

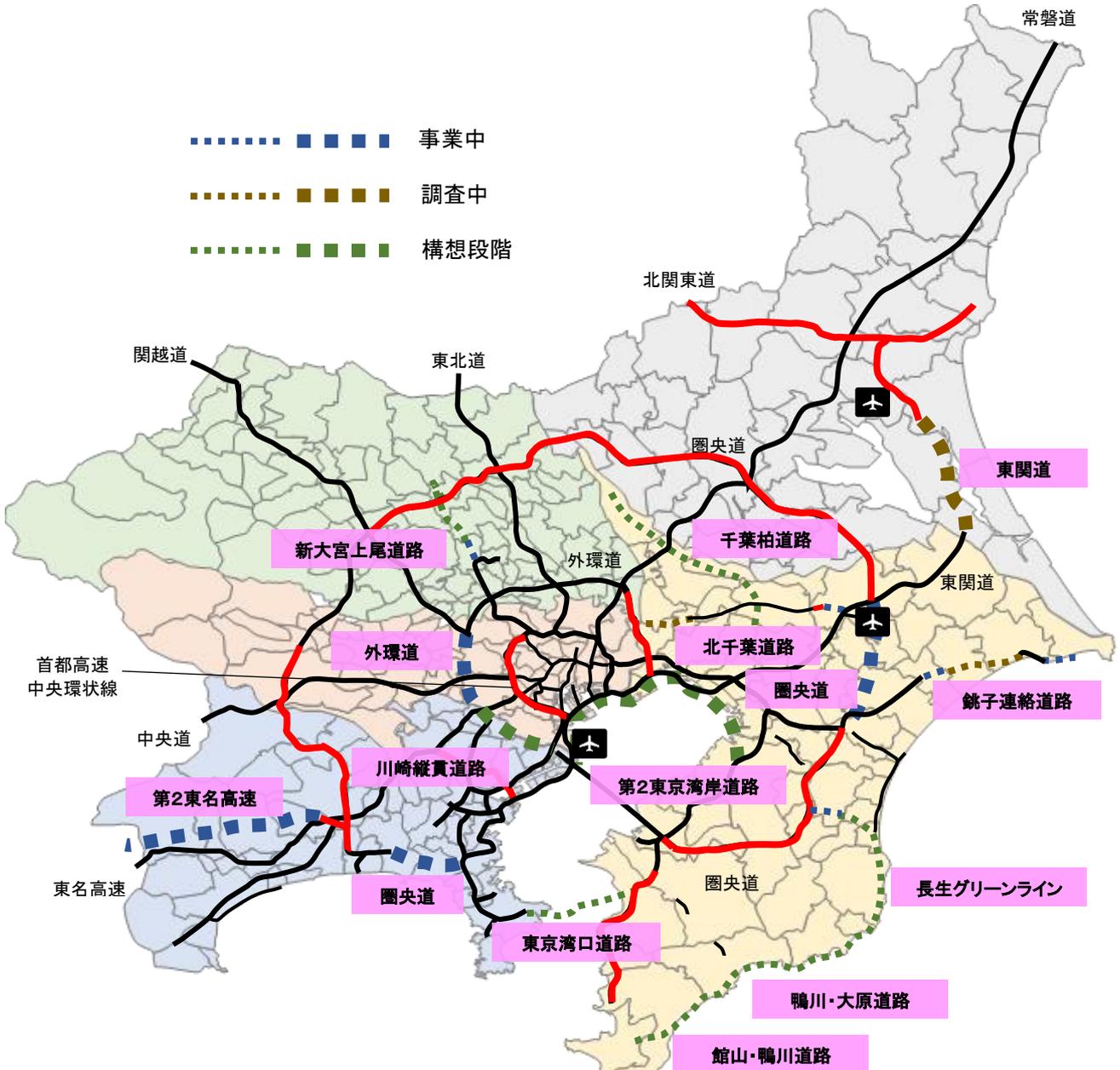
IV. 今後の交通インフラ整備計画と期待される効果

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)。

図表 139 東京圏における今後の交通インフラ整備計画(道路)



出所: 各種資料に基づいて株式会社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～鎌ヶ谷市間(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】

路線等	計画の内容	目標年度等	整備希望		
			千葉県	1都4県	
道路	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% (2)	10.2% (4)
		市川市～鎌ヶ谷市間(約9km)開通	20年代		
	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)
	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)
	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	13.3% (5)	5.8% (10)
		銚子市親田町～旭市八木間(3.0km)拡幅	21～23年度		
	茂原・一宮・大原道路(長生グリーンライン)	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		
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			
鉄道等	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)
		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)
	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株式会社総合研究所作成

(2) 圏央道

① 事業の概要

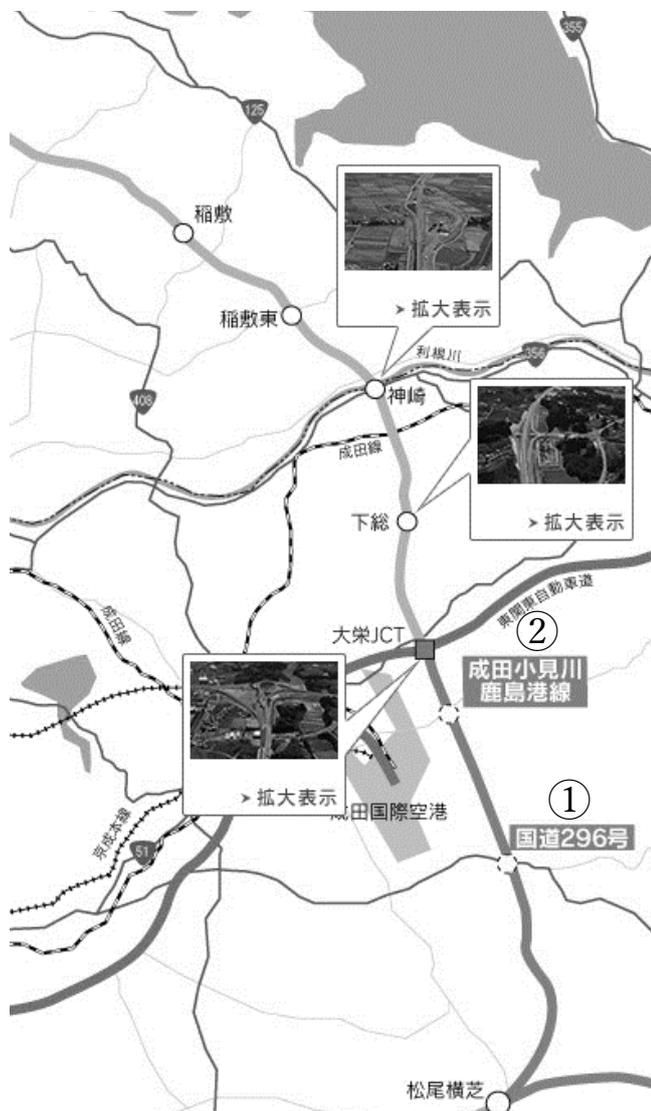
圏央道は、松尾横芝 IC～大栄 JCT 間の 18.5 km が、千葉県内で最後に残された未整備区間となっているが、国土交通省により、県境～大栄 JCT 間の 4 車線化と合わせて、24 年度の供用開始を目指して工事が進められている。

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匠地域、山武地域にまで波及することが期待されている。

図表 142 圏央道 松尾横芝 IC～大栄 JCT 間



出所: 東日本高速道路(株)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)。

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。

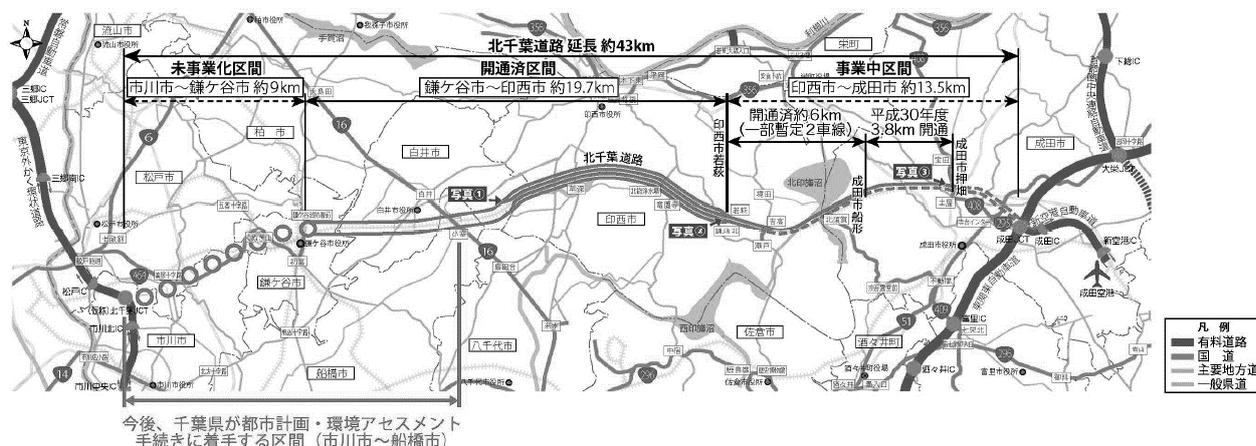
(3) 北千葉道路

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、29.5km(約7割)が既に開通し、成田市押畑～大山間(3.7km)と市川市～鎌ヶ谷市間(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、関係自治体などで行った「北千葉道路連絡調整会議」において、市川市～鎌ヶ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。

図表 144 北千葉道路の路線図(再掲)



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、千葉市などをつくる「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 東関東の新たなインターチェンジの検討箇所



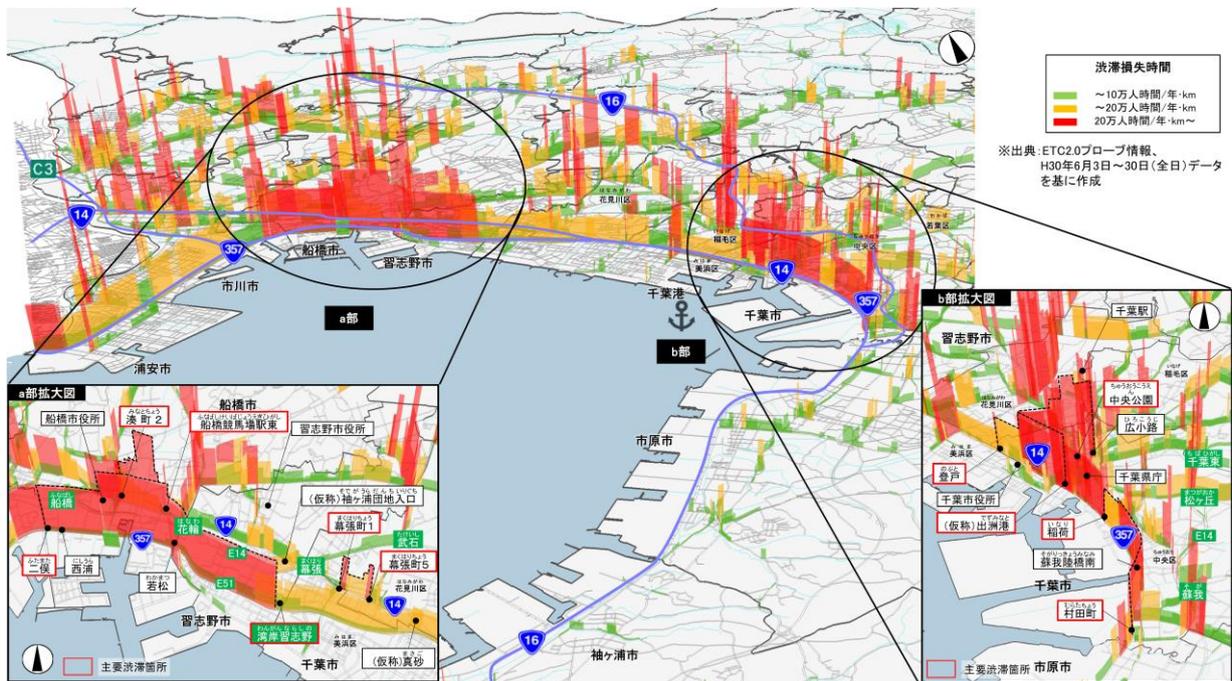
出所: 「幕張新都心のまちづくり」(18年、千葉市)

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

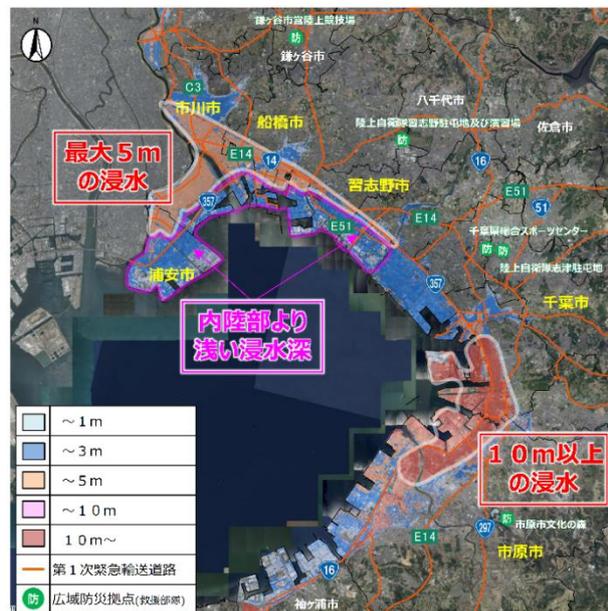


出所:「千葉県湾岸地区道路検討会幹事会」資料

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

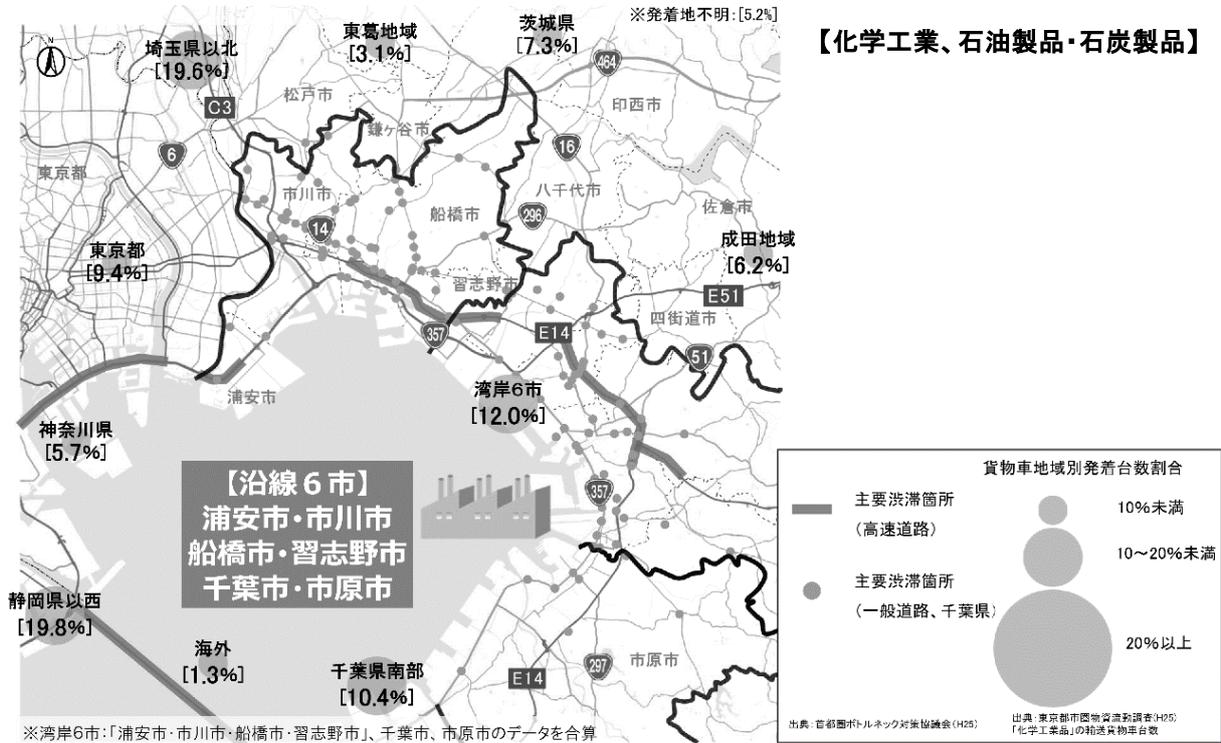


出所:「千葉県湾岸地区道路検討会幹事会」資料

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)



出所:「千葉県湾岸地区道路検討会幹事会」資料

(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經由

IV. 今後の交通インフラ整備計画と期待される効果

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

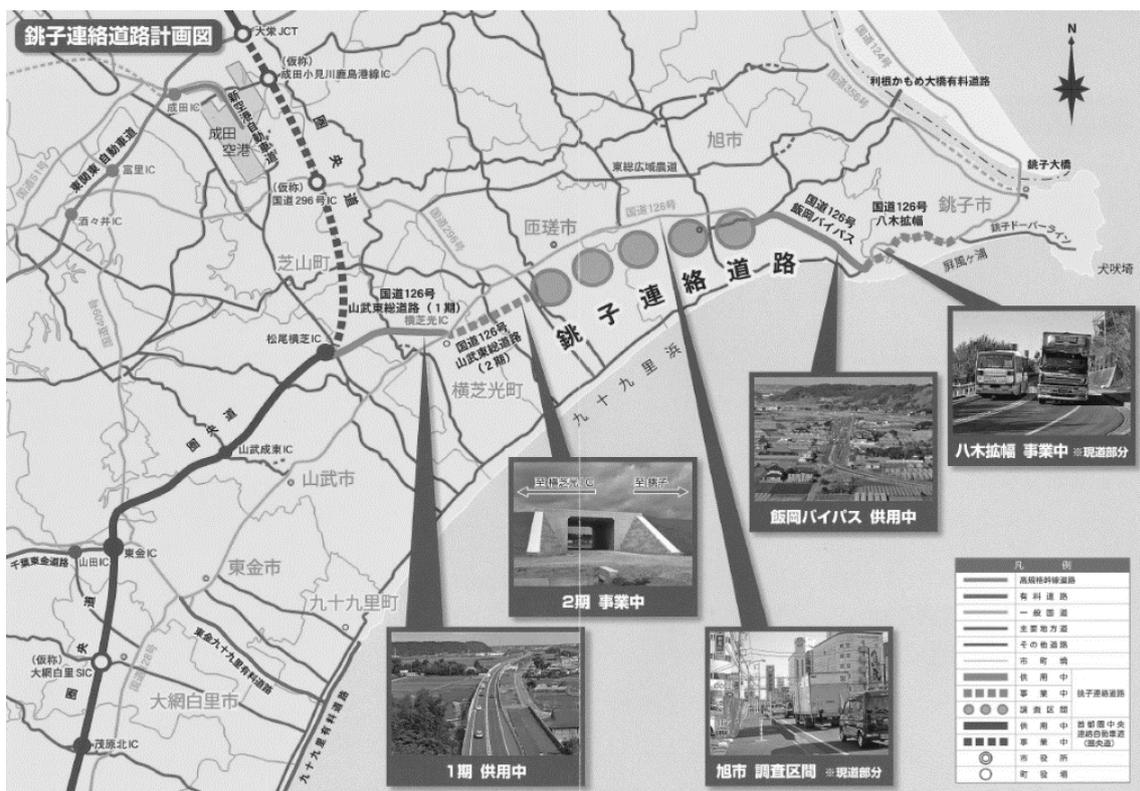
- ・東京湾アクアラインの3車線化は、今後、物流の首都圏への集中が加速した場合に、これを円滑化する効果が期待されている。
- ・東京湾口道路の整備効果としては、東日本と西日本とを都心を迂回して結ぶ新しい道路網の形成、東京湾岸道路や東京湾アクアラインなどとともに東京湾を「8の字」に結ぶ東京湾環状道路網の完成、千葉県と神奈川県の連携が一層強められ新しい生活圈・文化圏・経済圏の形成が期待されること、災害等により陸路が閉ざされた時の代替路線となること、などがあげられる。

(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 30 km 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(5.0 km)の整備と銚子市親田町～旭市八木間(3.0 km)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

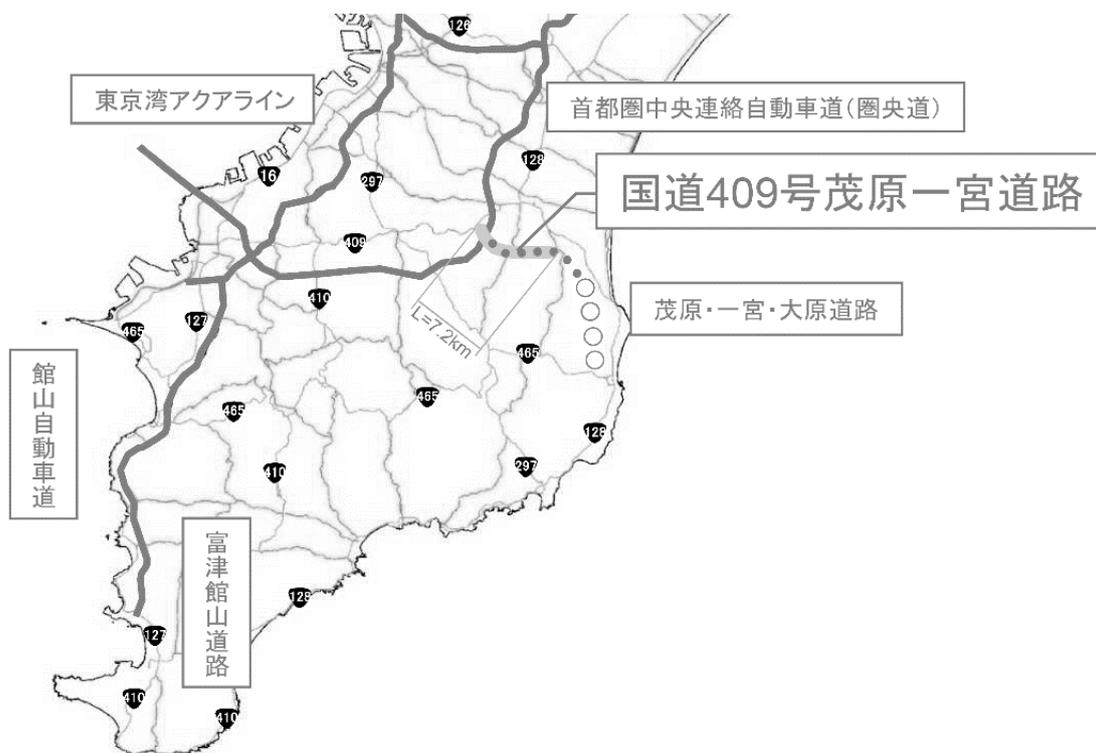
① 事業の概要

「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

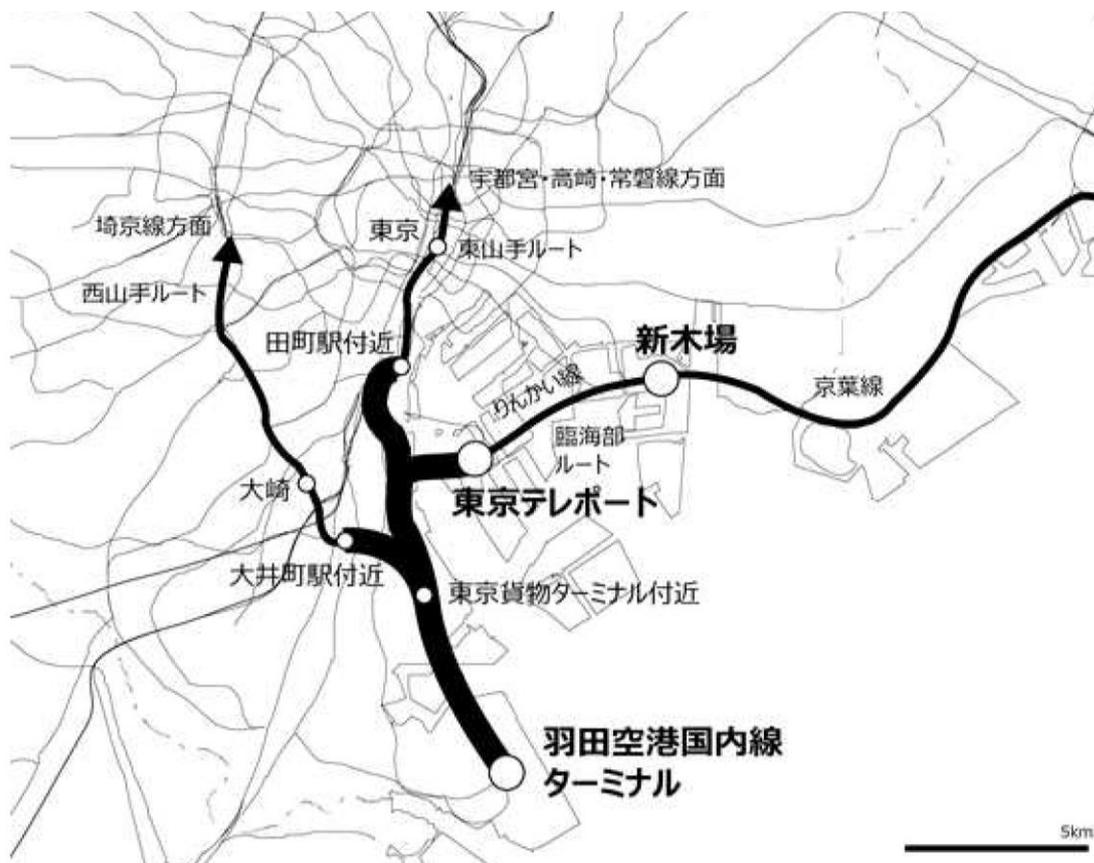
① 事業の概要

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



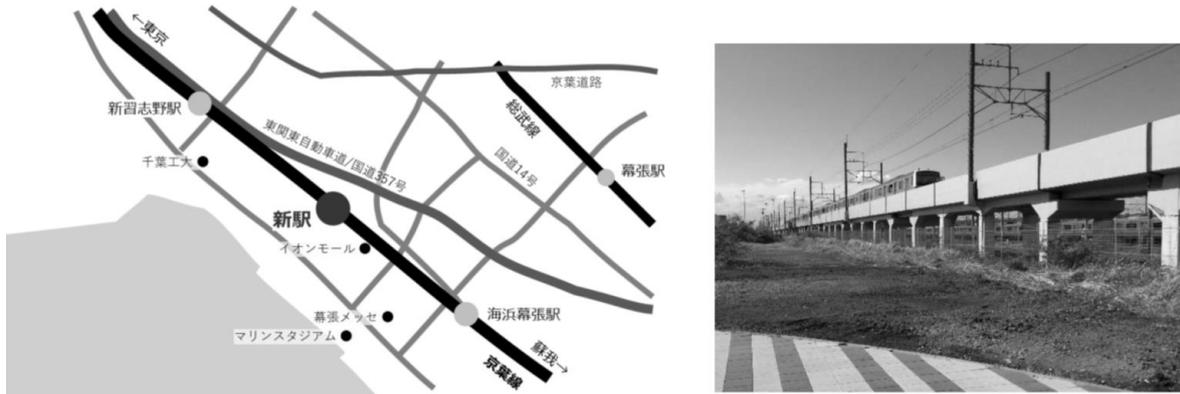
出所:「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(答申)」(16年、国土交通省交通政策審議会)

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。

IV. 今後の交通インフラ整備計画と期待される効果

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(株)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大湾岸地域において、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經由して木更津・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 分で行きわたるのに比して、品川～木更津間が 1 時間 30 分かかると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。

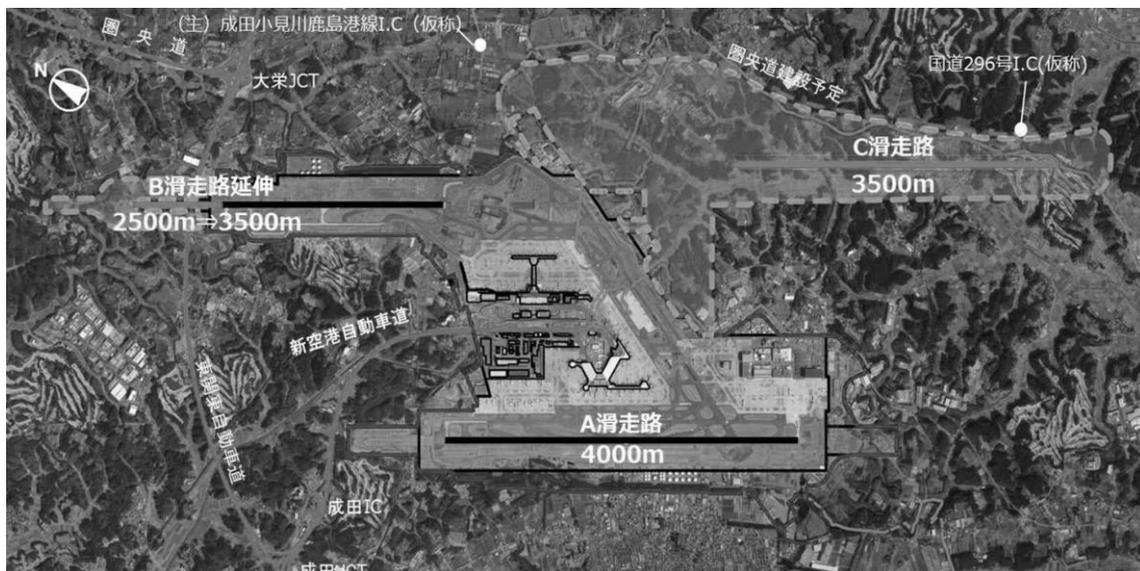
(11)成田空港

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(株)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(株)

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。



国際医療福祉大学成田病院

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

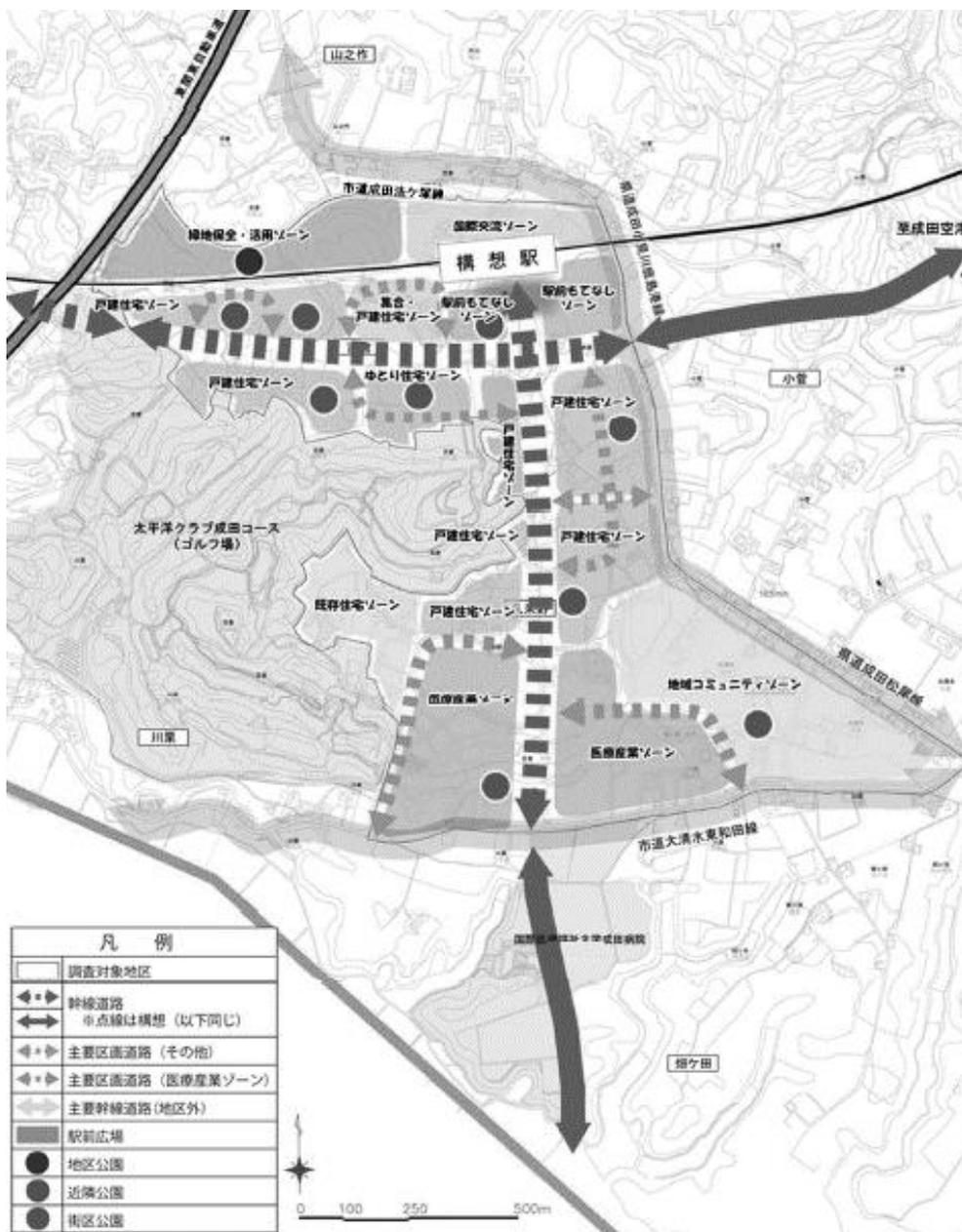
①吉倉地区

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

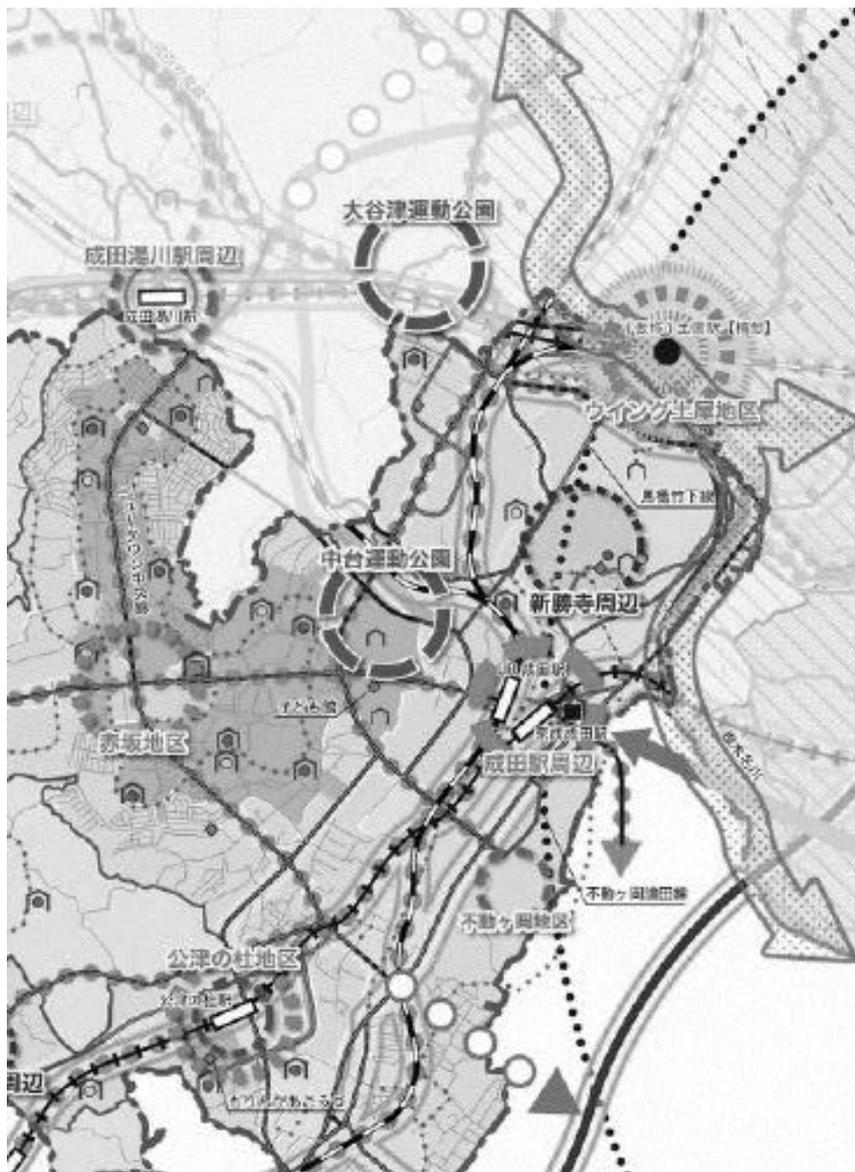
②土屋・公津の杜・成田湯川地区

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。

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	目標年度等	整備希望	
				東京都	1都4県
道路	外環道	大泉JCT～東名JCT間(16.2km)開通	未定	28.6% (1)	20.4% (1)
		東名JCT～湾岸道路(約20km、予定路線)開通	未定		
	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)
	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	圏央道高尾山IC～八王子市北野町間(9.6km)開通	未定		
鉄道	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 (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		
	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)
	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)
	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)、多摩都市モノレールの延伸(上北台～箱根ヶ崎間)	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株式会社総合研究所作成

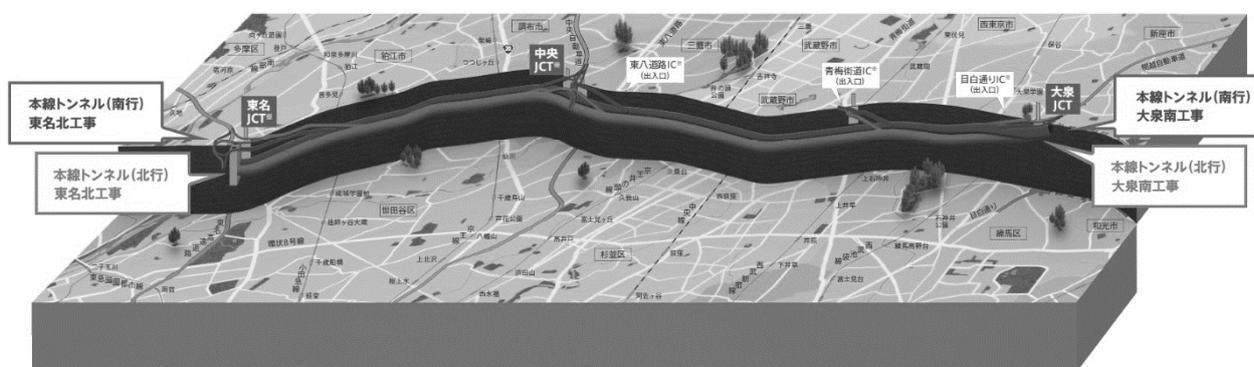
(2)外環道

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



※IC・JCTは仮称

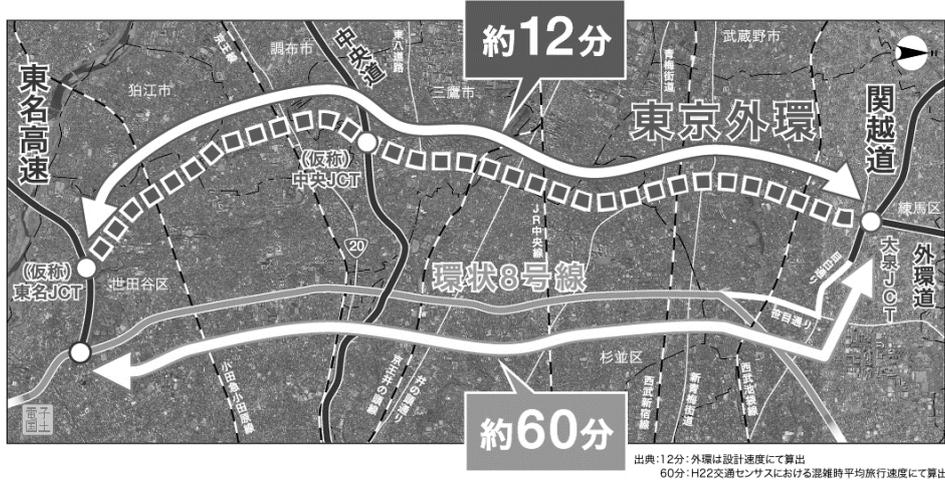
出所: 東日本高速道路(株)ホームページ

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

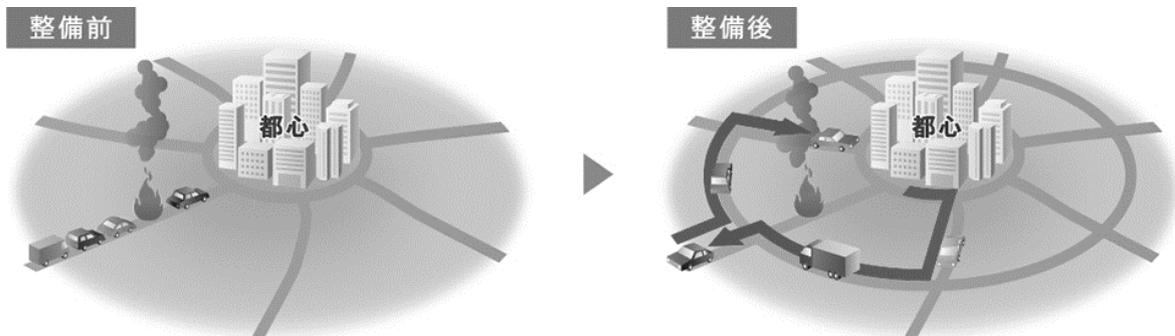


出所:東日本高速道路株式会社ホームページ

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:東日本高速道路株式会社ホームページ

(3)羽田空港アクセス線

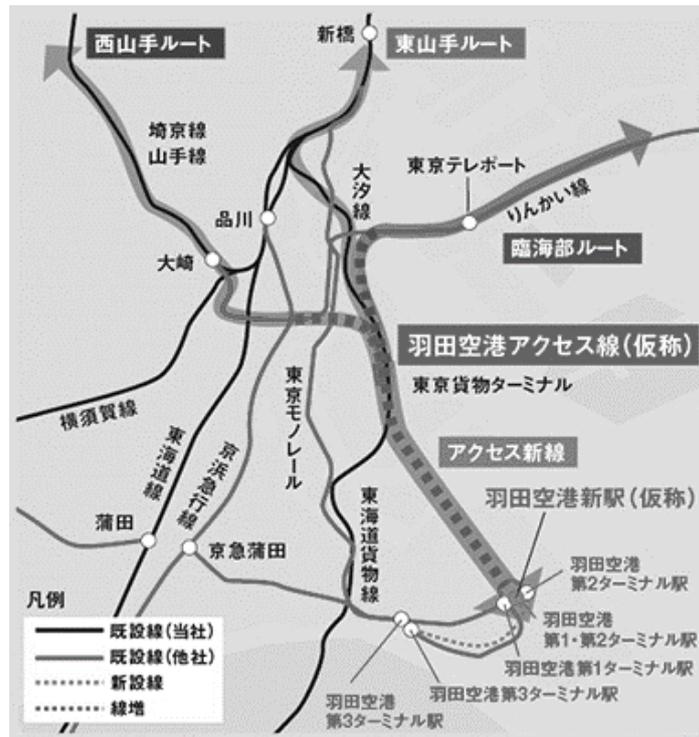
① 事業の概要

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— 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— 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— 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 アイランド)
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)



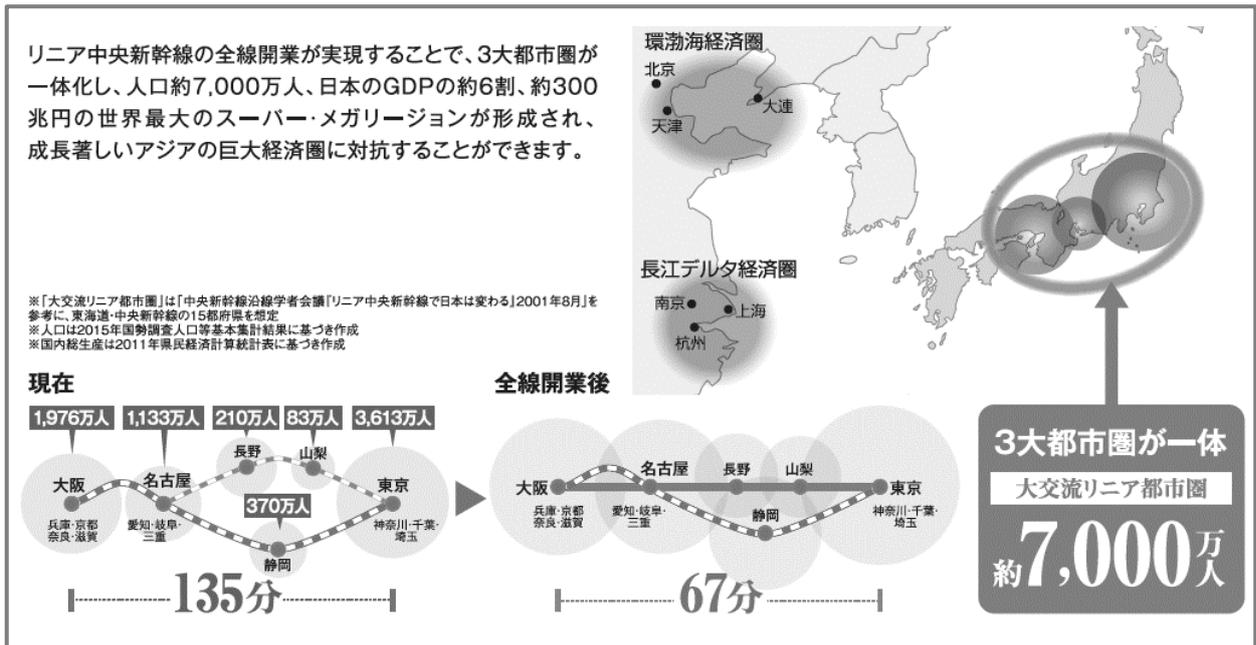
出所：JR東海ホームページ

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 359 km)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	◆中部圏	◆関西圏
<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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

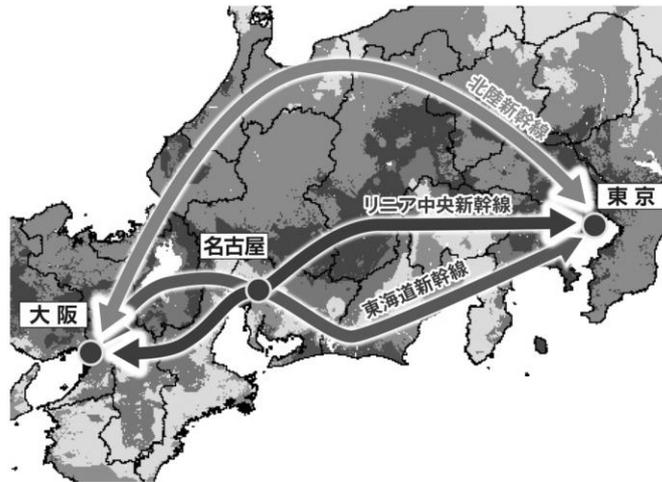
- ✓ 新たな国際ビジネスを生み出すため、起業家、スタートアップ企業、大学、投資家等がオープンな環境で協働できる、近接性と集積を重視したイノベーションディストリクトを形成し、高密度な知的対流を創出
- ✓ リニア駅の乗換利便性、高速道路との直結性、空港アクセスの向上、都市再生等により集積効果を最大限に引き出す
- ✓ 三大都市圏間の新幹線・高速道路ネットワーク整備による大動脈の多重化とともに、まちづくりが進められる段階から圏域を越えた連携体制を強化

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	目標年度等	整備希望	
				神奈川県	1都4県
道路	圏央道	栄IC・JCT～藤沢IC間(7km)開通	24年度	34.8% (1)	7.3% (7)
		戸塚IC～釜利谷JCT間(8.9km)開通	25年度		
	厚木秦野道路	圏央道厚木IC～新東名高速秦野IC間(29.1km)開通	未定	34.8% (1)	6.6% (8)
	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	未定	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)
鉄道	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)
	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株式会社総合研究所作

(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)



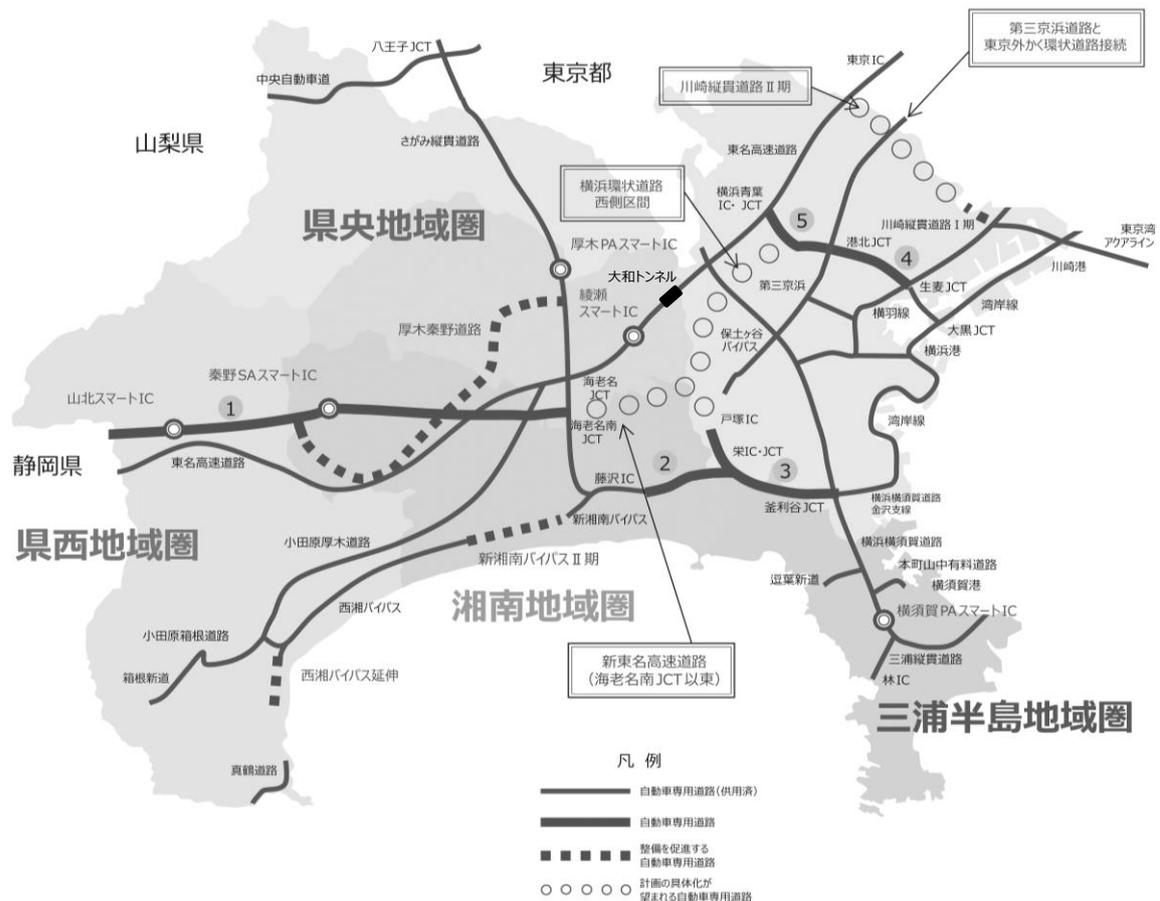
出所:東日本高速道路㈱ホームページ

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 JCT 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、神奈川県の実業所においては、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。

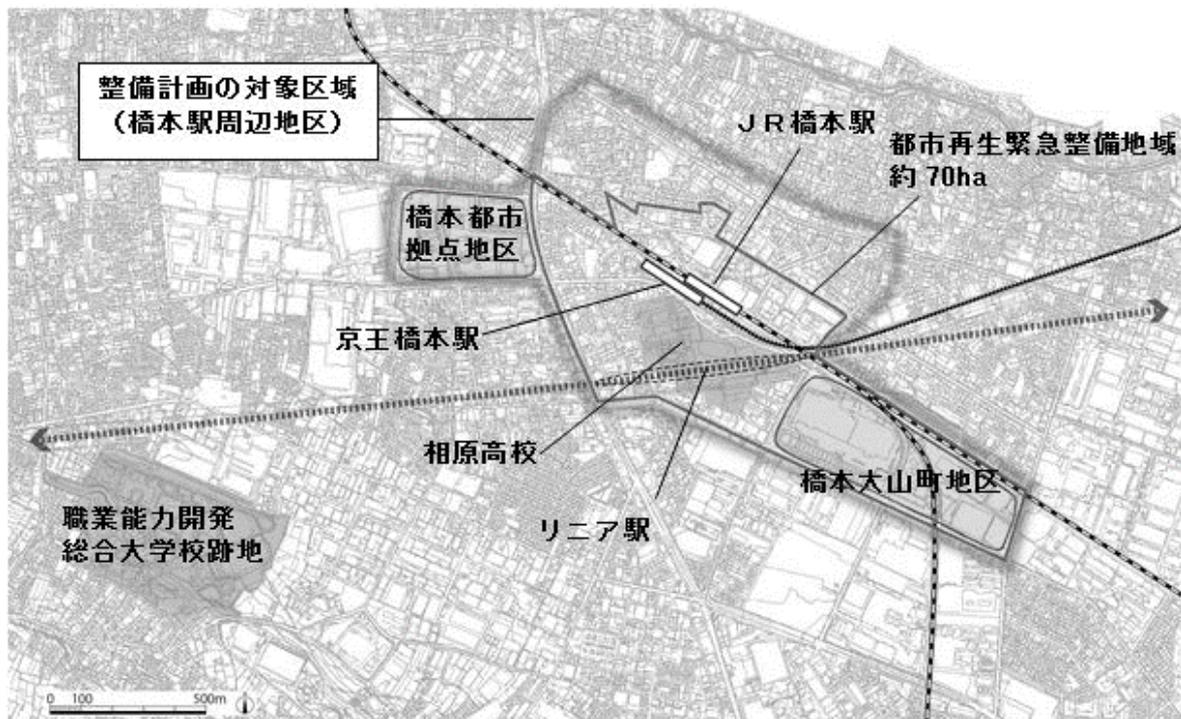
(3)リニア中央新幹線

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

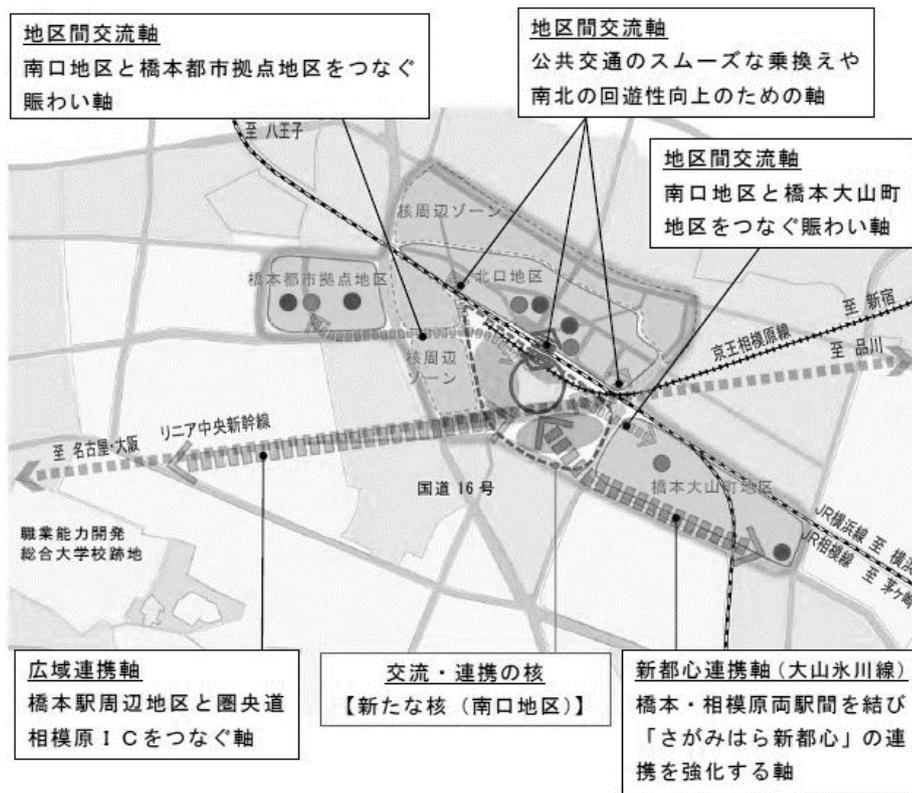
i) 時間短縮効果・アクセス向上

- ・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

図表 180 相鉄・東急直通線路線図



② 整備効果

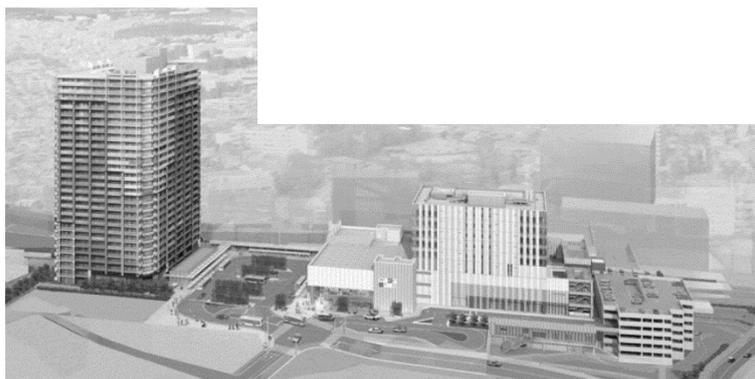
i) 時間短縮効果・利便性向上

- ・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 25 km)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	目標年度等	整備希望	
				埼玉県	1都4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)
	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

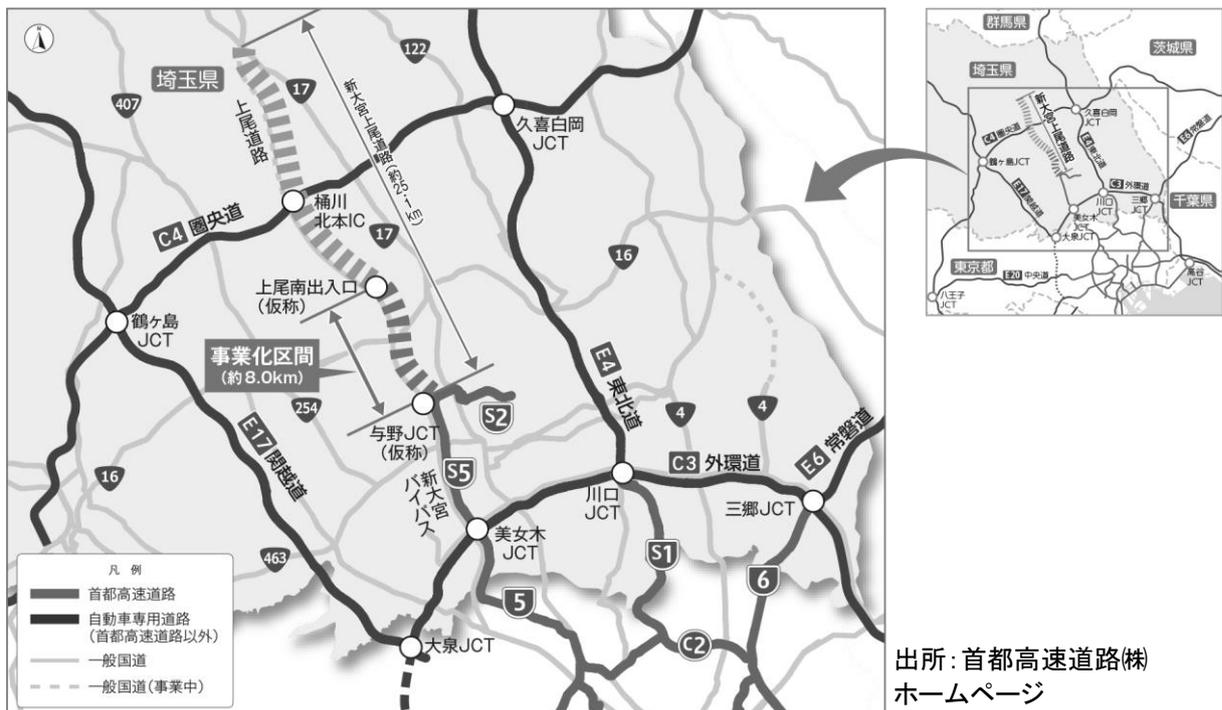
出所: 各種資料に基づいて株式会社総合研究所作成

(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17 kmは計画区間となっている。

図表 183 新大宮上尾道路路線図



出所: 首都高速道路株式会社ホームページ

② 整備効果

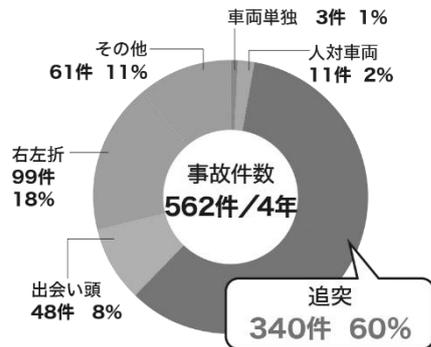
i) 時間短縮・渋滞緩和効果

- ・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。

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(株)ホームページ

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 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	目標年度等	整備希望	
				茨城県	1都4県
道路	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)
	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	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)

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株式会社総合研究所作成

(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。

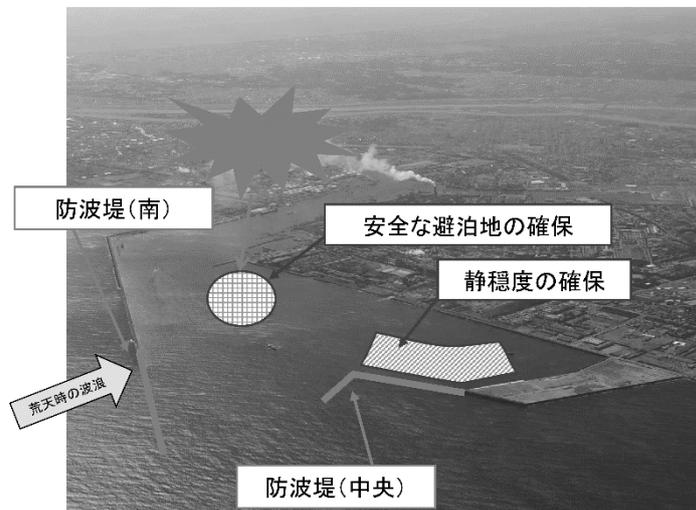
図表 188 東日本大震災で陥没した鹿島港南公共ふ頭



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

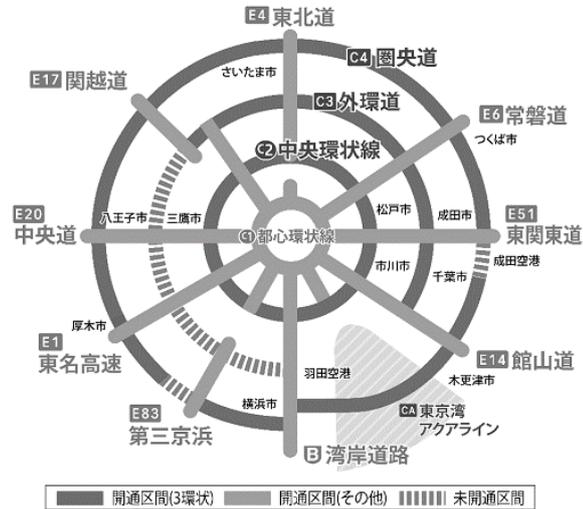
ここまでの、東京圏1都4県別に今後の交通インフラの整備計画をみてきたが、千葉県及び神奈川県における圏央道の整備や、東京都及び神奈川県における外環道の整備は、東京圏の多くの地域に効果が及ぶものである。

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。

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。

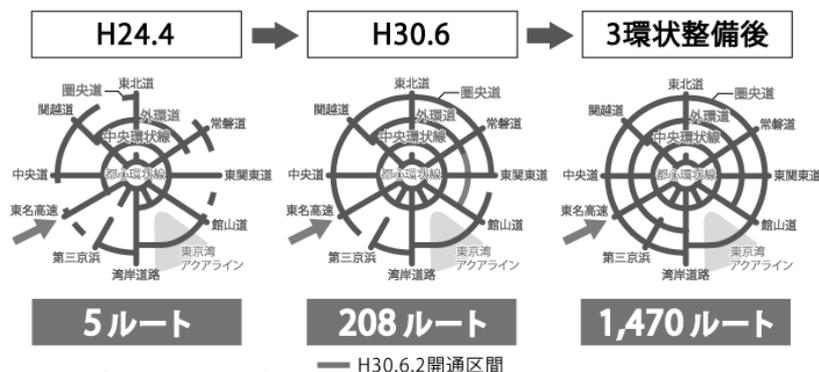
実際、アンケート結果をみても、事業者から最も整備の希望の多かった外環道(大泉～東名高速間)は、整備区間の東京都(28.6%、37の交通インフラのなかで1位)はもとより、埼玉県(46.7%、同1位)や神奈川県(13.0%、同4位)、千葉県(13.3%、同5位)においても、上位となっており、同区間の整備により恩恵を受ける事業者は、東京圏の多くの地域に広がっているとみられる。

図表 190 3環状9放射(再掲)



出所: 国土交通省ホームページ

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へのルート数の変化



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。

IV. 今後の交通インフラ整備計画と期待される効果

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、これまで地方の中核となっていた都市から、新たに結節されたより大きな都市に人や物が吸い上げられる現象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圈・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。

