

圏央道茨城県区間全線開通後の整備効果

圏央道を利用した物流・観光が活発に

国土交通省と東日本高速道路株式会社で整備を進めている首都圏中央連絡自動車道（圏央道）においては、平成29年2月26日に茨城県区間の境古河IC～つくば中央IC間が開通し、湘南から成田までの地域が圏央道で結ばれました。

これまでに発現された整備効果についてとりまとめましたので、お知らせいたします。

【圏央道沿線で企業立地促進】

- 茨城県内の圏央道沿線で**企業立地が活発化**（この4年間で79件立地）
（茨城県は、**4年連続で工場立地面積が全国1位**）
- 圏央道沿線の五霞町では**工業地の地価が上昇**
五霞町では、工業地の地価上昇率が**全国1位（約18%）**
（圏央道沿線の通過自治体では**約4%上昇**）

【成田空港へのアクセス性向上】

- 群馬・栃木方面と成田空港を結ぶ高速バス（4路線68便）のうち
約7割の47便が圏央道ルートに経路変更
- 高速バスの最長所要時間が**約30分短縮し、定時性も向上**

【環状ネットワークの形成により、圏央道沿線で広域周遊観光が活発化】

- 「道の駅 発酵の里こうざき」では、**来場者数が昨年より約2割増加**

（参考）開通後の交通状況

- 開通した区間の隣接区間では**交通量が増加**
（久喜白岡JCT～幸手IC：77%増、牛久阿見IC～阿見東IC：36%増加）
- 車線数が減少する箇所やサグ部で混雑・渋滞が発生
引き続き、ビッグデータによりきめ細やかに交通状況を分析

圏央道沿線で企業立地が促進

- 圏央道沿線では、平成25年から平成28年の4年間で79件の企業が立地
茨城県は、4年連続で工場立地面積が全国1位

茨城県内の圏央道沿線市町村※1における立地企業（H25年度～H28年度）

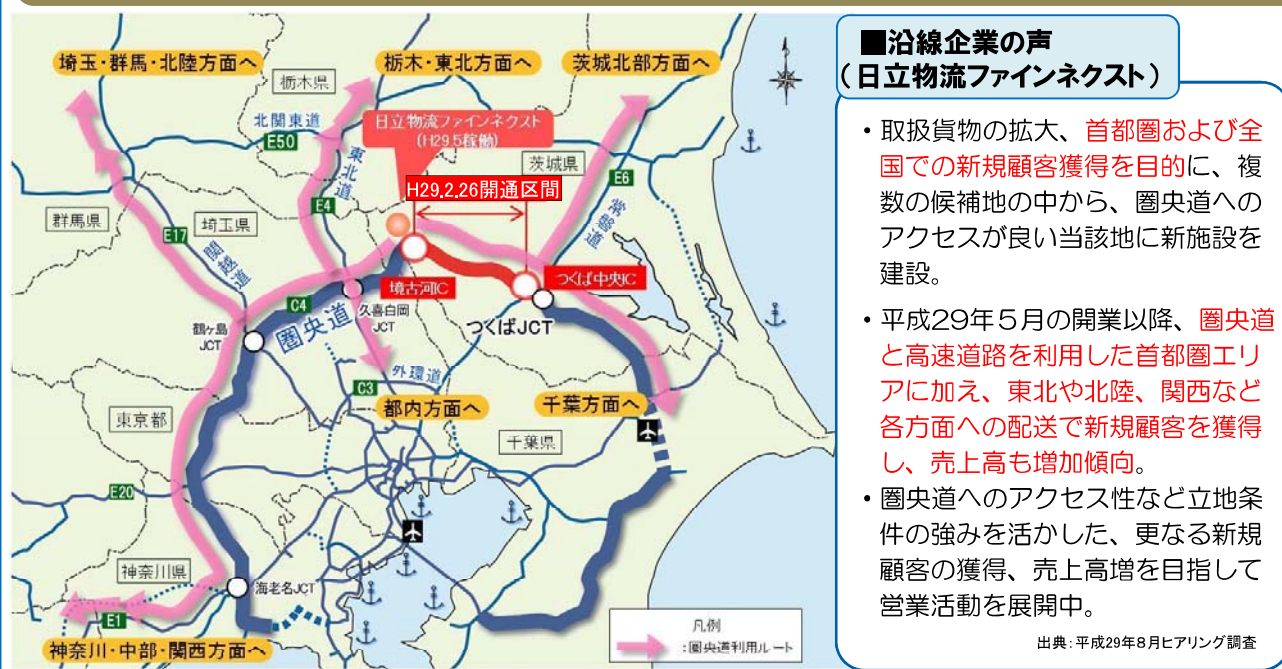


※1：古河市、五霞町、境町、坂東市、常総市、つくば市、土浦市、阿見町、牛久市、龍ヶ崎市、美浦村、河内町、稲敷市（茨城県圏央道産業複合基本計画の集積区域）

工場立地面積の全国順位（電気業を除く）



沿線への新規立地企業の事業展開事例

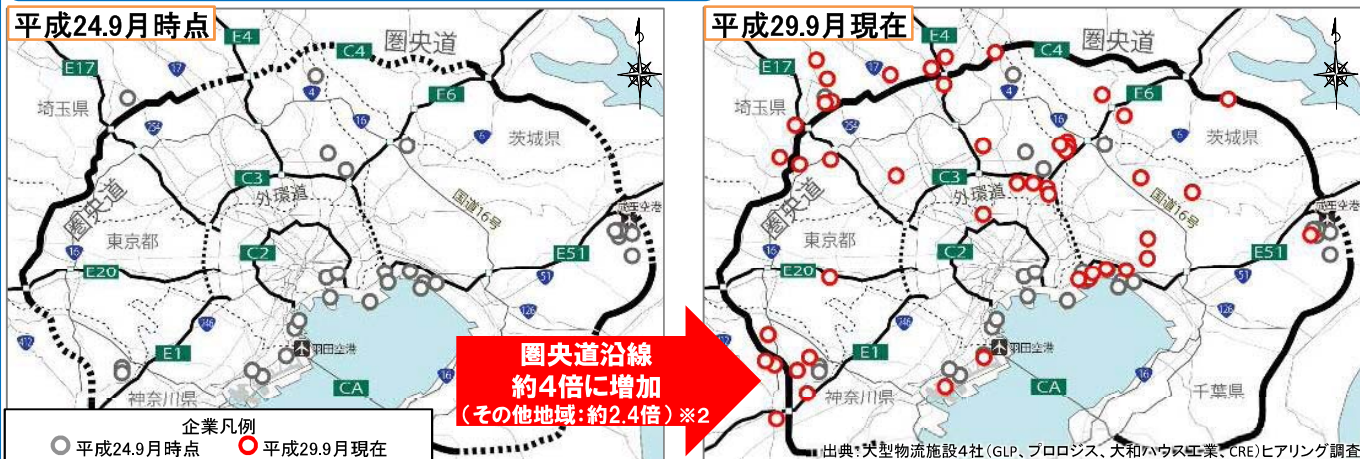


首都圏の環状ネットワークの整備に合わせて大型物流施設が続々と立地

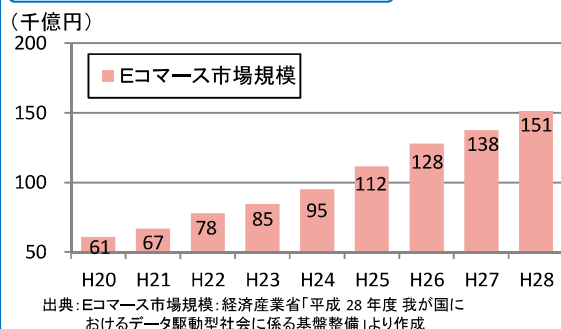
- Eコマースの市場規模が拡大するにつれ、高度な仕分け・荷捌き等の機能を有する大型マルチテナント型物流施設の立地が圏央道沿線で、活性化
(圏央道沿線の主な大型物流施設4社においては約4倍に増加(7件→27件))
※Eコマース:インターネット技術を用いた商取引

Eコマースを支える大型マルチテナント型物流施設が、圏央道の沿線に続々と立地

■大型マルチテナント型物流施設の立地状況の変遷※1

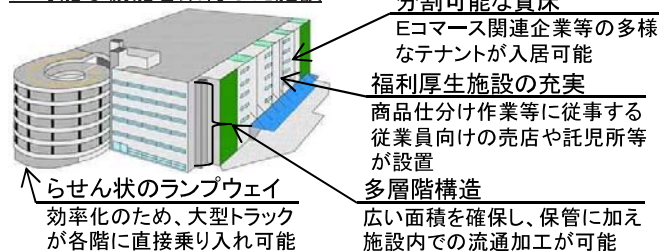


■Eコマース市場規模の推移

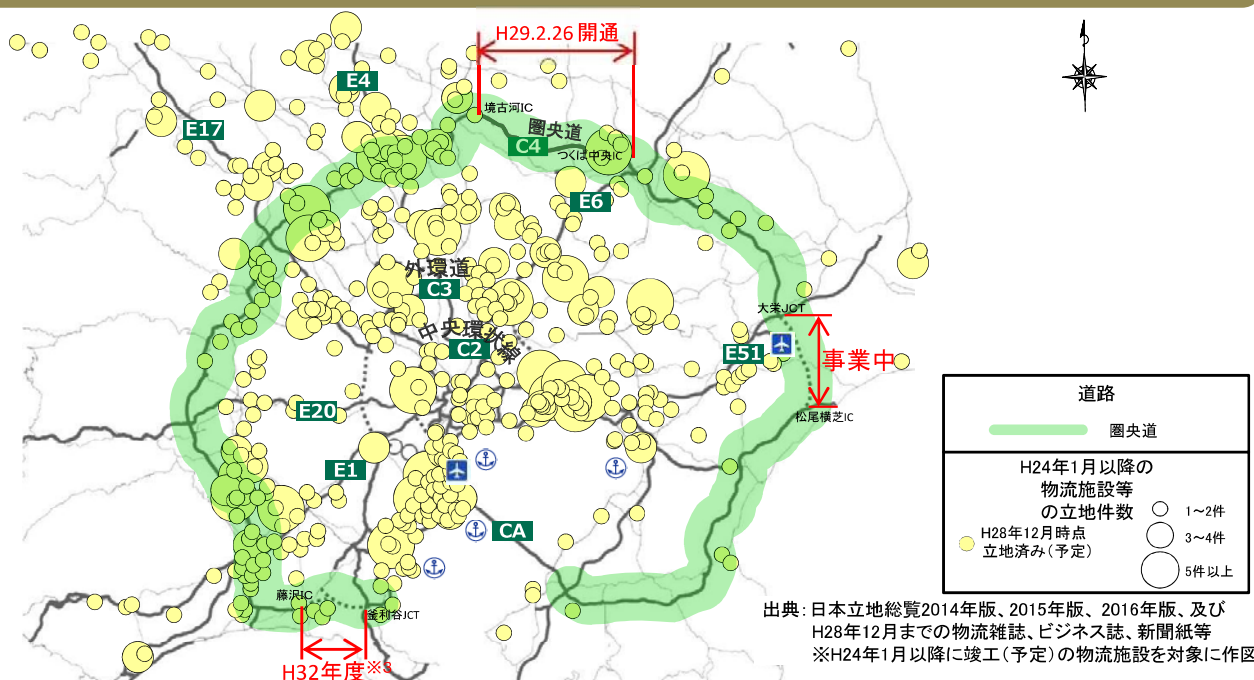


■Eコマースを支える大型マルチテナント型物流施設

大型マルチテナント型物流施設とは、多くの個人宅へ多様な商品を迅速に発送するため、効率的に仕分け・配送が可能な機能を集約した施設



平成24年1月以降の首都圏における大型物流施設等の立地状況



※1 竣工済み施設と、立地予定施設を含む

※2 圏央道沿線:高速道路ネットワーク接続済み区間(海老名JCT~大栄JCT)沿線の37市町を対象。その他地域:1都4県より圏央道沿線地域を除いた値

※3 土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合の開通時期

圏央道の沿線地域において、工業地の地価が上昇

- 工業地基準地価の上昇率は、全国上位10地点の中で6地点が圏央道沿線（うち3地点が通過自治体）
- 圏央道沿線の五霞町では工業地の地価上昇率が約18%と全国1位（圏央道沿線の通過自治体では約4%上昇※1）

東名高速～東関東道の環状ネットワークの完成により圏央道沿線の工業地の地価が上昇



工業地の地価上昇率ランキング(全国)

順位	基準値の所在地	当年価格 前年価格 (円/㎡)	変動率 前年変動率 (%)
1	茨城県猿島郡五霞町大字江川	33,000 28,000	17.9 17.6
2	千葉県野田市はやま	24,700 22,000	12.3 -
3	宮城県仙台市宮城野区扇町3丁目	48,000 43,000	11.6 13.2
4	沖縄県豊見城市字豊崎	38,500 34,700	11.0 10.2
5	京都府綴喜郡宇治田原町大字岩山	20,500 18,500	10.8 5.7

順位	基準値の所在地	当年価格 前年価格 (円/㎡)	変動率 前年変動率 (%)
6	京都府城陽市平川広田	66,000 60,000	10.0 1.7
7	埼玉県入間市大字狭山ヶ原	71,000 64,800	9.6 1.3
8	埼玉県東松山市大字新郷	39,100 36,000	8.6 1.4
9	東京都青梅市今井三丁目	79,000 72,800	8.5 0.6
10	茨城県古河市北利根	25,500 23,500	8.5 6.8

変動率：平成29年7月都道府県地価調査、平成28年7月都道府県地価調査を比較した工業地の地価上昇率
前年変動率：平成28年7月都道府県地価調査、平成27年7月都道府県地価調査を比較した工業地の地価上昇率

出典：都道府県地価調査(国土交通省)

※1 1都3県の圏央道沿線の通過自治体における平均地価上昇率

※2 圏央道(海老名JCT～茨城県・千葉県境)が通過等する35市町

※3 各都県の合計から「圏央道(海老名JCT～茨城県・千葉県境)が通過等する35市町」を除いた値(東京都については、東京都区部も除く)

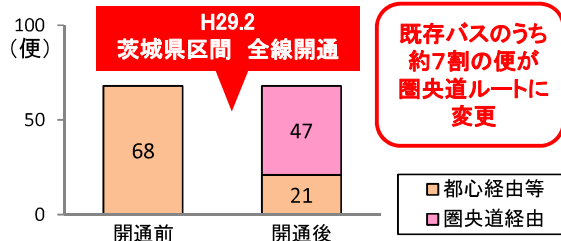
成田空港へのアクセス性向上により、自動車・高速バスがより便利に

- 成田空港と群馬・栃木方面を結ぶ高速バスのうち、約7割が都心経由等から圏央道ルートに経路を変更
- 久喜白岡JCT～成田空港間の所要時間が約30分短縮し、定時性も向上
(最長約113分→約86分)

空港発着バスや自家用車での成田空港の利便性が向上



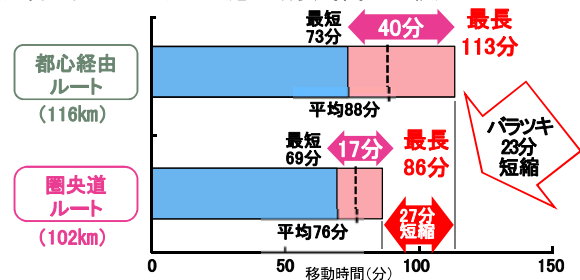
■圏央道ルートへの転換



出典: 成田国際空港株式会社提供データ、各社HP情報より算出

■所要時間の短縮と定時性の向上

(久喜白岡JCT～成田空港の所要時間の比較)



出典: ETC2.0プローブデータから所要時間を算出
都心経由ルート: H28年7月1日～7月31日
圏央道ルート: H29年7月1日～7月31日

■空港発着バス事業者の声

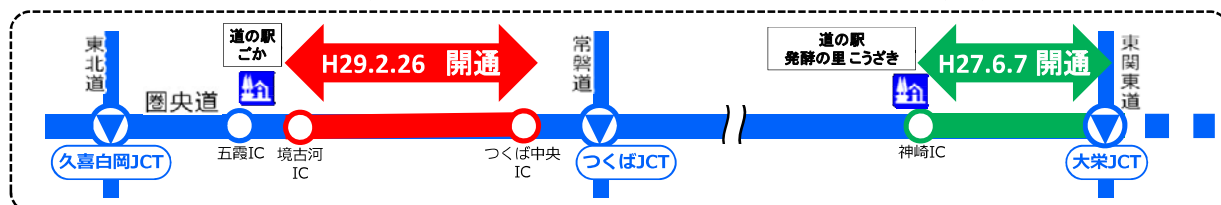
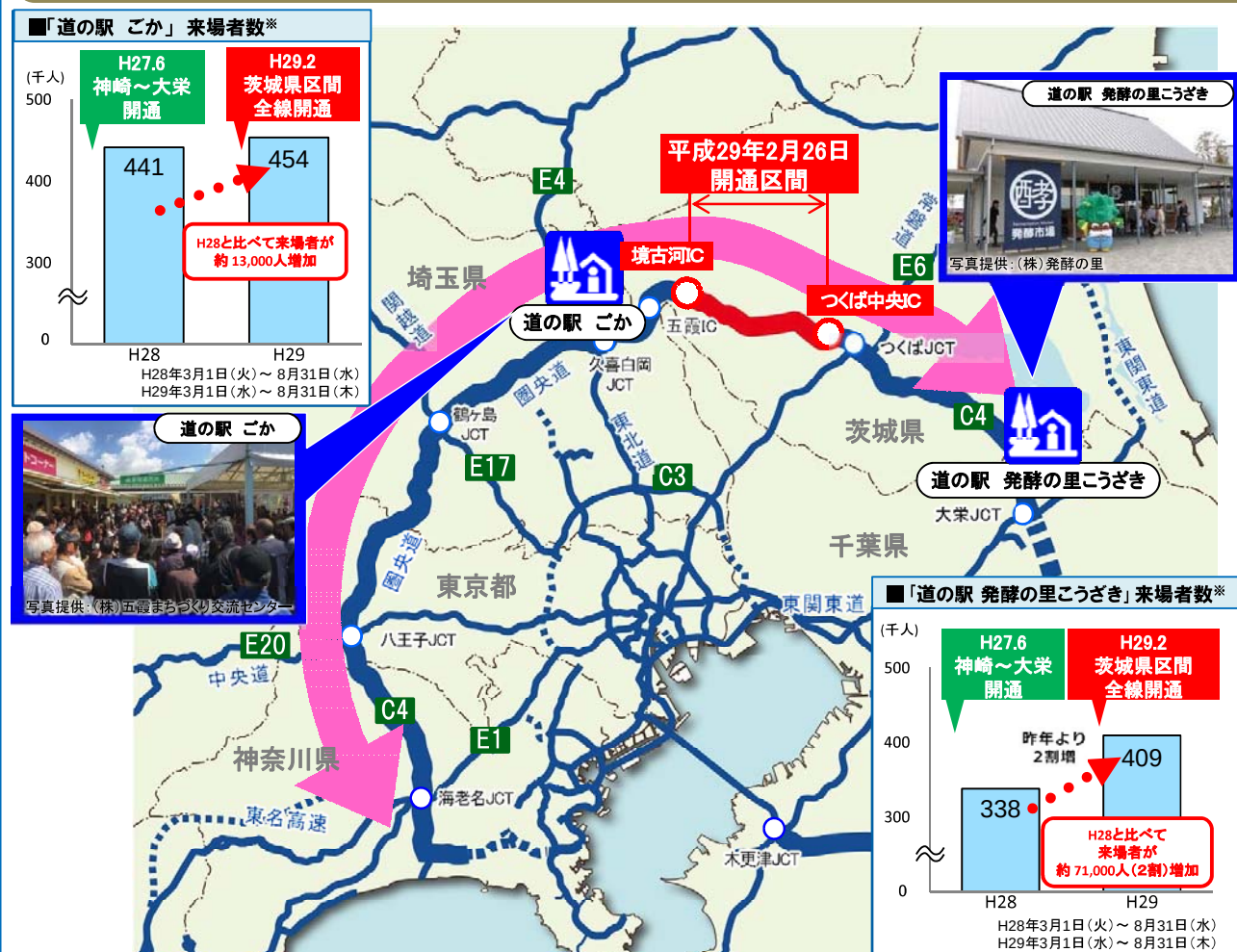
- ・都心経由から圏央道ルートに変更したことで、**定時性向上や移動時間の短縮**を実感しています。
- ・太田線・桐生線の利用者数は、昨年に比べて**増加傾向**にあります。
- ・圏央道開通による成田空港へのアクセス向上が契機となり、境町からの要望により、11月1日から**境町（境古河バスターミナル）への乗り入れを開始予定**です。**更なる利用者増加を期待しています。**
(関東自動車(株))
- ・インバウンドの国内需要の高まりから、伊香保まで**ルート延伸を予定**しています。圏央道が開通し、**成田空港へのアクセスが向上**したことも後押しとなりました。
(関越交通(株))

出典: 平成29年9月ヒアリング調査

環状ネットワークの形成により圏央道沿線で道の駅の来場者数が増加

- 東名高速～東関東道の環状ネットワークの形成により、既に開通していた圏央道沿線の「道の駅」でも来場者※及び売上が増加
- 「道の駅 発酵の里こうざき」では、来場者数※が昨年より約2割増加

東名高速～東関東道の環状ネットワークの形成により、圏央道沿線で来場者※が増加



■施設管理者の声(道の駅 ごか)

- ・H29.2月の圏央道開通後から、トラックや観光バスの立寄りが多くなり、**来場者※も順調に増加しています**。昨年の8月に比べ、来場者、売上ともに**約1割増加**しております。

出典:平成29年8月ヒアリング調査

■施設管理者の声(道の駅 発酵の里こうざき)

- ・昨年度と比べて、来場者・売上ともに増加しました。お盆では約2割増加し、H27.4月オープン以来最多となりました。
- ・TV報道等が契機になりましたが、**圏央道茨城県区間の開通がさらに売上を押し上げた**と思います。

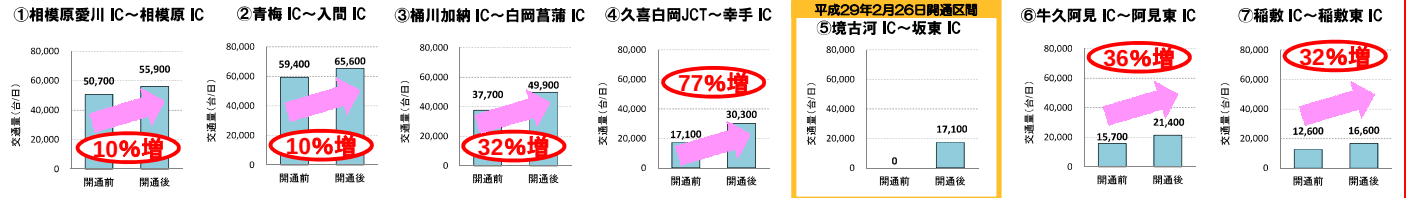
出典:平成29年8月ヒアリング調査

(参考) 開通後の交通状況①

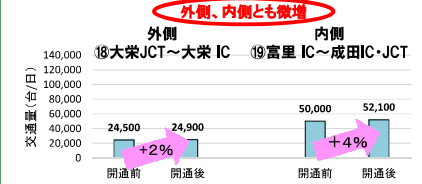
- 平成29年2月26日に開通した境古河IC～坂東IC間の交通量は、平均17,100台/日
- 開通した区間の隣接区間では交通量が大幅に増加
(久喜白岡 JCT～幸手 IC : 77%増、牛久阿見 IC～阿見東 IC : 36%増)
- 常磐道では、圏央道内側の交通量が5%減少 (-3,100台/日) し、圏央道外側の交通量が2%増加 (+1,000台/日)

圏央道の東名高速～東関東道周辺の交通状況

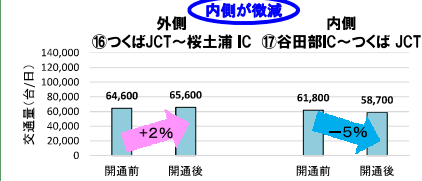
圏央道



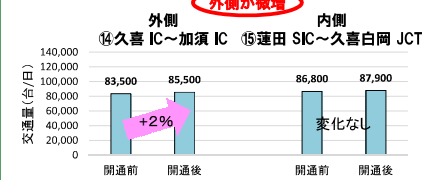
東関東道



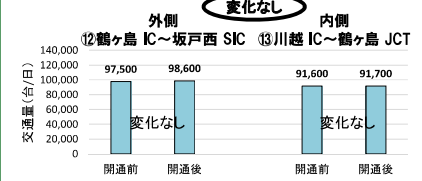
常磐道



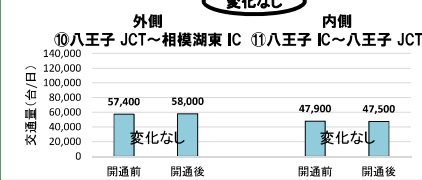
東北道



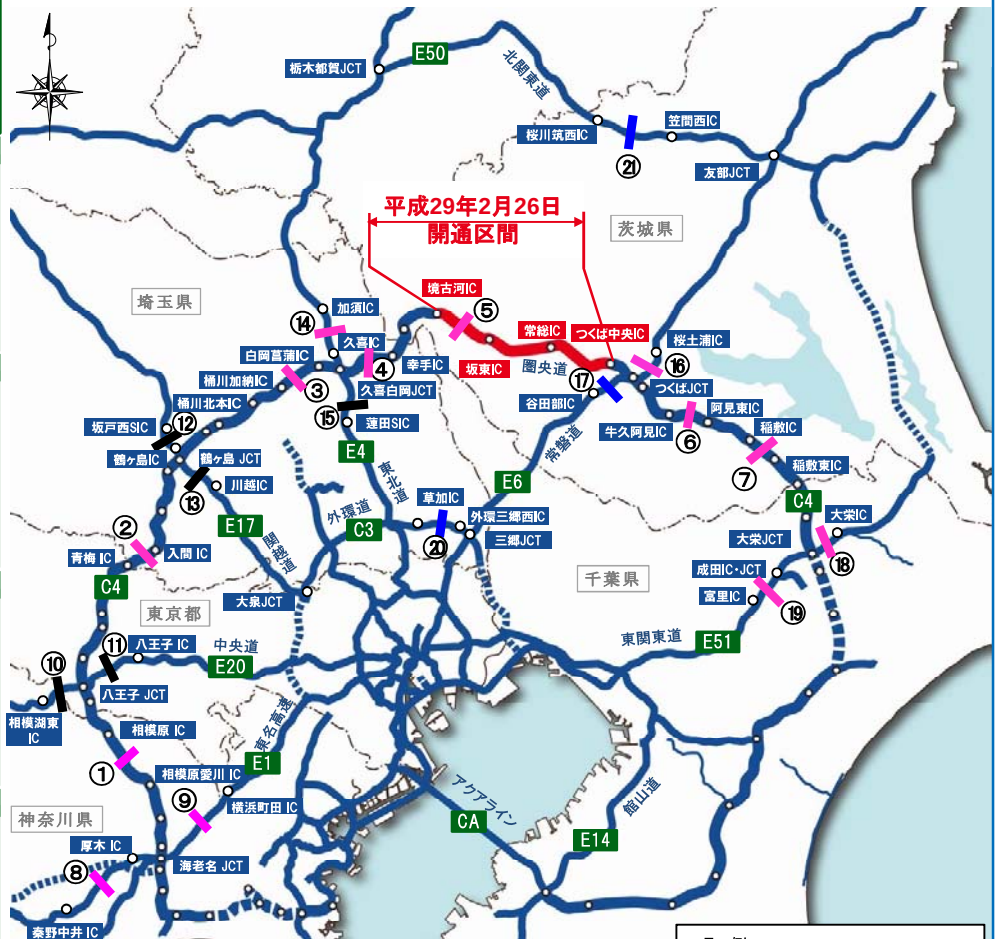
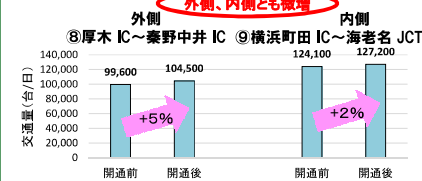
関越道



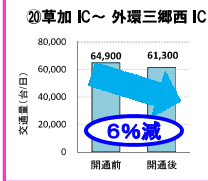
中央道



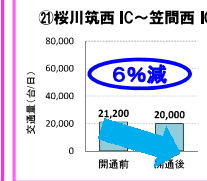
東名高速



外環道



北関東道



出典：NEXCOデータ 開通前：平成28年4月1日(金)～10月31日(月) (GW4月25日～5月8日、お盆8月11日～16日除く)の日交通量の平均値
 (③桶川加納 IC～白岡菫蒲 IC、④久喜白岡JCT～幸手 IC、⑦稲敷 IC～稲敷東 ICについては、平成28年5月29日～30日データ欠損のため除外)
 (⑥牛久阿見 IC～阿見東 ICについては、平成28年6月1日～10月31日データ欠損のため除外)
 (⑫鶴ヶ島 IC～坂戸西スマートICについては、平成28年6月14日～7月4日データ欠損のため除外)
 開通後：平成29年4月1日(土)～10月31日(火) (GW4月24日～5月7日、お盆8月10日～15日除く)の日交通量の平均値
 (②青梅 IC～入間 ICについては、平成29年5月31日～6月23日データ欠損のため除外)
 (⑧厚木 IC～秦野中井 ICについては、平成29年10月2日～10月6日データ欠損のため除外)
 (⑯つくばJCT～桜土浦 ICについては、平成29年5月24日～9月29日データ欠損のため除外)

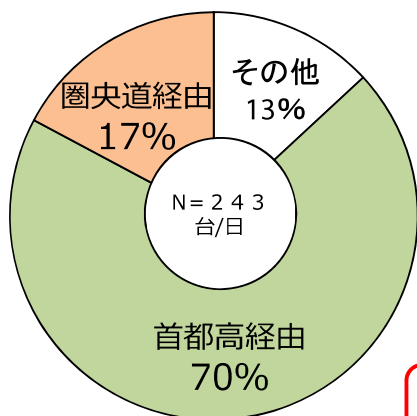
(参考)開通後の交通状況②

- 中央道⇄常磐道間の交通が圏央道の利用に転換し、首都高を経由していた交通が**7割**から**約3割**に減少

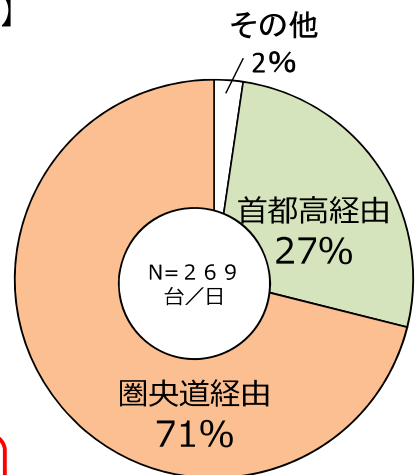
中央道⇄常磐道間の交通状況



【開通前】



【開通後】

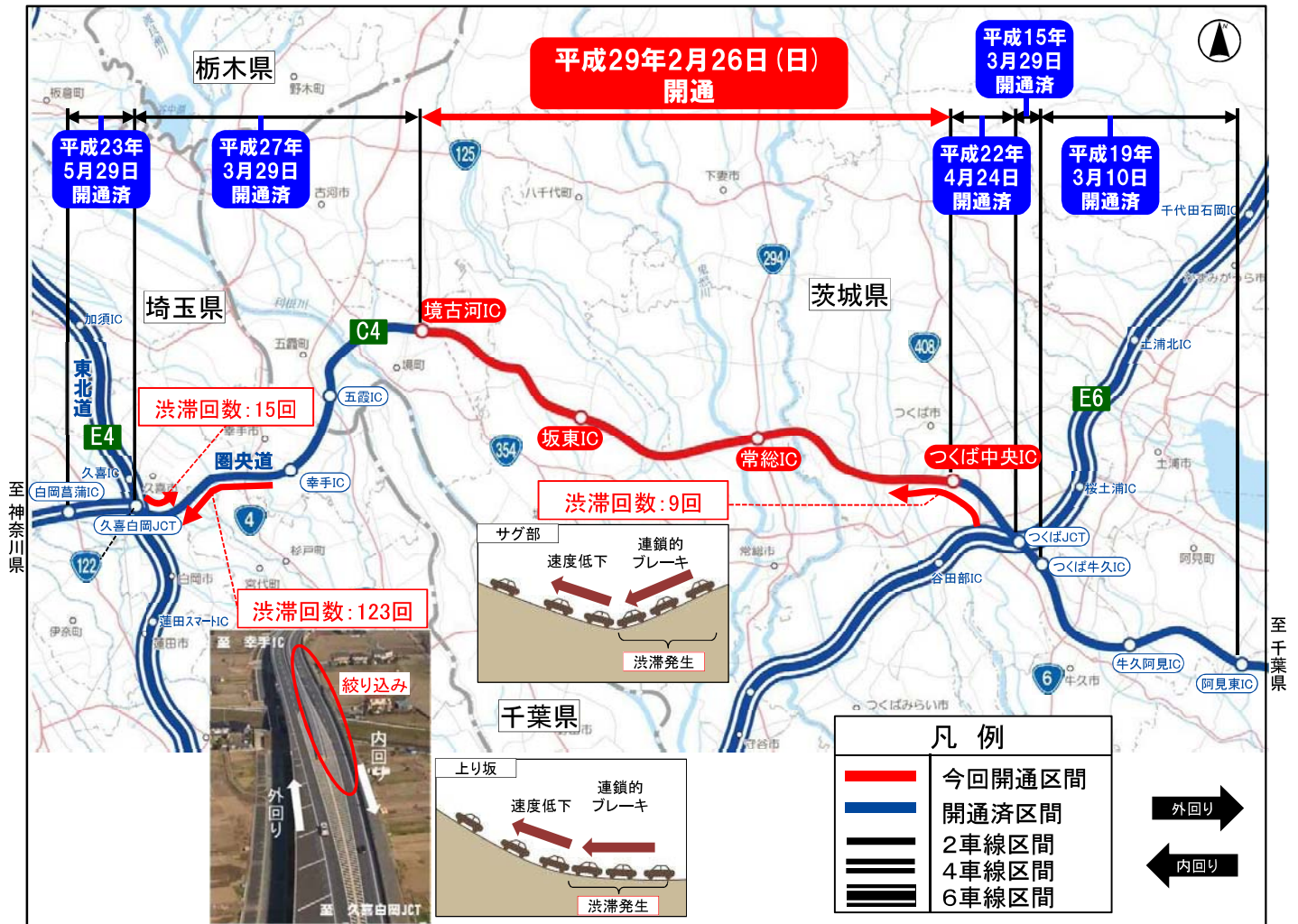


首都高経由が
7割から約3割に減少

出典) ETCデータ
H28/6の30日間とH29/6の30日間
※「その他」には、外環を経由する経路を含む(逆向きを含む)

(参考)開通後の交通状況③

■開通後の渋滞状況



※ 渋滞回数の定義: 時速35km以下で低速走行あるいは停止発進を繰り返す車列が1km以上かつ15分以上継続した状態における回数(速報値)
対象期間: H29.2.27~H29.10.31

※ 統計処理上の渋滞定義であるため、渋滞情報の提供状況とは異なる場合があります

- 車線数が減少する箇所やサグ部において混雑・渋滞が発生しており、以下の対策を実施しています。
 - 4車線部において、車線減少、合流方法、車間距離確保など合流の整流化を図る情報提供
 - 2車線部において、速度回復支援に関する情報提供
 - ハイウェイラジオ・ハイウェイテレフォンでの混雑時迂回の呼びかけ
- 圏央道をご利用の際には、上記の情報等をご活用いただき、速度回復にご協力願います。
- 引き続き、圏央道の混雑・渋滞解消に向け、ビッグデータ等を活用し、きめ細やかな交通分析を進め、今後、必要な対策を検討してまいります。

