

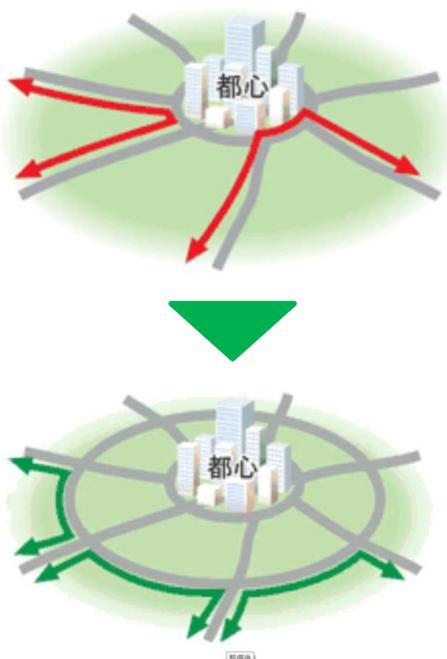
# 物流ネットワーク強化による生産性向上について

---

# 環状道路の機能

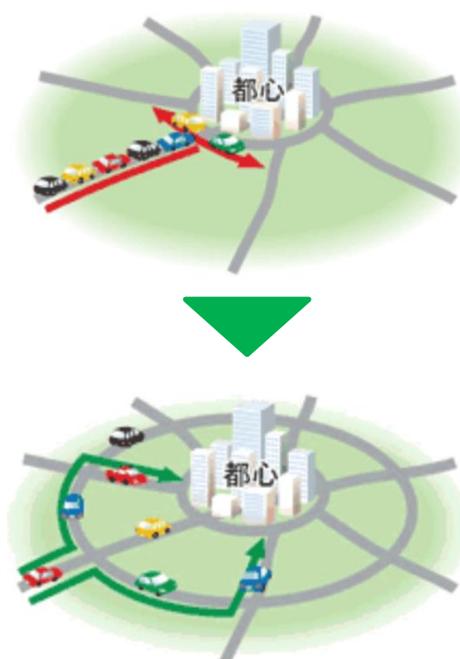
## 通過交通の抑制

通過交通の都心部への流入を抑制する



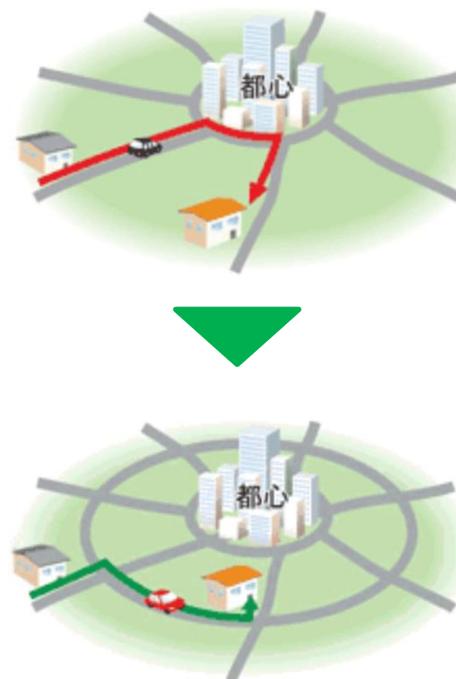
## 分散導入効果

郊外から都心部への交通を分散誘導する



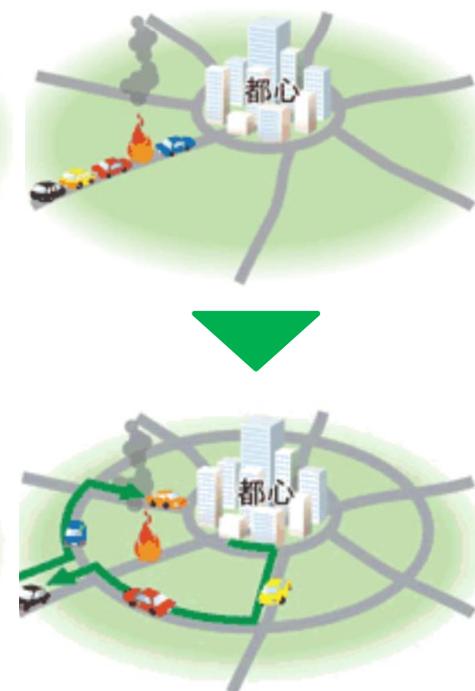
## 地域間移動

周辺地域間の移動が直接できる



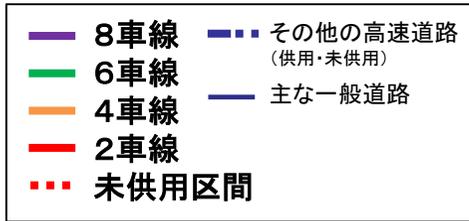
## 非常時の迂回機能

災害や事故などで一部区間の不通があっても速やかに迂回できる



# 諸外国の環状道路の整備状況

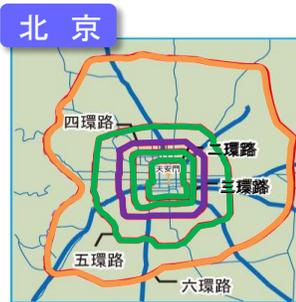
○ 東京首都圏の環状道路の整備率は79%。諸外国の主要都市では、多車線の環状道路整備が進んでいる。



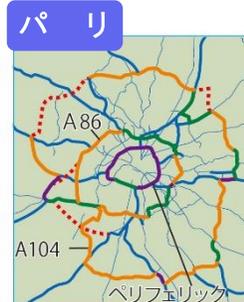
都市名	計画延長	供用延長	整備率	備考
東京	525km	417km	79%	2017年12月末現在
北京	433km	433km	100%	2009年9月12日完成
ソウル	168km	168km	100%	2007年12月28日完成
パリ	313km	272km	87%	2016年7月現在
ワシントンDC	103km	103km	100%	1998年完成
ロンドン	188km	188km	100%	1986年完成
ベルリン	223km	217km	97%	2017年6月現在



0 10 20 30km



0 10 20 30km



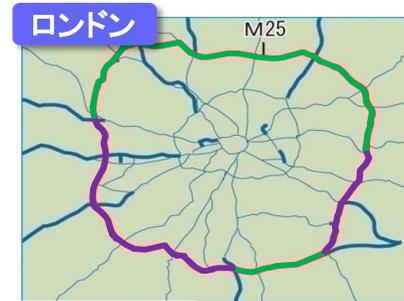
0 10 20 30km



0 10 20 30km



0 10 20 30km



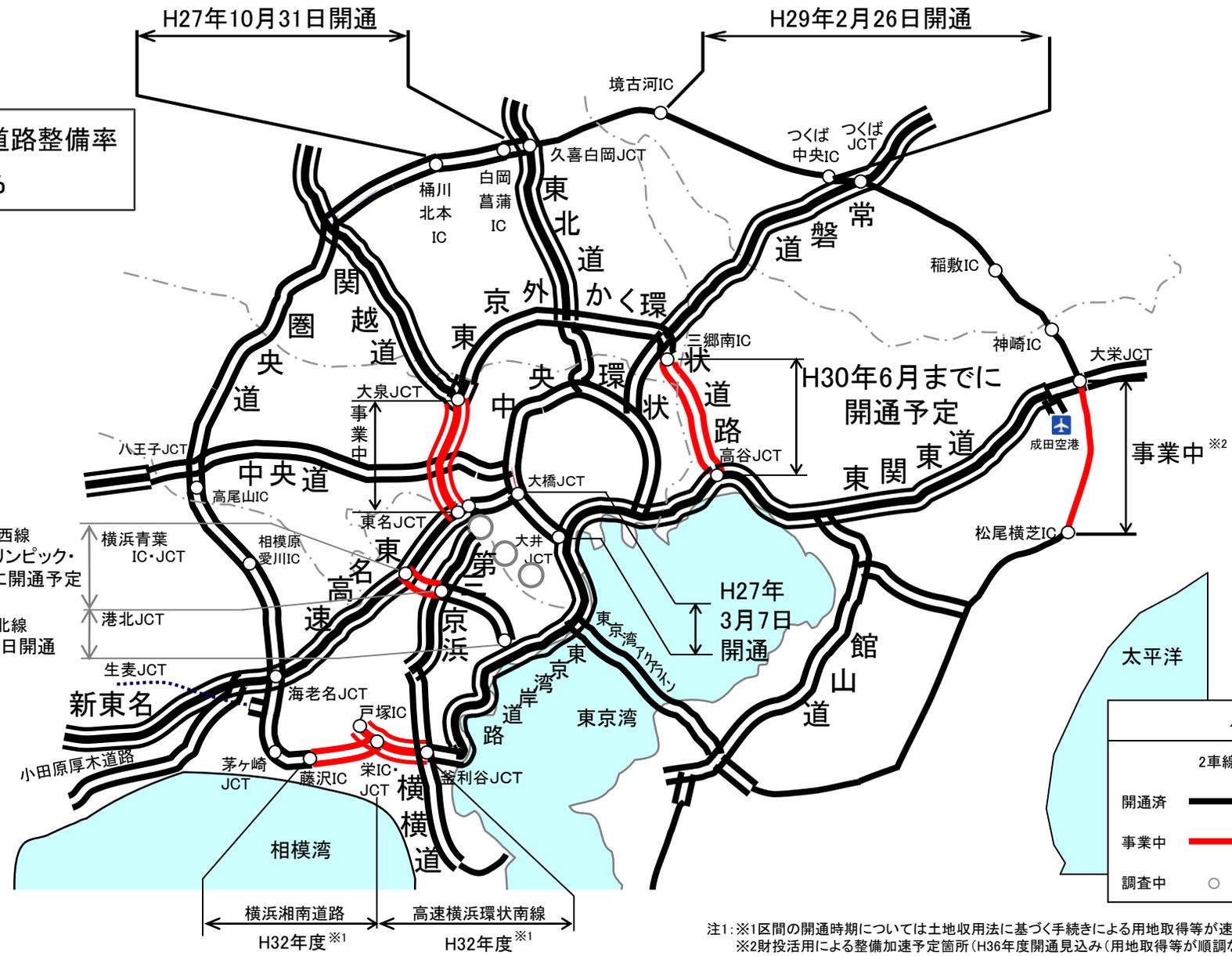
0 10 20 30km



0 10 20 30km

# 首都圏3環状道路の整備見通し

首都圏3環状道路整備率  
79%



高速横浜環状北西線  
H32年の東京オリンピック・パラリンピック迄に開通予定

高速横浜北線  
H29年3月18日開通

凡例			
	2車線	4車線	6車線
開通済	—	==	===
事業中	—	==	===
調査中	○	○	○

注1: ※1区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合は、  
※2財投活用による整備加速予定箇所 (H36年度開通見込み (用地取得等が順調な場合))

注2: 久喜白岡JCT~木更津東IC間は、暫定2車線

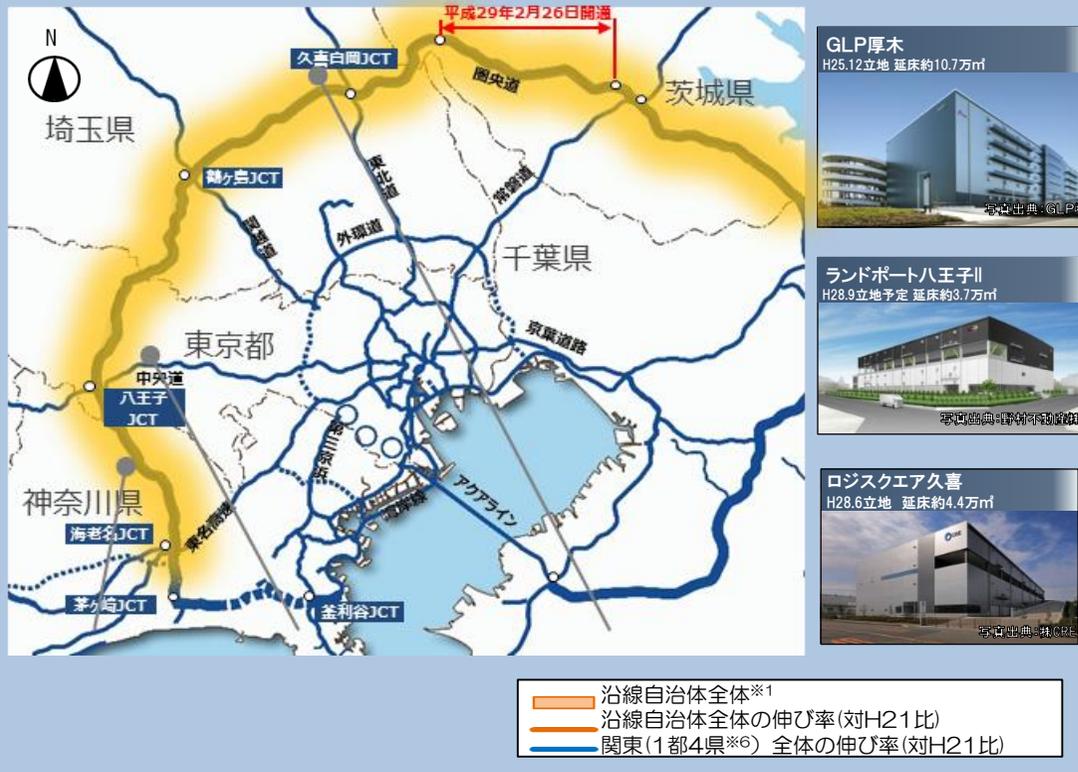
注3: 事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む

# 圏央道整備効果：物流施設等の立地

○圏央道(東名～茨城県・千葉県境)沿線市町では大型物流施設等の立地や生産性の向上が進み、雇用や税収が増加

- ・沿線自治体※1の大型物流施設等は、5年間で約90件増加※2、※3
- ・沿線の大型物流施設等からは、配送時間の短縮に伴う生産性向上の声
- ・沿線自治体※1の大型物流施設等の従業者数は、5年間で約9,000人増加※2、※3
- ・法人住民税※4が約150億円増加、固定資産税(家屋)※5が約60億円増加

## ■圏央道沿線自治体に立地する大型物流施設

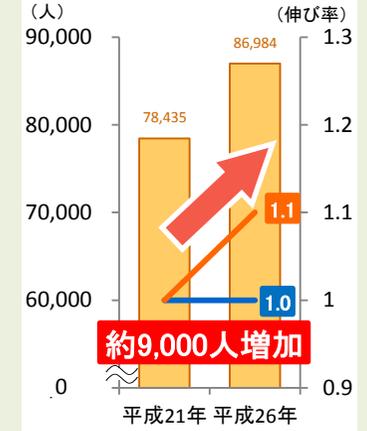


## ■大型物流施設等の立地の推移※2、※3



出典：総務省 経済センサス

## ■大型物流施設等の従業者数の推移※2、※3



出典：総務省 経済センサス

## ■法人住民税※4の推移



出典：総務省 地方財政状況調査

## ■固定資産税(家屋)※5の推移



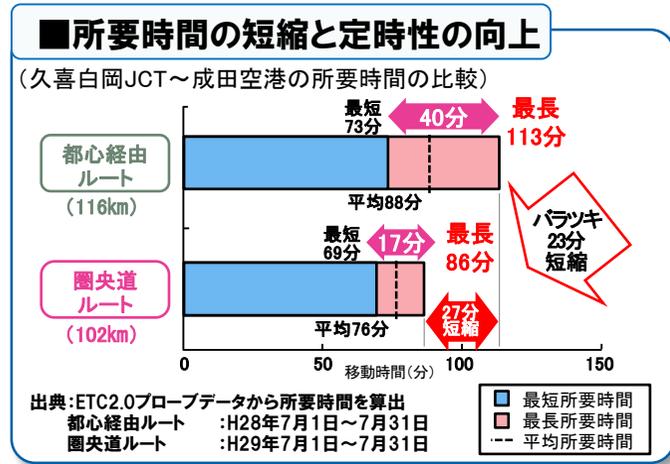
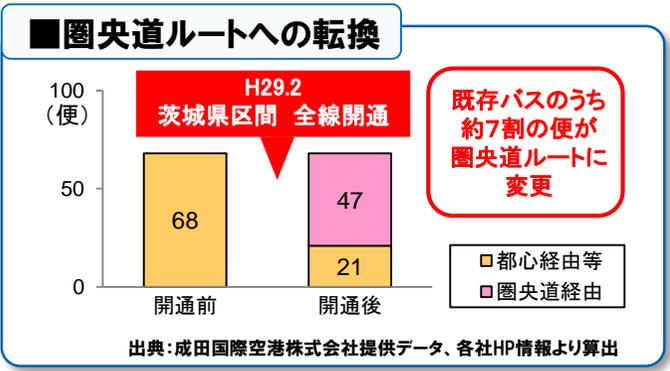
出典：総務省 地方財政状況調査

※1 圏央道(海老名JCT～茨城県・千葉県境)が通過等する35市町  
 ※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」「運輸に附随するサービス業」の合計  
 ※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 法人住民税：法人の収益・規模に応じて課せられる税(本資料では、市町村民税として課税されたものを指す)  
 ※5 固定資産税(家屋)：固定資産(家屋)の評価額に応じて課せられる税  
 ※6 1都4県(東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県・茨城県)の合計から「圏央道(海老名JCT～茨城県・千葉県境)が通過等する35市町」および東京都区部を除いた値

# 圏央道整備効果：渋滞解消 ～成田空港へのアクセス性向上により、自動車・高速バスがより便利に～

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

## 空港発着バスや自家用車での成田空港の利便性が向上



※久喜白岡JCTから成田空港へ最長所要時間の変化  
 都心経由(圏央道開通前)：約113分  
 圏央道経由：約86分

- 整備の経緯の違い等により異なっている料金水準や車種区分について、対距離制を基本に整理・統一
- 都心の渋滞等に対し、首都圏の交通流動の最適化を目指し、圏央道や外環をより賢く使う料金体系を導入

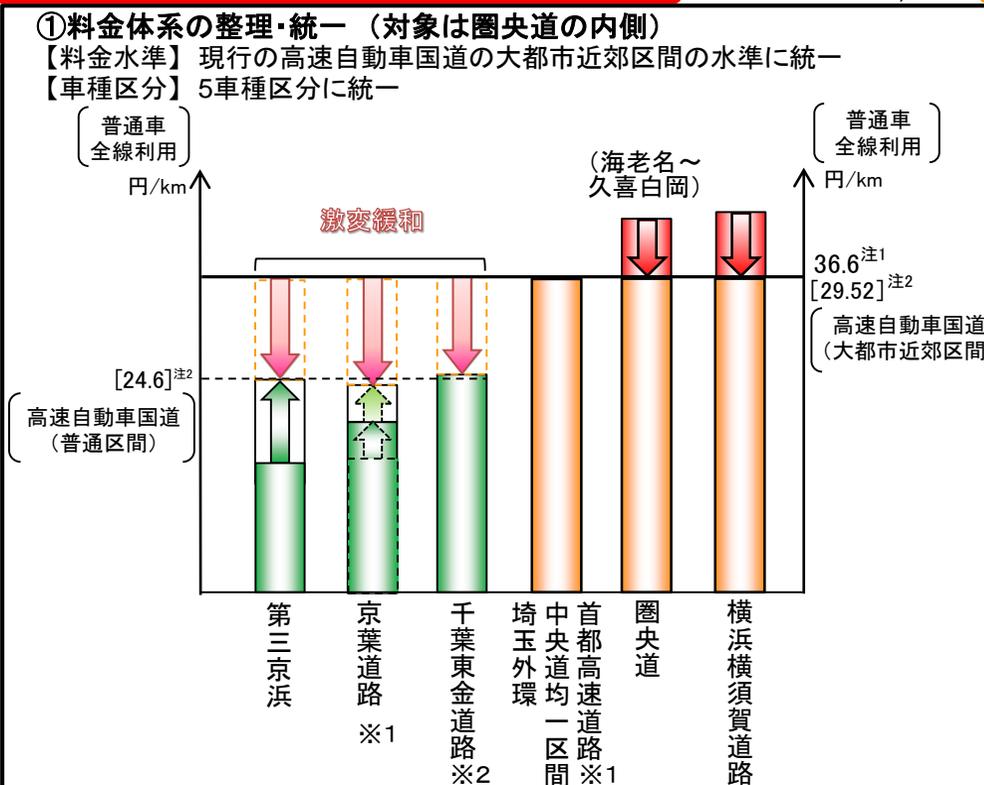


図-1 首都圏の料金水準の整理・統一

注1) 高速自動車国道(大都市近郊区間)は、東名高速の例  
 注2) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準  
 ※1 物流への影響等を考慮し、上限料金を設定するなど  
 激変緩和措置を実施(ただし、京葉道路は、地域内料金は据え置き)  
 ※2 千葉県内の高速ネットワーク(千葉外環、圏央道(松尾横芝~大栄))の概成後に整理  
 ※ あわせて、車種区分を5車種区分に整理統一(首都高速について段階的に実施)

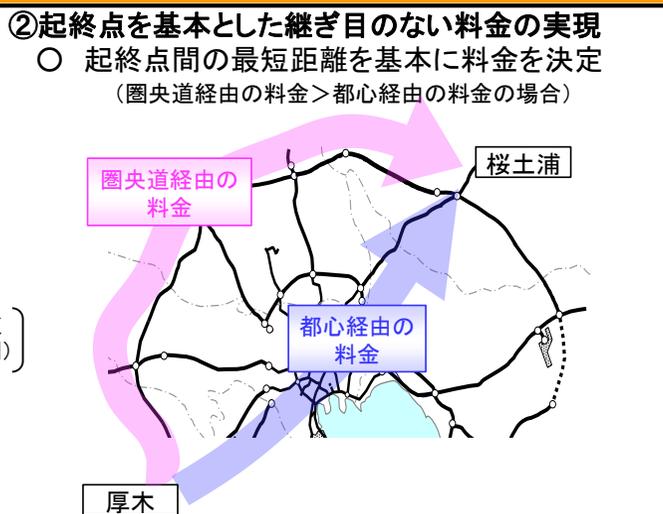


図-2 起終点を基本とした継ぎ目のない料金

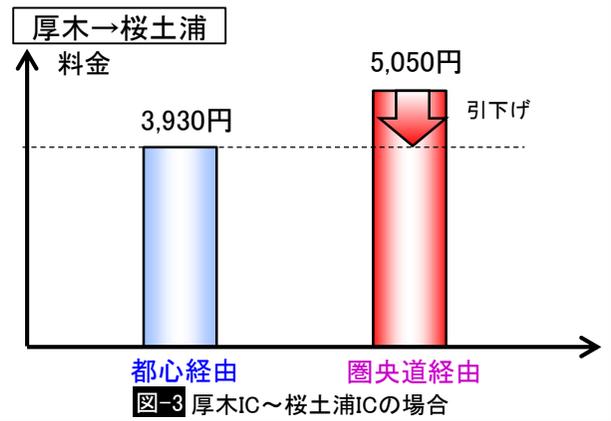


図-3 厚木IC~桜土浦ICの場合

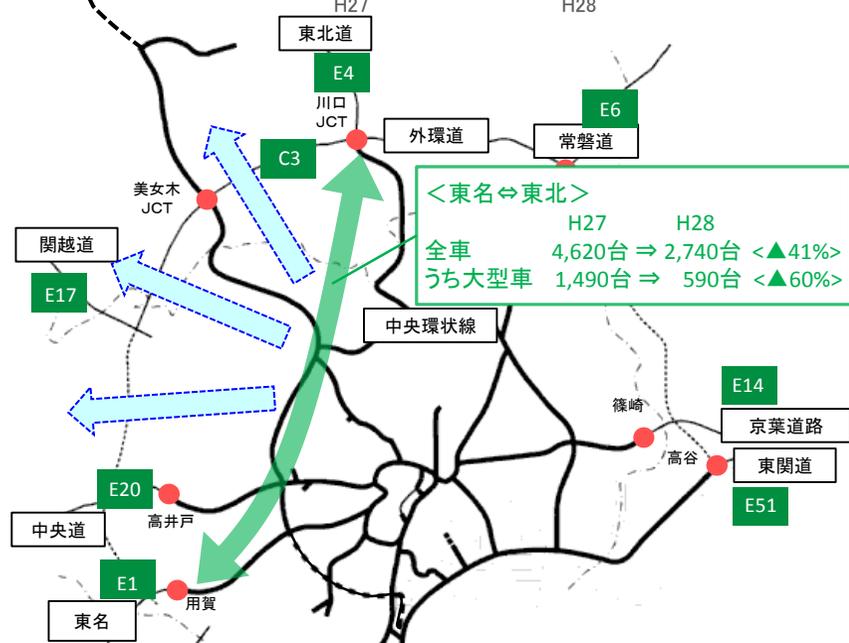
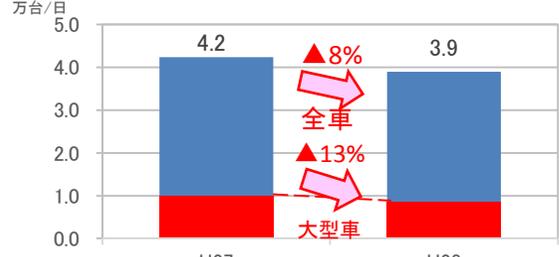
# 首都圏の新たな高速道路料金導入後の交通状況

- 新たな料金の導入により、ネットワーク整備と相まって、都心通過から外側の環状道路に交通が転換し、首都高速道路全体で通過交通は約1割減。
- 東名～東北道間は8割以上が圏央道の利用を選択するなど、圏央道の利用が促進。

## 都心通過の状況

### 都心通過から外側の環状道路に交通が転換

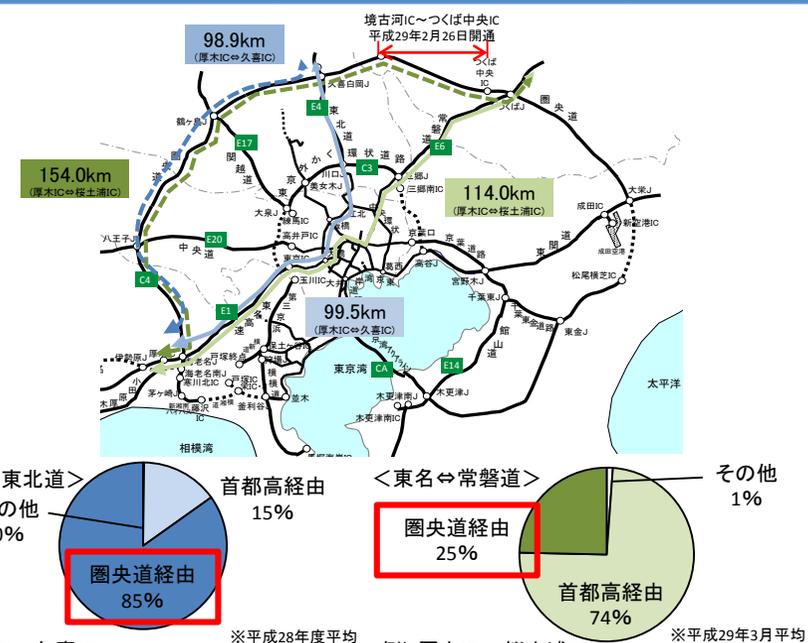
○都心通過の交通量



<東名⇄東北>  
H27 H28  
全車 4,620台 ⇒ 2,740台 <▲41%>  
うち大型車 1,490台 ⇒ 590台 <▲60%>

## 圏央道の交通状況

### 圏央道を賢く利用



例) 厚木IC⇄久喜IC ※平成28年度平均

	首都高経由	圏央道経由
距離	99.5km	98.9km
時間	112.8分	90.6分
料金	3,180円 ↓ 3,550円	3,770円 ↓ 3,260円

例) 厚木IC⇄桜土浦IC ※平成29年3月平均

	首都高経由	圏央道経由
距離	114.0km	154.0km
時間	127.1分	148.8分
料金	3,560円 ↓ 3,930円	5,050円※ ↓ 3,930円

- 都心通過交通は約1割減(42,000台/日⇒39,000台/日)
- 特に、大型車の減少率が高く、都心の交通環境の改善に寄与

- 東名～東北道間は8割以上が圏央道の利用を選択
- 東名～常磐道間は距離・時間の違いから圏央道利用は約2割