

相鉄・JR 直通線開業に伴う相鉄本線地域への経済効果

横浜国立大学 経済学部 経済学科

1725110 榛葉考祐

指導教員 居城琢

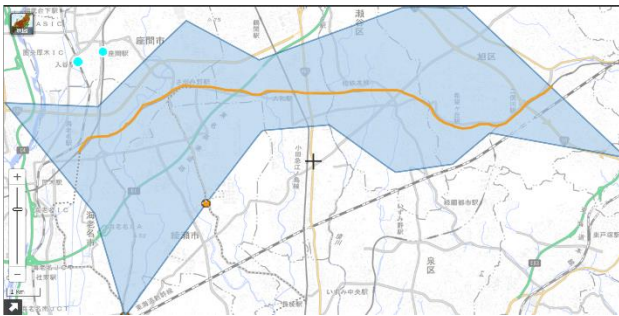
1. はじめに

2019年11月30日の相鉄・JR直通線開業（神奈川東部方面線事業の一部）に伴い相鉄線沿線から東京都心方面へのアクセスが向上した。そこで、本研究では相鉄線の二俣川～海老名駅間（以下相鉄本線地域）の駅勢圏を明らかにした上で、相鉄本線地域の産業連関表を著者自身で作成し経済構造を把握するとともに、これらの駅の方々が直通線を利用することによる地域への経済効果を推計することを目的としている。

2. 研究対象地域（相鉄本線地域）

相鉄本線地域の駅勢圏は図1の通りである。

図1 相鉄本線地域の範囲



3. 相鉄本線地域内産業連関表の作成

平成27年神奈川県産業連関表（統合中分類）と平成28年経済センサス活動調査の従業者数を用いた、従業者数按分により相鉄本線地域の産業連関表を作成した。部門数はこれら2つのデータの産業の分類方法の違いから、平成27年神奈川県産業連関表の部門分類表を参考にしながら部門数を調整し102部門で作成した。

3.1 特化係数分析

相鉄本線地域の対神奈川県特化係数の上位15部門は以下の図2の通りである。

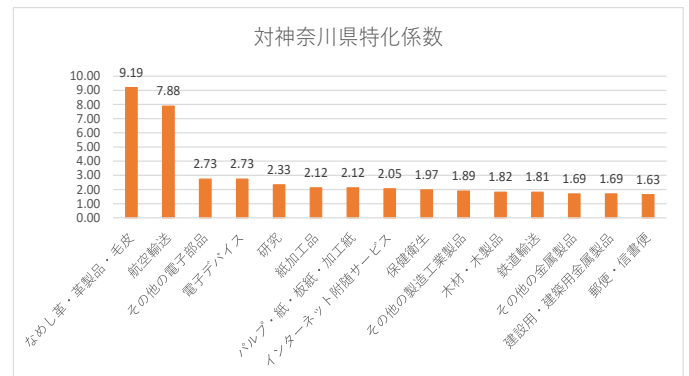
特化係数が最も高いのは「なめし革・革製品・毛皮」(9.19)である。神奈川県内全体が265人に対し、綾瀬市早川に1事業所・89人と多くの従業者数が存在したため特化係数が高くなっている。しかしながら、インターネットでこれらの製品を製造している

企業について調べたが不明であった。平成28年経済センサス活動調査以降に移転してしまった可能性も考えられる。

「航空輸送」(7.88)に関しては厚木航空基地の立地が、「研究」(2.33)に関しては座間東原ハイテクパークが主因と考えられる。

また、「鉄道輸送」(1.81)も12位であり相鉄線との関連も見られる。

図2 特化係数（上位15位）

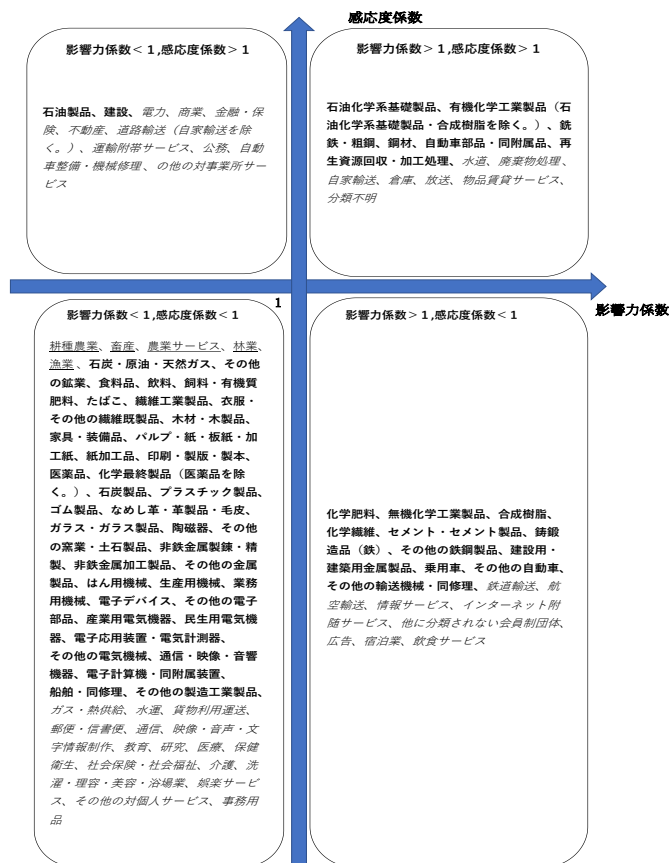


3.2 影響力係数・感応度係数分析

図3より第三象限に属する産業が多く、第一次産業である「農林水産業」の全ての産業もここに属しており、相鉄本線地域では第一次産業の域内連関が薄いと分かる。また、特化係数の高い「なめし革・革製品・毛皮」や「電子デバイス」、「その他の電子製品」、「研究」、「保健衛生」は影響力係数・感応度係数ともに低く、これらの産業が投入で相鉄本線地域に与える影響や産出で受ける影響が小さい点は域内循環の点から課題であると考えられる。

影響力係数・感応度係数がともに1を超える部門は第一象限に属しているこのうち特化係数も1を超えた部門は「自動車部品・同付属品」、「水道」、「廃棄物処理」、「放送」、「物品賃貸サービス」の5部門であり、域内連関を高める主力産業と言えるだろう。

図 3 影響力係数と感応度係数



3.3 歩留まり率

産業構成比上位 10 部門のうち 3 部門が 70% 以上の歩留まり率を示している。域内の産業構成比の約 10% を占める「不動産」が最も高くなっており域内へ波及していることが分かる。なお、「鉄道輸送」に関しては産業構成比 3.25% で 11 位、歩留まり率は同様に 11 位。「鉄道輸送」に関しても域内へ波及している。さらに、影響力係数・特化係数がともに 1 を超える部門のうち「建設用・建築用金属製品」、「乗用車」、「その他の自動車」、「自動車部品・同附属品」、「その他の輸送機械・同修理」、「水道」、「航空輸送」、「放送」、「インターネット附随 サービス」、「広告」、「飲食サービス」の 11 部門で歩留まり率が 70% 未満であり、域内へ波及していないことが分かった。

3.4 スカイライン分析

相鉄本線地域のスカイライン図（38 部門）は図 4 であり、産業の生産額構成比・域内需要・自給率・移輸出を表わした図である。

生産額の構成比としては第一産業が 0.1% 以下、第二次産業が約 33%、残りの約 67% が第三次産業となっている。「石油・石炭製品」、「生産用機械」、「電子

製品」、「輸送機械製造」、「建設」、「廃棄物処理」、「鉄道輸送」、「研究」の自給率の高さが目立つ。その中でも特に「輸送用機械製造」、「鉄道輸送」、「研究」に関しては移輸出額の大きさも目立つ。全体を見ると、第一次産業に関しては全く自給できていないが、第二次産業に関しては自給できている産業が多くみられる。第三次産業に関しては自給できている産業とそうでない産業が混在しているが、生産額構成比の高い「商業」、「不動産」の自給率の低さが目立つ。これらの産業が相鉄本線地域の貿易赤字の要因になっていると考えられる。

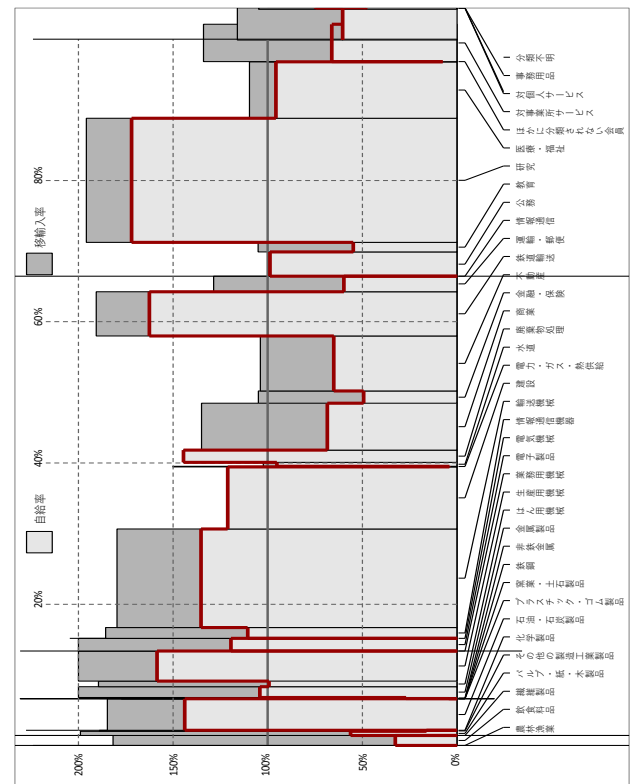
以下、該当すると考えられる会社を一部取り上げる。

「生産用機械」：株式会社メイコー 等

「輸送機械製造」：株式会社パブコ 等

「研究」：森永乳業研究情報センター、日本総合研究所 IBM さがみ野センター 等

図 4 相鉄本線地域スカイライン図



4 相鉄・JR 直通列車利用状況

4.1 相鉄・JR 直通列車利用者数

2019 年 11 月 30 日の相鉄・JR 直通線開業とともに羽沢横浜国大駅が開業し著者の最寄り駅となった。2019 年 12 月 26 日(木)~2020 年 12 月 19 日(土)まで実際に相鉄・JR 直通列車に乗車し、各駅での乗降人

数や駅間での乗車人数の調査を行なった。ここでは全データを掲載することはできないので割愛させていただきます、総括のみ記述する。

武蔵小杉～大崎の区間のみ乗車される乗客も多く、相互直通運転は湘南新宿ラインの本数の少なさを補填し、武蔵小杉～大崎間の輸送人員増加に寄与していると考えられる。開業後一ヶ月程度は朝ラッシュ時間帯にもかかわらず空席が目立っていたが、2019年12月以降は直通線への認知の高まりと定期券の有効期限が切れ、直通線経由の定期に変更したために利用者が増加したと考えられる。

2020年度に入り、直通線経由の定期券の新規購入で利用者の増加が期待されていたが COVID19(新型コロナウイルス感染症)の感染拡大に伴うテレワークの推進の影響もあり、新規利用者を取り込めなかったのではないだろうか。2020年4～5月での緊急事態宣言が解除されたあとは、利用者も徐々に戻ったが、2020年末の感染者数の急速な増加に伴う2回目の緊急事態宣言の発出もあり再び減少傾向にある。朝ラッシュ時間帯の海老名や大和では、JR 直通列車に乗り、二俣川でいずみ野線からの「通勤特急横浜」(一部列車は西谷で「通勤急行横浜」)に乗り換えれば最速で横浜へ向かうことができる(2019年11月30日改正ダイヤ)が、横浜へ早く着くことよりも横浜まで着席したまま向かうことを目的としてそのあとの「急行横浜」を待つ人が多く見受けられた。基本的に相鉄線内が各停の直通列車の方が乗車人数は多いように感じられた。2021年3月13日改正ダイヤでは日中時間帯の直通列車は相鉄線内は各駅停車となることわかっている。

直通列車を利用する方が降りる駅としては武蔵小杉、大崎が目立った。武蔵小杉では品川・東京方面に向かう横須賀・総武快速線への乗り換え、大崎では山手線への乗り換え客が多いように感じられた。

4.2 [羽沢横浜国大～武蔵小杉]

〔西谷～羽沢横浜国大〕利用者数及び号車別比率

5の相鉄・JR直通線利用者の運賃収入による経済効果の測定のために著者は平日と土休日のほぼすべての直通列車(羽沢横浜国大駅発着の相鉄線内完結列車も含む)に乗り、[羽沢横浜国大～武蔵小杉]の1～10号車に乗っている人数を何日かに分けて調べた。ここでは一列車ごとの全てのデータを掲載すること

はできないので割愛させていただき、一日あたり利用者数、一列車あたり平均利用者数及び号車別の比率の結果を掲載する。(表1,2,3)

表1 一日あたり利用者数及び一列車あたり平均利用者数

	一日あたり合計		一列車あたり平均	
	直通列車	相鉄線内完結列車	直通列車	相鉄線内完結列車
平日下り	10,223	90	222	23
平日上り	11,581	17	252	9
土休日下り	5,393	36	117	9
土休日上り	5,936	21	129	11

※相鉄線内完結列車は一日あたり

下りが4列車、上りが2列車(2019年11月30日改正)

表2 利用者の編成内比率(直通列車)

号車ごとの編成内比率(%)	直通列車(羽沢横浜国大～武蔵小杉)					
	下り			上り		
	平日平均	土休日平均	平均	平日平均	土休日平均	平均
横浜・新宿方 1号車	7.7%	10.5%	9.1%	7.4%	7.0%	7.2%
2号車	10.6%	11.4%	11.0%	13.3%	13.2%	13.2%
3号車	12.4%	12.6%	12.5%	10.5%	12.7%	11.6%
4号車	9.9%	10.5%	10.2%	9.9%	11.2%	10.6%
5号車	10.2%	11.5%	10.8%	13.7%	14.0%	13.8%
6号車	11.1%	8.9%	10.0%	13.1%	13.1%	13.1%
7号車	10.0%	7.8%	8.9%	10.4%	10.6%	10.5%
8号車	9.5%	8.3%	8.9%	10.1%	8.8%	9.4%
9号車	10.2%	9.1%	9.7%	7.4%	5.3%	6.3%
海老名方 10号車	8.5%	9.2%	8.9%	4.2%	4.2%	4.2%
編成全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

表3 利用者の編成内比率(相鉄線内完結列車)

号車ごとの編成内比率(%)	相鉄線内完結列車(西谷～羽沢横浜国大)					
	下り			上り		
	平日平均	土休日平均	平均	平日平均	土休日平均	平均
横浜・新宿方 1号車	1.2%	0.0%	0.6%	0.0%	4.2%	2.1%
2号車	2.3%	0.0%	1.1%	0.0%	4.2%	2.1%
3号車	12.7%	20.0%	16.3%	26.9%	20.8%	23.9%
4号車	4.4%	9.9%	7.2%	20.2%	13.9%	17.0%
5号車	26.1%	19.3%	22.7%	41.3%	23.6%	32.5%
6号車	14.8%	16.2%	15.5%	7.7%	13.9%	10.8%
7号車	27.6%	17.0%	22.3%	3.8%	9.7%	6.8%
8号車	6.2%	14.8%	10.5%	0.0%	5.6%	2.8%
9号車	2.1%	2.8%	2.5%	0.0%	0.0%	0.0%
海老名方 10号車	2.7%	0.0%	1.4%	0.0%	4.2%	2.1%
編成全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

5 相鉄・JR直通線利用者数推計

相鉄本線地域(二俣川～海老名)からの相鉄・JR直通線利用者数(西谷～羽沢横浜国大)を①著者調査データでの利用者数(4.2の著者調査データ)の場合、②審議会説明会2021年度予測利用者数(2019年の相鉄・JR直通線加算運賃設定運輸審議会説明会資料内の2021年度需要予測)の場合の2つで推計した。

5.1 2021年度平日・土休日ダイヤ実施日数推計

推計に当たり、(年間の平日ダイヤ実施日数)≠(一般的なカレンダー上の年間の平日(月～金)の日数)、(年間の土休日ダイヤ実施日数)≠(一般的なカレンダー上

の年間の土休日(土,日,祝日)の日数)に注意して推計した。年末年始の運行と国民の祝日の移動(内閣府 HP 参照)を考慮し 2021 年度は平日ダイヤ：243 日、土休日ダイヤ：122 日とした。

5.2 著者調査データの場合の利用者数推計

著者調査データのうち直通列車については[羽沢横浜国大~武蔵小杉]の利用者数(表 4 の①)であり、これを両区間での増減率(表 4 の③、著者調査)を使って[西谷~羽沢横浜国大]の利用者数に変換した。(比較用の審議会説明会 2021 年度予測利用者数が[西谷~羽沢横浜国大]であるため)なお、相鉄線内完結列車は調査自体が[西谷~羽沢横浜国大]のため利用者数はそのまま用いた。(表 4 の②)

※実際には横浜~上星川の各駅からの利用者も存在するが乗り換え調査が困難なため、これらの駅からは利用者がいないという仮定を置いて推計した。

①×③+②で得られた利用者数を相鉄本線地域の利用者数に限定するために相鉄・JR 直通線の全利用者数に相鉄・JR 直通線を利用する各駅の乗降客数に対する相鉄本線地域の各駅の乗降客数の比率(0.73)を掛けて推計した。(表 4 の一番右)比率は 2019 年度一日平均各駅乗降人員を用いた。

表 4 著者調査データから相鉄本線地域の [西谷~羽沢横浜国大]利用者数推計まで

著者調査データによる一日平均利用者数(人)	相鉄全線	相鉄全線	相鉄全線	相鉄全線	相鉄本線地域のみ
	羽沢横浜国大~武蔵小杉利用者数(実数)	西谷~羽沢横浜国大区間列車利用者数(実数)	羽沢横浜国大~武蔵小杉に対する西谷~羽沢横浜国大の増減率	西谷~羽沢横浜国大利用者数(著者予測)	西谷~羽沢横浜国大利用者数(著者予測)
	①	②	③	①×③+②	(①×③+②)×0.73
平日 下り	10,223	90	95%	9,771	7,141
平日 上り	11,581	17	121%	14,070	10,283
土休日 下り	5,393	36	95%	5,143	3,759
土休日 上り	5,936	21	121%	7,224	5,280

5.3 審議会説明会資料 2021 年度需要予測の場合の利用者数推計

2019 年の相鉄・JR 直通線加算運賃設定運輸審議会説明会資料内の 2021 年度需要予測の場合の利用者数推計を行なった。審議会説明会資料では[西谷~羽沢横浜国大]の「下り・上り」の一日平均利用者数のみであり、「平日ダイヤ・土休日ダイヤ」の区別がなかったため著者調査データの場合の「下り一日平均利用者数」と「上り一日平均利用者数」を求めた上で図 5 のような分配方法で利用者数を分配した。その後、表 5 のような順に推計した。

図 5 相鉄・JR 直通線加算運賃設定運輸審議会説明会資料の利用者数予測の分配方法

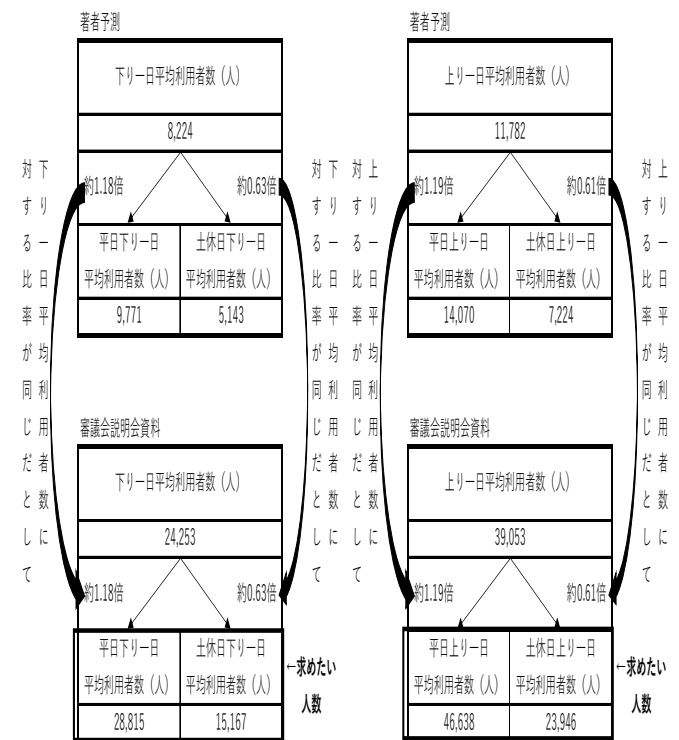


表 5 審議会説明会資料予測から相鉄本線地域の [西谷~羽沢横浜国大]利用者数推計まで

相鉄・JR 直通線加算運賃設定運輸審議会説明会資料内の 2021 年度需要予測(人)	相鉄全線	相鉄全線	相鉄全線	相鉄全線	相鉄本線地域のみ
	西谷~羽沢横浜国大利用者数(説明会資料内予測)	西谷~羽沢横浜国大利用者数(説明会資料内予測から著者が予測)	西谷~羽沢横浜国大利用者数(説明会資料内予測から著者が予測)	西谷~羽沢横浜国大利用者数(説明会資料内予測から著者が予測)	西谷~羽沢横浜国大利用者数(説明会資料内予測から著者が予測)
			入れ替え	④	④×0.73
下り(西谷~羽沢横浜国大)	24,253	平日下り 28,815 土休日下り 15,167	28,815	平日下り 28,815 平日上り 46,638 土休日下り 15,167 土休日上り 23,946	平日下り 21,058 平日上り 34,084 土休日下り 11,084 土休日上り 17,500
上り(羽沢横浜国大~西谷)	39,053	平日上り 46,638 土休日上り 23,946	46,638		

6 相鉄・JR 直通線利用者の運賃収入の推計

6.1 著者調査データの場合の運賃収入推計

以下のような手順で推計を行なった。詳しい計算方法等はここでは割愛させていただく。

- ①一日あたりの相鉄本線地域の相鉄・JR 直通線利用者数を「平日片道」、「平日往復」、「土休日片道」、「土休日往復」の 4 項目に変換
- ②①で 4 項目に分配した相鉄・JR 直通線利用者数をそれぞれ「定期外」、「定期」に分配し、「平日片道定期外」、「平日片道定期」、「平日往復定期外」、「平日往復定期」、「土休日片道定期外」、「土休日片道定期」、「土休日往復定期外」、「土休日往復定期」の 8 項目に変換
- ③②で 8 項目に変換された一日あたり相鉄・JR 直通線利用者数を乗降客数比率を用いて相鉄本線地域(二

俣川～海老名)の9駅に分配

④相鉄本線地域の各駅から相鉄本線地域の東端(二俣川～鶴ヶ峰の中間地点)までの運賃(片道切符運賃と6ヶ月通勤定期運賃)を営業キロを使って推計

⑤③で求めた相鉄本線地域の各駅の一日あたり相鉄・JR直通線利用者数に5.1で推計した「2021年度平日ダイヤ、土休日ダイヤ実施日数」と④で求めた運賃を掛ける。(なお、通勤定期利用者は年間で6ヶ月定期を2回購入するとして推計)

これより、著者推計の場合の2021年度における相鉄本線地域での推計運賃収入額は8億4,280万8,027円(約8億4,300万円)

ちなみに、2019年度の相鉄の運輸収入は315億800万円であり、約2.7%を占めている。

6.2 審議会説明会推計の場合の運賃収入推計

6.1と同様の手順で行なう。審議会説明会推計の場合の2021年度における相鉄本線地域での推計運賃収入額は27億5,523万1,939円(約27億5,500万円)

7 相鉄・JR直通線利用者の運賃収入から経済効果の推計

6で推計した、相鉄本線地域の相鉄・JR直通線利用者による運賃収入(著者推計と審議会説明会推計)の2つでそれぞれ相鉄本線地域に及ぼす経済効果の推計を行なう。今回は通常のエconomic波及効果分析モデルを採用し、間接二次波及効果を収束するまで計算する家計内生化モデルは採用しなかった。

7.1 著者推計の場合の経済効果

6.1の著者推計の場合の経済効果を推計していく。

7.1.1 直接効果の推計

直接効果とは需要増加額のうち域内の各産業に誘発される経済効果のことである。

①最終需要購入者価格の「鉄道輸送」は6で属地主義の原則に従い推計した鉄道運賃収入の8億4,280万8,027円(842,808,027円)

②鉄道運賃収入に関してはモノ(財貨)に当たらないため、「購入者価格=生産者価格」となり、最終需要生産者価格も8億4,280万8,027円(842,808,027円)

③最終需要自給率は相鉄・JR直通線利用者の支出金額をそのまま最終需要額とするため相鉄本線地域産業連関表の鉄道輸送の自給率は0.2528であるが1.000と調整した以上から

(直接効果)

= (最終需要購入者価格) × (「鉄道輸送」の自給率)
= (最終需要購入者価格 8億4,280万8,027円)
× (「鉄道輸送」の自給率 1.000)
= 8億4280万8027円 (約8億4,300万円)
と推計。

7.1.2 一次波及効果の推計

一次波及効果は任意の部門に直接効果が生じたことにより、原材料などの購入により誘発される経済効果のことである。今回は「鉄道輸送」部門に直接効果が発生することで生じる一次波及効果はExcelのMMULT関数を使って

(相鉄本線地域への一次波及効果)

= (逆行列係数) × (「鉄道輸送」の直接効果額)

= (逆行列係数)

× (「鉄道輸送」直接効果額

8億4,280万8,027円)

= 10億751万8,286円(約10億800万円)

と推計。

7.1.3 二次波及効果の推計

二次波及効果は直接効果及び一次波及効果により生産額が増加した部門の従業者の所得が増加し、その増加した所得のうちいくらかを用いて新たな消費行動を行なうことで誘発される経済効果のことである。次のような順で推計を行なった。それぞれの計算については割愛させていただく。

①各部門の雇用者所得係数を求める

②各部門の従業者の所得の増加分を求める

③増加した所得のうち消費に回る割合(消費性向)を求める。(消費性向は神奈川県HPに掲載されている10月速報分家計調査の全国の2020年1~10月の平均消費性向の平均値の0.674と定めた。)

④二次波及効果を求める。

(x部門の二次波及効果)

= (x部門の所得増加分)

× (平均消費性向 0.6764) × (x部門の自給率)

この計算を今回であれば102部門分行ない、合計し

(相鉄本線地域への二次波及効果)

= 1億5,704万9,643円(約1億5,700万円)

と推計。

7.1.4 経済効果の推計

7.1.1の直接効果と7.1.2の一次波及効果と7.1.3の二次波及効果を全て足し合わせ、相鉄・JR直通線開

業に伴う利用者の運賃収入による相鉄本線地域への経済効果は

(相鉄本線地域への経済効果)

= (直接効果 8 億 2,480 万 8,027 円)
 + (一次波及効果 10 億 751 万 8,286 円)
 + (二次波及効果 1 億 5,704 万 9,643 円)
 = **20 億 737 万 5955 円(約 20 億 700 万円)**

と推計。

7.2 審議会説明会推計の場合の経済効果

7.1 の著者推計の場合と同様の手順で行なった。

7.2.1 直接効果の推計

(直接効果)

= (最終需要購入者価格 27 億 5,523 万 1,939 円)
 × (「鉄道輸送」の自給率 1.000)
 = **27 億 5,523 万 1,939 円(約 27 億 5,500 万円)**
 と推計。

7.2.2 一次波及効果の推計

(相鉄本線地域への一次波及効果)

= (逆行列係数)
 × (「鉄道輸送」
 直接効果額 27 億 5,523 万 1,939 円)
 = **32 億 9,368 万 7,851 円(約 32 億 9400 万円)**
 と推計。

7.2.3 二次波及効果の推計

(相鉄本線地域への二次波及効果)

= (x 部門の所得増加分)
 × (平均消費性向 0.6764) × (x 部門の自給率)
 = **5 億 1,341 万 2,519 円(約 5 億 1,300 万円)**
 と推計。

7.2.4 経済効果の推計

(相鉄本線地域への経済効果)

= (直接効果 27 億 5,523 万 1,939 円)
 + (一次波及効果 32 億 9,368 万 7,851 円)
 + (二次波及効果 5 億 1,341 万 2,519 円)
 = **65 億 6,233 万 2,309 円(約 65 億 6,200 万円)**
 と推計。

7.3 推計結果(著者推計、審議会説明会資料推計)

まとめ

著者推計の場合と審議会説明会資料推計の場合の推計結果は表 6 の通りである。(四捨五入の関係で合計値が一致していない。)

表 6 より直接効果、一次波及効果、二次波及効果の合計は直接効果の約 2.38 倍に相当すると推計された。

表 6 「著者推計」、「審議会説明会資料推計」別経済効果

2021年度	著者推計の場合	審議会説明会資料推計の場合
直接効果	約8億4300万円	約27億5500万円
一次波及効果	約10億800万円	約32億9400万円
二次波及効果	約1億5700万円	約5億1300万円
経済効果	約20億700万円	約65億6200万円

7.4 分析

一次波及効果の上位 10 部門中、第二次産業は「その他の輸送機械・同修理」のみであり、第二次産業への波及効果は大きくないことがわかる。波及先はほとんどが第三次産業であり、「金融・保険」、「廃棄物処理」などにおいて、生産誘発効果が目立つ。また、今後の住宅地開発や商業施設の開発にも関わってくる「建設」やそれに付随するインフラである「電力」、「水道」も高い結果となった。

二次波及効果も第二次産業への波及効果は大きくない。産業部門ごとに見ると産業構成比の高い「商業」や相鉄・JR 直通線や住宅建設に大きく関わる「建設」、建設の一連の流れに関わる「不動産」や「水道」、「電力」といったインフラも二次波及効果も全体の中では高く、経済効果の押し上げに寄与していると考えられる。

8 まとめ

スカイライン図で示されたとおり、第一次産業の構成比は低かった。第二次産業は綾瀬市内に工業団地が存在することもあり、主に機械製造の産業の対神奈川県特化係数の高さが目立った。構成比が特に高くなると予想した「商業」、「不動産」は「商業」が約 8.2%で 3 位、「不動産」が約 10.1%で 1 位と予想通りであった。しかしながら、さがみ野駅近くの東原ハイテクパークの研究機関の集積により「研究」の生産額構成比が 2 位である点に関しては本研究を通して新たに知ることができた。

「商業」、「不動産」とともに上位 20 位以内には入るものの地域の活性化に伴い、かなり盛んになる産業とまでは言えないのではないだろうか。なお、「建設」や「電力」、「水道」といった住宅や商業施設建

設に関わってくる産業で高い値となっており、高い経済効果が見込まれる。

相鉄・JR 直通線が開業し、横浜駅を經由せずに東京都心にアクセスすることが可能になり、利用者増加に伴う相鉄本線地域での経済行動が盛んになる可能性も考えられたが、2020 年は新型コロナウイルス感染拡大に伴い不要不急の外出を控えめにすること、テレワークの推進などにより人々や企業がこれまでとは異なった経済行動を行なうようになった。運輸事業だけでなく、相鉄グループ内の保険業などの他の事業との連携も重要になると言えそうだ。

9 本研究の今後の展望

本研究では生産額を従業者数データの按分により求めたが、従業者一人一人の生産能力が等しいという仮定を置いているため、現実とは乖離してしまっている可能性がある。また、移輸出、移輸入に関しても神奈川県産業連関表をもとにしており、相鉄本線地域独特の域外との交易状況についてはできていない。

相鉄・JR 直通列車の利用状況については新型コロナウイルス感染拡大に伴い、緊急事態宣言時には実際に乗車しての調査を行なうことができず、感染拡大前後の利用者数を比較することができなかつた。利用者へ「新型コロナウイルス感染拡大前」、「緊急事態宣言時」、「緊急事態宣言解除後」の利用状況のアンケートをとり回答を得ることができれば、今後の予期し得ない事態が発生した際の最適な列車本数の設定等に役立てることができるのではないだろうか。[羽沢横浜国大～武蔵小杉]の利用者数のデータは、複数の日程で調査したため、完全な一日の相鉄・JR 直通線利用者数とはいえない。なぜなら、曜日によって利用者数に差があるためである。

経済効果推計では、定期利用者の定期を「通勤定期6ヶ月」のみに限定してしまった点、仮定を用いた点など現実とは乖離してしまっている。また、推計した値に推計した値を掛け合わせてしまったが値の正確性の検証を行なう必要がある。本研究では相鉄・JR 直通線の現利用者数であり、今後の相鉄本線地域への新たな居住者が利用することでもたらされる効果については推計できていない。

今回は既存利用者による「鉄道利用の運賃収入」を用いて経済効果を推計したが、今後の沿線人口の

増加分による「商業」などの売り上げ増加に伴う経済効果の推計が可能であろう。

本研究は相鉄・JR 直通線開業後に行なっているが、従業者数や産業連関表は相鉄・JR 直通線開業前のデータを用いている。平成 27 年産業連関表を用いて「相鉄・JR 直通開業前」を、令和 2 年産業連関表を用いて「相鉄・JR 直通線開業～相鉄・東急直通線開業までの期間」を、令和 7 年産業連関表を用いて「相鉄・東急直通線開業後」をそれぞれ研究することでより正確に開業に伴う経済構造や経済規模の変化を捉えることができるのではないだろうか。

参考文献

- 宇多賢治郎(2020),「スカイラインチャートなどのグラフ描画プログラムを組む方法」,『産業連関』,第 27 巻,環太平洋産業連関分析学会
- 小長谷一之・前川知史(2012),「経済効果入門—地域活性化・企画立案・制作評価のツール—」,日本評論社
- 白岩佑之・居城琢(2019),「羽沢横浜国大駅駅勢圏の策定と地域に及ぼす経済効果～産業連関分析とアンケート調査を用いて～」,『横浜国立大学地域実践教育研究センター地域課題実習・地域研究報 2018 年度』,pp128-132
- 住友信託銀行株式会社(2010),「阪神なんば線開通の経済効果～3.8 キロがもたらしたのもの～」,『調査月報』,4月号
- 土居英二・浅利一郎・中野親徳(2019),「はじめよう地域産業連関分析 [改訂版] 基礎編 Excel で初歩から実践まで」,日本評論社
- 中谷勇介(2019),「2011 年ときがわ町産業連関表の試作と考察」,『西武文理大学サービス経営学部研究紀要』,第 34 巻,pp.23-34

参考 web サイト

- 相模鉄道,「グループ事業案内運輸業」,閲覧日 2021 年 1 月 2 日
- 相模鉄道(2019),「相鉄・JR 直通線加算運賃設定運輸審議会説明資料」,pp18,閲覧日 2021 年 1 月