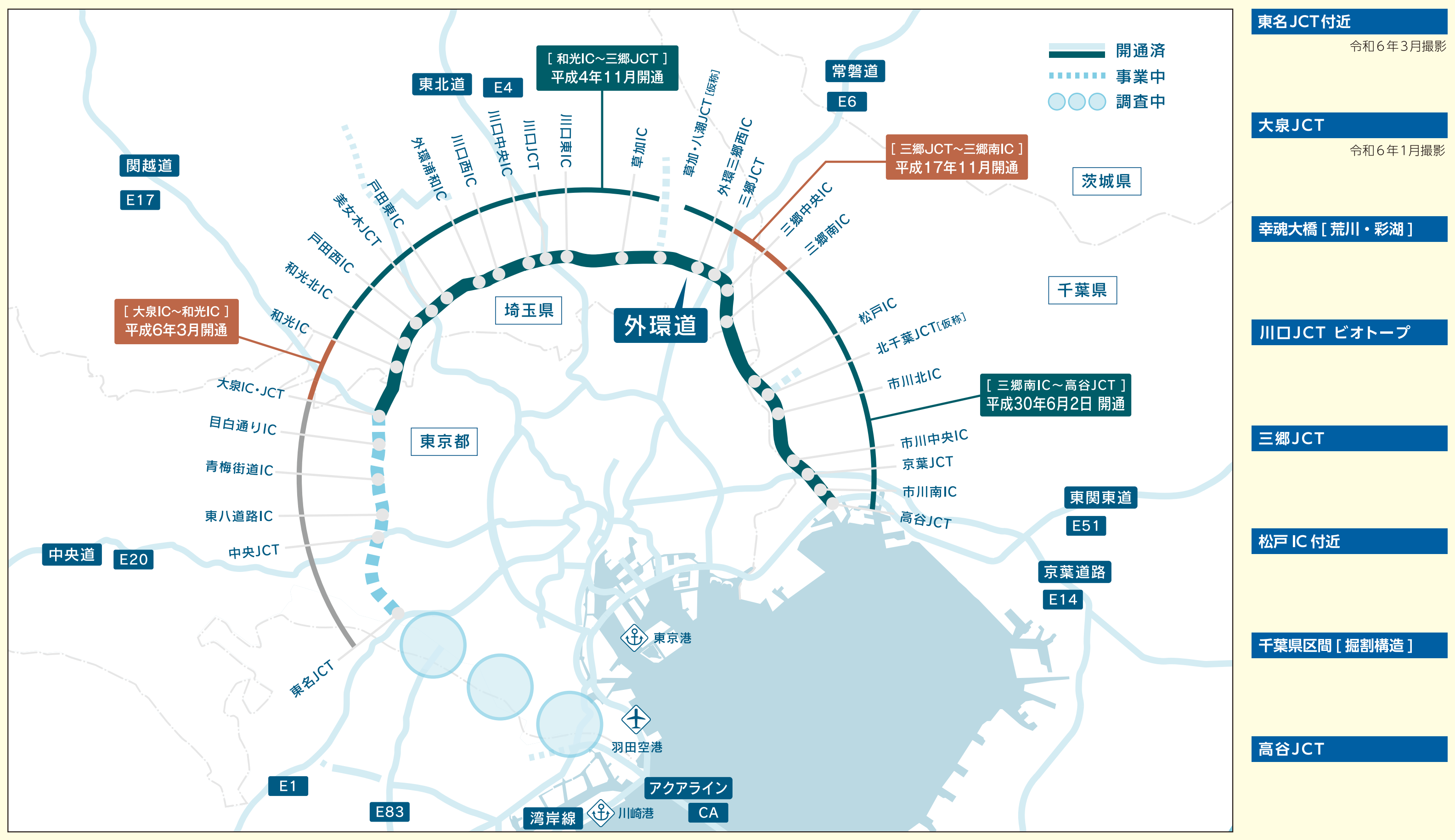
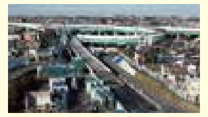
放射道路をつなぐ環状道路　── 外環道（東京外かく環状道路）──

都心から半径約15㎞の圏域を連絡する環状道路で、東京都の大泉JCT～千葉県の高谷JCTの約50㎞が開通済。東京都区間の大泉JCT～東名JCTにおいて、工事を推進中。

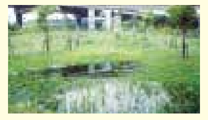


※表示のIC・JCT名は仮称を含む

東名JCT付近
令和6年3月撮影


大泉JCT
令和6年1月撮影

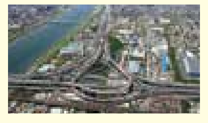
幸魂大橋［荒川・彩湖］


川口JCT ビオトープ

三郷JCT

松戸 IC 付近

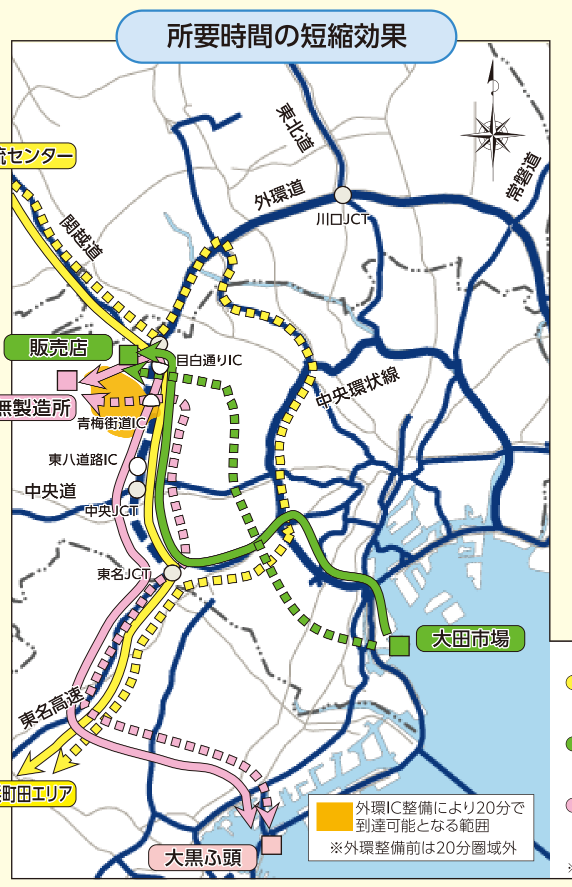
千葉県区間［掘割構造］


高谷JCT

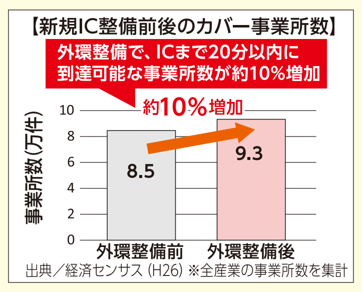
東京外かく環状道路（関越～東名）の整備効果

外環（関越～東名）整備による既存路線の渋滞緩和、所要時間の短縮、時間圏域の拡大などを通じて、物流コスト削減、ドライバーの長時間労働緩和、物流品質の向上など企業活動を支援。

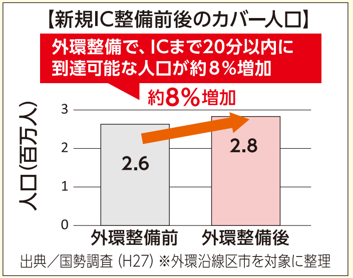
所要時間の短縮効果



沿線アクセスの向上



出典／経済センサス（H26）※全産業の事業所数を集計



出典／国勢調査（H27）※外環沿線区市を対象に整理

【所要時間の短縮】

- ●東松山市内の物流センター⇒横浜町田エリア
  - 外環開通前：100分
  - 外環開通後：　62分　**38分短縮**
- ●市場⇒環八沿線の販売店
  - 外環開通前※：88分
  - 外環開通後：　48分　**40分短縮**
- ●田無の製造所⇔大黒ふ頭
  - 外環開通前※：84分
  - 外環開通後：　68分　**16分短縮**

※複数の利用経路が存在するため、代表的な経路で算出

出典　現況：ETC2.0プローブデータ（H31.1～R1.12）整備後：現況＋外環（設計速度80km/h）により算出
※現況、整備後ともに、北西線は規制速度により算出

企業の声

①広域的な企業活動の支援（所要時間の短縮等）

物流業　A 社

- 東松山の配送センターから、関越道や首都高を利用して横浜町田エリアへ荷物を配送している。
- 外環（関越～東名）整備により、都心の中央環状線を通過することなく、配送できるため、時間短縮や安全性向上に期待している。

※ヒアリング実施日：令和2年6月

②沿線企業の企業活動の支援（物流品質の向上）

生花卸業：株式会社大田花き

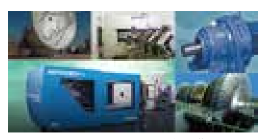
- 花の流通を行っており、鮮度（物流品質）が重要となるが運送上の都合によっては時間が読めないこともある。
- 外環が整備されることで、大田市場より、環八沿線に複数立地する販売店に輸送する際、輸送時間の短縮や安定化が図られ、品質を維持しやすくなることが期待される。

画像出典:公式HP
※ヒアリング実施日：令和2年7月

③沿線企業の企業活動の支援（ドライバー負荷軽減等）

製造業：住友重機械工業株式会社

- 製品・部品の輸出入のため、田無の製造所と大黒ふ頭のバックヤード間で、運送を行っている。
- 外環（関越～東名）整備により、ドライバーの負荷が軽減することを期待している。


画像出典:公式HP
※ヒアリング実施日：令和2年7月

東京外かく環状道路（千葉区間）の経済効果

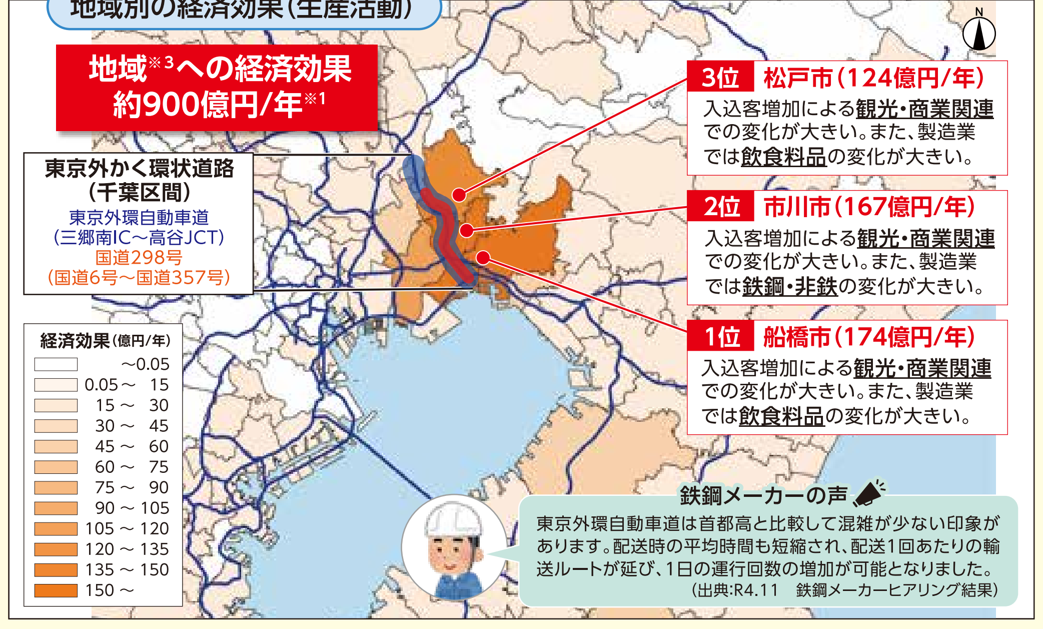
東京外かく環状道路（千葉区間）による経済効果※1は、沿線自治体を中心に地域※3へ毎年約９００億円、今後３環状道路が完成すると、毎年約1.0兆円の経済効果が見込まれます。

経済効果のイメージ

移動・輸送時間の短縮
時間の使い方の効率化
移動・輸送時間
観光時間 労働時間 等
新たな地域間取引の誘発
取引発生
経済の好循環 生産（供給）
増加
輸送時間などの効率化により、商品価格の低下
従業員等の所得増加
消費（需要）
増加
今回の効果の場合 約1,600億円/年※2
今回の効果 約900億円/年※1

地域別の経済効果（生産活動）

地域※3への経済効果 約900億円/年※1



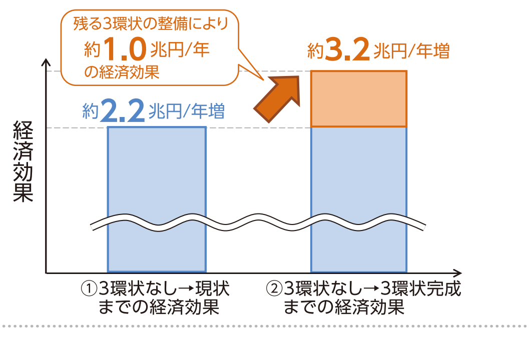
3位　松戸市（124億円/年）
入込客増加による観光・商業関連での変化が大きい。また、製造業では飲食料品の変化が大きい。

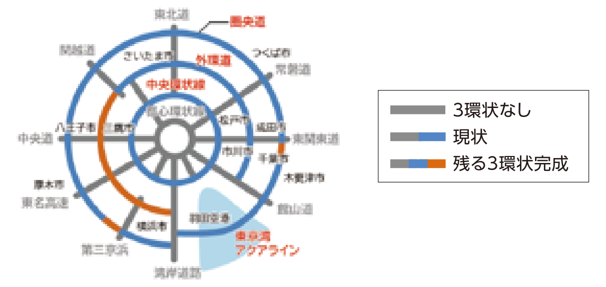
2位　市川市（167億円/年）
入込客増加による観光・商業関連での変化が大きい。また、製造業では鉄鋼・非鉄の変化が大きい。

1位　船橋市（174億円/年）
入込客増加による観光・商業関連での変化が大きい。また、製造業では飲食料品の変化が大きい。

鉄鋼メーカーの声
東京外環自動車道は首都高と比較して混雑が少ない印象があります。配送時の平均時間も短縮され、配送1回あたりの輸送ルートが延び、1日の運行回数の増加が可能となりました。
（出典:R4.11　鉄鋼メーカーヒアリング結果）

現状で未供用の首都圏3環状道路が完成することで、毎年約1.0兆円の経済効果が生じます（帰着便益は毎年約1.7兆円）。





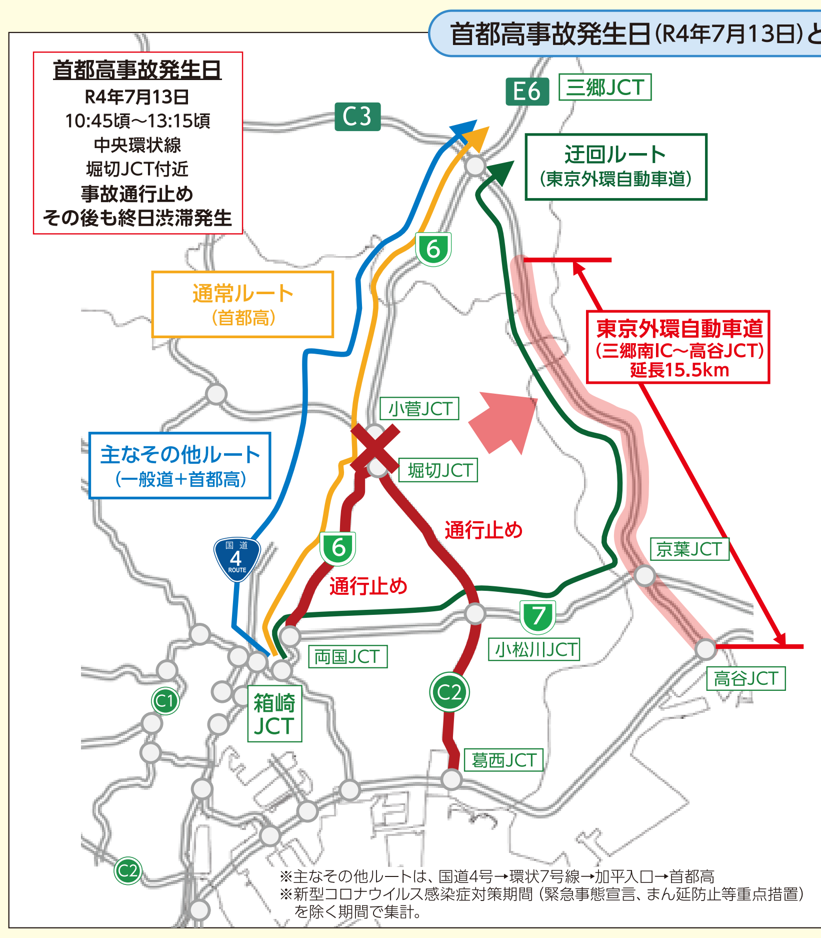
※1 本資料における経済効果とは付加価値額変化のことであり、本計測ではH30年経済データを基準とし、千葉外環・3環状道路の整備有無による付加価値額変化をSCGE(空間的応用一般均衡)モデルによって推計した結果を掲載している。なお、付加価値額とは企業の生産活動によって新たに生み出された価値であり、国内の付加価値額を合計すると国内総生産（GDP：Gross Domestic Product）となる。また、SCGEモデルとは道路整備によって所要時間が短縮されることで、輸送・移動費用の低下が生じ、企業や消費者に対して波及し、各地域の産業にどの程度影響を与えるかを推計可能な手法であり、学識者の指導を受け事業者により算出。
※2 企業側の効果となる経済効果（付加価値額変化）が約900億円/年に対して、消費者側への効果となる帰着便益は約1,600億円/年となり、発生便益（時間短縮便益）と比較可能である。
※3 分析対象地域は関東地整管内発着物流特性を踏まえて、宮城県、山形県、福島県、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、新潟県、富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県として設定している。

東京外かく環状道路（千葉区間）開通によるネットワークの多重化

ネットワークの多重化により柔軟な経路選択が可能に。首都高事故発生日に、向島線（下）箱崎JCTから常磐道（下）への経路選択のうち約８割が東京外環自動車道を迂回ルートとして利用し、迂回ルートを利用した場合、所要時間が約52分短縮しました。

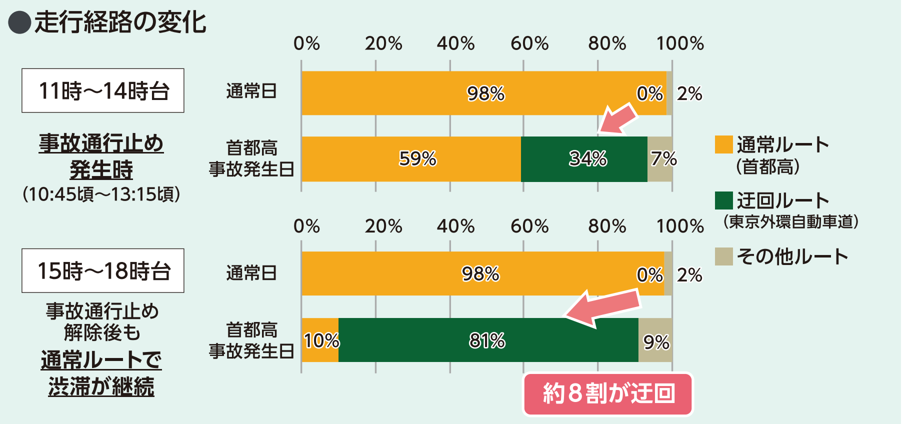
首都高事故発生日（R4年7月13日）と通常日（R4年7月6日）の経路変化及び所要時間

首都高事故発生日
R4年7月13日
10:45頃～13:15頃
中央環状線
堀切JCT付近
事故通行止め
その後も終日渋滞発生

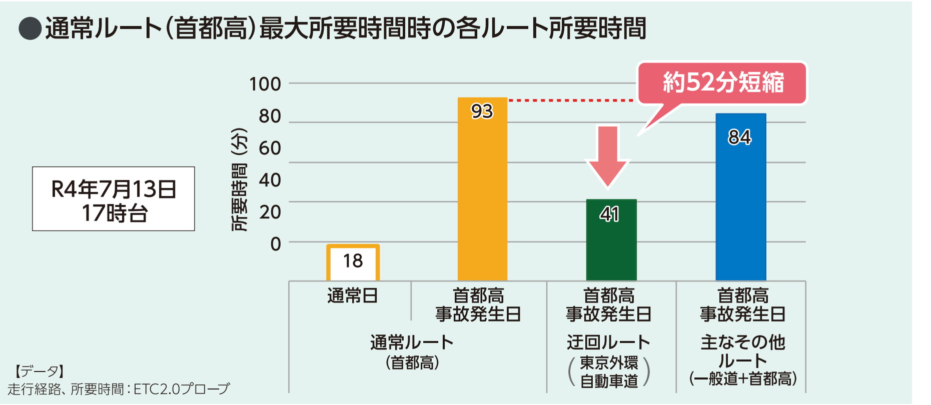


※主なその他ルートは、国道4号→環状7号線→加平入口→首都高
※新型コロナウイルス感染症対策期間（緊急事態宣言、まん延防止等重点措置）を除く期間で集計。

●走行経路の変化



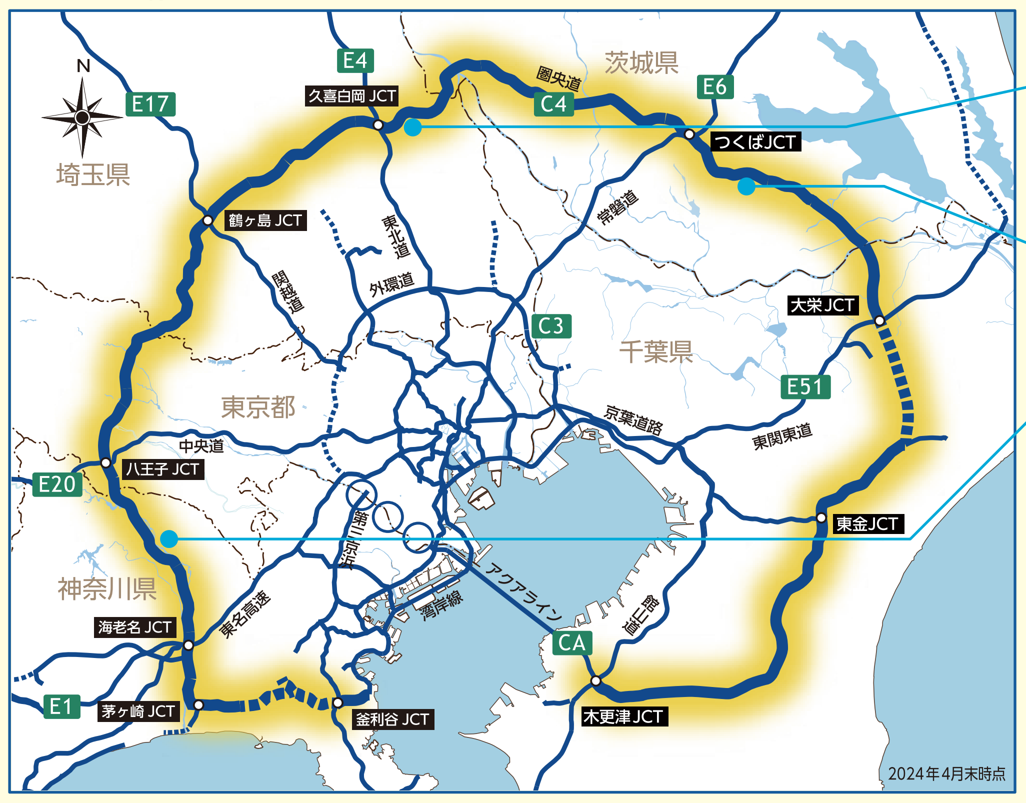
●通常ルート（首都高）最大所要時間時の各ルート所要時間



【データ】
走行経路、所要時間：ETC2.0プローブ

企業立地・雇用の増加で地域活性化　── 圏央道の整備効果 ──

■圏央道沿線自治体※1に立地する大型物流施設

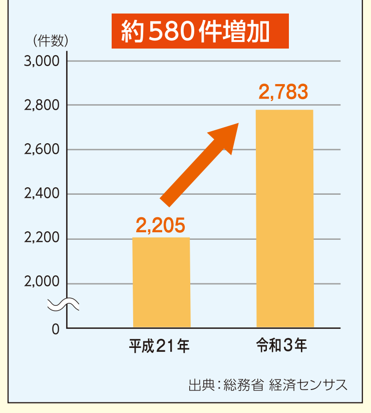


DPL久喜宮代Ⅰ
R4.11 立地
延床約16.5万㎡
写真出典：大和ハウス工業(株)

DPLつくば阿見Ⅱ
R4.5 立地
延床約3.7万㎡
写真出典：大和ハウス工業(株)

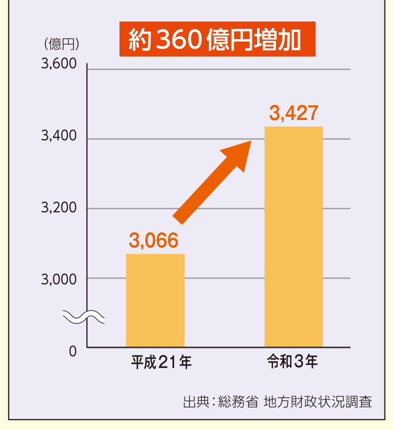
GLP ALFALINK相模原4
R4.11 立地
延床約15.2万㎡
写真出典：日本GLP(株)

■大型物流施設等の立地の推移※2



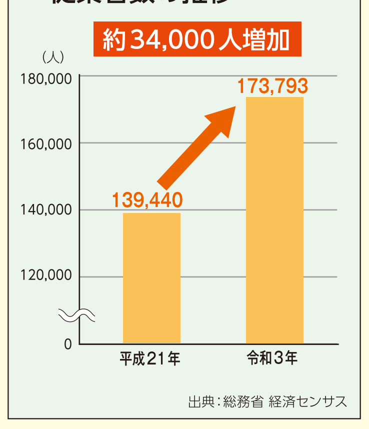
出典：総務省 経済センサス

■固定資産税（家屋）※3の推移



出典：総務省 地方財政状況調査

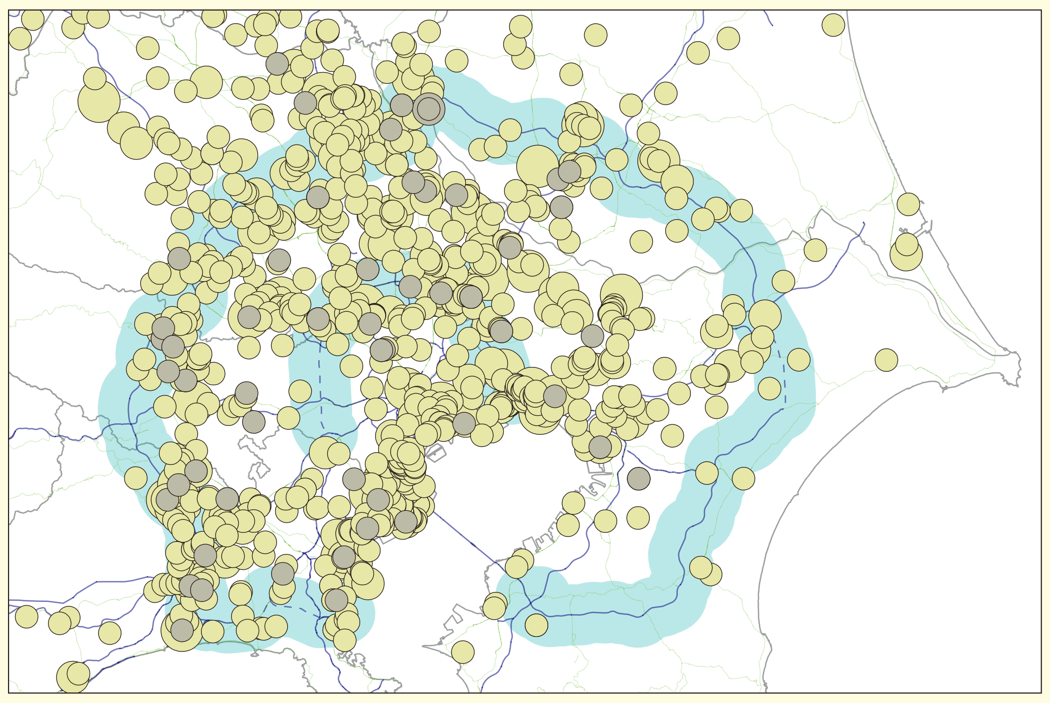
■大型物流施設等の従業者数の推移※2



出典：総務省 経済センサス

※1 圏央道沿線自治体：圏央道（釜利谷JCT～木更津JCT）が通過等する自治体（57市町）
※2 経済センサスの民営事業所のうち産業分類（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（ただし、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）なお、圏央道沿線自治体のうち、政令指定都市については、圏央道が通過等する行政区のみを集計範囲とする
※3 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

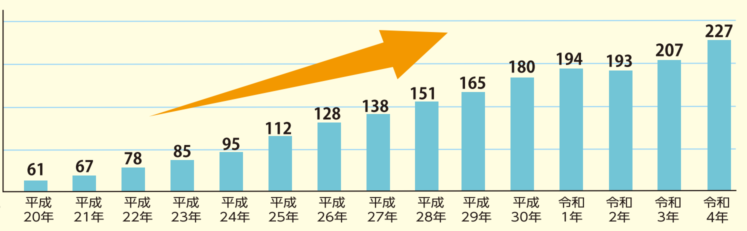
大型物流施設が沿線に続々立地　── ３環状道路の整備効果 ──



平成22年以降の首都圏における物流施設等の立地状況

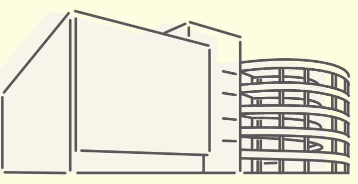
出典：日本立地総覧2014年版～2023年版（情報はR5.10時点）、AERA、CBREオフィスジャパン誌、カーゴニュース、月刊ロジスティクス・ビジネス、月刊激流、週刊東洋経済、千葉日報、朝日新聞、日刊工業新聞、日刊自動車新聞、日経ビジネス、日経MJ、日経産業新聞、日経新聞、物流ニッポン、日刊CARGO、物流不動産各社HP（情報はR3.1時点）
・平成22年以降に竣工(予定)の物流施設を対象に作図
・立地件数は、各拠点の立地住所をもとに近隣の拠点を集約して示す。

Eコマース市場規模の推移



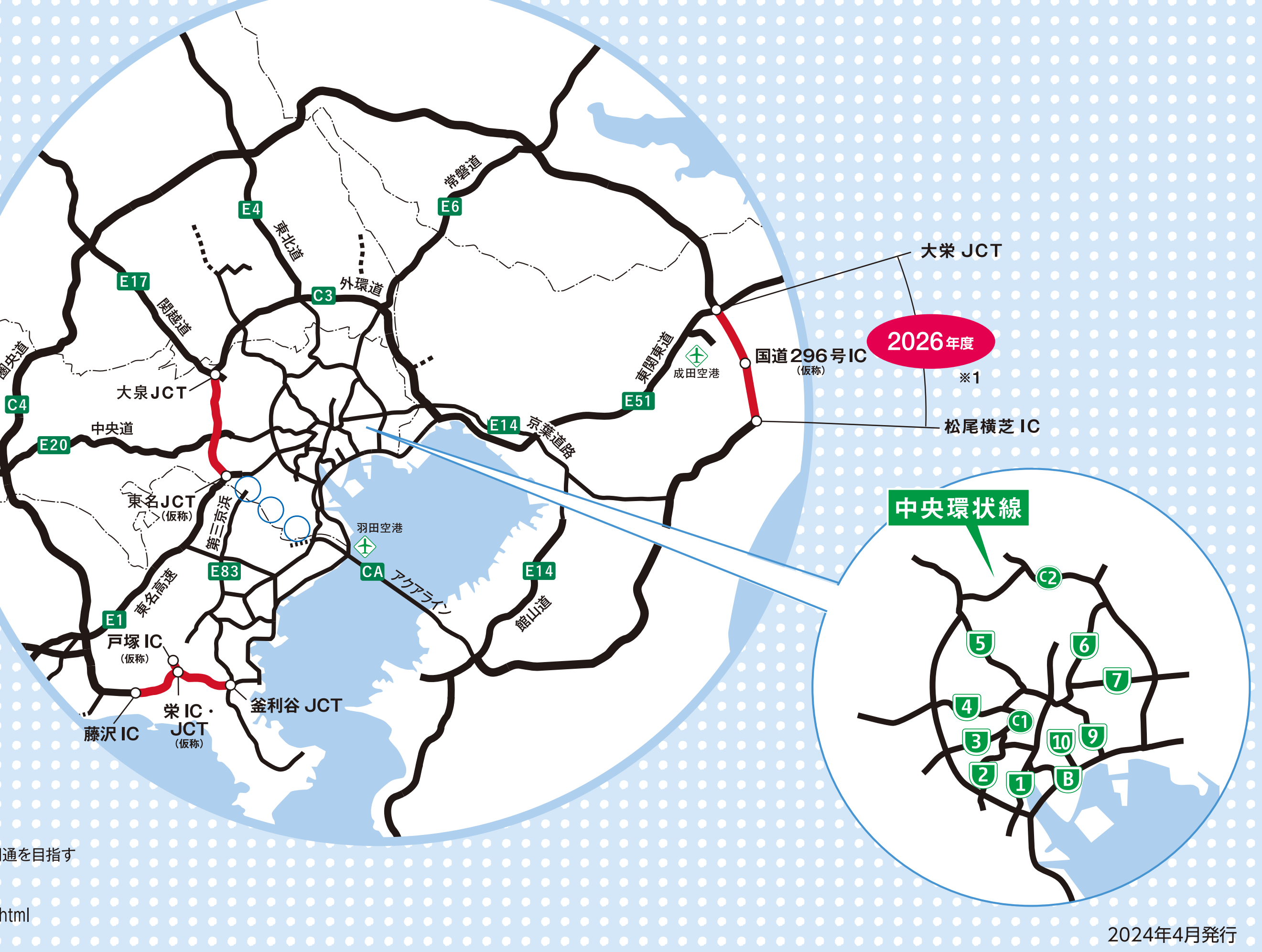
出典:BtoC-EC市場規模:経済産業省「電子商取引に関する市場調査の結果を取りまとめました」より作成
https://www.meti.go.jp/press/2023/08/20230831002/20230831002.html

Eコマースを支える大型マルチテナント型物流施設



大型マルチテナント型物流施設とは、多くの個人宅へ多様な商品を迅速に発送するため、効率的に仕分け・配送が可能な機能を集約した施設。
※Eコマース：インターネット技術を用いた商取引

首都圏を変える道路、「3環状」続々と開通。開通時期をお知らせします。

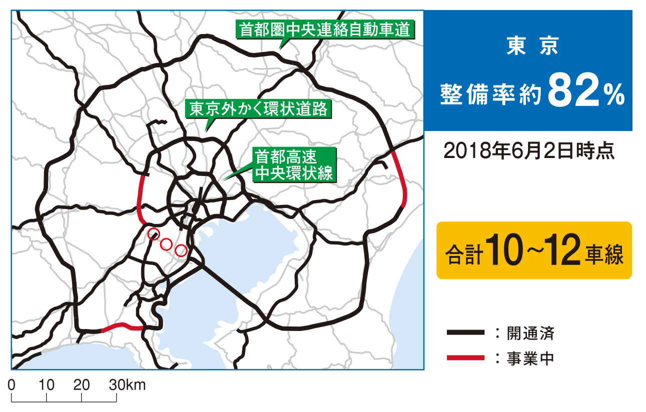


＊※1 大栄JCT～国道296号IC(仮称)間は、1年程度前倒しでの開通を目指す
＊開通予定は2024年4月時点です。
＊最新の情報は関東地方整備局ホームページで確認できます。
https://www.ktr.mlit.go.jp/road/shihon/index00000002.html

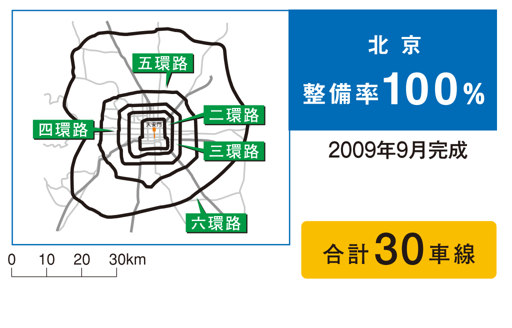
2024年4月発行

環状道路の整備は、東京より北京やソウルの方が進んでいます。

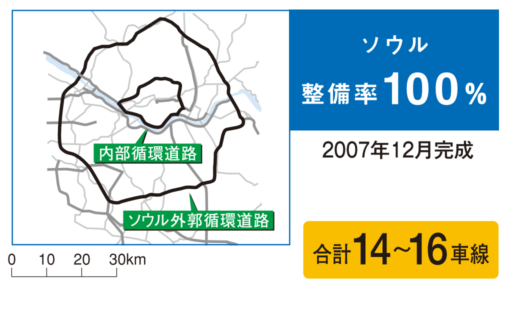
中国や韓国などのアジアの国々は、経済発展を目指して、道路や空港などがどんどん整備されています。
北京やソウルの環状道路は、一番広いところでは8車線もあって、整備率は100%です。東京より進んでいるのです。



東 京
整備率約82%
2018年6月2日時点
合計10~12車線



北 京
整備率100%
2009年9月完成
合計30車線



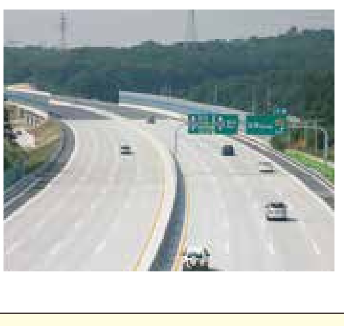
ソウル
整備率100%
2007年12月完成
合計14~16車線

■圏央道【幸手IC～五霞IC】

■圏央道【大栄JCT～松尾横芝IC】

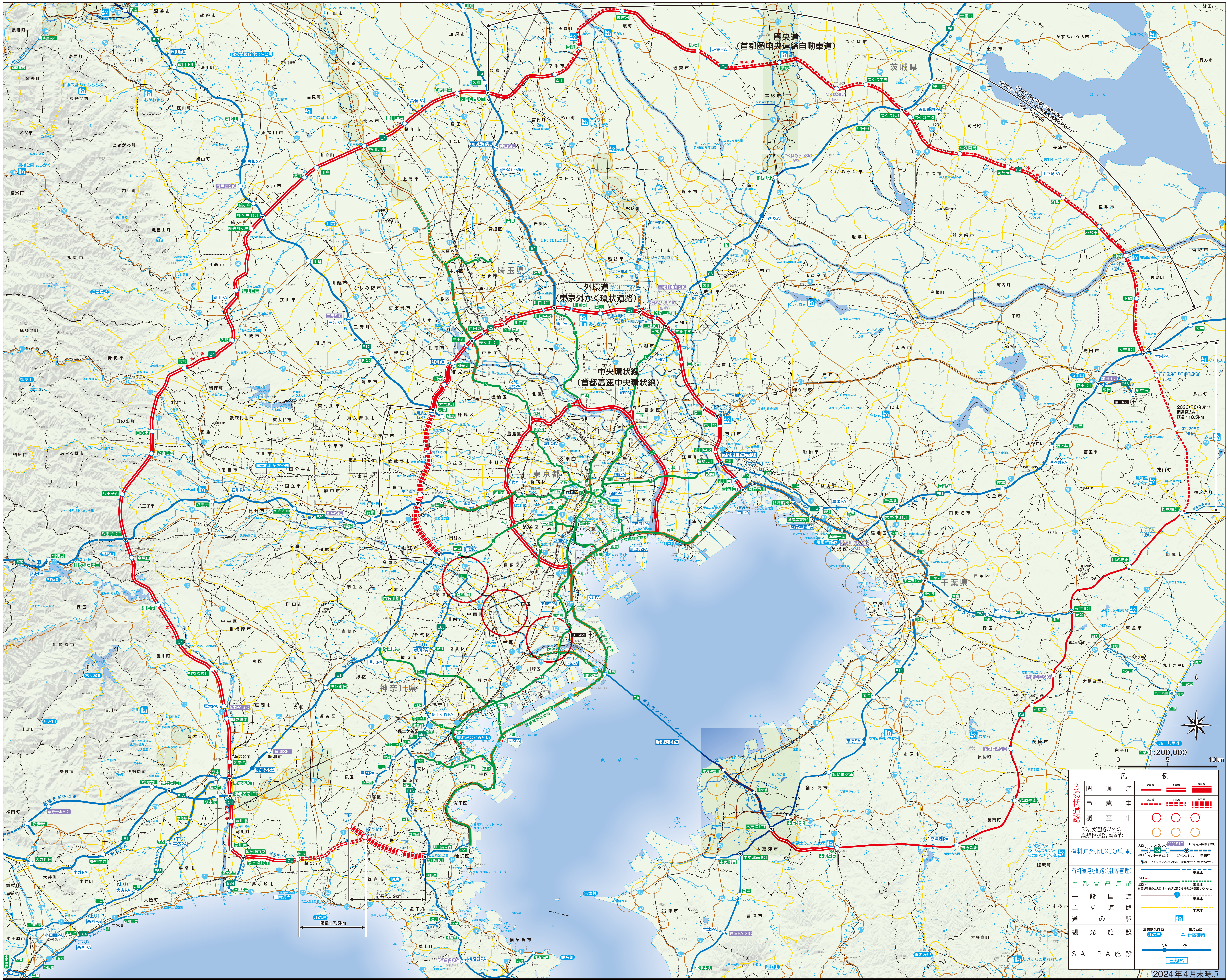
■北京：三環路

■ソウル：ソウル外郭循環道路



https://www.ktr.mlit.go.jp/road/shihon/index00000002.html　3環状　検索
より詳しく知りたい方は、3環状 で検索を。

VEGETABLE OIL INK



SICは、スマートインターチェンジ（ETC専用インターチェンジ）の略です。開通予定は2024年4月時点です。 ※1 借地契約等が速やかに完了する場合　※2 大栄JCT～国道296号IC（仮称）間は、1年程度前倒しでの開通を目指す　※3 第二東京湾岸道路を軸とした新たな規格の高い道路ネットワークについて、外環高谷JCT周辺から蘇我IC周辺ならびに市原IC周辺までの湾岸部において検討中　※4 本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。※5 出典：関東ブロック新広域道路交通計画（2021年7月）国土交通省関東地方整備局　※6：高速道路からの一時退出が可能なIC

関東地方整備局

「この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承諾を得て、同院発行の数値地図五万（地図画像）および基盤地図情報を使用した。（承認番号　平三十情使　第九八八号）」

禁無断複製