

第9回 経済財政に関する山梨コンファレンス

ーリニア中央新幹線山梨県駅とのアクセス向上による地域活性化効果ー

【報告1】 **リニア中央新幹線山梨県駅
とのアクセス向上が地域に与える影響**

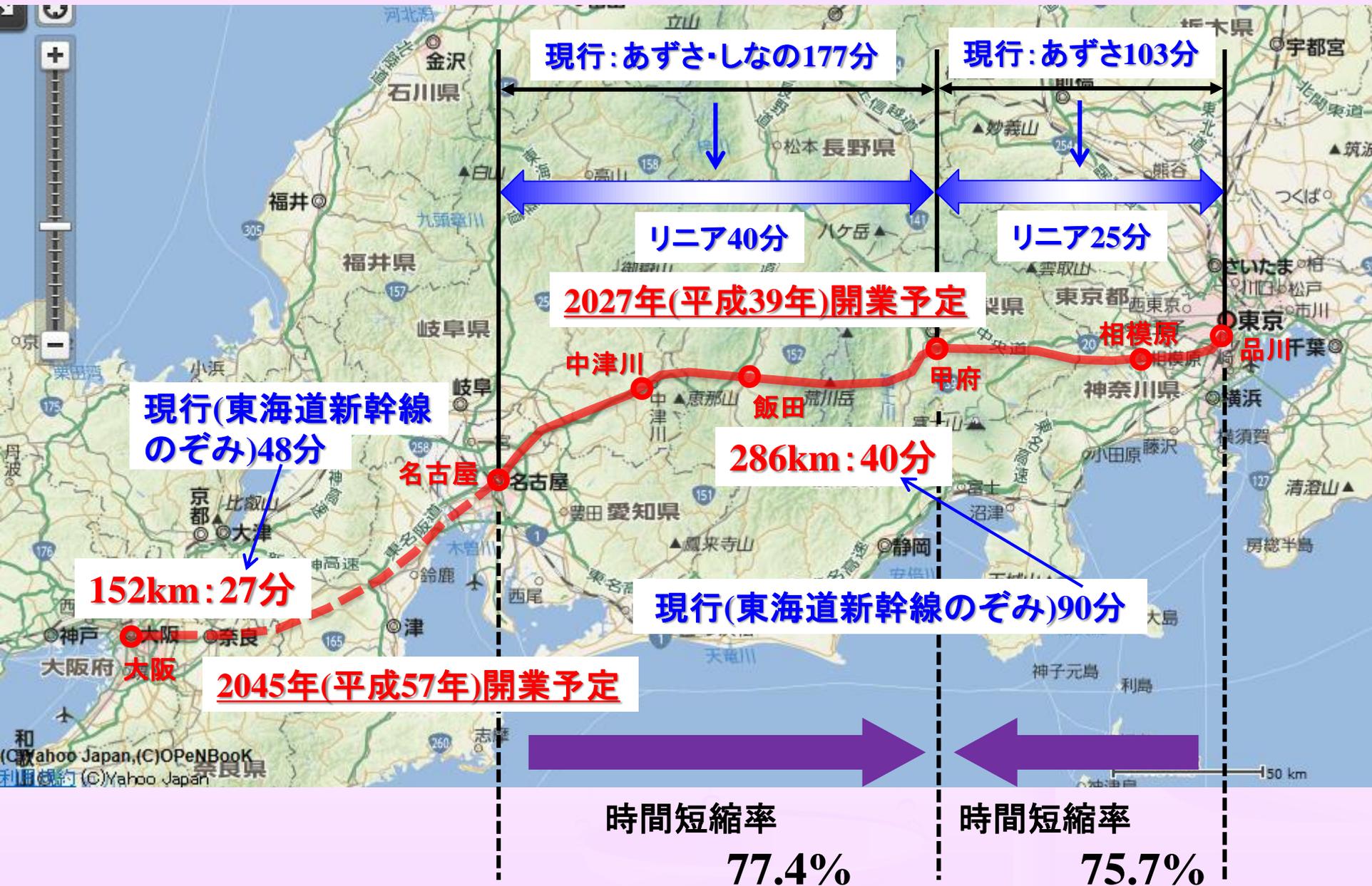
リニア中央新幹線 2027年 東京ー名古屋間 開通予定



山梨大学 工学部土木環境工学科
地域防災・マネジメント研究センター 准教授

武藤 慎一

■リニア中央新幹線の概要



交通整備と地域経済



交通整備と地域経済

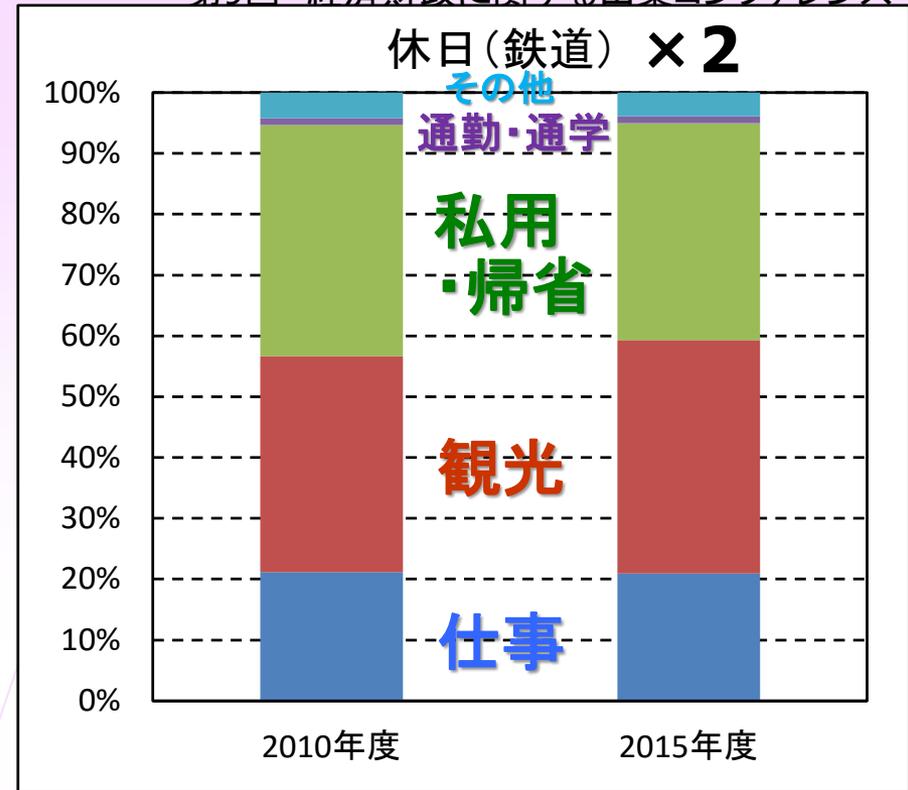
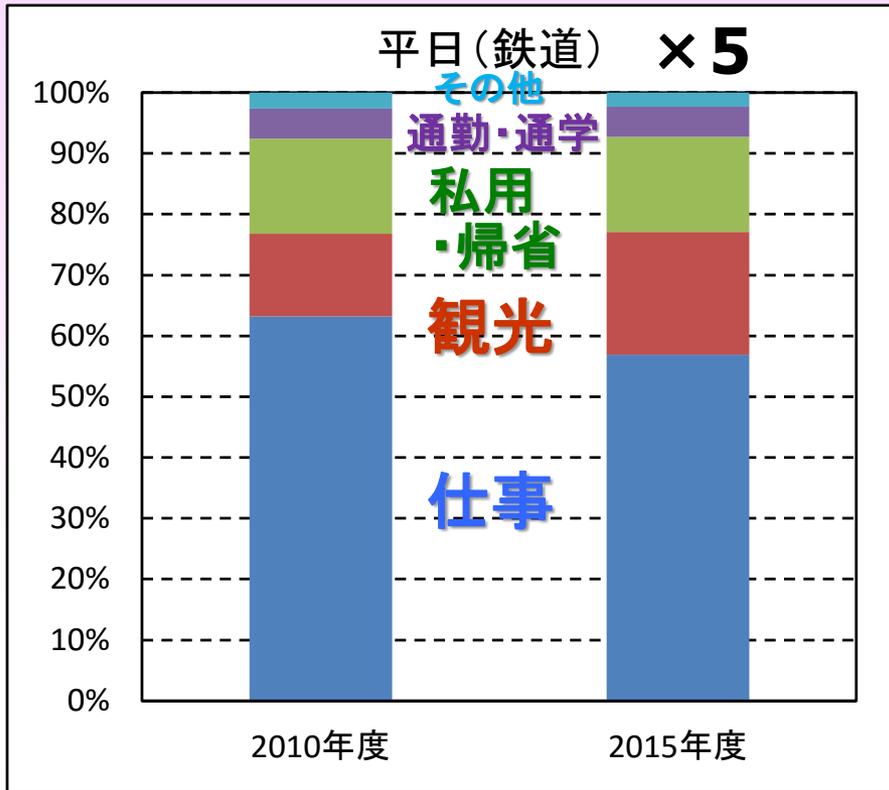
(1)観光交通
(3)通勤・通学交通

(2)業務交通
(出張)

山梨

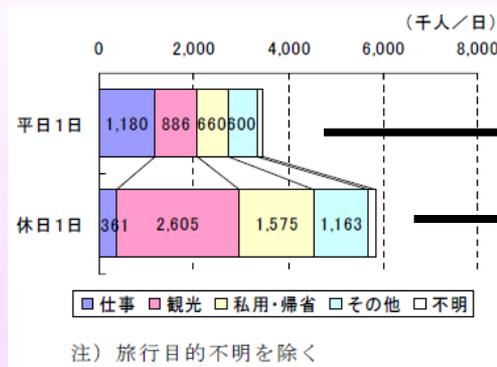


リニア開通・アクセス交通整備による時間短縮効果



出典：第5回(2010年)全国幹線旅客純流動調査

2015年度データ:平成27年度 幹線鉄道旅客流動実態調査



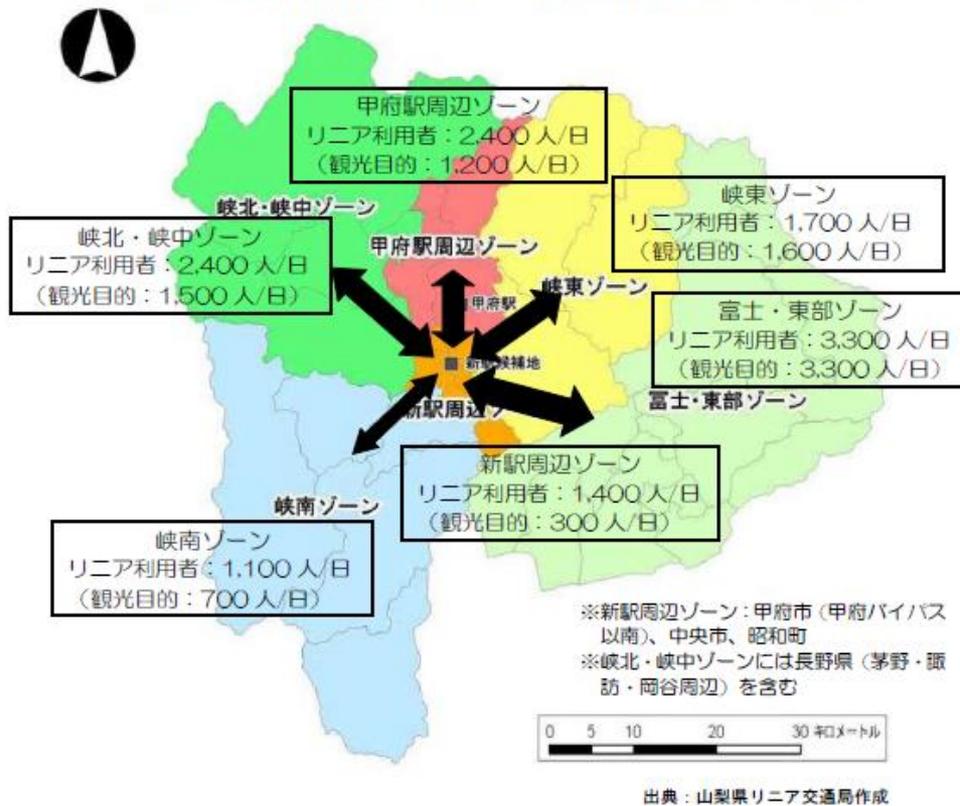
× 5

× 2

Category	平日 (千人/日)	休日 (千人/日)
仕事	5,900	722
観光	4,430	5,210
合計	6,622	9,640

出典：第4回(2005年)全国幹線旅客純流動調査

図3-6 観光目的のゾーン別リニア新駅利用者数(需要予測結果)



旅行目的別の鉄道利用量

	仕事	観光
全国	6,622 (千人/日)	9,640 (千人/日)
山梨	3,582 (人/日)	8,650 (人/日)

もう少しビジネスを伸ばせないか？

表 リニア利用者数の予測結果

			通勤・通学	ビジネス	観光	合計
県外企業	進出	進出する	0	1,142	0	1,142
		進出しない	0	1,769	0	1,769
	撤退	撤退する	0	2	0	2
		撤退しない	0	476	0	476
県内企業	移転	移転する	0	15	0	15
		移転しない	0	178	0	178
県外住民	転入	転入する	29	0	536	565
		転入しない	74	0	7,742	7,816
県内住民	転出	転出する	0	0	0	0
		転出しない	10	0	165	175
外国人			0	0	211	211
合計			113	3,582	8,654	12,349

単位：人/日

※観光需要は、合計値約12,300人/日、通勤・通学約100人/日、ビジネス約3,600人/日との整合を図るため約8,600人/日と記載する。

1883年(明治16年)8月, 中山道幹線の着工を内定

黒実線: 当時営業中の路線
赤実線: 踏査した中山道
緑実線: 関連する路線
橙実線: 経路変更後に建設された東海道線

1888年(明治21年)
長野-軽井沢間開通

1893年(明治26年)
横川-軽井沢間開通

富岡製糸場
(1872年開業)

1884年(明治17年)
全通

1911年(明治44年)
中山道幹線(中央線)
全通

諏訪地区
: 生糸生産地帯
鉄道が来ない!

1889年(明治22年)
東海道本線 開通



1889年(明治22年) 東海道本線が開通

諏訪地区
: 生糸生産地帯

精密機械
へ転換

全国的な
織物工業
の衰退

甲府地区(桑・茶・葡萄の植付)
: 生糸生産(二位)

1889年(明治22年)開通

甲武鉄道

山梨鉄道

1889年(明治22年)に出願

甲信鉄道

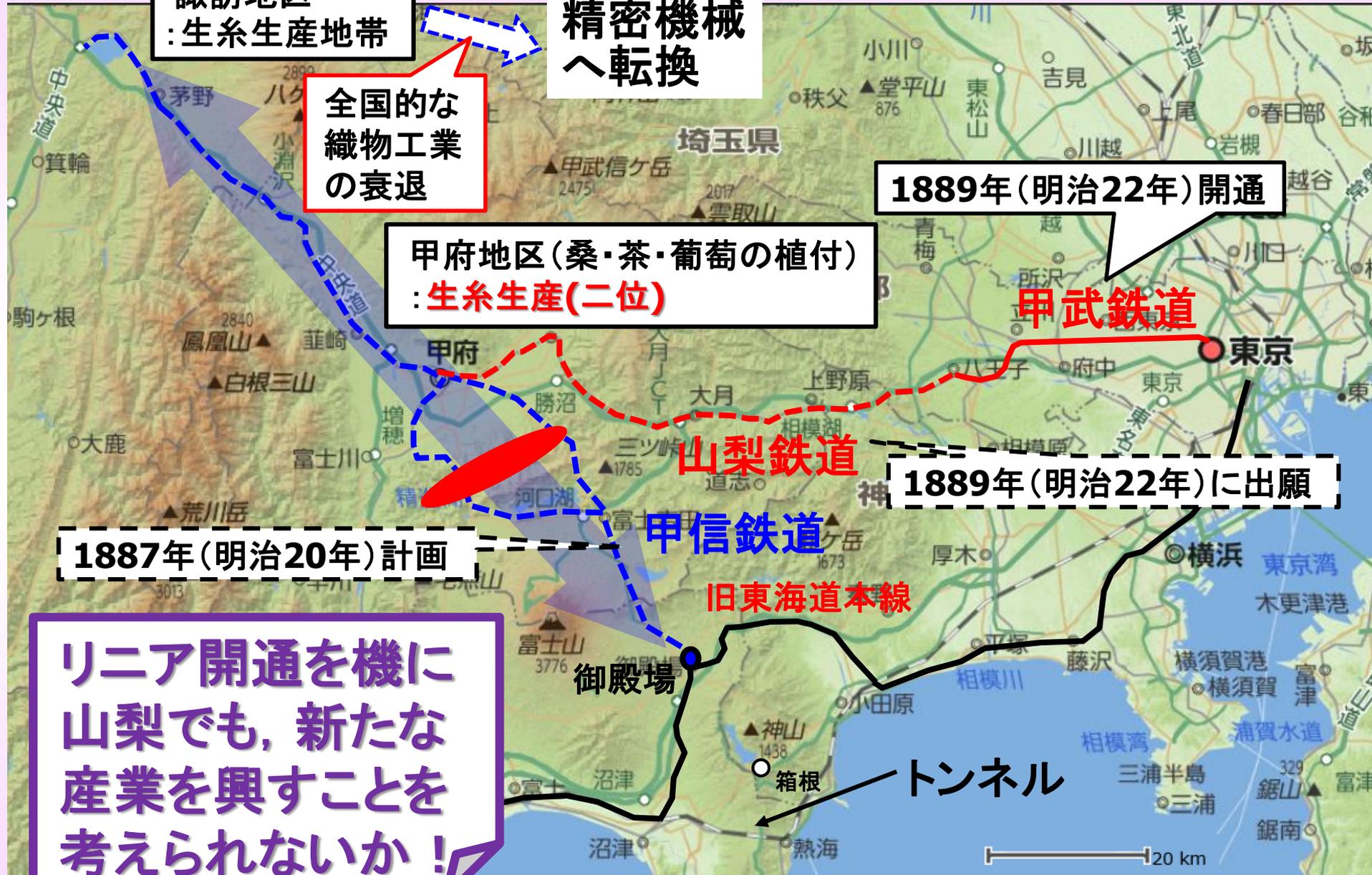
1887年(明治20年)計画

旧東海道本線

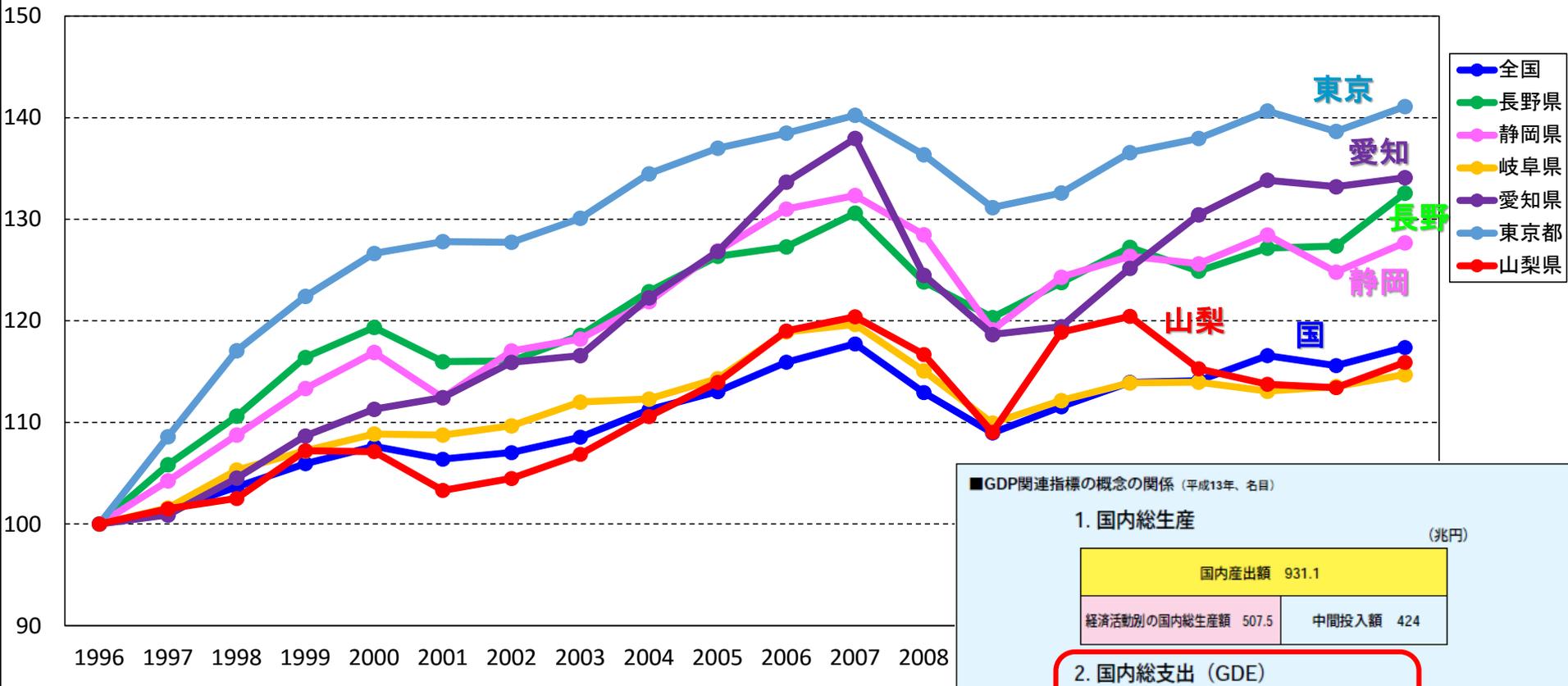
リニア開通を機に
山梨でも、新たな
産業を興すことを
考えられないか!

トンネル

20 km



■域内総生産(地域GDP)の現状



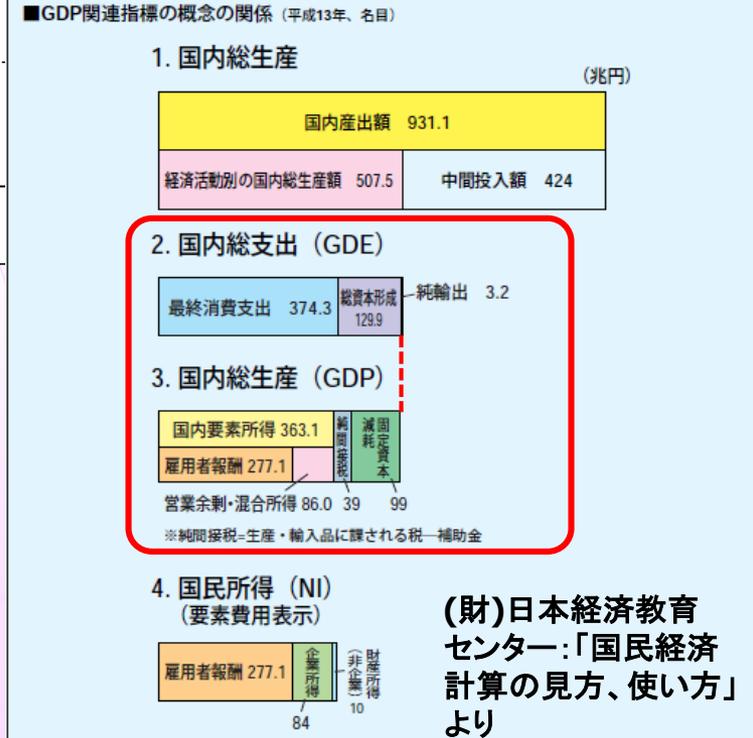
出典:内閣府経済社会総合研究所「県民経済計算」

域内総生産 (=付加価値)

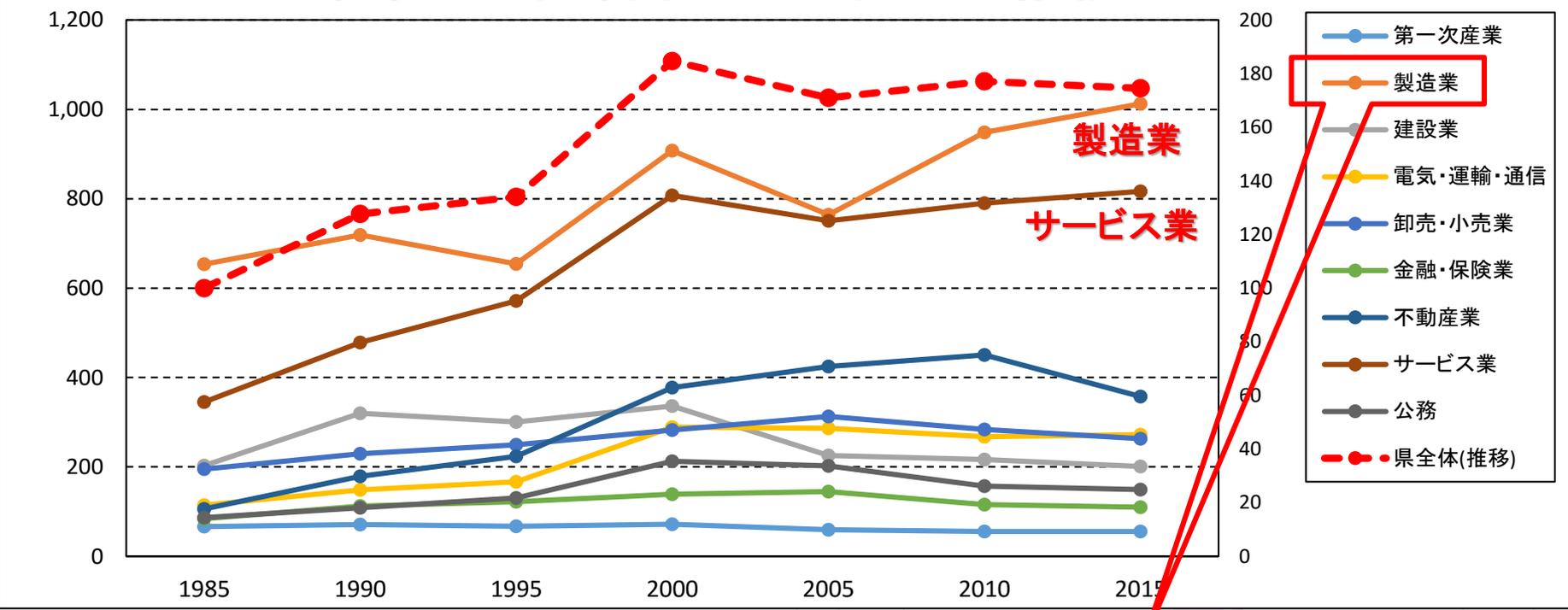
三面等価の原則

= 県内要素所得 + 純間接税 + 固定資本減耗
(雇用者所得 + 企業所得 + 財産所得)

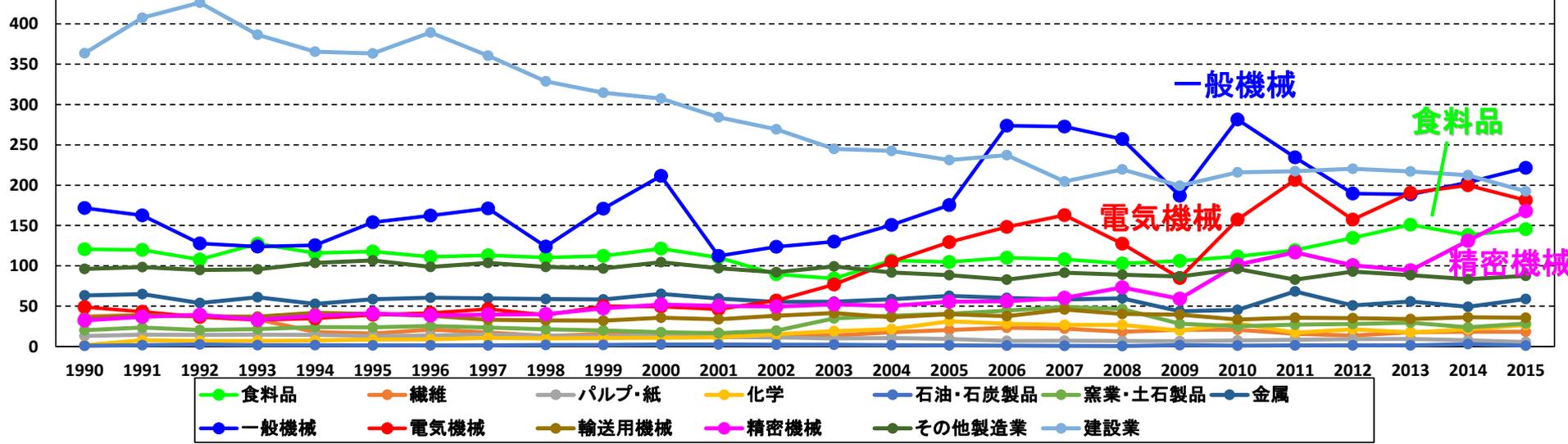
= 最終消費支出 + 投資 + (輸出 - 輸入)
(家計, 民間非営利団体, 政府の消費支出)



山梨県 産業部門別域内総生産推移

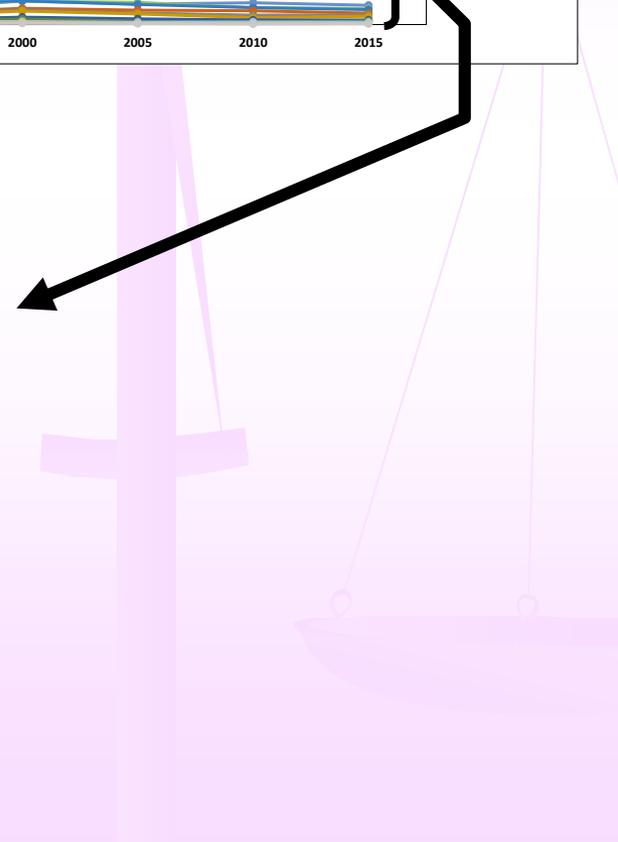
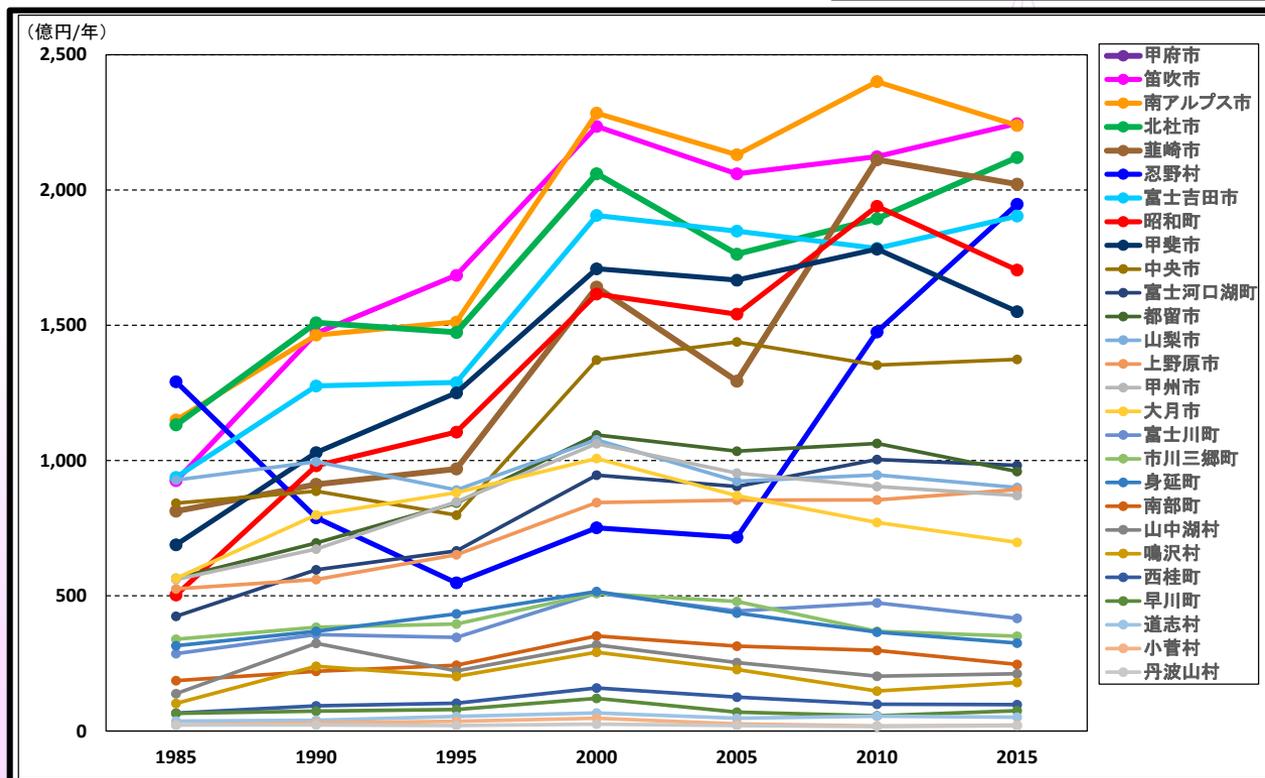
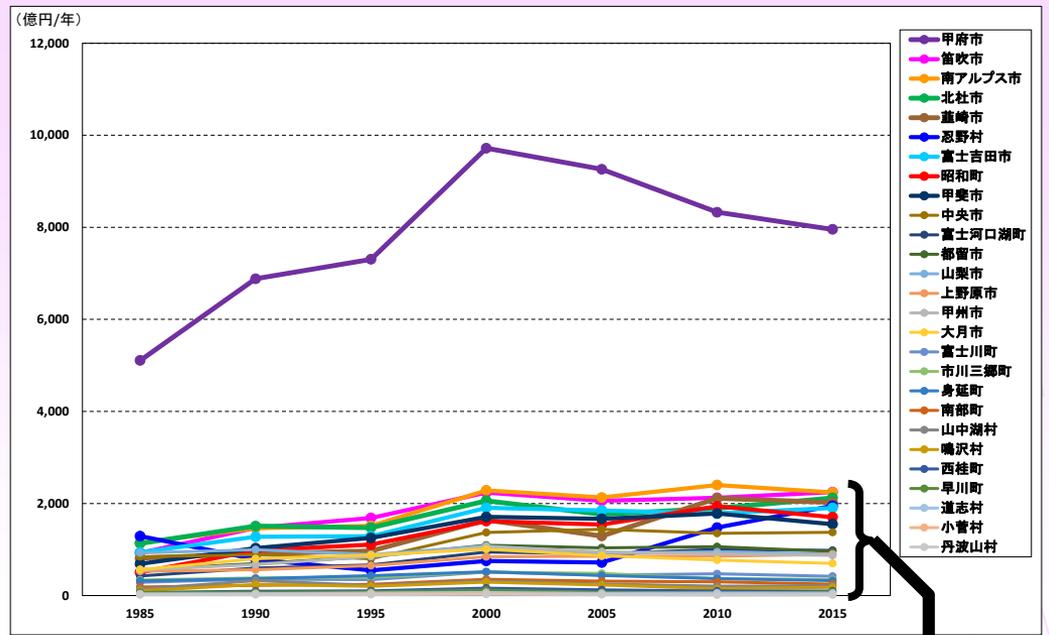


山梨県 二次産業部門別域内総生産推移



山梨県 市町村別域内総生産の推移

どの市町村が 成長しているのか？

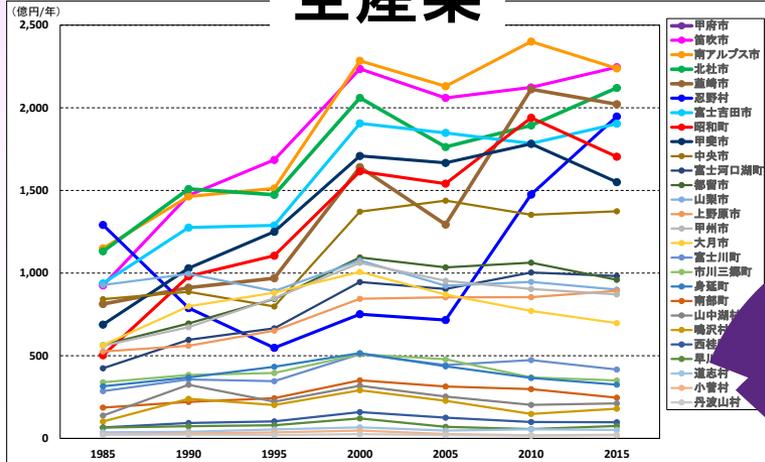


山梨県 市町村別域内総生産の推移

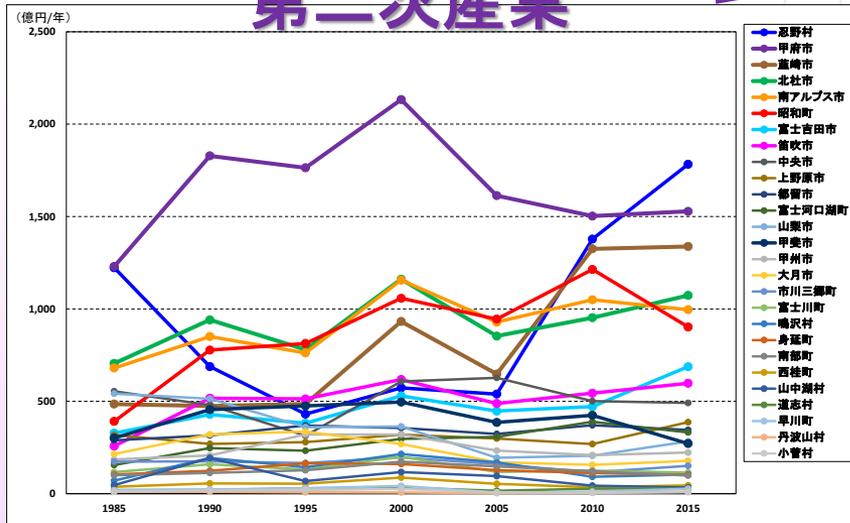
第二次産業か第三次産業か、いずれが成長しているのか？

全産業

※甲府市は突出！

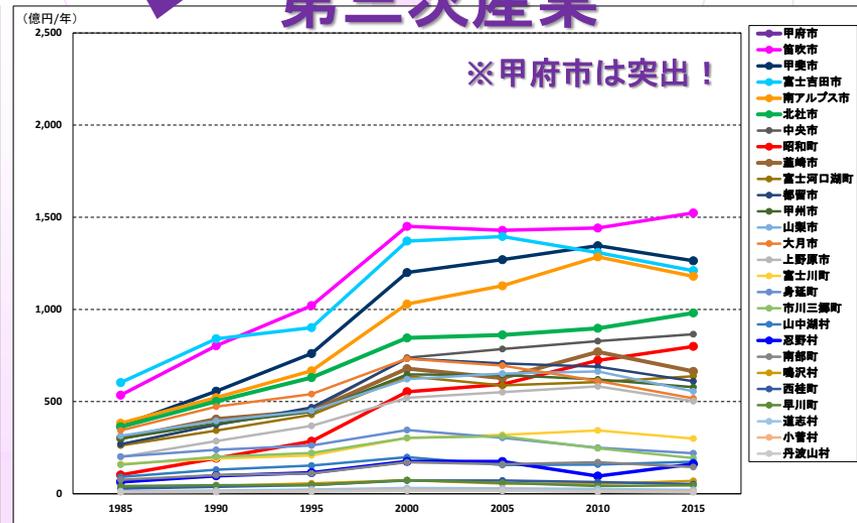


第二次産業

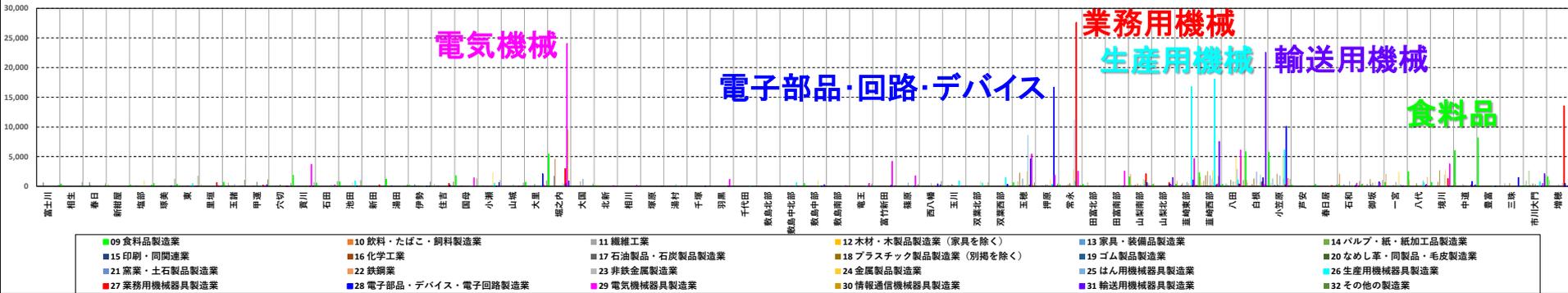


第三次産業

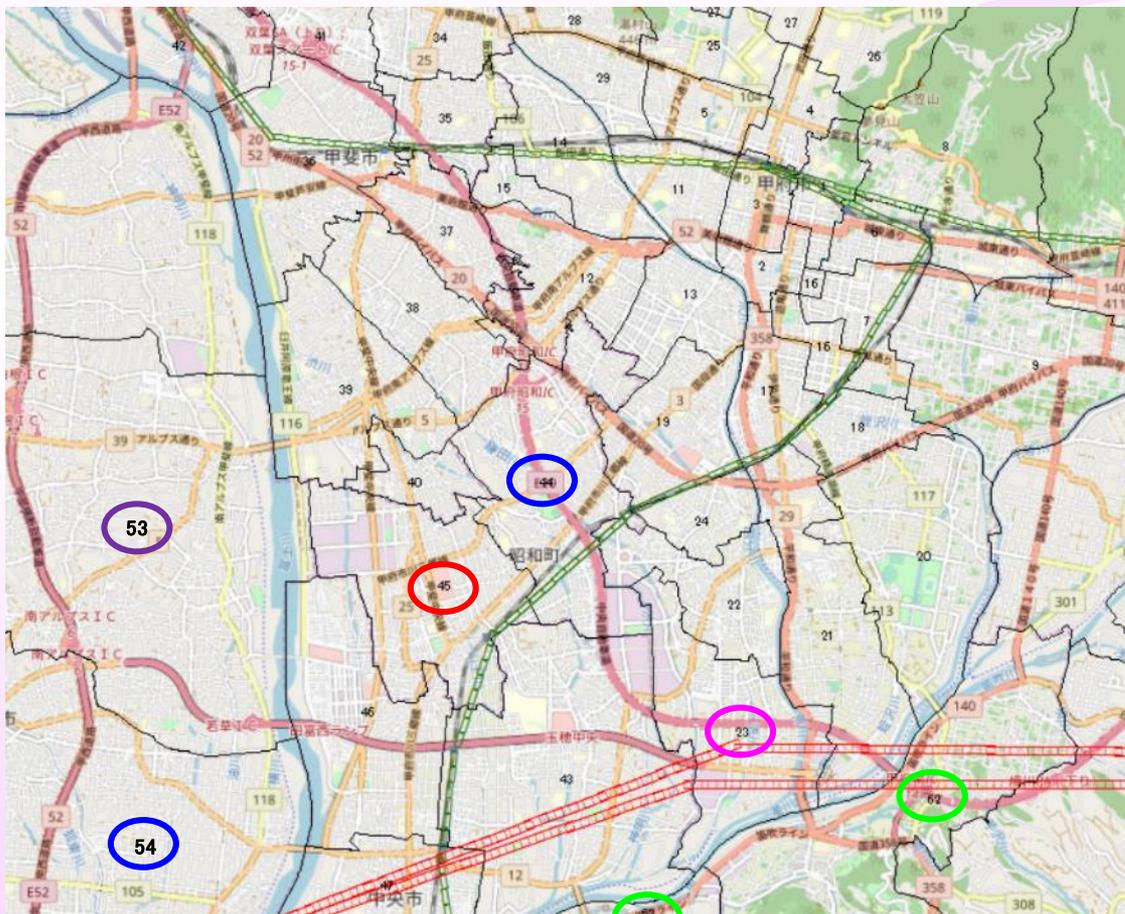
※甲府市は突出！



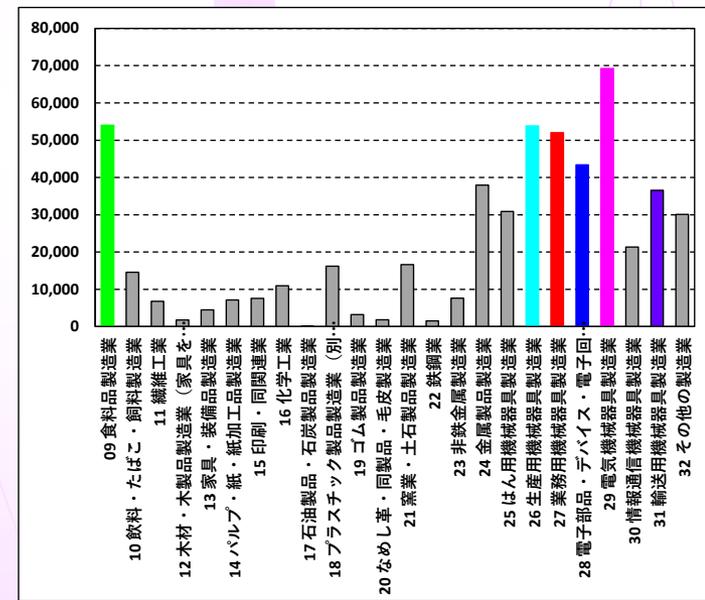
■ 甲府都市圏：地域GRP (百万円/年)



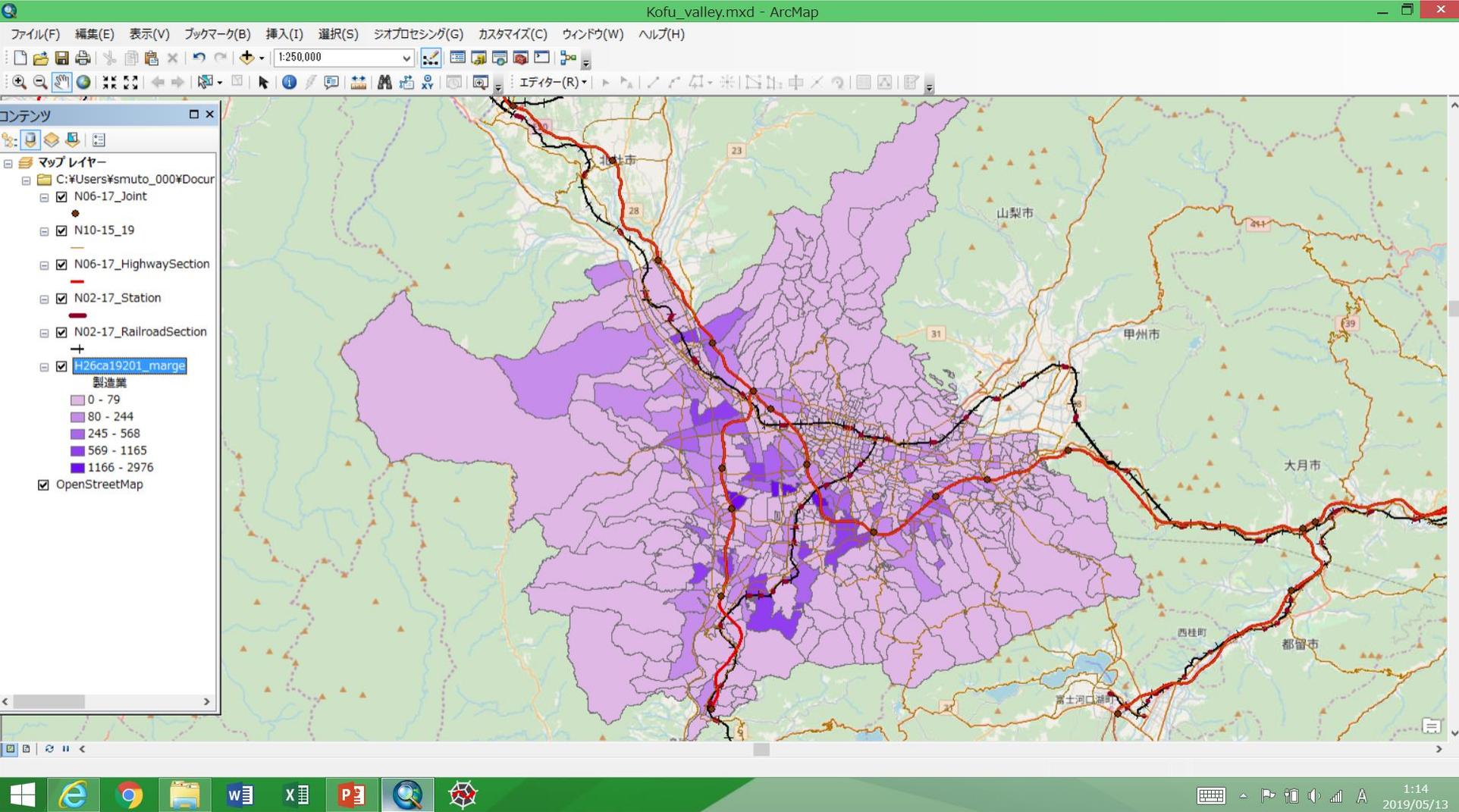
- 09 食料品製造業
- 10 飲料・たばこ・飼料製造業
- 11 繊維工業
- 12 木材・木製品製造業 (家具を除く)
- 13 家具・装備品製造業
- 14 パルプ・紙・紙加工品製造業
- 15 印刷・同関連業
- 16 化学工業
- 17 石油製品・石炭製品製造業
- 18 プラスチック製品製造業 (別掲を除く)
- 19 ゴム製品製造業
- 20 なめし革・同製品・毛皮製造業
- 21 窯業・土石製品製造業
- 22 鉄鋼業
- 23 非鉄金属製造業
- 24 金属製品製造業
- 25 はん用機械器具製造業
- 26 生産用機械器具製造業
- 27 業務用機械器具製造業
- 28 電子部品・デバイス・電子回路製造業
- 29 電気機械器具製造業
- 30 情報通信機械器具製造業
- 31 輸送用機械器具製造業
- 32 その他の製造業



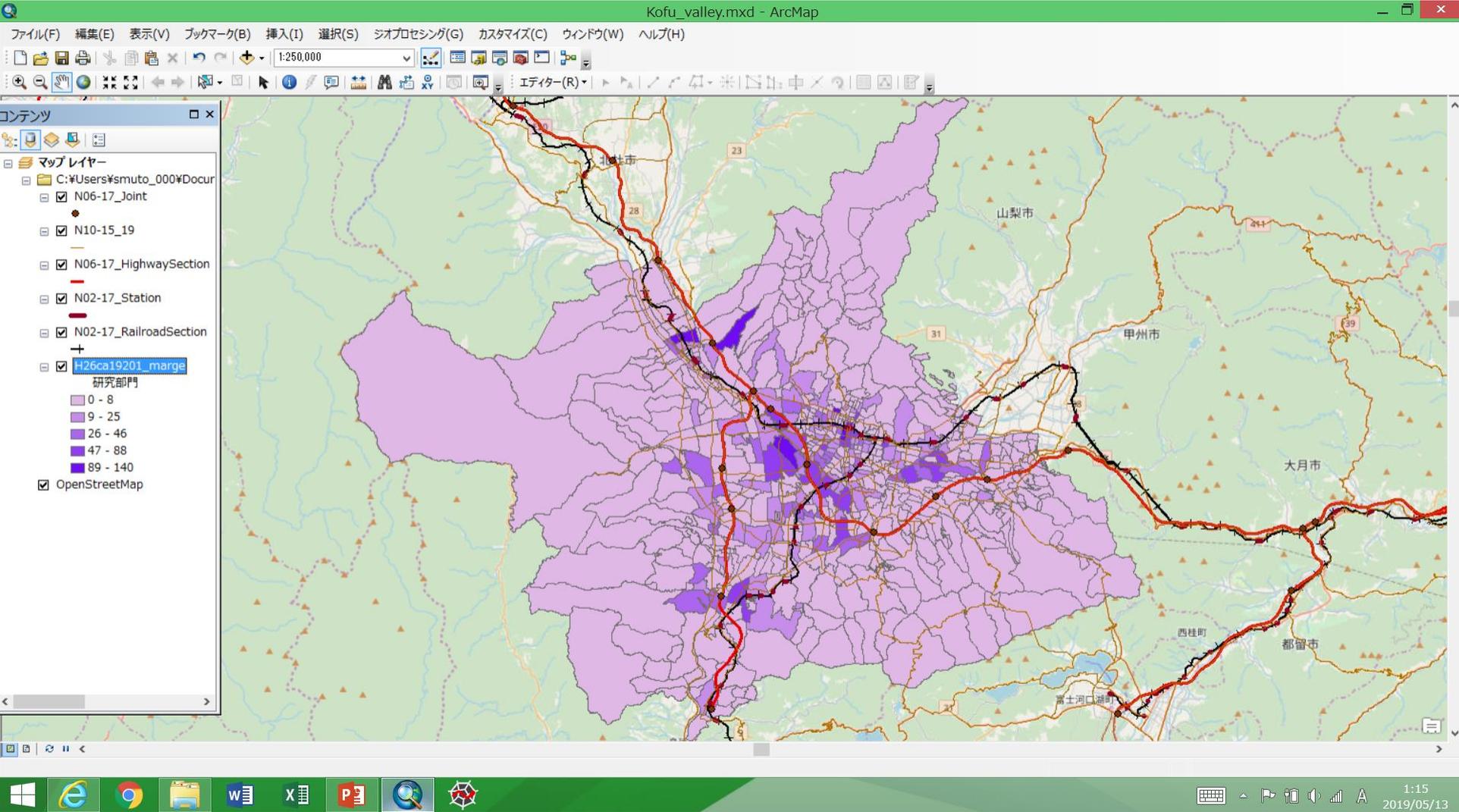
甲府都市圏全体 (百万円/年)



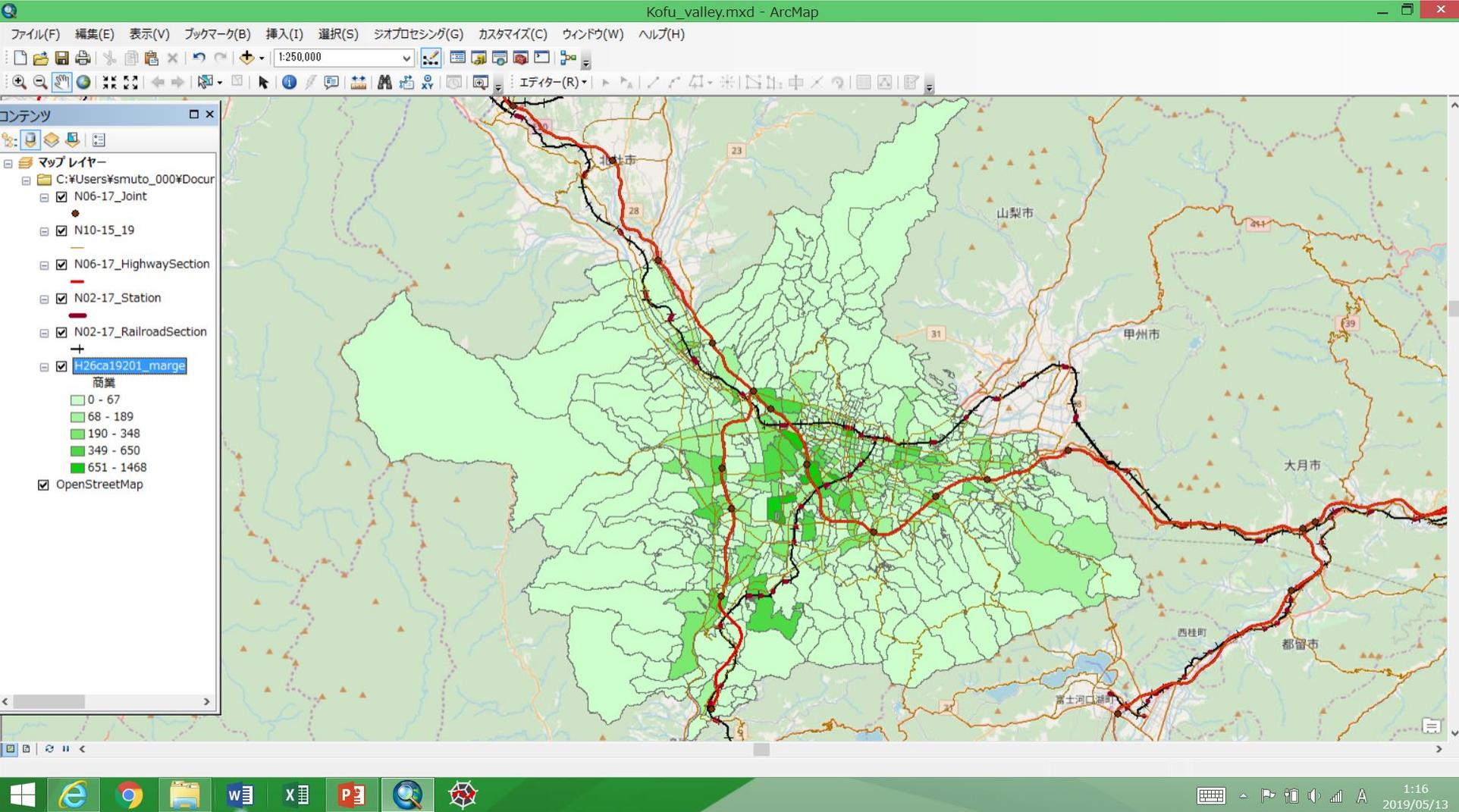
製造業：従業員人口分布



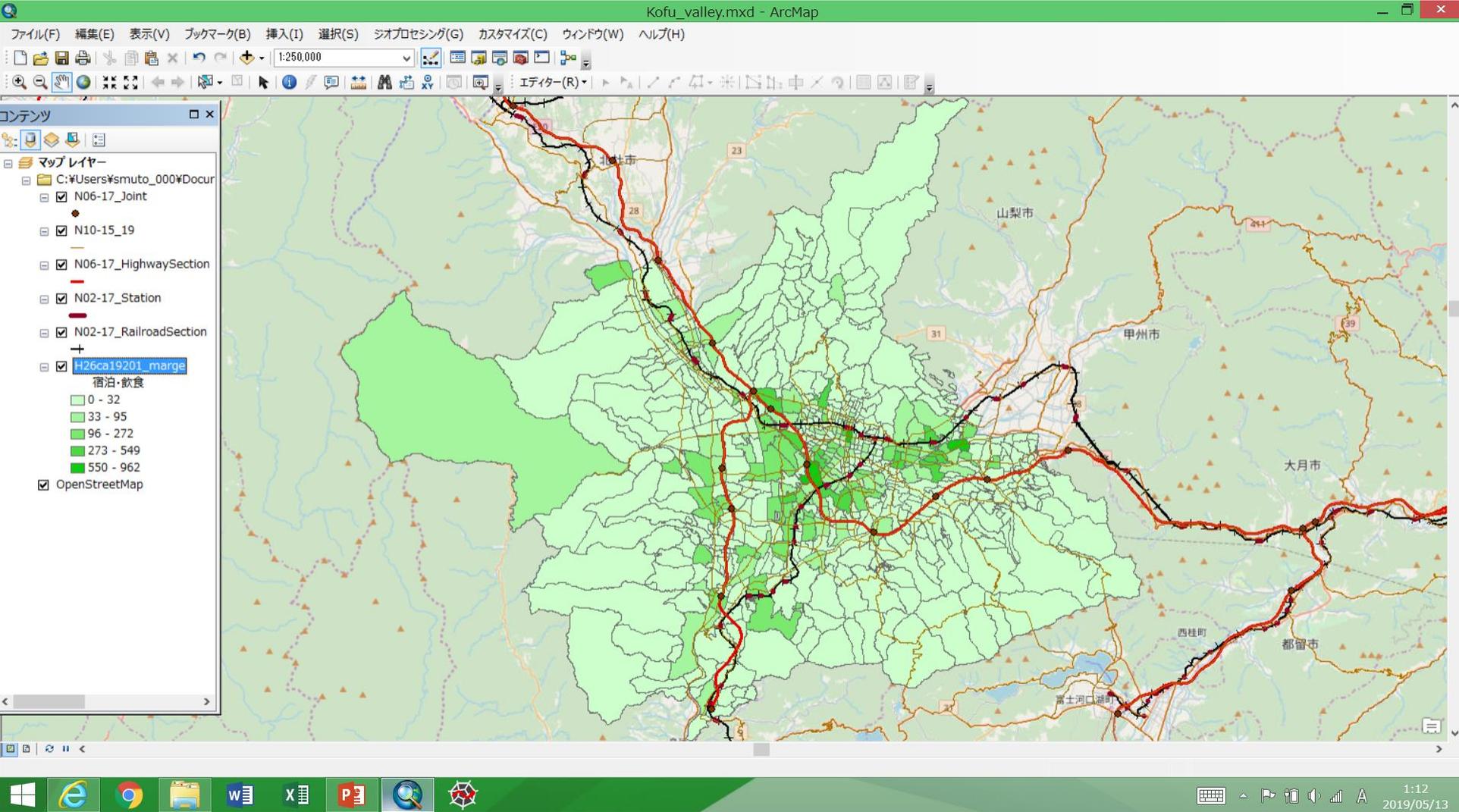
研究部門：従業人口分布



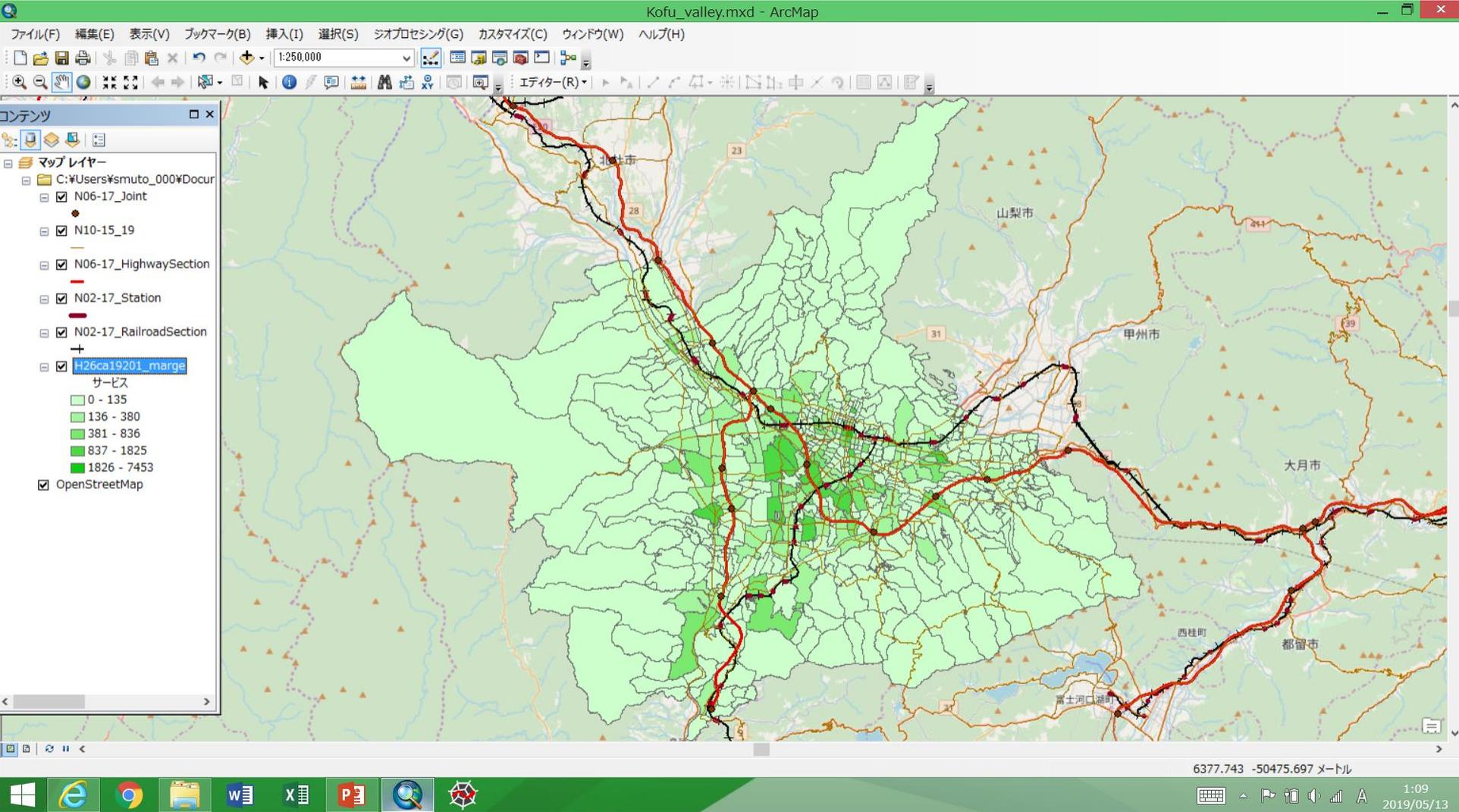
商業: 従業人口分布



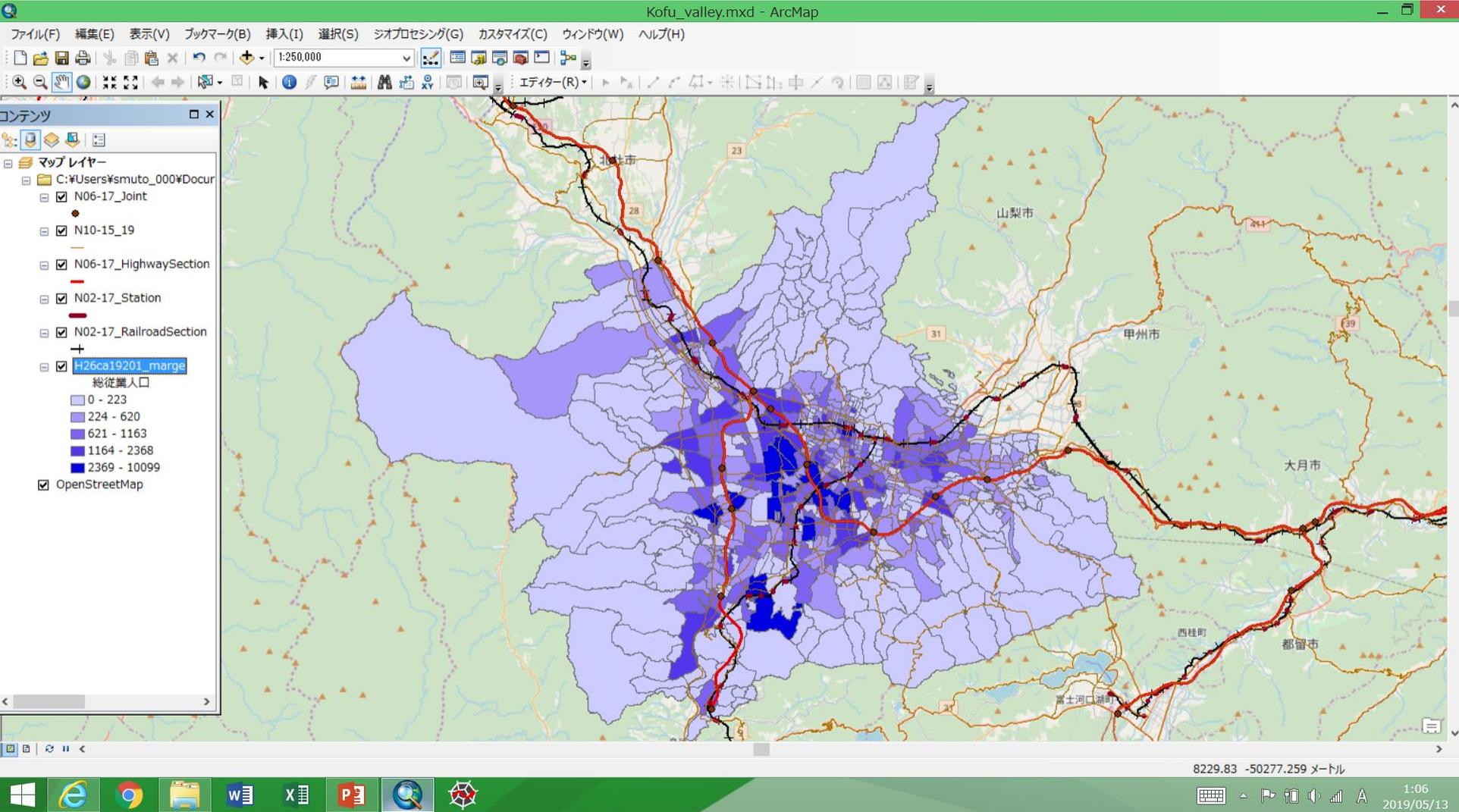
宿泊・飲食業：従業員人口分布



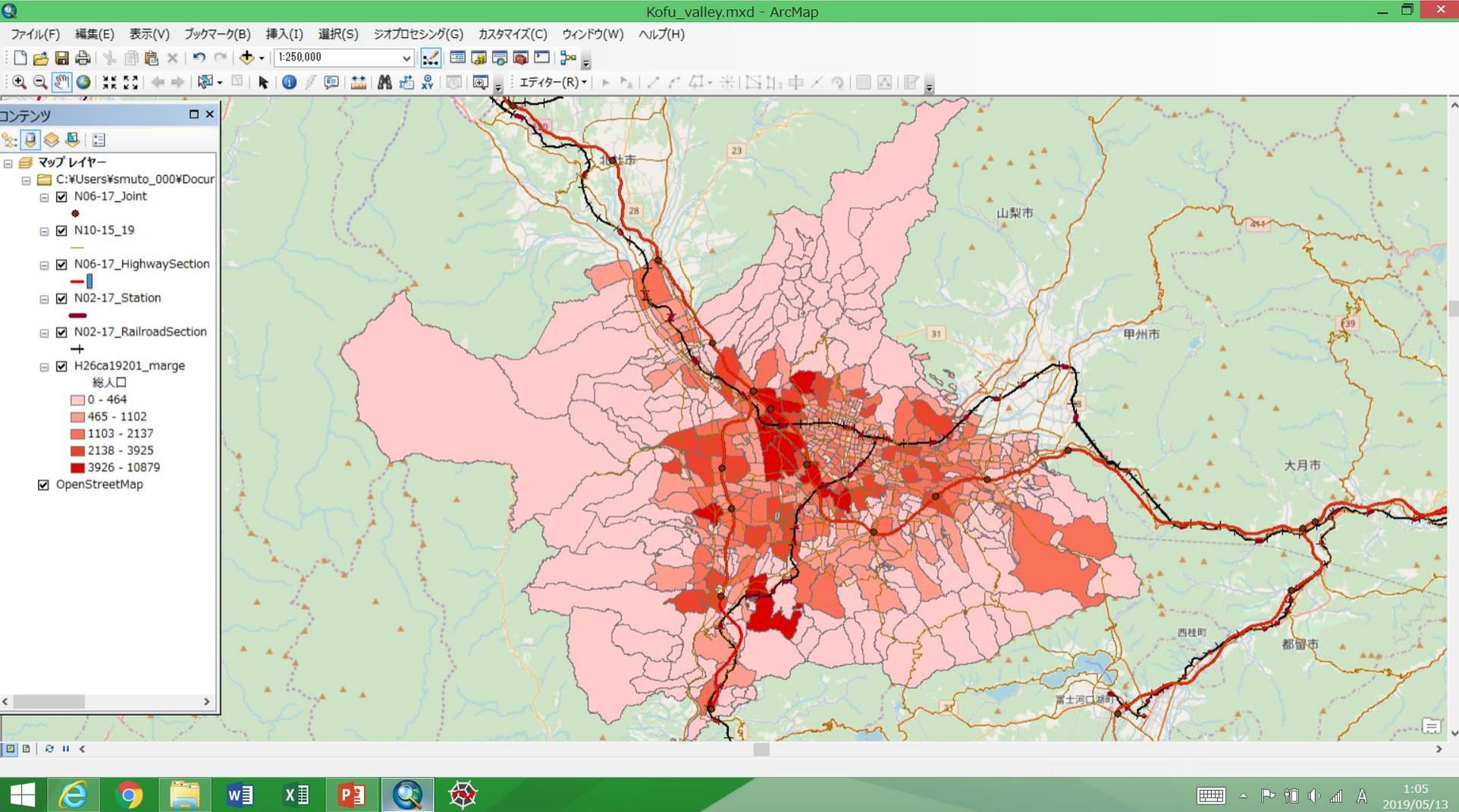
サービス業: 従業人口分布



総従業員人口分布



家計人口分布



山梨県駅—JR甲府駅間アクセス交通整備



■アクセス交通ルート案

※(現行)路線バス: 20km/h,
アクセス交通: 30km/h

中央道ルート
[既存インフラ活用,
発生交通の多い
地域を走行]

**常永駅ルート
(身延線利用)**
[大学病院,
イオンモール]

平和通ルート
[直線的,
メインルート]

イオンモール
甲府昭和

常永駅

小井川駅

山梨大学
病院

国母駅

国母
工業
団地

甲府駅

甲府中心
市街地

南甲府駅

甲斐住吉駅

小瀬スポーツ公園

山梨県駅(仮称)

発生交通量分布(台/日)

896-4287
4287-7612
7612-12983
12983-22035
22035-38580

JR身延線

○ アクセス交通停留所

■アクセス交通整備評価(平和通ルート)

平和通

50年割引[※] 合計便益 (単年度便益)

ルート(1) 117.6[億円](5.47[億円/年])

ルート(2) 71.0[億円](3.31[億円/年])

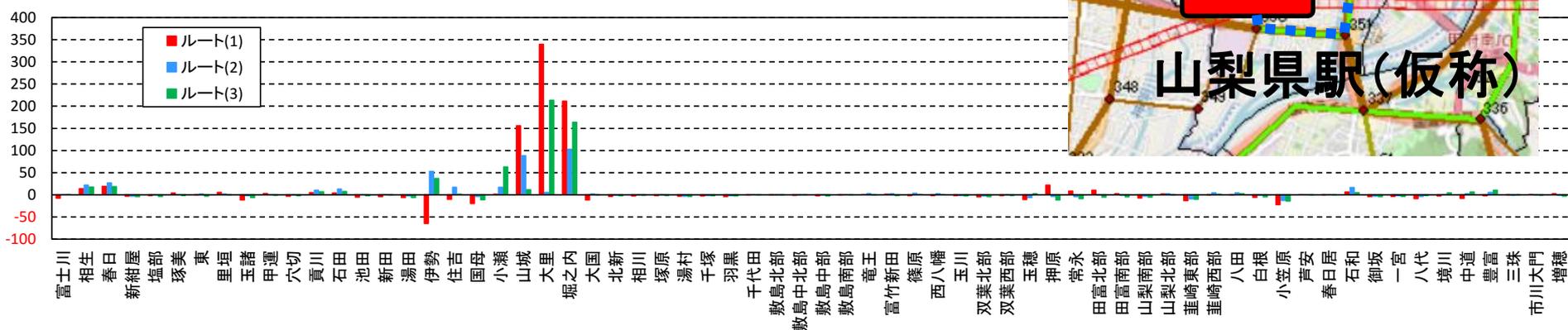
ルート(3) 91.0[億円](4.24[億円/年])

(【参考】整備費用:150億円~250億円)

※割引:将来は不確実性・リスク等があるため
将来便益は割り引いて考慮する。



[100万円/年]



■ アクセス交通整備評価 (常永駅ルート)

常永駅

50年割引合計便益 (単年度便益)

ルート(1)

24.9[億円](1.16[億円/年])

ルート(2)

94.1[億円](4.38[億円/年])



[100万円/年]

