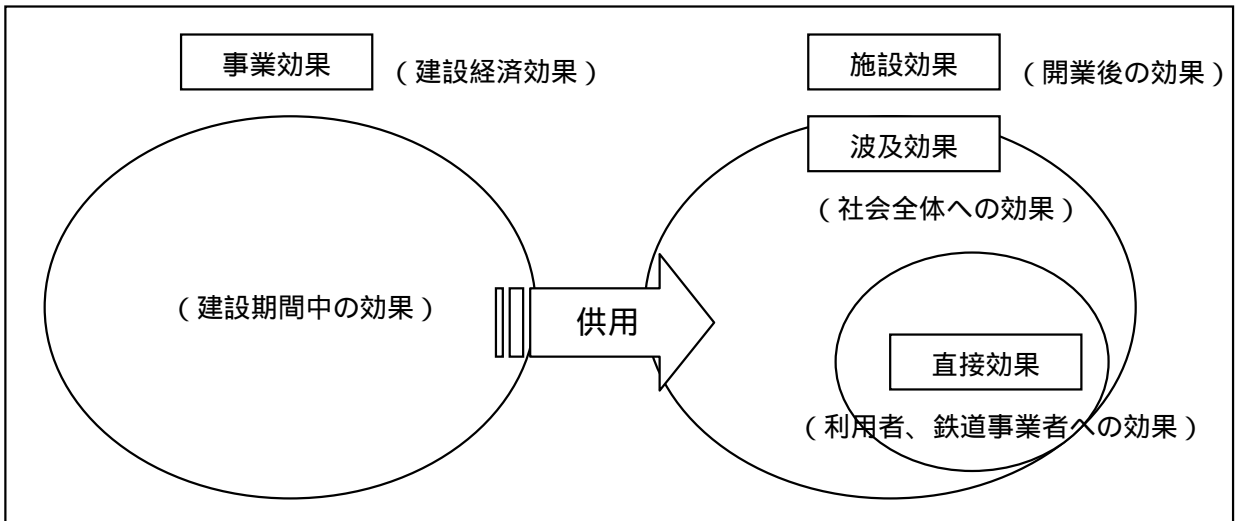


都市拠点(小杉駅周辺地区)・ネットワーク整備に係る経済波及効果

- ・都市再生小杉駅周辺再開発
- ・JR横須賀線武蔵小杉新駅
- ・川崎縦貫高速鉄道線

1 経済波及効果の分類

- 都市拠点や鉄道等のネットワーク整備による経済波及効果は、図のように「事業効果(フロー効果)」と「施設効果(ストック効果)」に大別されます。
- 「事業効果(フロー効果)」は、建設期間中に建設投資によって発生する効果です。
- 「施設効果(ストック効果)」は、各プロジェクトの開業後、その施設等を利用することによって発生する効果です。



2 効果分析の手順

- 経済波及効果の分析手順は下表のようになっています。
沿線地域の社会経済環境の特徴整理
経済波及効果分析(フロー効果・ストック効果)
分析結果のまとめ

沿線地域の社会経済環境の特徴整理

経済波及効果分析

フロー効果

- ・生産額の増加
- ・雇用者数の増加
- ・税収の増加

ストック効果

- ・利用者効果(時間短縮・費用節減・快適性向上)
- ・環境負荷削減効果(NO_x ・ CO_2)
- ・人口の変化(夜間人口・従業人口)
- ・地価上昇効果
- ・税収効果

分析結果のまとめ

3 調査にあたっての前提条件

- 本調査における各事業につきましては、一定の前提条件を設定し、経済波及効果等の測定を行っております。

小杉駅周辺再開発

道路や広場等の基盤整備とあわせて、武蔵小杉駅南口地区における再開発事業や民間等による開発事業が平成23年度までに段階的に竣工するものと想定し、条件を設定

用地費を除く建設投資額	2,400億円
事業期間	約8年間
開業年度	平成23年度

JR横須賀線武蔵小杉新駅

平成17年4月のJR東日本との覚書締結時点で想定しておりました事業概要に基づいて条件を設定

用地費を除く建設投資額	約124億円
事業期間	約4年間
開業年度	平成21年度

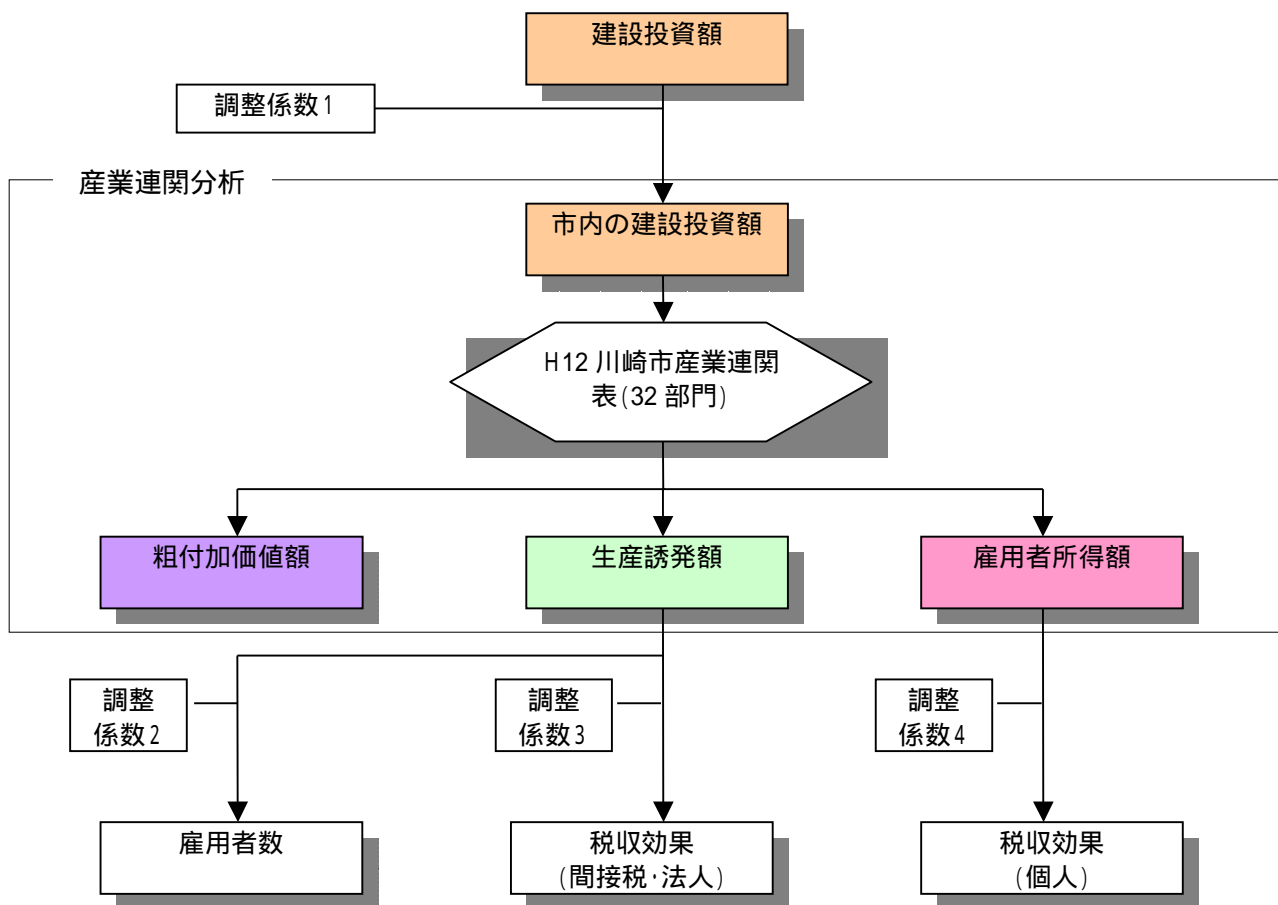
川崎縦貫高速鉄道線

平成16年度に交通局で取りまとめた「川崎縦貫高速鉄道線整備事業に関する事業再評価対応方針案」に基づいて条件を設定

	初期整備	全線整備
用地費を除く建設投資額	約3,900億円	約5,700億円
事業期間	約8年間	約16年間
開業年度	平成29年度末	平成37年度末

4 事業効果(フロー効果)の算定

- 事業効果(フロー効果)算定の流れを下に示します。
- フロー効果については「平成12年川崎市産業連関表」を用い算定いたしました。
- 平成12年の産業構造、雇用創出環境及び税収環境が現在も一定であると仮定して計算いたしました。
- 雇用者数と税収は生産額や雇用者所得額に比例し増加するものとして計算いたしました。



事業効果(フロー効果)算定の流れ

調整係数1:建設業圏域内自給率(川崎市)

調整係数2:雇用者係数(川崎市)

調整係数3:間接税係数、法人税収係数(川崎市分)

調整係数4:個人税収係数(川崎市分)

5 事業効果(フロー効果)の算定

- 都市拠点や鉄道等のネットワーク整備による生産額の増加として、建設投資額の約1.45倍になるものと考えられます。
- また、工事に伴い多くの雇用が誘発され、これらによる市税の増加が期待されます。

生産額の増加(川崎市産業連関表による算定額) (事業期間)

小杉駅周辺 再開発	JR横須賀線 武蔵小杉新駅	川崎縦貫高速鉄道線	
		初期整備	全線整備
3,436億円 (投資額1.45倍)	180億円 (投資額1.45倍)	5,674億円 (投資額1.45倍)	8,279億円 (投資額1.45倍)

雇用者の増加(川崎市産業連関表による算定額) (事業期間)

小杉駅周辺 再開発	JR横須賀線 武蔵小杉新駅	川崎縦貫高速鉄道線	
		初期整備	全線整備
約27,900人	約1,500人	約46,000人	約67,100人

税収の増加(川崎市産業連関表による算定額) (事業期間)

小杉駅周辺 再開発	JR横須賀線 武蔵小杉新駅	川崎縦貫高速鉄道線	
		初期整備	全線整備
38億円	2億円	62億円	91億円

6 施設効果(ストック効果)の算定

- プロジェクトの開業による利用者効果として、移動時間の短縮、移動費用の節減及び快適性の向上等があげられます。
- また、社会的効果として、市域人口の増加や地価の上昇、そして、これらに伴う税収の増加が期待されます。
- 移動手段の自動車から鉄道への転換利用により、地球環境改善効果が期待されます。

検討対象とした効果

			小杉駅周辺 再開発	川崎縦貫高速鉄道線 (横須賀線小杉新駅含む)
利用者効果	・時間短縮 ・費用節減 ・快適性向上		-	
供給者効果	・事業者収益		-	
社会的 効果	環境負荷 軽減効果	・NO _x ・CO ₂ ・ の削減	-	
	人口変化			
	地価上昇			
	税収効果			

* 供給者効果については、縦貫鉄道のみで計測しました。

7 施設効果(ストック効果)の算定

- 縦貫鉄道事業及び小杉新駅開業により、初期:4,743億円、全線:5,974億円の利用者効果が期待されます。
- 移動手段の自動車から鉄道への転換利用により、初期:59億円、全線:73億円の環境軽減効果が期待されます。
- 事業の開業による社会的効果として、市域人口の増加や地価の上昇等が期待されます。また、これらによる税収効果として、鉄道整備により初期:51億円/年、全線:74億円/年、小杉駅周辺再開発により59億円/年の市税の増収が期待されます。

利用者効果・供給者効果

(開業後30年間の累計値)

	小杉駅周辺 再開発	川崎縦貫高速鉄道線 (横須賀線小杉新駅含む)	
		初期整備	全線整備
利用者効果	-	4,743億円	5,974億円
供給者効果	-	602億円	825億円

* 供給者効果については、縦貫鉄道のみで計測しました。

社会的効果

	小杉駅周辺 再開発	川崎縦貫高速鉄道線 (横須賀線小杉新駅含む)		
		初期整備	全線整備	
環境負荷軽減効果	-	59億円	73億円	
川崎市	常住地従業員の増加 (就業者の増加)	約7,100人	約15,500人	約23,500人
	居住者の増加	約16,700人	約36,600人	約55,600人
	地価上昇	1,455億円	1,837億円	2,553億円
	税収効果	59億円/年	51億円/年	74億円/年

* 環境負荷軽減効果については、開業後30年間の累計値です。

8 分析結果のまとめ

事業効果(フロー効果)

(事業期間)

	小杉駅周辺 再開発	JR横須賀線 武蔵小杉新駅	川崎縦貫高速鉄道線	
			初期整備	全線整備
生産誘発効果	3,436億円 (投資額の 1.45倍)	180億円 (投資額の 1.45倍)	5,674億円 (投資額の 1.45倍)	8,279億円 (投資額の 1.45倍)
雇用誘発効果	約27,900人	約1,500人	約46,000人	約67,100人
税収効果	38億円	2億円	62億円	91億円

* フロー効果については、川崎市産業連関表による算定額

施設効果(ストック効果)

	小杉駅周辺 再開発	川崎縦貫高速鉄道線 (横須賀線小杉新駅含む)		
		初期整備	全線整備	
利用者効果	-	4,743億円	5,974億円	
供給者効果	-	602億円	825億円	
環境軽減効果	-	59億円	73億円	
川崎市	常住地従業者の増加 (就業者の増加)	約7,100人	約15,500人	約23,500人
	居住者の増加	約16,700人	約36,600人	約55,600人
	地価上昇	1,455億円	1,837億円	2,553億円
	税収効果	59億円/年	51億円/年	74億円/年

* 利用者効果、供給者効果及び環境負荷軽減効果については、開業後30年間の累計値です。 8

* 供給者効果については、縦貫鉄道のみで計測しました。