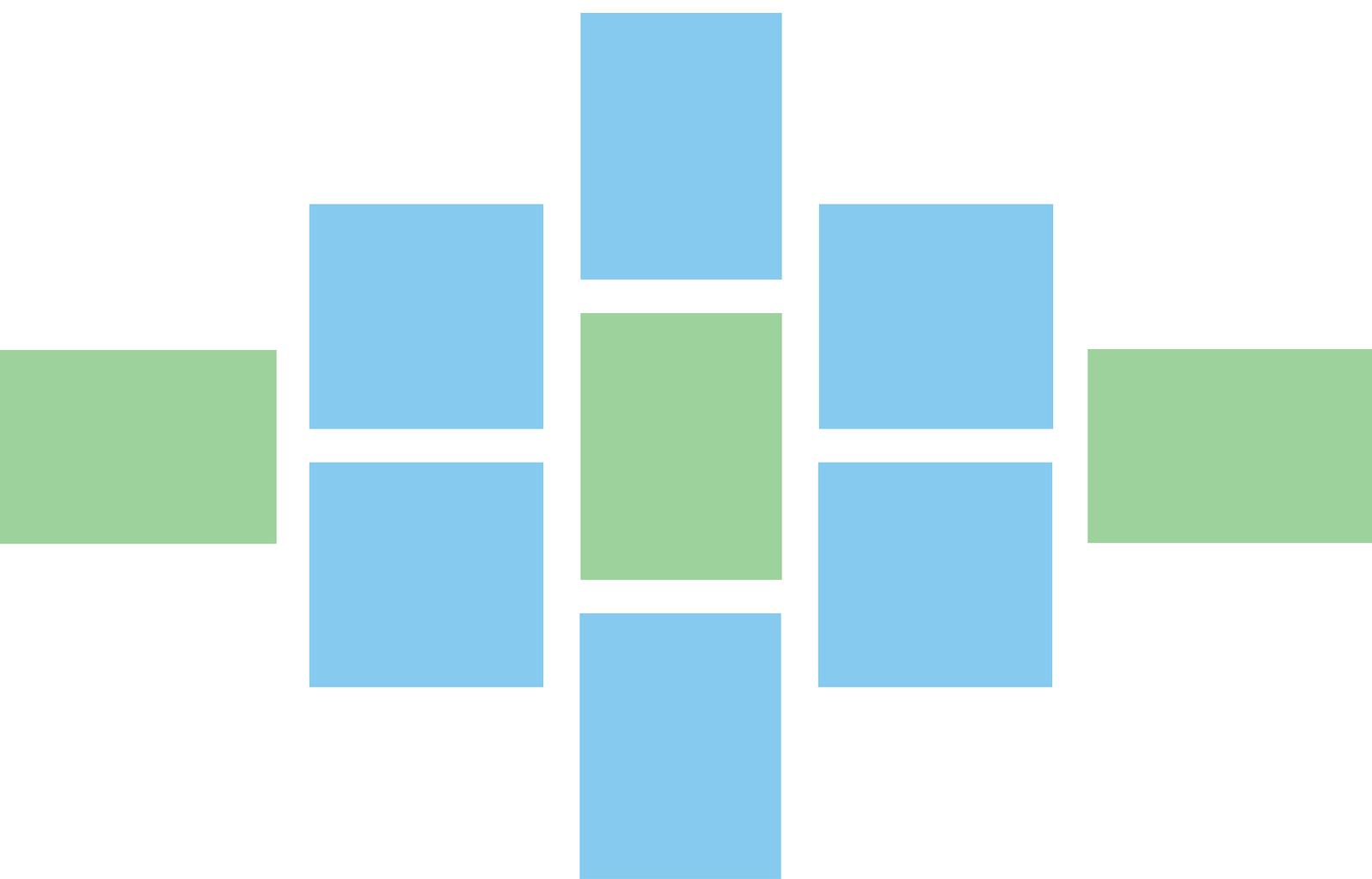


中部圏経済白書2018

～好調が続く中部圏経済、そしてリニア時代に向けて～



2018年4月

公益財団法人 中部圏社会経済研究所
Chubu Region Institute for Social and Economic Research

はじめに

当研究所は、「中部圏経済白書」を、中部圏の経済動向を年間として分析してその状況を把握・理解いただくとともに、当地域の課題であるテーマをしっかりと分析をして今後の地域発展のための各種施策に役立てていただくため、毎年発刊することといたしました。

このたび創刊となる「中部圏経済白書2018」は、中部圏の2017年中の経済動向を回顧するとともに、地域の近未来にとって象徴的な存在であるリニア中央新幹線の経済効果を分析しました。

第1章では、中部圏の2017年の経済動向について分析しました。

わが国では、2012年12月に始まった現在の景気拡張局面がいざなぎ景気（1965年11月～1970年7月の57か月間）を超え、戦後最長であった2002年2月～2008年2月の73か月間を超える可能性が指摘されているところです。一方で、好景気の実感が薄いとの声も大きく、賃金の上昇から家計消費が改善する状況には至ってはいません。こうした大きな流れの中で、2017年のわが国経済は、海外経済の好調を背景に企業部門を中心として着実な回復を続けています。

自動車産業をはじめとする製造業を中心として、わが国経済のけん引役である中部圏経済においては、海外経済の好調と為替相場における円安傾向の影響が他地域に先駆けてあらわれ、2017年には、輸出の増加、企業の収益改善、設備投資の好調など経済の好循環がはっきりとしたかたちで見られました。特に、2017年前半は北陸地域、後半は東海地域で景気が好調となりました。一方で、人口減少・少子高齢化に伴う人手不足の問題は、中部圏において、全国的に見てもひっ迫度合いが強くなっています。

第2章では、リニア中央新幹線の経済効果について分析しました。

2027年に品川－名古屋間で先行開業するリニア中央新幹線が中部圏にもたらす経済活性化の効果には、大きな注目が集まっています。近年名古屋駅周辺では急ピッチで開発が進み、将来的には東京－名古屋間の所要時間短縮に伴う交流関連消費額の増加が期待されているところです。人と人との対面での情報交換の機会が増えることで、地域にイノベーションが生まれる可能性も指摘できます。

本白書を産学官の各方面でご活用いただきまして、地域のさらなる発展に貢献できれば幸いです。

なお、本書の作成にあたっては、ヒアリングやデータの提供等で多くの行政機関、企業、団体などのご協力をいただきましたことを、深く感謝申し上げます。

2018年4月

公益財団法人 中部圏社会経済研究所

目 次

はじめに

第1章 中部圏の2017年の経済動向	1
第1節 中部圏の景気動向の推移	2
1. 東海3県	2
2. 北陸3県	6
3. 中部5県	9
4. 中部9県	12
参考 各県版景気動向指数の推移	15
第2節 海外経済の動向と中部圏経済	20
1. 海外経済	20
2. 為替と輸出	21
第3節 中部圏の企業動向	23
1. 生産	23
2. 設備投資	25
3. 金融	29
第4節 中部圏の家計動向	30
1. 消費	30
2. 住宅	32
第5節 中部圏の雇用動向	35
1. 労働	35
2. 賃金	40
3. 人手不足と賃金上昇の関係	42
第6節 注目される ロボット産業の動向	47
1. 全国	47
2. 中部9県	49
第2章 リニア中央新幹線の経済効果	53
第1節 リニア中央新幹線の概要	54
第2節 リニア中央新幹線の経済効果	55
1. 推計の前提	56
2. 推計結果	61
参考1. 品川（東京）－名古屋間の駅・所要時間・整備	79
参考2. 集積のメリットとストロー効果	95
参考文献	103

第1章 中部圏の2017年の経済動向

本章では、中部圏の2017年の経済動向について分析する。

第1節では、中部圏の景気動向について、中部圏景気動向指数を用いてその推移を確認し、2017年の景気動向を回顧する。

第2節では海外経済と中部圏経済、第3節では中部圏の企業動向、第4節では中部圏の家計動向について取り上げる。

第5節では中部圏の雇用動向を、人手不足の状況と賃金上昇の関係について焦点を当てつつ分析を行う。

第6節では中部圏の産業のなかで近年注目されているロボット製造業の概況を紹介する。

なおここでは、下記の地域区分を採用している。

地域名	都道府県名
東海3県	岐阜県、愛知県、三重県
北陸3県	富山県、石川県、福井県
中部5県	長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
中部9県 (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

第1節 中部圏の景気動向の推移

1. 東海3県

東海3県の景気動向について、中部圏（東海3県）景気動向指数¹を用いて、確認する。まず、CI一致指数の推移を確認すると（図1-1-1）²、2017年はおおむね上昇基調にあったことがわかる。特に年の終盤に大きな伸びを見せた。2017年1月のCI一致指数は122.7、4月にはプラス4.0ポイントと大きく上昇した。その後は、ややもたつく場面も見られたものの、10月以降12月まで3か月連続で上昇した。その結果、12月は133.2となり、1月と比較すると、プラス10.5ポイントと大幅に上昇することとなった。

CI先行指数については、2017年1月は124.9、以降4月の132.6まで急速に上昇した。一致指数同様、その後は、ややもたつく場面も見られたものの、おおむね高い水準を保ったまま12月には135.7となり、1月と比較すると、プラス10.8ポイントと大幅に上昇することとなった。

同様に、DI一致指数、DI先行指数の推移を確認すると（図1-1-2）³、2017年1月にはそれぞれ33.3、46.2と目安になる50を下回っていたものの、先行指数については2月、一致指数については4月に50を上回り、以降はおおむね50を上回って推移した。12月には、一致指数が95.0、先行指数が61.5となり、両指数とも50を上回っており、特に一致指数は高い水準となった。

以上のような景気動向指数の推移から機械的に判断される基調判断（表1-1-1）については⁴、景気の現状について、2017年1月に「景気の現状は、景気拡張の動きが足踏みしている」と前月から判断を据え置いた後、5月まで「景気拡張の動きが足踏み」の判断を維持していたが、6月に「景気の現状は、景気拡張局面において改善している」と上方改定した。以降、12月まで7か月連続で「景気拡張局面において改善」の判断を続けた。

景気の先行きについては、2017年1月に現状と同様「景気の先行きについては、景気

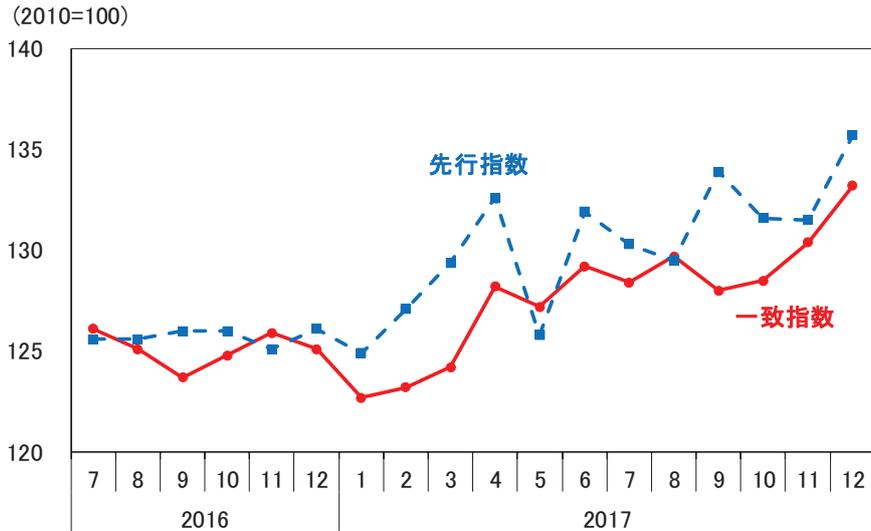
¹ 景気動向指数とは、様々な経済活動を代表し、かつ景気動向に敏感に反応するような複数の経済指標の動きを一つの指標として統合したものである。公益財団法人中部圏社会経済研究所では、中部広域9県（富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀）は、全国の経済規模の2割弱を占め、かつ自動車産業をはじめとする製造業の集積地として全国の景気を引っ張るエンジン役であり、その景気動向を的確かつ迅速にとらえる意義は非常に大きいとの認識の下、中部圏景気動向指数を開発し、2017年1月以降、毎月公表している。中部圏景気動向指数は、東海3県、北陸3県、中部5県、中部9県の4地域において作成され、参考として、各県版景気動向指数も試算されている。

² 景気動向指数のうち、CI（コンポジット・インデックス）とは、構成指標の前月からの動きを合成することによって、景気変動の大きさや勢いを測定する指標であり、先行指数、一致指数、遅行指数からなる。中部圏景気動向指数では、先行指数と一致指数が作成されている。先行指数は景気に先行して動くため将来の景気の動きを予測する目的で利用され、一致指数は景気とほぼ一致して動くため景気の現状把握に利用される。

³ DI（ディフュージョン・インデックス）とは、構成指標のうち、3か月前と比較して改善している指標の割合を算出することで、景気各経済部門への波及度を測定する指標である。月々の振れがあるものの、50を目安とし、景気拡張局面では50を上回り、後退局面では下回る傾向がある。CIと同様、先行指数、一致指数、遅行指数からなり、中部圏景気動向指数では、先行指数と一致指数が作成されている。

⁴ 中部圏景気動向指数では、景気の現状と先行きについて、それぞれCI一致指数とCI先行指数の動きをあらかじめ決められた基準にあてはめ、基調判断を定めている。基調判断には、①改善②足踏み③局面変化④悪化⑤下げ止まりがある。

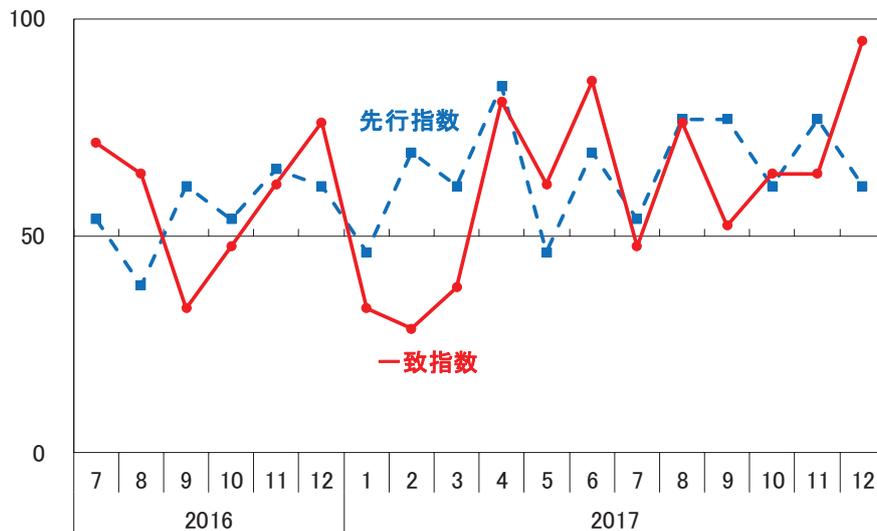
図 1 - 1 - 1 中部圏（東海 3 県）景気動向指数：CI



		2017											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
先行指数		124.9	127.1	129.4	132.6	125.8	131.9	130.3	129.5	133.9	131.6	131.5	135.7
一致指数		122.7	123.2	124.2	128.2	127.2	129.2	128.4	129.7	128.0	128.5	130.4	133.2

(出所) 弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

図 1 - 1 - 2 中部圏（東海 3 県）景気動向指数：DI



		2017											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
先行指数		46.2	69.2	61.5	84.6	46.2	69.2	53.8	76.9	76.9	61.5	76.9	61.5
一致指数		33.3	28.6	38.1	81.0	61.9	85.7	47.6	76.2	52.4	64.3	64.3	95.0

(出所) 弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

拡張の動きが足踏みすることが見込まれる」と前月から判断を据え置いた後、2017年3月には、現状の判断に先んじて「景気の先行きについては、景気拡張局面において改善することが見込まれる」と上方改定した。以降、12月まで10か月連続で「景気拡張局面において改善」の判断を続けた。

表 1 - 1 - 1 基調判断（東海 3 県）の推移

判断月 (公表日)	判断
2017年1月分 (2017年4月5日)	景気の現状は、 景気拡張の動きが足踏み している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張の動きが足踏み することが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年2月分 (2017年5月2日)	景気の現状は、 景気拡張の動きが足踏み している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張の動きが足踏み ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年3月分 (2017年6月16日)	景気の現状は、 景気拡張の動きが足踏み している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 することが見込まれる。 <u>(前月から上方改定)</u>
2017年4月分 (2017年7月6日)	景気の現状は、 景気拡張の動きが足踏み している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年5月分 (2017年8月2日)	景気の現状は、 景気拡張の動きが足踏み している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年6月分 (2017年9月7日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。 <u>(前月から上方改定)</u> 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年7月分 (2017年10月4日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年8月分 (2017年11月8日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年9月分 (2017年12月6日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年10月分 (2018年1月12日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年11月分 (2018年2月5日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年12月分 (2018年3月6日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 ことが見込まれる。(前月から据え置き)

(出所) 弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

表 1 - 1 - 2 CI一致指数（東海 3 県）の寄与度分解

CI一致指数 差分 (前半:1-6月 後半:7-12月)	前半 4.1	後半 4.0
指標別の寄与度	寄与度	寄与度
(消費面)		
百貨店・スーパー販売額(既存店)(前年同月比)	0.24	0.31
耐久消費財出荷指数	0.06	0.83
(投資面)		
投資財出荷指数	0.24	0.60
(生産面)		
生産指数(鉱工業)	0.46	1.54
生産財出荷指数	0.68	1.55
(雇用面)		
所定外労働時間(調査産業計)	0.65	0.12
有効求人倍率	1.84	-0.94

(出所) 弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

最後に、CI一致指数の変化に対する各経済分野の寄与度について、2017年の前半（1 - 6月）と後半（7月 - 12月）に分けて確認する（表 1 - 1 - 2）。前半は、CI一致指数が4.1ポイント上昇し、全ての指標がプラス寄与となっている。このうち、有効求人倍率が1.84ポイントプラスに寄与している。雇用環境について、東海3県は全国

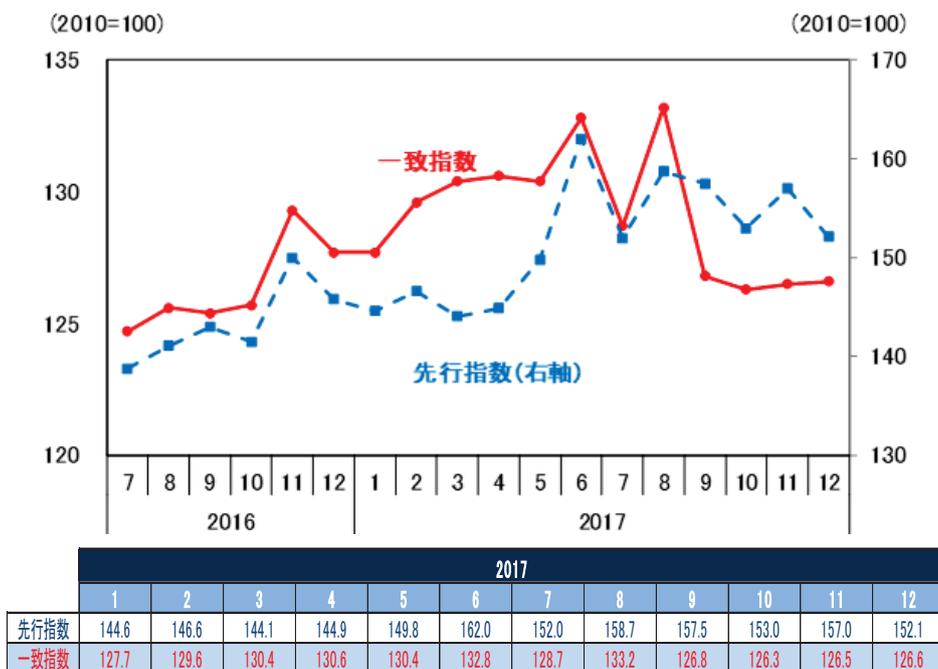
的にも労働需給のひっ迫度合いが強い地域であり、年前半はこの影響が強くあらわれた。その他、海外経済の好調を背景に、生産面が特に好調となり、輸送機械工業の自動車部品、はん用・生産用・業務用機械工業、電子部品・デバイス工業などを中心に堅調に推移し、生産指数（鉱工業）、生産財出荷指数を合わせると、1.00ポイントを上回るプラス寄与となった。

2017年後半も、CI一致指数は4.0ポイント上昇した。ただし、年前半にプラス寄与が大きかった有効求人倍率はマイナス寄与となり、一方で、生産面は引き続き好調、輸送機械工業の乗用車も年後半は堅調に推移し、生産指数（鉱工業）、生産財出荷指数ともに1.50ポイントを上回るプラス寄与となった。有効求人倍率は、高水準ながらも横ばいとなったことが、マイナス寄与の要因となった。また、投資面については、投資財出荷指数が0.60ポイントプラスに寄与している。企業が人手不足を補う省力化投資を積極化したことが後押ししたと考えられる。消費面でも、百貨店・スーパー販売額（既存店）（前年同月比）、耐久消費財出荷指数ともにプラス寄与となった。

2. 北陸3県

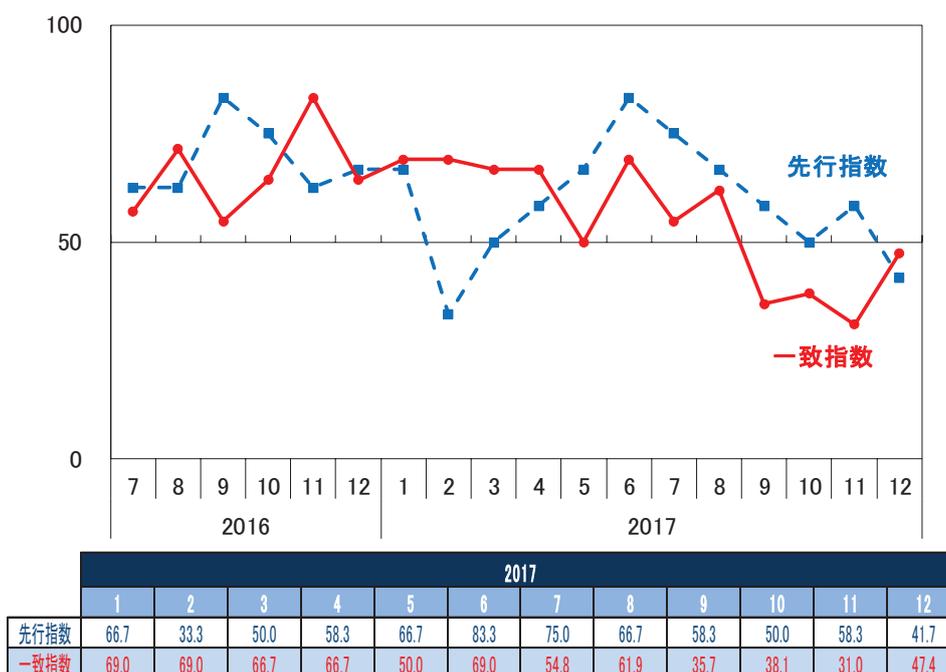
北陸3県の景気動向について、中部圏（北陸3県）の景気動向指数を用いて、確認する。まず、CI一致指数の推移を見ると（図1-1-3）、2017年は前半から急速に上昇していたものの、夏以降は横ばいから下落基調となり、後半は足踏みが続いたことがわかる。2017年1月のCI一致指数は127.7、8月には133.2とピークをつけ、この間、5.5ポ

図1-1-3 中部圏（北陸3県）景気動向指数：CI



(出所) 弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

図1-1-4 中部圏（北陸3県）景気動向指数：DI



(出所) 弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

イント上昇した。しかし、その後は、9月にマイナス6.4ポイントと大幅に下落するなど低迷した。12月は126.6となり、1月と比較すると、マイナス1.1ポイントと下落することとなった。

CI先行指数については、2017年1月は144.6、5月、6月に急速に上昇したものの、夏以降は、CI一致指数同様横ばいから下降基調となった。ただし、1月と12月（152.1）を比較すると、プラス7.5ポイントと上昇している。

同様に、DI一致指数、DI先行指数により、景気の推移を確認すると（図1-1-4）、2017年1月はそれぞれ69.0、66.7、以降も前半は一致指数、先行指数ともにおおむね目安となる50を上回って推移していた。しかし、年後半には徐々に水準を下げ、一致指数が50を下回るが多くなった。12月には、それぞれ47.4、41.7となり、両指数とも50を下回った。

以上のような景気動向指数の推移から機械的に判断される基調判断（表1-1-3）については、景気の現状について、2017年1月に「景気の現状は、景気拡張局面において改善している」と上方改定（2016年12月の基調判断は「上方への局面変化」）した後、9月まで9か月連続で「景気拡張局面において改善」の判断を維持していたが、10月に「景気の現状は、景気拡張の動きが足踏みしている」と下方改定した⁵。以降、12月まで3か月連続で「景気拡張の動きが足踏み」の判断を続けた。

なお、景気の先行きについては、2016年11月に現状の判断に先んじて「景気の先行きについては、景気拡張局面において改善することが見込まれる」と上方改定して以降、2017年9月まで11か月連続で「景気拡張局面において改善」の判断を維持した。10月には、現状の判断と同じタイミングで「景気の先行きについては、景気拡張の動きが足踏みすることが見込まれる」と下方改定し、以降、12月まで3か月連続で「景気拡張の動きが足踏み」の判断を続けた。

最後に、CI一致指数の変化に対する各経済分野の寄与度について、2017年の前半（1-6月）と後半（7月-12月）に分けて確認する（表1-1-4）。年前半は、CI一致指数が5.1ポイント上昇した。このうち、有効求人倍率が3.17ポイントプラスに寄与している。雇用環境について、北陸3県は全国的にも労働需給のひっ迫度合いが強い地域であり、年前半はこの影響が強くあらわれた。その他、海外経済の好調を背景に、生産面、投資面も好調となり、生産指数（鉱工業）、投資財出荷指数がそれぞれ1.00ポイントを上回るプラス寄与となった。生産面では、化学工業、電子部品・デバイス工業、はん用・生産用・業務用機械工業が堅調に推移した。一方、消費面は、百貨店・スーパー販売額（既存店）（前年同月比）、耐久消費財出荷指数ともにマイナス寄与であった。

2017年後半は、CI一致指数がマイナス6.2ポイントと下落した。このうち、有効求人倍率が5.41ポイントマイナスに寄与している。倍率が高水準ながらも横ばいからやや下

⁵ 「景気拡張の動きが足踏み」という基調判断は、景気が拡張局面にある中でおおむね横ばいの動きとなっていることを意味する。

表 1 - 1 - 3 基調判断（北陸3県）の推移

判断月 (公表日)	判断
2017年1月分 (2017年4月5日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。 <u>(前月から上方改定)</u> 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 することが見込まれる。 <u>(前月から据え置き)</u>
2017年2月分 (2017年5月2日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。 <u>(前月から据え置き)</u> 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 することが見込まれる。 <u>(前月から据え置き)</u>
2017年3月分 (2017年6月16日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。 <u>(前月から据え置き)</u> 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 することが見込まれる。 <u>(前月から据え置き)</u>
2017年4月分 (2017年7月6日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。 <u>(前月から据え置き)</u> 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 することが見込まれる。 <u>(前月から据え置き)</u>
2017年5月分 (2017年8月2日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。 <u>(前月から据え置き)</u> 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 することが見込まれる。 <u>(前月から据え置き)</u>
2017年6月分 (2017年9月7日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。 <u>(前月から据え置き)</u> 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 することが見込まれる。 <u>(前月から据え置き)</u>
2017年7月分 (2017年10月4日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。 <u>(前月から据え置き)</u> 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 することが見込まれる。 <u>(前月から据え置き)</u>
2017年8月分 (2017年11月8日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。 <u>(前月から据え置き)</u> 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 することが見込まれる。 <u>(前月から据え置き)</u>
2017年9月分 (2017年12月6日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。 <u>(前月から据え置き)</u> 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 することが見込まれる。 <u>(前月から据え置き)</u>
2017年10月分 (2018年1月12日)	景気の現状は、 景気拡張の動きが足踏み している。 <u>(前月から下方改定)</u> 景気の先行きについては、 景気拡張の動きが足踏み することが見込まれる。 <u>(前月から下方改定)</u>
2017年11月分 (2018年2月5日)	景気の現状は、 景気拡張の動きが足踏み している。 <u>(前月から据え置き)</u> 景気の先行きについては、 景気拡張の動きが足踏み することが見込まれる。 <u>(前月から据え置き)</u>
2017年12月分 (2018年3月6日)	景気の現状は、 景気拡張の動きが足踏み している。 <u>(前月から据え置き)</u> 景気の先行きについては、 景気拡張の動きが足踏み することが見込まれる。 <u>(前月から据え置き)</u>

(出所) 弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

表 1 - 1 - 4 CI一致指数（北陸3県）の寄与度分解

CI一致指数 差分 (前半:1-6月 後半:7-12月)	前半 5.1	後半 -6.2
指標別の寄与度	寄与度	寄与度
(消費面)		
百貨店・スーパー販売額(既存店)(前年同月比)	-0.27	1.00
耐久消費財出荷指数	-0.63	-1.83
(投資面)		
投資財出荷指数	1.30	-0.10
(生産面)		
生産指数(鉱工業)	1.02	0.06
生産財出荷指数	0.39	-0.11
(雇用面)		
所定外労働時間(調査産業計)	0.13	0.13
有効求人倍率	3.17	-5.41

(出所) 弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

落基調となったことが、大きなマイナス寄与の要因となった。生産面、投資面についても高水準ながらも横ばいからやや下落基調となり、生産財出荷指数、投資財出荷指数がマイナス寄与となった。また、消費面では、耐久消費財出荷指数もマイナス寄与となった。

3. 中部5県

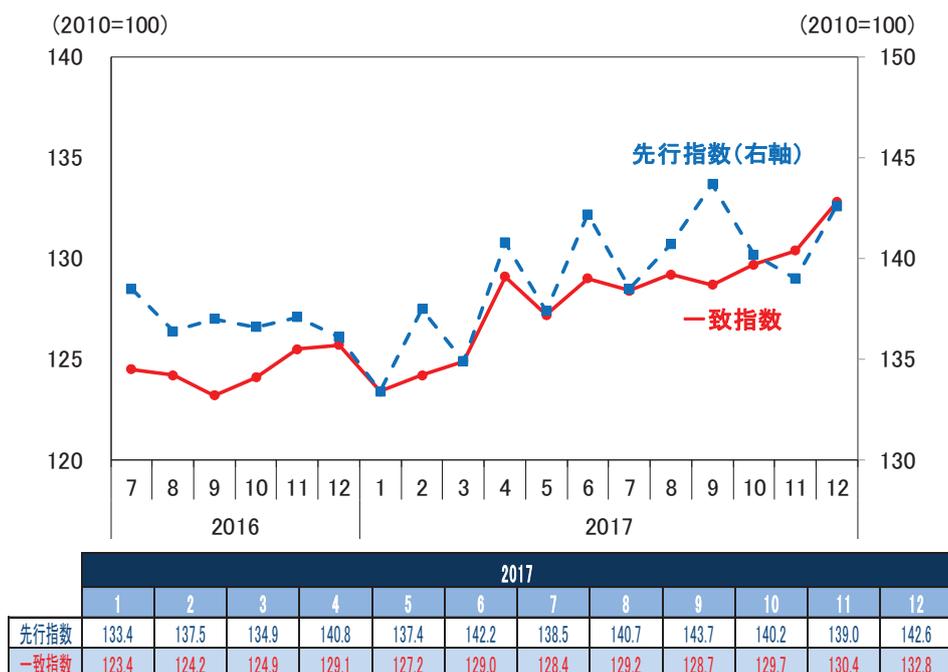
中部5県の景気動向について、中部圏（中部5県）景気動向指数を用いて確認する。まず、CI一致指数の推移を確認すると（図1-1-5）、2017年はおおむね上昇基調にあったことがわかる。特に年の終盤に大きな伸びを見せた。2017年1月のCI一致指数は123.4、4月にはプラス4.2ポイントと大きく上昇した。その後はほぼ横ばいとなっていたが、10月以降12月まで3か月連続で上昇した。その結果、12月は132.8となり、1月と比較すると、プラス9.4ポイントと大幅に上昇することとなった。

CI先行指数については、2017年1月は133.4、以降は上昇と下落を繰り返しつつも9月には143.7とピークをつけた。12月には142.6となり、1月と比較すると、プラス9.2ポイントと大幅に上昇することとなった。

同様に、DI一致指数、DI先行指数の推移を確認すると（図1-1-6）、2017年1月にはそれぞれ50.0、47.4であり、以降も目安になる50近傍で推移していたが、両指数とも4月以降はおおむね50を上回るようになった。12月には、一致指数が85.3、先行指数が57.9となり、両指数とも50を上回った。

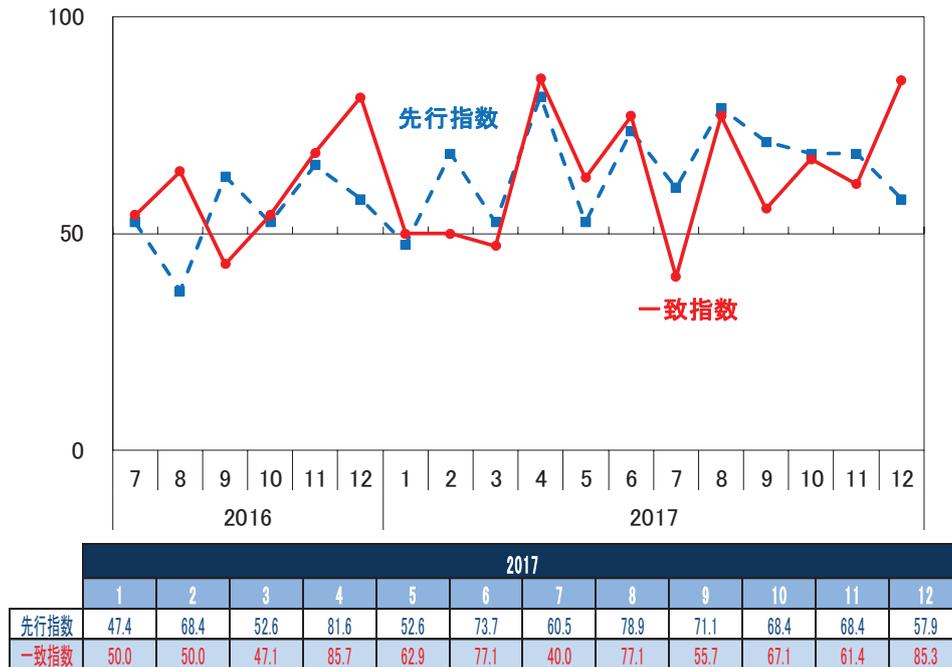
以上のような景気動向指数の推移から機械的に判断される基調判断（表1-1-5）については、景気の現状について、2017年1月に「景気の現状は、景気拡張の動きが足踏みしている」と前月から判断を据え置いた後、5月まで「景気拡張の動きが足踏み」の判断を維持していたが、6月に「景気の現状は、景気拡張局面において改善している」と上方改定した。以降、12月まで7か月連続で「景気拡張局面において改善」の判断を続けた。

図1-1-5 中部圏（中部5県）景気動向指数：CI



（出所）弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

図1-1-6 中部圏（中部5県）景気動向指数：DI



（出所）弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

景気の先行きについては、2017年1月に現状と同様「景気の先行きについては、景気拡張の動きが足踏みすることが見込まれる」と前月から判断を据え置いた後、6月には、現状の判断と同じタイミングで「景気の先行きについては、景気拡張局面において改善することが見込まれる」と上方改定した。以降、12月まで7か月連続で「景気拡張局面において改善」の判断を続けた。

最後に、CI一致指数の変化に対する各経済分野の寄与度について、2017年の前半（1－6月）と後半（7月－12月）に分けて確認する（表1-1-6）。2017年の前半は、CI一致指数が3.3ポイント上昇し、全ての指標がプラス寄与となっている。このうち、有効求人倍率が1.27ポイントプラスに寄与している。雇用環境について、中部5県は全国的にも労働需給のひっ迫度合いが強い地域であり、年前半はこの影響が強くあらわれた。その他、海外経済の好調を背景に、生産面が特に好調となり、輸送機械工業の自動車部品、はん用・生産用・業務用機械工業、電子部品・デバイス工業などを中心に堅調に推移し、生産指数（鉱工業）は0.44、生産財出荷指数は0.48ポイントのプラス寄与となった。

2017年後半も、CI一致指数は3.8ポイント上昇した。ただし、年前半にプラス寄与が大きかった有効求人倍率はマイナス寄与となり、一方で、生産面は引き続き好調、輸送機械工業の乗用車も年後半は堅調に推移し、生産指数（鉱工業）は1.36、生産財出荷指数は1.44ポイントのプラス寄与となった。有効求人倍率は、高水準ながらも横ばいとなったことが、マイナス寄与の要因となった。また、投資面については、投資財出荷指数が0.85ポイントプラスに寄与している。企業が人手不足を補う省力化投資を積極化したこ

とが後押ししたと考えられる。消費面でも、百貨店・スーパー販売額（既存店）（前年同月比）、耐久消費財出荷指数ともにプラス寄与となった。

表 1 - 1 - 5 基調判断（中部 5 県）の推移

判断月 (公表日)	判断
2017年1月分 (2017年4月5日)	景気の現状は、 景気拡張の動きが足踏み している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張の動きが足踏み することが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年2月分 (2017年5月2日)	景気の現状は、 景気拡張の動きが足踏み している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張の動きが足踏み することが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年3月分 (2017年6月16日)	景気の現状は、 景気拡張の動きが足踏み している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張の動きが足踏み することが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年4月分 (2017年7月6日)	景気の現状は、 景気拡張の動きが足踏み している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張の動きが足踏み ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年5月分 (2017年8月2日)	景気の現状は、 景気拡張の動きが足踏み している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張の動きが足踏み ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年6月分 (2017年9月7日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。(前月から上方改定) 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 ことが見込まれる。(前月から上方改定)
2017年7月分 (2017年10月4日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年8月分 (2017年11月8日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年9月分 (2017年12月6日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年10月分 (2018年1月12日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年11月分 (2018年2月5日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年12月分 (2018年3月6日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 ことが見込まれる。(前月から据え置き)

(出所) 弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

表 1 - 1 - 6 CI一致指数（中部 5 県）の寄与度分解

CI一致指数 差分 (前半:1-6月 後半:7-12月)	前半 3.3	後半 3.8
指標別の寄与度	寄与度	寄与度
(消費面)		
百貨店・スーパー販売額(既存店)(前年同月比)	0.19	0.18
耐久消費財出荷指数	0.32	0.20
(投資面)		
投資財出荷指数	0.22	0.85
(生産面)		
生産指数(鉱工業)	0.44	1.36
生産財出荷指数	0.48	1.44
(雇用面)		
所定外労働時間(調査産業計)	0.42	0.26
有効求人倍率	1.27	-0.42

(出所) 弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

4. 中部9県

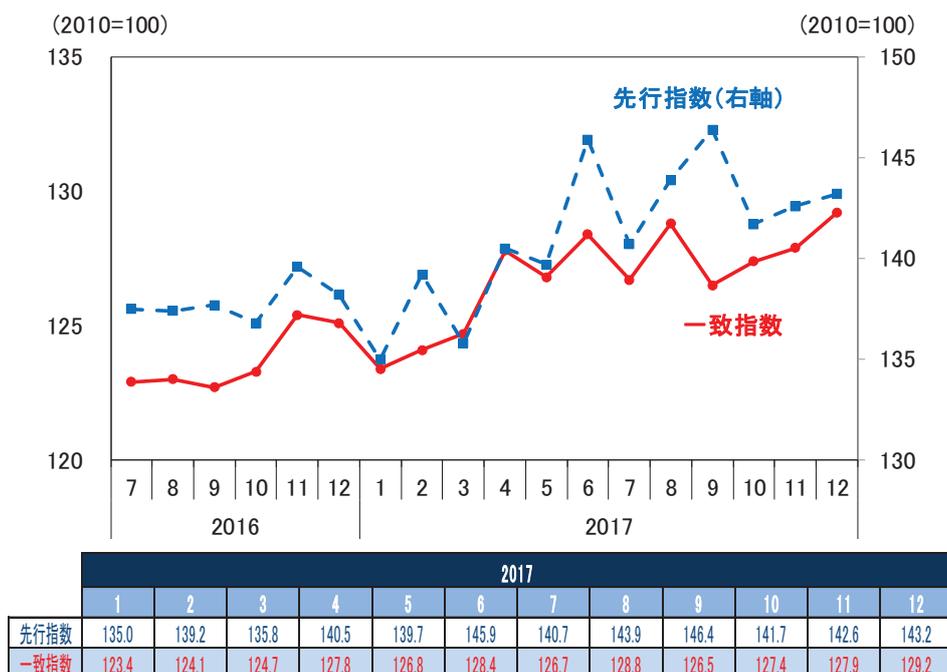
中部9県の景気動向について、中部圏（中部9県）景気動向指数により見てみる。まず、CI一致指数の推移を確認すると（図1-1-7）、2017年はおおむね上昇基調にあったことがわかる。特に年の終盤に安定した伸びを見せた。2017年1月のCI一致指数は123.4、4月にはプラス3.1ポイントと大きく上昇した。その後は上昇と下落を繰り返したが、10月以降12月まで3か月連続で上昇した。その結果、12月は129.2となり、1月と比較すると、プラス5.8ポイントと大幅に上昇することとなった。

CI先行指数については、2017年1月は135.0、以降は上昇と下落を繰り返しつつも9月には146.4とピークをつけた。12月には143.2となり、1月と比較すると、プラス8.2ポイントと大幅に上昇することとなった。

同様に、DI一致指数、DI先行指数の推移を確認すると（図1-1-8）、2017年1月にはそれぞれ54.0、50.0であり、一致指数については以降も目安になる50近傍を推移することが多かったものの、おおむね50を上回った。先行指数も4月以降おおむね50を上回って推移した。ただし、12月には、一致指数が72.9と50を大きく上回る一方、先行指数は50.0となった。

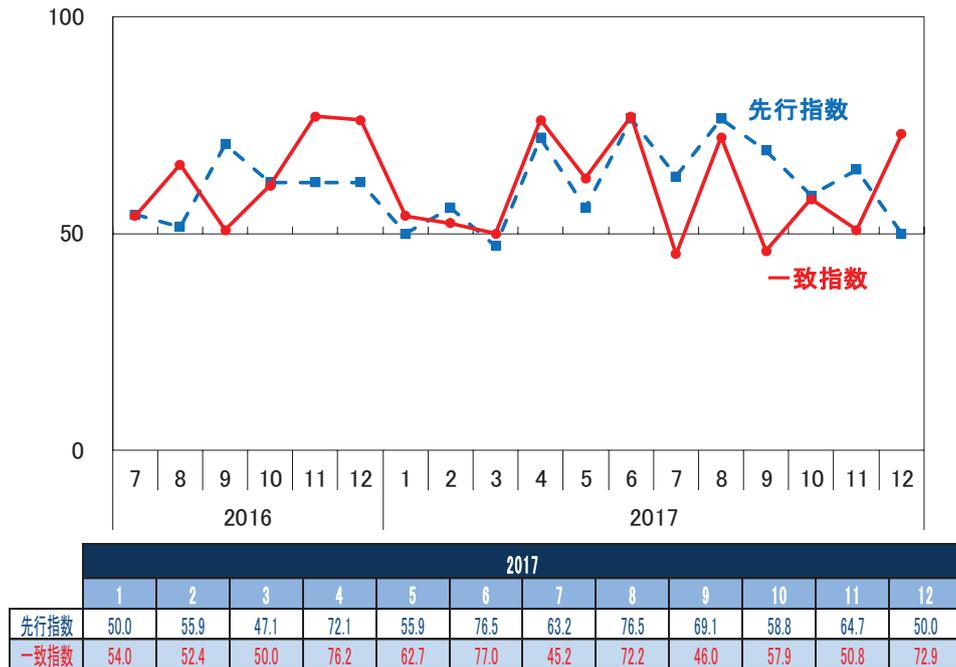
以上のような景気動向指数の推移から機械的に判断される基調判断（表1-1-7）については、景気の現状について、2017年1月に「景気の現状は、景気拡張の動きが足踏みしている」と前月から判断を据え置いた後、5月まで「景気拡張の動きが足踏み」の判断を維持していたが、6月に「景気の現状は、景気拡張局面において改善している」と上方改定した。以降、12月まで7か月連続で「景気拡張局面において改善」の判断を

図1-1-7 中部圏（中部9県）景気動向指数：CI



（出所）弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

図1-1-8 中部圏（中部9県）景気動向指数：DI



（出所）弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

続けた。

景気の先行きについては、2017年1月に現状と同様「景気の先行きについては、景気拡張の動きが足踏みすることが見込まれる」と前月から判断を据え置いた後、6月には、現状の判断と同じタイミングで「景気の先行きについては、景気拡張局面において改善することが見込まれる」と上方改定した。以降、12月まで7か月連続で「景気拡張局面において改善」の判断を続けた。

最後に、CI一致指数の変化に対する各経済分野の寄与度について、2017年の前半（1-6月）と後半（7月-12月）に分けて確認する（表1-1-8）。2017年の前半は、CI一致指数が3.3ポイント上昇し、全ての指標がプラス寄与となっている。このうち、有効求人倍率が1.66ポイントプラスに寄与している。雇用環境について、中部9県は全国的にも労働需給のひっ迫度合いが強い地域であり、年前半はこの影響が強くあらわれた。その他、海外経済の好調を背景に、生産面が特に好調となり、輸送機械工業の自動車部品、化学工業、はん用・生産用・業務用機械工業、電子部品・デバイス工業などを中心に堅調に推移し、生産指数（鉱工業）は0.46、生産財出荷指数は0.31ポイントのプラス寄与となった。

2017年後半は、CI一致指数が0.8ポイントとわずかに上昇した。年前半にプラス寄与が大きかった有効求人倍率はマイナス寄与となり、一方で、生産面は引き続き好調、輸送機械工業の乗用車も年後半は堅調に推移し、生産指数（鉱工業）は0.86、生産財出荷指数は0.98ポイントのプラス寄与となった。有効求人倍率は、高水準ながらも横ばいとなったことが、マイナス寄与の要因となった。また、投資面については、投資財出荷指

数が0.40ポイントプラスに寄与している。企業が人手不足を補う省力化投資を積極化したことが後押ししたと考えられる。消費面でも、百貨店・スーパー販売額（既存店）（前年同月比）がプラス寄与となった。

表 1 - 1 - 7 基調判断（中部9県）の推移

判断月 (公表日)	判断
2017年1月分 (2017年4月5日)	景気の現状は、 景気拡張の動きが足踏み している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張の動きが足踏み することが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年2月分 (2017年5月2日)	景気の現状は、 景気拡張の動きが足踏み している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張の動きが足踏み ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年3月分 (2017年6月16日)	景気の現状は、 景気拡張の動きが足踏み している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張の動きが足踏み ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年4月分 (2017年7月6日)	景気の現状は、 景気拡張の動きが足踏み している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張の動きが足踏み ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年5月分 (2017年8月2日)	景気の現状は、 景気拡張の動きが足踏み している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張の動きが足踏み ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年6月分 (2017年9月7日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。(前月から上方改定) 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 ことが見込まれる。(前月から上方改定)
2017年7月分 (2017年10月4日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年8月分 (2017年11月8日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年9月分 (2017年12月6日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年10月分 (2018年1月12日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年11月分 (2018年2月5日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 ことが見込まれる。(前月から据え置き)
2017年12月分 (2018年3月6日)	景気の現状は、 景気拡張局面において改善 している。(前月から据え置き) 景気の先行きについては、 景気拡張局面において改善 ことが見込まれる。(前月から据え置き)

(出所) 弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

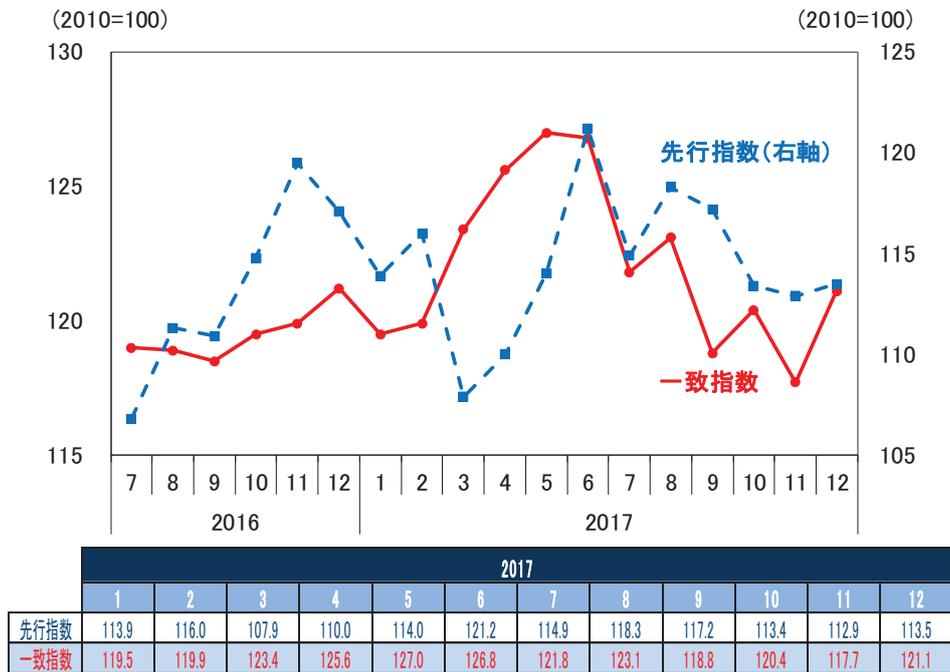
表 1 - 1 - 8 CI一致指数（中部9県）の寄与度分解

CI一致指数 差分 (前半:1-6月 後半:7-12月)	年前半 3.3	年後半 0.8
指標別の寄与度	寄与度	寄与度
(消費面)		
百貨店・スーパー販売額(既存店)(前年同月比)	0.07	0.42
耐久消費財出荷指数	0.14	-0.29
(投資面)		
投資財出荷指数	0.35	0.40
(生産面)		
生産指数(鉱工業)	0.46	0.86
生産財出荷指数	0.31	0.98
(雇用面)		
所定外労働時間(調査産業計)	0.32	0.23
有効求人倍率	1.66	-1.84

(出所) 弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

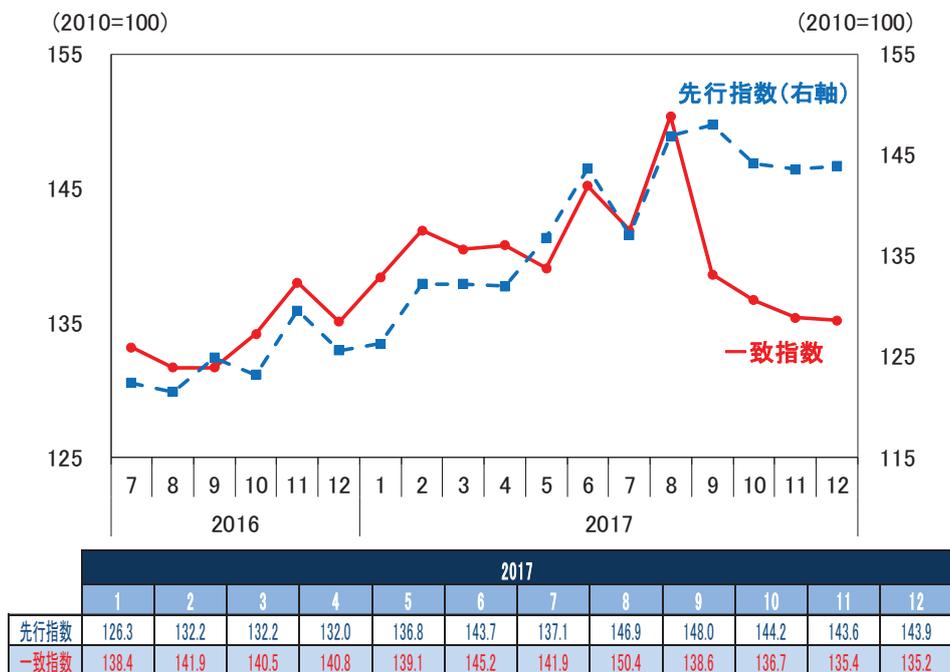
参考 各県版景気動向指数の推移

図 1 - 1 - 9 中部圏（富山県）景気動向指数：CI



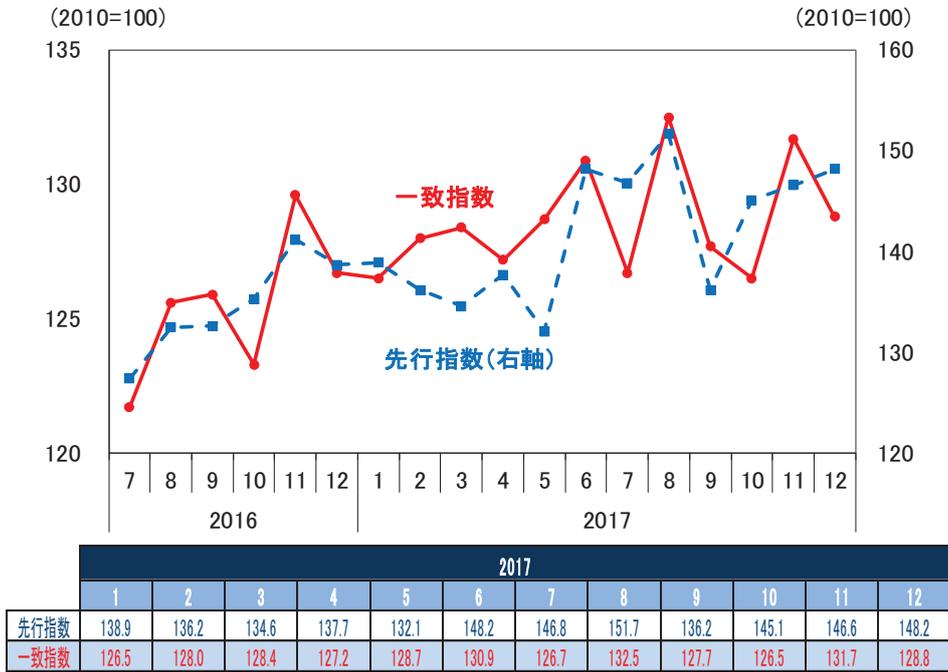
(出所) 弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

図 1 - 1 - 10 中部圏（石川県）景気動向指数：CI



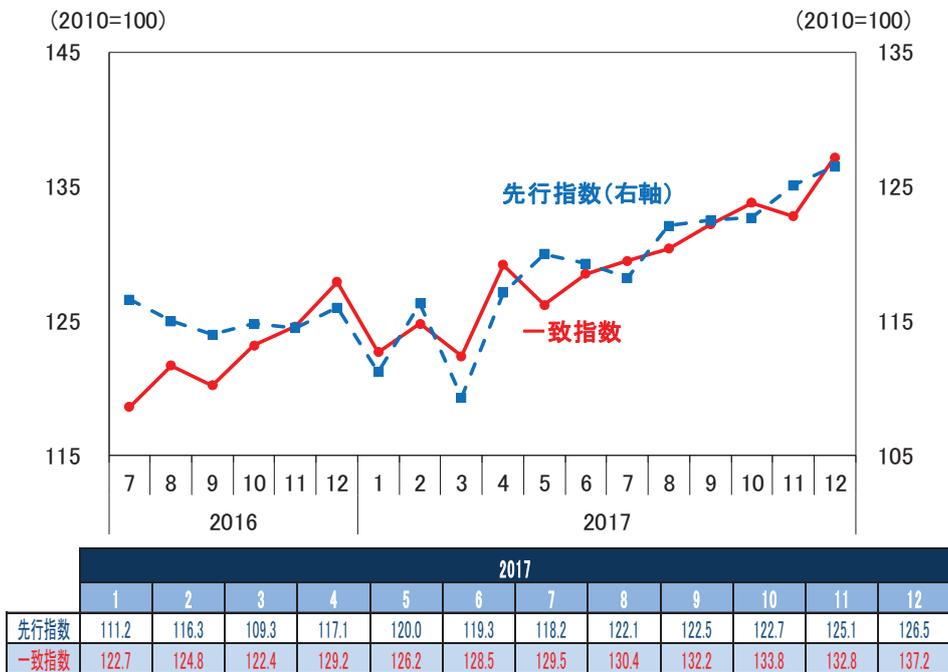
(出所) 弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

図1-1-11 中部圏（福井県）景気動向指数：CI



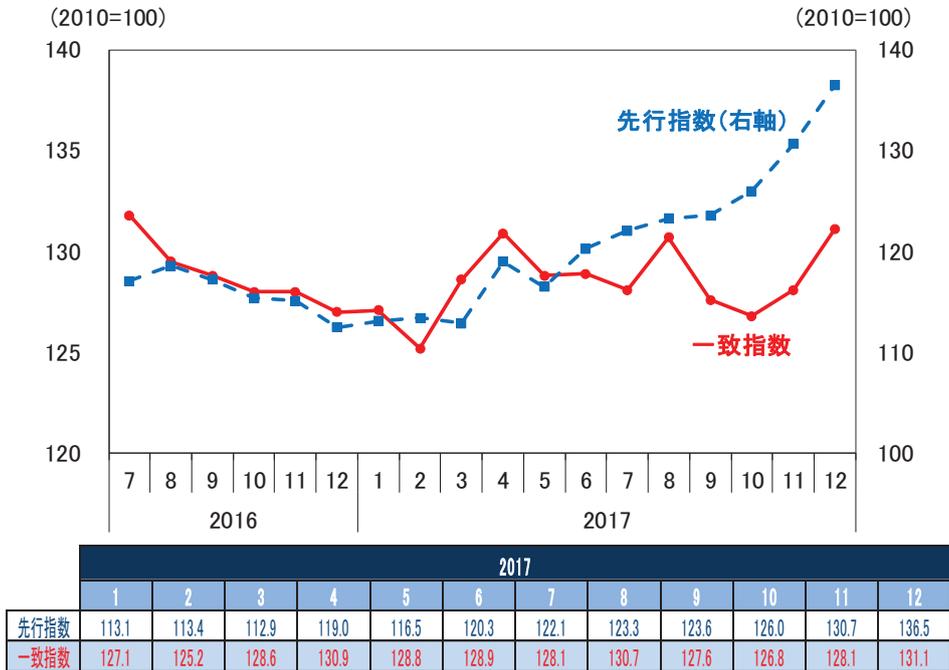
(出所) 弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

図1-1-12 中部圏（長野県）景気動向指数：CI



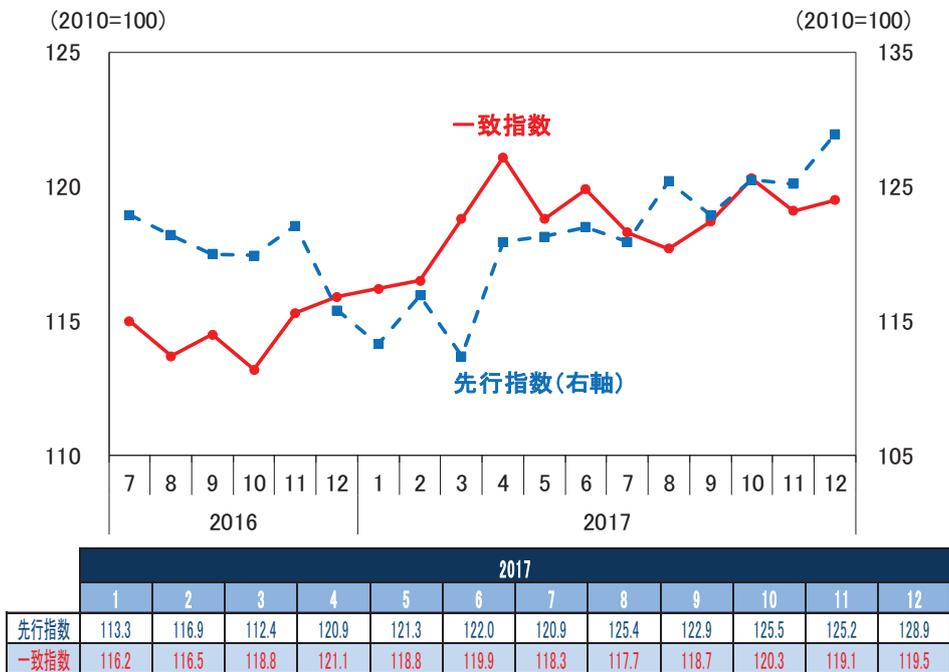
(出所) 弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

図 1 - 1 - 13 中部圏（岐阜県）景気動向指数：CI



(出所) 弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

図 1 - 1 - 14 中部圏（静岡県）景気動向指数：CI



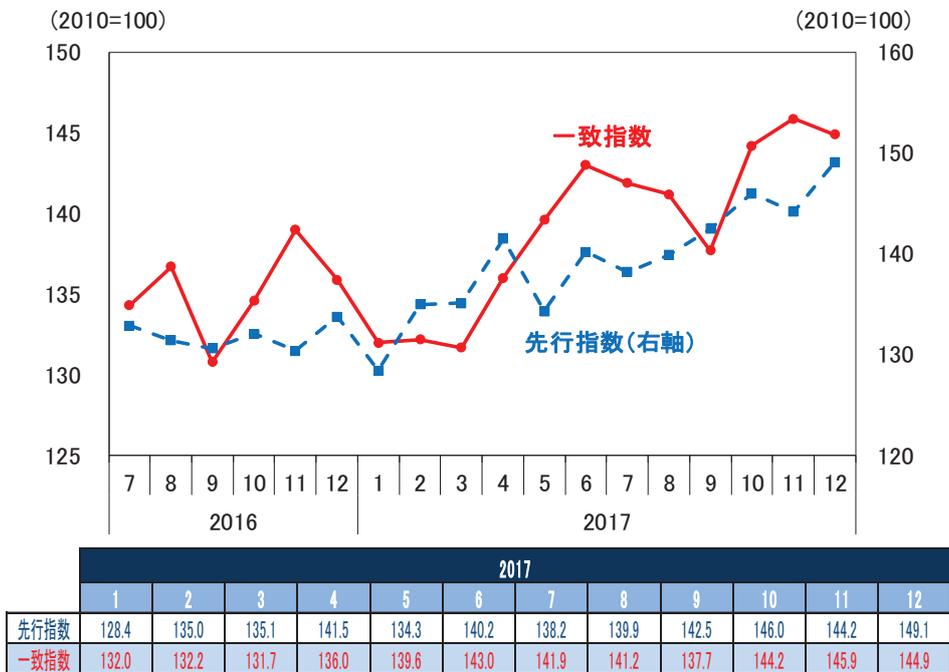
(出所) 弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

図1-1-15 中部圏（愛知県）景気動向指数：CI



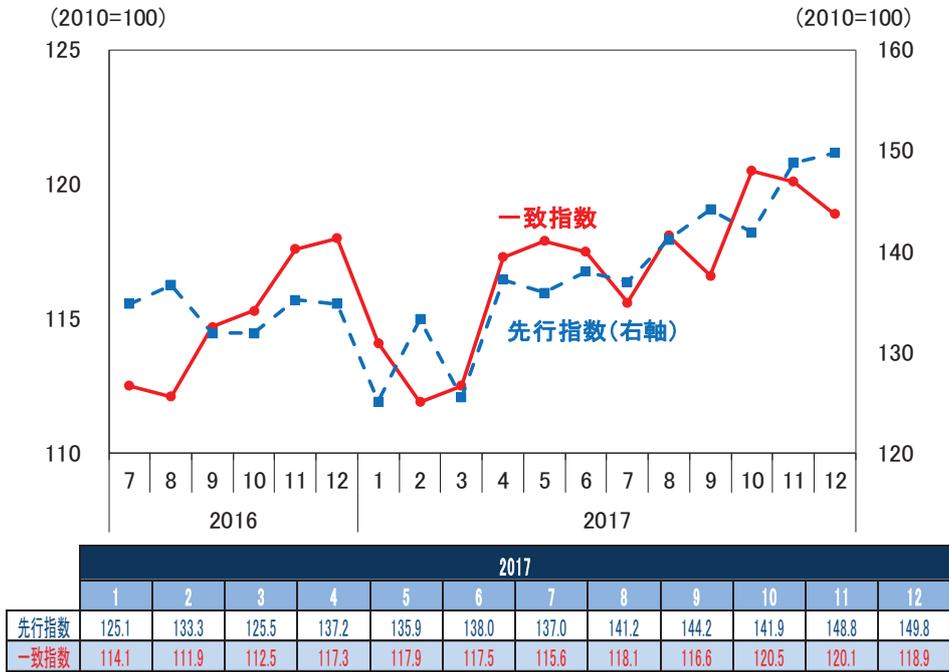
(出所) 弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

図1-1-16 中部圏（三重県）景気動向指数：CI



(出所) 弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

図1-1-17 中部圏（滋賀県）景気動向指数：CI



(出所) 弊所「中部圏の景気動向・景気動向指数」

第2節 海外経済の動向と中部圏経済

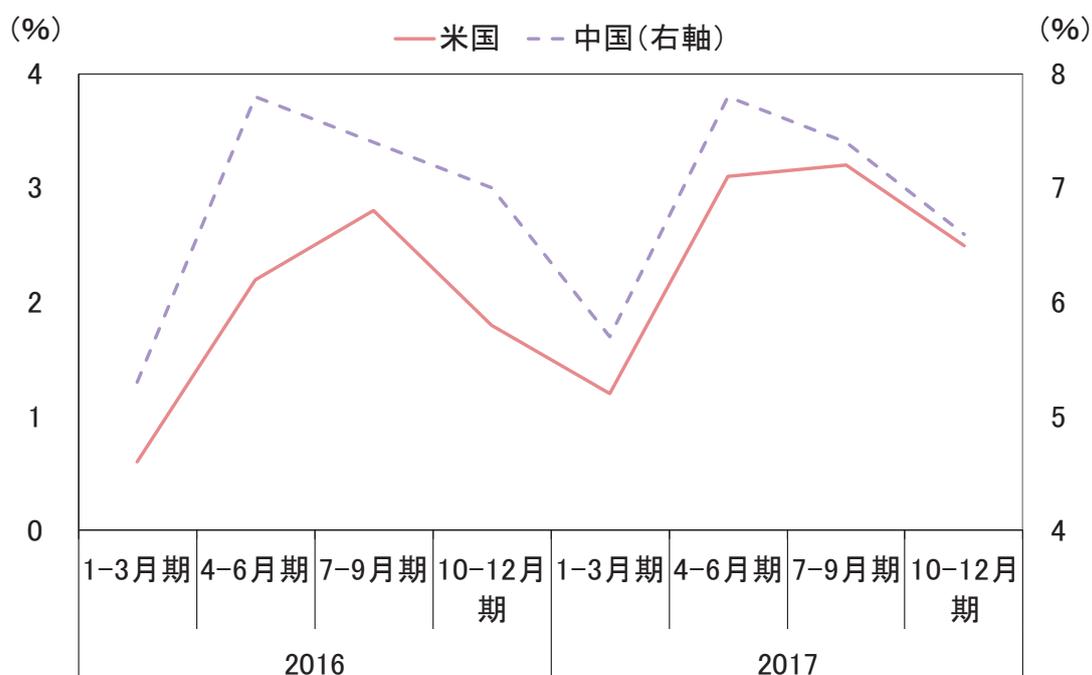
1. 海外経済

ここでは、2017年の海外経済の動向について、特に中部圏経済と関係性の深い米国と中国の経済成長率、景気動向により確認する。2017年の海外経済はおおむね好調を維持し、中部圏の景気動向に大きなプラスの影響を与えた。

図1-2-1は米国と中国の経済成長率を示している。2017年1-3月期は、それぞれ1.2%、5.7%とやや低めの成長率であったが、4-6月期には3.1%、7.8%にまで回復し、以降も高い成長率を維持した。

図1-2-2は米国と中国の景況感を表す代表的な指標である米供給管理協会（ISM）製造業景況指数と中国国家統計局製造業購買担当者指数（PMI）⁶の推移を示している。2017年はともにおおむね上昇基調にあったことがわかる。年の中盤にややもたつく場面が見られたことなど、中部圏の景気動向と似た動きとなっており、2017年は米国経済と中国経済の動向が中部圏の景気動向に大きな影響を与えた可能性を指摘できる。また、中国の経済成長率、景況感ともに10-12月期にはそれまでとの比較でやや弱い動きを見せていることが確認できる。このことが背景となり、中国を中心としたアジア向け輸出割合が大きい北陸3県において生産などが調整局面入りして景気が「足踏み」した可能性が考えられる。

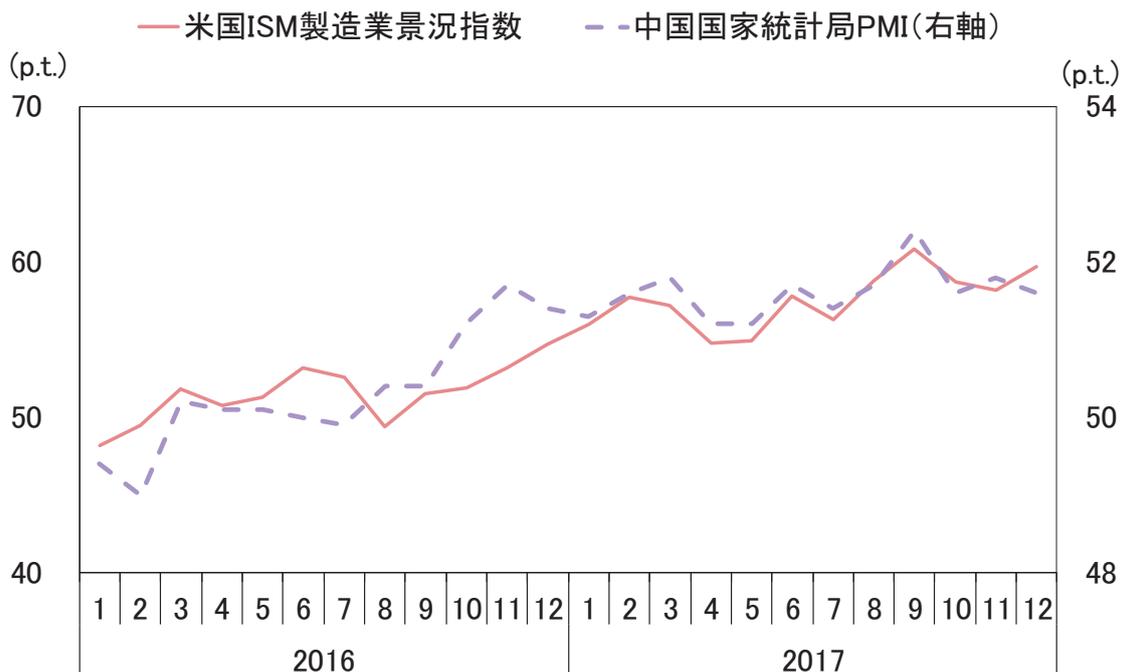
図1-2-1 米国・中国の経済成長率の動向



(出所) アメリカ合衆国商務省経済分析局
中国国家統計局（ただし、前期比（季節調整済）の年率換算は内閣府「月例経済報告」による）

⁶ 中国のPMIには、国家統計局の公表以外に、財新/マークイットが共同調査により独自に公表しているものがある。

図1-2-2 米国・中国の景況指数の動向

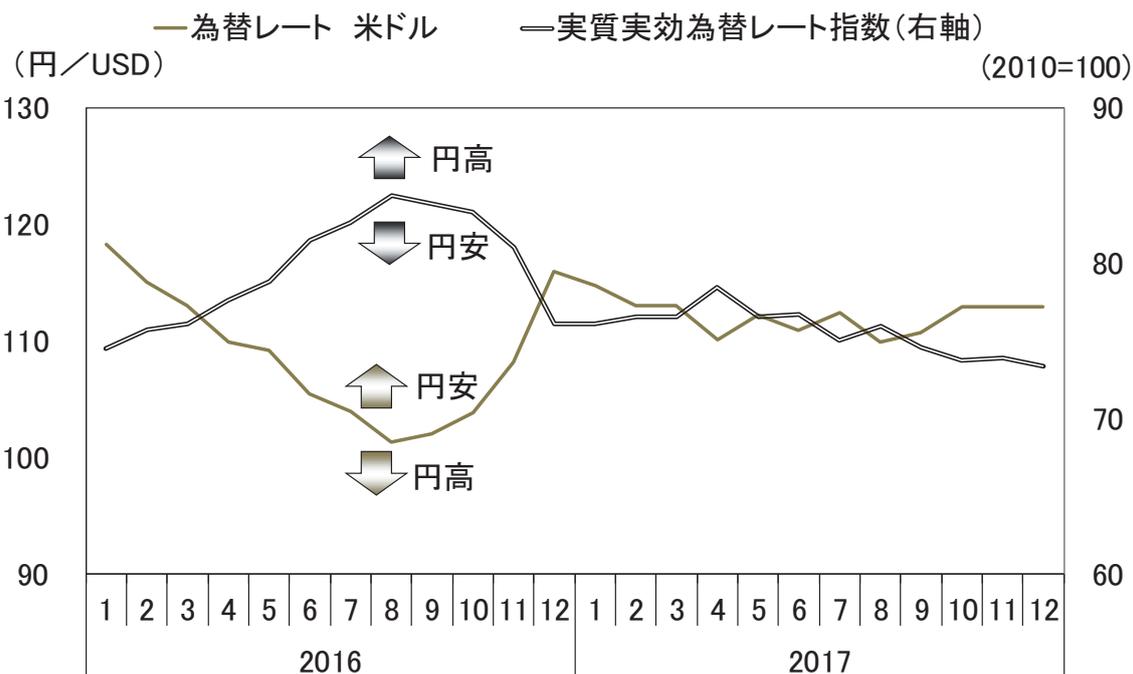


(出所) 米供給管理協会 (ISM) 中国国家統計局

2. 為替と輸出

次に、2017年における為替相場と中部圏の輸出額の推移を確認する。為替相場は、2016年末にかけて円安傾向となり、2017年中もおおむね1ドル110円を上回る水準で推移した(図1-2-3)。対ドルのみならず、相対的な円の実力を測るための総合的な

図1-2-3 為替相場の動向

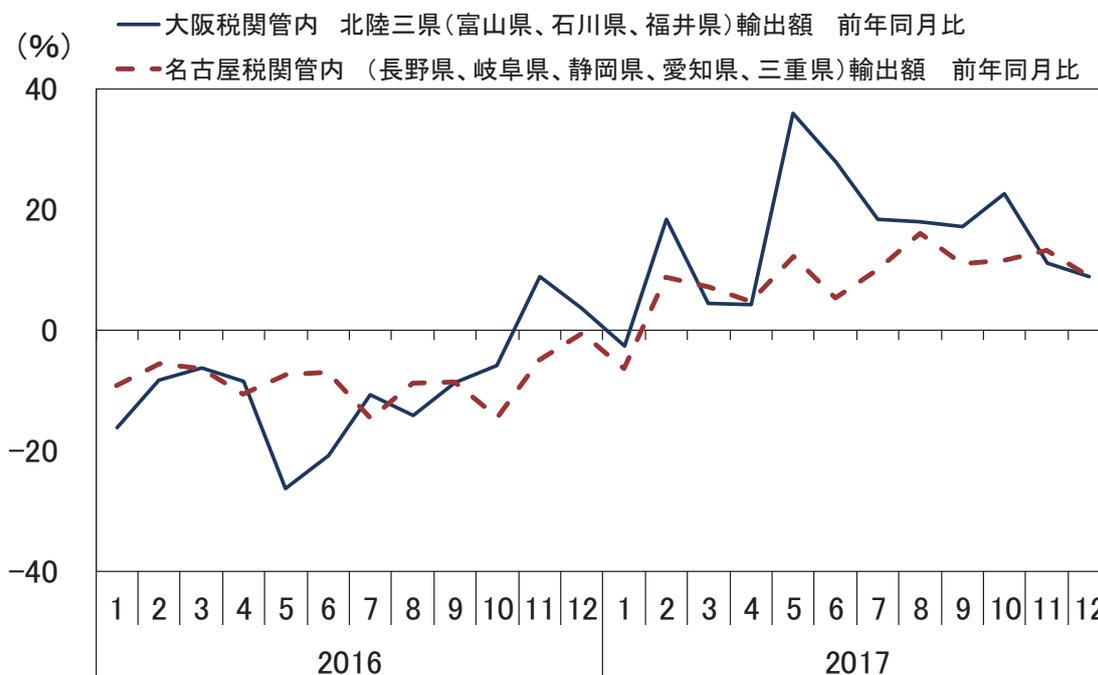


(出所) 日本銀行

指標である実質実効為替レートの推移を確認しても同様のことが言える。

以上のような海外経済の好調と為替相場における円安傾向を背景に、2017年の中部圏の輸出は増加基調となった。図1-2-4は、2017年の大阪税関管内北陸3県および名古屋税関管内（長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県）の輸出額（前年同月比）の推移を示している。1月は、それぞれマイナス2.6%、マイナス6.3%と前年同月比マイナスであったが、以降はプラスとなった。北陸3県については、5月（35.9%）、6月（27.9%）まで急速に伸び率が上昇したが、夏以降はやや低下した。これは、中国の経済成長率や北陸3県の景気動向と似た動きと言える。名古屋税関管内については、2017年はおおむね伸び率が上昇基調となり、特に年後半には前年同月比10.0%を超えるプラスとなることが多くなった。これも、中部5県の景気動向と整合的な動きであり、2017年の中部圏の景気は、外需がけん引役となっていたことが確認できる。

図1-2-4 中部圏の輸出動向

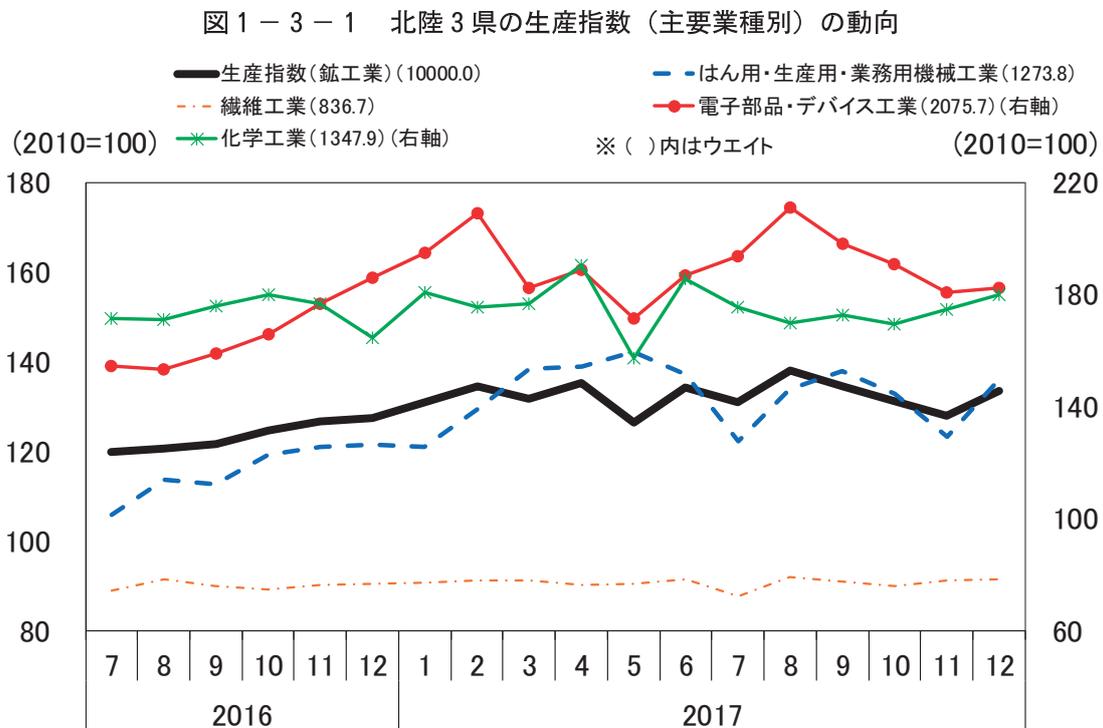


(出所) 財務省「貿易統計」

第3節 中部圏の企業動向

1. 生産

ここでは、中部圏の企業動向について確認する。図1-3-1は、2017年の北陸3県の生産指数を主要業種別に示している。北陸3県の生産指数（鉱工業）の動きは、主として化学工業および電子部品・デバイス工業の動きに強い影響を受けていることがわかる。2016年から2017年前半にかけて、北陸3県の生産は、化学工業、電子部品・デバイス工業、はん用・生産用・業務用機械工業の堅調さに支えられたと言える。夏以降は、これらの業種、特に電子部品・デバイス工業の伸び悩みが影響して生産は足踏みに転じた。

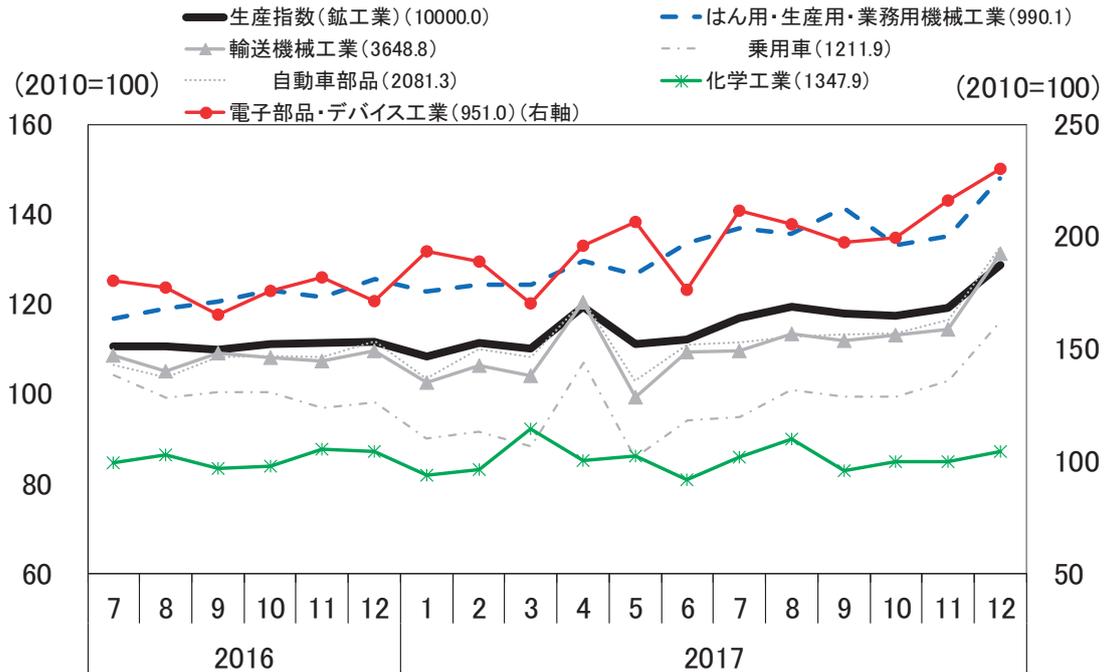


(出所) 中部経済産業局電力・ガス事業北陸支局「北陸地域の鉱工業生産指数」

図1-3-2は、2017年の東海3県の生産指数を主要業種別に示している。東海3県の生産指数（鉱工業）の動きは、主として輸送機械工業の動きに強い影響を受けていることがわかる。2017年前半は、輸送機械工業の自動車部品、はん用・生産用・業務用機械工業、電子部品・デバイス工業の堅調さに支えられた。年後半は、これらに加え、輸送機械工業の乗用車も堅調に推移し、伸び幅を拡大した。

図1-3-3は、2017年の県別の生産指数（鉱工業）である。富山県は4月まで上昇した後下落基調となった。1月106.2、12月111.5となった。石川県は8月まで急激に上昇した後、低迷した。1月136.6、12月138.3となった。福井県は年前半伸び悩んだが、年後半には上昇基調となった。1月135.8、12月140.6となった。なお、北陸3県の中で、

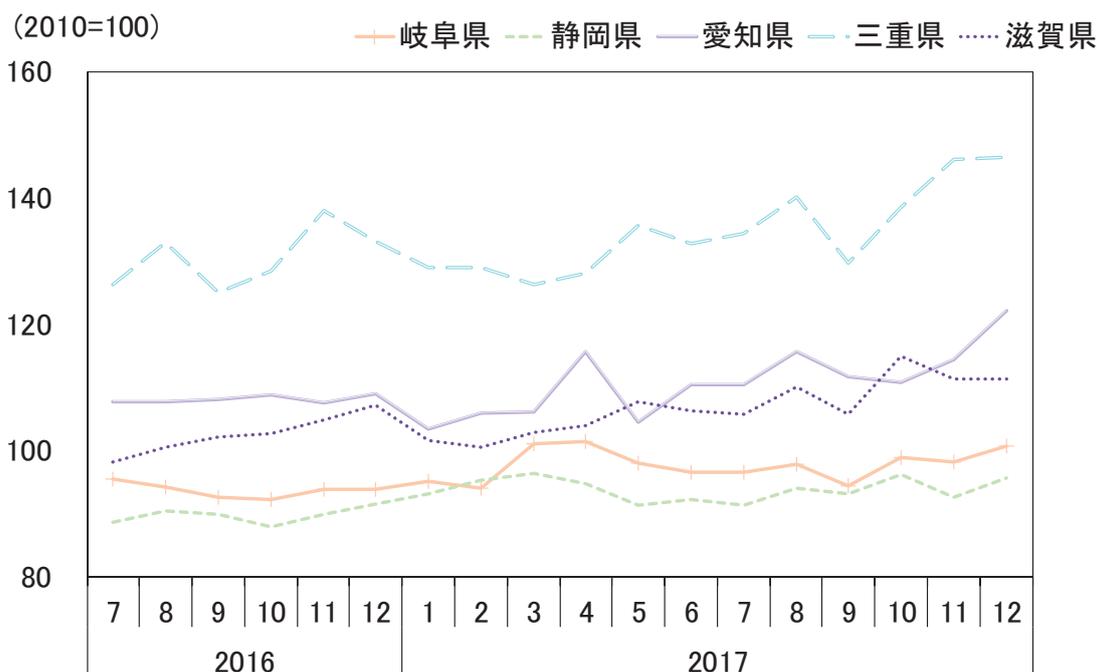
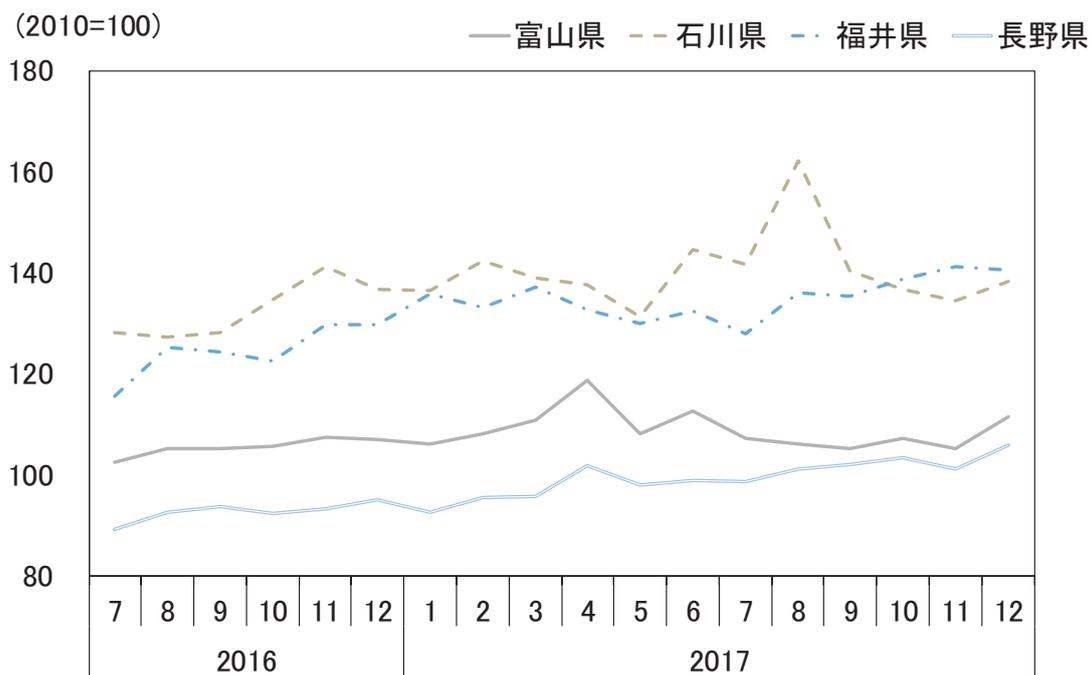
図1-3-2 東海3県の生産指数（主要業種別）の動向



(出所) 中部経済産業局「管内鉱工業の動向(鉱工業指数)」

福井県だけが年後半堅調に推移したのは、北陸新幹線の金沢－敦賀延伸工事の影響で県内の生産活動が活発になったためと考えられる。長野県はおおむね一方的に上昇した。1月92.6、12月105.9となった。岐阜県は4月までは上昇基調、以降9月までは下落基調に転じ、その後再び回復した。1月95.2、12月100.8となった。静岡県は年後半から堅調となった。1月93.1、12月95.7となった。愛知県はおおむね上昇基調にあり、特に年後半に大きく伸びた。1月103.4、12月122.1となった。三重県も多少の振れは伴いつつもおおむね上昇基調にあった。1月129.0、12月146.5となった。滋賀県もおおむね上昇基調にあった。1月101.6、12月111.3となった。

図1-3-3 県別の生産指数（鉱工業）の動向



(出所) 富山県経営管理部 石川県県民文化局 福井県総合政策部 長野県企画振興部 岐阜県環境生活部
静岡県政策企画部 愛知県県民生活部 三重県戦略企画部 滋賀県県民生活部

2. 設備投資

次に、中部圏における設備投資の動向を確認する。2017年における中部圏の設備投資は、海外からの需要がけん引する形で前半から増加し、その後も、企業が人手不足を補う省力化投資を積極化したことが後押しとなり堅調に推移したと言える。

表1-3-1は日本銀行各支店が公表している企業短期経済観測調査（短観）の設備

投資計画をまとめたものである。石川県以外の全ての県において⁷、2017年度計画は全産業で前年度比プラスであり、特に北陸新幹線の金沢－敦賀延伸工事の影響を強く受けている福井県では製造業が前年度比106.2%と大幅な増加を見込む。その他の県についても、特に製造業が2桁の伸びとなっている。

表1-3-1 企業短期経済観測調査（短観）の設備投資計画（前年度比）

		全産業	製造業	非製造業
富山県（日本銀行金沢支店）				
2016年度	実績	▲6.6	▲5.5	▲7.4
2017年度	2017/12月計画	13.9	35.4	▲3.6
石川県（日本銀行金沢支店）				
2016年度	実績	▲7.9	▲16.7	18.3
2017年度	2017/12月計画	▲22.8	▲29.8	▲7.4
福井県（日本銀行金沢支店）				
2016年度	実績	▲42.9	▲46.9	▲13.0
2017年度	2017/12月計画	89.1	106.2	8.3
長野県（日本銀行松本支店）				
2016年度	実績	5.2	2.1	21.3
2017年度	2017/12月計画	7.7	10.3	▲3.4
静岡県（日本銀行静岡支店）				
2016年度	実績	▲0.5	0.1	▲1.2
2017年度	2017/12月計画	13.3	22.4	2.5
岐阜県、愛知県、三重県（日本銀行名古屋支店）				
2016年度	実績	6.7	2.6	11.7
2017年度	2017/12月計画	10.8	12.5	9.0
滋賀県、京都府（日本銀行京都支店）				
2016年度	実績	2.3	8.5	▲13.1
2017年度	2017/12月計画	19.2	20.5	15.4

（出所）日本銀行金沢支店「北陸短観」
 日本銀行松本支店「企業短期経済観測調査（長野県）」
 日本銀行静岡支店「静岡県の企業短期経済観測調査結果」
 日本銀行名古屋支店「東海3県の企業短期経済観測調査結果」
 日本銀行京都支店「管内企業短期経済観測調査結果－京都府・滋賀県－」

⁷ 岐阜県、愛知県、三重県については県別に公表されていない。また滋賀県については京都府と併せて公表されている。

また、表1-3-2は北陸財務局と東海財務局が公表している四半期別法人企業統計調査の設備投資（除ソフトウェア）の結果をまとめたものである。北陸財務局管内においては、2017年1-3月期にマイナス30.4%と前年同期比で大きなマイナスとなったものの、以降はプラス幅を拡大し、10-12月期には製造業で前年同期比44.4%、全産業で前年同期比10.1%と大きな伸び率となった。東海財務局管内では、4-6月期にマイナス14.3%と前年同期比でやや大きなマイナスとなったものの、7-9月期にはマイナス幅を縮小し、10-12月期にはプラスとなった。

表1-3-2 四半期別法人企業統計調査の設備投資（除ソフトウェア）（前年同期比）

	全産業	製造業	非製造業
富山県、石川県、福井県（北陸財務局管内）			
2016年10-12月期	▲18.8	▲31.7	▲6.2
2017年1-3月期	▲30.4	▲41.7	▲22.9
2017年4-6月期	1.3	13.1	▲8.9
2017年7-9月期	8.3	1.5	13.0
2017年10-12月期	10.1	44.4	▲14.3
岐阜県、静岡県、愛知県、三重県（東海財務局管内）			
2016年10-12月期	5.9	▲4.0	19.3
2017年1-3月期	8.0	▲8.0	29.3
2017年4-6月期	▲14.3	▲13.9	▲14.8
2017年7-9月期	▲0.6	2.2	▲3.8
2017年10-12月期	0.2	0.9	▲0.6

（出所）北陸財務局「四半期別法人企業統計調査」（北陸財務局管内分）
東海財務局「四半期別法人企業統計調査」（東海財務局管内分）

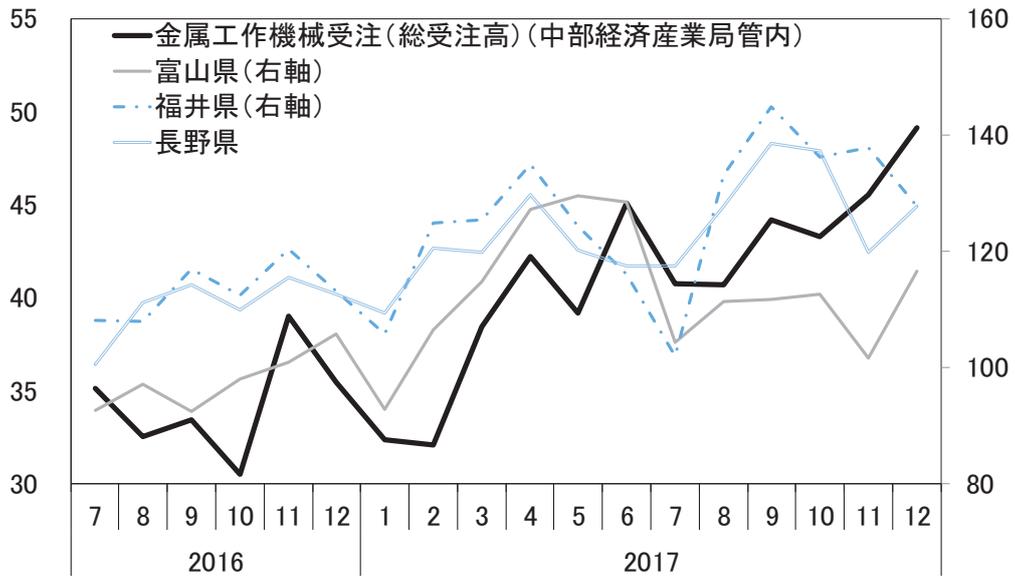
図1-3-4は2017年の中部経済産業局管内金属工作機械受注と県別の投資財出荷指数の推移を示している⁸。金属工作機械受注は2017年中に大きく増加した。1月に総受注高が約324億円であったが、12月には約492億円となった。県別の投資財出荷指数も毎月の振れが大きく、一部の県では失速も見られたが、年を通じておおむね上昇基調にあった。特に北陸の県では年前半、東海の県では年後半に大きく伸びている。

⁸ 富山県と三重県については投資財出荷指数の公表がないため、投資財生産指数を用いている。石川県は財別の数値について毎月の公表がない。

図1-3-4 金属工作機械受注（中部経済産業局管内）と県別の投資財出荷指数の動向

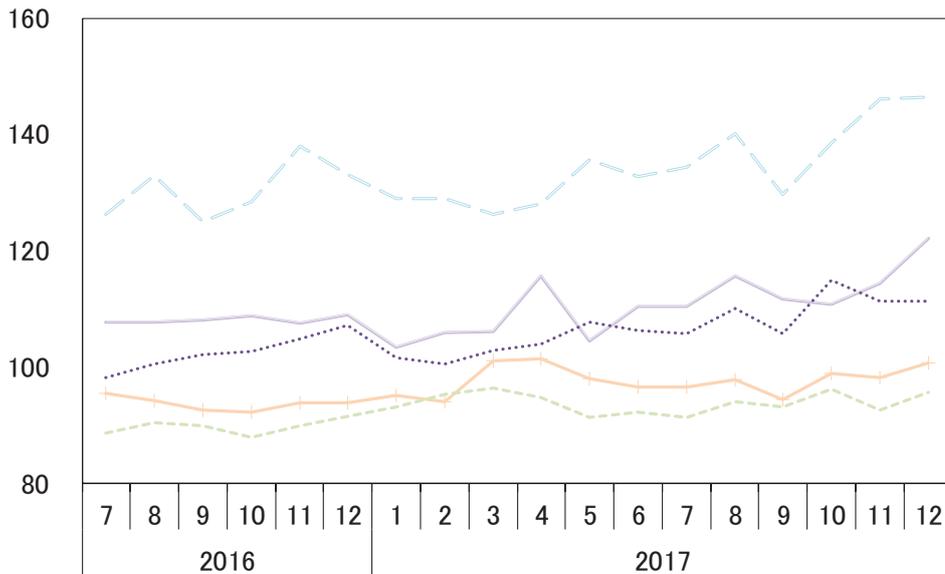
(10億円)

(2010=100)



(2010=100)

— 岐阜県 — 静岡県 — 愛知県 — 三重県 滋賀県



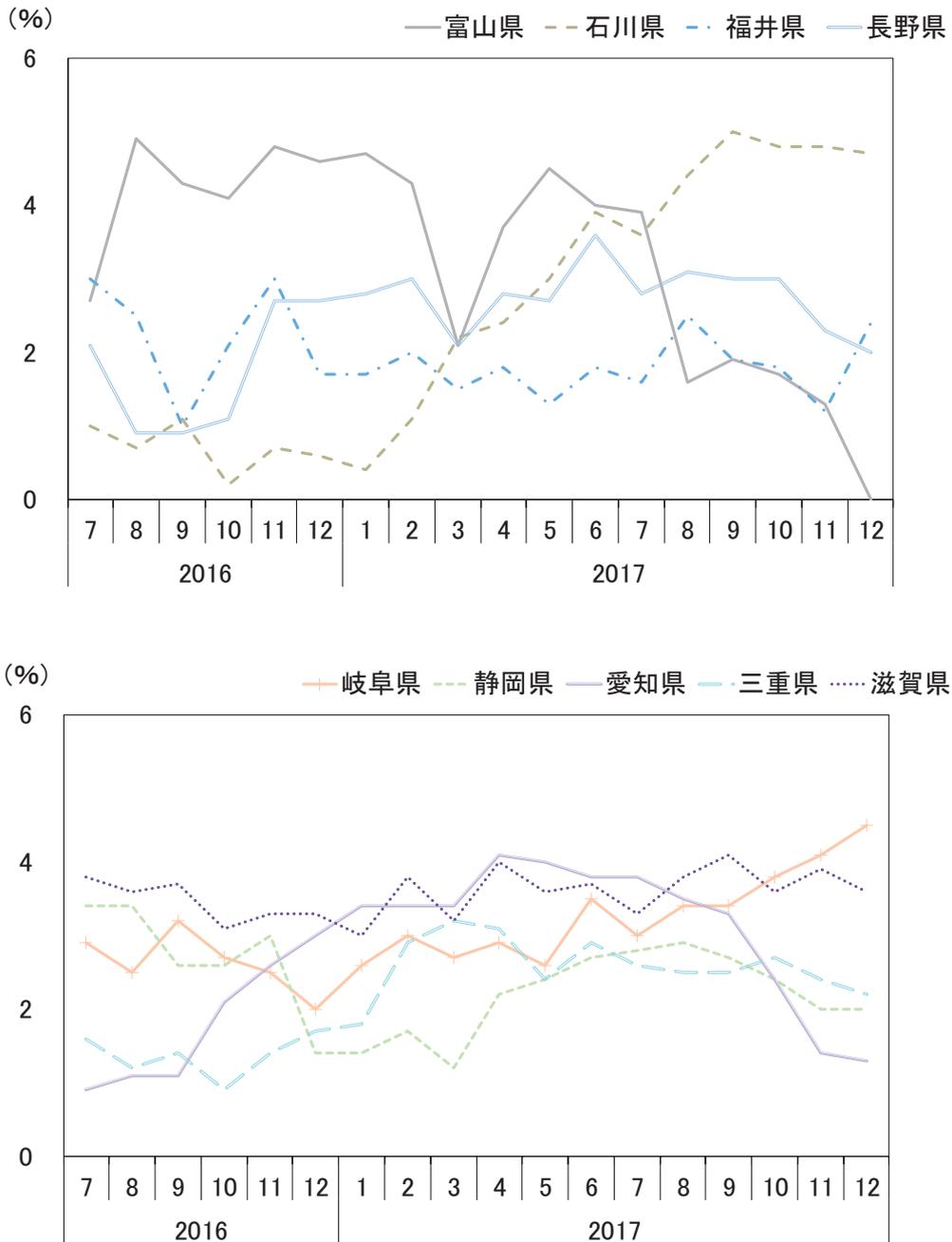
(出所) 中部経済産業局「金属工作機械受注状況」

富山県経営管理部 福井県総合政策部 長野県企画振興部 岐阜県環境生活部
 静岡県政策企画部 愛知県県民生活部 三重県戦略企画部 滋賀県県民生活部

3. 金融

2017年の中部圏においては、設備投資が増加する一方、金融面で見ると銀行貸出金残高が伸び悩む県が多かった。図1-3-5は県別の銀行貸出金残高（前年同月比）の推移を示している。石川県や岐阜県では伸び率が拡大したものの、富山県や愛知県を中心に多くの県で前年同月比が低下している。後述する家計の住宅投資の低迷に関連し、地域金融機関の住宅ローン貸出しがピークアウトしたことも背景にあると考えられる。

図1-3-5 県別の銀行貸出金残高（前年同月比）の動向



(出所) 日本銀行

第4節 中部圏の家計動向

1. 消費

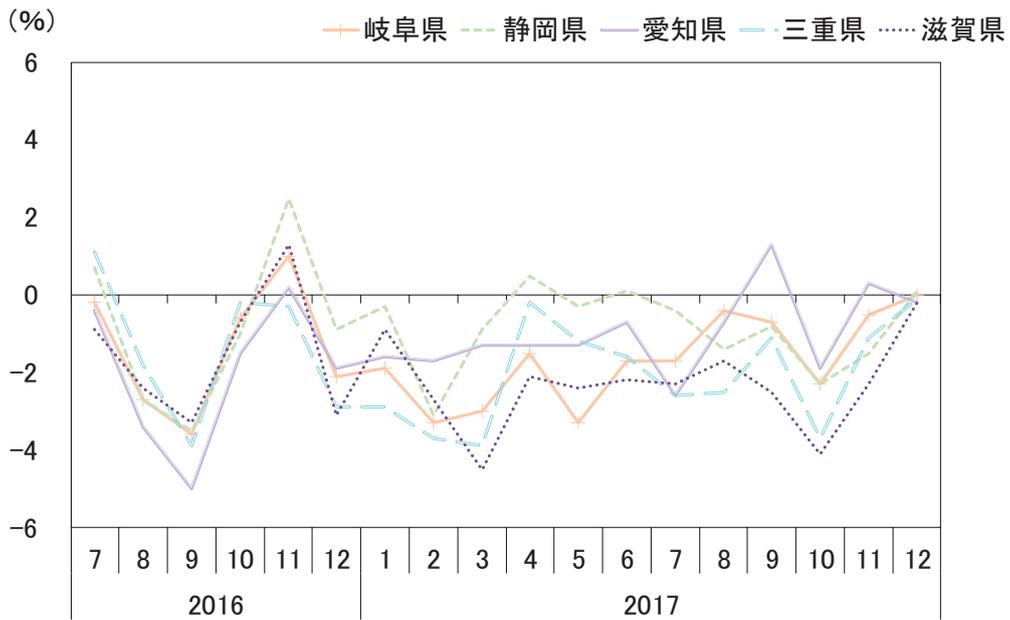
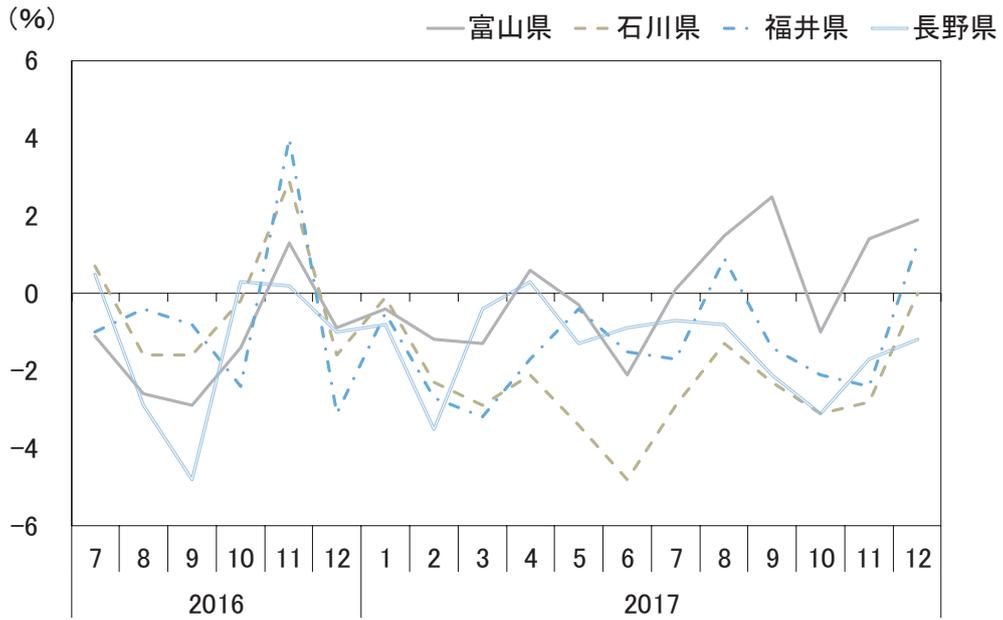
ここでは、中部圏の家計動向について確認する。2017年における中部圏の家計消費は、緩やかな回復傾向にあったと言える。

図1-4-1は、2017年の中部9県の県別の百貨店・スーパー販売額（前年同月比）である。1月は全ての県で前年同月比マイナスとなっていたが、その後は徐々に持ち直し、前年同月比でプラスになるケースも見られた。富山県は特に年後半に前年同月比がプラスになることが多かった。1月マイナス0.4%、12月1.9%となった。石川県は年半ばまでマイナスを拡大したものの後半から縮小した。1月マイナス0.1、12月0.0となった。福井県は多少の振れを伴いつつもおおむね上昇傾向を見せた。1月マイナス0.5、12月1.3となった。長野県は横ばいから下落傾向であった。1月マイナス0.8、12月マイナス1.2となった。岐阜県は年後半から上昇基調となった。1月マイナス1.9、12月0.0となった。静岡県は年半ばから一度下落傾向となったが、その後上昇した。1月マイナス0.3、12月0.1となった。愛知県は年後半から上昇基調となった。1月マイナス1.6、12月マイナス0.2となった。三重県は11、12月にマイナスを縮小した。1月マイナス2.9、12月マイナス0.1となった。滋賀県も11、12月にマイナスを縮小した。1月マイナス0.9、12月マイナス0.2となった。

以上の百貨店・スーパー販売額は家計の消費動向を把握するうえで代表的な指標であるが、消費を供給面から把握するものと言える。これに対して、内閣府が公表している消費総合指数はサービスを含めた需要、供給の両面から消費動向を捉える総合的な指標である。図1-4-2は2017年の地域別消費総合指数の推移を示している⁹。中部9県では、石川県、東海3県の愛知県、三重県については横ばいから下落傾向で推移していたものの、その他の中部圏の県ではおおむね上昇基調であったことが確認できる。

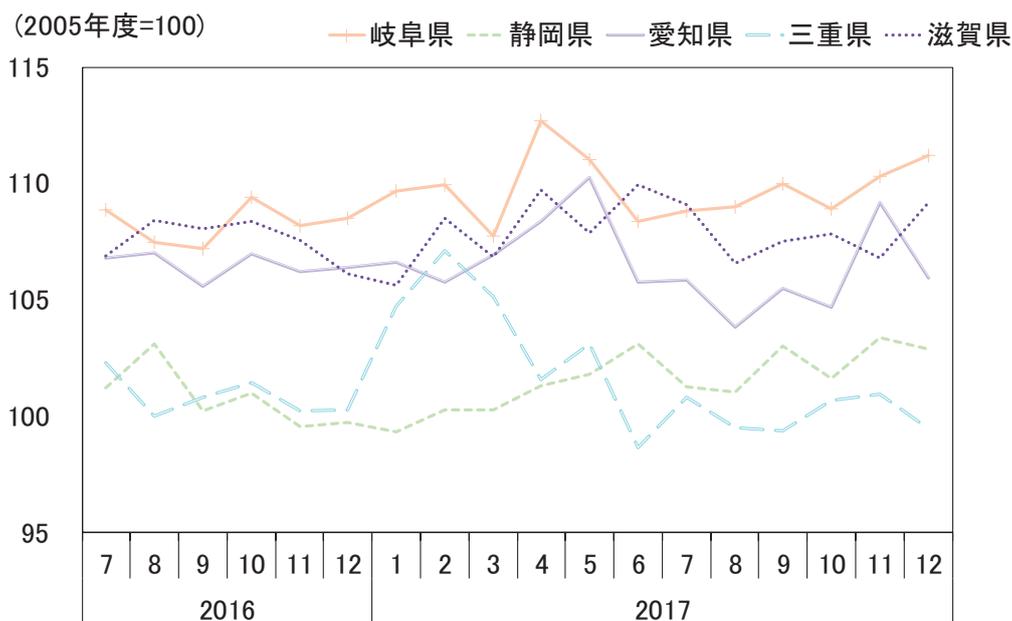
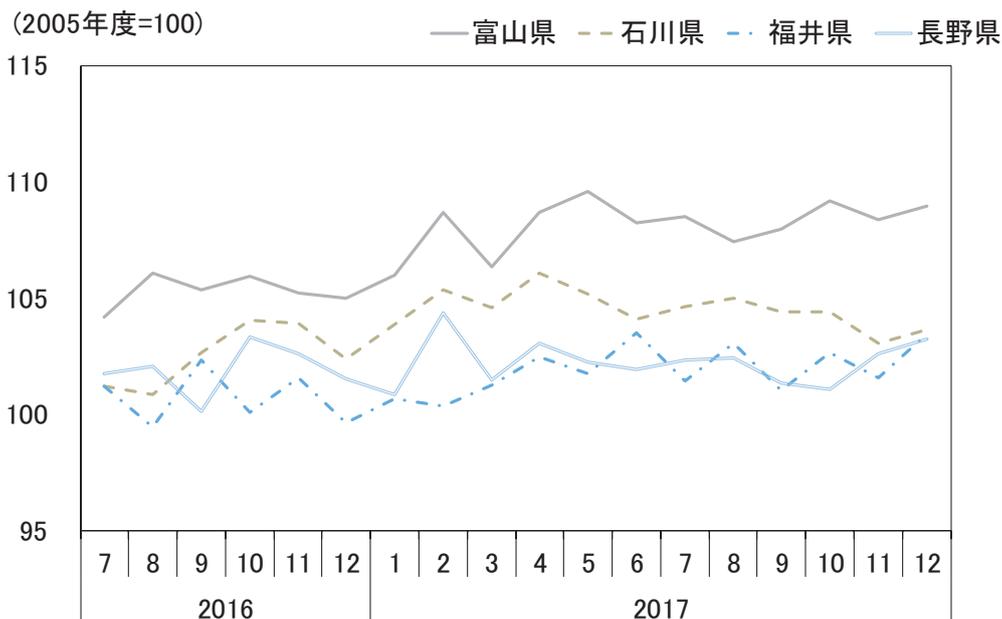
⁹ ただし、都道府県別は参考値である。

図1-4-1 県別の百貨店・スーパー販売額（前年同月比）の動向



(出所) 経済産業省「商業動態統計」

図1-4-2 県別の地域別消費総合指数の動向



(出所) 内閣府「地域別支出総合指数 (RDEI)」

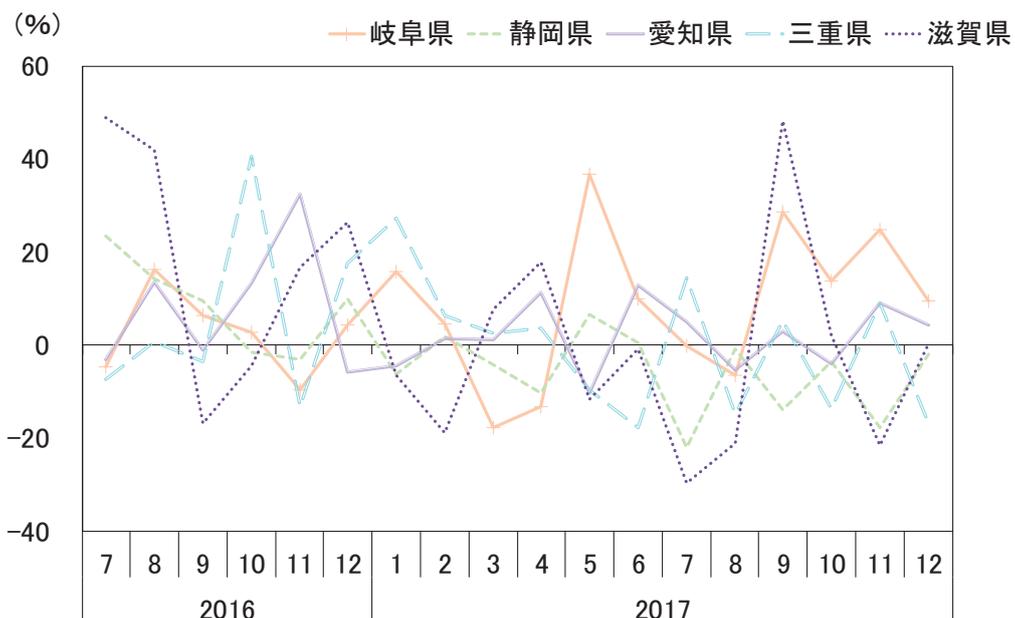
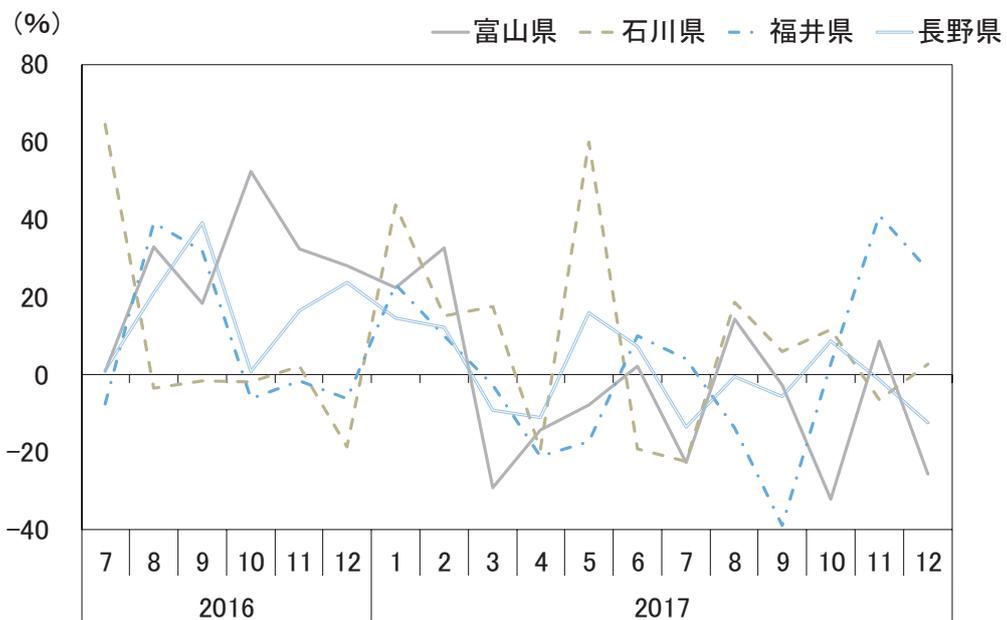
2. 住宅

次に、中部圏の住宅着工の推移を確認する。住宅着工については、全国的に、相続税の減税対策と低金利を背景にアパートなど貸家を中心に増勢が続いてきたが、中部圏を含む各県においては、金融機関の住宅ローン貸出しが慎重化したことに伴い、2017年中にピークアウトしたと考えられる。

図1-4-3は県別の新設住宅着工統計(総数)(前年同月比)の推移を示している。1、2月は多くの県でプラスであったが、年後半にはマイナスが目立ち始めている。富山県、石川県、福井県で1月がそれぞれ前年同月比で22.3%、43.7%、23.4%と大幅な

プラスとなっていたが、12月にはそれぞれマイナス25.8%、2.7%、27.0%と福井県以外は低迷した。長野県も前年同月比は下落基調となった。1月14.7、12月マイナス12.5となった。岐阜県は大きな落ち込みは見られなかった。1月15.9、12月9.5となった。静岡県はマイナスが目立った。1月マイナス6.2、12月マイナス2.0となった。愛知県は大きな落ち込みは見られなかった。1月マイナス4.5、12月4.3となった。三重県は年後半にマイナスが目立った。1月27.4、12月マイナス16.8となった。滋賀県はプラスとマイナスの振れ幅が大きかったが、やや下落が目立った。1月マイナス6.4、12月0.3となった。

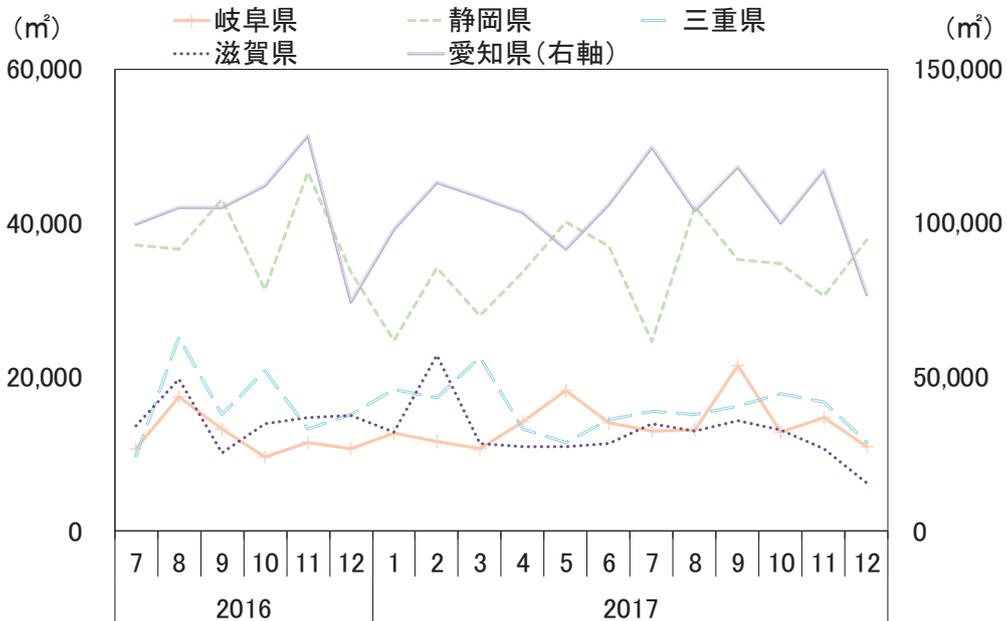
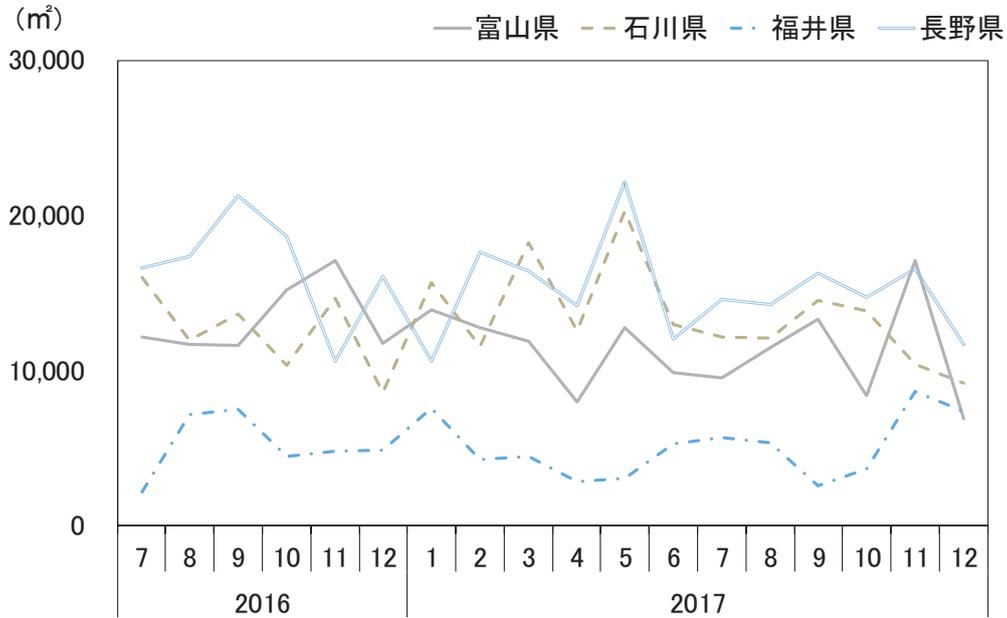
図1-4-3 県別の新設住宅着工戸数（総数）（前年同月比）の動向



（出所）国土交通省「建築着工統計調査」

図1-4-4で新設住宅着工戸数（貸家）の季節調整値を確認すると、月々の振れはあるものの、やはり貸家については多くの県で2017年後半には減少傾向となったことがわかる。例外として、福井県については年後半も増勢を維持している。

図1-4-4 県別の新設住宅着工戸数（貸家）（季節調整値）の動向



(出所) 国土交通省「建築着工統計調査」 ※季節調整値は弊所作成

第5節 中部圏の雇用動向

1. 労働

ここでは、中部圏の雇用動向について確認する。2017年の中部圏は全国的に見ても労働需給のひっ迫度合いが強い地域であった。

図1-5-1は2017年の県別の有効求人倍率の推移を示している。全ての県で上昇基調にあったことが確認できるが、北陸3県については、年後半に横ばいから下落基調となった。もっとも、北陸3県とも全国（2017年12月現在1.59倍）をはるかに上回る水準で推移していた。県別では、富山県は1月1.71倍、12月1.81倍、石川県は1月1.76倍、12月1.80倍、福井県は1月1.93倍、12月1.96倍、長野県は1月1.49倍、12月1.74倍、岐阜県は1月1.70倍、12月1.92倍、静岡県は1月1.43倍、12月1.60倍、愛知県は1月1.70倍、12月1.88倍、三重県は1月1.46倍、12月1.67倍、滋賀県は1月1.24倍、12月1.39倍であり、滋賀県を除く全ての中部圏各県で12月の有効求人倍率は全国を超えていた。

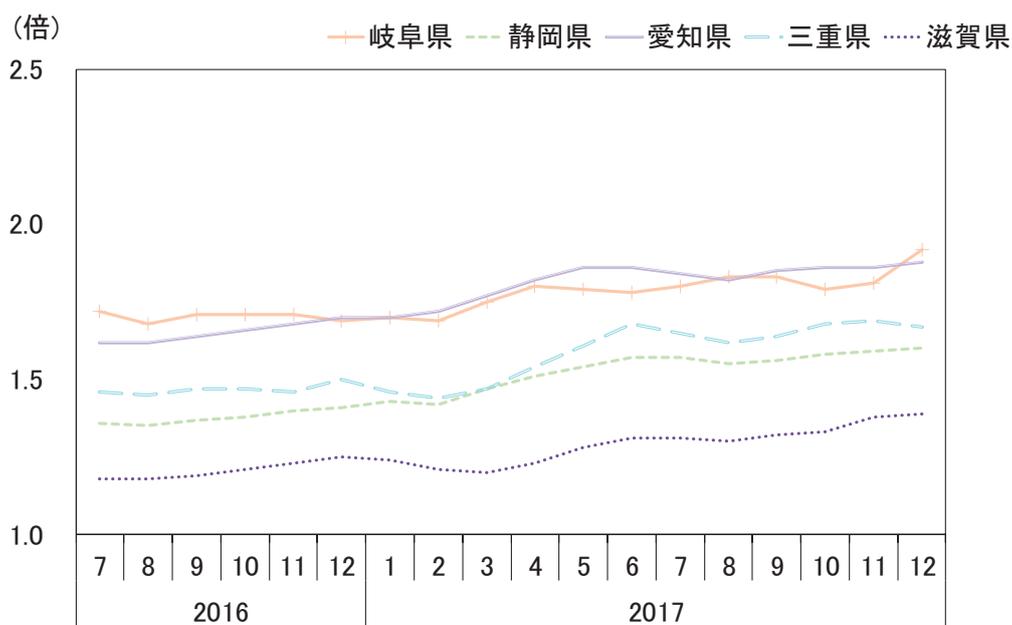
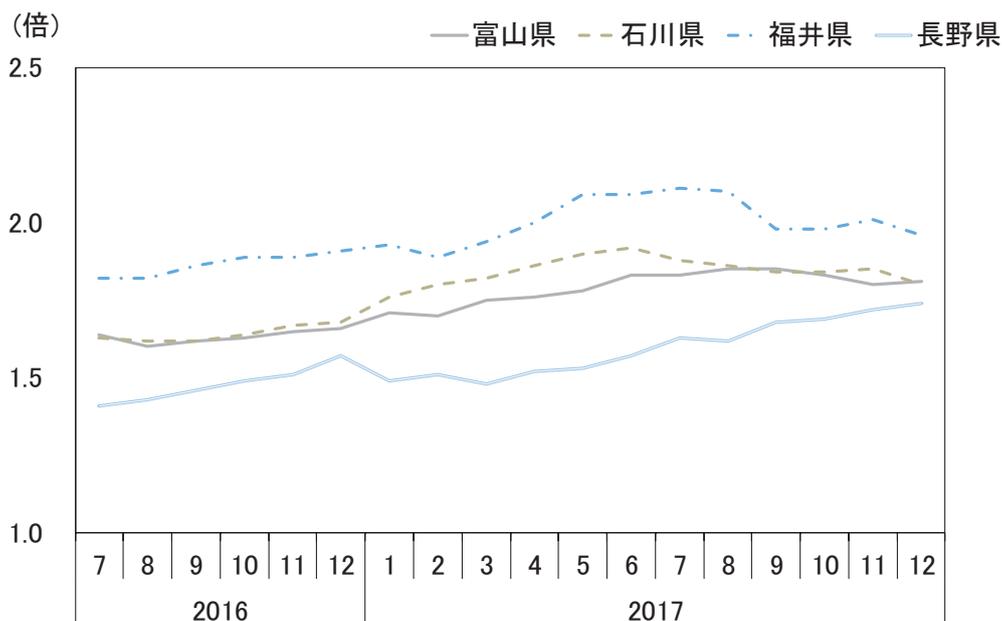
図1-5-2は2017年の県別の新規求人数の推移を示している。石川県や福井県が横ばいとなった以外は、おおむね増加傾向にあった。ここでも、中部圏の雇用の堅調さが確認できる。

また、図1-5-3の県別の完全失業率においても¹⁰、全ての県が全国の2017年平均である2.8%を下回る水準で推移していたことがわかる。福井県や三重県では、2.0%を下回ることも多かった。

一方、労働時間という側面から見ると、横ばいから緩やかな増加にとどまる県が多かった。図1-5-4は県別の所定外労働時間の推移を示している。富山県は1月13.4時間、12月13.7時間、石川県は1月13.1時間、12月13.0時間、福井県は1月12.5時間、12月13.6時間、長野県は1月11.8時間、12月13.1時間、岐阜県は1月11.7時間、12月12.0時間、静岡県は1月14.2時間、12月14.2時間、愛知県は1月15.8時間、12月16.2時間、三重県は1月13.9時間、12月15.0時間、滋賀県は1月12.4時間、12月13.0時間であった。中部圏においては、働き方改革の影響もあり、労働需給のひっ迫が必ずしも残業時間の大幅な増加には結びつかなかったことが確認できる。

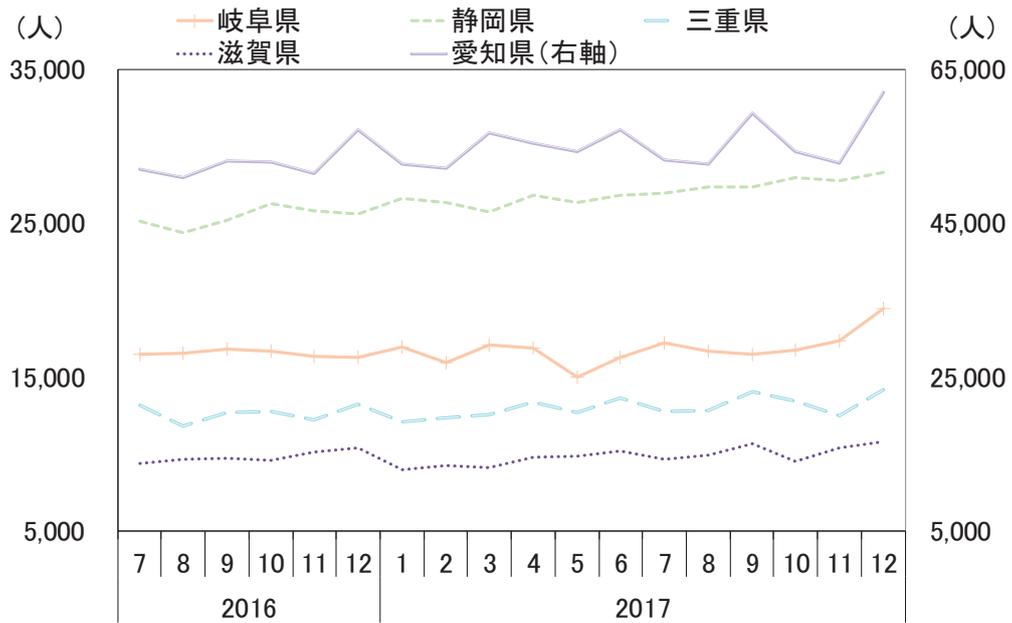
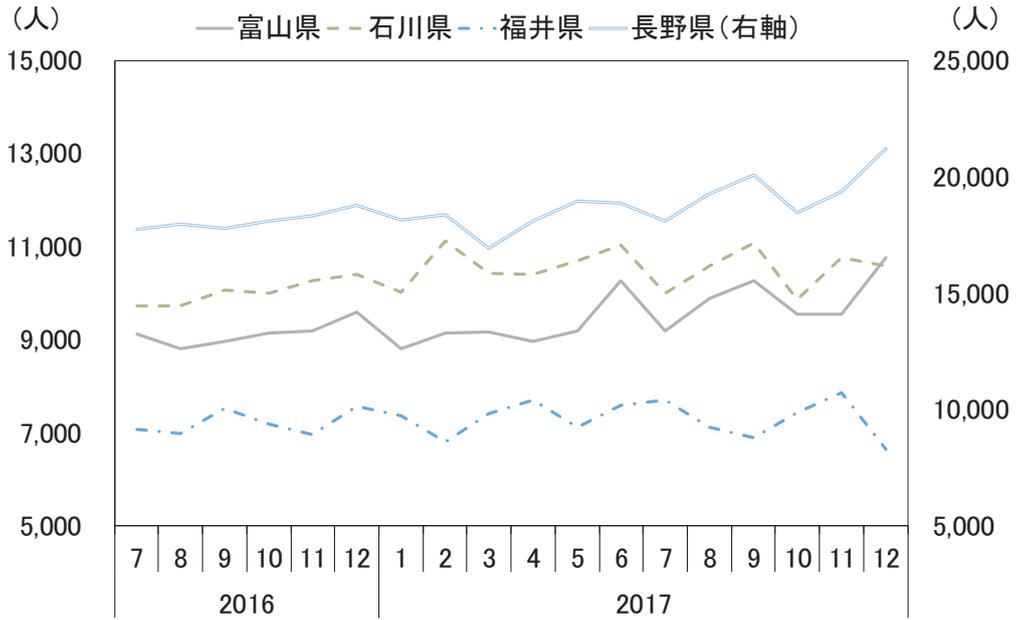
¹⁰ 労働力調査の都道府県別結果はモデル推計による参考値である。また、季節調整値ではない。

図1-5-1 県別の有効求人倍率の動向



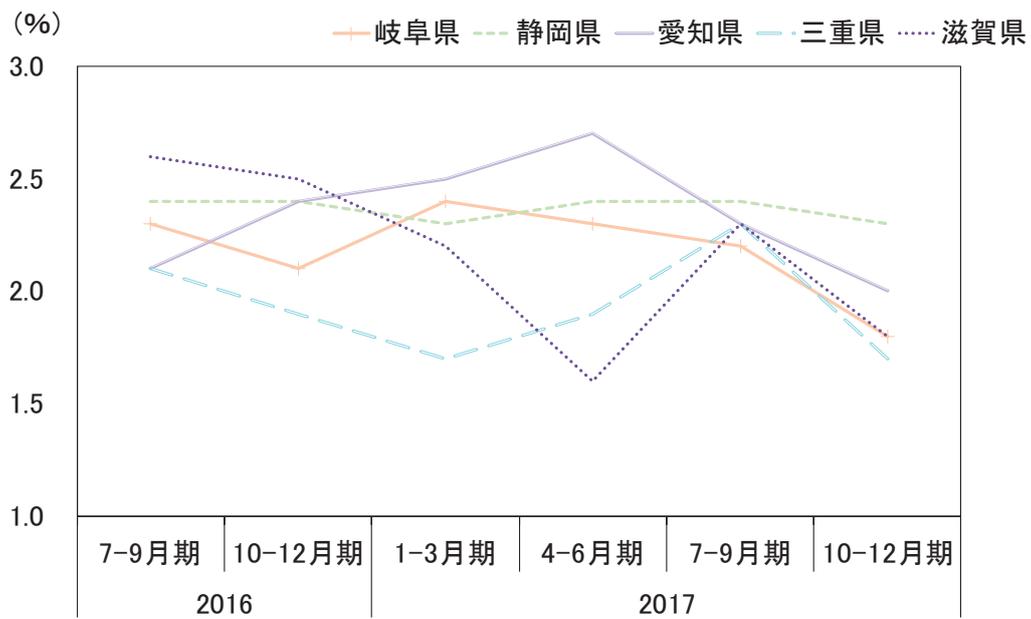
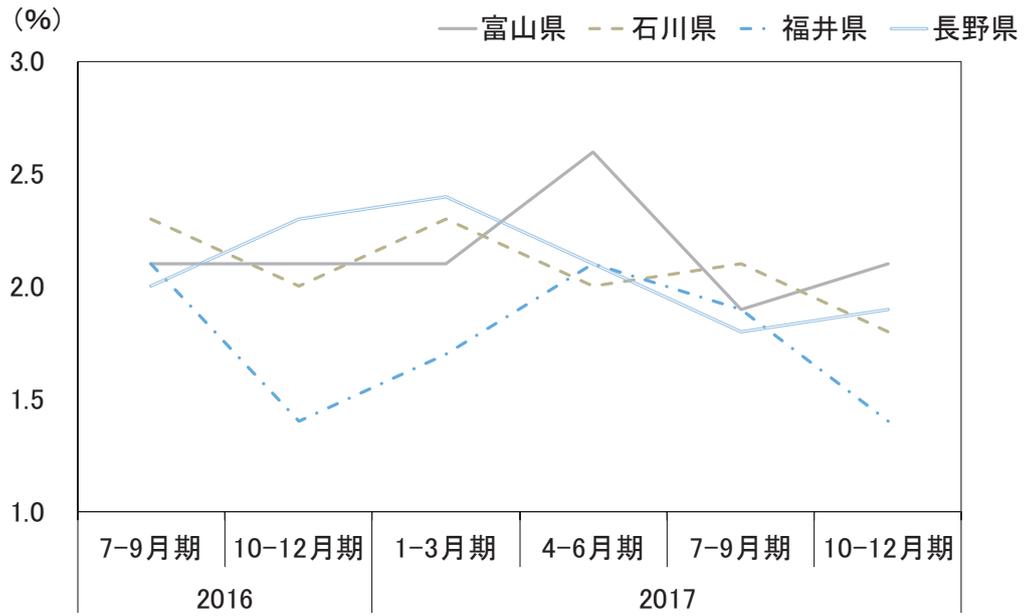
(出所) 厚生労働省「一般職業紹介状況(職業安定業務統計)」

図1-5-2 県別の新規求人数の動向



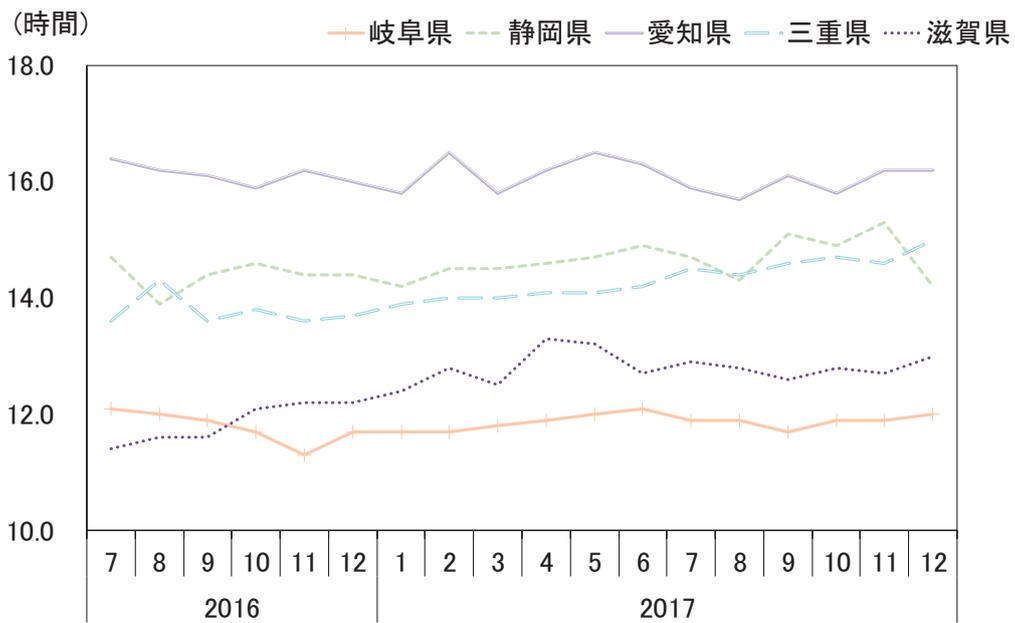
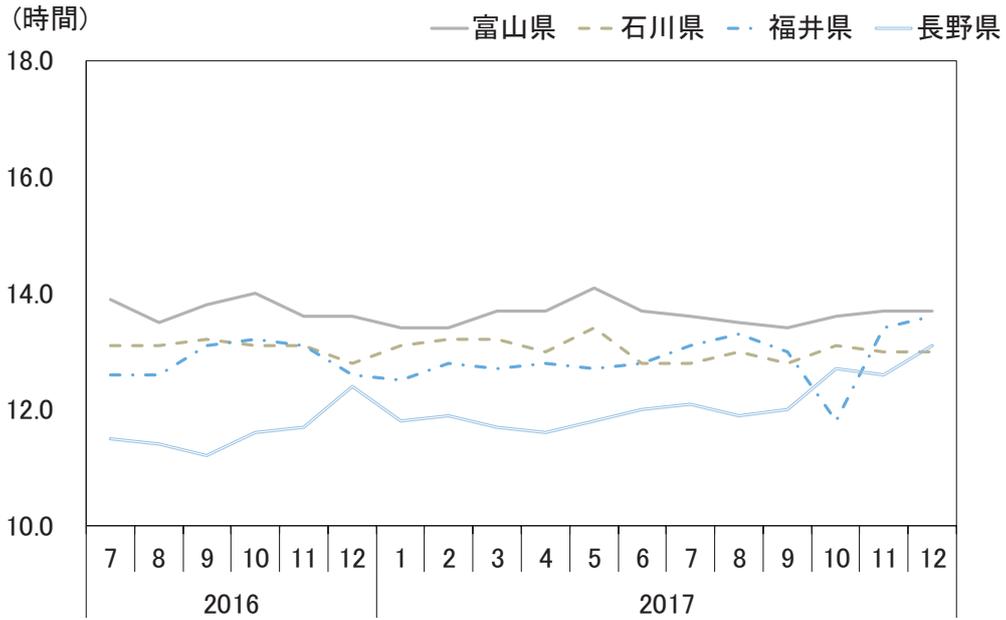
(出所) 厚生労働省「一般職業紹介状況（職業安定業務統計）」

図1-5-3 県別の完全失業率の動向



(出所) 総務省統計局「労働力調査(基本集計) 都道府県別結果」

図1-5-4 県別の所定外労働時間（季節調整値）の動向



(出所) 富山県経営管理部 石川県県民文化局 福井県総合政策部 長野県企画振興部 岐阜県環境生活部
 静岡県政策企画部 愛知県県民生活部 三重県戦略企画部 滋賀県県民生活部弊所
 ※季節調整値は弊所作成

2. 賃金

次に、中部圏における賃金の動向を確認する。中部圏は全国的にも労働需給のひっ迫度合いが強い地域でありながら、2017年の賃金については、必ずしも全ての県で上昇したわけではなく、所定内給与額が下落した県も多かった。

表1-5-1は賃金構造基本調査の結果を県別にまとめたものである。2016年は、石川県と愛知県が前年比わずかにマイナスとなった以外、ほとんどの県で年間給与総額、所定内給与額がともに上昇していた。一方、2017年は、富山県、長野県、岐阜県で所定内給与額、年間給与総額ともに前年比マイナスとなり、滋賀県でも年間賞与その他特別給与額の大幅なマイナスをうけて年間給与総額がマイナスとなった。その他、プラスとなった県についても、プラス幅は大きくなかった。

表1-5-1 県別の賃金（賃金構造基本調査、一般労働者）

		きまって支給する 現金給与額 (a)	うち所定内給与額	年間賞与その他 特別給与額 (b)	年間の現金給与総額 (a) × 12 + (b)
富山県					
2016年	給与額 (千円)	307.5	280.5	828.4	4518.4
	前年比 (%)	3.5	4.0	5.4	3.9
2017年	給与額 (千円)	294.0	267.6	749.3	4277.3
	前年比 (%)	▲4.4	▲4.6	▲9.5	▲5.3
石川県					
2016年	給与額 (千円)	299.5	276.4	759.2	4353.2
	前年比 (%)	0.3	0.9	▲2.8	▲0.2
2017年	給与額 (千円)	305.0	276.7	794.3	4454.3
	前年比 (%)	1.8	0.1	4.6	2.3
福井県					
2016年	給与額 (千円)	296.0	271.1	750.8	4302.8
	前年比 (%)	0.6	0.6	1.5	0.7
2017年	給与額 (千円)	298.5	272.3	781.7	4363.7
	前年比 (%)	0.8	0.4	4.1	1.4
長野県					
2016年	給与額 (千円)	310.2	283.0	770.1	4492.5
	前年比 (%)	1.9	2.5	▲4.2	0.8
2017年	給与額 (千円)	303.9	275.0	770.1	4416.9
	前年比 (%)	▲2.0	▲2.8	0.0	▲1.7
岐阜県					
2016年	給与額 (千円)	310.0	280.2	841.4	4561.4
	前年比 (%)	2.3	1.7	13.7	4.2
2017年	給与額 (千円)	308.3	277.9	766.4	4466.0
	前年比 (%)	▲0.5	▲0.8	▲8.9	▲2.1
静岡県					
2016年	給与額 (千円)	321.1	289.1	871.5	4724.7
	前年比 (%)	0.1	0.5	8.1	1.5
2017年	給与額 (千円)	323.1	290.8	890.9	4768.1
	前年比 (%)	0.6	0.6	2.2	0.9
愛知県					
2016年	給与額 (千円)	354.0	314.4	1114.5	5362.5
	前年比 (%)	▲0.3	▲0.3	▲2.9	▲0.8
2017年	給与額 (千円)	357.8	318.3	1105.0	5398.6
	前年比 (%)	1.1	1.2	▲0.9	0.7
三重県					
2016年	給与額 (千円)	332.4	294.4	894.3	4883.1
	前年比 (%)	1.1	1.1	5.2	1.8
2017年	給与額 (千円)	333.5	300.0	909.4	4911.4
	前年比 (%)	0.3	1.9	1.7	0.6
滋賀県					
2016年	給与額 (千円)	331.2	295.1	943.9	4918.3
	前年比 (%)	0.6	0.8	15.6	3.2
2017年	給与額 (千円)	330.1	295.8	878.0	4839.2
	前年比 (%)	▲0.3	0.2	▲7.0	▲1.6

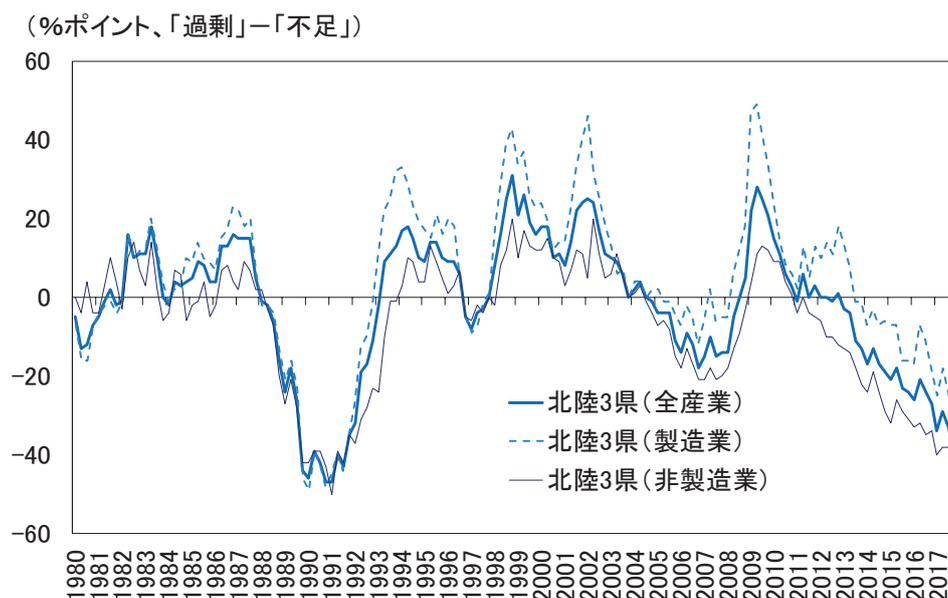
(出所) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

3. 人手不足と賃金上昇の関係

このところ人手不足の深刻化が全国および各地方で指摘され、経済の足元や先行きを考えるうえで重要なテーマと認識されている。これまで見てきたとおり、中部圏は全国的にも労働需給のひっ迫度合いが強い地域である。一方で、2017年の賃金については、必ずしも全ての県で上昇したわけではなく、所定内給与額が下落した県も多かった。そこで、ここでは、労働需給のひっ迫と賃金上昇の関係について分析した¹¹。

まず、北陸3県、東海3県の人手不足の現状について日本銀行金沢支店および名古屋支店が公表している企業短期経済観測調査（短観）の雇用人員判断DIの推移を確認する。図1-5-5は北陸3県の雇用人員判断DIの推移である。雇用人員判断DIは企業の雇用人員について「過剰」と回答した企業の割合から「不足」と回答した企業の割合を引いたもので、マイナスは人員が不足していると企業が感じていることを意味する。北陸3県では、非製造業で不足超が1990年代初頭とほぼ同じ水準になるなど、足元で企業の人手不足感がバブル期に近づいていることがわかる。

図1-5-5 北陸短観 雇用人員判断DIの推移（全産業・製造業・非製造業）

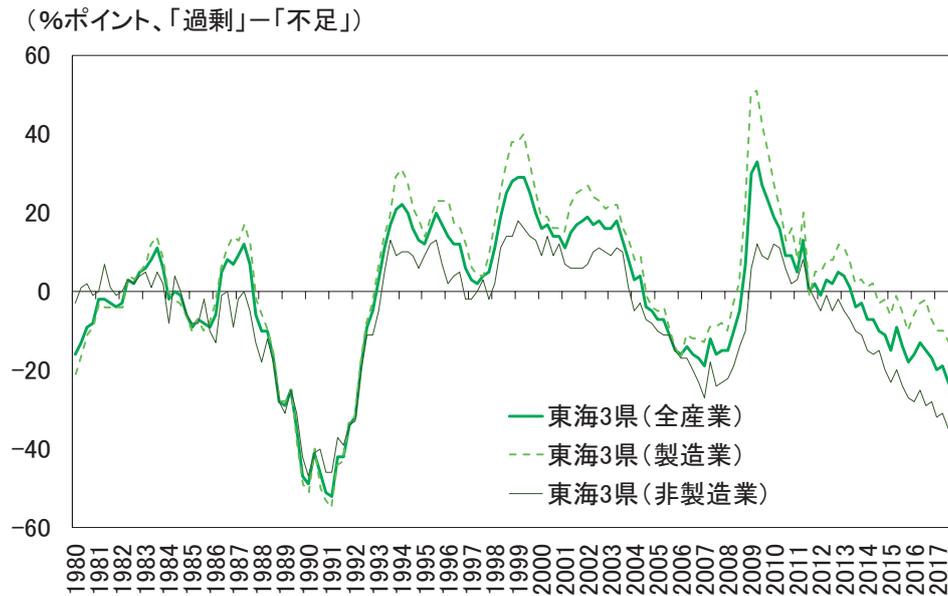


(出所) 日本銀行金沢支店「北陸短観」

図1-5-6は東海3県雇用人員判断DIの推移である。非製造業、製造業とも雇用人員判断DIのマイナス幅はリーマンショック前をすでに超えているが、北陸とは異なり人員不足感がバブル期と同程度にまで拡大しているとは言えない。全産業でも、企業の人手不足感はリーマンショック前を超える水準と言えるが、足元ではまだバブル期ほど人手不足感が高まっているとは言えないことがわかる。

¹¹ ここでの分析および記述は、中部社研経済レポートNo.10「人手不足と賃金上昇の関係について～北陸・東海で賃金上昇局面入りの確率が高まる～」にしたがっている。詳細については、同レポートを参照。

図1-5-6 東海3県の短観 雇用人員判断DIの推移（全産業・製造業・非製造業）



(出所) 日本銀行名古屋支店「東海3県の企業短期経済観測調査結果」

北陸3県と東海3県では多少の違いはあるものの、両地域とも人手不足感が高まってきたのは間違いない。一般的には、労働市場がひっ迫し、人手不足が深刻化すれば、賃金の上昇をもたらすはずである。一方で、そうした関係が近年において変化している可能性も考えられる。そこで、労働需給のひっ迫化と賃金上昇の間の関係を明らかにするため、北陸3県と東海3県の時系列データを、バブル期以前の1980年代と足元2005年から2014年までの10年間の2つの期間に分割し、賃金関数の推計を行った。

被説明変数は一人当たり名目年間現金給与額（きまって支給する現金給与額に年間賞与その他特別給与額を加えた）の前年比、説明変数は有効求人倍率、消費者物価指数の前年比、実質労働生産性の前年比を候補とした。説明変数の最終的な選択はラグ次数を含めてt値や情報量基準を用いて決定した。なお、実質労働生産性を算出するため、「県民経済計算」を用いていることから、最新のデータは2014年までとなっている。

表1-5-2は北陸3県の賃金関数の推計結果である。まず、バブル期以前の1980年代においては、労働需給のひっ迫度合いを示す有効求人倍率の係数が統計的に1%有意水準で有意となっている。点推定値からは、有効求人倍率が0.1ポイント上昇すれば賃金が0.25%上昇すると解釈できる。一方で、2014年までの直近10年間の推計結果を見ると、有効求人倍率の係数が統計的に有意ではない。つまり、北陸3県では、2014年までの10年間では、労働需給のひっ迫度合いと賃金上昇の間に1980年代に見られたようなはっきりとした関係を確認できない。なお、バブル期、直近10年間のいずれの期間においても有効求人倍率に1期ラグをとったものが採用されているのは、北陸においては、労働需給のひっ迫は即座に賃金の上昇をもたらすのではなく、1年程度のタイムラグを伴って賃金上昇をもたらすものであることを示唆している。また、消費者物価指数の前年比

の係数がいずれの期間においても1に近いのは、北陸3県においては、一般物価の上昇がそのまま名目賃金の上昇に転嫁されていることを意味する。また、比較的、年功序列型賃金を採用する企業が多かったバブル期以前の1980年代においては、賃金関数の説明変数として実質労働生産性が選ばれなかったものが、成果主義型賃金が高まった2014年までの直近10年間では採用されている点も特徴的である。

表1-5-2 賃金関数の推計：北陸3県

推計期間	有効求人倍率 (1期ラグ)	消費者物価指数	労働生産性	備考
1980～1989年	2.54 (3.64)	0.93 (3.50)		R2=0.320 DW=2.89
2005～2014年	-0.18 (-0.48)	1.23 (3.96)	0.24 (1.98)	R2=0.408 DW=2.30

備考) 表中カッコ内はt値
 (出所) 弊所「中部社研経済レポートNo.10 人手不足と賃金上昇の関係について～北陸・東海で賃金上昇局面入りの確率が高まる～」

表1-5-3は東海3県の推計結果である。北陸3県と同様、バブル期以前の1980年代においては、労働需給のひっ迫度合いを示す有効求人倍率の係数が統計的に1%有意水準で有意となっている。点推定値からは、有効求人倍率が0.1ポイント上昇すれば賃金が0.21%上昇すると解釈できる。一方で、やはり北陸3県と同じく、東海3県でも、2014年までの10年間の推計結果を見ると、有効求人倍率の係数が統計的に有意ではなく、労働需給のひっ迫度合いと賃金上昇の間に1980年代に見られたようなはっきりとした関係を確認できない。消費者物価指数の前年比の係数は北陸3県の推計結果よりもやや小さく、東海3県においては、一般物価の上昇の3分の2程度しか名目賃金の上昇に転嫁されていないことが示唆される。

表1-5-3 賃金関数の推計：東海3県

推計期間	有効求人倍率 (1期ラグ)	消費者物価指数	労働生産性	備考
1980～1989年	2.54 (3.64)	0.93 (3.50)		R2=0.320 DW=2.89
2005～2014年	-0.18 (-0.48)	1.23 (3.96)	0.24 (1.98)	R2=0.408 DW=2.30

備考) 表中カッコ内はt値
 (出所) 弊所「中部社研経済レポートNo.10 人手不足と賃金上昇の関係について～北陸・東海で賃金上昇局面入りの確率が高まる～」

以上から、北陸3県と東海3県において、1980年代には存在した労働需給と賃金上昇の安定した関係が、少なくとも2014年までの10年間では確認できず、この期間では労働市場がひっ迫したからといって賃上げにつながるわけではなかったと言える。

もっとも、表1-5-2と表1-5-3の賃金関数の推計は、データの制約から、

2014年までの関係を確認したものにはすぎない。労働市場は2014年以降もひっ迫度合い強めており、この2～3年間で労働需給のひっ迫が賃金上昇をもたらすという状況が復活している可能性は否定できない。

そこで、今度は、1980～2017年までの長期時系列データによりレジーム・スイッチング（局面の転換）を考慮したモデルを推計し、賃金上昇局面確率の推移を計算した。推計したのは、いわゆる賃金版フィリップスカーブと呼ばれる、賃金上昇率と失業率の間に負の相関関係を示す式である¹²。その上で、あらかじめ2つの局面、すなわち、労働需給と賃金上昇の間に安定した正の相関関係が存在する局面（つまり、労働市場のひっ迫が賃金上昇をもたらす局面）と正の相関関係が存在していない局面（つまり、労働市場のひっ迫が賃金上昇をもたらすわけではない局面）を想定し、経済がその2つの局面の間を行き来する状況を考える。この手法によれば、その時々々の経済が、それぞれの局面にあることを確率の大きさを定量的に推計できる。こうしたレジーム・スイッチングモデルを利用して、北陸3県（図1-5-7）、東海3県（図1-5-8）について、それぞれ賃金上昇局面にある確率を試算し、その推移を示した。

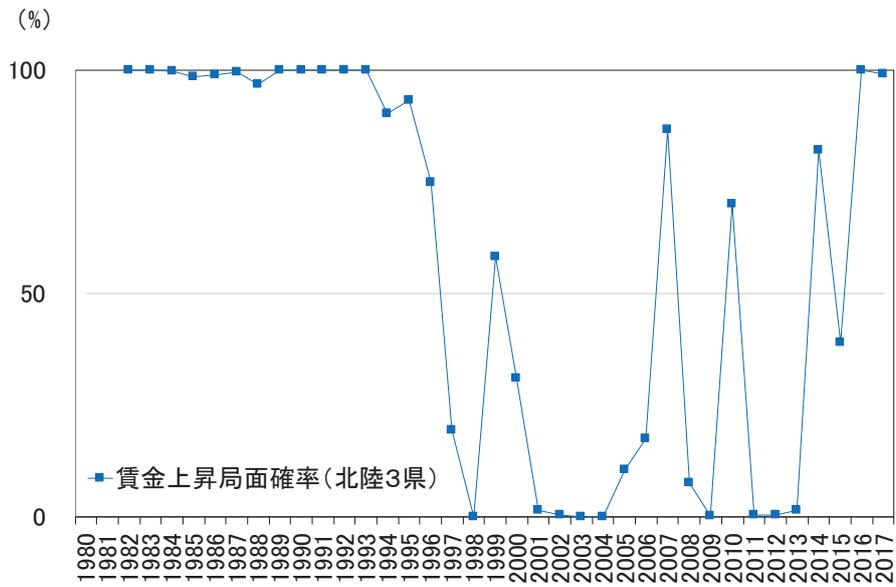
北陸3県の賃金上昇局面確率の推移を見ると、バブル期に同確率が一貫して50%を超えていることが確認できる。その後、1997年前後から急速に低下し、以後は0%近傍で推移する時期も多くなった。しかし、近年では、2014年に上昇した同確率は2016、2017年にほぼ100%となり、他の条件が一定で推移するのであれば、今後も賃金上昇局面にある可能性が非常に高いことを示している。

東海3県の賃金上昇局面確率も、基本的には北陸3県と似た推移を見せている。バブル期やリーマンショック前に50%を上回ったものの、リーマンショックを機に同確率は落ち込んだ。以後50%を下回る時期が続いたが、2014年に87.5%と50%を大きく上回った。2016年の同確率も50%をかなり上回ったものの、2017年には再び3%まで落ち込んだ。

したがって、以上の分析から、企業の人手不足感がバブル期に近づいている北陸3県では労働市場のひっ迫が賃金上昇につながっていく可能性が高くなっている一方、東海3県については、人手不足感が直ちに賃金上昇に結びつく状況にまで至っていない可能性が高い、との結論が得られた。

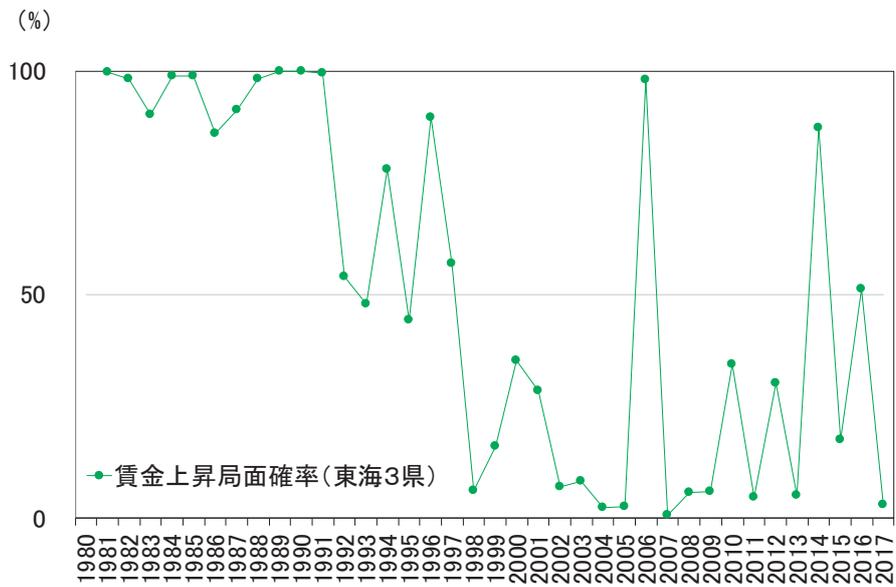
¹² 都道府県別の完全失業率のデータが1997年以降からしかとれないため、ここでは代理変数として有効求人倍率を用いている。また、いわゆるニューケインジアンタイプの賃金版フィリップスカーブは、右辺に将来の賃金上昇率の期待値を必要とするが、いくつかの仮定の下で、誘導形として、1期ラグをとったインフレ率と失業率のみで表すことができる。したがって、分析では賃金上昇率を左辺に、1期ラグをとったインフレ率と有効求人倍率を右辺にとるかたちで推計を行った。

図1-5-7 北陸3県の賃金上昇確率



(出所) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」 厚生労働省「一般職業紹介状況（職業安定業務統計）」
 総務省統計局「消費者物価指数」 ※賃金上昇確率は弊所による

図1-5-8 東海3県の賃金上昇確率



(出所) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」 厚生労働省「一般職業紹介状況（職業安定業務統計）」
 総務省統計局「消費者物価指数」 ※賃金上昇確率は弊所による

第6節 注目される ロボット産業の動向

1. 全国

ここでは、中部圏の産業のなかで近年注目されているロボット製造業の概況を紹介する。わが国では、生産年齢人口の減少や生産性の向上を背景に、工場の生産ラインに産業用ロボットの導入が進んでいる。産業用ロボットとは「自動制御され、再プログラム可能で、多目的なマニピュレータであり、3軸以上でプログラム可能で、1か所に固定して又は移動機能をもって、産業自動化の用途に用いられるロボット」（「日本工業規格 JIS B 0134：2015（ISO 8373：2012）」）である¹³。また、近年は人工知能の発展やサービス業の人手不足を反映しサービスロボットの開発や販売が進んでいる。

2015年の全国のロボット製造業（全事業所）の製造品出荷額等は5,111億円、付加価値額1,607億円、事業所数は549、従業者数14,237人と、1兆円の規模もなく大きな産業ではない¹⁴。しかしながら、人口減少や高齢化、さらには生産性といった課題に向き合う産業として大きな期待がもたれている。こうした課題は先進国や中国などの国に共通しているため、日本からの輸出、さらには海外現地生産の産業としても注目が集まっている。

表1-6-1 全国のサービスロボットの出荷（2015年）

産業・分野	億円	台数	万円/台
農業・林業・水産業	28.35	322	880.43
清掃、検査・メンテナンス	13.20	315	419.05
建設、鉱業	0.26	5	520.00
物流・搬送	2.69	67	401.49
医療	151.56	283	5,355.48
災害対応・特殊作業・水中システム	4.22	22	1,918.18
研究・試験	1.03	513	20.08
教育	0.39	20,979	0.19
自立支援、介護・介助支援	11.91	3,607	33.02
見守り支援、コミュニケーション	11.62	23,143	5.02
掃除(家庭用)	135.29	405,645	3.34
その他のサービスロボット	67.00	346,456	1.93
未分類のサービスロボット ^(注)	211.03	88,584	23.82
総計	638.55	889,941	18.43

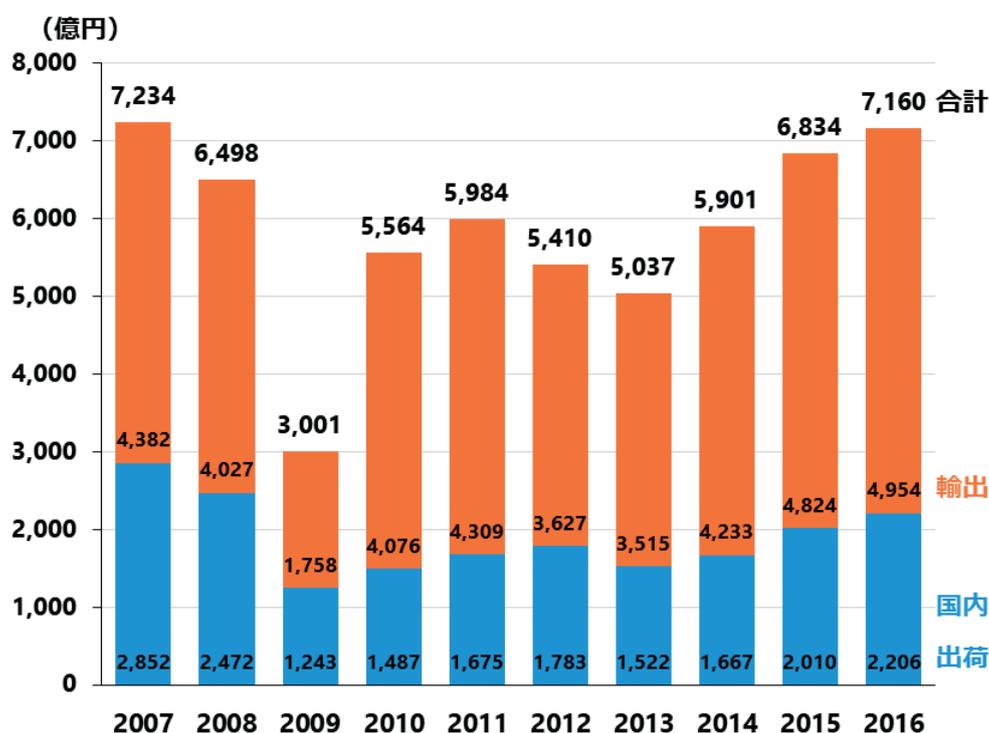
（出所）一般社団法人日本ロボット工業会（2016）より当研究所作成。
 注）サービスロボットは、調査対象348社中、回答のあった企業は89社（出荷実績は51社）。一般社団法人日本ロボット工業会よりヒアリングして得られた、追加調査による数値を、未分類のサービスロボットとして計上した。

¹³ マニピュレーションとは「互いに連結され相対的に回転又は直進運動する一連の部材で構成され、対象物（工作物、工具など）をつか（掴）み、通常、数自由度で動かすことを目的とした機械」（日本工業規格 JIS B 0134：2015（ISO 8373：2012））である。

¹⁴ 総務省・経済産業省「平成28年経済センサスー活動調査」。従業者29人以下は粗付加価値額である。

2015年の全国のサービスロボットの出荷額は638.55億円、出荷台数は889,941台（表1-6-1）。最も出荷額が多い分野は手術支援用など医療の151.56億円である。出荷台数は283台と少ないながらも、1台当たりの単価が5,355.48万円と非常に高額であるため、大きな市場となっている。家庭用の掃除ロボットは135.29億円、業務用ロボットに比べると単価は3.34万円と低いものの、出荷台数（405,645台）と非常に多いことから、第2の市場規模を誇る。他に農業・林業・水産業や、清掃、検査・メンテナンスなどの分野があるが、いずれも産業規模が30億円にも満たず、大きな市場となっていない。

図1-6-1 全国の産業用ロボット出荷額



（出所）一般社団法人日本ロボット工業会（2017）より当研究所作成。
 注）国際ロボット連盟の定義と異なり、マニピュレーティングロボット以外（電子部品実装機など）を含んでいる。

全国の産業用ロボットの出荷額をみると（図1-6-1）、2009年のリーマンショック後の不況時の落ち込みと2011年を除くと、2007年から2013年まで低下傾向であった。2014年以降は出荷額が伸び、2016年はリーマンショック後の最高額を更新し7,160億円に至った。2014年以降は国内出荷、輸出ともに増加し、2016年の国内出荷は2,206億円、輸出は4,954億円である。

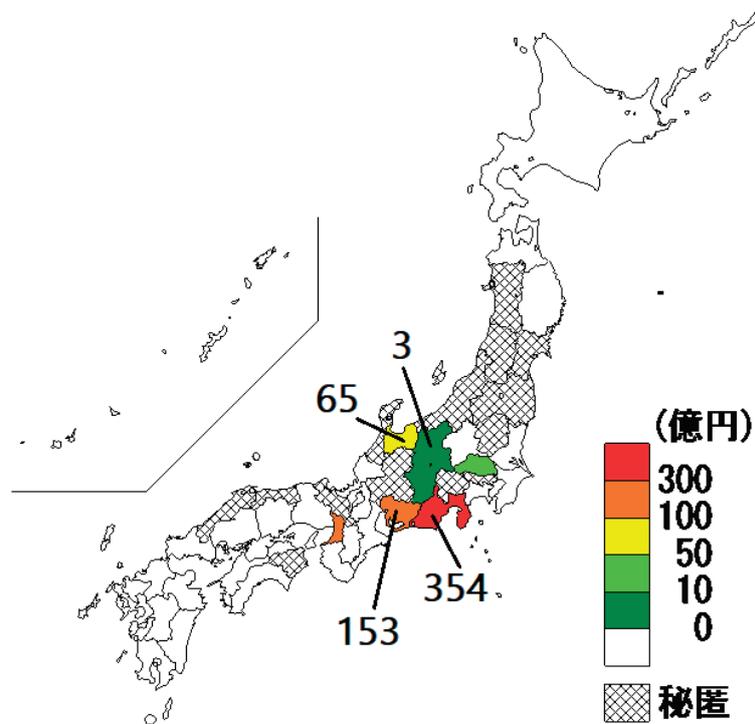
2014年以降の増加の要因は、中国と米国への輸出の増加、国内では自動車産業向けと一般機械向けが伸びたことにある。中国への輸出は2013年の1,152億円から2016年の1,744億円へ1.5倍に増加、米国への輸出は760億円から1,068億円へ1.4倍増加した。国内向けでは、産業規模の大きい自動車産業向けの出荷額が大きく、2013年の379億円から2016年の651億円へと1.7倍に増えたことが大きい。一般機械も4.9倍（2013年37億円、2016

年179億円)に増えた。一方、電気機械の出荷額も大きいが、あまり伸びていない(2013年733億円、2016年768億円)¹⁵。

2. 中部9県

中部9県はロボットの生産が盛んである。愛知県のように、輸送機械や工作機械の生産が盛んな県では、ロボット産業も盛んな傾向がみられる。また、産業用ロボットは関節の部分に減速機を用いるなど、他産業と関連する部品を用いることも少なくない。以下では、2015年のロボット関連の品目別統計と、2014年の各県・各地区別のロボット製造業の統計を用いて、各県の概況をみよう¹⁶。

図1-6-2 数値制御ロボット出荷額 (2015年)

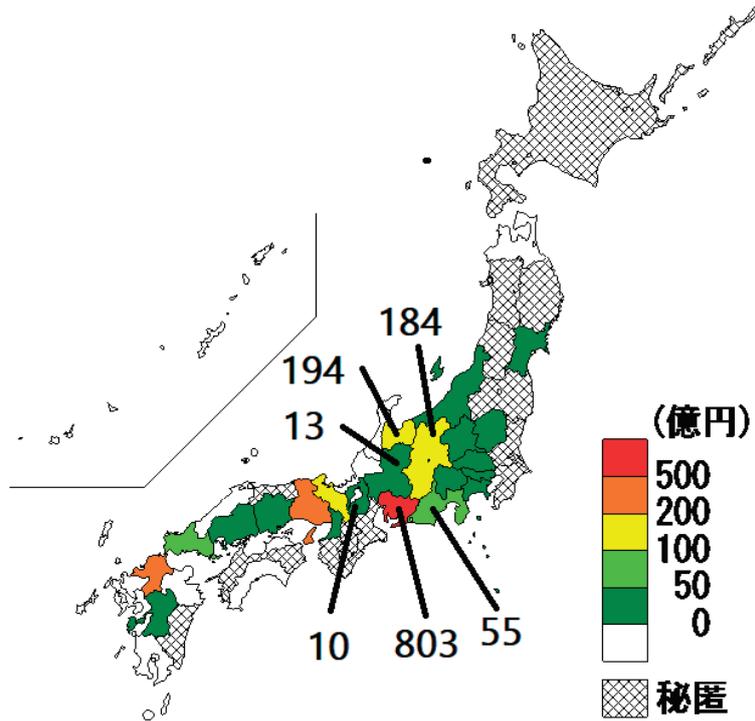


(出所) 総務省・経済産業省 (2017)『平成28年経済センサス活動調査 品目編』より当研究所作成。
 注) 階級は以上～未満を表す。ただし白色は0、緑色は0より大きい数値を起点とした。従業者4人以上の事業所を対象とした。事業所数が2以下の都道府県の出荷額は秘匿されている。

¹⁵ データの出所は一般社団法人日本ロボット工業会 (2017)。

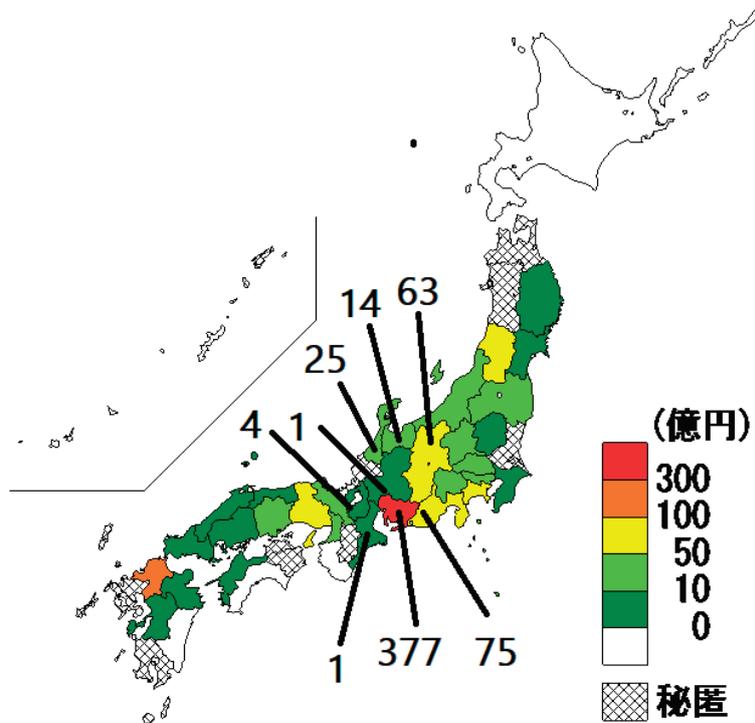
¹⁶ 工業地区の分類は、経済産業省 (2016)「地区 (工業地区) の範囲」『平成26年工業統計調査』を参照のこと。

図1-6-3 その他ロボット出荷額（2015年）



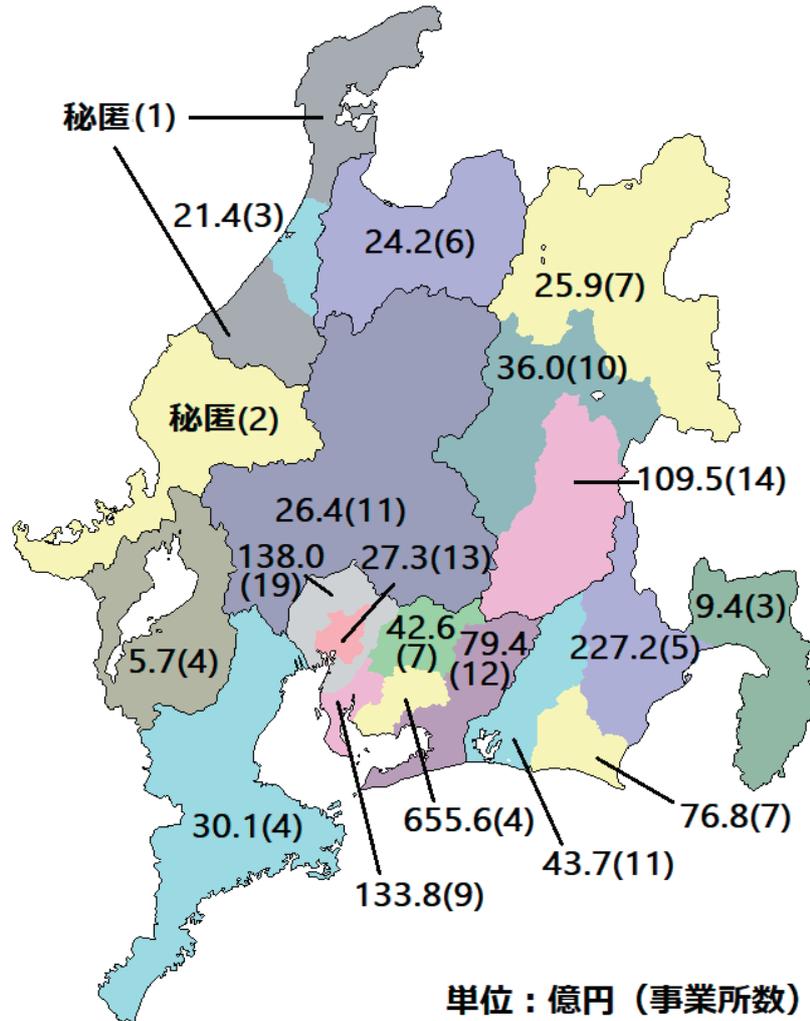
（出所）総務省・経済産業省（2017）『平成28年経済センサス活動調査 品目編』より当研究所作成。
 注）階級は以上～未満を表す。ただし白色は0、緑色は0より大きい数値を起点とした。従業者4人以上の事業所を対象とした。事業所数が2以下の都道府県の出荷額は秘匿されている。

図1-6-4 ロボット部品出荷額（2015年）



（出所）総務省・経済産業省（2017）『平成28年経済センサス活動調査 品目編』より当研究所作成。
 注）階級は以上～未満を表す。ただし白色は0、緑色は0より大きい数値を起点とした。従業者4人以上の事業所を対象とした。事業所数が2以下の都道府県の出荷額は秘匿されている。

図1-6-5 中部圏ロボット製造業製造品出荷額等（億円）と事業所数（2014年）



（出所）経済産業省（2016）『平成26年工業統計調査』、名古屋市（2017）『名古屋市統計年鑑 工業』より当研究所作成。
 注）工業地区は工業統計調査の分類による。従業者4人以上の事業所を対象としている。事業所数が2以下の都道府県の出荷額は秘匿されている。その地区において出荷額あるいは事業所数が少ない場合は、資料に数値が掲載されていない。

富山県の数値制御ロボット出荷額は65億円（事業所数3）（図1-6-2）、その他ロボットは194億円（事業所数3）（図1-6-3）、ロボット部品14億円（事業所数7）（図1-6-4）である。一方、2014年のロボット製造業の統計をみると、製造品出荷額等は24.2億円、事業所数は6、従業者数140である（図1-6-5）。産業別統計の数値が低いのは、1つの事業所でロボット以外に工作機械などより出荷額の大きい品目を出荷しているためと考えられる。

石川県は数値制御ロボットの事業所数が1のため出荷額が秘匿されている¹⁷。ロボット部品の出荷額は25億円、事業所数は8である。工業地区別にみると、金沢市、かほく市、野々市市などで構成される石川中央地区（製造品出荷額等21.4億円、事業所数3、従業者数112）に集中している。

¹⁷ 事業所数が2以下の場合、出荷額は秘匿されている。

福井県はロボット部品の事業所が1つ、2014年にロボット製造業の事業所が2つあるが、それぞれ出荷額等のデータが秘匿されている。

長野県はロボット本体と部品、ロボットに使われる減速機の生産もあるなど、ロボットに関する産業が盛んな県で、その他ロボット出荷額が184億円（事業所数5）である。特に、ロボット部品産出事業所数が33と全国2位の数で出荷額が63億円である。長野県では伊那・飯田地区が盛んで、2014年の地区別にみるとロボット製造業の製造品出荷額等は109.5億円（事業所数14、従業者数563）である¹⁸。松本・諏訪地区は36.0億円、事業所数は10、従業者数は145で一定の規模がある¹⁹。

岐阜県は2015年のその他ロボット出荷額が13億円（事業所数3）、ロボット部品出荷額が1億円（事業所数3）である。2014年のロボット製造業の製造品出荷額等は26.4億円、事業所数は11、従業者数は161人である。

静岡県は、ロボット産業が盛んである。2015年の数値制御ロボット出荷額は354億円（事業所数9）、その他ロボット出荷額55億円（事業所数12）、ロボット部品出荷額75億円（事業所数26）である。2014年のロボット製造業の製造品出荷額等を地区別にみると、静岡・大井川地区が227.2億円（事業所数5、従業者数605）と非常に規模が大きい。ただし静岡県西部の中遠地区76.8億円（事業所数7、従業者数196）と西遠地区43.7億円（事業所数11、従業者数292）は出荷額等だけでなく事業所数も多い。

愛知県の2014年のロボット製造業の製造品出荷額等は全国1位の1,077億円である。地区別にみると、電子部品実装ロボットを生産している岡崎地区655.6億円（事業所数4、従業者数596）が群を抜いている。ただし愛知県は全県的にロボット製造業の事業所が分布しており、知多・衣浦地区133.8億円（事業所数9、従業者数585）、東三河地区79.4億円（事業所数12、従業者数272）、豊田地区42.6億円（事業所数7、従業者数179）がある。尾張地区・海部地区・名古屋地区のうち、名古屋市は27.3億円、事業所数13、従業者数117で、事業所が多い。2015年の県全体の数値制御ロボット出荷額は153億円（事業所数5）、その他ロボット出荷額803億円（事業所数38）、ロボット部品出荷額377億円（事業所数66）と、いずれも額も事業所数も多い。

三重県は、2015年のロボット部品出荷額1億円（事業所数4）、その他ロボットを産出する事業数は1で、出荷額が秘匿されている。2014年のロボット製造業の製造品出荷額等は30.1億円（事業所数4、従業者数84）である。ただし、三重県では産業用ロボットの関節を動作させる減速機が生産されており、産業用ロボットの生産では見逃せない。

滋賀県は、その他ロボット出荷額が10億円（事業所数5）、ロボット部品出荷額が4億円（事業所数4）である。2014年のロボット製造業の製造品出荷額等は5.7億円（事業所数4、従業者数37）である。

¹⁸ 伊那・飯田地区には、経済産業省（2016）「地区（工業地区）の範囲」『平成26年工業統計調査』に記載されている市町村以外に、大鹿村、天龍村、平谷村、根羽村、売木村を含んでいる。

¹⁹ 松本・諏訪地区には、経済産業省（2016）「地区（工業地区）の範囲」『平成26年工業統計調査』に記載されている市町村以外に、南木曾町、王滝村、木祖村を含んでいる。

第2章 リニア中央新幹線の経済効果



提供：東海旅客鉄道株式会社

本章では、2027年に品川－名古屋間で先行開業するリニア中央新幹線と、それが中部圏経済に与える経済効果について分析する。

第1節ではリニア中央新幹線の概要を紹介する。

第2節では経済面の影響について、リニア中央新幹線が全国および中部圏経済に与える経済効果の試算を行う。

第1節 リニア中央新幹線の概要

本章で述べるリニア中央新幹線とは、東海旅客鉄道株式会社（以下、JR東海）が全国新幹線鉄道整備法に基づき整備を計画・推進している「超電導リニアによる中央新幹線」を指す。リニア中央新幹線の走行方式は超電導磁気浮上方式で、最高設計速度は東海道新幹線の最高速度時速285キロメートル、国内最高の東北新幹線（大宮－盛岡間）の時速320キロメートルを大幅に上回る時速505キロメートルとされている²⁰（表2－1－1）。

表2－1－1 リニア中央新幹線（品川－名古屋間）計画の概要

項目	内容
路線名	中央新幹線
線路延長	285km605m
総工事費（車両費含む）	5兆5,235億5,000万円
工事完了予定	2027年
走行方式	超電導磁気浮上方式
最高設計速度	505km/h
列車種別	速達型および各停型
到達時間	品川－名古屋 速達型で約40分
列車設定時間帯	6:00（始発）－24:00（終着）
駅	位置
品川駅	東京都港区港南（現品川駅併設）
神奈川県（仮称）駅	神奈川県相模原市緑区橋本
山梨県（仮称）駅	山梨県甲府市大津町字入田
長野県（仮称）駅	長野県飯田市上郷飯沼
岐阜県（仮称）駅	岐阜県中津川市千旦林字坂本
名古屋駅	愛知県名古屋市中村区名駅（現名古屋駅併設）

（出所）東海旅客鉄道株式会社（2017a）、東海旅客鉄道株式会社（2017b）、東海旅客鉄道株式会社（2017c）より当研究所作成。

リニア中央新幹線は、首都圏－中京圏－近畿圏の三大都市圏を結ぶ計画であり、東海道新幹線を補完するとともに、東海道新幹線と大動脈輸送を二重系化することで災害リスクに備える役割もある。品川（東京）－大阪間の全線開業は最も早くて2037年とされているが、そのうち品川（東京）－名古屋間は2027年に先行開業される。品川（東京）－名古屋間の線路延長は285.605キロメートル、所要時間は最速で40分である。列車の運行は、6時（始発）から24時（終着）の時間帯に設定されている。2014年12月には始発駅である、品川駅、名古屋駅ですでに着工がなされた。リニア中央新幹線の品川駅と名古屋駅は、現在のそれぞれの駅に併設される。

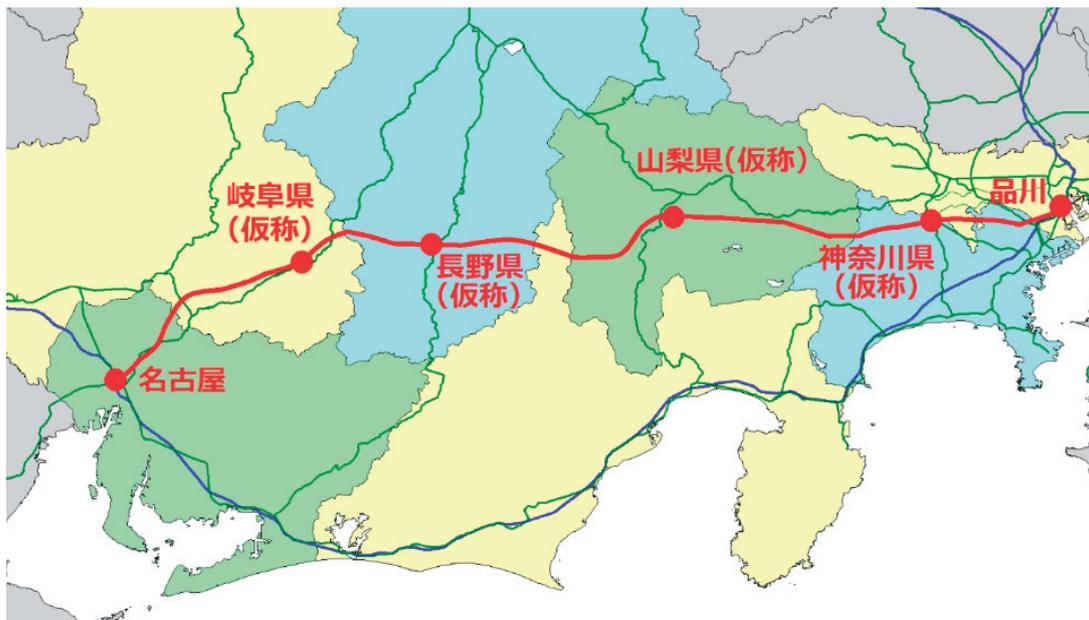
品川（東京）－名古屋間の中間駅は、神奈川、山梨、長野、岐阜の各県に1つつ設

²⁰ 2015年には、山梨リニア実験線にて、鉄道の有人走行で世界最高となる時速603キロメートルを記録した。なお、北陸新幹線や盛岡以北の東北新幹線など、整備新幹線の最高設計速度は時速260キロメートルである。

けられる（図2-1-1）。リニア中央新幹線のルートはJR中央本線におおむね沿っているが、品川（東京）－名古屋間を直線的に結べるよう、南アルプス中南部や中央アルプスをトンネルで貫通する予定となっている。

なお、運賃と料金体系については、今後、リニア中央新幹線の運行形態、東海道新幹線との連携、乗り継ぎ、さらには他の競合する交通機関の状況など様々な事柄についても考え合わせながら検討したうえで、具体的には開業が近づいた時点で決定される。

図2-1-1 リニア中央新幹線（品川－名古屋間）のルートと駅



（出所）当研究所作成。東海旅客鉄道株式会社（2017a）を参考とした。
 注）赤色の丸はリニア中央新幹線駅である。赤色の線はリニア中央新幹線（品川－名古屋間）、青色は新幹線、緑色はJR在来線、緑色の細い線は京王電鉄。京王電鉄以外の私鉄、公営は省略した。

第2節 リニア中央新幹線の経済効果

本節では、リニア中央新幹線開業が中部9県やその他の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する。分析対象期間は2018年度からリニア中央新幹線開業後10年にあたる2037年度までである。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ない。

結論から言えば、全国における、リニア中央新幹線の経済効果は、2037年度までに累積で14兆8,204億円に達することになる。都道府県別では、長野県で2兆1,147億円、岐阜県で2兆278億円、愛知県で2兆2,738億円、富山県で463億円、石川県で390億円、福井県で274億円、静岡県で3,305億円、三重県で1,101億円、滋賀県で764億円、中部圏を除く全国（東京都など）で7兆7,743億円に達することになる。

1. 推計の前提

リニア中央新幹線の開業に伴い、推計には次の前提を置いている。

(a) リニア中央新幹線の工事費

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。そこで、国土交通省の分析例と同様に²¹、JR東海から公開されている工事費予算書に記載されている工事費用を、都道府県別の線路距離で案分し、本推計に加える²²。

線路距離とは、工事で計画されている地上と地下の線路、すなわち品川駅より前方の工事始点から名古屋駅後方の工事終点までの区間である。関東車両基地と中部車両基地への分岐線路も含める。なお、山梨リニア実験線の部分は、総工事費から除かれているため、線路距離から除外した。

案分は工事項目別に行っている。基本的に地上と地下の距離を合計した総距離で案分している。ただし、橋梁費は地上部分の距離、隧道費は地下部分の距離、停車場費は駅数でそれぞれ案分した。また、土地の上にあるものを投資と考えることから、土地使用権の移転である用地費は分析から除外した。さらに、車両費も除外した。

以上から、本分析で案分の対象となる工事費用の総額は、総工事費 5 兆 5,235 億円から除外した費目の 1 兆 120 億円を控除した 4 兆 5,115 億円となった。この額を、上記方法にしたがって案分した結果、静岡県 1,638 億円、長野県 9,180 億円、岐阜県 1 兆 227 億円、愛知県 5,039 億円、中部圏 9 県以外（東京都、神奈川県、山梨県） 1 兆 9,031 億円となった²³。

(b) リニア中央新幹線開業に伴う生産性の上昇

経済効果試算にあたっては、リニア中央新幹線開業に伴うイノベーションの向上についても考慮する。つまり、リニア中央新幹線開業に伴い品川（東京）－名古屋間の沿線で人的交流が活発化することで、対面での情報交換や技術交流の促進や専門的な展示会へのアクセスなどが増加する結果、長野県、岐阜県、愛知県における研究開発が進み、生産性が向上することを想定する。生産性向上の具体的な大きさについては、Inoue, Nakajima, and Saito (2016) による長野新幹線開業後の沿線事業所の平均特許出願件数の増加の事例を参考として推計を行った。

ある事業所における研究開発の成果として特許が出願され、その特許が当該事業所で利用されることによって、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、つまり全要素生産性（以下、TFP）が増すものと想定する。長野新幹線開業に伴う交

²¹ 唐木他（2006：119）。

²² 品川（東京）－名古屋間の駅・所要時間・整備についての詳細は参考 1 を参照。

²³ データの出所は、工事費用は、東海旅客鉄道株式会社（2017e）「中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その 2）の認可申請について」『JR東海ニュースリリース』2017年 9 月 25 日、線路距離は、東海旅客鉄道株式会社（2017f）「全幹法第 9 条第 2 項に基づく添付図書 線路縦断面図」『中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その 2）の認可申請について（平成 29 年 9 月 25 日）』。

通アクセスの改善によって、新幹線沿線事業所の特許出願件数が増加したケースを参考に、リニア中央新幹線開業に伴う生産性の向上の効果を本推計に加える。具体的な試算の方法は以下のとおりである。

① 研究開発費1%増加による特許出願数押し上げ

都道府県別研究開発費の年平均伸び率（2009年～2013年）を、都道府県別特許出願件数の年平均伸び率（2010年～2014年）で除す。鈴木（2011）によると、研究開始から特許出願までの中央値が18か月であるため、双方の期間を1年ずらしている²⁴。

② 特許出願件数1%増加によるTFPの押し上げ

1976年から1995年までの日本の製造業企業のデータを用いて推計した桜井・宮崎（1999）によると、研究開発費（ストックベース）が1%増加すると、TFPを0.072%押し上げる。そこで0.072を①で求めた各県の値で除す。

③ リニア中央新幹線沿線県事業所の特許出願件数が増加した場合のTFPの押し上げ

Inoue, Nakajima, and Saito（2016）によると、長野新幹線開業後、沿線の事業所の平均特許出願件数が4.63%増加した。そこで②で求めた値に4.63を乗じ、TFP押し上げ値（レベルのシフト）を求めるものとする。その結果、TFPは、長野県では0.260%、岐阜県では0.304%、愛知県では1.083%高まることとなる。鈴木（2011）によると、研究開始から特許利用開始までの中央値が33か月であることから、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TFPが押し上げられるものとした。

（c）リニア中央新幹線開業に伴う交流関連消費の増加

リニア中央新幹線の開業に伴う経済効果を考えるにあたっては、日本人であれ外国人であれ、観光客であれビジネスパーソンであれ、人的交流が活発化することが見込まれるため、交流関連消費²⁵の増加についても考慮する。推計にあたっては、長野新幹線（現北陸新幹線）の長野駅－金沢駅間開業前後における長野県内の旅行消費額の変化を参考にしている。具体的には、2014年以前のトレンドが2015年以降も続いたと仮定した場合の旅行消費額と、2015年以降の実際の旅行消費額を比較し、その差分を長野駅－金沢駅間開業の効果による交流関連消費の増加額であるとした。同様の効果が、リニア中央新幹線の開業に伴って長野県、岐阜県、愛知県、中部圏を除く全国（東京都など）に発生すると仮定し、県、地域別にリニア中央新幹線の開業に伴う交流関連消費の増加額を推計している。同時に、それぞれの交流関連消費が、どの産業で生産された財・サービスの消費に相当するののかについても、各県の産業連関表の関係を用いて計算した。

図2-2-1～図2-2-4は、長野県、岐阜県、愛知県、中部圏を除く全国について

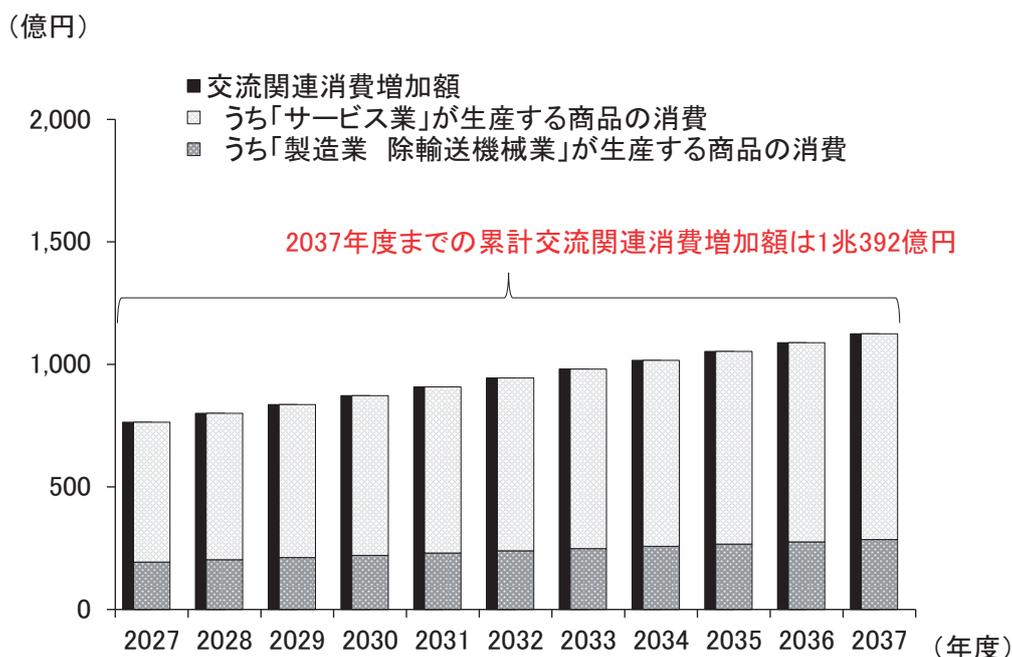
²⁴ データの出所は、地域経済分析システム（RESAS）（経済産業省「企業活動基本調査」を再編加工）、特許庁総務部企画調査課「特許行政年次報告書 統計・資料編」（各年版）。

²⁵ ここでは日本人・外国人の観光客およびビジネス客による訪問地における消費額を指す。

て推計した2027年度から2037年度までのリニア中央新幹線の開業に伴う交流関連消費の増加額を示している。いずれの県、地域においても、増加額は徐々に拡大する。また、2割から3割程度は「製造業 除輸送機械業」が生産する商品、残りは「サービス業」が生産する商品の消費に相当する。

長野県内の交流関連消費増加額は2027年度764億円、2037年度には1,125億円に達する。2037年度までの累計交流関連消費額は1兆392億円、うち「製造業 除輸送機械業」が生産する商品の消費が2,634億円、「サービス業」が生産する商品の消費が7,758億円である。岐阜県内の交流関連消費増加額は2027年度541億円、2037年度には760億円に達する。2037年度までの累計交流関連消費額は7,153億円、うち「製造業 除輸送機械業」が生産する商品の消費が1,918億円、「サービス業」が生産する商品の消費が5,234億円である。愛知県内の交流関連消費増加額は2027年度655億円、2037年度には917億円に達する。2037年度までの累計交流関連消費額は8,647億円、うち「製造業 除輸送機械業」が生産する商品の消費が2,229億円、「サービス業」が生産する商品の消費が6,418億円である。中部圏を除く全国の交流関連消費増加額は2027年度1,844億円、2037年度には2,608億円に達する。2037年度までの累計交流関連消費額は2兆4,482億円、うち「製造業 除輸送機械業」が生産する商品の消費が6,566億円、「サービス業」が生産する商品の消費が1兆7,916億円である。最後に、以上を合算した、全国におけるリニア中央新幹線の開業に伴う交流関連消費の増加額は、2037年度までの累計で5兆674億円、うち「製造業 除輸送機械業」が生産する商品の消費が1兆3,347億円、「サービス業」が生産する商品の消費が3兆7,327億円である。

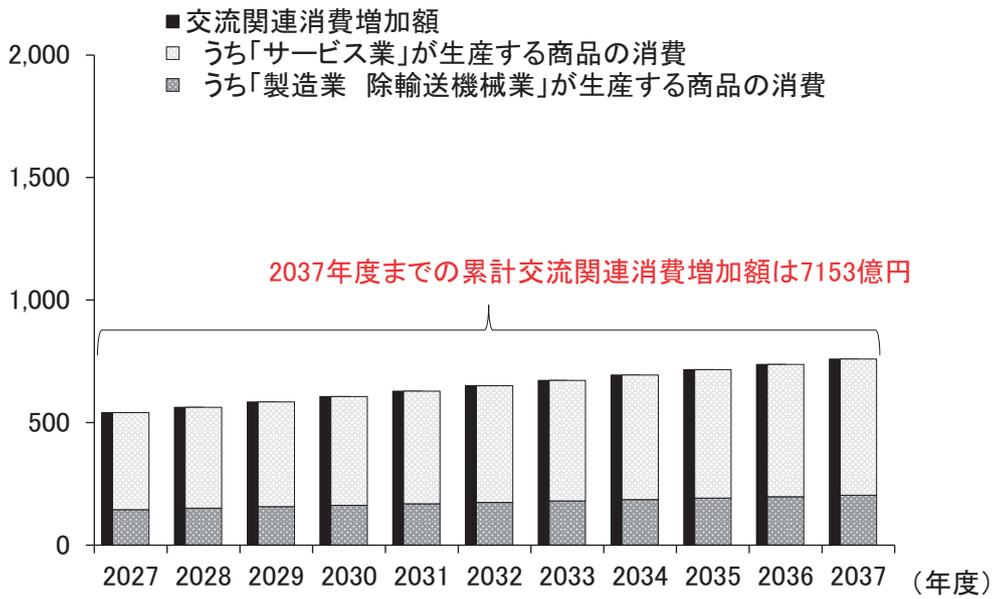
図2-2-1 リニア中央新幹線開業に伴う交流関連消費の増加（長野県）



(出所) 弊所試算

図 2 - 2 - 2 リニア中央新幹線開業に伴う交流関連消費の増加（岐阜県）

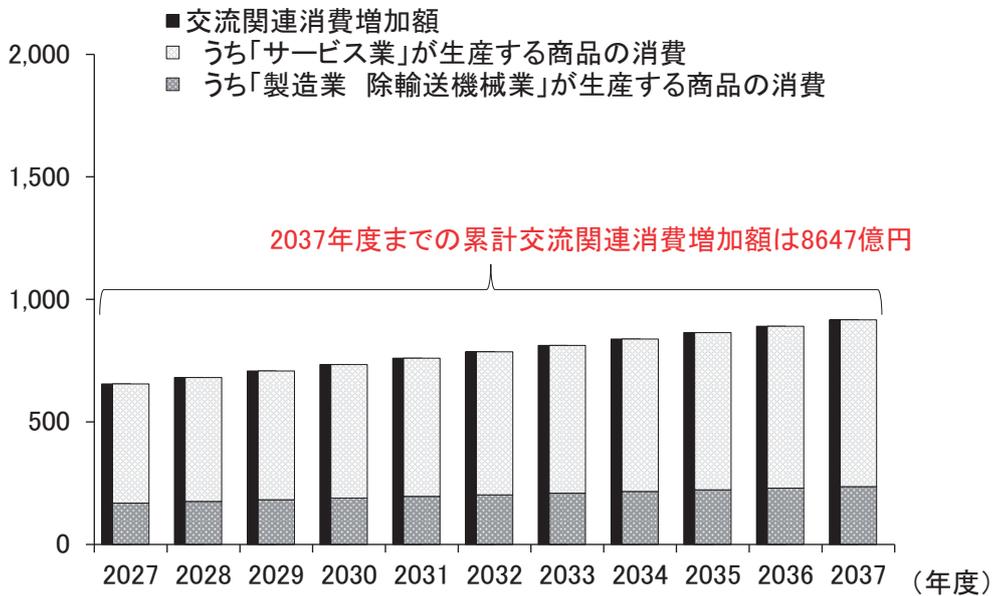
（億円）



（出所）弊所試算

図 2 - 2 - 3 リニア中央新幹線開業に伴う交流関連消費の増加（愛知県）

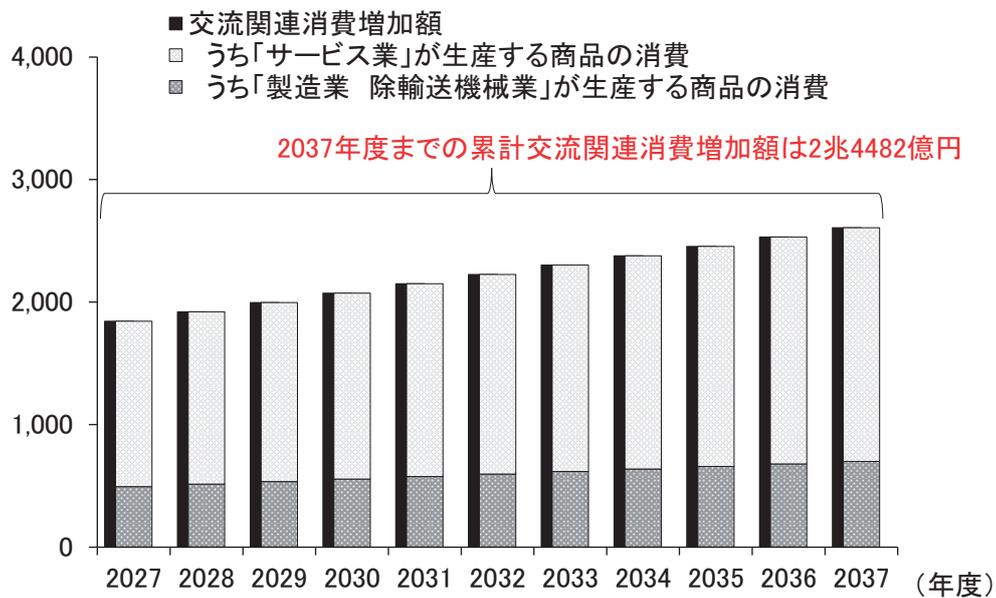
（億円）



（出所）弊所試算

図 2 - 2 - 4 リニア中央新幹線開業に伴う交流関連消費の増加（中部圏除く全国）

（億円）



（出所）弊所試算

2. 推計結果

以上を前提に、マクロ計量モデルを用いて推計されたリニア中央新幹線の経済効果は下記のとおりである^{26, 27, 28}。

(a) 長野県

長野県内におけるリニア中央新幹線工事費用の総額9,180億円について、2018年度からリニア中央新幹線開業の2027年度までの10年間、毎年度同額で案分されると仮定する。この場合、2018年度には、県内に新たな投資が名目ベースで918億円発生することになる。

こうした新たな投資の発生は、県内の生産活動や派生的な投資活動を誘発し、さらに、それらに従事する雇用者の所得増につながる。所得が増加した雇用者は新たに消費を増やすこととなり、それが売り上げの増加を通じてさらなる雇用者所得の増加につながり、再び消費の増加につながる。

一方で、県内で発生した新たな投資需要に伴う生産活動は県内のみにとどまるとは限らない。具体的には、県外で生産された財・サービスを移入することも多くなる。したがって、県内での新たな投資の発生は、県外での生産活動や派生的な投資活動を誘発し、さらに、それらに従事する県外の雇用者の所得増につながることもある。所得が増加した県外の雇用者は新たに県内外の消費を増やすこととなり、それが売り上げの増加を通じてさらなる雇用者所得の増加につながり、再び消費の増加につながる。

このような一連のメカニズムの中で、長野県の県内総生産の増加分は、物価の変動を考慮した実質ベースで、2018年度中に855億円となる²⁹（図2-2-5）。長野県が公表している2014年度実質県内総生産は8兆8,427億円であり³⁰、855億円はその0.97%程度に相当する。なお、名目ベースでの県内総生産の増加分は777億円であり、新たに発生した投資の金額918億円を下回っている。これは、上記のとおり、生産活動が県内にとどまらず県外にも波及しているためである。

²⁶ ここで使用したマクロ計量モデルは、弊所が作成している中部圏多部門マクロ計量モデルの暫定版である。中部圏各県（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9県を除く全国のマクロ経済について、TFPや労働力、資本ストックの変動が供給（生産）面に中長期的に与える影響と、民間消費、設備投資、政府支出、移出入等の需要面が短期的に与える影響の双方を同時に把握できる構造となっている。需要側と供給側が各々の自律的に変動する結果生じる需給ギャップの調整は、物価や賃金、金利の変動（価格メカニズム）を通じて行われる。なお、本マクロ計量モデルは、マクロ経済部門、労働部門、財政部門、社会保障部門、海外部門等の複数の部門から成る方程式数229本（うち推定式32本）の比較的コンパクトなマクロ計量モデルである。そのパラメータには、原則1990年から2013年までの年度時系列データを用いて得られた推定値を用いている。

²⁷ その他、シミュレーションに用いた主な前提は次のとおりである。経済全体の生産性（全要素生産性）の伸び率は1.5%、世界需要の伸び率は2.5%と仮定した。為替については、足元の水準で一定と仮定した。政府消費支出および公的固定資本形成（公共投資）の伸び率は1.0%と仮定した。

²⁸ なお、シミュレーションの解釈に際しては、マクロ計量モデルの定式化や諸前提の想定仕方等によって結果が変わり得るものである。したがって、その結果については一定の幅を持って理解されるべきものであることには留意する必要がある。

²⁹ 本分析では中間投入を含めない、いわゆる付加価値の増加分のみを示している。

³⁰ 長野県の県民経済計算についてはhttp://www3.pref.nagano.lg.jp/tokei/1_kenminkeizai/kenminkeizai.htmを参照。2018年2月末現在公表されている最新年度が2014年度である。

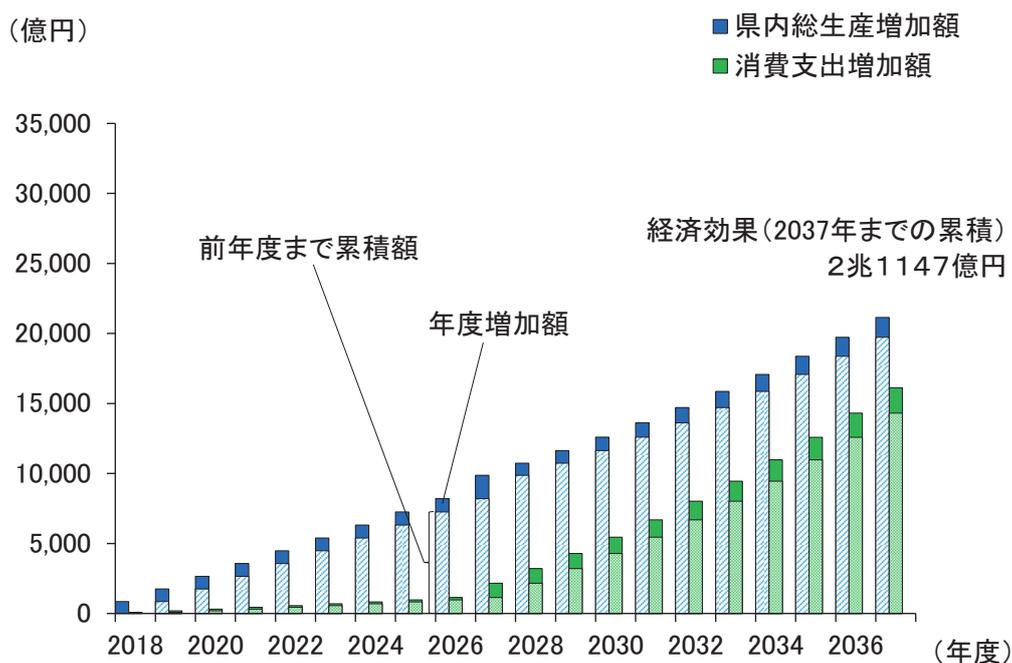
2019年度から2027年度については、2018年度同様の新たな投資の発生からの一連のメカニズムに加えて、資本設備が蓄積される等の押し上げ効果も発生し、県内総生産の増加分は徐々に拡大する。また、開業後の2027年度以降は、新たな交流関連消費の発生が投資と同様のメカニズムで経済活動を押し上げることになる。2028年度以降は、新たな投資の発生はなくなるものの、県内総生産の増加は維持される。

さらに、リニア中央新幹線開業後から3年後、すなわち2030年度以降、長野県では、TFPが0.260%上昇することから、県内総生産がさらに増加する。結果的に、リニア中央新幹線開業後10年にあたる2037年度には、長野県内における、リニア中央新幹線の実質県内総生産は累積で2兆1,147億円に達することになる。これが、長野県内における、リニア中央新幹線の経済効果、すなわちリニア中央新幹線が開業しなかった場合との比較における実質県内総生産の累積増加分である。

なお、この間、長野県の消費支出はリニア中央新幹線が開業しなかった場合との比較で、2027年度までに累積で2,164億円増加する。2027年度以降は新たな交流関連消費の発生が直接加わり急速に拡大する。その結果、2037年度には累積で1兆6,126億円増加することになる。

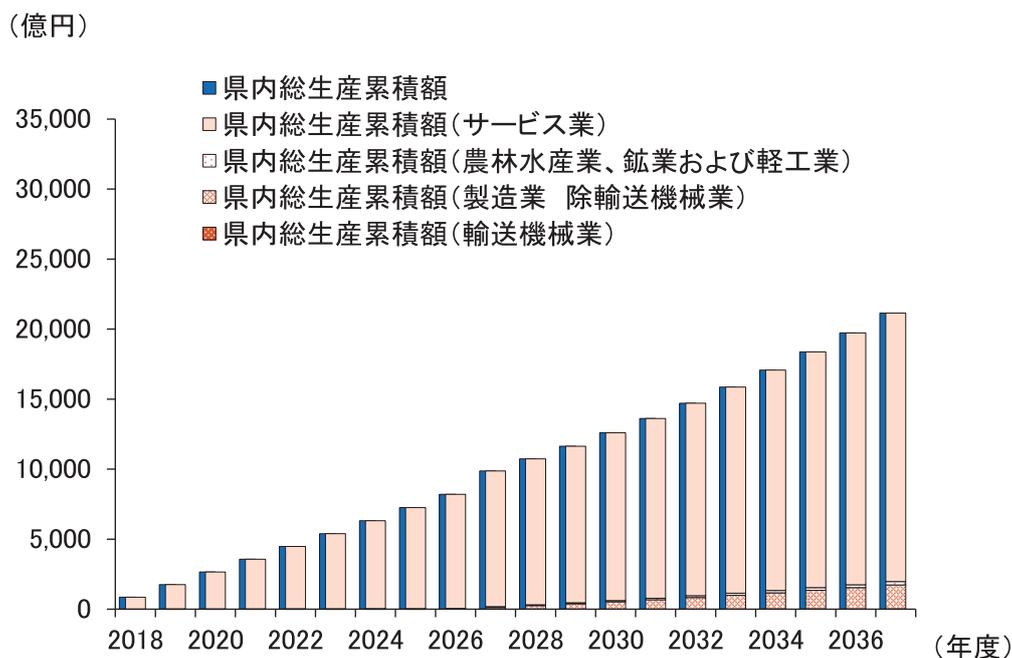
実質県内総生産の累積増加分を産業別に分解すると（図2-2-6）、工事が行われる2027年度までは建設を含む「サービス業」の生産がほぼ全てを占める。2027年度実質県内総生産の累積増加分9,865億円のうち「サービス業」による生産は9,686億円と98.2%に相当する。一方、2027年度以降の新たな交流関連消費の発生はやはり「サービス業」による生産の増加を伴うが、同時に「製造業 除輸送機械業」の生産も増加する。

図2-2-5 リニア中央新幹線の経済効果（長野県）



(出所) 弊所試算

図2-2-6 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

2037年度には、「サービス業」による生産は1兆9,183億円と2兆1,147億円の90.7%、「製造業 除輸送機械業」による生産は1,714億円と8.1%に相当する。

(b) 岐阜県

岐阜県内におけるリニア中央新幹線工事費用の総額1兆227億円について、2018年度からリニア中央新幹線開業の2027年度までの10年間、毎年度同額で案分されると仮定する。この場合、2018年度には、県内に新たな投資が名目ベースで1,023億円発生することになる。

長野県のケースと同様にして、この新たな投資の発生に伴う一連のメカニズムの中で、岐阜県の県内総生産は、物価の変動を考慮した実質ベースで、2018年度中に950億円増加する(図2-2-7)。岐阜県が公表している2014年度実質県内総生産は7兆6,492億円であり³¹、950億円はその1.24%程度に相当する。

2019年度から2027年度については、2018年度同様の新たな投資の発生からの一連のメカニズムに加えて、資本設備が蓄積される等の押し上げ効果も発生し、県内総生産の増加分は徐々に拡大する。また、開業後の2027年度以降は、新たな交流関連消費の発生が投資と同様のメカニズムで経済活動を押し上げることになる。2028年度以降は、新たな投資の発生はなくなるものの、県内総生産の増加は維持される。

さらに、リニア中央新幹線開業後から3年後、すなわち2030年度以降、岐阜県では、

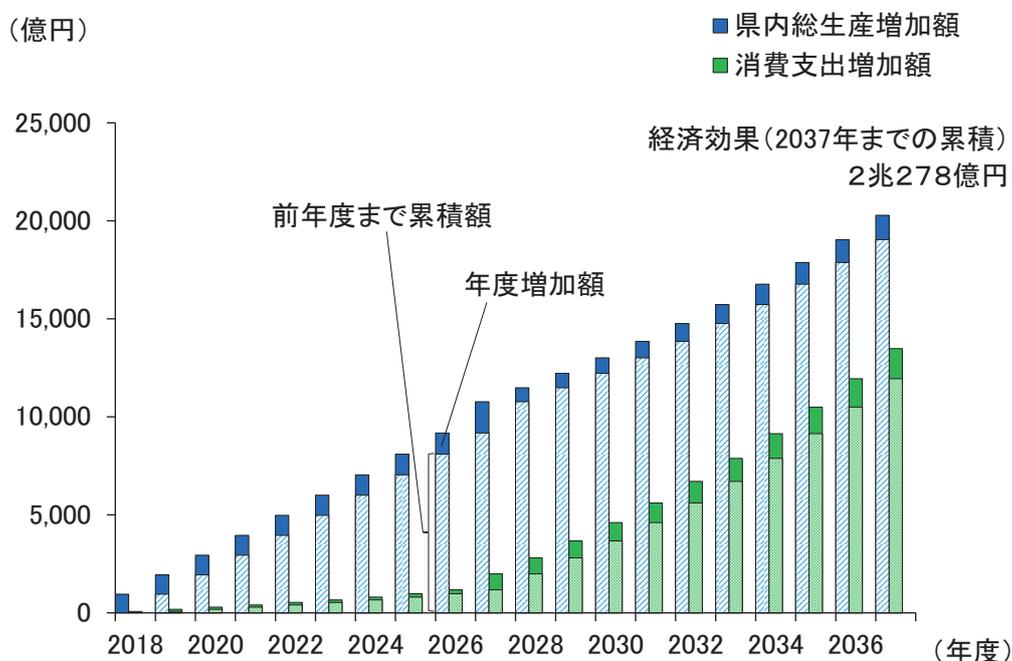
³¹ 岐阜県の県民経済計算については<http://www.pref.gifu.lg.jp/kensei/tokei/tokei-joho/11111/kohyoshiryu/keizai/kenmin/>を参照。2018年2月末現在公表されている最新年度が2014年度である。

TFPが0.304%上昇することから、県内総生産がさらに増加する。結果的に、リニア中央新幹線開業後10年にあたる2037年度には、岐阜県内における、リニア中央新幹線の実質県内総生産は累積で2兆278億円に達することになる。これが、岐阜県内における、リニア中央新幹線の経済効果、すなわちリニア中央新幹線が開業しなかった場合との比較における実質県内総生産の累積増加分である。岐阜県のリニア中央新幹線の経済効果は、長野県とほぼ同規模と言える。

なお、この間、岐阜県の消費支出はリニア中央新幹線が開業しなかった場合との比較で、2027年度までに累積で1,985億円増加する。2027年度以降は新たな交流関連消費の発生が直接加わり急速に拡大する。その結果、2037年度には累積で1兆3,479億円増加することになる。

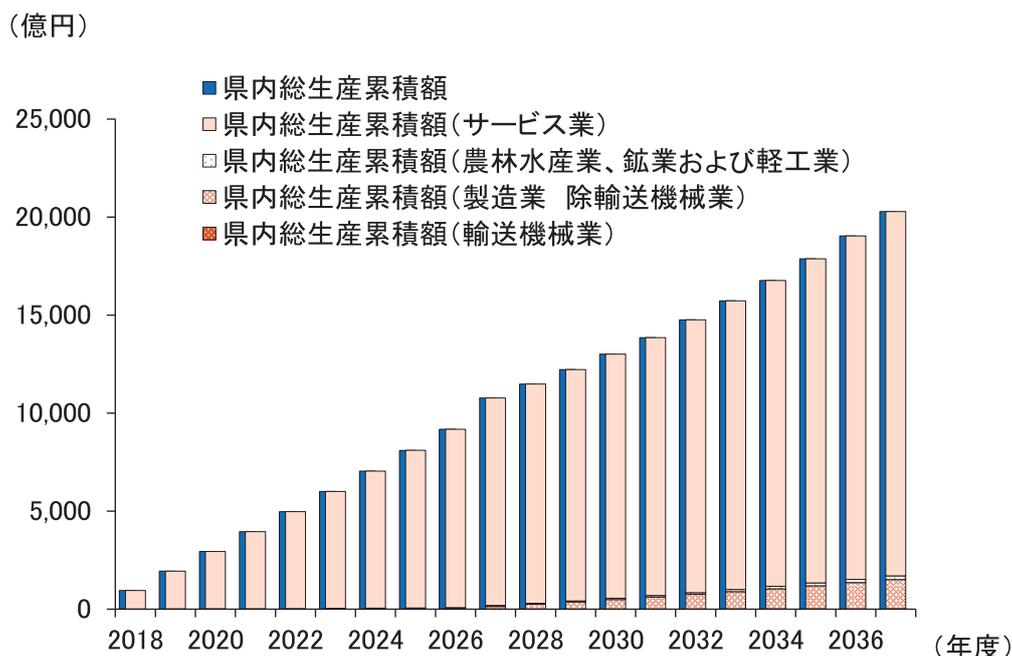
実質県内総生産の累積増加分を産業別に分解すると（図2-2-8）、長野県と同様、工事が行われる2027年度までは建設を含む「サービス業」の生産がほぼ全てを占める。2027年度実質県内総生産の累積増加分1兆769億円のうち「サービス業」による生産は1兆586億円と98.3%に相当する。一方、2027年度以降の新たな交流関連消費の発生はやはり「サービス業」による生産の増加を伴うが、同時に「製造業 除輸送機械業」の生産も増加する。2037年度には、「サービス業」による生産は1兆8,578億円と2兆278億円の91.6%、「製造業 除輸送機械業」による生産は1,499億円と7.4%に相当する。

図2-2-7 リニア中央新幹線の経済効果（岐阜県）



(出所) 弊所試算

図2-2-8 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

(c) 愛知県

愛知県内におけるリニア中央新幹線工事費用の総額5,039億円について、2018年度からリニア中央新幹線開業の2027年度までの10年間、毎年度同額で案分されると仮定する。この場合、2018年度には、県内に新たな投資が名目ベースで504億円発生することになる。

長野県のケースと同様にして、この新たな投資の発生に伴う一連のメカニズムの中で、愛知県の県内総生産は、物価の変動を考慮した実質ベースで、2018年度中に482億円増加する(図2-2-9)。愛知県が公表している2014年度実質県内総生産は37兆7,779億円であり³²、482億円はその0.13%程度に相当する。

2019年度から2027年度については、2018年度同様の新たな投資の発生からの一連のメカニズムに加えて、資本設備が蓄積される等の押し上げ効果も発生し、県内総生産の増加分は徐々に拡大する。また、開業後の2027年度以降は、新たな交流関連消費の発生が投資と同様のメカニズムで経済活動を押し上げることになる。2028年度以降は、新たな投資の発生はなくなるものの、県内総生産の増加は維持される。

さらに、リニア中央新幹線開業後から3年後、すなわち2030年度以降、愛知県では、TFPが1.083%上昇することから、県内総生産がさらに急速に増加する。結果的に、リニア中央新幹線開業後10年にあたる2037年度には、愛知県内における、リニア中央新幹

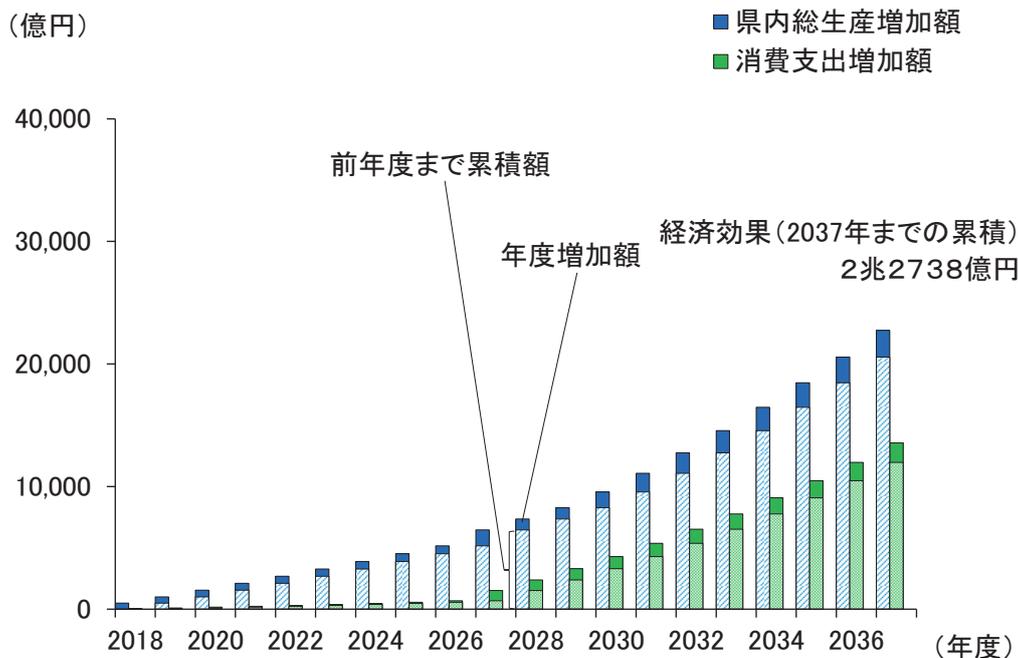
³² 愛知県の県民経済計算については<http://www.pref.aichi.jp/soshiki/toukei/0000088177.html>を参照。2018年2月末現在公表されている最新年度は2015年度であるが、2015年度にはデフレータの基準年を2005年から2011年に変更している。本分析では、他県と同様、愛知県についても2005暦年基準のデータを用いているため、ここでは、2005暦年基準の2014年度実質県内総生産と比較している。

線の実質県内総生産は累積で2兆2,738億円に達することになる。これが、愛知県内における、リニア中央新幹線の経済効果、すなわちリニア中央新幹線が開業しなかった場合との比較における実質県内総生産の累積増加分である。愛知県のリニア中央新幹線の経済効果は、長野県と岐阜県をわずかに上回る規模と言える。

なお、この間、愛知県の消費支出はリニア中央新幹線が開業しなかった場合との比較で、2027年度までに累積で1,512億円増加する。2027年度以降は新たな交流関連消費の発生が直接加わり急速に拡大する。その結果、2037年度には累積で1兆3,559億円増加することになる。

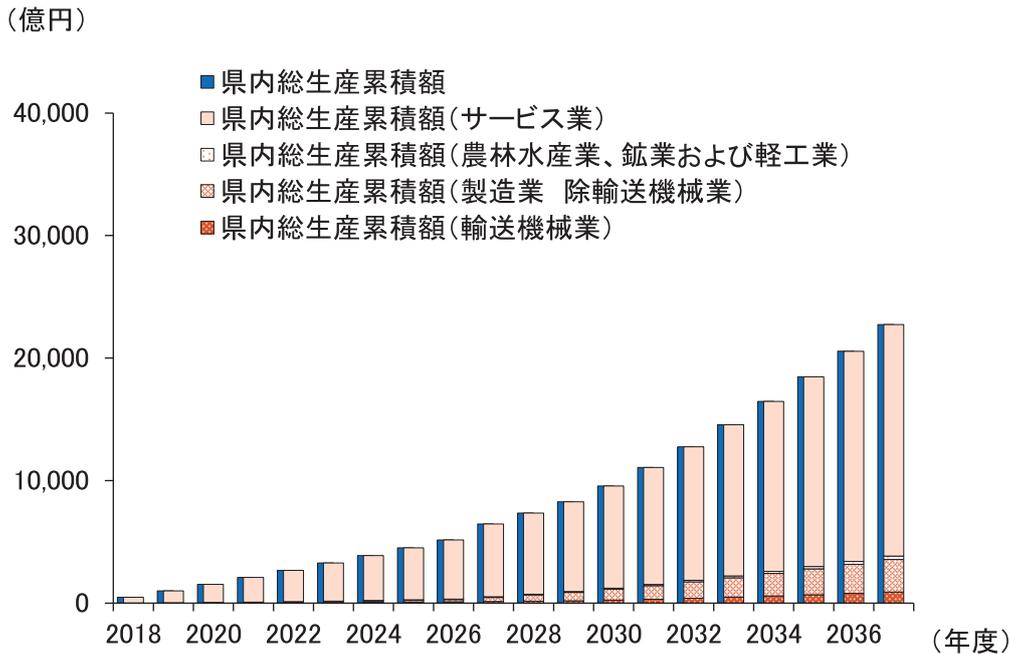
実質県内総生産の累積増加分を産業別に分解すると（図2-2-10）、長野県と同様、工事が行われる2027年度までは建設を含む「サービス業」の生産がほぼ全てを占める。2027年度実質県内総生産の累積増加分6,464億円のうち「サービス業」による生産は5,944億円と92.0%に相当する。一方、2027年度以降の新たな交流関連消費の発生はやはり「サービス業」による生産の増加を伴うが、同時に「製造業 除輸送機械業」の生産も増加する。2037年度には、「サービス業」による生産は1兆8,902億円と2兆2,738億円の83.1%、「製造業 除輸送機械業」による生産は2,665億円と11.7%に相当する。さらに、愛知県については、「輸送機械業」の生産の増加分も目立つ。県内のTFPの上昇が相対的に大きいことや県内外の所得増に伴う輸送機械への需要増大が愛知県内の生産増を誘発することが背景にある。2037年度の「輸送機械業」による生産は906億円と2兆2,738億円の4.0%に相当する。

図2-2-9 リニア中央新幹線の経済効果（愛知県）



(出所) 弊所試算

図2-2-10 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

(d) 富山県、石川県、福井県、静岡県、三重県、滋賀県

以上、長野県、岐阜県、愛知県におけるリニア中央新幹線の経済効果を見てきた。その他の中部圏各県、すなわち富山県、石川県、福井県、静岡県、三重県、滋賀県については、静岡県内におけるリニア中央新幹線工事費用総額1,638億円を除くと、リニア中央新幹線の直接的な影響を受けない地域と言える。しかし、上述のとおり、長野県、岐阜県、愛知県および中部圏を除くその他の都道府県内で発生した新たな投資需要や消費需要に伴う生産活動は県内のみにとどまるわけではない。すなわち、富山県、石川県、福井県、静岡県、三重県、滋賀県については、移出というかたちで需要が増大することになるから、生産活動が活発化する。生産活動が活発化すると、それらに従事する雇用者の所得増につながり、所得が増加した雇用者は新たに消費を増やすこととなり、それが売り上げの増加をつうじてさらなる雇用者所得の増加につながり、再び消費の増加につながる。また、長野県、岐阜県、愛知県における生産性の上昇の影響も、生産の増加が移入を増大させることを通じて、その他の地域に波及していくことになる。

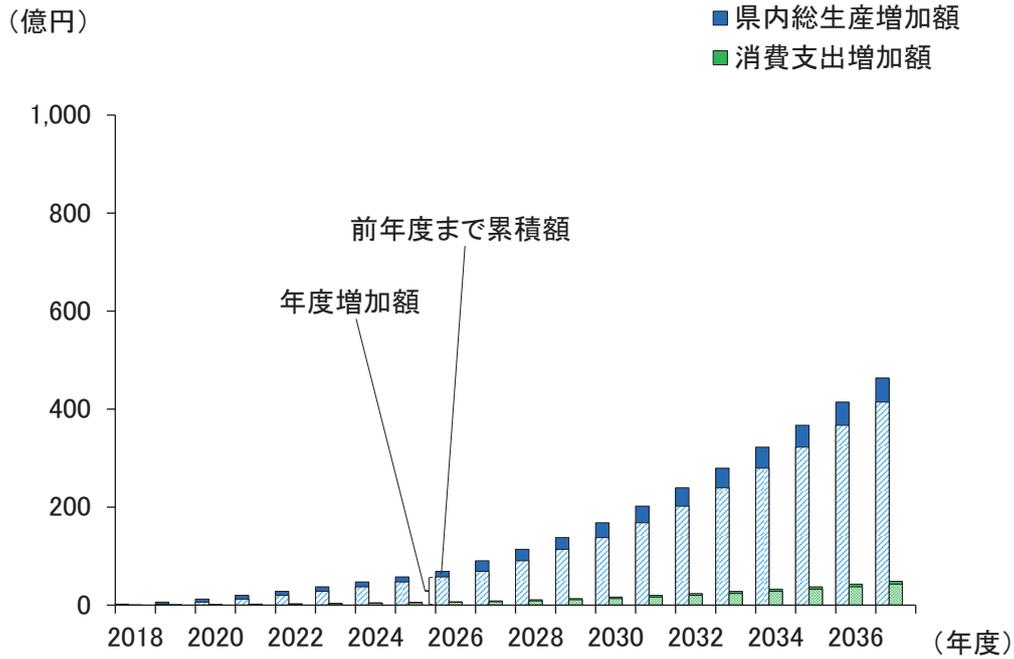
富山県、石川県、福井県、静岡県、三重県、滋賀県におけるリニア中央新幹線の経済効果は図2-2-11～図2-2-22のとおりである。直接的に新たな投資が発生する静岡県を除くと、どの県も2027年度まで県内総生産の増加分は大きくない。2027年度の富山県の実質県内総生産の累積増加分は91億円、消費支出は9億円である。同様に石川県は91億円と9億円、福井県は61億円と5億円、三重県は216億円と26億円、滋賀県は140億円と16億円である。北陸3県と比較して三重県や滋賀県が大きくなっているのは、直接的な影響を受ける長野県、岐阜県、愛知県およびその他の都道府県との経済の結びつ

きの強さを反映している。静岡県はリニア中央新幹線工事費用総額1,638億円の直接的な影響もあって、県内総生産の増加分は徐々に拡大する。2027年度の静岡県の実質県内総生産の累積増加分は1,877億円、消費支出は226億円である。

開業後の2027年度以降については、長野県、岐阜県、愛知県などで発生した新たな交流関連消費が富山県、石川県、福井県、静岡県、三重県、滋賀県の移出を促すことになる。さらに、リニア中央新幹線開業後から3年後、すなわち2030年度以降、長野県、岐阜県、愛知県でTFPが上昇して生産が増加するとともに移入が増加する。これは、富山県、石川県、福井県、静岡県、三重県、滋賀県からみた移出の増加を意味するため、特に2030年度以降、これらの県の県内総生産は急速に増加することになる。結果的に、リニア中央新幹線開業後10年にあたる2037年度には、富山県内における、リニア中央新幹線の実質県内総生産は累積で463億円に達することになる。同様に石川県は390億円、福井県は274億円、静岡県は3,305億円、三重県は1,101億円、滋賀県は764億円に達する。これらが、富山県、石川県、福井県、静岡県、三重県、滋賀県内における、リニア中央新幹線の経済効果、すなわちリニア中央新幹線が開業しなかった場合との比較における実質県内総生産の累積増加分である。同様に2037年度の消費支出の累積増加分は、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126億円になる。消費支出については、これらの県に新たな交流関連消費は直接発生することがないため生産の増加分と比較すると大きくない。なお、2037年度までの累積でも、経済効果は北陸3県と比較して三重県や滋賀県が大きくなっている。三重県と滋賀県では三重県の方が大きく、北陸3県の中では福井県が特に小さい。静岡県は2027年度までの累積もあり、長野県、岐阜県、愛知県の7分の1程度の経済効果が発生する。

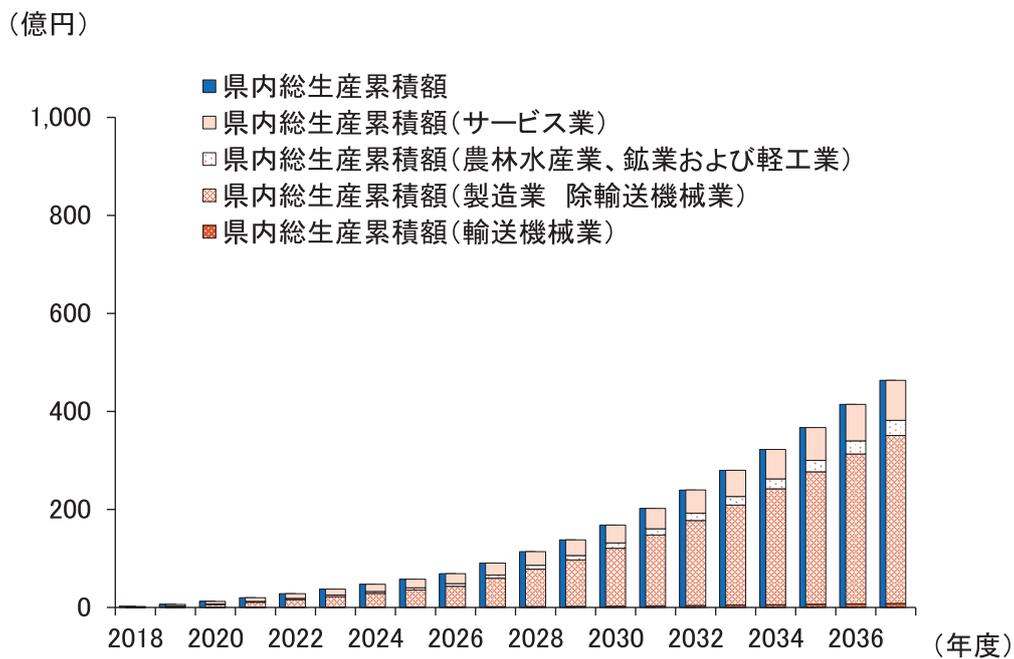
実質県内総生産の累積増加分を産業別に分解すると、長野県と同様、静岡県では工事が行われる2027年度までは建設を含む「サービス業」の生産がほぼ全てを占める。しかし、それ以外の県や静岡県の2027年度以降は、「製造業 除輸送機械業」を中心に、「輸送機械業」や「農林水産業、鉱業および軽工業」の増分の占める割合が大きい。これは、長野県、岐阜県、愛知県などの移入（富山県、石川県、福井県、静岡県、三重県、滋賀県にとっての移出）が、「サービス業」では産業の特性上小さくなるためである。多くの県では「製造業 除輸送機械業」で移出が多くなり、生産が増える。ただし、産業構造の違いも多少影響し、例えば、愛知県での「輸送機械業」の生産の増加が他県からの移入を増加させるため、三重県の「輸送機械業」の生産も少なからず増加する。2037年度の三重県の「輸送機械業」による生産は140億円と全体の12.7%に相当する。

図 2 - 2 - 11 リニア中央新幹線の経済効果（富山県）



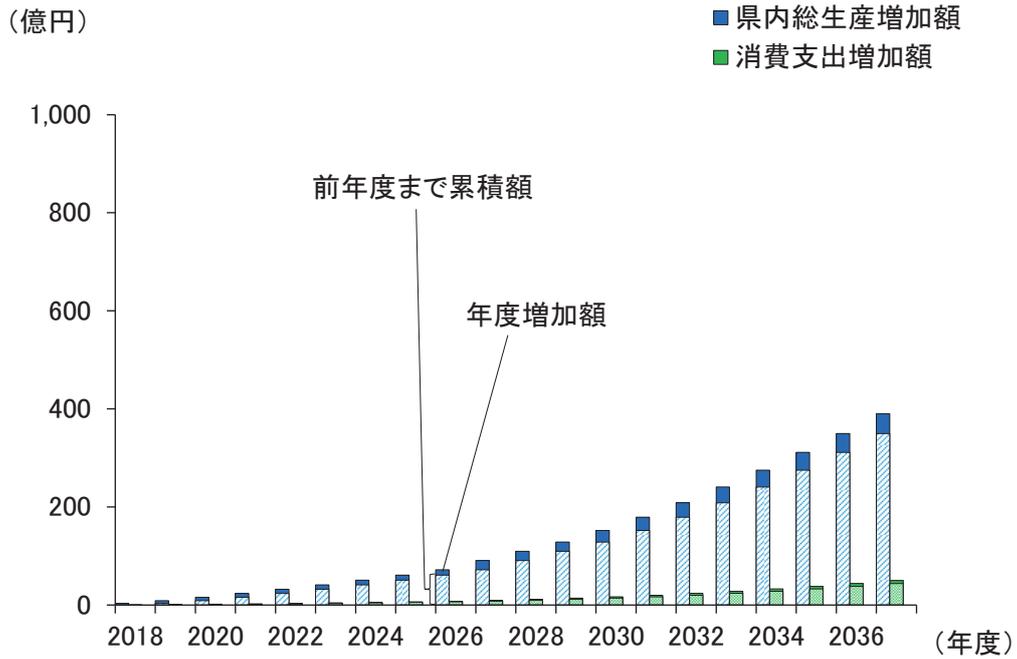
(出所) 弊所試算

図 2 - 2 - 12 リニア中央新幹線の経済効果（富山県、産業別）



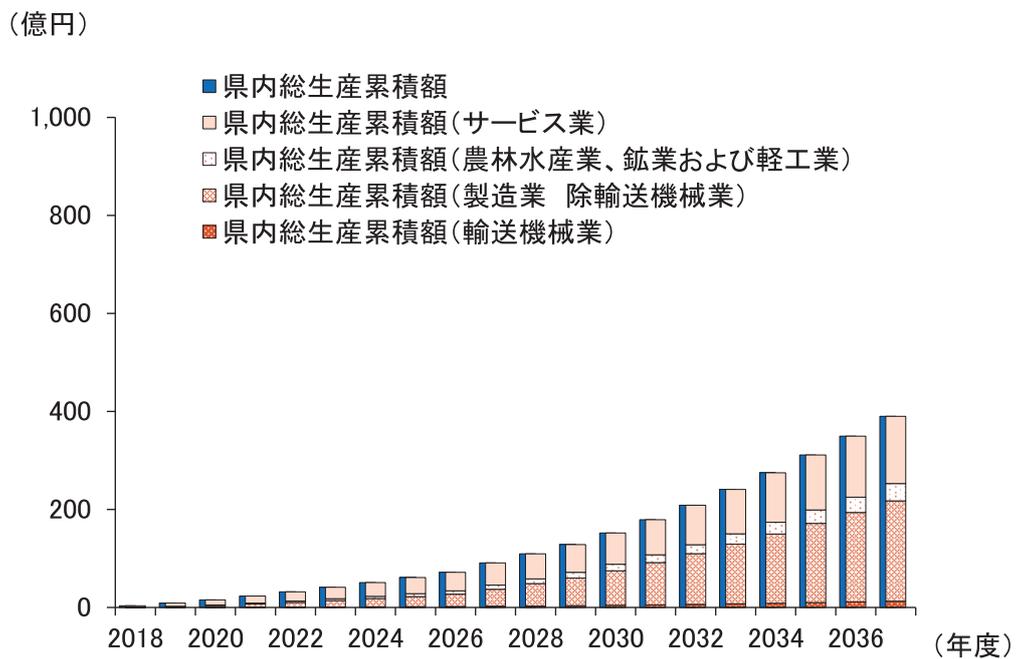
(出所) 弊所試算

図 2 - 2 - 13 リニア中央新幹線の経済効果（石川県）



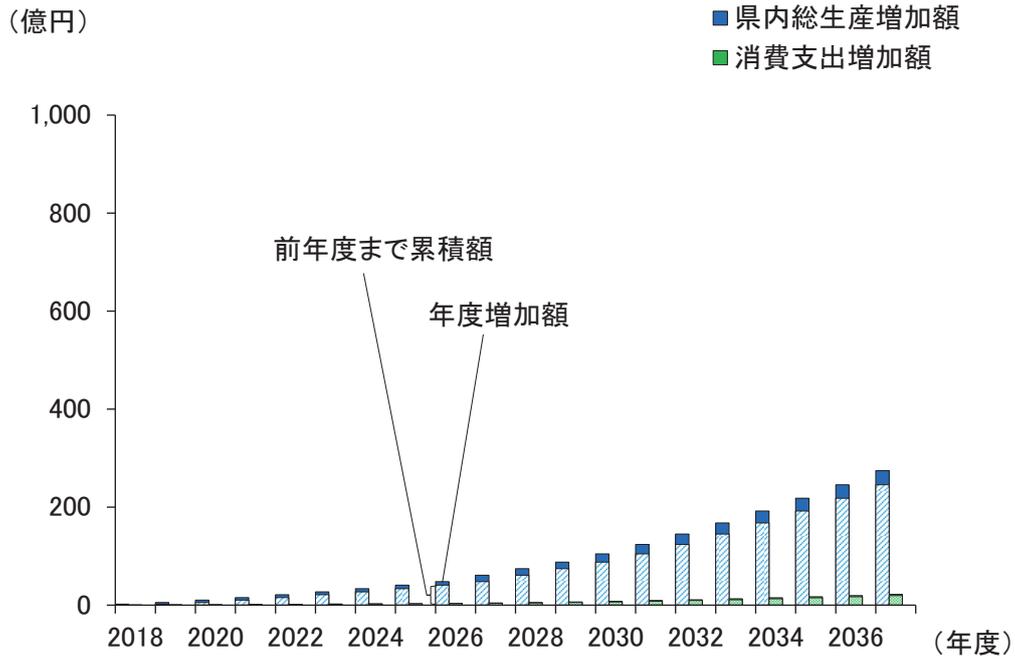
(出所) 弊所試算

図 2 - 2 - 14 リニア中央新幹線の経済効果（石川県、産業別）



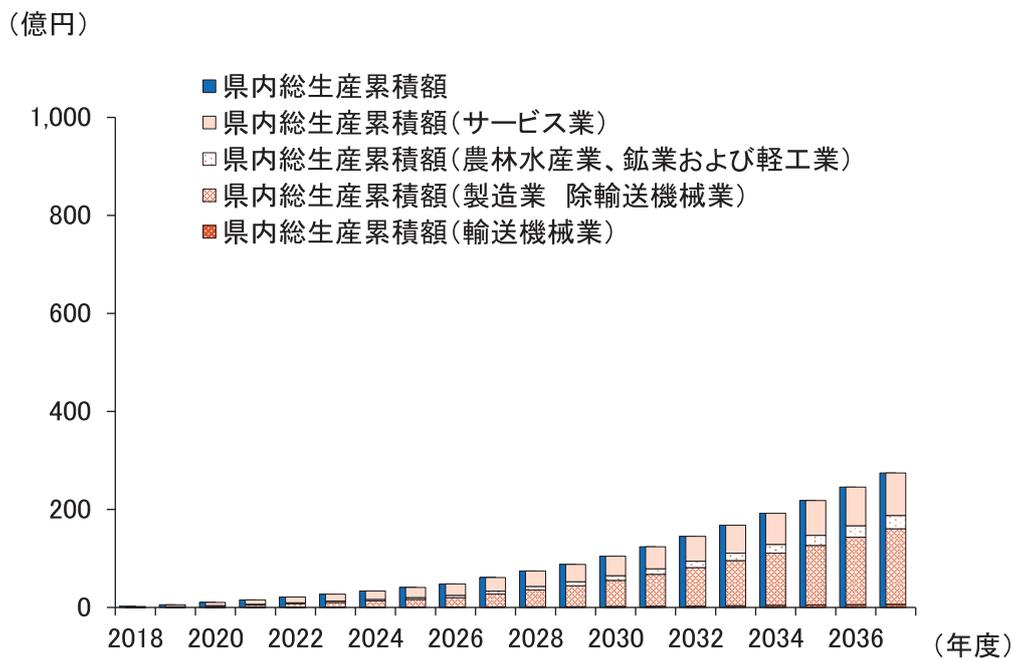
(出所) 弊所試算

図 2 - 2 - 15 リニア中央新幹線の経済効果（福井県）



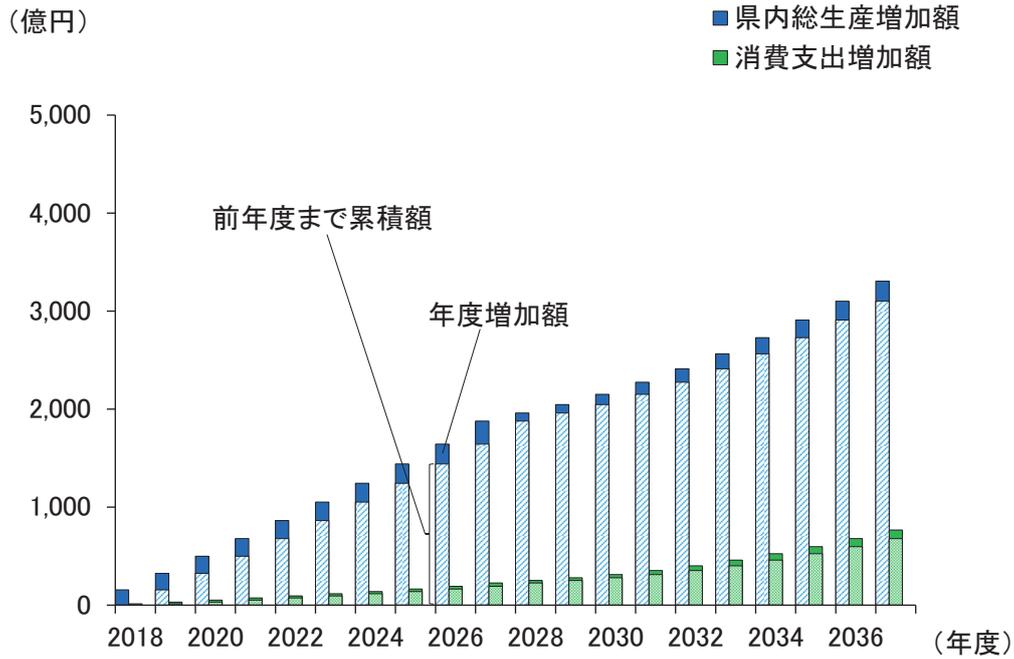
(出所) 弊所試算

図 2 - 2 - 16 リニア中央新幹線の経済効果（福井県、産業別）



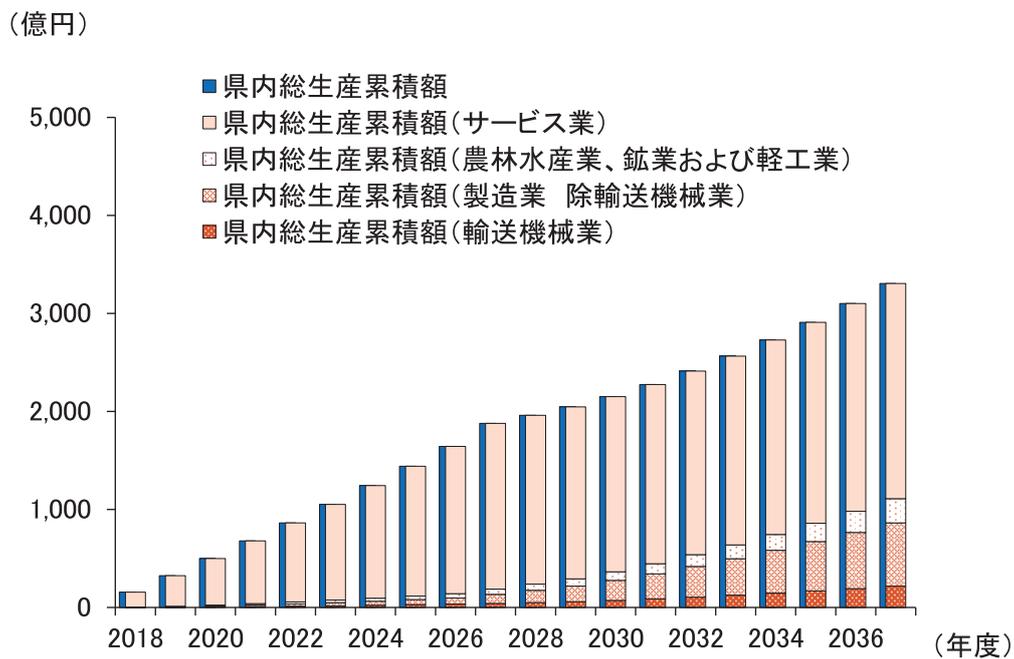
(出所) 弊所試算

図 2 - 2 - 17 リニア中央新幹線の経済効果（静岡県）



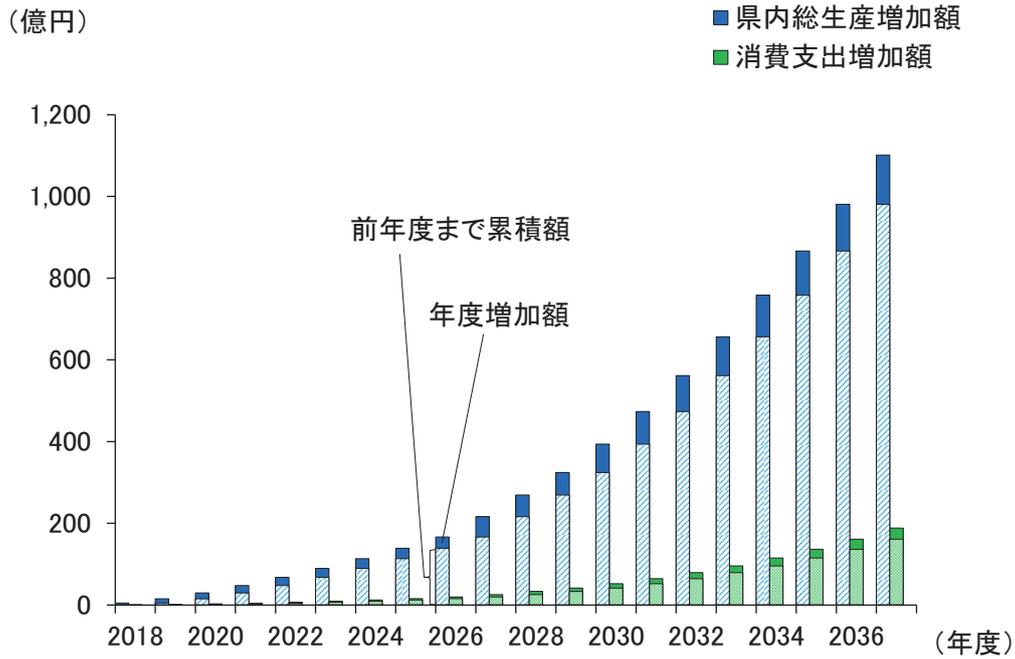
(出所) 弊所試算

図 2 - 2 - 18 リニア中央新幹線の経済効果（静岡県、産業別）



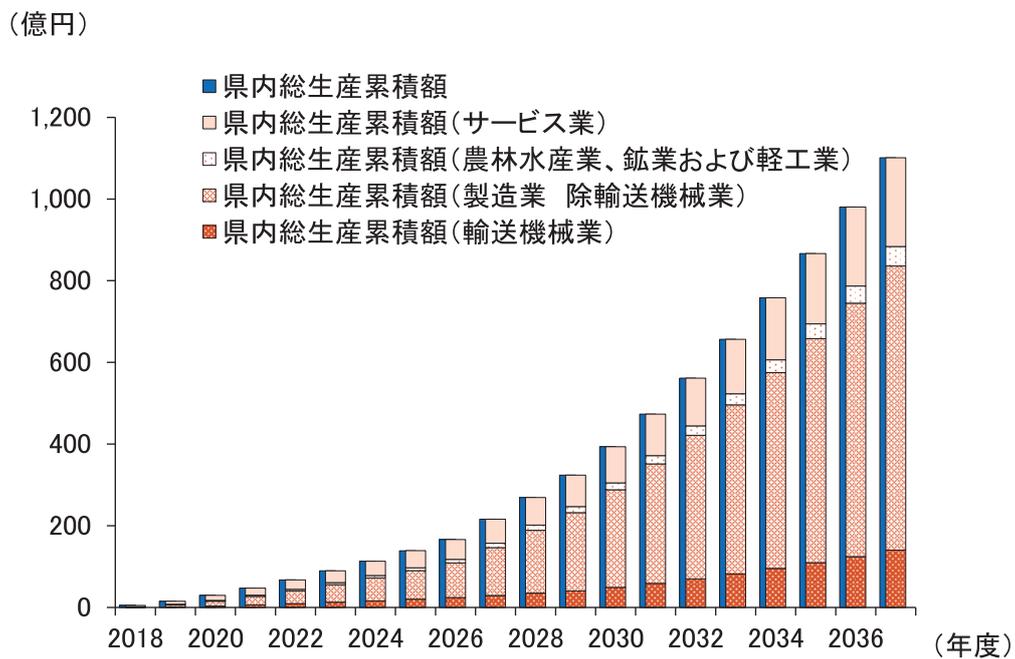
(出所) 弊所試算

図 2 - 2 - 19 リニア中央新幹線の経済効果（三重県）



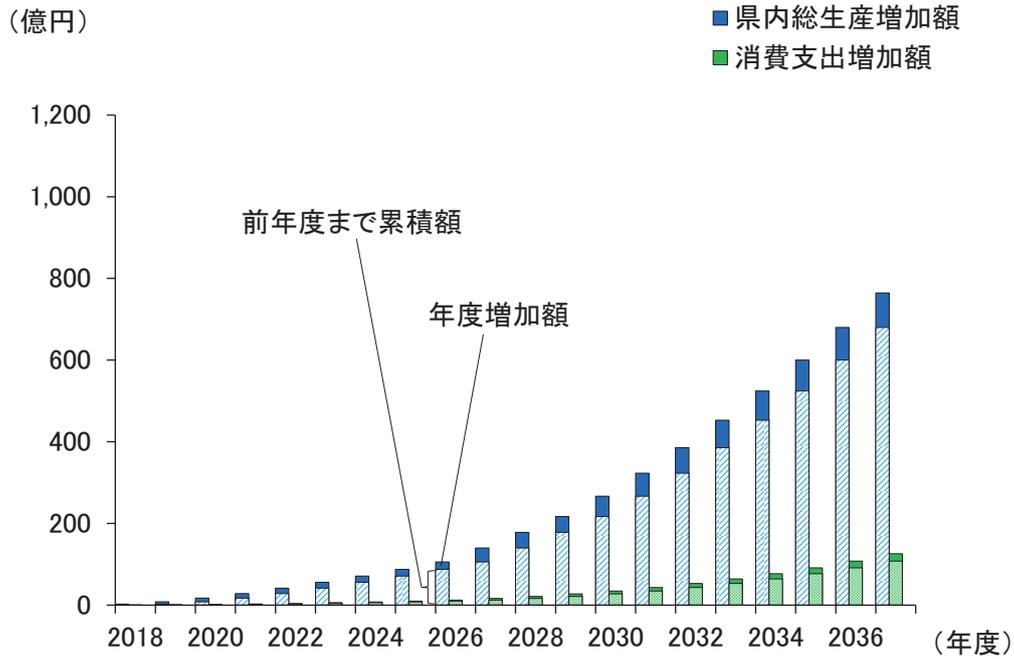
(出所) 弊所試算

図 2 - 2 - 20 リニア中央新幹線の経済効果（三重県、産業別）



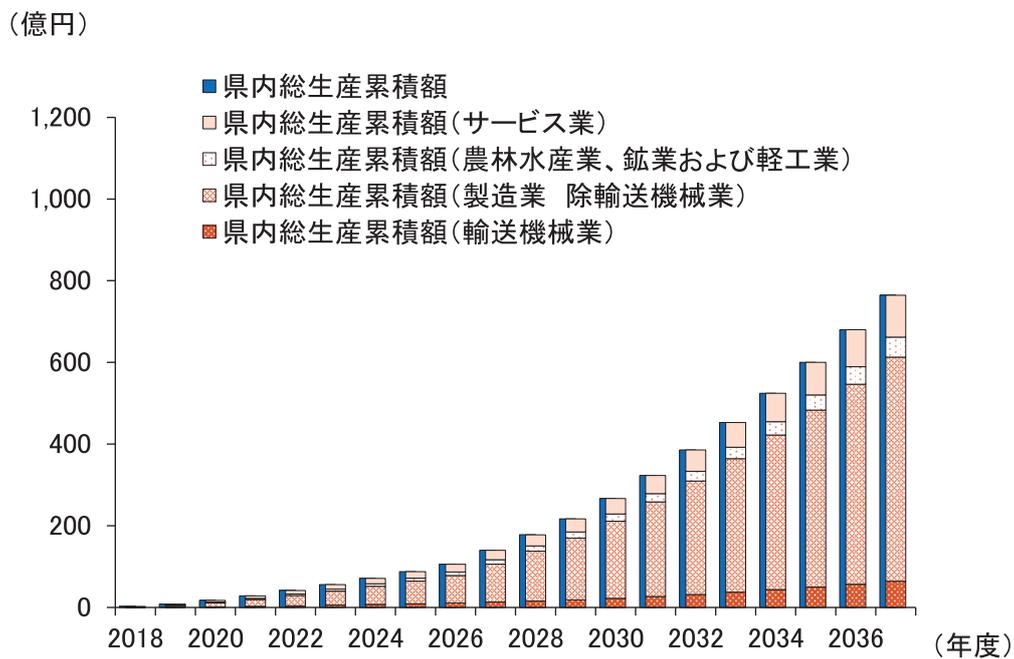
(出所) 弊所試算

図 2 - 2 - 21 リニア中央新幹線の経済効果（滋賀県）



(出所) 弊所試算

図 2 - 2 - 22 リニア中央新幹線の経済効果（滋賀県、産業別）



(出所) 弊所試算

(e) 中部圏除く全国（東京都など）

東京都、神奈川県、山梨県など中部圏を除く全国におけるリニア中央新幹線工事費用の総額1兆9,031億円について、2018年度からリニア中央新幹線開業の2027年度までの10年間、毎年度同額で案分されると仮定する。この場合、2018年度には、域内に新たな投資が名目ベースで1,903億円発生することになる。

長野県のケースと同様に、リニア中央新幹線建設に伴う新たな投資の発生によって、域内の総生産は、物価の変動を考慮した実質ベースで、2018年度中に2,080億円増加する（図2-2-23）。

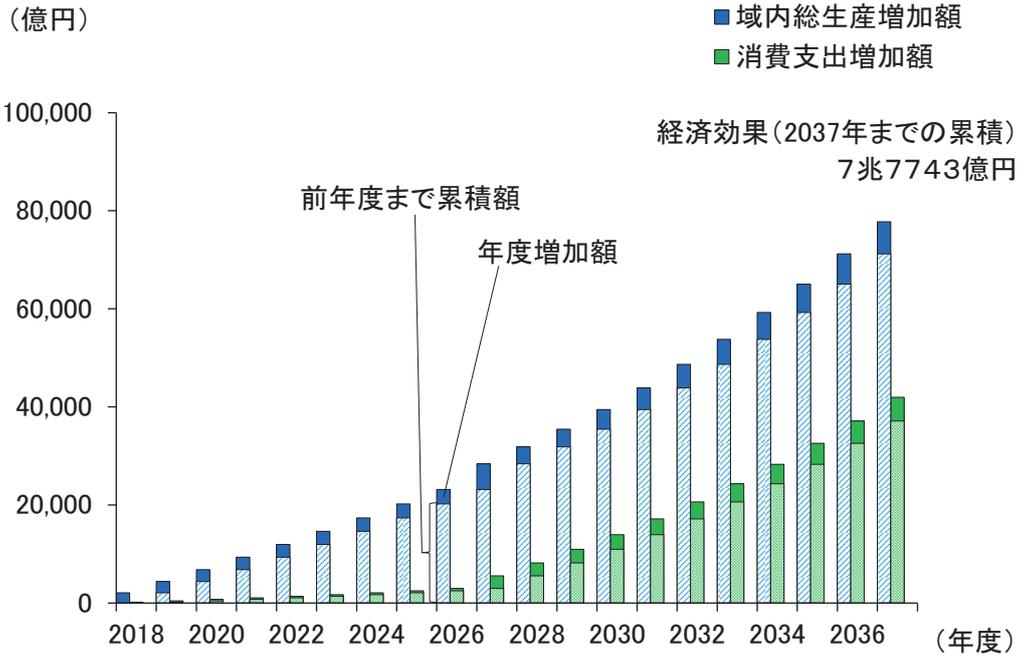
また、開業後の2027年度以降は、新たな交流関連消費の発生が投資と同様のメカニズムで経済活動を押し上げることになる。これにより2028年度以降は、新たな投資の発生はなくなるものの、域内総生産の増加は維持される。

また、長野県、岐阜県、愛知県における2030年度以降の生産性の上昇の影響も、中部圏を除く全国に波及する。結果的に、リニア中央新幹線開業後10年にあたる2037年度には、中部圏を除く全国における、リニア中央新幹線の実質域内総生産は累積で7兆7,743億円に達することになる。これが、中部圏を除く全国における、リニア中央新幹線の経済効果、すなわちリニア中央新幹線が開業しなかった場合との比較における実質域内総生産の累積増加分である。東京都など経済規模が圧倒的に大きい地域を含むため、長野県、岐阜県、愛知県の経済効果を全て合わせた規模に匹敵する。

なお、この間、消費支出はリニア中央新幹線が開業しなかった場合との比較で、2027年度までに累積で5,530億円増加する。2027年度以降は新たな交流関連消費の発生が直接加わり急速に拡大する。その結果、2037年度には累積で4兆1,954億円増加することになる。

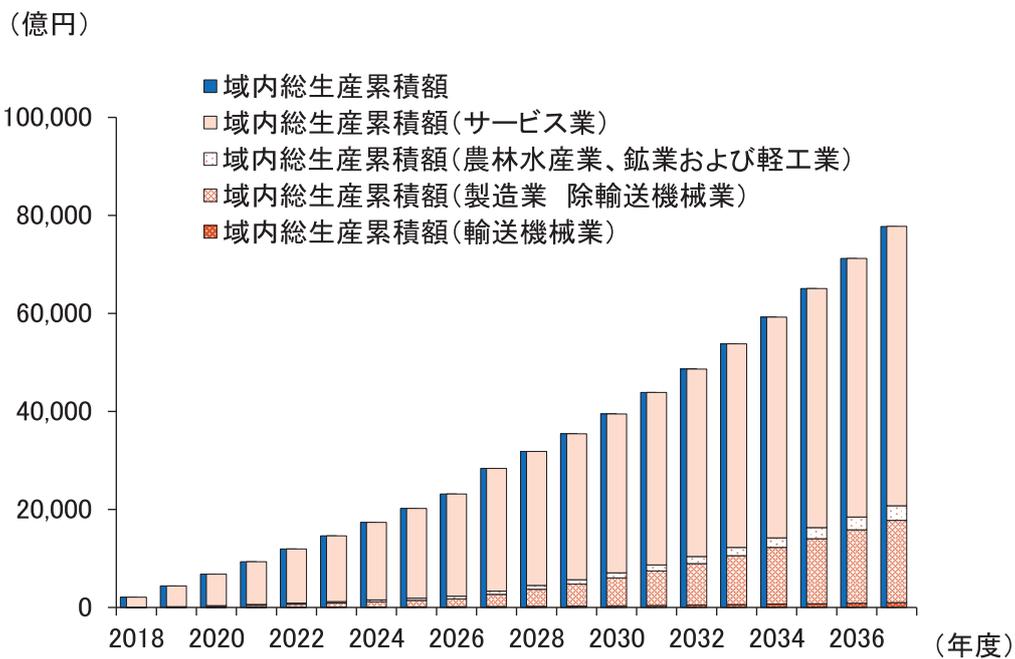
実質域内総生産の累積増加分を産業別に分解すると（図2-2-24）、長野県、岐阜県、愛知県と同様、工事が行われる2027年度までは建設を含む「サービス業」の生産が多くを占める。2027年度実質域内総生産の累積増加分2兆8,374億円のうち「サービス業」による生産は2兆5,044億円と88.3%に相当する。ただし、中部圏を除く全国では「製造業 除輸送機械業」による生産の増分も小さくはなく、2,478億円と8.7%に相当する。一方、2027年度以降の新たな交流関連消費の発生はやはり「サービス業」による生産の増加を伴うが、同時にその他の産業の生産も増加する。2037年度には、「サービス業」による生産は5兆7,000億円と7兆7,743億円の73.3%、「製造業 除輸送機械業」による生産は1兆6,788億円と21.6%に相当する。さらに、中部圏を除く全国については、「農林水産業、鉱業および軽工業」の生産の増加も目立つ。域内外の所得増に伴う需要増大が生産増を誘発することが背景にある。2037年度の「農林水産業、鉱業および軽工業」による生産は2,978億円と7兆7,743億円の3.8%に相当する。

図 2 - 2 - 23 リニア中央新幹線の経済効果（中部圏除く全国（東京都など））



(出所) 弊所試算

図 2 - 2 - 24 リニア中央新幹線の経済効果（中部圏除く全国（東京都など）、産業別）



(出所) 弊所試算

(f) 全国

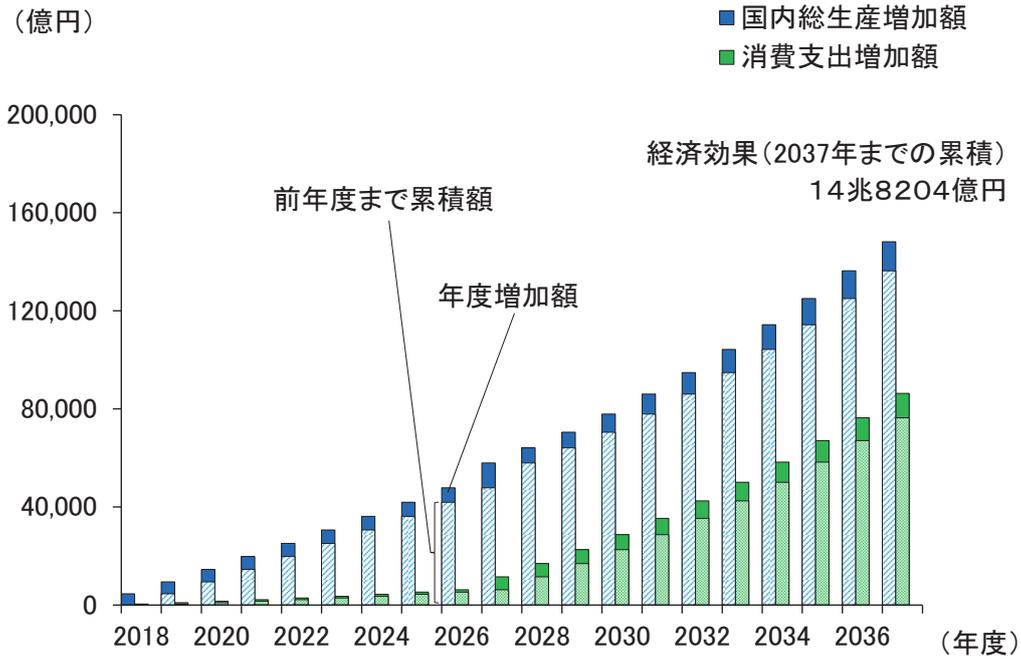
最後に、これまで述べてきた長野県、岐阜県、愛知県および富山県、石川県、福井県、静岡県、三重県、滋賀県、中部圏除く全国の経済効果を合算し、全国におけるリニア中央新幹線の経済効果を推計する。

リニア中央新幹線開業後10年にあたる2037年度には、全国における、リニア中央新幹線の実質国内総生産は累積で14兆8,204億円に達することになる(図2-2-25)。これが、全国における、リニア中央新幹線の経済効果、すなわちリニア中央新幹線が開業しなかった場合との比較における実質国内総生産の累積増加分である。

なお、この間、消費支出はリニア中央新幹線が開業しなかった場合との比較で、2027年度までに累積で1兆1,481億円増加する。2027年度以降は新たな交流関連消費の発生が直接加わり急速に拡大する。その結果、2037年度には累積で8兆6,319億円増加することになる。

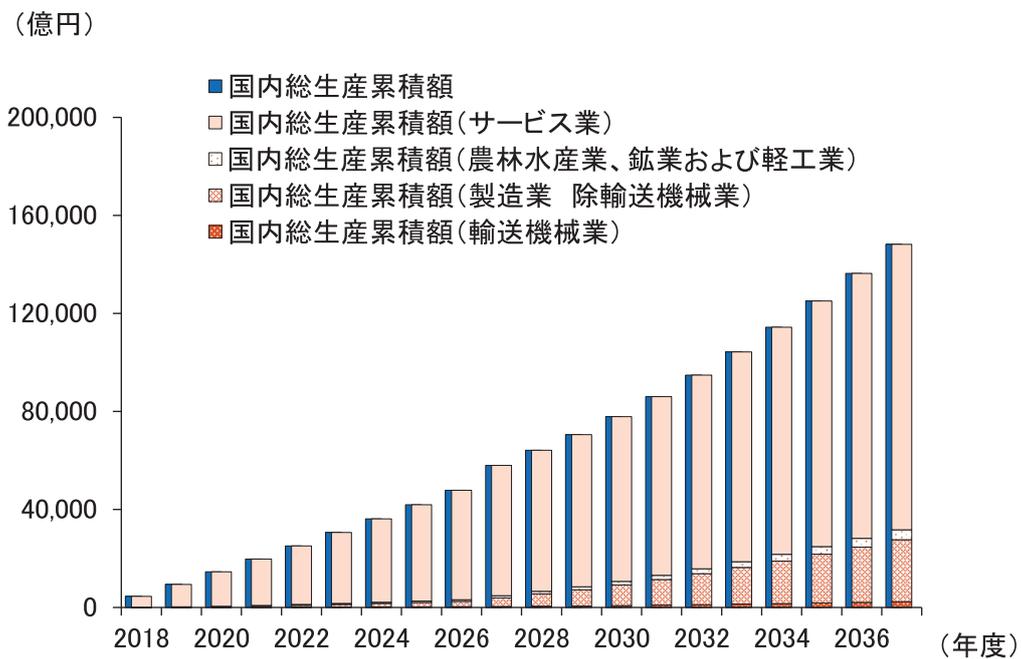
実質国内総生産の累積増加分を産業別に分解すると(図2-2-26)、リニア中央新幹線工事が行われる2027年度までは建設を含む「サービス業」の生産が多くを占める。2027年度実質国内総生産の累積増加分5兆7,948億円のうち「サービス業」による生産は5兆3,131億円と91.7%に相当する。一方、2027年度以降の新たな交流関連消費の発生や2030年度以降のTFPの上昇は、やはり「サービス業」による生産の増加を伴うが、同時にその他の産業の生産も増加する。2037年度には、「サービス業」による生産は11兆6,485億円と14兆8,204億円の78.6%、「製造業 除輸送機械業」による生産は2兆5,257億円と17.0%、「農林水産業、鉱業および軽工業」による生産は4,108億円と2.8%、「製造業 除輸送機械業」による生産は2,357億円と1.6%に相当する。

図 2 - 2 - 25 リニア中央新幹線の経済効果（全国）



(出所) 弊所試算

図 2 - 2 - 26 リニア中央新幹線の経済効果（全国、産業別）



(出所) 弊所試算

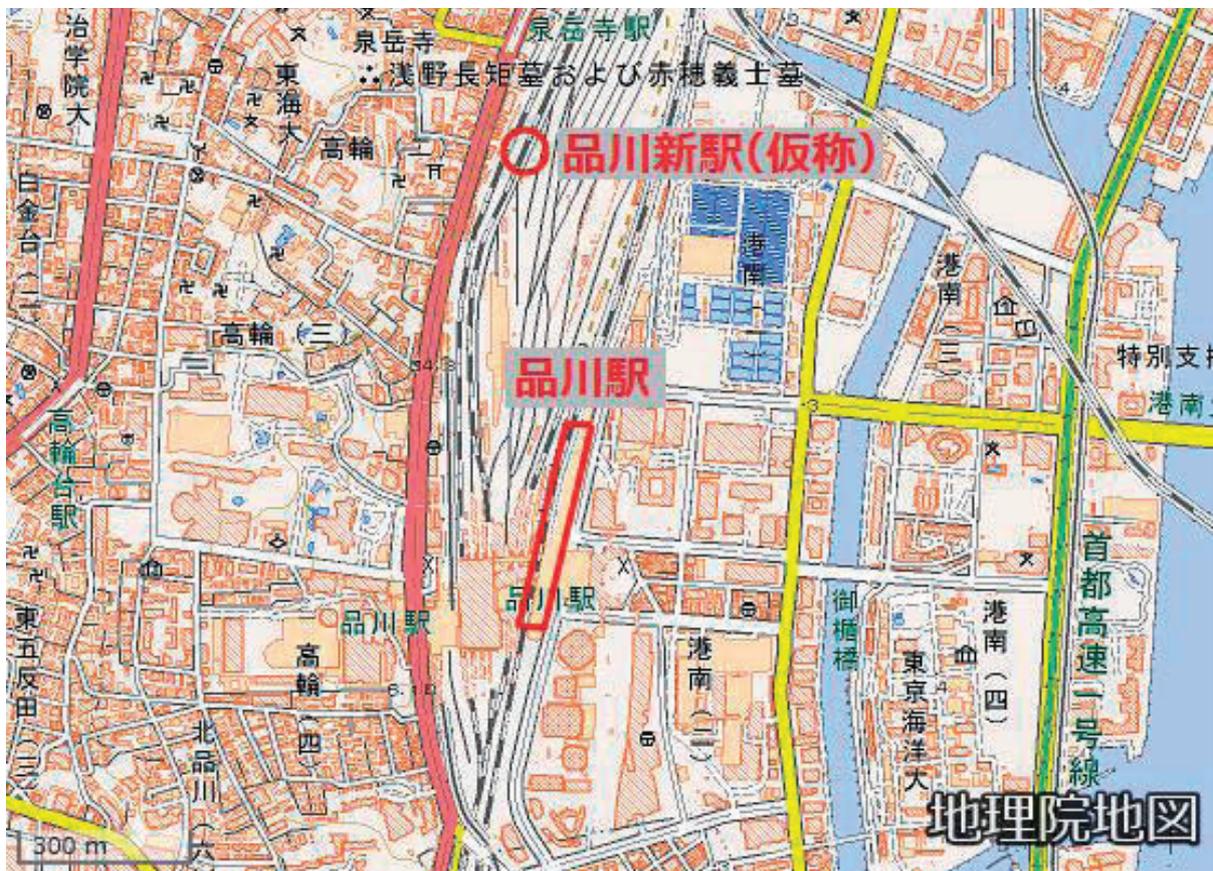
参考1. 品川（東京）－名古屋間の駅・所要時間・整備

以下では品川（東京）から名古屋を結ぶルートに予定されている各駅の概要と所要時間、整備状況についての概要を確認する。

（1）品川駅

リニア中央新幹線の品川駅は、東京都港区港南のJR品川駅に併設される（参考図1－1）。東海道新幹線ホームの地下40メートルに、幅11.1メートル、長さ372.5メートルの東海道新幹線と同様に南北に向けた島式ホームが2つ設置され、2面4線の駅となる³³。

参考図1－1 品川駅周辺



（出所）この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図（タイル）を複製したものである。（承認番号 平29情複、第1512号）。国土地理院（2018）「電子地形図（タイル）標準地図25000（zoomLv15）東京都港区周辺」（国土地理院ウェブサイト）（<http://maps.gsi.go.jp/>）に、当研究所が品川駅・品川新駅（仮称）・赤線・赤円を付加して作成。

注）リニア中央新幹線品川駅的位置（図中赤線）は東海旅客鉄道株式会社（2017d:1）を、品川新駅（仮称）の位置（図中赤円）は東日本旅客鉄道株式会社（2017）を参考にした。正確な位置は最新の公開資料を参照されたい。

品川駅は、1998年の京浜急行の羽田空港駅開業、2003年の東海道新幹線開業につづき、2027年のリニア中央新幹線開業を迎え、東京の交通の要衝としての重きを増している。

³³ 東海旅客鉄道株式会社（2016）、東海旅客鉄道株式会社（2017d）。

リニア中央新幹線のホームは、品川駅の海側に相当する東口（港南口）に隣接する予定である。この港南地区は1990年代より開発が続き、高層オフィスビルや、タワーマンションの建設が続いている。また2020年には、東日本旅客鉄道株式会社により、JR山手線・京浜東北線両線の品川－田町間に品川新駅（仮称）の開業も予定されており、JR品川車両基地跡地など品川駅北周辺地区の開発が進められており³⁴、品川駅周辺は今後も発展を続けていくものと見込まれる。

（２）神奈川県（仮称）駅

先述の品川駅から神奈川県（仮称）駅に至る区間までは全てトンネルとなっている。品川駅からの距離は38.024キロメートル、所要時間は10分程度、また名古屋駅までの所要時間は60分程度と想定されている（参考表1－1）。

参考表 1－1 リニア中央新幹線の所要時間

駅	品川から	名古屋から
品川駅		40分程度（速達型）
神奈川県（仮称）駅	10分程度	60分程度
山梨県（仮称）駅	25分程度	45分程度
長野県（仮称）駅	45分程度	25分程度
岐阜県（仮称）駅	60分程度	15分程度
名古屋駅	40分程度（速達型）	

（出所）東海旅客鉄道株式会社提供資料より当研究所作成。

注）各駅停車型（品川駅と名古屋駅は速達型）の想定所要時間である。具体的なダイヤについては、開業時期の経済情勢や他の輸送機関の動向を踏まえて、開業が近づいた時点で決定される。

神奈川県（仮称）駅は、神奈川県相模原市緑区橋本、具体的にはJR橋本駅・京王電鉄橋本駅南口から西南に100～200メートル、鉄道と国道16号に挟まれた県立相原高校付近の地下に設置される（参考図1－2）。幅8.0メートル、長さ372.0メートルの島式ホームが2つ東西方向に設置され、2面4線の駅となる³⁵。神奈川県（仮称）駅の工事にもない相原高校は職業能力開発総合大学校相模原キャンパス跡地に移転され、その跡地は橋本駅南口地区として再開発することを相模原市は検討している³⁶。

³⁴ 東日本旅客鉄道株式会社（2017）。

³⁵ 東海旅客鉄道株式会社（2017d）。

³⁶ 相模原市（2016）。

参考図1-2 神奈川県（仮称）駅周辺



(出所) この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図（タイル）を複製したものである。（承認番号 平29情復、第1512号）。国土地理院（2018）「電子地形図（タイル）標準地図20万（zoomLv14）相模原市周辺」（国土地理院ウェブサイト）（<http://maps.gsi.go.jp/>）に、当研究所が神奈川県（仮称）駅・赤線を付加して作成。
注）リニア中央新幹線神奈川県（仮称）駅の位置（図中赤線）は、東海旅客鉄道株式会社（2017d）を参考にした。正確な位置は最新の公開資料を参照されたい。

神奈川県（仮称）駅に隣接する橋本駅では、JR横浜線、JR相模線、京王相模原線に乗り換えができる。京王相模原線は、京王線のターミナル駅である新宿駅と、都営地下鉄新宿線終点の本八幡駅（千葉県市川市）まで直接乗り入れている。また、JR横浜線橋本駅の隣の相模原駅には小田急多摩線の延伸構想がある³⁷。JR横浜線沿線の八王子市、町田市、横浜市、JR相模線沿線の厚木市、海老名市、茅ヶ崎市、さらに京王相模原線沿線の多摩市、稲城市、調布市など、橋本駅は相模原市だけでなく東京郊外の多摩を中心とした人口集中エリアを広くカバーしている。特に、これまで名古屋方面へのアクセスが不便だった東京都西部の利便性が改善することが見込まれる。

³⁷ 相模原市（2016）。

糸場)と埼玉県川越市(蔵造り)を巡るバスツアーが開設されている⁴⁰。

(3) 山梨県(仮称) 駅

神奈川県(仮称) 駅から山梨県(仮称) 駅までは、山梨リニア実験線などを走行する⁴¹。品川駅からの距離は110.065キロメートルである。品川(東京)ー山梨県(仮称)の所要時間は25分程度、名古屋ー山梨県(仮称)は45分程度である(参考表1-1)。

参考図1-4 山梨県(仮称) 駅周辺



(出所) この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図(タイル)を複製したものである。(承認番号 平29情復、第1512号)。国土地理院(2018)「電子地形図(タイル)標準地図20万(zoomLv14)甲府市南部周辺」(国土地理院ウェブサイト)(<http://maps.gsi.go.jp/>)に、当研究所が山梨県(仮称) 駅・甲府中央スマートIC・赤線・赤円を付加して作成。

注) リニア中央新幹線山梨県(仮称) 駅の位置(図中赤線)は東海旅客鉄道株式会社(2017d:3)を、甲府中央スマートICの位置(図中赤円)は、国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所・中日本高速道路株式会社東京支社南アルプス工事事務所、清水工事事務所(2016)を参考にした。正確な位置は最新の公開資料を参照されたい。

山梨県(仮称) 駅は、山梨県甲府市大津町字入田に位置する地上駅である(参考図1-4)。甲府盆地南端を流れる笛吹川までおよそ1キロメートルの、甲府市郊外にある。北に中央自動車道、南に新山梨環状道路、東に流川、西に鎌田川に囲まれた農地に建設が予定されている。幅6.0メートル、長さ370.5メートルの島式ホームが2つ東西に向けて設置される⁴²。

⁴⁰ 国土交通省関東地方整備局Webサイト。

⁴¹ 1997年4月より営業線使用の車両で走行試験が行われている。

⁴² 東海旅客鉄道株式会社(2017d)。

参考図1-5 山梨県（仮称）駅周辺（広域）



(出所) この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図（タイル）を複製したものである。（承認番号 平29情復、第1512号）。国土地理院（2018）「電子地形図（タイル）標準地図20万（zoomLv12）甲府市周辺」（国土地理院ウェブサイト）（<http://maps.gsi.go.jp/>）に、当研究所が山梨県（仮称）駅・赤円を付加して作成。

山梨県（仮称）駅は、自動車でのアクセスは良好である。2019年度に、山梨県（仮称）駅から北へ100メートルほどの中央自動車道に、甲府中央スマートインターチェンジが設置され、リニア中央新幹線と高速道路の連携が図られる⁴³。さらに、駅から南へ100メートル程度の新山梨環状道路を、西へ8キロメートル進めば、中部横断自動車道南アルプスインターチェンジに至る（参考図1-5）。中部横断自動車道は2019年度までに六郷インターチェンジ（山梨県市川三郷町）－新清水ジャンクション（静岡県静岡市）間が開通する見通しであり、新東名高速道路、東名高速道路とも接続される⁴⁴。山梨県（仮称）駅は、リニア中央新幹線駅で唯一、鉄道路線と近接していないものの、自動車での利便性を重視した交通アクセスとなっている。

⁴³ 国土交通省（2014）、中日本高速道路株式会社Webサイト。

⁴⁴ 国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所・中日本高速道路株式会社東京支社南アルプス工事事務所、清水工事事務所（2016）。

(4) 長野県（仮称）駅

山梨県（仮称）駅からは、全長25.019キロメートルの南アルプストンネル（トンネル内で11キロメートルほど静岡県内を通過）や伊那山地トンネルを経て、長野県（仮称）駅に到着する。品川駅から179.812キロメートル、品川（東京）－長野県（仮称）間の所要時間は45分程度、名古屋－長野県（仮称）は25分程度である（参考表1－1）。

長野県（仮称）駅は、長野県飯田市上郷飯沼に位置する（参考図1－6）。駅の西にJR飯田線、東に国道153号に挟まれた、住宅と店舗と農地が混在する土地の地上につくられる。幅6.0メートル、長さ370.5メートルの島式ホームが2つ設置され、2面4線の駅となる。ホームは長野県道229号市場桜町線の上に東西方向に設けられるが⁴⁵、駅舎全体としては県道229号から国道153号にかけて建設される計画である⁴⁶。

参考図1－6 長野県（仮称）駅周辺



(出所) この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図（タイル）を複製したものである。（承認番号 平29情復、第1512号）。国土地理院（2018）「電子地形図（タイル）標準地図20万（zoomLv14）飯田市周辺」（国土地理院ウェブサイト）（<http://maps.gsi.go.jp/>）に、当研究所が長野県（仮称）駅・飯田線新駅検討予定地・赤線を付加して作成。

注) リニア中央新幹線長野県（仮称）駅の位置は東海旅客鉄道株式会社（2017d）を、飯田線新駅検討予定地の位置は飯田市リニア推進部編（2017）を参考にした。正確な位置は最新の公開資料を参照されたい。

⁴⁵ 東海旅客鉄道株式会社（2017d）。

⁴⁶ 飯田市リニア推進部編（2017）。

長野県（仮称）駅は、JR飯田線の線路に近いものの、最寄りの元善光寺駅から直線距離でおよそ1キロメートル、飯田市の中心駅である飯田駅からおよそ3キロメートル離れている。そこで飯田市は、長野県（仮称）駅から北西に270メートルほどの場所に、JR飯田線への乗換駅として飯田線新駅の設置を検討し、リニア中央新幹線に乗り換える鉄道利用者の利便性向上を企図している⁴⁷。

参考図1-7 長野県（仮称）駅周辺（広域）



（出所）この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図（タイル）を複製したものである。（承認番号 平29情複、第1512号）。国土地理院（2018）「電子地形図（タイル）標準地図100万（zoomLv9）長野県南部周辺」（国土地理院ウェブサイト）（<http://maps.gsi.go.jp/>）に、当研究所が長野県（仮称）駅・赤円・赤線を付加して作成。
 注）図中赤線は三遠南信自動車道事業中区間。三遠南信自動車道のルートは、国土交通省中部地方整備局飯田国道事務所（2013）、国土交通省中部地方整備局飯田国道事務所Webサイト、国土交通省中部地方整備局浜松河川国道事務所Webサイトを参考にした。正確な位置は最新の公開資料を参照されたい。

⁴⁷ 飯田市リニア推進部編（2017）。

あわせて高速道路の整備も計画されている。長野県（仮称）駅から北西に約2キロメートルの位置にある、中央自動車道座光寺パーキングエリアに、座光寺スマートインターチェンジ（仮称）を設置し、双方を結ぶ道路が整備される⁴⁸。また、中央自動車道飯田インターチェンジから、新東名高速道路浜松いなさジャンクションまで、およそ100キロメートルを結ぶ高規格幹線道路「三遠南信自動車道」の整備が進められている（参考図1-7）。三遠南信自動車道には、自動車通行不能区間の国道256号小川路峠、国道152号青崩峠（長野・静岡県境）が含まれており、三遠南信自動車道の全線開業は、三遠南信地域の広域ネットワークの構築に貢献することが期待される。

飯田市は、長野県（仮称）駅前に、パーク&ライドの駐車場や交通広場のほか、信州・伊那谷の魅力を発信し交流を目的とする施設を配置する計画としている⁴⁹。このように、長野県（仮称）駅は、三遠南信の広域交通拠点、広域観光拠点として重要な役割を果たすことになるだろう。

（5）岐阜県（仮称）駅

長野県（仮称）駅から岐阜県（仮称）駅までは、全長23.288キロメートルの中央アルプストンネルなどを通過する。品川（東京）から219.71キロメートル、品川ー岐阜県（仮称）の所要時間は60分程度、名古屋ー岐阜県（仮称）は15分程度である（参考表1-1）。

岐阜県（仮称）駅は、岐阜県中津川市千旦林字坂本に位置する（参考図1-8）。JR中央本線美乃坂本駅北側の農地と住宅地に建設される。線路は北東から南西に向き、幅6.85メートル、長さ370.5メートルの島式ホームが2つ設置される。ホームの下に岐阜県道410号苗木恵那線がある。県道410号は美乃坂本駅前のT字路で、県道420号美乃坂本停車場線と分岐している⁵⁰。そして岐阜県（仮称）駅から500～600メートルほど東に、地域高規格道路である濃飛横断自動車道の整備が計画されている。中津川市は、岐阜県（仮称）駅周辺の駅前広場やアクセス道路などを整備し、岐阜県の東の玄関口としてふさわしい街づくりを進める計画である⁵¹。なお、本線から分岐する形で、駅の東方2.5キロメートルほどの中津川市千旦林の農地と山林に、中部総合車両基地（仮称）が建設される。

⁴⁸ 飯田市リニア推進部編（2017）。

⁴⁹ 飯田市リニア推進部編（2017）。

⁵⁰ 東海旅客鉄道株式会社（2017d）。

⁵¹ 中津川市（2017）。

参考図1-8 岐阜県（仮称）駅周辺



(出所) この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図（タイル）を複製したものである。（承認番号 平29情復、第1512号）。国土地理院（2018）「電子地形図（タイル）標準地図20万（zoomLv13）中津川市周辺」（国土地理院ウェブサイト）（<http://maps.gsi.go.jp/>）に、当研究所が岐阜県（仮称）駅・濃飛横断自動車道・赤線を付加して作成。

注）リニア中央新幹線岐阜県（仮称）駅の位置（図中赤線）は東海旅客鉄道株式会社（2017d：5）を、濃飛横断自動車道（計画）（図中赤線）の位置は中津川市（2017）参考にした。正確な位置は最新の公開資料を参照されたい。

岐阜県（仮称）駅は、中津川市街地に位置するJR中央本線中津川駅より、直線距離で5キロメートルほど離れているにすぎず、中津川市街地へのアクセスは良好である。さらに岐阜県（仮称）駅から東へおよそ3キロメートル進むと中央自動車道中津川インターチェンジに、南へ県道420号をおよそ2キロメートル進むと国道19号にそれぞれ接続している。

参考図1-9 岐阜県（仮称）駅周辺（広域）



(出所) この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図（タイル）を複製したものである。（承認番号 平29情復、第1512号）。国土地理院（2018）「電子地形図（タイル）標準地図100万（zoomLv10）岐阜県東部周辺」（国土地理院ウェブサイト）（<http://maps.gsi.go.jp/>）に、当研究所が岐阜県（仮称）駅・赤円・赤線・青線を付加して作成。

注）濃飛横断自動車道中津川区間（計画）（図中赤線）の位置は中津川市（2017）参考にした。正確な位置は最新の公開資料を参照されたい。青線は岐阜県道410号苗木恵那線（並松交差点—美恵橋）である。

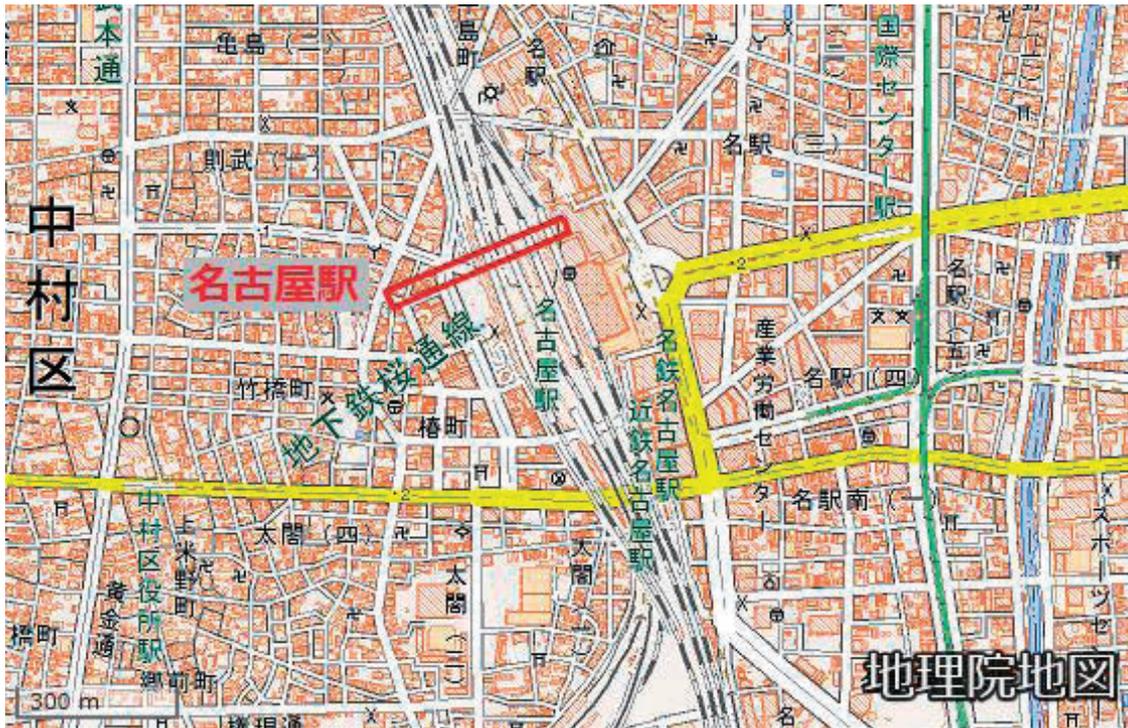
岐阜県（仮称）駅の東に計画されている濃飛横断自動車道の中津川区間では、岐阜県道410号苗木恵那線の木曾川の美恵橋から中央自動車道までを整備する計画である⁵²。美恵橋の北で国道257号と合流し下呂温泉へ、下呂温泉から西へ進めば郡上八幡へ向かうことができる（参考図1-9）。

（6）名古屋駅

岐阜県（仮称）駅からおよそ30キロメートル進んだ後、第一中京圏トンネル（34.21キロメートル）に入り、地下を走行したまま名古屋駅に到着する。品川駅から285.605キロメートルの距離となる。JR東海によると、品川—名古屋間の所要時間は40分程度である（参考表1-1）。

⁵² 中津川市（2017）。

参考図 1-10 名古屋駅周辺



(出所) この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図(タイル)を複製したものである。(承認番号 平29情復、第1512号)。国土地理院(2018)「電子地形図(タイル)標準地図25000(zoomLv15)名古屋市中村区周辺」(国土地理院ウェブサイト)(<http://maps.gsi.go.jp/>)に、当研究所が名古屋駅・赤線を付加して作成。
注) リニア中央新幹線名古屋駅の位置(図中赤線)は東海旅客鉄道株式会社(2017d)を参考にした。正確な位置は最新の公開資料を参照されたい。

リニア中央新幹線の名古屋駅は、愛知県名古屋市中村区名駅に位置する(参考図1-10)。ホームはJR名古屋駅の北側に位置することになる。北側が選ばれた理由は、東海道新幹線や在来線との乗り継ぎのためのほかに、名古屋駅前の高層ビルを避け、JR東海自社用地を活用するためとされる。ホームは、市営地下鉄や水道などインフラへの支障と地下水への影響を可能な限り低減するため、JR名古屋駅の地下およそ30メートルに併設される⁵³。幅10.5メートル、長さ370.5メートルの島式ホームが2つ、地上部のJRの線路と垂直方向に設置される⁵⁴。なお、リニア中央新幹線ホームと東海道新幹線ホームの間の移動は、エレベーターなどの動線を工夫して、最短3分、最長でも9分程度で相互に移動できるように計画されている⁵⁵。

名古屋駅は東海三県のターミナル駅である。名古屋駅は、JR東海の東海道新幹線、東海道本線、関西本線、中央本線の4路線、私鉄は名古屋鉄道名古屋本線、近畿日本鉄道名古屋線の2路線、第三セクターのあおなみ線、名古屋市営地下鉄の東山線、桜通線、合計9路線が乗り入れる。

さらに名鉄名古屋駅は、名古屋本線(名鉄岐阜-豊橋)以外にも、南は中部国際空港、

⁵³ 東海旅客鉄道株式会社(2014)。

⁵⁴ 東海旅客鉄道株式会社(2017d)。

⁵⁵ JR東海提供情報より。

河和、西尾方面、北は津島、犬山方面などの列車が直接乗り入れており、途中駅での乗り換えを含めればその路線網は広大だ。近鉄名古屋駅には、名古屋線（近鉄名古屋－伊勢中川）のほか、大阪難波や伊勢志摩といった賢島方面の列車が乗り入れている。あおなみ線の終点の金城ふ頭駅は、大型外航クルーズ船が寄港する名古屋港金城ふ頭、レゴランドや国際展示場など、インバウンドに関連する施設が集中している。

参考図1-11 名古屋駅周辺（広域）

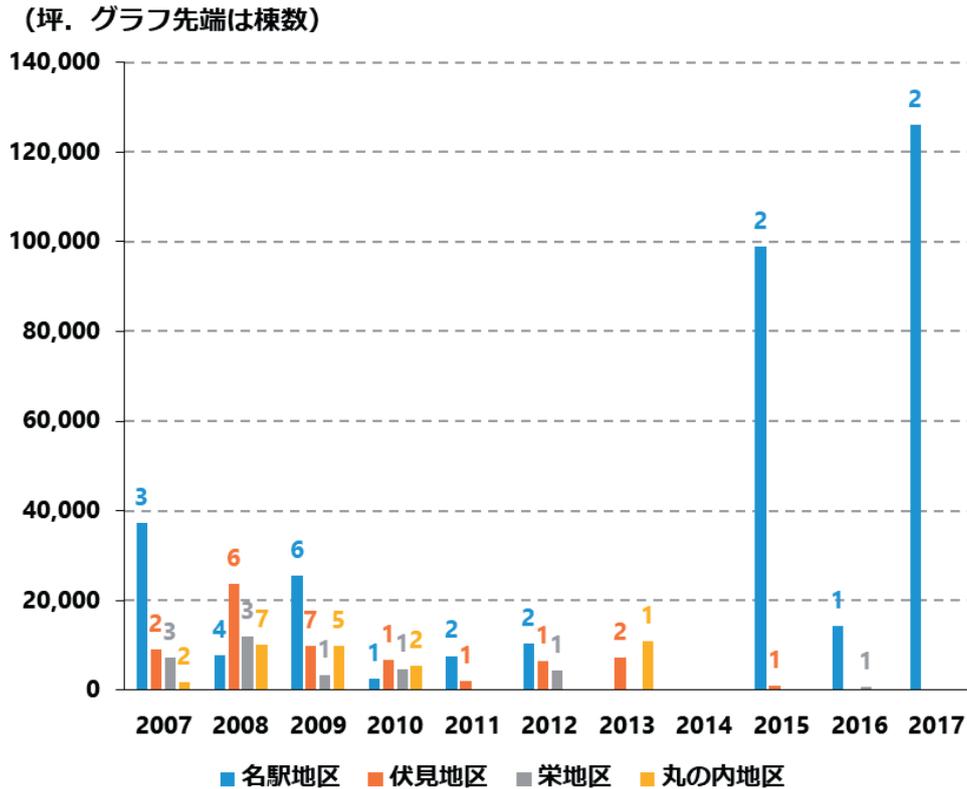


（出所）この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図（タイル）を複製したものである。（承認番号 平29情複、第1512号）。国土地理院（2018）「電子地形図（タイル）標準地図100万（zoomLv10）愛知県西部周辺」（国土地理院ウェブサイト）（<http://maps.gsi.go.jp/>）に、当研究所が名古屋駅・金城ふ頭・中部国際空港・赤円を付加して作成。

したがって、リニア中央新幹線の開業により、名古屋市街区だけでなく、名古屋市周辺地域、さらには中部国際空港や名古屋港といったインバウンドの玄関口と、品川駅や長野県（仮称）駅などリニア中央新幹線各駅とのアクセスの向上が期待される。

また、リニア中央新幹線開業に向けて、名古屋都心では開発が進んでいる。参考図1-12によると、2007年～2017年の、名古屋都心のビジネス地区における延床面積500坪以上の新築ビルの棟数は、名駅地区23、伏見地区21、栄地区10、丸の内地区17で、名古屋駅に近い地区ほど多い。名駅地区は棟数で見ると伏見地区は大差ないものの、名駅地区には駅東側を中心に大型ビルの竣工が相次いでいるため、延床面積では群を抜いている。

参考図 1-12 名古屋ビジネス地区別新築ビル延床面積と棟数

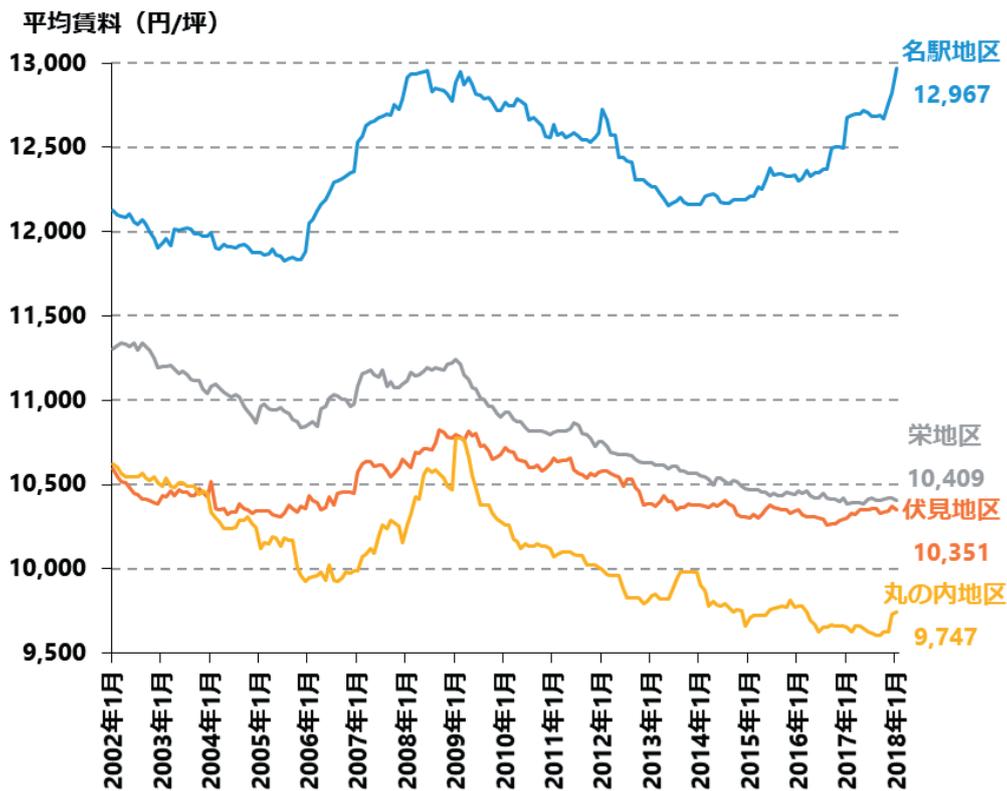


(出所) 三鬼商事株式会社『MIKI OFFICE REPORT NAGOYA 2017』より当研究所作成。
 注) 各年12月時点で調査した数値である。地区内にある延床面積500坪以上の主要貸事務所ビルを対象としている。2017年は竣工予定ビルを含んでいる。詳細は、出所資料を参照のこと。

特に2015年に竣工した大名古屋ビルディング（延床面積44,367坪、地上34階、地下4階）とJPタワー名古屋（同54,502坪、地上40階、地下3階）、2017年に竣工したJRゲートタワー（同78,649坪、地上46階、地下6階）とささしまライブのグローバルゲート（同47,493坪、地上36階、地下2階）といった、名駅地区の大型高層ビルの相次ぐオープンには、リニア中央新幹線到来を控えた名古屋駅前地区の発展を象徴している⁵⁶。

⁵⁶ 他に名古屋駅前地区でみられる大型ビルは、ミッドランドスクエア（2006年竣工、延床面積58,518坪、地上47階、地下6階）、名古屋ルーセントタワー（2007年竣工、延床面積34,848坪、地上40階、地下3階）、名古屋プライムルーセントタワー（2009年竣工、延床面積15,065坪、地上23階、地下1階）、シンフォニー豊田ビル（2016年竣工、延床面積14,368坪、地上25階、地下2階）が挙げられる。出所は三鬼商事株式会社（2017）。

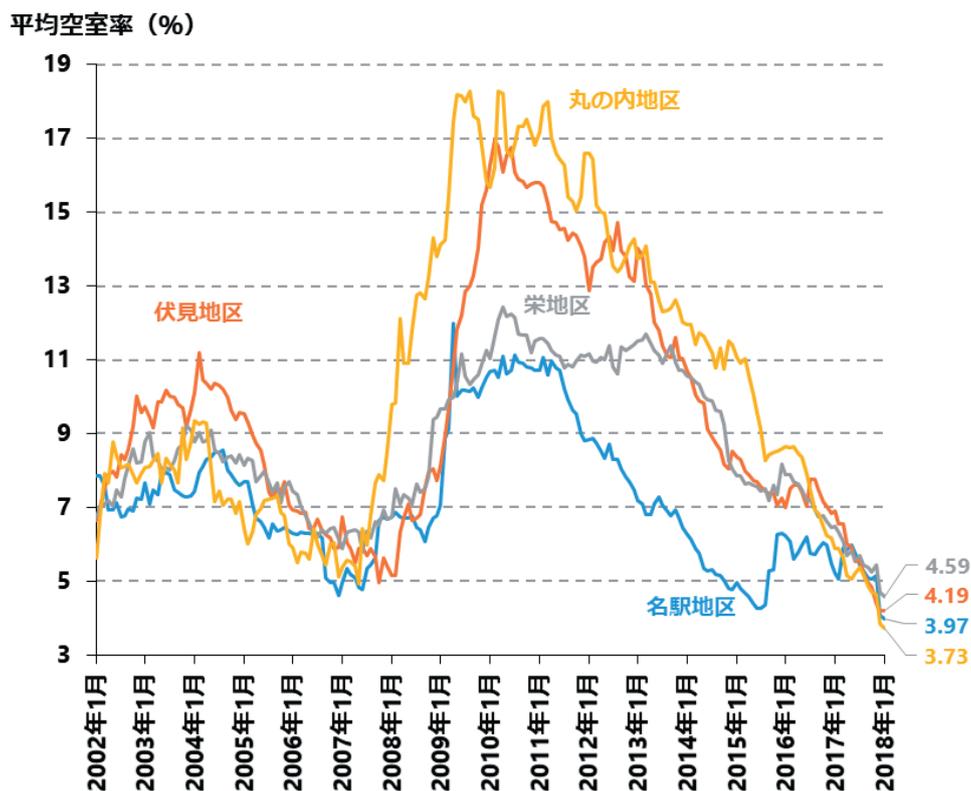
参考図 1-13 名古屋ビジネス地区別平均賃料



(出所) 三鬼商事株式会社「名古屋ビジネス地区 地区別平均賃料」『オフィスデータ』より当研究所作成。
 注) 地区内にある延床面積500坪以上の主要貸事務所ビルを対象としている。平均賃料は、原則として基準階の新規募集条件を対象としている。詳細は、三鬼商事株式会社「オフィスデータについて」を参照のこと。

参考図 1-13によると、オフィスの平均賃料は、2004年 1 月以降、名駅地区、栄地区、伏見地区、丸の内地区の順に高い傾向がある（ただし2009年は丸の内地区が伏見地区を上回っている時期が存在した）。2015年以降名駅地区の平均賃料が上昇し、2018年 1 月は12,967円/坪まで上昇した。その一方、栄地区、伏見地区、丸の内地区は横ばいか低下傾向にある。賃料は一般的にオフィスの需要と供給以外に景気や利便性など様々な要因に左右される。名駅地区のオフィス賃料と他地区のオフィス賃料とが異なる動きを示している理由としては、リニア中央新幹線開業を控えた名駅地区の利便性向上期待がオフィスビルの人気の高まりの一因であると考えられる。なお、栄地区と伏見地区のオフィスの平均賃料の差は、2018年 1 月時点では栄地区10,409円に対して伏見地区10,351円と徐々に縮小しつつあり、名駅から近い伏見地区が相対的に魅力を増しているものと考えられる。

参考図 1-14 名古屋ビジネス地区別空室率



(出所) 三鬼商事株式会社「名古屋ビジネス地区 地区別平均空室率」『オフィスデータ』より当研究所作成。
 注) 地区内にある延床面積500坪以上の主要貸事務所ビルを対象としている。詳細は、三鬼商事株式会社「オフィスデータについて」を参照のこと。

上述のように、オフィス賃料では名駅地区の人気の高まりがうかがわれるものの、別の尺度で見ると、名駅以外の地区にもリニア中央新幹線開業効果が波及している可能性を指摘できる。参考図1-14は、2002年1月以降の名古屋都心のビジネス地区の空室率のすう勢を表したものである。同図によると、伏見地区と丸の内地区の空室率はリーマンショック後の不況をピークに、栄地区も2013年以降低下傾向にあることが分かる。こうした現象は、名駅地区のオフィス賃料の上昇により相対的に割安となった点を好感し、これらの地区に事業所が進出している可能性を示すものであると考えられる。

参考2. 集積のメリットとストロー効果

(1) 人と事業所が大都市に集積するメリット

東京一極集中といわれて久しいが、なぜ東京のような大都市には、人と事業所が集まるのだろうか。人が住み働く場所や事業所の立地選択の様々な要因で決まるが、ここでは、大都市や産業の集積地に居住・立地することで享受できる「集積のメリット」という点から考える⁵⁷。

集積のメリットは大きく分けて4つ存在する。

第一に、熟練労働者の確保が容易になる点である。労働者が専門的な職業に就く場合、求人が多い集積地の方が職につきやすい。企業側からみても、人的交流の多い集積地の方が熟練労働力を探しやすく、とりわけ情報関連産業の人材に関してはそういった傾向があるようだ⁵⁸。つまり、企業や人の集積がある場合、相互に希望の相手を見つけやすくなるメリットが存在する。

第二に、知識のスピルオーバーの存在である。集積地においては、熟練労働者同士、あるいは企業間での情報交換などの交流が活発化することから、新たな技術や知識がそうでない場合よりもより早くより広く伝播したり、生み出されやすくなる。また、人や企業が集積する土地では特定分野の集客が見込まれるため、専門的なセミナーや展示会が多く開催され、技術交流の場が発生する。東京でさまざまな業種の展示会が数多く開催されるのもそうした理由による。学術研究についても同様であり、東京や関西など大都市で研究会が多く開催される。なお、多様で異質な存在が集まる大都市においては、異業種からの刺激を受けて新たな知識が創造される可能性も高まるものと考えられている。

第三に、相手と交渉や取引をする際に必要となる時間・労力・コスト、すなわち取引費用の低下である。集積地では取引相手が身近に多く存在しているため、対面交渉が行いやすい。政府の許認可の対応をする際にも、東京に本社機能が存在すれば、地方に立地する場合に比べて取引費用の低下というメリットを享受できるため、企業の本社機能は東京に置かれることになる。

第四に、大都市における財やサービスの種類の豊富さ、つまり財の多様性が挙げられる。企業や人が集積する地域では、必然的に需要規模も大きくなり、多くの供給者もその地に進出してくるため、その地に居住する消費者は多くの種類の財やサービスから最善のものを選ぶことが可能となる。消費者からみれば、自分の欲しい財やサービスの選択肢が多くなればなるほど、より好みに合うものを選べるので、満足度が高くなる。企

⁵⁷ ここでは佐藤・田淵・山本（2011：67-71）を参考にした。なお佐藤・田淵・山本（2011：67-68）は、集積のメリット以外の都市に人が集まる要因に、比較優位、規模の経済、公共財を挙げている。

⁵⁸ 当研究所が産業用ロボットメーカーでヒアリングをしたところ、地方はITやIoTに関しては人を集めにくいと、東京に拠点を置く必要があるという。

業間取引の点からみれば、自社の製品の生産に適切な部品や機械など中間財を選ぶことができ、企業は生産性を向上させることができる。

このように財やサービスの選択肢が増えると満足度が高まる傾向は、飲食や既製服や家電の販売など、同じ種類ではあるが機能や質の点で差別化が図られる財・サービスほど顕著となる。例えば、大都市であれば、外資系チェーン店から個人経営まで数ある中からお気に入りのコーヒー店を選ぶことができるが、人口が少なくしたがって需要規模も小さくなりがちな小都市にコーヒー店が複数出店すると、店舗を維持するのに必要な費用に見合った利潤が得られずビジネスが成立しなくなるため、小都市にはコーヒー店は多く出店せず、消費者側からみると選択肢が少なくなってしまう。このように、差別化された財・サービスの生産や販売には、都市の規模が大きいほどそれぞれの供給者に対応した需要が生まれる。つまり、大都市になるほど、規模の経済が働くと言える⁵⁹。

一方で、集積地には、通勤費用の増加、地価の上昇、混雑費用の増加といった負の側面もみられる。こうした集積のメリットとデメリットの双方から、人口や企業の集積の程度が決まっていくものと考えられるため、集積地が際限なく肥大化していくわけではない。

（２）ストロー効果とは

交通インフラが整備された結果、期待されたような発展が得られないばかりではなく反対に衰退してしまい、地域間格差が拡大する問題は、ストロー効果として語られることが多い⁶⁰。

ストロー効果は、交通アクセスの改善に着目した概念である⁶¹。藤田・浜口・亀山(2018)では、ストロー効果とは「2つの都市の間の交通アクセスが大幅に改善されることによって、規模の経済が顕著に働く／あるいは差別化の度合いが高い財・サービスの生産活動が小さな方の都市から大きな方の都市へ移転ないし吸収されてしまう現象」と定義されている。

つまり、交通網が発達すると、相対的に小さな都市から大きな都市へ、例えば大企業の本社の国際・企画・経営戦略や研究開発部門やそこで働く高所得労働者が移転してしまい、流出元の都市は発展の機会を逸することになってしまう。このストロー効果の影響は、既存の事業所や業務部門が大都市へ移転することだけにとどまるのではなく、新規進出する事業所の立地の選択そのものも小都市から大都市へ移っていくことにもなる。

なお、ストロー効果と本質的に同様の現象としては、都市規模効果の存在が指摘されている。都市規模効果とは、小さな都市において、より大きな都市との人口規模の相対

⁵⁹ 藤田・浜口・亀山(2018:46-47)。

⁶⁰ ここでは、藤田・浜口・亀山(2018:46-52)を参考にした。

⁶¹ シロップを入れたアイスコーヒーをかき回さずにストローで飲むと、底にたまった甘いシロップが吸われていくことに馴染んで命名されたと言われている。

的な格差が拡大していくと、商圈の規模の違いや集積のメリットによって、大都市に企業やその重要な機能、人などがいっそう集中してしまう、ストロー効果と同様の現象であるが、交通アクセスの改善がなくても発生するのがストロー効果との違いである。例えば、現在日本の地方都市においては人口が減少しているため、そうした地方都市では支店の重要性が次第に薄れ、拠点都市への集約が進行している。

藤田・浜口・亀山（2018）によると、東海道新幹線開業により、東京－大阪間にはストロー効果と都市規模効果がみられたと指摘している。東京と大阪が日帰りビジネス圏となり、東京と大阪の双方に大きなビジネス拠点を設置する必要がなくなった。藤田たちが示したデータによると、1972年における全国に占める大手総合商社の従業員のシェアは、東京都は46%で大阪府は43%であったのが、2014年には東京は92%、大阪府はわずか5%と格差が大きく拡大した。少なくとも40年の間にわたって、大阪から東京へ企業の移転が進んだことになる。具体的には、初期は交通アクセスの大幅な改善に伴うストロー効果が大きかったものの、1980年代以降は都市規模効果、すなわち東京と大阪の人口規模の違いが影響したと藤田たちは指摘している⁶²。

（3）東海道新幹線開業後のストロー効果を名古屋と大阪で比較

上述のように、東海道新幹線開業後に、東京－大阪間でストロー効果と都市規模効果の発現がみられたと指摘されているが、果たして東京－名古屋間ではストロー効果は存在したのだろうか。

まず東京－大阪間、東京－名古屋間の交通アクセスの改善を確認する。東海道新幹線の開業によって、東京－大阪（新大阪）間は、在来線特急の6時間30分から4時間に短縮された。さらに、一般のビジネスマンは昼行急行・準急や夜行2等寝台に乗車することが多かったため⁶³、新幹線の時間短縮効果は数字以上に大きなものだったと考えられる。同じく東京－名古屋間は4時間超から2時間29分となった。1964年に東海道新幹線の開業以降も所要時間の短縮化が不断に図られ、のぞみの登場などを経て、東京－大阪（新大阪）間は2時間22分（最速）、東京－名古屋間は1時間34分（最速）へと大幅に短縮された（参考表2－1）。

⁶² 藤田・浜口・亀山（2018）。

⁶³ 須田・福原（2014）。

参考表 2 - 1 東海道新幹線の利便性の変化

項目		東京-名古屋	東京-新大阪
所要時間	1964年	2時間 29分	4時間 0分
	現在	1時間 34分 (最速)	2時間 22分 (最速)
1時間当たり 速達型運行本数	1964年	1本	1本
	現在	10本	10本
車両	1964年	12両	12両
	現在	16両	16両
料金 (平均月給に 対する比率)	1964年	1,920円 (4.6%)	2,480円 (6.0%)
	現在	11,090円 (2.4%)	14,450円 (3.1%)

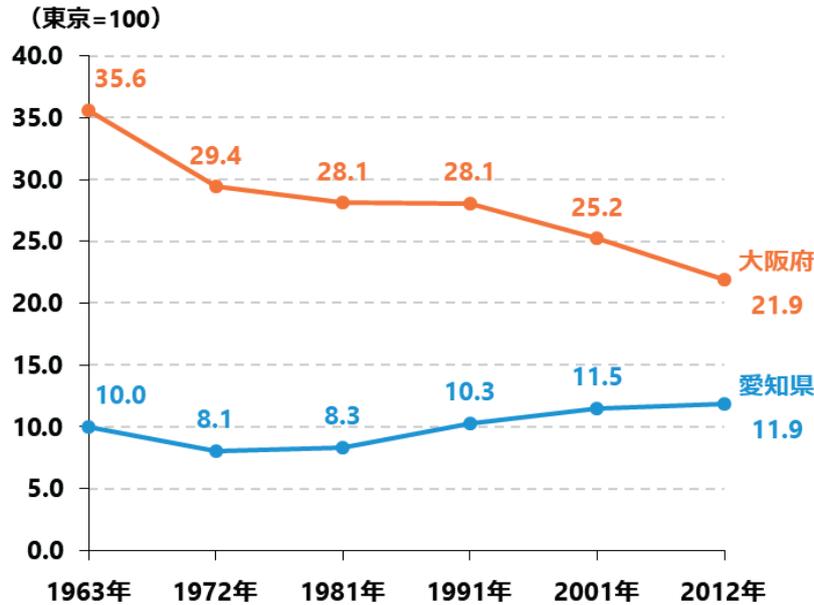
(出所) 寺本 (2013: 6, 14-21)、須田・福原 (2014: 52-53)、厚生労働省大臣官房統計情報部雇用・賃金福祉統計課「毎月勤労統計調査年報 地方調査」(刊行物)より当研究所作成。
 注) 料金は、ひかり2等車の指定席、のぞみ普通車指定席(通常期)とした。平均月給は、東京都の常用労働者の年平均の現金給与月額(事業所規模30人以上)であり、1964年は41,787円、2016年は458,920円である。現在の所要時間は、2017年12月1日時点のダイヤによる。

利便性の向上は所要時間の短縮化だけではない。速達型の運行本数は開業時の1時間当たり1本から10本(最大)に増加し、車両も12両から16両に増結され、適切なタイミングで利用しやすくなった⁶⁴。運賃については、1964年開業当時のひかり2等車指定席(2,480円)は東京都の常用労働者の平均月給(41,787円)の5.9%に相当する料金であったが、のぞみ指定席(14,450円)は2016年の平均月給(458,920円)の3.1%にまで低下している。東京-名古屋間も同様に4.6%(1,920円)から2.4%(11,090円)に低下した。

つづいて、集積のメリットの影響を受けやすい大手企業の本社の立地選択に着目し、東海道新幹線開業以前からの対東京で発生するストロー効果と都市規模効果について、名古屋と大阪で比較考察する。

⁶⁴ 寺本 (2013)。なお、急ピッチで工事を行い路盤に軟弱な区間が残っていたため、開業翌年に所要時間が、東京-名古屋間で2時間0分、東京-新大阪間で3時間10分となった。ただしひかり2等車の料金は東京-名古屋間で2,120円、東京-新大阪間で2,780円に値上げされた。速達型の運行本数は、1時間当たり2本に増加している。

参考図 2 - 1 大手企業数（本社所在）の対東京都シェア



(出所) 総理府統計局調査部経済統計課 (1965)『昭和38年事業所統計調査報告 第2巻全国編Ⅱ』総理府統計局、総理府統計局調査部経済統計課 (1974)『昭和47年事業所統計調査報告 第3巻会社企業編』総理府統計局、総理府統計局調査部経済統計課 (1982)『昭和56年事業所統計調査報告 第3巻会社企業編』総理府統計局、総務庁統計局統計調査部経済統計課 (1992)『平成3年事業所統計調査報告 第3巻会社企業編』総務庁統計局、総務省統計局 (2002)『平成13年事業所・企業統計調査報告 会社企業に関する集計』総務省・経済産業省 (2013a)『平成24年経済センサス-活動調査 企業等に関する集計』より当研究所作成。

注) 資本金10億円以上の企業を対象とした。全企業数に対する資本金10億円以上の企業の比率は、1963年は0.15%、1972年は0.20%、1981年は0.20%、1991年は0.28%、2001年は0.38%、2012年は0.35%である。本社が複数ある場合は、社長など代表者がいる事業所を本社としている。

参考図 2 - 1 は、愛知県と大阪府に本社を置いている大手企業（資本金10億円以上）の数を、東京都と比べたものである⁶⁵。

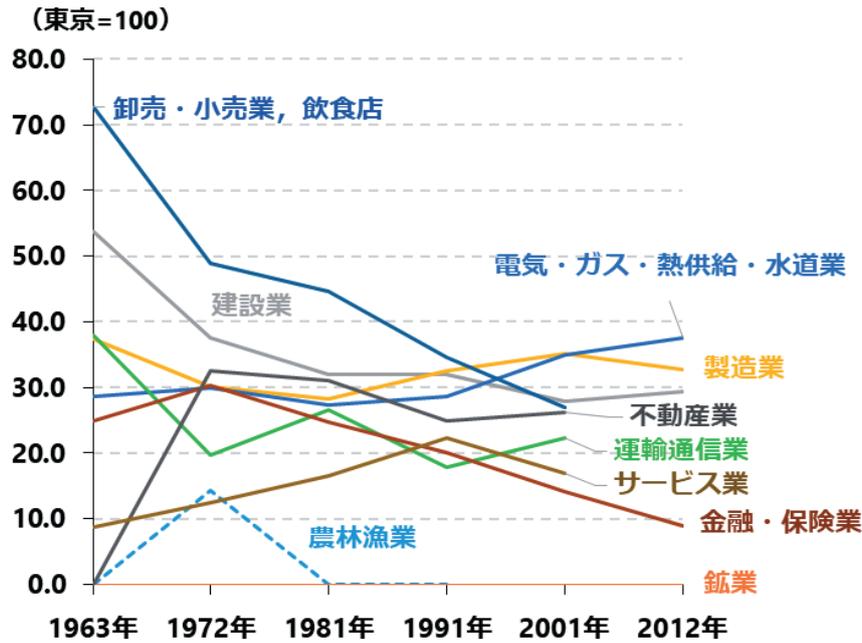
参考図 2 - 1 によると、大阪府は東海道新幹線開業前年の1963年から1972年に35.6%から29.4%へ大きく低下しており、東京-大阪間のストロー効果の存在が示唆される。大阪府は交通アクセスの改善が落ち着いた1991年から2012年にかけて対東京シェアが28.1%から21.9%に低下しており、東京都との人口規模の格差拡大に伴う都市規模効果が発生したと考えられる。この結果から、東京-大阪間では、ストロー効果と都市規模効果の双方が発生したと考えられる。この結果は、先述の藤田たちの考察と整合的である。

一方、愛知県の手続き企業数（本社所在）の対東京シェアをみると、1963年の10.0%から2012年の11.9%と増加している。東京-名古屋間では、東京-大阪間の場合とは異なり、ストロー効果と都市規模効果は発生しなかったと考えられる。

では、なぜ、大阪ではストロー効果（都市規模効果）が発生し、名古屋では発生しなかったのだろうか。その答えは、両都市の産業構造の相違にある。

⁶⁵ 総務省統計局によると、本所（本社・本店）の定義は、「他の場所に同一経営の支所（支社・支店）があって、それら全てを統括している事業所をいう。本所の各部門がいくつかの場所に分散しているような場合は、社長などの代表者がいる事業所を本所とし、他は支所としている。」（総務省統計局2013b）とのことである。

参考図 2 - 2 大阪府の大手企業数（本社所在）の対東京都シェア



(出所) 参考図 2 - 1 と同様の資料より当研究所作成。
 注) 2012年において産業分類が大きく改定された産業は除外している。東京都の数値が0の場合は、数値を掲載していない。

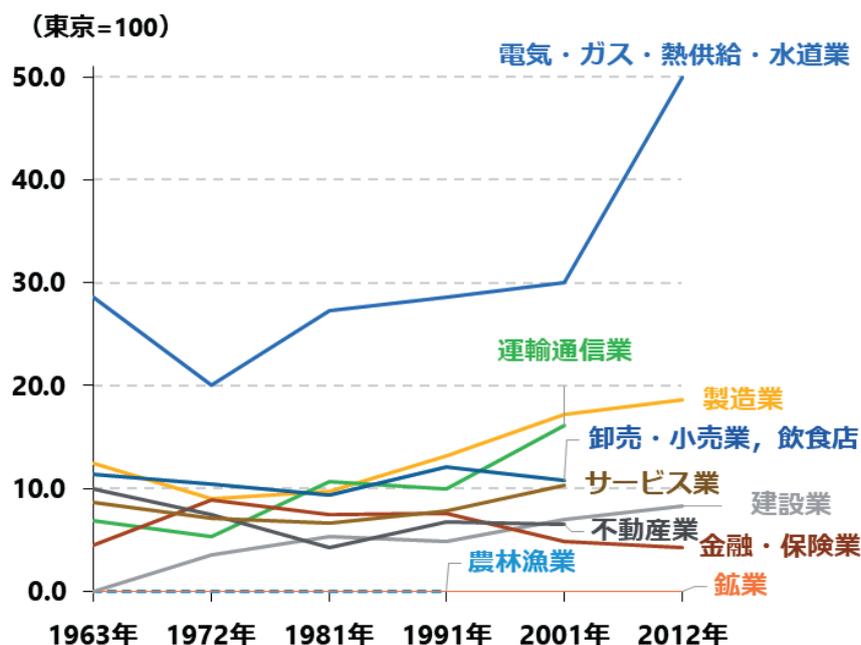
参考図 2 - 2 は、大阪府に本社が所在する大手企業数の対東京都のシェアを産業別にみたものである。同図からは、ほぼすべての産業で低下傾向を示していると言えるが、特に顕著な落ち込みが目立つのは、卸売・小売業、飲食店である。大阪では歴史的に、天下の台所として江戸時代より商業が発達しており、1963年（東海道新幹線開業の前年）の卸売・小売業、飲食店は、東京都に対して72.7%という高い数値であった。しかし東海道新幹線開業からほぼ10年後の1972年には、東京都の半分にも満たない48.8%へ大きく減少した（ストロー効果）。さらに、交通アクセスの改善が一段落した後も低下が続き、2001年には27.0%にまで落ち込んだ（都市規模効果）。つまり大阪府では、卸売・小売業、飲食店といった商業部門が、東海道新幹線開業を契機に、本社を置く土地として大阪府の代わりに東京都を 선호するようになった。さらに、建設業や運輸通信業や金融・保険業の大手企業数の減少が目立つ。このように、東京と同じような産業構造を持っていた大阪では、ストロー効果と都市規模効果の影響が大きくなったものと考えられる。

一方、製造業と電気・ガス・熱供給・水道業は、東京都の30%前後の企業数を維持しており、ストロー効果の影響を見出しにくい。これは電気・ガス・熱供給・水道業では、地域独占の事業体制の下、立地地域に巨額の設備投資を行い、大規模な設備を擁して企業活動を行っているため、他の産業と比べて、地方に工場を残したまま東京に本社機能を移転するのが困難であるからだと考えられる。

次に、愛知県の手続き企業数（県内に本社所在）の東京都に対するシェアを産業別にみる（参考図 2 - 3）。

愛知県では、大阪府の場合と異なり、東海道新幹線開業前年の1963年から一貫して数

参考図 2 - 3 愛知県の手企業数（本社所在）の対東京都シェア



(出所) 参考図 2 - 1 と同様の資料より当研究所作成。
 注) 2012年において産業分類が大きく改定された産業は除外している。東京都の数値が0の場合は、数値を掲載していない。

値が低下している産業は見当たらない。逆に、製造業については1963年から1972年に12.4%から9.0%へ低下したものの、それ以降は上昇に転じ2012年は18.6%となっている。

こうした大阪府と愛知県の違いについては、大阪は西日本経済の拠点として、東日本経済の拠点として発展してきた東京と似たような産業構造を持っていたが、東海道新幹線の開業をきっかけとして、東日本経済と西日本経済が一体化していった結果、大阪でストロー効果がより強くあらわれたのに対して、愛知県の産業構造は、元々東京にストロー効果で吸い上げられてしまう本社機能が少なかった点が指摘できるだろう⁶⁶。

これまで考察してきた東海道新幹線開業以後のケースは、リニア中央新幹線開業に伴う名古屋のストロー効果の参考になるものと考えられる。ただし、上述の大手企業本社数の図からは大手製造業企業の本社にある機能別部門（例えば、国際部門や研究開発部門など）を見出すことはできないため、リニア中央新幹線開業後、愛知県に本社（社長）を残したまま他の本社機能を東京に移す可能性も否定できない。また情報産業は「熟練労働力の確保」と「知識のスピルオーバー」という集積のメリットを享受しやすいため、ロボットやIoTなど今後の地域経済のけん引役として期待される産業に関しては、今後、東京に移転してしまう懸念も指摘できる。

⁶⁶ 詳しくは、藤田・浜口・亀山（2018）の49～52頁を参照のこと。ここでは、東京圏が政治経済の中核管理機能の集積地として成長してきたのに対して、名古屋圏では自動車産業など機械産業を中心に発展してきたことが指摘されている。自動車産業は産業集積が形成されやすく、一度産業集積が形成されると、容易に別の地域に移りにくいことなどが、名古屋でストロー効果が発生しなかった要因の一つであると考えられる。

(4) イノベーションの向上

上で見たように、東海道新幹線開業によって、名古屋は大阪ほどストロー効果の影響を受けなかった。リニア中央新幹線開業によるストロー効果の影響は多少懸念されるものの、その一方でリニア中央新幹線開業が沿線事業所のイノベーションを高める可能性も指摘できる。

Inoue, Nakajima, and Saito (2016) によると、1997年に高崎－長野間で長野新幹線（現北陸新幹線）が開業した後、沿線の事業所の平均特許出願件数が4.6%増えたとのことである。新幹線沿線の事業所間（東京以外）との共同研究の増加や、新幹線沿線事業所による東京で出願されている特許の引用も増加した。交通アクセスの改善にともない、新幹線沿線事業所間での対面での意見交換が促進されたこと、新幹線沿線の経営者が都内での展示会に参加しやすくなったことがその背景にある⁶⁷。

先述のように、集積のメリットの一つに、専門家や企業間の交流から、新たな技術が生み出される「知識のスピルオーバー」がある。関連産業が集積する東京と比べると、事業所が分散している地方は対面での情報交換や技術交流の機会が多くない。長野新幹線の開業にともない移動時間が軽減され、沿線事業所間での技術交流の機会が増えたとみられる。また、東京では専門的な展示会が多く開催されているが、長野新幹線の開業によって沿線の企業関係者もそれ以前よりは容易にアクセスしやすくなった点が大きいと考えられる。

こうした交通アクセスの改善にともなうイノベーションの向上は、リニア中央新幹線にも起こり得ると考えられるだろう。愛知県と長野県南信地方は製造業が盛んな地域である。リニア中央新幹線の開業によって、名古屋－飯田（長野県（仮称）駅）間の所要時間が、約2時間半（高速バス）から25分程度に大幅に短縮されるため、両地域の事業所間での技術交流や情報交換の機会が増加し、特許出願などイノベーション向上にプラスになると考えられる。近年、圏央道周辺への企業立地が進んでいるが、圏央道からのアクセスに優れている神奈川県（仮称）駅との所要時間改善も、企業の技術交流に寄与する可能性がある。さらに、東京へのアクセスが改善されるので、これまで以上に沿線の経営者や担当者などの企業関係者が東京でのセミナーや展示会に参加しやすくなる。特に新幹線がなく、東京方面へのアクセスが決して良くなかった長野県南信地方、岐阜県東部には絶好の機会になる。

⁶⁷ Inoue, Nakajima, and Saito (2016)。

参考文献

- 飯田市リニア推進部編（2017）「リニア駅周辺整備基本計画」
- 唐木芳博・奥原崇・渡真利諭・朝日ちさと・西畑知明（2006）「社会資本ストックの経済効果に関する研究 都市圏分類による生産力効果と厚生効果」『国土交通政策研究』68
- 国土交通省（2014）「報道発表資料 スマートインターチェンジの追加設置について 参考資料3：整備効果事例」平成26年8月8日
- 国土交通省関東地方整備局「圏央道神奈川区間」国土交通省関東地方整備局Webサイト <http://www.ktr.mlit.go.jp/honkyoku/road/3kanjo/kenoudo/kanagawa.htm>（2018年1月15日アクセス）
- 国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所・中日本高速道路株式会社東京支社南アルプス工事事務所、清水工事事務所（2016）「中部横断自動車道（新清水JCT～増穂IC間）連絡調整会議（第2回）報道発表資料」2016年11月22日
- 国土交通省中部地方整備局飯田国道事務所（2013）「本格始動！青崩峠道路～青崩峠道路建設監督官詰所が新しく設置されます～」記者発表資料2013年3月28日
- 国土交通省中部地方整備局飯田国道事務所Webサイト「三遠南信自動車道とは」
<http://www.cbr.mlit.go.jp/iikoku/seibi/sanen/index.html>（2018年1月30日アクセス）
- 国土交通省中部地方整備局浜松河川国道事務所Webサイト「三遠南信自動車道とは」
<http://www.cbr.mlit.go.jp/hamamatsu/road/route474/>（2018年1月30日アクセス）
- 埼玉県（2017a）『平成26年度 埼玉の市町村民経済計算』
- 埼玉県（2017b）「徹底した企業誘致の取組 メイドイン埼玉で経済をより強く」埼玉県Webサイト <https://www.pref.saitama.lg.jp/a0002/room-seisaku/seisaku-037.html>（2017年12月21日アクセス）
- 相模原市（2016）『相模原市広域交流拠点整備計画』相模原市Webサイト <http://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/area/koikikoryu/citydev/22.html>（2018年1月4日アクセス）
- 桜井紀久・宮崎浩伸（1999）「知識資本の蓄積と生産性・国際競争力ーG5諸国に関する実証分析」『電力中央研究所報告』Y98020
- 佐藤泰裕・田淵隆俊・山本和博（2011）『空間経済学』有斐閣
- 須田寛・福原俊一（2014）『東海道新幹線50年の軌跡』JTBパブリッシング
- 総理府統計局調査部経済統計課（1965）『昭和38年事業所統計調査報告 第2巻全国編Ⅱ』総理府統計局
- 総理府統計局調査部経済統計課（1974）『昭和47年事業所統計調査報告 第3巻会社企業

- 編』総理府統計局
総理府統計局調査部経済統計課（1982）『昭和56年事業所統計調査報告 第3巻会社企業編』総理府統計局
- 総務庁統計局統計調査部経済統計課（1992）『平成3年事業所統計調査報告 第3巻会社企業編』総務庁統計局
- 総務省統計局（2002）『平成13年事業所・企業統計調査報告 会社企業に関する集計』
総務省・経済産業省（2013a）『平成24年経済センサスー活動調査 企業等に関する集計』
- 総務省・経済産業省（2013b）「平成24年経済センサスー活動調査 用語の解説」総務省統計局Webサイト <http://www.stat.go.jp/data/e-census/2012/kakuho/yougo.htm#e15>（2018年2月23日アクセス）
- 寺本光照（2013）『時刻表でたどる新幹線発達史』JTBパブリッシング
- 東海旅客鉄道株式会社（2014）『中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書（平成26年8月）』
- 東海旅客鉄道株式会社（2016）「中央新幹線品川駅新設（北工区・南工区）工事における環境保全について」『JR東海ニュースリリース』2016年1月20日
- 東海旅客鉄道株式会社（2017a）「全幹法第9条第1項に基づく添附図書 線路平面図」『中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その2）の認可申請について（平成29年9月25日）』
- 東海旅客鉄道株式会社（2017b）『ファクトシート2017』
- 東海旅客鉄道株式会社（2017c）「全幹法第9条第2項に基づく添附図書 予定運行図表」『中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その2）の認可申請について（平成29年9月25日）』
- 東海旅客鉄道株式会社（2017d）「全幹法第9条第2項に基づく添附図書 停車場平面図」『中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その2）の認可申請について（平成29年9月25日）』
- 東海旅客鉄道株式会社（2017e）「中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その2）の認可申請について」『JR東海ニュースリリース』2017年9月25日
- 東海旅客鉄道株式会社（2017f）「全幹法第9条第2項に基づく添附図書 線路縦断面図」『中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その2）の認可申請について（平成29年9月25日）』
- 東海旅客鉄道株式会社（2018）Webサイト <http://linear-chuo-shinkansen.jr-central.co.jp/>（2018年4月16日アクセス）
- 特許庁総務部企画調査課「特許行政年次報告書 統計・資料編」（各年版）
- 東日本旅客鉄道株式会社（2017）「品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン」『JR東日本プレスリリース』2017年3月31日

中津川市（2017）「リニア岐阜県駅周辺土地区画整理事業の事業計画を決定しました」
中津川市報道発表資料平成29年10月18日
中日本高速道路株式会社「高速道路開通情報」中日本高速道路株式会社Webサイト
<https://www.c-nexco.co.jp/corporate/operation/construction/open/smart.html>
(2018年1月15日アクセス)

藤田昌久・浜口伸明・亀山嘉大（2018）『復興の空間経済学』日本経済新聞出版社
三鬼商事株式会社「名古屋ビジネス地区 地区別平均賃料」『オフィスデータ』
<https://www.e-miki.com/market/nagoya/#chikubetu>

三鬼商事株式会社（2017）「MIKI OFFICE REPORT NAGOYA 2017」

Inoue Hiroyasu, Nakajima Kentaro, and Saito Yukiko Umeno, (2016) “The
Impact of the Opening of High-Speed Rail on Innovation,” RIETI Discussion
Paper Series, 17-E-304

中部圏経済白書2018

～好調が続く中部圏経済、そしてリニア時代に向けて～

2018年4月

制作発行 公益財団法人 中部圏社会経済研究所

担当：研究部

本書の著作権は、当財団に帰属します。
無断で複写・転載することをご遠慮ください。



公益財団法人

中部圏社会経済研究所

Chubu Region Institute for Social and Economic Research

〒460-0008

名古屋市中区栄四丁目14番2号 久屋パークビル3階

TEL:052-212-8790 FAX:052-212-8782

URL:<http://www.criser.jp>