

圏央道沿線の経済成長と 自治体ごとに異なる成長の道筋

株式会社 大和総研 花本 昭平

圏央道の整備により首都圏で 何が起ころのか

日本各地で地方創生の取り組みが進むなか、首都圏では圏央道への期待が高まっている。圏央道は、1都4県（東京都、神奈川県、埼玉県、茨城県、千葉県）を通過する延長300kmの高速道路であり、将来の首都圏の道路交通の骨格のひとつとして整備が進められている。一般的に高速道路は移動時間の短縮等の直接的な効果だけでなく、産業振興といった間接的な効果ももたらす。圏央道についても、首都圏の経済成長にむけて果たす役割は大きい。

2016年10月27日、国土交通省と東日本高速道路株式会社が圏央道（桶川北本IC～白岡菖蒲IC）の開通1年後の整備効果を発表した。都心の渋滞を避けることによる五霞～静岡・神奈川間の配送時間の短縮、交通利便性の向上による日光市の外国人宿泊者数の増加への貢献といった効果が具体的に示されている。このような整備効果の検証・発表はさまざまな媒体で行われている。それらから局所的な地域における効果がみえてくるものの、俯瞰的に把握することは難しい。

圏央道の整備により1都4県の自治体はどのように変化し何が起ころのか。その答えは、産業の集積による圏央道沿線の経済成長である。ただし、自治体ごとに成長の道筋は異なる。すべての自治体に共通の産業が集積するわけではない。具体的

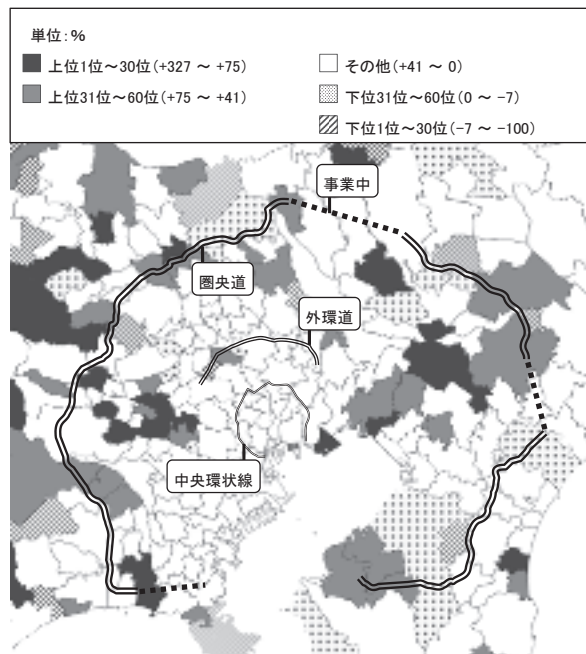
には、圏央道沿線に郊外型のショッピングセンターや工場、倉庫が進出、産業が集積し圏央道沿線経済圏が成立する。一方で製造業が集積する自治体があれば、商業が集積する自治体もあり、自治体ごとの違いが明確に表れる。人口や観光資源等の各自治体の特性が異なれば、集積する産業も当然に異なる。仮に、隣り合った自治体が同様の産業集積を期待しても、両者が期待通りの結果を得られるという保証はない。

そのため圏央道の全面開通にむけて首都圏の将来像を描くには、圏央道沿線の経済成長と自治体ごとの成長の道筋の違いを把握しておく必要がある。そこで、まずは市町村税の法人税割を用いて、圏央道沿線で経済が成長していることを確認する。次に大型商業施設の立地から商業の集積を、製造品出荷額等から製造業の集積を示し、自治体ごとの違いを確認する。

市町村税の法人税割からみる沿線の 経済成長

経済成長を示す指標として、市町村税の法人税割が参考になる。自治体内に事務所、事業所等を有する会社に対して課税され、いくつかの自治体内に事業所等を設けている場合、自治体ごとに按分した額を納税しなければならない。つまり、本社が当該自治体内になくても支社や工場等があれば課税される。よってこの値が増加していれば、産業が集積し自治体内に事業所数が増えているこ

図1 市町村税の法人税割の増加率
(2010年と2014年を比較)



出所) 国土数値情報「行政区域データ」、地方財政状況調査表(2011年調査、2015年調査)から大和総研作成
市町村税の法人税割は特別区税に含まれていないため、東京都特別区については分析対象から除外している。

とや、それらの規模が拡大していると類推できる。

図1に、市町村税の法人税割の2010年から2014年の増加率を示した。1都4県の市町村(数:233)を対象としている。増加率上位の自治体の多くが圏央道沿線に位置しており、それらが圏域を形成している様子がわかる。

圏央道は首都圏の交通ネットワークを大きく変える。その変化が圏央道沿線の経済を成長させている。

大型商業施設の立地からみる沿線の経済成長

圏央道の整備は沿線に好影響を与えているが、その恩恵を享受しているのは具体的にどの業種なのか。少なくとも商業はその業種のひとつである。商業施設の立地からそれを確認する。

まずはショッピングセンター。とくに大型のも

図2 2006年以降に開業した売り場面積4万㎡以上のショッピングセンター



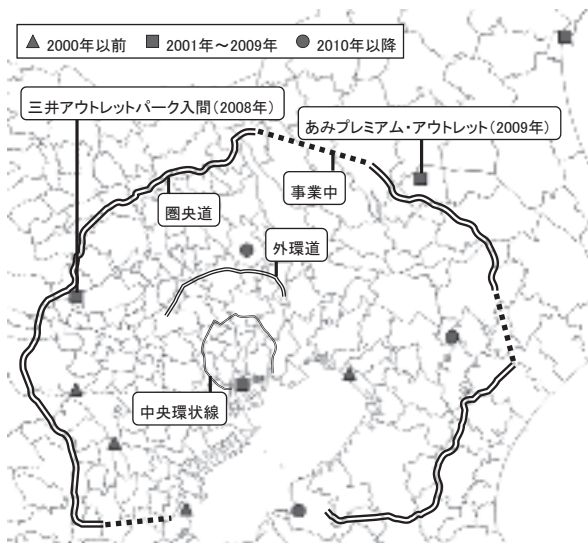
出所) 国土数値情報「行政区域データ」、一般社団法人日本ショッピングセンター協会公表資料から大和総研作成
ショッピングセンターの住所に対応する座標値を得るために、東京大学空間情報科学研究センターが提供する「CSVアドレスマッチングサービス」を利用した。

のになれば、大規模な駐車場を備えており、車でのアクセスの良さが開発の際にポイントになる。図2に2006年以降に開業した売り場面積4万㎡以上のショッピングセンターの位置を示した。外環道と圏央道の間によく立地しており、とくに大規模なものはそれらの沿線上に位置している。

次は、アウトレットモール。ここでいうアウトレットモールとは、物販のアウトレットストアが約10店舗以上あるショッピングセンターのこととしている。図3に1都4県のアウトレットモールの位置を示した。2000年以前には主に外環道と圏央道の間が開発されていたが、2008年の三井アウトレットパーク入間、2009年のあみプレミアム・アウトレットと、徐々に圏央道沿線への出店が始まっている。

このように圏央道は大型商業施設の立地に少なからず影響を与えている。車移動における時間距離が短くなり、圏央道沿線の自治体に出店すれば、より広い範囲を商圈と捉えられる。圏央道の整備

図3 1都4県のアウトレットモール



出所) 国土数値情報「行政区域データ」、一般社団法人 日本ショッピングセンター協会公表資料から大和総研作成
ショッピングセンターの住所に対応する座標値を得るために、東京大学空間情報科学研究センターが提供する「CSVアドレスマッチングサービス」を利用した。

が進めば、さらに立地の魅力度は増す。今後新たな出店が行われる際には圏央道沿線が議論の俎上に載るであろう。

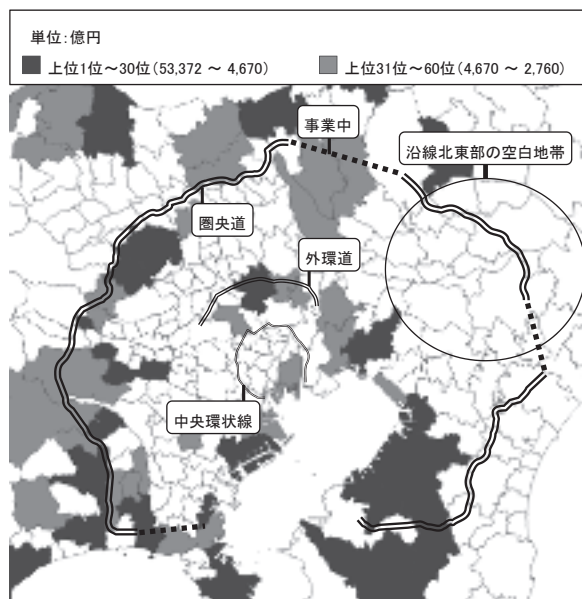
製造品出荷額等からみる自治体ごとの違い

商業が圏央道の整備効果を楽しんでいる一方、製造業においては様相が異なる。圏央道沿線の自治体に製造業の集積があるものの、足元の変化はすべての自治体において一様というわけではない。自治体ごとに違いが生じている。これを製造品出荷額等から確認する。

製造品出荷額等とは、1年間(1月～12月)における製造品出荷額、加工賃収入額などの合計であり、製造業の集積を示す指標として用いられることも多い。

まずは直近の値から首都圏における製造業の集積状態を確認する。図4に2014年の製造品出荷額等を示した。1都4県の市区町村(数:291)を対象としている。圏央道沿線の南西部から北部の自治体が高い値を示しており、帯状の集積を形成し

図4 2014年の製造品出荷額等



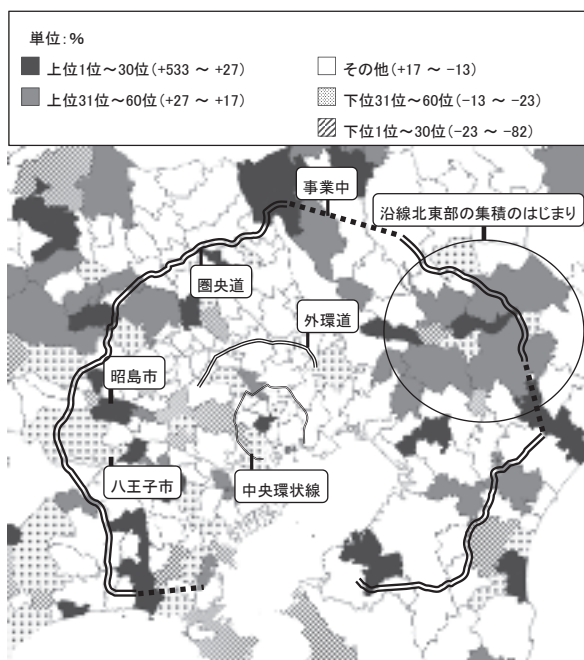
出所) 国土数値情報「行政区域データ」、工業統計調査(平成26年確報、市区町村編)から大和総研作成

ている。その連なりは外環道沿線の方に南下する。圏央道沿線の北東部では値が低く、開通済み区間の短さが影響していると考えられる。このように首都圏において製造業は、一部空白地帯があるものの、おおむね環状に集積している。

次に、足元の変化を確認する。図5に同様の市区町村を対象とし、製造品出荷額等の2010年から2014年の増加率を示した。圏央道沿線においては、大きく増加した自治体がある一方で、大きく減少した自治体もある。それらの自治体が隣り合っていることも興味深い。これは圏央道沿線の自治体のうち西部で顕著である。たとえば東京都昭島市の製造品出荷額等は、2010年3,317億円(52位)、2014年5,122億円(28位)と、54.4%の増加率を示した。一方、隣接する東京都八王子市は2010年4,528億円(33位)、2014年3,698億円(45位)と、18.3%の減少率を示した。

また圏央道沿線のうち北東部の広い範囲で集積が生まれつつある。2014年の製造品出荷額等は低い値であったため、図4で空白地帯となっていた。

図5 製造品出荷額等の増加率
(2010年と2014年を比較)



出所) 国土数値情報「行政区域データ」、工業統計調査(平成22年確報、平成26年確報、ともに市区町村編)から大和総研作成

それとは逆に図5では高い値を示しており、集積が始まっていることがわかる。

なお、この期間で首都圏における製造業の規模は微増している。1都4県の製造品出荷額等の総額を2010年と2014年で比較すると、62兆円から64兆円へと約2兆円増加。同期間で増加した自治体数は160、減少した自治体数は131である。首都圏において製造業は規模を拡大させているものの、それは特定の自治体への集積により実現されている。

今後も同様の傾向が続けば、製造業の集積は带状ではなくなる。複数の集積の中心が圏央道沿線に離散的に存在することとなり、自治体ごとの違いが一段と顕著になる。

圏央道の整備を成長のチャンスにするためには

圏央道の整備の進展に伴い、沿線では経済が成長しており、経済圏の成立も現実味を増している。

とくに商業については顕著であり、首都圏の生活者の買物行動を変化させるほどその影響は大きい。時間距離の短縮により商圏が拡大し、郊外型ショッピングセンターが圏央道沿線に進出している。一方、製造業においては自治体ごとに違いがみられた。沿線一帯に集積するのではなく、複数の集積の中心が離散的に存在している。首都圏を一周する環状の交通ネットワークだけではなく、たとえば首都圏の外に伸びる放射状の交通ネットワークや、既存の大型物流施設との距離などの要素も製造業の集積に影響を与えているのであろう。

いずれにせよ成長のチャンスはある。観光産業でいえば、広域観光への貢献は大きい。訪日外国人が日本への入口の成田・羽田から陸路で、茨城の景勝地を訪れ、さらに他の都道府県に移動する、といったことも容易になる。スポーツ産業では、これまでは定住人口の少なさから民間体育館が進出できていなかった地域もターゲットにできる。自然の中でスポーツを行うために、圏央道を通って郊外に向かう人もいるだろう。巨大な商業施設と一体化した競技場が建設されれば、郊外に買物に行ったあとプロスポーツ観戦を楽しむことも可能である。

道路の開通は大きな環境変化である。交通ネットワークは工場や商業施設の立地を決定する要素のひとつである。圏央道の整備を機会と捉え、戦略・計画を策定し、それを達成することができれば、沿線は首都圏の郊外としてのポジションを確立する。さらに首都圏の入口としてその他の経済圏と連携することも可能になり、産業の高度化も期待できる。各自治体は首都圏の産業構造とその変化を予測したうえで、「どの業種を、どのような時間軸で、どれだけ成長させるか、それはなぜか」という成長戦略を改めて明確にする必要がある。