

新幹線が都市を変える ～新幹線と四国のまちづくり調査～

－概要版－

2022年6月

四国アライアンス地域経済研究会

➤ 調査の背景と目的



◆調査の背景

新幹線の実現は、四国へのアクセス向上、魅力的で活気にあふれる「まちづくり」、地域活性化のために不可欠である。

しかしながら、四国の住民の中には、未だに新幹線の実現に懐疑的な声や否定的な意見、認識不足による誤解が少なくないのも事実であり、さらなる理解促進、機運醸成を図るための努力が必要である。

◆調査の目的

各県で、さらなる議論と関心を喚起するため、四国の新幹線を具体的なイメージで提起することが重要と考え、

①県都のまちづくりの観点から四国の新幹線駅はどこに置くべきか

- ・ 北陸と九州の新幹線駅と周辺まちづくりの事例
- ・ 四国4県都の新幹線駅候補地の検討とまちづくり

②新幹線効果を県内に波及させるために何が必要か

- ・ 四国4県都を中心とした二次交通の現状評価と将来像
- ・ 新幹線の実現による各県の産業振興や観光振興、防災面への効果など

について検討した。

➤ 調査の主な実施内容および構成

◆北陸と九州の新幹線駅と周辺まちづくりの事例調査

1. 北陸新幹線沿線都市へのヒアリング
 - ・ 実施時期：2021年11月29日～12月1日
 - ・ 訪問都市：福井市、富山県高岡市、富山市
2. 西九州新幹線沿線都市へのヒアリング
 - ・ 実施時期：2021年12月14日～15日
 - ・ 訪問都市：長崎市、長崎県大村市

◆四国4県都における新幹線駅候補地の検討

- ・ 交通結節点としての位置づけやまちづくりの観点、将来性などを考慮して選定した。高松駅は、香川経済同友会による提言「四国新幹線開業を見据えたまちづくりの議論を～四国新幹線（新）高松駅構想について～」に基づき、候補地を選定した。
- ・ 新幹線駅を具体的にイメージできるよう、イメージ図（パース）を作成した。

◆新幹線と二次交通

- ・ 新幹線時代を見据えた二次交通の将来像として、回遊性の向上や観光列車の運行、交通決済手段の拡充、MaaSの導入・普及などを検討した。

◆新幹線整備と未来の四国

- ・ 新幹線整備と各県の将来像について、4県それぞれの特性を踏まえつつ、まちづくりや住民生活、観光振興、産業振興、防災などの面から検討した。

➤ 1.1 新幹線駅とまちづくり 富山駅

富山駅高架下で路面電車の南北接続



資料：富山市活力創造部

富山市、市内電車環状沿線地区開発の概要



資料：富山市活力創造部提供資料を基に作成

【富山駅の概要】

- 新幹線駅は、在来線の富山駅に併設。
- 富山駅の高架下に路面電車が移設され、新幹線の改札口から約40mの短い距離で乗換が可能。高架下には東西南北の自由通路も整備。
- 2020年3月には、南北に分断されていた「富山ライトレール」と「富山地方鉄道軌道線」が富山駅の高架下停留所で接続。南北を移動する利便性が大きく向上。

【コンパクトシティへの取り組み】

- LRTの運行や市内電車の環状線化を進める。
- 新幹線開業に伴う都市開発が、富山市が計画的に進めてきた公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトシティ化を後押しし、効率的な都市機能の集積化が進んでいる。

➤ 1.2 新幹線駅とまちづくり 新高岡駅

新高岡駅(北口)の外観



産業団地「ICパーク高岡」の外観(赤線の囲み部分)



写真提供（2点とも）：高岡市

【新高岡駅の概要】

- 北陸新幹線 富山・金沢間にできた新駅。在来線の城端線と交差し、城端線側にも新駅が設置された。
- 新高岡・高岡間には、バス路線（往復77本/平日）が整備され、約800台収容の6つの市営駐車場も完備。
- 駅南口を出ると北陸最大級のショッピングセンター「イオンモール高岡」（延床面積約14万㎡）がある。

【新幹線開業効果】

- 歴史遺産を活かした観光振興を後押し。
- 北陸自動車道高岡砺波スマートICに隣接し、新駅から車で約10分(約9km)の好立地の産業団地「ICパーク高岡」（約135,000㎡）を2019年3月に分譲し、約2年で完売した。

➤ 1.3 新幹線駅とまちづくり 福井駅

福井駅東口(正面：新幹線駅舎、右側の赤い建物がえちぜん鉄道福井駅)



福井駅前電車通り北地区A街区再開発イメージ図



資料：福井市「第2期福井市中心市街地活性化基本計画」に加筆

【福井駅の概要】

- 北陸本線（在来線）駅に隣接して設置。福井駅付近連続立体交差事業の一環で、私鉄のえちぜん鉄道も高架化して移設。市街地の一体化が進む。
- 駅広場の整備、福井鉄道駅前線の軌道を延長し、福井駅西口駅交通広場に停留場を移設。

【新幹線開業に向けてまちづくりの進展】

- 福井鉄道とえちぜん鉄道の相互乗り入れの実施で移動利便性が向上している。
- 福井駅周辺地域を都市再生緊急整備地域に指定。県・市が土地区画整理事業と大規模な市街地再開発を進める。
- 戦後何十年も進まなかった土地区画整理事業や中心市街地開発事業が大きく進展している。

➤ 1.4 新幹線駅とまちづくり 長崎駅

長崎駅周辺再開発後のイメージ図



資料：長崎MIRAISMホームページ

「長崎スタジアムシティプロジェクト」イメージ図



資料：ジャパネットホールディングス

【長崎駅の概要】

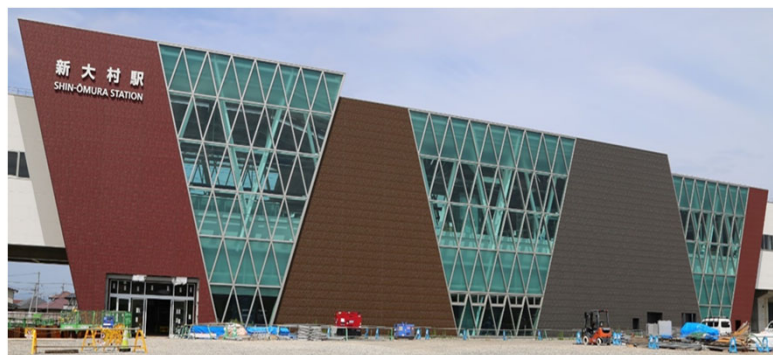
- 2022年9月開業予定の西九州新幹線の長崎駅は、在来線の長崎駅に併設される。
- 駅周辺の開発案件として、東口に商業施設やホテル、オフィスなどで構成される「新長崎駅ビル(仮称)」を新設。西口では、コンベンションホールやイベント・展示ホールなどを備えたMICE施設「出島メッセ長崎」や、長崎初の外資系ホテル「ヒルトン長崎」が開業。

【新幹線開業に向けてのまちづくり】

- 地元民間資本による複合施設「長崎スタジアムシティ」の整備（2024年開業予定）や、中心市街地・臨海部などで再開発事業が進む。
- 長崎市のまちづくりは「100年に一度の変化のとき」を迎えている。

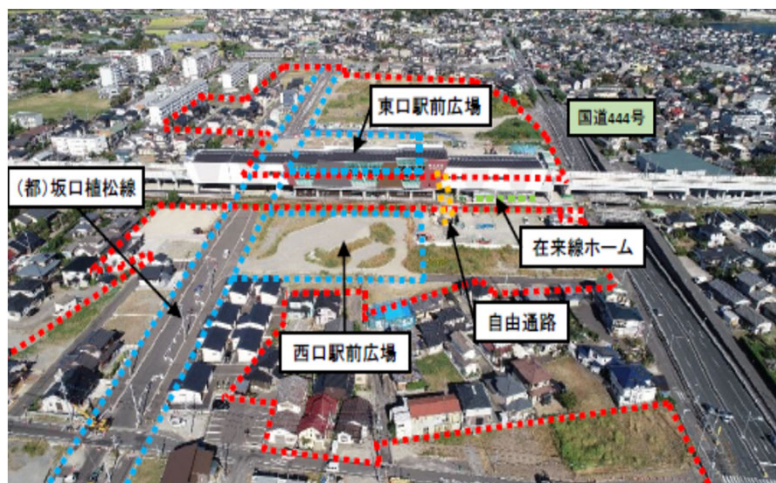
➤ 1.5 新幹線駅とまちづくり 新大村駅

新大村駅の外観



写真提供：大村市

新大村駅周辺整備事業の外観



資料：大村市

【新大村駅の概要】

- 西九州新幹線の新大村駅は、並行する大村線の諏訪駅と竹松駅に間に新設される駅に併設。
- 新大村駅は、長崎空港から約4km、長崎自動車道の大村ICから約1kmに位置する交通の要衝。

【新幹線開業を見据えたまちづくり】

- 空港、高速ICと新幹線駅がコンパクトに包含された高い交通利便性を活かし、相乗効果の創出を目指す。
- 大村市は、「大村市新幹線大村駅周辺地域まちづくり計画」の中核をなす「新大村駅周辺整備事業」により、高い交通利便性を活かした企業誘致、定住を目的に新駅周辺の基盤整備を実施。



➤ 2.1 四国4県都における新幹線駅の検討 高松駅－①高松駅付近

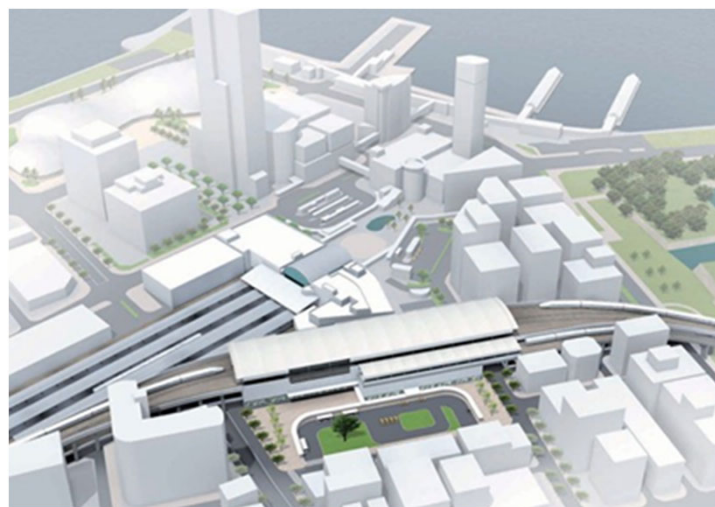


高松駅周辺地図



資料：GoogleMapを基に百十四経済研究所作成

高松駅付近 新幹線駅イメージ図



資料：香川経済同友会「四国新幹線(新)高松駅構想について」

【高松駅の概要】

- 高松駅の南側に併設させる案。
- 高松駅は、在来線、私鉄、路線バス・高速バスの停留場、港などが隣接する四国最大級の交通結節点となっている。
- 駅周辺のサンポート地区には合同庁舎やホテル、オフィスビルなどが立地。大学やアリーナの新設計画もあり、来訪者増が期待される。

【将来性】

- 徳島方面に延伸させるため、新幹線駅は、現在の高速バスターミナル付近に設置。
- 新幹線の定時・高速・大量旅客輸送のメリットを最大限に活かすため、鉄道、バス、船も含め、多様な交通手段が有機的につながるよう、高松駅前広場の再開発が重要になる。

2021年2月12日付香川経済同友会による提言「四国新幹線開業を見据えたまちづくりの議論を～四国新幹線(新)高松駅構想について～」に基づき、4地点を候補地として選定



➤ 2.1 四国4県都における新幹線駅の検討 高松駅－②栗林駅付近

栗林駅周辺地図



資料：GoogleMapを基に百十四経済研究所作成

栗林駅付近 新幹線駅イメージ図



資料：香川経済同友会「四国新幹線(新)高松駅構想について」

【栗林駅の概要】

- 高松駅から南に2kmに位置する、現在の高德線栗林駅に併設させる案。
- 1970年代当時の本州四国連絡橋公団でもこの付近での新駅設置が検討されていた。
- 琴電琴平線に栗林駅を新設・結節した総合駅として、移動利便性を向上させる。

【将来性】

- 徳島方面への延伸は高德線と平行して路線を整備する。
- 単なる乗換駅にしないためにも、新駅周辺に人々が滞在し交流することができる施設の整備や、高松市中心部(サンポート地区)とのアクセス強化が期待される。

2021年2月12日付香川経済同友会による提言「四国新幹線開業を見据えたまちづくりの議論を～四国新幹線(新)高松駅構想について～」に基づき、4地点を候補地として選定

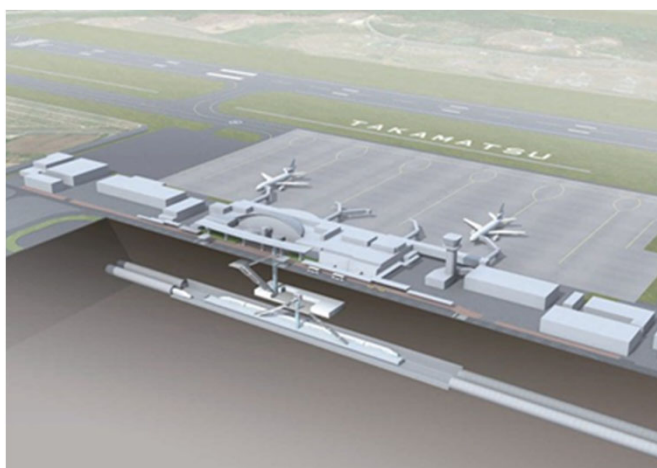
➤ 2.1 四国4県都における新幹線駅の検討 高松駅 －③伏石駅付近、④高松空港地下

伏石駅付近 新幹線駅イメージ図



資料：香川経済同友会「四国新幹線(新)高松駅構想について」

高松空港地下 新幹線駅イメージ図



資料：香川経済同友会「四国新幹線(新)高松駅構想について」

【伏石駅の概要】

- 高松駅から南に約5kmに位置する琴電の伏石駅付近は高松自動車道の高架下に設置されているため、新幹線駅は、高速道路上、または高速道路に平行して整備する。

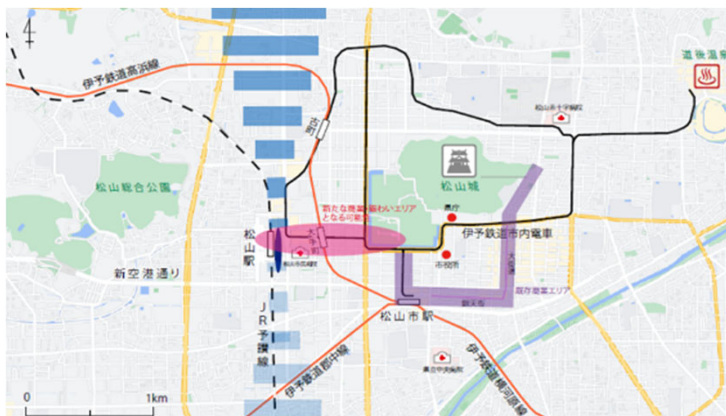
【高松空港地下の概要】

- 高松駅から南に約15kmに位置する、高松空港の地下に新幹線駅を設置する。

2021年2月12日付香川経済同友会による提言「四国新幹線開業を見据えたまちづくりの議論を～四国新幹線(新)高松駅構想について～」に基づき、4地点を候補地として選定

➤ 2.2 四国4県都における新幹線駅の検討 松山駅

松山駅周辺地図



資料：GoogleMapを基にいよぎん地域経済研究センター作成

松山駅 新幹線駅イメージ図



【松山駅の概要】

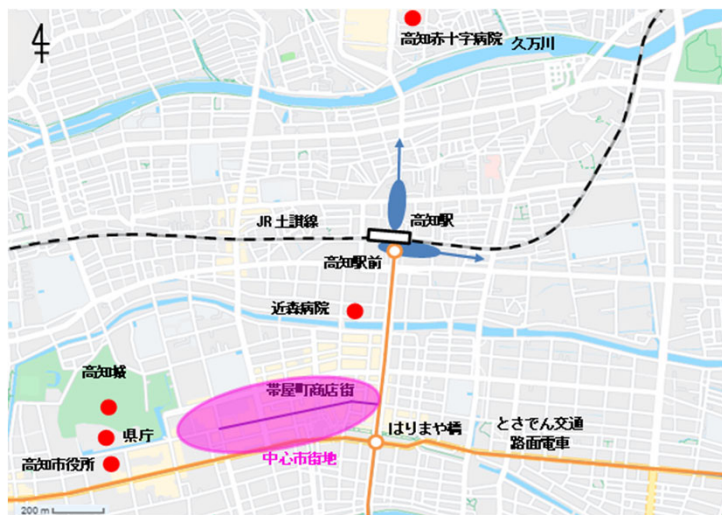
- 連続立体交差化工事が進められている予讃線松山駅の東側のJR敷地に乗り入れることを想定。
- 愛媛県新幹線導入促進期成同盟会は、松山駅への新幹線駅併設に向けた要望を行っている。
- 県内各地への二次交通の拠点となるほか、松山空港や松山観光港とのアクセスも良好。

【将来性】

- 四国新幹線の基本計画にある豊予海峡ルート・大分方面への延伸は、松山駅から南側方向に線路を伸ばすことで対応が可能。

➤ 2.3 四国4県都における新幹線駅の検討 高知駅－①高知駅付近

高知駅周辺地図



資料：GoogleMapを基に四銀地域経済研究所作成

高知駅 新幹線駅イメージ図



【高知駅の概要】

- 高知駅の南東側に併設し、東から土讃線と並行して乗り入れる案や、北側に併設し、北から乗り入れる案などを想定。
- 高知駅は土讃線や特急列車の核となる駅であるほか、路面電車・路線バス・高速バスのターミナルが整備。

【将来性】

- 新幹線駅を核として、各交通機関との連携強化が進み、交通結節や県内観光地へアクセスする拠点としての機能向上が図られる。
- 大都市圏からの観光客やビジネス客が増加するほか、通勤圏拡大による高知県内への定住や人材の広域的な活躍の機会が増加する。

➤ 2.3 四国4県都における新幹線駅の検討 高知駅－②後免駅付近

後免駅周辺地図



資料：GoogleMapを基に四銀地域経済研究所作成

【後免駅の概要】

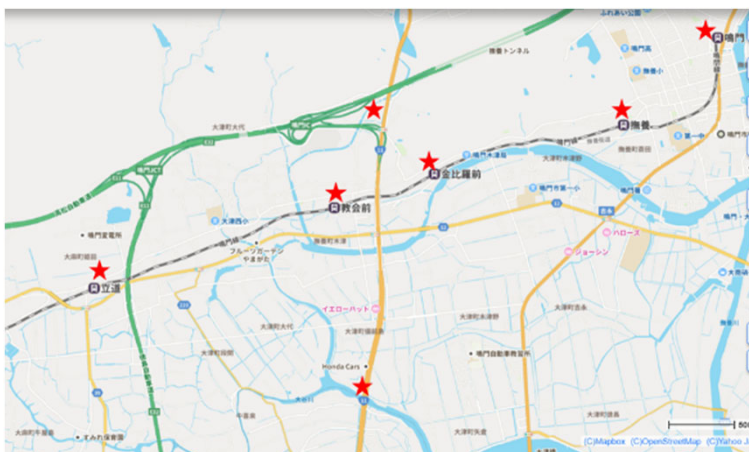
- 後免駅北側に併設し、北東から土讃線と並行して乗り入れる案を想定。
- 土讃線や特急列車の停車駅、土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線の始発駅。路面電車や空港も近く、複数の交通手段が集積している。
- 周辺には企業団地（南国オフィスパークなど）や学術研究施設（高知高専、高知大学など）などが集積している。

【将来性】

- 新幹線開業効果を高知県全域に広げていくためには、県都である高知市、及び高知県西部地域へのアクセス向上のため、高知駅に匹敵するターミナル機能の整備が必要。
- 産官学金連携による、産業・教育・研究各分野での新しい潮流が誕生することが期待できる。

➤ 2.4 四国4県都における新幹線駅の検討 徳島県内における新幹線駅の候補地-①鳴門エリア

鳴門エリアにおける新幹線駅候補地



資料：Yahoo地図を基に徳島経済研究所作成

鳴門エリア 新幹線駅イメージ図



【鳴門エリアの概要】

- 国道11号と鳴門線が交差する箇所を中心とする「鳴門エリア」において駅設置を検討。用地確保や開発後の人の吸引力という観点で適地。
- 鳴門海峡、大塚国際美術館、四国霊場第一番札所霊山寺など県内観光の中心地。
- 徳島市との二核化が実現し、県全体としての発展にも寄与することが期待できる。

【将来性】

- 新幹線により関西や四国各地との移動時間短縮で、通勤・通学圏が大きく拡大する。人口の維持のみならず、流入・増加につながる。
- 四国島内の高松・松山・高知だけではなく、紀淡海峡ルートを通して関西国際空港を利用する観光客やビジネス客、また岡山・広島に加えて、豊予海峡ルートによる九州との交流増加も期待できる。

➤ 2.4 四国4県都における新幹線駅の検討 徳島県内における新幹線駅の候補地-②徳島阿波おどり空港

徳島阿波おどり空港 周辺図



資料：Yahoo地図を基に徳島経済研究所作成

【徳島阿波おどり空港の概要】

- 徳島阿波おどり空港の付近に新幹線駅の設置を検討。
- 大阪ベイエリアにある5空港・7滑走路との連携により「ストック効果」を最大限に発揮する。
- 空港周辺には、大塚製薬工場、パナソニックエナジー、サンスター、新明和工業等の工場などがあり、新駅が設置されると、商業・サービス施設のほか、製造業関連の企業誘致・進出を後押しする。

【将来性】

- 徳島阿波おどり空港および新幹線駅が四国島内における強力な交通ハブ機能を有するようになり、空港周辺の様々な開発が進み、まち・地域の様相が大きく変わる。

➤ 2.4 四国4県都における新幹線駅の検討 徳島県内における新幹線駅の候補地-③徳島駅

現在の徳島駅



【徳島駅の概要】

- 徳島駅に新幹線駅を併設することを検討。
- 駅やその周辺は地域の中心拠点エリアとなっており、さらなる発展が期待できる。
- 徳島駅および駅前バス乗り場は高徳線・徳島線・牟岐線や路線バスターミナルで、徳島県全域へのアクセス拠点の役割を持つ。
- 長年検討が続いてきた在来線高架事業の実現にも大きく近づく。

【将来性】

- 徳島駅併設においても、通勤・通学圏の県外への拡大、人口の流入・増加、紀淡海峡ルートによる関西国際空港利用の観光客やビジネス客の大幅な流入増加、四国島内、中国、九州との新たな交流も生まれる。
- 徳島駅周辺、徳島市全体や自治体のみならず、徳島県全体への経済効果も期待できる。

➤ 3.1 新幹線と二次交通－香川県

- 鉄道、バスなどの既存の交通インフラを効果的に融合させ、二次交通の利便性向上を目指す。
- ネットワーク再構築による回遊性向上に加え、ICカード等による運賃支払を拡充し、ストレスフリーの乗り継ぎを実現できれば、利便性がさらに向上することが期待できる。
- 現状の公共交通の維持ではなく、県全体で公共交通ネットワークを再構築することが重要である。
- 香川県の各地域における都市計画区域マスタープランでは、各地域の特色や都市機能の集積状況拠点が担う役割などを踏まえ、「広域拠点」「地域拠点」「コミュニティ拠点」の三層の集約拠点を形成することを計画している。集約型都市構造において、公共交通機関はまちづくりと一体となり、集約拠点を有機的に連携させる役割が期待される。

➤ 3.2 新幹線と二次交通－愛媛県

- 新幹線の松山乗り入れを見据え、松山駅や松山市駅を中心に、JRと私鉄、鉄道とバスなどの連携に加え、自転車や徒歩でも移動が便利なインフラ整備やネットワーク構築が求められる。
- 利用客の利便性向上につながる交通決済サービスを検討・実現する。
- 県内外からの交通結節点である松山駅や松山空港、高速バスのバス停などと、しまなみ海道や県内主要観光地、大規模集客施設、各市町の市街地エリアとのアクセス向上が必要である。
- 山間部や離島を抱える愛媛では、将来を見据え、自動運転車やグリーンスローモビリティ（電動低速車）など、新たなモビリティサービスの導入が望まれる。
- 従来型の二次交通の発想を捨て、交通事業者と行政、利用者、周辺産業などが幅広く連携したMaaS（マース：Mobility as a Service）によって、新幹線開業効果を県内に波及させることが期待される。

➤ 3.3 新幹線と二次交通 – 高知県

- 路線バスの利用者減少に伴い、地域住民の生活路線維持のための補助金は年々増加傾向にある。そこで、持続可能な公共交通ネットワークの構築のため、路線バスは基幹道路やスーパー、病院などの停留所を中心に運行し、他の地域は予約制の乗合タクシーを走らせることで、地域内をきめ細かく運行する「コミュニティ交通」が求められる。
- 高知県では全国相互利用交通系ICカードが利用できない。当該ICカードやクレジットカード決済などの対応により交通決済手段を拡大し、地域住民だけでなく、県外客や訪日客の利便性も高める必要がある。
- 地域住民の生活路線の維持と併行して、例えば観光客の利便性を向上させる周遊促進策を実施し、県内の隅々まで、新幹線開業効果を実感できるようになることが期待される。

➤ 3.4 新幹線と二次交通－徳島県

- これまで「次世代地域公共交通ビジョン」に基づき利用者が減少する公共交通の維持・充実を図ってきたところであり、新幹線を見据えては、
 - ① 県民生活の利便性確保し、公共交通の存続・維持を図る。
 - ② 公共交通を中心とする二次交通の充実度は、新幹線開通効果を大きく左右する。以上の2つの視点を県民・行政・交通事業者すべてが持ち、施策を充実させていく必要がある。

➤ 3.5 新幹線時代の四国の二次交通のあり方

- 新幹線効果を広く四国一円に波及させるためには、新幹線停車駅からのシームレスな移動環境が必要である。新幹線時代を見据え、二次交通にMaaSの考え方が求められる。
 - ① エリアや事業者にとらわれない、広範性や利便性の高い運賃決済方法
 - ② 無人走行・自動運転車やBRT（バス・ラピッド・トランジット（Bus Rapid Transit）など、新たなモビリティサービスの導入

➤ 4 新幹線整備と未来の四国

新幹線開業に伴う効果を各県の特性に応じて検討した。

【香川県】

- 産業：MICEの誘致・開催
- 観光：瀬戸内海の多島美やアート、四国遍路などを訪れる訪日外国人観光客の誘客効果
- 人口：若い人材の県外流出の抑止
- まちづくり：土地区画整理事業や再開発などの進展

【愛媛県】

- 東予：製造業を中心とした企業活動の活発化
- 中予：県都・松山の都市機能の高度化と中心市街地の活性化
- 南予：二次交通の充実による観光振興・一次製品の輸送に新幹線を活用（貨客混載）

【高知県】

- 産業：一時製品の輸送（貨客混載）、新たな農業労働力の確保
- 観光：関西圏や中国地区からの誘客増加
- 県都の中心市街地活性化：図書館やホール、百貨店などの活性化
- 防災：国土強靱化に大きく寄与

【徳島県】

- 観光：観光の多角化に求められるアクセス手段の多様化
- 産業：交通アクセス向上による産業構造の重層化・高度化
- 地域づくり：サテライトオフィスの誘致、徳島市の中心市街地活性化の実効性を向上

➤ おわりに

- 北陸や九州の新幹線沿線都市は、新幹線の開業で大きな変貌を遂げている。四国の現状の都市機能や将来の発展性は、人口規模や大都市からの距離などの諸条件をみても、新幹線の有無によって、明らかに劣後している。
- 地方創生が言われて久しいが、地方創生とは地域間競争に他ならない。単に「自然が豊かな四国」とか「歴史文化あふれる四国」だけでは、人や産業を四国に呼び込むことには限界がある。
- リニア中央新幹線が大阪延伸する2037年以降、3大都市圏を内包した「スーパー・メガリージョン」と呼ばれる超巨大都市圏が誕生した暁には、国内での人流・商流圏域から、四国は完全に外されてしまうのではないかと危惧される。
- 四国の新幹線は、将来にわたって持続的な発展が遂げられるのかどうかを左右する、まさに四国が生き残るための「装置」である。