

2019年11月5日

三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社

東海環状自動車道全線開通による全国への経済インパクトは50年間で約27兆円

～製造業のみならず関連業種にも広く経済効果が波及～

三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社(本社:東京都港区、代表取締役社長:村林 聡)は、整備が進む東海環状自動車道(以下、東海環状道)の沿線地域(東海環状道内側の自治体を含む。以下、中京圏)を対象として、今後の全線開通により見込まれる経済波及効果の分析を行いました。このたび、その分析結果がまとまりましたので発表いたします。

■ 研究結果の概要

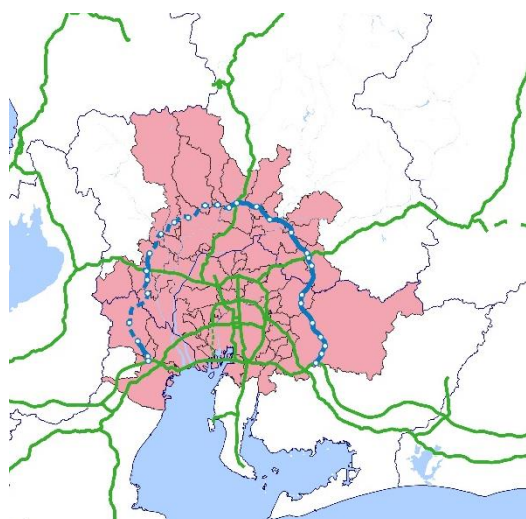
東海環状道は、2005年に豊田市から岐阜県関市までの区間(東回り区間)が開通し、その後、美濃関ジャンクション(以下、JCT)から関広見インターチェンジ(以下、IC)など順次開通してきました。2019年度には、関広見ICから山県IC間、大垣西ICから大野神戸IC間が開通する予定で、国の財政投融资を活用し、全線開通に向けて事業が進められています。新しい令和の時代を迎え、東海環状道の全線開通が視界に入ってきたことを踏まえ、全線開通が沿線地域をはじめとする地域経済にあたる経済インパクトを分析しました。

この結果、全線開通による全国への経済インパクトは全線開通後50年間の累計で約27.0兆円になると見込まれ、そのうち中京圏への経済インパクトは同約14.3兆円が見込まれることがわかりました。

分析の結果、全線開通の経済インパクトは製造業だけではなく、対事業所サービスなど関連業種への波及も大きいことがわかりました。

■ 分析対象エリア

本研究では、東海環状道の沿線自治体及びその内側に位置する自治体を中京圏と定義し、分析の対象地としました。

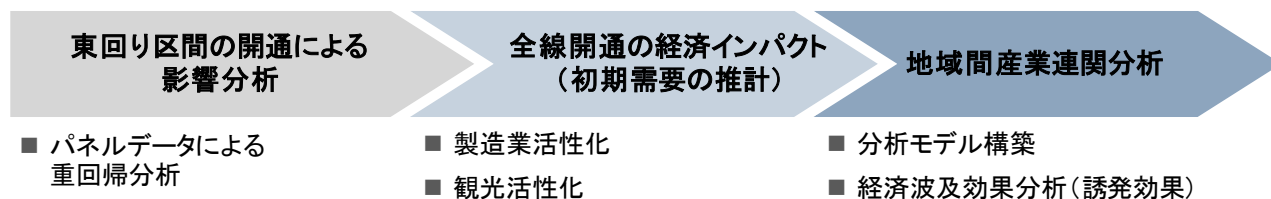


■は中京圏と定義する自治体

中京圏に含まれる自治体	
岐阜県	岐阜市、大垣市、多治見市、関市、美濃市、羽島市、美濃加茂市、土岐市、各務原市、可児市、山県市、瑞穂市、本巣市、海津市、岐南町、笠松町、養老町、神戸町、輪之内町、安八町、大野町、北方町、坂祝町、富加町、八百津町、御嵩町
愛知県	名古屋市、一宮市、瀬戸市、春日井市、津島市、刈谷市、豊田市、犬山市、江南市、小牧市、稲沢市、東海市、大府市、尾張旭市、岩倉市、豊明市、日進市、愛西市、清須市、北名古屋市、弥富市、みよし市、あま市、長久手市、東郷町、豊山町、大口町、扶桑町、大治町、蟹江町、飛島村
三重県	四日市市、桑名市、いなべ市、木曾岬町、東員町、朝日町、川越町

■ 分析の考え方

東海環状道の東回り区間のこれまでの開通に伴う影響について、沿線地域等において、東海環状道が「あった場合」と「なかった場合」の状況を想定した変数を用いて重回帰分析を行うことにより、その開通インパクト傾向を推計しました。その結果を用いて、全線開通に伴う製造業及び観光への直接的な影響を簡易的に試算しました。さらに、中京圏とその周辺地域を区分した地域間産業連関分析モデルを構築し、産業への誘発効果、地域間への誘発効果を分析しました。



ポテンシャル分析の検討フロー

■ 分析モデル

既往研究を参考に、中京圏－東海3県－全国 地域間産業連関分析モデル（34部門、2010年）を構築しました。この分析モデルを用いることで、中京圏内の各産業部門間における取引関係だけでなく、中京圏と中京圏外全国との取引関係を把握することができ、中京圏と全国への経済インパクトを同時に求めることが可能となります。

- 分析結果の詳細については、当社公式ホームページ掲載の政策研究レポートをご覧ください。

URL : https://www.murc.jp/report/rc/policy_research/politics/seiken_191105/

【本件に関するお問い合わせ】

三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社
政策研究事業本部[名古屋] 研究開発部 宮下、右近
〒461-8516 名古屋市東区葵 1-19-30
TEL:052-307-1103

【報道機関からのお問い合わせ】

コーポレート・コミュニケーション室 杉本 TEL:052-307-1106 E-mail:info@murc.jp
配布先 名古屋金融記者クラブ

東海環状自動車道開通による 経済インパクト

2019年 11月 8日

政策研究事業本部 研究開発部 社会資本政策グループ
主任研究員 宮下 光宏

1. はじめに

1

東海環状自動車道
開通延長が100km超え
(2019年度、総延長の7割)
全線開通が視野に

2

開通効果を早期にかつ
最大限に発揮させることが
重要

3

全線開通が地域経済に
与えるインパクトを提示

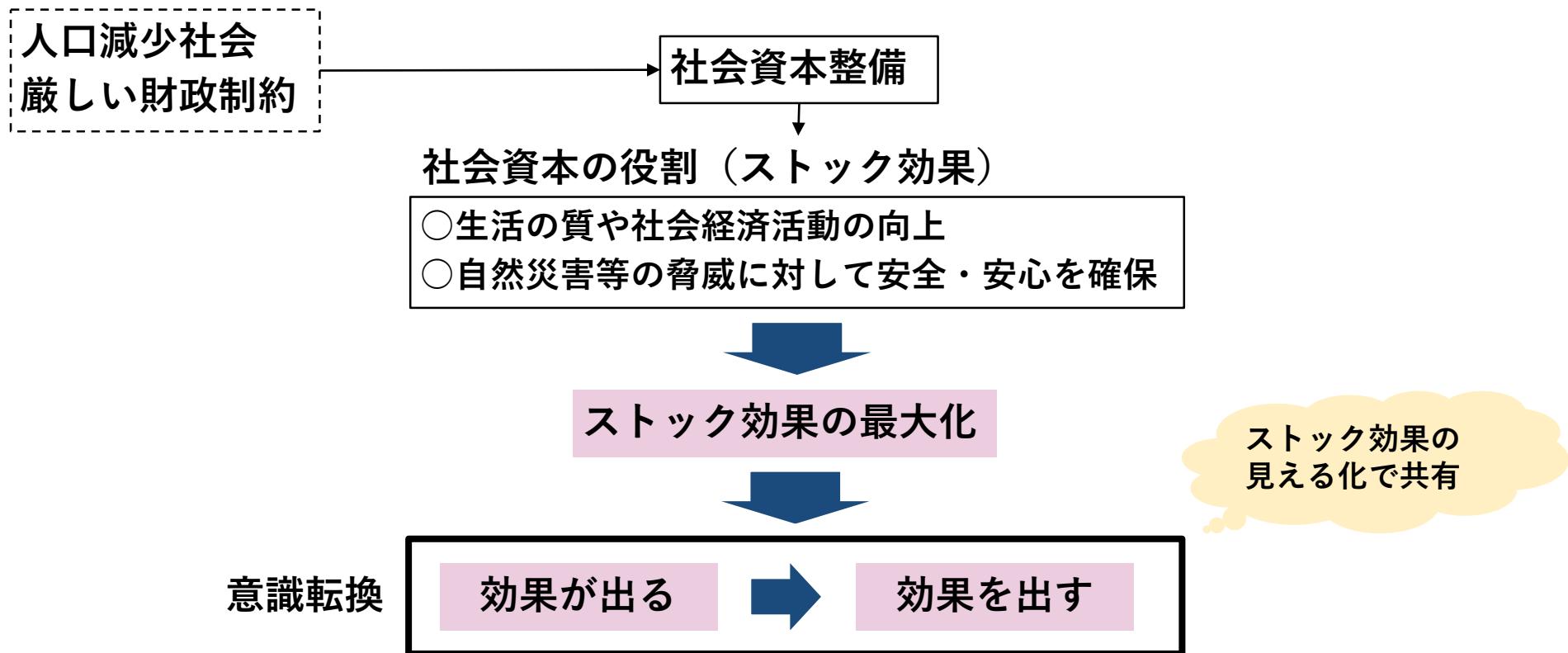
4

都市圏が一体となって
「効果を出す」
取組を促したい

東海環状自動車道 延長約153km



2. 社会資本整備を取り巻く環境



ストック効果最大化に向け、これまでのストック効果の知見を活用して、今後の事業への反映や事業横断的な情報共有／横展開を図ることが重要

3. 東海環状自動車道東回り区間のストック効果

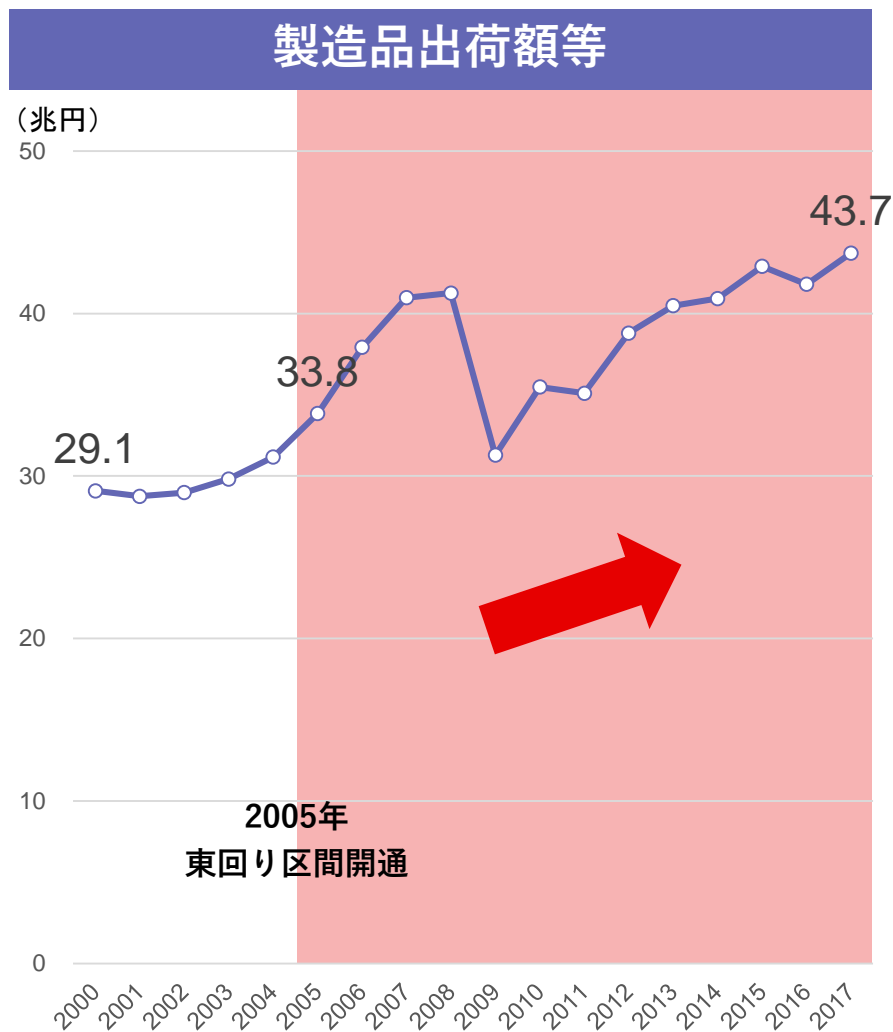
東回り区間の開通により、新たな企業立地、観光入込客増加のストック効果を確認
2000年以降、工業団地が26箇所完成し、従業者数、出荷額等が全国平均を上回る伸び
東回り沿線市町の観光入込客数は増加傾向（10月24日プレスリリース等より）



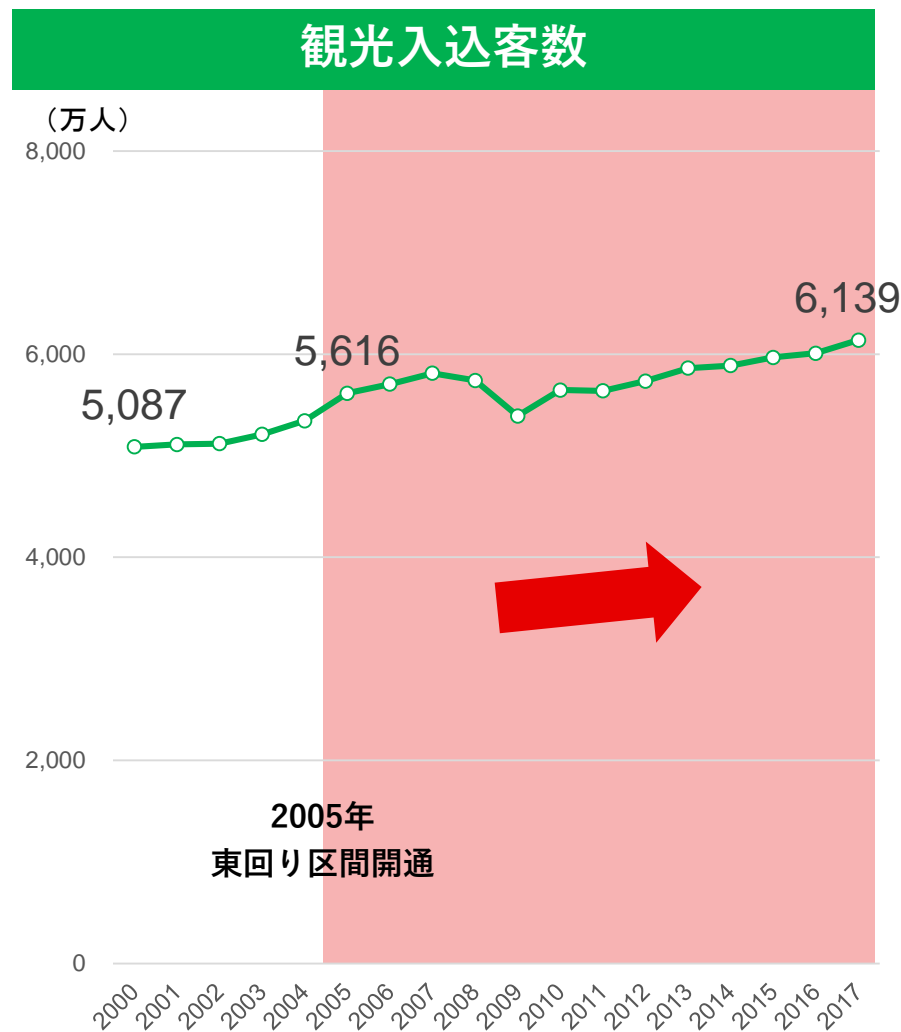
全線開通の経済インパクトの「見える化」に向けて、「製造品出荷額等」と、「観光入込客数」の統計データに着目

3. 東海環状自動車道東回り区間のストック効果

東回り区間沿線地域の「製造品出荷額等」と「観光入込客数」の推移



出典：経済産業省「工業統計」

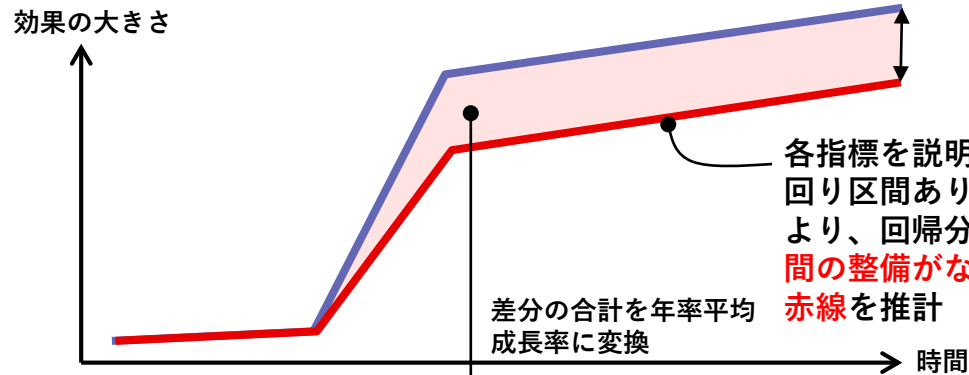


出典：岐阜県「観光入込客統計調査」、愛知県「観光レクリエーション利用者統計」より作成

4. 全線開通による地域ポテンシャル分析

東回り区間沿線地域のストック効果の算出イメージ

製造品出荷額等



年率平均成長率
1.16%

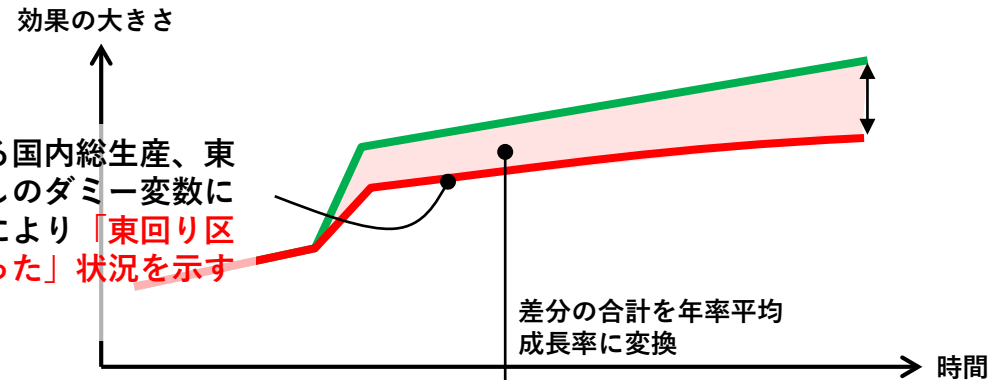
産業連関分析より、製造業の各部門が一律1.16%増加すると仮定。

3,179億円/年

東回り区間の
ストック効果

全線開通による
中京圏への直接効果

観光入込客数



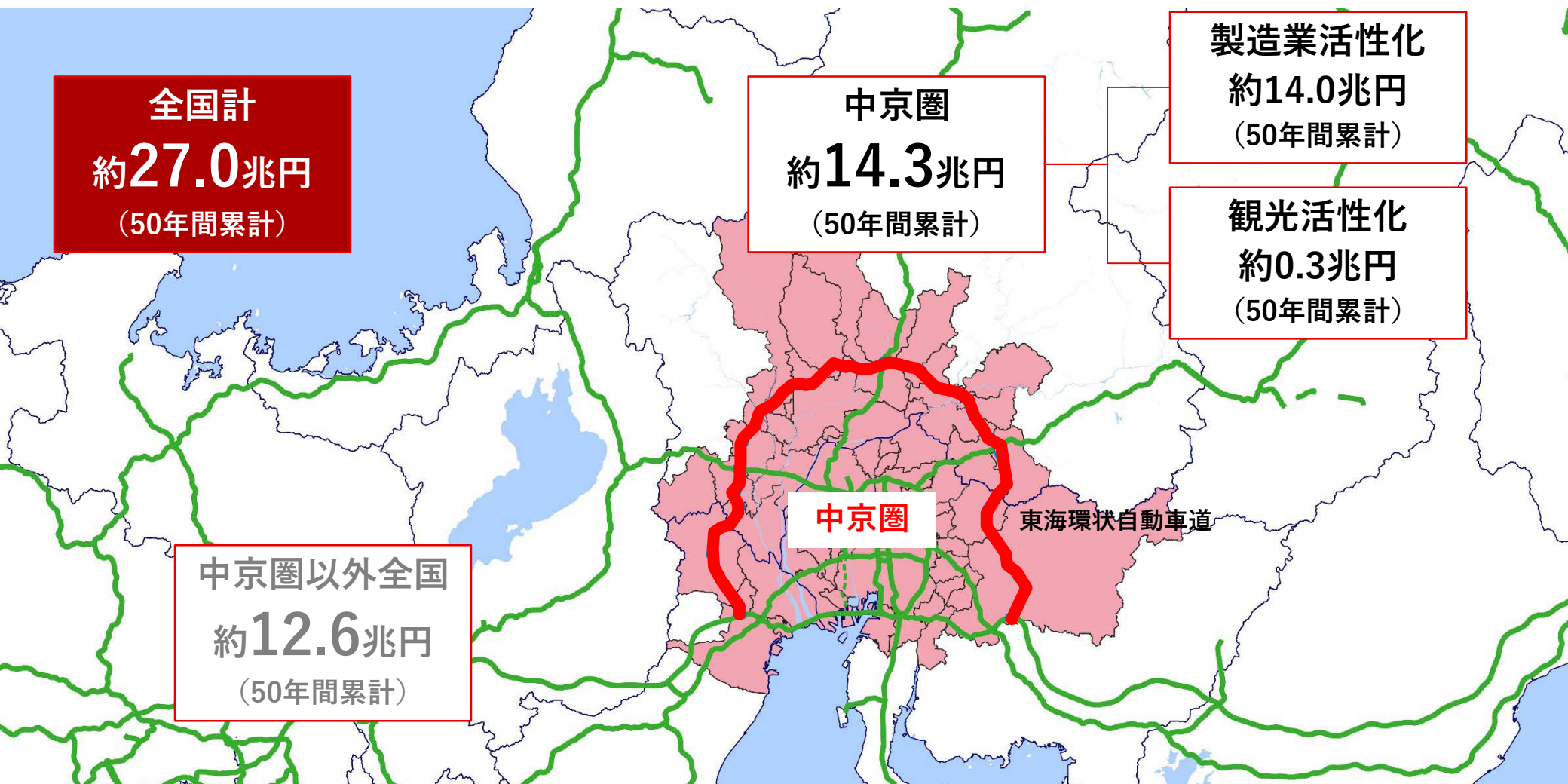
年率平均成長率
2.01%

東海3県の観光消費単価を乗じて観光消費額に換算。
産業連関分析により、直接効果を算出。

72億円/年

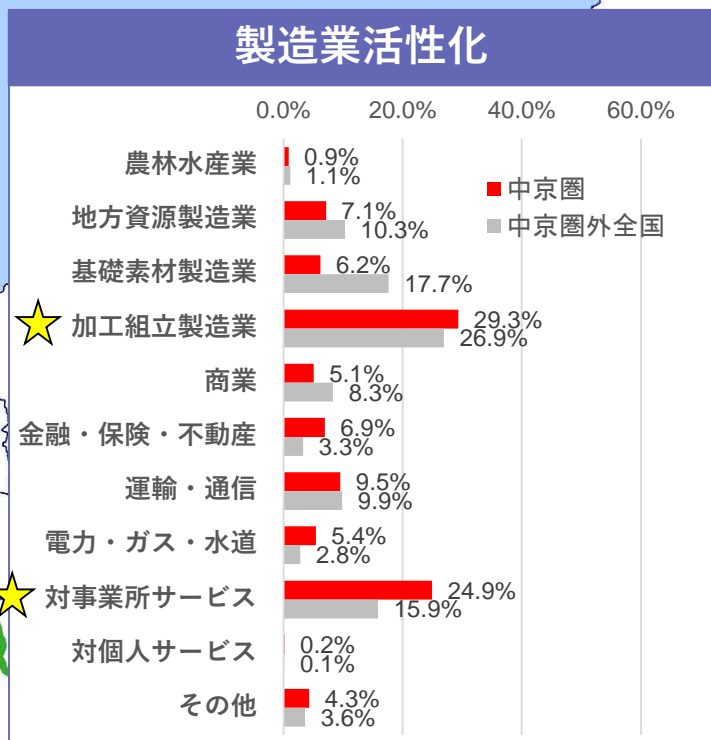
5. 全線開通の経済インパクト

全線開通の経済インパクトは50年間累計で約27兆円。 (地域間産業連関分析モデルより)

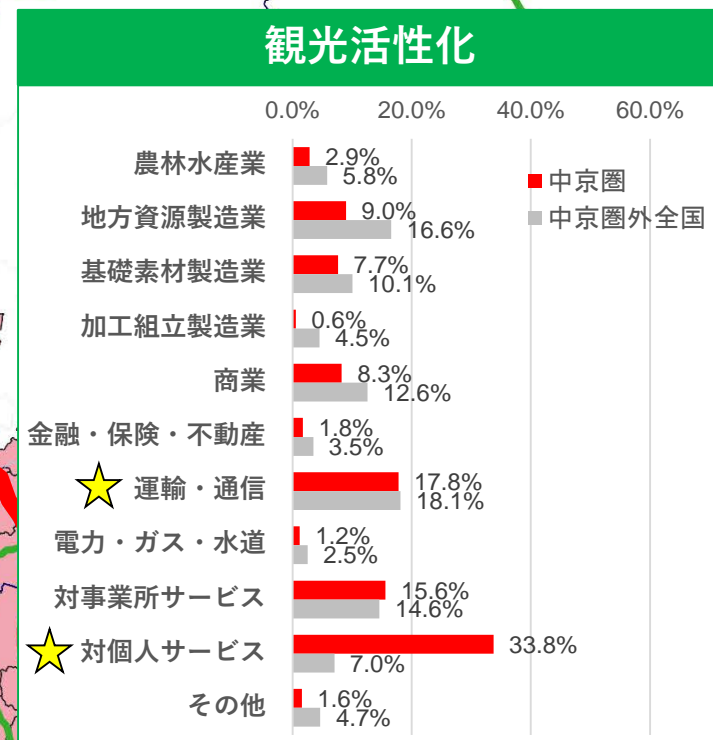


5. 全線開通の経済インパクト

中京圏内産業への波及（生産誘発効果の産業部門別構成比）



対事業所サービス：研究開発、情報サービス、専門サービス、技術サービス、広告業等



対個人サービス：宿泊、飲食サービス、娯楽業、等

6. まとめ

1

東海環状自動車道
 開通延長が100km超え
 (2019年度、総延長の7割)
 全線開通が視野に

2

全線開通の経済インパクト
 全国計約27兆円 (50年間)

3

生産増・消費増のインパクトは
 中部圏内の多様な産業波及
 観光に関してはインバウンドやリニア
 ア開業による交流人口増加に期待

都市圏が一体となって
 「効果を出す」取組が重要



6. まとめ

ストック効果最大化に向けて

- 開通前から、全線開通を見通した東回り区間のストック効果に代表される地域連携の知見やレッスンを共有
- まちづくりに関する積極的な連携や議論の活発化

- 社会変化を踏まえた、東環の利活用を想定した新たな取組の検討
- 地域が連携して取り組むアイデアの検討とその実現
- 情報共有、情報発信の場としての、「東海環状西回り利活用会議」の活用
- 既存の連携取組における東環の利活用に着目した内容拡大（広域観光等）、等

東海環状自動車道等の中京圏の道路ネットワークの整備

都市圏内各地域の魅力向上の取組

東環を利活用した都市圏各地域が連携した取組（相乗効果）

都市圏内移動の円滑化

企業立地、観光入込客等に対する都市圏全体の魅力が向上

中京圏内の多種多様な産業への経済インパクトを獲得

全国計27兆円（50年間）を超える経済インパクトの獲得