

# オリンピック経済効果シリーズ②

## 五輪開催に伴う投資拡大効果

経済調査部 首席エコノミスト

山本康雄

03-3591-1243

yasuo.yamamoto@mizuho-ri.co.jp

- 東京オリンピック開催を契機に、首都圏の交通インフラ整備や電線地中化工事が加速するほか、民間企業の設備投資も活性化することが期待される。
- みずほ総合研究所の試算では、東京オリンピック開催に伴う投資拡大効果は総額12.3兆円（公共投資1.7兆円、民間設備投資10.6兆円）に達する。
- 日本再興戦略に含まれる投資活性化策（法人税率引き下げ、国家戦略特区等）との相乗効果により、投資拡大効果はさらに膨らむ可能性もある。

### 1. 首都圏の交通インフラ整備の事業費は2.2～2.7兆円

東京オリンピック・パラリンピック開催までに見込まれる経済効果のうち、もっとも金額が大きくなる可能性が高いのは、首都圏の都市インフラ整備が進んだり、民間企業による設備投資が活性化したりすることによる投資拡大効果であろう。

もともと昨年6月に策定された日本再興戦略（今年6月に改訂）では、東京など大都市の都市機能充実を通じて、競争力を向上させることが目標とされていた。2020年の東京オリンピック開催決定は、こうした動きを加速する効果を持つとみられる。

図表1 首都圏の主な交通インフラ整備計画

		事業費	現状
道路	首都高速道路の老朽化対策	7,900～9,100億	進行中
鉄道	「地下鉄8号線」延伸（東京メトロ半蔵門線住吉駅～有楽町線豊洲駅間）	1,260億	計画段階
	「新空港線」整備（JR蒲田駅～京急線蒲田駅間）	1,080億	計画段階
	「都心直結線」整備（京急線泉岳寺駅～新東京駅～京成線押上駅間）	4,000億	計画段階
	JR山手線新駅	不明	JRが正式発表
	ゆりかもめ延伸	不明	計画段階
	地下鉄新線（晴海～銀座）	不明	計画段階
バス	BRT（バス高速輸送システム）導入	18億	計画段階
空港	羽田空港の新滑走路	6,200～9,700億	検討中
	成田空港の新滑走路	1,000～1,200億	検討中
その他	湾岸ロープウェイ（江東区）	200～250億	計画段階
総額（金額判明分）		2.2～2.7兆円	

（注）BRTの金額は中央区の計画分。

（資料）首都高速道路株式会社「首都高速道路構造物の大規模更新のあり方に関する調査研究委員会提言」（2013年1月）、各種報道資料等より、みずほ総合研究所作成

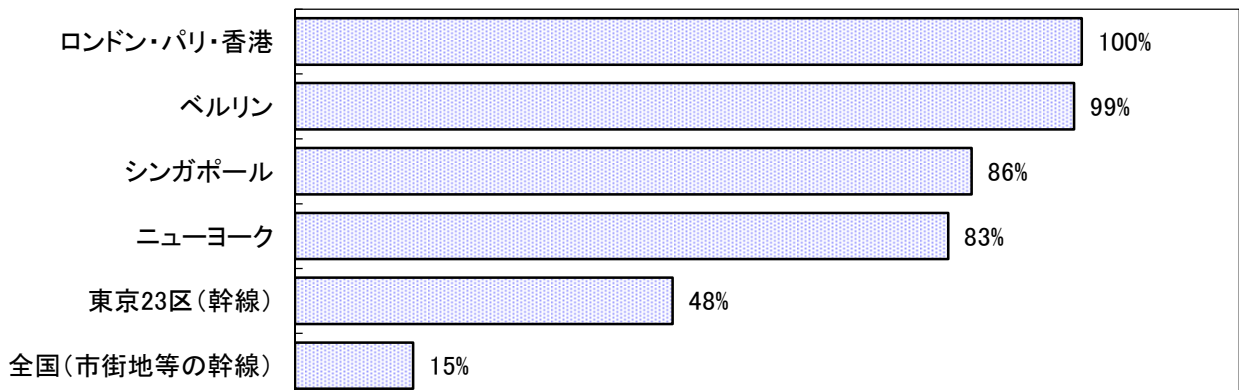
海外からのアクセス改善や国内での移動時間短縮のため、道路・鉄道・空港などの交通インフラ整備が進むことへの期待は特に強い。2020年にかけて整備が進むと見込まれる主な交通インフラには、（前ページ図表1）のようなものがある。この中には首都高速の老朽化対策やJR東日本による山手線新駅建設など、すでにある程度決定済みのプロジェクトが含まれる一方、まだ計画段階で実現が不透明なものも多い。また、計画自体はオリンピック開催が決定する前から存在していたプロジェクトが多く、オリンピック効果を明確に切り出すことは難しい。しかし、五輪開催が都市の国際化・効率化を進める機運を高め、プロジェクトの実現を後押しする側面があることは確かであろう。これらの交通インフラ整備に伴う事業費は、金額が判明している分だけで合計2.2～2.7兆円に達している。さらに、今後、新たなプロジェクトが浮上してくる可能性もある。

## 2. 無電柱化の加速にも期待（前倒し効果は約7,500億円）

東京でのオリンピック開催は、都市部の電柱地中化を加速するきっかけにもなりうる。都市部における電柱の存在は交通の妨げとなるほか、景観も損ねる。日本では1980年代後半から電線の地中化（無電柱化）が順次進められてきたが、現在でも海外の主要都市に比べて多くの電柱が残っている。日本の無電柱化率（2012年度末時点、国土交通省調べ）は、全国（市街地等の幹線道路）で15%、東京23区（幹線）でも48%にとどまっている（図表2）。ロンドン・パリ・香港の無電柱化率は100%、シンガポールやニューヨークも80%を超えており、東京をはじめとする日本の都市が遅れをとっていることは明らかである。

現在は、社会資本整備重点計画（2012年8月閣議決定）に基づき、2016年度までに全国（市街地等の幹線道路）の無電柱化率を18%に引き上げることを目標に整備が進められている。その後の計画は未定だが、都市機能の強化・景観の改善に向け、現状よりも速いペースで整備を進める計画が策定される可能性が高い。みずほ総合研究所が一定の仮定のもとに試算<sup>1</sup>したところ、2017～2020年度に無電柱化のペースが加速することに伴う事業費（増加分）は累計で約7,500億円となる。

図表2 主要都市の無電柱化率



(注) 東京23区（幹線）および全国（市街地等の幹線）は、2012年度末時点（国土交通省調べ）  
 (資料) 国土交通省資料より、みずほ総合研究所作成

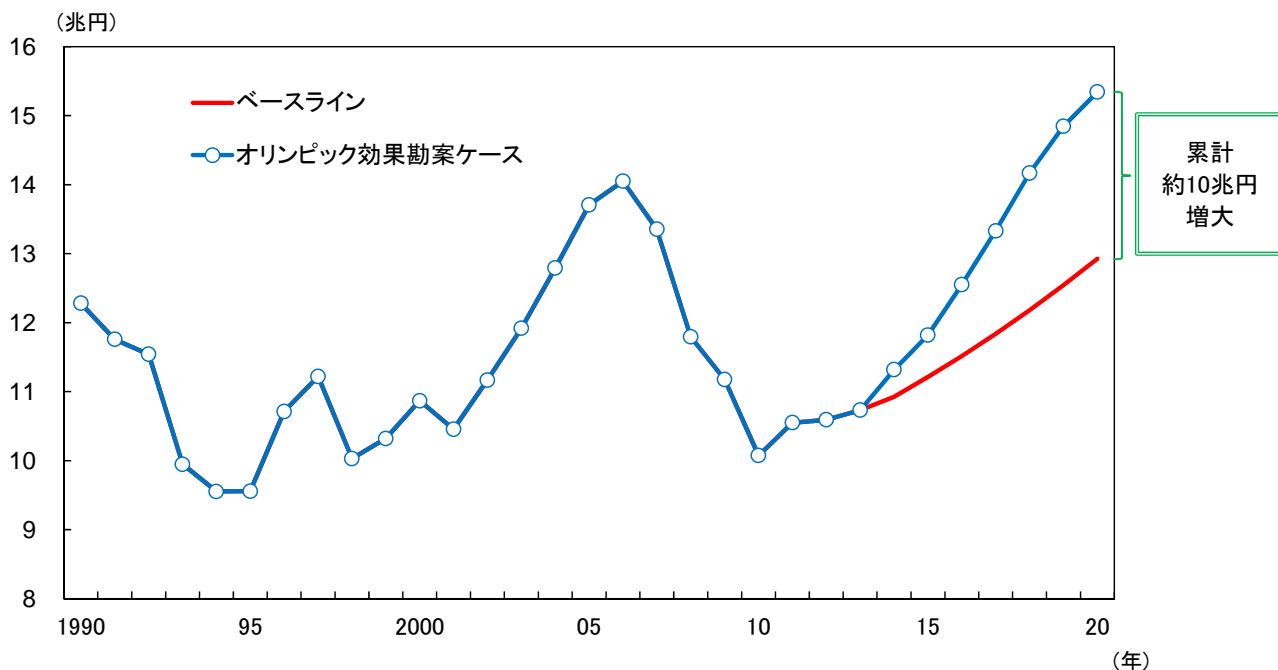
### 3. 民間企業の設備投資活性化効果は、約 10 兆円

交通インフラや電線地中化のほかにも、首都圏を中心に様々な形で投資が活性化することが期待できる。例えばオリンピック開催を契機に市街地の再開発が進めば、一帯のオフィスビルや商業施設の建て替えが促進される。また、オリンピック開催によって増加する外国人観光客の取り込みを意識して、飲食店や宿泊施設の新設・リニューアルが活発になる。次世代通信インフラの整備が加速することなども期待できるだろう。

みずほ総合研究所では、オリンピック開催によって投資が促される業種として、①サービス業（飲食店・宿泊施設など）、②不動産業（複合施設・オフィスビルなど）、③運輸・通信業（交通インフラ・通信インフラなど）、④卸・小売業（物流施設・商業施設など）の4業種を想定した。その上で、1都3県（東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県）のこれら4業種の設備投資が活性化する効果を、2015～2020年度累計で約10兆円と試算<sup>2</sup>した（図表3）。

なお、この金額には前述した交通インフラ（2.2～2.7兆円）のうち、民間企業が主体となるものを含んでいる。本稿で述べてきた投資活性化効果を公共投資と民間投資に分けて整理しなおしたのが、（次ページ図表4）である。公共・民間を合わせた投資増は総額12.3兆円（公共投資1.7兆円、民間設備投資10.6兆円）となる。

図表3 五輪関連業種の首都圏における設備投資額



(注) 五輪関連4業種（サービス業、不動産業、運輸・通信業、卸・小売業）の1都3県（東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県）における設備投資額。1990年価格。

(資料) 内閣府「都道府県別民間資本ストック」などより、みずほ総合研究所試算

#### 4. おわりに ～ 日本再興戦略との相乗効果が投資活性化の条件

以上の試算は一定の仮定に基づくものであり、不確定要素も多い。特に、アベノミクスの第三の矢である日本再興戦略の成否は、オリンピック開催効果の大きさを左右するであろう。法人税率引き下げや国家戦略特区をはじめとする様々な投資活性化策が功を奏し、民間企業の投資拡大機運が高まれば、オリンピック開催による投資拡大効果が本稿の試算を上回ることもありうる。一方で、日本再興戦略に含まれる諸施策の進捗が遅れた場合には、オリンピック開催が民間投資を刺激する度合いが小さくなってしまいうリスクもある。

その意味で、日本再興戦略の成功は、東京オリンピック開催の経済効果を極大化する条件であると言えるだろう。

図表4 東京オリンピック開催に伴う投資拡大効果の整理

	金額 (兆円)	内容
公共投資	1.7	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 首都圏交通インフラのうち、公的機関が事業主体となるもの(首都高速の老朽化対策など)。</li><li>・ 電線地中化工事</li></ul>
民間設備投資	10.6	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 1都3県(東京・神奈川・千葉・埼玉)の五輪関連4業種(サービス業、不動産業、運輸・通信業、卸・小売業)の投資が加速する効果。</li><li>・ 首都圏交通インフラのうち、民間企業が事業主体となるものを含む(運輸業)。</li><li>・ 耐震化工事の加速(注)</li></ul>
合計	12.3	

(注) 耐震化工事の加速(約0.4兆円)については本稿では触れていない。近日リリース予定のオリンピック経済効果シリーズ③に解説を掲載予定。

(資料) 各種資料より、みずほ総合研究所作成

1 <無電柱化の事業費の試算方法>

(1) 全国（市街地等の幹線）の無電柱化率（2017～2020年度）について、下表のようにベースラインと加速ケースを想定。

参考図表 1 無電柱化の推進状況

無電柱化計画期			無電柱化率 (%)
①	1986～1990年度	電線地中化計画(第一期)	1.9
②	1991～1994年度	電線地中化計画(第二期)	3.5
③	1995～1998年度	電線地中化計画(第三期)	5.3
④	1999～2003年度	新電線類地中化計画	9.0
⑤	2004～2008年度	無電柱化推進計画	15.0
⑥	2011～2016年度	社会資本整備重点計画	18.0
⑦	2017～2020年度		20.4(ベース) 23.0(加速)

(注) 1. 無電柱化率（道路：国道、都道府県道）＝市街地における無電柱化済み延長/市街地道路総延長。  
2. 表中の無電柱化率は、計画期間最終年度の値。①～⑤は実績値、⑥は目標値。  
3. ベースラインは、現行の社会資本整備重点計画並みのペースで無電柱化が進むと想定  
加速ケースは、過去にもっともペースが速かった2004～2008年度（⑤）並みのペースを想定  
(資料) 国土交通省などよりみずほ総合研究所作成

(2) ベースラインと加速ケースの事業費の差を計算(1km当たり事業費は、国土交通省資料より)

- ①加速ケースの無電柱化延長（2020年度）11,812km－ベースライン10,476km＝1,336km  
②1,336km×5.6億円(1km当たり事業費)＝7,484億円

2 <民間設備投資拡大効果の試算方法>

・1都3県（東京・神奈川・千葉・埼玉）の五輪関連4業種（サービス業、不動産業、運輸・通信業、卸・小売業）について、下記の仮定の下で設備投資額を試算。

- ① 期待成長率の上昇に伴い、資本ストックの伸びが高まる  
② 五輪開催に合わせて、既存設備の更新ペース（除却率）が高まる

参考図表 2 資本ストック・除却率・設備投資

	1990-	1995-	2000-	2005-	2010-	ベースライン	加速ケース
	1995	2000	2005	2010	2013	2014-	2014-
						2020	2020
資本ストック(年平均増加率,%)	5.9	3.8	3.5	1.1	1.9	2.0	2.3
除却率(年平均,%)	4.5	4.2	5.2	5.6	3.8	3.8	4.1
設備投資(年平均増加率,%)	▲4.9	2.6	4.8	▲6.0	2.1	2.7	5.2

(資料) 内閣府「都道府県別民間資本ストック」などより、みずほ総合研究所試算

・なお、1964年東京オリンピック時の関連4業種（全国ベース）の設備投資状況は以下の通り

参考図表 3 1964年東京五輪時の関連4業種の設備投資

	1955-	1960-	1965-
	1959	1964	1969
資本ストック(年平均増加率,%)	6.0	9.5	13.4
除却率(年平均,%)	2.9	4.5	5.3
設備投資(年平均増加率,%)	17.4	24.6	18.1

(資料) 内閣府「民間企業資本ストック統計」

●当レポートは情報提供のみを目的として作成されたものであり、商品の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、当社が信頼できると判断した各種データに基づき作成されておりますが、その正確性、確実性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容は予告なしに変更されることもあります。