

リニア新幹線は地域の交通権に貢献するか—特に中間駅問題に注目して—

上岡直見(環境経済研究所)

1. リニア中間駅問題について

地域社会と交通権のかかわりは多様な側面があるが、交通権憲章では交通権の要素として 11 条を挙げ、第 3 条「利便性」として「人は、連続性と経済性に優れた交通サービスを快適・低廉・便利に利用することができる」とされている。

この観点からリニア新幹線を評価した場合、速度の向上(所要時間の短縮)は局部的には利便性の向上といえる。しかし総合的に国民の交通権の増進に貢献するかは疑問が多い。リニア建設に伴う環境破壊や安全性については他の論者により報告されるので、この報告ではリニア新幹線に関する各論の中でも言及が少ない中間駅関連地域について検討する。

東京～名古屋(40 分)～大阪(67 分)の三大都市圏連絡機能に関心が集中する一方、神奈川県駅・山梨県駅・長野県駅・岐阜県駅(仮称)とされる中間 4 駅は駅周辺開発等の議論にとどまり、いわゆる推進側の間でも議論は少なかったとされる¹。しかも JR 東海自体が中間駅は 1 時間に 1 本²、駅員も配置しない³など実質的に邪魔者扱いしている。

リニア計画が具体化した以降で比較的早期に李報告された事例として 2010 年の「第 9 回交通政策審議会・中央新幹線小委員会」の経済効果試算資料の例がある⁴。SCGE(空間的応用一般均衡モデル)によ

る経済効果分析として、2045 年大阪開業の前提で地域(ブロック)別の帰着便益・生産額変化を推定している。図 1 にみられるように便益の帰着や生産額の変化は三大都市圏が主であり、中間県に帰属する便益の割合は低い。また経済効果が国内で三大都市圏、中でも東京圏に集積することはむしろ災害時の脆弱性をいっそう増加させ、リニアの必要性として掲げられる「災害時の代替性」とも矛盾する。

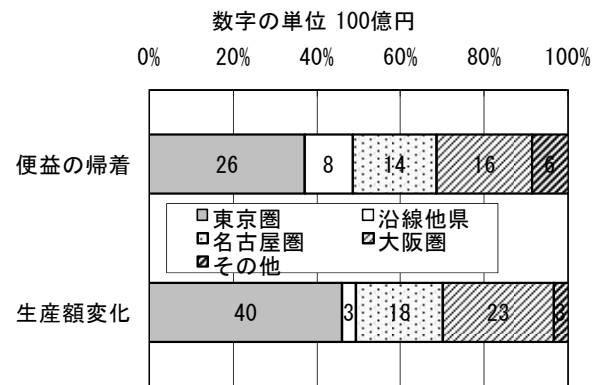


図 1 便益・生産額のブロック別帰着

一方で神奈川県駅が設置される予定の相模原市では毎時 3 本停車など恣意的な想定の下に経済効果等を試算⁵するなど不整合がみられる。その後、新型コロナや工事トラブルによる計画遅延などのさまざまな経緯があるが、現状での中間駅の位置づけは「リニア開業に伴う新たな圏域形成に関する関係府省庁等会議⁶」に代表される。検討委員会資料(前出 1)では、関係県が中間駅に関連した多くの事業計画を提示している。たとえば検討委員会資料(前出 1)では「生活サービス」「医療・教育」「雇用(産業、研究施設など)」「交通拠点等(観光・インバウンド・交通)」「エネルギー・レジリエンス」等が挙げられている。しかしその内容は交通手段としてのリニアとほとん

¹ リニア中間駅(4 駅)を中心とする地域活性化に関する検討委員会「リニア中央新幹線中間駅を核とする「新たな広域中核地方圏」の形成」

https://www.ibs.or.jp/wp-content/uploads/2023/10/linear_report.pdf

² 東海旅客鉄道「平成 24 年(5 月～9 月)、平成 25 年(5 月～7 月)の説明会における主なご質問」

https://company.jr-central.co.jp/chuoshinkansen/eforts/briefing_materials/library/faq/q30.html

³ 東海旅客鉄道「当社が用意する中央新幹線駅の中間駅(地下)のイメージについて」

https://company.jr-central.co.jp/chuoshinkansen/other/_pdf/image_02.pdf

⁴ 交通政策審議会第 9 回中央新幹線小委員会資料「空間的応用一般均衡モデルによる経済効果分析」

<https://www.mlit.go.jp/common/000144962.pdf>

⁵ 三菱総合研究所「平成 23 年度リニア中央新幹線検討調査業務委託報告書」2012 年 3 月

⁶ 「リニア開業に伴う新たな圏域形成に関する関係府省庁等会議」

ど関係がなく、リニアを口実にした便乗事業に過ぎないものであって、地域の交通権の増進とは関連が乏しい。

2. 交通権の観点からのシミュレーション

2.1 神奈川県エリア

神奈川県駅を事例に、リニアが利用者の立場から交通権の増進に寄与するか交通工学的な視点も加えて検討した。現在の東海道新幹線は、名古屋を対象とした場合、新横浜駅は「のぞみ」が毎時 12 本(ダイヤ上の最大)停車する。しかしリニアでは現在の新横浜駅ではなく、JR 横浜線の橋本駅に併設される神奈川県駅まで移動する必要がある。さらに利用可能な列車は毎時 1 本となり、現在の新横浜利用に比べて名古屋までの時間短縮効果を考慮しても現在より所要時間が増える。アクセスや待ち時間を仮定してダイクストラ法による最短経路探索でシミュレーションした。神奈川県は在来線ネットワークが密に存在するので、アクセスは在来線により行われるとした。図 2 で白と薄グレーはリニアにより時間短縮になるエリア、濃グレーは時間増加になるエリアである。(シミュレーションの前提等は報告時に説明する)

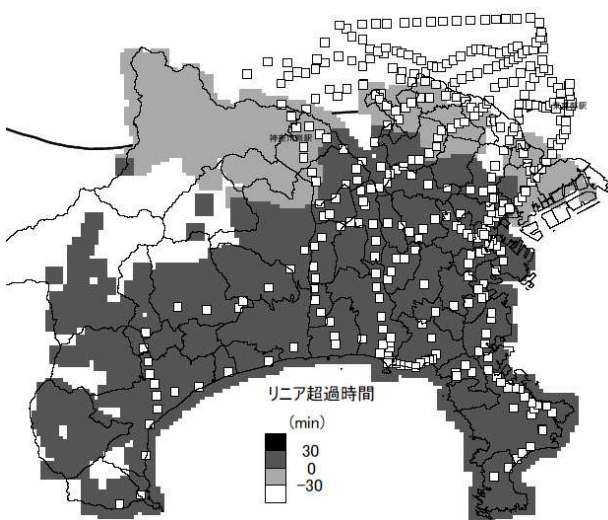


図 2 総所要時間の変化(神奈川)

2.2 山梨県・長野県エリア

山梨県では山梨県駅は甲府市内に設置されるが、市街中心部からのアクセスと良いとはいえない。また長野県駅は飯田市内に設置されるが、そもそも飯

田市は南北に長い長野県の最南部にあり、主要都市の長野市・松本市とは相当に離れている。ルート選定の過程で長野市・松本市を経由する A 案・B 案が提示されていたが、交政審小委員会(前出⁴⁾)は JR 東海の意向を優先し長野市・松本市無視を採択した。検討委員会資料(前出¹⁾)では「飯田市役所から霞が関への所要時間が、現在の 343 分から 98 分に短縮される」等と記述されているが、県全体としてどの程度効果があるのか、これに関しても最短経路探索でシミュレーションした。

ネットワークとしては高速道路・北陸新幹線・中央本線(新幹線駅・中央本線駅まで高速道路でアクセス)を考慮している。高速道路は既設のほか計画路線が完成したものとする。リニア駅に近い甲府市・飯田市付近ではある程度の時間短縮効果が予想されるものの、北陸新幹線・中央本線・中央高速道が供用されている県北部・県央部ではリニア駅までアクセスしての利用はメリットがない。シミュレーションの結果、図 3 で濃グレーは時間短縮効果がないエリアである。

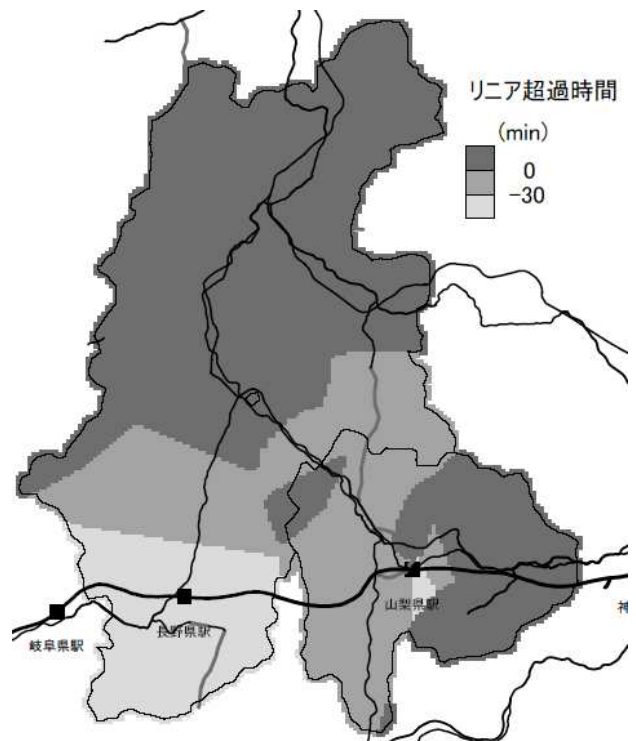


図 3 総所要時間の変化(長野・山梨)