

2013年9月18日

政策研究レポート

リニア時代到来への期待

政策研究事業本部名古屋本部 副本部長 兼 主席研究員 加藤義人

リニア中央新幹線(以下、リニア)計画が実現に向けた歩みを強めている。事業推進主体であるJR東海が駅位置等を公表する運びとなり(9月18日予定)、リニアプロジェクトは構想段階から一步具体的な論議へと局面が変わる。ここで、リニア開業の意義と効果および今後の展開のポイントについて整理する。

1. リニア開業がもたらす国土的意義

我が国は首都圏、名古屋圏、近畿圏からなる三つの大都市圏により日本経済のエンジン地域が形成されている。リニアはこの三大都市圏間の時間距離を飛躍的に縮める高速鉄道である。品川～名古屋間は40分程度で結ばれ、大阪まで全通すれば品川～大阪間は60分程度の時間距離となる。こうした時間距離は、三大都市圏があたかも一体的な都市圏のごとく緊密な連携を可能とする距離関係をもたらすものであり、ビジネスや観光面での交流はもとより、通勤やレジャー等の生活行動でも交流・連携が促される可能性がある。

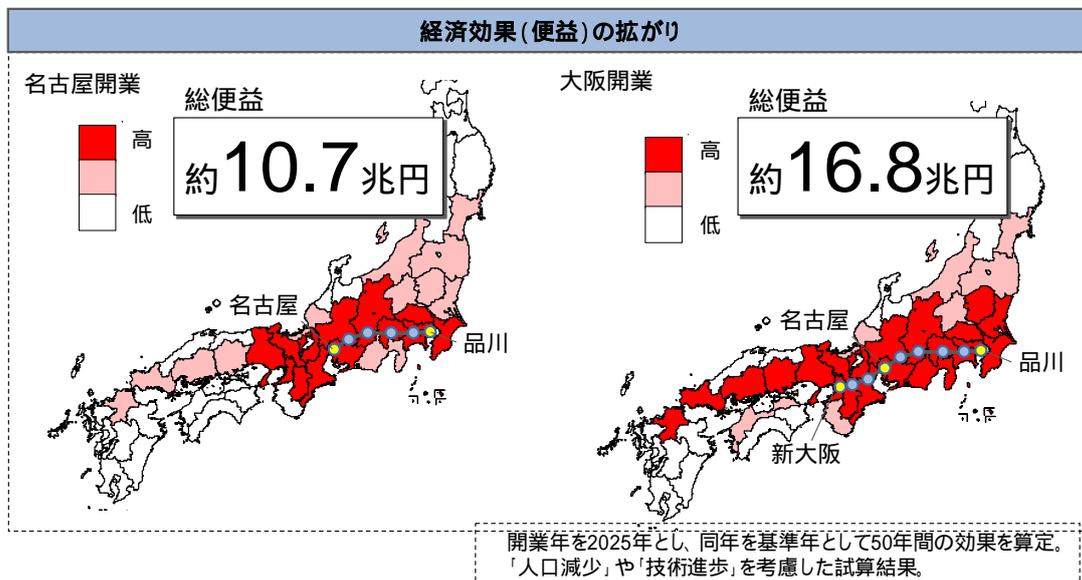
我が国国土において三大都市圏が一体化すれば、各々の大都市圏が持つ特徴を活かし、相互の都市機能集積を補完することが期待される。首都圏から見れば過密集中の是正、名古屋圏・近畿圏から見れば首都機能の補完・バックアップが可能となるもので、国土計画において長く課題とされてきた一極集中是正や均衡ある国土の発展を促すことが期待される。また、国際的な視点に立てば、諸外国の大都市圏との国際競争上、有意に働くことも期待される。例えば大都市圏に整備が進められてきた空港機能等が相互補完されれば、空港単体での国際競争の劣位部分を払拭できる可能性がある。こうしたことから、国土計画の発想を大きく転換させ、三大都市圏およびその周辺地域の活性化と日本の国際競争力の強化に寄与することが期待される。

2. リニア開業による経済効果

リニア開業がもたらす時間短縮は、経済活動の活性化をもたらす。経済活動は、多様なコストを投入してアウトプットを得ているが、このコストの中に含まれる交通コストを縮減させるからだ。交通コストとは[移動時間+運賃]の概念であり、これらは貨幣価値で表現することができる(移動時間を時間価値で貨幣価値化することで運賃との合計が可能となる)。人々は、交通コストが最小化する移動手段を選択して行動していると仮定できるから、リニアがもたらす時間短縮は、大都市圏間を移動する際の有効な交通手段として機能するだけでなく、生産活動のための投入コストの縮減をもたらすのである。この結果、企業の利潤は拡大し、雇用者の所得が増加、消費の活性化(旅行等を含む)などを経て新たな需要増加へと連鎖する景気の好循環をもたらすこととなる。この結果、現在よりも経済活動量が拡大することが見込まれ、この拡大量を経済効果として定義している。

品川～名古屋間でリニア開業が開業する事による経済効果(50年間便益:社会資本整備の費用対効果を検証する際に用いられる経済効果)は、10.7兆円(50年間に発現する年間便益を現在価値化して総和したものと推計した。これは、交通単独プロジェクトでは歴史的な規模の効果である。仮に、大阪まで一括して整備された場合を仮想して試算すると、16.8兆円と推計された。日本経済全体から見れば、大阪まで早期に全通開業されることが望ましいことが分かる。但し、品川～名古屋開業の段階であっても、鉄道はネットワークが形成されているため、その経済効果は広域的に波及する。例えば、近畿圏でも東京への時間短縮が可能となるため、

経済効果は発現するのである。交通プロジェクトの経済効果は、時間短縮を強く享受する地域に多く発現し、一方では経済集積の高い地域に多くの効果が帰着する。これらの双方の条件を満たす地域が多大な効果を得ることとなるため、首都圏における経済効果が最も大きく、次いで名古屋圏と近畿圏が大きい。特に、これらの大都市圏の母都市であってリニア駅が整備される東京、名古屋、大阪での効果が多大である。



また、産業分野別の効果では地域の特徴が現れる。首都圏では金融・サービス業の活性化が最も大きいものと見込まれ、名古屋圏では製造業の活性化が最も大きいものと見込まれる。地域の産業構造の特性に応じた効果の発現が予想されることから、地域別に見た産業の特性が際立っていく可能性もある。しかし、日本経済全体から見れば産業活力は増強され、日本経済のエンジン地域が強化されると見るべきである。また、地方部の中間駅周辺地域では観光面での交流増進が強く期待される。

3. 今後の注目ポイント

リニアの効果は時間短縮を享受できるほど地域への波及が強くなる。このため、リニア駅の整備に合わせて多モードの交通結節(在来鉄道の高速度化と合わせた鉄道結節、高速道路との結節、空港との結節等)を強めることが、周辺地域の経済効果を高め、ひいては日本全体の経済活力を高めていくこととなる。このため、リニア駅が整備される6都市は、ゲートウェー都市として高度な交通結節の実現を模索していく必要がある。同時に、地下駅となる大都市圏の3駅(品川、相模原、名古屋)はリニア駅上空を利活用する方策、リニア駅徒歩圏の都市機能の高度化等を検討していく必要がある。また、地上駅となる地方部の3駅(甲府、飯田、中津川)では、魅力的でインパクトの強い景観を提供する駅を整備し、これと合わせて地域の特徴を活かしたリニア活用方策を検討していく必要がある。これらの検討課題はいずれも困難を伴うが、各駅の周辺地域にとっても意義深いことであるため、連携を密にしてリニアを契機とした明るい日本づくりのために腐心していかねばならない。

- ご利用に際して -

- 1 本資料は、信頼できるとされる各種データに基づいて作成されていますが、当社はその正確性、完全性を保証するものではありません。
- 1 また、本資料は、執筆者の見解に基づき作成されたものであり、当社の統一した見解を示すものではありません。
- 1 本資料に基づくお客様の決定、行為、及びその結果について、当社は一切の責任を負いません。ご利用にあたっては、お客様ご自身でご判断くださいますようお願い申し上げます。
- 1 本資料は、著作物であり、著作権法に基づき保護されています。著作権法の定めに従い、引用する際は、必ず出所:三菱UFJリサーチ&コンサルティングと明記してください。
- 1 本資料の全文または一部を転載・複製する際は著作権者の許諾が必要です。当社までご連絡下さい。