

第4章 観光活動や地域経済への影響の分析

本章では、3 環状道路の整備段階ごとに観光活動がどのように変化してきたのか、また自治体の人口、税収等の変遷について整理し、3 環状の整備が地域へ与える効果（経済、活性化等）について分析した。

具体的には、観光活動各種統計データや地域や企業の観光に関する取組みを調査・整理し、3 環状道路の整備フェーズによる観光活動の変化を分析した。また、地域経済に関する人口や税収等の統計データを用いて、3 環状道路の整備フェーズに応じた地域経済の変化を整理するとともに、各国の政策や都心部の施設の立地状況からごとに、道路整備が与える地域経済への影響を分析した。

第 4 章 観光活動や地域経済への影響の分析	4-1
4.1 観光活動への影響の分析.....	4-2
4.1.1 観光活動に関する社会経済指標の整理.....	4-2
4.1.2 観光活動の変化の分析.....	4-54
4.1.3 地域の取組み、効果の整理.....	4-69
4.1.4 観光活動に与える効果の検証.....	4-75
4.2 地域経済への影響の分析.....	4-81
4.2.1 地域経済に関する社会経済指標の整理.....	4-81
4.2.2 地域経済の変化の分析.....	4-124
4.2.3 地域経済への影響の分析.....	4-129

4.1 観光活動への影響の分析

本節では、3 環状道路の整備段階ごとに観光活動がどのように変化してきたのか等の変遷について整理し、3 環状道路の整備が地域に与える効果について、分析した。

具体的には、観光活動に関する社会経済指標を整理し、整備フェーズごとに変化を分析した。また、ヒアリング等により、地域の取組みや効果を整理し、観光活動に与える効果を検証した。

4.1.1 観光活動に関する社会経済指標の整理

本項では、3 環状道路が観光活動に与える効果を検証するため、観光活動に関する社会経済指標を抽出、整理した。

(1) データ概要

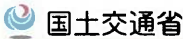
観光活動に関する社会経済指標として、観光統計の観光入込客数および観光消費額のデータ概要を以下に示す。なお、観光消費額は、自治体別に公表されていないため、圏央道沿線とその他自治体の比較はできない。

表 4.1 観光統計データの概要

	観光入込客数 公表範囲		観光消費額 公表範囲		最新版 年次	更新頻度	調査対象
	都県別	自治体別	都県別	自治体別			
茨城県	○	○	○	×	H28	1年おき	観光地点及び行祭事・イベント
埼玉県	○	○	○	×	H28	1年おき	観光地点、イベント
千葉県	○	○	○	×	H28	1年おき	観光地点及び行祭事・イベント
東京都	○	×	○	×	H28	1年おき	観光関連施設、行祭事・イベント、宿泊施設
神奈川県	○	○	○	×	H28	1年おき	主要観光地点、主要観光施設及び主要観光行事別観光客数

また、訪日外国人の観光流動を確認するため、FF-Data を集計した。データ概要は以下のとおり。

FF-Data(訪日外国人流動データ)の概要



- 当該データの作成方法
 - 国内流動に関する、観光庁「訪日外国人消費動向調査」、航空局「国際航空旅客動態調査」、国籍別出国者数に関する、法務省「出入国管理統計月報」の平成26年(2014年)のデータを組み合わせて作成した。
- 公表物
 - 都道府県間流動表(国籍別・交通機関別)
 - データベース(国籍・交通機関・目的・出国空港・発着都道府県別流動量)
 - ※ 周遊ルート、宿泊数等が分析可能なデータベースは利用希望者にデータを貸与
- 分析できる内容
 - 都道府県間流動量、都道府県別入込者数
 - 交通機関分担率
 - 訪日外国人属性(国籍、目的、出国空港)
 - 周遊ルート、泊数
- 利用上の注意
 - 訪日外国人消費動向調査、国際航空旅客動態調査はいずれも、国内訪問地の情報はアンケート回答者の主観に委ねられているため、特に都市内あるいは都道府県内等の短距離の流動が十分に把握できていない可能性がある点にご注意願います。
 - また、例えば1回の旅行で、ある都道府県を2回訪問した場合は、都道府県間流動表ではその都道府県を2回訪問したこととして集計しています。そのため、都道府県別の入込客数を都道府県間流動表から集計する際には、同じ人を複数回カウントしている点にご注意願います。

図 4.1 川越市主要観光施設 外国人入込客数(3~12月)

出典：FF-Data(訪日外国人流動データ)の概要と利用例/国土交通省

(2) 観光入込客数

以下に、観光入込客数を示す。前項で示した観光統計による自治体別の集計結果に加え、各自治体が個別に調査・集計した結果を取りまとめた。

※東京都については、自治体別観光入込客数のデータを公表していない

・圏央道沿線は、概ね、観光入込客数が増加傾向である。特に、つくば市、牛久市、川越市等、既開通区間のうち観光地として有名な自治体でも増加傾向にある

1) 観光統計による自治体別集計

①茨城県

表 4.2 茨城県における観光入込客数の推移（単位：人）

都県名	自治体名	H23	H24	H25	H26	H27	H28
茨城県	常総市	67,400	113,000	78,900	75,900	76,300	266,000
	牛久市	1,247,300	1,205,500	1,025,200	1,154,700	1,464,600	1,583,400
	つくば市	3,161,600	3,454,400	3,316,100	3,419,400	3,320,400	3,696,400
	坂東市	505,900	712,300	817,000	750,800	702,400	762,800
	稲敷市	159,200	300,100	301,500	321,400	325,300	389,500
	阿見町	3,047,700	3,743,500	3,359,300	3,431,100	3,513,000	3,522,200
	河内町	-	-	-	-	-	-
	五霞町	-	-	-	-	798,600	807,800
	境町	-	-	-	-	249,700	540,800

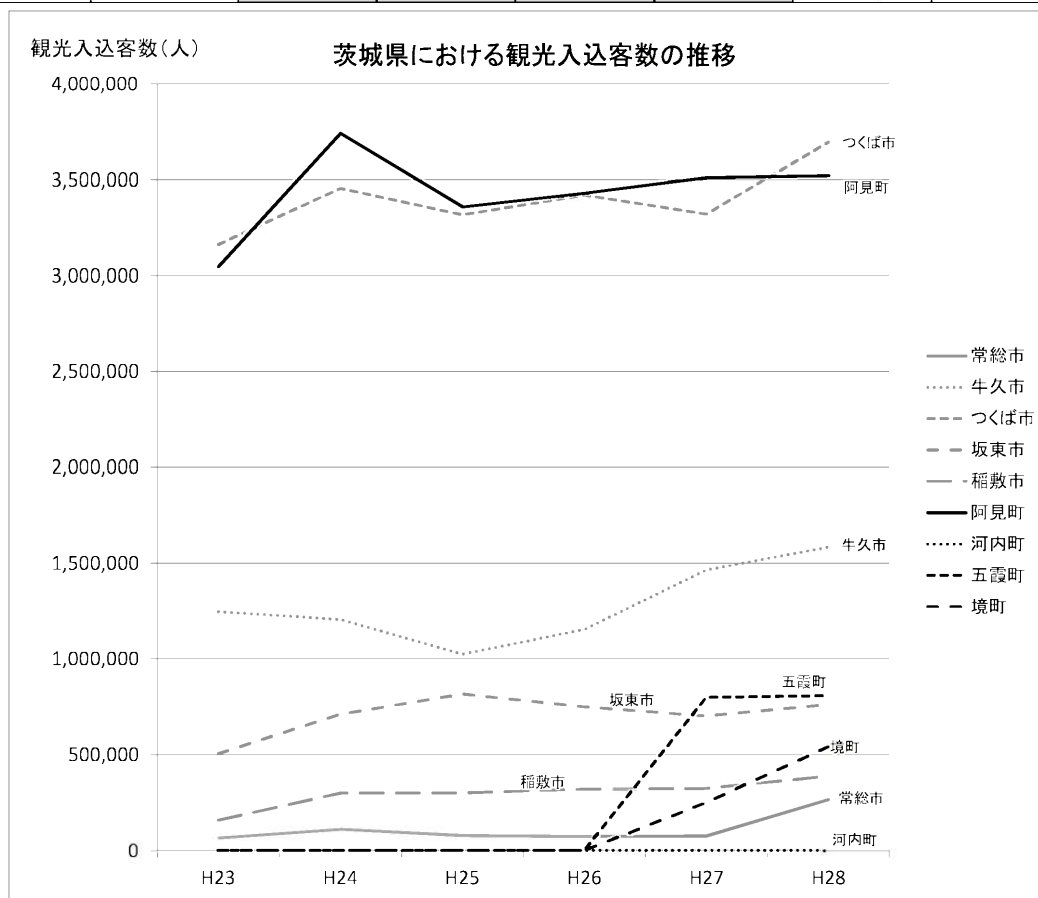


図 4.2 茨城県における観光入込客数の推移

出典：茨城の観光レクリエーション現況（観光客動態調査報告）

② 埼玉県

表 4.3 埼玉県における観光入込客数の推移（単位：人）

都県名	自治体名	H23	H24	H25	H26	H27	H28
埼玉県	川越市	6,027,000	6,237,000	6,302,000	6,579,000	6,645,000	7,040,000
	飯能市	1,930,487	2,099,003	2,242,393	2,382,980	2,477,621	2,648,006
	狭山市	290,806	284,194	374,109	709,782	628,011	4,811,184
	入間市	602,245	658,002	7,010,210	7,272,594	7,284,125	7,352,344
	桶川市	562,849	545,952	521,081	538,401	507,212	442,537
	久喜市	2,547,253	2,522,750	2,422,518	2,418,340	2,594,679	2,554,165
	北本市	704,437	770,530	852,940	848,840	842,850	881,708
	坂戸市	263,400	396,300	330,000	312,214	362,153	528,081
	幸手市	1,593,811	1,706,852	1,788,298	2,070,540	2,252,257	1,905,894
	鶴ヶ島市	60,000	115,000	81,500	74,400	62,300	117,200
	日高市	4,219,224	3,680,098	3,711,097	3,562,922	3,903,332	3,837,245
	白岡市	290,438	310,182	223,237	457,281	365,639	351,776
	川島町	403,725	401,568	419,611	407,404	412,554	427,902
	宮代町	1,688,101	1,739,207	1,879,413	1,719,792	1,761,741	1,765,315
	杉戸町	161,000	238,000	218,000	233,500	205,000	234,000

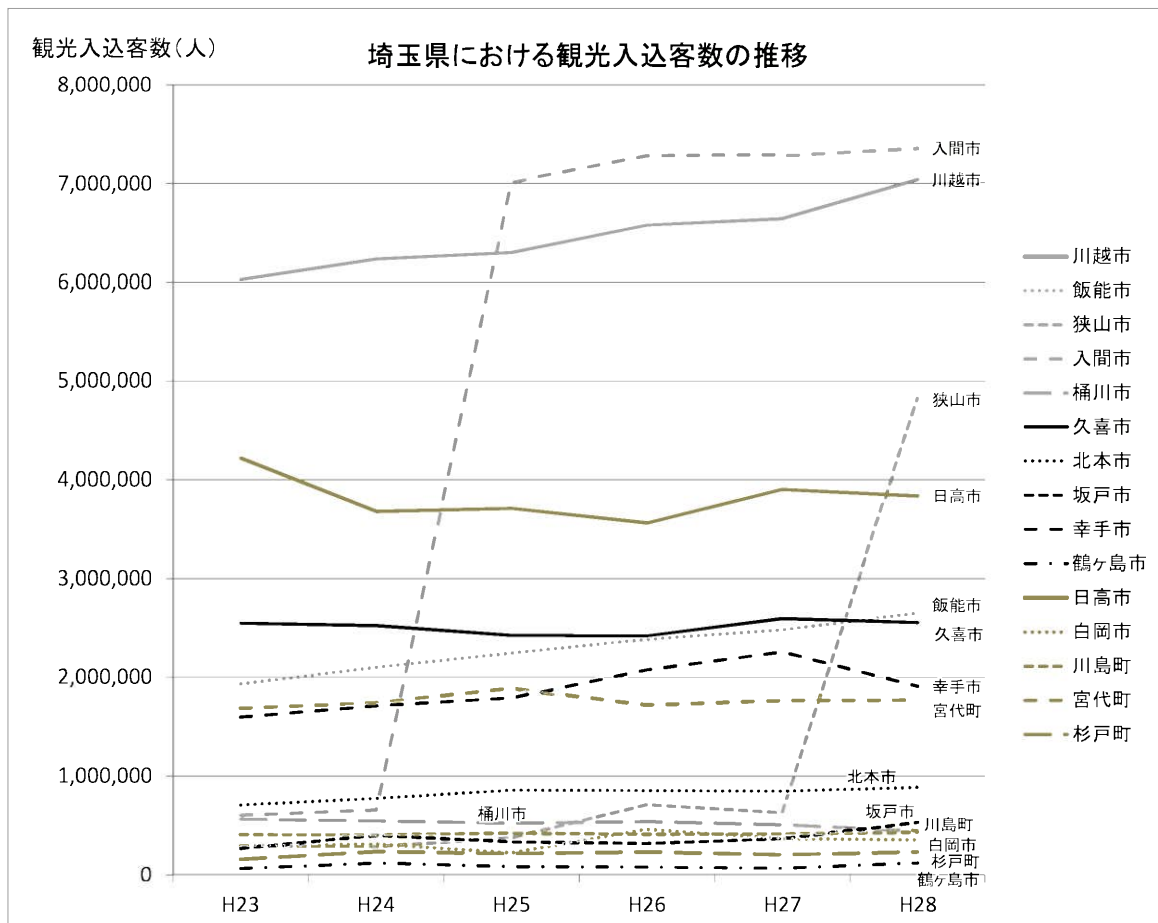


図 4.3 埼玉県における観光入込客数の推移

出典：観光入込客統計調査結果（埼玉県）

③千葉県

表 4.4 千葉県における観光入込客数の推移（単位：人地点）

都県名	自治体名	H23	H24	H25	H26	H27	H28
千葉県	木更津市	8,858,287	19,194,042	17,469,669	18,265,213	17,887,092	17,922,149
	茂原市	1,089,751	1,322,018	1,290,725	1,387,043	1,298,598	1,363,933
	成田市	12,301,885	13,440,347	13,543,262	14,027,495	14,693,802	14,784,606
	東金市	566,610	552,127	460,351	716,290	879,636	1,351,462
	市原市	3,176,699	3,207,514	3,094,792	3,421,117	3,513,189	3,512,390
	袖ヶ浦市	1,290,592	1,277,549	1,496,730	1,595,356	1,659,660	1,727,648
	八街市	57,420	57,251	65,621	67,731	70,864	85,846
	山武市	1,696,778	1,859,559	2,081,149	2,040,878	2,192,792	2,007,492
	大網白里市	240,228	289,304	329,267	298,911	285,452	340,688
	神崎町	43,529	82,221	63,793	90,499	528,305	670,769
	多古町	617,173	602,973	602,797	658,558	631,916	612,529
	芝山町	649,012	964,769	910,829	895,547	835,519	1,018,316
	横芝光町	81,230	81,160	60,200	64,205	55,500	71,515
	長柄町	583,743	634,646	625,406	697,085	718,695	772,353
	長南町	376,863	378,909	406,117	405,025	402,429	411,279

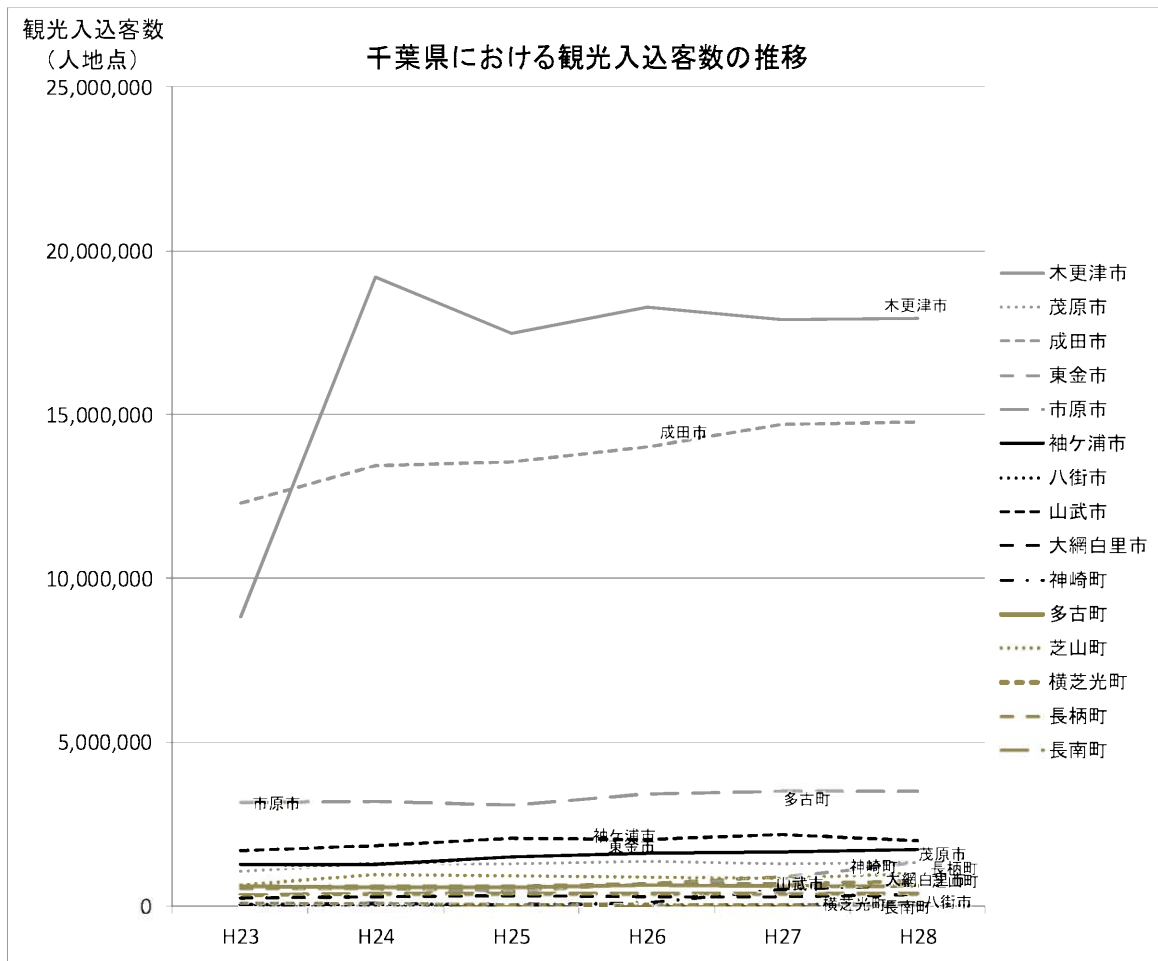


図 4.4 千葉県における観光入込客数の推移（単位：人地点）

出典：千葉県観光入込調査報告書

④神奈川県

表 4.5 神奈川県における観光入込客数の推移（単位：千人）

都県名	自治体名	H23	H24	H25	H26	H27	H28
神奈川県	横浜市	36,101	42,432	45,659	44,258	48,592	46,017
	相模原市	7,872	11,637	11,744	11,019	13,767	12,589
	鎌倉市	18,111	19,743	23,083	21,956	22,926	21,285
	藤沢市	11,940	15,154	15,524	17,738	18,335	18,648
	茅ヶ崎市	2,105	2,361	2,661	2,627	3,024	2,861
	厚木市	3,092	3,248	3,200	3,119	3,387	3,374
	海老名市	278	206	217	241	242	247
	座間市	254	273	360	390	418	478
	綾瀬市	23	111	93	108	112	186
	寒川町	1,825	1,864	1,868	1,870	1,897	1,955
	愛川町	1,273	1,153	1,279	1,259	1,276	1,247

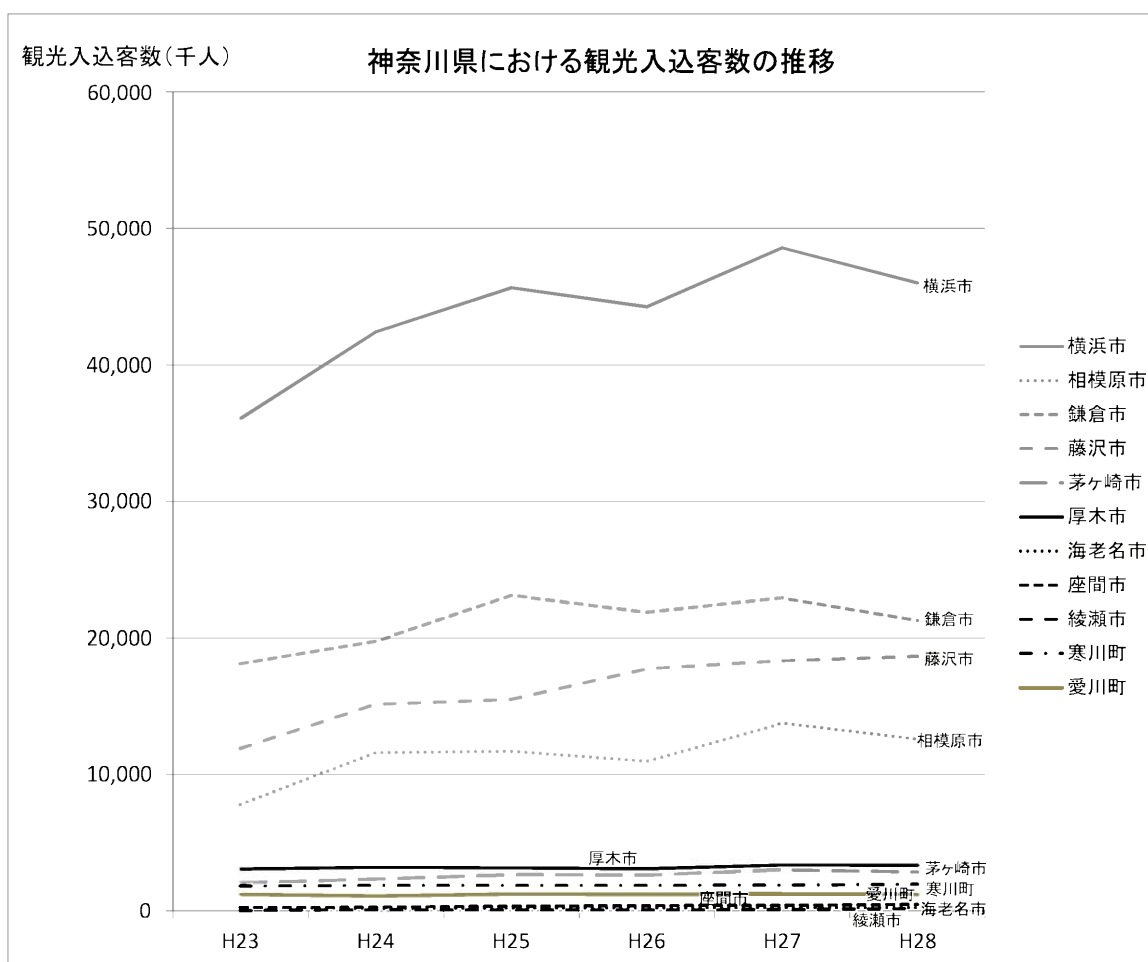


図 4.5 神奈川県における観光入込客数の推移（単位：人地点）

出典：神奈川県入込観光客調査報告書



2) ヒアリング先提供データの集計

ヒアリング調査を行った自治体・観光施設より、提供のあった観光関連データの分析を実施した。以下に、提供のあった自治体・観光地点別に分析結果を示す。

なお、成田空港、および成田空港に関連する路線バスについても観光関連データとして扱う。

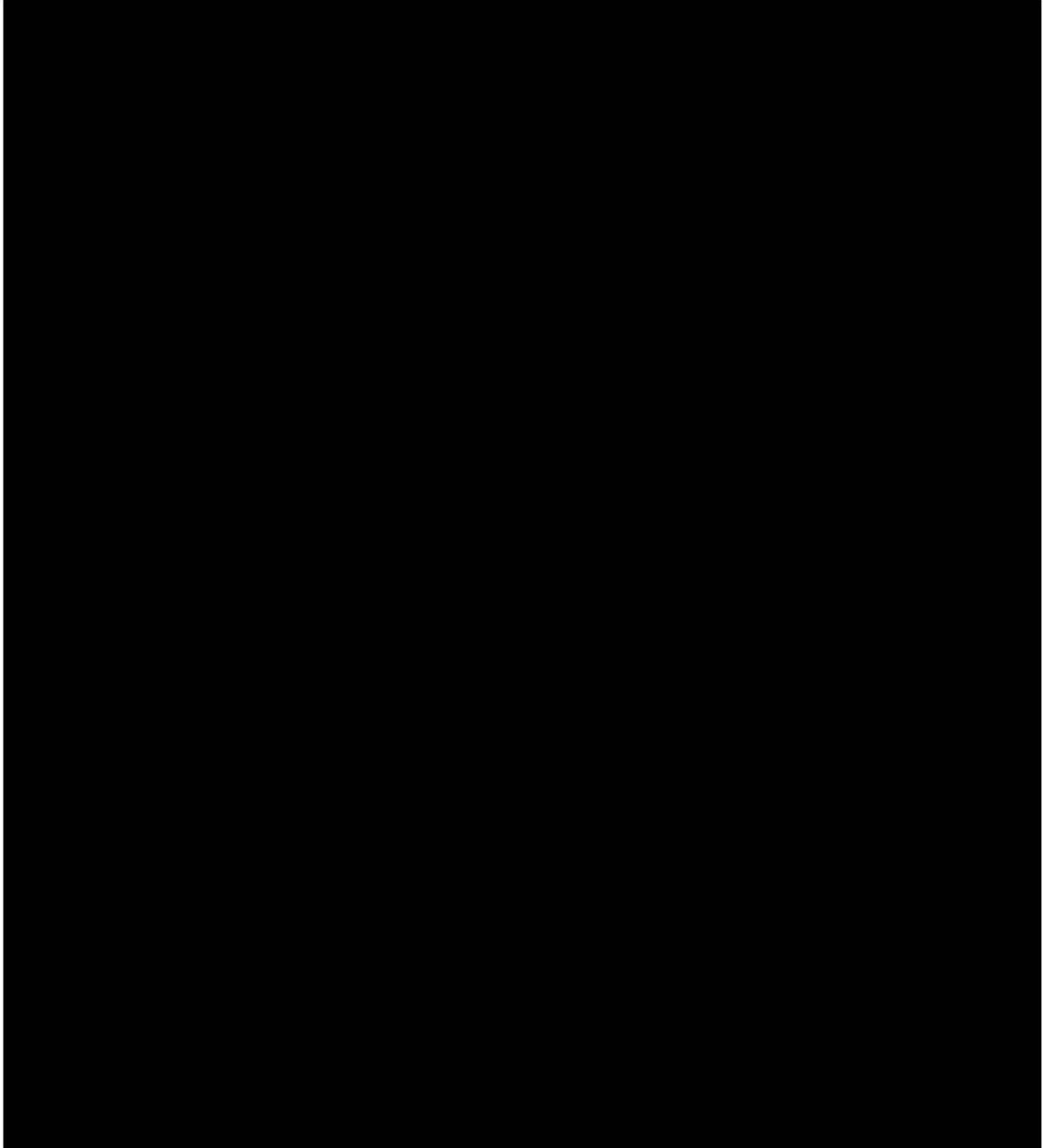
提供を受けたデータは以下のとおり。ただし、各データは定義（集計対象、集計期間、カウント方法等）が異なるため、他地点間での集計・比較は行わない。

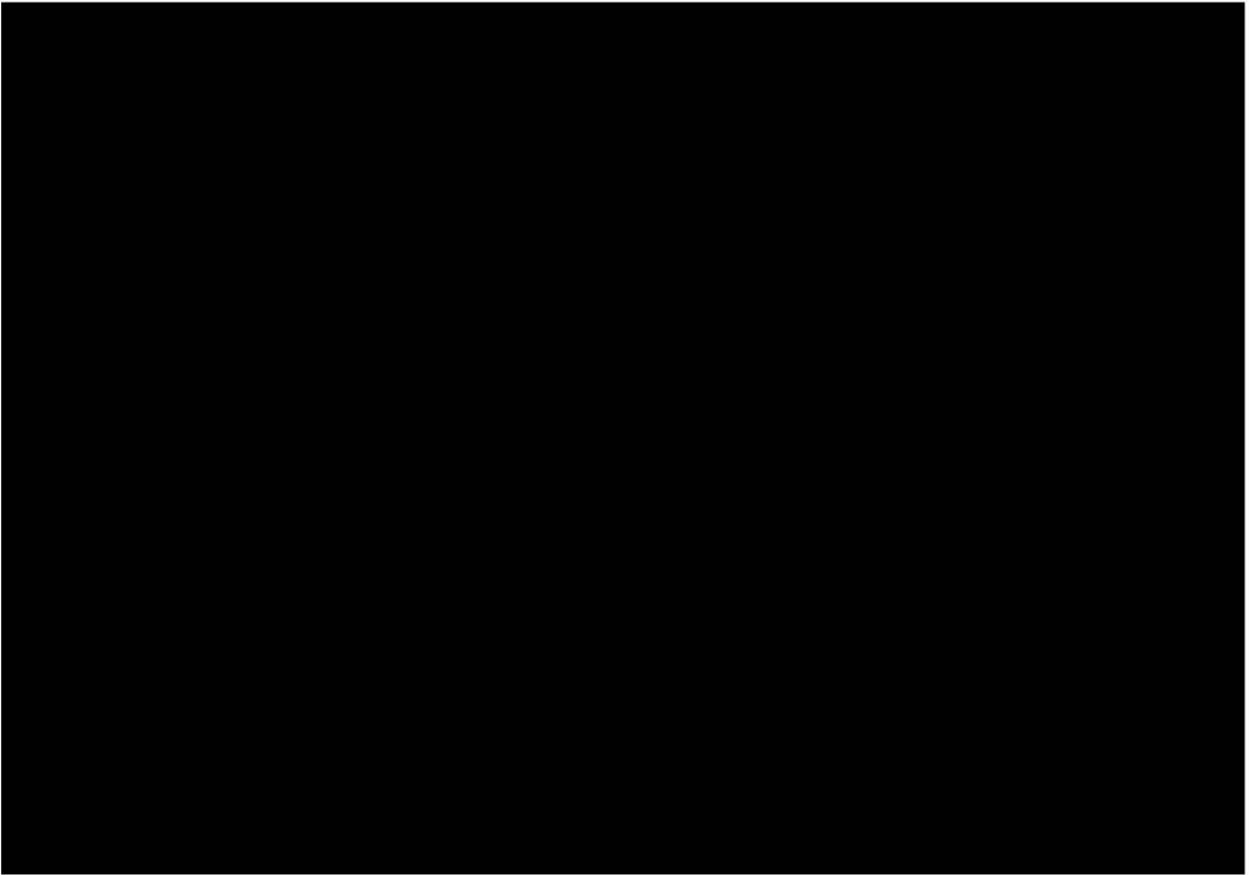
表 4.6 対象およびデータ集計期間

ヒアリング先	集計対象	データ集計期間
①川越市	川越市主要観光施設 外国人入込客数	[Redacted]
	川越市主要観光施設 外国人入込客数	
②石岡市	[Redacted] 入園者数	
	[Redacted] 直売所来場者数	
③茨城県 (観光入込客数)	[Redacted] 来場者数	
	[Redacted] 入園者数	
④茨城県 (パラメータ調査)	地域別の茨城県来訪サンプル構成比	
	地域別交通手段別の茨城県来訪サンプル数	
⑤大洗町	[Redacted] 来場者数	
	[Redacted] 来場者数	
⑥ [Redacted]	[Redacted]	
⑦ [Redacted]	[Redacted]	
⑧国営武蔵丘陵公園	国営武蔵丘陵公園 GW 入場者数	
⑨国営ひたち海浜公園	国営ひたち海浜公園団体ツアー数	
⑩ [Redacted]	[Redacted] 入園者数	
⑪ [Redacted] カントリークラブ	[Redacted] カントリークラブ入場者数	
⑫ [Redacted] ゴルフクラブ	[Redacted] ゴルフクラブ入場者数	
⑬ [Redacted]	[Redacted] 来場者数	








①川越市

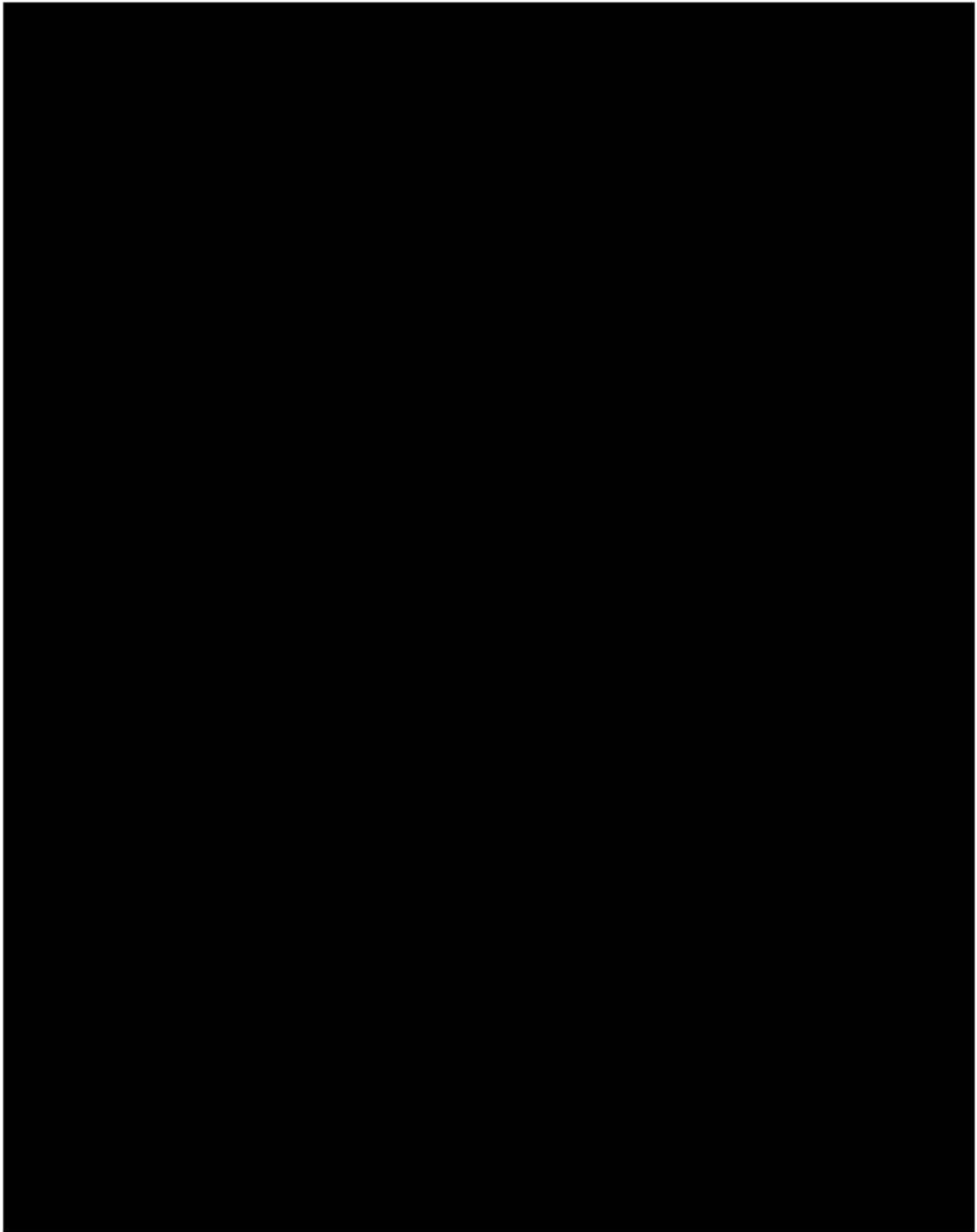
- ・川越市の主要観光施設への外国人入込客数を見ると、H29.3～12の期間では、前年同月比で [REDACTED] している
 - ・H29.1～12の期間では、前年同月比で [REDACTED] している
- ⇒整備効果としての打ち出しの可能性。(※埼玉県区間に位置)

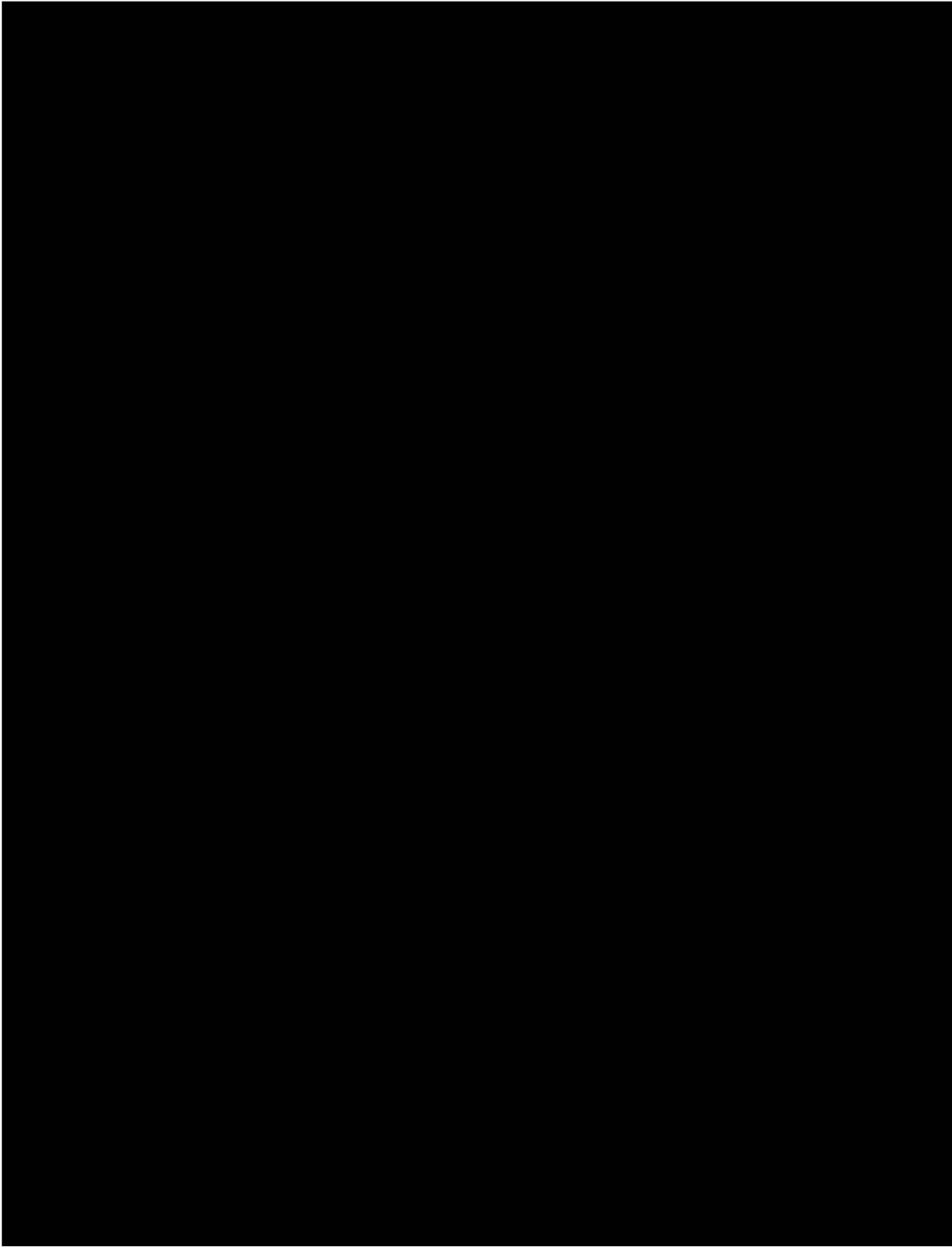


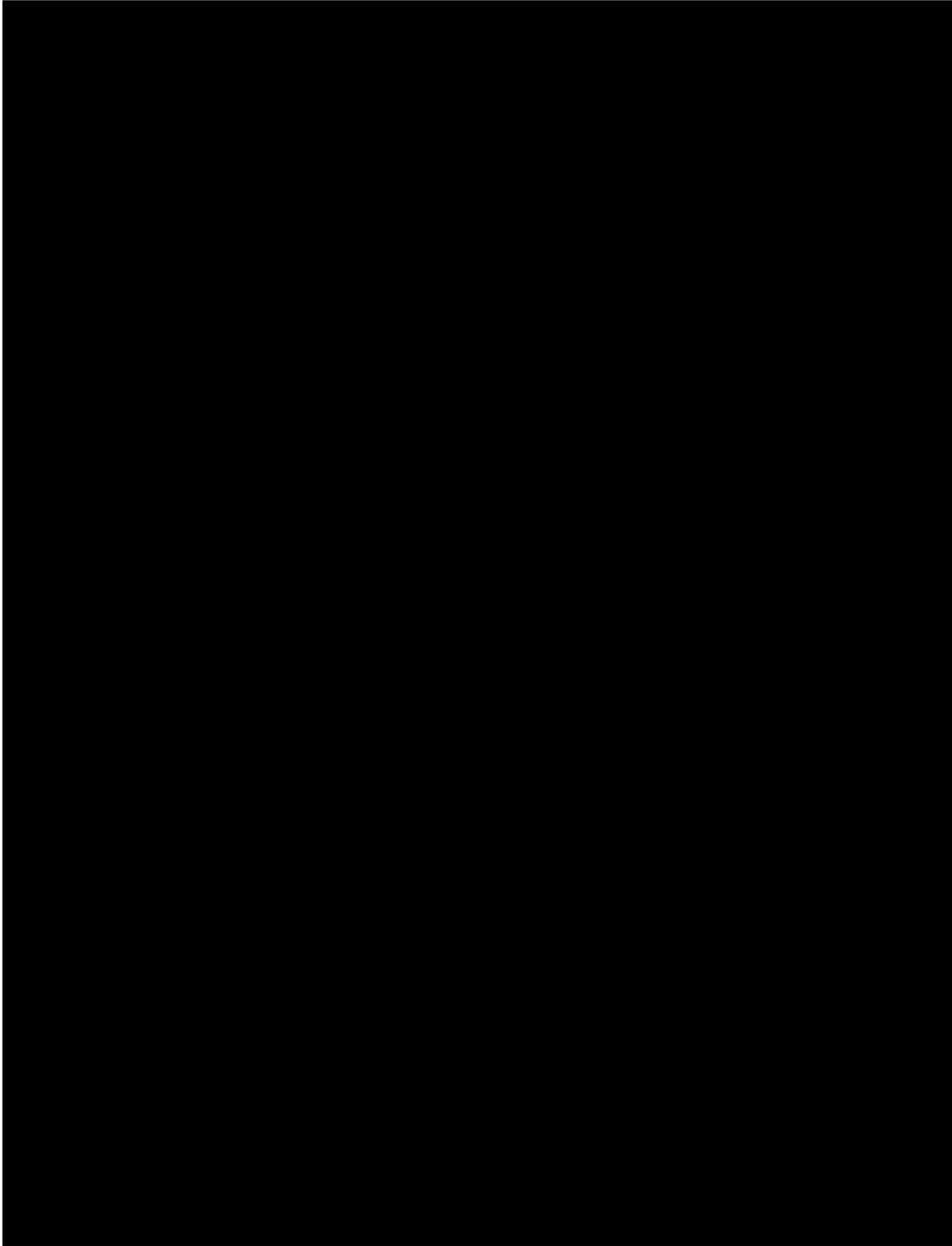


②石岡市

- ・石岡市の観光地点の観光客数を見ると、、、
では、前年同時期比でしている
 - ・一方で、や、している観光地点も存在する
- ⇒データ集計の対象期間や条件の工夫により、整備効果として打ち出しの可能性

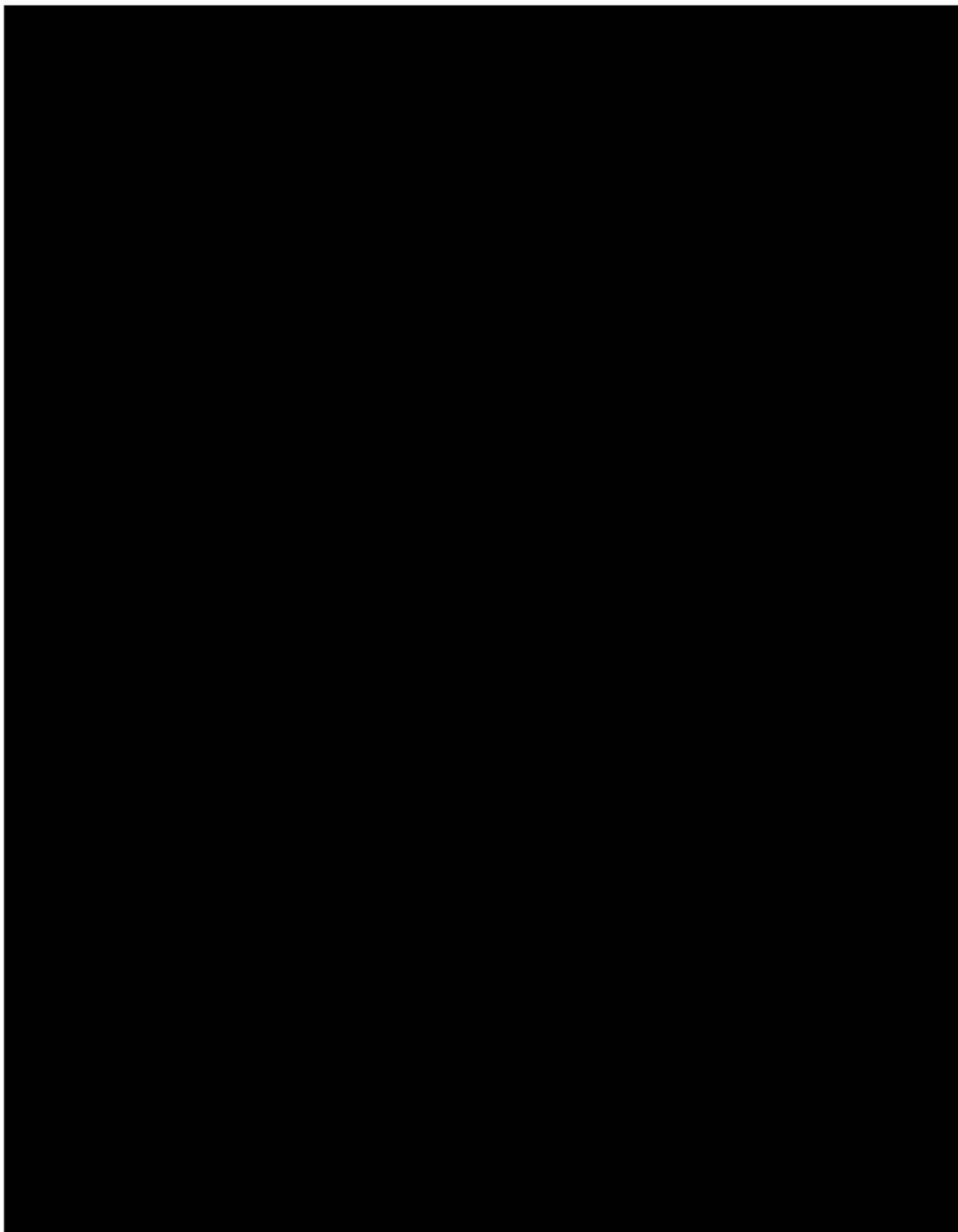


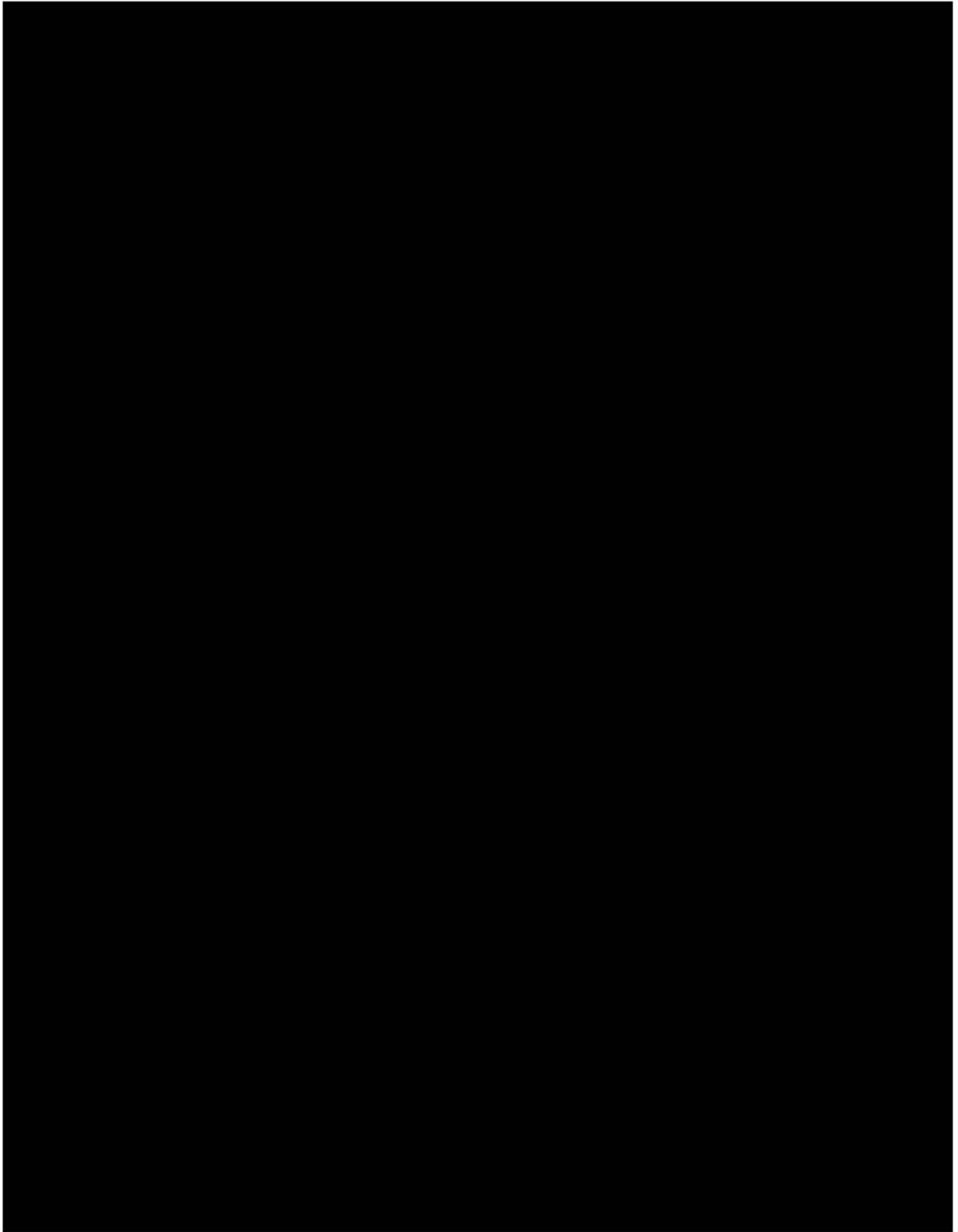


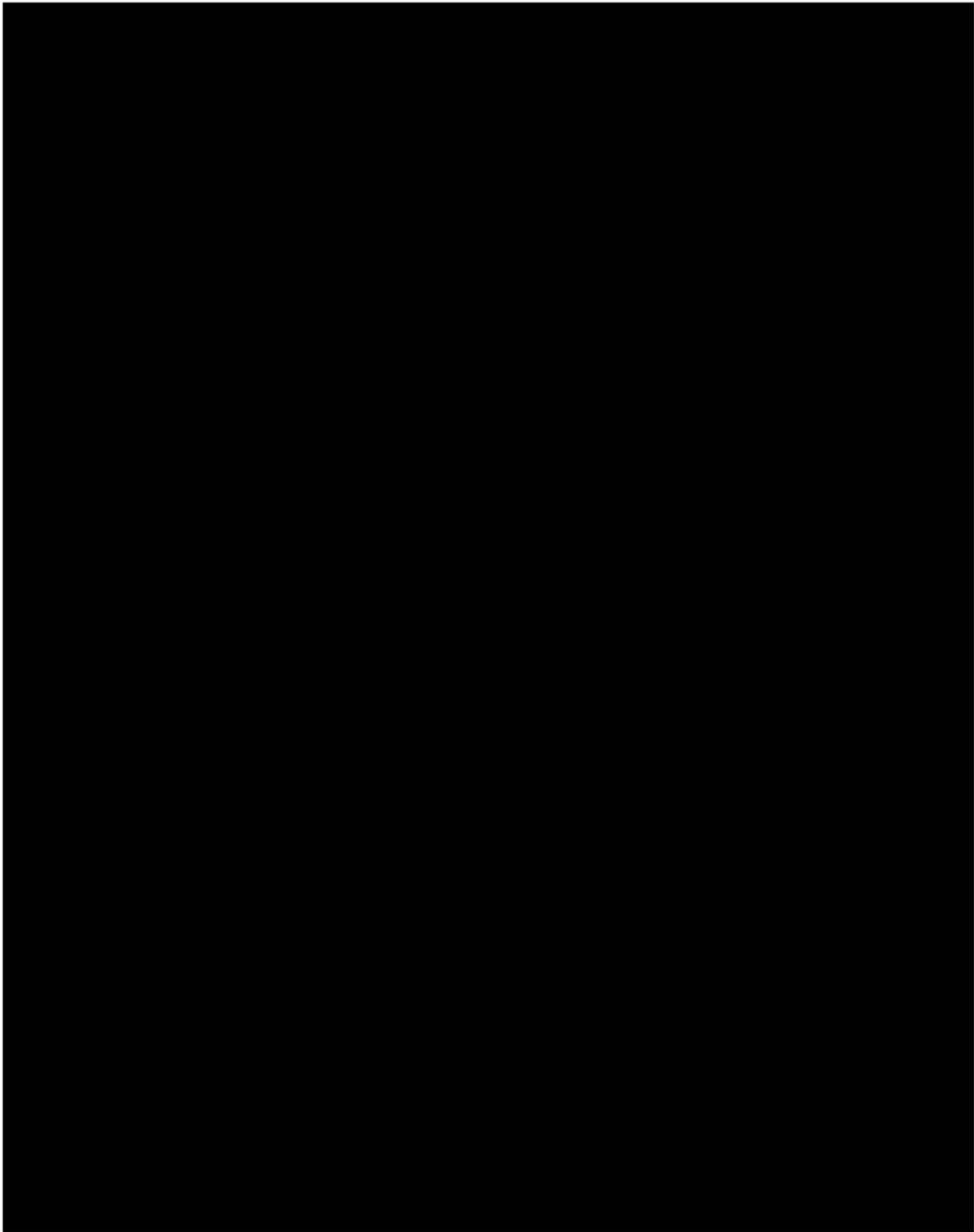


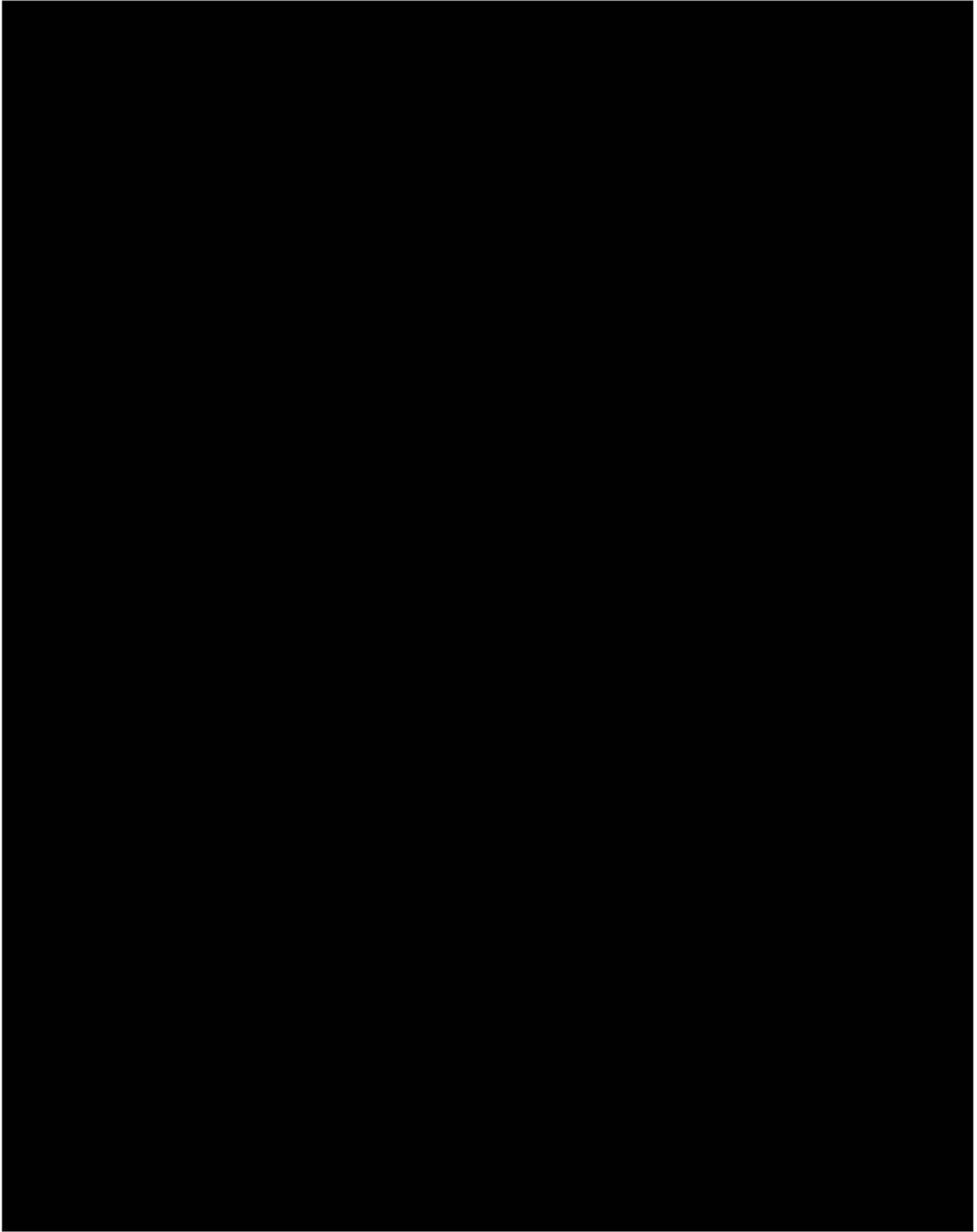
③茨城県（観光入込客数）

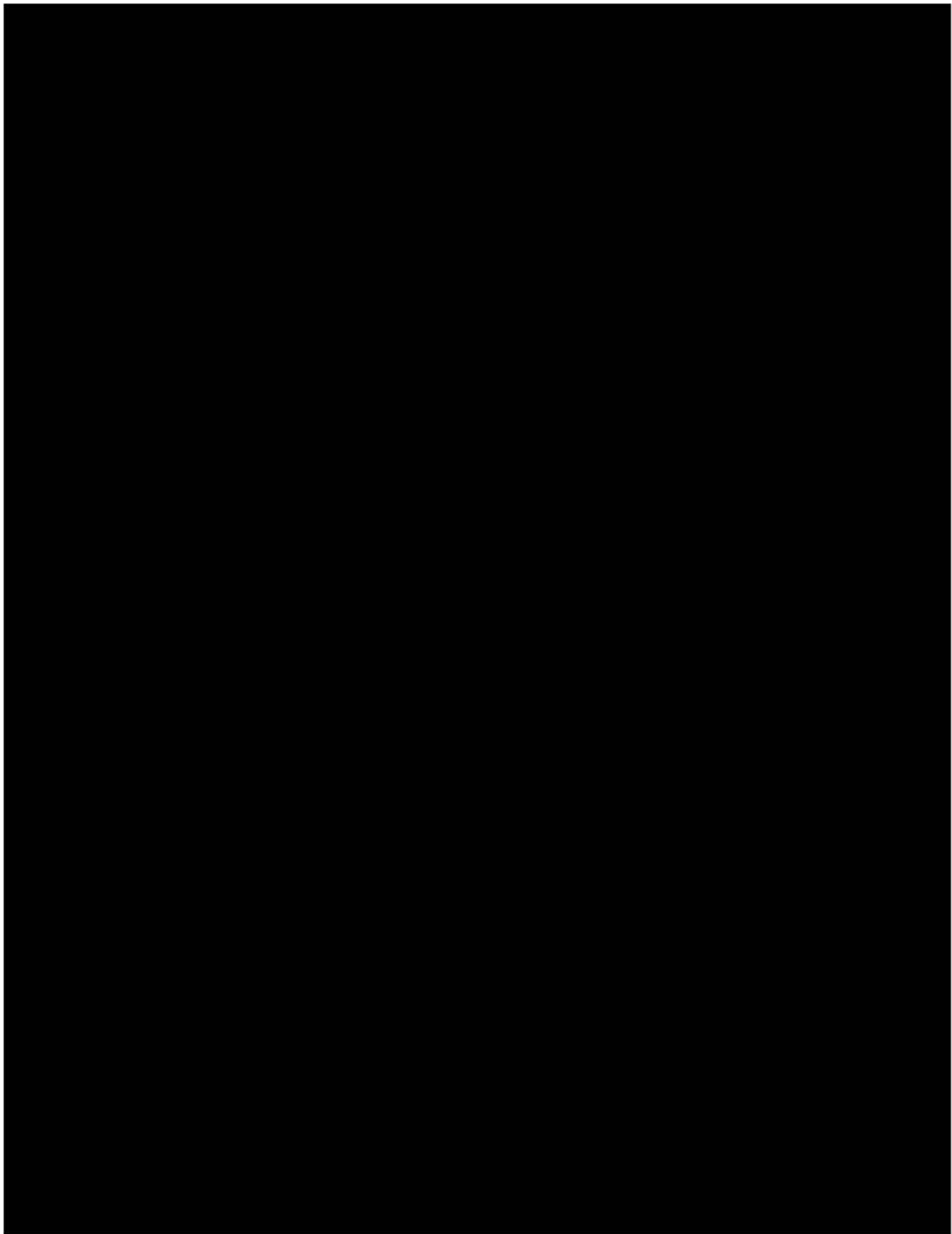
- ・茨城県の観光地点の観光客数を見ると、 、 、「国営ひたち海浜公園」等の著名な観光地点では、前年同時期比で している
 - ・一方で、 している観光地点も存在し、圏央道から距離が離れすぎている等の理由により、整備効果の影響が及んでいない可能性がある
 - ・茨城県全体では、H29.3～12月の期間において、前々年同時期比で
- ⇒データ集計の対象期間や条件の工夫により、整備効果として打ち出しの可能性

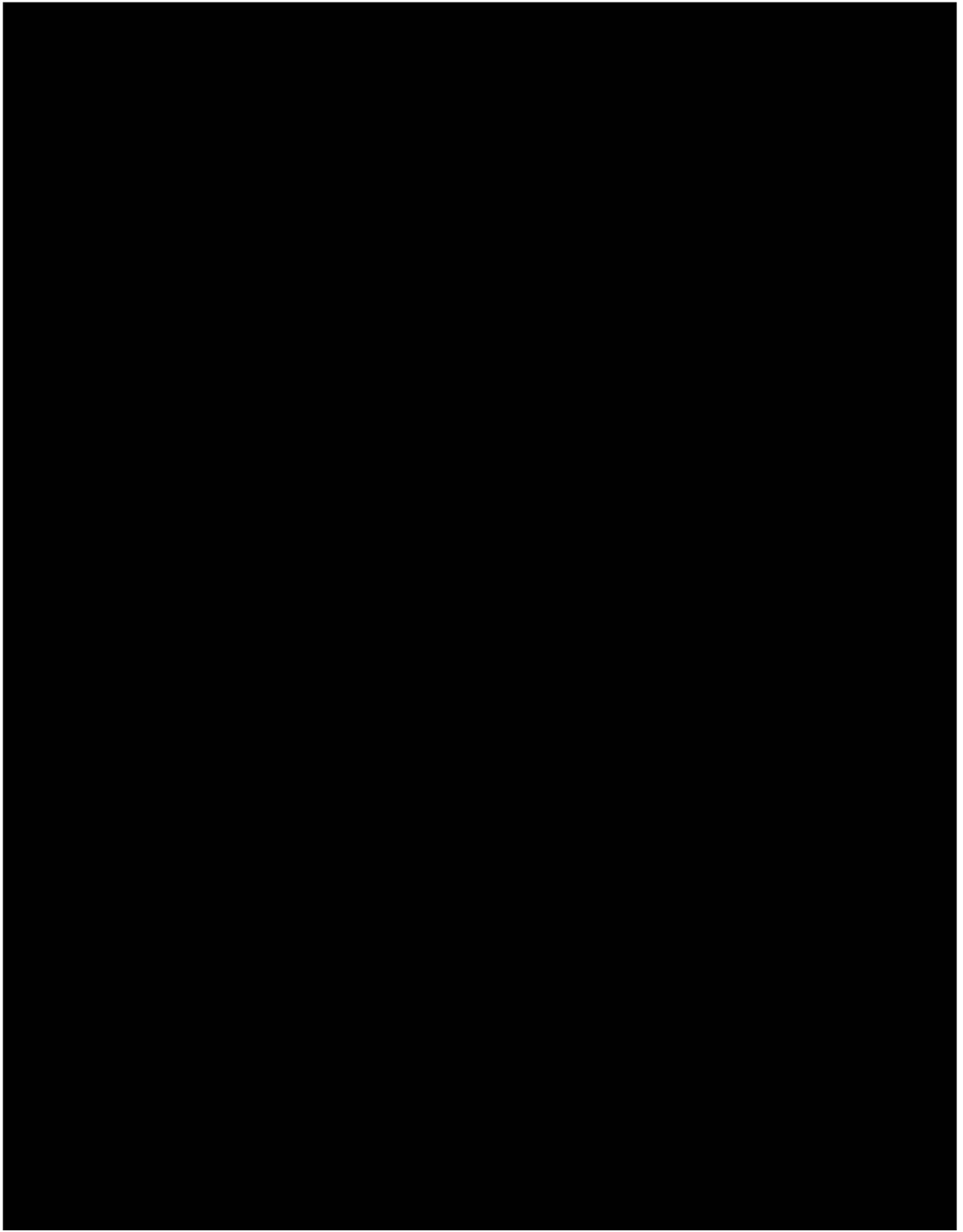


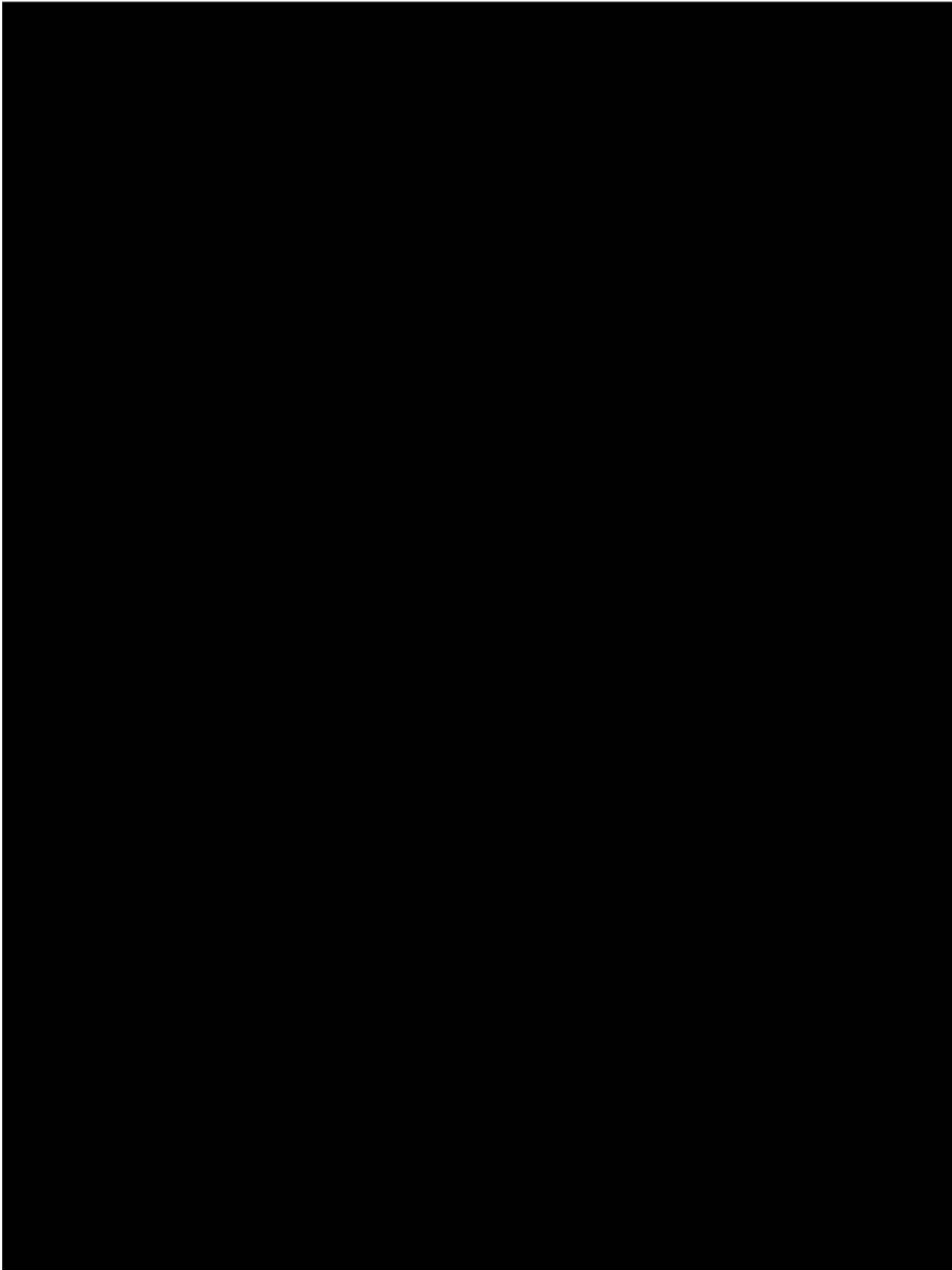


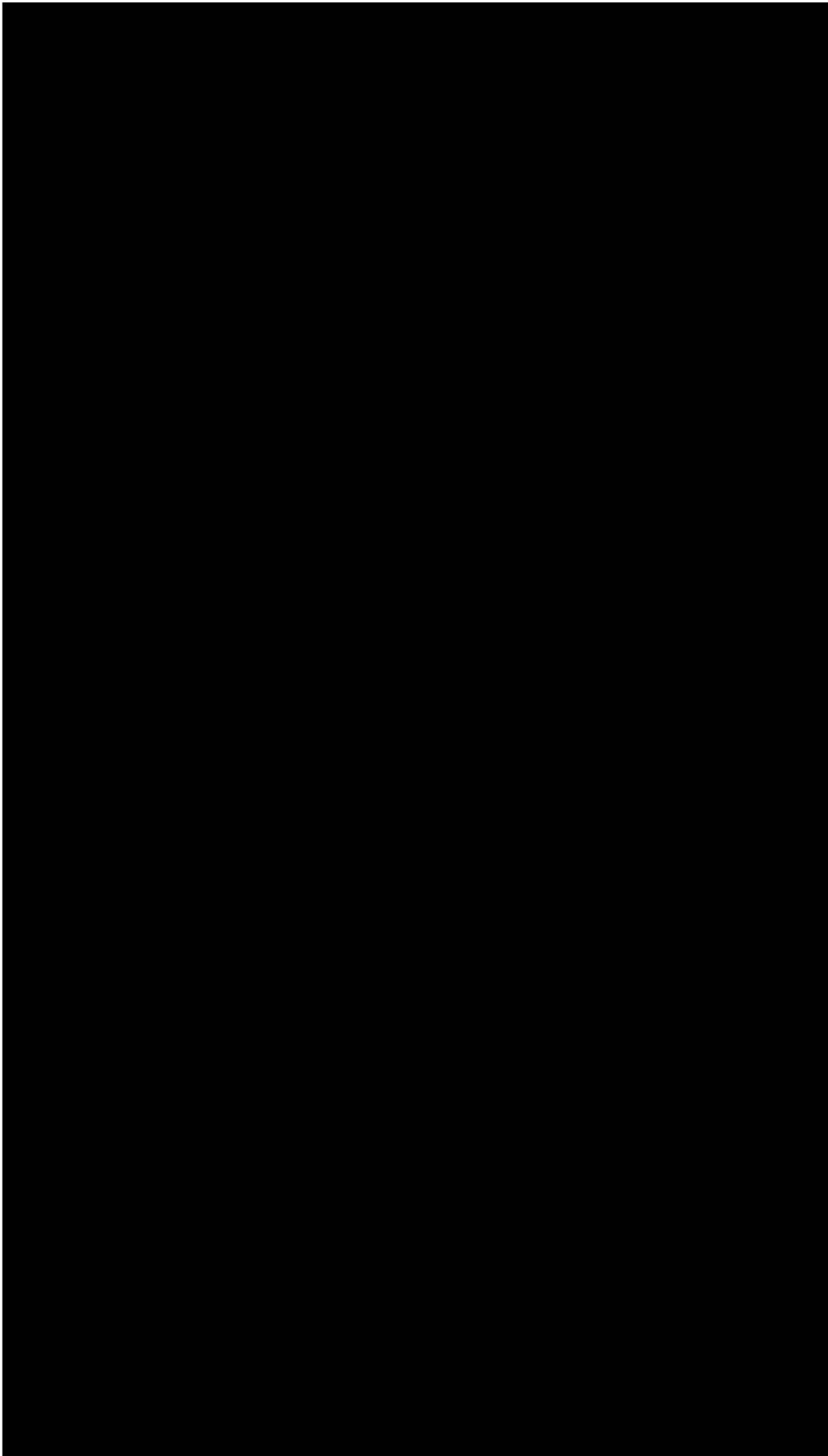








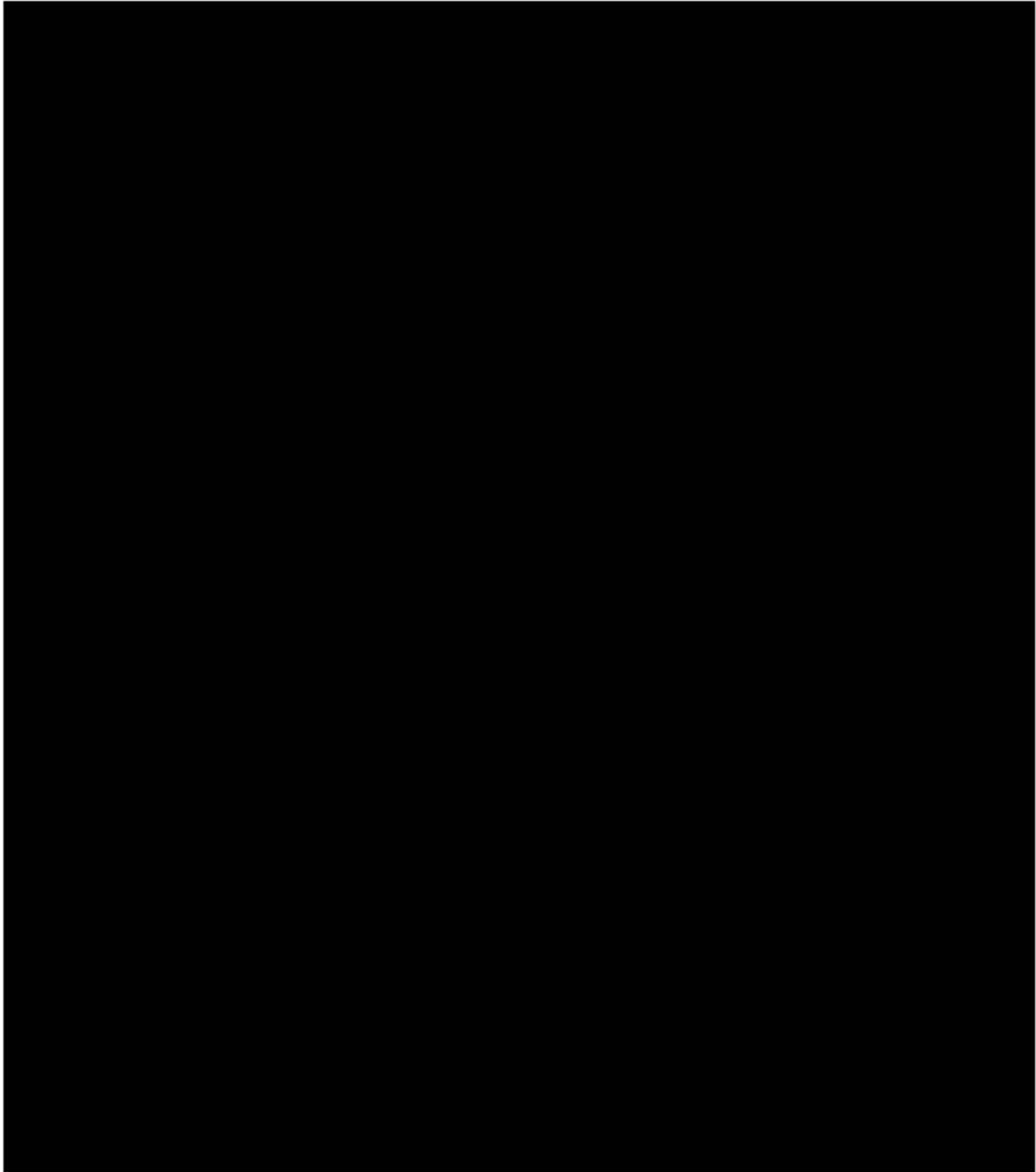


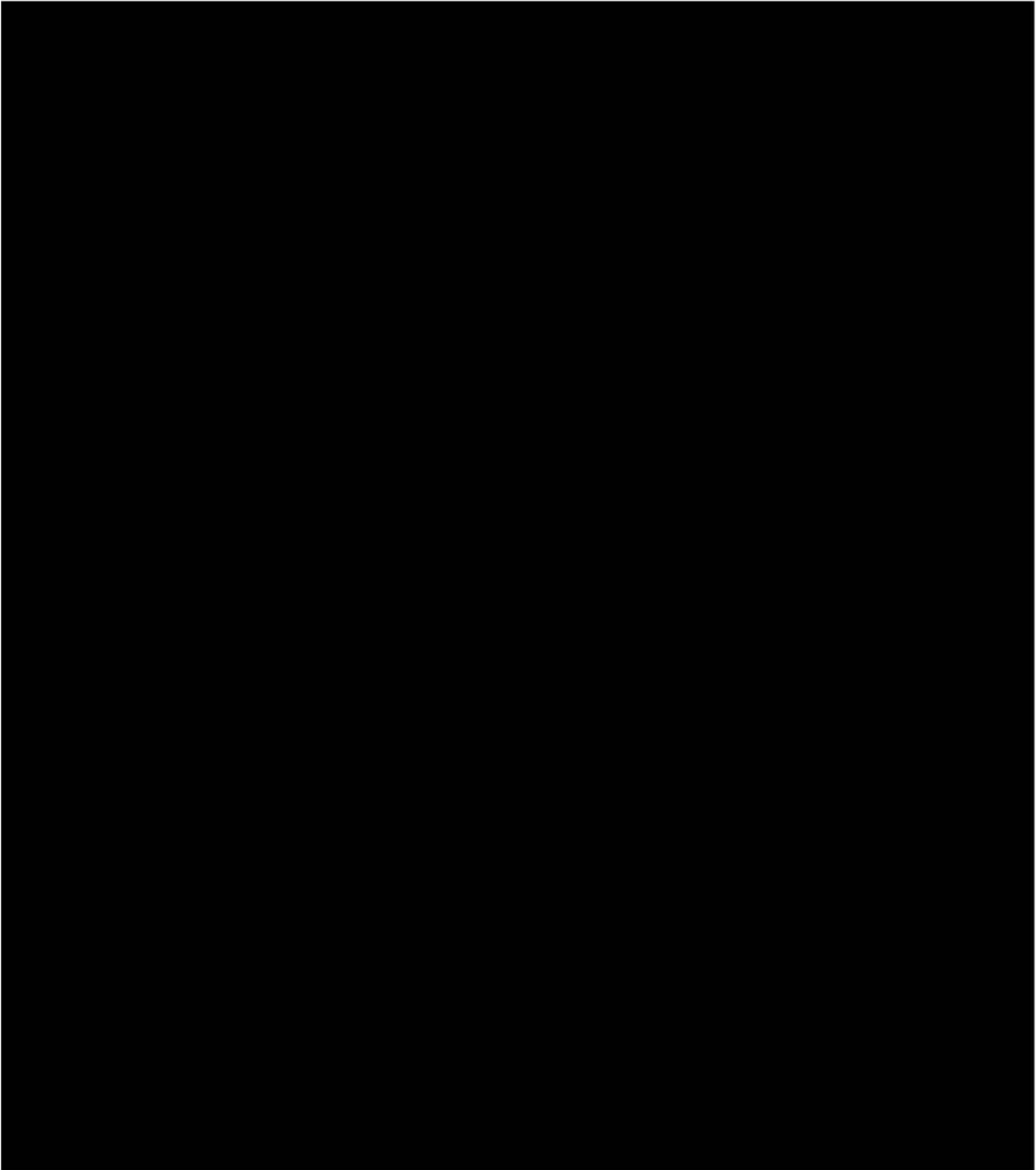


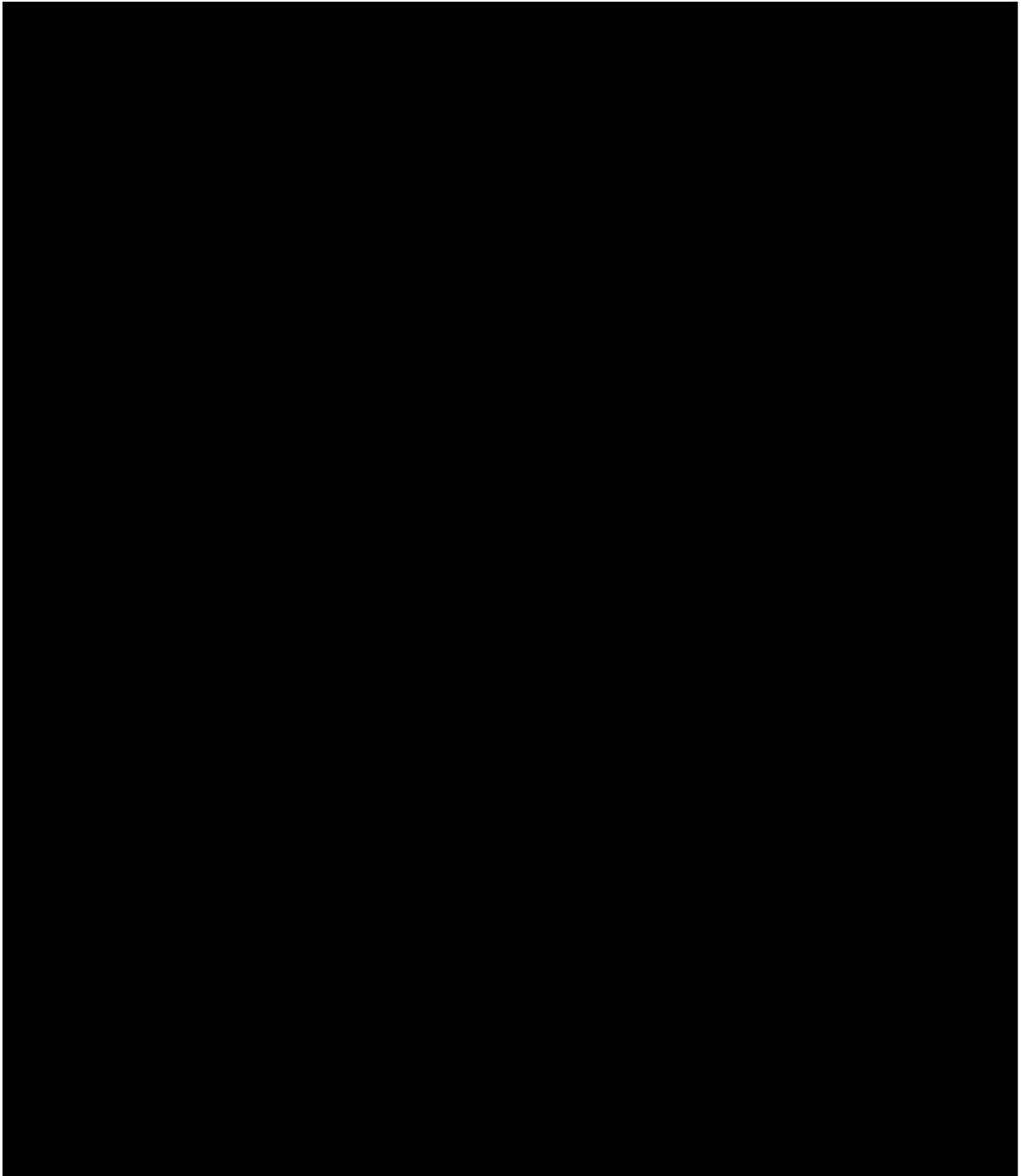


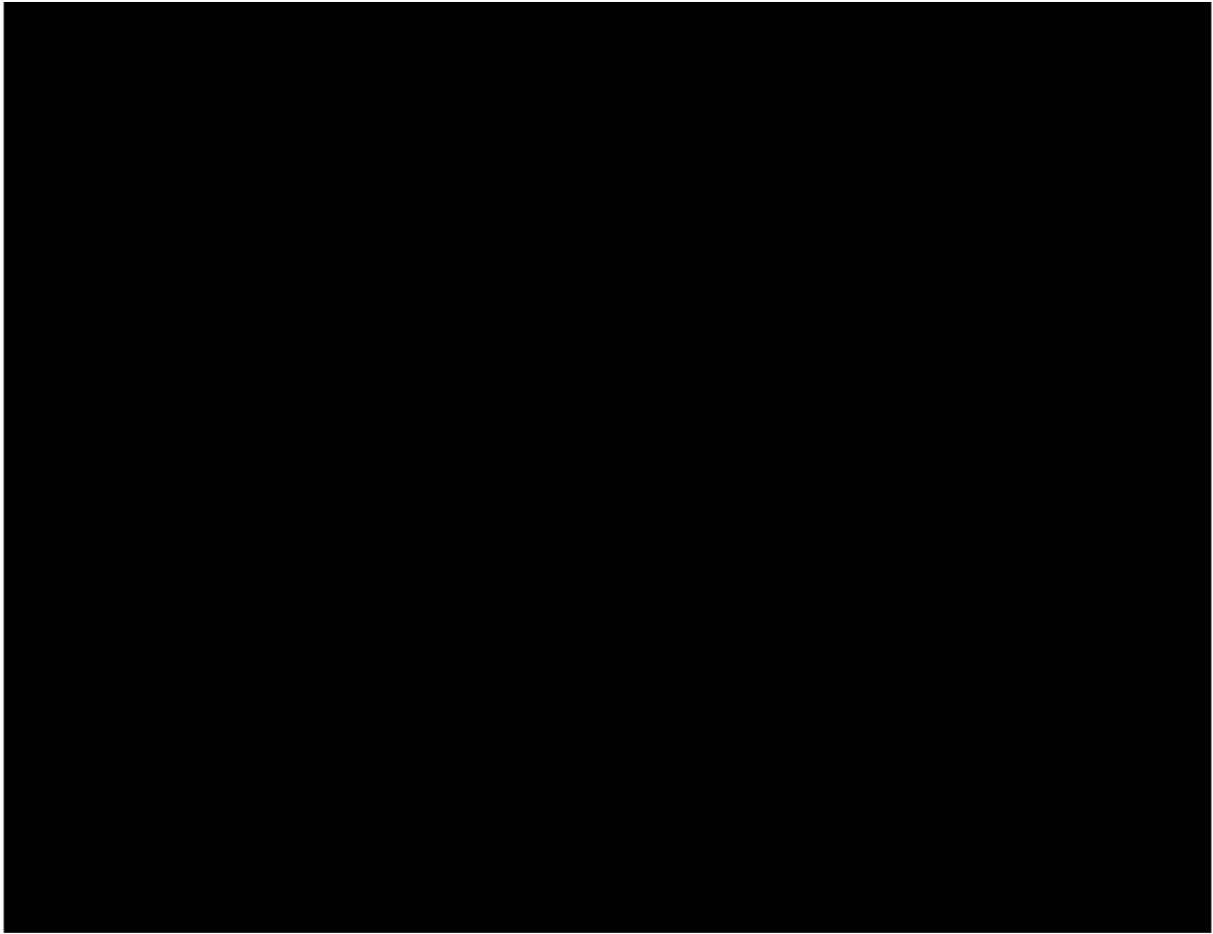
④茨城県（パラメータ調査）

・茨城県へ訪れた観光客について、地域別の構成比を見ると、開通効果を受けると想定される ■■■■ や ■■■■ は ■■■■
⇒整備効果の打ち出しのためには、集計条件や集計期間の設定など、工夫が必要



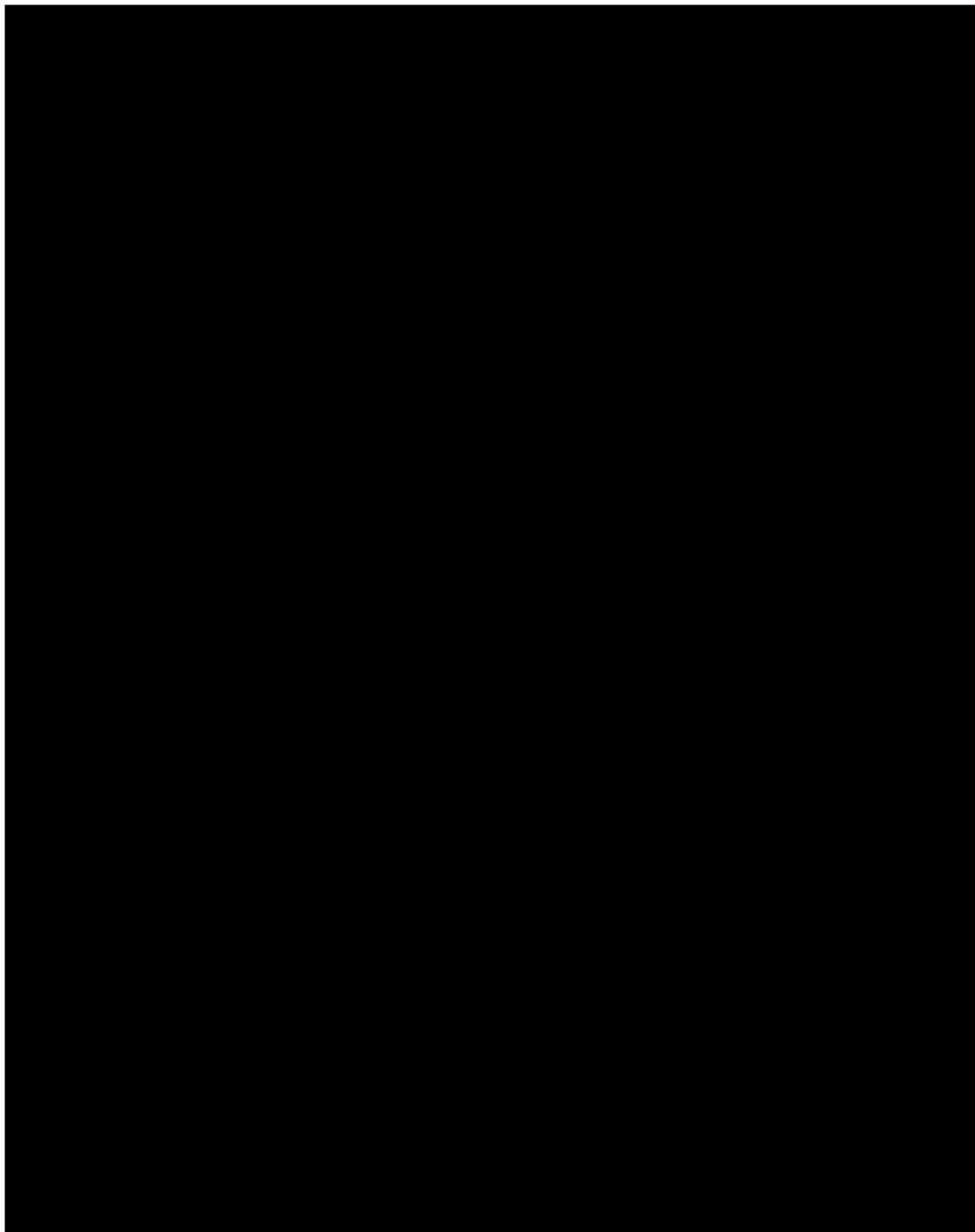


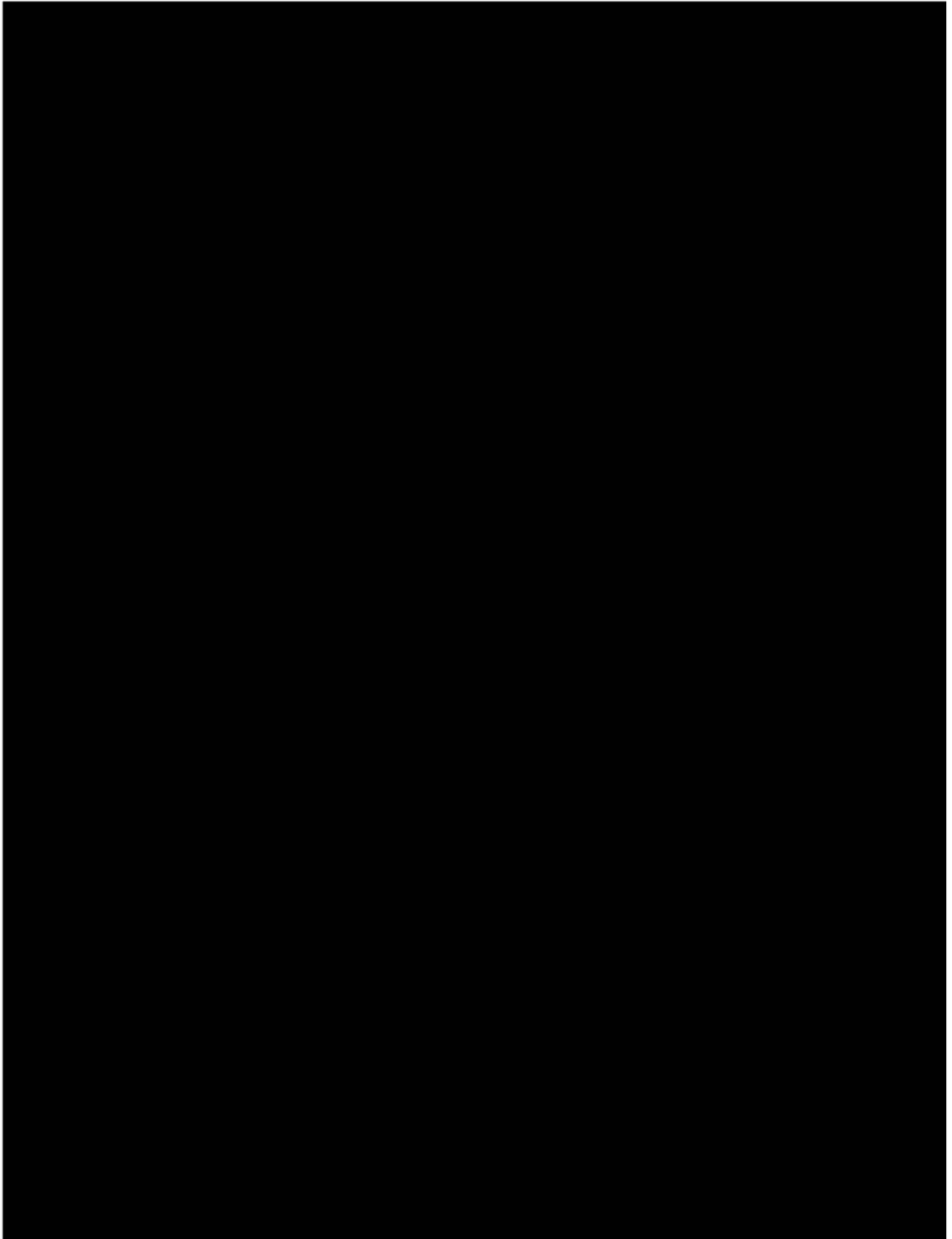


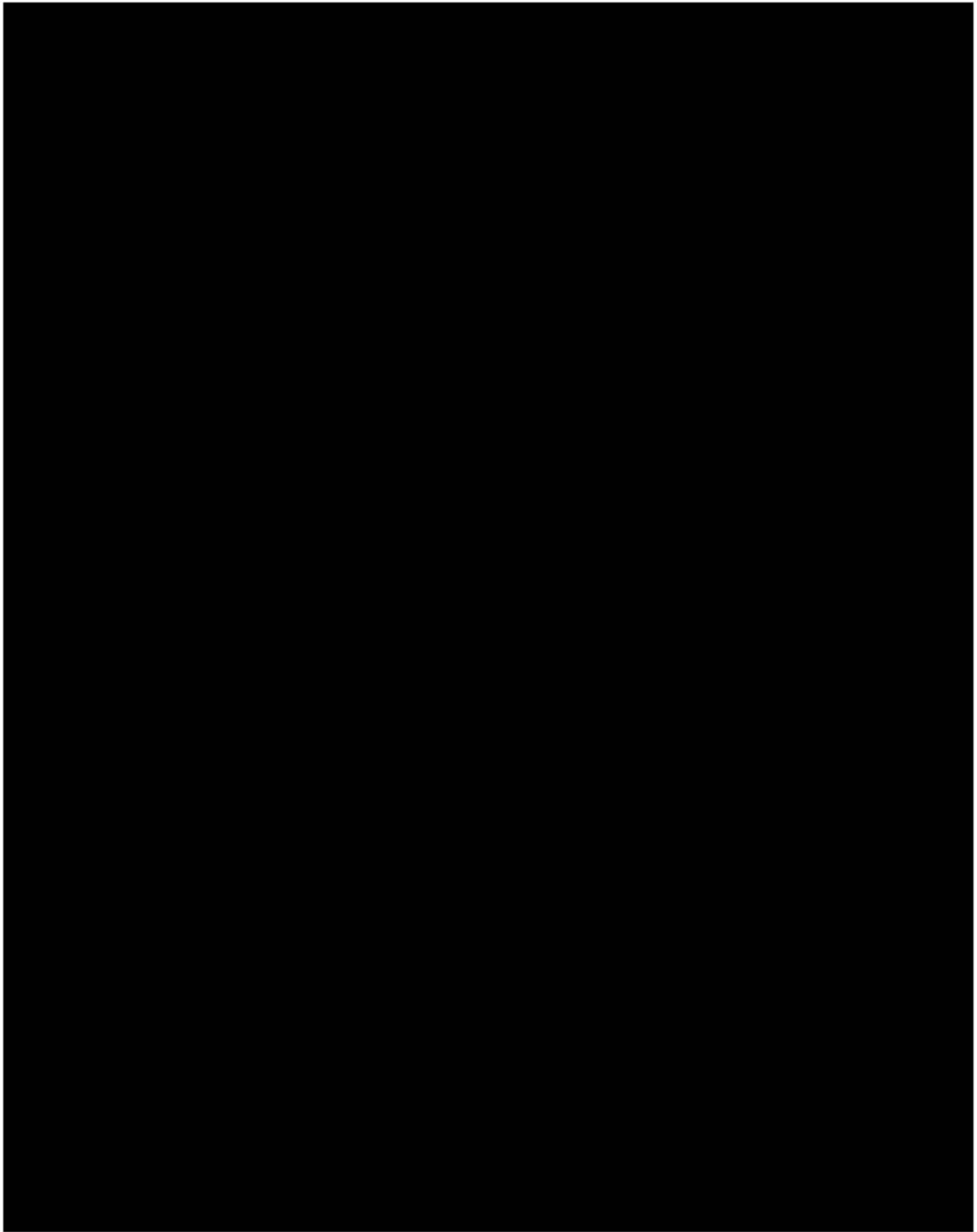


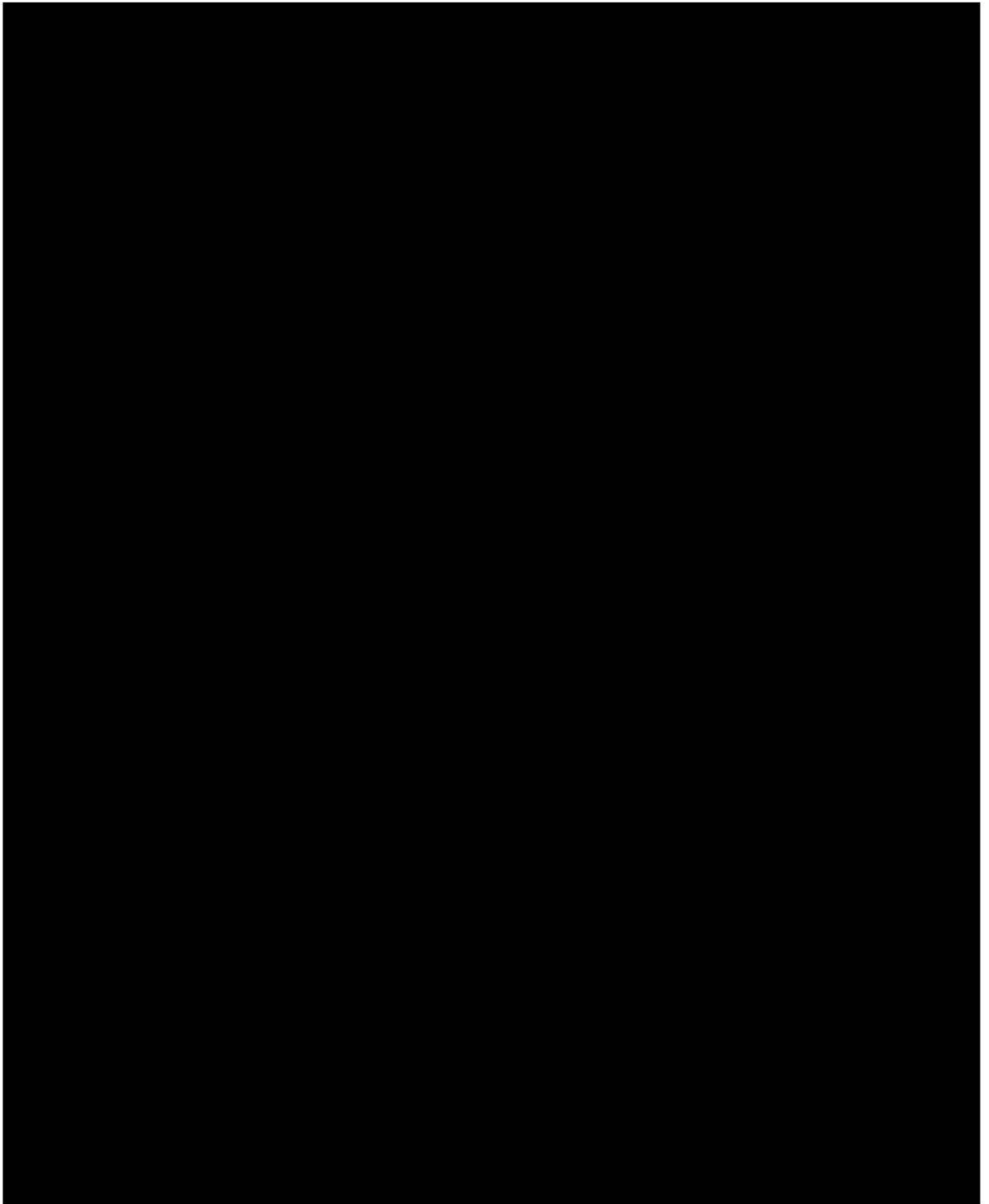
⑤大洗町

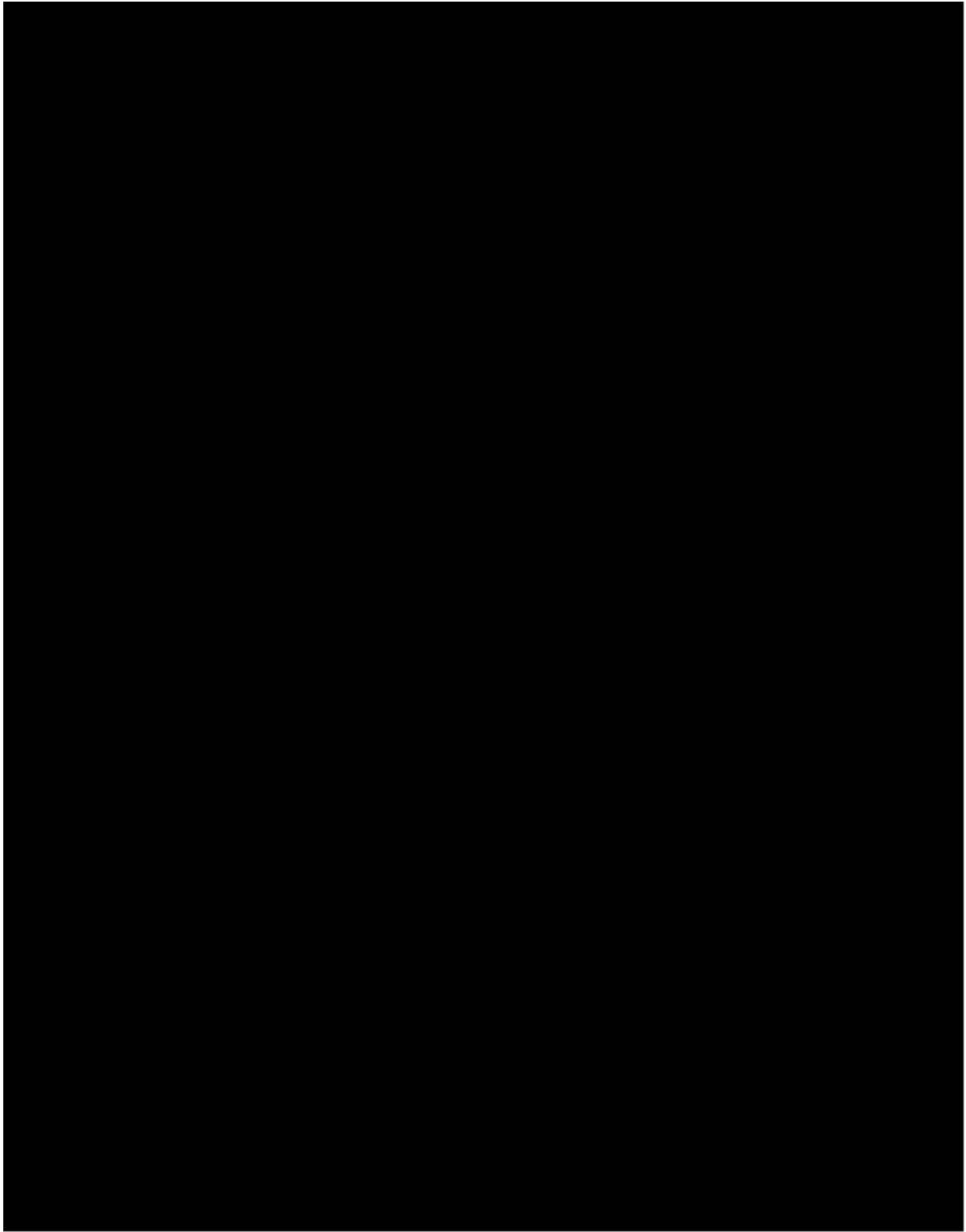
- ・大洗町の観光地点の観光客数を見ると、一部の観光地点では前年同時期比で[]が見られるが、全体としては[]している
 - ・[]における車籍地調査の結果を見ると、圏央道利用での訪問が想定される [] が []にある
- ⇒ []されるように、天候などの外的要因に観光客数を左右される観光地点については、長期的なデータ分析による整備効果の打ち出し検討が必要

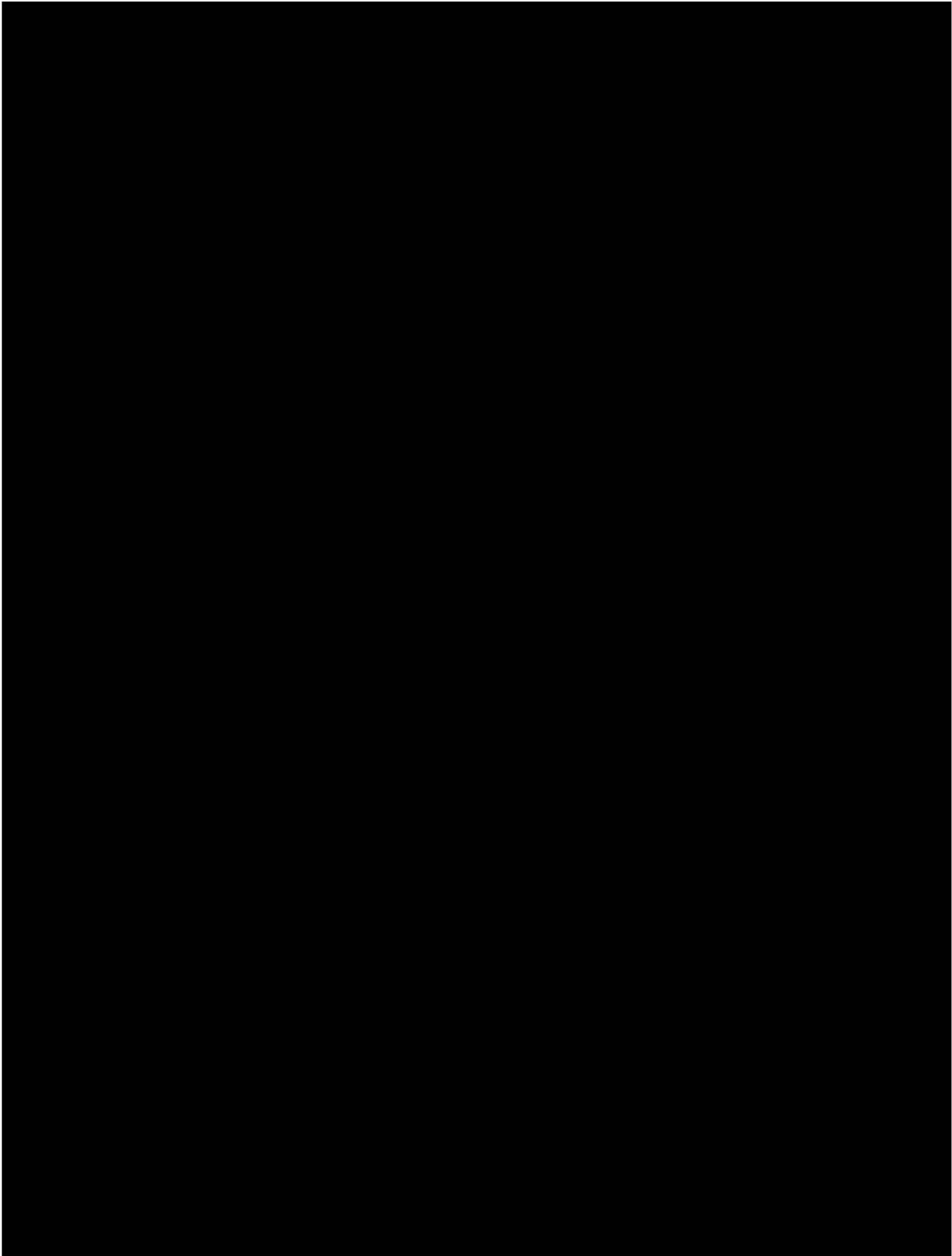


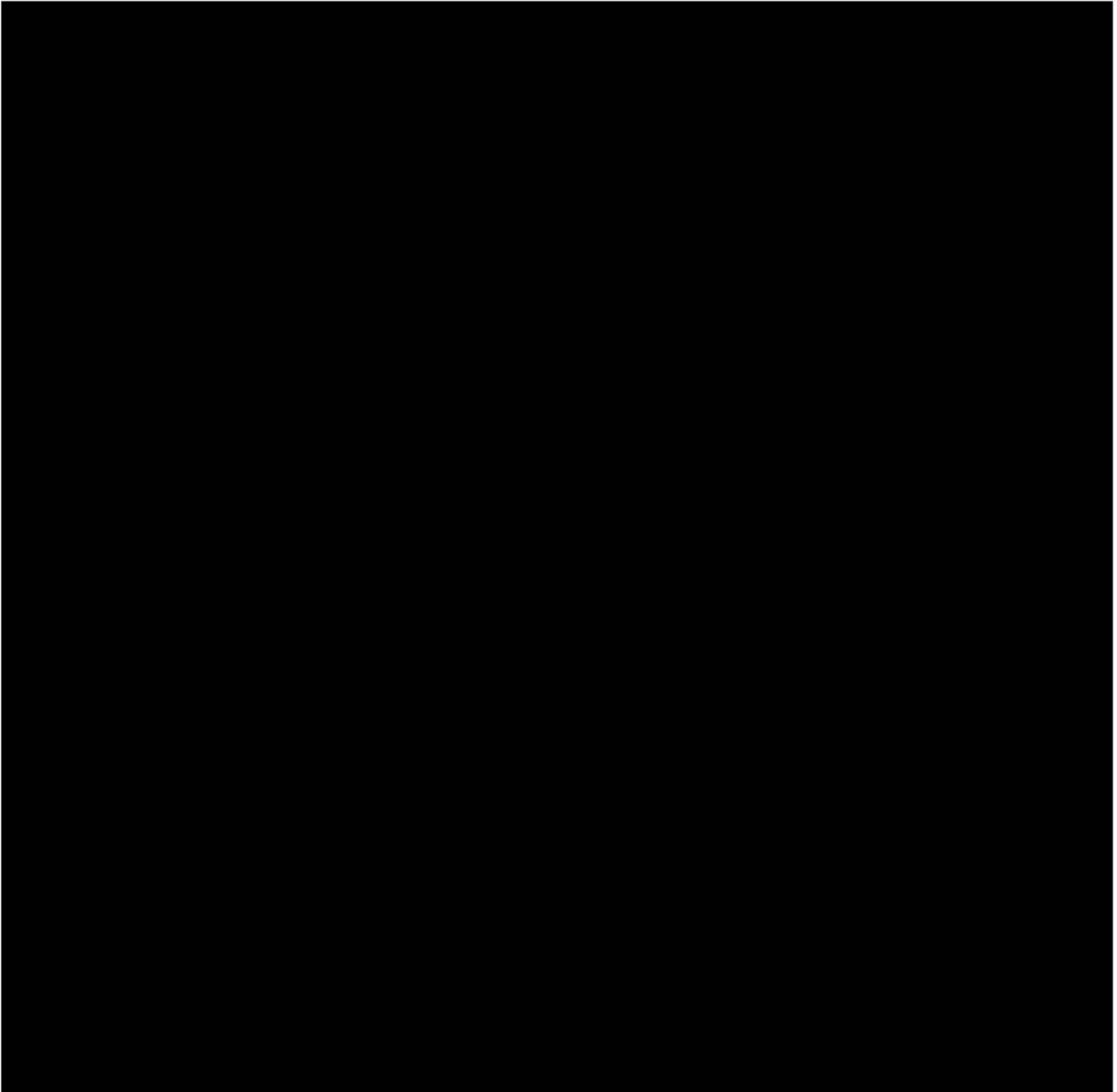


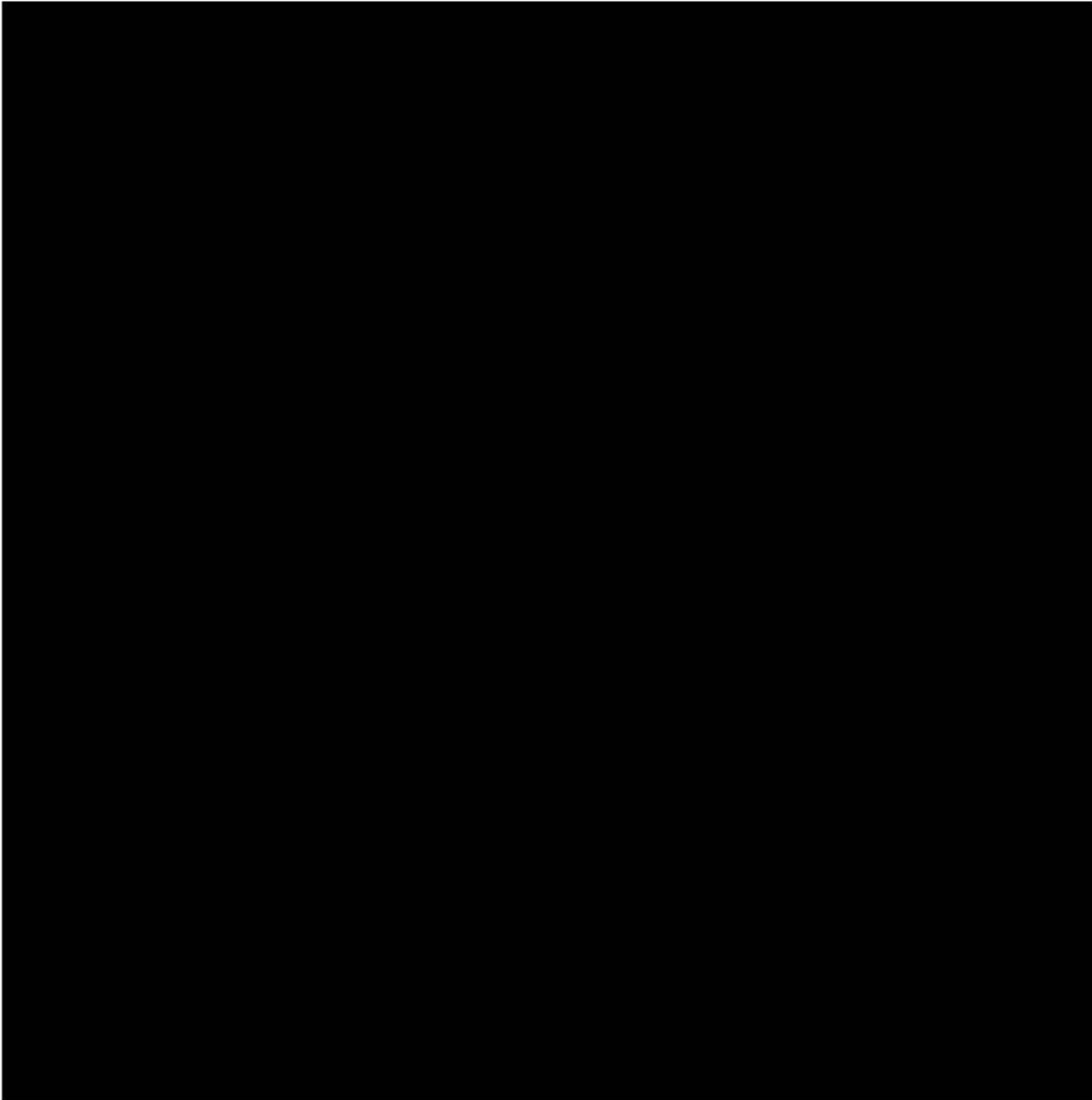


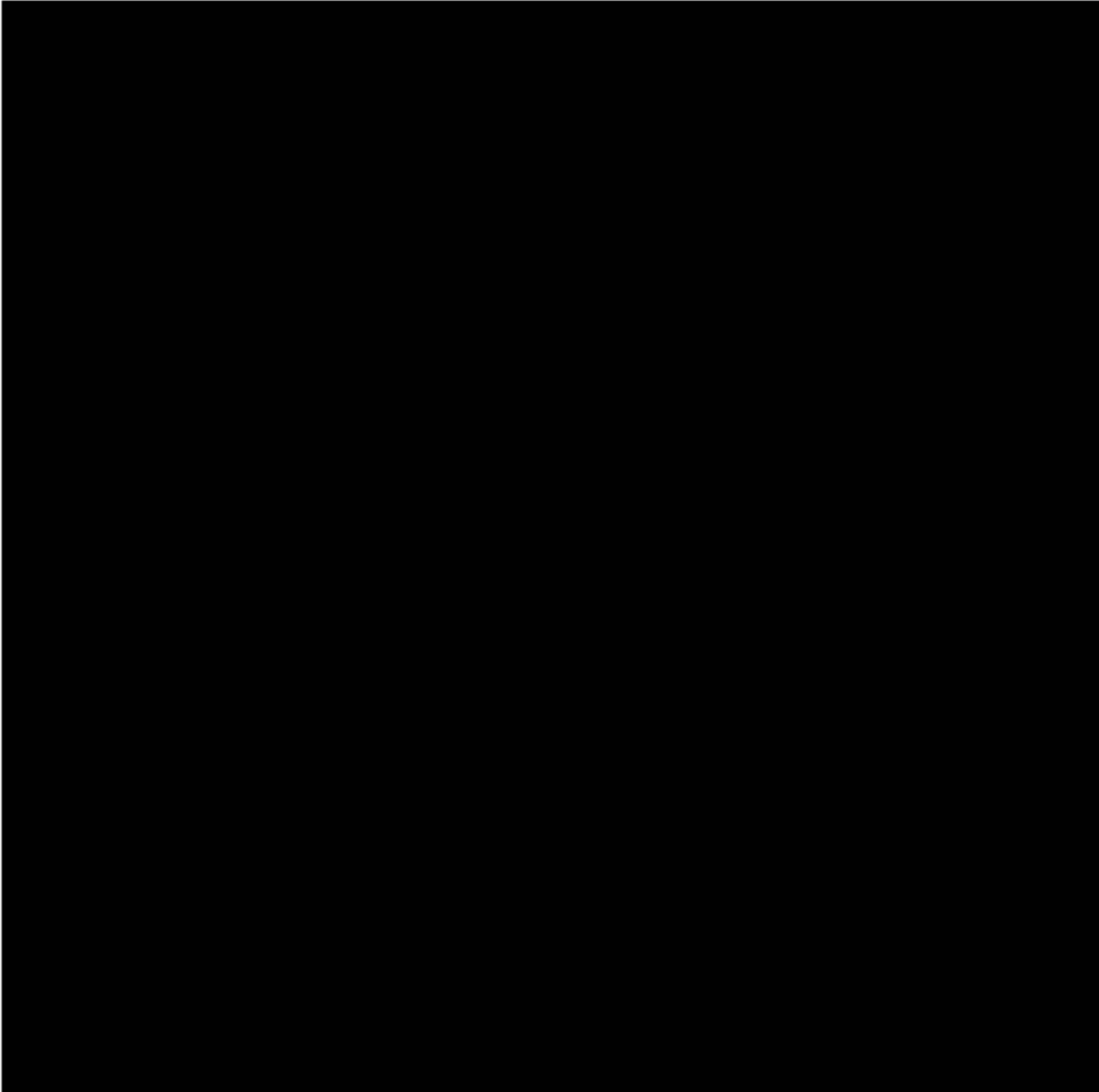






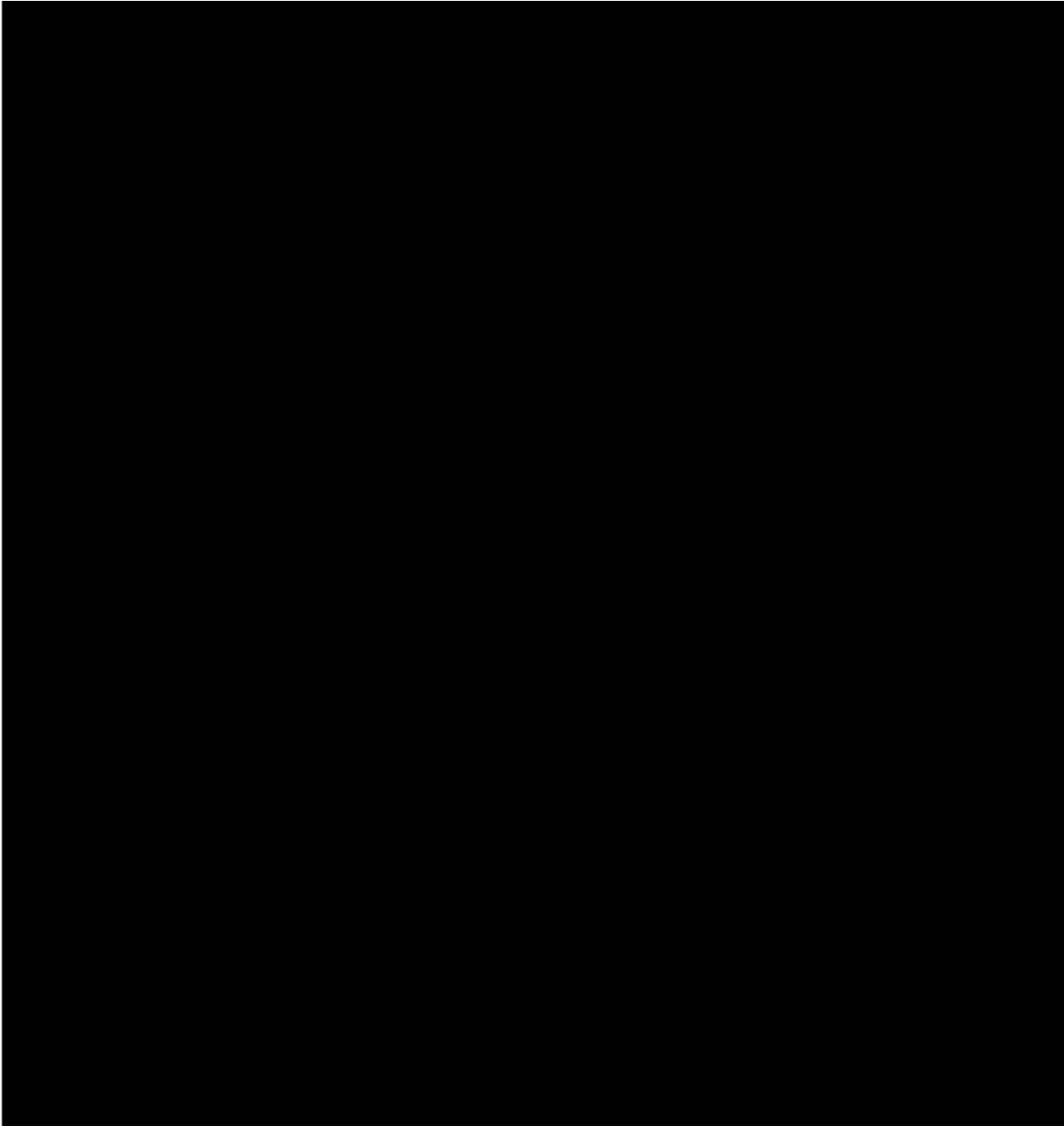






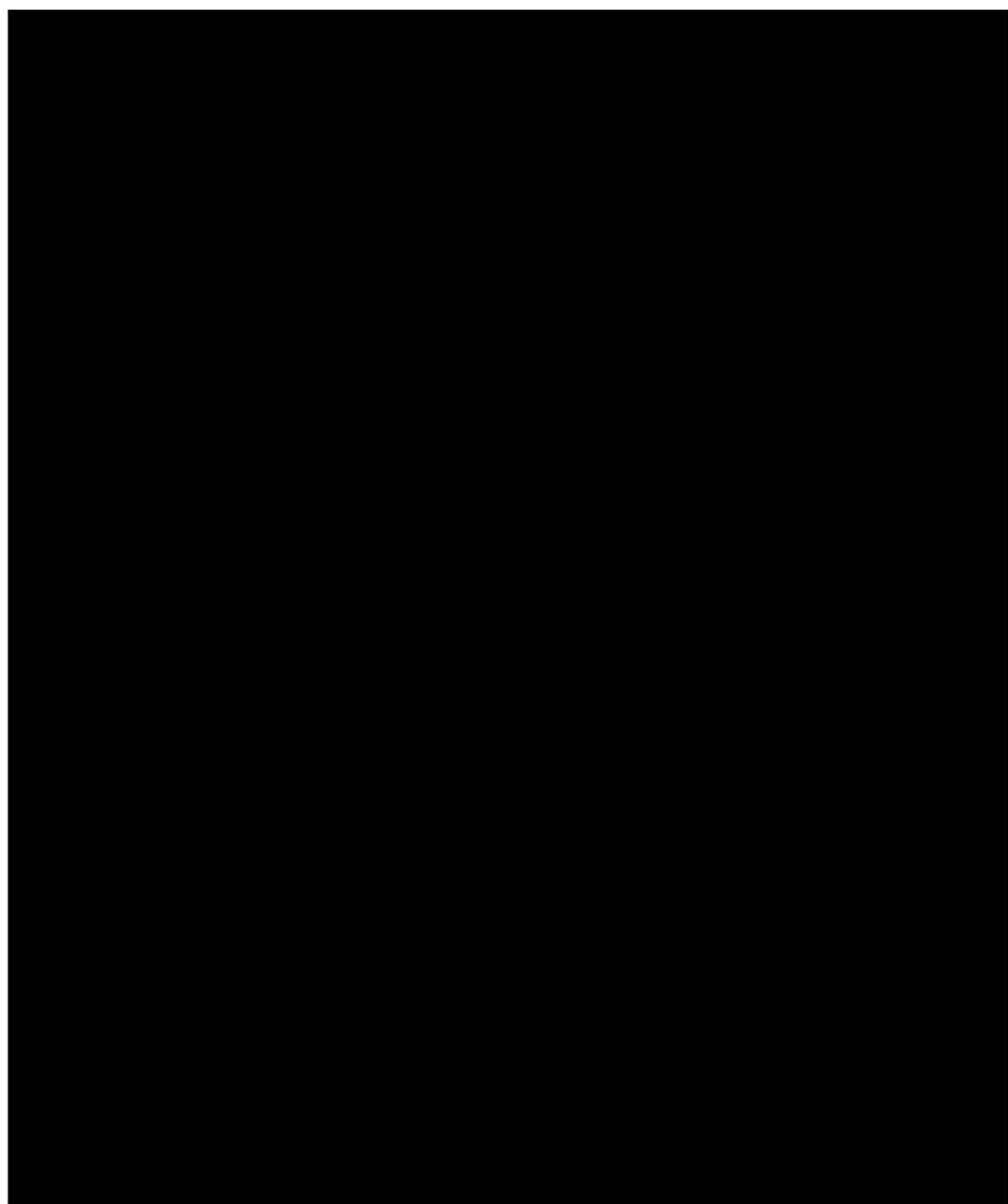
⑥

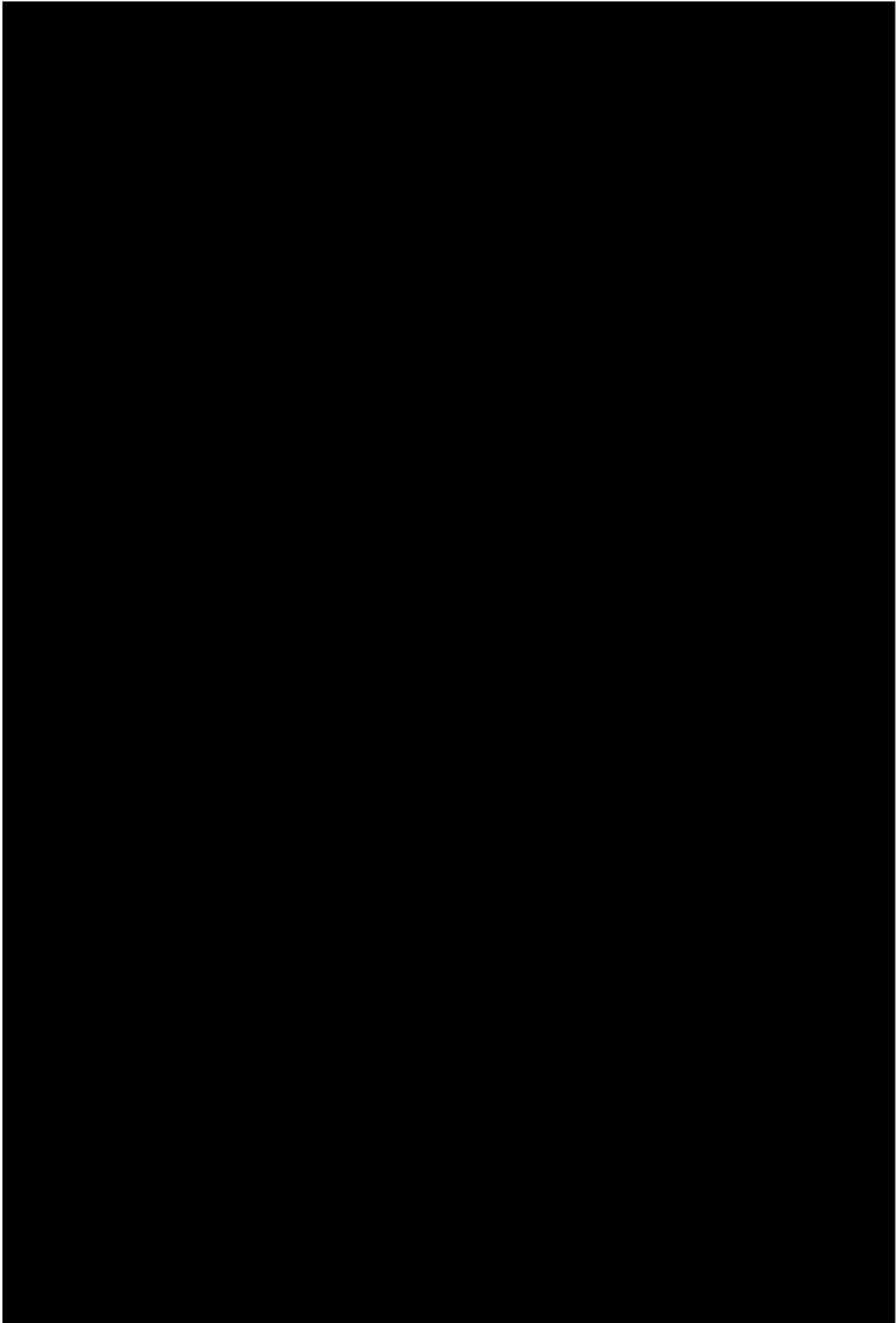
- ・ [redacted] を利用した外国人観光客数をみると、前年同時期比で [redacted] [redacted] にある
 - ・ 地域別の観光客数では、[redacted] の観光客が多く [redacted] している
- ⇒つくば市の具体的な観光地の観光客データ等と併せて、整備効果として打ち出しの可能性



⑦ [REDACTED]

- ・GW 期間における [REDACTED] の観光客数を見ると、 [REDACTED] にある
 - ・外国人については、 [REDACTED] となっている
- ⇒圏央道から離れた観光地点であるため、整備効果が波及していない可能性

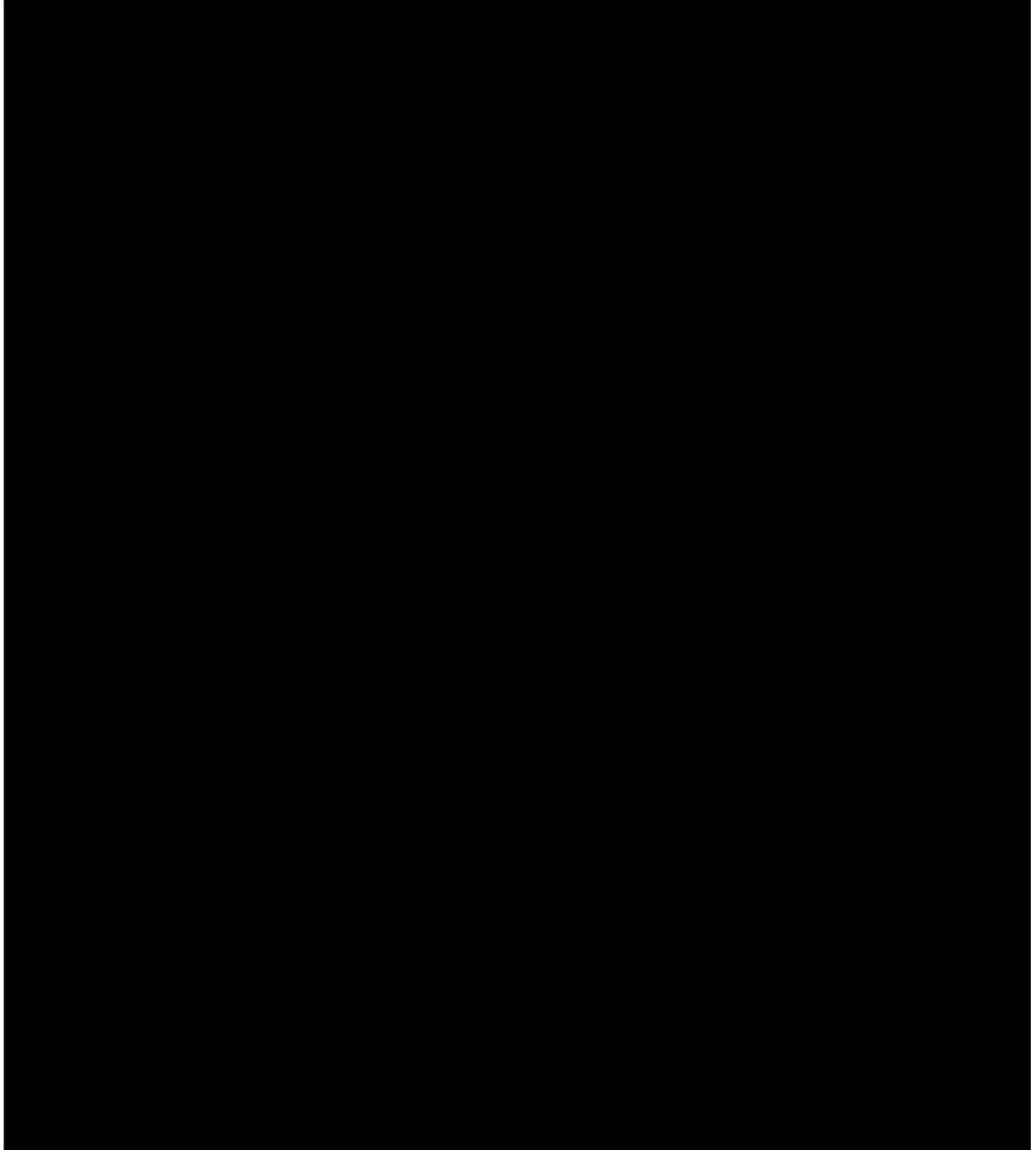




⑧ 国営武蔵丘陵公園

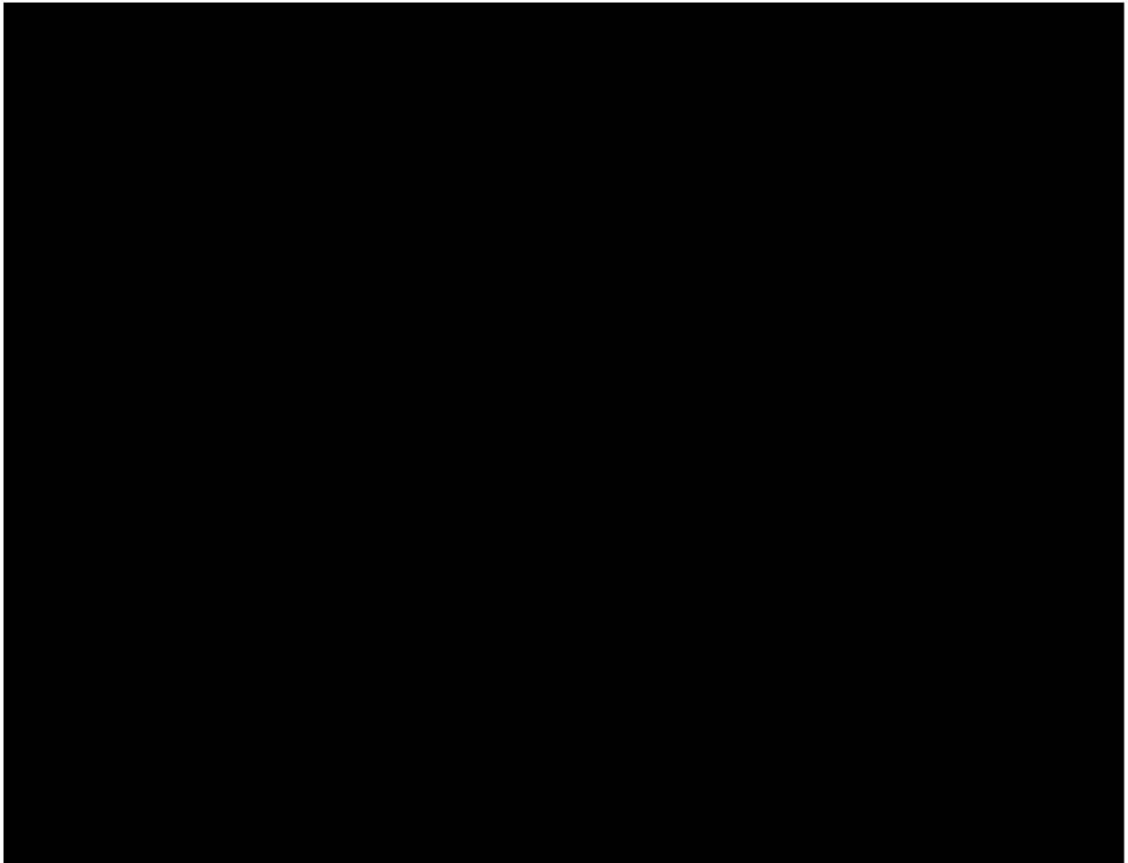
・国営武蔵丘陵公園のGW期間中の観光客数を見ると、前年同時期比で [REDACTED] となっている

⇒整備効果としての打ち出しの可能性。(※埼玉県区間に位置)



⑨ 国営ひたち海浜公園

- ・国営ひたち海浜公園では、団体ツアー数や入園者数等において、前年同時期比を [REDACTED]
 - ・観光客の地域別構成比をみると、圏央道を利用しての訪問が想定される、 [REDACTED] や [REDACTED] 等からの比率が [REDACTED] している
- ⇒整備効果として打ち出しの可能性



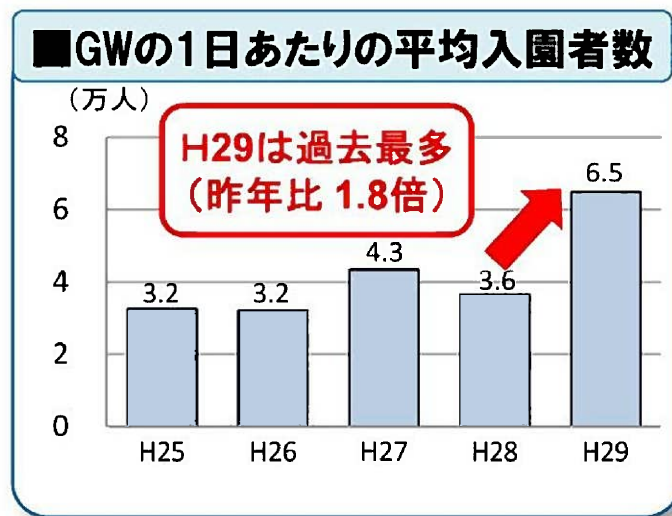
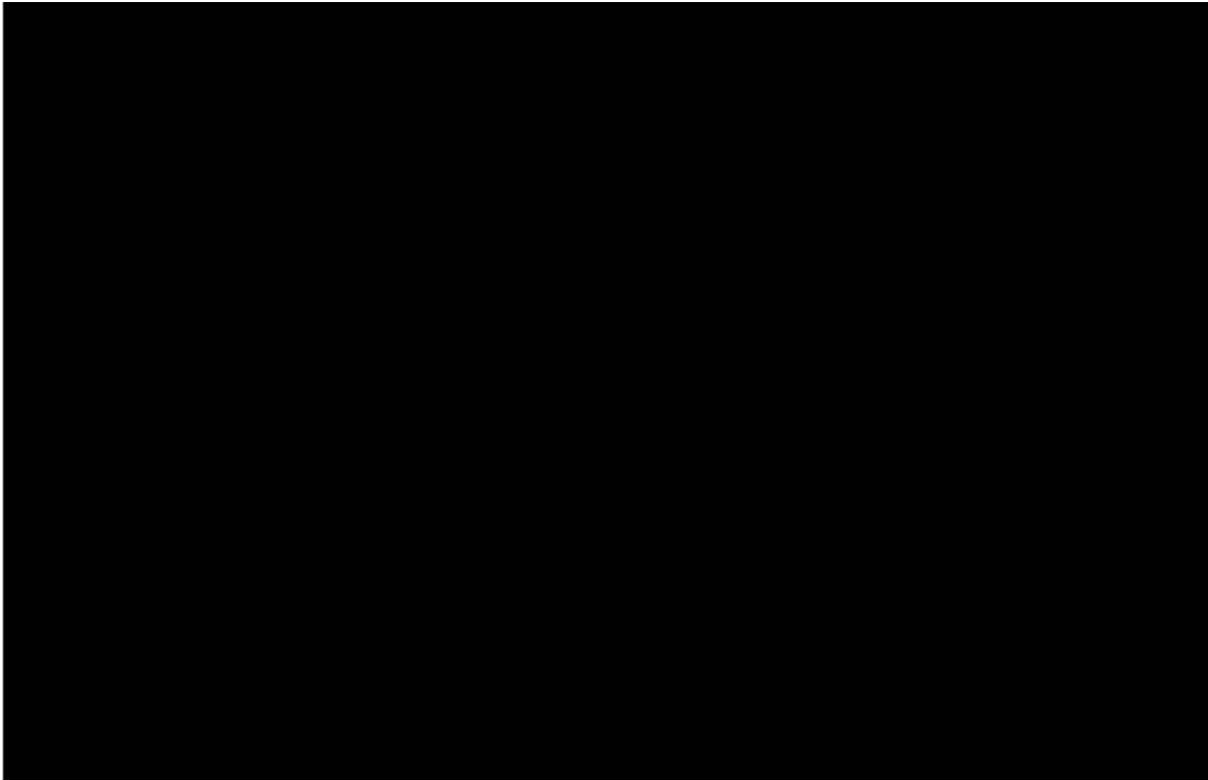
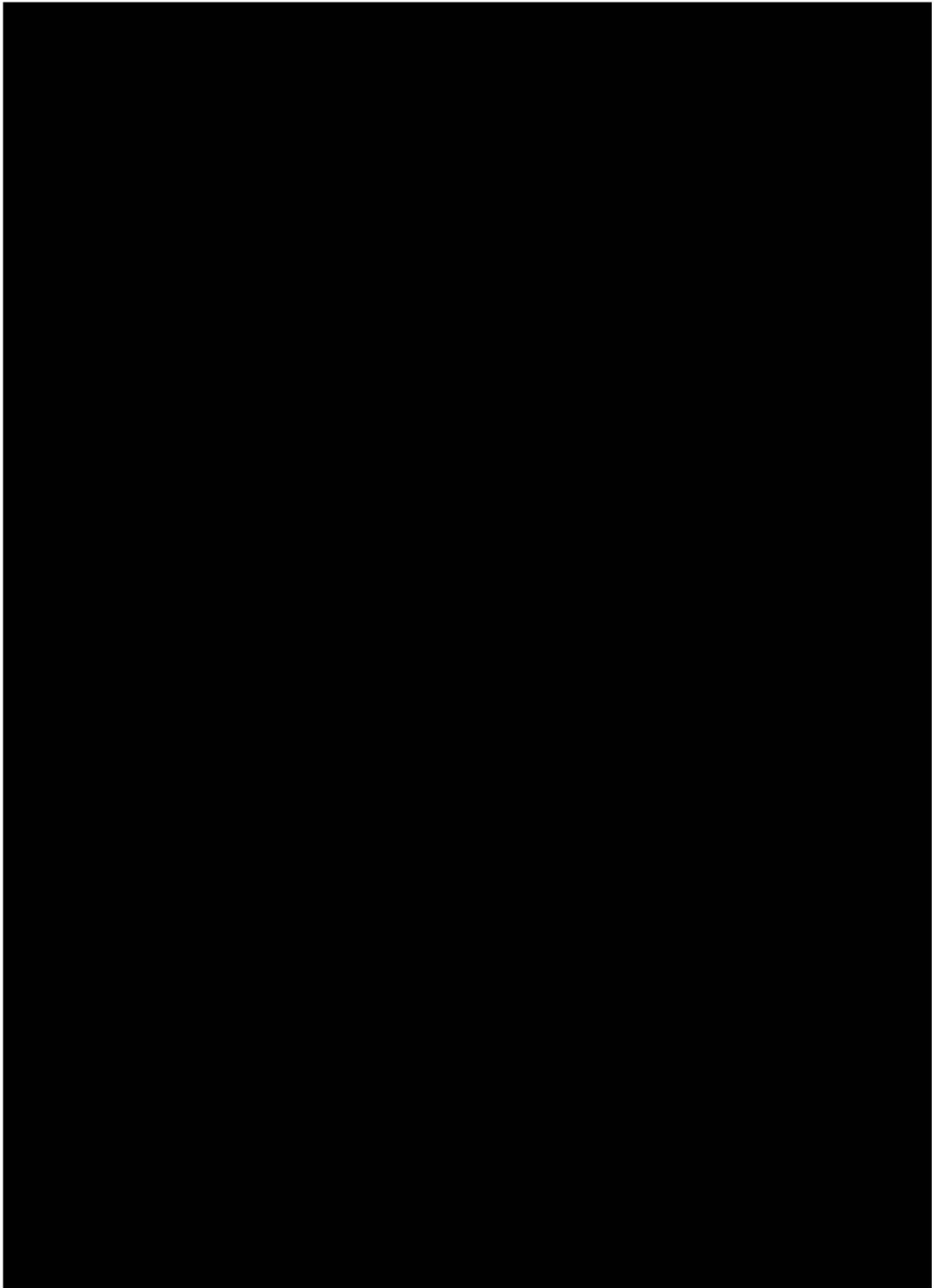


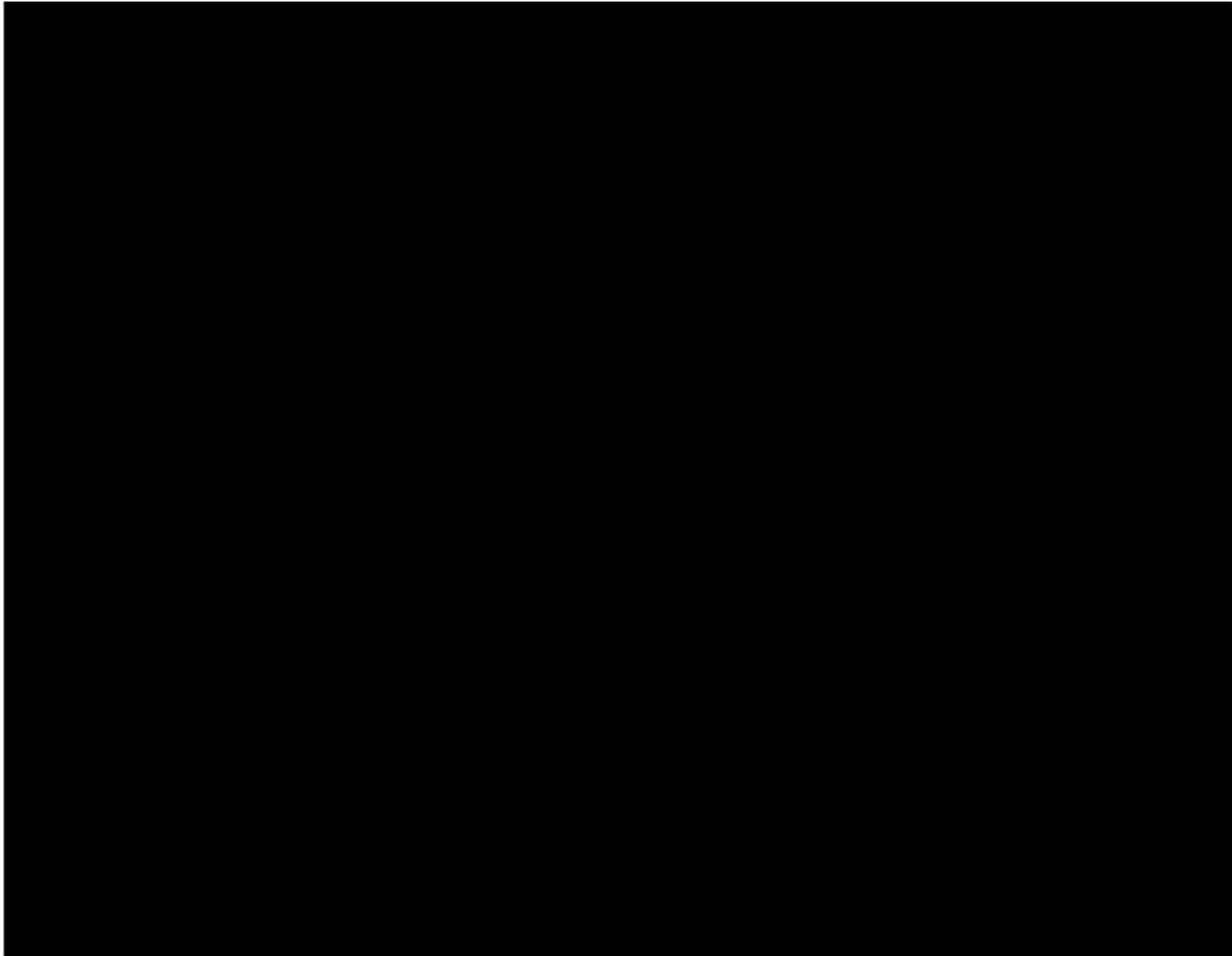
図 4.55 国営ひたち海浜公園 GW の 1 日あたり平均入園者数

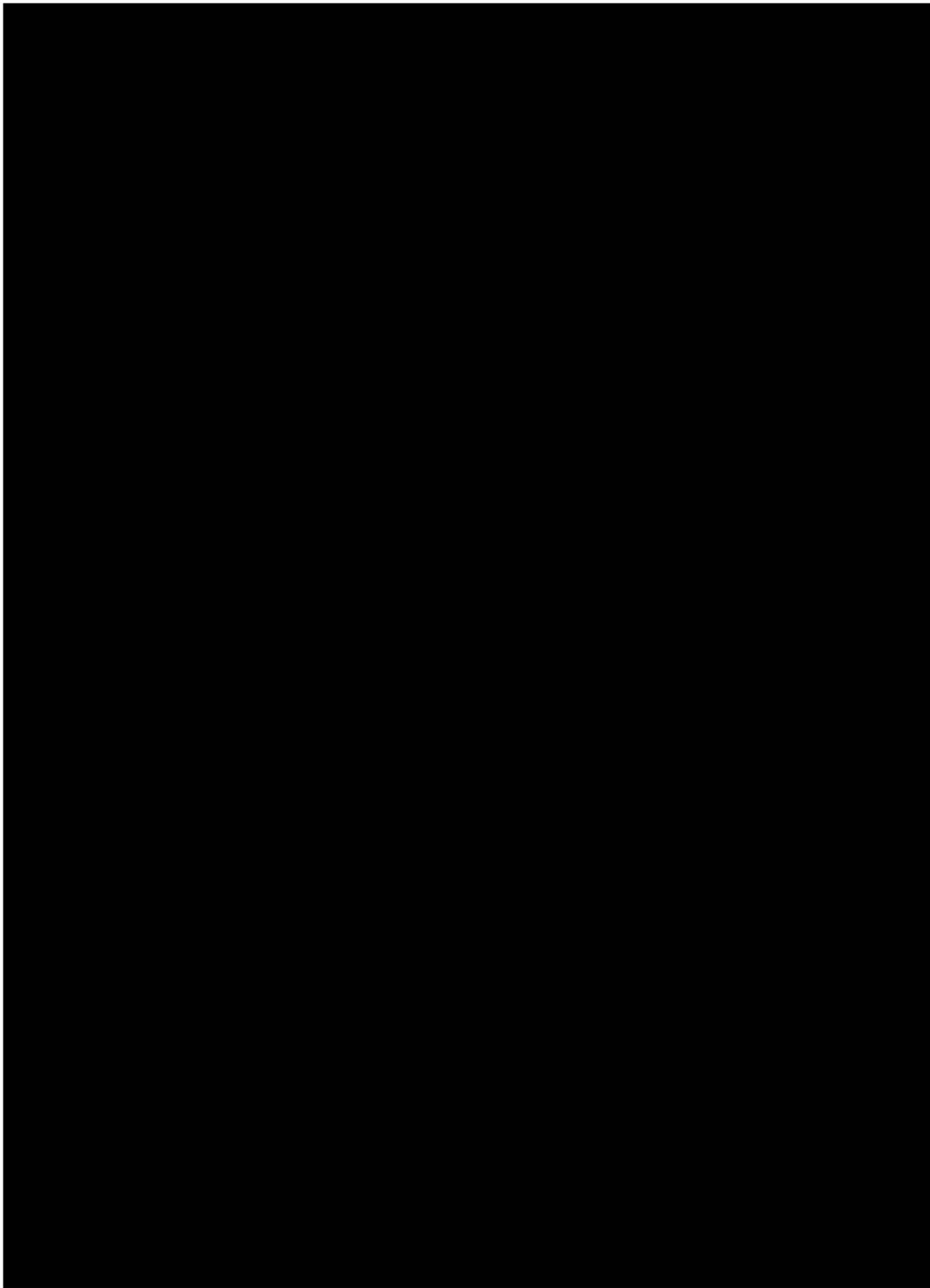
出典：国営ひたち海浜公園より提供データ

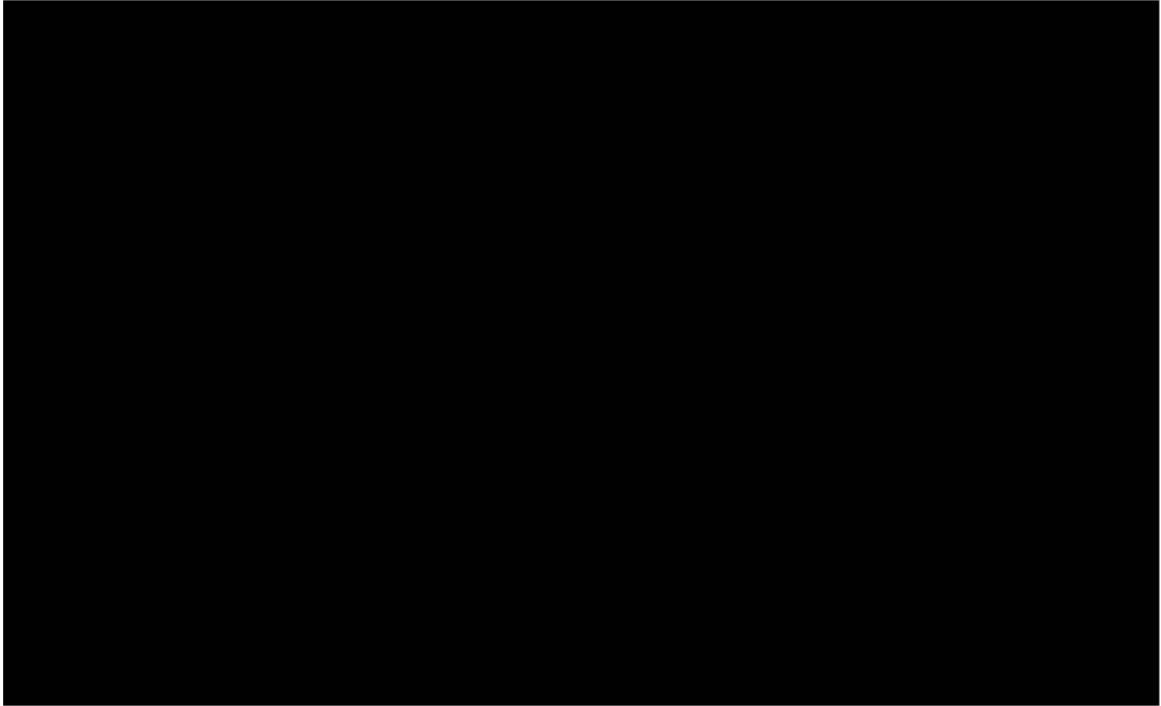


① [REDACTED]

- ・ [REDACTED]を見ると、どのデータについても前年同時期比で [REDACTED] している
 - ・ [REDACTED]の外国人観光客数では、H29.3～H30.2において、前年同時期比で [REDACTED] している
- ⇒インバウンド観光の需要拡大の視点で、整備効果として打ち出しの可能性

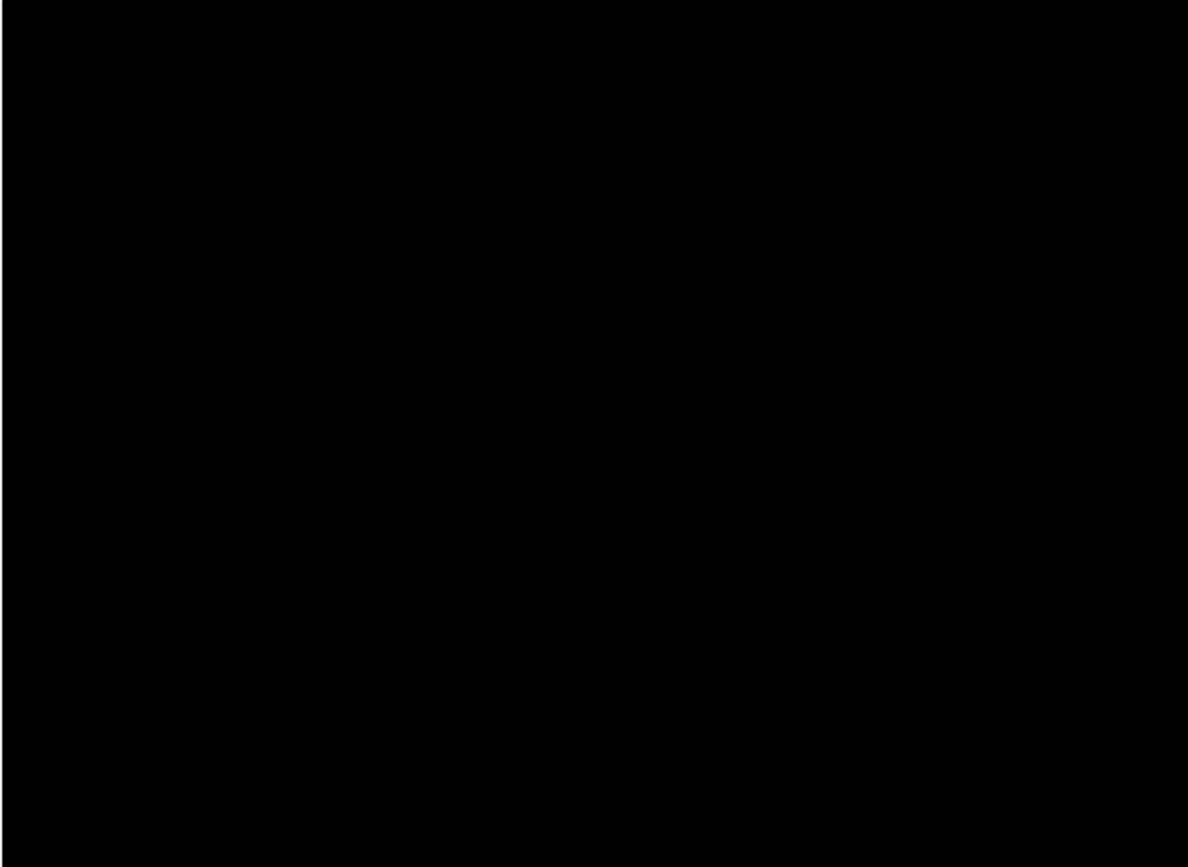






⑪ [redacted] カントリークラブ

- ・ [redacted] カントリークラブでは、開通前後のGW期間で来場者が [redacted]
 - ・ 地域別の構成比では、圏央道利用が想定される [redacted] の割合が [redacted]
- ⇒整備効果として打ち出しの可能性（※整備効果の対象が [redacted]）



⑫ [redacted] ゴルフクラブ

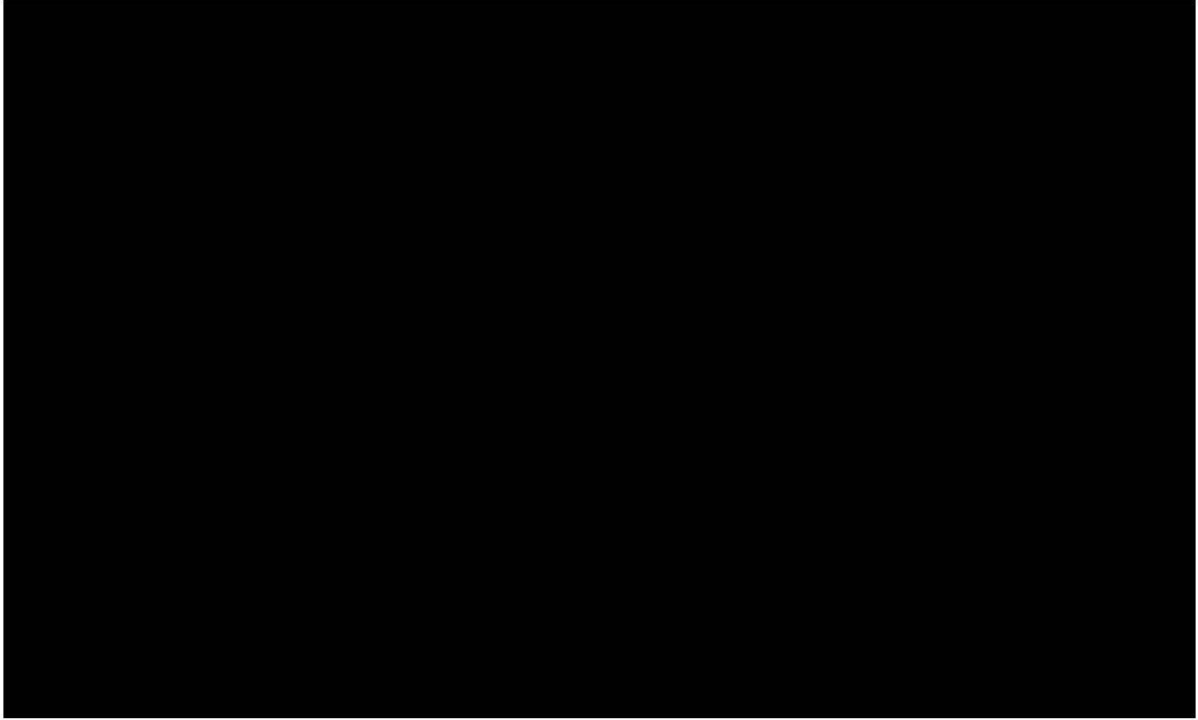
[redacted] ゴルフクラブでは、開通前後の3～6月で来場者が [redacted]

- ・地域別の構成比では、圏央道利用が想定される [redacted] の割合が [redacted]

⇒整備効果として打ち出しの可能性（※整備効果の対象が [redacted]）

① [REDACTED]

・4～11月における [REDACTED] 観光客数を見ると、 [REDACTED] がある
⇒圏央道から離れた観光地点であるため、整備効果が波及していない可能性



3) FF-Data の集計

観光活動のうち、外国人の活動に着目したデータとして FF-Data がある。ここでは、関東地方を訪れた外国人の交通手段別 OD を分析した。

・概ね、圏央道（東名高速～東北道）の開通前後である 2015 年と 2016 年を比較すると、バス・タクシーを利用するの東京・埼玉～成田空港の流動が増加している

①関東地方を訪れた外国人の交通手段（2015 年）

表 4.20 関東地方を訪れた外国人の交通手段別 OD（バス）

	成田空港	茨城県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	その他
成田空港	0	33,901	25,497	324,373	1,356,001	144,341	225,893
茨城県	17,900	2,182	0	4,255	13,282	1,717	13,701
埼玉県	40,858	0	0	0	17,330	0	22,027
千葉県	463,115	1,309	1,383	80,586	188,480	35,525	126,353
東京都	1,689,870	4,203	5,467	257,794	1,145,096	225,147	1,321,909
神奈川県	199,084	272	7,674	40,380	257,408	33,014	343,710
その他	411,391	5,536	5,622	229,301	1,103,253	370,517	

表 4.21 関東地方を訪れた外国人の交通手段別 OD（レンタカー）

	成田空港	茨城県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	その他
成田空港	0	1,510	0	14,856	155,279	5,893	10,385
茨城県	900	0	0	0	0	0	153
埼玉県	2,036	0	0	0	2,627	0	4,637
千葉県	27,543	41	0	3,281	20,171	2,167	11,717
東京都	139,892	0	1,357	32,228	473,746	17,576	194,396
神奈川県	6,969	0	0	5,781	4,812	6,772	31,502
その他	12,362	72	458	2,338	196,436	9,393	

表 4.22 関東地方を訪れた外国人の交通手段別 OD（タクシー）

	成田空港	茨城県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	その他
成田空港	0	7,512	1,795	3,290	44,883	5,548	6,783
茨城県	2,578	1,118	0	0	904	0	2,534
埼玉県	0	0	0	1,080	0	0	943
千葉県	5,138	225	557	914	6,772	1,203	9,263
東京都	19,290	0	0	0	48,075	24,813	129,908
神奈川県	4,694	0	0	0	20,039	15,074	12,647
その他	3,149	187	836	4,688	41,933	15,186	

表 4.23 関東地方を訪れた外国人の交通手段別 OD（その他乗用車）

	成田空港	茨城県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	その他
成田空港	0	16,144	32,978	39,193	108,810	34,854	38,071
茨城県	15,087	132	0	2,982	3,993	0	4,835
埼玉県	10,156	0	5,331	1,672	7,095	0	4,984
千葉県	67,137	793	2,011	9,992	13,026	7,152	13,019
東京都	106,762	5,116	9,082	21,466	77,265	35,995	61,759
神奈川県	13,969	0	3,407	15,046	19,293	4,763	20,160
その他	38,958	1,431	5,286	1,989	75,188	20,149	



②関東地方を訪れた外国人の交通手段別 OD (2016年)

表 4.24 関東地方を訪れた外国人の交通手段別 OD (バス)

	成田空港	茨城県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	その他
成田空港	0	47,192	46,533	264,416	1,412,218	112,552	305,056
茨城県	43,435	2,050	0	497	21,958	3,490	16,015
埼玉県	41,782	0	0	0	17,473	0	13,478
千葉県	408,164	3,064	3,785	45,297	177,939	28,765	132,536
東京都	1,895,156	6,649	6,576	221,811	918,089	182,103	1,499,402
神奈川県	162,984	0	0	68,754	173,984	26,030	271,314
その他	475,401	9,185	8,061	125,689	1,172,265	274,669	

表 4.25 関東地方を訪れた外国人の交通手段別 OD (レンタカー)

	成田空港	茨城県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	その他
成田空港	0	0	0	36,099	188,070	8,028	16,471
茨城県	0	1,104	0	0	3,373	0	175
埼玉県	1,806	0	0	0	0	0	611
千葉県	50,496	0	0	6,404	22,546	1,366	8,258
東京都	147,605	0	0	31,007	458,575	22,057	262,265
神奈川県	6,108	0	0	4,999	15,885	10,370	26,380
その他	12,819	337	267	3,830	236,944	16,945	

表 4.26 関東地方を訪れた外国人の交通手段別 OD (タクシー)

	成田空港	茨城県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	その他
成田空港	0	0	3,920	19,144	52,013	16,156	38,672
茨城県	1,876	0	0	0	3,559	0	845
埼玉県	1,718	0	0	0	0	0	7,106
千葉県	15,040	0	670	3,229	6,241	3,321	10,373
東京都	53,024	2,720	1,601	17,033	54,070	5,843	143,692
神奈川県	4,133	41	0	0	18,882	11,238	12,688
その他	10,487	10,120	5,013	9,276	78,336	12,630	

表 4.27 関東地方を訪れた外国人の交通手段別 OD (その他乗用車)

	成田空港	茨城県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	その他
成田空港	0	14,837	1,320	28,197	76,450	19,746	48,338
茨城県	14,799	2,996	0	6,457	100	0	339
埼玉県	5,443	0	0	0	2,906	0	4,801
千葉県	36,827	1,705	303	4,885	8,835	4,519	20,202
東京都	62,637	0	5,640	13,565	124,057	45,861	117,199
神奈川県	13,313	1,857	0	11,496	18,084	3,633	42,077
その他	14,371	893	2,727	3,313	92,757	25,403	

(3) 観光消費額

観光活動が経済活動に与える影響を確認するため、観光消費額を整理した。なお、観光消費額は推計によって算出されるため、データ精度の観点から都県別データまでが公表されている。ここでは、関東1都4県の観光消費額を整理した。

- ・観光消費額は、平成28年の東京でわずかに落ち込んでいるものの、概ね増加傾向である
- ・特に、平成27年10月に県内の圏央道が全通した埼玉県では、約1,100億円増加している

1) 茨城県

表 4.28 茨城県における観光消費額の推移

(単位:百万円)

	H23	H24	H25	H26	H27	H28
茨城県観光消費額	178,388	202,369	237,591	226,066	269,524	273,071

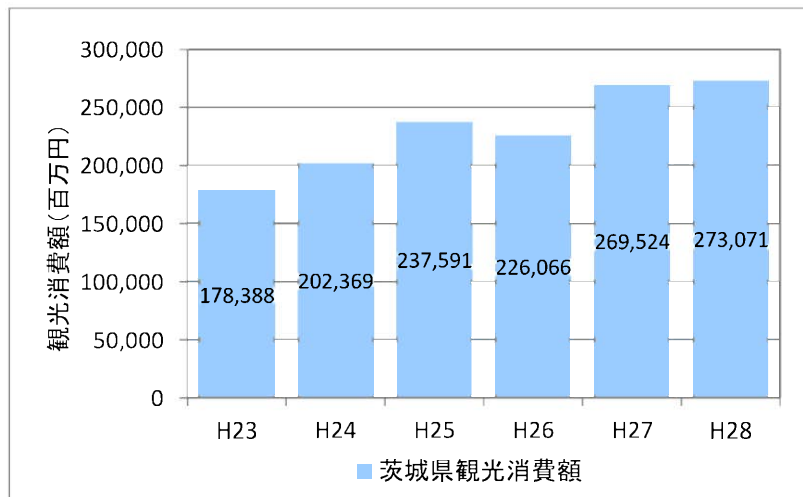


図 4.65 茨城県における観光消費額の推移

出典：茨城の観光レクリエーション現況（観光客動態調査報告）

2) 埼玉県

表 4.29 埼玉県における観光消費額の推移

(単位:百万円)

	H23	H24	H25	H26	H27	H28
埼玉県観光消費額	303,805	328,010	341,174	422,768	474,682	581,656

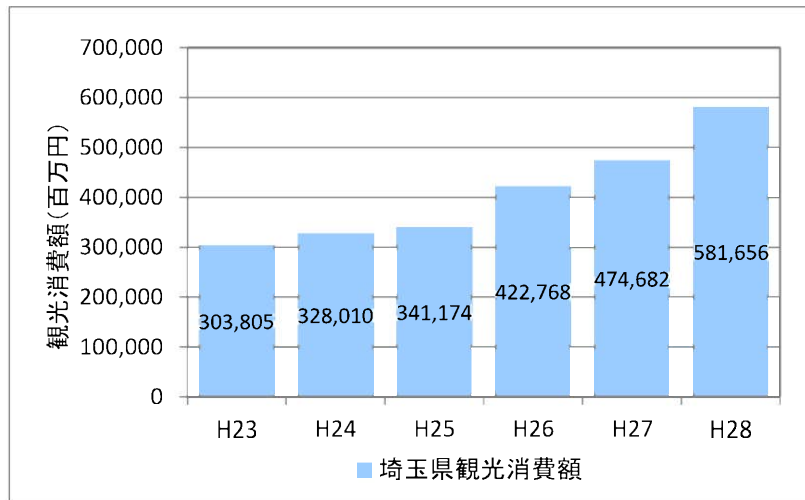


図 4.66 埼玉県における観光消費額の推移

出典：観光入込客統計調査結果（埼玉県）

3) 千葉県

表 4.30 千葉県における観光消費額の推移

(単位:百万円)

	H23	H24	H25	H26	H27	H28
千葉県観光消費額	952,917	1,008,181	1,179,714	1,419,947	1,197,121	1,207,624

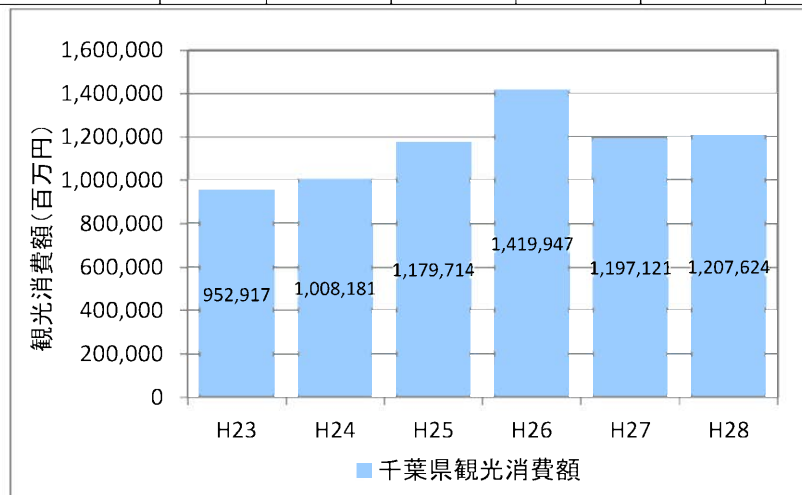


図 4.67 千葉県における観光消費額の推移

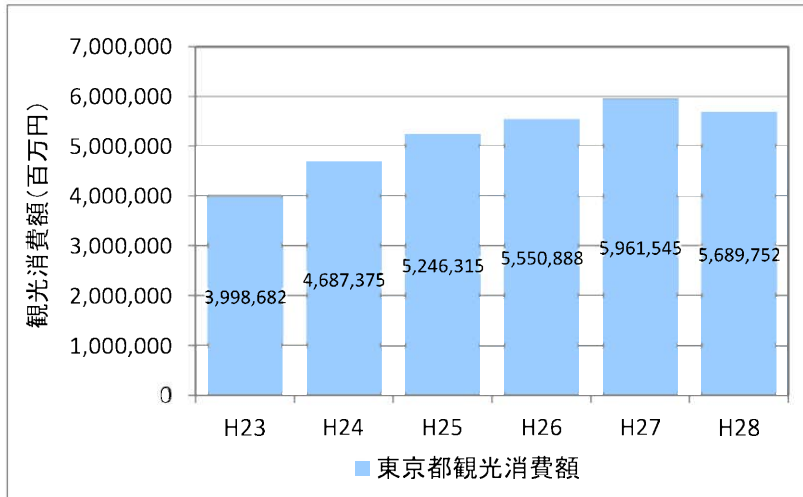
出典：千葉県観光入込調査報告書

4) 東京都

表 4.31 東京都における観光消費額の推移

(単位:百万円)

	H23	H24	H25	H26	H27	H28
東京都観光消費額	3,998,682	4,687,375	5,246,315	5,550,888	5,961,545	5,689,752



出典：東京都観光客数等実態調査

5) 神奈川県

表 4.32 神奈川県における観光消費額の推移

(単位:百万円)

	H23	H24	H25	H26	H27	H28
神奈川県観光消費額	256,805	283,469	348,250	343,425	375,366	401,091

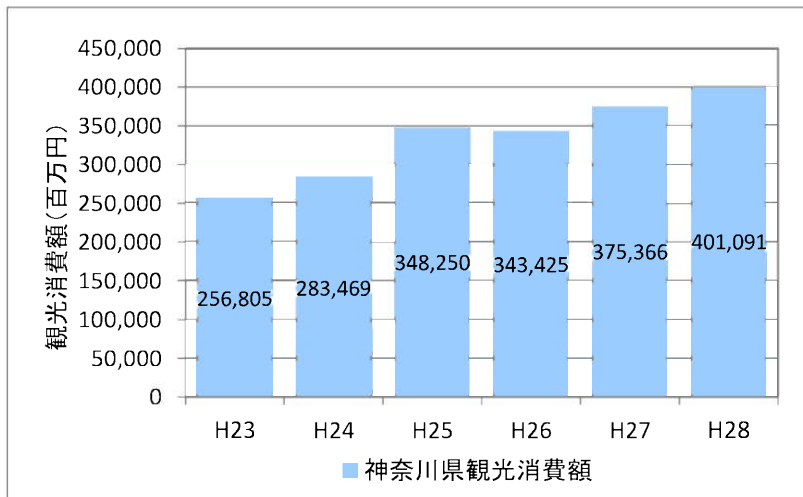


図 4.68 神奈川県における観光消費額の推移

出典：神奈川県入込観光客調査報告書

4.1.2 観光活動の変化の分析

本項では、4.1.1 で整理した社会経済指標について、圏央道沿自治体とその他沿線自治体に区別して、環状道路が放射道路と接続する「フェーズ」ごとに集計し、3 環状の整備段階ごとにおける観光活動の変化を分析した。

(1) 圏央道沿線自治体の定義（再掲）

本業務における「圏央道沿線」は、「平成 25 年度 一般国道 468 号 首都圏中央連絡自動車道 事業再評価資料」における「沿線の地域づくり支援、活性化（企業立地）」のページに準拠して定義する。

なお、効果検証等の対象範囲・区間によっては、沿線自治体であっても対象外とする場合がある。

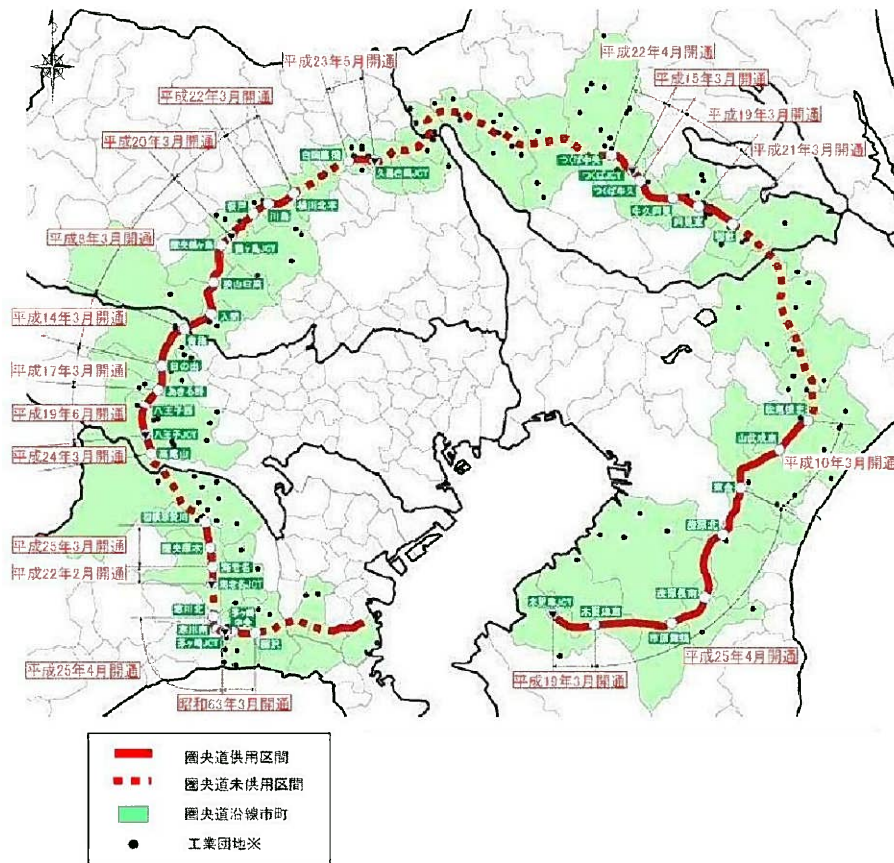


図 4.69 圏央道沿線自治体

表 4.33 圏央道沿線自治体

都県名	自治体名	都県名	自治体名	都県名	自治体名	都県名	自治体名	都県名	自治体名
茨城県	常総市	埼玉県	川越市	千葉県	木更津市	東京都	八王子市	神奈川県	横浜市
	牛久市		飯能市		茂原市		青梅市		相模原市
	つくば市		狭山市		成田市		羽村市		鎌倉市
	坂東市		入間市		東金市		あきる野市		藤沢市
	稲敷市		桶川市		市原市	日の出町	茅ヶ崎市		
	阿見町		久喜市		袖ヶ浦市		厚木市		
	河内町		北本市		八街市		海老名市		
	五霞町		坂戸市		山武市		座間市		
境町	幸手市		大網白里市			綾瀬市			
	鶴ヶ島市		神崎町			寒川町			
	日高市	多古町		愛川町					
	白岡市	芝山町							
	川島町	横芝光町							
	宮代町	長柄町							
	杉戸町	長南町							

出典：国土交通省 HP (http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000083403.pdf)

(H29.11.15)

(2) 観光入込客数の分析

前項で整理した観光入込客数について、圏央道沿線自治体とその他自治体で伸び量の比較を行った。

※東京都については、自治体別観光入込客数のデータを公表していない

- ・埼玉県では、その他自治体の伸びに対して、沿線自治体の伸びが大きい
- ・茨城県では、沿線自治体の伸びよりも、その他自治体の伸びの方が大きい

1) 茨城県

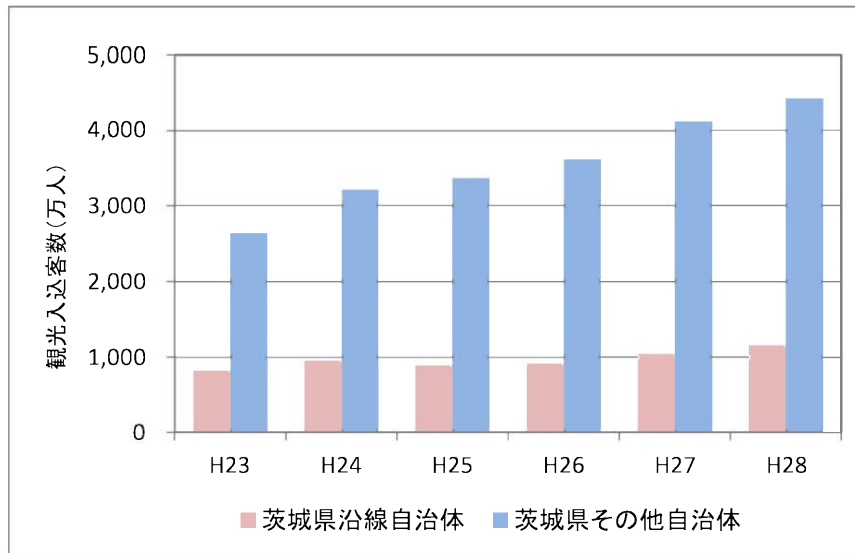


図 4.70 圏央道沿線自治体とその他自治体で比較した観光入込客数の推移 (茨城県)

出典：茨城の観光レクリエーション現況 (観光客動態調査報告)

2) 埼玉県

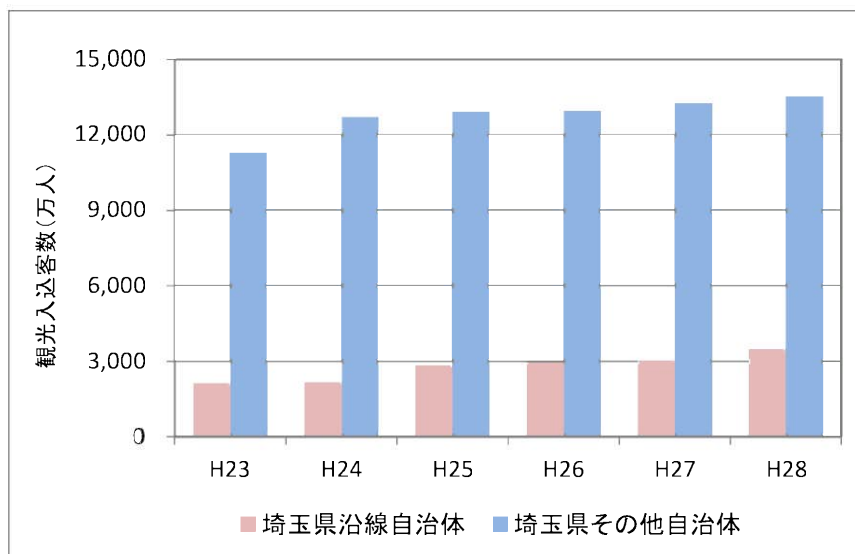


図 4.71 圏央道沿線自治体とその他自治体で比較した観光入込客数の推移 (埼玉県)

出典：観光入込客統計調査結果 (埼玉県)

3) 千葉県

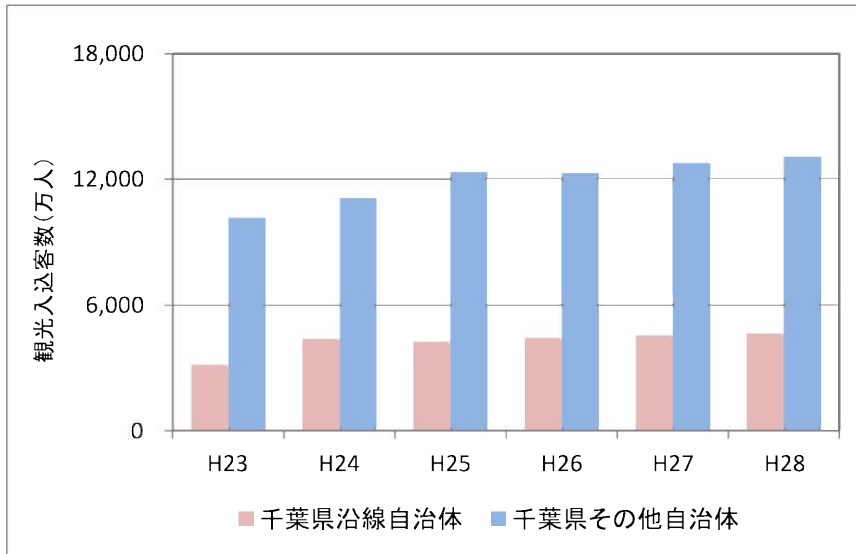


図 4.72 圏央道沿線自治体とその他自治体で比較した観光入込客数の推移（千葉県）

出典：千葉県観光入込調査報告書

4) 神奈川県

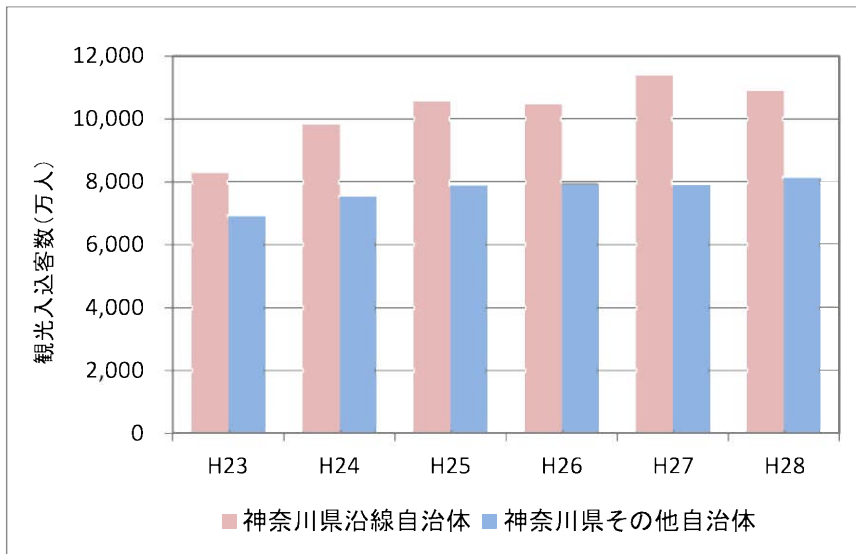


図 4.73 圏央道沿線自治体とその他自治体で比較した観光入込客数の推移（神奈川県）

出典：神奈川県入込観光客調査報告書

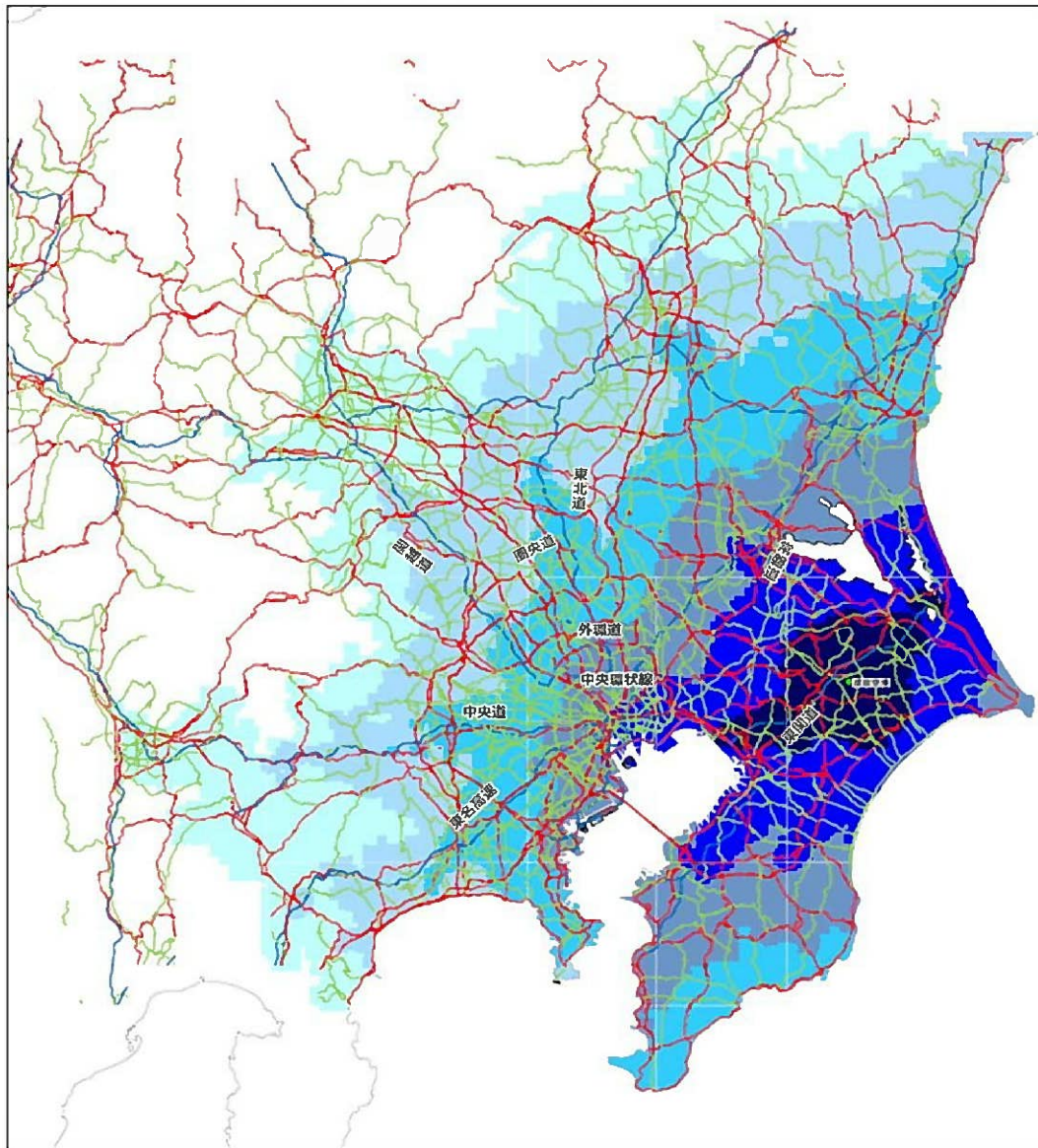
(3) 観光圏域の分析

3 環状道路の整備フェーズに応じた、観光圏域を試算した。

・道路整備の進展に伴い、成田空港を起点とした観光圏域は、特に茨城県・埼玉県方面に大きく拡大している

1) 成田空港を起点とした圏域の変化

① フェーズ 1



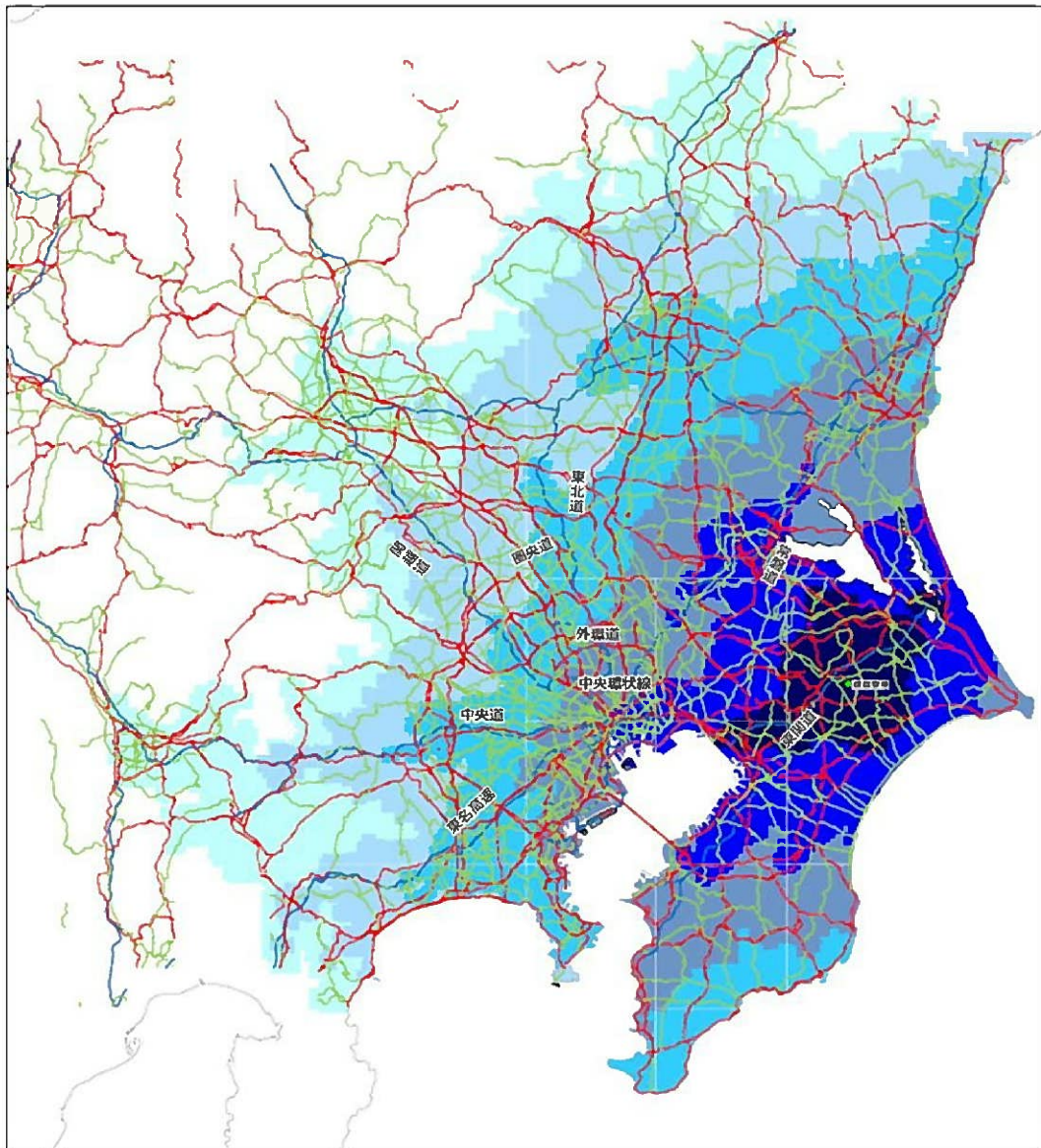
成田空港 圏域図

①東名高速～関越道接続(H25頃)



図 4.74 成田空港を起点とした圏域の変化 (フェーズ①)

②フェーズ2



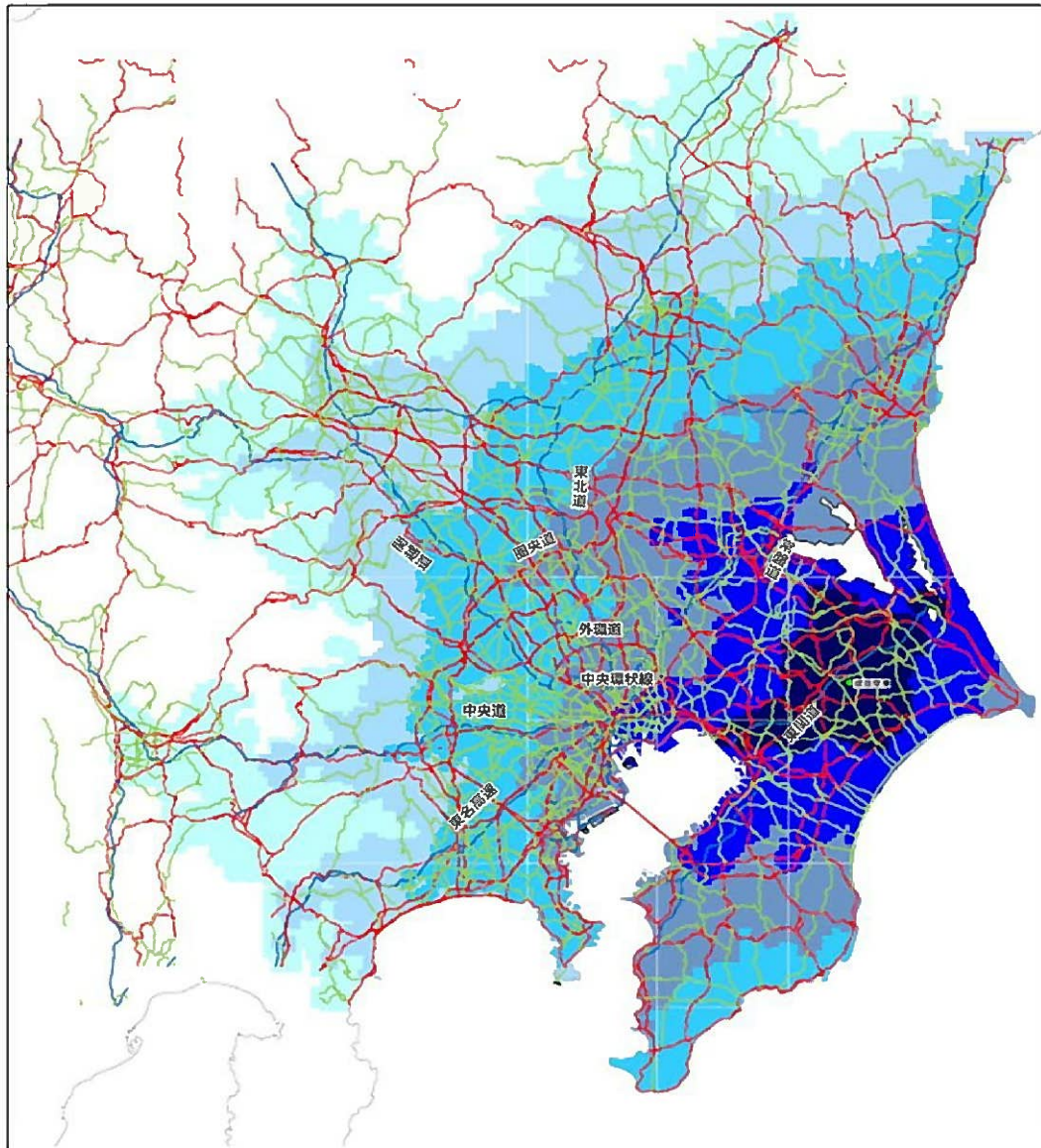
成田空港 圏域図

②中央環状(大井JCT~大橋JCT)・相模縦貫開通(H27.4頃)



図 4.75 成田空港を起点とした圏域の変化 (フェーズ②)

③フェーズ3



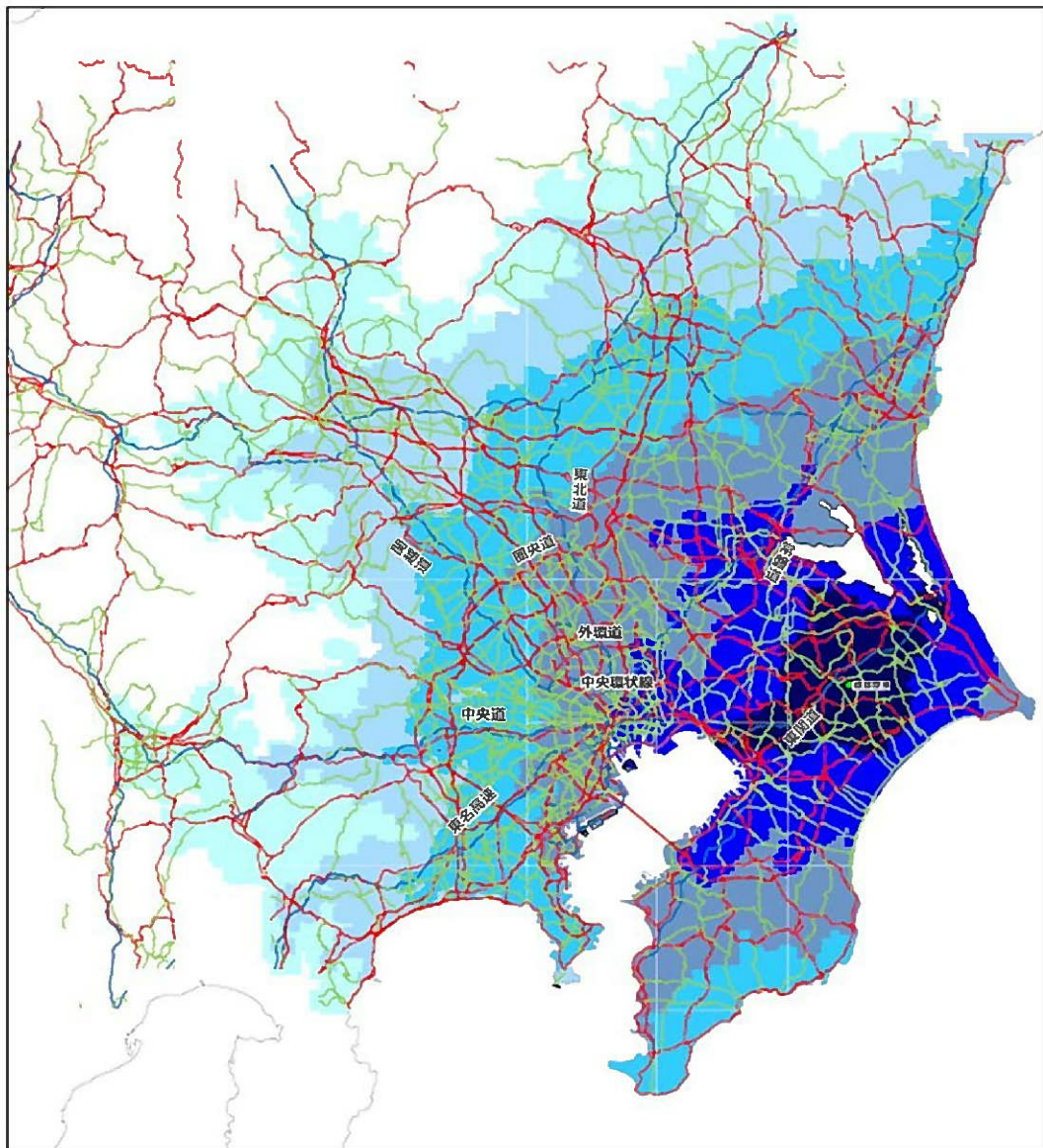
成田空港 圏域図

③東名高速～東関道接続(横環北線も開通)(H29.3頃)



図 4.76 成田空港を起点とした圏域の変化(フェーズ③)

④フェーズ 4

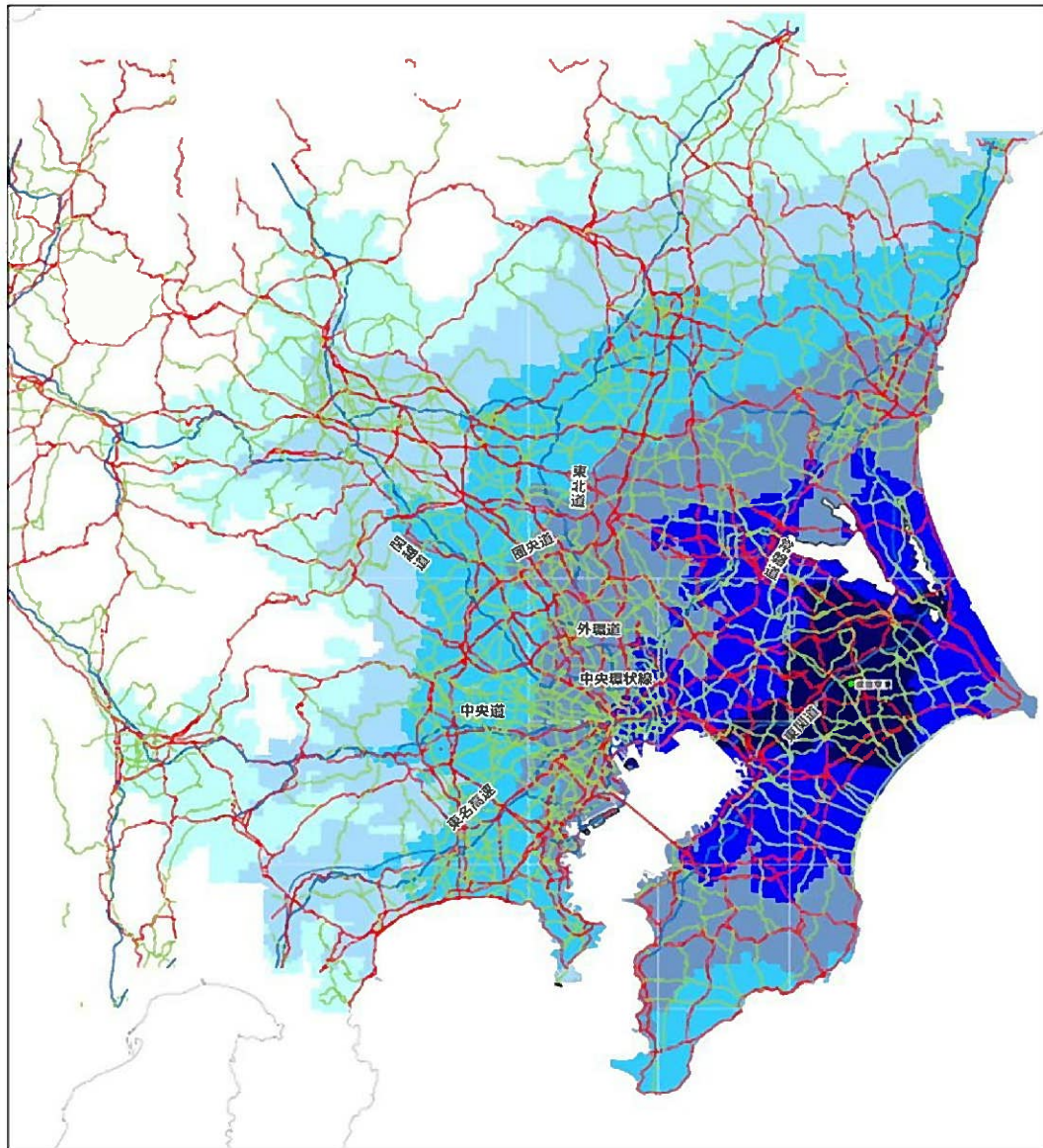


成田空港 圏域図
④千葉外環開通時



図 4.77 成田空港を起点とした圏域の変化 (フェーズ④)

⑤フェーズ5



成田空港 圏域図
⑤三環状道路既成時

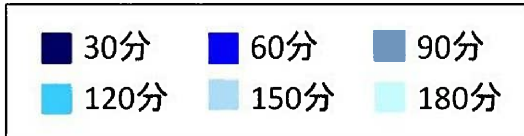
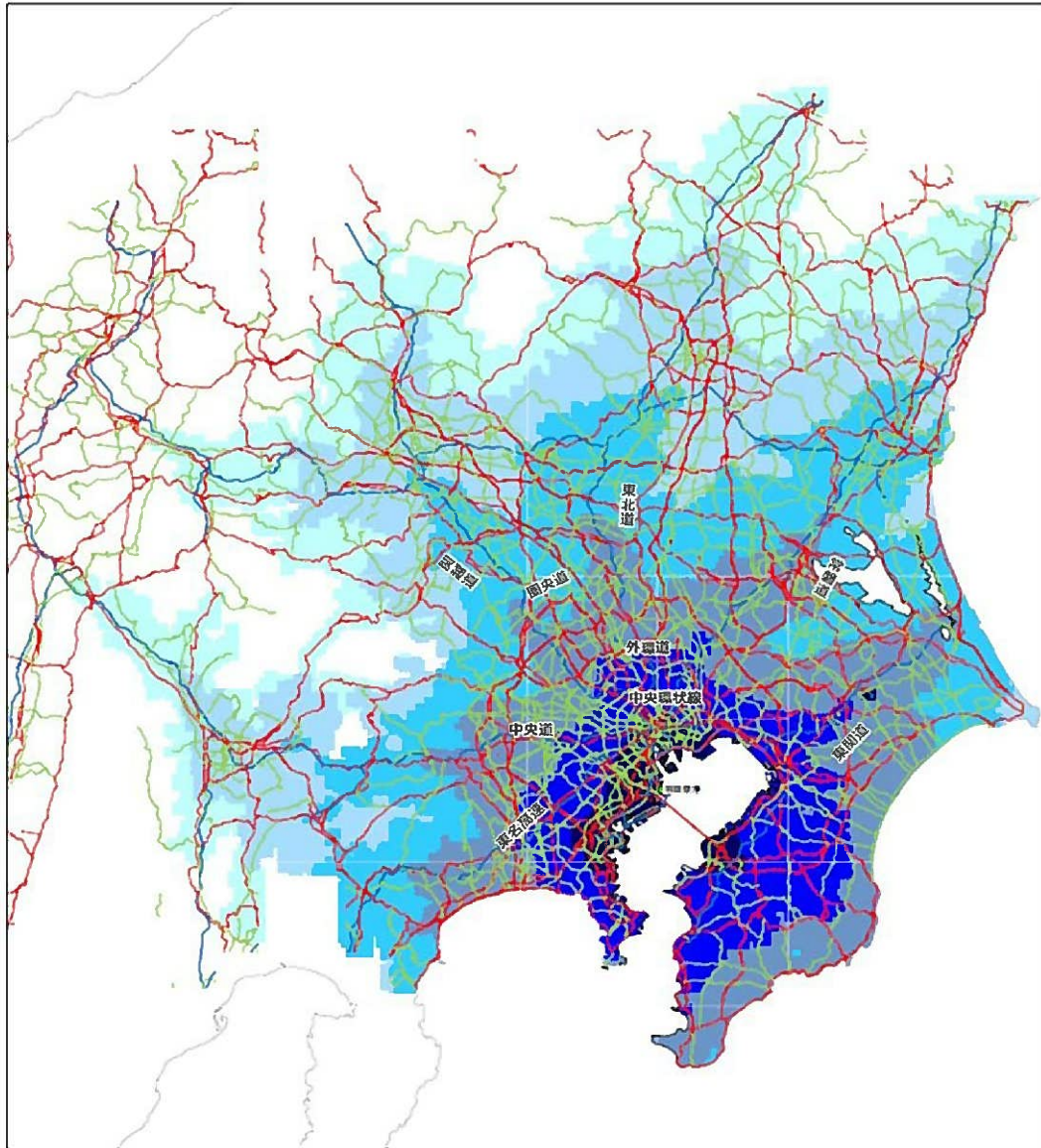


図 4.78 成田空港を起点とした圏域の変化 (フェーズ⑤)

2) 羽田空港を起点とした圏域の変化

・道路整備の進展に伴い、羽田空港を起点とした観光圏域は、特に東京都・埼玉県方面に大きく拡大している

①フェーズ1

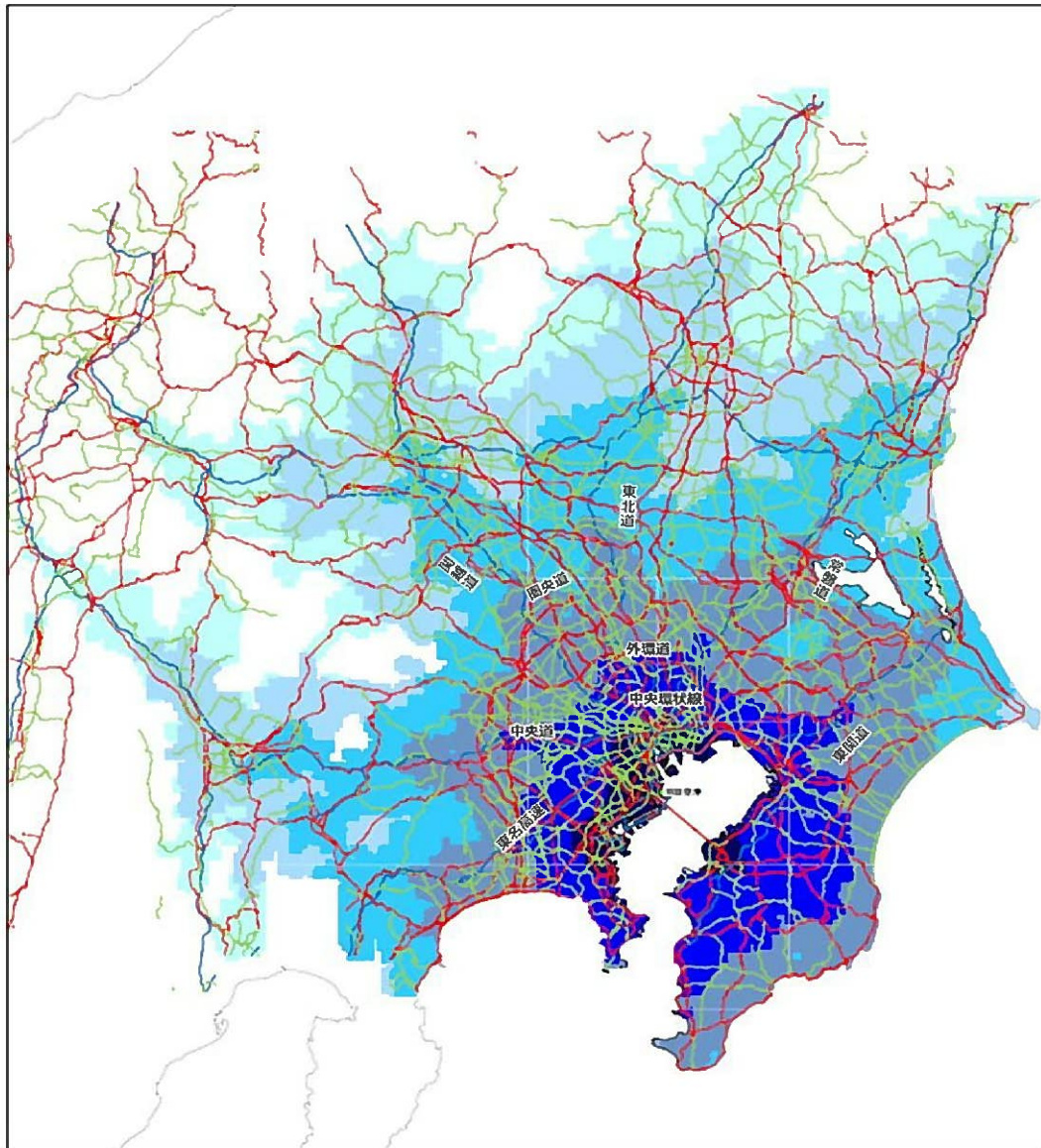


羽田空港 圏域図
①東名高速～関越道接続(H25頃)

30分	60分	90分
120分	150分	180分

図 4.79 羽田空港を起点とした圏域の変化 (フェーズ①)

②フェーズ2



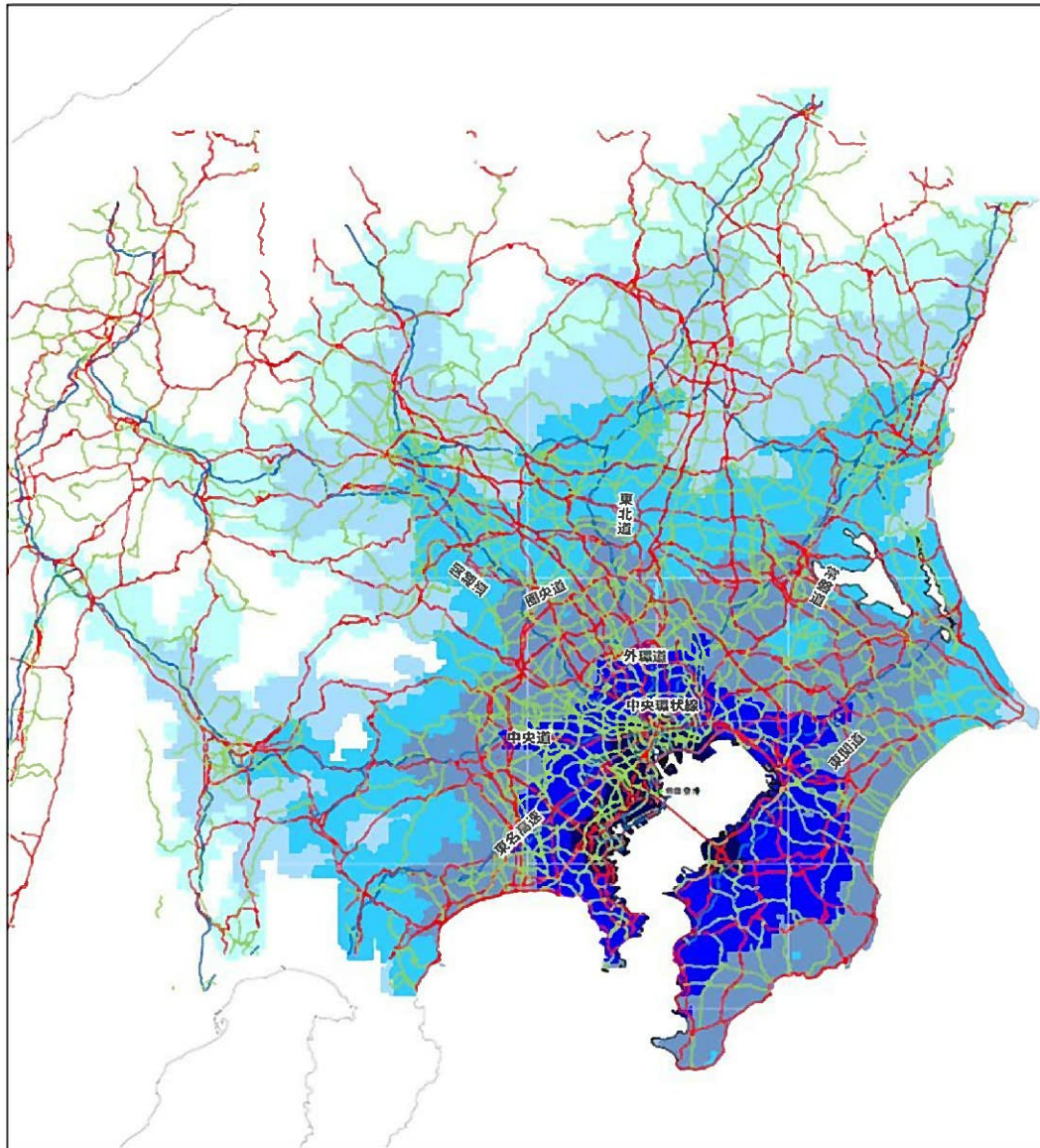
羽田空港 圏域図

②中央環状(大井JCT~大橋JCT)・相模縦貫開通(H27.4頃)



図 4.80 羽田空港を起点とした圏域の変化 (フェーズ②)

③フェーズ3



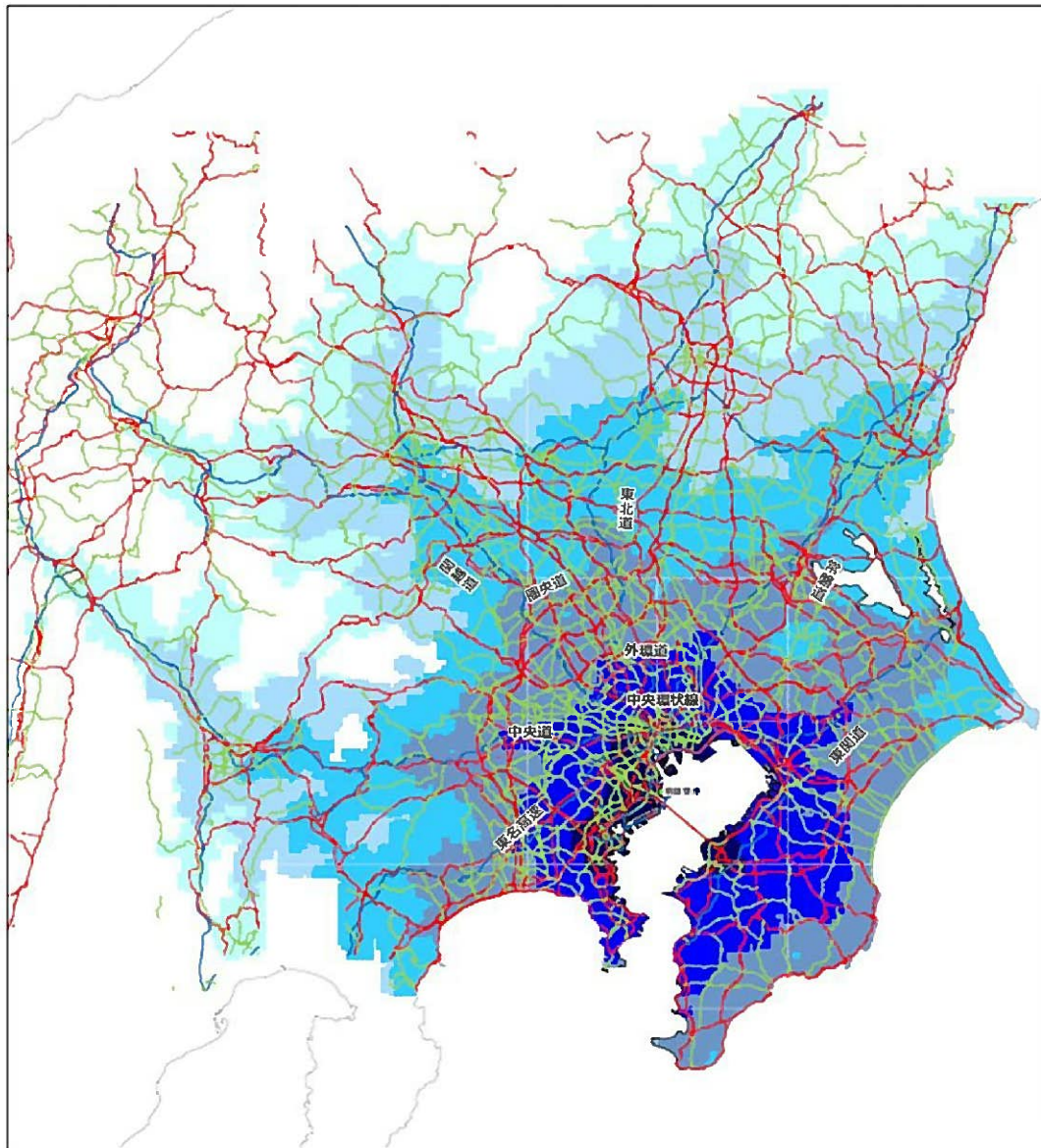
羽田空港 圏域図

③東名高速～東関道接続(横環北線も開通)(H29.3頃)



図 4.81 羽田空港を起点とした圏域の変化 (フェーズ③)

④フェーズ4

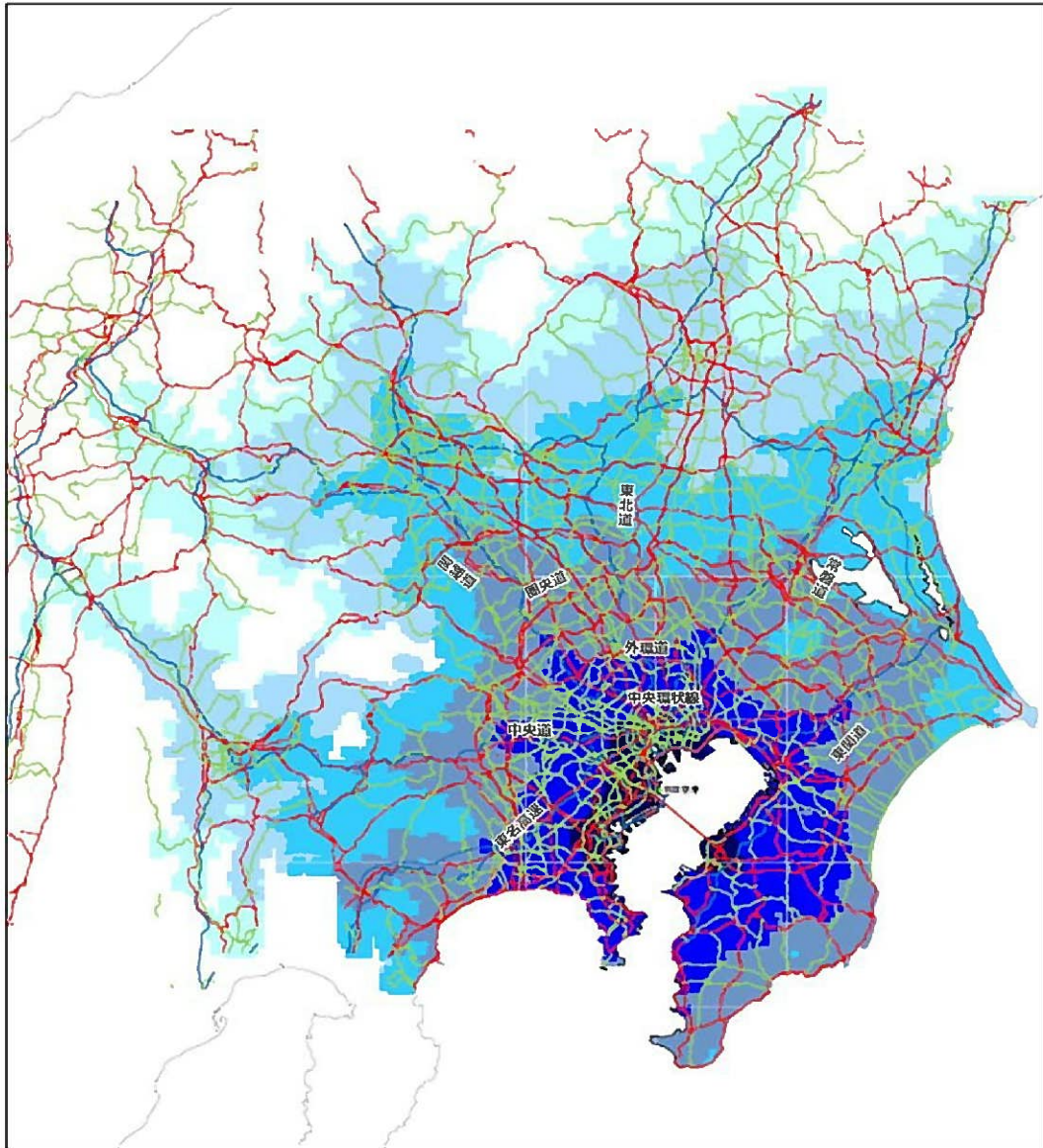


羽田空港 圏域図
④千葉外環開通時



図 4.82 羽田空港を起点とした圏域の変化 (フェーズ④)

⑤フェーズ5



羽田空港 圏域図
⑤三環状道路既成時



図 4.83 羽田空港を起点とした圏域の変化（フェーズ⑤）

3) 訪問可能な観光施設数の変化

・3環状道路の整備進捗に伴い、日帰り圏域（ここでは片道90分圏域）の拡大が確認できる。なお、日帰り圏域の拡大に伴い、成田空港から訪問可能な拠点数が約1.5倍に増加した。

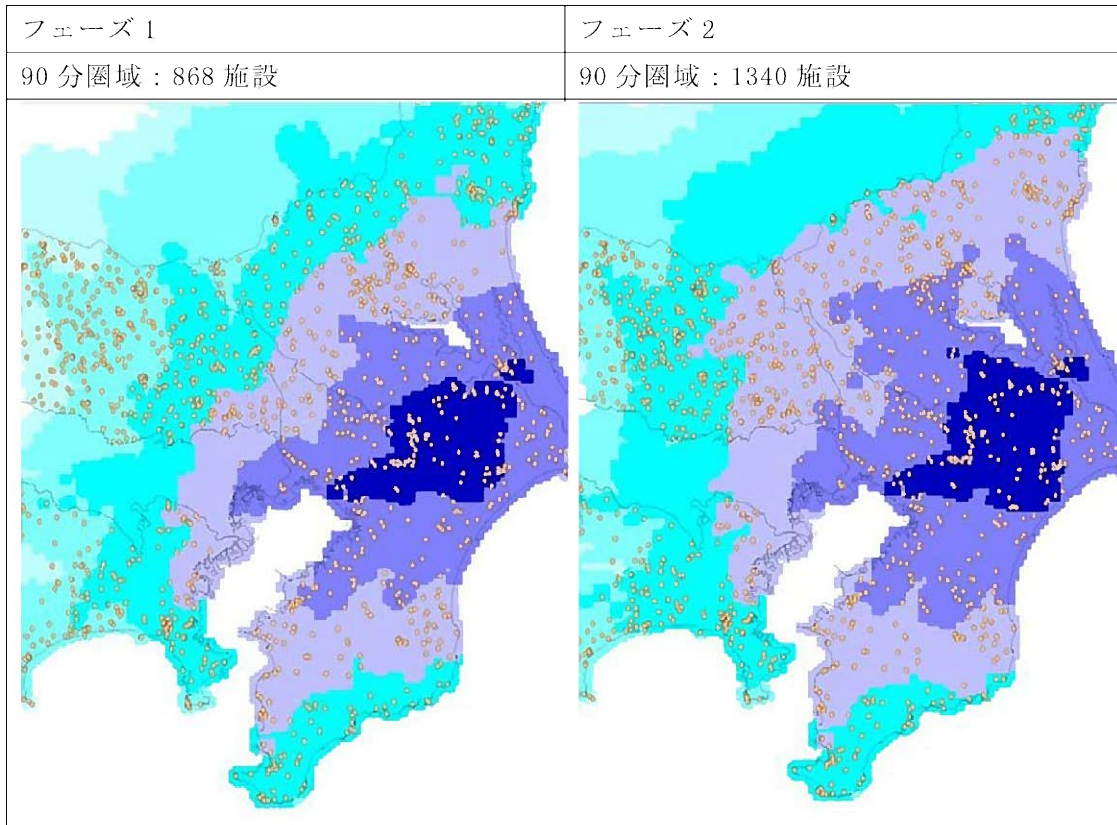


図 4.84 訪問可能な観光施設数の変化

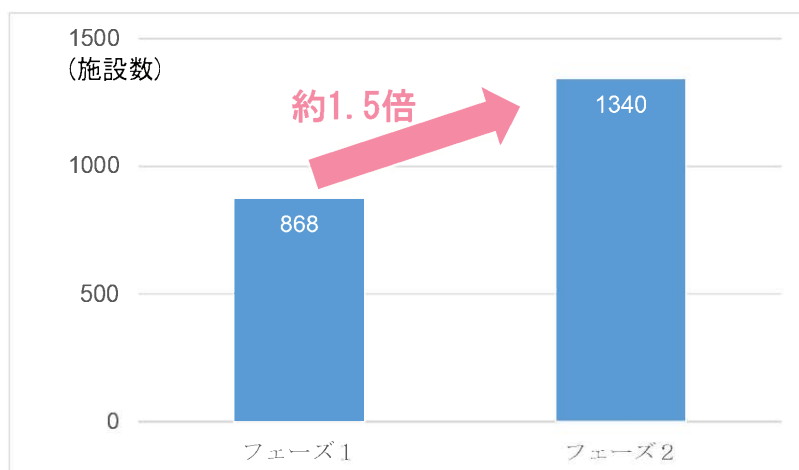


図 4.85 訪問可能な観光施設数

4.1.3 地域の取組み、効果の整理

本項では、圏央道茨城区間の開通による影響が想定されるエリアを対象に、ヒアリング調査等を実施し、誘致キャンペーンの実施やバスルート変更等、受け入れ側の取組み状況を把握した。また、利用者増加等の声を収集し、地域が実感する整備効果を整理した。

(1) ヒアリング実施概要

観光活動に関して、以下項目を電話ヒアリングにて調査した。

- ・ 観光客の増加、滞在時間の増加等、開通効果の実感
- ・ 観光消費額の増加、周遊行動の増加、来場者の広域化等、観光の質の変化
- ・ キャンペーンや広報活動等、観光活性化に向けた取組み
- ・ 来場者やスタッフ等、道路利用者による開通効果を実感する声
- ・ 圏央道開通に関する期待の声
- ・ 独自で実施しているアンケート調査や駐車場利用台数調査の有無 等

次頁に、ヒアリング対象の一覧表を示す。

表 4.34 ヒアリング先一覧

No.	種別	ヒアリング先	No.	種別	ヒアリング先
1	自治体	川越市	17	観光協会	
2		那須町	18		
3		長瀨町	19	バス	関越交通
4		秩父市	20	事業者	関東自動車
5		坂東市フィルムコミッション	21		
6	観光施設		22	旅行会社	
7		国営武蔵丘陵公園	23	道の駅	発酵の里こうざき
8		ひたち海浜公園(常磐道方面)	24		道の駅 ごか
9			25		
10			26	レンタカー	
11			27	会社	
12					
13					
14					
15					
16					

(2) ヒアリング結果

観光の視点にて、圏央道茨城県区間の整備効果を把握・分析するため、茨城県内の代表的な観光施設や自治体等を対象にヒアリング調査を実施した。以下に、ヒアリング結果の概要を一覧表として示す。

図 4.86 ヒアリング結果の概要 (1/3)

分類	NO	ヒアリング先	実施日	内容
自治体	1	川越市役所	2017/5/11	[Redacted Content]
	2	那須町役場	2017/5/11	
	3	長瀬町役場	2017/5/11	
	4	秩父市役所	2017/5/11	
	5	坂東市フィルムコミッション	2017/8/24	
観光施設	6	[Redacted]	2017/5/9	
	7	国営武蔵丘陵公園 (関越道方面)	2017/5/9	
	8	ひたち海浜公園 (常磐道方面)	2017/5/17 2018/1/19 2018/3/2	
	9	[Redacted]	2018/3/14 2018/1/20	
	10	[Redacted]	2017/5/10	

図 4.87 ヒアリング結果の概要 (2/3)

分類	NO	ヒアリング先	実施日	内容
観光施設	11		2017/5/9 2018/1/24	
	12		2017/5/9	
	13		2017/5/8	
	14		2018/1/19	
	15		2018/2/19	
	16		2017/8/28	
	17		2017/11/28	
バス事業者	18		2018/3/16	
	19	関越交通	2017/9/14	・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る。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った。
	20	関東自動車	2017/5/25 2017/9/28	・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る。 ・太田線・桐生線の利用者数は、昨年と比べて増加傾向。 ・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。更なる利用者増加を期待している。
	21		2018/3/15	
旅行会社	22		2017/5/9	

図 4.88 ヒアリング結果の概要 (3/3)

分類	N0	ヒアリング先	実施日	内容
道の 駅	23	発酵の里こうざき	2017/8/24	<ul style="list-style-type: none"> ・昨年度と比べて、来場者・売上ともに増加。お盆では約2割増加し、H27.4月オープン以来最多となった。 ・TV報道等が契機だったが、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われる。
	24	道の駅ごか	2017/8/23	<ul style="list-style-type: none"> ・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る。昨年の8月に比べ、来場者、売上ともに約1割増加。
	25		2017/5/23	
レン タカ ー	26		2017/11/28	
	27		2017/11/28	

(3) 地域の取組み、効果の整理

実施したヒアリング調査の概要を、位置関係と共に次頁に示す。

- ・観光客数の増加、観光圏域の拡大についての実感の声は多い
- ・圏央道沿線から離れた自治体からも、少数ではあるが、同様の変化を実感している

4.1.4 観光活動に与える効果のとりまとめ

本項では、4.1.1～4.1.3で整理した統計データやヒアリング結果等を組み合わせて、道路整備が観光活動に与える効果のとりまとめた。

具体的には、ヒアリング等で確認された観光活動の変化を、定量的なデータを用いて検証し、道路整備との関連を確認した。

(1) 成田空港へのアクセス性向上により、自動車・高速バスの利便性向上

- ・ 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)



図 4.90 ルート図

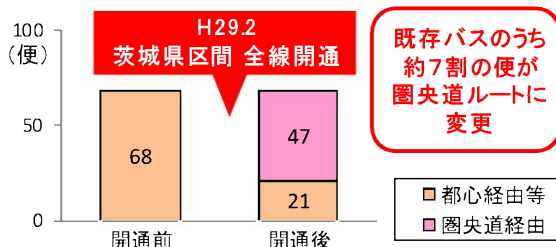


図 4.91 圏央道ルートへの転換量

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

(久喜白岡JCT～成田空港の所要時間の比較)

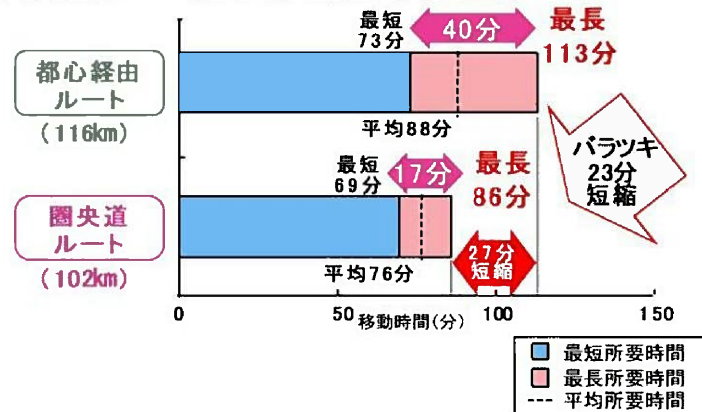


図 4.92 所要時間の短縮と定時性の向上

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

■ 説明用資料の作成

以上をもとに作成した説明用資料を、次頁に示す。

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）



■圏央道ルートへの転換

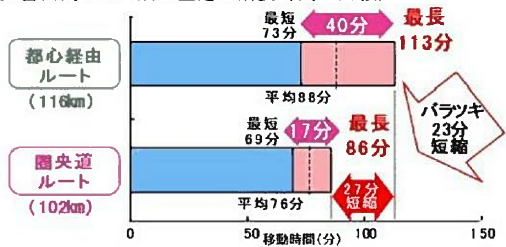


■空港発着バス事業者の声

- 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

■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)



(2) 既供用区間の観光客増加

- ・ 圏央道茨城県区間の開通により、東名高速から東関東道が圏央道で接続
- ・ 既に開通していた茨城・千葉県区間の沿線の道の駅でも来場者および売上が増加
- ・ 「道の駅 発酵の里こうざき」では、来場者数が昨年同月より 2～3 割増加

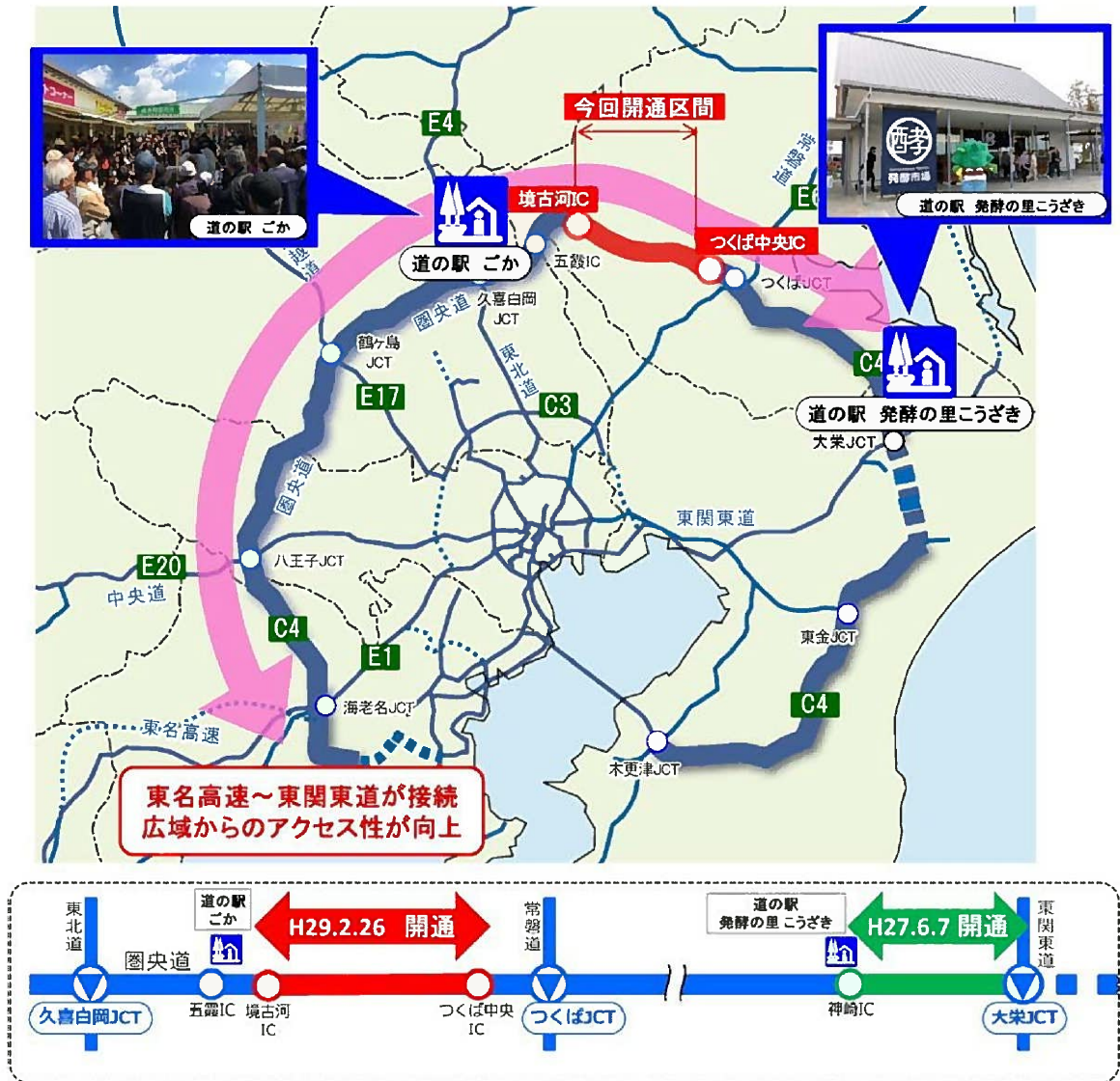


図 4.93 ルート図



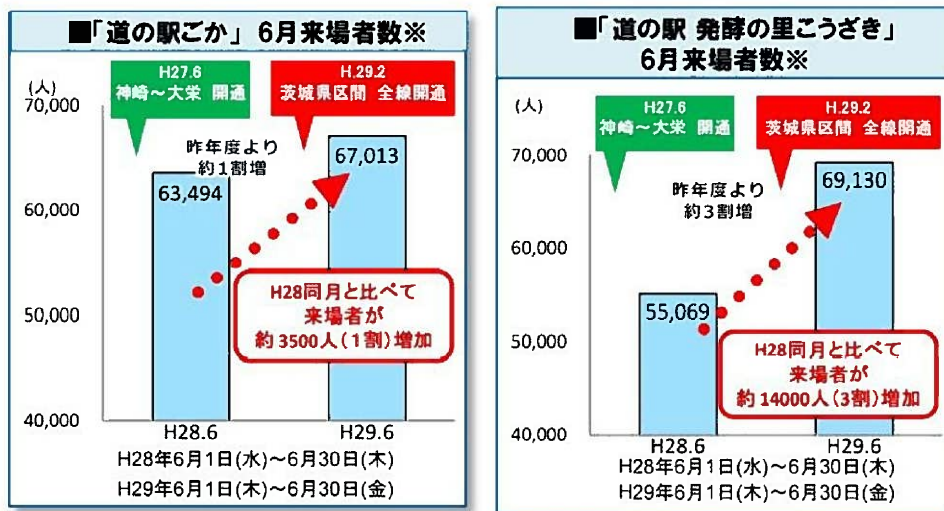


図 4.94 来場者数の変化

出典：「道の駅 ごか」「道の駅 発酵の里こうざき」提供データ。
レジ通過者を来場者数とし、1回のレジ会計=1人として計上

■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増え、来場者が多くなるとともに、昨年の同月と比べ、売上も1割以上伸びています。

出典：平成29年5月ヒアリング調査

■施設管理者の声（発酵の里 こうざき）

昨年度と比べて、GWの来場者数※売上ともに約5割増加しました。
TV報道等が一番の要因ですが、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。

※来場者：レジ通過者。1回のレジ会計を1人としてカウント

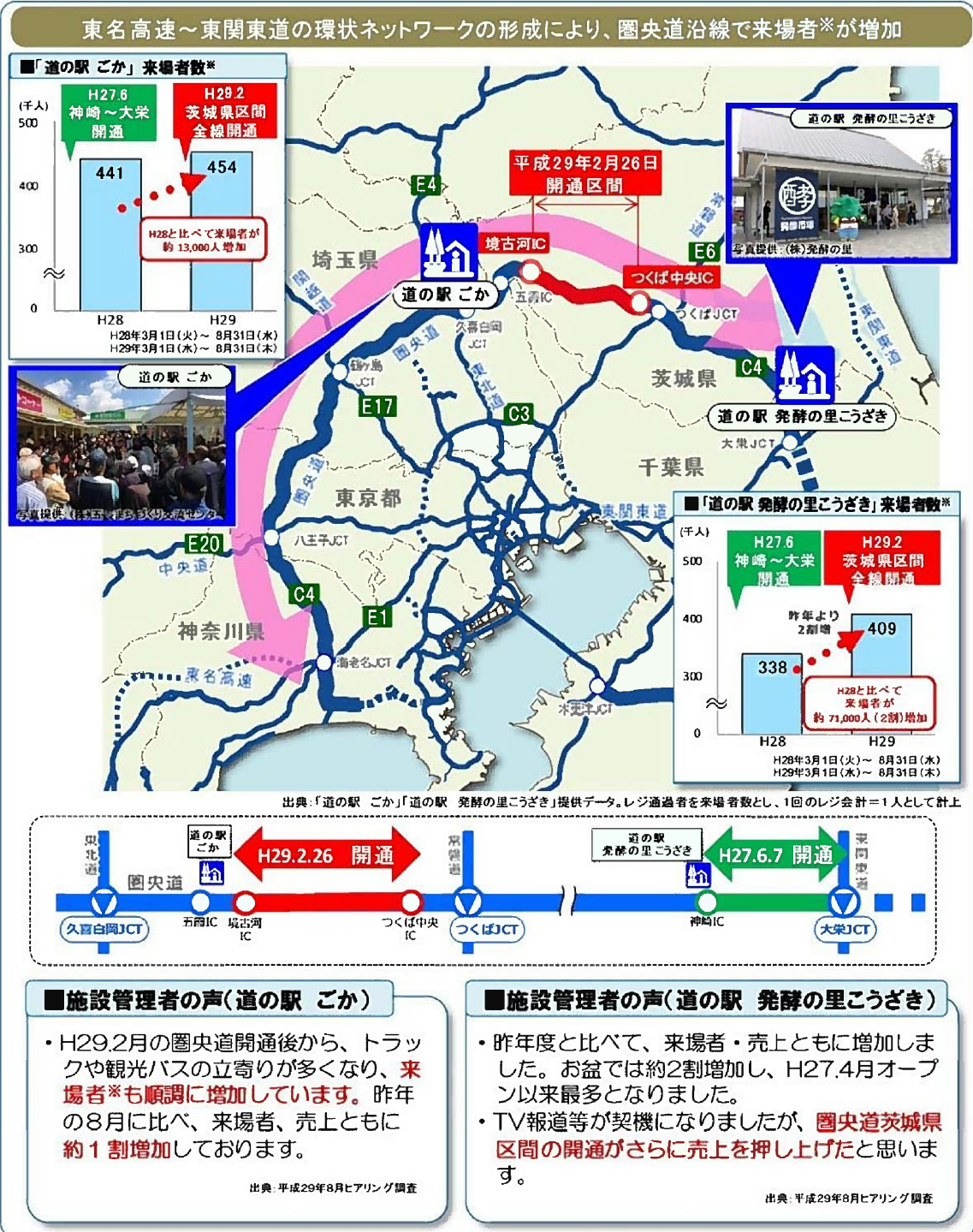
出典：平成29年5月ヒアリング調査

■説明用資料の作成

以上をもとに作成した説明用資料を、次頁に示す。

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



4.2 地域経済への影響の分析

本節では、3 環状道路の整備段階ごとに地域経済がどのように変化してきたのか等の変遷について整理し、3 環状道路の整備が地域に与える効果について、分析した。

具体的には、地域経済に関する社会経済指標を整理し、整備フェーズごとに変化を分析した。また、ヒアリング等により、地域の取組みや効果を整理し、地域経済に与える影響を整理した。あわせて、環状道路の道路整備に伴う社会経済の変化を分析した。

4.2.1 地域経済に関する社会経済指標の整理

本項では、3 環状道路が地域経済に与える効果を検証するため、地域経済に関する社会経済指標を抽出、整理した。

(1) データ概要

本項でとりまとめた社会経済指標の概要を以下に示す。

1) 人口データ

人口等基本集計は、全ての調査票を用いて市区町村別の人口、世帯、住居に関する結果 及び外国人、高齢者世帯等に関する結果について集計した確定値である。

国勢調査における人口は「常住人口」であり、常住人口とは調査時に調査の地域に常住している者をいう。

出典：平成 27 年国勢調査 人口等基本集計結果 より一部引用

2) 税収データ

税収には、「市町村税」「都道府県税」が存在するが、そのうち市町村税・都県税のうち、企業活動に関する①～⑫の税を抽出して分析した。(たばこ税や国民健康保険税、地方消費税等は除外)

企業が立地したことにより、地域経済に影響を与える税項目として、以下が考えられる。

【企業立地に関する市町村税】

- ①市町村民税（法人均等割）
- ②市町村民税（法人税割）
- ③市町村民税（個人均等割）
- ④市町村民税（個人所得割）
- ⑤固定資産税（土地、家屋、償却資産）
- ⑥事業所税
- ⑦都市計画税

【企業立地に関する都県税】

- ⑧県民税（法人均等割）
- ⑨県民税（法人税割）
- ⑩県民税（個人均等割）
- ⑪県民税（個人所得割）
- ⑫事業税（法人）

出典：総務省 HP 地方財政状況調査（道府県税徴収実績調、市町村税徴収実績調）

本項では、自治体別に抽出・集計が可能のため、市町村税に着目した分析を行った。「市町村税」の7税のうち、企業立地数や企業所得、従業者数に関する①市町村民税（法人均等割）、②市町村民税（法人税割）、⑤固定資産税に着目する。⑤固定資産税は、5章の土地利用に関する項目で詳述することとし、ここでは、法人住民税を用いた分析を行った。

(2) 人口の変化

圏央道の開通に伴う、地域への影響を確認するため、沿線自治体の人口を整理した。

道路整備と人口の増減は、全く無関係とは言えないものの、道路整備のいずれの段階で人口が増加するか、明言はできない。

ここでは、経年的な人口の推移を整理し、圏央道供用のタイミングとの関連を確認する。

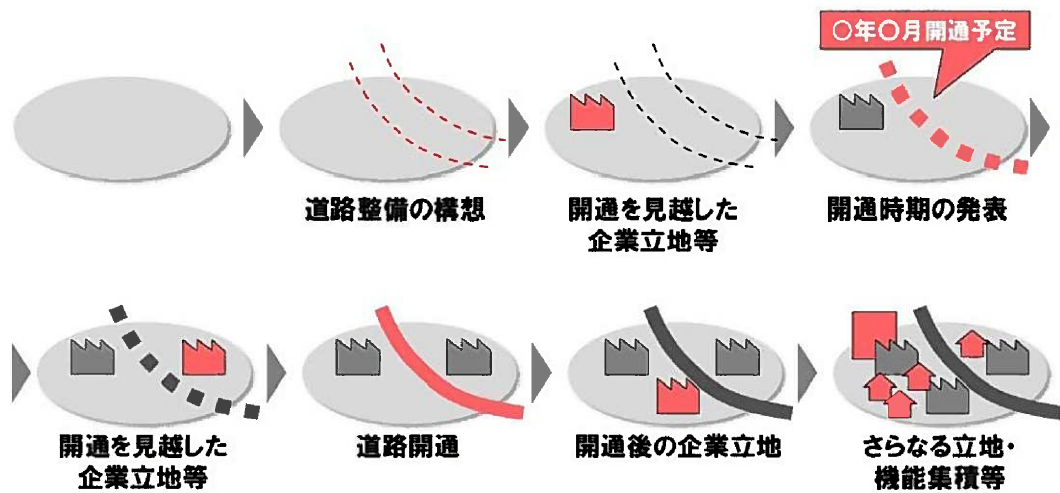


図 4.95 人口増加が想定されるタイミング（例）

1) 茨城県沿線自治体における人口の推移

・茨城県において、人口が増加傾向にあるのは、元から人口規模の大きいつくば市や牛久市であり、道路整備との関係は認めにくい。

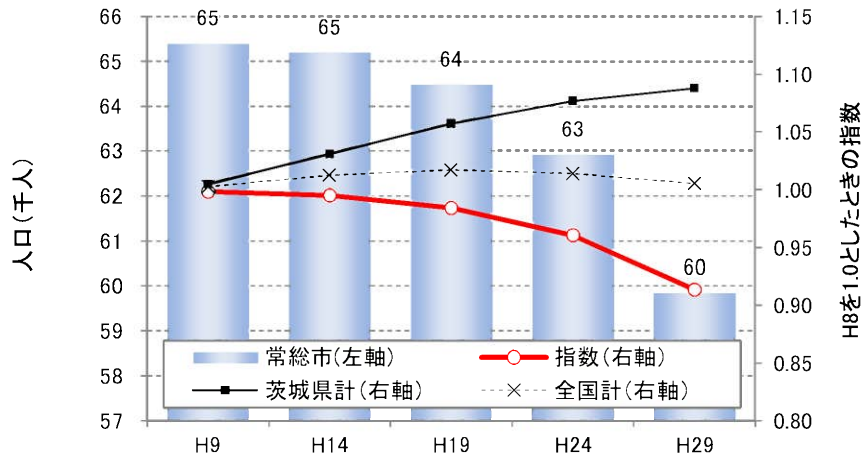


図 4.96 常総市における人口の推移

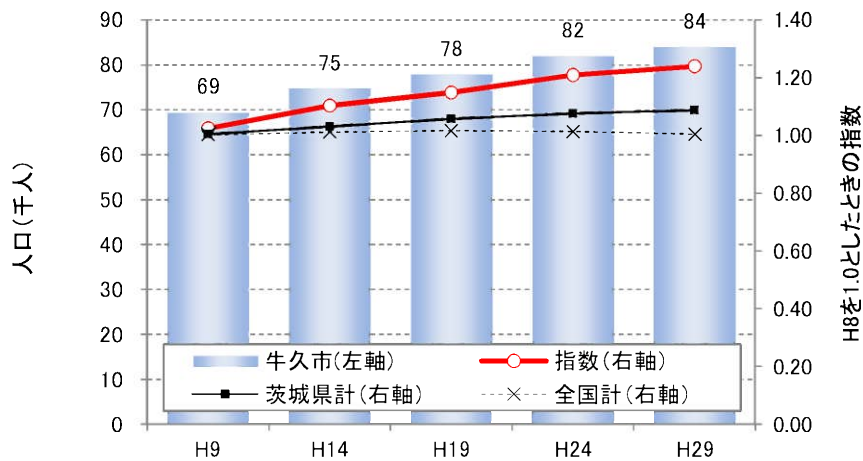


図 4.97 牛久市における人口の推移

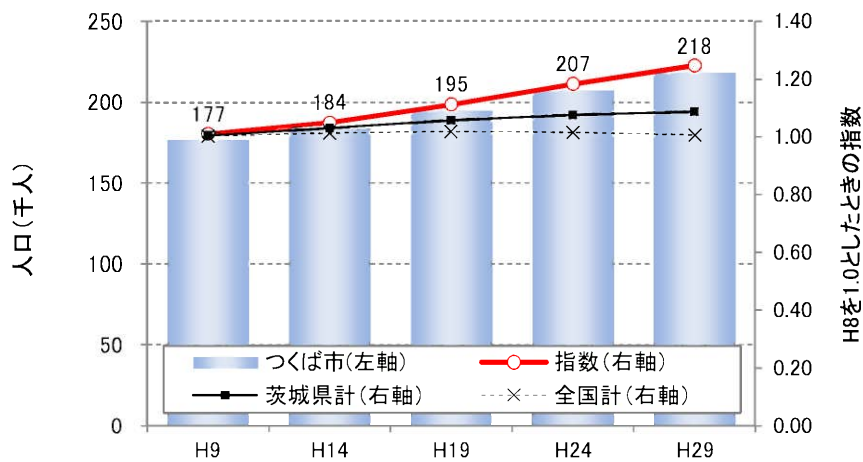


図 4.98 つくば市における人口の推移

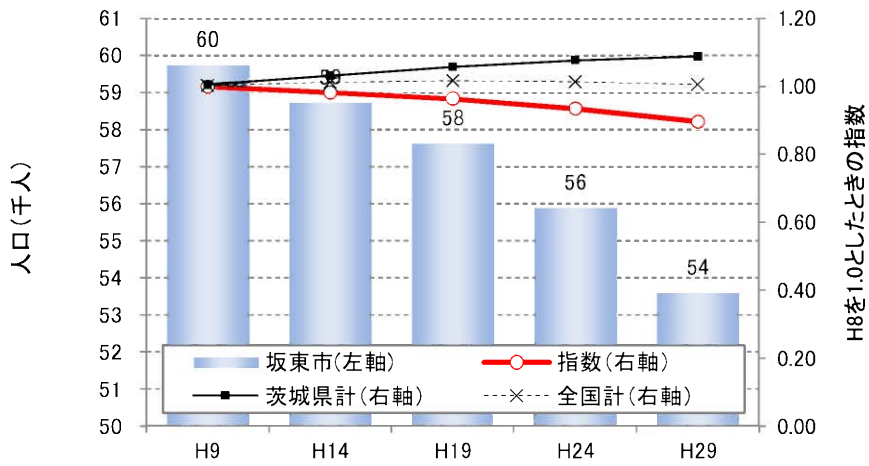


図 4.99 坂東市における人口の推移

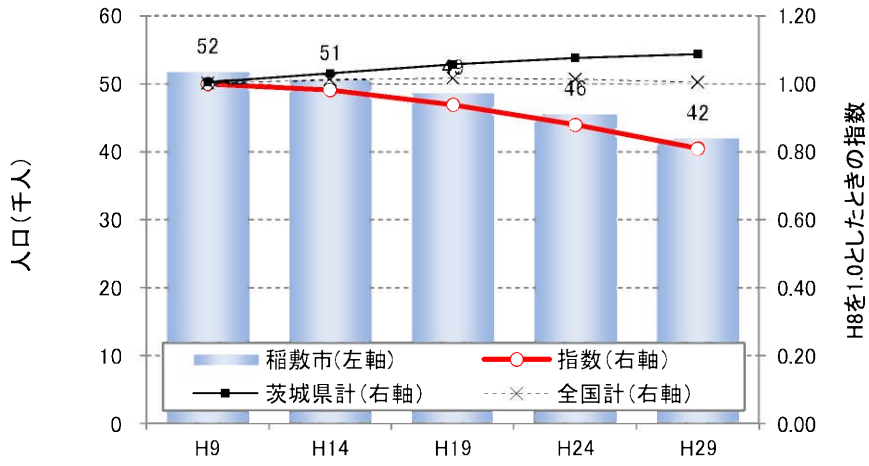


図 4.100 稲敷市における人口の推移

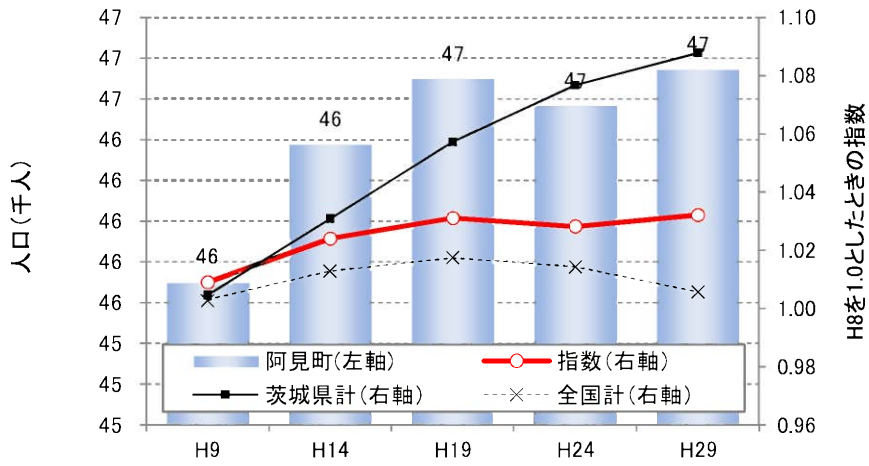


図 4.101 阿見町における人口の推移

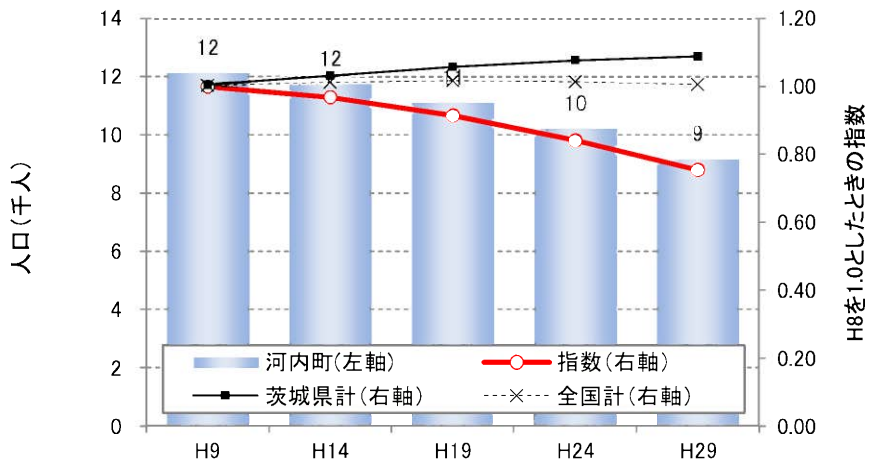


図 4.102 河内町における人口の推移

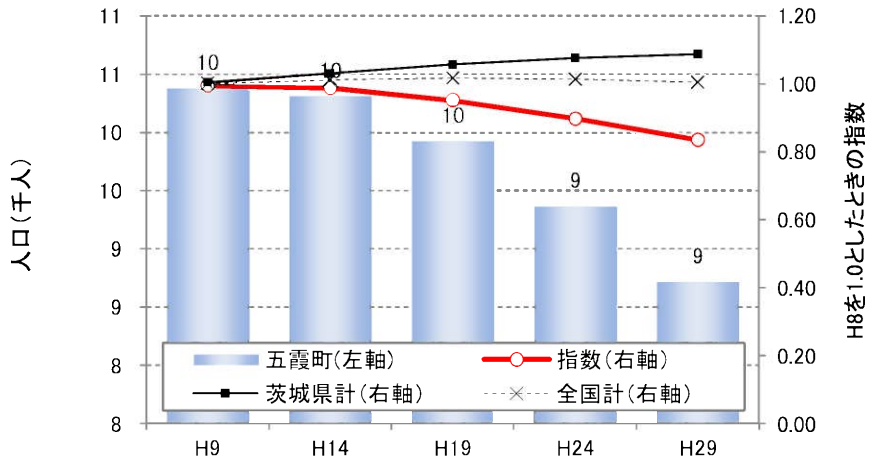


図 4.103 五霞町における人口の推移

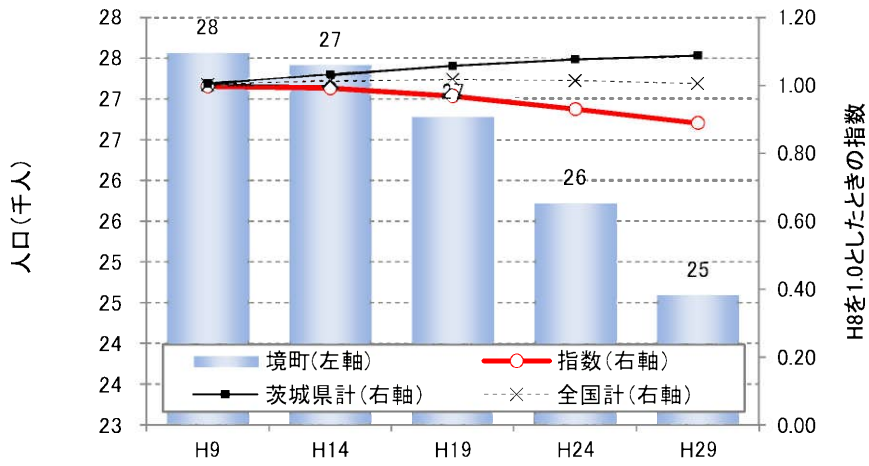


図 4.104 境町における人口の推移

2) 埼玉県沿線自治体における人口の推移

- ・川越市の人口は、もともと規模が大きく、増加傾向である
- ・JCTに至近な鶴ヶ島市や白岡市では増加傾向にある一方で、久喜市は減少傾向である

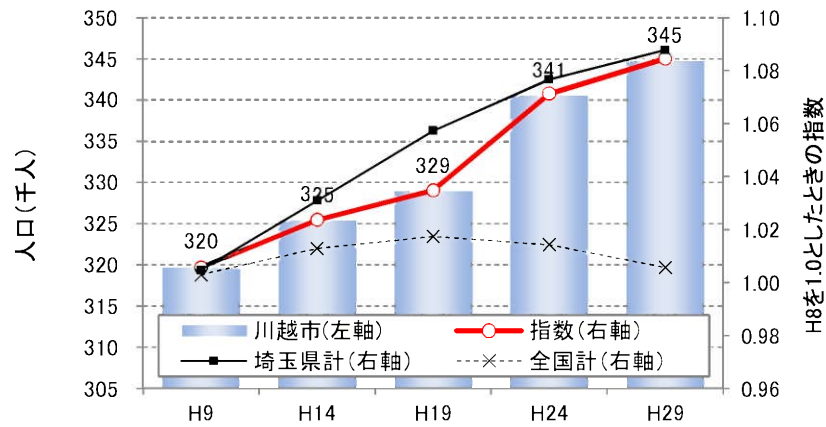


図 4.105 川越市における人口の推移

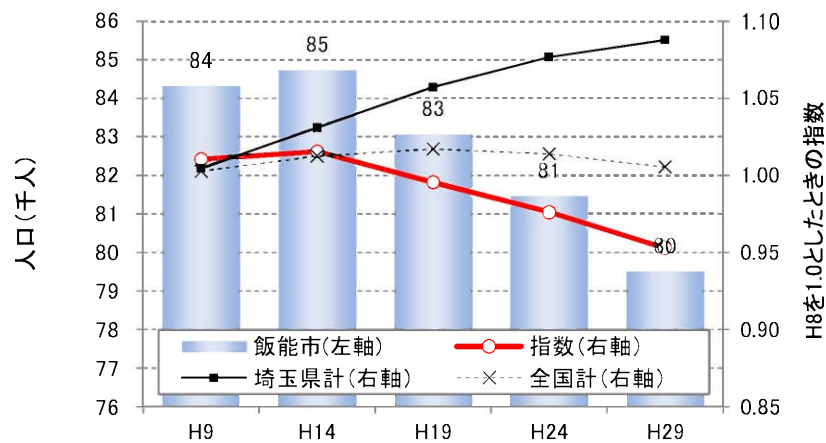


図 4.106 飯能市における人口の推移

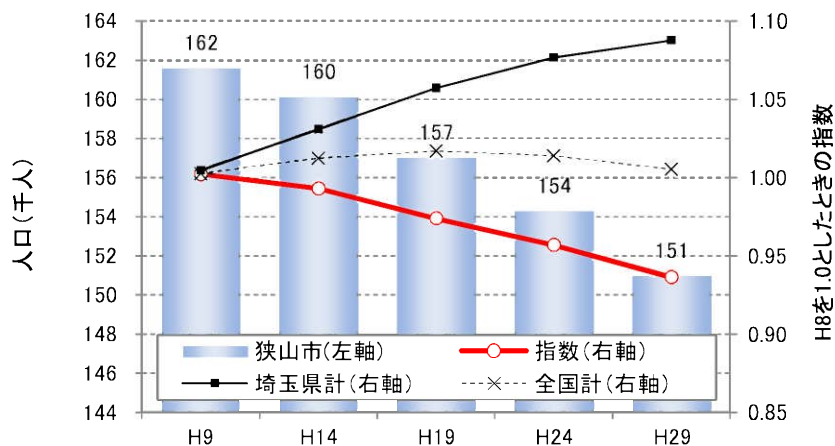


図 4.107 狭山市における人口の推移

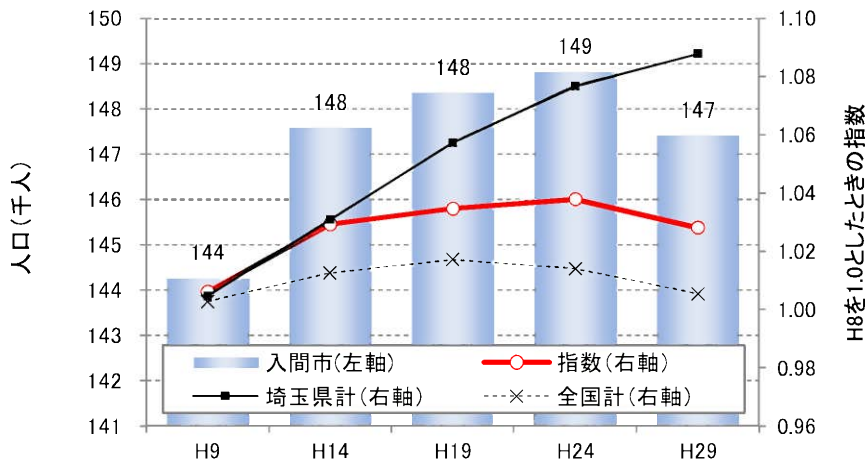


図 4.108 入間市における人口の推移

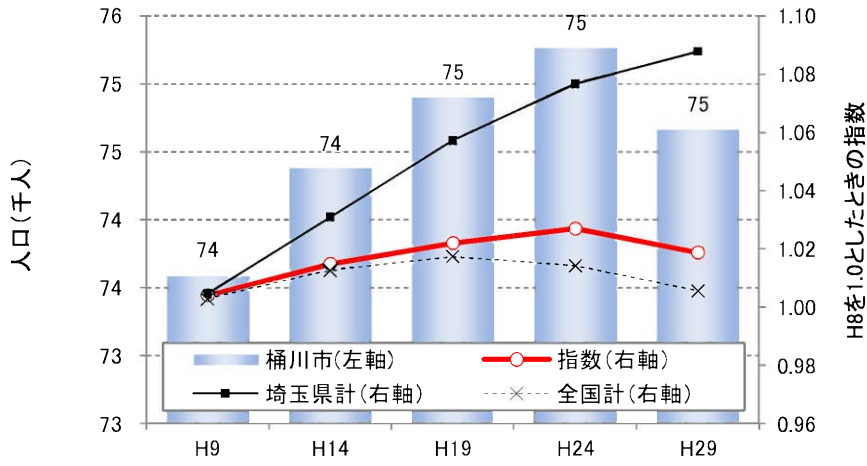


図 4.109 桶川市における人口の推移

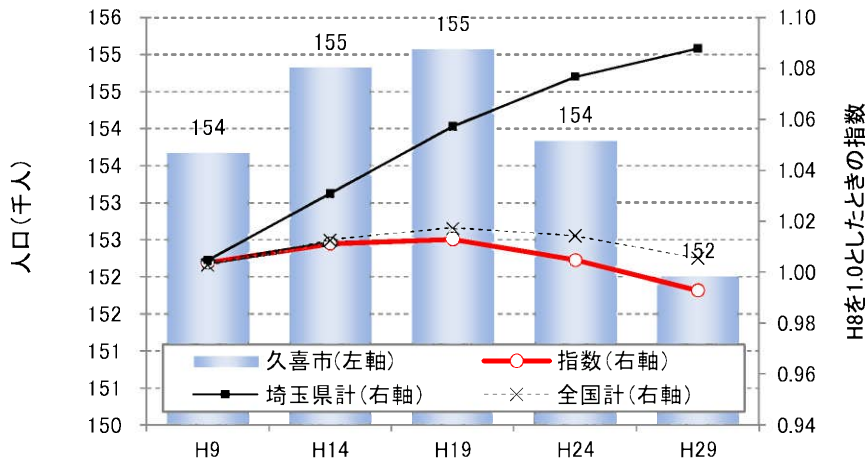


図 4.110 久喜市における人口の推移

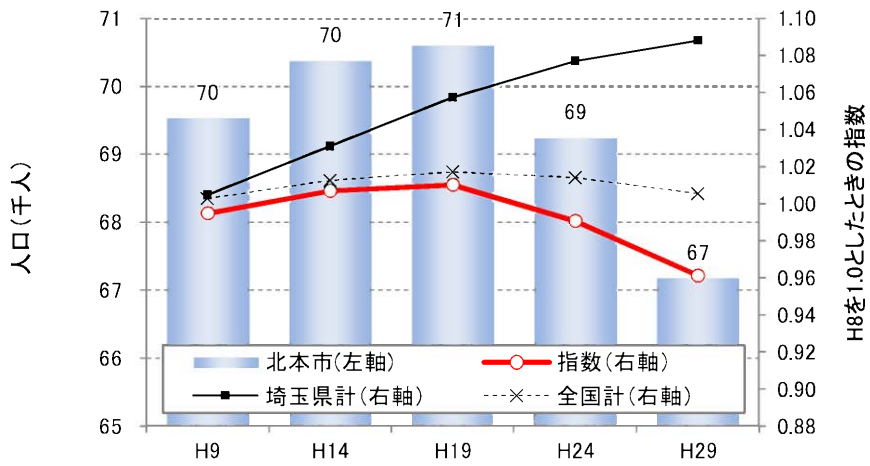


図 4.111 北本市における人口の推移

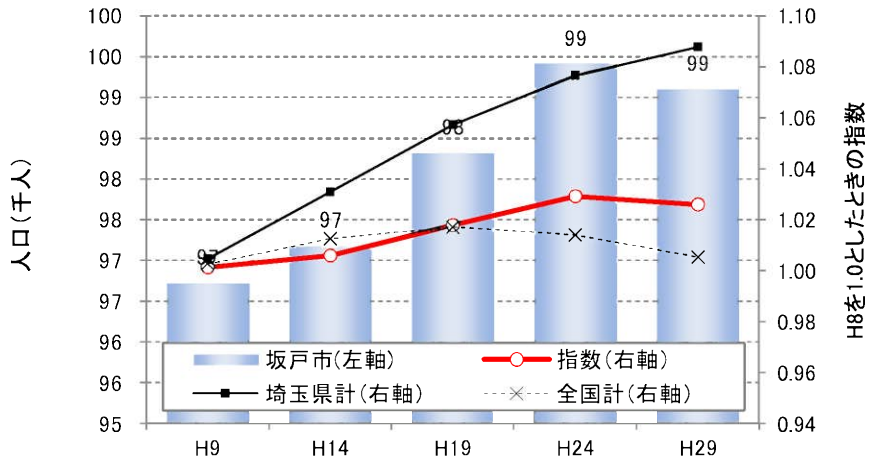


図 4.112 坂戸市における人口の推移

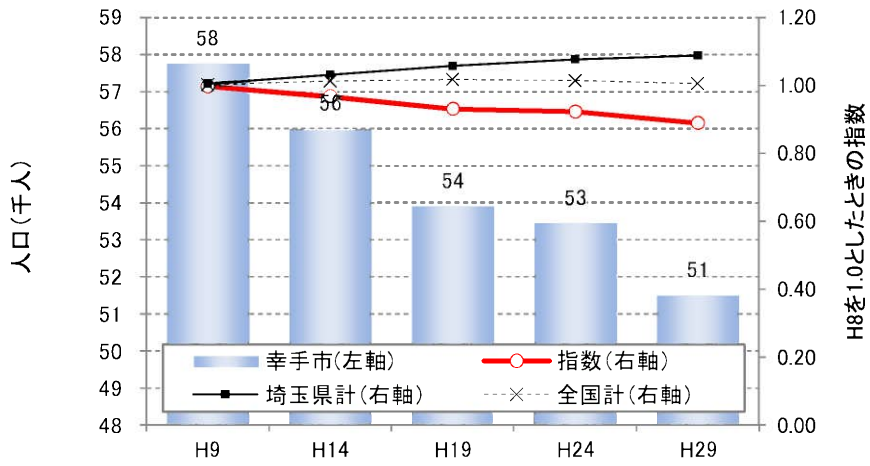


図 4.113 幸手市における人口の推移

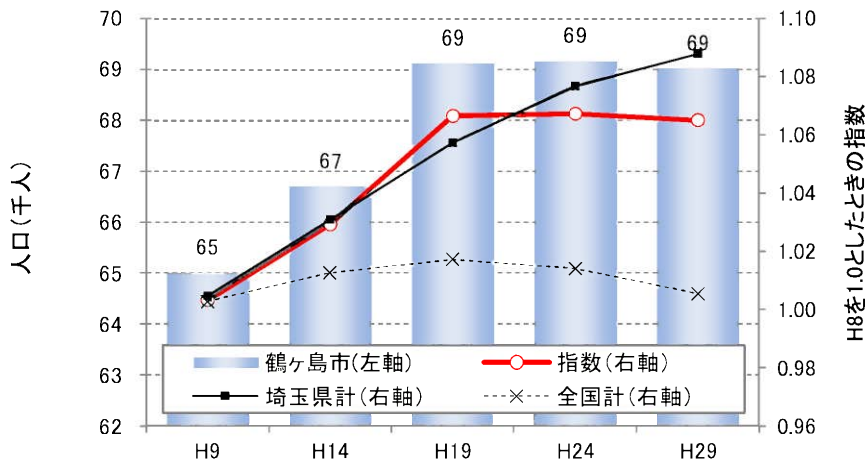


図 4.114 鶴ヶ島市における人口の推移

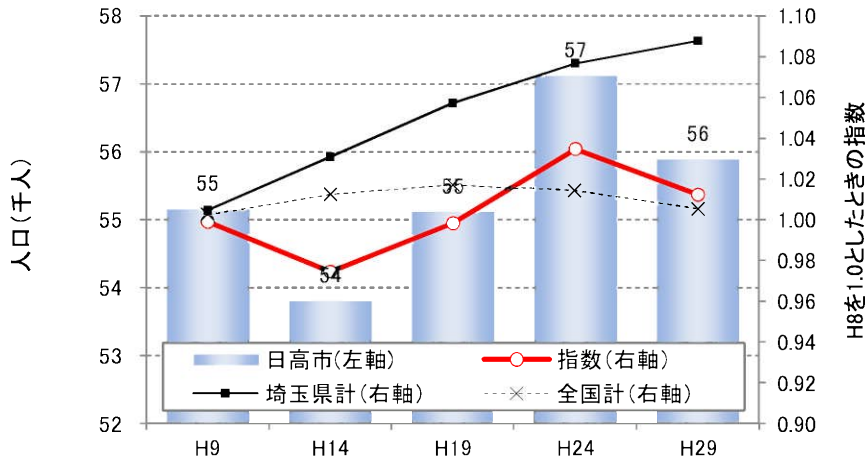


図 4.115 日高市における人口の推移

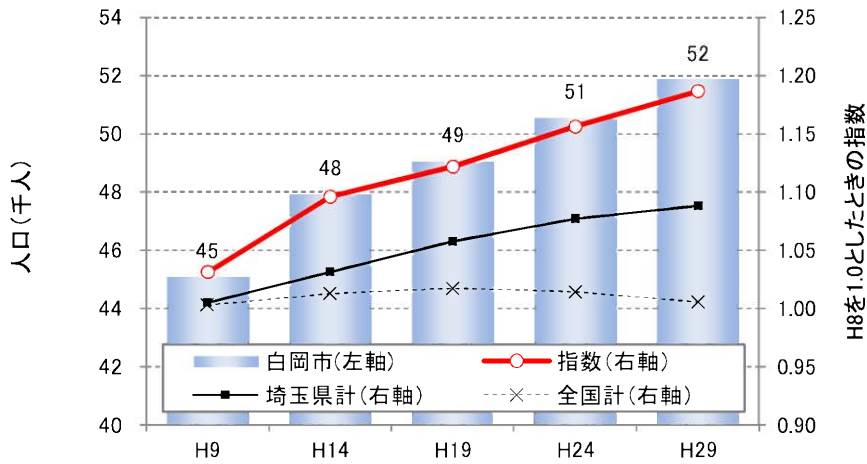


図 4.116 白岡市における人口の推移

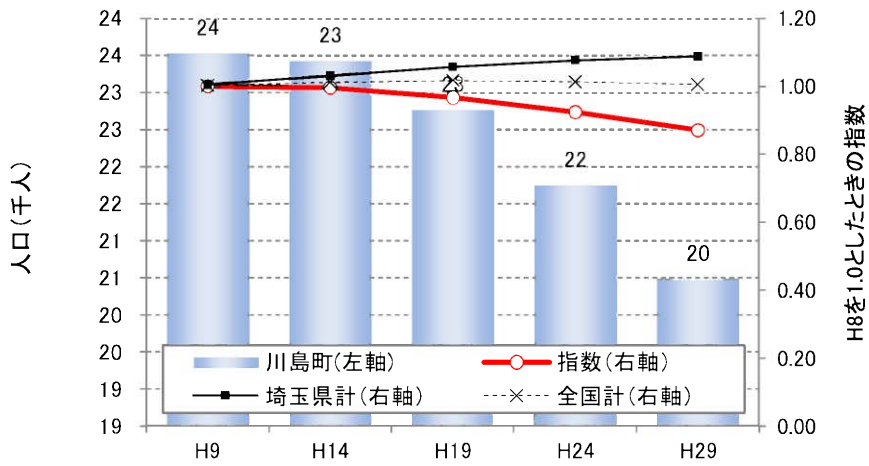


図 4.117 川島町における人口の推移

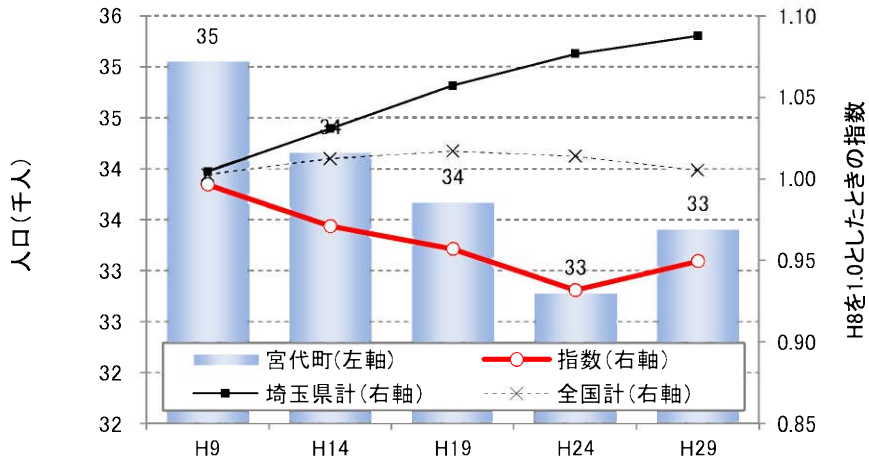


図 4.118 宮代町における人口の推移

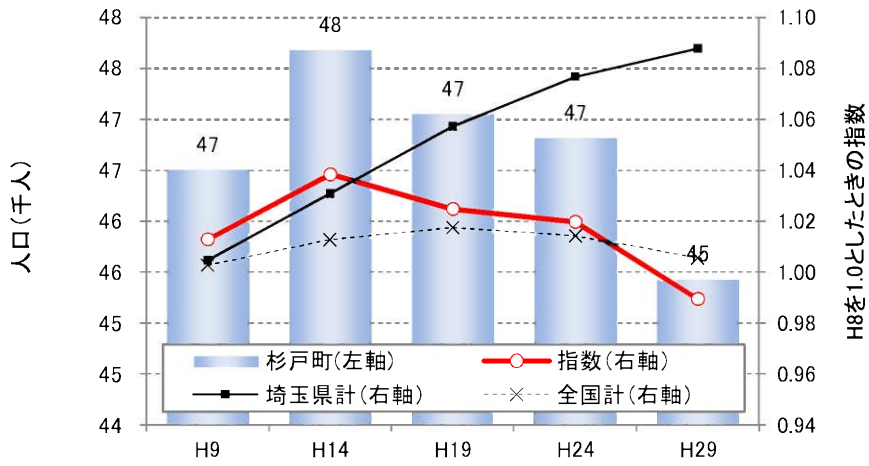


図 4.119 杉戸町における人口の推移

3) 千葉県沿線自治体における人口の推移

・JCTに至近で、かつ人口規模の大きい成田市・木更津市・袖ヶ浦市では、人口は増加傾向にある

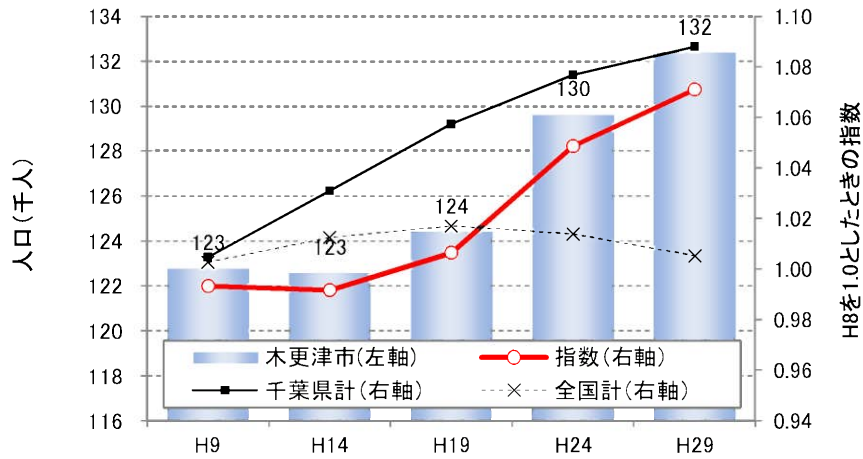


図 4.120 木更津市における人口の推移

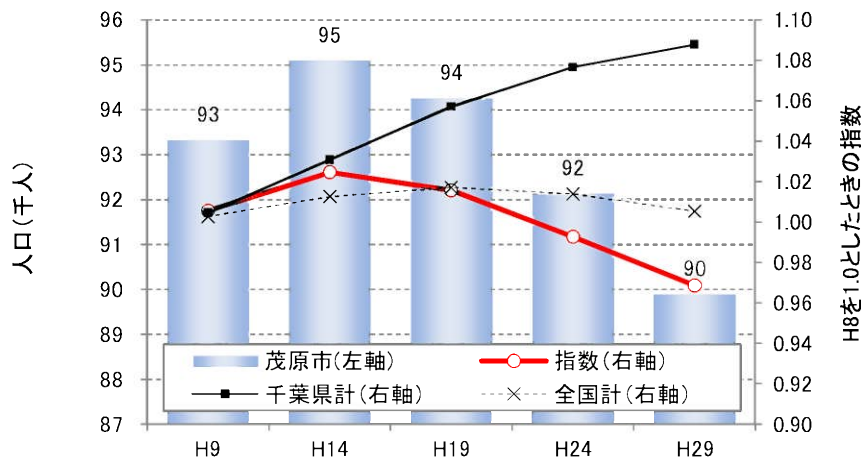


図 4.121 茂原市における人口の推移

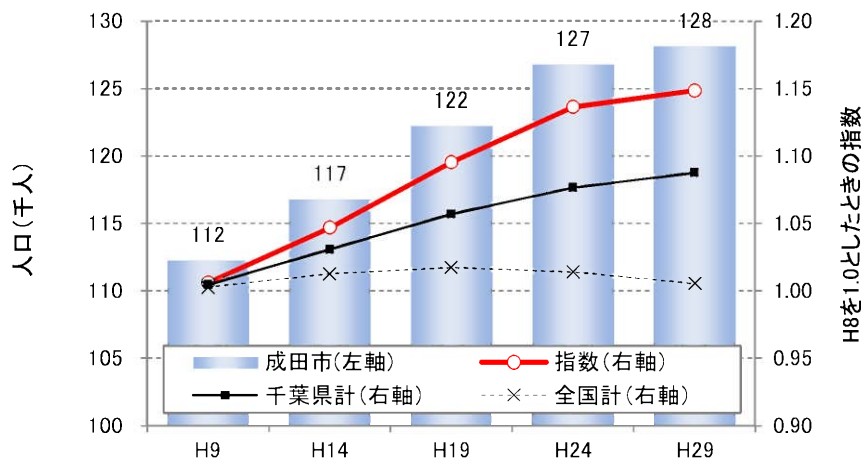


図 4.122 成田市における人口の推移

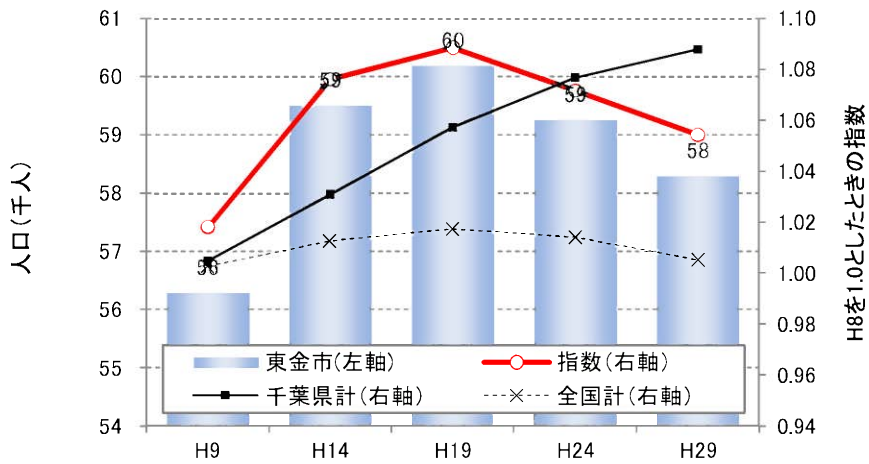


図 4.123 東金市における人口の推移

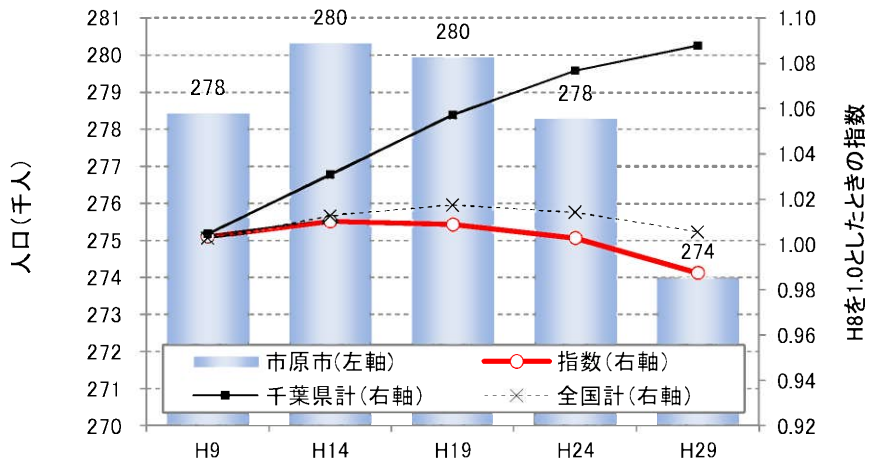


図 4.124 市原市における人口の推移

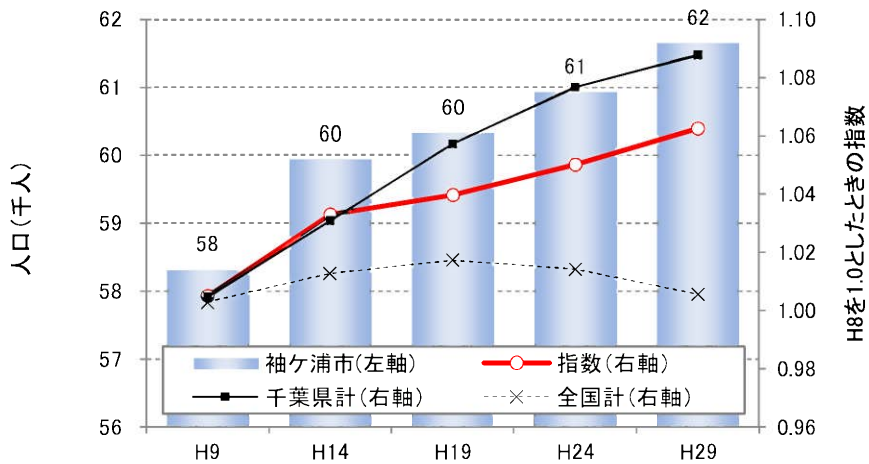


図 4.125 袖ヶ浦市における人口の推移

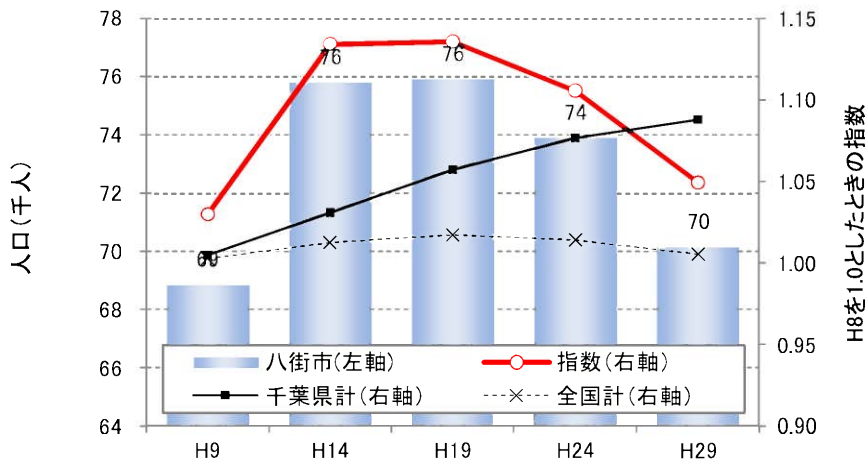


図 4.126 八街市における人口の推移

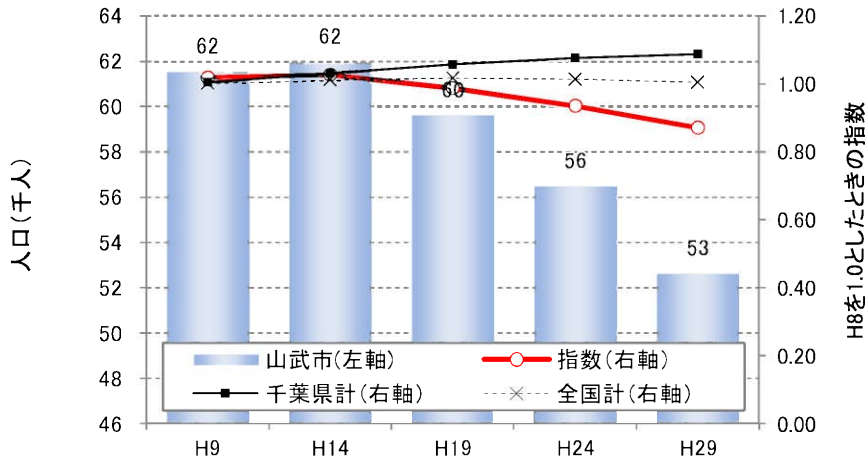


図 4.127 山武市における人口の推移

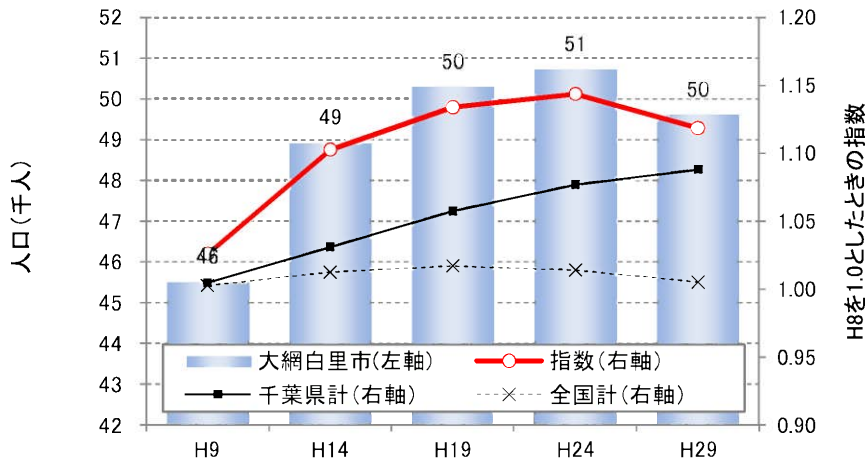


図 4.128 大網白里市における人口の推移

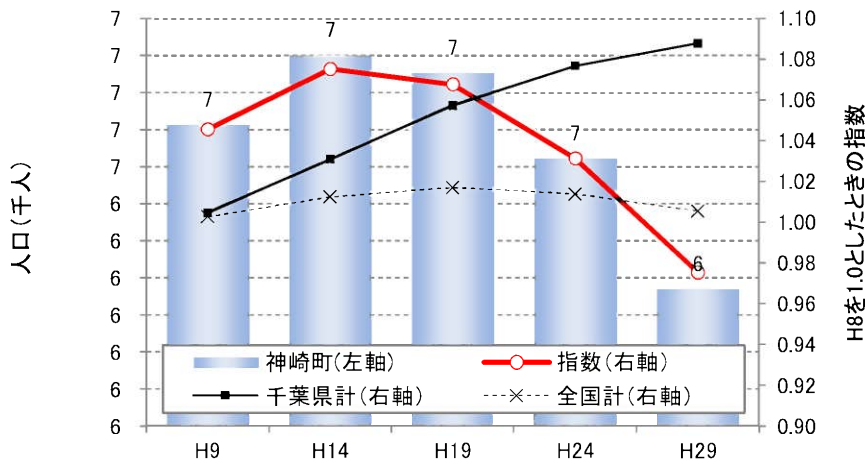


図 4.129 神崎町における人口の推移

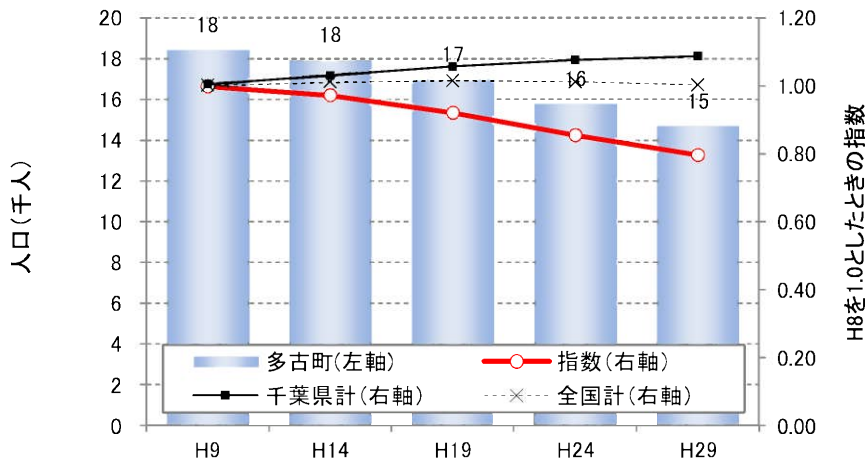


図 4.130 多古町における人口の推移

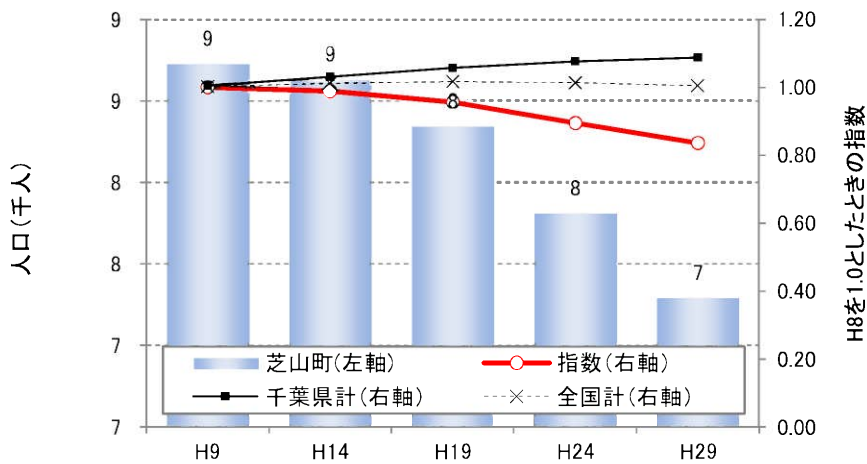


図 4.131 芝山町における人口の推移

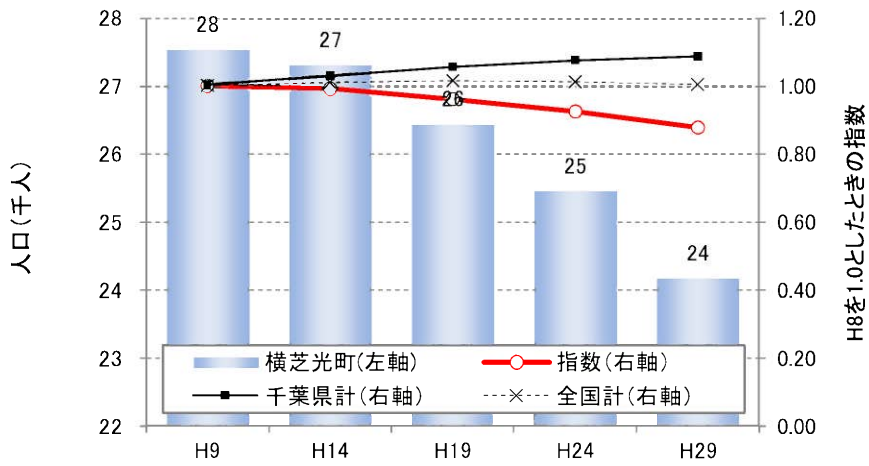


図 4.132 横芝光町における人口の推移

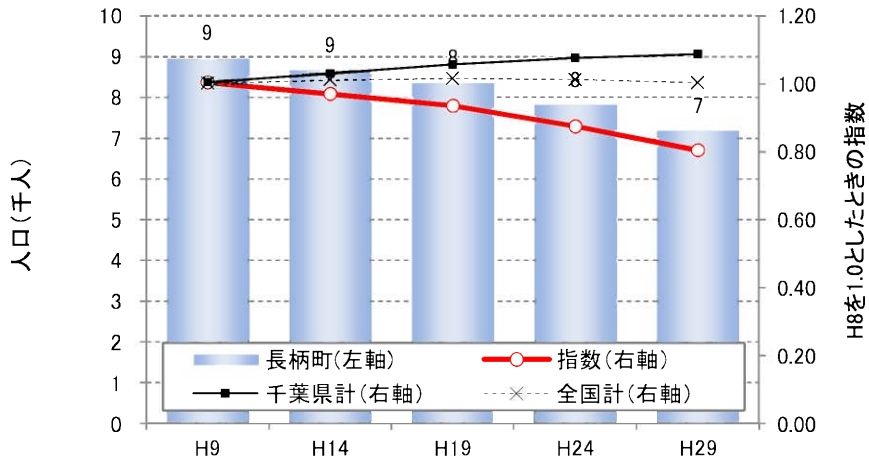


図 4.133 長柄町における人口の推移

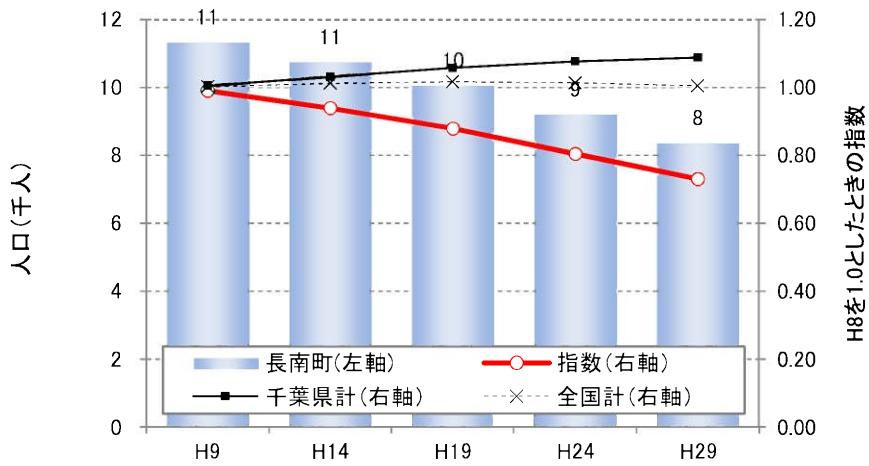


図 4.134 長南町における人口の推移

4) 東京都沿線自治体における人口の推移

- ・ JCT に至近である八王子市では、人口は増加傾向にある
- ・ あきる野市も増加傾向であったが、近年は減少に転換している

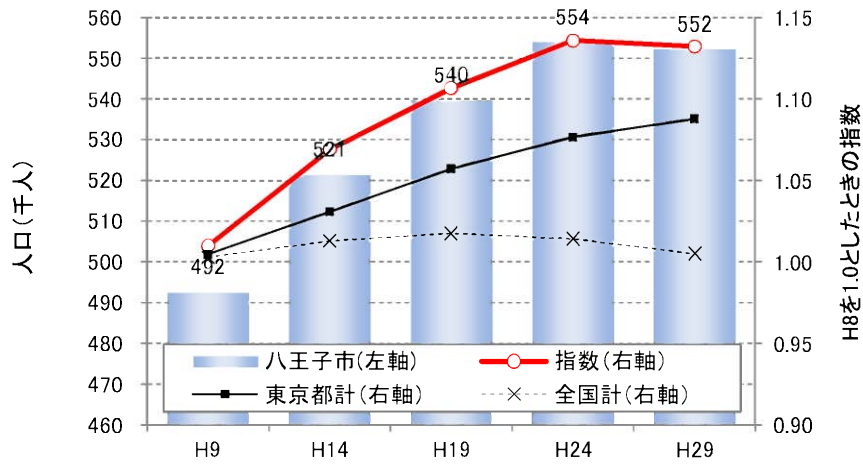


図 4.135 八王子市における人口の推移

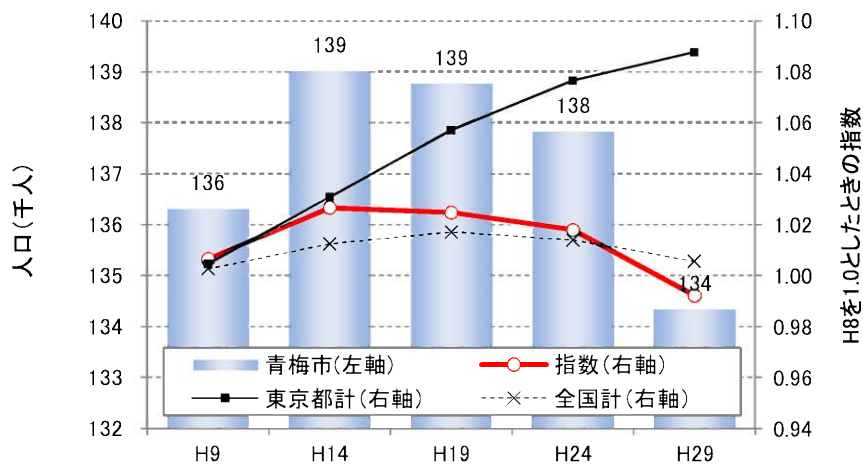


図 4.136 青梅市における人口の推移

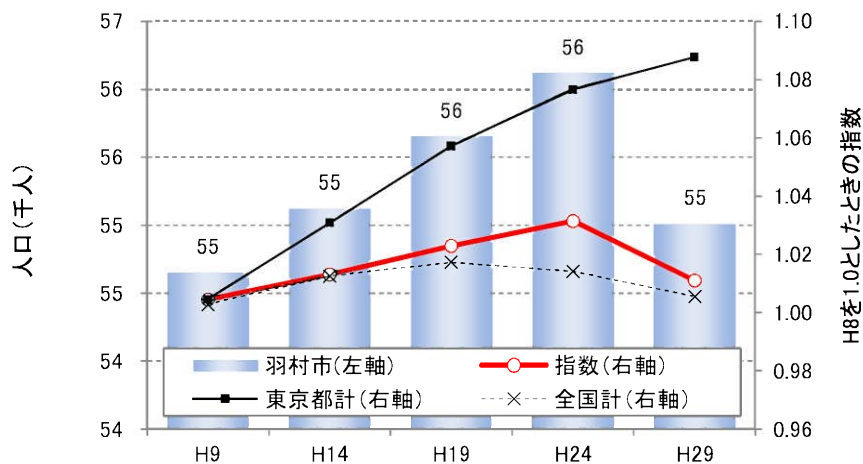


図 4.137 羽村市における人口の推移

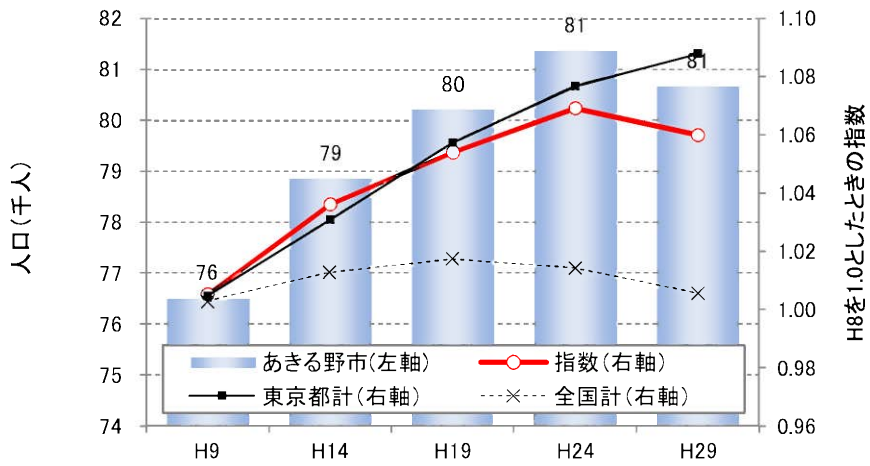


図 4.138 あきる野市における人口の推移

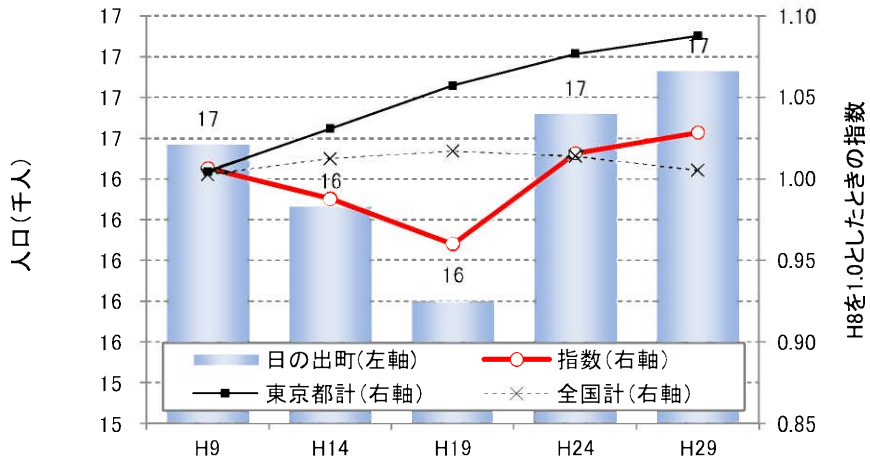


図 4.139 日の出町における人口の推移

5) 神奈川県沿線自治体における人口の推移

・ 神奈川県の自治体は概ね増加傾向にあるが、人口規模の小さい寒川町・愛川町では伸び悩んでいる

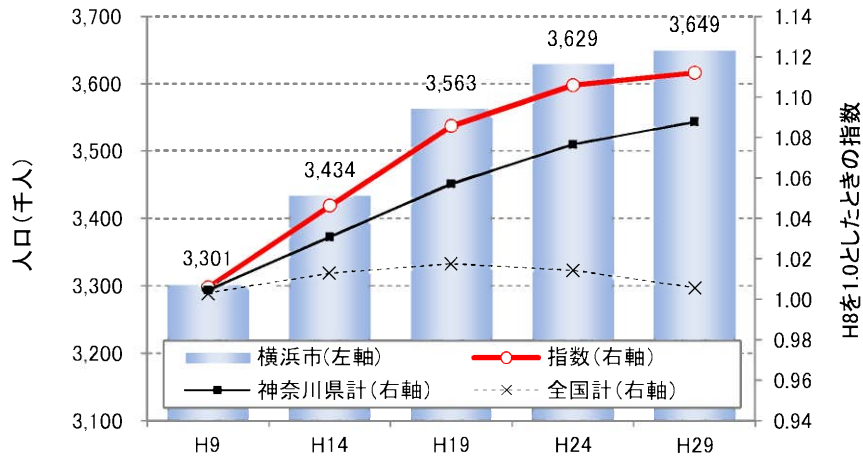


図 4.140 横浜市における人口の推移

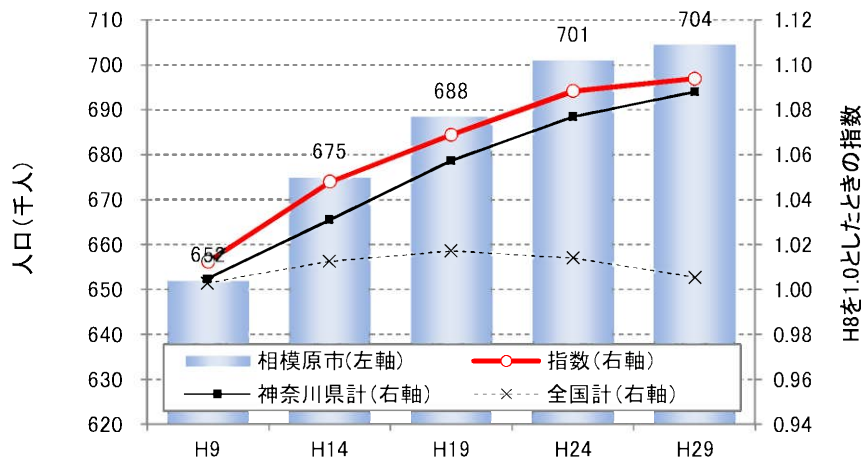


図 4.141 相模原市における人口の推移

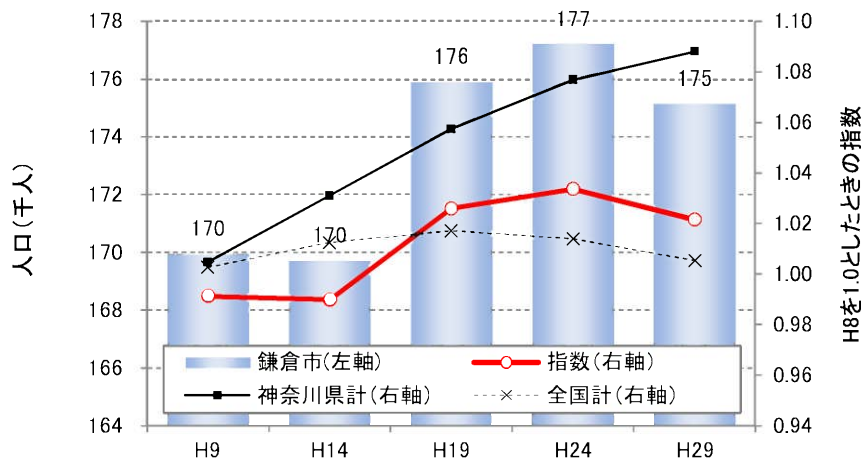


図 4.142 鎌倉市における人口の推移

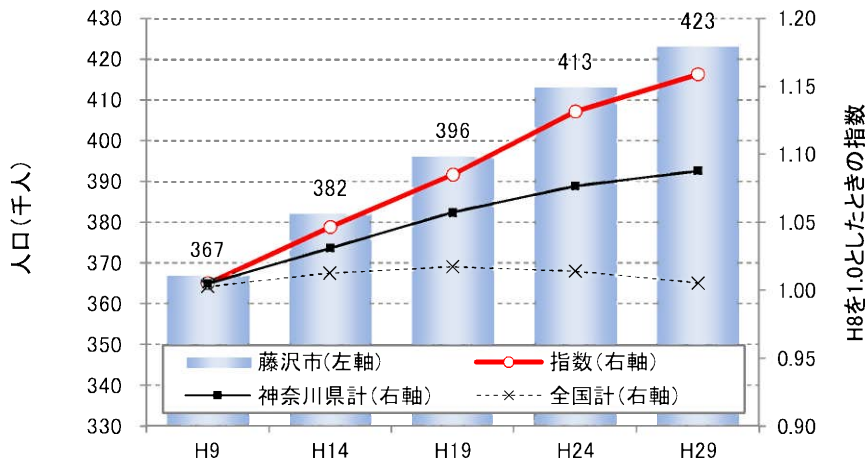


図 4.143 藤沢市における人口の推移

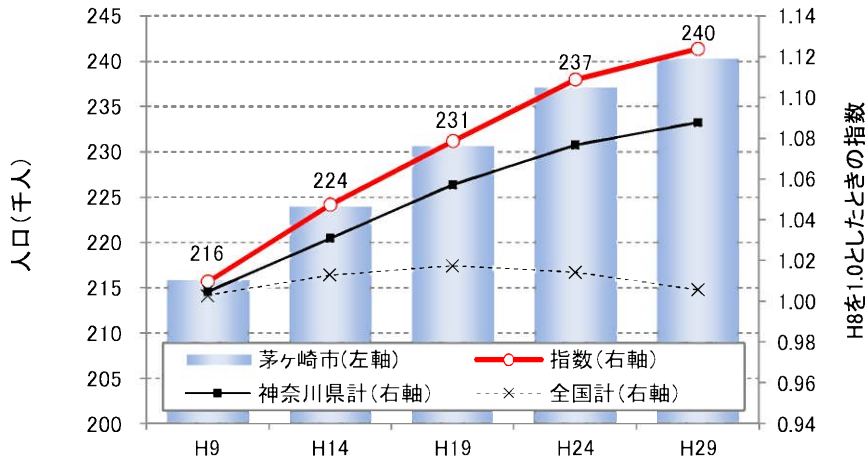


図 4.144 茅ヶ崎市における人口の推移

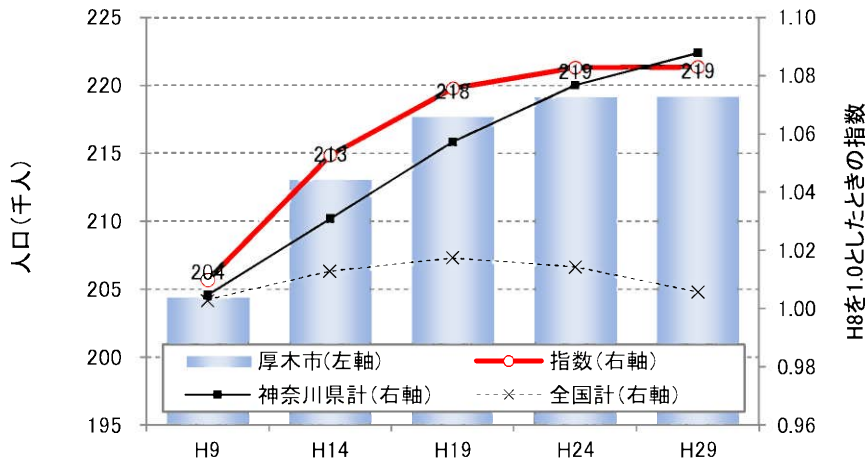


図 4.145 厚木市における人口の推移

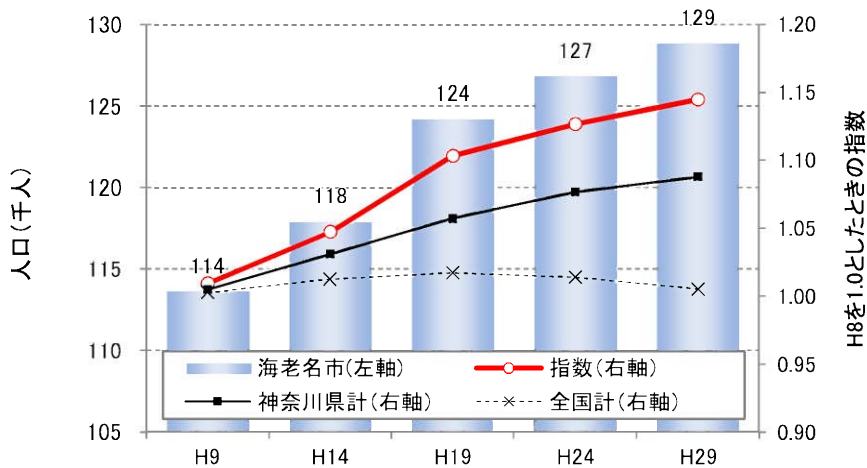


図 4.146 海老名市における人口の推移

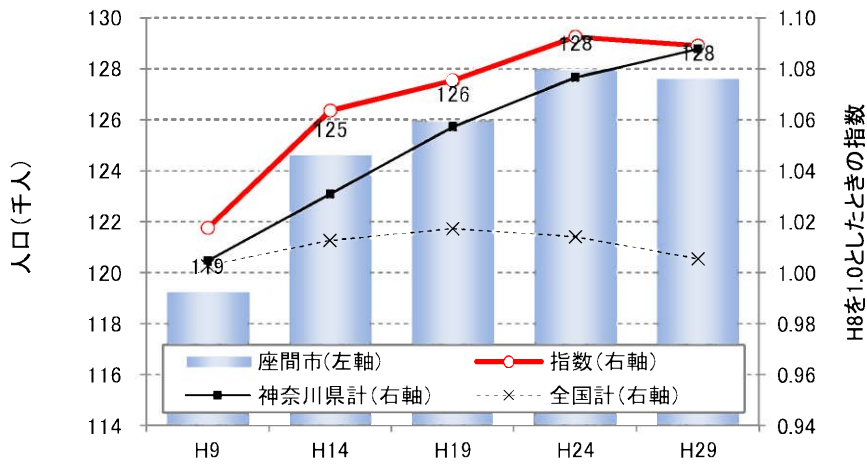


図 4.147 座間市における人口の推移

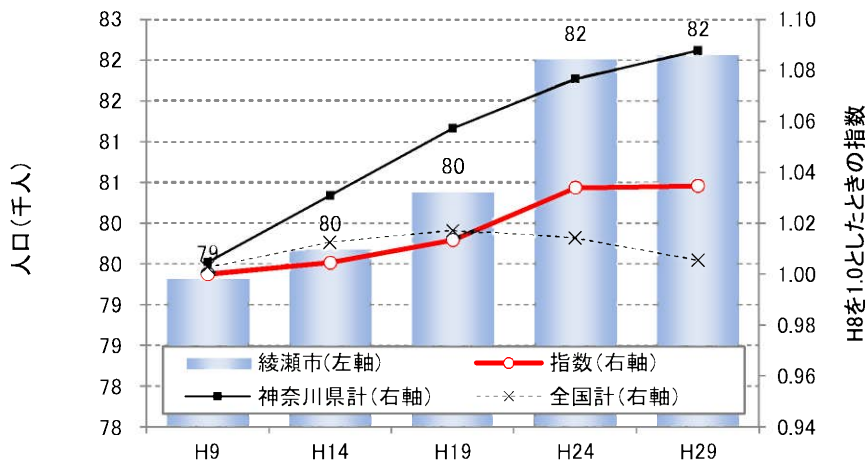


図 4.148 綾瀬市における人口の推移

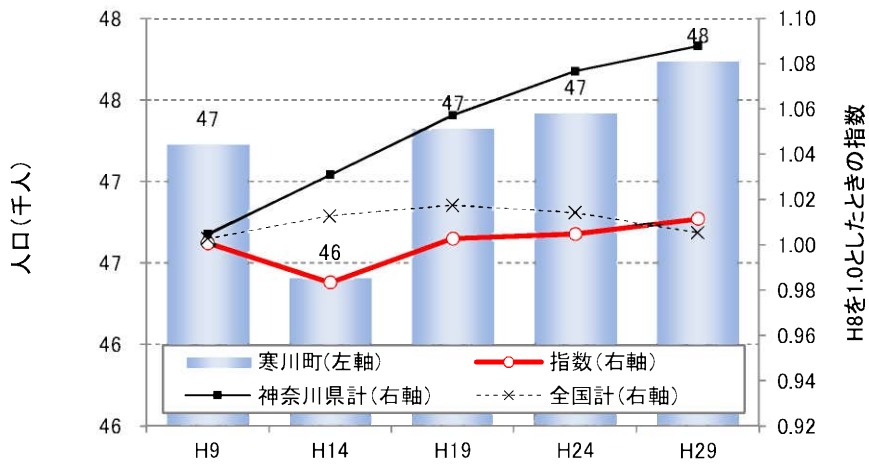


図 4.149 寒川町における人口の推移

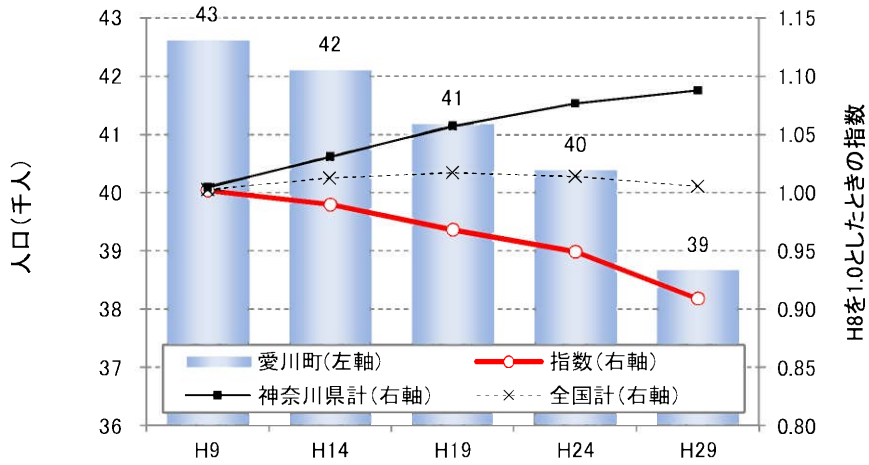


図 4.150 愛川町における人口の推移

6) 1都4県における人口の推移

・全国の人口が減少傾向であるのに対して、1都4県全体の人口の推移は増加傾向である

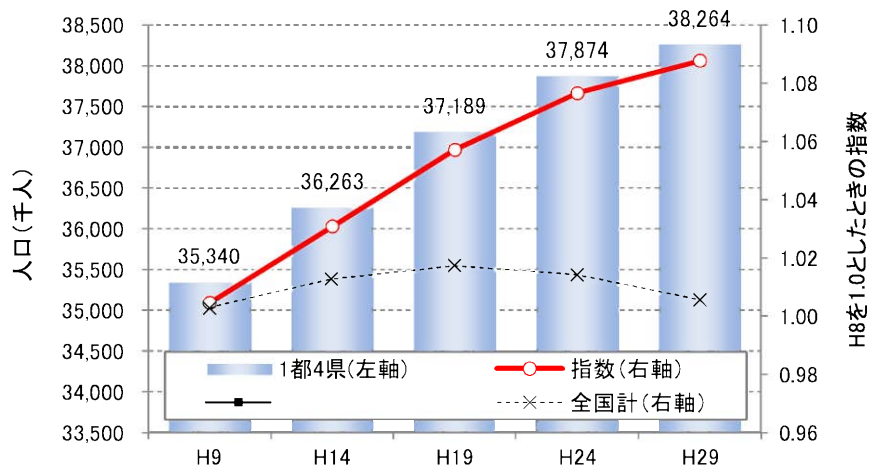


図 4.151 1都4県における人口の推移

(3) 税収（法人住民税）の変化

1) 茨城県沿線自治体における税収（法人住民税）の推移

・茨城県の自治体の税収は、五霞町を除いて H26 年より増加・横ばい傾向である

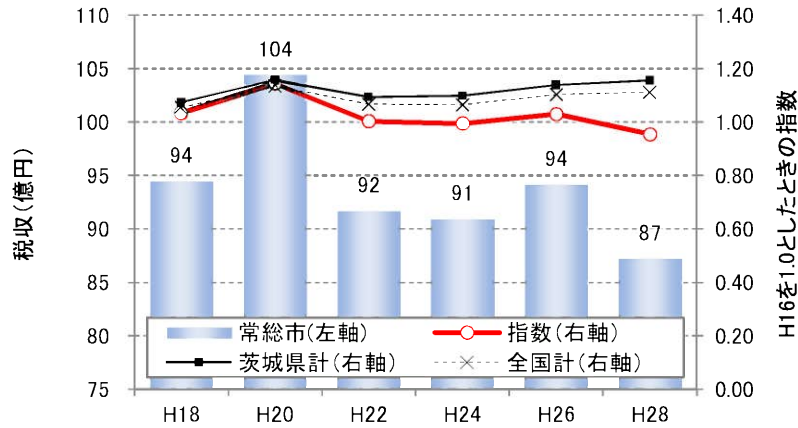


図 4.152 常総市における税収（法人住民税）の推移

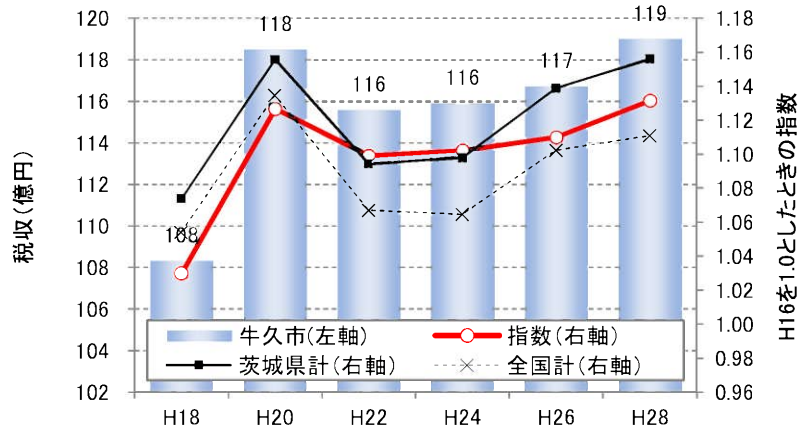


図 4.153 牛久市における税収（法人住民税）の推移

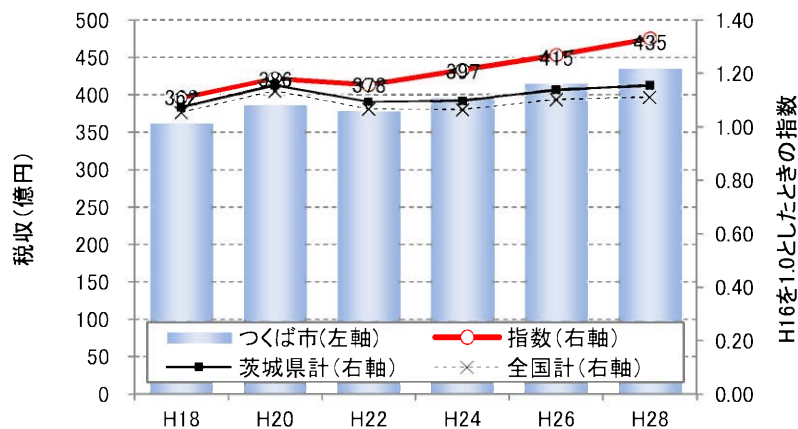


図 4.154 つくば市における税収（法人住民税）の推移

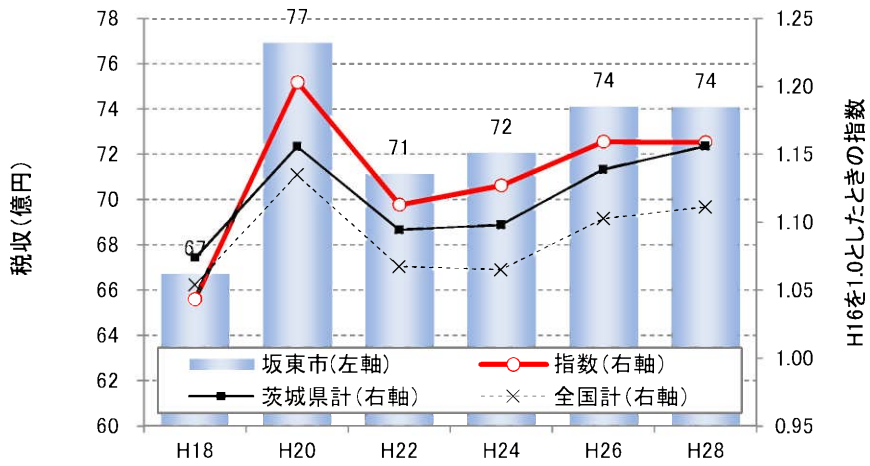


図 4.155 坂東市における税金（法人住民税）の推移

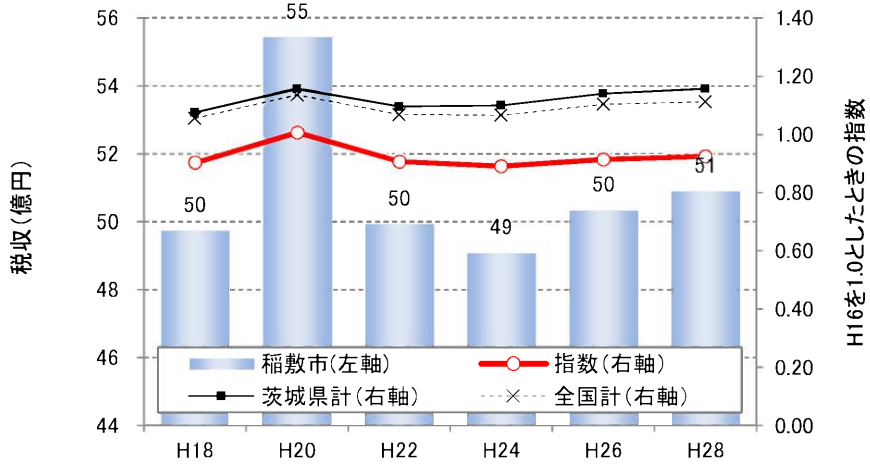


図 4.156 稲敷市における税金（法人住民税）の推移

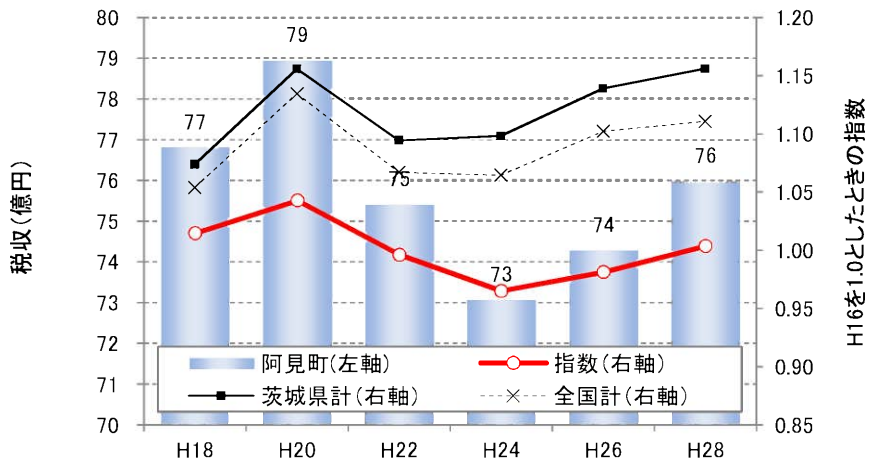


図 4.157 阿見町における税金（法人住民税）の推移

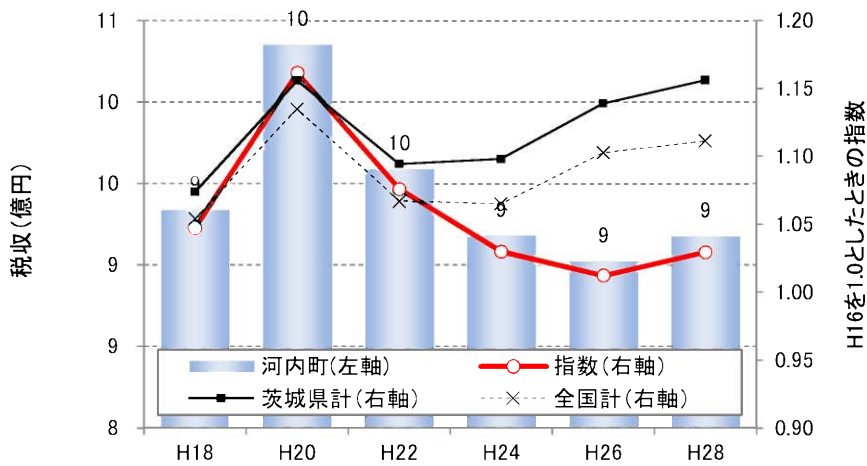


図 4.158 河内町における税金（法人住民税）の推移

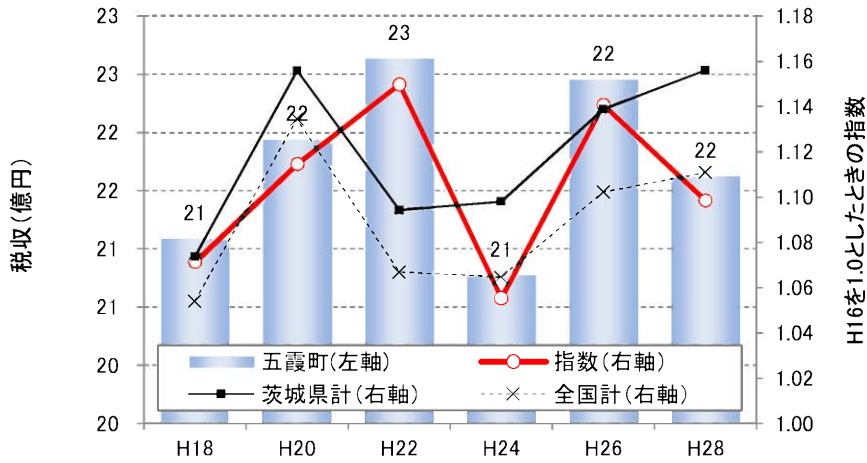


図 4.159 五霞町における税金（法人住民税）の推移

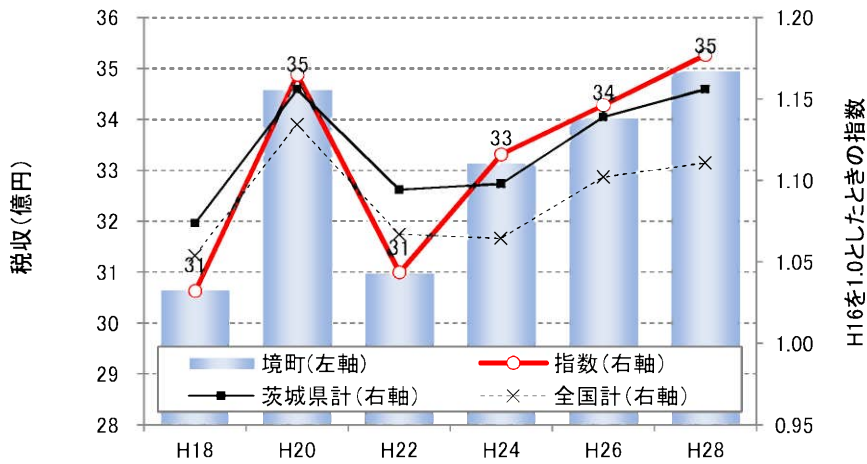


図 4.160 境町における税金（法人住民税）の推移

2) 埼玉県沿線自治体における税収（法人住民税）の推移

- ・埼玉県の自治体の税収は、H26年から概ね増加・横ばい傾向である
- ・日高市・飯能市・杉戸町では、減少傾向にある

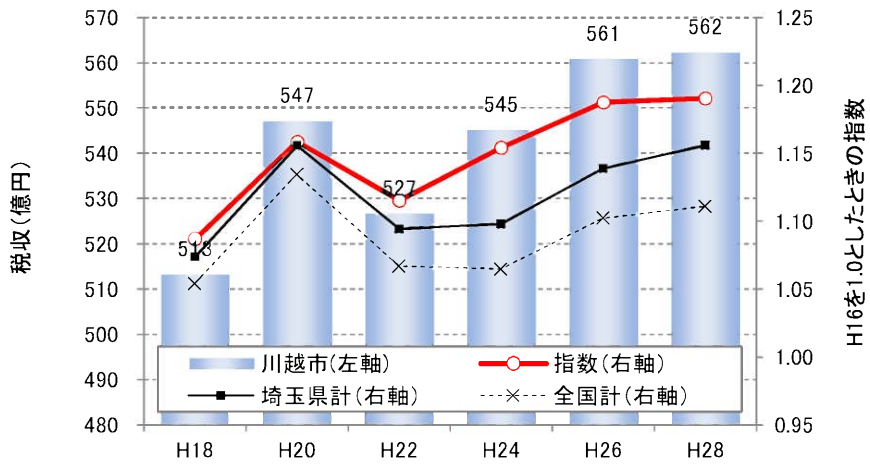


図 4.161 川越市における税収（法人住民税）の推移

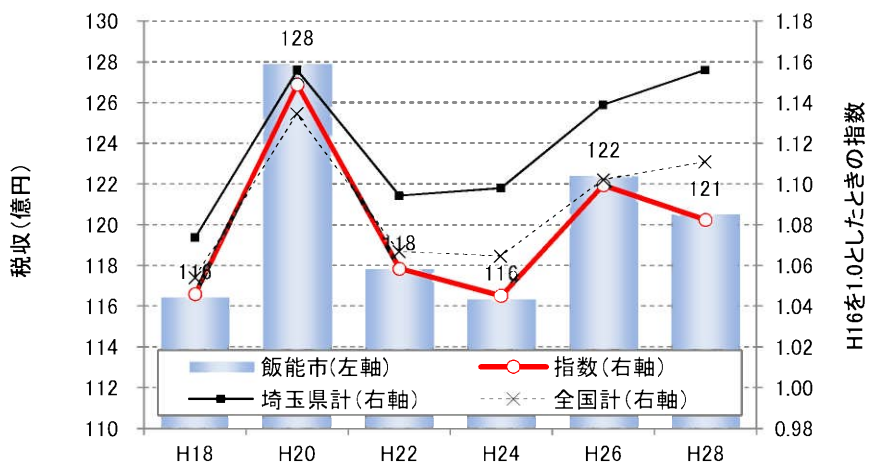


図 4.162 飯能市における税収（法人住民税）の推移

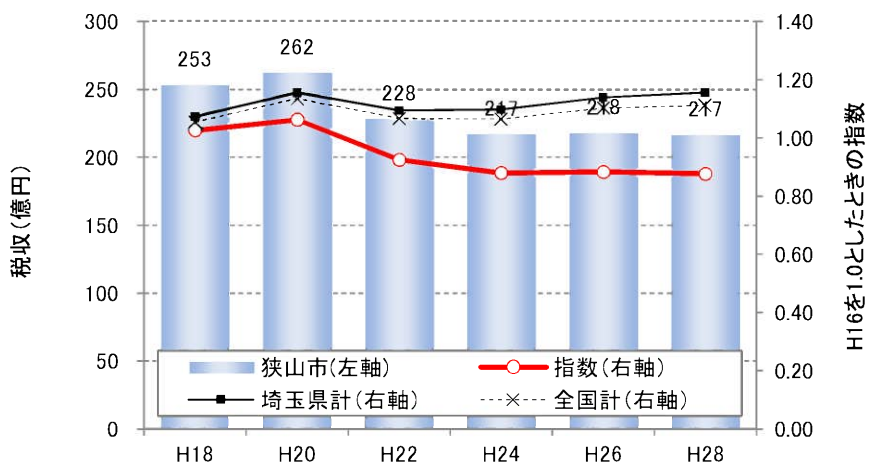


図 4.163 狭山市における税収（法人住民税）の推移

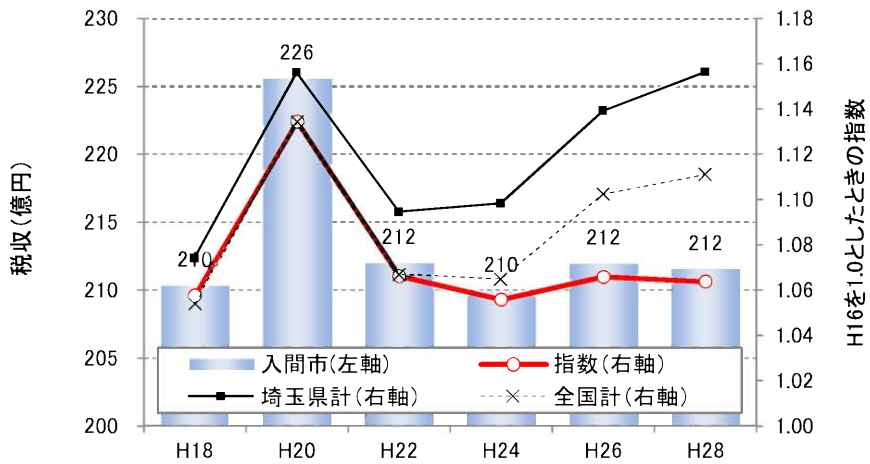


図 4.164 入間市における税金（法人住民税）の推移

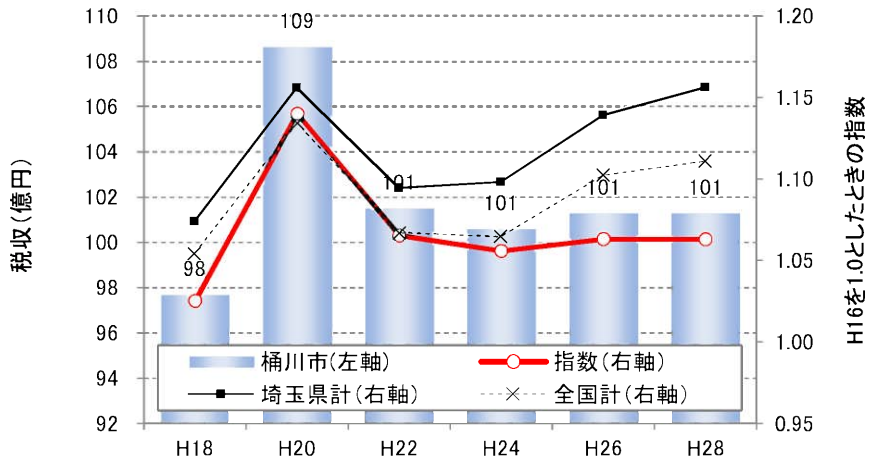


図 4.165 桶川市における税金（法人住民税）の推移

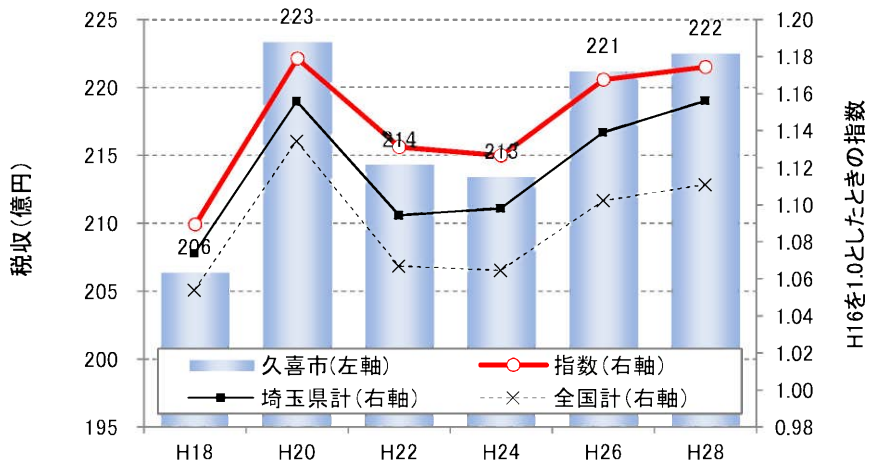


図 4.166 久喜市における税金（法人住民税）の推移

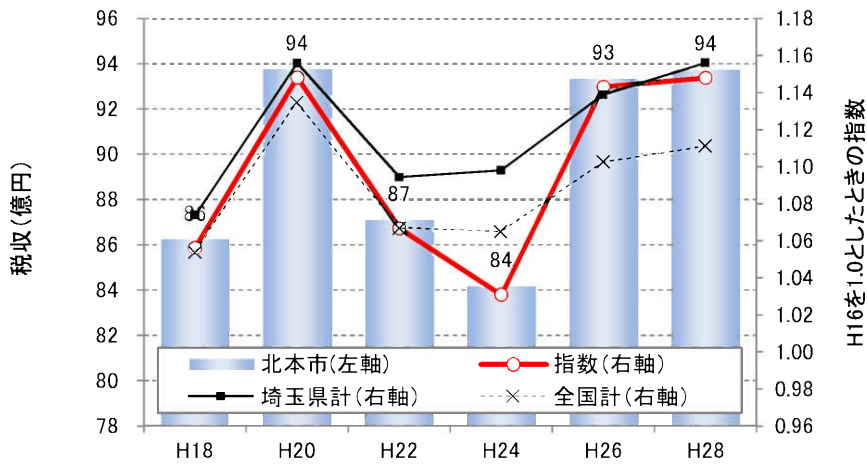


図 4.167 北本市における税金（法人住民税）の推移

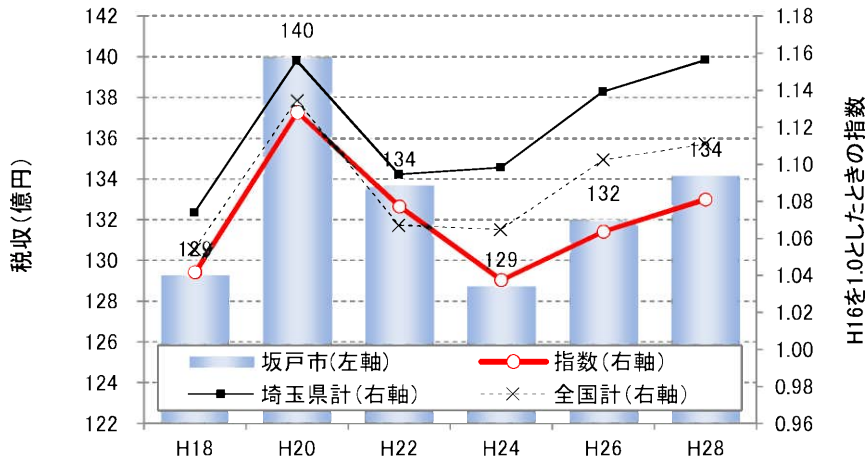


図 4.168 坂戸市における税金（法人住民税）の推移

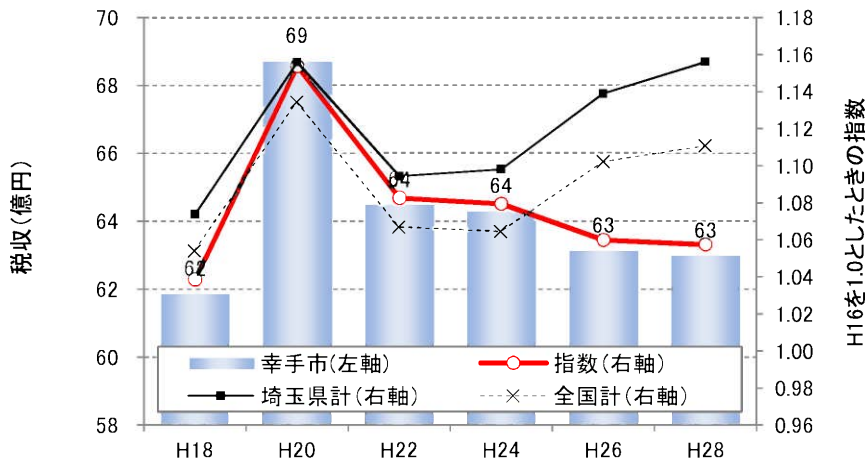


図 4.169 幸手市における税金（法人住民税）の推移

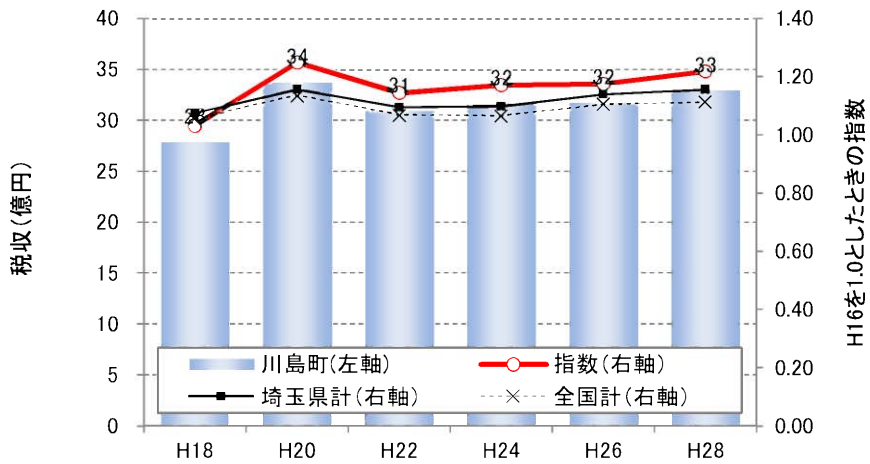


図 4.170 鶴ヶ島市における税金（法人住民税）の推移

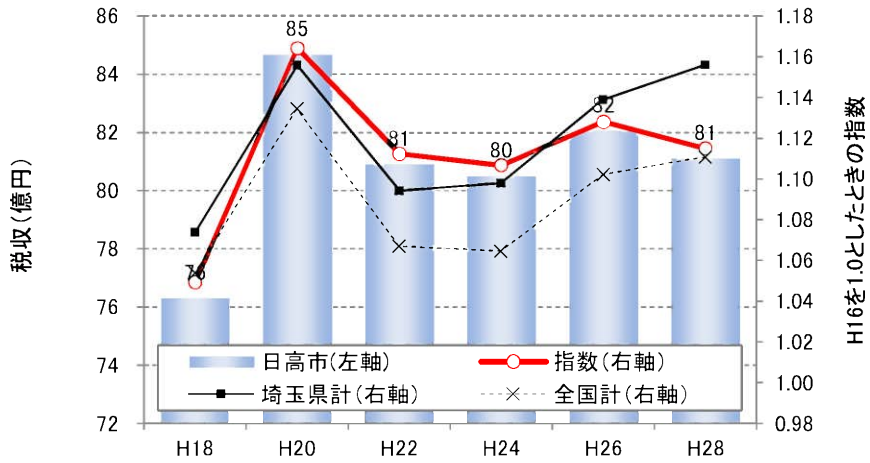


図 4.171 日高市における税金（法人住民税）の推移

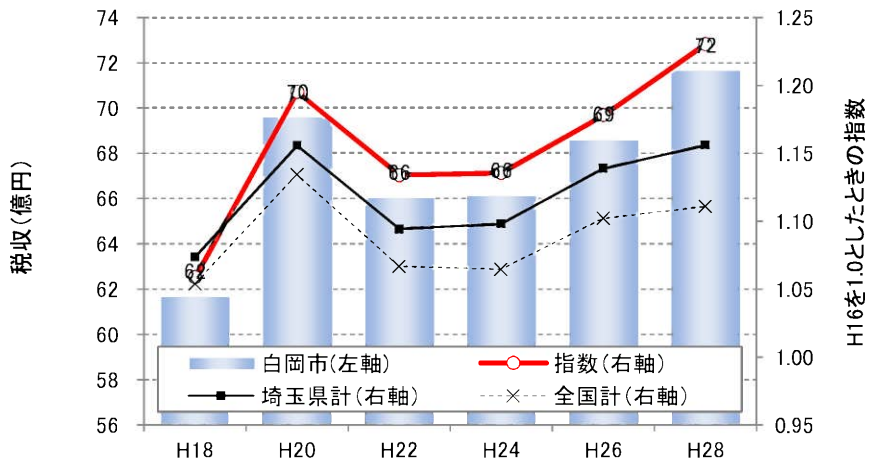


図 4.172 白岡市における税金（法人住民税）の推移

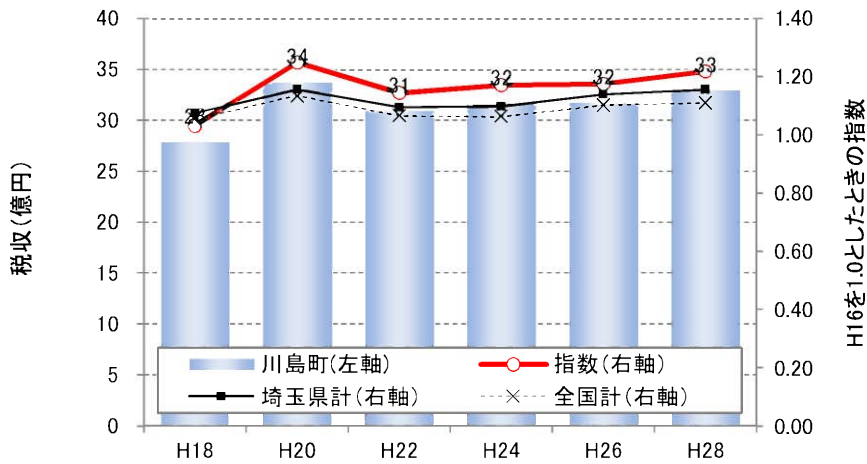


図 4.173 川島町における税金（法人住民税）の推移

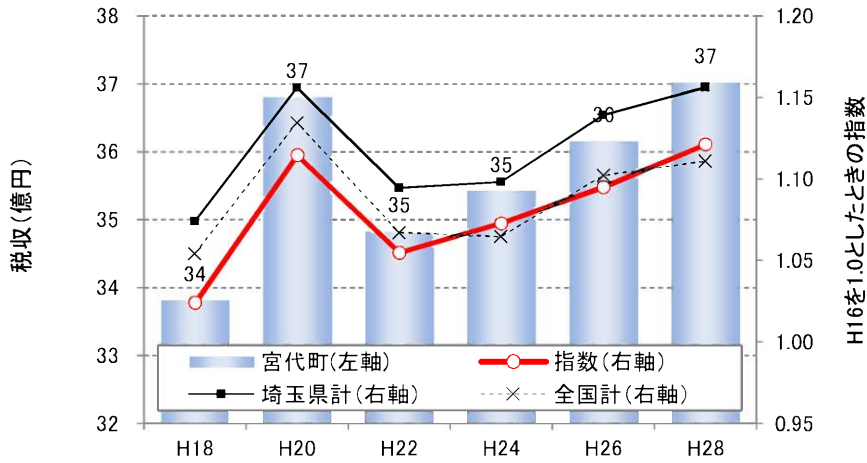


図 4.174 宮代町における税金（法人住民税）の推移

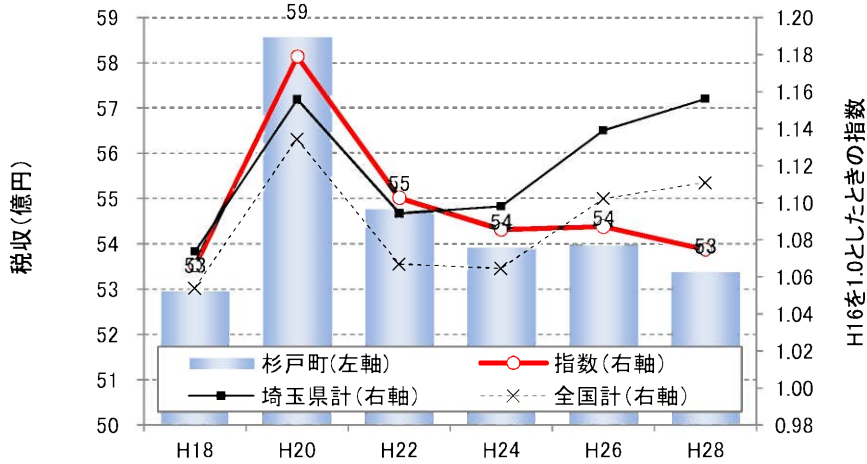


図 4.175 杉戸町における税金（法人住民税）の推移

3) 千葉県沿線自治体における税収（法人住民税）の推移

- ・成田市・東金市・長柄町では、税収が大幅に増加している
- ・その他の沿線自治体は、概ね横ばい傾向にある

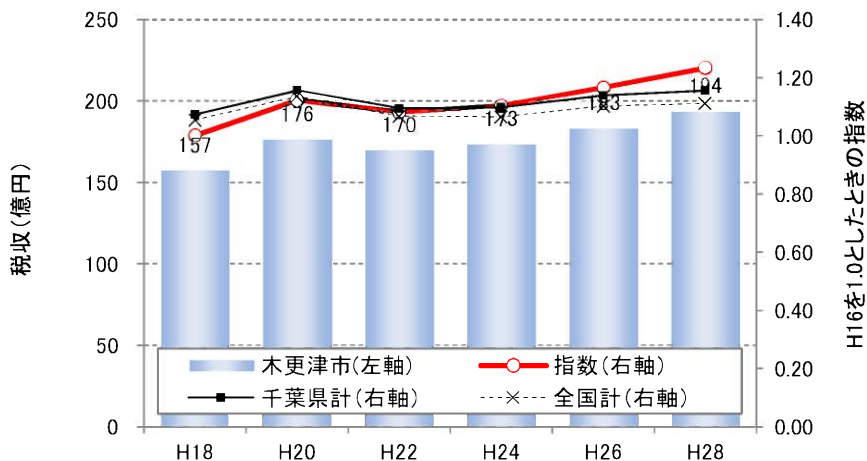


図 4.176 木更津市における税収（法人住民税）の推移

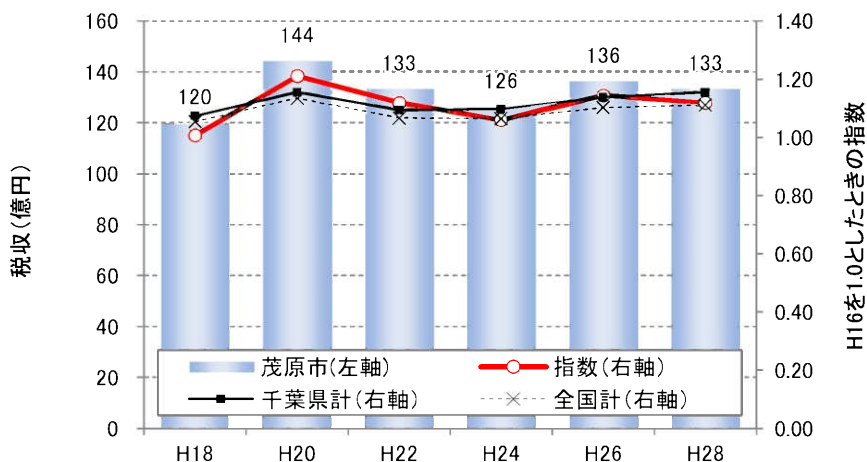


図 4.177 茂原市における税収（法人住民税）の推移

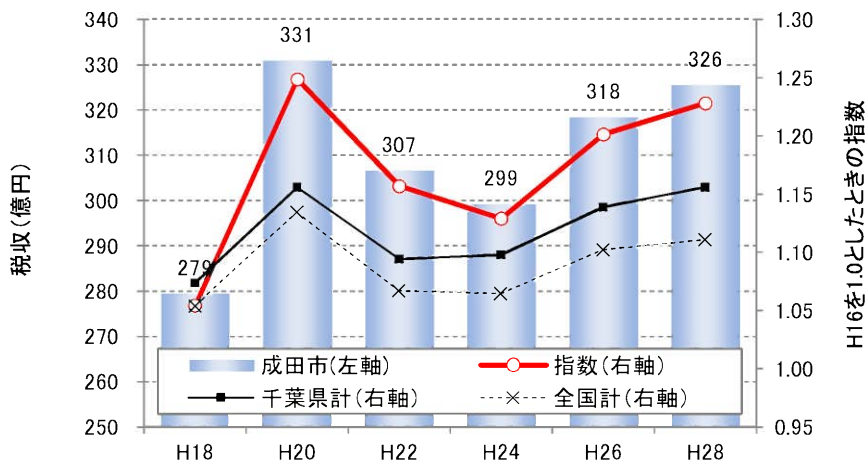


図 4.178 成田市における税収（法人住民税）の推移

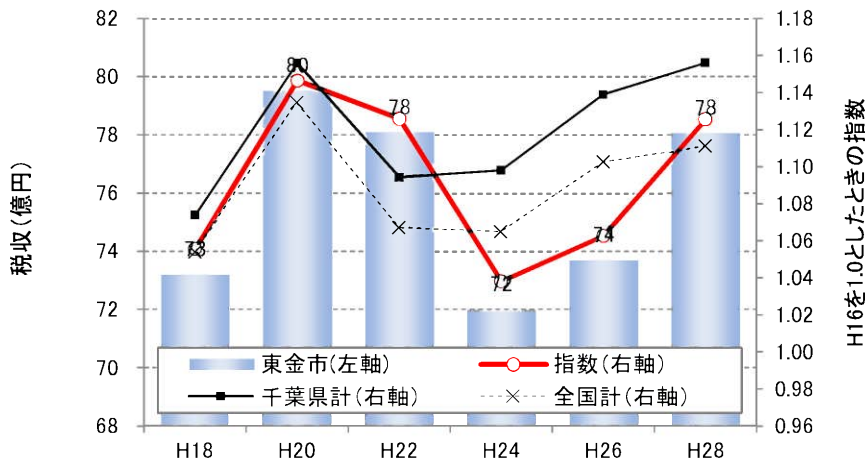


図 4.179 東金市における税金（法人住民税）の推移

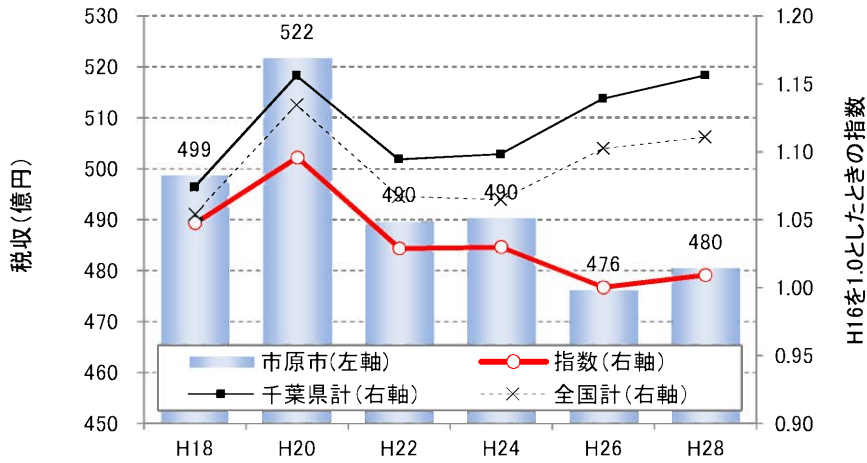


図 4.180 市原市における税金（法人住民税）の推移

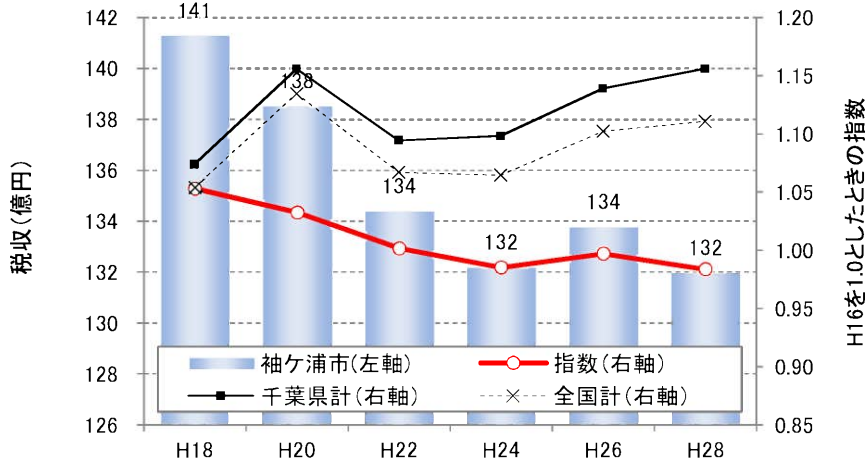


図 4.181 袖ヶ浦市における税金（法人住民税）の推移

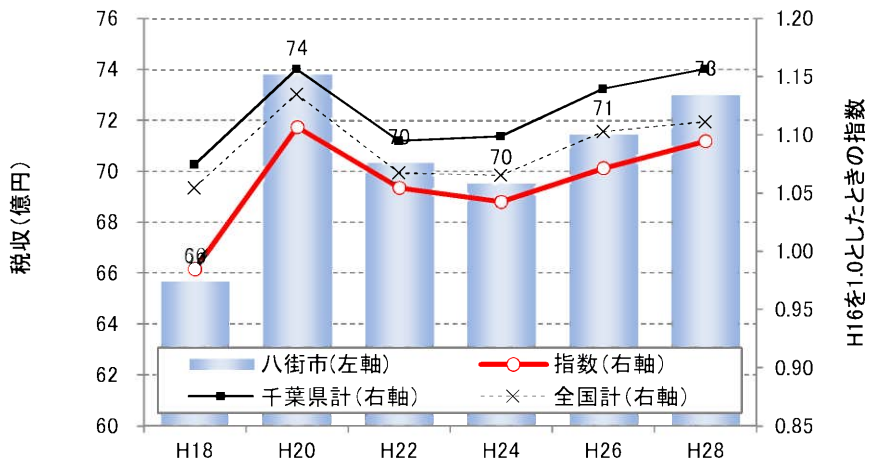


図 4.182 八街市における税金（法人住民税）の推移

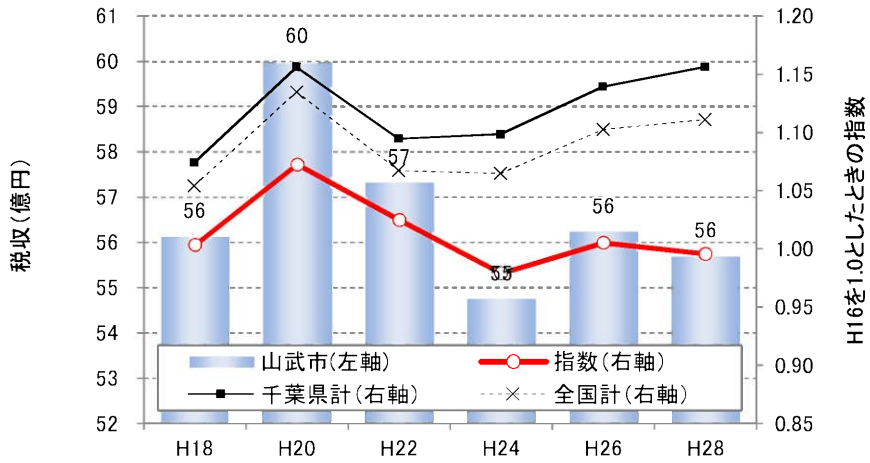


図 4.183 山武市における税金（法人住民税）の推移

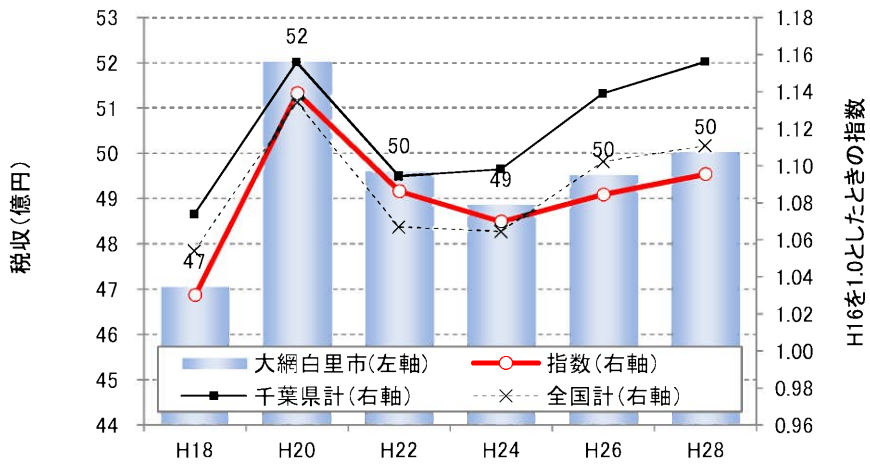


図 4.184 大網白里市における税金（法人住民税）の推移

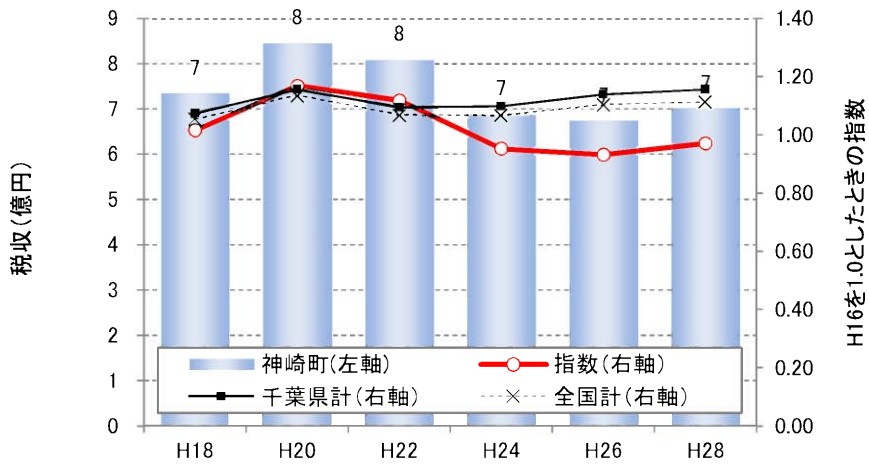


図 4.185 神崎町における税金（法人住民税）の推移

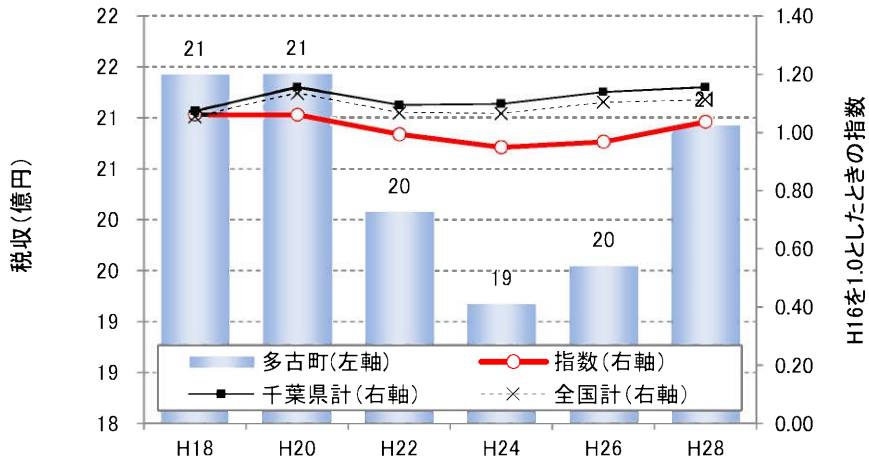


図 4.186 多古町における税金（法人住民税）の推移

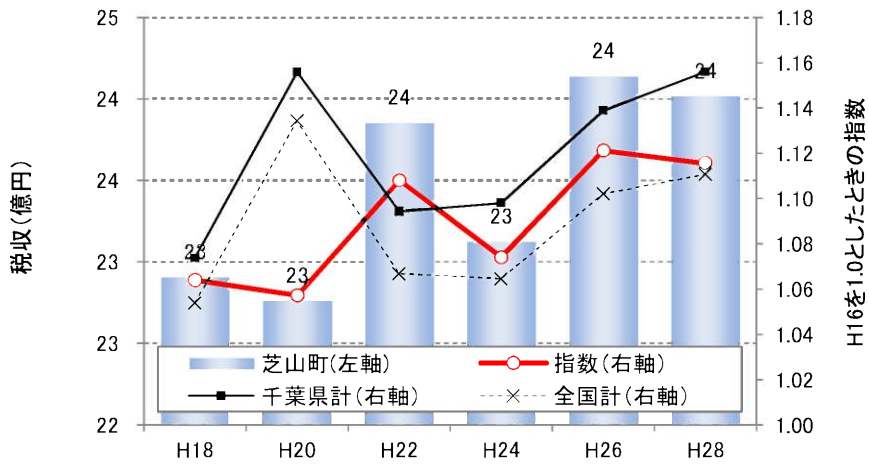


図 4.187 芝山町における税金（法人住民税）の推移

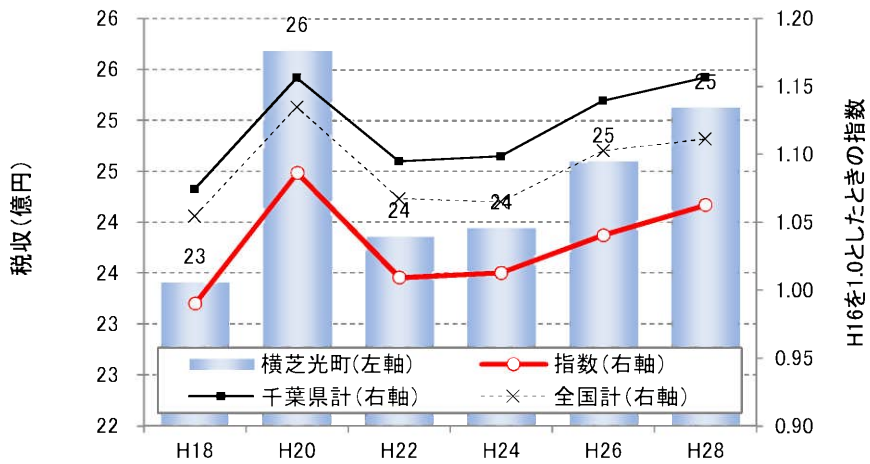


図 4.188 横芝光町における税収（法人住民税）の推移

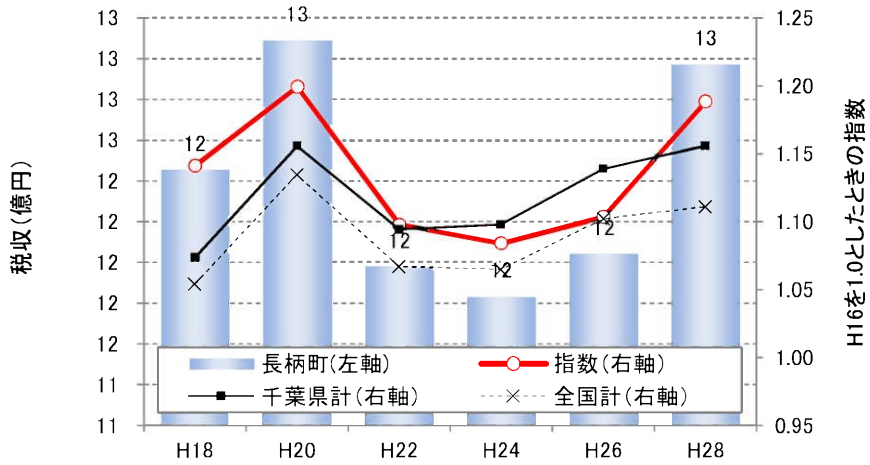


図 4.189 長柄町における税収（法人住民税）の推移

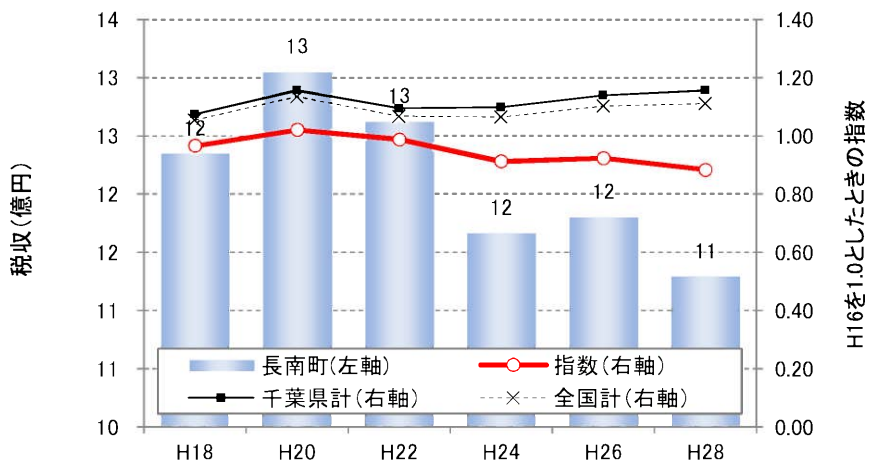


図 4.190 長南町における税収（法人住民税）の推移

4) 東京都沿線自治体における税金（法人住民税）の推移

・東京都の沿線自治体の税金は、近年減少傾向で、あきる野市のみ H26→H28 で微増している

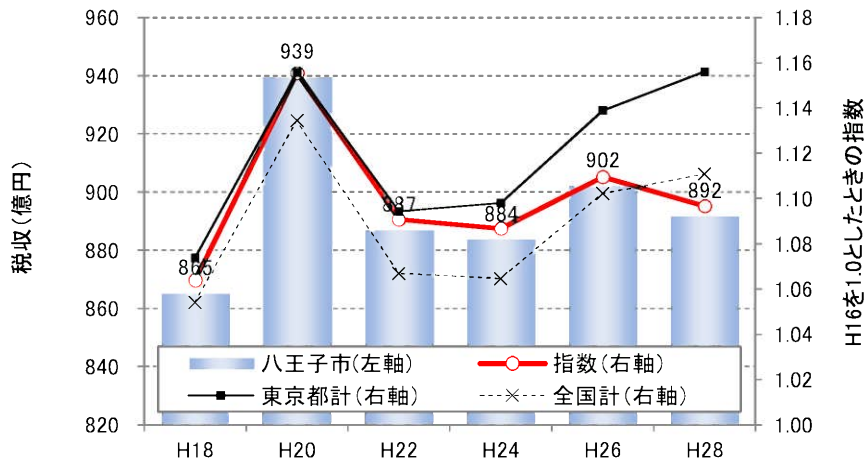


図 4.191 八王子市における税金（法人住民税）の推移

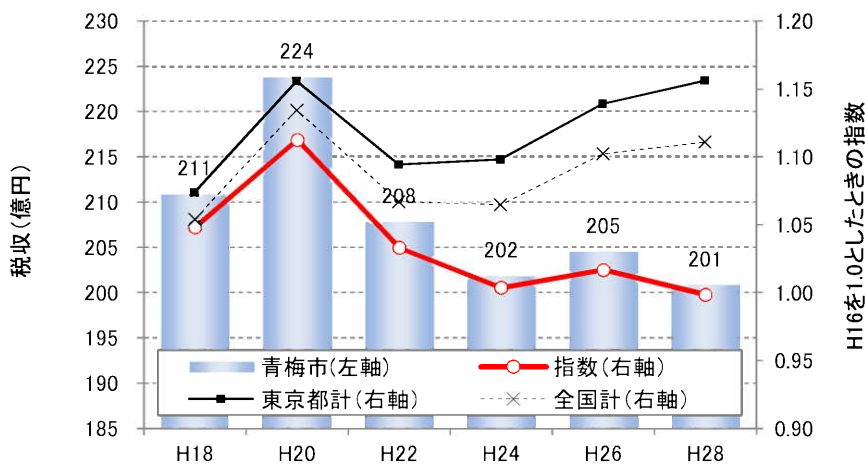


図 4.192 青梅市における税金（法人住民税）の推移

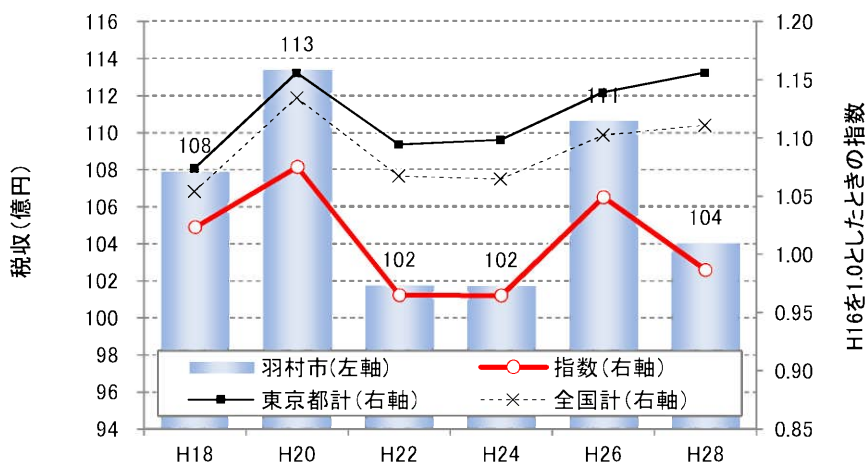


図 4.193 羽村市における税金（法人住民税）の推移

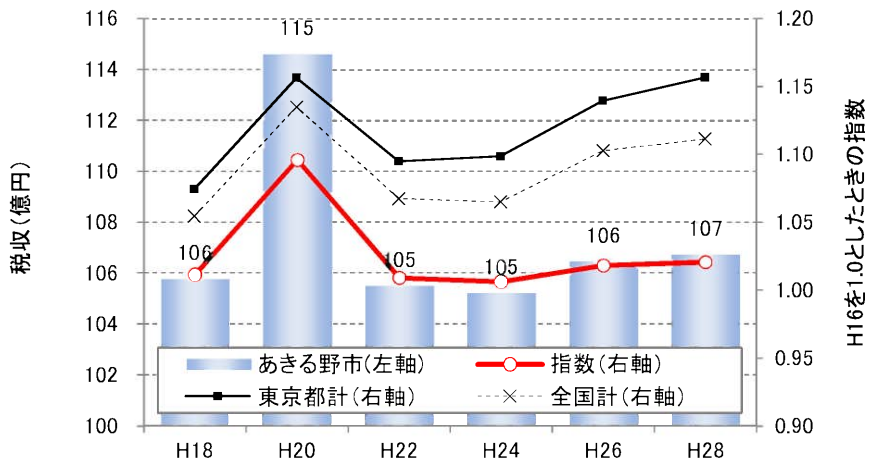


図 4.194 あきる野市における税金（法人住民税）の推移

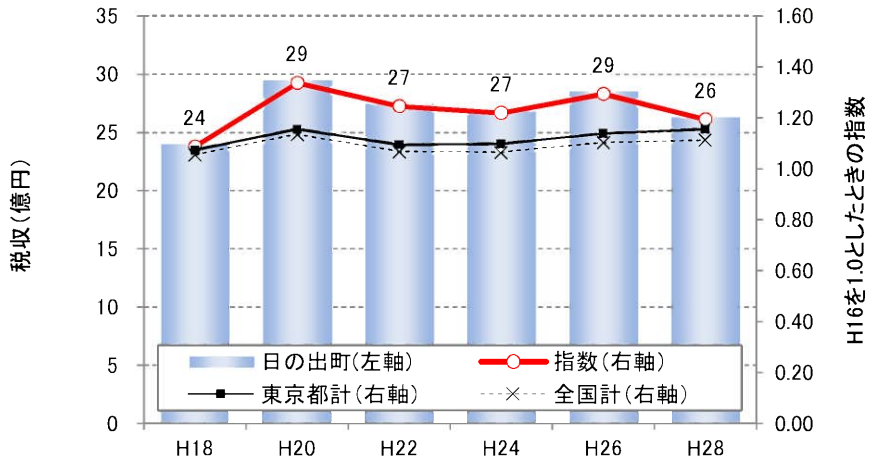


図 4.195 日の出町における税金（法人住民税）の推移

5) 神奈川県沿線自治体における税金（法人住民税）の推移

・ 神奈川県の沿線自治体の税金は、概ね増加・横ばい傾向であり、大きく減少している自治体はない

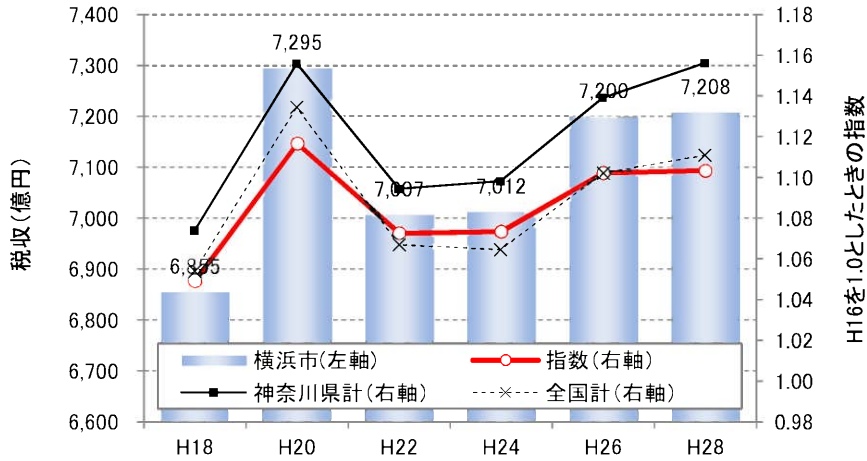


図 4.196 横浜市における税金（法人住民税）の推移

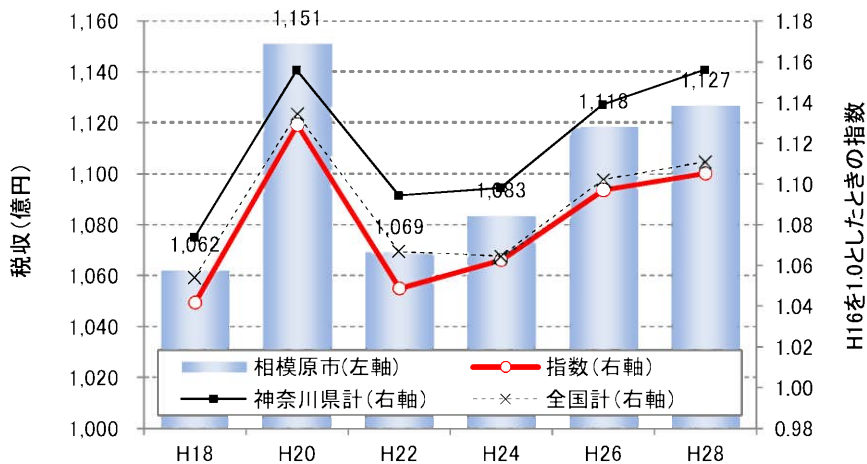


図 4.197 相模原市における税金（法人住民税）の推移

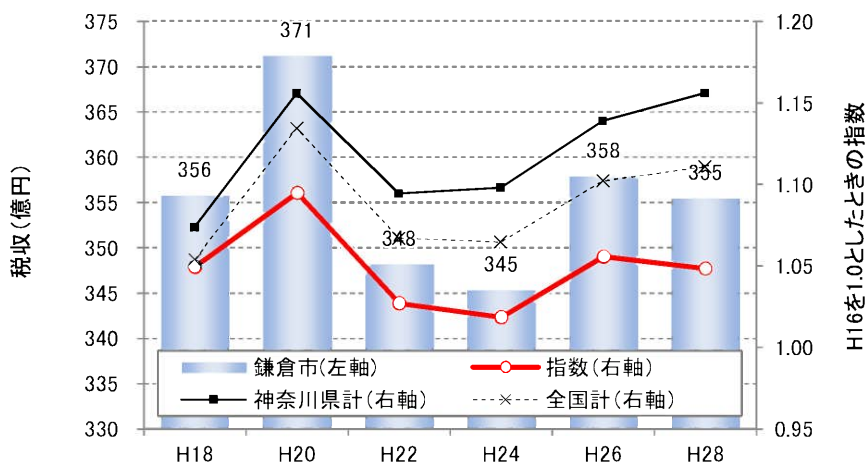


図 4.198 鎌倉市における税金（法人住民税）の推移



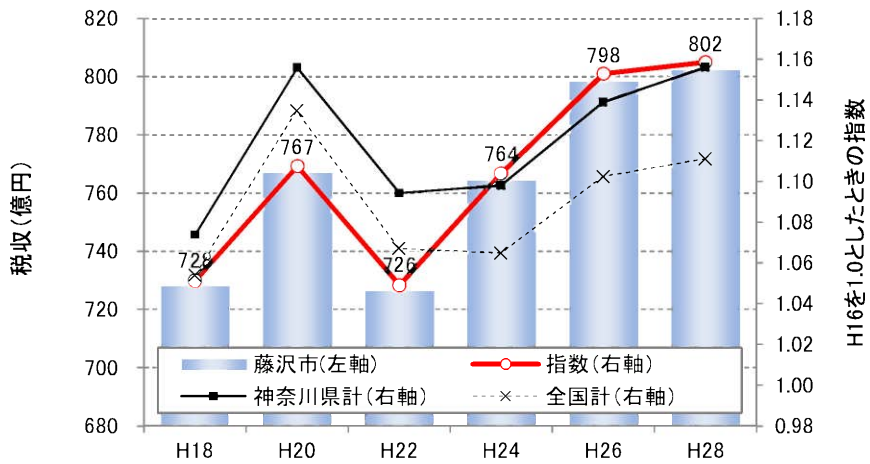


図 4.199 藤沢市における税金（法人住民税）の推移

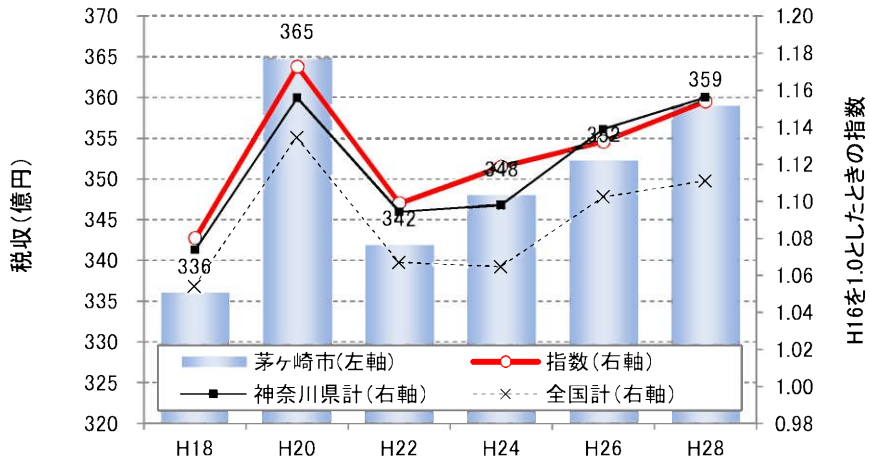


図 4.200 茅ヶ崎市における税金（法人住民税）の推移

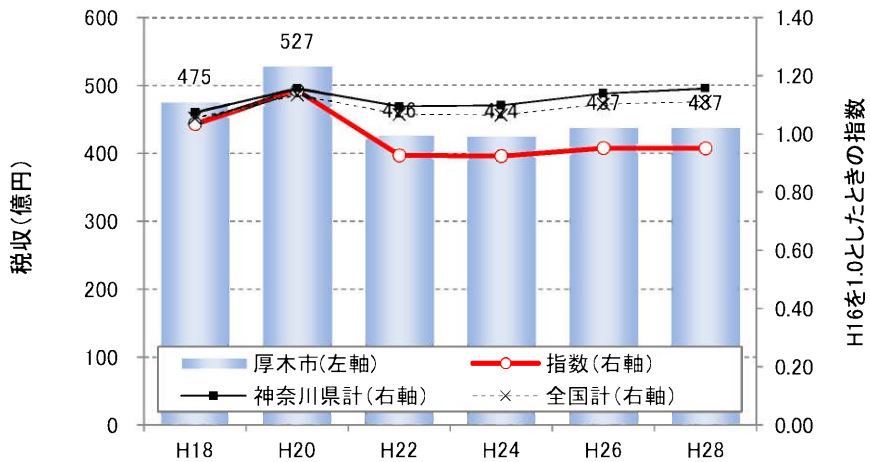


図 4.201 厚木市における税金（法人住民税）の推移

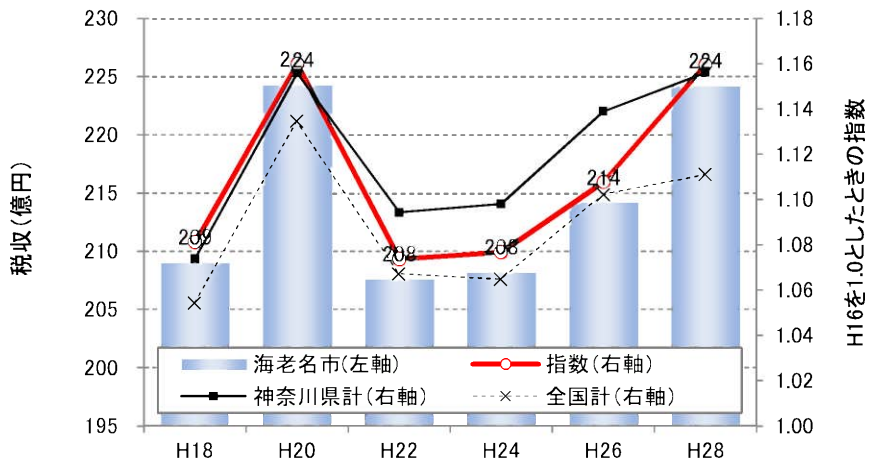


図 4.202 海老名市における税金（法人住民税）の推移

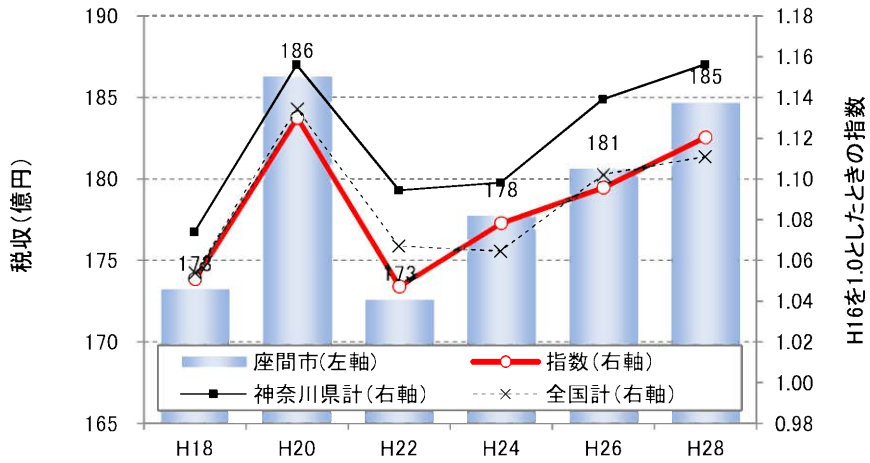


図 4.203 座間市における税金（法人住民税）の推移

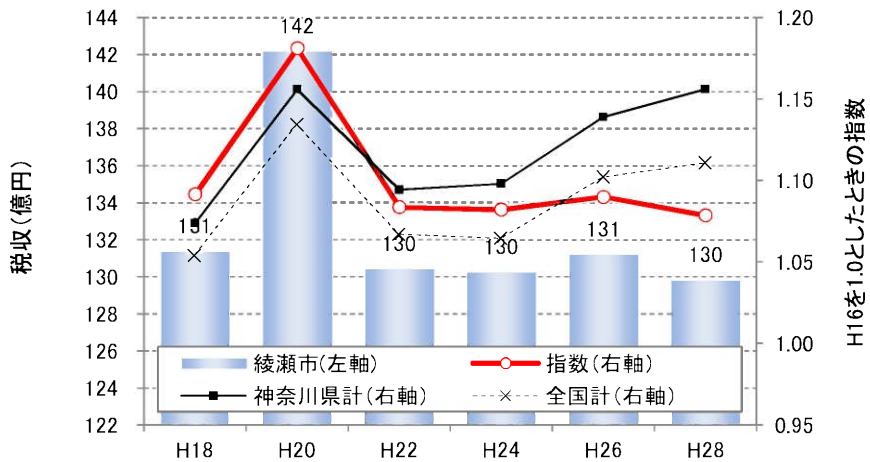


図 4.204 綾瀬市における税金（法人住民税）の推移

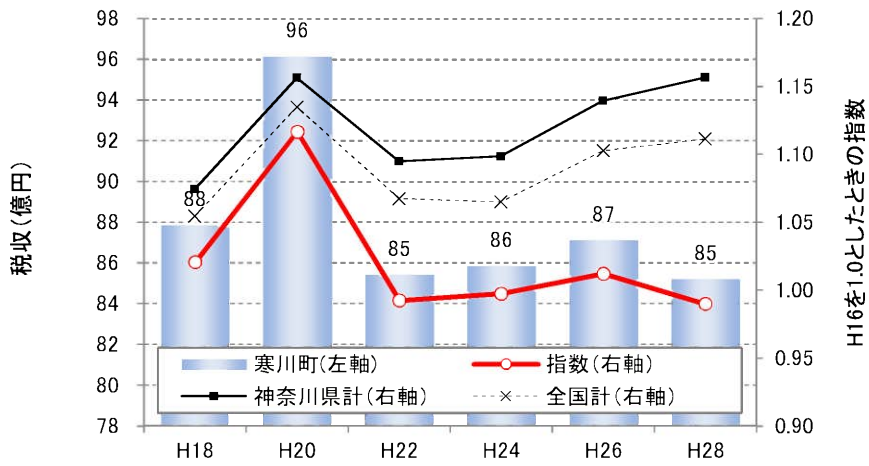


図 4.205 寒川町における税金（法人住民税）の推移

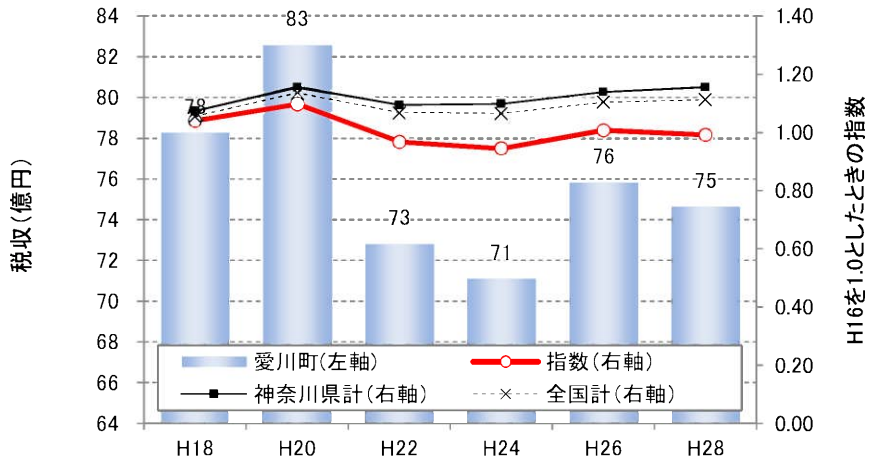


図 4.206 愛川町における税金（法人住民税）の推移

6) 1都4県における税金（法人住民税）の推移

・1都4県の全体の税金、全国の税金ともに、近年は増加の傾向にあるが、H16からの伸び率では1都4県が全国を上回っている

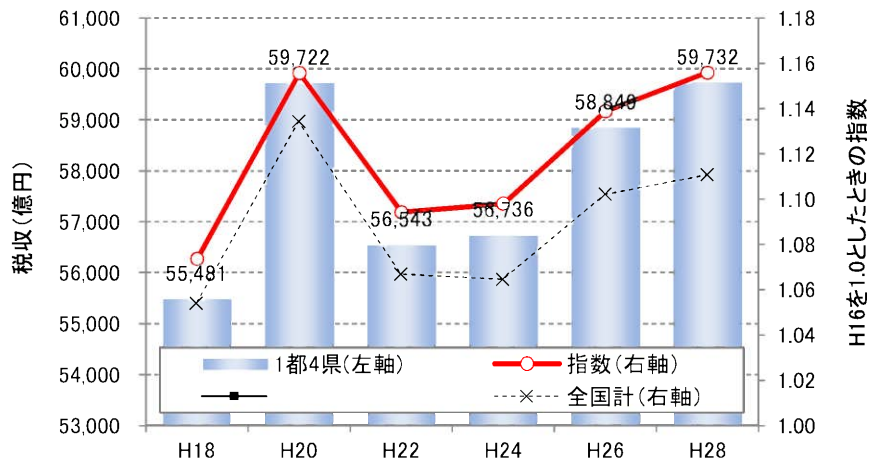


図 4.207 1都4県における税金（法人住民税）の推移

4.2.2 地域経済の変化の分析

本項では、4.2.1 で整理した社会経済指標について、圏央道沿自治体とその他沿線自治体に区別して、環状道路が放射道路と接続する「フェーズ」ごとに集計し、3 環状の整備段階ごとにおける地域経済の変化を分析した。

(1) 圏央道沿線自治体の定義（再掲）

本業務における「圏央道沿線」は、「平成 25 年度 一般国道 468 号 首都圏中央連絡自動車道 事業再評価資料」における「沿線の地域づくり支援、活性化（企業立地）」のページに準拠して定義する。

なお、効果検証等の対象範囲・区間によっては、沿線自治体であっても対象外とする場合がある。

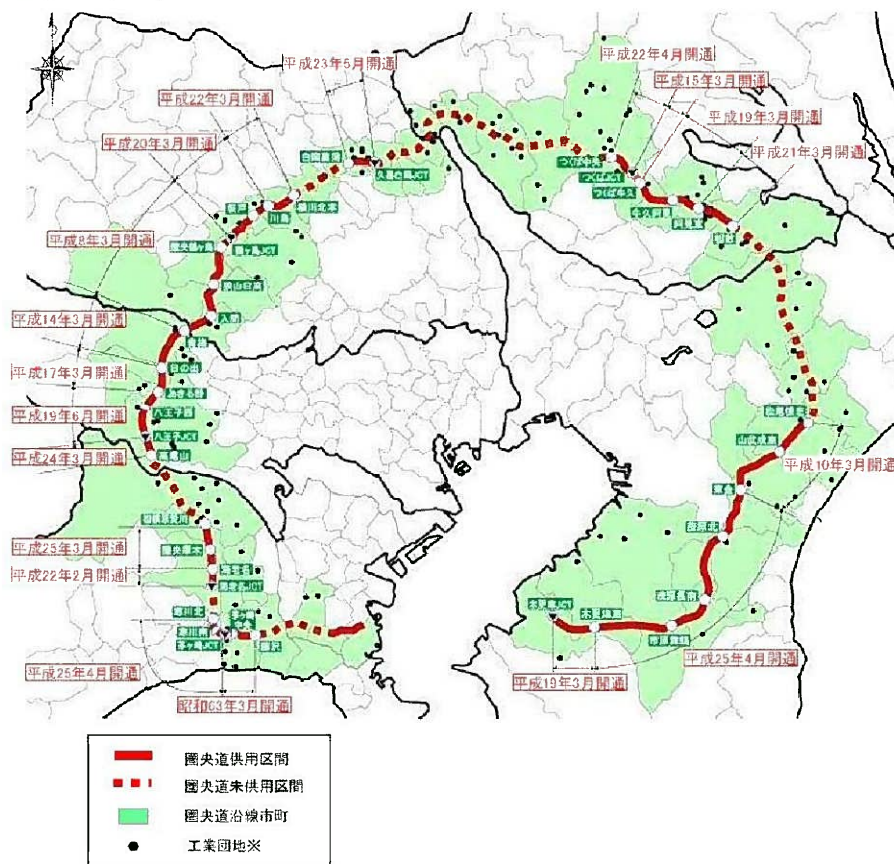


図 4.208 圏央道沿線自治体の定義

表 4.35 圏央道沿線自治体

都県名	自治体名	都県名	自治体名	都県名	自治体名	都県名	自治体名	都県名	自治体名
茨城県	常総市	埼玉県	川越市	千葉県	木更津市	東京都	八王子市	神奈川県	横浜市
	牛久市		飯能市		茂原市		青梅市		相模原市
	つくば市		狭山市		成田市		羽村市		鎌倉市
	坂東市		入間市		東金市		あきる野市		藤沢市
	稲敷市		桶川市		市原市	日の出町	茅ヶ崎市		
	阿見町		久喜市		袖ヶ浦市		厚木市		
	河内町		北本市		八街市		海老名市		
	五霞町		坂戸市		山武市		座間市		
境町	幸手市		大網白里市			綾瀬市			
	鶴ヶ島市		神崎町			寒川町			
	日高市		多古町			愛川町			
	白岡市		芝山町						
	川島町		横芝光町						
	宮代町		長柄町						
	杉戸町	長南町							

出典：国土交通省 HP (http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000083403.pdf)

(H29.11.15)

(2) 人口の分析

前項で整理した人口のデータを用いて、圏央道沿線自治体とその他自治体における人口の推移の差を確認した。

- ・圏央道沿線自治体・その他自治体ともに増加傾向であるが、伸び幅はその他自治体の方が大きい

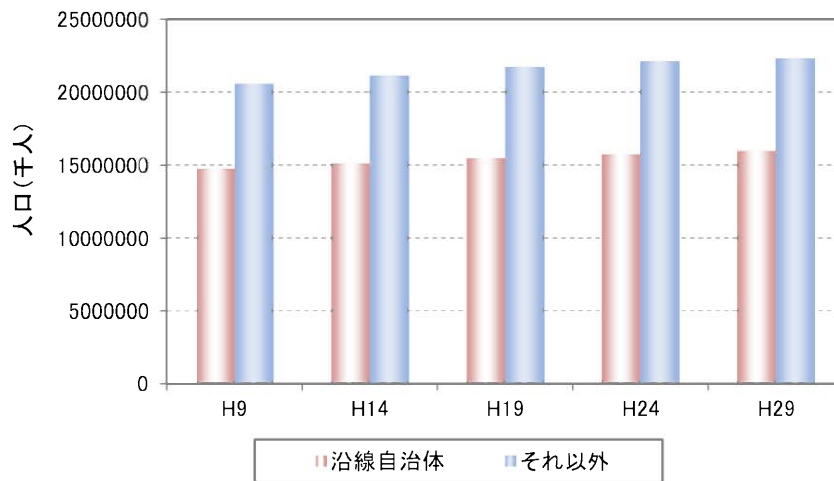


図 4.209 沿線自治体の人口および沿線自治体以外の人口の推移

(3) 税収（法人住民税）の分析

- ・圏央道沿線自治体の法人住民税の推移を見てみると、近年では微減傾向となっている。企業の業績に依存する税目であるため、H28の段階では圏央道開通効果が発現していないものと推察される
 - ・その他自治体についても、概ね同じ傾向となっており、伸び率では、沿線自治体の数値を上回っている
- ⇒圏央道茨城県区間の開通後の調査結果を踏まえて、検討が必要

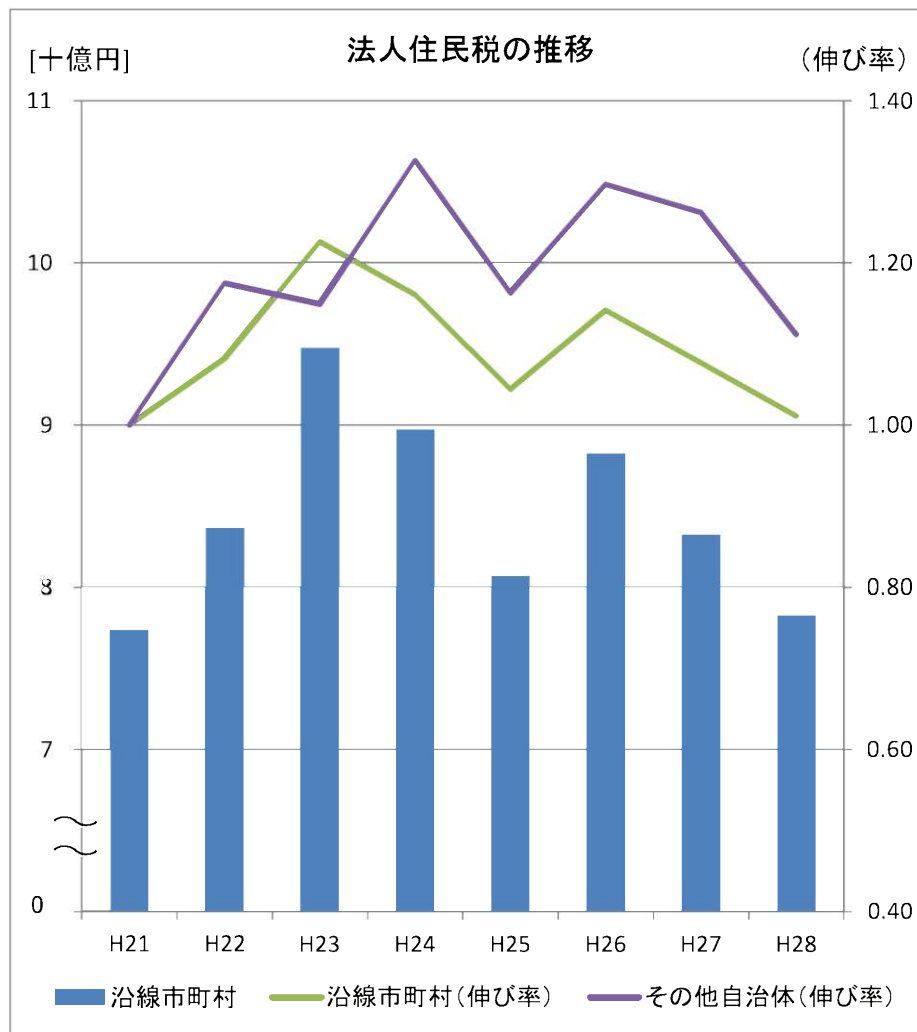


図 4.210 法人住民税の推移

出典：総務省 地方財政状況調査

表 4.36 法人住民税バックデータ

(百万円)

自治体名	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
常総市	821	1,028	1,482	1,022	1,104	1,231	1,368	1,013
牛久市	475	604	620	695	644	611	651	517
つくば市	4,418	4,076	4,726	4,495	3,754	4,151	3,909	3,956
坂東市	552	619	738	715	555	683	608	591
稲敷市	323	377	491	493	487	539	477	446
阿見町	641	978	874	919	901	860	684	682
河内町	75	45	38	53	45	46	47	39
五霞町	212	412	301	329	320	406	331	308
境町	215	225	207	253	262	298	248	267
沿線自治体	7,731	8,364	9,478	8,973	8,073	8,825	8,323	7,819
その他自治体	25,975	30,520	29,851	34,435	30,202	33,677	32,772	28,872

(伸び率)

自治体名	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
常総市	1.00	1.25	1.81	1.24	1.34	1.50	1.67	1.23
牛久市	1.00	1.27	1.31	1.46	1.36	1.29	1.37	1.09
つくば市	1.00	0.92	1.07	1.02	0.85	0.94	0.88	0.90
坂東市	1.00	1.12	1.34	1.30	1.01	1.24	1.10	1.07
稲敷市	1.00	1.17	1.52	1.53	1.51	1.67	1.48	1.38
阿見町	1.00	1.53	1.36	1.43	1.41	1.34	1.07	1.06
河内町	1.00	0.60	0.51	0.71	0.60	0.61	0.63	0.52
五霞町	1.00	1.94	1.42	1.55	1.51	1.92	1.56	1.45
境町	1.00	1.05	0.96	1.18	1.22	1.39	1.15	1.24
沿線自治体	1.00	1.08	1.23	1.16	1.04	1.14	1.08	1.01
その他自治体	1.00	1.17	1.15	1.33	1.16	1.30	1.26	1.11

出典：総務省 地方財政状況調査

4.2.3 地域経済への影響の分析

本項では、各国が考える経済と道路インフラの関係を把握するため、上位計画や他国首脳の発言等を整理し、道路整備が地域経済に与える影響を広く分析した。

(1) 道路整備と社会経済の関係性の整理

道路整備と社会経済の関係性を整理するため、各国の政策やトップ（首相、大臣等）の発言を整理した。

・いずれも、インフラ整備と経済成長の密接な関係について言及されている

1) 各国のインフラ政策の整理

アメリカ 米国陸上交通修繕法(FAST Act)

策定:2015年12月 計画期間: 2016年度~2020年度

【対象分野】道路、公共交通、鉄道

【計画概要】経済成長や生活の質の向上を目的として、陸上交通インフラ整備に対する向こう5年間の連邦政府による資金を手当てするもの。長期の財源措置が決定されたのは10年ぶり。

【投資額】3,047億ドル(約34兆円)
〈向こう5年間の連邦政府投資額〉

韓国 第四次中期交通投資計画

策定:2016年10月 計画期間: 2016年~2020年

【対象分野】道路・鉄道・空港・港湾・物流

【計画概要】国家の基幹となる交通施設の投資方向や優先順位、財源配分を示した法定計画。利用者中心の安全かつ効率的な先端交通体系の構築を目標として、通行条件の改善、経済成長支援、先進国水準の交通ストックの構築を目指す。

【投資額】131.7兆ウォン(約13兆円)
〈向こう5年間の政府投資額、民間投資額等〉

フランス MOBILITE 21

策定:2013年6月 計画期間:①2030年まで、②2050年まで、③2050年以降

【対象分野】道路、鉄道、港湾、河川、運河交通、都市公共交通、空港等

【計画概要】交通システム全体のパフォーマンスを向上させるため、特に既設インフラを活用した更新事業等を重視。新規事業では、ミッシングリンクや交通不利地域の開発整備を重視。

【投資額】80~300億ユーロ(約1~4兆円)
<2030年までの政府投資額>

ドイツ 連邦交通路計画2030

策定:2016年8月 計画期間:2016年~2030年

【対象分野】道路、鉄道、水路

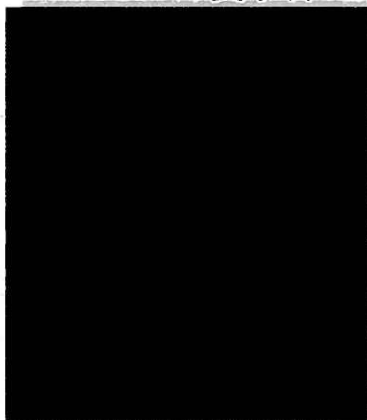
【計画概要】既存ネットワークの維持・近代化、主要幹線のボトルネックの除去(主要幹線と結節点におけるネットワーク全体の能力の強化)に重点を置き、約1,000件の個別プロジェクトに優先順位を設定する計画を策定。

【投資額】総額2,696億ユーロ(32.4兆円)
<向こう15年間の連邦政府投資額>

円換算レート 1ドル=110円、1ユーロ=120円、1ウォン=0.1円

2) 各国首脳インフラ整備に関する発言の整理

ノーベル賞学者 進言



国際金融経済分析会合に講師として招かれたスティグリッツ米コロンビア大教授＝16日午前、首相官邸（斎藤良雄撮影）

第1回国際金融経済分析会合（平成28年3月16日）にて、コロンビア大学ジョセフ・E・スティグリッツ教授が、財政・税制等についてプレゼン
H28.3.17 産経新聞（朝刊_11面）

◆ 中心的課題の診断

Diagnosis of the central problem

○ 世界的な総需要の欠如

Lack of global aggregate demand

<インフラ関係記述>

- ・ 基礎研究への、そして多くの国における**インフラへの投資不足**

Insufficient investment in basic research, and in many countries, infrastructure

◆ 効果的な対策

Measures that would work

○ OBSは、負債のみならず両面(負債/資産)を見るのが適切な会計の枠組み

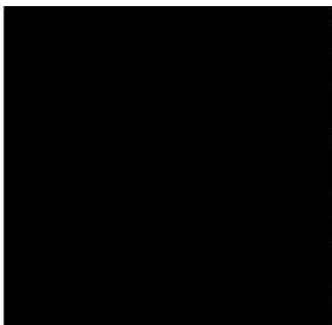
Appropriate accounting framework looks at both sides of the national balance sheet, not just at liabilities

<インフラ関係記述>

- ・ **インフラと技術への支出は、BSの資産面を改善する投資である。**

(Spending on education, health of young people are investments which improve asset side of balance sheet. So do investments in infrastructure and technology)

図 4.211 第1回国際金融経済分析会合



デビッド キャメロン前首相
ニューステイツマン紙(2012.3.19)

◆ 2012.3.19 インフラに関するスピーチ Speech on infrastructure

○ インフラは、現代生活をあらゆる場面で支え、経済戦略の重要な要素であることから、**後回しにできる課題ではない。**

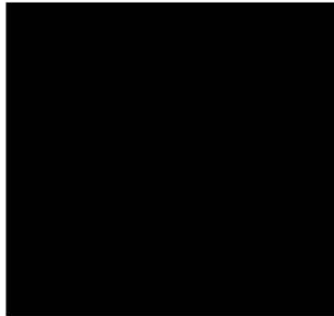
Infrastructure matters because it is the magic ingredient in so much of modern life. It is not secondary to other, more high profile elements of economic strategy.

○ **社会資本は、国のビジネスの競争力に影響し、またビジネスを成功へと導く見えない糸である。**(中略)社会資本は、今日、想像できない明日を実現する力を持っている。

It affects the competitiveness of every business in the country; it is the invisible thread that ties our prosperity together.... And its value lies in its ability to make things possible tomorrow that we cannot even begin to imagine today.

ニューステイツマン紙より(2012.3.19)

図 4.212 イギリス前首相の発言



テリーザ・メイ首相
テレグラフ紙(2017.1.23)

◆2017.1.23 競争力を高めるための「産業戦略」を提案
to launch proposals for a modern Industrial Strategy to build on Britain's strengths and tackle its underlying weaknesses to secure a future as a competitive, global nation

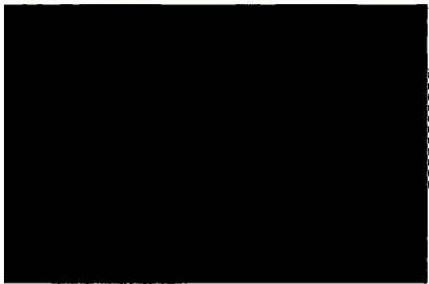
○その10の柱の一つとして「インフラのアップグレード」を位置付け。
-Our 10 pillars- 3.Upgrading infrastructure
・デジタル、エネルギー、交通、洪水対策のインフラの性能水準を向上させるとともに、この**中央政府の投資を地方の成長へつなげる必要がある。**
We must upgrade our standards of performance on digital, energy, transport, water and flood defence infrastructure, and better align central government infrastructure investment with local growth priorities

英政府HPビジネス・エネルギー・産業戦略省HPより(2017.1.23)

○「**英国を長期的に後押しする**」交通、ブロードバンド、エネルギーへの**最大の投資計画を発表する予定。**
Theresa May is set to announce plans for the biggest investment in transport, broadband and energy in a generation to "back Britain for the long term".

テレグラフ紙の記事より(2017.1.23)

図 4. 213 イギリス首相の発言



メルケル独首相
ロイター通信(2016/11/19)

◆2016.11.19 インフラへのさらなる投資
spend more on infrastructure

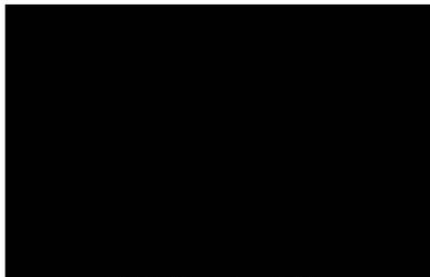
○ドイツのアンゲラ・メルケル首相は、2017年に欧州最大経済圏(ドイツ)への**インフラ投資を約束した。**
German Chancellor Angela Merkel promised on Saturday to increase investment in infrastructure in Europe's biggest economy in 2017

ロイター通信より(2016.11.19)

○ドイツ交通・デジタルインフラ省の総予算が2017年から**9.2%増加し268億€。このうち137億€がインフラへの投資。**
The total budget of the German Ministry of Transport and Digital Infrastructure amounts to €26.8 billion, up 9.2% or €2.2billion from this year. Of this €26.8 billion, €13.7 billion will be invested in infrastructure.

World Highways紙より(2017.1.4)

図 4. 214 ドイツ首相の発言



マクロン仏大統領とメルケル独首相
CNN(2017/05/16)

◆2017.5.11 独連邦副首相「独仏共同議題草案」を発表
the foreign minister presented a draft of a joint Franco-German agenda for Europe.

○独・仏が連携し、ユーロ圏の強化や独自予算の保持、研究、**交通インフラ、デジタルネットワークの分野でのドイツ・フランスの共同投資が必要。**
In addition to strengthening the eurozone, along with its own budget, the paper calls for joint German-French investments in research, transportation infrastructure and digital networks.

Spiegel紙より(2017.5.15)

図 4. 215 フランス大統領、ドイツ首相の発言



以下に、収集した記事一覧とその原文を示す。

No	記事タイトル	掲載日	コメント/要旨
0	Macron and Merkel can make Europe great again	2017/6/1	シンガポール国立大学Lee Kuan Yew公共政策学部のアジア・グローバルゼーションセンターの上級研究員による記事
1	Merkel Views Macron with Skepticism and Hope	2017/5/15	Der Spiegelによる、ジグマール・ガブリエル外務大臣が制作したフランス・ドイツの政策計画についての記事。 (やや皮肉っぽい) マクロンが大統領になったからフランスとの関係が高くなり
2	Germany's Merkel says to spend more on infrastructure in election year	2016/11/19	メルケル首相が2017年に道路、鉄道への投資を増やす事を約束した記事
3	1 "Climate action concerns all of us," says Chancellor	2017/5/23	パリ協定について、ドイツが途上国のクリーンエネルギー開発、インフラ開発に協力する旨、メルケル首相のスピーチを掲載
	2 Speech by Federal Chancellor Angela Merkel at the VIIIth Petersberg Climate Dialogue	2017/5/23	
4	Factbox: Rough guide to manifesto of Macron, French presidential candidate	2017/3/3	マクロンのマニフェストについての記事
5	Franco-German cooperation	2017/5/31	独仏の協力関係についての記事
6	Minister of State Roth meets his new French counterpart in Berlin	2017/5/30	7月13日にFranco-German Council of Ministers 会議があるという記事
7	France	2017/3	ドイツの外務省ホームページにて、フランスとの協力の概要
8	New impetus and drive for Europe	2017/5/15	メルケル首相のホームページにて、5月15日の会議について
9	The Franco-German relationship is key to strengthening the European Union	2017/5/24	ドイツとフランスはFranco-German working groupを作って計画を作成するという記事
10	Merkel Promises to Increase Investment in German Infrastructure	2016/11/21	メルケル首相が、ドイツのインフラ整備への投資を拡大すると約束し、2017に実現予定という記事
11	Merkel and Macron agree to draw up roadmap to deeper EU integration	2017/5/15	メルケル首相とマクロンフランス大統領は、欧州連合(EU)統合のロードマップを策定することで合意したという記事
12	Germany and France pledge to accelerate eurozone reforms	2017/5/22	ドイツとフランスが二国間関係を強化し、ユーロ圏改革の加速を約束した記事
13	Germany, France Pledge New Efforts to Strengthen Eurozone	2017/5/22	ドイツとフランスは、可能な対策の中で法人税の調和を図り、ユーロ圏を強化する方法を模索すると約束しているという記事
14	Germany, France agree working group to strengthen euro zone	2017/5/22	ドイツとフランスが、ユーロ圏を強化するために7月までに提案を出すワーキンググループを立ち上げることに合意したという記事
15	Gabriel also wants a European finance minister	2017/5/13	ユーロ圏の共同予算や若手企業への投資資金の記事
16	Gabriel fordert "Élysée 2.0"	2017/5/13	外務大臣ジグマール・ガブリエルが欧州の将来のための独仏協定を提案したという記事
17	Gabriel macht sich vor Macron-Besuch für deutsch-französischen Pakt stark	2017/5/14	新フランス大統領エマニュエル・マクロンの最初の訪問の前に、外務大臣ジグマール・ガブリエル(SPD)は、独仏協力の協定のために運動をしているという記事
18	A plea for Europe: Discussion with Gabriel, Macron and Habermas	2017/5/15	3月16日(木)にガブリエル外相、メクロン大統領候補、哲学者ハベルマは、ベルリンのハーティー・ガバナンス・スクールのヨーロッパとEUの未来について話し合った記事
19	Gabriel schlägt deutsch-französischen Europapakt vor	2017/5/13	ガブリエル氏がフランスとの友好条約を拡張した記事
20	Germany boosts transportation infrastructure spending for 2017	2017/1/4	ドイツが交通インフラの投資を引きあげた記事
21	Building our Industrial Strategy	2017/1/22	イギリス産業戦略の内容.PDF1枚ページ
22	PM unveils plans for a modern Industrial Strategy fit for Gl	2017/1/23	イギリス政府による産業戦略の発表プレス記事。
23	Building our Industrial Strategy	2017/1/23	上記産業戦略公開後のコンサルテーション(意見募集)ページ
24	Building our Industrial Strategy	2017/1/23	イギリス政府による産業戦略(案)
25	Senators debate removing infrastructure bank from budget	2017/7/7	インフラへの民間投資をしている銀行を上院議員が予算法案から撤廃する議論をした記事
26	Canada Infrastructure Bank	2017/6/30	カナダのインフラ銀行の概要