



首都圏中央連絡自動車道

圏央道



圈央道

首都圏中央連絡自動車道

圏央道は、昭和60年度に八王子JCT～鶴ヶ島JCT間が事業化され、平成8年に青梅IC～鶴ヶ島JCT間が開通して以降、順次開通し、平成29年2月の境古河IC～つくば中央IC間の開通により9割が完成しました。

これを機に、整備状況や開通に伴う効果を取りまとめました。

引き続き、関係機関と連携を図り、地元の方々の理解と協力を得ながら、残る区間の早期完成に向け整備を進めてまいります。



国土交通省 関東地方整備局

目次

つながる地域、一体化する首都圏。—— 圏央道…… 4

圏央道のあゆみ…… 6

つながる放射道路、ネットワークの要。—— 圏央道…… 8

第1章 アクセス向上…… 11

進む高速道路ネットワークの活用…… 12

アクセス時間の短縮…… 14

第2章 物流と国際競争力…… 17

配送時間の短縮や定時性の確保で物流の生産性が向上…… 18

国際物流の玄関口と生産拠点を連結…… 20

[コラム]圏央道の経済効果(GDPの増加効果)は年間約3,000億円 寺島実郎氏…… 22

第3章 企業立地と雇用…… 23

企業立地が進む圏央道沿線…… 24

雇用の増加で地域活性化…… 26

第4章 観光資源の活用…… 29

広域的な観光交流…… 30

外国人観光客の周遊性の向上…… 32

第5章 防災と安全・環境…… 35

首都圏の防災力を強化…… 36

交通安全の向上…… 38

環境の保全と改善…… 40

設計諸元…… 43

建設の歴史…… 44

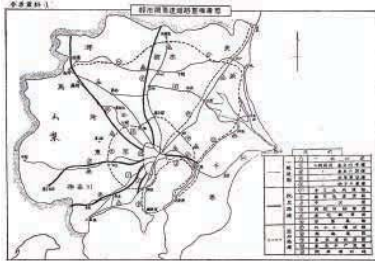
圏央道ランキング…… 48



圏央道のあゆみ

昭和38年(1963年)

首都圏基本問題懇談会中間報告書にて
「都市内交通体系整備」を発表



出典：首都圏基本問題懇談会中間報告書

昭和43年(1968年)10月

首都圏基本計画(第二次)

昭和51年(1976年)11月

首都圏基本計画(第三次)

昭和60年度

事業化[圏央道初]
八王子JCT～鶴ヶ島JCT

昭和61年(1986年)6月

首都圏基本計画(第四次)

昭和62年(1987年)6月

第四次全国総合開発計画

平成元年度(1989年度)

工事着手[圏央道初] 青梅IC～川島IC



平成8年(1996年)3月26日

開通[圏央道初] 青梅IC～鶴ヶ島JCT



平成5年度(1993年度)

工事着手[東京都初]
八王子JCT～青梅IC

平成11年度(1999年度)

工事着手[茨城・千葉県初] つくばJCT～大栄JCT



平成12年	九州・沖縄サミット開催
平成11年	上信越自動車道全線開通 日光の社寺の世界文化遺産登録
平成10年	明石海峡大橋開通 長野オリンピック開催
平成9年	東京湾アクアライン開通 長野新幹線開業（高崎↷長野間）
平成8年	東京ビッグサイト（東京国際展示場）開業
平成7年	地下鉄サリン事件 阪神・淡路大震災
平成6年	外環道開通（大泉JCT↷和光IC間） HIIロケット1号機打ち上げ成功
平成5年	東京サミット開催 Jリーグ開幕
平成4年	外環道開通（和光IC↷三郷IC間）
平成3年	長崎県の雲仙普賢岳で大火砕流発生 湾岸戦争勃発
平成2年	国際花と緑の博覧会開催
平成元年	昭和天皇崩御
昭和63年	瀬戸大橋開通
昭和62年	東北自動車道全線開通
昭和60年	国際科学技術博覧会（つくば科学万博）開催
昭和58年	東京アイズニールランド®開業
昭和57年	東北新幹線開業（大宮↷盛岡間） 中央自動車道全線開通
昭和53年	新東京国際空港（現・成田国際空港）開港
昭和50年	沖縄国際海洋博覧会開催
昭和47年	札幌オリンピック開催
昭和45年	日本万国博覧会開催
昭和43年	三億円事件
昭和41年	ビートルズ来日
昭和39年	東海道新幹線開業 東京オリンピック開催

平成14年(2002年)3月29日

開通[東京都初]日の出IC～青梅IC



平成26年(2014年)6月28日

開通[東名高速～中央道間接続]
相模原愛川IC～高尾山IC



平成15年(2003年)3月29日

開通[茨城県初]

つくばJCT～つくば牛久IC

平成19年(2007年)3月21日

開通[千葉県初]

木更津東IC～木更津JCT



平成27年(2015年)6月7日

開通[常磐道～東関東道間接続]

神崎IC～大栄JCT



平成27年(2015年)10月31日

開通[関越道～東北道間接続]

桶川北本IC～白岡菖蒲IC

平成19年(2007年)6月23日

開通[中央道～関越道間接続]

八王子JCT～あきる野IC

平成22年(2010年)2月27日

開通[神奈川県初]

海老名JCT～海老名IC

平成29年(2017年)2月26日

開通[東北道～常磐道間接続]

境古河IC～つくば中央IC



平成13年

アメリカ同時多発テロ事件
東京デイズニースー。開業
ユニバーサル・スタジオ・ジャパン。開業

平成14年

サッカー・ワールドカップ大会が日韓共催で開催
成田国際空港の暫定平行滑走路供用開始

平成15年

さいたま市が政令指定都市に移行
アメリカ・イラク戦争

平成16年

スマトラ島沖地震
新潟県中越地震

平成17年

つくばエクスプレス線開業
2005年日本国際博覧会(愛知万博)開催

平成18年

第1回ワールド・ベースボール・クラシック開催

平成19年

中央環状新宿線開通(西新宿JCT～能野JCT間)
第1回東京マラソン開催

平成20年

北海道・洞爺湖サミット開催

平成21年

民主党政権成立

平成22年

小惑星探査機「はやぶさ」地球帰還
相模原市が政令指定都市に移行

平成23年

九州新幹線全線開業
東日本大震災

平成24年

東京スカイツリー開業
新東名高速道路開通(御殿場JCT～三ヶ日JCT間)

平成25年

富士山の世界文化遺産登録
2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催決定

平成26年

広島市の土砂災害 御嶽山噴火
富岡製糸場と絹産業遺産群の世界文化遺産登録

平成27年

関東・東北豪雨
中央環状線全線開通 北陸新幹線開業

平成28年

伊勢志摩サミット開催
熊本地震

平成29年



つながる放射道路、ネットワークの要。

圏央道

(首都圏中央連絡自動車道)

海老名JCT(圏央道—東名高速)

平成29年1月3日撮影

八王子JCT(圏央道—中央道)

平成29年1月3日撮影





鶴ヶ島JCT(圏央道—関越道)
平成29年1月3日撮影

久喜白岡JCT(圏央道—東北道)
平成29年1月22日撮影





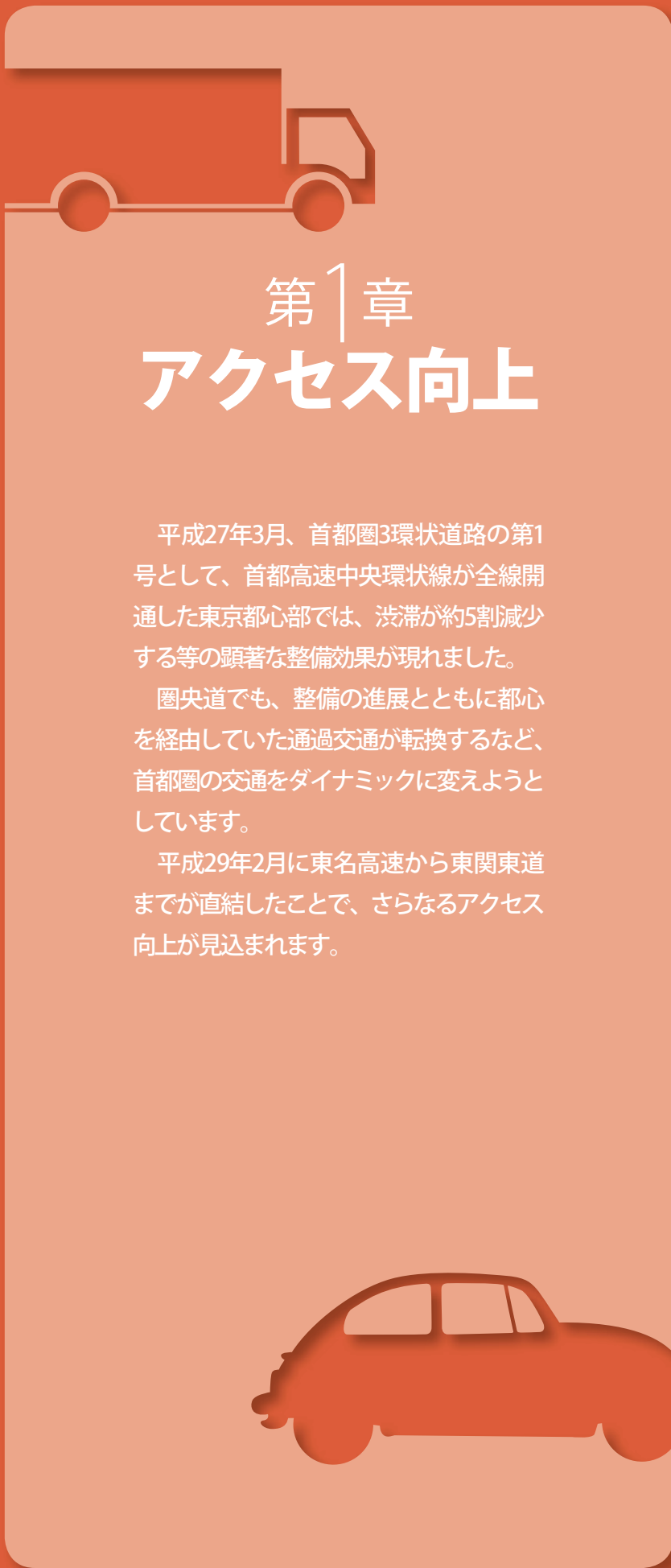
つくばJCT(圏央道—常磐道)
平成29年1月22日撮影



大栄JCT(圏央道—東関東道)
平成29年1月22日撮影

**木更津JCT(圏央道—
館山道・アクアライン連絡道)**
平成29年1月22日撮影





第1章 アクセス向上

平成27年3月、首都圏3環状道路の第1号として、首都高速中央環状線が全線開通した東京都心部では、渋滞が約5割減少する等の顕著な整備効果が現れました。

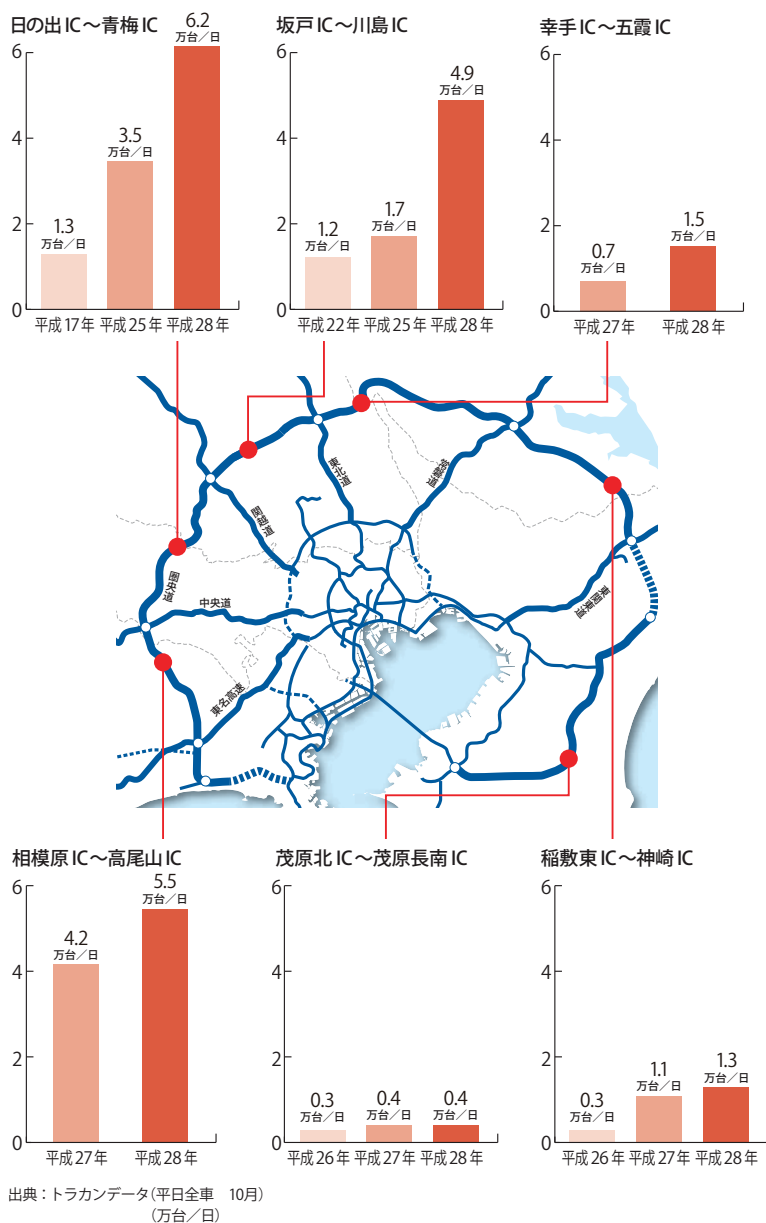
圏央道でも、整備の進展とともに都心を経由していた通過交通が転換するなど、首都圏の交通をダイナミックに変えようとしています。

平成29年2月に東名高速から東関東道までが直結したことで、さらなるアクセス向上が見込まれます。



第1章 アクセス向上

① ネットワーク整備進展と圏央道利用交通量



進む高速道路ネットワークの活用

圏央道は、境古河IC～つくば中央IC間の開通によって、東名高速から東関東道までの6本の高速道路が、圏央道を介して結ばれました。

これに伴い、圏央道の交通量も大幅に増加しています。例えば、中央道～関越道間がつながる前の平成17年と、東名高速～中央道間・関越道～東北道間の一部が開通した平成25年、東名高速～東北道間が接続し

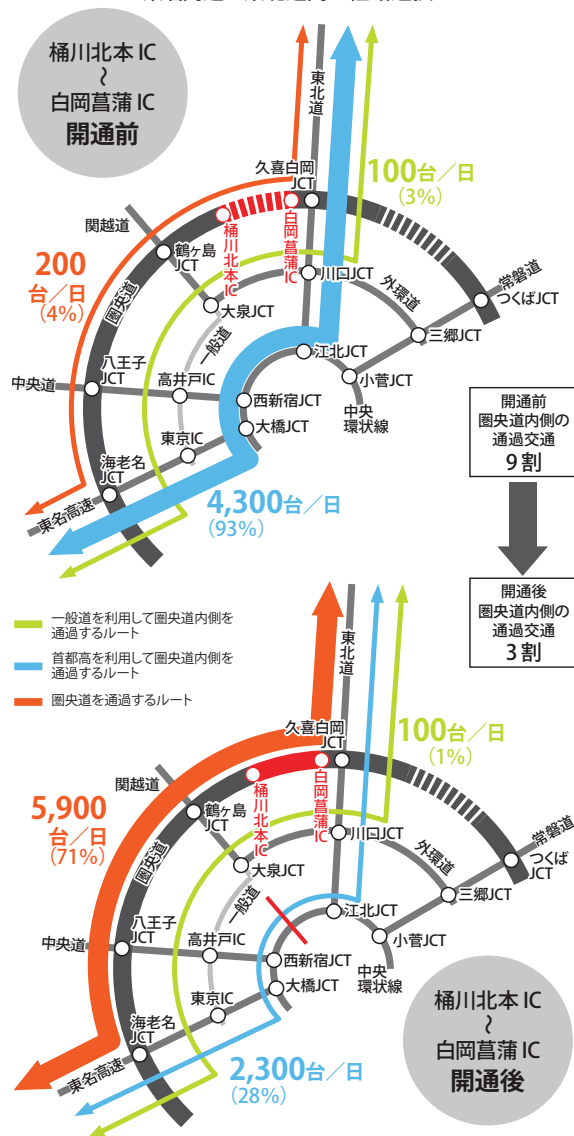
た後の平成28年での交通量を比較すると、着実に増加しています①。

そして、いままで東京都心を経由していた広域交通が圏央道に転換しています。東名高速～東北道間の経路選択をみると、平成27年に東北道と連絡した後、圏央道内側の通過交通が9割から3割に減少しました②。また、首都高速中央環状線の対応する区間は、交通量が約2%減少するなど、渋滞緩和

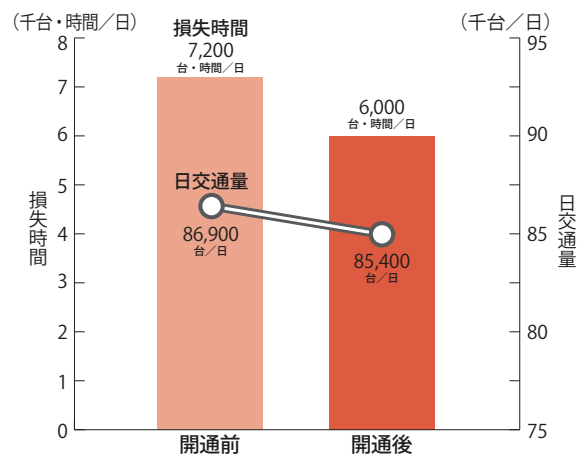


② 圏央道内側の交通が9割から3割に減少

東名高速～東北道間の経路選択



③ 中央環状線渋滞損失時間は約2割減少



が進んでいます③。

さらに同28年4月から、圏央道の料金水準を引き下げ、都心経由の場合と環状道路利用の場合に、同一起終点なら同料金という“利用重視の料金”に移行しました。そのため、圏央道への交通転換はさらに弾みがついていきます。

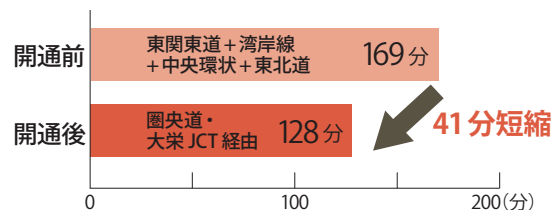


第1章 アクセス向上

① 成田国際空港から栃木・足利方面への所要時間短縮



成田国際空港と栃木・足利方面間の所要時間の比較



出典：平成22年道路交通センサスの混雑時旅行速度より算出
なお、神崎IC～大栄JCT及び境古河IC～つくば中央ICは、規制速度(70km/h)で算出



アクセス時間の短縮

圏央道は、放射方向の高速道路を結び、首都圏各地を結ぶ時間を大幅に短縮し、新たな交流ネットワークをもたらしています。

厚木事業所と山梨工場を持つ工作機械メーカーでは、従来1日1往復であったのが開通後は2往復できるようになるとともに、特殊部品の調達先の下請け会社も広く関越や東北方面から選べるようになったとのこと。

さらに、茨城県内の区間が繋がると、成田国際空港から栃木・足利方面へは、これまでの都心ルートと比べ、所要時間が約

41分短くなります①。

物流企業経営者は、「目的地までの移動時間が正確に読めるのが、圏央道を利用する最大のメリット。効率化につながっている」と話しています。

また、厚木と東松山に工場がある機械部品メーカーでは、同26年に相模原愛川IC～高尾山IC間が開通し東名高速と中央道が繋がったことにより、利用ICを、高尾山ICから、工場に近い相模原愛川ICに変更。従業員の工場間の行き来が容易になり、「時間が有効活用できた」と喜んでいます②。



茂原駅 バス停 所要時間の短縮、全便の横浜駅まで延伸によって高速/バスの利便性が向上し、利用客が増加。(平成29年1月27日撮影)

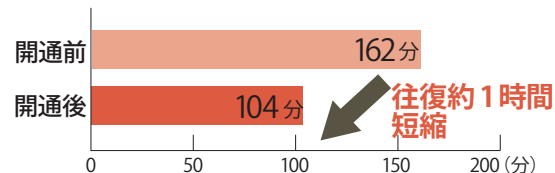
茂原駅～羽田空港・横浜駅を結ぶ高速バスの所要時間は、圏央道千葉県区間で同25年、東金JCT～木更津東IC間が開通し東京湾アクアラインと直結したことで、国道409号等を使っていた開通前より約30分短縮、高速バスの利便性が高まり、利用者が約2割増加しました③。

地域間移動の時間短縮効果による行動範囲の拡大で、新たな広域観光圏も誕生しており、関東近郊の主要観光地が身近な存在になってきています。

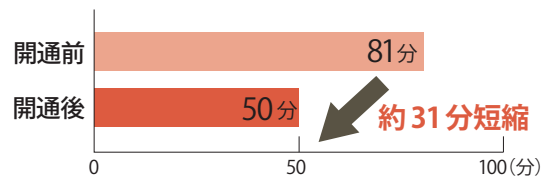
②相模原愛川ICから埼玉・山梨方面への所要時間短縮



河口湖IC～相模原愛川ICの往復の所要時間



東松山IC～相模原愛川ICの所要時間



出典：フローデータ

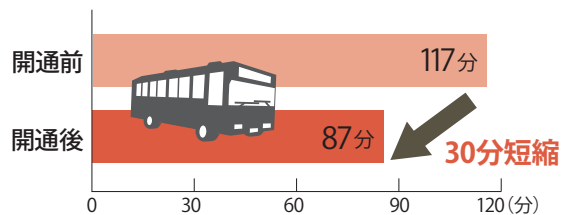
開通前：平成25年7～10月平日昼間12時間平均

開通後：平成26年7～10月平日昼間12時間平均

③圏央道(東金JCT～木更津東IC)経由の高速バス



高速バス運行時間の変化(茂原駅～横浜駅)



出典：フローデータ

集計期間：平成24年5月1日～平成25年2月28日(開通前)の運行時間帯

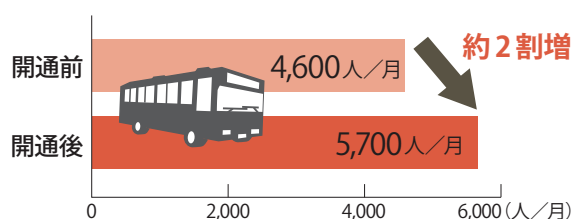
平成27年5月1日～平成28年2月28日(開通後)の運行時間帯

時刻表による所要時間：(開通前)茂原駅→羽田空港(90分)→横浜駅(120分)

(開通後)茂原駅→羽田空港(80分)→横浜駅(110分)

※平成26年4月1日ダイヤ改正

高速バス利用者数の推移(茂原駅～横浜駅)



※茂原駅～羽田空港・横浜駅は、開通後に全便が横浜駅へ乗り入れ。

出典：バス事業者からの提供データ(下記期間の利用実績より月平均値を算出)

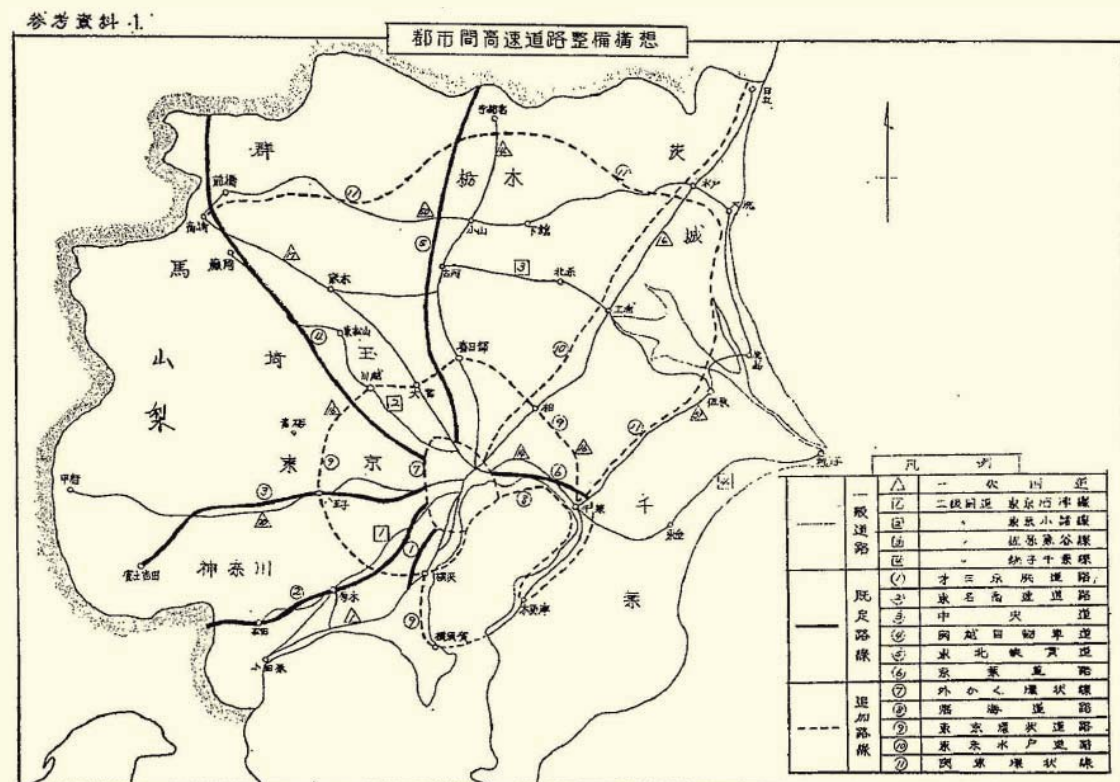
開通前：平成24年5月～平成25年3月 開通後：平成27年5月～平成28年3月

首都圏基本問題懇談会中間報告

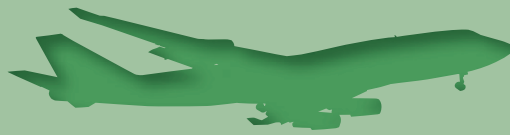
昭和38年(1963年)

首都圏の道路交通の骨格として、 3環状9放射のネットワークが計画

首都圏内の連合都市相互の都市間交通の円滑化をはかるため、その熟度に応じて、東京環状道路(横須賀～八王子～大宮～千葉間)、関東環状線(高崎～宇都宮～水戸～鹿島～千葉間)、臨海高速道路(横須賀～横浜～東京～千葉～木更津間)の高速道路の建設が望ましい。



出典：首都圏基本問題懇談会中間報告書

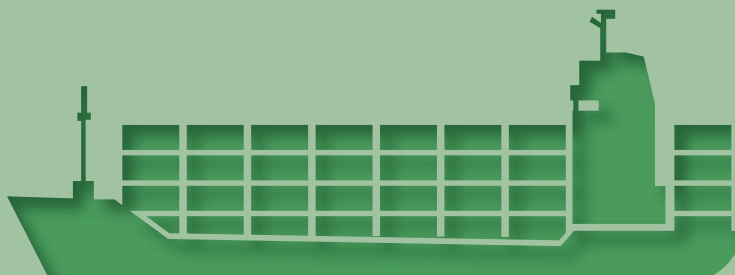


第2章 物流と国際競争力

環状道路の整備に伴い首都圏では物流効率化を目指す様々な取り組みが進行しており、我が国の国際競争力と成長を支える道路に、改めて注目が集まっています。

近年、港湾や空港の国際貨物輸送量や高速道路に周辺の工場立地も増加していますが、これら国際物流拠点と高速道路のアクセスは時間を要し、輸送モード間の「接続」が課題となっています。

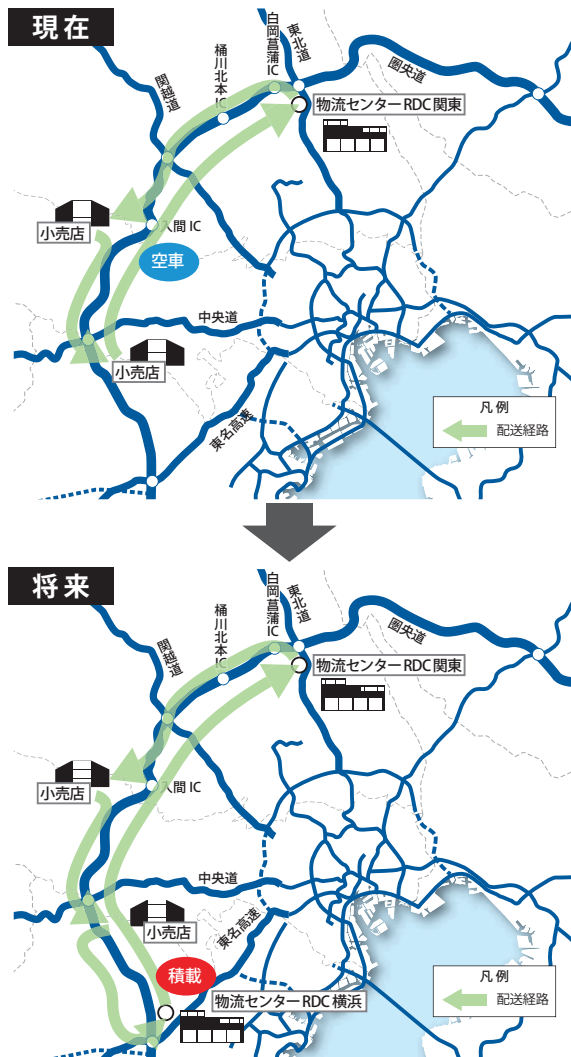
国土交通省が推進する「物流生産性革命」を牽引するプロジェクトとして、圏央道は大きな役割を果たすこととなります。





① 配送時間の短縮により物流の生産性向上

各物流センターと連携した配送先の効率化（検討中イメージ）



出典：平成28年3月ヒアリング調査（大宮国道事務所調べ）



配送時間の短縮や定時性の確保で物流

圏央道の利用は、物流の定時性を確保し輸送効率を高める効果があります。

化粧品・日用品等の卸売最大手の会社は平成27年8月、関東エリアでの事業拡大のため、白岡菖蒲IC近くに大型物流センターを設置。小売店への配送に使っていた入間ICとの所要時間が75分から45分に、約4割短縮されることになりました①。

日立市の運送会社は毎日、成田国際空港といわき市へ精密機械等を輸送しています。以前は、別々のトラックを使用し、成田国

際空港へは太平洋沿岸の国道51号でしたが、同27年6月に常磐道と東関東道が圏央道で直結し、移動時間が176分から95分に大幅に短縮したため、圏央道経由に変更しました。

その結果、トラックの稼働率が上昇し、ドライバーの拘束時間の減少等、労働環境改善にもつながっています②。

久喜白岡JCT近くに物流拠点を置く食品製造会社は、静岡・神奈川方面への配送を、都心経由から圏央道経由に転換することで、時間を往復約1時間、物流コストも約1割削



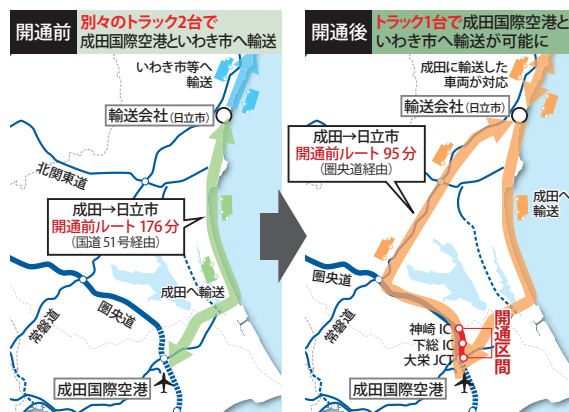
圏央道・狭山日高IC付近 大型車の通行量が多く、沿道周辺には大型物流センターが立ち並んでいます。(平成28年12月20日撮影)

の生産性が向上

減することに成功しました③。

新湘南バイパス・藤沢ICに近い湘南藤沢地方卸売市場では、さがみ縦貫道路の全線開通で、東松山ICとの所要時間2時間40分が半減しました。ブランドの「湘南野菜」を新鮮な状態で、朝一番に店頭で提供できるようになり、埼玉県方面等への取引拡大を目指し、新たな営業展開の検討を進めています④。

② 成田国際空港への輸送時間の短縮によりトラックの稼働率向上



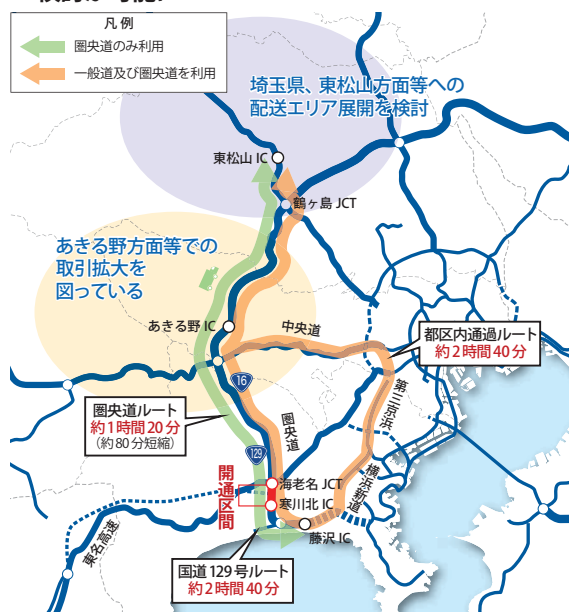
出典：平成28年1月 ヒアリング調査(常総国道事務所調べ)
 所要時間はプローブデータの平日平均旅行速度を用いて算出
 開通前：平成26年11月プローブデータ
 開通後：平成27年11月プローブデータ
 ※成田国際空港～日上市役所間の国道51号経由ルートの所要時間を算出

③ 圏央道利用により配送コスト1割削減の企業も



出典：平成28年10月 食品製造業ヒアリング調査

④ 配送時間短縮により新たな営業展開の検討が可能に



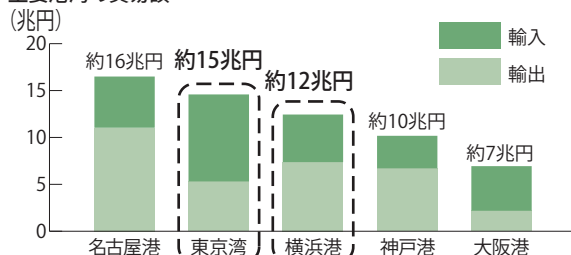
出典：平成27年4月ヒアリング調査(横浜国道事務所調べ)



①「京浜港」は我が国の国際競争力強化のための重要な港湾

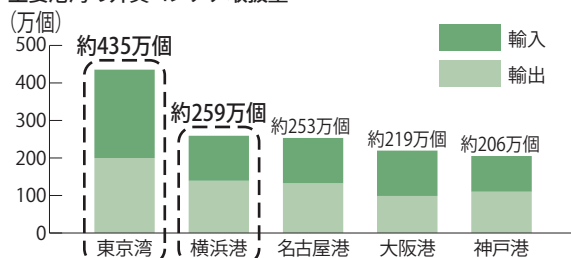
京浜港(東京港、川崎港、横浜港)は我が国の貿易額の2割、コンテナ貨物量の4割を取り扱っています。

主要港湾の貿易額



出典：積卸港別貿易額(平成25年確定値)より作成

主要港湾の外貨コンテナ取扱量



出典：港湾別のコンテナ取扱貨物量(平成25年速報値)より作成



国際物流の玄関口と生産拠点を連結

圏央道は、国際物流拠点の港湾や空港と背後圏との広域ネットワークを形成し、広域的な産業の国際競争力強化に寄与します。

京浜港(東京港・川崎港・横浜港)は、我が国の貿易額の約2割、コンテナ貨物量の4割を担う国際コンテナ戦略港湾です①。また、北関東にはインランド・デポと呼ばれる物流拠点の整備が進んでおり、京浜港と北関東とのアクセス強化は非常に重要になっています。これらを結ぶネットワークとして、圏央道は大きな役割を果たしています②。

また、成田国際空港から輸出される国際航空貨物も、千葉・東京・神奈川の1都2県のほか北関東や東北等を含む幅広い地域から集荷されています③。

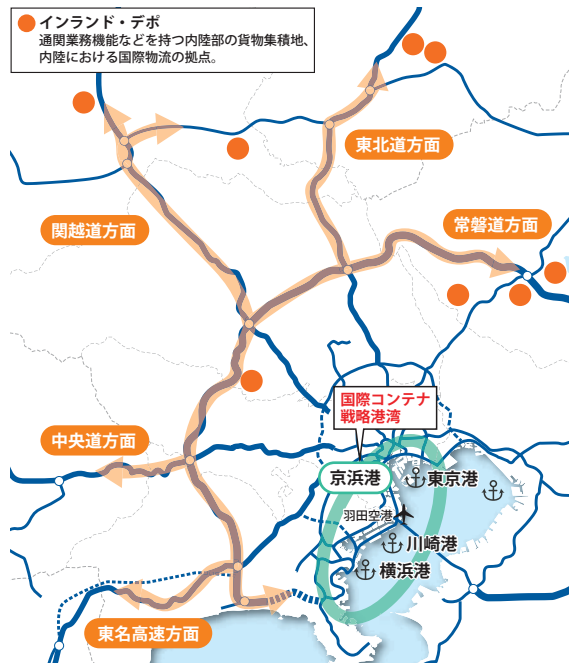
境古河ICの近くに製品の組立工場を持つ自動車メーカーでは、今回、境古河IC～つくば中央IC間が開通したことにより、東北道が圏央道を介して常磐道と直結し、茨城港(常陸那珂港区)とのアクセスが大幅に改善されることになりました。

古河市に拠点を持つ自動車メーカーでは、「埼玉・茨城区間が全線開通し、既存拠点と



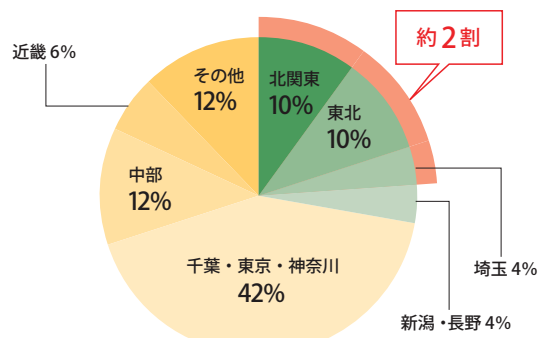
横浜本牧ふ頭 コンテナターミナルとして横浜港最大のふ頭であり、横浜港全体のコンテナ取扱回数のうち約6割を扱っています。近年のコンテナ船の大型化とコンテナ貨物の増加に対応するため、整備が進んでいます。

②北関東から京浜港へのアクセスを強化



③ 成田国際空港の国際航空貨物輸出量の約2割は 埼玉や北関東・東北方面から発着

成田国際空港における発着地別輸出貨物量の割合(重量ベース)

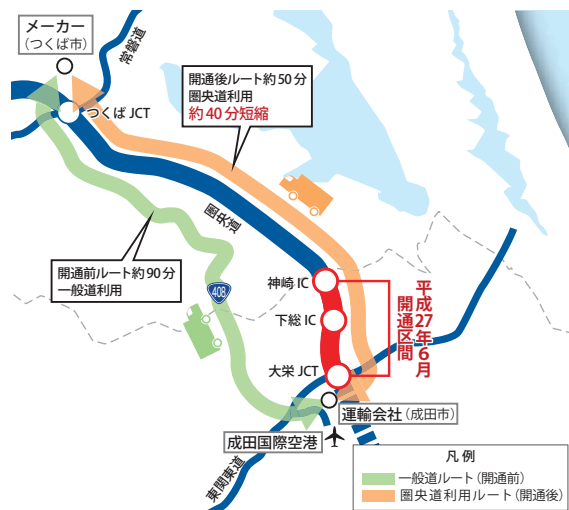


出典：平成25年度 国際航空貨物動態調査報告書
 東北には北海道を含む。
 北関東は、茨城県・栃木県・群馬県
 中部は、岐阜県・静岡県・愛知県・三重県
 近畿は、滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県・和歌山県

の連絡の利便性が期待できる。今後は、新たな積出港として茨城港の利用が検討の俎上に上る可能性も考えられる」と話しています。

つくば市のメーカーの精密機械を海外へ輸出する業務を請け負っている運輸会社は、圏央道の開通を見込み、成田市内に物流施設を建設。平成27年に神崎IC～大栄JCT間が開通したことにより、一般道路で約90分かかっていた成田国際空港までの移動時間が約40分短くなると、圏央道経由に変更しました④。

④ 成田国際空港まで約90分が約50分に輸送時間短縮



出典：平成27年6月ヒアリング調査(常総国道事務所調べ)

圏央道の経済効果(GDPの増加効果)は 年間約3,000億円

道路の整備には様々な効果があります。建設時点では建設投資に伴うフロー効果が、整備後には道路が使われることで、移動時間の短縮、輸送費の低下等に伴う生産拡大や立地、観光行動の変化、災害時の交通確保、交通安全や生活の質の向上といったストック効果が長年に渡り生じます。

このうち、道路の整備による時間短縮のGDPへの影響が、民間シンクタンクにより推計されています。

推計の結果、圏央道の整備による時間短縮の経済効果は年間約3,000億円とされています。

推計に用いられた「空間的応用一般均衡モデル」は、各地域の企業や個人等の経済的取引を表した「地域間産業連関表」（経済産業省）をベースに、地域間の旅行時間の変化が経済活動に与える影響を推計するものです。この経済モデルにより、平成28年度末時点の整備状況と、同時点で圏央道が無い場合の旅行時間差が経済活動に与える影響を経済効果として計測しています。ただし、実際には、圏央道が整備されなければ現在の企業立地等は実現していないことから、差(効果)はより大きくなり、推計結果は経済効果の一部である点に留意が必要とされています。

経済効果の内訳をみると、首都圏では運輸業やサービス業への効果が大きく、物流拠点や商業施設等の立地が増加している実態を裏付ける結果となっています。製造業への効果では、首都圏以外の地域における経済効果が首都圏を上回っており、圏央道が工場立地の分散等を通じ広域的に経済効果をもたらしたことが示唆されます。

このような経済分析を通じ、圏央道の整備による経済効果が日本全国に波及し、日本の経済成長を牽引している姿が見えてきます。

圏央道の整備は首都圏の製造業や運輸業、サービス業の生産性向上に大きく寄与しており、その効果は日本全国に波及し、日本経済の成長を牽引している姿が経済モデルから明らかになります。

特に、圏央道沿線における高付加価値・物流企業の集積は、物流のパラダイム転換を起こすものと期待されます。

今後、首都圏及び全国で生産性を一層向上させるためには、道路整備時にどの地域、どの産業への効果が大きいかを経済分析によって把握し、それを政策に生かすことが重要です。



寺島実郎氏

圏央道の経済効果

(億円)

	全国	1都4県	その他 地域
経済効果 (GDP押し上げ分)	2,969 (100%)	2,081 (70%)	888 (30%)
製造業	576 (19%)	282 (9%)	294 (10%)
運輸業 (物流業含む)	1,052 (35%)	852 (29%)	200 (7%)
サービス業 (運輸業除く)	1,052 (35%)	765 (26%)	287 (10%)
その他	290 (10%)	182 (6%)	107 (4%)

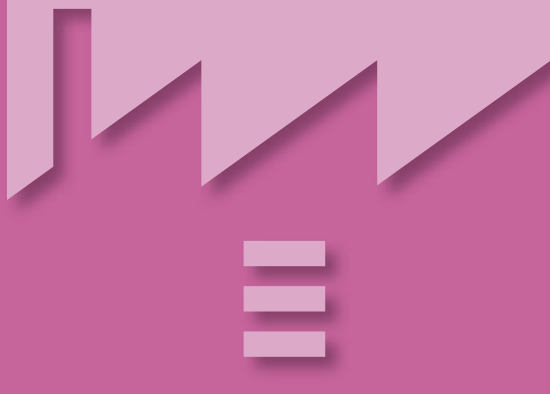
※民間シンクタンク推計

第3章 企業立地と雇用

放射方向の高速道路が次々と直結し、環状道路のネットワーク性が高まるのに伴い、圏央道沿線では、民間による投資が加速しています。

その中で、物流事業者は、広大な敷地と最先端のICTを活用して新しい機能を持つ大規模施設を稼働、テナントは既存の施設を集約・整理した拠点化の動きが強まっています。

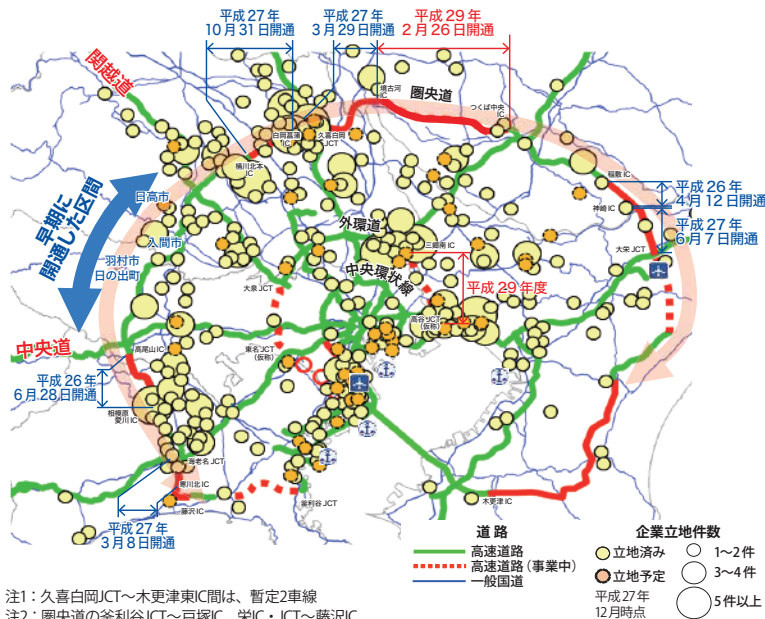
生活に必要な製品や資材を、早く・安く・確実に輸送することで、暮らしが豊かになるとともに、地元雇用が増大するなど、地域経済活性化にもつながっています。



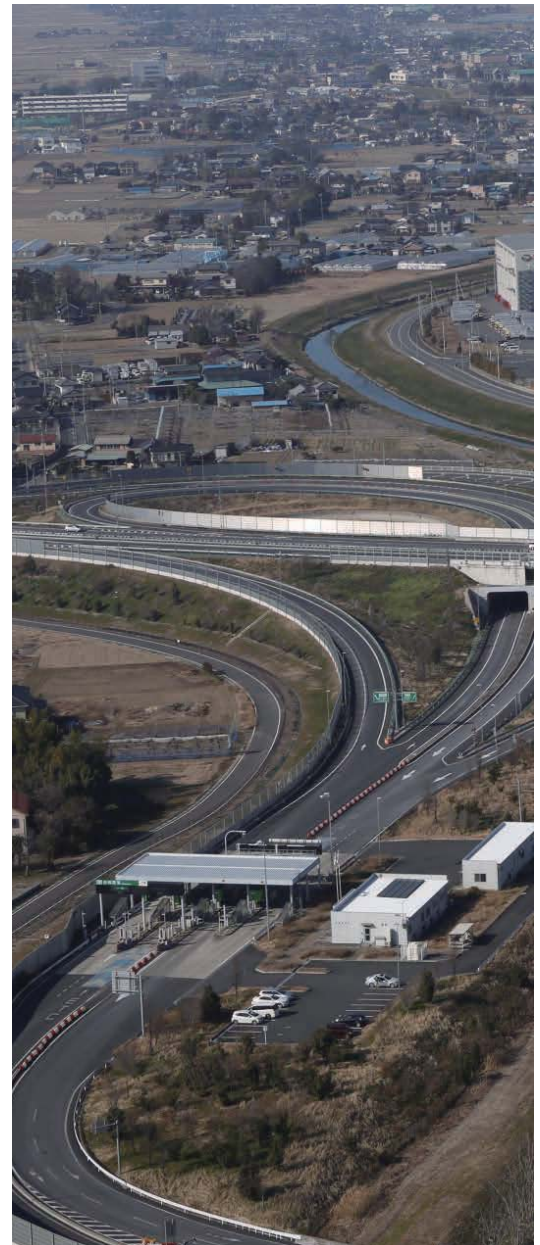
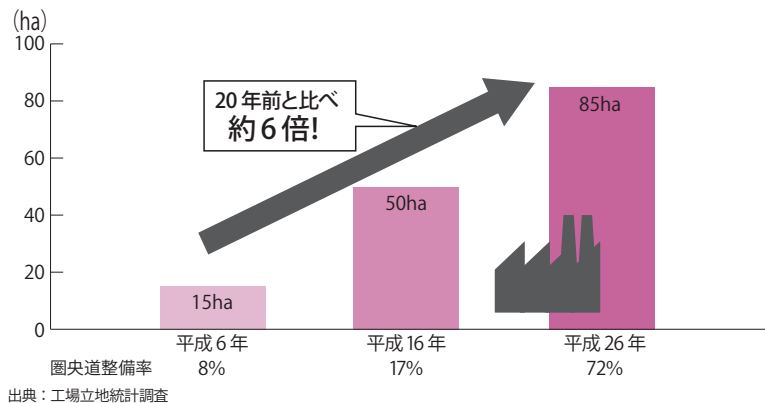


第3章 企業立地と雇用

①暮らしを支える企業が续々と立地



②工場立地面積が20年間で約6倍(年間・沿線市町村)



企業立地が進む圏央道沿線

圏央道沿線では、整備の進展に伴って物流拠点や工場、大規模小売店舗等の立地が相次ぐなど、民間の活発な投資が展開されています①。

沿線市町村の工場立地面積(年間)も、平成6年の約15haが、20年後の同26年には約85haと約6倍に②。一足早く開通した中央道～関越道間4市町の製造品出荷額の上昇伸び率は、同21～26年の間で、埼玉県と東

京都を合わせた平均を上回っています③。

また、平成25年に一部の区間が開通した千葉県圏央道沿線でも、工場や大規模小売店舗の立地が続いています。各施設の面積(累計)の推移を見ると、新規立地は、上記区間の開通直前の同24年以降に集中しています④。

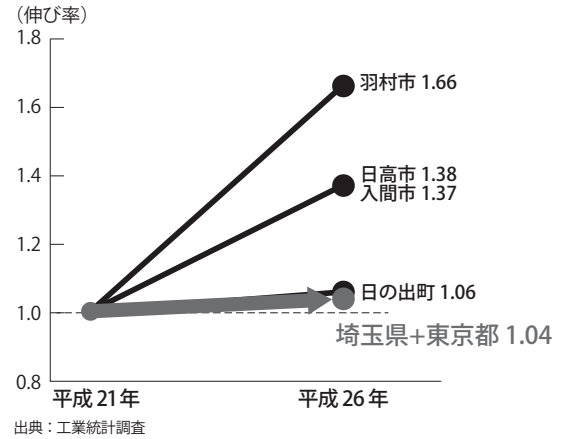
大型物流施設等の進出の背景には、地方自治体による誘導、支援の取り組みがあり



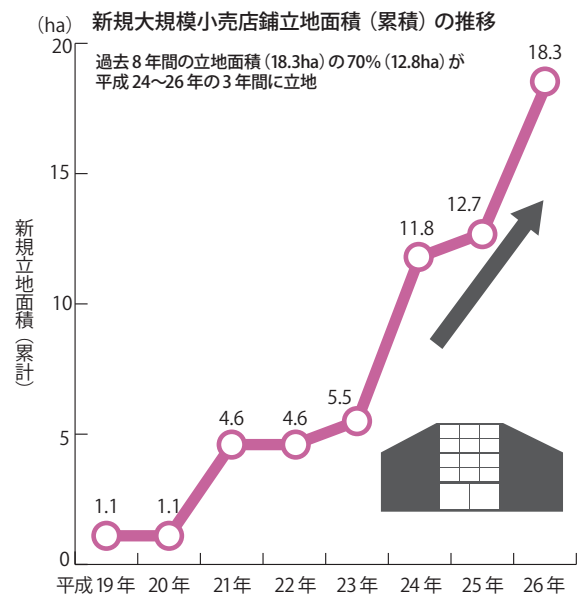
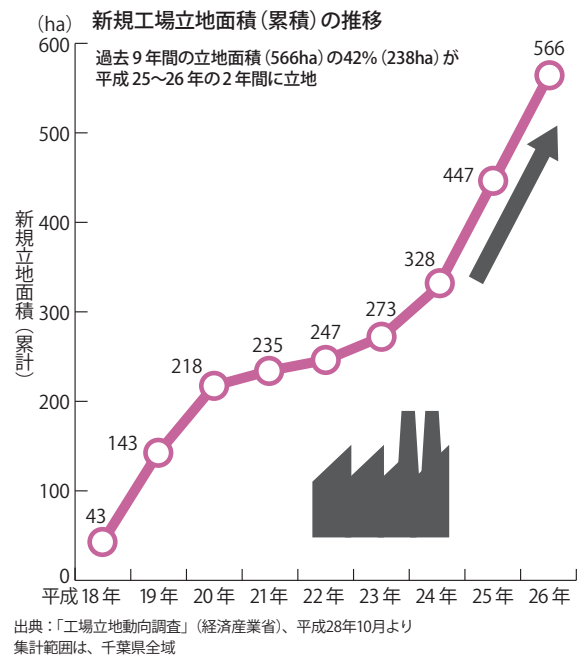
ます。

計画中・造成中を含む産業団地等は、平成28年10月現在、18地区、約381haになります。その一つ、川島インター産業団地では全区画47haに18社の企業進出が決定。川島町では平成21年度から同26年度で法人住民税が約1億円増加、固定資産税(家屋)が約2億円増加しています。

③製造品出荷額が上昇(中央道～関越道間4市町)



④新規の工場や大規模小売店舗の立地面積が増加

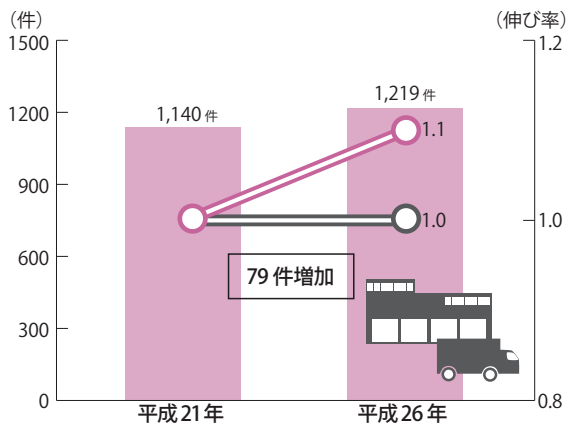




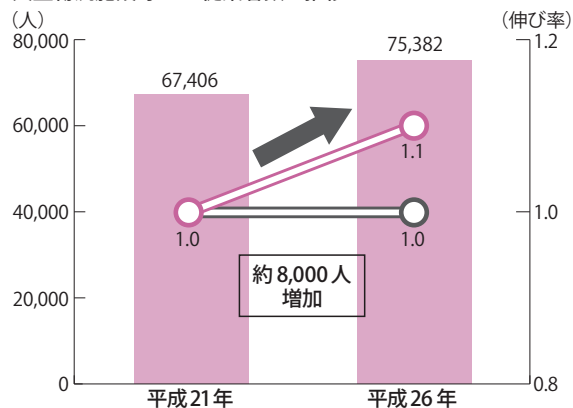
第3章 企業立地と雇用

① 圏央道沿線に大型物流施設が集中し、雇用が増加

大型物流施設等※1の立地数の推移



大型物流施設等※1の従業者数の推移



■ 沿線自治体全体※2

■ 沿線自治体全体の伸び率(対平成21年比)

■ 関東(1都4県※3)全体の伸び率(対平成21年比)

出典：総務省 経済センサス

※1 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」の合計。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

※2 圏央道(海老名JCT～久喜白岡JCT)が通過する23市町

※3 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～久喜白岡JCT)が通過する23市町及び東京都区部を除いた値



雇用の増加で地域活性化

圏央道IC周辺への企業立地の進展は、雇用創出をはじめ、様々な経済効果をもたらし、沿線地域の活性化に大きく貢献しています。

東北道以西の1都2県の23市町に立地した大型物流施設等の数は、平成21年から26年の5年間で79件、延床面積は、同28年までの7年間で約226ha、東京ディズニーランド約4個分増加。これに伴って、これら大型物流施設等で働く従業者数は、この間に約8,000人増加しました①。

また、日の出町の三吉野工業団地では工場が次々と進出、日の出町では、整備前後の20年間で約3,200人、76%の雇用が増加しました②。

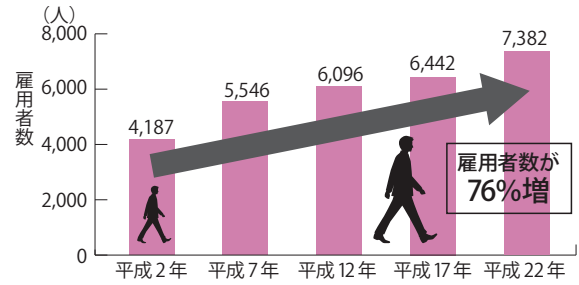
一方、大型物流施設等の集積は、圏央道沿線地域(工業地)の地価上昇となって現れています。

埼玉県の場合、平成25～26年の地価上昇率は、県全体平均の0.6%に対して、圏央道沿線では2.3%。調査から半年後にICが開通した幸手市は5.6%で、軒並み平均



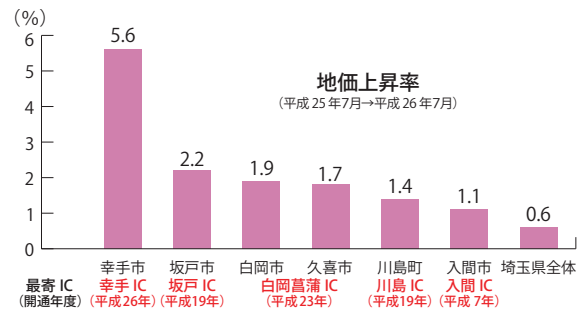
川島インター産業団地 圏央道沿いの敷地で大型物流センターの建設が進んでいます。(平成28年12月20日撮影)

②日の出町の雇用者数が過去20年間で76%増



出典：国勢調査による就業者数

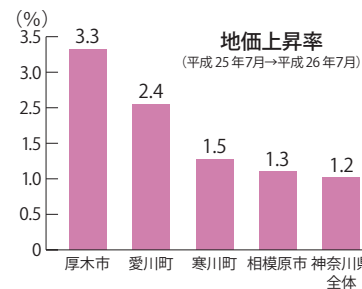
③埼玉県の圏央道沿線地域(工業地)の地価上昇率が水準



出典：埼玉県地価調査結果(平成26年度)

※狭山市、飯能市、日高市、川越市、鶴ヶ島市、桶川市、北本市、宮代町、杉戸町はデータなし

④神奈川県の圏央道沿線地域(工業地※1)の地価上昇率※2が水準

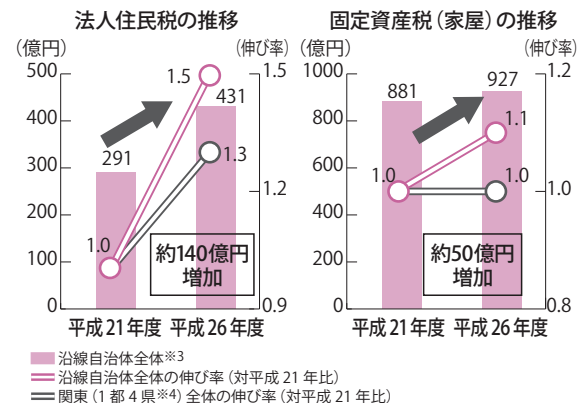


出典：神奈川県地価調査結果より

※1 工業地：市街化区域内及び非線引き区域内の工業地域、工業専用地域及び準工業地域並びに市街化調整区域並びに非線引き区域内の用途無指定の区域並びに都市計画区域外の区域において、工場等の敷地の用に供されている土地

※2 地価上昇率：基準値ごとの対前年変動率の和を当該基準値数で除したものの。相模原市は市平均を採用

⑤法人住民税※1が約140億円、固定資産税(家屋)※2が約50億円増加



出典：総務省 地方財政状況調査

※1 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、市町村住民税として課税されたものを指す)

※2 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

※3 圏央道(海老名JCT～久喜白岡JCT)が通過する23市町

※4 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～久喜白岡JCT)が通過する23市町」および東京都区部を除いた値

を上回っています③。

神奈川県の地価上昇率も、厚木市の3.3%を筆頭に、各地域で県全体の1.2%を上回りました④。

沿線23市町の法人住民税は、平成26年度までの5年間で約140億円、固定資産税(家屋)も同約50億円、それぞれ増加しました。いずれも、関東の全体平均の伸び率を大きく上回っています⑤。

首都圏基本計画(第三次)

昭和51年(1976年)

「東京環状道路」は「首都圏中央連絡道路」(仮称)へ改称

東京大都市地域における国鉄京葉線、東京外郭環状道路、東京湾岸道路等の整備を引き続き推進するほか、新たに首都圏中央連絡道路(仮称)、北関東横断道路(仮称)、水戸・日立地区における流通港湾等の整備を推進する。

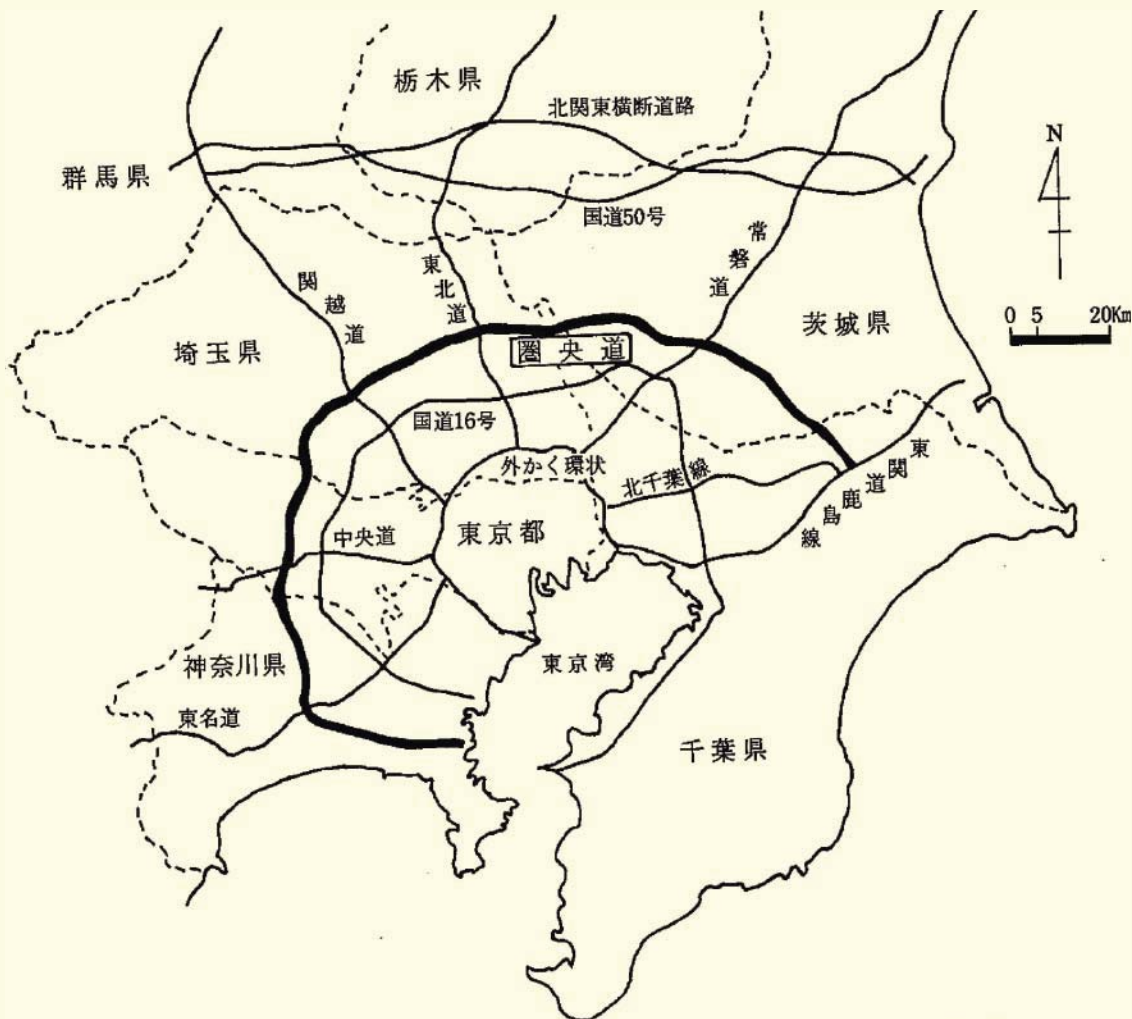


図1-1 全体位置図

出典：昭和55年関東地方建設局道路部内部資料

第4章 観光資源の活用

首都圏とその周辺には、世界遺産の富士山・日光・富岡製糸場をはじめ、観光資源が豊富にあります。

圏央道は、これら観光資源のアクセスを大幅に向上させ、観光交流を拡大するとともに、魅力ある周遊ツアーを可能にしています。

これによって、地域経済の振興とともに、インバウンド観光の活況といった効果が既に現れています。

さらに圏央道が東名高速から東関東道までつながることで、成田国際空港のアクセスが向上し、世界とつながる観光資源の活用に期待が高まっています。



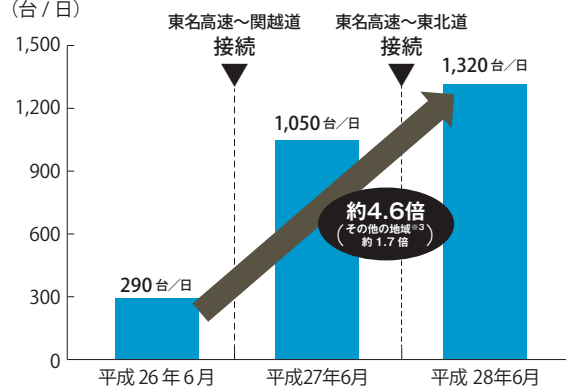


第4章 観光資源の活用

①海のない北関東から湘南が身近に



首都圏北西部^{※1}から高速道路で湘南エリアを訪れた交通量^{※2}
(台/日)

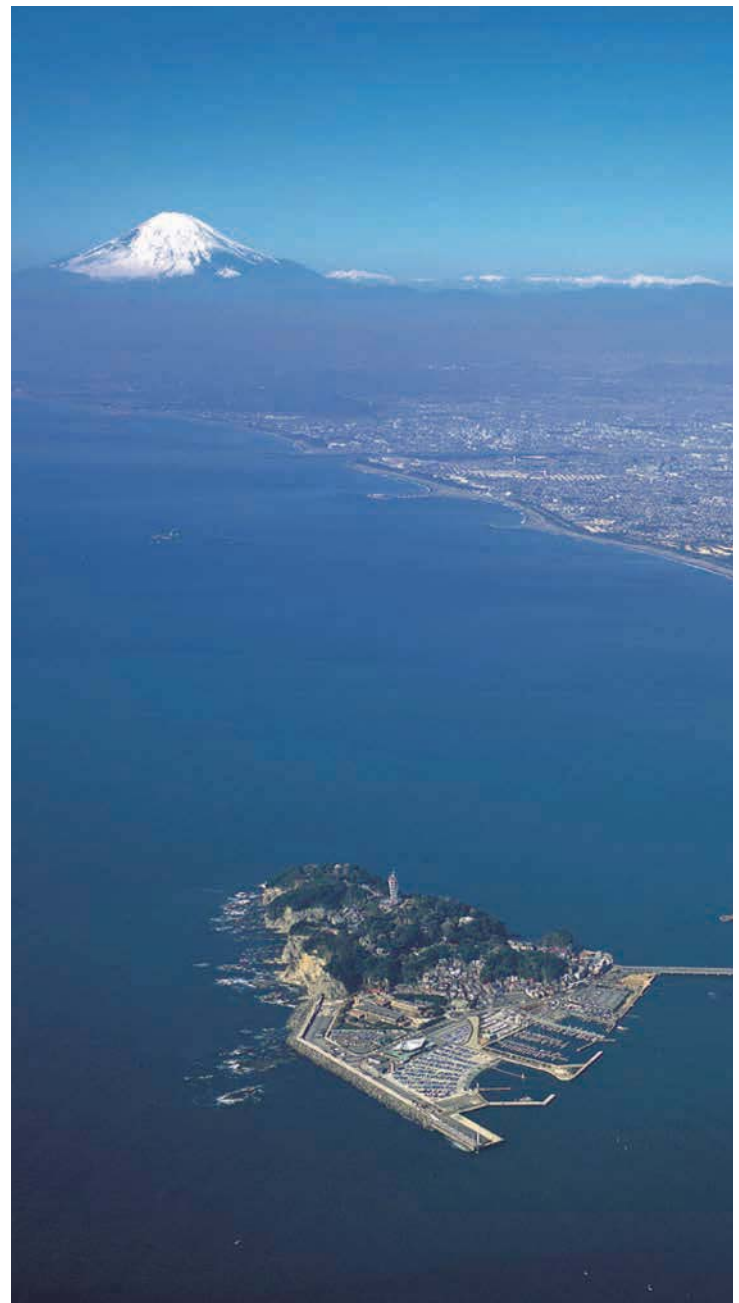


出典：NEXCOデータ(休日)

※1 首都圏北西部(圏央道利用が想定されるエリア)：東京都西部・群馬県・埼玉県西部・栃木県の合計

※2 湘南エリアを訪れた車両：茅ヶ崎本線、茅ヶ崎西IC、茅ヶ崎海岸ICから出入したETC車(休日、小型車・二輪車含む)を1/2したもの

※3 その他の地域：茨城県・埼玉県東部・千葉県・東京都東部・神奈川県・山梨県の合計



広域的な観光交流

平成27年10月には圏央道が東名高速～東北道の4つの高速道路を結んだこともあり、栃木・群馬県等の首都圏北西部から湘南地域への高速道路利用の交通量が、開通前の平成26年から2年後には約4.6倍に増加しています①。また、箱根町では平成27年6月の火山活動で落ち込んだ観光客数が回復傾向にあり、圏央道による

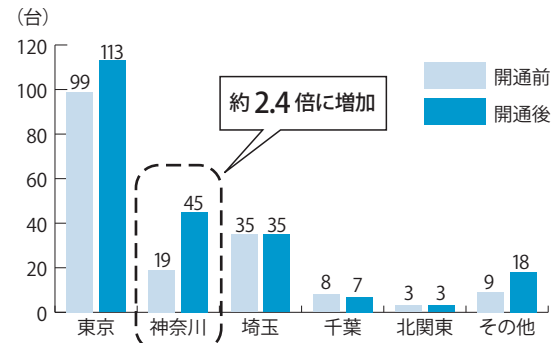
来訪増に期待を寄せています。

一方、神奈川県からの来訪者が2.4倍に増加したのが、東京都と山梨県にまたがる奥多摩湖です②。海老名JCTから奥多摩湖への休日の所要時間が、相模原愛川IC～高尾山IC間の開通により、129分から95分へ約3割短縮した効果とされます。また、栃木県の鬼怒川温泉の旅館関係者は、「開通後の



湘南 神奈川県の大規模湾沿岸の湘南地域は、温暖な気候と風光明媚な景色に恵まれ、古くからの観光地として全国各地から多くの人々が訪れています。

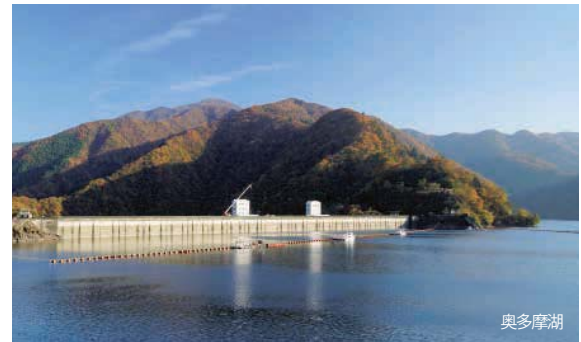
②奥多摩湖への神奈川県からの来訪車数の推移



出典：国土交通省データ(奥多摩湖駐車場における駐車台数・車籍地調査結果による車両台数)

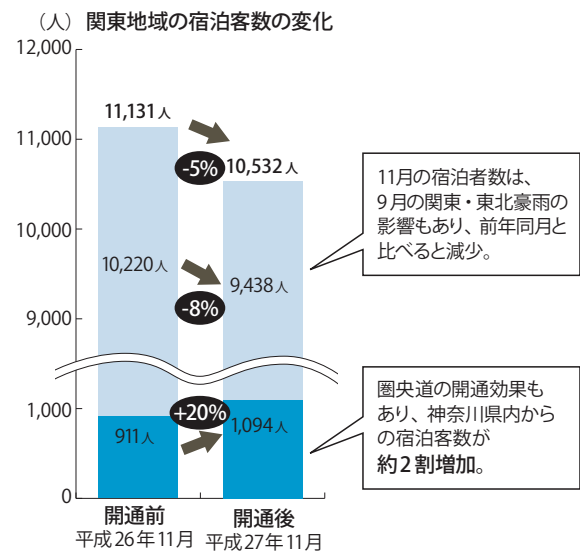
開通前：平成25年6月15日(土)

開通後：平成26年11月15日(土)



奥多摩湖

③鬼怒川温泉 あさやホテル関係者の声



出典：平成27年12月ヒアリング調査(大宮国道事務所調べ)



鬼怒川温泉

平成27年11月は台風の影響で宿泊客数が前年比5%減ったものの、神奈川県内からの宿泊客数は2割増加した」と話しています③。

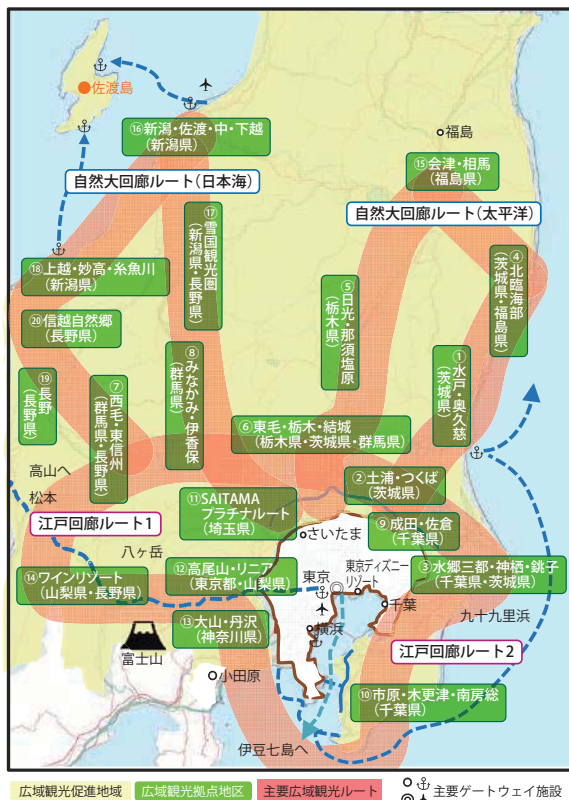
また、圏央道の開通は首都圏だけではなく、新潟出発で富士山・箱根・鎌倉を周遊するバスツアーが好評を得るなど、高速道路ネットワークを活用した観光交流が拡大してきています。



第4章 観光資源の活用

① 広域関東周遊ルート「東京圏大回廊」 The Wider Kanto Route “Around Tokyo”

対象地域(11都県:福島県、茨城県、栃木県、群馬県、千葉県、埼玉県、東京都、神奈川県、新潟県、山梨県、長野県)



出典：広域関東周遊ルート「東京圏大回廊」The Wider Kanto Route “Around Tokyo”
形成計画概要(関東観光広域連携事業推進協議会)



外国人観光客の周遊性の向上

広域関東周遊ルート「東京圏大回廊」が、国土交通大臣により平成28年6月に「広域観光周遊ルート形成促進事業」の一つに認定されました①。申請した関東観光広域連携事業推進協議会では、11都県の広域観光促進地域の外国人延べ宿泊者数を、平成32年度末までに約2.5倍(1,609万人泊)以上に増やす目標を掲げています。

常磐道から東関東道が圏央道によってつながったのを機に茨城県が、成田国際空港からのアクセス向上のPR活動を展開。

また、成田国際空港から水戸を経由するバスツアーを年に2本から40本に増便する旅行会社もあり、茨城県周遊ツアーの催行数と催行人数がともに約4倍に増加しています②。こうしたことから茨城県の外国人宿泊者数は、開通前の平成26年から2倍以上に増え、全国34位から29位へ躍進しました③。

また、平成27年10月には圏央道が東名高速～東北道の4つの高速道路を接続。これにより、首都圏近郊の観光地が効率よ

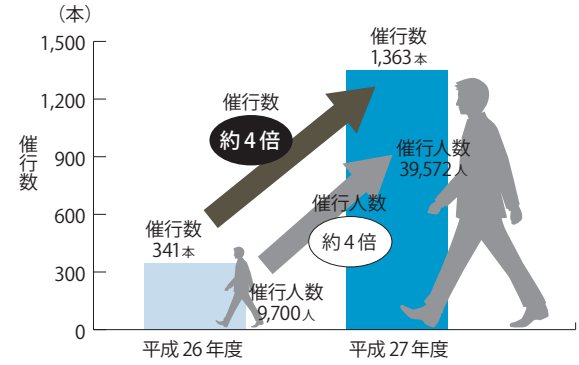


成田国際空港 外国人入国者数が約612万人(平成27年)と、インバウンド観光客の日本最大の玄関口となっています。

く周遊できるようになりました。外国人観光客に人気の富士山や日光も、成田国際空港から都心を通さずにアクセスできるほか、同じく世界遺産の富岡製糸場にも立ち寄れます④。

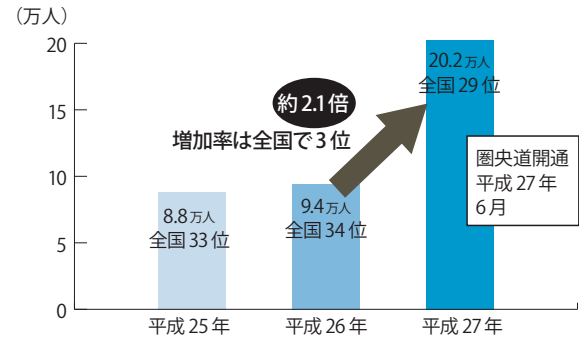
実際、日光市では東名高速からの交通利便性が向上し、日光東照宮四百年式年大祭と相まって、外国人宿泊者数が2年間で7割増加しました⑤。今後インバウンド観光の首都圏の広域的周遊に期待が集まっています。

②茨城県周遊ツアー催行数と催行人数の推移



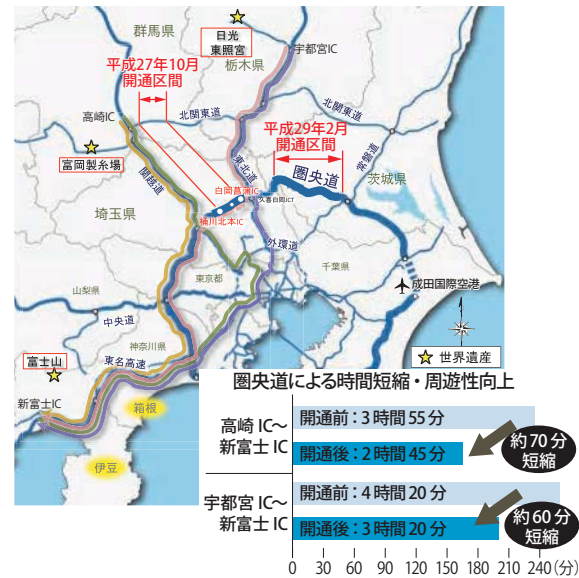
出典: 茨城県より提供

③茨城県の外国人宿泊者数の推移

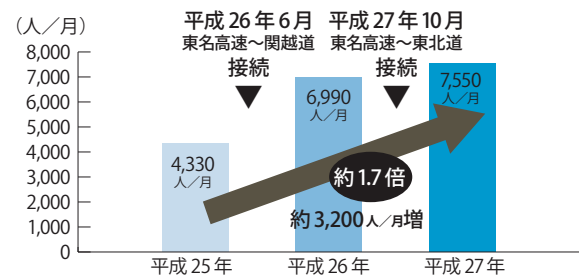


出典: 観光庁 宿泊旅行統計調査

④世界遺産間の移動効率がアップ



⑤日光市の外国人宿泊者数の推移



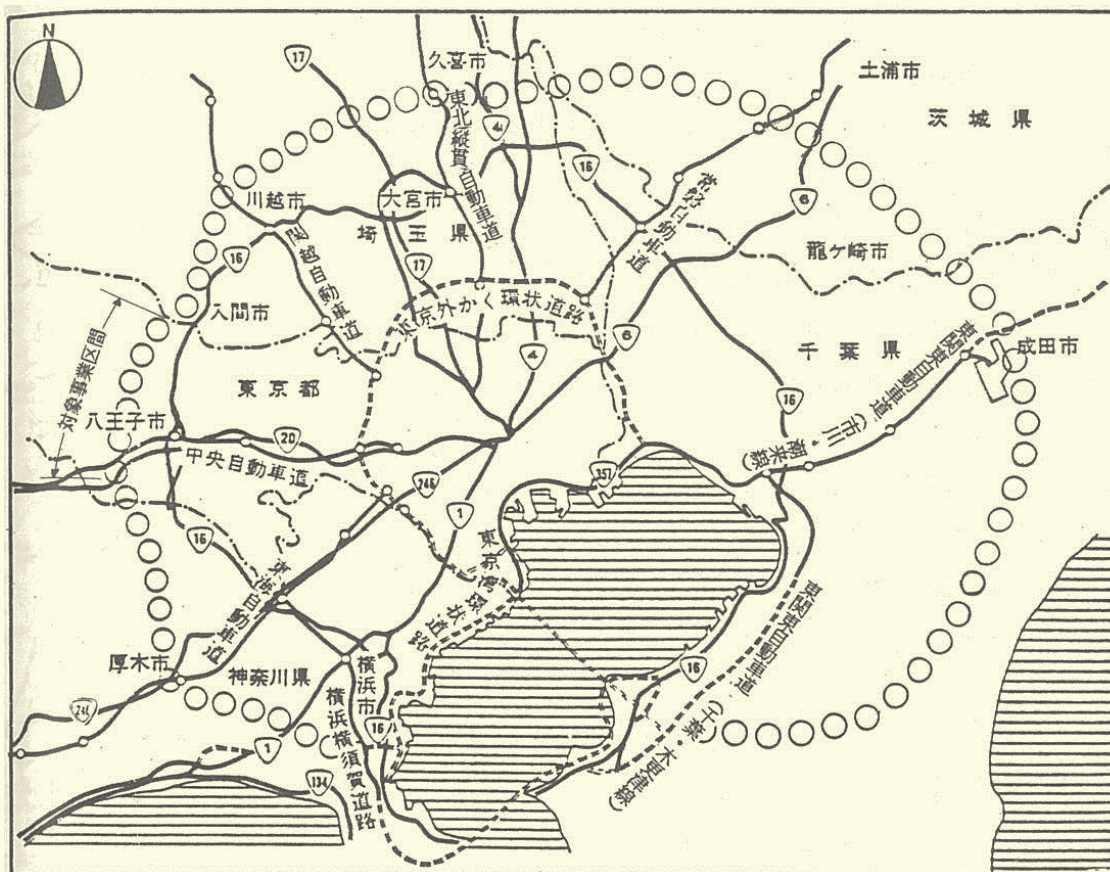
出典: 日光市提供データ

外国人宿泊者数: 日光市内の宿泊施設に泊った外国人客数(各11月、12月の平均値)

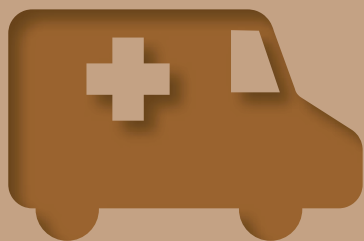
首都圏基本計画(第四次)

昭和61年(1986年)

東京中心部において都心とこれを取りまく複数の副都心から成る都市構造を形成するため、これら相互の円滑な連携に資する交通体系の整備を図る。このため、道路については通過交通の迂回等にも配慮して、首都高速道路中央環状線等の環状方向の道路の整備を図るほか、都心と副都心を連絡する道路の整備を図る。



出典：環境影響評価書 首都圏中央連絡道路(一般国道20号～埼玉県境) 昭和61年7月時点

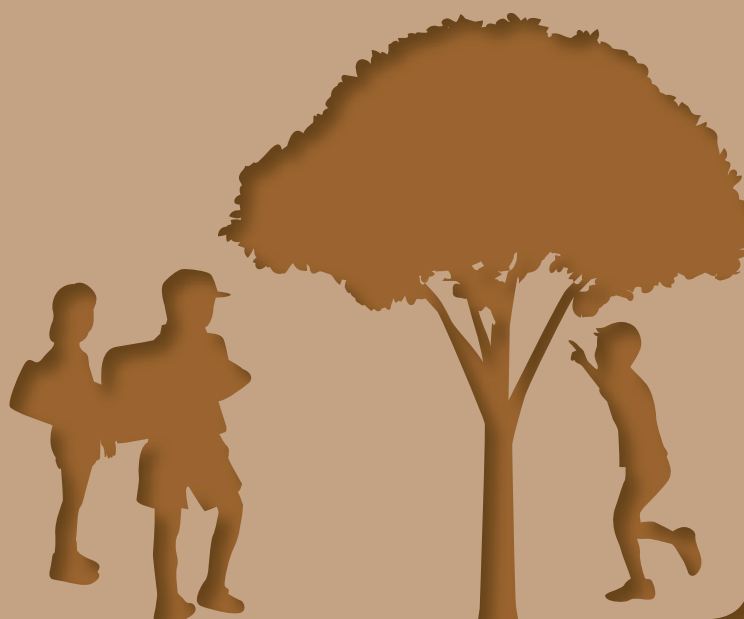


第5章 防災と安全・環境

環状道路は、大規模災害が発生した際、代替ルートを確認するリダンダンシー機能を持っています。

また、生活道路に進入する大型車等の通過交通を引き受けることで事故を減らすなど、安全で快適な住民の暮らしを確保する役割も担っています。

さらに、渋滞解消、自動車の走行速度の向上は、地球温暖化を抑制します。

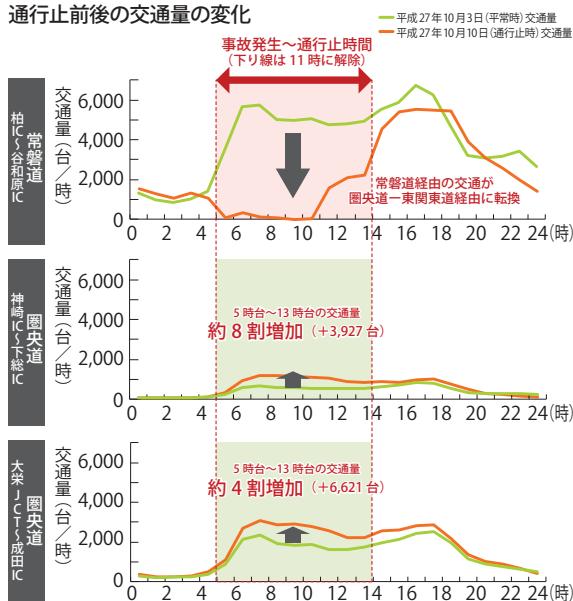




① 緊急・災害時の迂回により圏央道の交通量が約8割増加



通行止前後の交通量の変化



出典：NEXCOデータ



首都圏の防災力を強化

災害や交通事故のために周辺の高速道路で通行止めが発生しても、圏央道を利用すれば、広域的な迂回ルートが確保できるようになりました。

平成27年10月10日、大型トラックによる追突事故が起き、常磐道・柏IC～谷和原IC間の上下線は最長9時間余にわたり通行止めになりました。通行止め前後の交通を見ると、圏央道と東関東道の交通量は、規制実施中、平常時より約4割から8割増加し、常磐道の交通が圏央道経由に転換したことが裏付けられました①。

平成23年3月の東日本大震災の際、相模原市では交流都市である岩手県大船渡市等に緊急支援物資を東名高速の横浜町田ICから東京都心部を経由して輸送しました。

しかし、同26年6月の相模原愛川IC～高尾山IC間の開通で東名高速と東北道が直結し、都心を経由しない新たな高速道路のネットワークが形成されました。

圏央道は、首都直下地震等で相模原市が被災した場合には、交流都市の長野県佐久市等からの物資輸送や救援活動の支援ルートとなります②。

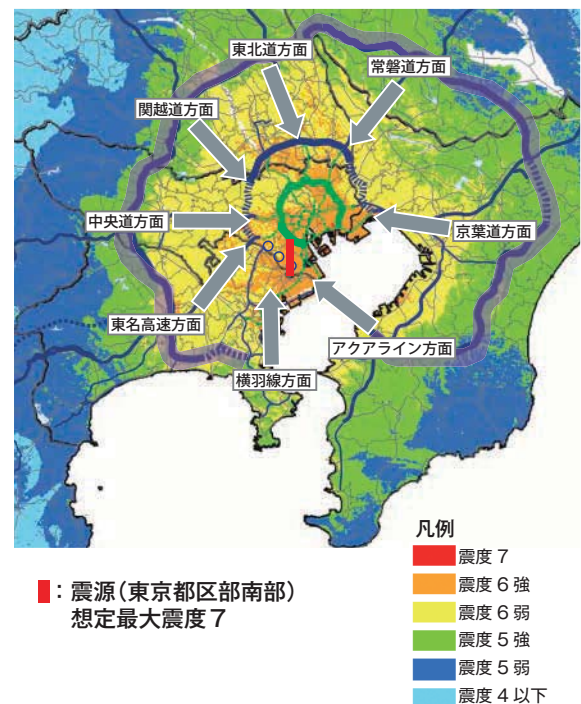


全国から終結した災害対策車 東日本大震災では、被災翌日から国土交通省は全国の地方整備局から災害対策車を調達し、被災各地に派遣しました。

②大規模災害発生時の支援ルート



③八方向作戦による道路啓開



※中央防災会議 首都直下地震対策検討WGにおいて、被害が大きく首都中枢機能への影響が大きいと考えられる都区部直下の都心南部直下地震を想定

M7クラスの首都直下地震が30年以内に発生する確率は70%程度と推定されています。発生時には、東京都心部への道路啓開を迅速に行うことが最重要課題で、道路管理者や関係機関では、8本の放射方向の高速道路に沿う形で延びる直轄国道を優先啓開ルートに、「八方向作戦」を策定しています③。

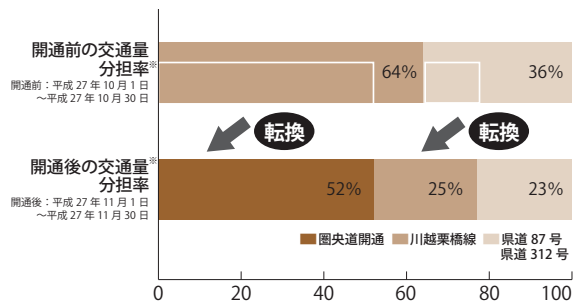
圏央道は首都直下地震の影響が少ないと想定され、八方向作戦による道路啓開や復旧、復興活動において重要な役割を担います。



① 圏央道に並行する川越栗橋線周辺地域の交通状況



② 圏央道開通による玉突き効果



出典：ETC道路のプロブデータ

※分担率：路線間の交通量（期間内の合計サンプル台数）の割合

圏央道に並行する川越栗橋線の交通状況の変化



平成27年10月26日(月)8時頃撮影

開通後



平成27年12月10日(木)8時頃撮影

交通安全の向上

圏央道の開通区間周辺の一般道路では、大型車をはじめ、通過交通が圏央道や幹線道路へ転換。生活道路の事故が減少し、路線バスの定時性が向上するなど、交通環境が大きく改善しました。

平成27年6月に供用開始した千葉県の下総IC～大栄JCT間の1日当り交通量は、その中でも、大型車に着目すると、国道で約1,100台減、圏央道は約2,900台の純増でした。

これらの数字から、圏央道の開通により、大型車等の交通が、国道から圏央道へ玉突

きのに移行していることが分かります。

平成27年10月の圏央道の桶川北本IC～白岡菖蒲IC間の開通を受け、圏央道区間、並行する主要地方道・川越栗橋線（幹線道路）、そして2本の県道（生活道路）の開通前後1カ月の各交通量をもとに分析したところ、まず幹線道路の交通が圏央道へ、続いてスペースが空いた幹線道路に生活道路の交通が流入する形で、交通が移行していました①②。

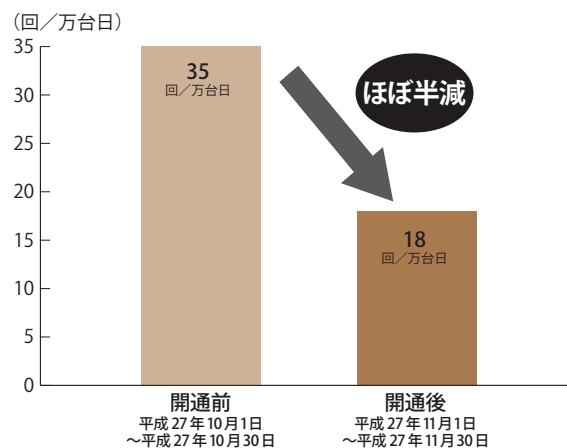
それに伴って、川越栗橋線の周辺地域の1日当り渋滞発生時間や急ブレーキ発生回数

生活道路の県道西関宿栗橋線(茨城県五霞町)の交通状況の変化



③ 急ブレーキ発生回数がほぼ半減

川越栗橋線周辺地域での急ブレーキ発生回数[※]の変化

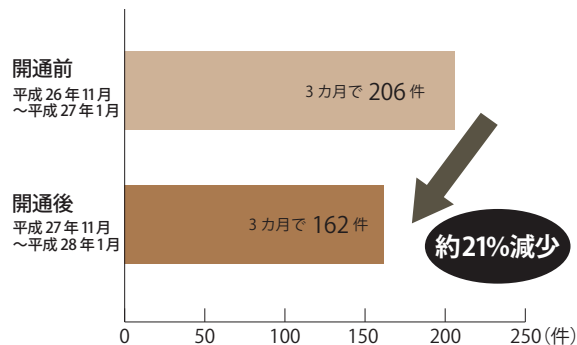


出典：ETC道路プローブデータ

※単位車両当たりの-0.3G以上の急減速発生回数。「減速度0.3G以上」を急ブレーキと定義。一般的に旅客輸送では0.3Gを超えると乗客に不快感を与えると考えられている。

④ 事故発生件数が約21%減少

川越栗橋線周辺地域での事故発生件数の変化

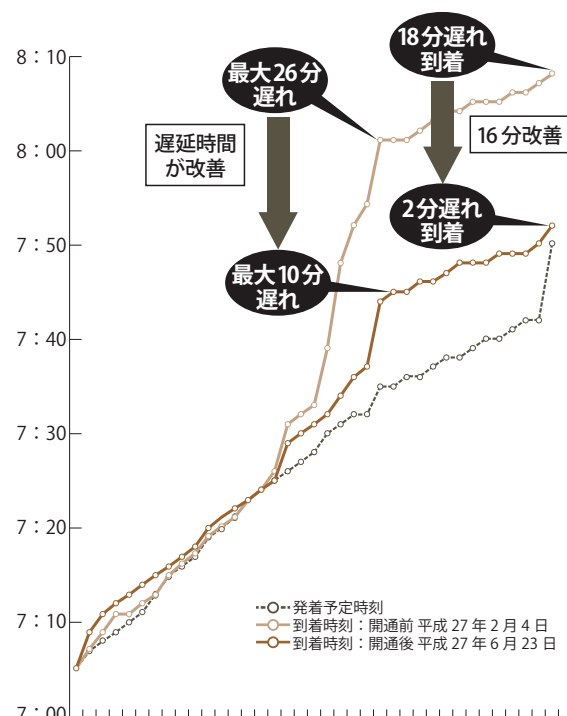


出典：埼玉県警察本部データ 死傷事故発生件数の推移(物損は含まない)

参考：埼玉県全体の事故件数の比較 開通前：8,208件 開通後：7,651件(約7%減少)

⑤ 路線バスの遅延時間が改善

バス停間の所要時間の変化 ※7時台出発・下り(東武動物公園駅→境車庫行き)



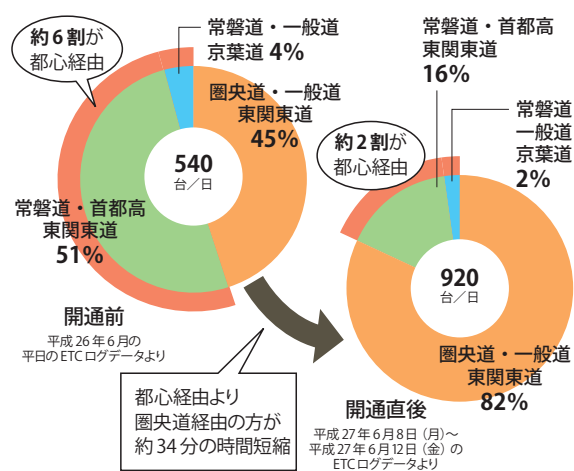
出典：国土交通省データ(バス走行状況調査)

がほぼ半減する③とともに、開通後3カ月間の事故発生件数も前年同期に比べると、約21%も減少しました④。

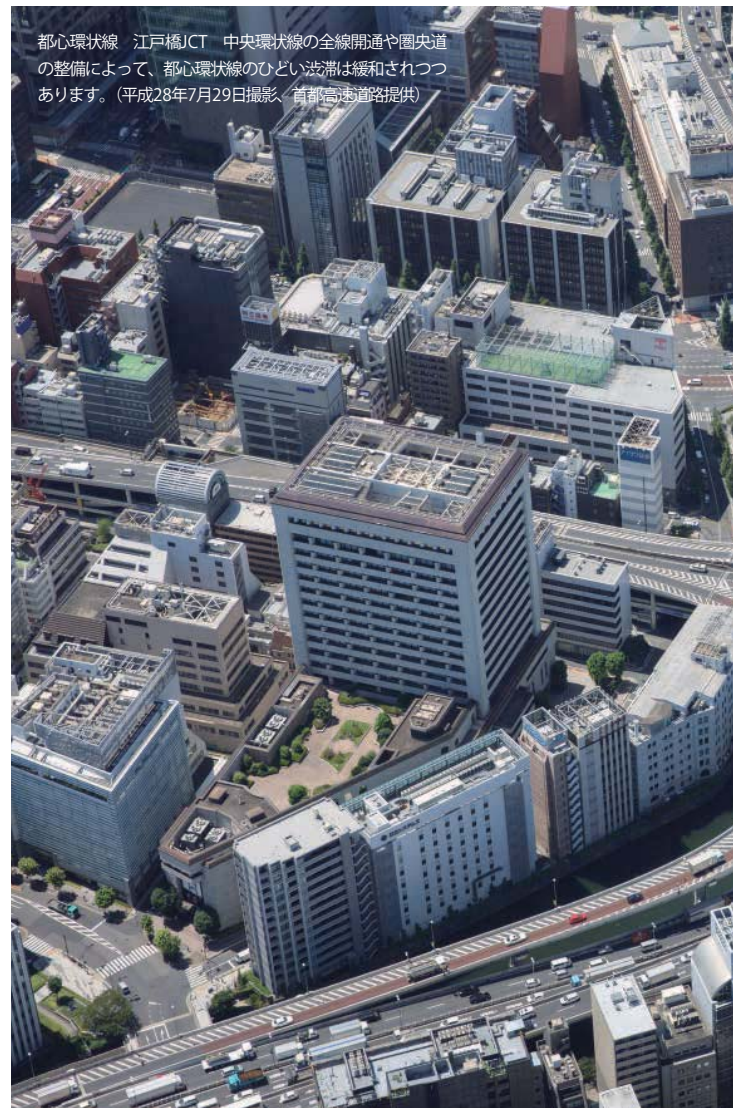
平成27年3月に開通した久喜白岡JCT～境古河IC間では、直前に国道4号バイパスの4車線化も実現しました。そのため、大型車交通量が半減して生活道路の安全性が向上。また、慢性的渋滞が解消し、圏央道と並行して走行している路線バスは、利根川に架かる境大橋の平均速度が約50%も上昇、ダイヤに近い形で運行できるようになりました⑤。



① 都心経由の交通の割合が約6割から約2割に減少



常磐道・首都高・東関東道経由の場合の所要時間：92分
圏央道・東関東道経由の場合の所要時間：58分
※所要時間：平成22年道路交通センサスの混雑時旅行速度より算出。
なお、稲敷IC～大塚JCT間は、規制速度（70km/h）で算出。



都心環状線 江戸橋JCT 中央環状線の全線開通や圏央道の整備によって、都心環状線のひどい渋滞は緩和されつつあります。（平成28年7月29日撮影、首都高速道路提供）

環境の保全と改善

東京都心部を經由していた大型車等の通過交通を誘導することによって首都圏の渋滞を減らし、自動車の走行速度を向上させる圏央道は、地球温暖化を防止する交通流対策としても注目されています。

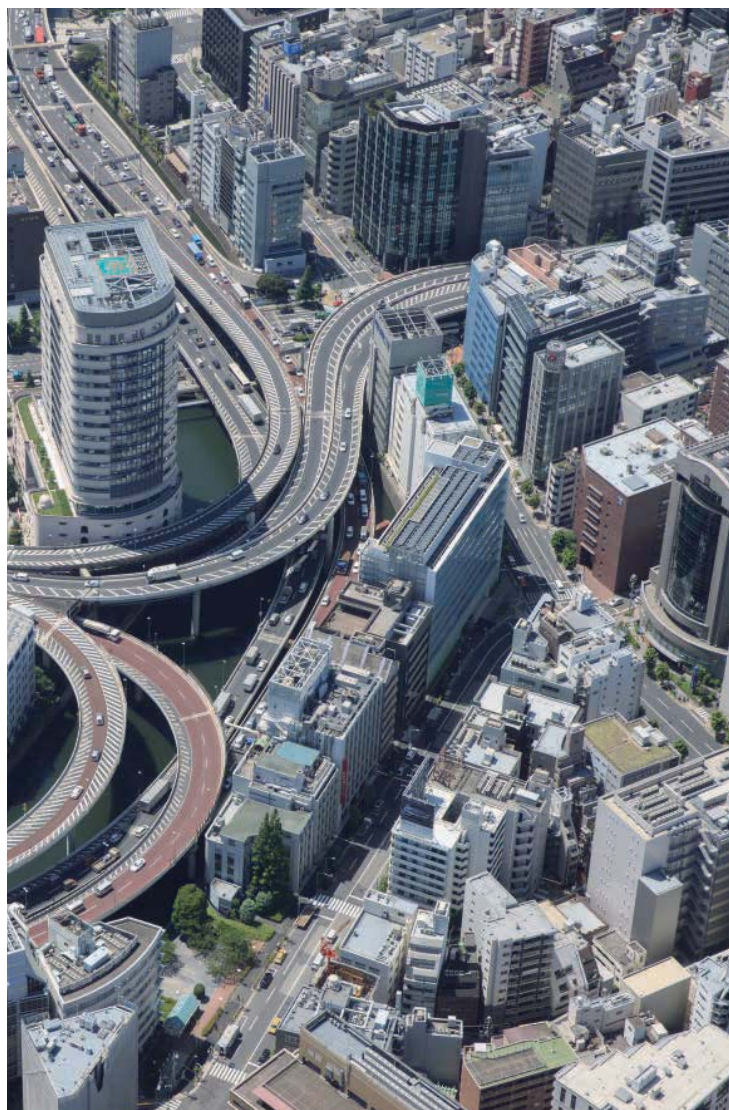
圏央道整備による首都圏の交通状況は東側の常磐道～東関東道間で、開通前に通過交通の約6割を占めていた都心経由が約2割に減っています①。

その結果、高速道路の渋滞が改善。中央道～関越道間しかつながっていなかった平成25年6月と、同27年6月を比べると、

同27年3月の首都高速中央環状線の全線開通も手伝い、渋滞損失時間は都心部で約5割、都心周辺部で約2割減少、自動車の平均速度もそれぞれ約1割、約3%上昇しました②。

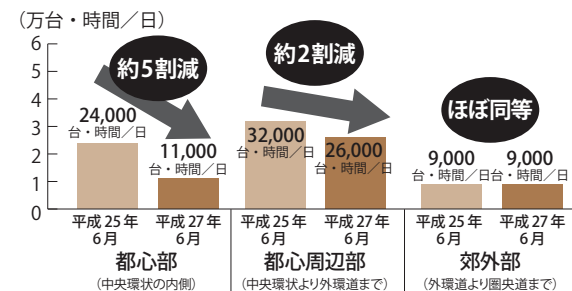
また、前節で紹介したように、圏央道の開通区間周辺では、「生活道路→幹線道路→高速道路」という交通転換が、玉突き形で発生すると同時に、一般道路の交通量は総じて減少傾向にあります。

同26年・27年を比較した前記調査では、供用を開始した環状道路周辺の一般道路の

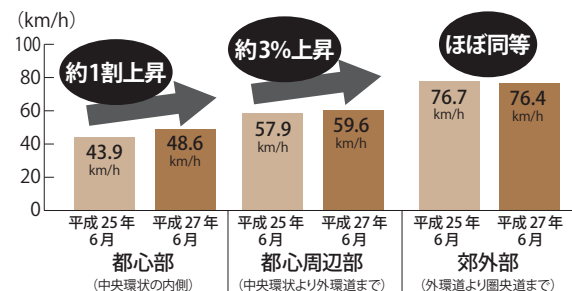


② 圏央道内側の高速道路で渋滞が緩和

渋滞損失時間の変化



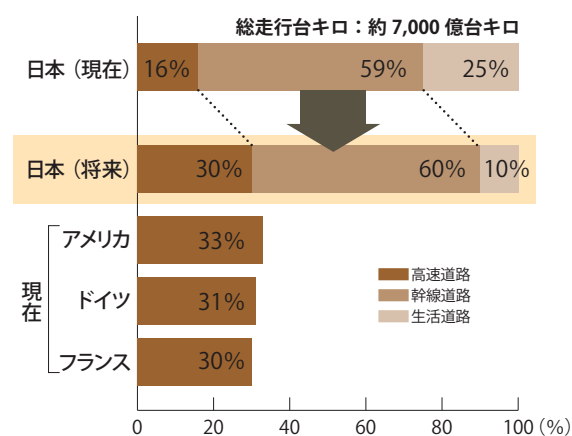
平均速度の変化



出典：NEXCOデータ、首都高データ(平日平均)

※算出方法：渋滞損失(JCT間別に算出した渋滞損失時間を都心部・郊外部の別に合計し、経年変化を整理)、平均速度(都心部・郊外部の別に間に、上下線別の平均速度を区間延長で加重平均し、算出)

③ 高速道路の分担率を約30%に引き上げると、死傷者、消費燃料や渋滞が減少



出典：日本：道路交通センサス、自動車輸送統計年報(平成22年) アメリカ：Highway Statistics 2011(プエルトリコを除く) フランス：Faits et Chiffres ドイツ：Verkehr in Zahlen

高速道路の定義：日本：高規格幹線道路、都市高速、地域高規格道路
アメリカ：Interstate, Other freeways and expressways ドイツ：Autobahn フランス：Autoroute, Route nationale interurbaine à caractéristiques autoroutières

高速道路の分担率が30%の場合

死者	平成24年約4,400人	600人/年	減↓※1
負傷者	平成24年約80万人	20万人/年	減↓※2
消費燃料	平成24年約8,000万kℓ	400万kℓ/年	減↓※3
(四国4県において1年間で使われる自動車燃料を上回る)			
渋滞損失	平成24年約50億時間	7億時間/年	減↓※4
(経済効果にすると約1.5兆円/年増の効果)			

算出方法：

※1 ※2 高速道路と一般道の台キロ当たり死者数、負傷者数の実績値から原単位を算出し、分担割合が変化した場合の削減効果を算出

※3 自動車の走行速度別のCO₂排出係数より、道路種別毎の原単位を設定し、分担割合が変化した場合の削減効果を算出

※4 高速道路と一般道の台キロ当たりの渋滞による損失時間から原単位を算出し、分担割合が変化した場合の削減時間を算出。経済効果は削減時間に日本の時間当たり労働生産性(一人当たりGDPを平均労働時間で割ったもの)と就業者比率を乗じて算出

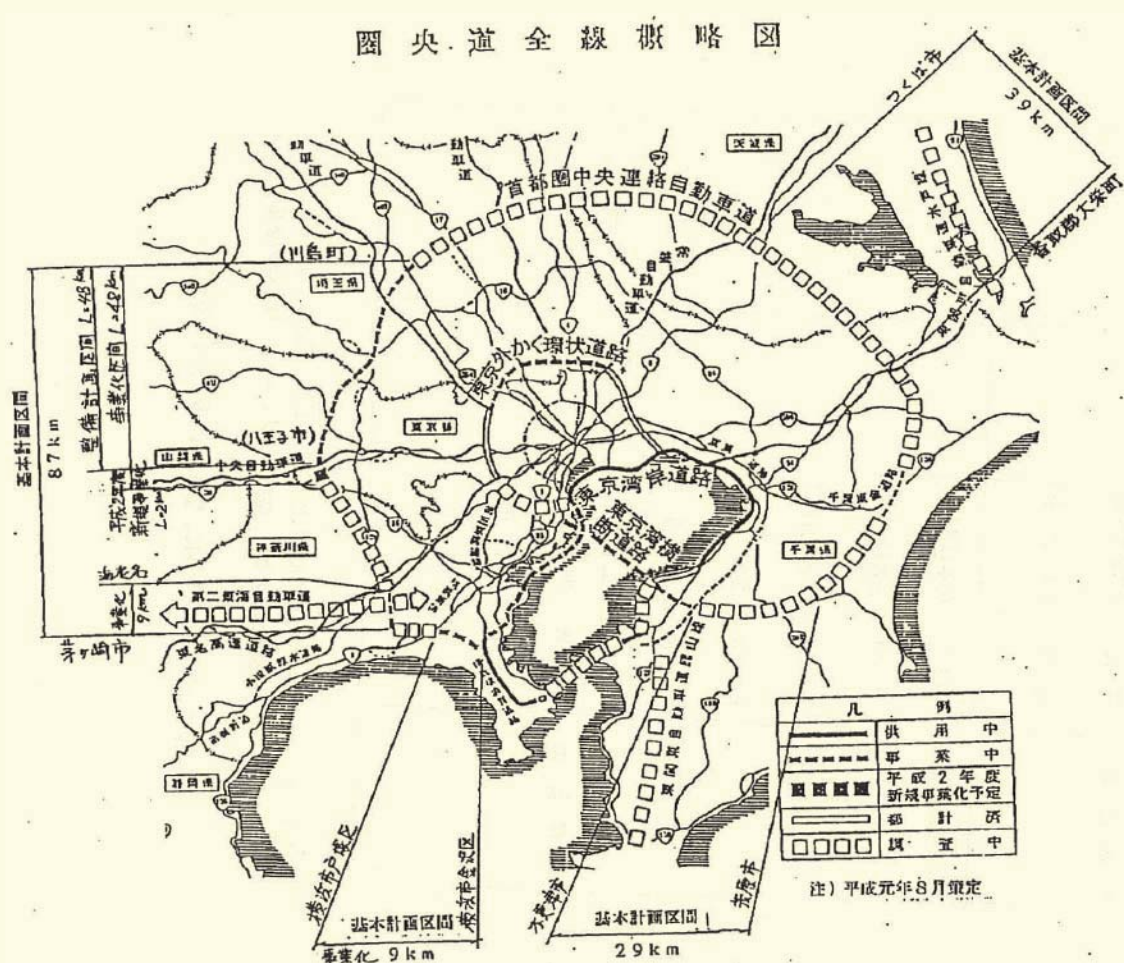
速度も上昇しています。例えば、中央環状線と並行している環状6号線(都道)の池袋～品川間の所要時間は、約61分が約41分に短縮し、東名高速と中央道、関越道が繋がった圏央道の東京都区間と並行する国道16号の一部の区間でも、速度が時速5km以上増えました。

走行速度向上のため、環状道路等を早期に整備し、現在低水準に止まっている高速道路の利用割合を、欧米諸国並みに引き上げ、渋滞や消費燃料を減少させることとなります③。

第四次全国総合開発計画

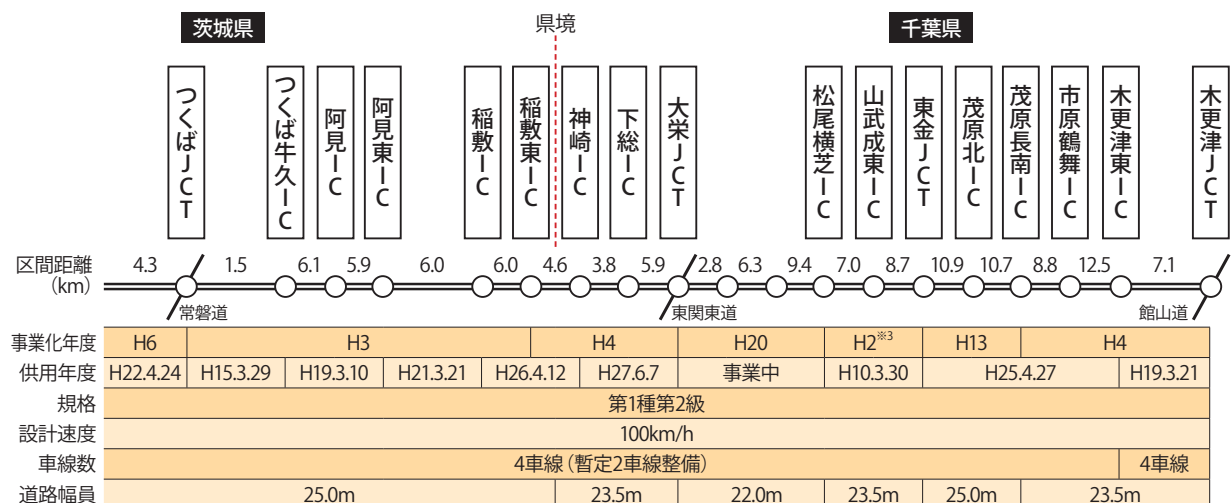
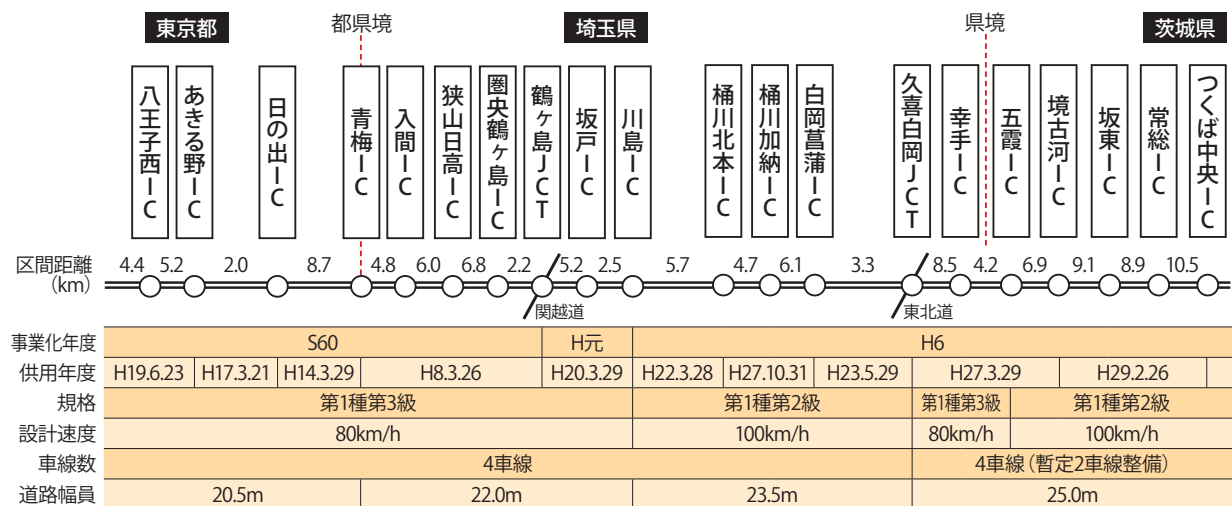
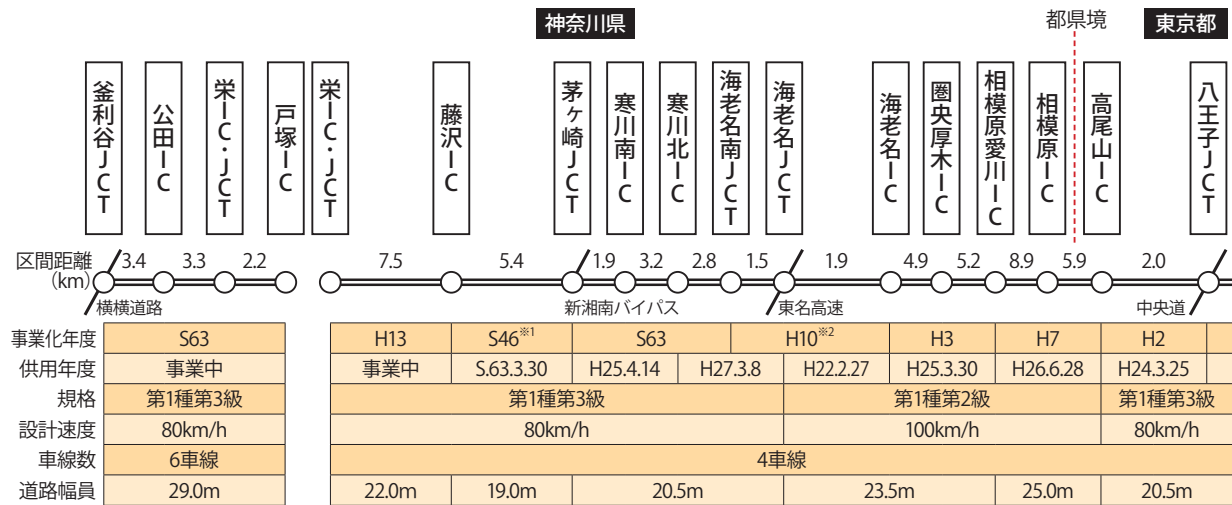
昭和62年(1987年)

首都圏中央連絡道路が首都圏中央連絡自動車道となり、
ほぼ現在の計画へ



出典：平成元年関東地方建設局道路部内部資料

設計諸元

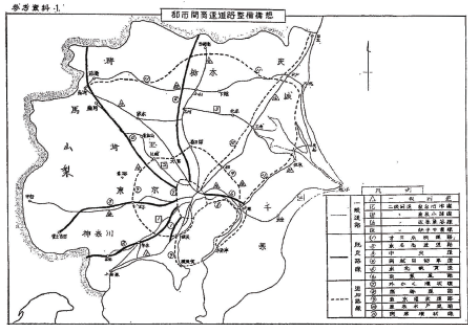


※1 新湘南バイパスとして事業化 ※2 第一東海自動車道として施工命令 ※3 千葉東金道路二期として有料事業許可

建設の歴史

年号	年度	年	月	日	内容	は開通・開設関連
昭和	38	38	年度	-	首都圏基本問題懇談会中間報告書にて「都市内交通体系整備」を発表 ❶	
	43	43	10	-	首都圏基本計画(第二次) ❷	
	44	44	4	16	都市計画決定(藤沢IC～茅ヶ崎JCT)	
	51	51	11	-	首都圏基本計画(第三次) ❸	
	60	61 60	3 年度	28 -	都市計画決定・環境影響評価(青梅IC～川島IC) 事業化(八王子JCT～鶴ヶ島JCT) [圏央道初の事業化]	
	61	61 61	6 11	- 14	首都圏基本計画(第四次) 有料道路事業許可(青梅IC～日高市・川越市境)	
	62	62 63 62	6 3 年度	- 30 -	第四次全国総合開発計画 ❹ 新湘南バイパス開通(藤沢IC～茅ヶ崎JCT) 用地着手(青梅IC～川島IC)	
	63	63 63	年度 年度	- -	事業化(釜利谷JCT～戸塚IC) 事業化(茅ヶ崎JCT～海老名南JCT)	
平成	1	1 1 1	3 年度 年度	13 - -	都市計画決定・環境影響評価(高尾山IC～青梅IC) 工事着手(青梅IC～川島IC) [圏央道初の工事着手] ❺ 事業化(鶴ヶ島JCT～川島IC)	
	2	2 2	年度 年度	- -	事業化(高尾山IC～八王子JCT) 用地着手(八王子JCT～青梅IC)	
	3	3 3 3 3 3	6 6 10 年度 年度	21 21 25 - -	有料道路事業許可(海老名IC～青梅IC) 有料道路事業許可(日高市・川越市境～鶴ヶ島JCT) 環境影響評価(千葉・茨城県境～大栄JCT) 事業化(海老名IC～相模原愛川IC) 事業化(つくばJCT～稲敷東IC)	
	4	4 4	年度 年度	- -	事業化(稲敷東IC～大栄JCT) 事業化(茂原長南IC～木更津JCT)	
	5	6 5 5	3 年度 年度	17 - -	環境影響評価(つくばJCT～千葉・茨城県境) 用地着手(相模原愛川IC～八王子JCT) 工事着手(八王子JCT～青梅IC) [東京都初の工事着手]	
	6	6 6 7 7 6 6	4 6 3 3 年度 年度	21 17 10 23 - -	都市計画決定(つくばJCT～千葉・茨城県境) 都市計画決定・環境影響評価(茅ヶ崎JCT～相模原愛川IC) 都市計画決定・環境影響評価(茂原長南IC～木更津JCT) 都市計画決定・環境影響評価(埼玉・茨城県境～つくばJCT) 事業化(川島IC～つくばJCT) 用地着手(茅ヶ崎JCT～海老名南JCT)	

❶ 首都圏の道路交通の骨格として、3環状9放射のネットワークを計画



出典：首都圏基本問題懇談会中間報告書

❷ 現在の首都圏中央連絡自動車道を「東京環状道路」として、国道16号線の大規模改良による高規格道路の整備で計画

❸ 「東京環状道路」を「首都圏中央連絡道路」（仮称）へ改称

❹ 首都圏中央連絡道路、ほぼ現在の計画



年号	年度	年	月	日	内容
平成	7	7	4	21	都市計画決定・環境影響評価(釜利谷JCT～戸塚IC)
		8	3	26	開通(青梅IC～鶴ヶ島JCT) [圏央道初の開通] ⑥
		7	年度	-	事業化(相模原愛川IC～高尾山IC)
	8	8	4	5	都市計画決定・環境影響評価(川島IC～埼玉・茨城県境)
		9	2	5	環境影響評価(東京都・神奈川県境～高尾山IC)
		9	2	24	都市計画決定(東京都・神奈川県境～高尾山IC)
		8	年度	-	用地着手(釜利谷JCT～戸塚IC)
		8	年度	-	工事着手(茅ヶ崎JCT～海老名南JCT) [神奈川県初の工事着手]
	9	9	6	9	環境影響評価(相模原愛川IC～東京都・神奈川県境)
		9	6	10	都市計画決定(相模原愛川IC～東京都・神奈川県境)
		10	3	30	千葉東金道路開通(松尾横芝IC～東金JCT)
		9	年度	-	用地着手(つくばJCT～大栄JCT)
	10	10	年度	-	用地着手(茂原長南IC～木更津JCT)
	11	12	3	31	都市計画決定・環境影響評価(東金JCT～茂原長南IC)
		11	年度	-	用地着手(海老名IC～相模原愛川IC)
		11	年度	-	用地着手(川島IC～五霞IC)
		11	年度	-	工事着手(釜利谷JCT～戸塚IC)
		11	年度	-	工事着手(つくばJCT～大栄JCT) [茨城・千葉県初の工事着手] ⑦
	12	12	4	28	有料道路事業許可(釜利谷JCT～戸塚IC)
		12	7	3	有料道路事業許可(東金JCT～木更津JCT)
		12	7	4	都市計画決定・環境影響評価(栄IC・JCT～藤沢IC)
		12	7	-	東金茂原道路(東金JCT～茂原長南IC)が千葉プールに編入
		12	年度	-	用地着手(五霞IC～つくばJCT)
		12	年度	-	工事着手(茂原長南IC～木更津JCT)
	13	13	8	28	都市再生プロジェクト(第二次決定)都市再生本部決定 ⑧
		14	3	8	有料道路事業許可(鶴ヶ島JCT～久喜白岡JCT)
		14	3	8	有料道路事業許可(つくば中央IC～稲敷IC)
		14	3	29	開通(日の出IC～青梅IC) [東京都初の開通] ⑨
		13	年度	-	事業化(栄IC・JCT～藤沢IC)
		13	年度	-	事業化(東金JCT～茂原長南IC)
		13	年度	-	工事着手(相模原愛川IC～八王子JCT)
		13	年度	-	工事着手(五霞IC～つくばJCT)
	13	年度	-	-	着工準備(大栄JCT～松尾横芝IC)



⑧ 内閣に設置された都市再生本部が三環状線道路の整備を都市再生プロジェクトに位置付け

年号	年度	年	月	日	内容
平成	14	15	3	29	開通(つくばJCT～つくば牛久IC) [茨城県初の開通]
		14	年度	-	用地着手(栄IC・JCT～藤沢IC)
		14	年度	-	工事着手(海老名IC～相模原愛川IC)
		14	年度	-	工事着手(川島IC～五霞IC)
	16	17	3	21	開通(あきる野IC～日の出IC)
		16	年度	-	用地着手・工事着手(東金JCT～茂原長南IC)
	17	17	11	-	目標宣言プロジェクトの公表
		18	3	31	有料道路事業許可(茅ヶ崎JCT～海老名南JCT)
		17	年度	-	工事着手(栄IC・JCT～藤沢IC)
	18	19	3	10	開通(つくば牛久IC～阿見東IC) ⑩
		19	3	21	開通(木更津東IC～木更津JCT) [千葉県初の開通] ⑪
	19	19	6	23	開通(八王子JCT～あきる野IC) [中央道～関越道間接続]
		19	11	-	都市計画変更(東金JCT～茂原長南IC)
		20	1	18	都市計画決定・環境影響評価(大栄JCT～松尾横芝IC)
		20	3	29	開通(鶴ヶ島JCT～川島IC)
	20	20	7	18	開設 狭山PA(入間IC～狭山日高IC)
		21	3	21	開通(阿見東IC～稲敷IC) ⑫
		20	年度	-	事業化(大栄JCT～松尾横芝IC)
	21	22	2	27	開通(海老名JCT～海老名IC) [神奈川県初の開通]
		22	3	28	開通(川島IC～桶川北本IC)
	22	22	4	24	開通(つくば中央IC～つくばJCT) ⑬
	23	23	5	29	開通(白岡菖蒲IC～久喜白岡JCT)
		23	6	8	有料道路事業許可(稲敷IC～大栄JCT)
		23	6	8	有料道路事業許可(久喜白岡JCT～つくば中央IC)
		24	3	25	開通(高尾山IC～八王子JCT)



年号	年度	年	月	日	内容
平成	24	25	3	30	開通(海老名IC～相模原愛川IC)
	25	25	4	14	開通(茅ヶ崎JCT～寒川北IC)
		25	4	27	開通(東金JCT～木更津東IC) ¹⁴
		25	6	11	有料道路事業許可(栄IC・JCT～藤沢IC)
		25	6	11	有料道路事業許可(大栄JCT～松尾横芝IC)
		25	6	-	スマートインターチェンジ連結許可(東金JCT～茂原長南IC)
		25	7	12	開設 高滝湖PA(内回り)(市原鶴舞IC～木更津東IC)
		25	年度	-	用地着手(大栄JCT～松尾横芝IC)
	26	26	4	12	開通(稲敷IC～神崎IC) ¹⁵
		26	6	28	開通(相模原愛川IC～高尾山IC) [東名高速～中央道間接続] ¹⁶
		26	6	28	開設 厚木PA(圏央厚木IC～相模原愛川IC)
		26	7	11	開設 江戸崎PA(阿見東IC～稲敷IC)
		27	3	8	開通(寒川北IC～海老名JCT)
		27	3	29	開通(久喜白岡JCT～境古河IC) ¹⁷
	27	27	6	7	開通(神崎IC～大栄JCT) [常磐道～東関東道間接続] ¹⁸
		27	8	10	開設 高滝湖PA(外回り)(市原鶴舞IC～木更津東IC)
		27	10	31	開通(桶川北本IC～白岡菖蒲IC) [関越道～東北道間接続]
	28	29	2	26	開通(境古河IC～つくば中央IC) [東北道～常磐道間接続] ¹⁹



圏央道ランキング



橋梁の最長
ランキング



1位 五霞高架橋

3,430m 幸手IC～境古河IC

2位 川島高架橋

3,190m 川島IC～桶川北本IC

3位 新利根川橋

3,130m 稲敷東IC～神崎IC

4位 つくば高架橋

2,500m つくばJCT～つくば牛久IC

5位 小貝川高架橋

2,380m 常総IC～つくば中央IC



橋梁の最短
ランキング



1位 新井第二橋

12m 圏央鶴ヶ島IC～鶴ヶ島JCT

2位 新井第一橋

13m 圏央鶴ヶ島IC～鶴ヶ島JCT

3位 久保第二橋

16m 市原鶴舞IC～木更津東IC

3位 若葉橋

16m 鶴ヶ島JCT～坂戸IC

3位 笠幡橋

16m 狭山日高IC～圏央鶴ヶ島IC

3位 日高第三橋

16m 狭山日高IC～圏央鶴ヶ島IC



トンネルの最長
ランキング



1位 相模原八王子トンネル

3,580m 相模原IC～高尾山IC

2位 愛川トンネル

2,720m 相模原愛川IC～相模原IC

3位 八王子城跡トンネル

2,390m 八王子JCT～八王子西IC

4位 菅生トンネル

2,360m 日の出IC～青梅IC

5位 小倉山トンネル

2,100m 相模原愛川IC～相模原IC



トンネルの最短
ランキング



1位 今寺第二トンネル

19m 日の出IC～青梅IC

2位 今寺第三トンネル

23m 日の出IC～青梅IC

3位 今寺第一トンネル

34m 日の出IC～青梅IC

4位 藤橋トンネル

39m 日の出IC～青梅IC

5位 茂原第一トンネル

75m 茂原北IC～茂原長南IC

※NEXCO資料

①	⑤
②	⑥
首都圏中央連絡自動車道 圏央道	
③	⑦
④	⑧

表紙

- ① 圏央鶴ヶ島IC付近(埼玉県)
- ② 川越 菓子屋横丁(埼玉県)
- ③ 高尾山IC付近(東京都)
- ④ 横浜港 コンテナ船(神奈川県)
- ⑤ つくばエキスポセンター(茨城県)
- ⑥ 阿見東IC付近(茨城県)
- ⑦ 成田国際空港(千葉県) ©Tohan Aerialphotographic Service co.,Ltd. / JTB Photo
- ⑧ 圏央道とゴルフ場(千葉県)

■編集・発行

平成29年3月31日 発行

国土交通省 関東地方整備局道路部

〒330-9724 埼玉県さいたま市中央区新都心2-1 さいたま新都心合同庁舎2号館

電話：048(601)3151 FAX：048(600)1369

<http://www.ktr.mlit.go.jp>

