岩倉先生への返答

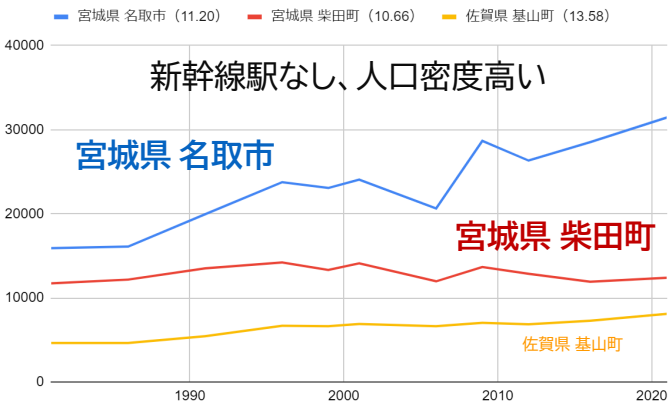
岩倉先生スライド

新幹線整備の雇用効果はないと結論づけて良いか？
分析方法の改善の余地はあるか？

Q1：新幹線駅への近接性指標（アクセシビリティ）変数の価値は？
自治体間の競争と連携を反映する必要があるのでは？
例えば、広域ブロック内での拠点都市（仙台、金沢、福岡など）と各都市との時間距離
金沢市に隣接する白山市、能美市、野々市市、川北町、津幡町で従業者数が急増

Q2：雇用の変化は複雑。固定効果モデルは計測に向いているか？
首長の交代によって都市政策や企業誘致戦略に変化
時代で地域ごとに産業構造が変化（○半導体、○再エネ、○IT、×サービス産業）
⇒自治体と年次が独立の固定効果で上記の影響を考慮できるか？

注: ()内は、2021年時点で人/km²



A1：近接性指標変数またはその代理変数もモデルに投入したい

- 雇用が一般的に都市中心部に集中しているので、都市中心部との距離や移動所要時間は自治体の雇用者数とその変化に影響を与える（例：仙台から11kmの名取市、31kmの柴田町）
- 近接性指標に不可欠な移動所要時間の計算は、国土交通省が開発した総合交通分析システム（NITAS）を使って行っているが、代理変数も使ってみたい。例えば、各自治体と広域拠点都市（中核市など）中心部との距離
- 自治体間の競争と連携を反映する必要もあるので、検討していきたい

A2：固定効果モデルは自治体の政策変化などを考慮できない

- 本研究の固定効果モデルでの自治体固定効果変数は、時不変の個別効果（例えば、各自治体の地理的要因）を表し、自治体の政策変化、時代による地域ごとの産業構造変化などを考慮できないが、どう考慮するか検討していきたい
- 新幹線整備の雇用効果の見方は様々。ここのモデルはそのうちの一つに過ぎない。今後は他の視点から見て、より総合的に結論づけることを目指す

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

一般財団法人 運輸総合研究所 研究員 邱 秉瑜（きゅう へいゆ） chiu-bny@jttri.or.jp