

第4章 観光活動や地域経済への影響の分析

本章では、環状道路の整備にあわせて、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、環状道路の整備が地域に与える効果（経済、活性化等）について分析した。

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 時間短縮効果の分析.....	4-2
4.1.2 小型車の経路分担率の分析.....	4-27
4.1.3 休日小型車に着目した観光活動・地域間交流の分析.....	4-29
4.1.4 人の流動に着目した観光活動・地域間交流の分析.....	4-43
4.1.5 高速バスネットワークの拡充に関する分析.....	4-53
4.2 地域経済への影響の分析.....	4-71
4.2.1 データ概要.....	4-72
4.2.2 地域経済の変化の分析（物流・企業立地関連）.....	4-73
4.2.3 地域経済の変化の分析（観光活動・交流関連）.....	4-81

4.1 観光活動への影響の分析

3環状道路の整備に伴う、「観光圏域の拡大」との関係性に留意し、観光活動の変化、を分析した。

4.1.1 時間短縮効果の分析

本節では、3環状道路の開通に伴う観光活動および地域間連携に関する時間短縮効果の分析を行った。

(1) 観光地アクセス時間の分析

本項では、主要な観光地へのアクセス性向上の様子を把握するため、3環状道路の開通に伴う所要時間の変化を分析した。なお、主な居住地域としては、首都圏各地域の中心である業務核都市を、主要な観光地としては、代表的な観光地として箱根、九十九里浜、浦安を設定した。使用データ・分析条件等は、次頁に示す通りである。

表 4.1 使用データ・分析条件

対象観光地	<ul style="list-style-type: none"> ・箱根 ・浦安 ・河口湖 ・湘南 ・日光 ・九十九里浜
対象都市 (業務核都市)	<ul style="list-style-type: none"> ・土浦市 ・船橋市 ・町田市 ・牛久市 ・木更津市 ・多摩市 ・つくば市 ・成田市 ・横浜市 ・さいたま市 ・柏市 ・川崎市 ・川越市 ・千葉ニュータウン ・横須賀市 ・春日部市 ・八王子市 ・相模原市 ・越谷市 ・立川市 ・厚木市 ・千葉市 ・青梅市
速度	<ul style="list-style-type: none"> ・ H27 センサスの昼間 12 時間平均旅行速度を上下平均して使用 ・ H27 センサス時点で未供用の路線については、以下のように設定 <ul style="list-style-type: none"> 大泉～東名 80km/h 三郷南～高谷 JCT 80km/h 生麦～北港 60km/h (生麦 JCT 部は 40km/h) 港北～横浜青葉 60km/h 藤沢～釜利谷 80km/h 桶川北本～白岡菖蒲 100km/h 境古河～つくば中央 100km/h 大栄～松尾横芝 100km/h 銚田～潮来 80km/h 茨城空港北～銚田 80km/h 海老名南～厚木南 100km/h 厚木南～御殿場 100km/h ・ 上記以外の H27 センサスの対象外路線については、一律 30km/h とする
分析時点 (ネットワーク のパターン)	<p>DRM2803 のネットワークをベースに、下記時点の開通状況に合わせてネットワークを設定。なお、対象とする路線は、首都圏の高速道路とした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ H3 外環・圏央道未開通時 ・ H4 外環埼玉区間開通時 ・ H25 中央道～関越道接続時 ・ H27 東名～関越道接続・中央環状全線開通時 ・ H29 東名高速～東関東道接続時 ・ H30 外環道(千葉区間)開通時

※DRM の計算プログラムで所要時間を概算。公表にあたっては、数値の精査を行うことが望ましい。

【H3 外環・圏央道未開通時】

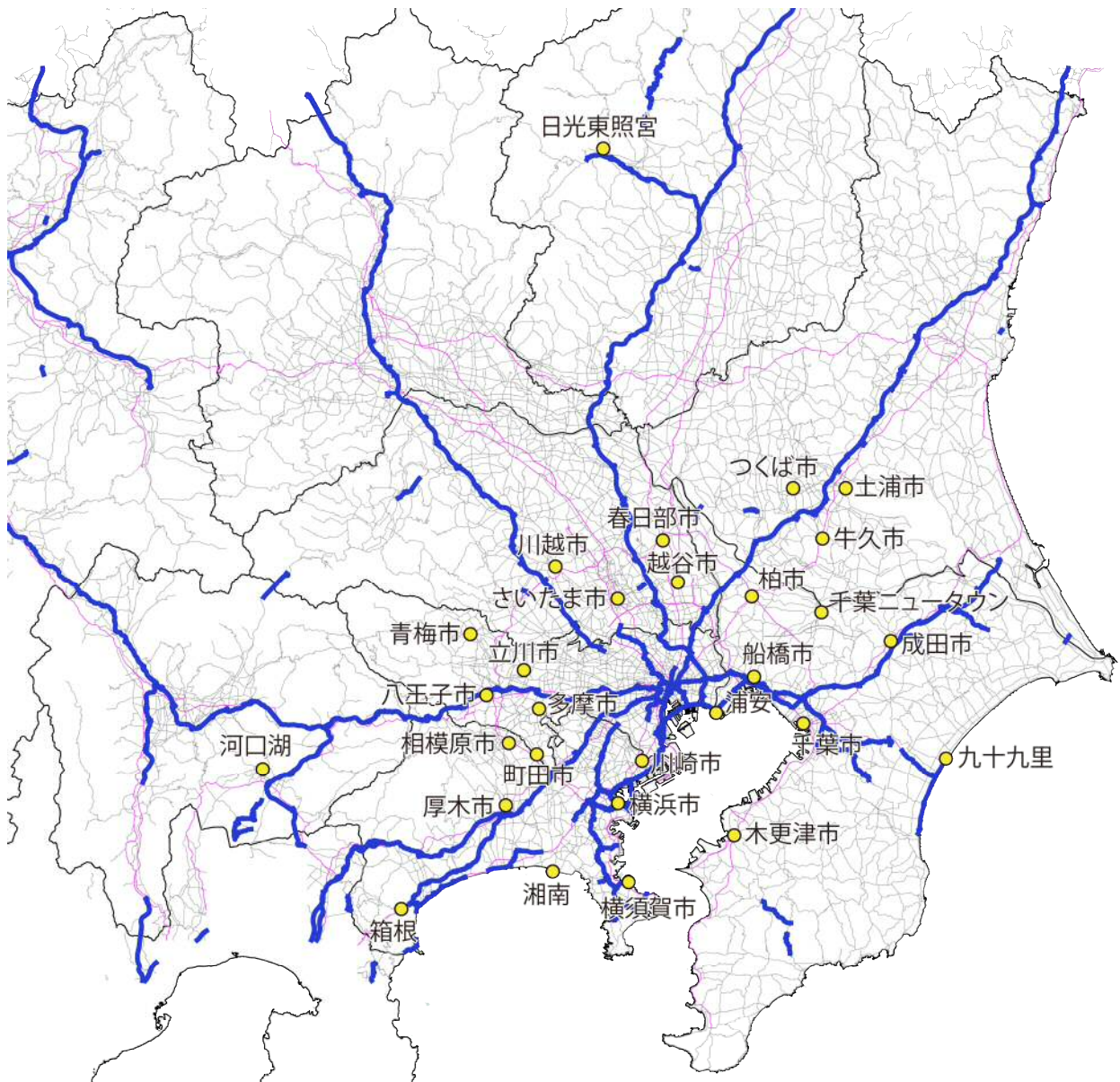


図 4.1 H3 外環・圏央道未開通時のネットワーク

【H4 外環埼玉区間開通時】



図 4.2 H4 外環埼玉区間開通時のネットワーク

【H25 中央道～関越道接続時】

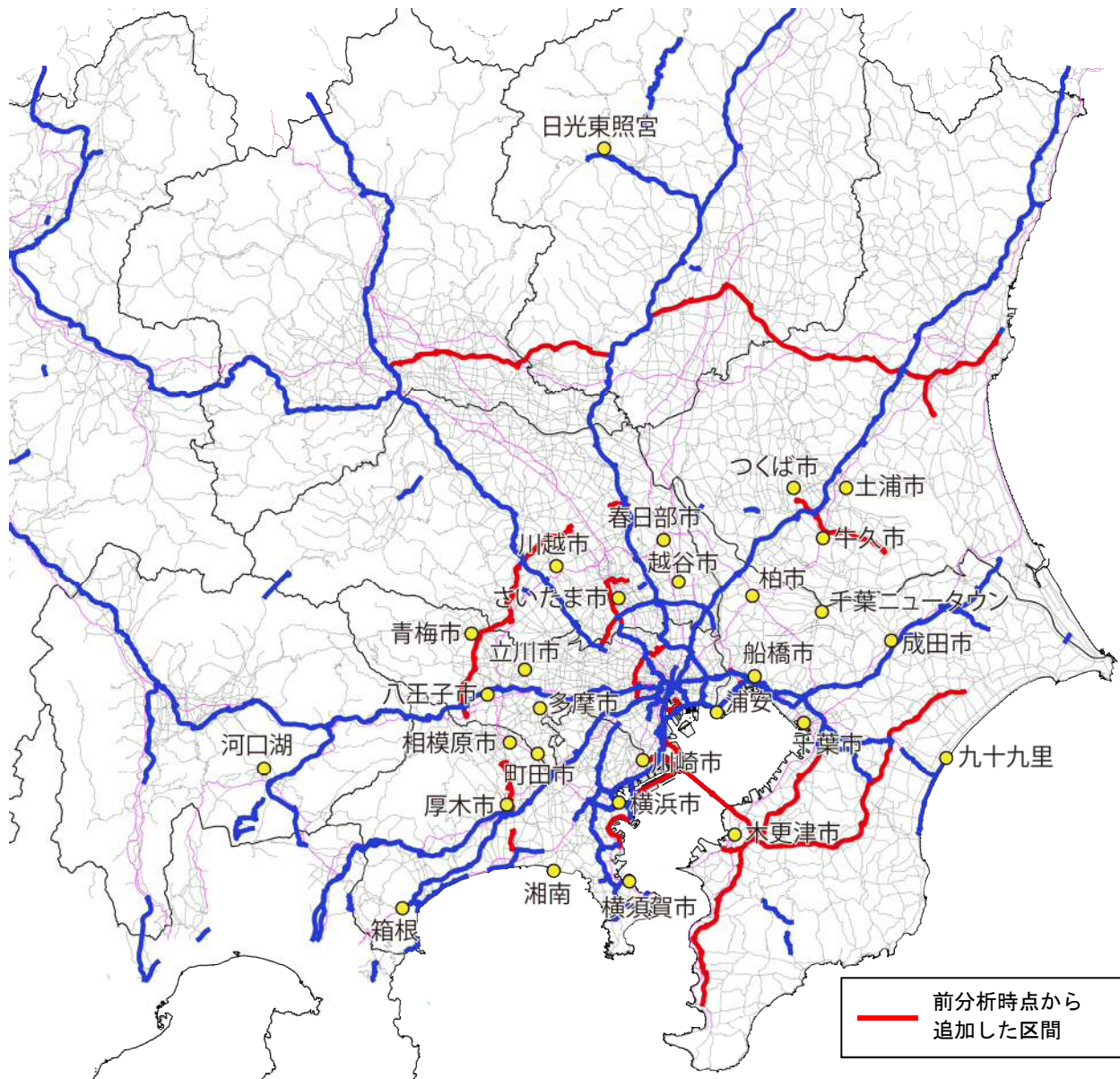


図 4.3 H25 中央道～関越道接続時のネットワーク

【H29 東名高速～東関東道接続時】

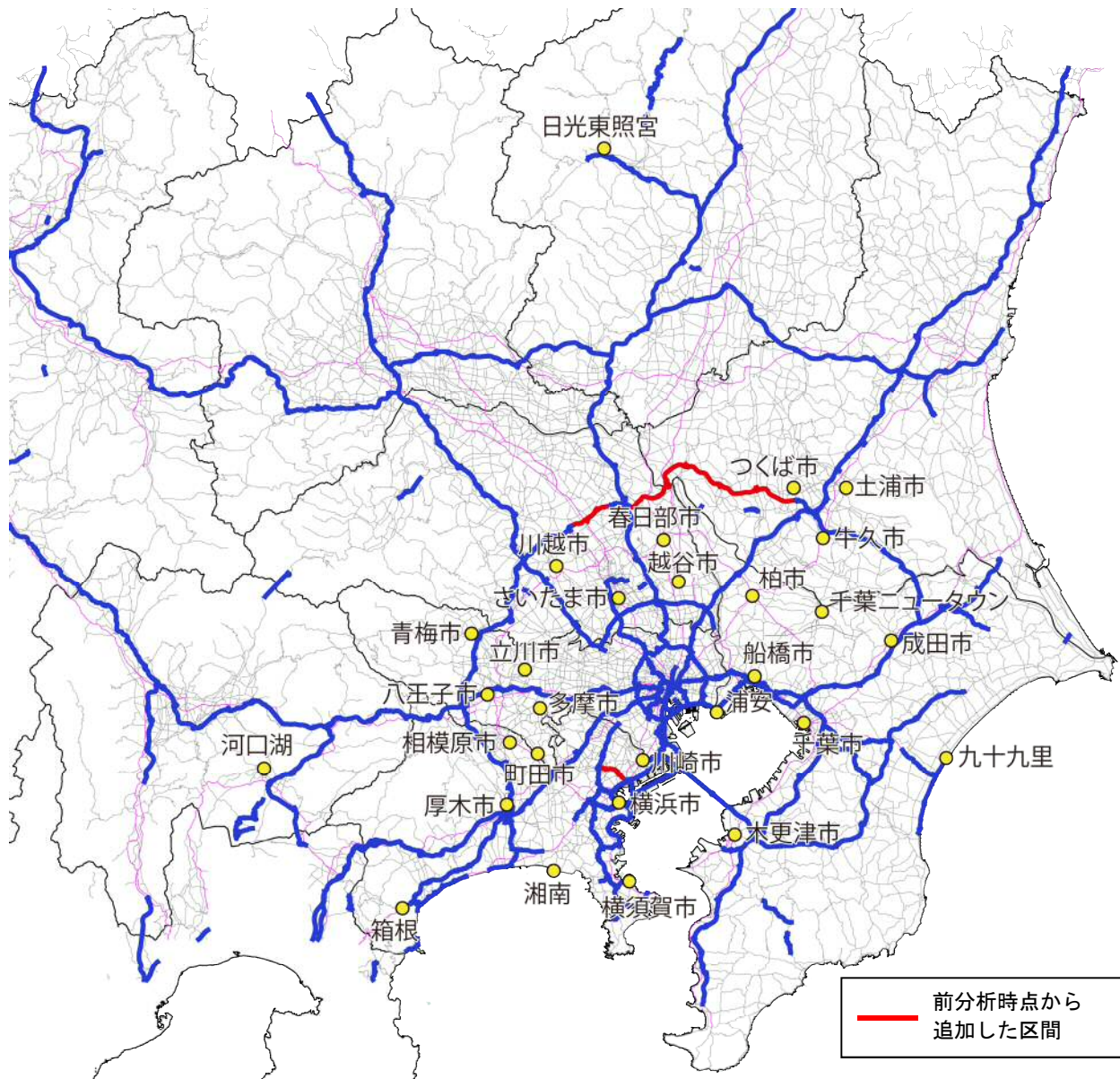


図 4.5 H29 東名高速～東関東道接続時のネットワーク

【H30 外環道（千葉区間）開通時】

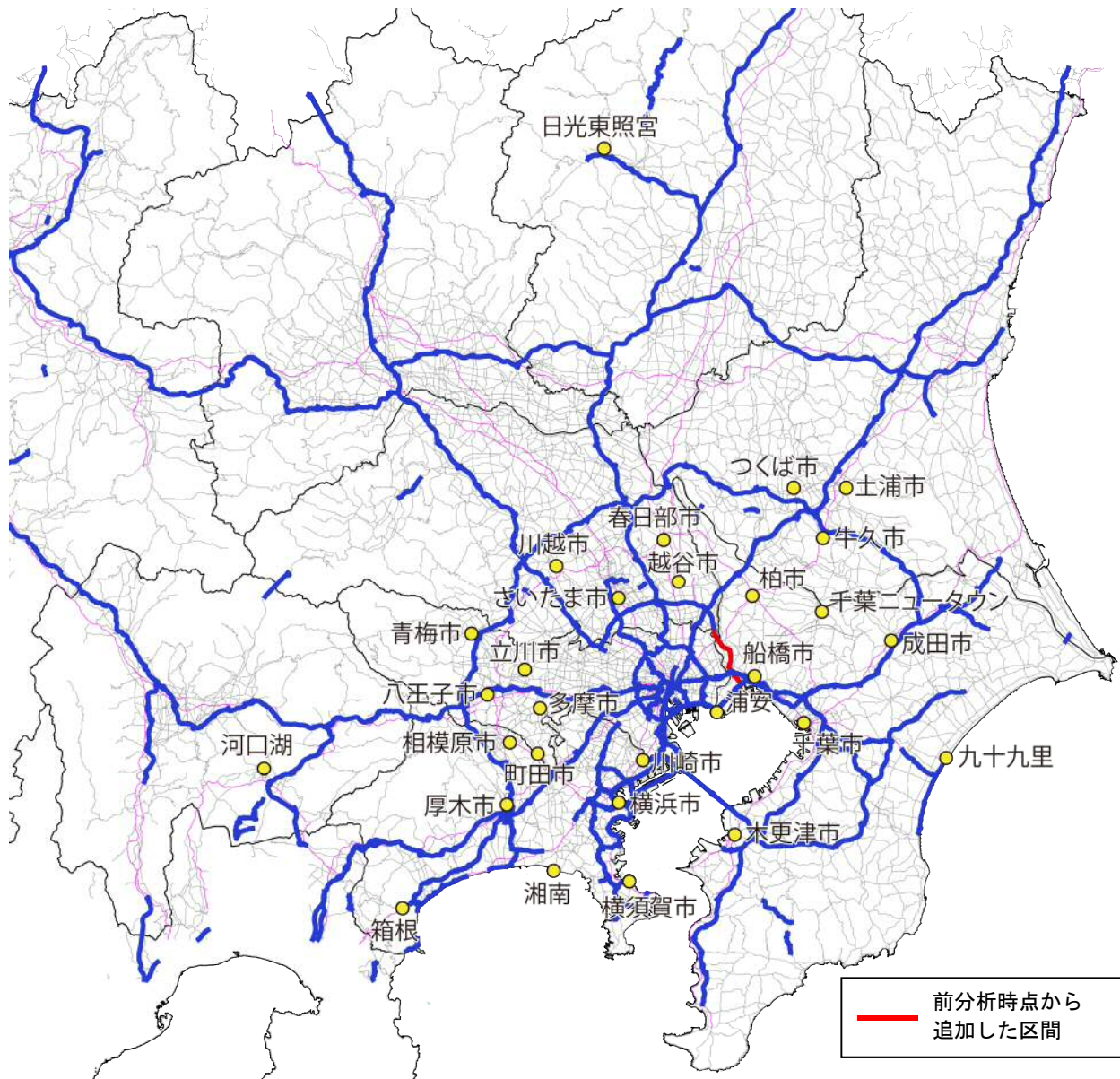


図 4.6 H30 外環道（千葉区間）開通時のネットワーク

以下に分析結果を考察した。

1) 箱根

- ・箱根へのアクセス性は、外環・圏央道の未開通時に比べて、H25年（圏央道により中央道～関越道間が接続された時点）で大幅に向上している。特に、圏央道の東京区間周辺に位置する青梅市や八王子市、立川市、多摩市の時間短縮が大きく、青梅市は120分圏域、八王子市は90分圏域に入るまで、所要時間が短縮している。また、アクアラインの開通に伴い、木更津市からのアクセス性が大幅に向上している。
- ・H25年から現在（H30外環道（千葉区間）開通時）にかけて、圏央道により各放射高速道路が接続されるとともに、中央環状が全線開通、外環道（千葉区間）が開通している。本開通により、箱根～東京・埼玉・茨城方面間の所要時間が短縮している。
- ・上記のとおり、首都圏有数の温泉地である箱根へのアクセス性は、3環状道路の開通により向上している。

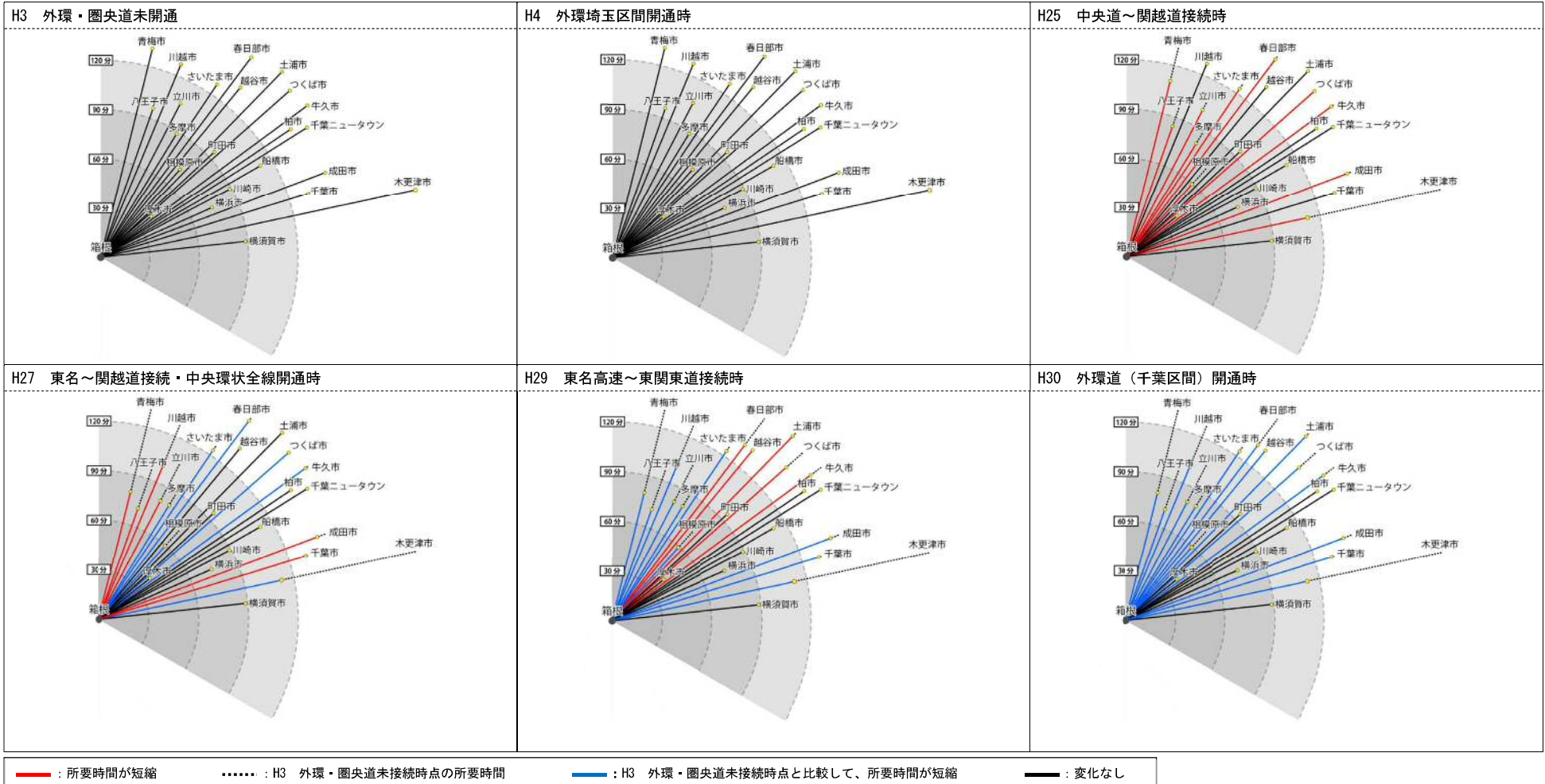


図 4.7 分析時点ごとの所要時間の変化（箱根）

2) 湘南

- ・湘南へのアクセス性は、外環・圏央道の未開通時に比べて、H25年（圏央道により中央道～関越道間が接続された時点）で大幅に向上している。特に、圏央道の神奈川・東京区間周辺に位置する相模原市、八王子市や青梅市、立川市、多摩市の時間短縮が大きく、八王子市、多摩市は90分圏域、青梅市は90分圏域に入るまで、所要時間が短縮している。また、湾岸線やアクアラインの開通に伴い、千葉市、木更津市からのアクセス性が向上している。
- ・H25年から現在（H30外環道（千葉区間）開通時）にかけて、圏央道により各放射高速道路が接続されるとともに、中央環状が全線開通、外環道（千葉区間）が開通している。本開通により、湘南～埼玉県や東京・茨城方面間の所要時間が短縮している。
- ・海に面していない埼玉県からのアクセス性が向上し、さいたま市では、約120分で湘南へのアクセスが可能になっている。

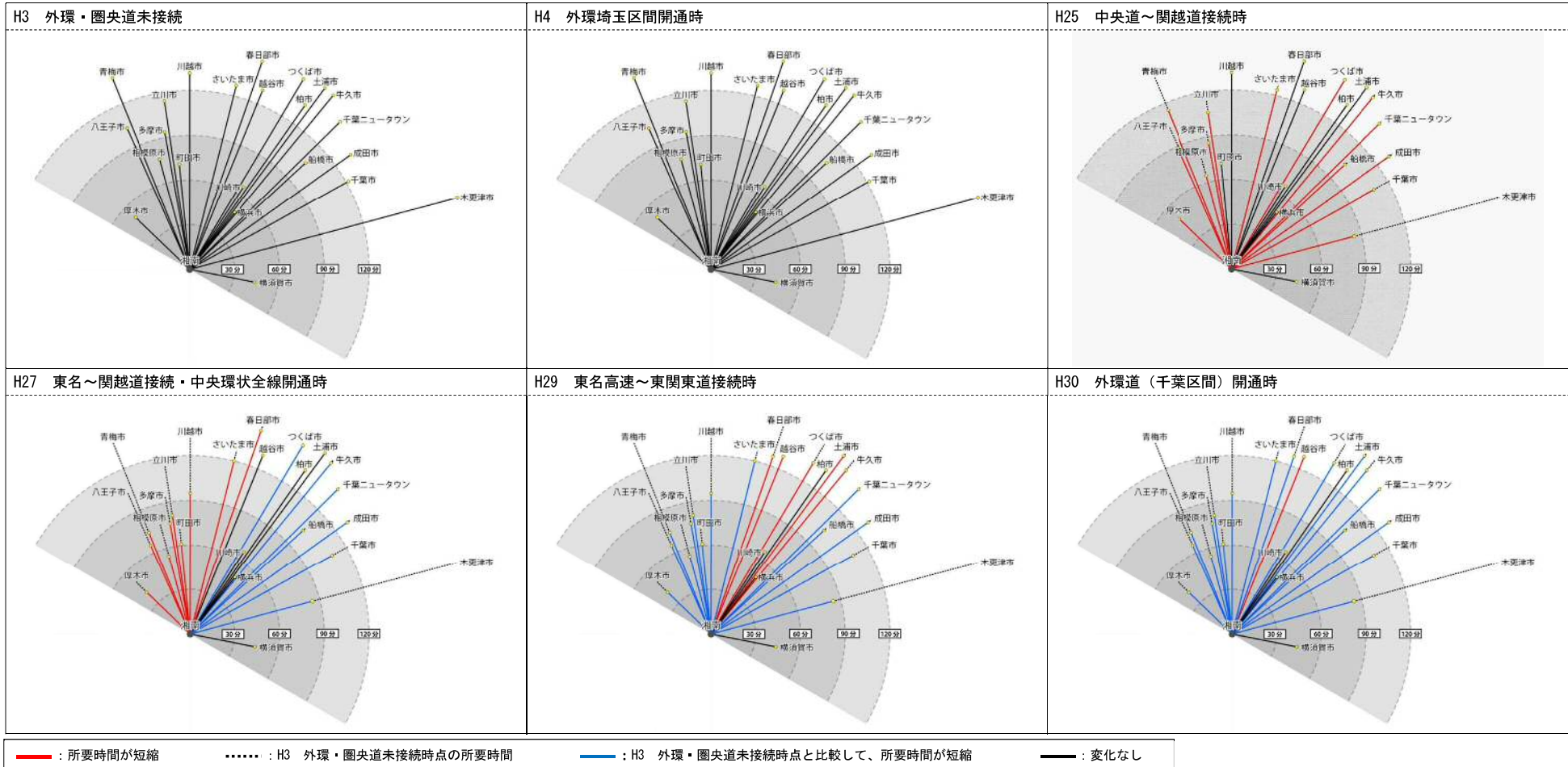


図 4.8 分析時点ごとの所要時間の変化（湘南）

3) 浦安

- ・浦安へのアクセス性は、外環・圏央道の未開通時に比べて、H25年（圏央道により中央道～関越道間が接続された時点）で向上している。特に、館山道の開通に伴う浦安～木更津市間の所要時間短縮が顕著で、H4以前は90分以上の所要時間が、H25時点で60分以内に短縮している。
- ・圏央道神奈川県区間や中央環状が全線開通したH27時点には、浦安～東京都市部や相模原市、厚木市等間の所要時間が短縮している。
- ・外環道（千葉区間）の開通により、浦安～埼玉方面（さいたま市、越谷市、春日部市）や千葉県北西部、茨城方面（柏市、牛久市、つくば市、土浦市）間の所要時間が短縮しており、さいたま市、越谷市、柏市は60分以内のアクセスが可能となっている。

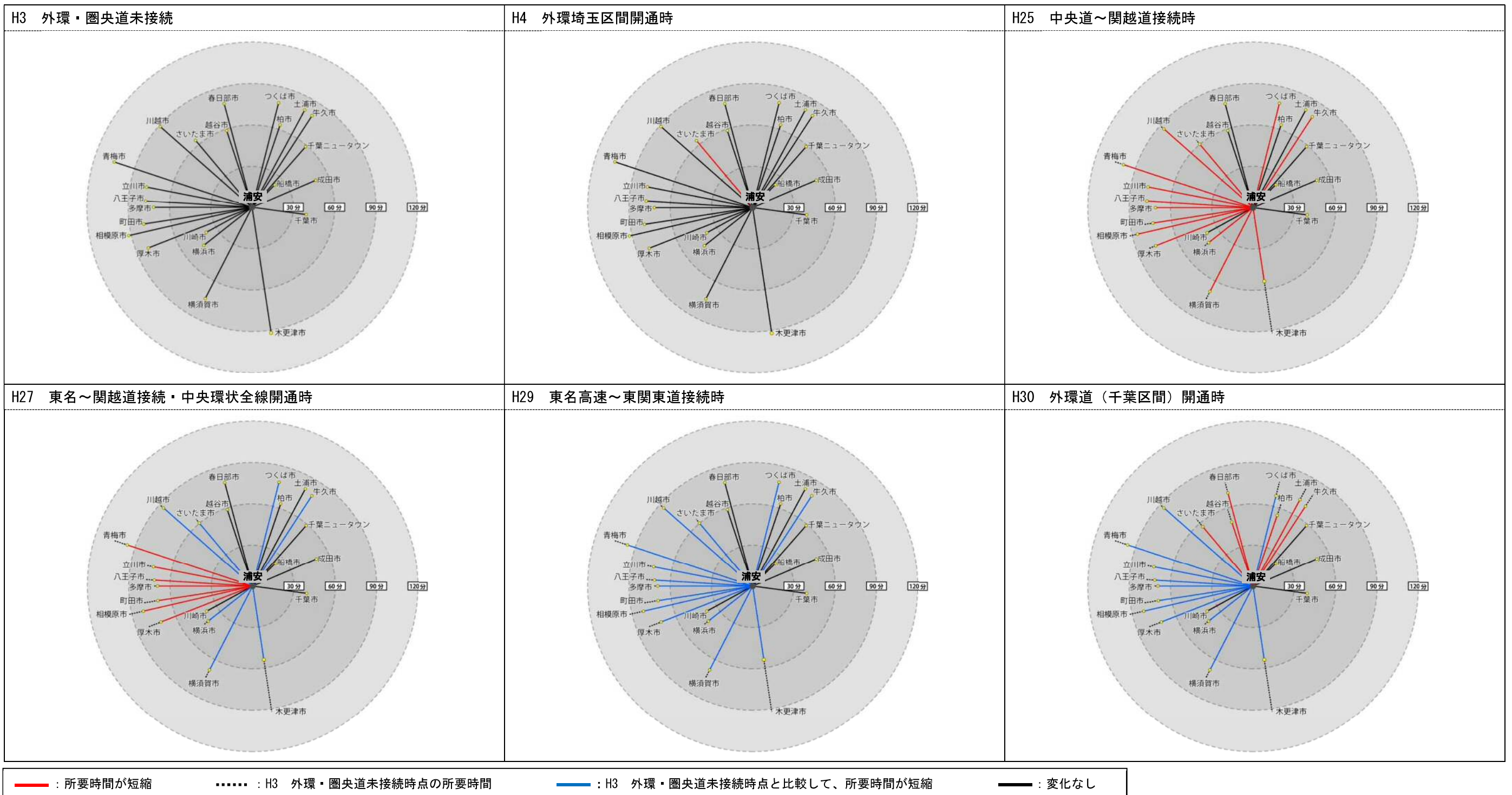


図 4.9 分析時点ごとの所要時間の変化（浦安）

4) 日光

- ・外環道（埼玉区間）の開通により、日光～柏市、千葉ニュータウン、牛久市、立川市等の所要時間が短縮している。
- ・H4 から H25 では、東関東道や圏央道（高尾山 IC～桶川北本、つくば中央～稲敷 IC）等が開通しており、日光～東京都部、茨城県南部、成田市等の所要時間が短縮している。
- ・圏央道により東名～関越道が接続し、中央環状全線開通した H27 には、日光～厚木市、相模原市、町田市の所要時間が更に短縮するとともに、圏央道（稲敷 IC～大栄 JCT）の開通に伴い、日光～成田市の所要時間も短縮している。
- ・圏央道の埼玉区間・茨城区間が全線開通し、圏央道により東名～東関東道が接続した H29 には、日光～東京都部（青梅市、八王子市、立川市、多摩市、町田市）、厚木市、相模原市や川越市、つくば市の所要時間が短縮しており、川越市には 120 以内のアクセスが可能となっている。
- ・外環道（千葉区間）が開通した H30 には、日光～千葉ニュータウン、千葉市、船橋市の所要時間が短縮している。
- ・上記の通り、環状道路等の開通に伴い、関東圏の主要都市から世界遺産である日光東照宮へのアクセス性は、徐々に向上している。

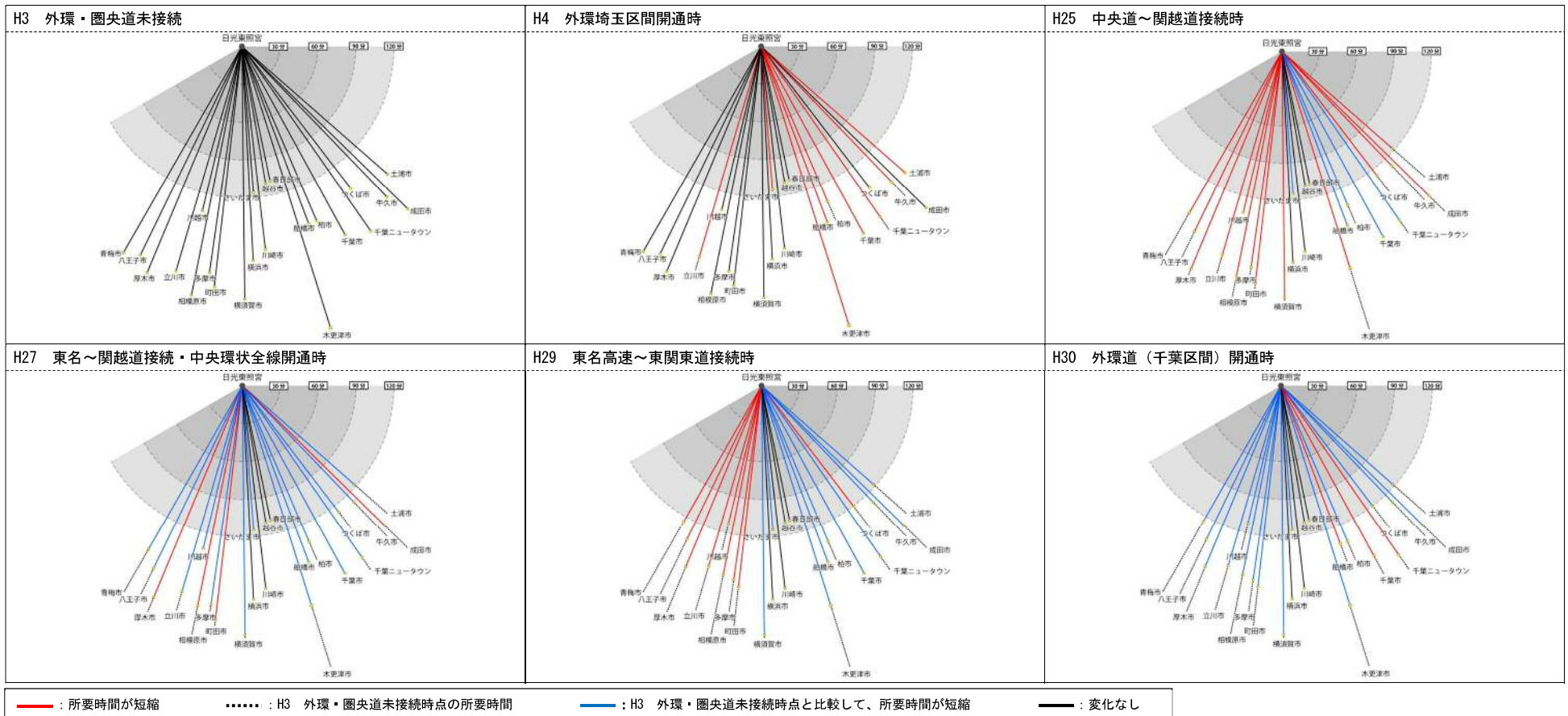


図 4.10 分析時点ごとの所要時間の変化（日光）

5) 河口湖

- ・外環道（埼玉区間）の開通により、河口湖～春日部市、越谷市の所要時間が若干短縮している。
- ・H4 からH25 では、圏央道（高尾山 IC～桶川北本）、東京湾岸道路、アクアライン、中央環状（大橋 JCT～江北 JCT）等が開通しており、河口湖～埼玉方面、木更津市の所要時間が短縮している。
- ・圏央道により東名～関越道が接続し、中央環状全線開通した H27 には、河口湖～成田、千葉、川崎市、横浜市、厚木市、横須賀市の所要時間が若干短縮している。
- ・圏央道の埼玉区間・茨城区間が全線開通し、圏央道により東名～東関東道が接続した H29 には、河口湖～茨城方面、埼玉方面の所要時間が大きく短縮する。

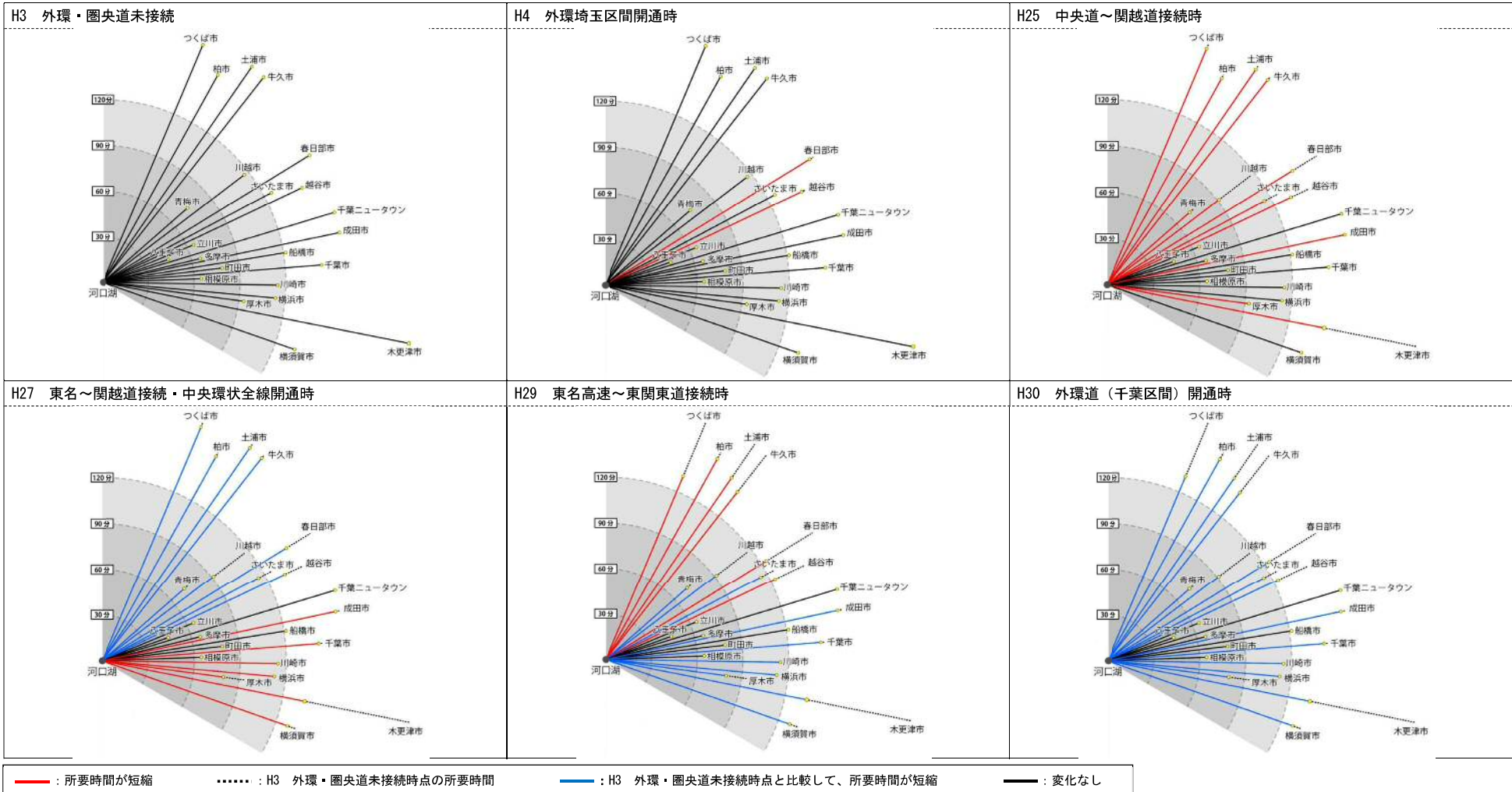


図 4.11 分析時点ごとの所要時間の変化（河口湖）

6) 九十九里浜

- ・外環道（埼玉区間）の開通により、九十九里浜～つくば市、越谷市、さいたま市の所要時間が若干短縮している。
- ・H4 からH25 では、圏央道（松尾横芝 IC～木更津 JCT）、アクアライン、東京湾岸道路、中央環状（大橋 JCT～江北 JCT）等が開通しており、九十九里浜～神奈川方面、茨城方面の所要時間が短縮している。特に、圏央道（松尾横芝 IC～木更津 JCT）、アクアライン、東京湾岸道路開通の影響を受ける横須賀市や木更津市の時間短縮が大きい。
- ・外環道（千葉区間）が開通したH30 には、九十九里浜～埼玉方面の所要時間が短縮している。
- ・圏央道（大栄 JCT～松尾横芝 IC）はミッシングリンクとなっており、外国人観光客の玄関口である成田空港が立地する成田市への所要時間は、現在でも 60 分を超過している。

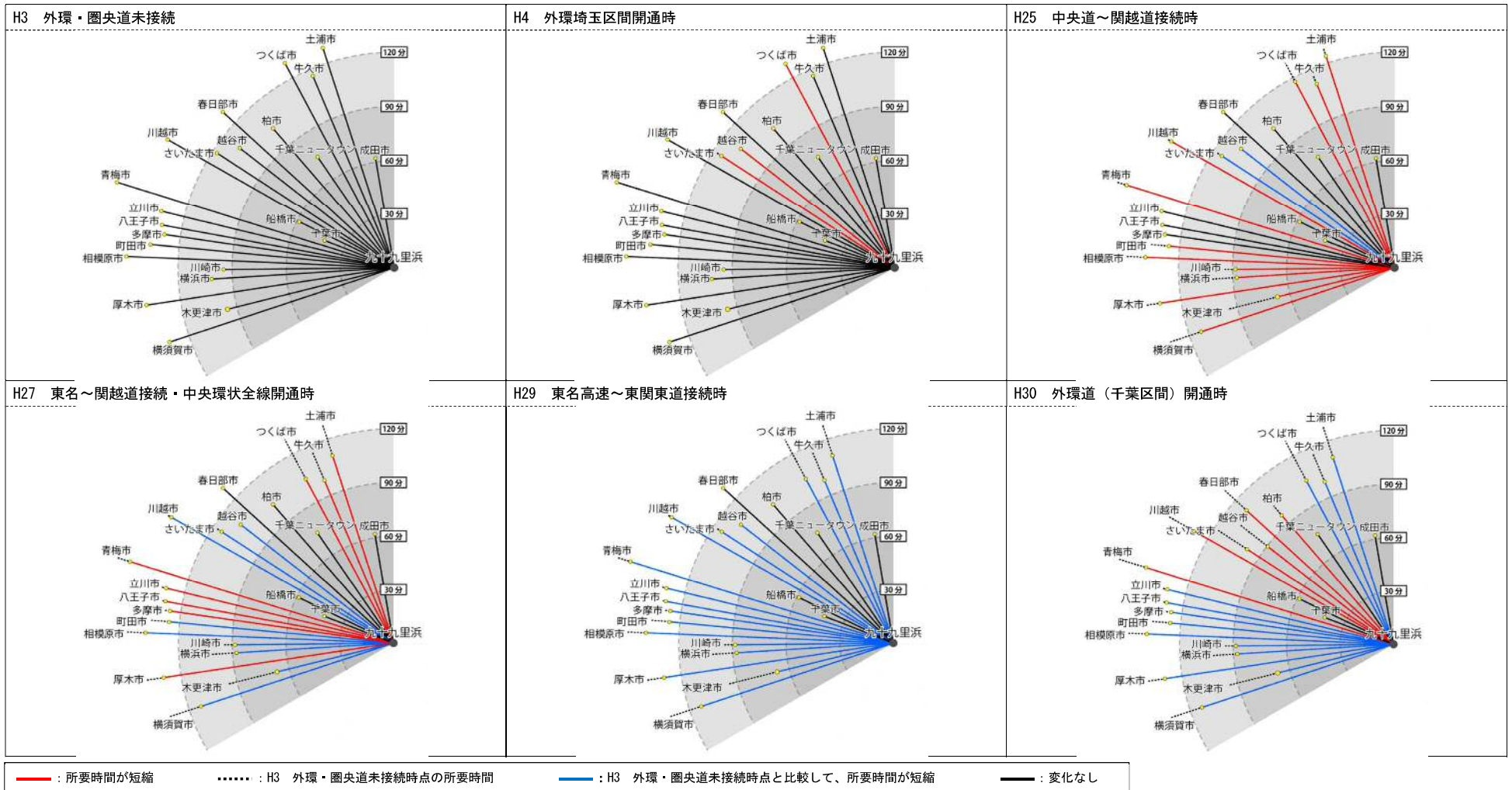


図 4.12 分析時点ごとの所要時間の変化（九十九里浜）

(2) 拠点間アクセス時間の变化

本項では、3環状道路の開通に伴う地域間連携の強化の様子を把握するため、拠点間の所要時間の変化および、全拠点間の総所要時間を分析した。拠点としては、首都圏各地域の中心である業務核都市を設定したが、以下に留意してリンクデータのモデリングを行い、各拠点間の所要時間の変化を模式的に表現した。

【地域拠点間のリンクデータモデリング】

- ・隣接する業務核都市間を接続する。
- ・道路ネットワークと概ね整合をとる。
- ・業務核都市は、その性格上、複数の自治体から構成されるものが存在する。今回の道路ネットワーク検証の対象が主に高規格の道路であることから、直近の隣接市町村間を結ぶ道路を対象外とするため、リンクを作成する上では、主に中核的施設を有する中心都市を抽出。

例) 土浦・つくば・牛久⇒モデル上は「つくば市」で代表

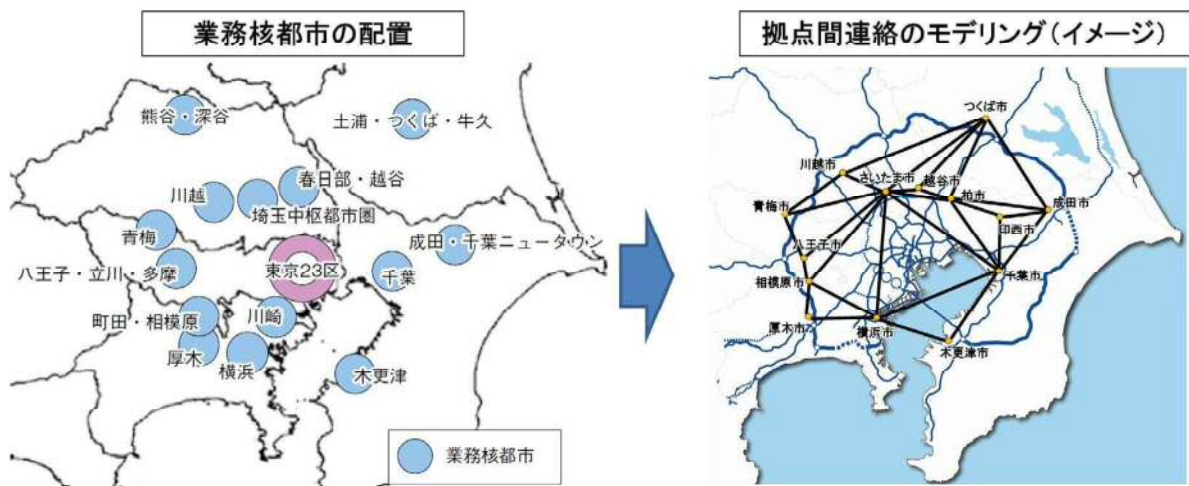


図 4.13 地域拠点間のリンクデータモデリング

以降に、分析条件を示す。

表 4.2 使用データ・分析条件

<p>対象都市 (業務核都市)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・木更津市 ・つくば市 ・成田市 ・横浜市 ・さいたま市 ・柏市 ・川越市 ・千葉ニュータウン ・八王子市 ・相模原市 ・越谷市 ・厚木市 ・千葉市 ・青梅市
<p>速度</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・H27 センサスの昼間 12 時間平均旅行速度を上下平均して使用 ・H27 センサス時点で未供用の路線については、以下のように設定 大泉～東名 80km/h 三郷南～高谷 JCT 80km/h 生麦～北港 60km/h (生麦 JCT 部は 40km/h) 港北～横浜青葉 60km/h 藤沢～釜利谷 80km/h 桶川北本～白岡菖蒲 100km/h 境古河～つくば中央 100km/h 大栄～松尾横芝 100km/h 鉾田～潮来 80km/h 茨城空港北～鉾田 80km/h 海老名南～厚木南 100km/h 厚木南～御殿場 100km/h ・上記以外の H27 センサスの対象外路線については、一律 30km/h とする
<p>分析時点 (ネットワーク のパターン)</p>	<p>DRM2803 のネットワークをベースに、下記時点の開通状況に合わせてネットワークを設定。なお、対象とする路線は、首都圏の高速道路とした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H3 外環・圏央道未接続 ・H4 外環埼玉区間開通時 ・H25 中央道～関越道接続時 ・H27 東名～関越道接続・中央環状全線開通時 ・H29 東名高速～東関東道接続時 ・H30 外環道(千葉区間)開通時

※DRM の計算プログラムで所要時間を概算。公表にあたっては、数値の精査を行うことが望ましい。

【H3 外環・圏央道未開通時】

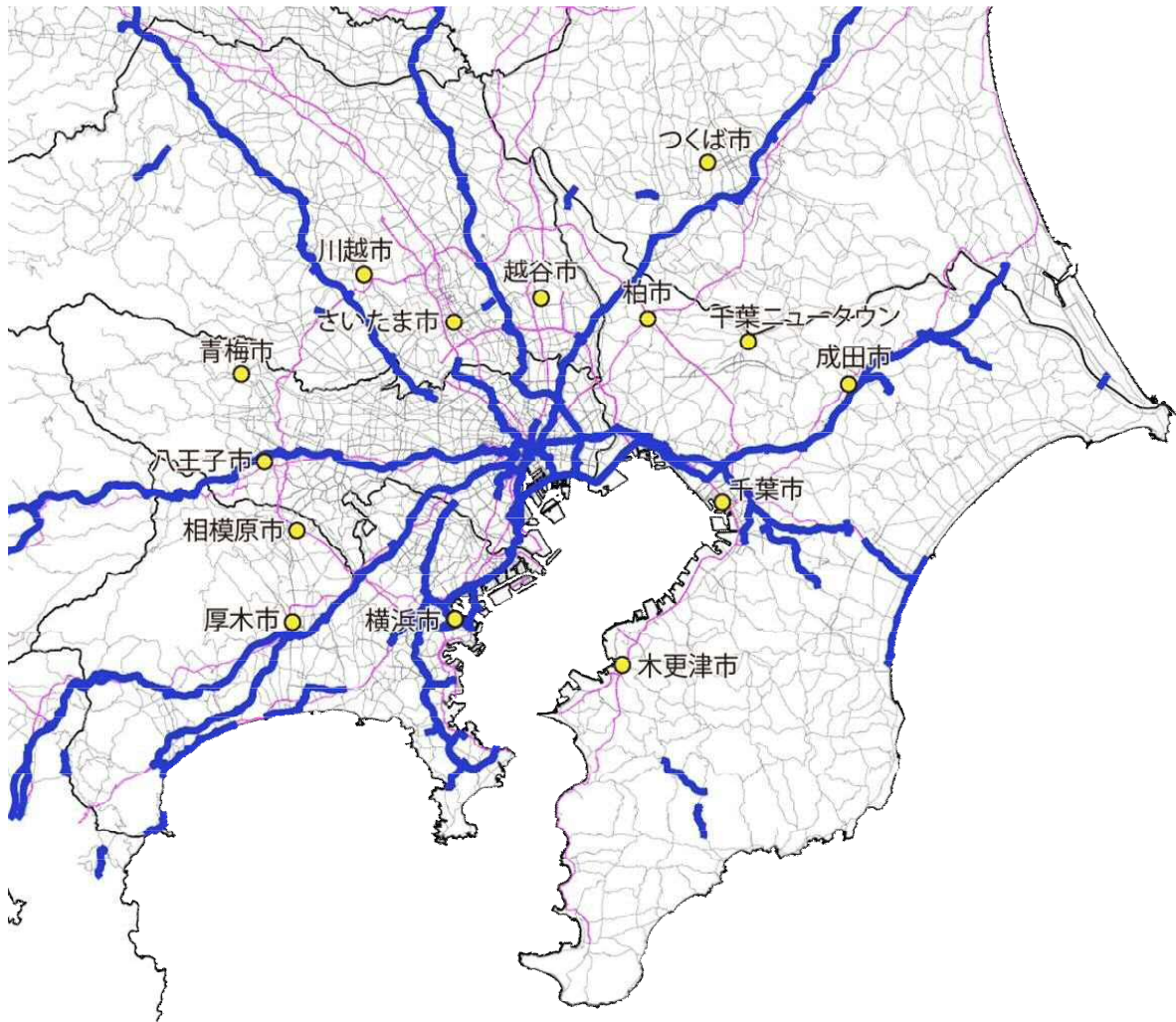


図 4.14 H3 外環・圏央道未開通時のネットワーク

【H4 外環埼玉区間開通時】

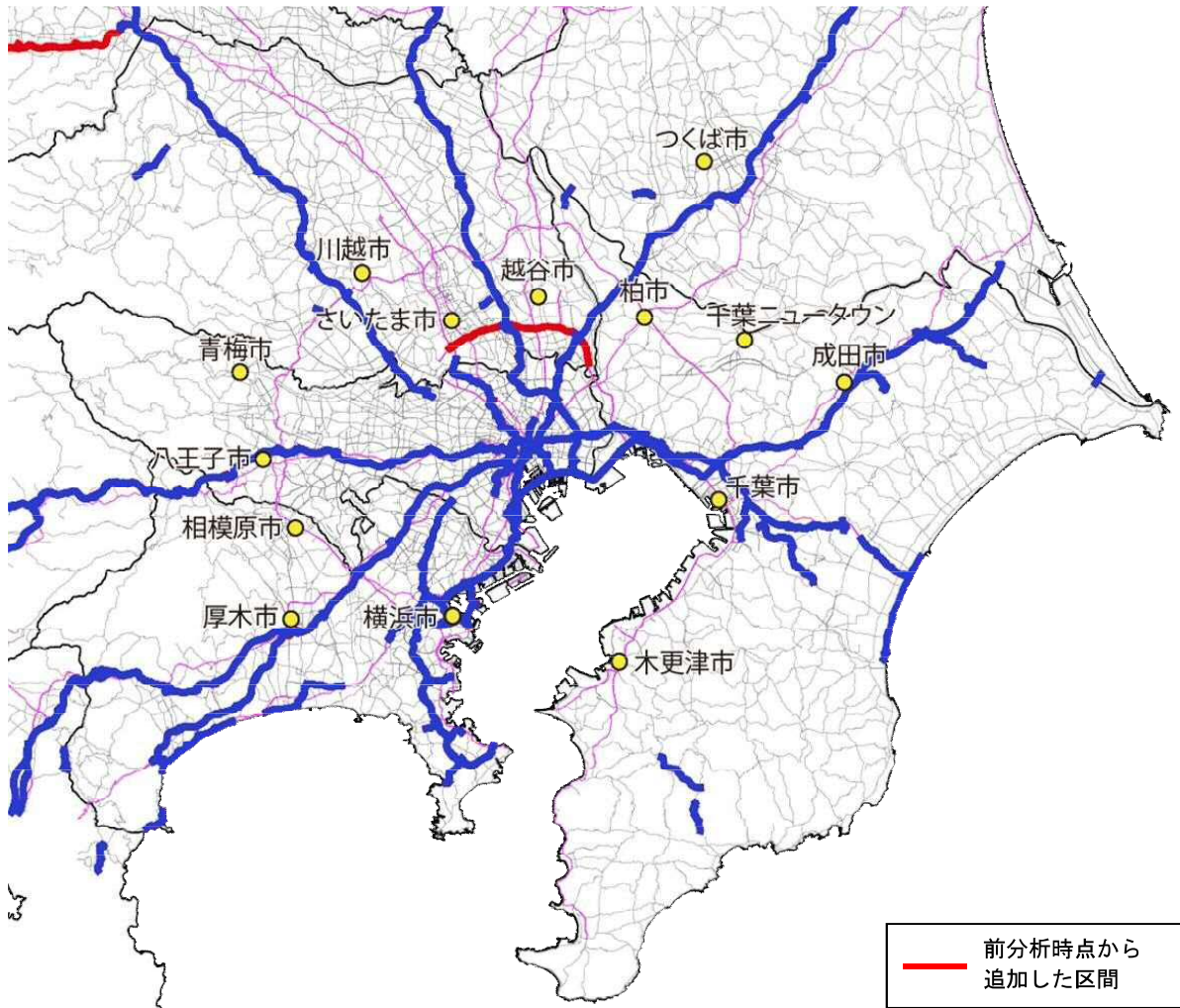


図 4.15 H4 外環埼玉区間開通時のネットワーク

【H25 中央道～関越道接続時】

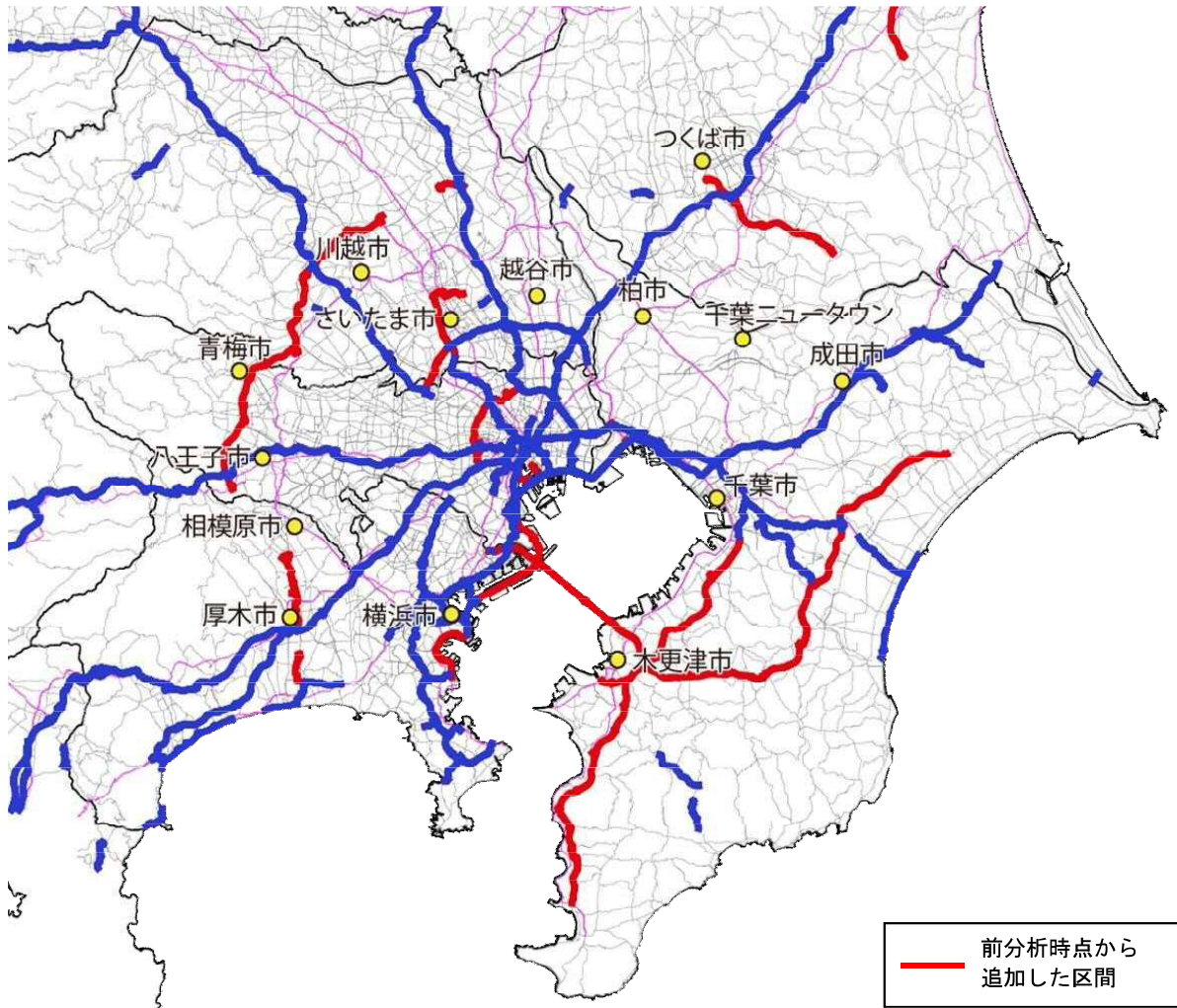


図 4.16 H25 中央道～関越道接続時のネットワーク

【H27 東名～関越道接続・中央環状全線開通時】

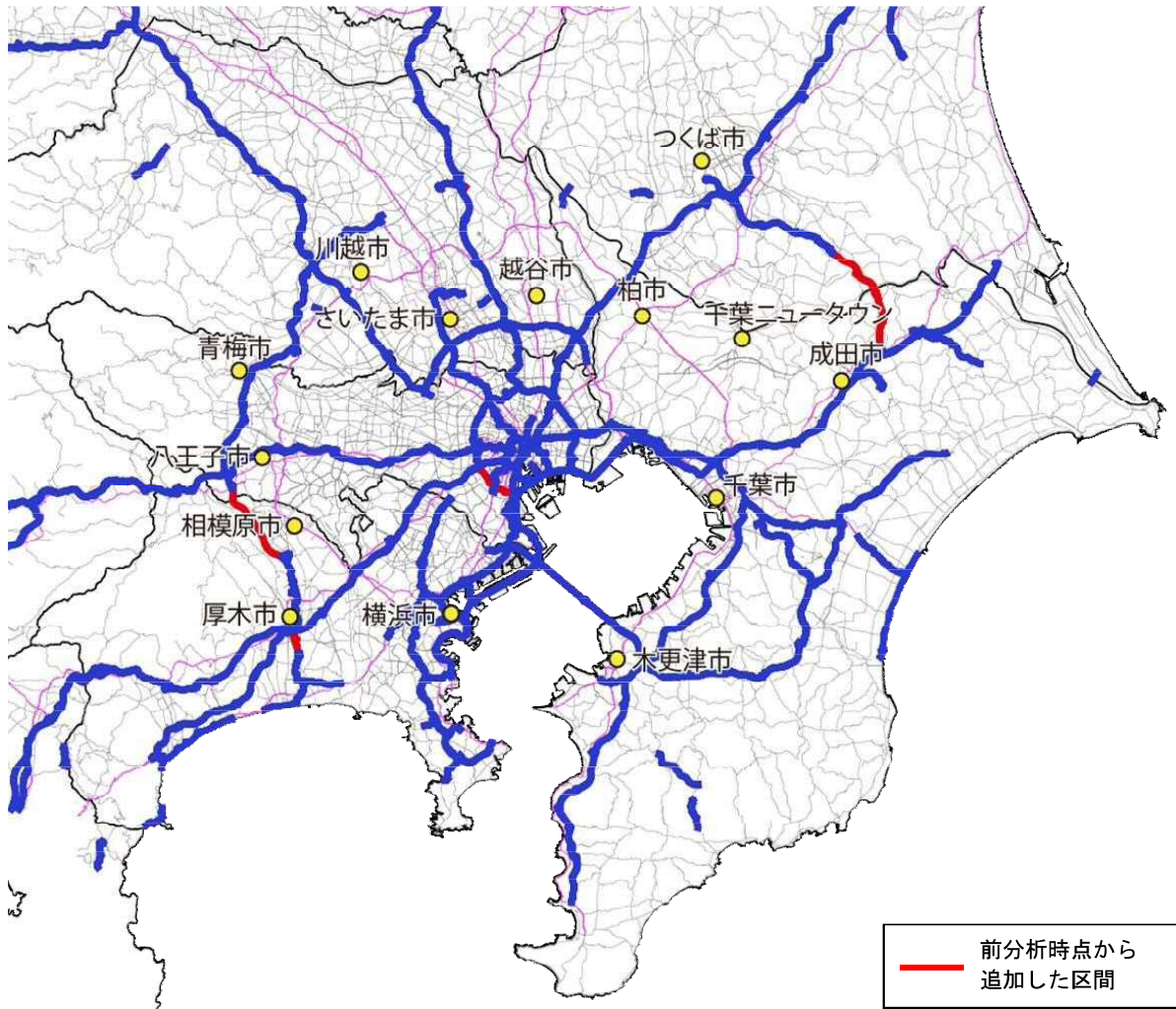


図 4.17 H27 東名～関越道接続・中央環状全線開通時のネットワーク

【H29 東名高速～東関東道接続時】

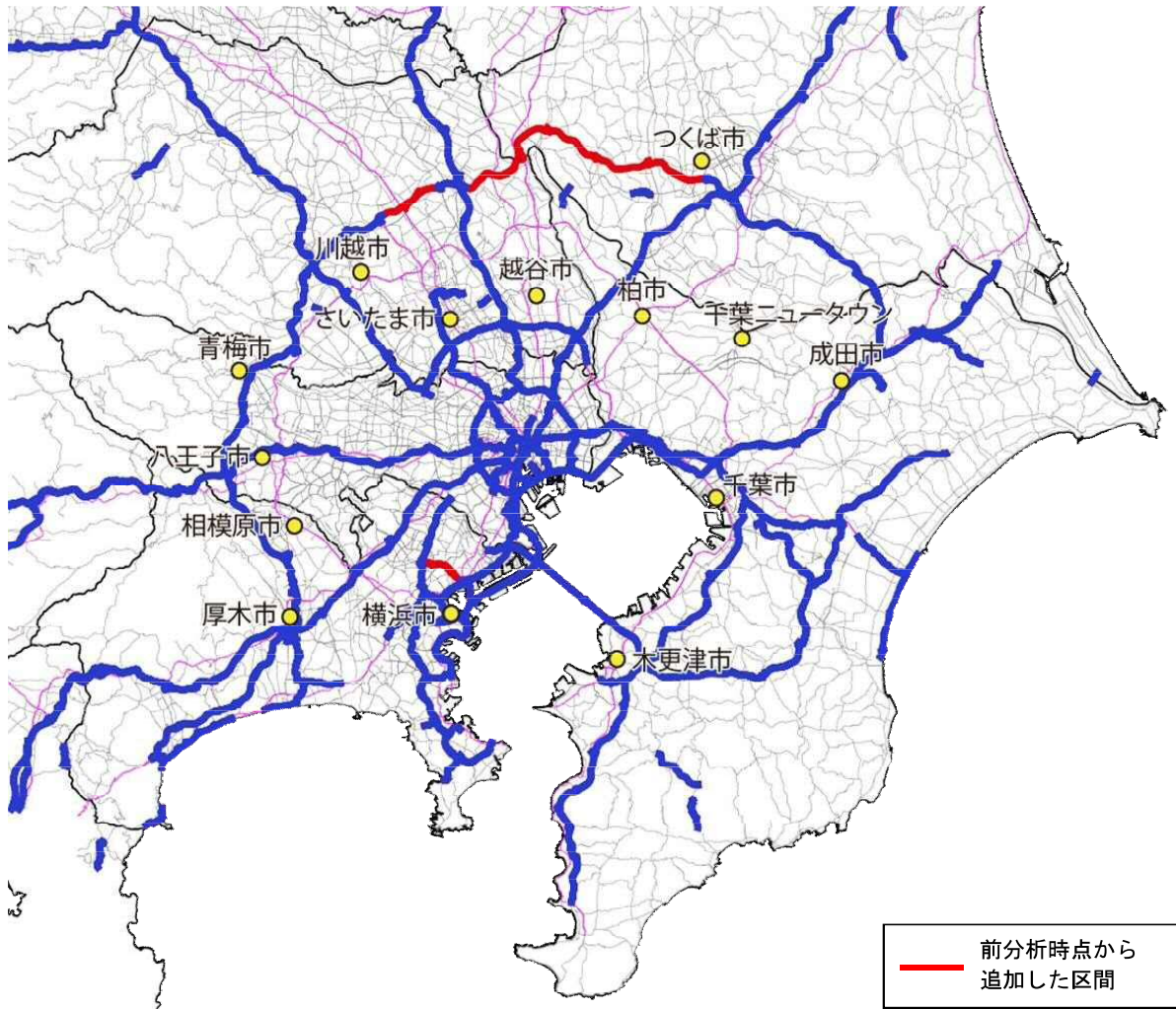


図 4.18 H29 東名高速～東関東道接続時のネットワーク

【H30 外環道（千葉区間）開通時】

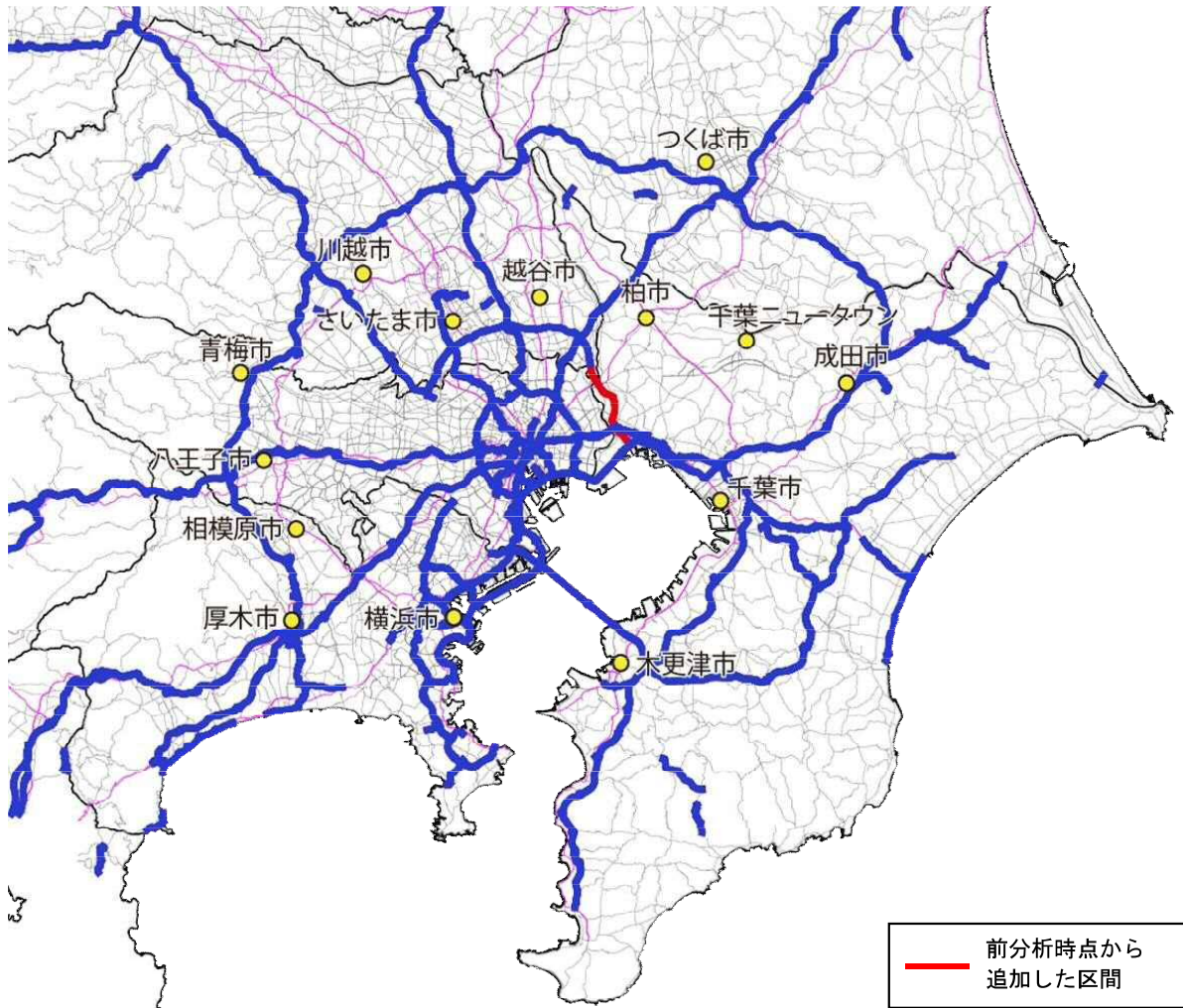


図 4.19 H30 外環道（千葉区間）開通時のネットワーク

(3) 外環道（千葉区間）に着目した休日小型車の時間短縮、時間信頼性の向上

本項では、平成30年6月の外環道（千葉区間）開通に着目し、観光を目的とした交通の時間短縮効果と時間信頼性の向上効果について分析した。具体的には、外環道（千葉区間）開通前後で、湾岸習志野 IC～茨城方面（柏 IC）間の休日小型車の所要時間および所要時間のバラツキを比較した。

1) 使用データ

使用データ・分析条件等は、以下の通りである。また、分析の結果は次頁に示す。

表 4.3 使用データ・分析条件

データ	ETC2.0 データ 大型車
期間	外環道（千葉区間）開通前：平成29年6月1日～11月30日の平日（125日間） 外環道（千葉区間）開通後：平成30年6月3日～11月30日の平日（125日間）
対象区間	起終点の設定： 千葉湾岸エリア）東関東道 湾岸習志野 IC 以東 埼玉・北関東方面）常磐道 柏 IC 以北 通過経路： 首都高ルート）中央環状線 小菅 JCT～葛西 JCT を通過するルート 外環道ルート）外環道 三郷南 IC～高谷 JCT を通過するルート



図 4.21 分析対象区間

2) 分析手法

外環道（千葉区間）開通前後における休日小型車の時間短縮、時間信頼性の分析を行うにあたっては、休日小型車の ETC2.0 データを活用した。

分析にあたっては、休日小型車の ETC2.0 データより、起終点（東関東道 湾岸習志野 IC と常磐道 柏 IC）を通過する車両の抽出を行ったうえで、起終点間の車両毎の経路情報を取得した。取得した車両毎の経路情報より、中央環状線 小菅 JCT～葛西 JCT を通過する車両を首都高ルート利用、外環道 三郷南 IC～高谷 JCT を通過する車両を外環道ルート利用と判定した。なお、起終点間の所要時間が 90 分以上の車両は異常値もしくは途中で休憩しているものと見なして分析対象から除外することとした。

通過経路毎に抽出された車両毎の所要時間の平均及び分散（10%タイル値、90%タイル値等）を集計することで、時間短縮、時間信頼性の分析を行った。

3) 分析結果

- ・ 柏 IC～湾岸習志野 IC 間の所要時間は、外環道（千葉区間）の開通により短縮している。
（柏 IC→湾岸習志野 IC：平均で 29 分短縮、湾岸習志野 IC→柏 IC：平均で 21 分短縮）
- ・ 所要時間のバラツキも小さくなり、時間信頼性も向上している。
（柏 IC→湾岸習志野 IC：バラツキ 43 分→7 分、湾岸習志野 IC→柏 IC：バラツキ 21 分→4 分）

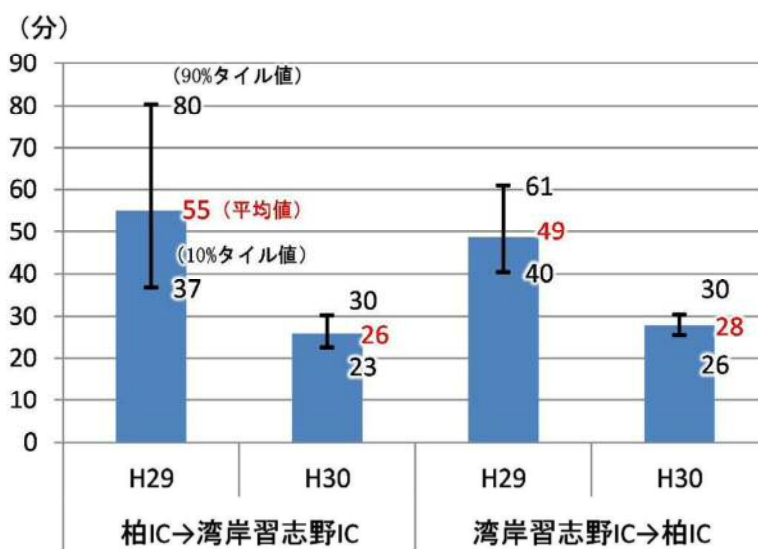


図 4.22 所要時間の平均と分散

4.1.2 小型車の経路分担率の分析

本節では、3環状道路の開通に伴う観光活動に関する車両の経路変化について分析した。具体的には、観光や私事を目的とした車両が多いと考えられる、休日小型車の経路分担率を経年的に集計し、その変化について考察した。

(1) 分析条件・フェーズの設定

圏央道の放射高速道路間の接続のタイミングを考慮し、以下の条件・フェーズで分析を行った。過年度の分析では、特定の放射高速道路の組み合わせに対して分析を実施していたが、本検討では、下記、放射高速道路間すべてを合算して評価することで、放射高速道路間が圏央道で接続されて、徐々に都心経由が圏央道経由に変化していくことを確認した。

表 4.4 分析条件とフェーズ

データ	ETC ログデータ 小型車
対象路線	対象路線は以下の通り ・ 東名高速 ・ 中央道 ・ 関越道 ・ 東北道 ・ 常磐道
フェーズ設定	H27. 4 H27. 10 H27. 11 H28. 3 H28. 4 H28. 11

(2) 分析結果

上述した分析条件に基づき、小型車の経路分担率の変化を分析した。以下に分析結果を示す。

- ・小型車の放射高速道路間の交通は、圏央道による放射高速道路間の接続により、都心経由（外環道・首都高経由）から圏央道経由に転換している。
- ・特に、東名高速～東北道間が圏央道で接続された H27.10 から H27.11 の転換が大きく、約5%が圏央道経由に転換している。以降、料金のシームレス化等の影響もあり、H28.11には、圏央道経由の交通が約76%を占めている。



図 4.23 小型車の経路分担



図 4.24 小型車の経路分担率の変化

4.1.3 休日小型車に着目した観光活動・地域間交流の分析

3環状道路の開通に伴い、各拠点から観光地への所要時間が短縮したことで、各観光地に訪れる観光客が増加していると考えられる。本項では、観光地周辺のICに着目し、利用交通量の変化を分析した。また、各時点における休日小型車のODの変化を分析した。

(1) 観光地周辺ICの利用交通量の変化

本項では、観光地周辺のICに着目し、利用交通量の変化を分析した。分析条件は、以下の通りである。

表 4.5 使用データ・分析条件

対象観光地	湘南	茅ヶ崎 IC
	浦安	浦安 IC
	日光	宇都宮 IC
	河口湖	河口湖 IC
	九十九里浜	東金 IC
使用データ	ETC ログデータ（普通車）	
分析時点	・ H27. 6 常磐道～東関東道接続時 ・ H28. 6 東名高速～東北道接続時 ・ H29. 6 東名高速～東関東道接続時 ・ H30. 6 外環道（千葉区間）開通時	

1) 湘南（茅ヶ崎 IC）

・湘南の最寄 IC の一つである茅ヶ崎 IC では、圏央道（東名高速～東北道間）の接続により、利用交通量が増加している。（6,237 台/日→7,212 台/日：約 2 割増）。圏央道（東名高速～東北道間）の接続により、海のない埼玉県・群馬県・栃木県から都心を経由せずに、湘南に訪れることが可能になったことが、一つの要因であると考えられる。

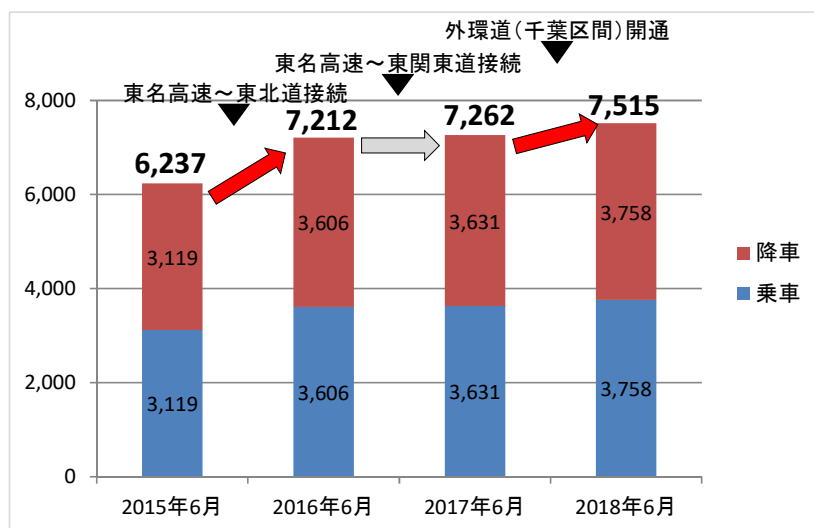


図 4.25 茅ヶ崎 IC における利用交通量の変化

2) 浦安（浦安 IC）

・浦安の最寄 IC の一つである浦安 IC では、圏央道（東名高速～東関東道間）の接続、外環道（千葉区間）の開通により、利用交通量が増加している。（外環道（千葉区間）の開通前後で 4,065 台/日→4,497 台/日：約 1 割増）。圏央道（東名高速～東関東道間）の接続、外環道（千葉区間）の開通により、埼玉県や茨城方面からのアクセス性が向上したことが、一つの要因であると考えられる。

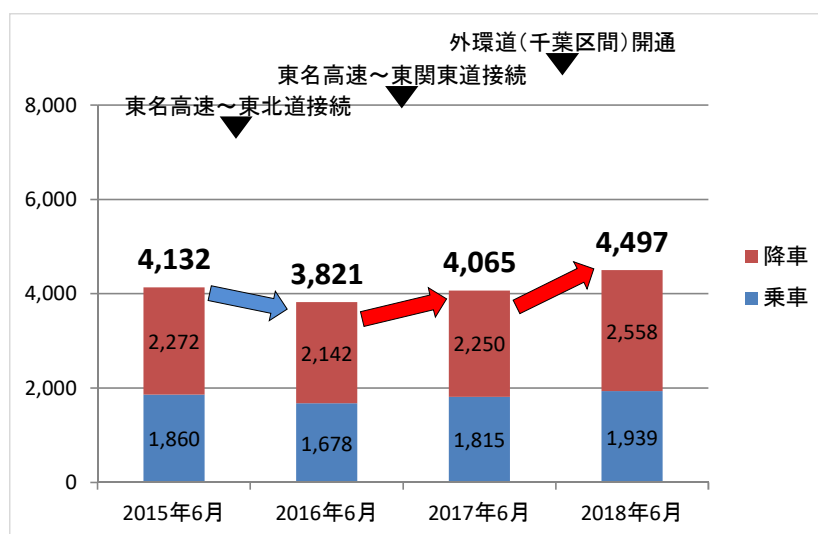


図 4.26 浦安 IC における利用交通量の変化

3) 日光（宇都宮 IC）

- ・日光にも近い、宇都宮 IC では、圏央道（東名高速～東北道間、東名高速～東関東道間）の接続により、利用交通量が増加している。（4,047 台/日→4,260 台/日：約 0.5 割増、4,260 台/日→4,513 台/日：約 0.6 割）。圏央道（東名高速～東北道間、東名高速～東関東道間）の接続により、西東京や神奈川県方面からのアクセス性が向上したことが一つの要因であると考えられる。
- ・一方、その後は利用交通量が減少しており、2018 年 6 月時点では、2016 年 6 月と同程度となっている。

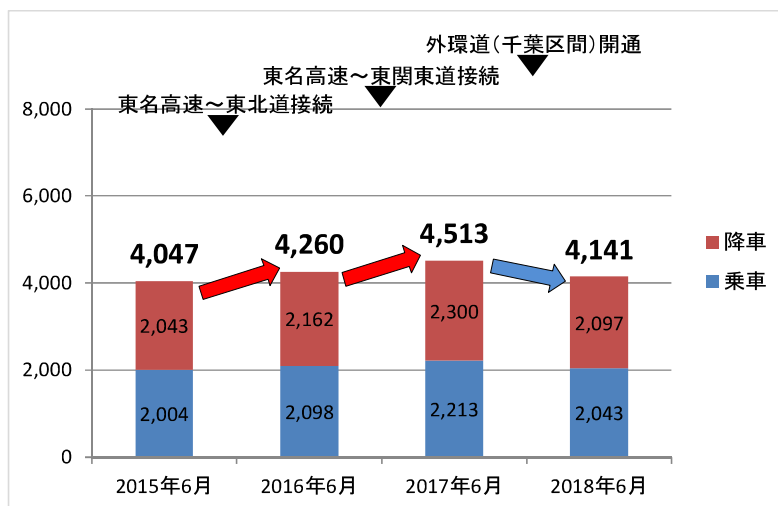


図 4.27 宇都宮 IC における利用交通量の変化

4) 河口湖（河口湖 IC）

- ・河口湖 IC では、圏央道（東名高速～東北道間）の接続により、出入り IC 利用交通量が増加している。（2,996 台/日→3,184 台/日：約 0.6 割増）。圏央道（東名高速～東北道間）の接続により、埼玉方面からのアクセス性が向上したことが一つの要因であると考えられる。

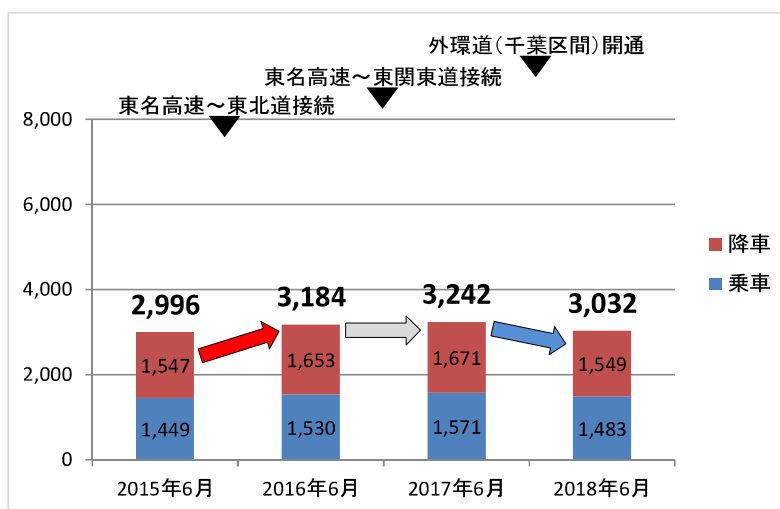


図 4.28 河口湖 IC における利用交通量の変化

5) 九十九里浜（東金 IC）

・九十九里浜に近い東金 IC では、圏央道（東名高速～東北道間）接続後に利用交通量が増加しているが、2016年6月～2018年6月にかけては、利用交通量が減少している。大栄 JCT～松尾横芝 IC が開通していないため、道路の開通とは別の要因で利用交通量が変動していると考えられる。

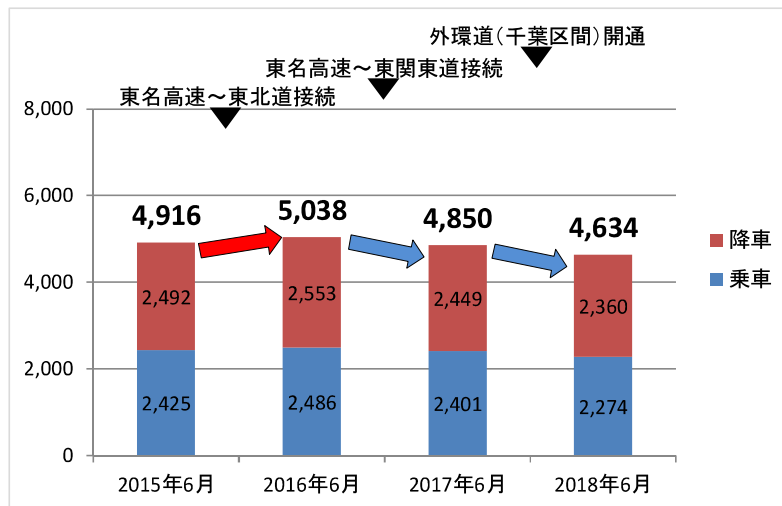


図 4.29 東金 IC における利用交通量の変化

(2) 観光地周辺 IC の利用圏域の分析

本項では、観光地周辺の IC に着目し、利用圏域の変化を分析した。分析条件は、以下の通りである。前項にて集計した結果、環状道路の整備による変化が確認できなかった九十九里浜（東金 IC）は、分析の対象外とした。なお、分析にあたっては、下図の通り、地域を分割して各地域に IC を割り当てた。

表 4.6 使用データ・分析条件

対象観光地	湘南	茅ヶ崎海岸 IC、茅ヶ崎西 IC、茅ヶ崎中央 IC 藤沢 IC
	浦安	浦安 IC
	日光	宇都宮 IC
	河口湖	河口湖 IC
使用データ	ETC ログデータ（休日・小型車）	
分析時点	<ul style="list-style-type: none"> ・ H27. 6 常磐道～東関東道接続時 ・ H28. 6 東名高速～東北道接続時 ・ H29. 6 東名高速～東関東道接続時 ・ H30. 6 外環道（千葉区間）開通時 	
地域区分	<ul style="list-style-type: none"> ・ 茨城県つくば・牛久 ・ 茨城県鹿嶋・鉾田 ・ 茨城県水戸・常陸含む ・ 千葉県・北 ・ 千葉県・南 ・ 千葉県ベイエリア ・ 埼玉県中央・東部 ・ 埼玉県北西・秩父 ・ 東京都心 ・ 東京都・神奈川県ベイエリア ・ 東京都・西 八王子含む ・ 神奈川県厚木・小田原・箱根・鎌倉含む ・ 栃木県宇都宮・日光含む ・ 群馬県高崎含む ・ 静岡県・山梨県 富士・伊豆・甲府含む 	



図 4.30 地域区分図

1) 湘南（茅ヶ崎 IC）

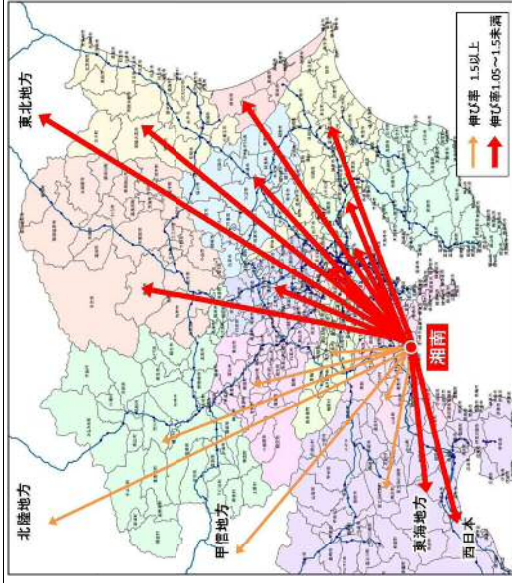
- ・H27.6 と H28.6（東名高速～東北道接続時）の茅ヶ崎 IC 利用交通の発着地を分析すると、茨城、栃木方面、東北方面の伸び率が顕著に高くなっている（栃木県方面が最大で7.4倍）。
- ・前節で述べたとおり、H27→H28 で茅ヶ崎 IC の交通量が増加しているが、本増加は、圏央道により東名高速～東北道が接続し、北関東方面からのアクセス性が向上したことが一つの要因だと考えられる。
- ・H28.6 と H29.6（東名高速～東関東道接続時）の茅ヶ崎 IC 利用交通の発着地を分析すると、茨城県水戸・常陸含む地域の伸び率が高く、2倍以上に増加している。
- ・H29.6 と H30.6（外環道（千葉区間）開通時）の茅ヶ崎 IC 利用交通の発着地を分析すると、大きな変化はないが、千葉方面の伸び率が微増している。

表 4.7 茅ヶ崎 IC 利用交通の発着地の分析結果

湘南(茅ヶ崎IC)	OD交通量(台/日)				伸び率		
	H27.6	H28.6	H29.6	H30.6	H28/H27	H29/H28	H30/H29
茨城県水戸・常陸含む	33	83	180	140	2.5	2.2	0.8
茨城県鹿嶋・銚田	6	21	28	20	3.5	1.3	0.7
茨城県つくば・牛久	85	620	811	771	7.3	1.3	1.0
栃木県宇都宮・日光含む	188	1385	1457	1474	7.4	1.1	1.0
群馬県高崎含む	2633	3254	3400	3298	1.2	1.0	1.0
埼玉県中央・東部	1666	2730	2793	2868	1.6	1.0	1.0
埼玉県北西・秩父	6982	9209	9113	9028	1.3	1.0	1.0
千葉県・北	138	212	260	307	1.5	1.2	1.2
千葉県ベイエリア	372	668	666	856	1.8	1.0	1.3
千葉県・南	0	5	7	8	-	1.4	1.1
東京都心	5030	8143	8954	11265	1.6	1.1	1.3
東京都・神奈川県ベイエリア	162	251	268	361	1.5	1.1	1.3
東京都・西 八王子含む	11357	14260	14889	14944	1.3	1.0	1.0
神奈川県厚木・小田原・箱根・鎌倉含む	45504	58029	62686	68753	1.3	1.1	1.1
静岡県・山梨県 富士・伊豆・甲府含む	13935	18130	20041	19992	1.3	1.1	1.0
北海道	0	0	0	0	-	-	-
東北地方	235	792	862	783	3.4	1.1	0.9
北陸地方	894	1099	1063	1123	1.2	1.0	1.1
甲信地方	2313	2755	2875	2838	1.2	1.0	1.0
東海地方	1176	1811	2184	2167	1.5	1.2	1.0
西日本	467	707	841	855	1.5	1.2	1.0
不明	0	0	0	0	-	-	-
合計	93176	124164	133378	141851	1.3	1.1	1.1

	伸び率 1.5 ≤ x
	伸び率 1.05 ≤ x < 1.5
	伸び率 0.95 < x < 1.05
	伸び率 x ≤ 0.95

H27.6→H28.6

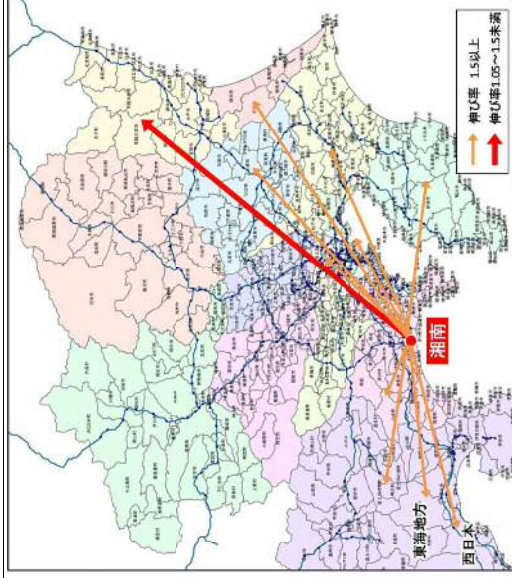


【開通区間等】

- ・圏央道（桶川北本～白岡菖蒲）
- ・首都圏料金シームレス化

※伸び率が1.0より大きい箇所を図化

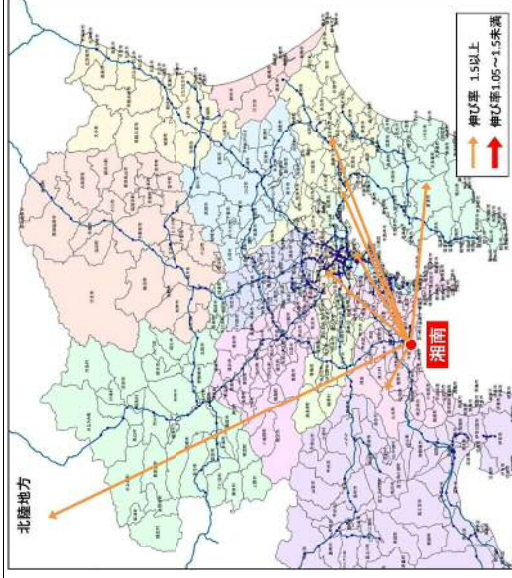
H28.6→H29.6



【開通区間等】

- ・圏央道（境古河～つくば中央）
- ・外環道対距離料金制導入

H29.6→H30.6



【開通区間等】

- ・外環道（千葉区間）

図 4.31 発着地の伸び率の変化

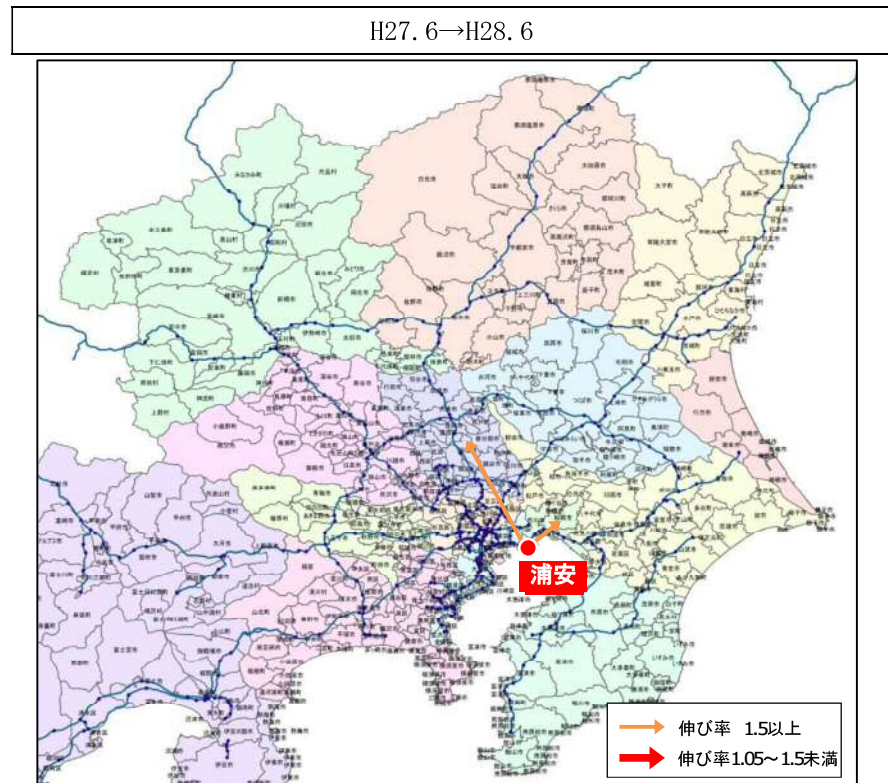
2) 浦安（浦安 IC）

・浦安 IC 利用の発着地は、H27.6→H28.6→H29.6 で大きな変化はないが、H30.6（外環道（千葉区間）開通時）には、埼玉県中央・東部地域からの伸び率が高くなっている。

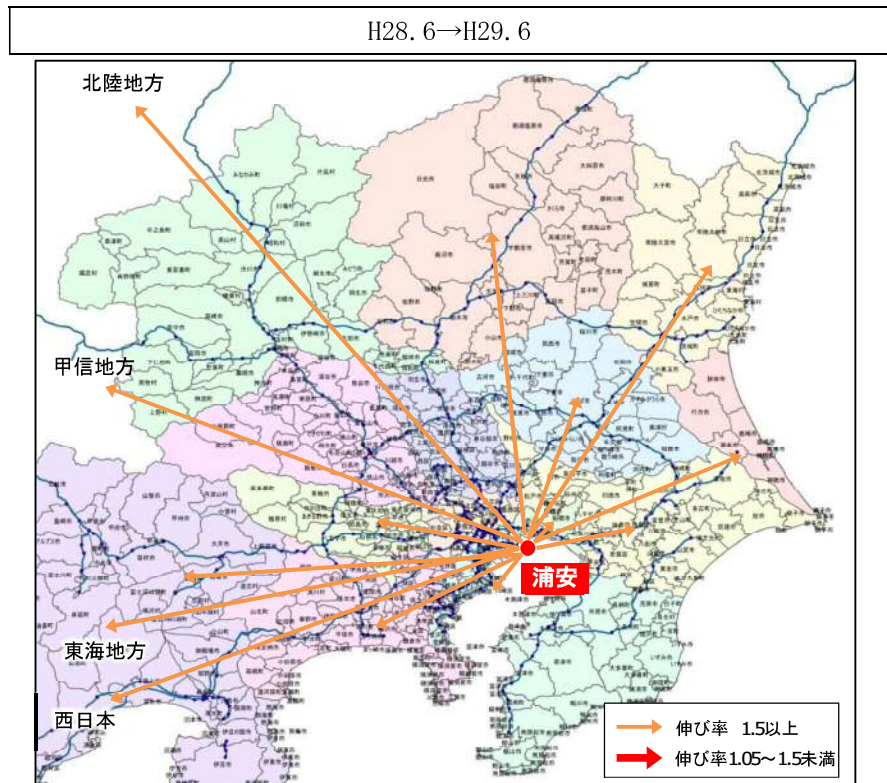
表 4.8 浦安 IC 利用交通の発着地の分析結果

浦安(浦安 IC)	OD交通量(台/日)				伸び率		
	H27.6	H28.6	H29.6	H30.6	H28/H27	H29/H28	H30/H29
茨城県水戸・常陸含む	1161	1088	1208	1384	0.9	1.1	1.1
茨城県鹿嶋・鉾田	760	777	840	783	1.0	1.1	0.9
茨城県つくば・牛久	2354	2302	2468	2861	1.0	1.1	1.2
栃木県宇都宮・日光含む	1753	1645	1794	1765	0.9	1.1	1.0
群馬県高崎含む	1422	1379	1368	1746	1.0	1.0	1.3
埼玉県中央・東部	6028	6429	6465	9858	1.1	1.0	1.5
埼玉県北西・秩父	1858	1950	2102	3111	1.0	1.1	1.5
千葉県・北	11683	11536	12537	15784	1.0	1.1	1.3
千葉県ベイエリア	12940	15011	18079	19918	1.2	1.2	1.1
千葉県・南	3429	3286	3393	3413	1.0	1.0	1.0
東京都心	38601	38889	39635	38305	1.0	1.0	1.0
東京都・神奈川県ベイエリア	20777	19696	21480	22805	0.9	1.1	1.1
東京都・西 八王子含む	4806	4465	4644	5116	0.9	1.0	1.1
神奈川県厚木・小田原・箱根・鎌倉含む	12849	12361	13077	13822	1.0	1.1	1.1
静岡県・山梨県 富士・伊豆・甲府含む	3254	3009	3309	3363	0.9	1.1	1.0
北海道	0	0	0	0	-	-	-
東北地方	1316	1366	1377	1419	1.0	1.0	1.0
北陸地方	477	473	520	659	1.0	1.1	1.3
甲信地方	831	759	875	944	0.9	1.2	1.1
東海地方	1167	1152	1211	1551	1.0	1.1	1.3
西日本	414	421	518	596	1.0	1.2	1.2
不明	0	0	0	0	-	-	-
合計	127880	127994	136900	149203	1.0	1.1	1.1

	伸び率 $1.5 \leq x$
	伸び率 $1.05 \leq x < 1.5$
	伸び率 $0.95 < x < 1.05$
	伸び率 $x \leq 0.95$



- 【開通区間 等】
- ・ 圏央道（桶川北本～白岡菖蒲）
 - ・ 首都圏料金シームレス化
- ※伸び率が 1.0 より大きい箇所を図化



- 【開通区間 等】
- ・ 圏央道（境古河～つくば中央）
 - ・ 外環道対距離料金制導入



- 【開通区間 等】
- ・ 外環道（千葉区間）

図 4.32 発着地の伸び率の変化

3) 日光（宇都宮 IC）

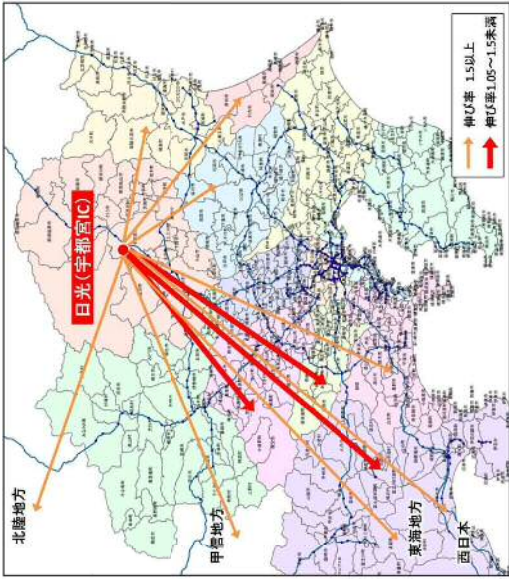
- ・H27.6 と H28.6（東名高速～東北道接続時）の宇都宮 IC 利用交通の発着地を分析すると、埼玉県北西・秩父地域、東京都・西八王子地域、静岡県・山梨県方面の伸び率が高い。
- ・H28.6→H29.6（東名高速～東関東道接続時）では大きな変化はないが、全体的に利用交通量が増加しているが、H29.6→H30.6（外環道（千葉区間）開通時）では、西日本方面・千葉ベイエリアを除いて、全体的に利用交通量が減少している。

表 4.9 宇都宮 IC 利用交通の発着地の分析結果

日光(宇都宮IC)	OD交通量(台/日)				伸び率		
	H27.6	H28.6	H29.6	H30.6	H28/H27	H29/H28	H30/H29
茨城県水戸・常陸含む	1512	1611	1610	1502	1.1	1.0	0.9
茨城県鹿嶋・鉾田	219	290	279	115	1.3	1.0	0.4
茨城県つくば・牛久	1432	1537	1941	1443	1.1	1.3	0.7
栃木県宇都宮・日光含む	49175	50419	52447	49670	1.0	1.0	0.9
群馬県高崎含む	6120	6182	6967	6501	1.0	1.1	0.9
埼玉県中央・東部	23843	23274	22739	18613	1.0	1.0	0.8
埼玉県北西・秩父	1767	3759	4866	4386	2.1	1.3	0.9
千葉県・北	1840	1828	2061	1928	1.0	1.1	0.9
千葉県ベイエリア	1511	1565	1641	2064	1.0	1.0	1.3
千葉県・南	406	369	501	373	0.9	1.4	0.7
東京都心	11145	11444	12310	11426	1.0	1.1	0.9
東京都・神奈川県ベイエリア	2652	2716	2764	2496	1.0	1.0	0.9
東京都・西 八王子含む	1007	1759	1847	1676	1.7	1.1	0.9
神奈川県厚木・小田原・箱根・鎌倉含む	2142	3103	3436	3131	1.4	1.1	0.9
静岡県・山梨県 富士・伊豆・甲府含む	363	683	870	753	1.9	1.3	0.9
北海道	0	0	0	0	-	-	-
東北地方	19293	20214	21499	20064	1.0	1.1	0.9
北陸地方	562	779	1004	886	1.4	1.3	0.9
甲信地方	612	688	798	745	1.1	1.2	0.9
東海地方	151	223	296	263	1.5	1.3	0.9
西日本	104	116	128	829	1.1	1.1	6.5
不明	0	0	0	0	-	-	-
合計	125856	132559	140004	128864	1.1	1.1	0.9

	伸び率 1.5 ≤ x
	伸び率 1.05 ≤ x < 1.5
	伸び率 0.95 < x < 1.05
	伸び率 x ≤ 0.95

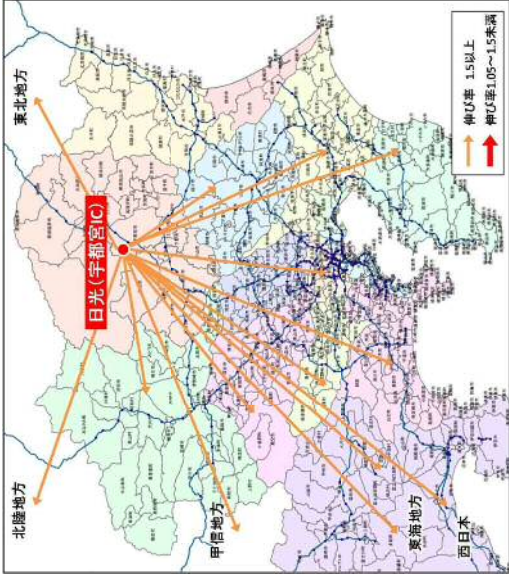
H27. 6→H28. 6



【開通区間等】

- ・圏央道（桶川北本～白岡菖蒲）
 - ・首都圏料金シームレス化
- ※伸び率が1.0より大きい箇所を図化

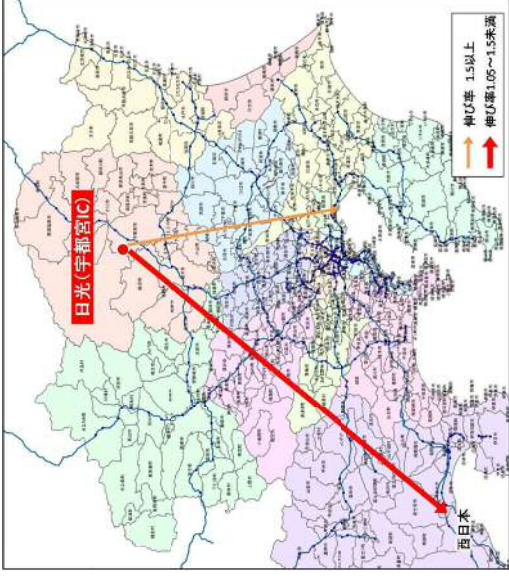
H28. 6→H29. 6



【開通区間等】

- ・圏央道（境古河～つくば中央）
- ・外環道対距離料金制導入

H29. 6→H30. 6



【開通区間等】

- ・外環道（千葉区間）

図 4.33 発着地の伸び率の変化

4) 河口湖（河口湖 IC）

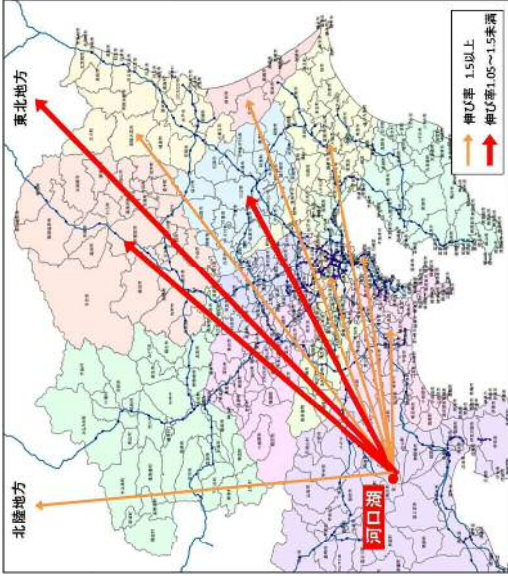
- ・H27.6 と H28.6（東名高速～東北道接続時）の河口湖 IC 利用交通の発着地を分析すると、茨城、栃木方面、東北方面の伸び率が顕著に高くなっている（栃木県方面が最大で 2.4 倍）。
- ・前節で述べたとおり、H27→H28 で茅ヶ崎 IC の交通量が増加しているが、本増加は、圏央道により東名高速～東北道が接続し、北関東・東北方面からのアクセス性が向上したことが一つの要因だと考えられる。
- ・H28.6 と H29.6（東名高速～東関東道接続時）では、大きな変化はないが、圏央道の茨城区間が全線開通したこともあり、茨城方面の交通量は増加している。
- ・H29.6 と H30.6（外環道（千葉区間）開通時）では大きな変化はない。

表 4.10 河口湖 IC 利用交通の発着地の分析結果

河口湖(河口湖IC)	OD交通量(台/日)				伸び率		
	H27.6	H28.6	H29.6	H30.6	H28/H27	H29/H28	H30/H29
茨城県水戸・常陸含む	201	249	351	282	1.2	1.4	0.8
茨城県鹿嶋・鉾田	56	65	77	46	1.2	1.2	0.6
茨城県つくば・牛久	557	1073	1248	1292	1.9	1.2	1.0
栃木県宇都宮・日光含む	333	796	880	865	2.4	1.1	1.0
群馬県高崎含む	1126	1174	1176	1217	1.0	1.0	1.0
埼玉県中央・東部	3222	3281	3407	3508	1.0	1.0	1.0
埼玉県北西・秩父	7259	7186	7192	6589	1.0	1.0	0.9
千葉県・北	1314	1397	1492	1327	1.1	1.1	0.9
千葉県ベイエリア	3495	3323	3722	3551	1.0	1.1	1.0
千葉県・南	287	266	275	329	0.9	1.0	1.2
東京都心	13400	14787	17994	17532	1.1	1.2	1.0
東京都・神奈川県ベイエリア	1220	1336	1339	1811	1.1	1.0	1.4
東京都・西 八王子含む	31417	32707	29900	26155	1.0	0.9	0.9
神奈川県厚木・小田原・箱根・鎌倉含む	7762	9131	9634	10153	1.2	1.1	1.1
静岡県・山梨県 富士・伊豆・甲府含む	19149	19511	19451	17027	1.0	1.0	0.9
北海道	0	0	0	0	-	-	-
東北地方	278	505	511	521	1.8	1.0	1.0
北陸地方	714	775	762	735	1.1	1.0	1.0
甲信地方	1326	1322	1372	1511	1.0	1.0	1.1
東海地方	294	257	275	308	0.9	1.1	1.1
西日本	107	73	86	97	0.7	1.2	1.1
不明	0	0	0	0	-	-	-
合計	93517	99214	101144	94856	1.1	1.0	0.9

	伸び率 1.5 ≤ x
	伸び率 1.05 ≤ x < 1.5
	伸び率 0.95 < x < 1.05
	伸び率 x ≤ 0.95

H27. 6→H28. 6

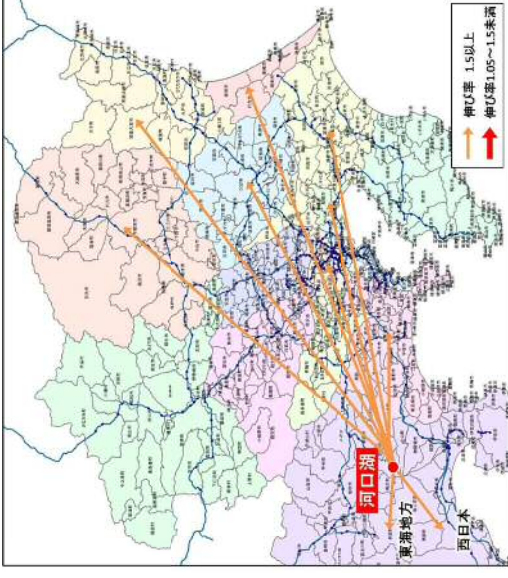


【開通区間等】

- ・圏央道（桶川北本～白岡菖蒲）
- ・首都圏料金シームレス化

※伸び率が1.0より大きい箇所を図化

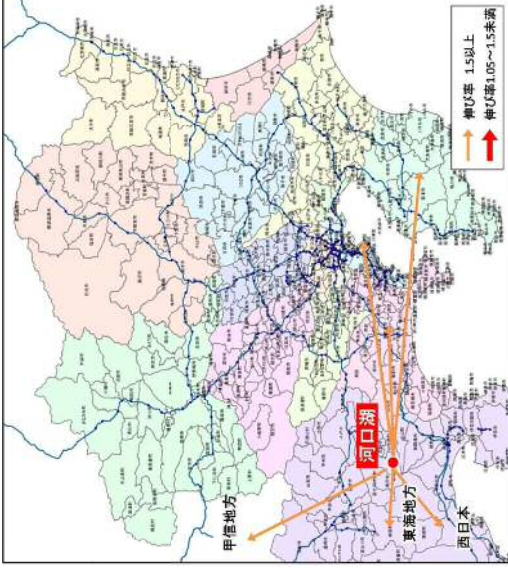
H28. 6→H29. 6



【開通区間等】

- ・圏央道（境古河～つくば中央）
- ・外環道対距離料金制導入

H29. 6→H30. 6



【開通区間等】

- ・外環道（千葉区間）

図 4.34 養着地の伸び率の変化

4.1.4 人の流動に着目した観光活動・地域間交流の分析

本節では、環状道路が観光活動に与える効果の分析に先立ち、観光入込客数や県間の移動特性を経年的に整理し、環状道路の開通との関係性について考察した。また、外環道（千葉区間）道の開通については、外環道（千葉区間）開通に伴う観光関連のwebニュースを収集・整理し、地域の期待や注目度を確認した。

(1) 各県、または観光地に着目した分析

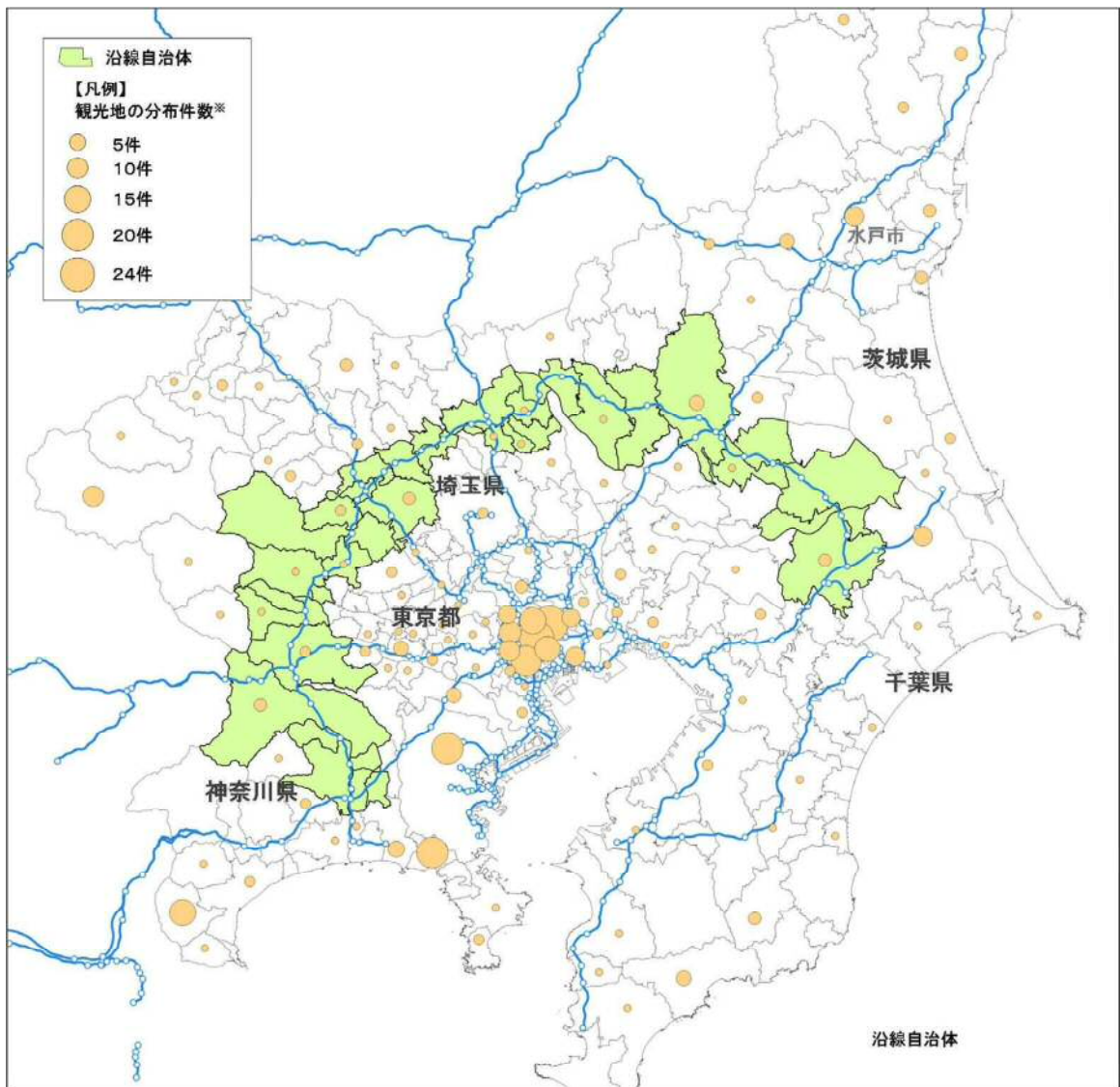
本項では、関東1都4県（東京都、神奈川県、茨城県、千葉県、埼玉県）の各自自治体の観光入込客数を経年的に整理し、圏央道沿線自治体とその他自治体の観光入込客数の伸び率を比較した。

1) 観光入込客数の変化

以下のデータを用いて、茨城県、埼玉県、千葉県、神奈川県の圏央道沿線自治体の観光入込客数を経年的に整理し、その他自治体の観光入込客数の伸び率と比較した。圏央道は、東京都も通過するが、東京都は自治体別に観光入込客数を公表していないため、集計の対象外とした。

表 4.11 使用データ・分析条件

使用データ	茨城県：観光客動態調査報告 埼玉県：埼玉県観光入込客統計 千葉県：千葉県観光入込調査報告書 神奈川県：神奈川県入込観光客調査報告書
分析年次	H23～H29



※公益財団法人 日本交通公社で公表されている観光資源台帳（2017.07.20）を基に作成

図 4.35 観光地の分布軒数

①茨城県

- ・茨城県の観光入込客数は、圏央道沿線自治体、その他自治体ともに増加傾向である。特に神崎 IC～大栄 JCT 間が開通した H26→H27 年、久喜白岡 JCT～境古河 IC が開通した H27→H28 の伸びが大きい。
- ・圏央道の沿線自治体よりもその他自治体の伸び率の方が高い傾向にある理由としては、茨城県内の観光資源が圏央道沿線自治体以外に多く立地していることが考えられる。
- ・常磐道と東関東道が接続した H27 年以降の観光客数の伸び（傾き）は、その他自治体に比べて沿線自治体の方が大きい。

なお、上記のとおり、茨城県に関しては、沿線自治体よりもその他自治体に観光資源が多く立地していることが考えられたため、水戸市の観光入込客数の集計も行った。水戸市は、日本三庭園の一つである偕楽園等が立地し、県内でも観光資源が多い自治体である。

- ・水戸市においても、H23 以降、観光入込客数が増加しており、沿線自治体よりも伸び率が高いことが分かる。

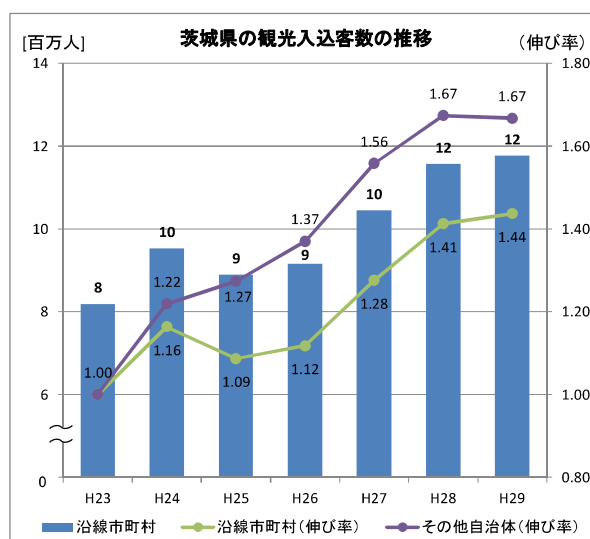


図 4.36 茨城県の観光入込客数の推移

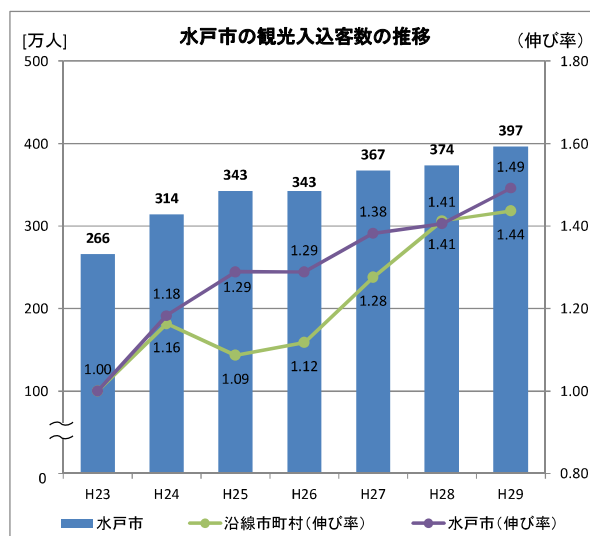


図 4.37 水戸市の観光入込客数の推移

②埼玉県

- ・埼玉県の観光入込客数は、圏央道の沿線自治体、その他自治体ともに増加傾向であり、H23年を基準とした伸び率は沿線自治体の方が高い。
- ・埼玉県の圏央道沿線自治体の観光入込客数は、H24→H25 で約3割増加しているが、圏央道開通以外の要因が大きいと考えられる（H24→H25 では、埼玉県内やそれに通ずる圏央道が開通していないため）。
- ・H27→H28 では、沿線自治体の観光入込客数が約2割増加している（約30百万人→約35百万人）。増加の理由は、H27.10月に圏央道（桶川北本 IC～白岡菖蒲 IC）が開通し、埼玉県内の圏央道が全線開通したことも寄与していると考えられる。

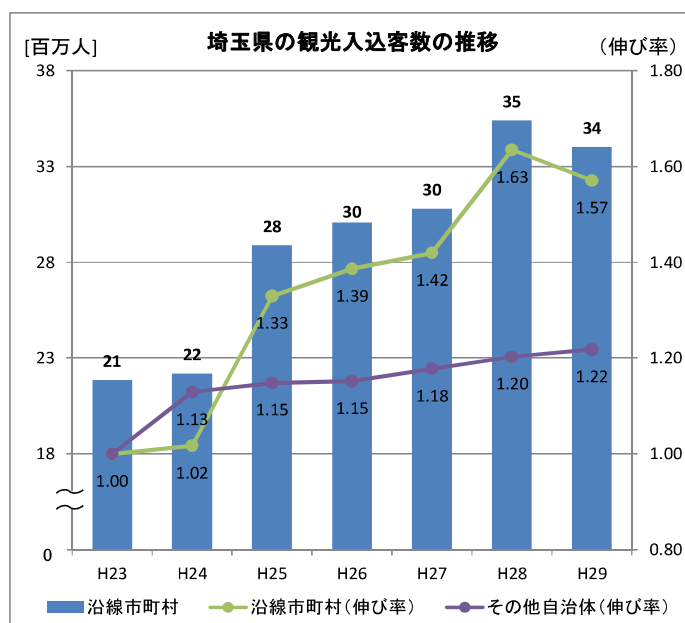


図 4.38 埼玉県の観光入込客数の推移

③千葉県

・千葉県の観光入込客数は、圏央道の沿線自治体、その他自治体ともに増加傾向であり、H23年を基準とした伸び率はその他自治体の方が高い。理由としては、圏央道（大栄 JCT～松尾横芝 IC）間が未開通となっており、ミッシングリンクとなっていることや、外環道（千葉区間）の開通により、千葉県内房（浦安市、船橋市、千葉市）地域の交通需要が高まっていることが考えられる。

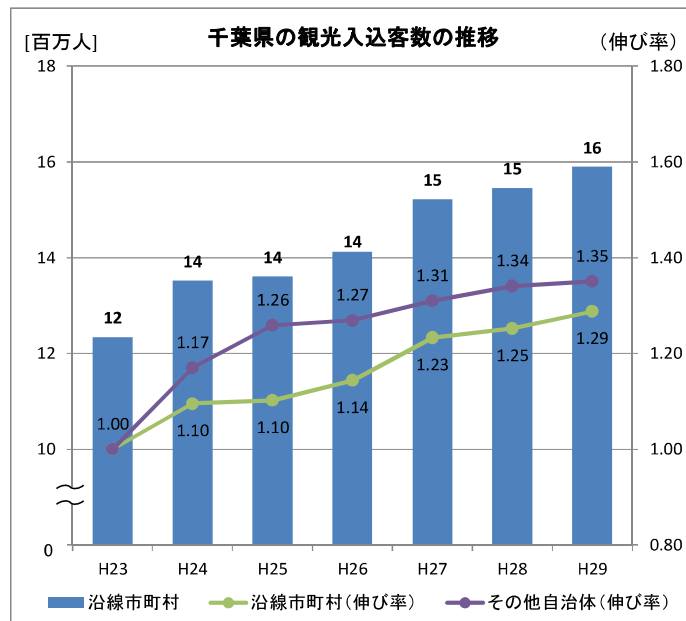


図 4.39 千葉県の観光入込客数の推移

④神奈川県

- ・ 神奈川県の観光入込客数は、圏央道の沿線自治体、その他自治体ともに増加傾向であり、H23年を基準とした伸び率は沿線自治体の方が高い。
- ・ 神奈川県の圏央道沿線自治体の観光入込客数は、H26→H27 で約2割増加しており、圏央道により東名高速～東北道間が接続されたことが一つの要因であると考えられる。

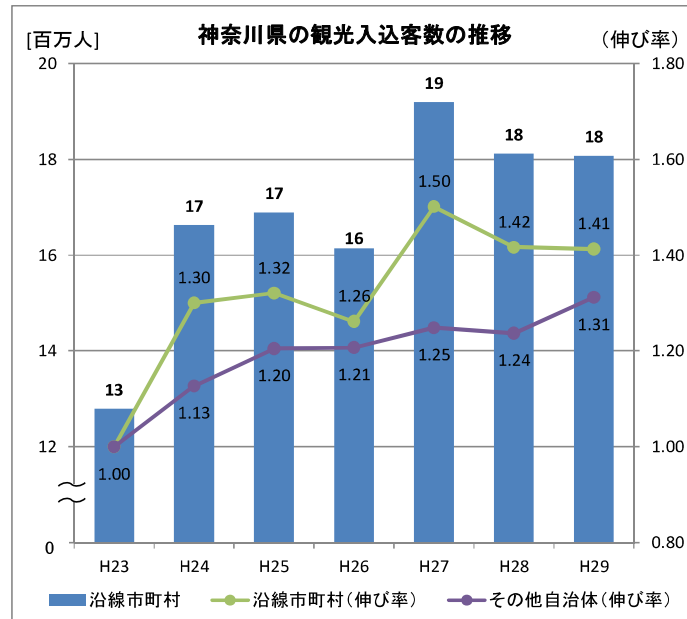


図 4.40 神奈川県の観光入込客数の推移

2) 外環開通に関する地域の期待の整理

外環道開通に関して、地域の期待や注目度を確認するため、google に掲載されるニュースのうち「外環」を含む記事をピックアップし、観光に関するものを整理した。

表 4.12 インターネット記事《観光・バス路線》

No.	日付	記事タイトル	発行元	観光	バス路線
1	2018/6/18	外環道東側の全面開通で千葉→常磐方面、東東京→千葉のゴルフ場へのアクセスが飛躍的に向上	パーゴルフ+PLUS	○	
2	2018/6/30	外環道「三郷南-高谷」開通に見える光とカゲ	東洋経済ONLINE	○	
3	2018/7/13	「三井アウトレットパーク 木更津」高速バス新路線がデビュー！「大宮・さいたま新都心～三井アウトレットパーク線」が運行開始	時事ドットコムニュース	○	
4	2018/7/31	三郷の農家、観光農園開業へ まずは「ブルーベリー狩り」	産経ニュース	○	
5	2018/8/6	松戸から羽田直行 外環道開通で 来月から高速バス	東京新聞 TOKYO Web	○	○
6	2018/8/20	京成バス/松戸新京成バス/京急バスの3社、新松戸駅/松戸駅～羽田空港線を9月1日開設。松戸駅～羽田空港間は最短50分	トラベルwatch	○	○
7	2018/8/20	新松戸・松戸から羽田空港へ 京成バス、松戸新京成バス、京浜急行バスが直行便	乗りものニュース	○	○
8	2018/8/20	「新松戸駅・松戸駅～羽田空港線」の運行を開始します	京成バス株ほか	○	○
9	2018/8/20	新松戸・松戸～羽田空港間の高速バス、9月1日運行開始	Traicy	○	○
10	2018/8/21	空港アクセスバスの新路線「新松戸駅・松戸駅～羽田空港線」が9/1より運行開始	バスとりっぶ	○	○
11	2018/8/21	京成バスなど、新松戸駅・松戸駅と羽田空港を結ぶ高速バス新路線	マイナビニュース	○	○
12	2018/8/22	京成バスなど、新松戸駅・松戸駅/羽田空港線を運行開始 9月から	FlyTeamニュース	○	○
13	2018/8/23	千葉・松戸～羽田空港の高速バス、9月運行開始	日本経済新聞	○	○
14	2018/8/24	高速バス路線、松戸—羽田1時間で1日から、外環道経由	日本経済新聞	○	○
15	2018/8/27	松戸発空港アクセスバス新設 羽田空港までノンストップで直結	松戸経済新聞	○	○
16	2018/8/29	外環道を使った高速バス、新松戸駅・松戸駅～羽田空港線の試乗レポート。松戸から最短50分で空港へ	トラベルwatch	○	○
17	2018/9/18	基準地価 埼玉県は商業・工業地5年連続上昇 浦和・武蔵浦和両駅の再開発も影響	産経ニュース		○
18	2018/10/23	千葉のアウトレット増床ラッシュ、インバウンドで集客増	産経ニュース	○	
19	2018/12/20	クリスマスの三連休は今年オープンした道の駅へ！	tenki.jp	○	
20	2018/12/25	外環道県区間が開通 TDS拡張計画を発表 【千葉県内経済ダイジェスト2018】(上)	千葉日報	○	
21	2019/1/14	【千葉知事会見抄録】イチゴ狩りを訪日客にPR	産経ニュース	○	
22	2019/3/1	東武バスと神奈川中央交通が「都心スルー」の高速バス運行へ 観光需要掘り起こし狙い、高速バスの新潮流？ 都心スルーで「川越～藤沢線」開設の狙い 圏央道の活用広がる	@niftyニュース	○	○
23	2019/3/18	JRバス東北・成田空港交通、成田空港と仙台駅を結ぶ夜行高速バス開設 4月16日運行開始	Traicy		○

(2) 県間の移動特性の分析

本項では、関東地方各県間の移動特性（旅行者数）を経年的に整理し、環状道路の開通との関係性について考察した。次頁に検討結果を示す。

表 4.13 使用データ・分析条件

使用データ	旅行・観光消費動向調査（観光庁）
分析年次	H22～H29
検討対象	関東地方の各都県（8 県） ・茨城県 ・埼玉県 ・千葉県 ・東京都 ・神奈川県 ・栃木県 ・群馬県 ・山梨県

- ・茨城県に関する県間移動の構成比をみると、圏央道（神崎 IC～大栄 JCT、久喜白岡 JCT～境古河 IC）が開通した H27 に栃木県、埼玉県、千葉県構成比が高くなっている。
- ・栃木県に関する県間移動の構成比をみると、中央環状（大井 JCT～大橋 JCT）が開通した H26→H27 で東京都の割合が6ポイント高くなっている。
- ・山梨県に関する県間移動の構成比をみると、H22→H23 で千葉県の構成比が高くなっているが、原因は、不明である。
- ・神奈川、埼玉県、千葉県、東京都に関する県間移動の構成比は、H22→H29 で大きな変化はない。

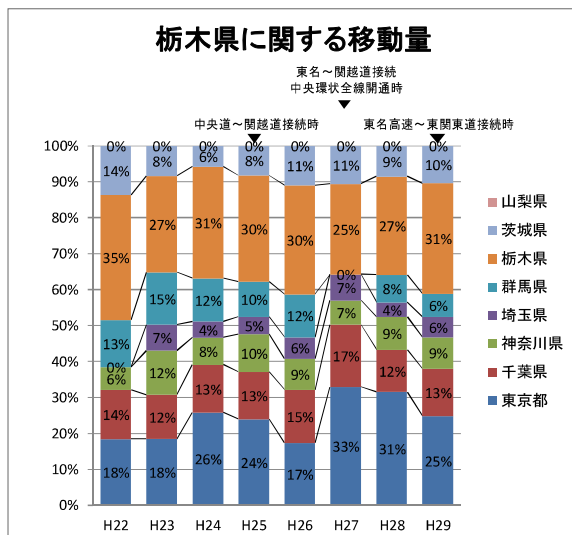
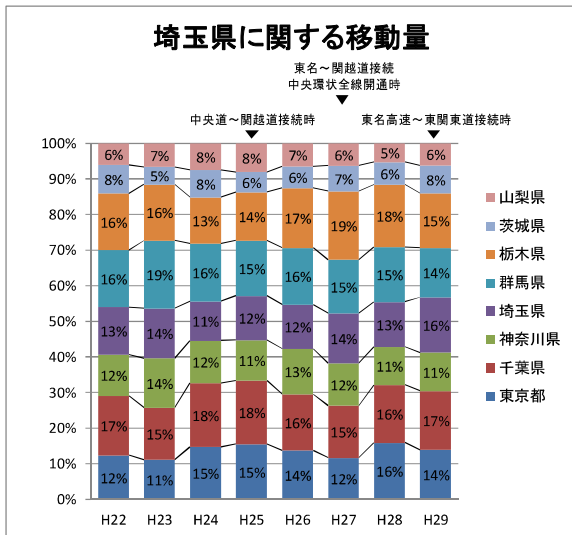
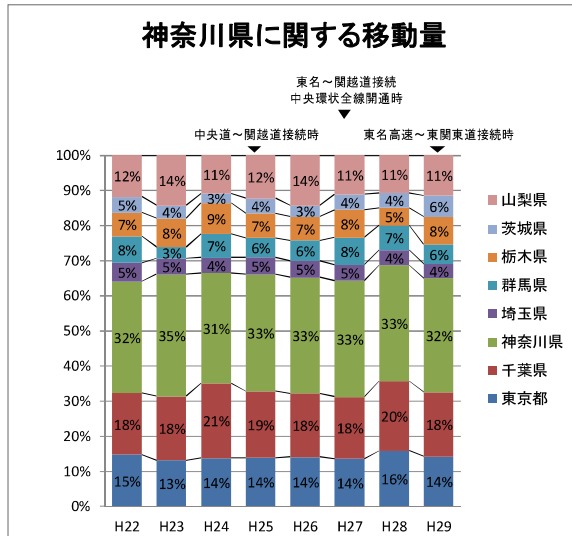
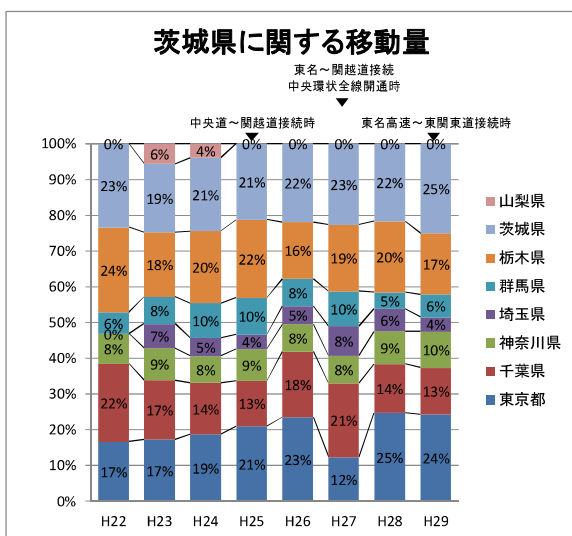


図 4.41 県間移動の構成比 (1/2)

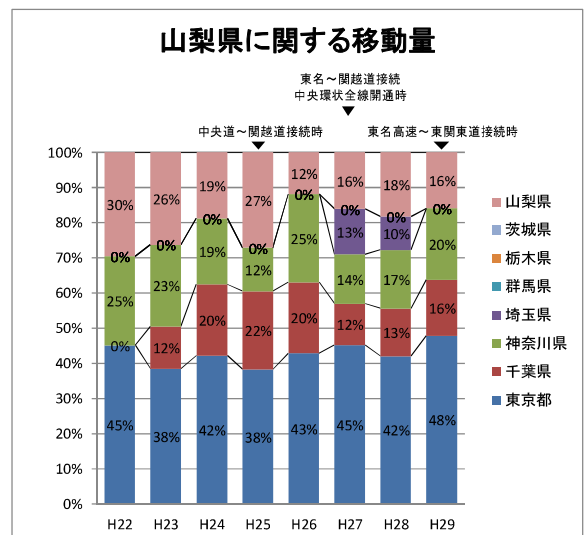
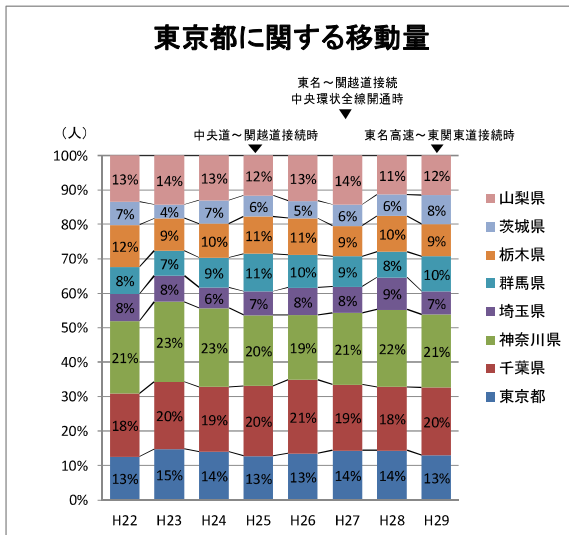
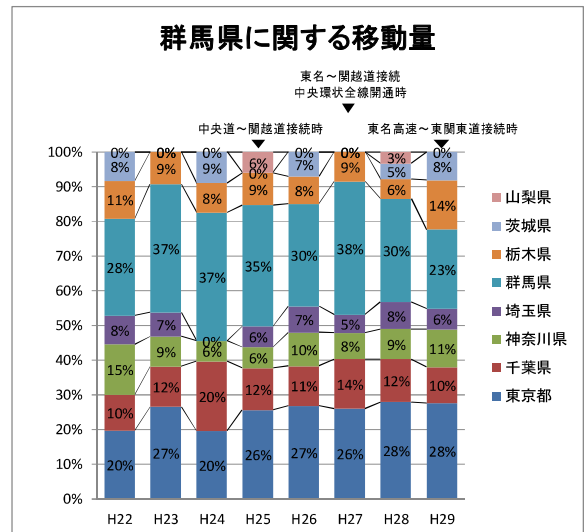
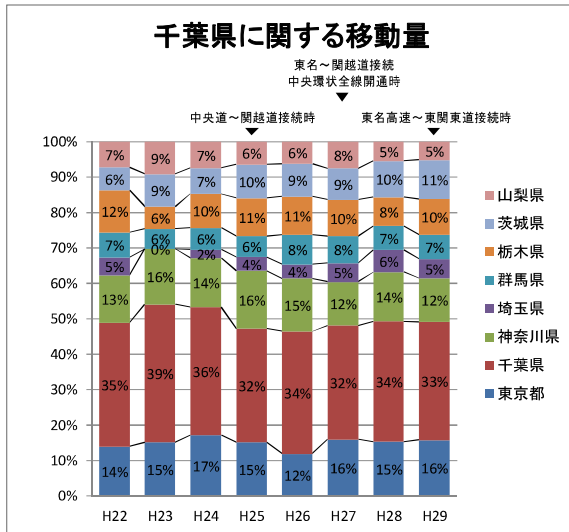


図 4.42 県間移動の構成比 (2/2)

4.1.5 高速バスネットワークの拡充に関する分析

本項では、3環状道路の開通に伴う地域間連携の強化に関して、高速バスネットワークに関する分析を行った。

具体的には、交通新聞社が発行する高速バス時刻表（H25：2013夏・秋号、H30：2018夏・秋号）より、高速バス路線数の拡充状況を把握するとともに、アンケート調査により、高速バス路線の3環状道路の利用状況を把握した。また、アンケート調査の前に、公益財団法人日本バス協会へのヒアリングを行い、3環状道路の開通に伴う高速バスの動向等を伺った。

なお、本ヒアリング・アンケートの実施にあたっては、調査対象者へ依頼する際に「本業務報告書に対し開示請求があった場合は、ヒアリング・アンケートの内容を非開示にすること」で承諾を得ている。このため、外部開示・公表資料に本情報に基づく内容を掲載する場合は、改めて調査対象者に照会し、了解を得る必要がある。

(1) ヒアリング調査

アンケート調査の実施にあたり、事前に3環状道路の開通に伴う高速バスの動向等を把握するため、公益財団法人日本バス協会へのヒアリングを行った。以下に、ヒアリング議事録を示す。

平成30年10月19日(金)	公益財団法人 日本バス協会
<p>■環状道路の開通効果について</p> <ul style="list-style-type: none">・外環道、圏央道等の環状道路ができて都心を経由しない経路が形成されたことで、郊外部での高速バスの乗り換えが発生していると聞いている。・圏央道や外環道は、多少距離は長くなるが、渋滞がなく、走行性が高いため、貸切バスでの利用価値が高い。料金施策と相まって、機能を発揮していると思う。	
<p>■高速バス運行事業者へのアンケート調査の依頼について</p> <ul style="list-style-type: none">・関東地方整備局より、日本バス協会にアンケート調査の協力を依頼し、了承を得た。実施にあたっては、以下に留意する。- メールアドレスの開示はできないため、アンケート調査は、郵送配布郵送回収で実施することが望ましい。日本バス協会でも各社の担当者をすべて把握しているわけではないため、高速バス担当部局宛で送付するとよい。- 依頼文の送り主に日本バス協会を連名で記載することで了承を得た。- 依頼文には、日本バス協会から協力を得ていることを追記するとよい。- 日本バス協会としては、各社に調査票が出回ることを認識しておきたいため、調査票の配布・回収期限等が決まったら、メールで連絡すること。	

(2) 高速バスアンケート調査の概要

高速バス路線の3環状道路の利用状況等を把握するため、交通新聞社が発行する高速バス時刻表2018夏・秋号に掲載されている高速バス路線のうち、1都4県（東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県）に発着するバス路線を運行するバス会社を対象にアンケート調査を実施した。以下に、アンケート調査の概要およびアンケート調査票を示す。

表 4.14 アンケート調査の概要

アンケート対象	高速バス時刻表2018夏・秋号に掲載されている高速バス路線のうち、1都4県（東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県）に発着するバス路線を運行するバス会社
会社数	129社
路線数	225路線
回答社数	104社
回答率	約80.6%
回答の路線の網羅率※	約94.2%

※対象路線のうち1社以上の回答が得られている路線の割合

問1. 下表の高速バス路線(貴社が運行するバス路線※)の運行状況について、お答えください。
 【問1-1】貴社が運行する1都4県発の着の高速バス路線の3環状道路(圏央道・外環道・中央環状)の利用有無
 ⇒3環状道路を利用する路線なし…問3(最終ページ)へ
 利用する路線あり…問1-2～問1-3へ

【問1-2】別紙地図を参照し、3環状道路の利用区間を、**区間に対応したアルファベット**で教えてください
 ※アルファベットで示した区間の一部を利用する場合も含めて、ご回答願います。
 【問1-3】3環状道路を利用し始めた時期
 【問1-4】当該バス路線は、新設時から3環状道路を利用していましたか？
 それとも、既存バス路線の経路変更により、3環状道路を利用するようになりましたか？
 ⇒終わりましたら問2にお進みください。

※バス路線は、各社が運行している路線を記載

No.	バス路線※ (発着地を記載) ★下記路線以外で1都4県発の着の 路線がある場合は、追記ください。	【問1-1】 3環状道路の 利用有無	【問1-2】 3環状道路の利用区間 (別紙を参照しアルファベットで回答・複数回答 可)	【問1-3】 3環状道路の 利用開始時期	【問1-4】 新設or経路変更
例	●● ⇄ ●●	有・無	東/東(飯沼)〜つくばの場合 L、M、H、E	H 29年 4月	新設・経路変更
1	西船橋・「東京ディズニーリ ゾート」・横浜⇄名古屋	有・無		H 年 月	新設・経路変更
2	東京・横浜⇄静岡・浜松	有・無		H 年 月	新設・経路変更
3	新宿・渋谷⇄清水・静岡	有・無		H 年 月	新設・経路変更
4	東京・新宿⇄名古屋(東名ハ イウェイバス)	有・無		H 年 月	新設・経路変更
5	東京・新宿⇄三河安城・春日 井・名古屋・岐阜	有・無		H 年 月	新設・経路変更
6	東京・新宿⇄中津川・名古屋	有・無		H 年 月	新設・経路変更
7	東京⇄岡崎・豊田・名古屋	有・無		H 年 月	新設・経路変更
8	新宿・渋谷⇄浜松	有・無		H 年 月	新設・経路変更
9	【上記以外の関東発着路線】 ⇄	有・無		H 年 月	新設・経路変更
10	【上記以外の関東発着路線】 ⇄	有・無		H 年 月	新設・経路変更

※高速バス時刻表(2018夏・秋号)に掲載されている1都4県(東京・神奈川・千葉・埼玉・茨城)発着の路線を記載しています。 次へ→

問2. 3環状道路の利用効果について
 貴社のバス事業において、3環状道路を利用するメリット、効果があれば教えてください。
 (例)一般道を利用するよりも所要時間が●分程度短かい。
 3環状道路を利用することにより、定時性の高いサービスが提供できる。

問3. 担当者様の連絡先について
 本調査でご回答いただいた内容に関して、今後ご連絡させていただく場合もございます。
 その際に、ご対応いただける担当者様の連絡先(部署名、お名前、電話番号)の情報をご記入下さい。

部署名	
お名前	
電話番号	

質問は以上です。ご協力ありがとうございました。
 ご回答いただいた調査票は、同封の返信用封筒にてご郵送いただくか、
 下記FAX番号までお送り頂きますようお願いいたします。
 FAX番号: [REDACTED]
 平成30年11月16日(金)までにご回答お願いいたします。

図 4.43 アンケート調査票

(3) 高速バス路線数の変化

3環状道路の開通に伴う高速バス路線数の変化を把握するため、まずは、H25（東名高速～中央道間開通前）とH30（現在）の高速バス路線数を比較した。なお、交通新聞社が発行する高速バス時刻表（H25：2013夏・秋号、H30：2018夏・秋号）より、1都4県（東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県）に発着するバス路線を対象とした。

・H25（東名高速～中央道間開通前）とH30（現在）の1都4県に発着する高速バス路線数を比較すると、23路線（約1割）増加していることが確認された。

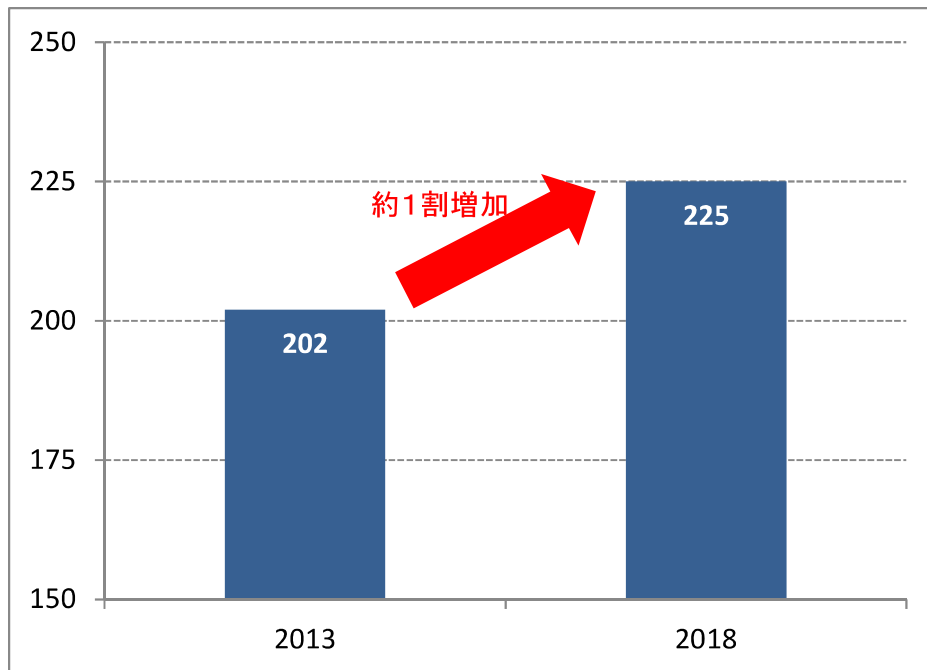


図 4.44 高速バス路線数の変化（H25⇒H30）

(4) 高速バス路線のODの変化

H25（東名高速～中央道間開通前）と H30（現在）の高速バス路線のODを比較し、高速バス路線のOD^{※1}の変化を分析した。また、前述のアンケートで得られた3環状道路の利用路線^{※2}を集計し、ODの増加と3環状道路利用の関係を把握した。なお、ODの増加が顕著に確認できた以下の11拠点については、個別で、変化を確認した。

表 4.15 分析対象

分析対象	<ul style="list-style-type: none">・ 富士山周辺（富士山駅・富士山五合目・河口湖）・ 羽田空港・ 横浜・ 西船橋・ 新宿・ 東京・ 浦安・ 箱根・ 日光・ 鬼怒川温泉・ 成田空港
------	--

※1：路線名に記載されている各拠点をODとして設定

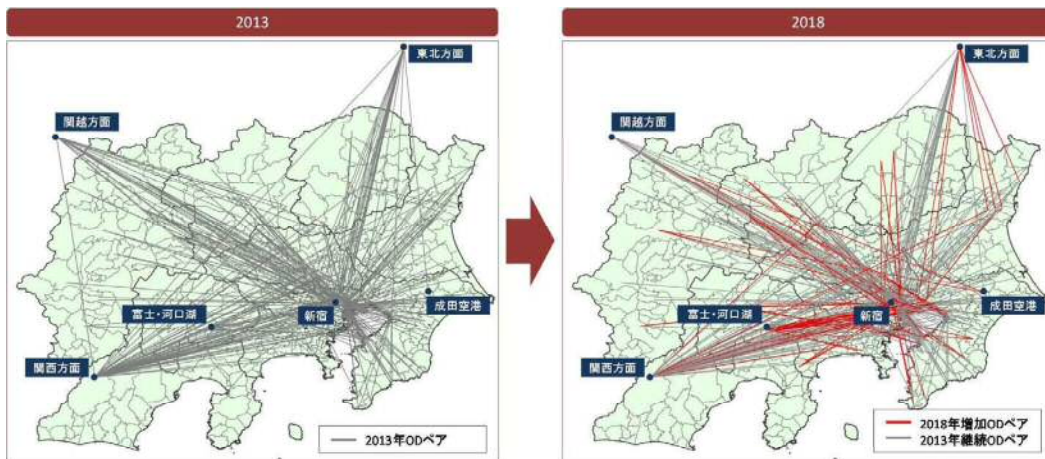
（例）成田空港・西船橋⇄仙台・松島の場合、以下の4点をODとして設定

- ・ 成田空港 ⇄ 仙台
- ・ 成田空港 ⇄ 松島
- ・ 西船橋 ⇄ 仙台
- ・ 西船橋 ⇄ 松島

※2：路線を複数社で運行している場合、また複数路線のODが重複している場合は、ODに対し、1社でも3環状路線を利用していれば、「3環状道路利用」として集計

1) 全体

- ・ 1都4県に発着する高速バス路線の発着地は、2013年→2018年で63ペア純増しており、高速バスネットワークが拡大していることが確認された。新たに結ばれたODは、都心外～都心外を結んでいることも多く、都心を通らない高速バス路線が開通していることが確認された。
- ・ 2018年時点で、3環状を利用する高速バスは150ペアあり、そのうち51ペアは2013年→2018年で新たに結ばれたODとなっている。本結果から、新たな都市間を結ぶ高速バスネットワークに、3環状の開通が寄与していると考えられる。



ODペア数		ODペアの増減(2013→2018)		
2013	2018	減少	増加	純増
276	339	-34	97	63

3環状 利用あり						3環状 利用なし
圏央道 利用あり		その他 ※		合計		
内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア		
53	21	97	30	150	51	189

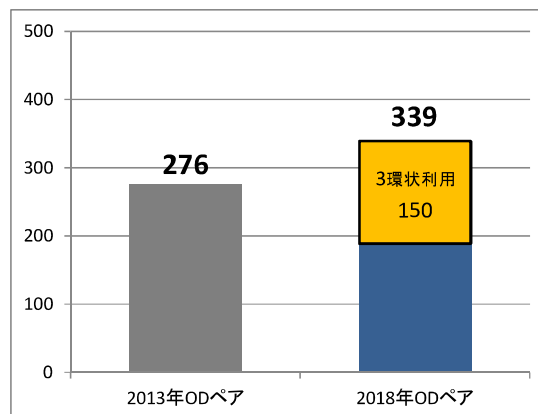
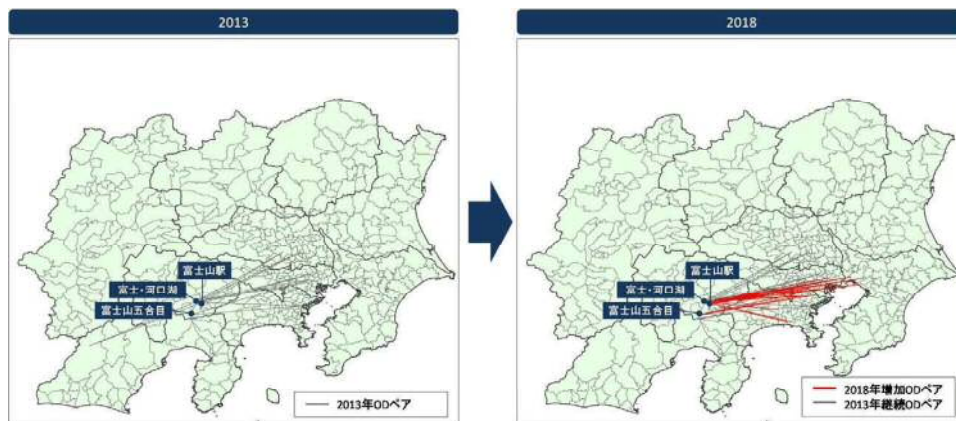


図 4.45 ODペア数の変化(全体)

2) 富士山周辺（富士山駅・富士山五合目・河口湖）

- ・富士山周辺に発着する高速バス路線の発着地は、2013年→2018年で20ペア純増しており、高速バスネットワークが拡大していることが確認された。新たに結ばれたODは、千葉、神奈川、東京都心である。
- ・富士山は2013年に世界遺産に登録されており、バス路線の新設やODペアの増加、便数の増加に大きく影響していると考えられる。
- ・2018年時点で、富士山周辺に発着する高速バス路線の発着地33ペアのうち、21ペアが3環状を利用しており、全21ペアで圏央道が利用されている。本結果から、新たな都市間を結ぶ高速バスネットワークには、3環状の開通が一助になっていると考えられる。



ODペア数		ODペアの増減(2013→2018)		
2013	2018	減少	増加	純増
13	33	-2	22	20

3環状 利用あり					3環状 利用なし
圏央道 利用あり		その他 ※		合計	
内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア	
21	12	0	0	21	12

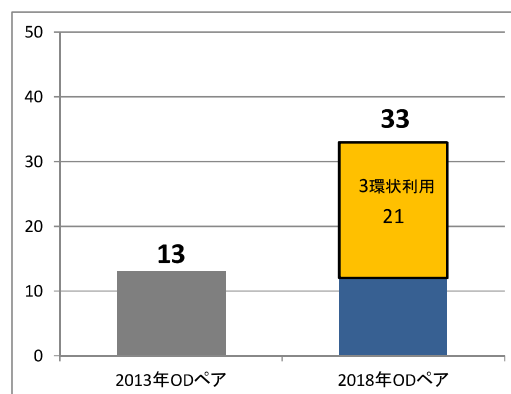
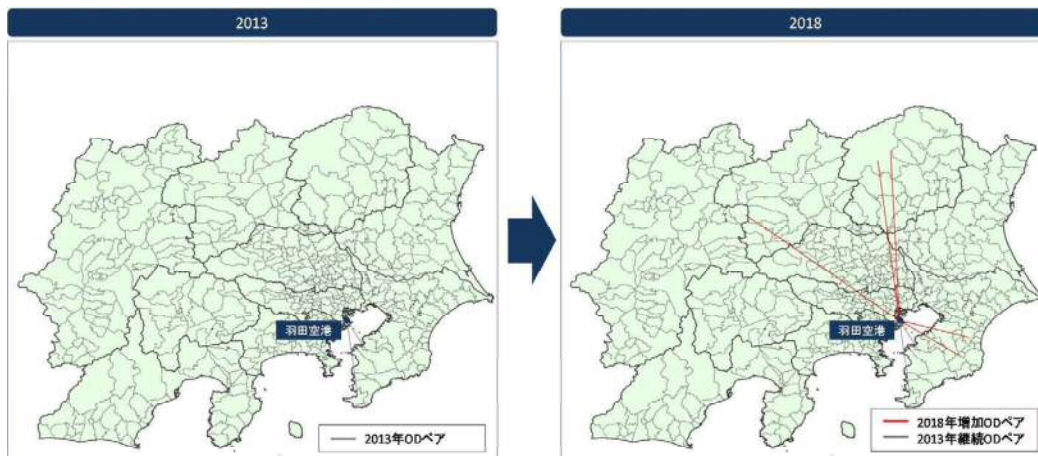


図 4.46 ODペア数の変化（富士山周辺）

3) 羽田空港

- ・羽田空港に発着する高速バス路線の発着地は、2013年→2018年で5ペア純増しており、高速バスネットワークが拡大していることが確認された。新たに結ばれたODは、栃木、群馬、千葉である。
- ・新設された5ペアすべてが3環状を利用しており、日本の玄関口である羽田空港へのアクセス強化に、3環状の開通が寄与していると考えられる。



ODペア数		ODペアの増減(2013→2018)		
2013	2018	減少	増加	純増
2	7	0	5	5

3環状 利用あり						3環状 利用なし
圏央道 利用あり		その他 ※		合計		
内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア		
2	2	3	3	5	5	2

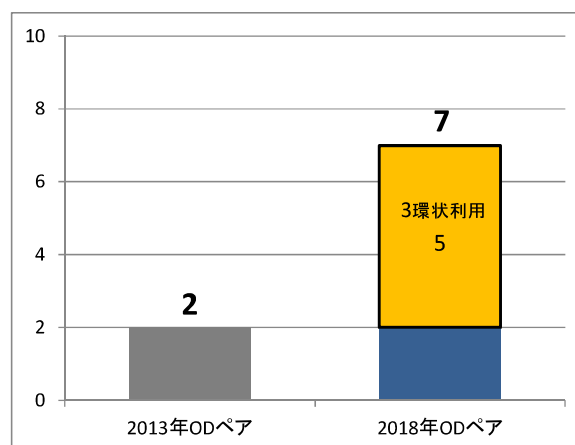
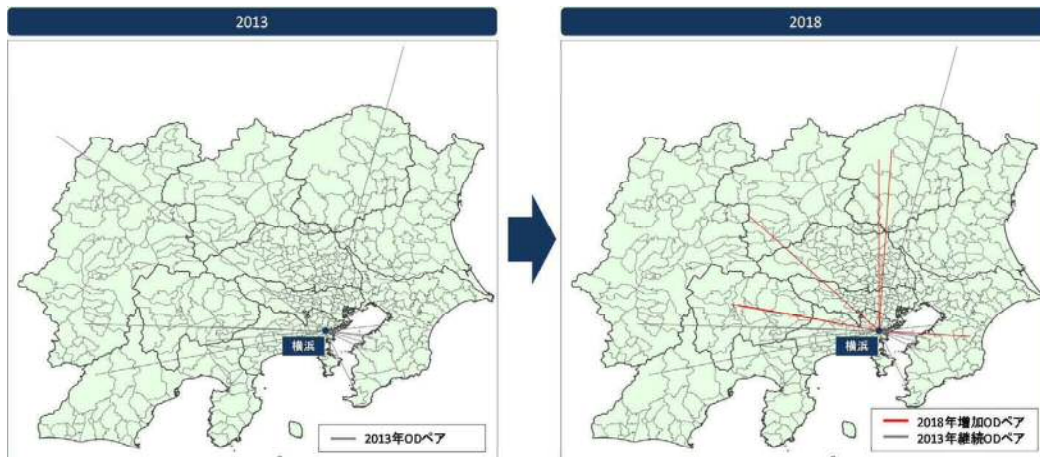


図 4.47 ODペア数の変化(羽田空港)

4) 横浜

- 横浜に発着する高速バス路線の発着地は、2013年→2018年で5ペア純増しており、高速バスネットワークが拡大していることが確認された。新たに結ばれたODは、山梨、群馬、栃木、千葉方面である。
- 2018年時点で、横浜に発着する高速バス路線の発着地18ペアのうち、11ペアが3環状を利用しており、内7ペアで圏央道が利用されている。また、新設された6ペアにおいては、全てのペアで、3環状が利用されている。



ODペア数		ODペアの増減(2013→2018)		
2013	2018	減少	増加	純増
13	18	-1	6	5

3環状 利用あり						3環状 利用なし
圏央道 利用あり		その他 ※		合計		
内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア		
7	3	4	3	11	6	7

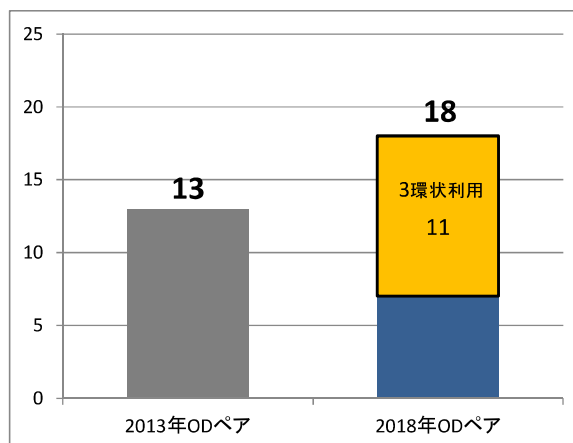
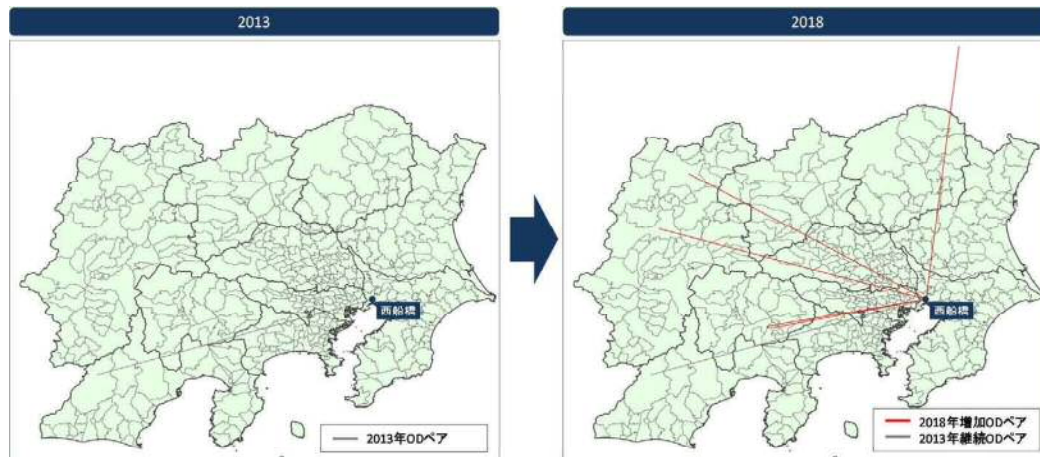


図 4.48 ODペア数の変化(横浜)

5) 西船橋

- 西船橋に発着する高速バス路線の発着地は、2013年→2018年で5ペア純増しており、高速バスネットワークが拡大していることが確認された。新たに結ばれたODは、長野、山梨、東北方面である。
- 2018年時点で、西船橋に発着する高速バス路線の発着地6ペアのうち、2ペアが3環状を利用しており、その全てのペアで圏央道が利用されている。なお、3環状が利用されている2ペアは、全て2018→2013で新たに結ばれたODである。



ODペア数		ODペアの増減(2013→2018)		
2013	2018	減少	増加	純増
1	6	0	5	5

3環状 利用あり					3環状 利用なし
圏央道 利用あり		その他 ※		合計	
内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア	
2	2	0	0	2	4

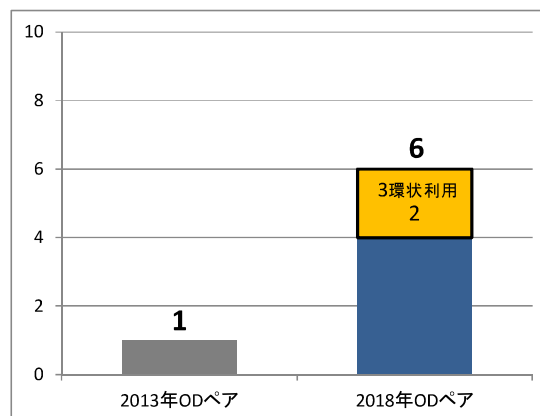
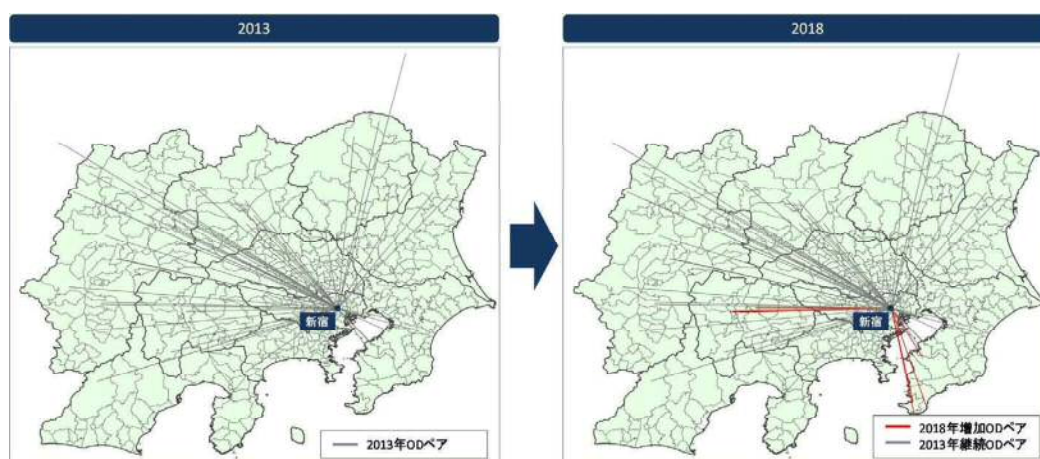


図 4.49 ODペア数の変化(西船橋)

6) 新宿

- ・新宿に発着する高速バス路線の発着地は、2013年→2018年で4ペア純増しており、高速バスネットワークが拡大していることが確認された。新たに結ばれたODは、千葉、山梨方面である。
- ・2018年時点で、新宿に発着する高速バス路線の発着地 55 ペアのうち、17 ペアが3環状を利用している。なお、3環状が利用されている17 ペアのうち、4 ペアは2018→2013 で新たに結ばれたODである。



ODペア数		ODペアの増減(2013→2018)		
2013	2018	減少	増加	純増
51	55	-4	8	4

3環状 利用あり						3環状 利用なし
圏央道 利用あり		その他 ※		合計		
内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア		
1	0	16	4	17	4	38

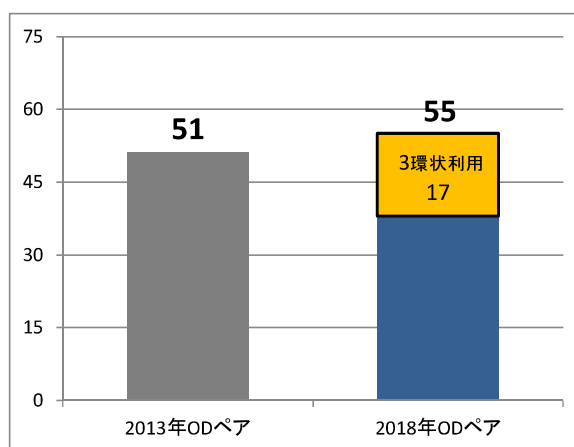
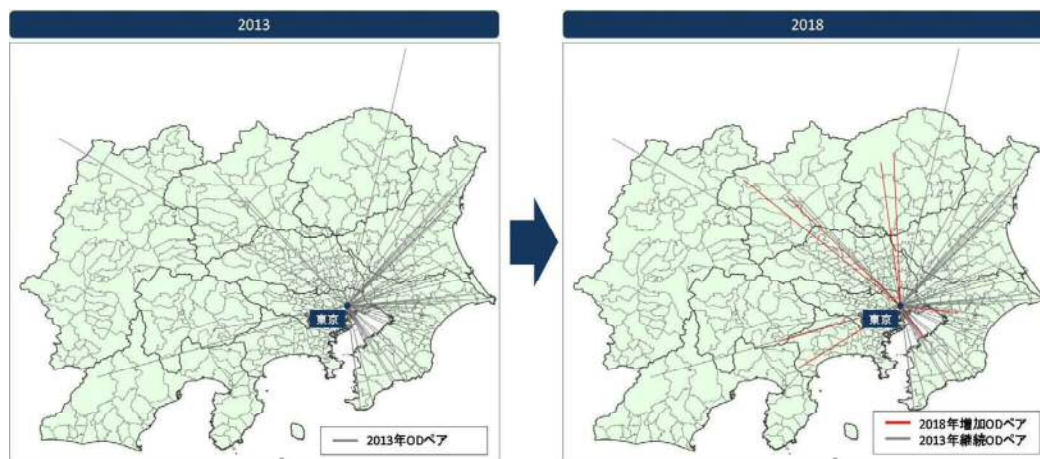


図 4.50 ODペア数の変化(新宿)

7) 東京

- 東京に発着する高速バス路線の発着地は、2013年→2018年で4ペア純増しており、高速バスネットワークが拡大していることが確認された。新たに結ばれたODは、神奈川、山梨、群馬、栃木、千葉方面である。
- 2018年時点で、東京に発着する高速バス路線の発着地52ペアのうち、25ペアが3環状を利用している。なお、3環状が利用されている25ペアのうち、5ペアは2018→2013で新たに結ばれたODである。



ODペア数		ODペアの増減(2013→2018)		
2013	2018	減少	増加	純増
48	52	-5	9	4

3環状 利用あり					3環状 利用なし	
圏央道 利用あり		その他 ※		合計		
内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア		
6	1	19	4	25	5	27

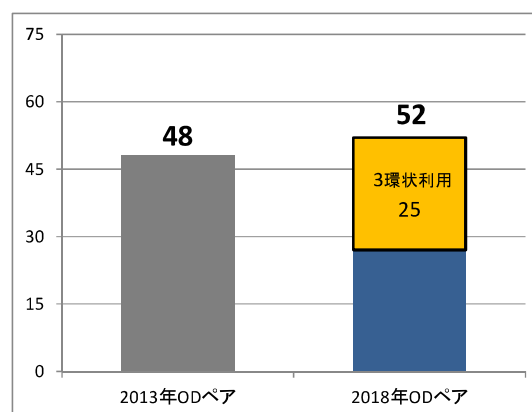
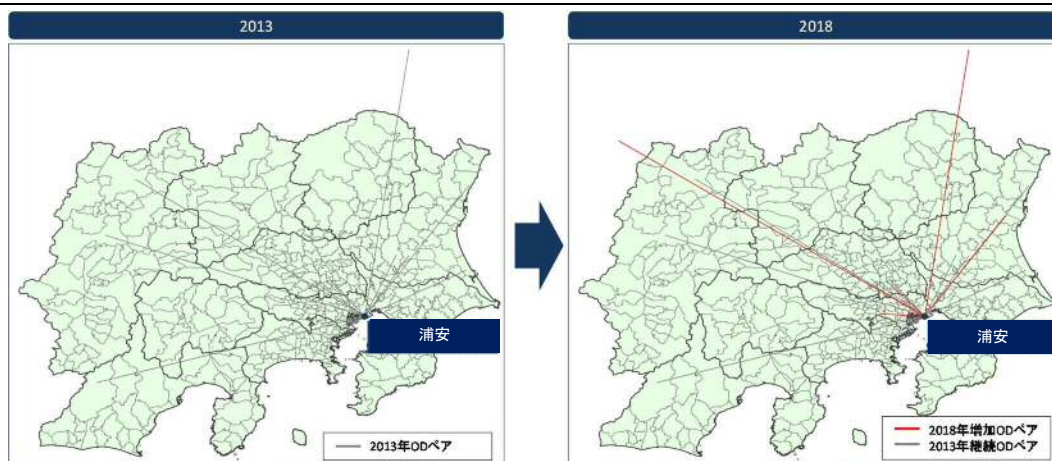


図 4.51 ODペア数の変化（東京）

8) 浦安

- 浦安に発着する高速バス路線の発着地は、2013年→2018年で6ペア純増しており、高速バスネットワークが拡大していることが確認された。新たに結ばれたODは、埼玉、東京、東北、関東方面である。
- 2018年時点で、東京に発着する高速バス路線の発着地24ペアのうち、9ペアが3環状を利用している。なお、3環状が利用されている9ペアのうち、5ペアは2013→2018で新たに結ばれたODである。埼玉方面に新たに結ばれたODは、外環道（千葉区間）が影響していると考えられる。



ODペア数		ODペアの増減(2013→2018)		
2013	2018	減少	増加	純増
18	24	0	6	6

3環状 利用あり						3環状 利用なし
圏央道 利用あり		その他 ※		合計		
内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア		
2	0	7	5	9	5	15

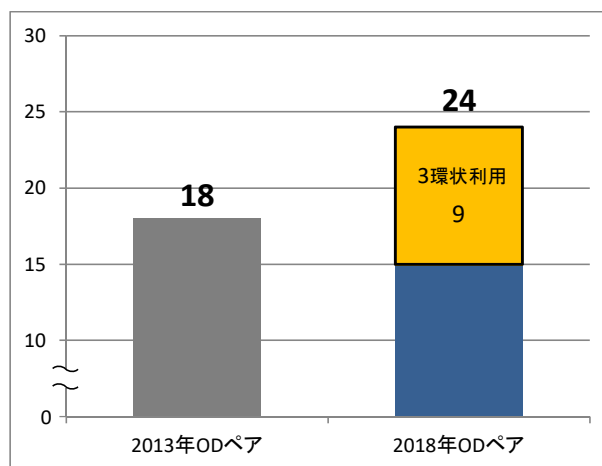
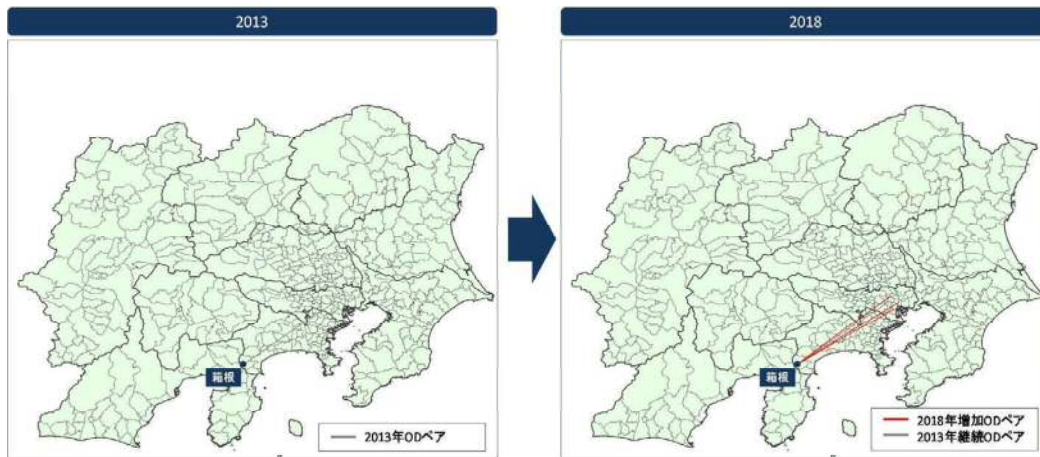


図 4.52 ODペア数の変化（浦安）

9) 箱根

- ・箱根に発着する高速バス路線の発着地は、2013年→2018年で3ペア純増しており、高速バスネットワークが拡大していることが確認された。新たに結ばれたODは、いずれも東京都内である。
- ・2018年時点で、箱根に発着する高速バス路線の発着地4ペアでは3環状が利用されていない。



ODペア数		ODペアの増減(2013→2018)		
2013	2018	減少	増加	純増
1	4	0	3	3

3環状 利用あり						3環状 利用なし
圏央道 利用あり		その他 ※		合計		
内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア		
0	0	0	0	0	0	4

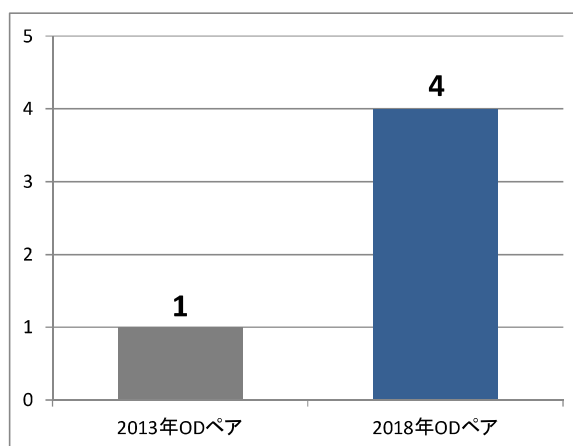


図 4.53 ODペア数の変化(箱根)

10) 日光

- ・日光に発着する高速バス路線の発着地は、2013年→2018年で3ペア純増しており、高速バスネットワークが拡大していることが確認された。新たに結ばれたODは、東京都内、横浜方面である。
- ・2018年時点で、日光に発着する高速バス路線の発着地3ペア全てで3環状が利用されている。なお、3環状が利用されている3ペアでは、圏央道は利用されておらず、中央環状（大井JCT～大橋JCT）、外環道（千葉区間）の開通が影響したと考えられる。



ODペア数		ODペアの増減(2013→2018)		
2013	2018	減少	増加	純増
0	3	0	3	3

3環状 利用あり					3環状 利用なし
圏央道 利用あり		その他 ※		合計	
内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア	
0	0	3	3	3	0

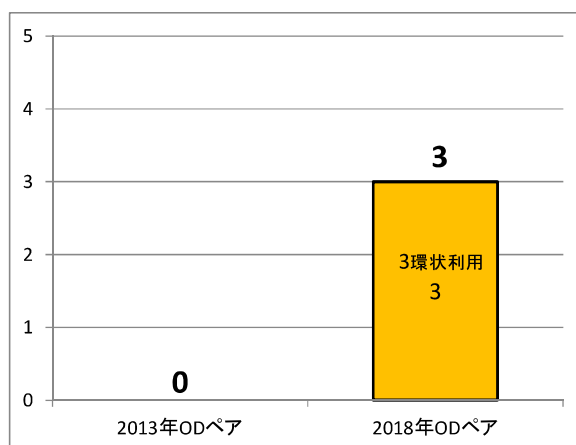
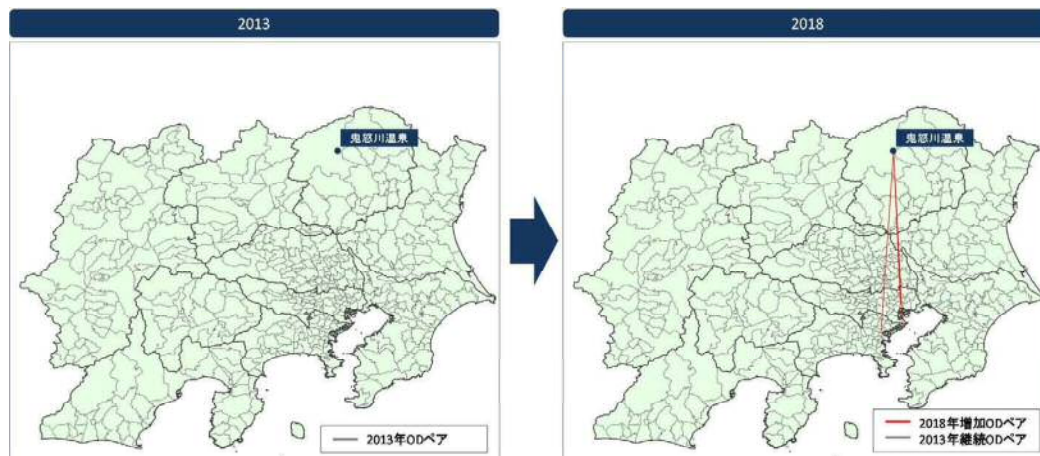


図 4.54 ODペア数の変化（日光）

11) 鬼怒川温泉

- 鬼怒川温泉に発着する高速バス路線の発着地は、2013年→2018年で3ペア純増しており、高速バスネットワークが拡大していることが確認された。新たに結ばれたODは、東京都内、横浜方面である。
- 2018年時点で、鬼怒川温泉に発着する高速バス路線の発着地3ペア全てで3環状が利用されている。なお、3環状が利用されている3ペアでは、圏央道は利用されておらず、中央環状（大井JCT～大橋JCT）、外環道（千葉区間）の開通が影響したと考えられる。



ODペア数		ODペアの増減(2013→2018)		
2013	2018	減少	増加	純増
0	3	0	3	3

3環状 利用あり					3環状 利用なし
圏央道 利用あり		その他 ※		合計	
内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア	
0	0	3	3	3	0

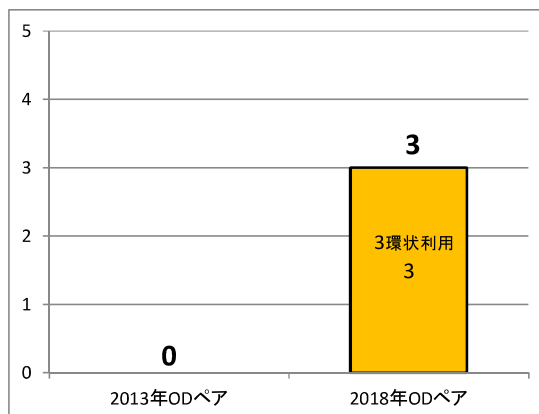
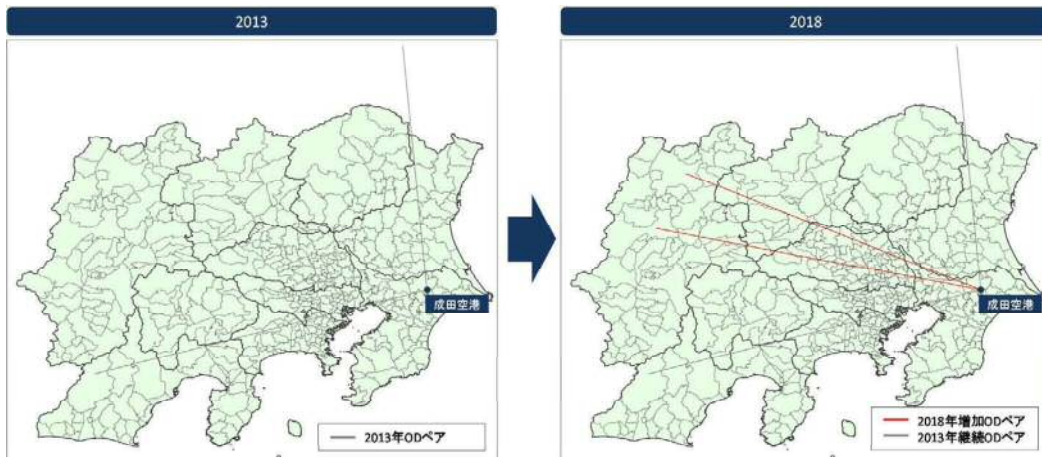


図 4.55 ODペア数の変化（鬼怒川温泉）

12) 成田空港

- ・成田空港に発着する高速バス路線の発着地は、2013年→2018年で2ペア純増しており、高速バスネットワークが拡大していることが確認された。新たに結ばれたODは、長野方面である。
- ・新設された2ペアのうち1ペアでは、3環状が利用されているが、圏央道は利用されていない。
- ・本検討は、「高速路線バス」を対象に分析を行っている関係上、ペア数が限定的であるが、空港には、高速路線バスの他に、多数の「リムジンバス」が運行している。そのため、実際には、より多くのバスネットワークの変化があったものと推測される。



ODペア数		ODペアの増減(2013→2018)		
2013	2018	減少	増加	純増
2	4	0	2	2

3環状 利用あり						3環状 利用なし
圏央道 利用あり		その他 ※		合計		
内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア		内2013→2018で新たに増加したODペア		
0	0	1	0	1	0	3

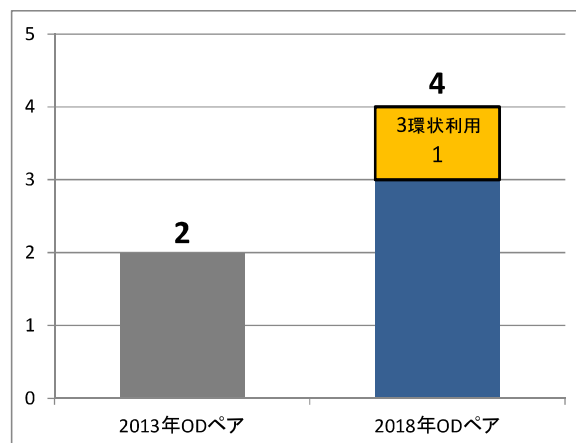


図 4.56 ODペア数の変化（成田空港）

(5) 3環状道路利用路線の変化

アンケート調査の結果より、ODごとに3環状道路の利用開始時期を分析した。なお、ODに対し、複数路線、複数社が重複している場合、利用開始時期が最も早い路線を対象に図化した。また、3環状道路を複数（中央環状・外環・圏央道）利用する路線については、より外側を利用する路線として図化した。（例：外環と圏央道を利用する場合は、圏央道利用として集計）

検討結果を次頁に示す。

- ・ 3環状道路が利用されているODペアは、3環状道路の開通に伴い、徐々に増加している。
(H25 : 79 ペア → H30 : 216 ペア 約 2.7 倍)
- ・ 特に、東名高速～関越道が圏央道で接続され、中央環状道が開通した H26 → H27 では、3環状道路が利用されている OD ペア が約 1.6 倍に増加している。

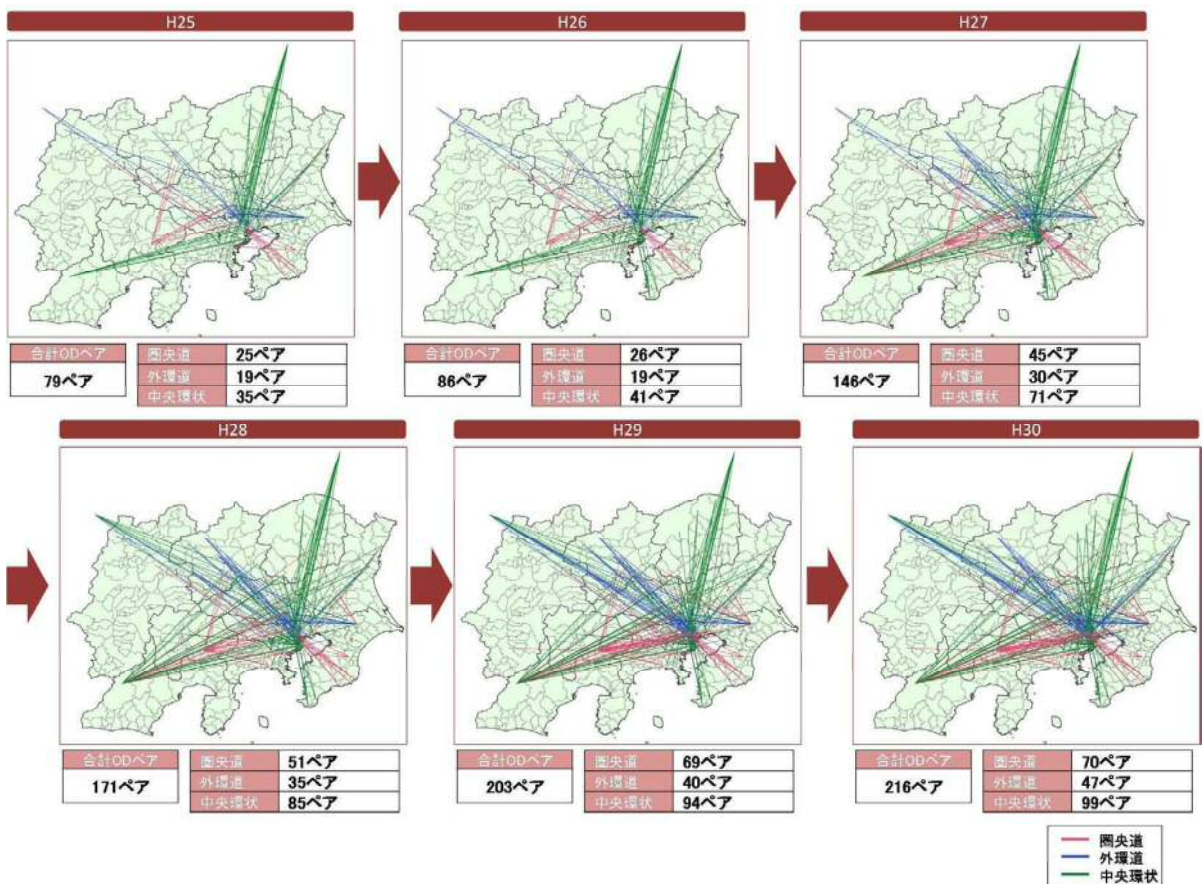


図 4.57 3環状道路が利用されているODペアの変化

4.2 地域経済への影響の分析

3環状道路の開通に伴う自治体の人口、税収等の変遷について整理し、環状道路の整備が地域に与える効果（経済、活性化等）について分析した。

具体的には、各指標について、圏央道沿線自治体とその他自治体の伸び率を比較し、傾向の違いを確認した。なお、今年度の検討では、放射高速道路の接続タイミングの違いにより、各地域・各指標で、効果の発現時期が異なることを確認するため、各県ごとに圏央道沿線自治体とその他自治体を集計、比較した。

なお、本検討では、過年度の検討にあわせて、圏央道沿線自治体を以下の通り定義した。

表 4.16 圏央道沿線自治体

圏央道沿線自治体※				
神奈川県	相模原市	緑区	茨城県	常総市
		中央区		牛久市
		南区		つくば市
	厚木市			坂東市
	海老名市			稲敷市
	座間市			稲敷郡阿見町
	綾瀬市			稲敷郡河内町
愛甲郡愛川町		猿島郡五霞町		
			猿島郡境町	
東京都	八王子市		千葉県	成田市
	青梅市			香取郡神崎町
	羽村市			
	あきる野市			
	西多摩郡日の出町			
埼玉県	川越市			
	飯能市			
	狭山市			
	入間市			
	桶川市			
	久喜市			
	北本市			
	坂戸市			
	幸手市			
	鶴ヶ島市			
	日高市			
	白岡市			
	比企郡川島町			
	南埼玉郡宮代町			
北葛飾郡杉戸町				

※ネットワーク効果(放射高速道路間の接続)を考慮し、海老名～大栄 JCT 間の沿線自治体を対象とした

4.2.1 データ概要

本節の分析に使用したデータの概要を以下にとりまとめた。

表 4.17 分析項目・使用データ概要

分析項目		使用データ	分析期間※ ¹
物流・企業立地関連	製造業・大型物流施設※ ² ※ ³ の事業所数	経済センサス (基礎調査・活動調査)	H21・H24・H26・H28
	製造業・大型物流施設※ ² ※ ³ の従業者数	経済センサス (基礎調査・活動調査)	H21・H24・H26・H28
	製造品出荷額	工業統計調査	H21～H28
	総生産	県民経済計算(内閣府)	H21～H27
	税金(法人税・固定資産税(家屋))	地方財政状況調査	H21～H28
観光活動・地域交流関連	観光消費額	各県の公表データ	H23～H29
	人口	住民基本台帳	H21～H28
	世帯数	住民基本台帳	H21～H28
	商店数	商業統計(経済産業省)	H6・9・11・14・16・19・26
	所得	県民経済計算(内閣府)	H21～H27

※¹ 過去の圏央道記者発表資料との整合性、圏央道が放射高速道路と接続するタイミングを考慮し、H21以降を検討の対象として設定

※² 経済センサスの産業分類(中分類)の「道路旅客運送業」「道路貨物運送業」「倉庫業」「運輸に附帯するサービス業」

※³ 中小企業基本法に基づく「小規模企業者(概ね常時使用する従業員の数が20人以下の事業者)」を除く

4.2.2 地域経済の変化の分析（物流・企業立地関連）

環状道路の整備に伴う地域経済の変化を物流・企業立地に着目して分析した。

(1) 首都圏の製造業・大型物流施設の事業所数

第3章において、環状道路の開通と企業立地の関係を確認した。本項では、道路の開通が地域に与える効果の一つとして製造業・大型物流施設の事業所数の推移を分析した。

1) 製造業

- 1都4県（東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県・茨城県）の製造業者の事業所数は、概ね減少傾向である。しかし、圏央道沿線自治体とその他自治体の伸び率を比較すると、沿線自治体の減少率の方が小さくなっている。

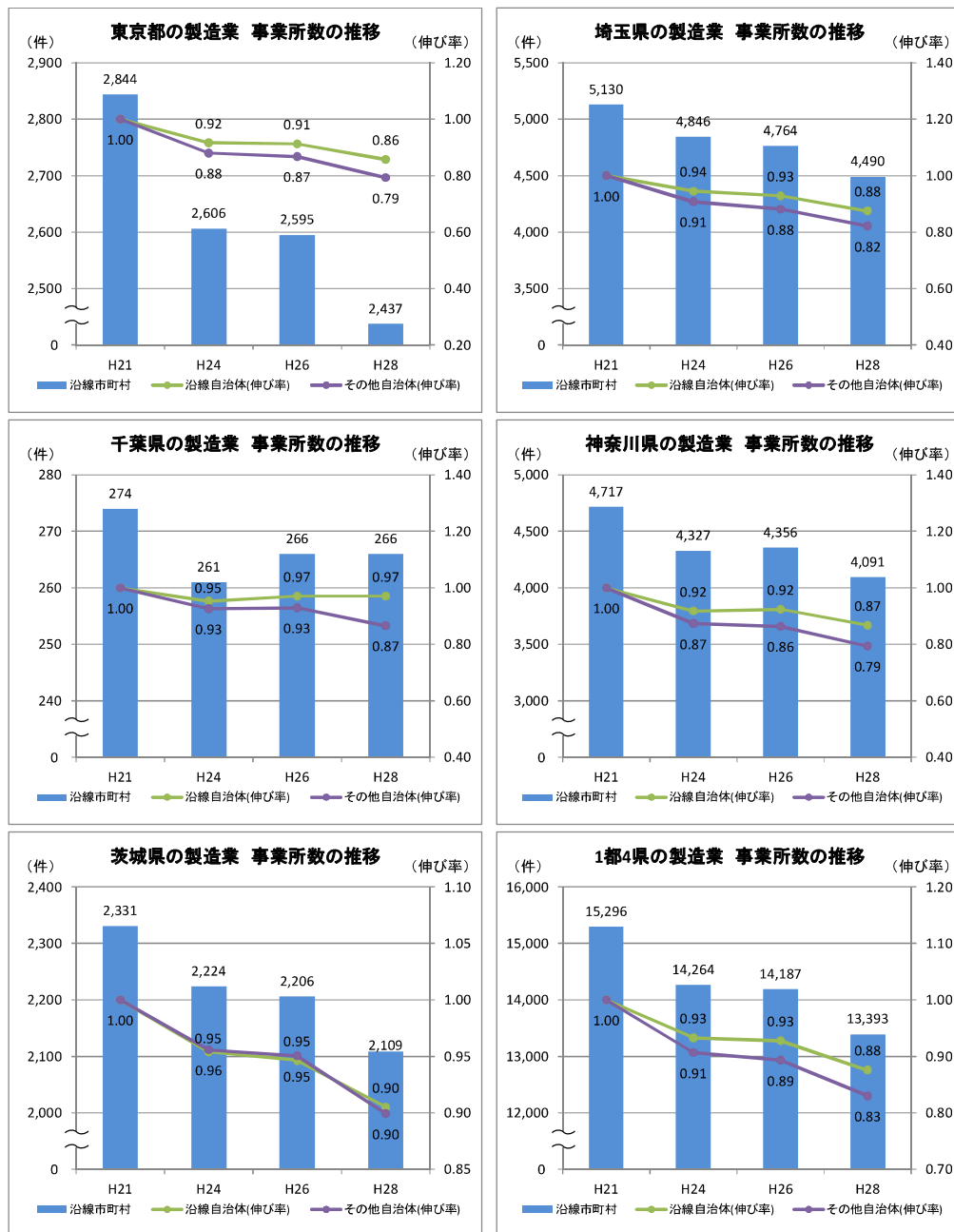


図 4.58 1都4県の製造業者の事業所数の推移

2) 大型物流施設

- 1都4県（東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県・茨城県）の大型物流施設の事業所数は、圏央道が放射高速道路を接続するH24以降に増加に転じている（東名高速～関越道接続がH26）。圏央道のミッシングリンクが残存する千葉県以外は、圏央道沿線自治体とその他自治体を比較すると、圏央道沿線自治体の伸び率の方が高い傾向にある。
- なお、千葉県においてもH26→H28では、沿線自治体の大型物流施設の事業所数が増加している。

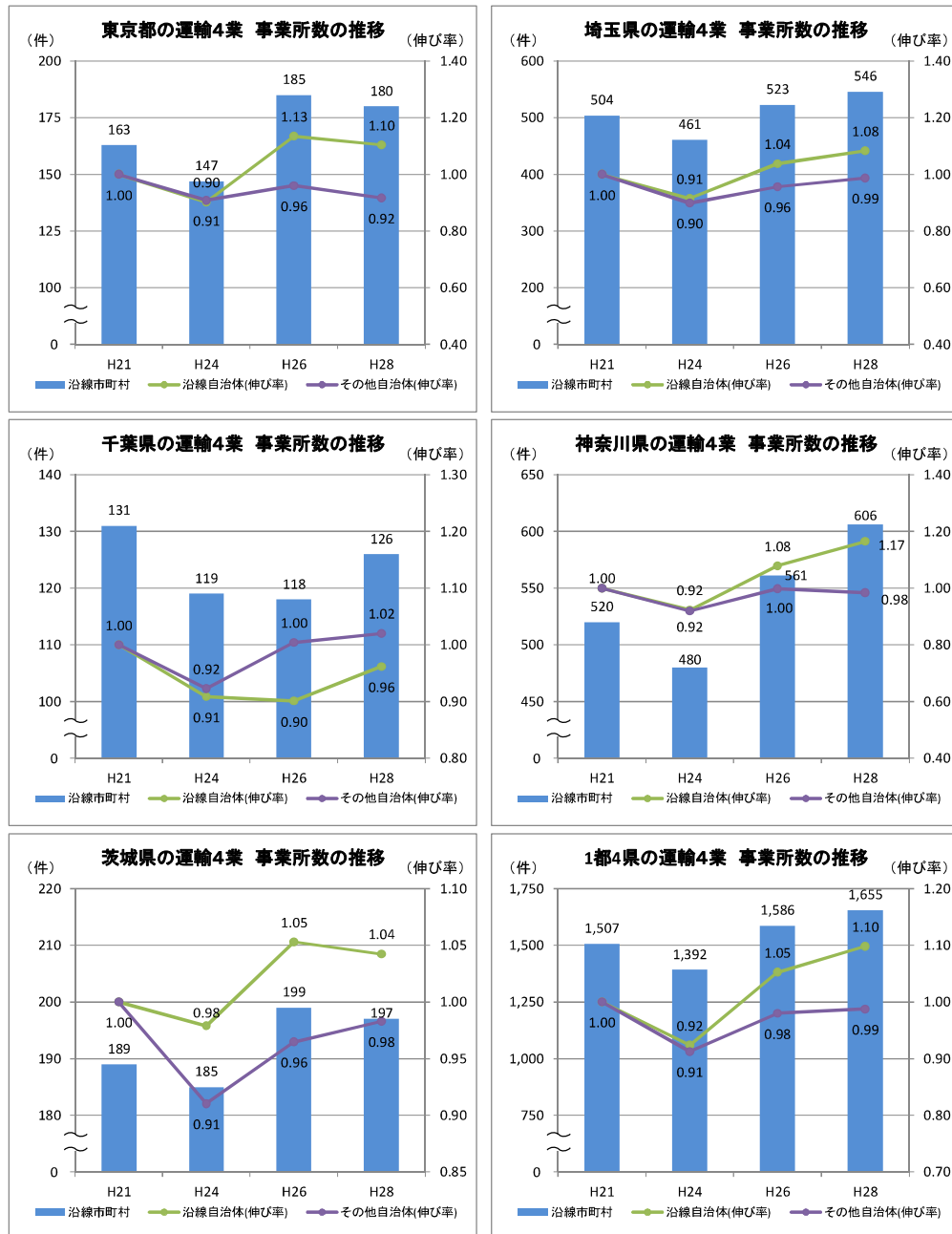


図 4.59 1都4県の大型物流施設の事業所数の推移

(2) 首都圏の製造業・大型物流施設の従業者数

企業立地が進むと、従業者数が増加すると考えられたため、本項では、製造業・大型物流施設の従業者数の推移を分析した。

1) 製造業

- ・ 1都4県（東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県・茨城県）の製造業者の従業者数は、概ね減少傾向である。しかし、圏央道沿線自治体とその他自治体の伸び率を比較すると、沿線自治体の減少率の方が小さくなっている。
- ・ 各県単位でみると、茨城県、千葉県では H24 以降、圏央道沿線自治体の製造業の従業者数は増加している。一方、東京都や神奈川県では、減少傾向にあり、埼玉県では概ね横ばいである。

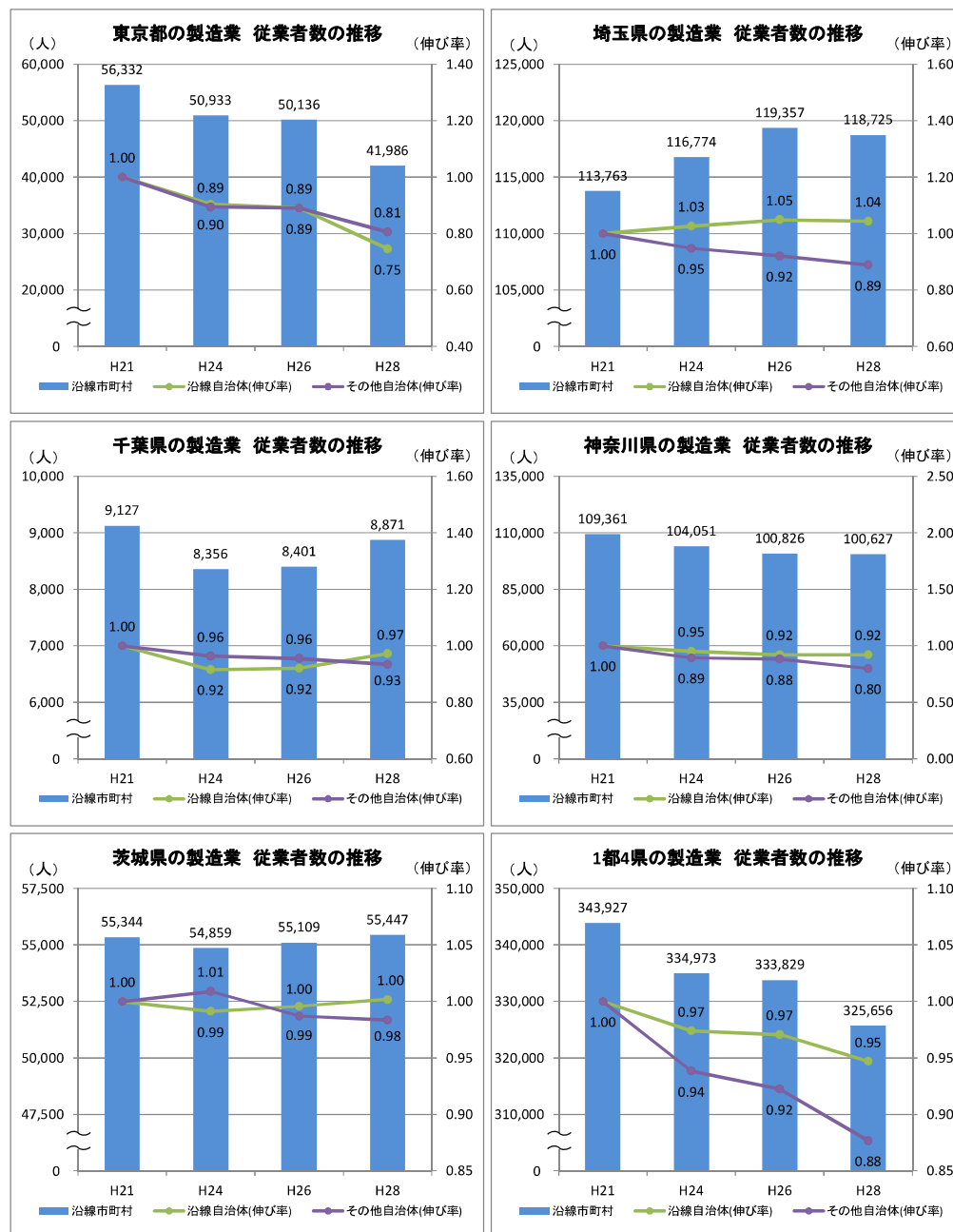


図 4.60 1都4県の製造業者の従業者数の推移

2) 大型物流施設

- 1都4県（東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県・茨城県）の大型物流施設の従業者数は、圏央道が放射高速道路を接続するH24以降に増加に転じている（東名高速～関越道接続がH26）。圏央道のミッシングリンクが残存する千葉県以外は、圏央道沿線自治体とその他自治体を比較すると、圏央道沿線自治体の伸び率の方が高い傾向にある。

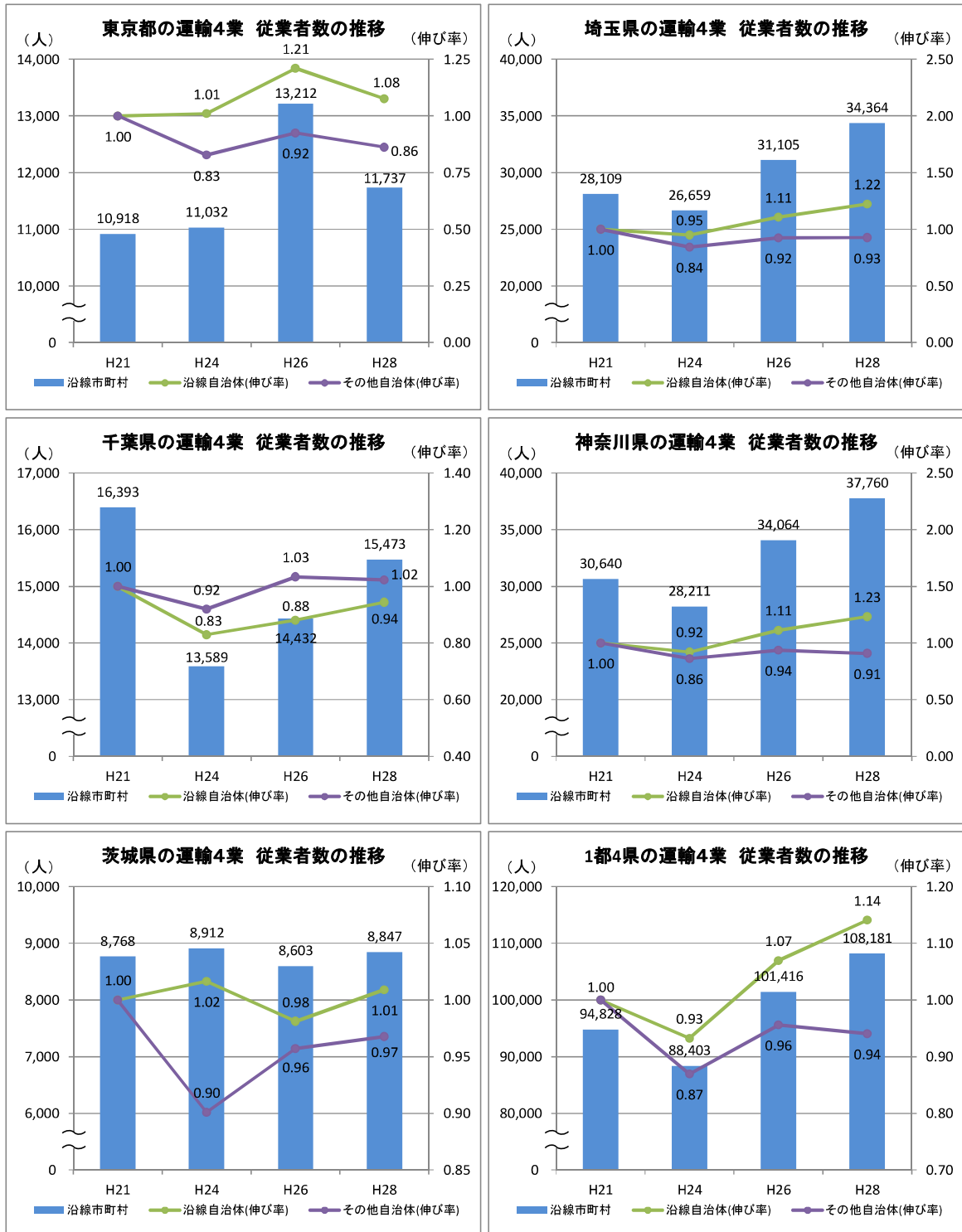


図 4.61 1都4県の大型物流施設の従業者数の推移

(3) 製造品出荷額

企業立地（製造業者等）の促進や生産活動の効率化等により、製造品出荷額が増加すると考えられたため、本項では、製造品出荷額の推移を分析した。

- ・ 1都4県（東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県・茨城県）の製造品出荷額は、概ね横ばいである。
- ・ 各県の集計結果を見ると、H23以降、埼玉県、茨城県の圏央道沿線自治体の製造品出荷額が増加傾向にある。

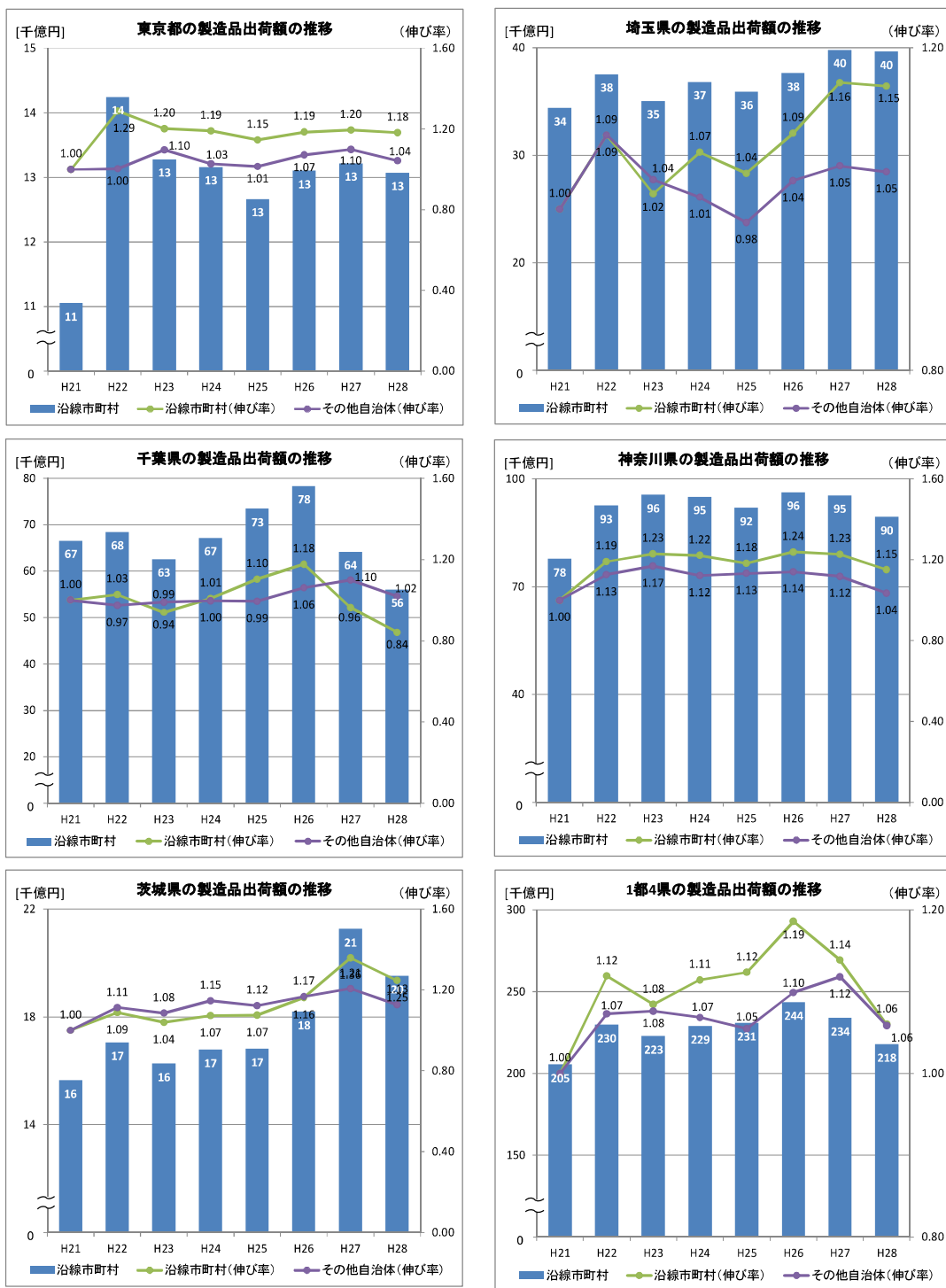


図 4.62 1都4県の製造品出荷額の推移

(4) 総生産の変化

企業活動が活発になることで、経済に好影響を与えるものと考え、本項では、各県の総生産（県内総生産）の推移を分析した。

なお、総生産（県内総生産）は、各県単位で集計されているデータであるため、各県ごとに推移を確認した。

- 1都4県の県内総生産は、各県ともに増加の傾向であり、1都4県全体でも増加の傾向である。
- データの制約上、本項では各県の県内総生産の推移を分析したが、環状道路の開通との関係を分析するためには、より詳細なデータ（市町村単位の総生産等）の分析が必要だと考えられる。

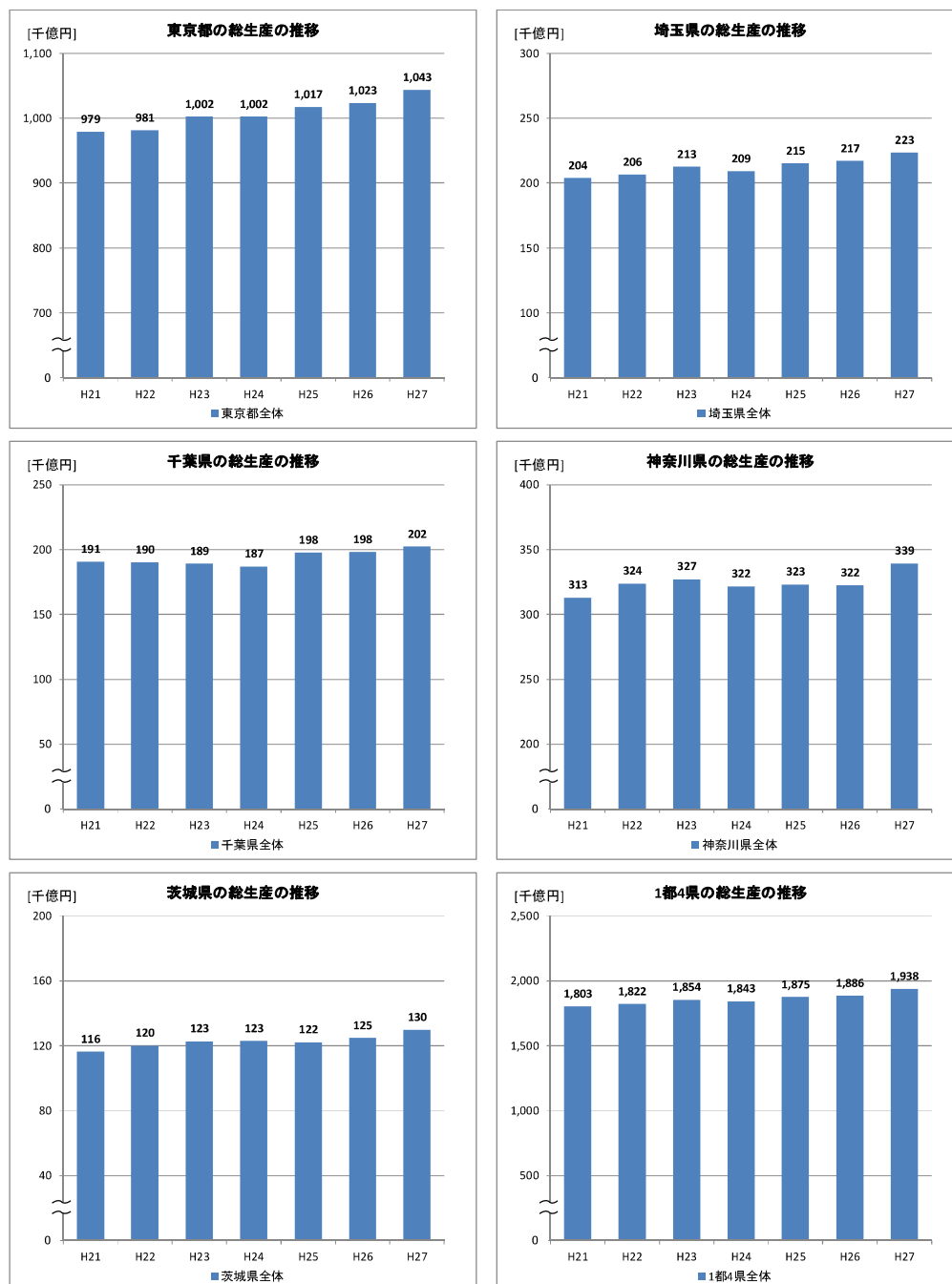


図 4.63 1都4県の県内総生産の推移

(5) 税収の変化

過年度業務において、企業立地や従業員数に関する税収として、法人住民税、固定資産税(家屋)を挙げている。本項では、上記2税の推移を分析した。

1) 法人住民税

- 1都4県の法人住民税を見ると、長期的には増加傾向であり、H21を基準とした伸び率では、沿線自治体の方が、その他自治体に比べて高い傾向である。
- 特に、埼玉県や千葉県、神奈川県に沿線自治体の伸びが顕著であり、千葉県においては、H21→H28で約1.47倍となっている。

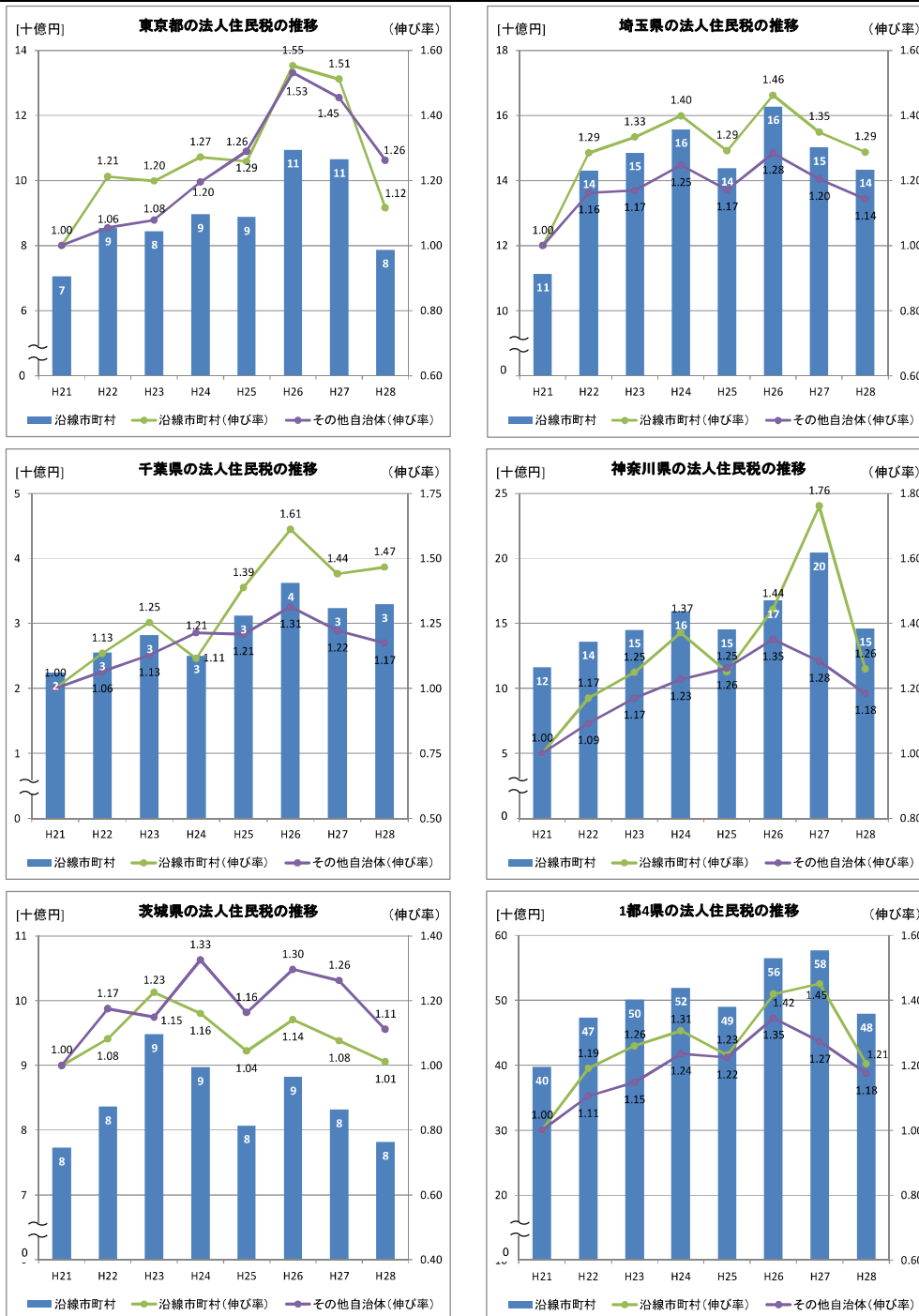


図 4.64 1都4県の法人住民税の推移

2) 固定資産税（家屋）

- ・ 1都4県の固定資産税（家屋）を見ると、長期的には増加傾向であり、H21を基準とした伸び率では、沿線自治体の方とその他自治体は概ね同様の傾向を示している。
- ・ 茨城県においては、沿線自治体の伸びがその他自治体を上回っている。



図 4.65 1都4県の固定資産税（家屋）の推移

4.2.3 地域経済の変化の分析（観光活動・交流関連）

環状道路の整備に伴う地域経済の変化を観光活動・交流に着目して分析した。

(1) 都県別の観光消費額の推移

観光消費額は、各県の公表データから集計しているが、公表されている情報にはばらつきがある。市町村ごとの集計値が公表されていないことも多いため、観光消費額については、各県ごとに推移を確認した。

1) 茨城県

- 茨城県の観光消費額は長期的に増加傾向にある。特に圏央道により常磐道と東関東道が接続して、千葉県（成田）方面からのアクセス性が向上した H26→H27 の伸びが大きく、約2割（約44千円）増加している。

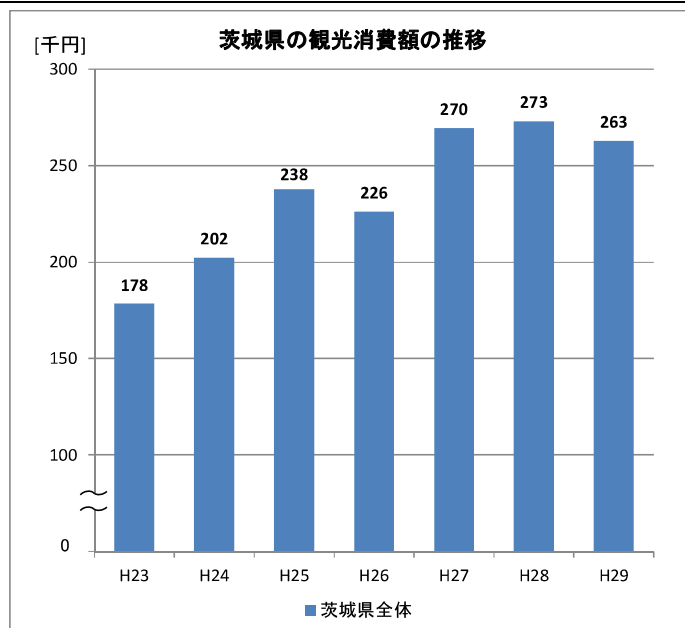


図 4.66 茨城県の観光消費額の推移

2) 埼玉県

- ・埼玉県の観光消費額は長期的に増加傾向にある。H23 と H29 の観光消費額を比較すると、約 3 倍に伸びている。特に、東名高速と関越道が圏央道によって接続された H25→H26、更に東北道まで接続された H26→H27 の伸びが顕著である。

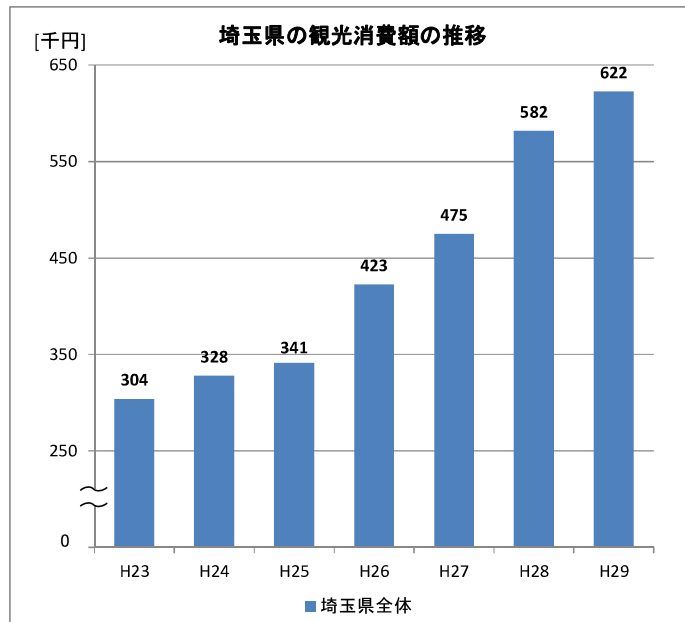


図 4.67 埼玉県の観光消費額の推移

3) 千葉県

- 千葉県の観光消費額は長期的には増加傾向にある。圏央道（東金 IC～木更津東 IC）が開通し、横浜方面から外房方面へのアクセス性が向上した H24→H25 には、観光消費額が増加している。

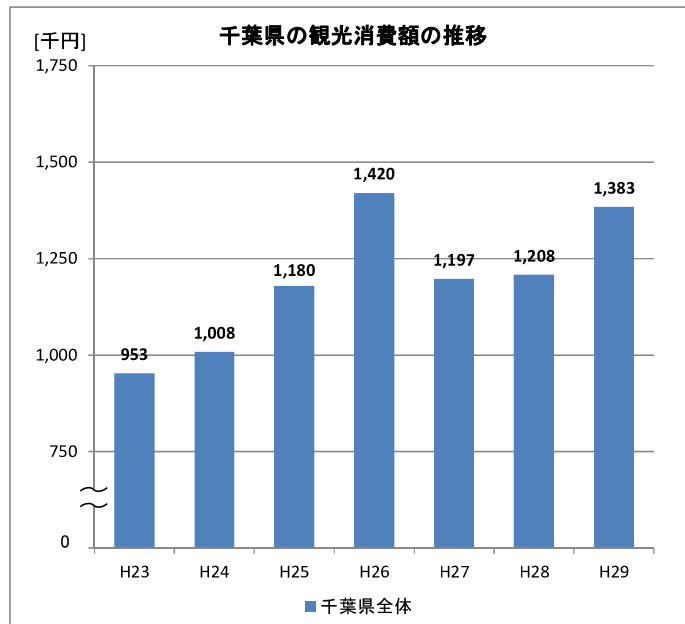


図 4.68 千葉県の観光消費額の推移

4) 東京都

- 東京都の観光消費額は長期的には増加傾向にある。中央環状線が全線開通した H26→H27 には、観光消費額が約 1 割増加しているが、環状道路の開通との因果関係を示すためには、より詳細なデータで分析を行う必要がある。(市町村別データ等)

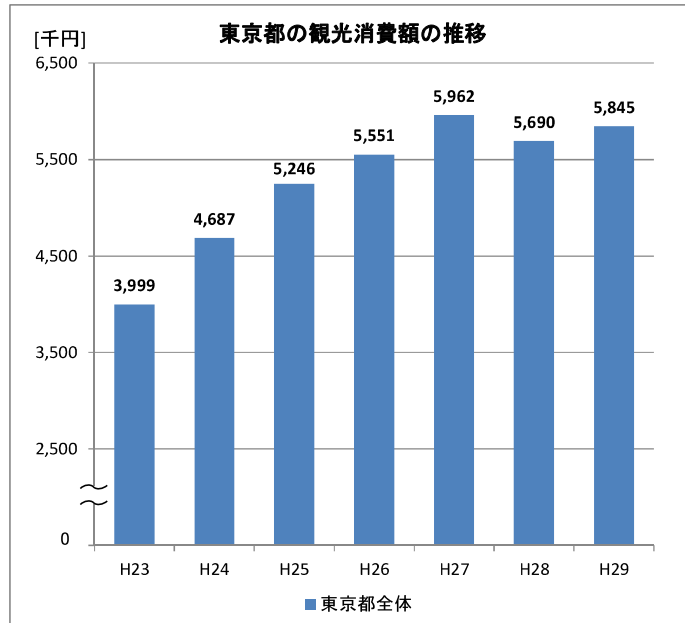


図 4.69 東京都の観光消費額の推移

5) 神奈川県

- ・ 神奈川県の観光消費額は長期的には増加傾向にある。特に、圏央道（東金 IC～木更津東 IC）が開通し、千葉県外房方面から横浜方面へのアクセス性が向上した H24→H25 には、観光消費額が約 2 割増加している。また、圏央道により東名高速～東北道が接続した H26→H27 には、約 1 割増加している。

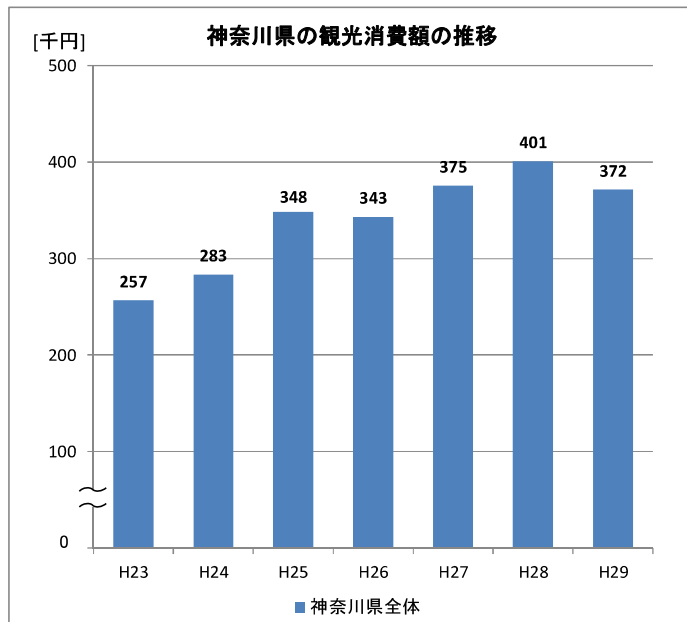


図 4.70 神奈川県の観光消費額の推移

(2) 沿線の地域経済の活性化

観光活動や地域間の交流が活発化することで、地域経済に影響を与え、以下の指標の推移を分析した。

- ・人口
- ・世帯数
- ・商店数
- ・所得

1) 人口

- ・ 1都4県の人口の伸び率は、沿線自治体に比べ、その他自治体の方が大きい。
- ・ 一方、千葉県や茨城県では、沿線自治体の人口の伸び率がその他自治体の人口の伸び率を上回っている。

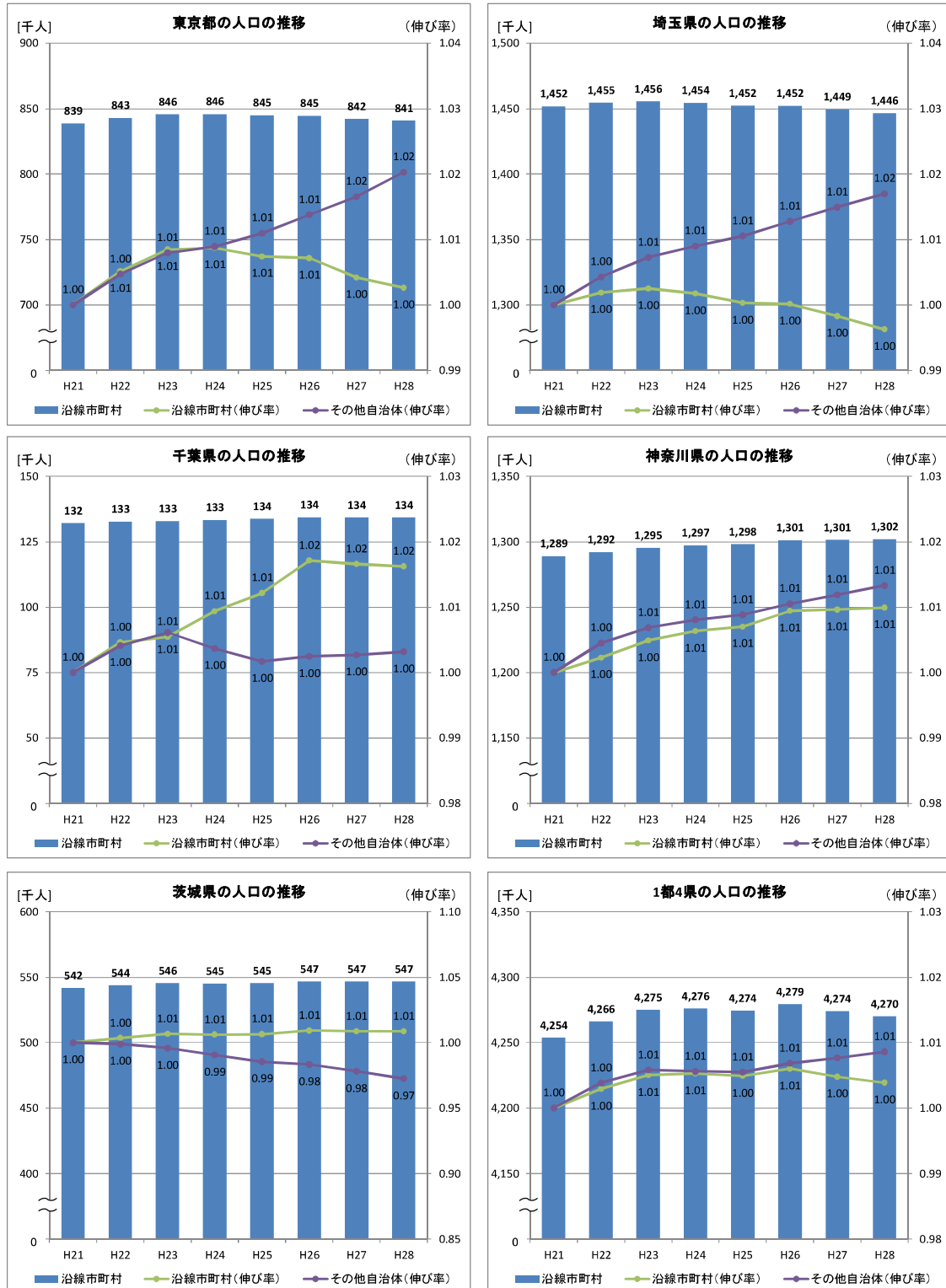


図 4.71 1都4県の人口の推移

2) 世帯数

- ・ 1都4県の世帯数は、沿線自治体、その他自治体ともに増加傾向である。
- ・ 埼玉県を除く、1都3県では、沿線自治体の伸び率が、その他自治体の伸び率を上回っている。

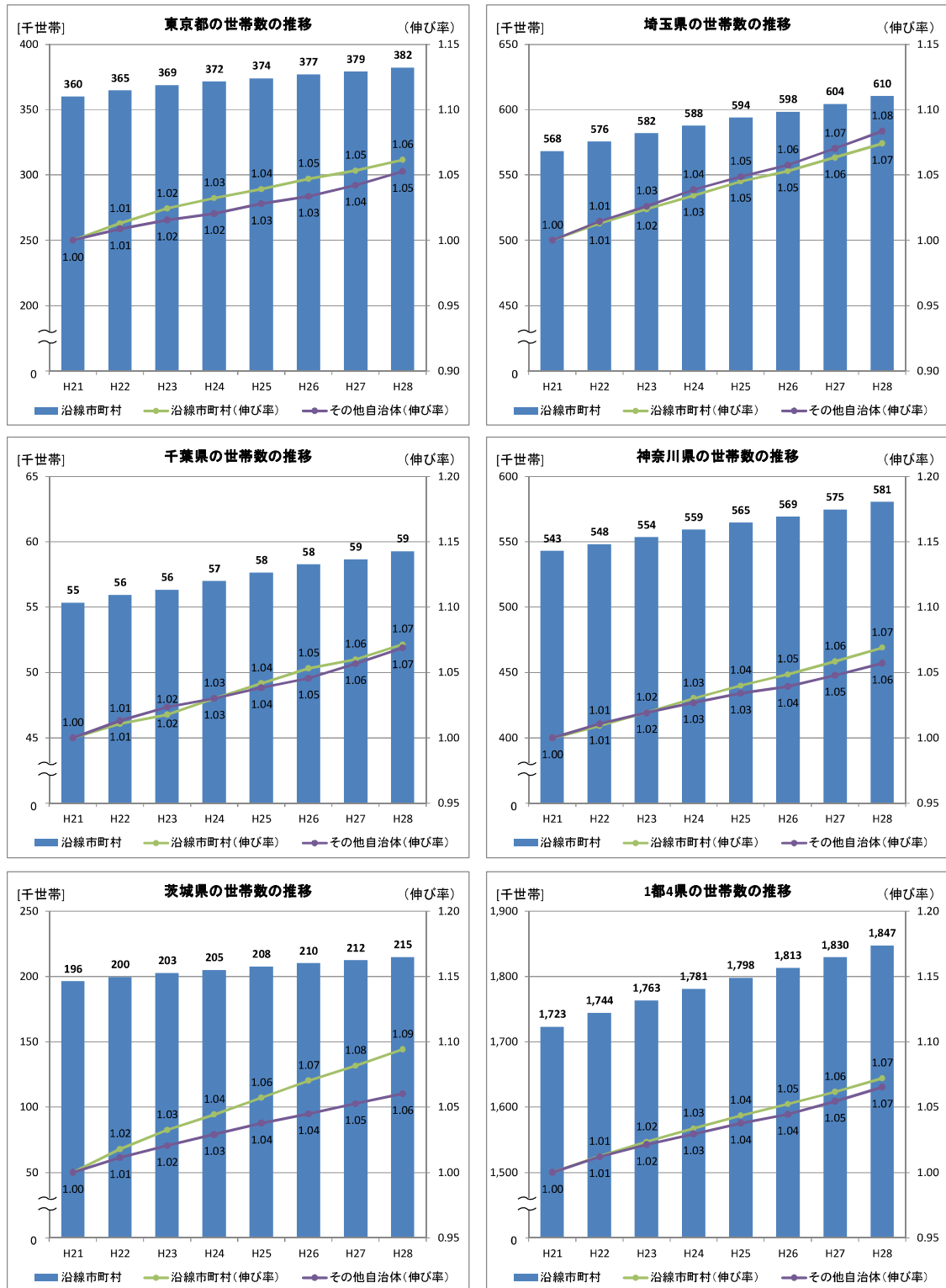


図 4.72 1都4県の世帯数の推移

3) 商店数

- 1都4県の商店数は、沿線自治体、その他自治体ともに減少傾向であるが、沿線自治体に比べ、その他自治体の方が、減少率が大きい。

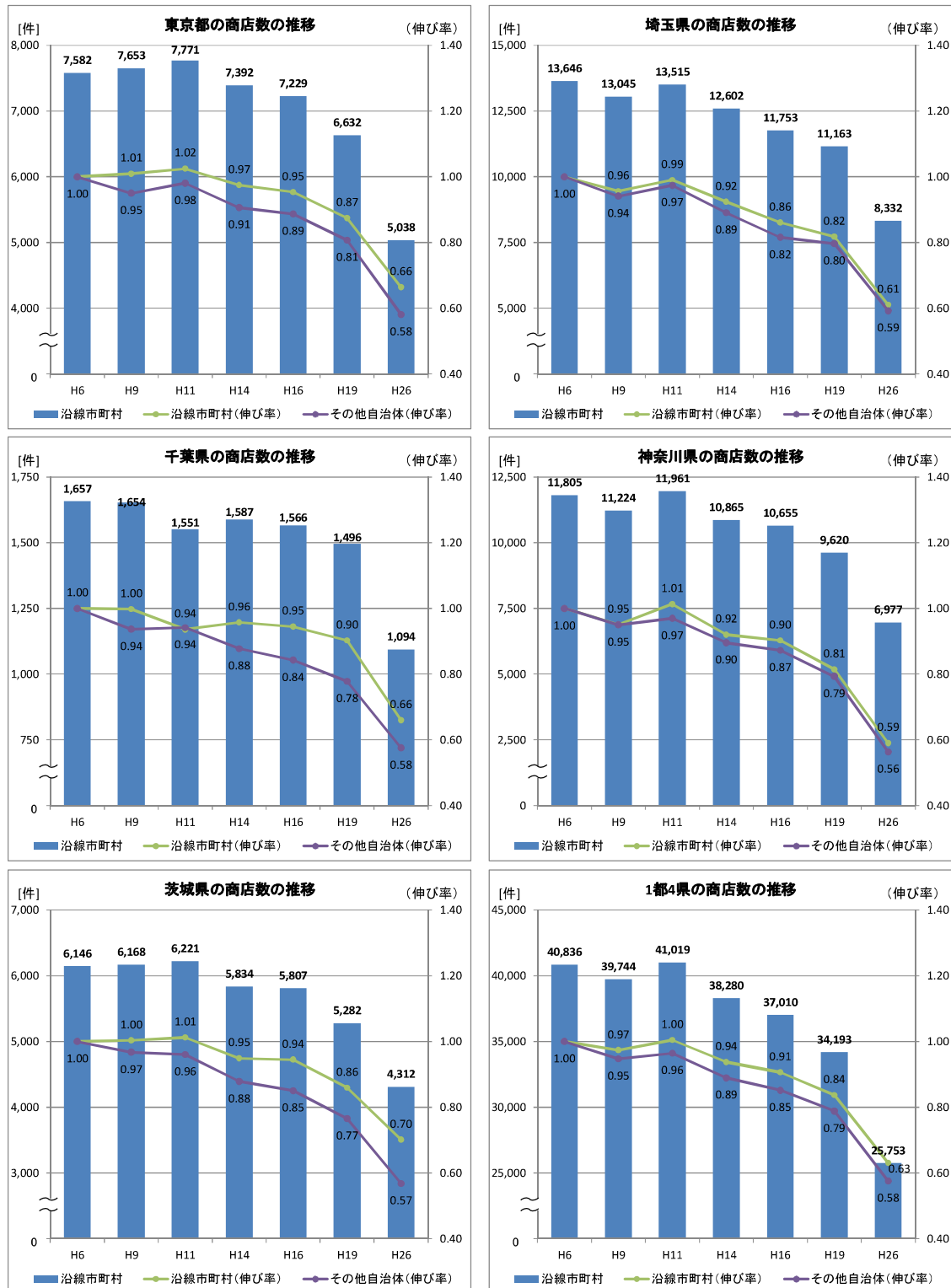


図 4.73 1都4県の商店数の推移

4) 所得

所得は、公表されている情報にはばらつきがあり、市町村ごとの集計値が公表されていないことも多いため、各県ごとに推移を確認した。

※県民所得：県民雇用者報酬、財産所得、企業所得の合計値。個人の所得水準を表すものではなく、企業利潤などを含んだ各都道府県の経済全体の所得水準を表す。

- ・ 1都4県の県内総生産は、各県ともに増加の傾向であり、1都4県全体でも増加の傾向である。
- ・ データの制約上、本項では各県の県民所得の推移を分析したが、環状道路の開通との関係を分析するためには、より詳細なデータ（市町村単位の総所得等）の分析が必要だと考えられる。

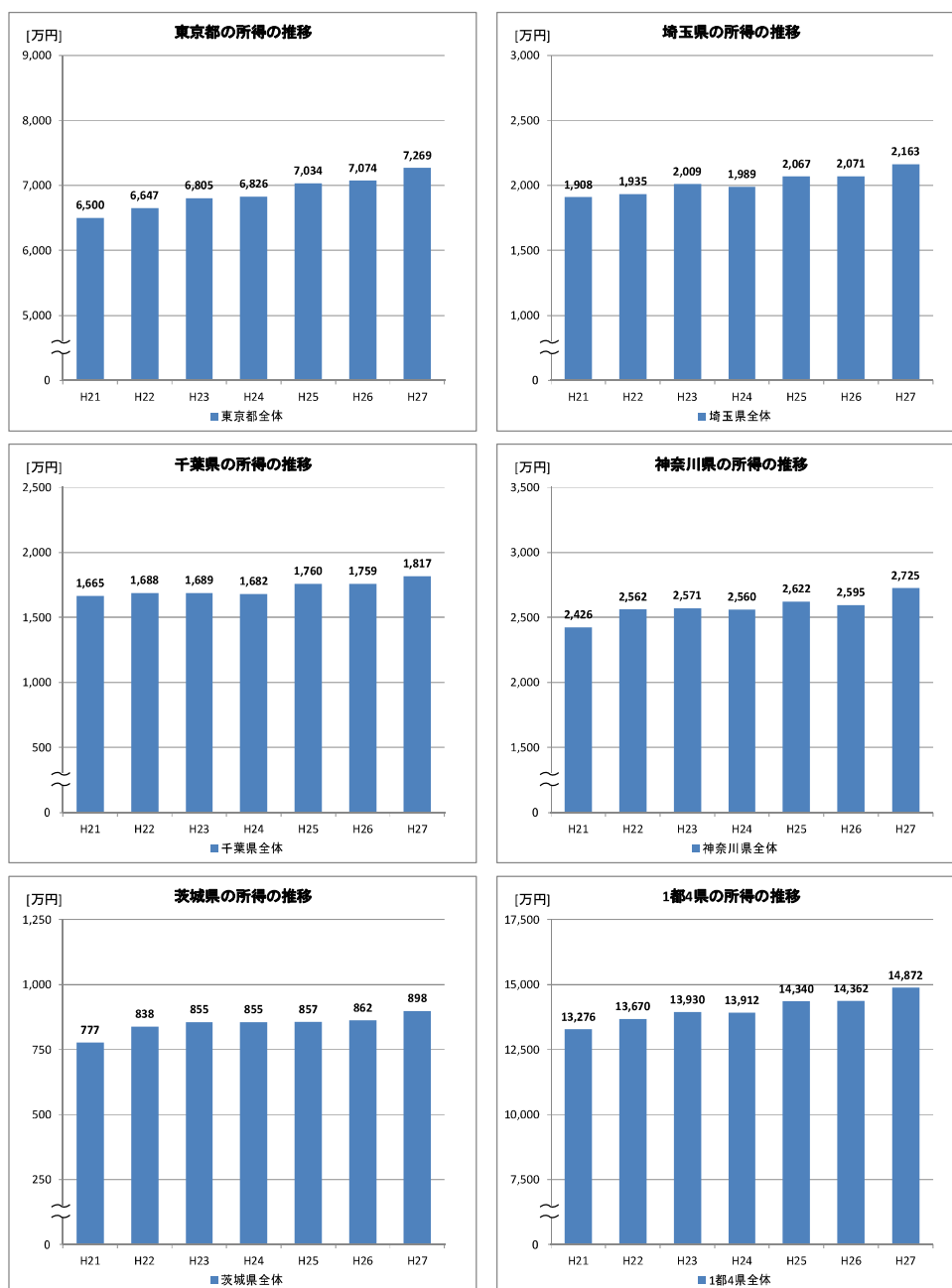


図 4.74 1都4県の県内総所得の推移

出典：県民経済計算