

新幹線新駅の需要予測・
波及効果の再検証調査
(概要版)

平成18年10月

滋 賀 県

調査の構成

1. 前回調査(深度化調査)結果の概要

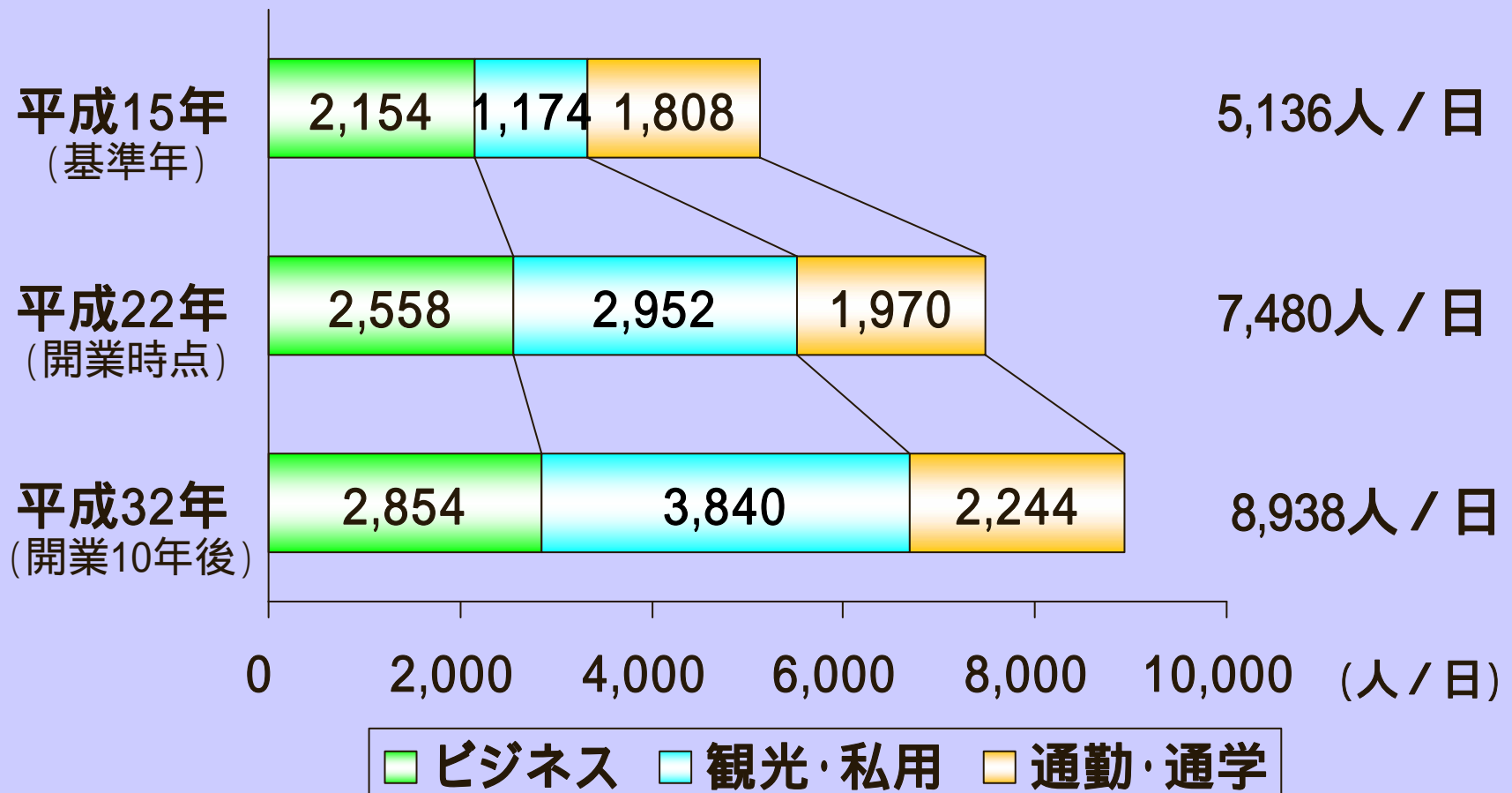
2. 再検証のポイント
(深度化調査からの変更点)

3. 再検証結果

4. 最新データの見直し(時点修正)
による再検証

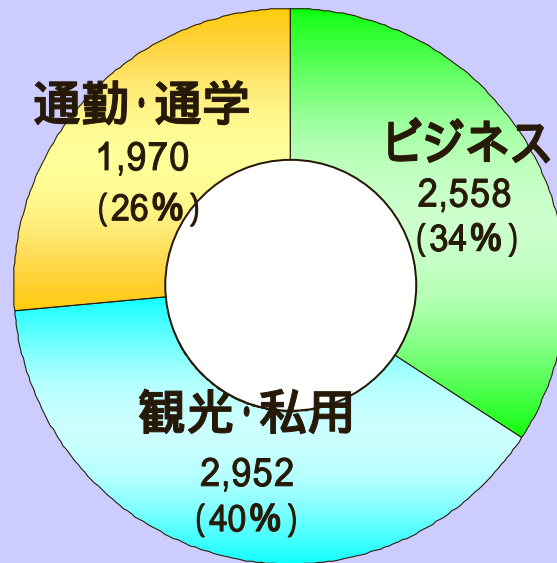
5. 再検証結果における留意点

新駅利用者数



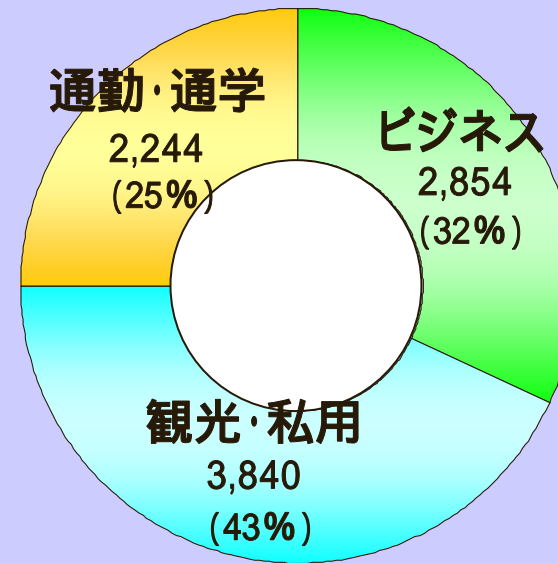
目的別新駅利用者数

平成22年
(開業時点)



計 7,480人/日

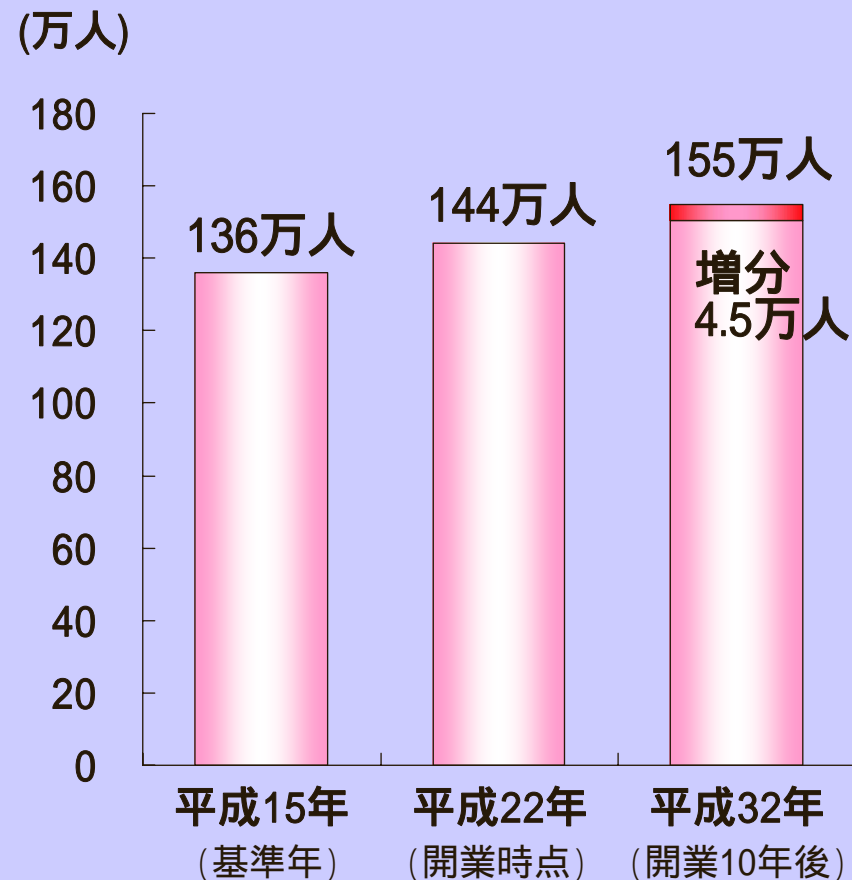
平成32年
(開業10年後)



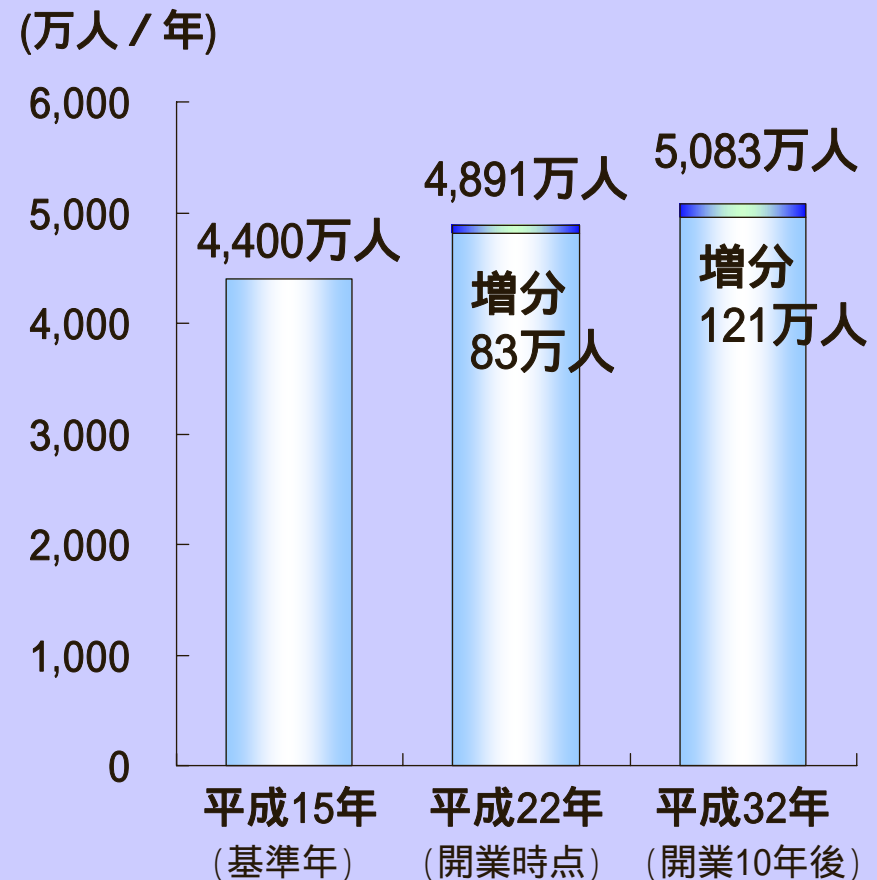
計 8,938人/日

人口・観光入込客の増加(県全体)

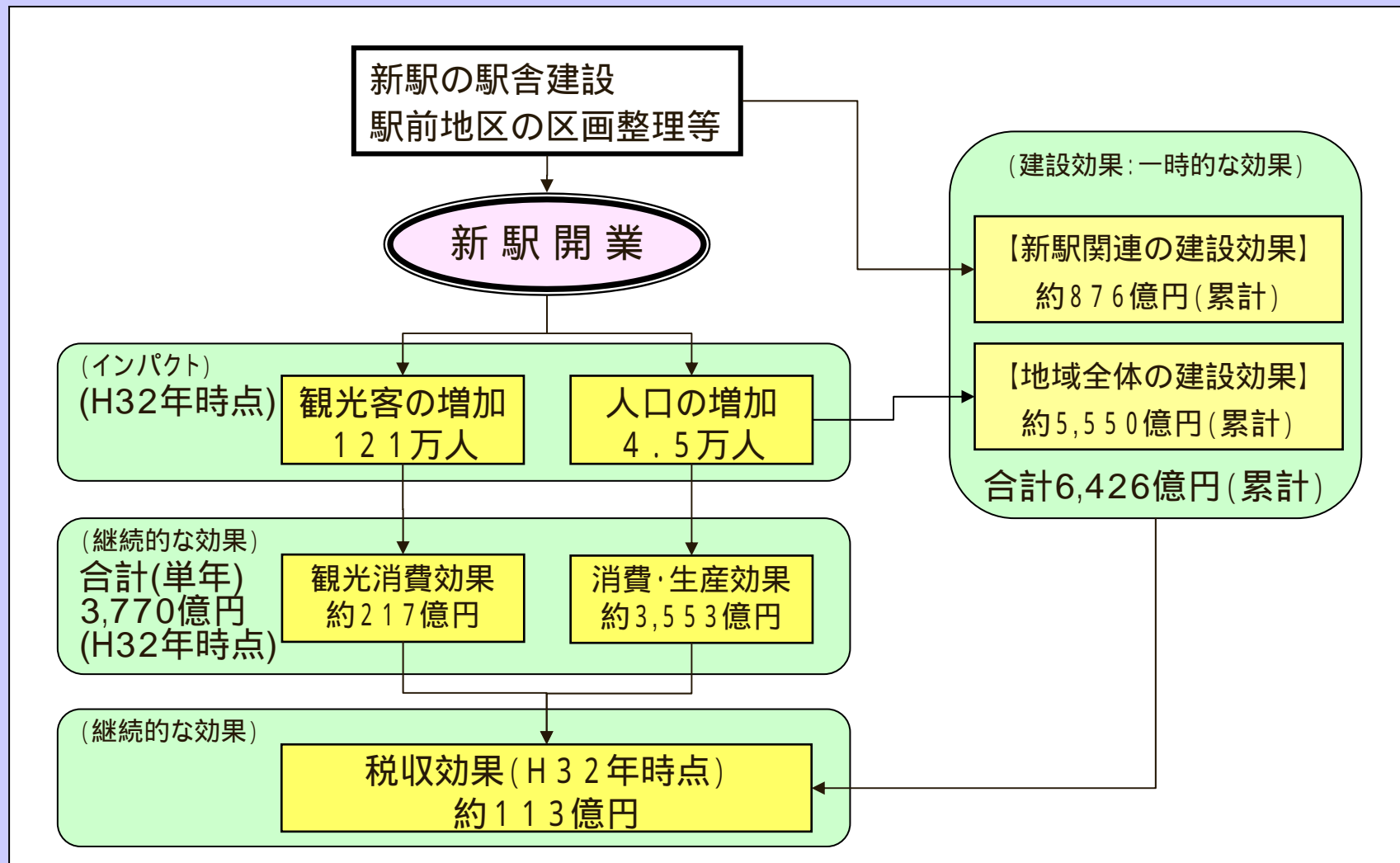
<人口の予測>



<観光客の予測>



経済波及効果



調査の構成

1. 前回調査(深度化調査)結果の概要

2. 再検証のポイント
(深度化調査からの変更点)

3. 再検証結果

4. 最新データの見直し(時点修正)
による再検証

5. 再検証結果における留意点

深度化調査からの変更点(1)

最新データに基づく試算

前提条件等の見直し

「高位」「中位」「低位」の3区分による推計

< 前提条件の見直し項目 >

	見直し項目
	人口推計(趨勢)
	人口インパクト(弾性値・圏域設定)
	観光入込客推計(趨勢)
	観光インパクト(弾性値・圏域設定)
	産業連関表
	利用者推計モデルの条件設定
	インパクトを見込んだ利用者数の条件設定
	建設効果の条件設定
	新駅利用者の経済効果(追加)
	観光消費効果の条件設定

2. 再検証のポイント(深度化調査からの変更点)

深度化調査からの変更点(2)

		深度化調査(前回調査)	再検証		
			高位推計	中位推計	低位推計
人口推計(趨勢)		H14(市町別はH15)に社人研が推計(H12国調ベース)した県・市町別人口を採用	「中位推計」の結果に社人研全国推計の「中位と高位」の幅(約2%)を乗じて推計	H17国調など最新データに基づき、社人研の推計手法に準じて再推計	「中位推計」の結果に社人研全国推計の「中位と低位」の幅(約2%)を乗じて推計
人口インパクト	弾性値の圏域	富士市、掛川市、安城市	新富士駅、掛川駅、三河安城駅周辺10km圏	左の周辺5km圏	同左
		南びわこ駅周辺10km圏	南びわ湖駅周辺10km圏	南びわ湖駅周辺の5km圏よりもやや広い圏域	南びわ湖駅周辺の5km圏よりもやや狭い圏域
	弾性値の設定	富士市、掛川市、安城市の平均値	新富士駅、掛川駅、三河安城駅周辺10km圏または5km圏の平均値		
	開業前後の期間	5年間	10年間		
	弾性値の比較対象	全国平均	静岡県・愛知県 (対象10km圏または5km圏を除く地域)		
観光入込客推計(趨勢)		H7～H14(8年間)の実績をもとに数式(ロジスティック曲線)で分析してトレンド予測	H8～H17(10年間)の実績をもとに数式(ロジスティック曲線)で分析してトレンド予測		
観光インパクト	弾性値の圏域	富士市、掛川市	新富士駅、掛川駅周辺の概ね20km圏		
		大津・湖南・甲賀地域の全域	同左		
	弾性値の考え方	趨勢観光客の伸び率×弾性値	趨勢観光客×伸び率		
	弾性値の設定	富士市、掛川市の平均値	2地域のうち高い方(掛川駅周辺)の値	2地域の平均値	2地域のうち低い方(新富士駅周辺)の値
弾性値の比較対象		静岡県	静岡県(対象20km圏および群発地震のあった伊豆地域を除く地域)		

2. 再検証のポイント(深度化調査からの変更点)

深度化調査からの変更点(3)

		深度化調査(前回調査)	再検証		
			高位推計	中位推計	低位推計
産業連関表		平成7年産業連関表	平成12年産業連関表		
推計モデルの 条件設定	乗用車アクセス時におけるガソリン単価	100円/ℓ	118円/ℓ(直近5年間の平均価格)		
	草津線接続駅からの移動時間(400m分)	5分	10分(接続駅から約400mの徒歩分の移動時間を考慮)		
	通勤利用における1ヶ月出勤日数	25日(往復50回)	21日(往復42回)		
インパクトを見込んだ利用者数(観光・私用目的)	新駅開業による宿泊利用	・宿泊率18.4% ・伸び率2倍(先行事例の単年度)	・宿泊率22.1% ・伸び率1.34倍(先行事例の開業前後5年)		
建設効果	住宅建築	全て一戸建で計算	全て一戸建で計算	一戸建1/3、 マンション2/3 の割合で再計算	同左
新駅利用者の経済波及効果		無し	有り(単価;500円/人)		
観光消費効果	観光消費額の積算項目	宿泊費、飲食費、交通費、土産品費	左記の項目に「入場・観覧費」を追加		

2. 再検証のポイント(深度化調査からの変更点)

< 人口インパクトの圏域 >

【深度化調査】南びわ湖駅周辺の10km圏



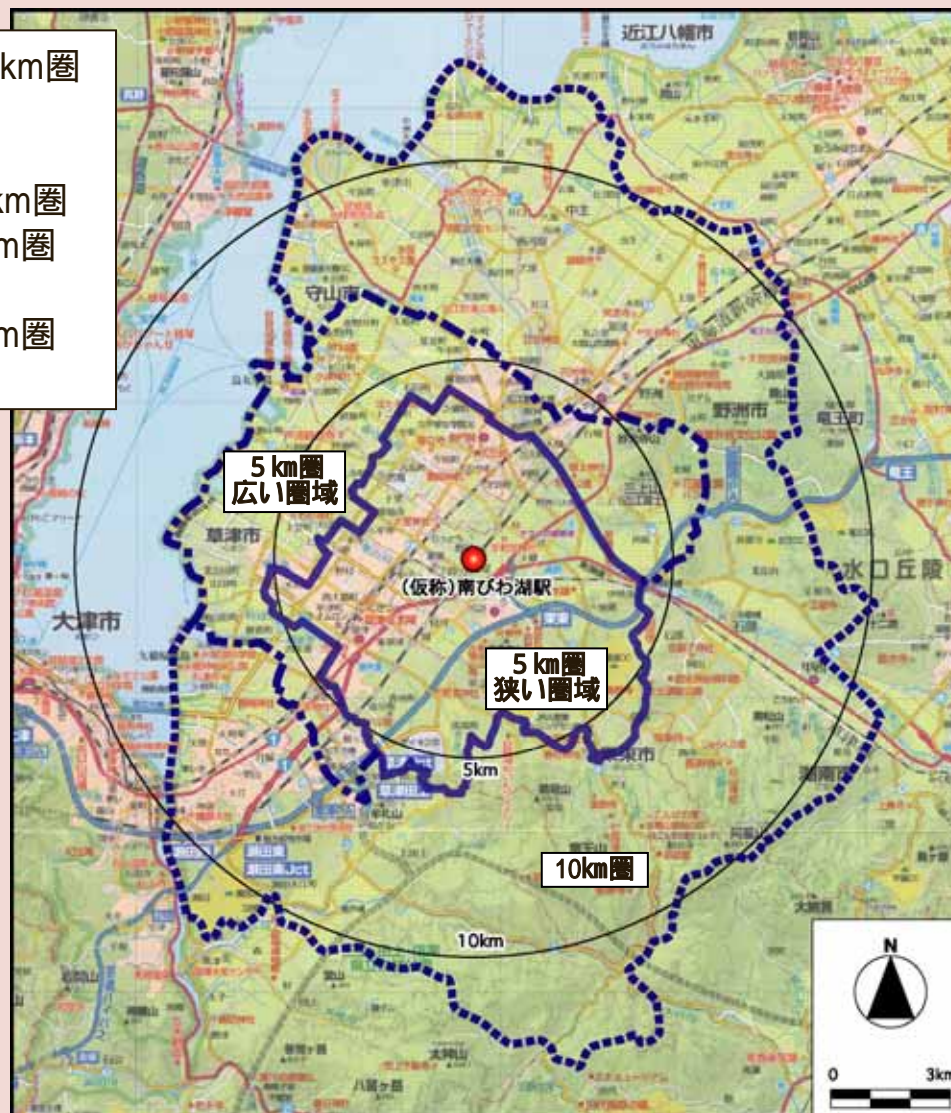
【高位推計】南びわ湖駅周辺の10km圏

【中位推計】南びわ湖駅周辺の5km圏

よりもやや広い圏域

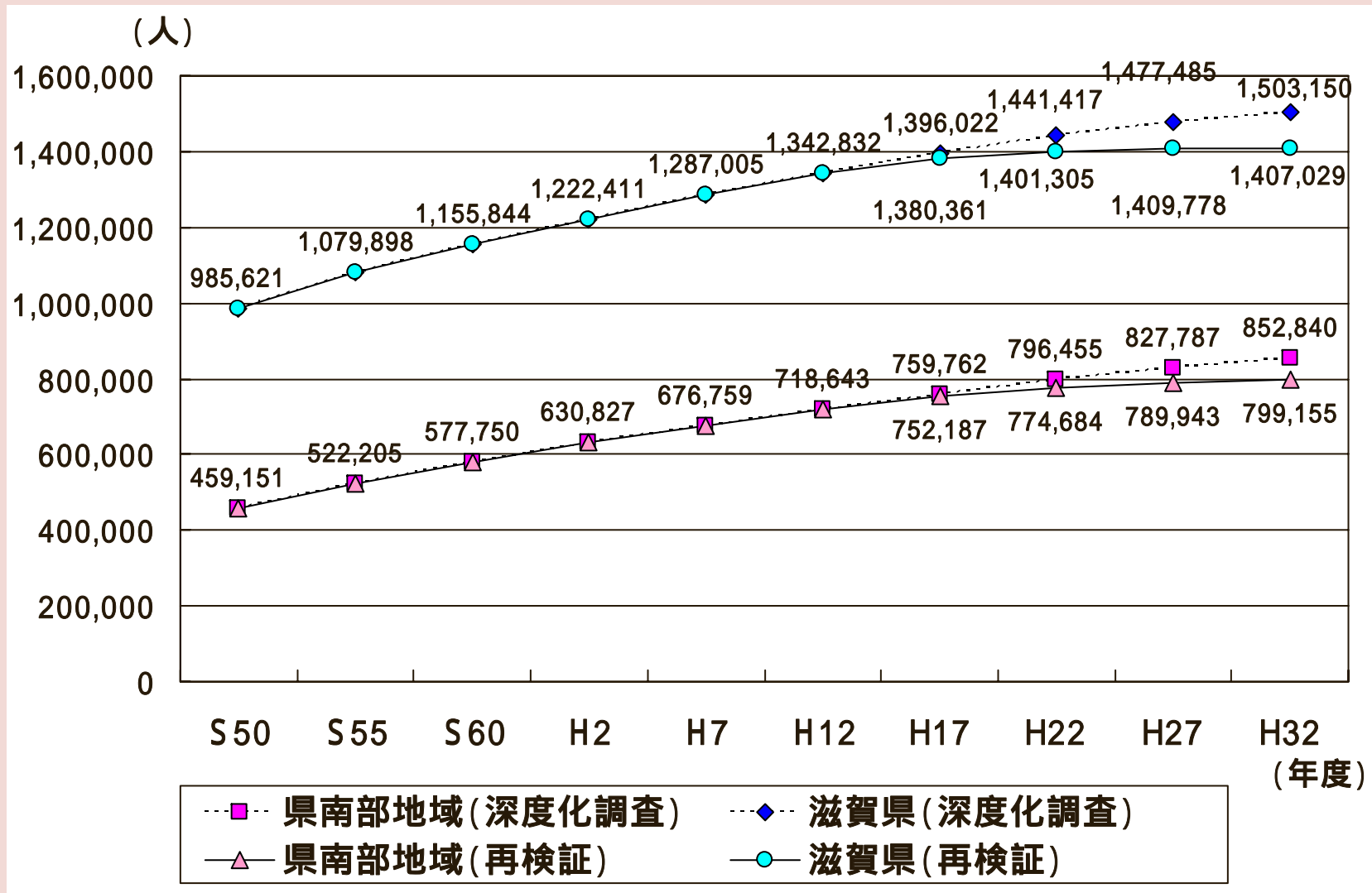
【低位推計】南びわ湖駅周辺の5km圏

よりもやや狭い圏域



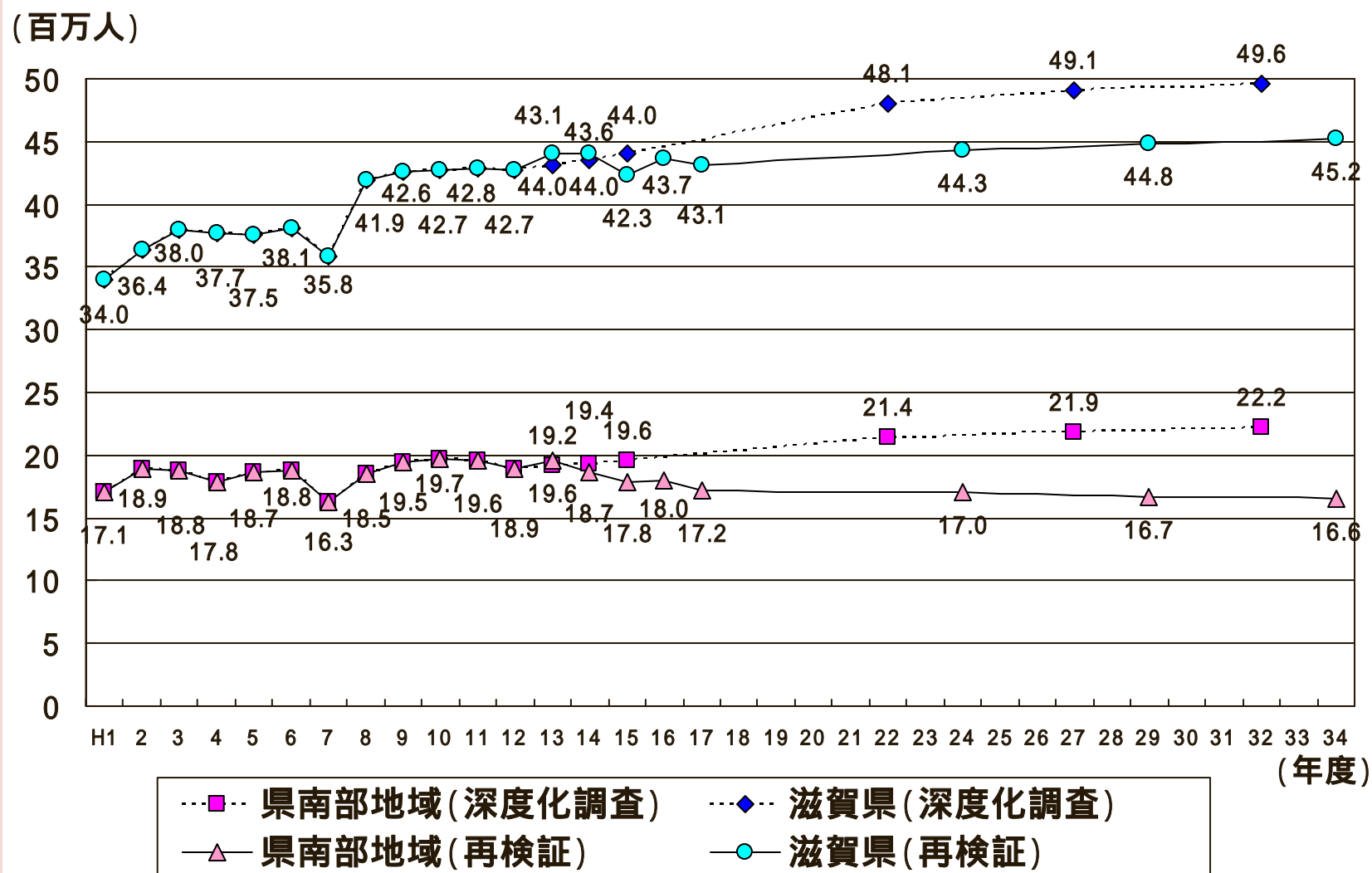
2. 再検証のポイント(深度化調査からの変更点)

< 人口の推計予測(中位推計) >



2. 再検証のポイント(深度化調査からの変更点)

< 観光入込客数の推計予測 >



調査の構成

1. 前回調査(深度化調査)結果の概要

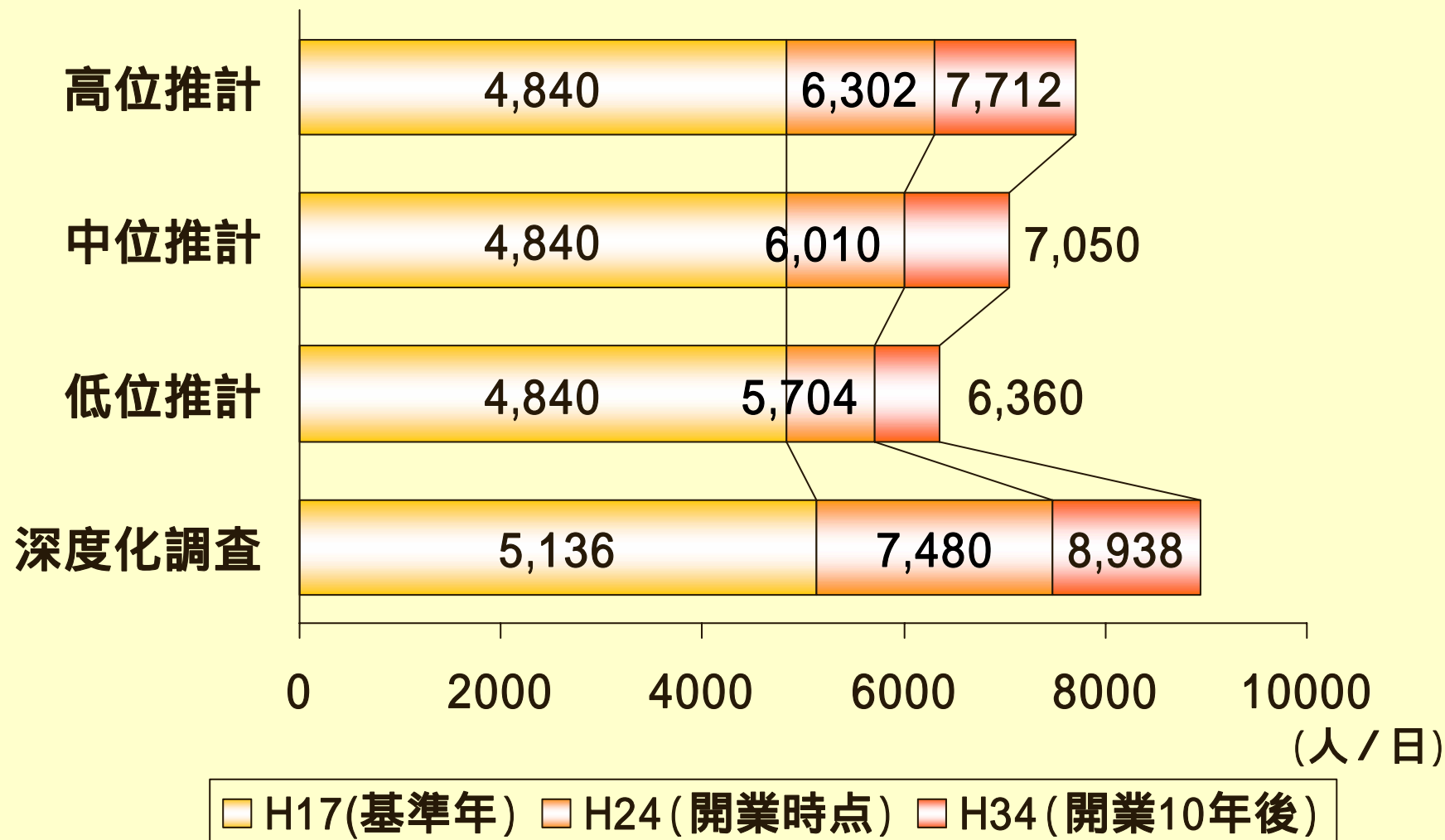
2. 再検証のポイント
(深度化調査からの変更点)

3. 再検証結果

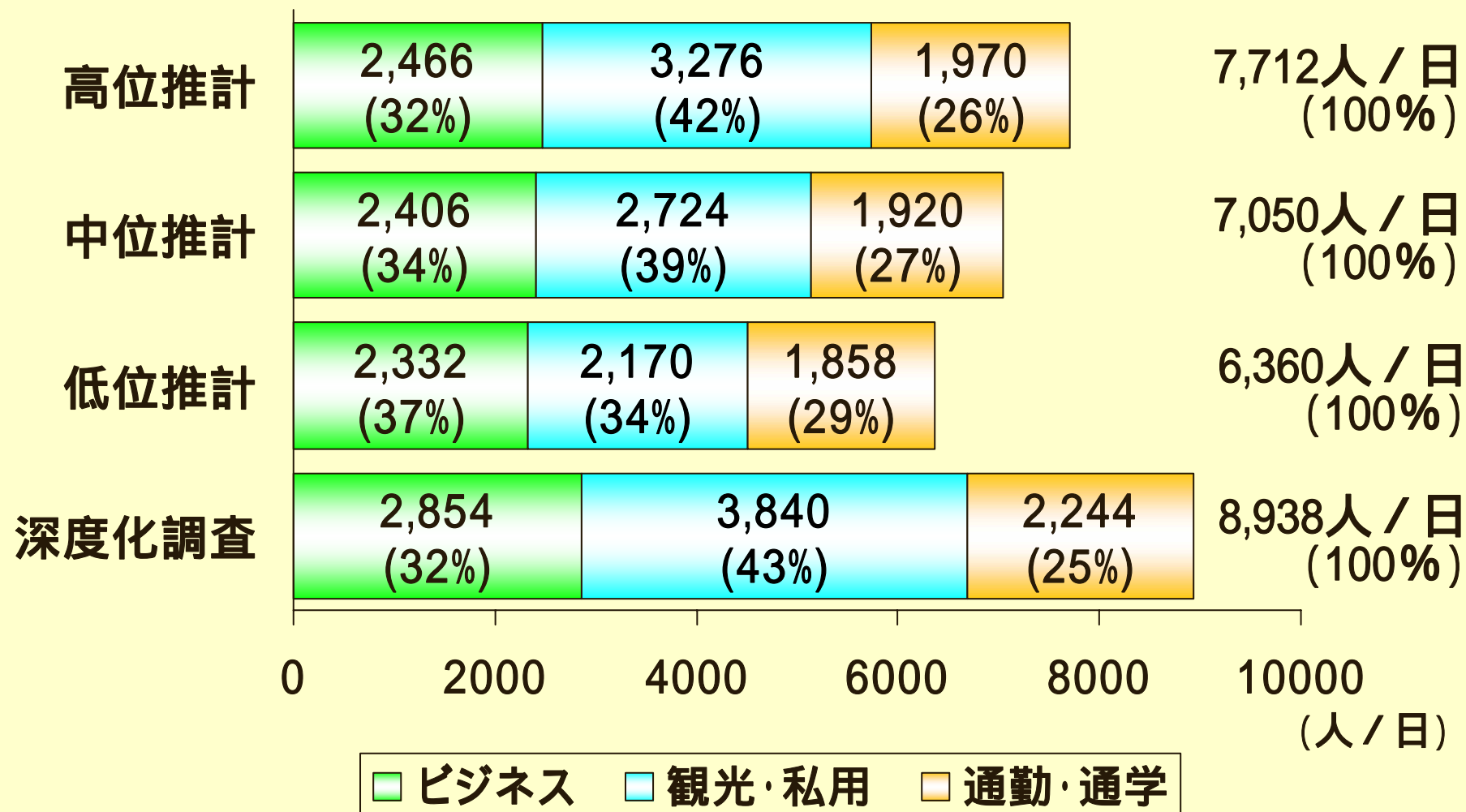
4. 最新データの見直し(時点修正)
による再検証

5. 再検証結果における留意点

新駅利用者数

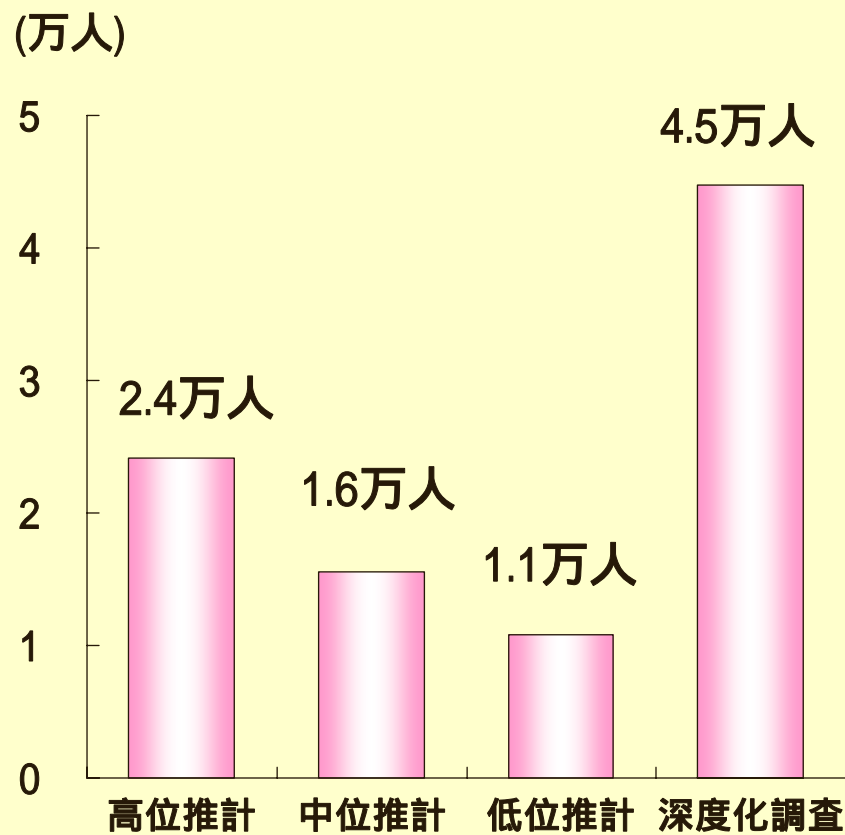


目的別新駅利用者数 (平成34年)

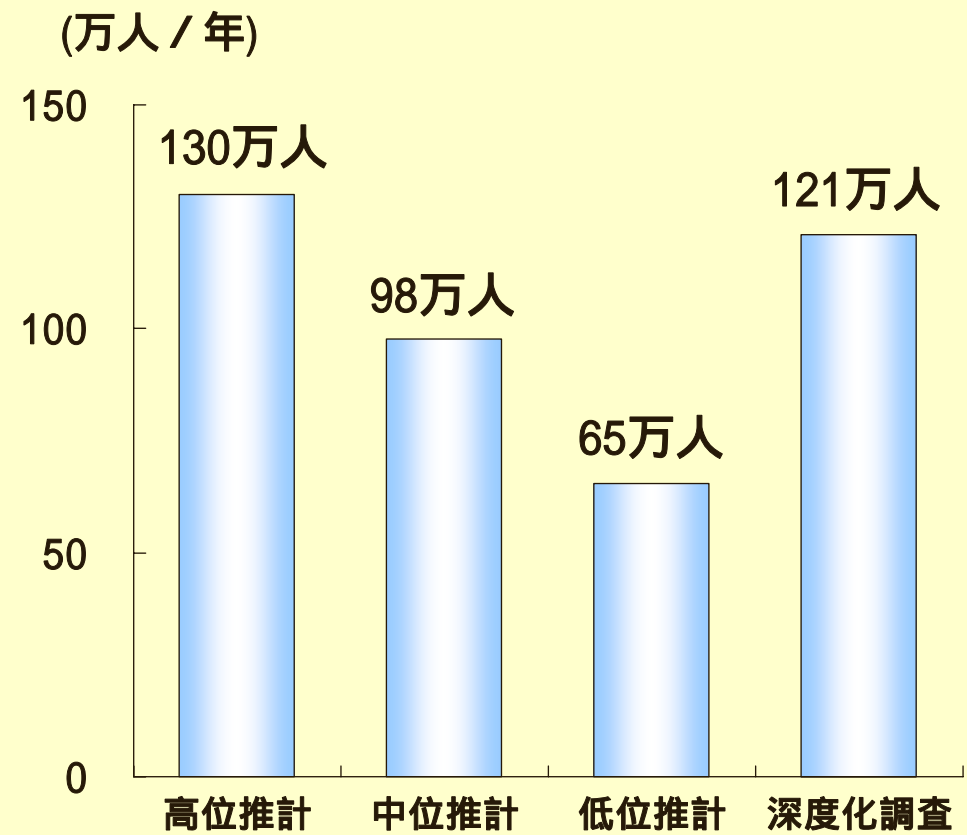


人口・観光入込客の増加

< 人口の増加(平成34年) >

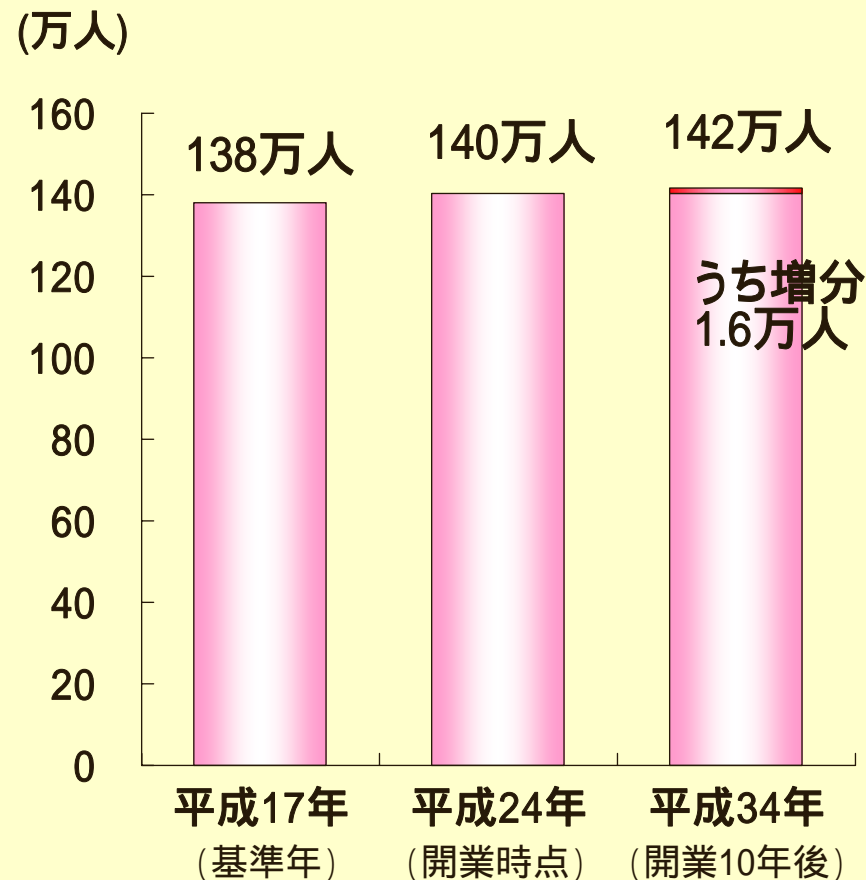


< 観光客の増加(平成34年) >

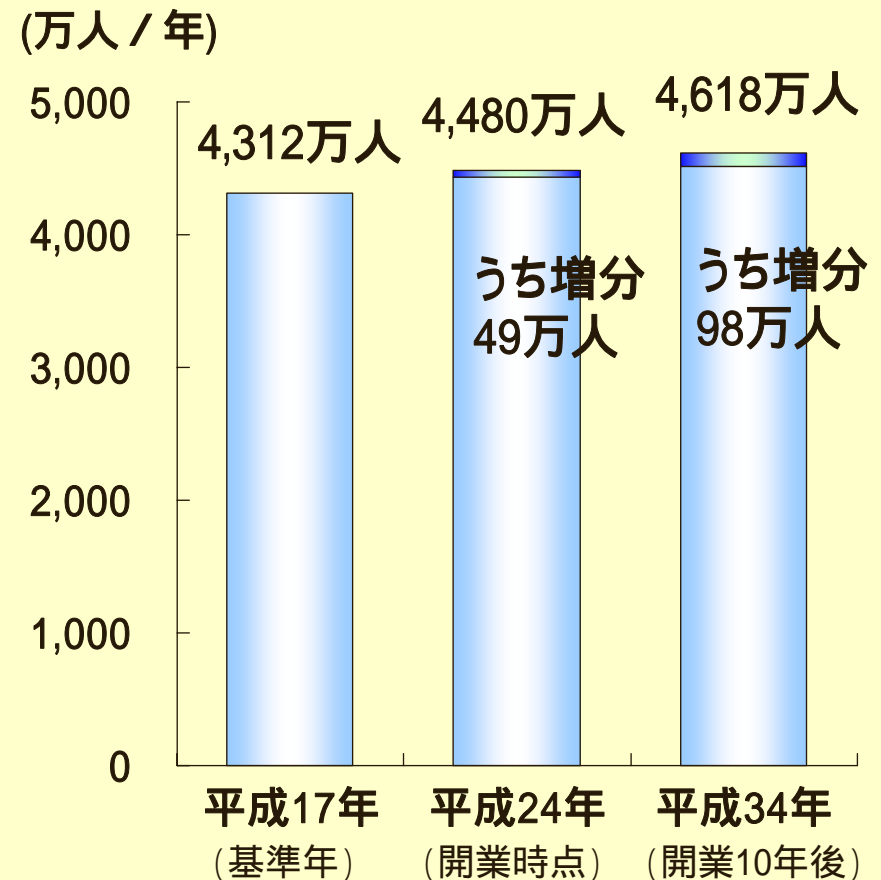


人口・観光入込客の増加(県全体:中位推計)

<人口の予測>



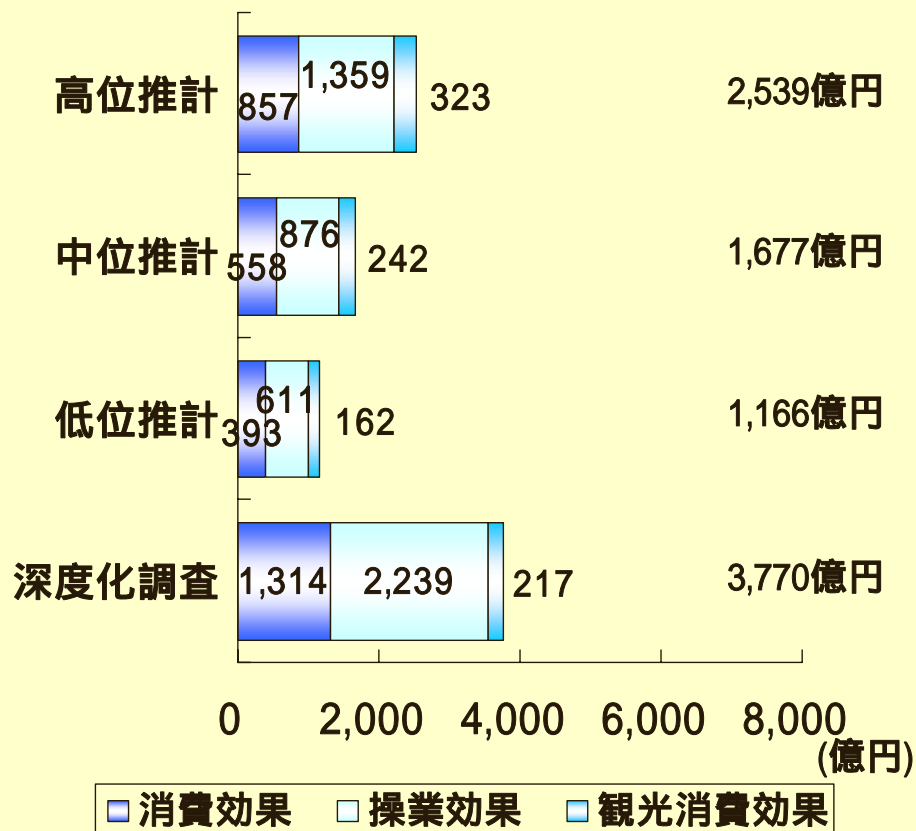
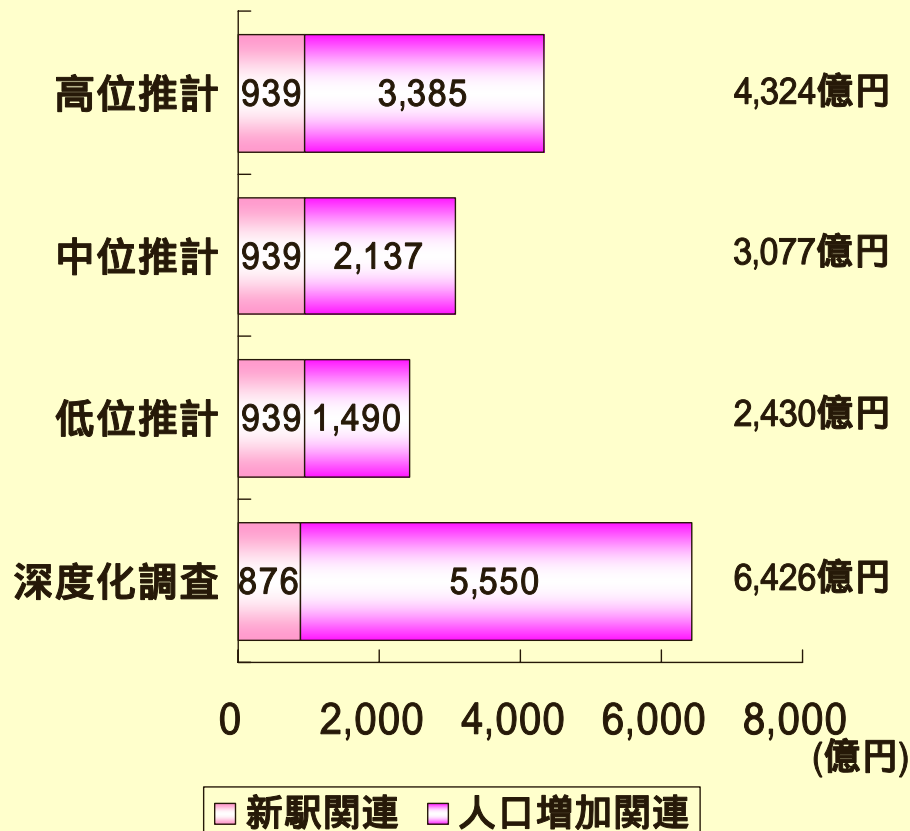
<観光客の予測>



経済波及効果(平成34年)

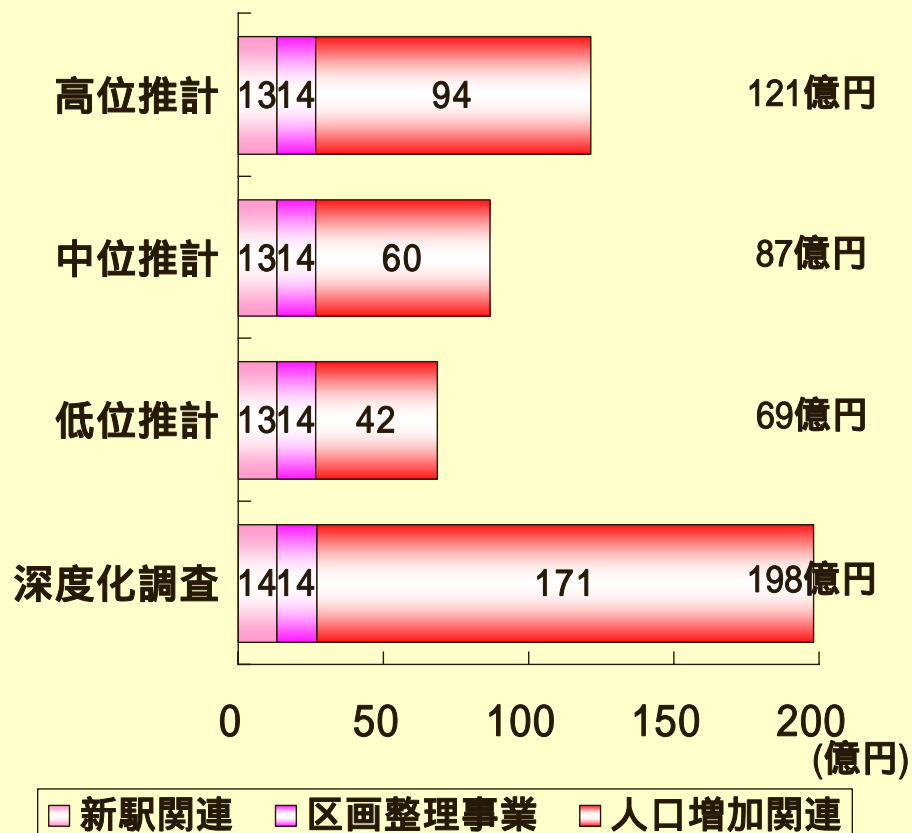
< 建設効果: 一時的な効果 > (累計)

< 消費・操業・観光消費効果
: 継続的な効果 > (単年)

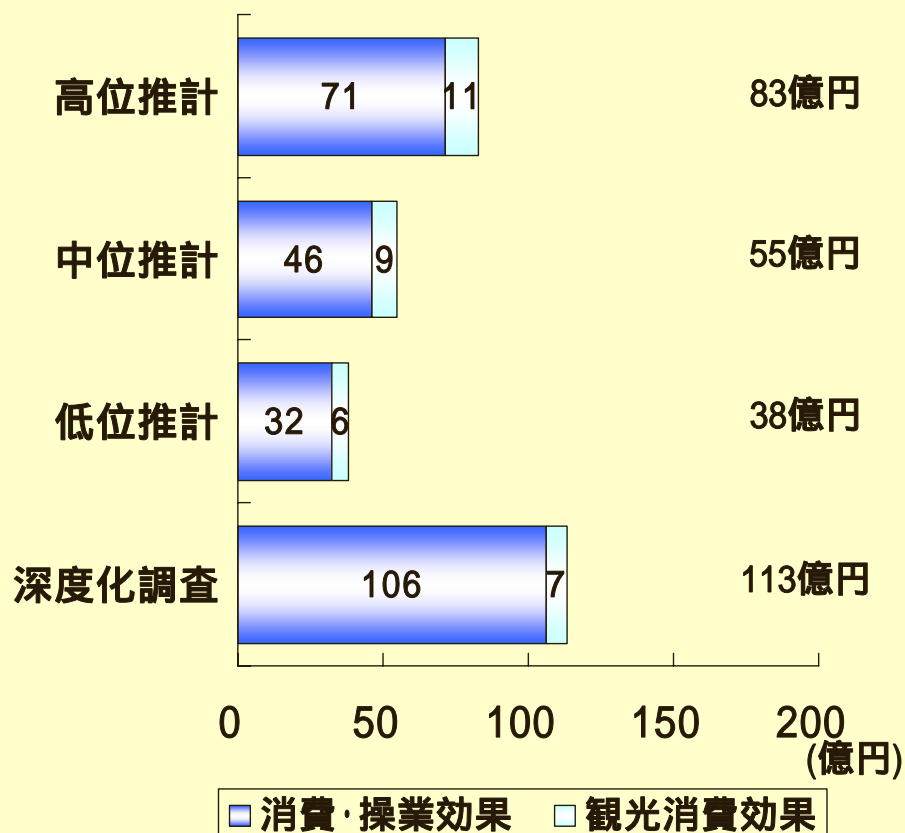


税収効果(平成34年)

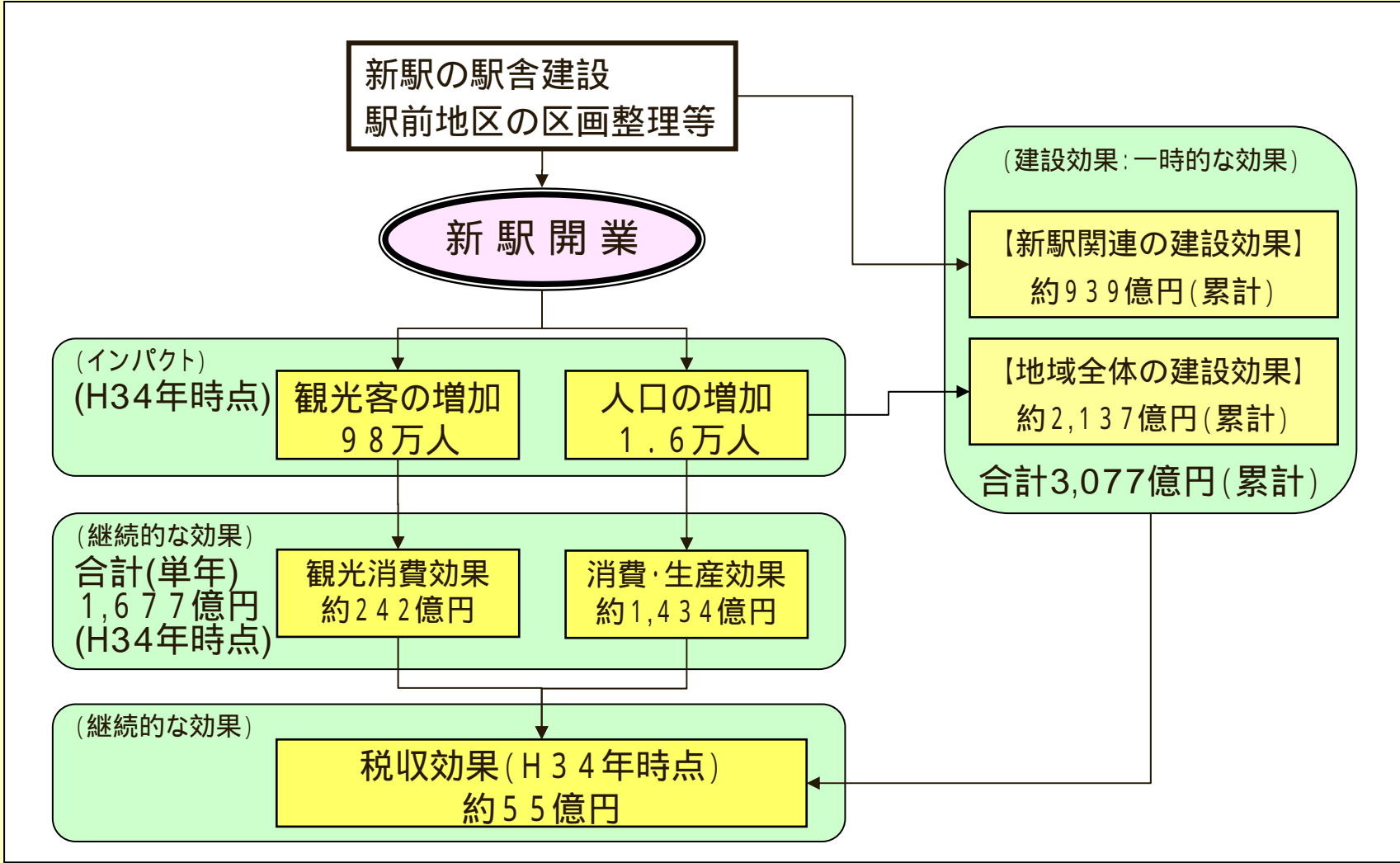
< 建設効果による税収 > (累計)



< 消費・操業・観光消費効果による税収 > (単年)



経済波及効果(中位推計)



調査の構成

1. 前回調査(深度化調査)結果の概要

2. 再検証のポイント
(深度化調査からの変更点)

3. 再検証結果

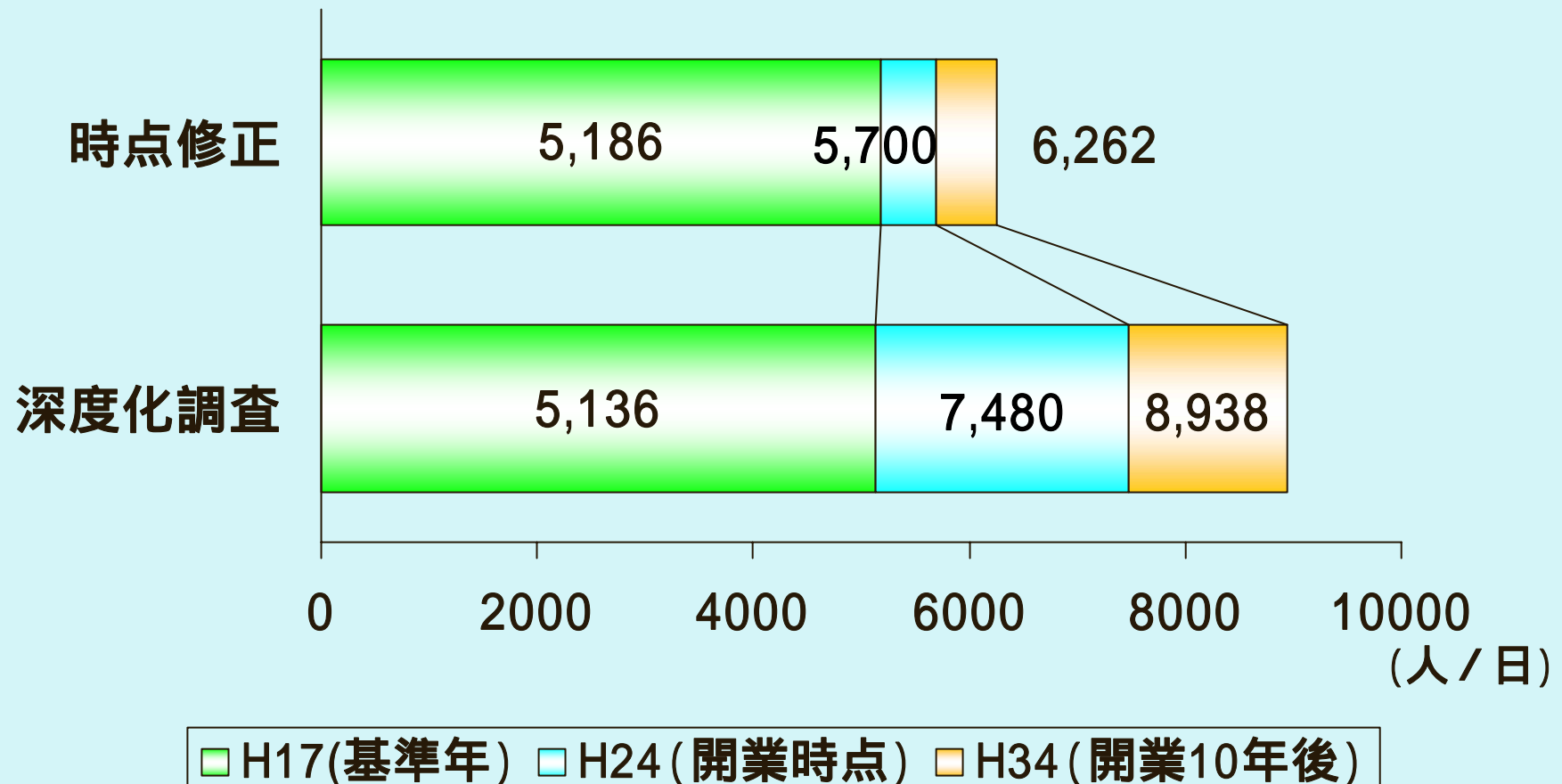
4. 最新データの見直し(時点修正)
による再検証

5. 再検証結果における留意点

4. 最新データの見直し(時点修正)による再検証

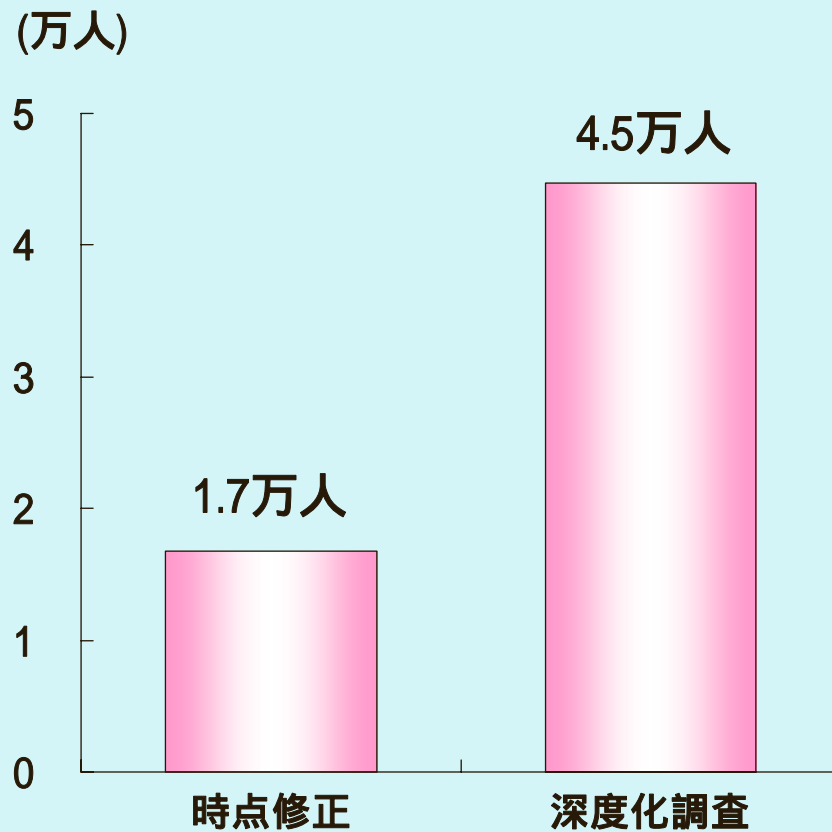
「高位」「中位」「低位」の3区分による推計とは別に、最新データ(人口、観光入込客数、産業連関表)に基づく修正のみを反映させた推計を行った。

新駅利用者数

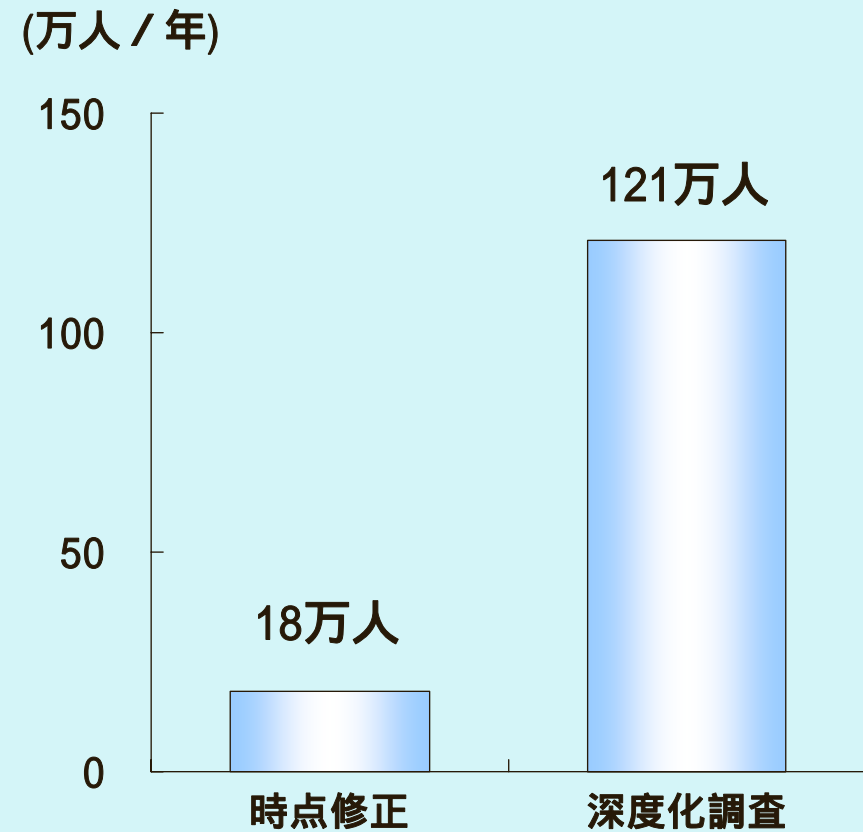


人口・観光入込客の増加

< 人口の増加(平成34年) >

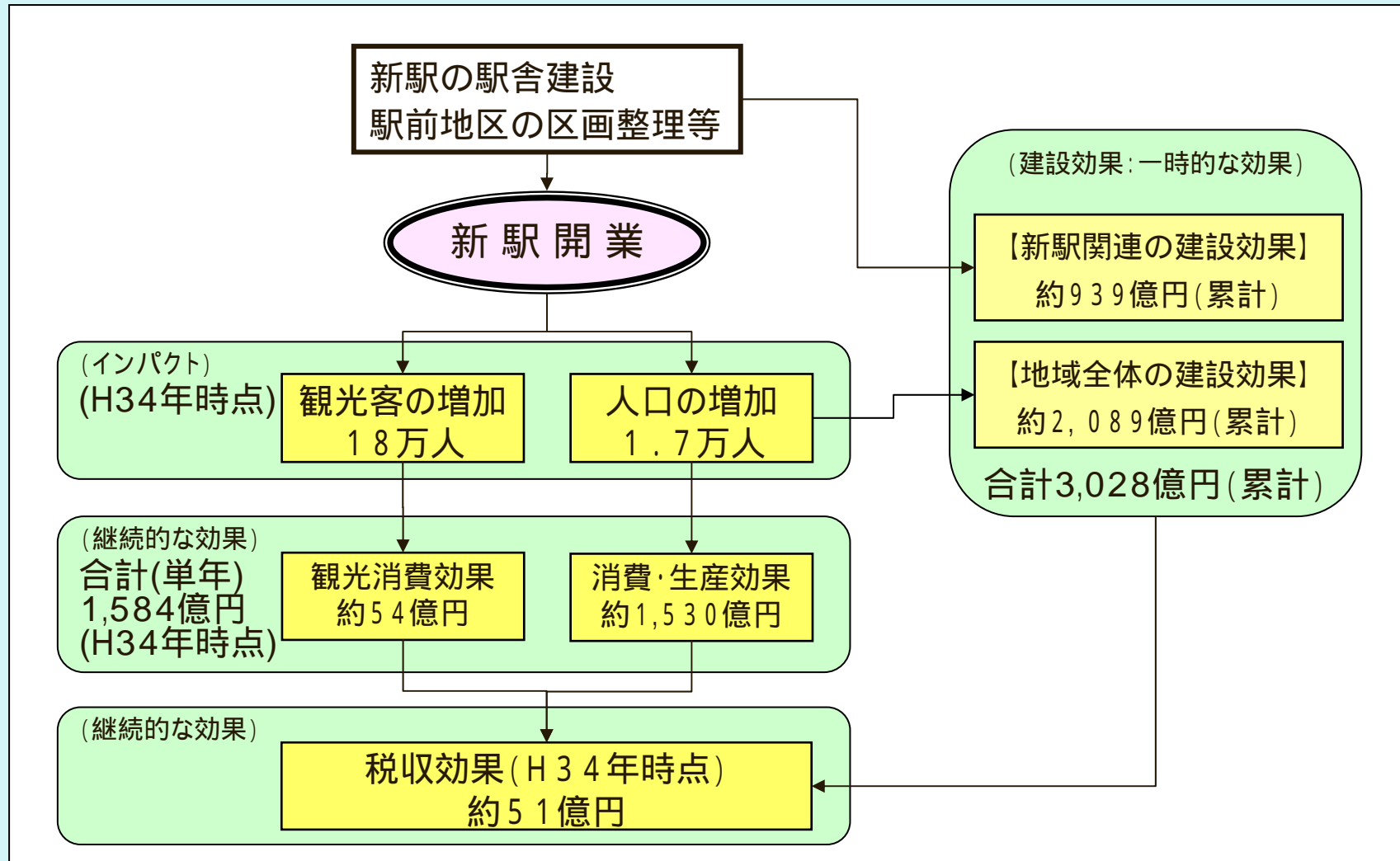


< 観光客の増加(平成34年) >



4. 最新データの見直し(時点修正)による再検証

経済波及効果



調査の構成

1. 前回調査(深度化調査)結果の概要

2. 再検証のポイント
(深度化調査からの変更点)

3. 再検証結果

4. 最新データの見直し(時点修正)
による再検証

5. 再検証結果における留意点

再検証における留意点(1)

この再検証結果は、一定の前提条件を基に試算したケーススタディの一つである。前提条件の設定には多くの不確実性を伴うものであり、これが変われば結果も当然変わるものである。

深度化調査および再検証は、新駅関連のプロジェクト全体を対象とした評価であり、新幹線新駅のための波及効果は、今回推計した効果の一部である。

深度化調査および再検証において、「新駅利用者数」は観光インパクトの影響、「経済波及効果」は人口インパクトの影響を強く受ける傾向にある。

人口・観光インパクトの算出において弾性値の手法を適用することは、人口や観光入込客の減少局面においては困難であり、今後の課題であると考えられる。

再検証における留意点(2)

再検証においては、データ上の制約や技術的な問題のため、十分検証できなかった課題が残っており、数値の読み方については下記の点に留意する必要がある。

人口推計(趨勢)においては、今後の社会増減や出生率の動向等により変動する可能性があること。
また、人口インパクトに比例して住宅・工場・オフィスビルの建設が進むものと仮定しているが、実際には全て新築・新設されるとは限らないこと。

先行3駅における人口・観光インパクトが全て新駅設置の効果によるものと仮定していること。

経済波及効果が及ぶ範囲を県内に限定しているが、実際には県外にも流出するものがあること。また、県南部地域における人口・観光インパクトや経済波及効果が発現することにより、県内の他の地域においては逆(減少する方向)に作用することも考えられること。

再検証における留意点(3)

一方で、利用者便益などの要素が反映されていないなど、過小な要素があることにも留意する必要がある。

また、企業誘致や観光振興など、新幹線新駅を核とした地域整備戦略の取り組み如何によっても、新駅利用者数や経済波及効果は変動する。

先行3駅周辺の地域特性の比較による考察

先行3駅周辺の地域特性について、定量的に分析することが困難であるため今回の再検証には反映していないが、定性的な分析では比較的「三河安城駅」が「南びわ湖駅」に類似しているものと考えられる。

先行3駅周辺の地域特性の比較(1)

	新富士駅周辺地域	掛川駅周辺地域	三河安城駅周辺地域	(仮称)南びわ湖駅周辺地域
都市圏	<ul style="list-style-type: none"> ・中規模都市圏 ・隣接都市圏とは地形的に分断 	<ul style="list-style-type: none"> ・小規模都市圏 ・都市核が分散 	<ul style="list-style-type: none"> ・中規模都市圏 ・中京都市圏の一部を形成 	<ul style="list-style-type: none"> ・中規模都市圏 ・京阪神都市圏の一部を形成
人口・観光	人口：27万人 [10km圏・H2] 観光：1,339万人/年 [富土地域・S63]	人口：22万人 [10km圏・H2] 観光：998万人/年 [中遠地域・S63]	人口：51万人 [10km圏・H2] 観光：特になし	人口：40万人 [10km圏・H17] 観光：1,716万人/年 [県南部地域・H17]
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・富士市～富士宮市に連なる市街地を形成 ・周辺は山地部 ・大規模工場が多数集積し工業地帯を形成 	<ul style="list-style-type: none"> ・掛川市、袋井市、菊川市の3市街地が分散 ・周辺は丘陵部 	<ul style="list-style-type: none"> ・名古屋市に連なる市街地を形成 ・広大な平野部、市街地と農地が混在 ・自動車関連の大規模工場が多数集積し工業地帯を形成 	<ul style="list-style-type: none"> ・大津市に連なる市街地を形成 ・平野部には、市街地と農地が広がる ・大規模工場、研究所などが多数集積し、工業地帯を形成
交通網	<ul style="list-style-type: none"> ・東西に新幹線、JR東海道線、東名高速、国道1号 ・南北にJR身延線、国道139号 	<ul style="list-style-type: none"> ・東西に新幹線、JR東海道線、天竜浜名湖線、東名高速、国道1号 	<ul style="list-style-type: none"> ・新幹線、JR東海道線、名鉄線、東名高速、伊勢湾岸自動車道、国道1号、国道23号 ・縦横に通る交通網形成 	<ul style="list-style-type: none"> ・新幹線、JR東海道線、JR草津線、名神高速、国道1号、国道8号 ・広域交通の要衝
新幹線利用	<ul style="list-style-type: none"> ・競合駅なし ・約9,300人/日[H13年] 	<ul style="list-style-type: none"> ・競合駅なし ・約8,500人/日[H12年] 	<ul style="list-style-type: none"> ・競合駅；名古屋駅 ・約3,500人/日[H11年] (東京方面は名古屋駅が便利) 	<ul style="list-style-type: none"> ・競合駅；京都駅 (東京方面は名古屋駅乗換え、博多方面は京都駅乗換えが可能)
在来線との接続	<ul style="list-style-type: none"> ・直接、接続していない ・富士駅まで約1.5km 	<ul style="list-style-type: none"> ・掛川駅に隣接 	<ul style="list-style-type: none"> ・三河安城駅に隣接 (距離約200m) 	<ul style="list-style-type: none"> ・直接、接続していない ・草津線新駅まで約400m
南びわ湖駅周辺地域との比較	<ul style="list-style-type: none"> ・産業の立地状況などは類似 ・観光拠点となっているところも類似 	<ul style="list-style-type: none"> ・京阪神都市圏のような大規模都市圏が隣接していないため、都市圏の性格が異なる 	<ul style="list-style-type: none"> ・土地利用は類似しているが、都市圏の広がり大きい ・琵琶湖のような観光資源がない 	

先行3駅周辺の地域特性の比較(2)

