

地方公共政策¹

南びわ湖新駅設置計画と湖南地域

立命館大学 古川研究室

河野幸子 宇野加武人 太田真理子

2006年12月

¹本稿は、2006年12月16日、17日に開催される、ISFJ日本政策学生会議「政策フォーラム2006」のために作成したものである。本稿の作成にあたっては、古川教授（立命館大学）、松本教授（立命館大学）をはじめ、多くの方々から有益且つ熱心なコメントを頂戴した。ここに記して感謝の意を表したい。しかしながら、本稿にあり得る誤り、主張の一切の責任はいうまでもなく筆者たち個人に帰するものである。（タイトルに脚注をつけてください。脚注は、「挿入」「脚注」「脚注」「自動脚注番号」、フォント8、脚注のフォントに関しては、以下同じ。）

目次

はじめに

第1章 新駅建設計画の現状分析

- 第1節 (1.1) 南びわ湖新駅の建設概要
- 第2節 (1.2) 建設負担内訳と栗東市の財政
 - 第1項 新幹線新駅設置における栗東市の財政状況
 - 第2項 栗東市の財政状況
- 第3節 (1.3) 論点の整理とまとめ

第2章 『平成16年3月 新幹線新駅設置波及効果と地域整備の

震度調査』の推計と問題点

- 第1節 (1.1) 報告書の調査方法分析
 - 第1項 人口インパクト検証
 - 第2項 観光インパクト検証
 - 第3項 需要予測検証

第3章 実証分析

- 第1節 (1.1) 理論モデル
 - 第1項 分析フロー
 - 第2項 費用便益分析
- 第2節 (1.2) 分析
 - 第1項 便益・費用の算出、分析
 - 第2項 その他の便益と費用の検証
 - 第3項 分析における留意点

第4章 新駅波及効果と企業誘致波及効果比較

第1節（1.1）湖南地域の社会経済動向の現状

第1項 滋賀県全体の人口の伸びと湖南地域

第2項

第2節（1.2）節の見出しを記入

第5章 章題を記入

第1節（1.1）節の見出しを記入

第2節（1.2）節の見出しを記入

参考文献・データ出典

はじめに

現在、栗東市の財政は、一般会計と特別会計をあわせた地方債残高が約 645 億円、市民 1 人当たり約 104 万円（05 年度決算）に上っており、県内の自治体の中でも特に厳しい。主な原因は第一に、1980 年に約 3 万 7 千人であった人口が 2005 年には約 6 万人に急増したことにより、人口増に合わせた大型施設の建設が相次いだ点。第二に、年 30 億円程度の税収があった「たばこ税」が制度改正で、05 年度から半分以上を県へ交付しなくなってきた点。第三に、国の「三位一体の改革」も税源移譲より国の補助金カットの方が大きく、2006 年度予算ではマイナス約 4600 万円の影響が出ている。このように栗東市の財政は非常に苦しい状況にある。

このような中、栗東市は多額の市税を使って、「今後の地域発展に必要な資産」として栗東新駅の建設を行おうとしている。一方、滋賀県側は嘉田知事就任後態度が一転、新駅建設は多額市税を使うほどの価値はないとして反対の主張をするようになった。

そこで、滋賀県ならびに栗東市の現状を分析することによって、新駅の建設が果たして最善の投資であるのか考えていく。

第1章 新駅建設計画の現状分析

本稿では、南びわ湖新駅建設計画の概要と現状分析、先に公表された『新駅設置深度調査報告書』の分析手法の問題点を指摘する。

第1節 南びわ湖新駅建設計画概要

【駅の設置位置】

滋賀県栗東市（東京基点 452 k 050m付近）

【駅整備】

2面5線

【工事費】

240億円（地元負担分）

[内訳]

工事		仮線	計画線	計	備考
	路盤工（盛土）工	22	11	33	仮線撤去費用含む
橋梁	22	28	48	高架橋含む	
軌道	6	10	16		
停車工事		32	32	駅建物含む	
電気	9	54	63	変電所移設含む	
小計	57	135	192		
付帯工事費	3	8	11		
計（ ）	60	143	203		
設備改修（ ）			20	駅・列車等の案内変更、総合指令所の改修	
計	小計（ + ）	60	163	223	
	管理費	4	13	17	
	合計	64	176	240	

- ・平成13年度技術的検討委託の結果によるものであり、概略設計（H15）で変更の可能性はある。
- ・下り2番線は、仮設構造物を転用する。転用に必要な工事費（軌道・停車工事等）はJR負担となり、上の表には含まれていない。

【新駅のダイヤ基本パターン】

1時間に昇り下り各2本（ひかり、こだま各1本）

（『東海道新幹線（仮称）びわこ栗東駅設備計画概要まとめより』）

滋賀県栗東市に建設を予定している東海旅客鉄道（JR東海）東海道新幹線・西日本旅客鉄道（JR西日本）草津線の駅。2021年の開業を目指し2006年度5月から工事は着工されていたが、2006年7月の滋賀県知事選挙で新駅建設計画の凍結を訴える、嘉田由紀子知事（現滋賀県知事）の当選を受け、先行きが不透明な状態にある。

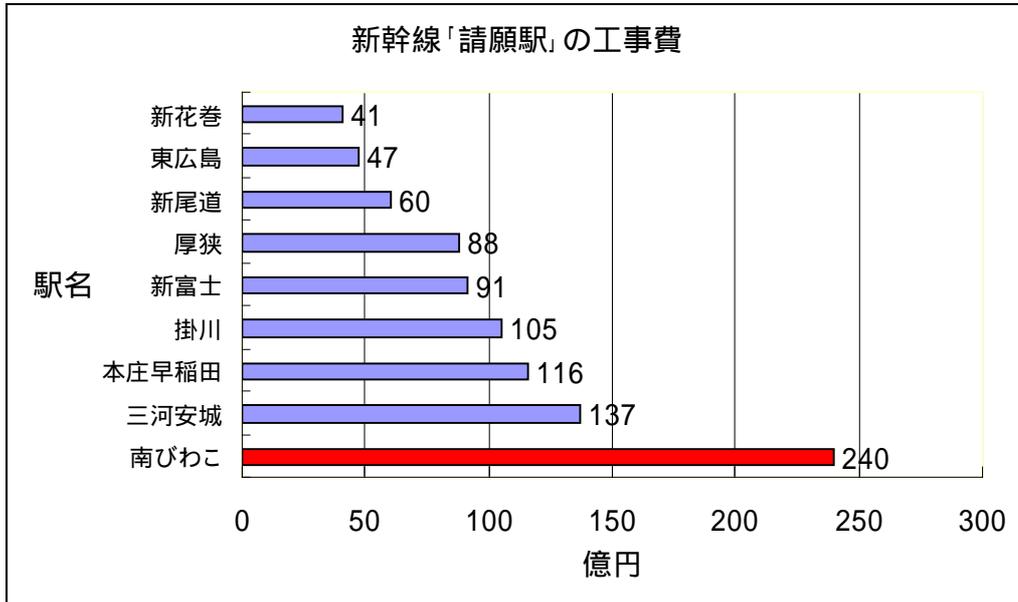
第2節 建設費負担内訳と栗東市の財政

第1項 新幹線新駅設置における栗東市の負担（2006年度）

新幹線新駅建設	240億円（負担割合未定・栗東市負担は80億円以上か）
草津線接続新駅建設	30億円（内、国費2億4000万円）
新都心区画整理事業	296億円（内、国費等136億円）
西側区画整理	205億円
‘動く歩道’	37億円
区画整理（B地区）	130億円
手原駅舎改築	13億円（内、国費等4億600万 （『新幹線新駅関連の事業計画概要より』）

栗東市が負担する事業は ~ の合計711億円に加え240億円の負担があり、950億円近くにも昇る。

請願駅の中で最も高い工事費

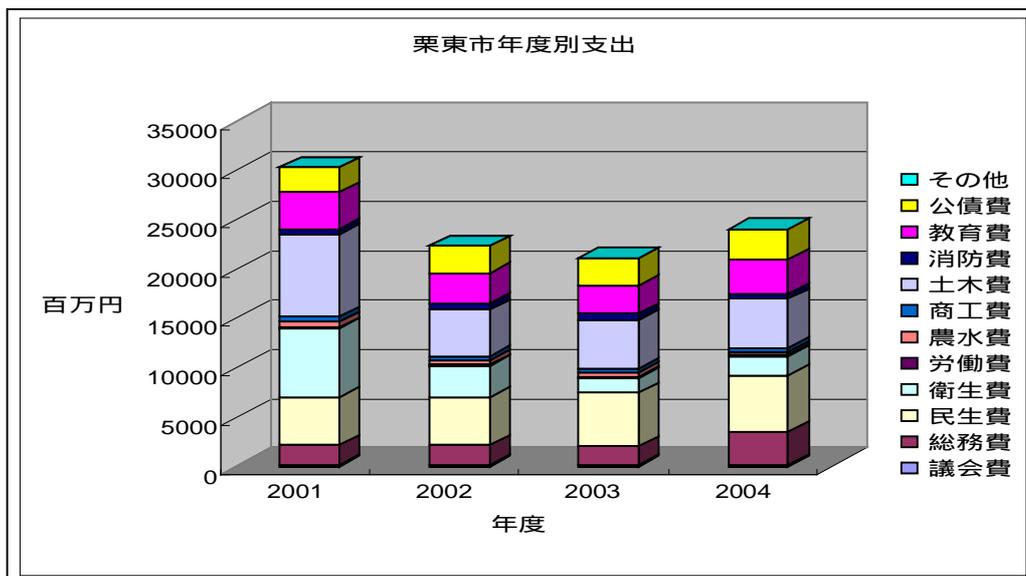


(2006年2月1日 滋賀民報より作成)

上記の表から、南びわ湖駅の工事費用額が全国でダントツであることが分かる。三河安城駅より約110億円近く上回る工事費を、13市町の住民が全額負担することになっている。

第2項 栗東市の財政状況

栗東市の税収は大部分を「たばこ税」が占めており、不安定な税源として除かれると、税収は年々減少傾向にある。一方で、2004年以降の市の支出は増加傾向に転じ、新幹線駅舎建設費用が今後さらに支出を増大させる要因になると考えられる。



第3節 論点の整理とまとめ

現在、最大の論点は「駅舎建設費地元負担」である。新駅設置によって、投資費用の回収をはじめ、地域経済効果の増大、新たな経済効果の創出等が期待できるか、また、「地元負担」に見合いものであるのかという点である。南びわ湖駅は、地元の要望により建設される「請願駅」であるため、駅舎の建設費約 240 億円は全額地元負担で、このうち、約 117 億を県が負担、101 億円を栗東市が、残りを近隣市 1)が負担する形となっている。

南びわ湖駅促進協議会 2)側の主張は、新駅が設置される県南部地域は、関西圏の中でも急速に発展を遂げている地域であり、新幹線で全国の主要都市と直結してビジネス利用や、観光誘客が見込めると主張し、経済効果報告書を公表している。栗東駅促進協議会が発表した報告書の内容によると、大きく3点の新駅設置波及効果を挙げている。

しかし、これら3点の波及効果推計には幾つかの疑問点・問題意識が浮かび上がる。1つは、人口インパクト予想で、約20年前に新幹線が建設された静岡県の富士市、掛川市、安城市の人口増加波及効果平均数値が用いられているため、説得性に欠けている点。というのも、静岡県の3駅はバブル期を含む昭和60年～平成2年の期間にかけて建設された。また、3市の人口増加は新幹線駅設置以外のインフラ整備も影響しているのではないかと考えられる。現在の栗東市の環境は、バブル当時の経済環境とも、静岡県内3駅周辺のインフラ整備状況のものとも異なっている。2つに、観光インパクトにも人口インパクト予想値と同じ手法を用いて観光推計を出しており、滋賀県と静岡県との産業や観光の形態の相違点を加味する必要があると考えられる。それらを、安易に栗東市への参照することは、波及効果を過大に推計することになるのではないかと考えられる。

人口インパクトが過大評価であった場合、駅舎建設によって期待されている、多くの波及効果は構想に過ぎないと考えられる。人口増加による税収の伸び、内需拡大、観光業の発展、また、豊富な労働力の減少による企業誘致の減少などである。そのため、第2章で調査報告書の人口インパクト推計、観光インパクト推計調査方法を検証する。

注釈1) 草津市、守山市、野洲市、湖南市、甲賀市、また大津市は協議会脱退を表明しているが約3億円の負担が見込まれている。

注釈2) 滋賀県、栗東市、大津市(同市は脱退したと強く主張)草津市、守山市、野洲市、甲賀市などが構成メンバーで、負担する。

大津市	295,468	311,484	324,102	333,937	1.00	1.05	1.10	1.13
草津市	116,997	140,835	159,726	177,868	1.00	1.20	1.37	1.52
守山市	68,214	73,312	80,657	87,355	1.00	1.07	1.18	1.28
野洲市	36,999	39,311	42,237	44,892	1.00	1.06	1.14	1.21
栗東市	57,423	65,298	72,389	78,843	1.00	1.14	1.26	1.38
滋賀県計	1,361,517	1,441,417	1,499,845	1,547,867	1.00	1.06	1.10	1.14

(資料)新幹線新駅整備の波及効果と地域整備の深度調査
<新駅インパクトによる人口増加分より一部抜粋>

・人口増加波及効果の調査方法は、静岡県 3 市の弾性値平均を用いて(1.2)に見られる滋賀県人口増加予想値を算出している。ここで論点になるのは、3 市の人口増加は必ずしも、新幹線駅設置による影響のみでないということである。(1.1)の弾性値はバブル期(1980 年代後半～90 年代前半)を含んでおり、バブル期の都心住宅地の地価急騰により、都心から静岡県への人口流入による増加が一因となったと考えられる。特に都心人口推移は 1987 年に東京から近隣都市への転出超過に転じた。東京周辺関東地区のみならず、東海地区でもその影響を受けて、人口の一時的な増加傾向があったと考えられる。

また、3 市の産業も人口増加への寄与度は大きいと考えられる。富士市は豊富な地下水資源を生かした製紙産業が盛んで、市内の製紙工場数は 78 に及び、全国一の規模を持っている。そのため、事務所数、従業者数の「パルプ・紙」「一般機械」に占める割合が約 45%を占めている。水資源に非常に恵まれているため、パルプ・紙産業の他、化学工業、輸送機械、一般機械、電気機械産業など業界を代表する企業、日本製紙(株)、ジャトコ、東芝キャリア(株)、旭化成(株)が多数立地しているのも特徴として挙げられる。弾性値が算出された時期が、こうした企業の工場立地が加速し、企業誘致が盛んに行われた時期であったことも人口弾性値を底上げした要因であると考えられる。

3 市内で、数値を押し上げている掛川市の人口増加に貢献した事業では、平成 4 年～平成 16 年にかけて、東遠広域都市計画事業(掛川市上屋敷 西郷 2 区)が行われていた。これにより、人口の定着し、産業振興が活性化する基盤を築かれてきた。また、計画人口 35,100 人の有料宅地造成も人口増加の要因であろう。さらに掛川市では、雇用開発事業として東部工業団地の土地区画整理組合(エコポリス)が施工され、事業面積 9518ha に 12 社の企業誘致が進んだ。こうした投資の結果、労働人口流入につながり、掛川市の人口が増加したものと考えられる。

第 2 項 観光インパクト検証

観光入込客数についても、人口と同様の試算方法が用いられ、同 3 市の事例から、「新幹線新駅設置が観光入込客の増加率を 1.46 倍押し上げる」との効果も推計し、滋賀県各市町の観光入り込み客数の増加を求めている。

(1.3)観光入込客数の弾力性値

	S58/S5 7	S59/S5 8	S60/S5 9	S61/S6 0	S62/S6 1	S63/S62	H1/S6 3	H2/H 1	H3/H 2	H4/H 3	H5/H 4
富士市	-1.0	1.1	1.1	1.2	1.3	1.4	0.9	0.5	6.2	-0.9	0.4
掛川市	-3.7	2	4.6	0.1	4.5	6.1	0.5	1.9	1.3	-0.2	1.7
平均	-2.4	1.6	2.9	0.6	2.9	3.7	0.7	1.2	3.8	-0.6	1.0
開業前後約5年間平均	1.1						1.6				
新駅開業前後比	1.46										

開業前 | 開業後

(資料)新幹線新駅整備の波及効果と地域整備の震度調査

(1.4)新駅インパクトを考慮した観光入込客の見通し

市町	観光入込客数(千/人)				伸び率			
	2003年	2010年	2015年	2020年	2003年	2010年	2015年	2020年
大津市	12,390	12,390	12,677	12,899	1.00	1.07	1.10	1.12
草津市	1,728	1,728	1,858	1,956	1.00	1.24	1.33	1.40
守山市	1,343	1,343	1,401	1,426	1.00	1.31	1.37	1.39
野洲市	1,430	1,430	1,543	1,594	1.00	1.54	1.66	1.72
栗東市	613	613	631	638	1.00	1.37	1.42	1.43
滋賀県計	43,995	48,908	50,110	50,828	1.00	1.11	1.14	1.16

・『報告書』の問題点

富士市・掛川市の観光入込客数弾力性値を参照し、滋賀 5 市の観光業の増加見込みを推計しているのは過剰推計であると考えられる。まず、同 2 市と滋賀 5 市は明らかに観光立地の性格が異なる点が指摘される。

掛川市は掛川城天守閣をはじめ、大手門・大手門番所、二の丸茶室、二の丸美術館、人力車観光など歴史的建造物を生かした観光業が特徴的で、同じく富士市も富士山、実相寺、曾我八幡宮、中央公園、富士市子どもの国など、自然、多くの歴史建造物や文化財を生かした観光業に取り組んでいる。

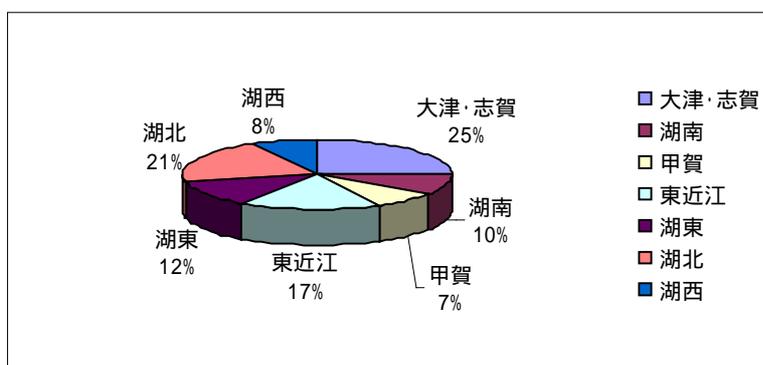
一方、滋賀県湖南地域の観光業は、「地域別観光客数入込客数(平成 17 年 滋賀県観光入込客統計調査)」によると大津市、志賀町の合計は 10,696,600 人となっているが、草津市、守山市、栗東市、野洲市の合計は 4,322,900 人、甲賀市、湖南市の合計は 3,182,500 人である。大津市の観光客数規模は大きいといえるが、新幹線新駅が建設される栗東市周辺の関係市の観光入込客数規模は小規模であることが分かる。また、彦根市を含む湖東計 5,017,600 人、長浜市、米原市含む湖北計 9,160,200 人となっており、新駅設置近隣市の観光客数と比較しても規模が小さいことがいえよう。グラフ(2.3)は観光入込客数それぞれ

の地区構成比をグラフ化したものである。先に述べたよう、大津、志賀地区の観光の構成比は大きく、栗東市を含む湖南地区の割合は10%、近隣の甲賀地区が7%と割合が小さい。

同時にこれは、湖南地域の観光業への取り組みが低いこと、観光としての魅力が小さいことを示している。

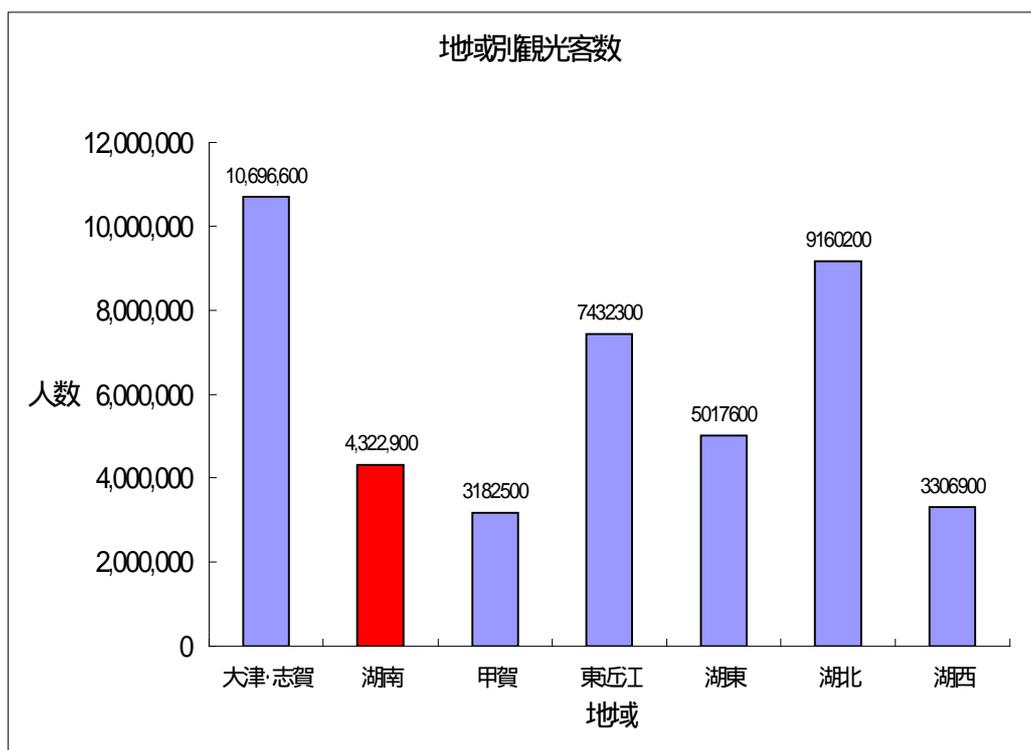
大津、志賀町へのアクセスは京都駅から在来線を利用する観光客が大半であると考え、新駅設置周辺地区の湖南地域への観光目的利用が重要になる。しかし、湖南地域の観光業への取り組みが盛んであるとは言えず、新駅経路を利用して栗東近隣地区への観光を楽しもうとする人が増加すると予測している(2.2)観光入込客見通しは、湖南地域の観光への取り組み姿勢が変わらない限りは過剰な推計であろう。

(2.3)地域別観光入込客数構成比



(2.4) 地域別観光入込客数

ともに「平成17年 滋賀県観光入込客統計調査書」より作成



第3項 需要予測検証

『新幹線栗東新駅に関する 住民アンケート』に掲載されている、近藤学氏の「新幹線・びわこ栗東駅（仮称）計画の問題点」の需要予測は当たるかの節で検証された、新駅利用者予測検証を紹介する。

・ 駅勢圏 合計 54 万人と試算

直接影響圏	栗東市、草津市、守山市、野洲町、中主町	28.4 万人
一次圏	石部町、甲西町、水口町、土山町、甲賀町、甲南町、信楽町	14.6 万人
二次圏	近江八幡市、八日市市、日野町、安土町、蒲生町、竜王町、水原寺町、愛東町、その他：26.8 万人×ウエイト	10.6 万人

・ 1日あたり新駅利用者推計 1日あたり 10700 人（2010 年開業時）と推計
 （1）1日あたりビジネス利用者数（乗り降り） 3400 人と推計
 * 直接影響圏のアンケート調査からビジネス人口 31700 人あたり 209 人の新幹線利用者があると想定。この単位を 54 万勢力圏に単純拡大したもの。しかし、農業中心や、製造業中心といった地域ごとの産業構造の違いを無視している。実態は、約 1000 人程度と見込まれる。

（2）1日あたりの観光利用者（使用を含む）の旅客数 2900 人想定
 * 現在の新幹線利用者のビジネス目的と観光目的の割合は、49.7：42.9 の割合。この数値と（1）を利用して機械的に計算。 （1）を 1000 人と見込むと、863 人。

（3）1日あたり通勤・通学を目的とした利用者数
 * 現状では直接圏から他県への通勤・通学で 53 万人が流出している。他方で、他地域から直接圏へ 4.7 万人が流入（1日あたり）している。『報告書』ではこの数字を基準にすると同時に、新幹線ができたなら新幹線に代替すると想定される地域（大阪、名古屋方面）を恣意的に決め、そこから新幹線で通勤・通学可能な利用者数を 1日あたり 16000 人と想定した。この人数のうち、仙台 古川間の調査を根拠にして、17.2%が新幹線の定期券の通学・通勤と想定する。したがって、 $16000 \times 0.172 = 2800$ 人。これに人口増加率 1.1 を乗じて 3100 人と結論を導き出した。

この推計は、極めて主観的な数字である。仙台 古川間は新幹線では 15 分、在来線では 44 分かかる地域。一方、栗東新駅の場合、時間距離の短縮と新幹線による運賃上昇とを比較すると、殆ど利用者はないだろう。せいぜい 500 人と想定。

このように、『報告書』は、（1）3400 人 + （2）2900 人 + （3）3100 人 = 9400 人/日。これに開業までの人口増加率 1.07 を乗じて、新幹線を利用すると予想される客数を 1日あたり 10700 人と算定。

しかし、近藤氏の簡単な試算では 2500 人程度（1/4 程度）しかないと考えられる。

第3章 実証分析

現状分析・報告書内の調査方法問題点指摘を通じて、独自に客観的な分析を行う。まず、理論モデルより、産業連関表の各種係数を用いて波及効果を算出しこれを便益に、客観的な観点から費用項目を挙げて両者から費用便益分析を行う。

第1節 理論モデル

第1項 分析フロー

- 【直接効果】 駅舎建設 240 億円 (a)
× 投入係数 (原材料の調達)
原材料投入額 (b)
× 県内自給率
原材料の自給額 (c)
× 逆行列係数
- 【1次効果】 生産誘発額 (d)
- 【直接 + 1次】 生産誘発額 (e)
× 雇用者所得率 (= 雇用者所得額 ÷ 県内生産額)
- 【2次効果】 雇用者所得誘発額 (f)
× 消費転換係数 (= 家計調査の消費支出 ÷ 実収入収入)
消費誘発額 (g)
× 民間消費構成比 (34 部門への仕分け)
× 県内自給率
県内消費誘発額 (h)
× 逆行列係数
- 【総合効果】 生産誘発額 (i)

- ・ **直接効果**

240 億円の駅舎建設費用が出資されることで滋賀県内の建設部門生産額が 240 億円増加する。これが直接効果で、また、この生産で原材料としての財貨・サービス、粗付加価値が必要となる。

- ・ **第一次波及効果**

直接効果として必要とされる財貨・サービスが生産されるときに、それはさらに他部門の財貨・サービスを使って生産されるこの部分が第一次波及効果である。まず、直接効果で必要となった原材料は、全てが県内でまかなわれると限らず、不足分や生産していない部門は県外からの移輸入にたよることになる。そのため、原材料に県内自給率を乗じて、直接効果による需要の県内分を求める。

次に、需要の県内分が及ぼす波及効果を逆行列を使って求めると、生産誘発額が求まる。これが、第一次波及効果である。

- ・ **第二次波及効果**

直接効果、第一次波及効果で誘発された雇用者所得（給与等）が消費にまわされることにより生産が誘発されることになる。この誘発された部分を第二次波及効果としている。直接効果、第一次波及効果に雇用者所得（給与等）を乗じて、誘発された雇用者所得額が求められる。そして雇用者所得のうち実祭、消費にまわる額を消費転換率を用いて算出する。この消費需要を満たすために必要となる生産（第二次波及効果）が誘発される。

第 2 項 費用便益分析

費用便益分析とは、戦後のアメリカにおいてテネシー川流域開発など、大規模な水資源開発プロジェクトに対する公共投資の評価方法の必要性を契機として開拓された客観的な指針である。現在では日本においても公共投資を行う際の指針として使われている。また、「社会的公正水準の極大化」に目標をおく厚生経済学の理論である。以下その手法について詳述する。

費用便益分析は、便益（B）と費用（C）を比較し、費用便益比（B/C）を算出する。そして、その比率が 1.0 以上であれば便益が費用を上回ることになる。ただし、リスクを加味して 1.2、1.5 などの数値が基準として使われることが多い。

ここで重要になってくるのが、費用、便益それぞれの項目の選定方法である。なぜならば、それぞれの項目は恣意的に決定される可能性があるからだ。そこで、今回の分析においてはできるだけ客観的に分析を行うことを心がける。

また、便益項目を新駅駅舎建設による波及効果とし、以下示す分析フローと産業連関表を用いて求める。

第2節 分析

まず、波及効果を産業連関表の各係数を、理論モデルに当てはめて算出する。

第1項 便益・費用の算出、分析

便益

・波及効果（フローに当てはめた計算）*（別紙）エクセル表の資料

- [直接効果] 駅舎建設 240 億円 (a)
× 投入係数 (原材料の調達)
原材料の投入額 126 億 7 千万円 (b)
× 県内自給率
原材料の自給額 52 億 1998 万円 (c)
× 逆行列係数
[1 次効果] 生産誘発額 65 億 8100 万円 (d)
- [直接 + 1 次] 生産誘発額 (a + d = 305 億 8124 万円)(e)
× 雇用者所得率 (= 雇用者所得額 ÷ 県内生産額)
[2 次効果] 雇用者所得誘発額 (104 億 1580 万円)(f)
× 消費転換係数 (= 家計調査の消費支出 ÷ 実収入)
消費誘発額 (66 億 6611 万円)(g)
× 民間消費構成比
× 県内自給率
県内消費誘発額 (42 億 5720 万円)(h)
× 逆行列係数
生産誘発額 (50 億 7921 万円) (i)
- [総合効果] 生産誘発額 (e + i = 356 億 6046 万円)

費用

まず費用として、新幹線新駅駅舎 240 億円、草津線新駅駅舎 67 億円区画整備費は 288 億円、その内、補償費は 113,87 億円、維持費（現在分析中）がある。さらに環境悪化費用が存在する。環境悪化費用と考えられるのが、新駅建設場所は国道一号線と八号線の分岐点に近く今でも交通量が多い、にもかかわらず新駅を建設するとさらに交通量が増えさまざまな交通問題が発生すると考えられる。たとえば、第一に交通渋滞により地元住民の移動が不便になる。第二に、交通渋滞により、企業の物流に悪影響を与える。工業立県の滋賀の中で湖南の製造品出荷額の占有率を見ると 32.4%と滋賀県一である。そして工業を行うには大量物流を可能とするトラックが往来可能な交通インフラが不可欠である。しか

し、新駅の建設によって、交通渋滞が発生すると企業活動に悪影響を与え、企業の将来的誘致を減少させる可能性がある。

- 主な費用項目**
- ・新幹線新駅駅舎 240 億円
 - ・草津線新駅駅舎 67 億円
 - ・区画整備費 288 億円

費用合計 = 595 億円

便益合計（総合効果）= 356 億 6046 万円

費用便益分析

【 = 便益/費用】 $356 \text{ 億 } 6046 \text{ 万円} \div 595 \text{ 億円} = 0.59$

結果からは、 $1 > 0.59$ となった。公共事業プロジェクトを実施基準となる > 1 の数値が得られず、駅舎建設における便益効果が過少であり、プロジェクト費用に見合う効果が出ないことがもとめられた。

第 2 項 その他の便益と費用の検証

・移動時間短縮便益

便益として、移動時間短縮便益は調査報告書内では草津市役所付近から東京方面向かった場合のモデルを用いて説明している。

在来線アクセスの場合

時間 新駅の方が 10 分短い

・京都駅（駅アクセス時間:38 分 + 新幹線所要時間 132 分）= 170 分

・新駅（駅アクセス時間 21 分 + 新幹線所要時間 139 分）= 160 分

費用 新駅の方が 130 円安い。

・京都駅（運賃 12710 円 + アクセス費用 224 円）= 12934 円

・新駅（運賃 12790 円 + アクセス費用 14 円）= 12804 円

以上のように、先行研究では時間、費用ともに新駅の方が優れているとしている。しかし、時間の算出方法に問題がある。第一に新駅には、こだま、ひかり（こだま型）（各一時間に 1 本ずつのみ）しかとまらない点。第二に名古屋でののぞみへの乗り換えの時間を含んでいない点以上二点を考慮にいれていない。一方京都駅は一時間にのぞみ 8 本、ひかり 2 本（内 1 本こだま型）こだま 1 本であり本数の単純比較をしても京都駅は新駅の 5 倍以上になる。これによって、新駅の時間、費用効果は相殺もしくは下回るであろう。

・ 環境悪化費用

さらに環境悪化費用が存在する。環境悪化費用と考えられるのが、新駅建設場所は国道一号線と八号線の分岐点に近く今でも交通量が多い、にもかかわらず新駅を建設するとさらに交通量が増えさまざまな交通問題が発生すると考えられる。たとえば、第一に交通渋滞により地元住民の移動が不便になる。第二に、交通渋滞により、企業の物流に悪影響を与える。工業立県の滋賀の中で湖南の製造品出荷額の占有率を見ると 32.4%と滋賀県一である。そして工業を行うには大量物流を可能とするトラックが往来可能な交通インフラが不可欠である。しかし、新駅の建設によって、交通渋滞が発生すると企業活動に悪影響を与え、企業の将来的誘致を減少させる可能性がある。

第3項 分析における留意点

留意点として本分析に、「新幹線新駅建設計画凍結による損失額」を加味していない点がある。すでに、栗東市は新駅や周辺整備に約 157 億円（2005 年度末）投資し終え、更に、凍結の場合区画整理事業の工事費や設計費、調査費、工事終了土地をもとに戻す費用などがかかるとされている。既に投資した金額に加え、凍結に伴う諸費用は大きな損失をもたらし、当初予算以上の莫大な無駄が生じる可能性は否めない。当分析を行う時点で、市や関係市が投入した正確な金額と、内訳の公表がされていないため、「凍結」にもたらされる損額や関係諸費用の試算分析は含めていない。また、新駅建設中止が、国内企業へのシグナルをもたらした場合の企業の新規立地の減少がもたらす影響も損害と考えられる。これまで滋賀県、特に湖南地域は企業立地が盛んに行われ潤ってきた地域でもあり企業誘致競争において「勝ち組」の地位を占めてきた。そのため、新駅設置計画凍結が企業のビジネスチャンスの縮小に繋がりがかねないことを考慮すると、損害要因になり得ると考えられる。そのため、今後の分析の課題として、新駅設置計画凍結の際に発生する損失も考慮に入れた費用便益分析を行わなければならないことを留意点としてここに記す。

第4章 新駅波及効果と企業誘致波及効果比較

これまでの、報告書の検証、費用便益分析結果を受けて、新駅設置のみによる人口増加や観光波及効果は僅かな効果しかもたらされないことが言えるであろう。実際、全国各地の新駅設置前例駅を見ても、新幹線新駅を単に設置しただけでは人口や観光業、企業誘致その他への波及効果は小さく、地域活性化への貢献がもたらされないケースが多々ある。しかしその一方で、多くの懸念を抱えつつも新駅設置計画は遂行されつつある。それでは、新幹線新駅設置が湖南地域でどうあるべきか湖南地域の将来への財産として生かすための取り組みとして、現段階と今後に必要なものを考えなければならない。多くの構想の下で、当計画が推し進められているが構想への具体的な施策が明確ではない。そこで、私たちは滋賀県の発展に貢献する投資を、産業構造に注目し、データ分析を行う。滋賀県は従来から、企業誘致や工業立地が盛んで、それらによって雇用創出・人口増加がもたらされてきた。こうした従来からの取り組み強化への投資、または、新駅設置による観光産業への展開に優位性があるのか両者の比較を行う。

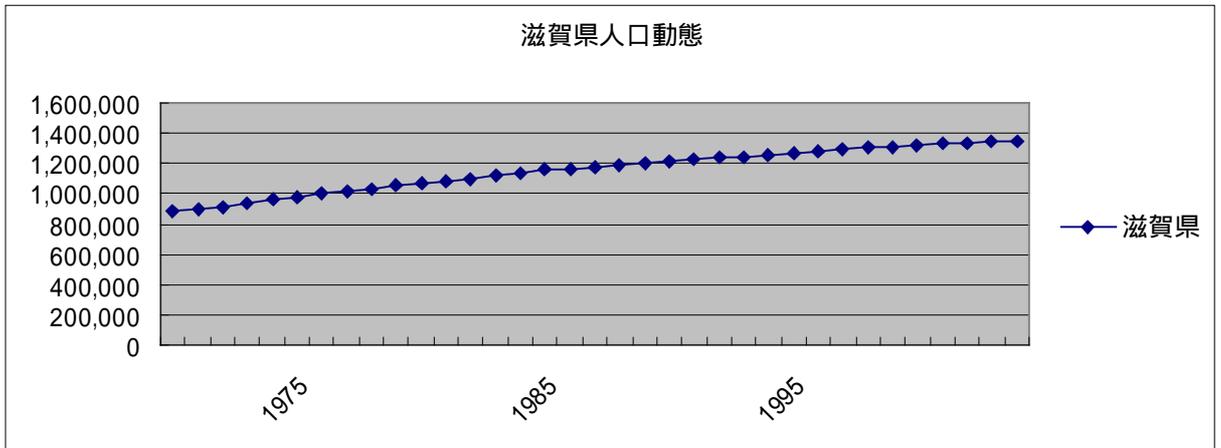
第1節 湖南地域の社会経済動向の現状

第1項 滋賀県全体の人口の伸びと湖南地域

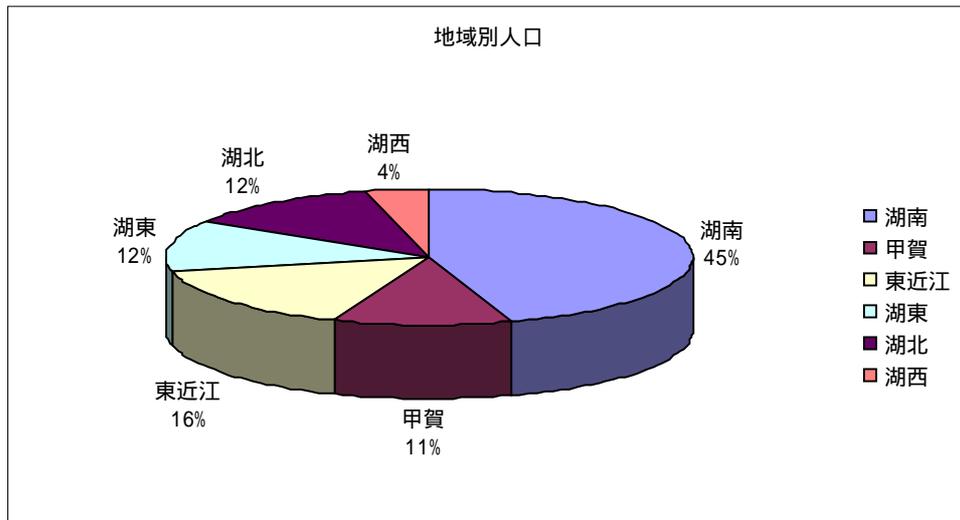
滋賀県全体の人口は右肩上がりに推移しており、2030年頃まで増加傾向が予想されており、国税調査による人口増加率は0.5%と全国第5位に位置しています。また、地域別人口図から、湖南地域が45.0%を占め、甲賀を含めた南部2地域の人口は県全体の過半数を占めている。更に、年齢階層別人口構成のグラフからわかる様に、年少人口は全国平均と比較しても高い割合を占めている。3つのグラフからわかる様に、滋賀県の特に湖南地域に人口は集中しており、豊富な労働力を有した地域であると言える。全国でも数少ない人口増加地域が湖南地域であることは、この地域が将来活性化し滋賀県全体の経済の消費、観光業、工場立地などの中核機能を担う可能性を秘めていると考えられる。

滋賀県南部地域の発展と新幹線新駅建設とが、具体的にどのような形で結びつきを強めるべきなのかを、産業、企業誘致、インフラ整備の面から以下で述べる。

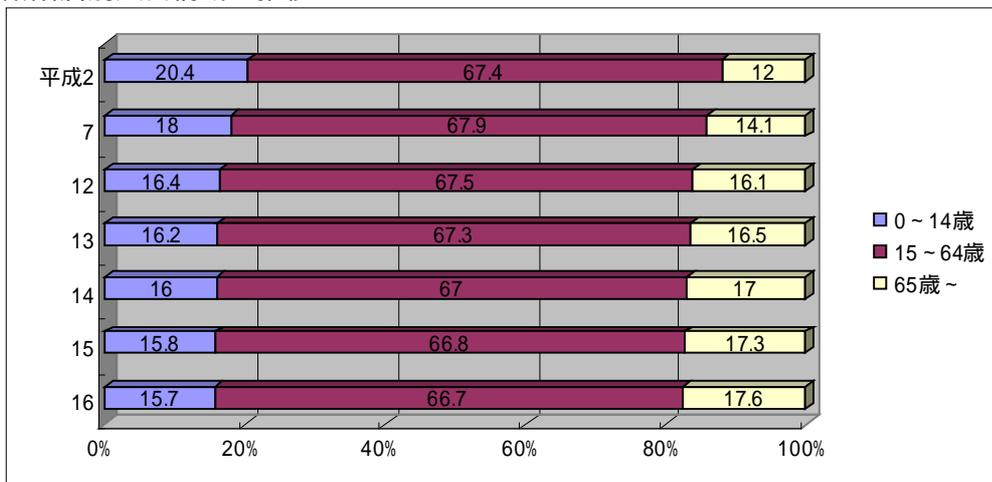
(4.1) 滋賀県人口動態



(3.2) 地域別人口割合



(3.3) 年齢階層別人口構成の推移

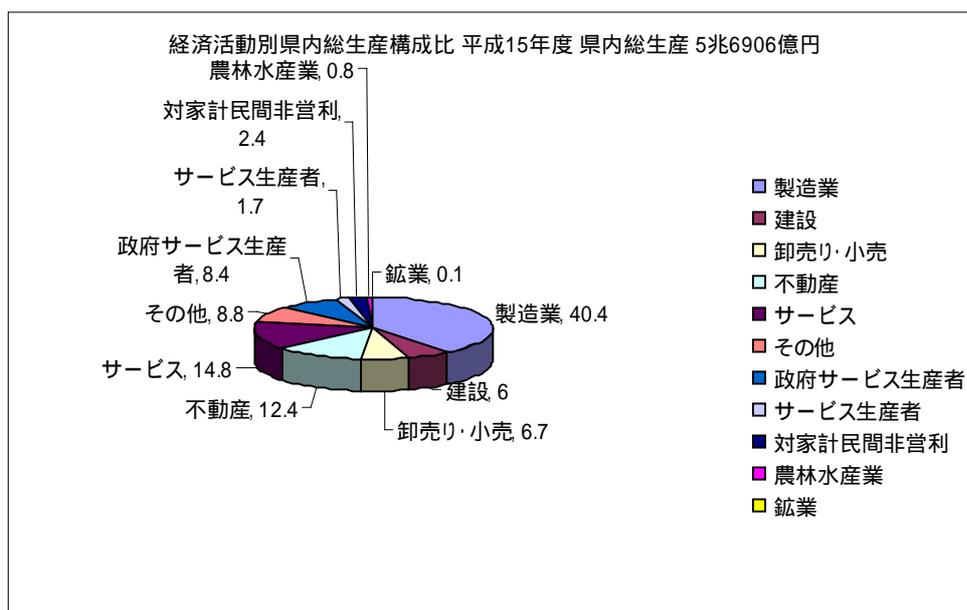


成

第 2 項 滋賀県の産業構造と湖南地域

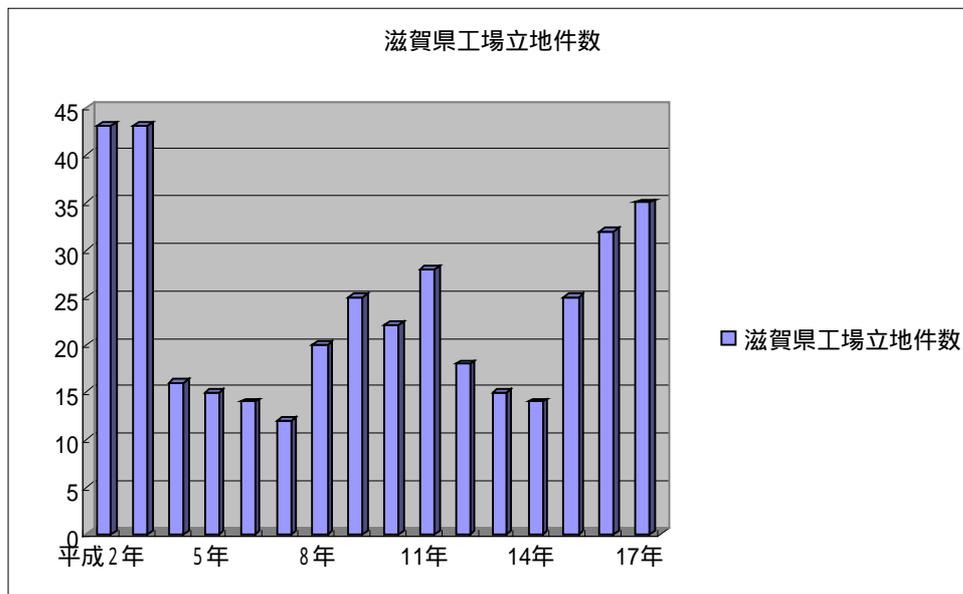
産業構造のグラフより、製造業、サービス業、不動産業で約 4/3 を占めており、第 2 次産業の構成比が極めて高いことが分かる。(3.5)より、近年の滋賀県工場立地件数は、地価の上昇、長期不況、円高等における国内生産体制の再編、海外生産体制の拡大などに伴い、企業側の工場立地意欲が停滞気味で、立地件数も減少していたが平成 16 年以降の景気回復とともに企業の投資意欲が向上し、立地件数は好調に推移し始めた。増加傾向の特徴として挙がるのは、甲賀地域への立地件数・面積が増加している。件数は 16 件(構成比 50%)面積 268,033 m²(構成比 60.2%)と最も高い。その要因は、第二名神高速道路の開通予定、大規模工業団地における借地制度の導入などが挙げられる。一方で、大津地域や湖南地域は地価の上昇やベットタウン化の進展により、工場用地の確保が難しく、1 件あたりの立地面積が小さくなっている状況である。地価も比較的に安価で、高速道路が近くに通う、甲賀地域への工場立地シフトが進んでいる。

(4.4)経済活動県内生産構成比



(4.1) 滋賀県人口動態

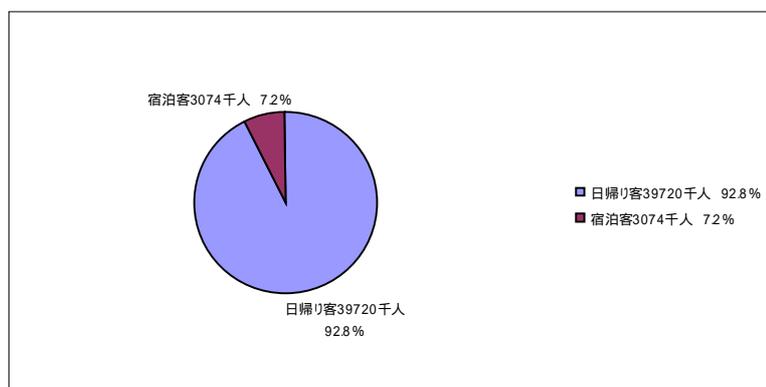
(4.1) 滋賀県工場立地件数



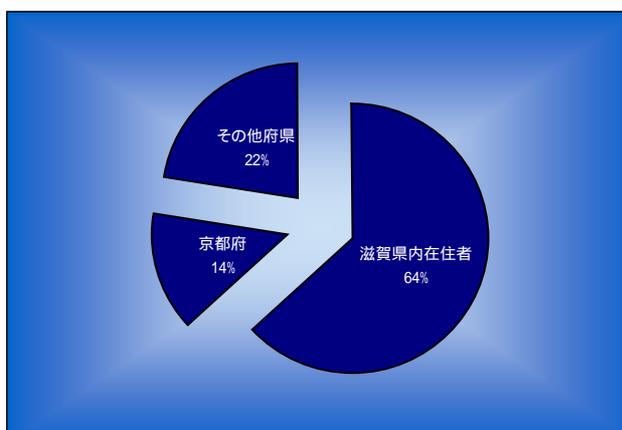
第3項 滋賀県観光入込客状況

滋賀県の観光客データより、滋賀県への観光の約9割が日帰り客で、観光客の約6割が県内在住者である。現状の滋賀県の観光は内需によって構成されており、他府県からの集客割合が全体の2割程度である。また、滋賀県以外に宿泊する際、観光客の約8割が京都府で宿泊しており、京都や奈良の周遊観光として位置付けられている傾向が強い。

(4.6)



(4.7)



(3.6)(3.7)ともに、滋賀県商工観光労働部商工観光政策化
「滋賀県観光入込客数統計調査」より作成

第4項 滋賀県・湖南地域の現状分析データ検証から得た視点

湖南地域は滋賀県の人口の大半を占め、今後も人口増加が期待されうる地域であることがデータから読み取れ、滋賀県の産業構造データに着目すると、産業構造の約40%を製造業が占め、第二次産業によって滋賀県の経済発展がなされていることが分かる。一方で、新幹線新駅設置が最も発展させたいと期待する「観光産業」は現状の滋賀県産業構造の中で割合が低い分野である。果たして、新幹線新駅設置が滋賀県の、観光産業に発展をもたらし、将来の新たな産業の一角となり得る、原動力としての機能を果たすのであろうか。観光客の性格も、日帰り客且つ県内在住者の割合が非常に高く、観光産業の宿泊に伴う収入量が少ないことが特徴である。

現状の滋賀県・湖南地域の産業を検証する限り、企業誘致向けの投資に注ぐ方が湖南地域の現状に一致し、低コストで、地域振興・経済発展が実現できるのではないだろうか。実際甲賀地域はこの数年間に工場立地が加速し、湖南地域に隣接する東近江地域の製造品出荷額は増加傾向にある。つまり、新駅設置投資による商業施設増大と観光業振興促進は、施設建設に多額の投資を伴うばかりで、観光促進に効果がもたらされるとは考えにくく、むしろ、滋賀県の産業形態に即した発展に投資すべきではないかと考える。企業誘致の波及効果フローは、これまで滋賀県が発展してきた従来型の取り組みである。まずここで、企業誘致波及効果フローと、新駅設置波及効果フローを整理する。

両者フローを比較すると、新駅設置は駅周辺開発に多額の費用をもたらす一方、観光産業振興にもたらす影響は、低コストで取り組める企業誘致にのより影響範囲が「駅周辺」と限られると考えられる。湖南地域・甲賀地域そして滋賀県全体経済の発展を促進させるためには、企業誘致が絶対的に有利であろう。それは、滋賀県が人口減少社会に突入後も、持続的な生産力を維持できる可能性を秘め、活力ある地域造りに生かされると考える。

これまでの新駅設置の弱点の指摘や、データ検証を踏まえて、次章で現状の滋賀県・湖南地域経済発展に即した企業誘致投資・企業誘致への今後の取り組みを政策提言とする。

新駅設置波及効果フロー

新駅建設

企業誘致波及効果フロー

企業誘致

駅周辺地域の開発

商業施設増大、人口増、知名度向上

雇用増大

消費増大、観光増大？

税収増大

製造業中心に誘致

雇用創出

周辺地域の人口増大

商業施設の増加

消費拡大

税収増大

第5章 新駅に代わる滋賀県・湖南地域発展政策

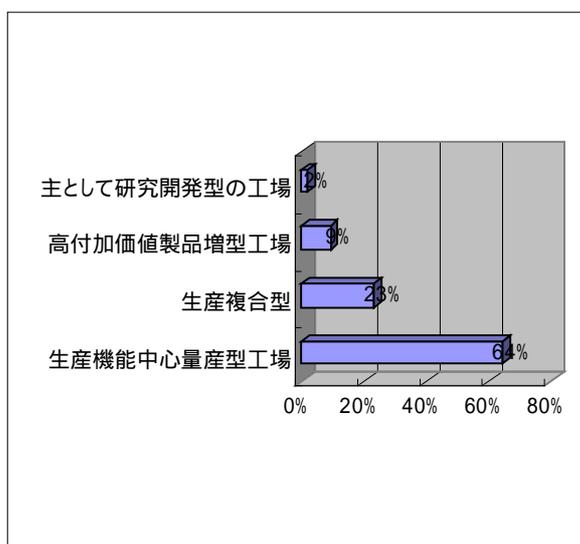
平成13年に、滋賀県外に本社を置く進出企業を対象に行われたアンケート(171社から回収)をもとに、企業誘致への取り組むべき政策課題を示す。

第1節 企業誘致政策

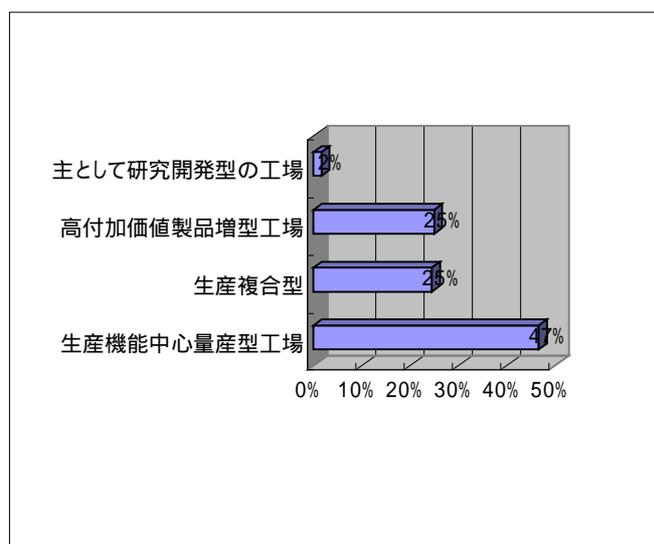
第1項 企業アンケートによる企業の意向

グラフ(5.1)の企業の現状生産・研究形態は「生産機能中心量産型工場」が全体の6割強(110事業所)最も高くなっているが、(5.2)から分かるように、「高付加価値製品製造型工場」(43事業所)、「生産機能と研究開発を兼ねた複合型工場」(42事業所)の項目が高まっており、企業側の今後の意向として、量産型工場から高付加価値製品製造型工場にシフトしようとしていることが分かる。また、滋賀で操業するメリットとして交通インフラ・物流機能の有利性と京阪神の大都市圏近郊である点を多く挙げている。地理的優位性をメリットの更なる向上のために、交通インフラ整備・物流機能の充実、情報インフラ整備を求める声も高いことから、生産活動をより高めるための各種インフラ性能の充実化が重点課題であるだろう。

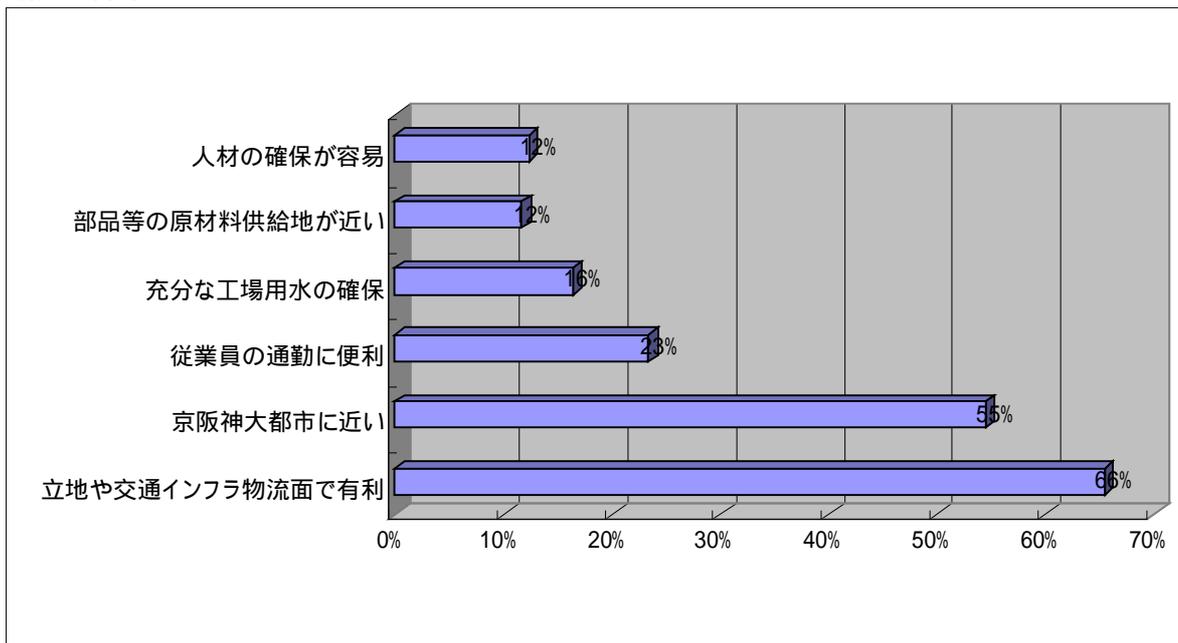
(5.1) 現在の生産・研究開発形態



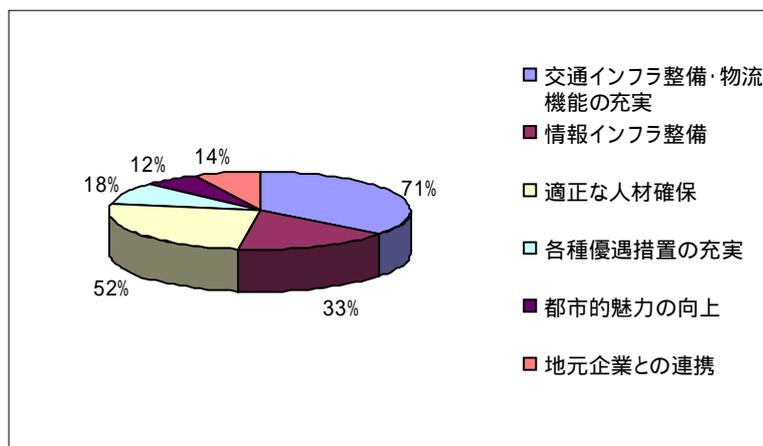
(5.2) 今後の生産・研究開発形態



(5.3) 滋賀で操業するメリット



(5.4) 滋賀県で操業していく上で必要条件



滋賀県産業振興委員会 平成 13 年実施県外企業アンケートより作

成

第 2 項 企業誘致政策のために取り組むべき課題

・経営資源の充実化

経営資源の充実化に向けて、質の高い人材確保が最も多く、次いで、製造業を担うための高技術・開発力が必要である。滋賀県は、多数の大学を保有し、現在その内 8 つの大学と産学連携機能を展開している。大学の研究機関とのネットワーク機能をさらに拡充し、産学連携を強めることが課題である。

・厳しい経営環境改善

経営について厳しいと答える企業が、景気が持ち直しつつある中でも、多い。売り上げ受注の減少、製品加工単価の減少、技術、整備、金融面などのシステムも要因として挙げられている。また、近年の低価格競争による製品単価の低下、需要の低迷も課題としてあがっており、県内全体の企業経営を促進させるためにも、税制やその他優遇策の拡充が必要である。

・質の高い人材の確保

滋賀県産業の中核、第 2 次産業を発展させる、そして新たな産業創出のためにも重点課題として挙げられる。全国的に比較しても、若い豊富な労働力を有する滋賀県は、大学機関との提携を強めて、人材確保することは可能である。産学連携を深め、研究・技術開発に貢献する人材を増やすための高等教育への投資も重要項目である。

《参考文献》

- ・ (1997)『公共投資と道路政策』 勁草書房
- ・ 川口和英(2004)『社会資本整備と政策評価』 山海堂
- ・ 藤井禰太郎、中条潮(2005)『現代交通政策』 東京大学出版
- ・ 井堀利弘(2005)『公共部門の業績評価 官と民の役割分担を考える』 東京大学出版会
- ・ 常木敦(2000)『費用便益分析の基礎』 東京大学出版会

《データ出典》

- ・ 東海道新駅(仮称)びわこ栗東新駅設置促進協議会(平成16年3月)『新幹線新駅整備の波及効果と地域整備戦略の深度調査』
- ・ 滋賀自治体問題研究所(2004年2月)『新幹線栗東新駅に関する 住民アンケート調査』
- ・ 滋賀県政策調整統計課滋賀県家計調査<http://www.pref.shiga.jp/data/images/otsukakei.xls>
- ・ 国立社会保障・人口問題研究所(平成14年)将来の都道府県別人口指数
<http://www.ipss.go.jp/pp-fuken/j/fuken2002/fuken2002.pdf>
- ・ 千葉県総合企画部

統計課『産業連関の利用』http://www.pref.chiba.jp/syozoku/b_toukei/renkan/12io/12riyo.html

- ・ 政経調査会『新幹線栗東駅各自治体の動き』<http://tyousakai.hp.infoseek.co.jp/05-0727-2.htm>
- ・ 京都政経調査会『びわ湖新駅・買収実態調査!』<http://kyoto-seikei.com/06-0920-n1.htm>

データ出典

- ・ 滋賀県統計課『滋賀県観光入込客統計調査書 市町村別・目的別入込客数』
http://www.pref.shiga.jp/f/shokokanko/irikomi_chosa/1999/report-009.html

- ・ 滋賀県商工政策課『滋賀県の商工業』