

リニア開業後の東海道新幹線沿線の将来

～静岡市「リニア中央新幹線開業に伴う静岡市の社会経済への影響予測調査研究」～

静岡市はこの程「リニア中央新幹線開業に伴う静岡市の社会経済予測に関する調査研究」結果（以下、報告書）を公表した。

リニア中央新幹線開業により静岡市は「国内のヒト・モノ・カネ・情報の流れが変化」（報告書）し、「様々な影響」（同）が予測される、として、「リニア開業後の時代に起こり得る考えられる社会変化は何か」、「それにより、静岡市が受ける影響は何か」（同）の調査研究により「静岡市の特徴や強みを見出し、より一層アイデンティティをもった、特色のあるまちづくりへの議論へと深化させる」目的で取り組んだ。



東海道新幹線

1. 東海道新幹線停車本数への影響と静岡市・駅の優位性は

報告書は、リニア開通の影響として、「静岡市は現在、東京以西では1時間以内で到達できる最も遠い自治体であるが、開業後は、リニア停車駅の設置が予定されている山梨県、長野県、岐阜県、愛知県へも1時間以内での移動が可能になり『首都圏からのアクセスの良さ』といった静岡市の優位性が相対的に低くなること」（報告書・序章）が挙げられている。

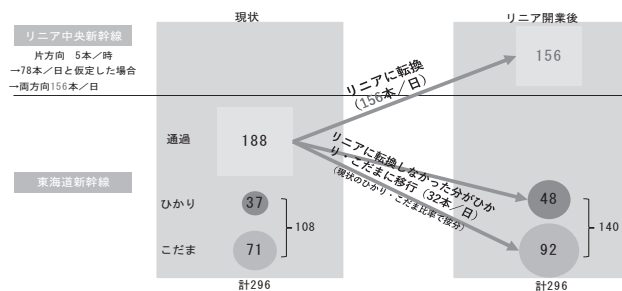
他方で、「東海道新幹線で『のぞみ』中心のダイヤから『ひかり』・『こだま』中心のダイヤになり、静岡市を始めたとした『ひかり』・『こだま』の停車駅にも、より多くの新幹線が停車するようになり、利便性が向上する」（同）ことも想定。

静岡駅の新幹線停車本数について、現状静岡駅を通過するのぞみ188本（上下）が、ひかり・こだまにどのように振り替わるかで、想定2パターンを基に、1日のひかり・こだまの停車本数合計108本が、合計140本/日または296本/日に増加すると想定でき、「最大で2.7倍の輸送能力増強」となるとした。また、のぞみの通過待ちのための停車時間が軽減されるため、こだまで静岡・東京間が「最大11分の移動所要時間短縮」の可能性もある。

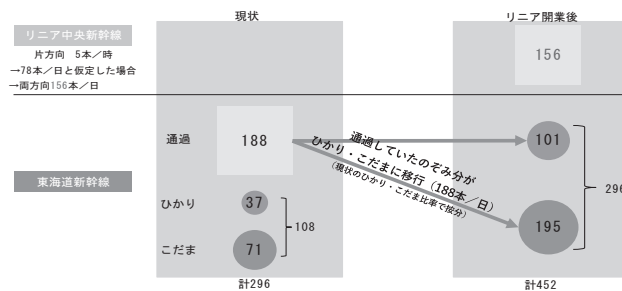
リニア開業後、静岡駅とリニア沿線駅の東京アクセス時間を比較するとリニア神奈川県・山梨県・長野県・岐阜県駅とも静岡駅より乗車時間は短いものの、駅と各都市中心部との距離によるアクセス時間や、リニアの各駅停車が1時間1本であることの待ち時間を考慮すると、コンパクトシティ静岡市の静岡駅は総アクセス時間ではリニア沿線各駅に対し優位にあると結論付けている。

東海道新幹線静岡駅の停車本数の仮定

■リニアに転換しなかった分が、ひかり・こだまに移行

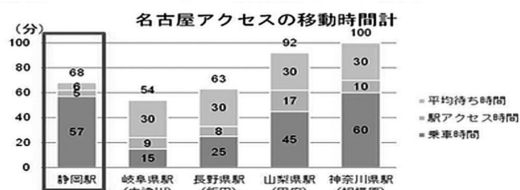
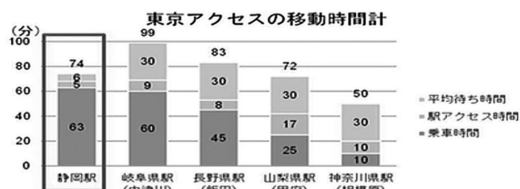


■通過していたのぞみ分が全部ひかり・こだまに移行



三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

（報告書72・73頁）



三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

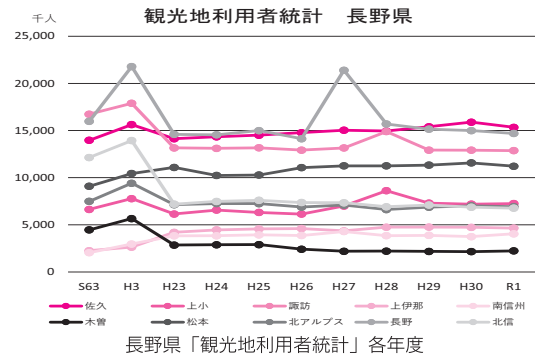
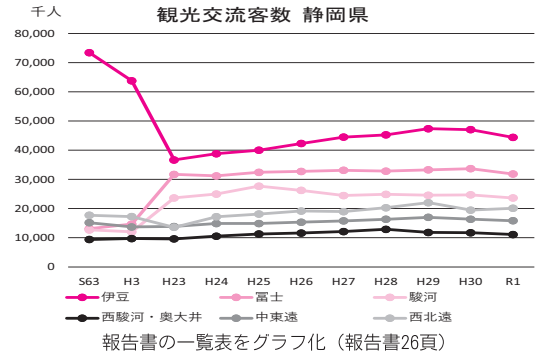
（報告書74頁）

2. 観光面では静岡市・静岡県は強力な競合先

報告書は、「静岡市の地域特性」として様々なデータをまとめている。それは、静岡駅とリニア沿線各駅が同じ「東京から1時間程度の中継駅」として旅客が降車してくれるための要因、地域力について比較を試みるためということができる。

その全部を取り上げることはできないが、観光面では、静岡県「観光交流客数調査」によると全県で1億4千万人台/年の観光交流数を誇る大観光県であり、「伊豆」、「富士」の年間3千～4千万人台という巨大観光地を擁している。その他の地域も、静岡市が含まれる「駿河」の23百万人/年をはじめ、各地域は1千万～2千万人台/年の規模となる。

これに対し、長野県の「観光地利用者統計調査」で地域振興局別利用者数をみると、静岡県に比べ総体にサイズが小さい。全県で8千万人台、南信州、上伊那で共に4百万人台、木曾が2百万人台。リニア長野県駅を降車駅に選んでもらうには、これら3地域が一体となりでき得れば諏訪地域も巻き込んだ観光推進体制が望まれる。



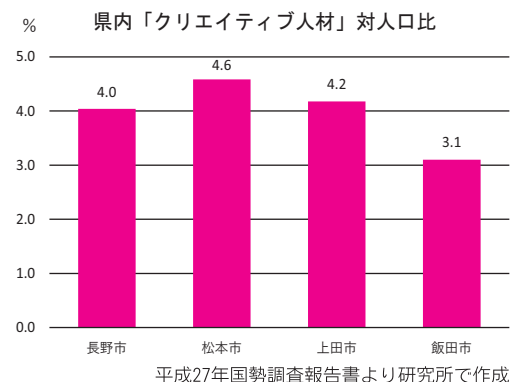
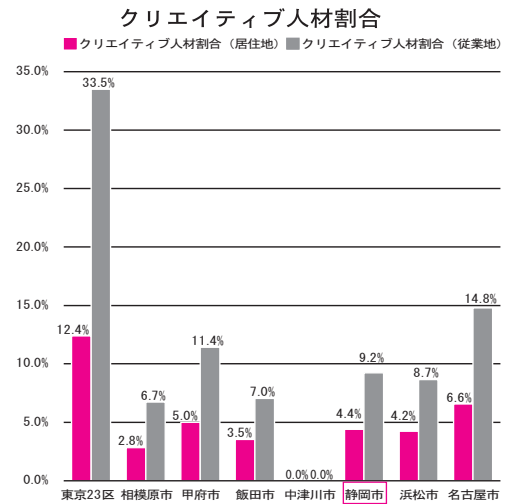
3. 「クリエイティブ人材」が示す地域特性

報告書は「クリエイティブ人材」という概念を用いて分析を試みている。これは国勢調査の職業別就業者で「管理的職業従事者」および「専門的・技術的職業従事者のうち、研究者、技術者、法務従事者、経営・金融・保険・専門職業従事者、著述家・記者。編集者、美術科・デザイナー・写真家・映像撮影者、音楽家・舞台芸術家、その他の専門的職業従事者」と定義されている。新幹線は「ヒトと情報を運ぶ」といわれるが、「ビジネス目的の移動」などの基盤となるのがクリエイティブ人材、との認識であろう。

平成27年国勢調査に基づく状況は、クリエイティブ人材の総数で静岡市は「甲府市や飯田市・中津川市よりも高く、優位性があるとしているが、対人口比でみる飯田市のクリエイティブ人材比率は、リニア沿線中間駅地域で甲府市に劣るものの相模原市を上回っていることが判る。

報告書に倣い、同じ平成27年国勢調査結果で県内の10万人以上都市のクリエイティブ人材比率を算定した。県内向けの限られたデータから算出したため、報告書の数値と一致しない。

これを見ると、県庁所在地であり新幹線が通っている長野市を松本市が上回っているのが判る。松本市は人口の社会増が続くなど特徴ある都市で、当該比率もその裏付けとなるものと思われる。この比率には四年制大学の存在も大きく関わっているのではなかろうか。



終わりに

静岡県といえば、リニア南アルプストンネルの大井川水問題がクローズアップされがちであるが、水問題とは別に、リニア開業後の東海道新幹線・リニア新幹線沿線間での綱引きを見据えた冷徹な研究・検討が進められていることが判る。

当地域での、リニア開業後を見通した一層の取り組みが肝要となっている。

(飯田信用金庫 しんきん南信州地域研究所 リニア・三遠南信対策室 加藤 修平)