

調査レポート

復興道路の整備に伴う経済波及効果

はじめに

まもなく東日本大震災から6年を迎えるが、沿岸被災地域をはじめ本県は未だ復興の途上にある。こうした中、県が復興実施計画で「復興道路」と位置付けている「三陸沿岸道路」「宮古盛岡横断道路」及び「東北横断自動車道釜石秋田線（釜石～花巻）」については、震災以降、急速に整備が進められており、国は平成32年度までに全線の約9割について開通する見通しであることを公表している。

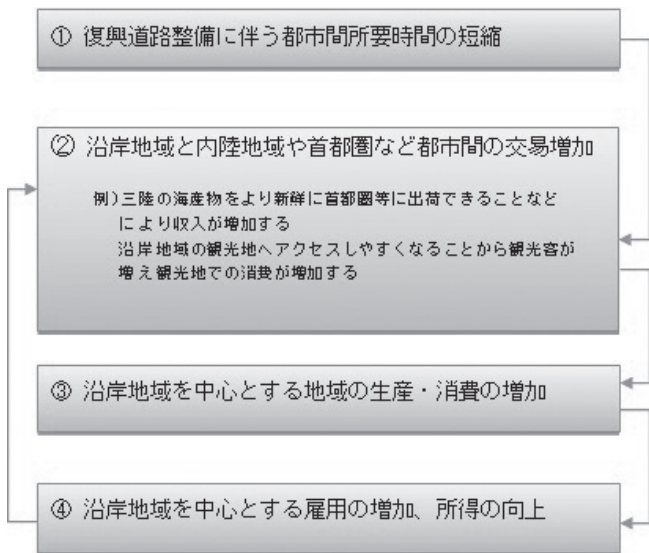
復興道路の整備は、被災した沿岸地域の復旧・復興を加速させるとともに、都市間所要時間の短縮による産業振興や観光客誘致などにより沿岸地域だけでなく本県全域の経済に大きく寄与するほか、東北、首都圏等にもその効果が波及するものと考えられる。当研究所では県と連携して復興道路の経済波及効果を分析、試算した。

1. 試算の内容

今回試算した内容は、三陸沿岸道路などの復興道路の整備に伴う岩手県及び全国への経済波及効果である。

具体的には、統計データを基に経済モデル（空間応用一般均衡モデル）を使用して、復興道路

図表1 経済波及効果のイメージ



の整備に伴う都市間所要時間の短縮や輸送費の削減に伴う生産や所得の増加など、経済面の波及効果を捉えて数値化したものである（図表1）。

2. 試算の前提条件等

(1) 試算の対象とする道路

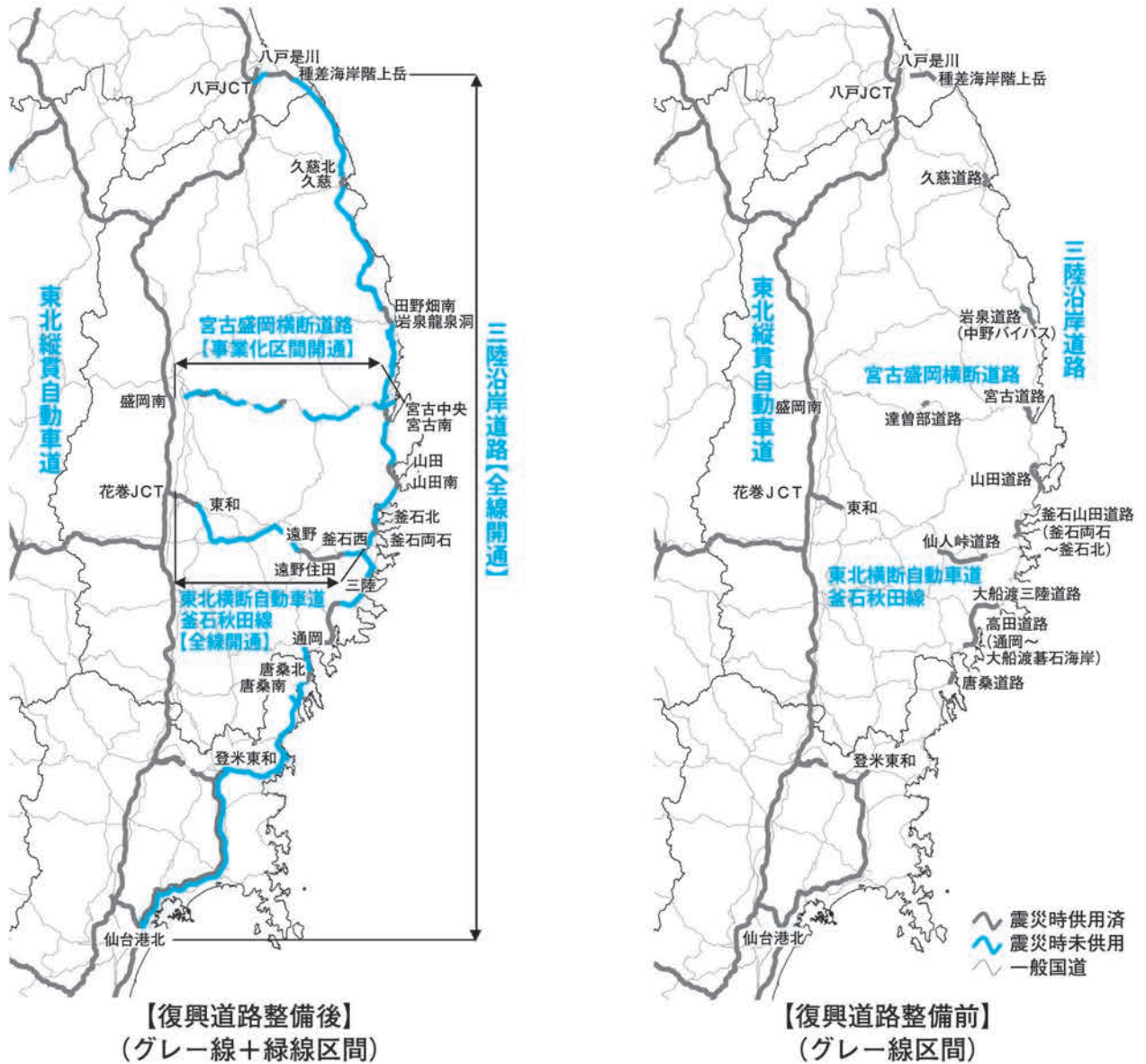
今回の試算では、「三陸沿岸道路」（宮城県仙台港北インターチェンジ（IC）～青森県八戸ジャンクション（JCT）間）、宮古盛岡横断道路（宮古～盛岡間）、「東北横断自動車道釜石秋田線」（釜石JCT～花巻JCT間）の3路線について、平成23年3月の東日本大震災以降に完成する区間を対象とした（図表2）。

(2) 所要時間の設定

各路線の所要時間は、整備前の現況道路は「平成22年道路交通センサス」（国土交通省）に基づき旅行速度を設定し、整備後の将来道路については法定速度を設定することで計測した。

その結果、「三陸沿岸道路」は整備後の所要時間が4時間25分となり、整備前から3時間10

図表2 試算の対象とする道路



図表3 各路線の所要時間と整備による時間短縮効果

路線名	ケース	起点	終点	距離	所要時間	時短効果
三陸沿岸道路	整備前 (国道45号)	国道45号 仙台港北ICタッチ部	八戸JCT付近	400km	7時間35分	3時間10分
	整備後	仙台港北IC	八戸JCT	367km	4時間25分	
宮古盛岡横断道路	整備前 (国道106号)	国道106号の県道 宮古岩泉線交差点	盛岡南IC	103km	1時間45分	30分
	整備後	松山IC	盛岡南IC	77km	1時間15分	
東北横断自動車道 釜石秋田線 (釜石～花巻)	整備前 (国道283号)	国道283号 釜石中央ICタッチ部	花巻JCT (東和ICからは横断道)	81km	1時間30分	25分
	整備後	釜石JCT	花巻JCT	79km	1時間5分	

分の時間短縮効果がみられた(図表3)。同様に、「宮古盛岡横断道路」の整備後の所要時間は1時間15分で30分の時間短縮効果、「東北横断自動車道釜石秋田線(釜石～花巻)」の整備後の所要時間は1時間5分で25分の時間短縮効果がそれぞれみられた。

(3) 使用する経済モデル

今回、経済波及効果の試算に使用した経済モデルは、「空間応用一般均衡モデル」である。空間応用一般均衡モデルとは、各種経済統計や道路網を入力データとして、復興道路の整備に伴う企業の生産活動や雇用の増加、家計の所得と消費活動の増加などの効果を地域別に捉えるものである。

対象地域は、国土交通省が定義する全国207の生活圏とする。本県の生活圏は「盛岡」「北上中部」「両磐」「宮古」「釜石・大船渡」の5つに分けられる(図表4)。

入力するデータは、「平成25年度県民経済計算(内閣府)の各県の県内総生産」、「平成17年地域間産業連関表(経済産業省)の地域間交易額」、「平成21年経済センサス(総務省)の生活圏別従業者数などである。

3. 試算結果

これらの前提条件と経済モデルから試算され

図表4 本県の生活圏区分

盛 岡	盛岡市、久慈市、二戸市、八幡平市、滝沢市、雫石町、葛巻町、岩手町、紫波町、矢巾町、普代村、軽米町、野田村、九戸村、洋野町、一戸町
北上中部	花巻市、北上市、奥州市、西和賀町、金ヶ崎町
両 磐	一関市、平泉町
宮 古	宮古市、山田町、岩泉町、田野畑村
釜石・大船渡	大船渡市、遠野市、陸前高田市、釜石市、住田町、大槌町

る復興道路の整備に伴う経済波及効果は、本県では年間540億円の県内総生産の増加となる。これは、平成25年県内総生産(実質)4兆8275億円の1.1%に相当する(図表5)。なお、この効果は本県沿岸地域と仙台圏や首都圏などの消費地との近接性が高まることに起因することから、一時的なものではなく、復興道路の整備完了以降、継続的に見込まれるものである。

東北では同じく760億円の効果、首都圏では190億円の効果となり、全国では1090億円の効果と試算される。

10億円以上の大きな経済波及効果が見込まれ

図表5 復興道路整備に伴う経済波及効果(1年間当たり)

岩 手	540億円
東 北	760億円
首都圏	190億円
全 国	1,090億円

るのは、本県の「宮古」と「釜石・大船渡」のほか、青森県の「南部」(八戸市、十和田市等)、「下北」(むつ市等)、宮城県県の「仙台」(仙台市、塩竈市等)、「石巻」(石巻市、気仙沼市等)、千葉県の「船橋」(船橋市、市川市等)、東京都の「23区」、神奈川県県の「横浜」(横浜市)の9つの生活圏となっている(図表6)。

おわりに

以上より、復興道路の整備は本県沿岸地域を中心とした八戸市や仙台市までの復興道路の沿線のみならず、首都圏まで広く経済波及効果を生

もたらすことがわかった。

一方、今回の試算では過去の統計データ等を基礎としているため、これまでの経済トレンドを継承したものとなっており、経済波及効果として捉えきれない部分もある。例えば、復興道路の整備に伴う新規企業立地や訪日外国人旅行者（インバウンド）の増加などである。

実際に、釜石市に物流センターが建設され宮古港にもフェリー航路が開設予定であるなど、本県沿岸地域のヒトとモノの流れは大きく変化しているが、これらには復興道路の整備が少なからず契機となっているものと考えられる。

また、本県が十分に取り込めていないインバウンド需要は「団体旅行から個人旅行」へ、「モノ消費からコト消費」へと変化しており、今後、本県にそうしたインバウンド需要を呼び込む際に、復興道路は内陸地域と沿岸地域を結び、広く県内を周遊することを可能とする手段として、大いに活用されるであろう。

復興道路の整備は本県にとって大きなチャンスである。官民それぞれが知恵を出し合い有効な活用策を展開することで、そのもたらされる経済波及効果はより大きなものとなり、本県の持続的な成長に寄与するであろう。

（副部長・沢田 茂、研究員・澤田 恭範）

図表6 生活圏別の経済波及効果の全国分布

