

参考資料

(参考資料) 首都高速の経済効果

1-1. 首都高速の経済効果

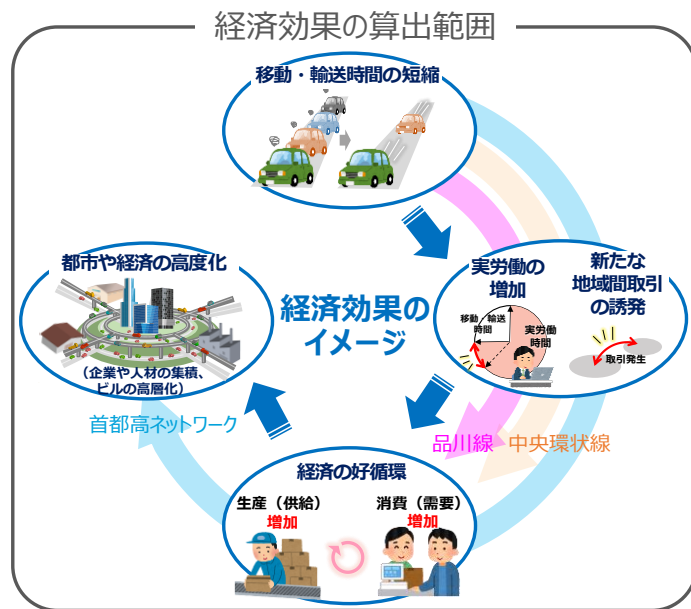
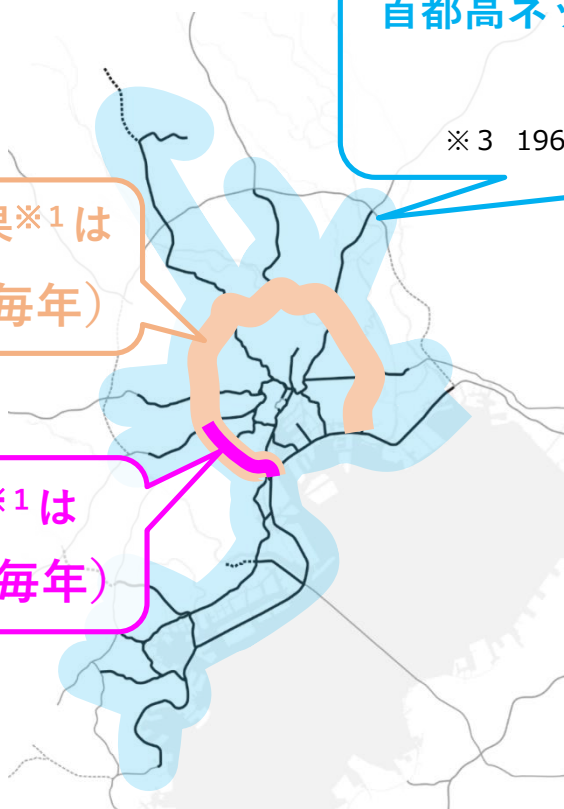
- 首都高利用の約9割を占める1都4県内（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県）に起終点を持つ利用を対象に経済効果を試算
- 品川線の経済効果（GRP変化額）は約2,300億円/年、さらに中央環状線の全線では約6,600億円/年
- また、首都高ネットワークのこれまでの経済効果は約300兆円（1962～2015年までの累計）

首都高ネットワークのこれまでの経済効果^{※2}は
300兆円（累計^{※3}）

※3 1962年（初期開通）～2015年（中環全線開通後）までの累計

中央環状線の経済効果^{※1}は
約6600億円（毎年）

品川線の経済効果^{※1}は
約2300億円（毎年）



※1 神戸大学大学院 小池淳司教授・筑波大学 堤盛人教授・首都高速道路株式会社により、SCGE（空間的応用一般均衡）モデルで2015年度（品川線開通の次年度）の社会経済状況を基準として品川線整備あり/なしの場合のGRPの差を経済効果として計測

※2 神戸大学大学院 小池淳司教授・筑波大学 堤盛人教授・首都高速道路株式会社により、マクロ計量経済モデルで、各年の首都高あり/なしの場合のGRPの差を算出した結果を合計して経済効果として計測

1-2. 品川線による経済効果

- 中央環状線が完成して環状のネットワーク機能がフルに発現したことによる広域的な再活性化も含めて、品川線による1都4県の経済効果（GRP変化額）は約2,300億円/年
- 地域別では、品川線沿線(川崎区・大田区)、アクアライン経由(市原市)で効果大きい
- 産業別では、これら地域に集積する化学、石油・石炭産業、鉄鋼、非鉄金属、金属製品で効果大きい

経済効果のイメージ

移動・輸送時間の短縮



実労働の増加



新たな地域間取引の誘発



効果の把握範囲

経済の好循環



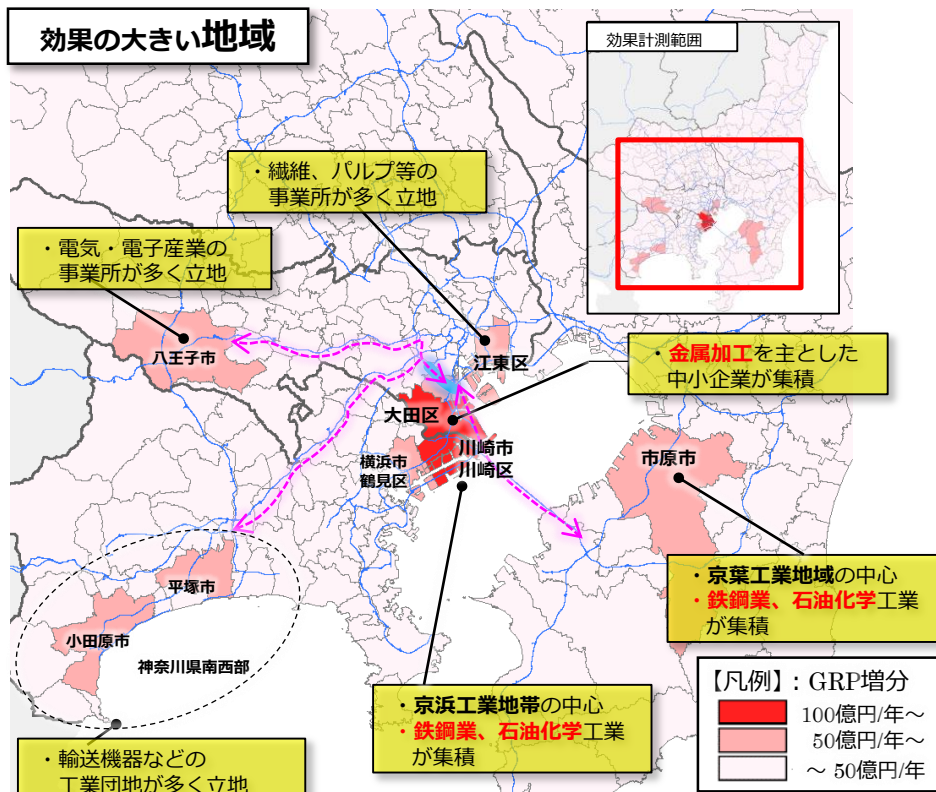
都市や経済の高度化



(企業や人材の集積、ビルの高層化 等)

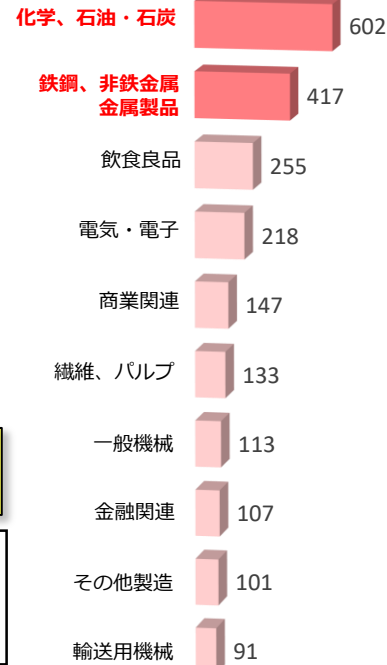
品川線による1都4県^{※1}の経済効果（GRP変化額）は **約2,300億円/年**^{※2}

GRP（域内総生産）：地域内の企業が1年間に生み出す利益（生産量から生産コストを除いたもの）、人々の所得や政府の税収の源泉



効果の大きい産業

※上位10産業を整理



※1 首都高利用の約9割が1都4県内（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県）に起終点を持つ利用

※2 神戸大学大学院 小池淳司教授・筑波大学 堤盛人教授・首都高速道路株式会社により、SCGE（空間的応用一般均衡）モデルで2015年度（品川線開通の次年度）の社会経済状況を基準として品川線整備あり/なしの場合のGRPの差を経済効果として計測

1-3. 中央環状線全線による経済効果

- 中央環状線全線による1都4県の経済効果（GRP変化額）は約6,600億円/年
- 沿線都区部では、金融関連をはじめとしたサービス業への効果大きい
- また、中央環状線利用が見込まれる川崎区、埼玉県南部、市原市（アクアライン経由）、多摩地域（中央道経由）の製造業が集積する地域への効果大きい

経済効果のイメージ

移動・輸送時間の短縮



実労働の増加



新たな地域間取引の誘発



効果の把握範囲

経済の好循環



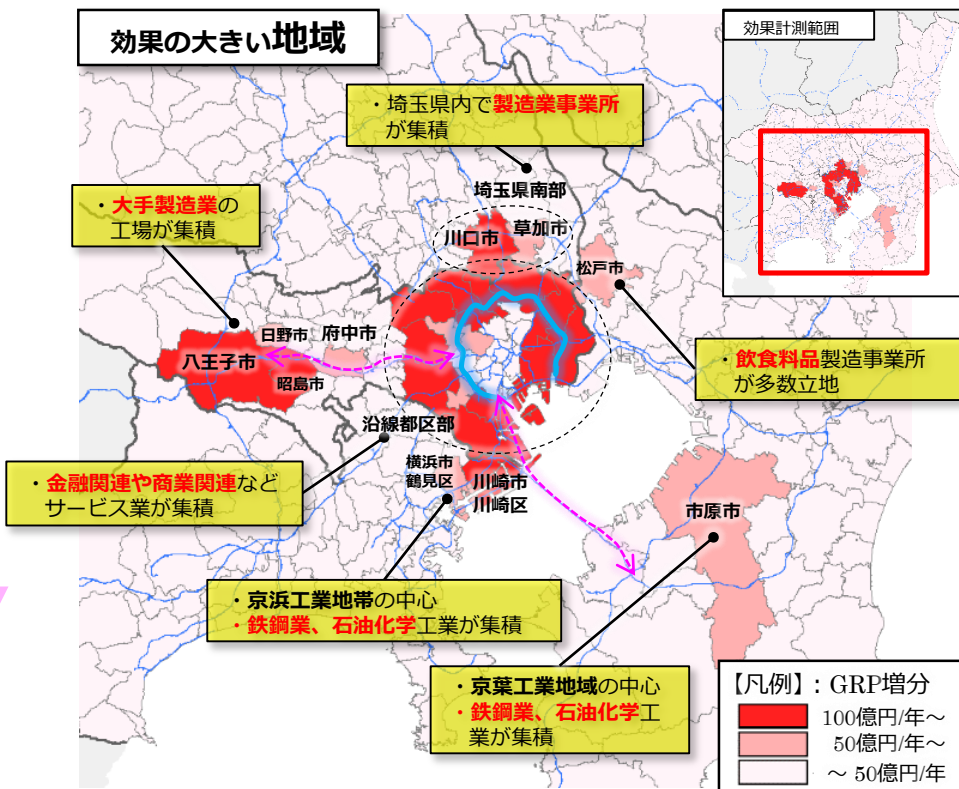
都市や経済の高度化



(企業や人材の集積、ビルの高層化 等)

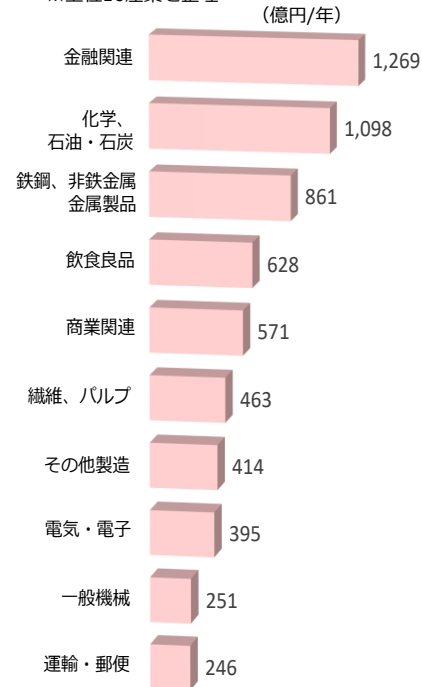
中央環状線全線による
1都4県※1の経済効果（GRP変化額）は **約6,600億円/年** ※2

GRP（域内総生産）：地域内の企業が1年間に生み出す利益（生産量から生産コストを除いたもの）、人々の所得や政府の税収の源泉



効果の大きい産業

※上位10産業を整理



※1 首都高利用の約9割が1都4県内（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県）に起終点を持つ利用

※2 神戸大学大学院 小池淳司教授・筑波大学 堤盛人教授・首都高速道路株式会社により、SCGE（空間的応用一般均衡）モデルで2015年度（品川線開通の次年度）の社会経済状況を基準として品川線整備あり/なしの場合のGRPの差を経済効果として計測

1-4. 首都高ネットワークによる経済効果

- 首都高の整備により道路交通の円滑化が図られ、生産性の向上、経済の好循環などにより経済成長が実現
- 初開通から中環全線開通後までの首都高ネットワークによる経済効果（GRP変化額）は約300兆円
- 中環全線開通後の2015年時点の経済効果（GRP変化額）は約12兆円/年

経済効果のイメージ

移動・輸送時間の短縮



実労働の増加



新たな地域間取引の誘発



効果の把握範囲

経済の好循環



都市や経済の高度化



(企業や人材の集積、ビルの高層化 等)

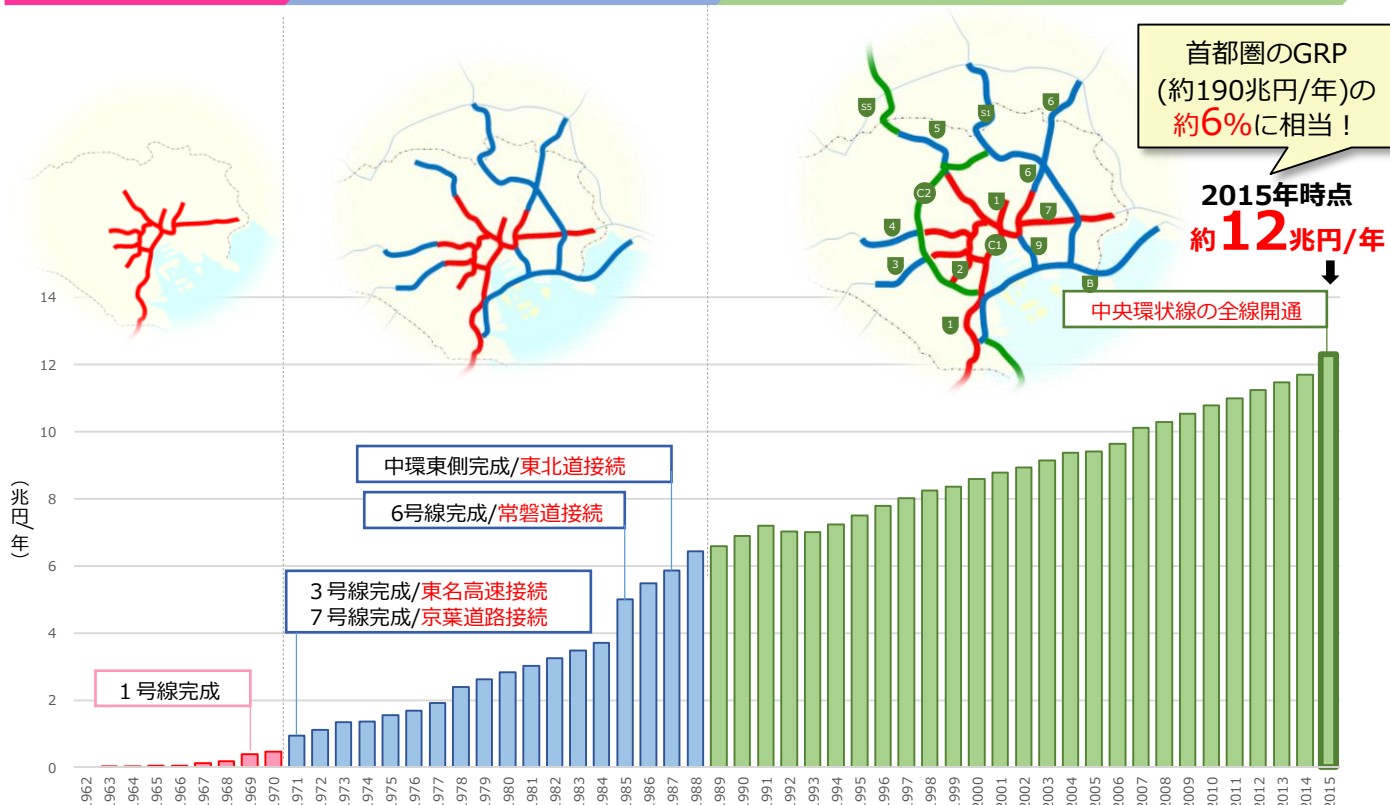
1962年(初開通)から2015年(中環全線開通後)までの首都高ネットワークによる1都4県^{※1}の経済効果 (GRP変化額) は **約300兆円**^{※2}

GRP (域内総生産) : 地域内の企業が1年間に生み出す利益 (生産量から生産コストを除いたもの)、人々の所得や政府の税収の源泉

I期: 都心環状線と放射路線の整備

II期: 都市間高速との接続

III期: さらなるネットワーク整備



※1 首都高利用の約9割が1都4県内(東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県)に起終点を持つ利用

※2 神戸大学大学院 小池淳司教授・筑波大学 堤盛人教授・首都高速道路株式会社より、マクロ計量経済モデルで、各年の首都高あり/なしの場合のGRPの差を算出した結果を合計して経済効果として計測

参考 1 - 1 中央環状線の概要

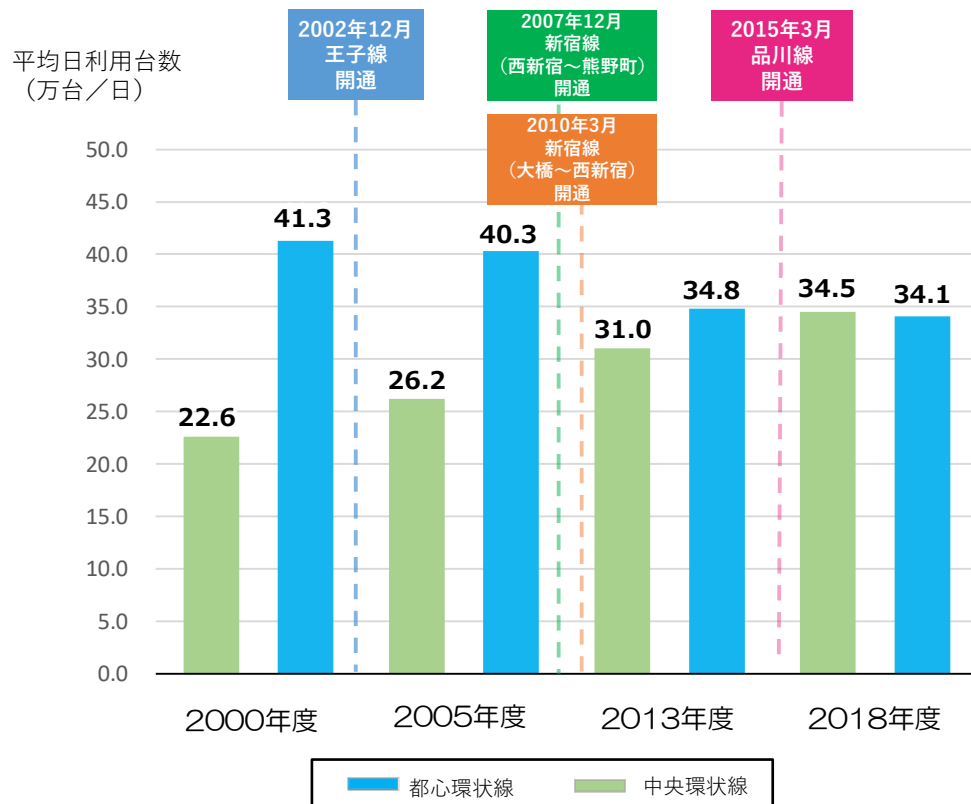
- 中央環状品川線は、首都圏3環状道路の最も内側を構成する「中央環状線」の南側区間を担う路線であり、中央環状品川線の開通により、中央環状線が全線完成



参考 1 - 2 中央環状線の利用状況

- 中央環状線の整備に伴い、都心環状線の利用台数は減少、一方、中央環状線の利用台数は増加
- 品川線の開通後では、中央環状線の利用台数が都心環状線の利用台数を上回る

■ 都心環状線・中央環状線の利用台数



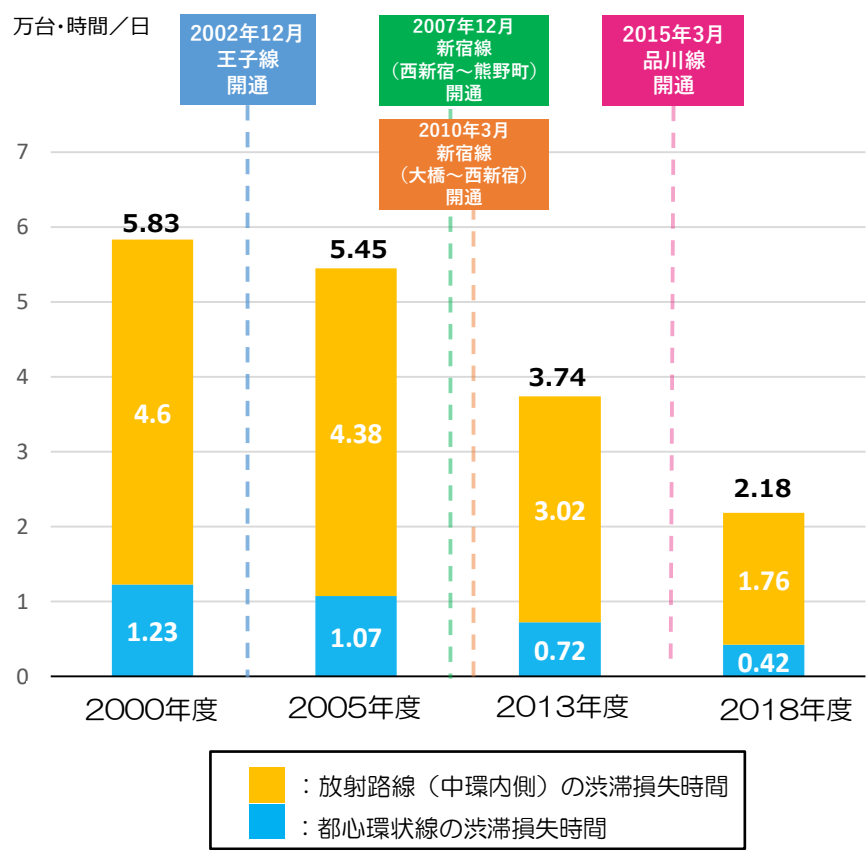
<使用データ> 車両感知器データ(平日24時間平均、各年度(4月～翌3月))
 ※ただし、2000年度は(平日24時間平均、10月)

参考 1 - 3 中央環状線の効果（都心部の渋滞緩和）

- 中央環状線の全線開通により交通分散が図られ、都心環状線や放射路線の渋滞が削減
- 都心環状線及び放射路線の渋滞損失時間が減少しており、環状機能を発揮



■ 中央環状線内側の渋滞損失時間の変化

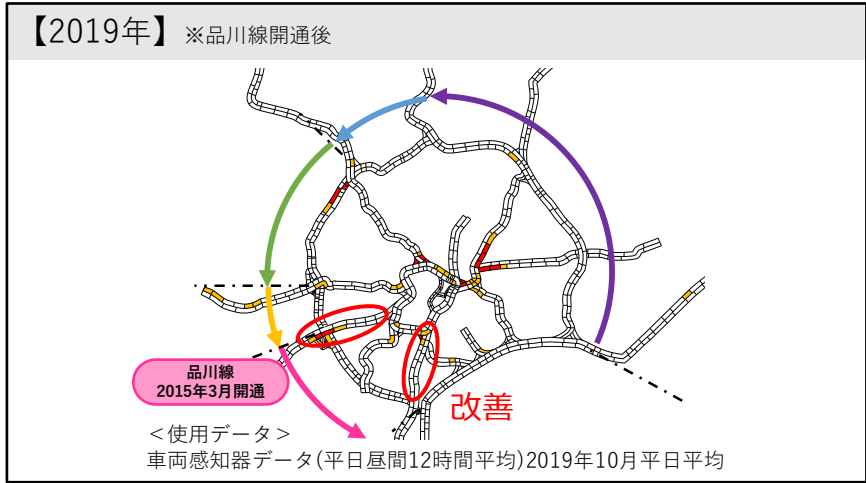
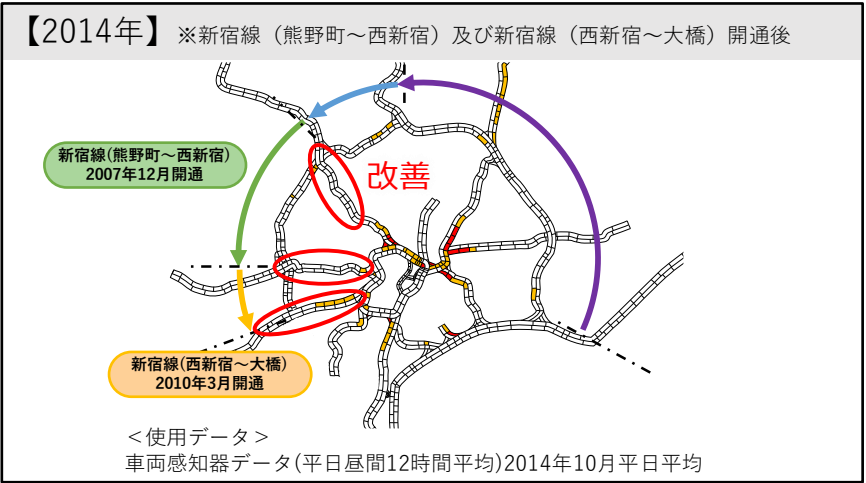
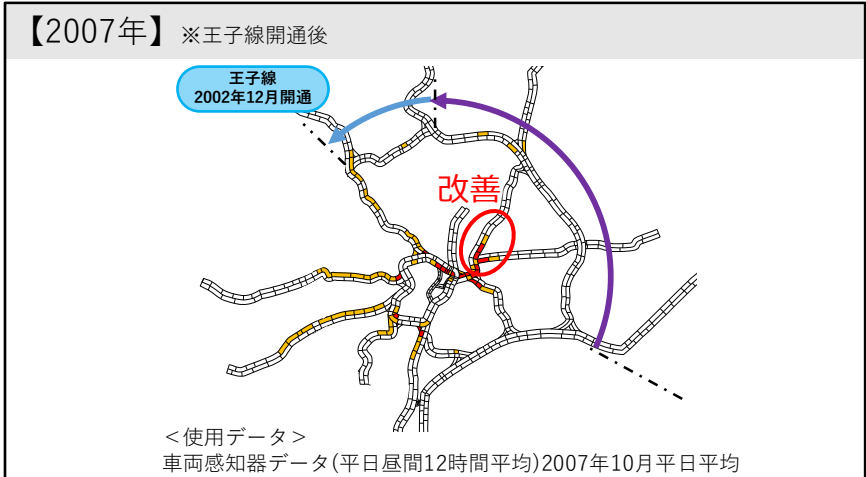


<使用データ> 車両感知器データ(平日24時間平均、各年度(4月～翌3月))

参考 1-4 中央環状線の効果（都心部の旅行時間の改善）

- 中央環状線の整備に伴い、中央環状線内側の旅行速度が徐々に改善

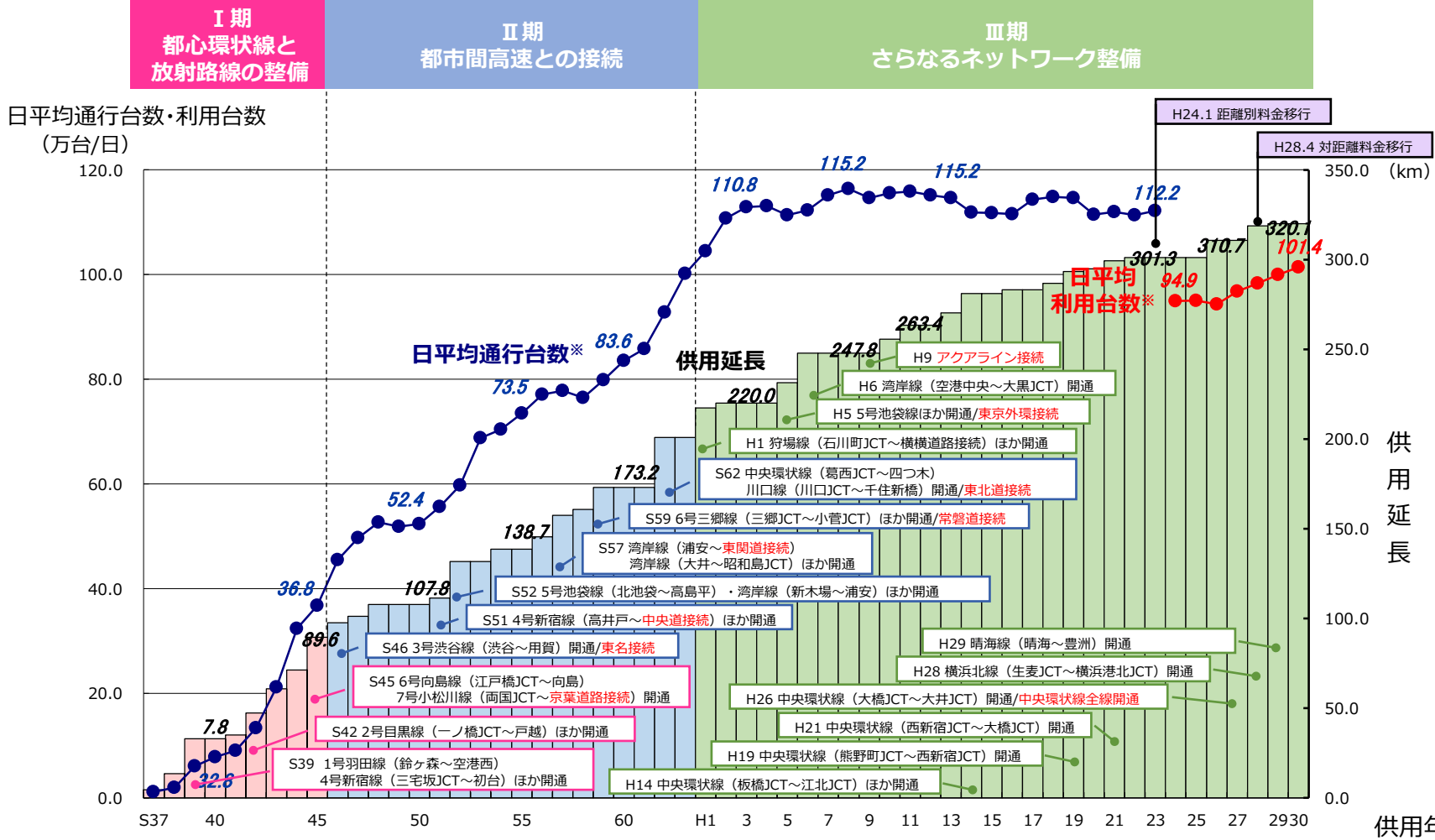
■ 平均旅行速度の変化



凡例
■ : 0～20km/h
■ : 20～30km/h
■ : 30km/h以上

参考2 首都高ネットワークの推移

- 首都高速道路は、1962年の開通から、約60年の間に東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県にまたがる総延長320.1kmのネットワークに成長
- 現在では1日約 100 万台の自動車を利用



※距離別料金移行前は、料金圏ごとに料金所通過台数をカウントし、その総合計を日平均通行台数としている。そのため、1台の車両が2つの料金圏で連続して首都高を利用した場合は2台とカウントされる。距離別料金移行後は、料金圏が撤廃されたため、利用エリアにかかわらず料金所通過台数をカウントし、その総合計から日平均利用台数を算出している。