

2. 効果・影響の因果連鎖

山陽新幹線沿線の福岡、山口、岩国、広島、三原、倉敷の各市に小郡町を加えた6市1町について、前述の検討調査を行っている、得られた結果を各項目ごとに整理し、図1に示す様因因果連鎖図を作成した。ここで、図中の項目あるいはラインに付してある番号は、その調査において顕著に見られた現象の番号に対応している（影響項目は省略）。図1では、新幹線駅の存在価値、及び新幹線の利用価値を示す7ヶセミライの向上によって直接もたらされる商圏拡大、企業の営業圏拡大、観光誘致圏拡大などの効果がそれぞれ都市活動部門の集積と相ま、7ヶ立地、雇用、所得、さらには土地資産価値等に対して影響を及ぼす過程が示されている。本研究においては、この因果連鎖図に基づいてミクスライナミックスマデルを構築し、効果影響の分析を行った。

3. 分析結果

分析結果の中で、特徴的であった広島市と岩国市の例を示すと次のようである。

(1) 雇用への効果（図2、3を参照）

広島、岩国の2市における新幹線の効果で、最も特徴的は差違が認められたのは、雇用の効果である。新幹線の建設及び開通時は全国的に不況で、製造業を中心とした雇用減が目立った時期であるが、広島市の場合、新幹線開通を契機とした3次産業の発展により、上記の雇用減を補うと余りある雇用創出効果が認められた。これに対し岩国市の場合、もとより工業中心の都市であり、旅客輸送にのみ供する新幹線のメリットが生まれにくい。これは、都市機能の差違により、新幹線の効果に明確な差違を生じた例と言えよう。

(2) 宿泊客数の効果

本分析において、唯一ミクスライナミックスマデルが宿泊客数は新幹線開通前後の7ヶセミライの時を除いて、新幹線の無い場合の予測値を大きく下回っている。これは、新幹線の開通により、入込客数、特に業務入込客数は増えているが、他都市との7ヶセミライの改善により、7ヶ旅客の1日の行動圏が拡大し、結果的に日帰り客の割合が増えて宿泊率が大きく低下したことと原因であろうと考えられる。一方岩国市の場合には広島市に比べて、新幹線の有る場合と無い場合の推定値にほとんど差違が見られない。これは岩国市が工業にウエイトを置く都市であり、新幹線開通による賃料入込の変化がわずかであることが原因であると考えられる。前記の雇用の効果と同様に、都市機能の違いが新幹線の効果に差違を生じさせたものと言えよう。

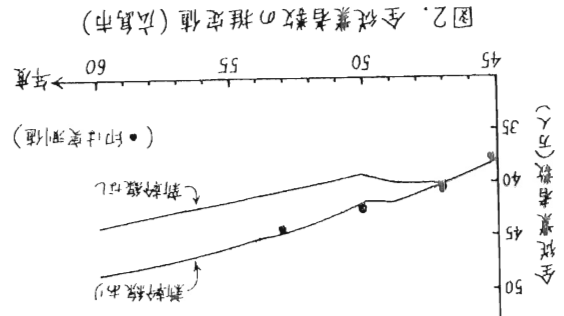


図2. 全従業員数の推定値（広島市）

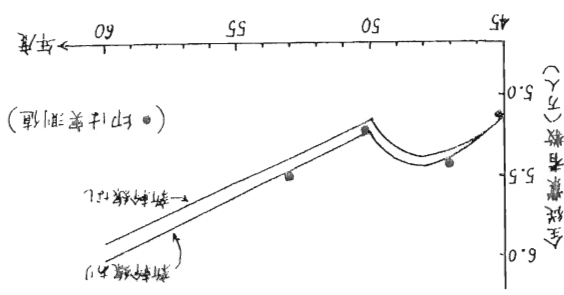


図3. 全従業員数の推定値（岩国市）

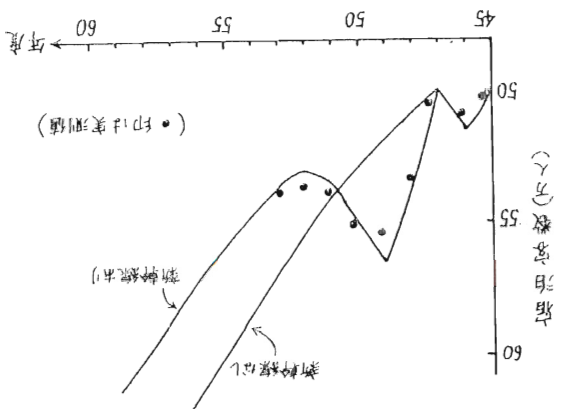


図4. 宿泊客数の推定値（広島市）