

新幹線新駅の需要予測・波及効果の再検証調査

報 告 書

平成 18 年 10 月

滋 賀 県

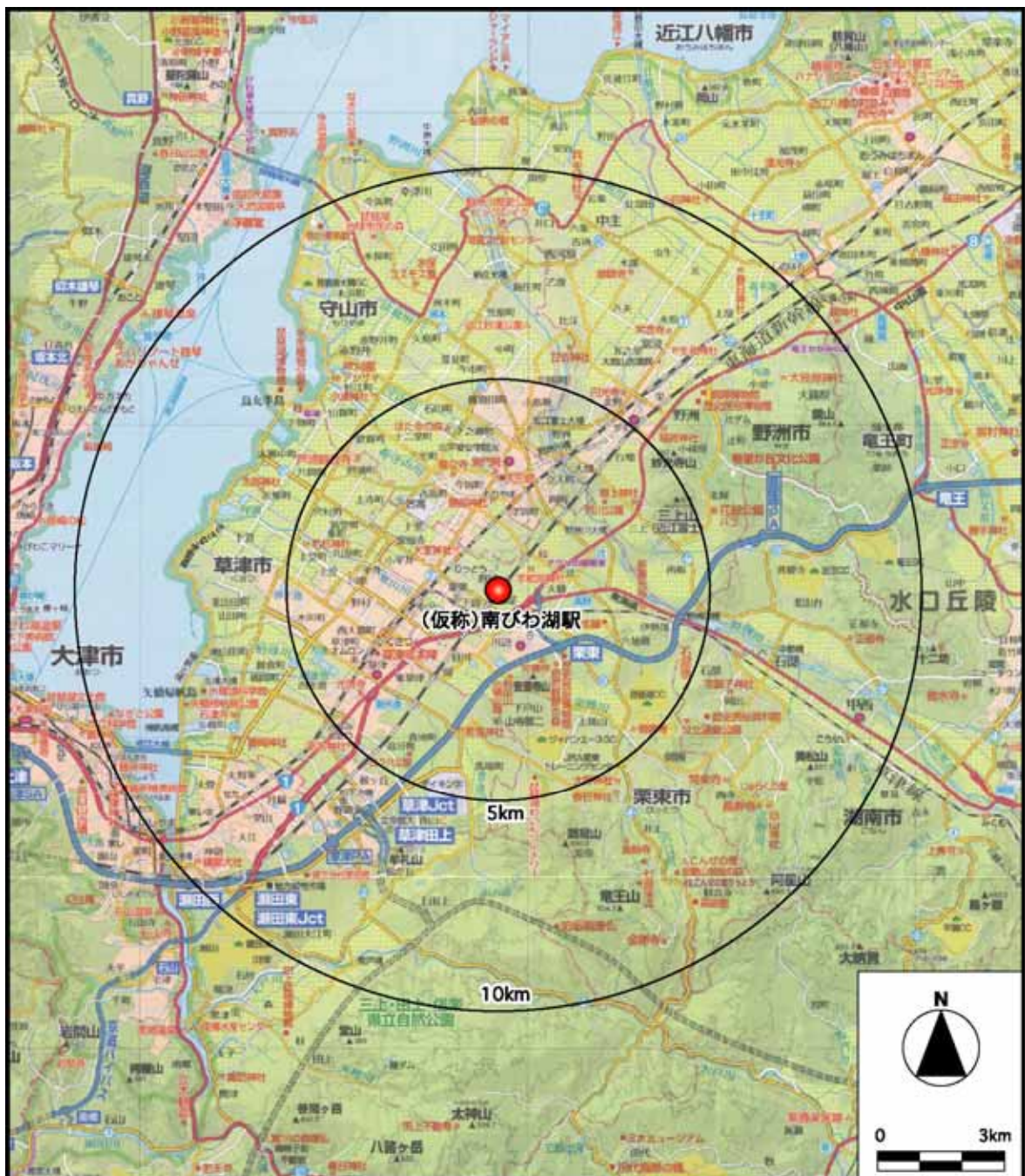
目 次

序．調査の概要	1
1．前回調査（深度化調査）結果の概要	2
（1）新駅利用者数	2
（2）経済波及効果	2
2．再検証の主なポイント（深度化調査からの変更点）	4
3．再検証結果	6
（1）人口・観光入込客推計（趨勢）	6
（2）新駅利用者数	7
（3）経済波及効果	7
（4）税収効果	7
4．最新データの見直し（時点修正）による再検証	9
（1）新駅利用者数	9
（2）経済波及効果	9
（3）税収効果	9
5．再検証結果における留意点	10
解説編	12

序．調査の概要

調査の目的

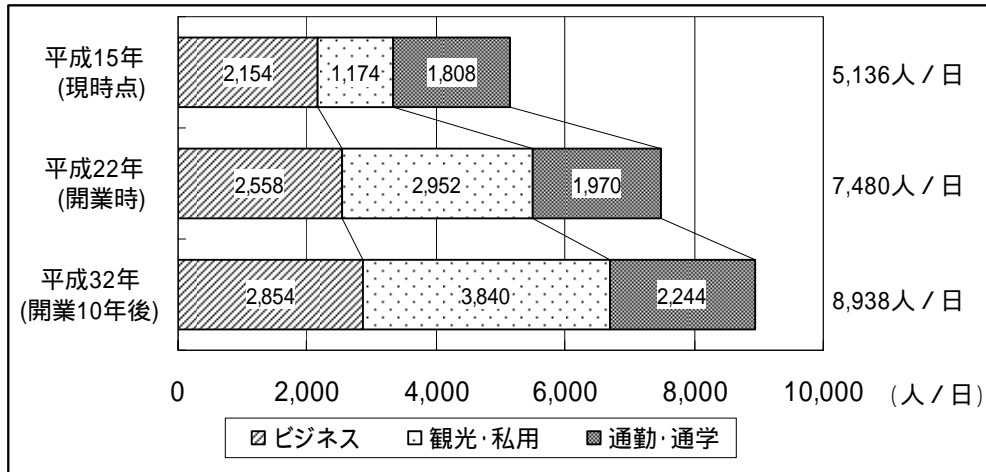
平成 15 年度に東海道新幹線（仮称）びわこ栗東駅設置促進協議会において実施された「新幹線新駅整備の波及効果と地域整備戦略の深度化調査（以下、深度化調査）」で示された新幹線新駅の需要予測や経済波及効果について、その実像をより客観的かつ公正に明らかにするとともに、説明責任を果たすため、深度化調査で使用した手法やモデル等を基本としつつ、最新データに基づく人口推計等や前提条件の見直しを反映させた再検証を実施する。



1. 前回調査（深度化調査）結果の概要

(1) 新駅利用者数

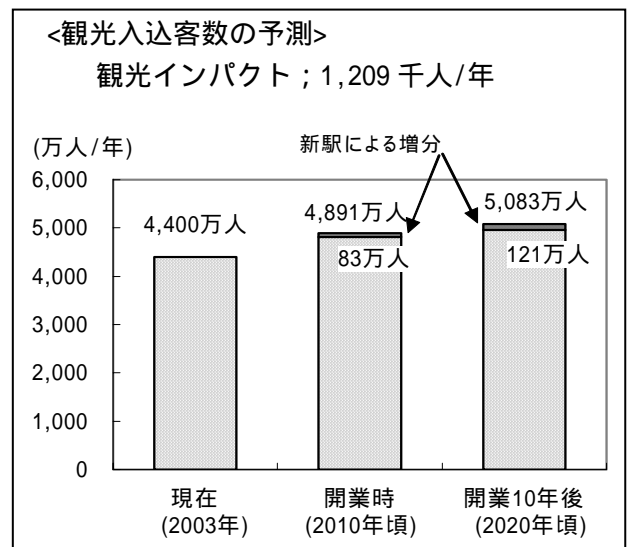
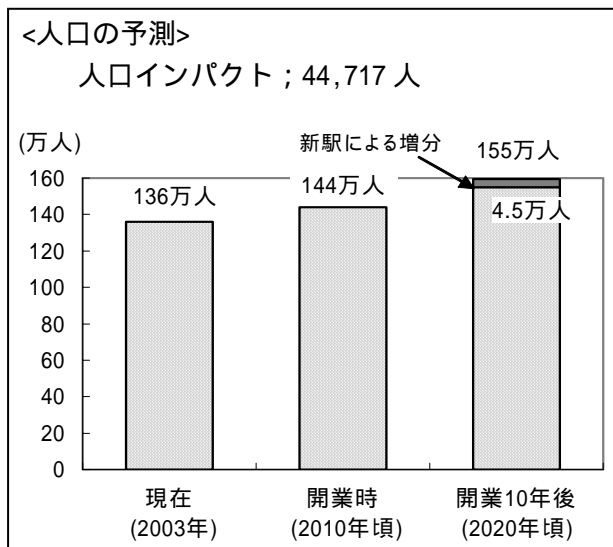
深度化調査では開業時の新駅利用者数が7,480人/日、開業10年後の新駅利用者数が8,938人/日と予測しており、目的別にはビジネス利用が2,854人/日（32%）、観光・私用利用が3,840人/日（43%）、通勤・通学利用が2,244人/日（25%）となっている。



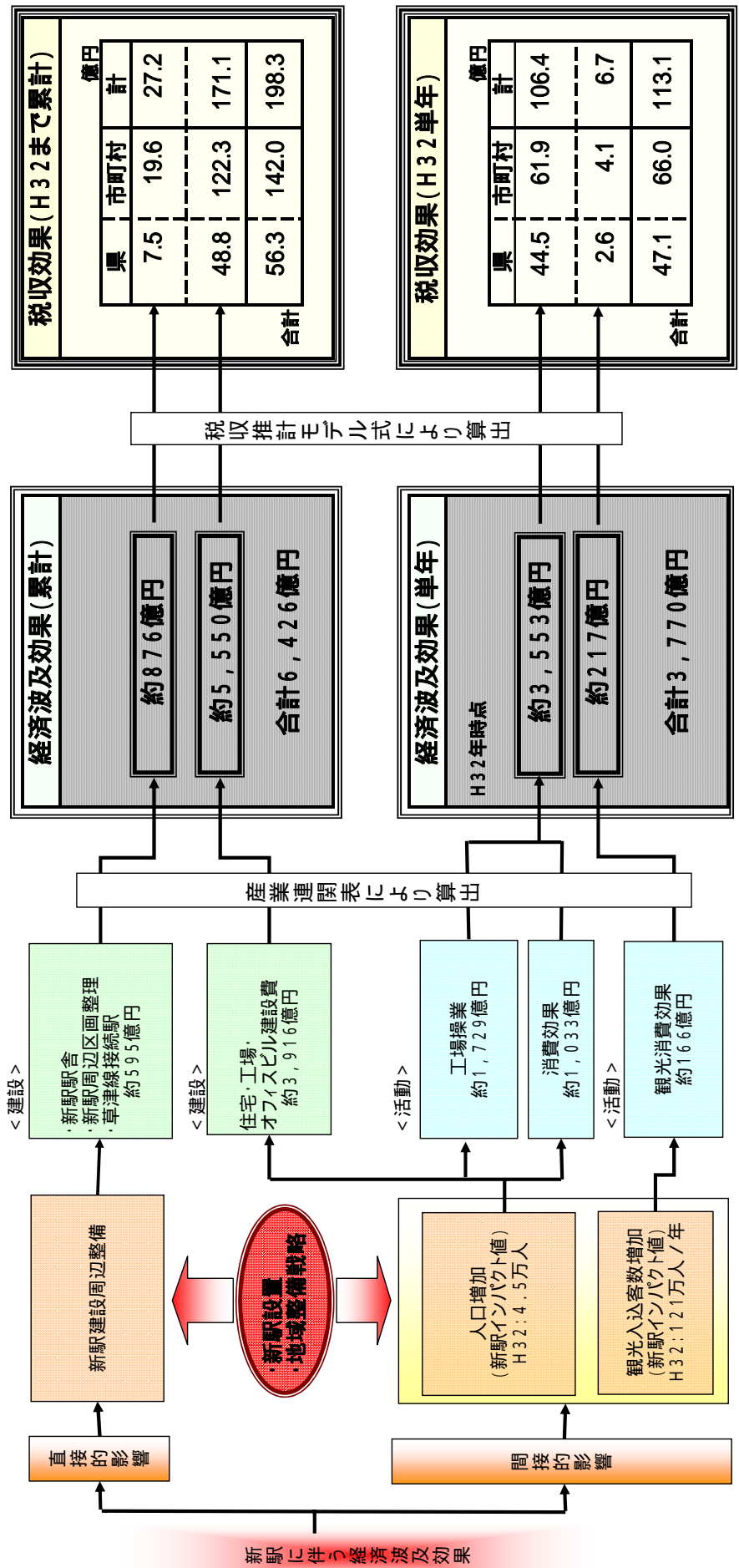
(2) 経済波及効果

深度化調査では新幹線新駅による人口インパクトは44,717人、観光インパクトは1,209千人/年と予測している。

経済波及効果については、建設効果が6,426億円、消費・操業・観光消費効果が3,770億円、経済波及効果に伴う税収効果については、建設効果による税収効果が198億円、消費・操業・観光消費効果による税収効果が113億円と予測している。



新幹線新駅設置に伴う経済波及効果について（深度化調査）



(算出方法)

- 既往整備計画より集計
- 住宅：一般世帯延床面積等から推計
- 工場・オフィス：一人当たり延床面積等から推計
- 工場操業：工場従業者、操業効果/ha、等から推計
- 消費効果：一人当たり県民所得、消費性等から推計
- 一人当たり観光消費額を乗じて推計

- 産業連関表により算出
- 産業連関表により算出
- 税収推計モデル式より算出

税収効果については、固定資産税を含む全税目について合計されているが、市町別、税目別の算出には膨大なデータ解析を必要とするため、算出されていない。

2. 再検証の主なポイント（深度化調査からの変更点）

深度化調査をベースに、下記のとおり最新データに基づく試算や前提条件等の見直しを行うとともに、一部の項目について複数の仮定を置き、「高位」「中位」「低位」の3区分による推計を行った。

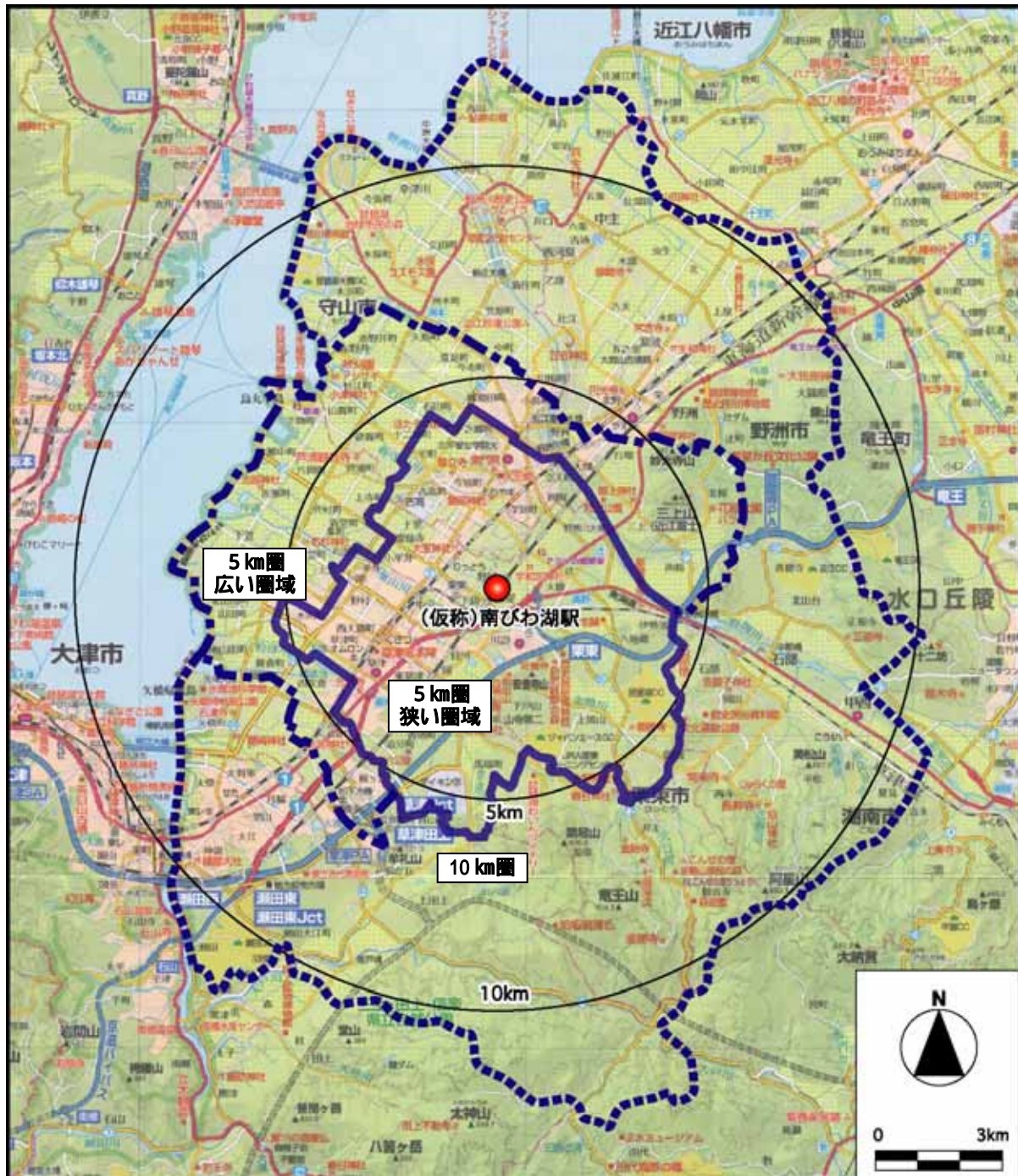
		深度化調査(前回調査)	再検証		
			高位推計	中位推計	低位推計
人口推計(趨勢)		H14(市町別はH15)に社人研が推計(H12国調ベース)した県・市町別人口を採用	「中位推計」の結果に社人研全国推計の「中位と高位」の幅(約2%)を乗じて推計	H17国調など最新データに基づき、社人研の推計手法に準じて再推計	「中位推計」の結果に社人研全国推計の「中位と低位」の幅(約2%)を乗じて推計
人口インパクト	弾性値の圏域	富士市、掛川市、安城市	新富士駅、掛川駅、三河安城駅周辺10km圏	左の周辺5km圏	同左
		南びわこ駅周辺10km圏	南びわ湖駅周辺10km圏	南びわ湖駅周辺の5km圏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)			
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・乗換え時間(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	全て一戸建て計算	全て一戸建て計算	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		

<人口インパクトの圏域>

【高位推計】南びわ湖駅周辺 10km 圏

【中位推計】南びわ湖駅周辺の 5 km 圏よりもやや広い圏域

【低位推計】南びわ湖駅周辺の 5 km 圏よりもやや狭い圏域

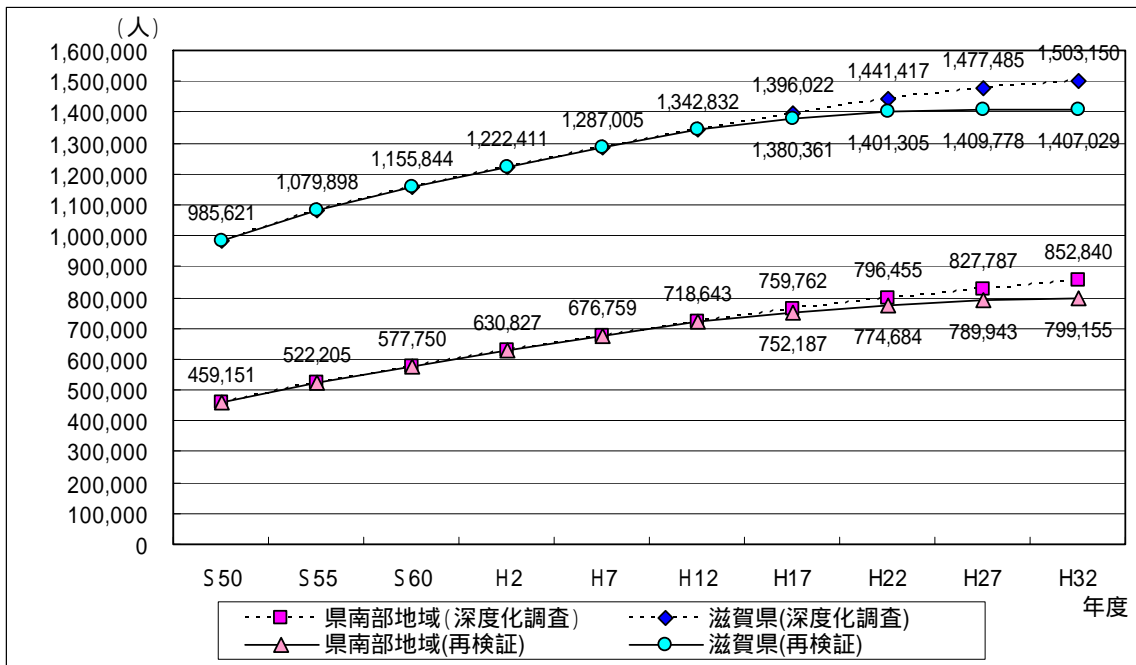


3. 再検証結果

(1) 人口・観光入込客推計 (趨勢)

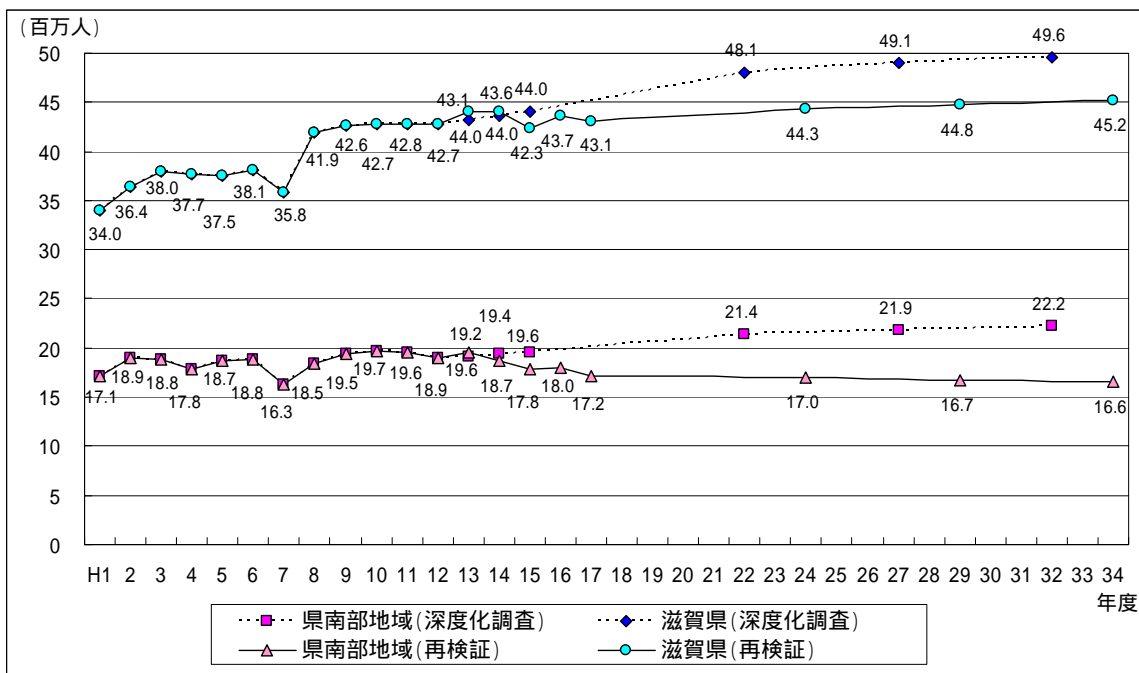
人口推計 (趨勢：中位推計)

平成 17 年国勢調査などに基づき、国立社会保障・人口問題研究所の推計方法に準じて推計する。



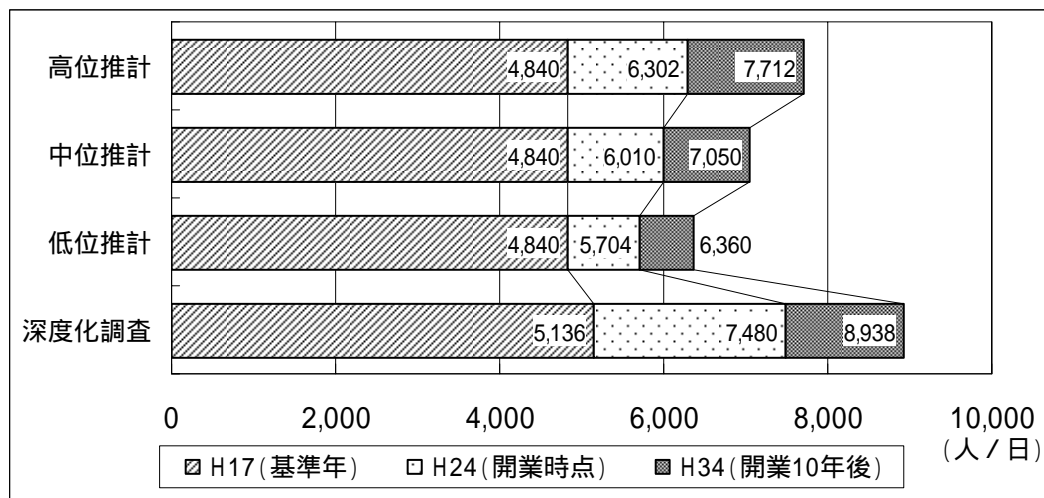
観光入込客推計 (趨勢)

平成 8 ~ 17 年 (10 年間) の実績を基に数式 (ロジスティック曲線) で分析してトレンド予測する。



(2) 新駅利用者数

再検証の結果、新駅利用者数は中位推計で開業時6,010人/日、開業10年後7,050人/日と推計される。



(3) 経済波及効果

新幹線新駅による経済波及効果は以下に示すとおりである。

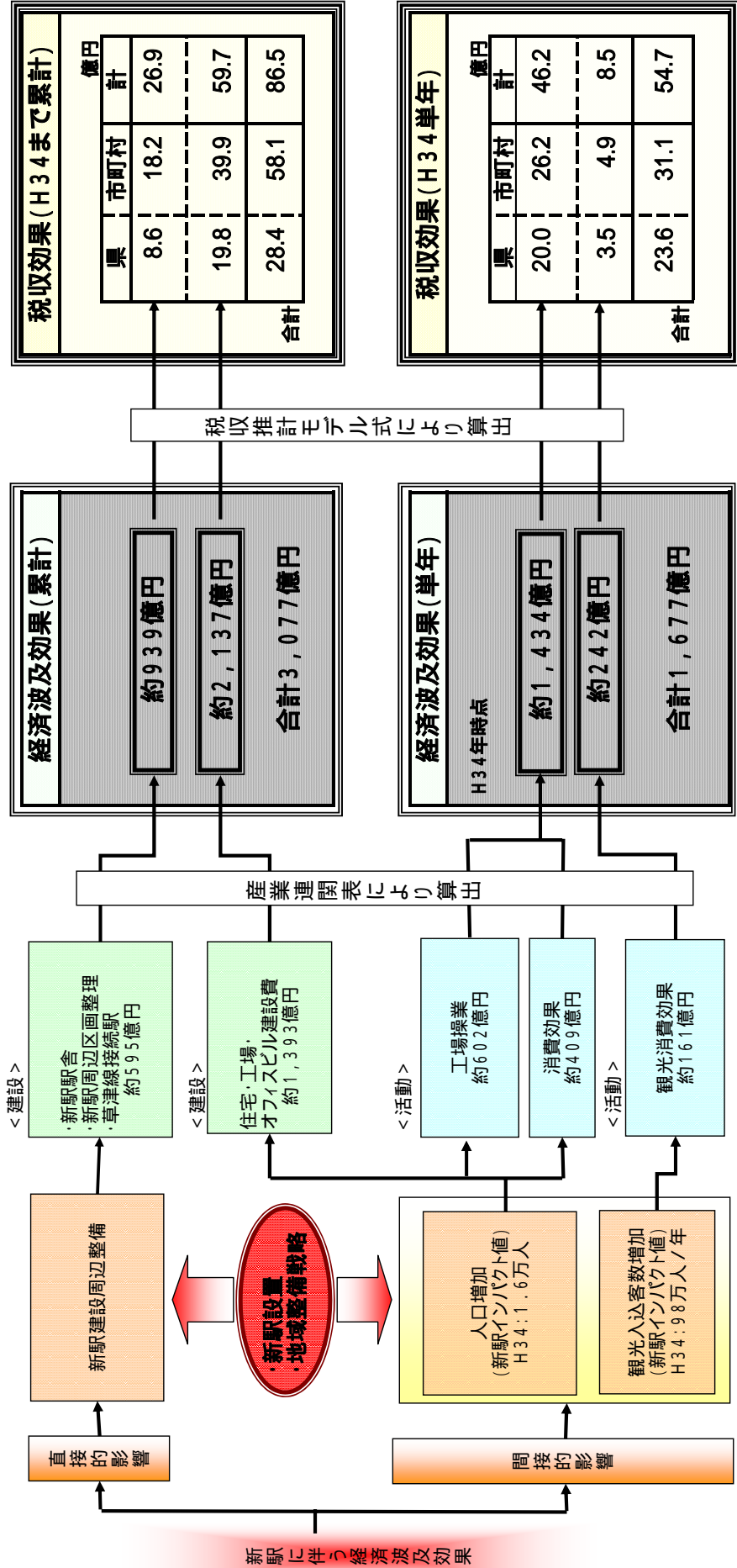
		高位推計	中位推計	低位推計	深度化調査
人口インパクト (H34)		24,146人	15,571人	10,858人	44,717人
観光インパクト (H34)		1,300千人/年	977千人/年	654千人/年	1,209千人/年
建設効果 (H34までの累計)	新駅関連	939億円	939億円	939億円	876億円
	人口増加関連	3,385億円	2,137億円	1,490億円	5,550億円
	合計	4,324億円	3,077億円	2,430億円	6,426億円
経済効果 (H34)	消費効果	857億円	558億円	393億円	1,314億円
	操業効果	1,359億円	876億円	611億円	2,239億円
	観光消費効果	323億円	242億円	162億円	217億円
	合計	2,539億円	1,677億円	1,166億円	3,770億円

(4) 税収効果

新幹線新駅による税収効果は以下に示すとおりである。

		高位推計	中位推計	低位推計	深度化調査
建設効果 (H34までの累計)	新駅関連(駅舎)	13.3億円	13.3億円	13.3億円	13.5億円
	区画整理事業	13.5億円	13.5億円	13.5億円	13.7億円
	人口増加関連	94.4億円	59.7億円	41.6億円	171.1億円
	合計	121.3億円	86.5億円	68.5億円	198.3億円
経済効果 (H34)	消費・操業効果	71.4億円	46.2億円	32.3億円	106.4億円
	観光消費効果	11.3億円	8.5億円	5.7億円	6.7億円
	合計	82.7億円	54.7億円	38.0億円	113.1億円

新幹線新駅設置に伴う経済波及効果について（再検証：中位推計）



(算出方法)

- 既整備計画より集計
- 住宅：一般世帯延面積等から推計
- 工場・オフィス：一人当り延床面積等から推計

- 工場操業：工場従業者、操業効果/ha、等から推計
- 消費効果：一人当り県民所得、消費性向等から推計
- 一人当り観光消費額を乗じて推計

- 産業連関表により算出
- 産業連関表により算出
- 税収推計モデル式より算出

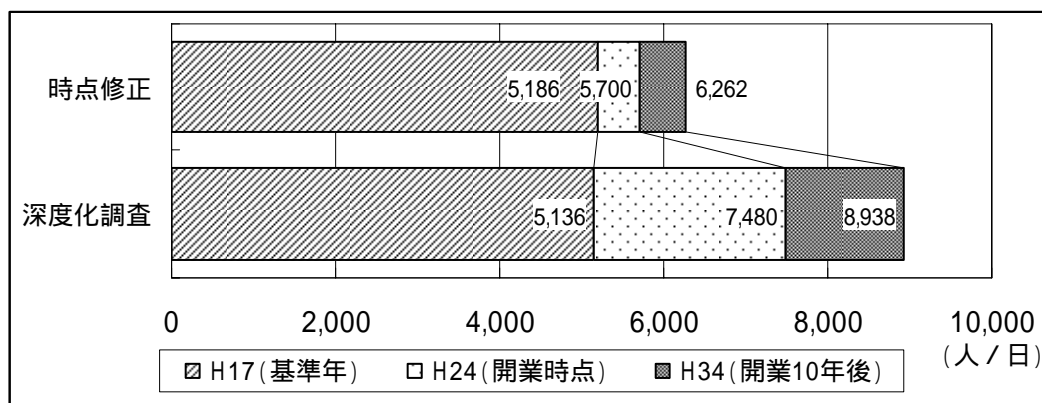
税収効果については、固定資産税を含む全税目について合計されているが、市町別、税目別の算出には膨大なデータ解析を必要とするため、算出されていない。

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。

（1）新駅利用者数

最新データ見直し（時点修正）の結果、新駅利用者数は開業時5,700人/日、開業10年後6,262人/日と推計される。



（2）経済波及効果

新幹線新駅による経済波及効果は以下に示すとおりである。

		時点修正	深度化調査
人口インパクト (H34)		16,817 人	44,717 人
観光インパクト (H34)		184 千人/年	1,209 千人/年
建設効果 (H34 までの累計)	新駅関連	939 億円	876 億円
	人口増加関連	2,089 億円	5,550 億円
	合計	3,028 億円	6,426 億円
経済効果 (H34)	消費効果	584 億円	1,314 億円
	操業効果	946 億円	2,239 億円
	観光消費効果	54 億円	217 億円
	合計	1,584 億円	3,770 億円

（3）税収効果

新幹線新駅による税収効果は以下に示すとおりである。

		時点修正	深度化調査
建設効果 (H34 までの累計)	新駅関連(駅舎)	13.3 億円	13.5 億円
	区画整理事業	13.5 億円	13.7 億円
	人口増加関連	58.5 億円	171.1 億円
	合計	85.4 億円	198.3 億円
経済効果 (H34)	消費・操業効果	49.3 億円	106.4 億円
	観光消費効果	1.9 億円	6.7 億円
	合計	51.2 億円	113.1 億円

5 . 再検証結果における留意点

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。

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 >

	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；富士山観光、駿河湾など 1,339 万人/年[富土地域・S63]	人口；22 万人[10km 圏・H2] 観光；掛川城、御前崎など 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；琵琶湖、信楽など 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。 ・東海道本線富士駅まで約 1.5 km。 	<ul style="list-style-type: none"> ・東海道本線掛川駅に隣接。 	<ul style="list-style-type: none"> ・東海道本線三河安城駅に隣接(距離約 200m)。 	<ul style="list-style-type: none"> ・直接、接続していない。 ・草津線新駅との距離約 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、類似している。 ・観光拠点となっているところも類似している。 	<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。 	

< 解 説 編 >

目 次

1 . 前回調査（深度化調査）結果	14
1.1 新駅利用者数の試算	14
1.2 新幹線新駅による経済波及効果	15
1.3 新幹線新駅による税収効果	16
2 . 再検証の主なポイント（深度化調査からの変更点）	17
2.1 見直し項目	17
(1) 見直し項目	17
(2) 見直し内容	17
2.2 前提条件の設定	19
(1) 人口推計（趨勢）	19
(2) 人口インパクトの推計	24
(3) 観光入込客推計（趨勢）	30
(4) 観光インパクトの推計	31
(5) 産業連関表	35
(6) 推計モデルの条件設定	36
(7) インパクトを見込んだ利用者数（観光・私用目的）の条件設定	39
(8) 建設効果の条件設定	39
(9) 新駅利用者の経済効果（追加）	40
(10) 観光消費効果の条件設定	40
3 . 再検証結果	42
3.1 新駅利用者数の試算	42
3.2 新幹線新駅による経済波及効果	46
(1) 経済波及効果	46
(2) 建設効果	47
(3) 民間消費・工場操業・観光消費効果	53
(4) 原単位	59
3.3 新幹線新駅による税収効果	60
(1) 税収効果	60
(2) 建設事業による税収効果	61
(3) 消費・操業・観光消費による税収効果	62
4 . 最新データの見直し（時点修正）による再検証	63
4.1 見直しの条件	63
4.2 新駅利用者数の試算	64
4.3 経済波及効果	66
4.4 税収効果	66
5 . 再検証結果における留意点	67
5.1 再検証における留意点	67
5.2 新幹線新駅の波及効果の体系的整理	68
5.3 先行3駅周辺の地域特性の比較	69

1. 前回調査（深度化調査）結果

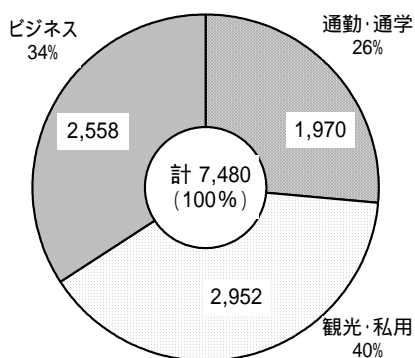
1.1 新駅利用者数の試算

深度化調査では開業時の新駅利用者数が7,480人/日、開業10年後の新駅利用者数が8,938人/日と予測しており、目的別にはビジネス利用が2,854人/日（32%）、観光・私用利用が3,840人/日（43%）、通勤・通学利用が2,244人/日（25%）となっている。

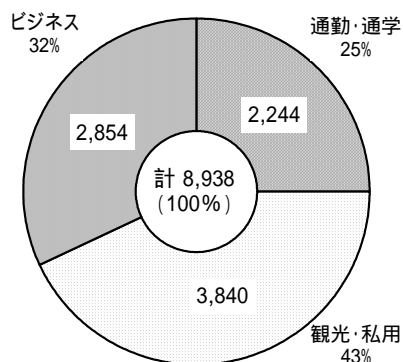
<新幹線新駅利用者数（深度化調査による）> (人/日・往復)

	合計	ビジネス	観光・私用	通勤・通学
H15年時点（基準年）	5,136	2,154	1,174	1,808
	100%	42%	23%	35%
趨勢増分	432	170	100	162
地域整備戦略による増分	1,912	234	1,678	0
H22年時点（開業年）	7,480	2,558	2,952	1,970
	100%	34%	40%	26%
H32年時点（開業10年後）	8,938	2,854	3,840	2,244
	100%	32%	43%	25%

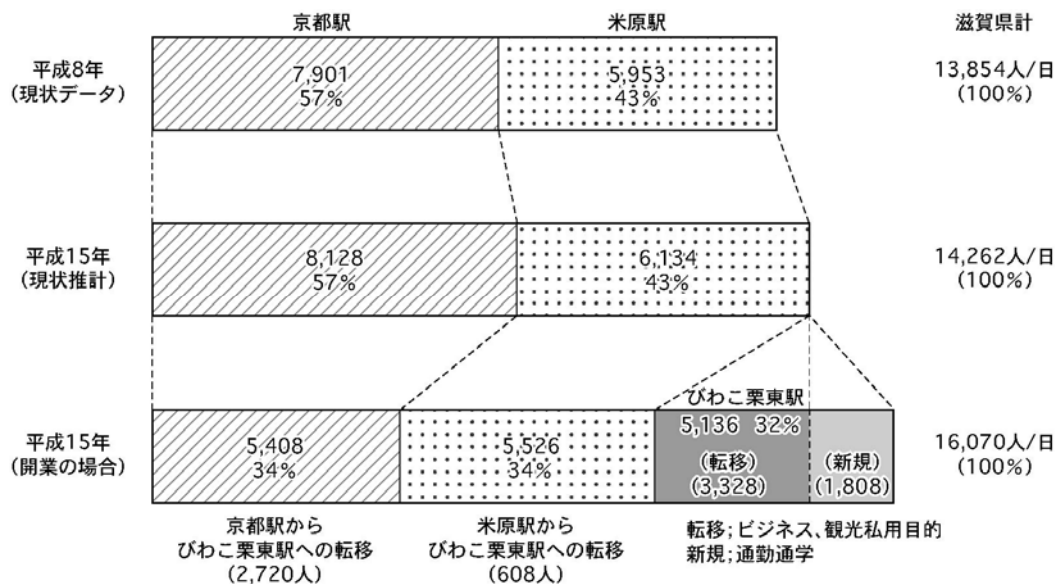
<平成22年目的別新駅利用状況>



<平成32年目的別新駅利用状況>



<滋賀県内のびわこ栗東駅と京都駅、米原駅の利用状況の変化>



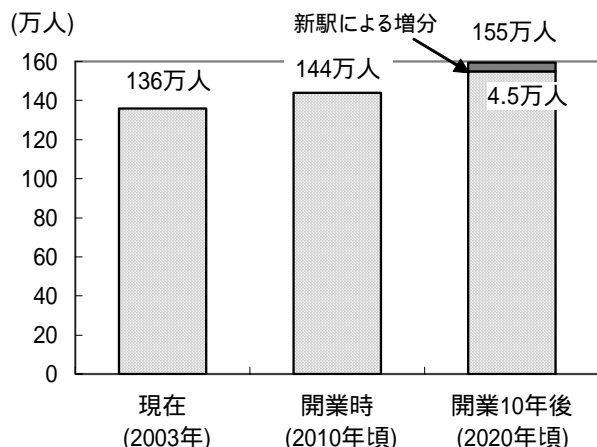
1.2 新幹線新駅による経済波及効果

深度化調査では新幹線新駅による人口インパクトは44,717人、観光インパクトは1,209千人/年と予測している。

新幹線新駅に伴う経済波及効果については、建設効果が6,426億円、消費・操業・観光消費効果が3,770億円と予測している。

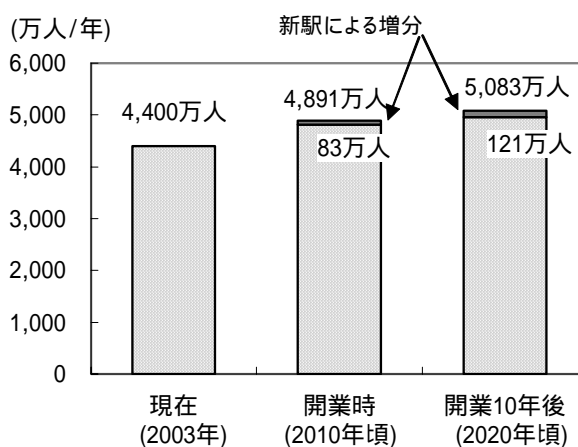
<人口の予測>

人口インパクト；44,717人

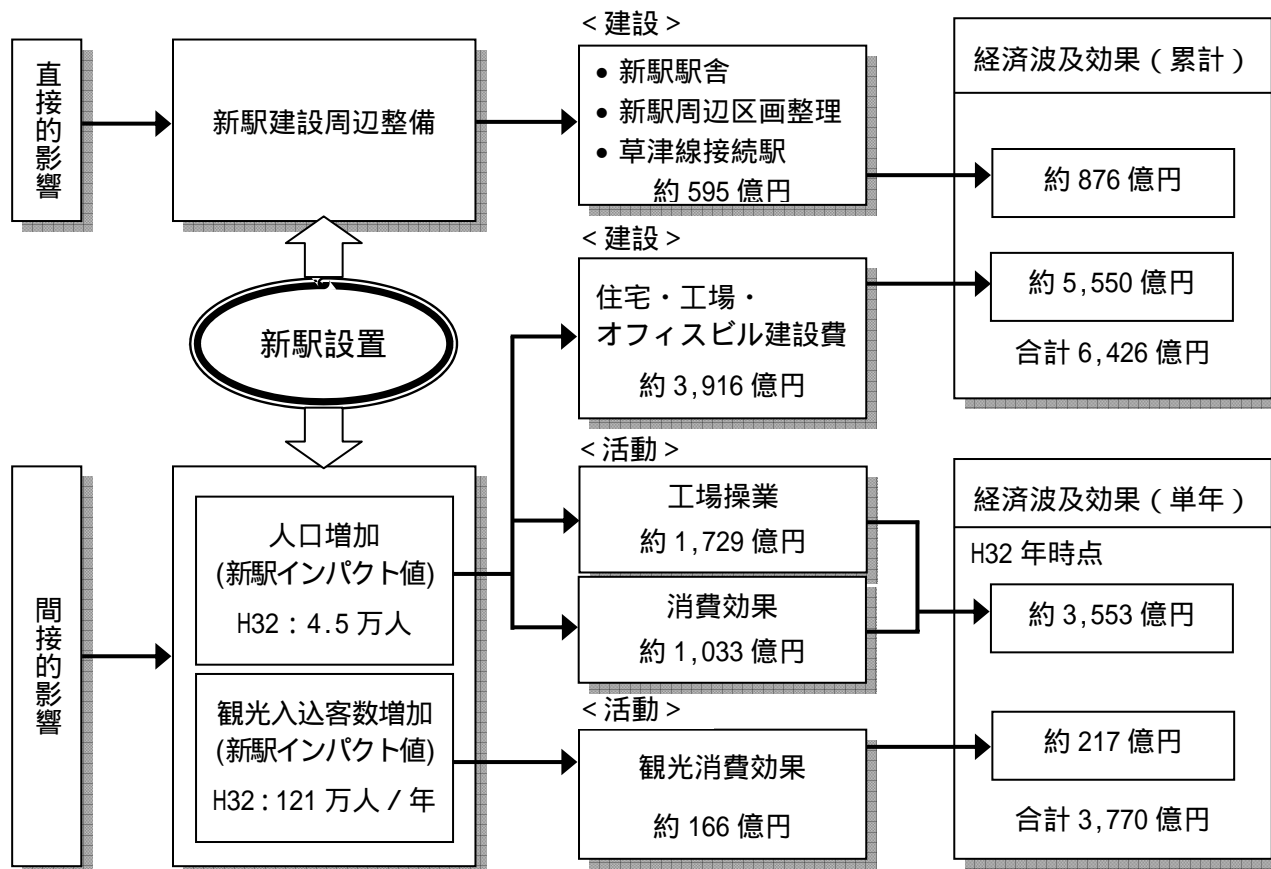


<観光入込客数の予測>

観光インパクト；1,209千人/年



<新駅に伴う経済波及効果>



既往整備計画より集計
 住宅：一世帯延面積等から推計
 工場・オフィス：1人当り延床面積等から推計
 工場操業：工場従業者、操業効果/ha、等から推計
 消費効果：1人当り県民所得、消費性向等から推計

1人当り観光消費額を乗じて推計
 産業連関表により算出
 産業連関表により算出

1.3 新幹線新駅による税収効果

新幹線新駅に伴う税収効果については、建設効果による税収効果が198億円、消費・操業・観光消費効果による税収効果が113億円と予測している。

< 建設事業による税収増加効果の推計（累計） >

単位；億円

項 目		事業 終了時点	H32(2020)年時点累計		
			計	県税	市町村税
新駅関連の建設効果	新幹線駅舎・ 草津線新駅駅舎	H22(2010)年	13.5	3.7	9.8
	土地区画整理 事業	H32(2020)年	13.7	3.8	9.8
人口増加に伴う地域 全体での建設効果	住宅、オフィス、 工場建設	H32(2020)年	171.1	48.8	122.3
合 計			198.3	56.3	142.0

建設効果の税収増加額は、事業開始から終了までの投資に対する税収額を示す。

< 消費・操業・観光消費による税収増加効果の推計（単年） >

単位；億円

項 目	H22(2010)年			H27(2015)年			H32(2020)年		
	計	県税	市町 村税	計	県税	市町 村税	計	県税	市町 村税
人口増に伴う消費 額・工場等の操業額				53.2	22.3	31.0	106.4	44.5	61.9
観光客による観光 消費額	4.6	1.8	2.8	5.9	2.3	3.6	6.7	2.6	4.1
合 計	4.6	1.8	2.8	59.1	24.5	34.6	113.1	47.1	66.0

消費・操業・観光消費効果の税収増加額は、対象年次での効果に対する税収増加額を示す。

2 . 再検証の主なポイント（深度化調査からの変更点）

2.1 見直し項目

(1) 見直し項目

「深度化調査」の見直しにあたっては、以下の項目について前提条件を変更し、再検証を行うこととする。

<前提条件の見直し項目>

	見直し項目
1	人口推計（趨勢）
2	人口インパクト（弾性値・圏域設定）
3	観光入込客推計（趨勢）
4	観光インパクト（弾性値・圏域設定）
5	産業関連表
6	推計モデルの条件設定
7	インパクトを見込んだ利用者数の条件設定
8	建設効果の条件設定
9	新駅利用者の経済効果（追加）
10	観光消費効果の条件設定

(2) 見直し内容

前提条件の具体的な変更内容は、次ページ以降に示すとおりである。なお、各見直し項目により高位、中位、低位の3段階で条件設定を行い、高位設定の条件で試算した結果を「高位推計」、中位設定の条件で試算した結果を「中位推計」、低位設定の条件で試算した結果を「低位推計」とする。

< 深度化調査からの変更点 >

		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)		
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・乗換え時間(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	全て一戸建てで計算	全て一戸建てで計算	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		

2.2 前提条件の設定

(1) 人口推計(趨勢)

平成 17 年国勢調査など最新データに基づき、国立社会保障・人口問題研究所の推計方法に準じて推計する。中位推計の推計条件は以下に示すとおりであり、「高位」「低位」の人口推計は「中位推計」の結果に、社人研全国推計の「中位と高位」または「中位と低位」の幅を乗じて推計する。

【高位】「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%)を乗じて推計する。

【中位】平成 17 年国勢調査など最新データに基づき、社人研の推計方法に準じて推計する。

【低位】「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%)を乗じて推計する。

【中位推計の推計条件】

・ 全県人口推計

社人研の推計手法に準じて、「コーホート要因法」を採用した。推計条件は以下のとおりである。

基準人口

総務省統計局『国勢調査報告』による平成 17(2005)年 10 月 1 日現在の男女別・年齢(1 歳階級)別人口を用いた。ただし、年齢不詳人口を年齢別に按分して含めた。

出生率

過去 5 年間の全国実績が、社人研による『日本の将来推計人口(平成 14 年 1 月推計)』の中位推計と低位推計の中間値をほぼ辿っていることから、この中間値を基準に、過去 5 年間の全国実績に合わせるため若干の補正を加えたうえで、全国実績と滋賀県実績の相対的格差を加味して女子年齢 5 歳階級別の出生率を算出した。

生残率

平成 12(2000)年の都道府県別生命表をもとに平成 12(2000)年の本県の男女・年齢別生残率を計算し、この本県の男女・年齢別生残率と全国的生残率との相対的格差等を加味して算出した。

純移動率

平成 12(2000)年～平成 17(2005)年の男女・年齢(5 歳階級)別の純移動率が一定のまま変化しないものと仮定して推計を行った。

出生性比

最近 5 年間における本県の実績に基づき算出した。

・市町別人口推計

社人研の推計手法に準じて、「コーホート要因法」を採用した。推計条件は以下のとおりである。

なお、この方法により各市町別に推計値を求めた後、男女・年齢別推計人口の県内全市町の合計が、別途推計した全県推計人口の値と一致するよう一律補正を行った。

また、合併後の市町で一度推計し、合併前の旧町別に人口を按分した。(大津市には旧志賀町は含まない)

基準人口

推計の出発点となる基準人口は、総務省統計局『国勢調査報告』による平成 17(2005)年 10 月 1 日現在の男女別・年齢(5 歳階級)別人口を用いた。ただし、年齢不詳人口を年齢別に按分して含めた。

婦人子ども比

本推計では将来の 0 ~ 4 歳人口の算出に「婦人子ども比」を用いた。婦人子ども比は 15 ~ 49 歳の女子人口あたりの 0 ~ 4 歳人口として計算した。

生残率

社人研『都道府県の将来推計人口(平成 14 年 3 月推計)』で設定された本県の生残率(男女別・年齢 5 歳階級別)を一律に適用した。

純移動率

平成 12(2000)年 ~ 平成 17(2005)年の男女・年齢(5 歳階級)別の純移動率が一定のまま変化しないものと仮定して推計を行った。

出生性比

全県人口推計により算出された平成 17(2005)年 ~ 平成 42(2030)年の 0 ~ 4 歳性比を各年次の仮定値とし、各市町の 0 ~ 4 歳推計人口に一律に適用した。

< 人口の趨勢予測 >

【高位】

市 町	常住人口(人)					伸び率(2005年 = 1.00)				
	2000年	2005年	2012年	2017年	2022年	2000年	2005年	2012年	2017年	2022年
大津市	288,240	301,672	315,327	321,994	325,892	0.96	1.00	1.05	1.07	1.08
草津市	115,455	121,159	125,062	127,319	128,890	0.95	1.00	1.03	1.05	1.06
守山市	65,542	70,823	77,889	82,509	86,688	0.93	1.00	1.10	1.17	1.22
野洲市	48,326	49,486	50,650	50,917	50,821	0.98	1.00	1.02	1.03	1.03
中主町	12,109	12,098	12,382	12,448	12,425	1.00	1.00	1.02	1.03	1.03
野洲町	36,217	37,388	38,268	38,469	38,396	0.97	1.00	1.02	1.03	1.03
栗東市	54,856	59,869	66,941	71,333	75,394	0.92	1.00	1.12	1.19	1.26
湖南市	53,740	55,325	56,522	56,719	56,449	0.97	1.00	1.02	1.03	1.02
石部町	12,378	12,340	12,607	12,651	12,591	1.00	1.00	1.02	1.03	1.02
甲西町	41,362	42,985	43,915	44,068	43,858	0.96	1.00	1.02	1.03	1.02
甲賀市	92,484	93,853	94,255	93,479	91,941	0.99	1.00	1.00	1.00	0.98
水口町	37,044	39,543	39,713	39,386	38,738	0.94	1.00	1.00	1.00	0.98
土山町	9,369	8,960	8,998	8,924	8,777	1.05	1.00	1.00	1.00	0.98
甲賀町	11,840	11,472	11,521	11,426	11,239	1.03	1.00	1.00	1.00	0.98
甲南町	19,839	20,139	20,225	20,059	19,728	0.99	1.00	1.00	1.00	0.98
信楽町	14,392	13,739	13,798	13,684	13,459	1.05	1.00	1.00	1.00	0.98
小計	718,643	752,187	786,646	804,270	816,075	0.96	1.00	1.05	1.07	1.08
その他	624,189	628,174	628,588	623,299	614,071	0.99	1.00	1.00	0.99	0.98
滋賀県計	1,342,832	1,380,361	1,415,234	1,427,569	1,430,146	0.97	1.00	1.03	1.03	1.04

資料) 2000年、2005年は国勢調査結果

2012年、2017年、2022年は国勢調査結果に基づく独自推計結果

【中位】

市 町	常住人口(人)					伸び率(2005年 = 1.00)				
	2000年	2005年	2012年	2017年	2022年	2000年	2005年	2012年	2017年	2022年
大津市	288,240	301,672	312,979	317,733	319,526	0.96	1.00	1.04	1.05	1.06
草津市	115,455	121,159	124,131	125,634	126,372	0.95	1.00	1.02	1.04	1.04
守山市	65,542	70,823	77,309	81,417	84,995	0.93	1.00	1.09	1.15	1.20
野洲市	48,326	49,486	50,273	50,243	49,828	0.98	1.00	1.02	1.02	1.01
中主町	12,109	12,098	12,290	12,283	12,182	1.00	1.00	1.02	1.02	1.01
野洲町	36,217	37,388	37,983	37,960	37,646	0.97	1.00	1.02	1.02	1.01
栗東市	54,856	59,869	66,442	70,389	73,921	0.92	1.00	1.11	1.18	1.23
湖南市	53,740	55,325	56,101	55,969	55,346	0.97	1.00	1.01	1.01	1.00
石部町	12,378	12,340	12,513	12,484	12,345	1.00	1.00	1.01	1.01	1.00
甲西町	41,362	42,985	43,588	43,485	43,001	0.96	1.00	1.01	1.01	1.00
甲賀市	92,484	93,853	93,552	92,243	90,145	0.99	1.00	1.00	0.98	0.96
水口町	37,044	39,543	39,417	38,865	37,981	0.94	1.00	1.00	0.98	0.96
土山町	9,369	8,960	8,931	8,806	8,606	1.05	1.00	1.00	0.98	0.96
甲賀町	11,840	11,472	11,435	11,275	11,019	1.03	1.00	1.00	0.98	0.96
甲南町	19,839	20,139	20,074	19,794	19,343	0.99	1.00	1.00	0.98	0.96
信楽町	14,392	13,739	13,695	13,503	13,196	1.05	1.00	1.00	0.98	0.96
小計	718,643	752,187	780,787	793,628	800,133	0.96	1.00	1.04	1.06	1.06
その他	624,189	628,174	623,907	615,051	602,075	0.99	1.00	0.99	0.98	0.96
滋賀県計	1,342,832	1,380,361	1,404,694	1,408,679	1,402,208	0.97	1.00	1.02	1.02	1.02

資料) 2000年、2005年は国勢調査結果

2012年、2017年、2022年は国勢調査結果に基づく独自推計結果

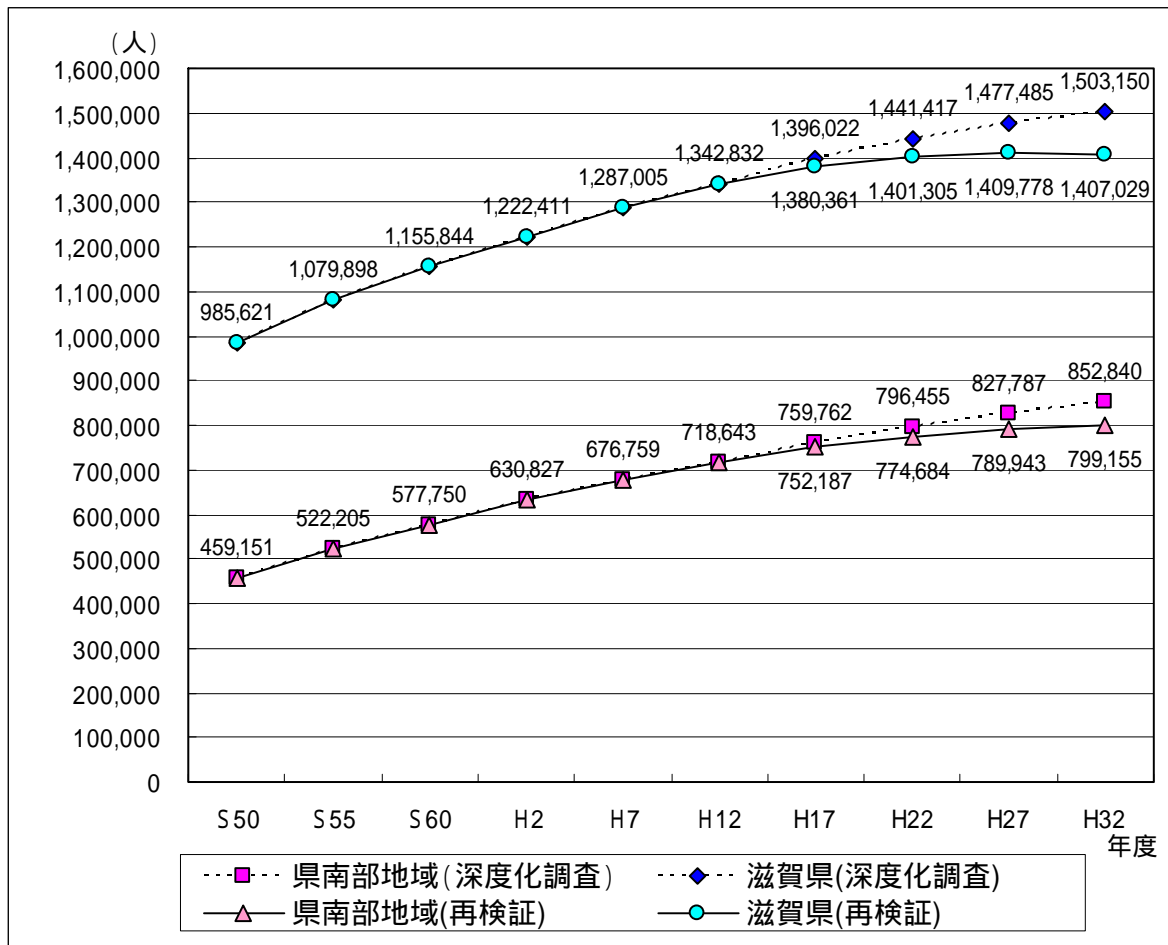
< 人口の趨勢予測 >

【低位】

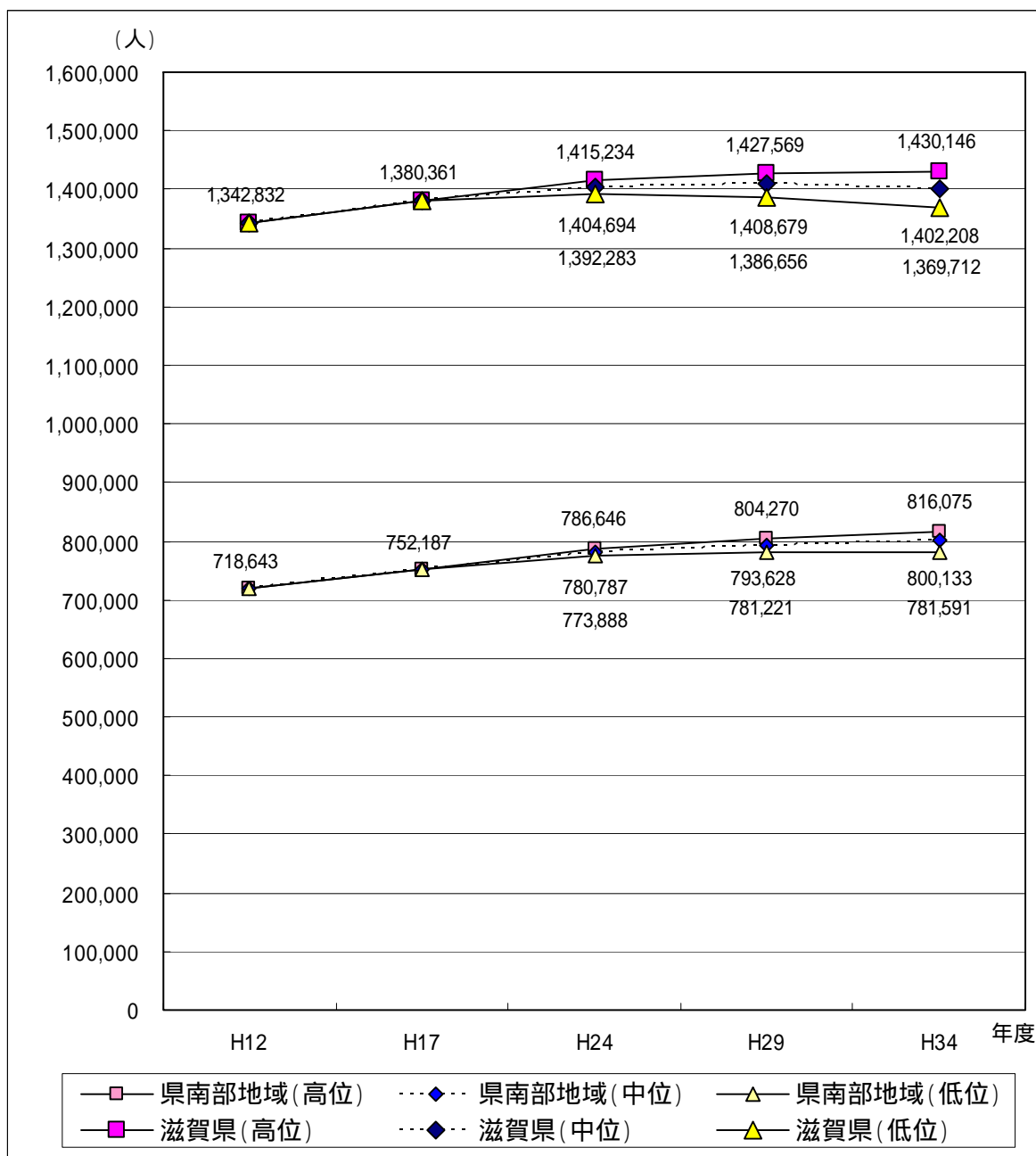
市 町	常住人口(人)					伸び率(2005年 = 1.00)				
	2000年	2005年	2012年	2017年	2022年	2000年	2005年	2012年	2017年	2022年
大津市	288,240	301,672	310,214	312,765	312,121	0.96	1.00	1.03	1.04	1.03
草津市	115,455	121,159	123,034	123,670	123,443	0.95	1.00	1.02	1.02	1.02
守山市	65,542	70,823	76,626	80,144	83,025	0.93	1.00	1.08	1.13	1.17
野洲市	48,326	49,486	49,828	49,458	48,674	0.98	1.00	1.01	1.00	0.98
中主町	12,109	12,098	12,181	12,091	11,900	1.00	1.00	1.01	1.00	0.98
野洲町	36,217	37,388	37,647	37,367	36,774	0.97	1.00	1.01	1.00	0.98
栗東市	54,856	59,869	65,855	69,289	72,208	0.92	1.00	1.10	1.16	1.21
湖南市	53,740	55,325	55,605	55,094	54,063	0.97	1.00	1.01	1.00	0.98
石部町	12,378	12,340	12,402	12,289	12,059	1.00	1.00	1.01	1.00	0.98
甲西町	41,362	42,985	43,203	42,805	42,004	0.96	1.00	1.01	1.00	0.98
甲賀市	92,484	93,853	92,726	90,801	88,057	0.99	1.00	0.99	0.97	0.94
水口町	37,044	39,543	39,069	38,257	37,101	0.94	1.00	0.99	0.97	0.94
土山町	9,369	8,960	8,852	8,668	8,407	1.05	1.00	0.99	0.97	0.94
甲賀町	11,840	11,472	11,334	11,099	10,764	1.03	1.00	0.99	0.97	0.94
甲南町	19,839	20,139	19,897	19,485	18,895	0.99	1.00	0.99	0.97	0.94
信楽町	14,392	13,739	13,574	13,292	12,890	1.05	1.00	0.99	0.97	0.94
小計	718,643	752,187	773,888	781,221	781,591	0.96	1.00	1.03	1.04	1.04
その他	624,189	628,174	618,395	605,435	588,121	0.99	1.00	0.98	0.96	0.94
滋賀県計	1,342,832	1,380,361	1,392,283	1,386,656	1,369,712	0.97	1.00	1.01	1.00	0.99

資料) 2000年、2005年は国勢調査結果
2012年、2017年、2022年は国勢調査結果に基づく独自推計結果

< 人口の趨勢予測 (中位推計) >



<人口推計（高位・中位・低位）の比較>



H24 年以降が推計値

(2) 人口インパクトの推計

インパクト圏域の人口

インパクト圏域の人口を以下に示す。

【高位】10 km圏

市町	インパクト圏域人口(人)				
	2000年	2005年	2012年	2017年	2022年
	H12	H17	H24	H29	H34
大津市	58,394	61,115	63,881	65,232	66,022
草津市	115,455	121,159	125,062	127,319	128,890
守山市	65,542	70,823	77,889	82,509	86,688
野洲市	48,326	49,486	50,650	50,917	50,821
栗東市	54,856	59,869	66,941	71,333	75,394
湖南市	32,919	33,687	34,415	34,535	34,371
甲賀市	0	0	0	0	0
県南部地域計	375,491	396,138	418,839	431,845	442,186

大津市 33 区、34 区、35 区、37 区、38 区、39 区、
草津市、守山市、中主町、野洲町、栗東市、石部町、
甲西町 1 区、4 区

【中位】5 km圏よりやや広い圏域

市町	インパクト圏域人口(人)				
	2000年	2005年	2012年	2017年	2022年
	H12	H17	H24	H29	H34
大津市	0	0	0	0	0
草津市	95,830	100,564	103,031	104,279	104,891
守山市	50,851	54,948	59,980	63,168	65,944
野洲市	10,584	10,926	11,100	11,093	11,002
栗東市	53,145	58,002	64,370	68,194	71,615
湖南市	0	0	0	0	0
甲賀市	0	0	0	0	0
県南部地域計	210,410	224,441	238,481	246,733	253,452

草津市 1 区、2 区、3 区、4 区、5 区、6 区、7 区、8 区、9 区、10 区
守山市 1 区、2 区、3 区、4 区
野洲町 3 区
栗東市 1 区、2 区、3 区、4 区、5 区、7 区、8 区

【低位】5 km圏よりやや狭い圏域

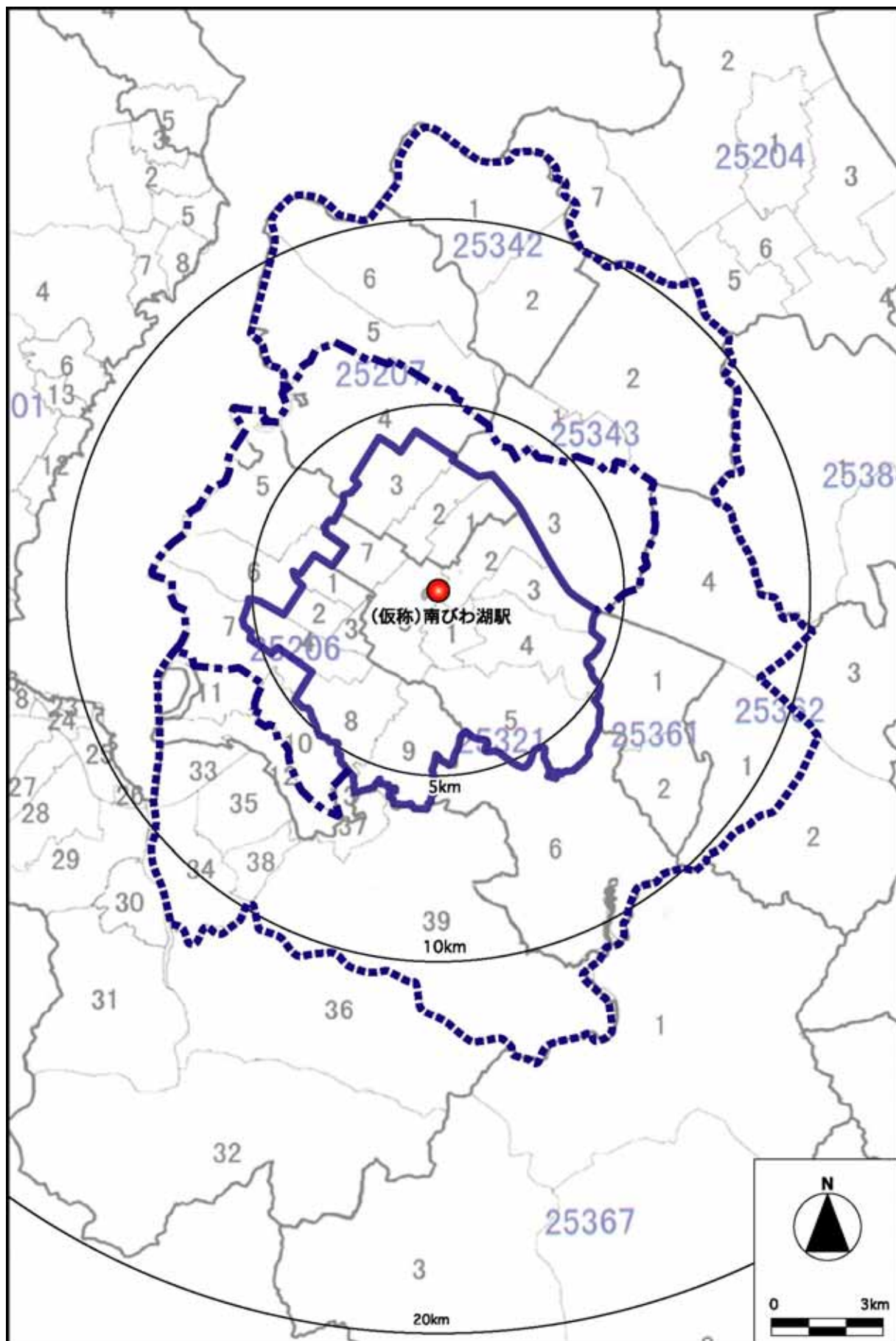
市町	インパクト圏域人口(人)				
	2000年	2005年	2012年	2017年	2022年
	H12	H17	H24	H29	H34
大津市	0	0	0	0	0
草津市	62,306	65,384	66,396	66,739	66,617
守山市	34,264	37,025	40,058	41,898	43,404
野洲市	0	0	0	0	0
栗東市	53,145	58,002	63,801	67,128	69,956
湖南市	0	0	0	0	0
甲賀市	0	0	0	0	0
県南部地域計	149,715	160,411	170,255	175,765	179,976

草津市 1 区、2 区、3 区、4 区、8 区、9 区
守山市 1 区、2 区、3 区
栗東市 1 区、2 区、3 区、4 区、5 区、7 区、8 区

<人口インパクト圏域>



<人口インパクト圏域（区境界図）>



事例地区の人口

事例地区の人口を以下に示す。

【新富士駅】

(単位:人)

	S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17
10km圏	244,175	249,831	257,746	265,377	271,393	275,026	275,734
設置都市:富士市	199,195	205,751	214,448	222,490	229,187	234,187	236,474
富士川町	16,262	16,737	16,728	17,306	17,798	17,372	16,823
蒲原町	16,717	15,634	15,223	14,688	14,040	13,454	12,837
由比町	12,001	11,709	11,347	10,893	10,368	10,013	9,600

10km圏:富士市、富士川町、由比町、蒲原町

【掛川駅】

(単位:人)

	S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17
10km圏	179,111	190,403	203,462	217,758	231,138	240,096	248,350
設置都市:掛川市	90,160	94,398	99,974	105,030	109,978	114,328	117,857
旧掛川市	61,731	64,843	68,724	72,795	76,839	80,217	83,386
大須賀町	10,918	11,314	12,111	12,079	12,144	12,320	12,532
大東町	17,511	18,241	19,139	20,156	20,995	21,791	21,939
袋井市	52,603	57,924	62,705	68,966	74,826	78,732	82,991
旧袋井市	42,581	46,490	49,480	53,180	57,098	59,835	63,814
浅羽町	10,022	11,434	13,225	15,786	17,728	18,897	19,177
菊川市	36,348	38,081	40,783	43,762	46,334	47,036	47,502
小笠町	11,463	12,150	13,047	13,903	15,659	15,508	15,650
菊川町	24,885	25,931	27,736	29,859	30,675	31,528	31,852

10km圏:掛川市、袋井市、菊川市

【三河安城駅】

(単位:人)

	S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17
10km圏		455,011	482,946	511,010	535,098	560,211	595,504
設置都市:安城市	111,047	123,843	133,059	142,251	149,464	158,824	170,237
碧南市	60,680	62,021	63,778	65,899	66,956	67,814	71,402
刈谷市	96,152	105,643	112,403	120,126	125,305	132,054	142,112
西尾市		82,524	91,930	95,197	98,766	100,805	104,323
知立市	47,209	49,432	50,506	54,059	58,578	62,587	66,081
高浜市	32,191	31,548	31,270	33,478	36,029	38,127	41,349

10km圏:安城市、知立市、刈谷市、西尾市、碧南市、高浜市

【各県】

(単位:人)

	S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17
滋賀県	985,621	1,079,898	1,155,844	1,222,411	1,287,005	1,342,832	1,380,361
静岡県	3,308,799	3,446,804	3,574,692	3,670,840	3,737,689	3,767,393	3,792,377
愛知県	5,923,569	6,221,638	6,455,172	6,690,603	6,868,336	7,043,300	7,254,432

人口インパクトの推計

人口インパクトは、深度化調査同様、事例地区の弾性値を用いて推計する。

常住人口

【高位】

	常住人口(人)				
	S55	S60	H2	H7	H12
新富士駅10km圏	249,831	257,746	265,377	271,393	275,026
掛川駅10km圏	190,403	203,462	217,758	231,138	240,096
三河安城駅10km圏	455,011	482,946	511,010	535,098	560,211
静岡県(10km圏除く)	3,006,570	3,113,484	3,187,705	3,235,158	3,252,271
愛知県(10km圏除く)	5,766,627	5,972,226	6,179,593	6,333,238	6,483,089

・新富士駅10km圏：富士市、富士川町、由比町、蒲原町

・掛川駅10km圏：掛川市、袋井市、菊川市

・三河安城駅10km圏：安城市、知立市、刈谷市、西尾市、碧南市、高浜市

【中位】【低位】

	常住人口(人)				
	S55	S60	H2	H7	H12
富士市	205,751	214,448	222,490	229,187	234,187
掛川市	94,398	99,974	105,030	109,978	114,328
安城市	123,843	133,059	142,251	149,464	158,824
静岡県(当該市除く)	3,146,655	3,260,270	3,343,320	3,398,524	3,418,878
愛知県(当該市除く)	6,097,795	6,322,113	6,548,352	6,718,872	6,884,476

常住人口の弾性値

開業前後10年間の年平均伸び率を比較し、弾性値を算出する。

【高位】

	年平均伸び率	
	H2/S55	H12/H2
新富士駅10km圏	0.61%	0.36%
掛川駅10km圏	1.35%	0.98%
三河安城駅10km圏	1.17%	0.92%
静岡県(10km圏除く)	0.59%	0.20%
愛知県(10km圏除く)	0.69%	0.48%

	対県弾性値		新駅開業前後比 (H12/H2) / (H2/S55)	
	H2/S55	H12/H2	市別	平均
新富士駅10km圏	1.03	1.78	1.73	1.66
掛川駅10km圏	2.30	4.89	2.12	
三河安城駅10km圏	1.68	1.92	1.14	

【中位】【低位】

	年平均伸び率	
	H2/S55	H12/H2
富士市	0.79%	0.51%
掛川市	1.07%	0.85%
安城市	1.40%	1.11%
静岡県(当該市除く)	0.61%	0.22%
愛知県(当該市除く)	0.72%	0.50%

	対県弾性値		新駅開業前後比 (H12/H2) / (H2/S55)	
	H2/S55	H12/H2	市別	平均
富士市	1.29	2.30	1.78	1.69
掛川市	1.76	3.81	2.16	
安城市	1.95	2.21	1.13	

人口インパクト

再検証の結果、人口インパクトは高位 24,146 人、中位 15,571 人、低位 10,858 人と予測される。

			常住人口(人)			
			2005年 H17	2012年 H24	2017年 H29	2022年 H34
高 位 (弾性値:1.66)	圏域人口	すう勢	396,138	418,839	431,845	442,186
		新駅整備後	396,138	418,839	443,918	466,332
	インパクト増分			0	12,073	24,146
中 位 (弾性値:1.69)	圏域人口	すう勢	224,441	238,481	246,733	253,452
		新駅整備後	224,441	238,481	254,519	269,023
	インパクト増分			0	7,786	15,571
低 位 (弾性値:1.69)	圏域人口	すう勢	160,411	170,255	175,765	179,976
		新駅整備後	160,411	170,255	181,194	190,834
	インパクト増分			0	5,429	10,858

簡便のため、H24年、H29年は下式で算出した。

$$H24年 = 0 \quad (\text{インパクトなし})$$

$$H29年 = H34年 \times 1/2$$

(3) 観光入込客数推計(趨勢)

平成8～17年(10年間)の実績を基に数式(ロジスティック曲線)で分析してトレンド予測する。

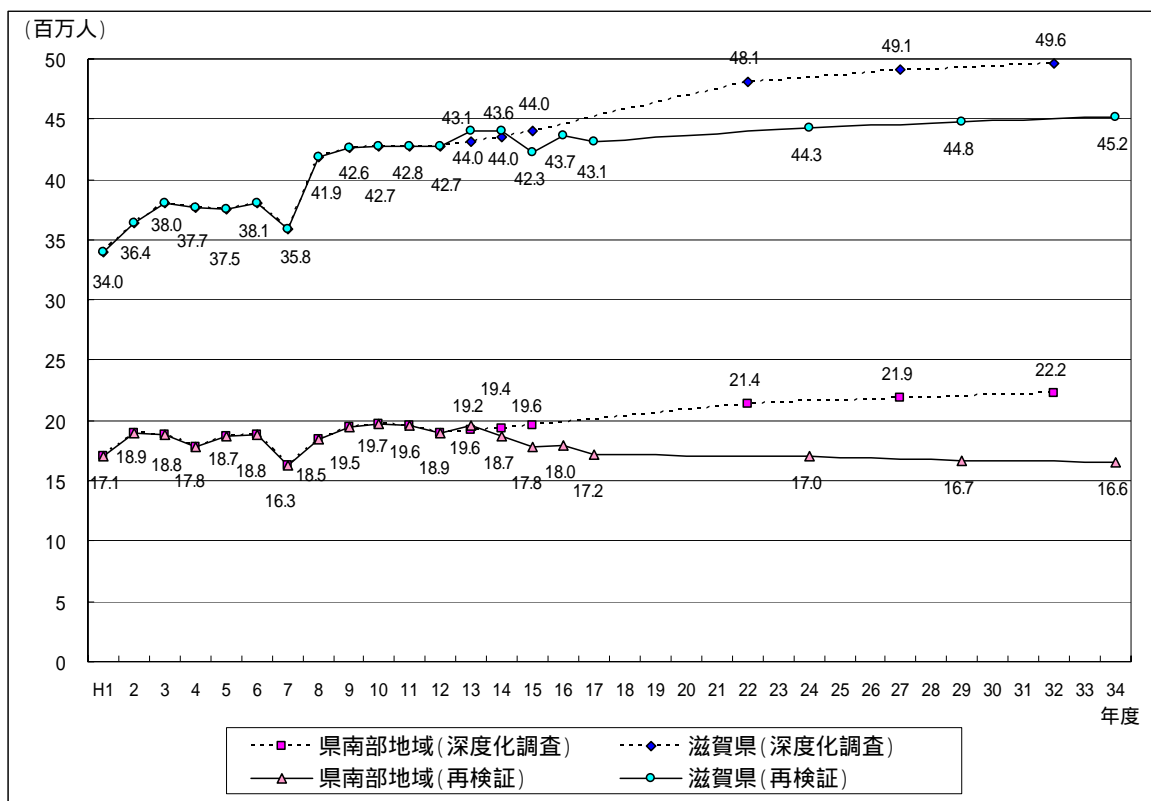
再推計の結果、県南部地域の観光入込客数は開業時点(平成24年)で1,702万人/年、開業10年後(平成34年)で1,657万人/年と推計される。

<観光入込客数の趨勢予測>

市 町	観光入込客数(千人/年)					伸び率(2005年=1.00)				
	2000年	2005年	2012年	2017年	2022年	2000年	2005年	2012年	2017年	2022年
大津市	11,106	9,656	8,901	8,639	8,507	1.15	1.00	0.92	0.89	0.88
草津市	1,420	1,707	1,750	1,779	1,792	0.83	1.00	1.03	1.04	1.05
守山市	1,087	611	735	686	650	1.78	1.00	1.20	1.12	1.06
野洲市	1,655	1,537	1,745	1,735	1,725	1.08	1.00	1.14	1.13	1.12
中主町	735	652	628	603	588	1.13	1.00	0.96	0.92	0.90
野洲町	920	886	1,117	1,132	1,137	1.04	1.00	1.26	1.28	1.28
栗東市	301	468	565	569	568	0.64	1.00	1.21	1.22	1.21
湖南市	460	384	407	405	404	1.20	1.00	1.06	1.06	1.05
石部町	64	44	38	37	37	1.47	1.00	0.86	0.85	0.84
甲西町	396	341	369	369	367	1.16	1.00	1.08	1.08	1.08
甲賀市	2,908	2,798	2,913	2,914	2,927	1.04	1.00	1.04	1.04	1.05
水口町	518	420	529	537	545	1.23	1.00	1.26	1.28	1.30
土山町	660	540	437	410	394	1.22	1.00	0.81	0.76	0.73
甲賀町	454	330	307	296	291	1.38	1.00	0.93	0.90	0.88
甲南町	111	97	97	93	90	1.15	1.00	1.01	0.96	0.93
信楽町	1,165	1,412	1,543	1,578	1,607	0.83	1.00	1.09	1.12	1.14
小計	18,936	17,161	17,016	16,727	16,571	1.10	1.00	0.99	0.97	0.97
その他	23,776	25,958	27,296	28,053	28,626	0.92	1.00	1.05	1.08	1.10
滋賀県計	42,712	43,119	44,312	44,780	45,198	0.99	1.00	1.03	1.04	1.05

資料) 2000年、2005年は観光入込調査結果
2005年は市町統合後の結果で公表されているため、2004年の実績値で統合前の町に按分した
2012年、2017年、2022年は趨勢予測結果

<観光入込客数の趨勢予測>



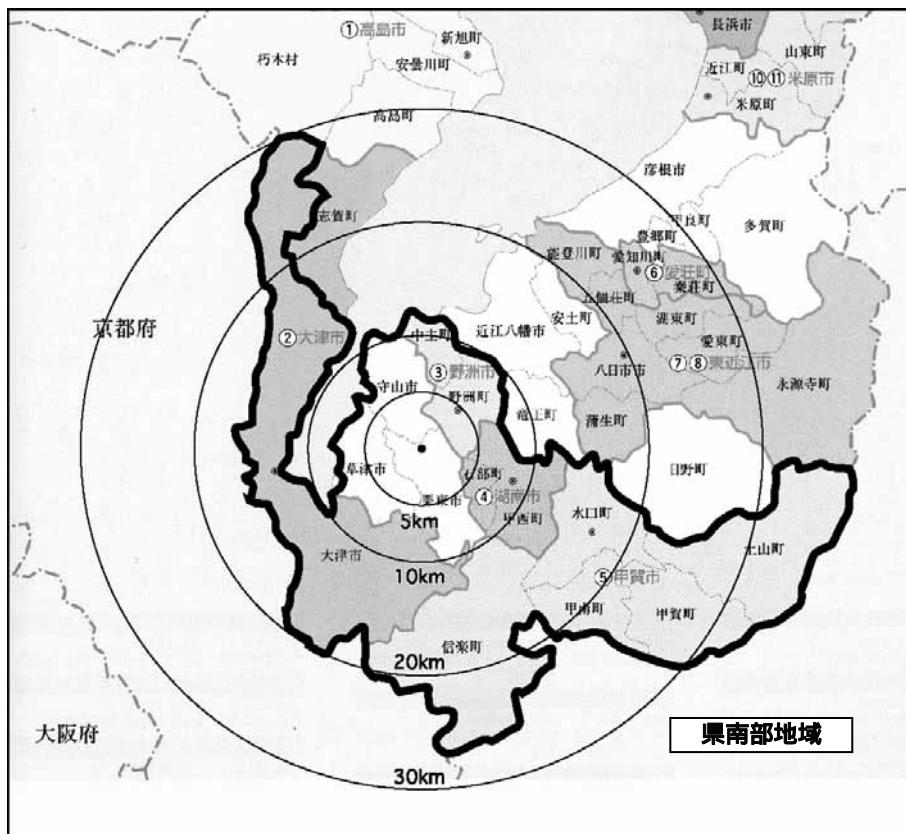
(4) 観光インパクトの推計

インパクト圏域の観光入込客数

インパクト圏域（県南部地域）の観光入込客数を以下に示す。

市町	観光入込客数(千人/年)				
	2000年	2005年	2012年	2017年	2022年
	H12	H17	H24	H29	H34
大津市	11,106	9,656	8,901	8,639	8,507
草津市	1,420	1,707	1,750	1,779	1,792
守山市	1,087	611	735	686	650
野洲市	1,655	1,537	1,745	1,735	1,725
栗東市	301	468	565	569	568
湖南市	460	384	407	405	404
甲賀市	2,908	2,798	2,913	2,914	2,927
県南部地域計	18,936	17,161	17,016	16,727	16,571
その他	23,776	25,958	27,296	28,053	28,626
滋賀県計	42,712	43,119	44,312	44,780	45,198

< 観光インパクトの圏域 >



事例地区の観光入込客数

事例地区の観光入込客数を以下に示す。

< 静岡県観光入込客数 >

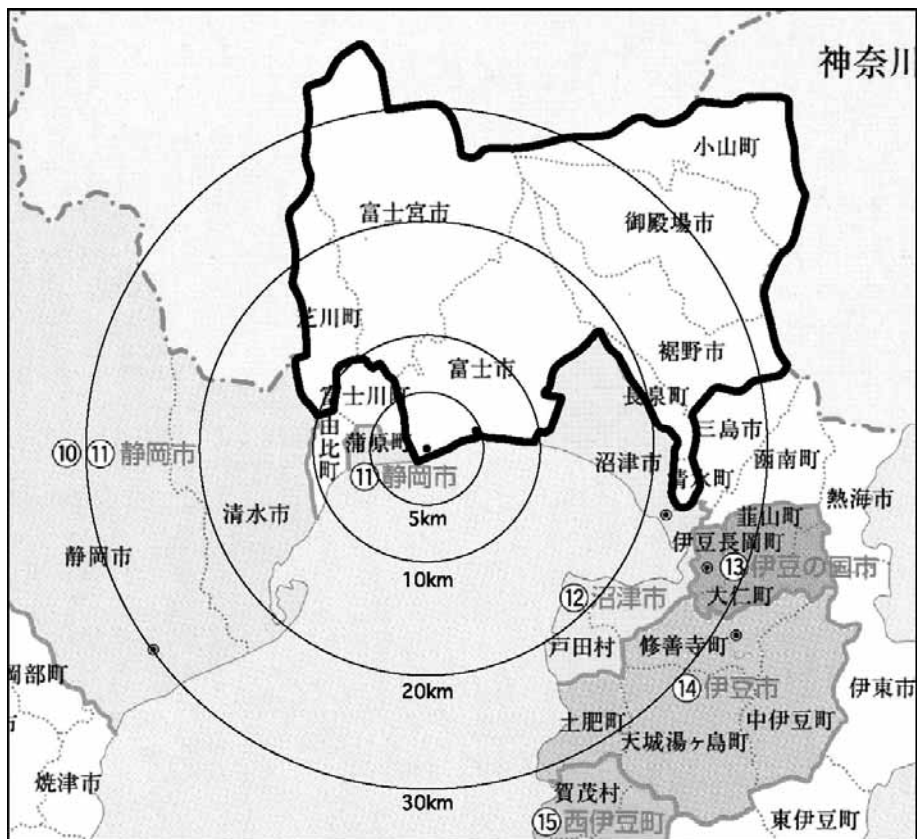
地域	S56	S57	S58	S59
伊豆	60,304,005	59,554,565	61,329,269	66,736,347
富士	10,647,395	10,676,869	10,212,366	10,752,577
駿河	9,872,096	10,658,440	11,083,001	11,109,594
御前崎	7,184,120	6,961,240	7,046,066	7,568,872
中遠	5,439,150	5,322,282	6,141,092	6,287,309
西遠	14,132,356	14,659,868	16,745,895	15,444,669
北遠	356,598	298,284	336,666	412,448
静岡県計	107,935,720	108,131,548	112,894,355	118,311,816
県(対象・伊豆除く)	31,545,170	32,577,832	35,211,628	34,535,583

地域	S60	S61	S62	S63
伊豆	69,118,522	69,428,599	73,194,222	73,144,607
富士	11,111,074	11,859,228	12,895,983	13,385,860
駿河	11,620,111	15,010,605	15,878,865	19,720,749
御前崎	7,979,276	7,674,975	7,995,356	7,552,019
中遠	6,595,458	9,404,433	9,131,830	9,975,312
西遠	15,145,571	14,910,486	15,358,554	16,967,122
北遠	400,946	659,143	680,815	736,264
静岡県計	121,970,958	128,947,469	135,135,625	141,481,933
県(対象・伊豆除く)	35,145,904	38,255,209	39,913,590	44,976,154

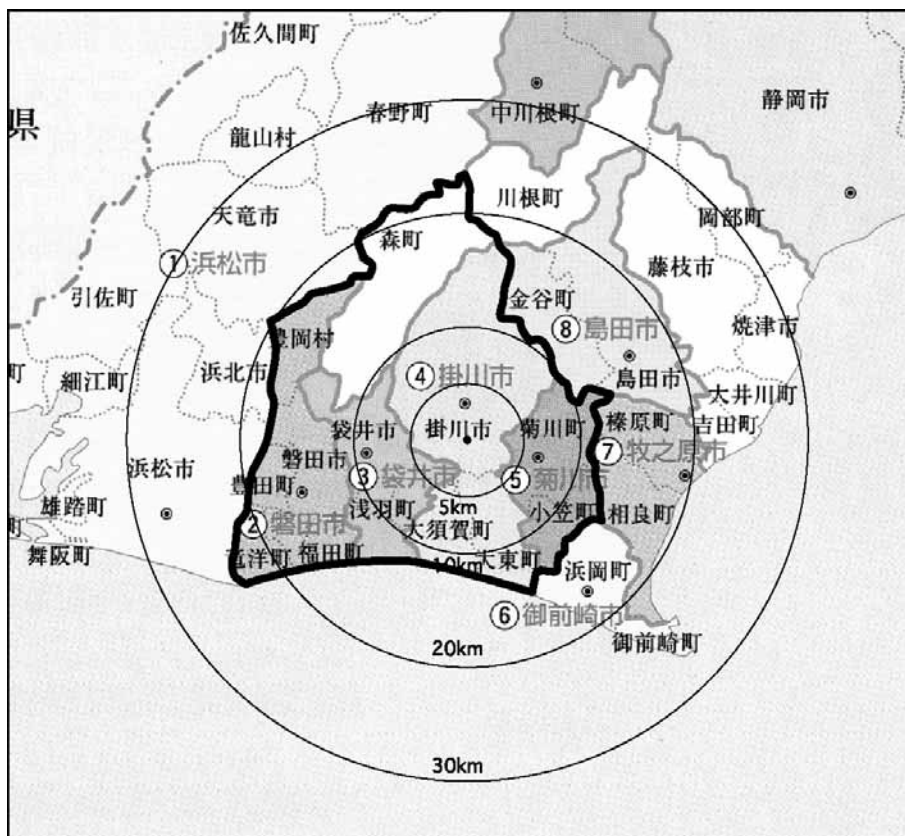
地域	H1	H2	H3	H4
伊豆	54,068,827	60,851,829	63,359,008	60,601,032
富士	12,562,552	13,285,211	15,080,041	15,442,742
駿河	20,123,529	17,597,872	18,726,168	19,257,527
御前崎	7,363,176	7,786,580	7,901,627	7,159,130
中遠	9,809,336	9,925,519	8,829,952	9,276,182
西遠	15,335,179	14,592,176	16,224,819	15,435,057
北遠	801,671	782,956	1,040,120	1,138,838
静岡県計	120,064,270	124,822,143	131,161,735	128,310,508
県(対象・伊豆除く)	43,623,555	40,759,584	43,892,734	42,990,552

伊豆地域は、群発地震による観光客減少が著しいため比較対象圏からは除く。

<観光インパクト圏域：新富士駅（富士地域）>



<観光インパクト圏域：掛川駅（中遠地域）>



観光インパクトの推計

観光インパクトは、事例地区の観光入込客伸び率を用いて推計する。

観光入込客数

	観光入込客数(人/年)				
	S58	S59	S60	S61	S62
新富士駅:富士地域	10,212,366	10,752,577	11,111,074	11,859,228	12,895,983
掛川駅:中遠地域	6,141,092	6,287,309	6,595,458	9,404,433	9,131,830
静岡県(対象・伊豆除く)	35,211,628	34,535,583	35,145,904	38,255,209	39,913,590

	観光入込客数(人/年)				
	S63	H1	H2	H3	H4
新富士駅:富士地域	13,385,860	12,562,552	13,285,211	15,080,041	15,442,742
掛川駅:中遠地域	9,975,312	9,809,336	9,925,519	8,829,952	9,276,182
静岡県(対象・伊豆除く)	44,976,154	43,623,555	40,759,584	43,892,734	42,990,552

観光入込客数の伸び率

開業前後5年間平均の伸び率を対象圏域(富士地域・中遠地域)と比較対象圏(静岡県(対象圏、群発地震のあった伊豆地域を除く))を比較し、伸び率を算出する。

	開業前平均 S58～S62 (人/年)	開業後平均 S63～H4 (人/年)	開業前後の伸び率 (S63～H4)/(S58～S62)
新富士駅:富士地域	11,366,246	13,951,281	1.23
掛川駅:中遠地域	7,512,024	9,563,260	1.27
静岡県(対象・伊豆除く)	36,612,383	43,248,516	1.18

	対県の 伸び率	平均
新富士駅:富士地域	1.04	1.06
掛川駅:中遠地域	1.08	

観光インパクト

高位は中遠地域1.08、低位は平均1.06、低位は富士地域1.04を用いる。

再検証の結果、観光インパクトは高位1,300千人/年、中位977千人/年、低位654千人/年と予測される。

			観光入込客数(千人/年)			
			2005年 H17	2012年 H24	2017年 H29	2022年 H34
高位 (伸び率:1.08)	インパクト	すう勢	17,161	17,016	16,727	16,571
	圏域観光客	新駅整備後	17,161	17,666	18,027	17,871
	インパクト増分		0	650	1,300	1,300
中位 (伸び率:1.06)	インパクト	すう勢	17,161	17,016	16,727	16,571
	圏域観光客	新駅整備後	17,161	17,504	17,704	17,548
	インパクト増分		0	488	977	977
低位 (伸び率:1.04)	インパクト	すう勢	17,161	17,016	16,727	16,571
	圏域観光客	新駅整備後	17,161	17,343	17,381	17,225
	インパクト増分		0	327	654	654

簡便のため、H24年、H29年は下式で算出した。

$$H24年 = H29年 \times 1/2$$

$$H29年 = H34年$$

(5) 産業連関表

深度化調査では平成7年滋賀県産業連関表、平成7年建設部門産業連関表を用いて経済波及効果を推計したが、再検証では平成12年滋賀県産業連関表、平成12年建設部門産業連関表を用いて経済波及効果を推計する。

平成12年(2000年)滋賀県産業連関表の概要

平成17年(2005年)3月16日公表

平成17年(2005年)4月19日更新

産業連関表は、産業構造や産業部門間の相互依存関係など経済構造の分析、経済機能の分析による経済政策の経済効果測定や経済の将来予測等に利用されています。

滋賀県では、昭和35年、38年、40年、50年、平成2年、平成7年を対象年次として作成した後、今回7回目に当たる平成12年(2000年)滋賀県産業連関表(以下、本文中において「平成12年表」という。)を、「平成12年(2000年)産業連関表作成基本要綱」(産業連関部局長会議)に基づき作成しました。

1 産業連関表の概要

産業連関表は、一定地域において一定期間(通常1年間)に行われた財・サービスの産業間取引を一つの行列(マトリックス)に示した統計表です。

産業連関表を部門ごとにタテ方向(列部門)の計数を読むと、その部門の財・サービスの県内生産額とその生産に用いられた投入費用構成の情報が得られます。また、部門ごとにヨコ方向(行部門)の計数を読むと、その部門の財・サービスの県内生産額および移輸入額がどれだけ需要されたかの産出(販売)先構成の情報が得られます。このため、産業連関表は「投入産出表」(Input - Output Tables、略してI - O表)とも呼ばれています。

資料：滋賀県政策調整部統計課ホームページ

(6) 推計モデルの条件設定

推計モデルの条件を以下のように設定し、新幹線新駅の利用者数を推計する。

新駅について

- ・所要時間、運賃・料金は現在の新幹線の状況から類推する。
(ビジネス回数券の利用についても考慮している)
- ・ダイヤパターン(停車本数)は米原駅並とする。

アクセスについて

- ・自動車アクセスでの道路速度は、道路交通センサスによるピーク時の所要時間を用いる。
(渋滞を加味している)
- ・道路ネットワークは計画路線も開通したものとしている。
- ・自動車アクセスについては燃費を10km/ℓ、ガソリンを118円/ℓとする。
- ・在来線最寄り駅までは自動車アクセスとする。
- ・自動車アクセスにおける駅前広場から新幹線への乗り換えは一律5分とする。
- ・在来線と新幹線の乗り換え所要時間は京都駅5分、新駅10分とする。
- ・新幹線駅における駐車料金は
名古屋駅 : 2,000円
米原駅 : 1,000円
南びわ湖駅 : 1,000円
京都駅 : 2,000円 とする。
- ・通勤利用における1ヶ月の出勤日数は21日(往復42回)とする。

< 深度化調査からの変更点 >

	深度化調査	再検証
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)
在来線と新幹線の乗り換え所要時間	京都駅 5分 新駅 5分	京都駅 5分 新駅 10分 (草津線接続駅から約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)

新幹線駅選択モデル

ゾーン中心から 在来線駅 新幹線駅、 新幹線駅への直接アクセス、 新幹線新駅への直接アクセス、 在来線駅 新幹線新駅の各ルートの選択確率を所要時間、費用、乗換え回数、利便性などから求める。

手順 : 鉄道ネットワーク、道路ネットワーク、運賃表などから各ルートの特性変数のデータ値を集計する

手順 : データ値に特性変数のパラメータ値を乗じて効用値を求める

手順 : 効用値をルート別に和して効用の合計を求める

手順 : 効用の合計の指数をとる

手順 : 指数の和を分母に各ルートの指数を分子にして選択確率を求める

例) 草津市役所付近から東京方面へ向かう場合

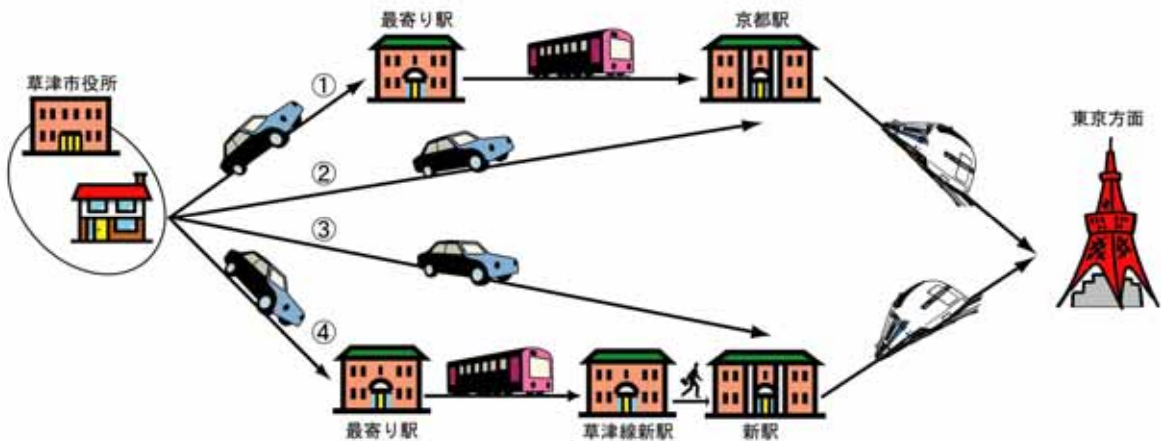


図 ルート (草津市役所付近から新幹線で東京方面へ向かう場合)

表 新幹線駅選択モデルによる分担率の試算
(ビジネス目的で新幹線回数券(京都駅利用のみ)を利用して、草津市役所付近から東京方面へ向かう場合)

分類	特性変数 (データ項目)	パラメータ 値	手順				手順				
			京都駅 在来線 アクセス	京都駅 直接 アクセス	新駅 在来線 アクセス	新駅 直接 アクセス	京都駅 在来線 アクセス	京都駅 直接 アクセス	新駅 在来線 アクセス	新駅 直接 アクセス	
新幹線	所要時間	-0.1714	132分	132分	139分	139分	-22.6248	-22.6248	-23.8246	-23.8246	
	運賃	普通運賃	7980円	7980円	7670円	7670円	-21.5460	-21.5460	-20.7090	-20.7090	
		特急料金	4730円	4730円	5120円	5120円	-12.7710	-12.7710	-13.8240	-13.8240	
	発車本数	0.0554	109本	109本	33本	33本	6.0386	6.0386	1.8282	1.8282	
新幹線駅 アクセス	アクセス時間	駅アクセス時間	8分	54分	8分	13分	-1.6336	-11.0268	-1.6336	-2.6546	
		駅広～ホーム	5分	5分	5分	5分	-1.0210	-1.0210	-1.0210	-1.0210	
		在来線時間	20分	0分	3分	0分	-4.0840	0.0000	-0.6126	0.0000	
		乗換時間	5分	0分	10分	0分	-1.0210	0.0000	-2.0420	0.0000	
	アクセス費用	ガソリン代	-0.0022	17円	404円	17円	32円	-0.0374	-0.8888	-0.0374	-0.0704
		有料道路料金	0円	1200円	0円	0円	0.0000	-2.6400	0.0000	0.0000	
		駐車場代	0円	2000円	0円	1000円	0.0000	-4.4000	0.0000	-2.2000	
		追加在来線運賃	210円	0円	0円	0円	-0.4620	0.0000	0.0000	0.0000	
乗換回数	-0.7466	1回	0回	1回	0回	-0.7466	0.0000	-0.7466	0.0000		
直接アクセス利便性	2.5026	0	1	0	1	0.0000	2.5026	0.0000	2.5026		
手順	効用の合計	$A = \theta' X_{in}$				-59.91	-68.38	-62.62	-59.97		
手順	指数	e^A				9.59E-27	2.01E-30	6.36E-28	9.00E-27		
手順	選択確率	$P = \frac{e^A}{\sum e^A}$				49.9%	0.0%	3.3%	46.8%		

深度化調査からの変更点

新幹線通勤利用率予測モデル

ゾーン中心から 在来線を利用して通勤・通学する場合、 新幹線(新駅)を利用して通勤・通学する場合の2ルート間の時間差と費用差から新幹線利用ルートの確率を求め、それに各ゾーンの通勤・通学者数を乗じて新駅利用者数を算出する。

<モデル式>

$$(\text{新幹線利用率}) = \frac{1}{1 + \alpha \times (\text{費用差} / \text{時間差})^\beta / (\text{時間差})^\gamma}$$

α, β, γ : パラメータ α=11.925 β=0.253 γ=1.352

手順 : 鉄道ネットワーク、道路ネットワーク、運賃表などから在来線、新幹線利用の各データ値を集計する

手順 : 在来線利用と新幹線利用の時間差、費用差を算出しモデル式に代入して新幹線利用率を算定する

下記例の場合、新幹線利用率は次のとおり

$$(\text{新幹線利用率}) = \frac{1}{1 + 11.925 \times (900/30)^{0.253} / (30)^{1.352}} = 77.9\%$$

例) 栗東市役所付近から神戸市役所付近に通勤する場合

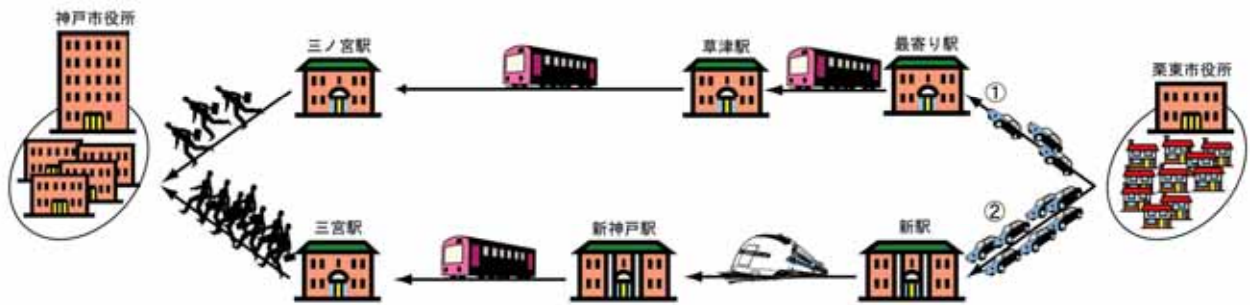


図 ルート (栗東市役所付近から神戸市役所付近に通勤する場合)

表 新幹線通勤利用率モデルによる利用率の計算方法 (栗東市役所付近から神戸市役所付近に通勤する場合)

変数	積算項目	データ値		備考
		在来線利用	新幹線利用	
時間	初乗り駅までの時間	2分	5分	自動車アクセスと考える
	駅広～ホームの時間	5分	5分	
	在来線乗車時間	79分	0分	手原～三宮
	新幹線乗車時間	0分	39分	新駅～新神戸
	地下鉄乗車時間	0分	2分	新神戸～三宮
	乗換時間	5分	5分	草津、新神戸
	最終降車駅からの時間	5分	10分	徒歩と考える
	計	96分	66分	時間差30分
費用	初乗り駅までの費用	9円	24円	ガソリン代
	在来線運賃	1080円	0円	1ヶ月定期運賃 45,350円の42分の1*
	新幹線運賃・特急料金	0円	1780円	1ヶ月定期運賃 74,740円の42分の1*
	地下鉄運賃	0円	186円	1ヶ月定期運賃 7,800円の42分の1*
	最終降車駅からの費用	0円	0円	
	計	1089円	1989円	費用差900円

*)42分の1とは、1ヶ月に21日出勤し、往復で42回利用する場合の1回分の運賃を示す

深度化調査からの変更点

(7) インパクトを見込んだ利用者数（観光・私用目的）の条件設定

インパクトを見込んだ利用者数（観光・私用目的）の試算に用いる新駅開業による観光客宿泊率について、下記のように条件を設定する。

観光客宿泊率について

深度化調査では、観光客宿泊率を 18.4%（平成 12 年度滋賀県観光動態調査）と設定していたが、再検証では 22.1%（平成 17 年度滋賀県観光動態調査）と最新データに更新している。

観光客宿泊率の伸び率について

深度化調査では、観光客宿泊率の伸び率を開業前後 1 年間の宿泊率より 2 倍と設定し新駅利用者数を求めていたが、再検証では、開業前後 5 年間の平均より宿泊率の伸び率を設定し新駅利用者数を求める。

利用者数の算出には 2 地域（富土地域と中遠地域）の平均伸び率 1.34 を使用する。

$$\text{伸び率} = \frac{(\text{開業後 5 年間の宿泊客数の合計値}) \div (\text{開業後 5 年間の観光入込客数の合計値})}{(\text{開業前 5 年間の宿泊客数の合計値}) \div (\text{開業前 5 年間の観光入込客数の合計値})}$$

観光インパクト増分のうち 22.1% × 1.34 = 29.6% が新駅を利用すると設定し新駅利用者数を推計する。

< 深度化調査からの変更点 >

	深度化調査	再検証
観光客宿泊率について	観光客宿泊率 18.4% 伸び率 2.00 倍	観光客宿泊率 22.1% 伸び率 1.34 倍

(8) 建設効果の条件設定

建設効果の住宅建築について以下のように条件を設定する。

< 深度化調査からの変更点 >

深度化調査	再検証		
	高位	中位	低位
住宅建築（全て一戸建）、オフィス建築、工場建設の建設効果について、全て新築・新設を前提	住宅建築について、全て一戸建の前提で推計	住宅建築について、一戸建 1/3、マンション 2/3 の前提で推計	同左
住宅建設投資額 1,754 万円 / 世帯	住宅建設投資額 1,765 万円 / 世帯	住宅建設投資額 1,710 万円 / 世帯	同左

深度化調査と再検証・高位の条件は同じ設定であるが、試算に用いている住宅建設費（円 / 坪）などの原単位についてもデータ更新を行っているため、住宅建設投資額が一致しない。

(9) 新駅利用者の経済効果 (追加)

深度化調査では考慮されていなかった新駅利用者の経済波及効果について以下のように設定し追加する。

< 深度化調査からの変更点 >

	深度化調査	再検証
新駅利用者の経済波及効果	考慮せず	新駅利用者が及ぼす経済波及効果を考慮する。 (単価: 500 円 / 人)

(10) 観光消費効果の条件設定

観光消費効果について以下のように条件を設定する。

< 深度化調査からの変更点 >

	深度化調査	再検証																																							
観光消費効果	一人当たり観光消費額の積算項目は「宿泊費」「飲食費」「交通費」「土産品費」 (平成 8 年観光統計基礎調査)	左記の積算項目に「入場・観覧費」を追加する。 (平成 17 年度滋賀県観光動態調査)																																							
一人当たり観光消費額	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>日帰り</th> <th>宿泊</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>宿泊費</td> <td>0 円</td> <td>9,990 円</td> </tr> <tr> <td>飲食費</td> <td>3,095 円</td> <td>7,324 円</td> </tr> <tr> <td>交通費</td> <td>2,318 円</td> <td>5,775 円</td> </tr> <tr> <td>土産費</td> <td>979 円</td> <td>3,164 円</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>6,392 円</td> <td>26,253 円</td> </tr> </tbody> </table>		日帰り	宿泊	宿泊費	0 円	9,990 円	飲食費	3,095 円	7,324 円	交通費	2,318 円	5,775 円	土産費	979 円	3,164 円	計	6,392 円	26,253 円	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>日帰り</th> <th>宿泊</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>宿泊費</td> <td>0 円</td> <td>12,774 円</td> </tr> <tr> <td>飲食費</td> <td>3,876 円</td> <td>8,508 円</td> </tr> <tr> <td>交通費</td> <td>3,525 円</td> <td>7,234 円</td> </tr> <tr> <td>土産費</td> <td>2,181 円</td> <td>4,486 円</td> </tr> <tr> <td>入場観覧</td> <td>928 円</td> <td>1,225 円</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>10,510 円</td> <td>34,227 円</td> </tr> </tbody> </table>		日帰り	宿泊	宿泊費	0 円	12,774 円	飲食費	3,876 円	8,508 円	交通費	3,525 円	7,234 円	土産費	2,181 円	4,486 円	入場観覧	928 円	1,225 円	計	10,510 円	34,227 円
	日帰り	宿泊																																							
宿泊費	0 円	9,990 円																																							
飲食費	3,095 円	7,324 円																																							
交通費	2,318 円	5,775 円																																							
土産費	979 円	3,164 円																																							
計	6,392 円	26,253 円																																							
	日帰り	宿泊																																							
宿泊費	0 円	12,774 円																																							
飲食費	3,876 円	8,508 円																																							
交通費	3,525 円	7,234 円																																							
土産費	2,181 円	4,486 円																																							
入場観覧	928 円	1,225 円																																							
計	10,510 円	34,227 円																																							

< 再検証に用いた前提条件一覧表 >

前提条件	高位推計	中位推計	低位推計
人口推計(趨勢)	H17 ; 1,380,361 人 H24 ; 1,415,234 人 H29 ; 1,427,569 人 H34 ; 1,430,146 人	H17 ; 1,380,361 人 H24 ; 1,404,694 人 H29 ; 1,408,679 人 H34 ; 1,402,208 人	H17 ; 1,380,361 人 H24 ; 1,392,283 人 H29 ; 1,386,656 人 H34 ; 1,369,712 人
人口インパクト	1.66 (10 km圏) H24 ; 0 人 H29 ; 12,073 人 H34 ; 24,146 人	1.69 (5 km圏・広圏域) H24 ; 0 人 H29 ; 7,786 人 H34 ; 15,571 人	1.69 (5 km圏・狭圏域) H24 ; 0 人 H29 ; 5,429 人 H34 ; 10,858 人
観光入込客推計 (趨勢)	H17 ; 43,119 千人/年 H24 ; 44,312 千人/年 H29 ; 44,780 千人/年 H34 ; 45,198 千人/年	同左	同左
観光インパクト	1.08 (掛川駅) H24 ; 650 千人/年 H29 ; 1,300 千人/年 H34 ; 1,300 千人/年	1.06 (2 駅平均) H24 ; 488 千人/年 H29 ; 977 千人/年 H34 ; 977 千人/年	1.04 (新富士駅) H24 ; 327 千人/年 H29 ; 654 千人/年 H34 ; 654 千人/年
産業連関表	H12 ベース	同左	同左
推計モデルの条件 ガソリン単価	過去 5 年間の平均 118 円/ℓ	同左	同左
推計モデルの条件 接続駅移動時間	新駅～草津線新駅間 10 分	同左	同左
推計モデルの条件 出勤日数	出勤日数 21 日	同左	同左
新駅開業による宿泊利 用率	宿泊率 22.1% 伸び率 1.34 倍	同左	同左
建設効果 (戸建、マンション比)	戸 建 ; 1 マンション ; 0	戸 建 ; 1/3 マンション ; 2/3	同左
新駅利用者の波及効果	あり(単価;500 円/人)	同左	同左
観光消費効果	「入場・観覧費」を追 加	同左	同左

3. 再検証結果

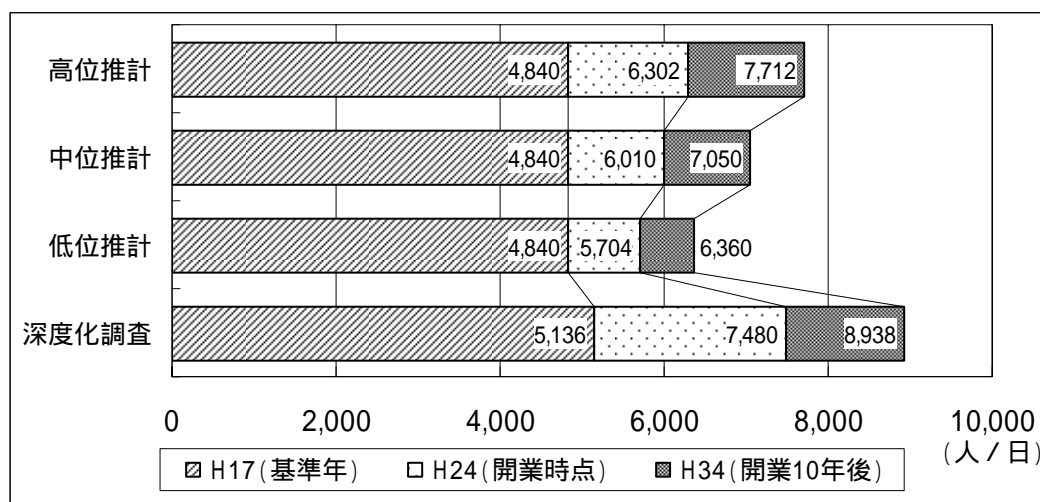
3.1 新駅利用者数の試算

再検証の結果、新駅利用者数は中位推計で開業時 6,010 人 / 日、開業 10 年後 7,050 人 / 日と推計される。

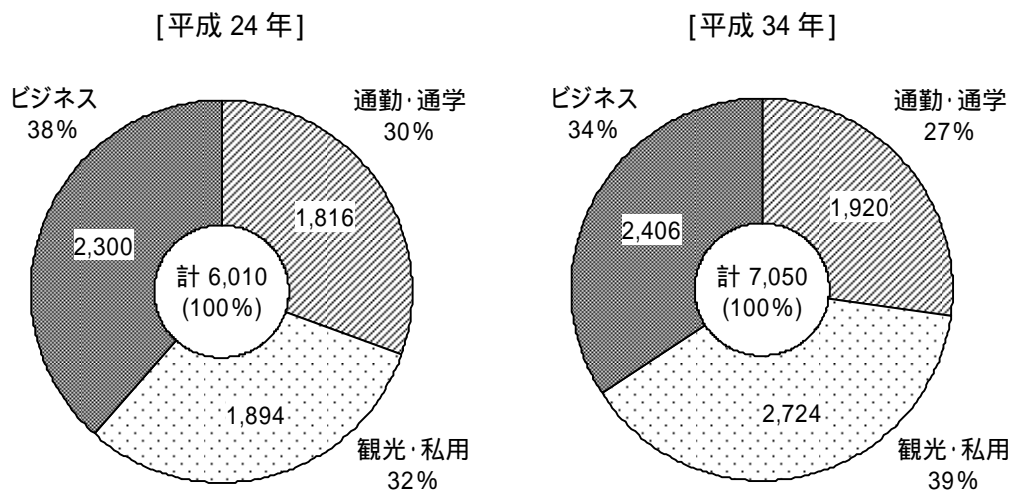
< 新幹線新駅利用者数 > (人 / 日・往復)

	高位推計	中位推計	低位推計	深度化調査
H17 年時点 (基準年)	4,840 (0.94)	4,840 (0.94)	4,840 (0.94)	5,136 (1.00)
趨勢増分	196	170	122	432
地域整備戦略による増分	1,266	1,000	742	1,912
H24 年時点 (開業時点)	6,302 (0.84)	6,010 (0.80)	5,704 (0.76)	7,480 (1.00)
H34 年時点 (開業 10 年後)	7,712 (0.86)	7,050 (0.79)	6,360 (0.71)	8,938 (1.00)

< 新幹線新駅利用者数 > (人 / 日・往復)



< 目的別新駅利用状況 (中位推計) > (人 / 日・往復)



【高位】

(趨勢)

市 町	ビジネス			観光・私用			通勤・通学			目的計		
	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年
大津市	92	96	100	86	86	90	46	48	50	224	230	240
草津市	240	248	256	132	136	140	302	312	322	674	696	718
守山市	214	234	262	120	134	142	190	208	232	524	576	636
野洲市	96	96	98	36	36	36	134	136	136	266	268	270
中主町	18	18	18	8	8	8	26	26	26	52	52	52
野洲町	78	78	80	28	28	28	108	110	110	214	216	218
栗東市	348	390	438	132	148	166	354	396	446	834	934	1,050
湖南市	244	248	248	104	106	106	208	212	212	556	566	566
石部町	60	60	60	26	26	26	32	32	32	118	118	118
甲西町	184	188	188	78	80	80	176	180	180	438	448	448
甲賀市	366	366	362	202	204	202	338	338	334	906	908	898
水口町	180	180	176	74	74	72	164	164	162	418	418	410
土山町	8	8	8	10	10	8	32	32	32	50	50	48
甲賀町	44	44	44	20	20	20	64	64	64	128	128	128
甲南町	58	58	58	36	36	36	54	54	52	148	148	146
信楽町	76	76	76	62	64	66	24	24	24	162	164	166
小計	1,600	1,678	1,764	812	850	882	1,572	1,650	1,732	3,984	4,178	4,378
その他	426	426	416	258	260	256	172	172	168	856	858	840
滋賀県計	2,026	2,104	2,180	1,070	1,110	1,138	1,744	1,822	1,900	4,840	5,036	5,218

(インパクト)

市 町	ビジネス			観光・私用			通勤・通学			目的計		
	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年
大津市	0	8	10	0	810	1,618	0	0	0	0	818	1,628
草津市	0	24	40	0	70	146	0	0	18	0	94	204
守山市	0	24	42	0	98	204	0	0	14	0	122	260
野洲市	0	14	16	0	8	18	0	0	8	0	22	42
中主町	0	4	4	0	6	12	0	0	2	0	10	18
野洲町	0	10	12	0	2	6	0	0	6	0	12	24
栗東市	0	38	70	0	6	22	0	0	24	0	44	116
湖南市	0	26	36	0	0	6	0	0	6	0	26	48
石部町	0	8	12	0	0	4	0	0	2	0	8	18
甲西町	0	18	24	0	0	2	0	0	4	0	18	30
甲賀市	0	38	30	0	60	124	0	0	0	0	98	154
水口町	0	20	18	0	0	2	0	0	0	0	20	20
土山町	0	0	0	0	40	80	0	0	0	0	40	80
甲賀町	0	4	4	0	0	2	0	0	0	0	4	6
甲南町	0	6	4	0	2	4	0	0	0	0	8	8
信楽町	0	8	4	0	18	36	0	0	0	0	26	40
小計	0	172	244	0	1,052	2,138	0	0	70	0	1,224	2,452
その他	0	42	42	0	0	0	0	0	0	0	42	42
滋賀県計	0	214	286	0	1,052	2,138	0	0	70	0	1,266	2,494

(まとめ)

市 町	ビジネス			観光・私用			通勤・通学			目的計		
	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年
大津市	92	104	110	86	896	1,708	46	48	50	224	1,048	1,868
草津市	240	272	296	132	206	286	302	312	340	674	790	922
守山市	214	258	304	120	232	346	190	208	246	524	698	896
野洲市	96	110	114	36	44	54	134	136	144	266	290	312
中主町	18	22	22	8	14	20	26	26	28	52	62	70
野洲町	78	88	92	28	30	34	108	110	116	214	228	242
栗東市	348	428	508	132	154	188	354	396	470	834	978	1,166
湖南市	244	274	284	104	106	112	208	212	218	556	592	614
石部町	60	68	72	26	26	30	32	32	34	118	126	136
甲西町	184	206	212	78	80	82	176	180	184	438	466	478
甲賀市	366	404	392	202	264	326	338	338	334	906	1,006	1,052
水口町	180	200	194	74	74	74	164	164	162	418	438	430
土山町	8	8	8	10	50	88	32	32	32	50	90	128
甲賀町	44	48	48	20	20	22	64	64	64	128	132	134
甲南町	58	64	62	36	38	40	54	54	52	148	156	154
信楽町	76	84	80	62	82	102	24	24	24	162	190	206
小計	1,600	1,850	2,008	812	1,902	3,020	1,572	1,650	1,802	3,984	5,402	6,830
その他	426	468	458	258	260	256	172	172	168	856	900	882
滋賀県計	2,026	2,318	2,466	1,070	2,162	3,276	1,744	1,822	1,970	4,840	6,302	7,712

【中位】

(趨勢)

市 町	ビジネス			観光・私用			通勤・通学			目的計		
	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年
大津市	92	94	98	86	86	88	46	48	50	224	228	236
草津市	240	244	252	132	134	136	302	310	314	674	688	702
守山市	214	234	256	120	134	140	190	208	228	524	576	624
野洲市	96	96	96	36	36	36	134	136	134	266	268	266
中主町	18	18	18	8	8	8	26	26	26	52	52	52
野洲町	78	78	78	28	28	28	108	110	108	214	216	214
栗東市	348	386	430	132	146	162	354	392	436	834	924	1,028
湖南市	244	248	244	104	106	104	208	212	208	556	566	556
石部町	60	60	60	26	26	26	32	32	32	118	118	118
甲西町	184	188	184	78	80	78	176	180	176	438	448	438
甲賀市	366	366	352	202	204	198	338	338	326	906	908	876
水口町	180	180	172	74	74	72	164	164	158	418	418	402
土山町	8	8	8	10	10	8	32	32	32	50	50	48
甲賀町	44	44	44	20	20	20	64	64	60	128	128	124
甲南町	58	58	56	36	36	34	54	54	52	148	148	142
信楽町	76	76	72	62	64	64	24	24	24	162	164	160
小計	1,600	1,668	1,728	812	846	864	1,572	1,644	1,696	3,984	4,158	4,288
その他	426	422	408	258	258	252	172	172	164	856	852	824
滋賀県計	2,026	2,090	2,136	1,070	1,104	1,116	1,744	1,816	1,860	4,840	5,010	5,112

(インパクト)

市 町	ビジネス			観光・私用			通勤・通学			目的計		
	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年
大津市	0	10	10	0	608	1,216	0	0	0	0	618	1,226
草津市	0	26	38	0	52	112	0	0	18	0	78	168
守山市	0	22	40	0	74	154	0	0	12	0	96	206
野洲市	0	10	12	0	6	12	0	0	2	0	16	26
中主町	0	2	2	0	4	10	0	0	0	0	6	12
野洲町	0	8	10	0	2	2	0	0	2	0	10	14
栗東市	0	38	70	0	4	20	0	0	28	0	42	118
湖南市	0	26	24	0	0	0	0	0	0	0	26	24
石部町	0	8	6	0	0	0	0	0	0	0	8	6
甲西町	0	18	18	0	0	0	0	0	0	0	18	18
甲賀市	0	34	36	0	46	94	0	0	0	0	80	130
水口町	0	16	18	0	0	2	0	0	0	0	16	20
土山町	0	0	0	0	30	60	0	0	0	0	30	60
甲賀町	0	4	4	0	0	2	0	0	0	0	4	6
甲南町	0	6	6	0	2	2	0	0	0	0	8	8
信楽町	0	8	8	0	14	28	0	0	0	0	22	36
小計	0	166	230	0	790	1,608	0	0	60	0	956	1,898
その他	0	44	40	0	0	0	0	0	0	0	44	40
滋賀県計	0	210	270	0	790	1,608	0	0	60	0	1,000	1,938

(まとめ)

市 町	ビジネス			観光・私用			通勤・通学			目的計		
	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年
大津市	92	104	108	86	694	1,304	46	48	50	224	846	1,462
草津市	240	270	290	132	186	248	302	310	332	674	766	870
守山市	214	256	296	120	208	294	190	208	240	524	672	830
野洲市	96	106	108	36	42	48	134	136	136	266	284	292
中主町	18	20	20	8	12	18	26	26	26	52	58	64
野洲町	78	86	88	28	30	30	108	110	110	214	226	228
栗東市	348	424	500	132	150	182	354	392	464	834	966	1,146
湖南市	244	274	268	104	106	104	208	212	208	556	592	580
石部町	60	68	66	26	26	26	32	32	32	118	126	124
甲西町	184	206	202	78	80	78	176	180	176	438	466	456
甲賀市	366	400	388	202	250	292	338	338	326	906	988	1,006
水口町	180	196	190	74	74	74	164	164	158	418	434	422
土山町	8	8	8	10	40	68	32	32	32	50	80	108
甲賀町	44	48	48	20	20	22	64	64	60	128	132	130
甲南町	58	64	62	36	38	36	54	54	52	148	156	150
信楽町	76	84	80	62	78	92	24	24	24	162	186	196
小計	1,600	1,834	1,958	812	1,636	2,472	1,572	1,644	1,756	3,984	5,114	6,186
その他	426	466	448	258	258	252	172	172	164	856	896	864
滋賀県計	2,026	2,300	2,406	1,070	1,894	2,724	1,744	1,816	1,920	4,840	6,010	7,050

【低位】

(趨勢)

(人/日・往復)

市 町	ビジネス			観光・私用			通勤・通学			目的計		
	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年
大津市	92	94	94	86	86	86	46	46	46	224	226	226
草津市	240	244	244	132	134	134	302	306	306	674	684	684
守山市	214	232	252	120	134	138	190	206	222	524	572	612
野洲市	96	96	96	36	36	36	134	134	132	266	266	264
中主町	18	18	18	8	8	8	26	26	26	52	52	52
野洲町	78	78	78	28	28	28	108	108	106	214	214	212
栗東市	348	382	420	132	144	158	354	388	426	834	914	1,004
湖南市	244	244	240	104	104	102	208	208	204	556	556	546
石部町	60	60	60	26	26	26	32	32	32	118	118	118
甲西町	184	184	180	78	78	76	176	176	172	438	438	428
甲賀市	366	362	342	202	204	194	338	336	316	906	902	852
水口町	180	176	168	74	74	70	164	162	154	418	412	392
土山町	8	8	8	10	10	8	32	32	30	50	50	46
甲賀町	44	44	40	20	20	18	64	64	60	128	128	118
甲南町	58	58	54	36	36	34	54	54	50	148	148	138
信楽町	76	76	72	62	64	64	24	24	22	162	164	158
小計	1,600	1,654	1,688	812	842	848	1,572	1,624	1,652	3,984	4,120	4,188
その他	426	418	400	258	256	248	172	168	160	856	842	808
滋賀県計	2,026	2,072	2,088	1,070	1,098	1,096	1,744	1,792	1,812	4,840	4,962	4,996

(インパクト)

(人/日・往復)

市 町	ビジネス			観光・私用			通勤・通学			目的計		
	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年
大津市	0	10	10	0	408	814	0	0	0	0	418	824
草津市	0	24	34	0	36	74	0	0	12	0	60	120
守山市	0	24	32	0	50	102	0	0	8	0	74	142
野洲市	0	10	6	0	4	8	0	0	0	0	14	14
中主町	0	2	0	0	4	6	0	0	0	0	6	6
野洲町	0	8	6	0	0	2	0	0	0	0	8	8
栗東市	0	38	68	0	4	16	0	0	26	0	42	110
湖南市	0	24	22	0	0	0	0	0	0	0	24	22
石部町	0	6	4	0	0	0	0	0	0	0	6	4
甲西町	0	18	18	0	0	0	0	0	0	0	18	18
甲賀市	0	38	34	0	30	60	0	0	0	0	68	94
水口町	0	20	16	0	0	0	0	0	0	0	20	16
土山町	0	0	0	0	20	40	0	0	0	0	20	40
甲賀町	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	4	4
甲南町	0	6	6	0	0	2	0	0	0	0	6	8
信楽町	0	8	8	0	10	18	0	0	0	0	18	26
小計	0	168	206	0	532	1,074	0	0	46	0	700	1,326
その他	0	42	38	0	0	0	0	0	0	0	42	38
滋賀県計	0	210	244	0	532	1,074	0	0	46	0	742	1,364

(まとめ)

(人/日・往復)

市 町	ビジネス			観光・私用			通勤・通学			目的計		
	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年
大津市	92	104	104	86	494	900	46	46	46	224	644	1,050
草津市	240	268	278	132	170	208	302	306	318	674	744	804
守山市	214	256	284	120	184	240	190	206	230	524	646	754
野洲市	96	106	102	36	40	44	134	134	132	266	280	278
中主町	18	20	18	8	12	14	26	26	26	52	58	58
野洲町	78	86	84	28	28	30	108	108	106	214	222	220
栗東市	348	420	488	132	148	174	354	388	452	834	956	1,114
湖南市	244	268	262	104	104	102	208	208	204	556	580	568
石部町	60	66	64	26	26	26	32	32	32	118	124	122
甲西町	184	202	198	78	78	76	176	176	172	438	456	446
甲賀市	366	400	376	202	234	254	338	336	316	906	970	946
水口町	180	196	184	74	74	70	164	162	154	418	432	408
土山町	8	8	8	10	30	48	32	32	30	50	70	86
甲賀町	44	48	44	20	20	18	64	64	60	128	132	122
甲南町	58	64	60	36	36	36	54	54	50	148	154	146
信楽町	76	84	80	62	74	82	24	24	22	162	182	184
小計	1,600	1,822	1,894	812	1,374	1,922	1,572	1,624	1,698	3,984	4,820	5,514
その他	426	460	438	258	256	248	172	168	160	856	884	846
滋賀県計	2,026	2,282	2,332	1,070	1,630	2,170	1,744	1,792	1,858	4,840	5,704	6,360

3.2 新幹線新駅による経済波及効果

(1) 経済波及効果

経済波及効果については、中位推計において、建設効果が3,077億円、消費・操業・観光消費効果が1,677億円と推計される。

		高位推計	中位推計	低位推計	深度化調査
人口インパクト(H34)		24,146人	15,571人	10,858人	44,717人
観光インパクト(H34)		1,300千人/年	977千人/年	654千人/年	1,209千人/年
建設効果 (H34までの累計)	新駅関連	939億円	939億円	939億円	876億円
	人口増加関連	3,385億円	2,137億円	1,490億円	5,550億円
	合計	4,324億円	3,077億円	2,430億円	6,426億円
経済効果 (H34)	消費効果	857億円	558億円	393億円	1,314億円
	操業効果	1,359億円	876億円	611億円	2,239億円
	観光消費効果	323億円	242億円	162億円	217億円
	合計	2,539億円	1,677億円	1,166億円	3,770億円

(2) 建設効果

【高位】

建設事業費

種別	項目	費用等(億円)	備考	
建設効果	直接的影響	新幹線新駅建設	240	
		草津線新駅建設	67	
		区画整理事業	288	事務費等除く
	間接的影響	住宅建設	1,479	累計
		オフィス建設	281	"
		工場建設	445	"

住宅建築

	A	B	C	=A/B×C
	人口増 (人)	1世帯当り 人員(人)	1世帯当り住宅 建設費(万円)	建設費 (億円)
H29	12,073	2.88	1,765	740
H34	24,146			1,479

オフィス建築

	A	B	C	D	E	=A×B×C×D×E	
	人口増 (人)	従業者 比率	従業者数 (千人)	オフィス従業者 比率	1人当り床面積 (m ² /人)	m ² 当り 建設費(万円)	建設費 (億円)
H29	12,073	0.47	5,650	0.55	15	30	141
H34	24,146		11,299				281

工場建設

	A	B	C	D	E	=A×B×C/D×E	
	人口増 (人)	従業者 比率	従業者数 (千人)	工場従業者 比率	1ha当り従業者 (人/ha)	1ha当り 建設費(億円)	建設費 (億円)
H29	12,073	0.47	5,650	0.35	90	10	222
H34	24,146		11,299				445

【高位】

経済波及効果

新幹線新駅

		計	直接 効果	間接 効果
H24	誘発総生産(億円)	375	240	135
	中間投入額	172	123	48
	粗付加価値額	203	117	87
	雇用者所得	131	89	43
	営業余剰	24	4	20
	その他	48	24	24
	誘発雇用者数(人)			2,131

接続駅

		計	直接 効果	間接 効果
H24	誘発総生産	105	67	38
	中間投入額	48	34	13
	粗付加価値額	57	33	24
	雇用者所得	37	25	12
	営業余剰	7	1	6
	その他	14	7	7
	誘発雇用者数(人)			595

区画整理

		計	直接 効果	間接 効果
H34	誘発総生産(億円)	460	288	172
	中間投入額	196	136	60
	粗付加価値額	264	152	112
	雇用者所得	177	123	54
	営業余剰	28	2	26
	その他	59	27	32
	誘発雇用者数(人)			2,767

計(新駅、接続駅、区画整理)

		計	直接 効果	間接 効果
	誘発総生産(億円)	939	595	344
	中間投入額	416	294	122
	粗付加価値額	524	301	222
	雇用者所得	345	236	109
	営業余剰	58	7	51
	その他	121	58	63
	誘発雇用者数(人)			5,493

住宅

		計	直接 効果	間接 効果
H29	誘発総生産(億円)	1,131	740	392
	中間投入額	531	390	141
	粗付加価値額	600	350	250
	雇用者所得	378	254	124
	営業余剰	73	16	57
	その他	149	80	70
	誘発雇用者数(人)			6,297
H34	誘発総生産	2,263	1,479	783
	中間投入額	1,062	779	283
	粗付加価値額	1,200	700	500
	雇用者所得	756	509	247
	営業余剰	146	32	114
	その他	298	159	139
	誘発雇用者数(人)			12,594

オフィスビル

		計	直接 効果	間接 効果
H29	誘発総生産(億円)	217	141	76
	中間投入額	99	71	27
	粗付加価値額	118	69	49
	雇用者所得	76	52	24
	営業余剰	14	2	11
	その他	28	15	14
	誘発雇用者数(人)			1,238
H34	誘発総生産	434	281	152
	中間投入額	197	143	55
	粗付加価値額	236	138	98
	雇用者所得	152	104	48
	営業余剰	27	5	22
	その他	57	30	27
	誘発雇用者数(人)			2,476

工場

		計	直接 効果	間接 効果
H29	誘発総生産(億円)	344	222	122
	中間投入額	140	98	42
	粗付加価値額	204	124	80
	雇用者所得	135	96	39
	営業余剰	23	4	19
	その他	46	24	22
	誘発雇用者数(人)			2,139
H34	誘発総生産	689	445	244
	中間投入額	281	196	84
	粗付加価値額	408	248	159
	雇用者所得	270	192	77
	営業余剰	46	9	38
	その他	92	47	45
	誘発雇用者数(人)			4,278

計(住宅、オフィス、工場)

		計	直接 効果	間接 効果
H29	誘発総生産(億円)	1,692	1,103	590
H34	誘発総生産	3,385	2,205	1,179

【中位】

建設事業費

種別	項目	費用等(億円)	備考	
建設効果	直接的影響	新幹線新駅建設	240	
		草津線新駅建設	67	
		区画整理事業	288	事務費等除く
	間接的影響	住宅建設	924	累計
		オフィス建設	181	"
		工場建設	287	"

住宅建築

	A	B	C	=A/B×C
	人口増 (人)	1世帯当り 人員(人)	1世帯当り住宅 建設費(万円)	建設費 (億円)
H29	7,786	2.88	1,710	462
H34	15,571			924

オフィス建築

	A	B	C	D	E	=A×B×C×D×E	
	人口増 (人)	従業者 比率	従業者数 (千人)	オフィス従業者 比率	1人当り床面積 (㎡/人)	m ² 当り 建設費(万円)	建設費 (億円)
H29	7,786	0.47	3,643	0.55	15	30	91
H34	15,571		7,286				181

工場建設

	A	B	C	D	E	=A×B×C/D×E	
	人口増 (人)	従業者 比率	従業者数 (千人)	工場従業者 比率	1ha当り従業者 (人/ha)	1ha当り 建設費(億円)	建設費 (億円)
H29	7,786	0.47	3,643	0.35	90	10	143
H34	15,571		7,286				287

【中位】

経済波及効果

新幹線新駅

		計	直接 効果	間接 効果
H24	誘発総生産(億円)	375	240	135
	中間投入額	172	123	48
	粗付加価値額	203	117	87
	雇用者所得	131	89	43
	営業余剰	24	4	20
	その他	48	24	24
	誘発雇用者数(人)			2,131

接続駅

		計	直接 効果	間接 効果
H24	誘発総生産	105	67	38
	中間投入額	48	34	13
	粗付加価値額	57	33	24
	雇用者所得	37	25	12
	営業余剰	7	1	6
	その他	14	7	7
	誘発雇用者数(人)			595

区画整理

		計	直接 効果	間接 効果
H34	誘発総生産(億円)	460	288	172
	中間投入額	196	136	60
	粗付加価値額	264	152	112
	雇用者所得	177	123	54
	営業余剰	28	2	26
	その他	59	27	32
	誘発雇用者数(人)			2,767

計(新駅、接続駅、区画整理)

		計	直接 効果	間接 効果
	誘発総生産(億円)	939	595	344
	中間投入額	416	294	122
	粗付加価値額	524	301	222
	雇用者所得	345	236	109
	営業余剰	58	7	51
	その他	121	58	63
	誘発雇用者数(人)			5,493

住宅

		計	直接 効果	間接 効果
H29	誘発総生産(億円)	707	462	245
	中間投入額	332	244	88
	粗付加価値額	375	219	156
	雇用者所得	236	159	77
	営業余剰	46	10	36
	その他	93	50	43
	誘発雇用者数(人)			3,935
H34	誘発総生産	1,414	924	489
	中間投入額	664	487	177
	粗付加価値額	750	437	313
	雇用者所得	472	318	154
	営業余剰	91	20	71
	その他	186	100	87
	誘発雇用者数(人)			7,870

オフィスビル

		計	直接 効果	間接 効果
H29	誘発総生産(億円)	140	91	49
	中間投入額	64	46	18
	粗付加価値額	76	45	32
	雇用者所得	49	34	16
	営業余剰	9	2	7
	その他	18	10	9
	誘発雇用者数(人)			799
H34	誘発総生産	280	181	98
	中間投入額	127	92	35
	粗付加価値額	152	89	63
	雇用者所得	98	67	31
	営業余剰	18	3	14
	その他	37	19	18
	誘発雇用者数(人)			1,597

工場

		計	直接 効果	間接 効果
H29	誘発総生産(億円)	222	143	79
	中間投入額	91	63	27
	粗付加価値額	131	80	51
	雇用者所得	87	62	25
	営業余剰	15	3	12
	その他	30	15	14
	誘発雇用者数(人)			1,379
H34	誘発総生産	444	287	157
	中間投入額	181	127	54
	粗付加価値額	263	160	103
	雇用者所得	174	124	50
	営業余剰	30	6	24
	その他	59	30	29
	誘発雇用者数(人)			2,759

計(住宅、オフィス、工場)

		計	直接 効果	間接 効果
H29	誘発総生産(億円)	1,069	696	372
H34	誘発総生産	2,137	1,393	745

【低位】

建設事業費

種別	項目	費用等(億円)	備考	
建設効果	直接的影響	新幹線新駅建設	240	
		草津線新駅建設	67	
		区画整理事業	288	事務費等除く
	間接的影響	住宅建設	645	累計
		オフィス建設	126	"
		工場建設	200	"

住宅建築

	A	B	C	=A/B×C
	人口増 (人)	1世帯当り 人員(人)	1世帯当り住宅 建設費(万円)	建設費 (億円)
H29	5,429	2.88	1,710	322
H34	10,858			645

オフィス建築

	A	B	C	D	E	=A×B×C×D×E	
	人口増 (人)	従業者 比率	従業者数 (千人)	オフィス従業者 比率	1人当り床面積 (㎡/人)	m ² 当り 建設費(万円)	建設費 (億円)
H29	5,429	0.47	2,540	0.55	15	30	63
H34	10,858		5,081				126

工場建設

	A	B	C	D	E	=A×B×C/D×E	
	人口増 (人)	従業者 比率	従業者数 (千人)	工場従業者 比率	1ha当り従業者 (人/ha)	1ha当り 建設費(億円)	建設費 (億円)
H29	5,429	0.47	2,540	0.35	90	10	100
H34	10,858		5,081				200

【低位】

経済波及効果

新幹線新駅

		計	直接 効果	間接 効果
H24	誘発総生産(億円)	375	240	135
	中間投入額	172	123	48
	粗付加価値額	203	117	87
	雇用者所得	131	89	43
	営業余剰	24	4	20
	その他	48	24	24
	誘発雇用者数(人)			2,131

接続駅

		計	直接 効果	間接 効果
H24	誘発総生産	105	67	38
	中間投入額	48	34	13
	粗付加価値額	57	33	24
	雇用者所得	37	25	12
	営業余剰	7	1	6
	その他	14	7	7
	誘発雇用者数(人)			595

区画整理

		計	直接 効果	間接 効果
H34	誘発総生産(億円)	460	288	172
	中間投入額	196	136	60
	粗付加価値額	264	152	112
	雇用者所得	177	123	54
	営業余剰	28	2	26
	その他	59	27	32
	誘発雇用者数(人)			2,767

計(新駅、接続駅、区画整理)

		計	直接 効果	間接 効果
誘発総生産(億円)		939	595	344
中間投入額		416	294	122
粗付加価値額		524	301	222
雇用者所得		345	236	109
営業余剰		58	7	51
その他		121	58	63
誘発雇用者数(人)				5,493

住宅

		計	直接 効果	間接 効果
H29	誘発総生産(億円)	493	322	171
	中間投入額	231	170	62
	粗付加価値額	262	153	109
	雇用者所得	165	111	54
	営業余剰	32	7	25
	その他	65	35	30
	誘発雇用者数(人)			2,744
H34	誘発総生産	986	645	341
	中間投入額	463	340	123
	粗付加価値額	523	305	218
	雇用者所得	329	222	108
	営業余剰	64	14	50
	その他	130	69	61
	誘発雇用者数(人)			5,488

オフィスビル

		計	直接 効果	間接 効果
H29	誘発総生産(億円)	97	63	34
	中間投入額	44	32	12
	粗付加価値額	53	31	22
	雇用者所得	34	23	11
	営業余剰	6	1	5
	その他	13	7	6
	誘発雇用者数(人)			557
H34	誘発総生産	195	126	68
	中間投入額	89	64	25
	粗付加価値額	106	62	44
	雇用者所得	68	47	22
	営業余剰	12	2	10
	その他	26	13	12
	誘発雇用者数(人)			1,114

工場

		計	直接 効果	間接 効果
H29	誘発総生産(億円)	155	100	55
	中間投入額	63	44	19
	粗付加価値額	92	56	36
	雇用者所得	61	43	17
	営業余剰	10	2	8
	その他	21	11	10
	誘発雇用者数(人)			962
H34	誘発総生産	310	200	110
	中間投入額	126	88	38
	粗付加価値額	183	112	72
	雇用者所得	121	87	35
	営業余剰	21	4	17
	その他	41	21	20
	誘発雇用者数(人)			1,924

計(住宅、オフィス、工場)

		計	直接 効果	間接 効果
H29	誘発総生産(億円)	745	486	260
H34	誘発総生産	1,490	971	519

(3) 民間消費・工場操業・観光消費効果

【高位】

消費額、操業額

民間消費額

	A	B	C	=A/B×C
	人口増 (人)	1人当り県民 所得(万円)	消費性向 (H7～13)平均	消費額 (億円)
H29	12,073	321	79.4%	307
H34	24,146			615

新駅利用者消費額

	A	B	= A × B
	利用者数(人/日)	単価(円/人)	消費額(億円/年)
H24	6,302	500	11.5
H29	7,007	500	12.8
H34	7,712	500	14.1

工場操業額

	A	B	C	D	E	=A×B×C/D×E	
	人口増 (人)	従業者 比率	従業者数 (千人)	工場従業者 比率	1ha当り従業者 (人/ha)	1ha当り 操業額(億円)	操業額 (億円)
H29	12,073	0.47	5,650	0.35	90	21	467
H34	24,146		11,299				934

観光入込客による消費額

	H24		H29		H34		備考
観光入込客数(万人)	65		130		130		新駅設置による増加分
日帰り客 (万人)	46	19	92	38	92	38	新駅インパクトにより宿泊増加が見込まれる 新駅利用者予測等から70.4%・29.6%と想定
宿泊客 (万人)							
宿泊費(億円)	0	25	0	49	0	49	
飲食費(億円)	18	16	35	33	35	33	
交通費(億円)	16	14	32	28	32	28	
土産費(億円)	10	9	20	17	20	17	
観覧費(億円)	4	2	8	5	8	5	
計(億円)	44	64	88	127	88	127	
		107		215		215	

【高位】

経済波及効果

消費による効果

		計	直接 効果	間接 効果
H29	誘発総生産(億円)	419	183	236
	中間投入額	124	53	71
	粗付加価値額	295	129	165
	雇用者所得	123	55	67
	営業余剰	83	36	47
	その他	89	38	51
誘発雇用者数(人)		3,090		
H34	誘発総生産	838	366	472
	中間投入額	249	107	142
	粗付加価値額	589	259	330
	雇用者所得	245	110	135
	営業余剰	166	71	95
	その他	178	77	101
誘発雇用者数(人)		6,181		

工場操業による効果

		計	直接 効果	間接 効果
H29	誘発総生産(億円)	679	467	213
	中間投入額	341	262	79
	粗付加価値額	338	205	133
	雇用者所得	174	107	67
	営業余剰	64	35	29
	その他	101	64	37
誘発雇用者数(人)		3,550		
H34	誘発総生産	1,359	934	425
	中間投入額	682	523	159
	粗付加価値額	677	410	266
	雇用者所得	348	213	134
	営業余剰	128	69	59
	その他	201	128	74
誘発雇用者数(人)		7,099		

新駅利用者による消費効果

		計	直接 効果	間接 効果
H24	誘発総生産(億円)	16	7	9
H29	誘発総生産(億円)	17	8	10
H34	誘発総生産(億円)	19	8	11

観光入込客による消費効果

		計	直接 効果	間接 効果
H24	誘発総生産(億円)	161	109	52
	中間投入額	63	45	18
	粗付加価値額	99	65	34
	雇用者所得	51	36	15
	営業余剰	22	13	9
	その他	26	16	10
誘発雇用者数(人)		1,036		
H29	誘発総生産	323	219	104
	中間投入額	125	89	36
	粗付加価値額	198	130	68
	雇用者所得	101	71	30
	営業余剰	44	26	18
	その他	53	32	20
誘発雇用者数(人)		2,073		
H34	誘発総生産(億円)	323	219	104
	中間投入額	125	89	36
	粗付加価値額	198	130	68
	雇用者所得	101	71	30
	営業余剰	44	26	18
	その他	53	32	20
誘発雇用者数(人)		2,073		

【中位】

消費額、操業額

民間消費額

	A	B	C	=A/B×C
	人口増 (人)	1人当り県民 所得(万円)	消費性向 (H7～13)平均	消費額 (億円)
H29	7,786	321	79.4%	198
H34	15,571			396

新駅利用者消費額

	A	B	= A × B
	利用者数(人/日)	単価(円/人)	消費額(億円/年)
H24	6,010	500	11.0
H29	6,530	500	11.9
H34	7,050	500	12.9

工場操業額

	A	B	C	D	E	=A×B×C/D×E	
	人口増 (人)	従業者 比率	従業者数 (千人)	工場従業者 比率	1ha当り従業者 (人/ha)	1ha当り 操業額(億円)	操業額 (億円)
H29	7,786	0.47	3,643	0.35	90	21	301
H34	15,571		7,286				602

観光入込客による消費額

	H24		H29		H34		備考
観光入込客数(万人)	49		98		98		新駅設置による増加分
日帰り客 (万人)	34	14	69	29	69	29	新駅インパクトにより宿泊増加が見込まれる 新駅利用者予測等から70.4%:29.6%と想定
宿泊客 (万人)	0	18	0	37	0	37	
宿泊費(億円)	13	12	27	25	27	25	
飲食費(億円)	12	10	24	21	24	21	
交通費(億円)	7	6	15	13	15	13	
土産費(億円)	3	2	6	4	6	4	
観覧費(億円)							
計(億円)	33	48	66	95	66	95	
		81		161		161	

【中位】

経済波及効果

消費による効果

		計	直接 効果	間接 効果
H29	誘発総生産(億円)	270	118	152
	中間投入額	80	34	46
	粗付加価値額	190	83	107
	雇用者所得	79	36	43
	営業余剰	53	23	30
	その他	57	25	33
誘発雇用者数(人)		1,993		
H34	誘発総生産	540	236	305
	中間投入額	161	69	92
	粗付加価値額	380	167	213
	雇用者所得	158	71	87
	営業余剰	107	46	61
	その他	115	50	65
誘発雇用者数(人)		3,986		

工場操業による効果

		計	直接 効果	間接 効果
H29	誘発総生産(億円)	438	301	137
	中間投入額	220	169	51
	粗付加価値額	218	132	86
	雇用者所得	112	69	43
	営業余剰	41	22	19
	その他	65	41	24
誘発雇用者数(人)		2,289		
H34	誘発総生産	876	602	274
	中間投入額	440	337	102
	粗付加価値額	436	265	172
	雇用者所得	224	138	87
	営業余剰	82	45	38
	その他	130	82	47
誘発雇用者数(人)		4,578		

新駅利用者による消費効果

		計	直接 効果	間接 効果
H24	誘発総生産(億円)	15	7	8
H29	誘発総生産(億円)	16	7	9
H34	誘発総生産(億円)	18	8	10

観光入込客による消費効果

		計	直接 効果	間接 効果
H24	誘発総生産(億円)	121	82	39
	中間投入額	47	34	13
	粗付加価値額	74	49	26
	雇用者所得	38	27	11
	営業余剰	16	10	7
	その他	20	12	8
誘発雇用者数(人)		779		
H29	誘発総生産	242	164	78
	中間投入額	94	67	27
	粗付加価値額	148	97	51
	雇用者所得	76	54	22
	営業余剰	33	19	14
	その他	40	24	15
誘発雇用者数(人)		1,558		
H34	誘発総生産(億円)	242	164	78
	中間投入額	94	67	27
	粗付加価値額	148	97	51
	雇用者所得	76	54	22
	営業余剰	33	19	14
	その他	40	24	15
誘発雇用者数(人)		1,558		

【低位】

消費額、操業額

民間消費額

	A	B	C	=A/B×C
	人口増 (人)	1人当り県民 所得(万円)	消費性向 (H7～13)平均	消費額 (億円)
H29	5,429	321	79.4%	138
H34	10,858			276

新駅利用者消費額

	A	B	= A × B
	利用者数(人/日)	単価(円/人)	消費額(億円/年)
H24	5,704	500	10.4
H29	6,032	500	11.0
H34	6,360	500	11.6

工場操業額

	A	B	C	D	E	=A×B×C/D×E	
	人口増 (人)	従業者 比率	従業者数 (千人)	工場従業者 比率	1ha当り従業者 (人/ha)	1ha当り 操業額(億円)	操業額 (億円)
H29	5,429	0.47	2,540	0.35	90	21	210
H34	10,858		5,081				420

観光入込客による消費額

	H24		H29		H34		備考
観光入込客数(万人)	33		65		65		新駅設置による増加分
日帰り客 (万人)	23	10	46	19	46	19	新駅インパクトにより宿泊増加が見込まれる 新駅利用者予測等から70.4%:29.6%と想定
宿泊客 (万人)							
宿泊費(億円)	0	12	0	25	0	25	
飲食費(億円)	9	8	18	16	18	16	
交通費(億円)	8	7	16	14	16	14	
土産費(億円)	5	4	10	9	10	9	
観覧費(億円)	2	1	4	2	4	2	
計(億円)	22	32	44	64	44	64	
		54		108		108	

【低位】

経済波及効果

消費による効果

		計	直接 効果	間接 効果
H29	誘発総生産(億円)	188	82	106
	中間投入額	56	24	32
	粗付加価値額	132	58	74
	雇用者所得	55	25	30
	営業余剰	37	16	21
	その他	40	17	23
誘発雇用者数(人)		1,390		
H34	誘発総生産	377	164	212
	中間投入額	112	48	64
	粗付加価値額	265	116	149
	雇用者所得	110	50	61
	営業余剰	75	32	43
	その他	80	35	46
誘発雇用者数(人)		2,779		

工場操業による効果

		計	直接 効果	間接 効果
H29	誘発総生産(億円)	306	210	96
	中間投入額	153	118	36
	粗付加価値額	152	92	60
	雇用者所得	78	48	30
	営業余剰	29	16	13
	その他	45	29	17
誘発雇用者数(人)		1,596		
H34	誘発総生産	611	420	191
	中間投入額	307	235	71
	粗付加価値額	304	185	120
	雇用者所得	156	96	60
	営業余剰	57	31	26
	その他	91	57	33
誘発雇用者数(人)		3,192		

新駅利用者による消費効果

		計	直接 効果	間接 効果
H24	誘発総生産(億円)	14	6	8
H29	誘発総生産(億円)	15	7	8
H34	誘発総生産(億円)	16	7	9

観光入込客による消費効果

		計	直接 効果	間接 効果
H24	誘発総生産(億円)	81	55	26
	中間投入額	31	22	9
	粗付加価値額	50	33	17
	雇用者所得	25	18	8
	営業余剰	11	6	5
	その他	13	8	5
誘発雇用者数(人)		521		
H29	誘発総生産	162	110	52
	中間投入額	63	45	18
	粗付加価値額	99	65	34
	雇用者所得	51	36	15
	営業余剰	22	13	9
	その他	26	16	10
誘発雇用者数(人)		1,043		
H34	誘発総生産(億円)	162	110	52
	中間投入額	63	45	18
	粗付加価値額	99	65	34
	雇用者所得	51	36	15
	営業余剰	22	13	9
	その他	26	16	10
誘発雇用者数(人)		1,043		

(4) 原単位

新幹線新駅に伴う経済波及効果の推計に用いた原単位等を以下に示す。

【高位】

項目	原単位	出所
滋賀県1世帯人口(人)	2.88	国勢調査結果(H17)
従業者比率	0.47	国勢調査結果(H12)
住宅建設費(万円/坪)	52	建築統計調査(H16)
1世帯延面積(m ²)	111	建築着工統計調査(H17)
住宅建設投資額(万円)	1,765	
1人当り県民所得(万円)	321	滋賀県民経済計算(H15年度)
消費性向	79.4%	家計調査年報(H13~17の平均)
オフィス人口比率	0.55	(専門・技術、管理、事務、販売、サービス)の職業就業者を オフィス人口とする：国勢調査結果(H12)
工場人口比率	0.35	(生産工程)の職業就業者を 工場人口とする：国勢調査結果(H12)
1人当り床面積(m ²)	15	各種資料より想定
オフィス建設費(円/m ²)	300,000	各種資料より想定(構造は、SRC) オフィスビル総合研究所資料
工場1ha当り従業者(人/ha)	90	
工場1ha当り建設費(億円/ha)	10	掛川エコポリス等を参考に想定
工場1ha当り操業効果(億円/ha)	21	

深度化調査からの変更箇所

【中位】

項目	原単位	出所
滋賀県1世帯人口(人)	2.88	国勢調査結果(H17)
従業者比率	0.47	国勢調査結果(H12)
住宅建設費(万円/坪)	51	建築統計調査(H16)
1世帯延面積(m ²)	110	建築着工統計調査(H17)
住宅建設投資額(万円)	1,710	
1人当り県民所得(万円)	321	滋賀県民経済計算(H15年度)
消費性向	79.4%	家計調査年報(H13~17の平均)
オフィス人口比率	0.55	(専門・技術、管理、事務、販売、サービス)の職業就業者を オフィス人口とする：国勢調査結果(H12)
工場人口比率	0.35	(生産工程)の職業就業者を 工場人口とする：国勢調査結果(H12)
1人当り床面積(m ²)	15	各種資料より想定
オフィス建設費(円/m ²)	300,000	各種資料より想定(構造は、SRC) オフィスビル総合研究所資料
工場1ha当り従業者(人/ha)	90	
工場1ha当り建設費(億円/ha)	10	掛川エコポリス等を参考に想定
工場1ha当り操業効果(億円/ha)	21	

深度化調査からの変更箇所

【低位】

項目	原単位	出所
滋賀県1世帯人口(人)	2.88	国勢調査結果(H17)
従業者比率	0.47	国勢調査結果(H12)
住宅建設費(万円/坪)	51	建築統計調査(H16)
1世帯延面積(m ²)	110	建築着工統計調査(H17)
住宅建設投資額(万円)	1,710	
1人当り県民所得(万円)	321	滋賀県民経済計算(H15年度)
消費性向	79.4%	家計調査年報(H13~17の平均)
オフィス人口比率	0.55	(専門・技術、管理、事務、販売、サービス)の職業就業者を オフィス人口とする：国勢調査結果(H12)
工場人口比率	0.35	(生産工程)の職業就業者を 工場人口とする：国勢調査結果(H12)
1人当り床面積(m ²)	15	各種資料より想定
オフィス建設費(円/m ²)	300,000	各種資料より想定(構造は、SRC) オフィスビル総合研究所資料
工場1ha当り従業者(人/ha)	90	
工場1ha当り建設費(億円/ha)	10	掛川エコポリス等を参考に想定
工場1ha当り操業効果(億円/ha)	21	

深度化調査からの変更箇所

3.3 新幹線新駅による税収効果

(1) 税収効果

新幹線新駅に伴う税収効果については、中位推計において、建設効果による税収効果が 87 億円、消費・操業・観光消費効果による税収効果が 55 億円(平成 34 年単年)と推計される。

		高位推計	中位推計	低位推計	深度化調査
建設効果 (H34 までの累計)	新駅関連(駅舎)	13.3 億円	13.3 億円	13.3 億円	13.5 億円
	区画整理事業	13.5 億円	13.5 億円	13.5 億円	13.7 億円
	人口増加関連	94.4 億円	59.7 億円	41.6 億円	171.1 億円
	合計	121.3 億円	86.5 億円	68.5 億円	198.3 億円
経済効果 (H24)	消費・操業効果	0.5 億円	0.5 億円	0.5 億円	
	観光消費効果	5.6 億円	4.2 億円	2.8 億円	4.6 億円
	合計	6.2 億円	4.7 億円	3.3 億円	4.6 億円
(H29)	消費・操業効果	36.0 億円	23.4 億円	16.4 億円	53.2 億円
	観光消費効果	11.3 億円	8.5 億円	5.7 億円	5.9 億円
	合計	47.2 億円	31.8 億円	22.1 億円	59.1 億円
(H34)	消費・操業効果	71.4 億円	46.2 億円	32.3 億円	106.4 億円
	観光消費効果	11.3 億円	8.5 億円	5.7 億円	6.7 億円
	合計	82.7 億円	54.7 億円	38.0 億円	113.1 億円

(2) 建設事業による税収効果

建設事業による税収増加効果の推計(累計)

【高位】

(億円)

項目		事業 終了時点	計	県税	市町村税
新駅関連の建設効果	新幹線駅舎・ 草津線新駅駅舎	H24 (2012)	13.3	4.4	9.0
	土地区画整理 事業	H34 (2022)	13.5	4.3	9.3
	小計	H34 (2022)	26.9	8.6	18.2
人口増加に伴う地域 全体での建設効果	住宅、オフィス、 工場建設	H34 (2022)	94.4	31.3	63.2
合計			121.3	39.9	81.4

【中位】

(億円)

項目		事業 終了時点	計	県税	市町村税
新駅関連の建設効果	新幹線駅舎・ 草津線新駅駅舎	H24 (2012)	13.3	4.4	9.0
	土地区画整理 事業	H34 (2022)	13.5	4.3	9.3
	小計	H34 (2022)	26.9	8.6	18.2
人口増加に伴う地域 全体での建設効果	住宅、オフィス、 工場建設	H34 (2022)	59.7	19.8	39.9
合計			86.5	28.4	58.1

【低位】

(億円)

項目		事業 終了時点	計	県税	市町村税
新駅関連の建設効果	新幹線駅舎・ 草津線新駅駅舎	H24 (2012)	13.3	4.4	9.0
	土地区画整理 事業	H34 (2022)	13.5	4.3	9.3
	小計	H34 (2022)	26.9	8.6	18.2
人口増加に伴う地域 全体での建設効果	住宅、オフィス、 工場建設	H34 (2022)	41.6	13.8	27.8
合計			68.5	22.4	46.0

(3) 消費・操業・観光消費による税収効果

消費・操業・観光消費による税収増加効果の推計(単年)

【高位】

(億円)

項目	H24(2012)			H29(2017)			H34(2022)		
	計	県税	市町村税	計	県税	市町村税	計	県税	市町村税
人口増に伴う消費・操業効果	0.5	0.2	0.3	36.0	15.6	20.4	71.4	30.9	40.5
観光客による観光消費効果	5.6	2.4	3.3	11.3	4.7	6.6	11.3	4.7	6.6
合計	6.2	2.6	3.6	47.2	20.3	27.0	82.7	35.6	47.1

【中位】

(億円)

項目	H24(2012)			H29(2017)			H34(2022)		
	計	県税	市町村税	計	県税	市町村税	計	県税	市町村税
人口増に伴う消費・操業効果	0.5	0.2	0.3	23.4	10.1	13.2	46.2	20.0	26.2
観光客による観光消費効果	4.2	1.8	2.5	8.5	3.5	4.9	8.5	3.5	4.9
合計	4.7	2.0	2.7	31.8	13.7	18.2	54.7	23.6	31.1

【低位】

(億円)

項目	H24(2012)			H29(2017)			H34(2022)		
	計	県税	市町村税	計	県税	市町村税	計	県税	市町村税
人口増に伴う消費・操業効果	0.5	0.2	0.3	16.4	7.1	9.3	32.3	14.0	18.3
観光客による観光消費効果	2.8	1.2	1.7	5.7	2.4	3.3	5.7	2.4	3.3
合計	3.3	1.4	1.9	22.1	9.5	12.6	38.0	16.4	21.6

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。

4.1 見直しの条件

条件-1 [人口の趨勢予測]

人口推計（趨勢）

- ・平成 17 年の国勢調査人口を用いた予測

条件-2 [観光入込客数の趨勢予測等]

観光入込客推計（趨勢）

- ・平成 8 年～平成 17 年の実績値を用いた観光入込客数の予測

条件-3 [産業連関表の差し替え]

産業連関表

- ・平成 7 年ベースから平成 12 年ベースへの変更

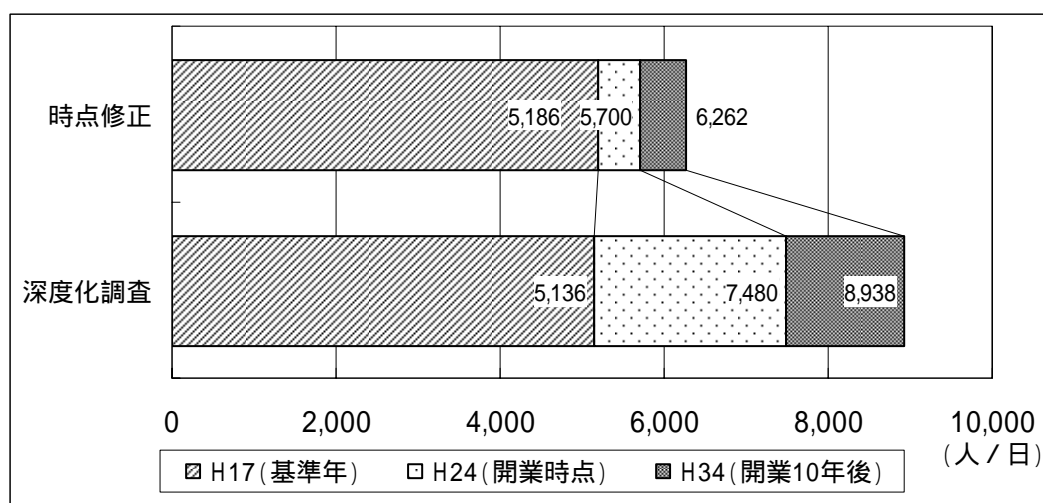
4.2 新駅利用者数の試算

最新データ見直し（時点修正）の結果、新駅利用者数は開業時 5,700 人 / 日、開業 10 年後 6,262 人 / 日と推計される。

< 新幹線新駅利用者数（時点修正） > (人 / 日・往復)

	時点修正	深度化調査
H17 年時点（基準年）	5,186 (1.01)	5,136 (1.00)
趨勢増分（7 年間）	176	432
地域整備戦略による増分	338	1,912
H24 年時点（開業時点）	5,700 (0.76)	7,480 (1.00)
H34 年時点（開業 10 年後）	6,262 (0.70)	8,938 (1.00)

< 新幹線新駅利用者数（時点修正） > (人 / 日・往復)



(趨勢)

市 町	ビジネス			観光・私用			通勤・通学			目的計		
	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年
大津市	96	98	102	98	98	100	46	48	50	240	244	252
草津市	266	274	278	150	154	158	302	310	314	718	738	750
守山市	224	244	270	132	148	154	192	210	232	548	602	656
野洲市	124	124	124	50	50	50	140	142	140	314	316	314
中主町	32	32	32	14	14	14	28	28	28	74	74	74
野洲町	92	92	92	36	36	36	112	114	112	240	242	240
栗東市	348	386	430	132	146	162	354	392	436	834	924	1,028
湖南市	266	270	266	112	114	112	238	242	238	616	626	616
石部町	62	62	62	26	26	26	40	40	40	128	128	128
甲西町	204	208	204	86	88	86	198	202	198	488	498	488
甲賀市	408	408	390	218	218	212	360	360	348	986	986	950
水口町	200	200	192	82	82	78	170	170	164	452	452	434
土山町	10	10	10	14	12	12	34	34	34	58	56	56
甲賀町	52	52	50	22	22	22	72	72	68	146	146	140
甲南町	70	70	66	38	38	36	56	56	54	164	164	156
信楽町	76	76	72	62	64	64	28	28	28	166	168	164
小計	1,732	1,804	1,860	892	928	948	1,632	1,704	1,758	4,256	4,436	4,566
その他	456	452	438	280	280	274	194	194	186	930	926	898
滋賀県計	2,188	2,256	2,298	1,172	1,208	1,222	1,826	1,898	1,944	5,186	5,362	5,464

(インバクト)

市 町	ビジネス			観光・私用			通勤・通学			目的計		
	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年
大津市	0	12	10	0	84	344	0	0	0	0	96	354
草津市	0	26	38	0	8	34	0	0	14	0	34	86
守山市	0	26	36	0	10	46	0	0	8	0	36	90
野洲市	0	16	18	0	0	4	0	0	6	0	16	28
中主町	0	4	6	0	0	2	0	0	0	0	4	8
野洲町	0	12	12	0	0	2	0	0	6	0	12	20
栗東市	0	38	62	0	0	8	0	0	18	0	38	88
湖南市	0	28	32	0	0	4	0	0	6	0	28	42
石部町	0	8	8	0	0	2	0	0	2	0	8	12
甲西町	0	20	24	0	0	2	0	0	4	0	20	30
甲賀市	0	38	42	0	6	24	0	0	0	0	44	66
水口町	0	20	20	0	0	0	0	0	0	0	20	20
土山町	0	0	0	0	4	16	0	0	0	0	4	16
甲賀町	0	4	6	0	0	0	0	0	0	0	4	6
甲南町	0	6	8	0	0	0	0	0	0	0	6	8
信楽町	0	8	8	0	2	8	0	0	0	0	10	16
小計	0	184	238	0	108	464	0	0	52	0	292	754
その他	0	46	44	0	0	0	0	0	0	0	46	44
滋賀県計	0	230	282	0	108	464	0	0	52	0	338	798

(まとめ)

市 町	ビジネス			観光・私用			通勤・通学			目的計		
	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年	2005年	2012年	2022年
大津市	96	110	112	98	182	444	46	48	50	240	340	606
草津市	266	300	316	150	162	192	302	310	328	718	772	836
守山市	224	270	306	132	158	200	192	210	240	548	638	746
野洲市	124	140	142	50	50	54	140	142	146	314	332	342
中主町	32	36	38	14	14	16	28	28	28	74	78	82
野洲町	92	104	104	36	36	38	112	114	118	240	254	260
栗東市	348	424	492	132	146	170	354	392	454	834	962	1,116
湖南市	266	298	298	112	114	116	238	242	244	616	654	658
石部町	62	70	70	26	26	28	40	40	42	128	136	140
甲西町	204	228	228	86	88	88	198	202	202	488	518	518
甲賀市	408	446	432	218	224	236	360	360	348	986	1,030	1,016
水口町	200	220	212	82	82	78	170	170	164	452	472	454
土山町	10	10	10	14	16	28	34	34	34	58	60	72
甲賀町	52	56	56	22	22	22	72	72	68	146	150	146
甲南町	70	76	74	38	38	36	56	56	54	164	170	164
信楽町	76	84	80	62	66	72	28	28	28	166	178	180
小計	1,732	1,988	2,098	892	1,036	1,412	1,632	1,704	1,810	4,256	4,728	5,320
その他	456	498	482	280	280	274	194	194	186	930	972	942
滋賀県計	2,188	2,486	2,580	1,172	1,316	1,686	1,826	1,898	1,996	5,186	5,700	6,262

4.3 経済波及効果

最新データ見直し(時点修正)の結果、新幹線新駅による経済波及効果は建設効果が3,028億円、消費・操業・観光消費効果が1,584億円と推計される。

		時点修正	深度化調査
人口インパクト(H34)		16,817人	44,717人
観光インパクト(H34)		184千人/年	1,209千人/年
建設効果 (H34までの累計)	新駅関連	939億円	876億円
	人口増加関連	2,089億円	5,550億円
	合計	3,028億円	6,426億円
経済効果 (H34)	消費効果	584億円	1,314億円
	操業効果	946億円	2,239億円
	観光消費効果	54億円	217億円
	合計	1,584億円	3,770億円

4.4 税収効果

最新データ見直し(時点修正)の結果、新幹線新駅による税収効果は、建設効果による税収効果が85億円、消費・操業・観光消費効果による税収効果が51億円と推計される。

		時点修正	深度化調査
建設効果 (H34までの累計)	新駅関連(駅舎)	13.3億円	13.5億円
	区画整理事業	13.5億円	13.7億円
	人口増加関連	58.5億円	171.1億円
	合計	85.4億円	198.3億円
経済効果 (H24)	消費・操業効果		
	観光消費効果	0.5億円	4.6億円
	合計	0.5億円	4.6億円
(H29)	消費・操業効果	24.6億円	53.2億円
	観光消費効果	1.4億円	5.9億円
	合計	26.0億円	59.1億円
(H34)	消費・操業効果	49.3億円	106.4億円
	観光消費効果	1.9億円	6.7億円
	合計	51.2億円	113.1億円

5 . 再検証結果における留意点

5.1 再検証における留意点

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。

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。（次項参照）

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。

5.2 新幹線新駅の波及効果の体系的整理

新幹線新駅設置による波及効果を以下のように体系的に整理する。

< 新幹線新駅の波及効果の体系的整理 >

大分類	分類	項目	効果・影響の概要	主な計測指標	今回の計測項目	備考
1. 利用者への効果・影響	広域的交通便利性の向上	時間短縮	・新幹線新駅の設置により、県南部地域と大阪・神戸方面、名古屋・東京方面の主要都市との時間距離が短縮される。	・主要区間の所要時間 ・利用者の総時間短縮 ・短縮時間の時間便益		
		費用の低減	・名古屋・東京方面の運賃が安価になる。	・主要区間の運賃・特急料金		
		移動の利便性向上	・利用駅の選択肢が増加し、状況に応じた駅選択が出来、利便性が増加する。 ・新幹線利用が定着し、県内移動が円滑になる。			
2. 社会全体への効果影響	住民生活	生活利便性の向上	・新駅整備に伴う関連プロジェクトにより、集客施設の立地やアクセス道路整備、バス路線網の充実、鉄道ダイヤの改善などにより、地域の生活利便性が高まる。	生活関連施設数；公共、商業、医療施設の増加		
		地域住民の意識・生活圏の変化	・地域の知名度向上、新たな訪問者の増加などにより、地域住民の意識、日常生活圏が変化する。			
		常住人口の増加	・公共サービスの向上・生活機会の拡大・快適性の向上を背景として人口の増加が見込める。	・常住人口の増加	・人口（常住）の増加	
	地域経済	観光客・交流人口の増加	・交通便利性、知名度の向上を背景に、広域圏から観光客を呼ぶことができ、観光入込客・交流人口が増加する。	・観光入込客の増加 ・交流人口の増加	・観光入込客の増加	
		各種機能の立地	・企業立地ポテンシャルの変化に伴い、新規産業・研究開発機能、広域交流機能などの立地を促進する。	・従業人口の増加 ・企業立地の規模（延床面積）の増加		・常住人口増加に対応する分は試算
		地域の活性化（消費、生産拡大、雇用増加など）	建設効果	・新幹線新駅駅舎の建設、常住人口の増加を背景とした住宅建設や、産業の活性化を背景としたオフィス・工場の建設による波及効果が見込まれる。	<直接的> ・新幹線新駅事業に伴う経済効果 <間接的> ・住宅建設、オフィス・工場等の建設事業に伴う経済効果	<直接的> ・新幹線新駅事業に伴う経済効果 <間接的> ・住宅建設、オフィス・工場等の建設事業に伴う経済効果
	-1 供用効果		・新駅利用者が及ぼす観光消費、消費・操業面での波及効果が見込まれる。	・観光消費効果 ・消費効果・操業効果	・観光消費効果 ・消費効果・操業効果	・追加の効果項目
	-2 供用効果		・新たな観光入込客数増加に伴う観光消費効果、常住人口増加に伴う消費効果、産業の活性化に伴う操業効果が見込まれる。	・観光消費効果（新増加） ・消費効果・操業効果（新増加）	・観光消費効果（新増加） ・消費効果・操業効果（新増加）	
	地域社会	地域の知名度の向上	・新幹線新駅の駅名が全国レベルで知られることにより、地域の知名度が向上する。	・地域イメージアップに対する支払意思額（円/年・世帯）		
		地域文化の振興等	・地域資源の有効活用が図られ、地域文化の振興等に寄与する。			
	環境	環境への影響	・生活環境の保全、自然環境の保全 ・地球環境保全への寄与	・主要道路の自動車によるNOx、CO2の排出量の変化		
		景観等への影響	・新駅周辺での都市化が進み、地域の景観が変化する。			
安全	国土レベルの安全性の向上	・新駅は、広域交通結節点が集まる地点に立地するため、「安全・安心な国土づくり」に貢献する。 (災害、テロ等発生時のリダンダンシー確保効果)			・国土レベルの重要な視点のひとつ	
3. その他	公共団体	税収効果	・消費拡大、生産拡大、雇用増加など地域経済への影響により、県・市町村の税収増が期待される。	・県民税の増加額 ・市町村税の増加額	・県民税の増加額 ・市町村税の増加額	

5.3 先行3駅周辺の地域特性の比較

(仮称)南びわ湖駅と同じ東海道新幹線での新駅設置事例駅としては、昭和63年3月に開業した新富士駅(静岡県富士市)、掛川駅(静岡県掛川市)、三河安城駅(愛知県安城市)があげられる。

先行事例である新富士駅周辺地域、掛川駅周辺地域、三河安城駅周辺地域と(仮称)南びわ湖駅周辺地域について、地域特性を比較する。

都市圏についてみると、新富士駅周辺地域、三河安城駅周辺地域、南びわ湖駅周辺地域は中規模、掛川駅周辺地域は小規模であり、三河安城駅周辺地域は中京都市圏、南びわ湖駅周辺地域は京阪神都市圏の一部を形成している。

土地利用については、掛川駅周辺地域は市街地が分散しており、新富士駅周辺地域、三河安城駅周辺地域、南びわ湖駅周辺地域は隣接市などに連なる市街地を形成している。

また、新富士駅周辺地域、三河安城駅周辺地域、南びわ湖駅周辺地域は大規模工場などが多数集積し、工業地帯を形成している。

人口については、新富士駅10km圏で約27万人(平成2年)、掛川駅10km圏で約22万人(平成2年)、三河安城駅10km圏で約51万人(平成2年)、南びわ湖駅10km圏で約40万人(平成17年)となっている。

観光客数については、富士山観光の拠点となっている富士地域では約1,339万人(昭和63年)、掛川城などがある中遠地域では約998万人(昭和63年)、県南部地域では約1,716万人(平成17年)となっている。

鉄道網については、各地域とも新幹線、JR東海道線に加え、新富士駅周辺地域はJR身延線、掛川駅周辺地域は天竜浜名湖線、三河安城駅周辺地域は名鉄線、南びわ湖駅周辺地域はJR草津線が通っている。

道路網については、各地域とも東名高速または名神高速、国道1号などが通っている。

新幹線駅の在来線との接続については、新富士駅は直接接続しておらず、東海道本線富士駅までは約1.5kmの距離となっている。掛川駅は東海道本線掛川駅、三河安城駅は東海道本線三河安城駅に隣接している。なお、南びわ湖駅は草津線新駅と約400mの距離がある。

新幹線利用者数については、新富士駅が約9,300人/日(平成13年)、掛川駅が約8,500人/日(平成12年)、三河安城駅が約3,500人/日(平成11年)となっている。

< 先行3駅周辺の地域特性の比較 >

	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；富士山観光、駿河湾など 1,339万人/年[富士地域・S63]	人口；22万人[10km圏・H2] 観光；掛川城、御前崎など 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；琵琶湖、信楽など 1,716万人/年[県南階地域・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。 ・東海道本線富士駅まで約1.5km。 	<ul style="list-style-type: none"> ・東海道本線掛川駅に隣接。 	<ul style="list-style-type: none"> ・東海道本線三河安城駅に隣接（距離約200m） 	<ul style="list-style-type: none"> ・直接、接続していない。 ・草津線新駅との距離約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、類似している。 ・観光拠点となっているところも類似している。 	<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。 	

< 新富士駅周辺地域 >



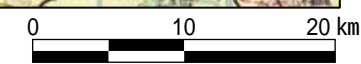
< 掛川駅周辺地域 >



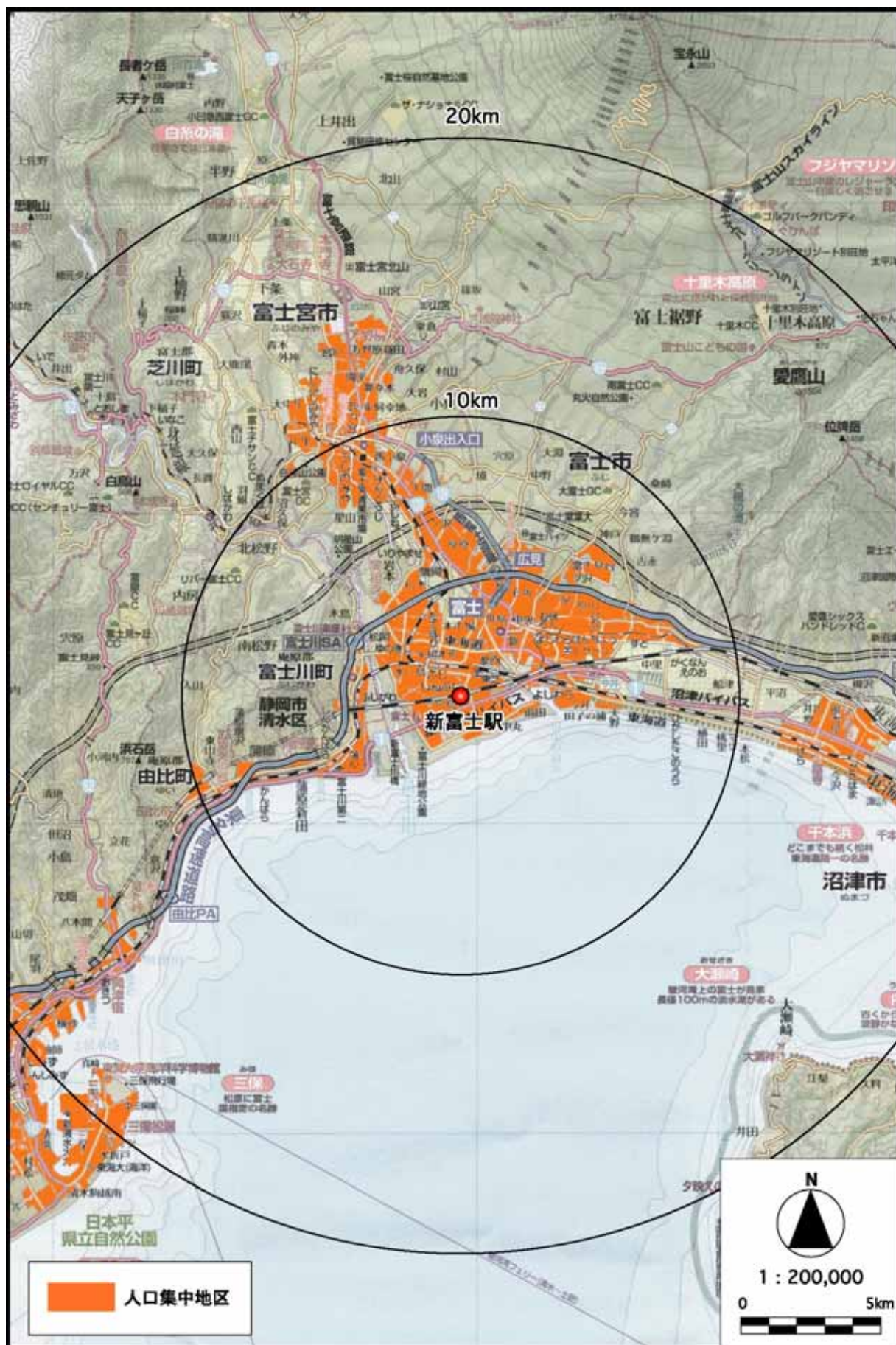
< 三河安城駅周辺地域 >



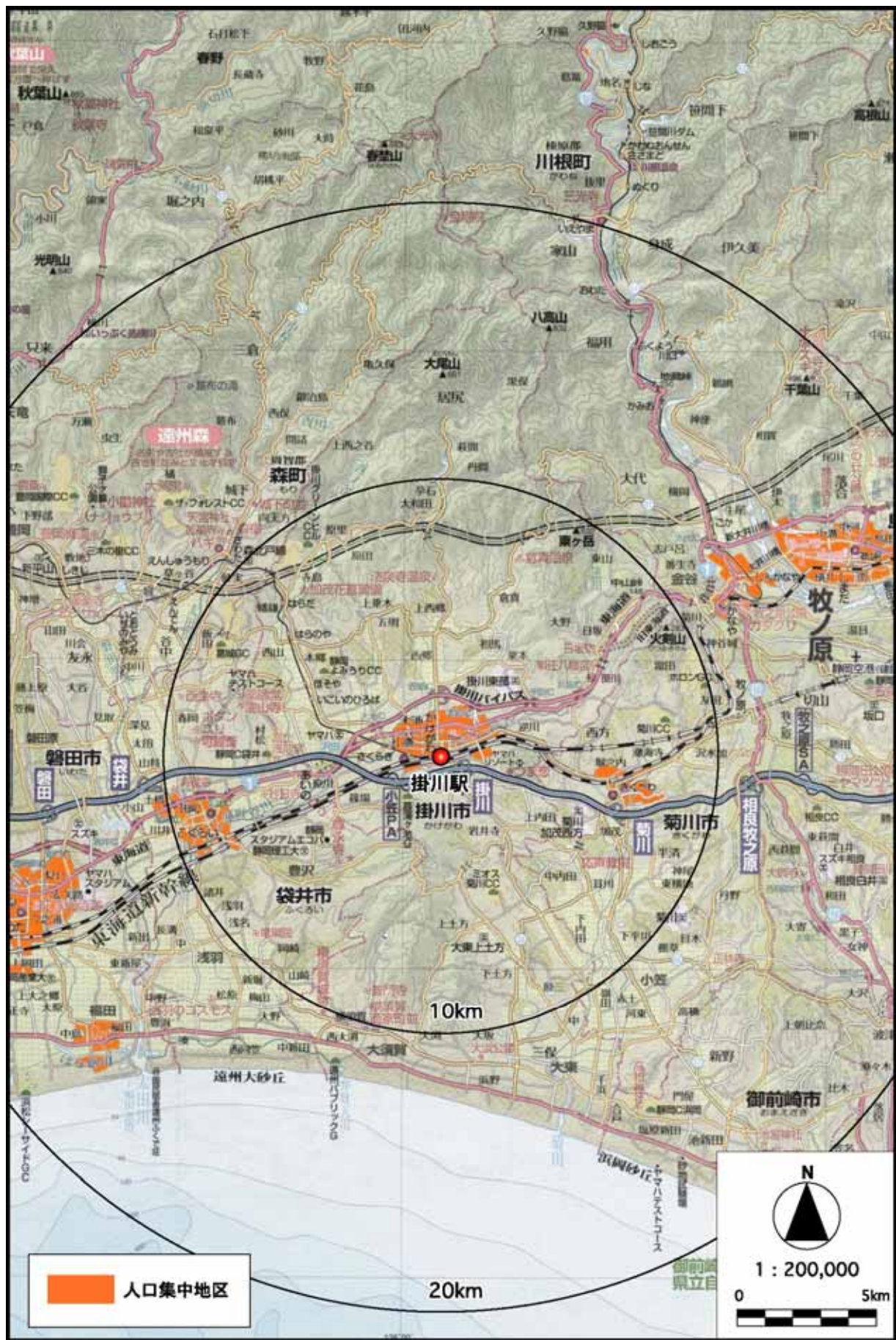
< (仮称)南びわ湖駅周辺地域 >



< 新富士駅周辺地区の人口集中地区 >



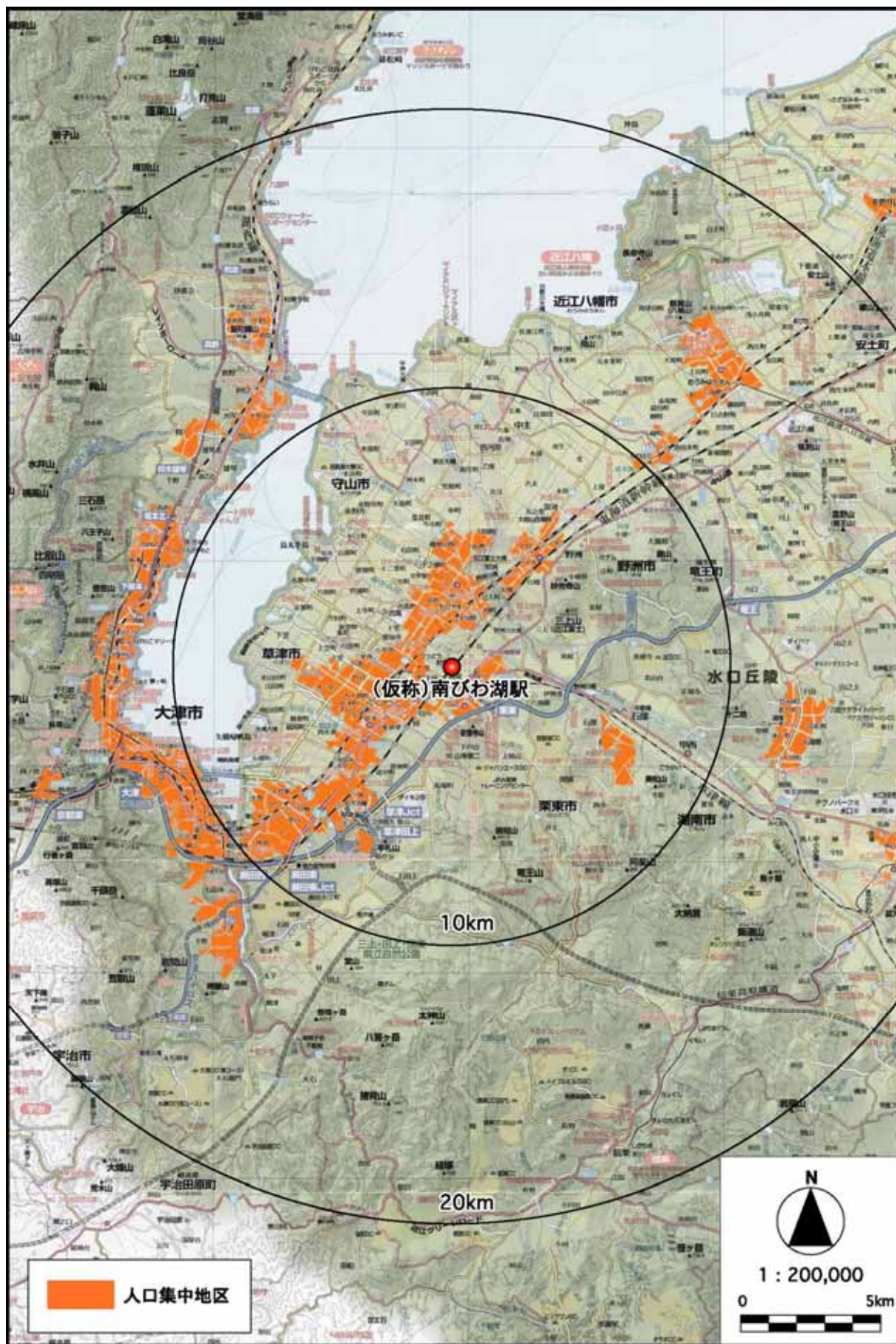
< 掛川駅周辺地区の人口集中地区 >



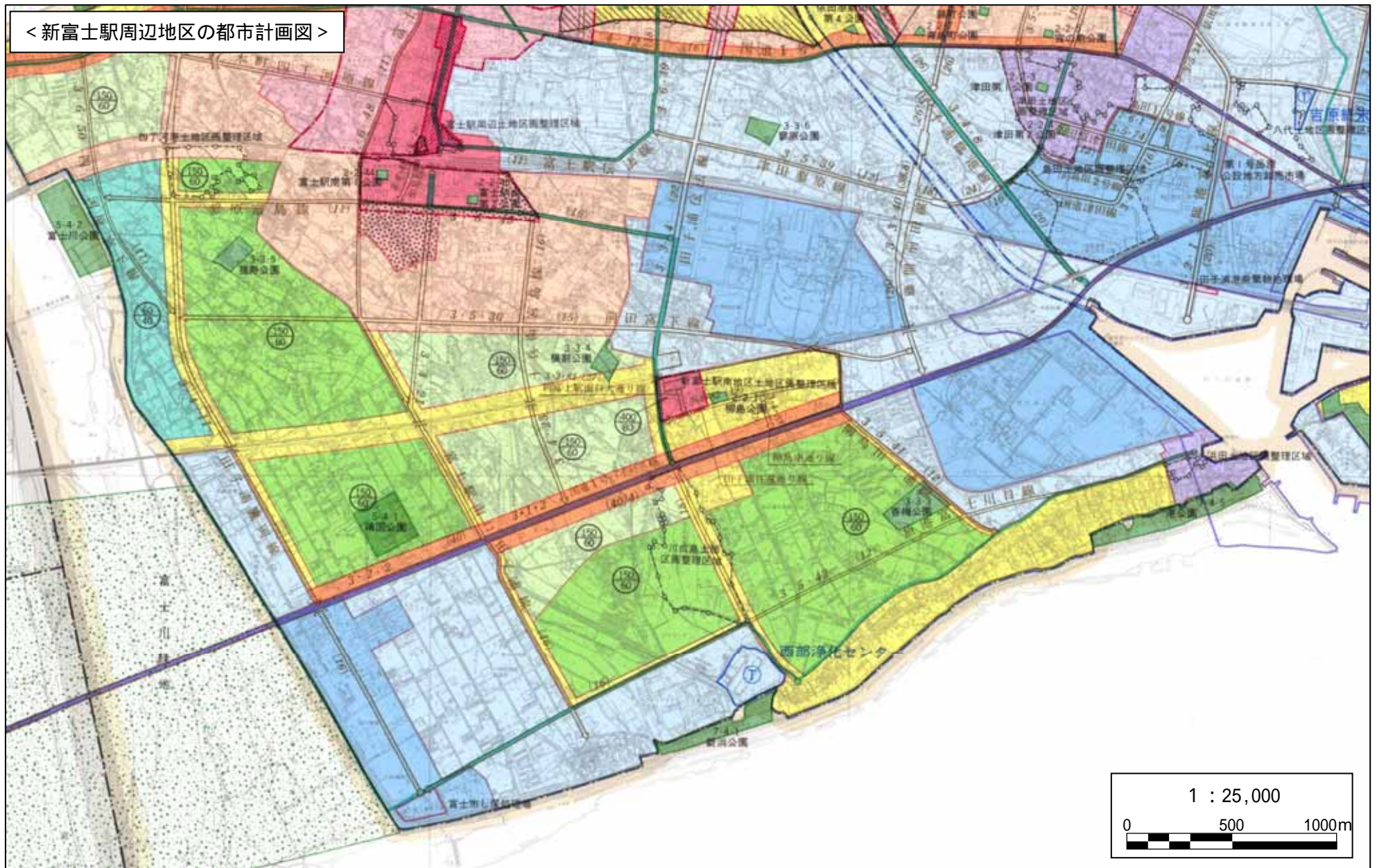
< 三河安城駅周辺地区の人口集中地区 >



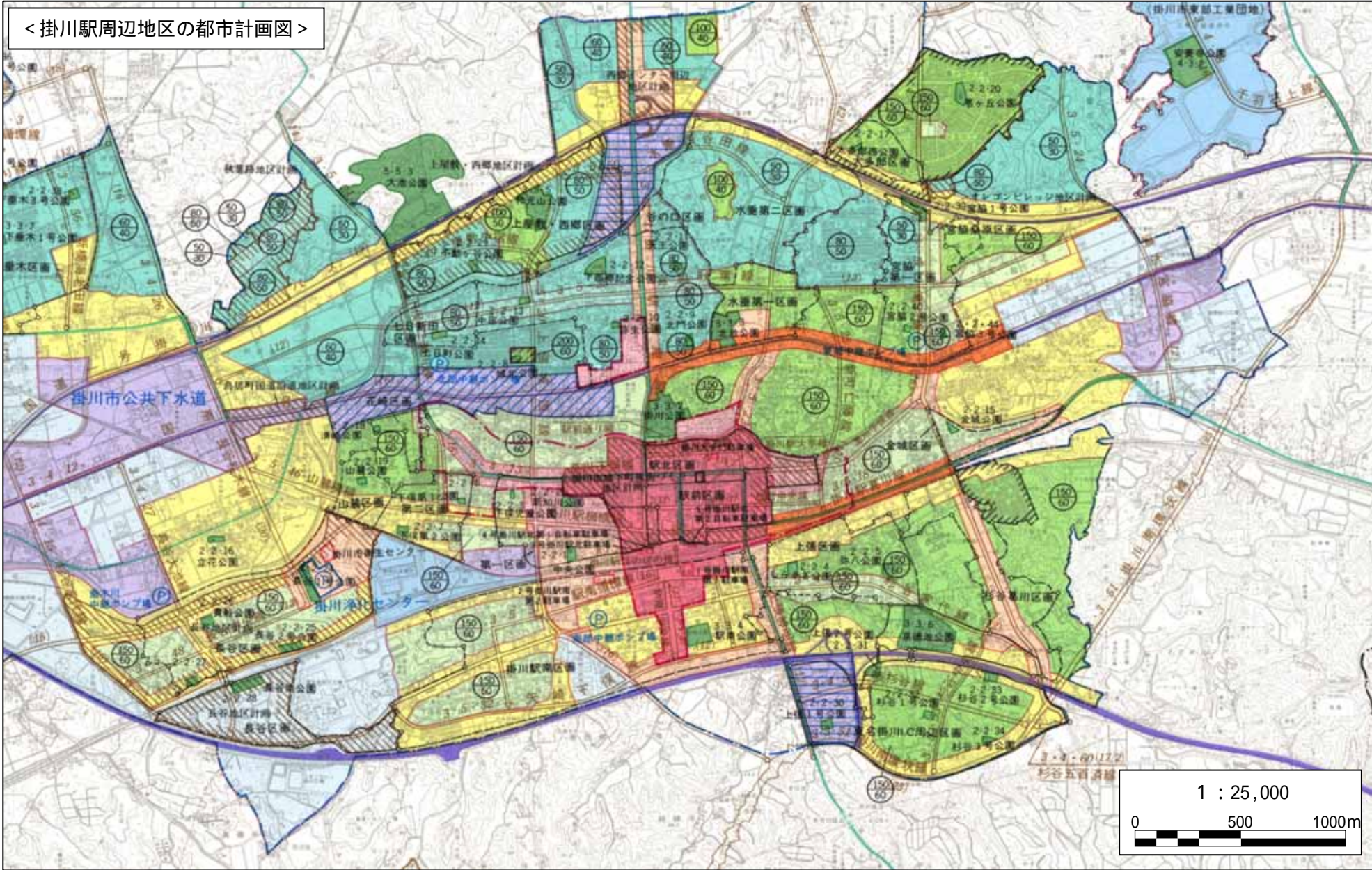
< (仮称)南びわ湖駅周辺地区の人口集中地区 >



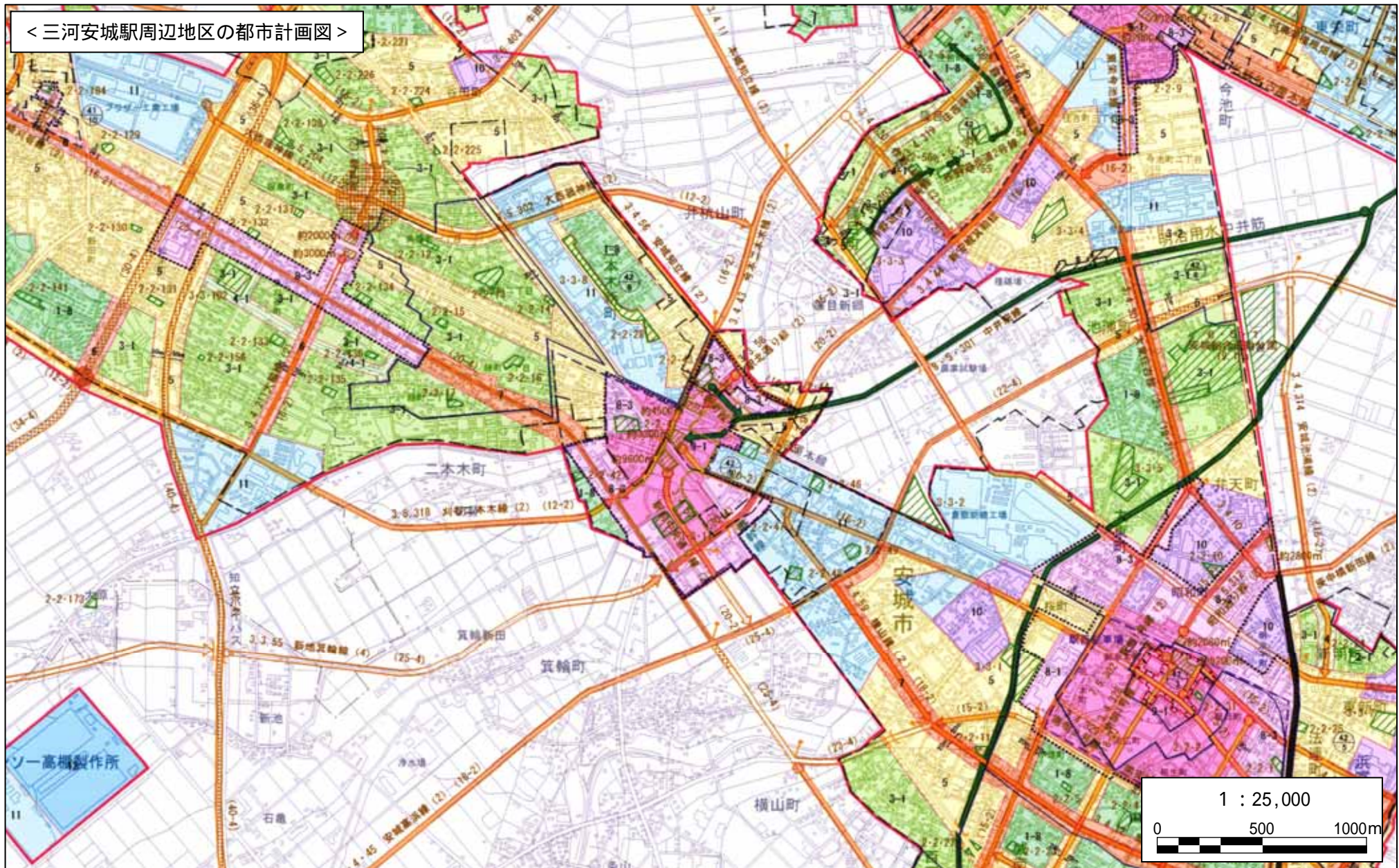
<新富士駅周辺地区の都市計画図>



< 掛川駅周辺地区の都市計画図 >



< 三河安城駅周辺地区の都市計画図 >



< (仮称) 南びわ湖駅周辺地区の都市計画図 >

