

令和元年12月25日(水)  
国土交通省関東地方整備局  
東日本高速道路(株)関東支社  
首都高速道路(株)

## —記者発表資料—

### ～都心を迂回して埼玉と千葉をつなぎ広がる効果～

#### 東京外かく環状道路(三郷南IC～高谷JCT)開通後の整備効果

- ・沿線地域における物流施設の増加により地域の利便性が向上
- ・千葉ベイエリアが身近になり、埼玉・北関東方面からの観光が活発化

#### ＜物流＞

- 物流施設の新規立地が120件増加(約5.5倍)(H12～H21年→H22～R元年)
- 外環道千葉区間沿線地域の工業地地価が約12%上昇(H21年→H31年)
- 湾岸地域(市川)からの1時間配送圏域が約2割拡大(圏域内世帯数110万世帯増加)し、首都圏の利便性が向上
- 中央環状内側の首都高(中央環状含む)の渋滞損失時間が約3割減少  
(前回公表(1月9日)した減少割合と同様の効果が継続)

#### ＜観光＞

- 高速道路から千葉ベイエリアへの出口交通量が6%増加し、埼玉・北関東方面からの観光機会の増加に寄与(H29.9→H30.9)
- 千葉県(浦安地域)における滞在時間が約150分増加  
(H29.6～H30.3→H30.6～H31.3)

#### ＜安全・安心＞

- 都心から外環道への交通転換により、都心における大型車の交通量は減少傾向
- 交通事故件数が国道298号に並行する県道で約3割減少し、交通環境が向上

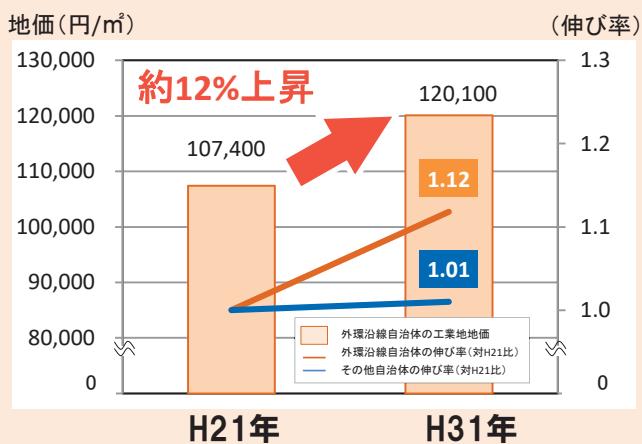
# 外環道沿線で、物流施設の立地が進展

- 外環道沿線に新規立地した物流施設は120件(H22年～R元年)。
- 外環道千葉区間沿線地域の工業地地価は約12%上昇(H21年→H31年)。

## 物流施設の立地状況(平成22年以降に立地した、または立地予定の物流施設)



## 外環道千葉区間沿線地域の工業地地価の上昇(H31/H21)



### 主な地価上昇要因(H31年/H30年)

平成30年6月の外環道千葉区間開通により、松戸・市川のICを経由して湾岸部に直結し利便性がさらに増している。

松戸市内の製造業工場・倉庫が混在する工業団地では、倉庫への建替えも徐々に行われている箇所がみられる。



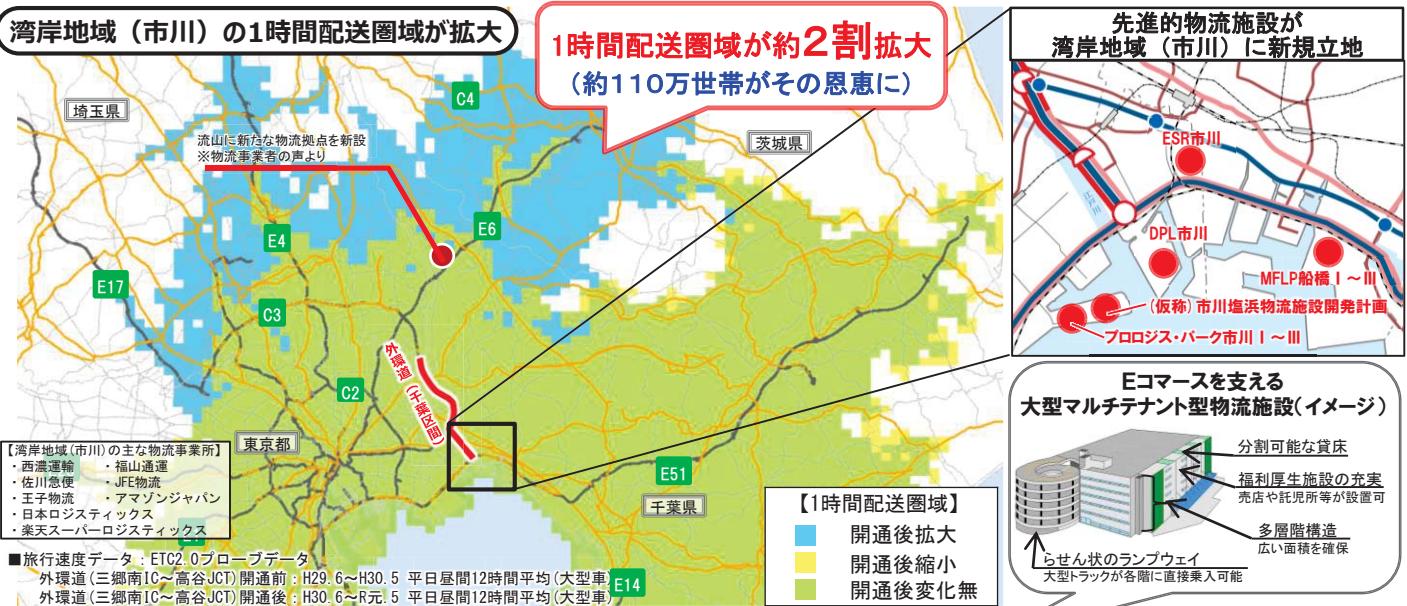
標準地番号	H31年工業地地価(対前年変動率)
柏 9-3	85千円/m <sup>2</sup> (+5.6%) (工業地変動率東京圏8位)
松戸 9-1	108千円/m <sup>2</sup> (+8.0%) (工業地変動率東京圏2位)
市川 9-5	172千円/m <sup>2</sup> (+3.6%)

データ: 国交省関東地方整備局建政部「平成31年地価公示の結果概要(関東地方整備局管内の地価動向)について」H31年3月27日

# 急成長のEコマース物流を支援

- 湾岸地域(市川)は物流拠点が集積し、新たな物流施設が竣工予定。
- 外環道千葉区間開通により湾岸地域(市川)からの1時間配送圏域が約2割拡大(圏域内世帯数 110万世帯増加)し、首都圏の利便性が向上。

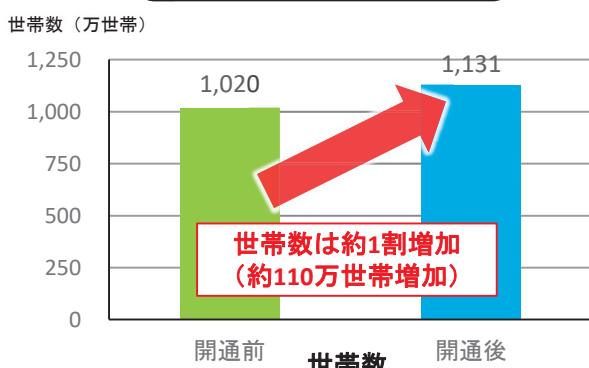
## Eコマース物流拠点の集積・配送圏域の変化



### 先進的物流施設が湾岸地域(市川)に新規立地

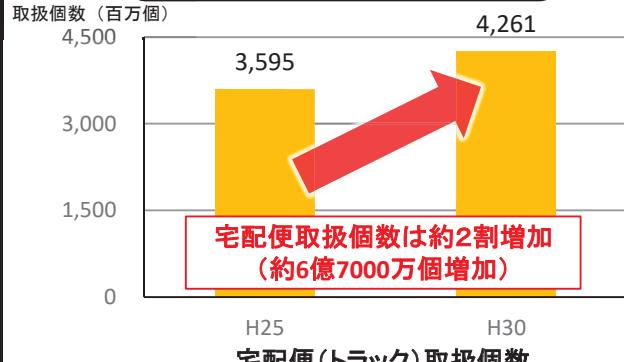


### 1時間配送圏域の世帯数



※1時間配送圏域に含まれる1kmメッシュ世帯数を集計(平成27年国勢調査)

### 全国の宅配便取扱個数の推移



出典) 平成30年度宅配便取扱実績関係資料(国土交通省)

(注1)日本郵便㈱については、航空等利用運送事業に係る宅配便も含めトラック運送として集計している。

(注2)平成28年10月より日本郵便(株)が取扱う「ゆうパケット」を宅配便取扱個数に含めて集計することとしている。

### 物流事業者の声

- ・近年、Eコマース(ネットショッピング)の普及に伴い、物流量が増加していることから、物流効率化を検討しています。
- ・物流効率化検討の一つとして、物流拠点位置の検討では道路ネットワークおよび雇用確保を重視し、外環道開通を考慮して都心から近い市川で拠点を稼働しました。
- ・外環道開通後は配送圏域が拡大し、更なる配送圏域拡大のため、内陸部の流山に物流拠点を新設予定です。

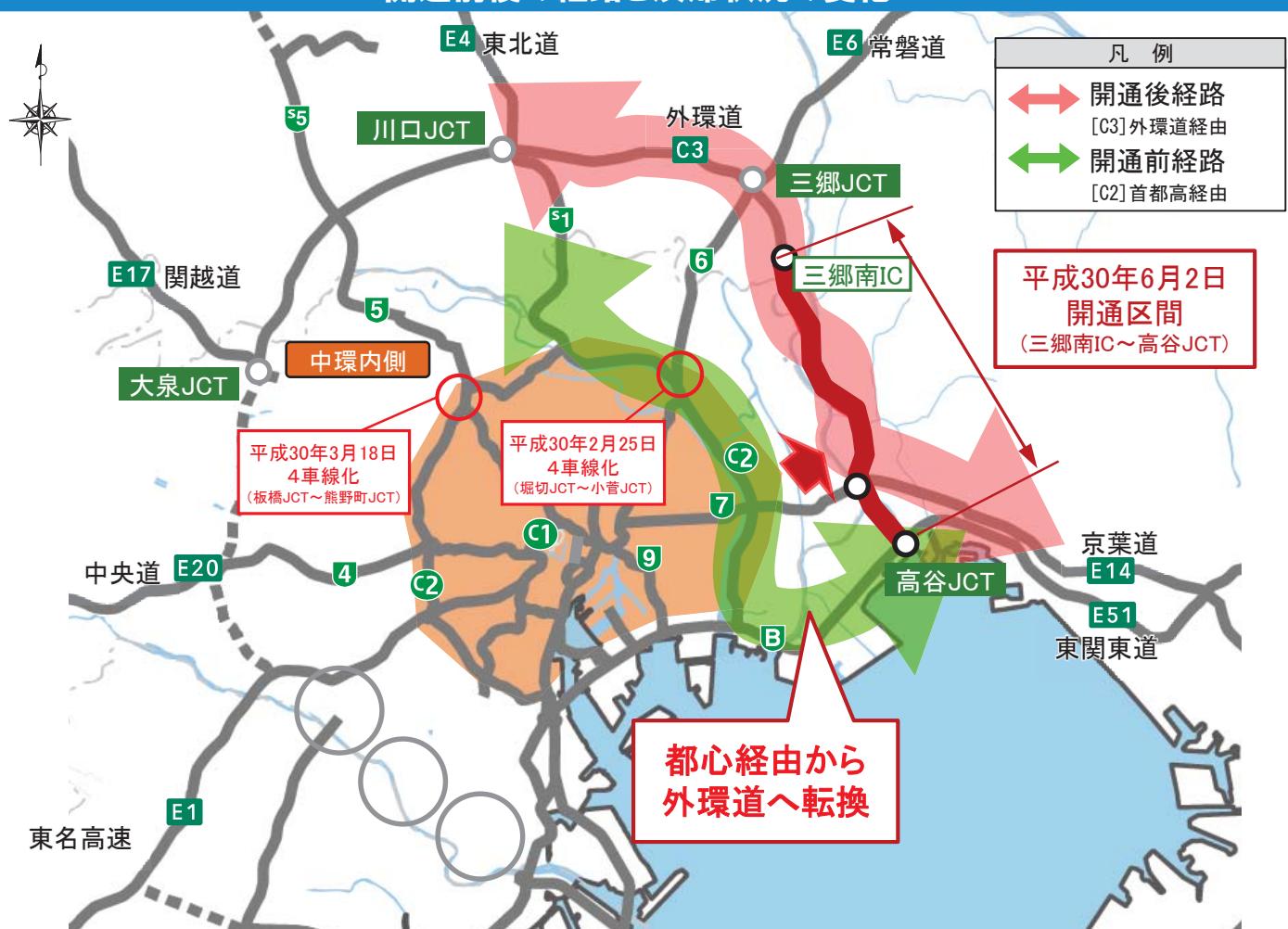
出典) 物流事業所ヒアリング結果(H31.3)



## 外環道経由への交通転換により都心の渋滞が改善

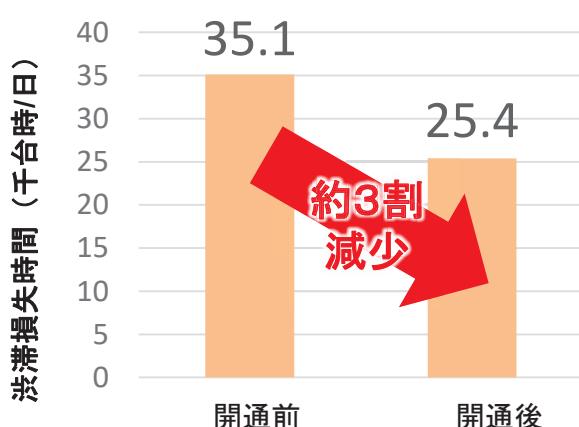
- 外環道千葉区間の開通や堀切JCT～小菅JCT及び板橋JCT～熊野町JCTの4車線化により、中央環状内側の首都高(中央環状含む)の渋滞損失時間が約3割減少。
- 川口JCT⇒高谷JCTにかけての都心経由から外環道経由への転換により、所要時間のばらつきが約20分減少し、時間信頼性が向上。

### 開通前後の経路と渋滞状況の変化

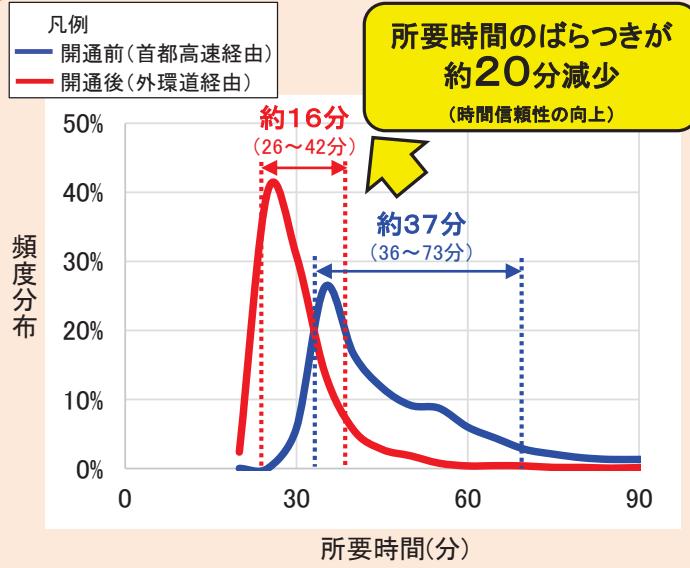


### 中央環状線の渋滞状況の変化

#### 中央環状線内側(中央環状含む)



#### 川口JCT⇒高谷JCTの所要時間ばらつきの変化



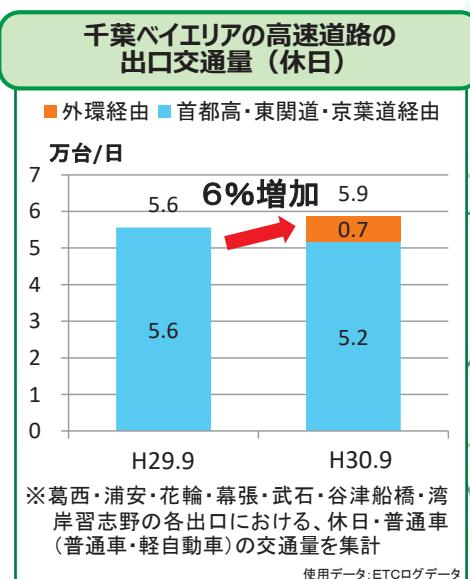
使用データ:車両感知器交通量 開通前 H29.6.1(木)～H30.1.31(水)  
開通後 H30.6.3(日)～H31.1.31(木)

資料)ETC2.0プローブデータ(平日7～19時) 開通前:H29.6～H30.5、開通後:H30.6～R元.5  
注)特異値(所要時間の上位10%・下位10%)を除いた所要時間の差

# 埼玉・北関東方面から、千葉ベイエリアの観光スポットがより身近に

- 外環道千葉区間の開通により、千葉ベイエリア（幕張、浦安、葛西臨海公園等）の高速道路の出口交通量（休日）が6%増加し、埼玉・北関東方面からの観光機会の増加に寄与（H29.9→H30.9）。
- 千葉県（浦安地域）における滞在時間が約150分増加（H29.6～H30.3→H30.6～H31.3）。

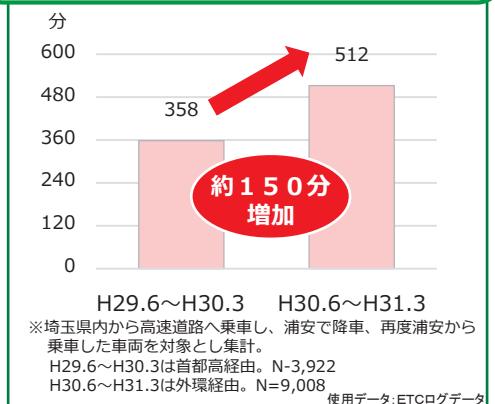
## 埼玉・北関東方面から千葉への観光



## 千葉ベイエリアの拡大図

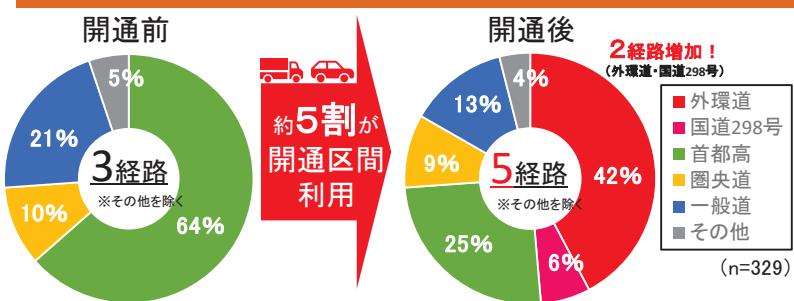


## 浦安出入口利用交通の滞在時間（休日）

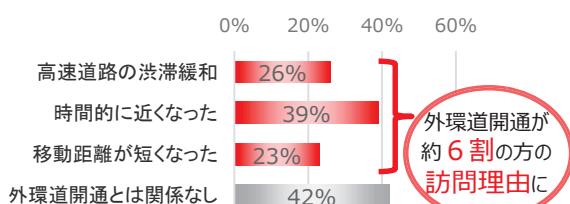


## 北関東から千葉県へのアクセス経路の変化による観光機会増加

### 外環道千葉区間開通前後の千葉県へのアクセス経路の変化



### 千葉県を訪問した理由



## 北関東地域の方の声



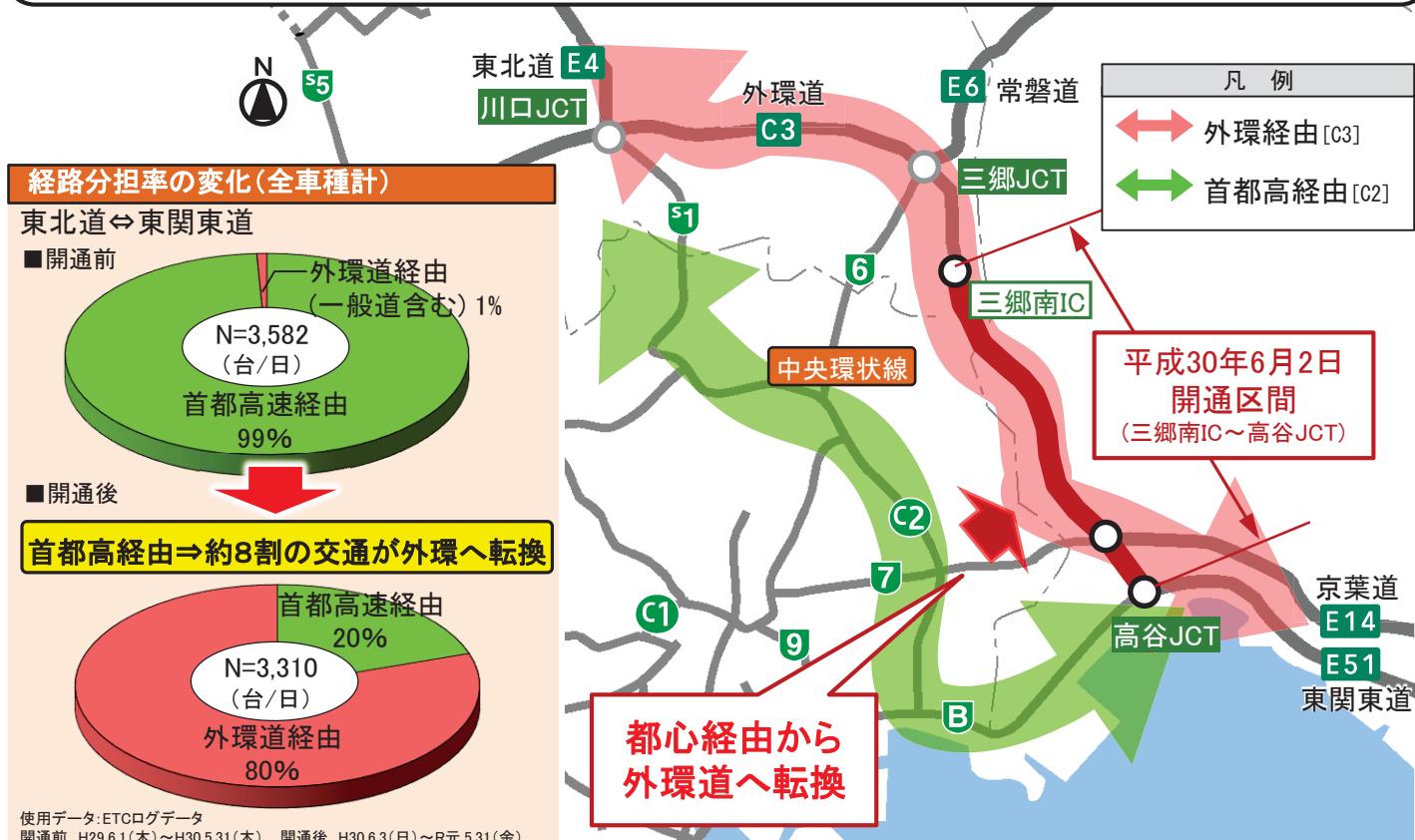
・千葉県の観光地まで時間短縮できたので滞在時間の延長や遠方への観光が可能になりました。（群馬県・50代・男性）

出典) 北関東住民WEBアンケート調査 (H31.2)

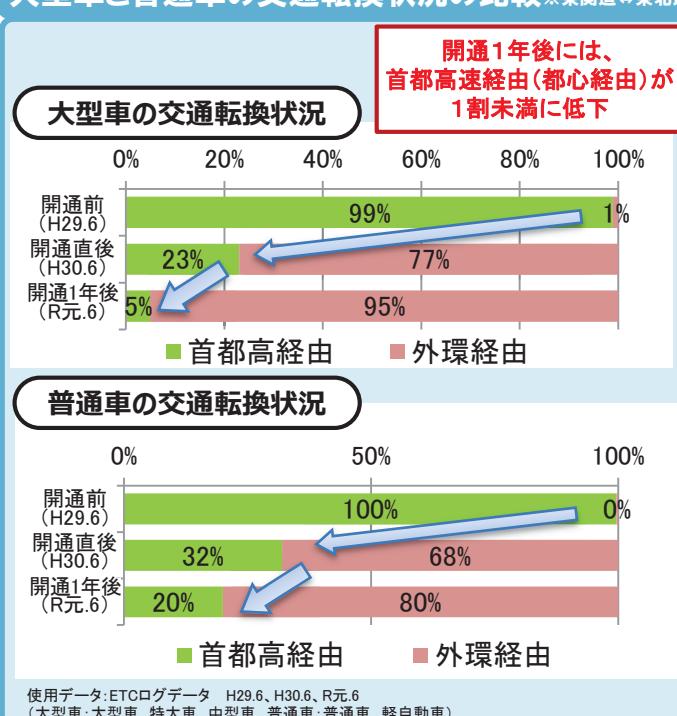
# 外環道への転換が進む大型車

- 埼玉・千葉間(東北道⇒東関道)の移動において、大型車は開通直後から外環道経由が増加しつづけており、開通1年後(R1.6)には首都高経由が約1割未満に低下。
- 外環道への転換は大型車が約9割、普通車が約8割となっている。

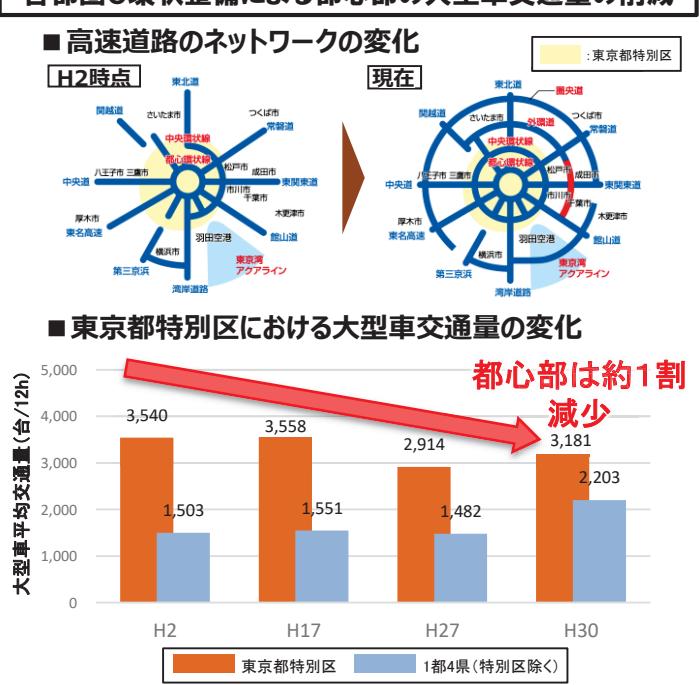
## 外環道千葉区間開通に伴う交通転換（首都高速経由⇒外環道経由）の状況



## 大型車と普通車の交通転換状況の比較※東関道⇒東北道



## 首都圏3環状整備による都心部の大型車交通量の削減

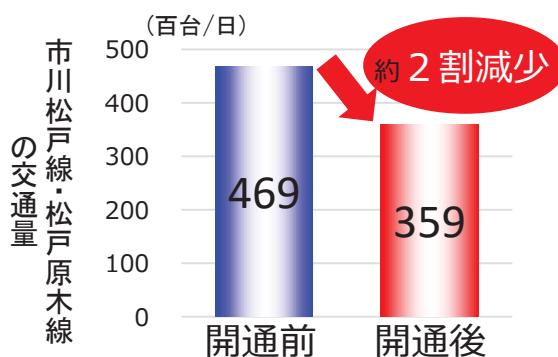


## 交通安全性の向上(交差点・生活道路)

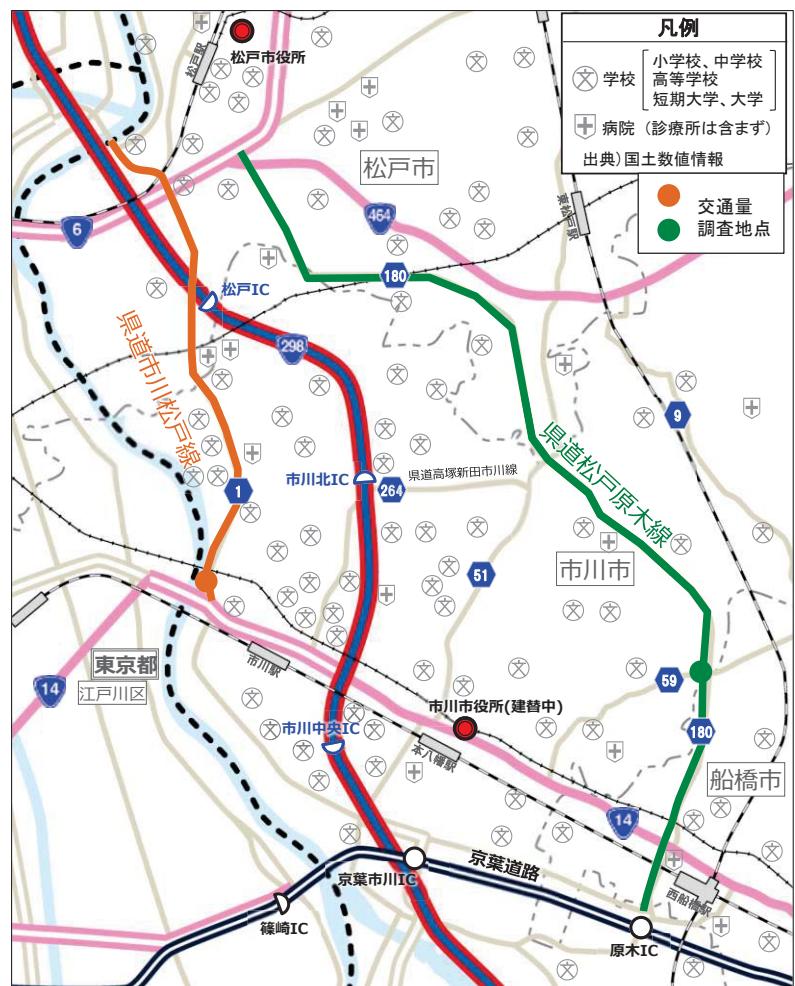
- 外環道(国道298号)に並行する主要な道路(市川松戸線・松戸原木線)の交通事故が約3割減少し、自動車だけでなく、歩行者や自転車の安全性も向上。
- アンケート結果では、外環道開通後、「生活道路に入り込む車両の減少等により、生活道路の安全性向上など、環境が改善されている」と思うが約7割を占める。

### 地域における交通安全性の向上

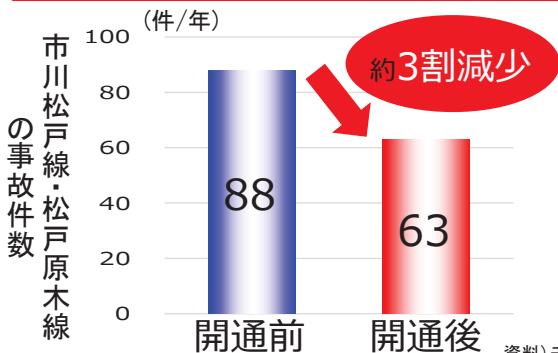
#### 外環道(国道298号)に並行する県道では交通量が約2割減少



資料)交通量調査(24h)  
開通前 H29.4.26(水)、6.29(木)、9.26(火)、H30.5.23(水)の平均値  
開通後 H30.6.5(火)、7.3(火)、9.6(木)、R元.6.4(火)の平均値

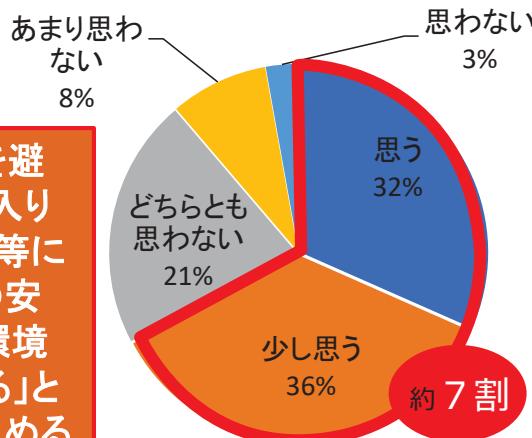


#### 県道の交通事故は約3割減少



資料)千葉県警察本部 開通前:H29.6~H30.5 開通後:H30.6~R元.5

#### 市民アンケート結果(生活道路の安全性向上)



「県道等の混雑を避けて生活道路に入り込む車両の減少等により、生活道路の安全性向上など、環境が改善されている」と思うが約7割を占める

出典)市川市・松戸市居住者を対象としたWebアンケート調査 (R元.6) (n=427)

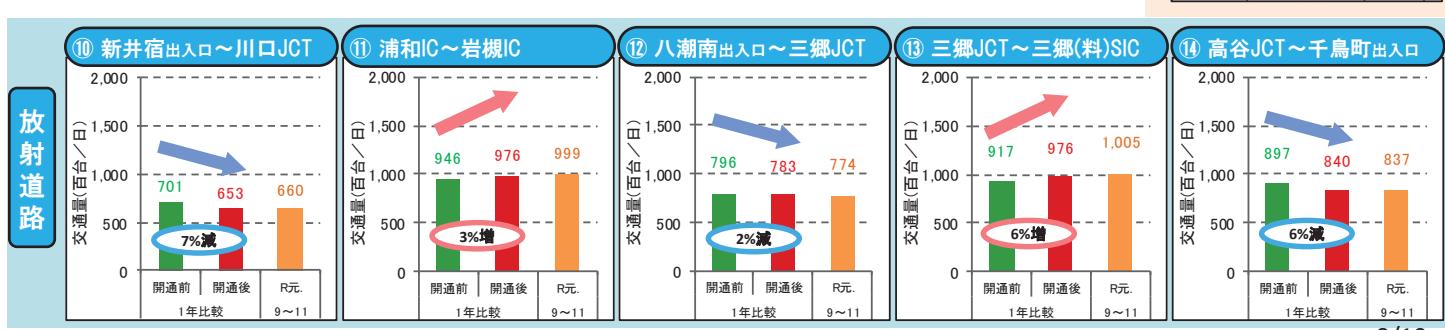
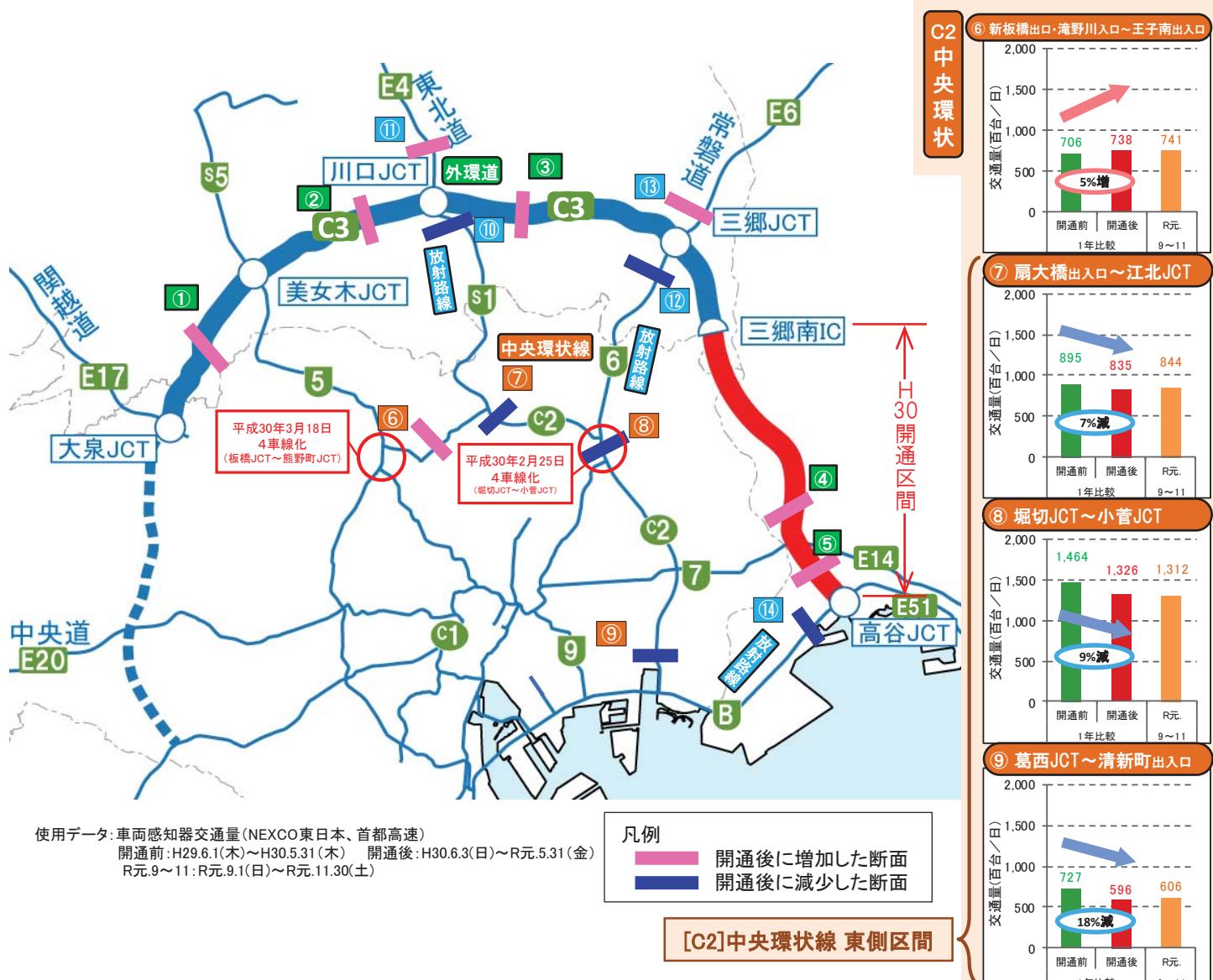
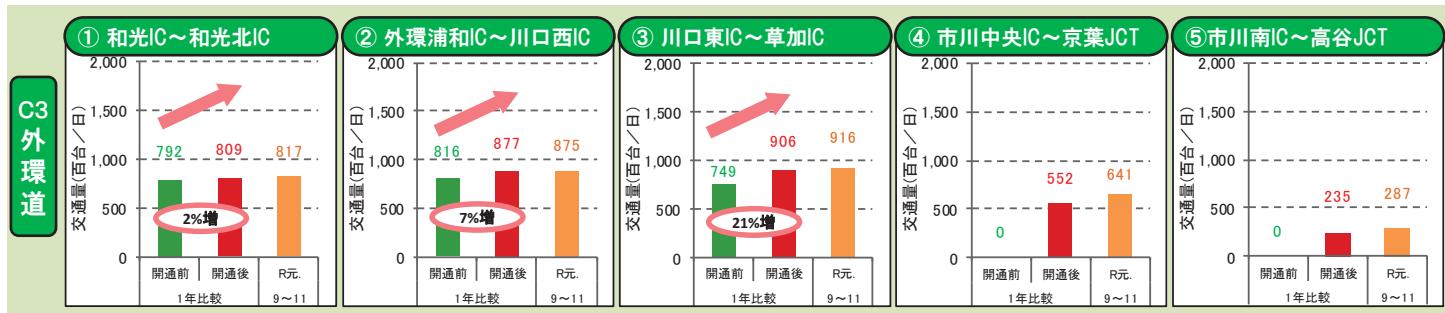
#### 市民の声(交通安全関連)

- ・小学生や園児送迎自転車が多く、幅が狭い道を徐行して運転していたが、国道298号を通ることでストレスなく走行ができ、時間も短縮できた。  
出典)沿線住民WEBアンケート調査 (H31.2)
- ・自転車で通学していますが、車が減り、またトラック等の大型車も減って、自転車が通りやすくなりました。ヒヤリ・ハットが起こる回数も減っています。  
出典)大学ヒアリング調査 (R元.7)

# 外環道及び周辺道路の交通量（高速道路）

【参考】

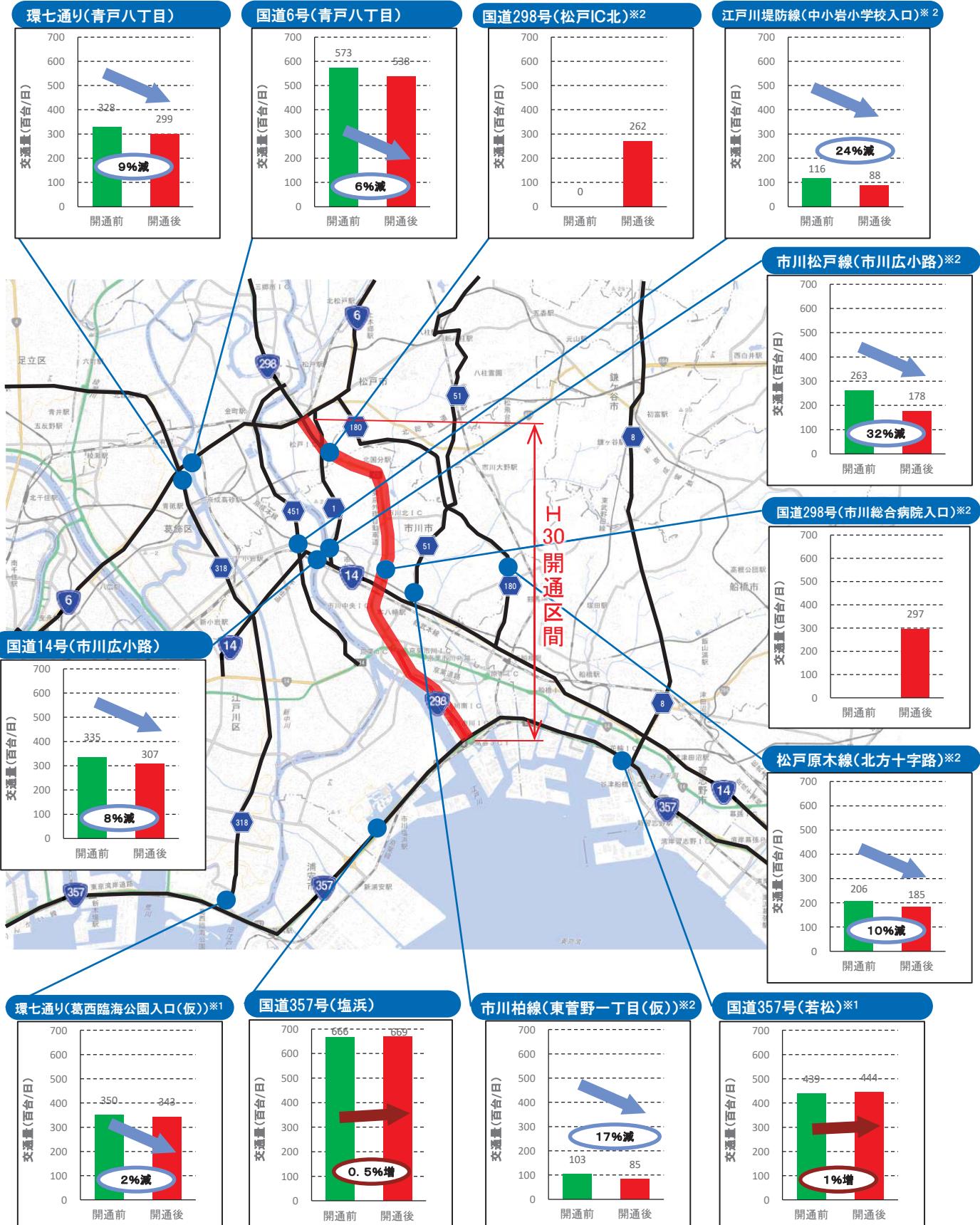
- [C3]外環道(④市川中央IC～京葉JCT)の交通量は約5.5万台。
- 首都高速[C2]中央環状線の交通量が東側区間で約1割程度減少。



# 国道298号及び周辺道路の交通量(一般道)

【参考】

- 国道298号に並行する幹線道路の交通量は減少傾向。
- 外環道にアクセスする東側からの国道交通量の変化は少なく、交通量は微増。



使用データ: 交通量調査(24h) 開通前 H29.4.26(水), 6.29(木), 9.26(火), H30.5.23(水)の平均値(ただし※1はH29.4.26(水)未実施)  
開通後 H30.6.5(火), 7.3(火), 9.6(木), R元.6.4(火)の平均値(ただしH30.6.5(火)は※2のみ実施)

# 台風15号発生時、3環状道路が迂回路として機能 【参考】

- 3環状道路の整備により、リダンダンシーが強化。放射道路が寸断した場合の都心への迂回経路を確保。
- 台風15号の影響で東関東道が通行止めとなる中、成田空港と都心の迂回ルート(圏央道)が早期復旧したことにより、高速バス等が同ルートを利用。

## 台風15号時のリダンダンシー確保



### ●台風15号発生時の成田空港～都心の公共交通機関運行状況

道路網	圏央道(川島IC～大栄JCT) ※赤字:通行止め解除区間・解除時間	6時	12時	18時
		(通行止め)	11:50 川島IC～稲敷IC 13:30 稲敷IC～神崎IC 16:45 神崎IC～大栄JCT	
	東関東道(高谷JCT～成田JCT) ※赤字:通行止め解除区間・解除時間	(通行止め)	12:10 高谷JCT～湾岸習志野IC 16:35 湾岸習志野IC～千葉北IC 22:10 千葉北IC～成田JCT	
公共交通機関	高速バス(成田空港↔都心) ※圏央道経由	(運休)	運転再開 14時40分 (初便については、一部一般道を利用)	
	鉄道	成田スカイアクセス	(運休)	運転再開 17時24分
		その他 (JR成田線、京成本線)		(終日運休)

出典:「令和元年台風第15号に係る関係省庁災害対策会議(第4回)」R元.9.10、NEXCO東日本「台風15号に伴うNEXCO東日本の対応について」R元.10.28 より作成

### 交通事業者の声

- ・通常は、T-CAT↔成田空港まで東関東道を使用しています。圏央道ルートがいち早く通行止め解除されたため、緊急時の特別対応として使用しました。
- ・当時、成田空港の混雑や成田空港に行きたいお客様の需要が多いなか、圏央道ルートを使用してバスを運行出来た事は大変良かったです。



出典:東京空港交通株式会社 ヒアリング結果(R元.11)

### 近年の台風被害の状況

