

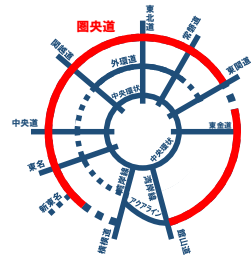
【自主研究】圏央道整備約 270 km(供用開始後 20 年)の経済効果推計 結果要旨(サマリー)

1. 研究目的

(1) 首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、2017年2月の境古河IC～つくば中央IC区間開通によって約270km(全体の約9割)が供用される。供用開始から丁度20年が経ち、首都圏と全国他地域間の移動・輸送時間の大幅な短縮や、沿線地域の企業・物流拠点の立地増加・高付加価値化等により、圏央道が首都圏や日本全体の経済活動に大きな影響(インパクト)を及ぼしてきたと考えられる。

(2) 弊所では、圏央道がもたらしてきた社会的・経済的な重要性に鑑み、弊所が有する高速道路ネットワーク整備による経済波及効果推計の知見等を活かし、最新の経済モデル※により圏央道整備約270kmの経済効果(GDP増加効果)を推計した。

※経済モデルは、地域別・産業別の効果を把握することができ、道路整備後に誘発される企業・工場立地増加(民間資本ストックの蓄積)を考慮した、動学的空間的応用一般均衡モデル(動学的SCGEモデル)を適用。



■ 評価対象  
 ■ 供用済  
 ■ 未供用 図1 評価対象区間

2. 推計結果

【全体効果】

(1) 動学的SCGEモデルでの推計の結果、将来的に企業や物流拠点等の立地が増加するインパクトを勘案した場合、約3,000億円/年(50年後:2066年度時点)のGDP増加効果が算出された(表1)。

表1 圏央道の経済効果(2066年度)  
 (億円)

	全国	1都4県	その他地域
経済効果 (GDP押し上げ分)	2,969 (100%)	2,081 (70%)	888 (30%)
製造業	576 (19%)	282 (9%)	294 (10%)
運輸業 (物流業含む)	1,052 (35%)	852 (29%)	200 (7%)
サービス業 (運輸業除く)	1,052 (35%)	765 (26%)	287 (10%)
その他	290 (10%)	182 (6%)	107 (4%)

【地域別・産業別の効果(特徴)】

- (1) 首都圏では運輸業やサービス業への効果が大きい。その他地域では製造業への効果が首都圏を上回った。
- (2) 首都圏1都4県それぞれのGDP増加率(表2)より、圏央道は年間約0.1%~0.3%分、各地域の経済活動を押し上げると算出された。
- (3) 物流業のGDP増加率(表2)より、神奈川県、埼玉県、茨城県の物流業は圏央道が整備されていることで年間1%以上の拡大につながっていることが確認された。
- (4) 首都圏のGDP増加額2,081億円が家計に還元されるとすると、首都圏平均で1世帯当たり年間約10,600円の所得増加につながっていると算出された。

表2 1都4県のGDP増加率(2066年度)

	地域全体	物流業
東京都	0.10%	0.46%
神奈川県	0.26%	1.06%
埼玉県	0.29%	1.15%
千葉県	0.26%	0.63%
茨城県	0.31%	1.03%

3. 推計結果からの示唆(インプリケーション)

- (1) 圏央道による所要時間短縮効果のみでも約3,000億円/年のGDP増加効果が算出されており、その他の多様な効果(企業集積による生産性向上等)分を含めると、実際にはさらに大きな経済効果がもたらされていると想定される。
- (2) 首都圏で運輸業やサービス業への効果が大きい結果は、高付加価値な物流拠点や商業施設等の立地増加の実態を裏付けるものと考えられる。また、その他地域で製造業への効果が首都圏を上回っている結果は、都心から郊外への工場立地の分散促進が示唆され、経済活動の広域的活性化につながっていると考えられる。
- (3) このように、事例で示される個々の効果を経済モデルでは計量的にマクロの面から補強することが可能であり、圏央道を含む高速道路ネットワーク整備の経済効果(インパクト)に関する研究を行うことの意義を重視し、今後もその成果を公表していく方針である。

以上