

岐阜県におけるリニア中央新幹線開業の経済効果 — 企業の意識構造分析 —

三井 栄*

リニア中央新幹線は、東京から大阪までを時速 500km で走行する超電導磁気浮上式リニアモーターカーにより約 1 時間で結ぶ計画であり、2027 年に東京・名古屋間を 40 分で結ぶ先行開業を目指している。中間駅は神奈川県・山梨県・長野県・岐阜県に設置する予定であり、岐阜県中津川市には中間駅と併せて車両基地の建設が計画されている。

交通政策審議会によれば、東京大阪間の開業時点において年間経済的便益は 7,100 億円、年間生産額が 8,700 億円増加し、沿線圏域別にはそれぞれ東京圏が 2,600 億と 4,000 億円、大阪圏が 1,600 億と 2,300 億円、名古屋圏が 1,400 億と 1,800 億と推計されており、沿線大都市圏への効果は大きい。

中部圏社会経済研究所(2013)では、東京名古屋間の開通時における中部広域 9 県のエリア内拠点都市と首都圏との時間短縮効果を測定している。特に短縮率の大きいエリアとして、中間駅のある飯田市や中津川市などで 60%以上、その周辺地域でも 50%以上の効果が見込め、次いで名古屋市は 57.9%、周辺部は 40%以上という結果を示した。ただし、「リニア名古屋駅の利用が中心となるエリア」は首都圏との一体的な交流が可能になる都市である一方で、「リニア中間駅の利用が中心となるエリア」は大幅な時間短縮を享受できるが、リニアの運行頻度や地域規模の制約等があり、地域開発の方向性が異なるとしている。

そこで、「リニア名古屋駅の利用が中心となるエリア」と「リニア中間駅の利用が中心となるエリア」を併せ持つ岐阜県に焦点をあて、リニア中央新幹線東京名古屋間開業に伴い予測される経済効果について考察する。本稿では 2013 年 3 月時点に十六銀行と東濃信用金庫と共同で実施した「リニア中央新幹線の開業に関するアンケート調査」を分析対象とする。

まず、経済効果への期待感に関する企業の意識構造を把握するため、因子分析を行う。次に、共分散構造分析により、企業の潜在的な期待感および質問項目との関連性をモデル化する。さらに、地域、業種、景況感やリニア中央新幹線に関する認識度や期待感といった企業属性に注目し、企業意識による評価の差異を計測し、開業までの課題を模索し、検討を行う。

* 岐阜大学地域科学部、E-mail:smitsui@gifu-u.ac.jp

Measuring economic impacts of the Liner Chuo Express by an attitude survey of enterprises in Gifu prefecture

Sakae MITSUI

Faculty of Regional Studies, Gifu University

The Liner Chuo Express is a planned Japanese maglev line designed to ultimately connect Tokyo, Nagoya, and Osaka. The line is expected to connect Tokyo and Nagoya in 40 minutes in 2027, and eventually Tokyo and Osaka in an hour, running at a maximum speed of 500 km/h. The intermediate station would be constructed in each of Kanagawa, Yamanashi, Nagano, and Gifu Prefecture, and planned a rail yard in Nakatsugawa, Gifu Prefecture.

This paper pays attention to the problem of measuring regional economic impacts of opening the Liner Chuo Express by an attitude survey of enterprises in Gifu prefecture. We analyzed the survey results using factor analysis and covariance structural analysis consciousness for the business effects and the regional effects of opening the express.

The results of the analysis are summarized as follows. First, factor analysis showed that measuring economic impacts of opening the Liner Chuo Express with an attitude survey of the enterprises isolated four factors that explain “effects on enterprise”, “inter-regional competition”, “effects on regional economy”, and “effects on market expansion”. Second, we estimate the subconscious structural model of the enterprises in Gifu Prefectures. Four concepts, “effects on enterprise”, “inter-regional competition”, “effects on regional economy”, and “effects on market expansion” were estimated in the model from several measured variables each of which is predicted to be latent variables. Third, We measured the economic impacts of opening the Liner Chuo Express of each regional areas by one-way layout ANOVA.

JEL classification: R11, R12

Keywords: factor analysis, covariance structural analysis, consciousness structure model, regional economic impact