

参議院常任委員会調査室・特別調査室

論題	視点「新幹線が変えたもの」
著者 / 所属	清野 和彦 / 国土交通委員会調査室
雑誌名 / ISSN	立法と調査 / 0915-1338
編集・発行	参議院事務局企画調整室
通号	472 号
刊行日	2025-2-3
頁	2
URL	https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/ripou_chousa/backnumber/20250203.html

※ 本文中の意見にわたる部分は、執筆者個人の見解です。

※ 本稿を転載する場合には、事前に参議院事務局企画調整室までご連絡ください（TEL 03-3581-3111（内線 75020）／ 03-5521-7686（直通））。

新幹線が変えたもの

国土交通委員会 専門員

せいの かずひこ
清野 和彦

昨年（2024（令和6）年）は、新幹線にまつわる「慶事」が続いた。

3月16日、北陸新幹線の金沢～敦賀間が開業を迎えた。2015（平成27）年3月14日の長野～金沢間開業から遅れること9年。ようやく首都圏と福井県が新幹線で直結された。開業当日に福井を訪れた際には、当然のことながら、祝賀ムード一色で、人出と熱気に溢れていた。このにぎわいが地域によい影響をもたらし続けてくれればいいなと思いながら帰ってきたのだが、その後はどうだろうか。

例えば、同県敦賀市の場合、北陸新幹線開業以降の9か月間で、市内観光施設の来訪者数は約76万人（前年同期比1.4倍）を数えた。また、敦賀駅の2次交通も、主要観光地をめぐる「ぐるっと周遊バス」は5万9千人（同70%増）、シェアサイクルは1万5千人（同78%増）が利用し、市は「新幹線開業効果は持続している」とみているという*。

昨年は東海道新幹線が開業して60周年の節目でもあった。1964（昭和39）年10月1日の開業からの60年間で約68億人を運んだ東海道新幹線は、我が国の三大都市圏を結ぶ大動脈であることは疑いない。東京～新大阪の所要時間は、開業時の4時間から最速2時間21分まで短縮され、東京圏と大阪圏の旅客流動におけるシェアは84%を占めている**。

年が改まって、本年3月に全線開業から50周年を迎えるのが山陽新幹線だ。1972（昭和47）年3月15日に新大阪～岡山駅間が開業し、その3年後の1975（昭和50）年3月10日に、博多までの全線が開業した。

今から10年前、山陽新幹線全線開業40周年時の報道***では、JR西日本によると新幹線定期券の利用者が1987年から2013年までの間に大きく増加（2,000人→22,000人）し、11倍になったと伝えている。同じ記事では、生活圏が広がる一方で、人や資本が地方から大都市圏へ吸い寄せられたという指摘、例えば「広島は新幹線出張できるため、支店や営業所が撤退する一因になっている」という見方も紹介されている。

さらに、この記事は、筆者が個人的に大変興味を引かれた事実を伝える。

広島東洋カープが初めてのリーグ優勝を飾ったのは、山陽新幹線全線開業の1975年。同年20勝を挙げ最多勝や沢村賞に輝き、初優勝に大きく貢献した元投手・外木場義郎氏は、当時をこう振り返ったという。「試合後に夜行列車に乗って移動する日もあり、翌日は疲れが残った。初優勝は新幹線のおかげ」だと。新幹線は、野球史までも変えたのだ。

*「北陸新幹線開業9ヵ月 敦賀来訪1.4倍76万人 主要観光施設 市「効果は持続」『福井新聞』（令7.1.7）

**岩崎真也（2024）「東海道新幹線の弛まぬ進化と大動脈輸送の抜本的強化策としての中央新幹線」『運輸と経済』84（10）

***「山陽新幹線全通40年（上）」『中国新聞』（平27.3.8）