

リニア中央新幹線に向き合って…

飯田信用金庫は、本年7月1日付で総合企画部にリニア対策室を設置しました。10月17日に国土交通大臣よりJR東海に対し建設計画が認可され、11月から12月にかけてはJR東海により各地で事業説明会が開催されています。

当対策室ではそれらを追いかけ、リニア建設の全貌把握に努めてきました。今後は地域の皆さまの事業や暮らしの中で対応すべきことを考え、取り組んで参ります。当対策室の業務は、①リニア新幹線に対する情報収集と提供、②工事期間中の産業支援、③開通後の地域振興策の立案、④官公庁、諸団体との連絡窓口です。よろしく申し上げます。

■開業まで13年間

リニア中央新幹線は平成39年開業を予定されており、あと13年後となります。リニア中央新幹線建設の特徴を考慮するため、JR東海の事業説明会の際よく言われていた「整備新幹線に準じ…」に因み、各整備新幹線の状況をまとめました。

整備新幹線の状況

新幹線名・工事実施計画認可区間	実キロ数	工事実施計画認可	開業 (開業予定)	認可から開業 までの期間
北海道新幹線（青森～札幌間）	360km			
うち新青森～新函館間	148km	平成17年4月	平成28年3月（予定）	10年11カ月
〃 新函館～札幌間	211km	平成24年6月	平成47年（予定）	約23年
東北新幹線（盛岡～青森間）	179km			
うち盛岡～八戸間	96km	平成7年4月	平成14年12月	7年8カ月
〃 八戸～新青森間	81km	平成10年3月	平成22年12月	12年9カ月
北陸新幹線（東京～大阪間）	600km			
うち高崎～軽井沢間	41km	平成元年6月	平成9年10月	8年4カ月
〃 軽井沢～長野間	75km	平成3年8月	平成9年10月	6年2カ月
〃 長野～上越間	59km	平成10年3月	平成27年3月	17年0カ月
〃 上越～富山間	110km	平成13年4月	平成27年3月	14年0カ月
〃 富山～白山総合車両所	58km	平成17年4月	平成27年3月	9年11カ月
〃 金沢～敦賀	125km	平成24年6月	平成37年（予定）	約13年
九州新幹線（鹿児島ルート）（福岡～西鹿児島間）	257km			
うち八代～西鹿児島間	126km	平成3年8月	平成16年3月	12年7カ月
〃 博多～八代間	130km	平成13年4月	平成23年3月	9年11カ月
九州新幹線（長崎ルート）（福岡～長崎間）	118km			
うち武雄温泉～長崎間	66km	平成24年6月	平成34年（予定）	約10年

* 駅名は計画認可時のもの。新函館→新函館北斗、上越→上越妙高、八代→新八代、西鹿児島→鹿児島中央となる。

* 富山～白山総合車両所間のキロ数は富山～金沢間のキロ数。（国土交通省HP、wikipediaから作成。）

リニア中央新幹線は始発・終着の品川駅～名古屋駅間285kmの全線で着工します。整備新幹線は日本経済の変化や時の政権の状況等により紆余曲折して進捗したため、当初の着工から全線開業まで20年から30年以上かかっているのに対し、リニア新幹線は13年間で造ってしまいます。リニア新幹線沿線の各地域（地方自治体や住民の皆さま）にとって13年は上記の各区間の期間に比べ特段短いとはいえませんが、全線開通がスピードを伴って進められることに対応しなければなりません。加えて、各方面から指摘されている通り長大トンネルや大深度地下工事などが含まれての13年です。

私たちはこの地域で、リニア中央新幹線建設に伴う問題を見つめて参ります。

■ 4時間が45分に

去る11月22日リニア中央新幹線期成同盟会総会の講演会で、講師の森山誠二中部地方整備局企画部長は、リニア開業による時間短縮効果は当飯田地域が最も大きい「60%以上の区分」（単純計算すると83%）になると指摘されております。

しかしこれを比率でなく絶対値の「45分」と受け止めるとまた感覚が違ってきます。飯田市から45分は中央自動車道で走って北なら伊那市、南は中津川市か恵那市の辺り。伊那市の辺りに東京が位置するとなればその変化は「異次元」のものとなる予感がします。

消費行動について考えると、大規模小売店舗法という法律が生きていて大型店が出店する際、商業調整という制度があった頃のことを思い出し、古い本を引っ張り出しました。

ライリーのモデル

$$\frac{Ba}{Bb} = \left[\frac{Pa}{Pb} \right] \times \left[\frac{Db}{Da} \right]^2$$

Ba：都市Aに引きつけられる小売取引割合
Bb：都市Bによって引きつけられる小売取引の割合
Pa：都市Aの人口
Pb：都市Bの人口
Da：都市Aまでの距離
Db：都市Bまでの距離
(中小企業大学東京校「商圈理論解説」昭和62年3月)

この式の意味するところは、「2つの小売集積地は、ほぼ両地域の人口数に比例して、かつこれら両地域の間位置する地点までの距離の2乗に反比例して商取引を誘引する」というものです。(人口の部分に商業集積規模(売り場面積)を入れるやり方もある)

例えば飯田市近郊の地点を想定して飯田市まで5km、伊那市まで50km、飯田市の人口10万人、伊那市の人口7万人と入れると、Ba/Bbの値は0.007となり、相対的百分率は伊那市が $0.007 \div (1 + 0.007) \times 100 = 0.69\%$ 、飯田市は $1 - 0.69 = 99.31\%$ と、この地点における伊那市と飯田市との小売取引シェアとなります(伊那市への流出は殆どないと算出される)。

リニア開通により時間距離が縮まって伊那市の位置に東京の街が来たものとするので伊那市の人口を東京の人口に置き換えます。特に根拠はないが品川をはじめとする東京都区部の人口9百万人の半分の4.5百万人を入れるとBa/Bb値は0.450(百分率で31.03%)。単純化されたモデルですので、必ずこのようになるということではなく、都市規模と時間距離の変動は大きな変化をもたらす、ということの参考としてご理解ください。

■ 中間駅地域間での交流

リニア開通により山梨県や岐阜県東濃地域が更に身近になります。リニア建設が始まり、これらの地域も当地域と同様の課題や問題を抱えています。大都市部との交流を図っていくのは勿論ですが、この機会にお隣の県・地域との交流を始めていく必要があります。

三遠南信地域では10年来、将来の三遠南信道全通を睨み静岡県遠州地域、愛知県東三河地域の信用金庫と南信地域の当金庫とで、ビジネスサミットやシンポジウムなどを10年来取り組み、相互の交流とビジネスマッチングに取り組んでいます。

当対策室としても山梨県、岐阜県東濃地区の信用金庫との交流を進めていきます。

(飯田信用金庫 総合企画部 リニア対策室 加藤 修平)