

千葉銀行・武蔵野銀行 主催

ちばぎん総合研究所・ぶぎん地域経済研究所 共催

2017年3月17日（於：地方銀行会館）

# 圏央道が繋ぐ

## 千葉・埼玉の未来を考えるシンポジウム

今年2月に圏央道（首都圏中央連絡自動車道）の茨城県区間が全線開通した。これにより千葉－茨城－埼玉間が1本の高規格幹線道路で繋がることとなり、各県の時間的距離も短縮された。また、常磐自動車道や東北自動車道、関越自動車道からの直接乗り入れも可能となり、より広域での経済的なプラスのインパクトを持つものとも期待されている。圏央道が千葉・埼玉両県にどのような影響・効果をもたらすのか。さらには、どう活用していくべきなのか。千葉銀行・武蔵野銀行のアライアンス事業として行われたシンポジウムの模様をダイジェストでお届けする。

（※各講演者肩書は開催日時時点のもの）

### keynote speech 1



### 圏央道の持つ大きな力を活かすために 解くべき誤解

石田 東生

筑波大学社会工学域教授・  
国土交通省 社会資本整備審議会 道路分科会長

圏央道は単に沿道地域だけではなく、首都圏や日本全体に与えるプラス効果が非常に大きいものです。しかし、そのことがまだ十分に理解されていない。そこには、圏央道をめぐっていくつかの誤解があるのではないかと思います。

一つは、人口減少社会だから、道路などの社会資本整備はもう要らないのでは、という誤解です。しかし、人口が減少するからこそ生産性を上げないと成長はあり得ないわけです。そのためには効率性を上げないといけません。その大きな要素が交通費用です。交通費用とは、所要時間の削減、正確性、定時性の獲得といったことです。これらを改善するにはまだまだ道路は足りない。災害時のためにも、複数のルートを持っておくということが必要だと思います。

ところが日本は、20年前の社会資本予算

と現在の水準を比較すると半分以下に減っています。一方で、例えばカナダやイギリスは約3倍、アメリカも2倍増になっている。どの国も財政的には苦しいけれど、そういう中で社会資本整備を進めようとしている。そうしなければグローバルな競争に勝っていけない。いまや企業にとって国境はないのと同然になりつつありますが、投資を呼び込むためにもインフラを整備しなければならないというのが世界の趨勢だと思っています。

2番目の誤解は、圏央道は沿道地域のためだけにあるというものです。そうではなく、冒頭述べたように首都圏や日本全体にとっても非常に影響・効果の大きい道路であるという視点から、圏央道の機能や地域の魅力向上を考えることが重要です。広域での製造や物流、観光を圏央道とどう絡み合わせて考えるか。それが圏央道のさらなる活用に繋がって

## 圏央道—茨城県区間が全線開通



いくんだらうと思います。

3番目の誤解が、高速道路が繋がったのだから、4車線化までしなくてもいいだらうというものです。現在、圏央道は茨城県内では暫定2車線になっていますが、世界的に高速道路は4車線以上がスタンダードです。特にドイツでは高速道路の3割が6車線以上で、最高速度が無制限区間も含めて130キロ以上です。逆に日本は3割が2車線で、最高速度

も70キロに制限されています。そういうところと生産性の勝負をしろというのが土台無理があるということです。

4番目の誤解は、圏央道ができたから下道（一般道）は要らないだらう、というもの。言うまでもなく、事業所立地には、そこまでのアクセスがきちんと確保されないと意味がないわけです。そういう観点からすると、自治体の都市経営戦略も問われるようになると思います。圏央道の長い沿道の中でも都市間競争が始まっているわけです。

そのことと関連しますが、最後の誤解は、圏央道ができたから自然に効果は出るだらうという甘い思いこみです。いま、都市経営戦略が問われると申し上げましたが、その違いがこれから大きく出てきます。圏央道の戦略的活用にどういうヴィジョンを描けるか。沿道の中での比較優位性の獲得をどう考え、競争と協働・連携を進めていくべきなのかを考える必要があります。大きな力と機能を持った圏央道を、地域のためにどう使いこなしていくかということの知恵が、自治体あるいはそれを利用される皆様の双肩にかかっているのだと思います。

## keynote speech 2



千葉県の魅力—さまざまな指標で全国上位。  
バランスのとれた県

松永 哲也

(株)ちばぎん総合研究所 専務取締役

今日は、埼玉県の皆さんに千葉県の良さをわかっていただく、という役割でお話させていただきます。埼玉県と千葉県を比較して、農業生産額、漁獲高、工業生産高、人口増加数の4項目では、どちらが勝っているか。実は四つとも千葉県のほうが埼玉より上回っています。人口総数は、千葉県約620万人、埼

玉県は約720万人ですが、2016年の人口増加数をみると、千葉県が約1万6000人で、埼玉県が約1万5500人と、千葉県のほうが少し上回りました。ちなみに神奈川県は、約1万2000人です。

千葉と埼玉が圏央道によってどれくらい近くなったかを試算してみると、例えば、成田

豊かでバランスが取れた千葉県経済

項目	単位	年次	全国	1都4県合計			千葉県			東京都			茨城県			埼玉県			神奈川県		
				シェア	シェア	全国順位	シェア	シェア	全国順位	シェア	シェア	全国順位	シェア	シェア	全国順位	シェア	シェア	全国順位	シェア	シェア	全国順位
面積	km <sup>2</sup>	14.10.1	377,972	19659	5.2	5,158	1.4	28	2,191	0.6	45	6,097	1.6	24	3,798	1	39	2,416	0.6	43	
人口	千人	15.10.1	127,095	39,048	30.7	6,223	4.9	6	13,515	10.6	1	2,917	2.3	11	7,267	5.7	5	9,126	7.2	2	
県民所得	百億円	13年度	39,017	13,548	34.7	1,869	4.8	6	5,996	15.4	1	920	2.4	11	2,065	5.3	5	2,698	6.9	2	
農業産出額	百億円	14年度	843	114	13.6	42	4.9	4	3	0.4	47	43	5.1	2	19	2.3	17	8	0.9	35	
海面漁業漁獲量	千t	15年	3,550	425	12	112	3.1	11	45	1.3	20	225	6.3	3	—	—	—	43	1.2	22	
住宅着工	千戸	15年	909	341	37.5	46	5	6	142	15.6	1	22	2.5	12	57	6.3	5	73	8.1	2	
年間商品販売額	百億円	14年	47,883	21,600	45.1	1,063	2.2	9	16,786	35.1	1	625	1.3	13	1,433	3	7	1,693	3.5	5	
工業・製造品出荷額等	百億円	14年	30,514	6,355	20.8	1,387	4.5	6	816	2.7	15	1,141	3.7	8	1,239	4.1	7	1,772	5.8	2	
延べ宿泊者数	万人	15年	50,408	11,080	22	2,257	4.5	4	5,909	11.7	1	574	1.1	29	433	0.9	35	1,907	3.8	8	
うち外国人	万人	15年	6,561	2,358	35.9	350	5.3	6	1,756	26.8	1	20	0.3	30	16	0.2	35	216	3.3	9	
地価(住宅地平均価格)	円/㎡	16.7.1	—	—	—	72,000	—	8	332,800	—	1	32,500	—	22	106,200	—	4	174,500	—	2	

(出所) 各種統計資料より(株)ちばぎん総合研究所作成

空港に降り立った観光客がレンタカーを借りて川越に行く場合、圏央道を通れば、都心を経由する場合に比べて約30分短縮されます。あるいは、成田の<sup>たいえい</sup>大栄工業団地からホンダの狭山工場までは約20分の短縮です。都心経由と距離はさほど変わらないのですが、渋滞が避けられるので早く着くことができます。

千葉県内の圏央道未開通区間は大栄ジャンクションから松尾横芝インター間の18.5キロのみとなりました。森田知事は、これをなるべく東京オリンピック・パラリンピックに向けて整備を進めたいとしています。他の道路網の整備としては、成田から外環道の市川までをつなぐ北千葉道路が全体の6割ぐらいできています。また外環道も現在市川区間を工事しており、来年3月ぐらいに千葉県下で全線開通すれば、東京湾岸から常磐道まで、外環道経由でわずか15分で行けるようになります。オリ・パラ開催に向けて、各種インフラの整備に弾みがついている、という状況です。

もう一つの重要なインフラとして成田空港がありますが、年間の発着回数が国内線を中心に増加しています。旅客だけではなく貨物についても増加しており、成田は全国で約6割の空港貨物のシェアを握っております。成田

空港では、今後のインバウンドや貨物量の増加を見越して、第3滑走路の整備など機能強化に向けて話し合いが始められたところです。

先ほど人口増加にふれましたが、消費財市場としても千葉県は魅力的です。また、労働力を確保しやすいと言われています。人口減少地域の地方創生事業としては、日本版CCRCの取り組みも進んでいます。CCRCというのは、元気なうちから移り住む高齢者タウンのことです。例えば銚子の隣、旭市に旭中央病院がありますが、ここは1日3000人も外来の患者が来る公営病院としては日本最大級の病院です。この病院を核に、万が一のときにも安心な高齢者にやさしい、新しいまちをつくり、豊かな老後を志向するシニア層を呼び込むといった試みが検討されています。

交流人口をいかに増やすかという意味では、レンタサイクルの相互乗り捨てなど観光面での広域連携も一部で始まっています。また、町村合併によって余剰となった空き公共施設を民間事業者に安く貸し出して使ってもらおうといった事業の取り組みも進んでいます。

千葉県は自然も豊かで冬も花が咲くなど気候も温暖。観光の入込客も全国6位など、いろいろな指標で全国上位にあるバランスがとれた県だというのが千葉県の特色と言えます。



**土田 浩**  
 (株)ぶぎん地域経済研究所  
 専務取締役

## 圏央道開通を契機に 脱ベッドタウン化が進む埼玉県

埼玉県の経済構造の特徴を上げると、まず一番の特徴は製造業が多いことです。全国平均より高く、首都圏では突出しています。そして、その製造業も中小企業の割合が高い。もう一つは、千葉県も同様ですが運輸業が多いことが挙げられます。その一方で、研究機関が少ない。また、宿泊業が少ないということが言えます。

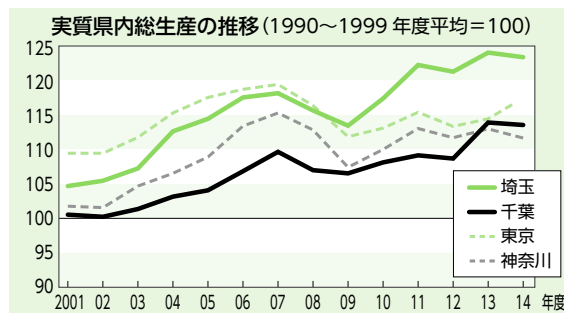
近年の埼玉県は、1990年代を基準にして2000年以降の実質県内総生産の推移を見ると、2010年から13年ぐらいいかけて、一都三県の中でもかなりいいパフォーマンスを示していることがわかりただけだと思います。その原動力は何かというと、建築投資です。内訳を見ると、圧倒的に倉庫が増加しています。圏央道の開通を見越して大型物流センターの建築ラッシュが、埼玉県経済をここまで活気づけてきたと言えます。

埼玉県の企業立地実績は、2005年から16年まで12年間の累計で、901件。これは、土地1000㎡以上、建物500㎡以上という大きなものだけを集計した数字ですが、高水準を続けてきました。内訳を見ると、流通加工業（215件）や食品製造業（103件）が多いのが特徴的です。

圏央道周辺への企業の進出意欲は、引き続き旺盛です。ただ、埼玉県内の圏央道沿いは、もうほとんど大型用地がない状態ですので、埼玉県としては圏央道だけではなく、接続する関越・東北自動車道、あるいは一般道の中山道なども含めて、用地の創出に力を入れています。

企業誘致に関しては、埼玉県では毎年大阪で、企業立地セミナーを実施していますが、

右肩上がりに成長する埼玉県経済



(出所) 各県資料よりぶぎん地域経済研究所作成

関西の企業は関東に一つ大きな拠点をもちたいというケースが相応にあるという感触を持っていますので狙い目だと思います。県としては、先端産業・成長分野、強みである食品・流通加工業、県内産業を高度化させるための研究所・マザー工場、安定雇用のある本社機能などにターゲットを絞った企業誘致に取り組んでいます。進出した企業の満足度は総じて高いと言えます。一つは従業員を集められるという点での評価です。また、進出に成功したあと、さらに施設を増設したいという企業が2割強あることから満足度の高さがうかがわれます。

埼玉県の圏央道沿いは、バブル崩壊後は住宅の都心回帰により東京の通勤圏としての位置づけが低下し、人口流出に対して危機感がありました。2010年の国勢調査において、圏央道のインターチェンジがある県内8市町で、東京まで通勤している人がどれだけ減ったかをみると、埼玉県全体ではマイナス15.9%ですが、このゾーンでは、総じてより大きなマイナスになっていることがわかります。それだけに、地元でどれだけ雇用機会をつくるかが課題だったわけですが、圏央道による雇用創出効果はかなりあったのではないかと感じています。

2015年の国勢調査の結果が6月に出版しますので、圏央道が開通して、その周辺に大型物流センターができたことでどう変わったかをデータで確認してみたいと思っています。

パネルディスカッション

## 各地域の強みを活かし、弱みをカバーする広域連携を

〈パネリスト〉

**石田東生** 筑波大学社会工学域教授・  
国土交通省 社会資本整備審議会 道路分会長

**松永哲也** (株)ちばぎん総合研究所 専務取締役

**土田 浩** (株)ぶぎん地域経済研究所 専務取締役

〈コーディネーター〉

**水野 創** (株)ちばぎん総合研究所 取締役社長



**水野** 各パネリストからのスピーチを受けて、ディスカッションに移りたいと思います。まず、道路など社会資本整備についての専門家であられる石田先生から、千葉、埼玉の地域経済に関するスピーチをどう聞かれたかコメントをいただけますか。また、石田先生は筑波大教授として茨城県にお住まいですので、茨城から見た圏央道についても補足していただければと思います。

**石田** 千葉、埼玉ともに勢いをもって変わりつつある地域なのですね。そして、そこに圏央道効果が加わると、さらにいい発展が遂げられるのではないかという気持ちを強く持ちました。茨城県について補足をこのことですが、松永さんのお話を受けて言えば、茨城は千葉・埼玉両県に比べると、農業はかろうじて両県に勝っています。ただ問題は、高付加価値化、6次産業化が遅れている。そこで圏央道の効果をどう繋げるかが課題だと思っています。

もう一つ茨城の強みを言えば、筑波研究学園都市の存在です。経済産業省系の研究所では産業技術総合研究所や、これからのホープである材料科学をやっている物質・材料研究機構、あるいは国土交通省の国土技術政策総合研究所、環境省や農業関係の研究所などもある。圏央道を媒介に、そこをどう使いこなしていただけるか、どうア

ライアンスできるかという期待があります。反面、茨城県が両県に比べて負けているのは地域イメージですね。茨城のイメージというのは、ここ10年ぐらい全国47位を独走していますので、観光のあり方など、広域で魅力をどう高め合うかということなどに関しても、圏央道の効果が期待されるところです。

**松永** 弱みは千葉県にもあります。それは、先ほども述べましたが成田から南の圏央道、大栄JCT-松尾横芝IC間18.5キロがまだ繋がっていないことです。松尾横芝の南側はアクアラインを通じて羽田に繋がっているだけに残念な点です。来年度、二つ工業団地が袖ヶ浦と茂原にオープンするのですが、どちらも埼玉・茨城県側から見ると圏央道の未開通部分の先にある。早く繋げてほしいというのが最大の願いですね。

**水野** 弱みの話が出てきましたが、観光という面では埼玉県も、たとえば年間の延べ宿泊者数が千葉は4位、茨城は29位、埼玉35位となかなか厳しい状況です。川越や長瀨、秩父など優れた観光資源がありながら、宿泊者数では苦戦している。

**土田** もう皆さん、直感的におわかりだと思いますが、あまりに東京から近過ぎて、例えば川越も昨年は700万人もの観光客が訪れたのですが、やはり宿泊せずに帰って



しまうんです。いかにこの方々に泊まってもらおうかというのは、埼玉の大きな課題です。埼玉には、「海なし、温泉なし、世界遺産なし」と観光資源の少なさを嘆く言葉がありますが、圏央道により成田空港が近くなったことは、インバウンドを取り込む大きなチャンスだと思っています。実際、成田からの観光ルートをつくらうという機運が非常に高まっています。また、県を越えてほかの観光地とも連携をしながら、外国人観光客を誘致しようじゃないかという動きが強まっている。これはとても大事なことです。先ほど石田先生も圏央道の効果は自然に出るものではないと指摘されましたが、これからの取り組み次第では埼玉県も観光県になっていけるのではないかと思います。

一方で、埼玉の強みという意味では、広い平地があって、しかも地盤がとてもいいということがある。そこに物流センターや食品工場などがたくさんできたということは、埼玉の強みが圏央道を機に既に発揮されていると感じています。

**松永** 千葉と埼玉の産業構造は全然違います。千葉県は、もともと東京湾岸の製鉄や石油化学、発電など重工業を中心に発展しました。それらは今、合併などによりどちらかといえば縮小傾向にあります。仕方のないことですけれども、その後が続く、例えば加工組み立て型の産業などがまだ育っていないという点が残念です。その点が千葉から見て埼玉のうらやましいところです。千葉の沿岸部は産業の再編もあって土地も余り始めています。埼玉にもまだ用地があるとのことですが、千葉にもぜひ目を向けていただきたいと思います。

**水野** 圏央道でお互いが繋がることによって、補完できる部分があるということですね。

## 東京一極集中をどう超えるか

**石田** 観光に関して言うと、今は残念なことに、外国人観光客は成田からだいたい東京に行くんですね。以前、軽井沢に出かけた際、マレーシアの富裕層の家族連れと新幹線の車内で話をする機会がありました。年に3回ぐらい家族で来日しているとのことでしたが、彼らは東京をベースにして軽井沢のアウトレットに出かけたり、富士山に日帰りで観光しているのです。でも考えてみると、例えば大宮は日本で一番新幹線が便利なところですよ。それと成田が圏央道で直結されるというのは、ものすごく強みになる可能性があるんです。広域のインバウンド対応ということで連携を強めていくことが極めて重要だと思います。このシンポジウムに即して言えば、連携のツールとして圏央道をどう使うかという視点で考えるべきではないか。その先に、さらなる工場立地や雇用の創出、地域発展というのがあるのではないかと思います。

**水野** 茨城と千葉あるいは東京ということで考えると、つくばエクスプレスの沿線は今、人口も増え、新しい産業も育ってきています。その意味では道路だけではなく、鉄道なども含めて連携を考えていくということが重要になりますね。

**石田** おっしゃるとおりだと思います。鉄道で言うと、千葉と埼玉を結んでいる武蔵野線もありますね。武蔵野線やつくばエクスプレスの効果をちゃんと検証して、鉄道の効果についても測定していく必要がありますね。

**水野** 地域を越えて、連携をどう進めていくのか、その中で道路・鉄道といったインフラをどう活用していくのか。これはまさに千葉銀行と武蔵野銀行のアライアンスにも関わりますが、この広域化について、どのように考え

ていべきなのか。松永さん、いかがですか。

**松永** 千葉県内では、観光の連携が県内の自治体同士で始まっていますが、圏央道によってさらに広域で考えることができると思っています。例えば去年の12月に千葉と埼玉の山車行列が世界文化遺産に登録をされました。千葉は香取市の佐原の大祭、埼玉は秩父の夜祭り、川越祭り。佐原と川越の祭りの時期は10月中旬で重なっていますし、3都市とも祭りの会館を持っている。これを利用してスタンプラリーをやるといったことができる。また近年、酒蔵めぐりが人気ですが、千葉、茨城、埼玉の圏央道沿道の銘酒酒蔵めぐりや3県を結んだ駅伝大会などのような連携の仕方もあるんじゃないかと思えます。

**水野** 土田さんは、広域連携についてどういうことを思われますか。

**土田** 産・学・官と分けたときに、県というのは行政単位であって、まさに官の話ですよ。産業や学術は、そういう仕切りの中でやるよりは、なるべく広い範囲で活動したほうがチャンスも多くなるわけです。そういう意味では、業界団体なども県単位の会合だけでなく、積極的に県境を越えて同じ業種で合同の会合をやったりしたら、もっと世界が広がってビジネスにも繋がるようなことが出てくるのではないかと思います。そして金融に関しては、もちろん千葉銀行・武蔵野銀行アライアンスでサポートします。

**水野** お二人の話聞いて、石田先生、いかがでしょうか。

**石田** 以前、成田の祇園祭を一生懸命やってらっしゃる方のお話を伺ったことがありますが、祭りの運営というのは大変なことで、家業がうまくいっているからそういうお祭りができるんですよね。家業が傾いていたらお祭りなんかやっている場合じゃない、だから家業を一生懸命やるんだという

ことを伺って、なるほどなと思いました。そういうことで言うと、お祭りをきちんとやる、もっと活発にする、連携をしてさらに高めていくというのは、地域経済を根っこから活発にするという効果が大いんじゃないかなと、今のお話を伺って思いました。

もう一つ、広域という話で言えば東京一極集中をどう考えるかということです。日本全体を考えると、東京だけにすべてのものが集中しているというのは、直下型地震のリスクもありますし、あまりよろしくない。でも、でき得ればアジア経済をリードするような東京であってほしいと思っているのも事実です。そういう中で圏央道の位置づけというものをどう考えるかということ、東京から日本のいろいろな地域へ結ぶルートとして非常に重要なルートになるだろうということです。私の最初のプレゼンテーションで圏央道が日本全体に非常に大きなインパクトをもたらすというのは、このことです。

**水野** 圏央道ができる前、首都圏というのは今のお話のように、みんな東京を向いて仕事をしていて、ところが外環ができ、圏央道ができると、今までは東京だけを向いていた人が、今度は横も向くようになってくる。そして、横を向いてみると、おっ、何かあちらにもいいことがありそうじゃないかと、人の気持ちを変えるところがありますね。

**石田** そのとおりだと思います。ただ、産業構造が変わるとか、立地が変わるとかいうことは一朝一夕にはいきません。粘り強くやっていかなくてはならないのだと思います。その意味で、今日のような集まりはとても大切だと感じました。



**水野 創**  
(株)ちばガス総合研究所  
取締役社長