

2015年3月31日 全11頁

《実践》公共インフラ関連ビジネス

圏央道の開通がもたらす沿線経済圏の成立 と立地環境の変化

コンサルティング・ソリューション第一部
アソシエイト
花本昭平

[要約]

- 2015年3月29日に圏央道の久喜白岡 JCT～境古河 IC 間が開通。今後3環状9放射ネットワークの完成を前に首都圏の都市構造の変化が見込まれ、とくに圏央道の沿線で工業団地や商業施設の立地が活発化している。都心の渋滞の緩和は言うまでもなく、移動にかかる所要時間の確実性の高まりなど、物流条件における改善効果が期待される。
- 圏央道の整備が進むに伴い、運輸業の事業所が外環道の内側から外側へ移転している。今後、圏央道の沿線に新たな経済圏が成立する可能性がある。具体的には「圏央道沿線の IC・JCT から自動車 10 分圏内」で新しい物流拠点が立地する可能性の高さを、現状の物流拠点の分布から明らかにした。一部の圏央道沿線の自治体は既に企業立地マニフェストを発表している。重要なのは圏央道開通による立地環境の変化を捉え、戦略的な産業振興策を構築することである。
- 交通ネットワークの変化は物流拠点や商業施設の立地戦略に少なからぬ影響を与える。こうした環境変化をうけて、沿線市町村には新たなまちづくり戦略の構築が求められている。そこで必要なのが都市マーケティングの視点だ。住民の年齢構成やライフスタイルの把握はもちろんのこと、圏央道の開通にともなう都市構造の変化を的確に把握することがポイントだ。

1. 首都圏の交通渋滞と圏央道開通への期待

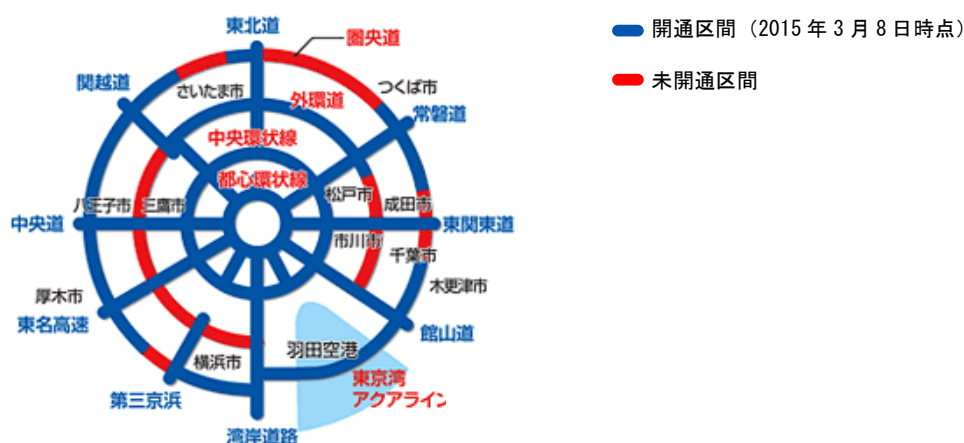
(1) 将来の首都圏の道路交通の骨格

自動車に乗る人であれば皆、渋滞に巻き込まれた経験があるのではないだろうか。せっかくの休日に自動車ですら遠出したにもかかわらず、渋滞で同乗者が不機嫌になったという話

をよく聞く。特に、東京に用事がない車が都心部に流入することも慢性的な渋滞の原因のひとつである。この点、環状道路の開通による渋滞の解消に期待が高まっている。

将来の首都圏の道路交通の骨格として、1963年の首都圏基本問題懇談会中間報告書で「3環状9放射のネットワーク（図表1）」が描かれている。そのすべてが完成するのは2020年度だという。特に「圏央道（首都圏中央連絡自動車道）」、「外環道（東京外かく環状道路）」「中央環状線（首都高速道路中央環状線）」から構成される3環状の整備が遅れている。用地買収や予算不足等の理由が考えられる。とはいえ、2015年3月29日に久喜白岡JCT～境古河JC間が開通し、今後の整備完了時期も発表されている現在では、整備の進捗に対する批判はもはや意味をなさないであろう。首都圏の3環状9放射のネットワークが完成することによる経済の発展を見据え、自治体・企業はどのような成長戦略を採るべきか。喫緊の課題である。

図表 1 3環状9放射ネットワーク構想



出所：国土交通省関東地方整備局より

(2) 期待される3つの効果

国土交通省関東地方整備局は、環状道路の完成を通じて期待される効果として大きく3つ挙げている¹。第一に渋滞の緩和。都心に用事がない車が都心部を避けることで、都心部の渋滞が緩和されると考えられている。第二に物流の信頼性向上。想定外の遅延が少なくなり、到着時間の予測可能性が高まる効果が期待される。貨物輸送に掛かる時間そのものの短縮は言うまでもない。内陸部から港湾部、空港への貨物輸送がこれまで以上に円滑に

¹ 「東京を変える道路 首都圏を変える道路」（国土交通省関東地方整備局）
<http://www.ktr.mlit.go.jp/honkyoku/road/3kanjo/index.htm>
 アクセス日時:2015.03.27 14:00

なれば、首都圏の国際的な地位向上にも寄与する。第三に地域経済の発展と雇用の創出。圏央道沿線では工場や商業施設の新規立地が予想され、これに伴う雇用の創出が期待されている。

(3) 企業立地促進法が自治体の戦略策定を促進

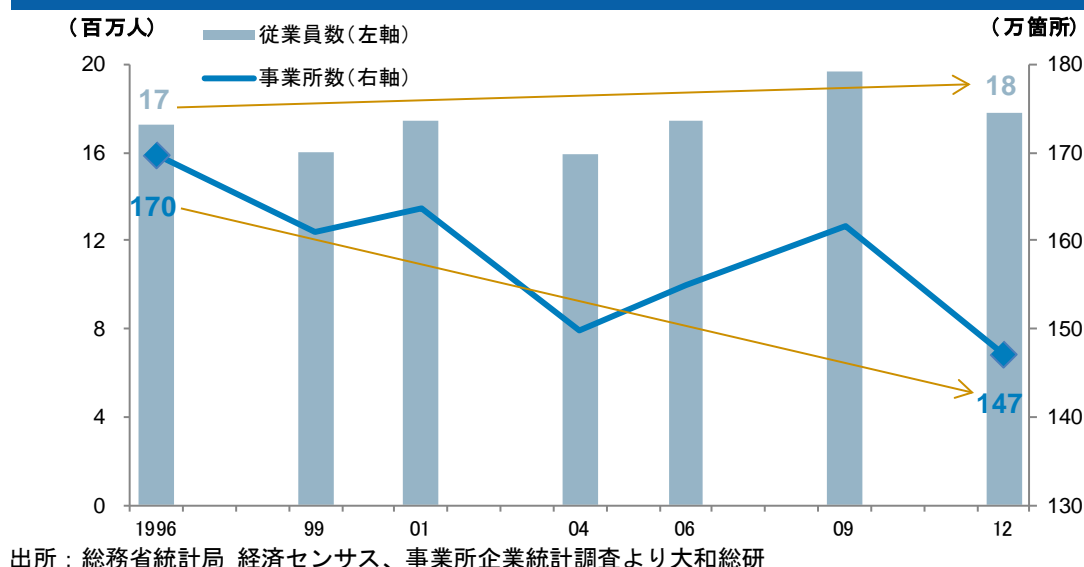
「埼玉県圏央道・外環道ゾーン地域産業活性化基本計画」、「成田空港・圏央道沿線地域基本計画」等、自治体において圏央道開通を見据えた事業計画が練られている。これらは企業立地促進法に伴う企業立地マニフェストである。企業立地促進法は、産業集積の形成と活性化による地域経済の活性化を目的とし、2007年に施行された法律である。各自治体はそれぞれの成長戦略に基づき業種の指定を行い、その業種に属する事業者が工場等の新增設を行う場合、税制上の優遇を受けることができる。法律の施行から8年経過した現在、圏央道沿線への事業所の集積が認められるところだ。

2. 交通ネットワークの変化が施設の立地戦略に与える影響

(1) 事業所当たりの従業員規模は拡大

3環状が立地する東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県及び茨城県において、1996年から2012年の間、事業所数は減少、従業者数はわずかではあるが増加している（図表2）。首都圏に限ったことではないが、経済の成熟に伴って、事業所当たりの従業員規模が大きくなってきている。

図表 2 事業所当たりの従業員規模は拡大



(2) 運輸業の集積は外環道の内側から外側へ

前項と同様の1都4県の市区町村における運輸業の事業所数および従業員数を、2009年と2012年で比較した。比較に利用した産業は道路旅客運送業、道路貨物運送業、倉庫業であり、これらは日本標準産業分類項目の中分類に該当する。

調査を行った多くの市区町村において運輸業の減少傾向がみられた(図表3)。これは首都圏だけではなく、全国的にみられる傾向であり、全国における運輸業の事業所数は147,611箇所から135,468箇所へ8.2%の減少、従業員数は3,571,963人から3,301,682人へ7.6%の減少という結果が出ている²。

図表3 減少傾向をたどる運輸業

市区町村別の運輸業関連の変化(2009年と2012年の比較)

産業名(中分類)	事業所数、従業員数共に増加	事業所数、従業員数共に減少
道路旅客運送業	29	116
道路貨物運送業	11	211
倉庫業	45	109

※市区町村の総数は293

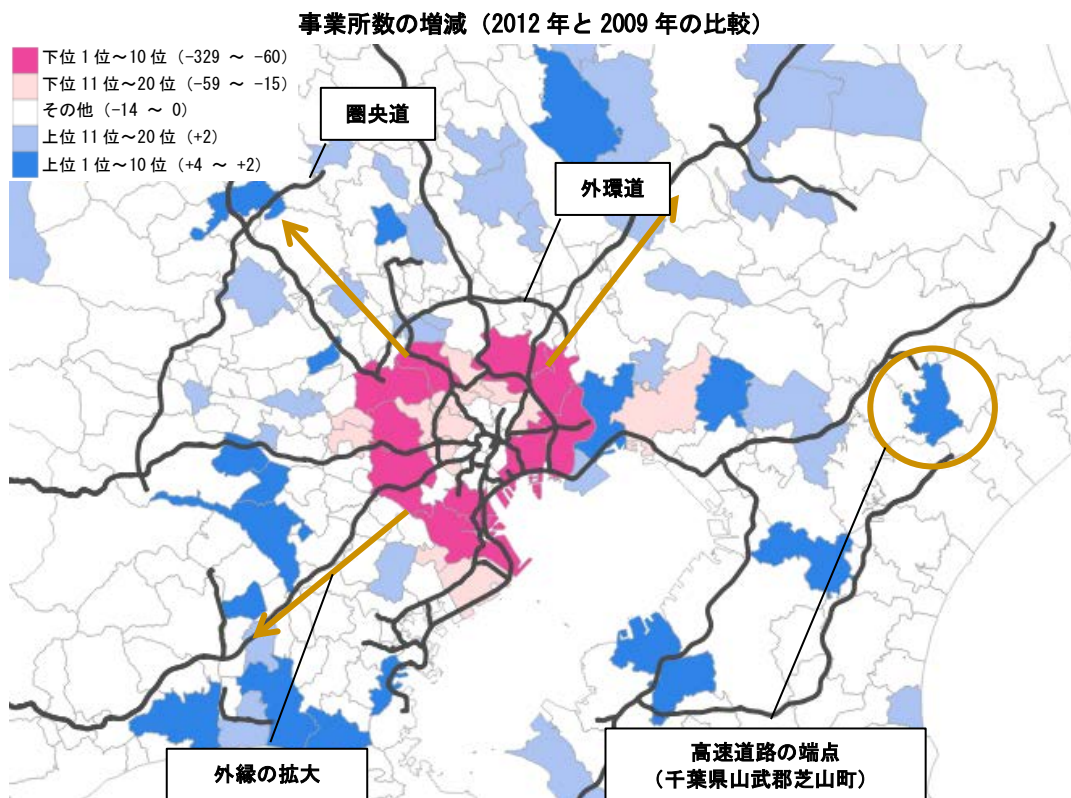
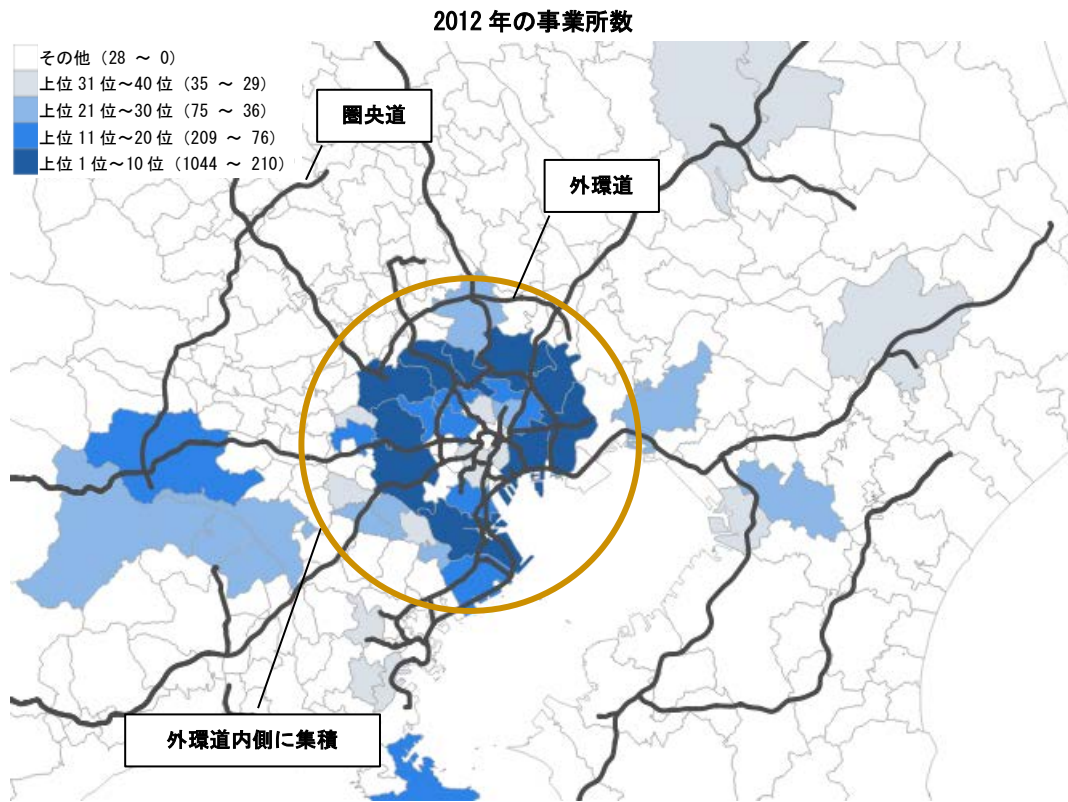
出所：総務省統計局 平成24年、平成21年経済センサスより大和総研

また図表4、図表5、図表6に上述の各産業における2012年の事業所数及び2009年と2012年の比較を地図上に表示した。それらから、徐々に外環道の内側から外側へ運輸業の集積が移動している様子がわかる。もっとも、水準としては依然外環道の内側(特に東京都特別区)の集積の度合いが高い。

さらに高速道路の端点において運輸業の集積が始まっていることもわかる。千葉県南房総市や千葉県山武郡芝山町、茨城県稲敷市等でその状況を確認できる。ただし芝山町、稲敷市に関しては課題もある。圏央道の全面開通に伴い、当該地域は高速道路の端点ではなくなってしまうことである。つまり従来享受していた端点の優位性が剥落する可能性を否定できない。端点に設けていた物流拠点が新たな端点に移設することにより、従前地の事業所数、従業者数ともに減少するのではないか。「高速道路の端点が消える」ことを想定し、自治体は代わりにどの産業を誘致すべきなのかをあらかじめ検討する必要があるだろう。

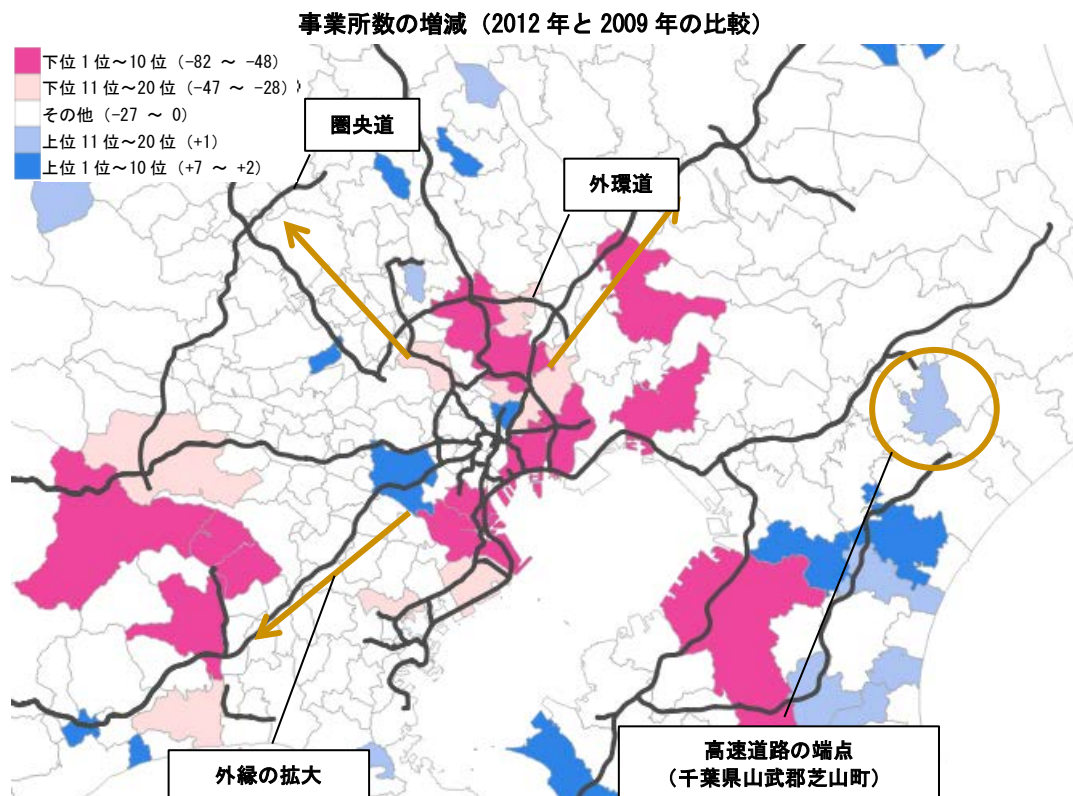
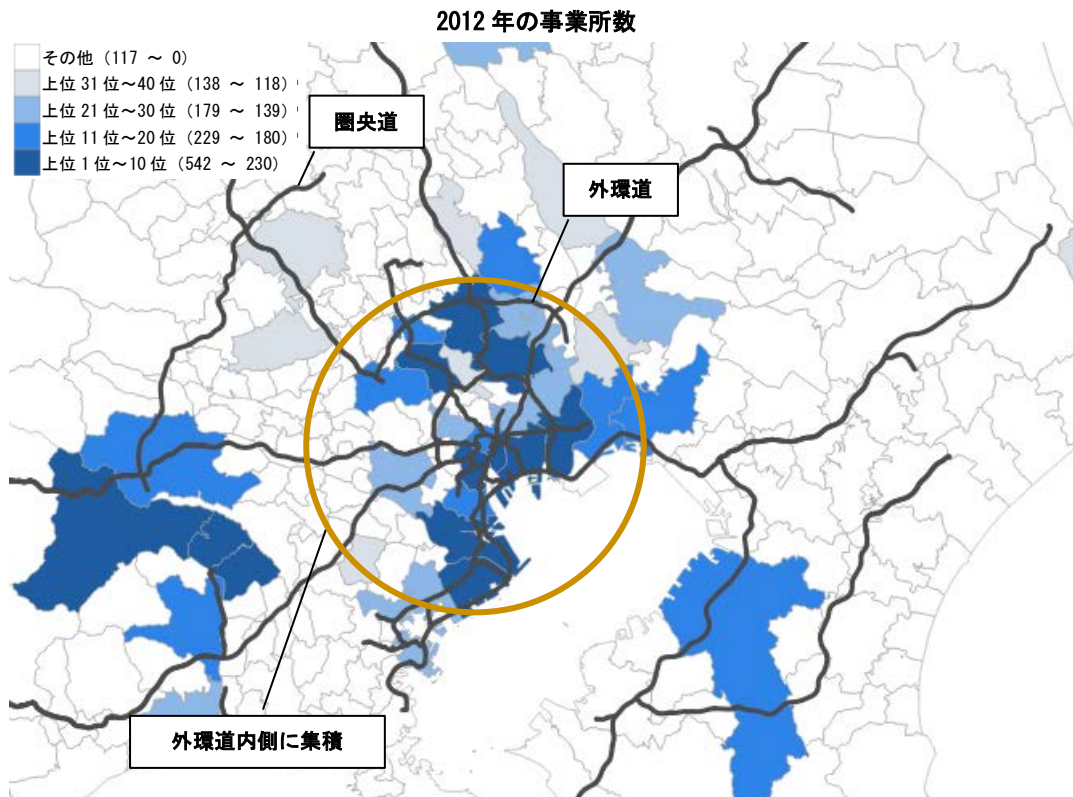
² 出所：平成24年経済センサス-活動調査(確報)産業横断的集計(基本編)〈要約〉
P.2 表2 産業大分類別事業所数及び従業者数

図表 4 道路旅客運送業は外環道内側から外側へ移行 ※比較した市区町村の総数は 293



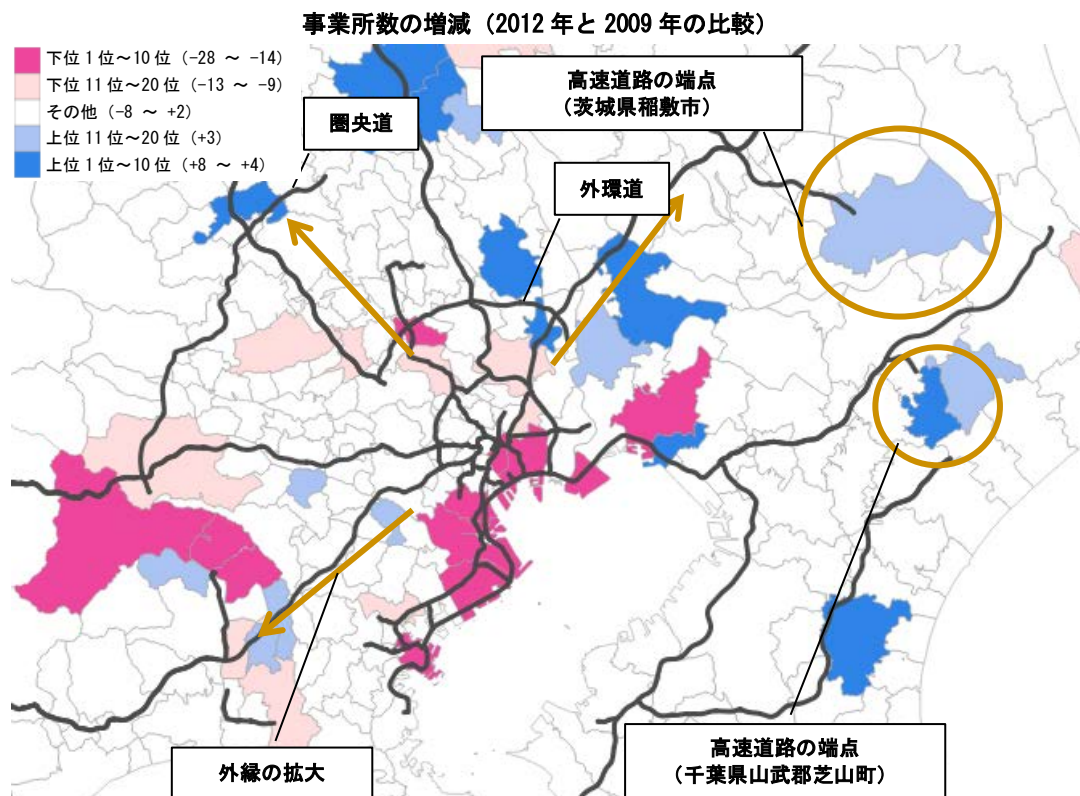
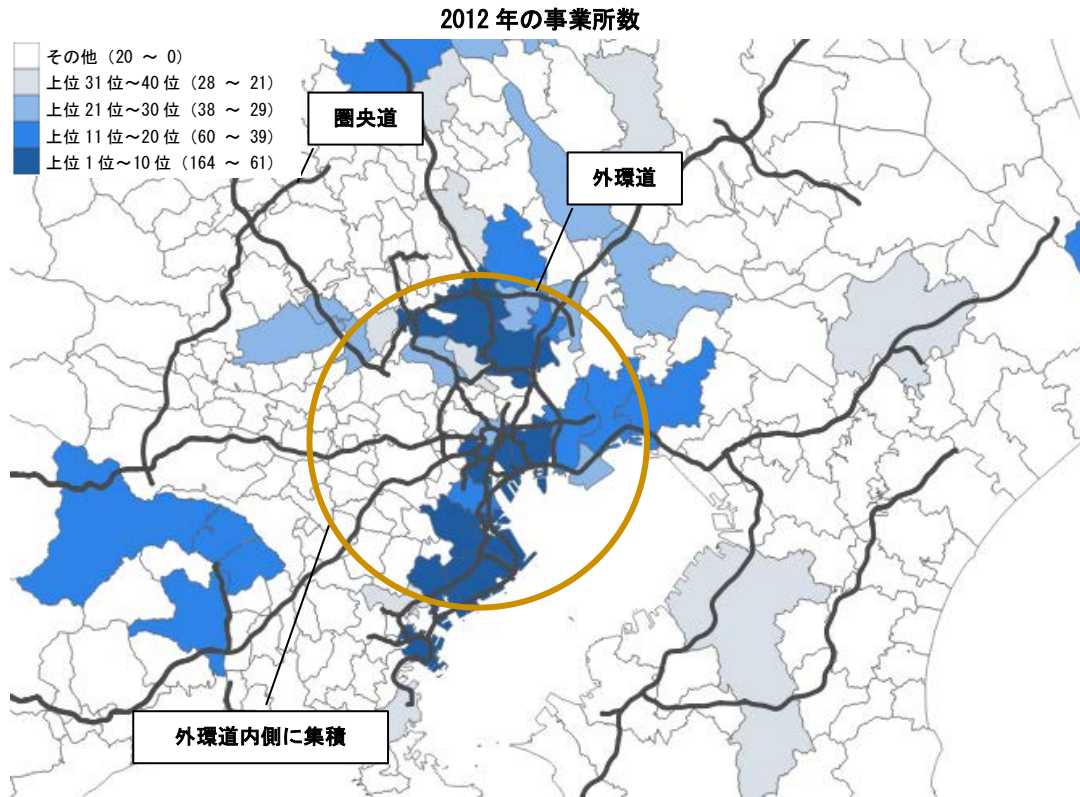
出所：総務省統計局 平成 24 年、平成 21 年経済センサスより大和総研

図表 5 道路貨物運送業は外環道内側から外側へ移行 ※比較した市区町村の総数は 293



出所：総務省統計局 平成 24 年、平成 21 年経済センサスより大和総研

図表 6 倉庫業は外環道内側から外側へ移行 ※比較した市区町村の総数は 293



出所：総務省統計局 平成 24 年、平成 21 年経済センサスより大和総研

(3)「圏央道の IC・JCT から自動車 10 分圏内」に物流拠点の立地可能性あり

今後圏央道沿線で重要性を増すと考えられる施設のタイプについて検討する。まずは前項において注目した運輸業に関係するトラックターミナル（以下 MT）について述べる。

日本自動車ターミナル株式会社は 1968 年から 15 年間で東京都に 4 つの MT を整備した（図表 7）。足立 MT（足立区）、葛西 MT（江戸川区）は中央環状線沿線に、板橋 MT（板橋区）は外環道沿線に、京浜 MT（大田区）はそれら 2 環状道路の間に位置する。各 MT では供用開始以後も必要に応じて施設を新築しており、2008 年には京浜 MT 内に配送センター 16 号棟が建設されている。平成以降、新築を行ったのは港湾部に位置する京浜 MT と葛西 MT のみであり、全国と繋がる交通ネットワークとして内陸部（板橋区、足立区）より港湾部（大田区、江戸川区）のほうが有利とされていることがわかる。

図表 7 臨海部のトラックターミナルのほうが高い能力を有する

名称	所在地	供用開始年月	直近整備年月 ³	敷地面積（㎡）	貨物取扱能力（t/日）
京浜 MT	大田区平和島	1968/6	2008/9	242,068	約 12,000
板橋 MT	板橋区高島平	1970/10	1974/4	115,828	約 7,000
足立 MT	足立区入谷	1977/4	-	113,328	約 6,500
葛西 MT	江戸川区臨海町	1983/4	1996/3	184,976	約 10,500

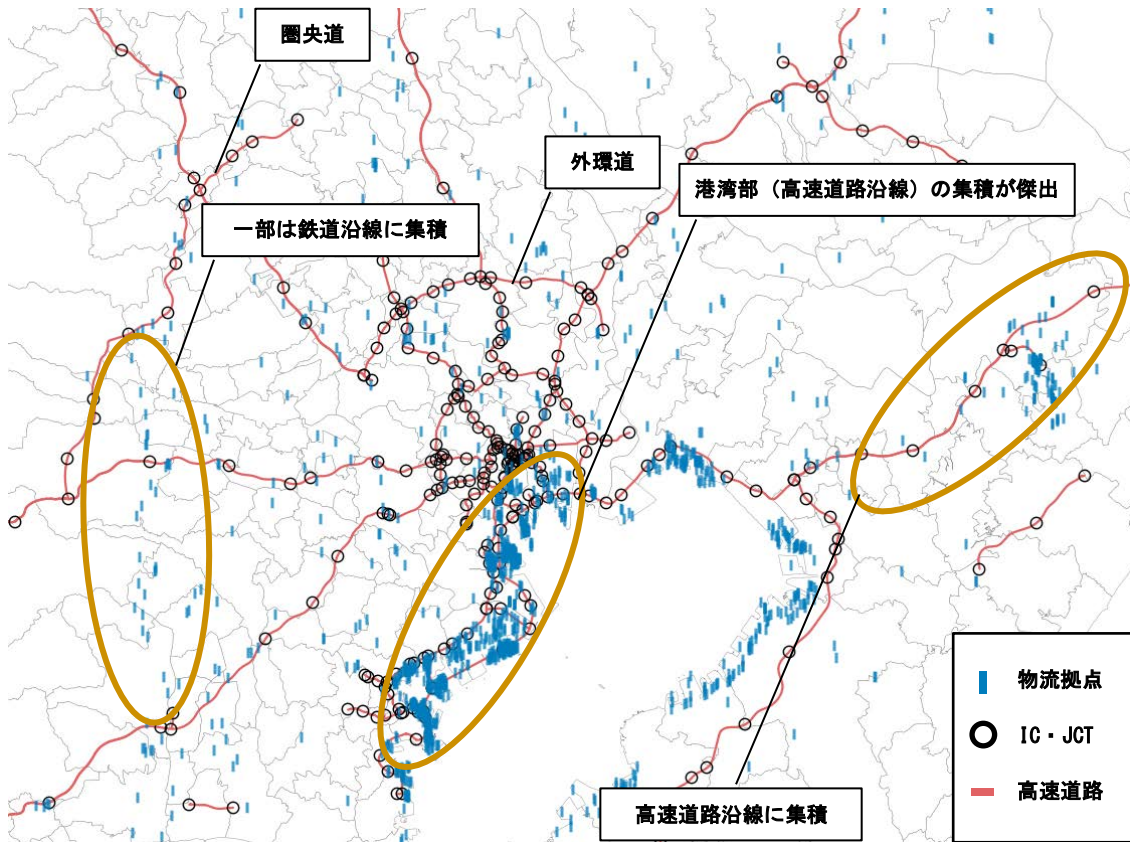
出所：日本自動車ターミナル株式会社 HP より大和総研

また 3 環状が立地する東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県及び茨城県において、物流拠点は高速道路沿線に立地している（図表 8）。さらに IC・JCT の 1km 圏内に 3 割、5km 圏内に 8 割が立地していることもわかる（図表 9）。時速 40km で走行した場合、高速道路を降りた後、10 分以内に物流拠点に到着できるということである。残りの 2 割は鉄道路線の沿線に立地していると考えられる。

現在、ほとんどの物流拠点は港湾部に位置しているが、前項で示したように徐々に外環道の内側から外側へ運輸業の事業所は移転している。また物流拠点は荷物の積み替えという役割を担うことから、IC・JCT の 10 分圏内に立地することは今後も変わらないだろう。これらから圏央道の全面開通、3 環状 9 放射のネットワークの完成によって、「圏央道沿線の IC・JCT から自動車 10 分圏内」に物流拠点が新しく整備されると推測できる。より詳細な地点は、人口の多い市区町村との距離から求められるのではないかと。

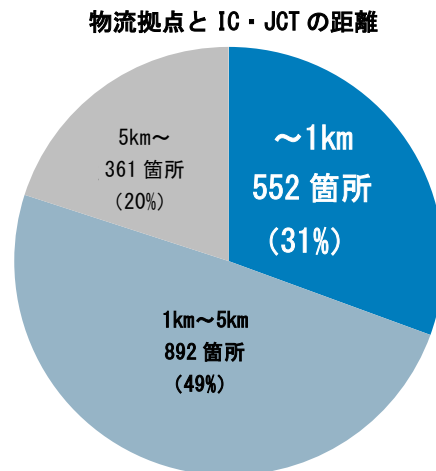
³ 配送センター、荷扱場の新築に限る。

図表 8 物流拠点は高速道路沿線に立地



出所：国土数値情報ダウンロードサービスより大和総研（物流拠点は2013年度のデータ）

図表 9 8割の物流拠点がIC・JCTから5km以内に立地



出所：国土数値情報ダウンロードサービスより大和総研（物流拠点は2013年度のデータ）

(4) まとめにかえて～環境変化への対応と都市マーケティングの視点

本レポートでは圏央道の全面開通、3環状9放射のネットワークの完成への期待の高まりを受け、施設立地環境の変化を分析することを試みた。具体的には事業所数の変化を地理情報として視覚化し、運輸業の事業所が外環道の内側から外側へ移転していることを確認した。また物流拠点とIC・JCTの距離を分析することで、圏央道のIC・JCTから自動車10分圏内に新たな物流拠点が立地する可能性が高いことを明らかにした。

これらから示唆されることは2つある。第一に、圏央道の全面開通に伴う沿線経済圏の成立である。少なくとも運輸業でその兆候がみられることを示したが、その他の産業についても同様の分析をこころみること、圏央道沿線での環境変化が明らかになるだろう。第二に、首都圏の外縁の拡大である。首都圏における産業の分布をヒストリカルに視覚化することで、ひとまとまりで認識される範囲が徐々に広がっていく様子がわかる。圏央道の全面開通がきっかけとなって、圏央道に囲まれた地域の産業集積がより高度化することを期待したい。首都圏の発展はそのまま、世界におけるわが国産業の地位向上でもあるのだから。

これまで述べたように、交通ネットワークの変化は物流拠点や商業施設の立地戦略に少なからぬ影響を与える。こうした環境変化をうけて、沿線市町村には新たなまちづくり戦略の構築が求められている。そこで必要なのが都市マーケティングの視点だ。住民の年齢構成やライフスタイルの把握はもちろんのこと、圏央道の開通にともなう都市構造の変化を的確に把握することがポイントだ。まちづくりにおいて、歴史的な環境変化を捉えた大局的な観点が求められる。

－ 以 上 －

参考資料

- 独立行政法人都市再生機構 芦野光憲 2013年2月「国土政策としての都市・地域計画と交通計画の方向性に関する研究-首都圏・圏央道等周辺のまちづくり-」
- 総務省統計局 経済センサス 基礎調査
- 総務省統計局 経済センサス 活動調査
- 総務省統計局 事業所企業統計調査
- 国土交通省地方整備局 WEB サイト
- 日本自動車ターミナル株式会社 WEB サイト