

北陸新幹線高崎・長野間の整備が旅客流動及び地域経済に与えた影響に関する研究

野澤 和行 主任研究員

1. 研究の背景および目的

これまで新幹線ネットワークは、大都市を中心として整備されてきたが、近年、地方への拡大が進んでいる。この結果、近年整備された、及び今後予定されている新幹線の特徴として、その沿線の人口規模は、これまで整備された新幹線沿線人口より小さい。また、開業時期も、これまでの人口や経済が拡大する時代から、低成長及び少子高齢化の時代を迎え、輸送人員の増加も望みにくいものと考えられる。したがって、その経済効果も大都市圏で整備されたものと比べ、顕在化しにくいものと想定される。

このような問題意識にたつて、沿線の人口規模の小さい県、市町村等が、高速交通機関の着工やこれに併せた地域開発を検討していくに当たっての示唆を与え得る資料の蓄積・提供を目指して、新幹線の開業による旅客需要や地域経済への影響について研究することとした。

また、研究の実施に当たっては、次のような手法によることとした。

①長期の分析

沿線の人口の規模が小さい場合、効果が顕在化するまでに一定の時間が必要であるとともに、開業直後の一時的なブームを捨象する観点から長期の分析をすることとした。

②新幹線の非沿線地域や全国との比較

分析の対象となるデータが時系列的にみてマイナスになった場合でも、さらに新幹線の非沿線地域や全国と比べ、落ち込みの程度を比較した。

③業種ごとの細分化した分析

業種ごとに細分化して比較することにより、増加している業種や落ち込みが大きい業種を顕在化させた。

上記のような手法をとることから、本研究の対象に、開業後13年を経過している北陸新幹線高崎・長野間を取り上げることとした。

2. 首都圏と長野県新幹線沿線地域との旅客流動の時系列分析

東京都・長野間の旅客流動量は、新幹線開業前後で比較すると全国に比べて大きく伸びていた。また、鉄道の流動量が増加する反面、自動車による流動量が減少しており、自動車から鉄道にシフトした可能性がある。さらに、東京都と上田との流動においては、以前は自動車の分担率が高かったが新幹線開業後は鉄道のほうが高くなった。なお、新幹線の利用者の居住地は開業直後は長野県の居住者が東京都の居住者を上回ったが、近年は東京都の居住者が上回り、それ以前の水準に戻った。

3. 長野県新幹線沿線地域の地域経済の分析

①人口

新幹線駅所在市町及び新幹線と鉄道で結ばれた市町を中心に増加している。また、新幹線による県外通勤・通学者も増加している。

②事業所数・商品販売額

一部の町を除いて減少していたが、全国の減少率に比べては減少していない。業種ごとにみていくと、長野市では建設業者の減少率が全国平均と比べても大きかったが、減少数のうち3割強が長野県外に本社のある支社の減少であった。また、佐久市及び軽井沢市では小売業の販売額が伸びていた。

③観光客数

県外観光客が減少している反面、県内観光客は伸びている市町もあった。なお、県外観光客の減少は山間の町村で大きく、これは長野県のスキー客がピーク時に比べ4割となっていることに関連していると考えられる。また、新たに開設された観光施設が既存の観光地の県外観光客の減少を補完している市町もみられた。

4. まとめ

様々な指標から北陸新幹線の開業による効果を確認することができたが、特に新幹線の開業に併せ、新たな商業・観光施設の開設や県外観光客の誘致のため積極的な取り組みを行っている市町の経済が活性化していることは今後の参考となる。