

2015年2月17日 全9頁

整備新幹線の今後の展開と意義

北陸新幹線、北海道新幹線前倒し、リニア中央新幹線建設開始

金融調査部 主任研究員
中里 幸聖

[要約]

- 北陸新幹線が3月14日に金沢まで開業する。そして、来年（2016年）3月には北海道新幹線が新函館北斗まで開業予定である。さらに、北陸新幹線は敦賀までの延伸、北海道新幹線は札幌までの延伸、九州新幹線は長崎ルート¹の武雄温泉―長崎間の開業について前倒しが決定した。さらに超電導リニア中央新幹線は、2027年の東京―名古屋間開業を目指して建設が開始されている。
- 新幹線の建設前にはその費用対効果を疑問視する声が多からず出ることが多い。整備新幹線については財源問題に加えて、プラスとマイナスの影響のどちらを強くみるかも賛否に関係していると思われる。マイナス効果を超えたプラスの効果を実現できるかは、沿線自治体をはじめとする関係者のさまざまな努力にかかっていると思われる。
- 新幹線網については個々の路線の費用対効果も重要なテーマではあるが、少子高齢化・人口減少社会を前提とすれば、別の観点からの議論もなされるべきと考える。例えば、新幹線網を「コンパクト＋ネットワーク」、「国土強靱化」を実現する国土構造を確立するための投資であると考えれば、見方は少し変わってくるのではないだろうか。

1. 新幹線網の更なる充実

(1) 北陸新幹線開業、北海道新幹線来年開業予定、延伸前倒し決定

北陸新幹線が3月14日に金沢まで開業する¹。また、来年（2016年）3月には北海道新幹線が新函館北斗まで開業予定である。

さらに、北陸新幹線の敦賀までの延伸、北海道新幹線の札幌までの延伸、九州新幹線長崎ルート¹の武雄温泉―長崎間の開業、それぞれについて前倒しが決定した。「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日、政府・与党申合せ）によると、北陸新幹線延伸は2025年度から2022年度に3年前倒し、北海道新幹線延伸は2035年度から2030年度に5年前倒し、九州新

¹ 高崎―長野間も北陸新幹線の一部を構成するが、これまでは「長野新幹線」と通称されてきた。

幹線長崎ルートは2022年度の開業予定を可能な限り早めるとの内容である（別途、北陸新幹線で整備が先行している福井駅の早期活用等について、今夏までに検討を行うとしている）。

延伸区間の開業前倒しの財源としては、「整備新幹線の取扱いについて」には、延伸区間の貸付料収入を前倒して活用することが「整備財源」として明記されている。その他、「整備新幹線の取扱いについて」では、貨物調整金制度²の見直しや整備新幹線関係予算についての記述がある。新聞報道等によれば、延伸区間の開業前倒しに必要な財源については、①貸付料を担保にした借入、②開業前倒しで増収が見込まれるJR各社の貸付料上積み、③貨物調整金の見直し、④金利を現状の2%より低く設定、⑤国と地方の負担の増額、などとなっている。前倒しが検討され始めた当初は、JR九州の株式売却益などの活用も検討されていたようだが、見送られたようである。

いずれにしても財源問題に目途がついたことにより、土木工事などにおける技術的な課題発生などがなければ、前倒し開業が実現することとなろう。既に開業間近の金沢までの北陸新幹線、新函館北斗までの北海道新幹線についても依然異論があり、さらに延伸区間については批判的な見解も多いが、国土交通省（以下、国交省）や独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、鉄道・運輸機構）などの整備関係者側の調査によれば、いずれの整備新幹線も時間短縮効果はもちろんのこと、費用便益比でも1を上回り、プラスの効果があるとしている（図表1）。

整備関係者側による計算であるため、便益を過大に見積もり、これから建設する区間の費用は少なめに見積もっているのではないかとの批判もあり得る。しかし、情報公開の進捗や厳しい財政事情を踏まえて、交通需要予測の精緻化などの努力が続けられていることを考えると、これらが荒唐無稽な数字であるとは言い難く、少なくとも実現可能な範囲内にあると思われる。これらのプラスの費用便益を実現できるか否かは、沿線自治体をはじめとする関係者のさまざまな努力にかかっていると思われる。ただし、個別の路線の関係者だけの努力を超えた問題もあり、その点は国土構造をどうしていくのかといった全国的な課題が関係してくるであろう。その点については後述する。

² 新幹線開業に伴いJR旅客会社から経営分離された並行在来線区間をJR貨物会社が引き続き走行する場合に、適切な線路使用料が支払われるようにする調整措置。JR貨物は貨物列車運行による上乗せ経費相当分を線路所有者に支払っている。新幹線開業に伴い経営分離された並行在来線事業者の経営環境が厳しいことから、鉄道・運輸機構がJR貨物に調整金を交付し、JR貨物は調整金相当分と自己負担分を合わせて、線路使用料として並行在来線事業者を支払っている。「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日、政府・与党申合せ）では、「現在整備中の新幹線が全線開業する平成42年度までに、貸付料を財源とせず並行在来線に必要な線路使用料の確実な支払いを確保する新制度へ移行する」としている。

図表 1 新幹線各路線の概要

	整備新幹線								
	東海道	山陽			上越	東北			盛岡
	東京 — 新大阪	新大阪 — 岡山	岡山 — 博多	大宮 — 新潟	東京 — 上野	上野 — 大宮	大宮 — 盛岡	盛岡 — 八戸	八戸 — 新青森
開業時期	1964年10月	1972年3月	1975年3月	1982年11月	1991年6月	1985年3月	1982年6月	2002年12月	2010年12月
起工式時期	1959年4月	1967年3月	1970年2月	1971年11月		1979年12月	1971年11月	1991年9月	1998年3月
営業キロ	552.6	180.3	463.7	303.6	3.6	26.7	505.0	96.6	81.8
時間短縮効果	6時間30分→ 4時間00分→ 2時間25分	3時間12分	4時間50分	4時間30分→ 2時間47分→ 1時間37分		6時間38分→ 4時間12分→ 2時間11分		3時間33分→ 2時間56分	3時間59分→ 3時間10分→ 2時間59分
対象区間	東京 — 新大阪	東京 — 岡山	東京 — 博多	東京 — 新潟			東京 — 盛岡	東京 — 八戸	東京 — 新青森
費用便益比								約1.3	約1.9
総事業費	約3,800億円							4,565億円	4,590億円
評価年度								2007年度	2006年度

	整備新幹線									
	北陸			九州			北海道		中央新幹線(超電導リニア)	
	高崎 — 長野	長野 — 金沢	金沢 — 敦賀	新八代 — 鹿児島中央	博多 — 新八代	長崎 — 武雄温泉	新青森 — 新函館北斗	新函館北斗 — 札幌	品川 — 名古屋	名古屋 — 大阪
開業(予定)時期	1997年10月	2015年3月	2022年度末	2004年3月	2011年3月	2022年度(※)	2016年3月	2030年度末	2027年	2045年
起工式時期	1989年8月	1992年8月	—	1991年9月	1998年3月	2008年4月	2005年5月	—	2014年12月	—
営業キロ	117.4	約228	約113	137.6	151.3	約67	約149	約211	285.6	約152
時間短縮効果	2時間56分→ 1時間23分	3時間47分→ 2時間30分		3時間40分→ 2時間12分	2時間12分→ 1時間19分		5時間29分→ 約4時間20分		1時間29分→ 40分	2時間18分→ 1時間7分
対象区間	東京 — 長野	東京 — 金沢		博多 — 鹿児島中央	博多 — 鹿児島中央		東京 — 新函館北斗		品川 — 名古屋	品川 — 大阪
費用便益比	約1.8	約1.1	約1.1	約1.1		約1.1	約1.1	約1.1	約1.1	約1.1
総事業費	8,282億円	17,800億円	1兆1,600億円	6,290億円		5,000億円	5,500億円	1兆6,700億円	5兆5,235億円	3兆5,065億円
評価年度	2007年度	2011年度		2008年度			2011年度			

※可能な限り前倒しする

(注1) 空欄部分は、データが存在しない、あるいは信頼できるデータが確認できなかった項目。

(注2) 起工式時期については、高崎—長野間など複数回にわたって着工している区間について、最初に着工した区間の時期を記載。

(注3) 整備新幹線の未開業区間の開業(予定)時期は前倒し後。

(注4) 時間短縮効果について、三行の欄は、開業前→開業後→直近。二行の欄は、開業前→直近(あるいは開業後)。一行の欄は、直近。東北新幹線の東京—盛岡間の一行目、二行目は大宮—盛岡間開業時の開業前と開業後の時間。

(注5) 東北・上越新幹線の開業前と開業後の時間については、基資料が上野からの時間で表示されていたため、東京—上野間約8分に乗り換え時間を考慮した15分をプラスして計算している。

(注6) 武雄温泉—新鳥栖間は在来線をフリーゲージトレイン(新幹線の軌間1435mmと在来線の軌間1067mmの両方を走行できる車両)で走行予定。

(注7) 費用便益比の計算期間は50年。

(注8) 中央新幹線の名古屋—大阪間の建設費は、東京—大阪間の概算費用から品川—名古屋間の総工事費の単純差引額。営業キロも同様の計算による。

(注9) 「ミニ新幹線方式」の山形新幹線、秋田新幹線は除いている。

(出所) 曾根悟『新幹線50年の技術史』(講談社、2014年)、国土交通省鉄道局監修『平成26年度 鉄道要覧』、国交省「個別公共事業の評価書(整備新幹線整備事業)」(平成24年6月29日)、国交省ウェブサイト「新幹線鉄道について」、鉄道・運輸機構ウェブサイト「事業評価・会計検査報告」の「事業評価監視委員会」(平成18年度、平成19年度、平成20年度、平成23年度)、政府・与党申合せ「整備新幹線の取扱いについて」(平成27年1月14日)、JR東日本「2014 FACT SHEETS」、JR東海「ファクトシート2014」、「中央新幹線品川—名古屋間の工事実施計画(その1)の認可申請について」(平成26年8月26日)、「中央新幹線(東京都・大阪市間)にかかる営業主体及び建設主体の指名に関する同意について」(平成23年5月18日)、「超電導リニアによる中央新幹線の実現について」(平成22年5月10日)、「東海道・山陽新幹線の時刻表」、鉄道・運輸機構/JR東海「中央新幹線(東京都・大阪市間)調査報告書の提出について」(平成21年12月24日)、日本部品供給装置工業会ウェブサイト「雑学のスズメ」の「東海道(東京—大阪)はどんどん狭くなる」、運輸省『運輸白書』(昭和40年度、昭和59年度)などにより大和総研作成

(2) 新次元を拓くりニア中央新幹線

JR東海が進める「超電導リニアによる中央新幹線計画」(以下、リニア中央新幹線)は、昨年(2014年)10月に品川—名古屋間の工事実施計画が認可された。現時点では、JR東海が自己負担で建設することを前提に、品川—名古屋間は2027年、名古屋—大阪間は2045年の開業を目

指している。ただし、政界や関西経済界などから名古屋－大阪間の同時開業を求める声もある³。

リニア中央新幹線は、品川－名古屋間を40分、品川－大阪間を67分で結ぶ見込みとなっている。乗車時間だけで考えれば、東京、中京、関西の三大都市圏が通勤・通学可能範囲となるわけで、そのインパクトは大きくなるであろう。例えば、国交省「国土のグランドデザイン2050」（平成26年7月）では「世界最大のスーパー・メガリージョン」という表現で、「世界から人・モノ・カネ・情報を引き付け、世界を先導」、「知の創発拠点をつなぐ『ナレッジ・リンク』を形成」、「高度な都市生活と大自然に囲まれた環境が近接した新しいライフスタイルを実現」などと、6,000万人規模の圏域形成がもたらす可能性のある効果を挙げている⁴。

リニア中央新幹線は、日本の鉄道輸送の大動脈である東海道新幹線を二重系統化するという意義も持つ。開業から半世紀を超える東海道新幹線は老朽化が進んでおり、大規模改修が必要であり⁵、状況によっては橋の架け替えなどの大規模な更新投資も必要となると推測される。発生が予想されている東海地震、南海地震などの大規模地震による被害の際の代替という側面もある。一方、東京－名古屋－大阪の直通需要を中央リニア新幹線で満たせば、新幹線の各駅停車の増発が可能となり、「のぞみ」が通過していた駅の有効活用や駅周辺の活性化を図る効果も見込まれる。

さらに、「超電導リニア」という技術によるさまざまな知見や蓄積は、鉄道分野以外にも含めて、今後の技術開発やその運営に多くのプラスの影響をもたらす効果が期待される⁶。

（3）整備新幹線とその影響

①整備新幹線とは？

整備新幹線は、1970年の全国新幹線鉄道整備法に基づき「建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画」で示された路線（いわゆる「基本計画路線」）のうち、1973年に整備計画

³ 2014年7月に大阪府、大阪市、関西経済連合会、関西経済同友会、大阪商工会議所、大阪府商工会議所連合会が共同で「リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会」を設立した。一方、2014年6月に閣議決定された『日本再興戦略』改訂2014』には、「高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等の高速交通ネットワークの早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図る」（67頁）と記述されている。2015年1月14日に閣議決定された「平成27年度予算政府案」では、「リニア中央新幹線の開業により3大都市圏が相互に約1時間圏内に結ばれる」（「平成27年度国土交通省・公共事業関係予算のポイント」36頁より）場合の効果などについて調査する費用として1,000万円を計上している。

⁴ JR東海は「超電導リニアによる中央新幹線の実現について」（平成22年5月10日）で、「3大都市圏が一つの巨大都市圏となる」として、近畿圏（大阪・京都・奈良・兵庫）、中京圏（愛知・岐阜・三重）、首都圏（東京・神奈川・千葉・埼玉）の6,401万人（平成21年総務省住民基本台帳による）が「一つの巨大都市圏に」としてしている。2010年の国勢調査では、同圏域の人口は約6,545万人であり、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（平成25年3月推計）」では2030年に約6,193万人と推計している。

⁵ JR東海では、既に大規模な改修に着手している。中里幸聖「[国土強靱化の焦点～大規模な更新投資が必要なインフラ群～](#)」（『大和総研調査季報』2013年春季号Vol.10掲載）などを参照。

⁶ 磁気浮上式の高速度鉄道開発がはじめられた1960年代初めにおいては、通常の鉄道（鉄輪式）の実用最高速度は時速300km程度と考えられていた。しかし、その後、鉄輪式で時速500km超の最高記録が実現しており、実用最高速度としても時速400kmが視野に入ってきている。従って、スピードという点だけを取れば、リニア新幹線に圧倒的な優位性はなくなっているとも言えるが、大規模な公共交通システムに超電導技術を活用すること自体に大きな意義があると考えられる。

で定められた路線である（いわゆる「整備計画路線」）。具体的には、北海道新幹線、東北新幹線盛岡以北、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルート、九州新幹線長崎ルートを指す。これらは鉄道・運輸機構により建設され、完成後は JR 各社へ鉄道施設を貸し付け、それぞれが営業を行っている。なお、2011 年に整備計画が決定したリニア中央新幹線も全国新幹線鉄道整備法に基づいた路線であるが、財源や技術などさまざまな観点から、いわゆる整備新幹線には含まない。また、山形新幹線、秋田新幹線は「ミニ新幹線方式」（フル規格新幹線ではなく、在来線に乗り入れをしている）であり、同様に整備新幹線には含まない。

②整備新幹線のプラスとマイナス

新幹線については、建設前にはその費用対効果を疑問視する声が少なからずあることが多い。世界の高速鉄道の元祖と言える東海道新幹線（1964 年開業）について、現在ではその営業的成功を否定する人はいないと思うが、当時は航空機や自動車の時代に時代錯誤であるといったような見解も上がっていたようである⁷。さらに、整備新幹線については、「在来線の輸送力が不足しているから作るという理由ではなく、高速路線が欲しいから作る」（曾根悟『新幹線 50 年の技術史』（講談社、2014 年）194 頁より）といった側面もあり、よりその費用対効果に対する懸念も強かった。そのため、整備計画路線の着工や予算に関してはしばしば政治的な議題となってきた。特に 1973 年の第一次石油危機時の物価高騰は建設費の高騰にもつながり、国鉄（現 JR 各社）の赤字問題とも絡んで、整備新幹線の着工は凍結された。前掲図表 1 に見られるように、国鉄時代（1986 年度以前）に建設された新幹線路線の主要区間の着工時期は、全て第一次石油危機より前である。整備新幹線の着工再開は、1987 年の国鉄分割・民営化後に財源スキームが固まって以降のこととなる（1989 年の北陸新幹線の高崎－軽井沢間の着工）。

何事にもプラスとマイナスがあり、整備新幹線もその例外ではない。前述した財源問題とは別に、整備新幹線の賛否ではその影響のプラスとマイナスのどちらを強くみるかも関係していると思われる。開業後のプラスの効果としては、①時間短縮効果、②地価上昇効果、③企業立地効果、④入込客数の増加（または交流人口の増加）、④CO₂削減等の環境問題への効果、などが挙げられよう。また、開業までの間は建設による経済効果も生じることとなる⁸。マイナスあるいは課題としては、①並行在来線問題、②航空路線の維持、③ストロー効果（交通網の整備により都市が発展したり衰退したりする現象）の抑制、などが挙げられる。これらの効果や課題は、強弱はあっても、全ての整備新幹線に共通するものである。マイナス効果を超えたプラスの効果を実現できるか否かは、前述したように沿線自治体をはじめとする関係者のさまざまな努力にかかっていると思われる。なお、北陸新幹線に焦点を当てたものであるが、これらの効果や課題については、米川誠「[北陸新幹線の開業による地域経済活性化と課題](#)」（大和総研コ

⁷ 例えば、『世界の三バカ（万里の長城・ピラミッド・戦艦大和）にならないように、専門家たちの再検討を願いたい』などの寄稿が新聞に掲載されたそうである（曾根悟『新幹線 50 年の技術史』（講談社、2014 年）25 頁より）。

⁸ 東北新幹線、九州新幹線の建設による効果などについては、中里幸聖「[整備新幹線の経済効果と資金調達](#)」（大和総研リサーチレポート、2012 年 3 月 29 日）を参照。

ンサルティング重点テーマレポート、2015年1月9日)にまとまっている。

2. 新幹線網がもたらす日本の未来

全国新幹線鉄道整備法に基づくいわゆる「整備計画路線」については、費用対効果やその他の影響を含めた賛否は別にして、いずれは開業にこぎつけることがほぼ確定した。さらに、奥羽新幹線、羽越新幹線、四国新幹線などのいわゆる「基本計画路線」を建設すべしとの要望もある⁹。それらの是非は別にして、現在進行中の少子高齢化・人口減少社会を前提とした際、新幹線網については個々の路線の費用対効果とは別の観点からの議論もなされるべきと考える。

(1) コンパクト+ネットワーク

日本創成会議が2014年5月に公表した推計により「消滅可能性都市」といった概念がセンセーショナルに取り上げられたように、わが国の人口減少は現存する都市の全てを存続させることは困難であるという局面に入りつつある。そうした状況を踏まえて、日本創生会議の推計が公表される以前から、いくつかの都市では中心部への集約化を推進して都市のコンパクト化を進めており、国交省もコンパクトシティの実現を推進している。

国交省「国土のグランドデザイン2050」(平成26年7月)は、人口減少下での「国全体の『生産性』を高めていく」ための国土構造の基本コンセプトとして「コンパクト+ネットワーク」を挙げている。この概念は、人口減少のみならず、地方創生、国土強靱化などの課題に対応するための方向性でもある。いくつかの拠点都市を中核として都市の集約化を図り、それらの拠点都市をネットワークで結ぶ。新幹線網はそのネットワークの重要な一角を構成する交通手段であり、人口減少が進む21世紀日本の基盤的インフラである。別言すれば、新幹線網という基盤的インフラを有効活用するために、建設中の整備新幹線も含めて、新幹線網の駅周辺を拠点都市とする国土政策を実施し、「コンパクト+ネットワーク」の国土構造の実現を図るべきであろう。こうした観点からすれば、現状を前提として個々の路線の費用対効果を論じるのではなく、ともかくも整備することが決まった新幹線網をいかに活かすかという視点で現状を変更していくことも考えるべきではないだろうか。いずれにしても人口減少圧力は、現状の国土構造の維持を困難にしているのである。

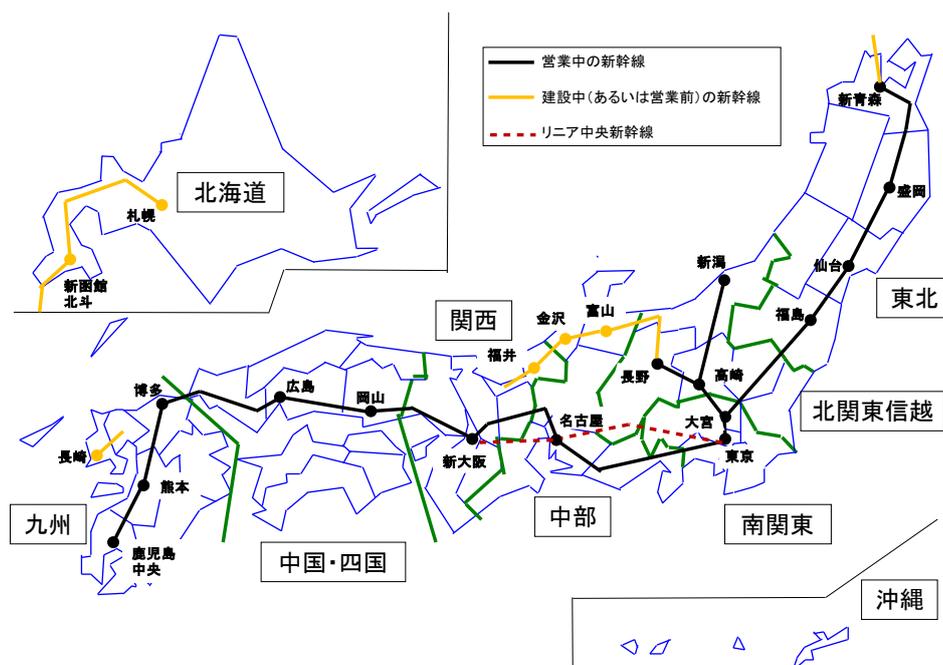
⁹ 例えば、山形県による「奥羽新幹線・羽越新幹線(フル規格新幹線)の実現に向けて」(平成26年3月)や四国の知事、議会議長、経済連合会会長、商工会議所連合会会長をメンバーとする「四国鉄道活性化促進期成会」による「四国への新幹線導入について」(平成26年6月)など。

(2) 強靱な国土構造を実現する統治機構改革

前述した「コンパクト+ネットワーク」を基軸とした国土構造を実質のある形で実現するためには、現状の国、都道府県、市町村といった統治機構の在り方も変えていく必要がある。道州制が唯一の解ではないだろうが¹⁰、現状よりも広域な地方自治組織の設置は、全体を俯瞰して都市の集約化とそれらを結ぶ交通ネットワークを実現していくために有効であると考えられる。特に新幹線や高速道路、あるいは空港などの高速交通機能を効果的に活用していくためには、現状は領域が狭いと考えられる。

こうした広域的な観点から都市の配置と交通網の整備・維持を考えていくことは、自然災害が多発するわが国のいわゆる「国土強靱化」を実現するためにも重要である¹¹。

図表2 道州制と新幹線網のイメージ



(注) 第28次地方制度調査会による道州制の区域例は三事例あるが、本図は9道州のパターンを使用。

(出所) 第28次地方制度調査会「道州制のあり方に関する答申」(平成18年2月28日)、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構ウェブサイト「整備新幹線の建設」、JR東海ウェブサイト「中央新幹線」を基に大和総研作成

¹⁰ 道州制については、中里幸聖「[次のテーマは道州制？大改革の契機の可能性～道州制導入の今後の論点と影響～](#)」(大和総研リサーチレポート、2014年2月21日)などを参照。

¹¹ こうした「国土強靱化」に関する考え方については、中里幸聖「[みんなのためのインフラ更新と国土強靱化①～国土強靱化の論点と課題～](#)」(大和総研リサーチレポート、2013年5月7日)、中里幸聖「[みんなのためのインフラ更新と国土強靱化③～人口減少下での重点化・優先順位付け～](#)」(大和総研リサーチレポート、2013年6月27日)などを参照。さらに都市の配置に関連する話題として、中里幸聖「[国土強靱化、地方創生を実現できる『転都』](#)」(大和総研コラム、2014年9月2日)を参照。

(3) 財源問題に対する考え方

整備新幹線の建設財源は、基本スキームとしては、整備新幹線を運行する JR 各社から徴収する貸付料、国費（公共事業関係費、既設新幹線譲渡収入の一部、借入金等（譲渡収入の前倒し活用））、地方公共団体の負担となっている。周知のように国、地方公共団体共に財政的な厳しさが増す中で、整備新幹線の建設は優先度が高い事項なのかという懸念が表明されることが度々ある。

しかし、人口減少が継続すると予想されるわが国において、今後とも活力を維持し、持続可能な社会を再構築するために、前述したような「コンパクト+ネットワーク」、「国土強靱化」を実現する国土構造を確立するための投資であると考えれば、見方は変わってくるのではないだろうか。そもそも、わが国では交通事業は独立採算的に実施されるべきという考え方が根強いが、陸上交通は都市のインフラであるという考え方の下、一定の財政資金を投入している国は欧州をはじめとして多くある。わが国でも地方鉄道などでは上下分離を実施し、公設民営という形態で存続を図っている例もある。鉄道は「まち」の在り方に大きな影響を及ぼすものであり¹²、新幹線も同様のことが言える。さらに、新幹線などの高速交通は、都市間の関係や国土の在り方にも重要な役割を果たす。

こうしたことも含めて、財源問題については大局的に判断すべきと考える。もちろん、大局的に考えても、優先度が低いあるいは必要ないという判断もあろうが、少なくとも整備が決まった新幹線については、積極的に有効活用を図る方が生産的ではないだろうか。

¹² この辺りの考え方については、中里幸聖「[鉄道の経営形態の議論と『まち』](#)」（大和総研コラム、2011年12月14日）を参照。

関連レポート・コラム

- ・ 米川誠「北陸新幹線の開業による地域経済活性化と課題」（大和総研コンサルティング重点テーマレポート、2015年1月9日）

http://www.dir.co.jp/consulting/theme_rpt/public_rpt/local-rev/20150109_009332.html

- ・ 中里幸聖「次のテーマは道州制？大改革の契機の可能性～道州制導入の今後の論点と影響～」（大和総研リサーチレポート、2014年2月21日）

http://www.dir.co.jp/research/report/capital-mkt/20140221_008246.html

- ・ 中里幸聖「みんなのためのインフラ更新と国土強靱化③～人口減少下での重点化・優先順位付け～」（大和総研リサーチレポート、2013年6月27日）

http://www.dir.co.jp/research/report/capital-mkt/20130627_007367.html

- ・ 中里幸聖「みんなのためのインフラ更新と国土強靱化①～国土強靱化の論点と課題～」（大和総研リサーチレポート、2013年5月7日）

http://www.dir.co.jp/research/report/capital-mkt/20130507_007131.html

- ・ 中里幸聖「国土強靱化の焦点～大規模な更新投資が必要なインフラ群～」（『大和総研調査季報』2013年春季号 Vol.10 掲載）

http://www.dir.co.jp/research/report/capital-mkt/20130603_007216.html

- ・ 米川誠「鉄道・運輸機構の利益剰余金の活用による地域活性化」（大和総研コンサルティングレポート、2012年7月20日）

http://www.dir.co.jp/consulting/consulting_rpt/12072001.html

- ・ 中里幸聖「整備新幹線の経済効果と資金調達」（大和総研リサーチレポート、2012年3月29日）

<http://www.dir.co.jp/research/report/capital-mkt/12032901capital-mkt.html>

- ・ 中里幸聖、米川誠「震災復興に向けた交通インフラの再構築 —代替性を有する交通ネットワークの確立を」（大和総研コンサルティングレポート、2011年7月）

http://www.dir.co.jp/consulting/consulting_rpt/12011301.html

- ・ 渡邊愛「北陸新幹線は子育て世代を動かすか～ライフ＆ワークの充実に向けて～」（大和総研コラム、2015年2月2日）

http://www.dir.co.jp/library/column/20150202_009392.html

- ・ 中里幸聖「国土強靱化、地方創生を実現できる『転都』」（大和総研コラム、2014年9月2日）

http://www.dir.co.jp/library/column/20140902_008891.html

- ・ 中里幸聖「鉄道の経営形態の議論と『まち』」（大和総研コラム、2011年12月14日）

<http://www.dir.co.jp/library/column/111214.html>