

参考4. 中期計画の効果

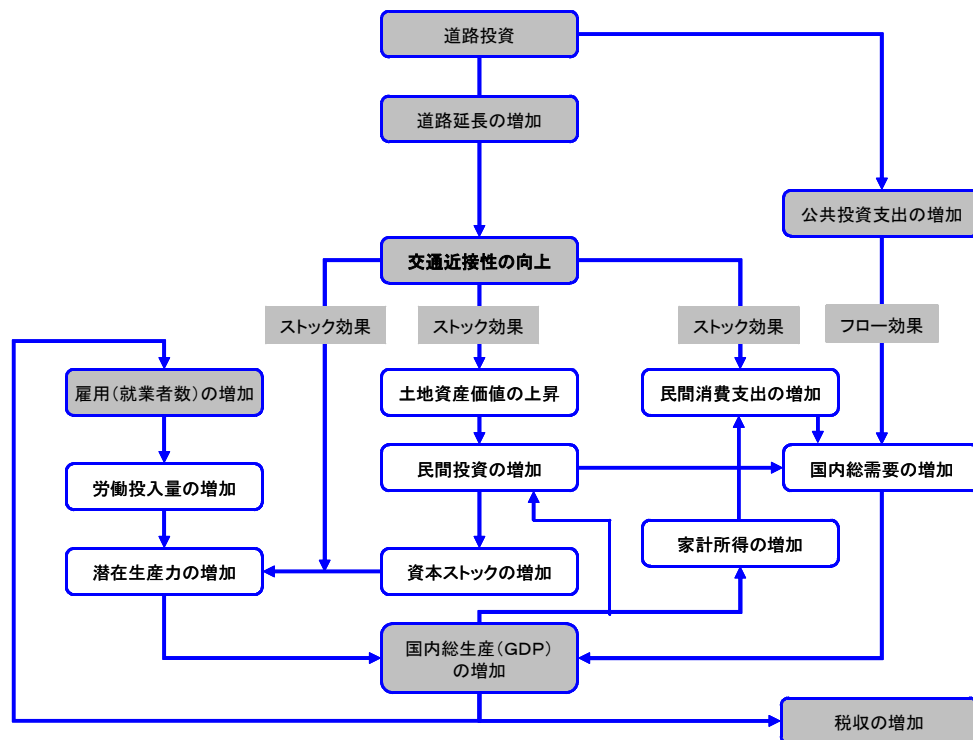
○道路整備による経済効果

道路の整備は、輸送条件の改善による流通の合理化、生産性の向上などを通じて生産力を拡大させ、また、道路投資そのものが最終需要を創出することにより、国内総生産を増加させる効果を持っている。

道路整備の効果の一つの分類方法としては、道路整備の際の財政支出が有効需要を創出して国内総生産の増加をもたらすというフロー効果(需要創出効果)と、道路が建設され、社会資本として蓄積される中で、その本来の機能(交通機能、空間機能等)から発生するストック効果(生産力効果)とに分類する方法がある。

こうした効果を本計画について当てはめるため、マクロ計量経済モデルを用いて道路整備による国内総生産の増加効果の推計を実施した。このモデルにおいては、フロー効果とストック効果の両方を計測しており、ストック効果については、道路が整備され供用されることで、交通近接性(移動時間が短縮するなど交通の利用のしやすさ)が向上することに伴い、以前と同じ資本・労働量でより多くの生産が可能となる効果や、自動車で行ける範囲が拡大し、観光・レジャー関連の消費が増加する効果などの発現するプロセスを反映させたものとなっている。この結果、平成20年度に1兆円の道路投資を行った場合における10年間の効果の合計は、約2.6兆円と推計される。

これを、フロー効果、ストック効果の2つの要因にわけて計測すると、フロー効果が約1.0兆円、ストック効果が約1.6兆円である。また、国内総生産が増加することにより、税収が約4,500億円増加し、雇用が約2.2万人増加することが推計される。



【マクロ計量経済モデルにおける効果波及過程の概念図】

道路投資の経済効果

道路投資 1 兆円の効果

(平成20年度に1兆円の投資)



10年間合計の効果(平成20～29年度)

国内総生産 (GDP) の増加

フロー効果(道路投資による需要創出効果(用地補償費(約2,200億円)の効果を除く。)):

約 1. 0 兆円

ストック効果(交通利便性の向上がもたらす経済波及効果(道路ストックがある限り発現しつづける効果)):

約 1. 6 兆円

合計:

約 2. 6 兆円

うち製造業におけるGDPの増加	約14,200億円
うち不動産業におけるGDPの増加	約 5,400億円
うち運輸業におけるGDPの増加	約 1,400億円

※国民一人当たり換算 (一人当たり投資額 約7,800円)

フロー効果: 約8,000円 ストック効果: 約12,300円 合計: 約20,300円

税収の増加 約 4, 5 0 0 億円

雇用の増加 約 2. 2 万人

(備考) 各経済効果はマクロ計量経済モデルによる。なお、これは全国モデルのため、地域毎のインプット・アウトプットは算出していない。また、投資の翌年度に供用すると仮定。

四捨五入の関係で、各項目の合計が一致しない場合がある。