

Ⅲ. 新幹線開通時代を迎えるための視点 ～その他調査の結果から～

1. 北陸新幹線各駅の乗降客数に大きな格差

(1) 北陸新幹線各駅の利用状況

平成27年3月に開業した北陸新幹線の利用状況をもとに、地域の産業経済との関連で考察する。

J R西日本（2015年7月公表）、J R東日本（2015年5月公表）によれば、北陸新幹線の開業後（西日本は3か月間、東日本は1か月間）の主な駅の利用状況（1日当たり平均乗車人数）は下記のとおりである。

金沢駅	約8,700人（金沢市	人口約466千人）
富山駅	約4,800人（富山市	人口約419千人）
新高岡駅	約1,600人（高岡市	人口約170千人）
黒部宇奈月温泉駅	約800人（黒部市	人口約42千人）
糸魚川駅	約400人（糸魚川市	人口約45千人）
長野駅	約7,200人（長野市	人口約384千人）
上越妙高駅	約1,900人（上越市	人口約196千人）
飯山駅	約500人（飯山市	人口約21千人）

こうした乗車人員の格差はどうして生じるのであろうか。

一般に、2地点間（例えば首都圏から当地域まで）の時間距離や両地点の人口規模、これに加えビジネス面では時間距離と両地点の経済規模（例えば実質県内総生産）、観光面では観光資源数などが関連性が高いといわれている。因みに、リニア中央新幹線開通後の各県駅の見込み乗車人員（各県が公表）は以下のようになっている。

山梨県駅 6,150人/日

長野県駅 3,400人/日（リニア駅周辺整備構想では乗降客数として6,800人）

岐阜県駅 3,200人/日

（神奈川県駅の数値は公表されていない模様）

現在のJ R飯田線飯田駅の乗車人員数は991人/日（平成24年度）で、この中には高校生など通学および通勤者が相当割合を占めており、旅客は少ないと考えられる。

一方高速バス乗車人数は、平成27年1月～12月平均で

新宿線 903人/日

名古屋線 557人/日

合計 1,460人/日（当金庫経営相談所「飯伊地区産業経済動向」調べ）

という状況である。

(2) 新幹線駅地域の状況

～北陸(長野)新幹線 佐久平駅を中心に～

前項を踏まえ、リニア長野県駅を考える上で、北陸(長野)新幹線の佐久平駅を取り上げて考察する。

■佐久平駅

- ・乗車人数 2,832人(在来線含む一日当たり、2014年度) JR 東日本発表
- ・東京駅～佐久平駅間所要時間 75分(営業キロ:164.4km)

佐久平駅を取り上げた理由は以下のとおりである。

- ① 佐久平駅のある佐久市は、総務省「類似団体リスト」で飯田市と同ランクの5-Ⅲ-0(人口100千人～150千人、Ⅱ次・Ⅲ次産業人口95%未満、Ⅲ次産業人口55%未満)に属している。

ただし、平成26年10月1日現在では、佐久市の人口は99,614人、飯田市は102,446人である。

- ② 駅勢圏がほぼ同規模

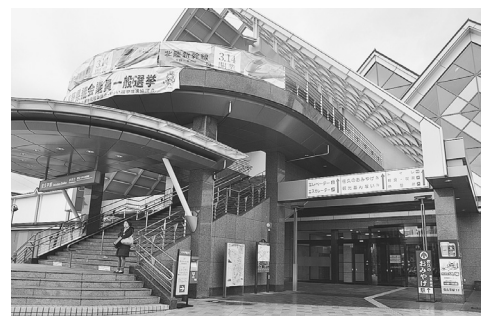
ここでは同駅の駅勢圏を佐久広域連合(佐久市、小諸市と北佐久郡3町、南佐久郡6町村)と設定する。現地において地形、地域内動線を考慮すると佐久広域連合を駅勢圏とみて妥当であると判断した。但し、同広域連合には北佐久郡軽井沢町が含まれている。北陸(長野)新幹線軽井沢駅の駅勢圏として後段で駅勢圏間の対比(133頁以降)を行うため、北佐久郡軽井沢町を除いた佐久・小諸2市と北佐久郡の御代田町、立科町2町と南佐久郡の全町村を佐久平駅の駅勢圏と設定する。これによる佐久平駅勢圏の人口は191千人(同)である。南信州広域連合(飯田市・下伊那郡)は164千人である(平成26年10月1日現在)。

- ③ 郊外に設置された新駅

当駅は長野新幹線駅として平成9年10月に開業。リニア長野県駅と同様、中心市街地から離れて設置された新駅で、駅周辺に新たな商業集積が形成されるなどの変化が見られている。同様の設置となるリニア長野県駅にとって参考となる。

- ④ 県内であるため情報を入手し易い。

図表Ⅲ-1-1 佐久平駅



(リニア対策室撮影)

(7) 飯伊地域、上伊那地域、佐久平駅勢圏の比較

両駅勢圏として飯伊地域と佐久地域、これに上伊那地域(上伊那広域連合:伊那市、駒ヶ根市、上伊那郡)も加えて比較する。(図表Ⅲ-1-2～5)

- ① 駅勢圏別人口(平成26年10月現在)は、佐久地域(191千人)、上伊那地域(185千人)、飯伊地域(164千人)の順。
- ② 事業所数(同26年)は飯伊地域(94百)、佐久地域(92百)、上伊那地域(91百)の順となる。
- ③ 工業の製造品出荷額等の金額(同25年)は、飯伊地域と佐久地域がほぼ同程度で、上伊那地域がその倍の規模。

- ④ 商業の年間商品販売額（同24年）は、飯伊地域がやや多いが3地区がほぼ拮抗している。
- ⑤ 観光（同25年）は、利用延べ人数、観光消費額とも、佐久地域、上伊那地域、飯伊地域の順。佐久地域は飯伊地域に比べ、延べ人数で約1.7倍、観光消費額では約2.6倍となっている。

工業製造品出荷額、年間商品販売額を平成25年と平成16年の9年間で比較すると、

- ① 飯伊地域はこの9年間で増加率は△0.2%であったが、上伊那地域は△34.0%、佐久地域は△15.1となっている。

その結果、飯伊地域と上伊那地域では、平成16年の製造品出荷額は3倍近い差があるが、平成25年には2倍弱というところまで差が縮まっている。

- ② 製造品出荷額の推移に合わせる形で、3地域の年間商品販売額も9年間でほぼ同じ推移を示している。

佐久平駅の乗降客数は、降車人数を考慮すると5,600人程度と考えられる。リニア長野県駅は上伊那地域との連携を強化する方向で取り組むことにより、

- ① 人口で佐久平駅勢圏の1.82倍
- ② 事業所数で佐久平駅勢圏の2.02倍
- ③ 製造品出荷額で佐久平駅勢圏の2.53倍
- ④ 年間商品販売額で佐久平駅勢圏の2.00倍
- ⑤ 観光利用延べ人数で佐久平駅勢圏の1.29倍

という駅勢圏が形成されることが期待できる。これにより乗降客数で佐久平駅を上回り、リニア長野県駅設置にかかる検討において設定されている基礎数値の6,800人に手が届く水準も視野に入る。当地域では、これに三遠南信地域がリニア長野県駅勢圏にプラスされることにより、一層の当駅勢圏の拡大が期待される。

逆にこれら地域との一体化が余り進まず、リニア長野県駅の利用が飯伊地域を中心に狭い範囲に留まってしまうと、長野県駅の利用客の伸びは期待できないことも考えられる。

図表Ⅲ-1-2 3地域 人口及び事業所の状況

	平成26年		平成24年	
	世帯数	人口 人	事業所数	従業者数 人
飯田市	38,276	102,446	6,411	50,841
下伊那郡	20,811	61,732	3,074	22,090
合計	59,087	164,178	9,485	72,931
伊那市	26,403	69,070	3,593	28,702
駒ヶ根市	12,261	32,638	1,872	16,744
上伊那郡	31,027	83,732	3,715	34,719
合計	69,691	185,440	9,180	80,165
佐久市	38,244	99,614	4,879	39,864
小諸市	16,705	43,114	2,134	17,563
北佐久郡	8,772	22,482	962	8,791
御代田町	6,042	15,089	562	5,854
立科町	2,730	7,393	400	2,937
南佐久郡	9,927	26,020	1,278	7,689
合計	73,648	191,230	9,253	73,908

長野県「毎月人口異動調査」長野県「経済センサス・活動調査結果」（10月1日現在）

図表Ⅲ-1-3 3地域 観光の状況

	平成25年	
	利用延べ人数 千人	観光消費額 百万円
飯伊計	3,939	10,213
上伊那計	4,586	11,130
佐久計	6,567	26,170

長野県「観光地利用者統計調査」

図表Ⅲ-1-4

3 地域 製造業の状況

	平成16年			平成25年			製造品 出荷額等 増減比 %
	事業所数	従業者数 人	製造品出荷額等 百万円	事業所数	従業者数 人	製造品出荷額等 百万円	
飯田市	398	11,102	261,719	304	9,978	270,012	3.2
下伊那郡	262	6,459	104,956	199	6,007	95,889	△ 8.6
合計	660	17,561	366,675	503	15,985	365,901	△ 0.2
伊那市	178	6,476	232,533	153	5,635	132,859	△ 42.9
駒ヶ根市	129	4,770	148,145	107	4,607	117,078	△ 21.0
上伊那郡	493	16,172	578,379	384	14,799	382,731	△ 33.8
合計	800	27,418	959,058	644	25,041	632,668	△ 34.0
佐久市	326	9,654	231,794	257	8,091	193,143	△ 16.7
小諸市	130	4,304	133,233	110	3,941	108,478	△ 18.6
北佐久郡	67	3,319	81,770	49	3,309	83,085	1.6
御代田町	36	2,665	72,393	28	2,692	75,293	4.0
立科町	31	654	9,376	21	617	7,792	△ 16.9
南佐久郡	42	1,163	16,544	53	865	8,687	△ 47.5
合計	565	18,440	463,340	469	16,206	393,393	△ 15.1

長野県 工業統計調査結果報告書

図表Ⅲ-1-5

3 地域 商業(小売業)の状況

	平成16年			平成24年			年間商品 販売額 増減比 %
	事業所数	従業者数 人	年間商品販売額 百万円	事業所数	従業者数 人	年間商品販売額 百万円	
飯田市	1,636	10,320	266,185	1,476	9,838	244,325	△ 8.2
下伊那郡	893	4,017	72,000	698	3,633	61,766	△ 14.2
合計	2,529	14,337	338,185	2,174	13,471	306,091	△ 9.5
伊那市	783	4,975	151,163	817	5,621	133,525	△ 11.7
駒ヶ根市	501	3,108	62,705	429	2,956	50,454	△ 19.5
上伊那郡	1,026	5,803	124,188	758	5,015	109,575	△ 11.8
合計	2,310	13,886	338,056	2,004	13,592	293,554	△ 13.2
佐久市	988	6,599	169,288	1,186	7,993	173,151	2.3
小諸市	549	3,492	77,778	467	3,587	78,961	1.5
北佐久郡	227	1,139	26,860	179	1,202	24,424	△ 9.1
御代田町	124	753	19,071	107	744	15,026	△ 21.2
立科町	103	386	7,789	72	458	9,398	20.7
南佐久郡	575	2,766	48,599	270	1,454	21,936	△ 54.9
合計	2,339	13,996	322,525	2,102	14,236	298,472	△ 7.5
合計	7,178	42,219	998,766	6,280	41,299	898,117	△ 10.1

長野県 平成16年商業統計調査結果

長野県 平成24年経済センサス活動調査結果

(イ) 佐久平駅周辺の商業（小売業）の動向

次に佐久平駅周辺の商業（小売業）について考察する。

佐久平駅は、新幹線駅の周辺の賑わいにより「新幹線駅の中でも成功した駅」と評価されている。その代表が駅周辺の大型商業施設であろう。その状況を「商業統計」により概観する。グラフの縦線は平成9年に長野（北陸）新幹線が開通したことを示す。

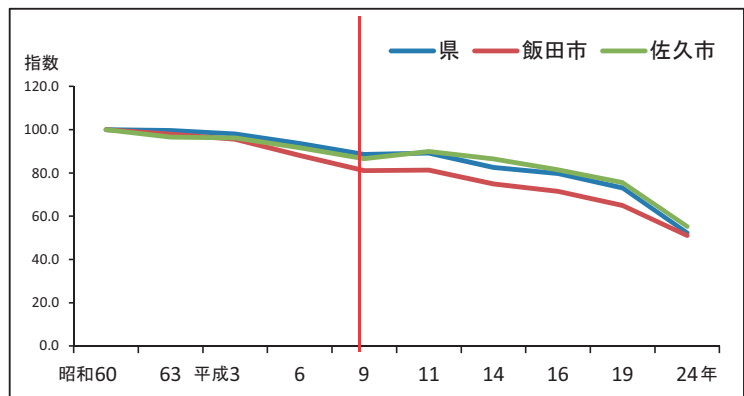
商店数を昭和60年を100として佐久市、飯田市、県計でグラフ化（図表Ⅲ-1-6）すると、佐久市は県計とほぼ同様の推移を辿っている。飯田市の減少が先行し、平成24年調査時点では佐久市、飯田市、県ともにほぼ同じ水準となっている。

売場面積の推移（図表Ⅲ-1-7）は象徴的である。平成9年調査時点を境に売り場面積が飛躍的に増加し、新幹線開通後に駅周辺の商業集積が進んだことが表れている。現在は平成14年調査をピークとして縮小傾向にあるが、佐久市の売場面積は、昭和60年時点の2倍超、新幹線開通時点からも3割増の水準にある。飯田市は平成9年時点より下回っており、全県では平成9年調査時をかるうじて維持している状況にある。

年間商品販売額は、佐久市、飯田市、全県とも厳しい状況にあるが、佐久市は昭和60年調査時点を上回っており、飯田市、全県は昭和60年水準を割り込んでいる。

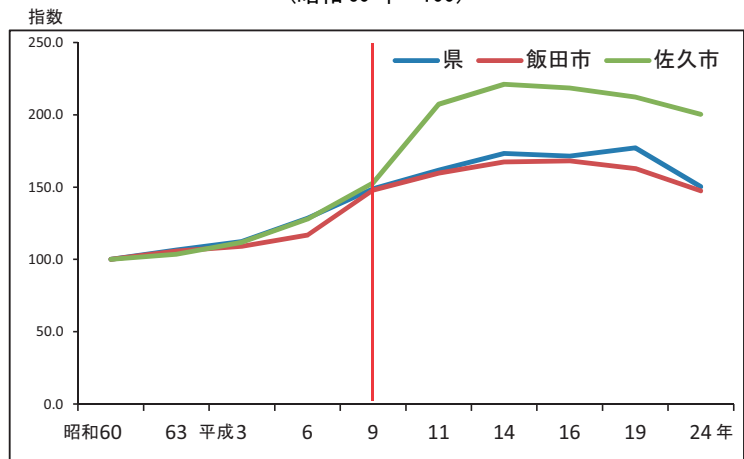
佐久市の推移は、新幹線と前後して高速道路（上信越道）が開通（平成5年藤岡IC～佐久

図表Ⅲ-1-6 商店数の推移
(昭和60年=100)



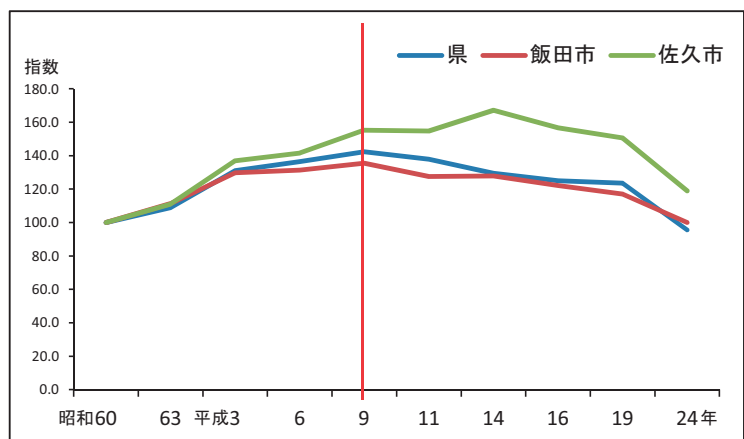
長野県各年商業統計調査

図表Ⅲ-1-7 売場面積の推移
(昭和60年=100)



長野県各年商業統計調査

図表Ⅲ-1-8 年間商品販売額の推移
(昭和60年=100)



長野県各年商業統計調査

I C、平成7年佐久I C～小諸I C) し、これら高速交通網と駅周辺開発の効果によるものであることは異論がないであろう。

(ウ) 佐久平駅の商業集積の状況

新幹線駅開業（高速道路も）により遠隔地から人が訪れ（商圈が拡大し）当該地での購買機会が増大する、となれば喜ばしいことである。しかしながら、佐久市では旧来の中込、岩村田といった商店街の地盤沈下が指摘されているところである。

佐久市とその周辺の年間商品販売額の推移をみる。佐久市と小諸市、軽井沢町、軽井沢町を除く北佐久郡（御代田町、立科町）、南佐久郡に分け、前項と同様、昭和60年を100とする。南佐久郡は統計に伏字(X)があるため抽出可能な調査年のみとし、平成6年調査値を100とした。

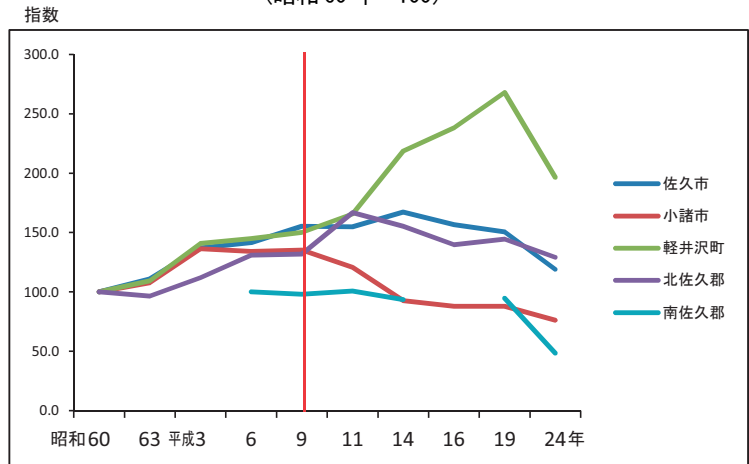
佐久市は平成14年調査をピークに減少傾向にある。軽井沢町は新幹線開通後伸びが続き、19年調査時まで大幅増が続いた。軽井沢のアウトレットなどの商業施設は長野（北陸）新幹線開通に合わせ営業を開始している。

佐久市近隣の小諸市、北佐久郡、南佐久郡は減少傾向が続いており、佐久地域の中で商勢が佐久平駅周辺の商業施設に集中してきたことが窺える。佐久市内の商店街単位での統計は出されていないため推測ではあるが、同様の推移を辿っているものと思われる。

年間商品販売額の実数での推移をグラフ（図表Ⅲ-1-10）

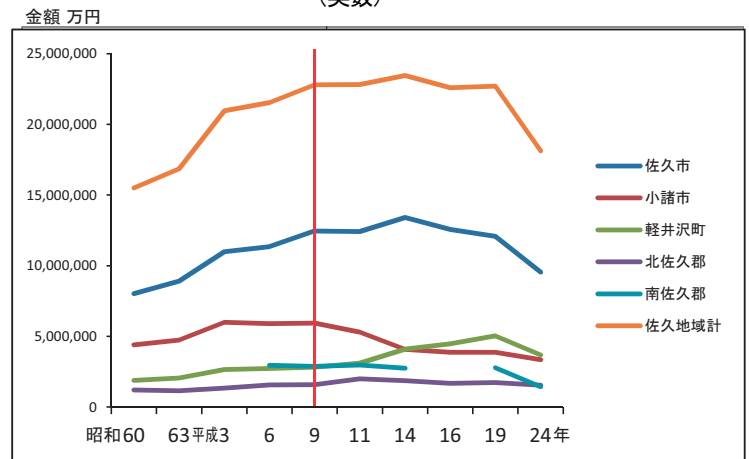
に示す。前述の各区分に加え、軽井沢町を含めた佐久地域合計（但し、南佐久郡は伏字があって数字が揃わないため除外）を出し推移をみると、軽井沢町販売額の伸びは目覚ましいものであるが、佐久地域全体では規模的に大宗を占めるほどではないことが判る。佐久地域は、新幹線開業以来多少の増加はあるものの、全体として大きく伸びているとは言い難い状況にある。軽井沢町の商業施設による逆ストロー効果を考慮すると、佐久地域はストロー効果による購買力流出がある程度起きていることは否定できない。

図表Ⅲ-1-9 年間商品販売額（小売業）の推移
(昭和60年=100)



長野県各年商業統計調査

図表Ⅲ-1-10 年間商品販売額（小売業）の推移
(実数)



長野県各年商業統計調査

(I) 佐久平駅（市）の取り組み

駅利用の増加を図る、あるいは新幹線を活用した街の活性化を図るため、佐久市では以下の取り組みがみられた。

(a) 住宅地の分譲

「東京から新幹線で70分」「佐久総合病院を中核とした地域医療・福祉面での安心」をセールスポイントとして、U・Iターン者の獲得を図っている。

図表Ⅲ-1-11

佐久市分譲地パンフレット



(佐久市パンフレット)

(b) 佐久市移住促進新幹線通勤定期券購入費補助金

佐久市への転入を促し、かつ新幹線通勤の生活スタイルを普及させるため、住宅取得の一部補助と新幹線通勤定期券購入の一部を補助する制度。

東京駅から75分の当地でも新幹線通勤による定住促進に取り組む可能性があるという点で参考となる。

住宅取得に係る補助金を新設しました！ どうぞご利用下さい。

【問い合わせ先】
佐久市役所
観光交流推進課
0267-62-3283

佐久市移住促進サポートプラン (佐久市移住促進住宅取得費等補助金)

事業期間

平成 26 年 4 月 1 日から平成 29 年 3 月 31 日まで 3 年間

補助対象者

① 平成 26 年 4 月 1 日以降に佐久市に転入し、佐久市の住民基本台帳に記録された方で、転入の日から過去 5 年以内に佐久広域市町村の住民基本台帳に記録されたことがない方
② 平成 26 年 4 月 1 日以降に住宅の新築または住宅の購入契約を締結した方で、前住所地の市町村民税に滞納がない方
③ 新築または購入した住宅に 5 年を超えて居住しようとする方

注 すべての処理が物件を購入した年度内に完了する必要があります。

新築

新築物件の取得
最高 50 万円

住宅の新築費用または新築住宅の購入費用の 1/2 以内・土地代除く(市内事業者との契約に限る)

中古物件購入 (土地代含)
最高 20 万円

中古住宅の購入費用の 1/2 以内 (市内事業者との契約に限る)

+

空き家バンク登録物件を購入した場合
一律 10 万円

+

物件の改修
最高 10 万円

中古住宅の改修費用の 1/2 以内 (市内事業者による施工に限る)

+

中学生以下の扶養する子と同居する場合
人数によらず一律 10 万円

+

新幹線通勤 一人あたり
最高 30 万円/年
(最長 3 年間：最高 90 万円)

新幹線通勤定期券を佐久平駅で購入した方で、通勤手当額を控除した額の 1/2 の額 (補助金の実績報告書を提出した日、または住民基本台帳に記録された日のいずれか早い日の属する月から 36 ヶ月間に限る)。申請者と世帯構成員に限る

=

150 万円

交付額例

最高額

140 万円

(佐久市HPより)

<参考> 新幹線通勤の料金目処

図表Ⅲ-1-13 新幹線料金および定期券代

駅名	営業キロ	片道乗車券代 (特急料金含む)	通勤定期券 (1カ月)	通学定期券 (1カ月)
佐久平駅	164km	6,340円	132,830円	94,360円
上田駅	189km	6,670円	144,310円	100,310円
リニア長野県駅 (推定値)	実キロ 179km ①営業キロ 226km	②約7,500円	③172千円以上	④119千円以上

リニア対策室調べ

注① リニア品川駅～長野県駅間の営業キロ数は示されていないため、

品川・名古屋駅間 実キロ 285km、営業キロ359km
品川・長野県駅間 実キロ 179km から、
品川・長野県駅間営業キロ=179km×359km÷285km≒226km

注② リニア料金は品川・名古屋間のぞみ料金にプラス700円との料金目処が示されているため、

11,090円 (乗車券・特急券計) +700円=11,790円
11,790円×226km÷359km≒7,500円 (①、②：鉄道ジャーナリスト梅原 淳氏のご教示による)

注③④ JR東海の定期券料金計算方式が示されていないため、参考に東海道新幹線の東京～掛川駅間 (営業キロ229km) の料金を示したが、リニア新幹線は東海道新幹線料金に割り増しになるのをこれを上回る。

(c) パークアンドライド利用の推進

駅関連施設の管理を行っている(財)佐久市振興公社は、駅周辺の駐車場と佐久平駅の新幹線利用を図るため、中南信の事業者向けに利用促進の活動を行っている(平成27年度事業)。

当金庫へも案内が送付されてきた。

<関連：パークアンドライド>

上越新幹線本庄早稲田駅
(東京駅から上越新幹線で45分)

- ・上越新幹線(昭和57年大宮・新潟間開業)に、平成16年3月請願駅として開業
- ・乗車人数2,113人/日(2014年度JR東日本発表)

建設費総額は114億円。県と市、民間寄付による負担で開業した。請願駅として乗車人数実績は目標を下回る訳にはいかない。当駅は在来線駅と離れた新駅であり、当市はこれという観光資源がない。駅利用を図るため様々に取り組んだ。

一つはパーク&ライドで、JRの要請により1,000台分の無料駐車場を用意し、広域での新幹線利用が進むようにした。その後、駅周辺の土地区画整理事業の進展とともに民営の有料駐車場に移行してきている。当駅は、群馬県方面の利用がたいへん多い。

(本庄市 都市整備部拠点整備推進課聴き取り)

平成27年3月12日の現地調査では、当日の月極駐車場の車277台。うち、
県内ナンバー(熊谷) 138台(49.8%)
群馬ナンバー(群馬等) 120台(43.3%)
という状況であった。

駅利用の増強を図るための方策は、各駅的环境により自ずと異なってくるが、どの駅においても行政、民間が知恵を絞っての取り組みが行われていることが判る。

図表Ⅲ-1-14

(佐久市振興公社HP)

図表Ⅲ-1-15 本庄早稲田駅



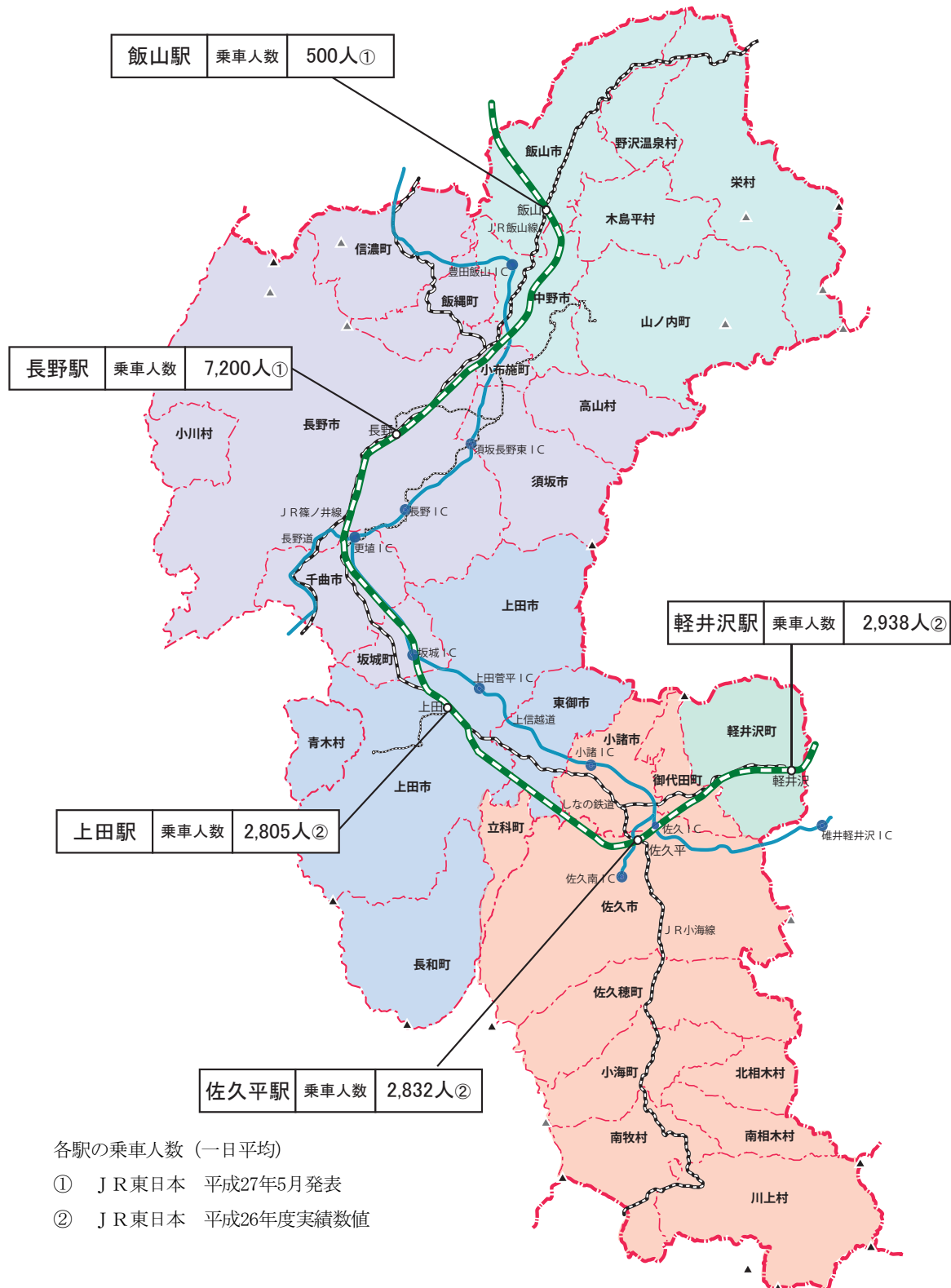
(リニア対策室撮影)

(3) 県下各新幹線駅と各駅勢圏の状況

佐久平駅も含め、県下新幹線駅の乗車人数の状況と各駅勢圏の状況を以下に示す。各駅勢圏は、対応する広域連合単位とする。但し、軽井沢駅は、前項と同様、佐久地域広域連合から軽井沢町分を分離して独自の駅勢圏とする。

図表Ⅲ-1-16

北陸新幹線県内駅の乗車人数と各駅勢圏の状況



次に、各統計項目と乗車人数の相関性をみていく、本章1.(1)で述べている県内総生産は地域別には算出されていないため、本件調査では一般的に入手できる統計項目数値と乗車人数とで比較するしかない。また、各駅の乗車人数も同一時点・同一条件での数値が取得できていないため、あくまで傾向を見るに留まる。

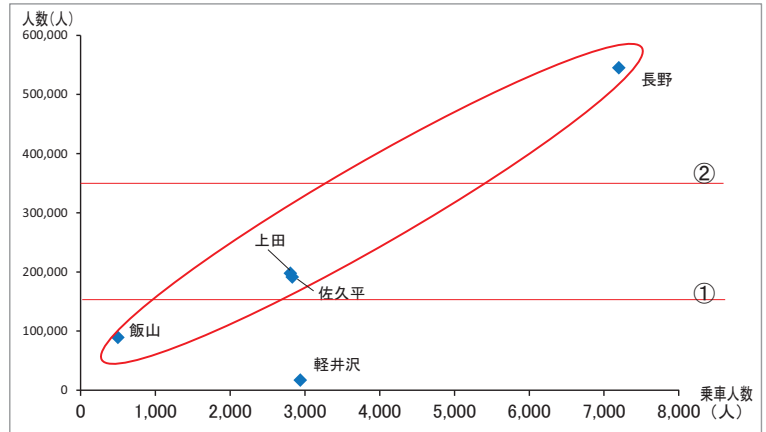
なお、下記グラフ上の2本の横線は各項目におけるリニア長野県駅勢圏のゾーンを示し、横線①は飯伊地域のみ規模、横線②は飯伊地域プラス上伊那地域の最大値で長野県駅勢圏とした場合となる。

(ア) 人口と乗車人数

これをみると、軽井沢駅は後背人口に対して多くの乗降客を集めていることが窺える。

飯伊・上伊那地域が一体化できれば、人口面ではリニア長野県駅は上田、佐久平を上回る駅勢圏となる。

図表Ⅲ-1-17 人口と乗車人数



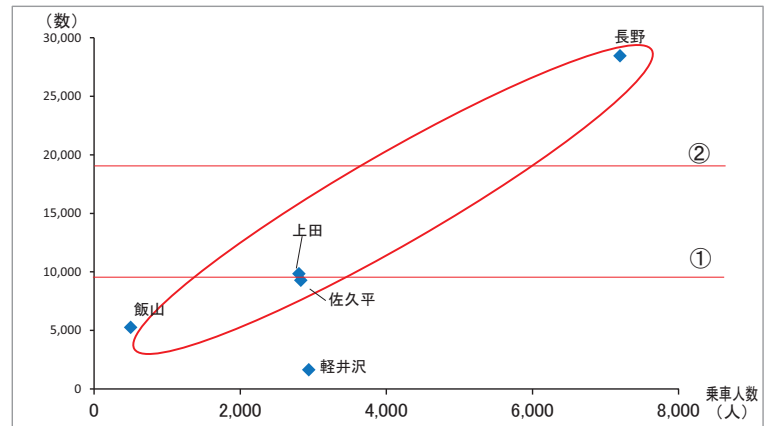
人口：平成26年毎月人口調査

(イ) 事業所数と乗車人数

事業所数と乗車人数との関連をみると、軽井沢駅を除いてほぼ直線的な分布となっているのが判る。

飯伊地域は、佐久平を上回り、上田地域に近づく水準となっている。

図表Ⅲ-1-18 事業所数と乗車人数

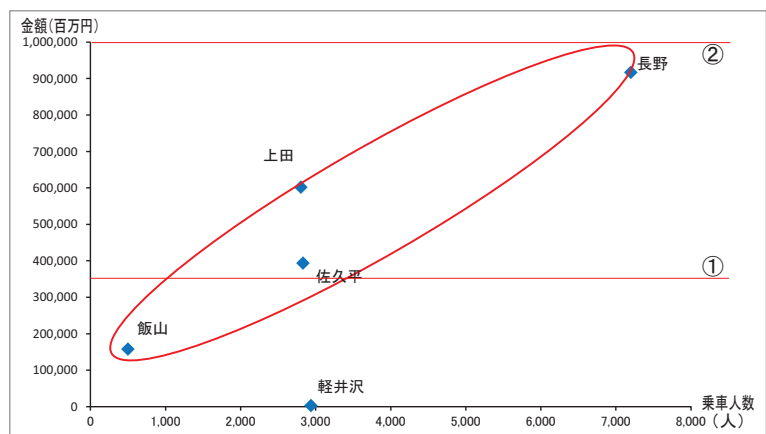


事業所数：平成24年経済センサス

(ウ) 製造品出荷額等と乗車人数

製造品出荷額等では、飯伊地域プラス上伊那地域となれば、長野地域、上田地域を上回る実力を持つ駅勢圏が形成されることが判る。

図表Ⅲ-1-19 製造品出荷額等と乗車人数

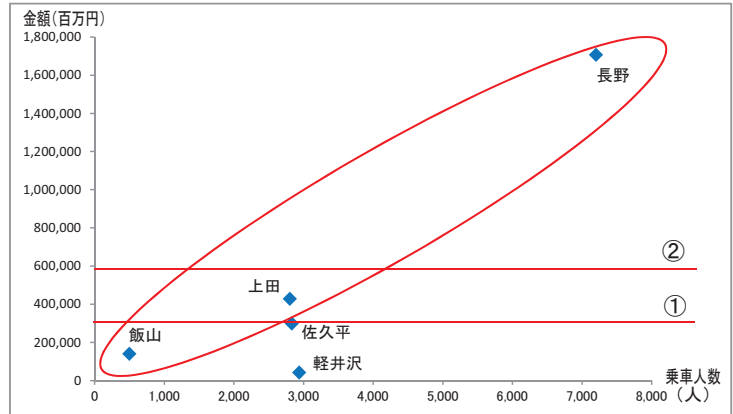


製造品出荷額：平成25年工業統計調査

(イ) 年間商品販売額（小売業）と乗車人数

軽井沢駅は観光消費に特化した駅勢圏となっていることが判る。

図表Ⅲ-1-20 年間商品販売額と乗車人数



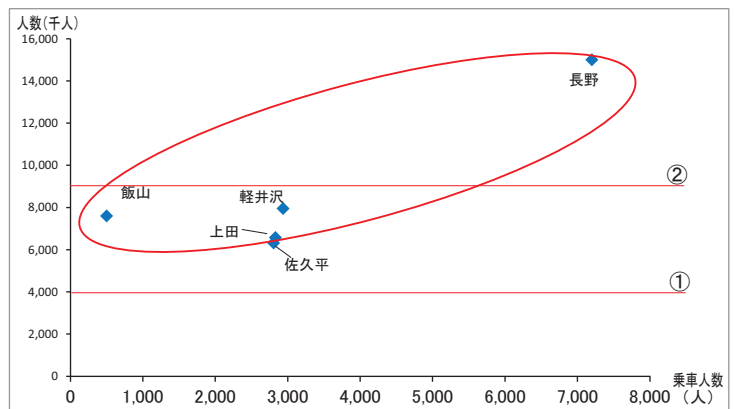
年間商品販売額：平成24年経済センサス

(ロ) 観光延利用者数と乗車人数

他の項目に比べて観光延利用者数では、飯伊地域の現時点のボリュームでは他の駅勢圏とで実力差があることが判る。

上伊那地域との一体化が図れてようやく他の県内駅の水準に近づく。

図表Ⅲ-1-21 観光延利用者数と乗車人数



観光延利用者数：平成25年観光地利用者統計調査結果

(カ) 各駅勢圏の比較分析から見えること

佐久平駅をはじめ県下新幹線の駅勢圏の状況から、以下のとおりいえるのではないかと。

① リニア長野県駅の駅勢圏としては、県下の他の駅勢圏と比較して大きなポテンシャルを持ち得るが、そのためには上伊那地域との連携・一体化が必須である。三遠南信地域との連携も期待されるが、まずは上伊那地域である。

- ・ 飯伊地域と上伊那地域との業界、経済団体の連携強化、交流事業の強化
特に製造業分野でのタイアップにより都市部との交渉力アップを図ることができる
観光面での上伊那との連携強化および隣接中間駅との連携強化

飯伊地域のみでは力不足。飯伊のパワーアップと上伊那との周遊性強化などに取り組む

- ・ 上伊那地域との交通アクセスの一層の向上

中央道とのアクセス道路による結節に加え、JR飯田線との結節、飯田線の輸送力増強
リニア駅と上伊那地域とを結ぶ路線バス（高速・「下道」）の充実

高速道路のほか「下道」の利便性向上 伊南バイパス先線のリニア駅までの延長など

② リニア長野県駅の乗降客数については議論のあるところであり、駅周辺整備について「できるだけコンパクトに」の論があることは地元の状況を考慮すれば理解できるものではあるが、駅周辺整備の基礎数値「6,800人」を視野に入れて、駅周辺整備や地域づくりを考えていくこと、行政任せにすることなく当地域産業経済界の問題として考えていくことは必要と考える。

- ・ 飯田市「リニア駅周辺整備検討会議」において市から説明のあった「民間活力」についての対応

(4) 「新幹線開業効果」の実態

新幹線開通とともに様々な変化が出ていると指摘されるが、その状況について事例を通して考察する。

(7) 新幹線開通前後の地元購買率の比較

地域の購買動向について。九州新幹線の最速タイプ列車の通過駅である新玉名駅の所在する熊本県玉名市と、上越新幹線本庄早稲田駅が所在する埼玉県本庄市について、新幹線の開通前後で地元購買率がどのように変化したか、各県消費動向調査結果を見る。

熊本県玉名市と埼玉県本庄市の概要は下記の通り。

図表Ⅲ-1-22 玉名市・本庄市の概要

	熊本県玉名市	埼玉県本庄市
人口(人)	67,984	76,984
世帯数(世帯)	26,897	32,155
平成27年12月末日現在 (資料:住民基本台帳)		
卸小売業事業所数(所)	585	632
卸小売業従業者数(人)	3,331	5,685
卸小売業年間商品販売額(百万円) (平成26年商業統計調査)	73,838	452,201
隣接市町村	熊本市西区 荒尾市 長洲町 玉東町 和水町 南関町	群馬県伊勢崎市 群馬県玉村町 上里町 神川町 美里町 長瀬町 深谷市 皆野町
新幹線駅開設年	平成23年3月 九州新幹線新玉名駅	平成16年3月 上越新幹線本庄早稲田駅
他地域からの所要時間	<ul style="list-style-type: none"> ・新玉名駅から博多駅まで新幹線で約45分、玉名駅から博多駅まで自動車で約1時間20分(有料道路利用) ・玉名駅、新玉名駅から熊本駅まで普通列車で約30分、新幹線で約10分、自動車で約50分 ・新玉名駅から鹿児島中央駅まで新幹線で約1時間10分(熊本駅乗換の場合約1時間20分)、自動車で約2時間40分(有料道路利用) ・玉名駅から大牟田市役所まで自動車で約40分 	<ul style="list-style-type: none"> ・本庄早稲田駅から東京駅まで新幹線で約50分 ・本庄駅、本庄早稲田駅から高崎駅まで、快速列車で約15分、新幹線で約10分、自動車で約40分(有料道路利用) ・本庄駅から深谷駅まで電車で約10分、自動車で約30分 ・本庄駅から伊勢崎駅まで自動車で約30分 ・本庄駅から熊谷駅まで電車で約25分、自動車で約50分 ・本庄駅、本庄早稲田駅から大宮駅まで、快速列車で約60分、新幹線で約25分、自動車で約80分(有料道路利用)

経営相談所調べ

(a) 熊本県玉名市

平成23年3月に九州新幹線新玉名駅が開設された熊本県玉名市では、新幹線開通後の平成24年度調査時点でも、最寄品3品(生鮮食品、一般食品、日用雑貨品)の地元購買率は80%台とかなり高く、文化品の地元購買率も60%以上の商品が多い。

一方、衣料品、見回品の地元購買率は25%以下となっている。平成21年度調査と24年度調査では調査品目に変更があるため厳密な比較は困難だが、これらの商品では、平成21年度よりも平成24年度調査の県外流出率が増加している。

熊本県が両調査を比較している品目のうち、男子服、紳士服は、平成21年度調査で熊本市への流出等などから35.9%だった地元購買率は14.8ポイント減少している。また、県内他市町村への流出も1.8ポイント減少した。これに対し、県外流出率は15.2ポイント増加している。大牟田市の大型ショッピングセンターへの流出の影響が大きいものと思われるが、福岡市への流出も2.4ポイント増加していた。

図表Ⅲ-1-23 熊本県玉名市の平成21年度と平成24年度の地元購売率の比較

熊本県玉名市

平成21年度(%)	玉名市	県内他市町村計		県外計		店舗外計
		うち熊本市		うち福岡市		
食料品	生鮮食品	85.7	6.4	1.0	0.0	7.6
	一般食品	84.7	7.0	1.3	0.1	8.5
日用雑貨品		86.6	11.0	4.2	0.7	1.8
衣料品	男子服	35.9	49.6	37.6	9.6	1.8
	婦人服・子供服	31.6	50.5	36.4	9.0	3.3
	呉服・寝具	48.7	41.4	30.1	0.9	9.3
身用品	靴・履物・傘等	36.5	49.4	37.3	7.4	1.4
	アクセサリ	8.6	80.2	70.4	7.1	1.8
文化品	電化製品	60.6	21.8	18.1	11.1	6.7
	家具・室内装飾	68.1	26.6	21.6	1.2	0.6
	書籍・文具	62.4	28.6	19.1	0.7	8.1
	化粧品・医薬品	67.5	16.7	12.1	0.6	0.1
	貴金属・カメラ・メガネ	57.0	34.2	31.6	7.2	0.2
	スポーツ用品・レジャー用品	43.9	47.1	39.9	3.8	0.5
	玩具	31.1	51.4	41.2	7.9	9.5
贈答品		43.2	45.2	37.4	3.6	1.0

平成24年度(%)	玉名市	県内他市町村計		県外計		店舗外計
		うち熊本市		うち福岡市		
食料品	生鮮食品	83.5	9.7	2.1	2.2	0.0
	一般食品	83.5	9.4	2.1	2.3	0.0
日用雑貨品		81.3	12.3	5.6	4.5	0.3
衣料品	紳士服	21.1	47.8	37.9	24.8	4.2
	婦人服	14.0	54.2	41.6	20.0	1.7
	子供服	19.8	49.1	32.1	24.5	1.3
身用品	靴・履物類	23.7	51.2	37.2	20.5	2.9
	電化製品	64.6	19.4	13.7	8.7	7.2
文化品	本・雑誌	72.4	15.1	8.3	3.5	9.0
	化粧品・医薬品	63.6	16.1	12.6	1.7	0.1
	時計・メガネ	46.5	39.3	34.5	9.0	0.5
	スポーツ用品・レジャー用品	26.6	38.1	26.7	29.1	1.0
	贈答品	29.6	51.0	40.2	10.1	1.0

熊本県消費者動向調査において、平成21年度と平成24年度の比較を行っている品目について網掛けをした。数字丸めの関係上、合計は100%にならないことがある。

熊本県消費動向調査

(b) 埼玉県本庄市

平成16年3月に上越新幹線本庄早稲田駅が開設された埼玉県本庄市では、新幹線開通後の平成22年度調査時点でも、A群（生鮮食品、一般食品、日用雑貨品）の地元購買率は80%台と高いが、隣接する上里町への流出が増加したことなどから、平成12年度調査時よりは低下している。

平成12年度調査と22年度調査では調査品目に変更があり比較には注意を要するが、B群の紳士服、紳士洋品雑貨では、16.0ポイント、C群全体では24.3ポイント地元購買率が減少している。しかし、いずれも東京都への流出は減少しており、県内他市町村や、東京都以外の県外への流出が増加している。

C群の東京都への流出は、平成22年度調査では、埼玉県全体では8.7%あり、それと比べても本庄市の東京都への流出は1.6%と低い。表にはないが、本庄市を中心とする商圈では、C群の購入場所は、ショッピングセンターが40.3%、総合スーパーが20.1%で、この両方で6割を占める。以下、百貨店12.0%、大型専門店10.7%、ファストファッション店12.8%、アウトレットショップ6.0%などが続き、店舗外の購入は4.6%に過ぎない。

平成12年度調査に比べ22年度調査で東京都への流出が増加したのは、家具、インテリアで、2.1ポイント増加した。

図表Ⅲ-1-24

埼玉県本庄市の平成12年度と平成22年度の地元購売率の比較

埼玉県本庄市

品群	平成12年度	本庄市	県内他市町村計					県外計		
			うち深谷市	うち熊谷市	うち上里町	左記以外の県内	うち東京都	左記以外の県外		
A群	肉・魚・野菜・果実	92.5	6.1	0.9	0.5	4.2	0.5	1.4	0.0	1.4
	一般飲食料品	94.4	4.3	0.5	0.5	3.3	0.0	1.4	0.0	1.4
	日用家庭雑貨	94.8	3.8	0.9	0.5	1.9	0.5	1.4	0.0	1.4
	小計	93.9	4.7	0.8	0.5	3.1	0.3	1.4	0.0	1.4
B群	呉服・帯	51.5	20.8	7.4	6.7	0.6	6.1	27.6	8.6	19.0
	寝具	85.9	6.9	3.4	0.5	1.0	2.0	7.3	2.4	4.9
	紳士服	76.7	8.6	2.9	3.3	0.5	1.9	14.8	4.8	10.0
	婦人服	72.7	9.5	4.3	1.9	1.4	1.9	17.7	5.3	12.4
	ベビー・子ども服	80.9	9.1	2.4	1.4	2.9	2.4	10.0	3.3	6.7
	洋品雑貨	81.9	7.7	2.4	2.4	1.9	1.0	10.5	5.7	4.8
C群	下着・肌着	91.0	5.3	1.0	1.0	3.3	0.0	3.8	2.4	1.4
	小計	78.0	9.2	3.2	2.3	1.7	2.0	12.6	4.5	8.1
	靴・履きもの	81.6	6.9	1.8	3.2	0.5	1.4	11.5	3.7	7.8
D群	かばん・ハンドバッグ	65.6	10.5	2.4	5.2	0.5	2.4	24.0	6.1	17.9
	小計	73.7	8.7	2.1	4.2	0.5	1.9	17.7	4.9	12.8
E群	家具・インテリア	80.7	6.8	4.8	1.0	0.0	1.0	12.5	1.9	10.6
	家庭用電化製品	94.0	3.7	1.4	0.9	0.0	1.4	2.3	0.0	2.3
	自転車	94.8	1.9	0.9	0.0	0.5	0.5	3.3	0.5	2.8
F群	小計	89.9	4.1	2.4	0.6	0.2	0.9	6.0	0.8	5.2
	時計・メガネ・コンタクトレンズ	84.4	5.5	2.0	1.5	0.0	2.0	10.3	1.5	8.8
	医薬・化粧品	94.9	1.5	0.5	0.0	0.5	0.5	3.7	1.4	2.3
	書籍・文房具	97.2	1.9	0.5	0.0	1.4	0.0	0.9	0.9	0.0
	楽器・CD	88.5	6.8	2.9	1.0	1.9	1.0	4.7	1.4	3.3
	玩具	87.3	10.4	0.9	8.5	0.5	0.5	2.3	0.0	2.3
	スポーツ用品	82.4	5.3	0.5	3.8	0.0	1.0	12.4	0.5	11.9
	花木・園芸・生花	88.0	8.1	4.3	0.0	0.0	3.8	3.8	0.0	3.8
	小計	89.0	5.5	1.6	2.1	0.6	1.2	5.4	0.8	4.6

数字丸めの関係上100%にならないことがある

彩の国消費者動向調査

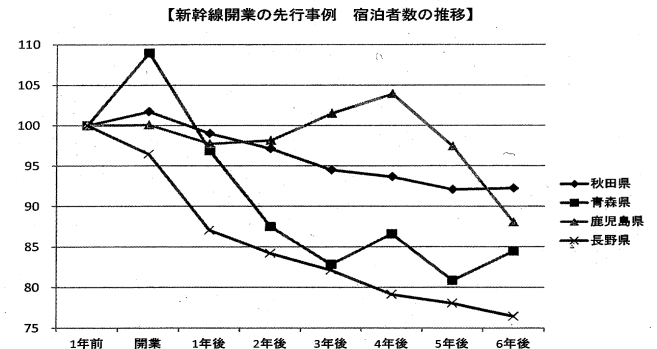
(イ) 新幹線開業による観光の変化

右グラフは日本政策投資銀行が新幹線開業の前後における各県の宿泊者数の推移を指数化(開業1年前を100とする)したものである。

これによると、青森県と秋田県は、開業年の宿泊数が開業1年前を上回っている。しかし、鹿児島県では九州新幹線の部分開業の年も、台風が相次いだことなどもありその前年から概ね横ばい、1997年に長野新幹線が開業した長野県では、宿泊者数は前年に比べ減少していた。また、各県とも、新幹線の開業2年目に宿泊者数の減少がみられる。

平成26年度長野県観光地点パラメータ調査によると、観光地点までの交通手段として新幹線を利用しているのは、軽井沢で15%、懐古園で13%などとなっている。自家用車の利用が5割以上を占め、バスを含めたクルマ利用者が全体の8割以上を占めている。

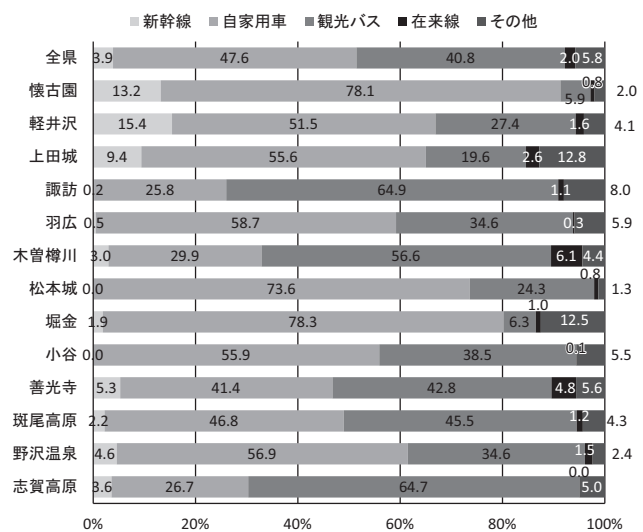
図表Ⅲ-1-25 新幹線開業の先行事例 宿泊者数の推移



出所：各県観光統計より日本政策投資銀行作成(開業1年前を100として指数化したもの)
 ※本グラフの開業年はそれぞれ秋田県および長野県(97年)、青森県(03年八戸)、鹿児島県(04年：部分開業)。
 ※鹿児島県の開業年の宿泊者数は台風が相次いだ等の理由からほぼ横ばいであった。

図表Ⅲ-1-26

観光地点までの交通手段 サンプルベース 日帰り含む



長野県 平成26年度観光地点パラメータ調査

(5) 乗降客数と地域の産業経済

新幹線が開通し、新幹線駅に乗降客の姿が見られ、駅付近に賑わいができて、それが実際の地域産業・経済への波及効果は直ちには表れない。地域の産業・経済の浮揚があるにしてもタイムラグがある。

北陸新幹線 新高岡駅

- ・ 在来線（北陸本線(新幹線開通後は第3セクターあいの風とやま鉄道) 高岡駅) と離れた新駅
高岡駅および市中心部とは J R 城端線で接続（新高岡駅に隣接して地元負担で乗換新駅を設置）
- ・ 新高岡駅乗車人数 1,600人/日（開業後3カ月平均 J R 西日本発表）
当初行政の見込は 乗降客数で4,000人/日
- ・ 北陸本線高岡駅乗車人数7,518人（2013年度）
高岡市 人口170,630人（平成27年12月）富山県で第2位の規模の市
後背人口 高岡市を中心に呉西地区（高岡市、射水市、氷見市、砺波市、小矢部市、砺南市）で431千人（同）

北陸新幹線はまずまずのスタート。駅周辺にはある程度の賑わいがみられる。ただ、駅周辺の飲食などサービス業への影響は限定的。在来線の高岡駅周辺・商店街には低迷感・沈下傾向がみられる。

中心市街地は古い町並みが残っているので、景観条例により建物規制を強化し観光資源とする取り組みが進められている。

新幹線により明るい雰囲気も出ている。

- ・ 中越パルプやゴールドウインの本社機能の（一部）移転の話が進んでいる。
- ・ 関東、東京方面の経営者団体との交流事業の話が来るようになった。

これまでになかった状況であるが、本格化あるいは実現はもう少し先になる。

高岡信用金庫 常勤理事 清水康雄氏（平成27年8月28日現地調査での聴き取り）

「交流人口の増大」について、観光面に脚光があたることが多いが、ビジネス面においてもそれに劣ることのない傾注が必要であろう。当地域の事業所は現状の取引先とのコミュニケーションは十分とっていることと思われるが、特にリニア沿線で交流が容易になる方面についてはどうであろうか。

ビジネス面は民間側の取り組みが主となるが、開通と同時に効果が表れるために今から取り組むことが重要となる。

- ・ 上伊那方面との連携
- ・ リニア沿線地域との交流
- ・ 三遠南信地域との連携強化

図表Ⅲ-1-27 新高岡駅



(リニア対策室撮影)

2. リニア開業効果は、地域の底力が問われる

新幹線等の開業効果を長期的に享受できるかは、何に左右されるのだろうか。

(1) 新幹線開通前後の状況

(ア) 青森県内の状況

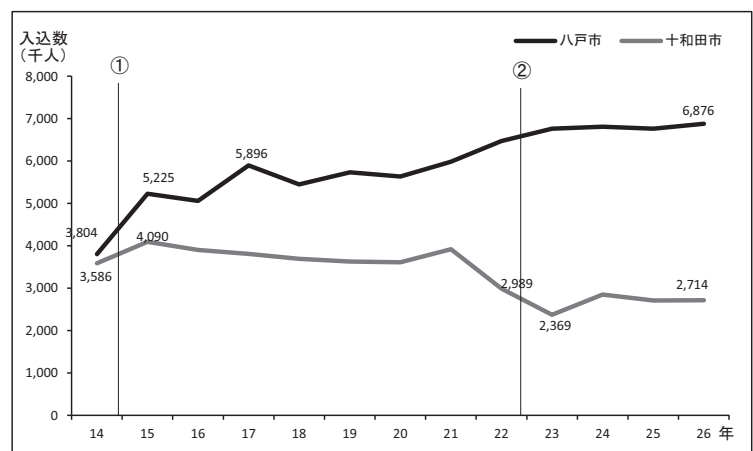
青森県の観光客数動向の事例から考察する。

東北新幹線の青森県内の駅は、2002年12月に八戸駅（八戸市、人口約24万人、既設駅）まで開業し、2010年12月に新青森駅まで延伸すると同時に七戸十和田駅（十和田市、人口約6万人、新設駅）が開業した。この八戸市と十和田市を比較する。（観光入込数のデータは青森県「青森県観光入込客統計」参照）

(a) 八戸市

2002年（開業前）の観光入込数は3,804千人であったが、新幹線開業効果もあって、2003年（開業後）の観光入込数は5,225千人と約1.4倍に増加した。その後、多少の増減はあるものの、2014年（開業後12年経過）の観光入込数は6,876千人と12年前比1.8倍を確保している。

図表Ⅲ-2-1 八戸・十和田市観光入込数の推移



「青森県観光入込客統計」各年度より
 縦線① 東北新幹線八戸駅まで開業（平成14年12月）
 縦線② 東北新幹線新青森駅まで開業（平成22年12月）

(b) 十和田市

2010年（開業前）の観光入込数は2,989千人であったが、2011年（開業後）は東日本大震災の影響もあって、2,369千と約20%減少となった。また、2014年（開業後3年経過）の観光入込数は2,714千人と3年前比約10%減少と開業前に戻っていない。

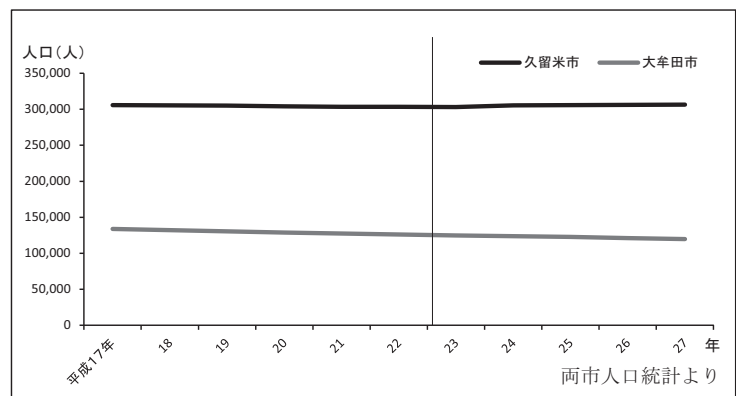
(イ) 福岡県内の状況

次いで福岡県の人口動向の事例を考察する。

九州新幹線の福岡県内の駅は、平成23年3月の九州新幹線全線開通にあわせて、久留米駅（久留米市、既設駅）、筑後船小屋駅（筑後市、移転駅）、新大牟田駅（大牟田市、新設駅）が開業した。この中から久留米市と大牟田市を比較する。

図表Ⅲ-2-2 久留米市・大牟田市人口の推移

(実数) (毎年10月1日)



(a) 久留米市

2011年1月（開業前）人口
303千人

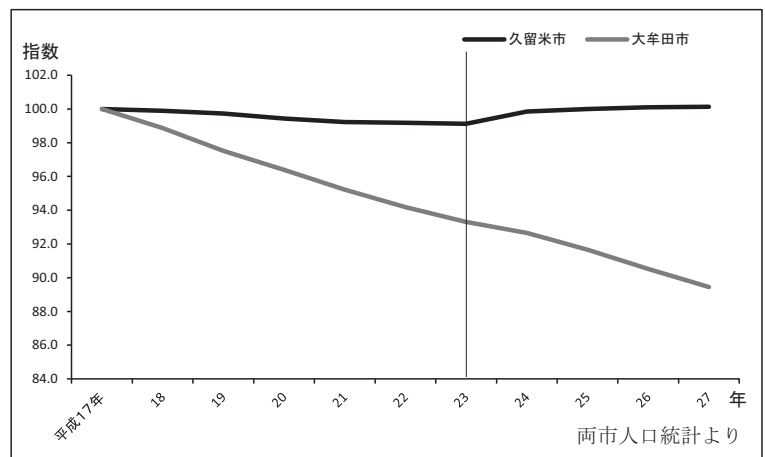
2016年1月（開業後）人口
307千人
（5年前比1.3%増）

(b) 大牟田市

2011年1月（開業前）人口
126千人

2016年1月（開業後）人口
119千人（5年前比5.6%減）

図表Ⅲ-2-3 久留米市・大牟田市人口の推移



(ウ) その他の新幹線駅地域の状況

このほか新幹線の各駅停車駅も人口は減少傾向にある。上越新幹線上毛高原駅（1982年開業）の群馬県みなかみ町（人口約19千人）、東北新幹線くりこま高原駅（1990年開業）の宮城県栗原市（人口約72千人）、北陸新幹線飯山駅（2015年開業）の飯山市（人口約22千人）は新幹線開業後も人口減少はとまっていない。

(2) 地域の底力と新幹線開業効果

以上のとおり、開業前に持っている人口や観光客数といった地域の底力で、開業後に享受できる開業効果の大きさや期間（長さ）も違ってくると考えられる

八戸市では新幹線開業前の2002年11月に駅ビルを新設し、観光情報拠点、ホテル等を整備するほか、屋台村開設等のハード整備を実施している。さらに市民向けのおもてなしハンドブック配布や食をテーマにした各種地域資源の発信強化などのソフト事業なども行っていた。

久留米市でも新幹線開業を睨んで、積極的な企業誘致や住宅建設促進等を行っていた。

（日本政策投資銀行『北海道新幹線開業を活かした地域振興のために』2006年3月）

地域の底力とは地域内の人口であり、産業の集積状況、駅利用者が必要とする施設数などといえる。飯田市においても、開業前に地域の底力を高めておけば、リニア中央新幹線の開業効果を大きく、長く享受できるであろう。具体的には、長野県駅周辺の道路や施設等のハード整備はもちろん、製造業、観光業等の産業振興に貢献するようなハード整備、ソフト事業の実施などが考えられる。

さらにはリニア長野県駅の開業効果を楽しめると思われる飯伊地域の町村部においても、必要なハード整備、ソフト事業の実施などが望まれるだろう。

図表Ⅲ-2-4 久留米市の取り組み事例
「暮らし・ウェルカムキャンペーン」

トップ > 市政情報 > 移住・定住 > 久留米暮らし・ウェルカムキャンペーン事業

久留米暮らし・ウェルカムキャンペーン事業

更新日：2015年09月15日 16時51分
このページの評価をお願いいたします。


久留米暮らし・ウェルカムキャンペーン

久留米市では、定住促進事業として、久留米を定住の地として選んでいただいた方を歓迎する「久留米暮らし・ウェルカムキャンペーン」を実施しています。

申請期間：平成24年6月1日から平成28年3月31日まで
(お知らせ) 申請期限を平成27年4月30日から11ヶ月延長します。

久留米暮らし・ウェルカムキャンペーン概要

【対象者】	平成24年4月1日から平成28年3月31日までに、久留米市内に自己が所有する住宅を購入(中古住宅を含む)または新築(建替を含む)し、平成24年4月1日から平成27年6月30日までに、購入又は新築した住宅の所在地に市外から転入された方。 (備考) 住宅購入等の日の判断基準日は、「所有権登記日」とします。 申請者は建物の「所有者」となります。 共同で住宅を所有する場合は、1名限りとします。 住所を移した日の判断基準日は、住民票上の「住民となった年月日」とします。
【申請期間】	平成24年6月1日から平成28年3月31日まで
【条件】	<ul style="list-style-type: none"> ● 転入前1年間に、本市に住所をおいていないこと ● 3年以上定住する意思があること ● 自治会に加入し、地域コミュニティ活動に参加・協力すること ● 本市への市税や料金を滞納しないこと ● 暴力団員及び暴力団との親密な関係がないこと



ウェルカムプレゼント

対象世帯に、ウェルカムプレゼントとして、久留米の特産物など総額10万円の記念品をプレゼントします。(2コースまで選択可)

1. 地場産品コース！(5千円×10ヶ月)
久留米餅、鮎胎漆器、地酒、ワイン、ジャムなど、地場産品を毎月お届けします。
2. 農産物コース！(5千円×10ヶ月)
旬の野菜や果物、お米(特別栽培米)など、久留米産農産物を毎月お届けします。
3. 植木コース！(5万円)
シンボルツリー1本と久留米つつじ・久留米つばきの苗木を植栽します。
4. 鉢花コース！(5万円)
胡蝶蘭やシクラメン等の鉢花を年4回お届けします。

久留米市HPより

3. 地域経済の活性化、人口増加のための重要な基盤は「産業の活性化＝安定した雇用の場の創出」にある。

(1) 人口増の市町村の条件

内閣府の「地域の経済2014」によれば、地方において人口が増加した市町村をみると、

①製造業、商業の集積等が見られる市町村が多くなっている

逆に製造業、商業等の集積が見られる市町村とそれ以外の市町村を比較すると、集積が見られる市町村の人口増加率が高いこともいえる

②農業、観光業の拠点等が所在する市町村においても人口が増加しているところがある

③昼夜間人口比率が1倍を超え、周辺地域に比べて有効求人倍率が高いなど雇用機会が比較的多く確保されている

とされており、産業の集積度合いと人口動向には一定の相関性があるものと考えられる。人口増加の一策は産業の活性化といえる。

さらに

④近隣に、製造業、商業等の集積等が見られる人口規模10万人以上の都市が存在する市町村であれば、昼夜間人口比率が1未満でも増加している複数の市町村が見られることもある

⑤こうした市町村では、世帯主の正規雇用比率が高いことが多い

となっており、多数の就業者を受け入れる市町村が安定的な雇用の場となり、市町村の人口増加を支えているといえる。近隣も含めて安定した雇用の場を創出することで、人口増加にもつながる。

加えて、

⑥人口が増加した市町村の中には、雇用機会の確保のほか、総じて子育て世代の人口割合が高く、出生率が高くなっている

と整理されており、住環境の整備や子育て支援策の充実による若年層の流入・定着も人口増加を実現する際には重要なポイントとなっている。

同様に、「地域の経済2014」では、条件不利地域（過疎地域）等において活性化の取組みも整理しており、人口減少率が縮小し又は人口増加に転じた市町村の事例として、

①農林水産品など地元産品の利用、加工、販売や地域の自然環境を活用した観光客の呼び込み

②町並みなど歴史文化的資源を活かしたイベントの開催

③地元企業経営者、農業者、自治会等が活性化に向けた取組みを主導し、観光ガイドや農業体験における指導など地元住民が積極的に活動に参加

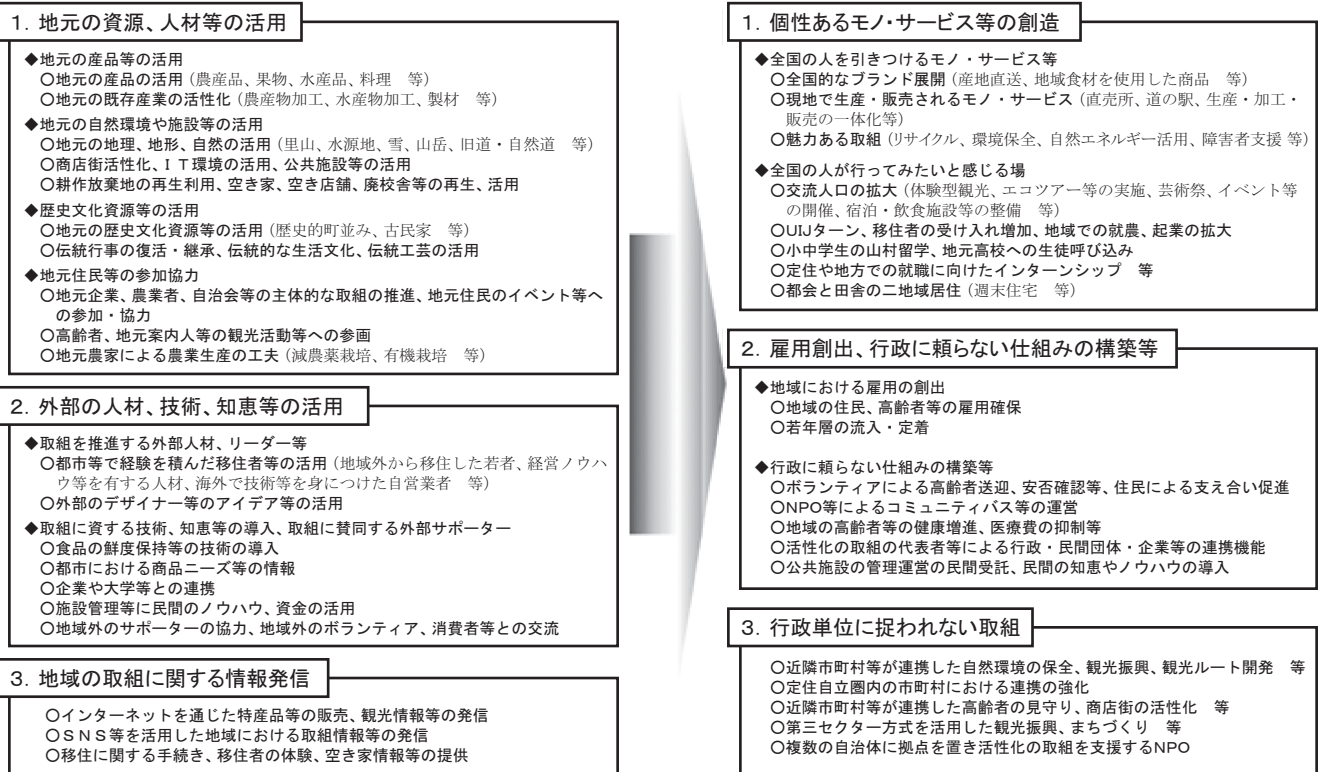
など紹介されており、地元の資源や人材を有効に活用することが重要だと考えられる。

こうした取組みが広く発信されると、外部から人材や技術、知識等が集まることとなり、

さらなる発展が期待できることになる。

図表Ⅲ-3-1

地域の活性化に向けた取組の特徴



（備考）2011～13年度「地域づくり総務大臣表彰」受賞事例、経済財政諮問会議「選択する未来」委員会地域の未来ワーキング・グループ報告書（平成26年10月）参考資料②に掲げられている事例等から内閣府で作成。地域活性化の取組は、その目的や手法等が様々であり、好事例の要因分析には様々な視点が考えられることには留意が必要。

(2) 長野県内の市町村

同書では、長野県内の人口増加市町村として、山形村、南箕輪村、売木村、御代田町、軽井沢町、安曇野市、松本市があがっている。山形村は松本市の、南箕輪村は伊那市の、御代田町は軽井沢町のベッドタウン的要素で増加と分析されている。売木村には「食」関係が集積、軽井沢町は小売業集積、安曇野市は製造業集積、松本市は小売業集積、製造業集積双方が高いことが要因とされている。

飯田市においては製造業の集積が進んでおり、航空宇宙産業やバイオテクノロジー関連産業を中心とした製造業や再生可能エネルギー関連、健康長寿食品加工、水引関連等に対して、効果的な産業支援策が実行できれば、より安定した雇用機会を増やせ、人口増加もしくは減少抑制に効果が期待できるだろう。

飯田市の周辺町村においては、飯田市のベッドタウン的な役割として住環境整備や子育て支援策の充実等による周辺地域からの人口流入が期待できる。もしくは一次産品等を利用した独自商品・サービスの開発等を行い、外部に適切に発信することで、I・U・Jターンによる若年層の人口流入が期待できるだろう。