

# 四国新幹線整備に伴う岡山県への波及効果調査

## 報告書

2019年8月

四国新幹線整備促進期成会



# 目 次

1	調査概要	1
1.1	調査目的	1
1.2	調査概要	1
2	新幹線分岐駅、起点駅における整備効果	3
2.1	博多駅（九州新幹線）における整備効果	4
2.2	盛岡駅（東北新幹線）における整備効果	7
2.3	長野駅（北陸新幹線）における整備効果	8
2.4	地方の交流圏形成について（青森県 λ プロジェクト）	11
2.5	岡山で期待できる波及効果	12
3	新幹線整備における新駅開業効果	17
3.1	駅周辺のまちづくり事例と人口の推移	17
3.2	観光客等来訪者の変化	23
3.3	製造業年間出荷額の推移	25
3.4	新幹線駅を中心とした広域的な連携等	27
3.5	四国新幹線整備による新駅開業効果の想定	28
4	新幹線開業区間における在来線活用の可能性	31
4.1	調査対象区間の概要	31
4.2	整備新幹線開業後の在来線の変化整理	37
5	新幹線開業による効果のまとめ	54
5.1	四国新幹線による経済波及効果の試算	54
5.2	岡山・四国による広域経済圏について	73
6	調査のまとめ	75
6.1	本調査のまとめ	75



# 1 調査概要

## 1.1 調査目的

四国新幹線については、平成 26 年 3 月の基礎調査結果を受け、経済界・四国 4 県等を中心に導入に向けた活動をしてきたが、平成 29 年 7 月には、新たな推進組織として「四国新幹線整備促進期成会」を発足させた。

四国新幹線整備促進期成会では、岡山と四国 4 県庁所在地を結ぶ新幹線ルートの実現に優先的に取り組んでいくこととしており、本調査では、一般財団法人運輸総合研究所に委託し、四国新幹線整備による岡山県への効果について調査分析を行う。



## 1.2 調査概要

### ① 新幹線分岐駅、起点駅における整備効果

- ・他地域の事例調査を行うとともに岡山への波及効果を考察

### ② 新幹線整備における新駅開業効果

- ・他地域の事例調査を行うとともに新駅が児島に設置された場合の開業効果を考察

### ③ 新幹線開業区間における在来線活用の可能性

- ・瀬戸大橋線・宇野線の現状調査を行うとともに想定される変化を考察

### ④ 新幹線開業による効果のまとめ

- ・流動量増加に伴う経済波及効果の試算とその他様々な波及効果のとりまとめ



## 2 新幹線分岐駅、起点駅における整備効果

四国新幹線の分岐駅・起点駅である岡山において、四国新幹線の整備効果を検討するため、既存の分岐駅・起点駅における事例を調査する。調査対象は、近年整備された博多駅（九州新幹線）、盛岡駅（東北新幹線）、長野駅（北陸新幹線）とする。また、そうした調査結果も踏まえ、岡山への波及効果を考察する。

### 博多駅（九州新幹線）

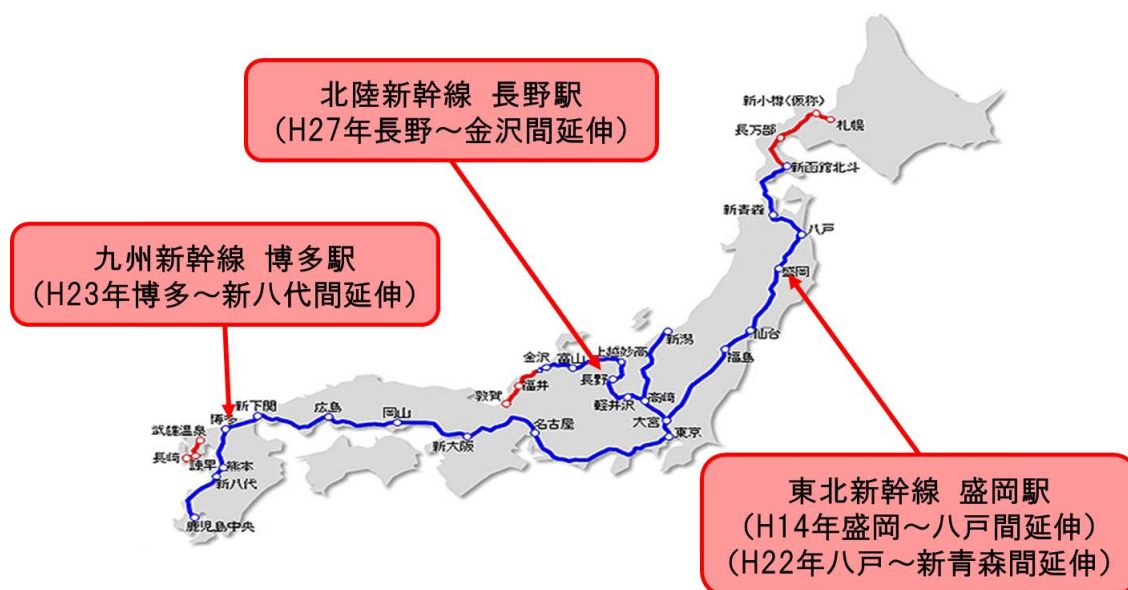
福岡県の県庁所在地である福岡市（人口 153 万人）にある九州最大のターミナル駅であり、昭和 50 年に新幹線駅として開業した。平成 23 年 3 月の九州新幹線（鹿児島ルート）の全線開業に伴い、九州新幹線の起点駅になっている。

### 盛岡駅（東北新幹線）

岩手県の県庁所在地である盛岡市（人口 30 万人）にある同県最大のターミナル駅であり、昭和 57 年に新幹線駅として開業した。その後、東北新幹線の延伸（平成 14 年 12 月盛岡～八戸、平成 22 年 12 月八戸～新青森）に伴い、東北新幹線の途中駅となっている。

### 長野駅（北陸新幹線）

長野県の県庁所在地である長野市（人口 37 万人）にある同県最大のターミナル駅であり、平成 9 年に新幹線駅として開業した。平成 27 年 3 月の北陸新幹線の金沢延伸に伴い、現在は北陸新幹線の途中駅となっている。



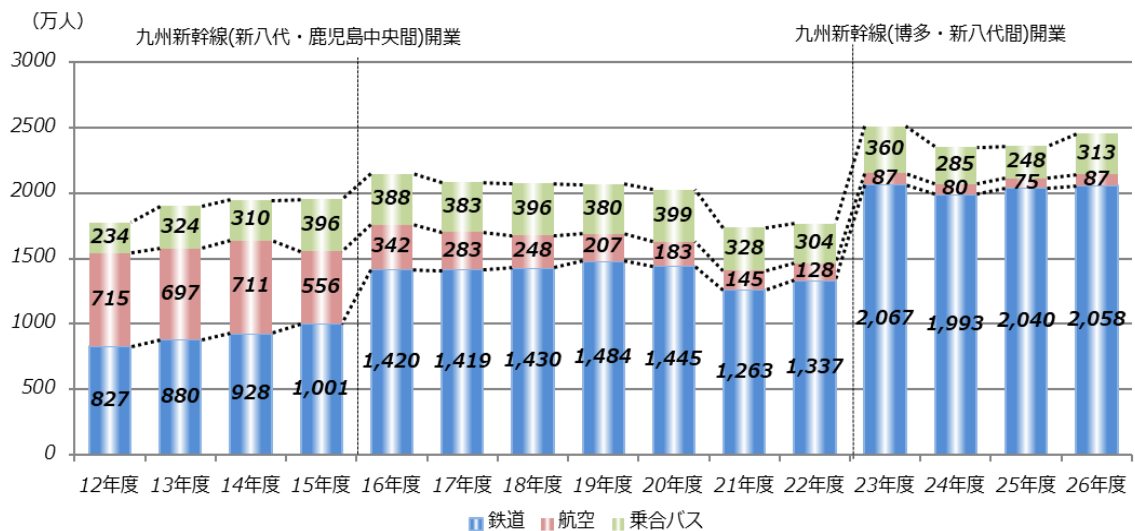
資料：鉄道建設・運輸施設整備支援機構 HP より

## 2.1 博多駅（九州新幹線）における整備効果

### ① 新幹線沿線地域における県間流動の活性化

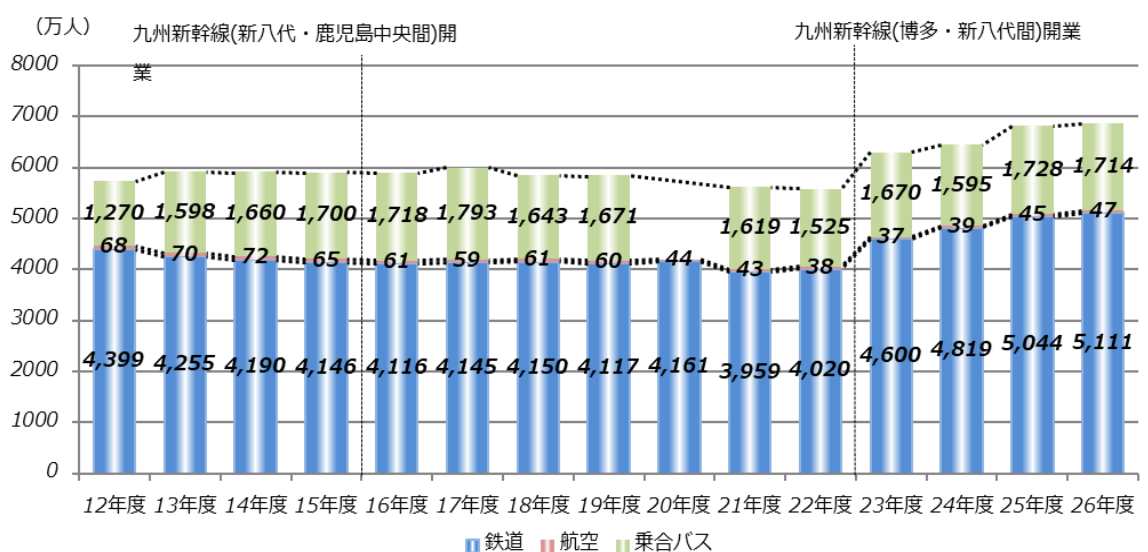
九州新幹線が全線開業して以降、鹿児島県との間の流動量が39%、熊本県との間の流動量が23%増加している。特に、鉄道利用については、鹿児島県との間で54%、熊本県との間で27%増加している。（H22→H26）

福岡県～鹿児島県間の流動量の推移



資料：旅客地域流動調査

福岡県～熊本県間の流動量の推移



注：平成20年度のバスの値が異常値と想定されるため除いている

資料：旅客地域流動調査



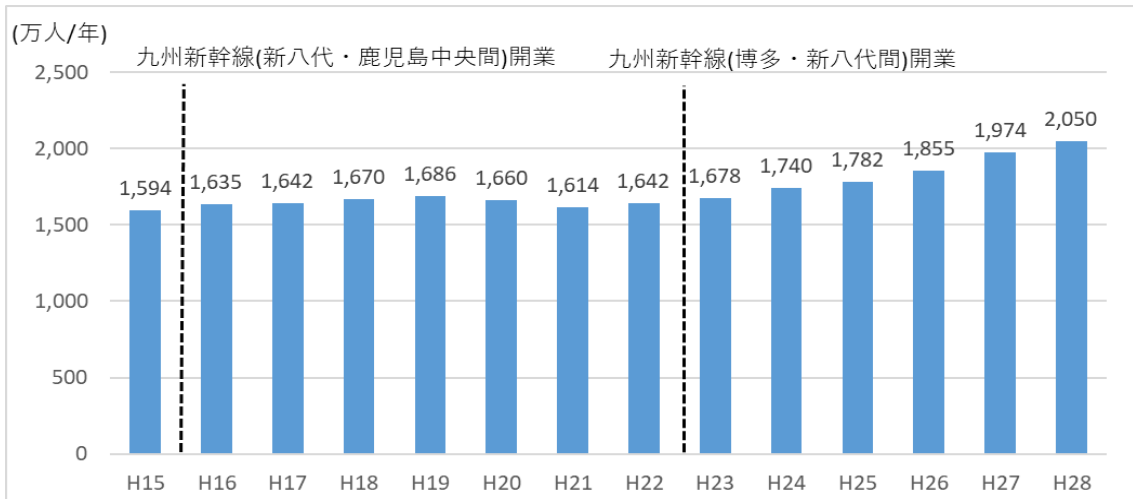
## ② 観光流動の増加

九州新幹線が全線開業して以降、福岡市の観光入込客数が25%増加している。

(H22→H28)

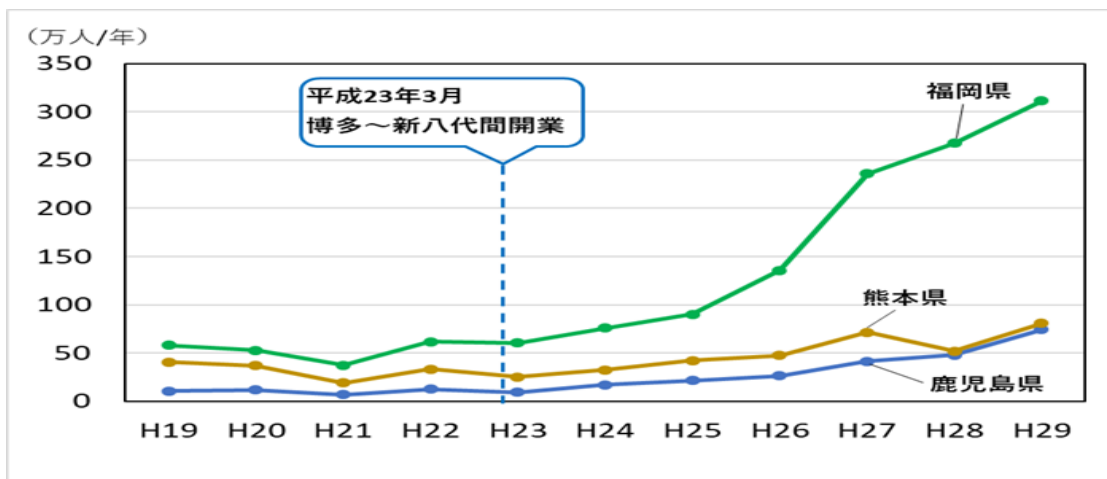
また、インバウンド需要も盛り上がり、福岡県における外国人宿泊者数が404%増加している。(H22→H29) これについては、新幹線開業に加えて福岡空港でのアジア向け路線の利用拡大も大きいと考えられる。

福岡市の観光入込客数の推移



資料：福岡県観光統計

外国人宿泊者数の推移（福岡県、熊本県、鹿児島県）



資料：宿泊旅行統計調査

福岡空港国際線着陸機数の推移

	H22	H29	増加数 (増加率)
着陸機数	8,230 機	18,000 機	9,770 機 (119%)

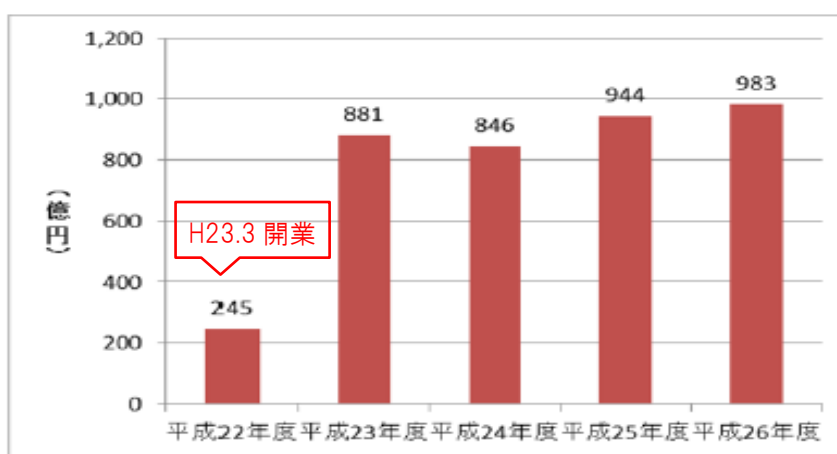
出典：福岡市統計書

### ③ 新幹線駅周辺開発の動向

九州新幹線鹿児島ルート全線開業に併せて、JR 九州は博多駅に JR 博多シティを開業させている。JR 博多シティは、アミュプラザ博多、博多阪急、博多デイトス、アミュエスト、エキサイド博多で構成されている駅ビルであり、店舗数は約 400 店舗（平成 27 年 7 月末時点）、延床面積が約 240,000 m<sup>2</sup>で、商業施設としては全国最大規模の駅ビルである。JR 博多シティは、平成 23 年 3 月の開業以降順調に売上を伸ばしており、新幹線開業と相乗効果で福岡の街の活性化に貢献している。

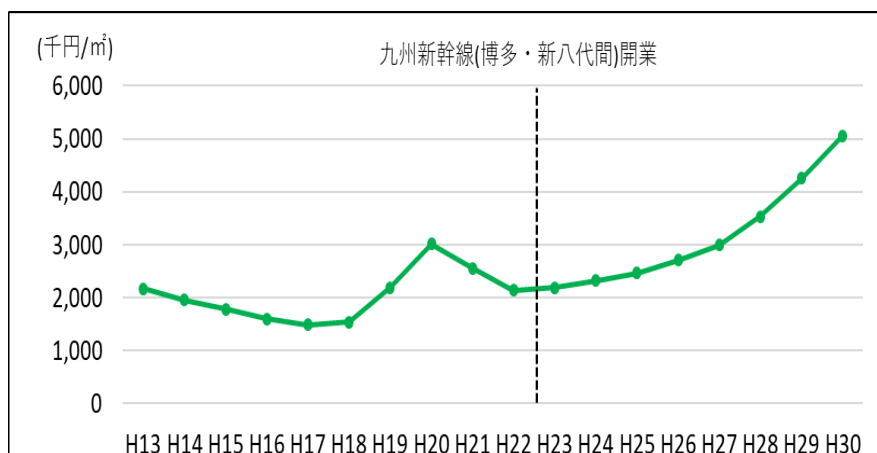
また、博多駅周辺での地価についても新幹線および商業施設開業により平成 23 年以降上昇している。

JR 博多シティの売上高の推移



出典：「九州新幹線（博多・新八代間）事業に関する事後評価報告書」

博多駅周辺の地価推移について



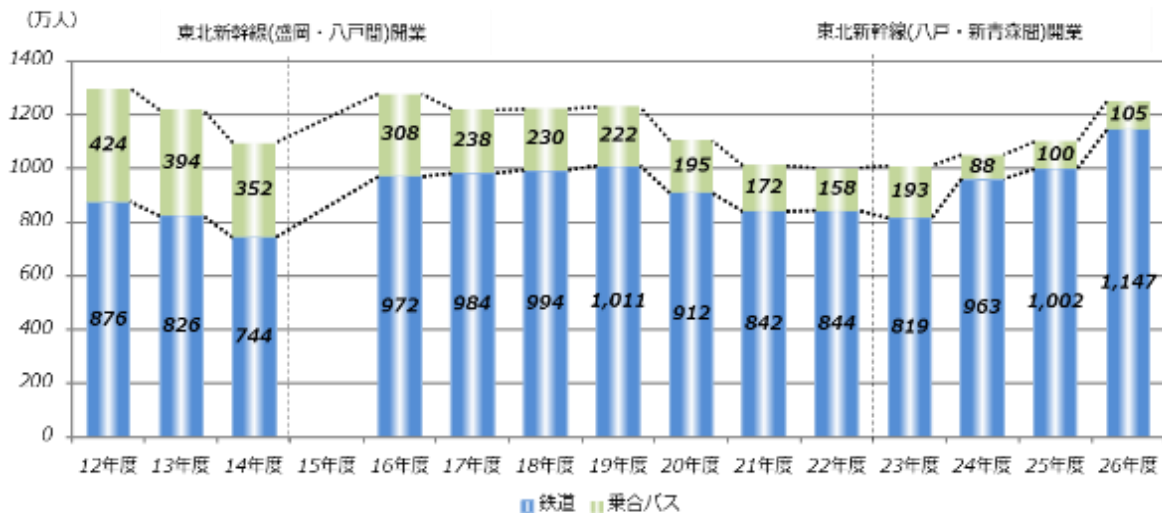
資料：土地代データ

## 2.2 盛岡駅（東北新幹線）における整備効果

### ① 新幹線沿線地域における県間流動の活性化

東北新幹線の新青森までの延伸に伴い、青森県との間の流動が25%増加した。特に、鉄道利用者については36%増加した。（H22→H26）

岩手県～青森県間の流動量の推移



注：平成15年度の民鉄の値が不明のため除いている

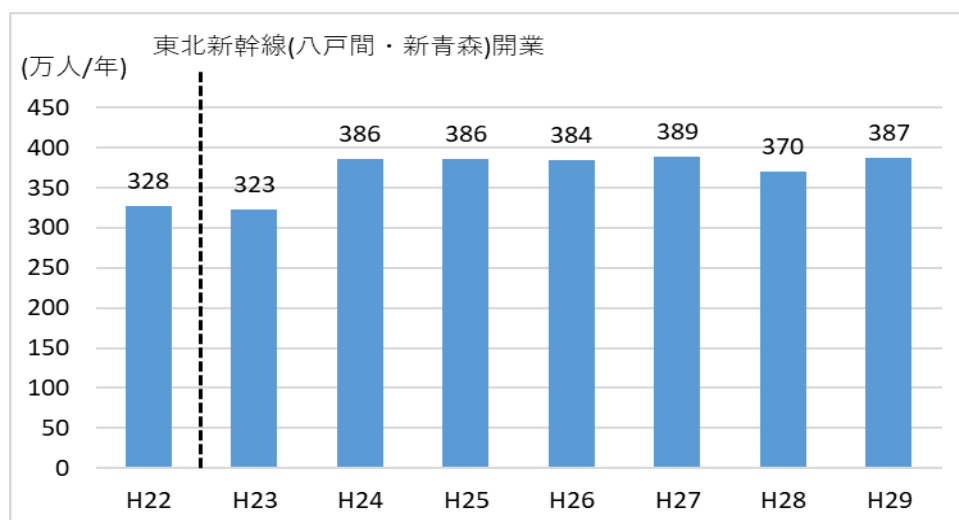
資料：旅客地域流動調査

### ② 観光流動の増加

東北新幹線八戸・新青森間開業により、盛岡市の観光入込客数が18%増加した。

（H22→H29）

盛岡市の観光入込客数の推移



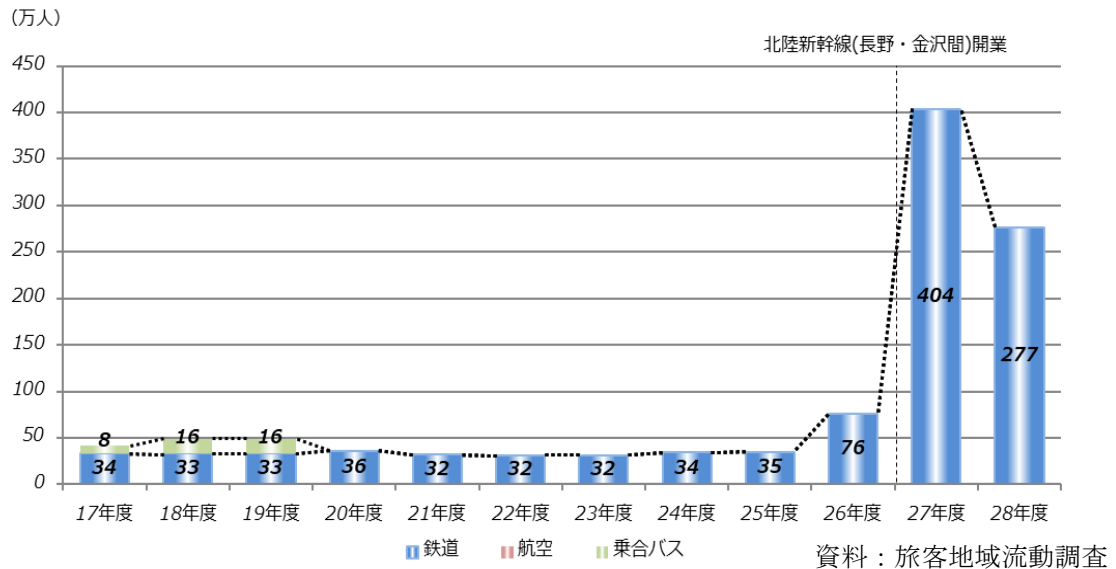
資料：岩手県観光統計

## 2.3 長野駅（北陸新幹線）における整備効果

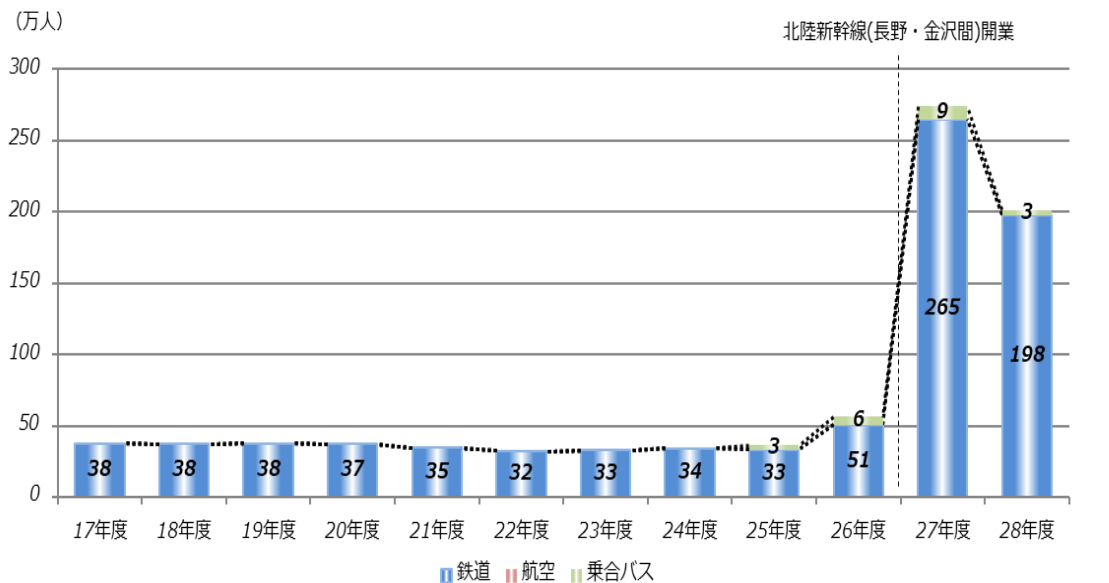
### ① 新幹線沿線地域における県間流動の活性化

北陸新幹線長野・金沢間開業により、石川県、富山県との間の流動がそれぞれ 264%、253%と大きく増加している。また、新潟県との間の流動についても 27%増加しており、長野を経由する形で、北陸と新潟との交流が増加していると考えられる。(H26→H28)

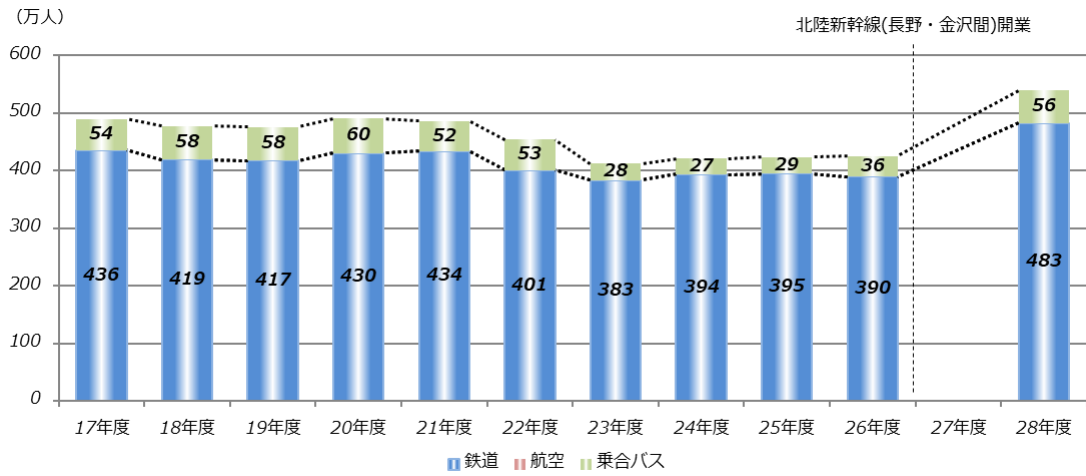
長野県～石川県間の流動量の推移



長野県～石川県間の流動量の推移



### 長野県～新潟県間の流動量の推移

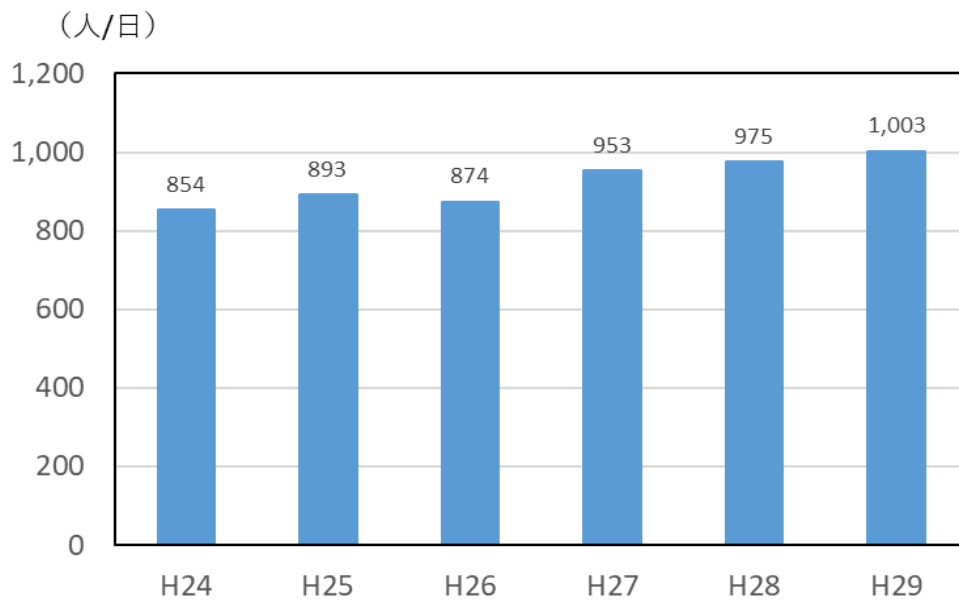


注：平成 27 年度の民鉄の値が不明のため除いている

資料：旅客地域流動調査

また、北陸新幹線開業以降、長野駅での乗車人員における定期利用者数は増加しており、流動量増加の一因となっている。

### 長野駅乗車人員（定期利用者）



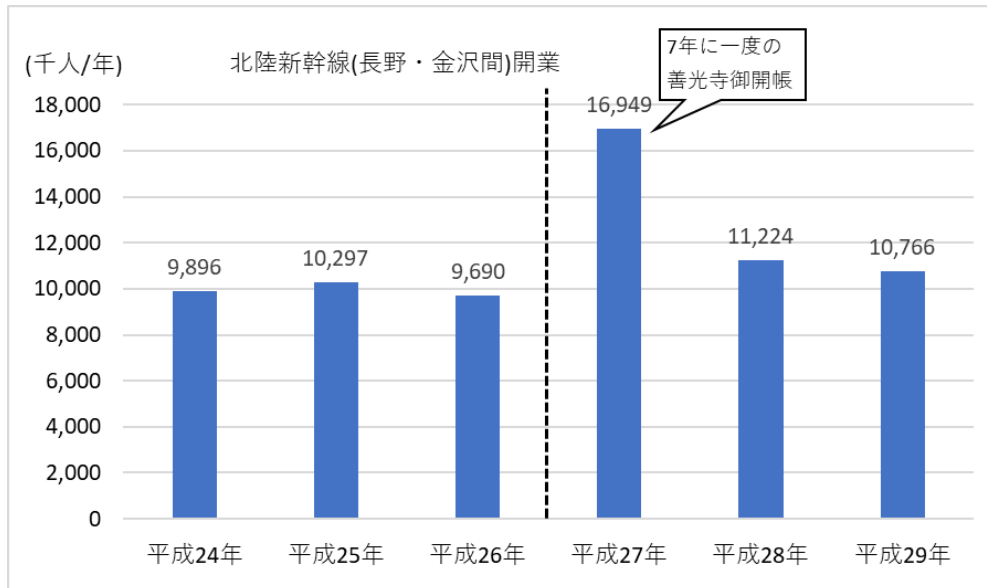
資料 JR 東日本

## ② 観光流動の増加

北陸新幹線長野・金沢間開業後、長野市の観光入込客数が 11%増加した。(H26→H29)

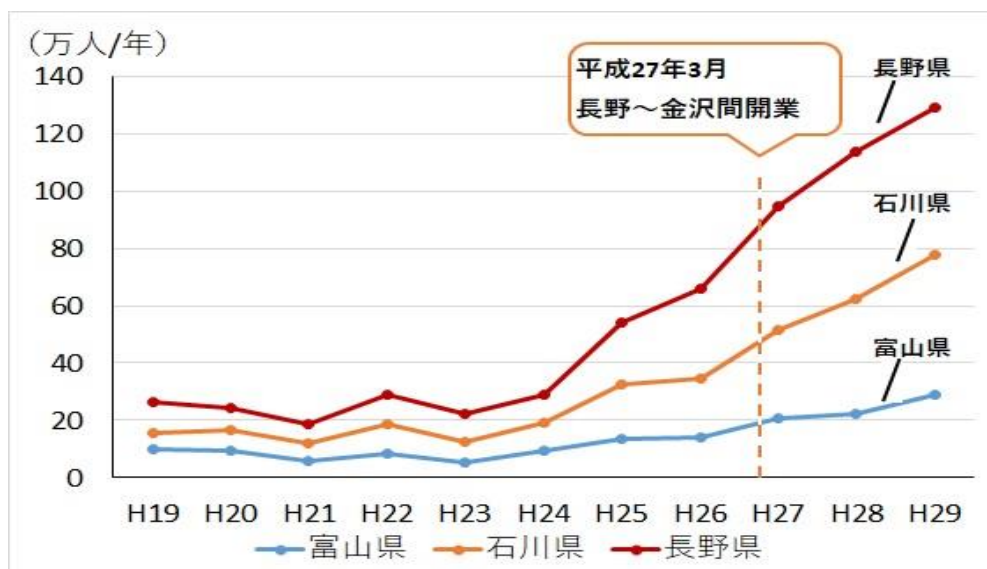
また、インバウンド需要についても新幹線開通に伴う盛り上がりが見られ、長野県の外国人宿泊数は開業前と比較して 95%増加している。(H26→H29)

長野市の観光入込客数の推移



資料：長野県観光統計

外国人宿泊者数の推移（長野県、石川県、富山県）



資料：宿泊旅行統計調査

## 2.4 地方の交流圏形成について（青森県λプロジェクト）

北海道新幹線新青森～新函館北斗間開業（2016年3月）に伴い、以前は青森～函館間を特急列車で約2時間のところ、新幹線で最速61分と大幅な時間短縮となった。北海道と青森県の時間距離が近まったことから、道南との将来的な交流の深まりを見据えて青森県で「λ（ラムダ）プロジェクト」が取り組まれている。



図 λプロジェクトイメージ図（出典 青森県 HP）

λプロジェクトとは、青森県全域と函館を中心とする道南地域とを一つの圏域と捉える「津軽海峡交流圏」の形成を進め、圏域内の交流の活発化を図るとともに、圏域外からの交流人口の拡大と訪問者の滞在時間の質的・量的拡大を目指す取り組みとしている。

プロジェクト名は、新函館北斗駅から新青森駅を通過して八戸駅への新幹線のルートと、新青森駅から弘前駅への奥羽本線のルートの形が、ギリシャ文字のλ（ラムダ）に見立てることができることに由来する。

青森、弘前、八戸だけではなく、青森県の4つ目の新幹線駅となる奥津軽いまべつ駅の周辺地域、下北地域など本県全域と、道南地域との交流を促進し、「津軽海峡交流圏」の形成につながる将来構想のもと活動する。

既に活動は開始されており、下記に一例をあげる。

- ・津軽海峡マグロ女子会（第9回観光庁長官表彰および女性のチャレンジ賞受賞）
- ・アルプスおとめによる津軽海峡交流圏 PR
- ・津軽海峡エリアにおける流動促進プロジェクト  
（津軽海峡圏周遊旅行商品の造成、台湾訪日旅行企画）
- ・青森商工会議所と函館商工会議所によるパートナーシップ構築懇談会

以上のように、地域間の時間距離が新幹線整備により大幅に近まった際に、地域交流の試みを行うことで、その活動を通じて流動を促進させることができる。

## 2.5 岡山で期待できる波及効果

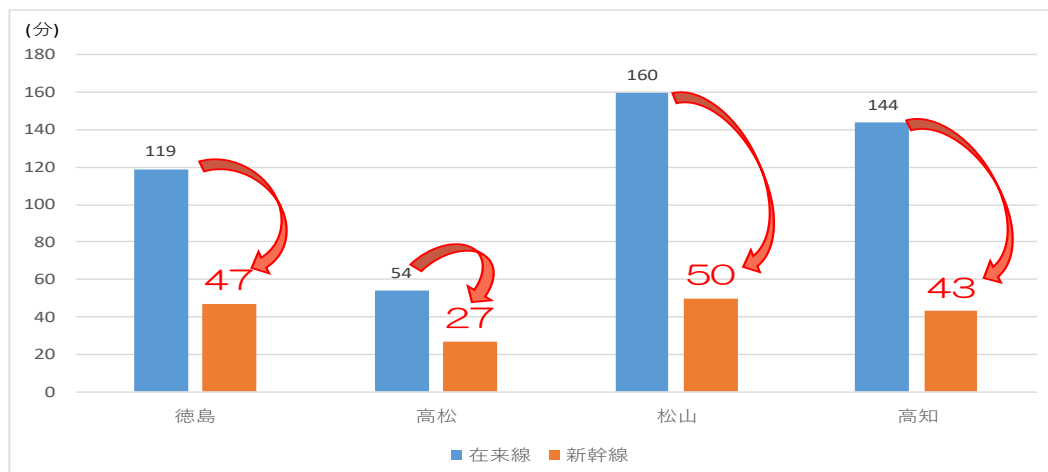
### 2.5.1 岡山・四国間の流動量の増加

四国新幹線の整備によって、岡山県は四国各県と新幹線により直結し、所要時間が劇的に短縮する。他地域の事例と同様に、岡山県においても四国各県との間の流動が増加、交流が活性化されると期待される。期待される流動の増加には、新幹線による通勤・通学範囲の拡大による定期利用者も含まれる。

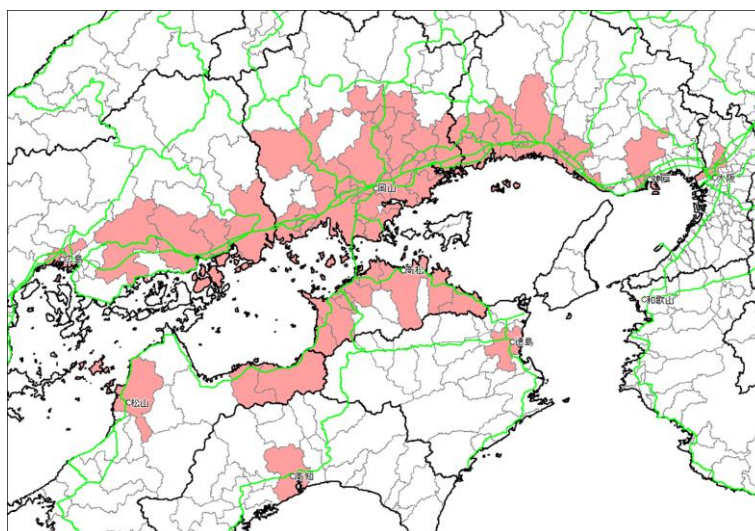
（※高松・坂出・丸亀・宇多津から岡山・倉敷への通勤・通学は約 1,000 名であり、そのうち 8 割が鉄道利用者である。（H22 年 国勢調査）

なお、現在は松山から広島まで、高速船で約 68 分である。新幹線の整備により、松山～岡山間は約 50 分で結ばれ、松山からみても岡山が最寄りの中国地方の都市となる。

岡山駅から四国各駅までの所要時間



四国新幹線開業後の岡山から一時間到達圏



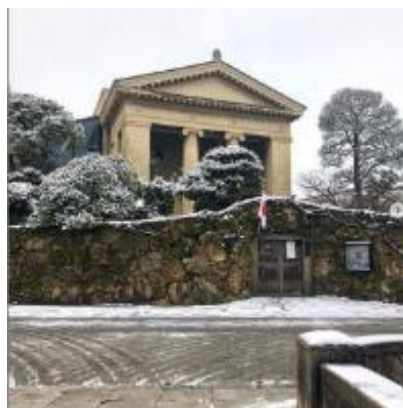


## 2.5.2 観光流動の増加

岡山の魅力ある観光資源（歴史・景観・レジャー施設・食べ物等）を活かすことで観光客も一層の増加が期待される。さらに、時間距離が短縮されたことによる四国観光と組み合わせる形での岡山観光の拡大など観光産業の更なる発展が期待される。

岡山と四国の観光組み合わせ例

	岡山	×	四国
美術館・博物館	・大原美術館		・地中美術館 ・大塚国際美術館
城	・備前松山城		・丸亀城 ・松山城 ・宇和島城 ・高知城
景観	・後樂園		・栗林公園 ・鳴門渦潮
温泉	・湯原温泉 ・湯郷温泉		・大歩危 祖谷温泉郷 ・こんぴら温泉郷 ・道後温泉 ・あしずり温泉郷



大原美術館（出典 HP）



備前松山城（出典 高梁市 HP）



後樂園（出典 HP）



湯原温泉（出典 HP）

### 2.5.3 観光入込客の増加

外国人観光客は日本国内の移動において、ジャパン・レール・パスといった企画乗車券の利用など新幹線を使うことも多く、山陽新幹線と四国新幹線の結節点となる岡山においてはインバウンドが大きく増加すると考えられる。

特に、瀬戸内海は島々の景観に加え、アートやサイクリングなどの体験型の「コト消費」で、世界的に注目を集めており、岡山がその起点となると考えられる。

さらに、岡山を起点とすることで瀬戸内海だけでなく太平洋や日本海まで足をのばすことのできる3海観光が可能になるなど、岡山への効果は大きいと考えられる。

※ジャパン・レール・パスはJRグループ6社がインバウンド向けに提供する特別企画乗車券であり、新幹線「のぞみ」「みずほ」を除く全てのJR線が一定期間乗り放題で料金も割安となる。新幹線「こだま」等を中心に利用が拡大している。

岡山を起点とした観光周遊



瀬戸内海の島々（出典 香川県HP）



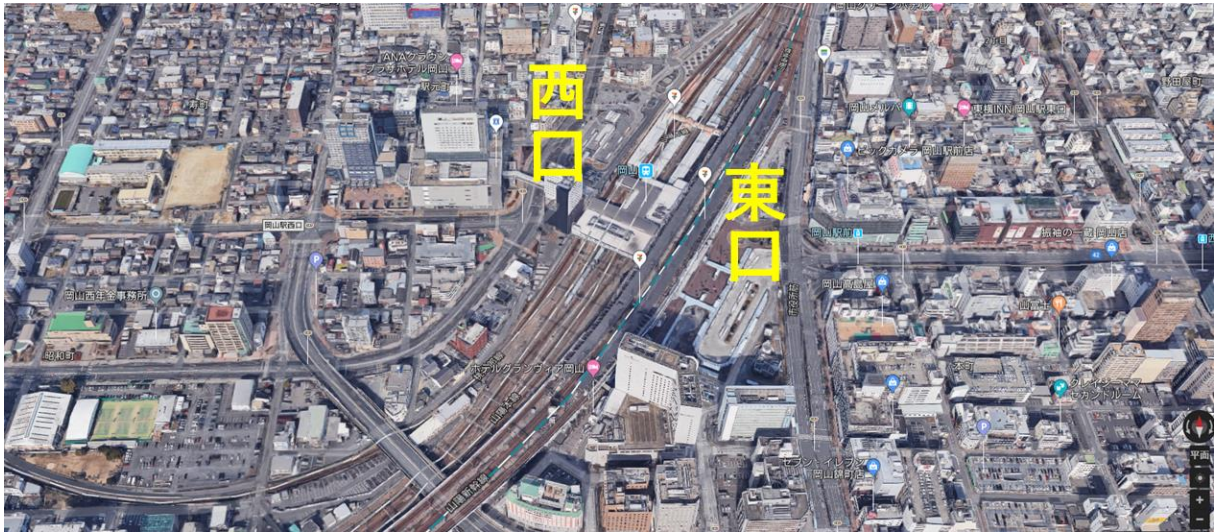
サイクリング（出典 サイクリングしまなみ HP）

## 2.5.4 岡山駅周辺の再開発

現在も東口の駅前市街地再開発計画が進められているが、オフィス・ホテル・商業施設など施設集積・街開発により受け皿を強化することでさらなる都市発展へと繋がると考えられる。

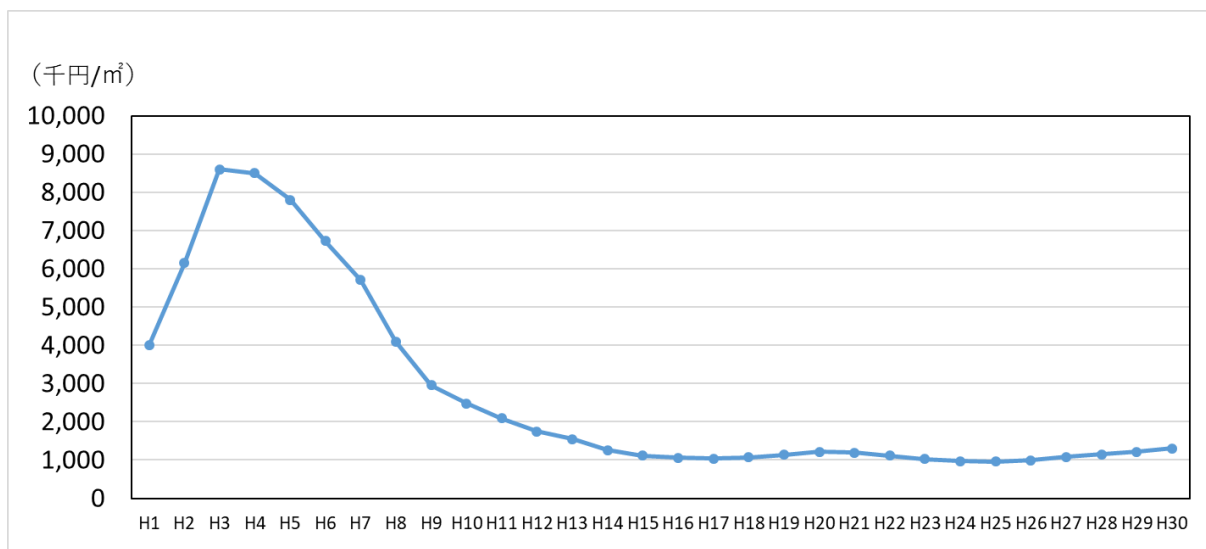
また、駅周辺の再開発が進む中、岡山駅前の地価は平成 25 年を底に緩やかに上昇に転じているが、更なる上昇が期待できる。

岡山駅周辺



資料：Google マップ

岡山駅周辺の地価推移について



資料：土地代データ

## 2.5.5 公共施設・スポーツ施設の整備等

新幹線開業により、スポーツ・文化面における四国をはじめとした他地域との交流人口の増加と、広域的な集客を前提とした公共施設・スポーツ施設の整備等が進むと考えられる。

例えば、岡山県はファジアーノ岡山FCや岡山シーガルズなどの人気チームがあるが、四国新幹線により集客範囲が広がるなど、更なる盛り上がりが見込める。

また、岡山県の多彩な音楽フェス（hoshioto、music trive 等）や岡山フィルハーモニック管弦楽団をはじめとしたコンサートなどについても、スポーツと同様に集客範囲の広がりがより多くの来客を期待できる。



ファジアーノ岡山FC（出典 公式HP）



岡山シーガルズ（出典 公式HP）



岡山フィルハーモニック管弦楽団（出典 公式FACEBOOK）



hoshioto' 18（出典 公式HP）

### 3 新幹線整備における新駅開業効果

四国新幹線により新たな新幹線駅が開業すると想定されるが、他地域における事例を調査し、児島に新幹線駅が設置された場合の開業効果について考察する。

具体的には、児島駅と同規模の新幹線駅の事例について駅周辺のまちづくり事例や人口推移、観光客数の変化などを調査するとともに、児島で想定される波及効果についてとりまとめを行った。

#### 3.1 駅周辺のまちづくり事例と人口の推移

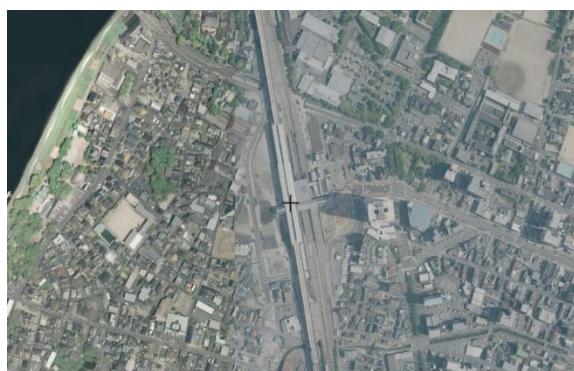
##### 3.1.1 久留米駅

福岡県の第3の都市である久留米市（人口約30万人）の代表駅であり、平成23年3月の九州新幹線開業（鹿児島ルート）に伴い、新幹線駅となる。

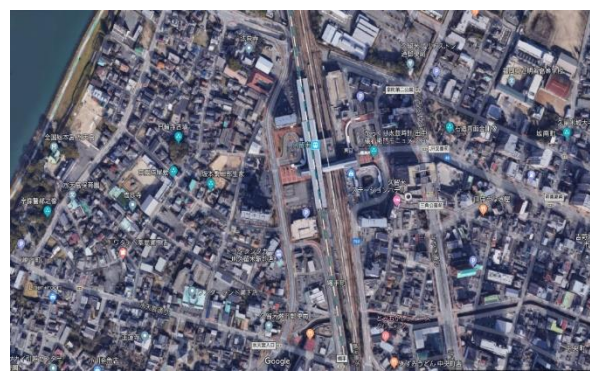
##### ① まちづくりについて

- ・新幹線駅として西口の従来の貨物ヤードと工場跡地を活用。新幹線開業にあわせて東西駅前広場や連絡通路が整備された。
- ・駅東口に中心市街地が広がっているが、高層マンションを中核とする住宅・商業一体型の複合高層ビルが建設されるなど住環境が向上。現在もさらに複合マンションの建設が進められている。

#### 開業前後における久留米駅周辺の航空写真の比較



<開業前>

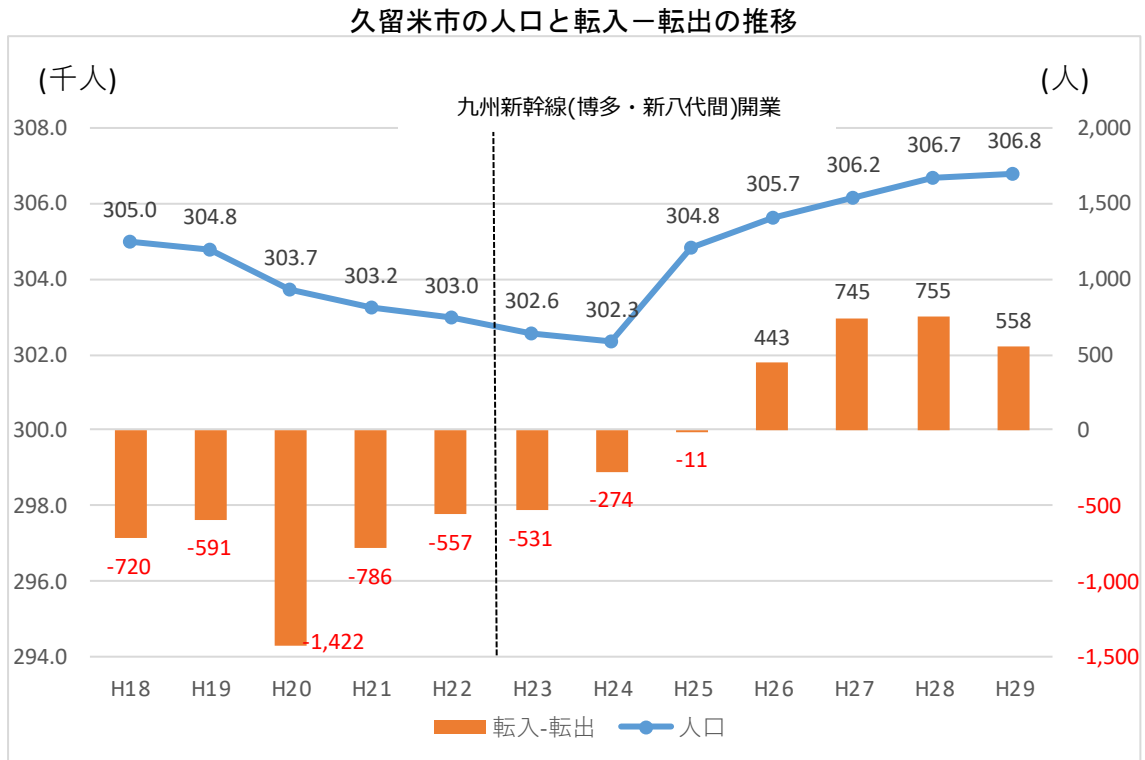


<開業後>

出典：国土地理院地図HP、Google マップ

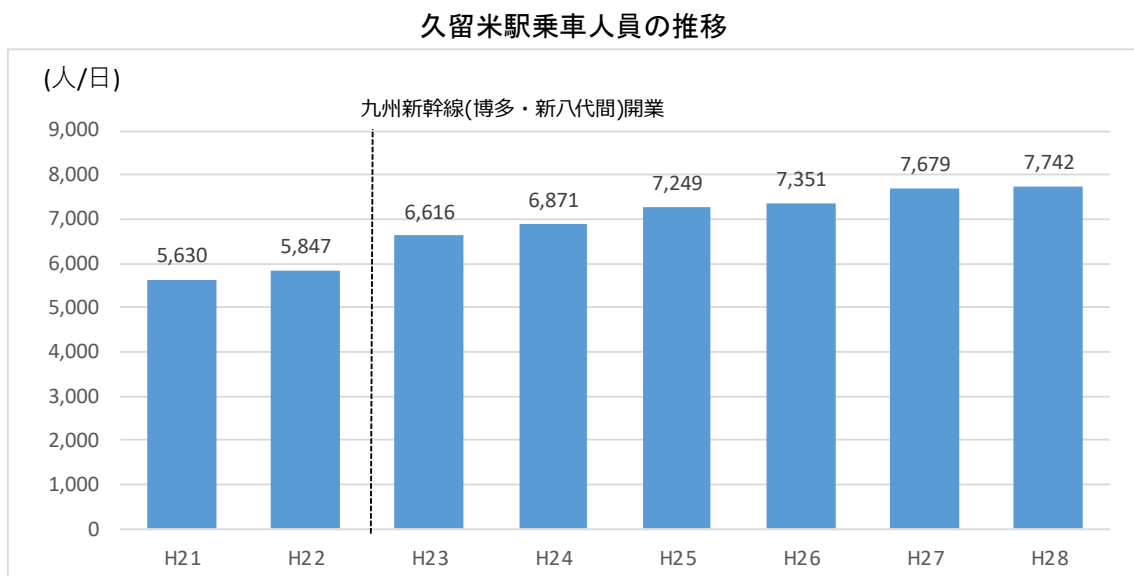
## ② 人口の推移について

久留米市の人口は減少が続いていたが、九州新幹線開通後の平成 26 年頃から増加に転じ、開業前（H22）と比較して 1%増加した。また、久留米駅の乗車人員についても開業によって増加傾向が続いている。



注：H25 の人口増加には住民基本台帳制度の改正による影響が含まれる

資料：住民基本台帳



資料：福岡県統計書

### 3.1.2 佐久平駅

長野県東部の佐久市(人口約 10 万人)にあり、北陸新幹線と在来線が発着する駅である。平成 9 年 10 月の北陸新幹線開業に伴い新設された。

#### ① まちづくりについて

- ・佐久平駅周辺の土地区画整理事業は、平成 6 年から平成 14 年にかけて実施された。
- ・大型商業施設、ホテル、マンションが建ち、駅および高規格道路の IC を中心として新しい市街地が形成されている。

開業前後における佐久平駅周辺の航空写真の比較



<開業前>



<開業後>

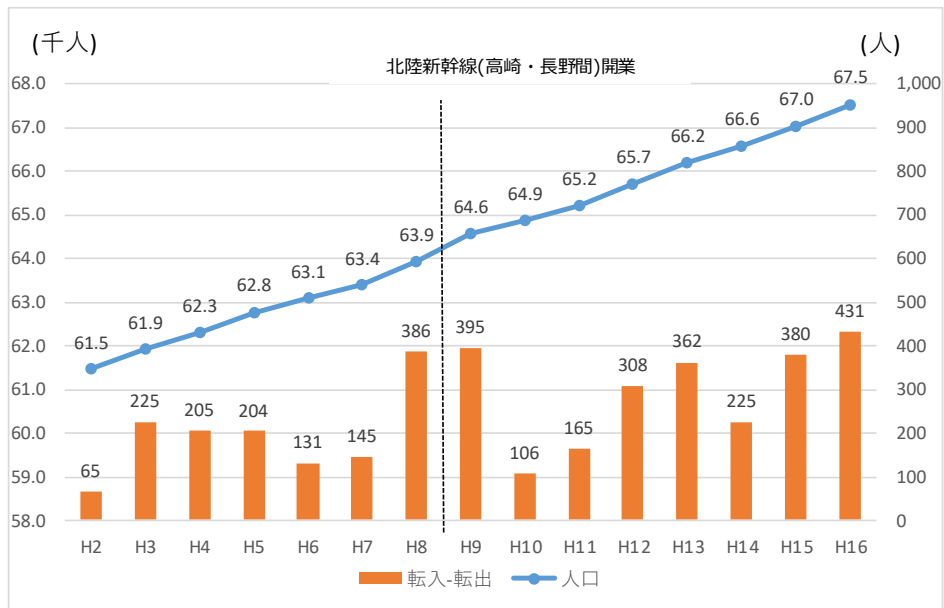
出典：「北陸新幹線（高崎・長野間）事業に関する事後評価 対応方針」

## ② 人口の推移について

合併前の旧佐久市の人口は、高速道路の整備に加え、北陸新幹線の開業（H9）効果もあって増加傾向となっている。（平成17年に旧佐久市と北佐久郡望月町・浅科村・南佐久郡臼田町が合併し、現佐久市となった）

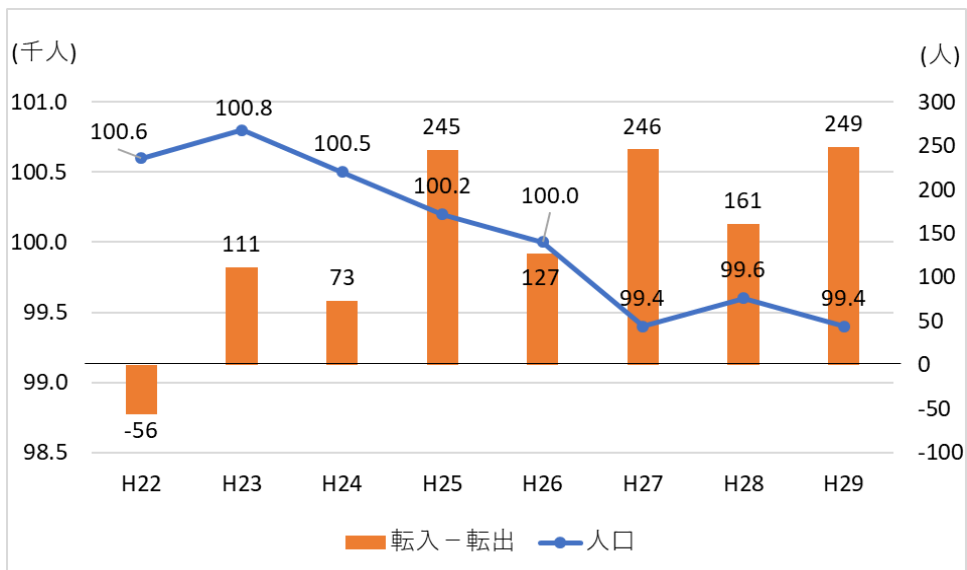
また、合併後の佐久市の人口は、少子高齢化の影響から減少傾向に転じているが、社会動態（転入・転出）は転入超過を継続している。この理由として、新幹線開業をきっかけとした駅周辺の利便性向上が挙げられる。

旧佐久市の人口と転入－転出の推移



資料：住民基本台帳

佐久市の人口と転入－転出の推移



資料：住民基本台帳



### 3.1.3 川内駅

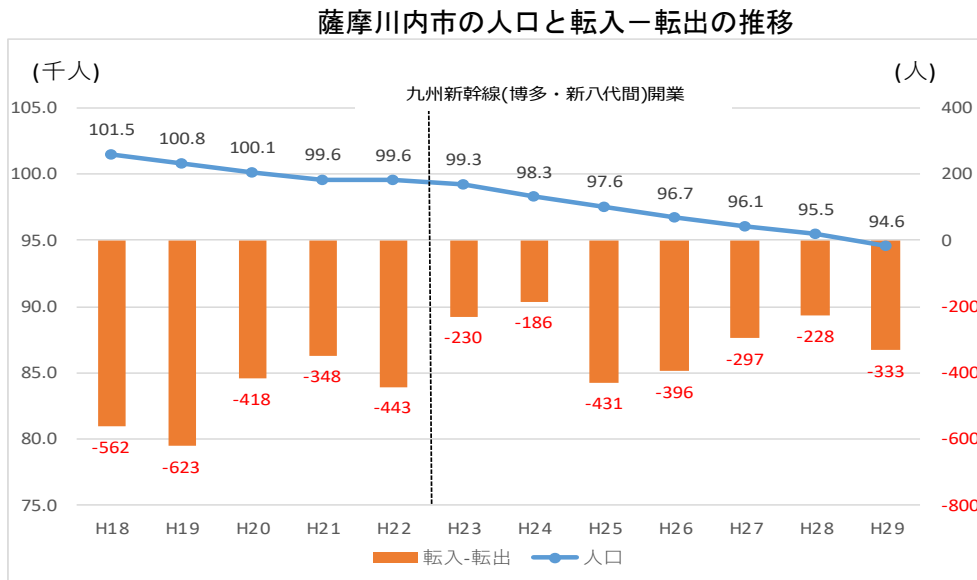
鹿児島県薩摩川内市（人口約 10 万人）にあり、平成 16 年九州新幹線（鹿児島ルート）開業に伴い新設された。九州新幹線と鹿児島本線、さらに肥薩おれんじ鉄道の 3 路線の接続駅となっている。

#### ① まちづくりについて

- ・全線開業に向けて川内駅東口の土地区画整理事業を約 9.5ha 規模で実施しており、平成 25 年度で完了予定。整備内容は駅前広場、複合拠点施設用地、アクセス道など。
- ・土地区画整理事業で整備した場所には、コンビニ 1 件と食堂 1 件が新たに建設された。その他の場所では、食堂、居酒屋、ホテルが建設された。

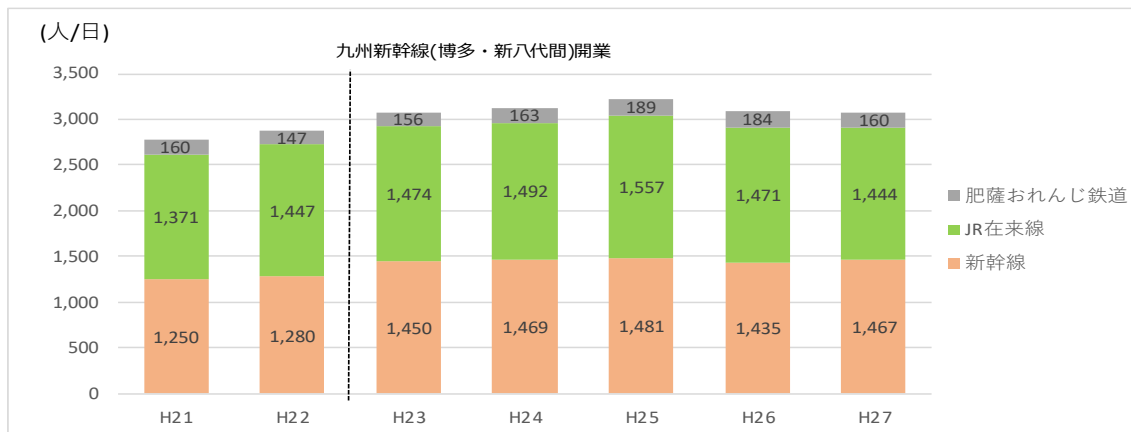
#### ② 人口の推移について

薩摩川内市の人口は減少が続いているが、九州新幹線開通後から転出超過が抑制されている。また、川内駅の乗車人員は九州新幹線開通によって増加している。



資料：住民基本台帳

#### 川内駅乗車人員の推移



資料：統計さつませない

### 3.1.4 七戸十和田駅

青森県七戸町（人口約 2 万人）にあり、平成 22 年の東北新幹線（八戸～新青森間）開業に伴い新設された中間駅である。

#### ① まちづくりについて

- a. 土地区画整理事業として 21.9ha 規模で整備中(平成 26 年度まで)。内容は、
  - ・土地区画整理事業(都市計画道路整備、北駅前広場整備)
  - ・地域活力基盤創造交付金事業(都市計画道路整備、南駅前広場整備)
  - ・保留地処分金(上水道整備、建物移転補償)
- b. まちづくり交付金事業として、土地区画整理事業でカバーできない部分を 50ha 規模で整備(平成 22 年度で終了)。内容は、以下の 2 つ。
  - ・期間事業(駐車場整備、区域内区画道路、多目的広場、観光交流センターなど)
  - ・提案事業(区画整理、下水道整備、まちづくり調査)
- c. イオンの出店計画があり、保有地をイオンへ受け渡すために整備した面もある。

### 3.1.5 新鳥栖駅

佐賀県鳥栖市（人口約 7 万人）にあり、平成 23 年の九州新幹線全線開業に伴い新設され、九州新幹線と長崎本線の接続駅となっている。

#### ① まちづくりについて

- ・新鳥栖駅西地区の土地区画整理事業として、幹線道路(鳥栖駅平田線、新鳥栖駅西 1 号線、新鳥栖駅西 2 号線)、駅前広場(九州新幹線と長崎本線の交差部に計画し、駐車場を隣接)、公園(周辺に 2 箇所)等を整備している(平成 20 年度より)。
- ・新鳥栖駅前に、日帰り治療のための施設、九州国際重粒子線がん治療センターが開業する。

### 3.1.6 上越妙高駅

新潟県上越市（人口約 19 万人）にあり、北陸新幹線（長野～金沢間）延伸に伴い信越本線の脇野田駅を移設・橋上化改良し、平成 27 年の新幹線開業に併せて運用開始となった。

#### ① まちづくりについて

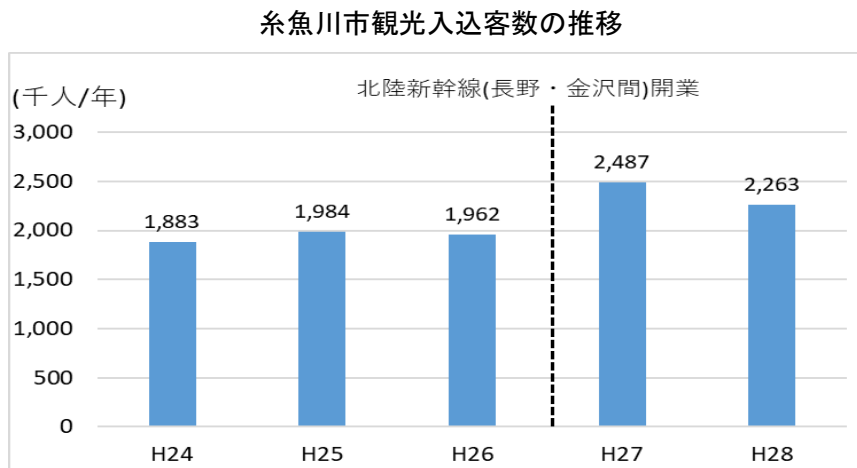
- ・上越市事業として、2004 年から 2018 年まで上越市新幹線駅地区土地区画整理事業を実施。東口・西口の両方に駅前広場・公園・駐車場を設置している。
- ・都市計画道路は 5 本整備。西側を中心に整備を進め、開業までにすべてが完了、東側は駅前広場・公園は開業までに整備したが、都市計画道路の拡幅・宅地整備を進めている。事業費は 122 億円。

## 3.2 観光客等来訪者の変化

### 3.2.1 糸魚川駅

新潟県西部の糸魚川市（人口約 4 万人）にあり、北陸新幹線と在来線が発着する駅である。平成 27 年の北陸新幹線の金沢延伸に伴い新幹線駅となる。

糸魚川市の観光客数は、北陸新幹線開業前と比較して 15%増加している。（H26→H28）  
また、開業にあわせて高架下空間を活用した施設「ジオパル」がオープンし、糸魚川市の観光振興に役立っている。

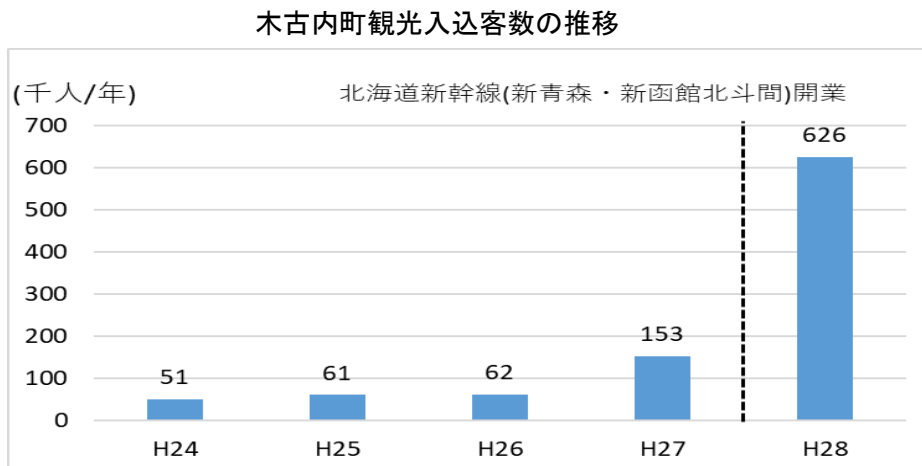


資料 糸魚川市統計

### 3.2.2 木古内駅

北海道道南の木古内町（人口約 5 千人）にあり、北海道玄関口の駅である。平成 28 年の北海道新幹線開業に伴い新幹線駅となる。

木古内町の観光客数は北海道新幹線開業前と比較して、309%増加している。（H27→H28）  
開業前は観光客数が少ない地域であったこともあり、大幅な増加となった。なお、開業にあわせ駅近傍に道の駅「みそぎの郷きこない」がオープンしており、その相乗効果も大きい。



資料 北海道統計

### 3.2.3 軽井沢駅

長野県軽井沢町（人口約 2 万人）にあり、信越本線の駅であったが平成 9 年の北陸新幹線（高崎～長野間）開業に伴い、橋上化改良して新幹線停車駅となった。

新幹線開業にあわせて、軽井沢駅南口には民間による大型アウトレットモールが段階的に整備され、近隣のみならず、遠方からの集客化を図っている。このアウトレットモール等の開発は、同じ企業者によるスキー場の営業とともに軽井沢の観光通年化の一要因となっている。

軽井沢駅周辺は、行政による街づくりはあまり大規模に実施されなかったものの民間資本による開発が進み、新幹線開業後 10 年の間に新幹線利用者と自動車利用者双方の観光通年化を促すようになるという変化をみせている。



軽井沢駅南口のアウトレットモール

軽井沢ショッピングプラザ（アウトレットモール）の概要

項目	概要
開設時期	平成 7 年 7 月オープン、その後段階的に 5 つのエリアに拡張
施設	H20.2 現在：約 190 店舗（開設時：約 30 店舗）
駐車場	3,080 台
年間来場者数	H14 年度 約 650 万人（軽井沢ニュースより）

出典：「北陸新幹線（高崎・長野間）事業に関する事後評価 対応方針」

### 3.3 製造業年間出荷額の推移

#### 3.3.1 八戸駅（東北新幹線沿線）

青森県東部の八戸市（人口 23 万人）にあり、平成 14 年に東北新幹線の八戸延伸に伴い開業。平成 22 年の新青森開通により東北新幹線の途中駅となっている。

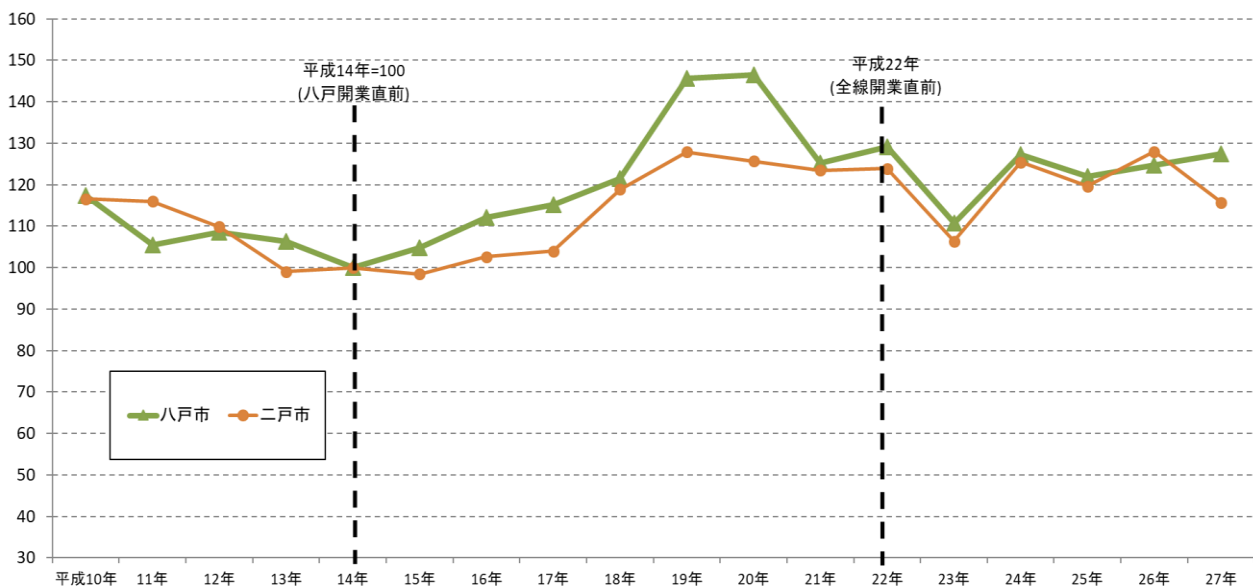
八戸市の製造業年間出荷額は、平成 14 年の八戸開業以降、八戸グリーンハイランド（工業団地）への企業誘致等により 28%増加。また、沿線の二戸市においても、16%増加している。（H14→H27）

東北新幹線駅所在市町の製造業年間出荷額の推移(実数)

(億円)

	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
八戸市	4,721	4,239	4,361	4,273	4,020	4,214	4,507	4,634	4,884	5,857	5,891	5,037	5,190	4,456	5,120	4,907	5,016	5,127
二戸市	341	339	322	290	293	288	300	304	348	374	368	362	363	311	367	350	375	339

東北新幹線駅所在市町の製造業年間出荷額の推移(H14=100)



出典：経済産業省「工業統計」より作成

### 3.3.2 新水俣駅及び新八代駅（九州新幹線沿線）

新水俣駅は熊本県南部の水俣市（人口3万人）、新八代駅は熊本県中央部の八代市（人口12万人）にあり、平成16年の九州新幹線の部分開業（新八代-鹿児島中央間）に伴い各々が新幹線駅として新設された。

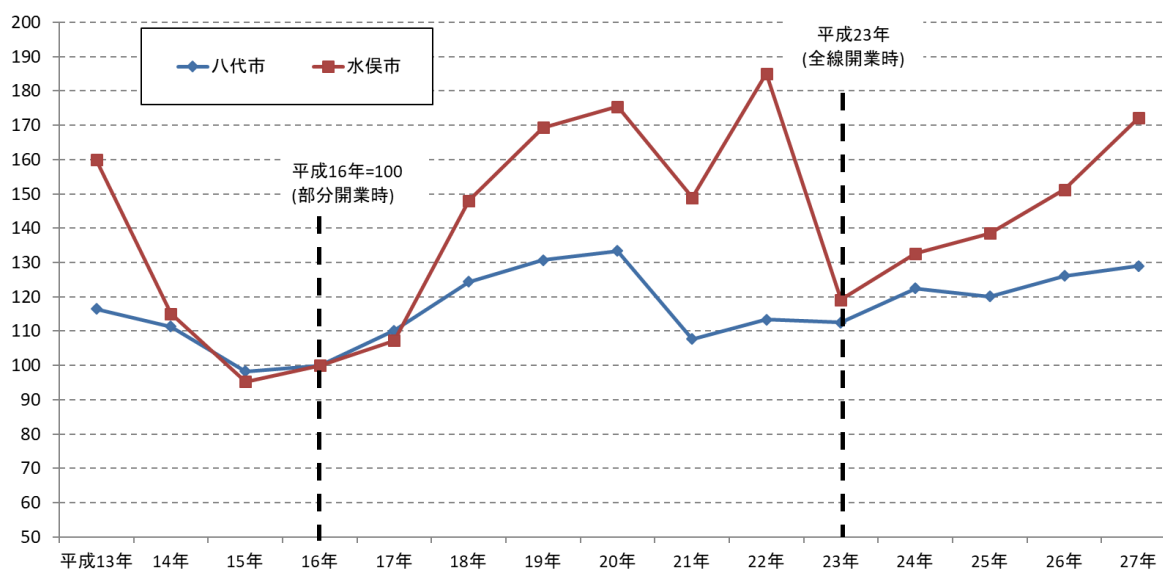
水俣市及び八代市の製造業年間出荷額は、九州新幹線部分開業後、新幹線駅が設置された沿線都市において製造業年間出荷額の増加がみられ、開業前と比較して水俣市では81%増加、八代市では31%増加している。（H15→H27）

九州新幹線駅沿線都市の製造業年間出荷額の推移(実数)

(億円)

	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
八代市	2,223	2,124	1,875	1,908	2,103	2,373	2,493	2,544	2,055	2,164	2,147	2,338	2,293	2,407	2,462
水俣市	726	522	432	454	487	672	768	796	676	840	541	602	629	686	781

九州新幹線駅沿線都市の製造業年間出荷額の推移(H16=100)



出典：経済産業所「工業統計」より作成

### 3.4 新幹線駅を中心とした広域的な連携等

#### 3.4.1 新八代駅（九州新幹線）

熊本県の八代市（人口約 12 万人）にあり、九州新幹線と在来線が発着する駅である。平成 16 年の九州新幹線の部分開業（新八代～鹿児島中央間）に伴い新設。平成 23 年の九州新幹線の全線開業に伴い、現在は九州新幹線の途中駅となっている。

新八代駅では九州新幹線全線開業の平成 23 年に宮崎方面への高速バス「B&S みやざき」を新設した。新幹線駅と高速 IC が近接しているという利点を活かし、新八代～宮崎間に高速バスを運行して新幹線+高速バスの接続を図っている。新幹線沿線から離れ、直接新幹線効果を生み出しにくい場所に対して、新駅を拠点とした観光周遊を促している。

開業年から平成 27 年時点で約 10 万→16 万人/年へと輸送人員が 60%増えている。



出典：JR 九州 HP

#### 3.4.2 新高岡駅（北陸新幹線）

富山県の第 2 の都市である高岡市（人口約 17 万人）にあり、北陸新幹線と在来線が発着する駅である。平成 27 年の北陸新幹線の金沢延伸に伴い新設された。

北陸新幹線の新高岡駅から、白川郷方面へ世界遺産バスを運行している。2014 年度から 2015 年度にかけて利用者数は約 2.6 倍となり、好調を維持している。



出典：加越能バス HP

### 3.5 四国新幹線整備による新駅開業効果の想定

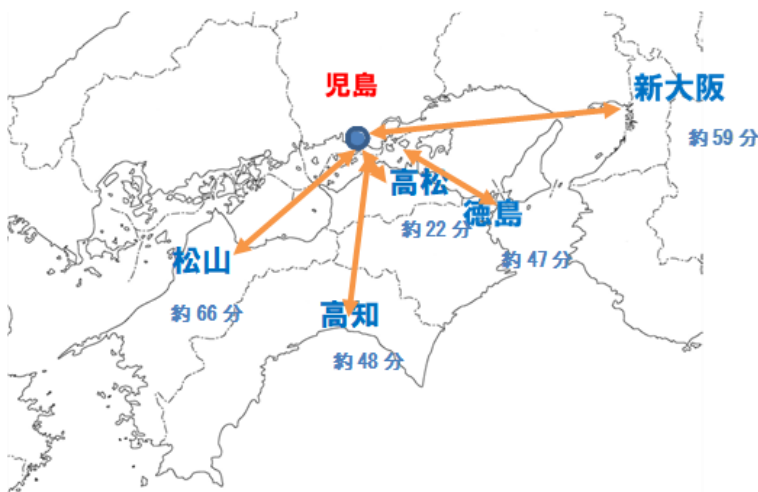
#### 3.5.1 児島駅周辺の開発促進

四国新幹線の整備が行われた場合、岡山県内で乗車人員が多い瀬戸大橋線の児島駅に新幹線駅が設置されると想定し、新駅開業効果を検証する。

児島駅は、1988年3月に開業した新しい駅で、古くからの市街地は、駅から離れた所であり、新駅設置に合わせて駅周辺の区画整理が実施された。ただし、現状駅周辺は駐車場が多く、まだ開発の余地が大きいと考えられる。

このため、新幹線新駅が設置されることにより、住宅や事業施設、商業施設等のさらなる集積が期待される。新幹線を利用すると、新大阪～児島間は1時間以内、高松～児島間は約20分、そして徳島・松山・高知の各県庁所在地から児島についても1時間前後となり、街のポテンシャル向上、そしてハイテク産業誘致などによる高付加価値化が期待できる。また、地価について、平成10年以降、長期的に下落傾向にあるが、下げ止まり・反転が期待できる。

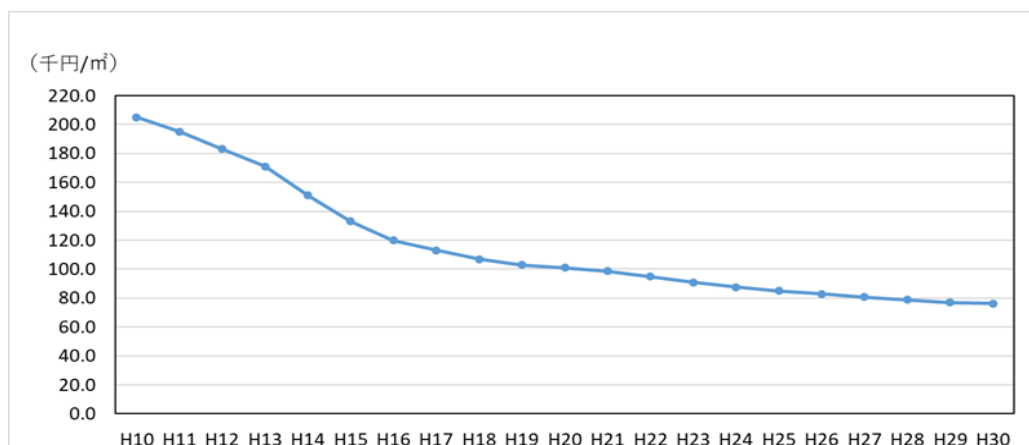
児島駅から周辺主要駅までの所要時間



児島駅周辺(資料:国土地理院地図)



児島駅周辺の地価推移について



資料：土地代データ



### 3.5.2 観光入込客の増加

また、児島周辺は、瀬戸大橋を見下ろす鷲羽山や、古い町並みが残る下津井など、広大な自然や伝統的な観光資源が豊富なところである。また、国産ジーンズのルーツとして、ジーンズショップが並ぶジーンズストリートを紹介している。

新駅の設置により児島周辺の利便性が高まれば、観光入込客の増加が期待される。

児島駅付近の地図



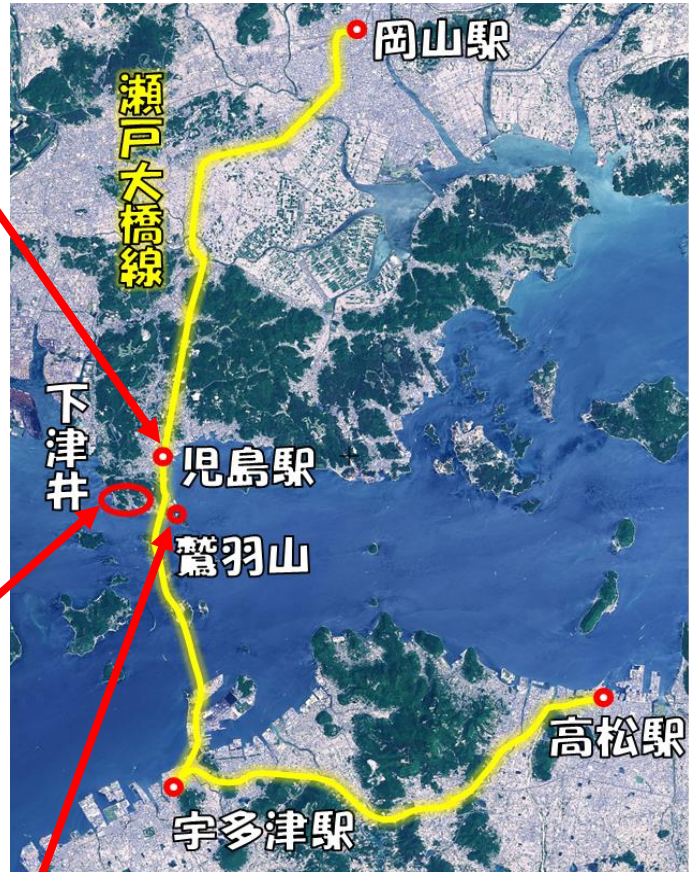
児島ジーンズストリート（出典：岡山観光 WEB）



下津井地区（出典：岡山観光 WEB）



鷲羽山（出典：岡山観光 WEB）



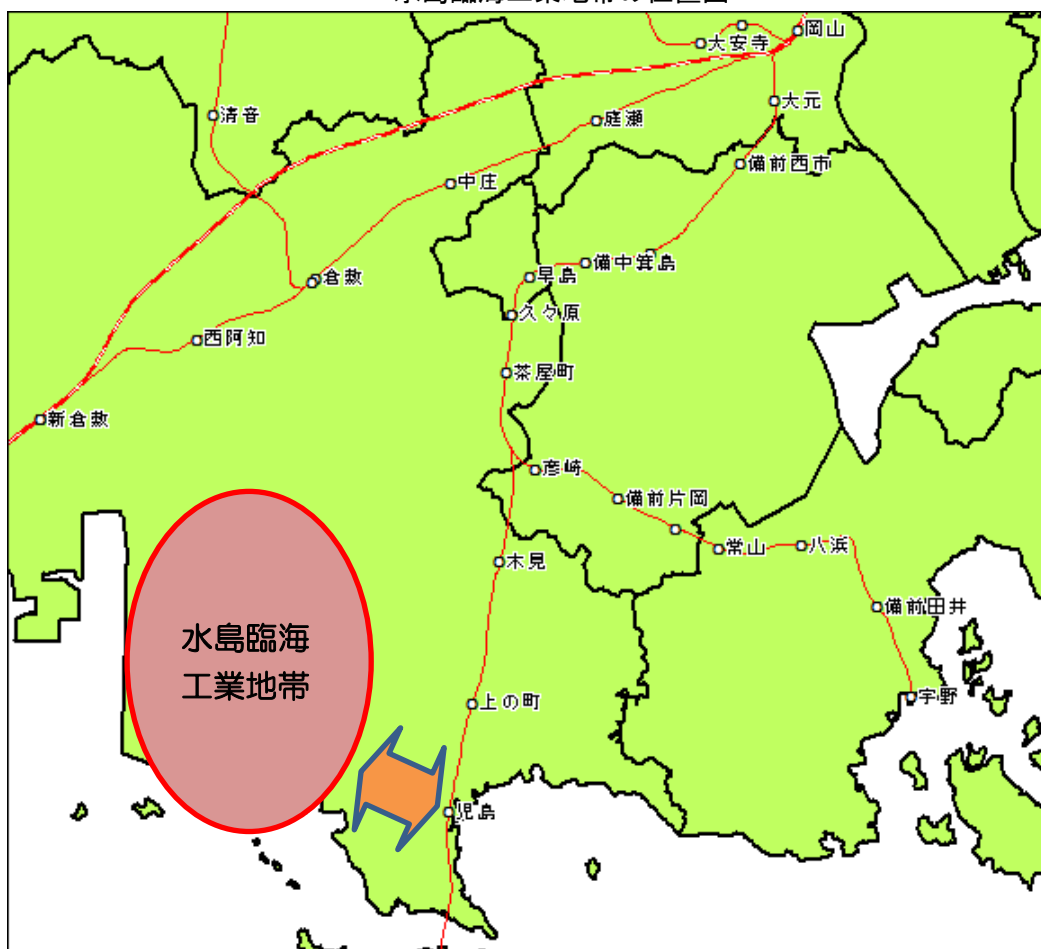
資料：国土地理院地図に加筆

### 3.5.3 水島臨海工業地帯の産業活性化

児島の西方に、国内でも有数の規模を誇る水島臨海工業地帯があり、現状、岡山へのアクセス（倉敷経由、水島臨海鉄道～JR）は約1時間を要する。

水島臨海工業地帯は、児島駅とは比較的近い位置にあり、児島駅経由で四国新幹線を活用することで岡山、関西、四国とのアクセス向上やビジネスの拡大が期待できる

水島臨海工業地帯の位置図



### 3.5.4 児島で想定される波及効果のまとめ

- ・ 児島駅周辺の開発（まちづくり整備）および人口増加
- ・ 児島の観光資源活用による観光客数の増加
- ・ 水島工業地帯と岡山、関西、四国とのアクセス向上、ビジネスの拡大

## 4 新幹線開業区間における在来線活用の可能性

四国新幹線の整備に伴い、並行在来線になると考えられる瀬戸大橋線<sup>※</sup>の現状と課題を調査するとともに想定される変化を考察する。また、併せて、茶屋町で分岐している宇野線<sup>※</sup>への影響についても考察する。

〔 瀬戸大橋線：岡山～茶屋町（宇野線）＋ 茶屋町～宇多津（本四備讃線）  
宇野線：茶屋町～宇野 〕

### 4.1 調査対象区間の概要

#### 4.1.1 調査対象区間

【瀬戸大橋線（岡山～宇多津）】

区間	距離 [km]	途中駅	線路の状況
岡山～茶屋町	14.9	6	一部区間（早島～久々原） を除き単線
茶屋町～児島	12.9	3	複線
児島～宇多津	18.1	0	複線

【宇野線（茶屋町～宇野）】

区間	距離 [km]	途中駅	線路の状況
茶屋町～宇野	17.9	6	単線



#### 4.1.2 調査対象区間の輸送密度と定期利用割合

岡山～茶屋町間は 14.9 km、茶屋町～宇多津間は 31.0 km、合計 45.9 kmである。瀬戸大橋線岡山～茶屋町間の輸送密度は、42.0 千人/日（2016 年度）となっており、岡山県内では最も多い。中国地方全体をみても、山陽本線白市～広島間（43.2 千人/日）、広島～岩国間（42.7 千人/日）とほぼ同等である。通勤・通学利用者も多く、一部列車では旅客集中により混雑が発生している。

また、茶屋町から分岐する宇野線についても、定期利用者の割合が多く通勤・通学の足として多く利用されている。

#### 瀬戸大橋線及び宇野線の輸送密度

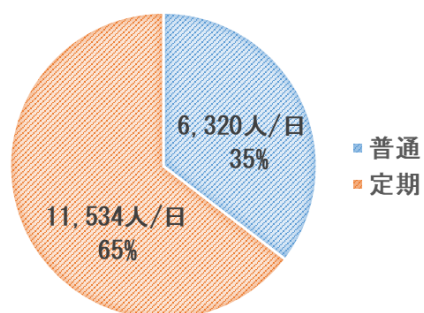
##### 【瀬戸大橋線（岡山～宇多津）の輸送密度】

区間	距離 [km]	輸送密度 [人/日] (2016 年度)
岡山～茶屋町	14.9	42,043 ※岡山県内最多
茶屋町～児島	12.9	28,680
児島～宇多津	18.1	23,962

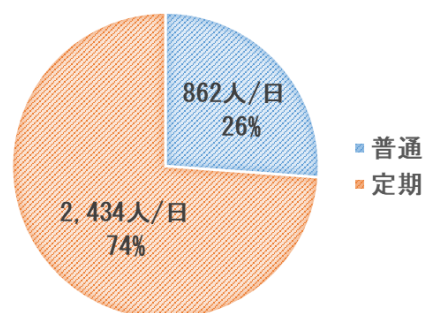
##### 【宇野線（茶屋町～宇野）の輸送密度】

区間	距離 [km]	輸送密度 [人/日] (2016 年度)
茶屋町～宇野	17.9	4,134

#### 本四備讃線・宇野線（岡山～児島間）定期利用割合



#### 宇野線（茶屋町～宇野間）定期利用割合



資料：岡山県統計年報（平成 28 年度）

#### 4.1.3 調査対象区間の各駅の状況

岡山からの営業キロは、宇多津までが 45.9 km、坂出が 50.5 kmとなっている。対象区間の 1 日乗車人員は、岡山を除くと坂出、児島が多く、約 5,000 人となっている。

瀬戸大橋線について、単線区間があることに加え、普通・快速・特急をあわせて 1 日に 196 本の列車が運行しており、ダイヤ編成が大きく制限されている。

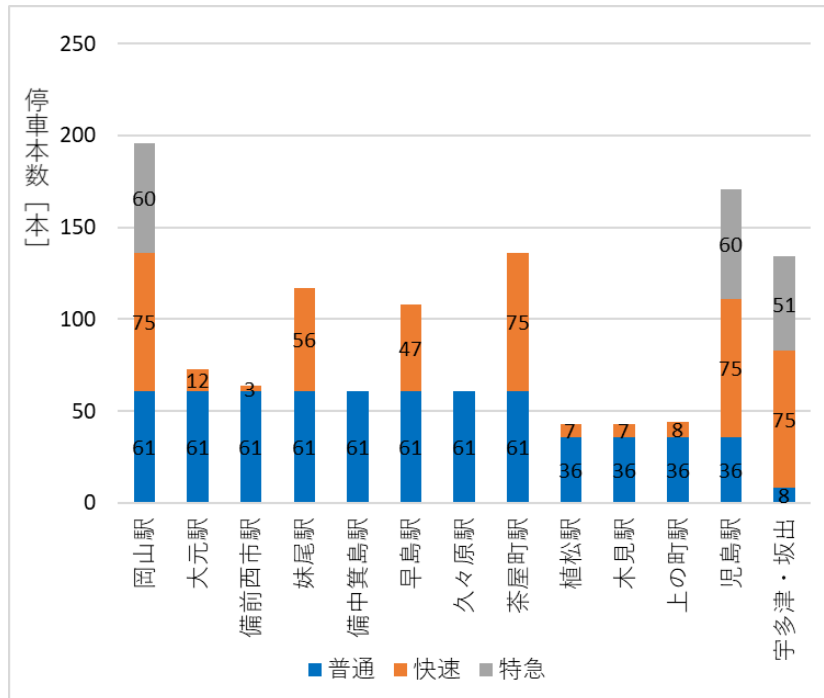
瀬戸大橋線及び宇野線の各駅の状況

駅名	駅間距離 [km]	岡山からの 営業キロ [km]	1 日乗車人員 [人] (2015)	停車本数			記事
				普通	快速	特急	
岡山駅	-	0	66,238	61	75	60	
大元駅	2.5	2.5	1,672	61	12	—	
備前西市駅	2	4.5	1,506	61	3	—	無人駅
妹尾駅	3.8	8.3	3,155	61	56	—	
備中箕島駅	1.9	10.2	158	61	—	—	無人駅
早島駅	1.7	11.9	1,128	61	47	—	
久々原駅	1.3	13.2	56	61	—	—	無人駅
茶屋町駅	1.7	14.9	3,775	61	75	—	
植松駅	2.9	17.8	159	36	7	—	無人駅
木見駅	2.7	20.5	201	36	7	—	無人駅
上の町駅	4.1	24.6	701	36	8	—	無人駅
児島駅	3.2	27.8	4,956	36	75	60	
宇多津駅	18.1	45.9	2,156	8	—	51	
坂出駅	22.7	50.5	5,257	—	75	—	

駅名	駅間距離 [km]	茶屋町からの 営業キロ [km]	1 日乗車人員 [人] (2015)	停車本数			記事
				普通	快速	特急	
茶屋町	-	0	3,775	24	—	—	
彦崎駅	3.2	3.2	309	24	—	—	無人駅
備前片岡駅	2.8	6.0	267	24	—	—	無人駅
迫川駅	1.9	7.9	252	24	—	—	無人駅
常山駅	1.3	9.2	444	24	—	—	無人駅
八浜駅	2.5	11.7	427	24	—	—	無人駅
備前田井駅	3.7	15.4	302	24	—	—	無人駅
宇野駅	2.5	17.9	1,247	24	—	—	

対象区間における停車駅は次の通りとなっており、快速列車は列車ごとに様々な停車駅がある。特急列車は岡山、児島、宇多津・坂出が停車駅となっている。

各駅の1日停車本数



普通列車の茶屋町～岡山間における上り列車所要時間は、平均は20分であるが、朝ピーク時は行き違い待ち時間等により最大26分を要している。また、快速マリンライナーについては、停車駅が列車によって異なるものの、平均14分に対し朝ピーク時は最大21分を要している。

岡山と主要駅間の所要時間比較

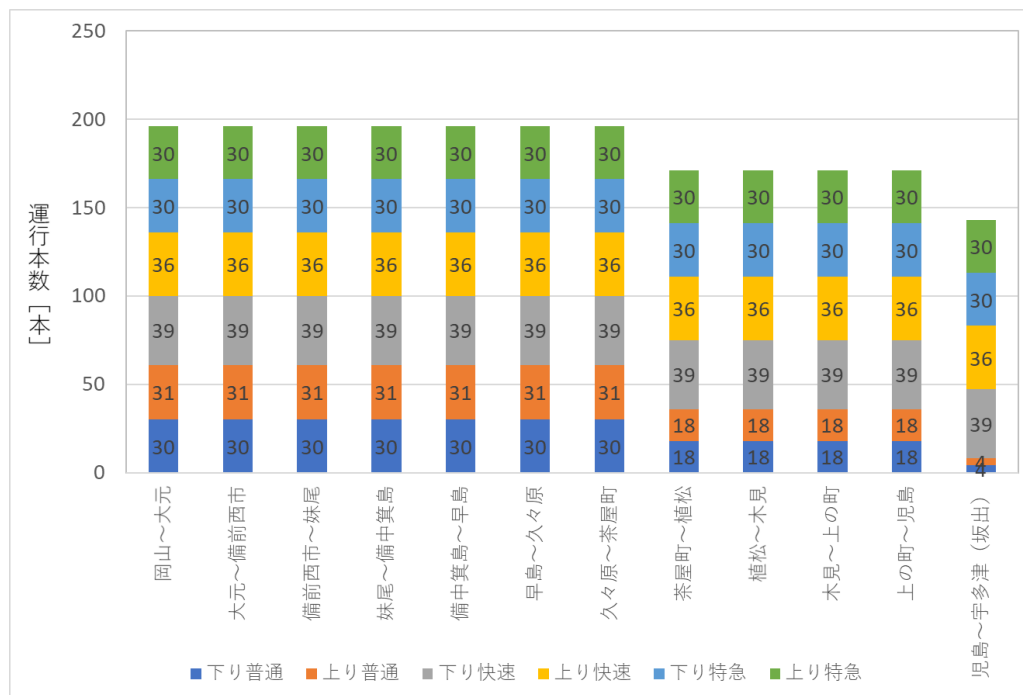
	普通			快速			特急		
	平均	最大	最小	平均	最大	最小	平均	最大	最小
岡山～茶屋町	0:20	0:26	0:18	0:14	0:21	0:13	-	-	-
岡山～児島	0:35	0:40	0:34	0:23	0:36	0:21	0:20	0:24	0:18
岡山～宇多津	1:06	1:14	0:50	-	-	-	0:36	0:44	0:32
岡山～坂出	-	-	-	0:40	0:52	0:38	0:38	0:39	0:38

資料 2018年8月時刻表より作成

#### 4.1.4 走行する列車種別と運行本数

対象区間を走行する列車種別は、普通、快速（マリンライナー）、特急（サンライズ瀬戸、南風、しおかぜ等）がある。上り、下りのそれぞれの種別、運行本数は以下の通りである（2018年8月の平日時刻表。貨物、臨時電車を含まない）。岡山～茶屋町は196本/日、茶屋町～児島は170本/日、児島～宇多津・坂出は143本/日の運行本数となっている。

瀬戸大橋線の列車種別ごとの1日の運行本数（2018年8月平日）※貨物含まず



資料 2018年8月時刻表

また、時間帯別の瀬戸大橋線岡山駅周辺（岡山～大元間）の運行本数は次の通りである。岡山～大元間の運行本数は、ピーク時であっても、普通列車3～4本/時、トータルで6～7本/時にとどまっている。同程度の輸送密度がある山陽本線広島駅周辺のピーク時運行本数は11～14本/時であり、これと比較して瀬戸大橋線はかなり少ない。

瀬戸大橋線（岡山駅周辺）運行本数（2018.4）

時刻	下り					上り				
	特急	快速	普通	貨物	計	特急	快速	普通	貨物	計
5		1	1		2		1	1	1	3
6	1	2	3	1	7	1	1	2		4
7	2	2	2		6	1	2	3		6
8	2	2	1		5	1	2	4		7
9	1	3	2		6	3	2	2		7
10	2	2	1		5	2	2	1		5
11	2	2	2		6	1	2	1		4
12	2	2	1		5	2	2	1		5
13	2	2	1		5	2	2	1		5
14	2	2	1		5	2	2	1		5
15	2	2	3		7	2	2	1		5
16	2	2	2		6	2	2	2		6
17	2	2	2		6	2	2	2		6
18	2	2	2		6	2	2	1		5
19	2	2	2		6	2	2	3		7
20	2	2	2	1	7	1	2	1	1	5
21	1	2	1		4	3	2	2		7
22	1	2	2	1	6	1	2	2		5
23		2	1		3		1	1		2
24		1			1		1			1
計	30	39	32	3	104	30	36	32	2	100

山陽本線（広島駅周辺）運行本数（2018.4）

時刻	天神川（岡山方面）→広島					新白島（山口方面）→広島				
	特急	快速	普通	貨物	計	特急	快速	普通	貨物	計
7		3	8		11		1	11	1	13
8		1	10		11		1	13		14



## 4.2 整備新幹線開業後の在来線の変化整理

### 4.2.1 在来線一覧

整備新幹線が開業後の在来線について整理を行う。次の表は全国の整備新幹線開業区間と在来線区間を示している。

本調査では、各県の県庁所在地に接続する路線（博多を除く）を対象に、八戸～青森間、篠ノ井～長野間、倶利伽羅～金沢間、川内～鹿児島中央間について調査を行った。

整備新幹線開業区間における在来線一覧

整備新幹線	新幹線開業前		区間	移管（廃止）日	在来線
北海道新幹線	北海道旅客鉄道	江差線	五稜郭 - 木古内	2020年3月27日	道南いさりび鉄道
東北新幹線		東北本線	盛岡 - 目時	2006年12月2日	IGRいわて銀河鉄道
			目時 - 八戸		青森県および青い森鉄道 (上下分離方式)
			八戸 - 青森	2014年12月5日	青森県および青い森鉄道 (上下分離方式)
北陸新幹線	東日本旅客鉄道	信越本線	高崎 - 横川	2001年10月2日	JR東日本のまま存続
			横川 - 軽井沢		廃止
			軽井沢 - 篠ノ井		しなの鉄道
			篠ノ井 - 長野		JR東日本のまま存続
	西日本旅客鉄道	北陸本線	長野 - 妙高高原	2019年3月15日	しなの鉄道
			妙高高原 - 直江津		えちごトキめき鉄道
			直江津 - 市振		えちごトキめき鉄道
			市振 - 倶利伽羅		あいの風とやま鉄道
			倶利伽羅 - 金沢		IRいしかわ鉄道
九州新幹線	九州旅客鉄道	鹿児島本線	博多 - 八代	2008年3月14日	JR九州のまま存続
			八代 - 川内		肥薩おれんじ鉄道
			川内 - 鹿児島中央		JR九州のまま存続

資料 数字で見る鉄道 2017

以下に比較路線と瀬戸大橋線の輸送密度およびターミナル駅の1日乗車人員を示す。瀬戸大橋線と比較すると、他の路線のターミナル駅と比較し岡山駅は乗車人員が多く、瀬戸大橋線の輸送密度は高い。

調査対象路線輸送密度

	営業キロ[km]	輸送密度[人/日]	備考
青い森鉄道線 目時～青森間	121.9	2,375	2015年度
信越本線 篠ノ井～長野間	9.3	27,796	2017年度
IRいしかわ鉄道線 金沢～倶利伽羅間	17.8	13,100	2015年度
鹿児島本線 川内～鹿児島中央間	46.1	7,360	2017年度
瀬戸大橋線 岡山～宇多津間	45.9	31,157	2016年度

資料 数字で見る鉄道 2017、石川県および各社 HP

各路線のターミナル駅乗車人員（乗換え含む）

各ターミナル駅	1日乗車人員	
青森駅	8,941	2013年 JR線＋青い森鉄道線
長野駅	36,722	2016年 JR線（在来線＋新幹線） ＋しなの鉄道線＋長野電鉄
金沢駅	33,382	2016年 JR西日本＋IRいしかわ鉄道線
鹿児島中央駅	19,842	2016年 JR九州
岡山駅	67,216	2016年 JR西日本

## 4.2.2 調査対象各線の概要

### (1) 青い森鉄道線（旧 東北本線）

#### 1) 路線概要

青い森鉄道線は、東北新幹線 盛岡～八戸間開業の際に JR 東日本東北本線の一部が移管された路線で、目時～八戸間は 2002 年 12 月に、八戸～青森間は 2010 年 12 月の東北新幹線新青森延伸に伴い東北本線から移管された。八戸～青森信号場間が複線で青森信号場～青森間（4.4 km）が単線であり、ほぼ全線複線となっている。

青い森鉄道線（八戸～青森間）路線図



青い森鉄道線 八戸～青森間各駅の状況を以下に示す。先行して移管された目時～八戸間を含めると、営業キロは121.9 km（うち八戸～青森間 96.0 km）となる。乗車人員が少ない無人駅が多いものの、八戸、三沢等、地方都市間の輸送を担っている。

なお、筒井駅は青い森鉄道線移管後の新駅である。

青い森鉄道線（八戸～青森間）各駅の状況

	駅間営業キロ [km]	八戸からの 営業キロ [km]	1日乗車人員 [人] (2013)	
八戸駅	0.0	0.0	1,128	
陸奥市川駅	6.9	6.9	166	無人駅
下田駅	4.2	11.1	-	
向山駅	5.2	16.3	-	無人駅
三沢駅	4.7	21.0	1,107	
小川原駅	6.6	27.6	-	無人駅
上北町駅	3.9	31.5	-	
乙供駅	6.9	38.4	-	
千曳駅	6.6	45.0	-	無人駅
野辺地駅	6.4	51.4	304	
狩場沢駅	6.5	57.9	-	無人駅
清水川駅	4.7	62.6	-	無人駅
小湊駅	6.0	68.6	-	
西平内駅	3.8	72.4	-	無人駅
浅虫温泉駅	6.4	78.8	577	
野内駅	6.5	85.3	691	無人駅
矢田前駅	1.5	86.8	999	無人駅
小柳駅	2.0	88.8	543	無人駅
東青森駅	1.4	90.2	1,183	無人駅
筒井駅	1.4	91.6	-	無人駅 新駅
青森駅	4.4	96.0	3,257	

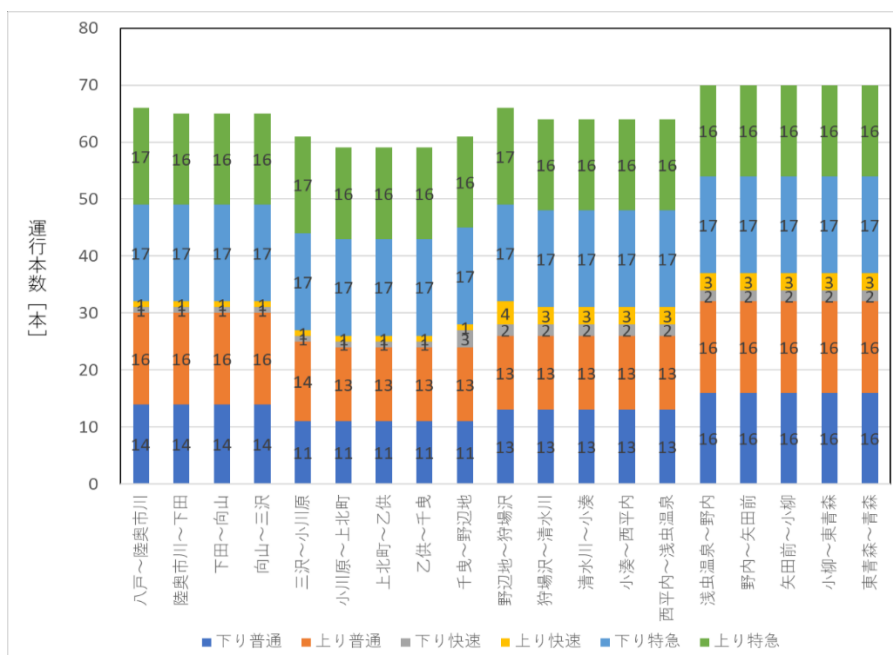
※乗車人員の数値が入っていない駅は不明

資料 青森市統計データ等

## 2) 東北新幹線延伸前と現在の在来線運行本数比較

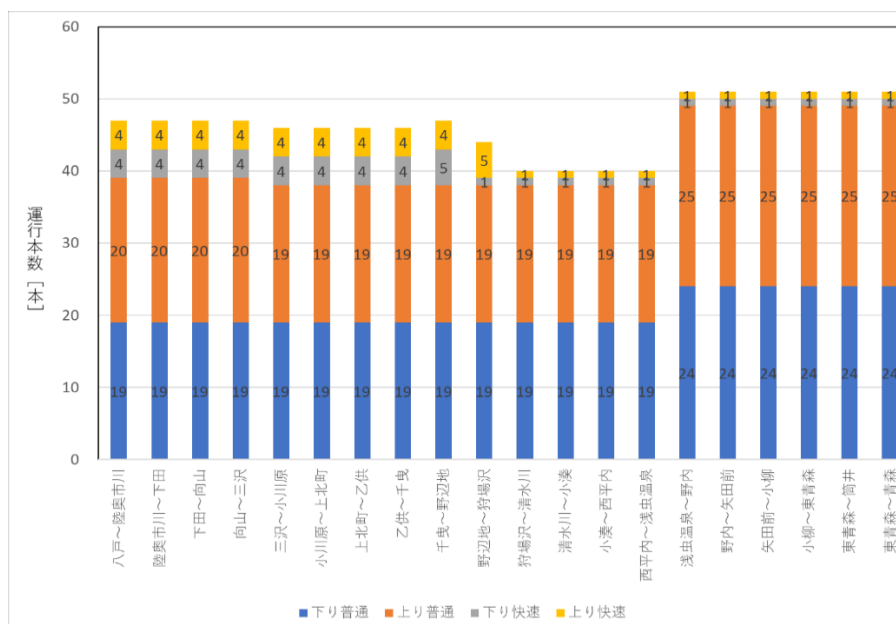
下図は東北新幹線 八戸～新青森間開業前後の東北本線および青い森鉄道線の各駅運行本数である。新幹線開業前は各駅区間上下ともに各半数が特急列車の運行であったが、新幹線開業に伴い特急列車は廃止され普通列車の運行本数が増加している。また、快速列車については、元々野辺地～青森間が多かったが、青い森鉄道線では八戸～野辺地間が多くなっている。

東北本線各駅間運行本数（2010年11月平日）



資料 2010年11月時刻表

青い森鉄道線各駅間運行本数（2018年8月平日）



資料 2018年8月時刻表

### 3) 東北新幹線延伸前と現在の在来線普通列車の所要時間比較

東北新幹線新青森までの延伸前後における、東北本線および青い森鉄道線の各駅間所要時間について、平均、最大、最小を比較した表を以下に示す。東青森～青森間に筒井駅が新設されたため、その分の時間増にはなっているものの、他の区間では最大所要時間で差が見られ、特急列車が廃止されることで最大8分の所要時間減となっている。

各駅間平均・最大・最小所要時間の差（開業前-現在）

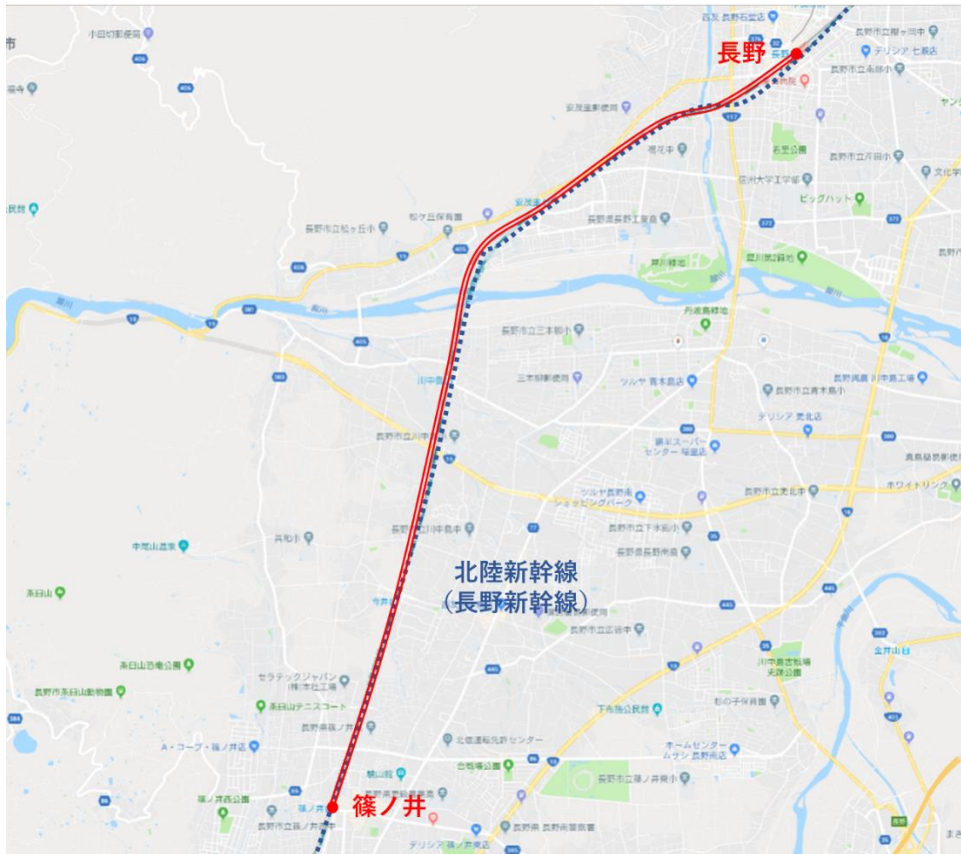
	平均所要時間の差	最大所要時間の差	最小所要時間の差
八戸～陸奥市川	0:00	0:01	0:00
陸奥市川～下田	0:00	0:01	0:00
下田～向山	0:00	0:01	0:00
向山～三沢	0:00	0:01	0:01
三沢～小川原	0:00	0:02	0:00
小川原～上北町	0:00	0:07	0:00
上北町～乙供	0:00	0:02	0:00
乙供～千曳	0:00	0:00	0:00
千曳～野辺地	0:01	0:08	0:01
野辺地～狩場沢	0:00	0:02	0:01
狩場沢～清水川	0:00	0:01	0:00
清水川～小湊	0:00	0:01	0:00
小湊～西平内	0:00	0:01	0:00
西平内～浅虫温泉	0:00	0:00	0:00
浅虫温泉～野内	0:00	-0:01	-0:01
野内～矢田前	0:00	0:01	0:01
矢田前～小柳	0:00	0:00	0:01
小柳～東青森	0:00	0:01	0:00
東青森～筒井～青森	-0:01	-0:04	-0:01

(2) 篠ノ井～長野間（信越本線）

1) 路線概要

信越本線 篠ノ井～長野間は、1997年の北陸新幹線（長野新幹線）高崎～長野間開業後もJR 東日本にて運営している。ほぼ全ての列車が篠ノ井からしなの鉄道線へ乗り入れをしている。この区間はすべて複線区間となっている。

信越本線 篠ノ井～長野間路線図



各駅の状態を以下に示す。全駅有人駅である。今井駅は北陸新幹線開業後に新たに新設された駅である。

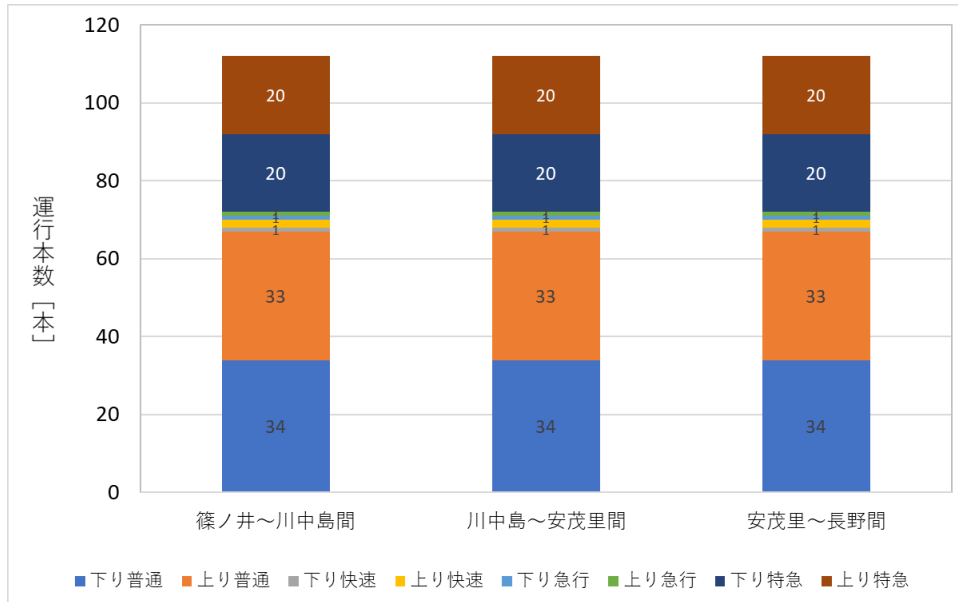
篠ノ井～長野間各駅の状態

	駅間営業キロ [km]	篠ノ井からの 営業キロ [km]	1日乗車人員 [人] (2016)	
篠ノ井	-	0	9,934	
今井	2.1	2.1	1,994	新駅
川中島	2.2	4.3	1,594	
安茂里	2.1	6.4	1,073	
長野	2.9	9.3	20,646	

## 2) 北陸新幹線延伸前と現在の在来線運行本数比較

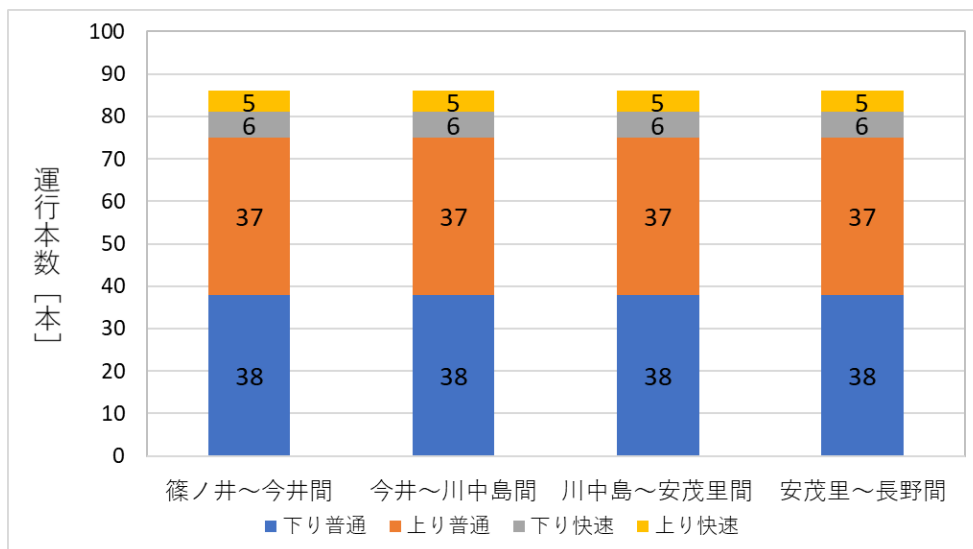
下図は北陸新幹線開業前の篠ノ井～長野間と現在の運行本数の比較である。新幹線開業に伴い、特急列車は廃止され普通列車および快速列車の運行本数が増加している。

北陸新幹線開業前の篠ノ井～長野間運行本数（1997年9月平日）



資料 1997年9月時刻表

現在の篠ノ井～長野間運行本数（2018年8月平日）



資料 2018年8月時刻表



### 3) 北陸新幹線開業前と現在の在来線普通列車の所要時間比較

次の表は、新幹線開業前と現在の普通列車の所要時間の差を示している。当該区間は全線複線であり、また、新駅開業もあるため特急列車廃止に伴う所要時間短縮は見られない。

各駅間平均・最大・最小所要時間の差（開業前-開業後）

	平均所要時間の差	最大所要時間の差	最小所要時間の差
篠ノ井～今井～川中島間	-0:01	-0:01	-0:01
川中島～安茂里間	0:00	-0:01	0:00
安茂里～長野間	0:00	0:00	-0:01

### (3) IRいしかわ鉄道線（旧 北陸本線）

#### 1) 路線概要

IRいしかわ鉄道線は、2015年3月の北陸新幹線金沢延伸に伴い、JR西日本北陸本線から移管された。この区間は全線複線となっている。津幡から先は、自線の倶利伽羅方面およびJR西日本七尾線への乗り入れを行っている。

IRいしかわ鉄道線路線図



IRいしかわ鉄道線各駅の状況を以下に示す。倶利伽羅駅のみ無人駅となっている。

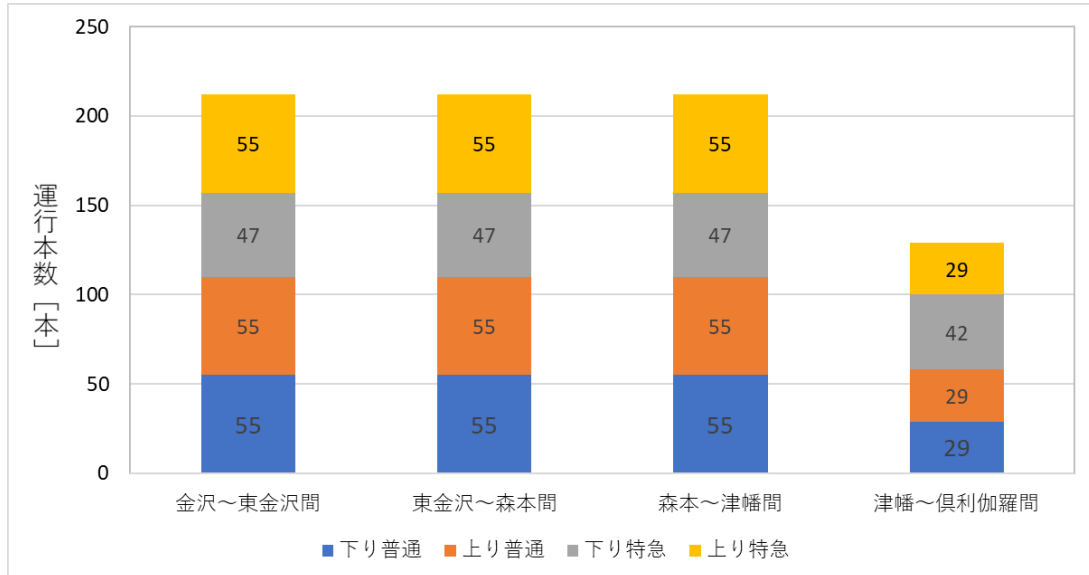
IRいしかわ鉄道線各駅の状況

	駅間営業キロ [km]	金沢からの営業キロ [km]	1日乗車人員 [人] (2016)	
金沢駅	—	0	10,714	
東金沢駅	2.6	2.6	2,853	
森本駅	2.8	5.4	1,637	
津幡駅	6.1	11.5	7,056	
倶利伽羅駅	6.3	17.8	225	無人駅

## 2) 北陸新幹線金沢延伸前と現在の在来線運行本数比較

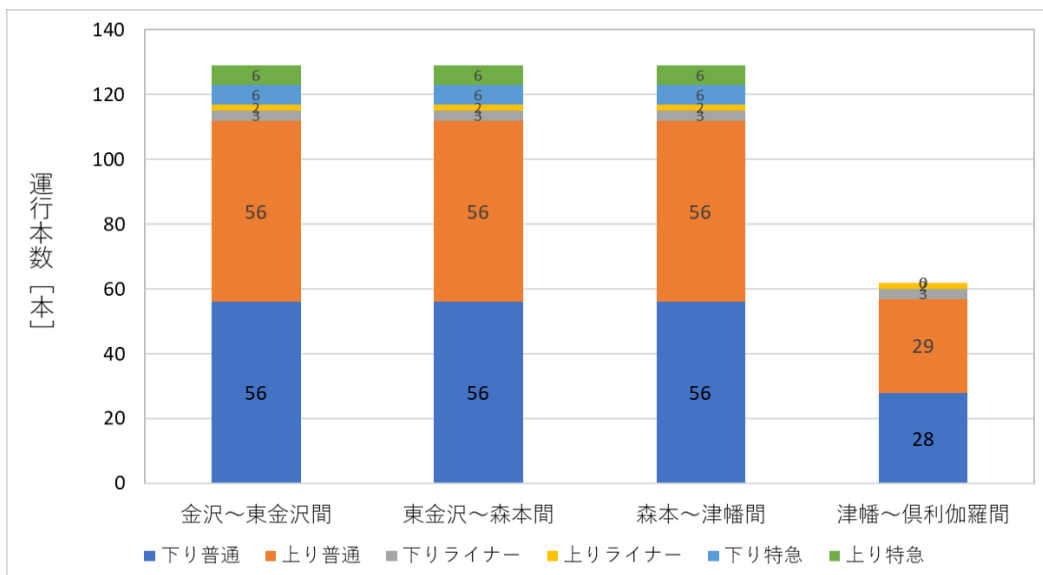
下図は北陸新幹線金沢延伸前と現在の在来線各駅の運行本数である。特急列車廃止の分運行本数は大幅に減少したものの、普通列車の運行本数はあまり変化が無い。

北陸新幹線（倶利伽羅～金沢間）各駅間の運行本数（2015年2月平日）



資料 2015年2月時刻表

IR いしかわ鉄道線各駅間の運行本数（2018年8月平日）



資料 2018年8月時刻表

### 3) 北陸新幹線金沢延伸前と現在の在来線普通列車の所要時間比較

次の表は、新幹線開業前と現在の普通列車の所要時間の差を示している。普通列車の最大所要時間の短縮が見られる。

各駅間平均・最大・最小所要時間の差（開業前-開業後）

	平均所要時間の差	最大所要時間の差	最小所要時間の差
金沢～東金沢間	0:00	0:01	0:00
東金沢～森本間	0:00	0:03	0:00
森本～津幡間	0:00	0:05	-0:01
津幡～倶利伽羅間	0:00	0:04	0:00

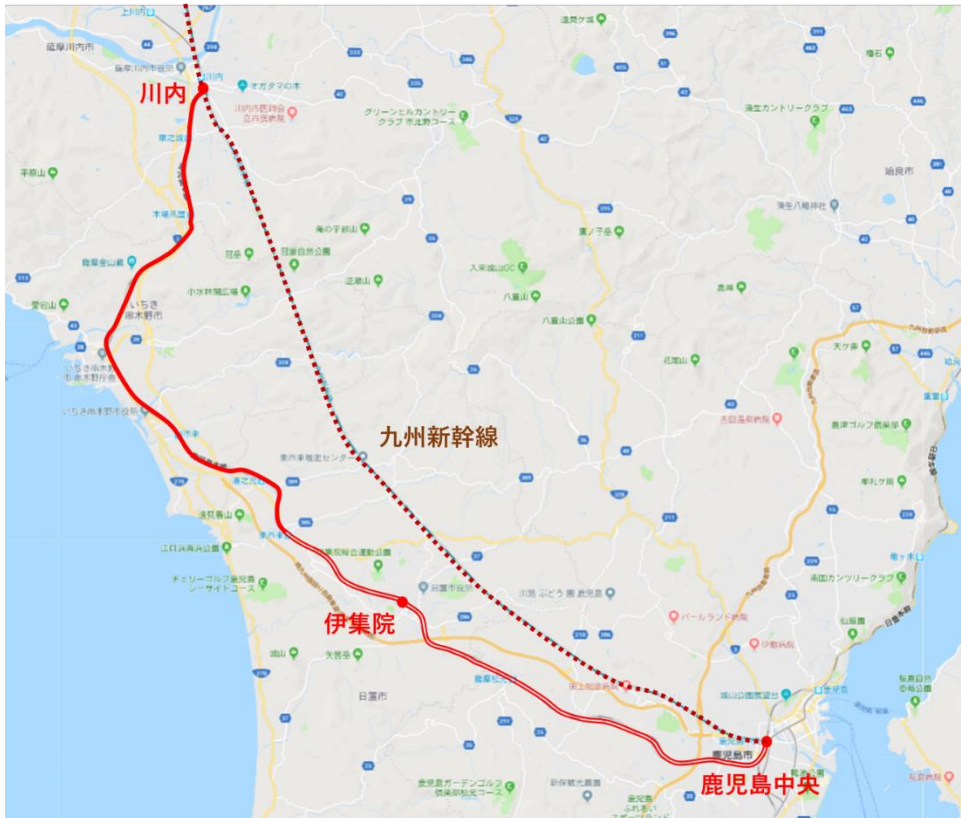
#### (4) 川内～鹿児島中央間（鹿児島本線）

##### 1) 路線概要

鹿児島本線 川内～鹿児島中央間は 2004 年 3 月の九州新幹線 新八代～鹿児島中央間開業後も JR 九州にて運営されている。川内から先の八代～川内間は肥薩おれんじ鉄道線に移管された。

この区間における複線区間は東市来～鹿児島中央間となっている。

鹿児島本線 川内～鹿児島中央間路線図



鹿児島本線 川内～鹿児島中央間各駅の状況を以下に示す。無人駅は約半数となっている。  
また、神村学園前および広木の2駅が新幹線開業の新駅となっている。

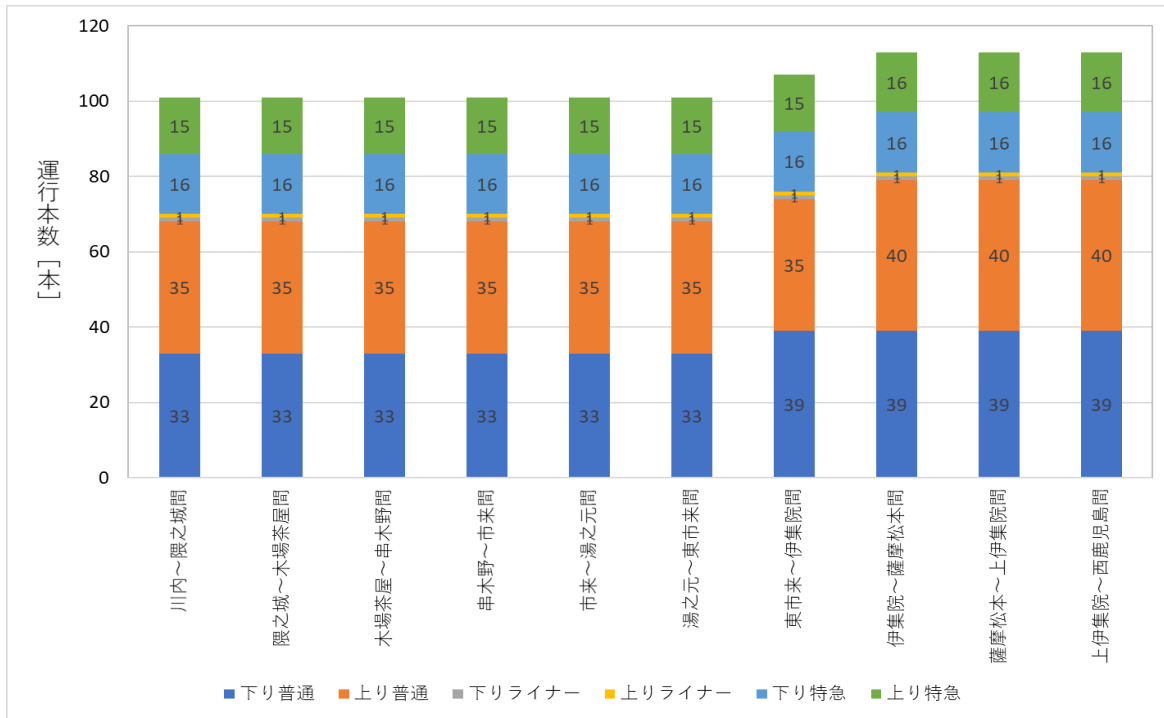
川内～鹿児島中央間各駅の状況

	駅間営業キロ [km]	川内からの営業キロ [km]	1日乗車人員 [人] (2015年)	
川内駅	-	0	2,903	
隈之城駅	2.6	2.6	729	無人駅
木場茶屋駅	3.1	5.7	33	無人駅
串木野駅	6.3	12	903	
神村学園前駅	2.2	14.2	1,025	無人駅 新駅
市来駅	2.4	16.6	379	簡易委託
湯之元駅	3.8	20.4	372	簡易委託
東市来駅	2.5	22.9	338	簡易委託
伊集院駅	5.9	28.8	2,535	
薩摩松元駅	5.3	34.1	538	無人駅
上伊集院駅	2.4	36.5	1,650	
広木駅	5	41.5	984	無人駅 新駅
鹿児島中央駅	4.6	46.1	20,153	

## 2) 九州新幹線開業前と現在の在来線運行本数比較

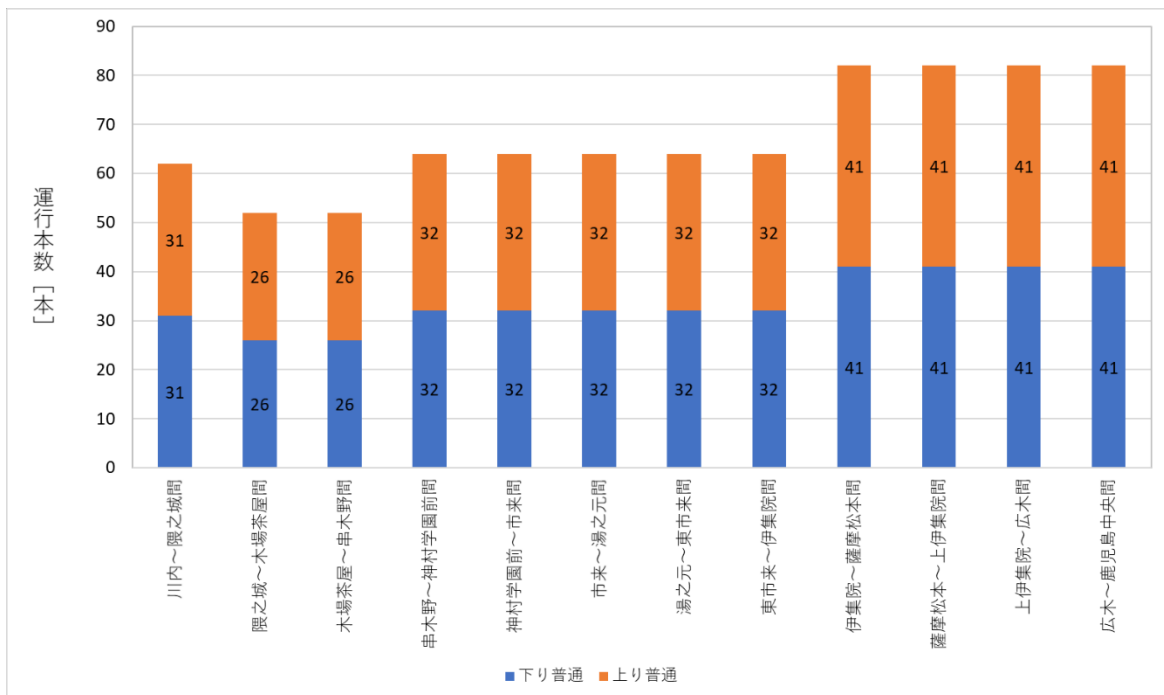
下図は九州新幹線開業前と現在の在来線各駅の運行本数である。伊集院～鹿児島中央(西鹿児島)間の運行本数はやや増加したが、それ以外の区間の運行本数は減少している。

鹿児島本線 川内～西鹿児島間各駅間の運行本数 (2004年2月平日)



資料 2004年2月時刻表

現在の川内～鹿児島中央間駅間の運行本数 (2018年8月平日)



資料 2018年8月時刻表

### 3) 九州新幹線開業前と現在の在来線普通列車の所要時間比較

次の表は、新幹線開業前と現在の普通列車の所要時間の差を示している。新駅開業区間は所要時間の増加があるものの、湯之元～東市来等で約3分の時間短縮が見られる。

各駅間平均・最大・最小所要時間の差（開業前-開業後）

	平均所要時間の差	最大所要時間の差	最小所要時間の差
川内～隈之城間	0:00	0:00	0:00
隈之城～木場茶屋間	0:00	0:00	0:00
木場茶屋～串木野間	0:00	0:00	0:00
串木野～神村学園前～市来間	-0:03	-0:07	-0:03
市来～湯之元間	-0:01	-0:01	-0:01
湯之元～東市来間	0:00	0:03	0:01
東市来～伊集院間	-0:02	-0:04	-0:01
伊集院～薩摩松本間	0:00	0:03	0:00
薩摩松本～上伊集院間	0:01	0:02	0:01
上伊集院～広木～鹿児島中央間	-0:06	-0:10	-0:05



#### 4.2.3 整備新幹線開業による瀬戸大橋線・宇野線で想定される変化

##### (1) 新幹線開業後の経営形態について

瀬戸大橋線は需要密度が高く、高い収益性が見込める路線であると推察される。四国新幹線開業後も一定規模以上の利用が想定されるため、他地域で見られるように、JRが引き続き運営することも考えられる。

##### (2) ダイヤ編成の柔軟かつ効率的運用について

###### ・特急列車廃止に伴う普通列車の運行本数見直し

新幹線整備に伴い、特急列車が廃止されることが考えられる。その場合、ピーク時の普通列車の増発や宇野線の直通列車の増加の余地も生まれる。

###### ・特急列車廃止による普通列車の所要時間短縮

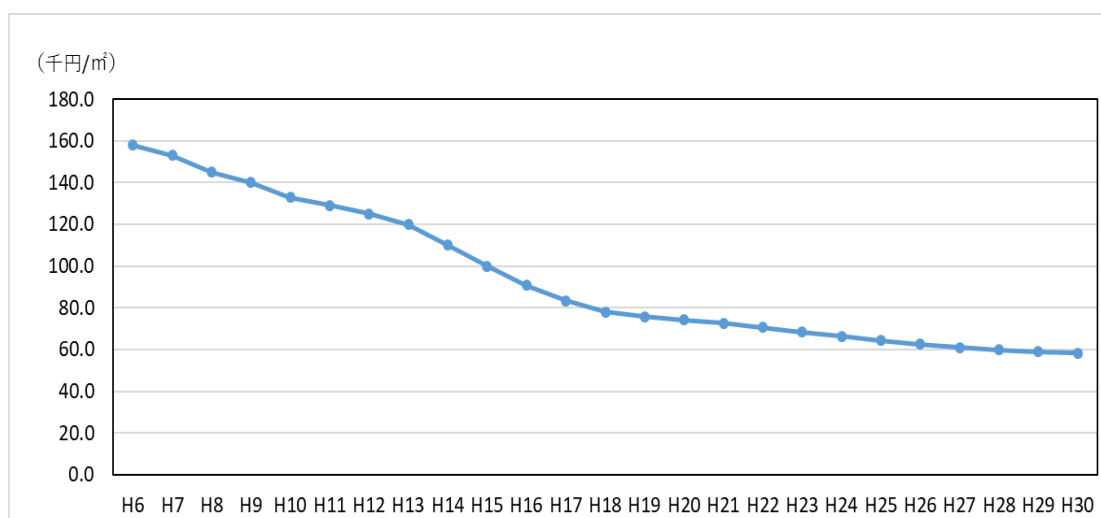
瀬戸大橋線の特に岡山～茶屋町間の単線区間において、普通列車の所要時間短縮が期待できる。

###### ・沿線価値の向上

これにより利用者の利便性が大きく向上し、またラッシュ時の車内混雑緩和や快適性向上にも寄与する。こうした効果は、ひいては瀬戸大橋線・宇野線の沿線価値の向上にもつながる。

例えば、岡山近郊駅は、その立地条件に比して駅利用者が極端に少ない状況にあるが、利便性向上に伴い利用者の拡大が期待できる。また、宇野線は、主に通勤・通学の足として利用されているが、鉄道の利便性が高まることで、住宅地としての沿線価値の向上が期待できる。

#### 宇野駅周辺の地価推移について



資料：土地代データ

## 5 新幹線開業による効果のまとめ

### 5.1 四国新幹線による経済波及効果の試算

四国新幹線開業による所要時間の短縮効果と予想される山陽新幹線の運行本数変化から、岡山県で増加する交通流動量を算出するとともに、旅行・観光等の実態調査や岡山県の産業連関表を用いて経済波及効果を試算する。

#### 5.1.1 流動量の試算

##### (1) 前提とする四国新幹線と山陽新幹線の運行計画

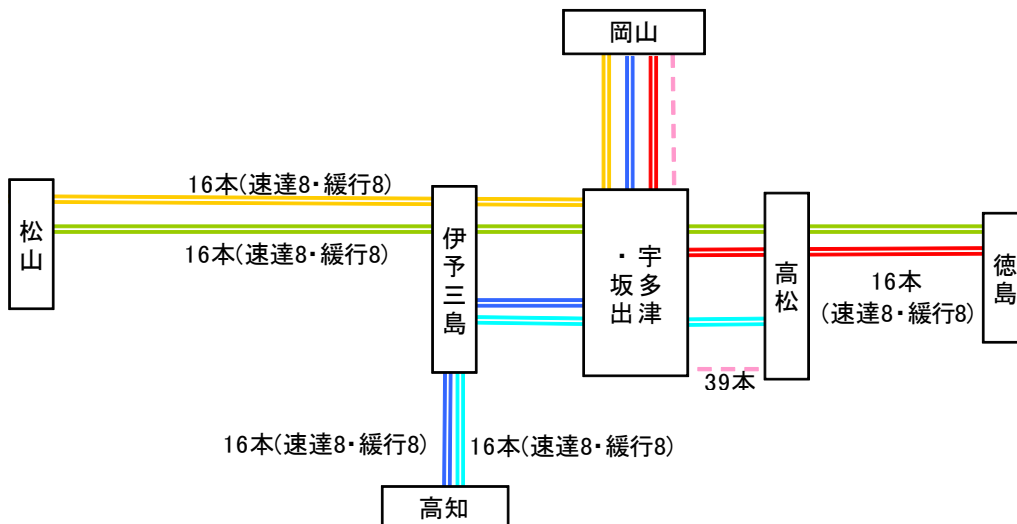
流動量の試算にあたって、四国新幹線の運行計画は既存報告書（H26）におけるケース3-1（四国新幹線の徳島～松山間と四国横断新幹線の岡山～高知間が開業したケース）を前提とする。

他方、山陽新幹線については他地域の事例から運行本数が増加すると考えられるため、今回の試算では山陽新幹線の増発ケースを前提とする。

前提とする山陽新幹線の運行本数

ケース① (参考ケース)	山陽新幹線運行本数増なし	100本/日
ケース②	山陽新幹線 24本/日増 (四国新幹線直通のうち半分は単独運行)	124本/日
ケース③	山陽新幹線 48本/日増 (四国新幹線直通全て単独運行)	148本/日

前提とする四国新幹線の運行パターン（既存報告書ケース3-1）



【参考】他地域の新幹線整備の事例

九州新幹線開業に伴う山陽新幹線（新大阪～博多）の本数	64本→67本（5%増）
北陸新幹線延伸に伴う北陸新幹線（東京～長野）の本数	27本→40本（48%増）
秋田ミニ新幹線開業に伴う東北新幹線（仙台～盛岡）の本数	23本→29本（26%増）

① 山陽新幹線（新大阪～岡山、広島、博多間）

九州新幹線開業に伴い、新大阪から広島、博多間の運行本数は若干増加している。なお、九州新幹線開業に伴いみずほ、さくらの運行を始めており、みずほ、さくらは博多より先の鹿児島まで直通運行、のぞみ、ひかりは博多までの運行としている。最小所要時間は、開業直後は変化が無いが、現在ではどの区間も1分程度短縮された。

九州新幹線全線開業前後の比較（各年時刻表より）

		1日の運行本数	最大所要時間	最小所要時間
九州新幹線全線開業前 (2011年2月)	新大阪～岡山	100	1:47	0:44
	新大阪～広島	83	3:19	1:20
	新大阪～博多	64	5:20	2:23
九州新幹線全線開業後 (2011年4月)	新大阪～岡山	103	1:56	0:44
	新大阪～広島	86	3:28	1:20
	新大阪～博多	69	5:29	2:22
現在 (2018年8月)	新大阪～岡山	100	1:38	0:43
	新大阪～広島	84	3:23	1:19
	新大阪～博多	67	5:14	2:21

② 北陸新幹線（東京～長野間）

北陸新幹線新幹線開業前後では、東京～長野間の運行本数が大幅に増加している。所要時間は変化が無い。

北陸新幹線開業前後の東京～長野間の比較（各年時刻表より）

	1日の運行本数	最大所要時間	最小所要時間
金沢延伸前 (2015年2月)	27	1:50	1:20
金沢延伸後 (2015年4月)	40	1:56	1:20

③ 東北新幹線（東京～仙台、盛岡、新青森間）

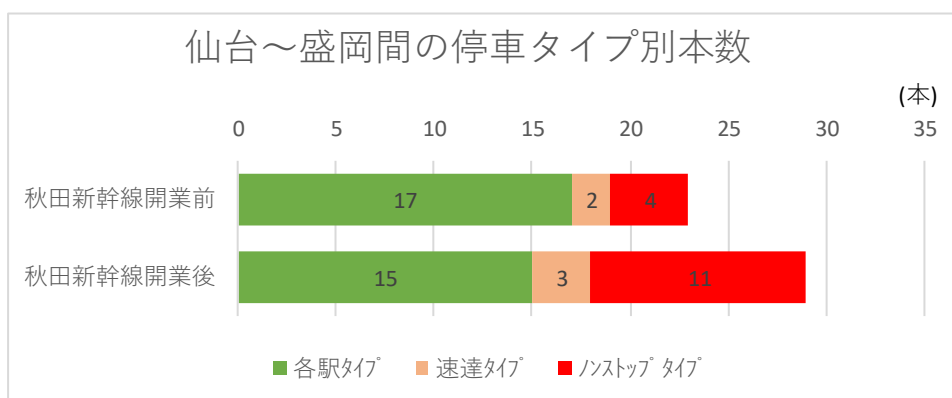
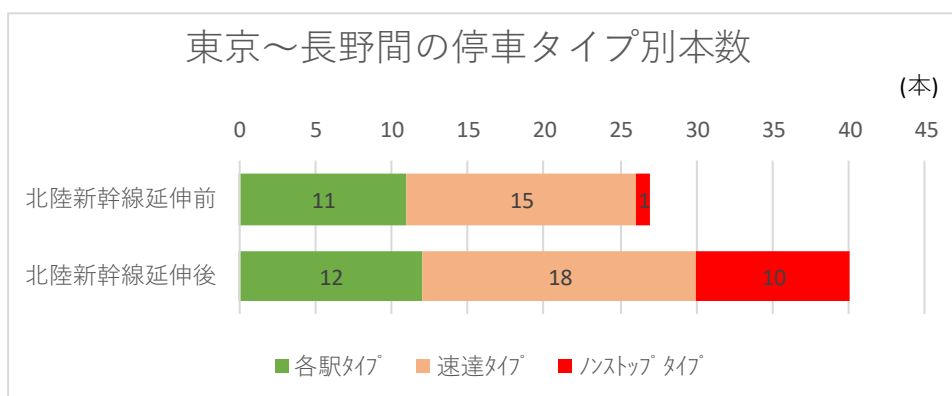
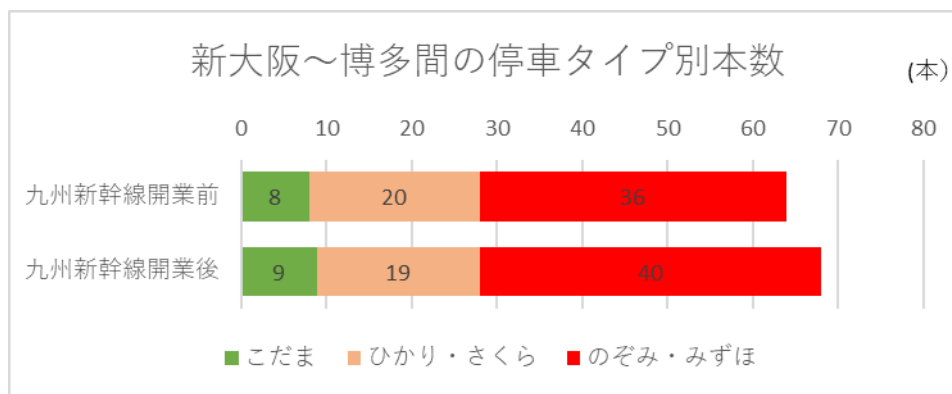
北海道新幹線開業に伴う運行本数増は無く、東京～新青森間を運行していた列車の一部が新函館北斗まで延伸している。現在では、東京～仙台、盛岡間の運行本数が増加し、最小所要時間も短縮された。

北海道新幹線開業前後の比較（各年時刻表より）

		1日の運行本数	最大所要時間	最小所要時間
北海道新幹線開業前 (2016年2月)	東京～仙台	66	2:36	1:31
	東京～盛岡	35	3:20	2:11
	東京～新青森	18	3:39	2:59
北海道新幹線開業後 (2016年4月)	東京～仙台	66	2:36	1:31
	東京～盛岡	35	3:20	2:11
	東京～新青森	18	3:43	2:59
現在 (2018年8月)	東京～仙台	77	2:33	1:30
	東京～盛岡	46	3:24	2:10
	東京～新青森	17	3:43	2:59

#### ④ 停車タイプ別運行本数の変化

以下は、九州新幹線全線開業時、北陸新幹線金沢開業時と、1997年の秋田新幹線開業時における、停車タイプ別運行本数の変化を示したものである。いずれも停車駅が少ないタイプの列車が増加しており、とくに北陸新幹線と秋田新幹線ではノンストップタイプが大幅に増加している。このため、平均的な所要時間は大幅に短縮していることになる。



#### ⑤ 運行本数変化のまとめ

北陸新幹線の金沢開業に伴い、東京～長野間の運行本数は大幅に増加した。九州新幹線開業に伴う運行本数は若干増加したものの、北陸新幹線ほどの増加は見られなかった。これは、東京～長野間の元々運行本数が多くなかったことから、金沢延伸に伴い運行本数が大幅に増加したと考えられる。東北新幹線は、主要都市である仙台との運行頻度が高くなっており、運行本数が増加した。

また、列車タイプ別にみると、ノンストップタイプなどの速達性の高い列車が増加する傾向にある。このため、総運行本数の増加以上に、既存の新幹線内における時間短縮効果は大きいものとなる。

現状では新大阪駅の設備容量を勘案すると、山陽新幹線の運行本数の増加は難しいものの、今後のリニア中央新幹線や北陸新幹線等の整備にあわせて新大阪駅の容量が増量されれば、山陽新幹線の運行本数の増加も可能となると考えられる。

(2) 流動量試算に使用するモデル

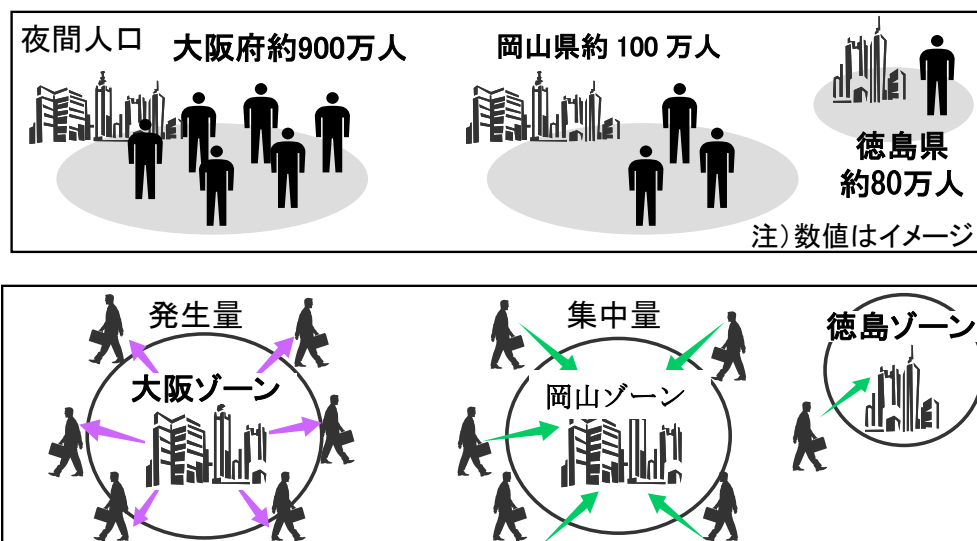
① 需要予測手法

流動量の試算にあたっては、運輸総合研究所の四段階推進法を用いる。これは、「発生集中モデル」、「目的地選択モデル」、「交通機関選択モデル」、「鉄道経路選択モデル」の4つの段階からなる。

【発生集中交通量の予測】

人口、県内総生産等の説明要因をもとに、地域区分（ゾーン）別、目的（業務・観光・私用）別の交通量を予測する。

図 発生集中交通量の予測



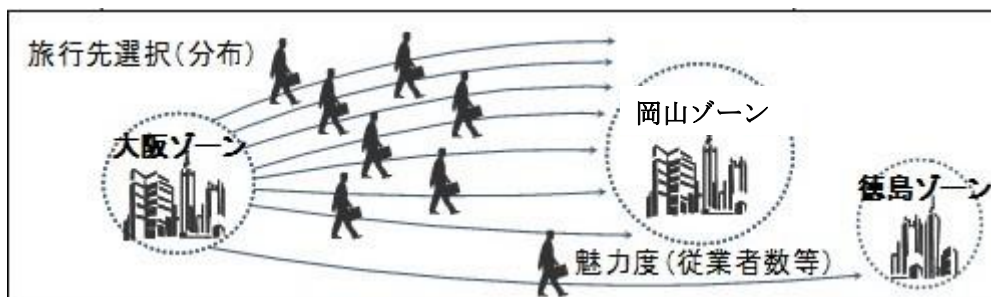
【分布交通量の予測】

ゾーン毎に発生した交通量がどこを目的地とするか、集中した交通量がどこから出発したかを予測する。

以下の説明要因をもとに、旅行先別の交通量（分布交通量）を予測する。

- ・ 旅行先の魅力度を示す指標（従業者数等）
- ・ 旅行先までの交通利便性評価値（所用時間、料金等）

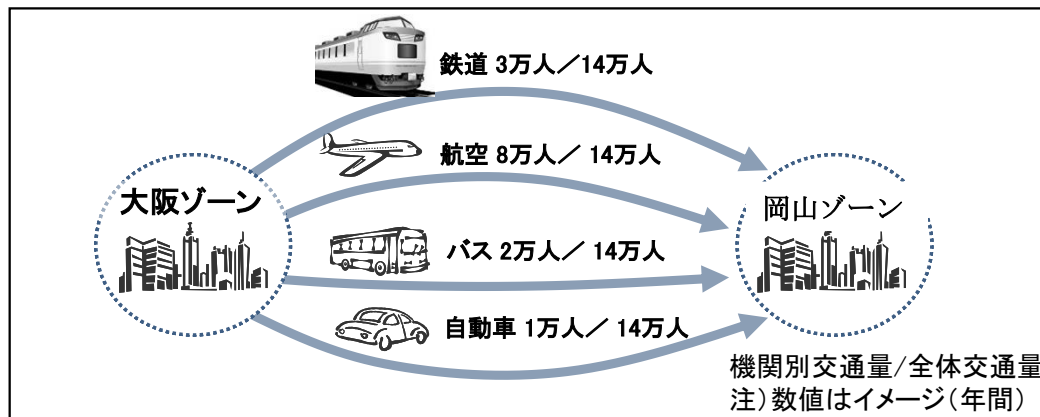
図 分布交通量の予測



### 【交通機関分担交通量の予測】

分布交通量の予測で得られた各ゾーン間の将来交通において、利用者が「どの交通機関を利用するか」を予測する。

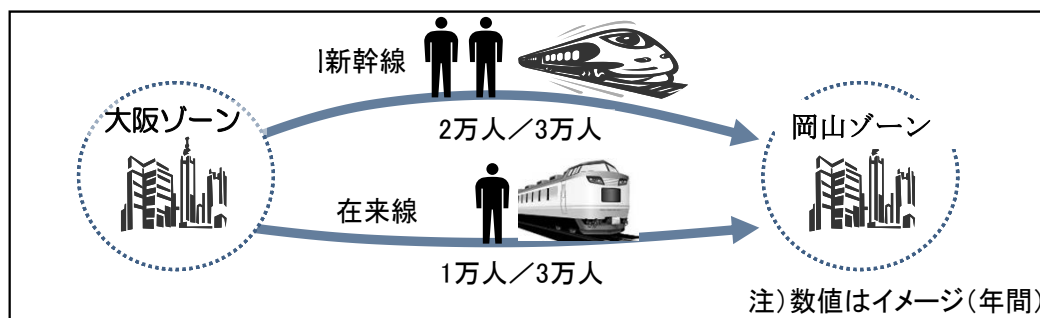
図 交通機関分担交通量の予測



### 【鉄道経路配分交通量の予測】

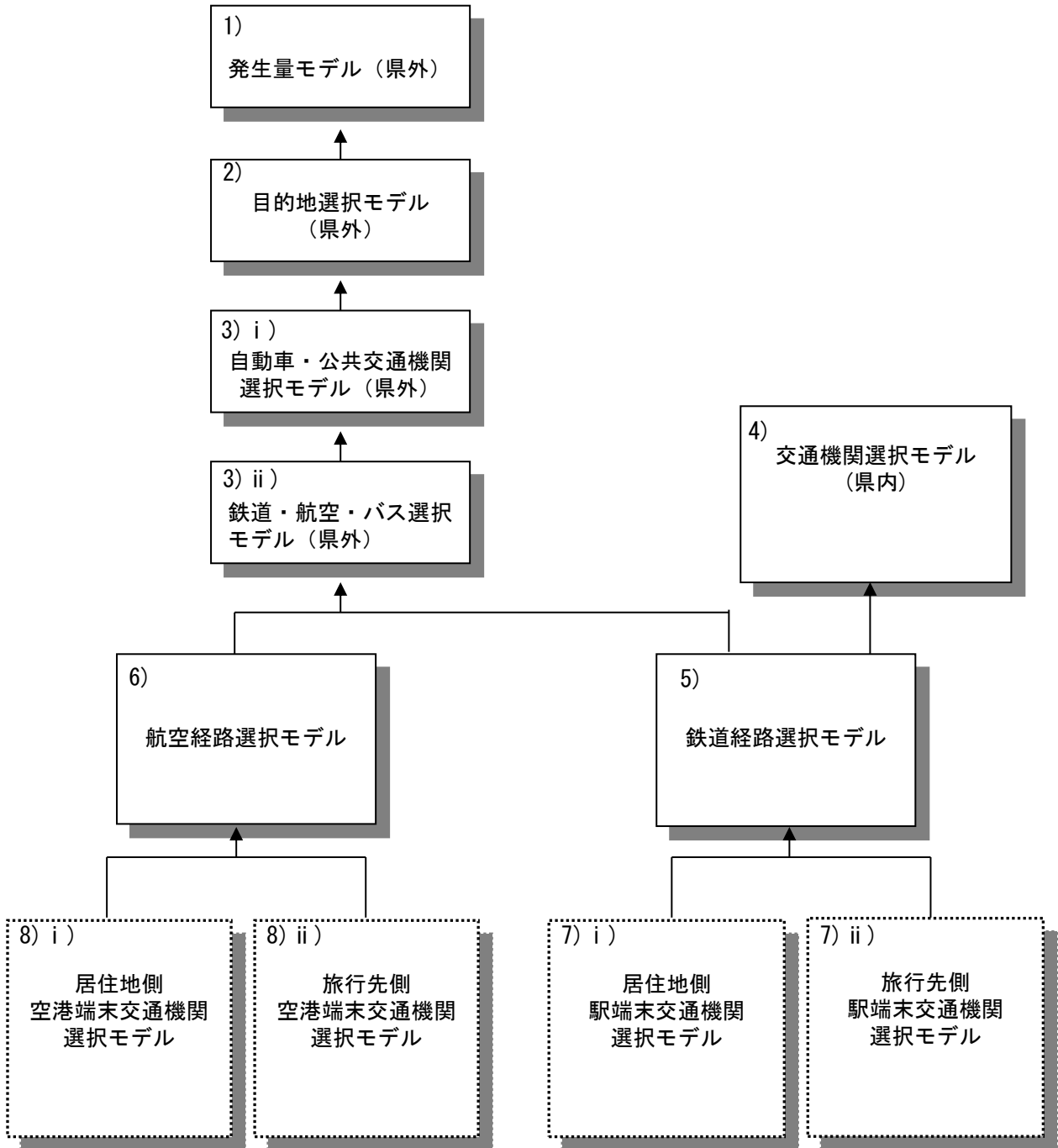
交通機関分担交通量の予測で得られた将来の鉄道利用者が、具体的にどの路線を利用するのかを、鉄道経路別の所要時間、費用、乗換回数等のサービスを考慮し予測する。

図 鉄道経路配分交通量の予測





② 需要予測モデルのフロー

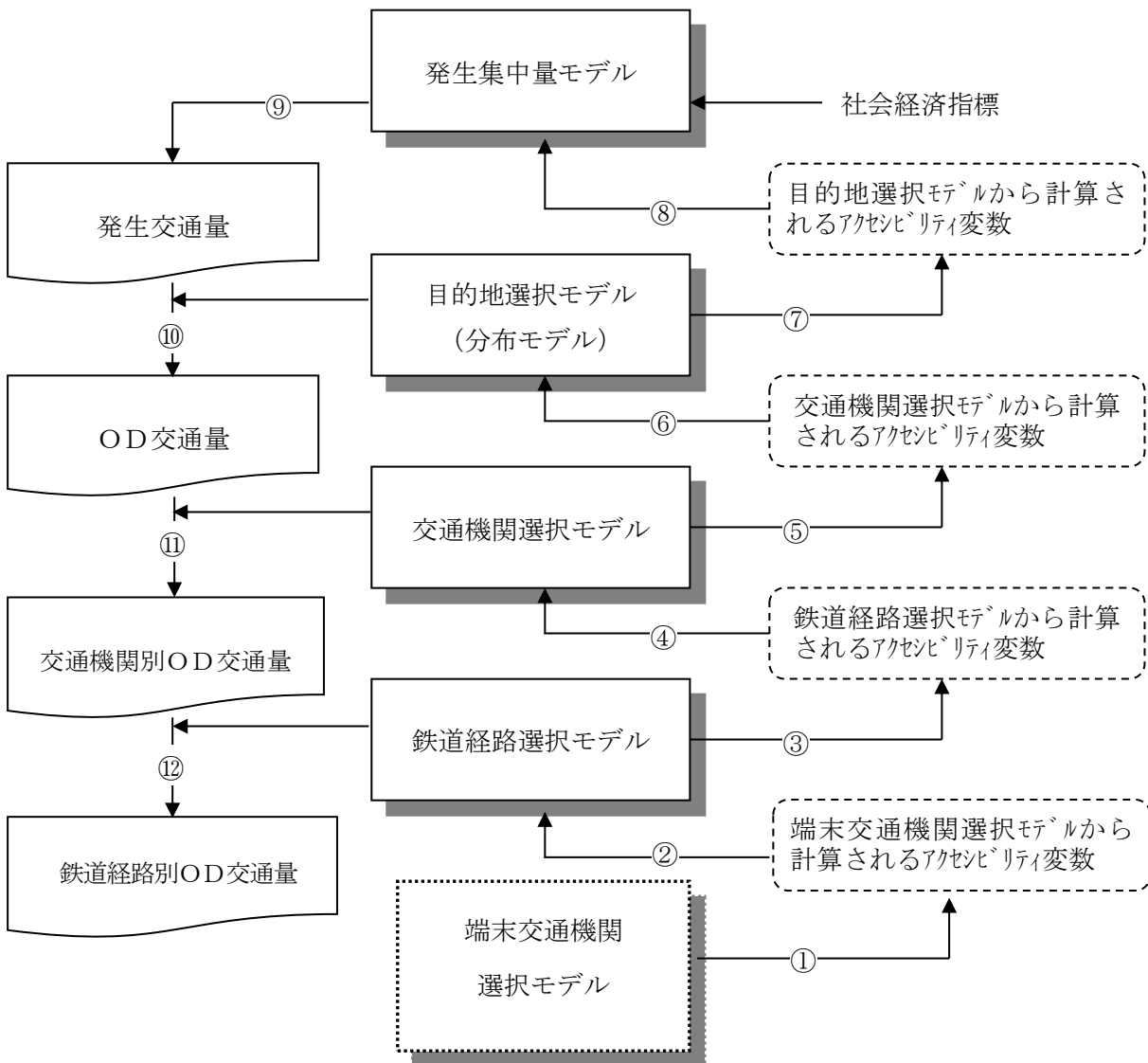


### ③ アクセシビリティ変数

4段階推定法各段階で対象とする経路、交通機関等のサービスの期待値の合計を示す指標である。下図において①～⑧の矢印で示すように、下位のモデルから上位のモデルへアクセシビリティ指標を反映させることによって、下位のモデルで表現される交通サービスが改善された場合の影響を上位の予測で反映させることが可能となる。

例えば、鉄道経路選択モデルのアクセシビリティ指標を交通機関選択モデルに反映させること（③、④）により、時間短縮が図られ各経路のサービスのレベルが向上したことで、鉄道全体のサービスレベルが向上し（アクセシビリティ指標の量の増加）、交通機関選択の予測において鉄道利用率が増加することを表現している。

需要予測モデルの全体構成



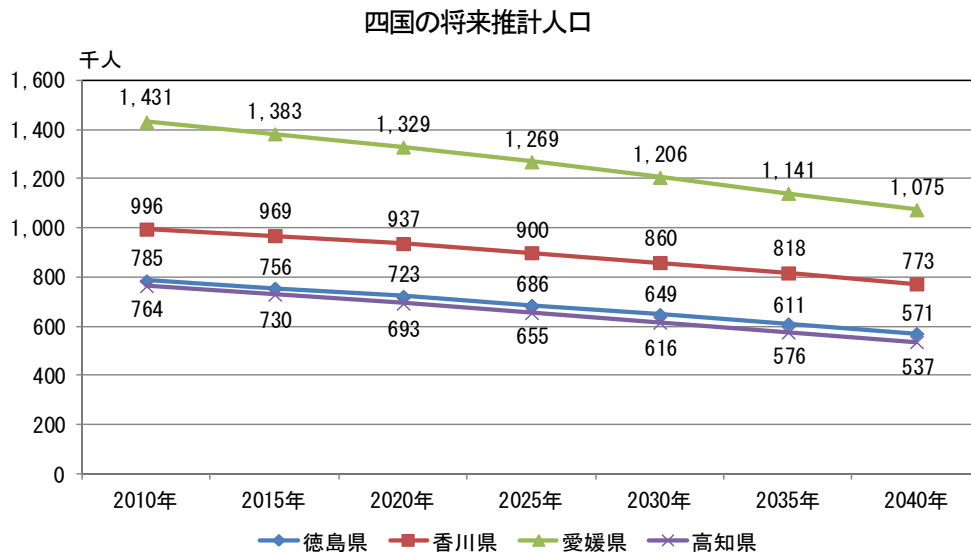
### (3) 予測年次と人口条件等

#### ① 予測年次

開業年次の予測は現段階では困難であるため、平成 42 年（2030 年）として予測した。  
（国土交通省における推計年度）

#### ② 将来人口

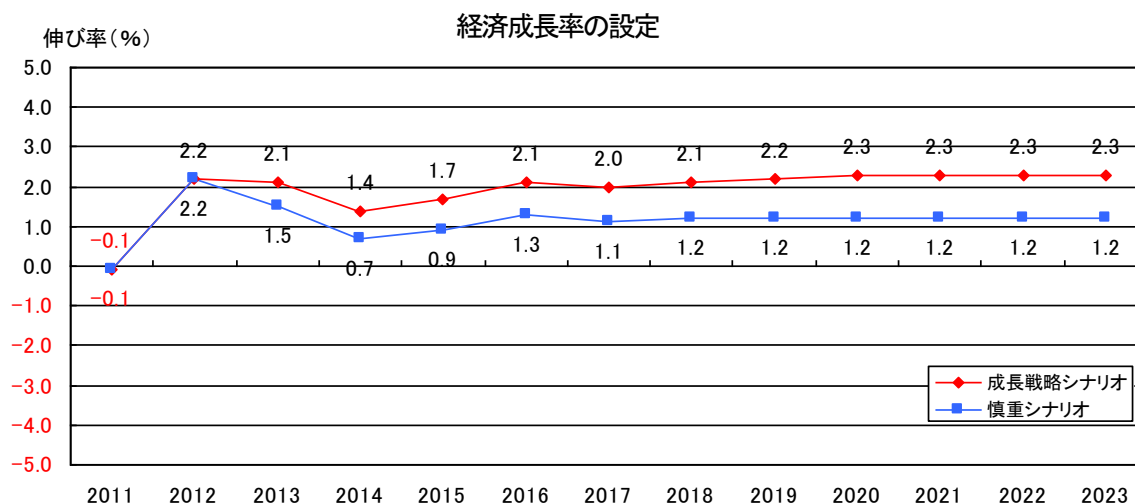
将来人口は、国立社会保障・人口問題研究所の都道府県別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）を用いた。



出典：国立社会保障・人口問題研究所の都道府県別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）

### ③ 県民所得の伸び

県民所得の伸びは、平成 24 年 1 月 24 日に内閣府から発表された「経済財政の中長期試算」の慎重シナリオを使用した。なお、都道府県別の県民所得は、各都道府県における 1 人あたり県民所得の変化率を同じとして設定した。

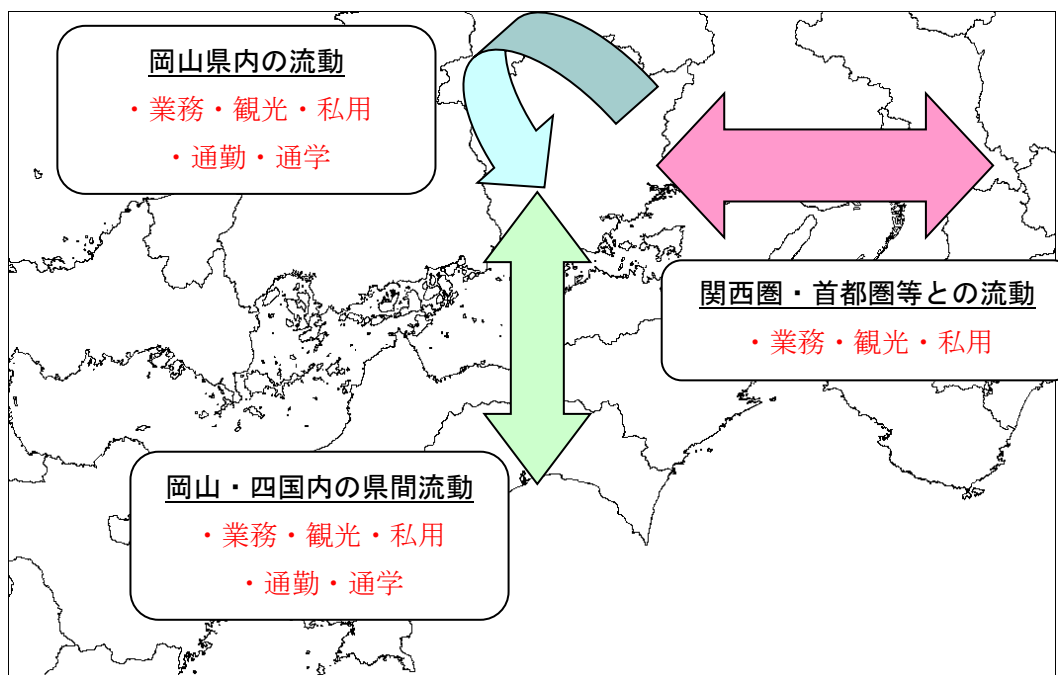


資料：「経済財政の中長期試算」（平成 24 年 1 月 24 日 内閣府）

### ④ 予測対象旅客

予測対象旅客は、業務・観光・私用目的の県間流動に加え、通勤・通学目的の流動および県内流動を考慮したものとした。なお、予測においては、前者を幹線流動、後者を県内等流動とよび、それぞれ分けて予測した。

※ 関西圏（京都府、大阪府、兵庫県、奈良県）、中京圏（岐阜県、愛知県、三重県）、首都圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）の内々を除く、すべての全国の県間流動と岡山県・四国の県内流動が対象。

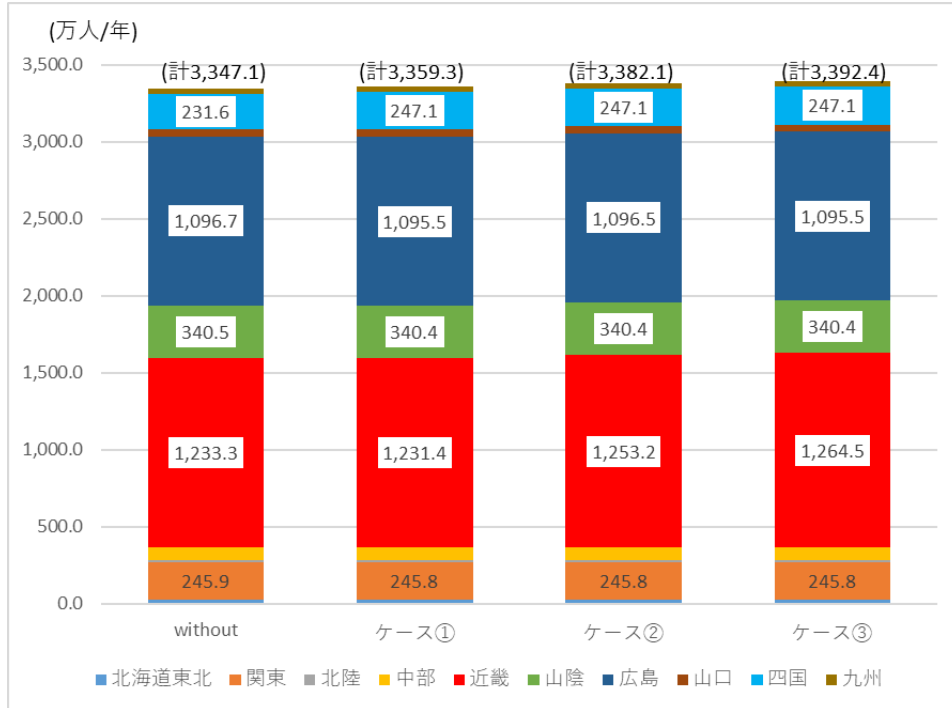


(4) 需要予測算定結果

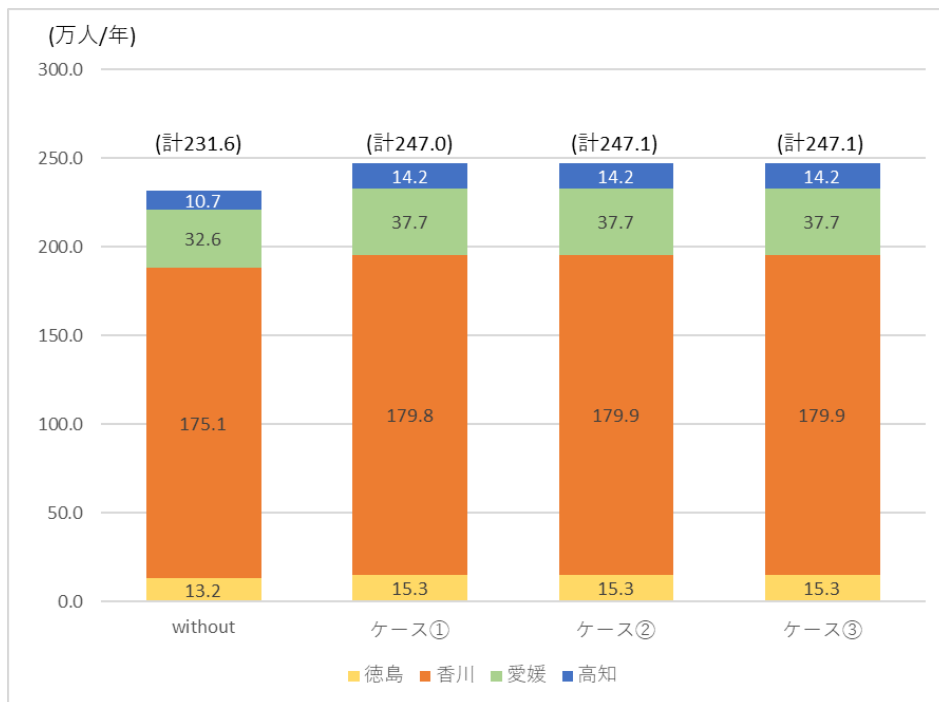
① 岡山県着の交通量の変化

岡山県集中交通量は、ケース②の場合 35 万人/年（四国から 16 万人/年、四国以外から 19 万人/年）増加、ケース③の場合 45 万人/年（四国から 16 万人/年、四国以外から 30 万人/年）増加すると予測されている。

岡山県集中の発地別交通量（全手段）



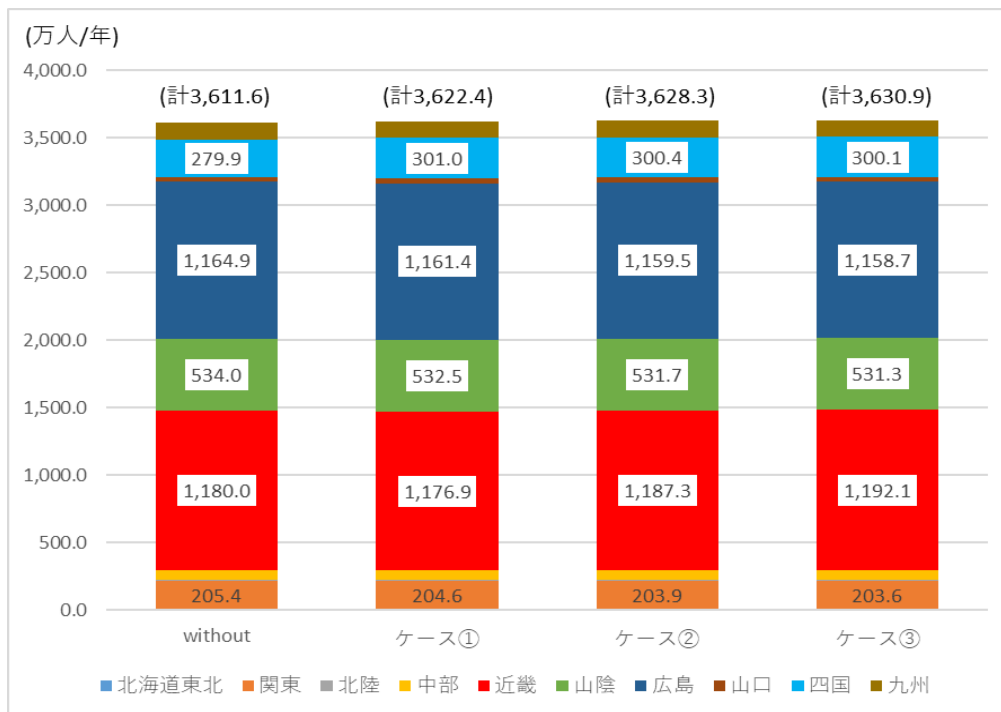
四国各県から岡山県への交通量（全手段）



## ② 岡山県発の交通量の変化

岡山県発生交通量は、ケース②③の場合、それぞれ 17 万人/年、19 万人/年増加すると予測されている。

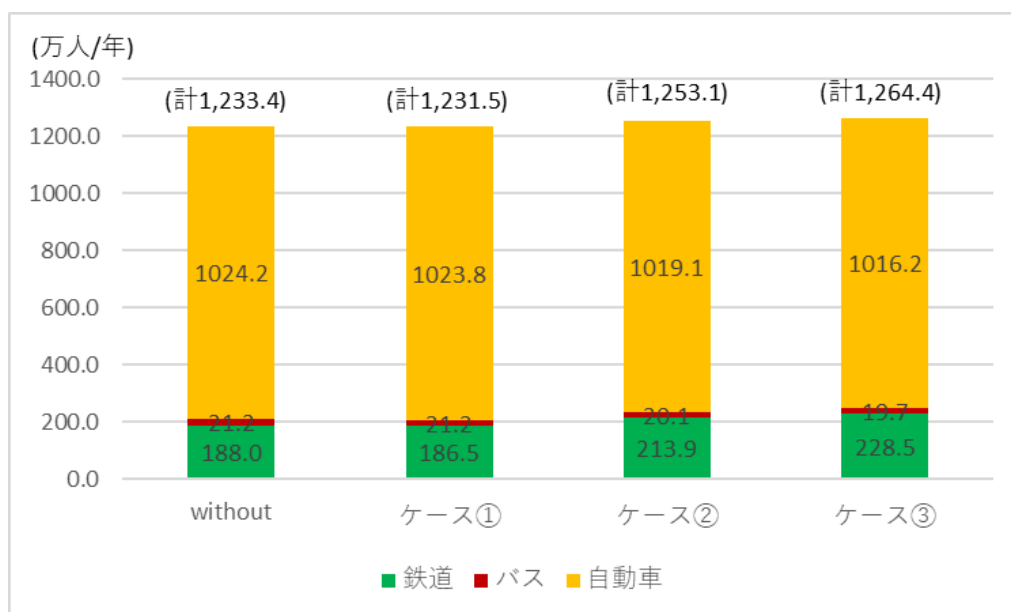
岡山県発生の着地別交通量（全手段）



## ③ 近畿～岡山間の交通機関別交通量の変化

山陽新幹線増における検討のため、近畿～岡山間の交通機関別交通量について算出する。ケース③の場合では、without ケースと比較して、鉄道利用者が 41 万人/年増加している。一方、鉄道への転換によって、自動車の利用者は 8 万人/年減少している。

近畿～岡山間の交通機関別交通量



## 5.1.2 流動量増加に伴う岡山県への経済波及効果

### (1) 経済波及効果の試算の概要

- ① 岡山県への流動量増加に来訪者の1人当たりの平均消費額を乗じて消費増加額を算出する。

岡山県の観光客数と1人あたり平均県内消費額

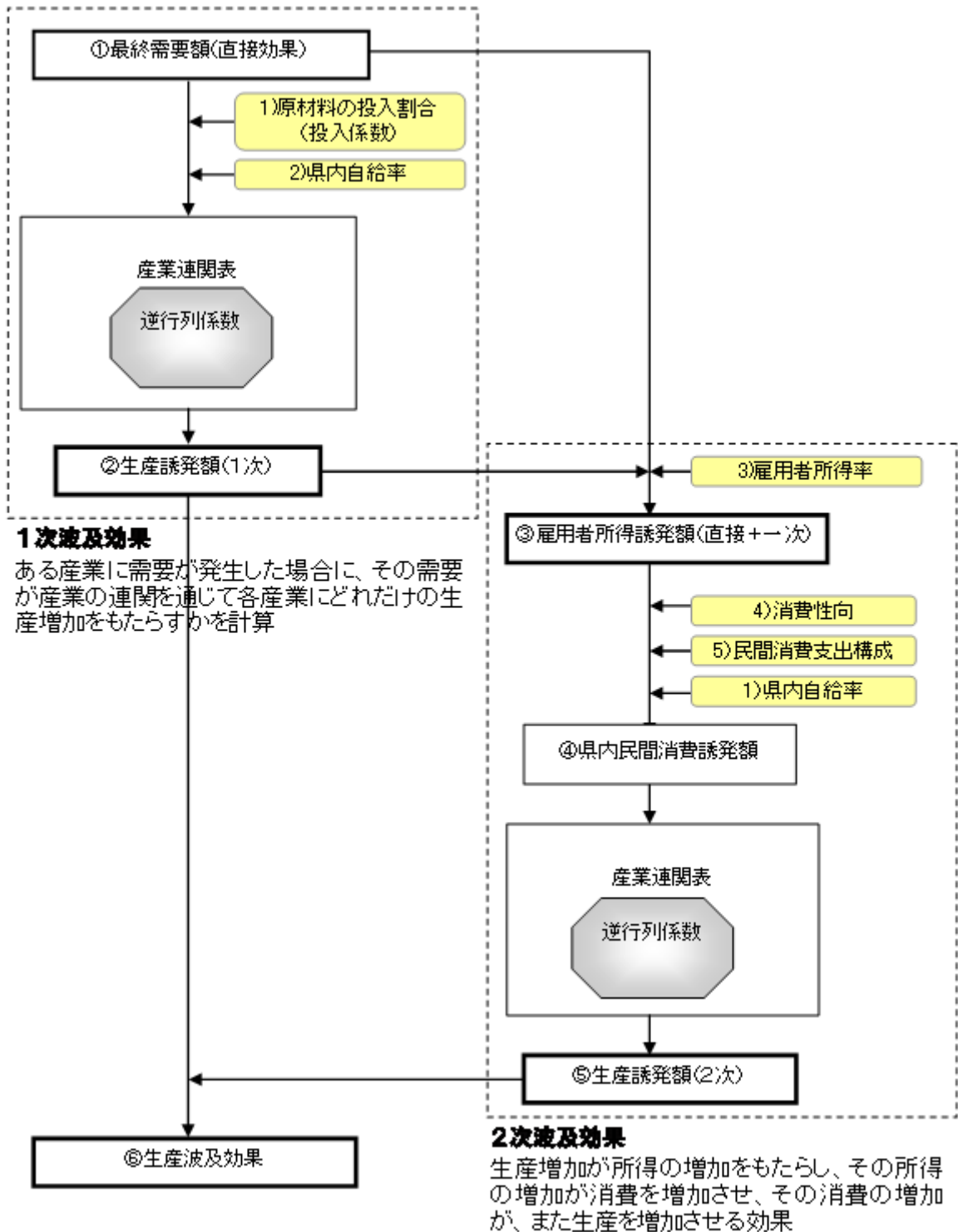
	日帰り客	宿泊客
観光客数	10,950 千人	4,745 千人
構成比	69.8%	30.2%
1人あたり平均観光消費額	4,447 円	24,805 円

資料：平成29年岡山県観光客動態調査報告書

- ② この消費増加額に県内自給率を乗じて、岡山県に発生する直接効果（県内最終需要増加額）を算出する。
- ③ 産業連関表により、直接効果（県内最終需要増加額）に伴う1次生産誘発額、2次生産誘発額を算出する。産業連関表における算出フローは次ページのとおり。

$$\text{経済波及効果} = \text{直接効果} + \text{1次生産誘発額} + \text{2次生産誘発額}$$

生産波及効果算出フロー





## (2) 来訪客数と消費額の変化

需要予測結果をもとにした、岡山県の来訪客数と消費額の変化は以下の通りである。ケース②では 36 億円/年、ケース③では 48 億円/年の消費が増加する。

岡山県のケース別来訪客数と消費額

		ケース①	ケース②	ケース③
来訪客数 (人/日)	日帰り客	234	650	866
	宿泊客	101	281	375
	計	335	931	1,241
消費額 (百万円/年)	日帰り客	379	1,054	1,406
	宿泊客	915	2,544	3,393
	計	1,295	3,599	4,800

岡山県の産業連関表部門別消費額の内訳は以下のとおり。

産業連関表部門別消費額 (百万円/年)

		ケース①	ケース②	ケース③
01	農林水産業	25	70	94
11	飲食料品	128	355	474
15	繊維製品	21	60	80
16	パルプ・紙・木製品	2	6	9
20	化学製品	3	8	10
21	石油・石炭製品	67	186	249
25	窯業・土石製品	4	12	16
31	業務用機械	1	4	5
33	電気機械	3	8	10
39	その他の製造工業製品	21	58	77
55	不動産	32	90	120
57	運輸・郵便	312	867	1,157
59	情報通信	3	7	10
63	教育・研究	11	29	39
64	医療・福祉	3	9	12
65	その他の非営利団体サービス	2	6	8
66	対事業所サービス	13	35	47
67	対個人サービス	460	1,278	1,704
合 計		1,111	3,089	4,120

注：宿泊客の交通費は 1/2 を計上しているため、合計が消費額計と異なる。

### (3) 経済波及効果算定結果

四国新幹線整備による岡山県の経済波及効果は、ケース②：3,116百万円/年、ケース③：4,155百万円/年である。

岡山県の経済波及効果（百万円/年）

	ケース①	ケース②	ケース③
直接効果	729	2,028	2,705
1次間接波及効果	231	644	859
2次間接波及効果	159	443	591
総合効果	1,120	3,116	4,155

経済波及効果フロー図

<ケース③>

(単位: 百万円、人)

与件データ

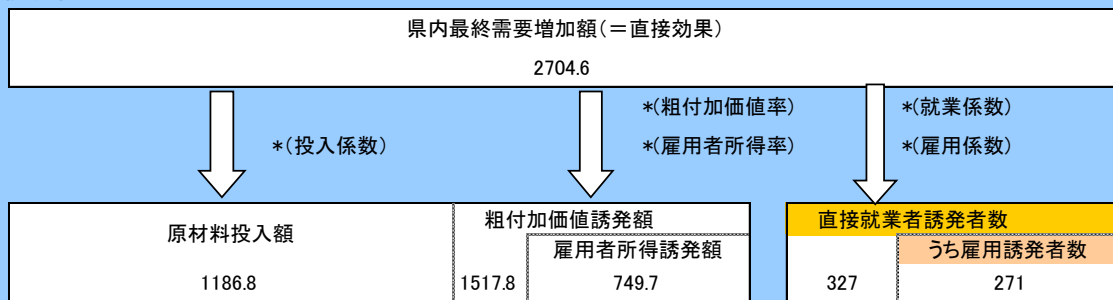
購入者価格・県内需要のみ 0.0	購入者価格・県内県外含む 4119.6	生産者価格・県内需要のみ 0.0	生産者価格・県内県外含む 0.0
---------------------	------------------------	---------------------	---------------------

(マージン調整)

(マージン調整後)\*(自給率)

\*(自給率)

直接効果

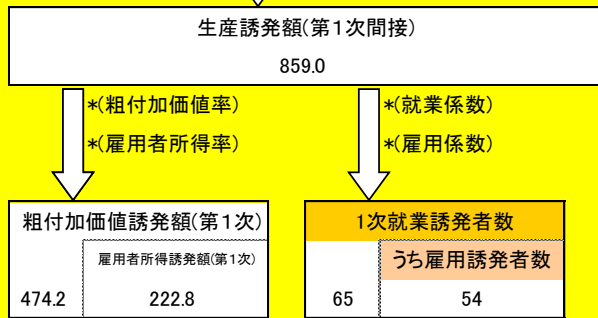


\*(自給率)

県内需要増加額(第1次) 657.1	県外へ
-----------------------	-----

\*(開放経済型逆行列係数)

第1次間接波及効果



雇用者所得誘発額(直接+第1次) 972.5
---------------------------

\*(消費性向)

民間消費支出増加額 704.9
--------------------

\*(消費パターン)

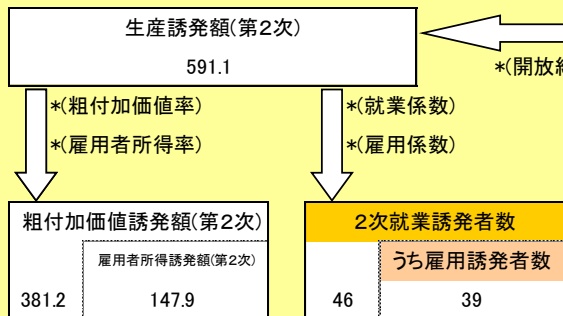
産業部門別民間消費支出増加額 704.9
-------------------------

\*(自給率)

県内需要増加額(第2次) 467.2	県外へ
-----------------------	-----

\*(開放経済型逆行列係数)

第2次間接波及効果



<参考>「産業連関分析」とは

「産業連関分析」とは、原材料から最終消費までの産業間の取引を1枚にまとめた産業連関表を用い、財・サービスが変化した場合に起こる波及効果を計測するもの

●産業連関表

- ・ある一つの産業は、他の産業から原材料や燃料などの財・サービスを購入（投入）し、これを加工（労働・資本などを投入）して新たな財・サービスを生産する。さらに、これを他の産業に対し原材料等として販売（産出）する。このような関係が各産業間で連鎖的につながり、最終需要者に対して必要な財・サービスが供給されることとなる。
- ・産業連関表はこのようなある地域における産業間の取引（経済活動）のつながりを一つの表（マトリックス）にまとめたものであり、集計期間は通常1年間である。

産業連関表のイメージ

需要部門 (買い手)		中間需要				最終需要				地域内生産額 A+B-C-D	
		1 農 林 水 産 業	2 鉱 業	3 製 造 業	計 A	消費	投資	輸出	移出		計 B
供給部門 (売り手)											
中間投入	1農林水産業	列↓	生産物の販路構成(産出)								
	2鉱業		内 生 部 門				外 生 部 門				
3製造業	外 生 部 門										
計 E	行→										
粗付加価値	雇用者所得 営業余剰										
地域内生産額 E+F	計 F										

9地域表(北海道、東北、関東、中部、**近畿**、中国、四国、九州、沖縄)

●産業連関分析

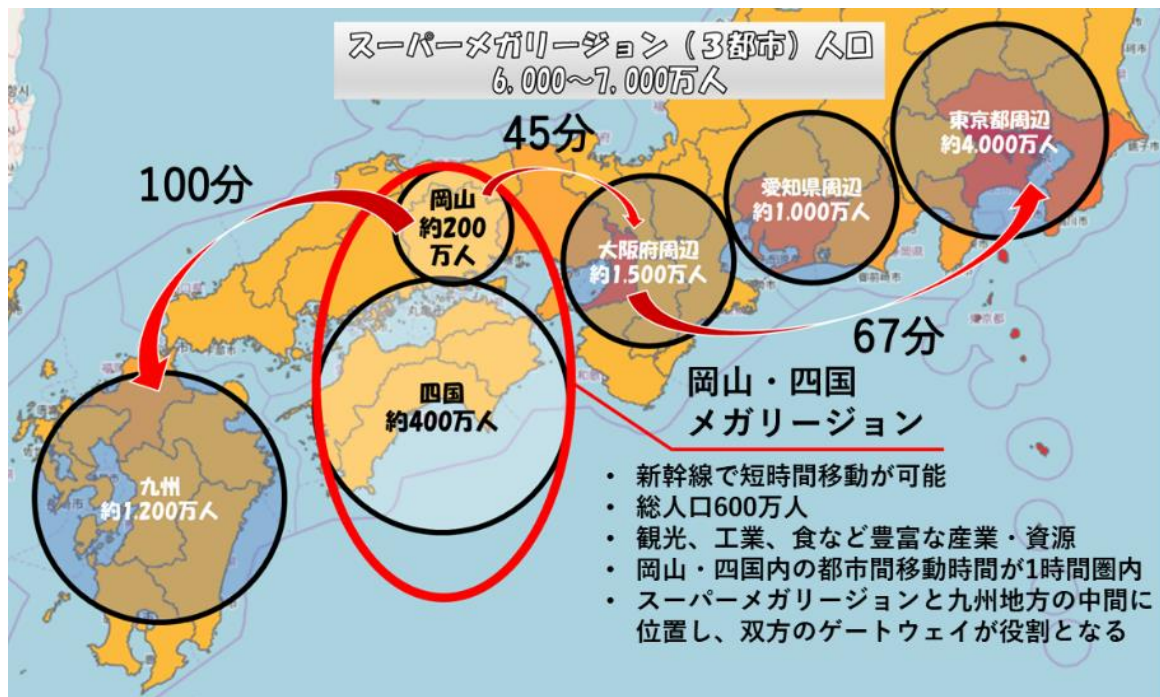
- ・ある産業の消費額増があるとしたとき、様々な産業の生産を増やす必要があり、結果的に消費額以上の経済活動を起こすこととなる。
- ・産業連関分析では、上記の産業連関表の部門間の関係係数を用いて、ある産業の消費額増がどれだけの経済活動に波及するかを推し量るものである。

## 5.2 岡山・四国による広域経済圏について

### 5.2.1 広域経済圏概要

四国新幹線開業を契機とした大幅な時間短縮により、岡山と四国が一つの広域経済圏として強固に結ばれる。これにより、人口600万を要する「岡山・四国メガリージョン」が形成される。(中四国最大の広島300万人を凌ぐ規模)

#### 岡山・四国メガリージョンの形成



### 5.2.2 岡山・四国メガリージョンがもたらすもの

「岡山・四国メガリージョン」は、単に岡山と四国の人的交流を活発化するだけでなく、観光・産業・文化などといった幅広い分野における広域的な交流・連携を促進すると考えられる。また、それが岡山・四国地域が発展する大きな原動力となる。

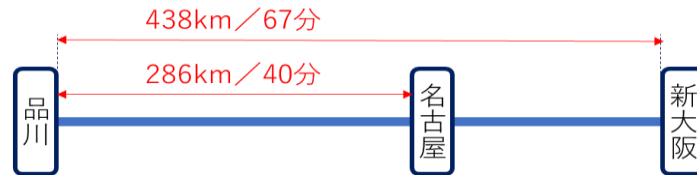
なお、中国・四国地方は、スーパー・メガリージョンの西端に位置する関西経済圏や成長著しい九州経済圏に挟まれることになる。そうした地域に遅れをとることなく、「岡山・四国メガリージョン」として自立的に発展していくことで、逆に関西や九州の活力を呼び込むことも可能となる。

また、岡山・四国メガリージョンは地域全体の発展を促すだけでなく、岡山への新幹線効果を増幅させる。岡山が中四国地域を牽引する中心都市として大いに発展すると期待できる。

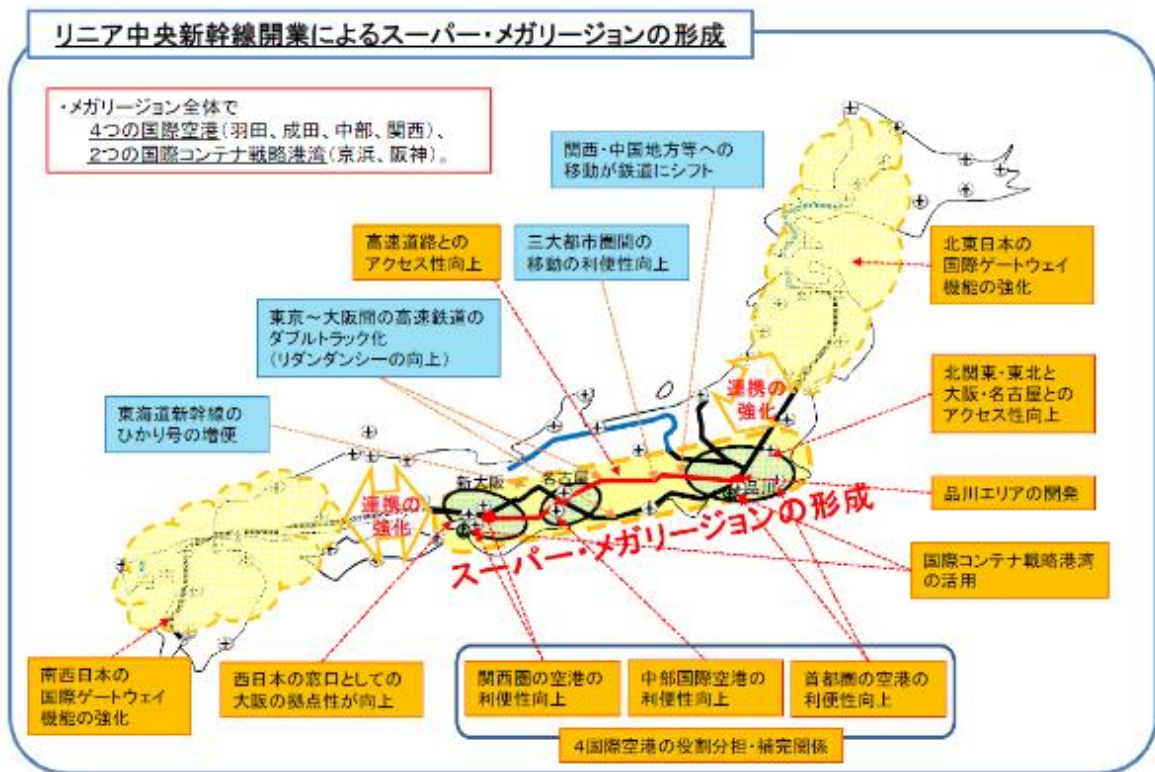
※スーパー・メガリージョンについて

リニア中央新幹線開業により、東京～大阪間が約1時間で結ばれ、時間的には都市内移動に近いものとなる。4つの国際空港（羽田・成田・中部・関西）、2つの国際コンテナ戦略港湾（京浜・阪神）を共有し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付けるスーパー・メガリージョンの形成が期待されている。（参考：第二次国土形成計画（全国計画）2015年8月14日）

リニア中央新幹線による都市間所要時間（資料：JR 東海 HP）



スーパー・メガリージョンの形成（出展：国土交通省資料）



## 6 調査のまとめ

### 6.1 本調査のまとめ

本調査では四国新幹線が開業した場合の岡山県への効果について、他地域の事例も参考にしつつ調査を行った。

四国新幹線が整備されることで、岡山県の流動量増加に伴う経済波及効果が見込まれるほか、観光産業の発展や都市機能の強化、さらには児島周辺や瀬戸大橋線沿線の価値向上など様々な効果が考えられる。さらに、広域経済圏である「岡山・四国メガリージョン」の形成を通じて岡山が中四国を牽引する中心都市として大いに発展することも期待できる。

既に岡山県には山陽新幹線が走っていることから、新幹線自体にはさほど目新しさはないかも知れないが、新たに四国新幹線が整備される効果は十分に大きいと結論付けることができる。

#### 6.1.1 流動量増加に伴う経済波及効果

四国新幹線による四国との時間短縮効果や山陽新幹線の運行本数増などから、岡山県への流動量が大きく増加する。

今回のモデル試算では、年間35～45万人の流動人口が増加し、年間31～42億円の経済波及効果をもたらすとの結果となった。

#### 6.1.2 観光産業の飛躍的な発展、インバウンドの拡大

他地域における新幹線の整備事例に見られるように、岡山県においても観光入込客数の増加やインバウンドの拡大が考えられる。

特に、岡山県にある魅力的かつ豊富な観光資源を活かすことはもとより、四国観光と組み合わせる形での観光振興や世界的に注目されている瀬戸内海周遊の中心拠点となるなど、山陽新幹線と四国新幹線の結節点としての地理的メリットを活かすことで、岡山の観光産業は大いに発展すると期待できる。

#### 6.1.3 岡山の都市機能の強化

四国新幹線の開業に伴い岡山駅周辺における業務施設や商業施設の開発がさらに進展すると考えられ、低迷する地価の上昇も期待できる。

また、四国との交流人口の増加は、スポーツ面や文化面での交流も活発化させると考えられる。そうした広域的な集客増加を前提として、岡山における大型スポーツ施設や公共施設の整備が進むなど都市機能が強化され、岡山の都市としての魅力向上に繋がる。

#### 6.1.4 県南地域を中心とした効果

四国新幹線の整備は、特に児島駅周辺や瀬戸大橋線沿線など県南地域を中心に幅広い効果をもたらす。

例えば、児島に新幹線駅が設置されることになれば、児島駅周辺の開発が進むとともに、人口増加が期待できる。また、児島周辺には豊富な観光資源があることから観光客の増加

が期待できる。さらには隣接する水島臨海工業地帯へのアクセス性向上など同地域の発展にも大いに寄与する。

また、並行する瀬戸大橋線は収益性が高く、四国新幹線が開業しても引き続きJRによる運営が考えられる。むしろ、四国新幹線により、特急廃止が可能となり柔軟なダイヤ編成が可能となり、利便性が向上するというメリットがある。瀬戸大橋線や宇野線は地域の足として有益性も高まり、ひいては、沿線価値の向上にも繋がると考えられる。

#### 6.1.5 岡山・四国メガリージョンの形成

四国新幹線は岡山と四国との結びつきを強め、広域経済圏である「岡山・四国メガリージョン」が形成される。

これにより、観光・産業・文化など幅広い分野での広域的な交流・連携が促進され地域発展の原動力となる。また、発展著しい関西経済圏や九州経済圏に遅れを取ることなく自立的に発展し、そうした地域の活力を呼び込むことも可能となる。

「岡山・四国メガリージョン」は岡山・四国地域の発展を通じて、岡山県への様々な波及効果が増幅することとなり、岡山は中国四国地域を牽引する中心都市として大いに発展すると期待できる。