

## ＜調査結果報告＞ 新名神開通による三重県内への観光消費がもたらす 経済波及効果は年間約 480 億円

株式会社百五総合研究所では、3月17日に新名神高速道路の「新四日市JCT－亀山西JCT」(以下、新名神)約22.9kmが開通することを受けて、新名神・東環開通効果検討会議(※1)が2月20日に発表した、新名神の開通により増加が期待される三重県内の観光消費額375億円(※2)を基礎データとして、新名神の開通が三重県内の観光関連産業やその他産業にもたらす「経済波及効果」について、推計を行った。

### 【推計結果の概要】

- 新名神の開通とそれによる東名阪自動車道の混雑・渋滞の緩和により増加が期待される「三重県内の観光消費額 375 億円」(※2)が三重県内の産業にもたらす「経済波及効果」は、直接効果 約 370 億円、1次波及効果 約 80 億円、2次波及効果 約 30 億円となり、それらを合計した効果は約 480 億円となった。
- 経済波及効果を産業別にみると、「宿泊業」、「飲食サービス」、「商業」、「娯楽サービス」、「運輸・郵便」、「飲食料品」、「石油・石炭製品」への効果が突出して高いほか、「対事業所サービス」、「電力・ガス・熱供給」、「農業」、「輸送機械」、「漁業」なども高く、幅広い産業に効果が及ぶことが期待される。
- 経済波及効果における粗付加価値誘発額は約 270 億円となり、県内 GDP (※3) の約 0.3% に相当し、その分の GDP 押し上げ効果があるといえる。

### 【推計手法】

三重県「平成 23 年(2011 年)三重県産業連関表」(107 部門)を用いた産業連関分析。

(※1) 国、高速道路会社、県、沿線市町で構成された会議 [2019 年 1 月 31 日設立]

(※2) 基礎データ(375 億円)について

国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所が、2018 年 11 月に、三重県内の観光地への来訪割合の高い県(三重県含む 7 府県)に居住する個人を対象に、新名神開通とそれによる東名阪の混雑・渋滞の緩和により、三重県への来訪回数がどれくらい増えるか等について web アンケートし、三重県での観光客消費単価等を用いて算出したもの。金額は年あたり。

- 調査対象：三重県、愛知県、岐阜県、静岡県、滋賀県、京都府、大阪府の一部地域の個人
- 回答数： 2,884 件
- 調査時期：2018 年 11 月
- 観光消費額 = 車で出かけられる環境にある人口 × 来訪回数の変化(増加回数) × 観光消費額単価(観光庁より)

(※3) 名目県内総生産。平成 28 年度速報。

【担当】株式会社百五総合研究所 地域調査部 谷ノ上(たにのうえ)

三重県津市岩田 21 番 27 号 TEL059-228-9105、080-6961-5358

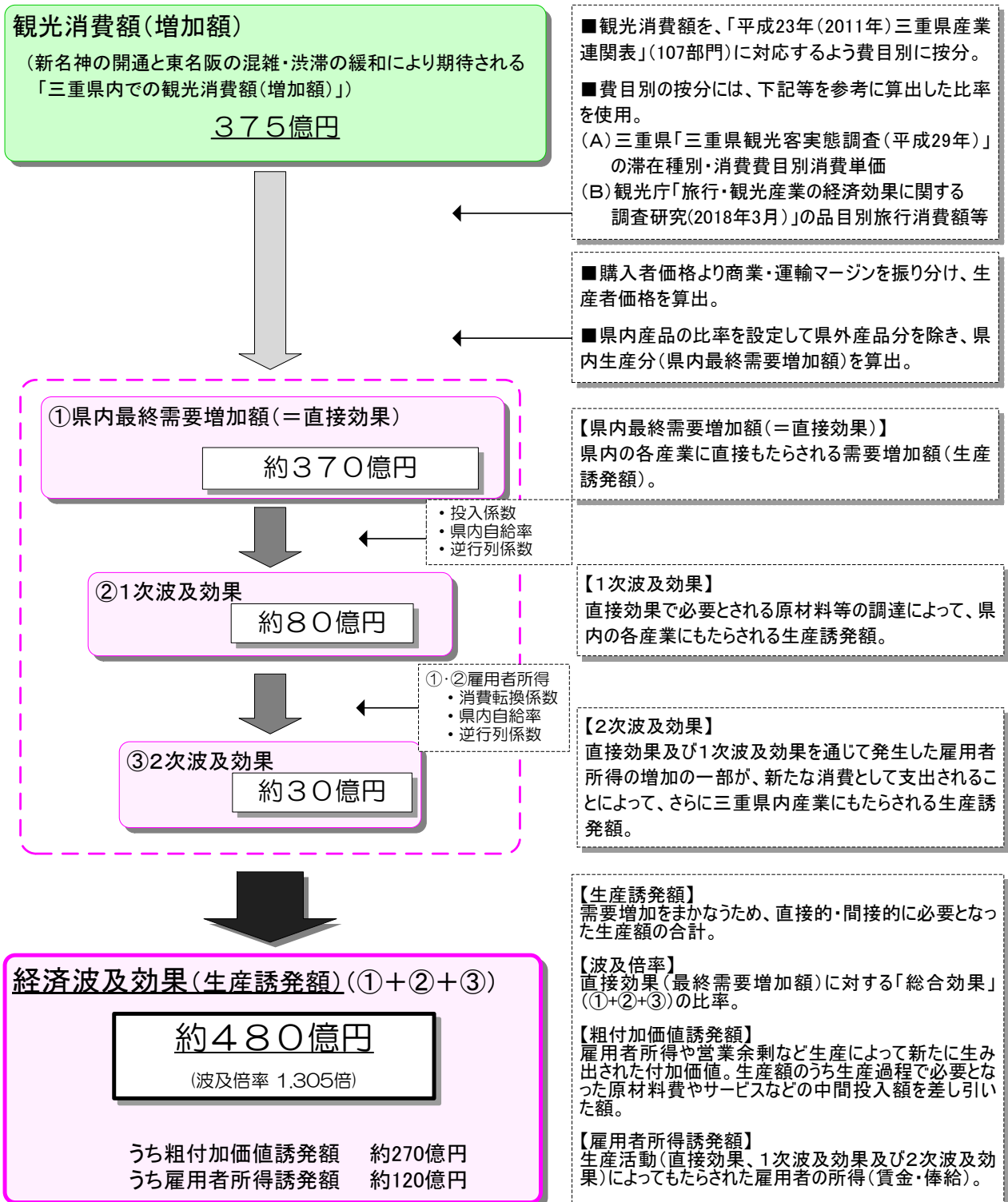
**【推計結果】**

**1. 経済波及効果の推計フロー**

新名神・東環開通効果検討会議が2月20日に発表した、新名神の開通により増加が期待される三重県内の観光消費額 375 億円を基礎データとして、新名神の開通が三重県内の観光関連産業やその他産業にもたらす「経済波及効果」について、「平成 23 年（2011 年）三重県産業連関表（107 部門）」を用いて推計を行った。

推計フローは以下の通りとし、推計方法の詳細は次項以降に示す。

**■経済波及効果の推計フロー**



## 2. 推計の対象

三重県内における観光消費額（増加額）375 億円が発生すると仮定した場合に、その観光消費額（増加額）が三重県内にもたらす経済波及効果について推計した。

なお、観光消費額（増加額）を日帰り客・宿泊客別にみると、下表のとおりとなる。

### ■観光消費額（増加額）（滞在種別）

	<b>375</b>
日帰り客	191
宿泊客	184
	(億円)

資料：国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所より提供

## 3. 最終需要額の推計

### 3.1 観光消費額の費目別按分①

産業連関分析を行うにあたり、産業連関表の産業部門に対応するように、観光消費額（増加額）375 億円を消費費目別に分ける必要がある。旅行中の消費行動や消費額には、日帰り客と宿泊客で傾向に差異がみられることから、滞在種別かつ消費費目別にこれを按分する。

按分にあたっては、三重県に來訪する観光客の消費傾向を反映させるため、三重県「三重県観光客実態調査」（平成 29 年）の滞在種別かつ利用費目別の 1 人あたりの消費単価から費目別比率を算出し、その比率を用いて観光消費額（増加額）を按分した。

#### ■滞在種別かつ消費費目別の金額比率（「三重県観光客実態調査」より算出）

	交通費	宿泊費	土産代	飲食費	入場料	その他	利用総額(円)
日帰り客	19.2%	0.0%	34.4%	30.7%	13.2%	2.5%	6,304
宿泊客	8.8%	53.8%	13.7%	16.2%	7.0%	0.5%	25,784

※三重県「三重県観光客実態調査」（平成 29 年）「平均利用額（利用内訳）」の滞在種別かつ利用費目別の利用金額より算出。

※「交通費」は全額三重県内で支払った分。「その他」は体験料、日帰り入浴料。

#### ■滞在種別かつ消費費目別の観光消費額（増加額）

	合計額	交通費	宿泊費	土産代	飲食費	入場料	その他
日帰り客	191	37	0	66	59	25	5
宿泊客	184	16	99	25	30	13	1
合計額(億円)	375	53	99	91	88	38	6

### 3.2 観光消費額の費目別按分②

「滞在種別かつ消費費目別の観光消費額（増加額）」を、さらに、産業連関表の産業部門（107部門）に対応するように費目内訳を仮定した。

「交通費」については、新名神開通に伴う観光消費額（増加額）のため、自動車で来訪する前提とし、その費目内訳は、ガソリン代、駐車場代、高速道路料金と仮定した。費目内訳別の観光消費額は、観光庁「旅行・観光産業の経済効果に関する調査研究(2018年3月)」の「品目別旅行消費額」（国内旅行：宿泊・日帰り旅行別、観光・レクリエーション）の交通費内訳を参考に算出した金額比率を用いて、按分した。

「土産代」については、費目内訳を、観光庁「旅行・観光産業の経済効果に関する調査研究(2018年3月)」の「品目別旅行消費額」（国内旅行：宿泊・日帰り旅行別、観光・レクリエーション）を参考に、三重県内で購入する土産であること等も考慮のうえ仮定し、その金額比率を用いて消費額を按分した。

「その他」については、三重県「三重県観光客実態調査」（平成29年）で、体験代、日帰り入浴料と定義されていることから、この費目で半々に按分した。

■消費費目別の観光消費額（増加額）（部門分類）

費目	内訳	観光消費額（億円）			産業連関表対応部門（107部門）	
		日帰り客	宿泊客	合計		
交通費		37	16	53	—	
	ガソリン代	18	7	25	028	石油製品
	駐車場代	4	2	7	082	運輸附带サービス
	高速道路料金代	14	7	21	082	運輸附带サービス
宿泊費		0	99	99	101	宿泊業
土産代		66	25	91	—	
	農産物	6	1	7	001	耕種農業
	水産品	4	2	6	005	漁業
	農水産加工品、菓子類、その他食料品	37	17	53	009	食料品
	繊維製品	10	2	12	014	衣服・その他の繊維既製品
	木製品	1	0.3	1	015	木材・木製品
	紙製品	1	0.3	1	018	紙加工品
	出版物	1	0.3	2	019	印刷・製版・製本
	化粧品	0.5	0.3	1	027	化学最終製品
	陶磁器	2	1	3	035	陶磁器
	その他	4	1	5	061	その他の製造工業製品
飲食費	飲食店での支出	59	30	88	102	飲食サービス
入場料	観光施設等入場料	25	13	38	104	娯楽サービス
その他		5	1	6	—	
	体験代	2	0.4	3	104	娯楽サービス
	入浴料	2	0.4	3	103	洗濯・理容・美容・浴場業
		191	184	375		

### 3.3 最終需要増加額の推計

「消費費目別の観光消費額（増加額）（部門分類）」のうち、三重県内における需要増加額となる金額のみを最終需要増加額とする。

観光消費額（増加額）は購入者価格であるため、商業・運輸マージンを振り分け、生産者価格を算出し、生産者価格のうち県内産分とみなされる金額を以下のとおり部門ごとに設定し、県外産分を除外し、部門別の県内最終需要増加額を算出する。

「交通費」は、データの基礎とした「三重県観光客実態調査」で、県内での支払い額と定義しているため、全額を県内需要増加額とする。「土産代」については、三重県内の土産の特性を考慮のうえ県内産の比率を設定し、それを乗じた額を県内需要増加額とする。サービス部門における消費額、購入者価格に含まれる商業・運輸マージン額は、全額を県内需要増加額とする。

その結果、県内における最終需要増加額は371億円となった。

## 4. 経済波及効果の推計

### 4.1 経済波及効果

観光消費額(増加額)375億円がもたらす経済波及効果について推計した結果は以下のとおり。経済波及効果（生産誘発額）は、直接効果（県内最終需要増加額）371億円、1次波及効果81億円、2次波及効果32億円となり、それらを合計した効果は484億円となった。

また、経済波及効果によってもたらされる粗付加価値誘発額は268億円、雇用者所得誘発額は115億円、雇用創出効果は5,191人となった。

なお、波及倍率は、直接効果（県内最終需要増加額）の1.305倍となった。

■経済波及効果の内容

	経済波及効果 (生産誘発額) (億円)	粗付加価値 誘発額 (億円)	雇用者所得 (賃金・俸給) 誘発額 (億円)	波及倍率 (倍)	雇用創出効果 (人)
直接効果（県内最終需要増加額）	371	209	93	-	4,435
1次波及効果	81	46	16	-	565
2次波及効果	32	14	6	-	190
合計	484	268	115	1.305	5,191

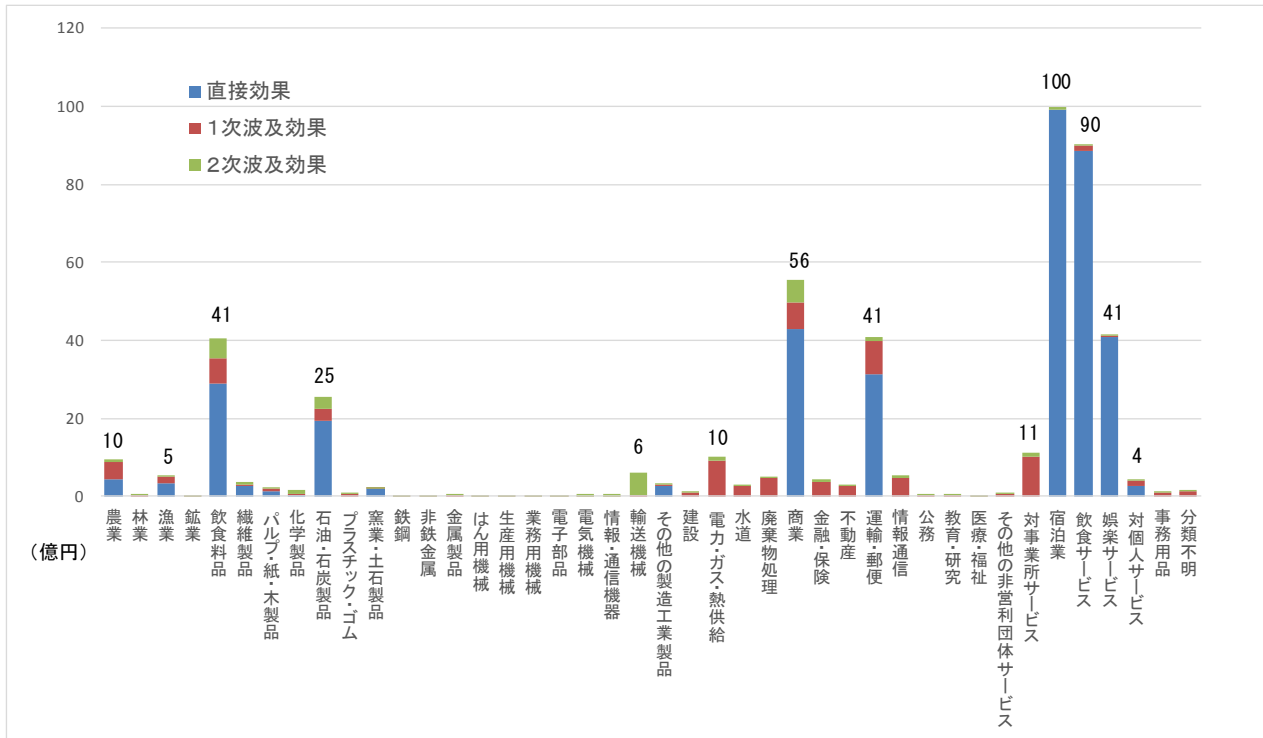
※億円単位まで表記しているため、p.2のフローの値とは一致しない。

## 4.2 経済波及効果（産業別）

三重県内への経済波及効果（生産誘発額）について、産業部門（42部門）別にみると以下の通りとなる。

効果が高い産業についてみると、「宿泊業」、「飲食サービス」、「商業」、「娯楽サービス」、「運輸・郵便」、「飲食料品」、「石油・石炭製品」が突出しているほか、「対事業所サービス」、「電力・ガス・熱供給」、「農業」、「輸送機械」、「漁業」など、幅広い産業で波及効果が期待される。

■経済波及効果（産業別）





## 5. まとめ

新名神は、全国渋滞ワースト上位にランキングされる東名阪（四日市 JCT～亀山 JCT）（※4）とダブルネットワークを形成することでその渋滞緩和に寄与し、国と地域を支える大動脈の一つとなる。開通により、交通量の分散、災害・救急医療時の輸送路確保、物流の効率化、地域の経済・産業の活性化など様々な効果が期待されるなか、観光誘客への期待は大きい。

三重県の観光地を訪れる観光客の7割弱は愛知県や大阪府などの県外からで、その約8割は自家用車を利用している。東名阪（四日市 JCT～亀山 JCT）では休日や観光シーズンの渋滞が慢性化しており、国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所のアンケートでは、東名阪の三重県区間の混雑・渋滞を避けて三重県内での観光・レジャーを控えた経験のある人は、三重県を含む近隣7県で約3割を占めることもわかった。このような三重県の現状を踏まえると、新名神の開通と東名阪の混雑・渋滞の緩和による観光誘客への期待は大きい。

観光に関連する産業は、労働集約型でかつ裾野が広いことから、とりわけ地域内の幅広い産業や雇用に大きな効果をもたらす。

また、三重県には全国有数の観光地が多数ある。国土交通省のアンケートでは、開通後に来訪したい観光地として、道路沿線地だけでなく伊勢鳥羽志摩や東紀州地域などの観光地も上位にあがっており、この効果が、県内全域に行きわたることが期待される。

一方、同時に観光施設や宿泊施設、サービスエリアなどの受入れ体制の整備・充実に望む声も多い。本件の観光消費額とその効果はあくまで「潜在的な需要」である。地域としてのポテンシャルが高まりつつあるこの好機をいかに活かし、魅力ある選ばれる観光県となれるか期待したい。

（※4）国土交通省「渋滞ランキングのとりまとめ」より

以上

### <※推計結果についての主な留意事項>

- ・ 経済波及効果の推計には、「平成 23 年（2011 年）三重県産業連関表」（107 部門・42 部門）を使用。投入は 107 部門別に行い、部門別結果は 42 部門別で集計。
  - ・ 経済波及効果の地理的範囲は三重県内全域。年あたりの効果。
  - ・ 波及効果は、2 次波及効果まで推計する。
  - ・ 単位未満を四捨五入しているため、合計と一致しない場合がある。
- 産業連関分析モデルでは、以下の基本前提のもとに作成され、分析が行われていることに留意する。
- ・ 全ての生産は、最終需要を満たすために行われる。
  - ・ 1 つの生産物（商品）は、ただ 1 つの産業部門から供給され（各商品と各産業部門は 1 対 1 の関係）、短期的にはそれが変化しないものとする。
  - ・ 生産を行う上での供給制約は、一切ないものと仮定する。
  - ・ 生産波及は、途中段階で中断することなく、最後まで波及するものとする。需要の増加には、全て生産増で対応し、在庫取り崩し等による波及の中断はないものとする。
  - ・ 需要量が 2 倍になれば原材料投入量も 2 倍になるという「線形的な比例関係」を仮定しており、規模の経済性は考慮されない。
  - ・ 時間の概念はなく、経済波及効果の発生時期を明らかにすることはできない。生産波及効果の達成される時期は明確ではない。
  - ・ 2 次波及効果の計算は、雇用者所得のみを対象としている。
  - ・ 雇用創出効果とは、波及効果の生産規模に必要な雇用者数。ただし全て雇用増加に結びつくわけではなく、実際の雇用者数とは異なる。実際の雇用者数は、事業実施主体の総合的判断において決定され、時間外労働での対応や過剰労働力の充当などが考えられる。