

リニア中央新幹線開業の交流増進効果と課題

Maglev Line Opening: Impact and Challenges of Stimulating Nonresident Population

新幹線や高速道路等の高速交通網の進展により、地域間の所要時間が短縮され、交流範囲の広域化や活発化が進んでいる。将来を見通すと、リニア中央新幹線をはじめとした新幹線計画の実現、新東名高速や新名神高速等の高速道路網の充実が図られること、これに、アジアを中心とした訪日外国人の増加等も加わることで、交流人口は増加し、地域内の消費需要の増加による地域経済活性化が期待できる。一方で、既に始まっている人口減少のスピードはますます早くなり、人口減少に伴う交流人口の減少や消費減少が地域経済の低迷に拍車をかけることも想定される。

本稿では、愛知県を対象に、国内総生産（GDP）と人口（世帯数）減少やリニア中央新幹線開業等を踏まえた将来の交流人口を推計し、それらがもたらす経済波及効果を算出した。その結果、リニア中央新幹線開業後の2028年をピークに交流人口は減少すること、2040年において東海3県外からの交流人口は2018年に比べ年間約1,430万人増加することが見通された。

これらの結果を用いて、経済波及効果を分析したところ、同じ交流人口の量であったとしても、交流人口の質（日帰り型と滞在型）の違いにより地域への経済波及効果は3倍以上、金額にして年間約2,500億円もの差が生じることが確認できた。また、交流人口の増加は最大年間約3,100億円の経済波及効果を生み出すが、人口減少による地域経済の消費減少分（約4,000億円）をカバーできない可能性があることも確認できた。

リニア中央新幹線開業の交流増進効果を持続的・効果的に得るための施策の推進が必要となる。



Population flows are occurring over a wider area and are becoming more active as travel times between regions have shrunk with advances in high-speed transportation networks such as expressways and Shinkansen bullet train lines. The non-resident population is set to increase in the future as plans for the maglev and other bullet trains come to fruition, as the expressway network is expanded through the Shin-Tomei Expressway and Shin-Meishin Expressway, and as more foreign visitors come to Japan, mainly from Asia. This promises to boost demand for intraregional consumption and stimulate regional economies. On the other hand, the population decline already underway is accelerating, and the accompanying decreases in the non-resident population and consumption are forecast to exacerbate the slump in regional economies. This paper estimates the future non-resident population in Aichi Prefecture in light of gross domestic product (GDP), population decline (household numbers), and opening of the maglev train line, and calculates the resulting economic ripple effects. As a result, it is estimated that the non-resident population will shrink until 2028, when the decline stops following the launch of the maglev train; and, by 2040, visitors from outside the three Tokai prefectures will increase by roughly 1.43 million per year versus 2018. These results were used to analyze economic ripple effects. Even with the same non-resident population numbers, differences in their quality (e.g., day-trippers versus overnight visitors) can alter regional economic ripple effects by more than a factor of three, or a difference of roughly 250 billion yen annually. The economic ripple effects from increased non-resident population numbers amount to a maximum of roughly 310 billion yen per year, but this may not be enough to compensate for the negative impact on regional economies from the decrease in consumption (around 400 billion yen) due to population decline. It is necessary to promote initiatives that enable regional economies to sustainably and effectively reap the benefits of increased non-resident populations stemming from the opening of the maglev line.

1 | はじめに

新幹線や高速道路等の高速交通網の進展により、地域間の所要時間が短縮され、交流範囲の広域化や活発化が進んでいる。陸上交通でいえば、わが国では1964年の東海道新幹線（東京－新大阪間）、1963年の名神高速道路（栗東IC－尼崎IC）を皮切りに、2016年までに新幹線は2,997km、高速道路は8,776kmが開通¹⁾している。最近の開通について見ると、新幹線では北海道新幹線（新青森駅－新函館北斗駅）、北陸新幹線（長野駅－金沢駅）、九州新幹線（博多駅－新八代駅）、高速道路では新東名高速や新東名高速の一部開通による二重化や圏央道、東海環状自動車道等の環状道路が整備され、高速交通によるネットワーク化が進んでいる。こうした高速交通網の進展により、地域間の所要時間が短縮され、地域間の移動が容易になることで、人々の交流（ビジネス、観光、私用）の活発化を促してきた。

将来を見通すと、リニア中央新幹線（東京－大阪間）をはじめ、北海道新幹線や北陸新幹線、九州新幹線の各延伸といった新幹線計画が進むほか、新東名高速や新名神高速等の高速道路ネットワークの充実が図られる。また、アジアを中心とした訪日外国人の増加等により、わが国内での新たな交流が増進することで、各地域における消費需要が増加することによる地域経済の活性化が期待できる。一方で、既に始まっている人口減少のスピードはますます早くなり、人口減少に伴う消費減少が地域経済の低迷に拍車をかけることも想定される。

本稿では、リニア中央新幹線開業による愛知県への交流人口の推計を行うとともに、人口減少による地域経済の低迷に対する交流増進に伴う地域への経済波及効果を算出して、リニア中央新幹線開業を契機にした交流人口獲得の重要性を示す。

2 | 「交流人口」の特性

（1）交流人口の定義

「交流人口」は「定住人口」に対する概念で、外部から当

該地域に訪れる人口のことを指すが、観光目的あるいはビジネス目的の流動をとらえることが多い。本稿においては、定住人口を「その地に住む人」、交流人口を「さまざまな目的達成のために、その地に訪れる人」と定義する。定住人口については、「国勢調査」や「住民基本台帳に基づく人口」等の統計データで把握可能である。一方、交流人口に関する統計データを見ると、観光客数であれば国や各都道府県等で把握している「観光客数」、非日常的な地域間旅客流動であれば「全国幹線旅客純流動調査」、都市圏内の流動であれば「都市圏パーソントリップ調査」が挙げられるが、地域間流動を網羅的に把握できる統計データはない。

本稿では、愛知県をケーススタディとして、全国の交流人口のボリュームを把握可能な「旅客地域流動調査」をベースに、「全国幹線旅客純流動調査」および「中京都市圏パーソントリップ調査」の地域間旅客流動データと、「国民経済計算」、「家計調査年報」、「将来人口推計」等の社会経済データを用いて交流人口を推計し、3 | 以降で分析を行う。

（2）高速交通網と交流人口の関係

ここでは、高速交通網と交流人口の関係について整理する。地域間の流動データを把握することができる国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」を基に、1990年以降、新幹線や高速道路が整備された長野県（北陸新幹線、上信越自動車道、長野自動車道）、愛知県（新東名高速、新名神高速、東海北陸自動車道、東海道新幹線高速化）の2つの県を対象に「交流範囲の拡大の状況（該当県への年間10万人以上の旅客流動のある都道府県数）」および「流動量の変化（1990年から2010年の旅客流動量変化）」を見た。

まず、長野県を見ると（図表1）、交流範囲の拡大の状況を示す都道府県数は、1990年の10から19に拡大している。拡大した県は、栃木県、新潟県、富山県、石川県、岐阜県、静岡県、三重県、滋賀県、および京都府である。他方、旅客流動量（図表2）は、全国各地からの流動量は約3.9倍に達し、とりわけ隣接する岐阜県、愛知県

の流動量は16倍を超える。これは、長野県と岐阜県を結ぶ中部縦貫自動車道（安房峠道路）、長野自動車道の開通が影響しているものと考えられる。また、北陸新幹線の長野開業（1997年）に伴い、首都圏からの流動量も約3.5倍の伸びを示している。

愛知県を見ると（図表1）、交流範囲の拡大の状況を示す都道府県数は、1990年の8から16に拡大している。拡大した県は、富山県、石川県、福井県、滋賀県、京都府、長野県、奈良県、福岡県であり、北陸方面、長野県、関西・九州方面に広がっている。他方、旅客流動量（図表2）は、全国各地から愛知県への流動量は約1.6倍に伸び、東海北陸自動車道で結ばれた石川県や富山県、新名神高速で

結ばれた滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県との流動量は約3.2倍以上の伸びを示している。なお、この間、東海道新幹線のぞみの速達性の改善や運行頻度の増加等、東京方面とのアクセシビリティが充実してきている。

このように、新幹線や高速道路等の高速交通網の進展は、交流範囲を拡大させつつ、流動量を増加させることに寄与していることが確認できる。今後、リニア中央新幹線計画が実現した場合は、東京－新大阪間は67分で結ばれ、三大都市圏を中心とした地域間所要時間短縮が図られることから、全国各都市への交流範囲は拡大するとともに、それら地域間の交流人口は増加することが考えられる。

図表1 当該地域に訪れる流動量が年間10万人以上の都道府県数の変遷

	1990年から2010年までに開通した主な交通インフラ	時間短縮が大きい主な都道府県	当該地域に訪れる旅客流動量が年間10万人以上の都道府県数		
			1990年	2000年	2010年
長野県	北陸新幹線（1997年） 長野自動車道（1993年） 上信越自動車道（1993年） 中部縦貫自動車道（安房峠道路）（1997年）	東京都 新潟県 群馬県 岐阜県、愛知県	10	16	19
愛知県	東海道新幹線（のぞみ高速化） 東海北陸自動車道（2008年） 新名神高速（2008年）	神奈川県、東京都 富山県 京都府、大阪府	8	13	16

出所：国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」を基に筆者作成

図表2 当該地域に訪れる流動量の変遷

	対象エリア	1990年から2010年までに開通した主な交通インフラ	1990年 (千人)	2010年 (千人)	伸び率 (倍)
長野県	群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県	北陸新幹線（1997年） 上信越自動車道（1993年）	4,139	14,540	3.51
	岐阜県、愛知県	長野自動車道（1993年） 中部縦貫自動車道（安房峠道路）（1997年）	437	7,121	16.30
	県計		7,616	29,419	3.86
愛知県	富山県、石川県	東海北陸自動車道（2008年）	313	962	3.07
	滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県	東海道新幹線（のぞみ高速化） 新名神高速（2008年）	2,386	7,696	3.23
	県計		18,984	30,418	1.60
全国			682,432	1,248,631	1.83

注：全国幹線旅客純流動調査では、愛知県は中京圏に含まれ、中京圏を構成する岐阜県と三重県との流動量は対象外であるため、県計の数値が小さい。

出所：国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」を基に筆者作成

(3) 人口減少と交流人口の関係

わが国の人口は2008年の1億2,808万人をピークに減少に転じている²⁾。社会保障人口問題研究所が2017年に推計した将来推計人口のデータによると、全国の2018年の人口に対して、2030年の人口は約700万人減少、2040年の人口は約1,500万人の減少となる見通しとなっている。

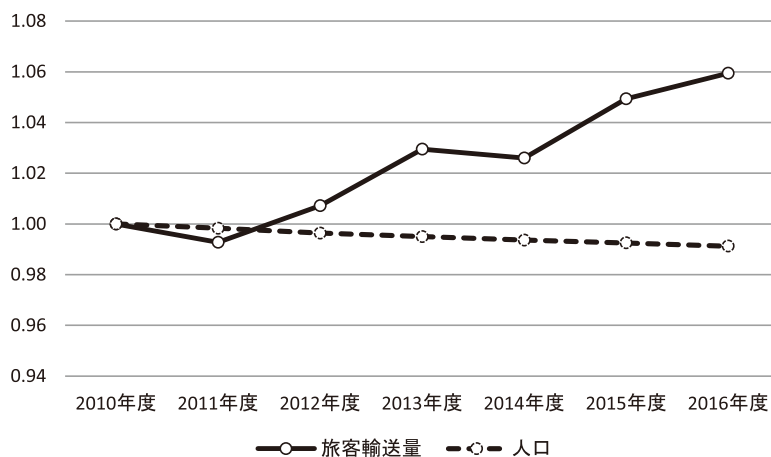
2010年以降の人口と旅客輸送量の推移を見ると、人口は減少傾向を示しているのに対し、旅客輸送量は増加傾向を示している(図表3)。現時点においては、人口減少のスピードが小さいため、旅客輸送量への影響は小さい。しかし、将来にわたって人口減少は現在よりも顕著

になり、発生する流動量自体が減少していくことから、人口減少に伴って交流人口は減少していくものと考えられる。

(4) 経済成長と交流人口の関係

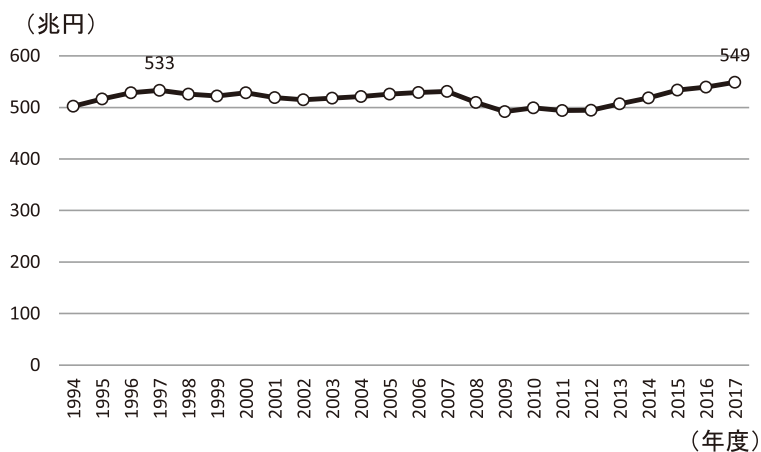
わが国の1997年度から2017年度の20年間の国内総生産の伸びは平均で年率0.14%となっており、ほぼ横ばいで推移している。経済成長と交流人口の関係を見るために、2010年度から2016年度のわが国の国内総生産と旅客輸送量の関係をプロットすると、強い相関関係が見られた。このことは、「経済成長により交流人口が活発化すること」と、「交流人口が増加し経済成長が促されること」といった双方向の影響が含まれていることを

図表3 わが国の旅客輸送量と人口の推移(2010年度を1.00とした場合)



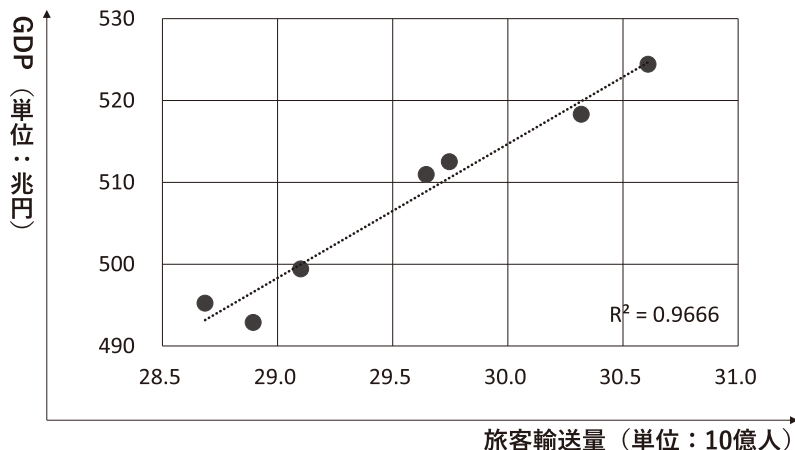
出所：国土交通省「旅客地域流動調査」、総務省「人口推計」を基に筆者作成

図表4 わが国のGDP(名目)の推移



出所：内閣府「国民経済計算(GDP統計)」名目を基に筆者作成

図表5 全国の旅客輸送量とGDPの関係（2010年度～2016年度）



出所：内閣府「国民経済計算（GDP統計）」、国土交通省「旅客地域流動調査」を基に筆者作成

示している。

したがって、わが国の経済成長が高水準で進めば、交流人口は増加するか、人口減少よりも緩やかに減少すると考えられる。

（5）テクノロジーの進展と交流人口の関係

AI、IoT、スマートカー、ロボット、VR等の各技術に、

5G（第5世代移動通信システム）が組み合わせると、「高速・大容量」、「低遅延」、「多接続性」が可能になる。データ通信量は2010年と比較して、1,000倍程度に増大するとの予測³⁾もあり、こうした各種技術の進展により、省人化・省力化や自動運転技術、予防保全等が進むことが予想されている。そのため、「交流人口」が「情報やデー

図表6 フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションによる新たな価値創造の拡大

フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションによる新たな価値創造の拡大（2/2）

国土交通省

- 産業構造の変化とともに各産業の分野間の融合が進み、我が国が強みとする「ものづくり」も、多様な知恵との融合によって、付加価値を高めていくことが求められる。
- 高速交通ネットワークによるフェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションの拡大は、全国に埋もれている暗黙知を顕在化し、多様な知恵の融合による新たな価値創造を促進させる可能性。

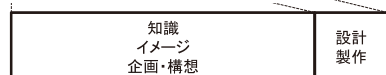
【従来型のものづくり】



このまあいくと...



【これからの「ものづくり」：知識産業としてのものづくり】



（小） 付加価値 （大）

多様な知恵と信頼の融合

【暗黙知と暗黙知の融合による新たな価値創造】



（出典）リンカーズ（株）提供資料より国土交通省国土政策局作成

23

出所：国土交通省「スーパー・メガリージョン構想検討会（中間とりまとめ）」参考資料⁴⁾

タ」に置き換わる可能性（バーチャルリアリティによる遠隔作業の増加や、テレワークの進展による通勤量の減少等）もあるが、逆に、国土交通省が示しているように「産業構造の変化とともに、各産業の分野間の融合が進み、わが国が強みとする「ものづくり」も、多様な知恵との融合によって、付加価値を高めていくことが求められる」、「高速交通ネットワークによるフェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションの拡大は、全国に埋もれている暗黙知を顕在化し、多様な知恵の融合による新たな価値創造を促進させる可能性」として、現在にも増して、交流人口の重要性が高まり、交流人口が増加する側面もあると考えられる（図表6）。

また、とりわけ、リニア中央新幹線の沿線地域を中心とした地域においては、国土交通省「スーパー・メガリジョン構想検討会」の中間とりまとめで示されているように、リニア中央新幹線とテクノロジーを駆使することで、働き方・住まい方の自由度が増し、「時間と場所からの解放」⁴⁾が実現し、新たな価値創造エリアとして交流が活発化するものと考えられる。

（6）訪日外国人と交流人口の関係

2012年以降、訪日外国人は急激に増加しており、

2017年は2,869万人と2012年の3.4倍に達している⁵⁾。国の目標では、2020年は4,000万人、2030年は6,000万人を目標としている。訪日外国人は、海外からの交流人口ととらえることができ、国内の交流人口を増加させる大きな要因のひとつである。また、訪日外国人の消費額は国内旅行者の観光消費に比べて大きいことから、地域経済への影響も大きい。

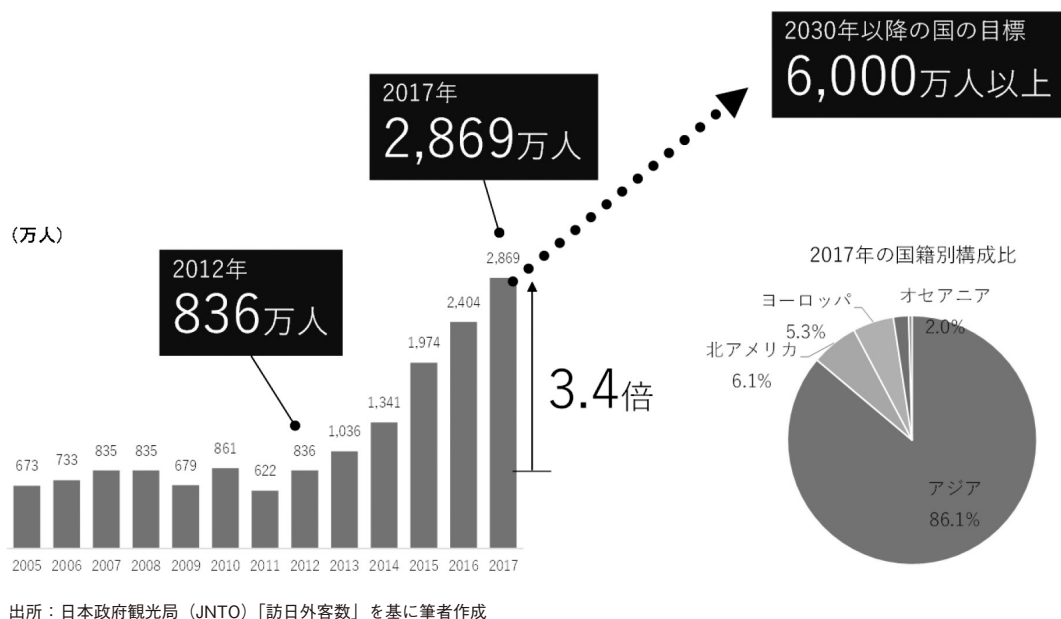
今後、アジア諸国の人口や所得が増加に伴い、訪日外国人はさらに増加すると予想され、わが国内の交流人口をプラスに影響すると考えられる。

（7）交流人口の特性

（2）～（6）で示した交流人口の特性を整理すると、わが国全体から見れば、定住人口の減少は「交流人口」の量をマイナスに働かせるものの、経済成長、高速交通網の充実、テクノロジーの進展、訪日外国人の増加は、「交流人口」の量をプラスに働かせる要素となりうる。すなわち、人口減少下であっても、将来を見通したさまざまな対応策を実施することによって、交流人口を増加させること、もしくは減少スピードを小さくすることが可能となる。

ただし、地域単位で見た場合、高速交通網の充実により地域間競争は激しくなり、交流人口の奪い合いが発生

図表7 訪日外国人の推移



する可能性がある。実際、高速交通網の開通により、一時的な交流人口は増加したものの、時間が経過するに従い、交流人口が減少した事例も多い。そのため、将来にわたって交流人口を確保していくためには、地域の魅力向上の継続的な取り組みは必須であり、当該地域の魅力が相対的に低ければ、アクセスが向上しても「交流人口」は減少してしまう可能性もある。

3 | 定住人口の減少 vs 交流人口の増加（地域経済インパクトの比較）

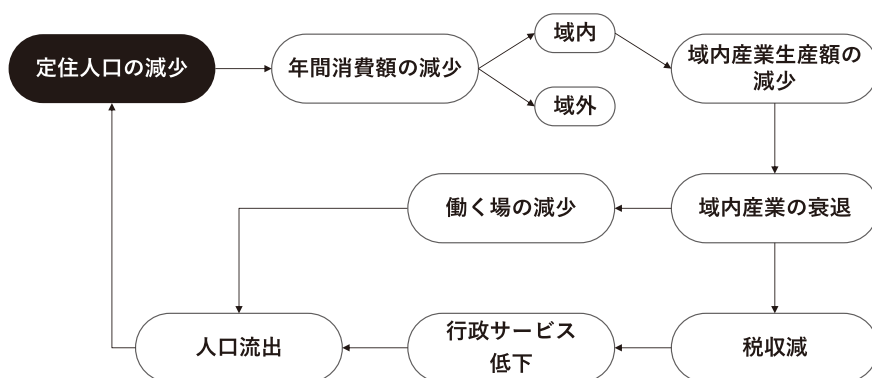
ここでは、愛知県を対象に人口減少による経済インパクトと交流人口増加による経済インパクトを比較し、人

口減少下における経済停滞に対して、交流人口の増加による地域経済活性化が果たせるのかについて整理する。

まず、定住人口の減少がもたらす地域経済への影響については、図表8に示すように、定住人口の減少により域内消費が減少するため、地域産業の衰退をもたらし、人口流出につながる可能性がある。総務省「家計調査年報」によると、1人当たりの年間消費額は約122万円となっている。このうち、8割が地域内で消費されていると仮定すると、地域内消費額は1人当たり約100万円となる。愛知県においては、2040年までに人口が約41万人減少することが見通されており、地域内消費額は現状

図表8 人口減少と地域経済の関係

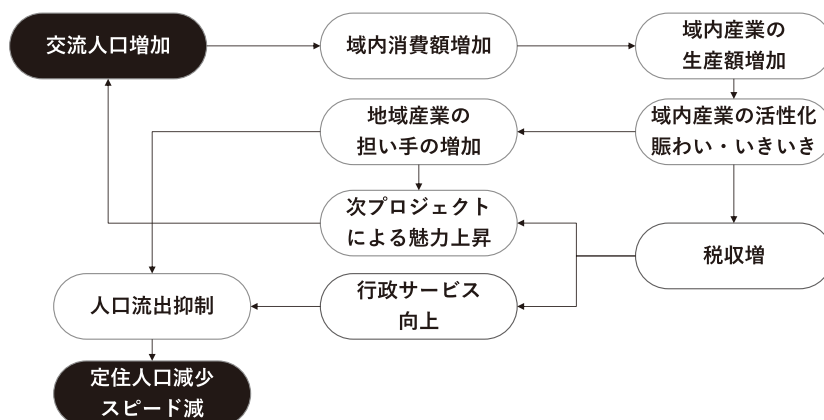
定住人口に関連する経済的側面



出所：筆者作成

図表9 交流人口と地域経済の関係

交流人口に関連する経済的側面



出所：筆者作成

と比べ約4,000億円／年減少すると考えられる。地域産業の衰退は働く場の減少や税収減による行政サービスの低下等をもたらし、人口流出を促す可能性もある。

他方、交流人口の増加がもたらす地域経済への影響については、図表9に示すように、飲食、宿泊、土産物、入場料等の購入に伴い、地域内外からの人々により地域内の消費が増加する。それにより、商業や飲食業をはじめとする域内産業の活性化が進み、地域産業の担い手の増加や税収増に伴う行政サービスの向上が図られるほか、次プロジェクトが実施しやすくなることによる魅力向上も図られる。このことにより、人口流出の抑制や交流人口増加につながる可能性が高まると考えられる。

また、「交流人口」を通じて、地域外の人が、当該地域の魅力に直接触れることができることで、将来にわたりリピーターとなったり、長期滞在したりする行動の変化を誘引し、最終的には移住に結びつくことも考えられる。加えて、交流人口の地域経済への影響をプラスにするためには、「消費単価」を大きくすることが重要であり、消費単価の高い「滞在型の交流人口」を獲得することが地域経済の活性化につながる。

4 リニア中央新幹線の交流増進効果の試算 ～愛知県を対象に～

リニア中央新幹線は、首都圏－中京圏－関西圏の三大都市圏を約1時間で結び、わが国の地域間所要時間を大幅に短縮する。そのため、前述した通り、時間短縮される三大都市圏内の都市間の交流人口の増加が期待されるほ

か、新幹線や高速道路といった高速交通ネットワークを通じて、全国各地域間の交流人口の増加も期待される。リニア中央新幹線開業の効果は、図表10の通り整理されるが、本稿で扱う効果は、交流人口のみに焦点を当てており、経済効果の一部分を切り取ったものであることに留意が必要である。つまり、リニア中央新幹線の開業の時間短縮によって生み出される生産性の向上⁵⁾や、新たな産業立地による経済効果等は含まれていない。

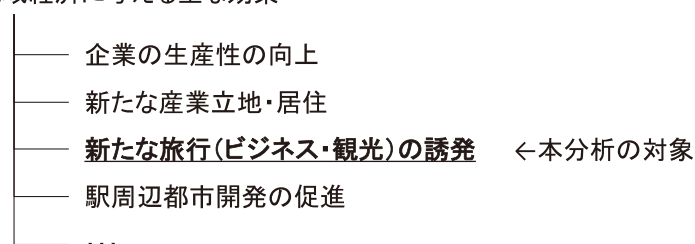
(1) 愛知県への交流人口の推計

ここでは、経済成長と人口減少を考慮した交流人口について、簡易的に長期的な視点(2018年から2060年まで)で推計を行う。

国内の交流人口は、経済活動および人口動向の影響を考慮できるように、国内総生産(名目：GDP)をベースとして、家計支出内の交通費支出額⁶⁾と輸送量⁷⁾の関係から推計した。また、国外からの交流人口は、訪日外国人数をベースに推計した。前提条件としては、「人々は日常・非日常を問わず、所得制約の下で交通費支出を伴う移動を行って、所得が多くなれば(＝企業の業績が良くなれば、＝景気が良くなれば)、さまざまな財・サービスを購入することができ、たとえば、個人では観光旅行に行ったり、ビジネスでは出張等の移動も増えたりと交通費支出も同様に増加する」と考える。本推計では、GDPの将来設定は過去20年の経済成長が今後も続くとして設定する。また、「中部国際空港の新ターミナル」および「リニア中央新幹線」の各開業の影響については、公表データに基づ

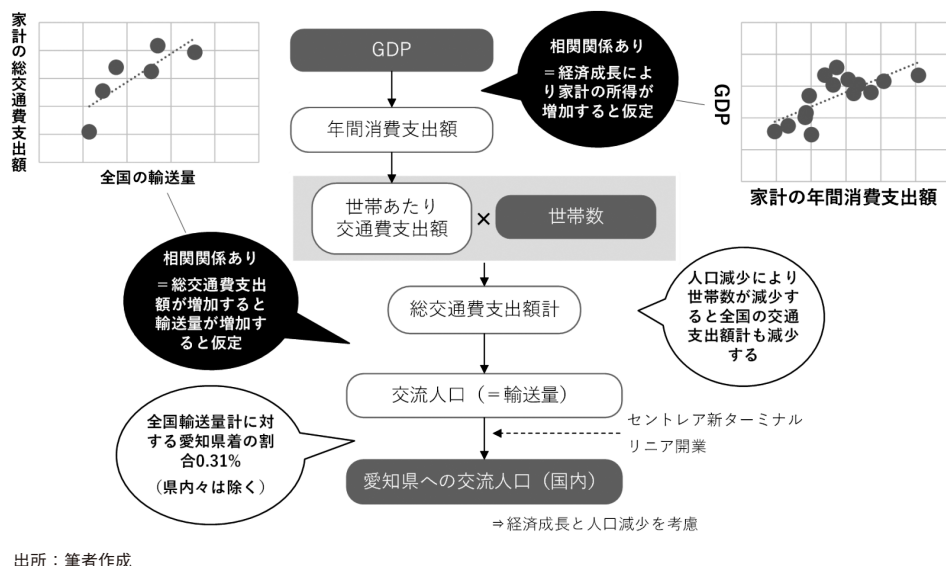
図表10 リニア中央新幹線の効果体系

リニア中央新幹線開業(地域間の時間短縮)
による地域経済に与える主な効果



出所：筆者作成

図表11 国内の交流人口の推計



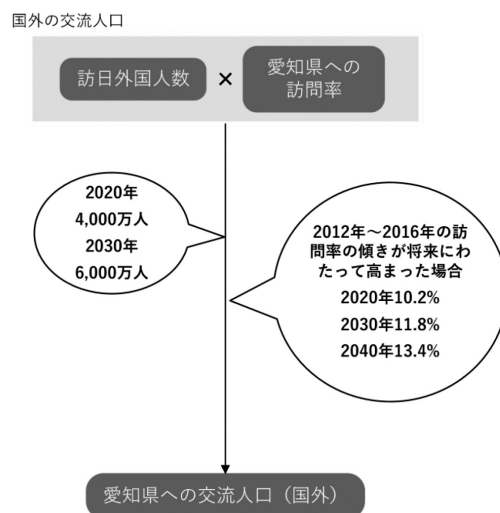
いて設定を行っている。

具体的には、国内の交流人口については、まず、GDPと家計の年間消費支出額の相関関係を用いて、GDPが今後も現状と同じ水準で推移した場合の年間消費支出額を推計した。次に、世帯当たり交通費支出額に将来の世帯数の推計値⁹⁾を乗じて、将来の総交通費支出額を求め、総交通費支出額と輸送量の相関関係より、全国の輸送量の将来値を推計した。

この輸送量を交流人口と定義し、愛知県の全国に占める輸送量シェアを乗じて、将来の愛知県への交流人口を推計した。国外からの交流人口については、国の「未来投資戦略2017」で掲げられている、訪日外国人の目標値「2020年4,000万人」および「2030年6,000万人」を基に、線形補完して各年の訪日外国人を設定した。そのうえで、国土交通省「訪日外国人消費動向調査」で示されている愛知県への訪問率を乗じて、愛知県への国外からの交流人口とした。愛知県への訪問率については、過去5年間で上昇傾向にあることから、この傾向が今後も続くとして仮定した。なお、2030年以降の訪日外国人は6,000万人の横ばいで推移するとした。

セントレア新ターミナルの開業の影響について、中部国際空港株式会社⁹⁾によると、新ターミナルの年間旅客

図表12 国外からの交流人口の推計



取扱数は450万人、うち国際線300万人、国内線150万人としている。国際線のうち、国外から訪れる外国人数について、現状の外国人比率が関西国際空港並（約65%）になると仮定し、また、中国とのLCCが多くなると想定されることから、アジア比率（約85%）を乗じて求めた。また、国内線の利便性も高まることから、150万人に対して、愛知県に係る国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」の航空利用割合、国土交通省「航空旅客動態調査」の中部国際空港利用者割合より求め、それが開業後の

2020年から発生すると仮定した。

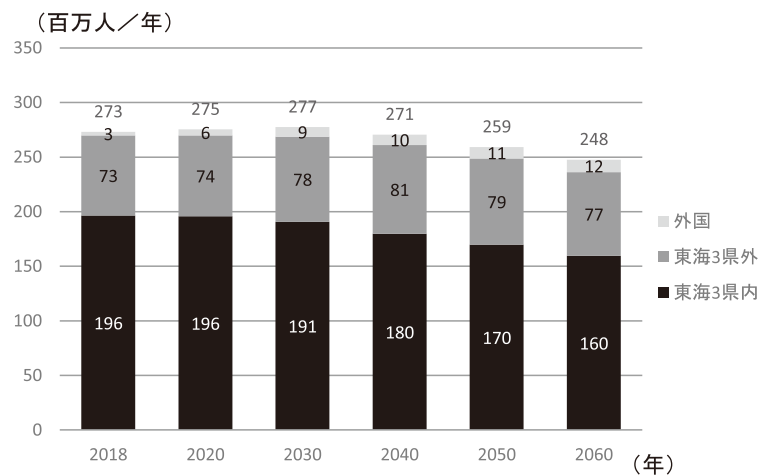
リニア中央新幹線開業については、東海旅客鉄道株式会社の試算結果¹⁰⁾を使用し設定した。2028年からは「東京－愛知間の輸送量 1.5 倍」の試算結果を用いて、名古屋と東日本の鉄道流動割合 (3.8%) を乗じて算出した。2038年からは「愛知－大阪間の輸送量 2.1 倍」の試算結果を用いて、名古屋と西日本の鉄道流動割合 (2.9%) を乗じて算出した。

(2) 交流人口の推計結果

東海3県内の通勤・通学を除いた愛知県への交流人

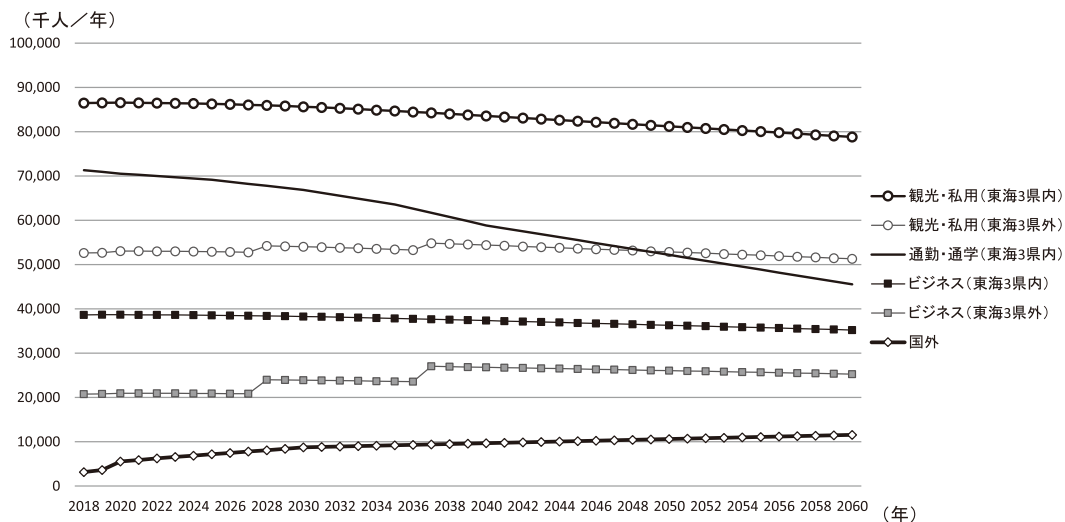
口推計結果は図表13の通りとなった。これを見ると、全体としては、リニア中央新幹線の名古屋開業の翌年の2028年をピークに減少する見通しとなり、2060年は2018年比で1割減少する結果となった。エリア別に見ると、東海3県内から愛知県への交流人口は2018年時点で減少局面に入っている。東海3県外から愛知県への交流人口は、リニア中央新幹線が全線開業する2038年をピークに減少するが、減少スピードは東海3県内よりも緩やかである。国外からの交流人口は一貫して増加傾向と見通される。

図表13 愛知県への交流人口の推計結果



出所：筆者作成

図表14 愛知県への目的別交流人口の推計結果



出所：筆者作成

目的別に見ると、人口減少の影響を直接受ける通勤・通学目的は大きく減少する。また、リニア中央新幹線開業に影響がない東海3県内の観光・私用目的およびビジネス目的は緩やかに減少する。一方、東海3県外からの交流人口を見ると、観光・私用目的およびビジネス目的は、リニア中央新幹線の開業タイミングにあわせて増加している。すなわち、愛知県への交流人口は将来にわたって東海3県外の比率を高めることが示された。

(3) 愛知県への地域経済への影響分析

通勤・通学を除く2040年の交流人口は、2018年と比較して約1,430万人／年の増加が見込まれる。この増加数に愛知県の旅行消費単価（愛知県「平成28年愛知県観光入込客統計」で示されている単価）を乗じて愛知県への交流人口の増加による旅行消費額を求め、平成23年愛知県産業連関表を用いて、新たな交流人口による愛知県への経済波及効果を算出した。（図表15）

そして、この結果を用いて、3 | で見た人口減少に伴う地域内消費の減少との比較分析を行った。

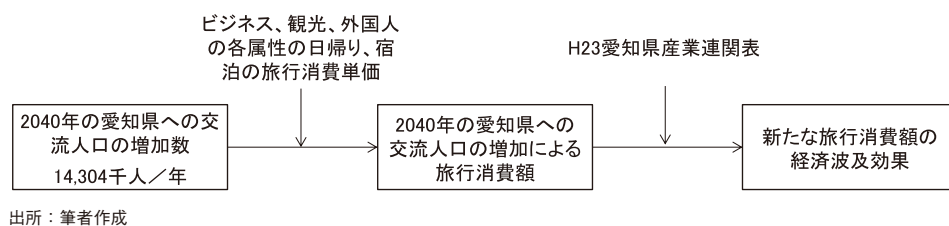
分析ケースとして、日帰りおよび宿泊により消費単価が異なることから、ここでは3つのケースを設定して、

ケースごとの経済波及効果を算出した。具体的には、基準ケースは現状の日帰り・宿泊の比率を用い、ケース2は日帰り100%、ケース3は宿泊100%とした。ここでは「交流人口の質」を日帰り型と滞在型とし、このように3つのケースを設定して、日帰りとなった場合と、宿泊を伴う滞在型となった場合を比較し、「交流人口の質」の違いによるインパクトの違いを明らかにする。

その結果、基本ケースでは、交流人口増加数14,304千人／年に対して、旅行消費額は2,033億円、経済波及効果は2,228億円と算出された。ケース2の旅行消費額は747億円、経済波及効果は902億円、ケース3の旅行消費額は3,129億円、経済波及効果は3,367億円と算出された（図表16）。

この結果から把握できることは、「交流人口の質」の違いにより、地域経済に得られるインパクトの大きさが大きく異なることである。すなわち、リニア中央新幹線開業による交流人口増加の効果は、同じ交流人口としても経済波及効果は3倍以上の差が生まれる可能性がある。また、「交流人口の質」が滞在型となるケース3の経済波及効果は3,367億円であり、人口減少に伴う地域内消費の

図表15 分析フロー



図表16 交流人口増加がもたらす経済波及効果

		基本ケース	ケース2	ケース3
設定内容		日帰り、宿泊比率は現状と同じ	リニア利用者等はすべて日帰りになる	愛知県の拠点性が高まり、宿泊を伴う滞在型となる
交流人口増加数	全体	14,304（千人／年）		
	うち日帰り	7,924（千人／年）	14,304（千人／年）	—
	うち宿泊	6,380（千人／年）	—	14,304（千人／年）
旅行消費額		2,033（億円／年）	747（億円／年）	3,129（億円／年）
経済波及効果（生産誘発効果）		2,228（億円／年）	902（億円／年）	3,367（億円／年）
基本ケースとの差		—	-1,327（億円／年）	1,139（億円／年）

出所：筆者作成

減少分4,000億円を下回り、人口減少による地域経済のマイナスのインパクトをカバーできない可能性がある。

5 | まとめ

本稿では、愛知県を対象にして、セントレア新ターミナルおよびリニア中央新幹線の開業、GDPと人口（世帯数）減少を踏まえた交流人口を推計し、それがもたらす経済波及効果を算出した。

その結果、全体では2028年をピークに交流人口は減少するものの、2040年では東海3県外からの交流人口は2018年に比べ年間約1,430万人増加することが見通された。これはリニア中央新幹線の交流増進効果が反映された結果である。この結果を用いて、愛知県の産業連関表により「交流人口の質」（日帰りと滞在型）に着目して地域経済へのインパクトを分析したところ、同じ交流人口のボリュームであったとしても、地域への経済波及効果は3倍以上、金額にして年間約2,500億円もの差が生じることが確認できた。

また、愛知県においてはリニア中央新幹線開業等による交流人口の増加により、年間最大約3,100億円の経済

波及効果を生み出すが、人口減少による地域経済の消費減少分（約4,000億円）はカバーできない可能性があることも確認できた。すなわち、地域経済の発展に向けては、リニア中央新幹線開業効果を高める（交流人口を獲得する）ための施策の推進が必要となってくる。

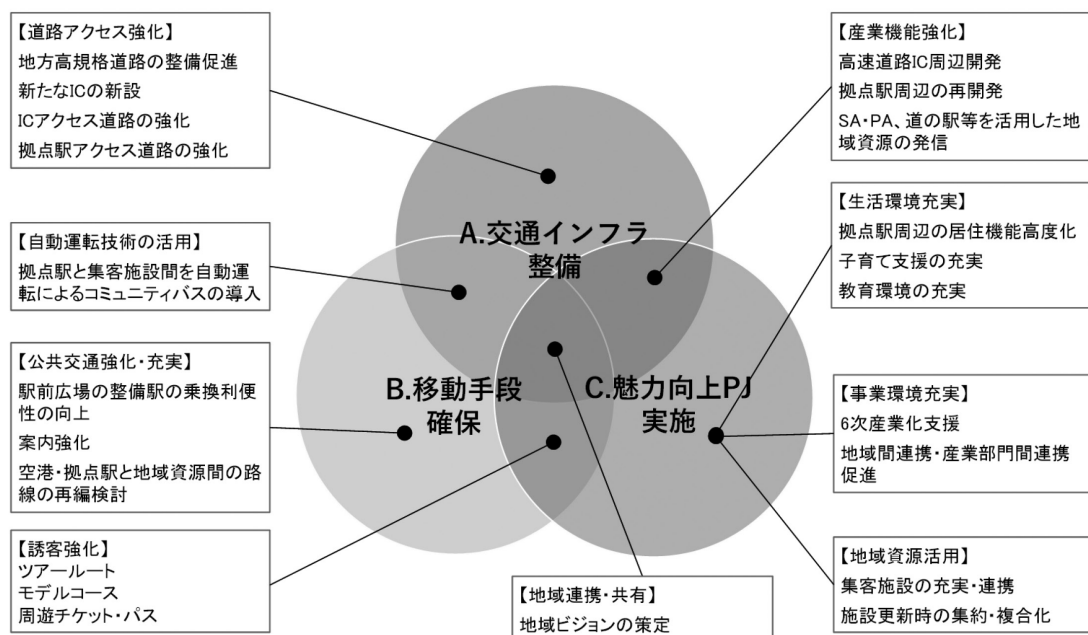
こうした施策の推進に向けて、具体的には図に示す3つの視点による方策を以下に提示し、本稿をまとめる。

ひとつ目は「A. 交通インフラ整備」だ。これはリニア中央新幹線の駅である名古屋駅や中間駅となる岐阜県駅や長野県駅へのアクセス強化、東海地域の新たなICの新設やICアクセスの強化、東海道新幹線駅や拠点駅アクセスの強化が該当し、リニア中央新幹線の最大の特徴である速達性を活かす施策である。

2つ目は「B. 移動手段の確保」である。これは駅前広場の整備、駅の乗換利便性の向上、拠点駅と地域資源間の路線再編等であり、間接的にはなるものの、リニア中央新幹線の時間短縮効果を得る施策である。

3つ目は「C. 魅力向上プロジェクトの実施」である。これは子育て支援や教育環境等の「生活環境充実」、6次産業化や地域間連携・産業部門間連携促進といった「事業

図表17 3つの視点による対応策



出所：筆者作成

環境充実」、集客施設の充実・連携や施設更新時の集約・複合化といった「地域資源活用」が含まれ、長期的な視点によるまちづくりの基礎となる内容である。

また、A.とB.に重なる施策として、「自動運転技術の活用」があり、都市部・中山間部を問わず、新たなテクノロジーの導入を図ることを想定している。A.とC.に重なる施策としては、「IC周辺開発」や「情報発信」があり、地域資源を幹線ネットワークと結びつけることで新たな開発

や情報発信を目的とした施策である。

B.とC.に重なる施策としては、「ツアールート」や「周遊チケット・パス」等が考えられ、地域の魅力を高める施策である。そして、最も重要となるのはA.とB.とC.の中心にある「地域ビジョン」の作成・共有であり、これに向かって、地域一丸となって取り組むことがリニア中央新幹線の交流増進効果を得るためには重要となる。

【参考文献】

- 1) 新幹線は営業キロ。国土交通省「鉄道輸送統計」、高速道路は供用延長。国土交通省「道路統計年報2017」
- 2) 総務省「人口推計」
- 3) 株式会社NTTドコモ「ドコモ通信」
- 4) 国土交通省「スーパー・メガリージョン構想検討会」中間とりまとめ
- 5) 当社ではリニア中央新幹線開業（東京－名古屋）がもたらす経済効果を10.7兆円と推計している。政策研究レポート「リニア時代到来への期待」（2013年）
- 6) 総務省「家計調査年報」
- 7) 国土交通省「旅客地域流動調査」
- 8) 国立社会保障人口問題研究所「日本の将来推計人口（全国）」（平成29年推計）
- 9) 中部国際空港株式会社ホームページ
- 10) 第9回交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部中央新幹線小委員会「費用対効果分析等の調査結果について」（平成22年10月20日）資料1