

そもそも経済効果って何だ？

リニア開業後の経済効果は少なくとも10.7兆円、といわれているけれど 三菱UFJリサーチ試算

経済効果とは

2027年に東京・名古屋間の開業を目指すリニア中央新幹線の駅やルート案が発表されました。東京と名古屋を約40分で結ぶと言われています。現在のぞみで1時間40分が1時間短縮されます。このJR東海の一大事業はどのような経済効果をもたらすのでしょうか。また、リニアは地域活性化につながるのでしょうか。

この時間短縮がもたらす経済効果は10.7兆円(三菱UFJリサーチ試算)などと言われています。リニア効果などと言われマスコミなどこぞってリニア待望論を展開しています。そもそもどうやって数字を出しているのでしょうか。

「事業効果」と「施設効果」

経済効果は2つに分けられて考えられます。「事業効果」とはリニア建設工事にかかる効果で、主に建設業界で出てきます。建設投資額は約5.1兆円。それに伴う生産誘発効果はだいたい5兆円くらいと見ており、事業効果としては合わせて10兆円くらいになります。具体的にはリニア車両や線路、駅への投資のほか、誘発効果として建設業界以外にも、例えばコンクリートや鉄鋼の資材発注など他業種にも回ります。

もう一つは、「施設効果」ですが、これは開業以降にリニアを利用することによって生まれる効果です。主に時間短縮で得られる利便性が、ビジネスや観光にもたらす効果をいいます。

施設効果は50年間の合計が10.7兆円

しかし、こちらはあくまでも利用者が利用して出てくる効果で、すぐには現れてこない数字です。やはり経済効果で潤うのは建設業界や資金を融資する銀行ということになるのです。「施設効果」は公共事業をはじめ事業を進めるときの費用対効果(かけた費用に対しどれくらいの効果があったのか)を見るとき重要な数字です。あたかも効果10兆円を超える効果が生まれるかのようには専門家は言っていますが、この試算にしても50年間の合計の試算です。

都合のよい数字で建設を煽る経済専門家

建設推進のため都合のよい数字を切り張りしてあたかも、経済効果があるように語っています。この数字はあくまで願望ということを忘れないでください。こうならなかったとしてもコンサルタントと称する人は責任を取るわけではありません。一つの会社が東海道新幹線とリニア中央新幹線と競合路線を運営していくわけですから経営の困難は目に見えています。

あくまでも試算である以上は、建設推進側の思惑でしかない。

とらぬ狸の皮算用