東京圏の交通インフラ拡充と地方創生に関する調査 報告書

2020年9月 _{株式会社} 千葉銀行

目 次

はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1
●調査結果の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	2
I.05 年以降の交通インフラ整備状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	13
1. 東京圏全体の概況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	13
2. 千葉県・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	15
3. 東京都・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	23
4. 神奈川県・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	29
5. 埼玉県・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	33
6. 茨城県・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	35
II.交通インフラ整備による効果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	41
1. 統計データを用いた市区町村別の分析・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	42
2. 交通インフラ整備の企業活動に与える影響・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	80
III.東京圏の企業動向(アンケート調査結果より)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	89
1. アンケート調査実施概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	89
2. アンケート調査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	90
IV.今後の交通インフラ整備計画と期待される効果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	111
1. 東京圏全体の概況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	111
2. 千葉県・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	113
3. 東京都・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	139
4. 神奈川県・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	146
5. 埼玉県・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	152
6. 茨城県・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	154
7. 東京圏全体の効果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	156
V.千葉・神奈川・埼玉の将来展望及び千葉県各地域における地方創生の方向性・・・・・・・・	159
1. 東京圏の課題と将来展望・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	159
2. 千葉・神奈川の湾岸部の将来展望・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	164
3. 千葉県における日本版シリコンバレーの形成・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	165
4. 千葉・神奈川の非湾岸部及び埼玉の将来展望・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	170
5. 千葉県内 5 地域別の地方創生の方向性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	172
6. 千葉・神奈川・埼玉のポテンシャル例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	184

はじめに

千葉県においては、2018 年6月に外環道の高谷〜三郷南間が開通したほか、圏央道の大栄〜松尾横芝間の工事も進展している。また、既存交通インフラは、つくばエクスプレス(TX)が 16 年に開業 10 年、東京湾アクアラインが 17 年に開通 20 年を迎えるなど、節目を迎えている。

一方、東京圏¹の都県においても、圏央道や首都高等の道路網の整備、鉄道の相互直通運転、 羽田空港の国際線増便など、交通インフラの拡充が図られている。また、27 年に品川~名古屋間 が開通計画のリニア中央新幹線の整備では、首都圏、中部圏、関西圏の3大都市圏の一体化によ る巨大経済圏の形成が見込まれている。

当行では、13年に「交通インフラの拡充と地域活性化の方向性」について取り上げたが、本調査では、千葉県内はもとより東京圏の他都県の交通インフラ整備についても回顧・整理するとともに、これまでの交通網整備が本県及び近隣都県の整備市町村にもたらした効果(人口・企業立地・雇用・観光など)を総括することとした。その際、千葉県のみならず東京圏の他都県の事業所をも対象に行ったアンケートの結果を活用した。

本調査では、県内鉄道網整備のターニングポイントとなったTX開業(05 年)以降の動向について取り上げている。そのうえで、東京圏の中での千葉県の立ち位置や発展の方向などを、「千葉・武蔵野アライアンス」や「千葉・横浜パートナーシップ」も踏まえて提言し、千葉県の地域資源や潜在力の活用により構築が期待される「日本版シリコンバレー」や地域別の地方創生の在り方について展望した。

本稿が、千葉県の持続的な発展に向けて、今後のまちづくりや地域活性化に少しでも参考になれば幸いである。

2020 年9月

⁻

¹ 東京圏:本調査では、「東京圏」とは東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県の1都4県を指すものとする。

●調査結果の概要

Ⅰ.05年以降の交通インフラの整備状況

1.東京圏の状況

- 東京圏の道路ネットワークの骨格は、3つの環状道路と9つの放射道路(3環状9放射)だが、05 年以降、圏央道、外環道、首都高速中央環状線の3つの環状道路の整備が進んだ。これにより、2点間を結ぶルートのパターンが増加し、通過交通の削減や通行量の分散による渋滞緩和、災害発生時の迂回ルート確保等の効果が発現した。各道路の整備は、沿線に立地する事業所はもとより、当該道路や連絡する高速道路を利用する遠方の事業所にも、広く恩恵をもたらしている。
- 鉄道では、つくばエクスプレス(TX)が開通し、沿線地域における住宅・商業開発が進展するとともに、人口流入が続いた。また、首都圏における航空需要の増加を受けて、成田空港及び羽田空港では、



出所:国土交通省ホームページ

ターミナルの整備や運用時間延長、飛行経路見直し等が図られ、航空機発着容量が拡大した。

図表 2 05 年以降に東京圏において整備された交通インフラ

	道路	
	●館山道·富津館山道路 富津中央IC~富津竹岡IC間(7.5km)	
05年	○圏央道 あきる野IC~日の出IC間(2.0km)	
	△外環道 三郷JCT~三郷南IC間(4.1km)	15
	●圈央道 木更津JCT~木更津東IC間(7.1km)	15
07年	●館山道·富津館山道路 君津IC~富津中央IC間(9.2km)	
0/平	〇首都高速中央環状線 新宿線~池袋線間(7.4km)	
	◇圏央道 阿見東IC~つくば牛久IC間(12.0km)	17
08年	△圏央道 鶴ヶ島JCT~川島IC間(7.7km)	17
U8 T	◇北関東道 桜川筑西IC~真岡IC間(14.9km)	
00Æ	●□東京湾アクアライン料金普通車800円化	18
09年	◇圏央道 稲敷IC~阿見東IC間(6.0km)	
	〇首都高速中央環状線 渋谷線~新宿線間(3.6km)	10
	□圏央道 海老名JCT~海老名IC間(1.9km)	19
10年	△圈央道 川島IC~桶川北本IC間(5.7km)	00
	◇圏央道 つくばJCT~つくば中央IC間(4.3km)	20
	◇東関道 茨城空港北IC~茨城町JCT間(8.8km)	
445	△圈央道 白岡菖蒲IC~久喜白岡JCT間(3.3km)	
11年	◇北関東道 佐野田沼IC~太田桐生IC間(18.6km)	05
12年	〇圈央道 高尾山IC~八王子JCT間(2.0km)	10
	●圏央道 木更津東IC~東金JCT間(42.9km)	10
13年	□圏央道 海老名IC~相模原愛川IC間(10.1km)	15
	□圏央道 茅ヶ崎JCT~寒川北IC間(5.1km)	15
	●◇圏央道 神崎IC~稲敷IC間(10.6km)	10
14年	□○圏央道 相模原愛川IC~高尾山IC間(14.8km)	19
	○環状第2号線 新橋~虎ノ門間(1.4km)	20

		道路
		●圏央道 大栄JCT~神崎IC間(9.7km)
		〇首都高速中央環状線 湾岸線~渋谷線間(9.4km)
15:	左	口圈央道 川北IC~海老名JCT間(6.2km)
13	+ [△圈央道 久喜白岡JCT~境古河IC間(19.6km)
		△圈央道 桶川北本IC~白岡菖蒲IC間(10.8km)
		◇△圈央道 境古河IC~久喜白岡JCT間(19.6km)
17:	年	口首都高速横浜北線(8.2km)
17	+	◇圏央道 つくば中央IC~境古河IC間(28.5km)
		●△外環道 高谷JCT~三郷南IC間(15.5km)
18	年	〇環状第2号線 豊洲~築地間(2.8km)
		◇東関道 鉾田IC~茨城空港北IC間(8.8km)
19:	年	●館山道·富津館山道路 君津IC~富津中央IC間4車線化
13	+	●北千葉道路 印西市若萩~成田市押畑間(約10km)
20:	年	●館山道·富津館山道路 富津中央IC~富津竹岡IC間4車線化
20	+	口首都高速横浜北西線(7.1km)

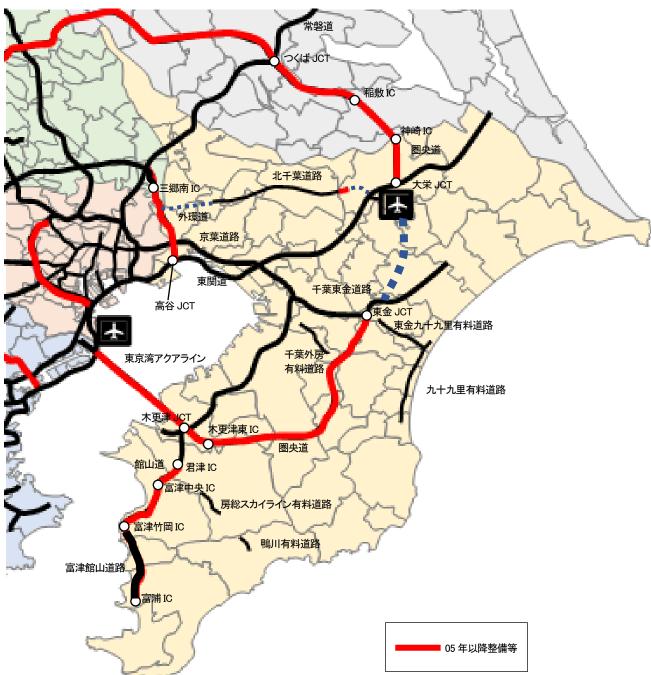
	鉄道・空港
05年	◇●○△つくばエクスプレス
10年	●○成田スカイアクセス
104	◇茨城空港
15年	◇●○上野東京ライン
	●成田空港 第3旅客ターミナル(LCC専用)
19年	●成田空港 運用時間が1時間延長・処理能力拡大
15	□○相鉄·JR直通線
20年	〇羽田空港 飛行経路見直し・処理能力拡大

[凡例] ●千葉県 ○東京都 □神奈川県 △埼玉県 ◇茨城県

2.千葉県の状況

(1)道路の整備状況

- 05 年以降の千葉県の交通インフラ整備状況をみると、道路は、圏央道の木更津 JCT~東金 JCT 間が 開通した(07 年~13 年)ほか、大栄 JCT~稲敷 IC 間(14 年~15 年)が開通し、東関道と常磐道が連絡した。千葉県区間で唯一未整備となっている松尾横芝 IC~大栄 JCT 間は、24 年度中に開通見込み。
- 外環道は、高谷 JCT~三郷南 IC 間(18 年)が開通し、東関道が都心を経由せずに常磐道や東北道、 関越道等に通じることとなったのに加え、県内では京葉地域と東葛地域のアクセスが大幅に向上。
- さらに、東京湾アクアライン 800 円化(09 年)や館山道全線開通(07 年)が実現したほか、北千葉道路は成田市の一部区間が開通し(19 年)、全体の7割(29.5 km)が完成。



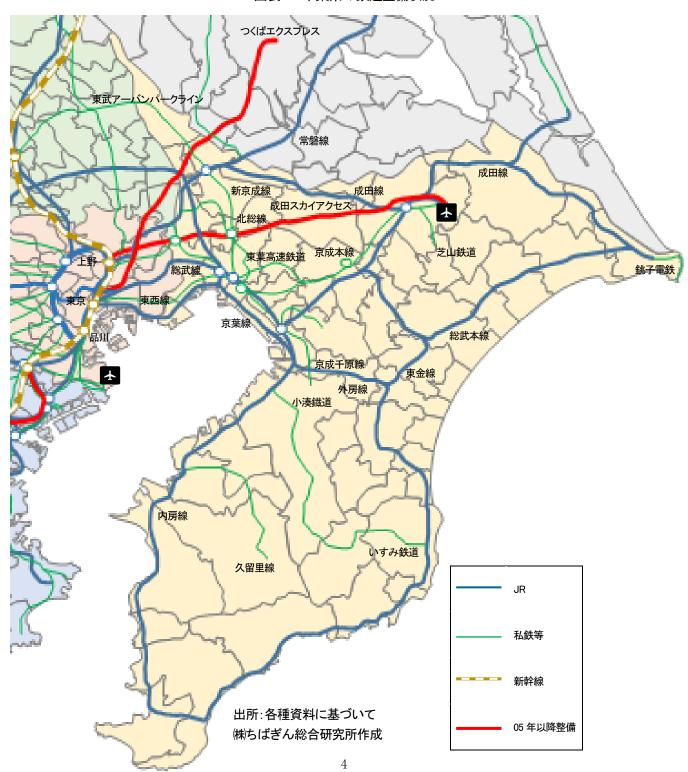
図表 3 千葉県の道路整備状況

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

(2)鉄道の整備状況

- 鉄道では、常磐線の混雑緩和と首都圏住民に新たな住宅地を供給することなどを目的に、TXが整備され、05 年に開業。沿線地域では、住宅・商業開発等が活発に進められるとともに、人口が急増している。
- 成田スカイアクセスは、10年7月に開通し、成田空港(空港第2ビル)と日暮里の間が、従来の51分から 最速36分で結ばれることとなった。
- 上野東京ラインは、上野駅と東京駅を経由し、東北本線(宇都宮線)・高崎線・常磐線と東海道本線(東海道線)を相互直通運転するJR東日本の路線で、15 年3月に開業。これに伴い、上野駅発着であった常磐線に、品川駅発着の便が新設されなど、東葛地域から都心への通勤・通学等の利便性が向上した。

図表 4 千葉県の鉄道整備状況



Ⅱ.交通インフラ整備による効果

1.高速道路網

■ 高速道路網の整備は一般的に、①走行時間短縮便益、渋滞緩和便益(一般道の渋滞が解消されることによる便益)、②走行経費減少便益(渋滞解消によって燃費等が改善する便益)、③事故減少便益(渋滞によるイライラ等がなくなり、事故が減少する便益)などをもたらすが、05年以降の首都圏での高速道路網整備の効果をみると、新たな高速道路の IC 周辺に物流施設や工場等が進出するケースが多くみられている。またその傾向は、高速道路の結節地点において特に顕著となっている。

新設住宅 製造品 小売業商 全体平均 ۷П 事業所数 地価 従業者数 品販売額 成田市 4.3 9.3 ▲ 2.2 12.2 7.6 ▲ 5.4 ▲ 0.1 10.4 0.5 木更津市 5.3 9.3 5.4 5.7 8.1 7.5 **▲** 12.2 15.4 ▲ 3.5 千葉県 東金市 0.0 **▲** 9.5 ▲ 5.2 9.9 7.8 ▲ 9.7 1.2 **▲** 1.9 [凡例] 市川市 2.0 7.1 **▲** 1.9 **▲** 6.1 ▲ 0.2 0.2 0.0 ▲ 2.7 各都県の全自 差値 東京都 八王子市 **▲** 2.8 **▲** 4.3 ▲ 6.9 **▲** 7.8 5.0 0.3 ▲ 3.6 ▲ 3.8 ▲ 1.9 治体平均偏差 値との差異 神奈川県 海老名市 7.2 4.7 30.6 2.0 14.9 8.0 **▲** 6.3 5.0 0.5 一の差異 の 10超 久喜市 1.5 **▲** 1.5 2.8 **▲** 1.7 3.0 6.7 3.3 2.6 2.5 治体 三郷市 5超10以下 3.9 **▲** 2.3 1.0 1.0 ▲ 5.8 埼玉県 5.9 0.3 17.8 2.8 **▲** 1.5 **▲** 1.4 **▲** 4.8 **▲** 4.2 坂戸市 ▲ 1.1 2.1 **▲** 4.4 **▲** 5.4 3.9 0超5以下 25.8 1.5 **▲** 0.9 23 **▲** 17 19 50.3 茨城町 5.1 ▲5以上0以下 茨城県 6.2 つくば市 14.7 37.4 34.1 ▲ 8.4 ▲5未満 19.6 12.2 23.2

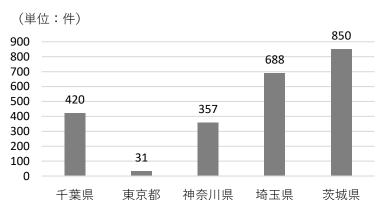
図表 5 結節地点の自治体の偏差値と各都県の全自治体平均偏差値との比較

注:[偏差値の差異の算出方法(成田市の人口の例)]

成田市の人口の偏差値 56.2-千葉県の人口の全自治体平均偏差値 46.9=9.3

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

■ 千葉県内でも外環道や圏央道(東京湾アクアラインとの接続を含む)整備によって同様の効果がみられるが、工場等の新規立地件数は、茨城県の5割程度にとどまっている。これは、高速道路網の整備が進んだ割に、産業用地が不足していたこともあって、工場誘致(新設、追加投資とも)の機会を逸してきた可能性が高いものとみられる。一方、他県にみられない高速道路網整備の効果として、東京湾アクアラインの通行料金引き下げ後に木更津市など接岸都市に対岸から移り住む人が増えて、それら自治体の人口増加に大きく寄与したことが挙げられる。



図表 6 東京圏の工場立地件数

注1:過去 15 年間(04~18 年)の累計 注2:[対象業種] 製造業、電気業、ガス業、 熱供給業(水力・地熱・太陽光発電所、 研究所、物流施設は含まない)

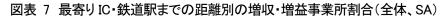
出所:経済産業省「工場立地動向調査」

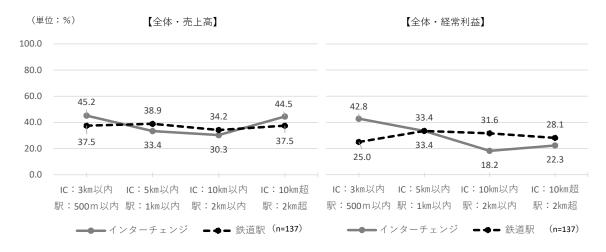
2.鉄道網

■ 鉄道網の整備が地域に与える効果としては、沿線の開発・まちづくりを通じて人口が増えて地域経済が発展するという点が最も大きいが、<u>千葉県内では、特にTX開通によって流山おおたかの森駅(流山市)や柏の葉キャンパス駅(柏市)を中心に住宅や大型商業施設が増加して、県内外から若い世代が移り住み、人口も増加を続けている</u>という効果が顕著にみられている。

Ⅲ.東京圏の企業動向(アンケート調査結果より)

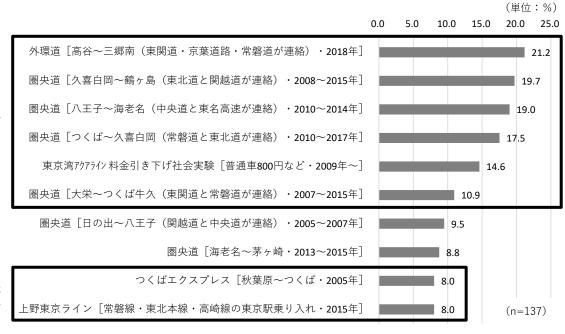
- 事業所から最寄りのインターチェンジ(IC)・鉄道駅までの距離別に、売上高・経常利益が増加した事業所の割合をみると、IC までの距離別では、売上高、経常利益とも「10 km以内」までは IC までの距離が近いほど増収・増益事業所割合が高くなっている。
- 一方、鉄道駅までの距離と売上高・経常利益については、特段、相関関係はみられない。





- 05 年以降に整備された交通インフラで、高い効果が認められるものは、「外環道[高谷~三郷南]」と回答した事業所の割合が21.2%で最も高く、このほか10%を超えているのは、「圏央道[久喜白岡~鶴ヶ島]」(19.7%)、「圏央道[八王子~海老名]」(19.0%)、「圏央道[つくば~久喜白岡]」(17.5%)、「東京湾アクアライン料金引き下げ社会実験」(14.6%)、「圏央道[大栄~つくば牛久]」(10.9%)である。いずれの道路も複数の都県にまたがり、各高速道路を連絡する環状道路を構成する路線であることから、これら道路の開通により交通利便性が向上し、製品輸送時間の短縮や交通経路多様化など、様々な効果が生じているものとみられる。
- 一方、鉄道では、「つくばエクスプレス[秋葉原~つくば]」と「上野東京ライン[常磐線・東北本線・高崎線の東京駅乗り入れ]」が、ともに8.0%で評価が高い。

図表 8 高い効果が認められる交通インフラ(上位 10 路線を抜粋、MA)



Ⅳ.今後の交通インフラ整備計画と期待される効果

1.今後の交通インフラ整備計画

■ 東京圏において、今後、整備が計画されている交通インフラは次のとおり。アンケート結果をみると、関越道、中央道、東名高速を結ぶ「**外環道**[大泉 JCT~東名 JCT 間]」の整備を望む声が最も多い(1都4 県の事業所の回答結果)。

図表 9 今後の交通インフラ整備計画

		路線等	路線等 計画の内容		整備希望		
		时 称守	計画の存在	年度等	当該県	1都4県	
		圏央道	松尾横芝IC~大栄JCT間(18.5km)開通	24年度	15.6%(3)	9.5%(5)	
		北千葉	成田市押畑~大山間(3.7km)開通	20年代	26.7%(2)	10.2%(4)	
	道	道路	市川市~鎌ケ谷市間(約9km)開通	20年代	20.790(2)	10.2 70 (4)	
	路	千葉柏 道路	「県道路協議会」(20年6月)において新たな検討組織を発足する方針を決定	未定	28.9%(1)	13.9%(3)	
千葉県		第2東京 湾岸道路	「県湾岸地区道路検討会」(国、県、千葉市等、20年5月)で基本方針(渋滞解消、自動車専用道路、三番瀬再生)決定	未定	15.6%(3)	8.8%(6)	
	鈝	京葉線	羽田空港アクセス線(臨海部ルート)開通、りんかい線との相互直通運転開始	未定	2.2%(15)	0.7%(25)	
	鉄 道	東京湾 大環状線	アクアラインに鉄道用トンネルを新設するとともに、総武線等の 既存路線も活用し、湾岸部の環状道路に平行して整備する環 状鉄道	未定	8.9%(7)	3.6%(15)	
	空港	成田空港	B滑走路延伸、C滑走路新設	29年3月	2.2%(13)	2.2%(18)	
	道路	外環道	大泉JCT~東名JCT間(16.2km)開通	未定	28.6%(1)	20.4%(1)	
東京都	鉄	羽田空港 アクセス線	東山手ルート開通(環境アセスメント3年、建設工事7年の見込 み)	29年	14.3%(4)	2.2%(18)	
争	道	リニア中央 新幹線	品川〜名古屋間は27年、名古屋〜大阪間は37年の開業を目 標	27年	7.1%(8)	5.1%(12)	
		圏央道	栄IC·JCT~藤沢IC間(7km)開通		34.8%(1)	7.3%(7)	
	道 路	固大坦	戸塚IC~釜利谷JCT間(8.9km)開通	25年度	34.070(1)	7.3%(7)	
神奈川		新東名高速	伊勢原大山IC~御殿場JCT間(46km)開通	23年度	21.7%(3)	16.1%(2)	
川県	鉄	リニア中央 新幹線	品川〜名古屋間開業時に、神奈川県には相模原市に新駅設 置	27年	8.7%(7)	5.1%(12)	
	道	相鉄·東急 直通線	相鉄線と東急東横線・目黒線の相互直通運転開始	22年度 下期	8.7%(7)	1.5% (24)	
埼玉県	道 路	新大宮上尾道路	さいたま市中央区~鴻巣市間(約25km)開通	未定	20.0%(3)	5.8%(11)	
茨城県	港湾	鹿島港	鹿島港外港地区国際物流ターミナル整備完了(貨物船の大型 化に対応し、大水深岸壁等の整備により、円滑な物流を確保)	28年度	12.0%(1)	2.2%(18)	

「整備希望」:アンケート結果に基づく東京圏の事業所による整備の希望。()内の数値は、東京圏の 37 の交通インフラ整備計画における順位

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

2.今後の交通インフラ整備により期待される効果

- 今後も、東京圏全体の発展に向けて交通インフラの整備が期待されるが、道路の整備によって得られる効果としては、時間短縮・渋滞緩和効果、災害・救急時ネットワークの整備、地域経済の活性化、産業競争力の強化等がある。
- 道路以外についてみると、東京湾大環状線は、首都圏の発展余地の確保、千葉県各地と新幹線駅との時間距離短縮、千葉~神奈川間の交通の多重化といった効果が、成田空港は観光立国実現への寄与、周辺地域の経済発展等の効果が期待できる。

V.千葉・神奈川・埼玉の将来展望及び千葉県各地域における地方創生の方向性

1.千葉・神奈川・埼玉の将来展望

- 我が国のヒト、モノ、カネは東京圏、特に東京都に集中する「東京都一極集中」が強まっている状況にあり、ヒトの動きはコロナ禍の中でも大きな変化がみられない。
- こうした状況下、今後は、都心への長時間通勤、交通渋滞といった大都市問題に対応するだけでなく、 首都直下型地震や大規模水害、人口過密による感染症の拡大などの巨大災害のリスクを緩和する観 点からも、東京都一極集中の是正と近隣県への機能分化を図っていくことが望ましい。
- 千葉・神奈川両県の湾岸部は、現在でも交通インフラに優れているが、今後も京葉線のりんかい線乗入れや第2東京湾岸道路の整備進展などから、一段と一体化が進むことが期待されるほか、首都圏空港にも近いことから、新たな「首都圏の中核」として、東京都心とともに、首都機能を担っていくことが期待される(「湾岸首都機能」の構築)。
- 自動車等の産業集積や交通の要衝である大宮エリア等の強みを持つ埼玉県でも、県南部においては 首都機能を分担していくことが期待される。
- 地方から流入するヒトの流れと受け皿として、また東京都一極集中を緩和し、千葉県・神奈川県・埼玉県による首都機能分担を促進するうえで、引き続き東京圏での交通インフラの整備が重要となる。

図表 10 東京圏1都4県の強み・ブランドカ、ポテンシャル、将来展望

東京圏の将来展望

			湾岸	≌部:首都機能	分担		非湾岸部							
			東京都	千葉県	神奈川県		東京都	千葉県	神奈川県	埼玉県	茨城県			
5	強み・ ^ブ ランド		都心	TDR、成田空港、里海、京葉工業地帯	横浜、湘南、 京浜工業地 帯		都心への 近さ	柏·成田、 南房総、里 山、農漁 業、CCRC	県央(特 区)、箱 根、里山、 CCRC	川越、秩 父、大宮、 自動車産 業	つくば、大洗、臨海コンビナート、農漁業	ブ	強み・ 「ランド	
	政	台	0	Δ	Δ		Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Ŀ	汝治	
	金融	融	0	0	0		Δ	Δ	Δ	0	Δ	μŅ	金融	
	ビジ	ネス	0	0	0		0	0	0	0	Δ	Ľ	ジネス	
湾		生活	Δ	Δ	Δ	交通インフラ整備で湾岸部	Δ	Δ	Δ	0	0	生活		非濟
岸ポ	生産	素材	Δ	0	0	が一体化	Δ	Δ	Δ	Δ	0	素材	生産	湾岸ポ
テン		加工	Δ	Δ	0		Δ	Δ	Δ	0	Δ	加 工	テ	テーン
シャ	商	業	0	0	0		0	Δ	Δ	0	Δ	1	剪業	シャ
ル	観力	光	0	0	0		0	0	0	0	0		見光	ル
	農漁	業	Δ	0	Δ		Δ	0	0	0	0	農	漁業	
	文化	比	0	0	0	交通インフラ整備で湾岸部	0	0	0	0	Δ	7	文化	
	居任	È	0	0	0	が一体化	0	0	0	0	Δ	F	居住	
			首都	首都機能分担 フィス、生産、 居住等)				研究開発、 IR、6次産	研究開発、	[南部]首 都機能分 担	生産、物			
1	乎来展!	望	地方との共 存共栄、国 際都市として の更なる発 展	AI·IOT新技 術対応、成 長企業の集 積、新ビジネ ス創造	IR、成長企 業の集積、 新ビジネス 創造		6次産業、 観光、CC RC		観光、CC	[北部]6次 産業、観 光、CCR C、物流	流、6次産 業、観光、 物流	将	丹来展!	望

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

2.千葉県における「日本版シリコンバレー」の形成

- 千葉県では、経済の方向性を示す戦略として、1983 年に、臨海部・内陸部の均衡のとれた産業構造の実現を目指す「千葉新産業三角構想」が策定され、県内経済に大きな影響を与えた。その後、後継の戦略が策定されたが、新三角構想に比べると、ややインパクトに欠ける内容となっている。千葉県経済の持続的な発展を目指す新たな戦略としては、千葉県経済同友会が提唱している「日本版シリコンバレー」構想を支持したい。
- 同構想は、外環道千葉区間開通により、時間距離が短縮された「柏エリア」と「かずさエリア」及び「成田エリア」で形成される三角形と、その内側に位置する「湾岸エリア」が連携して、先端・成長産業の集積を目指すものである。呼称としては、「新産業三角構想」に対して「千葉イノベーション・トライアングル」と言うこともできる。
- 日本版シリコンバレーでは、AIなどデジタル技術、ロボット技術のほか、感染症、健康、医療、福祉関連の知見・事業の集積を目指すとともに、東京オリンピック・パラリンピックのレガシーとしてのスポーツ 関連なども、地域の強み・特徴として育成していく。また、京葉臨海コンビナート立地企業は、持続可能な社会の構築や高付加価値化の中核を担うことが期待される。
- ■「日本版シリコンバレー」の形成に向けて求められる取り組みは次のとおり。 ①交通インフラの拡充、②産学官連携の強化、③企業誘致の推進(企業を受け入れる産業用地の確保、外資系企業の誘致、特区の活用)、④MICE施設の整備

図表 11 日本版シリコンバレーのイメージ(左)と県内イノベーション拠点(右)



■連携が期待される県内イノベーション拠点

柏エリア

東京大学柏キャンパス、千葉大学柏の葉キャンパス、東京理科大学野田キャンパス 産業技術総合研究所柏センター

国立がんセンター

東葛テクノプラザ

柏の葉オープンイノベーションラボ「KOIL」

湾岸エリア

京葉食品コンビナート

千葉市幕張新都心・国家戦略特区(ドローン宅配、自動運転モビリティの実証実験)

千葉大学、千葉工業大学(未来ロボット技術研究センターFuro)

量子科学技術研究開発機構(QST病院)

幕張メッセ(国際会議場)

京葉臨海コンビナート(石油・科学・鉄鋼・火力発電・ガス等)

かずさエリア

かずさアカデミアパーク

かずさインキュベーションセンター

かずさDNA研究所

NITEバイオテクノロジーセンター

かずさバイオ共同研究開発センター

木更津市・ポルシェエクスペリエンスセンター(2021年開業予定の試乗体験施設)

成田エリア

成田国際空港

成田市・国家戦略特区(国際医療学園都市構想、エアポート都市構想)

国際医療福祉大学成田キャンパス(医学部、成田看護学部、成田保健医療学部)

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合 研究所作成

3.千葉県内5地域別の地方創生の方向性

■ 最後に、千葉県内5地域別に課題を整理し、その解決に向けた地方創生の方向性を展望すると以下のとおりである。

図表 12 千葉県内5地域別の課題、地方創生の方向性、活用が期待される交通インフラ

地域	課題	地方創生の方向性	活用が期待される 交通インフラ	
	●東京一極集中の是正、湾岸首	●首都機能分担の受け皿づくり	●第2東京湾岸道路	
東京湾岸	都機能の強化	●幕張新都心の都市機能強化	●羽田空港アクセス線(臨海部 ルート)	
地域	●中心市街地の活性化	●駅前再開発事業の推進、駅前 の多機能化	●京葉線・りんかい線相互直通 運転 ●東京湾大環状線	
	●医療・介護需要の急激な増大	●医療・介護体制の整備	●東京湾内クルーズ船運航(幕 張新都心〜舞浜〜横浜等)	
京葉工業 地帯	●京葉工業地帯の再活性化	●製造業のマザー工場化·高付 加価値化		
A	●産業用地の不足、企業進出 ニーズの高まり	●産業用地確保、企業誘致推進	●東京湾アクアライン拡幅●東京湾大環状線	
アクアライン ・圏央道 沿線地域	●東京湾アクアライン接岸地の活 力維持・向上	●アクアラインの料金引き下げ恒 久化、東京湾大環状線・長生グ	●東京湾口道路 ●長生グリーンライン ●圏央道(松尾横芝~大栄間)	
	●圏央道開通効果の周辺地域へ の浸透	リーンラインの整備		
	●学術研究機関との連携、ベンチャー育成施設の活用	●ベンチャー企業育成及びイノ ベーション創出の推進		
常磐•TX	●一般道から高規格道路への速 達性向上	●千葉柏道路整備による一般道 の渋滞緩和	●千葉柏道路 ●東京8号線延伸(野田市駅~ 押上駅間)	
沿線地域	●中心市街地の活性化	●駅前再開発事業の推進、駅前 の多機能化	●東京11号線延伸(松戸駅〜 四ツ木駅間)	
	●医療・介護需要の急激な増大	●医療・介護体制の整備		
	●空港間競争の激化、観光立国 実現への寄与	●成田空港の競争力強化(機能 強化、アクセス利便性向上)	●成田空港機能強化(B滑走路	
成田空港 周辺	●空港周辺地域の均衡ある発展	●空港機能強化等に伴う地域経済の振興	延伸、C滑走路新設) ●圏央道(松尾横芝~大栄間) ●北千葉道路(成田市押畑~	
•印旛地域	●大学医学部・病院の新規立地 を活用したまちづくり	●国際医療学園都市構想の推進	大山間、市川市~鎌ケ谷市間) ●圏央道~空港間高規格道路 ●都心直結線	
	●千葉ニュータウンのさらなる発展	●北千葉道路整備による千葉 ニュータウンの魅力向上	●羽田·成田リニア新線 	
	●長期的な人口減少·高齢化へ の対応	●日本版CCRC構想の推進		
銚子・ 九十九里・	●1次産業の低迷(担い手不足、 収益悪化)	●1次産業の活性化(法人化・大 規模化、6次産業化、販路拡大)	●銚子連絡道路 ●長生グリーンライン	
南房総 地域	●地域資源(自然環境、観光資源、空き公共施設等)の活用	●観光産業の再生及び空き公共 施設の活用	●館山·鴨川道路 ●鴨川·大原道路	
	■圏央道・富津館山道路等の開通効果の周辺地域への浸透	●圏央道·富津館山道路等への 連絡道路の整備		

出所:各種資料に基づいて(株)ちばぎん総合研究所作成

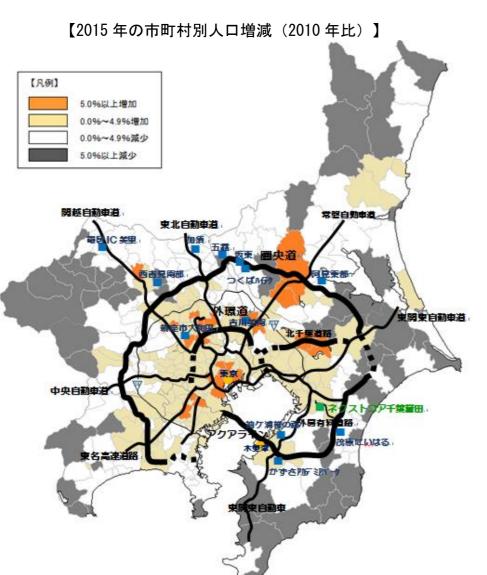
2010年頃

常磐自動車道

東北自動車道

図表 13 千葉県の道路関連整備の年表・整備状況(地図)

年号	主な出来事
1960年	京葉道路(一之江出入口~船橋IC)開通
1962年	銚子大橋開通
1978年	新東京国際空港(成田国際空港)開港
1981年	常磐自動車道(柏IC~谷田部IC)開通
1987年	東関東自動車道の千葉県区間全線開通
1997年	東京湾横断道路(東京湾アクアライン)開通
2002年	成田空港でB滑走路(2,180m、暫定滑走路)供用開始
2007年	館山自動車道全線開通
2013年	圏央道「東金IC~木更津東IC」開通
2014年	圏央道「稲敷IC~神崎IC」開通
2015年	成田空港「第3旅客ターミナル」オープン
	圏央道「神崎IC~大栄JCT」開通
2018年	東京外かく環状道路「三郷南IC~高谷JCT」開通
2024年	圈央道「大栄JCT~松尾横芝IC」開通
2020年代後半	北千葉道路開通
概ね10年後	成田空港の機能強化(第3滑走路の整備等)

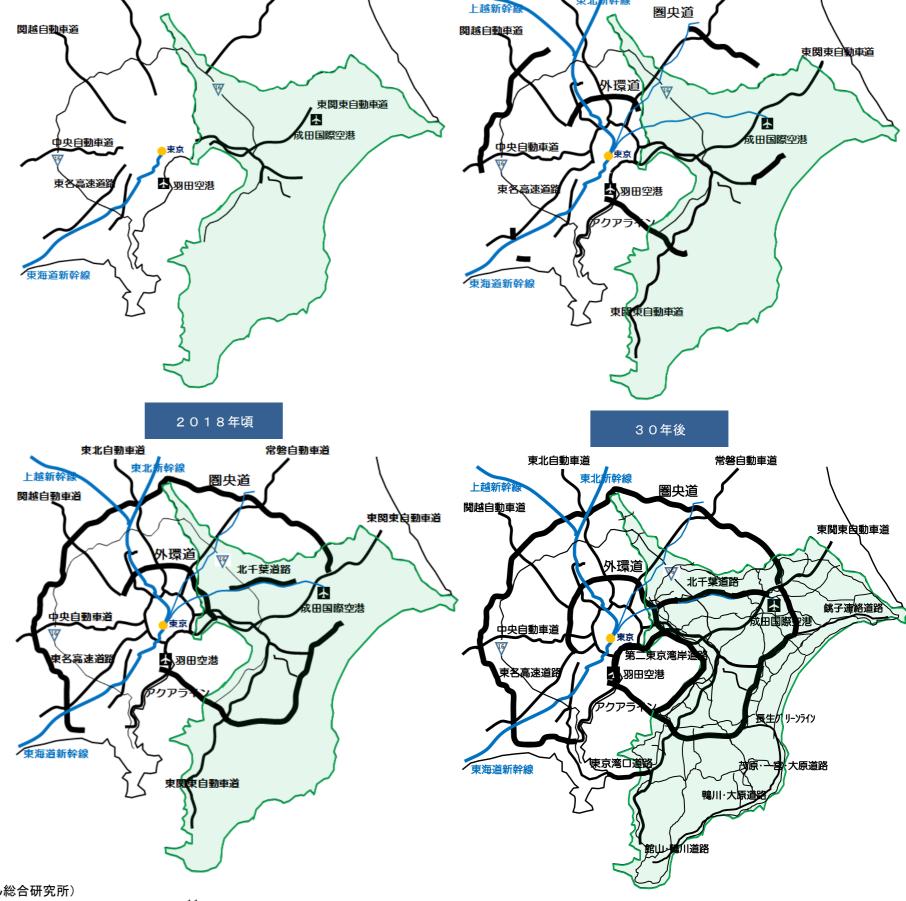


(高速道路網の変遷)

東北自動車道

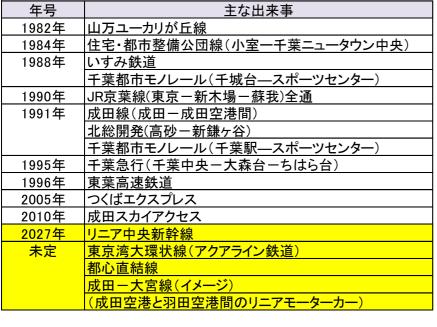
1980年頃

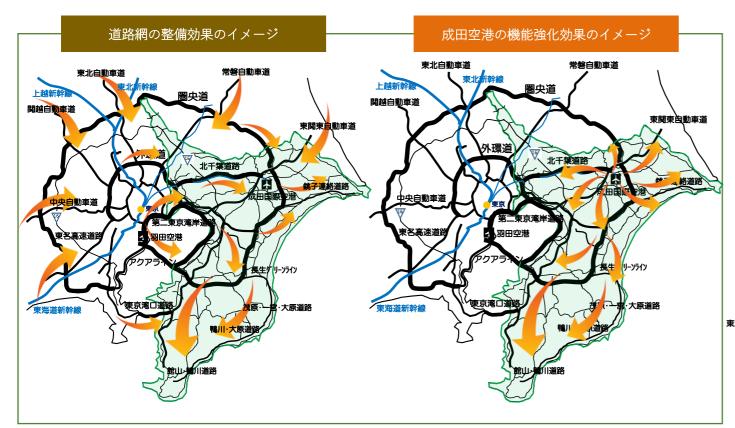
常磐自動車道



図表 14 千葉県の鉄道関連整備の年表・整備状況(地図)

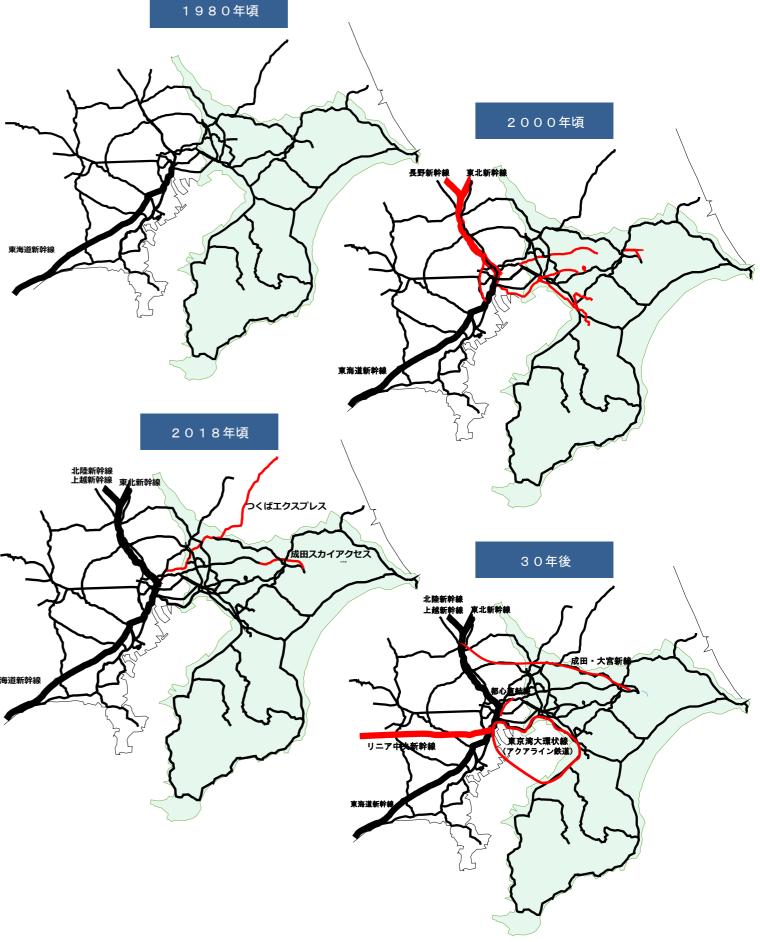
年号	主な出来事
1982年	山万ユーカリが丘線
1984年	住宅・都市整備公団線(小室一千葉ニュータウン中央)
1988年	いすみ鉄道
	千葉都市モノレール(千城台―スポーツセンター)
1990年	JR京葉線(東京-新木場-蘇我)全通
1991年	成田線(成田一成田空港間)
	北総開発(高砂ー新鎌ヶ谷)
	千葉都市モノレール(千葉駅―スポーツセンター)
1995年	千葉急行(千葉中央ー大森台ーちはら台)
1996年	東葉高速鉄道
2005年	つくばエクスプレス
2010年	成田スカイアクセス
2027年	リニア中央新幹線
未定	東京湾大環状線(アクアライン鉄道)
	都心直結線
	成田一大宮線(イメージ)
	(成田空港と羽田空港間のリニアモーターカー)





出所:千葉県経済同友会「千葉県の 30 年後の将来像」(19 年7月、調査実施:㈱ちばぎん総合研究所)

(鉄道網の変遷)



I. 05 年以降の交通インフラ整備状況

1. 東京圏全体の概況

2005年以降の東京圏における主な交通インフラの整備状況をみると、道路では、首都圏中央連 絡自動車道(以下「圏央道」という)が、1都4県合計で総延長約 300 kmの7割にあたる 210 kmが整 備され、04 年以前の開通区間と合わせ、269 kmが開通した。この結果、都心から放射状に延びる 各高速道路が圏央道によってつながれるなど、利便性が著しく向上した。

その他の首都圏3環状道路(圏央道、東京外かく環状道路(以下「外環道」という)、首都高速中 央環状線)では、外環道の高谷 JCT(千葉県)~三郷南 IC(埼玉県)間(15.5 km)が開通し、東関東 自動車道(以下「東関道」という)が都心を経由せずに常磐自動車道(以下「常磐道」という)や東北 自動車道(以下「東北道」という)、関越自動車道(以下「関越道」という)等につながることとなった。

また、首都高速中央環状線は、湾岸線~池袋線間(20.4 km)が開通したことにより、首都圏3環 状道路で初の「リング完成(全線開通)」となった。



図表 15 05年以降の東京圏における道路整備状況

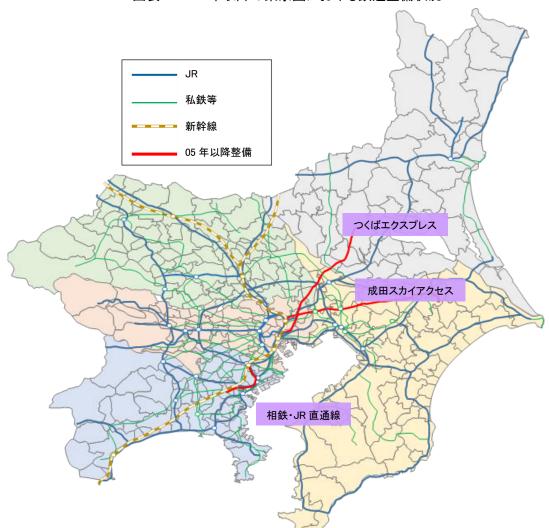
出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

一方、鉄道では、05 年につくばエクスプレス(秋葉原駅~つくば駅間、以下「TX」という)が開通し、千葉県、茨城県、東京都のTX沿線地域は、住宅・商業開発が活発化した。

また、成田スカイアクセス(京成上野〜成田空港間)が10年に開通し、成田空港(空港第2ビル) 〜日暮里間が従来の51分から最速36分で結ばれることとなり、都心から成田空港へのアクセスが改善された。

さらに、東京圏の大手私鉄で唯一、都内への直通運転がなかった相鉄線では、西谷駅(横浜市保土ケ谷区)から連絡線(2.7km)を新設し、19年より、この連絡線を利用してJR線との相互直通運転を開始した。

このように、東京圏の道路や鉄道等の交通インフラは、この15年間で大きく変貌し、交通利便性が向上するとともに、東京圏において企業や物流施設の立地や、住宅・商業開発等がより一層進展する基盤が確立された。以下では、1都4県別に、05年以降に整備・拡充された道路や鉄道、空港について、図表をまじえて子細に確認することとする。



図表 16 05 年以降の東京圏における鉄道整備状況

出所:各種資料に基づいて(株)ちばぎん総合研究所作成

2. 千葉県

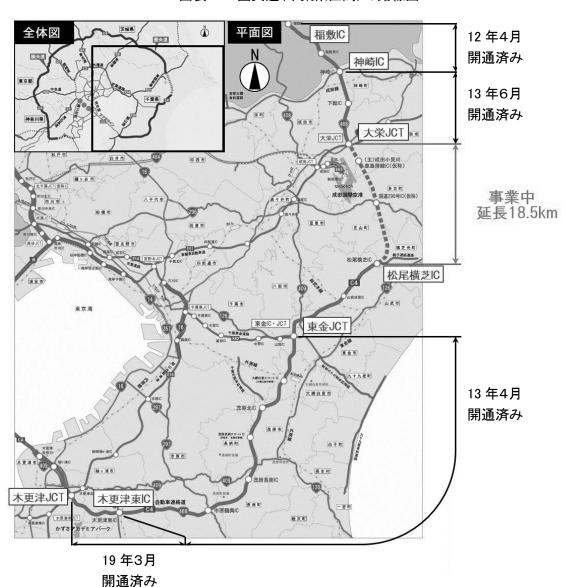
(1)道路

①圏央道

05 年以降における圏央道千葉県区間の整備状況をみると、07 年に木更津 JCT~木更津東 IC 間 (7.1 km)が開通した後、13 年に木更津東 IC~東金 JCT 間 (42.9 km)が開通した。

05年以降、圏央道は茨城県区間の整備も進められており、14年から15年にかけて大栄JCT~神崎IC~稲敷IC間(20.3km)が開通したことにより、東関道と常磐道が連絡することとなった。

圏央道の千葉県区間で唯一未整備となっている松尾横芝 IC~大栄 JCT 間(18.5 km)については、18年3月に着工され、24年度中に開通する見込みである。



図表 17 圏央道(千葉県区間)の路線図

出所:国土交通省ホームページ

②外環道

外環道の千葉県区間は、市川市高谷から松戸市小山に至る12.1 kmで、18年6月に高谷 JCT~ 三郷南 IC(埼玉県)間(15.5km)が開通している。

同区間の開通により、東関道が都心を経由せずに常磐道や東北道、関越道等に通じることとなったのに加え、千葉県内では京葉地域と東葛地域のアクセスが大幅に向上した。



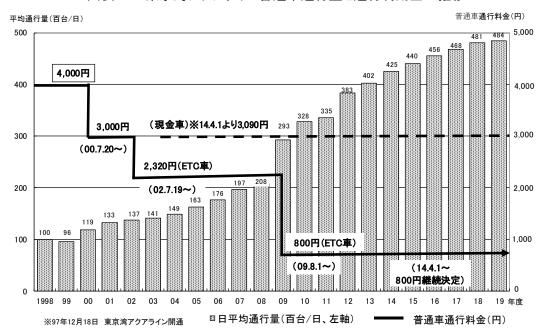
図表 18 外環道の路線図

出所:国土交通省ホームページ

③東京湾アクアライン

97 年に開通した東京湾アクアライン(以下「アクアライン」という)は、森田知事就任後、通行料金が 00 年7月に 4,000 円(普通車。以下同じ)から 3,000 円に引き下げられ、ETC車は 02 年7月に 2,320 円に、09 年8月には 800 円に引き下げられた。この結果、アクアラインの1日平均交通量は、 08 年度には 20,800 台であったが、10 年度には 32,800 台(08 年度比 1.6 倍)へと大きく増加し、現在も増加を続けている。ちなみに、千葉からアクアラインを経由して東京、神奈川方面に向かう定期高速バス便は、19 年 10 月には1日当たり 500 便程度まで増加した。

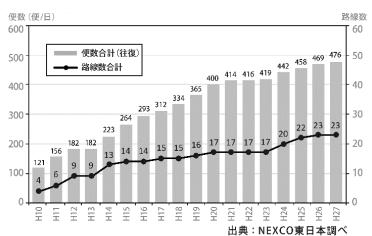
普通車 800 円への引き下げの社会実験は、当初 14 年3月末までとされていたが、現在も継続されている。引き下げによる減収分は、千葉県と国がそれぞれ5億円(年額)ずつ負担するほか、これらで不足する分は全国の他路線から融通している。



図表 19 東京湾アクアライン普通車通行量と通行利用金の推移

注:通行量、料金ともにアクアライン連絡道は含まない

出所:東日本高速道路㈱の公表資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成



図表 20 アクアラインを経由する高速バスの便数・路線数

※H27年度は、H27年7月現在 ※便数は1日当り、片側多い方で集計 出所:国土交通省ホームページ

注:19 年 10 月には約 500 便まで増加。20 年入り後は新型コロナウイルス感染拡大の影響により、減便されている。

④館山道・富津館山道路

館山自動車道(以下「館山道」という)は、05年に富津中央IC~富津竹岡IC間(7.5km)が、07年に君津IC~富津中央IC間(9.2km)が開通し、暫定2車線ながら全線開通となった。

これにより、04年に開通した富津館山道路や京葉道路と合わせて、東京都と南房総市が自動車専用道路で結ばれ、時間距離が大幅に短縮した。現在、都内と館山駅を結ぶ定期高速バスは1日当たり60便程(片側)運行しているが、旅客輸送の鉄道から高速バスへのシフトが起こっており、JR特急「さざなみ号」は、15年3月のダイヤ改正で、君津駅〜館山駅間の定期運転が廃止された。

館山道は、19年に君津IC~富津中央IC間が、20年に富津中央IC~富津竹岡IC間が4車線化されたため、全線が4車線化されている。



図表 21 館山道・富津館山道路の路線図

出所:千葉県ホームページ

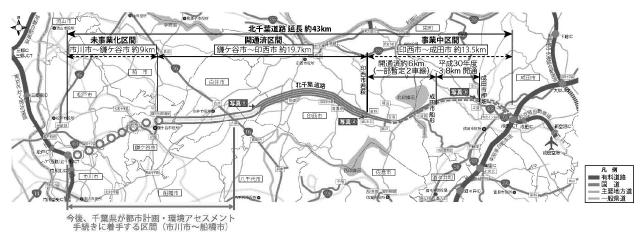
⑤ 北千葉道路

国道 464 号北千葉道路(以下「北千葉道路」という)は、市川市(外環道)から千葉ニュータウンを通り成田市に至る延長約 43 kmの道路であり、外環道と成田空港を最短距離で結ぶことから、その整備により、都心から成田空港へのアクセス向上や東関道のバイパス(冗長化)効果、沿線地域の慢性的な交通混雑の緩和等が期待されている。

05 年以降の整備状況をみると、19 年までに印西市若萩から成田市押畑までの延長約 10 kmの 区間が整備され、既開通区間は 29.5 kmと全体の約7割となった。

一方、市川市〜鎌ケ谷市間(約9km)については事業化に至っておらず、この未事業化区間を含む市川市〜船橋市間(約15km)の西側区間は、都市計画・環境アセスメント中である。西側区間には有料の自動車専用道路と一般道路が併設され、ICが5か所設置される予定である。

北千葉道路は、成田空港の機能強化(B滑走路延伸、C滑走路新設等)が完了する 20 年代後半の開通が期待される。



図表 22 北千葉道路の路線図

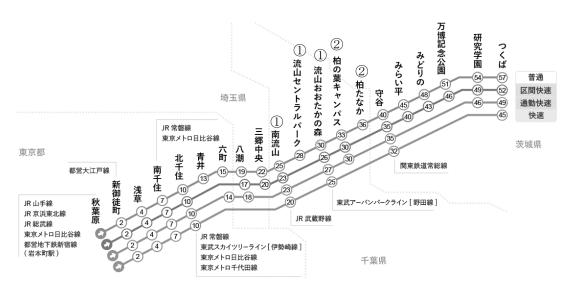
出所:千葉県ホームページ

(2)鉄道

① つくばエクスプレス

05年のTX開業は、東葉高速鉄道開業(96年)以来、10年ぶりの千葉県における主要鉄道の開業であった。TXは常磐線の混雑緩和と首都圏住民に新たな住宅地を供給することなどを目的に計画されたもので、沿線地域は宅地開発と鉄道整備を一体的に推進する「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」によって整備が進められ、開発が進んでいる。

千葉県内には、駅が流山市に3駅(下図①)、柏市に2駅(同②)が設置され、南流山駅でJR武蔵野線と、流山おおたかの森駅で東武アーバンパークライン(野田線)と連絡している。



図表 23 TX路線図

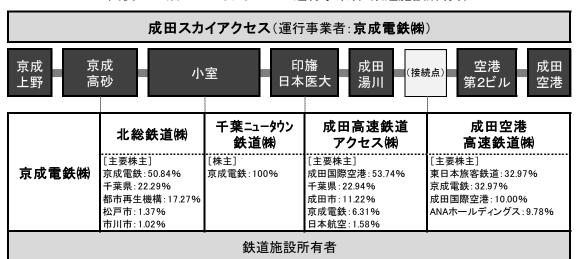
出所:首都圏新都市鉄道㈱ホームページ

② 成田スカイアクセス

成田空港に乗り入れる鉄道については、78年に京成電鉄が京成成田~成田空港(現・東成田)間を開業させ、その後、91年に現在の成田空港駅が整備され、京成電鉄及びJRが乗り入れている。

成田スカイアクセスは、「成田新幹線²」の代わりとして 82 年に「新東京国際空港アクセス関連高速 鉄道調査委員会」が当時の運輸省に答申した「北総線を延伸し京成成田空港線として開業する案」 を端緒とする鉄道路線である。成田スカイアクセスは 10 年7月に開通し、成田空港(空港第2ビル) と日暮里間が従来の 51 分から最速 36 分で結ばれることとなった。

2 成田新幹線:70 年代に計画され、沿線自治体の反対により工事が凍結された鉄道路線。



図表 24 成田スカイアクセスの運行事業者・鉄道施設所有者

注:出資比率は19年3月31日現在

出所:ウィキペディア、京成電鉄㈱・北総鉄道㈱・千葉ニュータウン鉄道㈱・成田高速鉄道アクセス㈱・成田空港高速鉄道㈱のホームページ掲載情報に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

③上野東京ライン

上野東京ラインは上野駅と東京駅を経由し、東北本線(宇都宮線)・高崎線・常磐線と東海道本線(東海道線)を相互直通運転するJR東日本の路線で、15年に開業した。

これに伴い、上野駅発着であった常磐線に、品川駅発着の便が新設されることとなった。朝の通 勤ピーク時間帯³の柏駅発及び取手駅発でみた場合、品川行きが9便あるなど、都心への通勤・通 学等の利便性が向上した。

21

³ 朝の通勤ピーク時間帯:上野駅到着時間が午前7時39分から8時39分までの1時間。

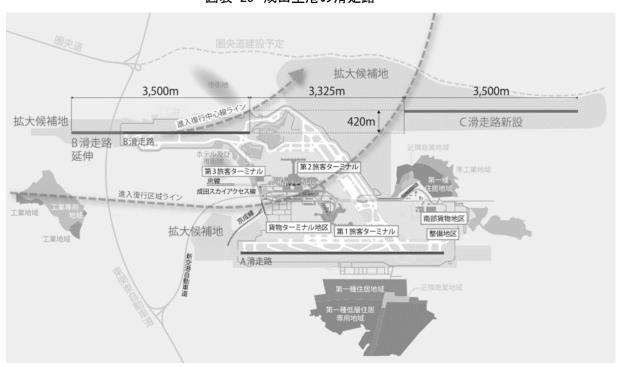
(3)成田空港

成田空港は、78年の開港以降40年余が経過し、空港機能の強化やアクセス利便性の向上、空港関連産業の周辺エリアへの立地など、多方面で大きな発展を遂げた。

すなわち、10年には、成田スカイアクセスが開通し、空港と都心を最短36分で結ぶなどアクセスが大幅に向上したほか、12年以降は、ジェットスターやバニラエアなどLCCの就航が急速に増加したのに続き、ビジネスジェットの専用ターミナルも整備された。15年にはインバウンドの急増に伴ってLCC専用の第3旅客ターミナルが開設された。

18 年には、成田空港の更なる機能強化に向けて、「成田空港に関する四者協議会⁴」が開催され、C滑走路(第3滑走路)3,500mの新設やB滑走路(2,500m)の 1,000m延伸、夜間飛行制限の緩和を柱とする機能強化について合意された。このことにより、成田空港の航空機発着容量が約16 万回追加され、首都圏空港(成田空港+羽田空港)の発着容量合計約100万回(成田空港:約50万回、羽田空港:約49万回)への道筋がついたことになる。

成田空港では、上記四者協議会における合意に基づき、19 年冬ダイヤより、従来の運用時間 (6時から 23 時)が1時間延長され、6時から0時までとされた(ただし、0時から0時 30 分までの 30 分間は弾力的運用を行う)。



図表 25 成田空港の滑走路

出所:成田国際空港㈱

⁴ 成田空港に関する四者協議会:国土交通省、千葉県、空港周辺9市町及び成田国際空港㈱の4者で 構成された会議。

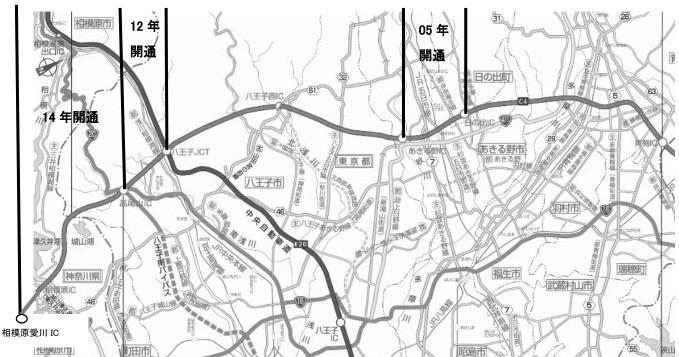
3. 東京都

(1)道路

①圏央道

05 年以降における圏央道東京都区間の整備状況をみると、05 年にあきる野 IC~日の出 IC 間 (2.0km)が開通し、中央道と関越道が連絡されることとなった。

その後、12 年に高尾山 IC~八王子 JCT 間(2.0km)、14 年に相模原愛川 IC~高尾山 IC 間(14.8km)が開通し、これにより圏央道の東京都内区間は全線が開通した。



図表 26 圏央道(東京都区間)の路線図

出所:国土交通省ホームページ

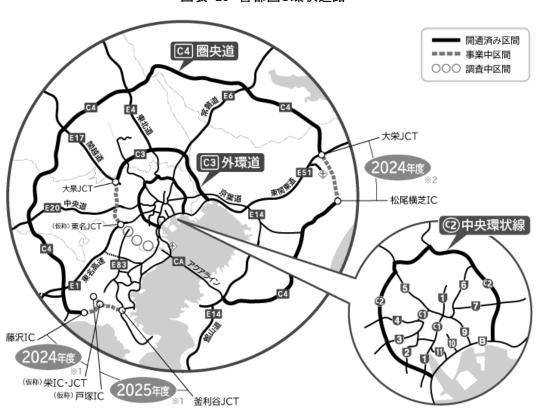
②首都高速中央環状線

首都高速中央環状線は、07 年に新宿線~池袋線間(7.4 km)が、10 年に渋谷線~新宿線間(3.6 km)が開通した。さらに 15 年、湾岸線~渋谷線間(9.4 km)が開通したことにより、環状の全線が開通した。

これにより首都圏3環状道路で初の「リング完成」となり、都心から放射状に延びる東名高速、中央道、関越道等の高速道路全体のネットワークを効率よく利用できるようになった。

図表 27 首都高速中央環状線の路線図

出所:首都高速道路㈱ホームページ



図表 28 首都圏3環状道路

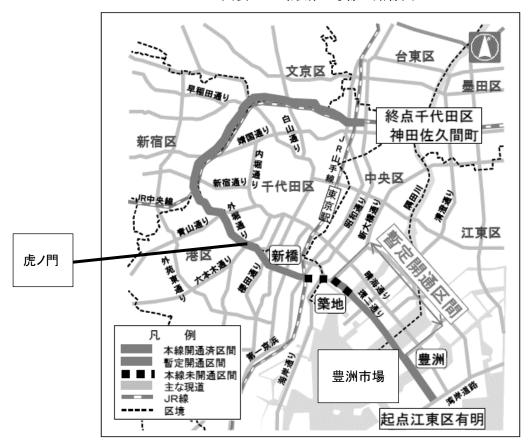
※1 2020 年度財政投融資活用予定箇所 ※2 用地取得等が順調な場合 開通見込み年度は 20 年1月 21 日時点

出所:国土交通省ホームページ

③環状第2号線

環状第2号線は、江東区有明を起点とし、中央区、港区などを経て千代田区神田佐久間町を終点とする都市計画道路だが、有明~新橋間は、都心と臨海部との連携強化を図るため、93年に都市計画決定が行われたものである。

05年以降の整備状況をみると、14年に新橋~虎ノ門間(1.4km)が開通し、豊洲市場が開場した 18年に豊洲~築地間(2.8km)が暫定開通している。



図表 29 環状第2号線の路線図

出所:東京都ホームページ

④その他の道路

その他の主要道の整備状況は以下のとおり。

図表 30 その他の道路の整備状況

	その他の道路の整備状況					
外環道	大泉JCT~東名JCT間(16.2km)建設に係るシールドマシン発進式 開催(17年2月、19年1月)	未定				
東京港 臨港道路	中央防波堤地区~有明地区間(5.7km)の沈埋函沈設完了(19年7月)	未定				
国道357号	東京港トンネル(江東区青海~品川区八潮間・1.9km)西行き・東行き開通(16年3月、19年6月)	未定				
八王子南 バイパス	大船寺田地区(0.3km)暫定2車線開通(15年3月)	未定				
放射第5号線· 三鷹3·2·2号	高井戸~三鷹間(3.6km)開通(19年6月)	未定				

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

(2)鉄道

鉄道の整備状況は以下のとおり。

図表 31 その他の鉄道の整備状況

鉄道の整備状況		開通年度等
新空港線 (蒲蒲線)	国の交通政策審議会答申において「国際競争力の強化に資する 鉄道ネットワークのプロジェクト」に位置付け(16年4月)	未定
山手線・ 京浜東北線	高輪ゲートウェイ駅暫定開業(20年3月、本開業は品川開発プロジェクトがまちびらきする24年度)	24年度

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

(3)羽田空港

羽田空港は、20 年東京オリ・パラの円滑な開催、さらにはその先を見据え、首都圏の国際競争力の強化、増加する訪日外国人旅行者の受け入れ、地方創生等の観点から、空港の機能強化に向けて、飛行経路の見直し等により 20 年までに空港処理能力を約4万回拡大することに取り組んできた。

具体的には、駐機場・誘導路の整備・拡充、空港アクセス道路の改良、川崎市と羽田空港を結ぶ連絡道路の整備、ターミナルビルの運用変更等が行われたほか、空港処理能力の拡大に都心上空を通る飛行経路の見直しについては、14年以降、住民説明や施設整備(無線施設、灯火等)、防音工事、飛行検査等を行ったうえで、20年3月より運用が開始された。

飛行経路の見直しに必要な施設整備
①航空保安施設整備 ②誘導路新設

□□門規度機関 第29~32 HP.II
□□門規度機関 第29~32 HP.II
□□門規度機関 第19~32 HP.II
□□円規度機関 第19~32 HP.II
□□円規度 第19~32 HP.II
□□円度 第19~32 HP.II
□□円度 第19~32 HP.II
□□

図表 32 羽田空港の主要整備事項

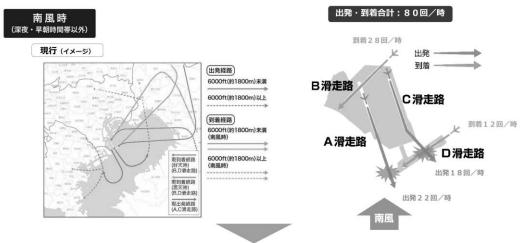
国際線増便を実現するための方策は?



便数を増やすためには、滑走路の使い方を見直し、これにあった飛行経路を設定する必要があります。

南風時

- ▶ 羽田空港は、4本の滑走路が井桁の形となっており、出発と到着経路が複数箇所で交錯するため、一定の間隔を空けて運用する必要があります。
- > 2010年のD滑走路使用開始後の運用実績を踏まえ、滑走路処理能力を再検証した結果、 82回/時の発着回数が実現可能となることが判明いたしました。
- ▶ しかしながら、この方策だけでは、時間帯により大きく異なる国際線の航空需要に対応することが困難です。



- ▶ あらゆる可能性について技術的な検証を行ったところ、A・C滑走路に北側から直線進入する経路を採用した場合、出発機と到着機の交錯が抑えられ、90回/時(+8回/時)の発着回数が可能となることが判明しました。
- ▶ 夕方の旺盛な国際線需要に応えるには、上記の選択肢以外にない状況です。



出所:国土交通省ホームページ

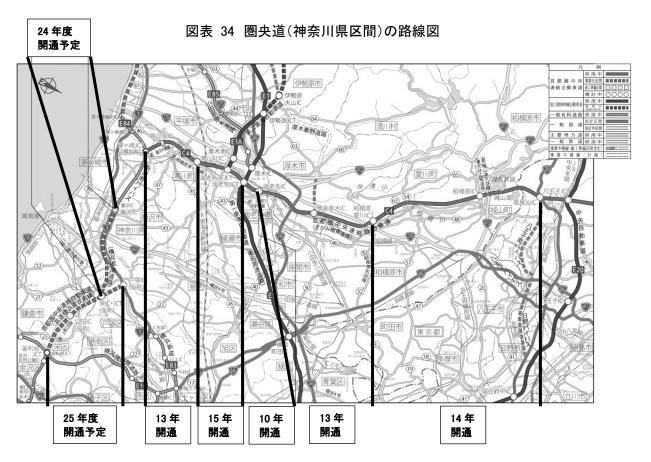
4. 神奈川県

(1)道路

①圏央道

05 年以降における圏央道の神奈川県区間の整備状況をみると、10 年に海老名 JCT〜海老名 IC 間(1.9 km)が開通した後、13 年に海老名 IC〜相模原愛川 IC 間(10.1 km)及び茅ヶ崎 JCT〜寒川北 IC 間(5.1 km)が開通した。

さらに 14年に相模原愛川 IC~高尾山 IC 間(14.8 km)が開通したことにより、東名高速、中央道、 関越道が連絡し、15年に寒川北 IC~海老名 JCT 間(6.2 km)が開通したことにより、これに新湘南 バイパスも連絡した。



出所:国土交通省ホームページ

②首都高速横浜北線·横浜北西線

横浜市内では、近年、市域を縦断する形で首都高速の整備が進み、東名高速から横浜港までが直結された。すなわち、17年に首都高速横羽線と第三京浜道路を結ぶ横浜北線(8.2 km)が開通し、20年に東名高速と第三京浜道路を結ぶ横浜北西線(7.1 km)が開通した。これにより、横浜市北西部と横浜都心、湾岸エリアとのアクセス改善が図られた。



図表 35 首都高速横浜北線・横浜北西線の路線図

出所:首都高速道路㈱ホームページ

③その他の道路

その他の主要道の整備状況は以下のとおり。

図表 36 その他の道路の整備状況

その他の道路の整備状況		
川崎縦貫道路	川崎縦貫道路2期区間と外環道(東名JCT~湾岸道路間)の一本 化等を検討する「東京外かく環状道路(東名高速~湾岸道路間) 計画検討会議」設立(16年2月)	未定
南本牧 はま道路等	南本牧はま道路(2.5km)・首都高湾岸線南本牧ふ頭出入口(1.2 km)開通(17年3月)	20年代前半
国道357号	八景島~夏島間(2.3km)工事着手(18年6月)	未定

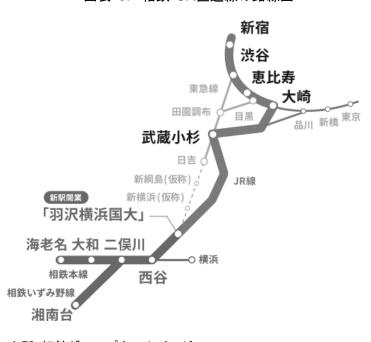
出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

(2)鉄道

①相鉄·JR直通線

相鉄・JR直通線は、相鉄線西谷駅(横浜市保土ケ谷区)とJR東海道貨物線横浜羽沢駅(横浜市神奈川区)付近間に連絡線(2.7km)を新設し、この連絡線を利用して相鉄線とJR線が相互直通運転を行うもので、19年11月に運用が開始された。

これにより、相鉄本線二俣川駅~JR線新宿駅間の所要時間は、開通前の横浜駅経由の場合と 比べ、約15分短縮(59分→44分)されることとなった。



図表 37 相鉄・JR直通線の路線図

出所:相鉄グループホームページ

②その他の鉄道

その他の鉄道の整備状況は以下のとおり。

図表 38 その他の鉄道の整備状況

その他の鉄道の整備状況		開通年度等
リニア中央 新幹線	神奈川県駅(相模原市)建設工事着工(19年11月)	27年 (品川~名古屋間)
横浜市営 地下鉄	「横浜市営地下鉄3号線延伸早期完成期成同盟」発足(19年1月)	30年

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

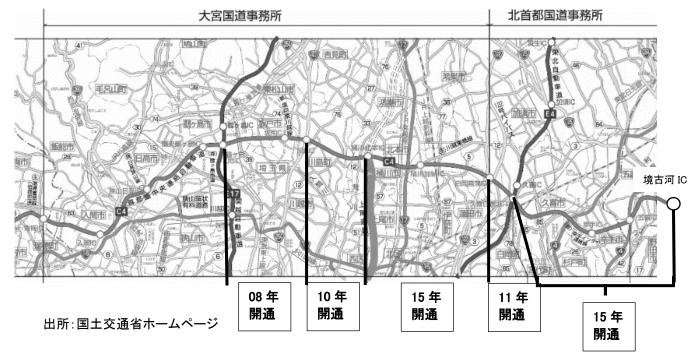
5. 埼玉県

(1)道路

①圏央道

05 年以降における圏央道の埼玉県区間の整備状況をみると、08 年に鶴ヶ島 JCT〜川島 IC 間 (7.7km)、10 年に川島 IC〜桶川北本 IC 間(5.7km)、11 年に白岡菖蒲 IC〜久喜白岡 JCT 間 (3.3km)が開通している。

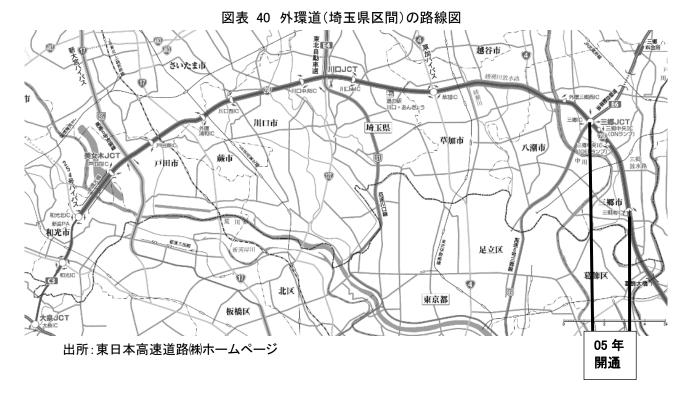
15年には、久喜白岡JCT~境古河IC間(19.6km)及び桶川北本IC~白岡菖蒲IC間(10.8km)が開通し、常磐道と東北道が連絡されることとなった。また、それにより、圏央道の埼玉県内区間は全線開通した。



図表 39 圏央道(埼玉県区間)の路線図

②外環道

外環道の埼玉県区間は、94 年までに和光 IC~三郷 JCT 間(26.2km)と大泉 IC~和光 IC 間(3.4km)が開通しており、05 年以降は、三郷 JCT~三郷南 IC 間(4.1km、05 年)が開通している。 その後、前述のとおり、18 年に三郷南 IC~高谷 JCT 間(15.5km)が開通し、京葉道路、東関道と接続した。



③その他の道路

その他の主要道の整備状況は以下のとおり。

図表 41 その他の道路の整備状況

	その他の道路の整備状況	開通年度等
新大宮 上尾道路	与野~上尾間(約8km)事業着手(16年度)	未定
国道140号皆野 秩父バイパス	県道吉田久長秩父線~国道299号間(0.9km)開通。全線(4.9km)開通	18年3月
国道354号板倉 北川辺バイパス	群馬県道海老瀬飯野線~埼玉県道加須北川辺線間(4.6km)開通。全線(7.8km)開通	18年3月
県道飯能寄居 線バイパス	新堀北平沢工区(2.7km)開通。全線(12.2km)開通	18年12月
県道川越北 環状線	小室工区(1.4km)開通。全線(5.5km)開通	19年3月
国道125号栗橋 大利根バイパス	久喜市佐間~加須市北大桑間(3.9km)開通	20年3月

6. 茨城県

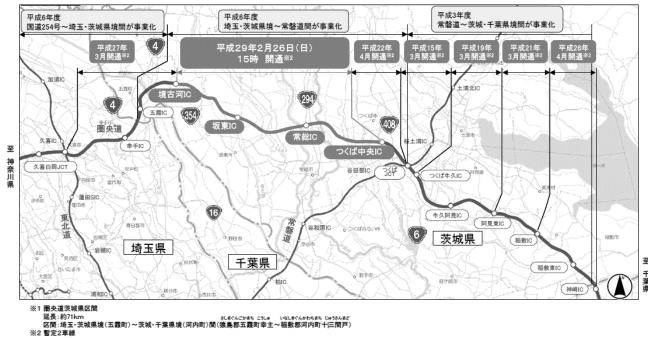
(1)道路

①圏央道

05 年以降における圏央道茨城県区間の整備状況をみると、07 年に阿見東 IC~つくば牛久 IC間(12.0 km)が開通し、稲敷 IC~阿見東 IC間(6.0 km)が開通した 09 年には、阿見東 ICに接続する形で「あみプレミアム・アウトレット」が開業している。

その後、10 年につくば JCT~つくば中央 IC 間 (4.3 km) が開通し、さらに 14 年から 15 年にかけて大栄 JCT~神崎 IC~稲敷 IC 間 (20.3 km) が開通したことにより、15 年6月に東関道と常磐道が連絡した。

17年にはつくば中央 IC~境古河 IC 間(28.5 km)が開通したため、これに 15年に開通していた境古河 IC~久喜白岡 JCT 間(19.6 km)を合わせた区間により、常磐道と東北道が連絡されるとともに、圏央道の茨城県内区間は全線開通した。



図表 42 圏央道(茨城県区間)の路線図

出所:東日本高速道路㈱ホームページ

② 北関東道

北関東自動車道(以下「北関東道」という)は、前橋、宇都宮、水戸等の主要都市間の移動時間 短縮や、常陸那珂港と群馬県、栃木県、茨城県の各地との道路ネットワーク構築による物流効率 向上を目的に計画された路線である。

北関東道の整備経緯をみると、98年に水戸南IC~友部JCT間(14.3km)が初めて開通した後、 茨城県、栃木県、群馬県においてそれぞれ工事が進められ、08年に桜川筑西IC~真岡IC間 (14.9km)が開通したことにより、常磐道と東北道が連絡した。

11年の佐野田沼 IC~太田桐生 IC間(18.6 km)の開通により、東北道と関越道も連絡するとともに、ひたちなか IC~高崎 JCT間の北関東道全線が開通した。これにより、北関東3県が常陸那珂港と直接結ばれることとなった。



図表 43 北関東道の路線図

出所:東日本高速道路㈱ホームページ

図表 44 北関東道の整備効果

『北関』全線開通の整備効果①

出典:群馬県、栃木県、茨城県発行『もっと』

◎地域間の移動時間が大幅に短縮されます。

• 前橋、宇都宮、水戸など、主要都市間の移動時間が大幅に短縮されます。これにより、北関東3県の地域連携が盛んになり、産業経済や周辺地域の発展にも大きく寄与します。

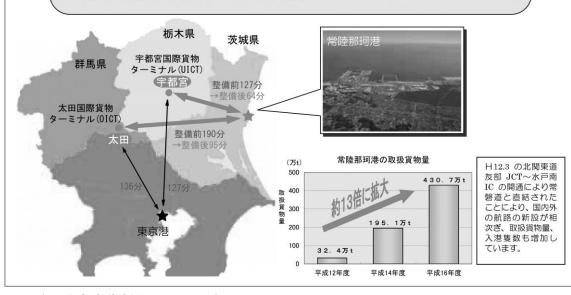


『北関』全線開通の整備効果②

出典:群馬県、栃木県、茨城県発行『もっと』

◎常陸那珂港へのアクセス向上で新たな経済活動の拡大

- 全線開通により、常陸那珂港と群馬、栃木、茨城3県をダイレクトに結び、独自のネット ワークを構築して地域の物流効率を格段に高めます。
- これにより、国際競争力が向上するともに、新たな工業団地や物流拠点などの沿線における活動の可能性がこれまで以上に広がります。



出所:東日本高速道路㈱ホームページ

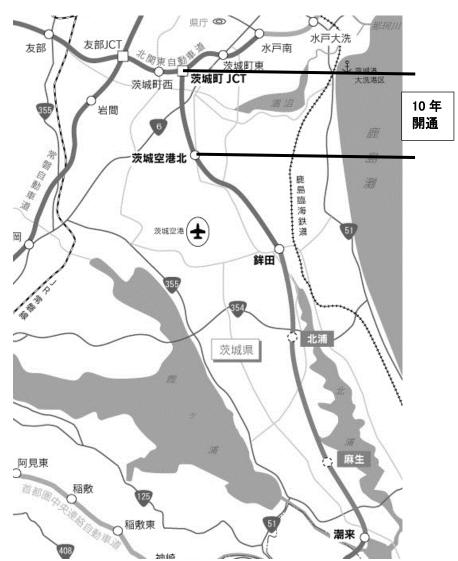
③ 東関道

東関道は、成田空港へのアクセスを担う交通網の1つとして計画された路線で、千葉県市川市 を起点として茨城県茨城町を終点とする。

05 年以降の茨城県内における東関道の整備状況をみると、10 年に茨城空港北 IC~茨城町 JCT 間(8.8 km)が開通し、北関東道と接続したことにより、北関東から茨城空港へのアクセスが向上した。

また、18年には、鉾田 IC~茨城空港北 IC 間(8.8 km)が開通しており、南側からの空港へのアクセス改善も図られた。

東関道は、今後、潮来 IC〜鉾田 IC 間の整備が計画されており、同区間が開通すると、常磐道のバイパス効果や、成田空港と茨城・東北方面とのアクセス向上が期待される。



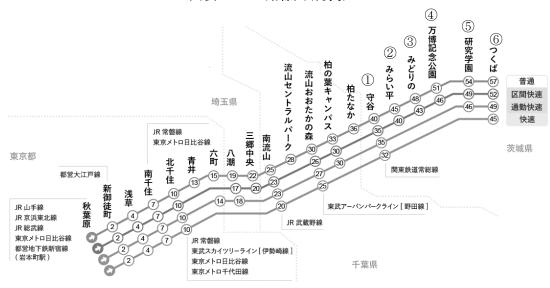
図表 45 茨城空港周辺の高規格道路

出所:東日本高速道路(株)ホームページ

(2)鉄道

① つくばエクスプレス

05 年に開通したTXは、常磐線の混雑緩和と首都圏住民に新たな住宅地を供給することなどを 目的に計画されたもので、茨城県には、守谷市(下図①)とつくばみらい市(同②)にそれぞれ1駅、 つくば市に4駅(同③~⑥)が設置され、守谷駅では関東鉄道常総線と連絡している。



図表 46 TX路線図(再掲)

出所:首都圏新都市鉄道㈱ホームページ

(3)茨城空港

茨城空港は、航空自衛隊百里基地の飛行場が民間共用化されたもので、10年に開港した。国内線はスカイマークにより4路線(札幌、神戸、福岡、那覇)が、国際線は春秋航空とタイガーエア台湾により3路線(上海、西安、台北)が就航しており、19年度の国内線と国際線を合わせた旅客数は78万人である(成田空港の同年度旅客数は4,148万人)。

前述のとおり、茨城空港へのアクセス道路として北関東道及び東関道が整備されており、東京駅(茨城空港までの所要時間 100 分)や水戸駅(同 40 分)等と茨城空港を結ぶ高速バス路線が設けられている。



図表 47 茨城空港のターミナルビル

出所:茨城空港ホームページ

Ⅱ.交通インフラ整備による効果

第 Ⅱ 章のまとめ

(高速道路網)

高速道路網の整備は一般的に、①走行時間短縮便益、渋滞緩和便益(一般道の渋滞が解消されることによる便益)、②走行経費減少便益(渋滞解消によって燃費等が改善する便益)、③事故減少便益(渋滞によるイライラ等がなくなり、事故が減少する便益)などをもたらすが、05 年以降の首都圏での高速道路網整備の効果をみると、新たな高速道路の IC 周辺に物流施設や工場等が進出するケースが多くみられている。またその傾向は、高速道路の結節地点において特に顕著となっている。

千葉県内でも外環道や圏央道(東京湾アクアラインとの接続を含む)整備によって同様の効果がみられるが、工場等の新規立地件数は、茨城県の5割程度にとどまっている。これは、高速道路網の整備が進んだ割に、産業用地が不足していたこともあって、工場誘致(新設、追加投資とも)の機会を逸してきた可能性が高いものとみられる。一方、他県にみられない高速道路網整備の効果として、東京湾アクアラインの通行料金引き下げ後に木更津市など接岸都市に対岸から移り住む人が増えて、それら自治体の人口増加に大きく寄与したことが挙げられる。

(鉄道網)

鉄道網の整備が地域に与える効果としては、沿線の開発・まちづくりを通じて人口が増えて地域 経済が発展するという点が最も大きいが、千葉県内では、特にTX開通によって流山おおたかの森 駅(流山市)や柏の葉キャンパス駅(柏市)を中心に住宅や大型商業施設が増加して、県内外から 若い世代が移り住み、人口も増加を続けているという効果が顕著にみられている。

1. 統計データを用いた市区町村別の分析

(1)効果測定手法及び1都4県別・市区町村別の偏差値の概況

前章では、05 年以降に東京圏において整備された交通インフラについて確認した。本章では、 東京圏 286 市区町村(東京都島しょ部を除く)について、各種統計データの 05 年以前と直近調査 年(度)の数値を比較し、その増減率を偏差値化することにより、交通インフラの整備効果の測定を 試みた。なお、偏差値化した統計データは次のとおりである。

図表 48 交通インフラ整備効果測定のために用いた統計データ

	統計データ	出所	比較年	丰(度)	備考
1	人口	各都県	04年	20年	・各都県が、直近の国勢調査結果を基準に 住民基本台帳による人口の増減数を加減し て集計した数値を用いた ・各年とも3月1日現在 ※1
2	地方税	地方財政状況調査(総務省)	04年度	18年度	% 1、 % 2
3	新設住宅 着工戸数	各都県	04年(度)	17年(度)	・各都県が、国土交通省の建築着工統計調査の各都県分を集計した数値を用いた・東京都及び神奈川県の町村は、自治体別に集計されいないため、郡部合計の数値を用いて偏差値を算出し、各町村について一律に当該偏差値を適用した・茨城県は年度ベースの数値※1
4	地価	地価公示(国土交通省)	04年	20年	・合併した自治体は、合併前の自治体の公示 地点の地価を合計したうえで公示地点数で 除して得られた数値を合計し、これを合併自 治体数で除して得られた数値を用いた ・公示地のない自治体については、各都県が 行った地価調査による地価を用いた
5	事業所数	事業所·企業統計調査 (総務省)	04年	16年	% 1
6	従業者数	経済センサス活動調査 (総務省、経済産業省)	044	104	ж I
7	製造品出荷額等	工業統計調査(経済産業省)	04年	16年	% 1
8	小売業 商品販売額	商業統計調査(経済産業省)	12年	16年	・商業統計は、調査設計の大幅変更等のため、11年以前の調査と12年以降の調査が接続しないことから、12年と16年(直近調査)の数値を比較した・神奈川県の中井町、真鶴町、清川村、埼玉県の横瀬町、東秩父村、千葉県の藤沢町、
9	卸売業 商品販売額				長柄町は小売業商品販売額及び卸売業商品販売額が公表されていない(統計上「秘匿」扱い) ※1
10	観光入込客数	各都県	10年	18年	・東京都の全区市町村、埼玉県の松伏町、茨城県の美浦村、河内町、五霞町、境町、利根町では、観光入込客数を集計していない・埼玉県において観光入込客数の集計が開始されたのが10年のため、各都県とも10年の数値を用いた・観光入込客数は、調査地点に集客力の高い施設が追加されると急激に増加するため、増減率及び偏差値が著しく高くなることがある。※1、※2

^{※1} 合併した自治体は、合併前の自治体の数値を合計した

^{%2} 横浜市、川崎市、相模原市、さいたま市、千葉市については、各市を構成する区別のデータがないため、それぞれの市全体の数値を用いて偏差値を算出し、各市の全ての区について当該偏差値を一律に適用した

偏差值

1都4県別に各市区町村の統計データの偏差値 (6段階で色分け)をみると、図表 $49\sim54$ のとおりである。

なお、観光入込客数は、東京都が集計していないことなどから、他の4県でも「全体平均」の偏差 値を算出する際、除外した(観光入込客数を除く9つの統計データの偏差値に基づいて算出した)。

図表 49 統計データの偏差値(千葉県・全体平均降順)

		凶表	49 糸	充計デ	ータの	偏差值	旦(十岁	きょうりょう こうしゅう こうしゅう こうしゅう こうしゅう しょう こうしゅう しょう しょう しょう しょう しょう しょう しょう しょう しょう しょ	E1体平	以降順	₹)	
	市区町村	全体 平均	人口	地方税	新設住 宅着工 戸数	地価	事業所 数	従業者 数	製造品 出荷額 等	小売業 商品 販売額	卸売業 商品 販売額	観光 入込 客数
1	印西市	63.5	66.0	53.3	68.4	51.4	67.0	79.1	73.8	51.3	60.9	48.1
2	千葉市 美浜区	60.0	52.4	59.1	58.7	51.1	81.1	67.8	55.1	58.9	55.4	47.6
3	流山市	59.7	67.6	64.9	80.2	55.4	55.0		49.6	57.2	47.1	82.5
4	千葉市 緑区	59.4	60.9	59.1	58.7	51.0	71.9	67.8	67.7	50.3	47.1	47.6
5	四街道市	58.0	56.9	56.0	55.3	47.9	61.4	61.4	81.8	53.4	47.6	61.3
6	酒々井町	57.3	48.6	41.7	40.5	47.1	77.3	72.9	52.2	79.1	56.6	176.3
7	袖ケ浦市	57.1	53.9	53.2	76.5	50.6	62.2	59.8	56.5	51.5	49.2	49.0
8	浦安市	56.9	59.0	58.6	51.8	58.6	72.6	56.9	51.9	54.3	47.9	48.6
9	千葉市 中央区	55.4	60.7	59.1	58.7	53.8	54.8	55.2	57.5	51.0	47.8	47.6
10	千葉市 稲毛区	55.0	55.3	59.1	58.7	54.9	53.5	62.1	54.8	50.5	46.0	47.6
11	白井市	54.9	60.5	57.2	47.0	45.3	73.2	52.8	60.3	50.8	46.7	48.5
12	木更津市	54.8	56.2	59.4	56.6	54.1	58.9	57.0	39.9	64.4	46.4	52.9
13	習志野市	54.6	55.8	59.7	58.9	56.0	55.7	55.6	54.8	45.4	49.2	46.4
14	八千代市	54.5	56.7	58.7	59.7	51.2	55.3	57.2	54.9	47.9	49.4	47.1
15	柏市	54.4	58.1	58.9	54.4	51.8	62.5	61.8	45.1	47.8	49.0	48.1
16	成田市	53.8	56.2	53.8	49.0	60.6	58.4	44.1	52.0	59.4	50.4	48.3
17	船橋市	53.5	57.9	58.3	48.2	55.4	54.6	57.2	50.4	50.6	48.7	47.0
18	千葉市 若葉区	52.4	49.1	59.1	58.7	49.3	57.5	55.4	54.6	46.9	41.3	47.6
19	鎌ケ谷市	52.1	53.3	58.3	45.8	49.0	53.0	53.9	52.7	47.5	55.4	49.6
20	市原市	52.0	47.4	53.8	55.3	51.8	55.0	47.8	55.9	51.1	49.7	47.7
21	千葉市 花見川区	51.8	48.3	59.1	58.7	51.8	51.7	48.3	51.8	47.5	48.8	47.6
22	市川市	51.5	54.0	59.1	49.3	59.0	44.7	49.3	52.3	49.0	47.2	48.4
23	君津市	51.2	43.4	55.0	52.3	59.6	49.2	47.5	54.1	51.1	48.6	49.5
24	野田市	50.8	50.5	57.2	47.8	45.8	51.2	51.1	57.4	45.5	51.0	49.2
25	佐倉市	50.4	48.8	54.9	43.6	46.7	56.9	58.2	46.8	48.3	49.6	50.0
26	富里市	50.3	48.2	56.3	54.4	50.7	45.4	46.3	46.0	51.4	54.0	46.9
27	長生村	50.0	46.5	36.5	63.9	43.3	61.0	56.7	55.9	46.7	39.7	46.2
28	長南町	49.8	33.5	33.4	58.6	44.3	44.8	42.7	48.3	40.0	102.3	48.0
29	芝山町	49.8	39.3	39.9	50.2	46.7	58.5	58.6	45.0	65.3	44.4	49.0
30	多古町	49.6	37.9	37.8	75.6	46.1	45.2	47.6	63.4	40.6	52.0	50.1
31	東金市	49.5	46.9	55.2	41.7	43.2	60.7	57.3	42.4	50.2	48.0	51.9
32	松戸市	49.4	52.3	55.8	45.0	51.9	46.8	49.2	46.3	48.4	48.3	46.0
33	旭市	49.3	43.6	40.1	52.0	46.9	44.9	52.9	65.5	48.5	49.3	52.8
34	富津市	48.3	39.5	50.7	57.9	43.7	40.3	49.1	62.0	41.8	49.3	46.3
35	我孫子市	47.1	49.4	53.5	44.4	46.3	50.4	43.5	38.7	49.2	48.2	50.3
36	一宮町	47.0	50.7	35.2	53.2	46.9	49.0	41.4	54.6	48.4	43.8	50.8
37	八街市	46.5	42.9	55.5	39.0	47.0	46.8	45.6	51.7	44.0	46.2	55.3
38	大網白里市	46.3	49.0	38.1	45.8	45.7	49.5	43.4	45.1	48.6	51.6	46.5
39	茂原市	45.9	45.1	54.7	48.4	43.0	44.8	40.4	41.6	48.1	47.0	47.6
40	東庄町	45.9	37.3	34.3	49.4	42.1	46.3	50.3	62.4	45.3	45.7	47.1
41	鴨川市	45.5	41.1	53.9	43.8	49.1	39.0	43.1	47.0	43.4	49.5	45.7
42	長柄町	45.4	37.3	36.6	37.7	45.7	57.6			40.4	FOO	48.5
43	勝浦市	45.2	35.1	52.0	35.8	45.7	36.1	35.2			52.9	46.3
44 45	神崎町館山市	45.2 45.2	40.9 42.9	35.5 52.8	59.5	41.6	44.9	41.4	51.8	44.0	47.0 46.8	102.4
_		45.2 44.1	42.9	34.9	54.5 44.5	48.2	39.0 47.0	39.5 44.6	32.9 59.5	49.9 37.3	46.8	49.0 45.0
46 47	御宿町 匝瑳市	44.1	38.8	43.0	50.0	43.0	36.8	34.9	59.5	44.2	44.2	46.4
48	山武市	43.9	38.8	34.1	41.2	48.8	43.1	41.6	47.3	44.2	61.8	46.4
48	白子町	43.7	37.4	36.2	41.2	42.8	43.1	37.9	41.9	59.4	51.8	47.0
50	<u>ロナッ</u> 睦沢町	43.6	41.2	33.3	55.1	46.2	49.9	36.9	41.9	39.4	31.0	48.6
51	いすみ市	43.4	40.3	34.5	44.8	42.7	37.5	41.4	52.2	47.9	49.5	49.0
52	香取市	43.2	38.3	39.8	47.8	44.4	40.0	41.3	43.1	45.5	48.5	47.0
53	銚子市	43.0	35.4	53.5	34.9	45.8	33.1	36.4	53.1	46.1	48.2	47.4
54	鋸南町	41.8	32.4	33.0	46.2	46.1	34.4	36.7	46.2	51.3	49.7	49.8
55	大多喜町	41.4	35.2	33.8	39.5	44.9	38.6	34.9	49.6	44.3	51.6	47.0
56	九十九里町	41.3	34.3	34.7	41.2	41.6	39.6	41.8	48.3	44.1	46.0	46.8
57	横芝光町	41.2	40.1	34.1	44.0	44.5	33.6	38.7	51.2	38.5	46.3	46.1
58	南房総市	41.1	36.6	32.5	43.8	46.4	38.3	35.5	47.7	41.3	47.6	47.1
59	栄町	40.8	37.8	36.8	44.9	43.0	35.5	36.2	39.0	46.2	47.3	47.2
	千葉県平均	49.5	46.9			48.4	50.8			49.0	49.9	52.1
							4.0					

出所:各種資 料に基づいて

㈱ちばぎん総 合研究所作成

図表 50 統計データの偏差値(東京都・全体平均降順)

60以上

55以上 60未満 50以上 55未満

45以上 50未満 40以上 45未満

40未満

	市区町村	全体平均	人口	地方税	新設住 宅着工 戸数	地価	事業所数	従業者 数	製造品 出荷額 等	小売業 商品 販売額	卸売業 商品 販売額	観光 入込 客数
1	中央区	66.2	111.9	75.2	66.5	100.6	48.2	50.0	43.4	53.0	47.2	
2	江東区	64.9	67.7	73.3	69.8	68.1	54.2	74.2	50.5	81.0	45.0	
3	渋谷区	60.2	60.1	58.1	49.7	99.0	55.4	55.8	39.9	74.1	49.5	
4	港区	58.3	83.1	65.3	37.0	82.5	53.9	60.5	40.0	51.9	50.8	
5	千代田区	58.2	93.8	65.5	41.2	70.4	47.0	57.9	46.3	54.4	47.6	
6	立川市	57.7	54.0		49.4	68.2	62.6	64.0	65.4	51.4	46.5	
7	品川区	56.7	64.4	65.4	54.9	72.4	46.3	57.8	41.8	53.3	54.0	
8	小金井市	56.7	56.4	58.6	67.2	56.1	60.5	69.1	40.6	52.5	49.1	
9	東久留米市	56.0	50.9	56.3	46.3	52.7	66.5	52.9	61.4	55.0	62.2	
10	新宿区	55.8	60.5		47.9	78.9	55.6	55.4	40.3	54.7	46.3	
11	国立市	55.7 55.2	51.1 57.0	57.8	63.8 53.5	55.3	61.1	57.0	44.0	55.7	55.5 65.4	
12 13	大田区 墨田区	54.8	62.9	60.2 68.7	60.7	62.9 67.6	46.6 44.5	54.8 44.3	43.0 45.5	53.9 51.3	47.3	
14	型の出町	54.7	53.1	37.0	50.7	51.8	79.1	81.2	45.6	51.0	47.3	
15	日野市	54.6	55.7	56.9	81.5	53.1	50.0	46.0	47.5	52.7	47.8	
16	文京区	54.4	68.3	61.6	40.1	71.8	40.7	56.4	43.1	59.4	48.0	
17	世田谷区	54.0	57.9		47.1	62.4	63.8	54.7	41.7	54.2	46.0	
18	足立区	53.8	55.7		59.5	67.2	44.5	51.7	47.9	48.2	46.0	
19	武蔵野市	53.7	55.7	57.5	43.1	71.2	54.2	46.1	42.3	58.7	54.6	
20	豊島区	53.5	62.0	62.6	43.9	74.9	52.3	52.1	44.3	37.9	52.0	
21	町田市	53.3	54.6	55.2	41.0	57.2	59.9	52.3	61.7	49.8	48.3	
22	武蔵村山市	53.0	54.8	56.4	56.9	50.3	54.2	56.8	49.5	50.2	48.2	
23	多摩市	52.8	50.5	54.9	40.5	51.4	56.1	57.3	61.4	51.8	51.6	
24	目黒区	52.8	57.7	58.6	46.1	71.3	47.7	43.7	44.2	56.0	49.6	
25	清瀬市	52.7	53.3	57.8	49.8	51.0	54.7	55.7	58.8	44.1	49.0	
26	中野区	52.6	55.7		57.0	66.1	42.3	51.3	43.9	50.1	47.5	
27	台東区	52.6	67.4		55.1	71.6	43.7	42.5	44.7	36.7	47.5	
28	北区	52.0	55.0		60.4	67.3	36.3	42.4	42.4	51.8	48.1	
29	東村山市	51.8	52.0	56.4	58.1	53.6	51.1	50.8	45.3	50.2	49.0	
30	練馬区	51.6	55.8	59.8	52.7	58.7	49.0	48.2	43.8	52.1	44.5	
31	府中市	51.5	56.6	59.0	46.0	57.7	51.0	50.3	50.3	48.8	43.8	
32	工戸川区 国分寺市	51.4 51.1	54.9 56.7		51.6 43.5	59.6 53.8	43.9 67.7	48.4 51.7	44.6	49.4 47.5	47.6 38.6	
34	板橋区	51.0	56.7		55.8	60.3	41.3	45.8	40.8	49.4	47.9	
35	荒川区	51.0	60.4	67.2	59.7	66.6	31.8	37.2	39.7	50.3	45.7	
36	昭島市	51.0	51.1	56.1	47.5	52.6	48.6	45.1	63.6	49.9	44.0	
37	調布市	50.5	57.9	57.0	47.2	59.0	50.2	50.9	40.4	44.0	48.1	
38	杉並区	50.5	56.3	58.6	50.8	62.1	49.2	43.7	37.5	48.4	48.1	
39	東大和市	50.5	53.0	56.5	46.9	51.1	52.4	46.5	48.3	50.8	48.9	
40	葛飾区	50.3	53.7		52.0	59.3	39.9	43.6	41.2	53.5	46.3	
41	稲城市	50.1	64.0	61.3	34.7	53.8	53.1	51.7	43.1	48.3	41.0	
42	西東京市	50.0	56.3	57.6	54.3	56.1	45.0	45.8	36.9	45.4	52.3	
43	八王子市	49.7	52.8	55.6	43.9	53.0	55.3	50.8	41.6	47.9	46.5	
44	瑞穂町	49.6	47.0		50.7	48.6	54.8	60.0	47.6	48.8	47.7	
45	三鷹市	49.1	55.4		46.7	59.6	45.8	45.3	34.0	53.1	44.3	
46	小平市	48.9	54.4		40.3	52.6	51.5	55.5	33.0	48.4	47.0	
47	福生市	48.4	45.8		55.9	50.0	48.2	40.1	46.5	55.3	39.6	
48	青梅市	48.1	45.8		45.6	48.5	47.3	38.2	38.7	50.5	65.9	
49	4 キュアス ままる おまる アンドラ おまる アンドラ	47.6	54.9	57.2	38.3	53.7	47.8	39.6	39.9	58.5	38.9	
50	あきる野市	47.4	49.8		46.9	48.8	48.6	42.4	41.1	43.8	51.9	
51 52	羽村市 檜原村	46.6 39.9	47.6	52.8 30.2	40.7 50.7	46.7 40.4	43.3 30.0	36.0	50.4	55.5 59.0	46.5	
53	僧原刊 奥多摩町	39.9	28.1 30.4		50.7	40.4	38.2	27.0 37.6	46.8 37.6	35.6	46.5 49.3	
-		52.5	57.1			60.8	50.3		45.2	51.7	49.3	
Щ.	へいす 「ペ	32.3	37.1	37.8	30.0	00.0	30.3	30.3	40.2	31.7	70.4	

図表 51 統計データの偏差値(神奈川県・全体平均降順)

	市区町村	全体 平均	人口	地方税	新設住 宅着工 戸数	地価	事業所 数	従業者 数	製造品 出荷額 等	小売業 商品 販売額	卸売業 商品 販売額	観光 入込 客数
1	横浜市 西区	64.3	65.3	59.2	49.1	93.7	69.8	77.4	49.3	57.4	57.5	48.2
2	葉山町	61.4	50.3	42.6	44.0	47.2	69.9	57.9	150.2	47.3	43.3	47.5
3	川崎市 幸区	59.3	62.9	62.3	47.4	80.3	48.6	74.7	55.3	54.3	48.1	50.5
4	茅ヶ崎市	59.3	53.8	57.4	121.8	50.8	55.3	48.5	44.8	45.2	55.9	49.8
5	川崎市 麻生区	58.8	63.0	62.3	47.4	55.1	79.0	63.4	58.1	57.7	43.4	50.5
6	横浜市 都筑区	58.5	64.7	59.2	49.1	59.5	85.9	62.7	43.6	52.7	49.6	48.2
7	大井町	58.4	48.3	42.0	44.0	41.7	52.4	42.7	44.7	69.7	139.9	62.8
8	川崎市 中原区	58.3	67.0	62.3	47.4	73.2	58.8	59.7	47.6	67.6		50.5
9	海老名市	58.2	55.9	58.0	80.9	53.6	67.3	58.7	43.2	55.3	50.6	48.4
10	藤沢市 横浜市 青葉区	57.4 55.9	56.6	57.5	86.4	50.4	55.2	56.2	55.2	52.9 55.6	46.5	48.6
11 12	横浜市 戸塚区	55.1	54.7 55.1	59.2 59.2	49.1 49.1	56.8 54.3	76.7 67.4	66.8 56.7	40.4		43.8 54.1	48.2
-	横浜市 神奈川区	54.7	56.9	59.2	49.1	60.6	52.2		45.1 54.6	55.2 51.3	48.3	48.2
14	横浜市 緑区	54.7	54.8	59.2	49.1	53.7	67.4	64.2	42.0	56.6	44.7	48.2
15	横浜市 中区	54.4	57.0	59.2	49.1	61.9	53.0	53.6	59.0	47.5	44.7	48.2
16	川崎市 川崎区	54.3	59.4	62.3	47.4	65.0	46.6	51.6	53.8	47.9	55.2	50.5
17	川崎市 高津区	54.2	62.2	62.3	47.4	61.2	55.2	48.8	43.3	49.0	58.0	50.5
18	横浜市 港北区	54.0	59.6	59.2	49.1	58.7	64.3	58.6	45.3	42.6	48.7	48.2
19	横浜市 旭区	53.6	47.4	59.2	49.1	52.7	58.1	57.8	48.3	47.8		48.2
20	川崎市 宮前区	53.6	58.4	62.3	47.4	55.7	56.8	51.5	48.1	51.7	50.3	50.5
21	相模原市 緑区	53.3	52.2	55.6	68.9	51.6	47.4	50.7	47.4	52.2	54.1	48.3
22	川崎市 多摩区	53.2	55.3	62.3	47.4	56.5	58.3	56.1	43.1	53.9	46.1	50.5
23	横浜市 瀬谷区	53.1	48.4	59.2	49.1	50.4	58.7	61.2	55.4	48.5	47.2	48.2
24	横浜市 鶴見区	53.0	57.6	59.2	49.1	56.5	47.6	49.5	49.0	57.3	51.6	48.2
25	相模原市 中央区	52.8	52.2	55.6	68.9	51.6	47.4	50.7	47.4	51.6	49.5	48.3
26	相模原市 南区	52.5	52.2	55.6	68.9	51.6	47.4	50.7	47.4	54.4	44.4	48.3
27	座間市	52.2	50.6	56.6	51.9	49.9	46.4	53.1	52.7	57.5	51.5	49.9
28	横浜市 泉区	52.2	49.8	59.2	49.1	52.3	58.6	58.4	48.1	49.9	44.4	48.2
29	横浜市 港南区	52.1	46.9	59.2	49.1	54.6	58.3	58.7	41.1	47.7	53.0	48.2
30	大和市	51.8	55.0	55.0	57.2	52.0	49.5	45.2	55.0	51.3	46.2	46.1
31	横浜市 栄区	51.3	49.1	59.2	49.1	50.3	50.9	47.1	52.5	50.9	52.3	48.2
32	横浜市 金沢区横浜市 磯子区	51.1 50.5	47.1 50.6	59.2 59.2	49.1 49.1	51.2 51.2	50.4 45.9	54.9 49.9	48.2 53.0	54.6 48.7	45.6 46.7	48.2
34	厚木市	50.2	50.5	54.0	42.7	50.4	52.0	52.6	51.2	48.8	49.8	46.7
35	伊勢原市	50.2	50.7	57.1	47.9	47.1	48.8	50.2	55.5	49.0	44.2	48.2
36	綾瀬市	49.6	51.4	55.5	47.2	48.1	49.6	47.1	52.7	48.8	46.4	53.4
37	鎌倉市	48.8	50.8	54.4	38.0	51.8	57.8	48.0	42.8	49.1	46.5	47.7
38	平塚市	48.6	49.9	53.8	47.9	46.5	48.3	43.7	46.2	51.6	49.9	48.5
39	横浜市 保土ケ谷区	48.5	49.8	59.2	49.1	51.7	51.0	56.2	49.7	31.0	38.7	48.2
40	開成町	47.8	65.5	42.4	44.0	47.1	52.6	45.3	45.2	44.5	43.7	47.1
41	横浜市 南区	47.8	49.0	59.2	49.1	54.0	38.4	46.1	41.8	45.3	46.9	48.2
42	寒川町	47.6	51.6	43.3	44.0	46.8	46.5		47.6			47.9
43	秦野市	46.8	48.2	52.6	45.7	44.8	48.2	43.0	44.9	45.4	48.5	53.0
44	逗子市	46.6	47.9	52.6	30.8	49.7	58.1	49.7	36.7	47.4	46.3	46.2
45	大磯町	46.4	47.3	43.2	44.0	43.9	43.0	45.2	52.1	49.9	48.6	48.6
46	横須賀市	46.2	44.1	50.5	52.6	45.3	43.6	42.4	40.8	49.9	46.4	48.9
47	小田原市	46.1	46.7	53.6	46.2	46.6	43.3	43.9	43.4	43.2	48.0	48.8
48 49	三浦市 中井町	45.8 44.7	39.2 44.7	49.5 42.1	40.7 44.0	37.9 40.0	41.1 53.1	39.2 43.7	61.1 45.1	57.3	46.3	48.2 50.9
50	山北町	44.7	33.8	36.2	44.0	38.2	41.1	51.9	50.7	42.1	61.1	48.3
51	愛川町	44.1	44.6	43.0	44.0	42.0	47.1	40.7	48.0	47.7	39.5	47.9
52	清川村	42.7	42.4	42.8	44.0	43.2	43.2	35.9	47.2		33.3	49.9
53	二宮町	42.6	43.8	39.6	44.0	43.0	41.7	39.4	41.6		42.3	47.7
54	箱根町	42.6	33.3	44.7	44.0	43.1	39.8	40.0	39.5	50.2	48.7	47.9
55	南足柄市	42.5	45.8	48.3	44.3	40.0	40.6	30.8	39.9	43.9	48.8	47.5
56	松田町	41.5	40.1	37.6	44.0	44.7	36.4	43.1	42.2	42.7	42.6	47.9
57	湯河原町	41.0	41.6	39.2	44.0	41.6	37.5	34.2	48.7	36.8	45.3	46.6
58	真鶴町	36.4	35.3	34.0	44.0	39.8	29.1	28.9	43.6			47.9
神	神奈川県平均	51.0	51.2	53.6	50.3	51.6	52.4	50.7	49.5	50.3	50.1	48.9

図表 52 統計データの偏差値(埼玉県・50 位まで・全体平均降順)

					立二元/子				制华口	小丰来	知古典	知业
	市区町村	全体	人口	地方税	新設住 宅着工	地価	事業所	従業者	製造品 出荷額	小売業 商品	卸売業 商品	観光 入込
	1112-111	平均		- 0 / 3 / 0	戸数	٠٠ اسا	数	数	等	販売額	販売額	客数
1	吉見町	59.2	38.8	35.5	39.6	43.7	40.4	47.2	58.5	178.5	50.7	47.6
2	さいたま市 大宮区	58.4	56.5	63.1	55.8	65.6	68.2	69.8	41.8	55.7	48.7	48.3
3	さいたま市 中央区	58.3	58.9	63.1	55.8	63.1	66.9	75.6	40.5	58.2	42.8	48.3
4	本庄市	57.1	45.5	48.6	52.8	44.9	43.8	47.7	51.2	47.6	131.8	45.3
5	さいたま市 緑区	56.9	62.8	63.1	55.8	53.2	68.0	64.4	42.3	54.5	47.9	48.3
6	和光市	56.1	58.2	58.7	49.7	55.4	63.5	66.4	48.1	47.9	57.2	44.4
7	さいたま市 南区	55.8	59.3		55.8	58.4	57.1	61.1	56.3	46.8	44.4	48.3
8	さいたま市 西区	55.5	57.6		55.8	47.1	53.4	63.0	61.2	45.1	53.5	48.3
9	富士見市	55.2	52.4	61.0	49.7	54.6	55.4	58.6	45.6	68.9	50.2	45.4
10	さいたま市 浦和区	55.1	60.6	63.1	55.8	60.7	57.0	55.6	36.9	56.1	50.1	48.3
11	八潮市	54.8	63.5	61.6	74.3	52.5	46.2	45.1	52.9	47.6	49.3	45.8
12	滑川町	54.4	73.8	43.5	38.0	45.0	62.9	76.1	57.9	40.7	52.1	48.3
13	蓮田市	54.0	46.9	54.6	58.4	47.4	52.1	56.0	55.7	45.8	68.7	48.4
14	朝霞市	53.8	58.5	59.6	61.0	54.7	52.7	50.7	46.1	53.2	48.2	45.7
15	さいたま市 北区	53.7	56.8		55.8	52.5	53.4	55.0	46.3	53.4	47.1	48.3
16	さいたま市見沼区	53.7	55.1		55.8	47.5	55.0	58.9	51.2	46.4	49.8	48.3
17	三郷市	53.6	55.6		47.2	48.2	50.4		52.9	51.0	44.6	43.7
18	日高市	53.6	51.4	56.5	44.4	44.1	55.8		54.6	50.9	54.4	47.1
19	上里町	53.4	48.0	40.6	58.9	48.4	66.2	69.9	55.5	44.5	48.8	44.9
20	戸田市	53.2	65.4	58.1	45.8	54.9	52.3	50.6	48.0	52.4	50.9	46.5
21	川越市	53.0	53.3	58.0	55.6	51.7	51.5	56.2	53.1	48.3	49.0	48.4
22	越谷市	52.9	55.7	58.2	53.1	48.6	51.9	59.7	51.0	51.6	46.7	139.0
23	吉川市	52.7	62.8	61.6	39.9	45.8	51.0	58.6	48.0	63.2	43.6	42.7
24	さいたま市 桜区	52.7	54.1	63.1	55.8	49.7	53.7	59.1	48.2	43.1	47.2	48.3
25	所沢市	52.1	50.6	55.5	47.5	53.5	57.2	56.2	53.1	48.1	47.8	49.3
26	三芳町	52.1	53.0	45.8	41.1	48.6	63.9	59.3	48.0	57.3	51.4	48.6
27	草加市	51.6	54.4	57.8	52.8	49.6	50.3	49.5	51.8	52.3	46.3	47.2
28	寄居町	51.4	41.2	40.5	52.0	44.8	44.0	57.9	92.7	44.6	45.2	47.5
29	川口市	51.3	56.7	59.3	50.5	58.0	47.1	46.5	46.5	50.7	46.4	45.4
30	白岡市	51.3 51.2	55.3 48.2	43.0 45.1	48.1 52.3	48.0 46.2	49.9 52.4	55.2 57.9	59.6	49.2 52.6	53.1 52.9	84.9 47.4
32	久喜市 キャラ	51.2	50.0		55.8	48.3		50.0	53.4	45.5	46.8	
33	さいたま市 岩槻区 東松山市	49.9	49.5	63.1 56.3	59.9	45.1	48.6	46.7	52.3 43.8		49.1	48.3
34	新座市	49.9	54.9	58.2	48.2	53.4	47.2 55.0	47.6	37.1	51.9 48.8	46.3	48.2 49.0
35	羽生市	49.7	45.8	57.2	48.7	41.2	51.1	54.8	46.6	47.3	54.5	51.4
36	北本市	49.6	45.1	55.1	44.4	47.6	52.6	53.0	51.9	44.1	52.6	49.2
37	入間市	49.6	47.9	54.5	44.8	47.1	50.9	46.8	55.9	47.9	50.2	68.4
38	伊奈町	49.5	67.2	43.1	37.4	51.8	56.5	48.9	51.9	47.9	40.6	44.8
39	上尾市	49.4	51.8	54.9	47.1	51.2	52.4	48.1	45.3	45.9	48.3	43.5
40	川島町	49.3	40.4	40.6	48.5	41.1	56.9	70.0	51.7	39.4	54.8	47.1
41	春日部市	49.2			51.6	47.6	46.0		51.8	51.7	47.4	47.1
42	幸手市	49.1	44.6	55.4	43.1	45.2	52.5	55.5	52.4	45.4	47.7	50.1
43	坂戸市	48.6	51.8		45.1	46.4	48.0	45.8	54.0	45.2	46.2	46.1
44	狭山市	48.5	45.0	50.1	51.9	46.8	46.7	53.1	41.5	46.1	55.4	51.7
45	鶴ヶ島市	48.1	50.5	56.5	43.2	49.8	48.2	47.4	46.0	46.3	44.8	45.3
46	ふじみ野市	48.0	56.6		41.9	53.1	45.3		45.7	50.9	46.6	48.6
47	蕨市	47.9	53.5	58.1	53.0	54.4	41.4	40.4	45.0	38.0	46.9	46.5
48	桶川市	47.6	50.4	54.9	44.4	47.0	45.7	50.1	49.4	41.1	45.9	46.1
49	杉戸町	47.4	45.8	38.7	50.1	44.6	51.5	53.5	54.1	41.2	47.4	42.8
50	飯能市	47.4	45.6	54.8	54.0	46.2	42.5	44.0	53.3	42.6	43.0	49.0
	埼玉県平均	49.7	49.7	50.2	49.5	47.9	49.4	51.2	50.1	50.0	50.4	49.4

図表 53 統計データの偏差値(埼玉県・51 位以下・全体平均降順)

	市区町村	全体平均	人口	地方税	新設住 宅着工 戸数	地価	事業所 数	従業者 数	製造品 出荷額 等	小売業 商品 販売額	卸売業 商品 販売額	観光 入込 客数
51	行田市	47.4	42.1	49.8	44.0	41.8	46.3	47.5	50.3	52.4	52.0	49.6
52	美里町	47.3	44.2	37.9	63.9	42.4	44.2	51.9	42.6	51.5	47.2	47.7
53	加須市	47.2	46.4	41.9	61.5	42.3	46.1	48.7	49.5	43.6	45.0	47.8
54	志木市	47.2	57.9	58.5	45.5	55.2	44.6	38.7	35.0	45.4	44.1	43.5
55	深谷市	47.0	47.6	44.8	48.9	45.6	46.1	45.0	44.2	52.1	49.0	51.1
56	熊谷市	46.6	46.4	47.9	46.5	46.9	41.9	40.9	53.4	47.4	48.3	47.6
57	鴻巣市	46.4	48.1	45.6	54.9	47.0	44.9	38.3	43.3	46.8	49.0	49.1
58	宮代町	45.7	48.6	37.8	57.3	44.7	38.5	51.1	43.3	43.2	47.0	47.4
59	毛呂山町	45.7	44.1	38.1	36.3	42.1	43.0	38.1	58.7	46.1	64.8	47.6
60	小川町	45.2	37.1	39.0	54.3	41.3	36.3	36.7	73.6	41.0	47.6	47.5
61	嵐山町	45.0	44.5	39.9	48.6	42.0	41.7	42.7	56.5	44.3	44.6	46.1
62	鳩山町	44.9	38.7	37.8	40.3	40.5	48.1	45.3	56.7	44.1	52.2	48.1
63	皆野町	44.5	37.0	34.4	45.0	41.0	42.7	39.4	44.4	41.4	75.4	44.7
64	神川町	44.3	41.8	35.1	49.9	43.4	47.3	35.8	34.5	54.3	56.9	48.6
65	ときがわ町	43.7	36.3	33.4	40.2	40.9	44.7	44.0	52.6	51.9	49.5	47.9
66	秩父市	43.5	38.9	43.0	46.5	43.4	39.0	40.0	48.8	44.3	48.0	49.5
67	松伏町	43.4	45.6	38.8	48.4	45.1	46.1	44.4	41.3	41.8	39.0	
68	横瀬町	41.9	38.4	37.3	43.3	44.0	36.4	36.7	57.1			47.9
69	越生町	41.2	38.0	36.5	45.7	41.5	38.0	34.5	46.9	44.3	45.0	44.9
70	長瀞町	41.1	38.1	34.6	42.9	39.6	35.3	39.1	48.0	44.8	47.4	49.2
71	小鹿野町	38.7	34.3	33.2	41.3	39.8	35.4	34.4	45.2	42.9	42.1	43.7
72	東秩父村	35.5	28.6	31.0	29.6	42.9	37.2	39.5	39.7			45.7
	埼玉県平均	49.7	49.7	50.2	49.5	47.9	49.4	51.2	50.1	50.0	50.4	49.4

偏差值 60以上 55以上高 50以未高 50以未高 45以未高 40以未高 40未高

図表 54 統計データの偏差値(茨城県・全体平均降順)

偏差値

60以上

55以上 60未満 50以未 55未 45以未 40以未 40以未

40未満

	市区町村	全体 平均	人口	地方税	新設住 宅着工 戸数	地価	事業所 数	従業者 数	製造品 出荷額 等	小売業 商品 販売額	卸売業 商品 販売額	観光 入込 客数
1	つくば市	62.4	64.2	62.3	78.0	52.5	70.3	87.4	48.9	55.1	42.9	48.6
2	守谷市	61.1	67.8	63.7	44.7	67.3	80.0	64.2	56.7	50.5	54.7	47.0
3	つくばみらい市	56.8	65.7	42.6	69.2	45.0	60.3	63.7	64.4	51.5	48.9	47.0
4	茨城町	56.0	43.7	37.4	52.4	38.9	51.4	72.9	55.2	50.4	101.6	50.5
5	牛久市	54.8	57.1	56.6	43.7	43.8	51.2	53.3	84.9	54.6	47.7	48.1
6	阿見町	53.7	50.1	41.9	51.2	42.2	80.6	60.1	55.0	54.2	47.9	48.5
7	神栖市	51.1	53.1	44.4	61.6	40.0	49.5	47.7	53.3	51.0	59.7	57.4
8	結城市	50.9	47.0	56.8	48.8	40.2	48.6	49.0	62.3	57.5	48.0	53.3
9	鹿嶋市	50.7	53.1	55.8	54.9	40.5	55.7	51.3	54.9	43.9	46.2	47.7
10	ひたちなか市	49.9	50.5	57.8	53.1	37.8	46.4	50.4	51.9	52.6	48.9	48.2
11	かすみがうら市	49.7	43.4	57.4	41.1	38.3	52.3	51.2	56.3	53.1	54.6	48.0
12	坂東市	49.3	43.0	57.6	50.8	44.9	46.2	50.8	62.2	41.3	46.9	48.8
13	古河市	49.2	46.4	44.2	58.2	43.3	44.4	44.2	59.0	52.9	49.8	51.7
14	八千代町	49.1	41.7	36.0	62.2	43.2	47.9	52.5	62.4	45.4	51.0	47.6
15	土浦市	49.0	47.1	51.1	52.5	39.7	47.5	50.3	55.6	49.0	48.3	49.0
16	龍ケ崎市	48.8	47.4	53.3	42.2	41.4	50.4	53.0	58.6	44.5	48.4	46.6
17	潮来市	48.3	42.0	53.7	52.6	38.3	46.3	44.9	46.5	52.8	57.9	47.0
18	水戸市	48.2	50.9	55.5	50.2	40.0	49.5	46.7	48.1	47.6	45.2	48.0
19	北茨城市	47.9	39.0	55.9	59.2	36.1	36.8	41.9	54.3	56.7	51.5	46.8
20	五霞町	47.8	38.5	39.2	37.0	43.5	57.8	42.7	64.6	37.7	68.8	
21	那珂市	47.4	47.1	56.2	45.2	41.2	46.0	50.0	44.5	47.9	48.6	50.4
22	下妻市	47.3	42.7	47.6	56.4	38.9	40.2	40.6	58.6	46.3	54.0	51.3
23	筑西市	47.1	42.0	56.8	51.3	41.2	38.6	41.3	52.8	52.2	47.6	50.5
24	東海村	46.6	53.9	43.9	50.5	43.0	47.3	48.5	39.1	44.9	48.5	48.9
25	小美玉市	46.6	43.9	37.5	51.2	36.0	49.3	52.0	52.3	45.2	52.0	56.4
26	石岡市	46.5	41.9	42.3	49.2	38.2	47.4	42.9	51.7	46.1	59.0	51.3
27	取手市	45.9	44.8	48.3	49.0	40.4	38.5	39.1	42.9	56.4	53.4	47.8
28	鉾田市	45.2	43.5	35.7	43.8	36.4	42.9	43.2	60.0	51.7	50.0	57.3
29	境町	45.2	42.6	38.9	52.2	41.7	40.9	42.9	53.4	44.5	49.3	
30	高萩市	45.1	38.2	51.5	42.6	35.5	35.0	40.8	55.6	57.6	49.4	47.5
31	稲敷市	45.0	36.3	51.9	44.3	38.4	41.9	38.9	53.2	47.9	52.2	50.2
32	日立市	44.7	41.2	54.2	44.9	40.3	37.5	39.7	50.9	46.7	47.4	48.1
33	常陸太田市	44.6	36.9	54.8	46.8	38.1	34.4	38.6	45.8	54.7	51.2	55.9
34	美浦村	44.0	36.9	40.0	45.3	36.8	40.1	36.1	49.1	45.6	66.1	50.0
35	常総市	44.0	42.6	44.1	46.9	40.1	40.7	41.7	44.2	45.0	50.4	50.2
36 37	常陸大宮市	43.5 43.5	38.5	54.7	44.5	37.4	35.1 43.8	37.6	50.0	47.7 51.9	46.4	59.7
_	行方市	43.5	36.6	34.5	52.0	40.1		42.6	45.5		44.3	108.5
38	大洗町 城里町		38.0 37.0	36.6	55.1	38.7 35.3	37.8 36.1	36.9	52.1	43.0 53.4	50.4 55.7	46.6 53.4
40		42.9 42.8	43.6	32.5 41.8	41.4 48.6	38.1	38.5	43.1 38.8	52.0 44.0	50.5	41.6	48.2
41	送 桜川市	42.8	37.3	35.2	45.5	44.7	36.3	40.5	52.6	45.0	41.0	48.2
42	河内町	40.9	34.3	33.5	39.2	36.5	42.9	51.6	50.2	34.8	45.3	40.1
43	大子町	40.9	34.3	33.1	57.6	36.2	35.1	31.4	42.6	53.4	43.0	47.1
44	利根町	37.9	39.4	33.7	37.4	35.1	36.8	36.2	46.7	38.3	37.4	77.1
	茨城県平均	47.7	44.6		50.1	40.6	46.3	47.1	53.3	48.9	51.3	51.4

1都4県の偏差値を比較してみると、全体平均は東京都が 52.5 で最も高く、以下、神奈川県 (51.0)、埼玉県(49.7)、千葉県(49.5)、茨城県(47.7)の順となっている。

千葉県は、新設住宅着工戸数(51.2)が1都4県の中で最も高く、観光入込客数(52.1)が4県の中で最も高い。

東京都は、人口(57.1)、地方税(57.9)、地価(60.8)、小売業商品販売額(51.7)が1都4県の中で最も高く、なかでも地価は突出して高い。

神奈川県は、事業所数(52.4)が1都4県の中で最も高い。

埼玉県は、従業者数(51.2)が1都4県の中で最も高い。

茨城県は、製造品出荷額等(53.3)と卸売業商品販売額(51.3)が1都4県の中で最も高い。

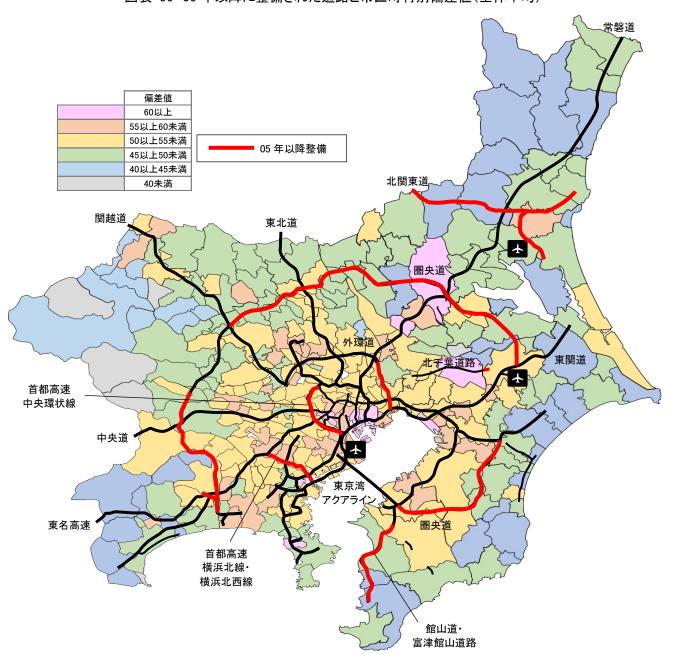
全体 平均 従業者 事業所 宅着工 出荷額 都県 人口 地方税 地価 戸数 千葉県平均 46.9 48.3 51.2 49.0 49.5 48.4 50.8 49.5 52.1 49.9 52.1 東京都平均 52.5 57.1 57.9 50.8 60.8 50.3 50.5 45.2 51.7 48.4 神奈川県平均 51.0 51.2 53.6 50.3 51.6 52.4 50.7 49.5 50.3 50.1 48.9 埼玉県平均 49.7 49.7 50.2 49.5 47.9 49.4 51.2 50.1 50.0 50.4 49.4 茨城県平均 47.7 44.6 46.9 50.1 40.6 46.3 53.3 48.9 51.3 47.1 51.4

図表 55 統計データの偏差値(1都4県平均)

偏差値 60以上 55以上 50以上 45以上 40以上 40未満 40未満 40未満

(2)道路整備による効果

以下では、05 年以降に整備された 12 の道路路線ごとに、その沿線自治体の統計データ(増減率)に基づく偏差値を確認する。



図表 56 05年以降に整備された道路と市区町村別偏差値(全体平均)

① 圏央道(千葉県区間)

05年以降に整備された圏央道(千葉県区間)沿線の10自治体(下図参照)をみると、全体平均の偏差値が50を上回ったのは、いずれも東京湾に面する袖ケ浦市(57.1)、木更津市(54.8)、市原市(52.0)の3市であった。3市の偏差値の高さは、圏央道が東京湾アクアラインと接続した効果とみられる。

全体平均の偏差値が最も高い袖ケ浦 市(57.1)と最も低い山武市(43.7)を比較 すると、その差は13.4と大きい。

圏央道(千葉県区間)沿線の10自治体 を平均した偏差値は49.1と50を下回っ ている。



出所:千葉県ホームページ

図表 58 統計データの偏差値(圏央道(千葉県区間)沿線自治体、全体平均降順)

	都県	市 区 町 村	道路·鉄道	全体平均	人口	地方税	新設住宅着工戸数	地価	事 業 所 数	従業者数	製造品出荷額等	小売業商品販売額	卸売業商品販売額	観光入込客数
1	千葉県	袖ケ浦市	Kc	57.1	53.9	53.2	76.5	50.6	62.2	59.8	56.5	51.5	49.2	49.0
2	千葉県	木更津市	Kc.A	54.8	56.2	59.4	56.6	54.1	58.9	57.0	39.9	64.4	46.4	52.9
3	千葉県	市原市	Kc	52.0	47.4	53.8	55.3	51.8	55.0	47.8	55.9	51.1	49.7	47.7
4	千葉県	長南町	Kc	49.8	33.5	33.4	58.6	44.3	44.8	42.7	48.3	40.0	102.3	48.0
5	千葉県	東金市	Kc	49.5	46.9	55.2	41.7	43.2	60.7	57.3	42.4	50.2	48.0	51.9
6	千葉県	八街市	Kc	46.5	42.9	55.5	39.0	47.0	46.8	45.6	51.7	44.0	46.2	55.3
7	千葉県	大網白里市	Kc	46.3	49.0	38.1	45.8	45.7	49.5	43.4	45.1	48.6	51.6	46.5
8	千葉県	茂原市	Kc	45.9	45.1	54.7	48.4	43.0	44.8	40.4	41.6	48.1	47.0	47.6
9	千葉県	長柄町	Kc	45.4	37.3	36.6	37.7	45.7	57.6	57.2	45.6			48.5
10	千葉県	山武市	Kc	43.7	38.2	34.1	41.2	45.6	43.1	41.6	47.3	40.7	61.8	47.0
	圈央道(-	千葉県区間)平均	\$]	49.1	45.0	47.4	50.1	47.1	52.3	49.3	47.4	48.7	55.8	49.4

[道路·鉄道記号]

Kc:圏央道(千	葉県区間)	A:東京湾アク	クアライン				
	偏差値	60以上	55以上60未満	50以上55未満	45以上50未満	40以上45未満	40未満

結節点自治体における道路整備効果① 東金市:千葉東金道路と圏央道が連絡

効果1. 第3次産業を中心に事業所数が増加。千葉東テクノグリーンパークでは、10年以降3年間途絶えていた企業進出が、圏央道(東金 JCT~木更津東 IC 間)の開通(13年4月)を機に進展し、19年1月には総敷地面積の99%の分譲・賃貸が完了

図表 59 事業所の増加数・増加率

(単位:事業所)

		東会	金市		千葉県
	総数	第1次産業	第2次産業	第3次産業	総数
04年	2,110	6	383	1,721	194,526
16年	2,322	23	421	1,878	196,579
増加数	212	17	38	157	2,053
増加率(%)	10.0	283.3	9.9	9.1	1.1

出所:総務省「事業所・企業統計調査」、総務省、経済産業省「経済センサス」

②圈央道(神奈川県区間)

05 年以降に整備された圏央道(神奈川県区間)沿線の6自治体(下図参照)をみると、全体平均の偏差値が50 を上回ったのは、茅ヶ崎市(59.3)、海老名市(58.2)、相模原市緑区(53.3)、厚木市(50.2)の4市区で、2つの町はともに50を下回っている。

全体平均の偏差値が最も高い茅ヶ崎市(59.3)と最も低い愛川町(44.1)を比較すると、その差は 15.2 と大きい。

統計データを個別にみると、新設住宅着工戸数の偏差値が67.0と高いのが目立つ。 圏央道(神奈川県区間)沿線の6自治体を平均した偏差値は52.1と50を上回っている。

図表 60 統計データの偏差値(圏央道(神奈川県区間)沿線自治体、全体平均降順)

	都県	市区町村	道路・鉄道	全体平均	人口	地方税	新設住宅着工戸数	地価	事業所数	従業者数	製造品出荷額等	小売業商品販売額	卸売業商品販売額	観光入込客数
1	神奈川県	茅ヶ崎市	Kk	59.3	53.8	57.4	121.8	50.8	55.3	48.5	44.8	45.2	55.9	49.8
2	神奈川県	海老名市	Kk	58.2	55.9	58.0	80.9	53.6	67.3	58.7	43.2	55.3	50.6	48.4
3	神奈川県	相模原市 緑区	Kk	53.3	52.2	55.6	68.9	51.6	47.4	50.7	47.4	52.2	54.1	48.3
4	神奈川県	厚木市	Kk	50.2	50.5	54.0	42.7	50.4	52.0	52.6	51.2	48.8	49.8	46.7
5	神奈川県	寒川町	Kk	47.6	51.6	43.3	44.0	46.8	46.5	43.0	47.6	49.4	56.0	47.9
6	神奈川県	愛川町	Kk	44.1	44.6	43.0	44.0	42.0	47.1	40.7	48.0	47.7	39.5	47.9
	圏央道(神	奈川県区間)平	均	52.1	51.4	51.9	67.0	49.2	52.6	49.0	47.0	49.8	51.0	48.2

[道路・鉄道記号]

Kk: 圏央道(神奈川県区間)

図表 61 神奈川県市町村地図

| 日本市 | 日本市

結節点自治体における道路整備効果② **海老名市**:圏央道と東名高速が連絡

効果1. 企業進出が進展し、事業所数、従業者数が増加。特にリコーのテクノロジーセンター新棟は、投資額が230億円に上り、人員は5,000人規模とインパクトが大きい

図表 62 海老名市における企業の投資動向

企業名	投資内容	建設年					
ジャブロ工業	本社工場移転	08年					
共栄ファスナー	本社工場移転、19年増築	08年					
リコー	テクノロジーセンター新棟建設	10年					
雪印メグミルク	工場増設	14年					
トーカイ・パッケージングシステム	新工場建設	13年					
康井精機	本社工場移転	19年					

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

図表 63 事業所数及び従業者数の増加率

	事業 (事業		従業	者数
	海老名市	神奈川県	海老名市	神奈川県
04年	3,879 298,964		47,077	2,967,599
16年	4,645	307,269	58,600	3,464,316
増加率(%)	19.7	2.8	24.5	16.7

出所:総務省「事業所・企業統計調査」、総務省・経済産業省「経済センサス」

効果2. 海老名駅西口土地区画整理事業地内などで、住宅開発が進展。現在も、駅周辺では、ホテル、商業施設、タワーマンション等の建設が進行中

図表 64 新設住宅着エ戸数の増加率

	新設住宅着工戸数 (戸)						
	海老名市 神奈川県						
04年	1,025	101,084					
17年	2,062	76,689					
増加率(%)	101.2	▲ 24.1					

出所:神奈川県

図表 65 海老名駅周辺の開発イメージ



出所:小田急不動産㈱ホームページ

③圈央道(東京都区間)

05 年以降に整備された圏央道(神奈川県区間)沿線の3自治体(下図参照)をみると、全体平均の偏差値は日の出町が54.7 で最も高く、八王子市(49.7)とあきる野市(47.4)はともに50を下回っている。

日の出町は事業所数(79.1)と従業者数(81.2)の偏差値が著しく高い。

圏央道(東京都区間)沿線の3自治体を平均した偏差値は50.6と50を上回っている。

都県 市区町村 人口 新設住 **造品出** 体 平 業者数 売業商品販売額 宅着 鉄 荷額等 ェ 51.8 79.1 東京都 日の出町 Κt 54.7 53.1 37.0 50.7 81.2 45.6 51.0 42.6 東京都 八王子市 Κt 49.7 52.8 55.6 43.9 53.0 55.3 50.8 41.6 47.9 46.5 3 東京都 あきる野市 47.4 49.8 53.5 46.9 48.8 48.6 42.4 41.1 43.8 51.9 圈央道(東京都区間)平均 50.6 51.9 47.2 51.2 61.0 58.1 47.0 48.7 42.8 47.6

図表 66 統計データの偏差値(圏央道(東京都区間)沿線自治体、全体平均降順)

[道路・鉄道記号]

Kt: 圏央道(東京都区間)

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成



図表 67 東京都区市町村地図

出所:東京都ホームページ

結節点自治体における道路整備効果③ | 八王子市:圏央道と中央道が連絡

効果1. 物流施設の進出が進展。事業所数、従業者数が増加

図表 68 八王子市における物流施設の整備動向

施設名称	建設年	建物(㎡)	敷地(ha)
Landport八王子	08年	42,132	1.8
エフピコ物流センター	14年	60,927	7.2
東京ロジファクトリー南大沢物流センター	18年	33,317	4.5
Landport八王子 II	18年	36,347	1.6
八王子市川口地区物流拠点整備 (内陸型保税蔵置場の設置検討)	21年	-	29.0

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

図表 69 事業所数及び従業者数の増加率

	事業 (事業		従業	者数し)
	八王子市	東京都	八王子市	東京都
04年	18,253 699,192		191,713	7,728,827
16年	19,185	682,880	215,748	8,975,916
増加率(%)	5.1	▲ 2.3	12.5	16.1

出所:総務省「事業所・企業統計調査」、総務省・経済産業省「経済センサス」

④ 圏央道(埼玉県区間)

05 年以降に整備された圏央道(埼玉県区間)沿線の9自治体(下図参照)をみると、全体平均の 偏差値は川越市が53.0 で最も高く、次いで白岡市(51.3)、久喜市(51.2)となっている。

白岡、久喜の両市は、東北道と圏央道が連絡する久喜白岡 JCT や白岡菖蒲 IC(圏央道)、久喜IC(東北道)が設置されており(図表39参照)、圏央道開通により利便性が高まった地域である。

これら3市以外の6市町は偏差値が50を下回っており、圏央道(埼玉県区間)沿線の9自治体を 平均した偏差値は49.3と50を下回っている。

	都県	市 区 町 村	道路・鉄道	全体平均	人口	地方税	新設住宅着工戸数	地価	事業所数	従業者数	製造品出荷額等	小売業商品販売額	卸売業商品販売額	観光入込客数
1	埼玉県	川越市	Ks	53.0	53.3	58.0	55.6	51.7	51.5	56.2	53.1	48.3	49.0	48.4
2	埼玉県	白岡市	Ks	51.3	55.3	43.0	48.1	48.0	49.9	55.2	59.6	49.2	53.1	84.9
3	埼玉県	久喜市	Ks	51.2	48.2	45.1	52.3	46.2	52.4	57.9	53.4	52.6	52.9	47.4
4	埼玉県	川島町	Ks	49.3	40.4	40.6	48.5	41.1	56.9	70.0	51.7	39.4	54.8	47.1
5	埼玉県	幸手市	Ks	49.1	44.6	55.4	43.1	45.2	52.5	55.5	52.4	45.4	47.7	50.1
6	埼玉県	坂戸市	Ks	48.6	51.8	54.8	45.1	46.4	48.0	45.8	54.0	45.2	46.2	46.1
7	埼玉県	鶴ヶ島市	Ks	48.1	50.5	56.5	43.2	49.8	48.2	47.4	46.0	46.3	44.8	45.3
8	埼玉県	桶川市	Ks	47.6	50.4	54.9	44.4	47.0	45.7	50.1	49.4	41.1	45.9	46.1
9	埼玉県	宮代町	Ks	45.7	48.6	37.8	57.3	44.7	38.5	51.1	43.3	43.2	47.0	47.4
	圈央道(均	奇玉県区間)平均	\$	49.3	49.2	49.6	48.6	46.7	49.3	54.4	51.4	45.6	49.1	51.4

図表 70 統計データの偏差値(圏央道(埼玉県区間)沿線自治体、全体平均降順)

[道路・鉄道記号]

Ks: 圏央道(埼玉県区間)



出所:「統計からみた埼玉県市町村のすがた 2019」(埼玉県)

結節点自治体における道路整備効果④ 人喜市:圏央道と東北道が連絡

効果1. 工業団地への企業進出が進展。従業者数、製造品出荷額等が増加。05 年以降に分譲 された工業団地の合計面積は58.7haで、埼玉県内で最大

図表 72 04 年以降に整備された工業団地と主な立地企業

	工業団地名称	面積 (ha)	主な立地企業
久喜市	菖蒲南部産業団地	19.3	トナミ運輸、ホンダパーツ日商、大和物流、 日伝
↑ 公器□	清久工業団地周辺地区	39.4	埼玉キッコーマン、コカ・コーラ・ボトラーズ・ ジャパン、味の素物流、カンダホールディン グス

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

図表 73 事業所数、従業者数、製造品出荷額等の増加率

	事業所数 (事業所)					製造品と (百万	出荷額等 5円)
	久喜市 埼玉県		久喜市 埼玉県 久喜市 埼玉県		久喜市	埼玉県	
04年	5,051	5,051 253,370		2,244,443	463,557	14,486,836	
16年	5,134	5,134 250,834		2,575,544	543,302	13,639,620	
増加率(%)	1.6	▲ 1.0	23.2	14.8	17.2	▲ 5.8	

出所:総務省「事業所・企業統計調査」、総務省・経済産業省「経済センサス」

結節点自治体における道路整備効果⑤ | 坂戸市:圏央道と関越道が連絡

効果1. 物流施設の進出が進展

図表 74 坂戸市における物流施設の整備動向

施設名称	建設年	建物(m³)	敷地(ha)
東京ロジファクトリー鶴ヶ島物流センター	20年	21,000	1.2
DPL坂戸	20年	178,712	8.9

⑤ 圏央道(茨城県区間)

05 年以降に整備された圏央道(茨城県区間)沿線の9自治体(下図参照)をみると、全体平均の偏差値はつくば市が62.4 で突出して高くなっている。つくば市は、圏央道と常磐道が連絡するつくばJCT やつくば中央IC(圏央道)、つくば牛久IC(圏央道)、桜土浦IC(常磐道)が設置されており(図表40参照)、道路の利便性が高いのに加え、つくばエクスプレスの開通効果もあって、10の統計データのうち5つで偏差値が60を超えている。

つくば市に次いで全体平均の偏差値が高いのは、隣接する牛久市(54.8)で、さらに同市の北東部に隣接する阿見町(53.7)が続いている。

全体平均の偏差値が最も高いつくば市(62.4)と 最も低い河内町(40.9)を比較すると、その差は 21.5と大きい。

つくば市、牛久市、阿見町以外の6市町は偏差 値が 50 を下回っており、圏央道(茨城県区間)沿 線の9自治体を平均した偏差値は 49.2 と 50 を下 回っている。

図表 75 茨城県市町村地図



図表 76 統計データの偏差値(圏央道(茨城県区間)沿線自治体、全体平均降順)

	都県	市 区 町 村	道路・鉄道	全体平均	人口	地方税	新設住宅着工戸数	地価	事 業 所 数	従業者数	製造品出荷額等	小売業商品販売額	卸売業商品販売額	観光入込客数
1	茨城県	つくば市	Ki.T	62.4	64.2	62.3	78.0	52.5	70.3	87.4	48.9	55.1	42.9	48.6
2	茨城県	牛久市	Ki	54.8	57.1	56.6	43.7	43.8	51.2	53.3	84.9	54.6	47.7	48.1
3	茨城県	阿見町	Ki	53.7	50.1	41.9	51.2	42.2	80.6	60.1	55.0	54.2	47.9	48.5
4	茨城県	坂東市	Ki	49.3	43.0	57.6	50.8	44.9	46.2	50.8	62.2	41.3	46.9	48.8
5	茨城県	五霞町	Ki	47.8	38.5	39.2	37.0	43.5	57.8	42.7	64.6	37.7	68.8	
6	茨城県	境町	Ki	45.2	42.6	38.9	52.2	41.7	40.9	42.9	53.4	44.5	49.3	
7	茨城県	稲敷市	Ki	45.0	36.3	51.9	44.3	38.4	41.9	38.9	53.2	47.9	52.2	50.2
8	茨城県	常総市	Ki	44.0	42.6	44.1	46.9	40.1	40.7	41.7	44.2	45.0	50.4	50.2
9	茨城県	河内町	Ki	40.9	34.3	33.5	39.2	36.5	42.9	51.6	50.2	34.8	45.3	
	圏央道(3	茨城県区間)平 [±]	匀	49.2	45.4	47.3	49.3	42.6	52.5	52.2	57.4	46.1	50.2	49.1

[道路・鉄道記号]

Ki: 圏央道(茨城県区間) T: つくばエクスプレス

結節点自治体における道路整備効果⑥ | つくば市:圏央道と常磐道が連絡

効果1. 大型商業施設、工場、研究所、物流施設の進出が進展。事業所数、従業者数、小売業 商品販売額が増加

図表 77 つくば市における商業施設、工場、研究所、物流施設の整備動向

施設名	内容	建設年	建物(㎡)	敷地(ha)
LALAガーデンつくば	ショッピングセンター	04年	21,504	_
プロピア	工場	05年	-	3.3
日本ジェネリック	工場・物流センター	07年	_	7.5
アステラス製薬	研究所	08年	85,000	2.6
ボゾリサーチセンター	研究所	08年	_	4.8
イーアスつくば	ショッピングセンター	08年	84,766	_
イオンモールつくば	ショッピングセンター	13年	64,000	_
日本ジェネリック	工場	17年	33,616	3.7
プロロジスパークつくば1-A	物流施設	18年	70,599	6.6
プロロジスパークつくば1-B	物流施設	19年	71,710	0.0
オートリブ	研究開発拠点	19年	4,300	_

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

図表 78 事業所数、従業者数、小売業商品販売額の増加率

	事業所数 (事業所)						品販売額 5円)
	つくば市	茨城県	つくば市	茨城県		つくば市	茨城県
04年	7,184	125,020	73,709	1,127,776	12年	210,135	2,450,293
16年	8,865	118,031	123,657	1,233,534	16年	293,310	3,056,439
増加率(%)	23.4	▲ 5.6	67.8	9.4	増加率(%)	39.6	24.7

出所:総務省「事業所・企業統計調査」、総務省・経済産業省「経済センサス」、 経済産業省「商業統計調査」

効果2. TX沿線の住宅開発地区を中心に人口が増加

図表 79 人口及び新設住宅着工戸数の増加率

	人()				営着エ戸数 戸)
	つくば市	茨城県		つくば市	茨城県
04年	196,587 2,992,882		04年	2,002	23,460
20年	242,153 2,863,495		17年	3,802	20,894
増加率(%)	23.2 4.3		増加率(%)	89.9	▲ 10.9

出所:茨城県

図表 80 つくば市内のTX沿線開発地区一覧

	萱丸地区	島名・福田坪地区	上河原崎・中西 地区	葛城地区	中根・金田台 地区
施行者	UR都市機構	茨城県	茨城県	UR都市機構	UR都市機構
面積 (ヘクタール)	292.7	242.9	168.2	484.7	189.9
事業期間	平成12年度から 平成30年度 清算期間5年含む	平成12年度から 令和11年度 清算期間5年含む	平成12年度から 令和11年度 清算期間5年含む	平成12年度から 平成30年度 清算期間5年含む	平成16年度から 令和5年度 清算期間含む
計画人口(人)	21,000	15,000	11,000	25,000	8,000
換地処分	平成28年5月20日	令和6年度予定	令和6年度予定	平成26年6月27日	平成30年11月22日

出所:つくば市ホームページ

⑥外環道

05年以降に整備された外環道(高谷 JCT~三郷南 IC 間)沿線の4自治体(下図参照)をみると、全体平均の偏差値は三郷市が53.6で最も高く、以下、市川市(51.5)、葛飾区(50.3)、松戸市(49.4)となっている。

三郷市は、外環道と常磐道が連絡する三郷 JCT や三郷 IC(常磐道)、外環三郷西 IC(外環道)、 三郷中央 IC(外環道)、三郷南 IC(外環道)が設置されている(図表 40 参照)のに加え、TXの三 郷中央駅も設置されており(図表 23 参照)、道路、鉄道とも利便性が高まった。

外環道(高谷 JCT~三郷南 IC 間)沿線の4自治体を平均した偏差値は51.2と50を上回っている。

図表 81 統計データの偏差値(外環道沿線自治体、全体平均降順)

	都 県	市 区 町 村	道路・鉄道	全体平均	人口	地方税	新設住宅着工戸数	地価	事 業 所 数	従 業 者 数	製造品出荷額等	小売業商品販売額	卸売業商品販売額	観光入込客数
1	埼玉県	三郷市	G.T	53.6	55.6	63.8	47.2	48.2	50.4	69.0	52.9	51.0	44.6	43.7
2	千葉県	市川市	G	51.5	54.0	59.1	49.3	59.0	44.7	49.3	52.3	49.0	47.2	48.4
3	東京都	葛飾区	G.N	50.3	53.7	63.2	52.0	59.3	39.9	43.6	41.2	53.5	46.3	
4	千葉県	松戸市	G.N	49.4	52.3	55.8	45.0	51.9	46.8	49.2	46.3	48.4	48.3	46.0
	外環道平均				53.9	60.5	48.4	54.6	45.4	52.8	48.2	50.5	46.6	46.0

[道路・鉄道記号]

G: 外環道(高谷~三郷南間) T: つくばエクスプレス N: 成田スカイアクセス

結節点自治体における道路整備効果⑦ | 三郷市:外環道と常磐道が連絡

効果1. 工業団地への企業進出が進展。従業者数、製造品出荷額等が増加

図表 82 04 年以降に整備された工業団地と主な立地企業

	工業団地名称	面積 (ha)	主な立地企業
三郷市	三郷インター南部地区	44.4	GLP三郷、コマツレンタル、エイチ・エス・ワイ、澁澤倉庫、田邊工業、新和エコー、メルシーフラワー、中出製作所

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

図表 83 事業所数、従業者数、製造品出荷額等の増加率

	事業 (事業	所数 ξ所)	従業	者数	製造品出荷額等(百万円)			
	三郷市	埼玉県	三郷市	埼玉県	三郷市	埼玉県		
04年	5,657	253,370	37,816	2,244,443	115,071	14,486,836		
16年	5,610 250,834		52,919	2,575,544	132,121	13,639,620		
増加率(%)	▲ 0.8	▲ 1.0	39.9	14.8	14.8 🛕 5			

出所:総務省「事業所・企業統計調査」、総務省・経済産業省「経済センサス」

結節点自治体における道路整備効果® | 市川市:外環道と東関道・京葉道路が連絡

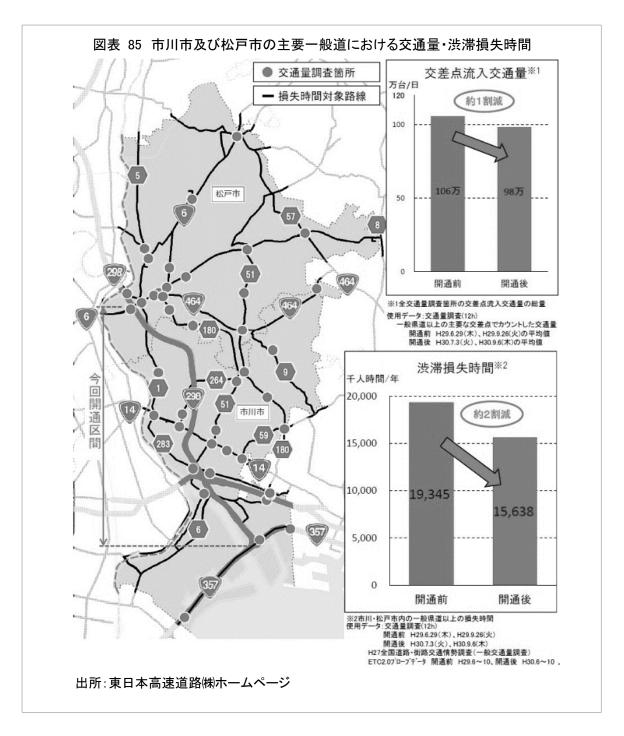
効果1. 物流施設が集積

図表 84 市川市における物流施設の整備動向

施設名称	竣工日	延床面積(㎡)
DPL市川	16年6月	68,769
プロロジスパーク市川3	18年1月	64,490
ESR市川デストリビューションセンター	19年1月	225,007
アイミッションス゛パーク市川塩浜	19年8月	59,111
(仮称)市川塩浜物流計画	21年度冬	183,800

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

効果2. 市川市及び松戸市の主要な一般道路の交差点 43 箇所において、交通量が約1割減 少。この結果、旅行速度が改善し、道路渋滞による損失時間が約2割減少



⑦東京湾アクアライン

前述のとおり、東京湾アクアラインは普通車(ETC 車)通行利用金が 09 年 8 月に 800 円に引き下げられ、交通量が大きく増加しているが、アクアライン両岸の木更津市と川崎市川崎区をみると、全体平均の偏差値は、それぞれ 54.8、54.3 と、ほぼ同水準となっている。

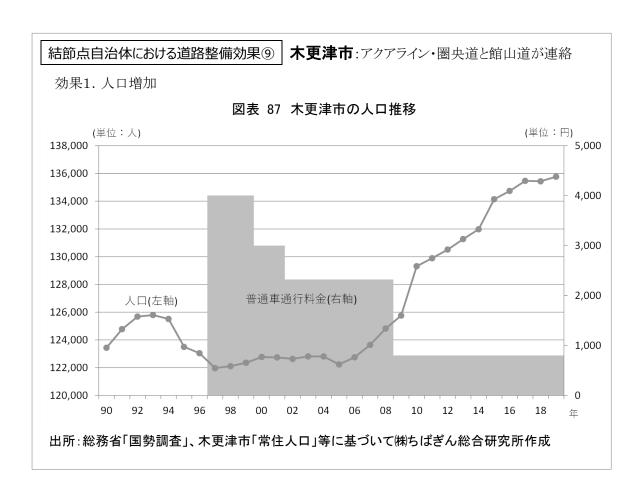
統計データを個別にみると、60を超えているのは、木更津市では小売業商品販売額、川崎市川 崎区では地方税及び地価となっている。

図表 86 統計データの偏差値(東京湾アクアライン沿線自治体、全体平均降順)

	都県	市 区 町 村	道路 ・ 鉄道	全体平均	人口	地方税	新設住宅着工戸数	地価	事 業 所 数	従業者 数	製造品出荷額等	小売業商品販売額	卸売業商品販売額	観光入込客数
1	千葉県	木更津市	A.Kc	54.8	56.2	59.4	56.6	54.1	58.9	57.0	39.9	64.4	46.4	52.9
2	神奈川県	川崎市 川崎区	Α	54.3	59.4	62.3	47.4	65.0	46.6	51.6	53.8	47.9	55.2	50.5
	東京湾フ	アクアライン平均		54.6	57.8	60.9	52.0	59.6	52.7	54.3	46.9	56.1	50.8	50.5

[道路・鉄道記号]

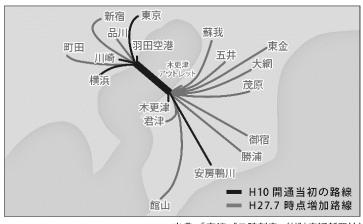
A: 東京湾アクアライン Kc: 圏央道(千葉県区間)



効果2. 東京湾アクアラインを通過する高速バス路線の発着点が拡充するとともに、便数も増加

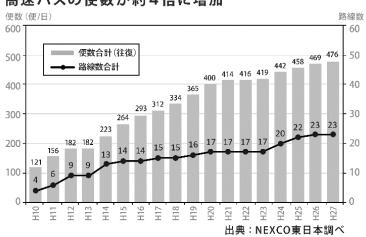
図表 88 高速バス路線の拡充状況

高速バスの発着地点が大きく拡大



出典: 「高速バス時刻表」((株)交通新聞社)

高速バスの便数が約4倍に増加



※H27年度は、H27年7月現在 ※便数は1日当り、片側多い方で集計

注:17年10月には約500便まで増加

出所:国土交通省ホームページ

効果3. 相次いで大型商業施設が立地。第3次産業を中心に事業所数が増加し、小売業商品 販売額も増加

図表 89 木更津市における商業施設の整備動向

施設名称	開業年	商業施設面積
三井アウトレットパーク木更津	12年	約46,000㎡
ベイシア(スーパー)	12年	
カインズモール(複合商業施設)	12年	約11,000㎡
東京インテリア家具	13年	
イオンモール木更津	14年	約68,000㎡

図表 90 事業所の増加数・増加率

(単位:事業所)

		木更津市										
	総数	総数 第1次産業 第2次産業 第3次産業										
04年	4,924	8	768	4,148	194,526							
16年	5,251	18	819	4,414	196,579							
増加数	327	10	51	266	2,053							
増加率(%)	6.6	125.0	6.6	6.4	1.1							

出所:総務省「事業所・企業統計調査」、総務省・経済産業省「経済センサス」

図表 91 小売業商品販売額の増加額・増加率

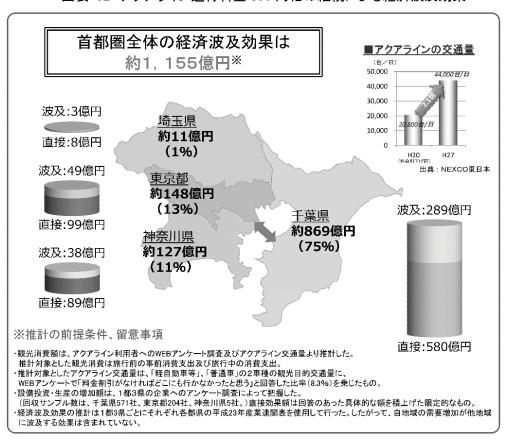
(単位:百万円)

	木更津市	千葉県
12年	115,280	4,778,887
16年	191,198	6,010,050
増加額	75,918	1,231,163
増加率(%)	65.9	25.8

出所:経済産業省「商業統計調査」

1都3県の効果:アクアライン通行料金800円化の継続による経済波及効果は約1,155億円 (効果の推計期間は、料金引き下げ継続後の14年4月~16年9月の2年半)

図表 92 アクアライン通行料金800円化の継続による経済波及効果



出所:千葉県ホームページ

⑧館山道·富津館山道路

05 年以降に整備された館山道・富津館山道路沿線の4自治体(下図参照)をみると、全体平均の偏差値は君津市が51.2 で最も高い。

君津市以外の3市町はいずれも 50 を下回っており、富津市が 48.3、鋸南町が 41.8、南房総市 が 41.1 と、南下するにしたがって低くなっている。

館山道・富津館山道路沿線の4自治体を平均した偏差値は45.6と50を下回っている。

図表 93 統計データの偏差値(東京湾アクアライン沿線自治体、全体平均降順)

	都県	市区町村	道路·鉄道	全体平均	人口	地方税	新設住宅着工戸数	地価	事 業 所 数	従 業者 数	製造品出荷額等	小売業商品販売額	卸売業商品販売額	観光入込客数
1	千葉県	君津市	TF	51.2	43.4	55.0	52.3	59.6	49.2	47.5	54.1	51.1	48.6	49.5
2	千葉県	富津市	TF	48.3	39.5	50.7	57.9	43.7	40.3	49.1	62.0	41.8	49.3	46.3
4	千葉県	鋸南町	TF	41.8	32.4	33.0	46.2	46.1	34.4	36.7	46.2	51.3	49.7	49.8
3	千葉県	南房総市	TF	41.1	36.6	32.5	43.8	46.4	38.3	35.5	47.7	41.3	47.6	47.1
	館山道・富	津館山道路平	均	45.6	38.0	42.8	50.0	48.9	40.6	42.2	52.5	46.4	48.8	48.2

[道路・鉄道記号]

TF:館山道·富津館山道路

⑨北千葉道路

05 年以降に整備された北千葉道路(一部)沿線の2自治体(下図参照)をみると、全体平均の偏差値は、印西市が63.5 と極めて高く、成田市も53.8 と高い。

統計データを個別にみると、印西市は 10 項目中6項目で 60 を超えており、従業者数(79.1)と 製造品出荷額等(73.8)はともに 70 を超えている。

成田市は地価(60.6)や小売業商品販売額(59.4)、事業所数(58.4)の偏差値が比較的高い。

図表 94 統計データの偏差値(北千葉道路沿線自治体、全体平均降順)

	都県	市 区 町 村	道路·鉄道	全体平均	人口	地方税	新設住宅着工戸数	地価	事 業 所 数	従 業 者 数	製造品出荷額等	小売業商品販売額	卸売業商品販売額	観光入込客数
1	千葉県	印西市	N.KD	63.5	66.0	53.3	68.4	51.4	67.0	79.1	73.8	51.3	60.9	48.1
2	千葉県	成田市	N.KD	53.8	56.2	53.8	49.0	60.6	58.4	44.1	52.0	59.4	50.4	48.3
	北千	葉道路平均	·	58.6	61.1	53.6	58.7	56.0	62.7	61.6	62.9	55.3	55.6	48.2

[道路・鉄道記号]

N: 成田スカイアクセス KD: 北千葉道路

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

結節点自治体における道路整備効果⑩ | 成田市: 東関道と圏央道・北千葉道路(今後)が連絡

効果1. 第3次産業及び第2次産業を中心に事業所数が増加

図表 95 事業所の増加数・増加率

(単位:事業所)

	成田市				千葉県
	総数	第1次産業	第2次産業	第3次産業	総数
04年	4,106	13	438	3,655	194,526
16年	5,350	41	674	4,635	196,579
増加数	1,244	28	236	980	2,053
増加率(%)	30.3	215.4	53.9	26.8	1.1

出所:総務省「事業所・企業統計調査」、総務省・経済産業省「経済センサス」

効果2. 地価が上昇

図表 96 地価の上昇率

(単位:円)

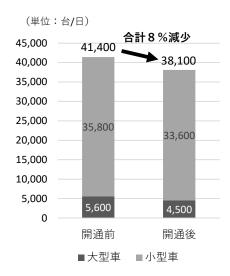
	成田市	千葉県
04年	49,300	120,800
20年	65,600	128,600
上昇率(%)	33.1	6.5

注:全用途平均

出所:国土交通省「地価公示」

効果3. 一般道の交通量が減少、渋滞が緩和

図表 97 圏央道開通前後の国道 408 号(成田市土屋交差点)の交通量



注: 開通前 14 年 11 月 19 日(水)7時~翌7時の日交通量 開通後 15 年 12 月 9 日(水)7時~翌7時の日交通量

出所:国土交通省データ(交通量調査)

⑩首都高速中央環状線

05 年以降に整備された首都高速中央環状線(湾岸線〜池袋線間)の7自治体(下図参照)をみると、全体平均の偏差値は、渋谷区が60.2 で最も高く、次いで品川区(56.7)、新宿区(55.8)と、開通区間南側の自治体が上位を占めている。

その他の4区も全て偏差値が50を超えており、7自治体平均の偏差値は54.7となっている。

個別にみると、地価の偏差値は全ての自治体で 60 を超えており、人口と地方税の偏差値は全 ての自治体で 55 を超えている。

図表 98 統計データの偏差値(首都高速中央環状線沿線自治体、全体平均降順)

	都県	市 区 町 村	道路・鉄道	全体平均	人口	地方税	新設住宅着工戸数	地価	事 業 所 数	従 業 者 数	製造品出荷額等	小売業商品販売額	卸売業商品販売額	観光入込客数
1	東京都	渋谷区	С	60.2	60.1	58.1	49.7	99.0	55.4	55.8	39.9	74.1	49.5	
2	東京都	品川区	С	56.7	64.4	65.4	54.9	72.4	46.3	57.8	41.8	53.3	54.0	
3	東京都	新宿区	С	55.8	60.5	62.5	47.9	78.9	55.6	55.4	40.3	54.7	46.3	
4	東京都	豊島区	С	53.5	62.0	62.6	43.9	74.9	52.3	52.1	44.3	37.9	52.0	
5	東京都	目黒区	С	52.8	57.7	58.6	46.1	71.3	47.7	43.7	44.2	56.0	49.6	
6	東京都	中野区	С	52.6	55.7	59.8	57.0	66.1	42.3	51.3	43.9	50.1	47.5	
7	東京都	板橋区	С	51.0	56.7	61.2	55.8	60.3	41.3	45.8	40.8	49.4	47.9	
	首都高速中央環状線平均				59.6	61.2	50.7	74.7	48.7	51.7	42.2	53.6	49.5	

[道路・鉄道記号]

C:首都高速中央環状線(湾岸線~池袋線間)

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

① 首都高速横浜北線·横浜北西線

05年以降に整備された首都高速横浜 北線・横浜北西線の5自治体(下図参照) をみると、全体平均の偏差値は、横浜市 都筑区が 58.5 で最も高く、次いで青葉 区(56.7)となっており、開通区間北西側 の自治体が上位を占めている。

都筑区には首都高速横浜北線と第三 京浜道路が連絡する港北 JCT が、青葉 区には首都高速横浜北西線と東名高速 が連絡する横浜青葉 JCT が設置されて いる(図表 35 参照)。

その他の3区も全て偏差値は 50 を超 えており、5自治体平均の偏差値は 55.2 となっている。

統計データを個別にみると、事業所数 と従業者数の偏差値がそれぞれ3つの 自治体で60を超えている。

図表 99 横浜市地図 郊外部 都心·臨海周辺部 青菜区 港北区 都筑区 郊外部(北部) 緑区 旭区 瀬谷区 都心部 郊外部(西部) 保土ケ谷区 南区 中区 戸塚区 臨海部 加外部 南部

出所:「横浜市都市計画マスタープラン」(横浜市)

図表 100 統計データの偏差値(首都高速横浜北線・横浜北西線沿線自治体、全体平均降順)

	都県	市 区 町 村	道路・鉄道	全体平均	人口	地方税	新設住宅着工戸数	地価	事 業 所 数	従 業 者 数	製造品出荷額等	小売業商品販売額	卸売業商品販売額	観光入込客数
1	神奈川県	横浜市 都筑区	Υ	58.5	64.7	59.2	49.1	59.5	85.9	62.7	43.6	52.7	49.6	48.2
2	神奈川県	横浜市 青葉区	Υ	55.9	54.7	59.2	49.1	56.8	76.7	66.8	40.4	55.6	43.8	48.2
3	神奈川県	横浜市 神奈川区	Y.S	54.7	56.9	59.2	49.1	60.6	52.2	60.1	54.6	51.3	48.3	48.2
4	神奈川県	横浜市 港北区	Υ	54.0	59.6	59.2	49.1	58.7	64.3	58.6	45.3	42.6	48.7	48.2
5	神奈川県	横浜市 鶴見区	Υ	53.0	57.6	59.2	49.1	56.5	47.6	49.5	49.0	57.3	51.6	48.2
首者	『高速横浜	北線・横浜北西線	平均	55.2	58.7	59.2	49.1	58.4	65.3	59.6	46.6	51.9	48.4	48.2

[道路・鉄道記号]

Y:首都高速横浜北線·横浜北西線

S:相鉄·JR直通線

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

12 北関東道

05 年以降に整備された北関東道沿線の4自治体(下図参照)をみると、全体平均の偏差値は、 茨城町が56.0 で最も高い。茨城町は、北関東道と東関道が連絡する茨城町JCTがあるほか、そ の東西にそれぞれ1つずつインターチェンジが設置されており(図表45参照)、茨城空港や茨城 港(常陸那珂港区)への交通利便性が高い地域である。

茨城町以外の3市はいずれも50を下回っており、最も偏差値が低い桜川市(42.3)と茨城町を比較すると、その差は13.7と大きい。

北関東道沿線の4自治体を平均した偏差値は47.1と50を下回っている。

図表 101 統計データの偏差値(北関東道沿線自治体、全体平均降順)

	都県	市区町村	道路・鉄道	全体平均	人口	地方税	新設住宅着工戸数	地価	事 業 所 数	従業者 数	製造品出荷額等	小売業商品販売額	卸売業商品販売額	観光入込客数
1	茨城県	茨城町	KT	56.0	43.7	37.4	52.4	38.9	51.4	72.9	55.2	50.4	101.6	56.0
2	茨城県	筑西市	KT	47.1	42.0	56.8	51.3	41.2	38.6	41.3	52.8	52.2	47.6	50.5
3	茨城県	笠間市	KT	42.8	43.6	41.8	48.6	38.1	38.5	38.8	44.0	50.5	41.6	48.2
4	茨城県	桜川市	KT	42.3	37.3	35.2	45.5	44.7	36.3	40.5	52.6	45.0	44.0	45.1
	北陽	関東道平均		47.1	41.7	42.8	49.4	40.7	41.2	48.3	51.2	49.6	58.7	50.0

[道路・鉄道記号]

KT:北関東道

結節点自治体における道路整備効果① 茨城町:北関東道と東関道が連絡

効果1. 町内の茨城中央工業団地への企業進出が進展。従業者数、製造品出荷額等、卸売業 商品販売額が増加

図表 102 茨城中央工業団地への企業立地動向

企業名	用途	建設年	敷地(ha)
東邦薬品	水戸第1~3営業所	07年	0.7
ポイント	物流センター	10年	3.0
シーズイシハラ	ペット関連製品工場	13年	1.3
JR東海	新幹線関連部材工場	17年	12.2
アダストリア・ロジスティクス	物流センター	18年	7.4
JR東海	新幹線関連部材保管	20年	9.8
東日本エア・ウォーター物流	物流センター	20年	3.0
MonotaRO	物流センター	20年	8.6

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

図表 103 従業者数、製造品出荷額等、卸売業商品販売額の増加率

	従業 (ノ			出荷額等 5円)			品販売額 5円)
	茨城町	茨城県	茨城町	茨城県		茨城町	茨城県
04年	8,907	1,127,776	32,381	10,437,338	12年	43,818	3,324,964
16年	12,994	1,233,534	40,870	12,037,605	16年	274,720	3,812,345
増加率(%)	45.9	9.4	26.2	15.3	増加率(%)	527.0	14.7

出所:総務省「事業所・企業統計調査」、総務省・経済産業省「経済センサス」、 経済産業省「商業統計調査」

●結節地点の自治体の偏差値と各都県の全自治体平均偏差値との比較

高規格道路が連絡する結節地点の11 自治体の偏差値と各都県の全自治体平均偏差値とを比較してみたところ、結節地点の自治体では、工業団地が整備され、物流施設や工場等の立地が進んだり、大型商業施設が進出した先が多いことから、事業所数や従業者数、小売業商品販売額において、偏差値が各都県の平均値を上回る(=自治体偏差値と都県平均値との差が0を上回る)自治体の数が多くなっている¹(事業所数:9自治体、従業者数:8自治体、小売業商品販売額:8自治体)ことが分かり、高速道路網整備による企業誘致・産業振興効果が特に「高速道路の結節地点」で大きいことが確認される。

図表 104 結節地点の自治体の偏差値と各都県の全自治体平均偏差値との比較

				全体平均	人口	新設住宅 着工戸数	地価	事業所数	従業者数	製造品 出荷額等	小売業商 品販売額	卸売業商 品販売額	
			成田市	4.3	9.3	▲ 2.2	12.2	7.6	▲ 5.4	▲ 0.1	10.4	0.5	
		千葉県	木更津市	5.3	9.3	5.4	5.7	8.1	7.5	▲ 12.2	15.4	▲ 3.5	
	結	1 **	東金市	0.0	0.0	▲ 9.5	▲ 5.2	9.9	7.8	▲ 9.7	1.2	▲ 1.9	[凡例]
偏	節		市川市	2.0	7.1	▲ 1.9	10.6	▲ 6.1	▲ 0.2	0.2	0.0	▲ 2.7	各都県の全自
差	地上	東京都	八王子市	▲ 2.8	▲ 4.3	▲ 6.9	▲ 7.8	5.0	0.3	▲ 3.6	▲ 3.8	▲ 1.9	治体平均偏差
値の	点の	神奈川県	海老名市	7.2	4.7	30.6	2.0	14.9	8.0	▲ 6.3	5.0	0.5	値との差異
差異	自		久喜市	1.5	▲ 1.5	2.8	▲ 1.7	3.0	6.7	3.3	2.6	2.5	10超
異	治体	埼玉県	三郷市	3.9	5.9	▲ 2.3	0.3	1.0	17.8	2.8	1.0	▲ 5.8	5超10以下
	1		坂戸市	▲ 1.1	2.1	▲ 4.4	▲ 1.5	▲ 1.4	▲ 5.4	3.9	▲ 4.8	▲ 4.2	0超5以下
		茨城県	茨城町	8.3	▲ 0.9	2.3	▲ 1.7	5.1	25.8	1.9	1.5	50.3	▲5以上0以下
		火城乐	つくば市	14.7	19.6	12.2	37.4	6.2	23.2	34.1	6.2	▲ 8.4	▲5未満
			成田市	53.8	56.2	49.0	60.6	58.4	44.1	52.0	59.4	50.4	
	結	千葉県	木更津市	54.8	56.2	56.6	54.1	58.9	57.0	39.9	64.4	46.4	
	節	下来宗	東金市	49.5	46.9	41.7	43.2	60.7	57.3	42.4	50.2	48.0	
	地点		市川市	51.5	54.0	49.3	59.0	44.7	49.3	52.3	49.0	47.2	
	の	東京都	八王子市	49.7	52.8	43.9	53.0	55.3	50.8	41.6	47.9	46.5	
	自治	神奈川県	海老名市	58.2	55.9	80.9	53.6	67.3	58.7	43.2	55.3	50.6	
	体		久喜市	51.2	48.2	52.3	46.2	52.4	57.9	53.4	52.6	52.9	
偏差	の偏	埼玉県	三郷市	53.6	55.6	47.2	48.2	50.4	69.0	52.9	51.0	44.6	
値	差		坂戸市	48.6	51.8	45.1	46.4	48.0	45.8	54.0	45.2	46.2	
	値	茨城県	茨城町	56.0	43.7	52.4	38.9	51.4	72.9	55.2	50.4	101.6	
		次州东	つくば市	62.4	64.2	62.3	78.0	52.5	70.3	87.4	55.1	42.9	
			千葉県	49.5	46.9	51.2	48.4	50.8	49.5	52.1	49.0	49.9	
	1	都4県別	東京都	52.5	57.1	50.8	60.8	50.3	50.5	45.2	51.7	48.4	
	⊴	全自治体	神奈川県	51.0	51.2	50.3	51.6	52.4	50.7	49.5	50.3	50.1	
	平	亚坎厄辛法	埼玉県	49.7	49.7	49.5	47.9	49.4	51.2	50.1	50.0	50.4	
	3 S S S S S S S S S S S S S S S S S S S	茨城県	47.7	44.6	50.1	40.6	46.3	47.1	53.3	48.9	51.3		

注:[偏差値の差異の算出方法(成田市の人口の例)]

成田市の人口の偏差値 56.2-千葉県の人口の全自治体平均偏差値 46.9=9.3

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

_

¹ 偏差値の差がプラスとなるのは、自治体内を複数の高規格道路が通過していること以外の要因もあることには留意が必要だ。例えば、人口の偏差値の差異が比較的大きい自治体をみると、つくば市ではT Xの開通、成田市では空港の規模拡大、木更津市ではアクアライン 800 円化及び地価の安さ、市川市及び三郷市では都心への近接性といった要因が、人口増加につながっているものとみられる。

常磐道 面積(ha) 0 10 25 50 100 北関東道の 150 200 関越道 東北道 つくばボ 坂戸市 成田市 東関道 首都高速 中央環状線 中央道 海老名i 東名高速 館山道· 富津館山道路 首都高速 横浜北線 •横浜北西線

図表 105 04 年以降に分譲された工業団地の市区町村別面積

注:造成工事着手前に分譲候補企業が内定している工業団地等を含む

図表 106 04年以降に分譲された工業団地一覧(前頁地図の明細)

所在地	工業団地名称	面積 (ha)
	千葉県計	159.6
柏市	柏の葉イノベーションキャンパス	2.7
茂原市	茂原にいはる工業団地	42.0
袖ケ浦市	袖ケ浦椎の森工業団地	50.0
四街道市	Dプロジェクト千葉四街道	8.4
千葉市	ネクストコア千葉誉田	26.1
柏市	柏市柏インター西地区	30.4
	東京都計	9.5
あきる野市	菅生テクノヒルズ	1.4
大田区	三井不動産インダストリアルパーク羽田	8.1
	神奈川県計	63.1
秦野市	東名秦野テクノパーク	2.7
伊勢原市	伊勢原市歌川産業スクエア	22.1
三浦市	三崎漁港水産物流通加工団地	8.6
座間市	SIP座間	1.7
横浜市	新横浜テクノヒルズ	2.0
相模原市	大野台企業団地	6.3
山北町	平山工業団地	6.0
座間市	SIP座間インフィニティ	2.2
相模原市	金原工業団地	11.5
	茨城県計	667.8
結城市	結城第1工業団地(矢畑地区)	38.0
坂東市	坂東インター工業団地(半谷・冨田)	73.7
五霞町	ごかみらい産業団地	37.1
下妻市	しもつま鯨工業団地	31.2
古河市	仁連工業団地	19.0
茨城町	茨城中央工業団地(2期地区)	72.3
笠間市	茨城中央工業団地(笠間地区)	109.1
小美玉市	茨城空港テクノパーク	51.7
行方市	北浦複合団地	192.7
稲敷市	江戸崎工業団地	43.0

所在地	工業団地名称	面積 (ha)
	埼玉県計	540.5
久喜市	菖蒲南部産業団地	19.3
加須市	騎西城南産業団地	18.9
三郷市	三郷インター南部地区	44.4
和光市	和光北インター東部地区	18.2
川島町	川島インター産業団地	47.0
白岡市	白岡西部産業団地	15.7
久喜市	清久工業団地周辺地区	39.4
幸手市	幸手中央地区産業団地	47.3
東松山市	葛袋産業団地	28.1
吉見町	城南産業団地	24.9
杉戸町	杉戸屏風深輪産業団地	23.8
坂戸市	西東部土地区画整理事業	26.0
東松山	藤曲産業団地	7.1
加須市	加須インターチェンジ東地区	17.7
美里町	寄居スマートIC美里産業団地	14.8
松伏町	松伏·田島地区産業団地	18.3
行田市	行田富士見工業団地拡張地区	7.0
嵐山町	嵐山花見台工業団地	9.1
上里町	Dプロジェクト埼玉上里	10.4
鴻巣市	鴻巣箕田地区	17.1
草加市	草加柿木フーズサイト	19.4
川越市等	川越増形地区産業団地	16.8
寄居町	寄居桜沢地区産業団地	12.8
羽生市	羽生上岩瀬地区産業団地	7.2
所沢市	三ケ島工業団地周辺地区	29.8

注:造成工事着手前に分譲候補企業が内定している工業団地等を含む

(3)鉄道整備による効果

本項では、05年以降に整備された3つの鉄道路線ごとに、その沿線自治体の統計データ増減率に基づく偏差値を確認する。

偏差值 - JR 60以上 55以上60未満 私鉄 50以上55未満 45以上50未満 新幹線 40以上45未満 40未満 05 年以降整備 つくばエクスプレス 成田スカイアクセス 相鉄·JR 直通線

図表 107 05 年以降に整備された鉄道と市区町村別偏差値(全体平均)

① つくばエクスプレス

05 年に開通したTXの沿線の11 自治体(下図参照)をみると、全体平均の偏差値は、つくば市が62.4 で最も高く、次いで守谷市が61.1 となっており、茨城県の2市が上位を占めた。以下、流山市(59.7)、千代田区(58.2)、つくばみらい市(56.8)の3自治体が55を超えているほか、全ての自治体が50を超えており、全11自治体平均の偏差値は55を超えている。

統計データを個別にみると、人口は全ての自治体で偏差値が55を超えており、全11自治体平均では65.4と著しく高くなっている。地方税及び新設住宅着工戸数も偏差値が60を超えている。 事業所数及び従業者数は、つくば市や守谷市で偏差値が高いのが目立つ一方、荒川区では著しく低くなっており、台東区でも比較的低い。

道路 都県 新設住宅着工 人口 表造品 出 区町村 業者数 方税 売業商品 売業商品販 鉄 込 _ 荷 額 売額 78.0 62.4 64.2 62.3 52.5 70.3 87.4 55.1 42.9 茨城県 つくば市 T.Ki 48.9 48.6 80.0 2 茨城県 守谷市 Т 61.1 67.8 63.7 44.7 67.3 64.2 56.7 50.5 54.7 47.0 55.4 千葉県 59.7 64.9 80.2 55.0 60.3 57.2 47.1 82.5 流山市 Т 67.6 49.6 4 東京都 千代田区 Т 58.2 93.8 65.5 41.2 70.4 47.0 57.9 46.3 54.4 47.6 5 茨城県 つくばみらい市 Т 56.8 65.7 42.6 69.2 45.0 60.3 63.7 64.4 51.5 48.9 47.0 6 埼玉県 八潮市 54.8 63.5 61.6 74.3 52.5 46.2 45.1 52.9 47.6 49.3 45.8 Т 7 千葉県 58.1 54.4 62.5 61.8 柏市 Т 54.4 58.9 51.8 45.1 47.8 49.0 48.1 8 東京都 足立区 Т 53.8 55.7 63.9 59.5 67.2 44.5 51.7 47.9 48.2 46.0 三郷市 50.4 69.0 9 埼玉県 T.G 53.6 55.6 63.8 47.2 48.2 52.9 51.0 44.6 43.7 東京都 台東区 Т 52.6 67.4 64.1 55.1 71.6 43.7 42.5 44.7 36.7 47.5 11 東京都 60.4 67.2 66.6 荒川区 T.N 51.0 59.7 31.8 37.2 39.7 50.3 45.7 TX平均 56.2 65.4 61.7 60.3 58.9 53.8 58.2 49.9 50.0 47.6 51.8

図表 108 統計データの偏差値(TX沿線自治体、全体平均降順)

[道路・鉄道記号]

T: つくばエクスプレス Ki: 圏央道(茨城県区間)

G:外環道(高谷~三郷南間)

N: 成田スカイアクセス

②相鉄·JR直诵線

19年に運用が開始された相鉄・JR直通線沿線の2自治体をみると、全体平均の偏差値は、首都高速横浜線・横浜北西線が整備された横浜市神奈川区が54.7、保土ケ谷区が48.5となっている。統計データを個別にみると、地価及び従業者数の偏差値が60を超えており、地価の偏差値も比較的高い。

図表 109 統計データの偏差値(相鉄・JR直通線沿線自治体、全体平均降順)

	都県	市区町村	道路・鉄道	全体平均	人口	地方税	新設住宅着工戸数	地価	事 業 所 数	従業者数	製造品出荷額等	小売業商品販売額	卸売業商品販売額	観光入込客数
1	神奈川県	横浜市 神奈川区	S.Y	54.7	56.9	59.2	49.1	60.6	52.2	60.1	54.6	51.3	48.3	48.2
2	神奈川県	横浜市 保土ケ谷区	S	48.5	49.8	59.2	49.1	51.7	51.0	56.2	49.7	31.0	38.7	48.2
	相鉄・	JR直通線平均		51.6	53.3	59.2	49.1	56.2	51.6	58.2	52.1	41.1	43.5	48.2

[道路・鉄道記号]

S: 相鉄·JR直通線 Y: 首都高速横浜北線·横浜北西線

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

③成田スカイアクセス

(成田スカイアクセス沿線自治体は、北千葉道路沿線自治体と同じ印西市及び成田市であるため、コメントはP.68 参照)

図表 110 統計データの偏差値(成田スカイアクセス沿線自治体、全体平均降順、再掲)

	都県	市区町村	道路·鉄道	全体平均	人口	地方税	新設住宅着工戸数	地価	事 業 所 数	従 業 者 数	製造品出荷額等	小売業商品販売額	卸売業商品販売額	観光入込客数
1	千葉県	印西市	N.KD	63.5	66.0	53.3	68.4	51.4	67.0	79.1	73.8	51.3	60.9	48.1
2	千葉県	成田市	N.KD	53.8	56.2	53.8	49.0	60.6	58.4	44.1	52.0	59.4	50.4	48.3
	北千葉道路平均				61.1	53.6	58.7	56.0	62.7	61.6	62.9	55.3	55.6	48.2

[道路・鉄道記号]

N: 成田スカイアクセス KD: 北千葉道路

(4)各道路・鉄道路線の比較

統計データの偏差値について、各道路・鉄道路線の沿線自治体平均を比較してみると、全体平均が最も高いのは、北千葉道路(58.6)で、以下、TX(56.2)、首都高速横浜北線・横浜北西線(55.2)となっている。

全体平均の偏差値が相対的に低い路線は、館山道・富津館山道路(45.6)や北関東道(47.1)といった都心からより離れている路線であった。

1都4県で整備されている圏央道について、各都県の区間別にみると、全体平均の偏差値が最 も高いのは神奈川県区間(52.1)で、特に新設住宅着工戸数の偏差値が67.0と高かった。

一方、埼玉県区間(49.3)、茨城県区間(49.2)、千葉県区間(49.1)は、いずれも全体平均の偏差値が50を下回っている。

図表 111 統計データの偏差値(各道路・鉄道路線の沿線自治体平均、全体平均降順、再掲)

	道路∙鉄道路線	全体平均	人口	地方税	新設住宅着工戸数	地価	事業所数	従業者数	製造品出荷額等	小売業商品販売額	卸売業商品販売額	観光入込客数
1	北千葉道路	58.6	61.1	53.6	58.7	56.0	62.7	61.6	62.9	55.3	55.6	48.2
2	つくばエクスプレス	56.2	65.4	61.7	60.3	58.9	53.8	58.2	49.9	50.0	47.6	51.81
3	首都高速横浜北線・横浜北西線	55.2	58.7	59.2	49.1	58.4	65.3	59.6	46.6	51.9	48.4	48.2
4	首都高速中央環状線	54.7	59.6	61.2	50.7	74.7	48.7	51.7	42.2	53.6	49.5	
5	東京湾アクアライン	54.6	57.8	60.9	52.0	59.6	52.7	54.3	46.9	56.1	50.8	50.5
6	成田スカイアクセス	53.5	57.5	58.4	51.9	54.9	53.1	52.2	52.1	51.5	50.3	47.9
7	圈央道(神奈川県区間)	52.1	51.4	51.9	67.0	49.2	52.6	49.0	47.0	49.8	51.0	48.2
8	相鉄•JR直通線	51.6	53.3	59.2	49.1	56.2	51.6	58.2	52.1	41.1	43.5	48.2
9	外環道	51.2	53.9	60.5	48.4	54.6	45.4	52.8	48.2	50.5	46.6	46.0
10	圏央道(東京都区間)	50.6	51.9	48.7	47.2	51.2	61.0	58.1	42.8	47.6	47.0	
11	圈央道(埼玉県区間)	49.3	49.2	49.6	48.6	46.7	49.3	54.4	51.4	45.6	49.1	51.4
12	圈央道(茨城県区間)	49.2	45.4	47.3	49.3	42.6	52.5	52.2	57.4	46.1	50.2	49.1
13	圏央道(千葉県区間)	49.1	45.0	47.4	50.1	47.1	52.3	49.3	47.4	48.7	55.8	49.4
14	北関東道	47.1	41.7	42.8	49.4	40.7	41.2	48.3	51.2	49.6	58.7	50.0
15	館山道·富津館山道路	45.6	38.0	42.8	50.0	48.9	40.6	42.2	52.5	46.4	48.8	48.18

2. 交诵インフラ整備の企業活動に与える影響

前項までは、各種統計データを用いて交通インフラの整備効果をみてきたが、本項では、ヒアリングや文献調査等により、千葉県に立地する企業の交通インフラを中心とした事業環境に対する評価や近年の設備投資状況を確認した。

その結果については、図表 113~115 に記載したが、各企業の内容について集約すると、交通 インフラ整備の企業活動に与える影響については、次のとおり整理できる。

図表 112 交通インフラ整備の企業活動に与える影響

■交通インフラと企業活動の関係

【道路】

- ●千葉県に立地する各企業の納品先は、関東圏にとどまらず、東北地方や中部・関西圏にも広がっている模様。
- ●千葉県においては、アクアラインの開通及び通行料金引き下げ(普通車800円)の社会実験開始により、神奈川県方面とのアクセス性が向上したのに加え、外環道や圏央道の整備進展により、 |北関東や東北へのアクセス性も向上した。
- ●これらにより、企業においては、製品等の輸送時間の短縮や企業内における拠点間の交流円滑化、従業員の集めやすさ等の効果を得られており、事業の効率化が図られ、競争力が強化されている。
- ●また、道路の充実による各地域への交通利便性の高さは、企業が進出先を決める際の主要な要因となっている。

(定企業No.①、②、③、④、⑤、⑥、⑧、⑨、⑩、⑫、⑥)

【鉄道】

- ●工場等の新増設に際しては、人材の確保が必要となるため、企業が投資する地域を選定する際、従業員の集めやすさは不可欠な条件となる。
- ●千葉県は、北西部において一定の人口集積があるのに加え、05年に開通したTXの沿線地域は、人口流入が著しいため、従業員を集めやすい環境にある。
- ●こうした千葉県の労働力確保面での優位性は、企業が進出する誘因となっている。

(**定企業No.⑥、①、⑭**)

【空港・海港】

- ●千葉県においては、我が国最大の国際空港である成田空港が立地しているのに加え、道路網の整備により、羽田空港とのアクセス性も向上している。
- ●海外取引のある企業においては、従業員が国内、海外の拠点を往来したり、海外の顧客を招く際、空港に近接していることは大きなメリットとなる。
- ■国際拠点港湾である千葉港や臨海コンビナートを有する千葉県は、原材料を海外から輸入したり、コンビナートから陸送する企業においては、魅力的な立地と言える。

(**定企業No.**8、10、11、14)

■その他

【交通インフラ以外の企業進出要因等】

- ●相対的に地価が安いこと、工業用水等のインフラが整っていること、行政による支援が充実していることも、企業が進出する要因となっている。
- ●食品製造業や物流施設では、千葉県が大消費地・東京に隣接していることが、千葉県に進出する要因となっている。
- ●既に設置した千葉県内の拠点を増強したり、その付近に新たに拠点を設ける動きがある。
- ●さらなる交通インフラの拡充を求める声がある(圏央道、外環道、千葉柏道路、北千葉道路、第2 湾岸道路、東京湾大環状線等)。

(**定企業No.2**、3、8、⑩、⑪、⑭、(4))

【交通インフラ整備のマイナス効果】

●交通網整備によって、千葉県までの到達時間や千葉県内での移動時間が大幅に短縮されたことにより、南房総地域等では日帰り客の増加・宿泊客の減少により、観光客の消費単価が低下している。

(**定企業No.18**)

図表 113 企業の千葉県の事業環境に関する評価及び設備投資状況(①~⑦)

地域	企業 No.	業種 資本金 千葉県での操業年数		A:交通インフラなど千葉県の事業環境に対する評価 B:千葉県における設備投資状況
	1	化学品製造 資本金:10億円超	Α	「外環道(高谷〜三郷南間)の開通により、関東北部への配送回数が 1日2回から3回に増加」、「 圏央道 の整備が進み、都心を避けて中央 道や東名高速にアクセスでき、関東以北へのアクセスも非常によくなっ ている。 成田空港 に近いことも大きなメリット」
		操業年数:30年超	В	18年以降、工場増設、生産性向上に向けた設備改修実施(投資額:80 億円)
	2	化学品製造 資本金:10億円超	А	「東京湾アクアライン800円化は製品輸送時間短縮の効果があったが、 圏央道 (松尾横芝〜大栄間)と 外環道 (大泉〜東名高速間)が整備されると、より効果が高まる」
		操業年数:30年超	В	17年、工場設備増強(投資額:12億円)、18年、中国工場設備増強 (同:28億円)
東京湾岸	3	鉄鋼製品製造 資本金:10億円超	А	「外環道(高谷〜三郷南間)の開通や東京湾アクアライン800円化は物流効率化や拠点間の連携強化に役立っている」、「製品輸送の速達性向上には第2東京湾岸道路や川崎縦貫道路が必要。従業員の通勤時間短縮には東京湾大環状線の整備が求められる」
地域		操業年数:30年超	В	12年、生産ライン増強(投資額:3億円)、20年、生産ライン増強(京浜地区の生産ラインを移管)
	4	廃棄物リサイクル 資本金:3~10億円 操業年数:10~30年	Α	「東京圏は建設需要が旺盛で廃棄物の発生量が多く、今後も増加見込み」、「外環道(高谷〜三郷南間)開通等により、廃棄物が発生する建設現場とのアクセスが向上したことは、受注拡大に資する。今後は高速料金のかからない北千葉道路や千葉柏道路、第2湾岸道路の整備を期待したい」
		保未牛致.10~30牛	В	埼玉県入間市に工場建設予定(関東では千葉県に2か所、神奈川県に 1か所工場があるが、北関東の需要取込みを強化する)
	5	物流施設 資本金:10億円超 操業年数:5年以内	Α	「物流施設の投資にあたっては、外環道、国道16号、圏央道の3つの環状道路からの交通利便性や港湾からのアクセスの良さ、人口集積地への時間距離、周辺人口などを勘案したうえで、自社の戦略エリアを設定して開発」
			В	16~21年、物流施設3棟を建設(総延床面積:69万㎡)
アクアラ	6	化学品製造	А	「東京湾アクアライン800円化は、羽田空港を利用する機会が多いので有益。圏央道や外環道の開通により、関東一円に広がる顧客への製品配送が効率化。また、こうした道路整備による利便性向上により、定修時に人員を集めやすくなった」
イン・圏		操業年数:30年超	В	遊休設備を活用して、新たに生物由来原料による高機能樹脂(バイオプラスチック)の生産を開始予定。AI・IoTを活用したデジタルプラント化による生産性向上も進め、競争力を強化
B 央道沿線地	7	資本金:10億円超	Α	「関東近辺において、地積、用途地域、原料・資材の輸送手段等に基づいて候補地を絞り、さらに最寄りの高速道路ICまでの所要時間等の交通アクセスやインフラ、土地価格、行政支援等を検討し、進出先を千葉県の臨海部に決定」
域		操業年数:5年以内	В	18年、バイオマス発電所の新設を事業化(22年、運転開始予定、投資額:数百億円、発電容量:7.5万kW)

注1:各地域を構成する市町村は、図表 116 参照

注2:B欄に記載した投資額は予定額の場合もある

出所:各社へのヒアリング及び文献(新聞・雑誌記事、有価証券報告書等)に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

図表 114 企業の千葉県の事業環境に関する評価及び設備投資状況(⑧~⑭)

地域	企業 No.	業種 資本金 千葉県での操業年数		A: 交通インフラなど千葉県の事業環境に対する評価 B: 千葉県における設備投資状況
	8	建設業 資本金:10億円超 操業年数:30年超	А	「従業員を採用しやすい、 圏央道や外環道 の整備によって都心を通らずに部材を全国へ届けられる、製品検査や工場見学のために全国から来訪する顧客を、 成田空港・羽田空港 から高速道路1本で工場に案内できるのはメリット」
		床未牛奴.00牛炬	В	18年、工場用地取得、19年、新工場建設(投資額:110億円)
ア	9	食品製造 資本金:10億円超 操業年数:5年以内	Α	「一大消費地である関東圏内の候補地の中から、東京湾アクアラインを活用した原料・製品の物流アクセスに優れ、工業用水などの工場インフラが整っており、敷地面積、価格なども加味し、総合的に判断した結果、工場建設を決定」、「(県、市からの)食品工場誘致への熱意、税金面での優遇措置が受けられることも大きなポイント」
クア			В	18年、工場用地84千㎡取得、20年、新工場建設(投資額:80億円)
ライン・圏央	10	一般機械製造 資本金:10億円超 操業年数:5~10年	А	「京浜エリアにある既存工場・本社の周辺が宅地化されたため、移転を決断。東京湾アクアライン利用により、本社へのアクセスが良好」、「海外取引があるが、成田空港や羽田空港に近いため、社員や顧客が往来するのに便利」、「市内は商業施設が充実、道路渋滞がほとんどない、地価が安い。転居する従業員にとって居住環境が優れている」
道沿			В	11年、千葉県外にあった工場を移転(投資額:5億円)
線地域	11)	一般機械製造 資本金:3~10億円 操業年数:5~10年	Α	「本社が都心に位置し、営業基盤も関東地域の比率が高いことから、首都圏へのアクセスの良い立地を重視。(進出先は) 成田、羽田両空港 へスピーディーにアクセスできるのに加え、全国の自社拠点網、国内の取引先及び海外パートナー企業との連携等において利便性が高い」
		保未平数:5~10平	В	14年、生産・研究開発施設稼働(投資額:10億円)
	(12)	飲料製造	А	「(千葉県内の)本社工場から東京湾アクアラインを通じて神奈川方面、 圏央道 を通じて埼玉・群馬方面に製品を供給できる」、「(物流網の整備で)企業価値が上がった」
		資本金:3~10億円 操業年数:30年超	В	12年、製造ライン新設(投資額:50億円)、17年、工場建屋及び製造ライン新設(同:65億円)、21年、工場建屋及び製造ライン新設(予定、同:60億円)
常等	13	食品製造 資本金:10億円超	Α	「千葉県は人材が確保しやすい。また、交通網が充実し、大消費地に近いため、物流上のメリットも大きい」、「(千葉県の工場は)高品質、高付加価値商品の生産拠点にする」
T X		操業年数:30年超	В	A:17年、工場拡張(生産能力2割増、投資額:180億円、従業員数(工場全体):120人)
沿線 地	14)	食品製造	Α	「千葉県は、都心に近く市場が大きいのに加え、港湾を通じた原料調達がしやすい」
域	ייי	資本金:10億円超 操業年数:10~30年		93年、工場新設(生産拠点は、関東に4工場、これを含め全国に10工場を設置)

注1:各地域を構成する市町村は、図表 116 参照

注2:B欄に記載した投資額は予定額の場合もある

出所:各社へのヒアリング及び文献(新聞・雑誌記事、有価証券報告書等)に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

図表 115 企業の千葉県の事業環境に関する評価及び設備投資状況(⑮~⑱)

地域	企業 No.	業種 資本金 千葉県での操業年数		A:交通インフラなど千葉県の事業環境に対する評価 B:千葉県における設備投資状況
沿線・-	15)	物流施設	А	「建設地選定では、インターチェンジからのアクセス性に加え、労働力確保面の優位性も重視。建設地は、TX開通により若年層を中心に人口流入が続いていることを評価。建設する各棟には保育施設を併設」
^地 域 X		資本金:10億円超 操業年数:5年以下	В	18~21年、物流施設4棟を建設(総延床面積は120万㎡で国内最大規模、投資額:最大2,400億円)
成田空港	16	ガス製造販売 資本金:10億円超 操業年数:30年超	Α	「 圏央道や外環道 が整備され、北関東や東北方面への輸送時間が短縮」、「原料は、京葉コンビナートから輸送しているため、 千葉柏道路 ができれば効果が大きい」、「 東京湾大環状線 は、従業員の採用や通勤の利便性向上の面で有益」
周		保未平奴.30平坦	В	受注増加に対応して、工場を増設し従業員も増加させる予定
辺・印旛地	17)	飲食チェーン	А	「(成田空港周辺は)交通網が充実しており、効率的な物流体制の整備にふさわしいエリア」、「全国展開を考えると、東日本への出店が今後は不可欠。千葉のようなインフラの整ったエリアが求められていた」
域		資本金:3~10億円 操業年数:5年以下	В	15年、パン製造工場建設(投資額(簿価):10億円)、18年、コーヒー製 造工場建設(同:2億円)
・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	18)	宿泊業 資本金:3~10億円 操業年数:30年超	Α	「東京湾アクアライン800円化をきっかけに木更津のゴルフ場を利用するようになった神奈川県からの客が、圏央道(木更津東〜東金間)開通により、さらに内陸まで足を伸ばすようになった」、「南房総地域は、アクアライン800円化と館山道・富津館山道路の全面開通により、日帰りコース化されてしまった」
型里			В	18年、全面改修(投資額:20億円)

注1:各地域を構成する市町村は、図表 116 参照

注2:B欄に記載した投資額は予定額の場合もある

出所:各社へのヒアリング及び文献(新聞・雑誌記事、有価証券報告書等)に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

図表 116 千葉県の5地域区分

●東京湾岸地域 (7市)	千葉市、市川市、船橋市、習志野市、八千代市、浦安市、鎌ケ谷市
●アクアライン・圏央道沿線地域 (8市2町)	木更津市、茂原市、東金市、市原市、君津市、富津市、袖ケ浦市、 大網白里市、長柄町、長南町
●常磐・つくばエクスプレス沿線地域 (5市)	松戸市、野田市、柏市、流山市、我孫子市
●成田空港周辺·印旛地域 (8市6町)	成田市、佐倉市、四街道市、八街市、印西市、白井市、富里市、山武市、酒々井町、栄町、神崎町、多古町、芝山町、横芝光町
●銚子·九十九里·南房総地域 (9市8町1村)	銚子市、館山市、旭市、勝浦市、鴨川市、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

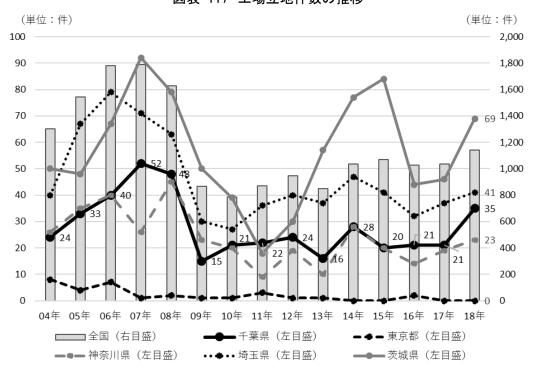
工場立地動向調査の分析~千葉県は産業用地の確保が喫緊の課題

①工場立地件数

全国の工場立地件数をみると、リーマンショックの影響により、09年に大きく落ち込んだ後、近年は 1,000件前後で推移している。

1都4県における 18 年までの 15 年間の総立地件数は、高速道路網の充実化で利便性が増し、かつ分譲用工業団地を多く持つ茨城県が 850 件で最も多く、以下、埼玉県(688 件)、千葉県(420 件)、神奈川県(357 件)、東京都(31 件)の順となっている。

18年に千葉県の立地件数が増加したのは、袖ケ浦市及び茂原市に新たに2つの工業団地が整備されて立地が進んだことが主因だが、同団地の完売に伴い県内で産業用地が不足に陥っている。



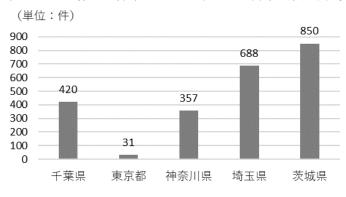
図表 117 工場立地件数の推移

注1:[対象業種] 製造業、電気業、ガス業、熱供給業(水力・地熱・太陽光発電所、研究所、物流施設 は含まない)

注2:市町村別のデータは非公表

出所:経済産業省「工場立地動向調査」

図表 118 工場立地件数(04~18年の15年間の累計、再掲)



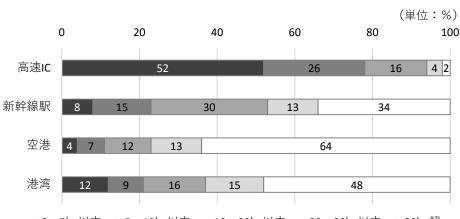
注1:[対象業種] 製造業、電気業、 ガス業、熱供給業(水力・地熱・太 陽光発電所、研究所、物流施設は 含まない)

注2:市町村別のデータは非公表 出所:経済産業省「工場立地動向 調査」

②交通インフラ施設と工場立地場所の関係

次に、高速道路インターチェンジ、新幹線駅、空港、港湾といった交通インフラ施設と工場立地場所との関係をみると、工場立地は、高速道路インターチェンジと近接して行われる傾向が強く、立地件数の52%が、高速インターチェンジから5km以内の立地となっている。

また、各交通インフラ施設と工場立地場所との間の平均距離をみると、いずれの交通インフラにおいても、平均距離は小さくなる傾向にある。



図表 119 交通インフラ施設と工場立地場所との関係

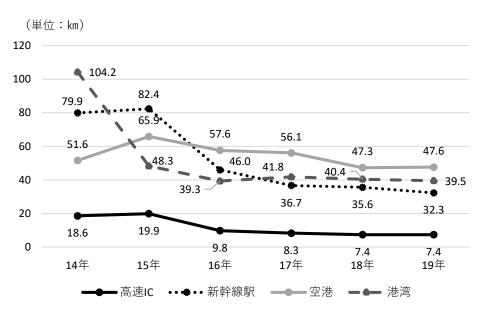
■0~5km以内 ■5~10km以内 ■10~20km以内 □20~30km以内 □30km超

注1:[対象業種] 製造業、電気業、ガス業、熱供給業(水力・地熱・太陽光発電所、研究所、物流施設は含まない)

注2:都道府県別のデータは非公表

出所:経済産業省「工場立地動向調査」

図表 120 交通インフラ施設と工場立地場所との間の平均距離



注1:[対象業種] 製造業、電気業、ガス業、熱供給業(水力・地熱・太陽光発電所、研究所、物流施設は含まない)

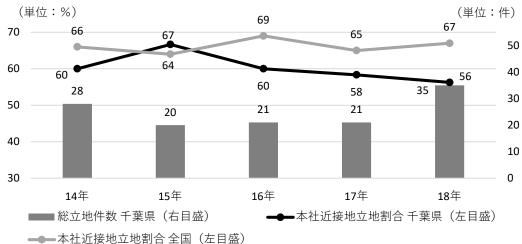
注2: 都道府県別のデータは非公表

出所:経済産業省「工場立地動向調査」

③本社等のある場所と工場立地場所の関係

新たに立地した工場の立地場所が本社のある都道府県内である割合(本社近接地立地割合) をみると、14年以降、全国が6~7割の間で推移している一方、千葉県は16年から低下傾向にあり、18年には全国との差が11ポイントに達しているが、産業用地の不足も一因とみられる。

工場立地場所の選定理由をみると、「本社・他の自社工場への近接性」が突出して多くなっており、本社や他の自社工場の存在が、工場の立地に強く影響していることが分かる。



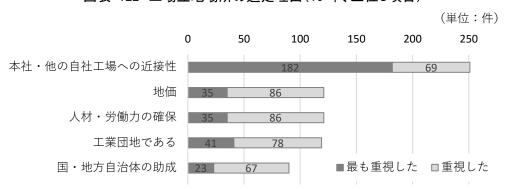
図表 121 本社近接地立地割合の推移

本件以按地址地刮点 主国(左日盤)

注1:[対象業種] 製造業、電気業、ガス業、熱供給業(水力・地熱・太陽光発電所、 研究所、物流施設は含まない)

注2:市町村別のデータは非公表

出所:経済産業省「工場立地動向調査」



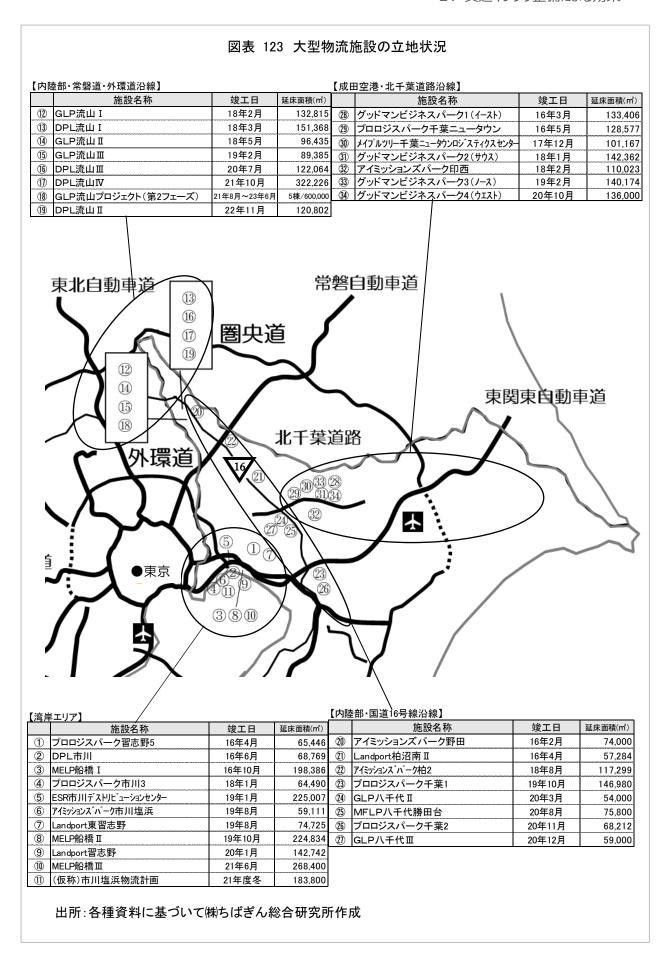
図表 122 工場立地場所の選定理由(19年、上位5項目)

注1:「最も重視した」は1つだけ選択、「重視した」は2つ以内を選択

注2:[対象業種] 製造業、電気業、ガス業、熱供給業(水力・地熱・太陽光発電所、研究所、物流施設は含まない)

注3:都道府県別のデータは未公表

出所:経済産業省「工場立地動向調査」



Ⅲ.東京圏の企業動向(アンケート調査結果より)

1. アンケート調査実施概要

(1)調査の目的

東京圏に立地する事業所を対象にアンケートを実施し、交通インフラの整備とその企業経営への影響や、整備が望まれる交通インフラ等について把握する。

(2)調査の方法

郵便により配布・回収

(3)調査対象・抽出方法

東京圏に立地する1,500事業所

東京商工リサーチが保有する東京圏に所在する「製造業」に分類された事業所データ 2,171 件のうち、東京都の事業所については全 213 件を調査対象とし、他の4県については各県の件数が均等(各県 322 件か 321 件)になるように無作為抽出した。

(4)調査時期

20年4月23日~5月27日

(5)回収状況

	配布数 (件)	回収数 (件)	回収率 (%)	回収数 構成比(%)
東京都	213	14	6.6	10.2
神奈川県	322	23	7.1	16.8
埼玉県	322	30	9.3	21.9
千葉県	322	45	14.0	32.9
茨城県	321	25	7.8	18.2
東京圏合計	1,500	137	9.1	100.0

(6)調査結果の見方

- ・調査結果の数値は、原則として回答率(%)を表記してあり、小数点第2位を四捨五入し小数点以下第1位までを表記している。このため、単一回答の合計が100.0%とならない場合がある。
- ・本文中の「n」はその設問の回答数を、「SA」は単一回答を、「MA」は複数回答を示す。

2. アンケート調査結果

(1)回答した事業所の属性

図表 124 回答した事業所の属性

		属性	n=	割合(%)
		全体	137	100.0
		東京都	14	10.2
		神奈川県	23	16.8
①都県		埼玉県	30	21.9
		千葉県	45	32.8
		茨城県	25	18.2
		食品、農水産加工	137 100.0 14 10.2 23 16.8 30 21.9 45 32.8 25 18.2 23 16.8 1 0.7 8 5.8 1 0.7 28 20.4 7 5.1 9 6.6 21 15.3 4 2.9 3 2.2 28 20.4 2 1.5 1 0.7 3 2.2 20 14.6 30 21.9 37 27.0 33 24.1 13 9.5 1 0.7 1 0.7 1 0.7 1 0.7 1 0.7 1 0.7 1 0.7 1 0.7 1 0.7 1 0.7 13 9.5 33<	
		繊維、衣服・繊維製品	1	0.7
		木材・木製品、紙・パルプ	8	5.8
		ゴム・皮革	1	0.7
		化学・医薬品、プラスチック製品	28	20.4
	製造業	一般機械器具	7	5.1
		電気機械器具	9	6.6
②業種		鉄鋼、非鉄、金属製品	21	15.3
		輸送機械器具	4	2.9
		精密機械器具	3	2.2
		その他製造業		
		商社·卸売業		
	非製造業	小売業		
	力级是本	その他非製造業	-	
		5人以下		
		6人~20人	_	
③従業員数		21人~50人		
		51人~100人		
少化未良效		101人~300人		
		301人以上		
		無回答 5年以下		
		,	-	
4操業年数		5年超~10年以下 10年超~30年以下	_	
色抹未干奴				
		30年超		
		無回答		
		1千万円以下		
		1千万円超~5千万円以下		
⑤資本金		5千万円超~1億円以下		
		1億円超~3億円以下		
		3億円超		
		無回答		
		3km以内		
⑥インターチ	ェンジまで	5km以内		
の距離(問8)		10km以内		
		10km超		
		無回答		1.5
		500m以内	8	5.8
⑦鉄道駅まで	~ ∂	1km以内		13.1
少数追続より 距離(問8)		2km以内	38	27.7
		2km超	64	46.7
		無回答	9	6.6

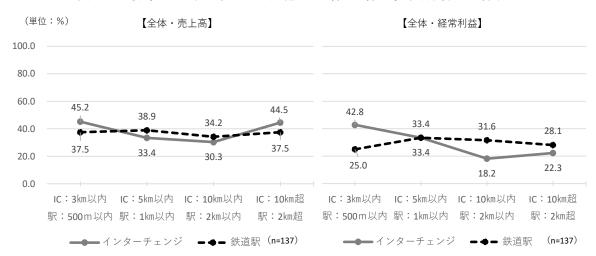
(注)⑤は企業について、その他は事業所について回答

(2)調査結果

① 最寄りのインターチェンジ・鉄道駅までの距離と売上高・経常利益の関係

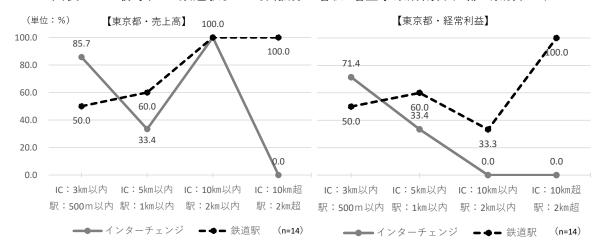
事業所から最寄りのインターチェンジ(IC)・鉄道駅までの距離別に、売上高・経常利益が増加した事業所の割合をみると、IC までの距離別では、売上高、経常利益とも「10 km以内」までは IC までの距離が近いほど増収・増益事業所割合が高くなっている。

一方、鉄道駅までの距離と売上高・経常利益については、特段、相関関係はみられない。

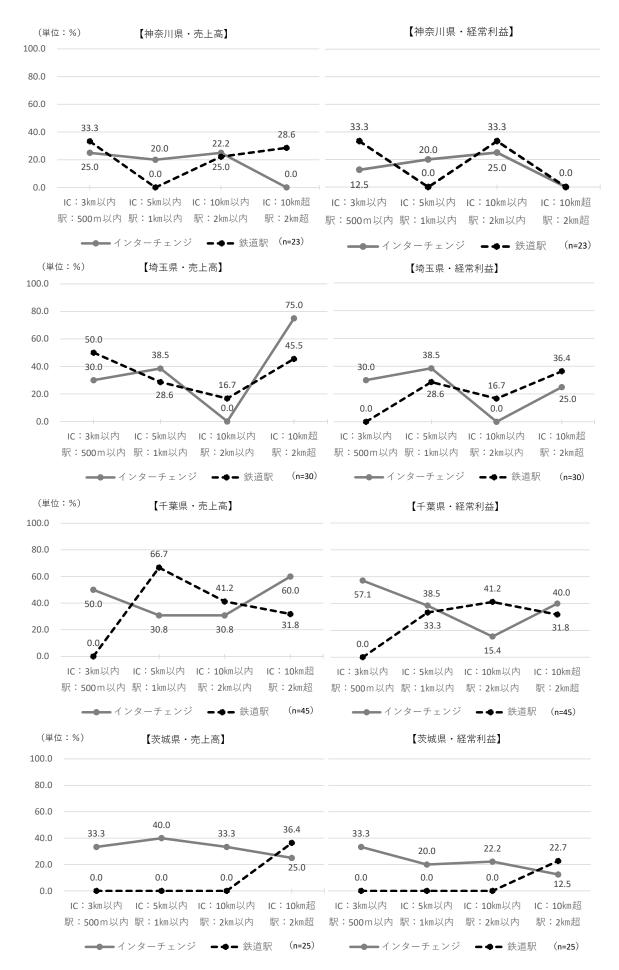


図表 125 最寄りIC・鉄道駅までの距離別の増収・増益事業所割合(全体、SA)

1都4県別にみると、IC までの距離と増益企業割合との相関は、IC から 10 km圏内で概ね各都県で観察され、道路網の整備が企業業績にプラスの効果を与えていることが窺われる。なお、IC からの距離が 10 kmを超えると両者の相関がみられなくなるのは、高速道路網以外の当該企業の強み(コスト、品質など)が働いているためと思われる。



図表 126 最寄りIC・鉄道駅までの距離別の増収・増益事業所割合(1都4県別、SA)



②高い効果が認められる交通インフラ

05 年以降に整備された交通インフラで、高い効果が認められるものは、「外環道[高谷~三郷南]」が 21.2%で最も高く、このほか 10%を超えているのは、「圏央道[久喜白岡~鶴ヶ島]」 (19.7%)、「圏央道[八王子~海老名]」(19.0%)、「圏央道[つくば~久喜白岡]」(17.5%)、「東京湾アクアライン 料金引き下げ社会実験」(14.6%)、「圏央道[大栄~つくば牛久]」(10.9%)である。

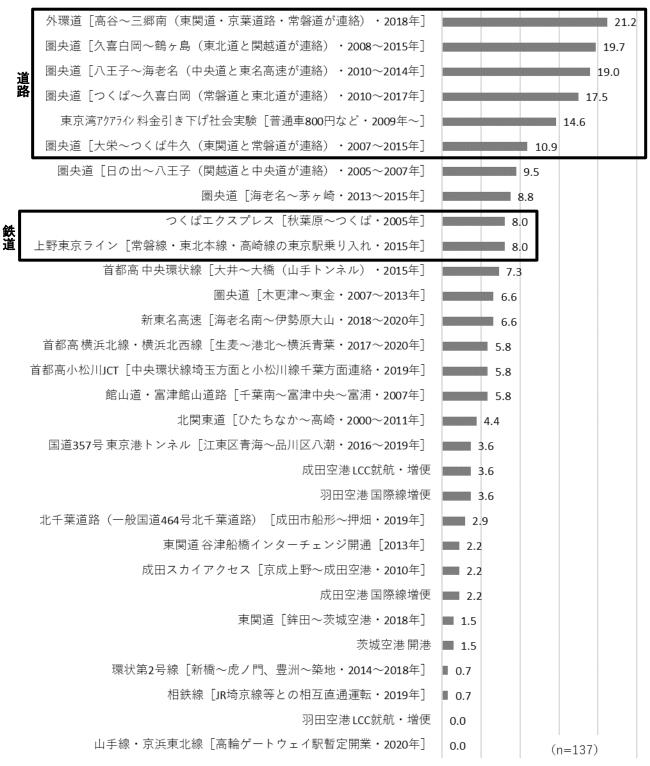
いずれの道路も複数の都県にまたがり、各高速道路を連絡する環状道路を構成する路線であることから、これら道路の開通により交通利便性が向上し、製品輸送時間の短縮や交通経路多様化など、様々な効果が生じているものとみられる。

一方、鉄道では、「つくばエクスプレス[秋葉原~つくば]」と「上野東京ライン[常磐線・東北本線・高崎線の東京駅乗り入れ]」が、ともに8.0%で評価が高い。

図表 127 高い効果が認められる交通インフラ(MA)

(単位:%)

0.0 5.0 10.0 15.0 20.0 25.0



交通インフラの整備の効果を都県別にみると、1都4県合計の割合が最も高い「外環道[高谷~ 三郷南]」は、千葉県(40.0%)や東京都(28.6%)で最も高くなっているほか、埼玉県(16.7%)や茨城県(8.0%)でも上位となっている。

1都4県合計の割合が2番目に高い<u>「圏央道[久喜白岡〜鶴ヶ島]」</u>は、埼玉県(53.3%)で5割を超え最も高くなっているほか、東京都(21.4%)や神奈川県(17.4%)、茨城県(8.0%)でも上位となっている。

1都4県合計の割合が3番目に高い<u>「圏央道[八王子~海老名]」</u>は、神奈川県(56.5%)で5割を超え最も高くなっているほか、東京都(28.6%)や埼玉県(30.0%)でも上位となっている。

これらの路線は、沿線の自治体に立地する事業所はもとより、当該路線や連絡する高速道路を 利用する周辺自治体の事業所にも、広く恩恵をもたらしているものとみられる。

図表 128 高い効果が認められる交通インフラ(都県別、MA)

(単位:%)

		1都4県	合計	東京	都	神奈	川県	埼.	玉県	千卦	葉県		城県
	n=		137		14		23		30		45		25
	圏央道[木更津~東金]		6.6		0.0		0.0		6.7	3	15.6		0.0
	圏央道[大栄~つくば牛久]		10.9		0.0		0.0		10.0	3	15.6	3	20.0
	圏央道[つくば~久喜白岡]	4	17.5		7.1		4.3	2	33.3		8.9	1	32.0
	圏央道[久喜白岡~鶴ヶ島]	2	19.7	4	21.4	4	17.4	1	53.3		4.4	⑤	8.0
	圏央道[日の出~八王子]		9.5		7.1	⑤	13.0	4	23.3		0.0	(5)	8.0
	圏央道[八王子~海老名]	3	19.0	1	28.6	1	56.5	3	30.0		0.0		0.0
	圏央道[海老名~茅ヶ崎]		8.8		0.0	2	34.8		13.3		0.0		0.0
	外環道[高谷~三郷南]	1	21.2	1	28.6		0.0	⑤	16.7	1	40.0	⑤	8.0
	東京湾アクアライン 料金引き下げ社会実験	5	14.6		7.1	5	13.0		3.3	2	33.3		0.0
	首都高 中央環状線[大井~大橋]		7.3	4	21.4		4.3		3.3		11.1		0.0
道 路	首都高 横浜北線·横浜北西線[生麦~港北~横浜青葉]		5.8		7.1	3	26.1		0.0		2.2		0.0
	首都高小松川JCT[埼玉方面と千葉方面連絡]		5.8	1	28.6		0.0		0.0		6.7		4.0
	新東名高速[海老名南~伊勢原大山]		6.6		0.0	⑤	13.0		10.0		4.4		4.0
	東関道 谷津船橋IC開通		2.2		0.0		0.0		0.0		6.7		0.0
	東関道[鉾田~茨城空港]		1.5		0.0		0.0		0.0		0.0	(5)	8.0
	北関東道[ひたちなか~高崎]		4.4		0.0		4.3		6.7		0.0	4	12.0
	館山道·富津館山道路[千葉南~富津中央~富浦]		5.8		0.0		0.0		0.0	3	15.6		4.0
	北千葉道路[成田市船形~押畑]		2.9		0.0		0.0		0.0		8.9		0.0
	環状第2号線[新橋~虎ノ門、豊洲~ 築地]		0.7		0.0		0.0		0.0		2.2		0.0
	国道357号 東京港トンネル[江東区青海~品川区八潮]		3.6	4	21.4		0.0		0.0		4.4		0.0
	つくばエクスプレス[秋葉原~つくば]		8.0	4	21.4		0.0		0.0		4.4	2	24.0
鉄	成田スカイアクセス[京成上野~成田空港]		2.2		7.1		0.0		0.0		4.4		0.0
道	上野東京ライン[常磐線等の東京駅乗 り入れ]		8.0	4	21.4		8.7		10.0		6.7		0.0
	相鉄線[JR埼京線等との相互直通運 転]		0.7		0.0		4.3		0.0		0.0		0.0
	成田空港 LCC就航·增便		3.6		7.1		0.0		0.0		6.7		4.0
空	成田空港 国際線増便		2.2		7.1		0.0		3.3		2.2		0.0
空港	羽田空港 国際線増便		3.6		7.1		4.3		3.3		4.4		0.0
	茨城空港 開港		1.5		0.0		0.0		0.0		0.0	⑤	8.0
		1		最も高い	・数値			2		2番目(こ高い数	:値	
		2		0 == 0.				<u> </u>			- 1.3		

 ①
 最も高い数値
 ②
 2番目に高い数値

 ③
 3番目に高い数値
 ④
 4番目に高い数値

 ⑤
 5番目に高い数値

③各交通インフラの整備効果の内容

各交通インフラの整備効果の内容は、外環道や圏央道などほとんどの道路では「製品・商品の輸送時間が短縮した」の割合が最も高く、次いで「交通経路が多様化して選択肢が広がった」となっている。

一方、TX及び上野東京ラインでは、「従業員の通勤時間が短縮した」の割合が最も高くなっている。

また、「成田空港 LCC就航・増便」や「羽田空港 国際線増便」といった空港の機能強化では、「企業内の他の拠点との交流が始まった(増加した)」や「交通経路が多様化して選択肢が広がった」といった回答が目立つ。

図表 129 各交通インフラの整備効果の内容(MA)

(単位:%)

												(単位:%)
		n=	製品・商品の輸送時間が短縮した	原材料の輸送時間が短縮した	製品・商品の輸送コストが低下した	原材料・商品の仕入コストが低下した	より遠方の 販売先との 取引が始 まった(売上 が増加し た)	より遠方の 仕入先との 取引が始 まった(仕入 額が増加し た)	企業内の他の拠点との 交流が始まった(増加した)	交通経路が 多様化して 選択肢が広 がった	従業員の通 勤時間が短 縮した	従業員を採 用しやすく なった
1	外環道[高谷~三郷南]	29	75.9	27.6	13.8	0.0	6.9	3.4	17.2	65.5	13.8	0.0
2	圏央道[久喜白岡〜鶴ヶ 島]	27	77.8	14.8	7.4	0.0	14.8	3.7	3.7	51.9	0.0	0.0
3	圏央道[八王子〜海老 名]	26	69.2	23.1	7.7	3.8	11.5	0.0	15.4	53.8	0.0	0.0
4	圏央道[つくば〜久喜白 岡]	24	45.8	8.3	4.2	0.0	25.0	8.3	20.8	33.3	0.0	0.0
5	東京湾アクアライン 料金引き 下げ社会実験	20	77.8	38.9	38.9	16.7	22.2	5.6	33.3	22.2	0.0	5.6
6	圏央道[大栄~つくば牛 久]	15	60.0	26.7	0.0	0.0	20.0	0.0	6.7	53.3	0.0	0.0
7	圏央道[日の出〜八王 子]	13	61.5	23.1	0.0	0.0	15.4	7.7	0.0	30.8	0.0	0.0
8	圏央道[海老名~茅ヶ 崎]	12	75.0	41.7	25.0	16.7	8.3	0.0	16.7	33.3	0.0	0.0
9	つくばエクスプレス[秋葉 原~つくば]	11	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	40.0	50.0	60.0	40.0
10	上野東京ライン[常磐線 等の東京駅乗り入れ]	11	0.0	0.0	0.0	0.0	9.1	0.0	27.3	27.3	54.5	9.1
11	首都高 中央環状線[大 井~大橋]	10	100.0	33.3	0.0	0.0	0.0	11.1	0.0	88.9	0.0	0.0
12	圏央道[木更津~東金]	9	55.6	33.3	33.3	11.1	22.2	11.1	22.2	55.6	0.0	11.1
13	新東名高速[海老名南~ 伊勢原大山]	9	62.5	12.5	12.5	12.5	12.5	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0
14	首都高横浜北線·北西線 [生麦~港北~横浜青 葉]	8	75.0	12.5	0.0	0.0	25.0	12.5	12.5	37.5	0.0	0.0
15	首都高小松川JCT[埼玉 方面と千葉方面連絡]	8	75.0	25.0	12.5	0.0	0.0	12.5	25.0	62.5	0.0	0.0
16	館山道·富津館山道路 [千葉南~富津中央~富 浦]	8	75.0	25.0	25.0	12.5	37.5	25.0	37.5	25.0	0.0	12.5
17	北関東道[ひたちなか~ 高崎]	6	50.0	33.3	33.3	0.0	16.7	0.0	16.7	66.7	0.0	0.0
18	国道357号 東京港トンネル[江東区青海〜品川区 八潮]	5	100.0	50.0	25.0	0.0	0.0	25.0	0.0	50.0	0.0	0.0
19	成田空港 LCC就航·增 便	5	0.0	0.0	20.0	0.0	20.0	0.0	40.0	60.0	0.0	0.0
20	羽田空港 国際線増便	5	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0
21	北千葉道路[成田市船形 ~押畑]	4	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	75.0	50.0	0.0
22	東関道 谷津船橋IC開通	3	66.7	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0	33.3	66.7	0.0	0.0
23	成田スカイアクセス[京成上野〜成田空港]	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7	0.0	0.0	0.0
24	成田空港 国際線増便	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7	33.3	0.0	0.0
25	東関道[鉾田~茨城空 港]	2		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
26	茨城空港 開港	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
27	ノ門、豊洲~桑地」	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
28	相互直通連転」	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0
	道路	I		最も高い数値	8		2番目に高い	'数値		3番目に高い	が 対性	

道路 最も高い数値 最も高い数値 数道 で変

④ 今後、整備が望まれる交通インフラ

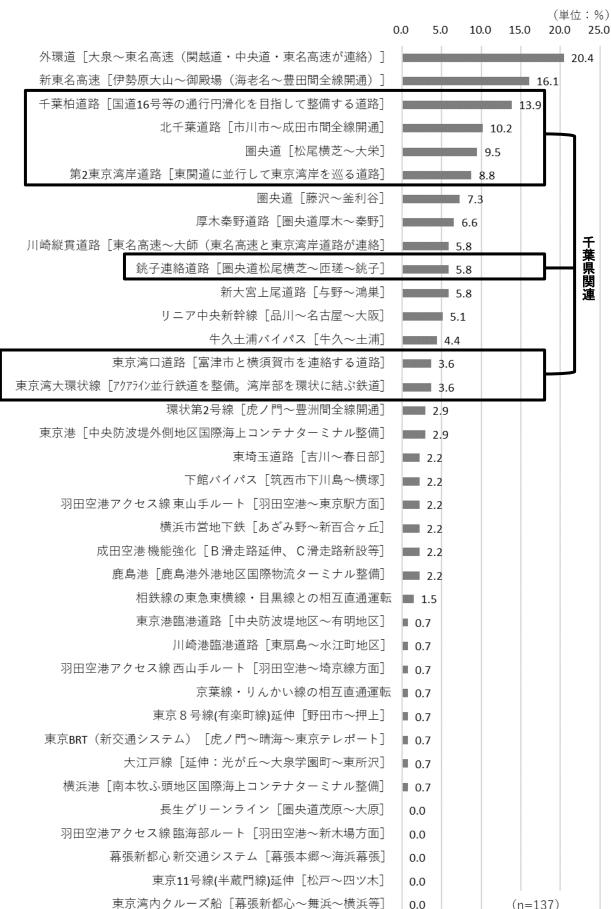
今後、整備が望まれる交通インフラは、「外環道[大泉~東名高速]」が 20.4%で最も高く、次いで「新東名高速[伊勢原大山~御殿場]」(16.1%)となっており、東京圏と関西や北関東、東北との道路アクセスの利便性向上に資する路線が上位を占めた。

千葉県関連では、「千葉柏道路」(13.9%)や「北千葉道路」(10.2%)、「第2東京湾岸道路」 (8.7%)が全体の3、4、6位と上位に入ったが、国道 16 号や京葉道路など千葉県北西部の既存路線の渋滞緩和を望む声が反映されているものとみられる。

圏央道関連では、「圏央道[松尾横芝~大栄]」が 9.5%(全体の5位)で最も高い。また、「厚木 秦野道路[圏央道厚木~秦野]」(6.6%)や「銚子連絡道路[圏央道松尾横芝~匝瑳~銚子]」 (5.8%)といった圏央道に接続する道路の整備を望む事業所もみられた。

このように、上位は道路で占められているが、鉄道では「リニア中央新幹線[品川~名古屋~大阪]」が 5.1%で最も高く、次いで「東京湾大環状線」(3.6%)となっている。

図表 130 今後、整備が望まれる交通インフラ(MA)



今後、整備が望まれる交通インフラを都県別にみると、1都4県全体での要望の強い「外環道[大泉~東名高速]」は、埼玉県(46.7%)や東京都(28.6%)で最も高くなっているほか、千葉県(13.3%)や神奈川県(13.0%)でも上位となっている。

同じく全体での2番目に要望が強い<u>「新東名高速[伊勢原大山〜御殿場]」</u>は神奈川県及び静岡県を通る区間であるが、埼玉県で26.7%と割合が高いのが目立つほか、神奈川県(21.7%)や東京都(21.4%)、茨城県(8.0%)でも上位となっている。

3番目に高い<u>「千葉柏道路」</u>は、千葉県で 28.9%と最も高くなっているほか、東京都(14.3%)や 茨城県(8.0%)でも上位となっている。

図表 131 今後、整備が望まれる交通インフラ(都県別、MA)

(単位:%)

												(単1	立:%)
		1都4県	合計	東京	東京都		₹川県	埼王	E県	千葉県		茨城	県
	n=		137		14		23		30		45		25
	圏央道[松尾横芝~大栄]	(5)	9.5		0.0		4.3	4	10.0	3	15.6		4.0
	圏央道[藤沢〜釜利谷]		7.3	3	14.3	1	34.8		0.0		0.0		0.0
	外環道[大泉~東名高速]	1	20.4	1	28.6	4	13.0	1	46.7	5	13.3		4.0
	川崎縦貫道路[東名高速~大師]		5.8		0.0	4	13.0		3.3		8.9		0.0
	第2東京湾岸道路		8.8	3	14.3		8.7		0.0	3	15.6		4.0
	新東名高速[伊勢原大山~御殿場]	2	16.1	2	21.4	3	21.7	2	26.7		6.7	2	8.0
	北千葉道路[市川市~成田市間全線開通]	4	10.2		0.0		4.3		3.3	2	26.7		0.0
	千葉柏道路	3	13.9	3	14.3		4.3		3.3	1	28.9	2	8.0
道	東京湾口道路[富津市と横須賀市を連絡]		3.6		7.1		0.0		0.0		6.7		0.0
路	銚子連絡道路[松尾横芝~匝瑳~銚子]		5.8		0.0		0.0		0.0	5	13.3	2	8.0
	環状第2号線[虎ノ門~豊洲間全線開通]		2.9		7.1		4.3		6.7		0.0		0.0
	東京港臨港道路[中央防波堤地区~有明地区]		0.7		7.1		0.0		0.0		0.0		0.0
	厚木秦野道路[圈央道厚木~秦野]		6.6		7.1	1	34.8		0.0		0.0		0.0
	川崎港臨港道路[東扇島~水江町地区]		0.7		0.0		4.3		0.0		0.0		0.0
	新大宮上尾道路[与野~鴻巣]		5.8	3	14.3		0.0	3	20.0		0.0		0.0
	東埼玉道路[吉川~春日部]		2.2		7.1		0.0		6.7		0.0		0.0
	牛久土浦バイパス[牛久~土浦]		4.4		7.1		0.0	4	10.0		0.0	2	8.0
	下館バイパス[筑西市下川島~横塚]		2.2		0.0		0.0		3.3		0.0	2	8.0
	東京湾大環状線[アクアライン並行鉄道を整備]		3.6		7.1		0.0		0.0		8.9		0.0
	リニア中央新幹線[品川~名古屋~大阪]		5.1		7.1		8.7		3.3		4.4		4.0
	羽田空港アクセス線東山手ルート[東京駅方面]		2.2	3	14.3		4.3		0.0		0.0		0.0
	羽田空港アクセス線西山手ルート[埼京線方面]		0.7		7.1		0.0		0.0		0.0		0.0
Aut	京葉線・りんかい線の相互直通運転		0.7		0.0		0.0		0.0		2.2		0.0
鉄道			0.7		0.0		0.0		0.0		0.0		4.0
_	東京BRT[虎ノ門~東京テレポート]		0.7		7.1		0.0		0.0		0.0		0.0
	相鉄線の東急東横線・目黒線との相互直通 運転		1.5		0.0		8.7		0.0		0.0		0.0
	横浜市営地下鉄[あざみ野~新百合ヶ丘]		2.2		0.0	4	13.0		0.0		0.0		0.0
	大江戸線[光が丘~大泉学園町~東所沢]		0.7		7.1		0.0		0.0		0.0		0.0
	成田空港機能強化[B滑走路延伸、C滑走路 新設等]		2.2		0.0		0.0		3.3		2.2		4.0
空港	東京港[中央防波堤国際海上コンテナターミナル整備]		2.9		0.0		4.3		0.0		4.4		4.0
港湾	横浜港[南本牧ふ頭国際海上コンテナターミナル整備]		0.7		0.0		4.3		0.0		0.0		0.0
	鹿島港[鹿島港外港地区国際物流ターミナル整備]		2.2		0.0		0.0		0.0		0.0	1	12.0
		1		最も高い	い数値			2		2番目に高い数値			

 ①
 最も高い数値
 ②
 2番目に高い数値

 ③
 3番目に高い数値
 ④
 4番目に高い数値

 ⑤
 5番目に高い数値

⑤ 今後の交通インフラ整備により実現できること

今後の交通インフラ整備により実現できることは、外環道や新東名高速などほとんどの道路では「製品・商品の輸送時間が短縮する」の割合が最も高く、次いで「交通経路が多様化して選択肢が広がる」となっている。

鉄道では、「リニア中央新幹線」は「交通経路が多様化して選択肢が広がる」が最も高く、「東京 <u>湾大環状線」</u>は「より遠方の仕入先と取引ができる」や「企業内の他の拠点との交流が活発にな る」、「従業員の通勤時間が短縮する」の割合が同率で最も高くなっている。

「成田空港機能強化」は、「製品・商品の輸送時間が短縮する」が最も高くなっている。

図表 132 今後の交通インフラ整備により実現できること(MA)

(単位:%)

_												(単位:%)
		n=	製品・商品 の輸送時間 が短縮する	原材料の輸送時間が短縮する	製品・商品 の輸送コス トが低下す る	原材料・商品の仕入コストが低下する	より遠方の 販売先と取 引ができる	より遠方の 仕入先と取 引ができる	企業内の他 の拠点との 交流が活発 になる	交通経路が 多様化して 選択肢が広 がる	従業員の通 勤時間が短 縮する	従業員を採 用しやすく なる
1	外環道[大泉~東名高 速]	28	92.9	17.9	17.9	0.0	28.6	10.7	10.7	46.4	0.0	0.0
2	新東名高速[伊勢原大山 ~御殿場]	22	72.7	31.8	18.2	0.0	27.3	9.1	9.1	36.4	0.0	0.0
3	千葉柏道路	19	68.4	36.8	10.5	0.0	21.1	5.3	5.3	47.4	31.6	10.5
4	北千葉道路[市川市~成 田市間全線開通]	14	64.3	28.6	0.0	0.0	21.4	7.1	7.1	64.3	42.9	7.1
5	圈央道[松尾横芝~大 栄]	13	84.6	30.8	30.8	7.7	30.8	23.1	0.0	46.2	7.7	0.0
6	第2東京湾岸道路	12	83.3	33.3	33.3	8.3	25.0	0.0	8.3	50.0	25.0	0.0
7	圈央道[藤沢~釜利谷]	10	70.0	50.0	30.0	20.0	10.0	10.0	50.0	30.0	0.0	0.0
8	厚木秦野道路[圏央道厚 木~秦野]	9	66.7	22.2	11.1	0.0	11.1	11.1	11.1	55.6	22.2	11.1
9	川崎縦貫道路[東名高速 ~大師]	8	75.0	37.5	12.5	0.0	12.5	12.5	0.0	25.0	0.0	0.0
10	銚子連絡道路[松尾横芝 ~匝瑳~銚子]	8	87.5	50.0	25.0	12.5	25.0	25.0	12.5	62.5	0.0	25.0
11	新大宮上尾道路[与野~鴻巣]	8	62.5	12.5	25.0	0.0	0.0	0.0	12.5	75.0	12.5	0.0
12	リニア中央新幹線[品川 ~名古屋~大阪]	7	0.0	0.0	0.0	0.0	28.6	28.6	42.9	57.1	0.0	0.0
13	牛久土浦バイパス[牛久 〜土浦]	6	50.0	0.0	33.3	0.0	50.0	0.0	16.7	33.3	33.3	16.7
14	東京湾口道路[富津市と 横須賀市を連絡]	5	20.0	40.0	20.0	20.0	40.0	20.0	40.0	20.0	0.0	20.0
15	東京湾大環状線[アクアライ ン並行鉄道を整備]	5	40.0	40.0	20.0	20.0	40.0	60.0	60.0	40.0	60.0	40.0
16	環状第2号線[虎ノ門〜 豊洲間全線開通]	4	75.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	50.0	0.0	0.0
17	東京港[中央防波堤国際海上コンテナターミナル整備]	4	100.0	100.0	25.0	25.0	50.0	25.0	0.0	50.0	0.0	0.0
18	東埼玉道路[吉川~春日 部]	3	66.7	0.0	33.3	0.0	33.3	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0
19	下館バイパス[筑西市下 川島~横塚]	3	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	66.7	0.0	0.0
20	羽田空港アクセス線東山手 ルート[東京駅方面]	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7	33.3	0.0
21	横浜市営地下鉄[あざみ 野〜新百合ヶ丘]	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7	66.7
22	成田空港機能強化[B滑 走路延伸、C滑走路新設 等]	3	66.7	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0
23	鹿島港[鹿島港外港地区 国際物流ターミナル整備]	3	0.0	33.3	0.0	33.3	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0
24	相鉄線の東急東横線・目 黒線との相互直通運転	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	50.0
25	東京港臨港道路[中央防波堤地区~有明地区]	1	100.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
26	川崎港臨港道路[東扇島 ~水江町地区]	1	100.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
27	羽田空港アクセス線西山手ルート[埼京線方面]	1	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0	100.0	0.0
28	京葉線・りんかい線の相 互直通運転	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
29	東京8号線(有楽町線)延伸[野田市~押上]	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
30	東京BRT[虎ノ門~東京 テレポート]	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
31	大江戸線[光が丘〜大泉 学園町〜東所沢]	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	100.0
32	横浜港[南本牧ふ頭国際 海上コンテナターミナル整備]	1	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	道路 鉄道			最も高い数値	直		2番目に高い	数値		3番目に高し)数値	

104

⑥ 道路及び鉄道について困っていること

道路について困っていることは、「利用する一般道が渋滞する」が 56.2%で突出して高く、以下「有料道路の料金が高い」(38.7%)、「利用する有料道路が渋滞する」(26.3%)となっている。

鉄道について困っていることは、「鉄道駅からバスなどの公共交通がない(少ない)」が 30.7%で 最も高く、以下「便数が少ない」(27.0%)、「周辺に鉄道駅がない」(25.5%)となっている。

(単位:%) 0.0 20.0 40.0 60.0 【道路】 利用する一般道が渋滞する 56.2 有料道路の料金が高い 38.7 利用する有料道路が渋滞する 26.3 東京都心とのアクセスが良くない 12.4 東北方面とのアクセスが良くない 6.6 北関東方面とのアクセスが良くない 5.8 港湾とのアクセスが良くない ____ 5.8 関西方面とのアクセスが良くない 5.1 空港とのアクセスが良くない ___ 4.4 その他 🔳 3.6 特にない 14.6 【鉄道】 鉄道駅からバスなどの公共交通がない(少ない) 30.7 便数が少ない 27.0 周辺に鉄道駅がない 25.5 新幹線駅まで遠い 19.7 運賃が高い ■■■ 17.5 東京都心とのアクセスが良くない 8.8 空港とのアクセスが良くない 8.0 関西方面とのアクセスが良くない 3.6 港湾とのアクセスが良くない 2.9 東北方面とのアクセスが良くない ■ 2.2 北陸方面とのアクセスが良くない 0.7 その他 🔳 2.2 特にない 13.9 (n=137)

図表 133 道路及び鉄道について困っていること(MA)

都県別にみると、全体の割合が最も高い「利用する一般道が渋滞する」は、埼玉県を除く1都3 県で最も高くなっており、東京都(71.4%)や神奈川県(69.6%)、千葉県(66.7%)では、いずれも 約7割に上っている。

埼玉県は「有料道路の料金が高い」の割合が36.7%で最も高いが、他の都県を下回っている選択肢が多く、「特にない」は26.7%と1都4県で最も高くなっている。

千葉県は他の都県と比較して「東京都心とのアクセスが良くない」(20.0%)の割合が最も高く、「空港とのアクセスが良くない」と「港湾とのアクセスが良くない」の割合が最も低い(各 2.2%)。

インターチェンジまでの距離別にみると、「3 km以内」立地企業は他の区分と比較して「利用する一般道が渋滞する」(66.7%)や「有料道路の料金が高い」(50.0%)、「利用する有料道路が渋滞する」(35.7%)の割合が最も高く、道路に対する要求水準が高い。

図表 134 道路について困っていること(クロス集計、MA)

(単位:%)

											(
	n=	利用する一般道が渋滞する	利用する 有料道路 が渋滞す る	有料道路 の料金が 高い	東京都心 とのアクセ スが良くな い	関西方面 とのアクセ スが良くな い	東北方面 とのアクセ スが良くな い	北関東方 面とのア クセスが 良くない	空港との アクセス が良くな い	港湾との アクセス が良くな い	特にない
全体	137	56.2	26.3	38.7	12.4	5.1	6.6	5.8	4.4	5.8	14.6
都県											
東京都	14	71.4	21.4	50.0	7.1	7.1	0.0	7.1	7.1	7.1	14.3
神奈川県	23	69.6	47.8	60.9	8.7	8.7	4.3	4.3	4.3	8.7	8.7
埼玉県	30	30.0	23.3	36.7	3.3	0.0	3.3	0.0	3.3	6.7	26.7
千葉県	45	66.7	28.9	31.1	20.0	6.7	6.7	6.7	2.2	2.2	8.9
茨城県	25	48.0	8.0	28.0	16.0	4.0	16.0	12.0	8.0	8.0	16.0
無回答	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
インターチェンジ までの距離											
3km以内	42	66.7	35.7	50.0	4.8	4.8	0.0	2.4	2.4	2.4	9.5
5km以内	42	50.0	21.4	40.5	9.5	7.1	7.1	7.1	0.0	4.8	16.7
10km以内	33	57.6	30.3	30.3	24.2	6.1	9.1	3.0	12.1	15.2	18.2
10km超	18	44.4	5.6	22.2	16.7	0.0	16.7	16.7	5.6	0.0	16.7
無回答	2	50.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
鉄道駅 までの距離											
500m以内	8	62.5	37.5	75.0	0.0	0.0	12.5	0.0	0.0	12.5	12.5
1km以内	18	61.1	33.3	50.0	11.1	5.6	0.0	5.6	0.0	0.0	22.2
2km以内	38	63.2	23.7	39.5	10.5	2.6	2.6	2.6	7.9	10.5	5.3
2km超	64	53.1	25.0	32.8	17.2	7.8	10.9	9.4	4.7	4.7	15.6
無回答	9	33.3	22.2	22.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3
			最も高い数	 t値		2番目に高	い数値		3番目に高	い数値	

都県別にみると、全体の割合が最も高い「鉄道駅からバスなどの公共交通がない(少ない)」は、 茨城県が1都4県の中で最も高く、48.0%に上っているのに対し、東京都では14.3%にとどまって おり、地域による差が大きい。

茨城県は「周辺に鉄道駅がない」(48.0%)も突出して高いのに加え、「便数が少ない」(32.0%) も2番目に高くなっている。

千葉県は、「新幹線駅まで遠い」(28.9%)が1都4県で最も高くなっている。また、千葉県は「空港とのアクセスが良くない」(11.1%)と「港湾とのアクセスが良くない」(6.7%)も最も高いが、これは空港や港湾への道路アクセスの良さの反動という面もあるとみられる。

東京都は「特にない」が28.6%で最も高くなっている。

最も高い数値

鉄道駅までの距離別にみると、「500m以内」、「1 km以内」、「2 km以内」は、それぞれ「便数が少ない」の割合が最も高く、「運賃が高い」の割合が2番目に高くなっている。

一方、「2 km超」は、「周辺に鉄道駅がない」(46.9%)や「鉄道駅からバスなどの公共交通がない (少ない)」(45.3%)の割合が突出して高くなっている。

図表 135 鉄道について困っていること(クロス集計、MA)

(単位:%)

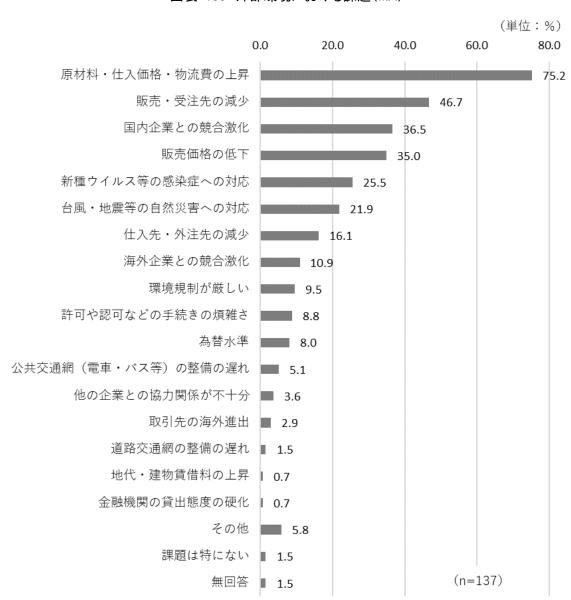
	n=	周辺に鉄 道駅がな い	便数が少ない	運賃が高い	鉄道駅からバスな どの公共 交通がな い(少な い)	新幹線駅まで遠い	東京都心 とのアクセ スが良くな い	とのアクセ		とのアクセ	アクセス	港湾との アクセス が良くな い	特にない
全体	137	25.5	27.0	17.5	30.7	19.7	8.8	3.6	2.2	0.7	8.0	2.9	13.9
都県													
東京都	14	14.3	7.1	21.4	14.3	14.3	0.0	7.1	7.1	0.0	7.1	0.0	28.6
神奈川県	23	17.4	30.4	17.4	26.1	17.4	13.0	4.3	4.3	4.3	8.7	4.3	17.4
埼玉県	30	16.7	33.3	16.7	30.0	6.7	3.3	3.3	3.3	0.0	3.3	0.0	10.0
千葉県	45	26.7	24.4	20.0	28.9	28.9	11.1	4.4	0.0	0.0	11.1	6.7	11.1
茨城県	25	48.0	32.0	12.0	48.0	24.0	12.0	0.0	0.0	0.0	8.0	0.0	12.0
無回答	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
インターチェンジ までの距離													
3km以内	42	21.4	23.8	26.2	26.2	21.4	7.1	4.8	0.0	0.0	7.1	4.8	11.9
5km以内	42	14.3	31.0	14.3	21.4	16.7	9.5	2.4	2.4	0.0	7.1	0.0	21.4
10km以内	33	39.4	24.2	12.1	42.4	21.2	12.1	6.1	6.1	3.0	6.1	3.0	12.1
10km超	18	38.9	33.3	16.7	44.4	22.2	5.6	0.0	0.0	0.0	16.7	5.6	5.6
無回答	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
鉄道駅 までの距離													
500m以内	8	0.0	37.5	25.0	12.5	0.0	0.0	0.0	12.5	0.0	12.5	0.0	12.5
1km以内	18	5.6	33.3	22.2	5.6	11.1	22.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	22.2
2km以内	38	10.5	31.6	28.9	23.7	26.3	5.3	7.9	2.6	0.0	13.2	5.3	10.5
2km超	64	46.9	21.9	9.4	45.3	23.4	9.4	3.1	1.6	1.6	7.8	1.6	14.1
無回答	9	0.0	22.2	11.1	22.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	11.1	11.1

2番目に高い数値 3番目に高い数値

⑦ 事業を行っていくうえでの課題

外部環境における課題は、「原材料・仕入価格・物流費の上昇」が 75.2%で突出して高く、以下 「販売・受注先の減少」(46.7%)、「国内企業との競合激化」(36.5%)、「販売価格の低下」(35.0%) となっている。

一部には、「公共交通網(電車・バス等)の整備の遅れ」(5.1%)や「道路交通網の整備の遅れ」(1.5%)といった交通インフラに関する課題を挙げる事業所もあった。



図表 136 外部環境における課題(MA)

内部環境における課題は、「建物・設備の老朽化」が 57.7%で最も高く、以下「人員不足、人件費上昇」(48.2%)、「経費の増加」(38.7%)、「粗利益率の低下」(35.8%)となっている。

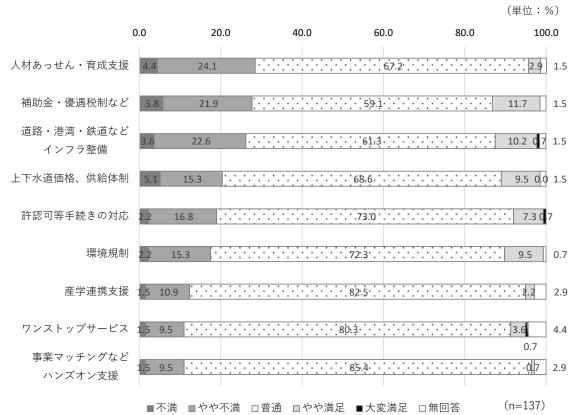


図表 137 内部環境における課題(MA)

⑧行政による様々な対応に関する満足度

行政による様々な対応に関する不満足度(「不満」+「やや不満」)は、「人材あっせん・育成支援」が 28.5%で最も高く、以下「補助金・優遇税制など」(27.7%)、「道路・港湾・鉄道などインフラ整備」 (26.2%)となっている。

一方、満足度(「大変満足」+「やや満足」)は、「補助金・優遇税制など」が 11.7%で最も高く、以下「道路・港湾・鉄道などインフラ整備」(10.9%)、「環境規制」及び「上下水道価格、供給体制」(ともに 9.5%)となっている。



図表 138 行政による様々な対応に関する満足度(SA)

IV.今後の交通インフラ整備計画と期待される効果

1. 東京圏全体の概況

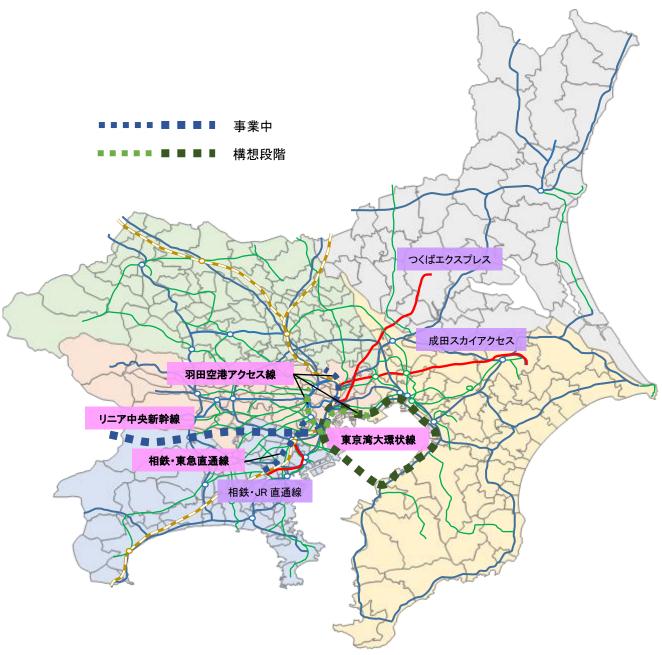
東京圏における今後の主な交通インフラ計画をみると、道路では圏央道や外環道等が全通し、 3環状が完成することが想定されているのに加え、第2東京湾岸道路の整備も構想されている。

一方、鉄道では、リニア中央新幹線が、27年の開業を目標に(20年9月時点)、品川~名古屋間の整備が進められているほか、東京湾アクアラインに新設する鉄道用トンネルを活用した東京湾大環状線の整備も期待されている(詳細及びその他の路線については次頁以降に記載)。



出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

図表 140 東京圏における今後の交通インフラ整備計画(鉄道)



出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

2. 千葉県

(1)概要

千葉県における今後の交通インフラ整備計画は、次の図表のとおりである。

このうち、相対的に実現可能性が高く、かつ、地域に与える効果が高いとみられる事業は、道路では、圏央道の松尾横芝 IC~大栄 JCT 間(18.5 km)開通(24 年度)、北千葉道路の成田市押畑~大山間(3.7 km)及び市川市~鎌ケ谷市間(約9km)開通(20 年代)、第2東京湾岸道路、鉄道では、京葉線に接続する羽田空港アクセス線(臨海部ルート)開通、京葉線とりんかい線との相互直通運転開始である。

成田空港では、B滑走路延伸及びC滑走路新設(29年3月)が計画されている。

図表 141 今後の交通インフラ整備計画【千葉県】

	トロート お線等 計画の内容		目標	整備希望	
	₩ 日 40K → 2.	N EW C 3 T	年度等	千葉県	1都4県
	圏央道	松尾横芝IC~大栄JCT間(18.5km)開通	24年度	15.6% (3)	9.5% (5)
		県境~大栄JCT間4車線化	24年度		
	北千葉道路	成田市押畑~大山間(3.7km)開通	20年代	26.7%	10.2% (4)
	<u>礼 米坦邱</u>	市川市~鎌ケ谷市間(約9km)開通	20年代		
	<u>第2</u> 東京湾岸道路	「県湾岸地区道路検討会」(国、県、千葉市等、20年5月)で基本 方針(渋滞解消、自動車専用道路、三番瀬再生)決定	未定	15.6% (3)	8.8% (6)
道路	千葉柏道路	「県道路協議会」(20年6月)において新たな検討組織を発足する 方針を決定	未定	28.9% (1)	13.9% (3)
ш	銚子連絡道路	横芝光町芝崎~匝瑳市横須賀間(5.0km)開通	21~ 23年度 ₁	13.3%	5.8% (10)
	姚丁廷 桁但昭	銚子市親田町~旭市八木間(3.0km)拡幅	21~ 23年度	(5)	
	茂原·一宮·大 原道路(長生	長南町坂本~茂原市台田間(2.5km)開通	23年	0.0%	0.0%
		茂原市台田~いすみ市間開通	未定	0.0 /0	0.0 /0
	その他	東京湾アクアライン拡幅、東京湾口道路、館山・鴨川道路、鴨川・ 大原道路、圏央道〜空港間を結ぶ規格の高い道路	未定		
	<u>京葉線</u>	羽田空港アクセス線(臨海部ルート)開通、りんかい線との相互直通運転開始	未定	2.2% (15)	0.7% (25)
		幕張新都心新駅開業	23年		
	東京湾 大環状線	アクアラインに鉄道用トンネルを新設するとともに、総武線等の既 存路線も活用し、湾岸部の環状道路に平行して整備する環状鉄道	未定	8.9% (7)	3.6% (15)
鉄道等	羽田・成田 リニア新線	羽田・成田の両空港をリニアモーターカーで結んで一体的に運用(神奈川県が過去に整備構想策定)	未定		
	都心直結線	京成押上駅〜新東京駅〜京浜急行泉岳寺駅を結ぶ地下新線を整備し、成田空港と羽田空港を直結	未定		
	その他	東京8号線の延伸(野田市駅〜押上駅間)、東京11号線の延伸 (松戸駅〜四ツ木駅間)、総武線・京葉線接続新線の新設(総武線 津田沼駅〜市川塩浜駅間)、東京湾内クルーズ船(幕張新都心〜 舞浜〜横浜等)	未定		
空港	成田空港	B滑走路延伸、C滑走路新設	29年3月	2.2% (13)	2.2% (18)

下線: 相対的に実現可能性が高く、かつ、地域に与える効果が高いとみられる事業

「整備希望」: 前章のアンケート結果に基づく東京圏の事業所による整備の希望。()内の数値は、東京圏の37の交通インフラ整備計画における順位

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

(2) 圏央道

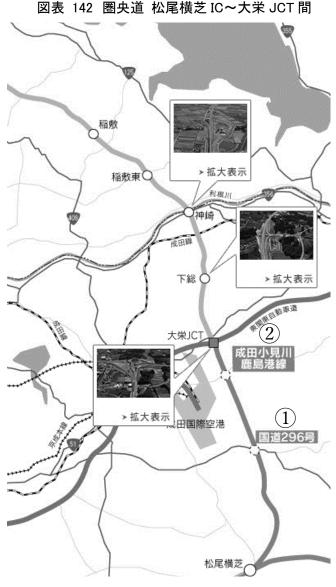
① 事業の概要

圏央道は、松尾横芝 IC~大栄 JCT 間の 18.5 kmが、千葉県内で最後に残された未整備区間となっているが、国土交通省により、県境~大栄 JCT 間の4車線化と合わせて、24年度の供用開始を目指して工事が進められている。

また、開通時には、神崎町と山武市 にパーキングエリアも開設される見通し である。

一方、「千葉県道路整備プログラム~ 圏央道の全線開通に向けて」(18 年6 月、千葉県)では、国道296号(右図①) と県道成田小見川鹿島港線(同②)が、 「引き続き、整備を推進する路線」に位 置付けられている。

これら道路と圏央道とを接続するインターチェンジである(仮称)国道 296 号 IC や(仮称)県道成田小見川鹿島港線の整備により、圏央道の開通効果が香取地域や海匝地域、山武地域にまで波及することが期待されている。



出所:東日本高速道路㈱ホームページ

② 整備効果

i) 時間短縮·渋滞緩和効果

- ・圏央道の松尾横芝 IC~大栄 JCT 間が整備されると、従来の一般道を利用した場合における 同区間の走行距離は約 21 kmから 18.5 kmに、所要時間は約 40 分から約 14 分へと短縮され る(国土交通省、高速道路区間の所要時間は時速 80 km走行を想定)。
- ・同様に、東金 JCT~大栄JCT間は、走行距離が約 60 km (宮野木JCT・千葉東JCTを経由した場合)から約 37 kmに、所要時間は約 45 分から 25 分へと短縮される(同上)。

- ・成田方面から都心方向を目指す場合、従来の東関道→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)。
- ・圏央道の松尾横芝 IC~大栄 JCT 間が開通すると、茂原長南 IC から成田空港までの所要時間は、圏央道・東関道・新空港道を利用して 50 分強(走行距離は約 68 km)かかると想定される。一方、松尾横芝 IC~成田空港間を一般道を利用すると、茂原長南 IC~成田空港間の所要時間は同程度(50 分強、走行距離は約 54 km)であるが、渋滞時には1時間を超える。したがって、中房総から成田・羽田両国際空港までの時間距離の安定性が大幅に向上し、物流施設などの企業立地が期待される。

「整備を進める主な路線」 I -4-2 I -①-2 I -4-1 I -①-1 I -(2)-1 I -2-6 I -①-5 (凡例) : 圏央道の全線開通までに供用を目指す路線 : 引き続き、整備を推進する路線 : 引き続き、整備を推進する路線(未事業化) ●●●●●:整備済み個所

図表 143 「千葉県道路整備プログラム~圏央道の全線開通に向けて」における「整備を進める主な路線」

出所:「千葉県道路整備プログラム~圏央道の全線開通に向けて」(18年6月、千葉県)

ii) 災害・救急時ネットワークの整備

- ・圏央道の千葉県区間は、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。
- ・第三次救急医療施設(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%に上昇する(圏央道開通・東千葉メディカルセンター開業前に比べ+6ポイント、国土交通省)。

iii) 地域経済の活性化

- ・途切れていた圏央道の千葉県区間が全通することで、千葉県内の高規格幹線道路のネットワーク機能が著しく強化される。県内外の人・モノの流れがより一層、円滑化されることにより、地域産業の生産性向上や観光入込客の増加等を通じた地域経済の活性化が期待される。特に同区間に近接する成田空港は、アクセス性が向上することにより、予定される機能強化と相まって競争力が向上する。
- ・国道 296 号や県道成田小見川鹿島港線等の周辺主要道と圏央道を接続するインターチェンジが整備されることにより、これら主要道の沿線地域では、物流等の空港関連産業をはじめとした企業の集積が期待される。

(3)北千葉道路

① 事業の概要

北千葉道路は、成田空港へのアクセス強化、東葛飾地域及び千葉ニュータウンと成田周辺地域との連携強化等を目的とした、市川市(外環道)から成田市に至る延長約 43kmの幹線道路であり、29.5 km(約7割)が既に開通し、成田市押畑~大山間(3.7 km)と市川市~鎌ケ谷市間(約9km)が未整備となっている。

着実に整備が進んできた東側の区間に対し、西側の住宅地等が多い区間は大半が未整備となっているが、19 年5月、千葉県や国土交通省、関係自治体などでつくる「北千葉道路連絡調整会議」において、市川市〜鎌ケ谷市間における道路構造などの概略計画について合意された。また、道路の完成・開通までには、大きく分けて、「都市計画、環境影響評価」と「事業実施」の2つの過程があるが、市川市〜船橋市間について、20 年度中に都市計画と環境影響評価手続きを完了させ、21 年度早々に事業化される予定となるなど、北千葉道路を 29 年3月に予定される成田空港の機能強化(B滑走路延伸、C滑走路新設等)に合わせて完成・開通させる希望も見え隠れする。

出所:千葉県ホームページ

② 整備効果

i) 時間短縮·渋滞緩和効果

- ・国道 16 号(船橋市小室)から成田空港までの所要時間が、60 分から 45 分へと 15 分(約3割) 短縮し、成田空港へのアクセスが向上する(国土交通省、混雑時旅行速度を適用、北千葉道 路の所要時間は時速 60 km走行を想定)。
- ・外環道から成田空港を目指す場合、従来の東関道ルートに加え、北千葉道路ルートもできる ため、外環道から成田空港に向かう京葉道路や東関道の交通が分散される。
- ・このように、北千葉道路は県内人口の約4分の1が居住している東葛飾地域から成田空港へのアクセス利便性を大幅に高めることになるのに加え、外環道へつながることで、東京都心との時間距離も大幅に短縮され、成田空港利用者の底上げ効果が期待できる。
- ・また、北千葉道路の整備では、成田市の市街地の一般道渋滞緩和効果も期待されており、なかでも慢性的に渋滞が発生している国道 408 号の土屋交差点周辺の渋滞が緩和されれば、成田空港から外国人に人気の高いイオンモール成田や「千葉県立房総のむら」(印旛郡栄町)等へも行きやすくなり、地域経済への効果も期待できる。加えて、空港周辺には多くの保税蔵置場が集積し国内最大級の物流拠点となっているが、渋滞緩和は物流業者の経営効率化にも直結する。

ii) 災害・救急時ネットワークの整備

- ・第1次緊急輸送道路である北千葉道路周辺には、千葉県地域防災計画に位置付けられた拠点が多数立地。整備により、30分圏域が拡大し、防災力の強化に寄与する。
- ・特に「日本医科大学千葉北総病院」は、災害医療に関して千葉県の中心的な役割を果たす「基幹災害拠点病院」に指定されており、大規模災害時においては、同病院が複数保有する 災害派遣医療チーム(DMAT)の被災地への迅速な派遣が可能となる。



図表 145 北千葉道路沿線地域の千葉県地域防災計画に位置付けのある拠点

出所:国土交通省ホームページ

(4)第2東京湾岸道路

①事業の概要

第2東京湾岸道路は、東関道より内側の東京湾沿いを走る道路で、94 年に国が地域高規格道路¹の候補路線に指定している。東京湾最奥部に残された干潟「三番瀬」の埋め立て問題が障壁となり、構想が棚上げされていたが、昨年、整備検討に向けて、国土交通省や千葉県、千葉市などでつくる「千葉県湾岸地区道路検討会」、浦安、市川、船橋、習志野、市原の5市も加わる「同検討会幹事会」が設置された。

本年5月に開催された第2回の検討会では、①湾岸地域の慢性的な渋滞解消に取り組む、② 多車線の自動車専用道路の計画の具体化が必要、③三番瀬再生計画との整合を図る等の基本 方針が決定されている。

なお、第2東京湾岸道路の整備には、相応の時間を要するものとみられることから、湾岸地域の 渋滞緩和に向けた当面の対策として、東関道に東京方面への新たなインターチェンジを設置する ことも検討されている。

-

¹ 地域高規格道路:全国的な道路網を形成する高速道路等の高規格幹線道路と、これに次ぐ幹線道路ネットワークである一般国道の道路規格のレベルには格差があることから、国土交通省は、高規格幹線道路と一体となって、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾等の広域交通拠点との連結等に資する路線を「地域高規格道路」として指定し、自動車専用道路もしくはこれと同等の規格を有する道路として整備を推進している。



図表 146 第2東京湾岸道路を含む東京湾岸道路の路線図

東京湾岸道路:東京湾岸道路、第2東京湾岸道路、東京湾 アクアライン、東京湾口道路を結んだ広域道路ネットワーク 出所:国土交通省ホームページ



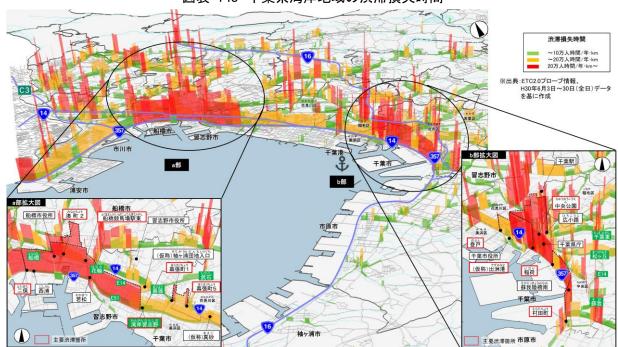
図表 147 東関道の新たなインターチェンジの検討箇所

出所:「幕張新都心のまちづくり」(18年、千葉市)

② 整備効果

i) 時間短縮·渋滞緩和効果

- ・船橋市や千葉市の美浜区、中央区の湾岸地域は、東関道や京葉道路、国道357号、国道14号等の高規格道路においても、生活道路においても、輸送業の増加に伴って、慢性的に激しい渋滞が発生している。
- ・第2東京湾岸道路が整備されれば、これら高速道路や国道等の渋滞が緩和される。また、第2 東京湾岸道路の整備に伴い、一般道路の通過交通が同道路をはじめとした高規格道路に転 換することにより、生活道路の交通円滑化や定時性確保、交通事故減少等が期待される。



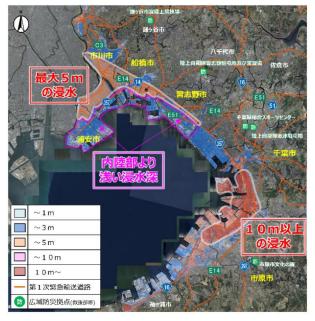
図表 148 千葉県湾岸地域の渋滞損失時間

出所:「千葉県湾岸地区道路検討会幹事会」資料

ii) 災害・救急時ネットワークの整備

・湾岸地域の沿岸部では、高潮時に 広域にわたり5m以上の浸水が想定 される(市川市〜習志野市:約5m、 千葉市〜市原市:10m以上)が、第2 東京湾岸道路の整備により、広域 道路ネットワークが多重化することで、 災害時の避難経路や緊急物資輸 送経路の強化が図れる。

図表 149 千葉県湾岸地域における高潮による浸水想定

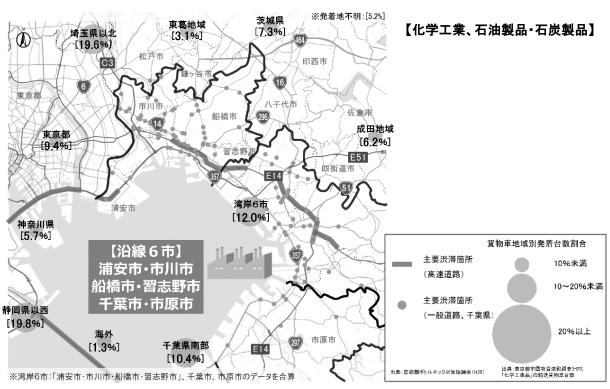


出所:「千葉県湾岸地区道路検討会幹事会」資料

iii) 地域産業の競争力強化

- ・浦安、市川、船橋、習志野、千葉、市原の6市の臨海部は、国内有数の素材型産業の拠点であり、千葉県の「化学工業」、「石油製品・石炭製品」の製造品出荷額等はともに全国1位、「鉄鋼」の製造品出荷額等は全国2位となっている。
- ・「化学工業」、「石油製品・石炭製品」は、千葉県内のほか静岡県以西、埼玉県以北、「鉄鋼」は、千葉県内のほか埼玉県以北へ出荷されることが多いため、千葉県の湾岸地域からそれら地域への主要経路となる第2東京湾岸道路が整備されれば、輸送時間の短縮により千葉県の主要産業の生産性が向上し、競争力が強化される。

図表 150 浦安、市川、船橋、習志野、千葉、市原の6市を発着する輸送貨物車の主な流動 (上:化学工業、石油製品・石炭製品、下:金属工業製品)



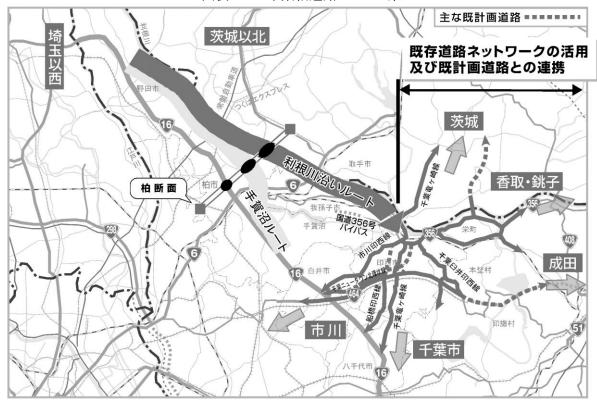


(5)千葉柏道路

① 事業の概要

千葉柏道路は、渋滞が激しい国道 16 号の補完として利根川沿いに設置する構想の路線である。 本年6月に開催された、千葉県内の幹線道路の計画を国や県が調整する「千葉県道路協議会」に おいて、千葉柏道路の野田市~印西市間(約 36 km)を対象に、新たな検討組織を発足する方針 が決定されている。印西市以南のルートについては、構想が固まっていない。

千葉柏道路の整備構想は、06 年に設立された「千葉柏道路検討会」(国土交通省、千葉県、野田市、柏市、我孫子市、印西市、白井市、八千代市で構成)が、07 年に「利根川沿いルート」を具体的に検討する案として設定した後、目立った進展がなかったが、昨秋の台風被害で整備の検討を進める必要性が強まった。利根川の増水で柏市と我孫子市にまたがる市道が3週間程度通行止めとなり、並行する国道 16 号に交通が集中する弊害が表面化したため、地域の防災やまちづくりと連携した検討が進められる見込みである。



図表 151 千葉柏道路のルート案

注:「利根川沿いルート」が具体的に検討する案として想定されている 出所:「千葉柏道路検討会」資料

② 整備効果

i) 時間短縮·渋滞緩和効果

・千葉柏道路が南側において北千葉道路と連絡するとともに、北側において常磐道と連絡する こととなれば、常磐道や外環道から成田空港を目指す場合、従来の圏央道や東関道を経由 するルートに加え、千葉柏道路ルートもできるため、常磐道や外環道から成田空港に向かう圏 央道や東関道の交通が分散される。

- ・アンケート結果をみると、千葉県の事業所からは、東京圏の 37 の交通インフラ整備計画のなかで、千葉柏道路の整備を希望する意見が最も多かった。これは、千葉県の事業所が、国道 16 号をはじめとした県北西部の激しい道路渋滞に苦慮しており、渋滞緩和効果が期待される 千葉柏道路の整備を強く求めていることによるものとみられる。
- ・千葉柏道路の利根川沿いルートは、国道 16 号の野田市から八千代市に至る約 40 kmの区間を大きく迂回することから、同ルートが整備されれば、県北西部において広域的に渋滞の緩和が図られる。県北西部の道路を利用する事業所においては、生産性の向上を通じて、競争力強化が期待される。

(6)東京湾アクアラインの拡幅及び東京湾口道路の整備

① 事業の概要

東京湾アクアラインの橋梁部は、現在は2車線であるが、もともと片側3車線で計画されており、 新たなトンネルの掘削及び道路の拡幅により3車線化することが可能である。

一方、東京湾口道路は、東京湾口部分の浦賀水道を横断し、富津市から神奈川県横須賀市に至る道路として構想されている。想定ルートは、東京湾入口の浦賀水道を吊り橋または海底トンネルで横切り、神奈川県横須賀市から千葉県富津市に至る延長約 17 km である。東京湾口道路は62 年に調査が開始されて以降、富津市などが中心となって計画促進活動が行われてきたが、08年に国土交通省が計画を棚上げする方針を固めたため、同構想は事実上、凍結されている。



図表 152 東京湾口道路の路線図

出所:富津市役所

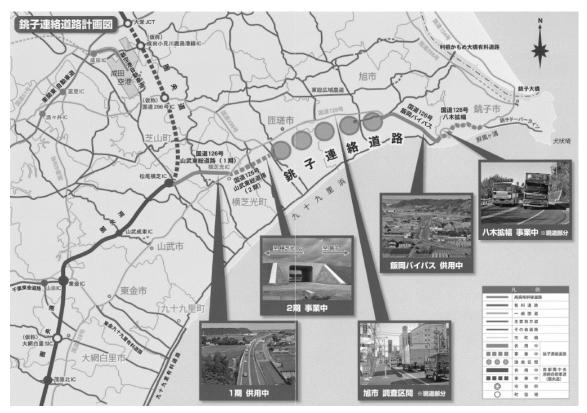
②整備効果

- ・東京湾アクアラインの3車線化は、今後、物流の首都圏への集中が加速した場合に、これを円 滑化する効果が期待されている。
- ・東京湾口道路の整備効果としては、東日本と西日本とを都心を迂回して結ぶ新しい道路網の 形成、東京湾岸道路や東京湾アクアラインなどとともに東京湾を「8の字」に結ぶ東京湾環状道 路網の完成、千葉県と神奈川県の連携が一層強められ新しい生活圏・文化圏・経済圏の形成 が期待されること、災害等により陸路が閉ざされた時の代替路線となること、などがあげられる。

(7)銚子連絡道路

① 事業の概要

銚子連絡道路は、圏央道の松尾横芝 IC から横芝光町や匝瑳市、旭市を通り銚子市に連絡する延長約30kmの地域高規格道路である。国道126号飯岡バイパスと松尾横芝 IC~横芝光 IC 間が既に供用中であり、横芝光町芝崎~匝瑳市横須賀間(5.0km)の整備と銚子市親田町~旭市八木間(3.0km)の拡幅が、21~23年度の完成を目指して進められている。



図表 153 銚子連絡道路の計画図

出所: 東総地区広域市町村圏事務組合ホームページ

②整備効果

- ・銚子連絡道路の整備により、圏央道等を通じて山武・海匝地域から県内外各地へのアクセス 性が向上することとなり、地域産業の活性化が期待されるほか、観光資源の多い同地域は、東 京都・神奈川県や茨城県方面からの広域集客が見込まれる。
- ・また、通過交通が銚子連絡道路に転換することにより、並行する国道 126 号の交通量が減少し 交通混雑が緩和されることや、交通事故の減少、緊急時の輸送道路ネットワーク強化等が期待 されている。

(8)茂原·一宮·大原道路

① 事業の概要

「茂原・一宮・大原道路(以下、愛称の「長生グリーンライン」という)」は、圏央道の茂原長南 IC から茂原市内を通り、一宮や大原に連絡する延長約 30 kmの地域高規格道路である。

国道 409 号(長南町千田)~茂原市道 1 級 10 号(広域農道、茂原市三ヶ谷)までの7.2 kmは、99 年に整備区間に指定されており、このうち国道 409 号~圏央道茂原長南 IC(長南町千手堂)~長南町坂本間の2.2 kmが完成している。

長南町坂本~茂原大多喜線(茂原市台田)間(2.5 km)は、工事が進められており、開通目標は23年となっている。茂原大多喜線~茂原市道1級10号間(2.5 km)は用地取得中、茂原市道1級10号から一宮、大原方面の区間は調査中である。



図表 154 長生グリーンラインの計画図

出所:千葉県道路整備課資料



図表 155 長生グリーンラインの計画図(長南町・茂原市区間の拡大図)

出所:千葉県道路整備課資料

②整備効果

- ・長生グリーンラインの整備により、圏央道等を通じて長生地域の臨海部や夷隅地域から県内外 各地へのアクセス性が向上することとなり、地域産業の活性化が期待されるほか、観光資源の 多い同地域は、東京都・神奈川県や茨城県方面からの広域集客が見込まれる。
- ・また、通過交通が長生グリーンラインに転換することにより、並行する現道の交通量が減少し交 通混雑が緩和されることや、交通事故の減少、緊急時の輸送道路ネットワーク強化等が期待さ れている。

(9)京葉線

①事業の概要

国土交通省交通政策審議会の「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(答申)」(16 年)では、「国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」の1つとして「羽田空港アク セス線の新設(田町駅付近・大井町駅付近・東京テレポート~東京貨物ターミナル付近~羽田空 港)及び京葉線・りんかい線相互直通運転化(新木場)」が位置付けられている。

この内容をみると、羽田空港アクセス線の3つのルートとともに、「新木場駅において京葉線とり んかい線の相互直通運転を行う」ことが示されている。

「JR京葉線・東京臨海高速鉄道りんかい線の相互直通運転促進に関する協議会」²では、京葉 線の一部をりんかい線に乗り入れ、ピーク時に1時間あたり3本の相互直通運転を実施する案(ケ ース1)などを想定している。実現すれば、千葉から都心西部へのアクセスが大幅に向上するが、り んかい線の運賃の高さがネックと報道されるなど、引き続き調査が進められている。



図表 156 羽田空港アクセス線新設及び京葉線・りんかい線相互直通運転化における路線図

出所:「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(答申)」(16 年、国土交通省交通政策 審議会)

² JR京葉線・東京臨海高速鉄道りんかい線の相互直通運転促進に関する協議会:京葉線とりんかい線 の相互直通運転に賛同する京葉線沿線自治体等が連携して、相互直通運転の実現を目的として14年 に設立した組織で、京葉線とりんかい線の相互直通運転に向けた調査・研究、鉄道事業者との協議等 を行っている。構成団体は、千葉市(事務局)、浦安市、船橋市、習志野市、幕張新都心まちづくり協議 会で、ほかにオブザーバーとして、千葉県と市川市が参加している。

また、京葉線は、海浜幕張駅~新習志野駅間のイオンモール幕張新都心前に、新駅設置が計画されている。イオンモールが2分の1、千葉市、千葉県、JR東日本が各6分の1の事業費を負担し、23年の開業に向けて、本年5月にJR東日本が準備工事に着手している。

図表 157 京葉線の新駅設置予定地





出所:JR東日本ホームページ

②整備効果

- ・「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(答申)」(16 年)では、京葉線・りんかい線相互直通運転化の意義を、「国際競争力強化の拠点である臨海副都心と舞浜地区・幕張新都心地区とのアクセス利便性の向上」及び「羽田空港アクセス線(臨海部ルート)との連携により千葉方面と羽田空港とのアクセス利便性の向上が可能」としている。
- ・「JR京葉線・東京臨海高速鉄道りんかい線の相互直通運転促進に関する協議会」の調査によると、前述の「ケース1」の場合、相互直通運転の開始により、京葉線沿線地域から羽田空港までの所要時間が 2.5 分短縮される。また、地域間の移動時間短縮や利便性向上により、京葉線・りんかい線の利用者は 19%(約 11,000 人/日)増加する。同協議会では、相互直通運転が実現すれば、沿線地域における商業販売額の増加や地価上昇など、地域活性化の効果も発現すると考えている。
- ・一方、新駅については、職・住人口に比べて駅のキャパシティが小さいと言われてきた海浜幕 張の混雑が緩和されるなど、その整備により拡大地区を含む幕張新都心全体での都市機能強 化や交通機能分散化が図られ、幕張新都心で活動する人や来訪者の利便性・回遊性が向上 することにより、幕張新都心の更なる発展が期待される。

(10)東京湾大環状線

① 事業の概要

本稿において、東京湾大環状線とは、「アクアラインに鉄道用トンネルを新設するとともに、総武線・横須賀線等の既存路線も活用し、東京湾岸部の高規格環状道路に平行して整備する環状鉄道」とし、品川から羽田を経由して、木更津・千葉・東京を結ぶことを想定する。

東京湾大環状線は、国や交通事業者等により構想されているものではないが、アンケート結果をみると、千葉県の事業所では、東京湾環状線の整備を希望する意見が、東京圏の 37 の交通インフラ整備計画のなかで7番目に多かった。



図表 158 東京湾大環状線整備後のイメージ

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

② 整備効果

i)首都圏の発展余地の確保

- ・経済成長が続く首都圏では、特に東京都や神奈川県の湾岸地域において、新たに企業が進 出する余地が不足してきている。
- ・品川から羽田空港を経由して木更津・千葉・東京を結ぶ東京湾大環状線の整備により、都心から短時間で到達でき、アクセス利便性が高いエリアが千葉県内に広がれば、首都圏の持続的な発展が可能となる。

ii) 千葉県各地と新幹線駅との時間距離短縮

- ・整備が進められているリニア中央新幹線は、品川駅が起点となるため、横須賀線経由の総武線、上野東京ライン経由の常磐線・成田線など千葉県内の北東部とのアクセスも良い。
- ・一方、房総半島側へのアクセスは品川〜名古屋間が 40 分でつながるのに比して、品川〜木 更津間が 1 時間 30 分かかるなど見劣りする感が否めない。実際、アンケート結果によると、臨 海部の事業所における鉄道への不満としては、「新幹線駅まで遠い」ことが最も多かった。
- ・東京湾環状線は、千葉県各地と品川駅や東京駅といった新幹線停車駅との時間距離を大幅 に短縮し、鉄道による西日本や北陸、東北とのアクセス利便性を向上させることが期待される。

iii) 千葉~神奈川間の交通の多重化

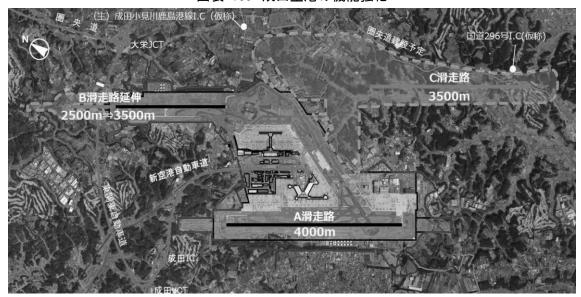
- ・東京湾アクアラインを利用した高速バスは、主に千葉県から神奈川県や都心部への通勤・通 学ニーズを取り込んで、千葉県の内房エリアと東京駅やバスタ新宿などの都心を結ぶ路線など が拡大してきた。
- ・ただし、高速バスは、渋滞などの不安定要素を抱えていることから、千葉〜神奈川・東京間の 交通を充実させるためには、定時運行かつ大量輸送に適した鉄道(東京湾大環状線)の整備 が期待される。

(11)成田空港

① 事業の概要

首都圏の航空需要拡大が見込まれるなか、18年3月の「成田空港に関する四者協議会」において、C滑走路(第3滑走路)3,500mの新設やB滑走路(2,500m)の1,000m延伸、夜間飛行制限の緩和を柱とする「成田空港の更なる機能強化」の実施について合意された。この機能強化により、成田空港の航空機発着回数は、現在の34万回から50万回に上ると想定されている。

新型コロナウイルスの世界的流行により、今後の航空需要の動向は見通しにくくなっているが、 成田国際空港㈱は6月末に「滑走路の新設・延伸は、予定どおり28年度末を目指して進める」こと を表明した。



図表 159 成田空港の機能強化

出所:国土交通省ホームページ

②整備効果

i)観光立国実現への寄与

- ・訪日外国人数は、19年に約3,200万人に達したが、政府は30年に6,000万人の目標を掲げている。航空行政においては、当面、新型コロナウイルス対策が最優先課題となるが、中長期的には、世界的な航空需要の拡大基調は維持されるとみられる。
- ・訪日外国人数の目標達成に向けて、首都圏の航空需要の受け皿となる成田空港及び羽田 空港には、航空機発着容量の拡大が求められており、成田空港の機能強化は、観光立国実 現のために不可欠な国家プロジェクトと言える。

ii) 地域経済の発展

- ・15年時点において、成田空港の全国での経済波及効果は5兆284億円に上るが、このうち成田空港周辺9市町3が享受する経済波及効果額は、1兆4,034億円と約4分の1を占めている。
- ・機能強化後の航空機発着回数 50 万回時における年間の経済波及効果は、全国で 10 兆 4,160 億円と見込まれており、同9市町において、引き続き同割合の波及効果があるものと仮定すると、波及効果は2兆 5,478 億円と想定される。
- ・このように、同9市町では、経済波及効果が約1兆円増加すると見込まれるが、この増加額に相当する雇用の増加数は約6.4万人と試算される。このうち、成田空港内では、約1.7万人~3.2万人のレンジで従業員が増加すると見込まれており、空港の機能強化が地域に与える雇用創出効果は極めて高い。

図表 160 成田空港の機能強化に伴う経済波及効果

	15年	50万回時	
全国	5兆0,284億円	10兆4,160億円	
うち空港周辺9市町	1兆4,034億円	2兆5,478億円	→全国の約4分の1

出所:成田国際空港㈱

図表 161 成田空港の機能強化に伴う雇用効果

空港周辺9市町	うち空港内	うち空港外		
6.4万人	1.7万人~3.2万人	3.2~4.7万人		

注1:「空港周辺9市町」は上図「成田空港の機能強化に伴う経済波及効果」に基づいて算出 注2:「うち空港内」は、過去の航空機発着回数と空港内従業員を変数とした回帰分析で算出

注3:「うち空港外」は「空港周辺9市町」と「うち空港内」の差

出所:千葉県

成田市のまちづくり構想

成田市では、成田空港の機能強化や国際医療福祉大学成田病院と連携した医療関連産業の 集積等に伴う新たな開発需要や人口増加に適切に対応するため、都市計画マスタープランに基 づいて、都市機能の拡充や住環境の整備等が戦略的に推進されている。成田市における主なま ちづくり構想は以下のとおりである。

1. 2つの特区構想

①「国際医療学園都市構想」

成田市と国際医療福祉大学が連携して推進している「国際医療学園都市構想」では、特区制度を活用して、医療の国際展開をはかるうえで課題となる、海外で病院を運営する医師、理学療法士、

³ 空港周辺9市町:成田市、富里市、香取市、山武市、栄町、神崎町、多古町、芝山町、横芝光町。

放射線技師、医療経営の専門家等の人材養成に 取り組むほか、医療産業の集積を図り、産学共同 により、医薬品や医療機器の開発等を行う。

国際医療福祉大学では、16 年4月に医学部・成田看護学部・成田保健医療学部を開校したのに続き、20 年3月には、新型コロナウイルスの感染拡大で切迫する国内の医療情勢を受け、国際医療福祉



国際医療福祉大学成田病院

大学成田病院を前倒しで開院した。また、成田市では、医療産業の集積に向けた調査研究を進めており、本構想は着実に進展している。

②「エアポート都市構想」

「エアポート都市構想」では、特区制度を活用して、「成田空港と都市との融合により、世界最先端の産業に触れ、洗練されたレジャー・文化を堪能できる世界の結節点」を形成することを目指しており、想定されているプロジェクトには、国際医療学園都市構想との連携や、先端実証産業の集積(企業誘致)、卸売市場の農産物輸出拠点化、大規模MICE4施設の整備、航空・観光ビジネス拠点の強化等がある。

このうち、卸売市場の農産物輸出拠点化については、成田空港隣接地において、既存の卸売市場の移転・再整備事業が進行しており、輸出手続きのワンストップ化等の機能を備えた新生成田市場が21年に開場する予定である。



図表 162 新生成田市場の機能

出所:成田市ホームページ

⁴ MICE:企業等の会議(Meeting)、企業等の行う報奨・研修旅行(インセンティブ旅行)(Incentive Travel)、国際機関・団体、学会等が行う国際会議(Convention)、展示会・見本市、イベント (Exhibition/Event)の頭文字を使った造語。

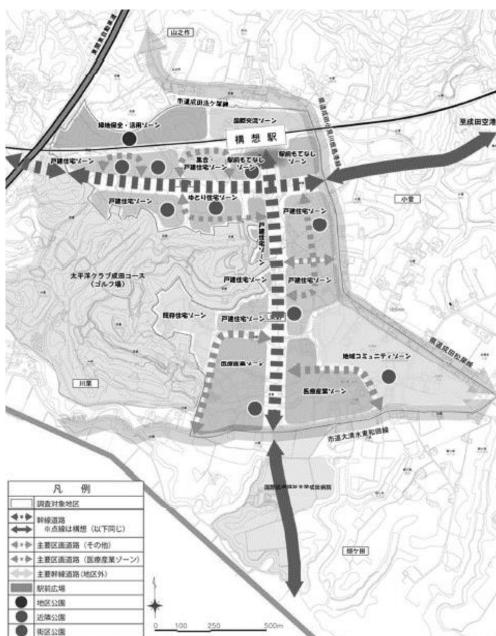
2. 鉄道駅を中心としたまちづくり

①吉倉地区

都市計画マスタープランに掲げられた吉倉地先の鉄道構想駅から国際医療福祉大学成田病院 までの地域においては、国際交流、産業、居住の各機能を集積させるまちづくりが構想されている。

国際交流ゾーンでは、コンベンション施設やホテル、インターナショナルスクール等を整備し、国際空港を擁するまちにふさわしい交流拠点の構築を、医療産業ゾーンでは、前述のとおり、特区制度を活用して医薬品、医療機器等の医療関連産業の生産・研究拠点の形成を目指している。

また、空港関連産業や医療関連産業の従事者等を主なターゲットに、戸建て住宅や社宅等の整備も想定されている。



図表 163 吉倉地区におけるまちづくり構想図

注:構想図であり、整備区域や配置、新駅設置などについて、決定しているものではない。

出所:成田市ホームページ

②土屋・公津の杜・成田湯川地区

イオンモール成田や家電量販店、大型衣料品店、アミューズメント施設等が集積し、北総全域から交流人口を集める土屋地区においては、鉄道事業者との連携により、新駅設置が検討されている。成田市では、新駅を中心に商業・業務機能や公共サービス機能の更なる充実を図るとともに、周辺の土地利用を活性化させることを目指している。

京成線の公津の杜駅周辺では、国際医療福祉大学開校に伴う学生等の若年層の住宅需要拡大に対応して、住居系の土地利用を推進するとともに、同大学との連携により、学術・医療機能の集積を図ることが構想されている。

成田スカイアクセスの成田湯川駅周辺では、地域住民の生活利便性向上に資する機能の集積や同駅への公共交通ネットワークの充実が構想されているほか、北千葉道路の押畑 IC に隣接することから、同道路の早期整備を実現することにより、車による東京方面とのアクセス向上を目指している。

大谷潭運動公園 成田湿川駅周辺

図表 164 土屋・公津の杜・成田湯川地区におけるまちづくり構想図(抜粋)

出所:成田市ホームページ

3. 東京都

(1)概要

東京都における今後の交通インフラ整備計画は、以下のとおりである。

このうち、相対的に実現可能性が高く、かつ、地域に与える効果が高いとみられる事業は、道路では、外環道の大泉 JCT~東名 JCT間(16.2 km)開通、鉄道では、羽田空港アクセス線東山手ルート開通(29年)、リニア中央新幹線品川~名古屋間開業(27年)である。

図表 165 今後の交通インフラ整備計画【東京都】

	路線等	計画の内容		整備希望	
	PD 998 73	n ewrit	年度等	東京都	1都4県
	外環道	大泉JCT~東名JCT間(16.2km)開通	未定	28.6% (1)	20.4%
	<u> </u>	東名JCT~湾岸道路(約20km、予定路線)開通	未定		
道	環状第2号線	全線開通(築地~新橋間等工事完了)	22年度	7.1% (8)	2.9% (16)
路	東京港 臨港道路	全線開通	20年7月	7.1% (8)	0.7% (25)
	八王子南 バイパス	圈央道高尾山IC~八王子市北野町間(9.6km)開通	未定		
	<u>羽田空港</u> <u>アクセス線</u>	東山手ルート開通(環境アセスメント3年、建設工事7年の見込み)	29年 (東山手 ルート)	14.3% (4)	2.2% (18)
	新空港線 (蒲蒲線)	JR蒲田駅~京急蒲田駅間を結ぶ鉄道を整備し、羽田空港と渋谷・ 新宿エリアとのアクセスを改善	未定		
鉄	東京BRT	虎ノ門~東京テレポート間本格運行開始	22年度	7.1% (8)	0.7% (25)
道	<u>リニア中央</u> <u>新幹線</u>	<u>品川〜名古屋間は27年、名古屋〜大阪間は37年の開業を目標</u>	27年	7.1% (8)	5.1% (12)
	大江戸線	光が丘~大泉学園町~東所沢間の延伸	未定	7.1% (8)	0.7% (25)
	その他	つくばエクスプレスの延伸(秋葉原駅~東京駅間)、有楽町線の延伸(豊洲駅~住吉駅間)、	未定		
		多摩都市モノレールの延伸(上北台~箱根ケ崎間)	未定		
港湾	東京港	中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備完了	24年度	0.0%	2.9% (16)

下線: 相対的に実現可能性が高く、かつ、地域に与える効果が高いとみられる事業

「整備希望」: 前章のアンケート結果に基づく東京圏の事業所による整備の希望。()内の数値は、東京圏の37の交通インフラ整備計画における順位

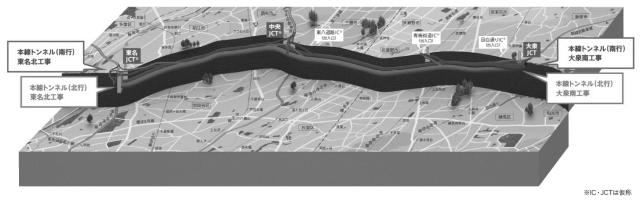
出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

(2)外環道

① 事業の概要

東京都内で整備されている外環道の区間は、大泉 JCT から中央道に連絡し、さらに東名 JCT 間で東名高速に連絡する 16.2 kmの区間で、片側3車線(合計6車線)のトンネル構造となる。

17年に東名 JCT 側からシールドマシンによる掘削が開始され、19年には大泉 JCT 側からも掘削が開始された。東名 JCT 側から約9km、大泉 JCT 側から約7kmのトンネルが構築され、井の頭通り付近の地中で接合される予定である。シールドマシンが掘進した区間は、19年7月の時点で合計4km強に上っているが、用地買収中の箇所もあり、完成・開通時期については示されていない。



図表 166 外環道の路線図

出所:東日本高速道路㈱ホームページ

② 整備効果

i) 時間短縮·渋滞緩和効果

- ・現在、東京西部地域の南北方向の交通は、環状8号線及び7号線に集中しているが、その多くは沿道地域に用事のない「通過交通」となっている。
- ・外環道(大泉 JCT~東名 JCT 間)が開通すると、これらの道路の渋滞が緩和されることや、生活道路の通過交通減少に伴う安全性向上が期待されている。また、関越道~東名高速間の所要時間は、現在、環状8号線経由で約60分であるが、これが約12分に短縮されるなど、整備効果は大きい。
- ・実際、アンケート結果をみると、東京都の事業所においても1都4県の事業所においても、同 区間の整備を希望する意見が最も多くなっている。

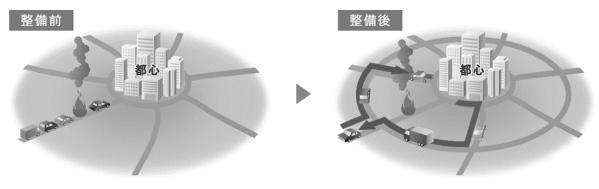


図表 167 外環道の路線図

出所:東日本高速道路㈱ホームページ

ii) 災害・緊急時ネットワークの整備

・環状道路の整備により、目的地までの迂回路が確保される。大規模災害時の避難や救急活動のルートとして、有効な選択肢が増えることにより、防災力が強化される。



図表 168 環状道路整備により迂回路を確保

出所:東日本高速道路㈱ホームページ

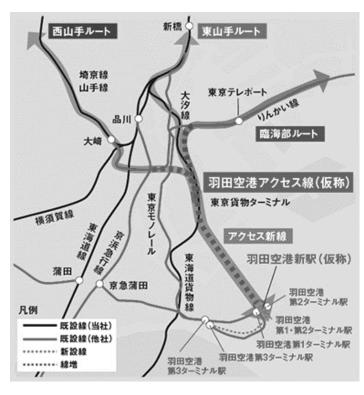
(3)羽田空港アクセス線

① 事業の概要

羽田空港利用者のさらなる増加を見据え、JR東日本では、空港~都心間の輸送力強化や利便性向上のため、「羽田空港アクセス線」の整備計画を推進している。

「アクセス新線」の事業区間は、羽田空港から港区芝浦までの約 12 kmで、芝浦から先は東京駅 方面に向かう「東山手ルート」、新宿駅方面に向かう「西山手ルート」、新木場駅方面に向かう「臨海部ルート」の3つが想定されている。

このうち、東山手ルートの計画が先行しており、19 年、同ルートについて、JR東日本が環境アセスメント手続きを開始している。



図表 169 羽田空港アクセス線構想の計画案(再掲)

出所:JR東日本ホームページ

②整備効果

- ・羽田空港には京急電鉄の空港線とJR東日本の子会社である東京モノレールが乗り入れているが、東京駅や新宿駅から鉄道で羽田空港に行く場合、乗り換えが必要になる。
- ・羽田空港アクセス線の東山手ルートが整備されると、羽田空港と東京駅が直接結ばれ、従来 約28分かかっていたものが、約10分短縮される。また、茨城、群馬、栃木方面を結ぶ上野東 京ラインが、羽田空港に直接乗り入れることができるようになり、利便性が向上する。
- ・他の2ルートについても、乗り換えがなくなり、所要時間も短縮する。

図表 170 羽田空港アクセス線3ルートの所要時間

新宿駅一 羽田空港	所要時間	乗り換え
東京モノレール 経由	約48分	1回 〈浜松町駅〉
京急経由	約43分	1回〈品川駅〉
西山手ルート	約23分	なし
東京駅一 羽田空港	所要時間	乗り換え
東京モノレール 経由	約28分	1回 〈浜松町駅〉
京急経由	約33分	1回〈品川駅〉
東山手ルート	約18分	なし
新木場駅一 羽田空港	所要時間	乗り換え
東京モノレール 経由	約41分	1回 〈天王洲 〉 アイル駅〉
臨海部ルート	約20分	なし

出所:JR東日本ホームページ

(4)リニア中央新幹線

①事業の概要

リニア中央新幹線は、東京都から大阪市に至る新幹線の整備計画路線であり、最高設計速度が時速 500 kmを超える超電導リニアを採用する。東京都・大阪市間の工事費が9兆 300 億円に上り、工期が約 20 年に及ぶビッグプロジェクトである。

建設・営業主体はJR東海で、27年に品川~名古屋間、37年に名古屋~大阪間が開業する計画であるが、静岡県区間での工事着工の遅れから、開業遅延が懸念されている。東海道新幹線では、品川~名古屋間に10駅が設置されているが、リニア中央新幹線では、同区間に神奈川県駅、山梨県駅、長野県駅、岐阜県駅の4駅が置かれる。



図表 171 リニア中央新幹線の路線図(品川~名古屋間)

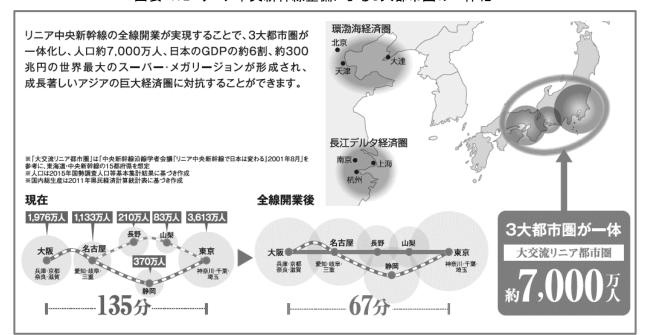
出所:JR東海ホームページ

② 整備効果

i) 時間短縮効果

- ・現在、東海道新幹線(のぞみ)を利用する場合、東京(品川)~大阪(新大阪)間(約 546 km) の所要時間は 135 分であるが、リニア中央新幹線が整備されると、これが 67 分に短縮される。
- ・同様に、品川~名古屋間(約359km)は、従来の約90分から40分に短縮される。

図表 172 リニア中央新幹線整備による3大都市圏の一体化



出所:リニア中央新幹線早期全線開業実現協議会(大阪府、関西財連合会、大阪市、大阪商工会議所、大阪府商工会議所連合会、関西経済同友会)

ii) 首都圏・中部圏・関西圏の一体化進展

・リニア中央新幹線の全線開業に伴い、都市間の移動時間が大幅に短縮されると、首都圏、中部圏、関西圏の3大都市圏の一体化が進み、人口約7,000万人、日本のGDPの約6割が集まる巨大経済圏形成の可能性が高まる(「スーパー・メガリージョン構想」)。

図表 173 リニア中央新幹線整備を踏まえたスーパー・メガリージョン構想の概要

スーパー・メガリージョン構想により実現すること

- ・リニア中央新幹線による劇的な時間短縮は、これから迎える知識集約型社会の時代において、多様な人の対流の活発化に不可欠であり、デジタル技術の革新とともに国土全体に大きなインパクトとパラダイムシフトをもたらす可能性
- → スーパー・メガリージョンは、人口減少下にある我が国において、リニア開通による対流の活発化及びそれによる新たな価値の創造を図り、知識集約型社会の時代における我が国全体の持続的な成長につなげていくコアとなるもの
- → スーパー・メガリージョン構想は、いわゆる国土基盤の整備のみならず、各地域を健全で活力のある関係で結び、産業力を高める抜本的なイノベーションを起こしていくことで、経済発展と社会的課題の解決を一体的に達成し、これからの時代に相応しい新たな成長の実現を目指すもの

個性ある三大都市圏の一体化による巨大経済圏の創造

◆首都圏

- 複数の国際ビジネス拠点を中心に、 グローバルな経済都市として強化
- 情報通信・広告・金融分野等の強みを活かし、全国の商品の価値を磨き世界に発信することで、地方創生と国際競争力向上の相乗効果を発揮

◆中部圏

- 三大都市圏の中心に位置し、全国 最大の交流圏を形成
- 多様なものづくり産業と、AI、IoT等、 デジタル技術分野との融合により、 生産性向上と高付加価値化を実現 する産業の革新・創造拠点に発展

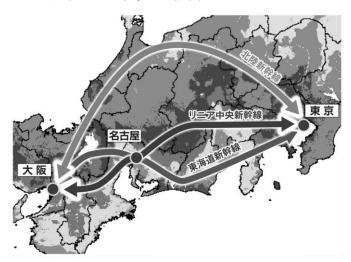
◆関西圏

- 医療・ライフサイエンス分野の強化 等により、アジアと共に進化する国際ハブ都市圏として発展
- 圏域間のアクセス向上や広域連携 の強化により、西日本全体の対流を 促進
- ✓ 新たな国際ビジネスを生み出すため、起業家、スタートアップ企業、大学、投資家等がオープンな環境で協働できる、近接性と集積を重視したイノベーションディストリクトを形成し、高密度な知的対流を創出
- ✓ リニア駅の乗換利便性、高速道路との直結性、空港アクセスの向上、都市再生等により集積効果を最大限に引き出す
- ✓ 三大都市圏間の新幹線・高速道路ネットワーク整備による大動脈の多重化とともに、まちづくりが進められる段階から圏域を 越えた連携体制を強化

出所:国土交通省「スーパー・メガリージョン構想検討会」資料

iii) 災害・救急時ネットワークの整備

- ・リニア中央新幹線の全線開業に加え、北陸新幹線が大阪まで延伸されると、従来の東海道新 幹線と合わせて、日本経済の大動脈である東京~大阪間の鉄道路線が3重化される。
- ・これにより、今後30年以内に70~80%の確率で発生するとされる南海トラフ地震等による、東西の高速鉄道網断絶リスクを大幅に軽減することができる。



図表 174 東京~大阪間の3重化イメージ

出所:リニア中央新幹線早期全線開業実現協議会

4. 神奈川県

(1)概要

神奈川県における今後の交通インフラ整備計画は、以下のとおりである。

このうち、相対的に実現可能性が高く、かつ、地域に与える効果が高いとみられる事業は、道路では、圏央道の栄 IC・JCT~藤沢 IC 間(7km)及び戸塚 IC~釜利谷 JCT 間(8.9 km)開通(24 年度及び 25 年度)、鉄道では、リニア中央新幹線の品川~名古屋間開業(相模原市に新駅設置、27年)、相鉄線と東急東横線・目黒線の相互直通運転開始(22 年度下期)である。

図表 175 今後の交通インフラ整備計画【神奈川県】

	路線等	計画の内容	目標	整備	希望
	>H 43/4 +3	HI AVITA	年度等	神奈川県	1都4県
	圈 央道	<u>栄IC-JCT~藤沢IC間(7km)開通</u>	24年度	34.8%	7.3%
	<u> 图大坦</u>	戸塚IC~釜利谷JCT間(8.9km)開通	25年度	(1)	(7)
	厚木秦野道路	圈央道厚木IC~新東名高速秦野IC間(29.1km)開通	未定	34.8% (1)	6.6% (8)
道	新東名高速	伊勢原大山IC~御殿場JCT間(46km)開通	23年度	21.7% (3)	16.1% (2)
路	川崎縦貫道路	大師JCT〜国道15号(1期区間の一部)は事業中 国道15号〜東名高速道路(2期区間)は調査・検討中		13.0% (4)	5.8% (9)
	国道357号	八景島~夏島間(2.3km)は工事中、夏島以南は調査中	未定		
	川崎港 臨港道路	東扇島~水江町地区間(約3km)開通	23年度	4.3% (10)	0.7% (25)
	<u>リニア中央</u> 新幹線	品川~名古屋間開業時に、神奈川県には相模原市に新駅設置	27年	8.7% (7)	5.1% (12)
鉄道	相鉄·東急 直通線	相鉄線と東急東横線・目黒線の相互直通運転開始	22年度 下期	8.7% (7)	1.5% (24)
	横浜市営 地下鉄	あざみ野〜新百合ヶ丘間(約6km)開通	30年	13.0% (4)	2.2% (18)
港湾	横浜港	南本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備完了(水深18mのため、大型コンテナ船による効率的な輸送が可能に)	20年度	4.3% (10)	0.7% (25)

下線:相対的に実現可能性が高く、かつ、地域に与える効果が高いとみられる事業

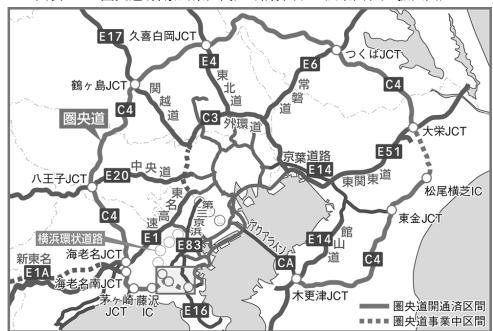
「整備希望」: 前章のアンケート結果に基づく東京圏の事業所による整備の希望。()内の数値は、東京圏の 37 の交通インフラ整備計画における順位

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作

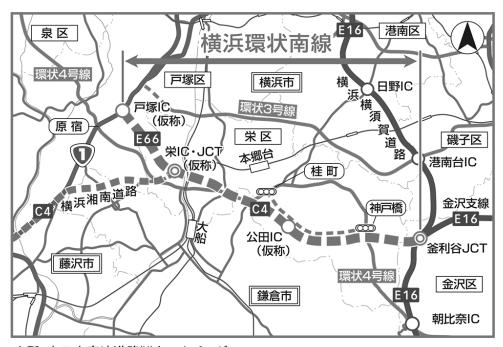
(2) 圏央道

① 事業の概要

圏央道の神奈川県区間は、栄 IC・JCT~藤沢 IC 間(横浜湘南道路、7km)と戸塚 IC~釜利谷 JCT 間(高速横浜環状南線、8.9 km)が建設中で、前者は 24 年度、後者は 25 年度に開通の見込みである。



図表 176 圏央道(神奈川県区間)の路線図(上:広域図、下:拡大図)

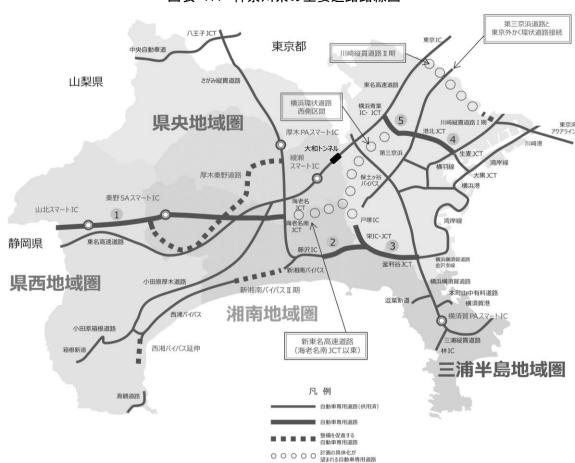


出所:東日本高速道路㈱ホームページ

② 整備効果

i) 時間短縮·渋滞緩和効果

- ・現在、中央道方面から三浦半島へと県域を縦断するには、東名高速を横浜町田 IC で降りて、保土ヶ谷バイパスを通過するルートが利用されることが多いが、東名高速は大和トンネル付近での渋滞が慢性化しているのに加え、保土ヶ谷バイパスも混雑するため、中央道の八王子 ICT から三浦半島の三崎漁港まで 95 分程度かかる。
- ・圏央道の栄 IC・JCT~藤沢 IC 間(下図②)及び戸塚 IC~釜利谷 JCT 間(下図③)が整備された場合、上記区間の所要時間は約25分短縮され、約70分となる見通しであり、物流面や観光面での効果が期待されている。
- ・また、東名高速から横浜港方面へは、17年に横浜北線(下図④)、20年に横浜北西線(下図 ⑤)が開通しアクセスが改善されたが、圏央道が整備されると、通過交通が分散され、さらに速 達性の向上が図られると期待されている。
- ・実際、アンケート結果をみると、神奈川県の事業所においては、圏央道の整備を希望する意 見が最も多くなっている。



図表 177 神奈川県の主要道路路線図

出所:神奈川県「改定・かながわのみちづくり計画」

ii) 災害・緊急時ネットワークの整備

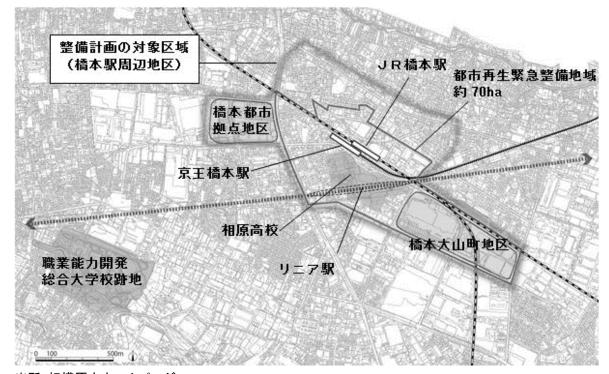
・大規模災害時の迂回路が確保されるとともに、避難や救急活動のルートとして有効な選択肢が増えることにより、防災力が強化される。

(3)リニア中央新幹線

① 事業の概要

リニア中央新幹線の神奈川県駅(仮称)は、JR及び京王線の橋本駅付近において整備が進められている。同駅は、神奈川県の北西端、東京駅から 40 km圏に位置し、市域としては、相模原市の緑区にある。

リニア中央新幹線は、品川〜名古屋間が開通すると、1時間に5本程度が運行され、そのうち品川〜名古屋間をノンストップで結ぶ便が4本、神奈川県駅(仮称)などの中間駅に停車する便が1本と言われている。



図表 178 リニア中央新幹線の神奈川県駅(仮称)の建設地

出所:相模原市ホームページ

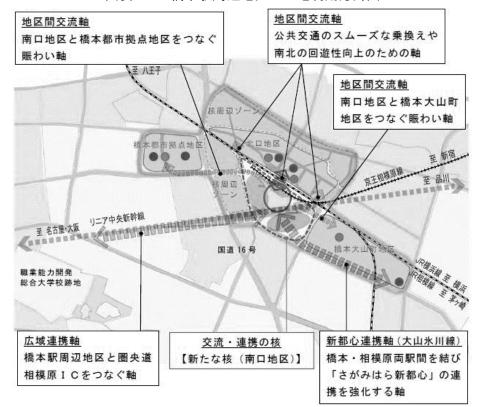
②整備効果

i) 時間短縮効果・アクセス向上

- ・京王線では、橋本駅から新宿駅まで約 40 分で、JR横浜線では、橋本駅から新横浜駅まで約 35 分である。
- ・リニア中央新幹線では、神奈川県駅(仮称)から品川駅まで5~6分とみられている。また、名 古屋駅までは約35分で、愛知県をはじめ、岐阜県や長野県等とのアクセスが著しく向上する。

ii) 地域経済の活性化

- ・相模原市では、リニア中央新幹線の新駅が開設される橋本駅周辺に、商業機能や居住機能、 産業機能等を導入し、広域交流拠点として整備することを目指しており、地域経済の活性化 が期待されている。
- ・リニア中央新幹線の開通及び神奈川県駅(仮称)の開業は、27 年の予定であるが、すでに地価は上昇傾向にあり、14 年からの5年間で、商業地(標準地番号:相模原緑 5-1)は 73.7% (14年:35.4万円/㎡→19年:61.5万円/㎡)、住宅地(同:相模原緑 2)は34.9%(14年:19.5万円/㎡→26.3万円/㎡)上昇している。



図表 179 橋本駅周辺地区の土地利用方針図

出所:相模原市ホームページ

(4)相鉄·東急直通線

①事業の概要

相鉄・東急直通線は、神奈川東部方面線の機能の一部として、相鉄・JR直通線の羽沢横浜国大駅から新横浜を経由し、東急東横線・目黒線日吉駅までの区間(約 10 km)に連絡線を整備するものである。この連絡線の整備により、相鉄線と東急線(渋谷方面及び目黒方面)との相互直通運転が可能となる。

相鉄・東急直通線は、22 年度下期の開業を予定している。

出所:都市鉄道利便増進事業 神奈川東部方面線ホームページ

路線図 新宿手線 東急直通線 東東横線 東東横線 新横浜* 羽沢横浜国大 別沢横浜国大 別沢横浜国大 別沢横浜国大 別沢横浜国大 別沢横浜国大 別沢横浜国大 大崎 新網島 新網島 新編島 ※駅名は仮称です。

図表 180 相鉄・東急直通線路線図

②整備効果

i) 時間短縮効果·利便性向上

- ・現在、相鉄本線の二俣川駅(横浜市旭区)から目黒駅までの所要時間が 54 分であるが、相 鉄線と東急線の相互直通運転が開始されると、これが 16 分短縮され 38 分になる。同様に新 宿駅までの所要時間は、59 分から 15 分短縮され 44 分となる。
- ・直通運転開始により、乗換回数が減少するほか、東海道新幹線の停車駅である新横浜駅付 近に新駅を設置することにより、新幹線へのアクセスが向上する。

ii) 地域経済の活性化

- ・新たな鉄道ネットワークが形成され、神奈川県央エリア、横浜エリア、東京都心部の地域間連携が促進されるのに伴い、県央の相鉄線沿線地域では、経済活動が活性化することが期待されている。
- ・事業用地・住宅地としての魅力が向上した二俣川駅周辺では、再開発事業が進められており、 横浜市の新たな顔として変貌しつつある。

図表 181 駅直結の大型複合施設や高層マンションが整備された二俣川駅周辺



出所:相鉄グループホームページ

5. 埼玉県

(1)概要

埼玉県における今後の交通インフラ整備計画は、以下のとおりである。

このうち、相対的に実現可能性が高く、かつ、地域に与える効果が高いとみられる事業は、新大宮上尾道路(約25km)開通である。

図表 182 今後の交通インフラ整備計画【埼玉県】

	路線等	計画の内容	目標	整備希望	
	印称守	可回の行仕	年度等	埼玉県	1都4県
道路	<u>新大宮</u> <u>上尾道路</u>	さいたま市中央区~鴻巣市間(約25km)開通	未定	20.0%	5.8% (11)
岭	東埼玉道路	吉川市~春日部市間(8.7km)開通	未定	6.7% (6)	2.2% (18)
鉄道	大江戸線	光が丘~大泉学園町~東所沢間の延伸	未定	0.0%	0.7% (25)

下線: 相対的に実現可能性が高く、かつ、地域に与える効果が高いとみられる事業

「整備希望」: 前章のアンケート結果に基づく東京圏の事業所による整備の希望。()内の数値は、東京圏の 37 の交通インフラ整備計画における順位

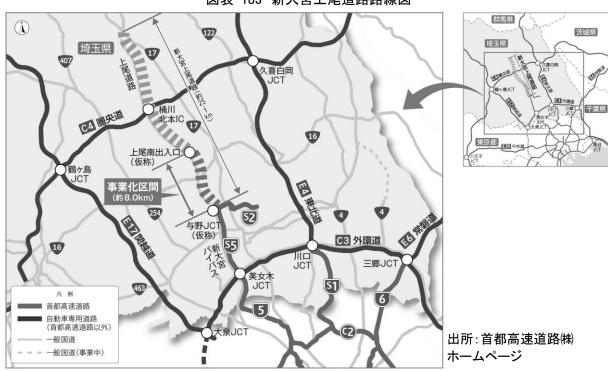
出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

(2)新大宮上尾道路

① 事業の概要

新大宮上尾道路は、さいたま市中央区と鴻巣市の間(約 25 km)を結ぶ、高架構造の自動車専用道路である。与野(さいたま市中央区円阿弥)~上尾南(上尾市堤崎)間の約8kmが事業化され、用地買収・建設の段階に入っており、上尾南~鴻巣市箕田間の約17kmは計画区間となっている。

図表 183 新大宮上尾道路路線図



② 整備効果

i) 時間短縮·渋滞緩和効果

- ・現在、与野 JCT(仮称)付近から圏央道の桶川北本 IC に近い桶川東部工業団地に向かう場合、国道 17 号及び同バイパスを利用するのが一般的なルートだが、これら路線は渋滞が激しく、20 km程度の距離だが約 48 分かかる。
- ・新大宮上尾道路が整備された場合、同区間の所要時間は約 33 分に短縮され、圏央道~さいたま新都心~外環道間のアクセス向上が図られる。

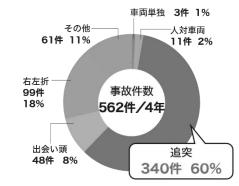
ii) 交通事故の減少

・国道17号バイパスでは、旅行速度の著しい低下に起因する追突事故が多発しているが、新大宮上尾道路の整備により、渋滞の緩和に伴い安全性が向上し、交通事故が減少することが期待されている。

iii) 災害・緊急時ネットワークの整備

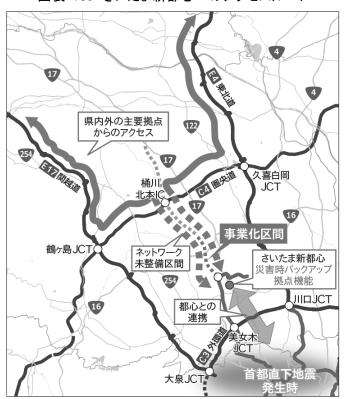
- ・大規模災害時の迂回路が確保 されるとともに、避難や救急活動 のルートとして有効な選択肢が 増えることにより、防災力が強化 される。
- ・特に、さいたま新都心は、首都 圏広域防災拠点に位置付けられているが、新大宮上尾道路の 整備により、信越・東北方面の主 要拠点とのアクセス性が強化され、拠点間の物資輸送等の速達 性向上に寄与する。

図表 184 国道 17 号バイパスの事故件数の内訳



出所:首都高速道路㈱ホームページ

図表 185 さいたま新都心へのアクセスルート



出所:首都高速道路(株)ホームページ

6. 茨城県

(1)概要

茨城県における今後の交通インフラ整備計画は、以下のとおりである。

このうち、相対的に実現可能性が高く、かつ、地域に与える効果が高いとみられる事業は、鹿島 港外港地区国際物流ターミナルの整備である。

図表 186 今後の交通インフラ整備計画【茨城県】

	路線等	計画の内容	目標	整備希望	
	时 称守	計画の行台	年度等	茨城県	1都4県
冶	牛久土浦 バイパス	牛久市中村西根〜つくば市西大井間(3.9km): 開通済み 牛久市城中町〜遠山町間(1.3km): 22年春開通予定 その他区間: 開通時期未定	未定	8.0% (2)	4.4% (13)
道路	下館バイパス	筑西市下川島~横塚間(10.6km)開通	未定	8.0% (2)	2.2% (18)
	千代田石岡 バイパス	かすみがうら市市川~石岡市東大橋間(5.8km)開通	未定		
港湾	<u>鹿島港</u>	鹿島港外港地区国際物流ターミナル整備完了(貨物船の大型化 に対応し、大水深岸壁等の整備により、円滑な物流を確保)	28年度	12.0% (1)	2.2% (18)

下線:相対的に実現可能性が高く、かつ、地域に与える効果が高いとみられる事業

「整備希望」: 前章のアンケート結果に基づく東京圏の事業所による整備の希望。()内の数値は、東京圏の 37 の交通インフラ整備計画における順位

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

(2) 鹿島港外港地区国際物流ターミナル

①事業の概要

鹿島港は、鹿島臨海工業地帯の原材料や製品の輸送基地として発展してきたが、近年の貨物 船の大型化等に対応し、円滑な物流を確保するため、新たな国際物流ターミナルの整備が進めら れている。28 年度までに、水深 12mの岸壁のほか、防波堤を整備することを目指している。

図表 187 鹿島港外港地区国際物流ターミナル整備事業



|出所:国土交通省ホームページ

②整備効果

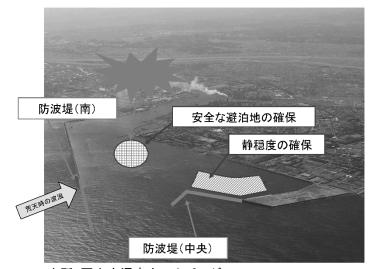
- ・水深 12mの岸壁を整備することにより、大型船の利用が可能となり、海上輸送コストの低減が図れる。また、既存岸壁の混雑緩和の効果も期待されている。
- ・11 年の東日本大震災発生時、鹿島港は岸壁が陥没するなどの被害を被ったが、現在、整備している新たな岸壁は、大規模地震発生時に緊急物資輸送拠点として活用できるよう、耐震バースとして整備が進められている。



図表 188 東日本大震災で陥没した鹿島港南公共ふ頭

出所:国土交通省ホームページ

・鹿島港は、外洋に面しているため、波浪条件が厳しい港湾であるが、防波堤の整備により、港 内静穏度が確保され、荒天時の避泊水域の拡大を図れる。



図表 189 防波堤と避泊水域の位置関係

出所:国土交通省ホームページ

・アンケート結果をみると、茨城県の事業所では、東京圏の 37 の交通インフラ整備計画のなかで、鹿島港外港地区国際物流ターミナルの整備を希望する意見が最も多かった。

7. 東京圏全体の効果

ここまで、東京圏1都4県別に今後の交通インフラの整備計画をみてきたが、千葉県及び神奈川県における圏央道の整備や、東京都及び神奈川県における外環道の整備は、東京圏の多くの地域に効果が及ぶものである。

すなわち、東京圏の道路ネットワークは、3つの環状道路と9つの放射道路(3環状9放射)を骨格として整備が進められてきたが、このうち環状道路が開通することにより、2点間を結ぶルートのパターンが著しく増加し、道路のリダンダンシー5が強化される。

図表 190 3環状9放射(再掲)



出所:国土交通省ホームページ

例えば、東名高速から都心へ至るパターン(下図参照)では、外環道の高谷〜三郷南間が開通した18年6月時点で208通りのルートが考えられるが、圏央道と外環道が全通すると1,470通りに増える。ルートの増加は、通過交通の削減や通行量の分散による渋滞緩和や、災害発生時の迂回ルート確保等につながる。したがって、圏央道や外環道の整備効果は、整備区間の沿線地域のみならず、東京圏の広域に及ぶものであると言える。

実際、アンケート結果をみても、事業者から最も整備の希望の多かった外環道(大泉~東名高速間)は、整備区間の東京都(28.6%、37の交通インフラのなかで1位)はもとより、埼玉県(46.7%、同1位)や神奈川県(13.0%、同4位)、千葉県(13.3%、同5位)においても、上位となっており、同区間の整備により恩恵を受ける事業者は、東京圏の多くの地域に広がっているとみられる。

図表 191 環状道路整備に伴う東名高速から都心へ至るパターンのルート数の変化 H24.4 → H30.6 3環状整備後



出所:国土交通省ホームページ

⁵ リダンダンシー:「冗長性」、「余剰」を意味する英語 (redundancy)で、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されていたりするような性質を示す。

一方、交通網の整備による利便性向上には、マイナスの効果もある。

まず、観光面では、時間距離の短縮により、日帰りが可能なエリアが広がる。また、高速道路等の整備により、素通りされることとなり通過交通が減少する一般道沿線の飲食店や観光施設等では、売上を減少させる事業者が少なくないだろう。

さらに、交通網の整備によって、これまで地方の中枢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が発生することも考えられる。ストロー効果と言われるこうした現象は、高速道路や鉄道の新規開通によって、従来、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。大都市に本店を置く企業が、近隣の地方都市の事業所等を廃止・統合することも考えられる(「支店経済」の衰退)。

交通インフラの整備が予定される地域においては、それがどのような環境変化をもたらすかを見極め、必要に応じて経済対策等を検討しておくことが求められよう。

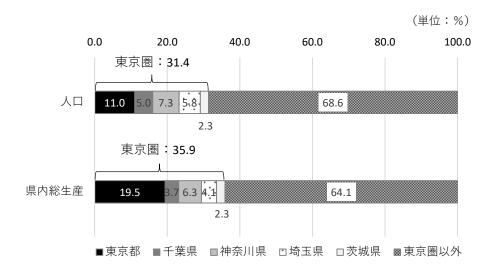
V.千葉·神奈川·埼玉の将来展望及び千葉県各地域における地方創生の方向性

1. 東京圏の課題と将来展望

(1)東京都一極集中の是正と湾岸首都機能の構築

東京圏(1都4県)の全国シェアは、人口は 31.4%、県内総生産は 35.9%に上る。また、東京圏では県内総生産の全国シェアが人口のシェアを上回っているが、これは、東京都(総生産の全国シェア 19.5%、人口同 11.0%)の存在によるところが大きい。

このように、我が国のヒト、モノ、カネは東京圏、特に東京都に集中する「東京都一極集中」が強まっている状況にあり、ヒトの動きはコロナ禍の中でも大きな変化がみられない。



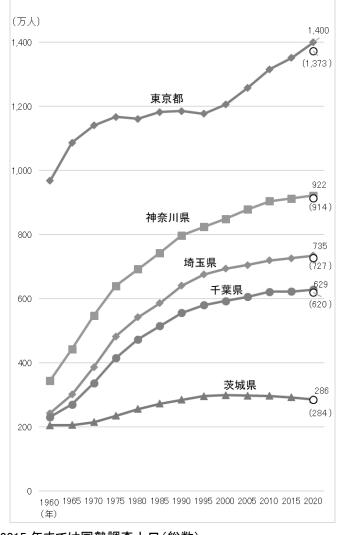
図表 192 東京圏の人口及び県内総生産の割合

出所:人口 総務省「人口推計」(19年)

県内総生産 内閣府「県民経済計算」(16年、県内総生産は生産側・実質)

こうした状況下、今後は、都心への長時間通勤、交通渋滞といった大都市問題に対応するだけでなく、首都直下型地震や大規模水害、人口過密による感染症の拡大などの巨大災害のリスクを 緩和する観点からも、東京都一極集中の是正と近隣県への機能分化を図っていくことが望ましい。

地方から流入するヒトの流れと受け皿として、また東京都一極集中を緩和し湾岸などでの首都機能を強化するうえで、引き続き東京圏での交通インフラの整備が重要となる。



図表 193 東京圏の人口推移

出所:1960 年から2015 年までは国勢調査人口(総数)

2020 年は各都県の 2020.5.1 時点における推計人口

2020年の「○」は社人研「日本の地域別将来推計人口(2018年推計)」

※推計人口: 国勢調査人口を基に、住民基本台帳人口における自然増減及び社会増減を加減した 人口

※1都4県とも 2020.5.1 時点の推計人口が 2020 年社人研推計人口を上回っている

(2) 1 都 3 県のポテンシャルと将来展望

千葉、神奈川、埼玉の3県は、都内に通う人のベッドタウンとしての機能のほか、産業面ではこれまで、千葉県では主に素材型製造業や観光業、神奈川県では主に加工組立型製造業や観光業、埼玉県では主に生活関連型製造業において、存在感を示してきた(次図表「東京圏1都4県の統計データ」参照)。

政治・経済活動面では、足許は首都東京都がわが国の多くを担っているが、オーバーキャパシ ティ問題や交通インフラの整備進展を見据えたうえで、今後、3県はそれぞれのポテンシャルや強 み・ブランド力を活かしながら、首都機能を分担していくことが望まれる。特に、千葉・神奈川両県 の湾岸部は、現在でも交通インフラに優れているが、今後も京葉線のりんかい線乗入れや第2東 京湾岸道路の整備進展などから、一段と一体化が進むことが期待されるほか、首都圏空港にも近いことから、新たな「首都圏の中核」として、東京都心とともに、首都機能を担っていくことが期待される(「湾岸首都機能」の構築)。

図表 194 東京圏1都4県の統計データ

			東京都			千葉県			神奈川県	Į.		埼玉県			茨城県		
指標	単位	年次		全国	全国	1 212314	全国	全国		全国	全国		全国	全国	24,34014	全国	全国
				シェア	順位		シェア	順位		シェア	順位		シェア	順位		シェア	順位
面積	km²	18	2,194	0.6	45	5,158	1.4	28	2,416	0.6	43	3,798	1.0	39	6,097	1.6	24
人口	千人	19	13,921	11.0	1	6,259	5.0	6	9,198	7.3	2	7,350	5.8	5	2,860	2.3	11
県内総生産	百億円	16	10,375	19.5	1	1,954	3.7	6	3,368	6.3	4	2,210	4.1	5	1,239	2.3	11
普通会計	百億円	18	738	15.1	1	170	3.5	8	184	3.8	5	172	3.5	7	104	2.1	13
歳出決算額	日18円	10	130	15.1	1	170	3.5	٥	104	3.0	5	172	3.5	'	104	2.1	13
就業者数	千人	15	5,859	9.9	1	2,880	4.9	6	4,122	7.0	2	3,485	5.9	5	1,401	2.4	11
事業所数(民営)	千か所	16	686	12.3	1	197	3.5	9	307	5.5	4	251	4.5	5	118	2.1	13
新設住宅着工戸数	千戸	18	145	15.4	1	47	5.0	6	72	7.7	3	59	6.2	5	20	2.1	11
公共工事	王 / 田	17	162	10.6	1	55	2.6	7	75	4.9	5	20	2.6	11	31	2.0	17
請負契約額	百億円	17	102	10.6	1	55	3.6	′	75	4.9	5	39	2.0	11	31	2.0	17
地価公示	千円	20	631		1	121		11	232		3	206		5	40		43
(住宅地)	TH	20	031	_	1	121	_	11	232	_	3	200	_	3	40	_	43
製造品出荷額等	百億円	17	763	2.4	15	1,213	3.8	8	1,796	5.6	2	1,351	4.2	6	1,228	3.8	7
(合計)		17	703	۷.٦	13	1,210	5.0	J	1,730	3.0		1,551	7.2	Ū	1,220	5.0	
製造品出荷額等	百億円	17	203	3.8	11	227	4.2	10	245	4.5	8	330	6.1	1	246	4.6	7
(生活関連型)	I I	17	203	5.0	11	221	4.2	10	240	4.0	0	330	0.1		240	4.0	,
製造品出荷額等	百億円	17	141	1.2	26	828	7.0	3	699	5.9	4	503	4.3	8	550	4.7	6
(基礎素材型)	日思口	17	141	1.2	20	020	7.0	3	033	5.9	4	505	4.3	0	550	4.7	U
製造品出荷額等	五倍田	17	419	2.8	13	158	1.1	24	852	5.8	3	518	3.5	9	432	2.9	11
(加工組立型)	百億円	17	419	2.0	13	136	1.1	24	832	5.6	3	210	3.5	9	432	2.9	11
商店数	千店	16	151	11.1	1	47	3.5	9	66	4.9	4	57	4.2	6	29	2.2	12
年間商品販売額	百億円	15	19,969	34.3	1	1,351	2.3	9	2,254	3.9	5	1,835	3.2	7	716	1.2	15
観光入込客数	百万人	17	1,179	32.0	1	179	4.9	4	193	5.2	3	160	4.3	6	61	1.7	15
観光消費額	百億円	17	364	25.7	1	115	8.1	2	75	5.3	4	52	3.7	9	17	1.2	20
延べ宿泊者数	万人	18	6,611	12.3	1	2,559	4.8	5	2,302	4.3	6	491	0.9	33	589	1.1	28
農家数	千戸	15	11	0.5	47	63	2.9	10	25	1.1	40	64	3.0	8	88	4.1	2
農業産出額	百億円	17	3	0.3	47	47	5.0	4	8	0.9	35	20	2.1	18	50	5.3	3
海面漁業漁獲量	千 t	17	41	1.2	19	120	3.7	8	32	1.0	21	0	0.0	-	295	9.1	3
全国銀行		17	05.445	241		0.017	2.0		4.000	- T	•	0.010	2.0	-	1 100	1.5	10
預金残高	百億円	17	25,445	34.1	1	2,817	3.8	6	4,039	5.4	3	2,910	3.9	5	1,122	1.5	13
全国銀行	/÷ m	47	00.000	40.4		1 00 4	0.0	_	1.076	0.0		1 557	0.0		601	1.0	1.0
貸出金残高	百億円	17	20,299	42.4	1	1,384	2.9	7	1,876	3.9	3	1,557	3.3	6	601	1.3	13
病院数	院	16	651	7.7	1	286	3.4	9	341	4.0	7	342	4.1	6	178	2.1	14
小学校数	校	16	1,339	6.6	1	816	4.0	7	888	4.4	5	820	4.0	6	509	2.5	12
劇場・音楽堂数	館	15	125	6.8	1	55	3.0	10	71	3.8	6	75	4.1	4	37	2.0	19
美術館数	館	15	88	8.3	2	24	2.3	17	38	3.6	5	14	1.3	27	19	1.8	21
				古亡回	で1位		日2仕			日2件							
				宋尔图	C T 1 <u>1</u>		同 2 位			同 3 位			同 4 位			同5位	

出所:各種資料に基づいて(株)ちばぎん総合研究所作成

図表 195 東京圏1都4県の現在のポテンシャル

					東京圏1都4県		
			東京都	千葉県	神奈川県	埼玉県	茨城県
		政治	0	Δ	Δ	Δ	Δ
		金融	0	Δ	0	Δ	Δ
	Ŀ	ごジネス	0	Δ	0	Δ	Δ
ポ		生活関連型	Δ	Δ	Δ	0	0
テ	生産	基礎素材型	Δ	0	0	Δ	Δ
ンシ		加工組立型	Δ	Δ	0	0	Δ
ヤ		商業	0	Δ	0	Δ	Δ
ル		観光	0	0	Δ	Δ	Δ
		農漁業	Δ	0	Δ	Δ	0
		文化	0	Δ	0	Δ	Δ
		居住	0	Δ	0	Δ	Δ

【記号説明】(「政治」を除く)

● 指標(指標が複数ある場合は平均)が東京圏で1位○ 同2位△ 同3位以下

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

(3)コロナ禍によるパラダイムシフト

コロナ禍は、人口過密下での感染拡大のほか、DX(デジタルトランスフォーメーション)の動きを伴うオンライン取引の拡大、働き方改革など、ビジネスや働き方の在り方に変革を求める大きなインパクトを有し、東京都一極集中の是正を強く促すものであった。

東京都一極集中を緩和するためには、交通インフラの充実した東京湾岸部において首都機能を分担するほか、都心に近くかつ自然環境にも優れた千葉県全体が、リモートワーク、サテライトオフィス等により職場と居住地双方を引き受けることが可能である。これは産業面からは、後述する新たなイノベーション拠点「日本版シリコンバレー」の形成にダイレクトにつながる。

図表 196 東京圏の人口密度とコロナひつ迫度

	人口	密度	陽性者数 (累計)	入院者数	コロナ ひっ迫度
時点	1995年	2020年	1/15~6/22	2020.4.28	2020.5.1
単位	(人/㎢)	(人/㎢)	(人)	(人)	(%)
茨城県	485.0	468.8	170	68	45.0
埼玉県	1,803.0	1,934.7	1,042	277	48.2
千葉県	1,160.6	1,218.6	926	296	36.7
東京都	5,745.2	6,382.2	5,812	1,832	55.5
神奈川県	3,416.5	3,816.8	1,433	217	20.1

(出所)

人口:1995年は国勢調査、2020年は5.1時点の推計人口

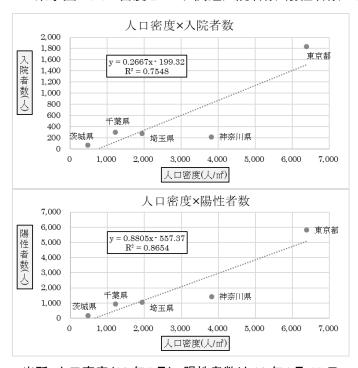
面積:全国都道府県市区町村別面積調(平成7年、令和2年)

陽性者数:厚生労働省「新型コロナウイルス感染症の現在の状況と厚生労働省の対応について」

コロナひつ迫度:入院者数/入院患者受入確保病床数

※病床数はピーク時に新型コロナウイルス感染症患者が利用する病床として、各都道府県が 医療機関と調整を行い、調査日時点で確保している病床数。

図表 197 東京圏の人口密度とコロナ関連入院者数・陽性者数の相関



出所:人口密度(20年5月)、陽性者数は20年1月15日 ~6月22日の累計、入院者数は20年4月28日の数値 で㈱ちばぎん総合研究所作成

2. 千葉・神奈川の湾岸部の将来展望

湾岸首都機能の構築に向けて、千葉県及び神奈川県の湾岸部のポテンシャルと将来展望を整理すると次のとおり。

(1)千葉県湾岸部

千葉県の湾岸部は、都心へのアクセスの良さのほか、製造業では京葉臨海コンビナート、観光では東京ディズニーリゾート、里海では沿岸漁業や海苔養殖、潮干狩りなど多様な機能を有することや、成田空港への近接性などが強み・ブランド力となっている(図表 198)。

引き続き交通インフラ整備が進展する中で、将来は、居住・文化、金融、ビジネス(オフィス)、商業、物流、生産など、多様な首都機能を分担することが期待される。また、地域に内在するイノベーション機能を活かし、趨勢的な労働力不足やアフターコロナのビジネススタイルの変化等によって需要拡大が予想される、5G 通信下でのDXやAI、IoTなどの新技術の研究開発に対応していくことや、成長企業の集積や新ビジネスの創造の場として発展していくことが展望される(「日本版シリコンバレー構想」については詳細後述)。

(2)神奈川県湾岸部

神奈川県の湾岸部は、千葉県湾岸部を上回る人口集積のほか、製造業では北部の京浜工業 地帯や南部の自動車産業、観光では港町・国際都市の横浜、羽田空港への近接性・アクセスの良 さなどが、強み・ブランド力となっている。

将来は、千葉県で同様に、居住・文化、金融、ビジネス(オフィス)、商業、生産など、多様な首都機能を分担することが期待される。DXやAI、IoTなどへの対応についても同様である。千葉県にない将来像としては、IRの整備によるまちづくりの可能性が挙げられる。

湾岸部:首都機能分担 東京都 千葉県 神奈川県 埼玉県 茨城県 東京都 千葉県 神奈川県 TDR、成田 県央(特 川越、秩 柏•成田 つくば、大 横浜、湘南 強み・ 空港、里海、 都心への 南房総、里 区)、箱 洗、臨海コ 強み・ 京浜工業地 都心 根、里山、 ブランドカ 京葉工業地 近さ 山、農漁 自動車産 ンビナー ブランドカ 帯 帯 業、CCRC CCRC 業 ト、農漁業 政治 0 Δ Δ Δ Δ Δ Δ 政治 無金 0 0 金融 0 0 Δ Δ Δ Δ ビジネス 0 0 0 \bigcirc ビジネス 0 0 0 Λ Δ Δ Δ 交通インフラ整 Δ Δ Δ 0 0 備で湾岸部 が一体化 素材 生産 Δ 0 0 Δ Δ Δ Δ 0 生産 ポ 加 工 加 工 Δ Δ 0 Δ Δ 0 Δ Λ 商業 0 0 0 0 Δ Δ 0 Δ 商業 ル 観光 0 0 0 0 0 0 0 0 観光 ル 農漁業 0 0 農漁業 Δ Δ Δ 0 0 0 文化 0 0 0 交通インフラ整 0 0 0 0 文化 Δ 備で湾岸部 が一体化 居住 0 0 0 居住 0 0 0 0 Δ 首都機能分担(金融、オ [南部]首 首都 フィス、生産、物流、商業、 研究開発、 研究開発 都機能分 IR、6次産 6次産業、 抇 生産、物 6次産業、 業、観光、 観光、CC 流、6次産 将来展望 地方との共 AI•IOT新技 観光、CC 将来展望 RC, サテ 業、観光、 物流 IR、成長企 CCRC, # 「北部]6次 存共栄、国 術対応、成 RC 業の集積、新ビジネス 産業、観 光、CCR ライトオ テライトオ 際都市として 長企業の集 フィス フィス の更なる発 積、新ビジネ 創造 C、物流 展 ス創造

図表 198 東京圏1都4県の強み・ブランドカ、ポテンシャル、将来展望(再掲)

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

3. 千葉県における日本版シリコンバレーの形成

(1)地域・世界の課題解決に貢献する日本版シリコンバレー構想

千葉県の産業振興の歴史をみると、経済の方向性を示す戦略として、83 年に「湾岸エリア(幕張新都心)」「かずさエリア(アカデミアパーク)」「成田国際空港都市構想」の3拠点を結び、臨海部・内陸部の均衡のとれた産業構造の実現を目指す「千葉新産業三角構想」が策定され、県内経済に大きな影響を与えた。その後、後継の戦略として「ちば新産業ビジョン」(94年)や「千葉新産業振興戦略」(06年)が策定されたが、新三角構想に比べると、ややインパクトに欠ける内容となっている。千葉県経済の持続的な発展を目指す新たな戦略としては、千葉県経済同友会が提唱している「日本版シリコンバレー」構想を支持したい。

同構想は、外環道千葉県区間開通により、時間距離が短縮された「柏エリア」と「かずさエリア」 及び「成田エリア」で形成される三角形と、その内側に位置する「湾岸エリア」が連携して、先端・成 長産業の集積を目指すものである。呼称としては、「新産業三角構想」に対して「千葉イノベーショ ン・トライアングル」と言うこともできる。 日本版シリコンバレーでは、AIなどデジタル技術、ロボット技術のほか、感染症、健康、医療、福祉関連の知見・事業の集積を目指すとともに、東京オリンピック・パラリンピックのレガシーとしてのスポーツ関連なども、地域の強み・特徴として育成していく。また、京葉臨海コンビナート立地企業は、持続可能な社会の構築や高付加価値化の中核を担うことが期待される。

図表 199 日本版シリコンバレーのイメージ(左)と県内イノベーション拠点(右)(再掲)



■連携が期待される県内イノベーション拠点

柏エリア

東京大学柏キャンパス、千葉大学柏の葉キャンパス、東京理科大学野田キャンパス 産業技術総合研究所柏ヤンター

国立がんセンター

東葛テクノプラザ

柏の葉オープンイノベーションラボ「KOIL」

湾岸エリア

京葉食品コンビナート

千葉市幕張新都心・国家戦略特区(ドローン宅配、自動運転モビリティの実証実験)

千葉大学、千葉工業大学(未来ロボット技術研究センターFuro)

量子科学技術研究開発機構(QST病院)

幕張メッセ(国際会議場)

京葉臨海コンビナート(石油・科学・鉄鋼・火力発電・ガス等)

かずさエリア

かずさアカデミアパーク

かずさインキュベーションセンター

かずさDNA研究所

NITEバイオテクノロジーセンター

かずさバイオ共同研究開発センター

木更津市・ポルシェエクスペリエンスセンター(2021年開業予定の試乗体験施設)

成田エリア

成田国際空港

成田市・国家戦略特区(国際医療学園都市構想、エアポート都市構想)

国際医療福祉大学成田キャンパス(医学部、成田看護学部、成田保健医療学部)

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

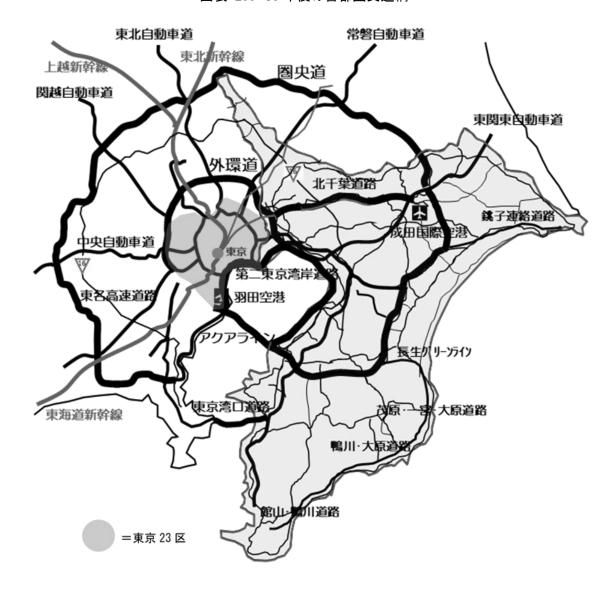
(2)日本版シリコンバレー形成のために求められる取組

①交通インフラの拡充

イノベーションの創出に向け、地域内で技術や情報の交流を行い、ベンチャー企業が都心のベンチャーキャピタルとスムーズに往来するためには、交通インフラがさらに整備され、人がストレスなく移動できることが必要となる。柏・湾岸・かずさ・成田の4エリア間は、道路・鉄道網の整備により、交通利便性が向上したが、まだ十分とは言えないだろう。

アフターコロナの働き方改革によって通勤・通学ニーズが一部減少するが、湾岸部を通る地下 鉄東西線とJR総武線の足許の混雑率は、ともに「体がふれあい相当圧迫感がある」とされる 200% 程度となっており、混雑緩和ニーズは高い。また、県内の道路は、渋滞損失時間¹が全国でワースト7位であり、なかでも混雑の激しい船橋市~千葉市(美浜区)間の渋滞損失時間は千葉県平均の3倍を超えている。道路交通量はEC取引の拡大等によって引き続き増加が見込まれている。

具体的には、鉄道では、羽田空港アクセス線(臨海部ルート)、京葉線・りんかい線の相互直通 運転の整備や東京湾大環状線の検討、道路では第2東京湾岸道路や北千葉道路、千葉柏道路 などの整備が求められる。



図表 200 30年後の首都圏交通網

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

出量増加にもつながることから、渋滞の緩和は早急に解決が求められる本県の主要課題である。

¹ 渋滞損失時間:本来、有効に使えたはずなのに、渋滞によって失われた時間。千葉県の道路渋滞損失時間は40.5 千人時間/年・km(国土交通省資料)、で、最も渋滞の少ない岩手県(6.0 千人時間/年・km)の約7倍となっている。渋滞損失時間の増大は、経済活動を阻害するのに加え、温室効果ガスの排

②産学官連携の強化

地域における研究開発の競争力を高めるためには、新技術の研究開発や新事業の創出を目的 として行う大学などの教育機関・研究機関と民間企業、行政が連携する産学官連携の取り組みを 強化することが求められる。

千葉県では、15 年度に始まった、大学が地方公共団体や企業等と協働する「地(知)の拠点大学による地方創生推進事業(COC+)²」が継続して取り組まれている。

産・学・官の間のコミュニケーション不足を補う役割を担うのは、やはり官であろう。大学等もオープンフォーラムや学会等で企業へ発信活動を進めているが、企業にとってより身近なのは、地元の市町村である。しかしながら現状は、市町村には産学官連携を担当する部署は決まっていない場合が多く、推進のための施策・事業・取り組みがない自治体は多い。

公益財団法人千葉県産業振興センターが運営する「ちば新事業創出ネットワーク」には、約 600 の企業・団体等が参加している。同センターではセミナー・交流会等の開催やコーディネーターによるマッチング等のサポートなどを行っており、一定の成果を挙げている。日本版シリコンバレーの形成に向けては、千葉銀行グループが本構想の実現に向けて、関係者を集めた「勉強会」を 20 年度中に開始するため、産・学・官が積極的に参加してほしい。

図表 201 ちば新事業創出ネットワークの協力・連携機関

大学等	千葉大学、東京大学、千葉工業大学、東京理科大学、日本大学、 東邦大学、東京電機大学、東京情報大学、千葉科学大学、 帝京平成大学、木更津工業高等専門学校
研究·支援機関	千葉県産業支援技術研究所、千葉県農林総合研究センター、 千葉県畜産総合センター、千葉県水産総合研究センター、 千葉県環境研究センター、千葉県知的所有権センター、 かずさDNA研究所

出所:ちば新事業創出ネットワークホームページ

③企業誘致の推進

i)企業を受け入れる産業用地の確保

シリコンバレーでは、地域が内包する先進的な技術やそれを活用して生み出されたビジネスモデルに域外から先端企業の進出が相次ぎ、イノベーションに拍車がかかった。日本版シリコンバレーにおいて成果を挙げるためには、産業用地を確保し、地域に内在するテクノロジーに新たな価値を付加する企業や研究機関等を受け入れる体制を作り上げることが必要である。

² 地(知)の拠点大学による地方創生推進事業: 文部科学省の事業で、大学が地方公共団体や企業等と協働して、学生にとって魅力ある就職先の創出を図るとともに、その地域が求める人材を養成するために必要な教育カリキュラムの改革を断行する大学の取り組みを支援することで、地方創生の中心となる「ひと」の地方への集積を目的とする。千葉大学の COC+の実績(産業振興分野の一部):「水耕ソーラーシェアリング」、「リソル生命の森健康寿命延伸まちづくり」、「東総地域の海風を最大限に活かした大規模洋上風力エネルギー産業の促進」等。

前述のとおり、県内では、分譲できる工業団地が不足していたこともあって、企業誘致の機会を 逸してきた可能性が高い。近年整備した、袖ケ浦市と茂原市の工業団地も分譲開始から時を置か ずして完売となった。圏央道をはじめとした交通インフラの整備が進むにつれて、上記4地域はも ちろんのこと、県内内陸部でも企業誘致の可能性が広がっていることを再評価する時期がきている。 また、京葉臨海コンビナート内の敷地の多くは民有地で企業誘致は難しいが、18 年に、大阪ガス(株)が旭化成(株)千葉工場(袖ケ浦市)内に、国内最大級のバイオマス発電所を建設すること で合意してブレイクスルーが発生した。同コンビナートでは今後、事業規模縮小に伴い遊休地が 増えることが予想されており、その有効活用が期待されている。

ii) 外資系企業の誘致

技術・知見の有機的結合を通じたイノベーションのためには、外資系企業の誘致も望ましい。19年の外資系企業の立地件数をみると、東京圏では東京都が2,428社で圧倒的に多く、次いで神奈川県の302社となっている。千葉県は44社と東京、神奈川に大きく水を開けられているのに加え、埼玉県にも肉薄されているのが実情だ(図表202)。

しかしながら本県は、外資系企業を誘致するうえで、他県と比べて優位な条件が多い。まず、東京という巨大マーケットに隣接しつつ、空の玄関ロ・成田空港を擁しているのは、他県にはない強力な武器である。特に幕張新都心は成田と東京のほぼ中間にあり、双方へのアクセスが抜群である。オフィス賃料も東京、横浜に比べればはるかに安い。職住近接で、家賃相場も相対的に低い。

千葉県は、進出を検討している外資系企業のためのワンストップサービスセンターとして「ちば投資サポートセンター」を設置しているほか、オフィス等の賃料を補助する制度もある。しかし、外資系企業の立地件数をみれば競争優位を活かせておらず、これまでの取り組みの課題を明らかにしたうえで、外資系企業誘致の戦略を再構築することが求められる。

図表 202 外資系企業の立地件数(各年とも3月時点)

(単位:社)

	04年	12年	19年	04年比(%)
千葉県	52	50	44	▲ 15.4
東京都	2,528	2,331	2,428	▲ 4.0
神奈川県	282	277	302	7.1
埼玉県	32	33	40	25.0
茨城県	16	11	12	▲ 25.0
全国	3,383	3,086	3,224	▲ 4.7

出所:東洋経済新報社「外資系企業総覧」

iii) 特区の活用

規制緩和がイノベーションの促進に貢献することは、官民各方面で指摘されており、政府においては特区を設けて規制緩和を行い、革新的技術の創出や成功事例の水平展開等により、日本の競争力向上や社会課題の解決を目指している。また、従来の特区制度では、実証実験が可能なス

キームが不足していたことから、18年には、企業が提案する実証実験をめぐる規制を期間限定で 凍結する「新技術等実証制度(プロジェクト型サンドボックス)」も導入した。

千葉県では、柏市が総合特区、千葉市・成田市が国家戦略特区に認定されて、それぞれ、介護施設の開設要件の緩和、自動運転モビリティの実証実験、医学部の誘致などの規制緩和や事業を行っている。

イノベーションの促進に向けては、こうした特区の活用が有効である。特区では、行政が研究機関や大学、民間企業など成長分野の開拓に意欲を持つ主体と連携して事業を進めるのに加え、特区の成果が上がってくるにつれて、関連する企業等の集積が期待されるため、地域のイノベーション・ポテンシャルの厚みも増す。

イノベーションは、世界レベルでの競争下にある。医薬品の承認プロセスは米国が先行しており、 米国モデルを取り入れた中国の製薬業界は急成長している。また、シンガポールでは、17年に道 路交通法を改正し、公道での無人運転の実証実験を認め、19年には技術の進歩に応じて規制内 容を柔軟に変更する方針も打ち出している。

新型コロナウイルス感染拡大は、働き方や事業モデルの常識を一変させた。ニューノーマル(新常態)への移行を官民が痛感している今は、規制改革の好機と言えよう。国際間競争、地域間競争が激しくなるなか、県内で日本版シリコンバレーを形成するには、産学官連携の下、スピード感を持って特区活用による規制緩和等を推進することが求められる。

④ MICE施設の整備

米国のシリコンバレーでは、スタートアップから大手まで多くの企業や大学・研究機関等が出展・ 参加する見本市や展示会、コンテスト、シンポジウム等が頻繁に開催されており、そうした場には、 「金の卵」を探しに米国内外から投資家が集まり、産官学金の交流が活発に行われている。

千葉県には、MICE施設として、幕張新都心に幕張メッセやホテルの集積があり、木更津にもかずさアカデミアホールやホテル、カンファレンス拠点(かずさアーク)があるが、残る2地域(柏エリア、成田エリア)にもMICE施設が整備されることが望ましい。

4. 千葉・神奈川の非湾岸部及び埼玉の将来展望

(1)千葉県非湾岸部

- ・千葉県の非湾岸部は、柏市のイノベーション拠点、成田市の特区のほか、南房総の雄大な自然や農水産業、整備が進むCCRC³等が強み・ブランド力となっており、ビジネス(テレワーク、サテライトオフィス)、観光、食、歴史・文化、多世代居住のポテンシャルが高い。
- ・将来は、柏市・成田市が研究開発や新産業の拠点としての成長が期待されるほか、成田空港がある立地を生かしたMICE・IRの整備検討、農水産業の6次産業化、観光、CCRC、空き公

³ CCRC: Continuing Care Retirement Community の略で、都市部の中高年齢者に元気なうちから地方へ移り住んでもらい、生涯にわたって活躍できる場を提供するほか、安心・安全な医療・介護環境の整備とともに子育て世帯の雇用も確保し、多世代の交流を図る街づくりを目指すもの。

共施設等を活用したサテライトオフィスの整備などが期待される(「5.千葉県内5地域別の地方 創生の方向性」に詳述)。

- ・サテライトオフィスについては、これまで都心主要駅の近くに設置した「都心型」が主流で、外出 先から会社に戻らずに作業でき、効率的な働き方を実現できることが魅力となっていた。しかし、 新型コロナウイルス感染拡大により移動が制限されるなか、郊外住宅地の駅前などに立地する 「郊外型」のサテライトオフィスの需要が高まっており、千葉県の非湾岸部はその受け皿として有 望なエリアである。
- ・そうしたポテンシャルを発揮するために必要な交通インフラとしては、工事中の圏央道(松尾横芝〜大栄間)や成田空港機能強化のほか、館山から茂原までを結ぶ館山・鴨川道路〜鴨川・大原道路〜長生グリーンライン、銚子連絡道がある。

(2)神奈川県非湾岸部

- ・神奈川県の非湾岸部は、相模原のロボット・航空宇宙産業や湘南の製薬開発等の産業集積、インバウンドにも人気の高い箱根や鎌倉、湘南の観光等が強み・ブランド力となっており、千葉県と同様に、ビジネス(テレワーク、サテライトオフィス)、観光、CCRC、食、歴史・文化、多世代居住のポテンシャルが高い。
- ・将来は、県内全域が国家戦略特区に認定されている下で、研究開発や新産業の拠点としての 一段の成長が期待されるほか、横浜市のIR誘致や羽田空港へのアクセスを活かしたまちづくり、 農水産業の6次産業化、観光、サテライトオフィスの整備等が期待される。
- ・ポテンシャルを発揮するために必要な交通インフラとしては、圏央道(栄IC・JCT~藤沢IC間、戸塚IC~釜利谷JCT間)やリニア中央新幹線(相模原市に新駅設置)、相鉄・東急直通線等がある。

(3)埼玉県

- ・埼玉県は、自動車等加工組立産業や食品・医薬品製造業などの産業集積、交通の要衝である 大宮エリアのオフィス集積、川越や秩父といった観光地が、強み・ブランド力となっており、金融、 ビジネス、生産、商業、観光、農漁業、文化、居住のポテンシャルが高い。
- ・将来は、千葉県で同様に、居住・文化、金融、ビジネス(オフィス)、商業、生産など、多様な首都機能を担うことが期待される。DXやAI、IoTなどへの対応についても同様である。千葉県と同様に南北の経済格差が大きい中で、県南部では首都機能を分担することが期待され、県北部では、農業の6次産業化や観光振興、CCRC構想の推進、物流施設の充実等により、発展していくことが期待される。
- ・その際、整備が期待される交通インフラとしては、大宮エリアと圏央道を結ぶ新大宮上尾道路 等がある。

5. 千葉県内 5 地域別の地方創生の方向性

最後に、千葉県内5地域別に、第2章で分析した各種の統計データや、第1章及び第4章で整理した交通インフラの整備状況及び今後の整備計画、第3章で確認した企業動向、地域特性等を踏まえ、各地域の地方創生の方向性を展望する。

図表 203 千葉県内5地域別の課題、地方創生の方向性、活用が期待される交通インフラ(再掲)

地域	課題	地方創生の方向性	活用が期待される 交通インフラ
	 ●東京一極集中の是正、湾岸首	●首都機能分担の受け皿づくり	I●第2東京湾岸道路
東京湾岸	都機能の強化	●幕張新都心の都市機能強化	●羽田空港アクセス線(臨海部 ルート)
地域	●中心市街地の活性化	●駅前再開発事業の推進、駅前 の多機能化	●京葉線・りんかい線相互直通 運転 ●東京湾大環状線
	●医療・介護需要の急激な増大	●医療・介護体制の整備	●東京湾内クルーズ船運航(幕 張新都心~舞浜~横浜等)
京葉工業 地帯	●京葉工業地帯の再活性化	●製造業のマザー工場化·高付加価値化	
	●産業用地の不足、企業進出 ニーズの高まり	●産業用地確保、企業誘致推進	●東京湾アクアライン拡幅●東京湾大環状線
アクアライン ・圏央道 沿線地域	●東京湾アクアライン接岸地の活 力維持・向上	●アクアラインの料金引き下げ恒 久化、東京湾大環状線・長生グ	●東京湾口道路 ●長生グリーンライン ●圏央道(松尾横芝〜大栄間)
	●圏央道開通効果の周辺地域へ の浸透	リーンラインの整備	
	●学術研究機関との連携、ベン チャー育成施設の活用	●ベンチャー企業育成及びイノ ベーション創出の推進	
常磐•TX	●一般道から高規格道路への速 達性向上	●千葉柏道路整備による一般道 の渋滞緩和	●千葉柏道路 ●東京8号線延伸(野田市駅~ 押上駅間)
沿線地域	●中心市街地の活性化	●駅前再開発事業の推進、駅前 の多機能化	●東京11号線延伸(松戸駅~ 四ツ木駅間)
	●医療・介護需要の急激な増大	●医療・介護体制の整備	
	●空港間競争の激化、観光立国 実現への寄与	●成田空港の競争力強化(機能 強化、アクセス利便性向上)	●成田空港機能強化(B滑走路
成田空港 周辺	●空港周辺地域の均衡ある発展	●空港機能強化等に伴う地域経 済の振興	延伸、C滑走路新設) ●圏央道(松尾横芝~大栄間) ●北千葉道路(成田市押畑~
•印旛地域	●大学医学部・病院の新規立地 を活用したまちづくり	●国際医療学園都市構想の推進	大山間、市川市~鎌ケ谷市間) ●圏央道~空港間高規格道路 ●都心直結線
	●千葉ニュータウンのさらなる発展	●北千葉道路整備による千葉 ニュータウンの魅力向上	●羽田・成田リニア新線
	●長期的な人口減少·高齢化へ の対応	●日本版CCRC構想の推進	
銚子・ 九十九里・ 南房総 地域	●1次産業の低迷(担い手不足、 収益悪化)	●1次産業の活性化(法人化・大 規模化、6次産業化、販路拡大)	●銚子連絡道路 ●長生グリーンライン
	●地域資源(自然環境、観光資源、空き公共施設等)の活用	●観光産業の再生及び空き公共 施設の活用	●館山·鴨川道路 ●鴨川·大原道路
	●圏央道·富津館山道路等の開 通効果の周辺地域への浸透	●圏央道·富津館山道路等への 連絡道路の整備	

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

図表 204 千葉県内5地域別の地方創生の方向性

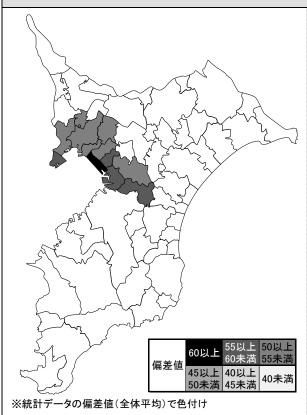
常磐·TX沿線地域 成田空港周辺·印旛地域 ◇ベンチャー企業育成及びイノベーション創出の推進 ◇成田空港の競争力強化 ◇千葉柏道路整備による一般道の渋滞緩和 ◇空港機能強化等に伴う地域経済の振興 ◇駅前再開発事業の推進・駅前の多機能化 ◇国際医療学園都市構想の推進 ◇医療・介護体制の整備 ◇北千葉道路整備による千葉ニュータウンの魅力向上 東京湾岸地域 ◇首都機能分担の受け皿づくり ◇幕張新都心の都市機能強化・ 日本版シリコンバレーの中核拠点 ◇千葉駅前再開発の推進・駅前の多機能化 ◇医療・介護体制の整備 アクアライン・圏央道沿線地域 ◇湾岸部における製造業のマザー工場化・ 高付加価値化·新産業育成拠点化 ◇産業用地確保、企業誘致推進 ◇アクアラインの料金引き下げ恒久化、 東京湾大環状線・長生グリーンラインの整備 銚子·九十九里·南房総地域 ◇日本版CCRC構想の推進 ◇1次産業の活性化 ◇新たな観光需要への対応、空き公共施設の活用

●東京湾岸地域 (7市)	千葉市、市川市、船橋市、習志野市、八千代市、浦安市、鎌ケ谷市
●アクアライン・圏央道沿線地域 (8市2町)	木更津市、茂原市、東金市、市原市、君津市、富津市、袖ケ浦市、 大網白里市、長柄町、長南町
●常磐・つくばエクスプレス沿線地域 (5市)	松戸市、野田市、柏市、流山市、我孫子市
●成田空港周辺·印旛地域 (8市6町)	成田市、佐倉市、四街道市、八街市、印西市、白井市、富里市、山武市、酒々井町、栄町、神崎町、多古町、芝山町、横芝光町
●銚子・九十九里・南房総地域 (9市8町1村)	銚子市、館山市、旭市、勝浦市、鴨川市、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

◇圏央道や富津館山道路等への連絡道路の整備

(1)東京湾岸地域

構成自治体



●東京湾岸地域 (7市)	千葉市、市川市、船橋市、習 志野市、八千代市、浦安市、 鎌ケ谷市
●アクアライン・ 圏央道沿線地域 (8市2町)	木更津市、茂原市、東金市、 市原市、君津市、富津市、袖 ケ浦市、大網白里市、長柄 町、長南町
●常磐·TX沿線地域 (5市)	松戸市、野田市、柏市、流山市、我孫子市
●成田空港周辺·印旛 地域 (8市6町)	成田市、佐倉市、四街道市、八街市、印西市、白井市、富里市、山武市、酒々井町、栄町、神崎町、多古町、芝山町、横芝光町
●東京湾岸地域 (7市) ●アクアライン・ 圏央道沿線地域 (8市2町) ●常磐・TX沿線地域 (5市) ●成田空港周辺・印旛地域 (8市6町) ●銚子・九十九里・ 南房総地域 (9市8町1村)	銚子市、館山市、旭市、勝浦市、鴨川市、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

統計データの偏差値

市区町村	全体 平均	人口	地方税	新設住 宅着工 戸数	地価	事業所 数	従業者 数	製造品 出荷額 等	小売業 商品 販売額	卸売業 商品 販売額	観光 入込 客数
千葉市中央区	55.4	60.7	59.1	58.7	53.8	54.8	55.2	57.5	51.0	47.8	47.6
千葉市花見川区	51.8	48.3	59.1	58.7	51.8	51.7	48.3	51.8	47.5	48.8	47.6
千葉市稲毛区	55.0	55.3	59.1	58.7	54.9	53.5	62.1	54.8	50.5	46.0	47.6
千葉市若葉区	52.4	49.1	59.1	58.7	49.3	57.5	55.4	54.6	46.9	41.3	47.6
千葉市緑区	59.4	60.9	59.1	58.7	51.0	71.9	67.8	67.7	50.3	47.1	47.6
千葉市美浜区	60.0	52.4	59.1	58.7	51.1	81.1	67.8	55.1	58.9	55.4	47.6
市川市	51.5	54.0	59.1	49.3	59.0	44.7	49.3	52.3	49.0	47.2	48.4
船橋市	53.5	57.9	58.3	48.2	55.4	54.6	57.2	50.4	50.6	48.7	47.0
習志野市	54.6	55.8	59.7	58.9	56.0	55.7	55.6	54.8	45.4	49.2	46.4
八千代市	54.5	56.7	58.7	59.7	51.2	55.3	57.2	54.9	47.9	49.4	47.1
鎌ケ谷市	52.1	53.3	58.3	45.8	49.0	53.0	53.9	52.7	47.5	55.4	49.6
浦安市	56.9	59.0	58.6	51.8	58.6	72.6	56.9	51.9	54.3	47.9	48.6
地域平均	54.8	55.3	58.9	55.5	53.4	58.9	57.2	54.9	50.0	48.7	47.7
5地域内順位	1位	2位	1位	1位	1位	1位	1位	1位	2位	4位	4位

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

地域の特性

●統計データ

- ・東京湾岸地域の統計データの偏差値をみると、10 項目中、地方税、新設住宅着工戸数、地 価、事業所数、従業者数、製造品出荷額等の6項目が1位で、全体平均も1位となっている。
- ・政令指定都市である千葉市に加え、中核市である船橋市を擁し、15年の人口は271万人と5地域で最も多いが、同時に高齢者数も5地域中最も多い。

●まちづくりの経緯

・県都千葉市や幕張新都心、京葉臨海コンビナート、東京ディズニーリゾートなどを擁し、業務都市、産業都市、リゾート都市など、多様な顔を持つ地域として千葉県を牽引してきた。

●ポテンシャル・課題

- ・近年は、主要駅の駅前再開発が盛んである。大型商業施設の跡地に高層マンションが建設されることが多く、郊外から移り住む人が形成するコンパクトシティ化が進展している。
- ・急増する高齢者の医療・介護需要に応える態勢の整備のほか、京葉臨海コンビナートの再活性化と日本版シリコンバレー構想の実現、観光客一極集中(東京ディズニーリゾート)の是正・回遊性向上、MICE(幕張メッセ)機能の一段の活用などが課題である。
- ・千葉市では、旅客船桟橋の整備など海辺の活性化が進められているほか、幕張メッセでは、 東京オリンピック・パラリンピックで計7競技が開催される。

●交通インフラ整備計画

・今後の交通インフラの整備計画・構想としては、臨海部において、第2東京湾岸道路や羽田空港アクセス線、京葉線・りんかい線相互直通運転、東京湾大環状線、東京湾内クルーズ船等がある。

地方創生の方向性

♦ 首都機能分担の受け皿づくり

臨海部の交通インフラ整備の計画・構想が実現すると、首都圏の中核のイメージが「東京都」から「道路、鉄道の環状線を中心とした東京・千葉・神奈川地域」に変貌する。千葉県の東京湾岸地域は、これまでに構築した都市機能や産業基盤を活かしながら、東京、神奈川とともに首都機能(居住、金融、オフィス、商業、生産等)を分担する受け皿をつくることにより、一体化した発展を目指すことが求められる。

◆ 幕張新都心の都市機能強化・日本版シリコンバレー構想の中核拠点

幕張新都心は、京葉線の機能強化の下で、ビジネスや新産業育成・インキュベーション拠点、産学官連携拠点などの機能を担うことが期待される。

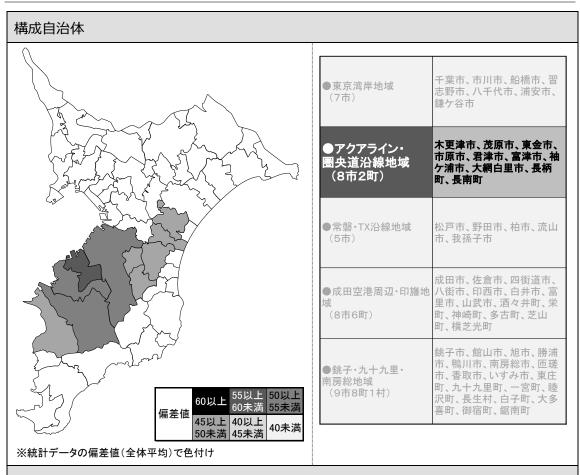
◆ 千葉駅前再開発事業の推進・駅前の多機能化

進行している千葉駅前再開発事業を着実に推進し、都市の価値を高めていく必要がある。 その際、EC取引の拡大や、少子化やアフターコロナの公共交通機関利用者の減少など、「駅前」を取り巻く環境変化をとらえ、地域のニーズに対応しながら駅前の多機能化(居住・商業・医療・福祉・保育等)を進めることが求められる。

◆ 医療・介護体制の整備

高齢者が急増する東京湾岸地域においては、医療・介護面の態勢整備を積極的に進めることで、全国の先進事例になりたい。

(2)アクアライン・圏央道沿線地域



統計データの偏差値

市区町村	全体 平均	人口	地方税	新設住 宅着工 戸数	地価	事業所数	従業者 数	製造品 出荷額 等	小売業 商品 販売額	卸売業 商品 販売額	観光 入込 客数
木更津市	54.8	56.2	59.4	56.6	54.1	58.9	57.0	39.9	64.4	46.4	52.9
茂原市	45.9	45.1	54.7	48.4	43.0	44.8	40.4	41.6	48.1	47.0	47.6
東金市	49.5	46.9	55.2	41.7	43.2	60.7	57.3	42.4	50.2	48.0	51.9
市原市	52.0	47.4	53.8	55.3	51.8	55.0	47.8	55.9	51.1	49.7	47.7
君津市	51.2	43.4	55.0	52.3	59.6	49.2	47.5	54.1	51.1	48.6	49.5
富津市	48.3	39.5	50.7	57.9	43.7	40.3	49.1	62.0	41.8	49.3	46.3
袖ケ浦市	57.1	53.9	53.2	76.5	50.6	62.2	59.8	56.5	51.5	49.2	49.0
大網白里市	46.3	49.0	38.1	45.8	45.7	49.5	43.4	45.1	48.6	51.6	46.5
長柄町	45.4	37.3	36.6	37.7	45.7	57.6	57.2	45.6			48.5
長南町	49.8	33.5	33.4	58.6	44.3	44.8	42.7	48.3	40.0	102.3	48.0
地域平均	50.0	45.2	49.0	53.1	48.2	52.3	50.2	49.1	49.7	54.7	48.8
5地域内順位	4位	4位	3位	3位	3位	4位	4位	4位	3位	1位	3位

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

・統計データ

・アクアライン・圏央道沿線地域の統計データの偏差値をみると、全体平均は、臨海部の市原市、袖ケ浦市、木更津市、君津市が50を超えている一方、富津市と内陸部の茂原市、東金市、大網白里市、長柄町、長南町は50を下回っており、二極化の傾向がみられる。

●まちづくりの経緯

・アクアライン・圏央道沿線地域は、京葉臨海コンビナートやかずさアカデミアパーク、内陸工業団地を有し、産業都市として発展してきた。

●ポテンシャル・課題

- ・東京湾アクアラインの通行料800円化は、木更津市や袖ケ浦市などの接岸都市に商業施設開発と人口増加をもたらすと同時に、南房総観光に新たな玄関口を設置することになった。対岸との道路アクセスが順便化されたことで、17年に分譲が始まった袖ケ浦市と茂原市の工業団地も既に完売した。
- ・工業団地が予想以上の売行きだったことで、産業用地が不足している。また、この地域の偏差値の2極化は、アクアライン効果が中房総まで行き届いていないことに起因しているため、圏央道を予定通り24年度に開通させることが必須。

●交通インフラ整備計画

・今後の交通インフラの整備計画・構想としては、まず、圏央道(松尾横芝〜大栄間)の開通。その後、東京湾アクアライン拡幅、東京湾大環状線、東京湾口道路、長生グリーンラインの整備を順次進めることで、当地域が湾岸首都地域に組み込まれていくことが期待される。

地方創生の方向性

◇ 沿岸部における製造業のマザー工場化・高付加価値化・新産業育成拠点化

沿岸に立地する素材型産業では、14 年度頃から、老朽化設備の更新見送りや海外生産比率の引き上げが相次いで表明された。実際に当地の鉄鋼・化学・石油などの生産量は中長期的に減少基調を辿っている。

そうしたなか、各企業では、マザー工場化や研究開発施設への転用を進めており、一定の成果を挙げているが、生産量の反転や画期的な新製品の開発といった再活性化には至っていない。 行政とも協力して、何とか再活性化の目途をつけたい。

→ 産業用地確保・企業誘致推進

圏央道の松尾横芝〜大栄間が開通すると、沿線地域において企業進出ニーズが高まることが予想される。県と沿線自治体が連携して、不足気味の産業用地を確保していくことが求められる。その際、工業地帯の製造業における設備合理化で生じた遊休スペースを活用するといった工夫も必要であろう。また、新型コロナウイルス感染拡大により、需要が高まっている郊外型サテライトオフィスについては、その整備を支援する取り組みをさらに充実させることが期待される。

◆ アクアラインの料金引き下げ恒久化、東京湾大環状線・長生グリーンラインの整備

アクアライン料金引き下げを恒久化したうえで、拡幅、東京湾大環状線・東京湾口道路の整備を順次進めることにより、これら交通インフラの千葉県側の接岸地であるアクアライン・圏央道沿線地域のより一層の発展が期待できる。また、長生グリーンラインが整備されれば、圏央道の開通効果を地域全体に波及させることが可能となる。

(3)常磐·TX沿線地域

構成自治体 千葉市、市川市、船橋市、習 ●東京湾岸地域 志野市、八千代市、浦安市、 鎌ケ谷市 木更津市、茂原市、東金市、 市原市、君津市、富津市、袖 ケ浦市、大網白里市、長柄 ●アクアライン・ 圏央道沿線地域 (8市2町) 町、長南町 ●常磐・ TX沿線地域 (5市) 松戸市、野田市、柏市、流山 市、我孫子市 成田市、佐倉市、四街道市、 八街市、白井市、富 里市、山武市、高々井町、栄 町、神崎町、多古町、芝山 町、横芝光町 ●成田空港周辺・印旛地 (8市6町) 銚子市、館山市、旭市、勝浦 市、鴨川市、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 ●銚子・九十九里・ 南房総地域 55以上 50以上 60未満 55未満 (9市8町1村) 60以上 偏差值 45以上 40以上 50未満 45未満 40未満 ※統計データの偏差値(全体平均)で色付け

統計データの偏差値

市区町村	全体 平均	人口	地方税	新設住 宅着工 戸数	地価	事業所 数	従業者 数	製造品 出荷額 等	小売業 商品 販売額	卸売業 商品 販売額	観光 入込 客数
松戸市	49.4	52.3	55.8	45.0	51.9	46.8	49.2	46.3	48.4	48.3	46.0
野田市	50.8	50.5	57.2	47.8	45.8	51.2	51.1	57.4	45.5	51.0	49.2
柏市	54.4	58.1	58.9	54.4	51.8	62.5	61.8	45.1	47.8	49.0	48.1
流山市	59.7	67.6	64.9	80.2	55.4	55.0	60.3	49.6	57.2	47.1	82.5
我孫子市	47.1	49.4	53.5	44.4	46.3	50.4	43.5	38.7	49.2	48.2	50.3
地域平均	52.3	55.6	58.1	54.4	50.2	53.2	53.2	47.4	49.6	48.8	55.2
5地域内順位	2位	1位	2位	2位	2位	3位	2位	5位	4位	3位	2位

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

●統計データ

・常磐・TX沿線地域の統計データの偏差値をみると、TXや上野東京ラインの開業により利便性が高まった流山市や柏市が牽引する形で地域全体の偏差値を引き上げており、5地域中2位となっている。

●まちづくりの経緯

・当地域は東京のベッドタウンとして発展してきた経緯があるが、TX等の開業により、再び人口流入が加速している(人口の偏差値は県内1位)。

●ポテンシャル・課題

- ・流山市では、流山おおたかの森駅を中心に住宅・商業開発が目覚ましく、柏市では、柏の葉地区で同様に開発が活発化しているのに加え、19年に産総研柏センターが稼働を開始するなど、研究開発機能の集積が県内で最も進展している。東葛テクノプラザや東大ベンチャープラザなど、ベンチャー育成施設も集まっている。
- ・環境未来都市(特区)に選定されている柏市では、エネルギー問題や超高齢化への対応など、今後社会が抱える課題を見据えた新しいまちづくりが、公民学連携により進められている。 同市豊四季団地では、地域包括ケアシステムを具現化した先進的な取り組みがみられる。
- ・柏・松戸の両駅前において、百貨店撤退後の中心市街地活性化が模索されている一方、セブンパークアリオ柏やテラスモール松戸といった郊外型の大型商業施設も開業している。

●交通インフラ整備計画

・今後の交通インフラの整備計画・構想としては、千葉柏道路、東京8号線の延伸(野田市駅~押上駅間)、東京 11 号線の延伸(松戸駅~四ツ木駅間)がある。

地方創生の方向性

◆ ベンチャー企業育成及びイノベーション創出の推進

高度な研究開発施設や大学、インキュベーション施設が数多く立地していることから、その集積を日本版シリコンバレー構想の推進エンジンとして位置付けて、3拠点と連携しつつ、ベンチャー企業の育成・強化や公民学連携によるイノベーションの創出を推進することが期待される。

◆ 千葉柏道路整備による一般道の渋滞緩和

常磐・TX沿線地域は、外環道(高谷〜三郷南間)の開通により、東西の交通利便性が高まったものの、南北を結ぶ国道 16 号等の一般道の渋滞が激しいため、千葉柏道路の整備が期待される。柏の葉地区に集積するイノベーション機能を核にした国際交流都市の形成には、成田空港や都心、つくば研究学園都市等との交流の円滑化が不可欠であり、一層の交通利便性向上への期待が大きい。

♦ 駅前再開発事業の推進・駅前の多機能化

百貨店が撤退したJR柏駅周辺では、居住機能の拡大に主眼を置きながら、商業・医療・福祉・保育など様々な機能を集めた生活利便性の高いまちづくりが計画されているが、これを着実に推進することにより、中心市街地の再生を図ることが可能。

◆ 医療・介護体制の整備

高度経済成長期に東京のベッドタウンとして住宅開発が進んだ地域では、建物の老朽化と住民の高齢化が著しいことから、豊四季団地(柏市)や常盤平団地(松戸市)における高齢化対策の先進事例を全国に水平展開したい。

(4)成田空港周辺・印旛地域

構成自治体 千葉市、市川市、船橋市、習 ●東京湾岸地域 志野市、八千代市、浦安市、 (7市) 鎌ケ谷市 木更津市、茂原市、東金市、 市原市、君津市、富津市、袖 ケ浦市、大網白里市、長柄 ●アクアライン・ 圏央道沿線地域 (8市2町) 町、長南町 ●常磐·TX沿線地域 松戸市、野田市、柏市、流山 (5市) 市、我孫子市 成田市、佐倉市、四街道市、 八街市、印西市、白井市、富 里市、山武市、酒々井町、栄 町、神崎町、多古町、芝山 町、横芝光町 ●成田空港周辺· 印旛地域 (8市6町) 銚子市、館山市、旭市、勝浦 市、鴨川市、南房総市、匝瑳 ●銚子·九十九里· 南房総地域 市、香取市、いすみ市、東庄町、九十九里町、一宮町、陸 東京町、長春町、大多 60以上 55以上 50以上 60未満 55未満 (9市8町1村) 偏差値 喜町、御宿町、鋸南町 45以上 40以上 40未満 50未満 45未満 ※統計データの偏差値(全体平均)で色付け

統計データの偏差値

市区町村	全体 平均	人口	地方税	新設住 宅着工 戸数	地価	事業所 数	従業者 数	製造品 出荷額 等	小売業 商品 販売額	卸売業 商品 販売額	観光 入込 客数
成田市	53.8	56.2	53.8	49.0	60.6	58.4	44.1	52.0	59.4	50.4	48.3
佐倉市	50.4	48.8	54.9	43.6	46.7	56.9	58.2	46.8	48.3	49.6	50.0
四街道市	58.0	56.9	56.0	55.3	47.9	61.4	61.4	81.8	53.4	47.6	61.3
八街市	46.5	42.9	55.5	39.0	47.0	46.8	45.6	51.7	44.0	46.2	55.3
印西市	63.5	66.0	53.3	68.4	51.4	67.0	79.1	73.8	51.3	60.9	48.1
白井市	54.9	60.5	57.2	47.0	45.3	73.2	52.8	60.3	50.8	46.7	48.5
富里市	50.3	48.2	56.3	54.4	50.7	45.4	46.3	46.0	51.4	54.0	46.9
山武市	43.7	38.2	34.1	41.2	45.6	43.1	41.6	47.3	40.7	61.8	47.0
酒々井町	57.3	48.6	41.7	40.5	47.1	77.3	72.9	52.2	79.1	56.6	176.3
栄町	40.8	37.8	36.8	44.9	43.0	35.5	36.2	39.0	46.2	47.3	47.2
神崎町	45.2	40.9	35.5	59.5	41.6	44.9	41.4	51.8	44.0	47.0	102.4
多古町	49.6	37.9	37.8	75.6	46.1	45.2	47.6	63.4	40.6	52.0	50.1
芝山町	49.8	39.3	39.9	50.2	46.7	58.5	58.6	45.0	65.3	44.4	49.0
横芝光町	41.2	40.1	34.1	44.0	44.5	33.6	38.7	51.2	38.5	46.3	46.1
地域平均	50.4	47.3	46.2	50.9	47.4	53.4	51.7	54.4	50.9	50.8	62.6
5地域内順位	3位	3位	4位	4位	4位	2位	3位	2位	1位	2位	1位

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

●統計データ

- ・成田空港周辺・印旛地域の統計データの偏差値(全体平均)をみると、5地域中3位となっているが、交通利便性が高い市や商業施設が立地して賑わいがみられる市町と、それ以外の市町との間で2極化が進んでいる。。
- ・前者では、県内 54 市町村のなかで最も全体平均の偏差値が高い印西市があるほか、酒々井町は東関道酒々井 IC およびアウトレットモールが、神崎町は圏央道神崎 IC および道の駅が整備されたため、観光入込客数等の偏差値が著しく高い。
- ・後者では、山武市や栄町、横芝光町が全体平均の偏差値が 40 台前半と低く、成田空港や交通インフラ整備の効果が十分に浸透していないものとみられる。

●まちづくりの経緯

・同地域のうち、JR総武本線や京成本線、北総線の沿線自治体は、東京のベッドタウンとして人口が急増した地域である。一方、西側の自治体は、1次産業が基幹産業となっている。

●ポテンシャル・課題

・成田市及び周辺自治体は、成田空港を中心に成長を続けてきており、同空港の機能強化や「国際医療学園都市構想」及び「エアポート都市構想」(国家戦略特区)の推進に伴い、さらなる発展が期待されている。

●交通インフラ整備計画

・今後の交通インフラの整備計画・構想としては、圏央道(松尾横芝〜大栄間)や北千葉道路等がある。

地方創生の方向性

◆ 成田空港の競争力強化

感染症はいつかは沈静化する。成田国際空港㈱が、コロナ禍でも成田空港の機能強化を予 定通り28年度に向けて進めることを表明したことは心強い。

◆ 空港機能強化等に伴う地域経済の振興

成田空港の機能強化や特区構想を踏まえ、物流や宿泊等の空港関連産業の振興を図るほか、国際空港があることを活かしたIRの整備検討、1次産業の6次産業化やグリーンツーリズムの推進などが期待される。

◆ 国際医療学園都市構想の推進

成田市では、「国際医療学園都市構想」の下、国際医療福祉大学医学部(17 年開学)と同大学成田病院(20年開業)が立地した。空港の機能強化に合わせて増える約3万人の雇用者の居住受け皿として、新駅(京成成田・空港第二ターミナル駅間)を設置し、新駅と大学病院を結ぶ130 ヘクタールを居住・医療産業集積地として開発する構想が浮上している。

◆ 北千葉道路整備による千葉ニュータウンの魅力向上

千葉ニュータウンは、都心への近接性や商業施設の充実等により、定住人口の流入が続いているのに加え、近年、物流施設やデータセンター、製造業の進出もみられる。成田スカイアクセス線開通により、都心と成田空港を結ぶ千葉ニュータウンは、北千葉道路が開通すれば、道路によるアクセス性も著しく向上する。

(5)銚子・九十九里・南房総地域

構成自治体 千葉市、市川市、船橋市、習 ●東京湾岸地域 志野市、八千代市、浦安市、 (7市) 鎌ケ谷市 木更津市、茂原市、東金市、 市原市、君津市、富津市、袖 ケ浦市、大網白里市、長柄 ●アクアライン・ 圏央道沿線地域 (8市2町) 町、長南町 松戸市、野田市、柏市、流山 ●常磐·TX沿線地域 市、我孫子市 (5市) 成田市、佐倉市、四街道市、 ●成田空港周辺·印旛地 八街市、印西市、白井市、富 里市、山武市、酒々井町、栄 (8市6町) 町、神崎町、多古町、芝山 町、横芝光町 銚子市、館山市、旭市、勝浦市、鴨川市、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 ●銚子·九十九里· 南房総地域 55以上 50以上 60未満 55未満 60以上 偏差値 45以上 40以上 40未満 40未満 (9市8町1村) ※統計データの偏差値(全体平均)で色付け

統計データの偏差値

市区町村	全体 平均	人口	地方税	新設住 宅着工 戸数	地価	事業所 数	従業者 数	製造品 出荷額 等	小売業 商品 販売額	卸売業 商品 販売額	観光 入込 客数
銚子市	43.0	35.4	53.5	34.9	45.8	33.1	36.4	53.1	46.1	48.2	47.4
館山市	45.2	42.9	52.8	54.5	48.2	39.0	39.5	32.9	49.9	46.8	49.0
旭市	49.3	43.6	40.1	52.0	46.9	44.9	52.9	65.5	48.5	49.3	52.8
勝浦市	45.2	35.1	52.0	35.8	45.7	36.1	35.2	70.8	43.4	52.9	46.3
鴨川市	45.5	41.1	53.9	43.8	49.1	39.0	43.1	47.0	43.4	49.5	45.7
南房総市	41.1	36.6	32.5	43.8	46.4	38.3	35.5	47.7	41.3	47.6	47.1
匝瑳市	43.9	38.8	43.0	50.0	48.8	36.8	34.9	50.3	44.2	48.6	46.4
香取市	43.2	38.3	39.8	47.8	44.4	40.0	41.3	43.1	45.5	48.5	47.0
いすみ市	43.4	40.3	34.5	44.8	42.7	37.5	41.4	52.2	47.9	49.5	49.0
東庄町	45.9	37.3	34.3	49.4	42.1	46.3	50.3	62.4	45.3	45.7	47.1
九十九里町	41.3	34.3	34.7	41.2	41.6	39.6	41.8	48.3	44.1	46.0	46.8
一宮町	47.0	50.7	35.2	53.2	46.9	49.0	41.4	54.6	48.4	43.8	50.8
睦沢町	43.6	41.2	33.3	55.1	46.2	49.9	36.9	42.4			48.6
長生村	50.0	46.5	36.5	63.9	43.3	61.0	56.7	55.9	46.7	39.7	46.2
白子町	43.6	37.4	36.2	41.5	42.8	43.8	37.9	41.9	59.4	51.8	47.2
大多喜町	41.4	35.2	33.8	39.5	44.9	38.6	34.9	49.6	44.3	51.6	47.0
御宿町	44.1	41.3	34.9	44.5	43.0	47.0	44.6	59.5	37.3	44.2	45.0
鋸南町	41.8	32.4	33.0	46.2	46.1	34.4	36.7	46.2	51.3	49.7	49.8
地域平均	44.4	39.4	39.7	46.8	45.3	41.9	41.2	51.3	46.3	47.8	47.7
5地域内順位	5位	5位	5位	5位	5位	5位	5位	3位	5位	5位	4位

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

●統計データ

- ・銚子・九十九里・南房総地域の統計データの偏差値(全体平均)をみると、5地域中5位となっている。当地域は、85年から一貫して人口減少が続いており、人口の偏差値が40未満で5位となっているほか、その他の項目も総じて偏差値が低い。
- ・当地域で相対的に偏差値が高い自治体は個別の理由を持つ(長生村:圏央道 IC に近く、物流施設が進出、旭市:旭中央病院を中核とする日本版CCRC(生涯活躍のまち)構想が進展、一宮町:サーフィンを活用したまちおこし(サーフォノミクス))。

●まちづくりの経緯、課題・ポテンシャル

- ・1次産業を基幹産業として発展してきたが、担い手の減少・高齢化や輸入産品との競合、燃料費の高止まりなど、経営環境は厳しさを増している。
- ・また、当地域は豊かな自然環境、観光資源を活かした観光業が盛んであるが、19年の台風被害からの復旧・復興が道半ばの中で、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けている。

●交通インフラ整備計画

・今後の交通インフラの整備計画・構想としては、銚子連絡道路や長生グリーンラインといった圏 央道に接続する道路等がある。

地方創生の方向性

◆ 日本版CCRC構想の推進

銚子・九十九里・南房総地域は、①気候が温暖、②農業・漁業が盛んで食べ物が新鮮かつおいしい、③圏央道等を使って2時間以内で都心に出かけられる、④大規模拠点病院が立地、などCCRCを展開するうえで必要なポテンシャルを有している。CCRCには、医療・福祉スタッフが不可欠であり、都市部に職を求めて若者が流出する動きを抑制する効果が期待できる。当地域では、旭市のほか、御宿町、匝瑳市、鴨川市、長柄町等でCCRCの整備構想がある。

◆ 1次産業の活性化

基幹産業である1次産業の構造改革を急ぐ必要がある。運営主体の法人化や農地の大規模 化による経営効率化とともに、6次産業化やアジアを中心とした海外への販路拡大などにより、 「稼げる農業」を実現したい。

◆ 新たな観光需要への対応、空き公共施設の活用

景勝地や文化・レジャー施設等を線で結ぶ広域観光ルート構築やニューツーリズムへの対応 強化、マイクロツーリズム(地元の観光を楽しみ、地元の観光産業を支えようという取り組み)への 対応が期待される。

また、近年は廃校を利用した道の駅やスポーツツーリズムで集客が好調な施設も出ている。

◆ 圏央道や富津館山道路等への連絡道路の整備

銚子・九十九里・南房総地域は、銚子連絡道路や、館山から茂原までを結ぶ館山・鴨川道路 ~鴨川・大原道路~長生グリーンラインなど、圏央道や富津館山道路等に連絡する道路が整備 されれば、物流の円滑化による地域産業の活性化や、東京都・神奈川県や茨城県方面からの 広域の観光集客が見込まれる。

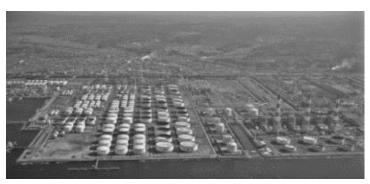
6. 千葉・神奈川・埼玉のポテンシャル例

(1)千葉湾岸部

◆ 千葉湾岸部のポテンシャル①: 京葉工業地帯

図表 205 京葉工業地帯

京葉工業地帯は、石油・化学系のプラントや製鉄所が集積し、県内の製造品出荷額に占めるシェアは約6割に上っている。京葉工業地帯に多い基礎素材型産業は、主力の国内市場が縮小基調にあるほか、世界的な市況に左右されやすい。



出所:千葉県ホームページ

各社は、市況変動に強い体質づくりに向けて、京葉工業地帯の拠点をマザー工場・マザーラボ と位置付け、高付加価値品の開発に注力している。また、AI・IoTを活用してベテラン技術者の技 能をデジタル化することによりプラントを自動化したり、設備の故障を予測して保守・点検スケジュ ールを組むといった取り組みも進めており、生産性向上による国際競争力の強化を目指している。

→ 千葉湾岸部のポテンシャル②:東京湾岸部の里海

横須賀市観音崎と千葉県富津岬を結んだ内側は「江戸前の海」と言われている。全国でも有数の浅海の漁場で、海苔養殖業やアサリ漁業のほか、スズキ、カレイ等の底曳網・まき網漁業が行われており、豊かな「江戸前の海」の千葉県区域は、県内の漁獲量の 15%が生産される重要な漁場となっている。



図表 206 船橋三番瀬の海苔漁場

出所:船橋市ホームページ

◆ 千葉湾岸部のポテンシャル③: 幕張新都心における特区制度の活用

千葉市の幕張新都心では、特区制度を活用したドローンや自動運転モビリティの先端技術の研 究開発が進められている。

具体的には、ドローンを使った宅配や無人・自動運転モデリティのシェアリングサービスの導入 により、「超少子高齢化社会」において高齢者や子育て世帯の負担軽減を図る「ユニバーサル未 来社会」の実現を目指している。



図表 207 ドローン宅配(左)と自動運転モビリティ(右)のイメージ 回遊性の 向上!

出所:千葉市ホームページ

(2)神奈川湾岸部

⇒ 神奈川湾岸部のポテンシャル①:キングスカイフロント(川崎市)における特区制度の活用

キングスカイフロント(KING SKYFRONT)は、川崎市殿町地区(羽田空港の対岸で、橋を建設中) のいすゞ自動車川崎工場跡地を再開発した、ライフサイエンス産業のオープンイノベーション拠点。 国家戦略特区・国際戦略総合特区・特定都市再生緊急整備地域に指定されており、規制緩和・財 政支援・税制支援等の様々な優遇制度を利用できる。

神奈川県がレンタルラボ施設を整備するなど、ベンチャー企業の育成も進めており、当地には 大小合わせて70程度のライフサイエンス企業が進出している。

図表 208 上空からみたキングスカイフロント(左)、同エリアに立地する実験動物中央研究所(右 上)と国立医薬品食品衛生研究所(右下)







出所:川崎市ホームページ

⇒ 神奈川湾岸部のポテンシャル②:横浜IR

横浜市が計画する「横浜IR」は、世界水準のMICE施設、ホテル、エンターテインメント施設や、 最先端のテクノロジーを駆使した未来の街を、臨海部に立地する既存のMICE施設や大型客船ターミナル、観光施設、ホテル等と一体的に整備し、融合することにより、横浜の観光や経済を、革新的に発展させていくことを目指している。

横浜IRの経済波及効果は、建設時に7,500億~1兆2,000億円、その後、毎年6,300億~1兆円に上るとされており、市ではギャンブル依存症や治安悪化など、IRの整備により懸念される事項への対応等を検討しながら、20年代後半の開業を目指して準備を進める方針(横浜市報道発表資料「IRの実現に向けて」)。



図表 209 横浜IRのイメージ

出所:横浜市「横浜IR(統合型リゾート)の方向性(素案)」

⇒ 神奈川湾岸部のポテンシャル③:湘南

「入込観光客調査」をみると、湘南地域(平塚市、鎌倉市、藤沢市、茅ヶ崎市、寒川町、大磯町、二宮町)の観光客数は、04年に4,000万人を超え、18年には5,240万人に達した。湘南海岸や大磯海岸、鎌倉市内の社寺等の観光拠点を有する湘南地域は、県外客やインバウンドにも人気の観光地となっている。県は、海辺の保全や活用に注力しているが、江の島エリアでは、県民への良質なレジャー環境の提供や環境保全等の面において、「㈱湘南なぎさパーク」が存在感を示している。

同社は、神奈川県、藤沢市、小田急電鉄㈱、江ノ島電鉄㈱等のほか、㈱横浜銀行等の金融機関も資本参加して90年に設立された第3セクターで、県立公園内の施設や駐車場、テニスコート、スケートパーク、レンタサイクル、ヨットハウス等の管理・運営などを行う。この地域には安価な温浴施設がなく、海岸沿いのランニングやサイクリングには敷居が高いという声があったことから、16年には、ロッカーやシャワー、カフェを備える「なぎさランニングステーション」も設置された。

湘南における観光・スポーツの振興やブランド力の創出は、民間の知恵や工夫を活かしながら、官民連携により推進されている。

図表 210 湘南海岸公園のサーフビレッジ(左、※)、鵠沼海浜公園のスケートパーク(右)





出所:(株)湘南なぎさパークホームページ

※サーフビレッジには、「なぎさランニングステーション」や多目的ホールがあるほか、 ピーチスポーツの用具貸出等も行っている。

(3)千葉非湾岸部

→ 千葉非湾岸部のポテンシャル①: 柏市における特区制度の活用

柏市の柏の葉キャンパス「公民学連携による自律した都市経営」特区は、「都市経営」、「地域エネルギー」、「地域の健康・介護」の3軸を通じて、エネルギー・地球環境問題や、超高齢社会における医療・介護の問題など、都市が直面している重要課題に対して、大学を中心とする「知」の連携により解決策を構想・提案し、そこから新たな「知」、「産業」、「文化」を生み出す新たなまちづくりの実現を目指している。

図表 211 柏の葉キャンパス「公民学連携による自律した都市経営」特区の将来像



出所:柏市、三井不動産㈱、スマートシティ企画㈱、柏の葉アーバンデザインセンター、TXアントレプレナーパートナーズ「地域活性化総合特区の指定申請書」

◆ 千葉非湾岸部のポテンシャル②: 旭市版CCRC

旭市版CCRCとは、診療圏人口 100 万人を擁する旭中央病院の隣接地 3.6ha に計画されている、同院を核とした医療・介護と農業の連携による新たなまちづくりの構想である。若い子育て世代から高齢者までの多世代が生涯にわたり安心して活躍できるまちを目指し、事業予定者であるイオンタウン(㈱を代表とする民間企業グループと旭市によって計画が進められている。22 年4月のまちびらきを目指して、7月に関係者による基本協定書が調印した。

行政コミュニティ・健康・居住・商業の4つのゾーンから構成され、行政コミュニティゾーンには子どもを中心とした多世代交流ラウンジ、健康ゾーンには旭中央病院と連携したクリニックモール、居住ゾーンには移住者向けと子育て支援住宅及び介護施設の整備・配置がそれぞれ予定されている。生涯活躍のまちの整備により、新たに数百人規模の雇用創出が見込まれるなど、地域経済にもプラス影響を及ぼすことが期待されている。



図表 212 旭市版CCRCの完成イメージ

出所:旭市ホームページ

◆ 千葉非湾岸部のポテンシャル③: 千葉県における6次産業化の取り組み。

農業事業者の収益力を向上させていくうえで欠かせない6次産業化の取り組みは、県内では香取市の農事組合法人「和郷園」がいち早く動き出し、「加工事業」として野菜の冷凍加工やカット加工・パッケージング、「販売事業」として販売先へ一括での販売活動のほか、直売・ネット販売などといった事業を展開してきた。

6次産業化の取り組みは、生鮮品のまま農協を通して市場に販売する農業と異なり、自らが加工・販売といった川下事業を幅広く展開することによって農家の利益率を高めるほか、 契約栽培など農業経営の効率化にもつながるなど「稼げる農業」の1つのモデルと言える。

行政においても、農業従事者の6次産業化を支援する自治体は少なくなく、県内54市町村が策定した地方版総合戦略をみると、事業レベルで支援を盛り込んでいる自治体は29市町に上る。

図表 213 地方版総合戦略のなかで6次産業化を事業レベルで取り上げている県内市町村

	計29市町
市町村名	千葉市、銚子市、館山市、木更津市、茂原市、佐倉市、東金市、 旭市、柏市、勝浦市、市原市、我孫子市、鴨川市、四街道市、 袖ケ浦市、八街市、印西市、匝瑳市、香取市、山武市、大網白里市、栄町、神 崎町、多古町、東庄町、一宮町、長南町、御宿町、鋸南町
主な内容 (一部を 抜粋)	○木更津市 (きさらづアグリフーズく市民農園等で栽培された農産物>のブランド化、新規販路開拓) ○茂原市 (広域連携による地域ブランドの創出、イノシシ等の駆除動物を活用した商品の開発) ○袖ケ浦市 (農家レストランの整備支援、体験農園開設にかかる利用者募集やハード整備にかかる補助の実施) ○山武市 (農商工連携を基軸とした農業の振興、市内産農産物のプロモーションなど) ○栄町 (主要特産品<黒豆・ブルーベリー等>の売上増加、特産物栽培強化支援)

出所:各種資料に基づいて (株)ちばぎん総合研究所作成

◆ <u>千葉非湾岸部のポテンシャル④</u>: **銚子スポーツタウン**

「銚子スポーツタウン」は、産・官・金(当行)の連携により、廃校となった高校のグラウンド・体育館・合宿施設等を改修して、スポーツ合宿施設として蘇らせたもの。グラウンド・雨天練習場・宿泊所が一体となった合宿施設が関東に少ないことや銚子という高校野球の聖地としての知名度が奏功して、主に高校の野球部により活発に利用されている。

さらに、スポーツ合宿に特化した「銚子スポーツタウン」の機能を補完する目的で、近隣の廃校を 改修し、文化部合宿、企業研修、企業運動会、セミナー等の利用に適した施設として整備し、事業 の拡大を図っている。



図表 214 銚子スポーツタウン

出所:銚子スポーツタウンホームページ

(4)神奈川非湾岸部

◆ 神奈川非湾岸部のポテンシャル①: 箱根

箱根温泉は、源泉総数と総湧出量がともに全国7位、年間宿泊者数や宿泊施設数・定員数は全国1位で、箱根町の観光客数は、ピークの17年には宿泊客が470万人、日帰り客が1,680万人に達した。箱根を含む富士箱根伊豆地域では、同地域の一体的な振興を図るため、神奈川県、山梨県、静岡県が連携して、インバウンド誘致や交通体系整備、環境対策に取り組んできた。

もっとも、19年には箱根山の噴火警戒レベルの引き上げや台風19号の影響により、宿泊客、日帰り客とも、17年比で約1割減少したのに加え、20年入り後は、新型コロナウイルス感染拡大により、観光客が激減している。

こうしたなか、県では、「神奈川県ふっこう割事業」(旅行・宿泊料金の割引支援)や、施設の使用停止要請等への協力金支給、啓発冊子「旅行者のための感染防止サポートブック」の作成・配布、県の観光サイトにおける民間事業者が提供する県内の混雑状況の確認方法(※)の紹介等に取り組み、観光事業者の支援を強化している。

※「モバイル空間統計 人口マップ」(㈱NTTドコモ等提供)、「Yahoo!地図 混雑レーダー」など



図表 215 富士箱根伊豆国立公園内の大涌谷噴煙地

出所:環境省ホームページ

⇒ 神奈川非湾岸部のポテンシャル②:わかたけの杜(横浜市青葉区)

わかたけの杜は、UR都市機構が所有する約4万 7,000 ㎡という広大な土地を、社会福祉法人 若竹大寿会が 50 年の定期借地により借り受けて整備したCCRCで、国土交通省の「高齢者・障が い者・子育て世帯居住安定化推進事業」のモデル事業に選定されている。

自立期から要介護期まで「住み続けられる」ことをコンセプトとしており、戸建てタイプのサービス付き高齢者向け住宅の周囲には、24 時間対応の在宅療養支援診療所や訪問介護事業所を設置しているほか、介護老人保険施設と介護老人福祉施設も立地している。

また、敷地中央にはコミュニティ形成の場として、食堂やラウンジなどを配した共用のセンターハウスを設置し、入居者同士の交流を促進するなど、入居者の身体状態やニーズに応じたサポート体制が整えられている。



図表 216 神奈川県建築コンクール優秀賞等を受賞している「わかたけの杜」



出所:神奈川県ホームページ

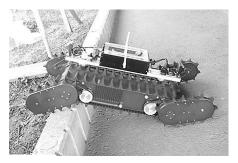
さがみロボット産業特区は、13 年に国から地域活性化総合特区の指定を受け、県央の 10 市2 町(相模原市、平塚市、藤沢市、茅ヶ崎市、厚木市、大和市、伊勢原市、海老名市、座間市、綾瀬市、寒川町、愛川町)を対象区域として、生活支援ロボットの実用化を通じた地域の安全・安心の実現を目指している。地域に立地する企業の先端技術を活用して、介護支援や見守り・監視、コミュニケーション、災害現場作業支援、自動運転など様々な分野のロボットの開発や実証実験が進められており、商品化に至ったプロジェクトは 20 を超えている。

18年には、22年度までの5年間を計画期間とする第2期計画が国に認定されており、各分野における研究開発プロジェクトがさらに加速している。

図表 217 左から服薬支援、ガイダンス、災害現場作業支援に利用されるロボット(全て商品化)







出所:さがみロボット産業特区ホームページ

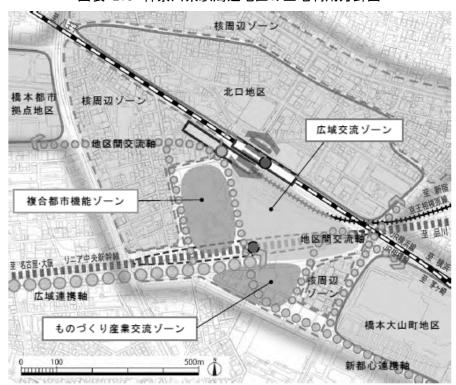
⇒ 神奈川非湾岸部のポテンシャル④:相模原市における広域交流拠点の整備

リニア中央新幹線の神奈川県駅(仮称)周辺は、圏央道や鉄道(横浜線・相模線・京王線など)が集中して結節しており、リニア中央新幹線の開通で、相模原だけでなく首都圏南西部全域と羽田空港や中部・近畿圏とのアクセスの飛躍的向上が期待されている。

当該エリアには多数の大学や研究機関などが集積しており、これらとの連携を通じて新たな産業集積や立地特性を活かした業務機能等の集積が進むことで、首都圏を牽引する国際的な都市圏として発展していく可能性がある。

また、コロナ禍により都心の企業がサテライトオフィスを設ける動きが目立っているが、サテライト型のシェアオフィスを整備するデベロッパーでは、相模原をはじめとするターミナル駅を持つ郊外の中核都市を重点エリアとしており、相模原のポテンシャルが改めて注目されている。

相模原市では、神奈川県駅周辺地区を広域交流拠点として整備することを目指しており、導入機能は、国際コンベンション施設や研究・教育施設に加え、オフィスビル(企業の企画・研究開発部門、産業支援機関、サテライトオフィス等)、企業支援施設、宿泊施設、商業・飲食施設、医療・福祉施設、多世代型居住施設等を想定している。



図表 218 神奈川県駅周辺地区の土地利用方針図

出所:相模原市「相模原市広域交流拠点整備計画」

(5)埼玉

小江戸と称される川越は、古くから商業地として栄えた一番街通りの両側に蔵造りの町並みが広がる。商店街の衰退やマンション建設が始まった70年代から町並みの保存活動が行われており、87年に設立された市民団体の「町並み委員会」は、「町づくり規範」に基づいて商店の改装指導等に取り組み、町並みを保全してきた。99年に文化庁の「重要伝統的建造物群保存地区」に指定された蔵造りの町並みは、インバウンドを含め多くの人を惹きつけ、埼玉県を代表する観光拠点へと成長した。19年の観光客数は、10年前の1.2倍の776万人に上っている。



図表 219 川越の蔵造りの町並み

出所:川越市ホームページ

大宮エリアは、東北、上越、北陸とつながる新幹線をはじめ、JR東北線・高崎線・川越線・武蔵野線・埼京線、東武野田線等が結節する東日本随一の交通の要衝となっている。また、外環道や東北道、首都高速埼玉大宮線・新都心線等が格子状の道路交通網を形成し、16年には国道 17号上尾道路(国道 16号~圏央道)も開通して南北方向のアクセスがさらに向上した。大宮駅を挟んで駅西口地区、東口地区の両方で、再開発事業も進んでいる。

このように交通利便性の高い大宮エリアは、国や県の様々な行政機関が立地しているほか、製造、商業、サービスなど多様な産業が集積している。また、さいたまスーパーアリーナや埼玉スタジアム2002公園が立地しており、(株武蔵野銀行など地域の主要企業の支援の下、プロスポーツチームの活動やスポーツイベントも盛んである。

交通の要衝として全国の主要都市に直結し、行政、産業、スポーツなど多様な機能が集積する 大宮エリアは、これまで一翼を担ってきた首都機能を、さらに拡大していくことが期待されている。

図表 220 さいたま新都心合同庁舎 図表 221 大宮駅西口地区の再開発イメージ





出所:経済産業省ホームページ

出所:大宮駅西口第 3-B 地区市街地再開発組合資料

図表 222 大宮アルディージャのトップ パートナーである武蔵野銀行では、小 学生を対象としたサッカー教室を開催

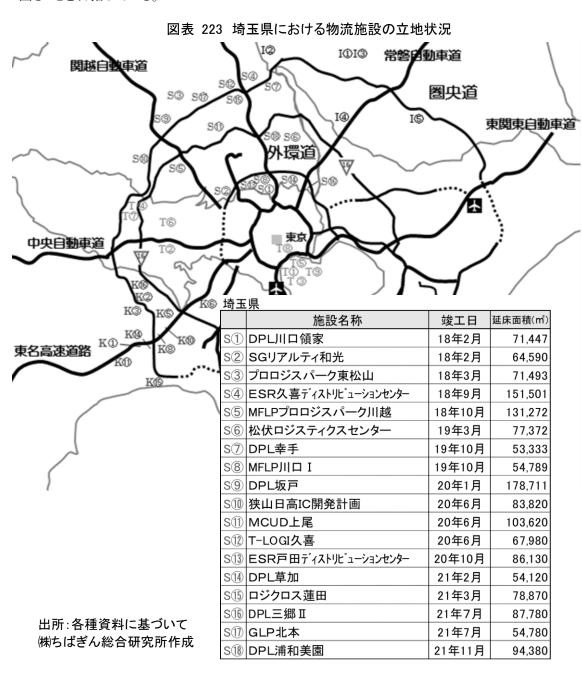


出所:武蔵野銀行ホームページ

◇ 埼玉のポテンシャル③:物流施設の集積

埼玉県では、15 年に圏央道の県内区間が開通し、東名道、中央道、関越道、東北道が直結したことで、物流施設の圏央道沿線及び放射道路との結節点近くへの立地が進んでいる。大型物件では、圏央道と東北道が交差する久喜市において、ESRが東京理科大学跡地の一部を活用した「ESR久喜ディストリビューションセンター」(18 年 10 月、151,501 ㎡、S④)を竣工したほか、ダイワハウス工業が関越道及び圏央道へのアクセスの容易な坂戸市において「DPL坂戸」の建設を進めている(178,711 ㎡、S⑨)。今後は、圏央道沿いの開発が続く(S⑩、S⑪)一方、三郷~高谷IC間の開通で利便性の高まった外環道以南への立地も目立ちつつある(S⑬、S⑭、S⑭)。

県では、圏央道や外環道の沿線地域の広域物流拠点としての魅力を高めるため、幹線道路の整備や高規格道路のインターチェンジへのアクセス改善等により、円滑で安全な道路網の形成を図ることを目指している。



東京圏の交通インフラ拡充と地方創生に関する調査 2020年9月 株式会社千葉銀行

調査実施:株式会社5ばぎん総合研究所 調査部 〒261-0023 千葉市美浜区中瀬 1-10-2

TEL043-351-7430