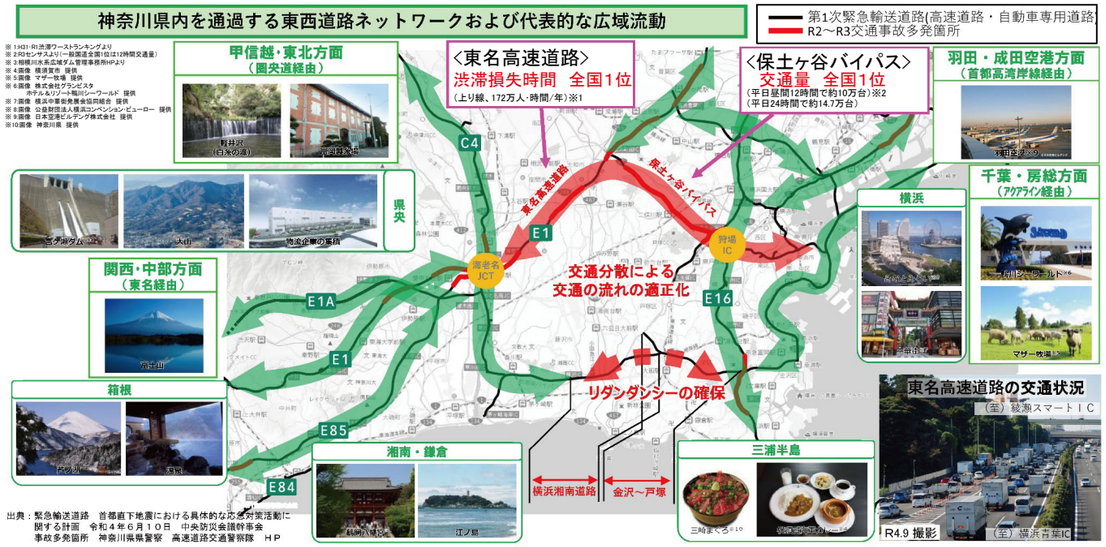
圏央道の整備効果

圏央道の開通で形成される広域的な高速道路ネットワークにより、沿線の企業立地の促進や広域的な観光交流の推進による観光需要の創出など、地域産業の活性化が期待されます。 また、国際コンテナ戦略港湾である京浜港（東京港、川崎港、横浜港）や羽田空港からの物流の効率化を支え、日本の国際競争力と成長を支えます。

神奈川県の東西方向の道路ネットワーク強化

東名高速（横浜青葉 IC ～伊勢原 JCT）や保土ヶ谷 BP（上川井 IC ～新保土ヶ谷 IC）に交通が集中し渋滞や事故が多発しています。

圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）の整備により、神奈川県の東西軸の多経路化による交通分散が実現し、東西方向を中心に円滑化が図られ交通渋滞の緩和走りやすさ向上による交通事故の減少と神奈川県内におけるリダンダンシー向上によるネットワーク機能の強化が期待されます。

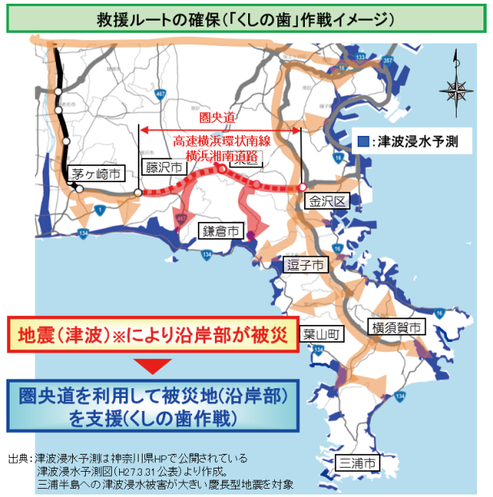


安全な国土づくり・三浦半島の地域活性化

圏央道の整備により、 地震に伴う津波により沿岸部が浸水被災した場合の救援ルートの確保が可能となります。（くしの歯作戦等による迅速な道路啓開、 非常時の迂回機能の発現）

圏央道の整備により、 三浦半島へのアクセスが強化され、 三浦半島のさらなる地域活性化が期待されます。 コロナ前の水準の9割ほどまで回復しています。

救援ルートの確保（「くしの歯」作戦イメージ）



三浦半島の地域活性化

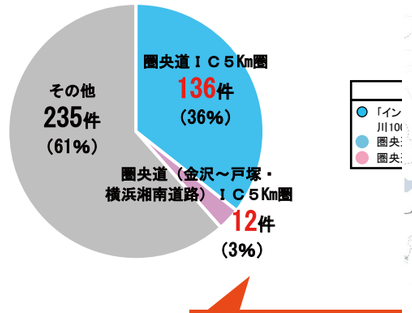
圏央道の整備効果

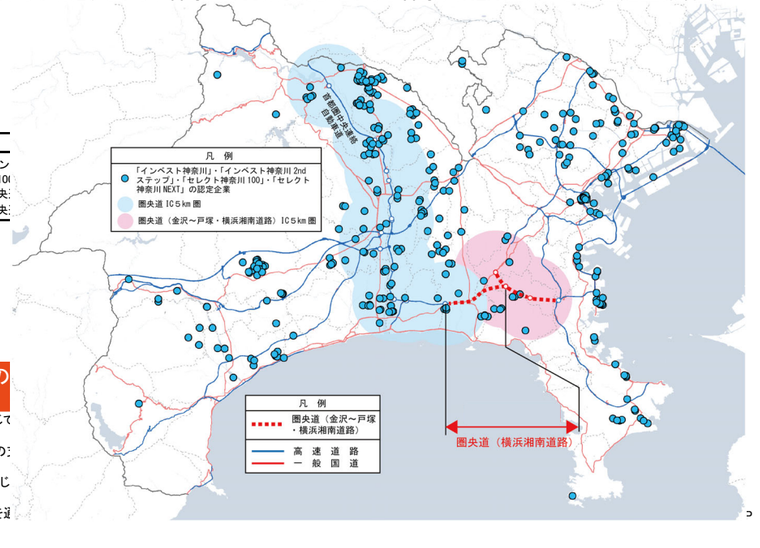
企業立地

神奈川県の企業誘致施策である「インベスト神奈川※1」、「インベスト神奈川2ndステップ※2」、「セレクト神奈川100※3」及び「セレクト神奈川NEXT※4」により事業認定された企業のうち、約4割が圏央道IC周辺に立地しています。

残る神奈川県内の圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）の整備により、沿線の更なる企業立地促進が期待されます。

インベスト神奈川※1、インベスト神奈川2ndステップ※2、セレクト神奈川100※3及びセレクト神奈川NEXT※4による認定企業件数





※1：「インベスト神奈川」とは、助成金・税制措置・低利融資などの支援を通じて立地をサポートする制度（取組期間：平成16～21年度）
※2：「インベスト神奈川2ndステップ」とは、助成金・税制措置・低利融資などの支援を通じて奈川県への立地をサポートする制度（取組期間：平成22～27年度）
※3：「セレクト神奈川100」とは、補助金・税制措置・低利融資などの支援を通じての立地をサポートする制度（取組期間：平成28～令和元年度）
※4：「セレクト神奈川NEXT」とは、補助金・税制措置・低利融資などの支援を通じての立地をサポートする制度（取組期間：令和元年11月～）
※令和5年12月26日現在
なお、認定件数にはインベスト神奈川、インベスト神奈川2ndステップ、セレクト神奈川100及びセレクト神奈川NEXTを含む制度を複数回利用した企業を重複を含めてカウントしている。

物流

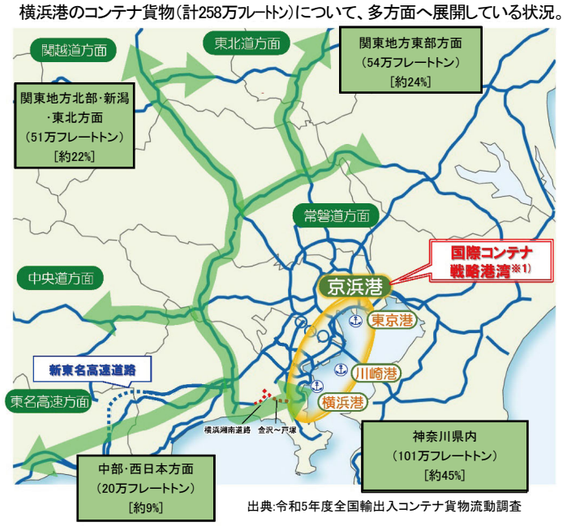
京浜港（東京港・川崎港・横浜港）は国際コンテナ戦略港湾に指定されており、横浜港のコンテナ取扱量は全国2位。横浜港からコンテナ貨物を全国に展開している状況です。

新東名高速道路（海老名JCT～新御殿場JCT）や港湾整備と一体となって産業の国際競争力強化が期待されます。

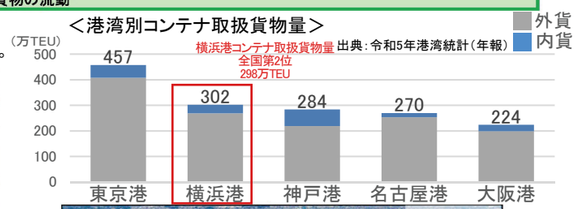
横浜港取扱貨物の流動

＜横浜港におけるコンテナ取扱貨物量＞

横浜港のコンテナ貨物（計258万フレートトン）について、多方面へ展開している状況。



＜港湾別コンテナ取扱貨物量＞



フレートトン：容積は1.133立方メートル（40立方フィート）、重量は1,000キログラムを1トンとし、容積と重量のうちいずれか大きい数値をもって計算した値
TEU　：1TEUは、国際規格である20フィートコンテナ1個分

※1）平成22年8月、「民」の視点の港湾運営、コスト低減策、国内貨物の集荷策などの具体性、計画性、実現性など今後の伸びしろを重視する選定基準により、国際コンテナ戦略港湾として阪神港及び京浜港を選定