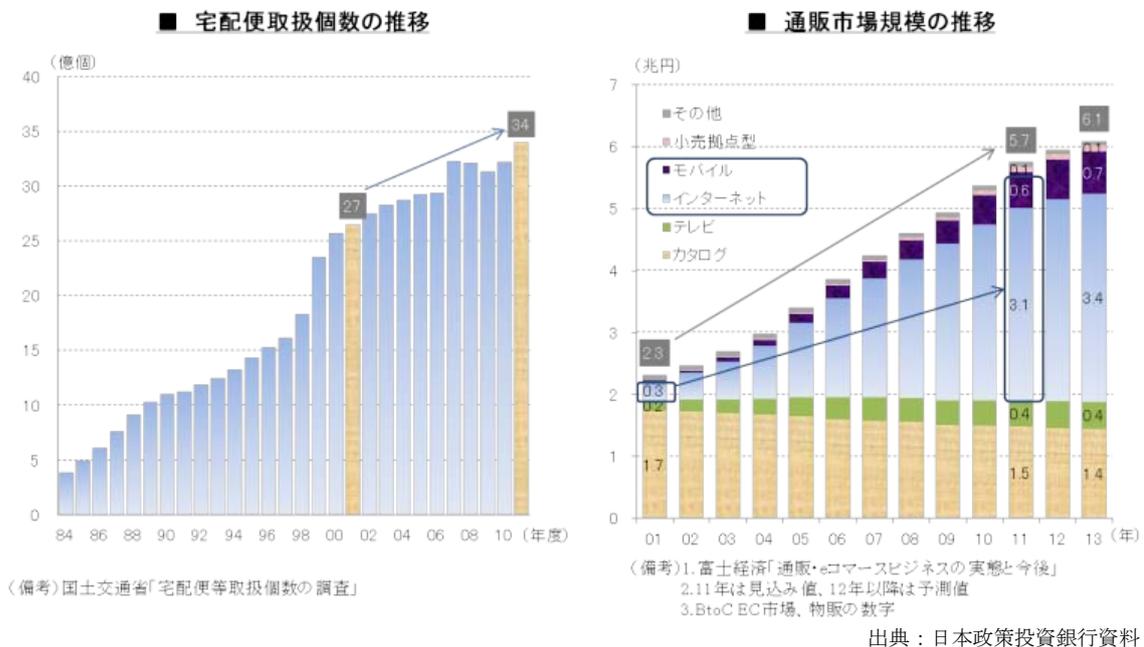


幹線道路が促す民間投資（物流等）の実態

～証明された基幹的社会資本の重要性～

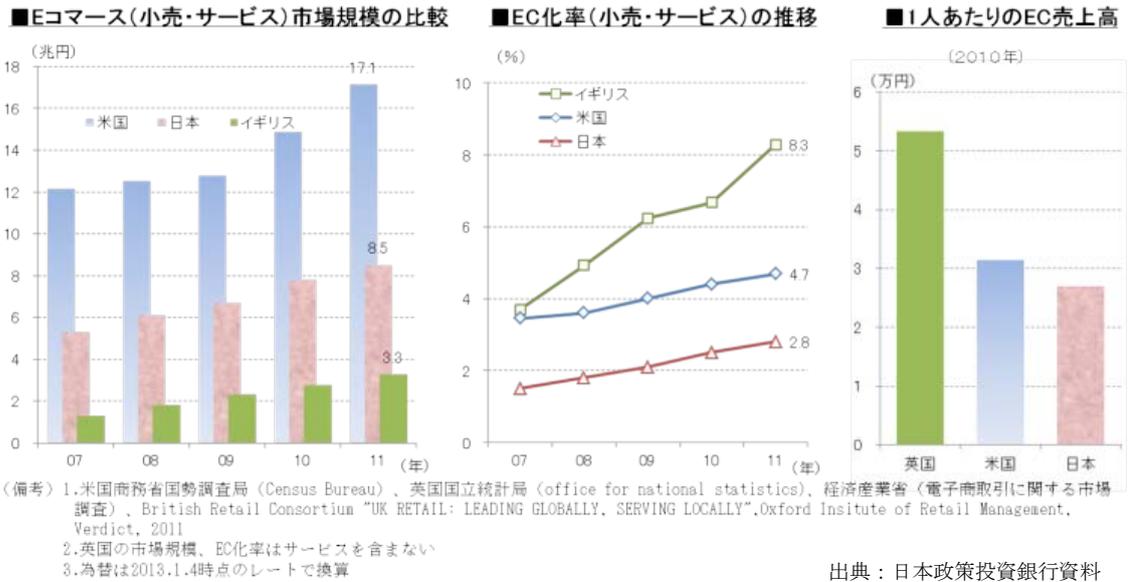
1. 物流の現状と今後

- 日本の物流市場規模は18～19兆円でここ数年ほぼ横ばいだが、宅配便取扱個数は増加。これはネット通販（Eコマース）市場が足下の10年で3000億円から3.7兆円へと10倍以上の規模へ急拡大していることによるもの。



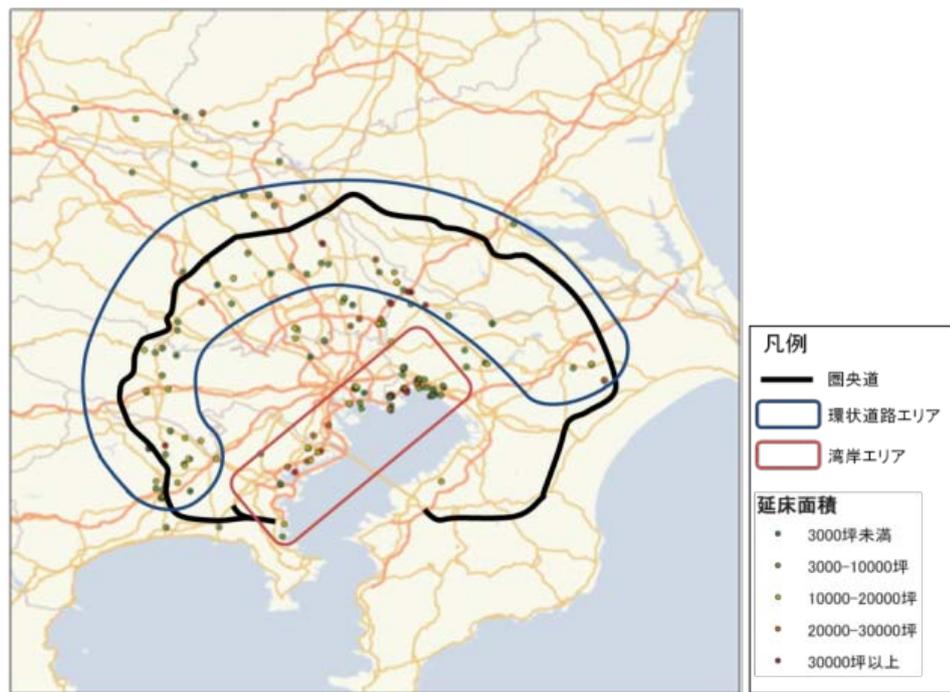
図一わが国の物流を取り巻く状況

- 急速な拡大は、インターネット普及率の上昇、単独世帯や共働き世帯の増加といった世帯構成の変化に加え、Eコマースへの潜在的需要が高い高齢化の進展等が主な背景。
- 欧米ではEコマース市場は既に花開き、特に英国はEC化率が8.3%とわが国の2.8%の約3倍に急増、また1人あたりの売上高も約2倍に達しているほか、米国では既にわが国の倍の市場規模。



図一欧米におけるEコマース市場の状況

- わが国でも、これまでの市場拡大要因が引き続き進展することに加え、今後、買い物弱者の増加やグローバル化の進展等に伴い、さらなる市場規模の拡大が予想。
- 近年、こうしたEコマースの拡大に対応した物流施設の新設投資が進んでおり、特に首都圏では、交通の利便性に優れ、土地代が安く大規模な用地が確保可能な圏央道等の環状道路沿いや湾岸エリアに立地が集中。

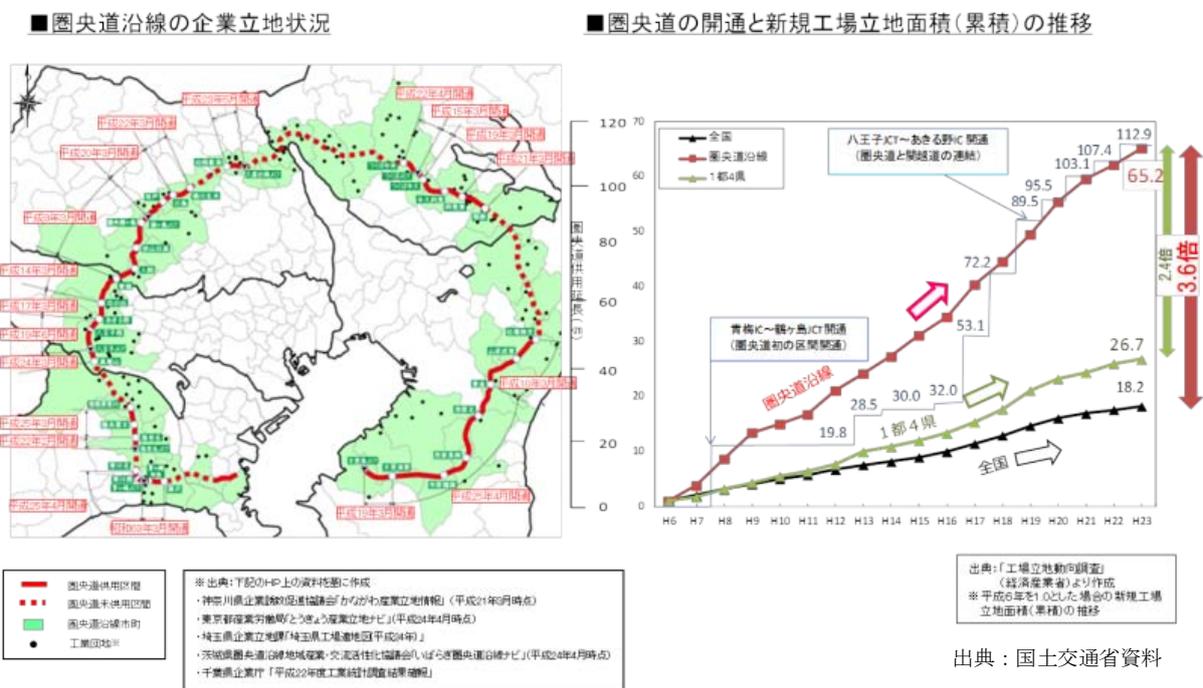


出典：日本政策投資銀行資料より作成

図一 大規模物流施設の立地状況

2. 首都圏中央連絡自動車道の整備に伴う民間投資の促進事例

- 首都圏三環状の一番外側に位置する首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の沿線では、平成8年の青梅 IC～鶴ヶ島 JCT 間の初の開通以降、新規工場の立地が促進。
- 平成6年以降の圏央道沿線の新規工場立地面積の累積（平成6年時点を1とした場合）を見ると、圏央道沿線の値は65.2と、全国平均の約3.6倍、圏央道が通過する1都4県平均の2.4倍に達し、圏央道の整備・開通を見据えて、当該沿線への民間投資が大幅に増加。

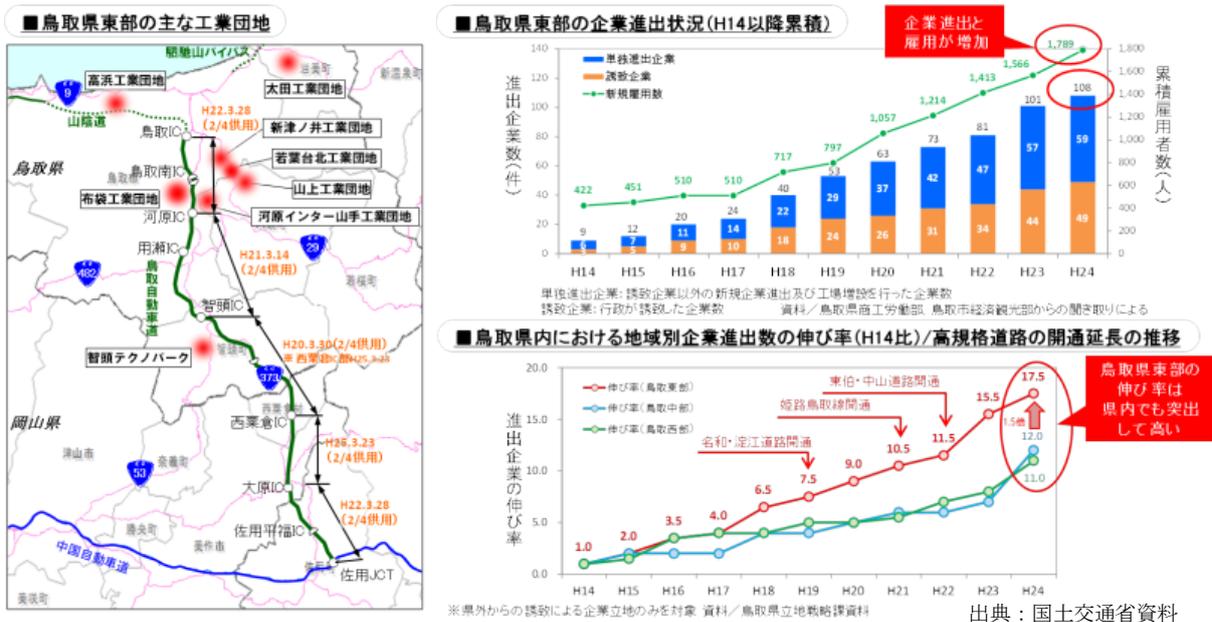


図一 首都圏中央連絡自動車道沿線への民間投資事例

- 特に、埼玉県や神奈川県においては、三郷市における新たな大型物流施設や、厚木市における大型商業施設の立地が予定されているなど、圏央道等の高規格道路の開通に合わせ、沿線地域への企業の投資の動きが活発化。

3. 中国横断自動車道姫路鳥取線の整備に伴う民間投資の促進事例

- 鳥取県東部地域は、中国横断自動車道姫路鳥取線（鳥取自動車道）や山陰自動車道の整備により、近畿・山陽方面等へのアクセス性の向上が期待。
- 当該地域では、H24年度の鳥取自動車道全線開通にあわせ、H14年度～H24年度の11年間に進出した企業は延べ108社に上り、約1,800人に及ぶ新規雇用が創出。



図－中国自動車道姫路鳥取線沿線への民間投資事例

- また、東部地域への企業進出数の伸び率（H14比）は、平成24年度時点で17.5と県内他地域（中部12.0、西部11.0）に比べ1.5倍程度高く、特に高速道路の開通著しい東部地域への進出が顕著。
- また、当該地域への進出企業に対するヒアリング調査によれば、進出要因として高速道路利用が上位となっており、鳥取自動車道によるアクセスの良さなどを考慮して、企業は進出を決定したことが確認。
- 都市圏のみならず地方部においても、高速道路のミッシングリンク解消等の真に必要な基幹的インフラ投資は、いつの時代もかわらず、地域に民間投資の誘発や新たな雇用の創出を実現。

（国土政策研究所研究員 三保木悦幸）