

リニア中央新幹線の経済効果 ～中部圏経済白書 2018 より～¹

中部圏経済白書では、リニア中央新幹線の名古屋開業が中部圏（富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県の9県）および全国に与える経済効果について、当財団が開発している中部圏多部門マクロ計量モデル（暫定版）を用いたシミュレーションにより分析した。分析対象期間は2018年度からリニア中央新幹線の名古屋開業後10年にあたる2037年度までである²。

1. リニア中央新幹線の名古屋開業に伴う経済効果の推計の前提

（1）投資としての工事費用（2018年度～2027年度）

リニア中央新幹線の工事は、公共投資と同様、工事が行われる都道府県への投資と考える。対象となる工事費用の総額は、総工事費5兆5,235億円から除外すべき費目を控除した4兆5,115億円としている。この額を、各都道府県に案分した結果、長野県9,180億円、岐阜県1兆227億円、静岡県1,638億円、愛知県5,039億円、中部圏を除く全国（東京都など）1兆9,031億円が、各都道府県への投資額として加味されることとなる。

（2）生産性の向上（2030年度～2037年度）

リニア中央新幹線開業に伴い、人的交流が活発化することで、情報交換や技術交流が促進される結果、沿線各県における研究開発が進み、生産性が向上するものと想定した。具体的には、ある事業所における研究開発の成果としての特許を介してその事業所の生産性が上昇することで、県経済全体の生産性が増すものと想定する。長野県0.260%、岐阜県0.304%、愛知県1.083%高まると仮定した。先行研究に従い、リニア中央新幹線開業後から3年後、すなわち2030年以降、これらの県の生産性が押し上げられるものとした。

（3）交流関連消費の増加（2027年度～2037年度）

リニア中央新幹線開業に伴い人的交流が活発化することで、全国および各都道府県の交流関連消費の増加が見込まれる。2037年度までの10年間の交流関連消費額の増加額は、長野県1兆392億円、岐阜県7,153億円、愛知県8,647億円、中部

¹ 本資料は「中部圏経済白書 2018」からの抜粋であり、詳しくは「中部圏経済白書 2018」本体を参照されたい。

² 2037年は名古屋－大阪間の最速での開業が予定されている年でもあるが、本試算では名古屋－大阪間の延伸の経済効果は考慮していない。

圏を除く全国（東京都など）2兆4,482億円、全国では5兆674億円と試算した。なお、観光庁「共通基準による観光入込客統計」による2016年の観光消費額は、長野県7,320億円、岐阜県3,114億円、愛知県8,320億円である。

2. リニア中央新幹線の名古屋開業に伴う経済効果の推計結果

前述の推計の前提をもとにリニア中央新幹線の名古屋開業による経済効果を試算したところ、2018年度から2037年度までの実質県内・国内総生産に与える効果（累積増加分）は、長野県2兆1,147億円（図1-1）、岐阜県2兆278億円（図2-1）、愛知県2兆2,738億円（図3-1）、中部圏を除く全国（東京都など）7兆7,743億円、全国では14兆8,204億円となる（図4-1）。

他の中部圏各県については、2037年度までの実質県内総生産の累積増加分は、富山県463億円、石川県390億円、福井県274億円、静岡県3,305億円、三重県1,101億円、滋賀県764億円と試算した。

また、消費支出については、2037年度までの累積で、長野県1兆6,126億円（図1-1）、岐阜県1兆3,479億円（図2-1）、愛知県1兆3,559億円（図3-1）、全国で8兆6,319億円（図4-1）、それぞれ増加すると試算した。

他の中部圏各県については、2037年度までの累積で、富山県49億円、石川県50億円、福井県22億円、静岡県767億円、三重県188億円、滋賀県126億円、それぞれ増加すると試算した。

3. 産業別の経済効果

実質県内・国内総生産の累積増加分を、産業別に試算した。

長野県では、工事が完工する2027年度までの経済効果は、建設を含む「サービス業」がほぼすべてを占める。2027年度以降は新たに交流関連消費が発生するため、宿泊業・飲食サービス業など「サービス業」や土産品の製造などの「製造業（除輸送機械業）」も増加する。これは、岐阜県、愛知県そして全国も同様である。その結果、2037年度における実質県内総生産の累積増加分に占める産業別構成は「サービス業」1兆9,183億円（実質県内総生産の累積増加分に占める割合90.7%）（図1-2）、「製造業（除輸送機械業）」1,714億円（同8.1%）と試算した。

岐阜県では、2037年度における実質県内総生産の累積増加分を産業別にみると、「サービス業」1兆8,578億円（同91.6%）（図2-2）、「製造業（除輸送機械業）」

1,499 億円（同 7.4%）と試算した。

愛知県では、2037 年度における実質県内総生産の累積増加分の産業別構成は、「サービス業」1 兆 8,902 億円（同 83.1%）（図 3 - 2）、「製造業（除輸送機械業）」2,665 億円（同 11.7%）に加えて、「輸送機械業」906 億円（同 4.0%）と試算した。これは県内外の所得増に伴う需要増大が愛知県内の「輸送機械業」の生産増を誘発することなどが背景にある。

中部圏除く全国（東京都など）については「サービス業」5 兆 7,000 億円（同 73.3%）、「製造業（除輸送機械業）」1 兆 6,788 億円（同 21.6%）、食料品や土産品のパッケージ製造などの「農林水産業、鉱業および軽工業」2,978 億円（同 3.8%）と試算した。

全国では「サービス業」11 兆 6,485 億円（同 91.7%）（図 4 - 2）、製造業（除輸送機械業）」2 兆 5,257 億円（17.0%）、「農林水産業、鉱業および軽工業」4,108 億円（同 2.8%）、「輸送機械業」2,357 億円（同 1.6%）と試算した。

経済効果のイメージ図

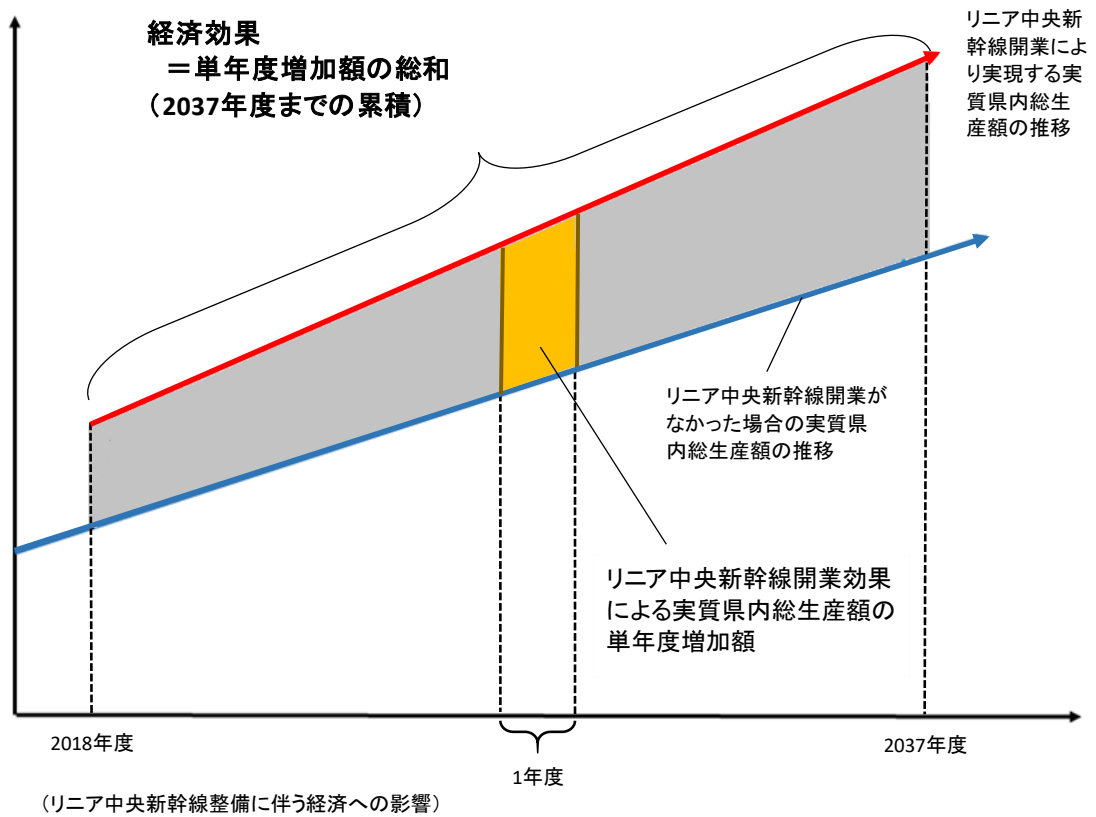
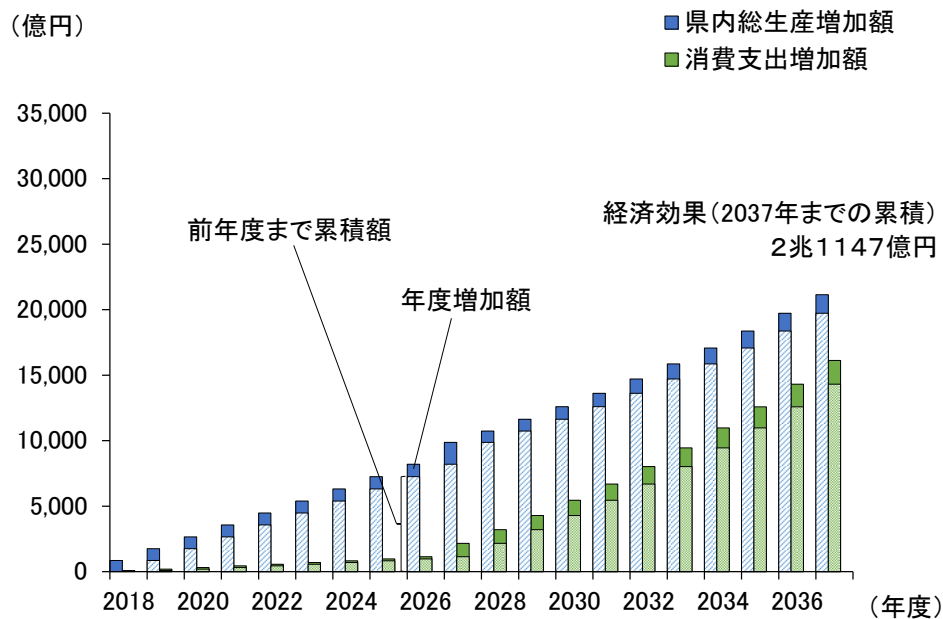
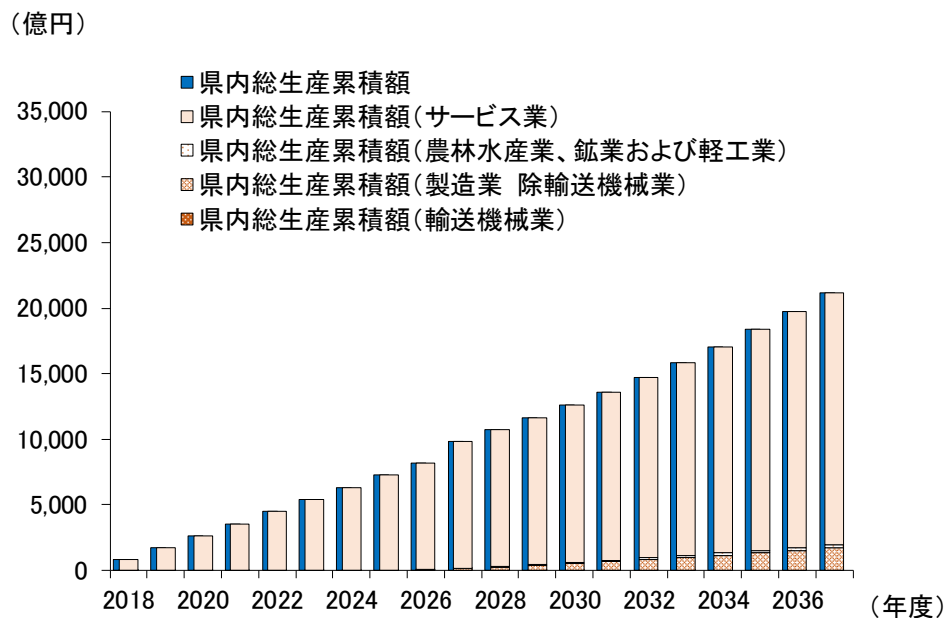


図 1-1 リニア中央新幹線の経済効果（長野県）



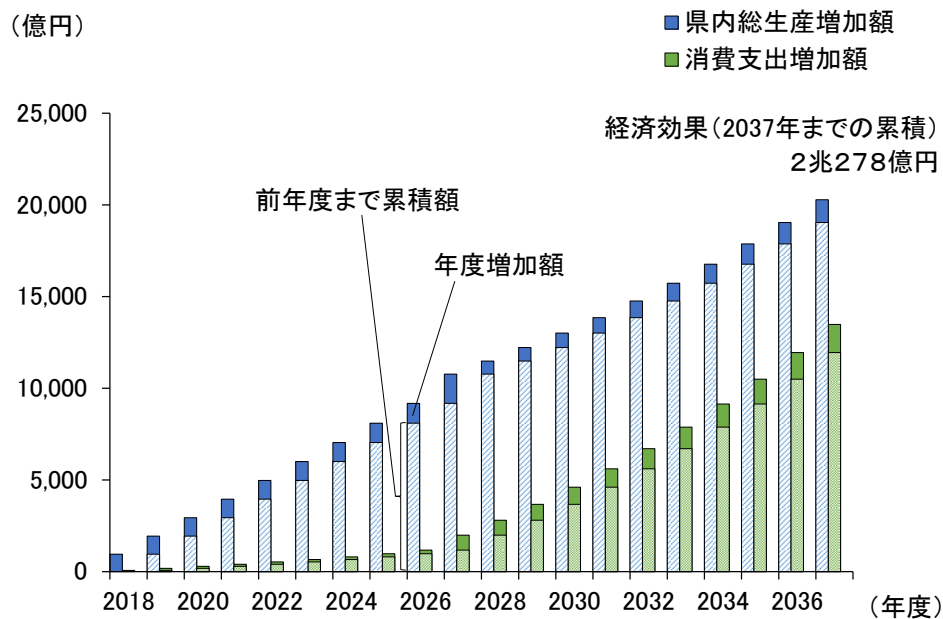
(出所) 弊所試算

図 1-2 リニア中央新幹線の経済効果（長野県、産業別）



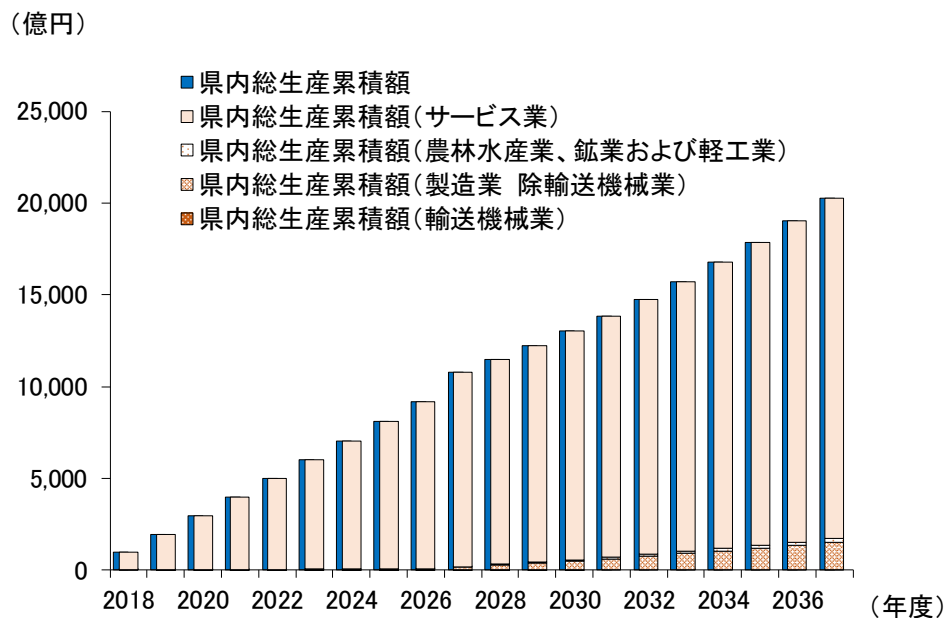
(出所) 弊所試算

図 2-1 リニア中央新幹線の経済効果（岐阜県）



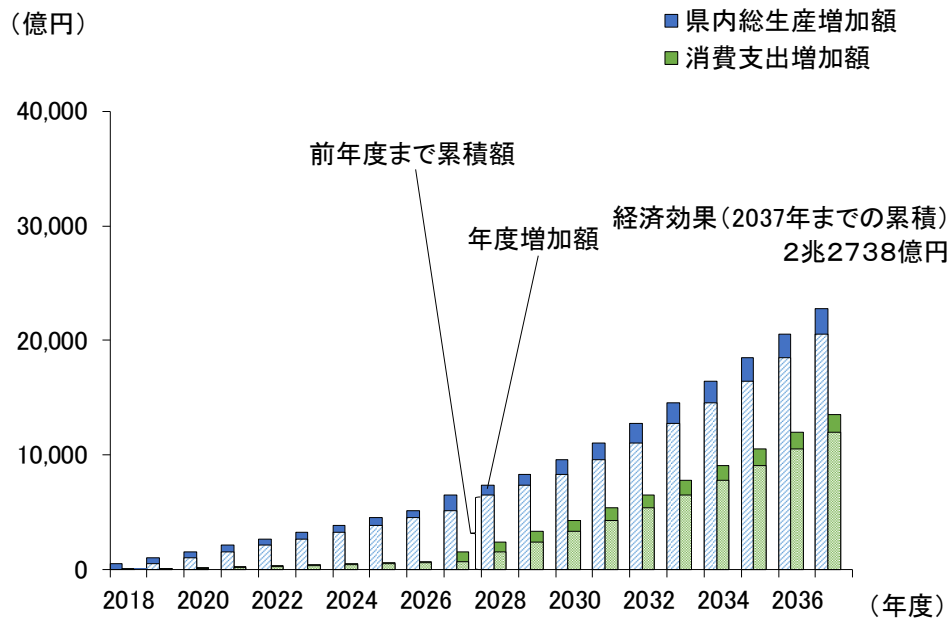
(出所) 弊所試算

図 2-2 リニア中央新幹線の経済効果（岐阜県、産業別）



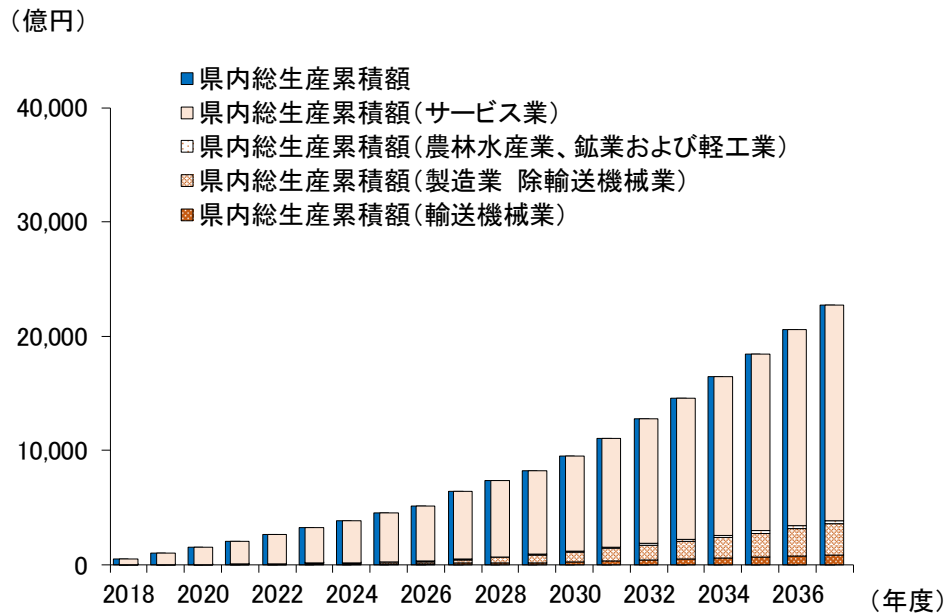
(出所) 弊所試算

図 3-1 リニア中央新幹線の経済効果（愛知県）



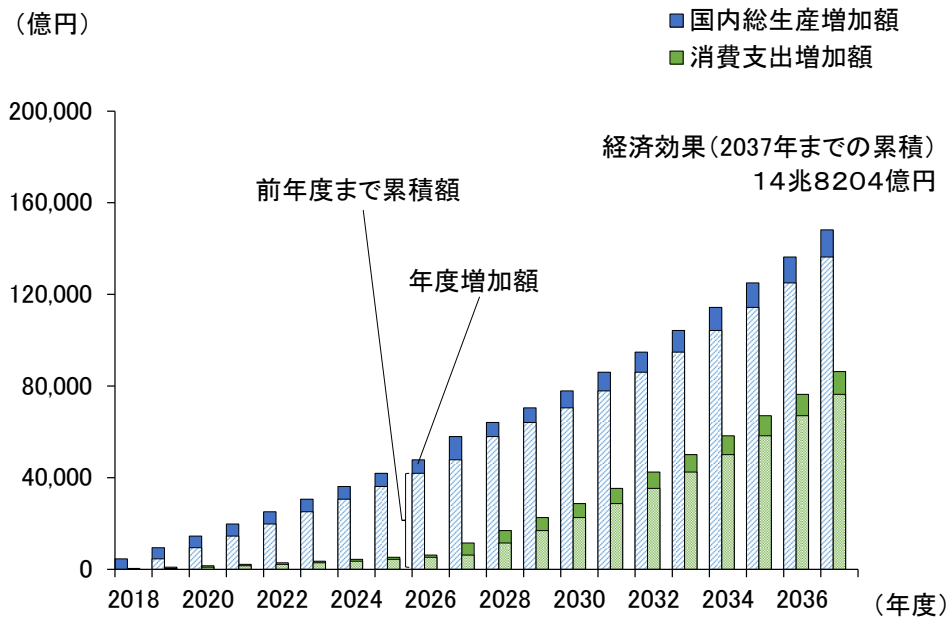
(出所) 弊所試算

図 3-2 リニア中央新幹線の経済効果（愛知県、産業別）



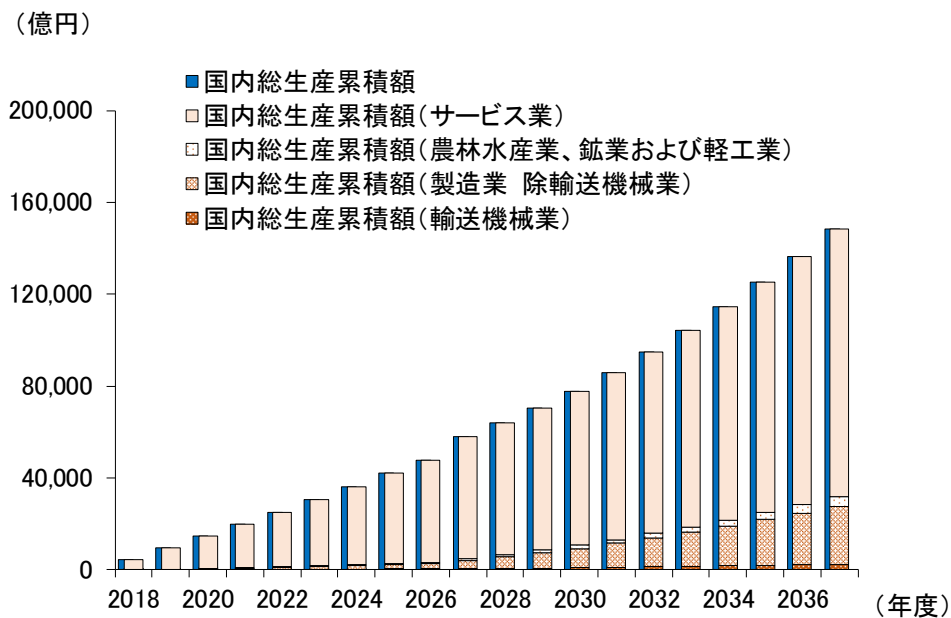
(出所) 弊所試算

図 4-1 リニア中央新幹線の経済効果（全国）



（出所）弊所試算

図 4-2 リニア中央新幹線の経済効果（全国、産業別）



（出所）弊所試算

本資料に関するお問い合わせは、研究部（代表 052-212-8790）までご連絡下さい。