

**「圏央道を活用した地域活性化の課題と方向性」**  
**千葉経済センター【公益財団法人ひまわりベンチャー育成基金】**

**はじめに**

2020年の東京五輪開催までを目標に首都圏で交通インフラの整備が進んでいる。このうち、首都圏の3環状道路の1つに位置づけられる圏央道（首都圏中央連絡自動車道）の全通後、県内沿道都市と、つくば・川越・八王子・厚木・横浜などがダイレクトで結ばれることとなり、都市間の新たな広域的な繋がりが生まれる。千葉県にとっては、東京湾アクアライン開通（97年）および通行料金引下げ（09年）がもたらした効果と相まって、観光・商業・工業面のヒト・モノの流れに新たな変化が生まれ、様々なビジネスチャンスへの期待が高まっている。

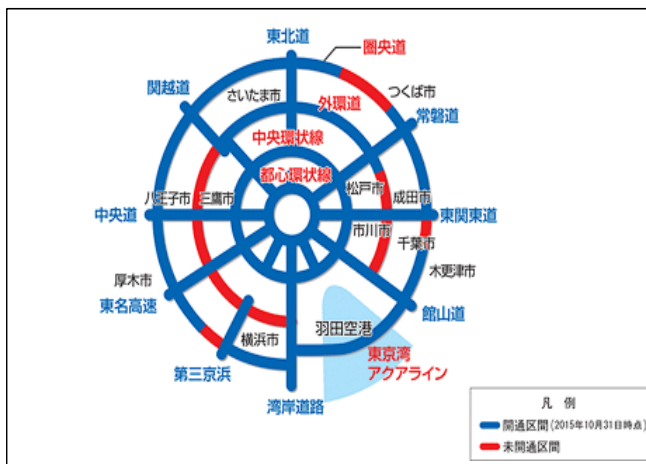
本調査では、まず、圏央道および圏央道と接続し県外との広域的な繋がりをもたらしている東京湾アクアラインの開通が県内の産業・商業面に与えている効果について検証のうえ、県内の圏央道未開通区間の開通によってもたらされる観光・商業・物流・工場立地面等への効果について考察するとともに、圏央道を活用した地域振興の方向性について探った。

**1. 圏央道・東京湾アクアラインの千葉県内区間の整備経過**

**(1) 圏央道**

圏央道は、「3環状9放射ネットワーク」の整備計画に基づいた総延長約300kmの高規格幹線道路で、首都圏3環状道路の一番外側に位置する。16年6月現在の整備率（総延長に占める開通区間距離の割合）は80%と、3環状道路の中では15年に全線開通した中央環状線に次ぐ整備率となっている。

●図表1 首都圏3環状9放射ネットワーク



(出所)国土交通省 関東地方整備局ホームページ

圏央道千葉県内区間は、木更津 JCT から神崎 IC を結ぶ総延長約 95 km（未開通区間も含む）の区間である。圏央道としての県内最初の開通区間は、07 年 3 月の木更津 JCT～木更津東 IC 間（7.1 km）であり、13 年 4 月には木更津東 IC～東金 JCT 間（42.9 km）が開通するとともに、98 年に既に開通していた千葉東金道路の東金 JCT～松尾横芝 IC 間（15.7 km）の名称が

圏央道へと変更され、木更津 JCT から松尾横芝 IC までが直通したほか、館山自動車道や千葉東金道路とも接続した。さらに、15 年 6 月には神崎 IC～大栄 JCT 間（9.7 km）が開通し、大栄 JCT で東関東自動車道と、つくば JCT で常磐自動車道とつながり、千葉県区間のうち約 8 割（76.3 km）が開通となった。なお、千葉県内開通済区間のうち、木更津 JCT～木更津東 IC を除く区間は、暫定 2 車線となっている。

千葉県外の整備状況に目を転じると、15 年 10 月に埼玉県区間（桶川北本 IC～白岡菖蒲 IC が開通）が全線開通したほか、16 年度中には茨城県区間の境古河 IC～つくば中央 IC 間、20 年度までには神奈川県区間の藤沢 IC・戸塚 IC～釜利谷 JCT 間が開通予定となっており、20 年度までに圏央道沿道都県のうち千葉県の東金 JCT～松尾横芝 IC 間を除く区間が開通する。

千葉県内の未開通区間（大栄 JCT～松尾横芝 IC 間、18.5 km）は、08 年に都市計画決定されて測量・地質調査に着手し、13 年には有料道路事業として認可されたほか、用地調査にも着手された。14 年末から開始した埋蔵文化財の発掘調査において、文化財の埋蔵・出土が見込まれることもあって開通時期は未定となっているが、森田知事は自らが会長となる首都圏中央連絡自動車道（圏央道）建設促進期成同盟会などの場において、国に対する「早期全線開通」を訴えている。

## （2）東京湾アクアライン

東京湾アクアライン（以下、アクアライン）は東京湾の中央部を横断し、木更津金田 IC と川崎浮島 JCT を結ぶ、総延長 15.1 km の自動車専用有料道路であり、89 年に着工し、97 年に連絡道を含め全線で開通した。開通前は、木更津市街地から川崎市街地までの陸路によるアクセスは、館山自動車道・首都高速湾岸線などを経由（走行距離：約 100 km）し、所要時間は約 90 分であったが、開通後には距離が約 30 km、所要時間は 30 分（約▲70 km、▲60 分の短縮）と大幅に改善された。さらに昨年 3 月には首都高中央環状線が全線開通して品川～新宿間が 20 分短縮された効果で、袖ヶ浦～新宿間の所要時間が 1 時間を割込み（高速バスで 55 分前後）、品川・川崎・横浜のみならず新宿までもが千葉県接岸都市からの通勤通学圏に入った。現在木更津・袖ヶ浦を經由する対岸向け高速バスは、1 日往復 424 便（平日）が運行されている（通勤時のダイヤは数分刻み）。木更津・袖ヶ浦はバス始発地点のみならず、館山・鴨川・勝浦方面と東京・横浜などとを結ぶバス便の結節地点ともなっており、県内高速バス路線のハブ都市としての機能を果たしている。

●図表2 首都圏3環状道路の整備率

路線	整備率 (16年6月時点)	2020年度までの 整備率(予定)	全通(予定)時期
外環道	40%	59%	未定
中央環状線	100%	100%	2015年3月

- (注) 1. 出所: 各種報道資料等を基に株式会社ちばぎん総合研究所が作成  
 2. 整備率は、事業中・調査中を含む開通予定区間の開通済区間延長を総延長で除して算出  
 3. 圏央道の整備率には東京湾アクアライン、およびアクアライン連絡道を含まない

通行料金（普通車、以下同じ）は当初の4,000円から00年に3,000円へ、02年にはETC車が2,320円へと引き下げられた。さらに09年には社会実験としてETC搭載普通車の通行料金が800円へ大幅に引下げられた。当初、社会実験は14年3月末までとされていたが、千葉県森田知事による要望に加え、通行料金引下げが及ぼした経済効果などが評価され、14年4月以降も当面の間通行料金割引が継続されることとなった。

高速道路網の整備によって都心・房総間の時間距離が短縮されてバス路線網が拡充されたが、その一方で鉄道の競争力が相対的に低下したため、東京と南房・外房を結ぶJR特急列車は本数減や走行区間短縮が続いている（15年3月ダイヤ改正で東京→館山行の特急列車は君津止まりに変更）。

●図表3 千葉県内の東京湾アクアライン・圏央道整備の経緯

	時期	区間	概要	接続された道路
東京湾 アクアライン	96年 3月	木更津JCT～袖ヶ浦IC(4.7km)	連絡道部分開通	館山自動車道
	97年 12月	袖ヶ浦IC～木更津金田IC(3.9km)	連絡道開通	-----
	97年 12月	木更津金田IC～川崎浮島JCT (15.1km)	アクアライン全線開通	首都高速湾岸線 首都高速神奈川6号川崎線(02年より)
	09年 8月	-----	通行料金引き下げ(ETC搭載 普通車:2,320円→800円)の 社会実験開始	-----
	14年 4月	-----	通行料金引き下げの継続が決定	-----
圏央道	98年 3月	東金JCT～松尾横芝IC(15.7km)	県内最初の開通区間 (開通当時の名称は 「千葉東金道路2期区間」)	千葉東金道路
	07年 3月	木更津JCT～木更津東IC(7.1km)	開通	館山自動車道
	13年 4月	木更津東IC～東金JCT(42.9km)	開通 千葉東金道路2期区間 (本区間開通を以って「圏央道」へと 名称を変更)	銚子連絡道路 (松尾横芝IC～横芝光IC)
	15年 6月	大栄JCT～神崎IC(9.7km)	開通	東関東自動車道
	未定	松尾横芝IC～大栄JCT(18.5km)	事業中	-----

(出所)各種資料を基に株式会社総合研究所が作成

## 2. 東京湾アクアライン・圏央道開通効果の検証

本章ではアクアラインの料金引下げや圏央道延伸などの効果を検証するため、「定住人口」、「交流人口（観光）」、「企業創業・立地」に分けて、09年（アクアライン料金引き下げ開始年）以降の動きを探ることとする（リーマンショックや東日本大震災の影響が大きい事業所数は、09年から12年、12年から14年のアベノミクス前後2期間に分割して検証）。

予め結論を言えば、「観光入込面」および物流を中心とする「企業立地面」において、道路インフラ整備の効果が顕著に現れていることが確認された。また、「定住人口面」ではアクアラインに接岸する木更津市などでは人口増加効果が明確に現れているが、接岸地点から離れる圏央道沿道では、時間距離短縮効果の東京や神奈川など対岸住民への認知浸透不足などから、定住効果顕現化は交流人口に比べると相対的にやや時間を要している。

### (1) 千葉県全体への波及効果

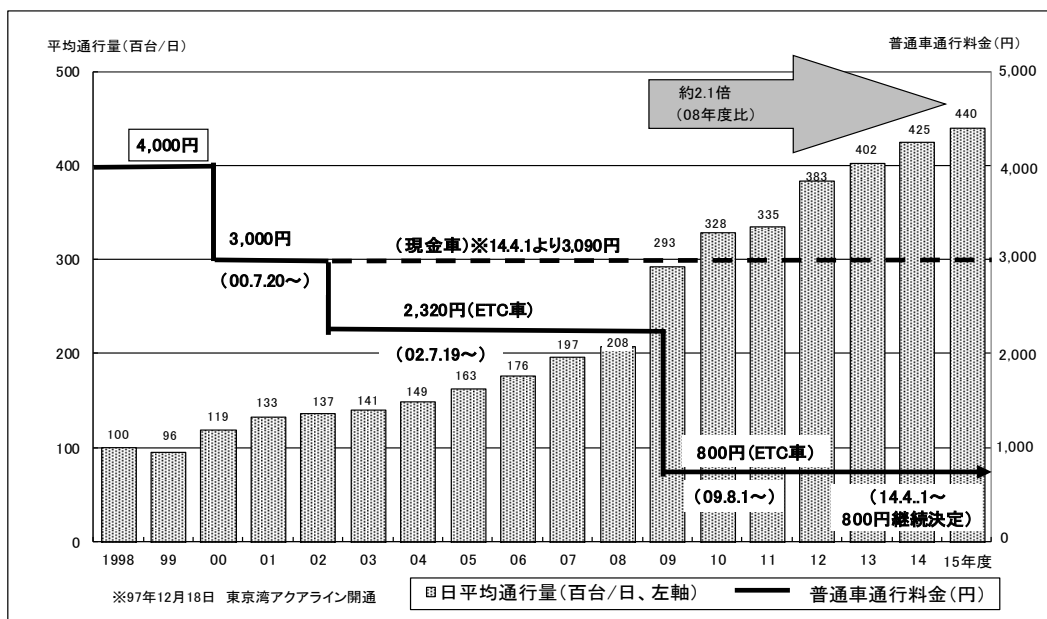
アクアラインの通行量（1日あたり）は、09年度の通行料金引下げ実験の開始以降は一貫して増加の動きが続き、15年度は440百台と実験開始前の08年度比約2.1倍となっている。アクアラインの通行料金引下げに伴う千葉県の15年時点の経済波及効果を、11年6月時点の東京湾アクアライン料金引下げ社会実験協議会の推計をベースに推計すると、通行量増加に比例して327億円（11年<249億円>比1.3倍）と試算される。

●図表4 アクアライン通行料金引下げによる経済波及効果（単位：億円）

	千葉県	東京都	神奈川県	埼玉県	1都3県
11年	249	55	42	11	358
15年	327	72	55	14	468
(シェア、%)	(70)	(15)	(12)	(3)	(100)

- (注) 1. 出所：東京湾アクアライン料金引下げ社会実験協議会の公表資料（11年6月時点の調査）を基に株式会社ちばぎん総合研究所が作成  
2. 15年の数値は、11年の経済波及効果算出時と消費単価・地域間産業連関が不変とし、通行量増加分のみを変数として算出

●図表5 東京湾アクアライン普通車通行量と通行料金の推移



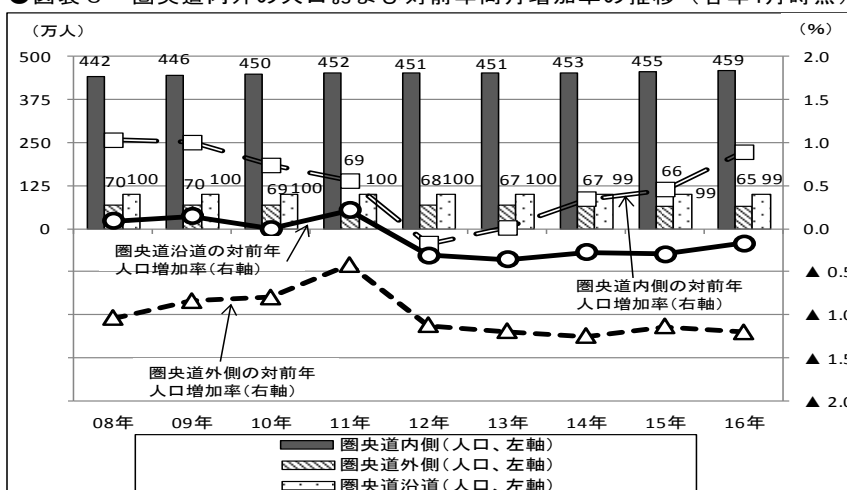
- (注) 1. 出所：東日本高速道路㈱の公表資料を基に株式会社ちばぎん総合研究所が作成  
2. 通行量、料金ともにアクアライン連絡道は含まない

## (2) 分野別の効果

### ①定住人口

千葉県的人口推移を、圏央道の内側、外側、沿道地域<sup>1</sup>に分けてみると、内側では東日本大震災が発生した11年の452万人から12年(451万人)にかけて減少したものの、TXや総武線沿線での相次ぐマンション開発等により13年以降は右肩上がりとなり、16年4月時点の人口(459万人)は圏央道開通前・アクアライン料金引下げ前の08年比+3.9%増加した。一方、圏央道外側では、12年以降も年▲1.0%程度の減少が続き、08年以降の累計減少率は▲7.7%と、対照的な動きとなっている。この間、圏央道沿道では伸び悩みが続くものの、アクアライン通行料金引下げに伴う千葉県接岸都市の都心通勤圏本格化や商業・物流施設の立地による雇用の場創出効果などにより、人口減少率は同▲1.0%に留まっている。震災後の動きについて圏央道沿道の市町村毎に仔細にみると、図表7のとおり交通利便性が高まった圏央道沿道市への人口流入が目立っており、とくに木更津市の累計増加率は県内4位と、船橋市(5位)や柏市(6位)を抑えて、新興住宅地を抱える都内近接都市(印西市、流山市、白井市)に次ぐ高さになっている。

●図表6 圏央道内外の人口および対前年同月増加率の推移(各年4月時点)



(出所)千葉県「毎月常住人口調査月報」より(株)ちばぎん総合研究所が作成

●図表7 圏央道沿道の主な市町村の人口の対前年増加率の推移(毎年4月時点) (単位:%)

	12年	13年	14年	15年	16年	08年比
木更津市	0.6	0.5	0.4	0.6	1.7	9.3
成田市	0.3	0.4	0.6	0.3	0.3	6.5
袖ヶ浦市	0.0	0.2	0.6	0.1	0.3	2.9
茂原市	▲1.2	▲0.7	▲0.4	▲0.7	▲0.6	▲3.9
東金市	▲0.3	▲0.2	▲0.2	▲0.2	▲0.9	▲2.2
市原市	▲0.2	▲0.5	▲0.4	▲0.1	▲0.8	▲1.9

(出所)千葉県「毎月常住人口調査月報」より(株)ちばぎん総合研究所が作成

<sup>1</sup> 本レポートでは圏央道の内側・外側・沿道の市町村を以下のとおりに分類する。

【内側】千葉市、市川市、船橋市、松戸市、野田市、佐倉市、習志野市、柏市、流山市、八千代市、我孫子市、鎌ヶ谷市、浦安市、四街道市、印西市、白井市、富里市、酒々井町、栄町

【外側】銚子市、館山市、旭市、勝浦市、鴨川市、君津市、富津市、南房総市、匝瑳市、香取市、いすみ市、東庄町、九十九里町、一宮町、睦沢町、長生村、白子町、大多喜町、御宿町、鋸南町

【沿道】木更津市、成田市、市原市、袖ヶ浦市、八街市、茂原市、東金市、山武市、大網白里市、神崎町、芝山町、長柄町、長南町、多古町、横芝光町

人口増加に伴い、地価の面でも動きがみられる。アクアライン通行料金が引下げられた09年以降、千葉県沿岸都市の都心等への通勤通学利便性が向上したほか、大型商業施設の相次ぐ開業による生活利便性の向上も相まって宅地としての人気上昇した。都心との時間距離に近い割に、東京や神奈川に比べて地価がかなり割安であり、庭付き一戸建て希望の若い子育て世代を中心に宅地人気が高まっていることが背景にある。09年以降の地価の推移をみると、県内の多くの都市で公示地価がなおリーマンショック前の水準を回復していない中であって、アクアライン沿岸地である君津市、木更津市だけが09年水準を上回って推移している。

●図表8 住宅地価上昇率の上位5市

(単位: %)

順位	市町村	09年と比較した16年の住宅地価上昇率
1	君津市	11.9
2	木更津市	5.5
3	鴨川市	▲ 3.0
4	習志野市	▲ 3.0
5	袖ヶ浦市	▲ 4.1

(注) 1. 出所: 千葉県「地価調査・地価公示」の公表資料より(株)ちばぎん総合研究所が作成  
2. 同一継続地点での比較ではない

●図表9 アクアライン周辺都市の市区別地価 (単位: 円/㎡、%)

		住宅地		商業地	
			対前年平均変動率		対前年平均変動率
千葉県	木更津市	30,100	3.2	51,800	2.2
	君津市	31,800	5.4	51,100	5.9
	袖ヶ浦市	38,800	1.0	74,600	0.7
東京都 神奈川県	東京都大田区	478,000	2.9	733,000	3.4
	東京都品川区	661,000	4.3	1,311,100	4.8
	川崎市川崎区	266,100	0.7	667,000	2.4
	川崎市幸区	291,600	1.4	896,500	3.8
	横浜市鶴見区	249,300	1.9	423,200	2.6

(出所) 千葉県、東京都、神奈川県ホームページ

## ②交流人口（観光入込）

アクアライン開通および通行料金引下げにより、神奈川・東京方面からみて房総半島がより身近なエリアとなった。さらに、その後の圏央道の一部開通（木更津東IC～東金JCT間）によって、中房総地域の南側に位置する長生地域や夷隅地域に「インターチェンジ30分圏域<sup>2</sup>」が拡大した（図表10）ことで、観光地としての魅力が増した。

●図表10 圏央道開通前後のインターチェンジ30分圏域(木更津東IC～東金JCT間開通後)

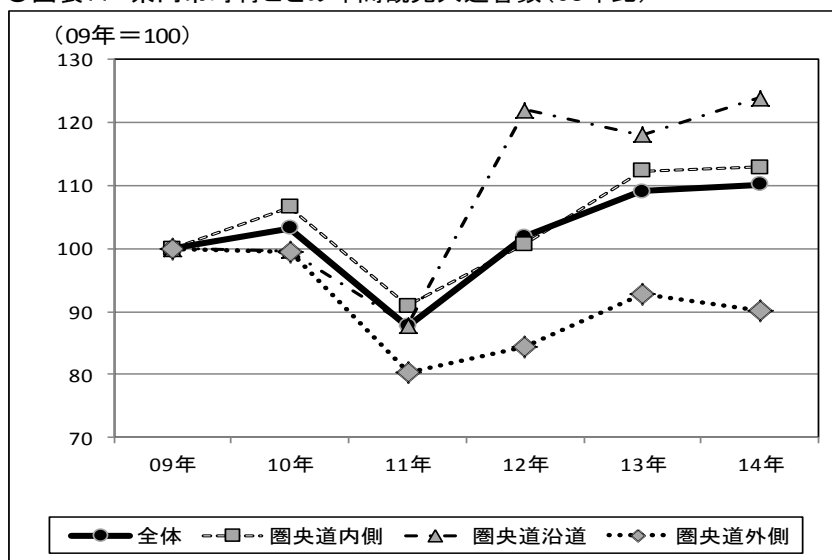


(出所) 国土交通省 関東地方整備局の公表資料掲載図に(株)ちばぎん総合研究所が加筆

<sup>2</sup> インターチェンジより一般道などを使って30分以内に到達できるエリア

09年以降の県内観光入込客数の動向をみると、12年には震災前の水準を上回り、その後も増加が続いている。これを圏央道沿道地域・内側・外側別にみると、沿道（09年＝100の指数で14年は124）の伸びが最も高く、次いで内側（113）、外側（90）の順となる（図表11）。

●図表11 県内市町村ごとの年間観光入込客数(08年比)



(出所)千葉県「観光入込の動向」より(株)ちばぎん総合研究所が作成

とくにアクアライン料金引下げで都心との交通利便性が向上した木更津市や君津市などでは商業施設開設効果などもあって14年の観光入込客数が09年比約2倍に急増しているほか、サーファーからの支持が強い一宮町でも湘南との競争力向上から1.6倍、またインターチェンジ付近にゴルフ場が集積する茂原市や睦沢町などでも堅調に増加している。

さらに圏央道延伸（13年4月、木更津東IC～東金JCT）以降の動きに着目すると、新たにインターチェンジができた市原市では14年の観光入込客数が342万人と前年比+10.5%増となった。「市原ぞうの国」では市原鶴舞ICバスターミナルまでの無料送迎バス運行もあって集客力を増しているほか、小湊鐵道の「里山トロッコ列車」も都心からのアクセス改善により新宿や東京などからのバスツアーが人気を博している（3～5月の春の観光シーズンの累計乗車人数は約15千名）。

●図表12 圏央道沿道の主な市町村の年間観光入込客数(09年＝100)

	09年	10年	11年	12年	13年	14年
木更津市	100	107	95	205	187	195
君津市	100	116	128	144	167	174
茂原市	100	99	87	106	103	111
一宮町	100	107	93	86	164	163
睦沢町	100	102	105	112	118	123
長柄町	100	124	122	133	131	146

(出所)千葉県「観光入込の動向」より(株)ちばぎん総合研究所が作成

## 【コラム①】交通インフラ整備を活かした地域振興の事例〈発酵の里こうざき〉

### ●発酵の里こうざきについて

日本酒、味噌、醤油など発酵文化が根付く神崎町の魅力を発信すべく、15年4月に圏央道・神崎IC付近に「道の駅 発酵の里こうざき」が開設された。神崎町産だけでなく全国の発酵食品・飲料など約500アイテムを取り揃える「発酵市場」、地元でその日のうちに収穫されたものも含む新鮮な野菜を揃える「新鮮市場」、野菜や発酵食品を用いたカフェ・レストラン「オリゼ」の3施設で構成される。同施設は神崎町に主な拠点を置く2つの酒蔵（鍋店(株)、(株)寺田本家）が、蔵開き（蔵を見学用に開放）を09年に共同開催したことがきっかけで、「発酵」をコンセプトに据えた道の駅構想へとつながった。

### ●取り組み成果

同施設では開業初年度の目標（売上高：4億5千万円、来場者数：63万人）を大きく上振れて達成した。その背景には、圏央道神崎IC～大栄JCT開通（15年6月）で東関東自動車道と常磐自動車道が繋がる中で、関連事業者同士の「点」（事業者単体）ではなく「面」（複数の事業者間連携）による「広域連携」アピールが功を奏して、茨城や埼玉などからの集客が予想を上回ったことがある。また、「発酵」という明確かつオリジナリティが高いコンセプトを前面に出したことも、他の道の駅等の観光施設との差別化に繋がった。

### ●今後の展開

本年3月より東京・浜松町～銚子（佐原ルート）の高速バスが、同道の駅にも停車することとなったのを機に、1日限定のイベントとして銚子産の魚を販売するコーナーを設けたところ大盛況であった。新鮮市場の拡張に合わせて、同コーナーを常設する構想を進めているほか、未利用魚など新たな魚介資源と発酵食品を組み合わせた漬け魚などの試作に着手中であり、同時にレストランではコラボ商品を定食にも取り入れる見込みである。このような形で発酵食品の拡販にも繋げるなど、地域の垣根（香取と銚子）や業態の違い（発酵食品と一次産品）を越えた6次産業化も推進する方針。



### ③企業創業・立地

#### ア) 事業所数

2014年の事業所数をアベノミクス前後で比較すると、12年まではリーマンショックの余波や為替円高から、アクアライン料金引下げの企業創業・立地面への大きな効果はみられなかった。一方、アベノミクスが始動して企業マインドが活性化した12年以降をみると、全体的に事業所数が増える中で、圏央道の内・外・沿道別の変化率は内側(+3.5%)>沿道(+2.4%)>外側(▲1.7%)の順となっており、一定の効果があったものと考えられる。製造業や時間距離短縮の影響が大きい運輸・郵便業は沿道付近での事業所が増加していることが分かる。

●図表13 圏央道内・外側の事業所数(14年時点)

(単位:事業所、%)

	圏央道内側			圏央道沿道			圏央道外側			全体		
		09→12年 増減率	12→14年 増減率		09→12年 増減率	12→14年 増減率		09→12年 増減率	12→14年 増減率		09→12年 増減率	12→14年 増減率
全産業	126,777	▲ 5.7	3.5	35,877	▲ 6.7	2.4	32,223	▲ 7.0	▲ 1.7	194,877	▲ 6.1	2.4
製造業	6,991	▲ 8.1	▲ 0.9	2,429	▲ 7.3	2.4	2,464	▲ 1.3	▲ 1.7	11,884	▲ 6.6	▲ 0.4
非製造業	119,786	▲ 5.6	3.8	33,448	▲ 6.7	2.4	29,759	▲ 7.5	▲ 1.7	182,993	▲ 6.1	2.6
農林漁業(個人経営除く)	275	▲ 4.9	9.6	288	▲ 5.7	17.1	451	▲ 2.0	4.4	1,014	▲ 3.8	9.1
鉱業、採石業、砂利採取業	6	▲ 25.0	▲ 33.3	25	▲ 17.6	▲ 10.7	38	▲ 4.3	▲ 15.6	69	▲ 11.8	▲ 15.9
建設業	12,101	▲ 8.9	0.2	4,732	▲ 7.4	▲ 1.0	4,202	▲ 9.5	▲ 3.8	21,035	▲ 8.7	▲ 0.9
電気・ガス・熱供給・水道業	101	▲ 7.1	11.0	35	▲ 18.4	12.9	15	▲ 10.5	▲ 11.8	151	▲ 10.3	8.6
情報通信業	1,288	▲ 9.3	▲ 3.8	183	▲ 11.7	▲ 3.2	89	▲ 20.5	▲ 4.3	1,560	▲ 10.3	▲ 3.8
運輸業、郵便業	3,431	▲ 10.5	7.2	1,505	▲ 4.3	5.2	638	▲ 4.9	▲ 7.8	5,574	▲ 8.2	4.7
卸売業、小売業	31,310	▲ 8.3	1.9	8,728	▲ 9.6	0.7	8,328	▲ 12.1	▲ 3.3	48,366	▲ 9.2	0.7
金融業、保険業	1,980	▲ 0.7	1.3	566	▲ 0.2	2.4	434	▲ 5.0	▲ 1.6	2,980	▲ 1.3	1.1
不動産業、物品賃貸業	10,221	▲ 5.4	2.7	1,809	▲ 7.5	0.1	1,438	▲ 7.5	1.6	13,468	▲ 5.9	2.2
学術研究、専門・技術サービス業	5,091	▲ 7.7	5.6	1,110	▲ 13.5	8.0	755	▲ 9.6	3.6	6,956	▲ 8.9	5.7
宿泊業、飲食サービス業	16,280	▲ 7.3	2.5	4,622	▲ 11.2	2.2	4,877	▲ 8.2	▲ 1.9	25,779	▲ 8.2	1.6
生活関連サービス業、娯楽業	12,964	▲ 4.7	2.8	3,653	▲ 4.8	1.4	3,306	▲ 4.1	▲ 1.7	19,923	▲ 4.6	1.8
教育、学習支援業	5,268	▲ 2.0	6.4	953	▲ 1.0	3.8	759	▲ 4.1	▲ 1.4	6,980	▲ 2.1	5.1
医療、福祉	11,592	7.8	17.5	2,516	7.2	19.6	1,955	3.8	11.1	16,063	7.2	17.0
複合サービス事業	490	▲ 11.8	6.1	220	▲ 6.6	4.3	286	▲ 8.6	4.0	996	▲ 9.8	5.1
サービス業(他に分類されないもの)	7,388	0.3	2.9	2,503	0.2	▲ 0.8	2,188	2.1	▲ 3.2	12,079	0.6	1.0

(注) 1. 出所: 経済センサスのデータを基に株式会社総合研究所が作成  
2. 全産業は公務および事業内容不詳分を除く

## イ) 工場立地・工業団地整備

### a. 工場立地

県内製造業事業所数の変化(09→14年)を54市町村別にみると、17市町村で増加した(図表14)。増加市町村は、おおむね次の3地域にまとめられ、圏央道開通・アクアライン通行料金引下げ効果が徐々に県内郡部に広がりを見せていることが確認できる。

#### 【i】成田空港周辺とその波及地域

(匝瑳市、香取市、多古町、芝山町)

#### 【ii】中房総地域の圏央道沿道とその波及地域

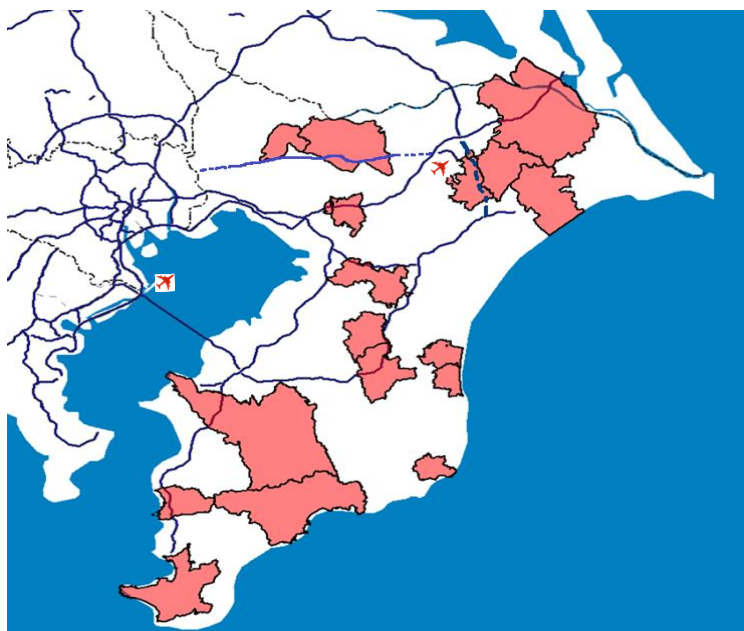
(一宮町、長生村、長柄町、長南町)

#### 【iii】南房総地域

(館山市、鴨川市、御宿町、鋸南町)

もともと、千葉県の工場立地件数の推移を圏央道沿道の4県の中で比較すると、用地枯渇の神奈川県をやや上回るものの、茨城県や埼玉県と比べると少なくなっている。これは、後背地の広がり、圏央道の開通度合いなどといった点において両県に劣後し、神奈川県同様に相対的に用地が不足(14年12月時点の工場適地未利用率<sup>3</sup>:千葉県20%、茨城県45%)していること等が原因として考えられる(図表15)。さらなる企業誘致に向けて、今年度分譲開始の県内2工業団地(後述)後の新規工業用地の模索も含めて、成田・羽田の2首都圏空港を介した海外との距離の近さなど他県にはない千葉県の優位性をどれだけ訴求できるかが本県の企業誘致にとっての課題といえる。なお、新たな工業用地を確保するうえで、事業統合が進む京葉臨海コンビナート事業縮小跡地やURや民間企業が保有する土地の活用も検討に値しよう。

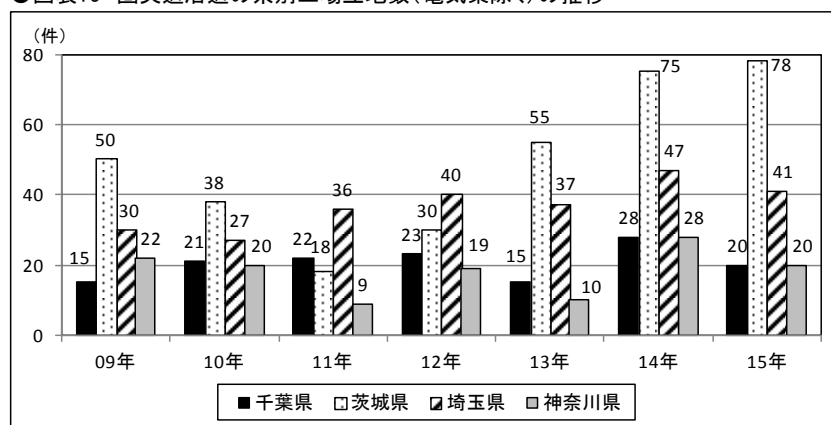
●図表14 千葉県製造業の事業所数の推移(市町村別の増加状況、09→14年)



- (注) 1. 出所: 経済産業省「経済センサス」のデータを用いて榊ちばぎん総合研究所が作成  
2. 色付は事業所数が増加した市町村

<sup>3</sup> 経済産業省「工場適地総覧」を基に、適地面積に占める立地未決定面積の割合を算出

4 ● 図表15 圏央道沿道の県別工場立地数(電気業除く)の推移



(出所)経済産業省「工場立地動向調査」を基に株式会社総合研究所が作成

## 【コラム②】近隣他県の状況

### (A) 埼玉県

埼玉県では、圏央道埼玉県区間の整備が進んだ10年度以降、流通加工業を中心に企業進出の勢いが加速している。埼玉県に進出する企業の多くが、東京都に隣接し、北関東や東北・上越・北陸へのアクセスが良いという地理的条件（昨年10月圏央道桶川北本IC～白岡菖蒲IC間開通で、東名高速から東北道まで4つの高速道路が圏央道を通じて接続）に魅力を感じており、関西方面からの進出も多い。県では、16年度からの3年間に、①企業訪問強化（3年間で5,000企業）、②立地ニーズに対応した産業用地確保、③先端産業企業などにターゲットを絞った企業誘致、④立地済み企業に対するフォローアップの強化、などを活動の柱とした「チャンスメーカー埼玉戦略Ⅳ」を展開し、150件の企業立地を目指す。また、補助金ありきの施策に頼らずマンパワーによる「ワンストップ」「クイック」「オーダーメイド」の3つのサービスで勝負する。同時に、産業団地の整備を並行して行っている。

### (B) 茨城県

15年の茨城県の工場立地件数(太陽光発電等電気業を除く)は78件と4年連続で増加かつ、3年連続で全国首位となっている。また、過去10年(06～15年)に県外から立地した企業数は329件と2位の兵庫県(248件)に大差をつけており、業種別には金属製品製造業や食料品製造業など幅広い業種の進出がみられる。後背地の広域性では埼玉県にやや劣るものの、常磐道と圏央道との接続など利便性の高まりや、広い用地を相対的に安価で購入できることなどが背景とみられる。地域別の立地動向をみると、圏央道が通る県西・県南地域の立地件数が46件と全体の59%を占めており、特に圏央道沿道で県が管轄する3工業団地(阿見東部、江戸崎、つくばハイテクパークいわい)には空き用地が殆どない状況となっている。また、今年度開通が予定されている区間で造成中の「坂東IC工業団地」へも申込みが相次いでいる。

<sup>4</sup>茨城県の工場立地増加数は近年全国トップとなっているが、新規雇用規模の小さい企業も含まれるため、県全体の就業者数に大きなインパクトを与えるには至っていない(全産業就業者数2009年→14年:千葉県212万人<全国9位>→210万人<同9位>、茨城県128万人<同12位>→123万人<同12位>、経済センサスより)。

## b. 工業団地の整備

今後の県内製造業の誘致を展望するうえで、受け皿拡大のための新たな工業団地整備の動きも注目される。アクアライン料金引下げによる通行量の増加や圏央道の開通に伴う企業の進出ニーズに対応するため今年度、県内2か所の工業団地の分譲が開始される（図表16）。両工業団地とも、幅広い業態に対応し得る面積を有しているほか、首都圏の主要産業拠点へのアクセスも概ね1時間程度と好立地である。工業団地の整備は、地域の産業・雇用の回復に一役買うことも期待されている。とりわけ、茂原市では12年に大手電機工場が相次いで撤退し、数千人規模の離職者が発生するなど地域の雇用面に大きなダメージがあっただけに、企業進出による雇用の場創出への期待は高い。

●図表16 整備予定の県内工業団地

工業団地	茂原にいはる工業団地	袖ヶ浦椎の森工業団地	
			
所在地	茂原市下太田	袖ヶ浦市代宿他	
車でのアクセス	圏央道・茂原北ICから約2.5km	館山道・姉崎袖ヶ浦ICから約2.5km	
電車でのアクセス	JR外房線・本納駅から約4km	JR内房線・長浦駅から約4km	
全体面積	約42ha	約50ha	
分譲面積	約19ha	約32ha	
分譲開始予定時期	17年度	17年度	
首都圏主要 流通拠点へ の車での アクセス	成田空港	60分	45分
	羽田空港	60分	30分
	千葉港	40分	50分
	木更津港	50分	40分
	東京港	70分	55分
	横浜港	70分	55分

（出所）千葉県ホームページおよび各工業団地のパンフレット等

## ウ) 運輸業立地

### a. 現状

14年の県内運輸倉庫業の事業所数は5,574事業所となっている（図表17）。09年比の減少率は▲3.8%と、圏央道沿道1都4県では最も低い。

千葉県内同事業所数の09年から14年にかけての増減を市区町村別にみると、21市区町村で増加した（図表18）。増加した市区町村を地域でとらえると、おおむね次の3地域にまとめられる。

#### 【i】成田空港周辺とその波及地域

（成田市、多古町、神崎町、山武市、東金市、千葉市緑区ほか）

#### 【ii】松尾横芝IC以南の圏央道開通・アクアライン開通区域

（木更津市、袖ヶ浦市、富津市、いすみ市、長南町、長生村）

#### 【iii】県北西部の都心に近いエリア（常磐自動車道、北千葉道路付近）

（野田市、流山市、我孫子市、市川市、鎌ヶ谷市、白井市）

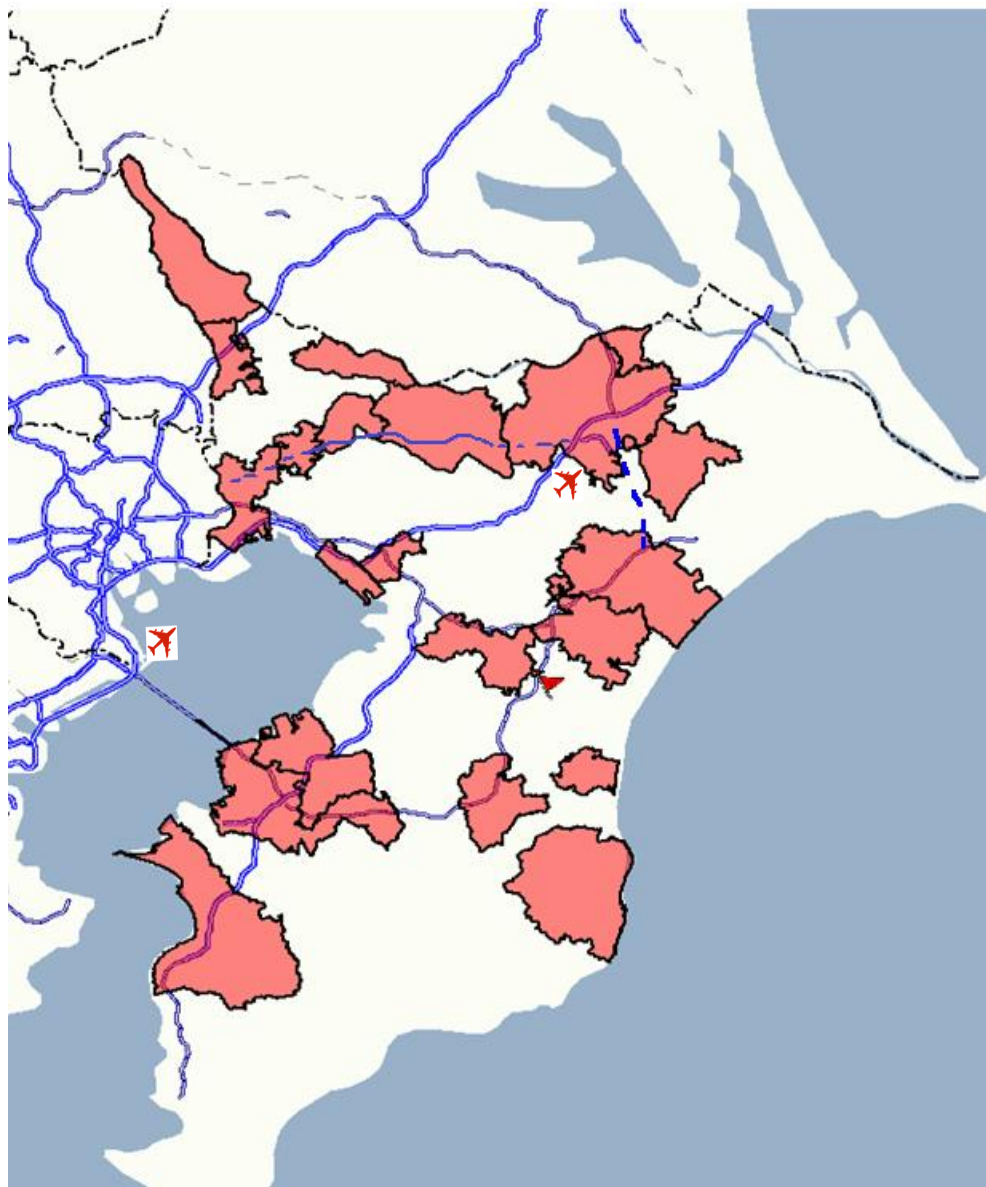
●図表17 運輸・郵便業の事業所数の推移（1都4県）  
（単位：事業所）

	2009年	2014年	09年比 （%）
千葉県	5,797	5,574	▲ 3.8
東京都	19,471	16,390	▲ 15.8
神奈川県	8,072	7,654	▲ 5.2
埼玉県	7,275	6,966	▲ 4.2
茨城県	3,637	3,460	▲ 4.9
全 国	147,611	134,188	▲ 9.1

（出所）経済産業省「経済センサス」

運輸業が集積するエリアは、圏央道やアクアラインなど高速道路沿道に集中しているが、いすみ市や長生村などの圏央道の外側エリアでもインターチェンジに比較的近い場所では増加の動きがみられるほか、未開通区間の開通を見込んで多古町でも増加するなど、圏央道の開通と連動した動きがみてとれる。

●図表 18 千葉県運輸業の事業所数の推移（市町村別の増加状況、09→14年）



(注) 1. 出所：経済産業省「経済センサス」のデータを用いて株式会社ちばぎん総合研究所が作成  
2. 色付は事業所数が増加した市町村

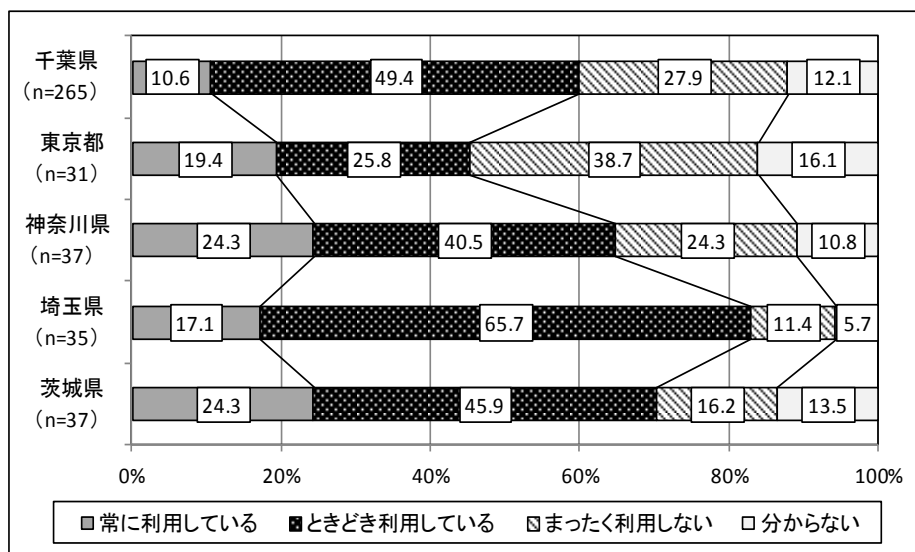
## b. 今後の沿道立地見通し

首都圏で整備されることが予定されている大型物流施設は、判明しているものだけで約 70 件（図表 20）に上る。1 都 4 県で最も立地予定件数が多いのは埼玉県の 23 件で、次いで千葉県・神奈川県（12 件）、茨城県（9 件）となっている。

千葉県では、神崎 IC～大栄 JCT 間開通（15 年 6 月）による成田空港とのアクセス向上に加え、茨城県区間（境古河 IC～つくば中央 IC 間）の今年度内の開通見込み、北千葉道路の鎌ヶ谷・市川間の国による直轄調査開始に伴い早期開通への期待が高まっていることもあって、常磐地区のインターチェンジ付近で「D プロジェクト流山」など大型物流施設の建設計画が進められている。また、外環道千葉県区間の 17 年度内の全通を見込んで、船橋市や市川市など、都心近郊へのアクセスが一段と改善する地域で大型物流施設建設の動きが相次いでいる。

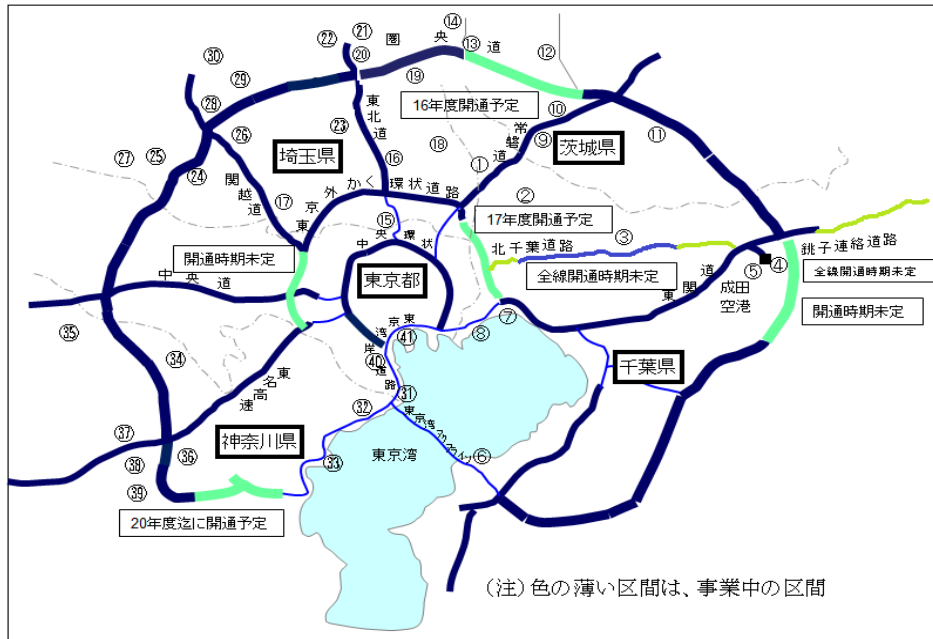
しかしながら、成田空港活用協議会が本年 2～3 月に実施した首都圏物流業者に対するアンケート結果をみると、千葉県内企業のうち圏央道を「常に利用している」と回答した割合は 10.6%と 1 都 4 県で最も低い水準となった（図表 19）。物流業者の県内立地意欲が過去・近未来ともに埼玉県に劣後しているのは、後背地の違いなどもさることながら、未開通区間の影響も小さくないと考えられる。なお、未開通区間が開通することのメリット・デメリットを図表 21、22 で整理した。

●図表19 物流業務における圏央道の利用状況（物流施設の立地場所別）



（出所）成田空港活用協議会「成田空港圏における物流動向調査」報告書を  
基に(株)ちばぎん総合研究所が作成

●図表 20 首都圏で今後計画されている大型物流施設



都県	番号	施設名	竣工予定時期	延床面積(万㎡)	都県	番号	施設名	竣工予定時期	延床面積(万㎡)	
千葉県	1	GLP流山	2018年	32.0	千葉県	15	DPL川口領家	未定	未定	
		Dプロジェクト流山	2018年	41		16	ロジスクエア浦和美園	2017年4月	5.2	
	2	GLP柏Ⅱ	2017年1月	4.1		17	ロジスクエア新座	2017年5月	2.5	
		(仮称)ロジポート柏沼南	2017年春	3.8		18	Dプロジェクト松伏	未定	未定	
	3	グッドマンビジネスパーク ステージ2	2018年	未定		19	(仮称)新聞東配送センター	2017年4月	1.2	
		(仮称)千葉ニューテックセンター	2016年12月	0.3			(仮称)幸手物流センター<横浜冷凍棟>	2017年6月	1.8	
	4	レッドウッド成田ディストリビューションセンター	2016年12月	2.3			幸手物流センター<日本トランスシティ棟>	2017年8月	7.1	
		未定(事業者:セイノーHD)	2017年夏	(最大)3.6			幸手物流センター<日本トランスシティ棟>	未定	(敷地面積)5.5	
	6	未定(事業者:ドウシンシャ)	未定	(敷地面積)3.9			(仮称)物流センター<ニトリ>	2018年上半	約19.8	
	茨城県	7	MCUD船橋西浦	未定		2.7	DPL幸手	未定	未定	
			MFLP船橋Ⅰ	2016年9月		19.8	20	レッドウッド久喜ディストリビューションセンター	未定	未定
		8	(仮称)市川塩浜ロジスティクスセンター	2016年8月		2.7	21	Dプロジェクト加須Ⅱ	2017年1月	3.3
			ロジスクエア守谷	2017年5月		3.4	22	レッドウッド加須ディストリビューションセンター	2016年7月	3.8
		10	Dプロジェクトつくば矢田部	未定		未定	23	ロジスクエア羽生	2017年春	3.1
11		DPL阿見霞ヶ浦	未定	未定	24	(仮称)ロジポート狭山	2016年9月	8.6		
		Dプロジェクト阿見霞ヶ浦	2017年7月	12	25	GLP狭山日高Ⅱ	未定	未定		
12		地域区分郵便局(事業者:日本郵便)	2018年春	(敷地面積)4.6	26	(仮称)川越プロジェクト	未定	未定		
13	GLP五霞	2018年10月	14	27	Dプロジェクト飯能1-4区画, 2-1区画, 2-2区画	未定	未定			
神奈川県	14	日立物流ファインネクスト圏首都圏ケミカルセンター	2017年2月、5月	2.9	28	Dプロジェクト坂戸A, B, C, D	未定	未定		
		プロジスパーク古河2	2017年4月	2.1	Dプロジェクト川島	未定	未定			
	プロジスパーク古河1	2016年10月	3.5	29	GLP川島	2017年2月	3.9			
	東京都	40	物流倉庫<京極運輸商事>	未定	2.3	川島ディストリビューションセンター(仮)	2017年中	7		
			日清製粉鶴見工場 原料小麦サイロ(増設)	2016年10月	1.9	30	プロジスパーク東松山	2016年6月	7	
			本牧物流センター新倉庫	2017年春	4.5	31	物流倉庫<京極運輸商事>	未定	2.3	
			(仮称)ロジポート相模原2	2016年冬	3.2	32	日清製粉鶴見工場 原料小麦サイロ(増設)	2016年10月	1.9	
物流倉庫<三井食品>			2017年夏	(敷地面積)4.4	33	本牧物流センター新倉庫	2017年春	4.5		
東京都	41	地域区分郵便局<日本郵便>	2017年中	3.8	34	(仮称)ロジポート相模原2	2016年冬	3.2		
		プロジスパーク海老名2	2017年10月	5.4	35	物流倉庫<三井食品>	2017年夏	(敷地面積)4.4		
		MFLP厚木Ⅱ	2017年3月	2.9	36	地域区分郵便局<日本郵便>	2017年中	3.8		
		ロジクロス厚木	2018年9月	4.3	37	プロジスパーク海老名2	2017年10月	5.4		
		MFLP平塚Ⅱ	2017年春	1.8	38	MFLP厚木Ⅱ	2017年3月	2.9		
(仮称)ロジポート平塚2	2016年11月	3.3	東京都	40	物流倉庫<横浜冷凍>	2017年秋	10.5			
MFLP平塚	未定	(敷地面積)1.4			Dプロジェクト城南島Ⅱ	未定	未定			
(仮称)エフ・プラザ東京N棟	未定	未定			(仮称)エフ・プラザ東京M棟	未定	未定			
(仮称)エフ・プラザ東京M棟	2017年8月	1.9			京浜トラックターミナル内物流施設	2021年10月	16.1			
京浜トラックターミナル内物流施設	2021年10月	16.1			Dプロジェクト羽田	2019年8月	6.1			
(仮称)OCS東京ロジスティクスセンター	2017年10月	1.9	(仮称)物流ビル新B棟	2017年夏	17.1					

(注) 1. 出所：各種報道資料等を基に  
 (株)ちばぎん総合研究所が作成  
 2. 本図は首都圏で計画されている  
 全ての大型物流施設を網羅的に  
 示したものではない。

●図表21 圏央道全通によって考えられる効果

	全通効果
① 時間短縮効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大栄JCT～松尾横芝IC間は、走行距離が約21kmから18.5kmに、所要時間は約40分から約14分へと短縮</li> <li>・大栄JCTから東金JCT間は走行距離が約60km(宮野木JCT・千葉東JCTを経由した場合)から約37kmに、所要時間は約45分から25分へと短縮(※高速道路区間の所要時間は時速80km走行を想定し算出)</li> </ul>
② 災害・救急時ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・圏央道千葉県区間は、房総半島の内陸部を縦貫するルートをとっており、千葉県作成のハザードマップにおける津波浸水エリアや液状化しやすいエリアを避けている。このため、東京湾沿岸部や太平洋沿岸部で津波・液状化による被害が起きた場合に、救急搬送や物資輸送のための重要なルートとなる</li> <li>・第三次医療施設(重篤患者に対する総合的な緊急医療を24時間体制で提供)である君津中央病院(君津市)や東千葉メディカルセンター(東金市)などの千葉県人口カバー率(30分以内でのアクセスが可能)が95%(圏央道開通・東千葉メディカルセンター開業前に比べ+6%pt)に上昇(国土交通省千葉国道事務所)</li> </ul>
③ 渋滞緩和効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・成田方面から都心方向を目指す場合、従来の東関東自動車道→京葉道路/首都高速湾岸線のルートに加え、圏央道→アクアラインのルートもできるため、首都高速湾岸線など都心に向かう道路の交通が分散される(通過交通の抑制、分散導入効果)</li> <li>・柏から成田までの移動ルートも首都高速を経由しないルート(常磐道～圏央道経由)での移動が可能(地域間移動)</li> </ul>
④ 交流人口の増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光資源に恵まれている北総エリア・南房総エリアは、神奈川県・東京都や茨城県方面からの広域集客が見込まれる</li> <li>・圏央道の県内既開通区間内における新たなインターチェンジ(「(仮称)かずさIC」、「(仮称)大網白里スマートIC」、「(仮称)茂原長柄スマートIC」、ともに開設時期は未定)が実現すれば、県内の観光周遊性がさらに増していくことも期待される</li> </ul>
⑤ 企業立地効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東金・茂原などの地域が、圏央道を介して成田空港や羽田空港と繋がることは県内への企業立地にとって大きな魅力となる</li> <li>・茂原や袖ヶ浦の新たな工業団地開発の動きと相まって企業進出の勢いが加速するとともに、既存工業団地の空き解消にも結び付くことが期待される</li> <li>・アクアラインを通じて、成田空港と東海・中京圏・東北圏などを結ぶ新たな動脈が形成されるため、長距離物流の中継地点としての魅力も高まり、運輸関連業の立地なども期待される</li> </ul>

●図表22 道路網整備により生じるマイナス面

	マイナス面
① 素通り客の増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・圏央道事業中区間の開通により、高速道路から一般道に乗り換える必要がなくなり、同区間を通過するだけの車両も多くなることが見込まれ、一般道周辺の商店や観光地へ訪れる客が減少する可能性がある</li> <li>・神奈川県からくる観光客などが茨城県への時間距離が短縮されたことで、九十九里や成田地域でなく、つくば方面を目的地に設定するなど、本来千葉県に来ていたはずの観光客が他県に奪われるケースなども想定される</li> </ul>
② ストロー効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北総エリアや東金・茂原エリアなどと、神奈川県(川崎・横浜など)や茨城県(つくばなど)などとのアクセスが向上することで、千葉県内から他県への人や物の流出が進む懸念もあり、圏央道周辺の人口や県内でなされるはずであった消費が他県に奪われてしまうといったことや、大都市に本店を置く企業が県内の圏央道周辺にあった事業所などを廃止してしまう可能性などが考えられる</li> </ul> <p>※ストロー効果とは、コップの中の水がストローで吸い上げられるように、交通網の整備によってこれまで地方の中核となっていた都市から新たに結節されたより大きな都市に人や物が吸い上げられる現象をいう。新幹線や高速道路などの新規開通によってこれまで時間・距離の点から異なる商圏・生活圏と位置づけられていた都市同士が同一圏内として捉えられる場合に起こるケースが多い</p>
③ 日帰り客の増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通網の整備によって千葉県中央部・北西部や神奈川県、東京都などとの時間距離が短縮された分、日帰りが可能となるエリアが広がる。実際、市原・長南のエリアでは神奈川・東京からのゴルフ客は増加しているものの、周辺のホテル事業者からは「圏央道開通・アクアライン料金割引後、宿泊者数が減少傾向にある。」との声も一部では聞かれる</li> </ul>



### 3. 提言

そもそも千葉県発展の歴史的な経緯を振り返ると、終戦後に東京に近い部分に鉄道や道路などの交通インフラが次々に整備されて、都心に通う通勤通学の住民が県北部に急速に増加、併せて川崎製鉄千葉製鉄所の開設（1951年）を皮切りに湾岸部の埋立地に重工業・電力・エネルギーなどの産業が相次いで立地して地元での雇用の場を確保しつつ、さらに成田空港の開業・拡大、TDR開業などの追い風もあって、継続的な経済成長を続けてきた経緯がある。特に経済発展が進んだのは、人口の伸びが著しい通勤・通学の足の良い東京近郊のベッドタウンと重工業が集積した湾岸都市部（浦安市～富津市北部）であり、これら地域と、交通の便が相対的に悪い県中部・南部・東部との経済的な格差が長い間ほぼ一方的に広がってきた。圏央道は、これまで交通の便が悪かった県内地域の都心・成田・羽田空港とのアクセスを劇的に改善させることで、アクアラインの通行料金引下げ効果と併せて、過疎地域の経済的な価値を根底から覆す歴史的なパラダイム転換の力を秘めている。

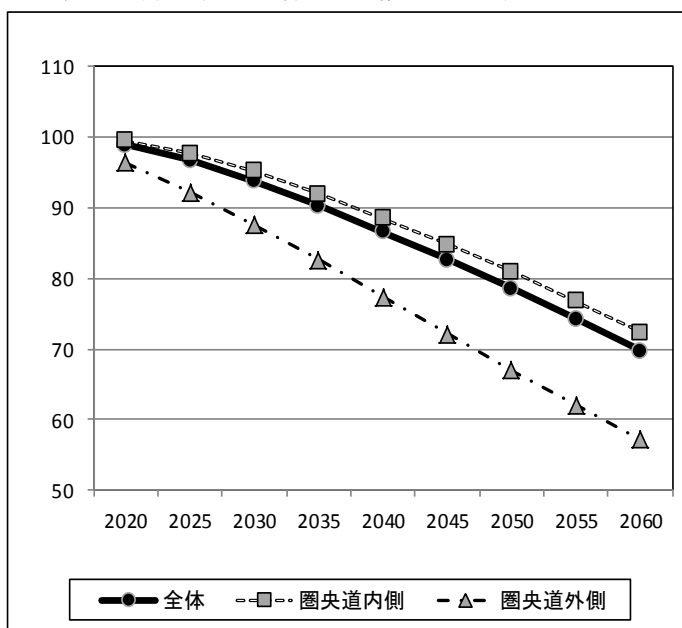
実際にこれまで見てきたように、圏央道の開通区間が拡大するにつれて、①東京湾アクアライン接岸都市を中心に人口が増加に転じると同時に地価も上昇、②圏央道沿道のみならず南房総でも観光入込が増えたほか、商業施設も増加して地元雇用の場が拡大、③沿道内陸部でも製造業や運輸業が進出し、地域の雇用や人口にも好影響を与えたこと、などの経済効果が今回調査で改めて確認された。今後も、2020年東京オリ・パラが開催され、成田空港の滑走路増設の動きと併せてインバウンド旅行者も増え続けることが期待される中で、圏央道は成田や羽田に降り立つ訪日客を県内隅々に行き渡らせる重要なツールとなるはずである。

この間企業誘致の面では、圏央道全通を見据えてさらに誘致策を強化するとともに、将来の受け皿となる適地の洗い出しに早期に着手する必要がある。

2015年度は地方創生元年と呼ばれ、全国の自治体が「人口ビジョン」や「地方版総合戦略」の策定を行った。国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計によると、千葉県の人口は2015年の619万人から2060年には432万人（15年比▲30.2%）にまで減少することが見込まれている。圏央道の内側・外側別にみると、圏央道の外側エリアは、内側に比して減少スピードが速いことから、経済活性化が地域の喫緊の課題となっている（図表23）。

地域経済の縮小を最小限に止めるためには、地域で「しごと」を興し、「しごと」が「ひと」を呼び、「ひと」が「しごと」を呼ぶ好循環を確立することが重要であるが、これまでの千葉県の発展の歴史を鑑みると、圏央道全通化を含めて、計画された交通網整備

●図表23 今後5年ごとの将来人口推計(2015年比)



(注) 1. 出所: 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」を基に榊らばざん総合研究所が作成  
2. 15年時点の人口(全体:619万人、内側:524万人、外側:95万人)を100として指数化

プロジェクトを着実に進展させ、ヒトやモノの流れの利便性向上をいかに地域活性化に取り込んでいくかという視点が肝要である。

こうした中、千葉県が圏央道のメリットを最大限享受し、持続的な地域発展を遂げるために必要な取り組みについて挙げると以下のとおりである。

### (1) 圏央道を可能な限り早く全通させよう！

これまでみてきた通り、圏央道の開通区間では、都心とのアクセス改善をテコとして開通前比様変わりの経済効果を挙げてきた。今後も県央・南・東部が地域経済の活性化・地方創生を実現していくためには、圏央道の県内未開通区間を早期に開通させ、そのポテンシャルを最大限に引き出すことが必要不可欠である。圏央道が全通すれば、新規開通区間では、都心や羽田・成田の両空港に加え北関東へのアクセスが格段に向上することになり、ヒト・モノの流れが劇的にスムーズになることを通じて、製造業や物流業、観光業などの県内立地を底上げする効果が期待できる。逆に言えば、全通が遅れるほどライバル県への工場・物流施設などの集積が進んで需要を取り逃がすことになりかねない。また成田空港活用協議会のアンケート結果から類推されるように、県内物流業者の圏央道利用率が未開通区間の存在で低位に留まっていることが、一般道渋滞の原因となっている可能性もあり、全通は一般道の渋滞緩和など副次的な効果も期待できる。

さらに、圏央道の全通と合わせ、中長期的な圏央道の活用強化を展望すると、現状暫定2車線となっている区間の4車線化も求められるほか、圏央道全通によって千葉県が首都圏周辺の地域と繋がる効果を県内にあまねく浸透させるためには、一般道も含めた道路網の整備により物流業者をはじめとした県内立地企業にとってのルート選択性を高めることが不可欠であり、とりわけ常磐地域・千葉ニュータウン・成田を結ぶ「北千葉道路」や高速道路網から外れてしまっている銚子と圏央道とを接続させる「銚子連絡道路」など地域高規格道路などの早期整備や、圏央道と県内各所を結ぶ一般道路網の拡充を急ぎ、高速道路との相乗効果を高めていく必要がある。

### (2) 広域連携化で圏央道効果を地域に取り込もう！

自治体財政を展望すると、人口減少や生産年齢人口構成比の縮小など、歳入面の厳しさが強まる中で、高齢化の進展により民生費などの歳出は加速度的な増加が見込まれている。このように、自治体の財政基盤が弱体化する中で、今後の地域経済の持続的な発展を志向する際には、これまで以上に広域的な連携の視点が欠かせなくなる。圏央道の整備進展により千葉県内外の様々なエリアが広域かつ有機的に繋がることとなるが、それぞれの地域が固有の地域資源を持ち寄って連携することができれば、その化学反応は足し算以上の大きな成果につながる。

観光面における県内圏央道沿道および外側地域の主な資源は、海と里山（トロッコ列車など）、田園風景、動物との触れ合い（市原ぞうの国など）、城下町（館山・大多喜・久留里）、種類豊富な魚介類に房総和牛等山の幸などであるが、情報発信については引続き単自治体・資源毎のものが多く、広域でのモデルルート作り(特に、何らかのテーマ性やストーリー性等を考慮したもの)はまだ盛んではない。今後は、これら資源を、圏央道に沿って茨城県の軽登山

(筑波山) や湖 (霞ヶ浦)、埼玉県の清流 (長瀨、清流の鮎料理) や江戸の町並み (川越) などと組み合わせ、成田や羽田空港に降り立つ訪日客を含め、観光客向けにレンタカーによるモデル周遊コースを提案するなど広域連携化することで、観光地間の相乗効果を発揮することが案として考えられる。既に県外では、中部・北陸地方の「昇龍道プロジェクト」(各県を昇り龍に見立て、各地の観光資源を外国人向けにプロモーション)、西日本の「新ゴールデンルート」(京都、広島、瀬戸内海、松山を巡るルート)を、新たな周遊コースとして提案)、などの先行例がみられる。

### (3) 民間活力を活用しつつ官民を挙げて地域の魅力向上を目指そう！

圏央道全通により「ヒト」「モノ」の流れが効率化されることは、沿道および外側地域の地域活性化に向けて間違いなく追い風となるが、全通のメリットを享受するのは千葉県だけではない。茨城県・埼玉県・神奈川県の3県も同様に広域アクセス化が可能となるため、企業立地の範囲も千葉県外に更に拡大する可能性があるほか、観光面では千葉県内エリアの観光地が素通りされてしまうリスクも否めない。また、地域住民の消費需要が東京都内や横浜・川崎・埼玉などに吸い上げられる「ストロー効果」の懸念もある。

これらリスクを低減し、圏央道効果を最大限活用して地域が活性化するには、民間企業と行政や地域住民などが一体となった「地域の魅力増進および地域の需要創出に向けた取組み強化」が欠かせない。民間が発信・主導する創意工夫を、行政が規制緩和などを含めて支援する体制を構築することも重要である。圏央道インターチェンジから県内各地域までの一般道の整備や企業立地が可能な用地のストック、眠っている観光資源の掘り起し・ブラッシュアップ、地域一体となった「おもてなし感」の醸成などを、民間企業・NPO・住民などが、地域の産学官金労言組織<sup>5</sup>などを利用しつつ、DMO(地域観光のマーケティング・マネジメント)の組成などを含めて一致協力して取り組む必要がある。

地域の魅力向上は企業誘致の観点からも欠かせない。道路網をはじめとしたインフラの充実もさることながら、労働力の安定確保や防災性、広大な用地を如何に安価に確保できるかなども企業が立地を決める重要な要素である。とりわけ労働力の確保に関しては、民間企業による採用の動きに合わせた行政のマッチング支援もポイントとなろう。また企業活動を支援するうえでは、道路のみならず鉄道なども含めたインフラ整備、沿線エリアの開発等により人口集積を図る立地環境整備が必要である。

### (4) 全通を見据えて行政による戦略や施策を早めに策定しよう！

県内では競技が開催される海浜幕張において、東京オリ・パラを目標にメッセの改修、新駅の開設やメッセ会場までのユニバーサルデザイン化、あるいは京葉線のりんかい線乗り入れなどの整備が計画されている。また千葉駅周辺でも別途、駅ナカ(今秋)・駅ビル(来秋)開業、東口駅前ビル建設(竣工未定)などの開発計画が進んでいる。このように都市部(圏央道内側)において各種インフラの整備が一段と進んでいくため、圏央道の内外経済格差を広げないためには、未開通区間の早期整備が望ましい(オリ・パラに合わせるのが理想的)。

<sup>5</sup>産学官金労言：産業界、教育機関、行政機関、金融機関、労働団体、メディア

そうした中で、県や沿道自治体においても、早期全通を見据えたうえでの地域活性化のための戦略や施策を早め早めに検討すべきである。千葉県では今年度、2つの工業団地の分譲を開始するが、両者とも面積がさほど大きくないため（各32、19ha）、完売後をも考慮して次の工業団地の青写真をできるだけ早期に具体化する必要があるほか、全通を前提として、企業の誘致策の強化（立地補助制度拡充や訪問企業数の目標値設定など）や広域の観光振興などを沿道市町村とも協力しつつさらに検討すべきである。なお、地方版総合戦略において交通インフラ整備を活かした取り組みを挙げている自治体は少なくないものの、圏央道に特化した戦略を盛り込んでいる沿道自治体は圏央道沿道の4自治体（茂原市、長柄町、神崎町、芝山町）に限られており、南房総地域やいすみ地域などの外側地域において圏央道効果を積極的に取り込もうとする動きは現時点では乏しい。圏央道は交通アクセスの不利を緩和する大きな武器との認識を深めたうえで、施策や事業実施によって全通時のメリットを自らの定住策や観光政策などにどのように取り込むかを、今から検討すべきである。折しも、今年度は切れ目ない地方創生のための国交付金予算が計上されている。関係自治体では圏央道効果を地域に取り込むための独自の取り組みを地方創生推進交付金制度なども活用しつつ、積極的に進めてはどうか。

繰り返しになるが、2020年東京オリ・パラ後もインバウンド観光客が増える見通しにある中で、地域の魅力を国内外にアピールするには、点ではなく面のアピールが有効である。また、圏央道の整備効果を地域につなぐ道路整備なども、複数の自治体が連携して実現に向けた取り組みを推進することで実現可能性が高まるだろう。

以 上

【参考資料① 千葉県内道路網の整備経緯および見通し】

道路名	整備状況	完成目標年度	整備の根拠となる法令・計画等	
京葉道路	全線開通(80年)	-	52年	新道路法を受けた政令
東関東(水戸線)	全線開通(千葉県区間。87年)	-	57年	国土開発幹線自動車道建設法
東関東(成田国際空港線)	全線開通(78年)	-	57年	高速自動車国道の路線を指定する政令
千葉東金道路	全線開通(79年)	-	71年	事業認可
常盤道	全線開通(千葉県区間。85年)	-	57年	国土開発幹線自動車道建設法
アクアライン	全線開通(97年)	-	66年	建設省が調査開始
富津館山道路	全線開通(04年)	-	87年	第四次全国総合開発計画
館山道	全線開通(07年)	-	57年・87年	国土開発幹線自動車道建設法
圏央道			63年	首都圏基本問題懇談会
東金JCT～松尾横芝IC(15.7km)	開通(98年。開通当時は「千葉東金道路2期区間」)	-		
木更津JCT～木更津東IC(7.1km)	開通(07年)	-		
木更津東IC～東金JCT(42.9km)	開通(13年)	-		
大栄JCT～神崎IC(10.7km)	開通(15年。開通区間合計76.5km＝全体の80.5%)	-		
松尾横芝IC～大栄JCT(18.5km)	未開通	未定		
銚子連絡道路			88年	期成同盟設立
松尾横芝IC～横芝光IC(6.1km)	開通(06年。6.1km＝全体の20.3%)	-		
横芝光IC～銚子市(23.9km)	未開通	未定		
外環道(千葉県区間)	未開通	17年度	63年	首都圏基本問題懇談会
北千葉道路			67年	都市計画決定
鎌ヶ谷市～印西市(20.0km)	開通(20.0km＝全体の53.5%。部分供用区間1.8km除く)	-		
印西市～成田市(13.5km)	未開通	未定		
市川市～鎌ヶ谷市(9.5km)	未開通	未定		
茂原・一宮・大原道路			88年	期成同盟設立
国道409号～茂原長南IC(0.7km)	開通(13年。0.7km＝全体の2.3%)	-		
茂原長南IC～旧大原町(29.3km)	未開通	未定		
館山・鴨川道路(館山市～鴨川市。30km)	未開通	未定	96年	期成同盟設立
鴨川・大原道路(鴨川市～旧大原町。40km)	未開通	未定	96年	期成同盟設立
東京湾口道路(富津市～横須賀市。17km)	未開通	未定	62年	建設省が調査開始
東京湾岸道路、第二東京湾岸道路、千葉外環状道路、千葉環状道路、核都市広域幹線道路、千葉茨城道路	未開通	未定	10年	輝け！ちば元気プラン(千葉県総合計画)掲載

(出所) 各種資料を基に(株)ちばぎん総合研究所が作成

【参考資料② 千葉県内の道路網と今後の主な開発計画】



(出所)「ちばの道 2013」掲載図に(株)ちばぎん総合研究所が加筆

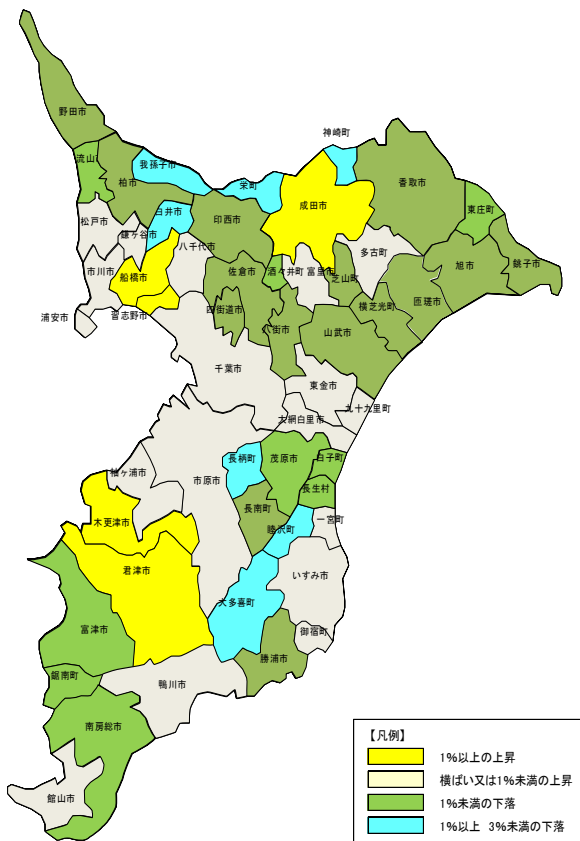
【参考資料③ 80年代半ば以降における各地の地域活性化の状況】

●人口

	85年→90年	90年→95年	95年→00年	00年→05年	05年→10年	10年→15年	インフラ整備状況
<b>千葉県</b>	<b>7.9</b>	<b>4.4</b>	<b>2.2</b>	<b>2.2</b>	<b>2.6</b>	<b>0.1</b>	
千葉地域	5.9	4.3	2.8	3.4	3.1	0.4	館山道(95~07年)、京葉線(86~90年)、千葉都市モルル(88~99年)、千葉急行電鉄(91~95年)
葛南地域	8.5	1.9	3.0	5.3	4.6	1.7	京葉線(86~90年)、北総鉄道(79~00年)、東葉高速鉄道(96年)、都営新宿線延長(89年)
東葛飾地域	9.5	3.3	1.8	1.5	4.2	1.1	常磐道(三郷IC~矢田部IC間開通:81~85年)、北総鉄道(79~00年)、つくばエクスプレス(05年)
印旛地域	21.1	15.4	5.5	2.3	3.0	0.8	東関道(市川JCT~潮来IC間開通:71~87年、酒々井IC設置:13年)、北総鉄道(79~00年)、つくばエクスプレス(05年)、成田スカイアクセス(10年)、成田空港発着枠拡大(85年:98.6万回→10年:30万回合意)
君津地域	4.1	2.6	-0.7	-1.2	1.4	0.0	館山道(95~07年)、アクアライン(97年)、圏央道(木更津JCT~松尾横芝IC間開通:98~13年)
長生地域	5.6	8.3	1.4	-0.9	-1.3	-4.2	圏央道(木更津JCT~松尾横芝IC間開通:98~13年)
山武地域	10.0	14.7	5.6	0.5	-2.3	-4.0	圏央道(木更津JCT~松尾横芝IC間開通:98~13年)、銚子連絡道路(松尾横芝IC~横芝光IC間開通:06年)、芝山鉄道(02年)
香取地域	-0.3	0.8	-2.4	-3.9	-5.3	-6.6	東関道(市川JCT~潮来IC間開通:71~87年)
海匝地域	-0.4	-0.1	-2.1	-2.6	-4.6	-6.0	
夷隅地域	-0.4	-1.4	-2.8	-2.6	-4.5	-6.4	
安房地域	-3.6	-3.3	-3.6	-3.5	-3.8	-5.6	富津館山道路(04年)

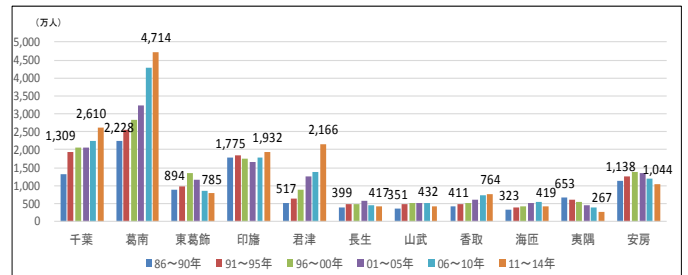
- (注) 1. 出所: 国勢調査を基に榎ちばぎん総合研究所が作成  
 2. 地域ごとの分類については千葉県の地域振興事務所の所管区域を参照

●地価



(出所) 千葉県「地価調査・地価公示」の資料を基に  
 榎ちばぎん総合研究所が作成

●観光入込



- (注) 1. 出所: 千葉県「観光入込調査」を基に榎ちばぎん総合研究所が作成  
 2. 地域ごとの分類については千葉県の地域振興事務所の所管区域を参照

【参考資料④ 交通インフラ整備による地域活性化等の状況】

交通インフラ	関係地域	交通インフラ整備による地域活性化等の状況
アクアライン	君津地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>●通料引下げにより交通量大幅増加(普通車:08年度20,800台→15年度44,044台=2.1倍)</li> <li>●木更津市人口増加:97年121千人→15年134千人(10.0%増)</li> <li>●大型商業施設立地(12年:三井アウトレットパーク木更津、13年:ベシア、カインズモール等、14年:イオンモール木更津、16年:キサラピア・ワイルドビーチ)</li> <li>●かずさアカデミアパークへの企業立地決定(12年:2社、13年:2社、14年:3社、15年:1社、16年:2社)</li> </ul>
圏央道 (木更津JCT ～松尾横芝IC間)	海匝・山武・ 長生・夷隅地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>●長生・山武・海匝地域の13年GWの入込客数(観光施設等)27.6%増</li> <li>●勝浦市海水浴場の13年夏季の入込客数53.6%増</li> <li>●「蓮沼ウォーターガーデン」の13年夏季の入込客数2割増</li> <li>●アクセス改善や茂原にいほる工業団地整備により企業立地のポテンシャル拡大</li> <li>●緊急時の道路ネットワークの形成:茂原市役所～君津中央病院間(57分→41分)</li> <li>●市原鶴舞IC・茂原長南IC付近への高速バスターミナル整備により定住人口増加のポテンシャル拡大</li> </ul>
北総線・成田 スカイアクセス	千葉 ニュータウン	<ul style="list-style-type: none"> <li>●定住人口増加:86年28千人→16年95千人(3.4倍)(計画人口:当初340千人→86年176千人→04年153千人→16年143千人)</li> <li>●大型商業施設立地(イオンモール、ジョイフル本田、BIG HOPガーデンモール印西、牧の原モア、コスト等)</li> <li>●印西市は東洋経済「住みよさランキング」で5年連続全国1位(12～16年)</li> <li>●10年7月成田スカイアクセス開通</li> </ul>
つくば エクスプレス	東葛飾地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>●沿線区画整理事業地人口増加:05年42,510人→10年54,233人(27.6%増)</li> <li>●沿線地域地価上昇(標準値10地点平均):05年→13年2.9%上昇(千葉県平均:▲10.5%低下)</li> <li>●大型商業施設立地(ららぽーと柏の葉、流山おおたかの森ショッピングセンター等)</li> <li>●研究機関・インキュベーション施設等立地(東大柏キャンパス、千葉大環境健康フィールド科学センター、東葛テクノプラザ、東大柏ベンチャープラザ等)</li> </ul>
成田空港	成田空港 周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>●LCC専用の第3ターミナルのオープン(15年)</li> <li>●第3滑走路実現に向けた動きが活発化</li> <li>●雇用創出(空港内従業員:84年22千人→14年41千人・86.4%増)</li> </ul>
千葉港・ 木更津港	湾岸地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>●京葉臨海工業地帯と一体として発展</li> <li>●千葉港は水域面積が日本一</li> <li>●千葉港取扱貨物量:65年3,371万t→90年17,024万t→13年15,094万t</li> <li>●木更津港取扱貨物量:65年39万t→90年8,171万t→13年7,362万t</li> </ul>

(出所) 各種報道資料等を基に作成

【参考資料⑤ 交通インフラ整備の停滞による地域活力減退等の状況】

交通インフラ	関係地域	交通インフラ整備の停滞による地域活力減退等の状況
圏央道 (大栄JCT～ 松尾横芝IC間)	海匝・山武・ 長生・夷隅地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>●定住人口減少(10年→15年、海匝:▲6.0%減、山武:▲4.0%減、長生:▲4.2%減、夷隅:▲6.4%減)</li> <li>●企業撤退、地場産業・地域商業低迷</li> <li>●緊急時の道路ネットワークが脆弱</li> </ul>
外環道 (千葉県区間)	市川市・松戸市	<ul style="list-style-type: none"> <li>●交通渋滞による経済効率低下(京葉道・宮野木JCT付近の渋滞損失時間は全国トップクラス)</li> <li>●交通事故発生率の高さ(15年の千葉県内交通事故死者数は全国ワースト3位)</li> <li>●緊急時の道路ネットワークが脆弱</li> </ul>
国道16号の バイパス道路 (核都市広域 幹線道路)	東葛飾・葛南地域・ 千葉市	<ul style="list-style-type: none"> <li>●交通渋滞による経済効率低下</li> <li>●交通事故発生率の高さ</li> <li>●緊急時の道路ネットワークが脆弱</li> </ul>

(出所) 各種報道資料等を基に作成

以上