

## 第7章 まとめと今後の課題

本章では、本業務の総括を行うとともに、今後の検討課題をとりまとめた。

第7章 まとめと今後の課題.....	7-1
7.1 検討結果のまとめ.....	7-2
7.2 今後の検討課題.....	7-4



## 7.1 検討結果のまとめ

本業務の検討結果を整理し、以下に概説する。

### (1) 道路交通状況の分析

本章では、3環状道路周辺の高速道路と一般道路の定点観測の結果を用いて、3環状道路整備前後の交通状況の変化を経年的に把握した。また、ETCログデータやETC2.0プローブデータなどを使用して、3環状道路整備が与える影響を分析した。

分析の結果、常磐道～東関東道接続時(H27.6.7)、関越道～東北道接続時(H27.10.31)、東北道～常磐道接続時(H29年.2.26)といった3環状道路整備が与えるネットワーク効果の影響を、交通量や経路分担率の観点から定量化することができた。

また、東北道～常磐道(H29年.2.26)区間周辺の一般道交通量や急制動発生件数などの一般道の交通状況についても分析し、一般道路の生活環境の改善に及ぼす効果を定量化した。

### (2) 企業活動（立地や物流等）の分析

本章では、3環状道路の整備にあわせて、企業の立地状況や物流がどのように変化してきたのか分析した。分析にあたってはヒアリング調査も実施した。

分析の結果、圏央道の放射高速道路間接続のタイミングと、工場用地取得面積の関係が一定程度見られることや、3環状道路沿線にマルチテナント型物流施設が多く立地している状況等を確認できた。物流に関しては、圏央道による放射接続に伴い、大型車交通（物流に関連）が利用しやすい経路に変化している状況を確認できた。またEC市場拡大を3環状道路が下支えしている状況を表す一指標として、物流拠点から大規模消費地間の時間短縮効果や、物流拠点からの時間圏域拡大効果を定量化した。

### (3) 観光活動や地域経済への影響の分析

本章では、3環状道路の整備段階ごとに観光活動がどのように変化してきたのか、また自治体の人口、税収等の変遷について整理し、ヒアリング調査等により、3環状の整備が地域へ与える効果（経済、活性化等）について分析した。

分析の結果、東北道～常磐道(H29年.2.26)の圏央道開通に伴い、茨城県内の主要観光地において観光入込客数が増加している状況、及び観光施設等の効果の実感(声)を確認できた。また観光入込客増加を3環状道路が下支えしている状況を表す一指標として、圏央道による放射接続に伴う、広域交通拠点（羽田・成田空港）からの圏域、及び圏域に含まれる観光施設数の増加を定量化した。

### (4) その他社会経済状況の分析土地利用の転換の分析

本章では、3環状道路の沿線自治体の土地利用、土地利用計画の変遷等、社会経済への影響を把握し、道路整備が社会経済（地価、雇用等）へ与える影響について分析した。

分析の結果、これまで圏央道沿線で工業団地や土地区画整理事業が続々と整備され

て来ている状況を確認できた。また将来については、圏央道沿線に工業・産業・住宅・商業系の地区計画が存在し、JCT 間別に見ると「東名～中央道」と「東北道～常磐道」は工業系、「中央道～東北道」（特に埼玉県内）は商業系・住居系、「常磐道～東関道」は商業系、が多いという特徴が見られた。こうした土地利用変化に伴い、圏央道沿線において、土地利用（用途地域）が工業系にシフトしている状況（土地の合理化）や、地価が上昇している状況（工業地の上昇率トップ10が圏央道沿線に集中）等が明らかになった。

#### (5) 圏央道（川島～大栄）4車線化に関する分析（設計変更）

本章では、圏央道の整備状況に応じたH42将来交通量推計を実施するとともに、圏央道4車線化に係る費用便益比を算定した。また上記の結果を基に、圏央道4車線化に関する事業評価に必要な資料の作成支援を行った。

#### (6) 道路橋技術基準の改定に関するとりまとめ（設計変更）

本章では、平成29年道路橋示方書改訂案の読合せ会議に出席し、意見及び指摘内容を記録の上、指摘事項を一覧表に整理した結果をとりまとめた。また、読合せ会議資料として作成した「道路橋示方書（I・II・III編）の条文・解説の新旧対比表」を収録した。

## 7.2 今後の検討課題

次年度以降の検討課題を以下に示す。

### (1) 千葉外環開通によるストック効果の分析・検証

首都圏 3 環状道路のひとつである千葉外環は、本業務開始当初は H29 年度末に開通する見通しであったが、その後計画が変更され、H30 年 6 月 2 日に開通したところである。当該区間については、引き続き本業務で得た知見を活用し、利用状況及び整備効果を分析する必要がある。

### (2) 経済波及効果の検証

これまで 3 環状道路のストック効果（間接効果）として、雇用・生産額・税収等の経済的な効果を分析してきたが、こうした間接効果は、外部要因による変動も影響しており、純粋に 3 環状道路開通による増分を表しているわけではない。

一方、あくまで推計値ではあるが、経済モデルを用いることで、経済理論の裏づけをもとに、道路整備が経済指標の増分に寄与した量を算出することが可能である。国民に向けた分かりやすい指標のひとつとして検討することが有効である。

### (3) 今後の優先整備区間の検討

平成 26 年度以降、圏央道の整備進捗に伴い、東名高速から常磐道まで続々と放射高速道路が接続し、これまで多様な観点からストック効果を検討してきた。3 環状道路には未だミッシングリンクが残っているが、一方で首都圏全体を見ると、圏央道の暫定 2 車線区間や、高速道路空白地帯等の課題も残っている。今後の環状道路の整備方針に役立てるため、こうした課題についても検討していくことが望ましい。