

東海道新幹線と東海道都市開発

— リニア中央新幹線に対する東海道新幹線の影響意識調査 —

戸田敏行（愛知大学）・鈴木伴季（愛知大学）・高橋大輔（公益社団法人東三河地域研究センター）

1. はじめに

本稿では、リニア中央新幹線の開通に伴う、東海道新幹線の利活用に関する地域意識やコロナ禍等の課題を踏まえた影響について明らかにすることで、東海道新幹線沿線地域における地域整備の期待、地域連携の可能性、東海道新幹線への期待について考察することを目的とする。

この地域意識調査は、2014年、2017年、2020年と3か年にかけて実施している。2020年に実施したアンケート調査の概要は以下の通りである。

■調査時期：2020年10月～11月

■調査対象：東海道新幹線沿線の愛知県東三河地域、静岡県全地域、神奈川県西湘地域の自治体、商工会議所・商工会、観光協会、農業団体（JA）、信用金庫、経済同友会：227組織

■回収結果：郵送配付 回収数：157件
回収率：69.2%

■主な調査項目

- ①リニア中央新幹線の開通による、東海道新幹線沿線地域への影響
- ②東海道新幹線の将来的な利活用の変化において増便に関する意識
- ③東海道新幹線の将来的な利活用の変化において都市とのつながりへの期待
- ④東海道新幹線の将来的な利活用の変化において利用促進となる施設開発等
- ⑤東海道新幹線沿線地域の連携の必要性
- ⑥現在起きている課題（リニア開通遅れ、コロナ禍）による東海道新幹線への利用

2. 調査結果

(1) リニア中央新幹線開通による東海道新幹線沿線地域への影響

①リニア開通が空間に与える影響の把握

リニア中央新幹線開通が東海道新幹線沿線地域のどの程度の空間規模に影響を与えるかを把握した。空間規模は『自市町村』、『自市町村を含む都市圏』、『東海道地域全体』の3分類に分けた。『自市町村』への影響では「大きな影響がでる」は5.9%、「多少影響が出る」は39.2%であった。『自市町村を含む都市圏』への影響では、「大きな影響がでる」は15.1%、「多少影響が出る」は46.1%であった。『東海道地域全体』への影響では、「大きな影響が出る」は22.9%、「多少影響が出る」は48.4%であった。空間規模が広域になるにつれて影響度は上昇する傾向にある。これらの影響度は、「愛知県東三河」、「静岡県西部・中部」では『東海道全体へ影響が出る』という意識が高い一方で、「神奈川県西湘」では「あまりない」や「わからない」という意識が他地域より高い結果となった。

表1 リニア中央新幹線開通による東海道地域への影響度合い

リニアの影響度合い	自市町村への影響 (n=153)	自市町村を含む都市圏への影響 (n=152)	東海道地域全体への影響 (n=153)
大きな影響がでる	9	23	35
多少影響がでる	60	70	74
あまりない	55	33	20
全くない	16	8	4
わからない	13	18	20
合計	153	152	153
大きな影響がでる	5.9%	15.1%	22.9%
多少影響がでる	39.2%	46.1%	48.4%
あまりない	35.9%	21.7%	13.1%
全くない	10.5%	5.3%	2.6%
わからない	8.5%	11.8%	13.1%
合計	100.0%	100.0%	100.0%

②リニア開通が分野に与える影響の把握

リニア中央新幹線開通が東海道新幹線沿線地域の経済社会活動のどのような分野に影響を与えるか把握した。分野は企業立地、観光、買い物、教育、医療、情報等である。影響を与える分野を見ると、「観光」や「企業関連」への影響を意識する傾向があるほか、広域になるに

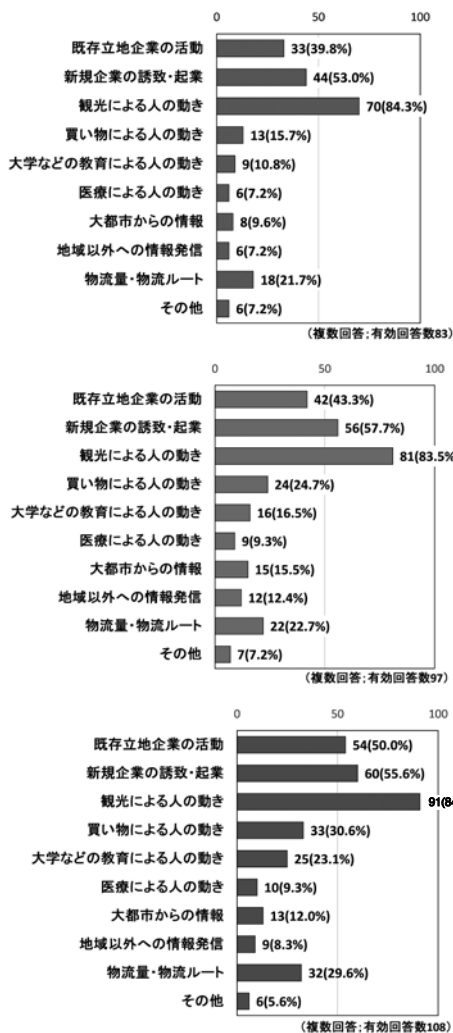


図1 リニア中央新幹線開通が東海道地域へ影響を及ぼすと考えられる分野 (上:自市町村、中:自市町村を含む都市圏、下:東海道地域全体)

つれて「大学などの教育による人の動き」や「物流」で影響意識が高い結果となった。これらの分野と地域の関係では、「観光」に関する影響がいずれの地域でも最も高く、また「企業立地」や「企業誘致・起業」に関する項目も高い。「大都市からの情報」に対しては、「神奈川県西湘」でその値が他地域よりも高いほか、「物流」については愛知県、静岡県 of 各地域で高い結果となった。

(2) 東海道新幹線利活用方式への期待

東海道新幹線の利活用への変化から「新幹線運行方式」の増発に対する期待について確認した。全体では「ひかり」型列車の増発を期待する回答が67.6%であった。また、「こだま」型は15.5%、「現在と同じ」方式との

回答は10.8%であった。地域別では、「神奈川県西湘」では「こだま」型の回答がやや多く、また「ひかり」型が最も多いのは「静岡県中部」であった。

(3) 都市とのつながりへの期待

東海道新幹線の将来的な利活用の促進によってどの都市とどのような分野でつながりを期待するか把握した。ここでは、「名古屋」と「東京」とのつながりを中心に考察する。

「名古屋」とのつながりは「大いに期待する」が16.2%、「多少期待する」は41.2%で、全体として「名古屋」とのつながりを期待する割合は約6割であった。「名古屋」とのつながりで期待する分野は「観光」が最も高かった。

「東京」とのつながりは「大いに期待する」が30.1%、「多少期待する」は44.4%で、全体として「東京」とのつながりを期待する割合は約7割以上あった。「東京」とのつながりで期待する分野は「観光」が最も高く名古屋と同様の傾向であったが、「企業誘致」、「買い物」、「教育」、「大都市からの情報」などは名古屋よりも値が高く、東海道沿線地域は、名古屋とのつながりよりも東京とのつながりを引き続き求める傾向にあることが分かった。

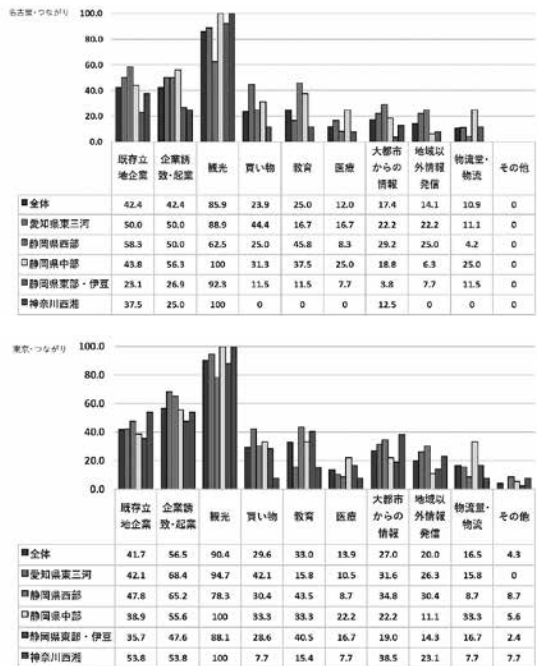


図2 利活用の促進による都市とのつながりの期待分野 (上:名古屋とのつながり、下:東京とのつながり)

(4) 新幹線駅周辺で期待する施設整備や交通整備

リニア中央新幹線開通後、東海道新幹線の利活用が促進される場合に、新幹線停車駅周辺で期待する施設整備について確認すると、「商業施設」や「宿泊施設」が多い結果となった。また「企業オフィス」や「観光施設」も多いほか、「文化施設」や「居住施設」も3割程度の回答がみられた。

次に、各市町村においてどのような交通手段や交通関連施設の強化が必要かをみると、「バス」の整備への回答が7割、「駐車場」の整備への回答が5割強であった。

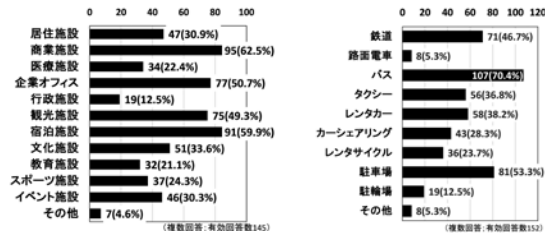
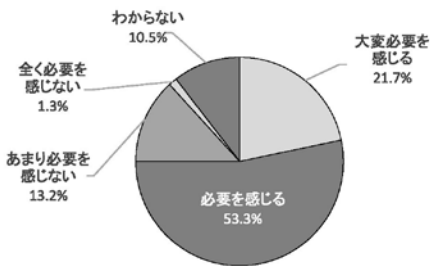


図3 利活用の促進による地域整備 (左:近隣新幹線駅周辺整備、右:各市町村での交通関係施設の整備)



沿線の地域連携(エリア)	全体	愛知県東三河	静岡県西部	静岡県中部	静岡県東部・伊豆	神奈川県西部
大変必要を感じる	21.7%	37.8%	24.1%	40.0%	9.1%	10.5%
必要を感じる	53.3%	51.7%	51.7%	55.0%	58.2%	42.1%
あまり必要を感じない	13.2%	6.8%	10.3%	5.0%	20.0%	15.8%
全く必要を感じない	1.3%	0.0%	0.0%	0.0%	3.6%	0.0%
わからない	10.5%	3.4%	13.8%	0.0%	9.1%	31.6%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

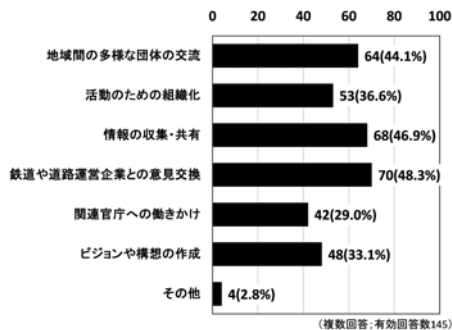


図4 東海道新幹線沿線地域の連携 (上:沿線地域連携の必要性、中:沿線地域連携の必要性(地域別)、下:望ましい沿線地域の連携活動内容)

(5) 沿線地域の連携

リニア中央新幹線の開業に伴う東海道新幹線の将来的な利活用について、沿線の地域が連携することの必要性の度合いをみると、「大変必要を感じる」と「必要を感じる」を合わせた値は75%となり、沿線地域の多くが地域連携の必要性を感じているといえる。地域別でみると、「愛知県東三河、静岡県西部、中部」と「静岡県東部・伊豆、神奈川県西部」との間で、「大変必要を感じる」の値の傾向が大きく異なっており、後者では「あまり必要を感じない」が高くなっていた。

また、地域が連携する場合の具体的な連携活動の内容について尋ねると、「鉄道や道路運営企業との意見交換」、「情報収集・共有」、「地域間の多様な団体の交流」などの割合が高い結果となった。

(6) コロナ禍で東海道新幹線によって促進が期待される内容

コロナ禍によって社会生活が大きく変化しようとしている中で、東海道新幹線によって促進できるものにはどのようなものがあるか確認した。最も多く回答されていたのは「企業分散化による企業立地の促進」で、企業の大都市圏から地方への移転等に対する促進

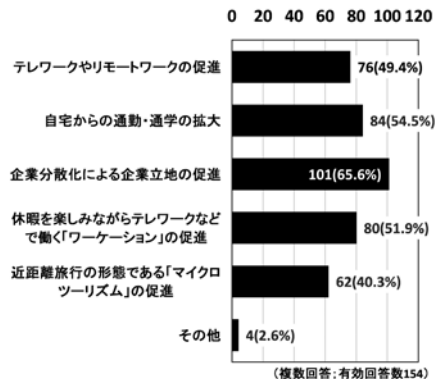


図5 利活用の促進による都市とのつながりの期待 (コロナ禍で東海道新幹線によって促進できるもの)

を期待しているものと考えられる。また「自宅からの通勤・通学の拡大」や、「ワーケーションの促進」、「テレワーク・リモートワークの促進」が挙げられていた。

3. 終わりに

以上から、東海道新幹線沿線地域における地域整備の期待、地域連携の可能性、東海道新幹線への期待について以下6点で整理した。

①リニア中央新幹線の開通の東海道地域への影響

リニア開通の東海道地域への影響についての意識は、「都市圏」、「東海道全体」と広域になるにつれて意識がより高くなることが分かった。この傾向はこれまでの調査と同傾向である。

予想される影響分野については、「観光による人の動き」が最も多く、ついで「企業」関連への影響となっていた。また広域になるとともに「大学など教育による人の動き」や「物流」分野も高かった。

②利活用新幹線方式への期待

「ひかり増発」への期待が約7割と最も多く、特に愛知県東三河や静岡県中部で多い。ただし神奈川県西湘では「こだま増発」がやや多い傾向がみられる。

③都市とのつながり

都市とのつながりの期待では、名古屋と東京を比べると東京とのつながりへの期待意識が全体として高い。名古屋に対する期待では「あまり期待しない」が3割程度あり、東京への意識との差となっている。

つながりの期待分野としては「観光」が、東京、名古屋いずれも多い。また、地域別では、愛知県東三河や静岡県西部・中部ではつながりへの期待は名古屋も東京も差がないが、静岡県東部・伊豆や神奈川県西湘では名古屋とのつながりの期待は大きく低下していた。

④地域整備

駅周辺整備については、「商業施設」、「企業オフィス」、「宿泊施設」、「観光施設」が多い。交通関連施設では「バス」、「駐車場」の整備への回答が多かった。

⑤沿線地域の連携

沿線連携については、連携の必要性を7割以上が感じている結果となった。しかし地域で見ると、静岡県東部・伊豆や神奈川県西湘では必要性を感じる意識は低い。また、過去調査との比較では、愛知県東三河から静岡県中部にかけての地域ではこれまでで最も連携意識が高いが、静岡県東部・伊豆から神奈川県西湘にかけては最も低い結果となった。

⑥コロナ禍での東海道新幹線への課題

コロナ禍での東海道新幹線の利活用については、「企業立地分散化」や「自宅通勤・通学」、「テレワーク等」に対して、東海道新幹線の果たす役割が期待できるとする意識が高い結果となった。