サービスが提供されていない区間<sup>105</sup>に高速化一般鉄道（250km/h 内外）を整備することにした。また、2017年の政権交代以降に策定された2019年1月の第4次国家均衡発展5箇年計画（2018~2022）では、移動権を保障するための地域交通体の改編の一環として、主要幹線鉄道を<sup>106</sup>中心に準高速鉄道の導入を支援して鉄道疎外地域の鉄道サービスを改善することにし、同年12月の第5次国土総合計画（2020~2040）においては、湖南高速鉄道（2段階）や仁川発・水原発高速鉄道などで高速鉄道サービスを拡大しつつ、国土空間を統合・多核・開放型構造に変える鉄道網を構築することにした<sup>107</sup>。それを受けて2021年の第4次国家鉄道網構築計画（2021~2030）

---

<sup>103</sup> 2004年の第1次国家均衡発展5箇年計画の後続計画に該当するものの、政権交代に伴う国政基調の変化を反映して改正した国家均衡発展特別法を根拠にした。

<sup>104</sup> 広域経済圏（首都圏、忠清圏、湖南圏、東南圏、大慶圏）と特別経済圏（江原圏、済州圏）を合わせて「5+2 広域経済圏」と言われた。

<sup>105</sup> 中部内陸線、西海線、原州江陵線、南部内陸線、春川東草線、平澤夫鉢線など

<sup>106</sup> 西海線、中央線、慶全線、中部内陸線、京江線

<sup>107</sup> 2020年の第5次国土総合計画実践計画（2021~2025）によると、京釜、湖南、首都圏高速鉄道が合

では、既存の京釜・湖南高速鉄道（第2段階）、仁川発・水原発 KTX の複線電鉄化に加えて、西海線・京釜高速線間の連結線の複線電鉄化と光州・大邱間の新線路線および東海線・全羅線・湖南線などの既存線の高速化を進めることにした。

2024年現在、直近の政権交代を受けて新たに制定された「地方自治分権及び地域均衡発展に関する特別法」を根拠に2023年10月に策定された第1次地方時代総合計画（2023～2027）では、「大韓民国どこでも暮らしやすい地方時代」の本格的な開幕に向けて、細かい交通インフラの拡充でメガシティまで1時間、全国2時間の生活圏を構築するために、東西高速化鉄道（春川・束草間）、慶全線水西行高速列車、全羅線（益山・麗水間）高速化などを進めることにした。

上述したように、韓国的高速鉄道整備はソウルと釜山、両大都市を結ぶ京釜軸を支える旅客輸送能力を増強する必要性から計画上の検討が始まり、その背景には京釜軸を中心にした急激な都市化および工業化の進展がある。その後は高密化してきた首都圏の広域化の観点から京釜軸上のソウルと大田を結ぶ高速鉄道の整備が、さらにはソウルと釜山の成長管理のための機能分散の観点からソウル・大田・大邱・釜山をつなぐ広域交通体系の一環としての高速鉄道の整備が国家計画に挙げられた。すなわち、早くも1970年代から、韓国的高速鉄道整備は国土の均衡発展理念に則る政策手段として位置づけられたといえる。また京釜高速線の着工した1990年代には、そうした政策手段としての道具性（instrumentality）がまだ検証されていないなかで、地方分散や広域大都市間の連携、全国単一生活圏の形成、ひいては南北間・東北アジア地域間の連携までを見据えて京釜軸以外の幹線交通軸にも高速鉄道の整備を用いるという「道具的印象の拡大再生産」が諸計画を通して繰り広げられた。

一方、開通後の2004年以降には、ソウル以外の広域大都市でさえも自立できる力量が十分ではなく、首都圏の過密化と地域間の不均衡が深化するなかで、地方の拠点性を強化する方向へ都市・産業集積の構造を変えようとした試みに併せて高速鉄道の整備が続いた。ただし、地方の拠点性を強化する解法について、とりわけ国家中枢機能を移転する形で首都ソウルの占める地位を弄ること<sup>108</sup>を巡っては進歩と保守の政治的な理解が分かれ、政権交代のたびに国家計画上の「振り子運動」を繰り返した。その一方で、地域イノベーションに基づく特化発展や規模・範囲の経済に基づく広域化・ネットワーク化など、地域の拠点性を強化する経済的な解法については政権交代の影響が少なく、広域大都市の高速鉄道の停車駅を中心とした統合乗換体系・複合乗換センターの構築や駅勢圏の形成は、全国土の半日、ひいては2時間生活圏を見据えた高速鉄道の整備に当然のように付き添う地方の拠点性強化策の一つとして言われるようになってきた。

## （2）高速鉄道の整備がもたらした変化

高速鉄道の整備がもたらした諸々の変化については、開通前から政策的・学術的に検討・検証されてきた。とりわけ政策的な検討・検証に関しては、前項で考察した国家計画の形成に参画した政府・自治体出

---

流する平澤・五松区間には400km/h級の超高速鉄道構築総合計画を樹立し、大都市圏の各拠点には乗換センター・複合乗換センターを持続的に整備することが挙げられた。

<sup>108</sup> 新行政首都（後の行政複合都市、現財の世宗市）や革新都市など

捐研究機関<sup>109</sup>の研究成果報告書等<sup>110</sup>が参考になる。

前項で確認した通りに、韓国における高速鉄道整備の成立経緯にはまず国土計画側面の関与が大きく、とりわけ国土の均衡発展と高速鉄道の整備との政策的な関連性が主な関心事になってきた。しかし、高速鉄道の整備が有する均衡発展を追求する政策手段としての道具性については見解が分かれた。例えば、高速鉄道の開通による地方都市のアクセシビリティの変化について、天安・大田・大邱など地方の停車都市の近接度（degree of accessibility）は改善されるものの、それが首都圏・大都市からの人口移動・企業移転をもたらすほどの直接的な誘因にはならないため対策が求められるという開通直前の見解<sup>111</sup>と、京釜高速鉄道の開通による地域間アクセシビリティの向上は首都圏および大邱・慶北圏など京釜高速鉄道の起終点地域を中心に効果大きいという開通直後の見解が分かれた<sup>112</sup>。また、高速鉄道の開通による地域経済への影響について、金融・不動産・事業サービス・運輸・保管・卸売・小売・飲食・宿泊などのサービス業や輸送費の影響を受けやすい産業への効果が大きいという見解<sup>113</sup>がある一方で、三星電子のLCD総括事業本部や中堅建設会社であるドンイル土建の本社など首都圏から高速鉄道でアクセスしやすい忠清圏に移転する事業事例を紹介しながら、三星電機・三星物産・LG商社・SKネットワークスなどの大企業が釜山などへの出張を従来の飛行機を使った1泊2日の出張から高速鉄道を利用した日帰り出張に切り替えたという、輸送費の影響とは違う企業行動の観点からの見解を示した研究結果<sup>114</sup>もある。

ただし、高速鉄道の旅客増加とそれに伴う交通モード間の分担率の変化は確かな事実であり、そもそも首都圏出身者である定期券利用者の一部は高速鉄道を通勤・通学手段にして居住地を天安など地方都市から首都圏へ移転する変化も見られた。そのため、首都圏の人口再配置のような政策目的を達成するには、高速鉄道だけではなく、高速鉄道駅およびその駅勢圏を上手に活用することで、行政中心複合都市・革新都市・企業都市など国土均衡発展を見据えた都市開発が高速鉄道と連携できるようにしつつ、多核空間構造を形成する必要があるという見解にはおおむね一致する傾向がみられた<sup>115</sup>。とりわけ、高速鉄道が開通してから駅勢圏の開発が行われた天安・牙山駅周辺地域に顕著な人口増加がみられることから、高速鉄道が停車する都市の空間構造を変化させるためには高速鉄道駅勢圏の開発が必要であり、それこそ広域経済圏の持続可能な発展の中核をなすという政策提言は大いに支持されて現実の政策に反映されたことは前項でもう確認できたことである<sup>116</sup>。

開通以降ただ6年間で、年平均増加率16.8%を見せながら2億名の利用客数を突破した韓国の高速

---

<sup>109</sup> 一定以上の運営財源を設置者である政府・自治体からの出捐で賄う研究機関

<sup>110</sup> 2003年から2022年まで3の政府出捐研究機関および2の自治体出捐研究機関から刊行された23冊の研究成果報告書と特集刊行物

<sup>111</sup> ジョナンゴン他（2003）、高速鉄道開通による国土空間構造の変化展望および対応方案研究、国土研究院

<sup>112</sup> イサンゴン他（2004）、SOC投資評価モデルを活用した地域波及効果の実証分析研究、国土研究院

<sup>113</sup> イサンゴン他（2004）、上掲書

<sup>114</sup> ジョンジュンホ他（2005）、高速鉄道時代の均衡発展政策方向、産業研究院

<sup>115</sup> ジョンジュンホ他（2005）、上掲書；ジョナンゴン他（2005）、高速鉄道と国土空間構造の変化（I）、国土研究院

<sup>116</sup> キムフン・イジャンホ（2009）、広域経済圏の持続可能発展のための鉄道網拡充および高速鉄道の駅勢圏開発方向、韓国交通研究院

鉄道は、超高速・大量輸送のできる新交通手段として、200km 以上中・長距離の地域間移動の核心的な交通手段として位置づけられつつ、全体人口の 70.3%が 3 時間以内にソウルに到着できる半日生活圏が実現したと評価された。それに伴って、高速鉄道を利用した 1 時間程度の距離は通勤・通学でき、夫婦が別々の都市で働くこともありえるというライフスタイルについての認識変化や、高速鉄道の停車が都市競争力にポジティブな影響を与えたという都市イメージについての認識変化がみられるようになったが、高速鉄道の開通による地域の人口・経済の変化は認められるほどではなかった<sup>117</sup>。つまり、高速鉄道の開通は物理的な時間距離の短縮だけではなく、心理的な距離の短縮にも影響を及ぼして地方都市のイメージ改善に貢献できるが、人口・経済・産業への影響はまだ断言できないものであり、だから高速鉄道、ひいてはそれにつながる既存線の停車駅と地域発展との因果関係を確認し<sup>118</sup>、高速鉄道の駅勢圏を中心とした地域発展の戦略的な論理を精緻化する必要があるとされた<sup>119</sup>。

高速鉄道整備の地域発展戦略としての可能性の模索が続く中で、高速鉄道の駅勢圏が商業・文化およびサービス機能の集積を越えて「新成長動力産業<sup>120</sup>」や先端産業の立地を誘導し、広域経済圏の拠点として機能できるのかは重要な論点の一つである。例えば、先端産業の立地選好度から高速鉄道の停車駅の立地環境を検討した上で、既存の停車駅の場合はある程度離れたところ、新規の停車駅の場合は一定の道路整備ができたところが先端産業の立地選好度が高く、それには地価とクラスター形成に求められる関連技術群へのアクセス性が影響したという研究結果はそうした論点を浮かび上がらせるものといえる<sup>121</sup>。また、KTX 駅勢圏を広域経済圏の特化・先導産業と連携した広域的成長拠点として育成し、国土再創造がけん引できるようにしようとした政策提言<sup>122</sup>もその延長線上で理解できる。

京釜高速鉄道の完全開通後、国家次元では、京釜軸の 2 時間帯の鉄道サービス範囲は人口の 12.6%、国土面積の 4.6%までに拡大し、利用可能地域の人口・事業所数・雇用者数・GRDP は全体の 9 割弱を占めるに至った。2011 年現在、1 日あたり 109,772 名が京釜高速鉄道を利用し、その代わりに他の交通機関の利用者が減少することで、例えば道路交通の混雑緩和効果が得られるなどの社会的便益が発生したという。また地域次元では、高速鉄道の停車都市が周辺地域を含む広域地域の交通ハブとなり、社会経済的な影響力が拡大する中で、消費・観光の成長潜在力が高くなったという<sup>123</sup>。さらに、高速鉄道の開通 10 周年を迎えた 3 年後の 2014 年現在には、主要都市間の移動時間が画期的に短縮したことで、全国が一つの巨大都市圏のように変貌し、忠清圏はもうソウルから通勤・通学ができる第 2 の首都圏として認識されるようになった。高速鉄道の恩恵を受ける範囲は全国土の 55.5%、人口の 90.6%まで拡大し、1 日平均利用者数は 10 年前より 2 倍以上増加した 14.9 万名であり、そのうち京釜軸の利用者数は全体

---

<sup>117</sup> オジェハグ他 (2010)、KTX 利用実態および地域経済影響の調査・分析、韓国交通研究院

<sup>118</sup> 例えば、アンゴンウォン・チョイジンソグ他 (2010)、鉄道駅の地域発展効果分析、韓国交通研究院

<sup>119</sup> オジェハグ・チョイジンソグ・ビョンセイル他 (2010)、

<sup>120</sup> 既存産業のイノベーション・融合・サービス化など進化を通して持続的な高付加価値が達成できる産業

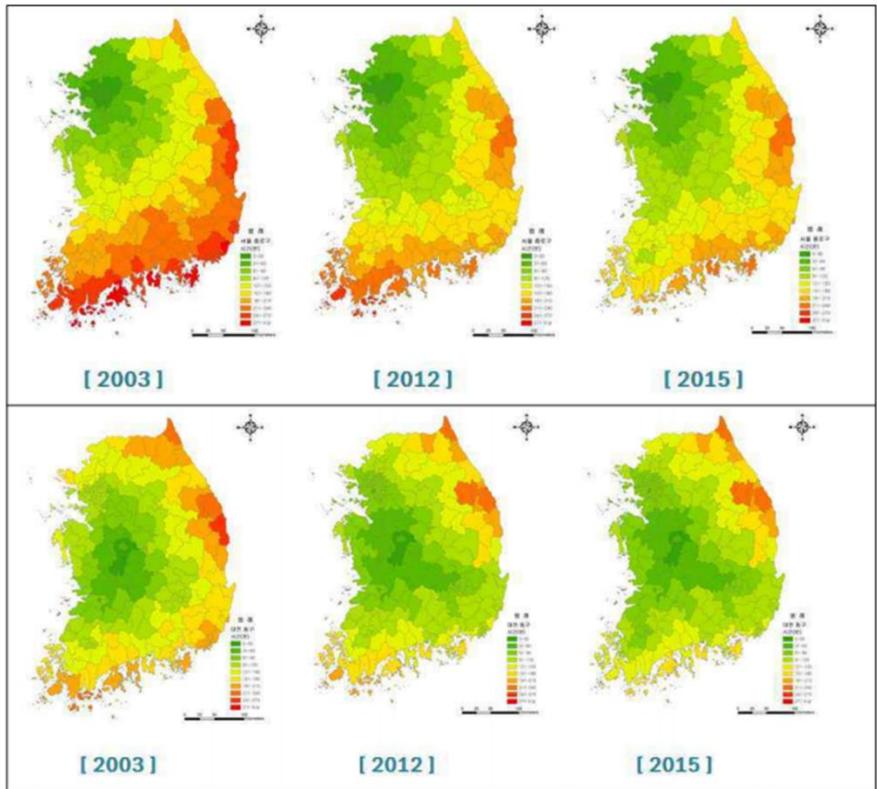
<sup>121</sup> キムヒョンテ (2010)、投資促進のための地域産業立地政策、韓国開発研究院

<sup>122</sup> ビョンセイル他 (2011)、KTX を活用した国土再創造方案、国土研究院

<sup>123</sup> イジェフン (2011)、京釜高速鉄道完全開通の社会経済的効果、韓国交通研究院

の84%を占めるようになった(図4-70)。

図4-70 高速鉄道における起点別の全国所要時間：ソウル起点と忠清起点の比較



出所：チョイ (2014)、p. 44 より

中長距離の地域間移動の核心交通手段となった高速鉄道は他の交通手段を素早く代替し、例えば首都圏・大邱間の鉄道分担率は12%から60%まで、首都圏・釜山間は38%から69%まで急増した代わりに国内線航空需要は消滅(大邱行)、または半減(釜山行)した。それに伴って、高速鉄道の停車する釜山・大邱・大田ではそれまでソウルだけで集中開催された国際会議が分散開催され、駅勢圏および停車都市の産業構造は3次産業中心に高度化し<sup>124</sup>、高速鉄道駅ビルで開催される会議数が毎年幾何級数的に増加するなど、高速鉄道に基づく新しい経済活動が登場している<sup>125</sup>。

湖南高速鉄道の開通した2015年以降には、多数の国土軸を対象にした高速鉄道の運行拡大が国家計画で模索される中で、従来とは違う観点から高速鉄道整備がもたらす変化を測定する試みがみられるようになった。例えば、高速鉄道の開通が地域経済に及ぶ影響について、従来の開通前後を比較する形、すなわち高速鉄道サービスの有無を基準として把握する形ではなく、運行上の時間・回数・座席数・運賃・距離などを指標にした高速鉄道サービスの「水準」の変化が地域経済に与える影響を把握しようとしたり

<sup>124</sup> 保健・福祉サービス、教育サービス、芸術・スポーツ・レジャーサービス

<sup>125</sup> オジェハグ他(2014)、KTX開通10年、何が変わったのか、韓国交通研究院；チョイジンソグ(2014)、KTX10年の成果と示唆点、韓国交通研究院

126、高速鉄道整備の経済的妥当性の評価に偏っていた既存の評価から脱却して社会的価値<sup>127</sup>を反映した評価を試みたりするもの<sup>128</sup>がそれに当てはまる。

一方、上述した国土水準の変化とともに、高速鉄道の停車都市および沿線地域の変化についても分析・検証が行われた。例えば、釜山の場合は、開通直後の2005年に早速高速鉄道の開通による影響分析を行った<sup>129</sup>、最も早い時期からソウルとの高速新線の整備が計画されていた大田市の場合も、開通の4年後に高速鉄道の整備が地域にもたらした影響の要因について「基本要因」「直接要因」「間接要因」の3つの類型に区分し、12の影響要素を用いて変化を分析した<sup>130</sup>（表4-17）。また、広域都市の中で高速鉄道の整備が最も遅れた光州の場合は、湖南高速鉄道の開通から2年後に高速鉄道の利用が光州・全南地域に及ぼす影響と地域の空間構造の変化を分析した<sup>131</sup>。ただし、関連データの蓄積があまりない中で、しかも高速鉄道の整備と地域変化との因果関係が明確ではないまま、関連指標に対する開通前後の変化もしくは経年変化を用いて分析したことで、示された分析結果の限界は明確であった。

表4-17 高速鉄道の開通が大田地域に及ぼした影響要因の分析

| 類型区分 | 影響要素            | 分析内容  |
|------|-----------------|---|
| 基本要因 | 近接性（近接度）の変化     | ○近接性の向上は高速鉄道整備の基本的・前提的要件<br>○2021年全国の大部分が1日交流可能圏に含まれる<br>○大田市の各洞から大田駅への近接性の算出：40分以内にアクセス可 |
| 直接要因 | 1. 高速鉄道の利用客数の変化 | ○鉄道輸送旅客：2004年以降高速鉄道以外の旅客輸送の減少<br>○鉄道輸送営業：2004年以降大きく増加<br>○高速鉄道大田駅は全高速鉄道駅利用客数の12.3%を占める    |
|      | 2. 交通手段別通行数の変化  | ○国内旅客輸送で鉄道の占める割合の変化は微々<br>○高速鉄道の運行区間での高速鉄道の占める割合は約20%で高い                                  |
|      | 3. ショッピング通行数の変化 | ○高速鉄道の利用目的中、ショッピングの割合は0.3%で低い<br>○高速鉄道によるストロー現象は持続的に検討する必要がある                             |
|      | 4. 通勤・通学の変化     | ○全体人口における通勤・通学の割合は変化ほとんどない<br>○通勤・通学目的の高速鉄道利用の割合は5%以内であり、減少傾向                             |
|      | 5. 都市認知度の変化     | ○高速鉄道の開通による認知度の変化は国内外から調査・確認<br>○周辺地域より大田市居住者の認識変化が大きい                                    |

126 キムフン・アンジョンファ・ウテソン（2018）、高速鉄道サービス供給水準に基づく地域経済への影響分析、韓国交通研究院

127 社会・経済・環境・文化などすべての領域で公益と共同体の発展に寄与できる価値

128 キムギョンテグ他（2022）、鉄道投資の社会的価値の推定と活用方案、韓国交通研究院

129 チョイドソグ他（2005）、京釜高速鉄道と連携した釜山の都市観光産業活性化および交通体系の改善に関する研究、釜山発展研究院

130 イムビョンホ（2008）、高速鉄道の開通と大田市空間構造の変化、大田発展研究院

131 光州全南研究院（2017）、湖南高速鉄道（KTX、SRT）利用による地域の変化（2次年度）

|          |                 |   |
|----------|-----------------|---|
| 間接<br>要因 | 1. 人口変化および人口移動数 | ○人口変化は多様であり、多様な都市与件による変化であると推定<br>○高速鉄道の整備以降、地域間人口移動を経て地域内移動が増加 |
|          | 2. 地価変化：地価変動率   | ○多様な変化を見せており、地価自体、時期的特性などが影響した結果                                |
|          | 3. 停車駅周辺建物の用途変化 | ○高速鉄道関連有望・衰退業種の検討：商店街・飲食・宿泊<br>○飲食、衣類・眼鏡、医療機器、中古家電などへ業種転換       |
|          | 4. 地域内総生産の変化    | ○変化の確認が困難→長期的な観点の考察が必要  |
|          | 5. 事業所（事業者）数の変化 | ○駅勢圏での製造業の増加、運輸業・建設業の従事者減少、宿泊・飲食の減少が進行中<br>○卸・小売業・宿泊・飲食が減少      |
|          | 6. 観光客数の変化      | ○日帰り旅行の場合、高速鉄道の整備後、むしろ減少<br>○観光ホテルの利用客の変化も多様な形で進行中              |

出所：イムビョンホ（2008）、p. 90 より

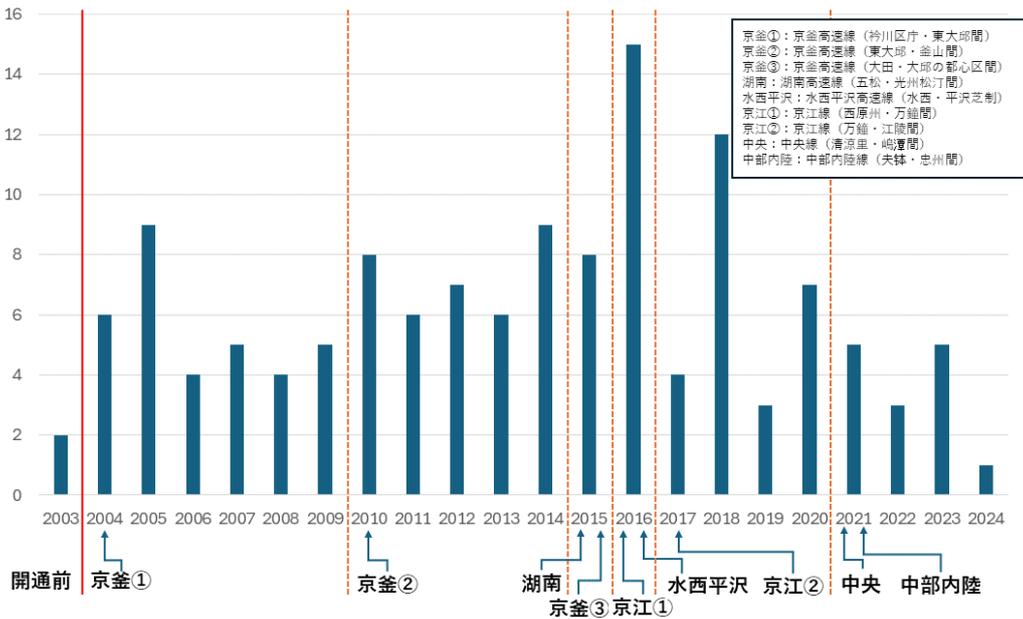
### （3） 高速鉄道の整備が都市・産業集積の変化に及ぼした影響

そもそも韓国的高速鉄道は、地域開発よりは、既存の京釜軸における過度な物流コストを節減し、全国土におけるアクセシビリティを向上することで国家競争力を高めようとした国家戦略の趣旨から整備が始まったものであり<sup>132</sup>、だから相対的に狭い範囲の都市空間や産業集積の構造変化をもたらす手段としては限界が明確である。それにもかかわらず、高速鉄道の整備は、駅を中心にしたアクセシビリティや地価に影響を与え、結果的には経済活動の空間的变化を誘導することになると思われがちである。だから、そのような思いから仮説を立てて検証しようと試みる研究者は多く、例えば 2024 年 3 月現在、韓国学術誌引用索引（KCI）から高速鉄道等で検索できる論文数は 2、292 編に上るほどであるが<sup>133</sup>、そのうち、まず高速鉄道の開通に伴う変化に関連するものを絞ると 134 篇が残る。発行年別にみると、論文数は、京釜高速線（京釜高速鉄道／第 1 段階）の開通直前の 2003 年から徐々に増加し、京江線（江陵線 KTX／第 1 段階）および水西平澤高速線（首都圏高速鉄道）が開通した 2016 年をピークに減少傾向を示している（図 4-71）。2014 年から 2017 年までは、高速鉄道開通の 10 年目を過ぎて平昌冬季オリンピックの開催前に、京釜・湖南高速鉄道の完全開通に加えて江陵線 KTX や首都圏高速鉄道などが集中的に開通したことで高速鉄道についての関心が高まった時期でもある。

<sup>132</sup> キム（2010）、前掲書、p. 4

<sup>133</sup> 「高速鉄道（869 編）」および関連キーワードの「KTX（502 編）」「SRT（514 編）」「駅勢圏（407 編）」

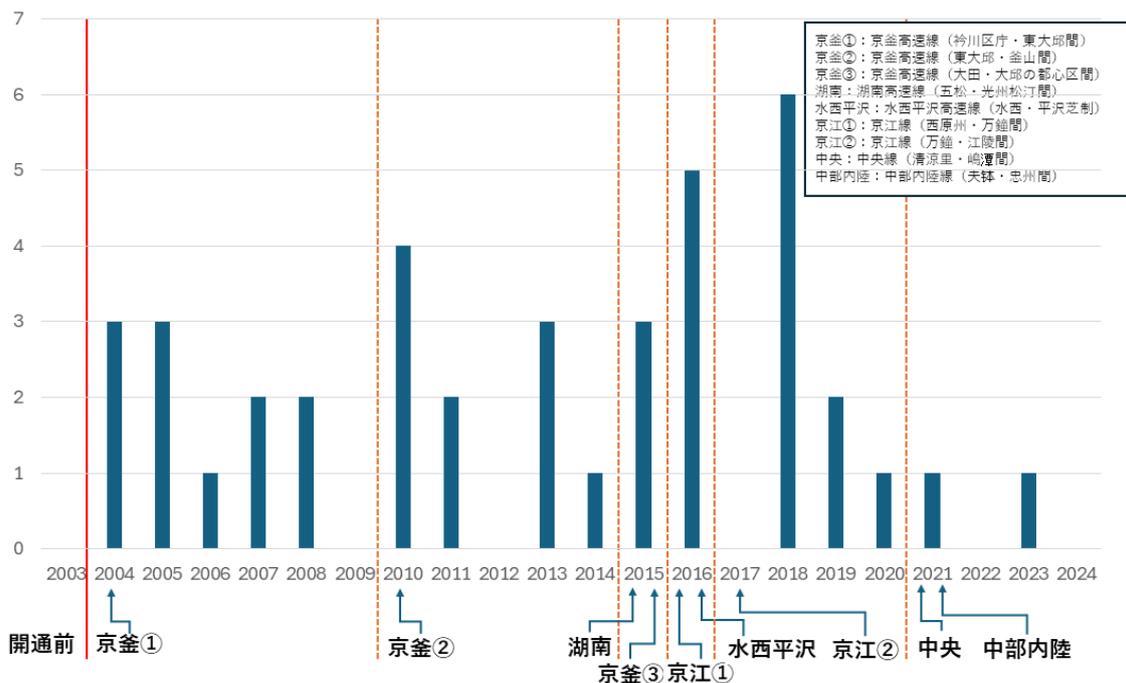
図 4-71 キーワード「高速鉄道等」で検索された論文数の発行年別推移（2003～2024）



出所：韓国学術誌引用索引 (<https://www.kci.go.kr/>) より作成

次に、残った 134 編の論文における高速鉄道等以外のキーワードを分析し、都市・産業集積などの構造的変化に関連するものを更に絞ると 40 篇が残るが、それを発行年別に見ると、論文数の推移は図 4-71 と類似した傾向を示すうえで、主要高速鉄道の開通直後に論文数が増えたことが確認できる。これは、高速鉄道の開通がもたらす構造的変化への関心が研究者の中で高まることを示唆する（図 4-72）。

図 4-72 キーワード分析を通して絞られた構造的変化に関連する論文数の推移（2003～2024）



出所：韓国学術誌引用索引 (<https://www.kci.go.kr/>) より作成

その後、残った 40 篇の論文について、ウェブ・サービス<sup>134</sup>および ChatGPT を用いたテキストマイニング<sup>135</sup>を通して研究動向の分析や類似点の発見を行い、それより得られた洞察から、専門家インタビュー調査に向けて 8 項目 17 キーワードで構成される質問項目を作成した。なお、インタビュー調査の対象となる専門家については、まず 40 篇の論文を年度別に被引用数の高い順で並べ、その順を追って各著者<sup>136</sup>に上述した質問項目<sup>137</sup>を記載した依頼メールを送ったうえで、依頼に応じた 9 人に、前述した政府出捐研究機関の中で国家計画の形成への関与度の高い国土研究院の専門家 1 人を加えることで決めた。インタビュー調査の概要および質問項目は以下の通りである（表 4-18）。

表 4-18 インタビュー調査の概要および質問項目

| 氏名                  | 所属・職位                           | 調査日時                       | 方法             |
|---------------------|---------------------------------|----------------------------|----------------|
| チョイジンソグ<br>(최진석) ㉑  | 韓国交通研究院・前任研究委員<br>(元、韓国鉄道学会長)   | 2023. 8. 18<br>10:00-11:00 | 半構造化<br>(録音可)  |
| キムチャンソン<br>(김찬성) ㉒  | 韓国交通研究院・前任研究委員                  | 2023. 8. 18<br>13:00-14:30 | 非構造化<br>(録音不可) |
| キムギョンテグ<br>(김경택) ㉓  | 韓国交通研究院・副研究委員                   | 2023. 8. 18<br>15:00-16:40 | 半構造化<br>(録音可)  |
| キムジョンハグ<br>(김중학) ㉔  | 国土研究院・前任研究委員                    | 2023. 8. 21<br>10:00-11:30 | 非構造化<br>(録音不可) |
| ウミョンジェ<br>(우명제) ㉕   | ソウル市立大学校・教授                     | 2023. 8. 21<br>15:00-17:00 | 半構造化<br>(録音可)  |
| ホジェワン<br>(허재완) ㉖    | 水原市政研究院・理事長<br>(元、大韓国土・都市計画学会長) | 2023. 8. 22<br>10:30-11:30 | 半構造化<br>(録音可)  |
| ジョンボンヒョン<br>(정봉현) ㉗ | 全南大学校・名誉教授                      | 2023. 8. 22<br>12:00-13:30 | 非構造化<br>(録音不可) |
| イソンウ<br>(이성우) ㉘     | ソウル大学校・教授                       | 2023. 8. 22<br>15:00-16:30 | 半構造化<br>(録音可)  |
| ガンヒョンス<br>(강현수) ㉙   | 中部大学校・教授<br>(前、国土研究院長)          | 2023. 8. 23<br>10:00-11:50 | 半構造化<br>(録音可)  |
| キムジョンフン             | 嶺南大学校・教授                        | 2023. 8. 23                | 半構造化           |

<sup>134</sup> Big Kinds (<https://www.bigkinds.or.kr/>)

<sup>135</sup> とりわけ言語パターンマッチングなど

<sup>136</sup> 第一著者を優先したが、連絡が取れなかった場合は共同著者も含んだ。

<sup>137</sup> 著者が執筆した論文等に関する質問を含む。

|                  |                              |                            |               |
|------------------|------------------------------|----------------------------|---------------|
| (김정훈) ㉑          |                              | 16:00-17:00                | (録音可)         |
| イウンジン<br>(이은진) ㉒ | 釜山研究院・先任研究委員                 | 2023. 8. 24<br>10:00-11:50 | 半構造化<br>(録音可) |
| 質問項目             | キーワード                        |                            |               |
| 交通利便性            | 移動時間の短縮、長距離通勤・通学、ビジネスミーティング  |                            |               |
| 関連インフラ           | 新しい駅、関連インフラの現代化              |                            |               |
| 不動産市場の変化         | 駅勢圏の開発可能性・投資価値、居住・商業地域の価格・需要 |                            |               |
| 経済活性化            | 地域間の経済活動の促進・増加               |                            |               |
| 人口分散             | 人口・密度、都市間の人口格差               |                            |               |
| 観光・地域開発          | 新しい観光地、未開発地域の開発              |                            |               |
| 環境               | 自動車利用の減少、温室効果ガスの減縮           |                            |               |
| 社会的影響            | 地域間の相互作用、文化交流、国家統合           |                            |               |

上記のインタビュイーには事前に、㉑8項目のうち、高速鉄道の整備が都市・産業集積に及ぼす影響として有意義であるため、検討に値する項目は何か、㉑どのような観点から有意義であるか、㉑その観点から見た場合、検討に値する諸項目(㉑で選んだ項目)間の論理的な関係性はあるか、という3つの共通質問も合わせて送られた。インタビュー調査は基本的に録音の許可を得てから半構造化方式で行われ、以下では、すべてのインタビュイーから聞き取った内容をアプリケーションで作成された逐語録と自筆メモ、録音した音声に基づいて項目ごとに整理・記述する。

- ㉑ 交通利便性：地域間の移動時間が短縮したことで便利になった長距離通勤・通学やビジネスミーティングなどに変化が生じたか(回答：a、c、d、f、h、i、j、k)
- 高速鉄道の利用客が爆発的に増えた。コロナ禍を受ける直前の2019年に約9,400万名であって、2023年には1億名を超えると予想される。それに伴って鉄道関連ビジネスが活況である。
  - 移動時間の短縮、長距離通勤・通学、ビジネスミーティングの増加などは、高速鉄道の開通後、ほとんどの停車都市で確認できた指標である。むしろ交通手段間の連携や乗換に関連して、乗換・複合乗換の両方の内容を含む統合乗換に関連する制度設計(国家交通体系効率化法)が日本とは違う韓国事例の強みであると考えられる。国家交通体系効率化法によって、韓国は高速鉄道・既存線・広域バス・急行バス・BRT(広域急行バス)、ひいてはGTX(広域急行鉄道)まで一つの乗換・複合乗換センターでつなぐことができる。
  - 高速鉄道の開通による時間短縮は高級人材の移動可能性を高める「誘い水」になりえる。この20年間、高速鉄道は便利で疲れが少ない乗り物として定着し、高速鉄道での旅行需要が増えるなどで、学校の休み時期にはチケットの確保が難しいほどである。
  - 高速鉄道の開通が及ぼす効果は短期的なものと同期的なものがあり、短期的なものが基本的な目標になる。だから、8項目はすべて有意義であると言えるが、交通利便性とは関連インフラとともに高速鉄道の最も基本的な目標となる効果である。

- 以前とは比べられないほど時間短縮ができるようになった。
  - 交通利便性のすべての項目は首都一極集中を深化させて方向で働いてきた。
- ② 関連インフラ：高速鉄道の新しい停車駅の建設およびそれに関連した都市インフラの再整備効果があったか（回答：㉔、㉕、㉖）
- 世間で高速鉄道の整備が及ぼした影響と言われることは、変数の統制があまりできていない中で得られたことであり、副作用に近く、むしろ停車都市内での効果がより大きい。例えば、駅を中心に駅勢圏・周辺地域の変化などがそれにあたり、東大邱駅が典型例である。ただし、高速鉄道の整備だけで得られることではなく、それに加えて複合乗換センターの建設のような民間投資を伴う開発事業や都市整備事業、都市再生事業などが一緒に推進されることで変化を起こす効果が得られる。
  - 交通利便性ととともに、高速鉄道の開通で必ず確保すべき目標効果である。
  - 高速鉄道の整備において連携交通網の整備は非常に大事である。なぜならば、高速鉄道で目的地に到着するには40分かかるのに、自宅から高速鉄道駅まで1時間かかってしまうと、高速鉄道の意味が色あせてしまうからである。だから韓国では、高速鉄道の整備計画を検討する際に、連携交通網の整備を重視してきた。
  - 地方大都市の自治体は高速鉄道駅を拠点とした新都市を開発するが、益山のように割とよくできたところと、原州のように高速鉄道の停車駅が3つもあるにも関わらず、関連インフラの整備が進んでいるのは1駅しかない、多少いびつなところもある。
- ③ 不動産市場の変化：高速鉄道の停車駅の建設に伴って駅勢圏の開発可能性・投資価値が高くなり、それによって隣接した居住・商業地域の需要・価格が変化したか（回答：㉗、㉘、㉙、㉚、㉛、㉜）
- 駅周辺が著しく変化した。東大邱駅の周辺が代表例であるが、古い建物の多い衰退した地域が再開発され、東大邱駅周辺には巨大なデパートが、光明駅の周辺には大規模マンション団地が建てられた。ソウル駅・光州駅・大田駅も例外ではない。
  - 革新都市との関係で、例えば晉州市の場合、駅が開設された当初には何もない荒地に駅だけが建設され、間違いなく「ストロー効果」だけが働くものになると思ったが、それから5年後からは駅周辺が高層マンションなどで埋められ、均衡発展の効果が混在するようになってきた。蔚山駅周辺も同じ状況であり、やはり土地利用の変化などは時間がかかることである。
  - 「1/n」方式の均衡発展政策では、結局、すべてが首都圏に吸い取られる結末しか残らず、だからソウル以外の大田・大邱・釜山・光州の広域大都市が生き残れる均衡発展政策が必要であるため、広域大都市に「都心融合特区」<sup>138</sup>を整備してメガシティを形成したいが、高速鉄道駅こそ、都心融合特区整備のコアである。
  - 高速鉄道の開通が影響を与えて生じるものというよりは、付随するものであるという前提のうえで、不動産市場の変化は高速鉄道の建設発表の時、完工の時、完工後に商圈の活性化や居住団地が大きく作られる時に生ずるといえる。
  - 制度的な側面から、用途地域地区の設定など土地利用計画が策定できたところとそうではないと

<sup>138</sup> 地方大都市の都心に雇用（産業）と生活（居住）、余暇（文化）を集約し、「板橋テクノバレー」のように優れた複合インフラを備えた高密度なイノベーション空間を造成することで若者・企業が集まる魅力的な成長拠点

ころの違いが激しい。

●短期的な不動産景気の閉胸がなければ、高速鉄道の整備は影響を及ぼす可能性が確かに高い。

- ④ 経済活性化：地域間の経済活動が促進・増加し、地域経済にポジティブな影響を与えたか（回答：③、④、⑤、⑥、⑦、⑧、⑨）

●高速鉄道駅を中心に新しい拠点形成されたうえで、周辺地域との連携交通体系が構築されて初めて当該地域の産業構造に影響を与える可能性が生まれる。光明駅や天安山駅が代表的な事例として挙げられる。光明駅の場合、何もないところに高速鉄道の駅を建設することになったため、最初から駅勢圏の開発と一体化した計画として進められ、コストコやイケアなどの民間資本が入るようになってから駅勢圏の開発が本格化して新しい拠点らしい状況に到った。これで産業構造が変わることではないが、少なくとも都市（光明市）・圏域（首都圏）の空間構造からすると、光明駅の駅勢圏が新しい拠点として形成されたといえる。産業の構造的な変化について問うなら、高速鉄道の整備は単なる契機にほかならないため、駅勢圏だけでは難しく、一定の水準の関連開発事業がサポートになって一緒に進められることがカギになる。

●支社を高速鉄道と連携して開設する事例が世宗市や釜山市で見られるが、それが知識産業であるとは言い難い。むしろ、高速鉄道自体の産業的な側面、すなわち鉄道産業としての働きが有意味である。

●ソウルと地方の広域大都市の産業構造はかなり違う。例えば、ソウルは先端知識産業で、首都圏は先端製造業である。しかし、地方の広域大都市の場合は、依然として製造業が強い。ソウルと地方の広域大都市を高速鉄道でつないで、「全国的首都圏化」を進めることも言われたことはあるが、製造業では、若い人材が地方に残らない。だから、都心融合特区の整備を通して地方大都市の高速鉄道の駅勢圏を「小さな江南化」し、若い人材を集めて先端知識産業を育成しながら周辺の製造業など特化産業とリンクさせることがはるかに現実的である。国家均衡発展には、地方大都市における産業構造の多様性を確保・維持することが重要であり、それに対して高速鉄道の駅勢圏は重要な役割を果たすことができる。

●地域における雇用の増加もしくは雇用の地域間移動に高速鉄道の開通が及ぼす効果があるが、起業効果は期待しがたく、商圈の活性化はついてくる。

●新しく停車駅が整備され、それが新都心として活用される場合、大体周辺地域からの需要をすべて吸い取ってしまうケースが多く、だから既存の周辺地域からすると経済的にあまり望ましくない影響を及ぼし、ただでさえ消滅危機が続く地方都市の周辺地域にむしろ良くない結果をもたらす可能性が大きいのが事実である。

- ⑤ 人口分散：ソウルと地方、もしくは首都圏と非首都圏の間の人口・人口密度が調整され、人口格差の是正効果があったか（回答：⑩、⑪、⑫、⑬）

●以前政権の国家均衡発展の一環として推進された世宗市・革新都市の開発と公共機関移転は高速鉄道を通してそれなりに成功できた。また、五松駅の周辺地域の場合は2010年の開通以降の10年間で人口が2倍になり、間もなく3倍になりそうである。その反面、釜山や大邱の場合は高速鉄道の恩恵は受けたものの、それが人口増加にはつながらなかった。それは、そもそも製造業のまちであった釜山・大邱から製造業が周辺地域へ流れて出てしまい、業務機能のみ残ることで人口が多く減ってしまった。ただし、高速鉄道で便利に日帰りができるようになったことで、流動人口の場合

は大邱や釜山、江陵などで非常に増えた。その影響で、商店や飲食店は繁栄するが、ホテルの宿泊客は減っている。

●製造業基盤を有する地域の場合、高速鉄道の開通は人口分散に影響を及ぼす。

- ⑥ 観光・地域開発：高速鉄道によるアクセシビリティの改善が新しい観光地や未開発地域の開発を促し、今まで開発困難であった地域が機会を得ることができたか（回答：㉔、①、㉕）

●観光に関しては、利用客数データで十分確認できる。

- ⑦ 環境：高速鉄道の代替効果で、自動車の利用減少が確認でき、それに伴う温室効果ガスの減縮効果はあるか（回答：㉖、㉗、㉘、㉙、①）

●高速鉄道はカーボンニュートラル効果を有する。

●明白な指標である。

●代替効果があることは明確であるが、自動車の利用減少については取扱いに注意が必要である。なぜならば、道路交通の通行量は増えたからであり、それは、高速鉄道の開通によって拠点化が進み、それが都市の成長と通行量の増加につながっただけで、自動車が好きで通行量が増えたわけではないからである。

- ⑧ 社会的影響：高速鉄道の開通がもたらした生活圏の拡大に伴って地域間の社会的相互作用や文化交流が増え、地域間の対立および連帯感が改善されることで、国家次元の社会的統合に貢献したか（回答：㉚、㉛、㉜、①）

●停車都市・地域では社会的統合が進むが、停車せず、素通りする都市・地域ではむしろ停車・開通の要求を巡って軋轢が生じる恐れがある。

●高速鉄道の開通を通して人口移動が活発化し、それによって東西の地域間対立が多少緩和される傾向がみられる。

●高速鉄道の整備はむしろ地域間不均衡発展を深化させ、国家均衡発展の趣旨に会い半する影響を韓国社会に与えている。

●大気汚染や炭素排出の削減などにポジティブな影響を与えている。

- ⑨ その他（回答：㉝、㉞、㉟、㊀、㊁）

●高速鉄道だけでは国家均衡発展はできなく、むしろ高速鉄道がソウルへの集中を深化させたところがある。高級ホテルを目当てにした都心観光などでソウルに行きたい人が高速鉄道でより便利に行けるようになり、ソウル行の高速鉄道はいつも満席に近い。そのようにソウルと地方が近づくことで、首都圏への人口移動が進み、首都圏の拡大につながった。また、高速鉄道は、経済論理が働く、相対的に高価の交通手段であるため、低所得層が乗る可能性は非常に低く、衡平性がないので、本質的には均衡発展とは相反する部分がある。

●新慶州駅や公州駅のように都市界限に位置した駅はそもそも都心部から離れたところに建設され、駅勢圏の開発も進められないため、高速鉄道の「乗り場」程度の役割にとどまり、周辺地域に対する波及効果は何も期待できない。そのような観点から見ると、東大邱駅の駅勢圏も複合乗換センターが建設されたことで鉄道駅以外の拡張性が確保できたわけであり、だから成功例と言われるようになった。

●高速鉄道の開通だけで産業的な変化の原因を特定することはできない。ただし、利用者のカード使用やスマートフォンのデータで、高速鉄道利用者の経済的な活動を追跡し、その意味を解釈する

程度ならできる。また、高速鉄道には経済的な差別性があるが、だからと言って国土の均衡発展の側面における「スロー効果」と言われるものではなく、周辺地域から停車駅近辺に集める効果はありえる。

●都心融合特区の観点からすると、高速鉄道の駅勢圏には空間と産業の「政策融合」が求められる。残念ながら、現実には空間政策と産業政策が別々に、企業次元の支援をこなす「点的政策」にとどまっている。

●高速鉄道の整備計画の目標は国土構造の改編であり、そのスローガンは韓国を「one metropolitan state」、一つの都市国家のように作っていくことであった。

上述した回答内容からすると、まず全員のインタビューから否定された項目はなく、専門家として各人の経験と知見から、高速鉄道の整備が及ぼした影響として有意味であると認められた。そして、最も多く選ばれた項目は「交通利便性」であり、高速交通機関であるゆえに有する本領発揮の領域ともいえる。だからこそ、停車駅の拠点性を確保・強化するためには、停車都市を含む周辺地域からのアクセシビリティを支える多様な交通モードとのハブ・アンドス・ポック型の連携乗換体系は重要であり、その物的基盤としての乗換・複合乗換センターとその制度的基盤としての国家交通体系効率化法、その実践例としての東大邱駅複合乗換センターは示唆に富む。

一方、最も少なく選ばれた項目は「関連インフラ」と「観光・地域開発」である。まず前者について、新駅の建設とそれに付き添う都市インフラの再整備は、高速鉄道成立の基本条件ではあるものの、既成市街地からかけ離れたところに新都市の拠点になることを期待して整備された場合は構造変化に影響を及ぼす余地がなく、あるにしてもかなりの時間がかかることが選択時の優先順位を下げてしまったことが考えられる。次に後者については、関連した国家計画の記載内容からすると異例と思われるが、関連研究によると、高速鉄道における観光目的の利用がそこまで高くなく、そもそも選択したインタビュー数よりコメントの数自体が少ないことから、相対的な優先順位が下がったことが考えられる。

最後に、①選んだ項目の有意義性を判断した観点については、ほとんどコメントが得られなかった。ただし、⑦選んだ項目間の論理的な関連性についての回答がインタビューそれぞれ違ったことに鑑みると、インタビューの個人経験に基づく価値判断が影響した可能性は否定できない。その点、回答内容においても少なからず見当たるので、解釈には多少の注意が必要である。

## 参考文献

### 【計画書】

#### 1. 経済・社会計画関連

経済企画院（1962）第1次経済開発5箇年計画<1962—1966>、大韓民国政府

（経済企劃院（1962）第1次經濟開發5個年計劃<1962—1966>、大韓民國政府）

経済企画院（1981）第5次経済社会発展5箇年計画（1982～1986）、大韓民国政府

（經濟企劃院（1981）第5次經濟社會發展5個年計劃（1982～1986）、大韓民國政府）

経済企画院（1986）第6次経済社会発展5箇年計画（案）、大韓民国政府

（經濟企劃院（1986）第6次經濟社會發展5個年計劃(案)、大韓民國政府）

経済企画院（1992）第7次経済社会発展5箇年計画、大韓民国政府

(經濟企劃院 (1992) 第 7 次經濟社會發展 5 個年計劃 1992~1996、大韓民國政府)  
 国家均衡發展委員會・産業資源部 (2004) “均衡と統合、革新と飛躍” のための第 1 次国家均衡發展 5 箇年計画  
 (국가균형발전위원회、産業자원부(2004) “균형과 통합、 혁신과 도약”을 위한 제 1 차 국가균형발전 5 개년계획)  
 地域發展委員會・知識經濟部 (2009) 第 1 次地域發展 5 箇年計画—総括及び部門別發展計画—  
 (지역발전위원회、 지식경제부(2009) 제 1 차 지역발전 5 개년계획-총괄 및 부문별 발전계획-)  
 地域發展委員會・産業通商資源部 (2014) 地域發展 5 箇年計画 [2014~2018]  
 (지역발전위원회、 산업통상자원부(2014) 지역발전 5 개년계획 [2014~2018] )  
 国家均衡發展委員會・産業通商資源部 (2019) 第 4 次国家均衡發展 5 箇年計画 [2018~2022]  
 (국가균형발전위원회、 산업통상자원부(2019) 제 4 차 국가균형발전 5 개년계획 [2018~2022] )  
 地方時代委員會 (2023) 第 1 次地方時代總合計画 2023—2027  
 (지방시대위원회(2023) 제 1 차 지방시대 종합계획 2023-2027)

## 2. 国土・広域計画関連

建設部 (1971) 国土総合開発計画 1972—1981、大韓民国政府  
 (건설부(1971) 국토종합개발계획 1972-1981、 대한민국정부)  
 建設部 (1981) 第 2 次国土総合開発計画 (1981~1990)、大韓民国政府  
 (건설부(1981) 제 2 차 국토종합개발계획 (1981-1990)、 대한민국정부)  
 建設部 (1991) 第 3 次国土総合開發計画 (1991~1999)、大韓民国政府  
 (건설부(1991) 제 3 차 국토종합개발계획 (1991-1999)、 대한민국정부)  
 建設交通部 (1999) 第 4 次国土總合計画 (2000~2020)、大韓民国政府  
 (건설교통부(1999) 제 4 차 국토종합계획 (2000-2020)、 대한민국정부)  
 建設交通部 (2005) 第 4 次国土總合計画修正計画 (2006~2020)、大韓民国政府  
 (건설교통부(2005) 제 4 차 국토종합계획 수정계획(2006-2020)、 대한민국정부)  
 国土海洋部 (2009) KTX 經濟圈開發推進計画  
 (국토해양부(2009) KTX 경제권 개발 추진계획)  
 国土海洋部 (2011) 第 4 次国土總合計画修正計画 (2011~2020)、大韓民国政府  
 (국토해양부(2011) 제 4 차 국토종합계획 수정계획(2011-2020)、 대한민국정부)  
 国土交通部 (2019) みんなのための国土、ともに享受する暮らしの場 第 5 次国土總合計画 2020—2040、大韓民国政府  
 (국토교통부(2019) 모두를 위한 국토、 함께 누리는 삶터 제 5 차 국토종합계획 2020-2040)、 대한민국정부)  
 国土交通部 (2020) 第 5 次国土總合計画実践計画 [2021~2025]  
 (국토교통부(2020) 제 5 차 국토종합계획 실천계획 [2021~2025] )

## 3. 交通・鉄道計画関連

交通開発研究院 (1998) 国家基幹交通網計画 (案) (1998~2020)  
 (교통개발연구원(1986) 국가기간교통망계획(안) (1998 - 2020))

鉄道庁 (1999) 21世紀国家鉄道網構築基本計画  
 (철도청 (1999) 21세기 국가철도망 구축 기본계획)

建設交通部 (2006) 国家鉄道網構築計画 (2006~2015)  
 (건설교통부 (2006) 국가철도망구축계획(2006 - 2015))

建設交通部 (2007) 国家基幹交通網計画 (2000-2019) 第1次修正  
 (건설교통부(2007) 국가기간교통망계획 (2000 - 2019) 제1차 수정)

国土海洋部 (2010) 国家基幹交通網計画第2次修正計画 (2001-2020)  
 (국토해양부(2010) 국가기간교통망계획 제2차 수정계획 2001 - 2020)

国家競争力強化委員会・緑色成長委員会・未来企画委員会・地域発展委員会・土海洋部 (2010) 未来緑色国土の具現化のための KTX 高速鉄道網構築戦略  
 (국가경쟁력강화위원회, 녹색성장위원회, 미래기획위원회, 지역발전위원회, 국토해양부(2010) 미래 녹색국토 구현을 위한 KTX 고속철도망 구축전략)

国土海洋部 (2011) 第2次国家鉄道網構築計画 [2011-2020]  
 (국토해양부(2011) 제2차 국가철도망 구축계획 [2011-2020])

国土交通部 (2016) 第3次国家鉄道網構築計画 [2016-2025]  
 (국토교통부(2016) 제3차 국가철도망 구축계획 [2016-2025])

国土交通部 (2021) 第4次国家鉄道網構築計画 [2021-2030]  
 (국토교통부(2021) 제4차 국가철도망 구축계획 [2021-2030])

【政府・自治体出捐研究機関 の研究成果報告書等】

1. 政府出捐研究機関

ジョナンゴン他 (2003) 高速鉄道開通による国土空間構造の変化展望および対応方案研究、国土研究院  
 (조남건 외 9명(2003) 고속철도 개통에 따른 국토공간구조의 변화전망 및 대응방안 연구, 국토연구원)

イサンゴン他 (2004) SOC 投資評価モデルを活用した地域波及効果の実証分析研究—道路および鉄道インフラを中心に—、国土研究院  
 (이상건 외 4명(2004) SOC 투자평가모형을 활용한 지역파급효과 실증분석 연구-도로 및 철도 인프라를 중심으로-, 국토연구원)

ジョンジュンホ他 (2005) 高速鉄道時代の均衡発展政策方向、産業研究院  
 (정준호 외 2명(2005) 고속철도시대의 균형발전정책 방향, 산업연구원)

ジョナンゴン他 (2005) 高速鉄道と国土空間構造の変化 (I)、国土研究院  
 (조남건 외 2명(2005) 고속철도와 국토공간구조의 변화(I), 국토연구원)

キムフン・イジャンホ (2009) 広域経済圏の持続可能な発展のための鉄道網の拡充および高速鉄道の駅勢圏の開発方向、韓国交通研究院  
 (김훈, 이장호(2009) 광역경제권의 지속가능 발전을 위한 철도망 확충 및 고속철도 역세권

개발 방향, 한국교통연구원)

オジェハッグ他 (2010) KTX 駅勢圏中心の地域発展戦略の研究、国土海洋部・韓国交通研究院・国土研究院

(오재학 외 8 명(2010) KTX 역세권 중심 지역 발전전략 연구, 국토해양부, 한국교통연구원, 국토연구원)

オジェハッグ他 (2010) KTX 利用実態および地域経済への影響の調査・分析、韓国交通研究院

(오재학 외 6 명(2010) KTX 이용실태 및 지역경제 영향 조사·분석, 한국교통연구원)

アンゴンウォン他 (2010) 鉄道駅の地域発展の効果分析、韓国交通研究院

(안근원, 최진석 외 2 명(2010) 철도역의 지역발전 효과 분석, 한국교통연구원)

キムヒョンテ (2010) 投資促進のための地域産業立地戦略、韓国開発研究院

(김형태(2010) 투자촉진을 위한 지역산업입지정책, 한국개발연구원)

ピョンセイル他 (2011) KTX を活用した国土再創造方案、国土研究院

(변세일 외 7 명 (2011) KTX 를 활용한 국토 재창조 방안, 국토연구원)

イジェフン (2011) 京釜高速鉄道の完全開通の社会経済的效果、韓国交通研究院

(이재훈(2011) 경부고속철도 완전개통의 사회경제적 효과, 한국교통연구원)

ムンジンス・キムドッグワン (2012) 2011 経済発展経験モジュール化事業：韓国の高速鉄道の建設、国土海洋部・韓国交通研究院

(문진수, 김덕광 (2012) 2011 경제발전경험모듈화사업: 한국의 고속철도 건설, 국토해양부, 한국교통연구원)

オジェハッグ他 (2014) KTX 開通 10 年、何が変わったのか、韓国交通研究院

(오재학 외 6 명 (2014) KTX 개통 10 년, 무엇이 달라졌을까, 한국교통연구원)

チョイジンソッグ (2014) KTX10 年の成果と示唆点、韓国交通研究院

(최진석(2014) KTX 10 년의 성과와 시사점, 한국교통연구원)

キムジョンハッグ他 (2016) 湖南 KTX 開通による国土空間の利用変化の研究、国土研究院

(김중학 외 3 명 (2016) 호남 KTX 개통에 따른 국토공간 이용변화 연구, 국토연구원)

キムフン他 (2018) 高速鉄道サービスの供給水準による地域経済への影響分析、韓国交通研究院

(김훈, 안정화, 우태성(2018) 고속철도 서비스 공급수준에 따른 지역경제 영향 분석, 한국교통연구원)

キムチャンソン他 (2018) 第 2 次国家基幹交通網構築のための基礎研究、韓国交通研究院

(김찬성 외 6 명 (2018) 제 2 차 국가기간교통망구축을 위한 기초연구, 한국교통연구원)

キムギョンテッグ他 (2022) 鉄道投資の社会的価値の推定と活用方案、韓国交通研究院

(김경택 외 4 명(2022) 철도 투자의 사회적 가치 추정과 활용방안, 한국교통연구원)

キムジョン인他 (2022) 炭素中立とモビリティ転換に対応した鉄道交通の役割と発展戦略、韓国交通研究院

(김정인, 이호, 진우정(2022) 탄소중립과 모빌리티 전환 대비 철도교통 역할과 발전전략, 한국교통연구원)

## 2. 自治体出捐研究機関

チョイドソッグ他 (2005) 京釜高速鉄道と連携した釜山の都市観光産業活性化および交通体系改

善に関する研究、釜山發展研究院

(최도석 외 3 명(2005) 경부고속철도와 연계한 부산의 도시관광산업 활성화 및 교통체계 개선에 관한 연구, 부산발전연구원)

イムビョンホ (2008) 高速鉄道の開通と大田市の空間構造の変化、大田發展研究院

(임병호(2008) 고속철도 개통과 대전시 공간구조 변화, 대전발전연구원)

キムフンテ (2010) 京釜高速鉄道の沿線整備事業が周辺に及ぶ影響および連携事業の研究、大田發展研究院

(김홍태(2010) 경부고속철도변 정비사업이 주변에 미치는 영향 및 연계사업 연구)

光州全南研究院 (2017) 湖南高速鉄道 (KTX, SRT) 利用による地域の変化 (2 次年度)

(광주전남연구원(2017) 호남고속철도(KTX, SRT) 이용에 따른 지역의 변화(2 차년도))

## 【論文】

イソンウ他 (2004) 高速鉄道がソウル人口の分散に及ぼす影響、韓国地域開発学会誌 16 (1)、119-138

(이성우 외, 고속철도가 서울인구의 분산에 미치는 영향, 한국지역개발학회지 16(1)、119-138)

イソンウ他 (2004) 高速鉄道が国土空間の人口分散に及ぼす影響、国土研究 40、3-17

(이성우 외 3 명 (2004) 고속철도가 국토공간의 인구분산에 미치는 영향, 국토연구 40、3-17)

ジョナンゴン他 (2004) 高速鉄道の通勤利用可能性に関する研究、国土研究 41、1-15

(조남건 외 3 명 (2004) 고속철도의 통근이용 가능성에 관한 연구, 국토연구 41、1-15)

イジンソン・キムギョンテ (2005) 高速鉄道の開通後の地域間交通体系の変化、大韓交通学会誌 23 (2)、1-8

(이진선, 김경태 (2005) 고속철도 개통후 지역간 교통체계의 변화, 대한교통학회지 23(2)、1-8)

ジョナンゴン・イフンギ・ジン시ヒョン (2005) 高速鉄道の開通に伴うストロー効果の分析：ショッピング通行を中心に、国土研究 47、107-124

(조남건, 이훈기, 진시현 (2005) 고속철도 개통에 따른 빨대효과 분석: 쇼핑통행을 중심으로, 국토연구 47、107-124)

ユンデシグ・ユグテスグ (2005) 京釜高速鉄道の開通に伴う大邱市民の地域間通行特性の分析に関する研究、地域社会研究 13 (1)、31-54

(윤대식, 육태숙 (2005) 경부고속철도 개통에 따른 대구시민의 지역간 통행특성 분석에 관한 연구, 지역사회연구 13(1)、31-54)

ユンデシグ・ユグテスグ、キムサンファン (2006) 京釜高速鉄道の開通に伴う大邱市民の地域間交通手段の選択行動の分析に関する研究、大韓交通学会誌 24 (1)、29-38

(윤대식, 육태숙, 김상환 (2006) 경부 고속철도 개통에 따른 대구시민의 지역간 통행수단 선택행태 분석에 관한 연구, 대한교통학회지 24(1)、29-38)

キムガップス・キムサンファン (2007) KTX 東大邱駅の連携交通圏域の分析に関する研究、ソウ

ル都市研究 8 (2)、133-144

(김갑수, 김상환 (2007) KTX 동대구역의 연계교통권역 분석에 관한 연구, 서울도시연구 8(2)、 133-144)

ジョンウンハ・イソンウ (2007) 高速鉄道が地域均衡発展に及ぶ影響、ソウル都市研究 8 (4)、73-87

(전은하, 이성우 (2007) 고속철도가 지역균형발전에 미치는 영향, 서울도시연구 8(4)、 73-87)

イウンヒョン・オドッグソン (2008) 都心再生の側面から見た高速鉄道の駅勢圏開発(計画)の分析、大韓建築学会論文集 24 (6)、253-264

(이응현, 오덕성 (2008) 도심재생 측면에서 본 고속철도 역세권 개발(계획) 분석, 대한건축학회논문집 24(6)、 253-264)

イジンソン・キムギョン테 (2008) KTX 通勤圏域の通行行動の分析、韓国鉄道学会論文集 11 (4)、417-423

(이진선, 김경태 (2008) KTX 통근권역의 통행행태 분석, 한국철도학회논문집 11(4)、 417-423)

ホジェファン (2010) 高速鉄道(KTX)のストロー効果に対する批判的検討、都市行政学報 23 (4)、59-74

(허재완 (2010) 고속철도(KTX)의 빨대효과에 대한 비판적 검토, 도시행정학보 23(4)、 59-74)

キムジンヒョン・이제히・이진히 (2010) KTX 導入以後のガン患者の医療利用の変化、韓国鉄道学会論文集 13 (2)、236-243

(김진현, 이재희, 이진희 (2010) KTX 도입 이후 암환자의 의료이용 변화, 한국철도학회논문집 13(2)、 236-243)

ムンホンジン・이우온젠 (2010) GIS を使った KTX 開通前後の入院患者の居住地分析—A 病院の入院患者を中心に—、大韓保健研究 36 (2)、57-65

(문홍진, 이원재 (2010) GIS 를 이용한 KTX 개통 전, 후의 입원환자 거주지 분석-A 병원 입원환자를 중심으로-, 대한보건연구 36(2)、 57-65)

이산젠 (2010) 大邱・慶北居住患者のソウル地域の医療利用の変化推移、保健行政学会誌 20 (4)、19-44

(이상주, 박재용 (2010) 대구・경북 거주환자의 서울지역 의료이용 변화추이, 보건행정학회지 20(4)、 19-44)

이제히・이우온젠・이진히 (2011) ソウル地域への遠距離医療の利用に対する影響要因—KTX 利用者を中心に—、韓国コンテンツ学会論文誌 11 (7)、259-274

(이재희, 이원재, 정현용 (2011) 서울지역으로의 원거리 의료 이용에 대한 영향 요인-KTX 이용자를 중심으로-, 한국콘텐츠학회 논문지 11(7)、 259-274)

チョイミョンソブ・ビョン세일 (2011) 地域間産業連携活性化のための KTX 停車都市の重点先導産業の分析、国土研究 68、43-60

(최명섭, 변세일 (2011) 지역 간 산업연계 활성화를 위한 KTX 정차도시 중점선도산업

분석, 국토연구 68, 43-60)

シンヒョンジュ・キムビョン그운 (2013) 高速鉄道の連携特性変数と手段分担率による高速鉄道駅の連携性の分析に関する研究、韓国鉄道学会 16 (6)、503-509

(신현주, 김병관 (2013) 고속철도 연계특성변수와 수단분담률에 따른 고속철도역 연계성 분석에 관한 연구, 한국철도학회 16(6), 503-509)

ゴヨンソン・ジョンジェホ (2013) 高速鉄道の開通が地域の不動産市場に及ぼす影響、不動産学報 55、17-33

(고영선, 정재호 (2013) 고속철도 개통이 지역 부동산시장에 미치는 영향, 부동산학보 55, 17-30)

ムンホンジン・이우온ジェ・チョイ그운イル (2013) KTX 開通に伴うガン患者の一つの大学病院の入院利用の変化の GIS 分析、大韓保健研究 39 (2)、107-116

(문홍진, 이원재, 최광일 (2013) KTX 개통에 따른 암환자의 일 대학병원 입원 이용 변화 GIS 분석, 대한보건연구 39(2), 107-116)

ジョジェウグ・ウミョンジェ (2014) 高速鉄道の開通が地域経済および均衡発展に及ぼす影響—大韓民国 KTX 京釜線・京全線を中心に—、国土計画 49 (5)、263-278

(조재욱, 우명제 (2014) 고속철도 개통이 지역경제 및 균형발전에 미치는 영향-대한민국 KTX 경부선·경전선을 중심으로-, 국토계획 49(5), 263-278)

ジョンボンヒョン (2015) 湖南線 KTX 運行に伴う高速鉄道駅勢圏の開発事業の課題と総合的發展方向—光州松汀駅勢圏を中心に—、韓国地域開発学会誌 27 (4)、143-166

(정봉현 (2015) 호남선 KTX 운행에 따른 고속철도역세권 개발사업의 과제와 종합적 발전방향-광주송정역세권을 중심으로-, 한국지역개발학회지 27(4), 143-166)

オウンヨル、ジョンボンヒョン (2015) 高速鉄道駅勢圏における TOD 開発に及ぼす決定要因に関する研究：光州松汀 KTX 駅を中心に、都市行政学報 28 (4)、289-312

(오은열, 정봉현 (2015) 고속철도역세권에 있어서 TOD 개발에 미치는 결정용인에 관한 연구: 광주송정 KTX 역을 중심으로, 도시행정학보 28(4), 289-312)

ジョンミナ・ノジョンヒョン (2015) KTX 開通に伴う地域間の相対的依存性の変化に関する実証研究—5 大広域市を中心に—、国土計画 50 (7)、141-153

(정미나, 노정현(2015) KTX 개통에 따른 지역 간 상대적 의존성 변화에 관한 실증 연구-5 대 광역시를 중심으로-, 국토계획 50(7), 141-153)

パクミスグ・キムヨン그 (2016) 高速鉄道 (KTX) 開通が地域経済に及ぼす影響の分析と示唆点、応用統計研究 29 (1)、13-25

(박미숙, 김용구 (2016) 고속철도(KTX) 개통이 지역경제에 미치는 영향 분석과 시사점, 응용통계연구 29(1), 13-25)

ガンテソグ・ジャンヒョンホ (2016) 高速鉄道は高速道路に比べて低炭素・環境親和的であるか、韓国道路学会論文集 18 (5)、83-93

(강태석, 장현호 (2016) 고속철도는 고속도로에 비하여 저탄소 친환경적인가?, 한국도로학회논문집 18(5), 83-93)

キムジョンフン・キムギョンテグ (2016) KTX 開通以後の東大邱駅の周辺地域の空間構造の変

化分析：人口と産業の集積変化を中心に、国土研究 90、99-115

(김정훈, 김정택 (2016) KTX 개통 이후 동대구역 주변 지역의 공간구조 변화분석: 인구와 산업의 집적 변화를 중심으로, 국토연구 90, 99-115)

ナヨン・キムヨン (2016) 空間パネルモデルを利用した KTX 開通が地域消費に及ぼした及ぼした影響の分析、韓国データ情報学会誌 27 (5)、1147-1154

(나영, 김용구 (2016) 공간패널모형을 이용한 KTX 개통이 지역소비에 미친 영향 분석, 한국데이터정보과학회지 27(5), 1147-1154)

チョイスボム・イジュヒョン (2016) 鉄道駅勢圏の複合開発と地域活性化の構造的関係、韓国コンテンツ学会誌論文誌 16 (4)、594-603

(최수범, 이주형 (2016) 철도역세권 복합개발과 지역 활성화의 구조적 관계, 한국콘텐츠학회지 논문지 16(4), 594-603)

ホジェファン, 김갭프손, 유예진 (2018) 高速鉄道 (KTX) の立地効果および開通による首都圏への人口集中の緩和効果の分析、国土計画 53 (4)、107-122

(허재완, 김갑성, 유예진 (2018) 고속철도(KTX)의 입지효과 및 개통으로 인한 수도권인구집중 완화효과 분석, 국토계획 53(4), 107-122)

ガンビョンギル・ガンジョンギ (2018) 高速鉄道の開通に伴う駅勢圏の地価変化の決定要因に関する研究—蔚山駅、金泉龜尾駅、新慶州駅を中心に—、住居環境 16 (3)、131-150

(강병길, 강정규 (2018) 고속철도 개통에 따른 역세권 지가변화 결정요인에 관한 연구-울산역, 김천구미역, 신경주역을 중심으로-, 주거환경 16 (3) , 131-150)

チョイジョンホ・ジョンボンヒョン (2018) 高速鉄道駅勢圏の都市再生観光事業の決定要因に関する研究—光州松汀駅勢圏を中心に—、住居環境 16 (3)、103-114

(최종호, 정봉현 (2018) 고속철도역세권 도시재생 관광사업의 결정요인에 대한 연구-광주송정역세권을 중심으로-, 주거환경 16 (3) , 103-114)

キムギョンテグ・クムジョン펀 (2018) 韓国と日本の高速鉄道駅周辺の集積空間構造に対する観測研究、韓国地理情報学会誌 21 (4)、14-25

(김경택, 김정훈 (2018) 한국과 일본 고속철도역 주변 집적 공간구조에 대한 관측 연구, 한국지리정보학회지 21 (4) , 14-25)

キムギョンテグ・クムジョン펀 (2018) 高速鉄道駅への隣接性を考慮した駅周辺の産業別社会経済空間構造についての観測、韓国行政論集 30 (3)、627-650

(김경택, 김정훈 (2018) 고속철도역 인접성을 고려한 역 주변 산업별 사회경제적 공간구조에 대한 관측, 한국행정논집 30 (3) , 627-650)

チョイソングワン (2018) 国家交通インフラ構築の中・長期地域経済効果の事例分析、経済研究 36 (1)、101-128

(최성관 (2018) 국가 교통인프라 구축의 중 · 장기 지역경제효과 사례분석, 경제연구 36 (1) , 101-128)

グオンジェオ・ナジュンヒ (2019) なぜ SRT を利用するか? : 水西駅の利用者を対象に、商品学研究 37 (2)、79-85

(권재오, 나준희 (2019) 왜 SRT 를 이용하는가?: 수서역 이용자를 대상으로,

상품학연구 37(2)、 79-85)

ソンサンヒョン・ナジュンヒ (2019) SRT 利用が拡散される理由、商品学研究 37 (6)、57-63  
(송상현、 나준희 (2019)SRT 이용이 확산되는 이유、 상품학연구 37(6)、 57-63)

キムヒョンミン・ジャンヒスン (2020) 地方都市内 KTX 駅勢圏への住居移動の特性、住居環境 18 (4)、77-89

(김형민、 장희순 (2020) 지방도시내 KTX 역세권으로의 주거이동 특성、 주거환경 18 (4) 、77-89)

キムヒョンミン・ジャンヒスン (2021) 駅勢圏の住居選択と住居移動の特性分析、住居環境 18 (4)、77-89

(김형민、 장희순 (2021) 역세권의 주거선택과 주거이동 특성 분석、 주거환경 18 (4) 、77-89)

イサンゴン・キムデイル・ユスンミン・イジュン (2023) 広域公共交通の接近性の向上が観光および地域経済の活性化に及ぼす効果分析、スマートメディアジャーナル 12 (8)、26-36

(이상근、 김대일、 유승민、 이준 (2023) 광역 대중교통 접근성 향상이 관광 및 지역경제 활성화에 미치는 효과 분석。 스마트미디어저널 12(8)、 26-36)

## 4 3か国比較

松原 宏

以上、日本、フランス、韓国の3カ国を取り上げ、高速鉄道の整備状況と国土構造や都市システムへの影響、特定地域での新幹線による地域経済・都市構造への変化について、検討を行ってきた。

日本において、新幹線は、東京駅との距離関係で国内の各都市を位置づける役割を果たしてきたといえる。そのなかでも、東海道・山陽新幹線が、日常的なビジネス客の大量移動手段として機能し、日本経済を支える大動脈としての役割を果たしてきた。今後、リニア中央新幹線が、こうしたビジネス客の移動をいかに変えうるかが問われるとともに、九州新幹線で指摘されている地方都市間の交流の活発化が、北陸や北海道などでみられるようになるかが注目される場所である。

フランスにおいては、TGVは主に地方の中心都市とパリを結ぶために建設が始まった。TGVはパリを中心として放射状に路線網を伸ばしてきた。逆にパリ以外の都市、地域同士を結ぶ路線の完成は遅れた。またフランスの特徴として在来線との軌道幅が同じため、TGVが在来線に乗り入れられることで路線がすべて完成しなくとも多くの地域がパリと結ばれて利便性が向上した。しかしTGVは専用の駅を建設することが多く、それはしばしば既存の市街地と離れていることもしばしばある。都市によってはTGV駅周辺に新規市街地を整備するほか、既存市街地とTGV駅の間に交通と産業用地を整備し新たな発展の核とする都市もある。逆にTGV駅と市街地が離れている場合はTGVの恩恵を十分には受けられてはいない例もある。

事例分析を行ったリヨンとランスは、TGV開通を契機として市街地の整備を行った例である。建設された産業用地は必ずしも移転企業の立地先となったわけではないが、新たな経済活動の拠点として活用されている。またリヨンではその他の地区の開発とも併せて、広域的な主体による連続的な都市開発が都市の経済を支えている。一方で大きな開発が行われていないエクス・アン・プロヴァンスでは、TGVの開通が直接的な影響を及ぼしているわけではなかった。

ところで、韓国においては、政権交代によって、国土政策の方針が大きく変わり、それに伴い、高速鉄道の位置づけも変化してきている。たとえば、2011年1月には第4次国土総合計画修正計画(2011~2020)が新たに公表されたが、その中には京釜高速鉄道(第2段階)および湖南高速鉄道の開通などで高速交通網が拡大することにつれて、全国1.5時間帯生活圈時代が到来することを展望しながら、産業・人口の再配置や生活圈の拡大などを視野に入れた大都市圏(City-Region)中心の広域連携型国土構造の再編戦略が掲げられた。

これに対し、2017年の政権交代以降に策定された2019年1月の第4次国家均衡発展5箇年計画(2018~2022)では、移動権を保障するための地域交通体の改編の一環として、主要幹線鉄道を中心に準高速鉄道の導入を支援して鉄道疎外地域の鉄道サービスを改善することにし、同年12月の第5次国土総合計画(2020~2040)においては、湖南高速鉄道(2段階)や仁川発・水原発高速鉄道などで高速鉄道サービスを拡大しつつ、国土空間を統合・多核・開放型構造に変える鉄道網を構築することにした。

2024年現在、直近の政権交代を受けて新たに制定された「地方自治分権及び地域均衡発展に関する特別法」を根拠に2023年10月に策定された第1次地方時代総合計画(2023~2027)では、「大韓民国どこでも暮らしやすい地方時代」の本格的な開幕に向けて、細かい交通インフラの拡充でメガシティまで1時間、全国2時間の生活圈を構築するために、東西高速化鉄道(春川・東草間)、慶全線水西行高速列車、

全羅線（益山・麗水間）高速化などを進めることにした。

韓国的高速鉄道は、超高速・大量輸送ができる新交通手段として、中・長距離の地域間移動の核心的な交通手段として位置づけられつつ、全体人口の70.3%が3時間以内にソウルに到着できる半日生活圏を実現したと評価された。高速鉄道の開通は物理的な時間距離の短縮だけではなく、心理的な距離の短縮にも影響を及ぼして地方都市のイメージ改善に貢献したとされるが、高速鉄道の開通による地域の人口・経済の変化は認められるほどではなかったとされる。

一方で、高速鉄道の駅勢圏が商業・文化およびサービス機能の集積を越えて「新成長動力産業」や先端産業の立地を誘導し、広域経済圏の拠点として機能できるのかは重要な論点の一つである。また、高速鉄道の停車する釜山・大邱・大田では、それまでソウルに集中していた国際会議が分散開催され、駅勢圏および停車都市の産業構造は3次産業中心に高度化し、高速鉄道に基づく新しい経済活動が登場している。

なお、湖南高速鉄道の開通した2015年以降は、高速鉄道サービスの「水準」の変化が地域経済に与える影響を把握しようとしたり、経済的評価に偏っていた既存の評価から脱却して社会的価値を反映した評価を試みたりする動きが出てきている。

以上、日本、フランス、韓国における高速鉄道の役割をみてきたが、従来からの一極集中是正の分散政策の手段としての位置づけから、地方圏における都市間結合による地方独自の発展、また駅を中心とした都市構造の改変を促す存在に役割が変わってきていることが共通してみてとれた。リニア中央新幹線の開通を念頭に置いた中部圏広域地方計画のあり方においても、東京一極集中の是正といった国土政策上の課題とともに、中部圏における新たな都市間関係の構築、新駅を中心とした圏域の内部構造の刷新といった視点を導入していくことが重要だと考えられる。

## 第5章 リニア中央新幹線に関するアンケート調査の分析結果

鎌倉 夏来・原田 大揮

### (1) アンケートの概要と回答事業所の属性

東京大学地域未来社会連携研究機構では、リニア中央新幹線の開通が中部圏の事業所に与える影響や、それについて事業所が抱く期待や懸念、行政への要望等についての情報を収集し、以て今後の中部圏の広域計画の立案に役立てるべく、『リニア中央新幹線の開通による影響と対応に関するアンケート調査』を実施した。調査は二回に分けて行った(表 5-1)。第一弾は、各自治体の商工会議所を通じてアンケートを周知し、Google フォームやメールで回答を募るというものであり、2023年1月から2月にかけて実施した。この調査では211件の回答を得ることができたが、中部圏の中心市で、リニア中央新幹線停車駅の建設が予定されている名古屋市の事業所からの回答はわずか8件に限られるなど、検討資料とするには不十分な点も多くみられた。そこで、こうした不備を補完すべく、名古屋市に加え、人口が大きく、かつ第一弾調査での回答が得られなかった岡崎市、豊田市も含めた事業所に対する追加調査を実施した。追加調査では、名古屋市、岡崎市、豊田市に所在する従業者数100人以上の本社事業所935箇所に対して郵送にて調査票を送付し、Google フォームか郵送にて回答を募った。その結果、129件の回答が得られ、回収率は13.8%であった。このように、二回の調査は方法や対象を異にしているが、以下では両者の結果をあわせて示す。なお、比較的多くの回答が集まった名古屋市、中津川市、一宮市については、章末に個別に集計結果を掲載しているため、あわせて参照されたい。

表 5-1 アンケート調査の概要

|     | 日程            | 方法   | 回答数(回答率)        |
|-----|---------------|--|-----------------|
| 第一弾 | 2023年1<br>~2月 | 各商工会議所を通じてアンケートを周知。<br>Google フォーム、メールにて回答受付   | 211件(計上不可<br>能) |
| 第二弾 | 2023年5<br>月   | 「帝国データバンク 企業年間2023(第<br>103版)」より抽出した従業者数100人以上の<br>本社事業所に郵送。Google フォーム、郵送にて<br>回答受付 | 129件(13.8%)     |

まず、回答事業所の所在地をみると、名古屋市の事業所からの回答が最も多く、全体の約3分の1を占める(図 5-1)。一宮市(21%)、中津川市(18%)、春日井市(9%)がそれに続き、全体では3県12市に拠点を設ける事業所からの回答が得られた。なお、これらの市のうち、長野県飯田市、岐阜県中津川市、愛知県名古屋市については駅の設置が予定されており、リニア中央新幹線の開業効果が特に大きいと考えられる。その他の市についても、名古屋駅・中津川駅から概ね30km圏内の位置にあり、間接的な影響が予想される(図 5-2)。

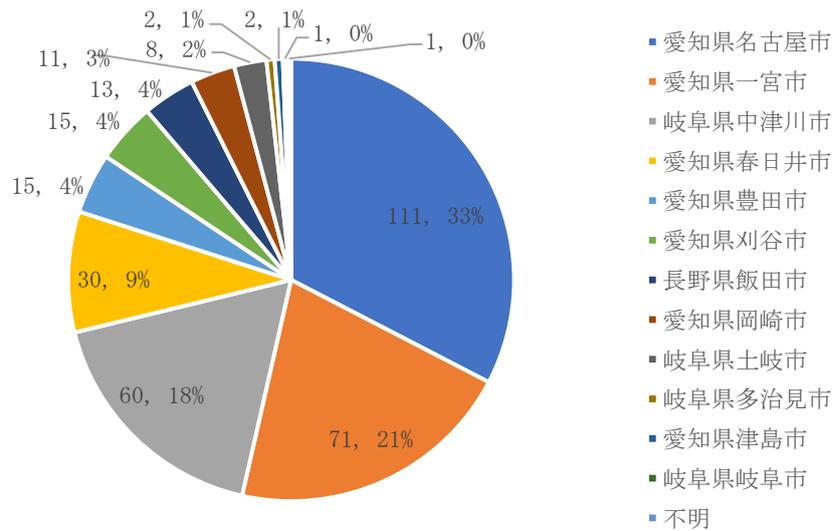


図 5-1 回答事業所の所在市

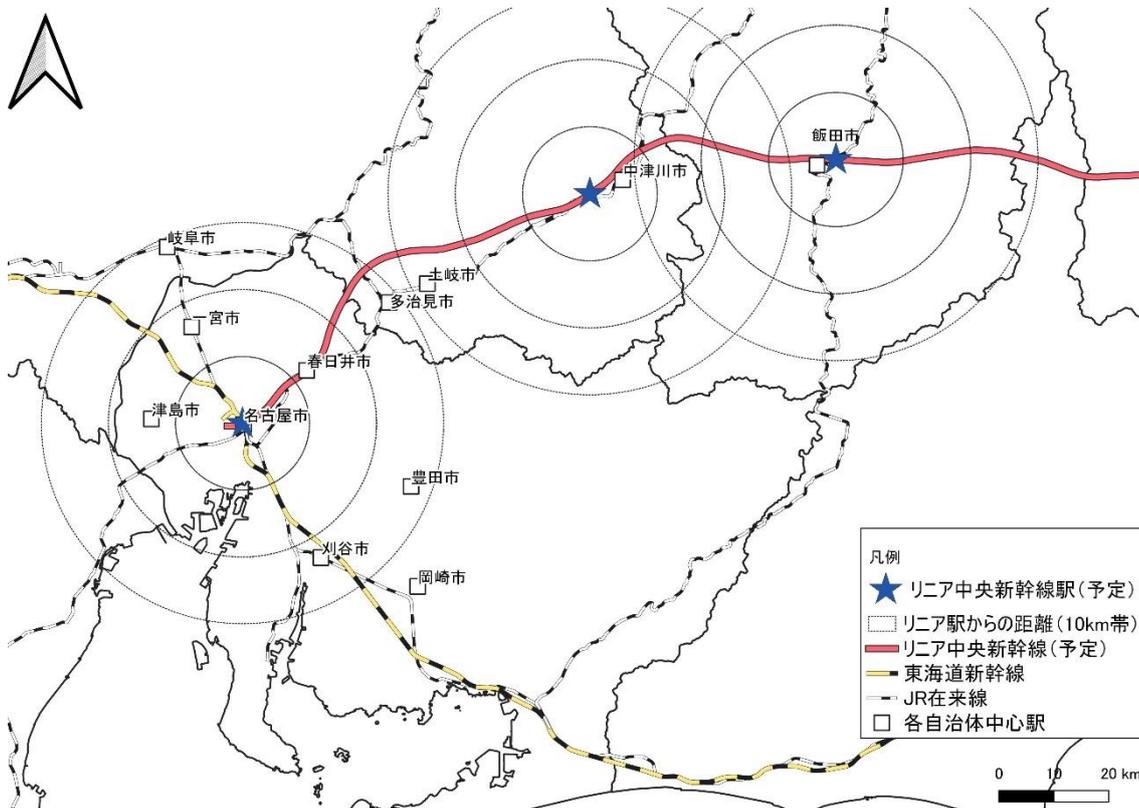


図 5-2 回答が得られた自治体の位置関係

続いて、回答事業所の業種構成をみると、製造業に分類される事業所が全体の 29.1%を占め、建設業(14.4%)、運輸業(8.2%)、小売業(8.2%)、卸売業(7.7%)がそれに続く(図 5-3)。これを経済センサス活動調査(2016年)における愛知県の事業所の業種構成と比較すると、建設業や製造業、インフラ・情報通信業、運輸業といった、財やサービスの生産や、そのための基盤の構築・保守に携わる業種で回答が多いのに対し、小売業や飲食・生活関連サービス・娯楽業、医療・福祉・教育といった、対人サービス

に携わる業種からの回答は相対的に少なくなっている（表 5-2）。ただし、回答事業所の業種構成には地域差がある（図 5-4）。名古屋市や一宮市、中津川市といった回答数が多い市では、比較的幅広い業種から回答が得られているのに対し、その他の市では、春日井市や刈谷市、岡崎市では製造業、豊田市では運輸業が多いというように、業種構成に偏りがみられる。

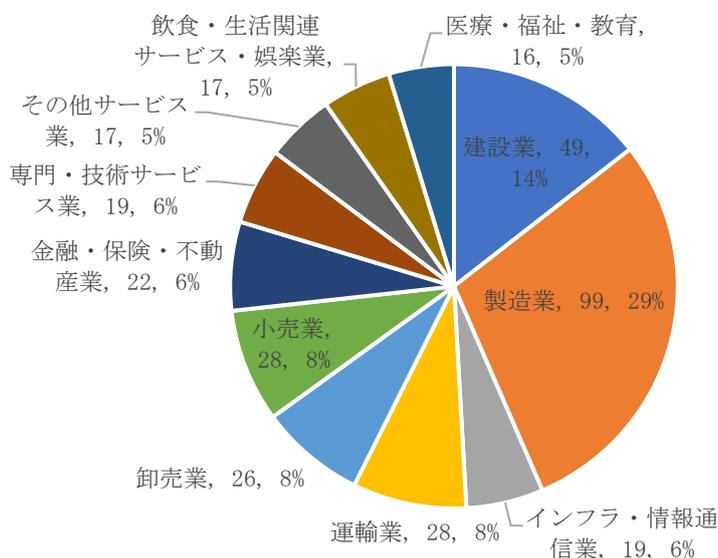


図 5-3 回答事業所の業種構成

回答事業所を日本標準産業分類の大分類（卸売・小売業は分割）に分類した後、回答数が少ない業種は適宜性格が類似したものと士で合算した。

表 5-2 回答事業所と愛知県全体の事業所の業種構成の比較

|                 | 回答数 | 割合     | (参考)2016年の経済センサスにおける愛知県の事業所割合 |
|-----------------|-----|--------|-------------------------------|
| 建設業             | 49  | 14.4%  | 8.8%                          |
| 製造業             | 99  | 29.1%  | 11.6%                         |
| インフラ・情報通信業      | 19  | 5.6%   | 1.2%                          |
| 運輸業             | 28  | 8.2%   | 2.4%                          |
| 卸売業             | 26  | 7.6%   | 8.1%                          |
| 小売業             | 28  | 8.2%   | 16.8%                         |
| 金融・保険・不動産業      | 22  | 6.5%   | 7.4%                          |
| 専門・技術サービス業      | 19  | 5.6%   | 4.4%                          |
| その他サービス業        | 17  | 5.0%   | 6.6%                          |
| 飲食・生活関連サービス・娯楽業 | 17  | 5.0%   | 21.4%                         |
| 医療・福祉・教育        | 16  | 4.7%   | 11.1%                         |
| 総計              | 340 | 100.0% |                               |

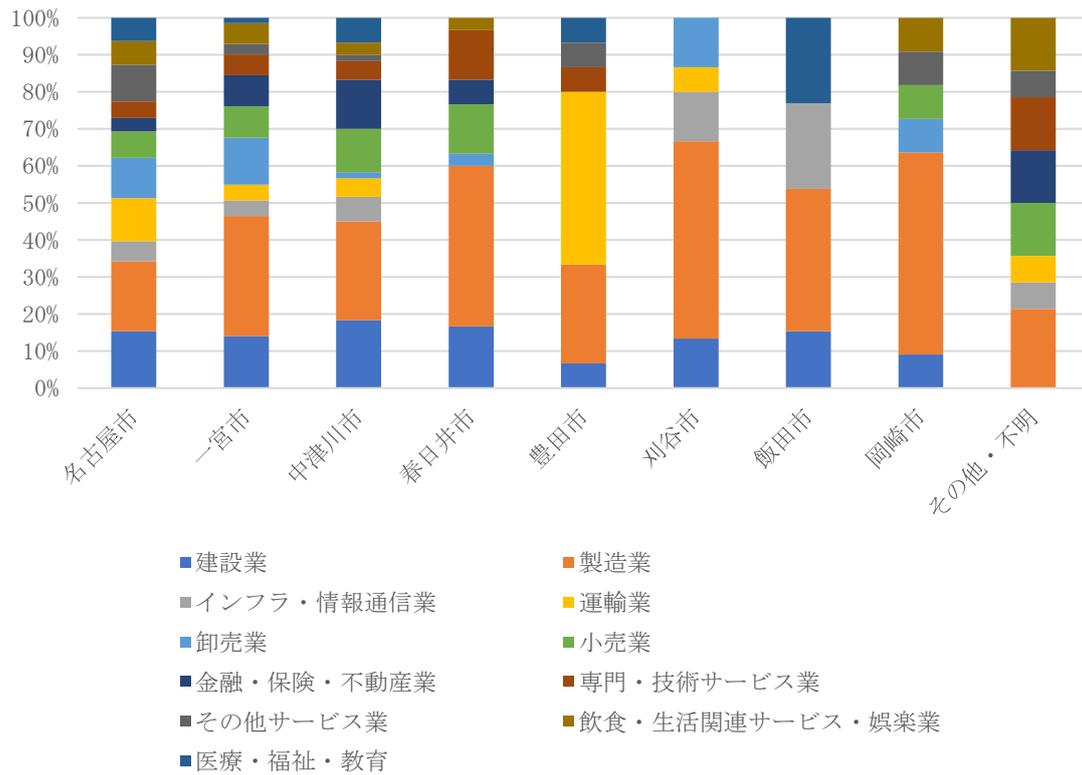


図 5-4 回答事業所の所在地と業種の関係

回答数が 10 件に満たない岐阜県岐阜市、多治見市、土岐市、愛知県津島市および事業所所在地の記載がなかった 1 件は、「その他・不明」に一括している。以下同様。

回答事業所が企業の中で担う機能をみると、追加調査の送付先を本社事業所に限定したこともあって、本社が全体の9割弱を占めている（図5-5）。一方、中部圏、とりわけ名古屋市には、支社・支店や営業所についても相当な集積がみられるが、本調査においては、それら事業所からの回答は限られている。

また、回答事業所の操業開始年を、概ね15年刻みで分類すると、20%強の事業所が戦前に操業を開始しており、1975年以前に操業を開始した事業所が全体の約7割を占める結果となった（図5-6）。

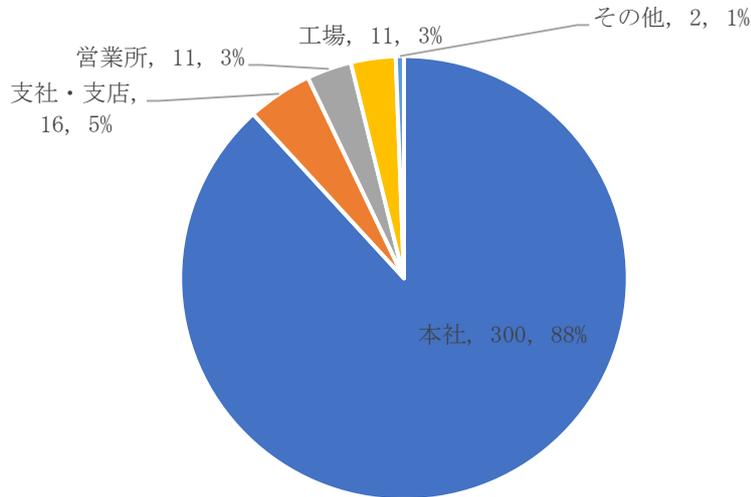


図5-5 回答事業所が担う機能  
「本社」には単独事業所や本店も含まれる

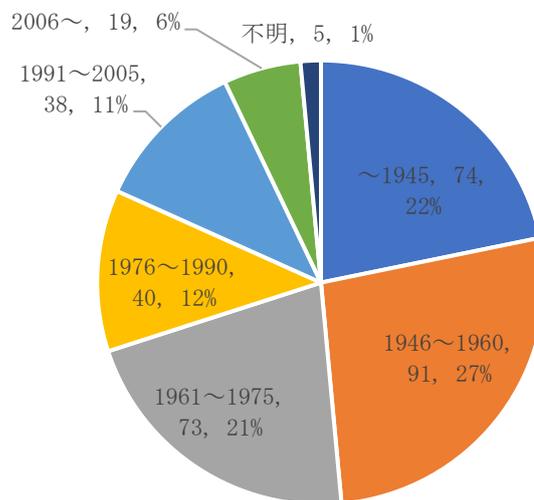


図5-6 回答事業所の操業開始年

回答事業所を従業員数別に分類すると、追加調査の対象を従業員数100人以上の企業に限定したこともあって、従業員数100人以上の事業所からの回答が多い（表3）。経済センサス活動調査（2016年）における愛知県の事業所割合をみると、従業員数100人以上の事業所は、全体の1%強でしかないのに対し

て、本アンケートでは55.9%と非常に高く、相当大企業に傾斜した結果となっている。

表 5-3 回答事業所と愛知県全体の事業所の従業者数の比較

|          | 回答数 | 割合     | (参考)2016年の経済センサスにおける<br>愛知県の事業所割合 |
|----------|-----|--------|-----------------------------------|
| 1～9人     | 44  | 12.9%  | 74.7%                             |
| 10～29人   | 45  | 13.2%  | 18.0%                             |
| 30～49人   | 28  | 8.2%   | 3.4%                              |
| 50～99人   | 30  | 8.8%   | 2.1%                              |
| 100～199人 | 66  | 19.4%  | 0.8%                              |
| 200～299人 | 43  | 12.6%  | 0.2%                              |
| 300～999人 | 53  | 15.6%  | 0.3%                              |
| 1000人以上  | 28  | 8.2%   |                                   |
| 回答なし     | 3   | 0.9%   |                                   |
| 総計       | 340 | 100.0% | 100%                              |

## (2) リニア中央新幹線開通に対する関心の度合い

次に、リニア中央新幹線開通に対する関心の度合いを尋ねた。図 5-7 をみると、「非常に高い」が27%、「まあ高いほう」が29%となっており、これらで全体の過半を占めることから、回答事業所におけるリニア中央新幹線への関心の高さがうかがえる。

質問：リニア中央新幹線は、2027年頃品川-名古屋間で開業し、両都市を最短40分で結ぶとされています。リニア中央新幹線の開通に対する現時点での貴社の関心の度合いについて、お尋ねします。最もあてはまる欄に○をつけて下さい。

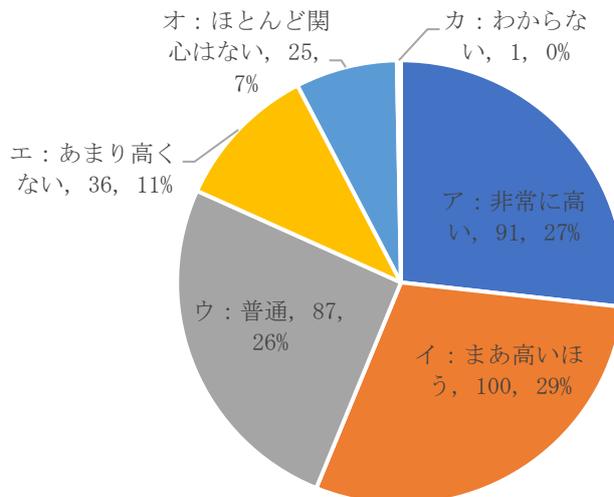


図 5-7 リニア中央新幹線開通に対する関心の度合い

関心の度合いは、事業所の所在地や業種によって差があることが予想される。そこで、事業所の所在地と関心の度合いの関係を分析すると、関心の度合いは、リニア中央新幹線駅の設置有無や、駅からの距離に左右されることが明らかになった（図 5-8）。すなわち、リニア中央新幹線駅の設置が予定されている名古屋市、中津川市、飯田市では、「非常に高い」の割合が相対的に高くなっており、「非常に高い」「まあ高いほう」の合計値が、「あまり高くない」「ほとんど関心はない」の合計値を大きく上回る。一方、関心の度合いは、予定駅から遠い地域では小さくなり、豊田市や岡崎市では、「あまり高くない」「ほとんど関心はない」の合計値が、「非常に高い」「まあ高いほう」の合計値を上回るか同程度となっている。ただし、リニア中央新幹線駅の設置が予定されている三市の中でも、中津川市と飯田市では、特に関心を示す事業所が多く、関心の小さい事業所が少ないのに対して、名古屋市では、両者の差は相対的に小さくなる傾向がみられる。逆に、「その他・不明」の地域（多くは岐阜県の東濃地域）では、駅の設置を通じた直接の恩恵を受けないにも関わらず、関心の度合いはかなり大きくなっている。

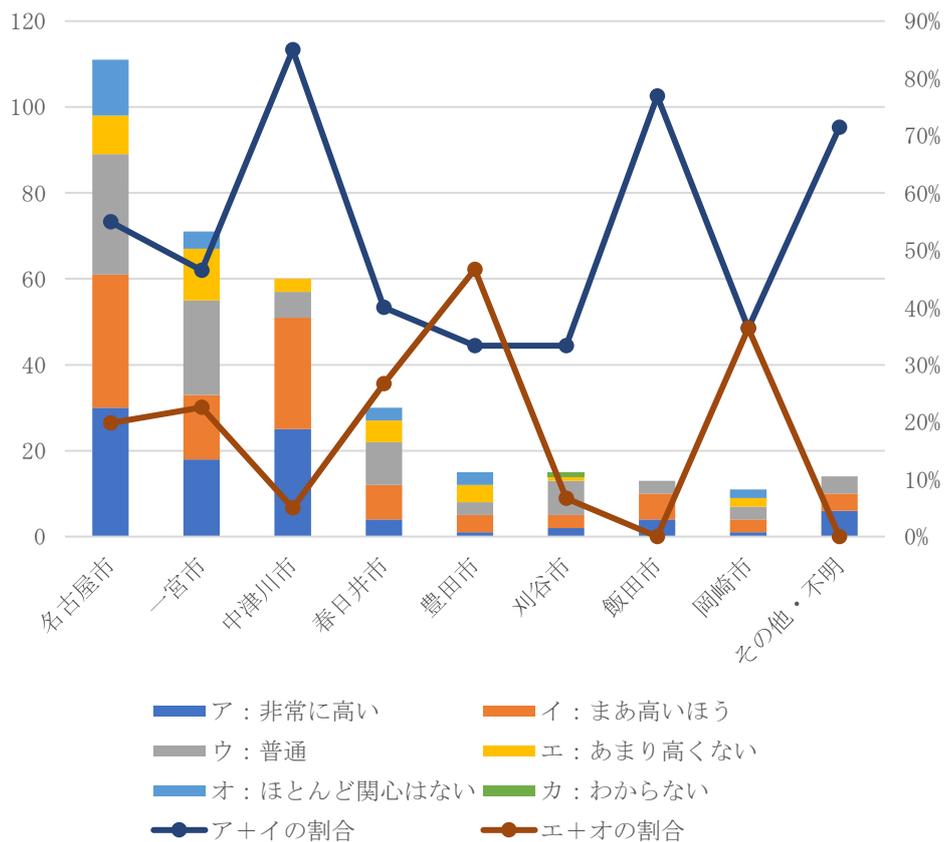


図 5-8 事業所の所在地とリニア中央新幹線に対する関心の度合い

また、業種と関心の度合いの間関係をみると、ほとんどの業種で「非常に高い」「まあ高いほう」の合計値が、「あまり高くない」「ほとんど関心はない」の合計値を上回っているが、その乖離の度合い

は、建設業、インフラ・情報通信業、金融・保険・不動産業、専門・技術サービス業でとりわけ大きく、運輸業（貨物運輸が中心）、卸売業、その他サービス業、飲食・生活関連サービス業・娯楽業といった業種では小さくなっている（図 5-9）。「非常に高い」と回答した事業所の割合をみても、上記と同様の傾向にあり、特に建設業では、過半の事業所が「非常に高い」と回答し、「ほとんど関心はない」と回答した事業所は皆無であった。

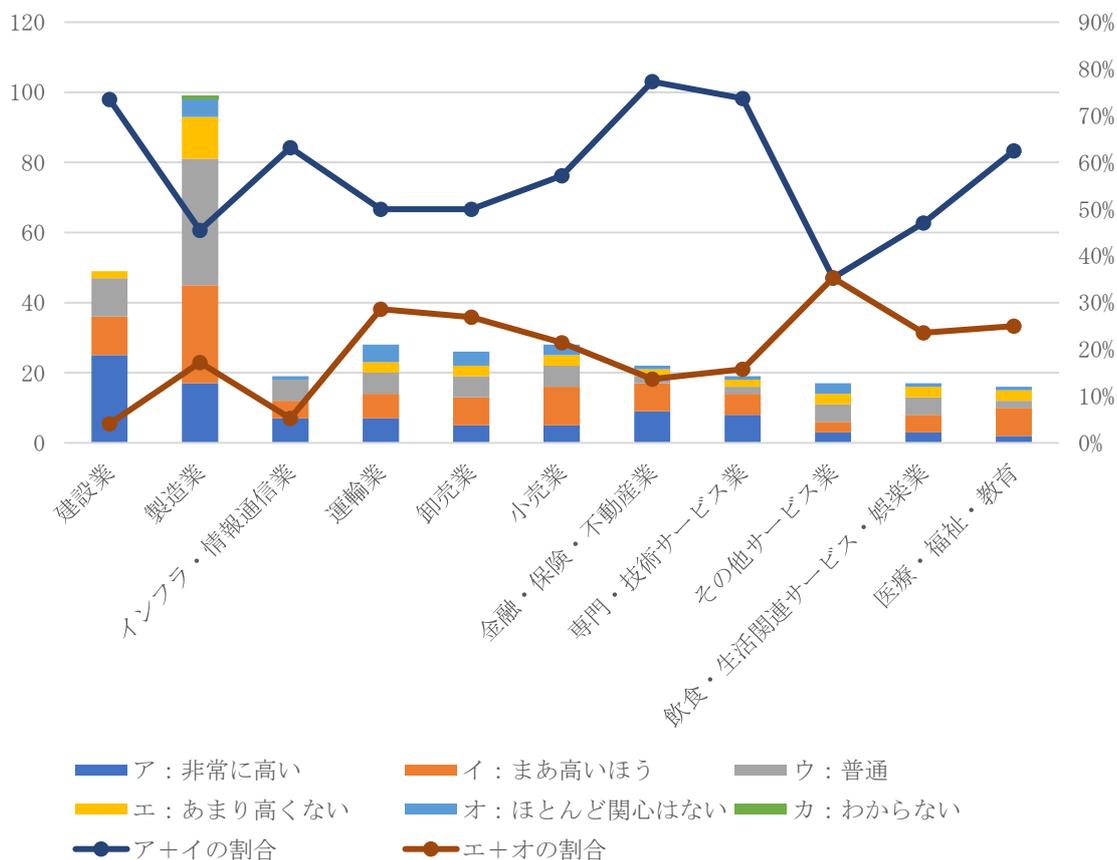


図 5-9 事業所の業種とリニア中央新幹線に対する関心の度合い

### (3) リニア中央新幹線に対する期待と懸念

続いて、リニア中央新幹線に対する具体的な期待と懸念を尋ねた。

①貴社にとって期待できるものを最大3つ選び、順位を記入して下さい。

まず、リニア中央新幹線の開業に対して期待する点を尋ねたところ、表 5-4 のような結果となった。最も多くの回答が集まったのは、「東京圏で行われるセミナーや交流会など各種イベントに参加しやすくなる」(54. 1%の事業所が選択) であり、「移動時間の短縮で、中部圏での仕事が充実する」(49. 4%)、「東京圏の会社と取引をしやすくなる」(43. 8%) がこれに続く。これら3項目には大きく劣るが、「北関東や東北など、営業の範囲が拡大し、新規顧客の獲得が期待される」(22. 4%)、「東京圏からの観光やビジネス訪問の増加により、ネームバリューの向上が見込める」(17. 1%)、といった事項についても、一定の期待を集めていた。こうした顧客の拡大や移動時間の短縮といった、いわば量に関わる事項の改善が期待されている一方で、「大学・研究機関等との共同研究がしやすくなる」「求人活動がしやすくなり、専門人材が確保しやすくなる」といった、業務の質の改善に関わる事項についての回答は比較的少なくなっている。ところで、この質問項目では、選んだ選択肢について、重視する度合いが大きい順に順位の記入を求めており、1位=3点、2位=2点、3位=1点と換算して合計をとったものが次表の「得点」、さらにそれを回答数で除したものが「平均得点」となる。平均得点についてみると、特に高いのは「東京圏の会社と取引をしやすくなる」(2. 3) であった。一方、「東京圏からの観光やビジネス訪問の増加により、ネームバリューの向上が見込める」(2. 2)、「原材料・部品の調達への好影響が見込める」(2. 2) は、回答数自体は比較的少ないものの、平均得点は高くなっており、一部の事業所層で期待が大きいことがうかがえる。

事業所の業種とリニア中央新幹線に対する期待事項の関係に着目すると、業種ごとにリニア中央新幹線に対して期待する事項は微妙に異なることがわかる(図 5-10)。「東京圏の会社と取引をしやすくなる」ことへの期待は、製造業、インフラ・情報通信業、卸売業、その他サービス業といった、主に事業所同士での契約により業務を進める業種で大きくなっている。「北関東や東北など、営業の範囲が拡大し、新規顧客の獲得が期待される」は、主に観光客が想定されているのか、飲食・生活関連サービス・娯楽業での期待が大きい。「東京圏で行われるセミナーや交流会など各種イベントに参加しやすくなる」や「移動時間の短縮で、中部圏での仕事が充実する」については、多くの業種で広く期待を集めていたが、どちらかという事業所自身ではなく、顧客の移動が重要である飲食・生活関連サービス・娯楽業では、例外的に低くなっていた。「大学・研究機関等との共同研究がしやすくなる」、「求人活動がしやすくなり、専門人材を確保しやすくなる」ことへの期待は、全般的に低かったが、医療・福祉・教育で相対的に高かった。「東京圏からの観光やビジネス訪問の増加により、ネームバリューの向上が見込める」については、金融・保険・不動産業や、飲食・生活関連サービス・娯楽業といった、地域の経済活動の底上げから良い影響を受ける業種での期待が大きい。業種と平均得点の関係についても、概ね以上と同様の傾向がみられるが、建設業と運輸業で、回答数は少ないながらも、「原材料・部品の調達への好影響が見込める」ことへの期待が大きくなっている点が注目される(表 5-5)。

表 5-4 リニア中央新幹線開業に対して期待する点

|  | 回答数   | 割合    | 得点  | 平均得点 |
|--|-------|-------|-----|------|
| 東京圏の会社と取引をしやすくなる                                   | 149   | 43.8% | 350 | 2.3  |
| 北関東や東北など、営業の範囲が拡大し、新規顧客の獲得が期待される                   | 76    | 22.4% | 151 | 2.0  |
| 東京圏で行われるセミナーや交流会など各種イベントに参加しやすくなる                  | 184   | 54.1% | 391 | 2.1  |
| 大学・研究機関等との共同研究がしやすくなる                              | 18    | 5.3%  | 31  | 1.7  |
| 移動時間の短縮で、中部圏での仕事が充実する<br>求人活動がしやすくなり、専門人材を確保しやすくなる | 168   | 49.4% | 350 | 2.1  |
| 54   | 15.9% | 101   | 1.9 |      |
| 原材料・部品の調達への好影響が見込める                                | 22    | 6.5%  | 48  | 2.2  |
| 東京圏からの観光やビジネス訪問の増加により、<br>ネームバリューの向上が見込める          | 58    | 17.1% | 127 | 2.2  |
| 特になし   | 44    | 12.9% |     |      |
| 回答なし   | 2     | 0.6%  |     |      |

得点・平均得点の計算方法は本文に記載する通り。

複数の項目が選択されているが、順位の記入がない場合は、すべての選択肢を2点とみなして得点計算を行った。

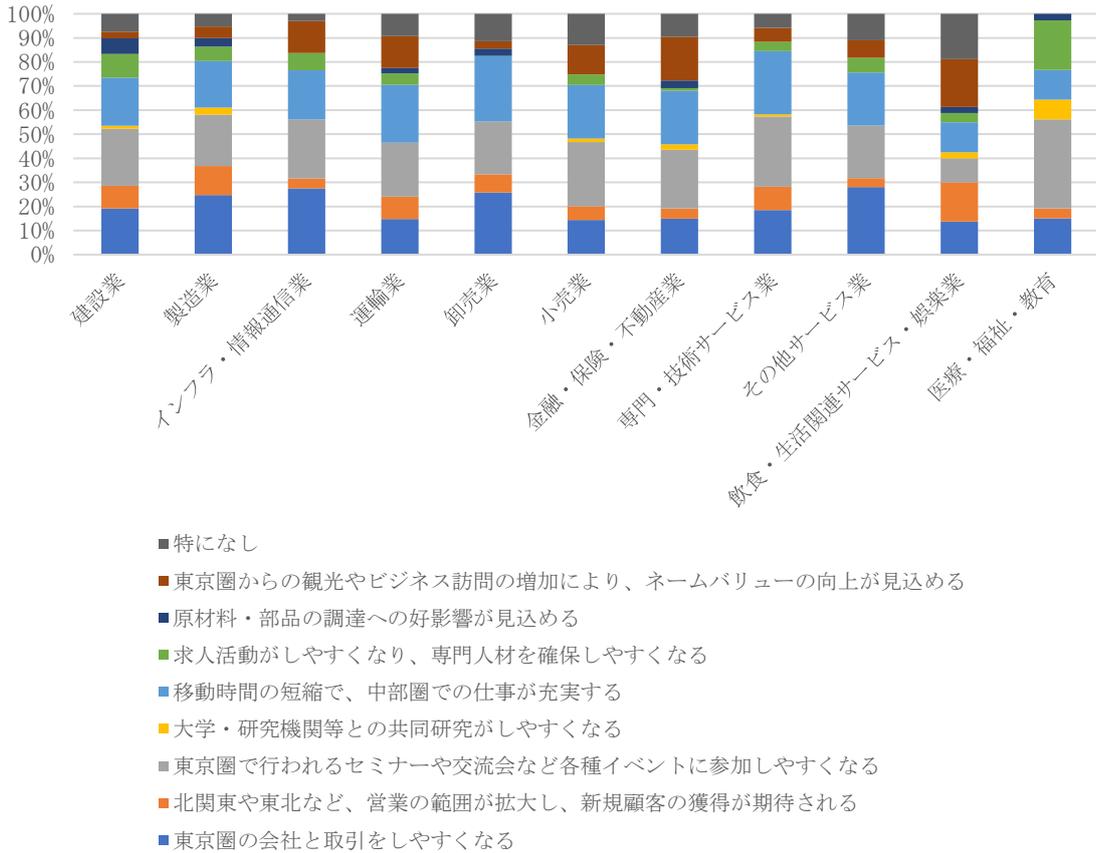


図 5-10 事業所の業種とリニア中央新幹線に対する期待事項の関係（得点ベース）

表 5-5 事業所の業種と平均得点が最も高い選択肢

| 業種              | 最も平均得点が高い選択肢                          | 平均得点 |
|-----------------|---------------------------------------|------|
| 建設業             | 原材料・部品の調達への好影響が見込める                   | 2.3  |
| 製造業             | 東京圏の会社と取引をしやすくなる                      | 2.6  |
| インフラ・情報通信業      | 東京圏の会社と取引をしやすくなる                      | 2.5  |
| 運輸業             | 原材料・部品の調達への好影響が見込める                   | 2.4  |
| 卸売業             | 東京圏の会社と取引をしやすくなる                      | 2.3  |
| 小売業             | 東京圏の会社と取引をしやすくなる                      | 2.2  |
| 金融・保険・不動産業      | 東京圏からの観光やビジネス訪問の増加により、ネームバリューの向上が見込める | 2.8  |
| 専門・技術サービス業      | 移動時間の短縮で、中部圏での仕事が充実する                 | 2.3  |
| その他サービス業        | 東京圏の会社と取引をしやすくなる                      | 2.6  |
| 飲食・生活関連サービス・娯楽業 | 東京圏からの観光やビジネス訪問の増加により、ネームバリューの向上が見込める | 2.7  |
| 医療・福祉・教育        | 東京圏の会社と取引をしやすくなる                      | 2.8  |

以上に加えて、他に期待できる事項を自由回答で尋ねた。

②その他、期待できる事項があれば、以下に記載下さい。

最も多く挙げられていたのは、企業誘致と人口増加による地域活性化であり、特に開業効果が直接及びやすい中津川市の事業所からの回答が多かった（表 5-6）。これと関連して、企業活動の活性化や、観光客の増加に活路を見出す事業所もある。「移動時間の短縮で、中部圏での仕事が充実する」の具体的な内容を述べた回答も多くみられ、関東への日帰り出張や通勤、自社の東京オフィスとの間の円滑な移動、突発的なエンジニアの派遣、関係省庁への迅速な移動といった事項が挙げられていた。また、業種に固有のメリットを挙げた事業所もいくつかみられた。具体的には、リニア関連工事や沿線施設工事の受注（建設業、製造業）、取引先の業況改善による資金需要増加（金融業）、リニア建設関係者や開通後の旅客による交通需要（運輸業）、駅周辺再開発に伴う警備需要増加（警備業）といったものである。以上から、リニア中央新幹線の開業に際しては、移動時間の短縮という直接的な効果への期待も大きい一方、とりわけリニア中央新幹線駅の建設予定地域を中心に、地域全体の経済活動を底上げするような包括的な効果への期待も大きいことがうかがえる。

表 5-6 その他の期待事項

|                  |  |
|------------------|--|
| 移動時間の短縮に関わる事項    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関東への日帰り出張が可能に</li> <li>・ 関東への通勤が可能に</li> <li>・ 自社の東京オフィスへの円滑な移動</li> <li>・ 中央省庁への迅速な移動</li> <li>・ 突発的なエンジニア派遣</li> </ul>                        |
| 拠点配置に関わる事項       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 名古屋支店長が不要になり、通いで済むようになる</li> </ul>  |
| 企業活動の活性化に関わる事項   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ビジネスチャンスの拡大</li> <li>・ 異業種交流の活発化</li> </ul>   |
| 地域の包括的な活性化に関わる事項 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 企業増加とそれによる人口増加</li> <li>・ 若者のUターンの増加</li> <li>・ 公共機関や大企業の東京一極集中の緩和</li> <li>・ 以上による地域の魅力向上</li> <li>・ 名古屋駅周辺開発の活発化</li> </ul>                   |
| 観光・対外関係に関わる事項    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ インバウンドの増加</li> <li>・ 観光・ビジネス訪問の増加</li> <li>・ 日本の技術力をアピールできる</li> </ul>  |
| 特定業種に関わる事項       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ リニア関連工事、沿線の施設工事の受注（建設業、製造業）</li> <li>・ 取引先の業況改善による資金需要増加（金融業）</li> <li>・ リニア建設関係者や開通後の旅客による交通需要（運輸業）</li> <li>・ 駅周辺再開発に伴う警備需要増加（警備業）</li> </ul> |

次に、リニア中央新幹線の開業に対する懸念を尋ねたところ、表 5-7 のような結果となった。

③貴社にとって懸念されるものを最大3つ選び、順位を記入して下さい。

これによると、最も懸念が大きいのは「進学・就職に当たって東京圏へ流出する若年層が増え、人材確保が難しくなる」(45.9%)であり、関連する「東京圏の企業による従業員の引き抜きなど、専門人材の流出が起きる」(26.2%)と合わせて、人材面での懸念が非常に大きいことがうかがえる。それに次いで「中部圏の市場に東京圏の企業が参入し、競争が激しくなる」(32.6%)ことへの懸念が大きくなっている。以上より、東京圏の事業所の企業活動活発化による中部圏事業所との人材獲得・ビジネスチャンス面での競合に対する懸念が大きいことがわかる。一方、「リニア停車駅付近に開業の恩恵が集中し、拠点が立地する地域にまで回ってこない」(20.9%)ことにも一定の懸念が寄せられており、東京圏と中部圏の間の競争に加え、中部圏内での競争も事業所の懸念となっている。以上のような懸念がみられる一方で、懸念を「特になし」と回答した事業所が、期待について同様の回答をした事業所に比べて2倍以上多く、全体の3割程度となっていることから、リニア中央新幹線の開業に対しては、比較的楽観的な観測を抱く事業所が多いようである。ところで、懸念についても、重要性の順に順位を記入を求めているが、懸念度合いの平均得点は、回答数と同様、「進学・就職に当たって東京圏へ流出する若年層が増え、人材確保が難しくなる」、「中部圏の市場に東京圏の企業が参入し、競争が激しくなる」で特に大きくなっていた。

事業所の業種とリニア中央新幹線に対する懸念事項の関係に着目すると、期待事項と同じく、リニア中央新幹線に対して懸念する事項には業種による違いがみられた(図 5-11)。先の図 5-10 では、製造業、インフラ・情報通信業、卸売業、その他サービス業で「東京圏の会社と取引をしやすくなる」ことへの期待が大きかったが、逆に「中部圏の市場に東京圏の企業が参入し、競争が激しくなる」ことへの大きな懸念を抱いているのは、建設業、インフラ・情報通信業、卸売業、専門・技術サービス業であった。「リニア停車駅付近に開業の恩恵が集中し、拠点が立地する地域にまで回ってこない」ことへの懸念は業種によって大きな差があり、比較的ローカルな地域に密着して事業展開を行う小売業、飲食・生活関連サービス・娯楽業、医療・福祉・教育といった業種で大きかった。人材関係の二項目への懸念は、特に医療・福祉・教育で大きい。この業種は図 10 にて「求人活動がしやすくなり、専門人材が確保しやすくなる」ことへの期待も大きかったことから、事業を展開するうえで人材を非常に重視していることがうかがえる。懸念を「特になし」とする回答は、運輸業とその他サービス業において大きかった。これらは、図 5-9 において関心が低かった業種であり、よくも悪くも、リニア中央新幹線開業による影響をほとんど想定していないことがうかがえる。

表 5-7 リニア中央新幹線開業への懸念点 得点・平均得点の計算方法は表 5-4 に準じる。

|                                       | 回答数 | 割合    | 得点  | 平均得点 |
|---------------------------------------|-----|-------|-----|------|
| 中部圏の市場に東京圏の企業が参入し、競争が激しくなる            | 111 | 32.6% | 250 | 2.3  |
| 東京圏への取引先の撤退により、出張等の経費が増大する            | 23  | 6.8%  | 50  | 2.2  |
| リニア停車駅付近の地価上昇により、拠点の維持費が増大する          | 50  | 14.7% | 104 | 2.1  |
| リニア停車駅付近に開業の恩恵が集中し、拠点が立地する地域にまで回ってこない | 71  | 20.9% | 147 | 2.1  |
| 東京圏の企業による従業員の引き抜きなど、専門人材の流出が起きる       | 89  | 26.2% | 184 | 2.1  |
| 進学・就職に当たって東京圏へ流出する若年層が増え、人材確保が難しくなる   | 156 | 45.9% | 368 | 2.4  |
| 原材料・部品の調達への悪影響が予想される                  | 15  | 4.4%  | 25  | 1.7  |
| 特になし                                  | 111 | 32.6% |     |      |
| 回答なし                                  | 4   | 1.2%  |     |      |

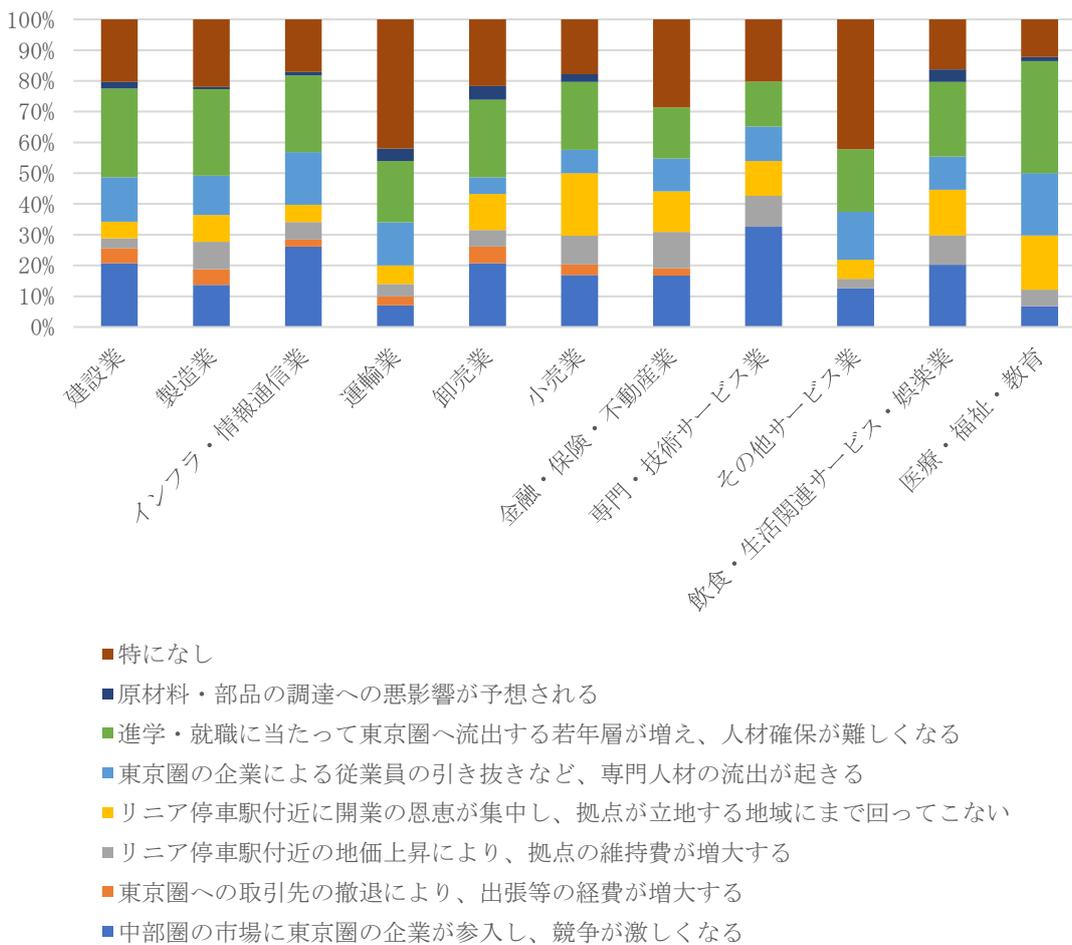


図 5-11 事業所の業種とリニア中央新幹線に対する懸念事項の関係 (得点ベース)

以上に加えて、他に懸念される事項を自由回答で尋ねた。

④その他、懸念される事項があれば、以下に記載下さい。

特に懸念が大きいのは、やはり東京圏への人口流出と、東京圏などからの企業進出による競争激化であった（表 5-8）。業種固有の懸念としては、運輸業への間接的な影響も挙げられている。また、リニア停車駅設置予定の地域では、開業に対して事業所や行政が積極的に行動しないこと、あるいは対応が遅れることが懸念されている。その他治安の悪化や環境問題を心配する声や、都心部の再開発や道路網の整備の必要性を主張する意見もあった。

表 5-8 その他の懸念事項

|                |   |
|----------------|---|
| 人材・企業活動面での競争激化 | <ul style="list-style-type: none"><li>・東京圏への人口流出</li><li>・首都圏・中部圏の大企業の進出に伴う競争激化</li><li>・リニアへの旅客流出に伴い貨物の鉄道輸送が増大し、陸運との価格競争を引き起こす</li></ul> |
| 機会の逸失          | <ul style="list-style-type: none"><li>・様子を見るだけで動かない</li><li>・リニア開業に周辺地域の活性化が追い付かない</li></ul>  |
| その他            | <ul style="list-style-type: none"><li>・外部からの流入増による治安悪化</li><li>・環境への影響</li><li>・中部圏の都心再開発や道路網の整備が必要</li></ul>                             |

#### （４）リニア中央新幹線への対応

続いて、リニア中央新幹線開業に対する事業所の対応や、予想される影響について尋ねた。

まず、リニア中央新幹線開業に対する対応検討の有無について尋ねた。

①貴社では、リニア中央新幹線の開業を意識し、対策を検討されていますか。あてはまる記号を○で囲んでください。

「検討チームを組織するなど、すでに対応を検討している」事業所は4%にとどまり、「開業時期が近くなれば、対応を検討する予定である」を含めても、全体の5分の1程度に過ぎない（図 5-12）。ただし、2で検討したリニア中央新幹線に対する関心の度合いと、対応検討の有無の関係を調べると、当然ではあるが、リニア中央新幹線に対する関心が大きいほど、具体的な対応の検討も進んでいることが読み取れる（図 5-13）。あるいは、事業計画の中にどう位置付ければよいか見通せないがゆえに、関心を持つことができないのだともいえるかもしれない。

事業所の所在地別の対応検討状況についても、関心の度合いと同様の傾向がみられた（図 5-14）。すなわち、「検討チームを組織するなど、すでに対応を検討している」あるいは「開業時期が近くなれば、対応を検討する予定である」事業所の割合は、リニア駅の設置が予定されている中津川市・飯田市で大きく、名古屋市はリニア駅の設置が予定されているものの、割合は小さくなっている。名古屋市から比較的遠い豊田市・岡崎市では、すべての事業所が「あまり意識しておらず、現時点では対応も考えていない」と回答している。

また、業種別でも、関心の度合いとの相関関係がうかがえ、インフラ・情報通信業、金融・保険・不動産業、専門・技術サービス業ですでに検討済み、あるいは今後検討予定の事業所の割合が大きい（図5-15）。一方、建設業は、関心の度合いに比べると、対応検討への積極性は相対的に低いといえる。

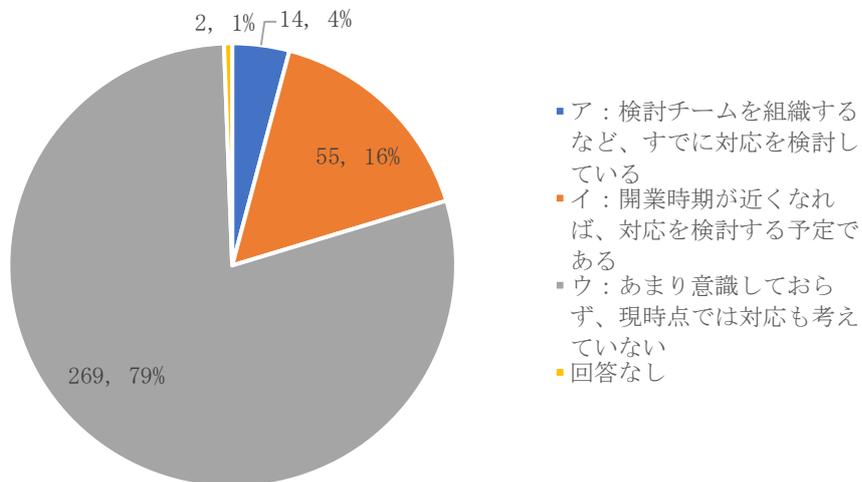


図 5-12 リニア中央新幹線開業に対する対応検討の有無

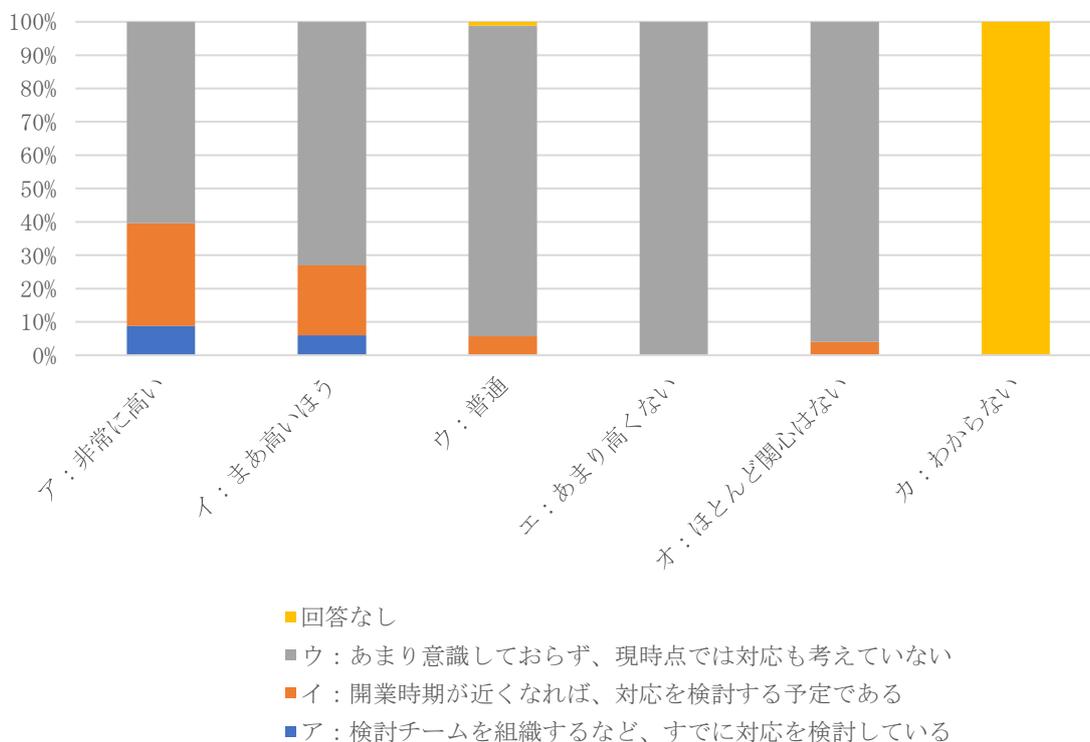


図 5-13 リニア中央新幹線に対する関心度合いと対応検討の有無の関係

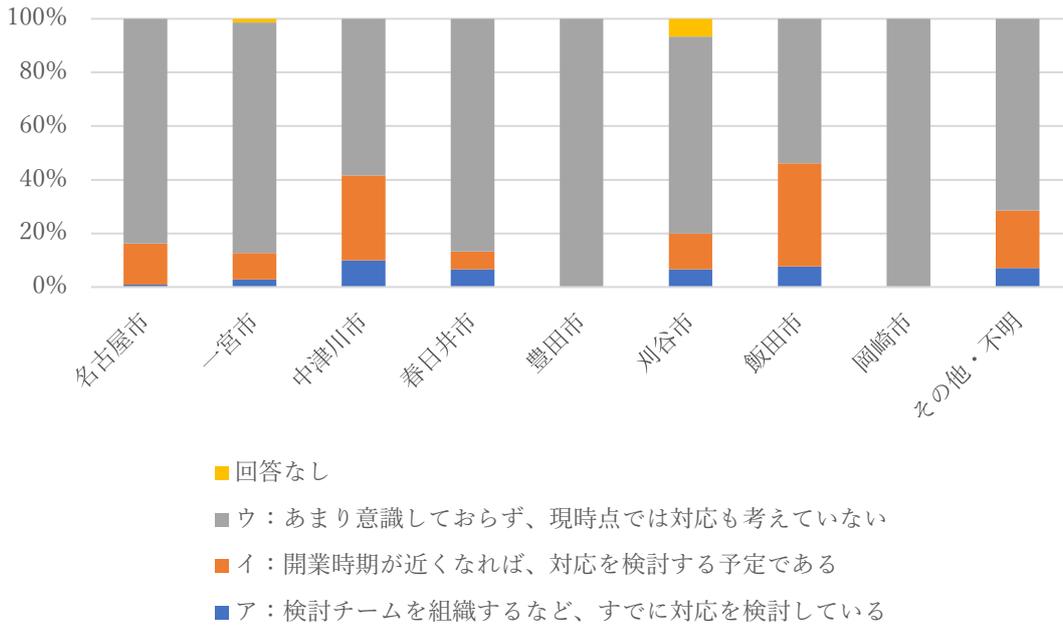


図 5-14 リニア中央新幹線に対する対応検討の有無と事業所所在地の関係

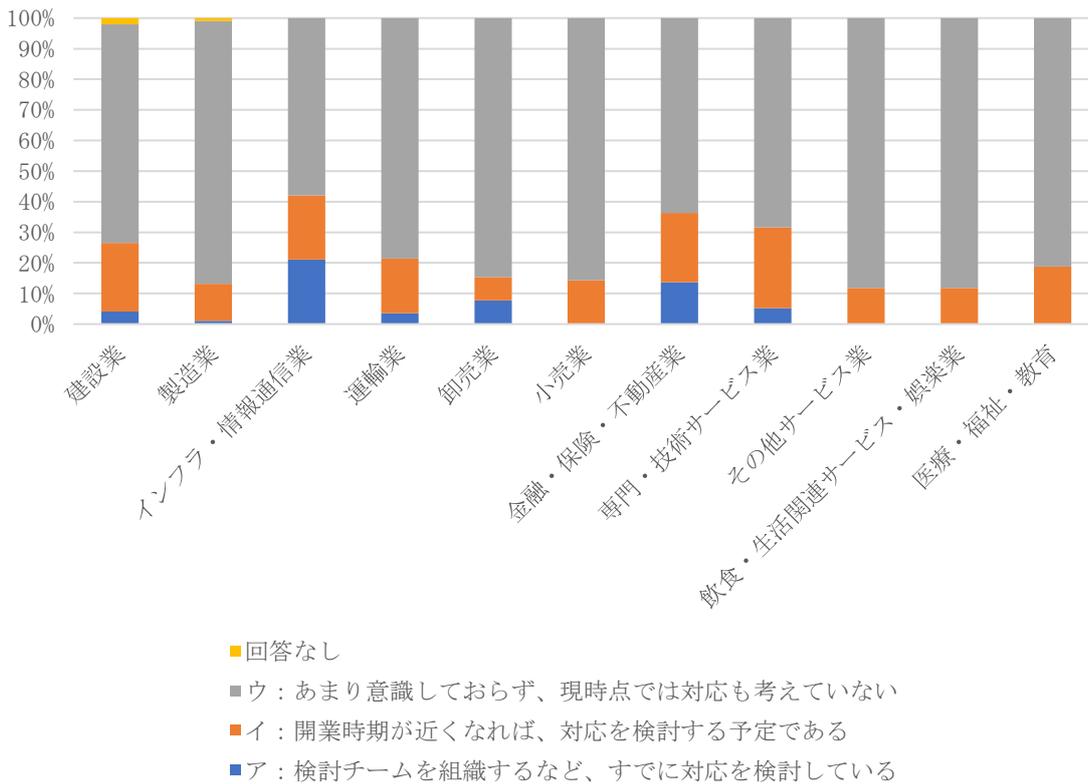


図 5-15 リニア中央新幹線に対する対応検討の有無と業種の関係

②①でアと回答された方にお尋ねします。どのような対応をされていますか？（複数回答可）

「検討チームを組織するなど、すでに対応を検討している」事業所について、具体的な対応を複数回答可で尋ねたところ、「情報収集が中心」（8件）、「事業計画に盛り込む検討を実施」（9件）という回答が相対的に多かった（図5-16）。近年名古屋駅周辺では大規模再開発が行われ、新たなオフィス空間が相次いで創出されているが、既に中部圏に拠点を置く企業を対象にしていることもあって、「名古屋駅周辺に土地・建物などスペースを確保」している企業は皆無であった。「その他」の内容としては、「ビジネス展開を検討チームで模索」「リニア電力供給関連での対応」「開業に関する工事の受注」が挙げられていた。

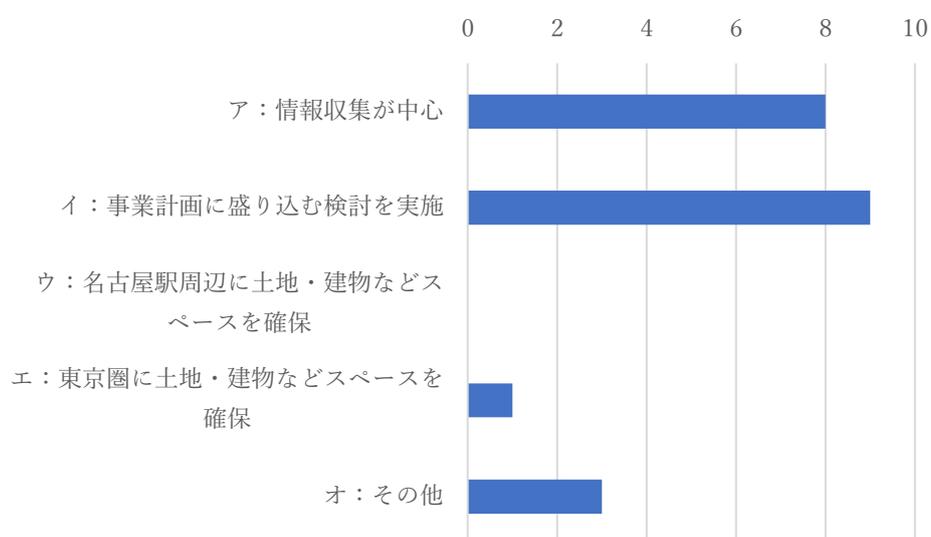


図 5-16 具体的な対応

次に、リニア中央新幹線の開業による拠点への影響を尋ねた。

③リニア中央新幹線の開業によって、貴社の拠点にはどのような影響が生じると予想されますか。あてはまる記号を○で囲んでください。

最も回答が多かったのは、「拠点の移転・廃止は特に考えていない」（70.6%）である（図5-17）。一方、何らかの影響を想定している事業所の中では、「他地域に新たに拠点を設ける可能性がある」（6.5%）、「他地域の拠点を閉鎖して、機能を集約する可能性がある」（1.5%）、「拠点が廃止される可能性がある」（0.9%）となっている。ただし、「わからない」と答えた事業所が18.8%あり、リニア中央新幹線の開業による事業所廃置への影響は依然即断できない状況である。

拠点への影響を業種別にみると、上で対応検討に積極的であった金融・保険・不動産業とインフラ・情報通信業で「他地域に新たに拠点を設ける可能性がある」とする回答が相対的に多い一方、小売業や医療・福祉・教育では、「わからない」とする回答が多い（図5-18）。

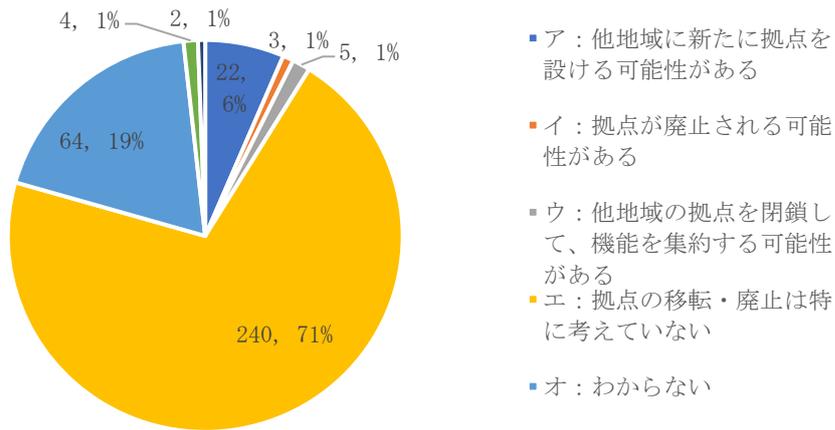


図 5-17 リニア中央新幹線の開業が拠点配置に与える影響

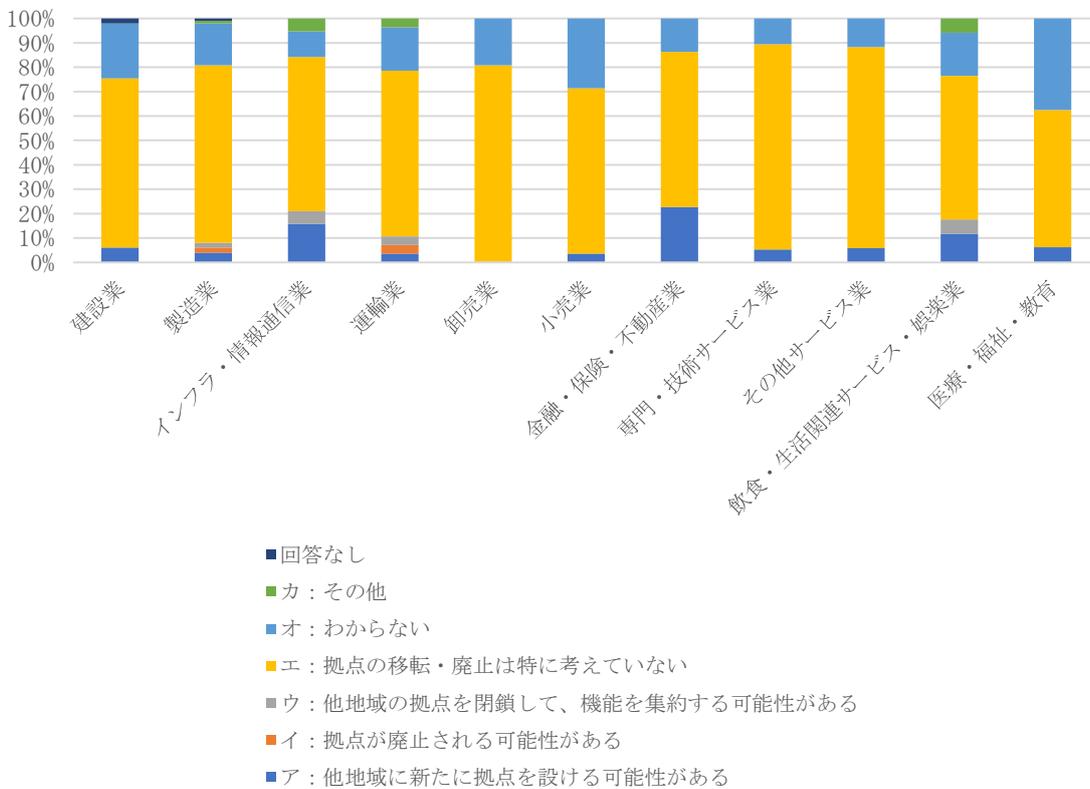


図 5-18 リニア中央新幹線の開業が拠点配置に与える影響と業種の関係

④ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大は、貴社のリニア対応に変化をもたらすと考えられますか？あてはまる記号を○で囲んでください。

拠点の配置については、2020年以降の新型コロナウイルス感染症の感染拡大と、それに伴う働き方の変化も考慮に入れる必要がある。そこで、新型コロナウイルス感染症の感染拡大によるリニア対応の変化の有無について尋ねたところ、「変化はない」と回答した事業所が全体の78.2%であった（図5-

19)。一方、変化があると回答した事業所において、その変化の方向性は、必ずしも一様ではなかった。すなわち、一方では、他地域の拠点や顧客との間でオンライン会議等が活発になる中で、「テレワークの普及により、リニア中央新幹線を使う頻度は減少すると考えられる」(15。3%)とする事業所があり、他方では、普段は地方圏でテレワークを行いながら、時々東京圏の本社に出勤するといった働き方も可能になることから、「テレワークの普及により、リニア中間駅の活用が増えると考えられる」(3。8%)とする事業所も一定数みられた。「テレワークの普及により、拠点の縮小や廃止を検討している」事業所は1。2%と少数である。

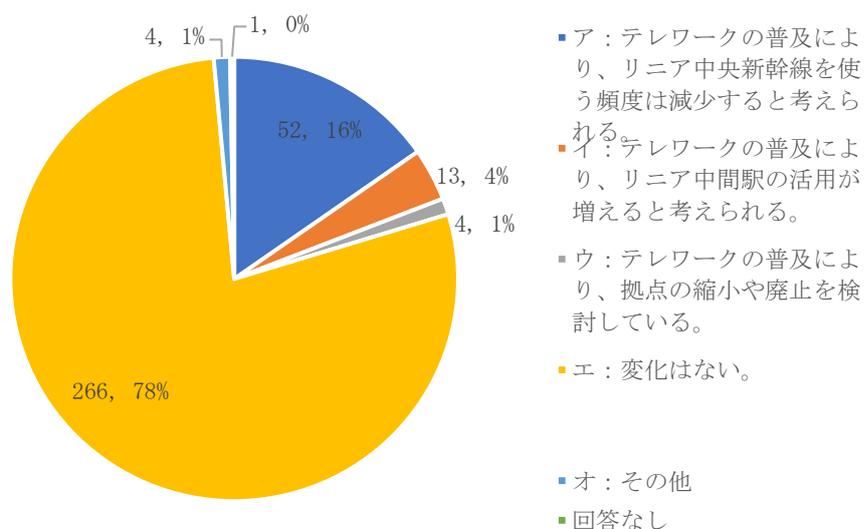


図 5-19 新型コロナウイルス感染症の感染拡大がリニア対応に及ぼす影響

#### (4) 行政に求められる対応

続いて、リニア中央新幹線に対する行政の対応について、求められる事項を尋ねた。

リニア中央新幹線に対する行政の対応について、求められる事項を、最大3つ選び、順位を記入して下さい。

多くの回答が集まったのは、「リニア開通の波及効果を高めるための二次交通網の整備」(62。1%)、「東京一極集中の是正に向けた国の施策の強化」(54。7%)といった、一定の広域性を持った施策であり、「名古屋駅前の再開発」(41。8%)、「リニア中間駅周辺の整備」(32。1%)、といった、駅周辺に関わる施策がそれに次いだ(表 5-9)。平均得点が高いのは、「名古屋駅前の再開発」、「リニア開通の波及効果を高めるための二次交通網の整備」であった。

表 5-9 リニア中央新幹線に対して求められる行政の対応 得点・平均得点の計算方法は表 5-4 に準じる。

|                           | 回答数 | 割合    | 得点  | 平均得点 |
|---------------------------|-----|-------|-----|------|
| 名古屋駅前の再開発                 | 142 | 41.8% | 345 | 2.4  |
| リニア開通の波及効果を高めるための二次交通網の整備 | 211 | 62.1% | 472 | 2.2  |
| リニア中間駅周辺の整備               | 109 | 32.1% | 209 | 1.9  |
| リニアの開通効果をアピールする広報宣伝の強化    | 47  | 13.8% | 90  | 1.9  |
| リニア開通の影響に関する調査研究とビジョンの策定  | 48  | 14.1% | 94  | 2.0  |
| 東京一極集中の是正に向けた国の施策の強化      | 186 | 54.7% | 389 | 2.1  |
| 研究開発拠点の整備促進               | 39  | 11.5% | 69  | 1.8  |
| 大阪まで全線開通した場合の対応の検討        | 73  | 21.5% | 120 | 1.6  |
| その他                       | 7   | 2.1%  | 14  | 2.0  |
| 回答なし                      | 7   | 2.1%  |     |      |

行政に要求する事項についても、事業所が立地する地域によって異なる傾向がみられた（図 20）。

「名古屋駅前の再開発」は、当然のことながら、名古屋市の事業所で回答が多くなっていたが、愛知県内の他市においても、一定の得点を集めている点が注目される。一方、中津川市や飯田市といった、中間駅の設置地域では、「名古屋駅前の再開発」への回答が少ない代わりに、「リニア中間駅の整備」が比較的多くなっている。「リニア開通の波及効果を高めるための二次交通網の整備」は、いずれの地域でも一定の期待を受けていたが、停車駅から最も離れた豊田市で、特に割合が大きい。また、中津川市や飯田市では、「リニアの開通効果をアピールする広報宣伝の強化」や「研究開発拠点の整備促進」に対する要望も相対的に大きく、ハード面・ソフト面にまたがる様々な観点から支援を行うことが求められているといえよう。

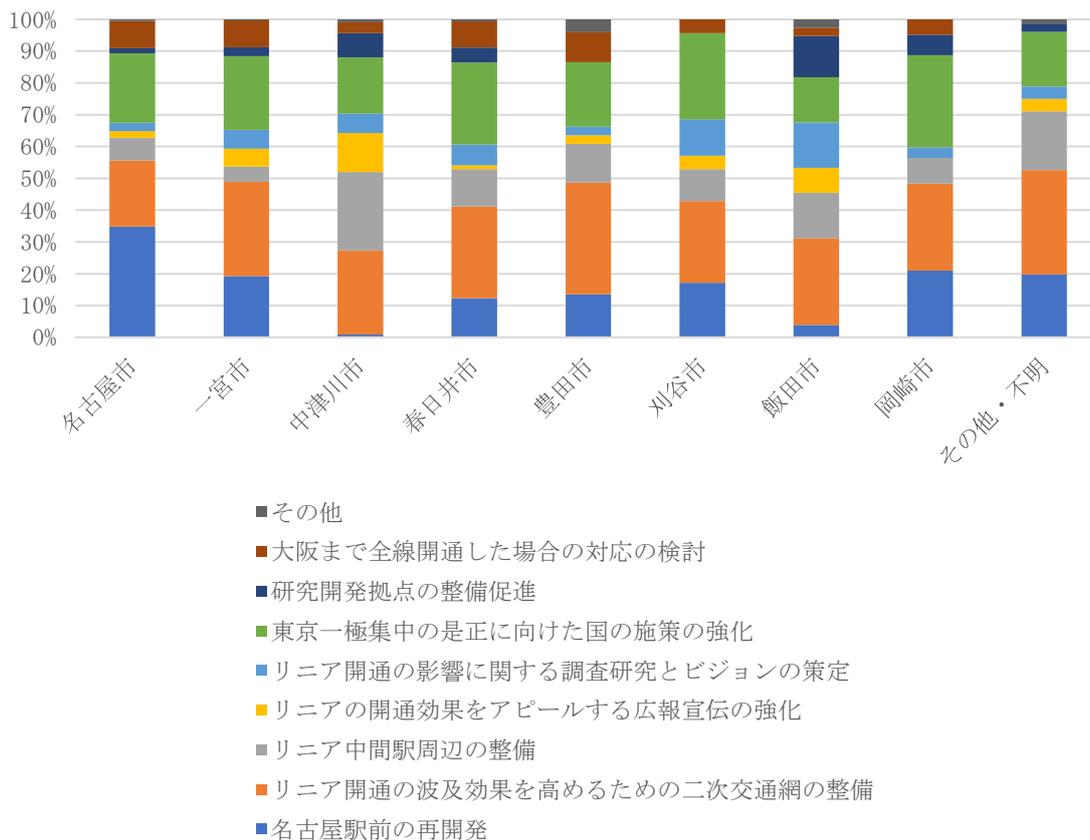


図 5-20 リニア中央新幹線に対して求められる行政の対応と事業所所在地の関係 (得点ベース)

### (6) その他リニア中央新幹線に対する意見・要望

\*リニア中央新幹線への行政や経済界の対応など、ご意見がありましたらご自由にお書きください。

最後に、リニア中央新幹線に関する意見を自由に募ったところ、表 5-10 のような声が聞かれた。回答は主に、リニア中央新幹線そのものに対する国や JR への意見・要望と、リニア開通に伴う地方自治体の施策に対する意見・要望に大別できる。前者については、工事の進行状況等に関して情報の開示を求める意見、開業の遅れを懸念し、静岡県知事の説得を要求する意見、関連工事の無事故・無災害や沿線住民への配慮を求める意見、リニア中央新幹線やその開通後の東海道新幹線の利便性確保を要求する意見などがみられた。後者については、特に回答数が多く、リニア中間駅の設置が予定されている中津川市の事業所からの意見・要望が多かった。大まかな方針に関わるものとしては、市のビジョン策定の遅れ/不明瞭性の指摘、住民の意見を反映したまちづくりへの要望、政治・経済・文化の地方分散といったものがあつた。また、その具体的な内容としては、インフラやバスターミナル、公共交通機関の整備や宿泊施設の充実といった都市整備・まちづくりに関わる要望、大都市圏への積極的な情報発信や企業・研究機関・大学の誘致、民間事業者とのコラボレーションなど、産業振興に関わる要望が挙げられていた。一方、そもそもの建設の意義や開業効果を疑問視する声や、周囲での関心の低さを指摘する回答がみられたことについても、心に留めておく必要がある。

表 5-10 リニア中央新幹線に対するその他意見

|                            |   |
|----------------------------|---|
| <p>リニアそのものに関する意見</p>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 期日通り（あるいは早期）の開業</li> <li>・ 工事進行状況が不明瞭/分かりやすく開示すべき</li> <li>・ 静岡県知事による工事抑止への不満/それに対する国の積極的関与の要望</li> <li>・ 関連工事の無事故・無災害。沿線住民への配慮</li> <li>・ リニア開通後の東海道新幹線の利便性維持</li> <li>・ 中間駅でも使いやすいダイヤ編成（1時間最低3本）</li> </ul>  |
| <p>まちづくりに関する意見</p>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 行政のビジョンが不明瞭/方針明示が必要</li> <li>・ 予算執行者の権限が強く、住み暮らす街の人の意見が反映されにくい</li> <li>・ 政治・経済・文化の地方分散を</li> <li>・ リニア駅周辺に限らず、広く恩恵が行き渡るような交通・観光政策の立案</li> <li>・ ターミナルにふさわしいバス発着場の整備</li> <li>・ インフラ整備</li> <li>・ 駅からの二次・三次交通網の増設</li> <li>・ 宿泊施設の充実</li> <li>・ 犯罪や渋滞といった負の側面への対策</li> </ul> |
| <p>人や企業の誘致に関する意見</p>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域のPRポイントを整理し、東京や愛知に情報発信</li> <li>・ 東京駅等にリニア通過地域の特産品コーナー等設置</li> <li>・ 企業や研究機関、大学を誘致するための用地取得や投資の促進</li> </ul>   |
| <p>建設の必要性や開業効果を疑問視する意見</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ これ以上の時間節約が必要か疑問</li> <li>・ 現状、周囲での関心は小さく、話題にならない</li> <li>・ 限られた人しか利益を受けず、税金の無駄。</li> </ul>  |

## (7) 総括

最後に、以上のアンケート分析の結果を総括するとともに、今後の課題を示す。

第一に、本アンケートでは回答事業所のリニア中央新幹線への関心の度合いが明らかになった。具体的には、過半の事業所がリニア中央新幹線に対して関心があると答えており、関心がないと答えた事業所の割合を大きく上回っていた。一方、そうした関心の度合いには、事業所の立地地域や業種によって差があることも示された。リニア中央新幹線によって恩恵を受けやすい業種・地域に差があるのは当然であり、それゆえ関心度合いに差が生じるのも当然ではあるものの、関心の輪を地域全体に押し広げ、駅建設地域周辺、さらには中部圏全体で、相乗効果を生み出すような施策も必要となるだろう。

第二に、期待や懸念事項、行政の要望についても、全体としては特定の事項に集約される傾向があるものの、業種による違いもみられた。また、中津川市の事業所を中心に、本アンケートが想定した設問の選択肢にとどまらない自由回答もいただいた。今後は業種や立地によって個別化したニーズについての理解を深め、そうしたニーズに対する具体的な支援策・対応策を講じていくことが重要であろう。

第三に、関心の高さの反面、具体的な対応検討は十分に進んでいるとはいえない状況である。とりわけ、本地域の基幹産業である製造業において、対応への積極性がみられないことは、今後検討されるべき課題である。もっとも、本報告書の執筆時点（2023年6月）では、リニア中央新幹線への関心は、専ら静岡県地下水問題に集中している状況であり、開通後生じる諸影響については、ほとんど議論がなされていない。開業時期さえも判然としない中で、事業所側も開業による影響を見通しづらい状況であり、そうした状況が、上記のような関心と対応の乖離を生み出している可能性もある。

ただし、以上の分析結果は、限定されたものであり、一般化には慎重にならねばならない。とりわけ本アンケートでは、主に中部圏の本社事業所を対象にしたことから、東京圏やその他地域に本社を置く事業所が、リニア中央新幹線開通後に中部圏の事業所配置に関してどのような意思決定を行うかについては、見通しを得ることができなかった。今後はこのような観点からも調査研究を行い、リニア中央新幹線の開業が中部圏の社会・経済に与える影響について、知見を深めていく必要がある。

## 参考 3市の詳細な集計結果

参考資料として、比較的多くの解答が得られた名古屋市、中津川市、一宮市の各市に関する詳細な分析結果を以下に掲載する。最初に、3市の位置づけを概括する。

名古屋市は、愛知県の県庁所在都市であるとともに、日本の三大都市圏の一つである中部（中京・名古屋）大都市圏の中心都市として、国土構造における重要な位置を占めている。リニア中央新幹線が開通すると、品川-名古屋間が最短40分で結ばれ、大都市圏間の結合がより強化されることにより、一方では経済活動のさらなる活発化が期待されるとともに、他方では東京大都市圏への従属度合いが強まることも懸念される。それゆえ、リニア中央新幹線の開業は、名古屋市およびそこに立地する事業所に対し、大きな影響を与えることが予想され、その程度をあらかじめ予測し、対応策を講じることが重要な課題となる。

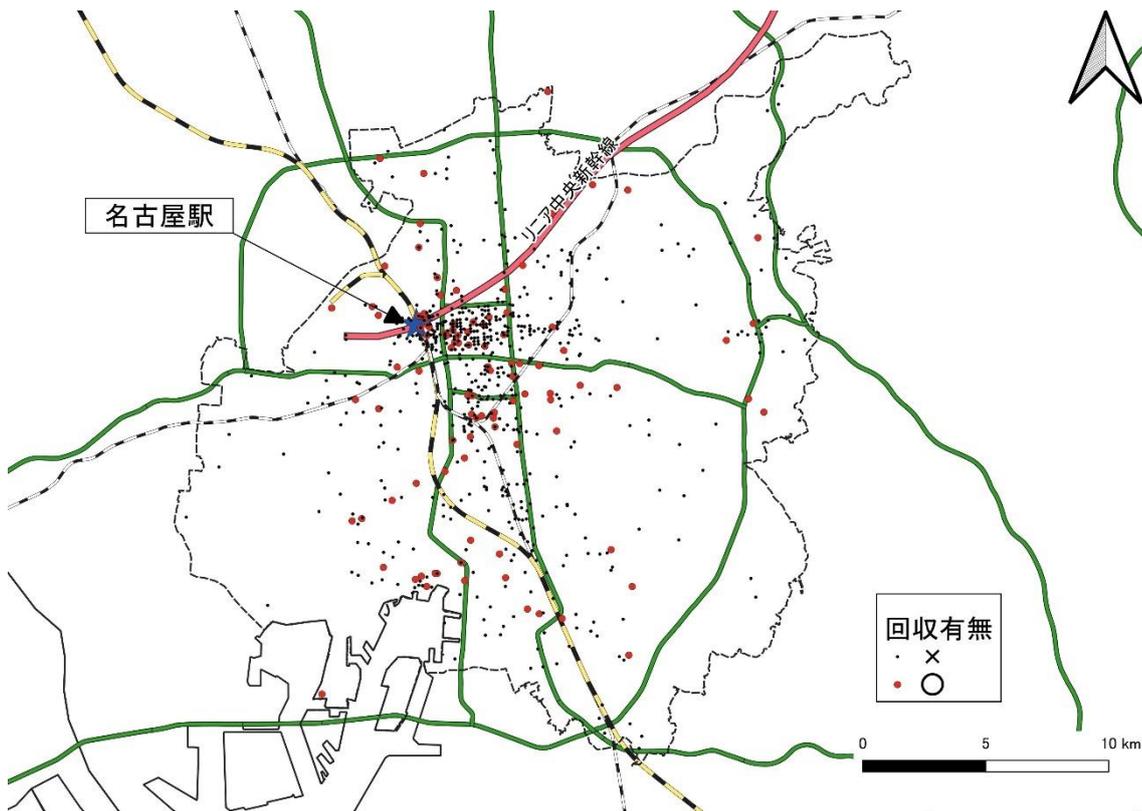
中津川市は、古くは中山道の宿場町が置かれた商業都市であり、近代以降は、豊富な自然資源を生かした木材や家具、紙・パルプ等の製造に加え、金属工業や電気機械工業も盛んな工業都市ともなっている。しかしながら、鉄道でのアクセスが相対的に悪いことや、平成の大合併により中山間地域を多く抱えていることもあって、2020年国勢調査における人口は、76,570人と、ピークの85,387人から1万人弱減少しており、将来的にはさらなる人口減少、それにとまなう経済活動の衰退が懸念される。こうした厳しい状況の中、同市にはリニア中央新幹線の間接駅の設置が予定されており、地域経済の突破口となることが期待される。

一宮市は、名古屋市郊外の住宅都市であるとともに、愛知県北西部において中核的な位置を占める商工業都市でもある。市の中心である尾張一宮駅・名鉄一宮駅からリニア中央新幹線の停車駅となる名古屋駅へは、鉄道を利用して10分強と非常に近い位置にあり、リニア中央新幹線の開通による一層の利便性向上が見込まれるとともに、名古屋市への一極集中に伴う都市機能の低下が懸念される地域でもある。

以下では、以上3市についての分析結果を記載する。

### （1）回答事業所の属性

名古屋市からの回答は、第一弾調査で8件、第二弾調査で103件、計111件を得た。第二弾調査では、809件の本社事業所に送付しており、名古屋市内の回答率は12.7%となる。送付先と回収先の間隔を地図上に落としてみると、興味深い傾向がみられた（補図1）。よく知られているように、名古屋市のオフィス地区は、名古屋駅の東側から栄や錦、丸の内といった古くからの中心地域に続く一帯であり、本アンケートの送付先も、そうしたエリアに集中している。一方、回答が得られた事業所の分布をみると、これら地域への集中傾向は必ずしもみられず、市内全域に立地する事業所から幅広く回答を得ている。この原因は不明であるが、以下の分析は、地理的分布の上では、必ずしも名古屋市の一般的な傾向を反映しているわけではないことを断っておく。また、以下では、特筆しない限り、第一弾・第二弾調査の結果を特に区別せず提示する。

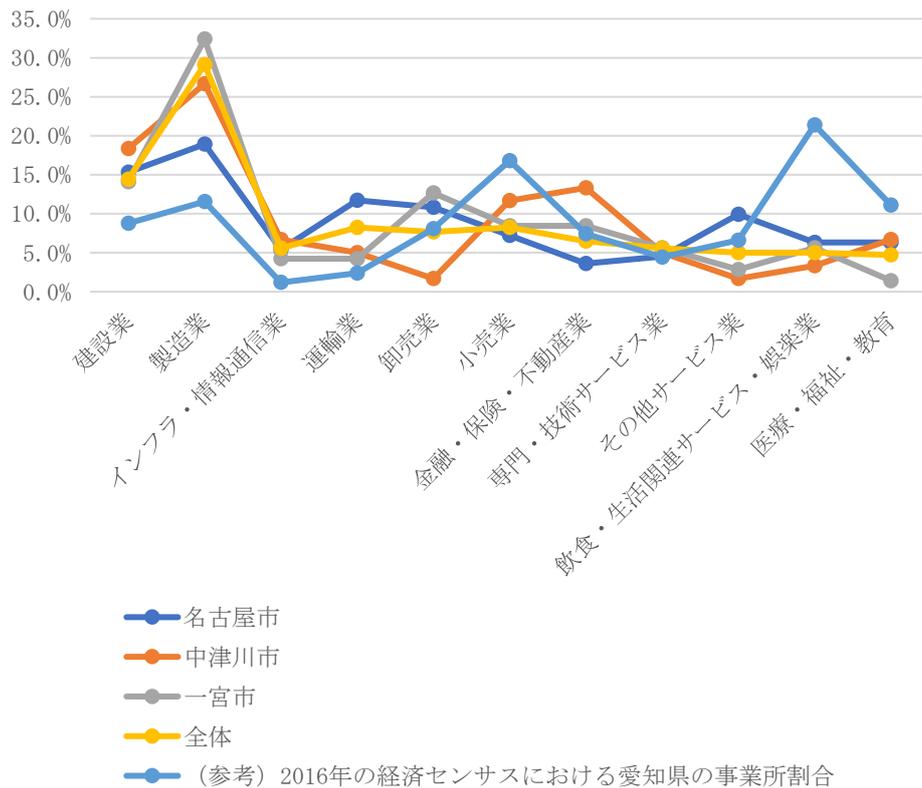


補-図1 送付事業所と回答事業所の分布（名古屋市）

国土数値情報、JR 東海のウェブページにより作成。

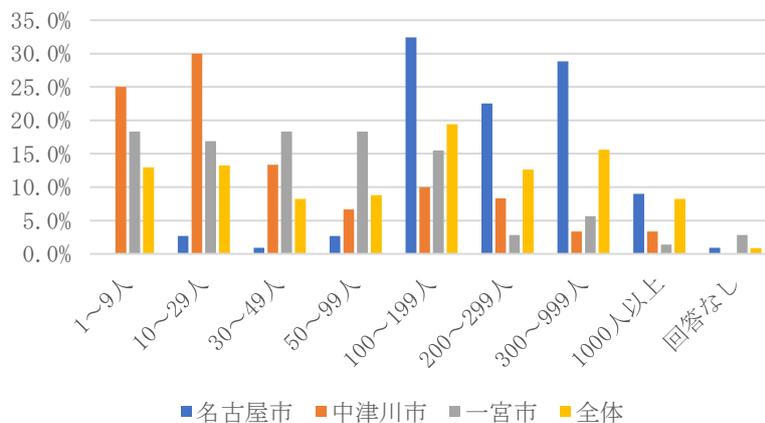
一方、中津川市と一宮市からの回答は、全件が第一弾の調査で得られたものであり、それぞれ 60 件、71 件を得た。

これら回答事業所の業種別の内訳を、補-図 2 に示す。経済センサスにおける愛知県の事業所割合と比較すると、3 市ともに建設業、製造業、インフラ・情報通信業の割合が大きく、小売業や飲食・生活関連サービス業・娯楽業、医療・福祉・教育といった対消費者サービスの業種で回答が少なくなっている。3 市の中では、名古屋市は製造業の割合が相対的に小さく、運輸業、その他サービス業の割合が相対的に大きい。全体として、回答業種は比較的分散している。中津川市は、卸売業が少なく、建設業や小売業、金融・保険・不動産業が多いという特徴がみられる。また、一宮市は、製造業に建設業と卸売業を加えた 3 業種に回答が集中する傾向がみられる。



補-図2 回答事業所の業種構成

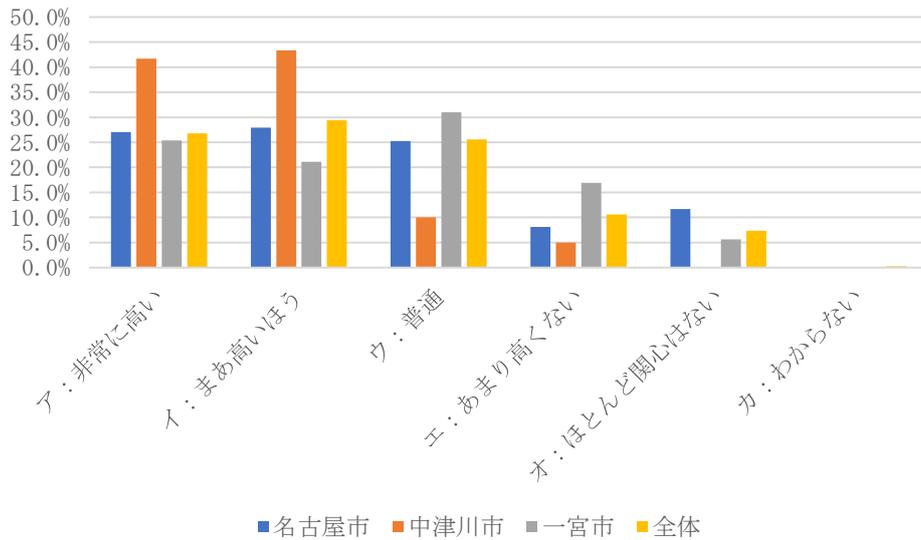
回答事業所の従業者数については、名古屋市では第二弾調査で送付先を従業者数100人以上の本社事業所に限定したこともあって、他市に比べて100人未満の割合が大幅に小さく、100人以上の割合が大幅に大きくなっており、従業者数300人以上の事業所も一定数みられる（補-図3）。一方、中津川市と一宮市では、100人未満の事業所からの回答が多くなっているが、一宮市では100人未満の各階層に分散しているのに対して、中津川市では1～9人、10～29人の事業所の割合が大幅に高く、これらで過半を占めている。



補-図3 回答事業所の従業者数

## (2) リニア中央新幹線開通に対する関心の度合い

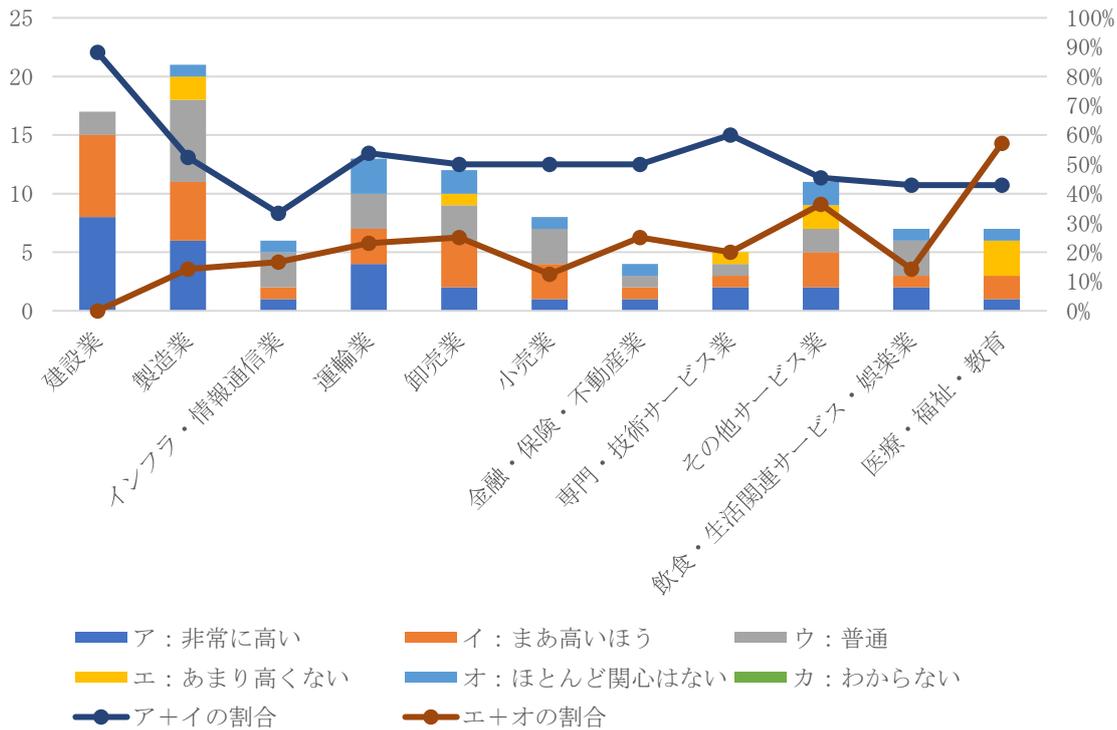
リニア中央新幹線に開通に対する関心の度合いの地域差については、本論にも示した通りであるが、リニア中央新幹線駅が設置される予定の中津川市・名古屋市では、設置されない一宮市に比べて関心が高い（補-図4）。ただし、駅設置予定の2市の中でも、名古屋市の関心度合いは中津川市と比べると大幅に低く、むしろ一宮市の傾向に近い。以下では、これらの各市について、業種別や事業所の立地別に関心度合いを分析する。



補-図4 リニア中央新幹線に対する関心の度合い

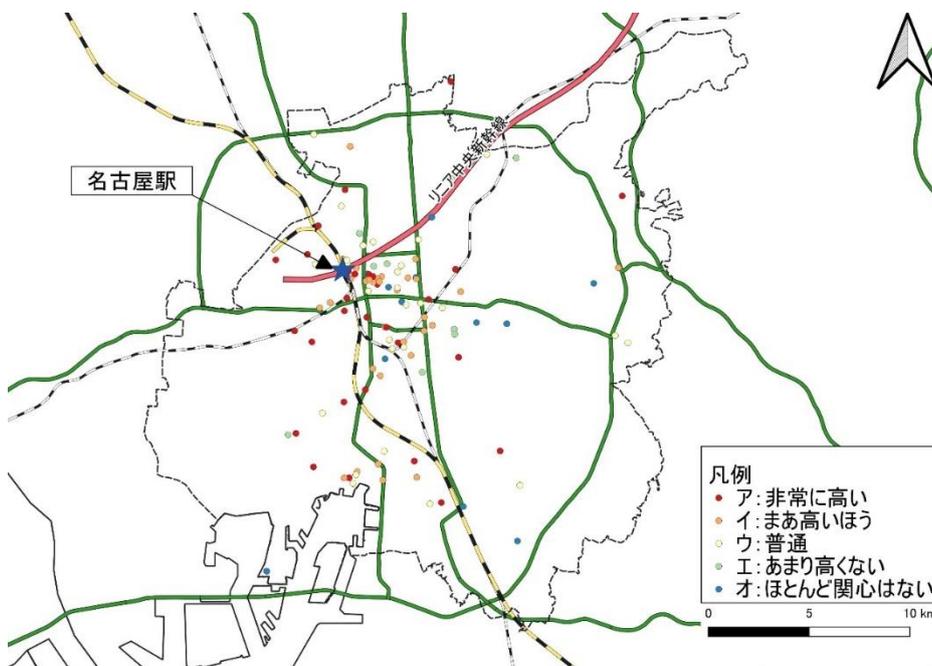
### ① 名古屋市

名古屋市の事業所の関心度合いを業種別にみると、医療・福祉・教育を除くすべての業種で、「非常に高い」「まあ高いほう」と回答した事業所数が「あまり高くない」、「ほとんど関心はない」と回答した事業所数を上回り、全体としての関心の高さがうかがえる（補-図5）。一方、建設業では「あまり高くない」「ほとんど関心はない」の回答が皆無であり、「非常に高い」「まあ高いほう」の割合が非常に大きいのにに対し、インフラ・情報通信業やその他サービス業では、両回答が拮抗するかたちとなっているなどの違いも確認できる。相対的に関心がある層の中での「非常に高い」と回答した事業所の割合も、概ねこの傾向に準じる。



補-図5 事業所の業種とリニア中央新幹線に対する関心の度合い (名古屋市)

さらに、関心の度合いと事業所の所在地の関係を地図上で分析したところ、「ほとんど関心はない」とする事業所は、比較的名古屋駅から離れた地域で多くみられたが、「非常に高い」とする事業所は、市の周辺部にも分布しており、リニア中央新幹線への関心が高いのは、必ずしも中心部の事業所に限定されないことがうかがえる (補-図6)。

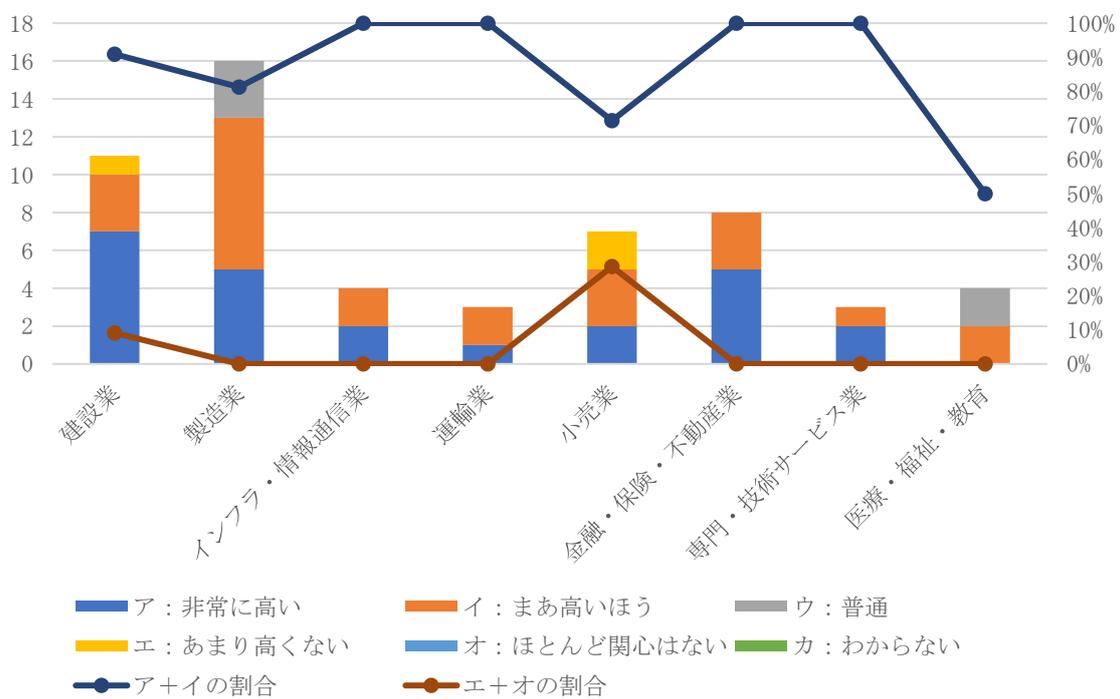


補-図6 名古屋市内におけるリニア中央新幹線に対する関心の度合いの分布

国土数値情報、JR 東海のウェブページにより作成。事業所が特定されないよう、ポイントの位置は乱数を与えてずらしている。

② 中津川市

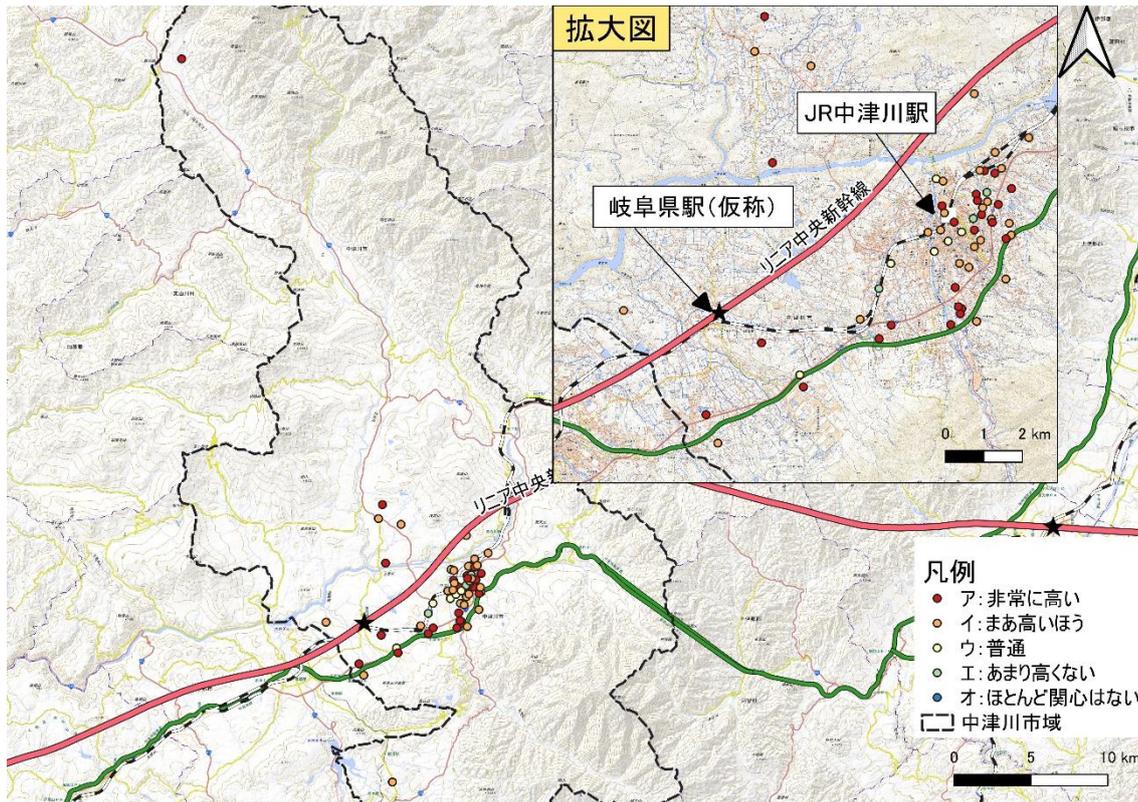
中津川市の事業所の関心度合いを業種別にみると、概ねすべての業種で、「非常に高い」「まあ高いほう」と回答した事業所が全体の半数以上を占めている（補-図7）。「非常に高い」「まあ高いほう」と回答した事業所と、「あまり高くない」「ほとんど関心はない」と回答した事業所の割合の乖離度合いは、小売業を除くすべての業種で名古屋市のそれを大きく上回っており、こうした幅広い業種における高い関心が、補-図4でみたような全体としての関心度合いに表れているものと思われる。一方、建設業、金融・保険・不動産業、専門・技術サービス業では過半の事業所が「非常に高い」と回答しているのに対して、小売業や医療・福祉・教育では、「普通」「あまり高くない」と回答した事業所も一定程度みられるというように、業種による違いも認められる。



補-図7 事業所の業種とリニア中央新幹線に対する関心の度合い（中津川市）

回答数2以下の業種は表示していない。

ところで、中津川市は合併により広い市域を有しており、リニア中央新幹線に対する関心度合いも、市内の地区によって差があることが予想される。関心度合いを地図化した補-図8をみると、「非常に高い」「まあ高いほう」は周辺部の加子母地区を含めて遍在しており、明瞭なパターンは見いだせない。一方、「普通」「あまり高くない」の回答は、JR中津川駅周辺の既存の中心市街地に概ね分布が限られている。サンプル数が少なく、また業種による違いもあろうから、即断することはできないが、古くからの中心地域の事業所は、折からの郊外化に加えて、中心から外れたところにリニア中央新幹線の新駅が建設されることで、より一層中心市街地の地盤沈下が進むことを懸念していると考えられるのではないだろうか。



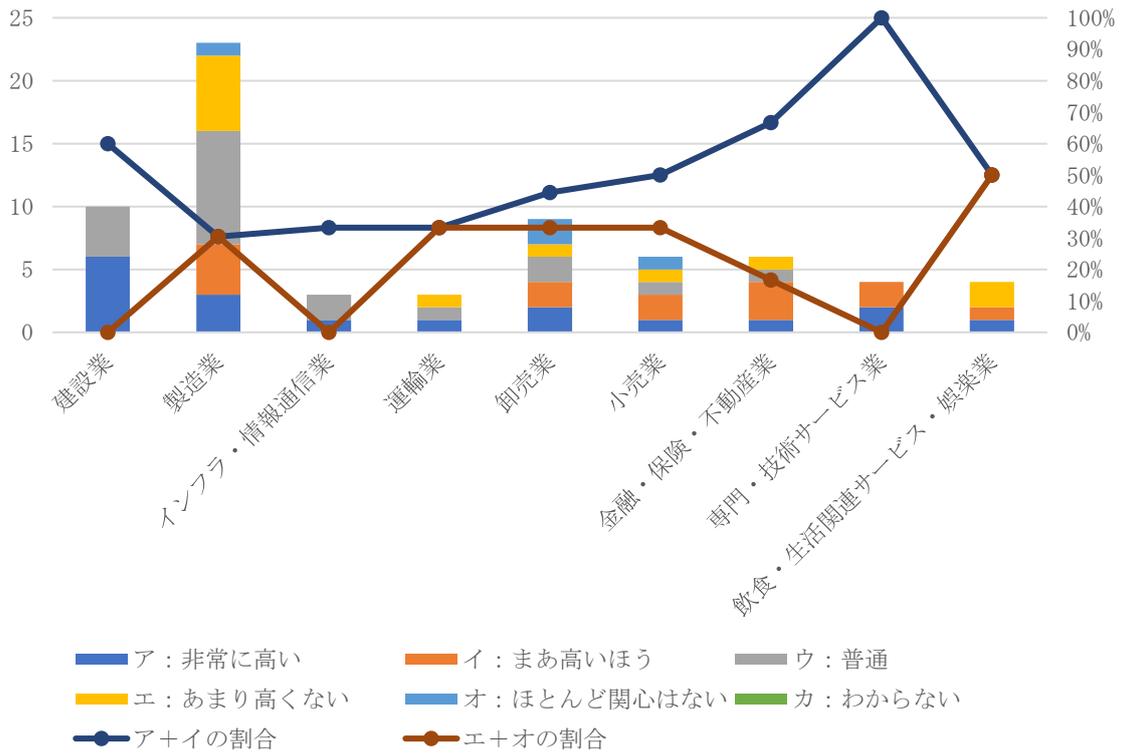
補-図8 中津川市内におけるリニア中央新幹線に対する関心の度合いの分布

地理院地図、国土数値情報、JR 東海のウェブページにより作成。事業所が特定されないよう、ポイントの位置は乱数を与えてずらしている。

### ③ 一宮市

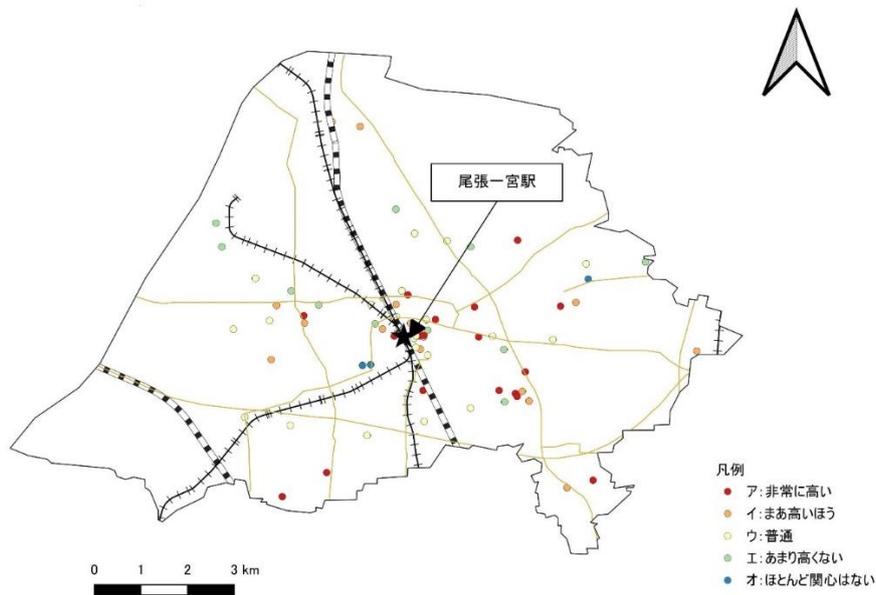
一宮市の事業所の関心の度合いを業種別にみると、他の2市に比べて全体の関心が小さい一宮市でも、建設業、インフラ・情報通信業、金融・保険・不動産業、専門・技術サービス業といった業種においては、関心が「非常に高い」「まあ高いほう」と回答した事業所の割合が高く、「あまり高くない」「ほとんど関心はない」という回答はほとんどみられない(補-図9)。一方、製造業や卸売業、飲食・生活関連サービス・娯楽業では、両者の割合が拮抗しており、特に製造業の回答数が多いことから、市全体としては比較的関心が小さい結果となったものと思われる。さらに細かくみると、建設業では、アかイを選んだ事業所のすべてが、「非常に高い」と答えているのに対して、逆に卸売業では、エかオを選んだ事業所の多くが「ほとんど関心はない」としている点が注目される。

なお、こうした関心の度合いを、名古屋市や中津川市と同様、よりミクロなスケールで地図化したのが、一宮市については、明瞭な傾向を見いだすことはできなかった(補-図10)



補-図9 事業所の業種とリニア中央新幹線に対する関心の度合い (一宮市)

回答数2以下の業種は表示していない。



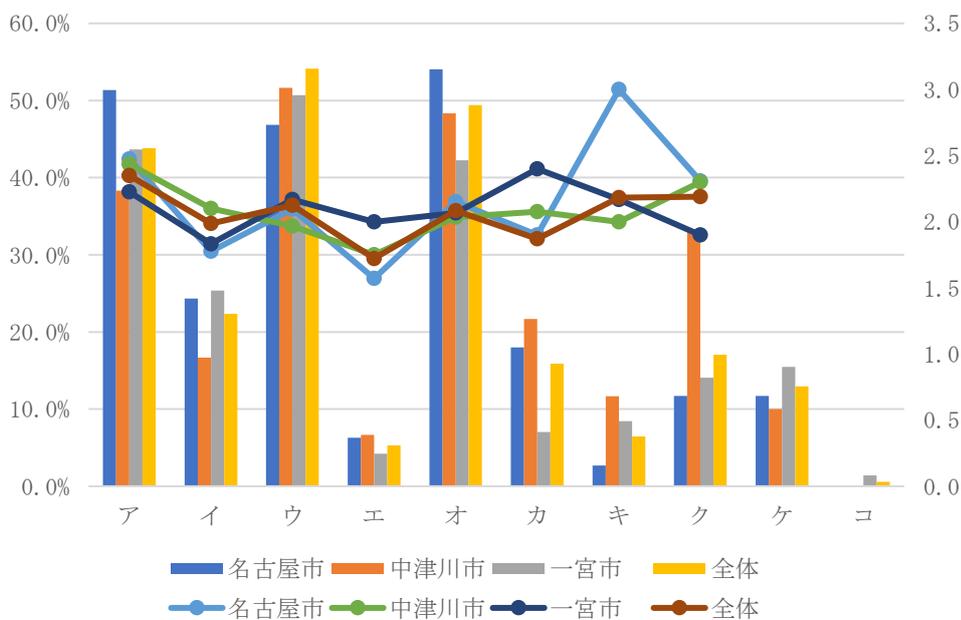
補-図10 一宮市内におけるリニア中央新幹線に対する関心の度合いの分布

国土数値情報、JR東海のウェブページにより作成。事業所が特定されないよう、ポイントの位置は乱数を与えてずらしている。

### (3) リニア中央新幹線に対する期待と懸念

続いて、リニア中央新幹線に対する期待と懸念を概観する。リニア中央新幹線の開業に対して期待する事項については、いずれの市でも、「東京圏で行われるセミナーや交流会など各種イベントに参加しやすくなる」、「移動時間の短縮で、中部圏での仕事が充実する」、「東京圏の会社と取引をしやすくなる」という回答が多くなっている（補-図 11）。ただし、それぞれの回答の比重については、市ごとに違いがみられ、名古屋市では特に「東京圏の会社と取引をしやすくなる」「移動時間の短縮で、中部圏での仕事が充実する」の回答割合が高い。以上のほかに、「北関東や東北など、営業の範囲が拡大し、新規顧客の獲得が期待される」も名古屋市や一宮市の事業所から一定の期待を集めているが、中津川市では相対的に低い。逆に、「東京圏からの観光やビジネス訪問の増加により、ネームバリューの向上が見込める」については、中津川市が全体の割合を 10 ポイント以上上回り、「求人活動がしやすくなり、専門人材を確保しやすくなる」、「原材料・部品の調達への好影響が見込める」への回答も、中津川市で相対的に多い。

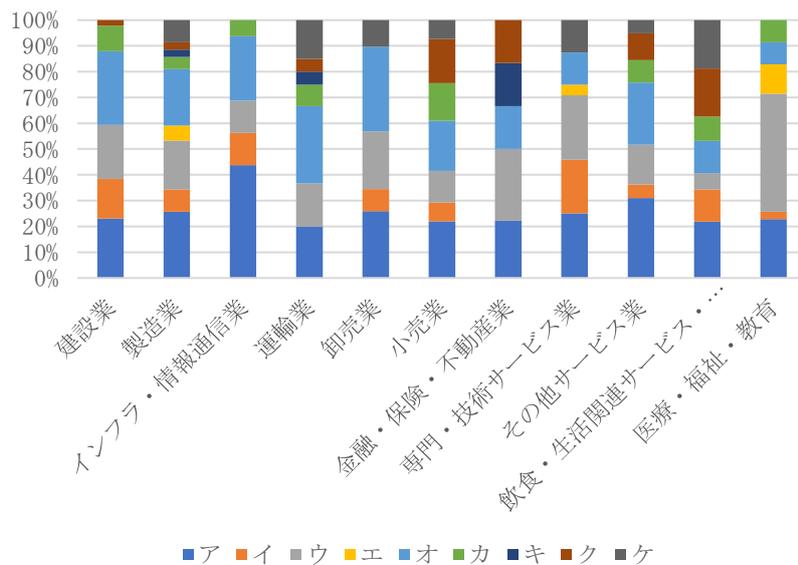
以上より、名古屋市では、東京圏などへの所要時間の短縮によって、ビジネスチャンスや業務効率が改善することへの期待が大きいといえる。このことは、自由回答欄で「出張が楽になる」「中央省庁に行きやすい」といった、移動の便に関わる記述が挙げられていたことから推察される。ただし、「東京圏からの観光やビジネス訪問の増加により、ネームバリューの向上が見込める」の回答割合が全体より小さいことからわかるように、他地域の企業や人による、名古屋市への訪問というかたちでの移動については、さほど期待されていないようである。逆に、中津川市では、期待事項は多岐にわたり、個々の事業所レベルでの移動性の向上にとどまらない、包括的な開業効果が期待されているといえる。このことは、自由回答として、地域の活性化や人口増加、魅力度向上、観光客増加など、街全体としての底上げを期待するような意見が多くみられたことから推察される。一宮市については、「特になし」の回答割合が他市よりも少し大きいほかは、明瞭な特徴を見いだしがたい。



補-図 1 1 リニア中央新幹線開業に対して期待する事項

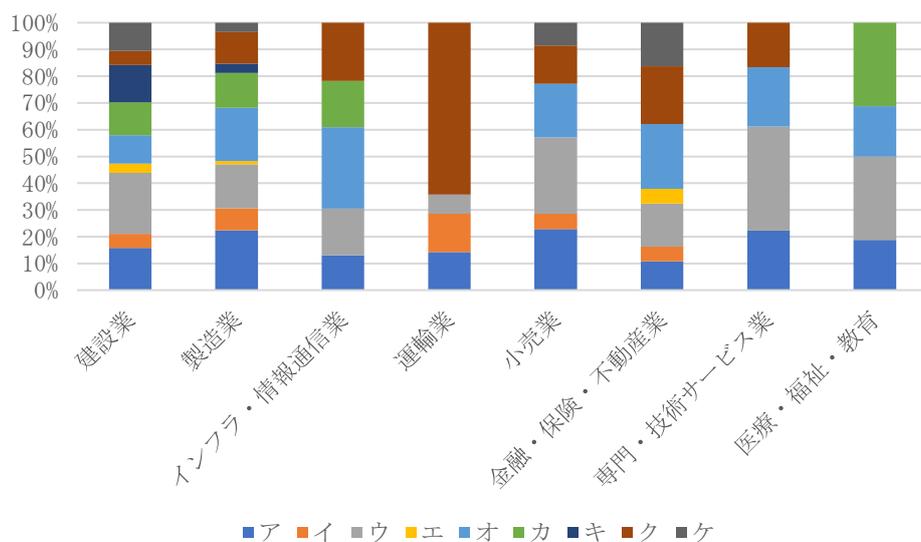
ア：東京圏の会社と取引をしやすいになる、イ：北関東や東北など、営業の範囲が拡大し、新規顧客の獲得が期待される、ウ：東京圏で行われるセミナーや交流会など各種イベントに参加しやすいになる、エ：大学・研究機関等との共同研究がしやすいになる、オ：移動時間の短縮で、中部圏での仕事が充実する、カ：求人活動がしやすくなり、専門人材を確保しやすいになる、キ：原材料・部品の調達への好影響が見込める、ク：東京圏からの観光やビジネス訪問の増加により、ネームバリューの向上が見込める、ケ：特になし、コ：回答なし

名古屋市と中津川市について、期待する事項を業種別にみると、補-図 12・補-図 13 のようになる。名古屋市では、「東京圏の会社と取引をしやすいになる」はインフラ・情報通信業で、「北関東や東北など、営業の範囲が拡大し、新規顧客の獲得が期待される」は専門・技術サービス業で、「東京圏で行われるセミナーや交流会など各種イベントに参加しやすいになる」は金融・保険・不動産業や医療・福祉・教育で、「移動時間の短縮で、中部圏での仕事が充実する」は建設業や運輸業、卸売業で、「東京圏からの観光やビジネス訪問の増加により、ネームバリューの向上が見込める」については、小売業や金融・保険・不動産業、飲食・生活関連サービス・娯楽業で、それぞれ期待が大きくなっており、運輸業や専門・技術サービス業、飲食・生活関連サービス・娯楽業では、「特になし」という回答も一定数みられる。一方、中津川市では、「北関東や東北など、営業の範囲が拡大し、新規顧客の獲得が期待される」や「東京圏からの観光やビジネス訪問の増加により、ネームバリューの向上が見込める」は運輸業で、「移動時間の短縮で、中部圏での仕事が充実する」はインフラ・情報通信業で、「東京圏で行われるセミナーや交流会など各種イベントに参加しやすいになる」は専門・技術サービス業で、「求人活動がしやすくなり、専門人材を確保しやすいになる」は建設業や製造業、インフラ・情報通信業、医療・福祉・教育で、それぞれ相対的に期待が大きい。以上をみる限りは、市を越えるレベルでは業種とリニア中央新幹線に対する期待事項の間に明確な関係を見いだすことはできず、期待事項は個々の事業所が置かれた状況に依存する度合いが大きいと考えられる。



補-図 12 事業所の業種とリニア中央新幹線に対する期待事項の関係 (名古屋市、得点ベース)

記号は補-図 11 に準じる。

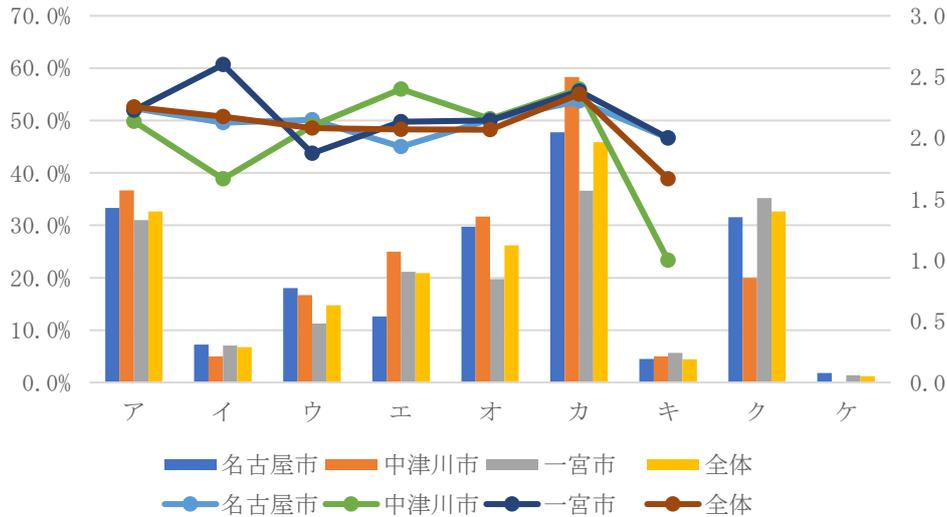


補-図 13 事業所の業種とリニア中央新幹線に対する期待事項の関係 (中津川市、得点ベース)

記号は補-図 11 に準じる。回答数 2 以下の業種は表示していない。

リニア中央新幹線の開業に対する懸念する事項については、いずれの市でも、「進学・就職に当たって東京圏へ流出する若年層が増え、人材確保が難しくなる」、「中部圏の市場に東京圏の企業が参入し、競争が激しくなる」で回答割合が高く、先の期待事項とは反対に、企業や人材の移動性が高まることで発生する諸問題への懸念が示されている (補-図 14)。市ごとの傾向をみると、中津川市では他市に比べて「特になし」の割合が小さく、概ねすべての項目において、回答割合が全体を上回っている。特に「進学・就職に当たって東京圏へ流出する若年層が増え、人材確保が難しくなる」ことへの懸念について、全体との乖離が大きいことが注目される。また、「リニア停車駅付近に開業の恩恵が集中し、拠点が立地する地域にまで回ってこない」は、回答割合も平均得点も他市に比べて高くなっている。反対に、一宮市では「特になし」の割合が他市より大きく、概ねすべての項目において、回答割合が全体を下回っている。名古屋市については、概ね全体の傾向にしたがうが、「リニア停車駅付近に開業の恩恵が集中し、拠点が立地する地域にまで回ってこない」については、全体に比べて、回答割合も平均得点も低くなっており、名古屋市は広大な市域と莫大な人口を抱えるものの、名古屋駅を中心とした都市構造は自明のものとして受け入れられており、その中心性がさらに高まることに対する不満は、今更生じにくいのかもしれない。

以上をまとめると、リニア中央新幹線に対する期待と懸念は表裏一体の関係にあり、関心や期待が大きい地域ほど、懸念事項も多いといえる。それゆえ、リニア中央新幹線の開業によって直接的な恩恵を受ける自治体では、事業所の期待に沿うような施策とともに、懸念事項を未然に防ぐような施策も重要となってくるだろう。

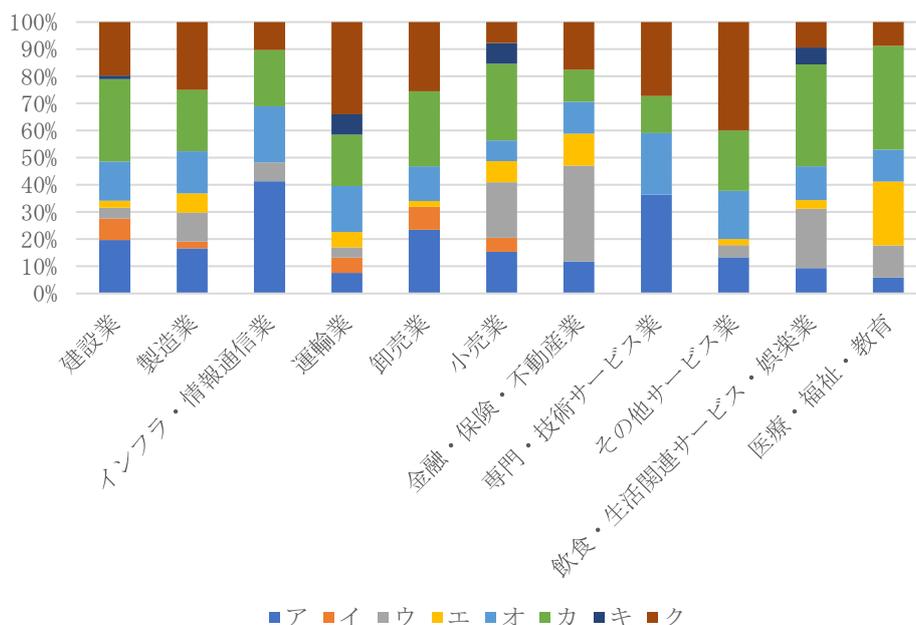


補-図14 リニア中央新幹線開業に対する懸念事項

ア：中部圏の市場に東京圏の企業が参入し、競争が激しくなる、イ：東京圏への取引先の撤退により、出張等の経費が増大する、ウ：リニア停車駅付近の地価上昇により、拠点の維持費が増大する、エ：リニア停車駅付近に開業の恩恵が集中し、拠点が立地する地域にまで回ってこない、オ：東京圏の企業による従業員の引き抜きなど、専門人材の流出が起きる、カ：進学・就職に当たって東京圏へ流出する若年層が増え、人材確保が難しくなる、キ：原材料・部品の調達への悪影響が予想される、ク：特になし、ケ：回答なし

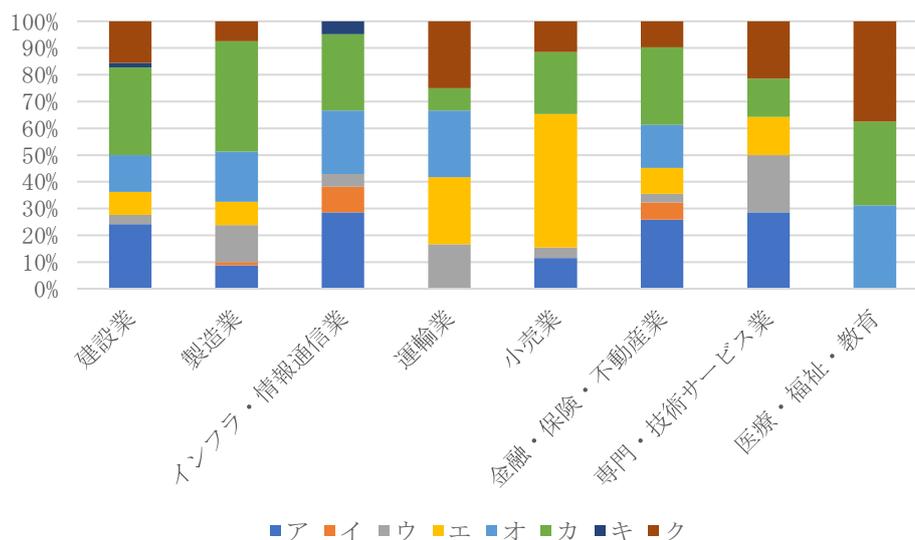
名古屋市と中津川市について、懸念する事項を業種別にみると、補-図15・補-図16のようになる。名古屋市では、「中部圏の市場に東京圏の企業が参入し、競争が激しくなる」は、インフラ・情報通信業と専門・技術サービス業で大きく、これら業種は取引拡大への期待の反面、企業間競争の過熱も懸念していることがうかがえる。また、駅周辺での都市再開発の進行に伴い、一層の地価上昇も見込まれるが、こうした事項に関しては、特に小売業や金融・保険・不動産業、飲食・生活関連サービス・娯楽業といった、中心市街地への立地が多い業種での懸念が多くみられた。「リニア停車駅付近に開業の恩恵が集中し、拠点が立地する地域にまで回ってこない」については、全体としては比較的懸念が小さい旨を先に述べたが、郊外での事業展開が中心となる医療・福祉・教育では、やや懸念が大きくなっている。これらに加え、飲食・生活関連サービス・娯楽業や医療・福祉・教育を中心に、多くの業種で人材獲得面での懸念が一定程度みられる。一方、中津川市では、「中部圏の市場に東京圏の企業が参入し、競争が激しくなる」、「東京圏への取引先の撤退により、出張等の経費が増大する」といった、取引環境に関わる項目は、建設業、インフラ・情報通信業、金融・保険・不動産業、専門・技術サービス業で、「進学・就職に当たって東京圏へ流出する若年層が増え、人材確保が難しくなる」、「東京圏の企業による従業員の引き抜きなど、専門人材の流出が起きる」といった人材確保に関わる項目は、建設業、製造業、インフラ・情報通信業、運輸業、金融・保険・不動産業、医療・福祉・教育で多くみられた。こうした移動性の高まりに直結する項目に加え、製造業、運輸業、専門・技術サービス業では「リニア停車駅付近の地価上昇により、拠点の維持費が増大する」、運輸業、小売業では「リニア停車駅付近に開業の恩恵が集中し、拠点が立地する地域にまで回ってこない」といった、リニア中央新幹線の開業によって予想される地域内構造の変化に対して懸念を抱いている事業所も一定数みられる。とりわけ小売業に

おける「リニア停車駅付近に開業の恩恵が集中し、拠点が立地する地域にまで回ってこない」ことへの懸念は大きく、こうした懸念が、同業種におけるリニア中央新幹線への相対的な関心の低さをもたらしているものと思われる。以上をみる限りは、インフラ・情報通信業で「中部圏の市場に東京圏の企業が参入し、競争が激しくなる」ことへの懸念が大きい点、医療・福祉・教育で「進学・就職に当たって東京圏へ流出する若年層が増え、人材確保が難しくなる」ことへの懸念が大きい点を除けば、市を越えるレベルでは業種とリニア中央新幹線に対する期待事項の間に明確な関係を見いだすことはできず、懸念事項についても期待事項同様、個々の事業所が置かれた状況に依存する度合いが大きいと考えられる。



補-図 15 事業所の業種とリニア中央新幹線に対する懸念事項の関係（名古屋市、得点ベース）

記号は補-図 14 に準じる。

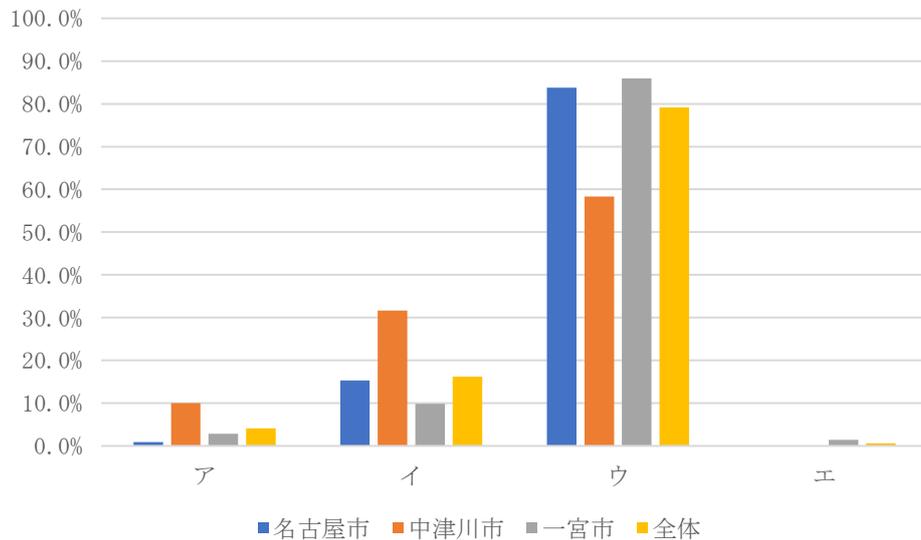


補-図 16 事業所の業種とリニア中央新幹線に対する懸念事項の関係（中津川市、得点ベース）

記号は補-図 14 に準じる。回答数 2 以下の業種は表示していない。

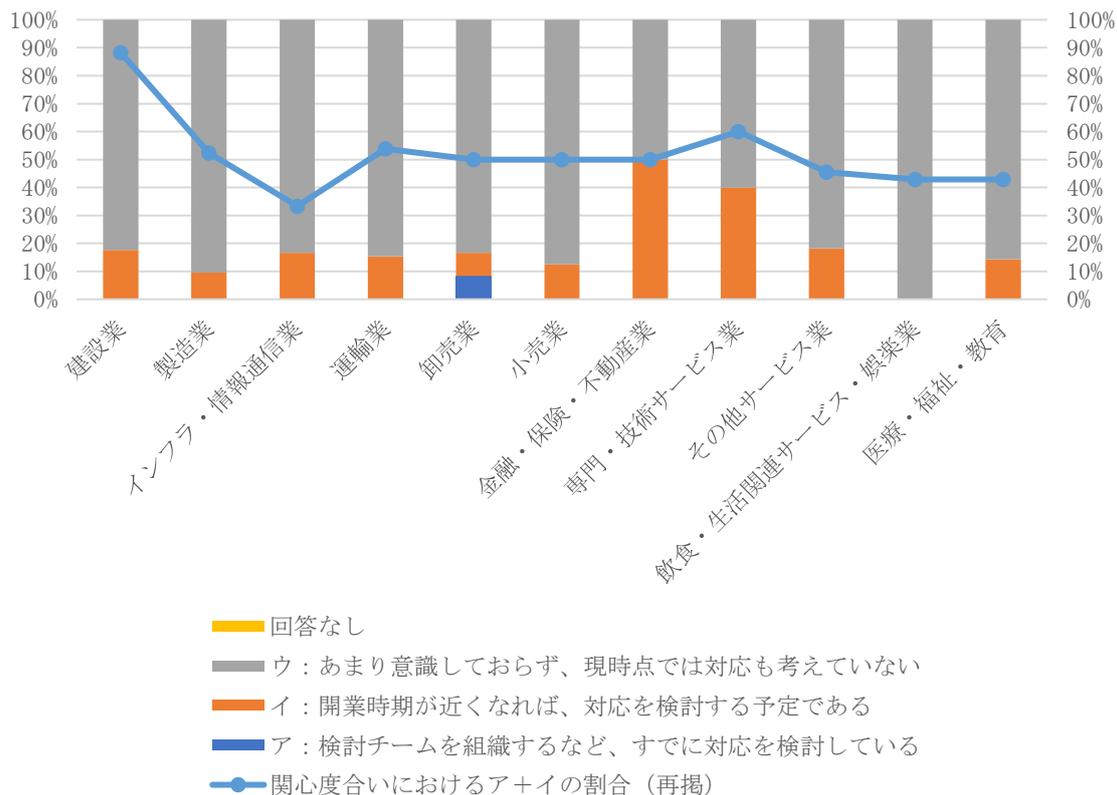
#### (4) リニア中央新幹線への対応

本論でも述べた通り、リニア中央新幹線への対応検討は、リニア中央新幹線の停車駅が設置される予定の自治体で進んでおり、直接の恩恵を受けない地域では十分に進んでいない（補-図 17）。ただし、停車駅の設置市の中でも、名古屋市と中津川市の格差は大きく、中津川市では、対応を既に検討しているあるいはこれから検討する予定の事業所が4割を超えるのに対し、名古屋市はその半分にも満たない。一方、対応検討への積極性は、業種による違いもみられる（補-図 18～補-図 20）。全体としては、対応検討が積極的に進められているのは、リニア中央新幹線への関心が高い業種であるという傾向が確認できる。ただし、名古屋市の建設業、中津川市の製造業など、関心と対応検討の乖離度合いが大きくなっている業種も存在しており、こうした理由がどこにあるのか、さらなる検討が必要である。また、中部圏の基幹産業であり、本アンケートの回答数が多い製造業については、関心の度合いに関わらず、いずれの自治体でも対応検討が十分に進んでいない状況であり、こうした消極性の原因についても、今後分析が求められる。

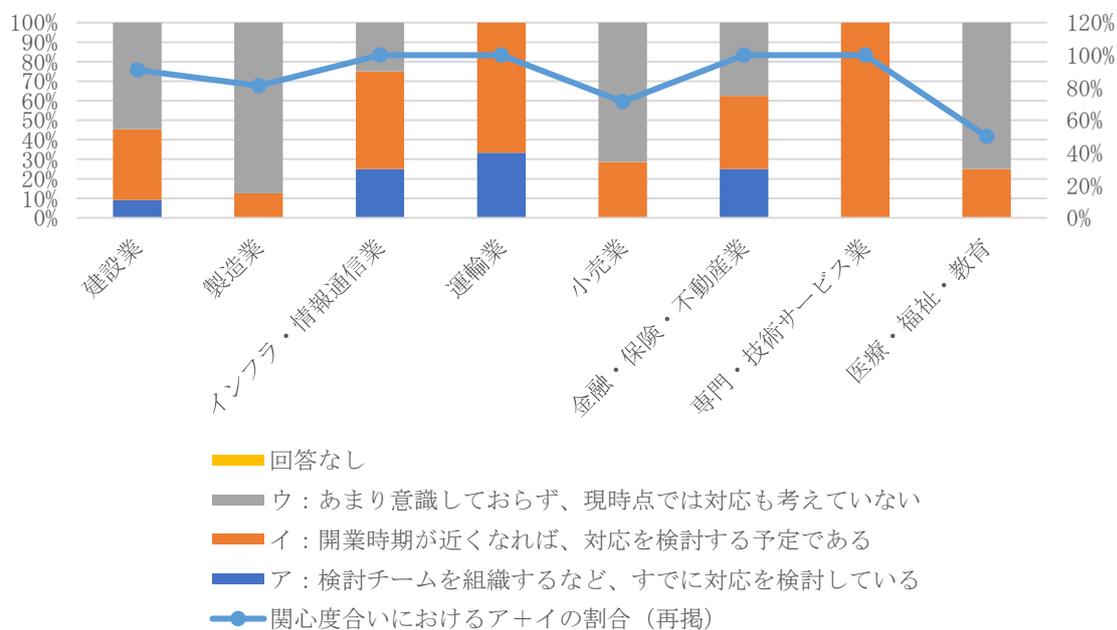


補-図 17 リニア中央新幹線開業に対する対応検討の有無

記号の内容は補-図 18 に準じる。

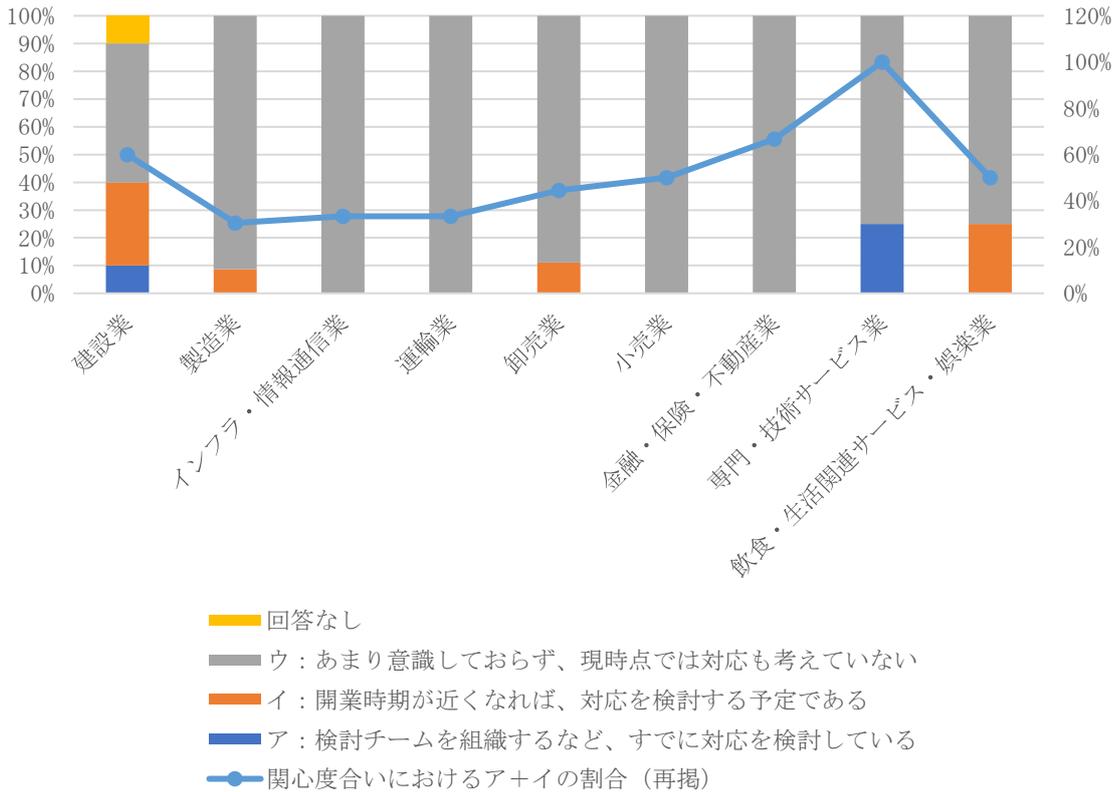


補-図 18 リニア中央新幹線に対する対応検討の有無と業種の関係（名古屋市）



補-図 19 リニア中央新幹線に対する対応検討の有無と業種の関係（中津川市）

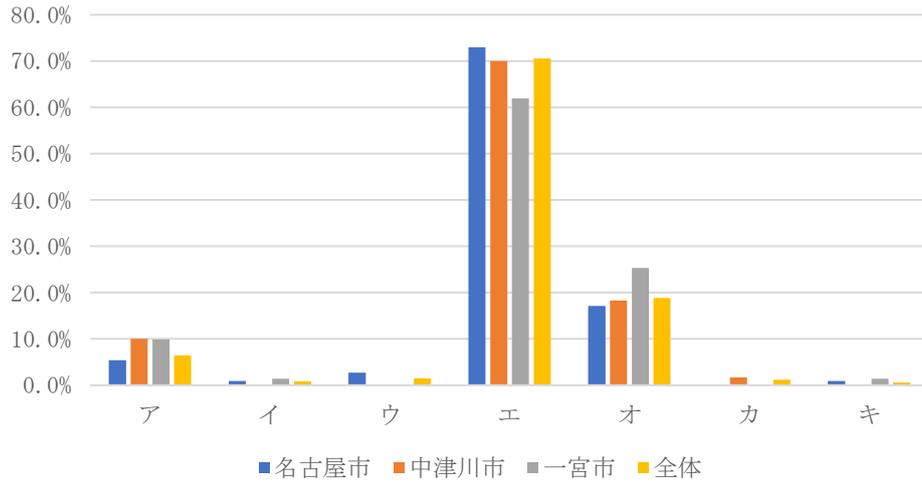
回答数 2 以下の業種は表示していない。



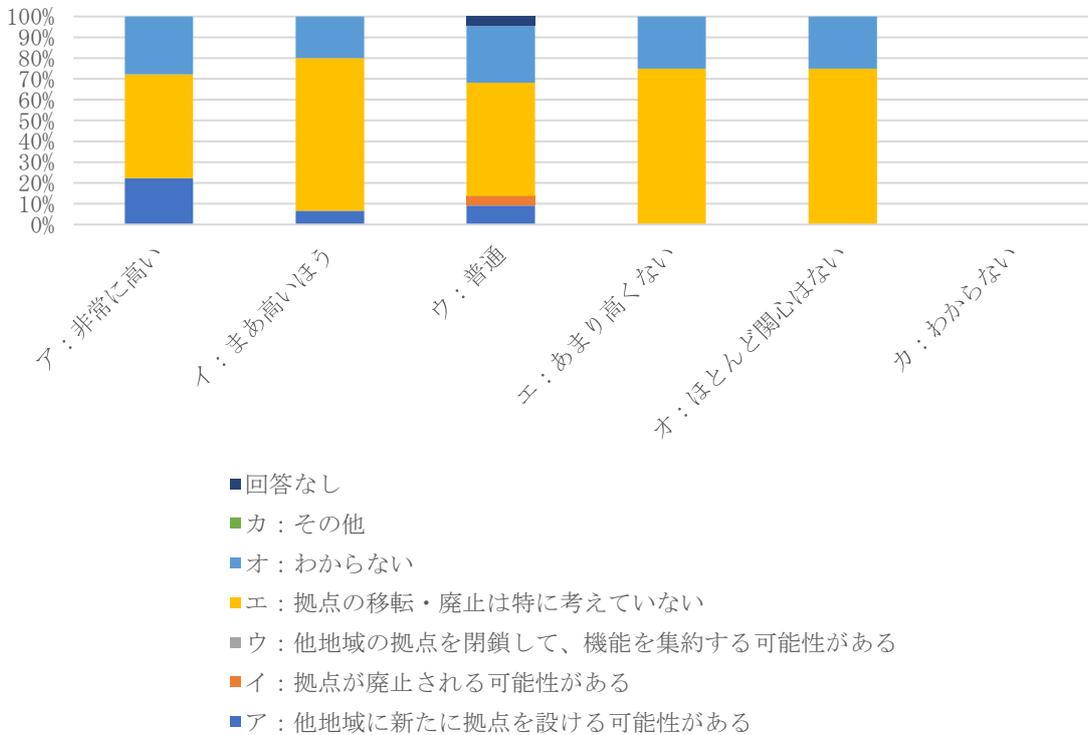
補-図 20 リニア中央新幹線に対する対応検討の有無と業種の関係（一宮市）

回答数 2 以下の業種は表示していない。

リニア中央新幹線の開業が拠点の配置に与える影響に関しては、いずれの自治体も概ね同様の傾向を示し、大半の事業所が「拠点の移転・廃止は特に考えていない」と回答した（補-図 21）。ただし、一宮市では、その割合は 10 ポイントほど低くなっており、代わりに「わからない」の回答割合が高くなっている。「他地域に新たに拠点を設ける可能性がある」と回答した事業所は、中津川市と一宮市で 10% 程度となっている。さらに、一宮市について、関心の度合いと拠点廃置の検討状況の関係を分析したところ、概ね関心が大きいほど、「他地域に新たな拠点を設ける可能性がある」の回答割合が大きいという傾向がみられる。この「他地域」が具体的にどこであるかについては、今回のアンケートでは調査できていないが、リニア中央新幹線の駅が設置されない一宮市では、リニア中央新幹線への関心の大きさが、必ずしも既存拠点での対応という形をとらず、名古屋市や東京圏といった他地域への拠点の新設というかたちをとる可能性もあり、「わからない」と回答した事業所の動向も含め、注視が必要である（補-図 22）。これらに加え、本アンケートが、本社事業所を対象としていることには注意を要する。特に名古屋市には、こうした本社事業所に加えて、主に東京に本社を置く大企業の支社・支店も多数存在しており、リニア中央新幹線の開業によって、そうした支店が東京側に統合される可能性の程度については、別途検討が必要となる。



補-図 21 リニア中央新幹線の開業が拠点配置に与える影響

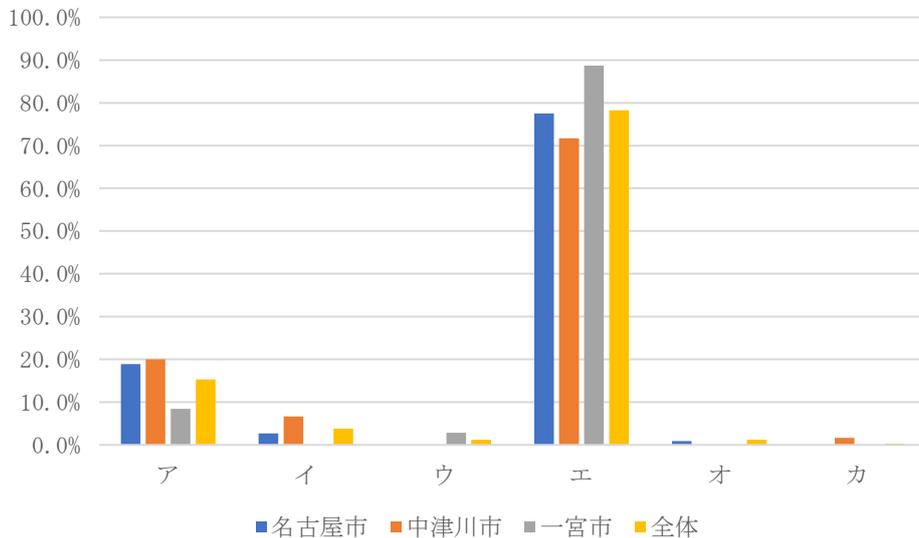


補-図 22 関心の度合いと拠点配置に与える影響の関係

ア：他地域に新たに拠点を設ける可能性がある、イ：拠点が廃止される可能性がある、ウ：他地域の拠点を閉鎖して、機能を集約する可能性がある、エ：拠点の移転・廃止は特に考えていない、オ：わからない、カ：その他、キ：回答なし

テレワークの普及によるリニア中央新幹線対応への影響についても、いずれの自治体も概ね全体と同様の傾向を示し、大半の事業所が「変化はない」と回答した（補-図 23）。ただし、名古屋市や中津川市では、「テレワークの普及により、リニア中央新幹線を使う頻度は減少すると考えられる」という回答

も20%程度存在しており、リニア中央新幹線に期待されている機能が、新型コロナウイルス感染症の感染拡大のもとで普及したリモート会議システムなどによって、一定程度代替される可能性も想定される。一宮市では、「テレワークの普及により、拠点の縮小や廃止を検討している」とした事業所も2軒あり、数は少ないものの、事業所の規模によっては、市の経済に一定の影響を与える可能性がある。

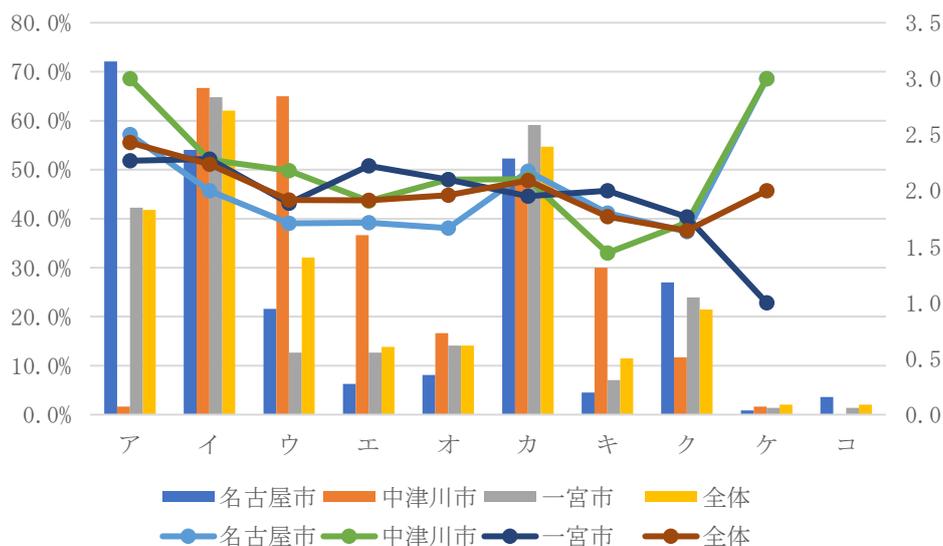


補-図 23 新型コロナウイルス感染症の感染拡大がリニア対応に及ぼす影響

ア：テレワークの普及により、リニア中央新幹線を使う頻度は減少すると考えられる。  
 イ：テレワークの普及により、リニア中間駅の活用が増えると考えられる。ウ：テレワークの普及により、拠点の縮小や廃止を検討している。エ：変化はない。オ：その他、カ：回答なし

### (5) 行政に求められる対応

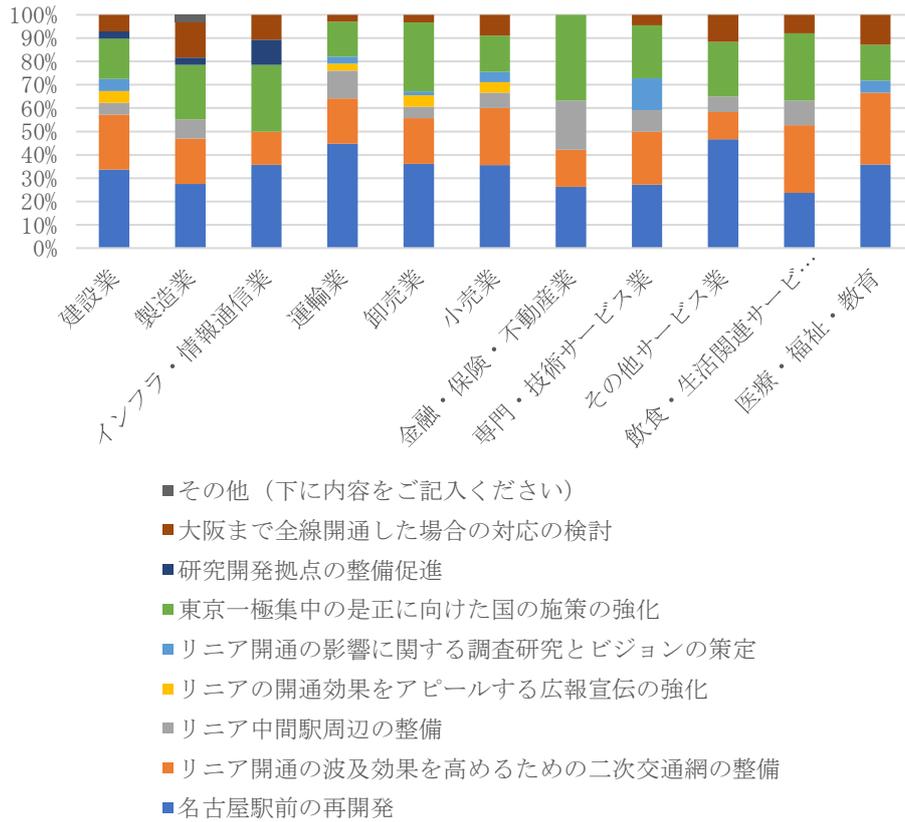
行政に要望する事項については、全体として得票数が多い「リニア開通の波及効果を高めるための二次交通網の整備」、「東京一極集中の是正に向けた国の施策の強化」は、それぞれの自治体でも回答が多くなっていた。ただし、すでに交通網が発達している名古屋市では、前者の回答割合や平均得点は、全体に比べてやや低い。一方、それ以外の項目では、各市ごとに特色ある結果となっている（補-図 24）。「名古屋駅前の再開発」は、名古屋市で最も回答割合が大きい項目となっており、約7割の事業所が回答している。名古屋市外では、中津川市では、回答割合が極めて小さいのに対し、一宮市では4割程度の事業所が回答しており、名古屋市に近い一宮市では、名古屋駅の問題を自分事として受け止める事業所が多いことをうかがわせる。逆に、「リニア中間駅周辺の整備」については、中間駅設置予定の中津川市での回答が極めて多く、他市の割合は小さい。また、中津川市では、「リニアの開通効果をアピールする広報宣伝の強化」、「リニア開通の影響に関する調査研究とビジョンの策定」、「研究開発拠点の整備促進」についても他市に比べて多くの回答を得ており、同市におけるリニア中央新幹線への関心の高さゆえ、行政への要求も多様化・具体化する傾向がみられる。一方、「大阪まで全線開通した場合の対応の検討」については、リニア中央新幹線の先行開業部分の終着点にある名古屋市や、その影響が大きい一宮市に比べて、中津川市の回答割合は小さい。



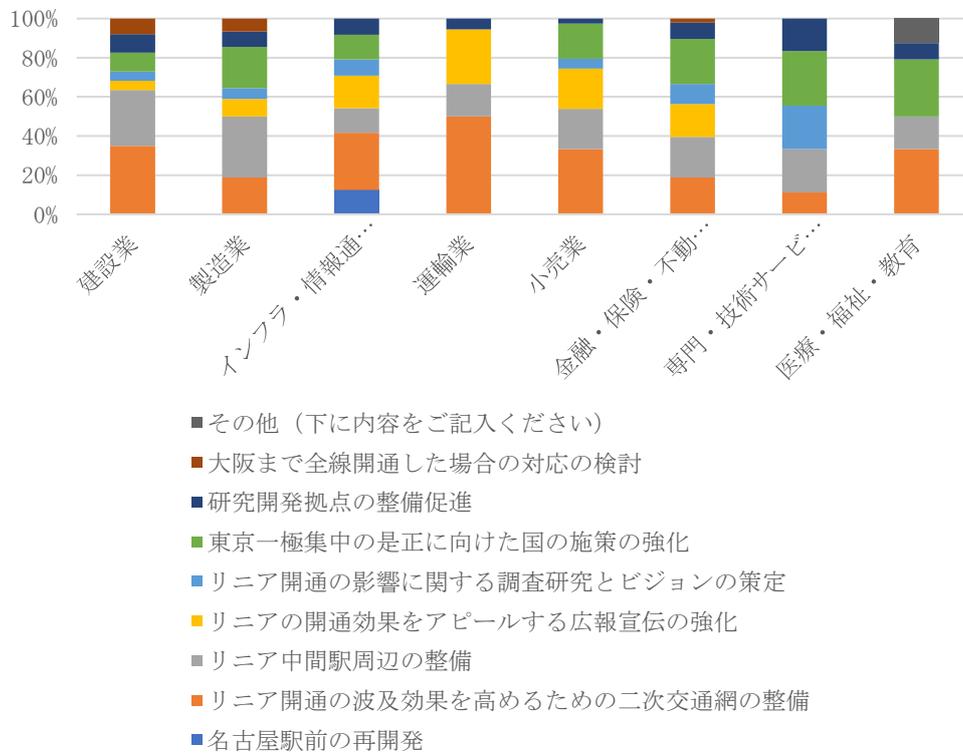
補-図24 リニア中央新幹線に対して求められる行政の対応

ア：名古屋駅前の再開発、イ：リニア開通の波及効果をもとめるための二次交通網の整備、ウ：リニア中間駅周辺の整備、エ：リニアの開通効果をアピールする広報宣伝の強化、オ：リニア開通の影響に関する調査研究とビジョンの策定、カ：東京一極集中の是正に向けた国の施策の強化、キ：研究開発拠点の整備促進、ク：大阪まで全線開通した場合の対応の検討、ケ：その他、コ：回答なし

名古屋市と中津川市について、行政への要求事項を業種別にみると、補-図25・補-図26のようになる。名古屋市では、「名古屋駅前の再開発」は、運輸業やその他サービス業で、「リニア開通の波及効果をもとめるための二次交通網の整備」は飲食・生活関連サービス・娯楽業や医療・福祉・教育で、回答が多い。また、絶対数は少ないが、専門・技術サービス業では「リニア開通の影響に関する調査研究とビジョンの策定」、インフラ・情報通信業では「研究開発拠点の整備促進」も相対的に多くなっている。一方、中津川市では、「リニア開通の波及効果をもとめるための二次交通網の整備」は、リニアの恩恵を受ける地域と受けない地域との格差拡大を懸念していた運輸業や小売業で大きくなっていることが特徴的である。それに加え、建設業や医療・福祉・教育からの回答も多い。「リニア中間駅周辺の整備」は、建設業や製造業が多い。これらの回答の背景には、建設業は施設建築、運輸業は旅客輸送というかたちで、業務に直結する取り組みであるということも関係すると思われる。「リニア開通効果をアピールする広報宣伝の強化」は、運輸業や小売業、金融・保険・不動産業、インフラ・情報通信業といった、街全体の経済活動の活性化に影響を受ける業種で回答が多い。そのほか、「リニア開通の影響に関する調査研究とビジョンの策定」、「研究開発拠点の整備促進」については、専門・技術サービス業で相対的に多くなっていた。



補-図 25 リニア中央新幹線に対して求められる行政の対応と業種の関係（得点ベース、名古屋市）



補-図 26 リニア中央新幹線に対して求められる行政の対応と業種の関係（得点ベース、中津川市）

回答数 2 以下の業種は表示していない。

## 第6章 リニア中央新幹線に関するヒアリング調査結果

伊藤 健司・松田 直己

### 1 ヒアリング調査の目的と方法

前章において、リニア中央新幹線の開通による影響と対応に関するアンケート調査結果がまとめられている。本章ではアンケート調査結果をふまえて、リニア中央新幹線の開通に向けて想定される影響と現段階での認識と対応について、それぞれの企業や地域スケールでのより具体的な把握を進める。

アンケート調査によると、リニア中央新幹線の開通時期が現実的には見通しにくいこともあり、必ずしも現段階においては関心が非常に高い企業の割合が高い状況ではない。そこで、ヒアリング調査においては、関心度が高い地域・企業を中心に対象とすることで、まずは特徴的あるいは先行的な内容について把握する。

ヒアリング対象は、リニア中央新幹線の影響を強く受けると考えられる組織等を優先した。具体的には、対象組織としては、商工会議所、企業、観光協会といった民間組織を選定しており地方公共団体は含んでいない。事業分野としては、観光業や運輸業、この地域の主要産業としての自動車産業を中心とした製造業企業、地域の幅広い企業に関連する商工会議所や金融業とした。地域としては、リニア中央新幹線の直接的な沿線となる名古屋市と岐阜県東濃地域周辺のほか、愛知県尾張地域や西三河地域も含んでいる。なお、以下のヒアリング調査結果の記述においては地域の特徴についても記述している部分があるものの、ヒアリング対象の数も範囲も限られており、それぞれのヒアリング対象が必ずしもそれらの地域の状況全体を代表しているとは限らない。

ヒアリング調査は、2023年10月から2024年2月にかけて実施した。以下において、それぞれのヒアリング結果をまとめる。主にリニア中央新幹線開業に向けての期待や現段階での対応状況、一方で課題として認識していることやそれらに対する対応の方向性、広域連携や官民連携の状況などを内容としている。以上より現段階で考えられるリニア中央新幹線開通の影響と対応について整理して、中部圏広域地方計画との関連について若干の検討を加える。

なお、リニア中央新幹線の間駅や車両基地の名称はいずれも仮称であるが、「仮称」や「仮」の表記は省略している。また、特記部分以外は、ヒアリング調査およびその際に提供された資料とヒアリング対象の公式ウェブサイトを基に記述している。

### 2 ヒアリング調査結果

#### (1) 中津川商工会議所

##### 1) 地域とヒアリング対象の概要

岐阜県中津川市は県東部にある人口約7万7千人（2020年国勢調査）の都市である。2005年に、中津川市に坂下町、川上村、加子母村、付知町、福岡町、蛭川村と長野県山口村を編入合併して現在の中津川市となった。

中津川市では、JR中央本線の美乃坂本駅付近にリニア中央新幹線の岐阜県駅が建設中である。美乃坂本駅は、中津川市の西部にあり、中津川駅から1駅名古屋寄りの普通列車停車駅である。岐阜県駅はリニ

ア中央新幹線の名古屋側から最初の駅であり、名古屋駅からの所要時間は13分程度、品川駅からは58分程度と予想されている<sup>139</sup>。また、岐阜県駅の東側には中部総合車両基地が建設中である。

中津川商工会議所は、1949年に設立され、1,814事業所（2023年3月）が会員となっている。なお、中津川商工会議所は2005年の合併前の旧中津川市域を区域としている。このほか、中津川市内には、旧7町村を区域とする中津川北商工会がある。

## 2) 期待と対応

観光の側面では、岐阜県駅を窓口として中津川市内や近隣地域への観光客増加が期待される。既存の新幹線の間駅に視察に行くとビジネス客の乗降は少ない場合が多く、地域の魅力を作ることにより下車利用してもらうことを考えていく必要がある。

中津川市内には代表的な観光資源として旧中山道の馬籠（まごめ）宿がある。近年、この馬籠宿と長野県南木曾町にある妻籠（つまご）宿の間の旧中山道を歩く外国人が多くなってきている。中津川駅で下車して、中津川駅から馬籠宿まで路線バスで移動し、馬籠宿から岐阜県と長野県境にある馬籠峠を越えて妻籠宿まで歩くコースが代表的なルートになっている。現在は、名古屋駅から中央本線の特急「しなの」で48分～50分程度、快速や区間快速（いずれも多治見駅以东は各駅停車）で73分～80分程度である（JR東海ウェブサイトによる）。首都圏（東京駅）からは名古屋駅経由で約2時間半から3時間ほどの所要時間となっているが、リニア中央新幹線によって広域からのアクセス改善が期待される。

また、中津川市内には、馬籠宿の他にも旧中山道の宿として、中心市街地に中津川宿、中津川宿と馬籠宿との間に落合宿がある。近年、中津川市では中津川宿や落合宿の整備にも取り組んでおり、馬籠宿もあわせて市内に宿泊して滞在してもらえる観光も志向している。中津川市は和菓子の生産が盛んな地域であり、代表的なものとして茶巾搾りの栗きんとんがある。中心市街地を中心に、栗きんとんを提供する和菓子店が多くあり、中津川市の象徴的な地域資源の一つとなっている。しかし、中津川駅前から中津川宿地域を含めた中心市街地では、特に商業機能の縮小が進んでいる。中心市街地活性化基本計画での取り組みも含めて、中心市街地に滞在することの魅力を上昇していく必要がある。

なお、リニア中央新幹線の岐阜県駅が設置される美乃坂本駅は、現在の市の中心となっている中津川駅とは異なるためどのように結びつけていくか都市構造への影響も注視していく必要がある。

市内にある地域の魅力という点では、この他に苗木城跡や恵那神社も紹介していきたいと考えている。ただし、観光面でのアピールを進めるにあたっては、安全面などの受け入れ準備も進めていく必要がある。

また、中津川市にはリニア中央新幹線の中部総合車両基地が設置される。北陸新幹線では、石川県白山市にトレインパーク白山（白山市立高速鉄道ビジターセンター）が2024年3月13日に開設された<sup>140</sup>。北陸新幹線白山総合車両所に併設され、新幹線について学んだり、点検・整備の様子を見学したりすることができる施設となっている。またJR東海では、常設ではないが、東海道新幹線の浜松工場を一般公開するイベントを年に数回開催している。リニア中央新幹線の中部総合車両基地については、見学施設やイ

<sup>139</sup> 岐阜県ウェブサイト「第2次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略『参考資料編』」

<https://www.pref.gifu.lg.jp/uploaded/attachment/355077.pdf>

<sup>140</sup> 白山市ウェブサイト「トレインパーク白山（白山市立高速鉄道ビジターセンター）」<https://www.city.hakusan.lg.jp/machi/kotsu/1008613.html>

ベントについての具体的な情報はないが、産業観光の取り組みとして期待が大きく、岐阜県からも要望している状況である。また、中部総合車両基地については、数百人以上の規模での従業者数が見込まれるため、中津川市周辺への居住者が増えることも期待される。

建設工事が進んでいる現段階での効果としては、アクセス道路なども含めた建設・土木関連分野での受注増加がある。また、工事に関連しての出張者も多く来訪しており、市内でのビジネスホテルや旅館での宿泊が多くなっており市内での飲食にも影響があるとみられる。ただし、建設業界での人手不足という状況がありこれ以上の受注が可能かは見通すことが難しく、また、リニア中央新幹線の開業までの期間限定的な状況とも言える。

商工会議所での広域的な対応として、岐阜県東濃地域の5市（中津川市、恵那市、瑞浪市、土岐市、多治見市）と中濃地域の可児市の6市の商工会議所連絡協議会やその下部組織としてツーリズム東美濃での連携を進めている。岐阜県駅は中津川市内に設置されるとはいえ、単独の市域ではなく、広域での連携が重要であると認識している。特に観光、医療、教育などの分野では、それぞれの地域で類似のことを進めるよりも連携したり役割分担したりしていくことが必要と考えている。

このほか、特に観光の側面では、以前から下呂温泉がある岐阜県下呂市や長野県南木曾町をはじめとした長野県木曾地域との連携を継続して実施してきている。下呂市と中津川市は隣接しており、鉄道路線はないものの両市の中心市街地間でみると自動車でも国道257号線を利用して約1時間の距離である<sup>141</sup>。長野県木曾地域については、JR中央本線や国道19号線の沿線地域にあり、以前から中津川市との日常的な交流がある地域であり、リニア中央新幹線の岐阜県駅も利用しやすい地域である。

また、中津川市以外の中継駅である神奈川県相模原市、山梨県甲府市、長野県飯田市とは商工会議所同士で連携や相談をしている。

### 3) 懸念や課題

懸念されることの一つとしていわゆるストロー現象がある。東京や名古屋への移動利便性が高まることで、人口や購買機能の流出が懸念される。一方で、リニア中央新幹線を利用した場合、名古屋市への所要時間が大幅に短縮されるため、中津川市から名古屋市周辺地域への通勤・通学時間が短縮されることにより、住宅地としての需要が増えたり、就職や進学のための転出に一定の歯止め効果が生じたりすることも考えられる。

#### (2) 北恵那交通株式会社

##### 1) 地域とヒアリング対象の概要

北恵那交通は、中津川市内の路線バスを運行する名鉄グループの路線バス企業である。中津川市の中心市街地（中津川駅）と市内各地を結ぶ路線を運行している。2018年からは春と秋など季節により中津川駅から国史跡の苗木城跡への直行バスを運行している。

同社は1922年（大正11年）に北恵那鉄道として設立され、1924年に開業した。1931年には乗合バス運行を開始した。1978年には北恵那鉄道が廃線となり乗合バスが事業の中心となり翌年北恵那交通に社

<sup>141</sup> 中津川市から下呂市を経由して郡上市を結ぶ地域高規格道路として濃飛横断自動車道が計画されており一部区間が供用されているほか、中津川市内でも事業中である。岐阜県ウェブサイト「濃飛横断自動車道 中津川工区」  
<https://www.pref.gifu.lg.jp/uploaded/attachment/15616.pdf>

名を変更した。以前は、鉄道、タクシー、貨物運送、キャンプ場運営などもおこなっていたが、現在は基本的に路線バス（乗合事業）に特化している。

中津川市では、以前は、国鉄（ジェイアール東海バス）、東濃鉄道（東鉄バス）、濃飛乗合（濃飛バス）など複数のバス会社の路線があった。北恵那交通以外の路線は廃止になったり、一部は北恵那交通が路線を引き継いだりしてきた。2002年にはJR東海バスから、2008年には濃飛乗合自動車から、2021年には東濃鉄道から中津川市内路線を引き継いだ（北恵那交通株式会社、2022）。現在は、コミュニティバスを除き、北恵那交通が中津川市内の路線バスの多くを運行している。北恵那交通の他には、市北部の加子母総合事務所と下呂駅前（下呂市）を結ぶ濃飛バスがあり（濃飛バスウェブサイト）、南木曾地域バスが南木曾町（長野県）から中津川市東部にある坂下診療所・弥栄橋まで乗り入れる路線と馬籠まで乗り入れる路線がある（南木曾町ウェブサイト）。

## 2) 期待と対応

リニア中央新幹線は2027年度の開業予定とされているが工事が遅れている状況であり、現在、準備段階として具体的に始めていることはない。期待感としては、JR中央本線の美乃坂本駅（中津川市）の場所に設置されるリニア中央新幹線の岐阜県駅と中津川市の中心市街地やさらには周辺観光地へのバス利用者の増加という面がある。

美乃坂本駅・リニア岐阜県駅と中津川市の中心市街地はJR中央本線により結ばれているが、バス路線としては、現在、北恵那交通の中津川駅と東鉄恵那車庫（恵那市）とを結ぶ路線（平日5.5往復、土曜・休日3往復）が美濃坂本駅を経由している<sup>142</sup>。可能性としては、美乃坂本駅（・岐阜県駅）と中津川駅間の増便も考えられるが鉄道路線もあるため、現状のままで中津川駅からの路線強化に注力する方が良い場合もある。

近年、旧中山道の馬籠宿（中津川市）と妻籠宿（長野県南木曾町）との間を歩くことが特に欧米系の外国人を中心に人気となっている。北恵那交通では、中津川駅と馬籠を結ぶ路線をとして平日12.5往復、土曜・休日11.5往復を所要時間約25分で運行しており利用者が増えている。2023年は感覚としてはコロナ前の利用状況に戻った感じである。今後、リニア岐阜県駅が開業することにより、リニア中央新幹線を利用して首都圏などから馬籠宿に向かう観光客が見込める場合には、岐阜県駅から馬籠への直通バスを運行することも可能性としては考えられる。

関連して、特にリニア中央新幹線の開業当初は、それに乗車すること自体が旅行の目的となる可能性があり、名古屋駅から、あるいは首都圏、山梨県、長野県の駅からリニア中央新幹線で岐阜県駅まで乗車し、それを機会として馬籠、下呂温泉、高山などでの観光に向かう可能性もある。その場合に、岐阜県駅からの二次交通としての路線バスを提供することもありうる。

また、中津川市にはリニア中央新幹線の中部総合車両基地が設置される。前述の北陸新幹線でのトレインパーク白山（白山市立高速鉄道ビジターセンター）のように仮に中部車両基地に何らかの見学可能な施設が設置されて観光スポットとなりうる場合には、岐阜県駅や中津川駅からのシャトルバスなどが運行される可能性もある。また、馬籠に限らず、岐阜県駅から下呂温泉などへの直通バスの運行も可能性としては考えられる。

---

<sup>142</sup> この他に、中津川市民病院経由で中津川駅と美乃坂本駅間の路線が平日1往復ある。

### 3) 懸念や課題

リニア中央新幹線の開業に関連しての具体的な懸念などは特にない。バス業界あるいは路線バス業界としての大きな課題として乗務員不足がある。新卒採用や中途採用も進めているが、乗務員の高齢化も進んでおり、仮にリニア中央新幹線の関連で業務量が増えた場合にも、業務量増加に対応できる乗務員を確保することができるかという懸念はある。地域的な特性としては、中津川市周辺は電機関係や輸送用機器関係の製造業が多い地域であり、交通事業は年中無休の運行のため週末勤務があったり、通勤・通学の輸送需要に対応して早朝勤務があったりするため採用事情には厳しい面もある。

このほか、路線バスの観光利用に関連して MasS への対応を進める。現在、交通系 IC カードなどへの対応はしていない。名鉄グループの MasS アプリである CentX (セントエックス) については、企画商品の販売・利用に対応しており、スマートフォンに対応画面を表示して運転手などに提示することで利用できるようになっている。

#### 参考文献

北恵那交通株式会社 (2022) : 『北恵那交通設立 100 周年記念誌』、北恵那交通株式会社。

### (3) 南木曾町観光協会

#### 1) 地域とヒアリング対象の概要

南木曾町観光協会は、長野県南木曾町にある観光協会である。南木曾町の主な観光目的地として旧中山道の妻籠宿がある。近年、特に旧中山道の妻籠宿と馬籠宿(岐阜県中津川市)との間を歩くことが欧米系の外国人に注目されている。また、妻籠宿は、昭和 40 年代という早い時期から街なみ保存に取り組んできた地域である。国内観光客は、名古屋市を中心とした中京圏(愛知県、岐阜県、三重県)からの観光客が中心であり、公共交通機関利用の場合は、JR 中央本線の南木曾駅、あるいは馬籠宿経由の場合は中津川駅がアクセスの主な玄関口となる。自動車利用の場合は中央自動車道の中津川インターチェンジから 30 分ほどである。なお、現在、馬籠宿に近い中央自動車道神坂パーキングエリアにスマートインターチェンジを設置する事業が進められている。

リニア中央新幹線との関係でみると、南木曾町は長野県にあるが、西側に隣接する岐阜県中津川市に設置される岐阜県駅が最寄り駅となる。飯田市に設置される長野県駅にアクセスするためには、木曾山脈(中央アルプス)を越える必要がある。

旧中山道の馬籠宿がある岐阜県中津川市から妻籠宿がある長野県南木曾町を経て、木曾川の上流に向かって塩尻市までの地域は木曾観光連盟を組織して観光振興に取り組んでいる<sup>143</sup>。なお、馬籠宿は、現在、岐阜県中津川市にあるが、馬籠宿がある旧山口村は長野県であり、2005 年に県境を超えて岐阜県中津川市に編入合併された<sup>144</sup>。

<sup>143</sup> 長野県木曾谷とりっぷ : <https://kiso-nagano.ne.jp>

<sup>144</sup> 中津川市ウェブサイト「中津川市のあゆみ(平成 30 年まで)」<https://www.city.nakatsugawa.lg.jp/soshikikarasagasu/kohokochoka/2/nakatsugawasinoayumi/1054.html>

## 2) 期待と対応

リニア中央新幹線の開通に向けて、南木曾観光協会や妻籠宿の経済関係者で宿泊施設を増やすといった具体的な取り組みは特におこなっていないが大きな期待がある。

欧米からの外国人個人観光客が多く、主な目的は旧中山道を歩くことである。特に竹林、川、水に関心が高い。馬籠宿から岐阜県と長野県境にある馬籠峠を通過して妻籠宿との間を歩いたり、妻籠宿に宿泊して、妻籠宿から南木曾駅まで歩き、さらに中山道の迂回路であった与川道を通して田園風景も見ながら野尻駅に至る5時間程度のルートを歩いたりする。現在、中部国際空港（セントレア）を含む名古屋地域経由でのこの地域への来訪が多いと考えられるが、リニア中央新幹線が開通した場合、首都圏経由での来訪も期待できる。

中山道を歩くことに以外の外国人観光客の目的として妻籠宿の街なみがある。妻籠周辺地域で、昭和50年代には53件の宿泊施設があったが、現在では10件（民宿6件、旅館3件、民泊1件）になっている。10件のうち宿場の中にあるのは民宿と旅館それぞれ2件の計4件である。ほとんどが小規模施設であり、半分以上は兼業で運営されている。大規模な宿泊施設は妻籠宿の外にある1件のみである。加えて、後述のように高齢化も進んでいたり、新型コロナウイルス感染症の時期に従業員を減らした場合もあつたりしたため、現在、宿泊施設はフル稼働の状況にあり、大規模に宿泊客を受け入れたり、宿泊客を現在以上に受け入れることは難しい状況である。日本人観光客については、妻籠宿内での宿泊を希望しても、外国人観光客の予約が早い時期から入っているため予約を取るのが難しい状況にある。

宿泊の有無を問わず、リニア中央新幹線の開通によって、首都圏からの日本人観光客が増えることについての期待がある。現在は、公共交通機関を利用する場合、JR中央本線の南木曾駅、あるいは中津川駅を利用する機会が多い。特急「しなの」の全便が中津川駅に停車するほか、南木曾駅には1日3往復が停車する。中津川駅から馬籠宿間の路線バスがあり、馬籠宿と妻籠宿の間を歩く観光客が多い。路線バスの一部は、旧中山道におおよそ並走する一般道を通して妻籠宿まで運行されている。このほか、名鉄バスセンター（名古屋市）から中央自動車道を通して、馬籠宿や妻籠宿に至る高速バス路線が期間限定（5月と秋のシーズンの土・日・祝日運行）で運行されている。コロナ禍中の実証実験では、妻籠宿と馬籠宿と昼神温泉（長野県）とを結ぶバスや妻籠宿と高山市を結ぶバスも運行されたが現在は運行されていない。

リニア中央新幹線の岐阜県駅は、JR中央本線の中津川駅から1駅名古屋駅側の美乃坂本駅（中津川市）付近に設置されることになっている。開通時に、岐阜県駅からJR中津川駅を経由して、馬籠宿、妻籠宿、さらには木曾福島方面へとバス路線が設定されることを期待している。馬籠宿から妻籠宿がある南木曾町を経て奈良井宿がある塩尻市までの地域は木曾谷・木曾郡として連携している部分がある。首都圏からの観光客がリニア中央新幹線を利用して岐阜県駅経由で木曾地域（木曾郡）に来てもらいやすくなる。こうしたことを考えると、南木曾町観光協会を含めた木曾地域の観光協会の案内拠点を、リニア中央新幹線の岐阜県駅、馬籠宿、中央自動車道の神坂パーキングエリア<sup>145</sup>などに設置することが有効かもしれない。

木曾郡以外での地域外との連携や広域連携としては、リニア中央新幹線の長野県駅（飯田市）がある飯田地域やその北側の伊那地域との連携も進めている。㈱南信州観光公社などと連携して、木曾地域、飯田地域、中津川市を回るツアーを2022年から実験的に実施した。なお、これらのツアープランの策定にあ

---

<sup>145</sup> 2024年3月現在、スマートインターチェンジ(SIC)が建設中であり、将来のアクセス向上が期待される。

たつては、「体験」も重視しており、南木曾町に関連する部分では、和紙製作体験やロクロ体験がある。また、妻籠宿と木曾山脈（中央アルプス）を挟んで東側には昼神温泉（長野県阿智村）がある。これらは、木曾山脈（中央アルプス）を挟んで、リニア中央新幹線の長野県駅と岐阜県駅という隣接する2駅が関連するものとなる。

首都圏からの観光客増加に期待しているところがあるが、リニア中央新幹線の名古屋駅と岐阜県駅は15分程度の所要時間と考えられるため、名古屋周辺地域からの観光客が増えることも考えられる。

### 3) 課題

リニア中央新幹線に関連して不安や課題と考えていることとして、中央アルプス隧道の建設による影響がないように留意している。南木曾町内では中央アルプス隧道（23、288m）の採掘が進められており、妻籠宿はトンネル採掘現場と国道19号線との間にあるため妻籠宿を通る国道246号線を残土運搬のためのダンプトラックが通行する。基準に従って運行されているが、国道246号線は妻籠宿の集落南側でウォーキングをする人が多い旧中山道と交差しているため、ウォーキングをする人に影響が出ないように留意している。

また、妻籠宿から馬籠宿方向に約3キロメートルのところに男滝・女滝という名勝があり、これらの滝の地下付近を中央アルプス隧道が通ることにより、滝の水量などに影響がないか不安に考えているところがある。

このほか、リニア中央新幹線や新型コロナ感染症に直接関連しないこととして、妻籠宿の住民の高齢化が進み、宿泊施設や店舗の後継者がいないことが観光面では課題となっている。妻籠宿は「妻籠宿を守る住民憲章」（1971年宣言）を持ち、「売らない」、「貸さない」、「こわさない」を3原則として集落保存を進めてきた。そのため外部資本に建物等を売却したり賃貸したりするということをしないため、住民により維持していく必要がある。妻籠地域出身者に戻ってきてもらえると良いが難しい状況にある。別の観点からは、地域おこし協力隊に期待しているところがあり、現在、観光関係や木工関係に従事している。

人口に関連しては、リニア中央新幹線の中部総合車両基地が中津川市に設置されることにより、車両基地従業員が南木曾町にも居住してもらえる可能性がある。また、現在でも南木曾町から名古屋までの長時間かけての通勤・通学者もいるが、リニア中央新幹線を利用した場合には名古屋への通勤・通学時間も短縮できるため、就職や進学を機会とした町外への人口流出のいくらかの歯止めになるかもしれない。

妻籠宿を主な観光地とした南木曾町は、大規模な宿泊型の観光地ではないが、妻籠宿には小規模な宿泊施設がある。宿泊という面では、周辺の木曾郡地域内、昼神温泉、下呂温泉（岐阜県下呂市）などと連携も視野に入れながらの展開となる。妻籠宿は宿泊についてもさまざまな体験についても小規模なものが中心となっている。ウォーキングの個人観光客が中心であること、街なみ保存の考え方が軸となっていることを考えても、リニア中央新幹線が開通した場合も、大規模観光地に変化していくというよりは、現在の良い環境を持続しつつ質を高めていく取り組みを進めていくことになると考えられる。

## （４）下呂温泉観光協会

### １）地域とヒアリング対象の概要

下呂温泉がある岐阜県下呂市は、2004年に萩原町、小坂町、下呂町、金山町、馬瀬村の5町村が合併して誕生した。人口（2020年、国勢調査）は30,428人であり、1975年の45,293人からおよそ3分の2に減少した。下呂市内の温泉宿泊施設は、旅館49件、民宿14件をなど73件があり、収容人数は8,079人となっている（2022年3月時点、下呂市データ集2023より）。下呂市内の年間宿泊者数（年度）は、2010年代はおおよそ106万人から120万人程度であった。2019年度は110.3万人であったが、コロナ禍となった2020年度は54.9万人と半減した。その後、2021年度は62.1万人、2022年度は97.8万人と回復傾向にある。方面別の宿泊者数（2022年度）は、93.1万人のうち、愛知県から32.8万人、岐阜県から18.2万人、関西地方から13.8万人、関東地方から12.4万人など国内が91.2万人で97.9%を占めた。海外からは香港から0.5万人、韓国から0.4万人など合計1.9万人であった。2019年度は国内から101.8万人、海外から12.0万人であったので、国内観光客の回復が進んでいる。交通機関別（2022年度）に見ると、93.1万のうち、自家用車利用が65.8万人で約3分の2を占めている。鉄道利用が16.6万人、観光バス利用が5.2万人などであった。2019年度と比較すると、自家用車利用での宿泊客数は2022年度の方が多くなり、鉄道利用も9割以上まで回復したが、観光バスは2019年度の3割程度にとどまっている<sup>146</sup>。

下呂温泉へのアクセスは、名古屋から特急「ひだ」で1時間半前後である。高速道路経由の自動車利用の場合は、中央自動車道で中津川インターチェンジから国道257号線を経由して約2時間である。下呂温泉はこれまで道路整備などの面では必ずしも良い条件ではなかった。例えば、東海北陸自動車道が開通したことにより、名古屋方面から飛騨地方の中でも高山や白川郷へのアクセスが向上して観光客が増えたが、下呂温泉は東海北陸自動車道のインターチェンジからは距離があり恩恵は少なかった。高速道路交通網の空白地域となっている面がある。

### ２）期待と対応

リニア中央新幹線が開通することで、下呂温泉への観光客が増加することについての期待がある。特に東北地方など、これまであまり下呂温泉への出発地となっていない地域からの誘客可能性が広がる。首都圏からの来訪者についても増やしていきたいと考えており、近年、既にそのための情報発信を継続している。

リニア中央新幹線を利用する際のアクセスについて、下呂温泉の場合は、名古屋駅と岐阜県駅の2駅が利用できると思っている。個人客・グループの場合は、首都圏からリニア中央新幹線利用で来訪する場合も、名古屋駅経由で特急「ひだ」を利用することが多いのではと考えられる。これは現時点で、岐阜県駅や中津川市中心市街地と下呂温泉の間の定期運行されている直通バスがないためである。団体客については、岐阜県駅の利用も考えられる。岐阜県駅で下車後、貸し切りバスで馬籠宿や妻籠宿、中部車両基地などをまわったあと下呂温泉に来て宿泊してもらうパターンなどが想定される。

<sup>146</sup> 宿泊者数などは、『2023 下呂市データ集 ～数字で見る 下呂市～』より。

広域的な連携も必要となる。これまでも、例えば、新東名高速道路の開通時（2016年、浜松いなさJCT～豊田東JCT）に向けて、開通の数年前から準備をして、下呂温泉と中津川で連携して静岡県からの観光客誘致に取り組んだ。

東京から考えた場合、名古屋駅経由と岐阜県駅経由のいずれの場合も、これまでよりも1時間程度所要時間が短縮されることで、2時間半程度で到着することができるようになる。これは三重県や愛知県三河地方など名古屋市周辺地域から来訪する場合と同じくらいの時間距離・時間感覚になり、来訪しやすい範囲の拡大につながる。

国内・インバウンド共に増加が見込める中で、マネジメントをする事により年間来訪者を平準化し働き方改革にも繋げていけるのでは、と期待している。

### 3) 懸念と課題・留意点

観光客が増加することへの期待はあるが、新規の観光客誘致のみに注力して、これまでに来てもらっている観光客、特に継続的に来てもらっているリピーターにとって利用しにくくなったり、満足度が低下したりすることがないように留意する必要があると考えている。新しい交通機関の開通や大規模イベントの開催による一過性のものとするのではなく、持続可能性を重視していく。一時的に観光客が増えなくても、そののちに急減することの負の影響を受けないように、経営の安定を指向している。

近年、下呂温泉でもインバウンドの外国人観光客が増えてきている。アジアからの利用が多いが、その中でも団体客から個人客への変化、それによる宿泊利用時期の変化などが起こっている。また欧米からの個人客も増えてきている。さまざまな状況の変化について情報を丁寧に分析して対応してきており、リニア中央新幹線の開通に向けても同様に地域のマネジメントとして取り組んでいきたい。観光協会としては、下呂温泉全体について、幅広い層に向けてプロモーション活動を実施し、それぞれの宿泊施設は、各自の特徴をふまえて活動することにより営業力を維持していく。

#### 参考文献

下呂市役所まちづくり推進部企画課編（2023）：『2023 下呂市データ集 2023』、下呂市。

## （5）名鉄観光バス株式会社

### 1) ヒアリング対象の概要

名鉄観光バスは、名鉄（名古屋鉄道）グループのバス会社である。中間持ち株会社として名鉄グループバスホールディングスがあり、事業会社として名鉄観光バスのほか、名鉄バス、岐阜乗合自動車、濃飛乗合自動車、東濃鉄道、知多乗合、先述した北恵那交通などがある。

名鉄観光バスの主な営業区域は、愛知県、岐阜県、三重県の東海3県である。名古屋市の本社のほか、8つの営業所（自動車車庫）に185両（2023年6月時点）のバスがあり、全国最大級の貸し切りバス会社となっている。営業所は愛知県に岡崎営業所、豊田営業所、刈谷営業所、名古屋営業所、春日井営業所、一宮営業所の6か所があり、岐阜県に岐阜営業所、三重県に四日市営業所がある。貸し切りバスの運行のほか、第1種旅行業登録の旅行事業部門を持ち、バスツアー「ドラゴンズパック」というブランド名で募

集型企画旅行を販売している。旅行支店としては、愛知県内に岡崎支店、豊田支店、名古屋支店、一宮支店の4か所がある。

## 2) 期待と対応

現時点で、リニア中央新幹線の開通に向けての対策室の設置やプロジェクトの立ち上げというようなことは実施していないが、様々な面で期待していることがある。リニア中央新幹線に関連する期待としては、まず開通に向けて、様々な社会基盤の整備が進むことがある。例えば、名古屋高速道路(都市高速)では、名古屋駅近くに新たな出入り口を設置することが構想されている。名鉄観光バスの団体旅行の多くは、名古屋駅前にある名鉄バスセンターを出発・帰着として実施されており出発及び到着の時間短縮になる。これは実時間としての短縮に加えて、乗客にとっての感覚的な時間短縮効果があると考えられる。

また、名鉄では、近畿日本鉄道などと共同で、名古屋駅前の名鉄名古屋駅、名鉄百貨店、近鉄百貨店、名鉄バスターミナルビル、名鉄レジャックの再開発を検討している。現在、名鉄バスターミナルビルの3階と4階に名鉄バスセンターがあり、再開発により、特に名古屋駅からの二次交通についての利便性が向上することが期待される。名古屋駅からの二次交通には、名鉄観光バスが運行するものも含まれる。

さらに、新たな交通機関であるリニア中央新幹線が、東京(品川駅)と名古屋(名古屋駅)間で最初に開業することにより、名古屋あるいは中部地方に域外からの関心や注目が集まることの意義は大きいと考えている。例えば、東京(品川駅)と名古屋(名古屋駅)との間が、現在の東海道新幹線と比較して半分以下の所要時間(40分)で結ばれることにより、感覚としては箱根や熱海に行くような東京から1時間圏の観光地のイメージで認識してもらえる可能性がある。これまでの「ちょっと距離がある」という認識のハードルが下がり、リニア中央新幹線で名古屋駅や岐阜県駅に来てもらい、そこから二次交通としてバスに乗り換えてもらって中部圏域の様々な観光地に向かってもらえるようになることも期待される。これには、ツアー旅行のほか、首都圏の企業や団体による貸し切りバスの需要も含まれる。

また、(超伝導方式)リニアモーターカーという新しい乗り物ということで、修学旅行、遠足、社会見学などの学校旅行の行程の中に、名古屋駅から岐阜県駅の1区間、あるいは長野県駅以东から岐阜県駅や名古屋駅までのリニア中央新幹線の乗車を組み込み、その先の貸し切りバスでの移動と組み合わせた利用も考えられる。加えて、岐阜県駅近くに建設される中部総合車両基地の見学が可能となる場合には、産業観光の一部として行程に組み込むことも考えられる。

## 3) 懸念と課題

リニア中央新幹線に関連して考えられる課題としては、前述の名鉄バスセンターを含む名鉄名古屋駅地区の再開発について、再開発の工事期間中の数年間のバス発着や道路の渋滞などについて、少しでも利便性の低下を抑える対応する必要がある。

また、名古屋を拠点として観光バスでの旅行需要を考える場合、名古屋駅から日帰り旅行で行くことができる200キロメートル圏域への観光輸送のさらなる展開・充実を進めていく必要があると考えている。200キロメートルの範囲には、多くの外国人観光客が訪れる高山や白川郷のほか、伊勢神宮なども含まれる。名鉄観光バスでは、名鉄バスセンターから高山や白川郷への日帰りツアーを実施しており、多くの外国人に利用されている。

直接リニア中央新幹線に関連することではないが、2020年以降のいわゆるコロナ禍においては、バスツアーを催行することができず利用者が大幅に減少した。そのため旧年式のバスを廃車して新車増備をおこなわないかたちでのバスの減車をしたり、人員削減も実施したりした。コロナ禍では、緊急事態宣言発令中はツアーを催行できず、解除された時期に感染防止対策を実施した上で状況をみながら一部催行する状況であった。なお、修学旅行や遠足などの学校輸送は、学校や保護者の児童・生徒に対する思いがあり延期を繰り返したりしながらも、ある程度維持された面があった。

現在（2023年秋）は回復傾向にあるが、コロナ禍において新車投入を控えたことにより以前よりも保有車両が減少していることや、コロナ禍前から続いている運転手不足のため運行を減らしている状況がある。なお、運転手不足については中長期的な課題となっている。

観光バス運行企業としての直接的なものではないが、名古屋地域の課題としては、地域の魅力の発信があると考えている。個々の企業レベルでの取り組みもあるが、単独では困難な面もあるため行政のコーディネートに期待している。

## （6）一宮商工会議所

### 1）地域とヒアリング対象の概要

一宮市は、愛知県尾張地方北部にある人口37.8万人（2024年1月）の地方都市である。2005年に、一宮市、尾西市、木曾川町が合併して現在の一宮市になり、2021年には中核市に移行した。濃尾平野の平坦な土地が広がり、豊富な水資源がある。

地域の産業の特徴としては、毛織物産業について尾州産地の中心として国内の代表的な産地となっている。一方、バブル経済崩壊以降、継続的に繊維産業の縮小が進んだり、雇用の場として大きな存在であったソニー一宮が撤退したりしたことなどにより製造業が縮小してサービス業が多くなってきている。愛知県内ではあるが自動車関連の製造業は少ない。

市内には複数の高速道路が通り交通利便性が高く、近年は物流拠点としても注目されるようになってきている。名神高速道路、東海北陸自動車道、名古屋高速道路が通り、一宮インターチェンジ、木曾川インターチェンジなど9つのインターチェンジが設置されている。一宮パーキングエリアにはスマートインターチェンジの設置が計画されている。

### 2）期待・取り組み

リニア中央新幹線の開通により東京を中心とした首都圏との交通利便性が向上して交流人口が増加することが期待できる。東京（品川駅）と名古屋（名古屋駅）との間の所要時間が40分で、名古屋駅から尾張一宮駅まではJR東海道本線の新快速を利用して10分で到着できるため首都圏への交通利便性は大きく向上する。繊維産業は縮小してはいるが、依然として一宮市において基幹産業であり、その繊維産業において、東京には製造と販売の両方の取引先があり、特に販売面において東京にあるアパレルメーカーとの業務面での行き来は多い。一宮市や名古屋市に本社がある企業においても、東京本社も設置している場合もある。現状として東海道新幹線の利用は多く、1日出張が半日で可能になったり、1日よりも多くの営業活動がおこなえるようになったりするなど時間短縮効果は大きい。

また、一宮市も含めて、名古屋圏域・愛知県域において都市的な社会基盤の整備が進むことの期待もある。直接リニア中央新幹線に関係するものではないが、例えば、名神高速道路と東海北陸自動車道の一宮ジャンクションから伊勢湾岸道・名古屋港までを結ぶ一宮西港道路や名古屋都市高速道路一宮中入口から岐阜方面への地域高規格道路である名岐道路について、関連自治体と連携して実現を目指す取り組みを進めている。

### 3) 対応・課題

リニア中央新幹線の開通により、様々な面で首都圏への流出が生じるストロー現象はあると考えられるが、それを前提に対応していく必要がある。また、名鉄百貨店一宮店も2024年1月に閉店し、高次の購買機能の名古屋への集中も進んできている。

一宮市の中心的な駅である尾張一宮駅は、前述のようにJR東海道本線の新快速を利用した場合、名古屋駅から10分という時間距離であり利便性が高い。そのため、リニア中央新幹線の開業も視野に入れて地域外の企業による土地購入もあり地価が上昇してきている。再開発が進んでいる段階ではないが、駅周辺のまとまった土地ではマンション開発が見られ駅周辺の人口が増加する状況となっている。名古屋市のベッドタウン化が進んでいるとも言える。生活環境が良いということで居住地として選択してもらうことはプラスの点と言えるが、産業・雇用の拡大も必要と考えている。

繊維産業が縮小する中で、それに代わる基幹産業の育成が求められる。商工会議所では、スタートアップ支援の意味合いもあり3年前からビジネスプランコンテストを実施している。まだ手探りの状況であり大きな成果が出るという段階ではないが、まずはスタートアップの機運を高めていきたい。

## (7) ササキセルム株式会社

### 1) 地域とヒアリング対象の概要

愛知県一宮市は、前項で記載のように毛織物を中心とした繊維産業が盛んな地域である。産業の規模としては縮小傾向にあるが、独特の風合いのある生地は近年改めて高く評価されるようになっている。

ササキセルムは、一宮市に本社を置くテキスタイルコンバーター（生地問屋）である。テキスタイルの企画卸販売を中心に、生産管理、検品、物流といった繊維関係分野、さらにはICT事業部門も有する。尾州産の生地その他、機能性素材を特徴的に取り扱い、服地のオリジナル素材を企画・提案販売している。2000年代から海外拠点を中国に開設し、2019年に東京営業所を開設した。

### 2) 期待と対応

リニア中央新幹線の開通は、従業員の働き方改革につながることを期待できる。一宮市から東京に行く場合に、東海道新幹線を利用している現在と比較して半分以上の所要時間となり、これまでの移動時間を他のことに使えるようになる。

現状として、本社にある営業部門のほとんど全員が、毎週、1日から数日程度、東京に行っている。機能性素材（生地）を取り扱っており、またレディース、メンズ、スポーツと分野も広いため、取引対象は、商社、企画会社、アパレル、縫製工場など多岐にわたるが、顧客は（広域的な関東地方というよりは）東京都内に多い。東京の他都市とは異なる特徴的な点として、様々な商社が集積していることがある。東京

にも営業拠点を置いているが、営業部員が商談先に持参するサンプル生地の受け取り拠点という性格であり、営業部員は一宮からの出張で活動している。営業活動の中心は東京にあるが、生産関係、企画、貿易などを含めて事務的な活動については、必ずしも東京にある必要はなく、産地である一宮に拠点があることにも意味がある。

一方で、リニア中央新幹線開通により移動利便性の向上により、東京をはじめとした他地域から一宮、尾州産地に来てもらいやすくなる。外国人観光客についても、現在は有名観光地に集中している状況にあるが、移動しやすくなる環境になることにより、日本において特徴的な製品を作っているところを見てみたいという需要も出てくるかもしれない。

総体的として、東京・名古屋間の移動時間の短縮により、大都市間の長距離移動という感覚から、都市圏内の移動の感覚に変化する可能性がある。

移動の利便性が向上することは、何らかの流出につながる可能性はあるが、企業としては、環境に順応していく必要があり、さらには変化に対して自らが積極的な対応をしていく必要があると考えている。それにあたっては、研究機関等が発信する理論的内容を含めた情報を受け取りつつ、企業経営の経験からの具体的実践とのバランスを留意していくことも意識している。

### 3) 課題と展望

尾州を産地としてみた場合、産業としての規模が縮小した現在でも残っているものは、その多くが技術と手間がかかる製品である。機械の中には数十年前から使用しているジョンヘル織機やガラ紡などもあり、他産地では生産することができない独特の生地を生産している。どのような生地にしていくか発注者との密接な関係を築き、主従関係ではないパートナーとしての関係になることもできる。一方で、独特の風合いを持ちつつ、手作業での織物ではないため機械生産による均一性がある工業製品として生産できることも特徴である。さらに、糸から生地に至るサプライチェーンの中で、例えば、「起毛」など工程のそれぞれの段階に特徴的な技術があり、そのような工程ごとの技術の活用にも着目することも産地維持のために必要と考えている。

また、地元の愛知県立一宮特別支援学校の「みんなプロジェクト」の一環として、一宮地場産業ファッションデザインセンター、あいち産業科学技術センター尾張繊維技術センターなどの協働により車椅子用レインコートなど福祉医療の開発を続けてきている。ササキセルムも地域の企業として参加しており、ビジネスベースとはまた異なる産地としての取り組みと考えている。

一宮市として見た場合、近年、高速道路のインターチェンジが増えたこともあり、大規模な物流センターが建設されて物流のハブとしての重要性が増している。雇用の場ができることによる人口流入も見られる。別の側面として、名古屋駅から尾張一宮駅までの所要時間が10分程度ということもあり、駅周辺を中心にマンション建設が相次ぎ、名古屋市のベッドタウン化が進んできた。

子ども連れ世帯が流入している近年の段階から、将来を見据えて、持続的に街が成り立っていくように準備していく必要がある。計算上での将来人口の減少はある。しかし、地域の魅力をクリエイティブに増やすこととか、その魅力を持続する取り組みについては計算できない部分であり、大都市地域への一定の流出は踏まえつつ、この地域の住みやすさなどを気に入った人たちに残ってもらえるように持続的に取り組んでいきたいと考えている。

## (8) 株式会社デンソー

### 1) 地域とヒアリング対象の概要

愛知県刈谷市は、愛知県のほぼ中央部、三河地域の中では西部に位置する人口約15万人の都市である。市の中央部には自動車関連産業の大工場が並び、隣接する豊田市と同様に製造業の街として栄えている。また、道路交通では、2016年に伊勢湾岸自動車道が開通し市北部を通るようになったことで高速交通の利便性が格段に向上し、同自動車道の刈谷パーキングエリアに併設された刈谷ハイウェイオアシスは、コロナ禍前で年間800万人以上の来客があるなど賑わいの拠点も形成されている。

デンソーは、刈谷市に本社を置くトヨタグループの大手自動車部品メーカーである。国内の主な事業拠点として、愛知県内には安城市、西尾市、豊田市、幸田町など西三河地域を中心に生産拠点がある。この他国内では北海道、東北地方、九州地方などにも生産子会社がある。首都圏には東京支社等のほか、Global R&D Tokyo、Global R&D Tokyo、Haneda、横浜イノベーションラボなどの研究開発拠点も配置されている。

### 2) 期待と対応

現在のところ、具体的にリニア中央新幹線の開業に向けた取り組みを実施している状況ではない。名古屋（名古屋駅）・東京（品川駅）間の所要時間が40分程度に短くなることで出張の際の利便性は高まる。特に東京・名古屋間が1時間を切ることの魅力は大きく、移動のハードルが下がることが考えられる。経営幹部層は東京での財界活動の機会が多く時間短縮の効果は大きい。スタッフの場合は、東京を含めた広く首都圏の顧客先へのお出張があるため移動時間の短縮になる。1日出張であった出張が半日での出張が可能になったり、前泊が必要な出張先が減少したりすることが考えられる。

ただし、新型コロナ感染症によるいわゆるコロナ禍を経て業務活動の状況が大きく変化した面があり、リニア中央新幹線の影響もコロナ禍以前とは変わってきている。特にコロナ禍において会議や打ち合わせのオンライン化が大規模に進んだ。以前はほとんどすべての会議や打ち合わせが対面でおこなわれていた。現在は、必ずしもすべての会議や打ち合わせが対面実施ではなくオンラインでの実施も多くなった。オンライン会議システムが普及したことで、以前は不可能であった「顔を見ながら」、「複数で」、「資料を共有しながら」の話し合いができるようになった。顧客のニーズに合わせてということはあるが、社内会議も含めてオンライン会議ができるようになって対面での会議は減少した面があり、その意味では、リニア中央新幹線の時間短縮効果も以前とは異なる状況になっている。対面とオンラインが併用されていくとみられるが、それでも基本的には対面での会議であり、リニア中央新幹線の利便性は高いと考えている。

リニア中央新幹線開業に伴う拠点配置への影響までは現段階では具体化していない。デンソーの本社機能や研究開発機能の多くは刈谷市を中心とした愛知県三河地域にあるが、東京・首都圏には、首都圏の顧客を中心とした営業活動、高度運転支援などの技術開発、新事業の開拓および渉外・広報などの活動を推進している部門を置いている。自動車産業においても電動化が進展するとこれまでの領域からの事業構造の再編も必要になってくる。デンソーもこれから注力する分野として電動化、自動運転、コネクティッド、非自動車事業（FA/農業）の4分野があり、更に多様化する顧客へのスピーディーな対応や人材

獲得の面で、東京に拠点があることの意味は大きい。なお、ソフト系人材の拡大に関連しては中途採用も進めているが、社内で機械系人材のソフト分野についての学び直しも進めている。

リニア中央新幹線の開通により、東海道新幹線の運行形態も変わる可能性があるが、現在のところ三河安城駅の利用は多くはない。デンソー本社は東海道本線の刈谷駅近くにあり、名古屋駅から刈谷駅までは（特別快速利用の場合で）20分程度である。そのため、東京からデンソー本社がある刈谷市への移動については、東海道新幹線「のぞみ」で名古屋駅を経由して東海道本線で刈谷市駅に移動する方が所要時間の面でも運行本数の面での利便性が高い。

### 3) 課題と展望

デンソーの本社地区は、大都市である名古屋市からほど近い地方都市の刈谷市にある。名古屋市に近いこと、刈谷市における住宅供給が必ずしもそれほど多くなく住宅価格が高めなこともあり、市外居住者も多く名古屋市内からの通勤者も多い。この地域は、大都市内部ではないが大都市へのアクセスが良く、リニア中央新幹線が開通すると首都圏へのアクセスもさらに良くなる。地域の魅力を高めることや課題について行政とも協力したり意見交換したりしており、地域の魅力を考えていくことは、広く首都圏や海外も含めて人材を惹きつけることにつながる可能性がある。

#### (9) 豊田信用金庫

##### 1) 地域とヒアリング対象の概要

愛知県豊田市は三河地域の西北部に位置する人口約42万人の中核市である。中部圏の代表的な「ものづくり」のまちとして知られ、特に自動車産業が中心となっている。一方で2005年には近隣の6町村（足助町、藤岡町、稲武町、旭町、小原村、下山村）と合併し、市域面積が約918㎢と愛知県全体の面積の約18%を占め、その市域の約7割を森林が占めるなど、都市と山村が共存していることが大きな特徴である。

豊田市に本店を構える豊田信用金庫は1949（昭和24）年に創立され、預金残高約1.8兆円と信用金庫の中では大規模な地域金融機関である。「100年に1度の大変革」と言われる自動車産業の変革への対応をはじめとして、地域企業への融資のみならずカーボンニュートラルなど社会課題解決への対応支援等にも注力している。本店のほか豊田市内に26店、岡崎市3店、名古屋市3店、みよし市2店、日進市2店など西三河地域を中心に42店舗を展開している。

##### 2) 期待と対応

リニア中央新幹線の開通により、東京（品川）・名古屋間が40分となるが、名古屋駅から豊田市駅までは鉄道で1時間程度が必要であり、現段階では、豊田市へのプラスのイメージがしにくい状況である。その意味で、名古屋駅へのアクセスが良い地域とはやや異なる部分がある。名鉄三河線の改良などにより、名鉄名古屋駅から豊田市駅への直通運転などが実現すると人の流れも変わると考えられる。

更に、コロナ禍を経てリモートワーク等新たな働き方が浸透し、豊田に直接来訪するビジネス需要も以前よりは少なくなっている面がある。リニア中央新幹線の開通を時間短縮として評価すると、オンラインと比較すると意味合いが以前とは変わった部分がありうる。一方、リアルな製造はこの地域で、情報

(収集)や営業は対面接触により東京でというスタンスはリニア時代以降も変わらないと認識しており、その意味では高速鉄道需要についてはリニア開通後についても一定の需要があるものと考えられる。

また、観光等のサービス産業に関連したところでは、豊田市に隣接する長久手市にジブリパークが開園したことが注目される。とはいえ豊田市についてみると、現状では目的地というよりは中継地・立ち寄り地のイメージが強い面がある。一方で、市内には、紅葉で知られる香嵐溪、小原地区の四季桜、猿投温泉、豊田スタジアムなどの観光資源もある。豊田スタジアムはサッカーJリーグの公式戦開催地であり、近年ではラグビーワールドカップやラリージャパンの会場となるなど、イベント等の機会を創出することを通じ人の流れを生み出す取り組みもなされている。課題としては時期や範囲が限定的なものとなっている部分があり、リニア中央新幹線の開通にかかわらず、街全体の賑わいに結びつける動線形成が進むことが期待される。

### 3) 課題

地域としては、リニア時代を迎えようとするなかで、自動車産業をはじめとした既存の産業構造の転換や世代交代が課題になっている。電動化やSDGs、カーボンニュートラルなどについて、完成車メーカーや一次サプライヤーが動いている中で、地域の中小企業に対して、信用金庫として情報の提供や企業経営者の意識醸成をはじめとした支援が重要と認識している。

都市の賑わいという点で見ると、豊田市駅東側で大規模な市街地再開発が進んできた。豊田市中央図書館も入居している豊田参合館のように賑わいがあるところもあるが、駅西側では松坂屋豊田店が閉店し、百貨店としては限定的な商品構成の三越豊田が1フロアで出店している。豊田市は製造業都市としての性格が強く、また、買い物行動のほとんどが自動車利用という地域特性もあるが、市の商業について考えるときに中心市街地の活性化は引き続き取り組んでいく必要がある課題である。

### 3 想定される影響と現段階での認識・対応に関する考察

リニア中央新幹線開通の影響についての認識は、地域や業種により様々であった。その中で、移動時間の短縮による利便性の向上は共通しており、その結果として、名古屋(とその周辺地域)と東京を中心とした首都圏との間の移動が、大都市圏の間の移動という感覚から、「都市圏内で移動する感覚」となるという意味合いの表現が複数聞かれた。スーパーメガリージョンや日本中央回廊という考え方は、地域の特徴を活かしての結合であり、中部圏においてもその認識の萌芽が現れている可能性がある。

リニア中央新幹線の開通時期については、2027年の開業は断念され、開業は相当程度遅れるとの見込みが示された。社会基盤整備を進める国や地方公共団体、あるいはリニア中央新幹線に直接的に関連する企業などの場合は長期的な取り組みが既に進められている。今回のヒアリング対象については、リニア中央新幹線による時間短縮効果をはじめとして多くの場合において前向きの影響があると考えられるが、開業時期が明確になり、様々な条件をある程度見通すことができるようになってから具体的な対応を進めていくことになるという見方が多くあった。

また、前向きの影響を予想しつつも、少子高齢化をはじめとした労働力確保の困難さやコロナ禍を契機としたオンライン化の進展などにより、現時点においてすぐにはリニア中央新幹線への対応に動きにくい状況もみられた。しかしながら、足元では地域拠点に高度な人材や労働力の確保を求める声は高く、

それは単に企業側のニーズのみならず、地域の住みやすさや教育環境など、今後少子高齢化の下でより激しくなる都市間競争に備えるべく、地域の居住環境や教育環境等の磨き上げや多様性の受け入れをリニア開業に向けて進めておき、well-being を高めて必要があるのではないかと考えられる。

さらには、東海地方というスケールで見ると、直接的にリニア中央新幹線の拠点となるのは、主に名古屋駅、岐阜県駅、中部総合車両基地の3拠点と考えられる。これらの3拠点および長野県駅を結節点としたネットワークを、道路（自動車、バス、高速道路などの高規格道路）や鉄道などによっていかに形成・充実していくかが多くの地域での懸念事項であり同時に期待されているところでもあった。これはハード面に限定されないソフト面でのネットワークも含めての取り組みである。

## 第7章 おわりに—国土政策の転換期における中部圏の課題

### 1 人口減少に対応した中部圏のあり方

瀬田 史彦

#### (1) 中部圏も本格的な人口減少局面

国立社会保障・人口問題研究所は、昨年(2023年)12月に『日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)』を発表した。

中部地方(ここでは、中部圏と北陸圏の広域地方計画区域である合計7県を対象とする)は、日本の中では首都圏・関西圏について人口や産業の集積が大きく、また輸送機械をはじめとした各種の産業集積によって、人口と経済が縮小する日本の地域の中では比較的、人口減少も緩やかというイメージがあるかもしれない。しかしこの推計結果は、そのイメージを覆すものとなっている。

2035年の全国の総人口は2020年比べて約92.5%になると推計されているが、中部地方は91.3%と全国平均よりも大きな減少幅になっている。中部地方の県の中では、愛知県のみが全国平均の水準を上回り、他の県は押しなべてかなり大きく下回っている。2050年には、全国でも83.0%という強烈な人口減少となるが、愛知県が9割近くを保つのに対して、他の県はすべて8割未満となる。

もはや人口の反転は望むべくもなく、人口減少に適応しなければならない時代になっているようである。

| 地 域     | 総人口(1,000人)    |                |                 |                 |                 |                 |                 |                 | 指数(令和2(2020)年=100) |  |
|---------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------|--|
|         | 令和2年<br>(2020) | 令和7年<br>(2025) | 令和12年<br>(2030) | 令和17年<br>(2035) | 令和22年<br>(2040) | 令和27年<br>(2045) | 令和32年<br>(2050) | 令和17年<br>(2035) | 令和32年<br>(2050)    |  |
| 全 国     | 126,146        | 123,262        | 120,116         | 116,639         | 112,837         | 108,801         | 104,686         | 92.5            | 83.0               |  |
| 中 部 地 方 | 19,907         | 19,353         | 18,789          | 18,178          | 17,521          | 16,834          | 16,134          | 91.3            | 81.0               |  |
| 富 山 県   | 1,035          | 986            | 942             | 898             | 852             | 806             | 762             | 86.8            | 73.6               |  |
| 石 川 県   | 1,133          | 1,092          | 1,057           | 1,019           | 979             | 937             | 897             | 90.0            | 79.2               |  |
| 福 井 県   | 767            | 733            | 703             | 672             | 639             | 606             | 573             | 87.6            | 74.7               |  |
| 長 野 県   | 2,048          | 1,974          | 1,899           | 1,822           | 1,743           | 1,663           | 1,582           | 89.0            | 77.2               |  |
| 岐 阜 県   | 1,979          | 1,901          | 1,820           | 1,734           | 1,646           | 1,557           | 1,468           | 87.6            | 74.2               |  |
| 静 岡 県   | 3,633          | 3,511          | 3,386           | 3,254           | 3,116           | 2,973           | 2,829           | 89.6            | 77.9               |  |
| 愛 知 県   | 7,542          | 7,453          | 7,346           | 7,211           | 7,050           | 6,870           | 6,676           | 95.6            | 88.5               |  |
| 三 重 県   | 1,770          | 1,703          | 1,637           | 1,568           | 1,496           | 1,422           | 1,347           | 88.6            | 76.1               |  |

表 7-1 中部地方7県の県別総人口と指数(令和2(2020)年=100)

出典:国立社会保障・人口問題研究所(2023)『日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)』より筆者作成

また中部地方の各都市は、社会移動を取り出してみても、楽観視できない状況となっている。

政府は、人口を自地域にとどめるいわゆる「ダム機能」を果たすべく、中枢中核都市として全国の82都市を2018年に指定して、支援を行っている。国土形成計画全国計画でも、後述の地域生活圏のあり方が広域地方計画での具体化に委ねられる一方、中枢中核都市については明記して、東京等への人口流出を抑制する役割を期待している。

中部地方には全部で19の中枢中核都市が指定されているが、このうち直近の2023年に転入超過であった都市は4つに過ぎない。2020年以降、コロナ禍の特殊な状況下も含めて、4年間転出超過が続いた都市は6割にあたる12都市あった。他方、名古屋市は2022年を除いて大幅な転入超過が続いている。

このように中部地方の多くの都市は、農山漁村か都市部かに関わらず、ほとんどの都市・地域が総人口の減少と転出超過の傾向に対峙していかなければならないことになる。

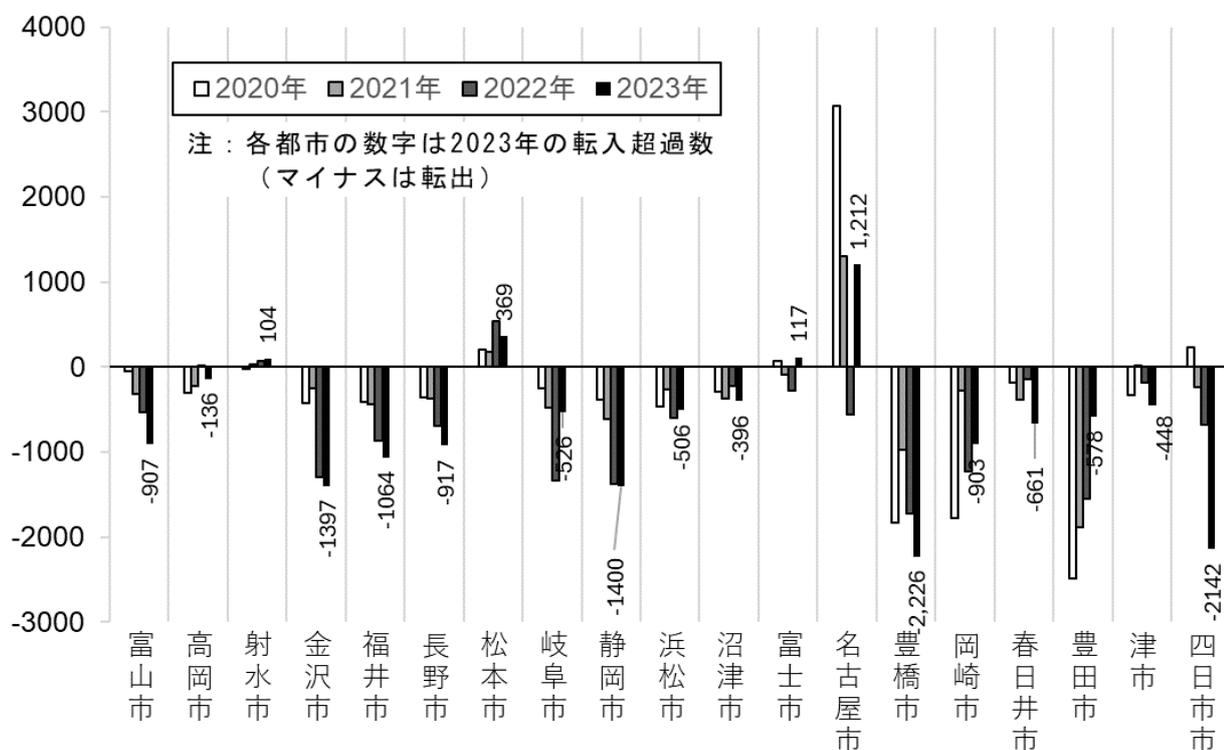


図 7-1 中部地方の中枢中核都市の転入超過数（2020年～2023年）

出典:『住民基本台帳人口移動報告 年報（実数）2020年～』より筆者作成

## (2) 産業集積とインフラを統合したビジョンへ

このような中部圏の人口動態は、国土形成計画中部圏広域地方計画の進捗評価でも、「近年の中部圏の人口減少率は全国に比べて緩やかな傾向で推移していたが、直近では全国の減少率を上回って減少し

ている。」という文言で、2022年にはすでに指摘され始めていた。進捗評価を行う中部圏広域地方計画協議会では、この傾向が続くことを前提に「地域間の対流や連携促進による地域活力の向上が求められる。」としている。つまり、対流を促進することによって、上記のような、名古屋一極ともいえる状況を変化させようという意図が読み取れる。

対流や連携を担う各種のインフラについて、国土形成計画の全国計画は基本的に全国レベルの開発・整備についての記述にとどめ、各圏域・ブロックの具体的な内容は広域地方計画に委ねられることになっている。そのため、2023年7月に閣議決定された第三次国土形成計画（全国計画）における、中部圏の対流や連携の記述は、「交通ネットワーク機能の強化とリニア中央新幹線の開業等による日本中央回廊の形成の効果を最大化し、中部圏内の多様な地域が補完・連携して、世界に誇るものづくり技術を礎とした産業の高付加価値化、さらには脱炭素化やレジリエンスの向上による持続可能な産業への構造転換等を図ることが求められる。」という、一般的な内容にとどまっている。

具体的な産業振興の手法についての記述も、全国計画ではそれほど具体的に書かれていない。国土審議会計画部会がまとめた、全国計画の骨子に相当する「中間とりまとめ」（2022年7月）では、「令和の産業再配置」という文言で、巨大災害や脱炭素への対応とともに、産業構造の変化も踏まえた産業の再配置・新産業の立地誘導の可能性などが検討されたが、策定された全国計画では見られなくなっている。「持続可能な産業への構造転換」という比較的あいまいな文言の元で、脱炭素やデジタルに関連した特定の産業の振興は示したものの、特に配置のあり方についてはほとんど述べられていない。また全国計画の目玉である地域生活圏も、産業立地との連携は、圏域を構成すべき様々な機能の1つという位置づけのもの、実際の圏域形成のあり方は、中部圏広域地方計画に委ねられた形となっている。

中部圏においては、2023年6月に上記の協議会が「基本的な考え方」を発表しており、人口減少に対する懸念や、ものづくりの高付加価値化・新産業の創出による産業の強化といった基本的な方向性を指し示している。直近の2023年12月の有識者会議では、資料（同会議「資料2-2 第3章基本的な考え方と主な戦略（案）概要版」<sup>147</sup>より）の中で、中部圏が誇るものづくりの高付加価値化や新たな産業の創出、さらには脱炭素への対応が個別に多く書かれている。今後、中部圏広域地方計画の原案が協議会で作成され、国土交通大臣によって決定されるまでの間に、こうした中部圏の産業が、交通をはじめとする各種のインフラと結びつき、上記のような対流や連携促進につながるというビジョンを示すことが望まれる。

### （3）人口減少への適応

一方、もはや人口減少は、ある程度の緩和は可能だとしても、回避や反転はほとんどの都市で難しい。昨年7月に策定された国土形成計画全国計画（以下、国土計画という）では、地域公共交通や買い

---

<sup>147</sup> [https://www.cbr.mlit.go.jp/kokudokeisei/kouiki/pdf/r051212/r051212\\_shiryu02-2-2.pdf](https://www.cbr.mlit.go.jp/kokudokeisei/kouiki/pdf/r051212/r051212_shiryu02-2-2.pdf)

物、医療・福祉・介護、教育等の暮らしに必要なサービスが持続的に提供される「地域生活圏」の形成が、主要な取組の1つになっているが、その前提として「人口減少下でも持続可能で活力ある地域づくり」が掲げられている。すでに国土計画では、地方圏での人口流出の流れを変えていくことにも引き続き取り組むが、同時に、人口減少を所与とし人口減少下においても持続可能な国土を目指すことが示されている。

また、2022年6月に、経済界や労働界、学識者ら有志100人ほどで構成する政策提言の組織である令和臨調は、「統治機構」「財政・社会保障」とともに「国土構想」の部会を設立し、その呼びかけの第一弾として、国土計画の策定とほぼ同じ時期である2023年6月に「人口減少危機を直視せよ-人が成長し、産業がかけ合わり、地域がつながる-」を発表している<sup>148</sup>。そこでは長期的に、かなり急速に、そして不可逆的に人口が減少することが確実であることを前提として、国や自治体が政策を構想していく必要があると主張している。この前提に基づいて、新たなフューチャーデザインとパラダイムシフトを求めている。

これまで、20世紀の人口増加・都市化の過程でも人口を減らしてきた農山漁村の自治体の地域づくりは、おしなべて人口の回復・反転を目指して行われてきた。2000年代後半に日本全体での人口減少が始まり、2014年に地方創生政策が開始されてからも、多くの自治体の目標は人口の維持や増加であり、それを達成するための様々な施策が行われてきた。しかし今後は、人口減少を前提とし、それに適応するための政策を進めるという意識の変化が必要になるようである。

#### (4) 関係人口の取り込みと二地域居住の促進

しかし単純な人口の減少を是認するだけでは、地域づくりが成り立たないと考えるのは無理はない。条件が継続的に厳しくなる未来においても、今よりもいい面があるフューチャーデザインが求められている。

すでに展開されている、交流人口や関係人口の議論は、常住人口の維持や増加に必ずしもこだわらない、新しい形での地域づくりとして、次第に理解が得られるようになってきている。人によっては、これは妥協の産物だと捉えるような感覚になるかもしれないが、実際に日本人全体の人口が減少し続ける中、日本の多くの自治体は、このような地域づくりの発想の転換を進める必要がある。関係人口や二地域居住は、最終的に移住による（常住）人口の増加を目標とするという考え方も多くみられたが、近年はそれにこだわらず、居住者でないまま、地域に貢献し続けるというあり方も多くの地域で認められるようになってきている。

---

<sup>148</sup> [https://www.reiwarincho.jp/news/2023/20230621\\_001.html](https://www.reiwarincho.jp/news/2023/20230621_001.html)

## 二地域居住とは・・・

二地域居住とは、都市部と地方部に2つの拠点を持ち、定期的に地方部でのんびり過ごしたり、仕事をしたりする新しいライフスタイルの1つです。

### 二地域居住のイメージ

例えば、平日は都市部で暮らし、仕事をして、週末などの休みを活用して趣味などのゆとりある生活を過ごすことが考えられます。



図2：二地域居住のイメージ

出典：国土交通省(2018)『二地域居住 推進の取組事例集』

すでに、二地域居住という言葉は一般的になり、勤務地を比較的自由に設定できる業種や職種で働く人々の間で進められている。これには、二地域間の移動を容易にする長距離の交通インフラの整備とサービスが影響していると考えられる。長距離では、新幹線、空港、高速道路の整備が一定の役割を果たしている。また2020年からのコロナ禍でウェブ会議ツールが普及したことも二地域居住を強く後押ししている。

国土審議会では現在、推進部会によって国土形成計画に示されている施策の実現を進めているが、当座で最も強く働きかけを行っているのが、この二地域居住の推進である。国土形成計画に近い制度による推進としては、広域的な地域活性化基盤整備法が今年2月に改正された。同法では、これまでの地域づくりの対象であった工業団地や観光施設に加えて、二地域居住に資する施設の整備を促し、その障害となる規制に特例を設けて緩和することになり、空き家の活用などが進められると見込まれている。

二地域居住の取組は、このような制度による取組を挙げるまでもなく、すでに様々な地域と分野で展開されているが、今後はさらに多面的に進むことになるだろう。こうした取組が進められる背景には、人々が固定された自宅での居住や職場での勤務から解放され、多様な場所と形式での働き方を求めていることの現れといえるだろう。

## (5) イノベーション人材にとって魅力ある中部圏へ

いわゆる現場が重要で具体的なモノをあつかう製造業部門の労働者が多い中部地方でも、このような労働者の選好の変化、特に若者の動向の変化を注視しながら、地域づくりを検討していく必要があると思われる。すでに新幹線や高速道路の多くが整備され、リニア新幹線を含めて今後の整備も多く期待できる、いわゆる「日本の真ん中」である中部圏の多くの自治体は、二地域・多地域居住の舞台として最も適していると考えられる。

これまでの国土計画・広域計画は、成長が見込まれる産業部門を特定して集積を進める傾向が強かったが、今日の産業振興がイノベーションの源泉となる人材を注視しているとするれば、今後は、産業振興のためにも、成長を担う人材が働きやすい環境をハード・ソフトともに様々な形で整備し改善していく必要があると考えられる。

## 2 国土政策の転換期における中部圏の課題

松原 宏

2014年7月に策定された「国土のグランドデザイン2050」は、20世紀後半の全国総合開発を経た21世紀の国土の長期ビジョンを描いたものとして位置づけられる。そこでは、急激な人口減少。少子・高齢化。巨大災害の切迫、インフラの老朽化、ICTの劇的な進歩などを背景に、「コンパクト＋ネットワーク」をキーワードに、多様性と連携による国土・地域づくりを進めるとしていた。また、多様性（ダイバーシティ）、連携（コネクティビティ）、災害への粘り強くしなやかな対応（レジリエンス）を国土づくりの3つの理念として、「小さな拠点」と高次地方都市連合、スーパー・メガリージョンと新たなナレッジ・リンクの形成、田舎暮らしの促進による地方への人の流れの創出など、12項目からなる基本戦略が打ち出されていた。さらに、実物空間と知識・情報空間が融合した「対流促進型国土」を目指すべき国土の姿として描いていた。

こうした「グランドデザイン2050」を踏まえて、2015年8月には、「第二次国土形成計画」（全国計画）が閣議決定され、リニア中央新幹線によって形成されるスーパー・メガリージョンについても、「対流促進型国土」形成のための具体的方向性の中で、グローバルな活躍を担う要として位置づけられていた。

その後、2020年以来の新型コロナウイルス感染症の感染拡大は、国土政策の大幅な見直しを必要とし、「国土の長期展望専門委員会」が設置され、2021年6月には最終とりまとめが公表された。これを受けて、計画部会での議論がなされ、2022年7月には第3次国土形成計画（全国計画）の中間とりまとめが公表された。そこでは、重点的に取り組む分野として、①地域の関係者がデジタルを活用して自らデザインする新たな生活圏—地域生活圏—、②多様なニーズに応じあらゆる暮らし方と経済活動を可能とする世界唯一の新たな大都市圏—スーパー・メガリージョンの進化—、③産業の構造転換・再配置により、機能を補完しあう国土—令和の産業再配置—が挙げられていた。

これに対し、2023年7月に出された新たな国土形成計画（全国計画）では、国土構造の基本構想

として、「シームレスな拠点連結型国土」が打ち出されたものの、スーパー・メガリージョンという用語は使われなくなり、三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」の形成という表現に変えられている。内容的には変わらないという見方もあるが、2027年には、品川駅と名古屋駅を約40分で結ぶとされたリニア中央新幹線の開業が見通せない状況の中で、スーパー・メガリージョンの中央に位置する名古屋大都市圏、さらには中部圏への注目度は、低下を余儀なくされているように思われる。

第3次国土形成計画（全国計画）の策定を受け、現在、中部圏広域地方計画の策定準備が進められているが、スーパー・メガリージョンはともかく、リニア中央新幹線による中部圏の新たな姿を念頭に、広域地方計画の策定作業を進めていくことが重要となろう。

本報告書では、リニア中央新幹線に関するアンケート調査結果を載せているが、リニア中央新幹線に対する市場拡大などへの期待と人材流出への懸念、リニア中央新幹線に対する関心の地域差等の指摘は注目に値する。本報告書ではまた、第3次国土形成計画で打ち出された「地域生活圏」について、中部圏での圏域設定の試みを行った。こうした取り組みとともに、製造品出荷額で全国1位にある愛知県を中心とした東海地域は、国土形成計画で求められている環境対応と災害対応を進める上で先進的な役割が期待される。

新たに打ち出された「シームレスな拠点連結型国土」においては、地方の中核・中枢都市が重視されてきているが、従来からの東海道新幹線によって結びつけられる太平洋側の都市群と2024年3月に金沢から敦賀まで延伸された北陸新幹線により連結される富山、金沢、福井などの日本海側の都市群などが、中部圏の新時代において、いかなる役割を果たすかが問われてこよう。

本報告書ではまた、日本とフランスと韓国の3カ国を取り上げ、高速鉄道による国土構造や地域経済、都市間関係、都市内部構造への影響を比較した。一極集中の是正と地方圏経済の活性化、都市再開発に果たす高速鉄道の役割は、中部圏の広域地方計画を考える上でも示唆に富むものといえよう。

以上、本研究プロジェクトでは、中部圏における産業・都市集積の現状分析からはじめ、リニア中央新幹線に関するアンケート調査、高速鉄道と地域との関係に関する国際比較を進めてきた。これらの多角的な視点からの検討を踏まえて、新たな中部圏のあるべき姿についての議論が深まっていくことを期待したい。

都市・産業集積の変化から見た  
広域地方計画の将来展望  
(その2)

中部圏における広域地方計画の将来展望研究会  
—報告書—

---

---

2024年5月

制作発行 公益財団法人 中部圏社会経済研究所

---

---

本調査研究報告書の著作権は、当財団に帰属します。  
無断で複写・転載することをご遠慮ください。