

## 圏央道の経済効果(GDPの増加効果)は 年間約3,000億円

道路の整備には様々な効果があります。建設時点では建設投資に伴うフロー効果が、整備後には道路が使われることで、移動時間の短縮、輸送費の低下等に伴う生産拡大や立地、観光行動の変化、災害時の交通確保、交通安全や生活の質の向上といったストック効果が長期に渡り生じます。

このうち、道路の整備による時間短縮のGDPへの影響が、民間シンクタンクにより推計されています。

推計の結果、圏央道の整備による時間短縮の経済効果は年間約3,000億円とされています。

推計に用いられた「空間的応用一般均衡モデル」は、各地域の企業や個人等の経済的取引を表した「地域間産業連関表」(経済産業省)をベースに、地域間の旅行時間の変化が経済活動に与える影響を推計するものです。この経済モデルにより、平成28年度末時点の整備状況と、同時点で圏央道が無い場合の旅行時間差が経済活動に与える影響を経済効果として計測しています。ただし、実際には、圏央道が整備されなければ現在の企業立地等は実現していないことから、差(効果)はより大きくなり、推計結果は経済効果の一部である点に留意が必要とされています。

経済効果の内訳をみると、首都圏では運輸業やサービス業への効果が大きく、物流拠点や商業施設等の立地が増加している実態を裏付ける結果となっています。製造業への効果では、首都圏以外の地域における経済効果が首都圏を上回っており、圏央道が工場立地の分散等を通じ広域的に経済効果をもたらしたことが示唆されます。

このような経済分析を通じ、圏央道の整備による経済効果が日本全国に波及し、日本の経済成長を牽引している姿が見えてきます。

圏央道の整備は首都圏の製造業や運輸業、サービス業の生産性向上に大きく寄与しており、その効果は日本全国に波及し、日本経済の成長を牽引している姿が経済モデルから明らかになります。

特に、圏央道沿線における高付加価値・物流企業の集積は、物流のパラダイム転換を起こすものと期待されます。

今後、首都圏及び全国で生産性を一層向上させるためには、道路整備時にどの地域、どの産業への効果が大きいかを経済分析によって把握し、それを政策に生かすことが重要です。



寺島実郎氏

圏央道の経済効果 (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%)

※民間シンクタンク推計