

2016年1月21日 全9頁

# 北海道新幹線に続く高速鉄道ビジネス展開

国内の進展に加え、公的金融の支援もあり海外展開も具体化へ

金融調査部 主任研究員  
中里 幸聖

## [要約]

- 3月26日に北海道新幹線が開業予定である。その後も、国内での高速鉄道の整備は進められていく予定である。一方、高速鉄道システムの海外展開もインドや米国などいくつかの案件が具体化しつつある。
- 整備新幹線、中央リニア新幹線共に、前倒しを図ろうとすることは大いに意義があると考えられるが、現行の開業スケジュールに間に合わせる事が現実的であるように思われる。
- 海外では構想段階のものから具体化しているものまで、いくつかの国で高速鉄道の建設計画があるが、中国、欧州勢等との競争を見据えて、高速鉄道計画のスキームを考えていく必要がある。その際、政府による外交的な支援のみならず、公的金融による支援も重要な要素である。
- 政策論として考える場合、国内の高速鉄道網充実は、大胆な行政再配置、人口再配置に繋がる施策を支える装置として活用することが望ましい。一方、海外での高速鉄道システムの展開は、世界経済発展への貢献と日本の成長力持続を両立する手段の一つと意義付けて、積極的に活動していくことが期待される。

## 1. 国内の高速鉄道整備

### (1) 間もなく北海道新幹線開業

3月26日に北海道新幹線が開業予定である。昨年の北陸新幹線に続き、整備新幹線計画がまた一つ実現する。今回の開業は新函館北斗駅までであり、北海道の入口に踏み入れたに過ぎないとの見方もあろうが、将来に向けた大きな一歩である。

今回開業する北海道新幹線については、①時間短縮効果が限定的、②運行本数が少ない、③新函館北斗駅が郊外立地である、など、北陸新幹線に比べると新幹線効果が大きくないと推測される要素がある。前記した①は東京-新函館北斗間が従来の約5時間半から最速4時間2分

と約1時間半短縮されるが、いわゆる「4時間の壁」を破れなかったこと<sup>1</sup>、②は北陸新幹線の東京ー金沢間が1日に24往復するのに対し、東京ー新函館北斗間は1日に10往復であること<sup>2</sup>、③は新函館北斗駅と函館市内が約18km離れており<sup>3</sup>、新幹線との接続列車として運行予定である「はこだてライナー」で20分前後かかること（①とあわせて考えると東京ー函館間は鉄道で約4時間半かかる計算になる）、を指す。

現時点での整備計画では北海道新幹線は札幌まで延伸予定で、新函館北斗は通過点であり、札幌まで開業してこそ北海道新幹線の真価が発揮されると見ることもできる。しかしながら、新函館北斗までの新幹線開業により、鉄道で2時間前後かかっている函館ー青森間が約1時間で結ばれることは、青函地域を一体的な圏域として活性化する効果があるとの期待がある。「新幹線ほくとう連携研究会」（ほくとう総研（北海道東北地域経済総合研究所）、はまなす財団、青森地域社会研究所、東北活性研（東北活性化研究センター）の4地域シンクタンクの共同研究事業）による研究やフォーラムなど、地元でも新幹線を地域活性化に役立てようとの検討がなされている。札幌までの延伸の一日も早い実現が待たれるところではあるが、函館が有力な観光地（2014年度の観光入込客数約484万人：北海道「北海道観光客入込客数調査報告書」より）であることや地元の取組みなどにより、一定程度の新幹線開業効果は期待できるのではないだろうか。

北海道新幹線の新函館北斗駅までの開業後も、国内での整備新幹線計画は進められていく。一方、新幹線及びびりニア新幹線といった高速鉄道システム（時速200km以上など<sup>4</sup>）の海外展開もいくつかの案件が具体化しつつある。本レポートでは、既述の北海道新幹線開業に加え、今後開業予定の国内の高速鉄道の動向、海外での高速鉄道計画のうち日本勢の受注が有力な具体的な案件の状況について整理し、わが国の高速鉄道システムの今後を展望したい。

## （2）新函館北斗開業以降の整備新幹線のスケジュール

昨年3月の北陸新幹線の金沢駅までの開業、本年3月の北海道新幹線の新函館北斗駅までの開業により、次の新たな新幹線の開業まではやや間が空くことになる。今後、最も早い開業計画となっている九州新幹線の長崎ルート（長崎ー武雄温泉）が2022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）では「可能な限り前倒しする」としている）であるため、5～6年は新規開業がない見込みである。同じ2022年度末には北陸新幹線の敦賀までの開業が見込まれる。北海道新幹線の札幌までの延伸は2030年度末開業を目標としている。

<sup>1</sup> 新幹線と航空機の競合に「4時間の壁」という通説があり、新幹線の移動時間が4時間を切ると、航空機から新幹線に利用がシフトすると言われている。

<sup>2</sup> 仙台ー新函館北斗間、盛岡ー新函館北斗間、新青森ー新函館北斗間をそれぞれ1往復するので、新函館北斗駅自体を発着する新幹線は1日13往復。

<sup>3</sup> 函館本線の渡島大野駅に新駅舎と新幹線ホームを建設し、北海道新幹線の開業後に改称するのが新函館北斗駅である。現在の函館ー渡島大野間の営業キロは、国土交通省鉄道局監修『平成26年度 鉄道要覧』によると17.9kmである。

<sup>4</sup> 全国新幹線鉄道整備法（1970年）の第二条（定義）では、『「新幹線鉄道」とは、その主たる区間を列車が二百キロメートル毎時以上の高速度で走行できる幹線鉄道をいう」と規定している。

北海道新幹線については、札幌開業の際、現時点では東京－札幌間が約 5 時間と計画されており、今のところ前述の「4 時間の壁」を突破できない見込みである。その要因としては、整備新幹線区間（盛岡以北）は時速 260km が上限となっている（盛岡以南は最高時速 320km で営業運転中）、青函トンネルを含む区間は JR 貨物と線路を共用するため速度を時速 140km に落とすことになっているなどであり<sup>5</sup>、東京－新函館北斗間が「4 時間の壁」を突破できなかった理由も同様である。

元来、北陸新幹線は大阪への接続を計画している路線であるが、敦賀から先のルートは確定していない。国土交通省「H24. 6. 29 認可対象区間一覧」には、「小浜ルート」「湖西ルート」「米原ルート」の 3 案が図示されているが、元々の新幹線整備計画では小浜ルート（近年の報道では「若狭ルート」との表現が多いようである）が明記されている。ただし、3 案の中で最も建設費用が高いと見込まれている。一方、湖西ルート、米原ルートは小浜ルートより建設費が安いのが、東海道新幹線に乗入れることを前提としており、ただでさえ過密ダイヤとなっている JR 東海が難色を示している。その他にも JR 西日本による新案なども出ているが、報道によると 2016 年中に候補を絞り込むことで与党などの検討が進められている。

また、2020 年の東京オリンピック・パラリンピックに照準を合わせた福井先行開業なども議論されている（既に敦賀までの開業予定は 3 年前倒しとなっており、さらなる前倒しを図ろうとしている）。しかし、九頭竜川橋など難工事区間の技術的な制約や用地買収の問題などを考えると、福井先行開業はやや厳しいと思われる。

九州新幹線の長崎ルートについては、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）で走行予定であり、高速走行での耐久性があるフリーゲージトレインの完成が前提となる。フリーゲージトレインは、営業仕様に近い車両の耐久走行試験にまで漕ぎ着けていたが、不具合の発生により 2014 年末に走行試験が休止されている。2015 年 12 月に不具合と対策に関する中間報告が行われ、早ければ 2016 年度後半に耐久走行試験が再開予定である。つまり、九州新幹線長崎ルートも政治的には可能な限り前倒しが合意されているが、技術的な制約から前倒しが実現できるとは限らない状況である。

なお、整備新幹線の次は、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<sup>6</sup>。全国新幹線鉄道整備法（1970 年）で定められた「基本計

<sup>5</sup> 曾根悟『新幹線 50 年の技術史』（講談社、2014 年）によると、「東京－大宮の最高速度が 110km/h」であることも影響している。この東京－大宮間と整備新幹線区間の速度規制については、技術論ではない部分が多く、技術論としては現状の速度規制以上の高速化は可能とのことである。また、青函トンネル区間については信号方式やダイヤの工夫などにより、高速化は可能としている。そうした対応を全て実現すれば、東京－札幌間を 4 時間で結ぶことも不可能ではないとしている（以上は、199-202 頁より）。また、整備新幹線区間の速度上限が 260km/h となっていることについては、「電車線などの基本インフラは高速対応になっているから、少しの投資で 320km/h 程度の高速化はできる。ところが、整備新幹線は JR の保有ではなく、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が施設を保有し、JR に対して貸し付けている。その貸付料は最高速度が 260km/h にすぎないことを理由に安く抑えていることなどもあって、JR が高速化に及び腰なのである」とのことである（前同 196 頁）。

<sup>6</sup> 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

画路線」のうち、いわゆる成田新幹線以外は正式に廃止されたわけではないため、上記の要望には法的な根拠はあると言えよう。しかし、国と地方の厳しい財政事情、しばらくは継続すると見込まれる人口減少、人口減少にも起因する採算制への懸念などを考慮すれば、整備新幹線以外の基本計画路線の着手は、現状では現実的とは思われない。

### (3) リニア中央新幹線の南アルプストンネル着工

リニア中央新幹線は、地下駅となる品川、名古屋の両駅について 2014 年 12 月に着工されており、2015 年 12 月には南アルプストンネルの山梨県側が着工された。本線に組み込まれる予定の山梨の実験線区間を除けば、本線区間で最初の着工となる。南アルプストンネルは、標高 3000 m 級の山岳地帯を貫き、土かぶり（地表面からトンネルまでの深さ）が最大 1400m に達する難工事である。JR 東海の計画では、2027 年に東京（品川）－名古屋間が開業予定であるが、予定通り開業できるかは、南アルプストンネル工事の進捗が大きく影響する。

リニア中央新幹線については、関西政財界を中心に名古屋－大阪間の同時開業を求める声も多い。現状では、資金繰りなどの問題から JR 東海は 2045 年の開業を計画しているが、政府が資金繰りを支援することも検討されているようである。

しかし、前述した南アルプストンネルをはじめとする難工事が予定通り進むかは予断を許さない。また、名古屋－大阪間の同時開業を実現しようとするれば、資金繰りの問題を解消できたとしても、ルート決定、環境調査などさまざまな課題を迅速に解決し、いち早く着工にこぎつける必要がある。

整備新幹線、中央リニア新幹線共に、政治の意思として前倒しを図ろうとすることは大いに意義があると考ええるが、建設や技術開発の現場から考えると、現行の開業スケジュールに間に合わせる事が現実的であるように思われる。

## 2. 高速鉄道の海外展開－公的金融による支援も－

高速鉄道は、巨額の事業費がかかり時間もかかる。また、沿線地域への影響も大きく、政治が関与する度合いが多い。一般的には民間だけでリスクを負うのはやや困難と考えられており、特に海外案件では用地取得や法制度的なリスクも加わり、公的金融による支援を含めた政府の関与が計画実現に影響を及ぼしやすい側面がある<sup>7</sup>。以下では、具体的な動きがある海外の高速鉄道計画のうち日本が関与した最近の主な計画について、公的金融の関わりも含め簡単に整理する。

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。

<sup>7</sup> 海外案件を支援する公的金融については、中里幸聖「[インフラ輸出を支援する公的金融～「質の高いインフラ」整備を実現するための機能強化～](#)」（大和総研リサーチレポート、2015 年 8 月 14 日）を参照。

## (1) インド

インドでは 7 路線の高速鉄道計画があり、そのうちインド初の高速鉄道建設となるムンバイーアーメダバード間(約 500km)について、日本の新幹線方式採用が 2015 年 12 月に合意された。総事業費約 9,800 億ルピー(約 1 兆 8,000 億円、公表当時)のうち最大で約 1 兆 4,000 億円超の円借款を供与する。2017 年に着工し、2023 年に完成予定である。

インドでの高速鉄道については、2013 年に日印両政府で詳細調査を始めることで合意し、国際協力機構(JICA)やインド鉄道省が共同で調査を進め、2015 年 7 月には日本の新幹線技術を推奨する最終報告書をまとめていた。

## (2) 米国

### ① テキサス新幹線

テキサス州では、民間主導によるダラスーヒューストン間の高速鉄道計画(約 385km)が進められている。事業主体は TCP(テキサス・セントラル・パートナーズ)で、資金調達、用地取得、詳細設計等の開発事業を担っており、東海道新幹線システムをベースとした技術を採用することを前提としているとのことである。2017 年に着工し、2021 年に開業予定としている。わが国の官民ファンドの一つである海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)は、新幹線システム導入の流れを後押しするため、TCP に 4,000 万ドル(約 49 億円、公表当時)を出資することを決定し、2015 年 11 月に国土交通大臣の認可を得ている。

JOIN は、海外の交通事業及び都市開発事業にわが国事業者の参入促進を図るために、2014 年 10 月に設立された官民ファンドである。2015 年末現在で、上述の「米国テキサス州高速鉄道事業」の他に、「ベトナム港湾ターミナル整備・運営事業」、「ブラジル都市鉄道事業」への支援決定が公表されている。

### ② 東海岸リニア構想

東海岸のメリーランド州では、ボルティモアーワシントン間(約 60km)に日本の技術を活用したリニア方式の高速鉄道を引く構想があり(将来的にはニューヨークも視野)、2015 年 11 月には米運輸省から高速鉄道向け調査への補助金 2,780 万ドル(約 34 億円、公表当時)が承認されたと発表されている。建設費は 1 兆円以上かかると見込まれており、日本方式が採用された場合、日本政府は国際協力銀行(JBIC)を通じて事業費を融資することを検討しているとのことである。

## (3) 中国等との競合

インドネシアの高速鉄道計画は、ジャカルターバンドン間(約 140km)を第一期とし、将来的

にはスラバヤまで延伸を計画している。日本では 2000 年代後半より新幹線の輸出を働きかけ、2014 年からは JICA が詳細な事業化調査を進めてきた。そうした経緯もあり、日本案の採用が期待されていたが、2014 年 10 月のインドネシアでの政権交代により雲行きが変わった。2015 年 3 月には中国が受注競争参入を表明、同年 9 月初めにインドネシア政府は計画凍結を表明するが、9 月下旬には中国案の採用が明らかになった。

日本案は JICA を通じた円借款による低利融資を提案していたが、中国案はインドネシア政府の財政負担や債務保証を伴わない形での事業実施を提案したようである。ただし、インドネシアの高速鉄道については、日本側では採算性も含めた事業リスクが大きいことに対する懸念もあったとの報道もある。

いずれにしても、タイ、シンガポール・マレーシアなど他にも高速鉄道の計画がある国があるが、特に先進国以外の地域では中国等との競合を見据えて、高速鉄道計画のスキームを考えていく必要がある。その際、政府による外交的な支援のみならず、公的金融による支援も重要な要素となろう。なお、米国などの先進国では、独仏などの欧州勢と競合する場面が多いと思われるが、公的金融による支援が重要な要素となることは変わらない。

### 3. 高速鉄道をより良き未来に繋げるために

#### (1) 国内の高速鉄道整備を活かすために

国内の整備新幹線及び中央リニア新幹線については、可能な限りの前倒しを図りつつ、計画の着実な実行が期待される。財源については一応の目途がついているのであるから<sup>8</sup>、今後は高速鉄道の開業をいかに活用して、新幹線効果の最大化を実現していくかが求められる。

昨年に金沢まで開業した北陸新幹線は、入込客数の増加や企業の拠点立地などの新幹線効果が顕在化していることは、各種の報道や研究でも報告されている。観光的な魅力のみならず北陸地域が相対的に活力を保っていること等が影響していると思われる。さらに、最終的には大阪までつながる予定であるため、北陸は高速鉄道による東西の交流軸の日本海側の中心となる地域としての潜在力を持つと言える。

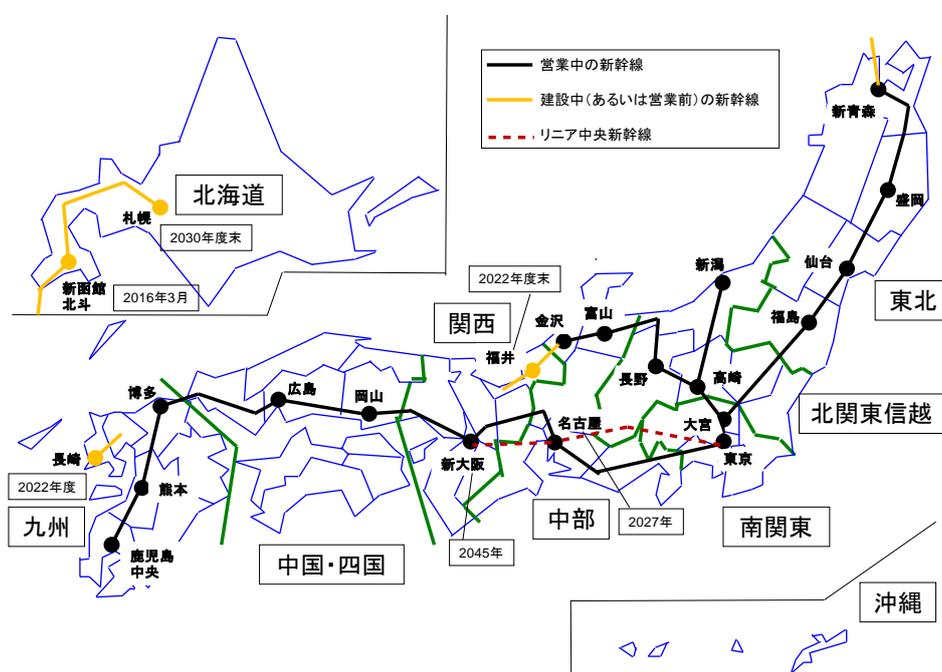
一方、間もなく開業の北海道新幹線の新函館北斗については、函館が国内有数の観光地であるものの、北陸新幹線に比べると当面の新幹線効果は小ぶりなものとなりそうである。今回の開業は東北新幹線の延伸的な雰囲気も濃く、大都市圏から地方圏に向かって、進むほど定住人口が減少していくイメージである。現状では上越新幹線、九州新幹線鹿児島ルート、九州新幹線長崎ルートも同様の構造が見られる<sup>9</sup>。

<sup>8</sup> 財源等については、中里幸聖「[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～](#)」（大和総研リサーチレポート、2015 年 2 月 17 日）を参照。

<sup>9</sup> 2010 年の総務省「国勢調査」によると、北陸新幹線の現時点での終着駅がある金沢市の人口は約 46 万人、一つ手前の県庁所在地駅がある富山市は約 42 万人。北海道新幹線の今回の終着駅の名称となっている函館市は約 28 万人、北斗市は約 5 万人。上越新幹線の終着駅がある新潟市は約 81 万人、九州新幹線長崎ルートの終着駅と

北海道新幹線が札幌まで延伸された際には、青函地域は南北の交流軸の中継地域とも位置付けられるので、将来的な潜在力はあると言える。ただし、札幌開業は2030年度末と15年先の話であり、その頃まで青函地域の活力を維持することが課題となる。先述の北陸新幹線の大阪延伸は、まだルートが決まってないので、札幌開業よりも後になる可能性もあるが、関西―北陸間の旅客は特急など鉄道利用が相応にある。しかし、首都圏―札幌間、あるいは首都圏―函館間の旅客は航空利用が主体であり、こうした事情が潜在力の発揮にマイナス要素となる可能性がある。

図表 高速鉄道網と道州制のイメージ



(注1) 図中の日付は開業予定。

(注2) 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

大都市圏から地方圏へと定住人口が少ない地域へ向かっていく形では、高速鉄道網の効果をフルに発揮するのは難しい。ある程度の人口規模を持った地域間を結んでこそ、高速鉄道の効果が発揮され、採算面での懸念も減少する。人口減少が当面続くと見込まれるわが国では、首都移転や道州制導入などの大胆な行政再配置、人口再配置に繋がる施策を伴った実のある地方創生策を実施すべきと考える。例えば、図表のように高速鉄道網と道州制のイメージを重ね合わせると、各道州に高速鉄道の主な駅が配置されている状況になることが見て取れ、高速鉄道

なる長崎市は約44万人、九州新幹線鹿児島ルートに終着駅がある鹿児島市は約61万人、一つ手前の県庁所在地駅がある熊本市は約73万人。

駅などを核とし、高速交通網で連結した「コンパクト+ネットワーク」（国交省「国土のグランドデザイン 2050」（平成 26 年 7 月）の基本コンセプト）の基本的な国土構造の基盤は作られつつあると考えることもできる。高速鉄道、さらには高速道路や航空網は、「コンパクト+ネットワーク」のコンセプトに基づいた地方創生策の可能性を高めるための装置となり得る。せっかく高速鉄道網を拡充するのであるから、そうした発想で、より整備効果を高めることが望まれる。行政や人口の大胆な再配置が実現できるのであれば、整備新幹線の先の事業として、先述した全国新幹線鉄道整備法で定められた「基本計画路線」のいくつかに着手する道も開けるかもしれない。それは、次々世代を見据えた課題であろうか。

## （２）海外での高速鉄道整備への貢献

高速鉄道の効果は、国土が広い国でより顕著に生じる。米国、インド、ロシアなど国土が広い国で高速鉄道を走らせることは、経済的にも環境面でも、日本で走らせるよりもより大きな効果が期待できよう。また、それらの国では、人口規模が大きい都市が点在しており、それらを高速鉄道で結ぶことによって、高速鉄道そのものの採算性向上の可能性も高いと考える。ただし、航空機との競争を制する、あるいは共存を実現することが前提ではある。なお、既に充実している中国の高速鉄道網の発展は、日本や独仏からの技術導入が契機である。現在の競争状況はさておき、彼の国の高速鉄道の発展にも日本は大いに貢献していることは自覚して良い。

米国、インドで高速鉄道案件が具体化しつつあるのは先述したとおりであり、そこには政府の後押しや公的金融の支援も貢献している。もちろん、民間の事業者が率先して活動することが前提であるが（総合的な採算性が見込めることが更なる前提）、こうした政治面、資金面における政府の支援は引き続き進めて行くべきであろう。そのことが世界への日本の貢献にもつながり、国際関係の安定にも寄与すると信じる。高速鉄道は、世界経済発展への貢献と日本の成長力持続を両立する手段の一つであるとともに、象徴的かつ平和的な事業である。世界経済の発展こそが、長期的な日本の安定に資することを思えば、引き続き官民協力して積極的に活動していくことが期待される。

なお、高速鉄道は国家を象徴するプロジェクトともなりやすいが、地下鉄や近郊鉄道など大都市圏域における鉄道プロジェクトの方が諸外国でのニーズが高く、かつ採算性も見込みやすいという話もある。ただし、用地取得や法制度的なリスクも加わって、公的金融による支援を含めた政府の関与が計画実現に影響を及ぼしやすいのは高速鉄道と同様である。そうした点も含め、JICA、JBIC、JOIN などでは、大都市圏域における鉄道プロジェクト分野でもさまざまに関わっている。

## 関連レポート・コラム

- ・ 中里幸聖「インフラ輸出を支援する公的金融～「質の高いインフラ」整備を実現するための機能強化～」(大和総研リサーチレポート、2015年8月14日)

[http://www.dir.co.jp/research/report/capital-mkt/20150814\\_010019.html](http://www.dir.co.jp/research/report/capital-mkt/20150814_010019.html)

- ・ 中里幸聖「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～」(大和総研リサーチレポート、2015年2月17日)

[http://www.dir.co.jp/research/report/capital-mkt/20150217\\_009458.html](http://www.dir.co.jp/research/report/capital-mkt/20150217_009458.html)

- ・ 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](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](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](http://www.dir.co.jp/research/report/capital-mkt/20130627_007367.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](http://www.dir.co.jp/research/report/capital-mkt/20130603_007216.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](http://www.dir.co.jp/consulting/consulting_rpt/12011301.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](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>