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)

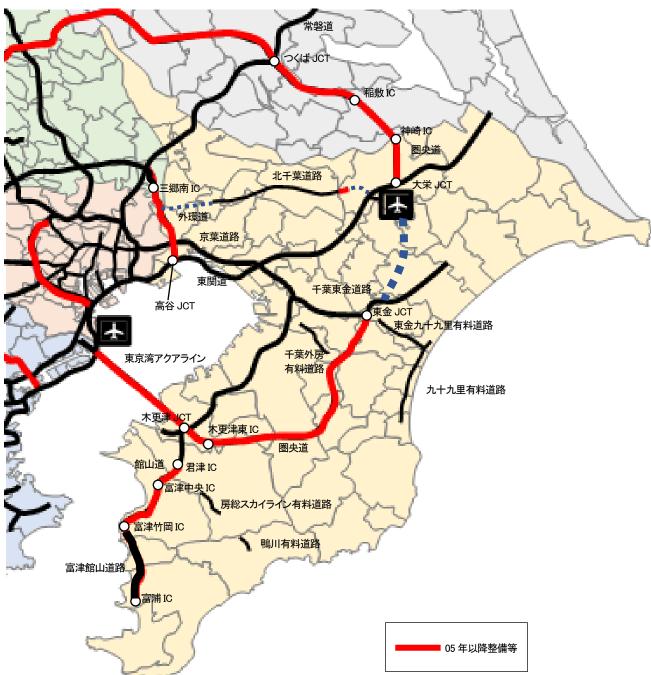
	鉄道・空港
05年	◇●○△つくばエクスプレス
10年	●○成田スカイアクセス
104	◇茨城空港
15年	◇●○上野東京ライン
	●成田空港 第3旅客ターミナル(LCC専用)
19年	●成田空港 運用時間が1時間延長・処理能力拡大
15	□○相鉄·JR直通線
20年	〇羽田空港 飛行経路見直し・処理能力拡大

[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。



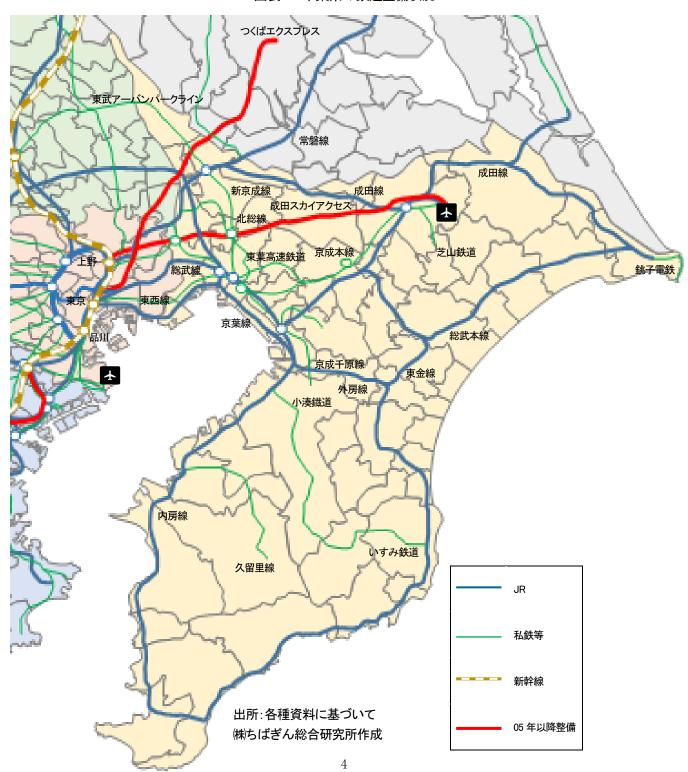
図表 3 千葉県の道路整備状況

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

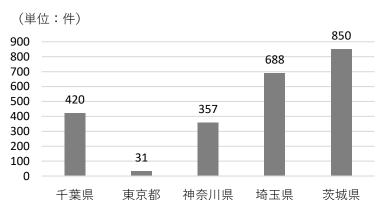
図表 5 結節地点の自治体の偏差値と各都県の全自治体平均偏差値との比較

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)

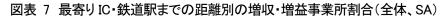
出所:経済産業省「工場立地動向調査」

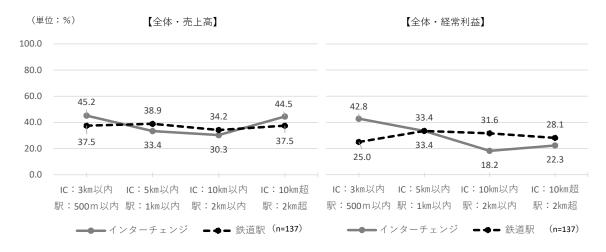
2.鉄道網

■ 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)

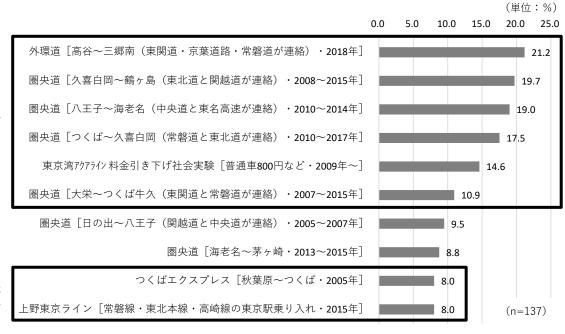
- 事業所から最寄りのインターチェンジ(IC)・鉄道駅までの距離別に、売上高・経常利益が増加した事業所の割合をみると、IC までの距離別では、売上高、経常利益とも「10 km以内」までは IC までの距離が近いほど増収・増益事業所割合が高くなっている。
- 一方、鉄道駅までの距離と売上高・経常利益については、特段、相関関係はみられない。





- 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

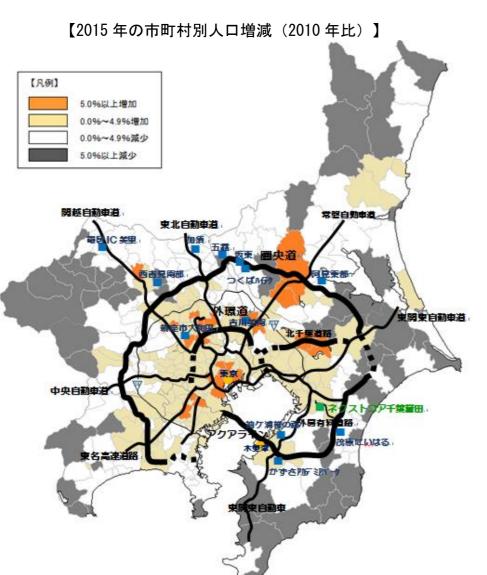
2010年頃

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)

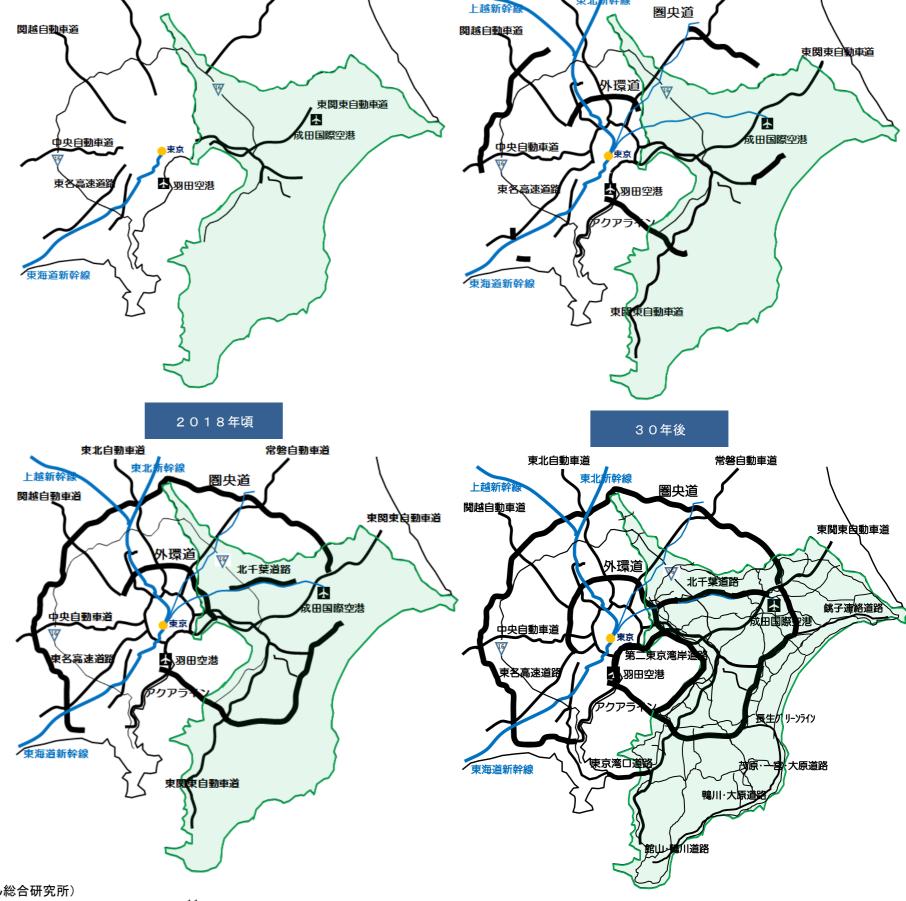


(高速道路網の変遷)

東北自動車道

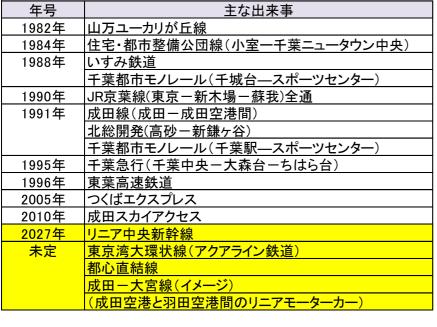
1980年頃

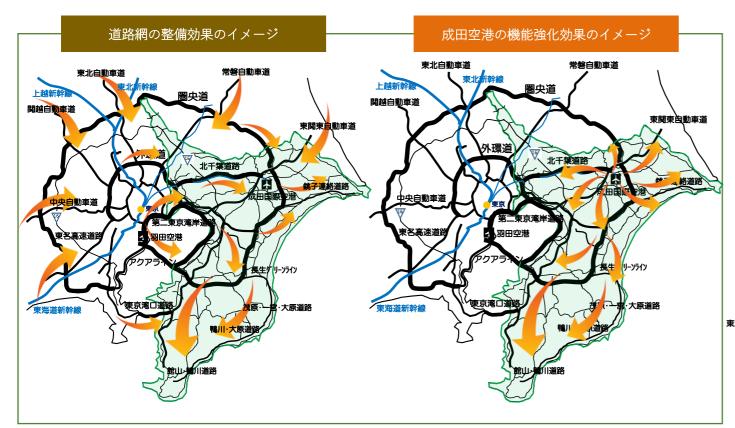
常磐自動車道



図表 14 千葉県の鉄道関連整備の年表・整備状況(地図)

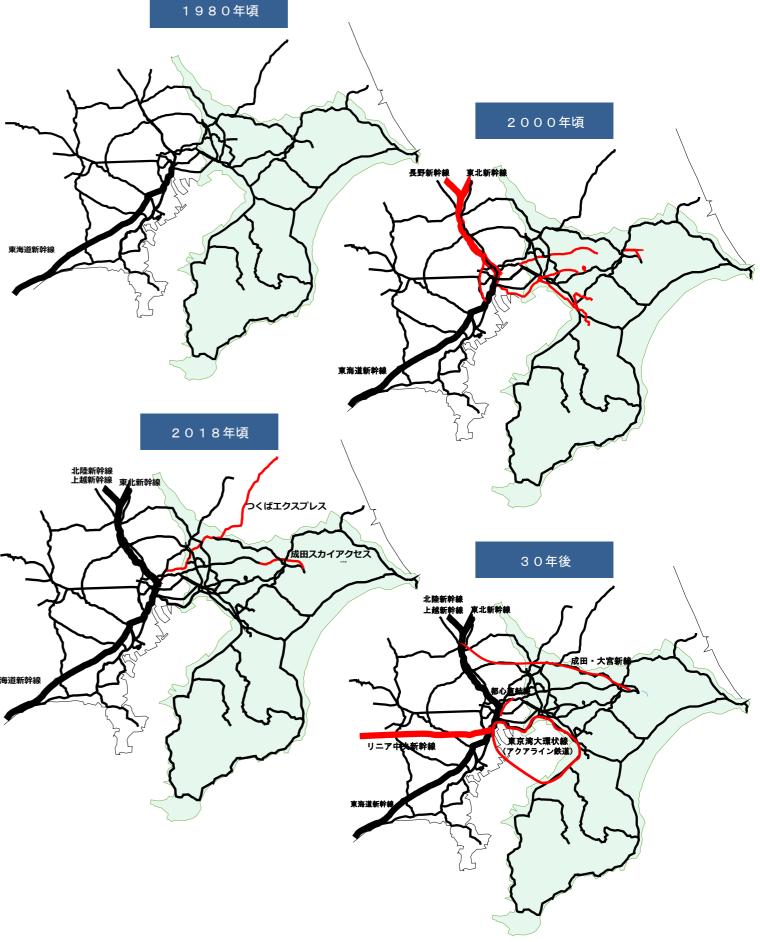
年号	主な出来事
1982年	山万ユーカリが丘線
1984年	住宅・都市整備公団線(小室一千葉ニュータウン中央)
1988年	いすみ鉄道
	千葉都市モノレール(千城台―スポーツセンター)
1990年	JR京葉線(東京-新木場-蘇我)全通
1991年	成田線(成田一成田空港間)
	北総開発(高砂ー新鎌ヶ谷)
	千葉都市モノレール(千葉駅―スポーツセンター)
1995年	千葉急行(千葉中央ー大森台ーちはら台)
1996年	東葉高速鉄道
2005年	つくばエクスプレス
2010年	成田スカイアクセス
2027年	リニア中央新幹線
未定	東京湾大環状線(アクアライン鉄道)
	都心直結線
	成田一大宮線(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

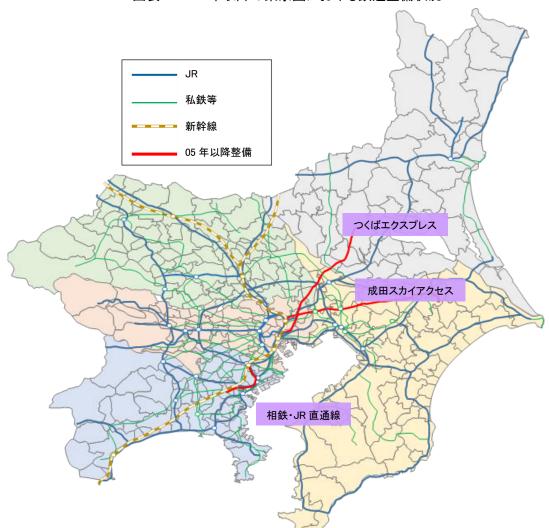
出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

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

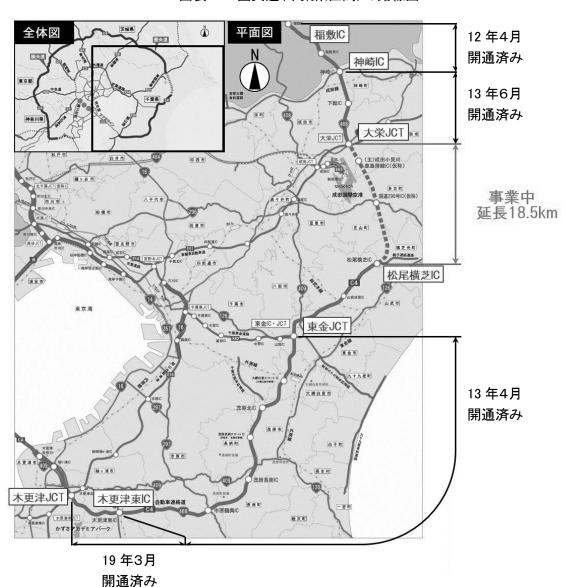
(1)道路

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。



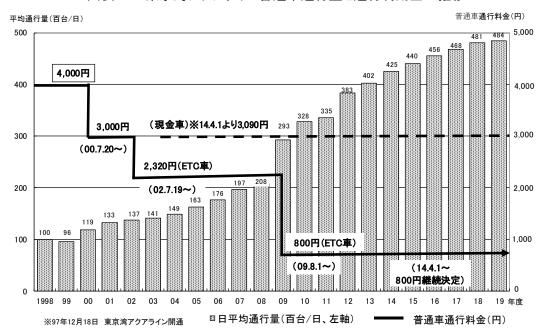
図表 18 外環道の路線図

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。

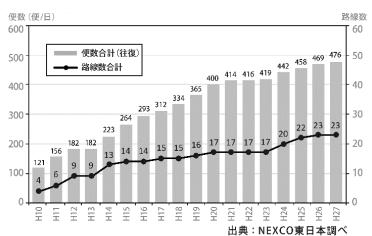
普通車 800 円への引き下げの社会実験は、当初 14 年3月末までとされていたが、現在も継続されている。引き下げによる減収分は、千葉県と国がそれぞれ5億円(年額)ずつ負担するほか、これらで不足する分は全国の他路線から融通している。



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

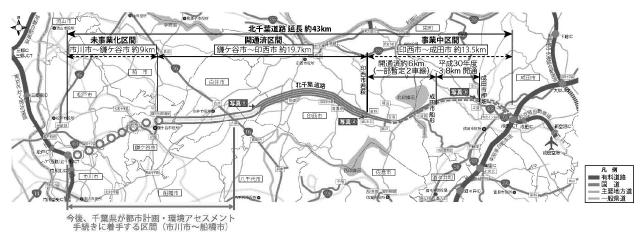
⑤ 北千葉道路

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

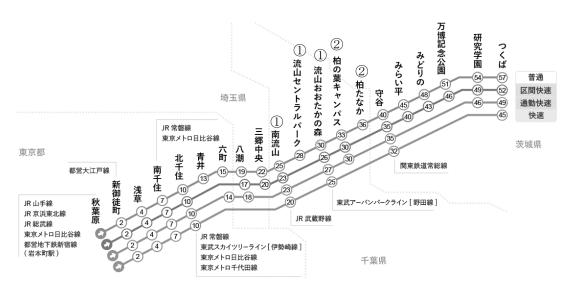
出所:千葉県ホームページ

(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

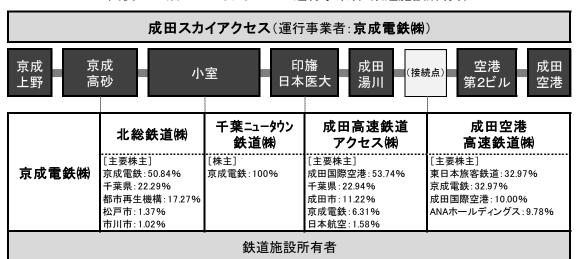
出所:首都圏新都市鉄道㈱ホームページ

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。

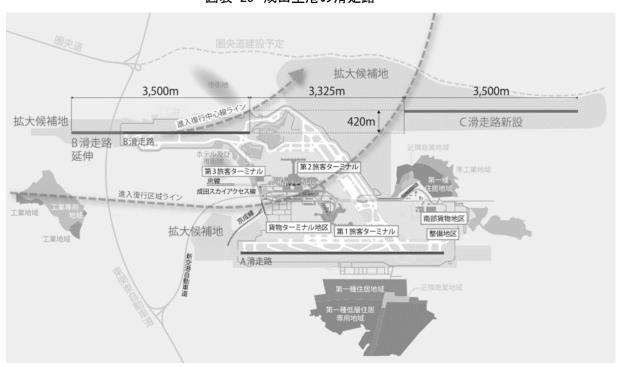
(3)成田空港

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。

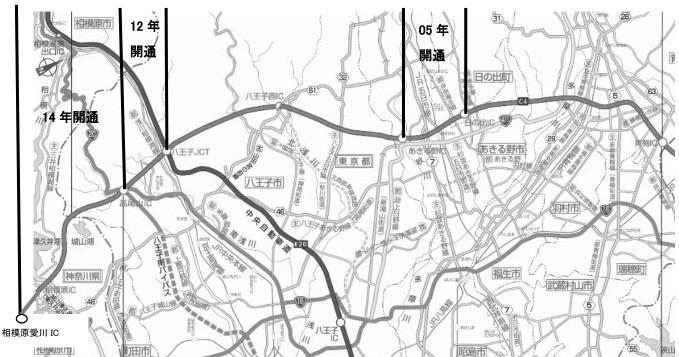
3. 東京都

(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

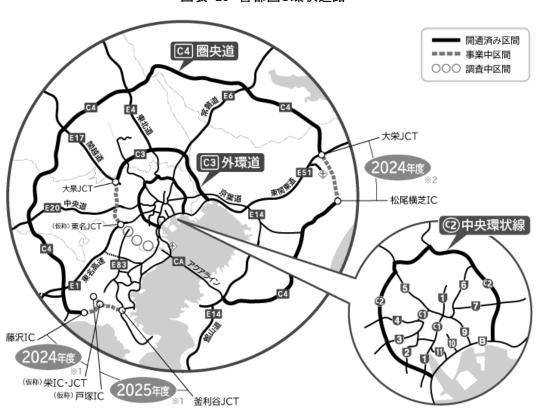
②首都高速中央環状線

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

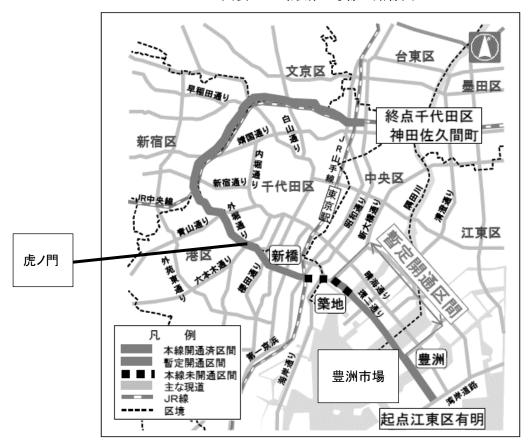
※1 2020 年度財政投融資活用予定箇所 ※2 用地取得等が順調な場合 開通見込み年度は 20 年1月 21 日時点

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
□□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29~32 HP.II
□□円規度機関 第29~32 HP.II
□□円規度 BP.II
□

図表 32 羽田空港の主要整備事項

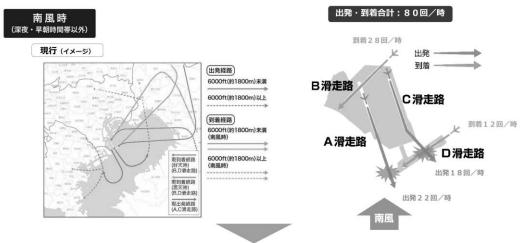
国際線増便を実現するための方策は?



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

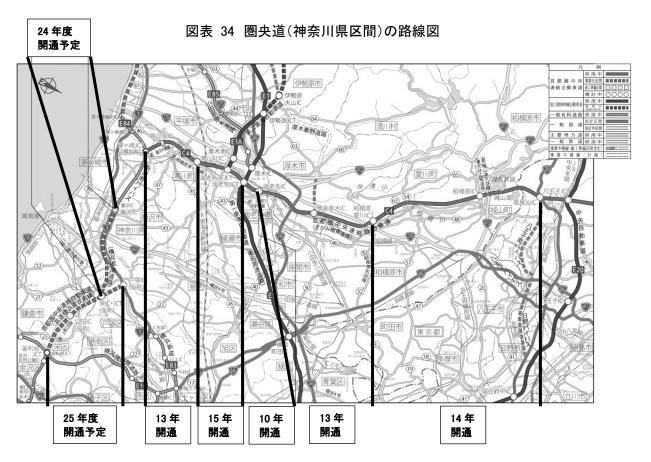
4. 神奈川県

(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
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

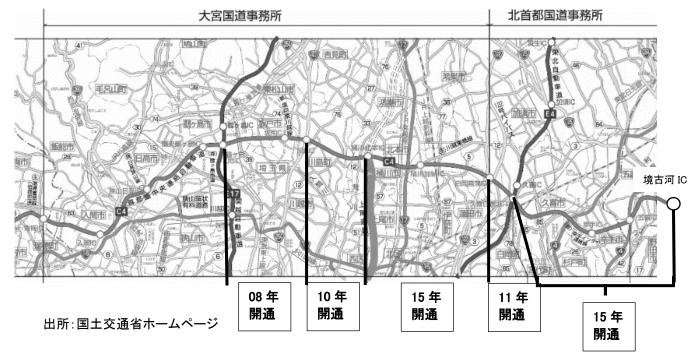
5. 埼玉県

(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。

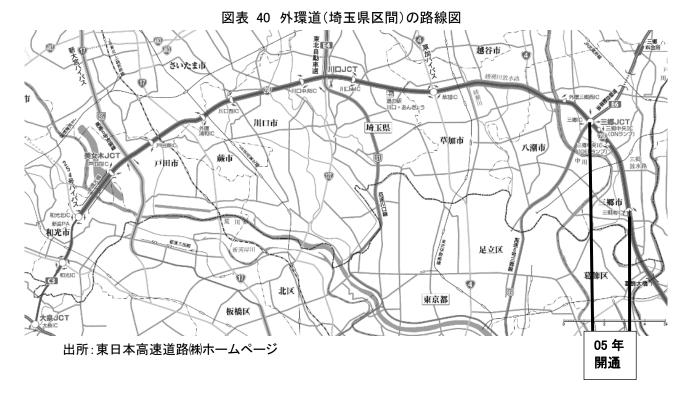
15年には、久喜白岡JCT~境古河IC間(19.6km)及び桶川北本IC~白岡菖蒲IC間(10.8km)が開通し、常磐道と東北道が連絡されることとなった。また、それにより、圏央道の埼玉県内区間は全線開通した。



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

出所:各種資料に基づいて㈱ちばぎん総合研究所作成

6. 茨城県

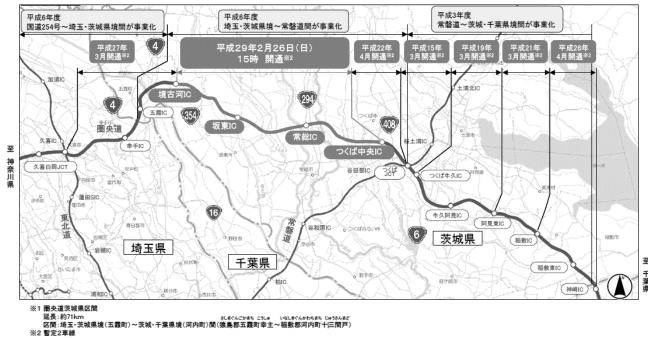
(1)道路

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。

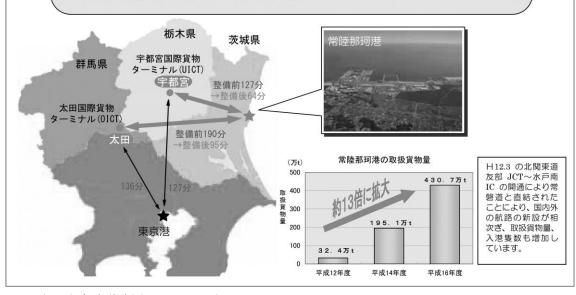


『北関』全線開通の整備効果②

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(株)ホームページ

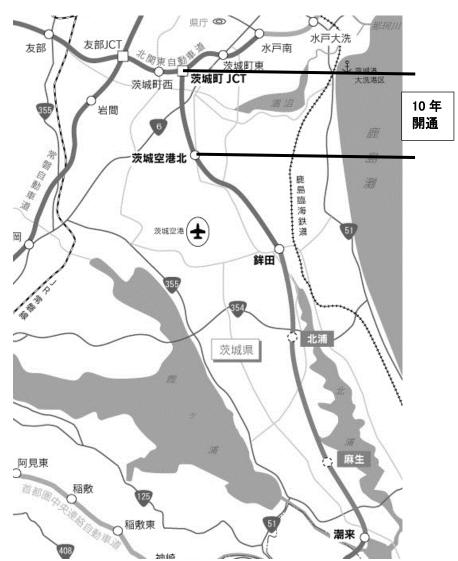
③ 東関道

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。



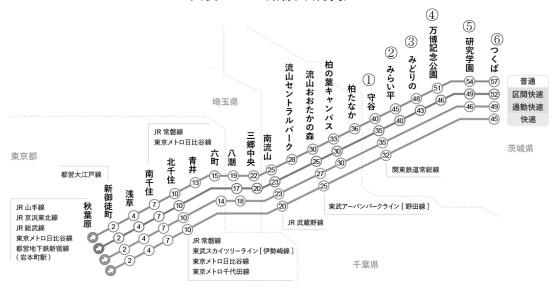
図表 45 茨城空港周辺の高規格道路

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