

駅設置による経済波及効果は？

リニア中央新幹線神奈川駅設置による経済波及効果等についての問題点

県は「リニア中央新幹線神奈川駅設置による経済波及効果等について」(1枚)を発表した。これは検討調査業務を委託された三菱総研が作成した報告書概要版の中の「6. リニア中央新幹線神奈川駅がもたらす経済効果等の算出」(59ページ)を要約したものである。

「経済波及効果等について」は、三菱総研の報告書概要版には、1本/時間、3本/時間などのケースも示されているが、県の要約には停車本数が5本/時間(2045年大阪開業時)を想定したものだけしか載せていない。県としては経済波及効果を算出してもらうのに、1本/時間の停車では話にならないので、5本を想定して算出するよう委託したという。

ここでは、報告書概要版を参照して、リニア新幹線神奈川駅設置による経済波及効果等についての問題点・疑問点を以下に列記する。(添付の神奈川県ホームページ「駅設置による経済波及効果」を参照されたい)

1. 利用者への効果

(1) 駅利用者数

約1,370万人/年とされているが、これは**3万7,530人/日**、1列車250人(150列車/日停車として)の計算になる。1列車の定員が示されていないが、駅利用者数は過大ではないかとの疑問がある。

(2) 利用者便益額

利用者便益額は約250億円/年とされ、駅利用者数で割ると、一人当たり利用者便益額(時間短縮便益-運賃増)は、**1,800円**となる。

三菱総研報告書には、算出に使用したはずの、リニア新幹線利用による短縮時間を何分と想定したか、運賃増の具体的な金額を何円と想定したかが明らかにされていないが、これらの数字は算出上、要となる数字なので、それらを明らかにしないことは問題である。

(3) 時間価値額

三菱総研報告書に示してあるのは、時間短縮便益の計算要素のうち、地域別の時間価値だけであり、東京都居住者は2,820円、神奈川県居住者は2,346円とされている。

これらの時間価値額は、時間と勝負のサラリーマンなどには、便益額計算上意味のある数字であるかもしれないが、それ以外の人にとっては、目に見えない時間短縮便益より、運賃値上げによる出費増の方がこたえるであろう。

(4) 費用対便益の算出

利用者便益が駅設置及び駅周辺整備の費用(1,400億円)に見合う費用対効果があるかを三菱総研報告書は算出しているが、県の要約版には記載されていない。

同報告書では、費用対効果(開業後50年の累計)が1.0を上回る結果となっているが、これは