

リニア中央新幹線開業に伴う 経済波及効果

(平成27年2月)

しあわせ  信州

経済波及効果の算定について

平成39年(2027年)に開業が予定されているリニア中央新幹線は、劇的な時間短縮や高い輸送能力により、幅広い分野における経済効果が期待できます。また、リニア建設工事は、地域経済の拡大に寄与します。



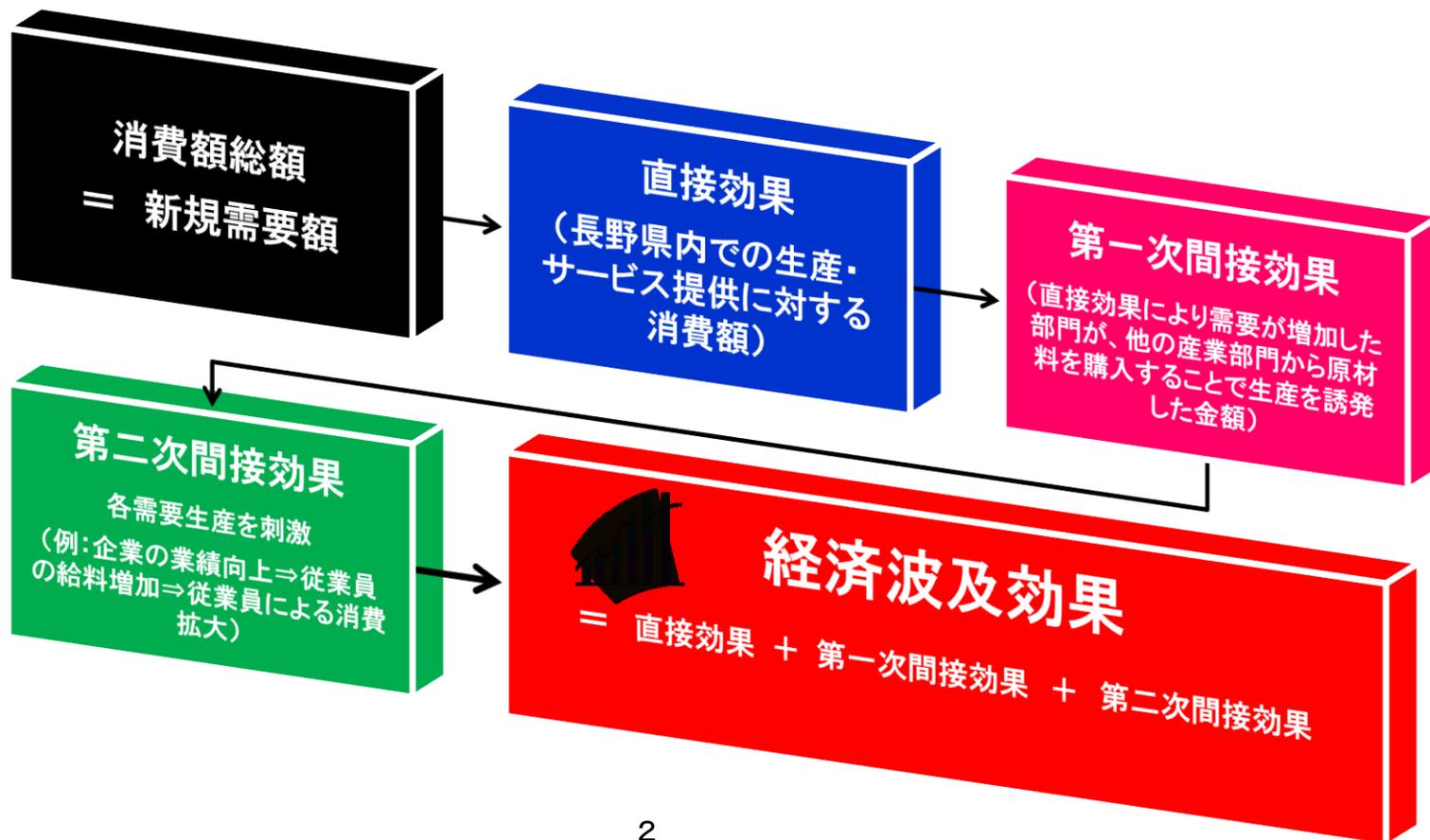
リニア整備による効果のうち、工事費の推定が可能な「リニア建設工事の投資」及び長野県新総合交通ビジョンのデータが活用できる「リニア利用者による県内消費」によって生じる経済波及効果を算定します。



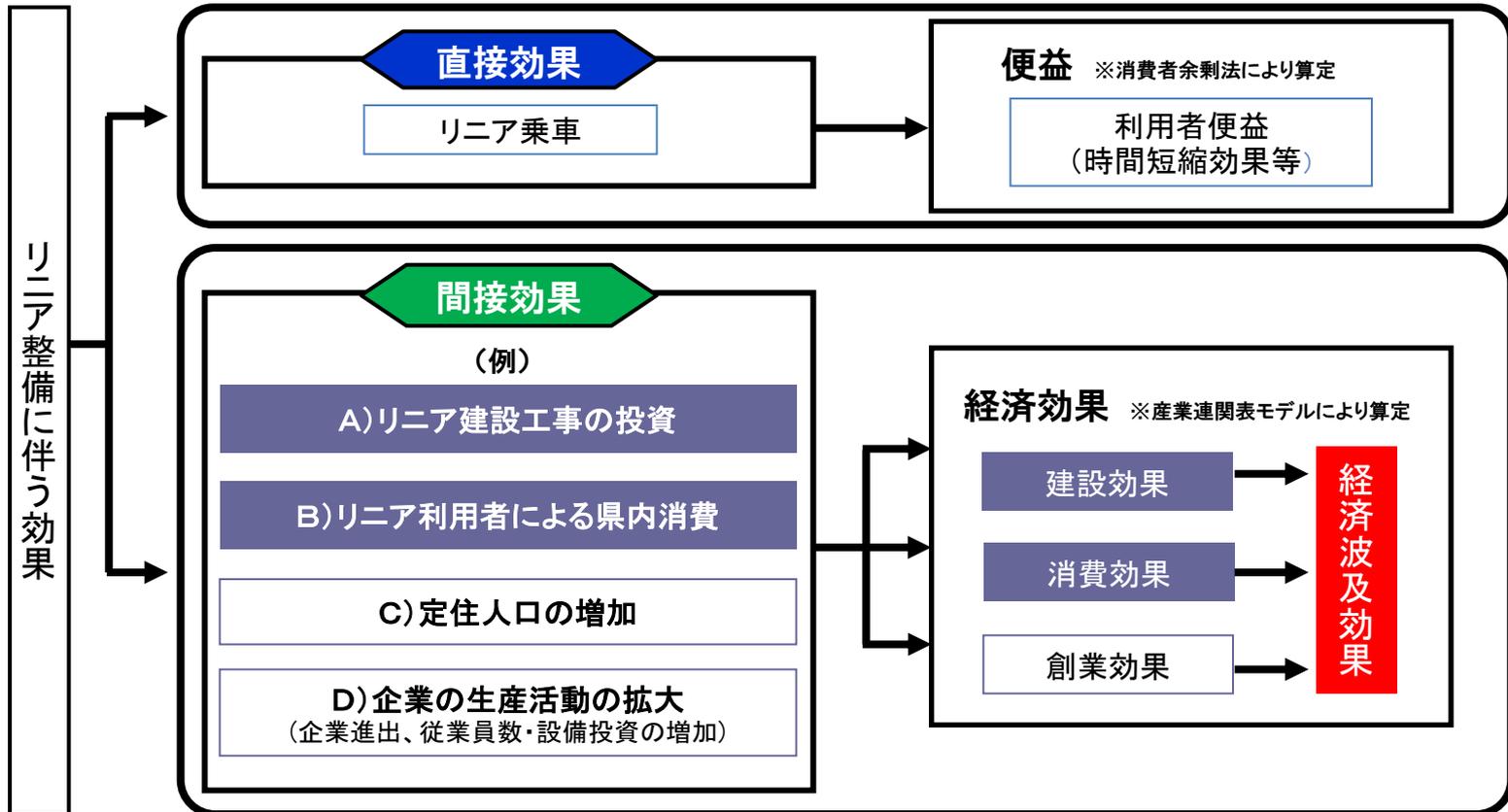
これにより、リニア中央新幹線開業の効果を県民に分かりやすくお伝えすることができます。また、「長野県リニア活用基本構想」の具現化を図るための施策立案・実施の参考とします

(参考)経済波及効果とは・・・

ある産業に需要(消費や投資等)が発生したとき、その産業の生産を誘発するとともに次々と他産業の生産も誘発していく経済活動の波及のことをいいます。



算定対象



■間接効果のうち、工事費用の推定が可能な「A)リニア建設工事の投資」及び長野県新総合交通ビジョンのデータを活用できる「B)リニア利用者による県内消費」に伴う経済波及効果を算定します。

算定方法

区分	算定方法
A)リニア建設工事の投資	<ul style="list-style-type: none">①国土交通省が認可した「中央新幹線品川・名古屋間の工事实施計画」(H26年10月)等に基づき、県内における建設工事費を推計② 建設工事費を産業連関表に投入
B)リニア利用者による県内消費	<ul style="list-style-type: none">①長野県内を出発地・目的地とするリニア中央新幹線の乗降客数を推計②乗降客数をもとにリニアを利用して長野県を訪れる旅客数(=交流人口)を推計③交流人口による消費額を推計④消費額を産業連関表に投入

算定結果

区 分	経済波及効果
A)リニア建設工事の投資	<ul style="list-style-type: none"> ・経済波及効果 9,991億円(H27年～H39年) ・雇用誘発者数 5,756人/年
B)リニア利用者による県内消費 (注1)	<ul style="list-style-type: none"> ・経済波及効果 336億円/年 (H39年リニア開業時) ＊交流人口:5,300人/日 リニア開業に向けた取組の効果として「日本人観光客が15%増加」 「外国人観光客が2.5倍に増加」を加算した人数(注2)

(注1)リニア開業が地域にもたらす効果・影響は多岐にわたり、「定住人口の増加」や「企業の生産活動の拡大」など、県民生活の幅広い分野に及びます。このうち、今回は、長野県新総合交通ビジョンのデータを活用できる「リニア利用者による県内消費」について算定しました。

(注2)「観光客数の増加」は、あくまでも経済波及効果を算定するための一つの仮定であって、目標数値ではありません。増加の根拠については、12ページを参照してください。



経済波及効果 算定の詳細

A)リニア建設工事の投資

<リニア中央新幹線の長野県内における建設費推計>

項目	金額(百万円)	摘要
隧道費	318,999	「工事実施計画」による $1,621,960\text{百万円} \div 246.4\text{km} \times 48.5\text{km}$
軌道費	134,169	〃 $724,360\text{百万円} \div 285.6\text{km} \times 52.9\text{km}$
変電所費	41,242	〃 $185,590\text{百万円} \div 9\text{箇所} \times 2\text{箇所}$
橋梁費	36,839	〃 $292,200\text{百万円} \div 34.9\text{km} \times 4.4\text{km}$
停車場費	35,000	JR東海試算(H21・12・11公表)
防護設備費	700	「工事実施計画」による $3,780\text{百万円} \div 285.6\text{km} \times 52.9\text{km}$
工事附帯費等	39,860	〃 $215,200\text{百万円} \div 285.6\text{km} \times 52.9\text{km}$
合計	606,809	

(注)「工事実施計画」=JR東海「中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画(その1)」(H26・10・17認可)

産業連関表投入

- ・経済波及効果 9,991億円(注:769億円/年)
- ・雇用誘発者数 5,756人/年

(注)建設期間を13年間(リニア工事実施計画認可の翌年(H27年)から開業年(H39年)まで)とした場合の単年度額。

B)リニア利用者による県内消費

①乗降客数の推計

■長野県新総合交通ビジョンの旅客データ及び長野県リニア活用基本構想の“リニア3駅活用交流圏構想”を踏まえた長野県駅・山梨県駅・岐阜県駅の3つのリニア駅利用を前提に、リニア中央新幹線の乗降客数を推計します。

長野県内を出発地・目的地とするリニア中央新幹線の乗降客数
⇒ 1日あたり 約8,400人（年間:約307万人）

（単位:人/日）

利用駅	乗換旅客(*1)	新規旅客(*2)	計
長野県駅	4,900	1,900	6,800
山梨県駅	700	300	1,000
岐阜県駅	500	100	600
計	6,100	2,300	8,400

(注)旅客数は数字の精度を考慮し、100人単位で記載。

*1 乗換旅客とは、他の交通手段(自動車等)からリニア中央新幹線へ転換する旅客

*2 新規旅客とは、リニア開業により新たに長野県と他都道府県との間に誘発される旅客

B)リニア利用者による県内消費

② 交流人口の推計

■乗降客数から「旅行・観光消費動向調査」(観光庁)等をもとに、リニア中央新幹線を利用して長野県を訪れる旅客数(=交流人口)を推計します。

リニア中央新幹線を利用して長野県を訪れる旅客数
⇒ 1日あたり 約4,800人

(単位:人/日)

利用駅	目的別旅客数			計
	観光	ビジネス	私用	
長野県駅	2,400	900	600	3,900
山梨県駅	200	200	100	500
岐阜県駅	200	100	100	400
計	2,800	1,200	800	4,800

(注)旅客数は数字の精度を考慮し、100人単位で記載。

B)リニア利用者による県内消費

③消費額の推計

■交流人口から「長野県観光入込客統計」等をもとに、県内における旅行消費額を推計します。

リニア中央新幹線を利用して長野県を訪れる旅客の県内消費額
⇒ 1日あたり総額 約6,800万円

旅行目的	旅客数 (人/日)	消費総額 (百万円/日)	うち新規旅客分	
			旅客数 (人/日)	消費総額 (百万円/日)
観 光	2,800	44	700	10
ビジネス	1,200	23	400	8
私 用	800	1	200	1
計	4,800	68	1,300	19

(注)旅客数は数字の精度を考慮し、100人単位で記載。

B)リニア利用者による県内消費

④ー1 経済波及効果の算定

■旅行消費額を「長野県産業連関表」に投入し、経済波及効果を算定します。

リニア中央新幹線を利用して長野県を訪れる旅客による経済波及効果
⇒ 年間 約288億円

(単位:億円/年)

旅行目的	経済波及効果	うち新規旅客分
観光	186	44
ビジネス	99	35
私用	3	1
計	288	80

B)リニア利用者による県内消費

④ー2 観光客増加の場合

■誘客策を講じて観光客を増加させることで、経済波及効果を拡大させることができます。

想 定	旅客数(うち観光客)	経済波及効果
長野県新総合交通ビジョンに基づく乗降客数を前提とした場合	4,800人(2,800人)	288億円/年
日本人観光客の増加(15%)* ^①	+420人	+26億円/年
外国人観光客の増加(2.5倍)* ^②	+50人	+22億円/年
計	5,300人(3,300人)	336億円/年

(注)旅客数は数字の精度を考慮し、増加者は10人単位、それ以外は100人単位で記載。

*観光客伸び率の仮定

- ①「しあわせ信州創造プラン」では、県内観光地の延べ利用者数(H23年度8,435万人)をH29年度に9,000万人にすることを目標としており、この伸び率をリニア開業年まで維持したと仮定して設定
- ②国の「日本再興戦略」(H25年6月閣議決定)では、「訪日外国人旅行者数を、2030年(H42年)には3,000万人を超えることを目指す」としており、計画上の増加人数をリニア開業までの年数で按分して伸び率を設定

■参考文献

- ・国土交通省「第4回全国幹線旅客純流動調査」
- ・観光庁「2012年旅行・観光消費動向調査年報」
- ・長野県企画部「長野県新総合交通ビジョン」(平成25年3月)
- ・長野県企画部「長野県リニア活用基本構想」(平成26年3月)
- ・長野県観光部「平成25年長野県観光入込客統計調査」

■協力

- ・一般財団法人長野経済研究所