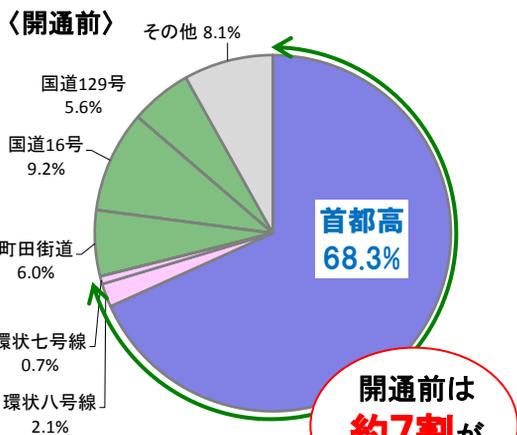


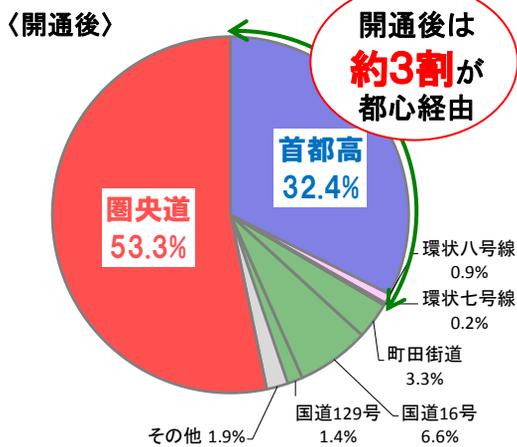
整備効果① 都心経由から圏央道経由へ転換【貨物】

- 横浜港エリアと多摩・鶴ヶ島エリア間を走行する貨物車の走行情報データによると、都心を経由する貨物車の割合が約7割から約3割に減少。

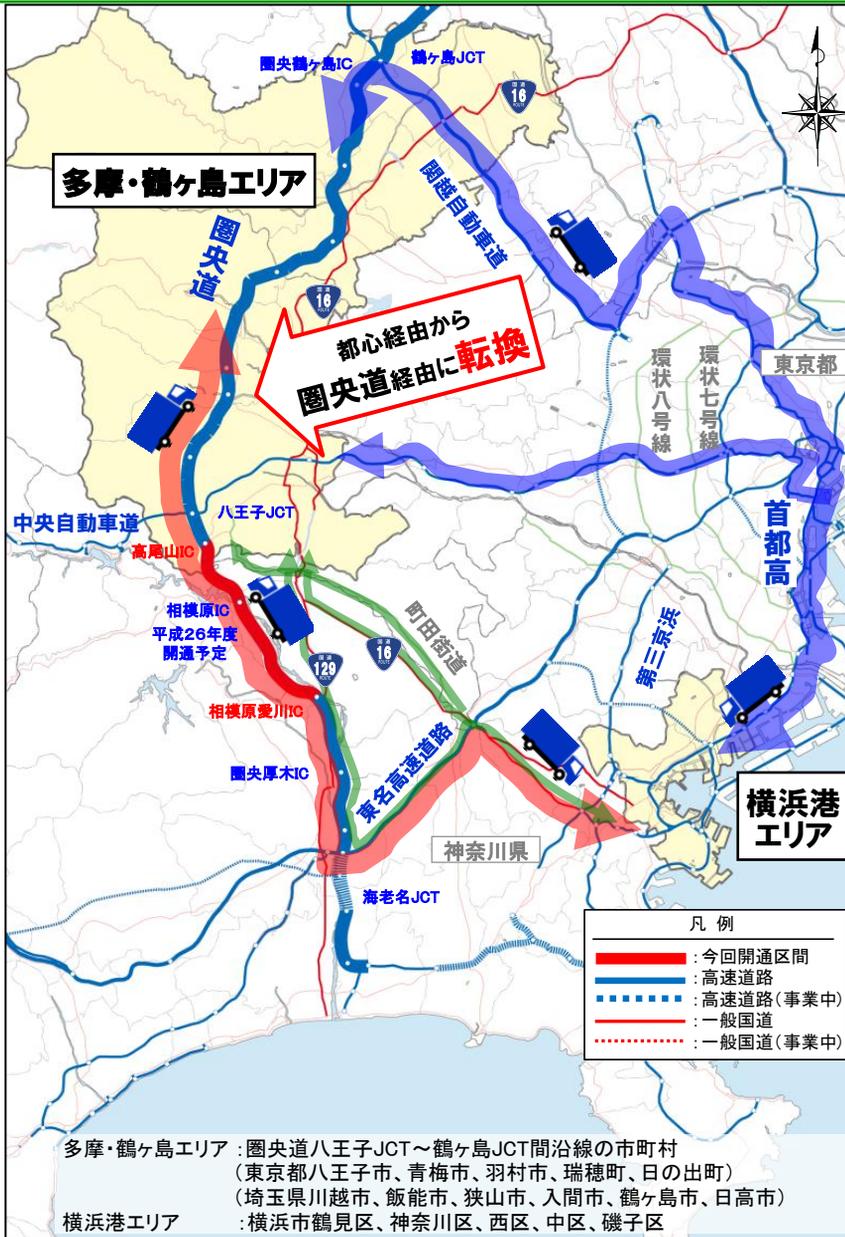
■横浜港エリア⇄多摩・鶴ヶ島エリア間の経路選択<貨物車>



開通前は
約7割が
都心経由



開通後は
約3割が
都心経由



出典：運送会社などの貨物車の走行情報データ
(サンプル数：開通前986台、開通後926台)
開通前：平成26年6月1日(日)～6月27日(金)
開通後：平成26年7月1日(火)～7月27日(日)

■物流企業の声



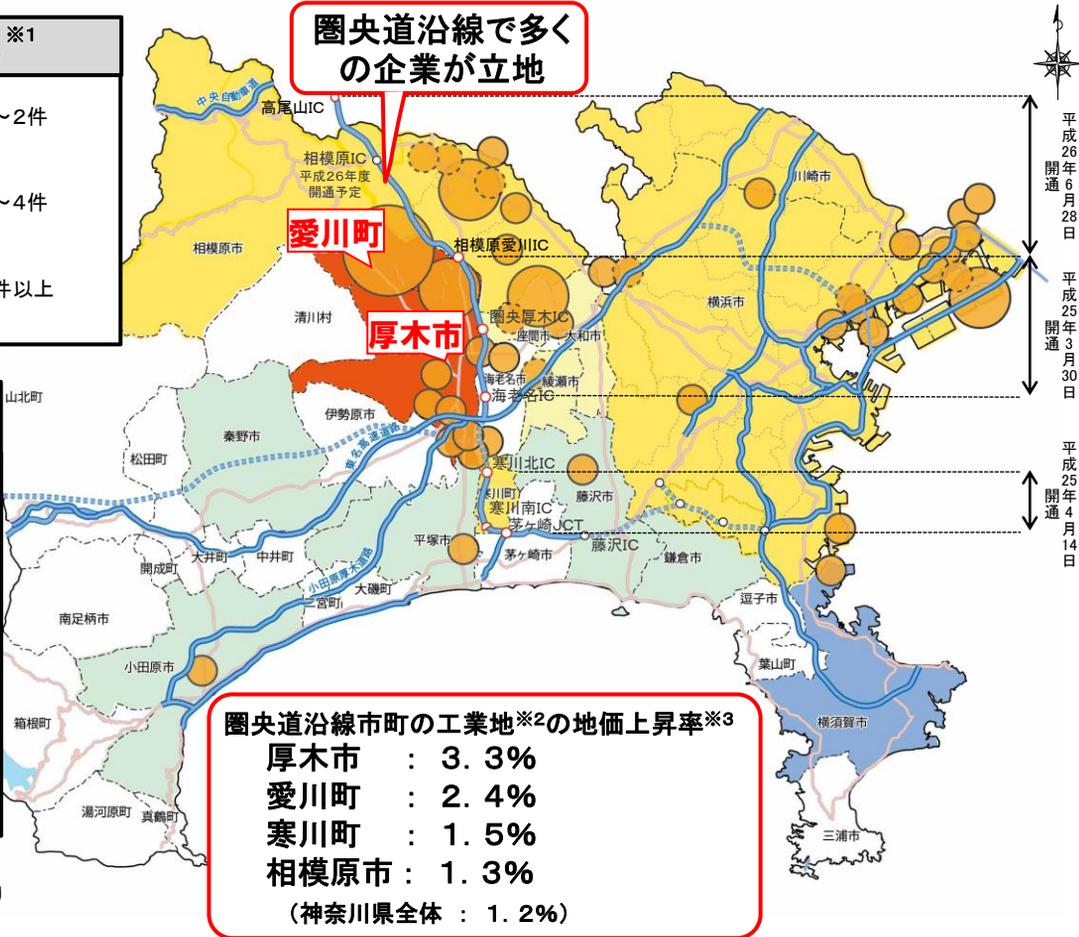
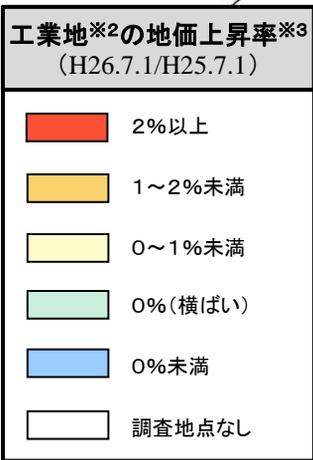
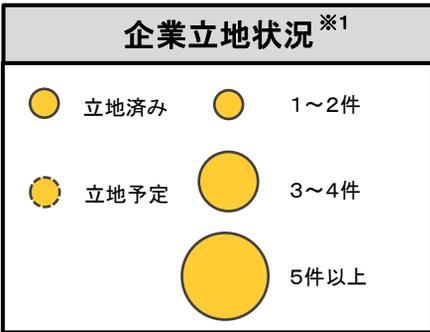
弊社は圏央鶴ヶ島インターチェンジの近くにあり、圏央道の利用頻度は高い。
川崎や大黒ふ頭の冷凍倉庫に行く場合、関越道→環状八号線→第三京浜を使うこともあるが、配送ルートによっては圏央道利用になることが多い。圏央道は主に、急いで時間がないときや渋滞が多い時間(午前7～9時、午後4～8時)に利用することが多い。
東北道を利用することも多いので、白岡菅蒲インターチェンジまで繋がるとありがたい。

出典：平成26年9月25日(木)ヒアリング調査結果

整備効果② 地域活性化の支援

- 順次開通する圏央道に合わせ、その周辺エリアでは多くの物流拠点が集積。工業地の地価上昇率は、厚木市で3.3%、愛川町で2.4%と高水準。（県平均は1.2%）

主な立地企業※1と工業地※2における地価上昇率※3



出典：神奈川県地価調査結果より

■物流企業の声



当初から新しい物流センターを作るにあたって圏央道を利用することを視野に入れていました。圏央道が将来的に全面開通したときには、輸送の利便性が良くなり広域的にカバーすることが可能になります。

出典：平成26年9月24日(水)ヒアリング調査結果

※1 出典：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MJ、日経ビジネス、日経産業新聞、日経新聞、物流ニッポン

・2011年8月~2013年11月の記事から首都圏への拠点立地に関わるものを整理

・立地済み・立地予定は2013年12月末時点

・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している

・2013年12月末時点物流不動産各社HPも確認の上整理(プロロジス、日本プロロジスリート投資法人、GLP、GLP投資法人、ラサール不動産投資顧問、三菱地所、三井不動産、大和ハウス工業、大和ハウスリート投資法人、オリックス不動産、オリックス不動産投資法人、野村不動産、野村不動産投資顧問、野村不動産マスターファンド投資法人、産業ファンド投資法人及び日本ロジスティクスファンド投資法人)

※2 工業地

：市街化区域内及び非線引区域内の工業地域、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

※3 地価上昇率

：基準地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。横浜市、川崎市、相模原市は市平均を採用

整備効果③-1 観光圏域の拡大

- ・ 圏央道の開通により、地域間の移動時間が大幅に短縮。
- ・ 圏央道を利用したバスツアーが新設されるなど、観光圏域が拡大。

■観光圏域の拡大

富岡市～修善寺間の移動時間が大幅に短縮



出典：伊豆道の駅ネットワーク協議会リーフレットより作成
※所要時間算出は、平成22道路交通センサスの混雑時旅行速度から算出、新規開通区間は規制速度から算出。ルートの出発地は市役所に設定

■旅行者や観光協会の声

旅行者の声



圏央道の開通によって、所要時間が短縮したため、新しいツアーを企画することができました。

出典：平成26年9月18日(木)ヒアリング調査結果



開通前は、圏央道がつながっていなかったため、静岡からのバスツアーは川越付近までが日帰りの圏域だった。今回の開通により、時間的に余裕が生まれ、富岡や日光など日帰りツアーの圏域が広がり、行き先の選択肢も増えました。

出典：平成26年10月10日(金)ヒアリング調査結果

観光協会の声（東伊豆町）



去年よりお客様が増えているようです。日帰りのお客様で、八王子ナンバーのお客様も見受けられるようになった。観光バスの運転手からは、圏央道を利用する頻度が増えていると聞いている。周辺の旅館では埼玉方面の宿泊客が増えたとのこと。

出典：平成26年9月24日(水)ヒアリング調査結果

■厚木PAの状況



厚木PAの状況



厚木PA(内回り)では、埼玉・群馬方面などの観光バスが多く利用。



箱根の観光PRが実施されるなど観光地側の取組みも盛ん。

写真：圏央道 厚木PA(内回り)(10月12日(日)8時撮影)

整備効果③-2 高速乗合バス路線の新規開設

- ・ 広域ネットワークの形成により、甲府・竜王～横浜間など新たな高速乗合バスが開設。

■新たな高速乗合バスが運行開始



■高速乗合バスの利用状況

①甲府駅の利用状況



写真: 甲府駅(10月11日(土)7時撮影)

②横浜駅の利用状況



写真: 横浜駅(10月11日(土)8時撮影)

■バス会社の声



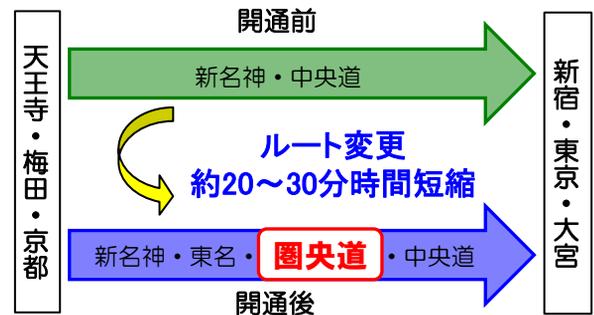
10年以上前は都心を経由して季節運行していたが、その後廃止。今回の開通により、**7月19日**から「甲府・竜王～横浜駅線」を開設しました。圏央道を利用することにより、**時間短縮のほか、所要時間が読めるというメリット**があります。バスの利用客数は、運行開始まもなくとしては**好調**です。



出典: 平成26年10月10日(金)ヒアリング調査結果



今回の開通により、関西から東京へのルートにおいて**中央道経由から東名・圏央道・中央道経由に変更**しました。ルート変更することにより、**約20～30分の時間短縮**や**燃料代の軽減**、**雪の影響の回避による確実な運行の実現**などの効果があります。また、**ドライバーからは東名を利用することにより、走りやすくなったという声**が挙がっています。

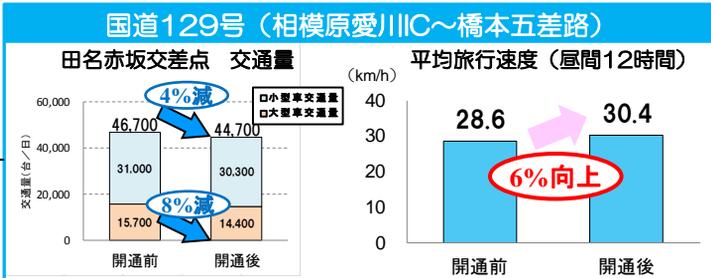
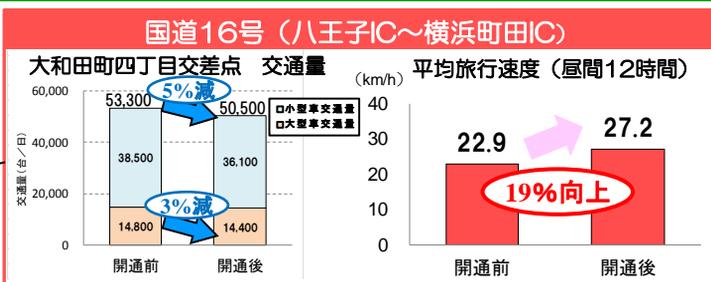


出典: 平成26年10月10日(金)ヒアリング調査結果

整備効果④-1 並行道路の交通環境改善(旅行速度)

- ・ 国道16号や国道129号の交通量が減少し、旅行速度が約1～2割向上。
- ・ 国道の道路利用者からは、開通後に時間短縮や信号待ち回数の減少、スムーズに走れるようになったなどの声。

■開通区間に並行する一般道の旅行速度の変化



出典: 国土交通省データ(交通量調査)
 【調査日】
 開通前: 平成26年6月3日(火)の日交通量
 開通後: 平成26年9月11日(木)の日交通量

出典: プローブデータ
 【平均旅行速度】
 開通前: 平成25年7月の7～18時台
 開通後: 平成26年7月の7～18時台



国道129号の状況 (橋本五差路付近 18時台)

■道路利用者の声

国道16号の利用者の声

- 国道16号八王子方面から東名高速横浜町田インター間が**スムーズに走れる**ようになった気がする。
(神奈川県在住 42歳・男性)
- 鶴野森交差点から東名入口まで、**10分程度短縮**になったように感じます。
(神奈川県在住 54歳・男性)

国道129号の利用者の声

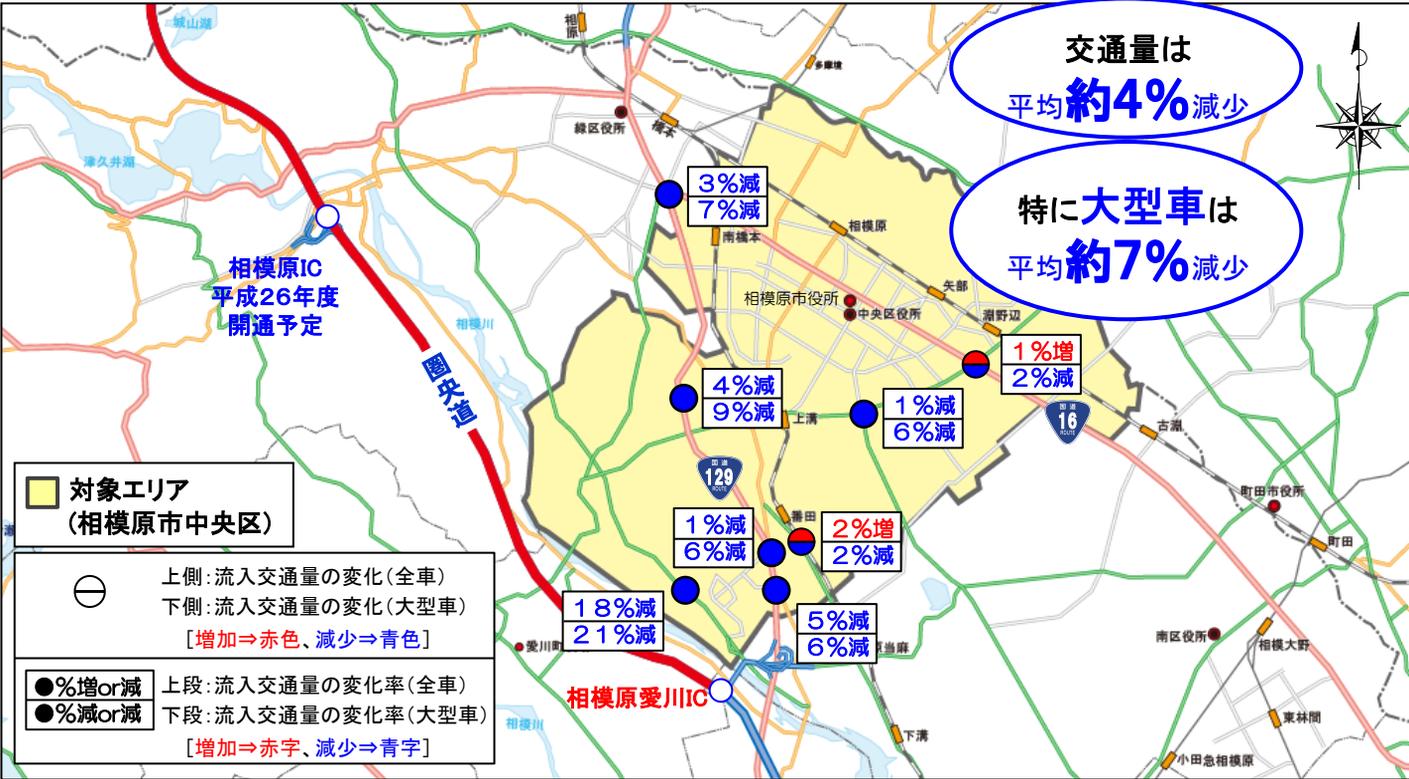
- 金田交差点付近の**信号待ち**が3～5回から2回程度に**減少**したため、**裏道への迂回**をする機会が**減った**。
(神奈川県横浜市青葉区在住 40歳・男性)
- 橋本五差路周辺の、**大型トラックの交通量**が減り、**スムーズに走れる時間帯**が増えた。
(神奈川県秦野市在住 女性・30歳)

出典: 平成26年9月26日(金)～9月28日(日)WEBアンケート調査結果

整備効果④-2 周辺道路の交通環境改善

- ・ 圏央道に近接する相模原市中央区内の一般道路では、開通後の交通量が平均約4%減少（大型車は平均約7%減少）、開通後の交通事故件数も約1割減少。
- ・ 道路利用者からは、渋滞が緩和し、安全性が向上したとの声。

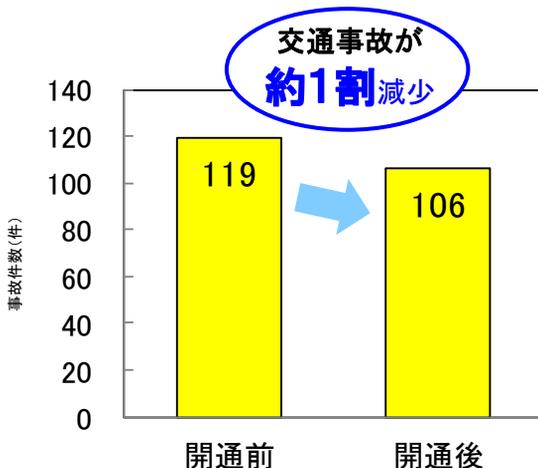
■相模原市中央区における一般道路の交通量と交通事故発生状況の変化



出典: 国土交通省データ(交通量調査)

【調査日】
開通前: 平成26年6月3日(火)の日交通量
開通後: 平成26年9月11日(木)の日交通量

◆交通事故発生状況の変化



出典: 交通事故データ
相模原警察署の交通事故発生状況より作成
開通前: 平成26年6月
開通後: 平成26年9月

■道路利用者の声

相模原市内の渋滞が緩和し、安全性が向上しました。

(神奈川県相模原市緑区在住 44歳・男性)

県道から16号へ出る大型車の交通量が減って、右左折がスムーズになった。

(神奈川県愛甲郡愛川町在住 41歳・男性)

交通量が減ったのでイライラする運転手が減ったように感じる。

(神奈川県平塚市在住 52歳・男性)

出典: 平成26年9月26日(金)～9月28日(日)WEBアンケート調査結果

整備効果⑤ 圏央道経由へ転換した交通

・都心経由の広域交通が規格の高い圏央道に転換しています。

東名高速と関越道を乗り継ぐ広域的な移動の例

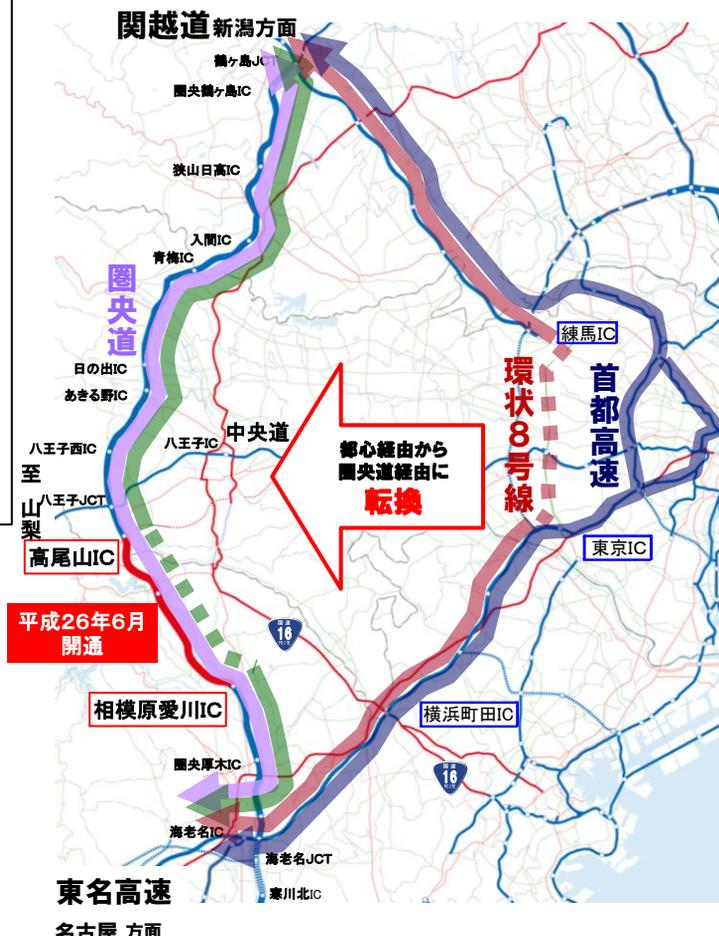
圏央道の開通前は、
○首都高速や環状8号線など、都心経由が約9割（約2,000台/日）。

圏央道がつながったことにより
○圏央道が利用され、都心経由が約2割（約1,000台/日）に大幅に減少。

◇開通後の圏央道の交通状況

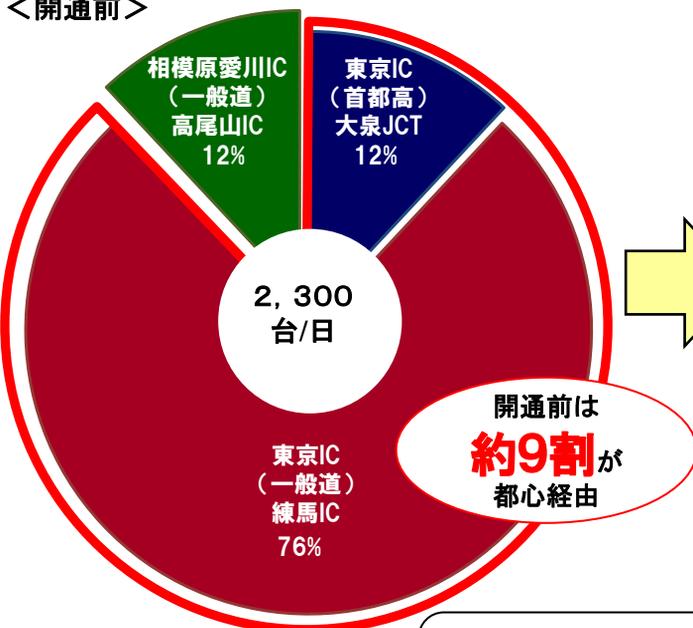


写真：圏央道（相模原愛川IC～高尾山IC）（10月12日（日）9時撮影）

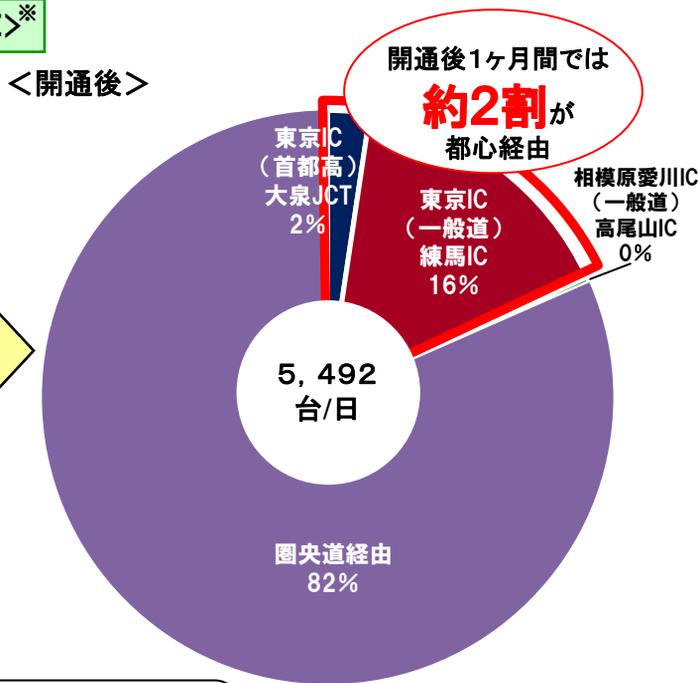


■東名高速－関越道間の乗り継ぎ交通の状況<全車>※

<開通前>



<開通後>



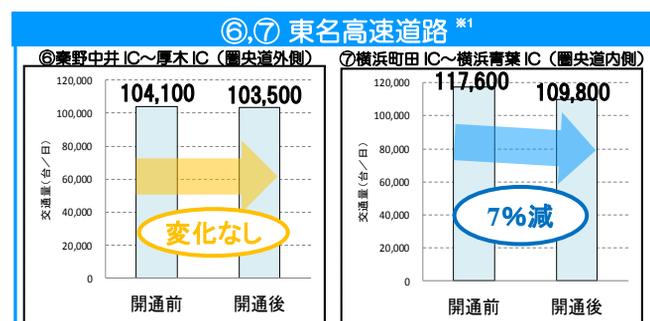
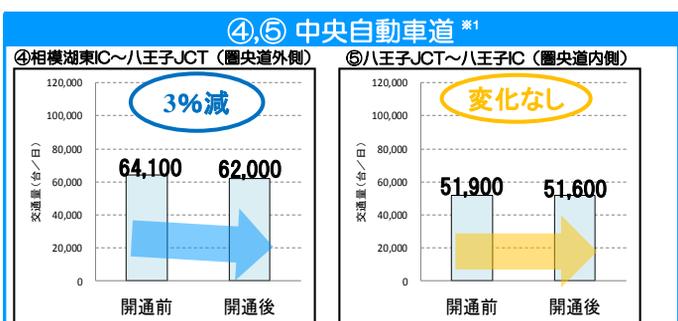
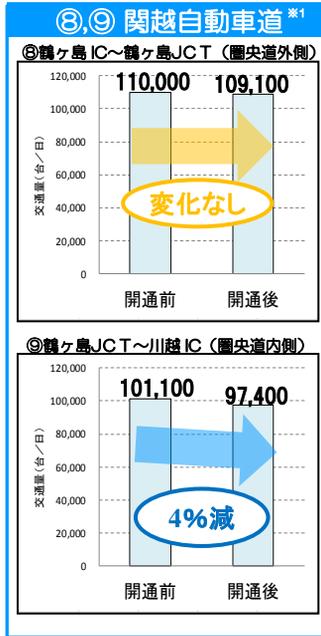
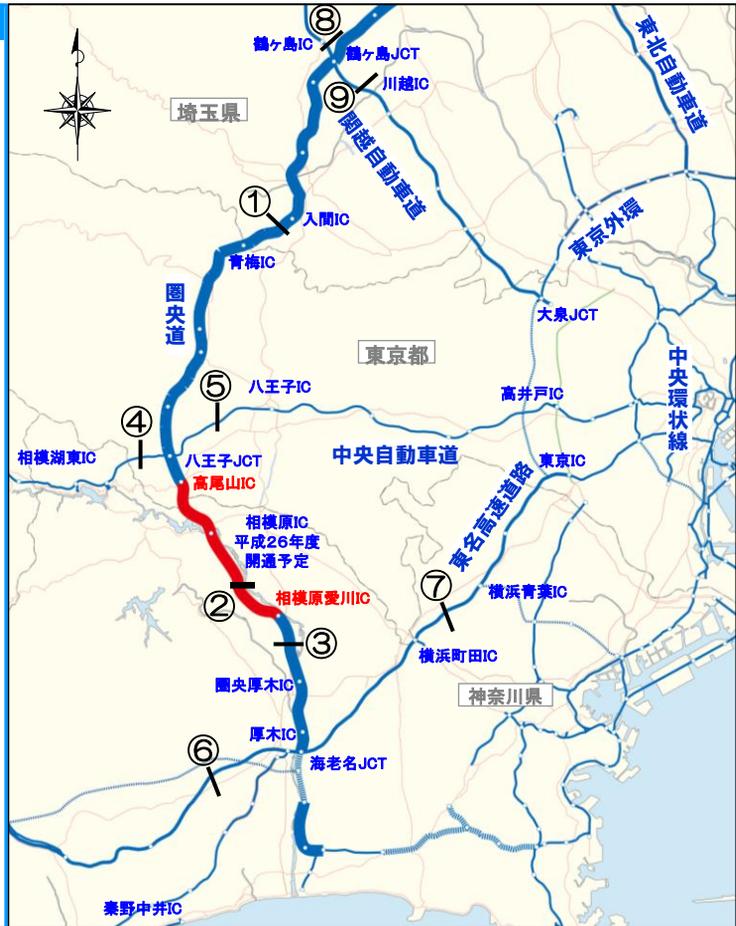
都心経由が約9割から約2割に減少

※経路について
 ●東名高速－首都高－関越道を経由
 ●東名高速－(東京IC)－一般道－(練馬IC)－関越道を経由
 ●東名高速－圏央道－一般道－圏央道－関越道を経由
 ●東名高速－圏央道－関越道を経由

開通前：H25.11の平日のETCログデータ
 開通後：H26.7の平日のETCログデータより作成

(参考①)圏央道 開通後の交通状況(高速道路)

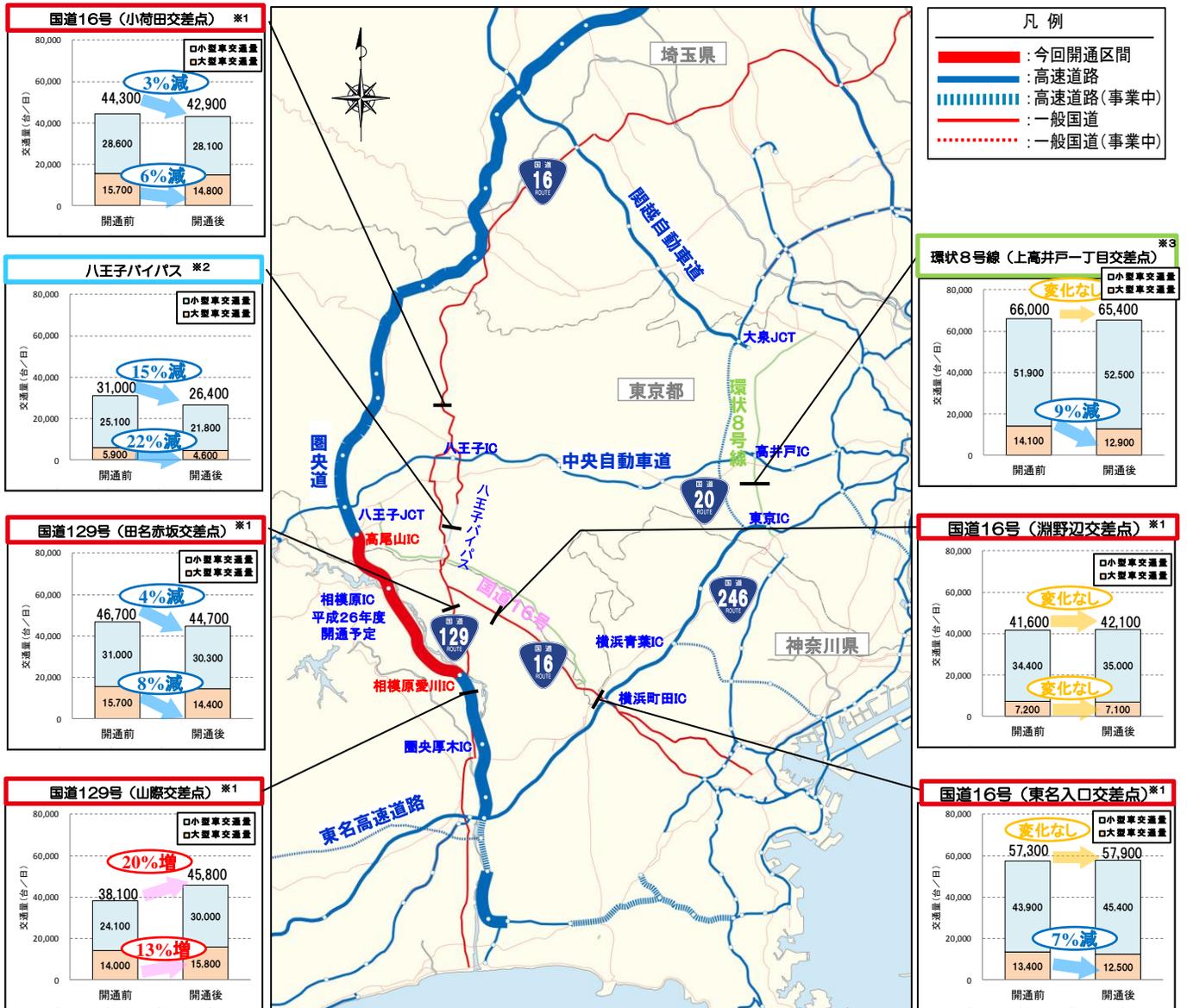
- ・ 圏央道の開通後3ヶ月間の日交通量は、平均35,800台。
- ・ これまで開通していた隣接区間の交通量は、大幅に増加。
 圏央道(圏央厚木IC~相模原愛川IC間):18,600台→48,800台[162%増]
 圏央道(青梅IC~入間IC間):39,300台→48,600台[24%増]
- ・ 関越道・東名は圏央道内側では減少、外側ではほぼ変わらず。
 関越道(鶴ヶ島JCT~川越IC間):101,100台→97,400台[4%減]
 (鶴ヶ島IC~鶴ヶ島JCT間):110,000台→109,100台[ほぼ変化なし]
 東名高速(横浜町田IC~横浜青葉IC間):117,600台→109,800台[7%減]
 (秦野中井IC~厚木IC間):104,100台→103,500台[ほぼ変化なし]
- ・ 中央道は圏央道内側ではほぼ変わらず、外側では減少。
 中央道(八王子JCT~八王子IC間):51,900台→51,600台[ほぼ変化なし]
 (相模湖東IC~八王子JCT間):64,100台→62,000台[3%減]



*1 出典: NEXCOデータ
 開通前: 平成25年6月30日(日)~9月28日(土)の日交通量の平均値
 開通後: 平成26年6月29日(日)~9月27日(土)の日交通量の平均値

(参考②)圏央道 開通後の交通状況(一般道)

- ・開通区間に並行する八王子バイパスや国道129号の交通量は減少傾向。
 八王子バイパス:31,000台→26,400台 [15%減]
 国道16号(小荷田交差点):44,300台→42,900台 [3%減]
 国道129号(田名赤坂交差点):46,700台→44,700台 [4%減]
- ・相模原愛川 I C周辺(国道129号山際交差点)は交通量が増加傾向。
 国道129号(山際交差点):38,100台→45,800台 [20%増]



※1 出典:国土交通省データ(交通量調査)

※2 出典:NEXCOデータ

※3 出典:開通前:首都高データ(交通量調査)
 開通後:国土交通省データ(交通量調査)

【調査日】
 開通前:平成26年6月3日(火)の日交通量
 開通後:平成26年9月11日(木)の日交通量

開通前:平成26年6月3日(火)の日交通量
 開通後:平成26年9月11日(木)の日交通量

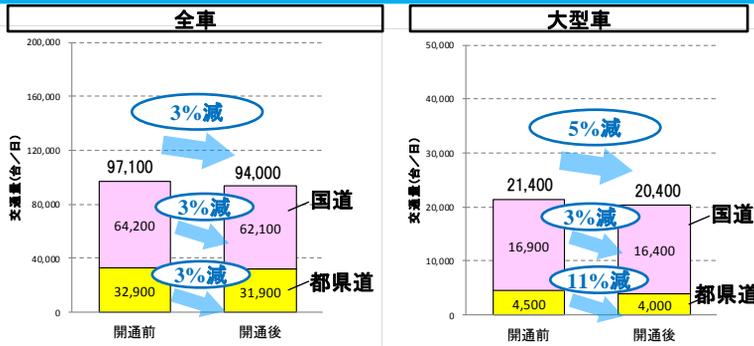
【調査日】
 開通前:平成26年6月3日(火)の日交通量
 開通後:平成26年9月11日(木)の日交通量

(参考③)圏央道 開通後の交通状況(一般道)

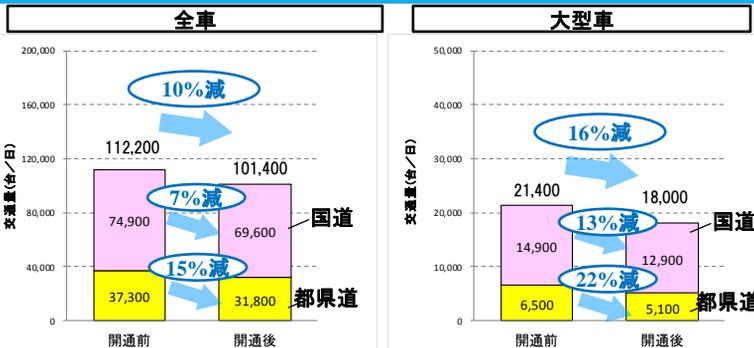
・圏央道に並行する一般道路(南北方向)の交通量が減少。
大型車交通量が5~16%減少し、全車交通量も2~10%減少傾向。
特に、都県道の大型車交通量が減少。

■圏央道と並行する一般道路の断面交通量の変化

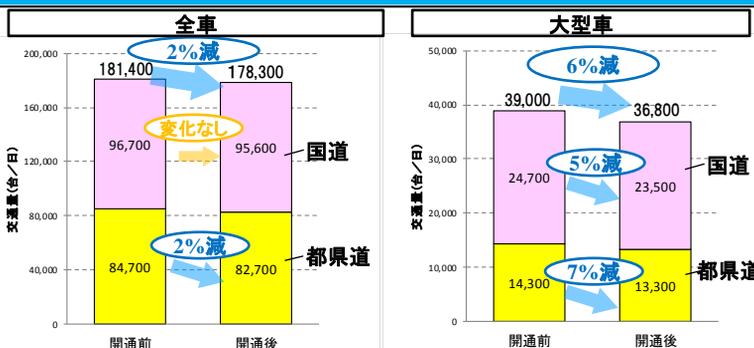
①八王子JCT~高尾山ICと並行する4路線の総和 ※1



②高尾山IC~相模原ICと並行する6路線の総和 ※1、※2



③相模原IC~相模原愛川ICと並行する9路線の総和 ※1

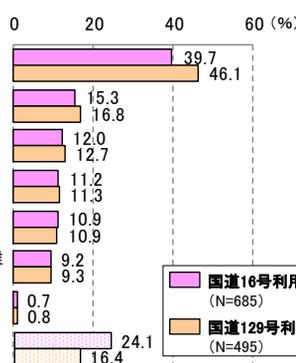


※1 出典:国土交通省データ(交通量調査) 出典:NEXCOデータ
 【調査日】
 開通前:平成26年6月3日(火)の日交通量 開通前:平成26年6月3日(火)の日交通量
 開通後:平成26年9月11日(木)の日交通量 開通後:平成26年9月11日(木)の日交通量

■圏央道開通区間周辺道路の道路利用者の声

■並行区間の利用者の実感(複数回答有)

- ・国道16号(国道129号)を利用する交通量が減少し、渋滞が緩和した
- ・ICを利用する交通量が増えたため、IC周辺が混雑した
- ・国道16号(国道129号)を利用する車や路線バスが定刻通りにたどり着けるようになった(時間信頼性が向上した)
- ・国道16号(国道129号)を利用する大型車等が減少し、通学時などの歩行者や自転車の安全性が向上した
- ・国道16号(国道129号)の渋滞が緩和し、追突などの事故の危険性が減少した
- ・IC周辺施設の出入り交通が増えたため、施設周辺が混雑した
- ・その他
- ・特に効果を実感していない/わからない



■整備効果:時間短縮に関する声

- ・所要時間が20~30分ほど短縮できた。
- ・カーナビの予測の時間より、早く着いた。
- ・左入橋交差点の通過もスムーズになった。
- ・橋本五差路通過に20分短縮。(国道129号利用者)
- ・16号がスムーズ走れるようになった。 など

■整備効果:安全・快適性に関する声

- ・圏央道厚木ICから金田陸橋交差点区間で大型トラックの走行が減少したため、事故の危険性が減少した。
- ・相模台団地付近に大きな車が少なくなり歩行者や子供が歩きやすい。など

■IC周辺などの交通状況に関する声

- ・相模原愛川IC周辺で129号線の交通量が増えた。
- ・厚木IC付近の交通量増加。 など

