

リニア中央新幹線が地域経済に与える影響について ～新経済地理学からのアプローチ～

奥田隆明（名古屋大学エコトピア科学研究所）

平成 23 年 5 月、リニア中央新幹線の整備計画が決定された。このリニア中央新幹線が開通すると東京～大阪間は 67 分で結ばれることになり、これによって、首都圏、中京圏、近畿圏は一つの巨大都市圏により一層近づくことになる。このリニア中央新幹線の開業によって地域経済はどのような影響を受けるであろうか？ 本研究では、リニア中央新幹線の開通が地域経済に与える影響を定量的に分析する新経済地理モデルを開発する。論文の前半では、これまでの都市間高速鉄道のインパクト分析手法について整理し、リニア中央新幹線のインパクト分析に求められる要件を整理する。また、論文の後半では、物流サービス費用と情報サービス費用を考慮した新経済地理モデルについて説明する。そして、日本の地域間産業連関表を用いたモデル・キャリブレーションについて説明する。

REGIONAL ECONOMIC IMPACT OF INTRODUCING SUPER CONFIDENTIAL MAGLEV TO METROPOLITAN REGIONS IN JAPAN - FROM THE VIEWPOINT OF NEW ECONOMIC GEOGRAPHY -

Takaaki OKUDA(Nagoya University)

In May, 2011, a new hi-speed railway plan was decided, which is introducing super confidential maglev (SCM) between metropolitan regions in Japan. After the construction of the SCM, it will take 67 minutes between Tokyo and Osaka, and three metropolitan regions, i.e. Tokyo, Nagoya and Osaka metropolitan regions, will become like one huge metropolitan region. What is the economic impact of introducing the SCM between metropolitan regions? In this paper, a NEG (New Economic Geography) model is developed for the impact analysis of introducing the SCM. In the first half of this paper, economic impact models for the evaluation of intercity hi-speed railway networks are reviewed, and it is cleared what is needed for impact analysis of introducing the SCM between metropolitan regions in Japan. In the latter half of this paper, a NEG model is proposed, which considers the freight service cost and information service cost, which is related to other transaction cost. And it is explained how to calibrate the NEG model by using Japanese interregional input-output data.