

章目次

3. 整備効果のとりまとめ	3-1
3.1 費用便益分析	3-1
3.1.1 便益算定条件	3-1
3.1.2 便益の算定	3-4
3.1.3 費用の算定	3-14
3.1.4 費用便益分析の実施	3-16
3.2 広域的視点に関する現状把握	3-17
3.2.1 都心部の交通状況	3-17
3.2.2 都心部の通過交通状況	3-26
3.2.3 京浜港から背後圏への交通状況	3-28
3.2.4 羽田空港の状況	3-30
3.2.5 発災時の現状	3-33
3.3 地域的視点に関する現状把握	3-35
3.3.1 環状8号線の交通状況	3-35
3.3.2 IC カバー圏域	3-44
3.3.3 沿線地域の抜け道・事故状況	3-47
3.3.4 観光施設へのアクセスの現状	3-49
3.3.5 救急搬送の現状	3-50
3.3.6 環状8号線周辺のバスの現状	3-52
3.4 広域的視点に関する整備効果	3-54
3.4.1 放射軸間のアクセス向上	3-54
3.4.2 京浜港から背後圏へのアクセス向上	3-56
3.4.3 羽田空港から背後圏へのアクセス向上	3-59
3.4.4 発災時の代替路形成	3-60
3.5 地域的視点に関する整備効果	3-62
3.5.1 観光施設へのアクセス向上	3-62
3.5.2 救急医療への支援	3-63
3.5.3 環状8号線周辺のバスの定時性向上	3-64
3.6 沿線7区市に関する交通状況と整備効果の整理	3-65
3.6.1 分析方針	3-65
3.6.2 交通状況の把握	3-66
3.6.3 社会動向の把握	3-107
3.6.4 各区市の基礎整理結果のまとめ	3-122
3.6.5 各区市向けの整備効果	3-123
3.7 ヒアリング調査	3-129

3.7.1 ヒアリング調査箇所の選定	3-129
3.7.2 調査票作成	3-129
3.7.3 ヒアリング調査結果	3-131

3. 整備効果のとりまとめ

2の将来交通量の推計結果に基づき、東京外かく環状道路（関越～東名）の整備ありと整備なしの配分結果等を用いて費用便益分析を行った。

また、最新の交通データや知見に基づき、現況の課題分析及び整備効果の整理を行った。

さらに、より訴求力のある整備効果を検討するため、ヒアリングを実施した。

3.1 費用便益分析

3.1.1 便益算定条件

(1) 費用便益分析の基本的な考え方

費用便益分析は「費用便益分析マニュアル」国土交通省道路局（令和5年12月）に基づいて算出する。

費用便益分析は、ある年次を基準年とし、道路整備が行われる場合と、行われない場合のそれぞれについて、一定期間の便益額、費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と、便益の増分を比較することにより分析、評価を行うものである。

道路の整備に伴う効果としては、渋滞の緩和や交通事故の減少の他、走行快適性の向上、沿道環境の改善、災害時の代替路確保、交流機会の拡大、新規立地に伴う生産増加や雇用・所得の増大等、多岐多様に渡る効果が存在する。

費用便益分析マニュアルにおいては、それらの効果のうち、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の項目について、道路投資の評価手法として定着している社会的余剰を計測することにより便益を算出する。

(2) 費用及び便益算出の前提

費用便益分析にあたっては、算出した各年次の便益、費用の値を割引率を用いて現在価値に換算し分析する。

なお、評価時点までの各年次の便益、費用は、物価変動分を除外するため、基準年次の実質価格に変換（デフレート）する。デフレーターには、GDP デフレーターを適用する。

本マニュアルでは、費用便益分析にあたり、以下の数値を用い計算を行うものとする。

- ・ 現在価値算出のための社会的割引率：4%
- ・ 基準年次：令和6年度
- ・ 検討年数：50年

検討年数は、道路構造物の耐用年数等を考慮し、50年としている。

ただし、複数の区間又は箇所が一体となって効果を発揮する道路ネットワークについて、それらをまとめて評価する場合は、事業全体が完成するまでの事業実施期間と耐用年数等により検討年数を設定する。

検討フローは次頁のとおりである。

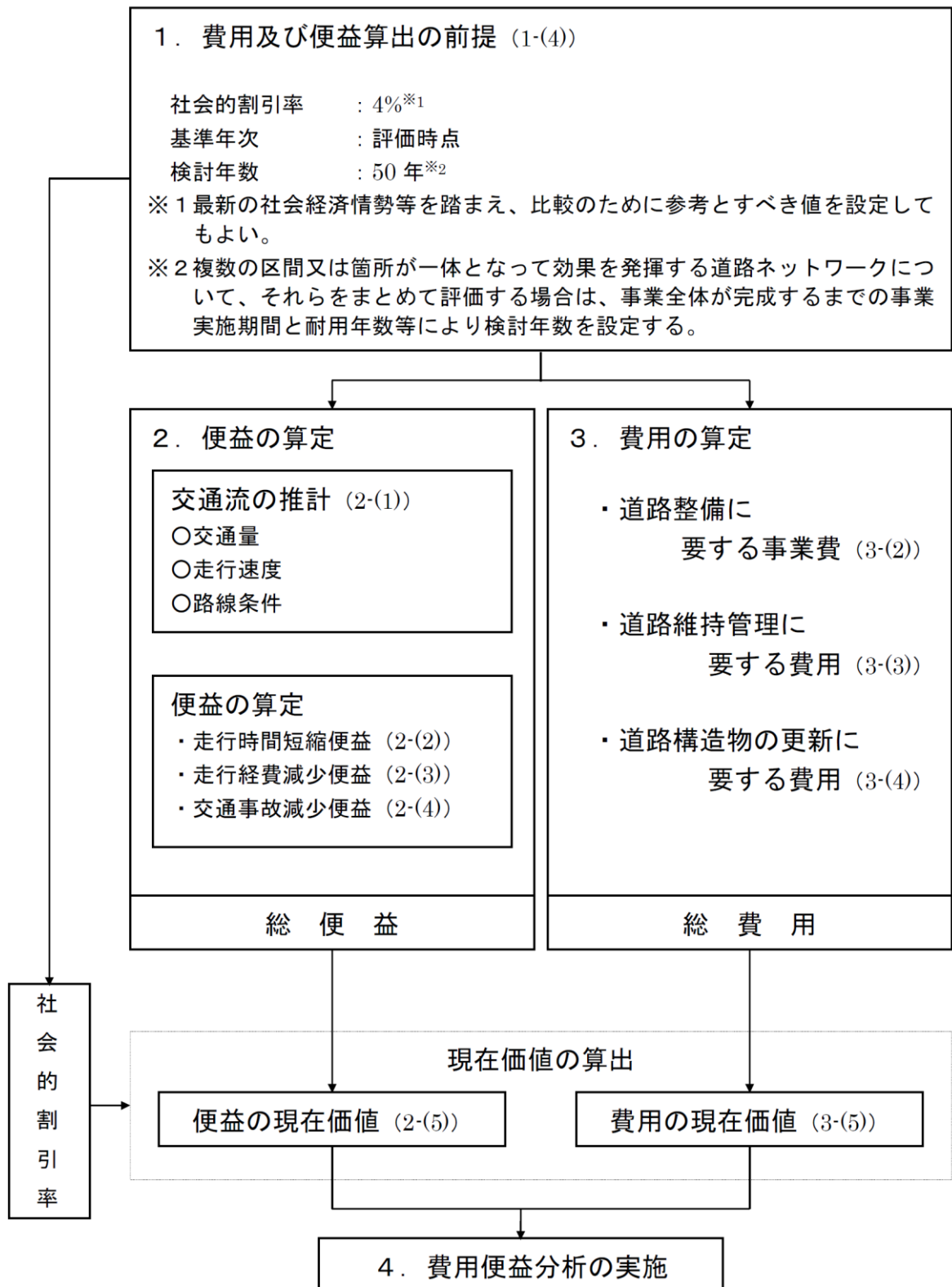


図 3.1-1 概略検討フロー

出典) 費用便益分析マニュアル (R5.12) 国土交通省道路局都市局

3.1.2 便益の算定

(1) 「走行時間短縮便益」の計測

走行時間短縮便益は、道路の整備・改良が行われない場合の総走行時間費用から、道路の整備・改良が行われる場合の総走行時間費用を減じた差として算定する。総走行時間費用は、各トリップのリンク別車種別の走行時間に時間価値原単位を乗じた値をトリップ全体で集計したものである。

1) 算定式

走行時間短縮便益 : $BT = BT_o - BT_w$

総走行時間費用 : $BT_i = \sum_j \sum_l (Q_{ijl} \times T_{ijl} \times \alpha_j) \times 365$

ここで、

- BT : 走行時間短縮便益(円/年)
- BT_i : 整備 i の場合の総走行時間費用(円/年)
- Q_{ijl} : 整備 i の場合のリンク l における車種 j の交通量(台/日)
- T_{ijl} : 整備 i の場合のリンク l における車種 j の走行時間(分)
- α_j : 車種 j の時間価値原単位(円/台・分)
- i : 整備有の場合 W 、無しの場合 O
- j : 車種
- l : リンク

2) 車種別の時間価値原単位 (α_j)

時間価値原単位については地域又は道路種別によって差が生じることも考えられる。

各地域又は道路種別によって独自に設定されている数値がある場合、それらを用いてもよい。ただし、その場合は、原則として、数値及びその算定根拠について公表するものとする。

車種別の時間価値原単位 (α_j) の例を以下に示す。

表 3.1-1 車種別の時間価値原単位 (α_j)

単位：円／台・分

車種(j)	時間価値原単位
乗用車	41.02
バス	386.16
乗用車類	46.54
小型貨物車	52.94
普通貨物車	76.94

注：令和2年価格

3) 休日の考慮

観光目的の交通量が増大するなど休日の交通状況が平日の交通状況と大きく異なる道路については、平日の便益に休日と平日の交通量比（休日係数）又は休日と平日の走行時間比を乗じることにより、便益を計算してよい。

本検討では考慮しないものと設定した。

4) 災害等による通行止めの考慮

災害等により通行止めが発生する区間を含む道路網において便益を算出する場合は、通行止めの状況を再現した交通流推計を実施することにより、通常の期間と切り分けて当該通行止め期間の便益を計算してよい。

なお、通行止めの日数は、対象地域の実績値から設定することとする。また、整備無において、通行止めに伴う迂回の所要時間が大きく、走行自体をとり止める交通が相当程度ある場合には、これを考慮する必要がある。

本検討では考慮しないものと設定した。

5) 冬期の交通状況の考慮

冬期の積雪や凍結により走行速度や交通容量が低下する地域の道路網において便益を算出する場合は、冬期の状況を再現した交通流推計を実施することにより、通常の期間と切り分けて冬期の便益を計算してよい。

なお、冬期日数や当該期間の走行速度と交通容量の関係については、当該地域や道路に応じて設定することとする。

本検討では考慮しないものと設定した。

(2) 「走行経費減少便益」の計測

走行経費減少便益は、道路の整備・改良が行われない場合の走行経費から、道路の整備・改良が行われる場合の走行経費を減じた差として算定する。

なお、走行経費減少便益は、走行条件が改善されることによる費用の低下のうち、走行時間に含まれない項目を対象としている。具体的には、燃料費、油脂（オイル）費、タイヤ・チューブ費、車両整備（維持・修繕）費、車両償却費等の項目について走行距離単位当たりで計測した原単位（円／km・台）を用いて算定する。

1) 算定式

走行経費減少便益 : $BR = BR_o - BR_w$

総走行費用 : $BR_i = \sum_j \sum_l (Q_{ijl} \times L_l \times \beta_j) \times 365$

ここで、

BR : 走行経費減少便益(円／年)

BR_i : 整備 i の場合の総走行経費(円／年)

Q_{ijl} : 整備 i の場合のリンク l における車種 j の交通量(台／日)

L_l : リンク l の延長(km)

β_j : 車種 j の走行経費原単位(円／台・km)

i : 整備有の場合 W 、無しの場合 O

j : 車種

l : リンク

2) 車種別の走行経費原単位(β_j)

走行経費原単位を、各地域で独自に設定している数値がある場合、それらを用いてもよい。ただし、その場合は、原則として、数値及びその算定根拠について公表するものとする。

車種別の走行経費原単位(β_j)の例を次頁表に示す。

本検討ではマニュアルの単価を使用した。

3) 休日等の考慮

休日、災害等による通行止め、冬期交通の状況については、「走行時間短縮便益」の計測と同様に考慮してよい。

表 3.1-2 車種別走行経費原単位(β j) (1/2)

一般道(市街地)

速度 (km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	43.62	131.89	45.04	33.96	80.41
10	31.19	114.29	32.52	29.07	64.32
15	26.91	107.49	28.20	27.08	57.03
20	24.68	103.50	25.94	25.87	52.16
25	23.30	100.74	24.54	25.00	48.44
30	22.35	98.67	23.57	24.34	45.44
35	21.79	97.26	22.99	23.89	43.24
40	21.56	96.41	22.76	23.63	41.80
45	21.44	95.82	22.63	23.46	40.70
50	21.40	95.45	22.59	23.37	39.95
55	21.44	95.30	22.62	23.35	39.55
60	21.55	95.38	22.74	23.42	39.51

一般道(平地)

速度 (km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	36.35	108.14	37.50	29.07	71.03
10	25.59	92.94	26.67	25.05	58.14
15	21.86	86.93	22.90	23.34	51.90
20	19.91	83.34	20.92	22.27	47.55
25	18.68	80.81	19.68	21.48	44.14
30	17.84	78.89	18.81	20.88	41.35
35	17.31	77.51	18.27	20.44	39.20
40	17.05	76.61	18.00	20.16	37.68
45	16.88	75.95	17.82	19.97	36.50
50	16.79	75.51	17.73	19.85	35.65
55	16.77	75.28	17.70	19.80	35.14
60	16.82	75.26	17.75	19.84	34.98

注1) 令和2年価格

注2) 設定速度間の原単位は直線補完により設定する。

注3) 60km/hを超える速度については、60km/hの値を用いる。

表 3.1-3 車種別走行経費原単位(β j) (2/2)

一般道(山地)

速度 (km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	33.69	99.49	34.75	27.29	67.61
10	23.55	85.16	24.53	23.57	55.89
15	20.02	79.44	20.97	21.98	50.04
20	18.16	75.99	19.09	20.95	45.88
25	17.00	73.55	17.90	20.20	42.58
30	16.19	71.68	17.08	19.61	39.85
35	15.67	70.32	16.55	19.18	37.73
40	15.39	69.40	16.26	18.89	36.18
45	15.21	68.72	16.07	18.69	34.97
50	15.10	68.25	15.95	18.56	34.09
55	15.06	67.99	15.91	18.51	33.54
60	15.09	67.94	15.93	18.53	33.32

高速・地域高規格

速度 (km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
30	10.97	48.94	11.58	15.60	35.08
35	10.54	47.69	11.13	15.21	33.11
40	10.21	46.71	10.80	14.91	31.48
45	9.98	45.95	10.55	14.68	30.16
50	9.81	45.40	10.38	14.52	29.17
55	9.70	45.04	10.27	14.43	28.49
60	9.65	44.88	10.22	14.41	28.13
65	9.65	44.90	10.22	14.46	28.09
70	9.70	45.11	10.27	14.58	28.36
75	9.80	45.50	10.38	14.77	28.96
80	9.96	46.08	10.53	15.03	29.89
85	10.17	46.86	10.75	15.37	31.16
90	10.44	47.84	11.04	15.78	32.79

注1) 令和2年価格

注2) 設定速度間の原単位は直線補完により設定する。

注3) 90km/h あるいは 60km/h を超える速度については、
90km/h あるいは 60km/h の値を用いる。

(3) 「交通事故減少便益」の計測

交通事故減少便益は、道路の整備・改良が行われない場合の交通事故による社会的損失から、道路の整備・改良が行われる場合の交通事故による社会的損失を減じた差として算定する。

道路の整備・改良が行われない場合の総事故損失および道路の整備・改良が行われる場合の総事故損失は、発生事故率を基準とした算定式を用いてリンク別の交通事故の社会的損失を算定し、これを全対象リンクで集計する。交通事故の社会的損失は、運転者、同乗車、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び、事故渋滞による損失額から算定している。

1) 算定式

年間総事故減少便益 : $BA = BA_o - BA_w$

交通事故の社会的損失 : $BA_i = \sum_l (AA_{il})$

表 3.1-4 交通事故損失額算定式 (1)

道路・沿道区分				事故損失額算定式	
一般道路	DID	2 車線		$AA_{il}=1590\times X_{1il}+ 250\times X_{2il}$	
		4 車線以上	中央帯無	$AA_{il}=1510\times X_{1il}+ 270\times X_{2il}$	
			中央帯有	$AA_{il}= 970\times X_{1il}+ 270\times X_{2il}$	
	その他市街地	2 車線		$AA_{il}=1020\times X_{1il}+ 230\times X_{2il}$	
		4 車線以上	中央帯無	$AA_{il}=1220\times X_{1il}+ 260\times X_{2il}$	
			中央帯有	$AA_{il}= 690\times X_{1il}+ 260\times X_{2il}$	
	非市街地	2 車線		$AA_{il}= 800\times X_{1il}+ 310\times X_{2il}$	
		4 車線以上	中央帯無	$AA_{il}= 880\times X_{1il}+ 270\times X_{2il}$	
			中央帯有	$AA_{il}= 540\times X_{1il}+ 270\times X_{2il}$	
高速道路				$AA_{il}= 270\times X_{1il}$	

BA : 年間総事故減少便益(千円/年)

BA_i : 整備 i の場合の交通事故の社会的損失(千円/年)

AA_{il} : 整備 i の場合のリンク l における交通事故の社会的損失(千円/年)

$X_{1il} = Q_{il} \times L_l$: 整備 i の場合のリンク l における走行台キロ(千台km/日)

$X_{2il} = Q_{il} \times Z_l$: 整備 i の場合のリンク l における走行台個所(千台個所/日)

Q_{il} : 整備 i の場合のリンク l における交通量(千台/日)

L_l : リンク l の延長(km)

Z_l : リンク l の主要交差点数(個所)

i : 整備有の場合 W 、無しの場合 O

l : リンク

ここに「中央帯有」とは、それぞれの設置延長がリンク延長の 65%以上である場合をいう。また、主要交差点とは、交差道路の幅員が 5.5m以上である交差点をいう。なお、1 車線道路に関しては、2 車線道路の式を用いて算定するものとする。

また、現段階で中央帯の有無がデータとして把握されていない場合は、それらを考慮しない下記の式を用いて交通事故減少便益を算定してもよい。

本検討では中央帯の有無を考慮しない算定式を使用した。

表 3.1-5 交通事故損失額算定式 (2) (中央帯の有無を考慮しない場合)

道路・沿道区分			事故損失額算定式
一般道路	DID	4 車線以上	$AA_{ij}=1160\times X_{1il}+270\times X_{2il}$
	その他市街地		$AA_{ij}=800\times X_{1il}+260\times X_{2il}$
	非市街部		$AA_{ij}=610\times X_{1il}+270\times X_{2il}$

(4) 便益の算定

各便益の算定結果をもとに、当該道路整備・改良全体の便益を算定する。

1) 検討期間全体の便益の設定

整備路線の供用開始年を起算点として、3.1.1 便益算定条件で設定した検討期間にわたり、各年次の便益の値を算定する。

2) 便益の現在価値の算定

1) で設定した検討期間中の各便益を、3.1.1 便益算定条件で設定した割引率を用い基準年次における現在価値に割り引いて算定する。算定は、次式により行うものとする。

$$\text{便益 } j \text{ の現在価値} : BofPV_j = \sum_t \left\{ \frac{B_{jt}}{(1+i)^{s+t}} \right\}$$

ここで、

$BofPV_j$	: 便益 j の現在価値(円)
S	: 基準年次(平成 n 年)から供用開始年次(平成 $(n+s)$ 年)までの年数(年)
t	: 供用開始年次を 0 年目とする年次(年)
B_{jt}	: 供用開始後 t 年目の便益 j の計測値(円)
i	: 割引率(=4%)
j	: 便益種別

3) 便益額の合計

2) で算出された各便益の現在価値額を合計した額が便益合計額となる。

3.1.3 費用の算定

(1) 費用算定の考え方

費用便益分析において、費用としては、道路整備に要する事業費(用地費を含む)及び、維持管理に要する費用があげられる。消費税相当額は費用から控除して算定する。

厳密には、便益算定時に対象となる全路線において、当該道路整備が行われる場合と、行われない場合のそれぞれについて、道路整備に要する事業費及び維持管理に要する費用の合計を算出し、その差を費用として計上すべきであるが、算出が困難な場合、当該道路整備に要する事業費及び、当該道路の供用後に必要となる維持管理に要する費用のみの計上でよい。

(2) 道路整備に要する事業費

道路整備に要する事業費は、工事費、用地費、補償費、間接経費等を対象とし、その設定については、次の様に考える。

- ① 評価の時点で、事業費、事業期間及び、事業費の配分がほぼ確定しているものについては、それらを用い設定する。
- ② 評価の時点で、概算事業費しかない場合は、これまでの類似事業を参考に事業期間で事業費の配分を設定する。

(3) 道路維持管理に要する費用

道路維持管理に要する費用は、橋梁、トンネル等の道路構造物の点検・補修にかかる費用、巡回・清掃等にかかる費用、除雪等にかかる費用等（間接経費を含む）を対象とする。その設定については、既存の路線での実績を参考に、車線数、交通量、構造物比率や雪氷対策の必要性等を考慮して設定する。

(4) 道路構造物の更新に要する費用

道路構造物の更新に要する費用は、橋梁等の構造物の更新にかかる費用（間接経費を含む）を対象とし、評価対象期間末までに耐用年数等に達する構造物がある場合に計上する。その設定については、更新計画やこれまでの類似事業等を参考にする。

(5) 総費用の現在価値の算定

事業費、維持管理費について、当該道路の整備・改良が行われる場合の費用から、当該道路の整備・改良が行われない場合の費用を減じた差を、3.1.1 便益算定条件で設定した検討期間にわたり、各年次で算定し、基準年次における現在価値を算定する。事業費は、事業期間での設定となり、維持管理費は、当該道路の供用開始年次より検討期間の各年次における設定となる。更新費は、構造物の更新を行う期間での設定となる。また、事業費のうち用地費など、検討期間後の残存価値については、現在価値化したのち控除してもよい。

現在価値の算定の考え方は、便益の現在価値の算定の場合と同様で、次式で行うものとする。

$$\text{費用 } j \text{ の現在価値} : CofPV_j = \sum_t \left\{ \frac{C_{j(s+t)}}{(1+i)^{s+t}} \right\}$$

ここで、

$CofPV_j$	: 費用 j の現在価値(円)
s	: 基準年次から供用開始年次までの年数(年)
t	: 供用開始年次を 0 年目とする年次(年)
$C_{j(s+t)}$	: 年次 $s+t$ 年目の費用 j の値(円)
i	: 割引率(=4%)
j	: 費用種別

これらを、合計したものが、総費用となる。

3.1.4 費用便益分析の実施

(1) 費用便益分析の実施方法

費用便益分析は、次のC B R (B/C)によりとり行う。

○社会費用便益比 (C B R (B/C))

$$C B R (B/C) = (\text{プロジェクト便益の現在価値}) \div (\text{プロジェクト費用の現在価値})$$

$$\text{プロジェクト便益} = \text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}$$

$$\text{プロジェクト費用} = \text{事業費} + \text{維持管理費}$$

(2) 費用便益分析結果

本業務で算出した費用便益分析結果を以下に示す。

交通量推計結果をうけて、費用便益（全体事業）の算出及び分析を行った。

なお、便益計測対象範囲は、交通量の増減を鑑みて範囲を設定した。

費用便益分析結果は、以下の通りである。

表 3.1-6 費用便益分析結果

事業名	全体事業
東京外かく環状道路（関越～東名）	

※この数値は今年度の検討段階のものであり、事業評価に向けて引き続き精査する必要がある。

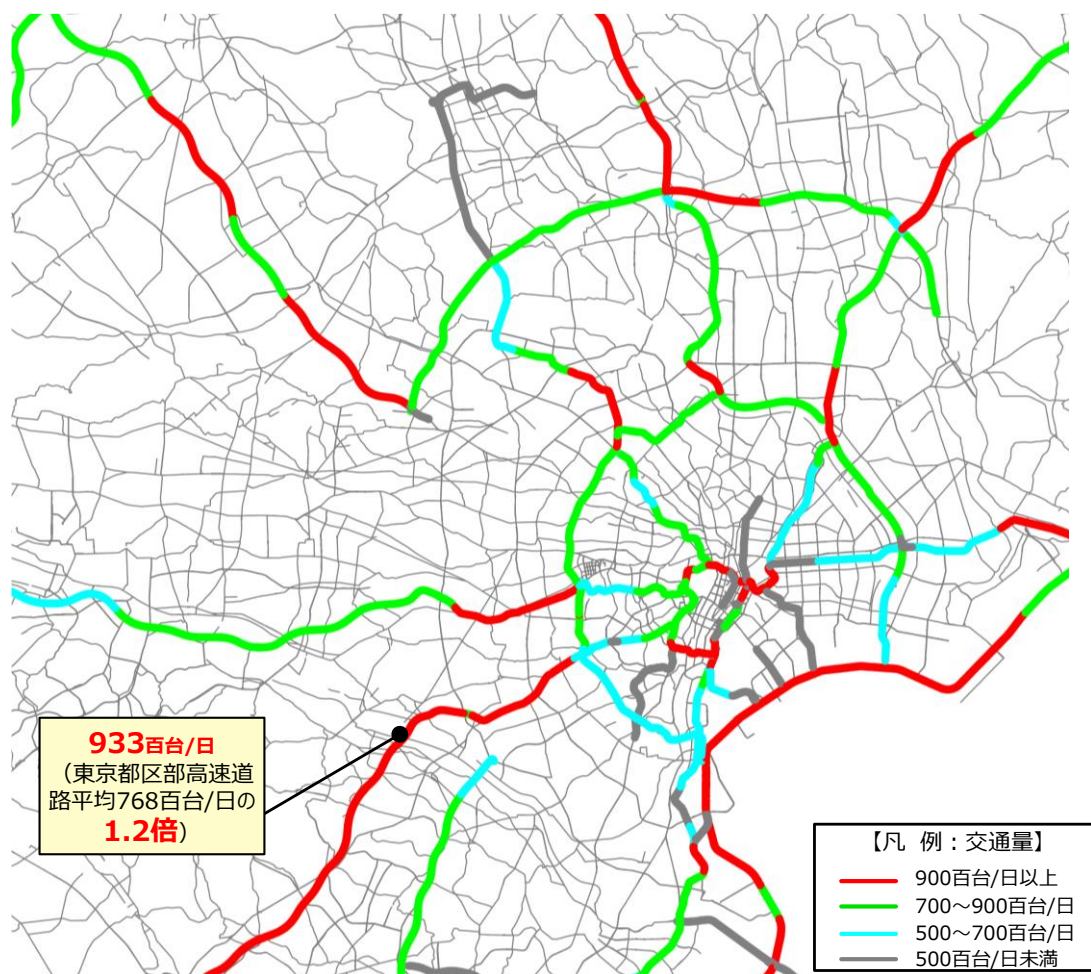
3.2 広域的視点に関する現状把握

3.2.1 都心部の交通状況

(1) 外環周辺の交通量

1) 全車交通量

外環に接続する東名高速は、東京都区部高速道路平均（768 百台/日）の 1.2 倍の交通（933 百台/日）が集中している。



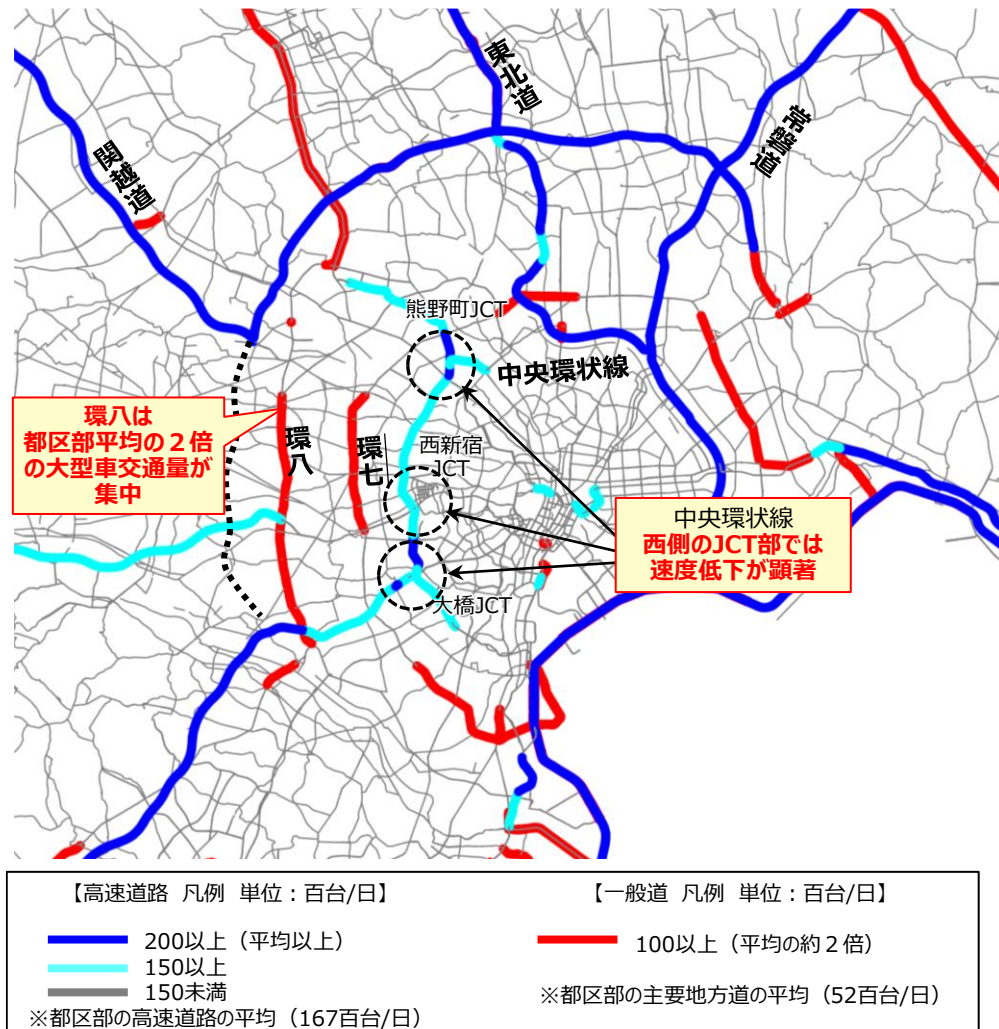
出典：R3 全国道路・街路交通情勢調査

図 3.2-1 外環周辺の交通量（全車交通量）

2) 大型車

外環（関越～東名）に接続する東名高速、中央道、関越道の大型車交通量は、都区部における高速道路平均（167 百台/日）の2倍以上となっており交通が集中している。

また、外環（関越～東名）に並行する環七、環状8号線の交通量も都区部における主要地方道の平均（52 百台/日）の2倍以上となっており交通が集中している。



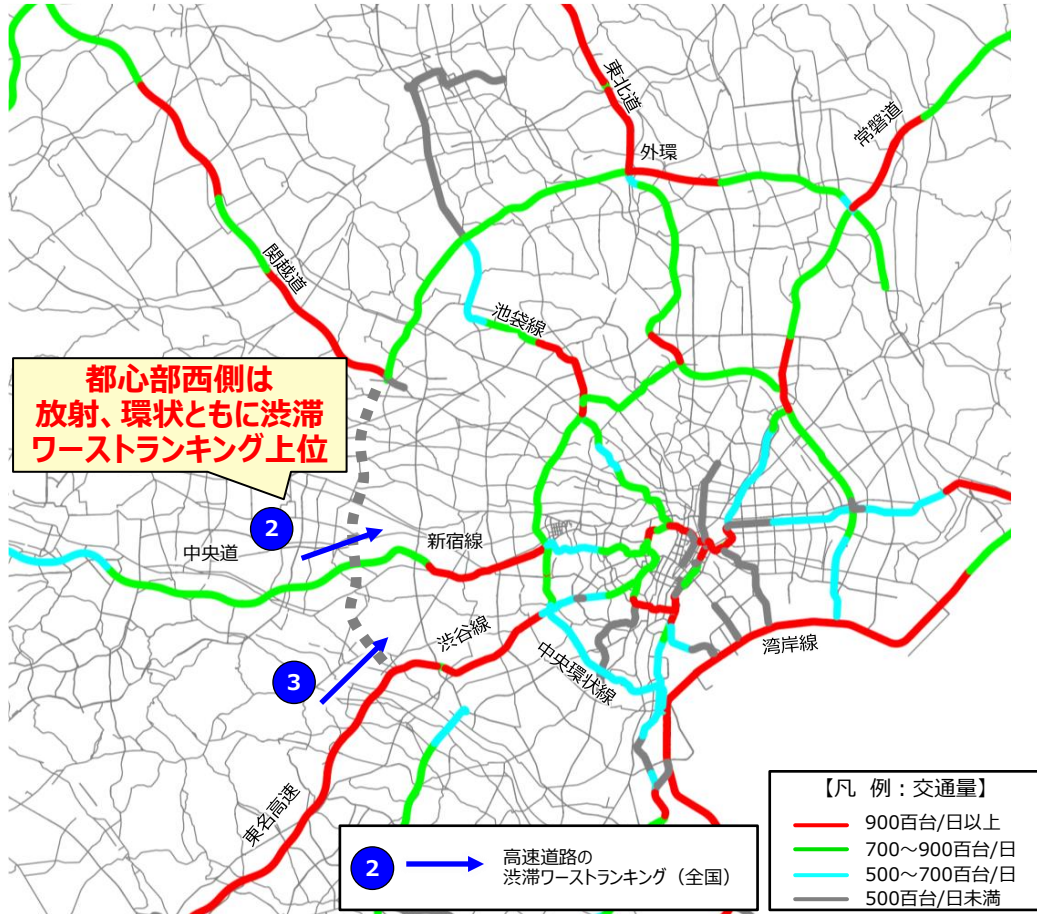
出典：R3 全国道路・街路交通情勢調査

図 3.2-2 外環周辺の交通量（大型車）

(2) 渋滞状況

1) 高速道路

外環（関越～東名）に接続する東名高速、中央道は、渋滞ワーストランキング上位となっている。



出典：交通量はR3全国道路・街路交通情勢調査

渋滞ワーストランキングは高速道路の交通状況ランキング（H31・R1 国土交通省）

図 3.2-3 渋滞ワーストランキング（高速道路）

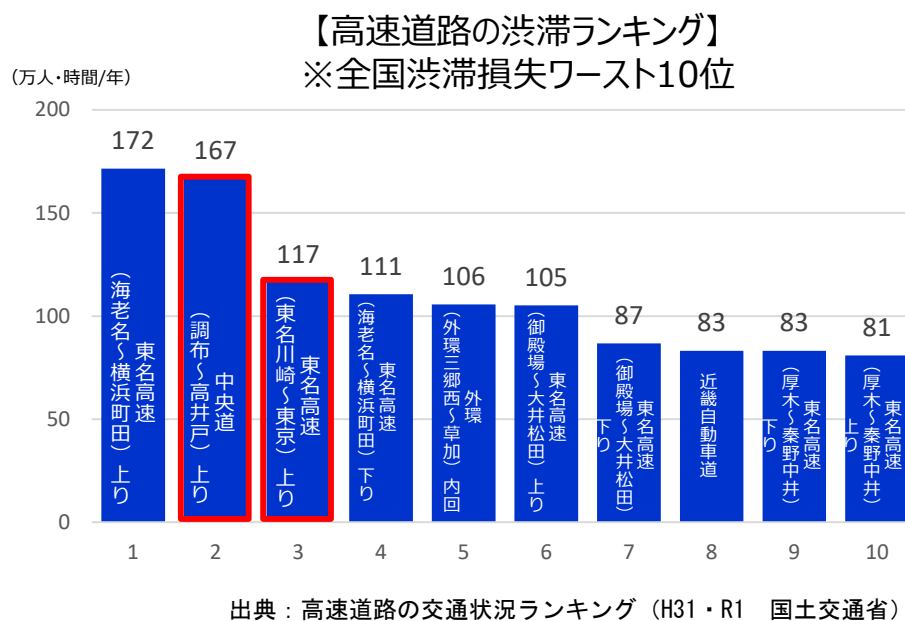
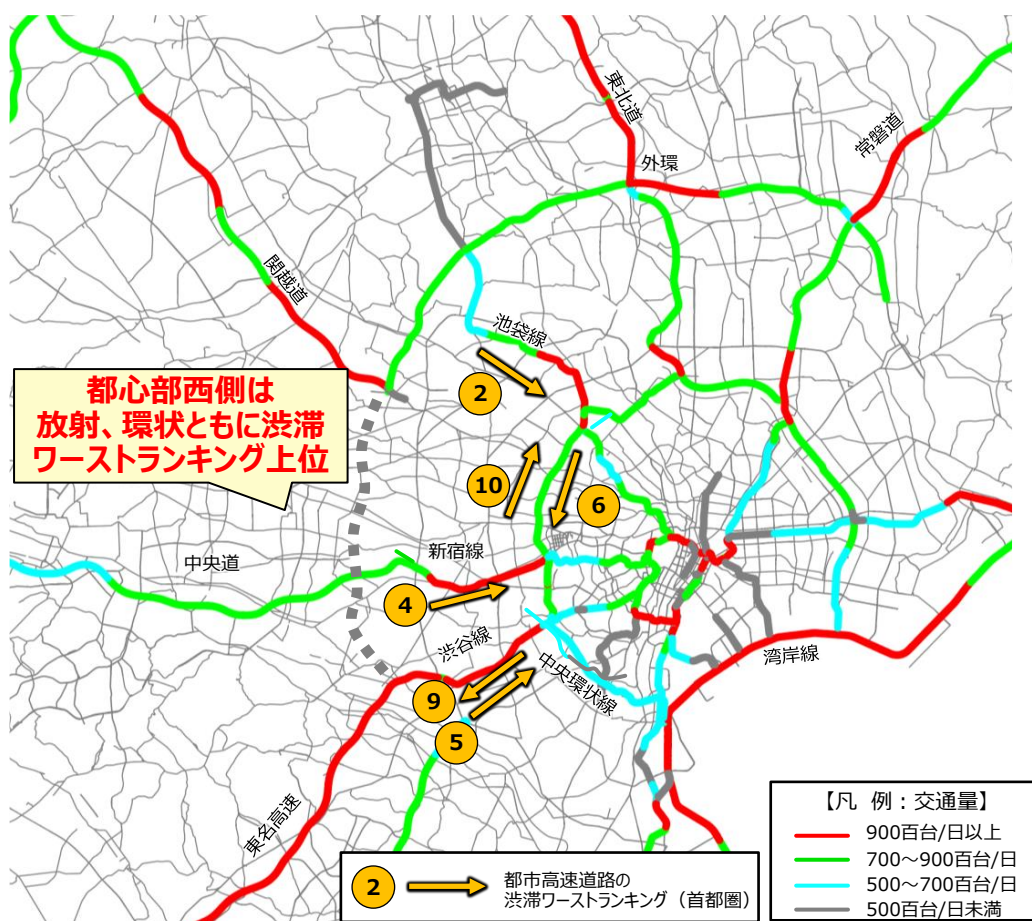


図 3.2-4 高速道路の渋滞ワーストランキング（上位10位）

2) 都市高速道路

都心部西側の都市高速道路は、渋滞ワーストランキング上位区間が集中している。



出典：交通量はR3 全国道路・街路交通情勢調査
 渋滞ワーストランキングは高速道路の交通状況ランキング（H31・R1 国土交通省）

図 3.2-5 渋滞ワーストランキング（都市高速）

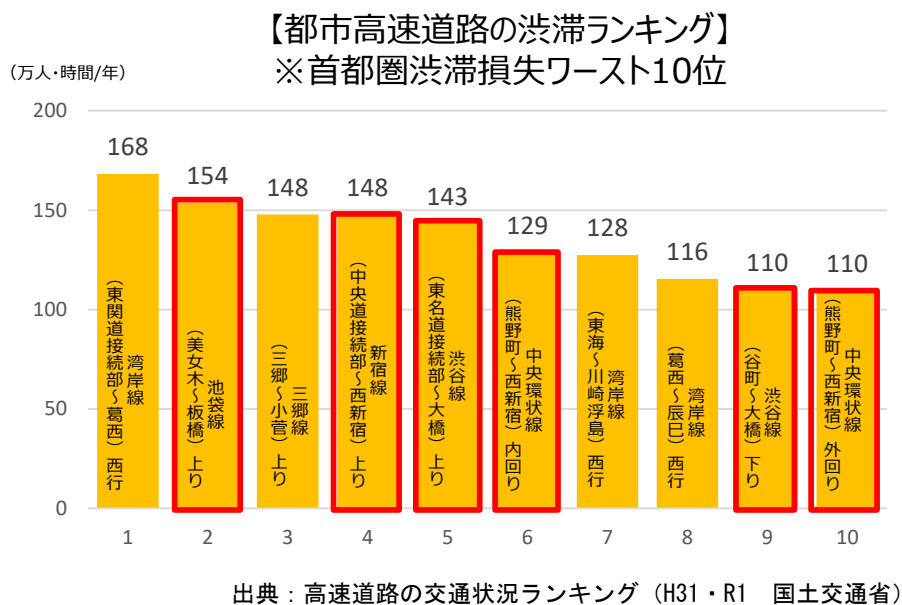
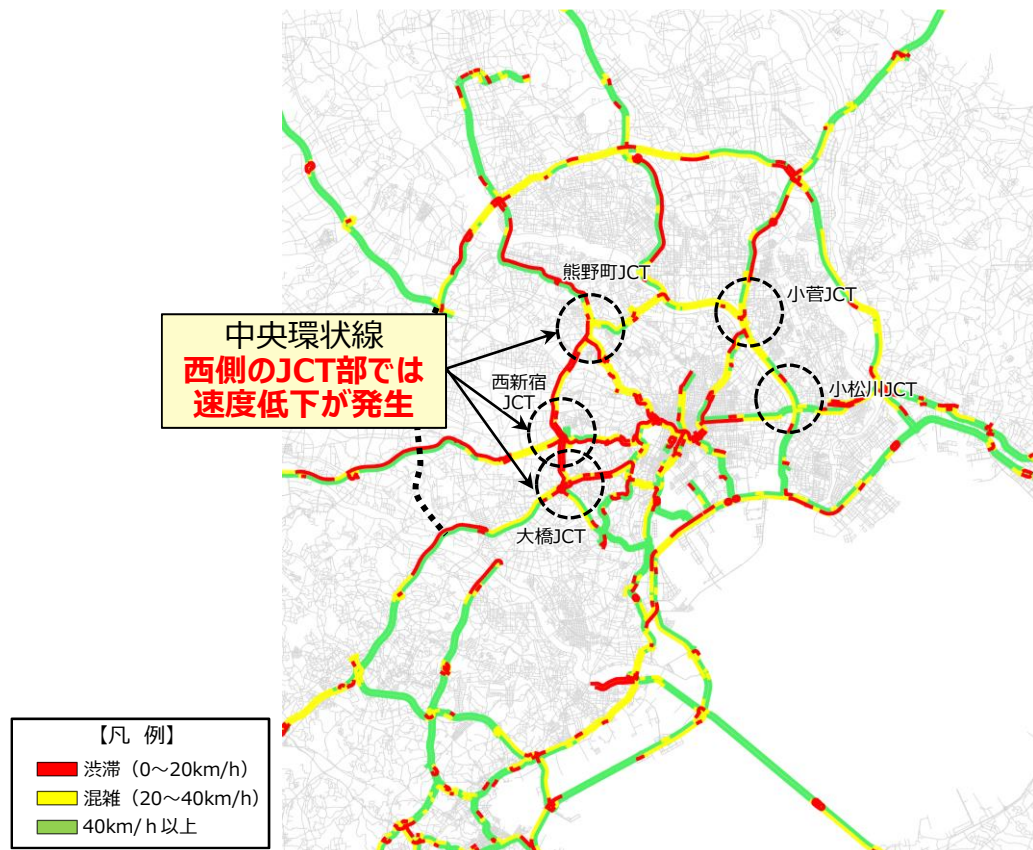


図 3.2-6 都市高速道路の渋滞ワーストランキング (上位 10 位)

(3) 速度状況

中央環状線の速度は、西側 JCT 部（熊野町 JCT、西新宿 JCT、大橋 JCT）で混雑時に 20km/h 以下となっており、速度低下が発生している。



出典 現況：ETC2.0 プローブデータ (R4.10)

※平日の時間帯別平均速度の最小速度により作成

図 3.2-7 中央環状線の速度状況

(4) 中央環状線 JCT 部の渋滞量

中央環状線 JCT 部における渋滞量は、西新宿 JCT で約 360km・h/月、熊野町 JCT で約 740km・h/月となっており、東側の小菅 JCT と比較すると、西新宿 JCT は約 1.5 倍、熊野町 JCT は約 3 倍となっている。

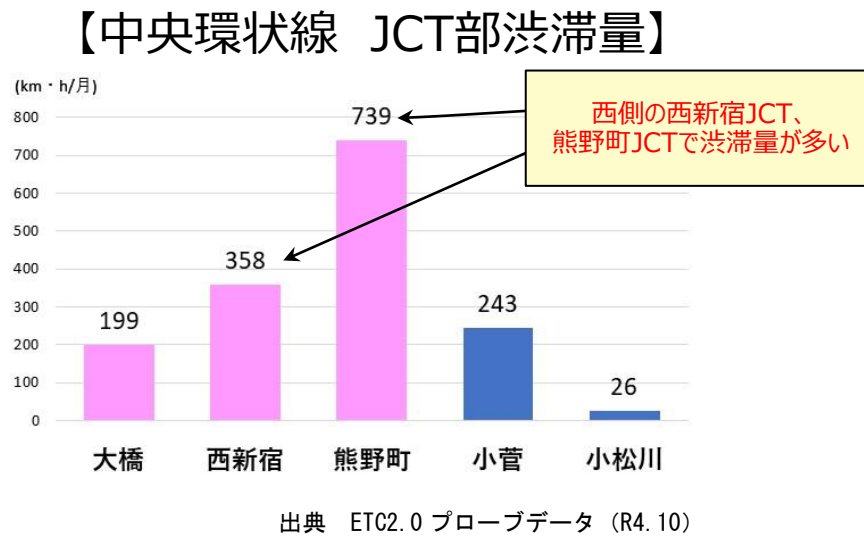
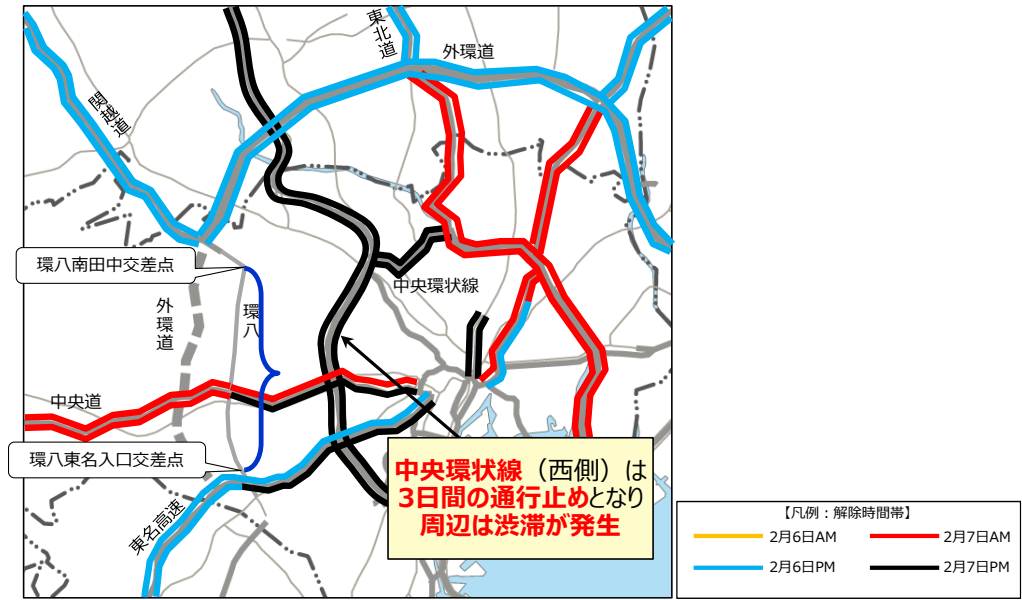


図 3.2-8 中央環状線の JCT 部渋滞量

(5) 首都高通行止め時の渋滞状況

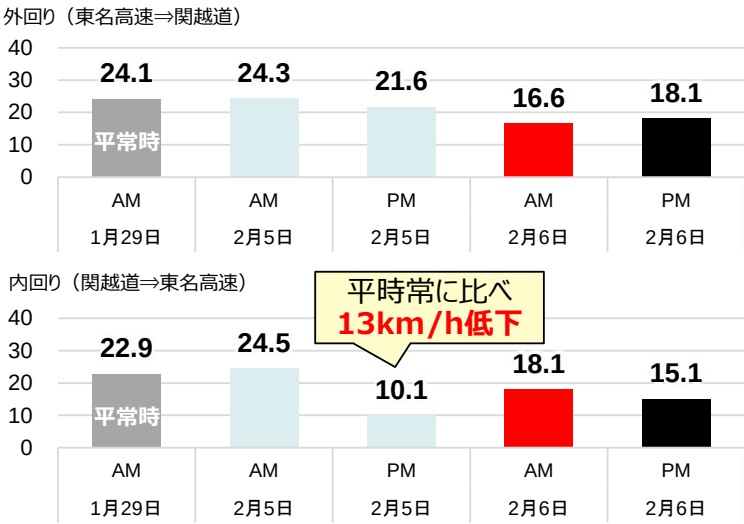
令和6年2月5日から6日かけて首都圏を中心に広い範囲で大雪となり、鉄道の運休・遅延、航空機や船舶の欠航、高速道路の通行止めが発生した。

外環周辺の高速道路の大雪による通行止め解除は1～3日間を要し、その間、環状8号線をはじめとする一般道では平常時に比べ最大約13km/hの速度低下が発生した。



出典 首都高速道路における大雪時の対応策について（R6.2.20 首都高速道路株式会社）を基に作成

図 3.2-9 大雪による通行止め状況



出典 出典：ETC2.0（1月29日（通常時）、2月5日（降雪時）、2月7日（通行止め解除直後））

※環状8号線南田中交差点～環状8号線東名入口交差点間平均速度

図 3.2-10 通常時と大雪時の環状8号線の速度状況

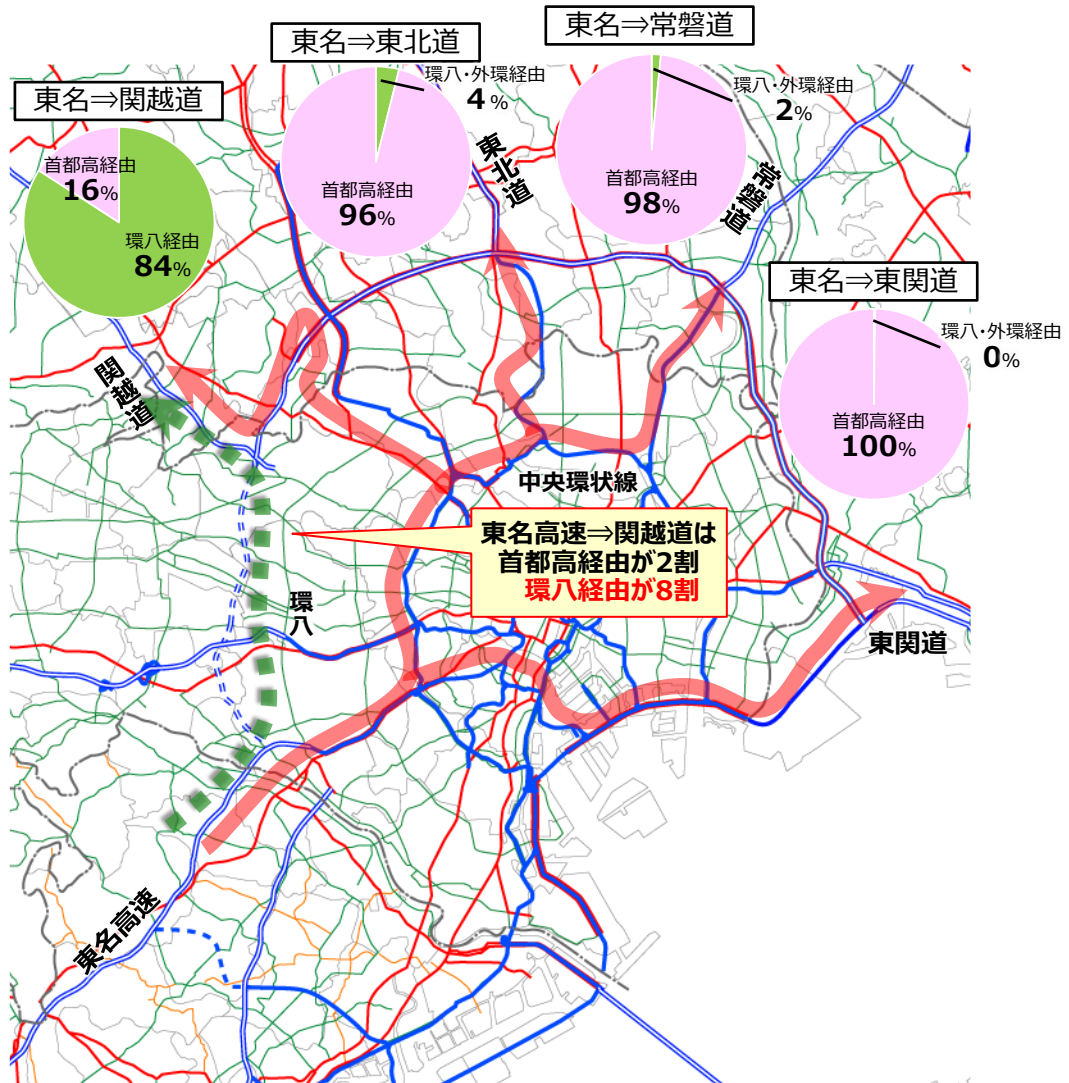
3.2.2 都心部の通過交通状況

(1) 東名高速から関越道・東北道・常磐道への利用経路状況

東名高速から関越道・東北道・常磐道への利用経路を把握した。

結果としては、関越道は、環状8号線利用が約8割となっており、距離、所要時間が首都高経由に対し環状8号線経由が優位となっている。

一方、東北道・常磐道・東関道は、首都高経由が95%以上となっている。



出典 ETC2.0 プローブデータ (R4.10)

図 3.2-11 東名高速から関越道、東北道、常磐道、東関道への利用経路状況

(2) 東名高速から関越道・東北道・常磐道への所要時間

東名高速から主要放射軸（関越道・東北道・常磐道）への所要時間のバラツキを整理した。結果としては、首都高経由、環状8号線経由ともに所要時間のバラツキ（差率）は12時間平均に対しピーク時は約2～5割増加しており、時間が読めない状況となっている。特に物流面では、輸送効率の向上や労働時間管理の適正化が課題となっており、定時性の確保が求められる。

表 3.2-1 東名高速⇒放射軸への所要時間

	環八経由	首都高経由		
	関越道 L = 16km	関越道 L = 40km	東北道 L = 38km	常磐道 L = 42km
12時間平均速度①	48	51	49	55
ピーク時速度②	55	79	75	85
差 (②-①)	7	28	26	30
差率 (差÷①)	15%	55%	53%	55%

距離、所要時間ともに
環八経由が優位

所要時間のバラツキ（差率）は12時間平均に対しピーク時は環八経由で **2割程度**
首都高経由で **5割以上増加**

出典 ETC2.0 プローブデータ (R4.10)

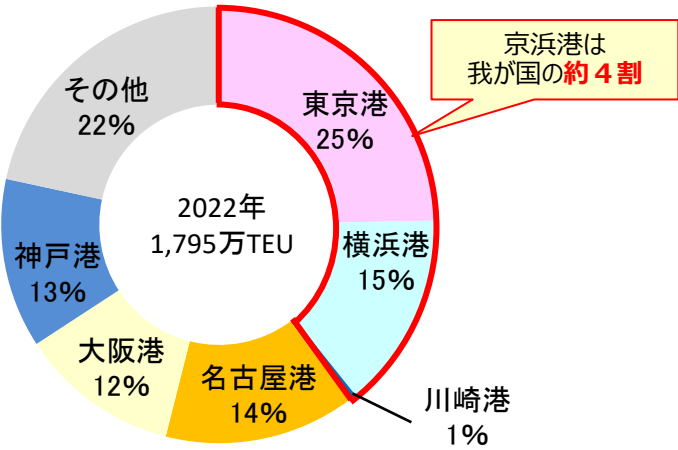
※12時間平均速度は昼間（7～18時台）の平均速度、
ピーク時速度は朝（7～8時台）、夕（17～18時台）の遅い方の速度による集計

3.2.3 京浜港から背後圏への交通状況

京浜港の主な取扱品目と、京浜港から背後圏への交通状況の整理を行った。

(1) 京浜港の取扱品目

京浜港は、我が国の輸出入港別コンテナ取扱個数の約4割を担っており、物流の玄関口となっている。



出典 港湾調査（国土交通省 2022 年年間合計値）

図 3.2-12 輸出入港別コンテナ取扱割合

(2) 東京港コンテナ貨物取扱品目ランキング

東京港のコンテナ貨物の主な取扱品目は、衣服・身廻品・はきものが約1割を占めており、次いで電気機械、その他化学工業品となっている。

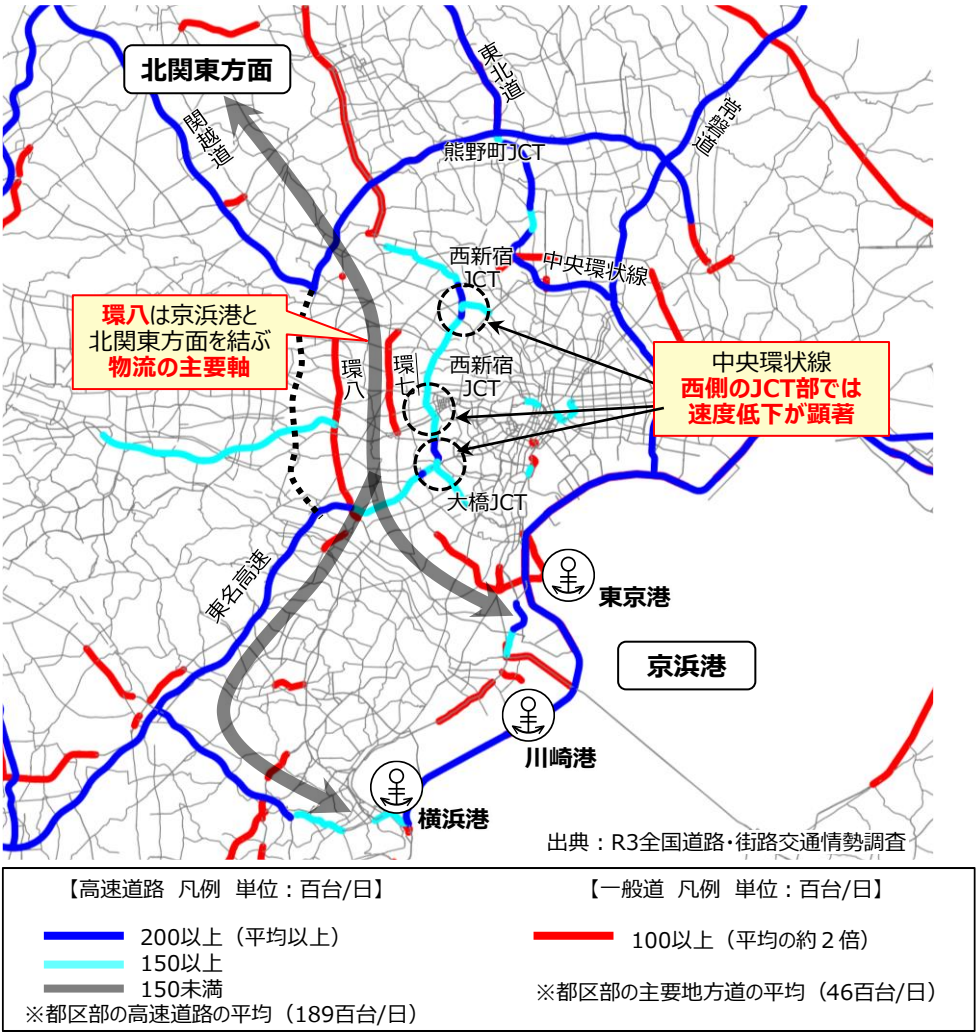
表 3.2-2 東京港コンテナ貨物取扱品目ランキング

順位	品目	合計	割合	分類
1	衣服・身廻品・はきもの	4,810,571	10.4%	雑工業品
2	電気機械	4,386,370	9.5%	金属機械工業品
3	その他化学工業品	4,297,771	9.3%	化学工業品
4	産業機械	3,515,516	7.6%	金属機械工業品
5	製造食品	3,111,206	6.7%	軽工業品

出典 港湾統計（国土交通省 R4）

(3) 京浜港周辺の交通状況

京浜港と背後圏を結ぶルートの中で、外環（関越～東名）に並行する環状8号線、環七は、大型車交通量が多く（都区部主要地方道平均の約2倍以上）、京浜港と背後圏を結ぶ通行ルートになっていると想定される。



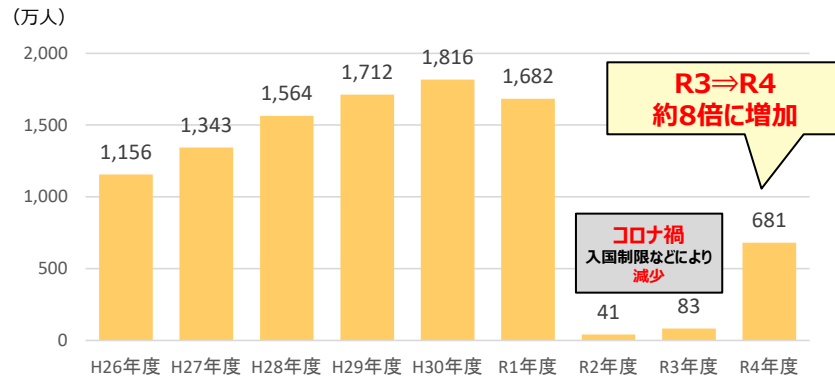
出典 R3 全国道路・街路交通情勢調査

図 3.2-13 京浜港周辺の交通状況（大型車交通量図）

3.2.4 羽田空港の状況

(1) 羽田空港の国際線旅客数の推移

羽田空港の国際線旅客数の推移は、増加傾向となっており R4 年度は R3 年度に対し約 8 倍に増加している。



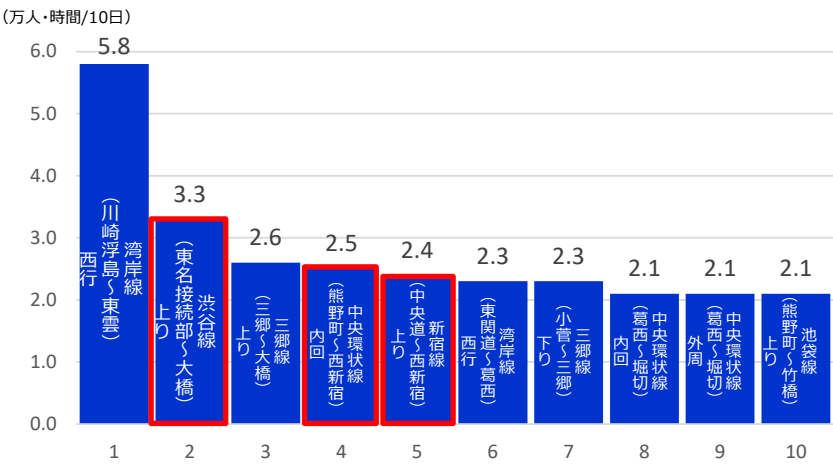
出典 年度別空港管理状況調書（国土交通省 航空局）

図 3.2-14 羽田空港の国際線旅客数の推移

(2) 羽田空港周辺のGWの渋滞状況

羽田空港周辺の首都高は、特異日であるGWなどは渋滞ワーストランキング上位区間が存在している。

関東近郊には世界遺産をはじめとする観光地が存在するが、渋滞によるアクセス性の低下が懸念される。



出典 高速道路の交通状況ランキング（平成 30 年）

※外環（関越～東名）に接続、または並行する路線を赤囲み

※2024. 2 月時点で GW 期間（H30. 4. 27～H30. 5. 6）は平成 30 年が最新

図 3.2-15 都市高速道路の渋滞ランキング



出典 高速道路の交通状況ランキング (平成 30 年)

※外環 (関越～東名) に接続、または並行する路線を赤囲み

※2024. 2 月時点で GW 期間 (H30. 4. 27～H30. 5. 6) は平成 30 年が最新

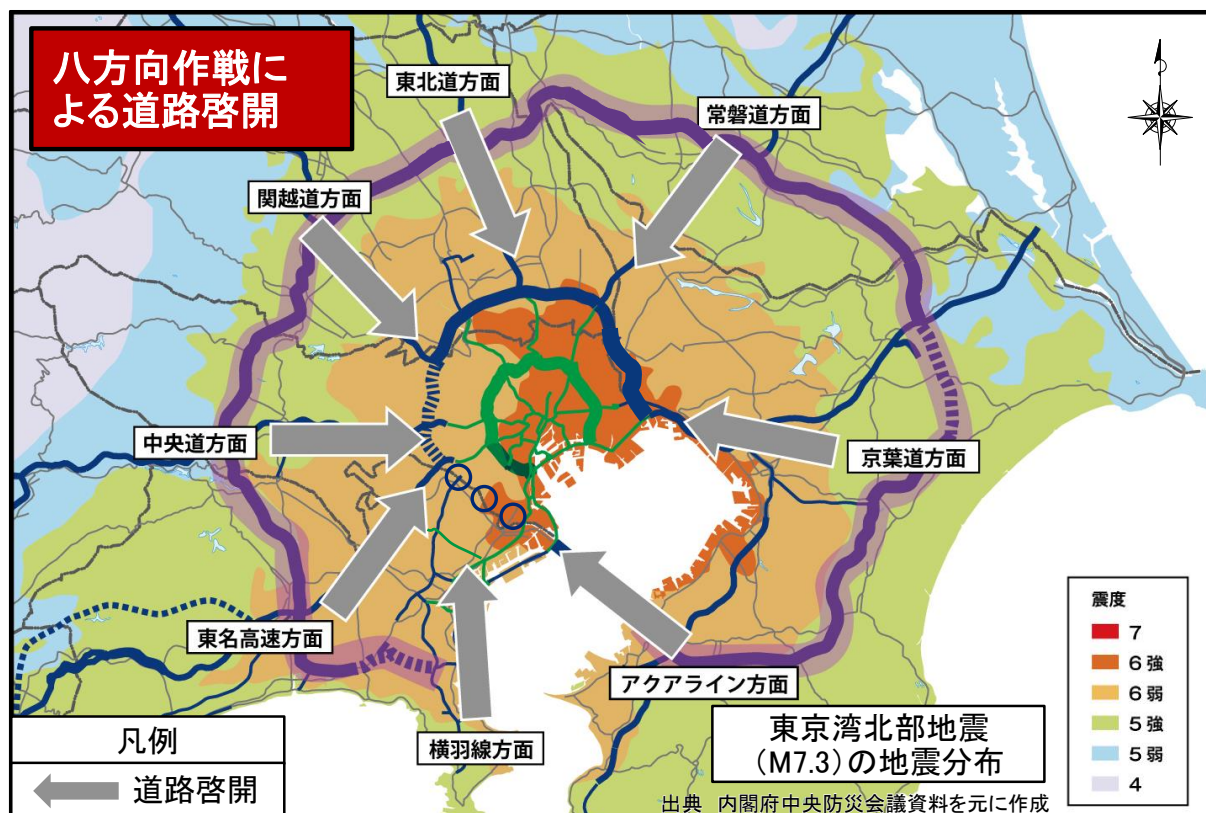
図 3. 2-16 羽田空港から背後圏の観光地への現況ルート

3.2.5 発災時の現状

(1) 八方向作戦による道路啓開

首都直下地震（M7クラスの地震）の今後30年以内に発生する確率は70%程度と推定される中、首都直下地震に備え、都心に向けた八方向優先啓開ルートが設定されている。

八方向ルート（八方向作戦）の道路啓開ルートは以下のとおりである。



出典 内閣中央防災会議資料を元に作成

図 3.2-17 八方向作戦による道路啓開

(2) 東名高速から都心へのルート数

前述した八方向作戦のうち、東名高速を利用し都心部へ向かうルートは以下のとおりである。

平成 24 年時点から千葉外環開通時（平成 30 年 6 月）では 203 ルート増加している。

一部の 3 環状は未整備であり、災害時の代替路形成のため整備が望まれる。

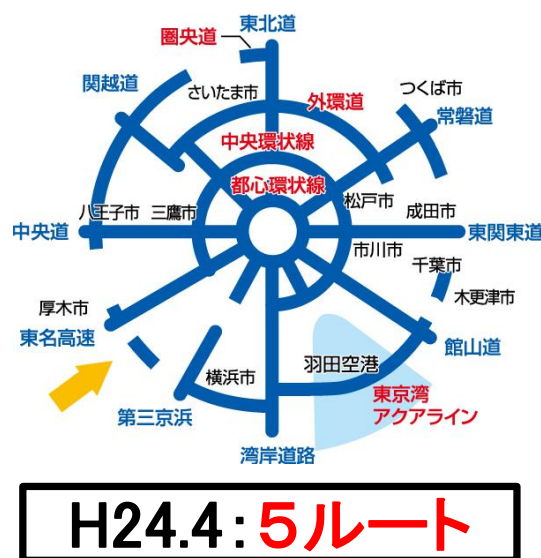


図 3.2-18 東名高速から都心部へのルート（H24.4 時点）

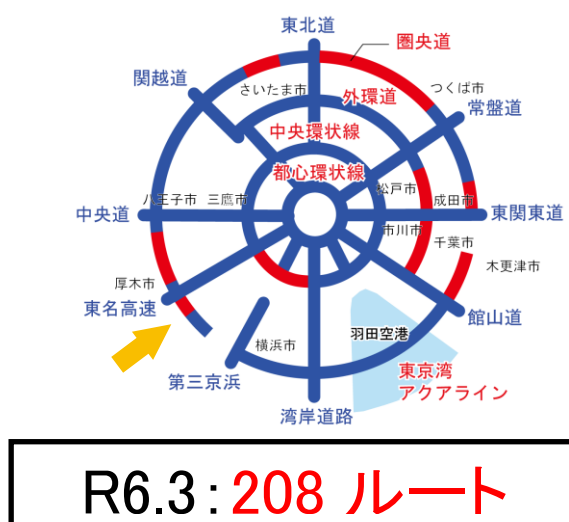


図 3.2-19 東名高速から都心部へのルート（R6.3 時点）

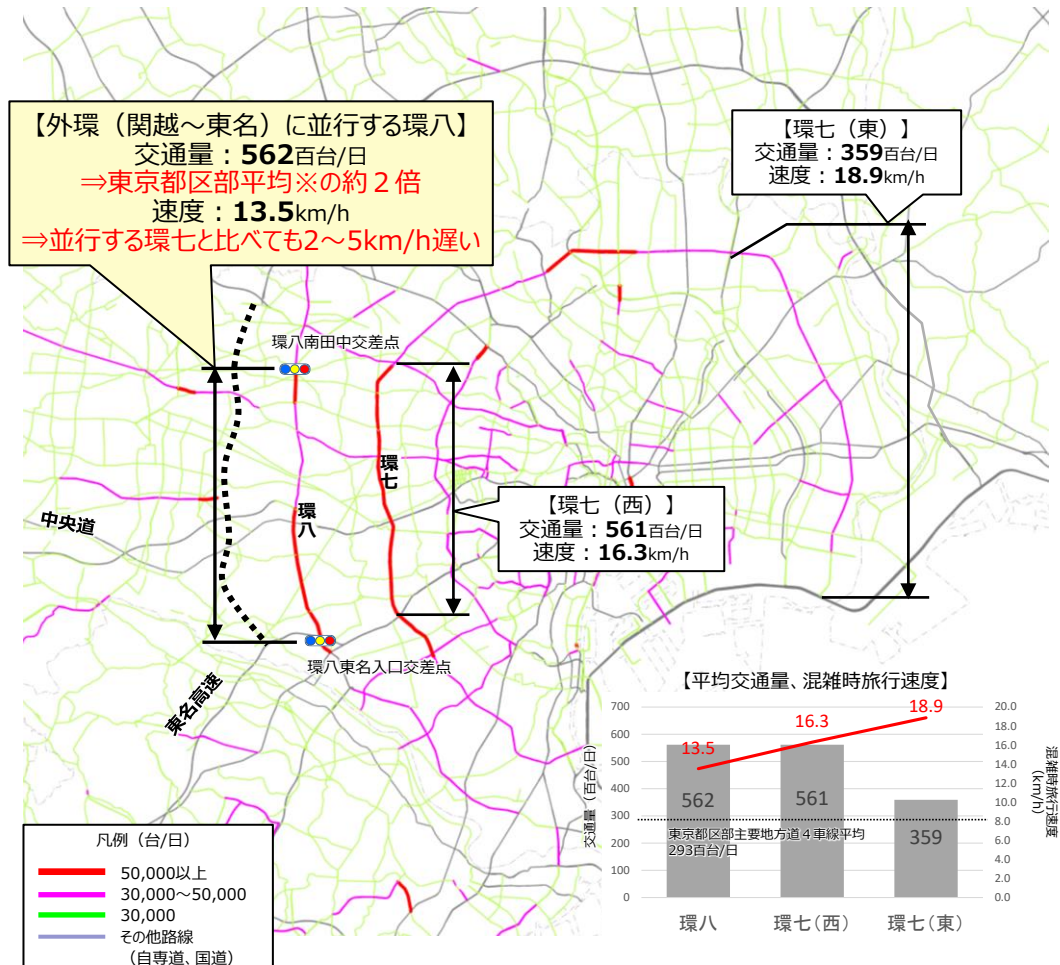
3.3 地域的視点に関する現状把握

3.3.1 環状8号線の交通状況

(1) 交通量

外環（関越～東名）に並行する環状8号線は、都区部平均の約2倍（562 百台/日）となっており、交通が集中している。

また、速度は並行する環七と比べ2～5km/h 低い（13.5km/h）状況であり、警視庁の渋滞判定基準である 20km/h を約 6km/h 下回っている。



出典 R3 全国道路・街路交通情勢調査を用いて作成

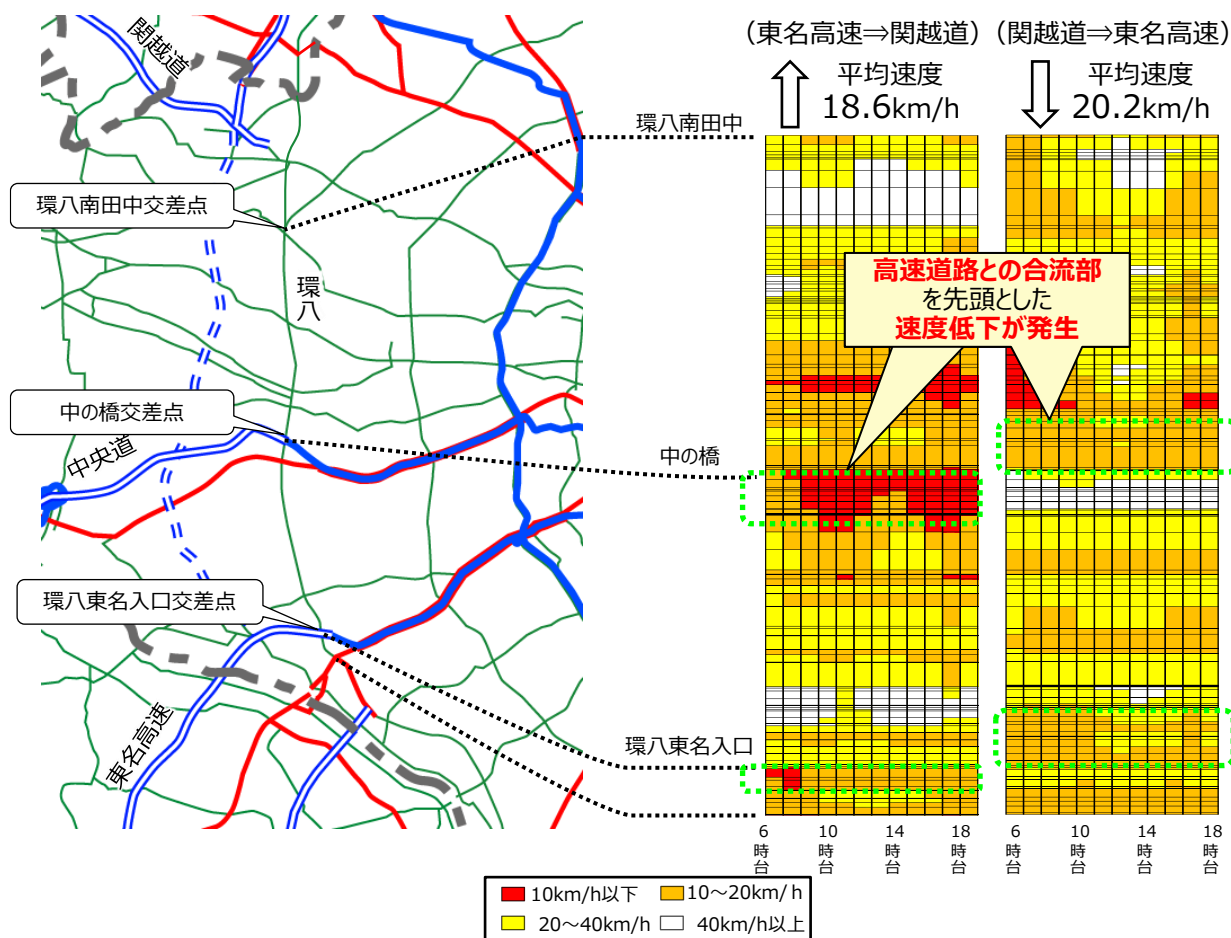
※東京都区部平均は東京都区部主要地方道4車線の平均 312 百台/日

図 3.3-1 外環周辺交通量（主要地方道以下）

(2) 速度状況

環状8号線の昼間12時間の時間帯別平均速度は20km/h未満（オレンジ）区間が連続している。

特に、高速道路に接続する交差点（中の橋、環状8号線東名入口）で速度低下が顕著である。



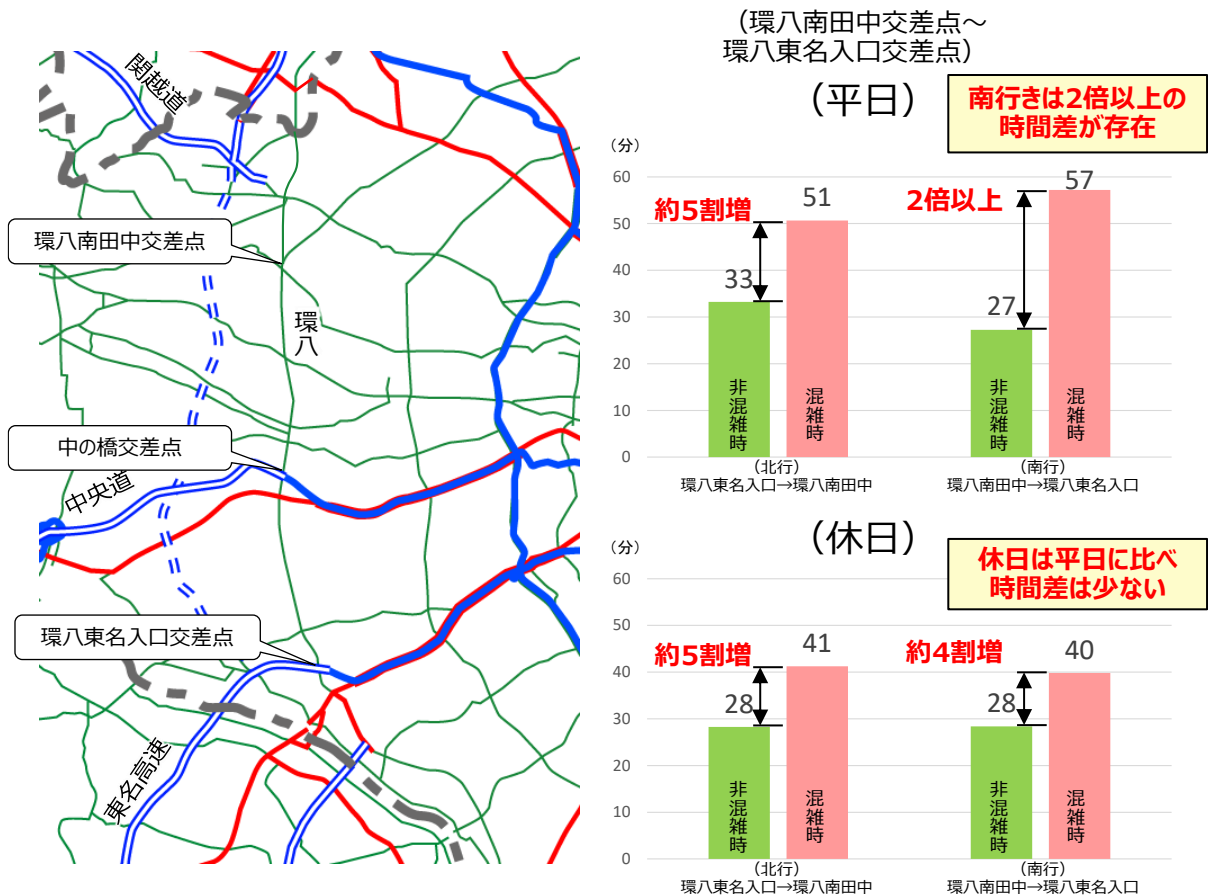
出典 旅行速度：ETC2.0プローブデータ（R4.10）

※平均速度は全日昼間12時間の平均速度

図 3.3-2 環状8号線の速度状況

(3) 所要時間

環状8号線の所要時間を見ると、非混雑時に比べて混雑時の所要時間は、外回りの平日休日ともに約1.5倍増、休日が2倍以上となっており、内回りでは平日が2倍以上、休日が約1.4倍増、となっている。



出典 ETC2.0 プローブデータ (R4.10)

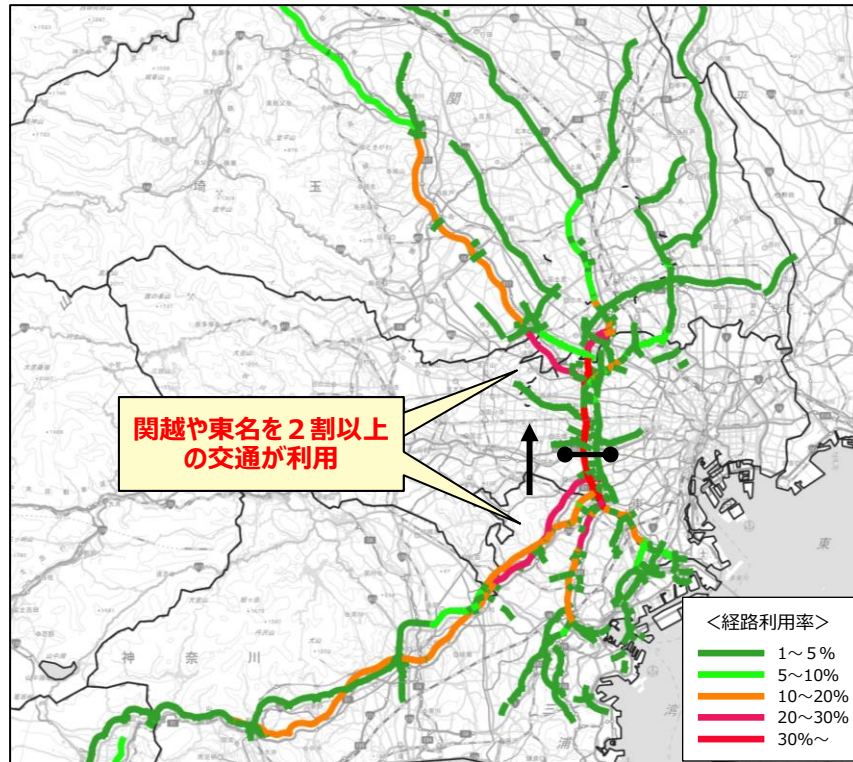
※非混雑時は日中12時間の最短時間帯

図 3.3-3 環状8号線利用の所要時間

(4) 環状8号線を通行する利用経路図

1) 大型車

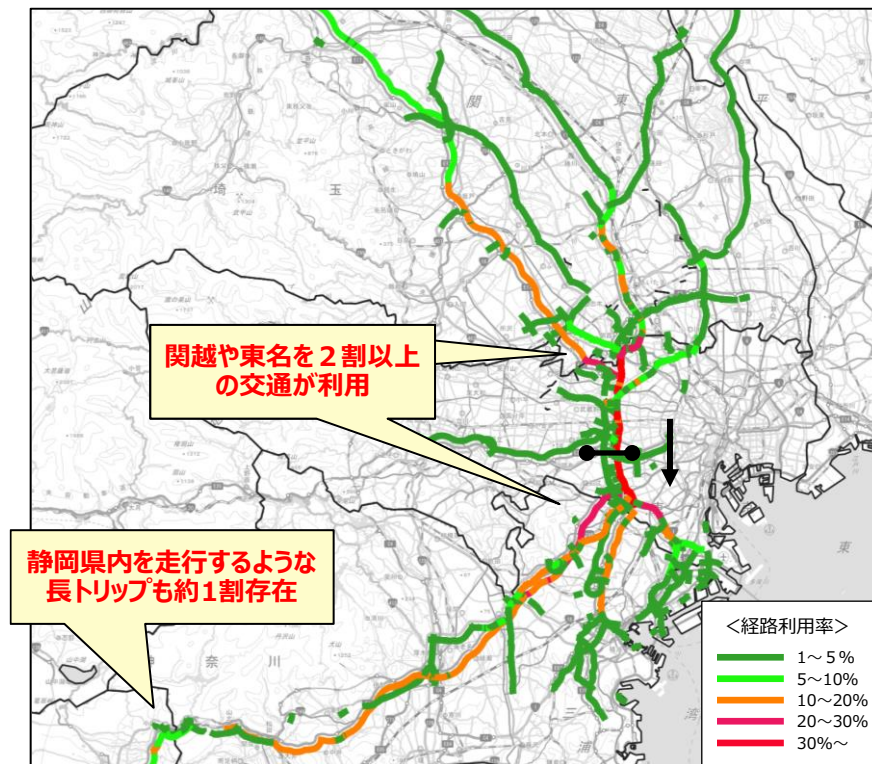
環状8号線を利用する大型車は、関越や東名を走行する交通が2割以上存在し、長トリップの交通が通行している。



出典 ETC2.0 プローブデータ (R4.10 (平日))

地図出典 国土地理院地図

図 3.3-4 環状8号線の大型車利用経路図(外回り)



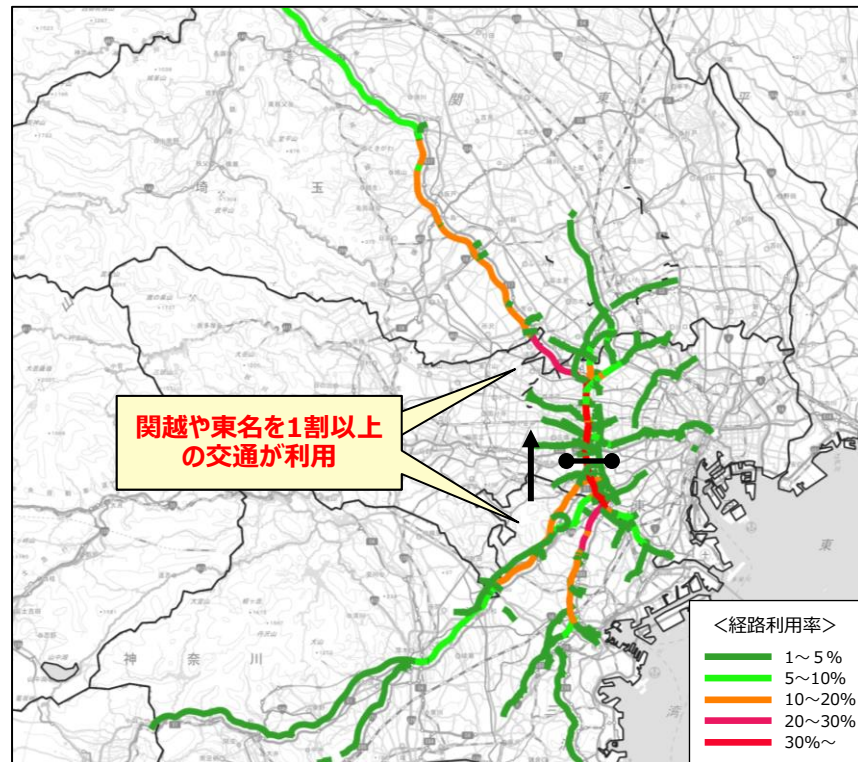
出典 ETC2.0 プローブデータ (R4.10 (平日))

地図出典 国土地理院地図

図 3.3-5 環状8号線の大型車利用経路図(内回り)

2) 小型車

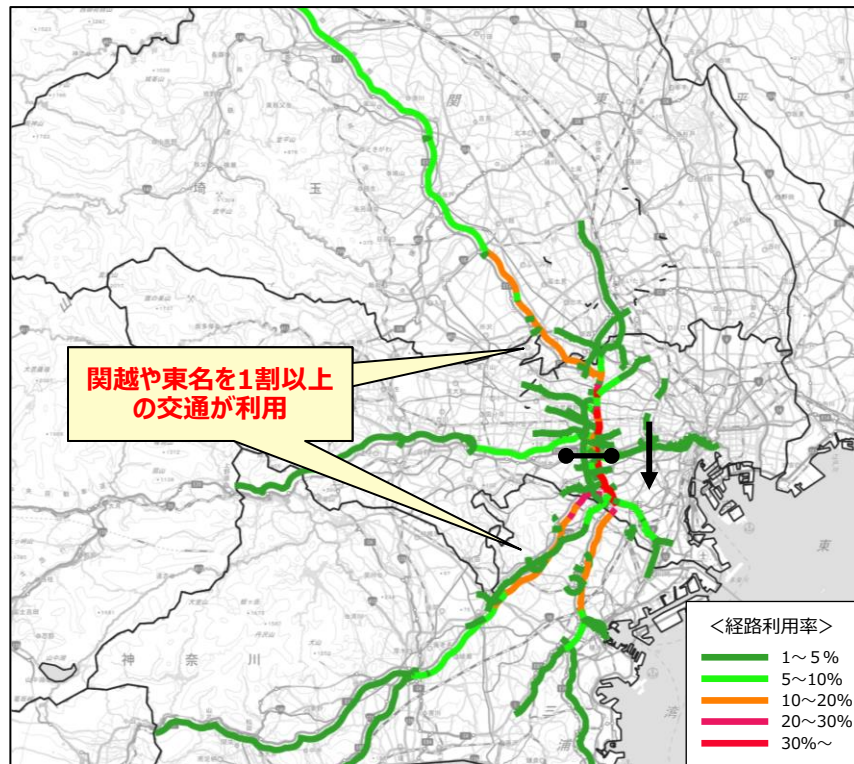
環状8号線を利用する小型車は、関越や東名を走行する交通が1割以上存在している。



出典 ETC2.0 プローブデータ (R4.10 (平日))

地図出典 国土地理院地図

図 3.3-6 環状8号線の小型車利用経路図(外回り)



出典 ETC2.0 プローブデータ (R4.10 (平日))

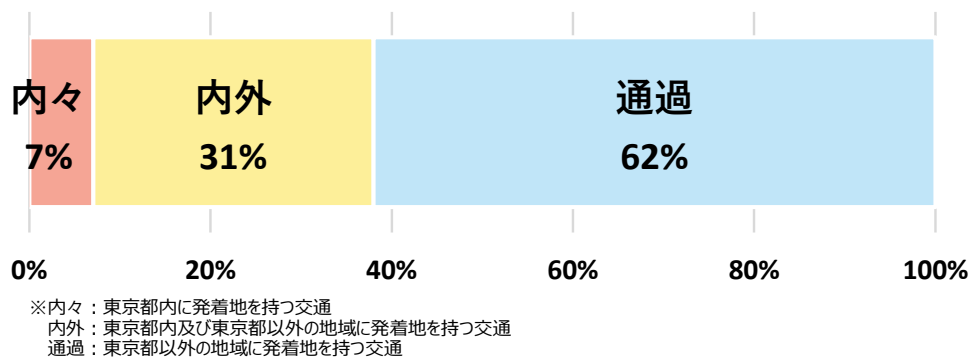
地図出典 国土地理院地図

図 3.3-7 環状8号線の小型車利用経路図(内回り)

(5) 環状8号線を通行するOD内訳

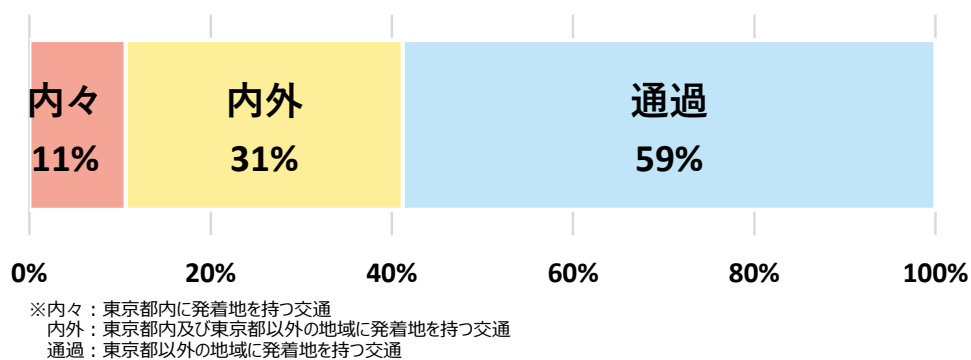
1) 大型車

環状8号線を利用する大型車のOD内訳を見ると、通過交通が約6割を占めている。



出典 ETC2.0 プローブデータ (R4.10 (平日))

図 3.3-8 環状8号線の大型車OD内訳(外回り)

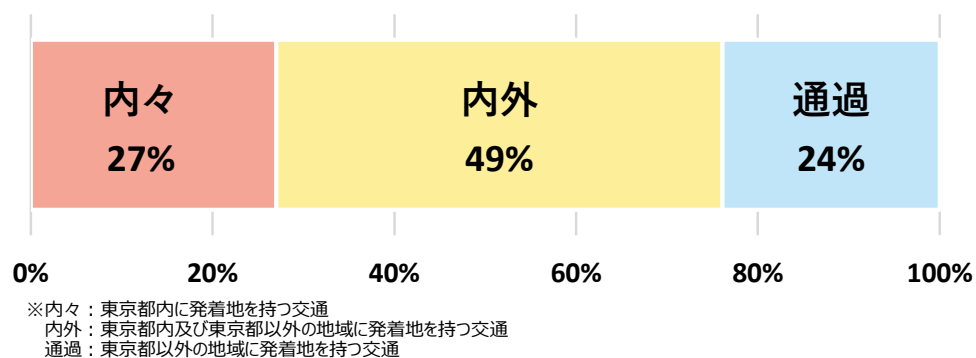


出典 ETC2.0 プローブデータ (R4.10 (平日))

図 3.3-9 環状8号線の大型車OD内訳(内回り)

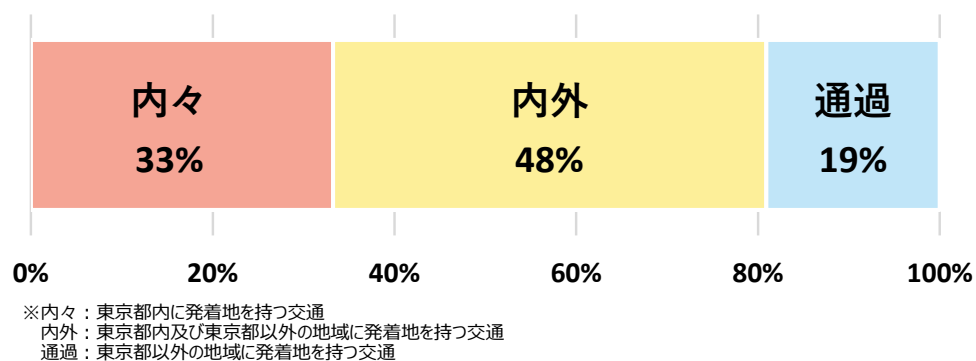
2) 小型車

環状8号線を利用する小型車のOD内訳を見ると、内外交通が約5割を占めている。



出典 ETC2.0 プローブデータ (R4.10 (平日))

図 3.3-10 環状8号線の小型車OD内訳(外回り)



出典 ETC2.0 プローブデータ (R4.10 (平日))

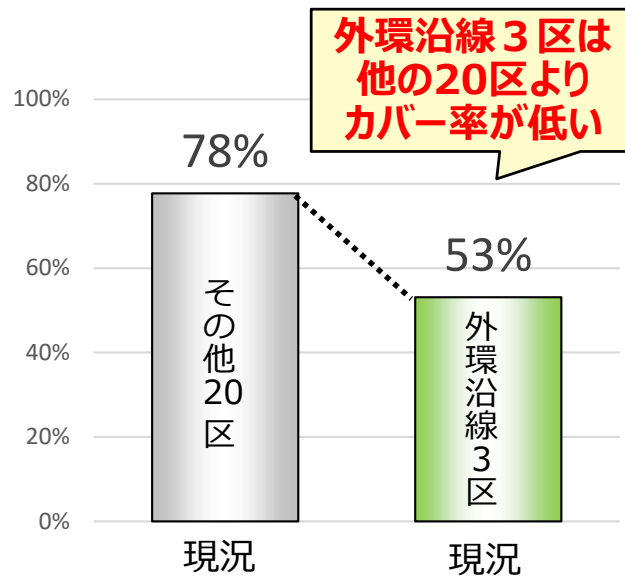
図 3.3-11 環状8号線の小型車OD内訳(内回り)

3.3.2 IC カバー圏域

(1) IC カバー割合

環状8号線沿線3区（練馬区、杉並区、世田谷区）は23区内でもICカバー率が低くIC圏域の空白地帯が存在している。

また、IC圏域の空白地帯には宅配便企業が点在しており、背後圏から沿線地域への搬送において他地域と比べ時間を要する地域も存在している。

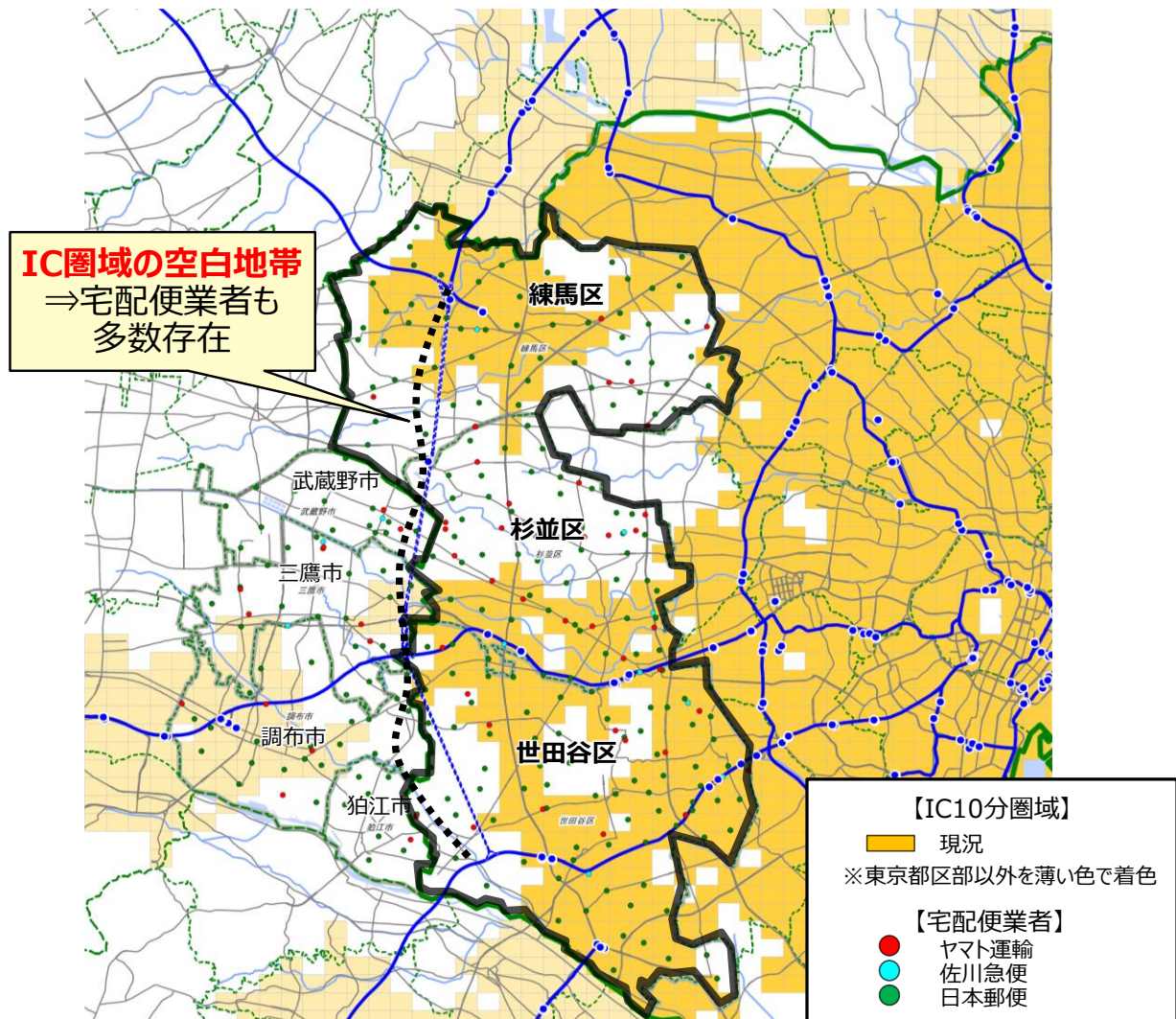


出典 ETC2.0 プローブデータ (R4.10)

※割合はICから10分のカバー面積÷区面積

※ICカバー面積はETC2.0 (R4.10) の混雑時旅行速度により算出

図 3.3-12 東京都区部のIC10分カバー割合



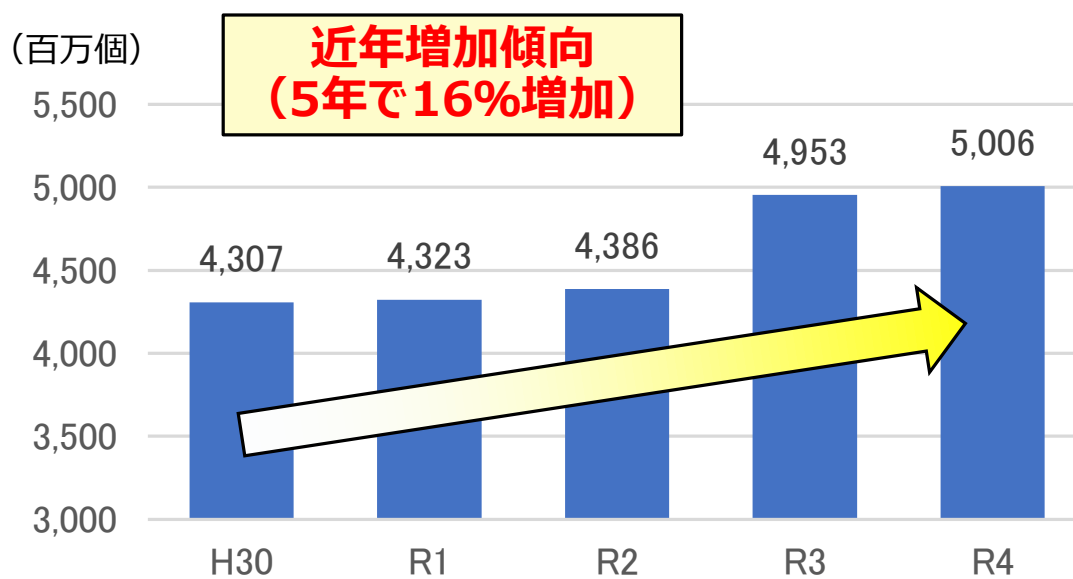
出典 ETC2.0 プローブデータ (R4.10)

※IC カバー面積は ETC2.0 (R4.10) の混雑時旅行速度により算出

図 3.3-13 外環周辺の IC10 分カバー圏域

【参考】宅配便取扱個数の推移

宅配便取扱個数の推移は、近年増加傾向となっておりコロナ禍前（R4/H30）と比べると16%増加している。



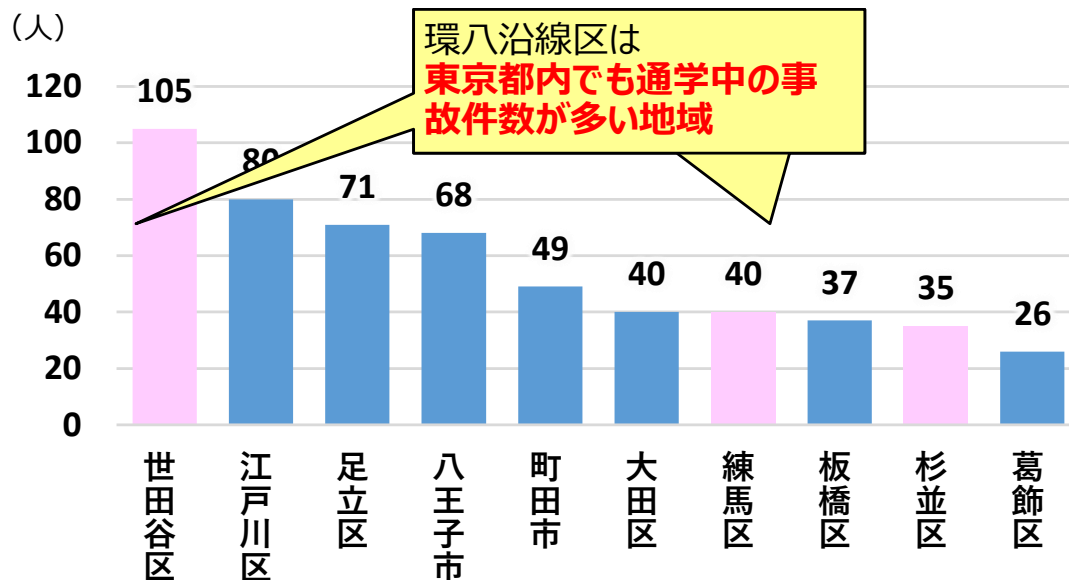
出典 宅配便取扱実績について（国土交通省 R4）

図 3.3-14 宅配便取扱個数の推移

3.3.3 沿線地域の抜け道・事故状況

(1) 沿線地域の通学中の事故

外環沿線区（世田谷区、練馬区、杉並区）は、東京都内でも15歳未満の通学中の事故が多い地域となっている。



出典 交通事故統合データ（H30-R3）4年間合計

※東京都58市区町村の集計

図 3.3-15 15歳未満の通学中の事故件数ランキング

(2) 環状8号線の速度低下による沿線道路の利用増加状況

環状8号線の速度低下による沿線道路の利用増加状況を把握するため、ETC2.0の全道路マッチングデータを活用して、沿線街路の交通状況を把握した。

結果としては、環状8号線に並行する路線（例：八丁通り）で、環状8号線の速度低下（朝：7～8時台）と比例して沿線街路の利用数が増加する区間が存在しており、抜け道としての利用が想定される。また、利用数が多い区間には学校が近接し15歳未満の通学中の事故が発生している。



出典 環状8号線速度、抜け道利用数はETC2.0プローブデータ（R4.10）
事故発生箇所は交通事故統合データ（H30-R3）4年間合計

図 3.3-16 環状8号線の速度と15歳未満の通学中の事故

3.3.4 観光施設へのアクセスの現状

(1) 沿線地域の観光施設から高速道路への所要時間

外環（関越～東名）沿線には、 など、観光施設が存在している。

主要渋滞箇所は環状8号線沿線に多く存在しており、休日の観光施設への移動を阻害している。

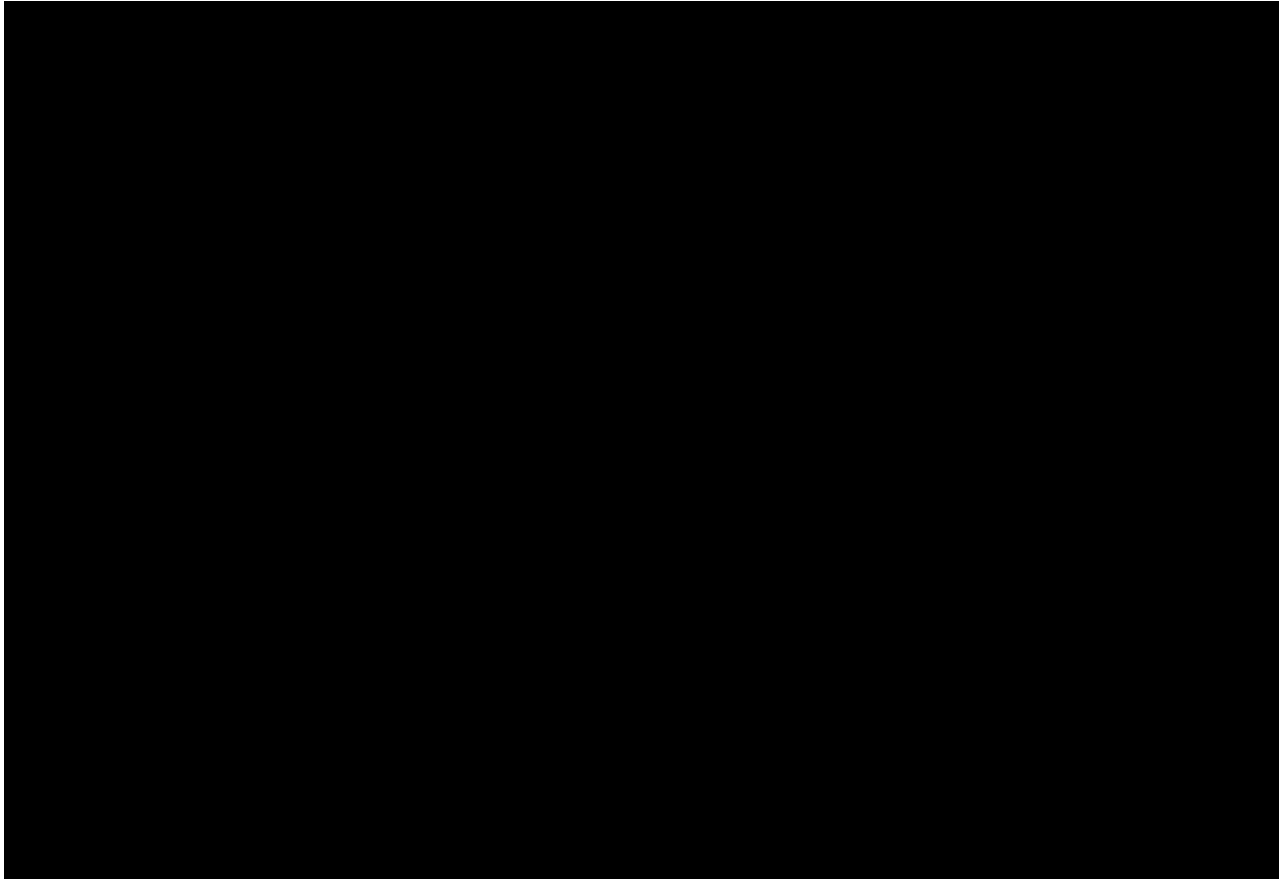
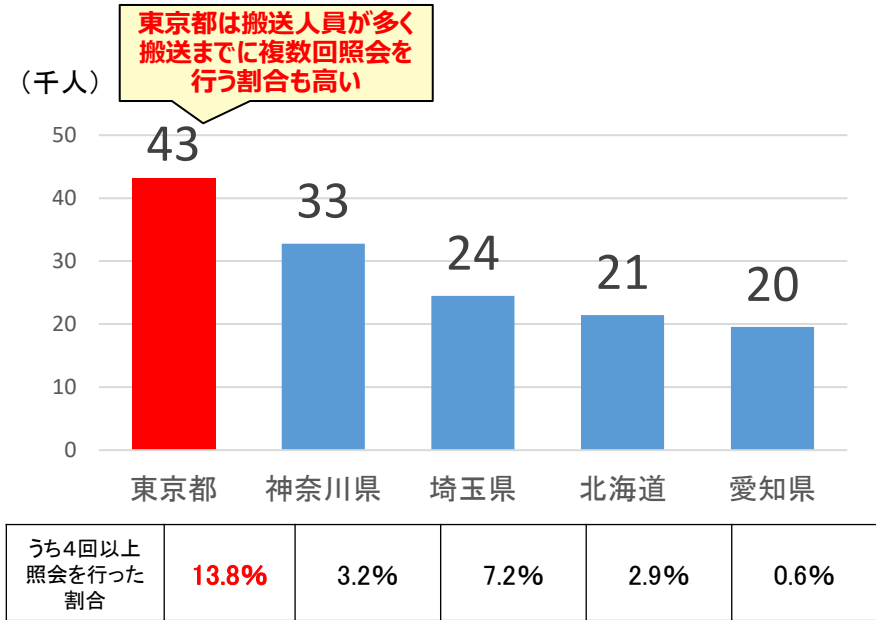


図 3.3-17 沿線7区市周辺の観光施設から高速道路への所要時間

3.3.5 救急搬送の現状

(1) 東京都の救急医療の現状

外環（関越～東名）の沿線区市が位置する東京都は、重症者の救急搬送人員が最も多く、搬送までに複数回照会を行う割合が高い状況となっている。



出典 救急搬送における医療機関の受入状況等実態調査の結果（総務省 R3 年）

図 3.3-18 都道府県別重症者以上搬送人員ランキング上位5位

(2) 外環（関越～東名）周辺の第三次医療施設

外環（関越～東名）沿線に点在する第三次医療施設は以下のとおりとなっており、沿線7区市の中でも環状8号線沿線は第三次医療施設から一定の距離（東側の医療機関の間隔 3km 程度を円で表示）がある状況となっている。

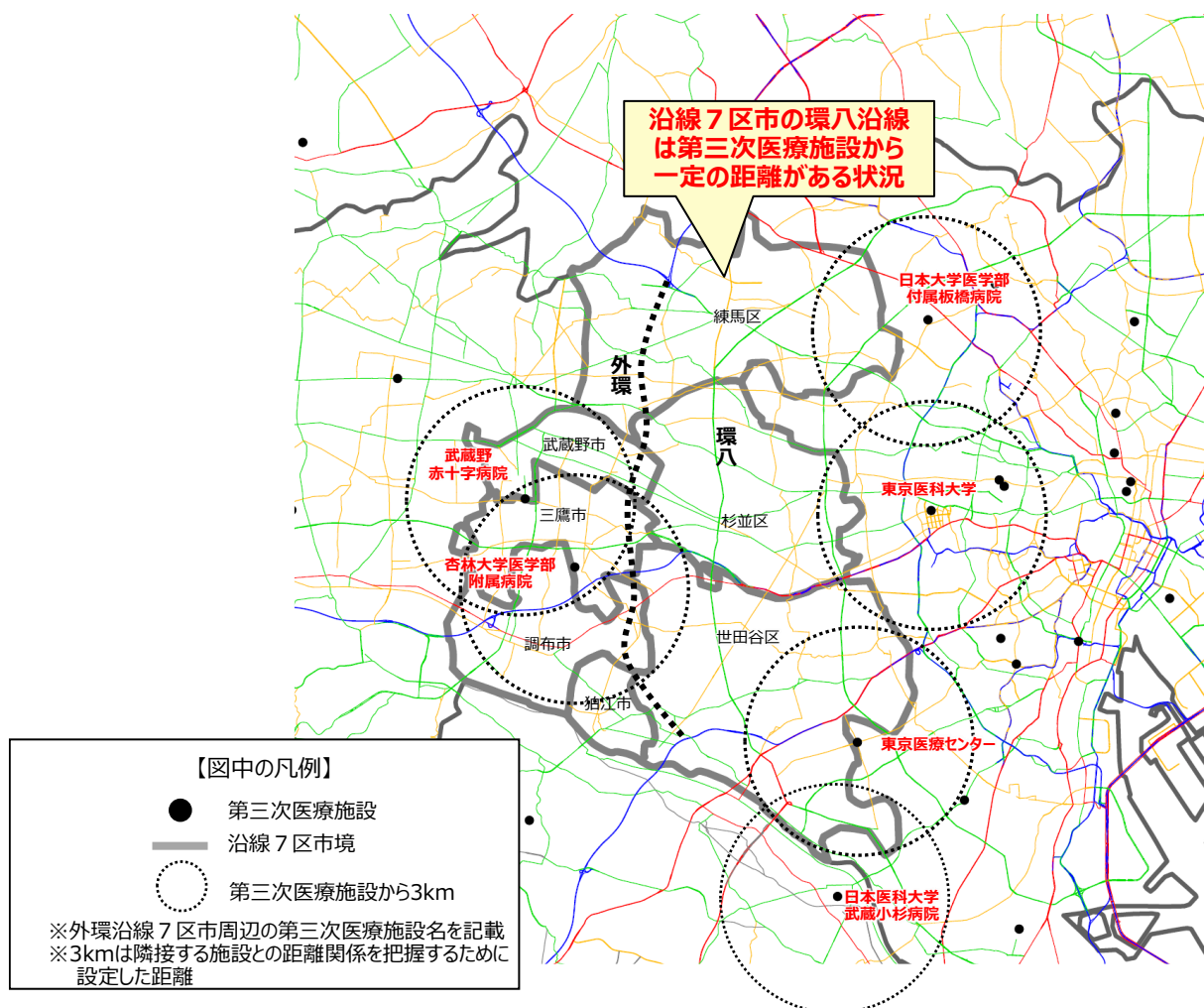
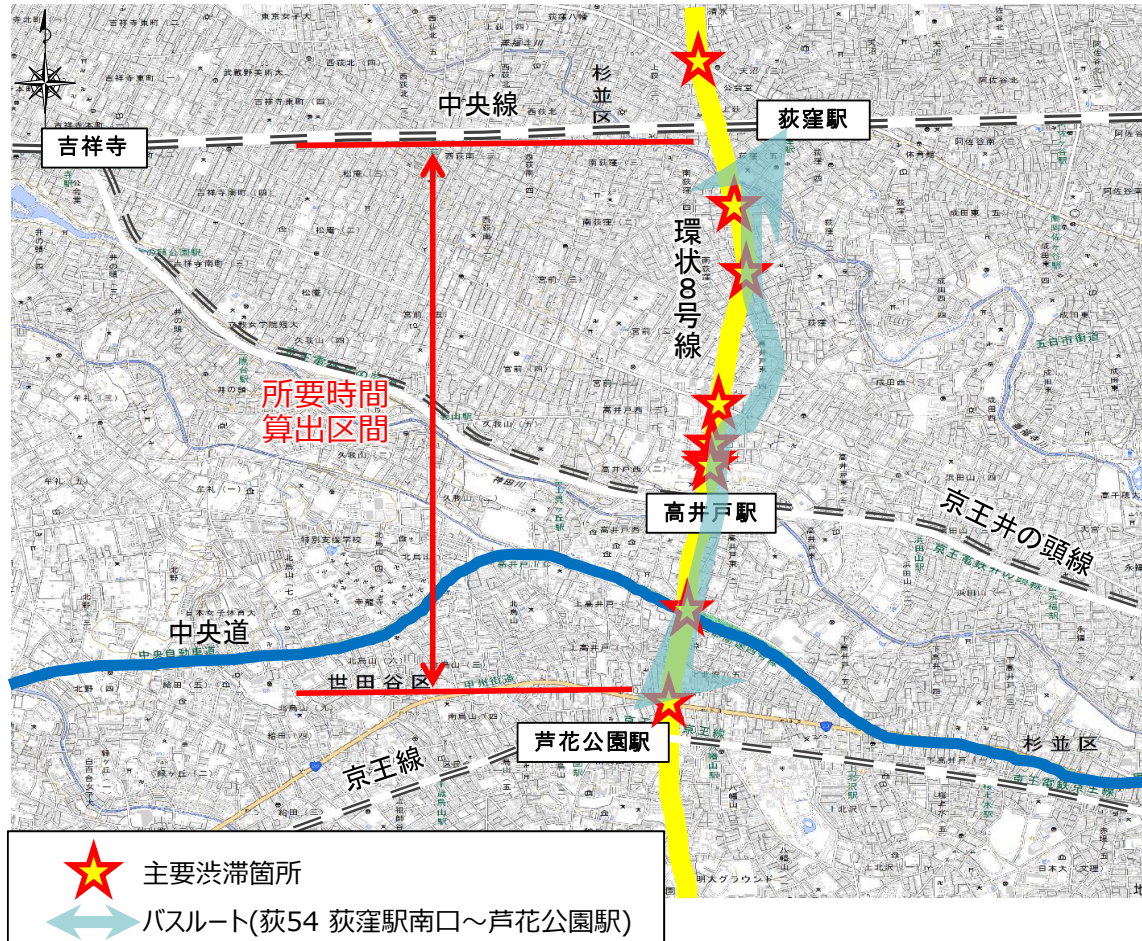


図 3.3-19 外環周辺の第三次医療施設

3.3.6 環状8号線周辺のバスの現状

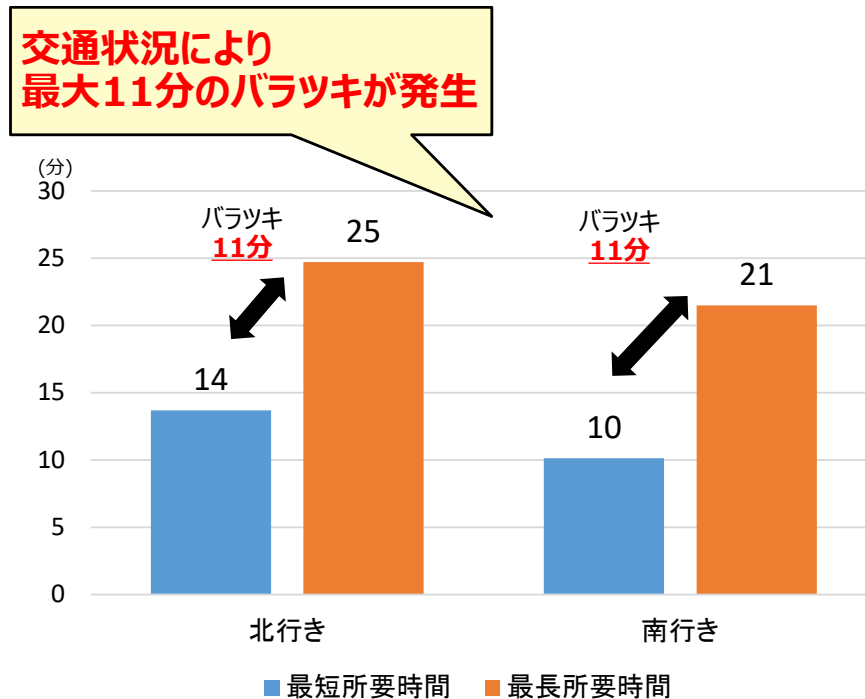
環状8号線周辺には東西に延びる複数の鉄道路線の主要駅間を南北に結ぶバスルートが存在している。

ルート内に複数の主要渋滞箇所が存在し、所要時間（最短・最長）の差にバラツキが存在している。



出典 関東バス HP、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会資料（国土交通省）より作成
地図出典：国土地理院地図

図 3.3-20 環状8号線周辺のバスルート

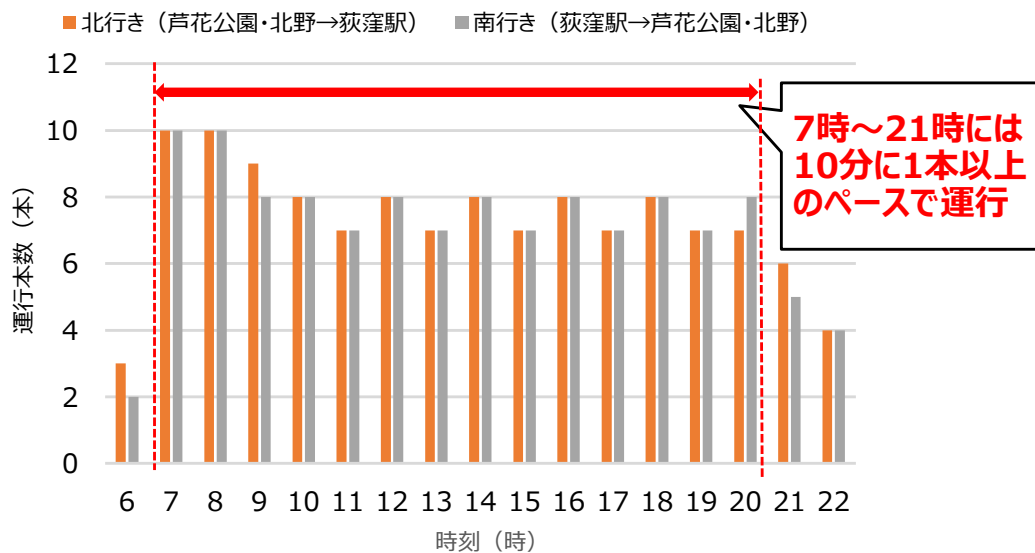


出典：ETC2.0 プローブデータ（R4.10（全日昼間12時間））

※所要時間は東電荻窪支社前交差点～上高井戸一丁目交差点間を対象に整理

※最短・最長所要時間は特異値（所要時間の上位・下位10%）を除いた値

図 3.3-21 荻窪駅南口～芦花公園駅のバスダイヤの所要時間のバラツキ



出典 関東バス時刻表より作成（時間帯は高井戸駅出発時間で整理）

図 3.3-22 環状8号線利用バス路線 運行本数（荻窪駅南口～芦花公園駅）

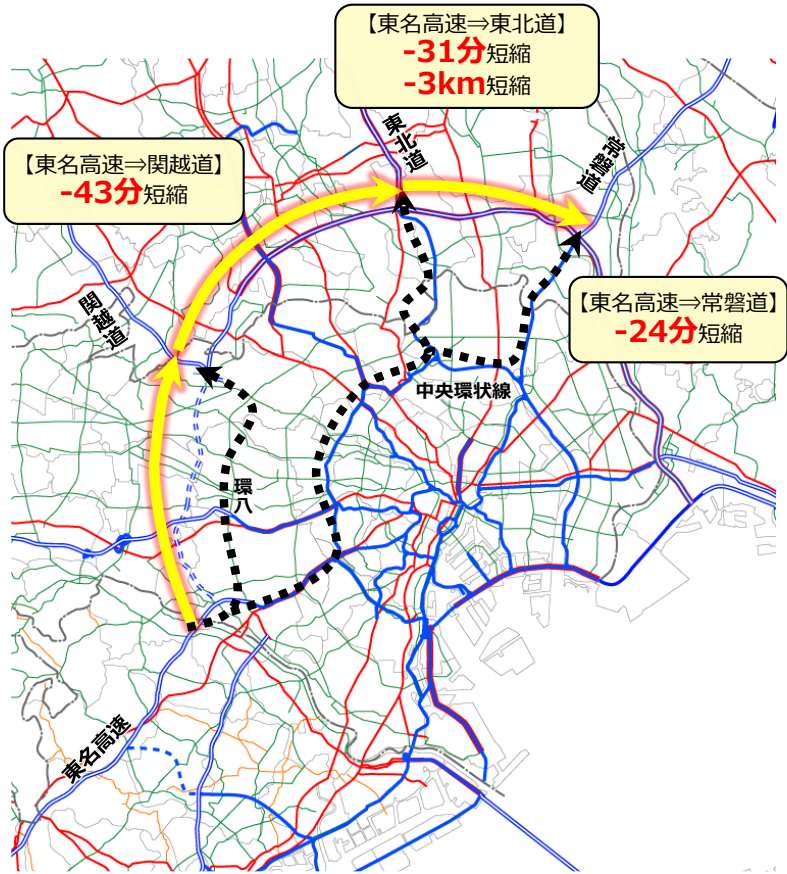
3.4 広域的視点に関する整備効果

整備効果の整理では、前段の現況の課題で把握分析した内容に対して、交通量推計、最新の交通データを用いて想定される外環（関越～東名）整備効果の把握分析を行った。

3.4.1 放射軸間のアクセス向上

(1) 放射軸間の所要時間の短縮効果

外環（関越～東名）整備により、東名高速から各放射軸へは24～43分の所要時間の短縮が図られる。



■ 東名高速⇒放射軸の所要時間

起点： 東名高速	関越道 （環八経由）		東北道 （首都高経由）		常磐道 （首都高経由）	
	延長	所要時間	延長	所要時間	延長	所要時間
現状①	16km	55分	38km	75分	42km	85分
外環整備後②	16km	12分	35km	44分	47km	61分
差(②－①)	0	-43分	-3km	-31分	+5km	-24分

※短縮効果の値を赤字で表示

出典 ETC2.0（R4.10 混雑時平均旅行速度）

※外環整備後は設計速度（80km/h）として計算

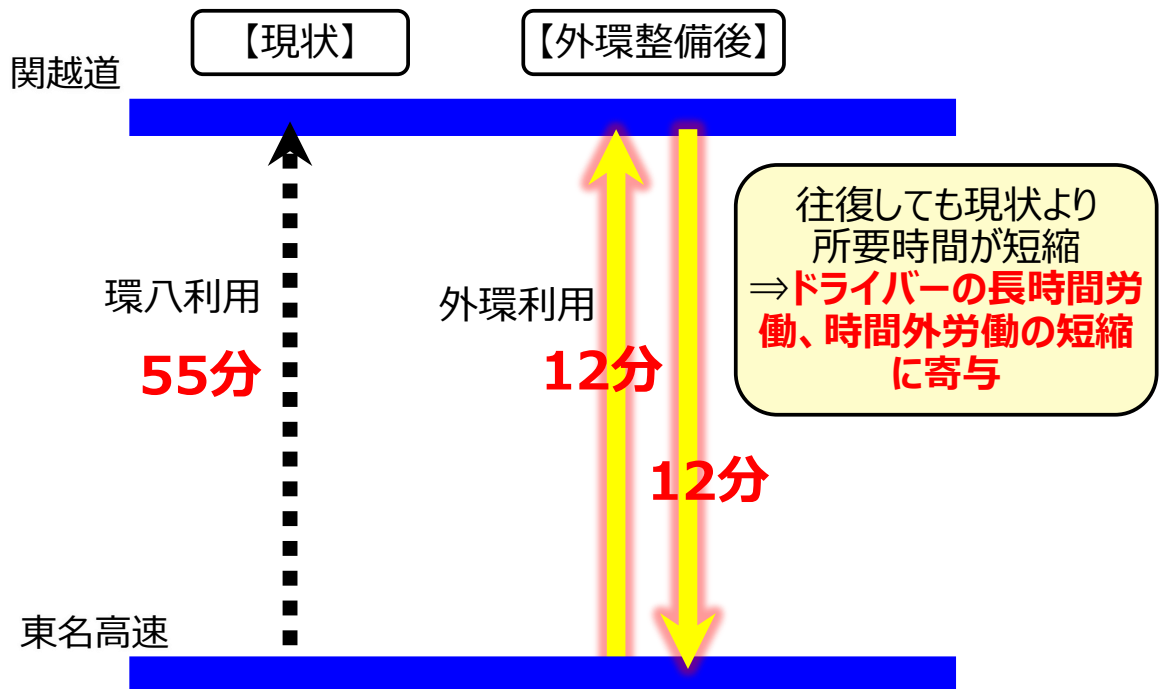
※関越道の現状は首都高経由より環状8号線経由の方が早いため環状8号線経由の値を記載

図 3.4-1 東名高速から放射軸への所要時間

(2) 物流ドライバーへの負荷軽減

「物流の2024年問題」としてドライバーの長時間労働、時間外労働の上限規制の導入がある。

外環（関越～東名）整備により、例えば東名高速から関越道への所要時間は、外環整備後は12分となり、往復しても現状（55分）より所要時間が短くなるため、ドライバーの長時間労働、時間外労働など「物流の2024年問題」に寄与する。



出典 ETC2.0 (R4.10 混雑時平均旅行速度)

※外環整備後は設計速度 (80km/h) として計算

図 3.4-2 東名高速と関越道間の移動時間

3.4.2 京浜港から背後圏へのアクセス向上

(1) 東京港から背後圏への所要時間

外環（関越～東名）の整備により、東京港から関越道、中央道へ所要時間の短縮（6～13分）が図られる。



出典 ETC2.0 (R4.10 混雑時平均旅行速度)

※外環整備後は設計速度（80km/h）として計算

図 3.4-3 東京港から背後圏への所要時間

(2) 川崎港から背後圏への所要時間

外環（関越～東名）の整備により、川崎港から関越道、中央道へ所要時間の短縮（7～14分）が図られる。



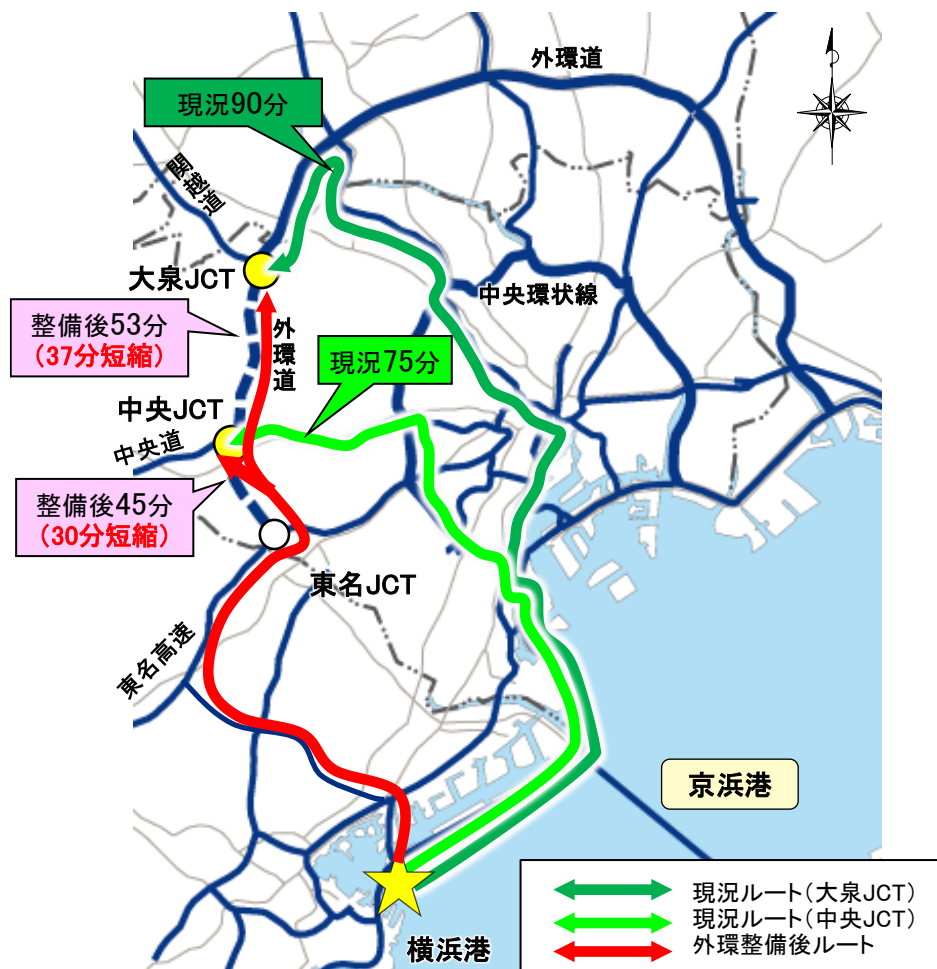
出典 ETC2.0 (R4.10 混雑時平均旅行速度)

※外環整備後は設計速度（80km/h）として計算

図 3.4-4 川崎港から背後圏への所要時間

(3) 横浜港から背後圏への所要時間

外環（関越～東名）の整備により、横浜港から関越道、中央道へ所要時間の短縮（30～37分）が図られる。



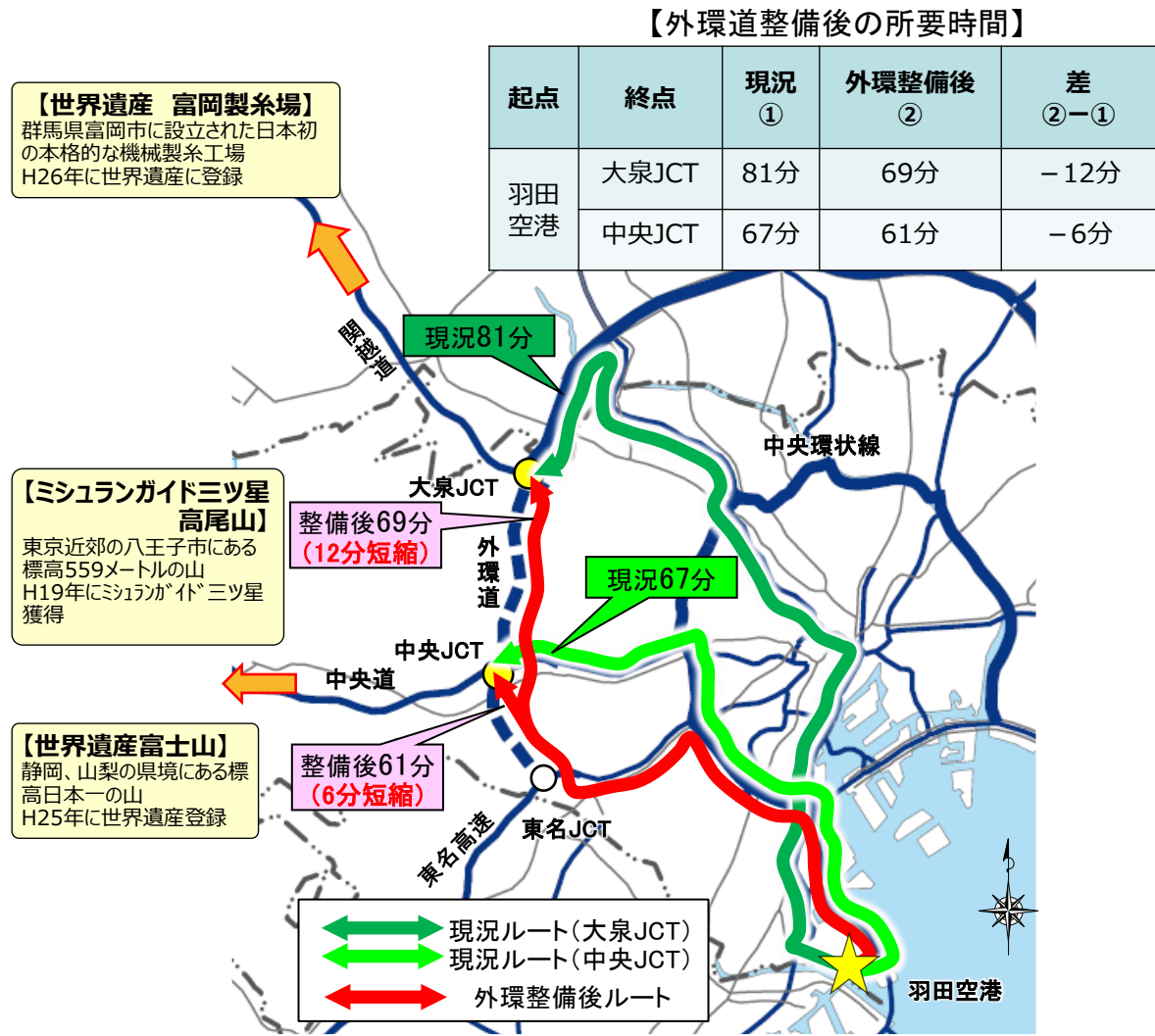
出典 ETC2.0 (R4.10 混雑時平均旅行速度)

※外環整備後は設計速度（80km/h）として計算

図 3.4-5 横浜港から背後圏への所要時間

3.4.3 羽田空港から背後圏へのアクセス向上

外環（関越～東名）の整備により、関東近郊の観光地へ所要時間の短縮（6～12分）が図られる。



出典 ETC2.0 (R4.10 混雑時平均旅行速度)
※外環整備後は設計速度(80km/h)として計算

図 3.4-6 羽田空港から背後圏への所要時間

3.4.4 発災時の代替路形成

(1) 東名高速から都心へのルート数

東名高速から都心へのルート数は、外環（関越～東名）整備により千葉外環開通時（令和6年3月）から180ルート増加する。

外環（関越～東名）は3環状の一部を形成し、災害時に代替路を形成する。

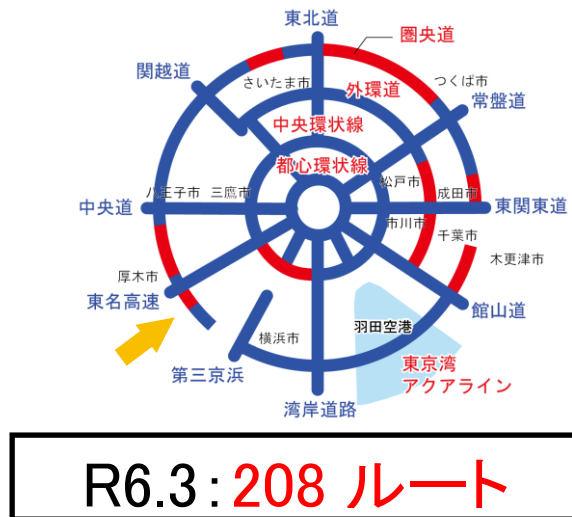


図 3.4-7 東名高速から都心部へのルート（R6.3時点）

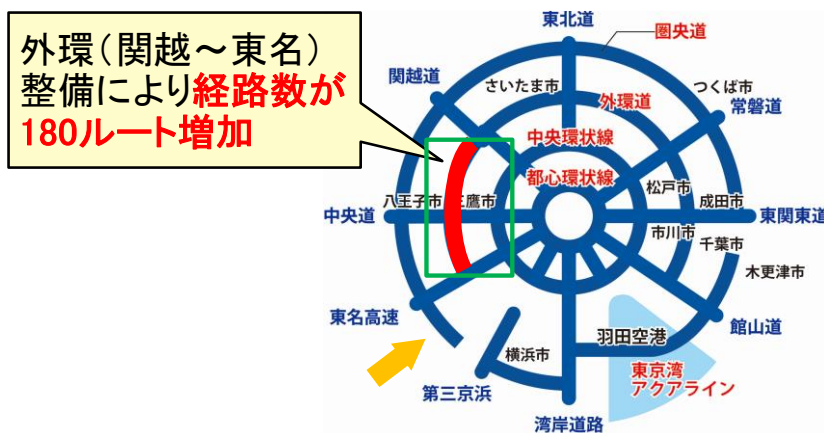


図 3.4-8 東名高速から都心部へのルート（R6.3+外環（関越～東名））

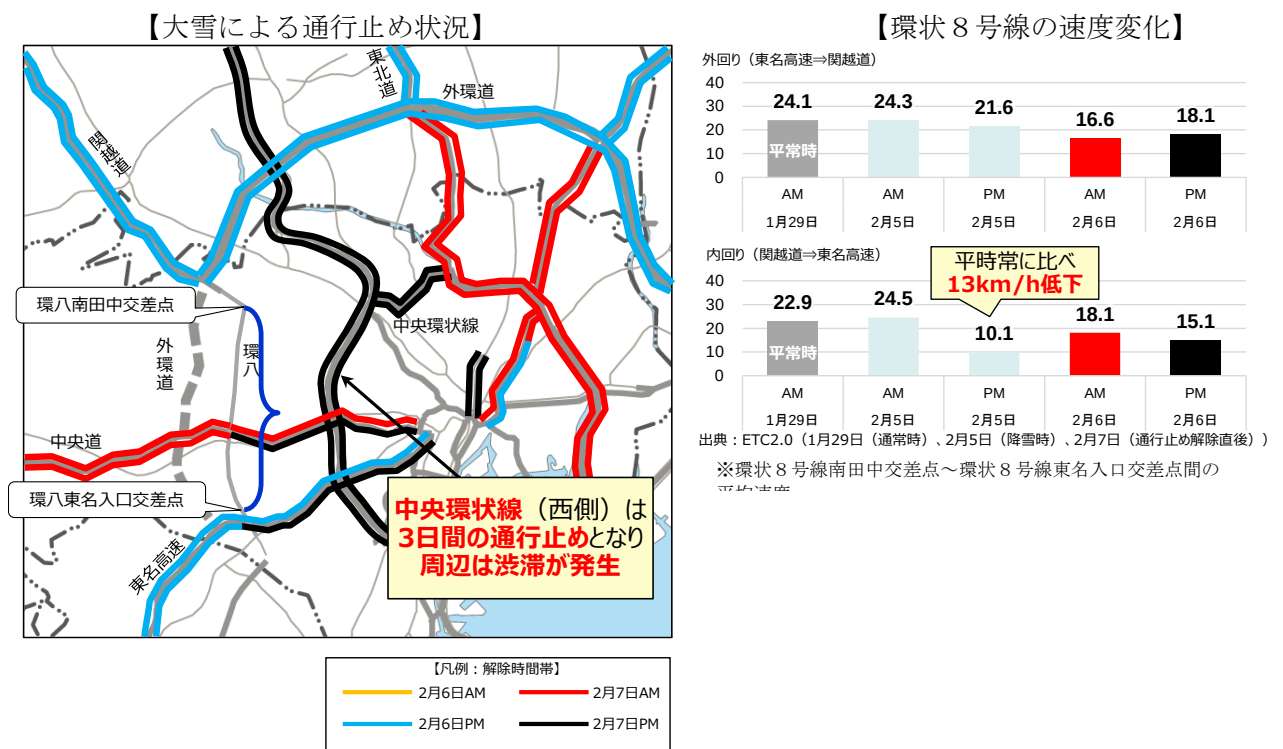
(2) 首都高通行止め時の代替路を形成

令和6年2月5日から6日かけて首都圏を中心に広い範囲で大雪となり、鉄道の運休・遅延、航空機や船舶の欠航、高速道路の通行止めが発生した。

外環周辺の高速道路の大雪による通行止め解除は1～3日間を要し、その間周辺環状8号線をはじめとする一般道では平常時に比べ最大約13km/hの速度低下が発生した。

今回の大雪による通行止め解除に時間を要した要因は、中央環状線の道路構造（高架構造）が一因となっている。

外環（関越～東名）整備により代替路が形成されることで、発災時の都心部の渋滞緩和に寄与する。



出典 首都高速道路における大雪時の対応策について（R6.2.20 首都高速道路株式会社）より作成

図 3.4-9 首都高通行止め時の代替路形成（再掲）

3.5 地域的視点に関する整備効果

3.5.1 観光施設へのアクセス向上

(1) 高速道路 IC へのアクセス向上

外環（関越～東名）整備により一部一般道を利用することなくアクセスが可能となり、主要渋滞箇所の回避、所要時間短縮が見込まれる。

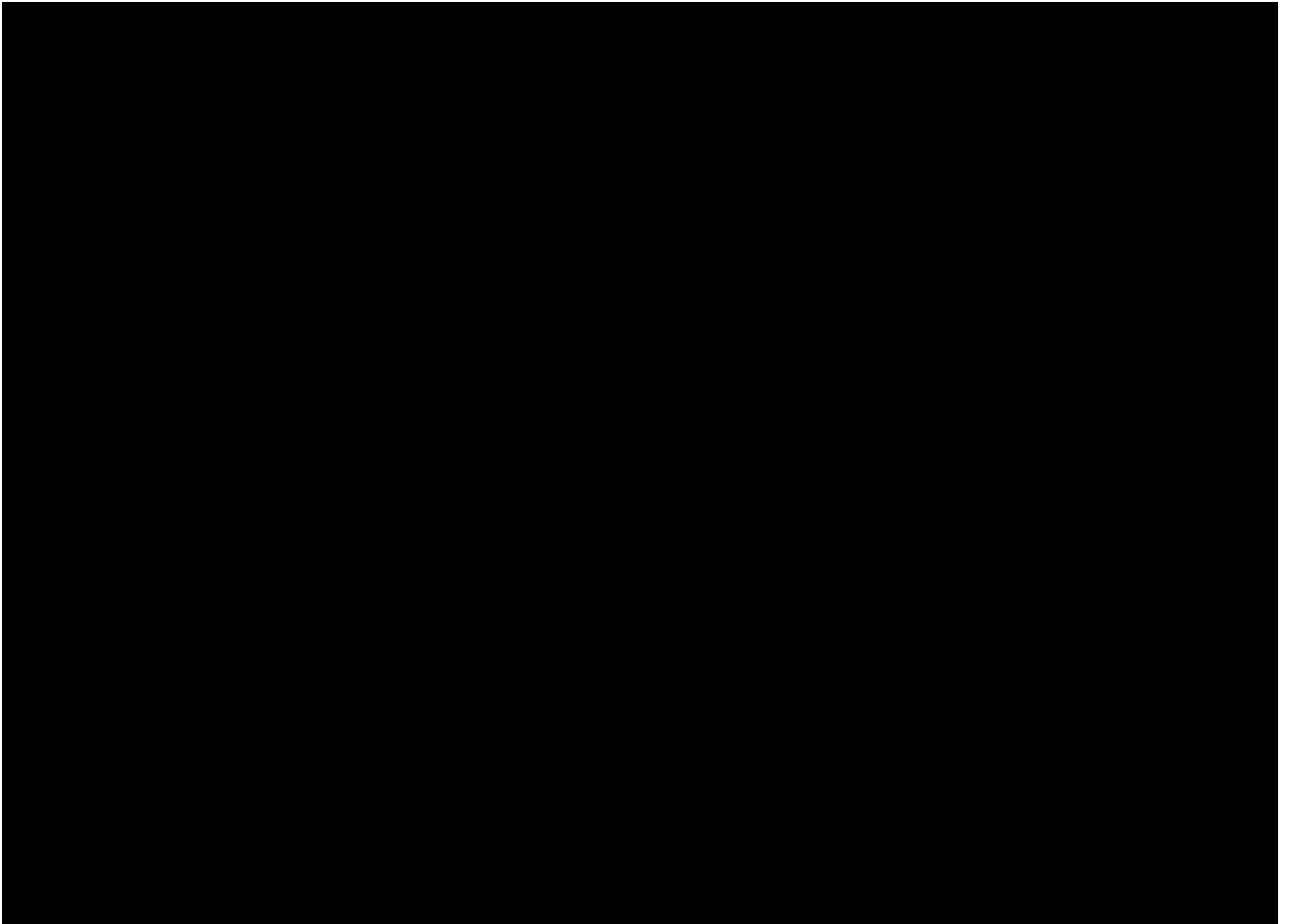
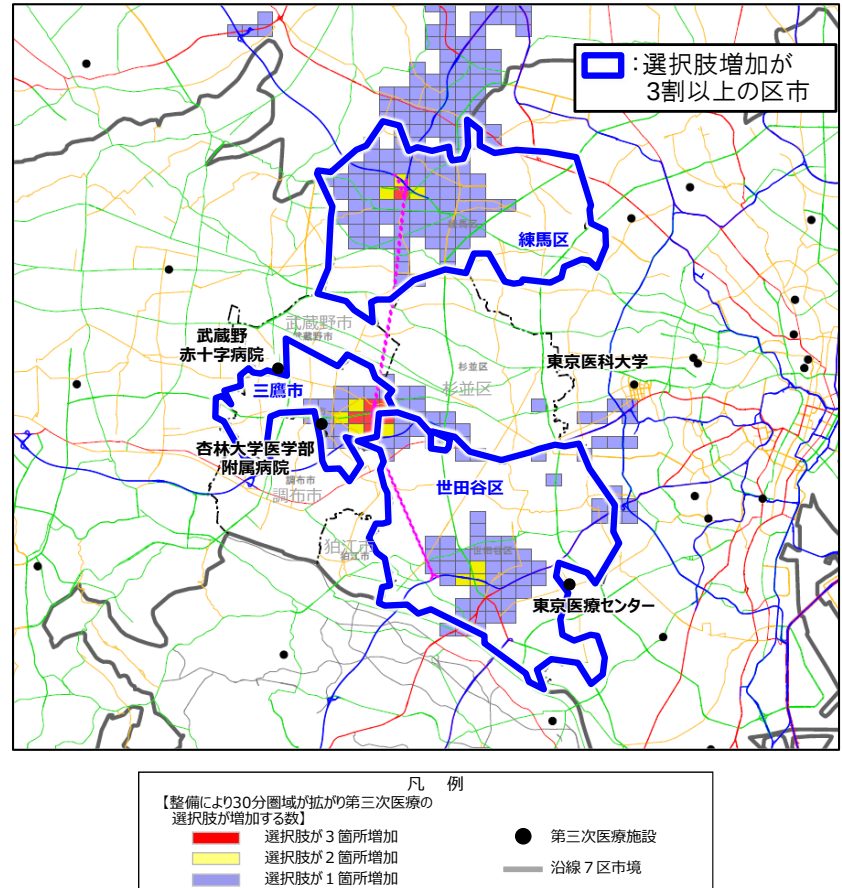


図 3.5-1 観光地へのアクセス向上

3.5.2 救急医療への支援

外環（関越～東名）の整備により沿線区市人口の約3割の方が、30分（多量出血による死亡率が50%となる時間）で搬送可能な第三次救急医療機関の数が増加する。

第三次救急医療機関の選択肢の増加、救急搬送を支援する。



沿線7区市	全人口 (万人)	選択肢増加医療施設数と増加人口(単位:万人)				
		選択肢が 1箇所増加	選択肢が 2箇所増加	選択肢が 3箇所以上増加	選択肢増加 合計 ⑤=②+③+④	選択肢の 増加割合 ⑤÷①
世田谷区	93.8	22.1	1.3	0.6	24.0	26%
練馬区	78.3	28.5	1.0	0.3	29.7	38%
杉並区	59.6	5.9	0.0	0.0	5.9	10%
武蔵野市	15.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0%
三鷹市	19.7	4.6	0.8	1.3	6.7	34%
調布市	24.5	0.3	0.0	0.0	0.3	1%
狛江市	8.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0%
合計	300.3	61.4	3.1	2.2	66.7	22%

選択肢が1～3箇所
増加する人口
66.7万人

出典 人口：国勢調査（H27年度 外環沿線7区市：300.3万人）

速度：現況はETC2.0（R4.10）。整備後は現況＋外環（設計速度80km/h）により算出

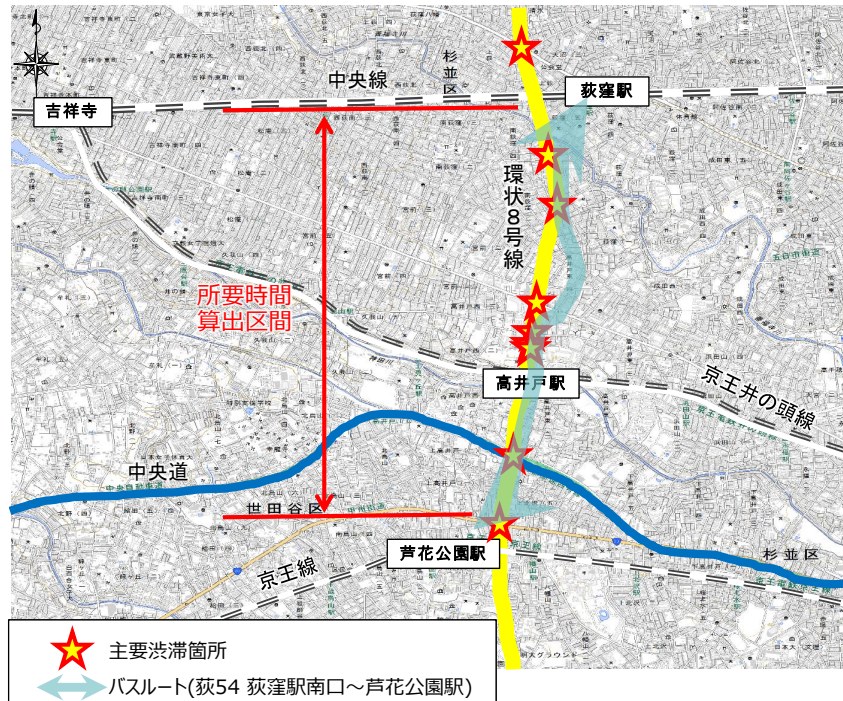
※第三次救急医療機関：心筋梗塞、脳卒中、頭部外傷など一刻を争う重篤な救急患者の救命医療を担当する機関

図 3.5-2 外環沿線区市の搬送先の増加

3.5.3 環状8号線周辺のバスの定時性向上

外環（関越～東名）沿線のバスルートでは所要時間（最短・最長）の差にバラツキが存在している。

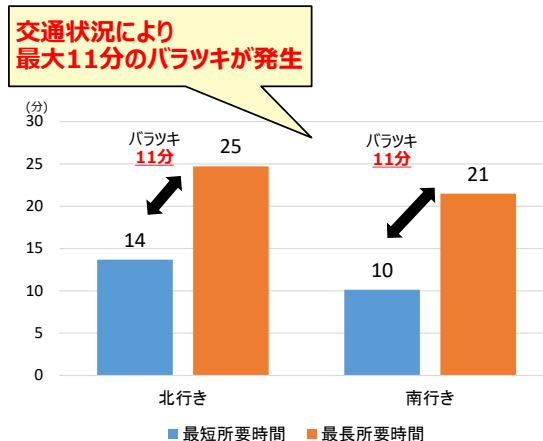
外環（関越～東名）が整備されることで、渋滞が緩和され定時性の向上が期待される。



出典 関東バス HP、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会資料（国土交通省）より作成

地図出典 国土地理院地図

図 3.5-3 環状8号線周辺のバスルート（再掲）



出典 関東バス HP

出典：ETC2.0 プローブデータ（R4.10（全日昼間12時間））

※所要時間は東電荻窪支社前交差点～上高井戸一丁目交差点間を対象に整理

※最短・最長所要時間は特異値（所要時間の上位・下位10%）を除いた値

図 3.5-4 荻窪駅南口～芦花公園駅のバスダイヤの所要時間のバラツキ（再掲）

3.6 沿線7区市に関する交通状況と整備効果の整理

多様な統計データや最新交通データを用いて、交通状況や主要路線の道路の使われ方について沿線7区市（練馬区、杉並区、世田谷区、武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市）毎に分析した。加えて、各市区に示す整備効果事例を整理した。

3.6.1 分析方針

交通状況や主要路線の道路の使われ方について、下記の2つの視点で沿線7区市について整理を行った。

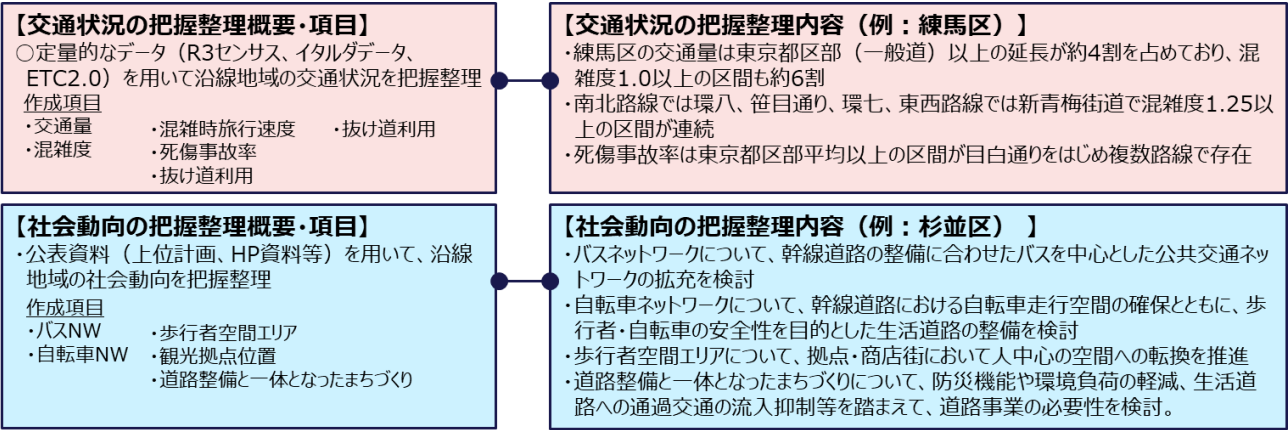


図 3.6-1 沿線地域に関する基礎整理内容

3.6.2 交通状況の把握

6つの項目について分析・整理を行った。整理項目と使用データは下記のとおりである。

- ・混雑時旅行速度：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査
- ・断面交通量：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査
- ・混雑度：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査
- ・交通状況まとめ：上記3つの観点をまとめたもの
- ・区外への移動の起終点：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査
- ・抜け道の利用状況：ETC2.0プローブデータ、ITARDAデータ

(1) 練馬区の整理結果

1) 混雑時旅行速度

練馬区全区間※のうち渋滞（10km/h 以下）および混雑（10～20km/h）している区間が約 9 割を占めている。特に 20km/h 以下の混雑区間は 85%を占めており、区内全域で速度が低い混雑区間が存在している。※全区間とはセンサス以上路線の一般道

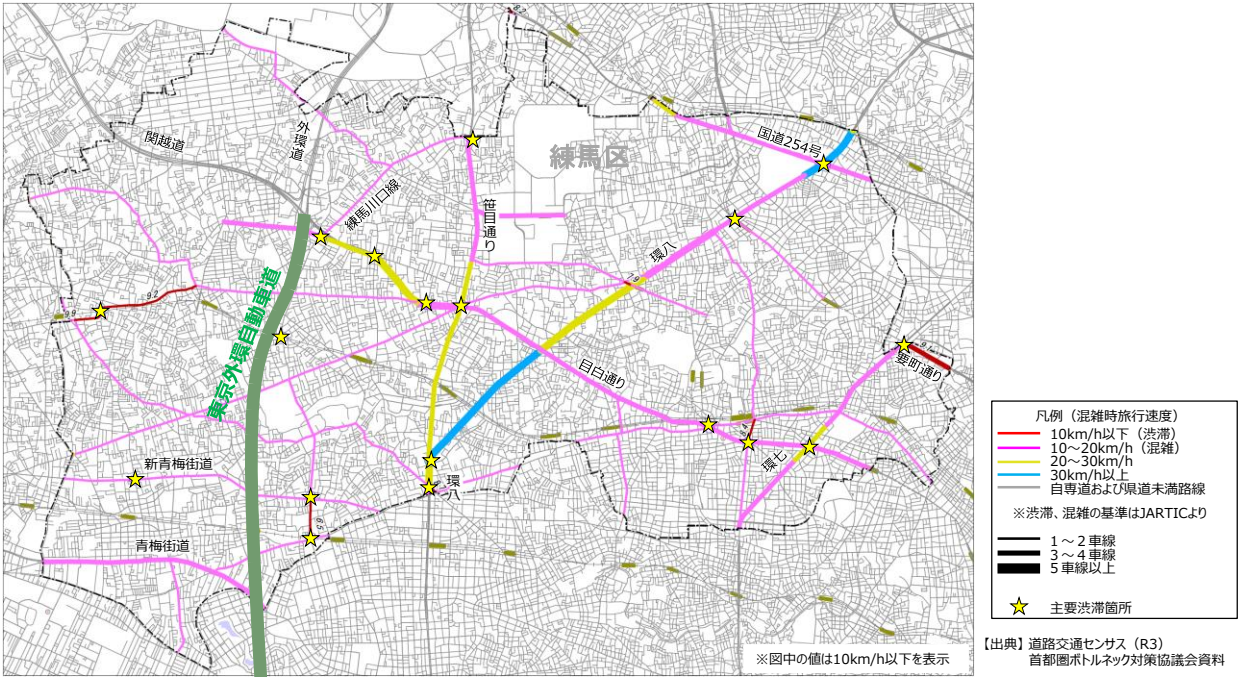
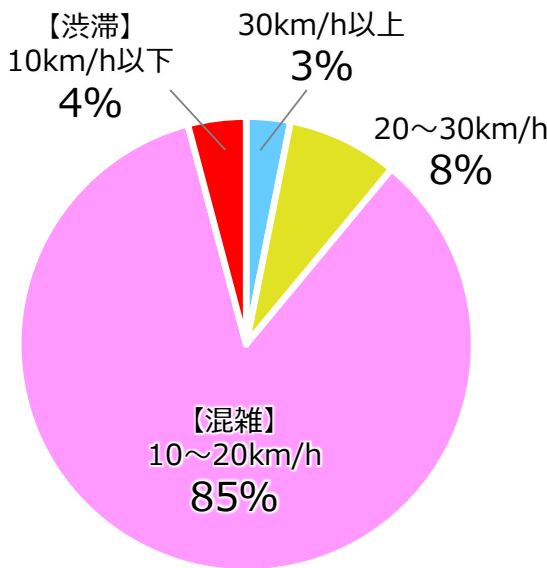


図 3.6-2 練馬区の混雑時上下平均旅行速度



※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-3 ランク別の延長割合

2) 断面交通量

東京都区部平均交通量（一般道）の1.5倍以上となっている路線を図 3.6-4 に示す。

東京都区部平均（一般道）以上の割合は練馬区全区間*の約3割を占めている。

南北路線である笹目通りや環七で東京都区部平均の1.5倍以上の区間が連続している。

※全区間とはセンサス以上路線の一般道

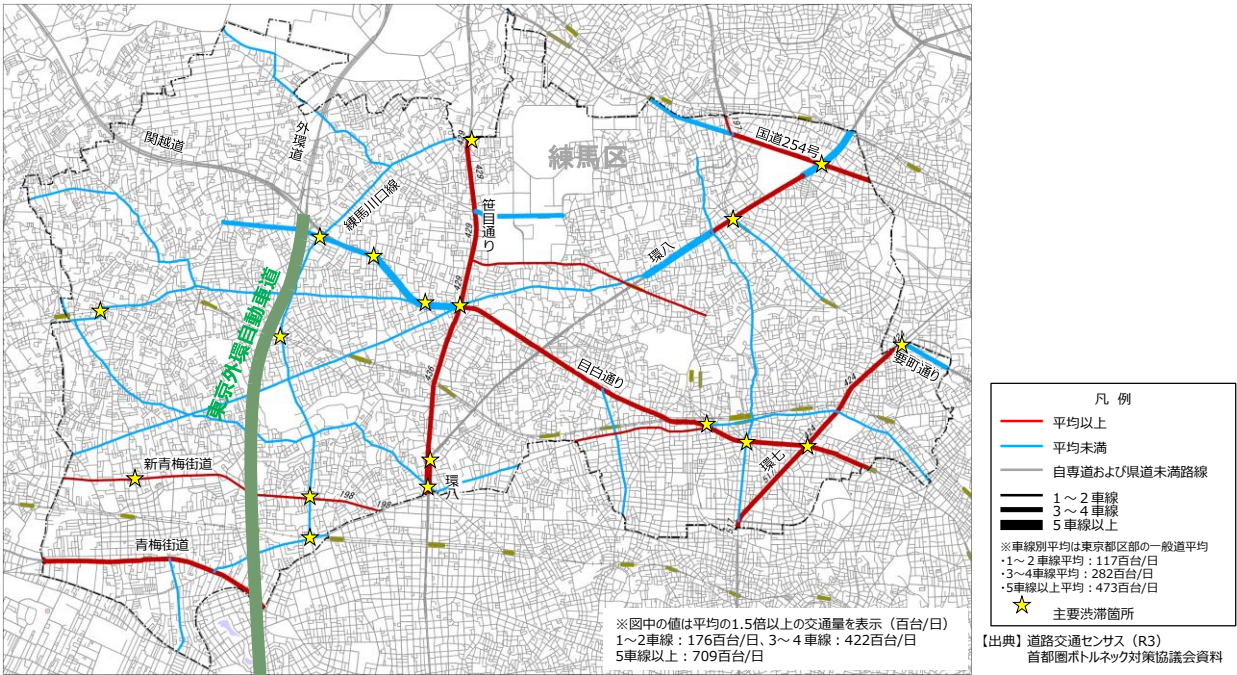
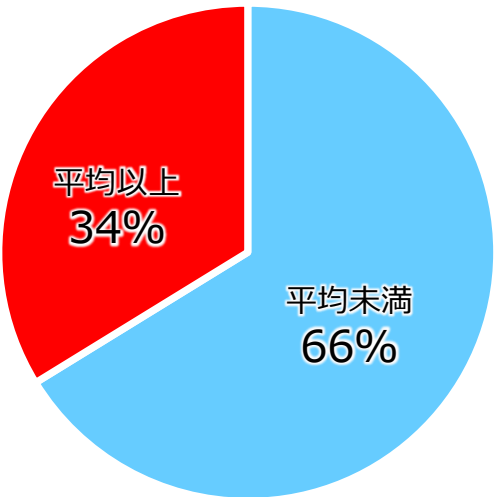


図 3.6-4 練馬区の交通量状況



※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-5 ランク別の延長割合

3) 混雑度

混雑度が 1.25 以上の練馬区における混雑度を図 3.6-6 に示す。

混雑度 1.0 以上の区間は練馬区全区間※の約 6 割を占めている。

南北路線では環状 8 号線・笹目通り・環七、東西路線では新青梅街道で混雑度 1.25 以上の区間が連続している。

また、関越道の IC 部周辺路線である練馬川口線で混雑度 1.75 以上の高い区間が連続している。※全区間とはセンサス以上路線の一般道

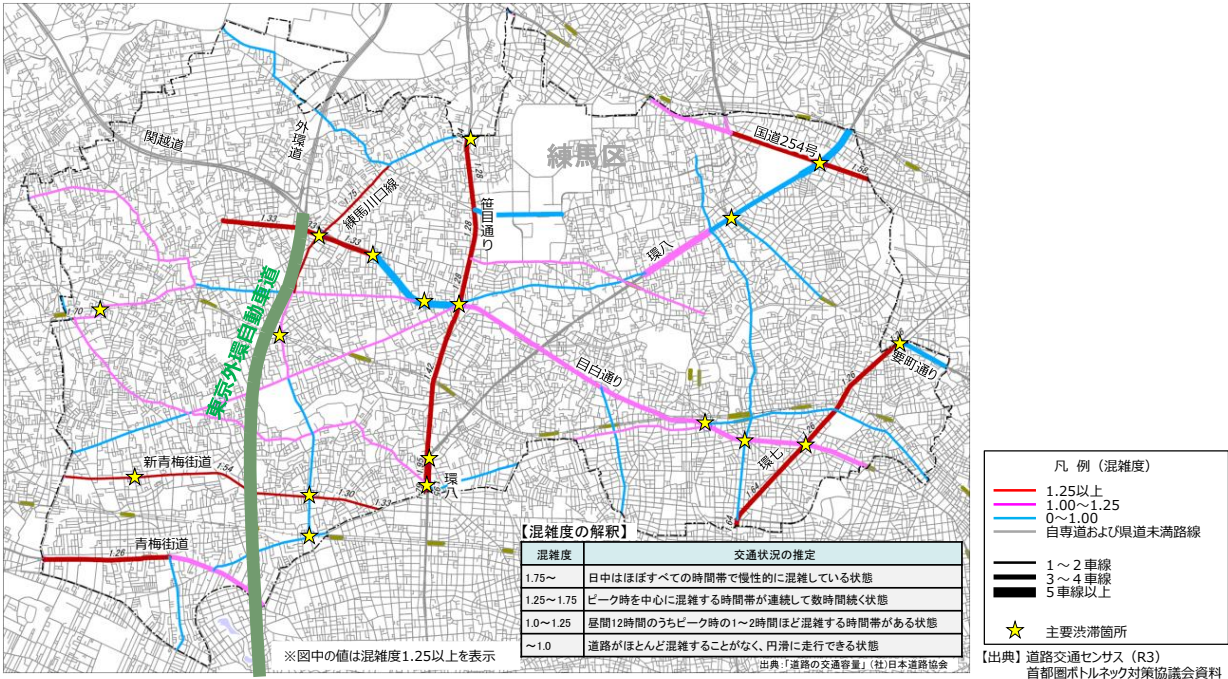
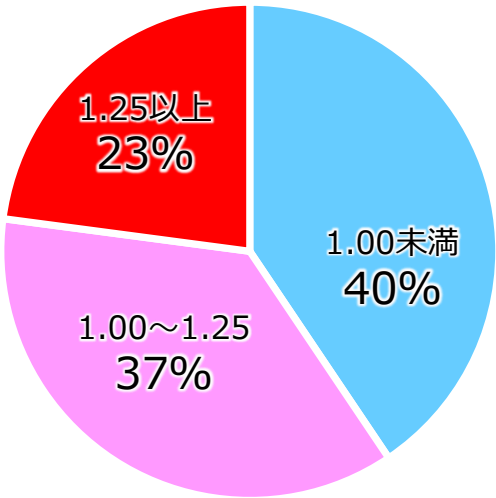


図 3.6-6 練馬区の混雑度



※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-7 混雑度ランク別の延長割合

4) 交通状況まとめ

- ・ 主要な南北軸である環状8号線・笹目通りは交通量約4～6万台/日の利用があり、環状8号線の混雑度は1.95で交通容量を超過している。
- ・ 東西軸である新青梅街道の混雑度は1.54と高く、混雑時旅行速度は14km/h（混雑状態）と低い状況である。（混雑度1.25～1.75：連続して数時間続く状態、混雑度1.75以上：慢性的に混雑している状態）

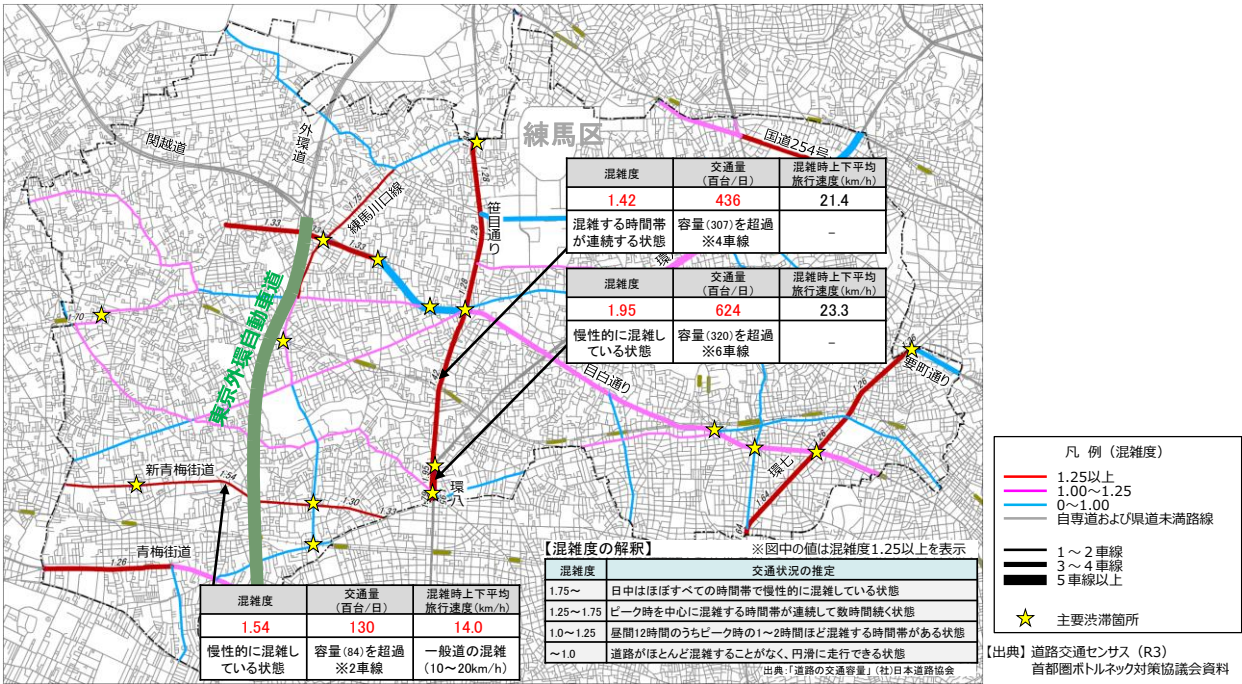
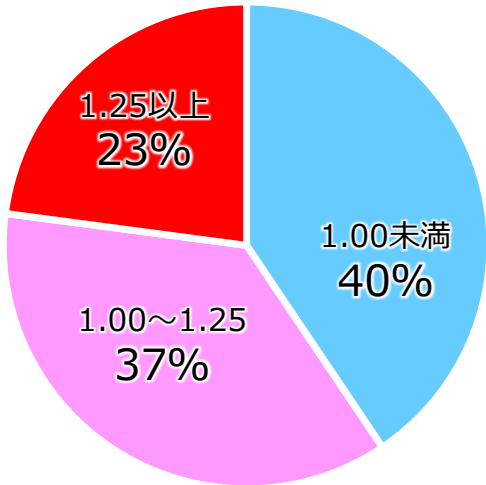


図 3.6-8 練馬区の混雑度状況

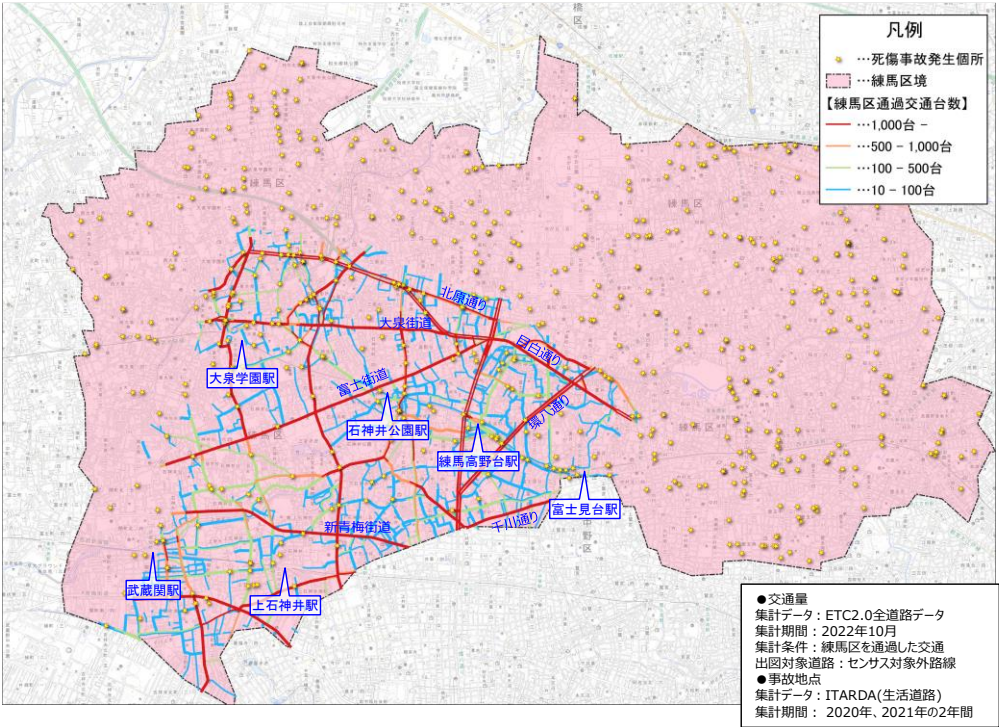


※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-9 混雑度ランク別の延長割合

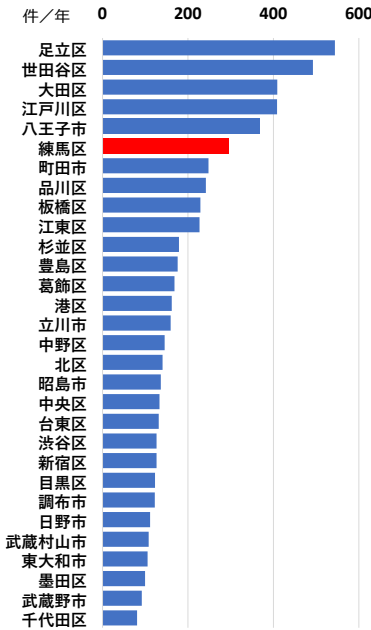
5) 抜け道の利用状況

練馬区を通過する交通は、大泉街道や環状8号線といった主要な路線だけでなく北原通りや富士街道でも抜け道利用が多い。この影響も受け、生活道路での死傷事故也多発しており交通環境の改善の必要性が高い。



出典：ITARDA(生活道路における死傷事故件数
2020年・2021年の2年間から算出した、1年間辺りの死傷事故発生件数

図 3.6-10 抜け道利用状況と死傷事故発生箇所



出典：ITARDA(生活道路における死傷事故件数
2020年・2021年の2年間から算出した、1年間辺りの死傷事故発生件数

図 3.6-11 東京都内における死傷事故件数

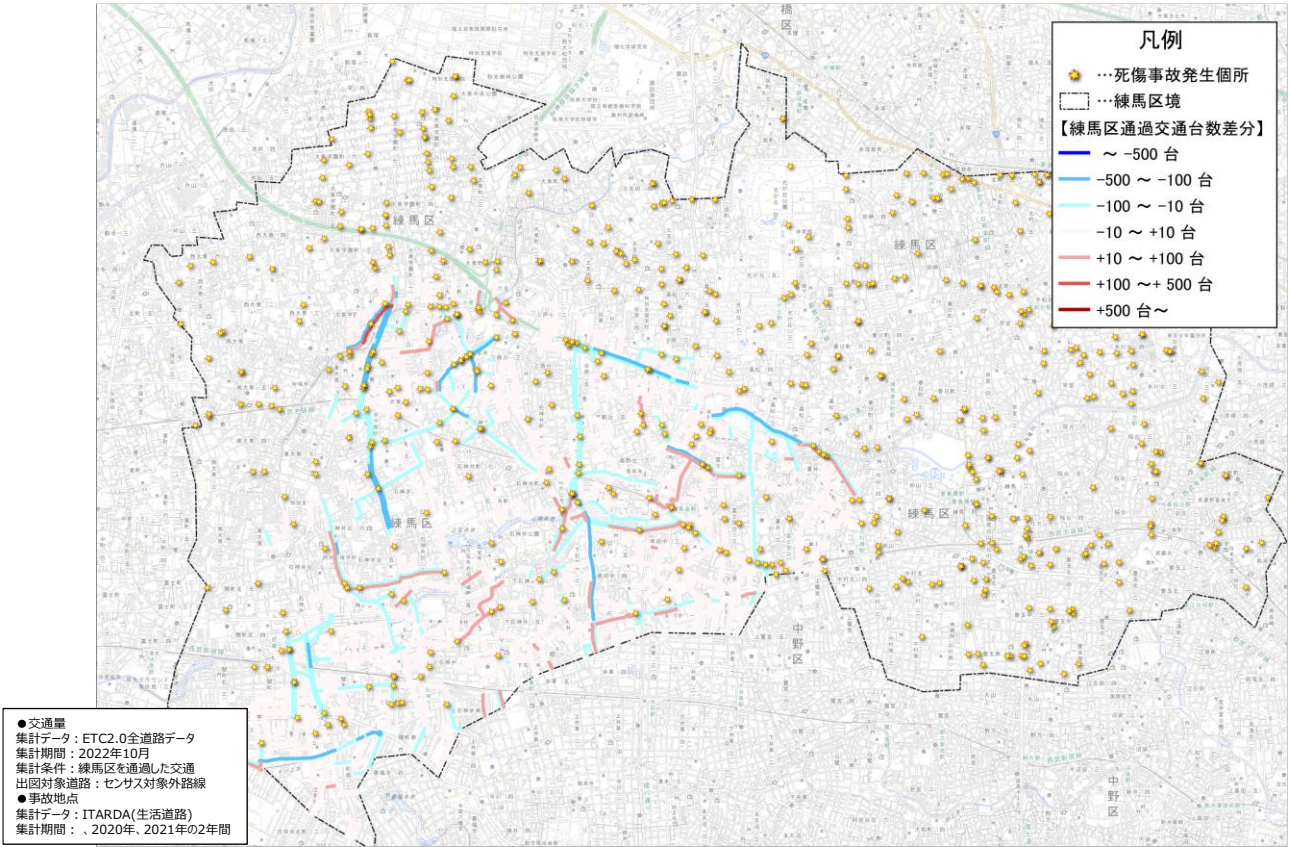


図 3.6-12 非混雑時（6 時台）と混雑時（16 時台）の抜け道利用車両数差分図

(2) 杉並区の整理結果

1) 混雑時旅行速度

杉並区全区間※のうち渋滞（10km/h 以下）および混雑（10～20km/h）している区間は約 8 割を占めている。

区内全域で 20km/h 以下の混雑区間が存在しており、環状 8 号線では 10km/h 以下の渋滞区間が存在する。※全区間とはセンサス以上路線の一般道

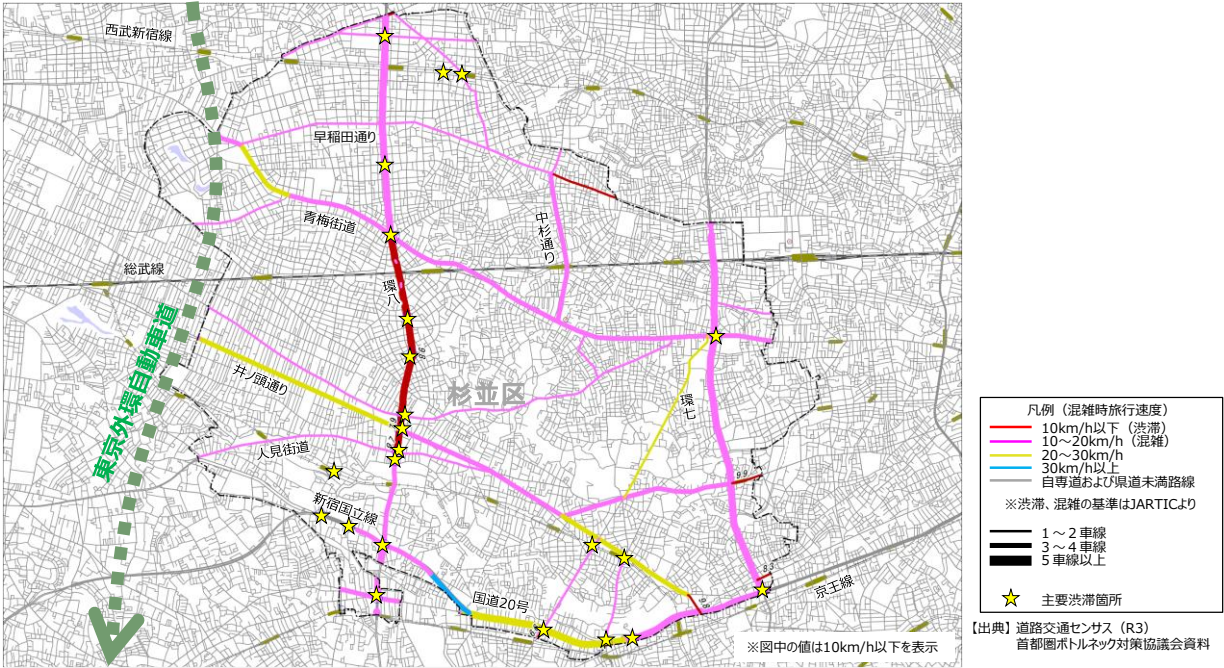
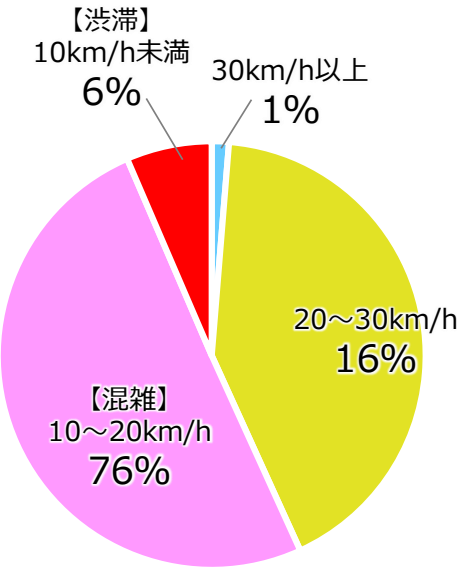


図 3.6-13 杉並区の混雑時上下平均旅行速度



※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-14 ランク別の延長割合

2) 断面交通量

東京都区部平均交通量（一般道）の1.5倍以上となっている路線を図 3.6-15 に示す。

東京都区部平均（一般道）以上の割合は杉並区全区間※の約4割を占めており、南北路線では環状8号線や環七、東西路線では20号・早稲田通り・青梅街道など複数路線で東京都区部平均以上の区間が存在する。※全区間とはセンサス以上路線の一般道

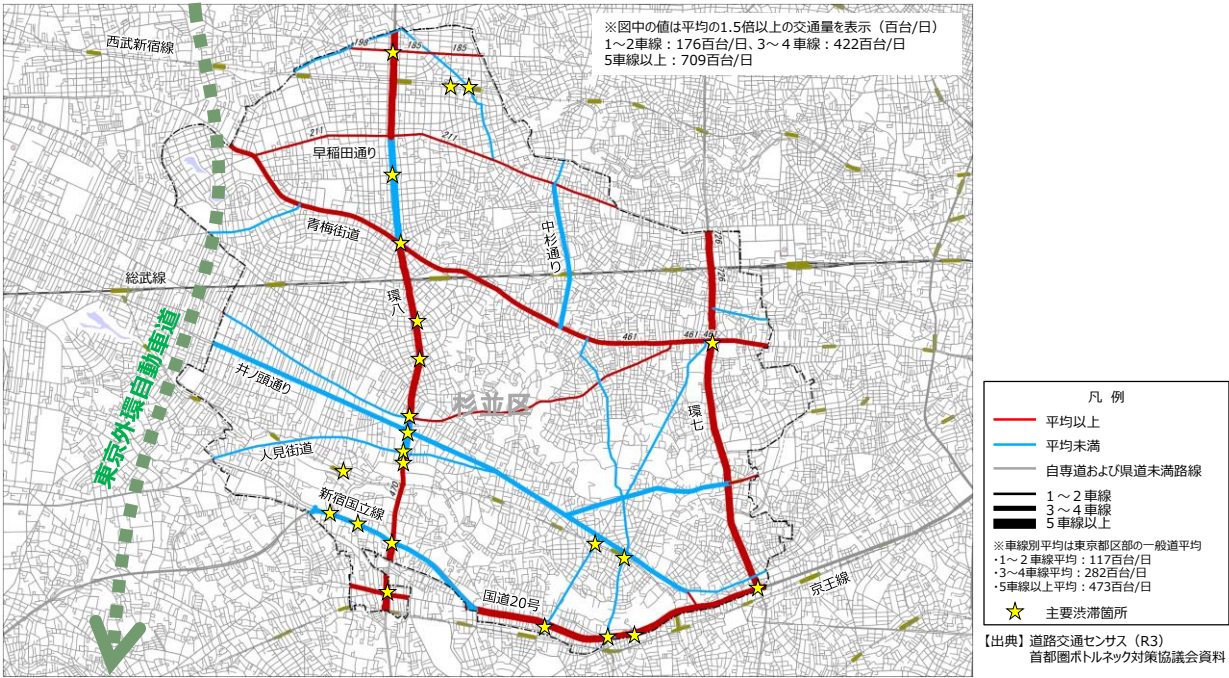
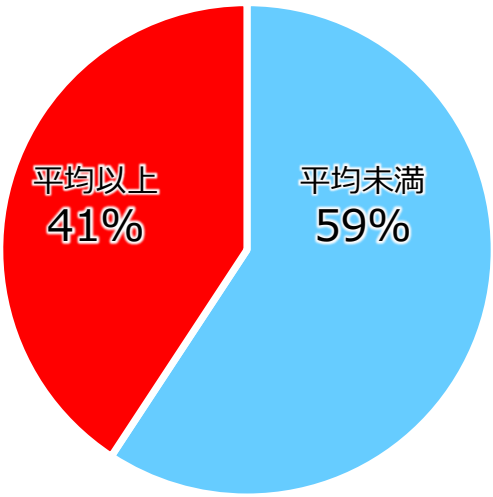


図 3.6-15 杉並区の交通量状況



※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-16 ランク別の延長割合

3) 混雑度

混雑度が 1.25 以上の練馬区における混雑度を図 3.6-17 に示す。

混雑度 1.0 以上の区間は杉並区全区間※の約 6 割を占めており、南北路線では環状 8 号線・環七・東西路線では国道 20 号・早稲田通り・新青梅街道・井ノ頭通り・人見街道など複数路線で混雑度 1.0 以上の区間が連続している。

特に環状 8 号線・早稲田通りでは混雑度 1.75 以上の高い区間が存在する。

※全区間とはセンサス以上路線の一般道

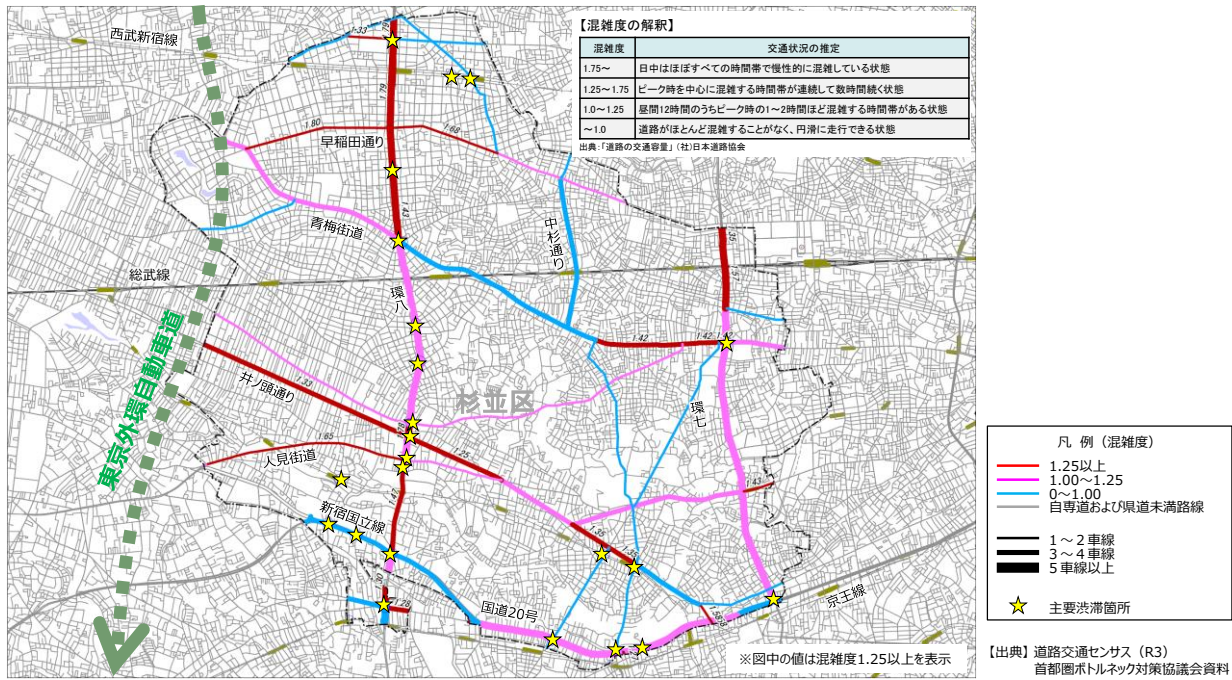
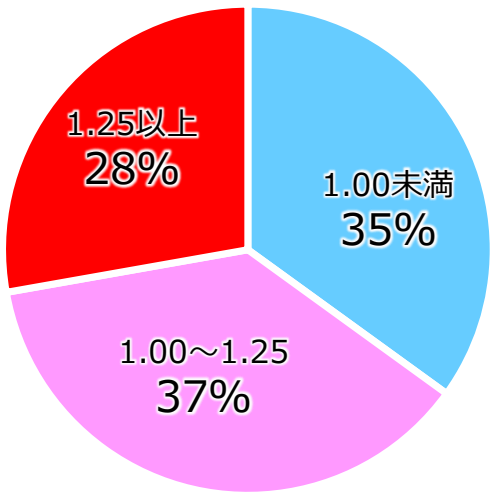


図 3.6-17 杉並区の混雑度



※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-18 ランク別の延長割合

4) 交通状況まとめ

- ・ 主要な南北軸である環状8号線は交通量約6万台/日の利用があり、混雑度は1.79で交通容量を超過している。
- ・ 環状8号線に接続する東西路線の混雑度は1.0以上の路線が多く、早稲田通りは混雑度1.80、人見街道は混雑度1.65と高い状況である。
- ・ 環状8号線・早稲田通り・人見街道の混雑時旅行速度は約12～17km/hであり一般道の混雑（10～20km/h）状態となっている。（混雑度1.25～1.75：連続して数時間続く状態、混雑度1.75以上：慢性的に混雑している状態）

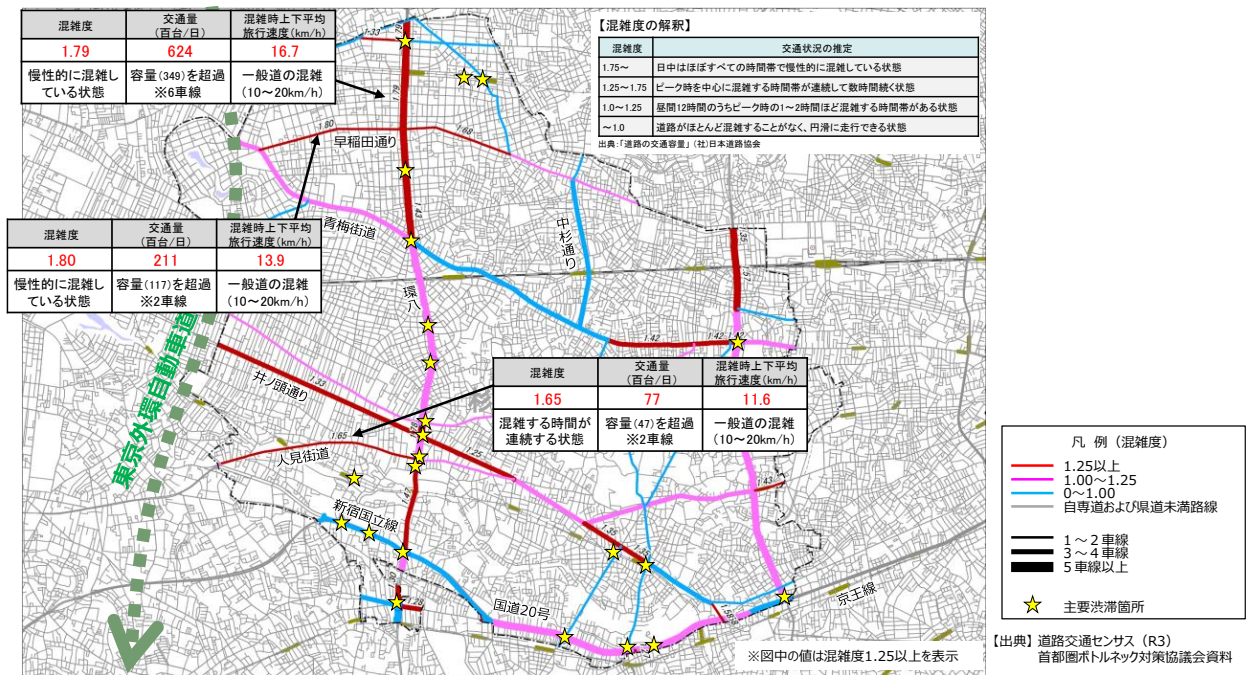
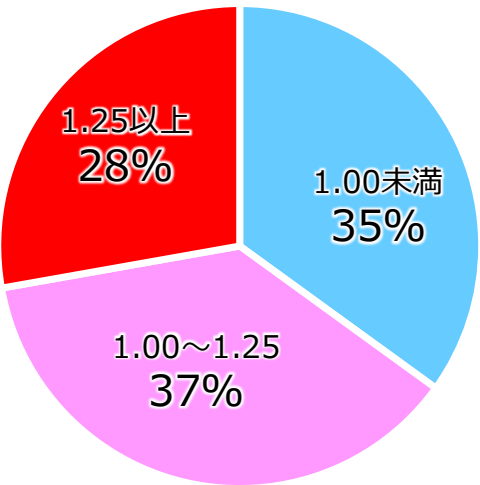


図 3.6-19 杉並区の混雑度状況



※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-20 ランク別の延長割合

5) 抜け道の利用状況

環状8号線通りと並行路線では生活道路での抜け道利用が多発している。この影響も受け、生活道路での死傷事故也多発しており交通環境の改善の必要性が高い。

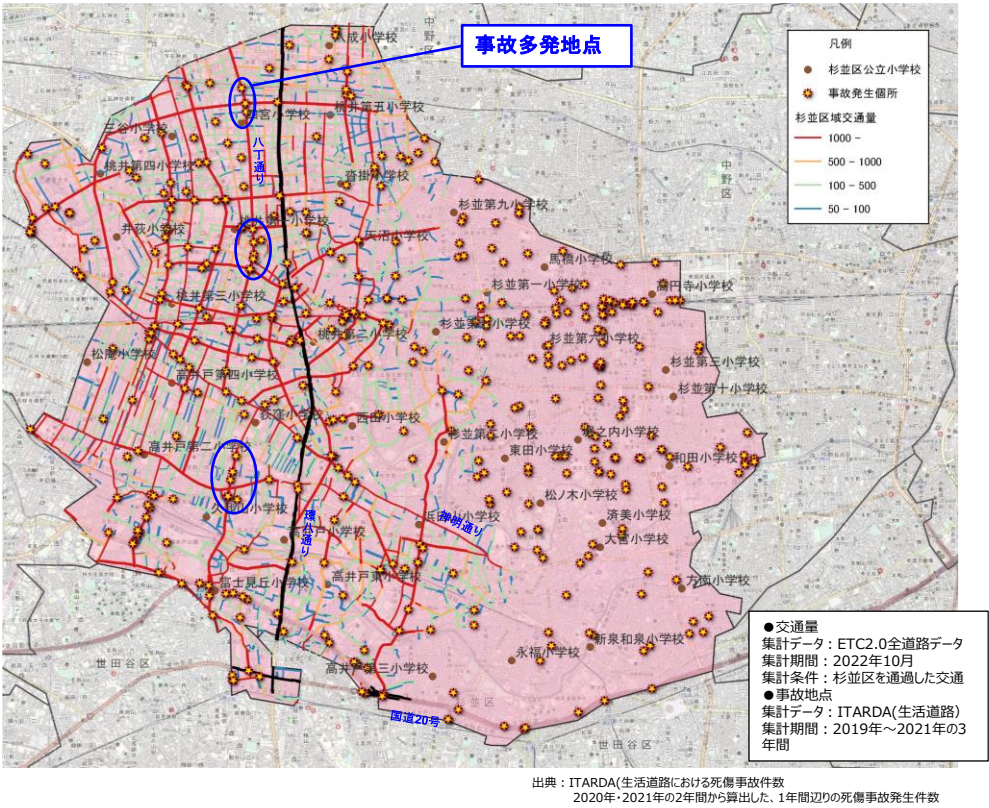


図 3.6-21 抜け道利用状況と死傷事故発生箇所

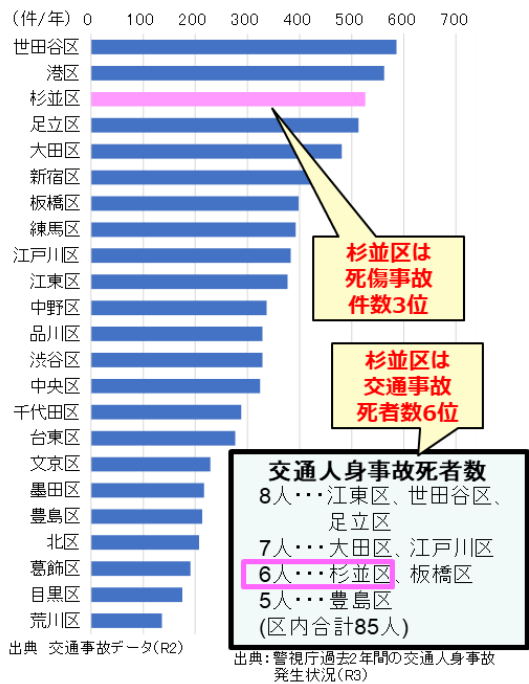


図 3.6-22 23 区における死傷事故件数

(3) 世田谷区の整理結果

1) 混雑時旅行速度

世田谷区全区間※のうち渋滞（10km/h 以下）および混雑（10～20km/h）している区間は約9割を占めている。

区内全域で 20km/h 以下の混雑区間が存在しており、国道 246 号では一部区間などで 10km/h 以下の渋滞区間が存在する。※全区間とはセンサス以上路線の一般道

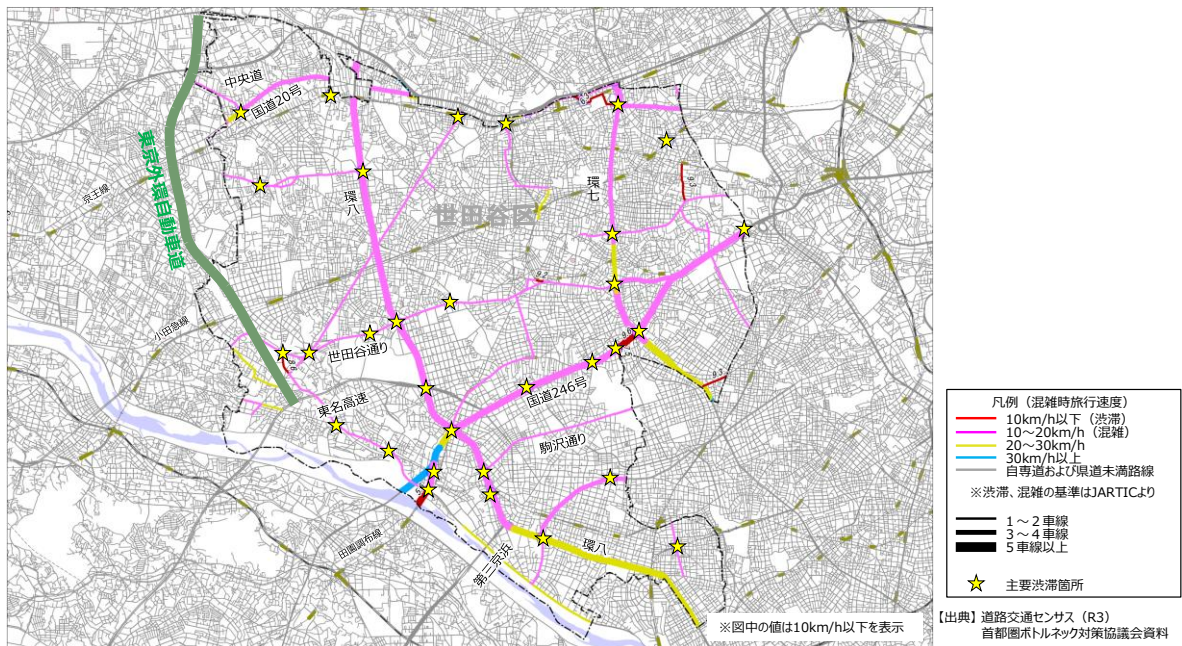
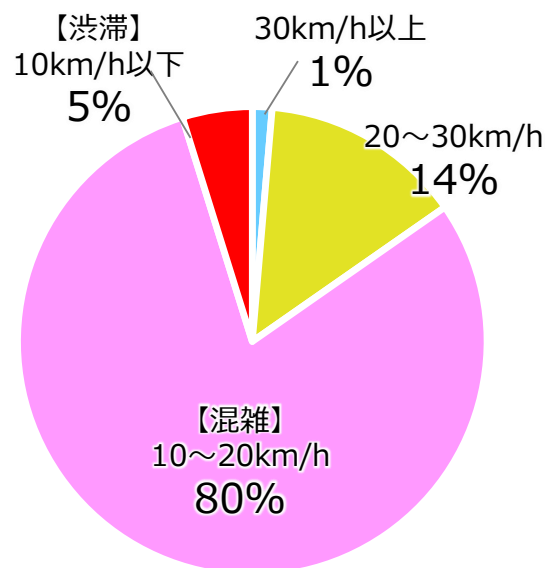


図 3.6-23 世田谷区の混雑時上下平均旅行速度



※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-24 ランク別の延長割合

2) 断面交通量

東京都区部平均交通量（一般道）の1.5倍以上となっている路線を図 3.6-25 に示す。

東京都区部平均（一般道）以上の割合は世田谷区全区間※の約4割を占めている。

特に東京都区部平均の2倍以上の区間が環七で連続しており交通量が多い。

また、環状8号線は第三京浜から世田谷区境まで東京都区部平均以上の区間が連続している。

※全区間とはセンサス以上路線の一般道

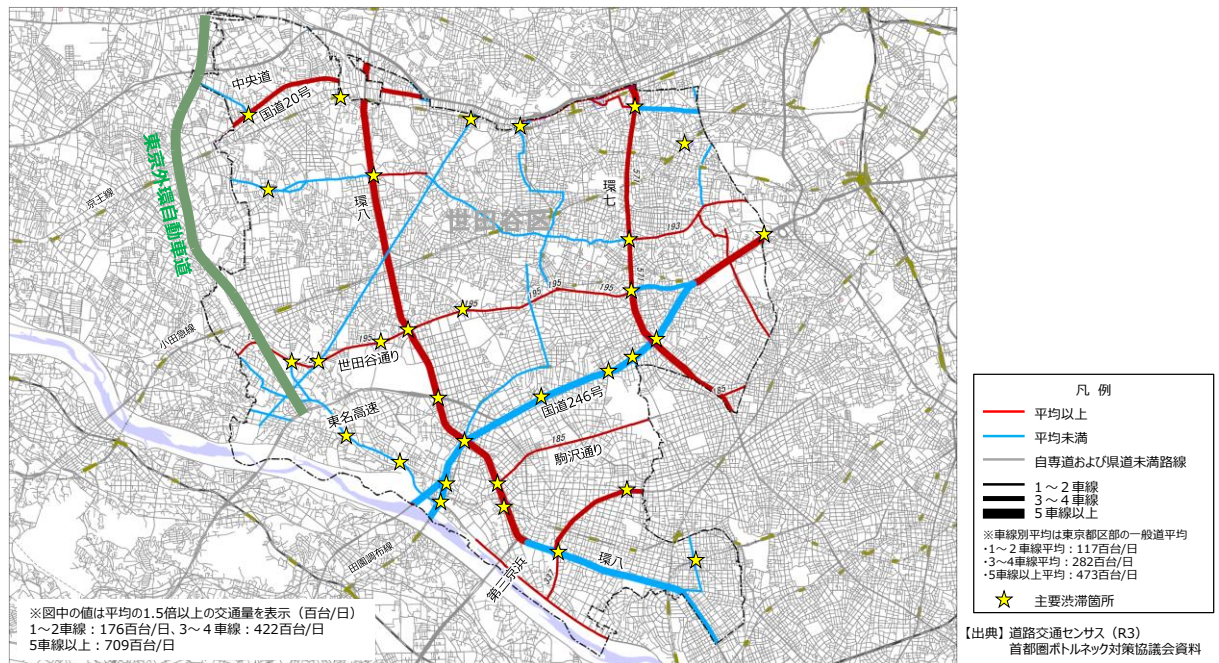
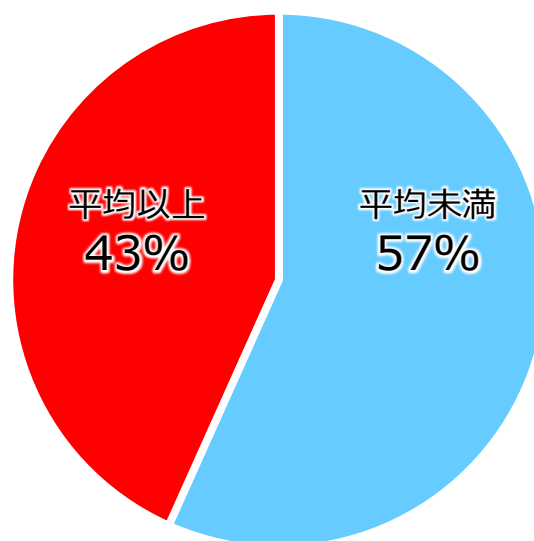


図 3.6-25 世田谷区の交通量状況



※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-26 ランク別の延長割合

3) 混雑度

混雑度が 1.25 以上の練馬区における混雑度を 図 3.6-27 に示す。

混雑度 1.0 以上の区間は世田谷区全区間※の約 4 割を占めている。

混雑度 1.25 以上の区間は、南北路線では環状 8 号線で連続しており、東西路線では世田谷通りと駒沢通りで連続している。※全区間とはセンサス以上路線の一般道

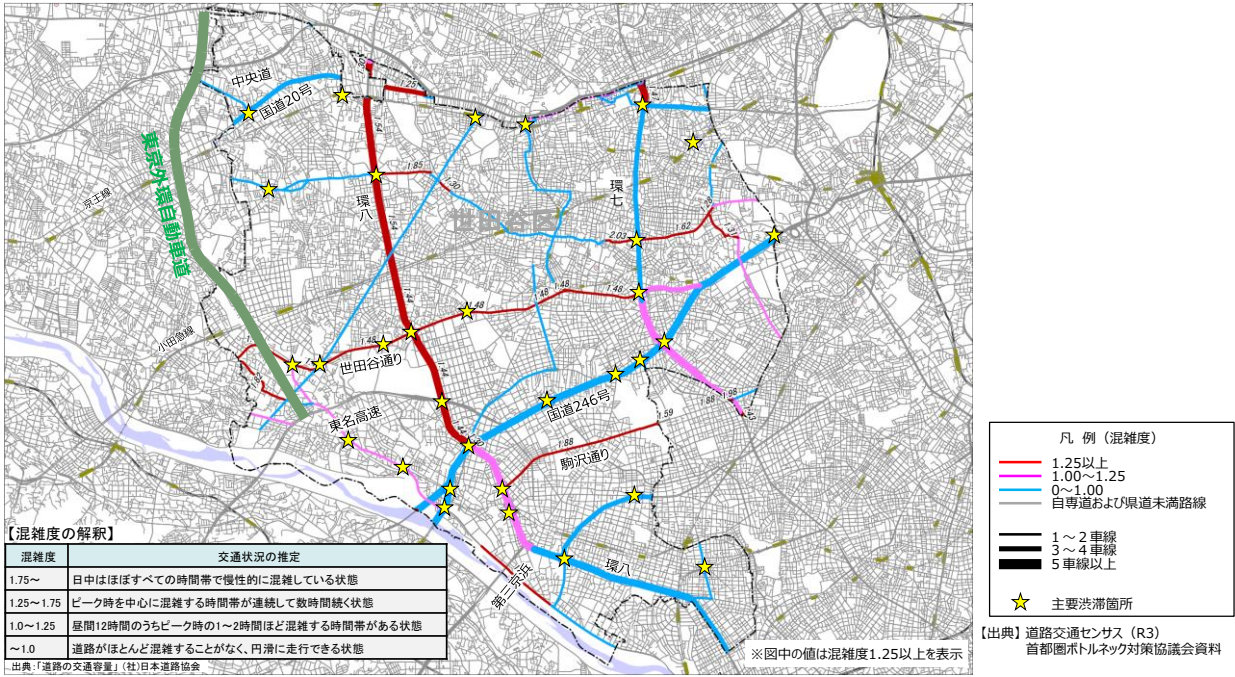
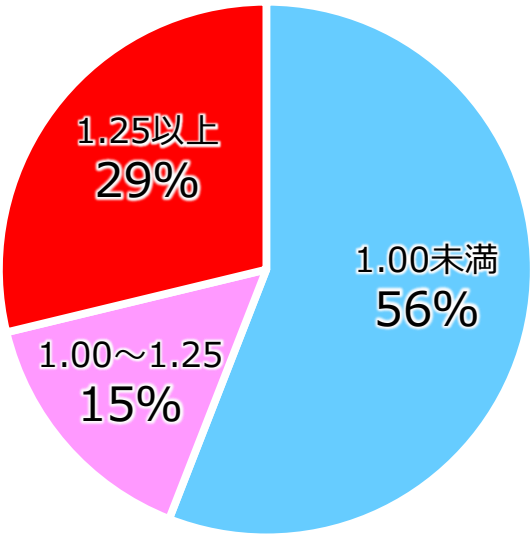


図 3.6-27 世田谷区の混雑度



※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-28 ランク別の延長割合

4) 交通状況まとめ

- ・ 主要な南北軸である環状8号線は交通量約6万台/日の利用があり、東名高速以北の環状8号線混雑度は1.44~1.54となっており交通容量を超過している。
- ・ 東西軸である世田谷通りは混雑度1.48の区間が連続しており、混雑時旅行速度は10km/h（混雑状態）と低い。（混雑度1.25~1.75：連続して数時間続く状態、混雑度1.75以上：慢性的に混雑している状態）

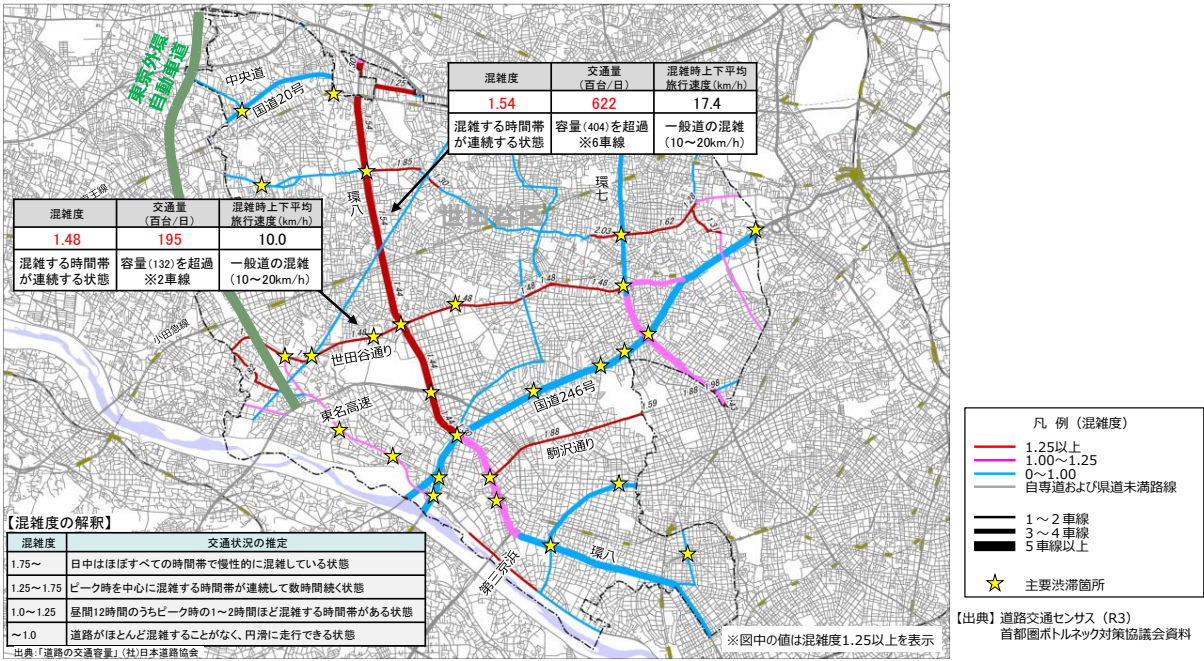
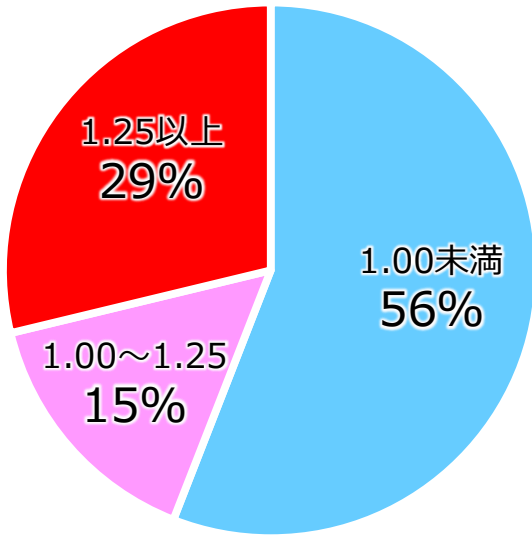


図 3.6-29 世田谷区の混雑度状況

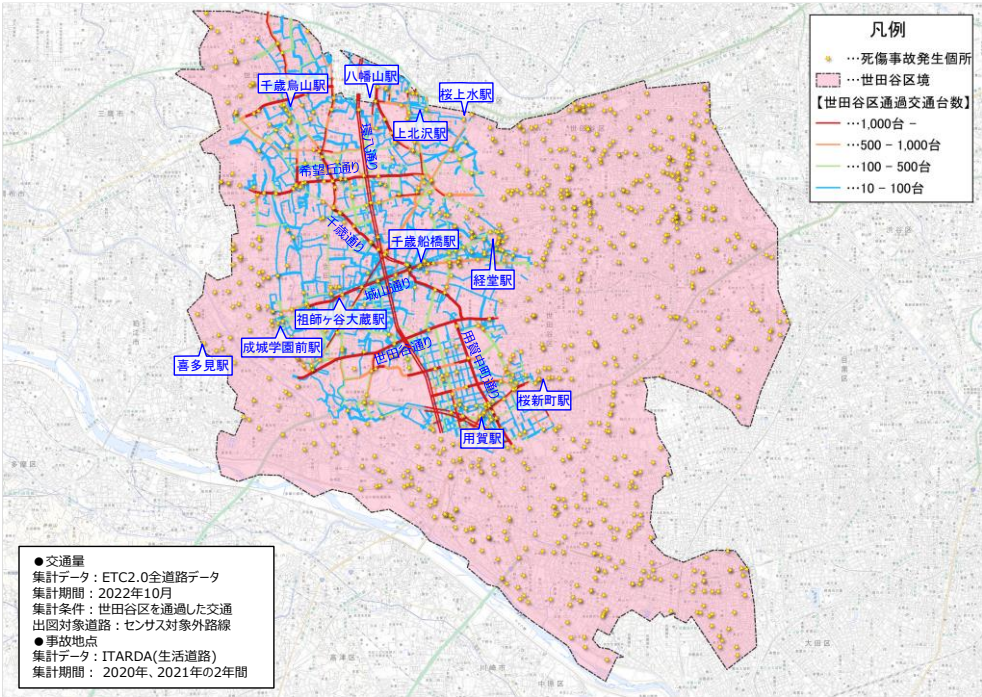


※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-30 ランク別の延長割合

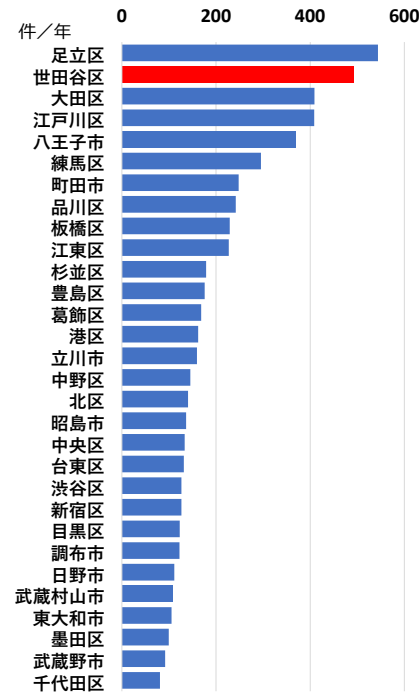
5) 抜け道の利用状況

世田谷区を通過する交通は、環状8号線といった主要な路線だけでなく並行する用賀中町通りや希望が丘通りでも抜け道利用が多い。この影響も受け、生活道路での死傷事故も多発しており交通環境の改善の必要性が高い。



出典：ITARDA(生活道路における死傷事故件数
2020年・2021年の2年間から算出した、1年間辺りの死傷事故発生件数

図 3.6-31 抜け道利用状況と死傷事故発生箇所



出典：ITARDA(生活道路における死傷事故件数
2020年・2021年の2年間から算出した、1年間辺りの死傷事故発生件数

図 3.6-32 東京都内における死傷事故件数

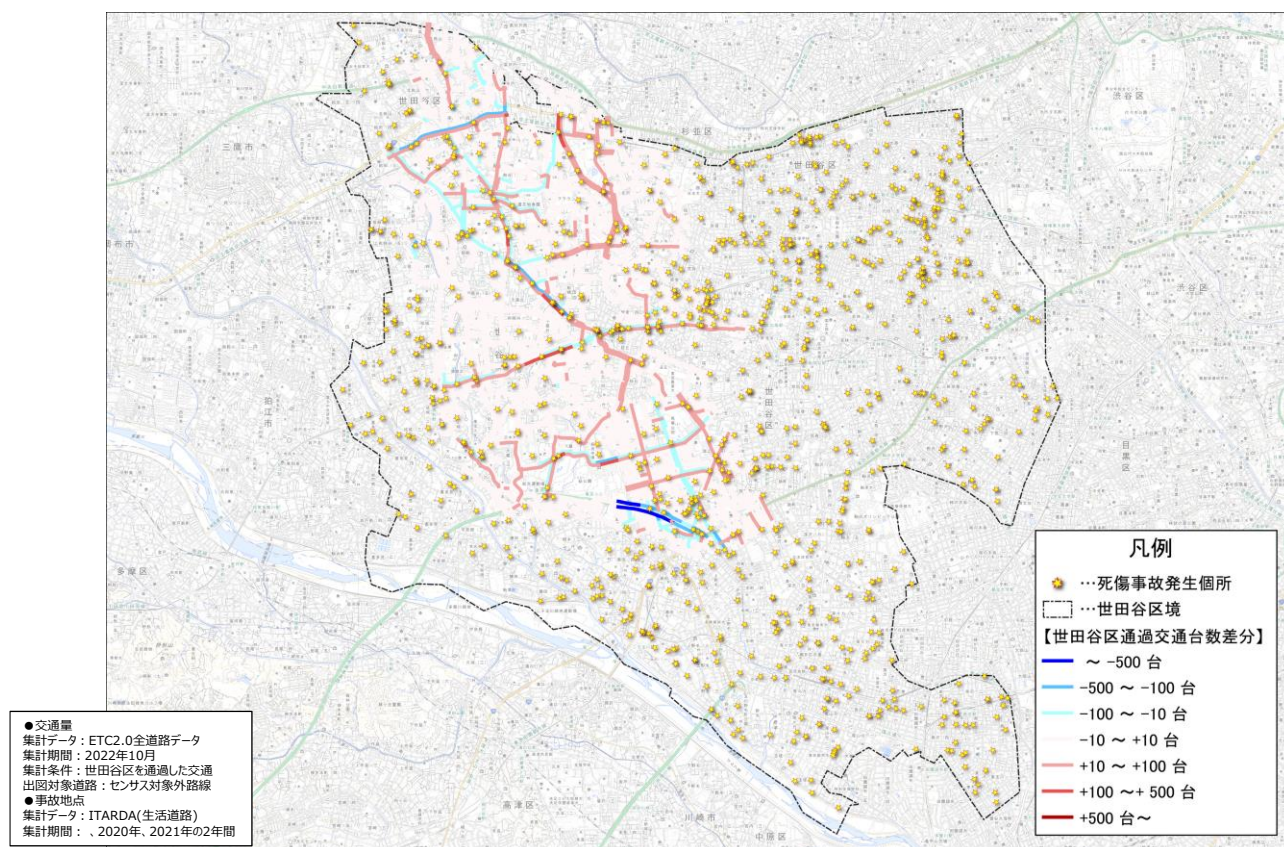


図 3.6-33 非混雑時（6 時台）と混雑時（16 時台）の抜け道利用車両数差分図

(4) 武蔵野市の整理結果

1) 混雑時旅行速度

東京都区部平均（一般道）の速度（16km/h）以下の割合は武蔵野市全区間*の約6割を占めている。*全区間とはセンサス以上路線の一般道

新武蔵通り・三鷹通り・杉並あきる野線・井の頭通りで東京都区部平均以下の速度区間が連続している。

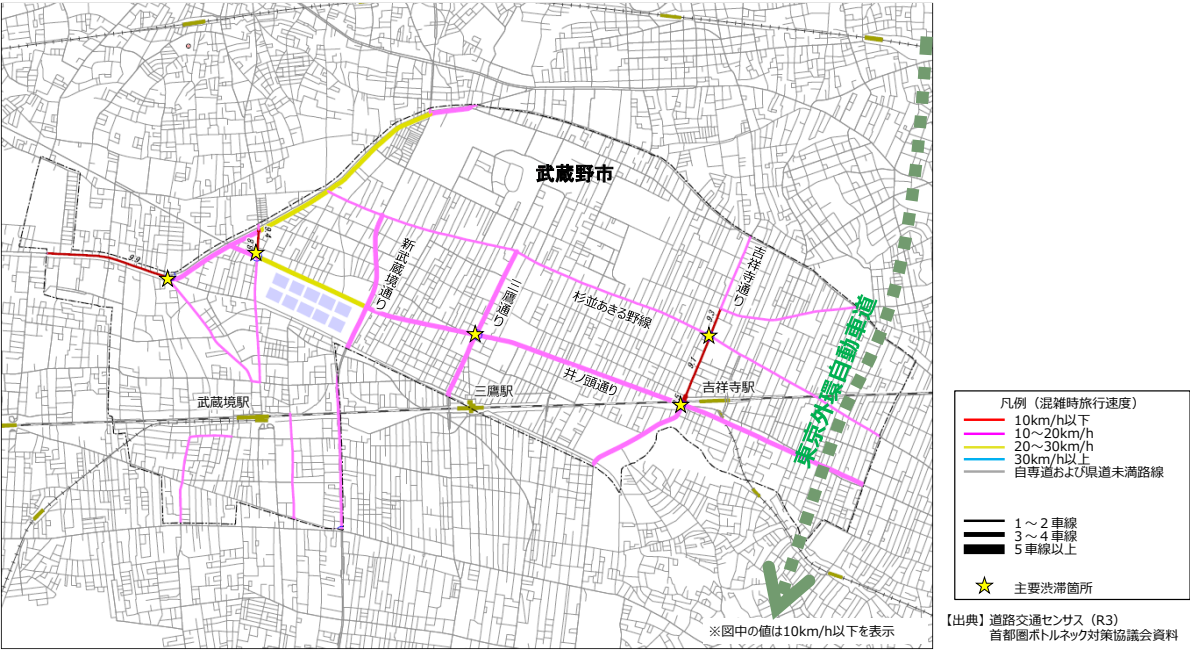
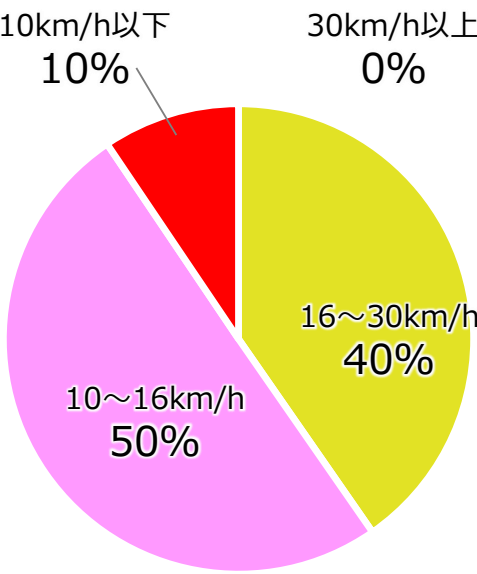


図 3.6-34 武蔵野市の混雑時上下平均旅行速度



※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-35 ランク別の延長割合

2) 断面交通量

武蔵野市における東京都区部平均交通量（一般道）の1.5倍以上となっている路線を図3.6-36に示す。

東京都区部平均（一般道）以上の割合は武蔵野市全区間※の約7割を占めている。
井の頭通り・杉並あきる野線で東京都区部平均以上の区間が連続している。

※全区間とはセンサス以上路線の一般道

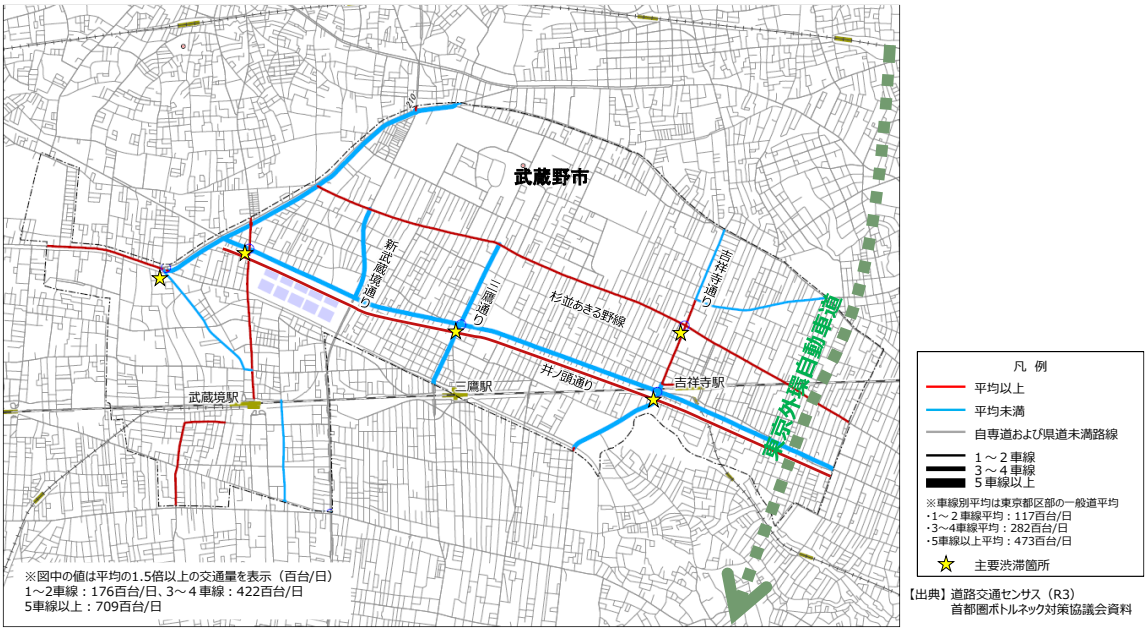
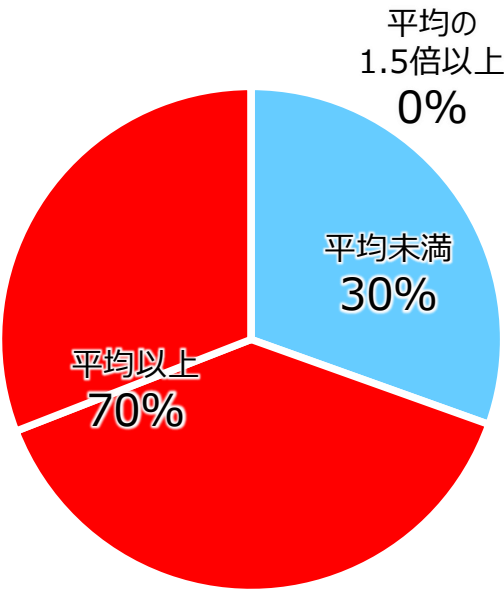


図 3.6-36 武蔵野市の交通量状況



※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-37 ランク別の延長割合

3) 混雑度

混雑度が 1.25 以上の武蔵野市における混雑度を図 3.6-38 に示す。

混雑度 1.0 以上の区間は武蔵野市全区間※の約 5 割を占めている。

混雑度 1.25 以上の区間が井ノ頭通りで連続しており吉祥寺通りでも一部 1.25 以上の区間が存在する。

また、杉並あきる野線では混雑度 1.0 以上の区間が連続している

※全区間とはセンサス以上路線の一般道

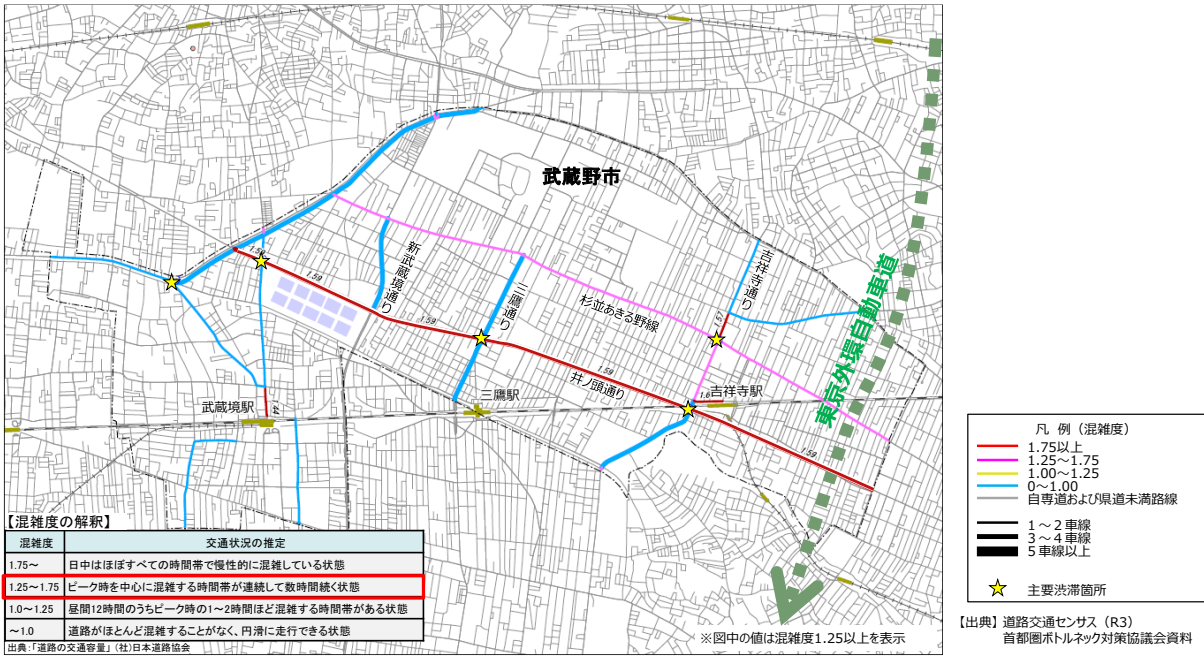
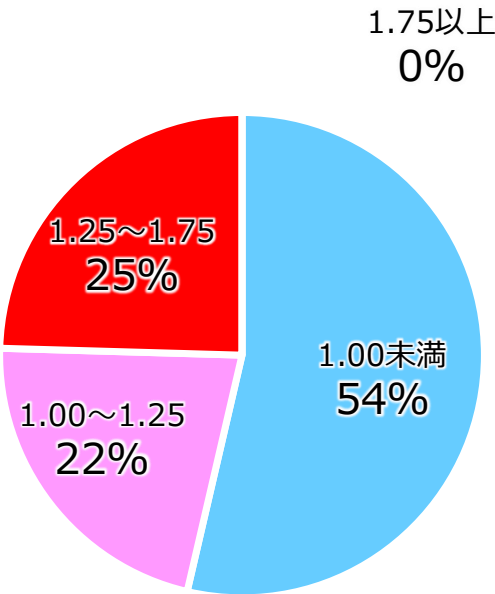


図 3.6-38 武蔵野市の混雑度



※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-39 ランク別の延長割合

4) 交通状況まとめ

- ・ 主要な東西軸である井の頭通りおよび JR 吉祥寺駅を横切る吉祥寺通りは交通量約 2 万台/日の利用があり、混雑度は 1.25 以上で交通容量を超過している。
(混雑度 1.25 : ピーク時を中心に混雑する時間帯が連続して数時間続く状態。)
- ・ 吉祥寺駅周辺の井の頭通りおよび吉祥寺通りで混雑時平均旅行速度 10km/h 前後となっている。

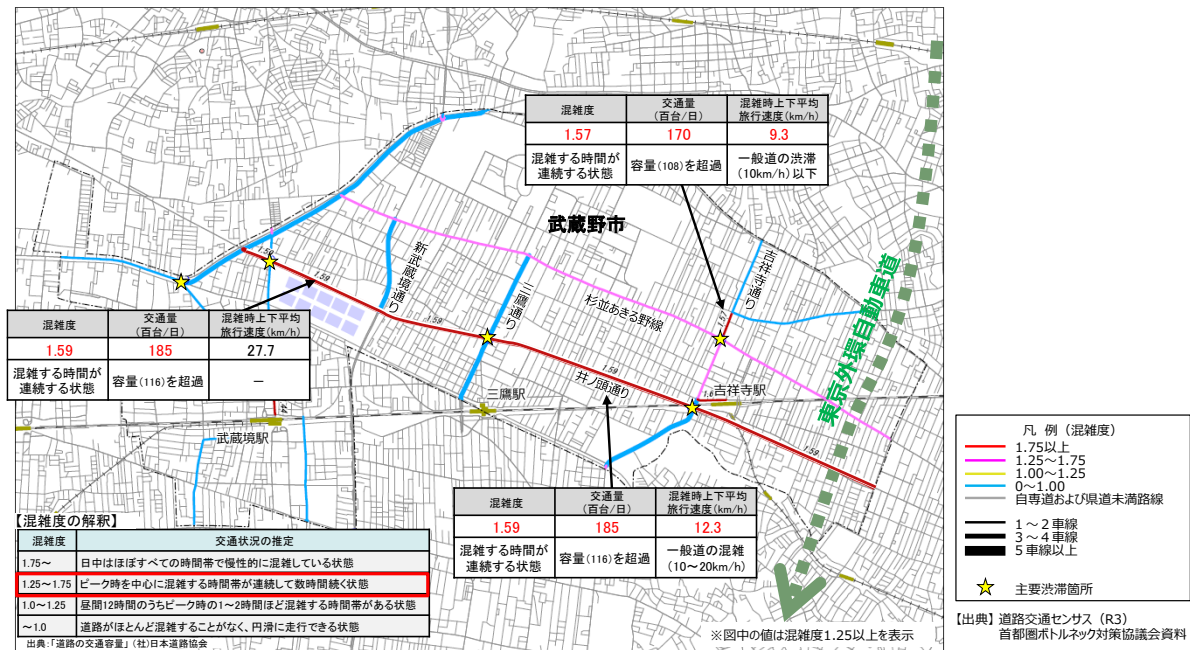
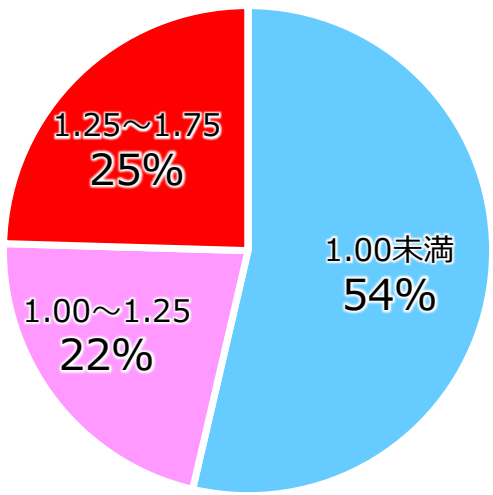


図 3.6-40 武蔵野市の混雑度状況



※図中のセンサス路線(一般道)の全延長に対する割合

図 3.6-41 ランク別の延長割合

5) 抜け道の利用状況

武蔵野市を通過する交通は、中央線の吉祥寺駅・三鷹駅・武蔵境駅周辺の抜け道利用が多い。この影響も受け、生活道路での死傷事故也多発しており交通環境の改善の必要性が高い。

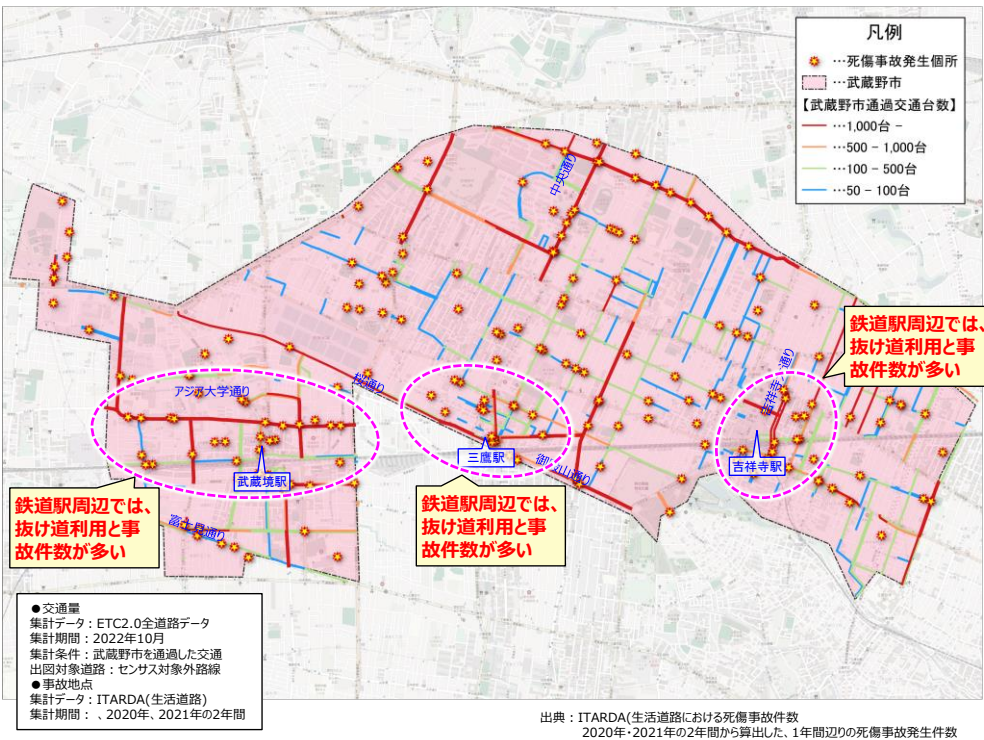


図 3.6-42 抜け道利用状況と死傷事故発生箇所

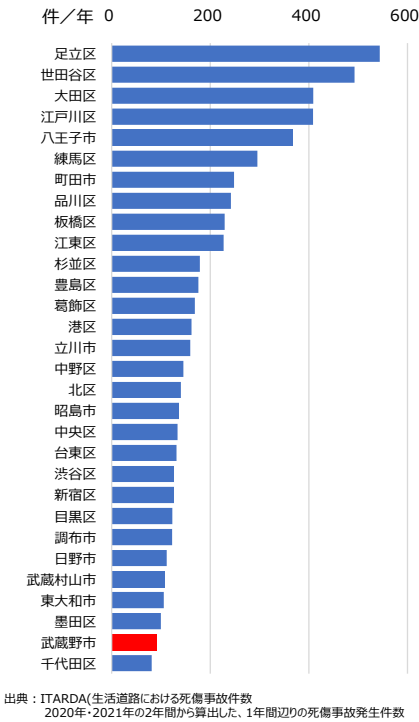


図 3.6-43 東京都内における死傷事故件数

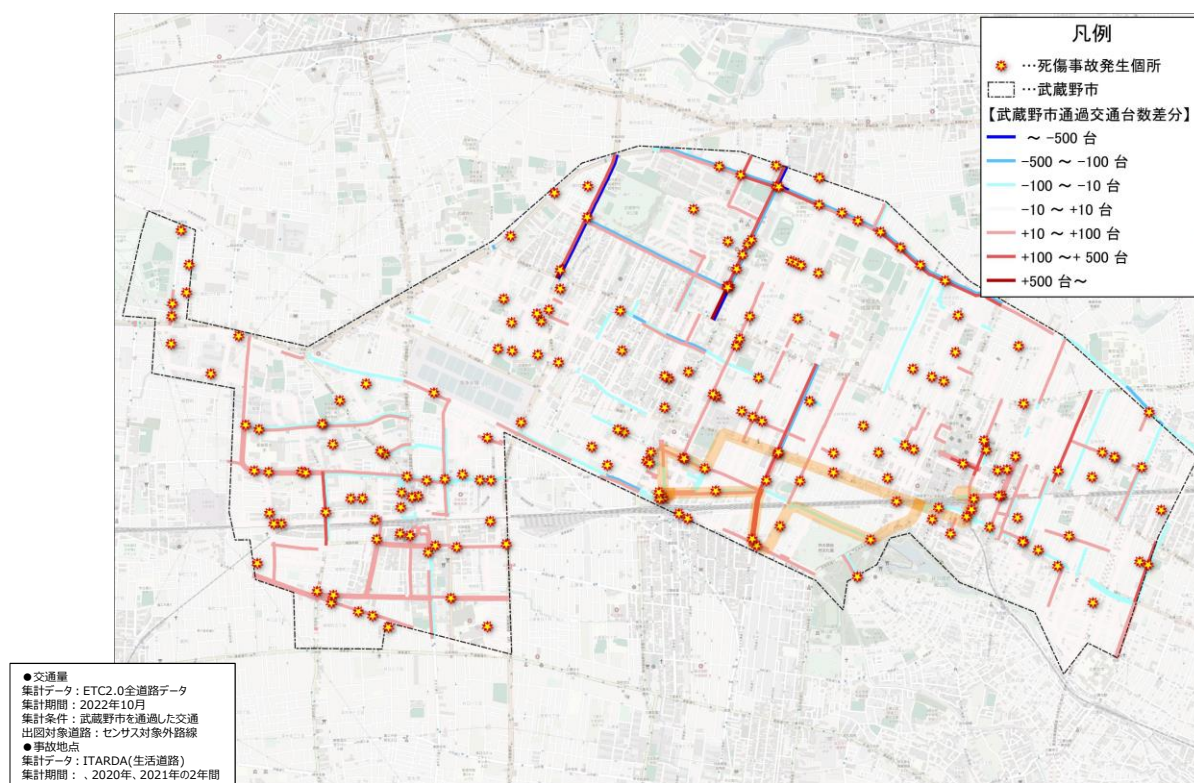


図 3.6-44 非混雑時（6 時台）と混雑時（16 時台）の抜け道利用車両数差分図

(5) 三鷹市の整理結果

1) 混雑時旅行速度

三鷹市全区間※のうち渋滞（10km/h 以下）、混雑（10～20km/h）している区間は約 9 割を占めている。

市内全域で 20km/h 以下の混雑区間が存在しており、吉祥寺通りおよび天文台通りの東八道路接続部で 10km/h 以下の渋滞区間が存在する。※全区間とはセンサス以上路線の一般道

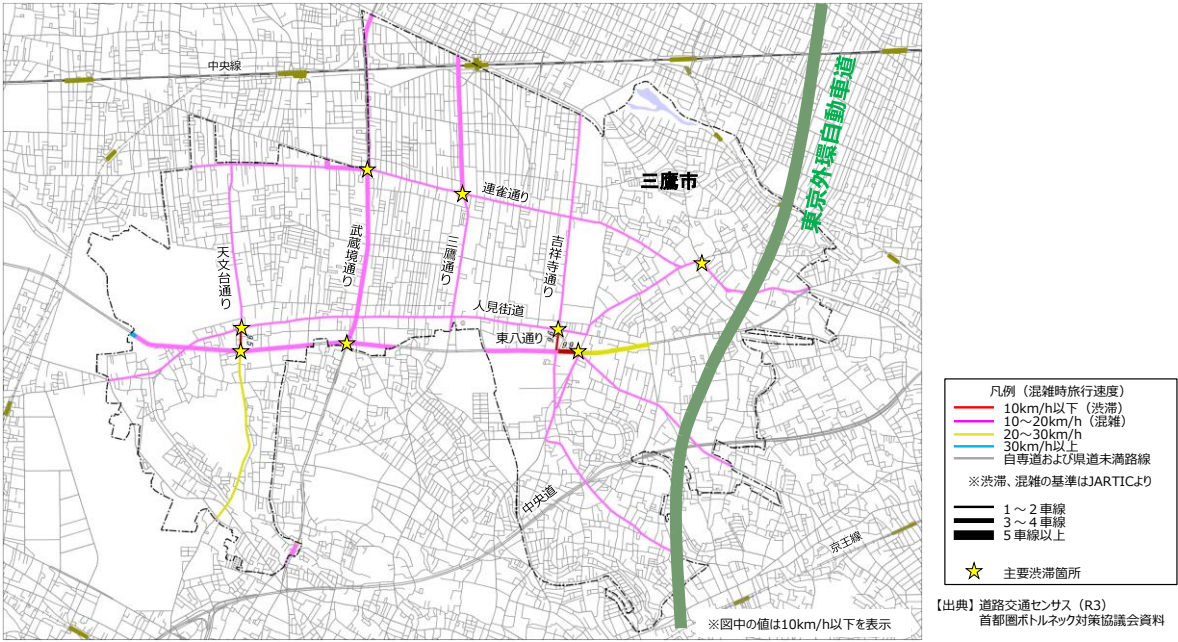
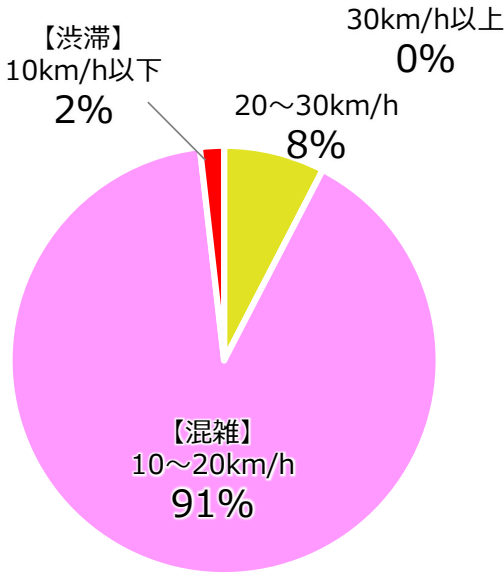


図 3.6-45 三鷹市の混雑時上下平均旅行速度



※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-46 ランク別の延長割合

2) 断面交通量

東京都区部平均交通量（一般道）の1.5倍以上となっている路線を図 3.6-47 に示す。

東京都区部平均（一般道）以上の割合は三鷹市全区間*の約3割を占めている。

東八通りで東京都区部平均の1.5倍以上の区間が存在する。

また南北路線の吉祥寺通り・三鷹通り・天文台通りで東京都区部平均以上の区間が連続している。※全区間とはセンサス以上路線の一般道

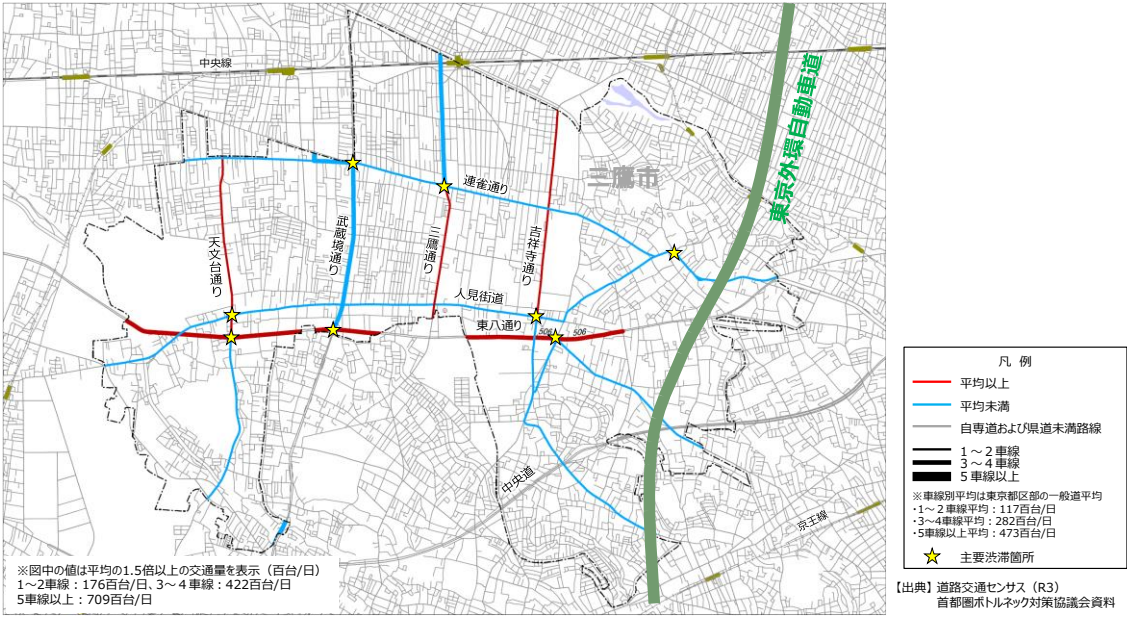
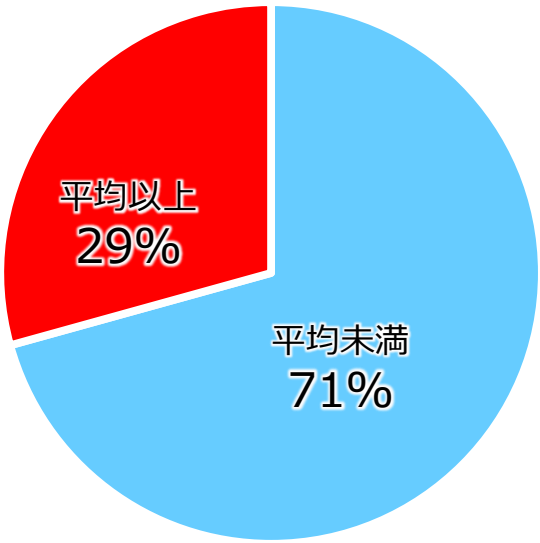


図 3.6-47 三鷹市の交通量状況



※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-48 ランク別の延長割合

3) 混雑度

混雑度が 1.25 以上の三鷹市における混雑度を図 3.6-49 に示す。

混雑度 1.0 以上の区間は三鷹市全区間※の約 6 割を占めている。

混雑度 1.25 以上の区間が武蔵野狹江線で連続しており、東八通りの一部区間でも存在する。

また、吉祥寺通り・三鷹通り・人見街道でも混雑度 1.0 以上の区間が連続している。

※全区間とはセンサス以上路線の一般道

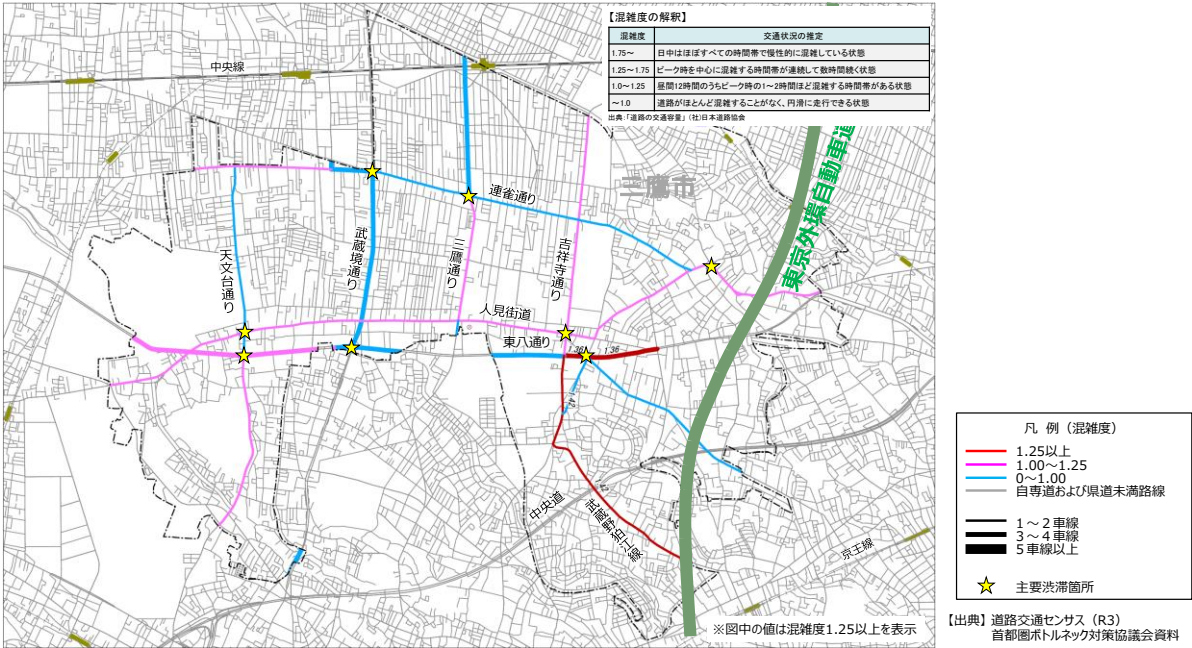
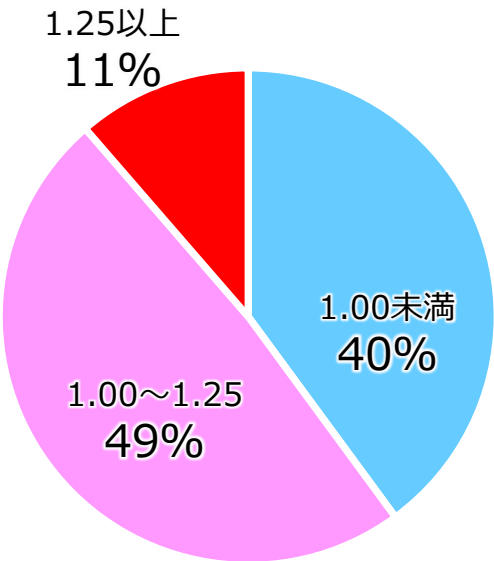


図 3.6-49 三鷹市の混雑度



※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-50 ランク別の延長割合

4) 交通状況まとめ

- ・ 主要な東西軸である東八通りは交通量約5万台/日の利用があり交通容量を超過している。
 - ・ 都心側の南北軸である吉祥寺通りと武蔵野狹江線は交通容量を超過（それぞれ1.42、1.18）しており、東八道路との交差部周辺では混雑時旅行速度が10km/h前後となっている。
- （混雑度 1.25：ピーク時を中心に混雑する時間帯が連続して数時間続く状態。）

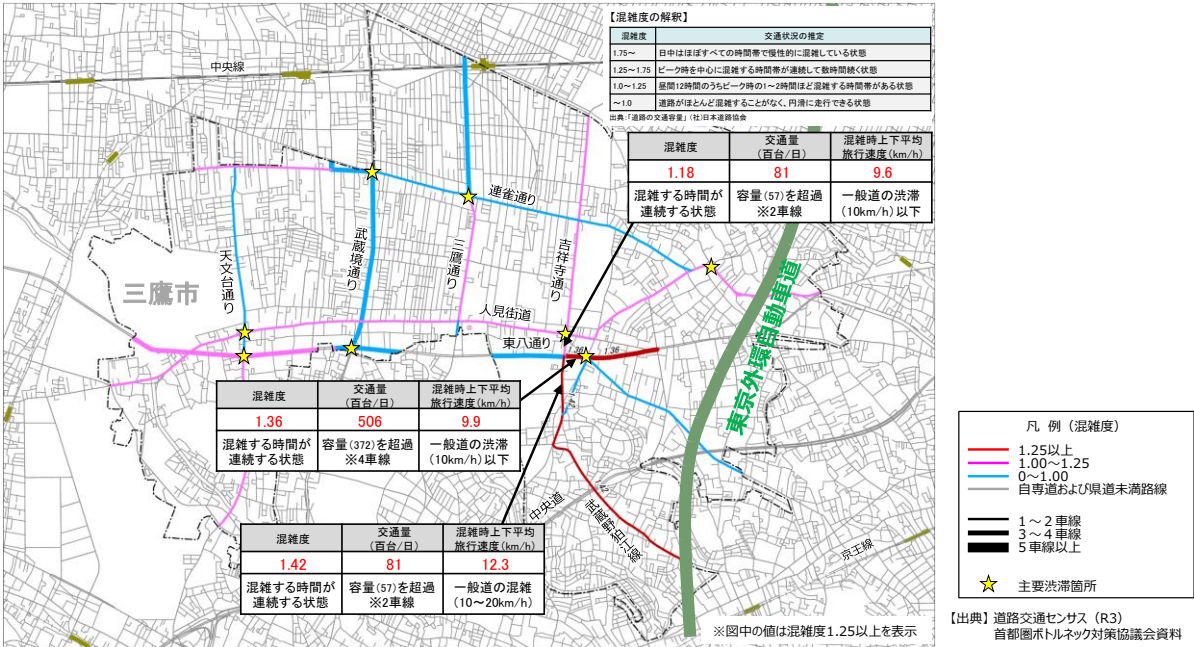
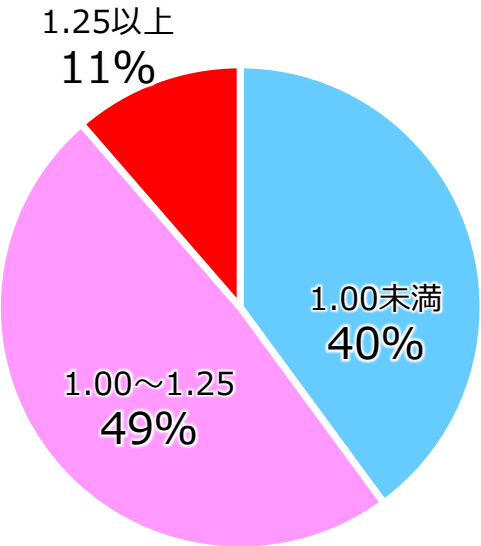


図 3.6-51 三鷹市の混雑度状況



※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-52 ランク別の延長割合

5) 抜け道の利用状況

三鷹市を通過する交通は、東八道路といった主要な路線だけでなく並行する人見街道でも抜け道利用が多い。この影響も受け、生活道路での死傷事故も多発しており交通環境の改善の必要性が高い。

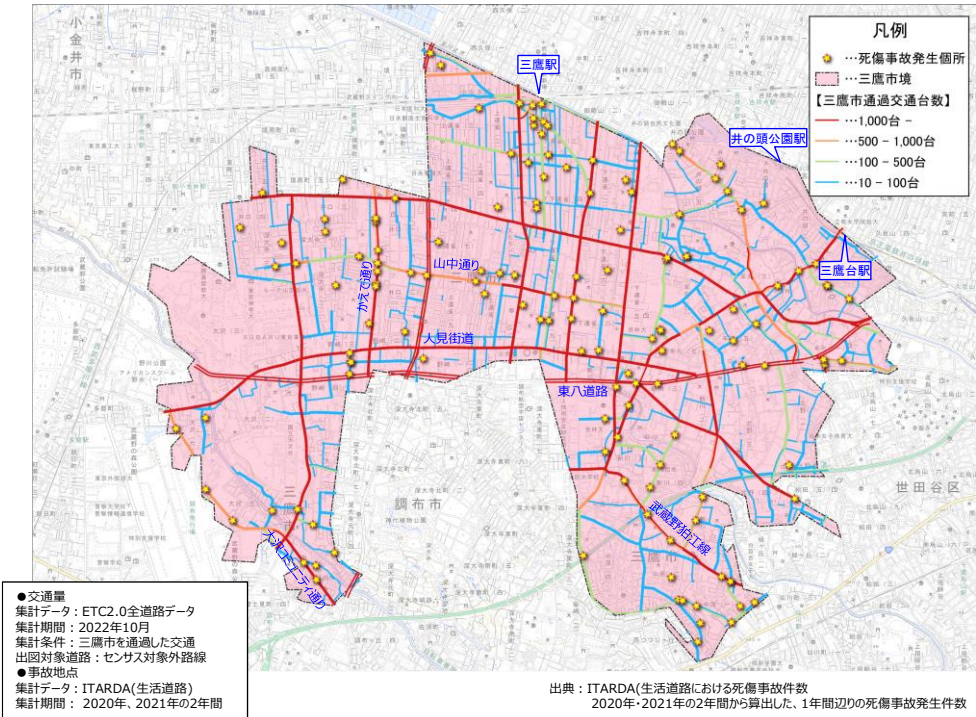
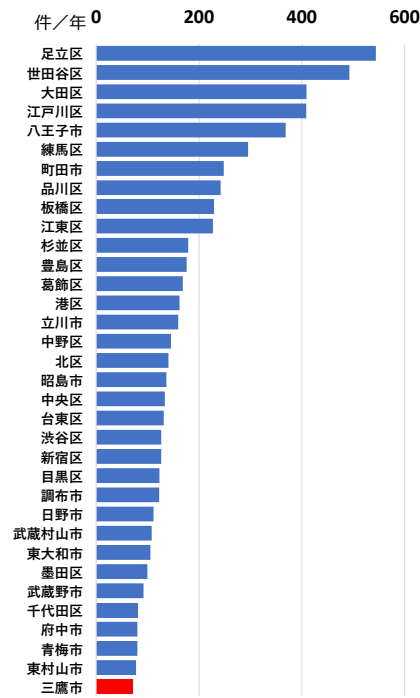


図 3.6-53 抜け道利用状況と死傷事故発生箇所



出典：ITARDA(生活道路における死傷事故件数
2020年・2021年の2年間から算出した、1年間辺りの死傷事故発生件数

図 3.6-54 東京都内における死傷事故件数

(6) 調布市の整理結果

1) 混雑時旅行速度

調布市全区間※のうち渋滞（10km/h 以下）、混雑（10～20km/h）している区間は約 7 割を占めている。

国道 20 号に接続する路線の一部で 10km/h 以下の渋滞区間が存在する。

※全区間とはセンサス以上路線の一般道

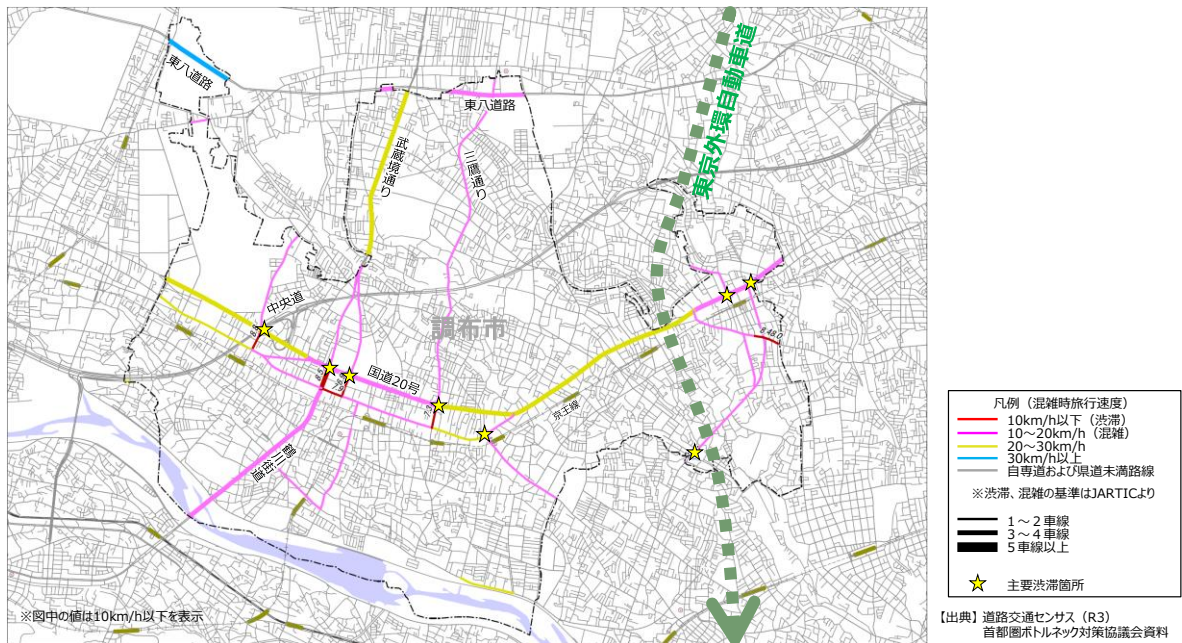


図 3.6-55 調布市の混雑時上下平均旅行速度

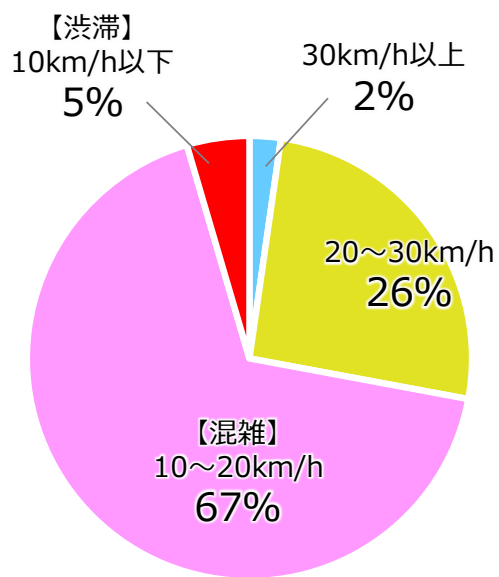


図 3.6-56 ランク別の延長割合

2) 断面交通量

調布市における東京都区部平均交通量（一般道）の1.5倍以上となっている路線を図3.6-57に示す。

東京都区部平均（一般道）以上の割合は調布市全区間*の約6割を占めている。

東西路線である国道20号や東八道路で東京都区部平均以上の路線が連続している。

また南北路線である武蔵境通りで東京都区部平均の1.5倍以上の区間が存在し、三鷹通りでも東京都区部平均以上の区間が連続している。*全区間とはセンサス以上路線の一般道

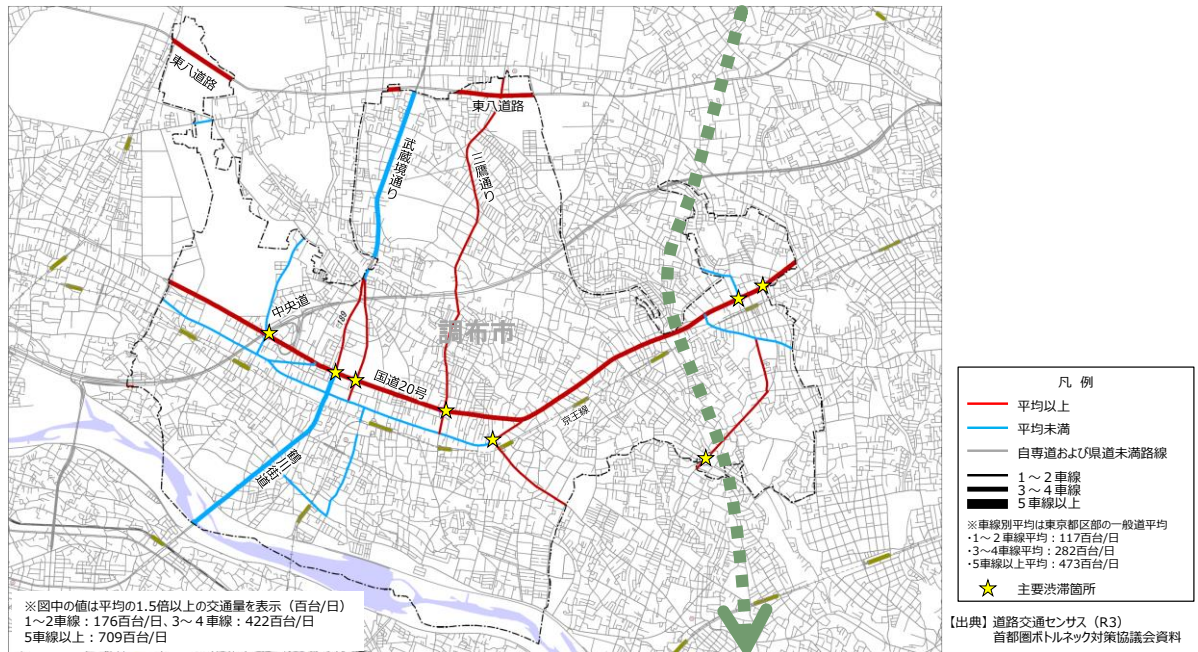
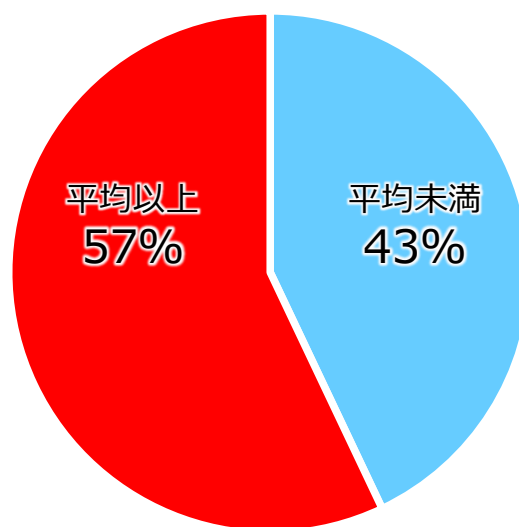


図 3.6-57 調布市の交通量状況



※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-58 ランク別の延長割合

3) 混雑度

混雑度が 1.25 以上の調布市における混雑度を図 3.6-59 に示す。

混雑度 1.0 以上の区間は調布市全区間※の約 4 割を占めている。

混雑度 1.25 以上の区間は南北路線である武蔵境通りおよび鶴川街道で連続しており、三鷹通りでも 1.0 以上となっている。※全区間とはセンサス以上路線の一般道

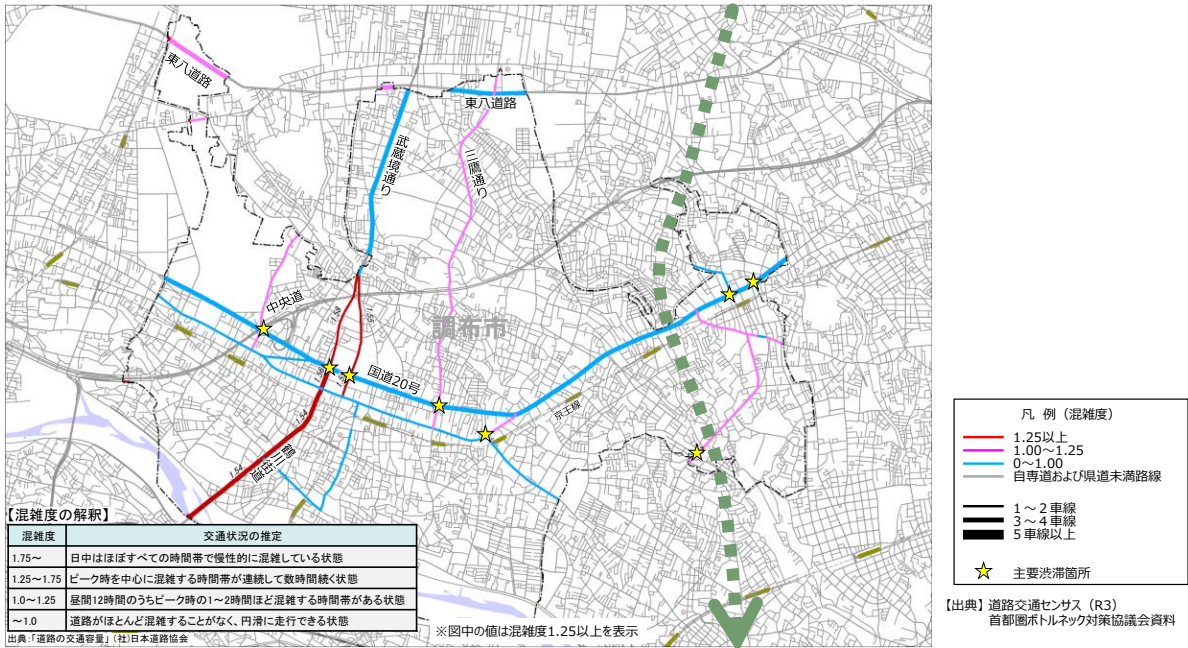
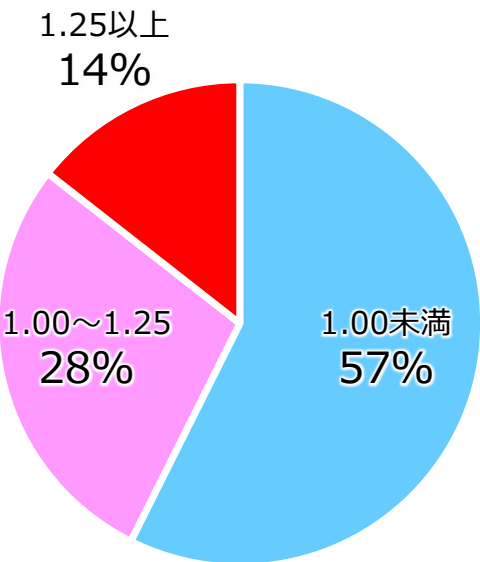


図 3.6-59 調布市の混雑度



※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-60 ランク別の延長割合

4) 交通状況まとめ

- ・ 主要な南北軸である武蔵境通りおよび鶴川街道の国道 20 号前後区間は交通量約 2～3 万台/日の利用となっており、混雑度は武蔵境通りが 1.54、鶴川街道は 1.58 と交通容量を超過している。
- ・ 混雑時旅行速度は約 11～17km/h であり一般道の混雑（10～20km/h）状態となっている。（混雑度 1.25：ピーク時を中心に混雑する時間帯が連続して数時間続く状態。）

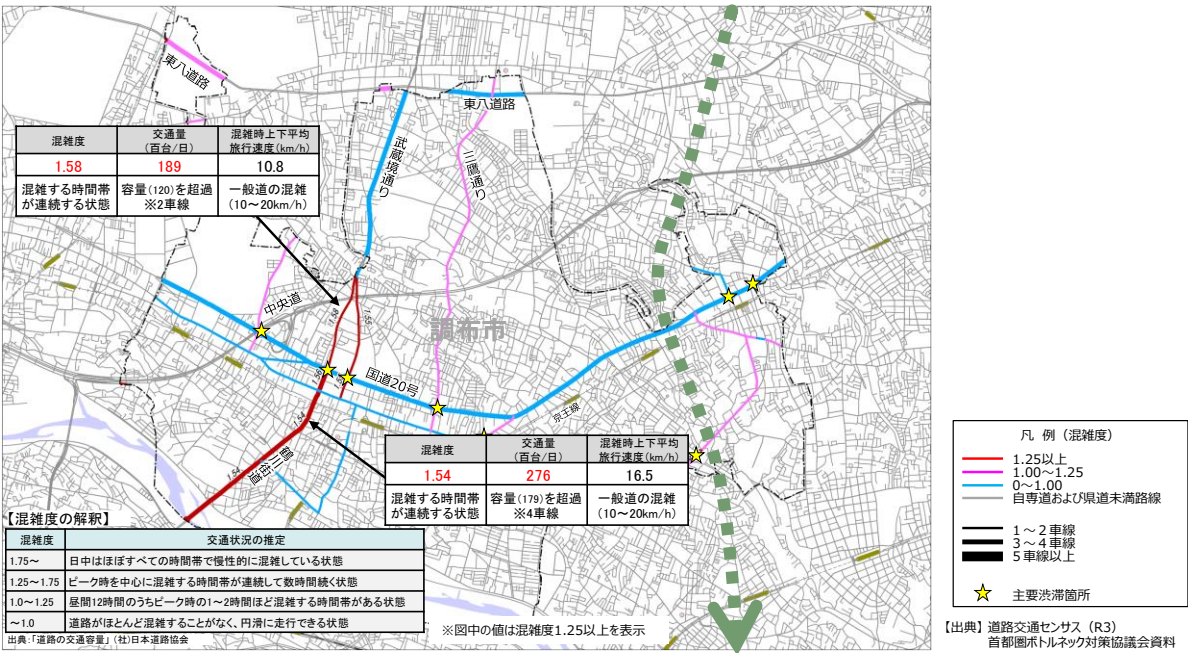
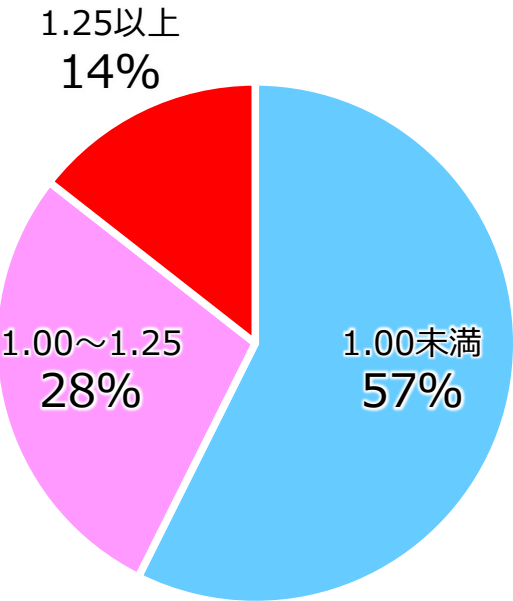


図 3.6-61 調布市の混雑度状況

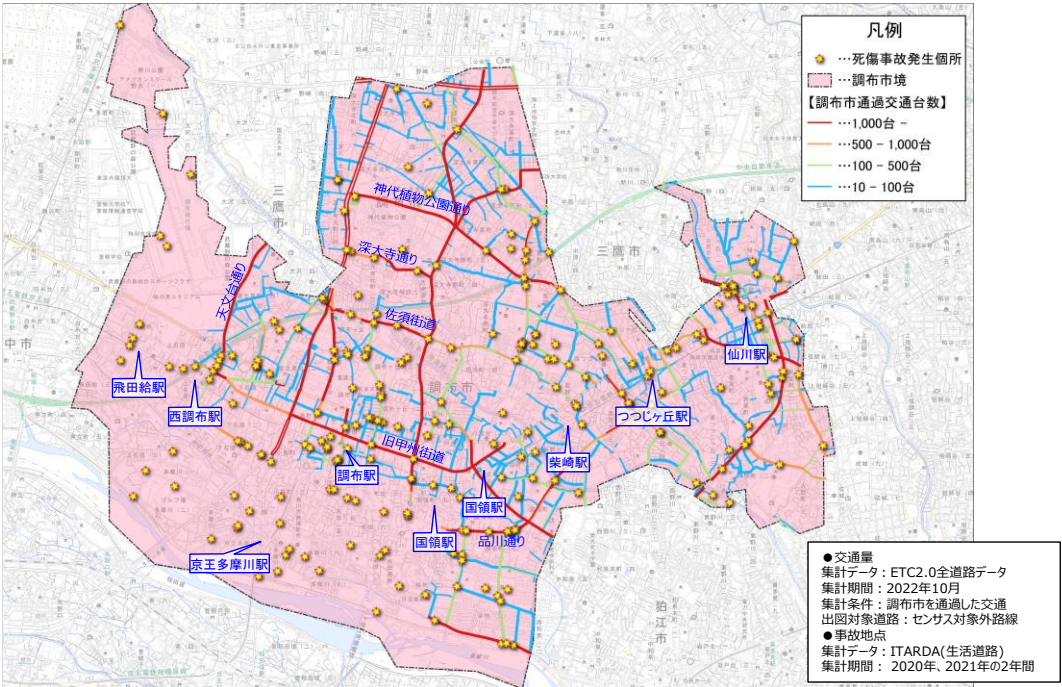


※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-62 ランク別の延長割合

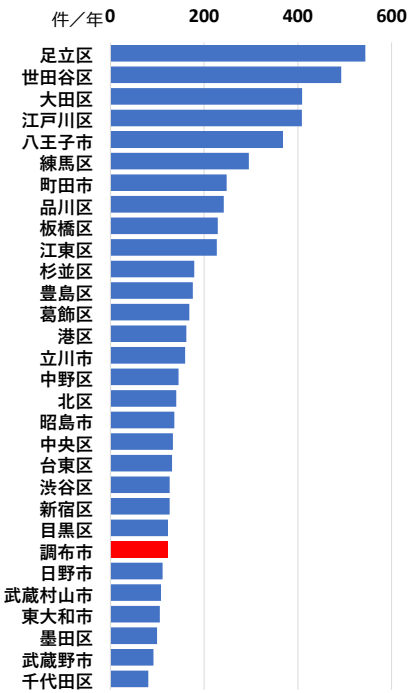
5) 抜け道の利用状況

調布市を通過する交通は東西に延びる旧甲州街道や佐須街道、南北に延びる天文台通りでの抜け道利用が多い。この影響も受け、生活道路での死傷事故も多発しており交通環境の改善の必要性が高い。



出典：ITARDA(生活道路における死傷事故件数
2020年・2021年の2年間から算出した、1年間辺りの死傷事故発生件数

図 3.6-63 抜け道利用状況と死傷事故発生箇所



出典：ITARDA(生活道路における死傷事故件数
2020年・2021年の2年間から算出した、1年間辺りの死傷事故発生件数

図 3.6-64 東京都内における死傷事故件数

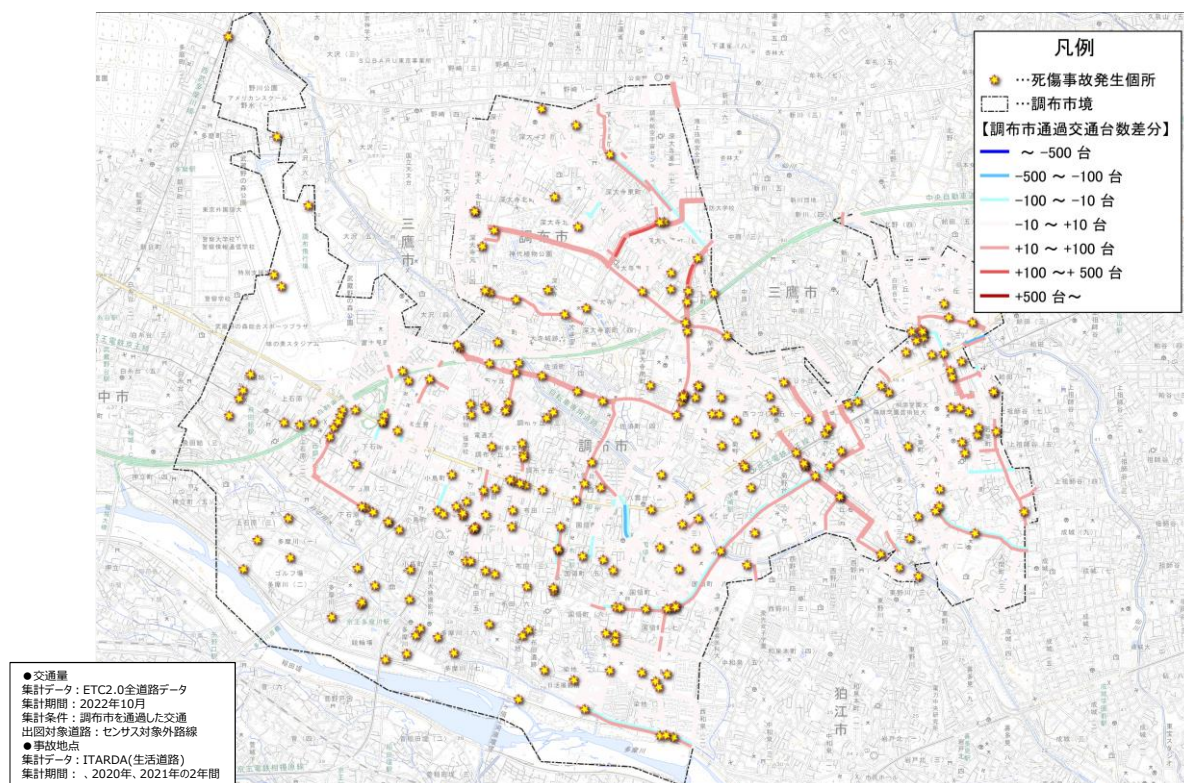


図 3.6-65 非混雑時（6 時台）と混雑時（16 時台）の抜け道利用車両数差分図

(7) 狛江市の整理結果

1) 混雑時旅行速度

狛江市全区間※のうち渋滞（10km/h 以下）している区間は約 1 割、混雑（10～20km/h）している区間は約 7 割を占めている。

松原通りの渡河部北側で 10km/h 以下の渋滞区間が存在する。

※全区間とはセンサス以上路線の一般道

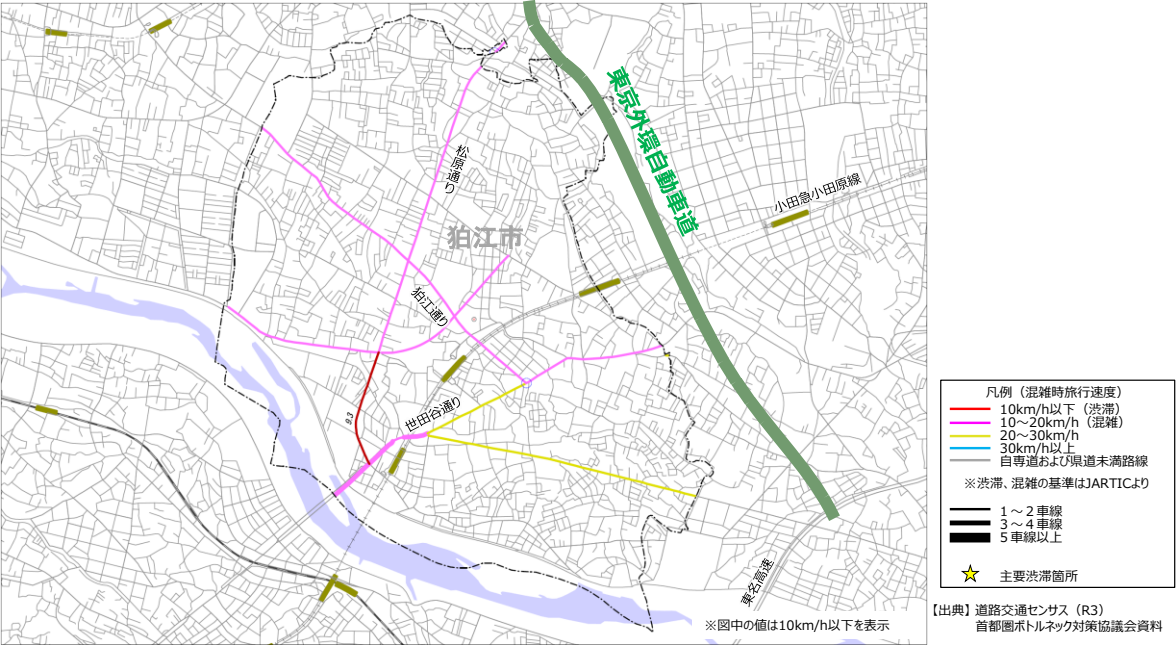
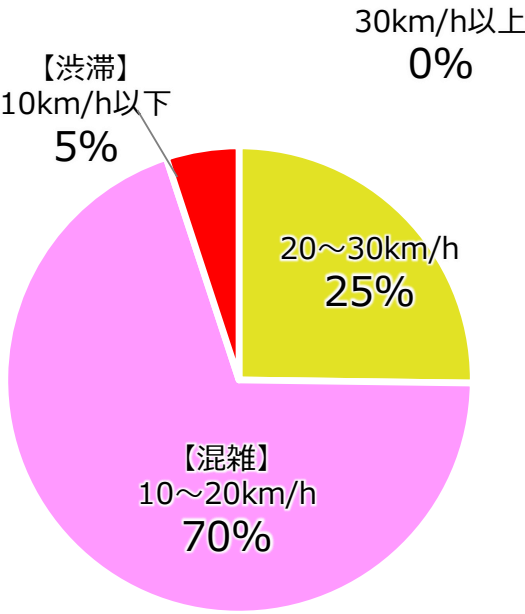


図 3.6-66 狛江市の混雑時上下平均旅行速度



※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-67 ランク別の延長割合

2) 断面交通量

調布市における東京都区部平均交通量（一般道）の1.5倍以上となっている路線を図3.6-68に示す。

東京都区部平均（一般道）以上の割合は狛江市全区間*の約6割を占めている。

東京都区部平均の1.5倍以上の区間が世田谷通りで連続している。

その他、松原通り・狛江通りで東京都区部平均以上の区間が存在する。

※全区間とはセンサス以上路線の一般道

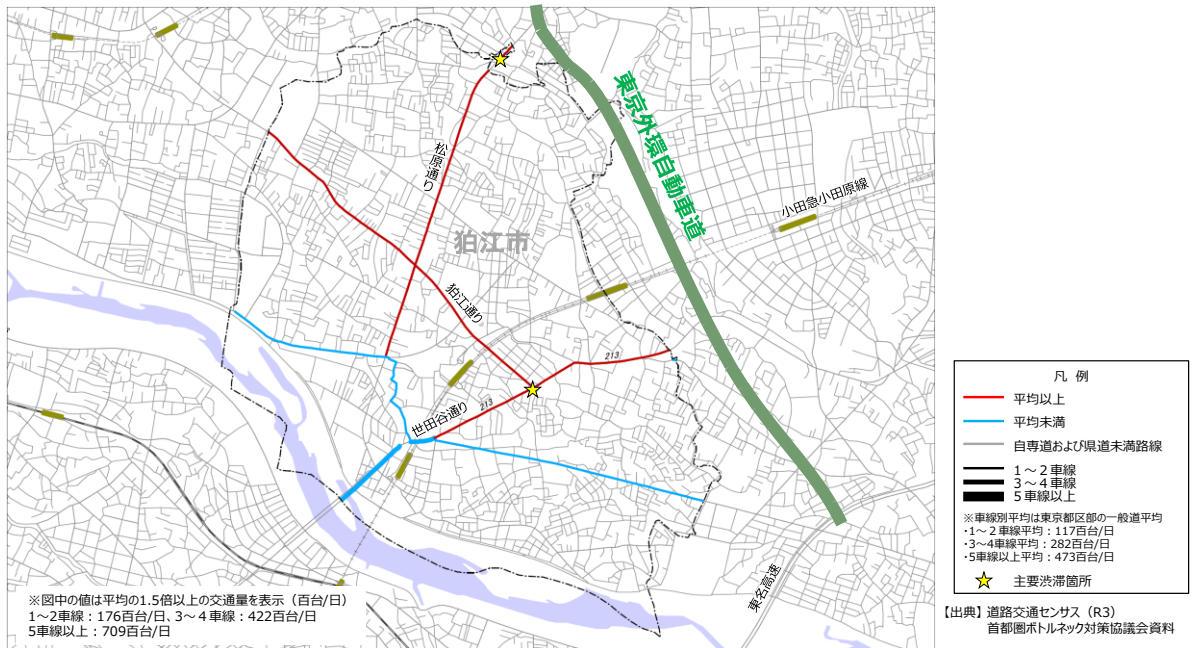
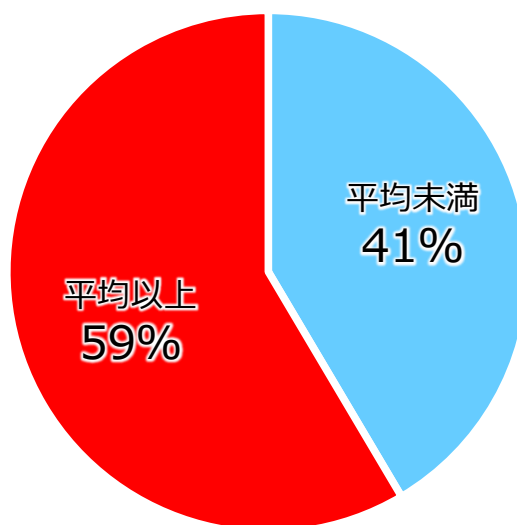


図 3.6-68 狛江市の交通量状況



※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-69 ランク別の延長割合

3) 混雑度

混雑度が 1.25 以上の狛江市における混雑度を図 3.6-70 に示す。

混雑度 1.0 以上の区間は狛江市全区間※の約 6 割を占めている。

混雑度 1.75 以上の区間が世田谷通りで存在しており、松原通りでは 1.0 以上の区間が連続している。※全区間とはセンサス以上路線の一般道

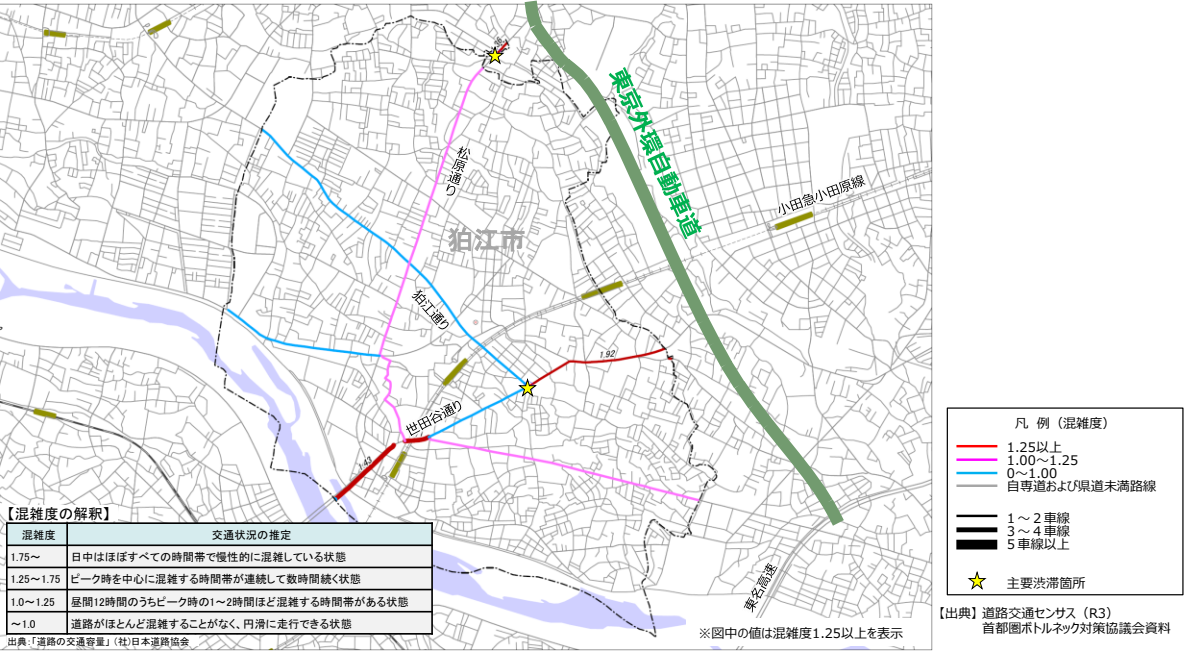
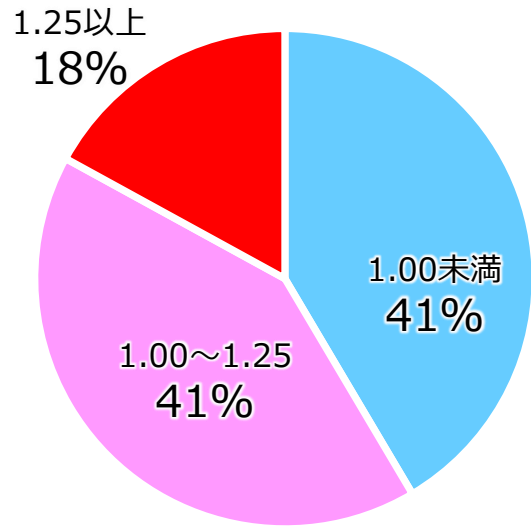


図 3.6-70 狛江市の混雑度



※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-71 ランク別の延長割合

4) 交通状況まとめ

- ・ 主要な東西軸である世田谷通りは交通量約 2～3 万台/日の利用があり、混雑度は 1.43 や 1.92 と交通容量を超過している箇所がある。
- ・ 混雑時旅行速度は約 12～17km/h であり一般道の混雑（10～20km/h）状態となっている。
（混雑度 1.25～1.75：連続して数時間続く状態、混雑度 1.75 以上：慢性的に混雑している状態）

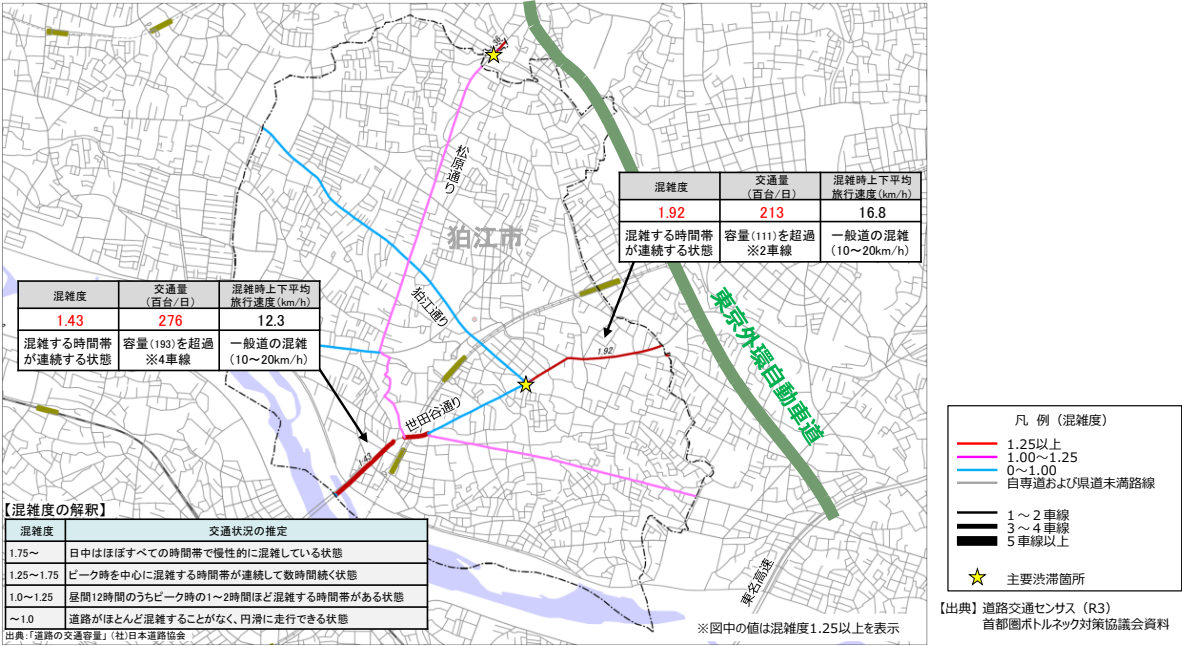
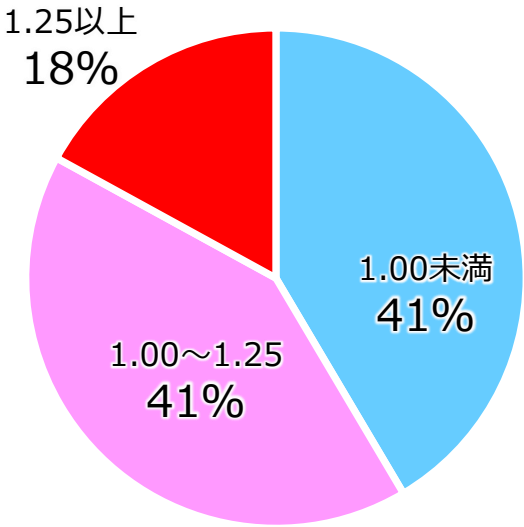


図 3.6-72 狛江市の混雑度状況

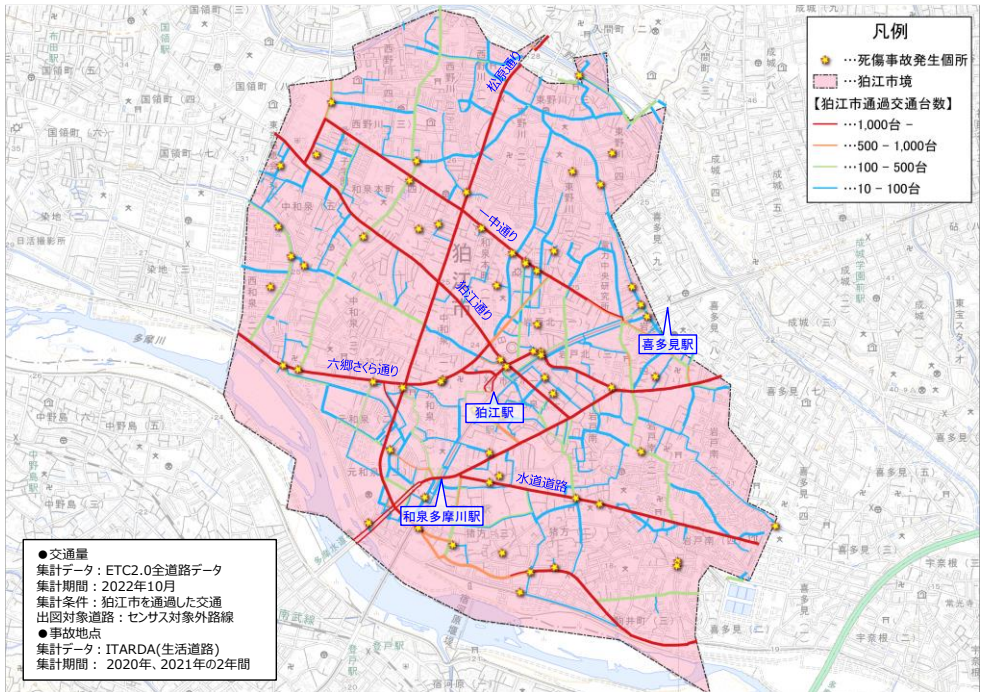


※図中のセンサス路線（一般道）の全延長に対する割合

図 3.6-73 ランク別の延長割合

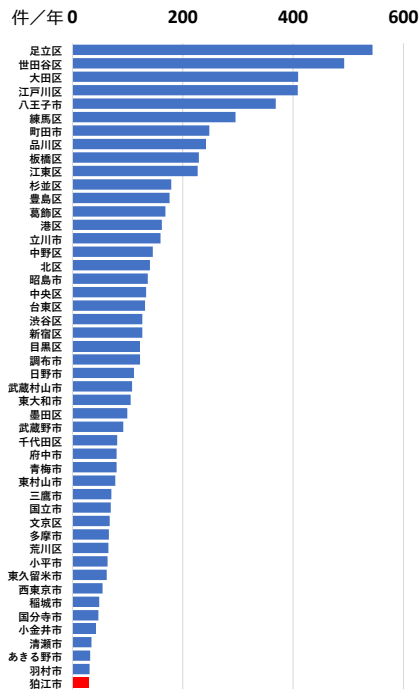
5) 抜け道の利用状況

狛江市を通過する交通は東西に延びる六郷さくら通りや、南北に延びる松原通りでの抜け道利用が多い。この影響も受け、生活道路での死傷事故も多発しており交通環境の改善の必要性が高い。



出典：ITARDA(生活道路における死傷事故件数)
2020年・2021年の2年間から算出した、1年間辺りの死傷事故発生件数

図 3.6-74 抜け道利用状況と死傷事故発生箇所



出典：ITARDA(生活道路における死傷事故件数)
2020年・2021年の2年間から算出した、1年間辺りの死傷事故発生件数

図 3.6-75 東京都内における死傷事故件数

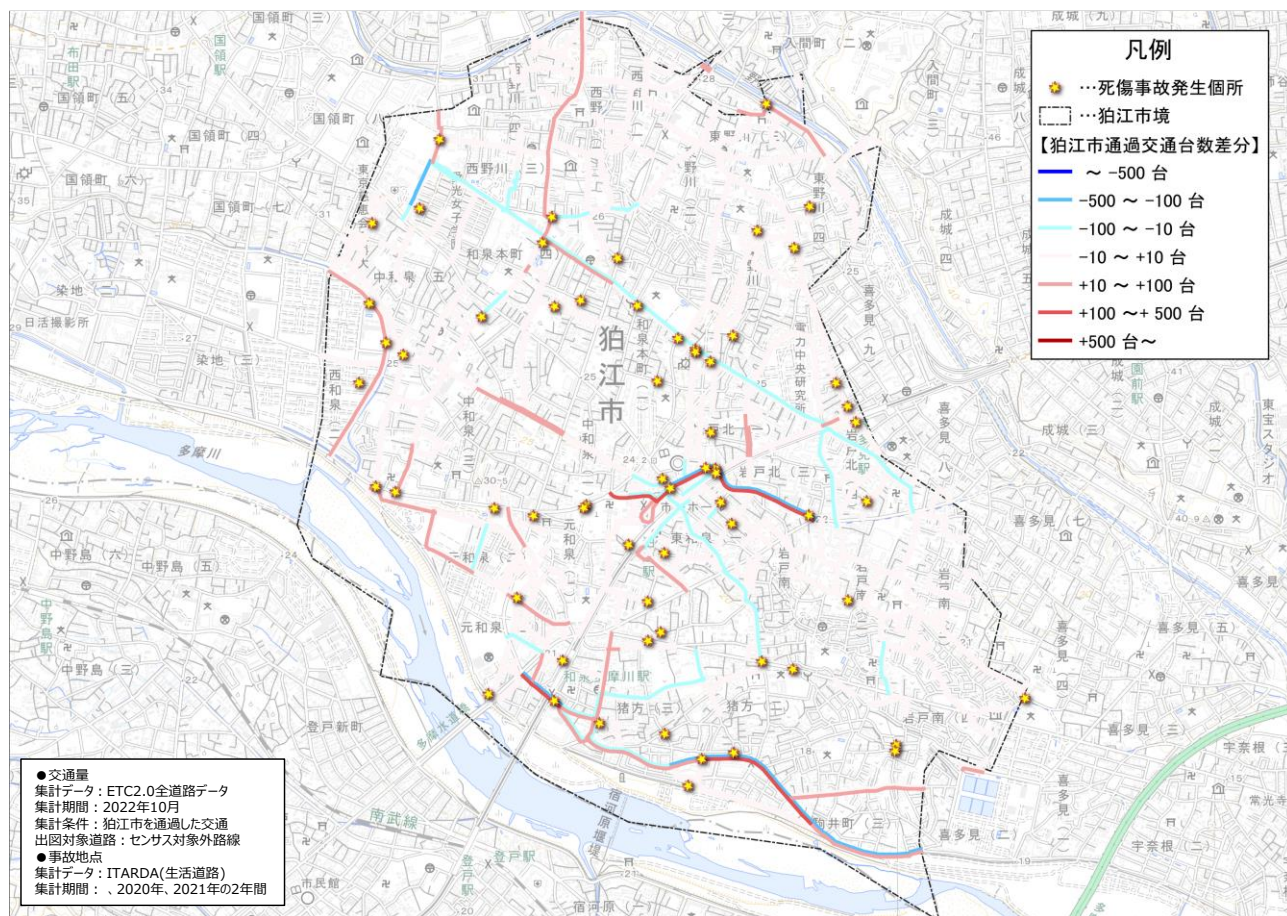


図 3.6-76 非混雑時（6 時台）と混雑時（16 時台）の抜け道利用車両数差分図

3.6.3 社会動向の把握

社会動向については、各区市のマスタープランなど上位計画を確認しながら、コミュニティバスや自転車利用の観点で整理を行った。以降に整理結果を記載する。

(1) 練馬区の整理結果

1) 道路ネットワークの整備状況

練馬区都市計画マスタープランでは、区を7つの地域に分け、それぞれの地域のまちづくりの課題等を整理しまちづくりの方向性を示している。

2) コミュニティバスの定時性

練馬区のコミュニティバスは全部で6路線である。

年利用人数は令和元年までは110万人、それ以降は88万人、77万人と減少しており、コロナ禍の影響と考えられる。

ピーク時と非ピーク時で所要時間変化が大きいのは氷川台ルートで、13分程度差がある。

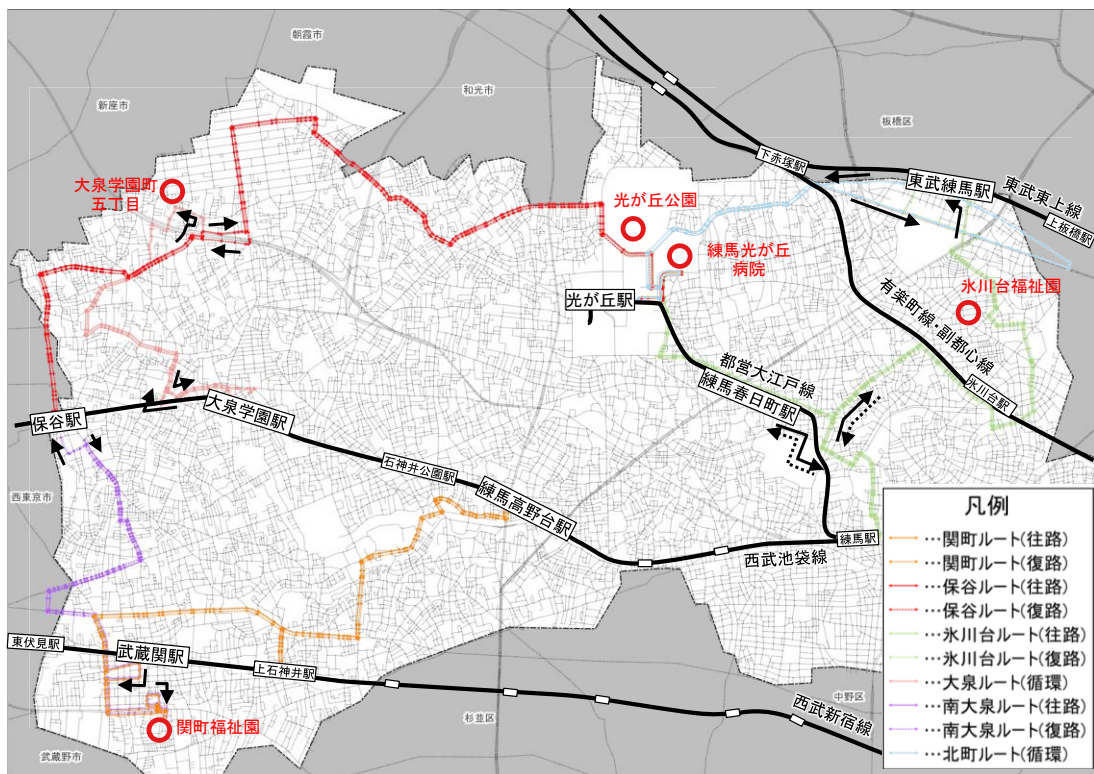


図 3.6-77 みどりバスの運行経路

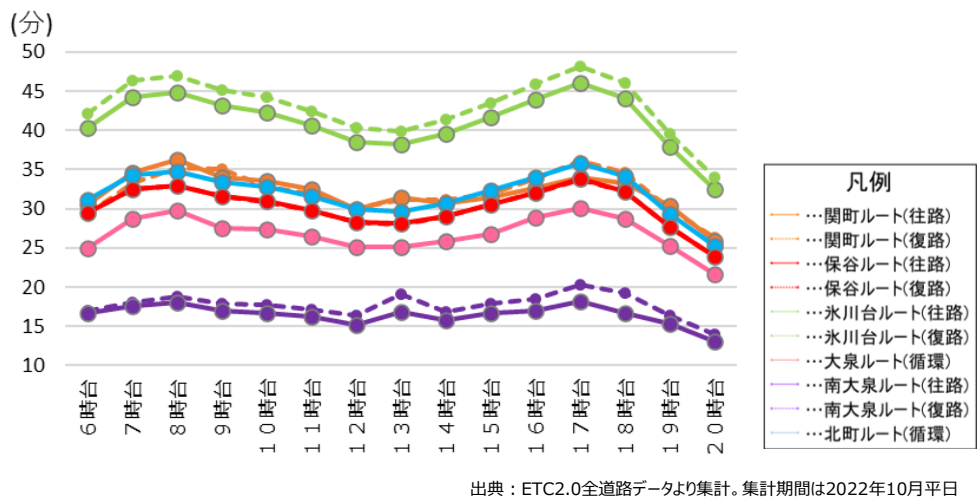


図 3.6-78 時間帯別所要時間の変化

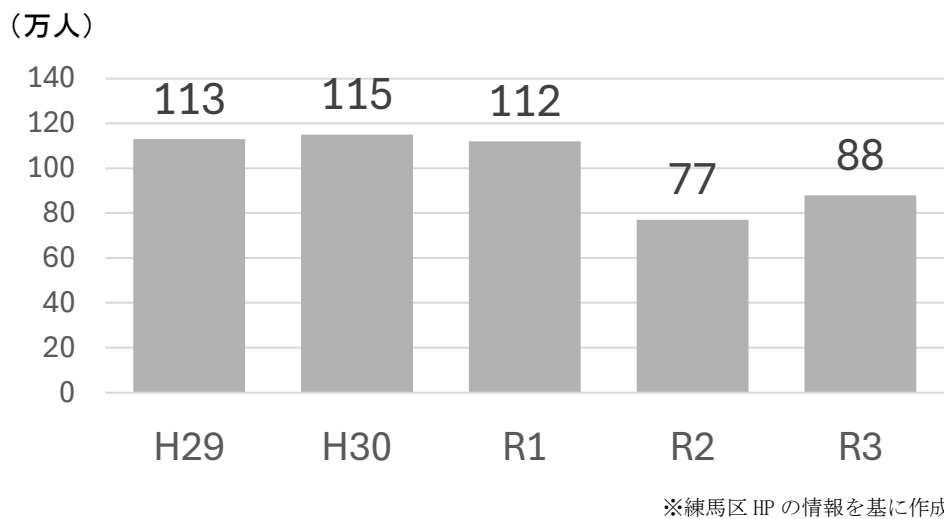
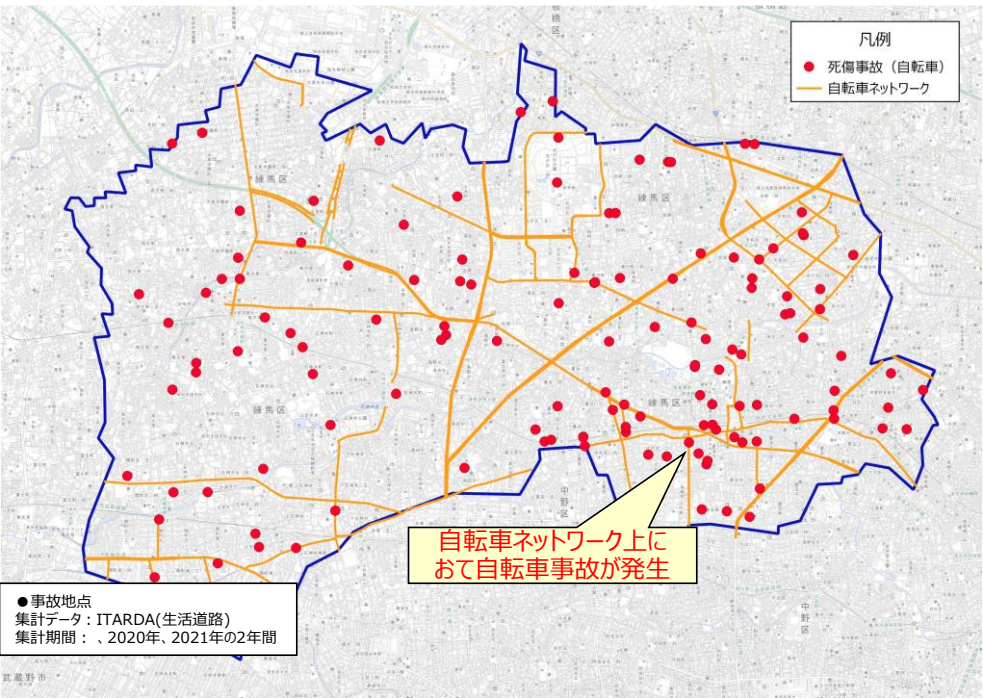


図 3.6-79 みどりバスの利用人数

3) 安全で快適な自転車利用の推進に向けて

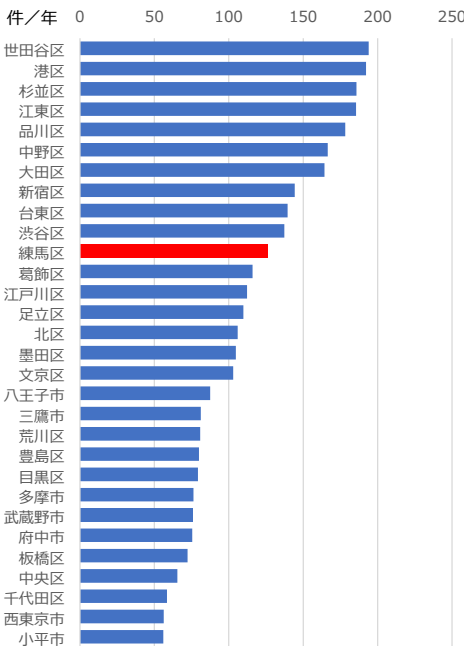
練馬区では「第3次練馬区自転車利用総合計画」を立て、自転車の走行空間の整備や安全利用に向けた取組等を推進している。

東京都内と比較すると自転車事故件数は多くないが、自転車ネットワークとして定められている道路上で、自転車事故が複数発生している。



出典：自転車ネットワークは第3次練馬区自転車利用総合計画を基に作成（令和4年4月）

図 3.6-80 自転車ネットワークと自転車事故の発生状況



出典：ITARDA(自転車による死傷事故件数)
H30-R3の4年間から算出した、1年間辺りの死傷事故発生件数

図 3.6-81 東京都内における自転車による死傷事故件数

(2) 杉並区の整理結果

1) バス路線の定時性

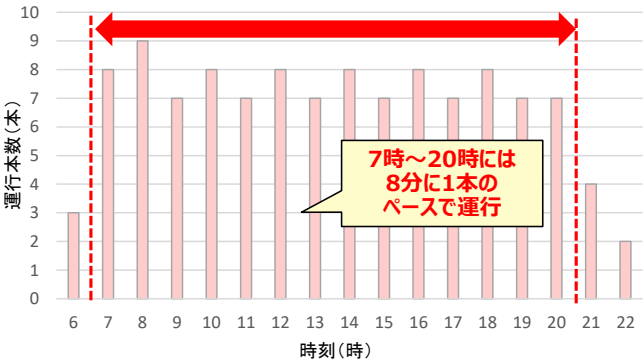
杉並区では鉄道路線の主要駅間を南北に結ぶバスルートが多く存在する。

バスルート上にある混雑により所要時間（最短・最長）の差にバラツキがあり、定時運行に懸念が存在する。

外環（関越～東名）が整備されることでバス路線の混雑が緩和され、バスの定時性向上が期待される。



図 3.6-82 バスルートと平日朝ピーク時(8時台)の速度



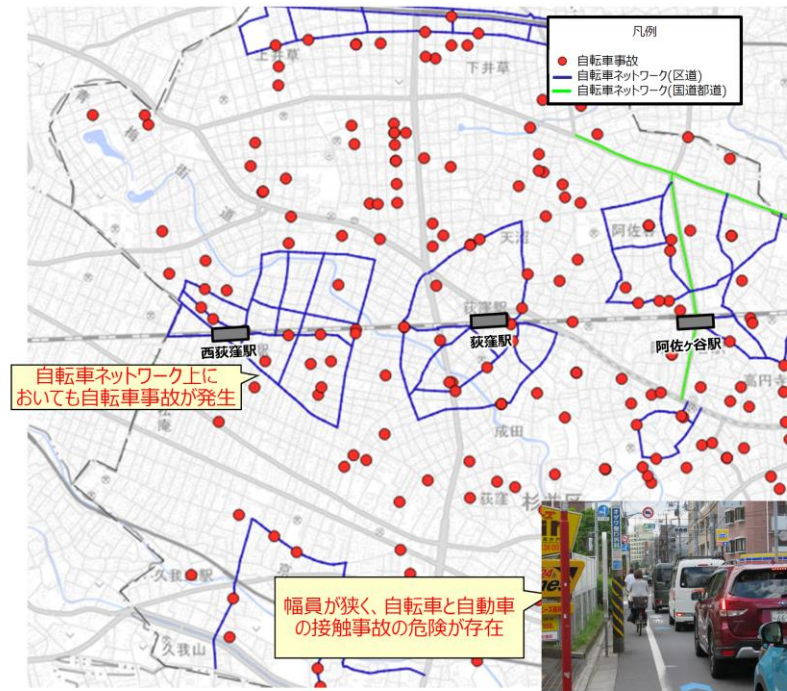
出典: バス事業A社時刻表より作成

図 3.6-83 環状8号線利用バス路線 運行本数一例

2) 安全で快適な自転車利用の推進に向けて

杉並区では自転車ネットワーク計画を策定し、国道・都道・区道合わせて約 54km にわたる路線を自転車ネットワーク路線として指定している。

杉並区内の自転車ネットワークに含まれる区道では、東京都内の約 1.7 倍もの自転車関連事故が発生している。自転車ネットワーク路線においても事故が発生しており自転車の安全走行に課題が存在する。



出典：交通事故データ（R1～3） 杉並区自転車ネットワーク計画（H29.3）より作成

図 3.6-84 自転車ネットワークと自転車事故の発生状況

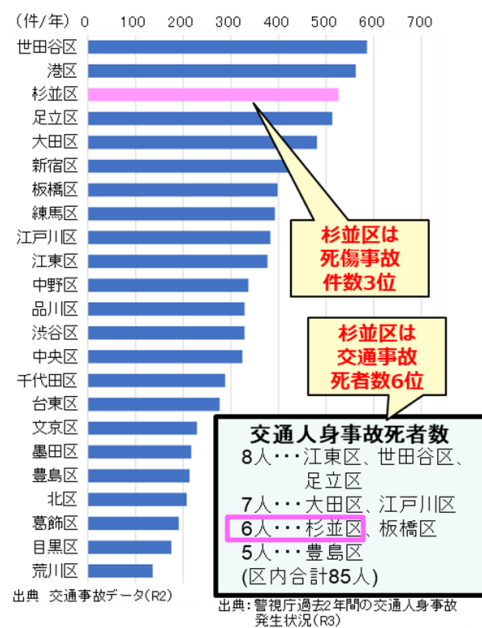


図 3.6-85 23 区における自転車事故件数

3) 道路整備と一体となったまちづくりに向けて

杉並区「まちづくり基本方針」では体系的な道路網の整備、安全で快適な歩行者・自転車空間の確保を目指している。

その中で、外環（関越～東名）は重要な道路として位置付けられ、交通の円滑化や災害時の救護活動などの機能が期待されている。

外環（関越～東名）を含む幹線道路の形成により道路の機能分担が図られ、規格の低い道路も含めて区内全体の道路交通の整流化に寄与すると想定される。

(3) 世田谷区の整理結果

1) コミュニティバスの定時性

世田谷区のコミュニティバスは全部で8路線あり、ピーク時と非ピーク時で所要時間変化が大きいのは等々力・梅ヶ丘路線で8分程度の変化がある。

世田谷区が実施した区民向けのアンケート（世田谷区交通まちづくり基本計画）では、回答者全体の20%がバス交通の改善を求めている。

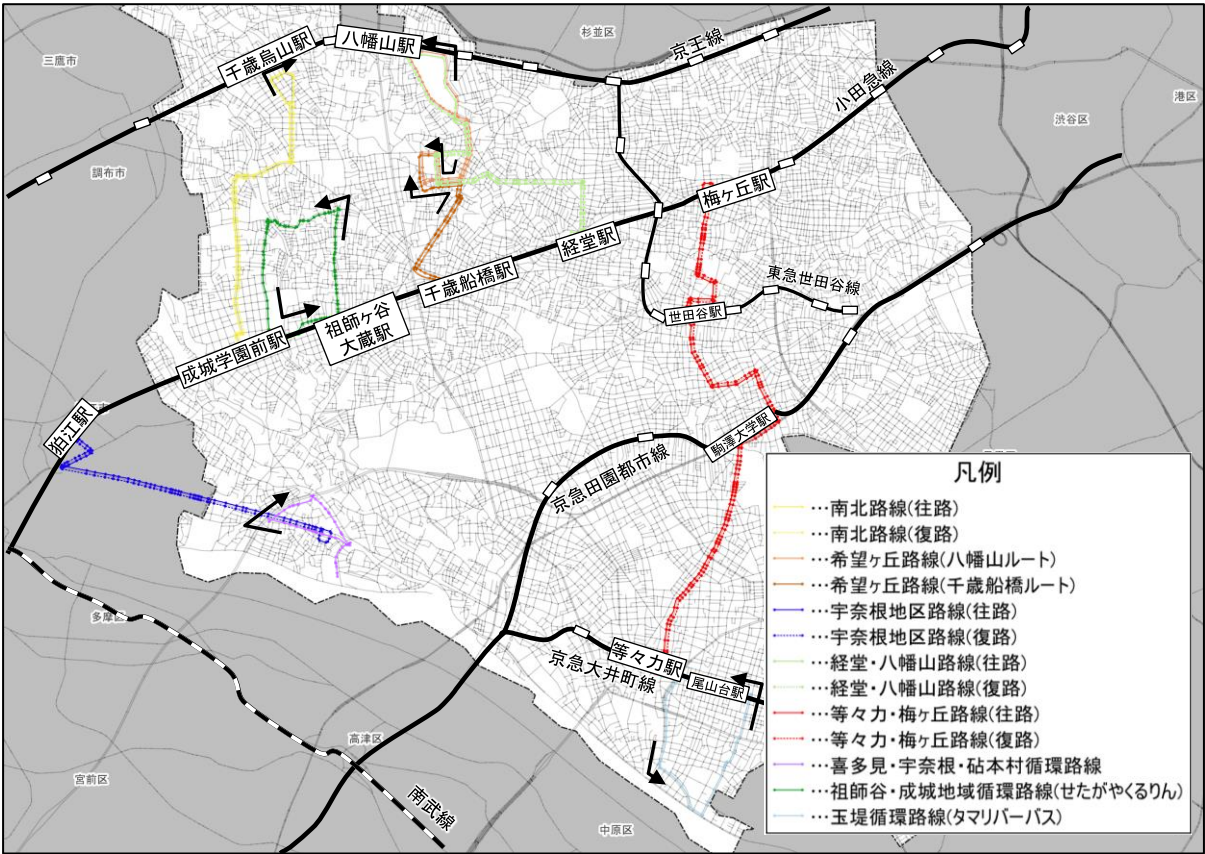
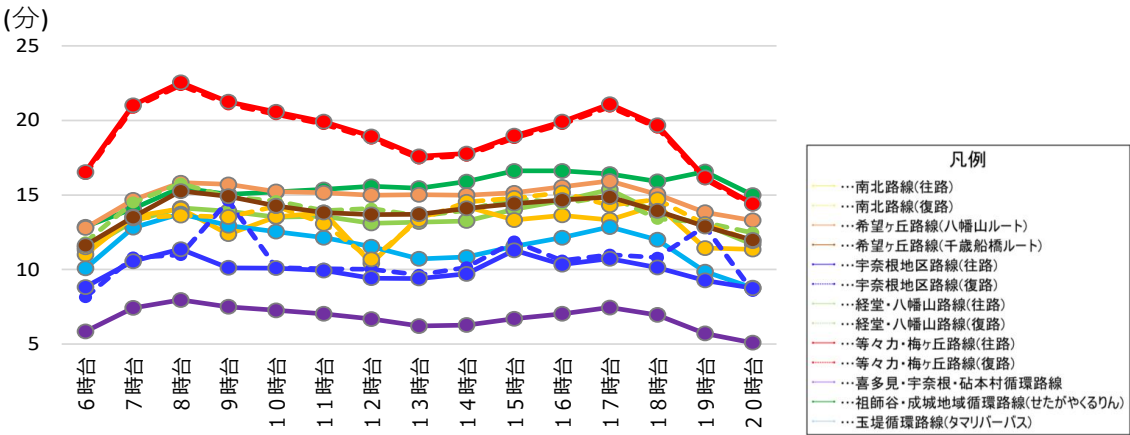


図 3.6-86 コミュニティバスの路線図



出典：ETC2.0全道路データより集計。集計期間は2022年10月平日

図 3.6-87 コミュニティバスの時間帯別所要時間の変化

2) 安全で快適な自転車利用の推進に向けて

世田谷区では「世田谷区自転車ネットワーク計画」を策定し、安全で快適に道路を通行できるように整備を進めている。

しかし現状では、東京都内で世田谷区の時点車事故件数が最も多く、安全面に課題がある。

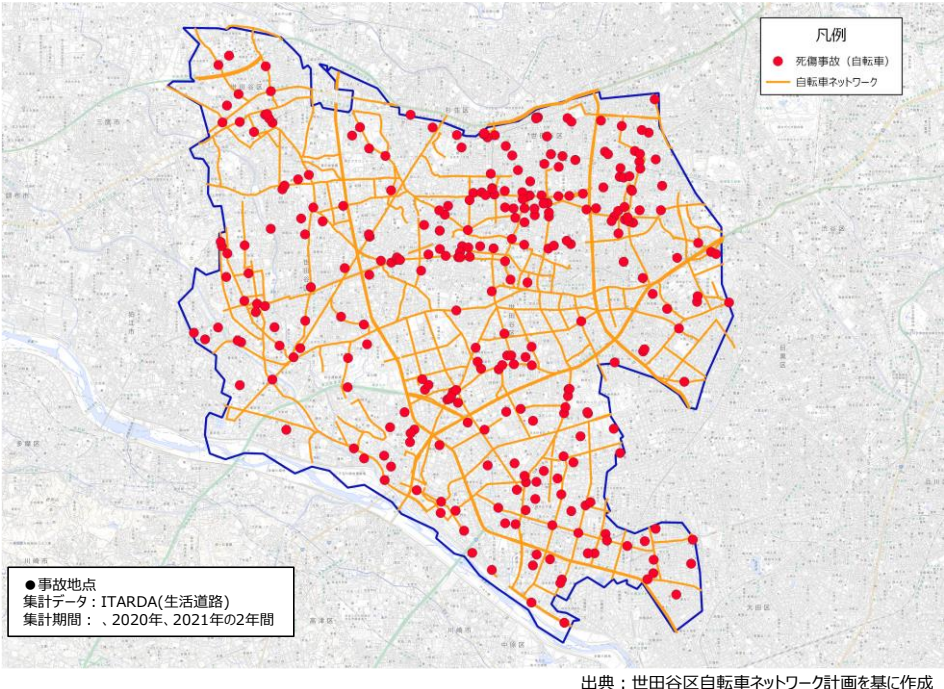


図 3.6-88 自転車ネットワークと自転車事故の発生状況

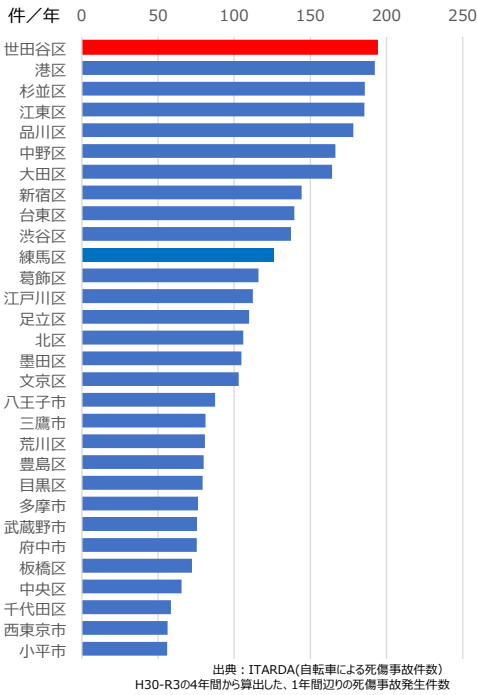


図 3.6-89 東京都内における自転車による死傷事故件数

(4) 武蔵野市の整理結果

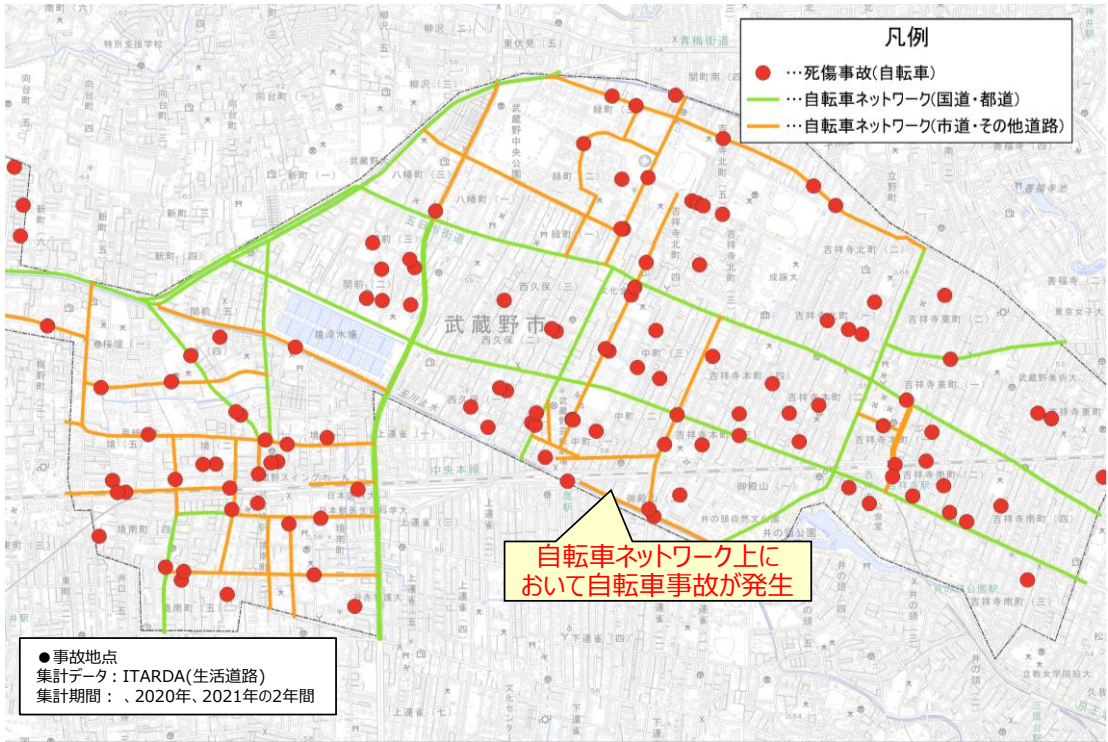
1) 道路ネットワークの整備状況

武蔵野市の都市計画マスタープランを見ると、市内の都市計画道路の整備率（令和3年3月末）は約62%、現道幅員8m以上の概成道路をあわせると約81%となっている。

その中で、昭和41年、高速道路の外環とともに、地域の利便性や沿線のまちづくりに寄与する道路として、「外環の2」という地上部街路の都市計画が決定されている。

2) 安全で快適な自転車利用の推進に向けて

武蔵野市では「武蔵野市自転車等総合計画」を立て、自転車の走行空間の整備や安全利用に向けた取組等を推進している。東京都内と比較すると自転車事故件数は多くないが、自転車ネットワークとして定められている市道上で、自転車事故が複数発生している。



出典：自転車ネットワークは武蔵野市自転車等総合計画を基に作成（令和2年4月）

図 3.6-90 自転車ネットワークと自転車事故の発生状況

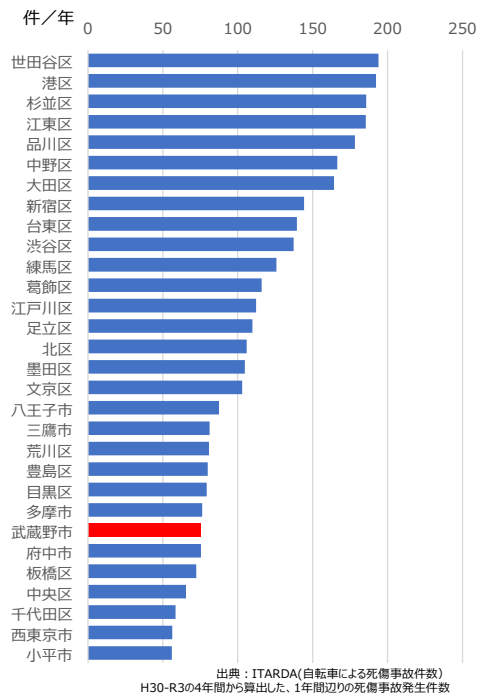


図 3.6-91 東京都内における自転車による死傷事故件数

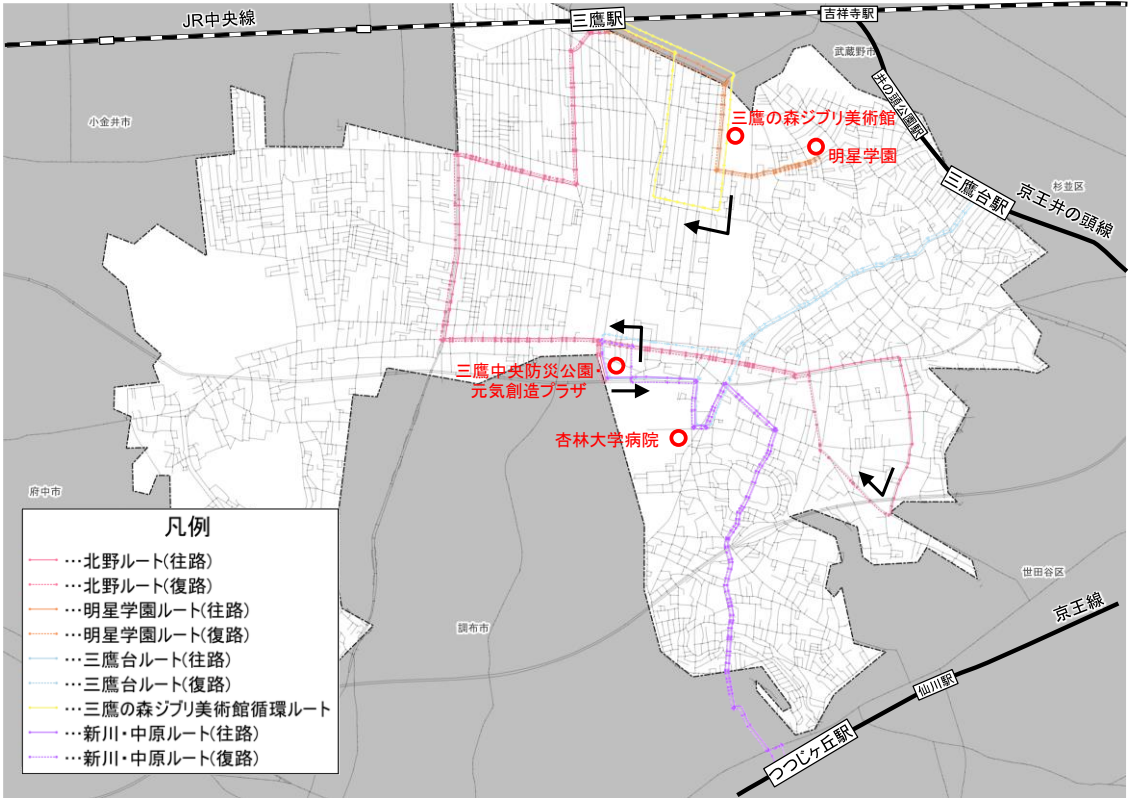
(5) 三鷹市の整理結果

1) コミュニティバスの定時性

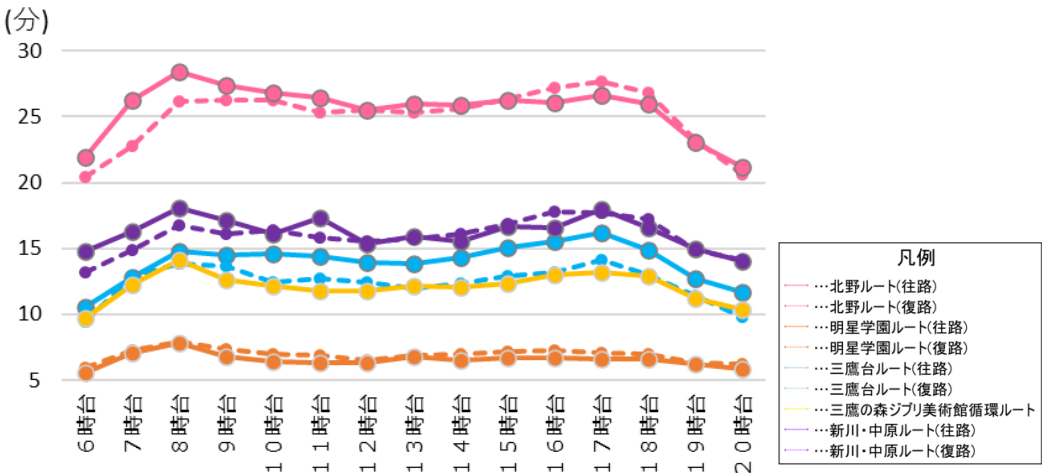
コミュニティバスは全部で5路線である。

ピーク時と非ピーク時で所要時間変化が大きいのは北野ルートで6分程度の変化がある。

また、三鷹市境の地域では路線バスのバス停から300m離れた交通不便地域や路線バスが運行しているものの運行本数が比較的小さい地域が点在している※。



出典：三鷹市交通ネットワーク全体構想（検討案）提案編（令和5年3月）を基に作成
図 3.6-92 みたかシティバスの路線図



出典：ETC2.0全道路データより集計。集計期間は2022年10月平日

図 3.6-93 時間帯別所要時間の変化

(6) 調布市の整理結果

1) コミュニティバスの定時性

コミュニティバスは全部で3路線である。

ピーク時と非ピーク時で所要時間変化が大きいものは北路線ルートで7分程度の変化がある。

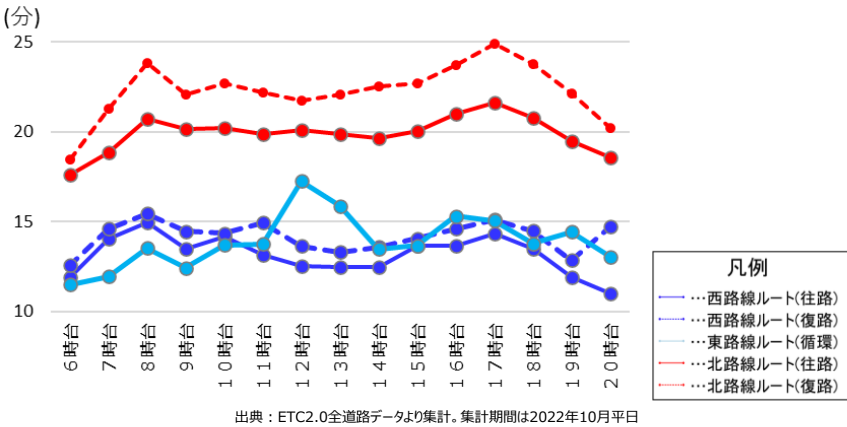
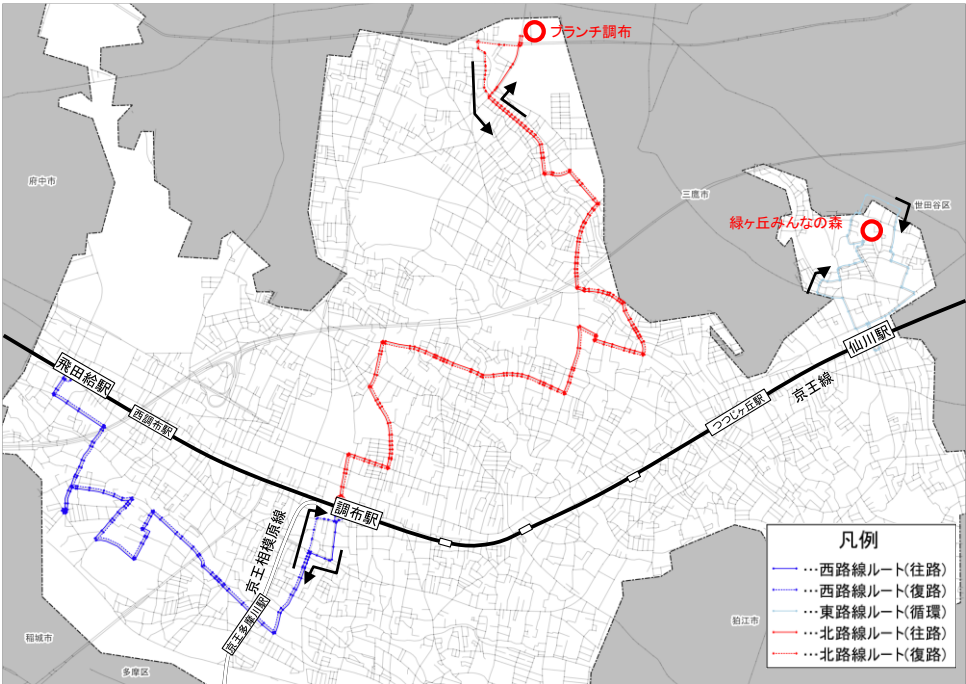


図 3.6-95 時間帯別所要時間の変化

(7) 狛江市の整理結果

1) コミュニティバスの定時性

狛江市のコミュニティバスは全部で2路線である。

ピーク時と非ピーク時で所要時間変化が大きいのは氷川台ルートで6分程度の変化がある。

市民アンケートでは増便や路線の追加の要望が出ている。

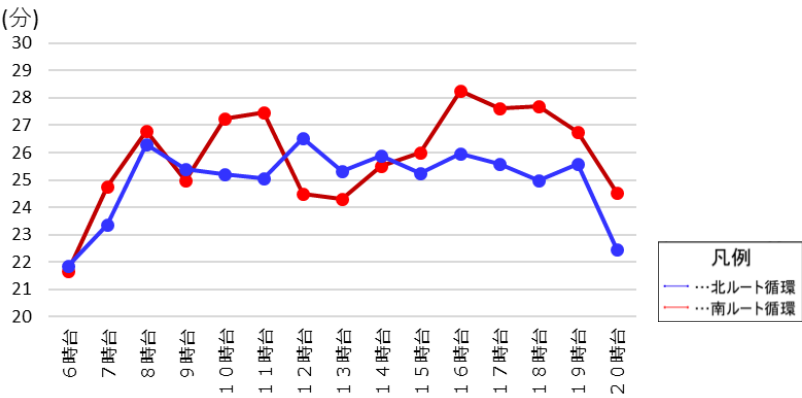
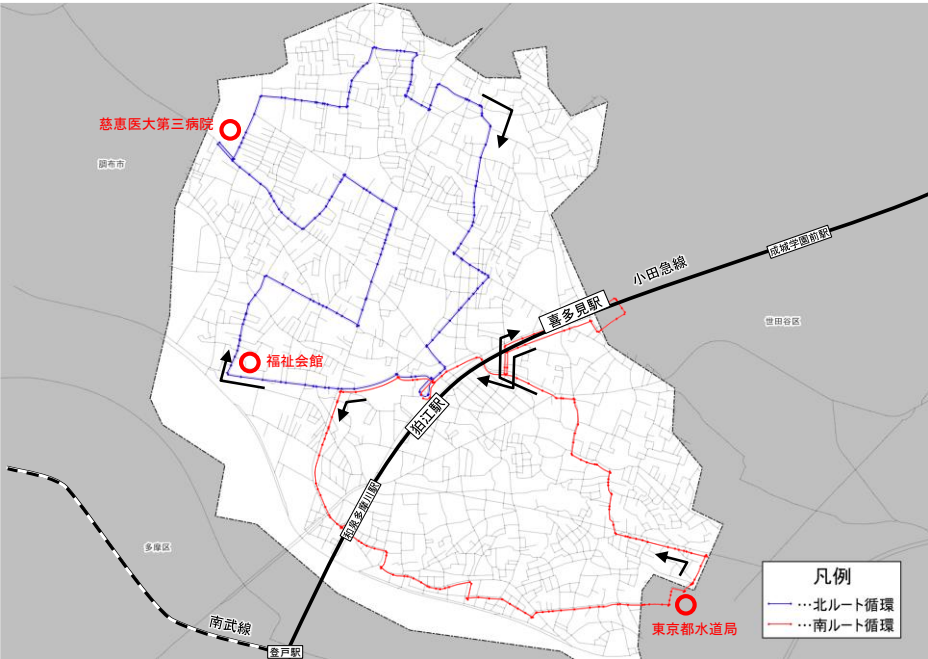
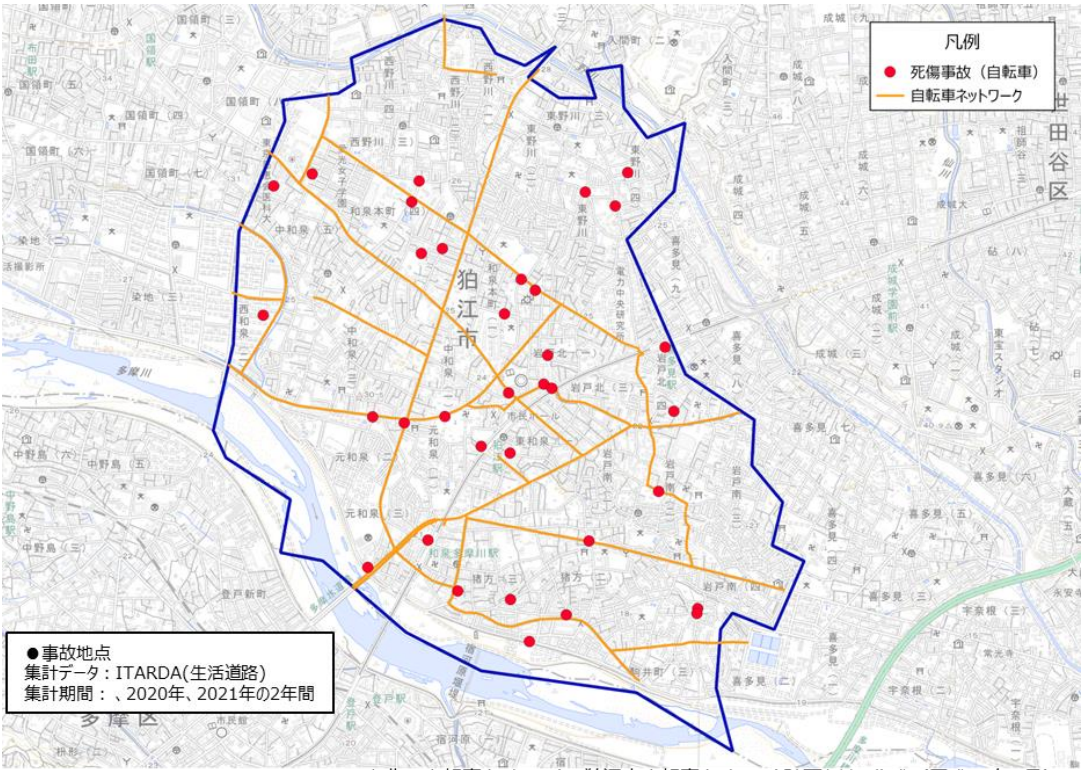


図 3.6-97 時間帯別所要時間の変化

2) 安全で快適な自転車利用の推進に向けて

狛江市では「狛江市自転車ネットワーク計画」を立て、自転車の走行空間の整備や安全利用に向けた取組等を推進している。東京都内と比較すると自転車事故件数は少ない。



出典：自転車ネットワークは狛江市自転車ネットワーク計画を基に作成（平成30年8月）

図 3.6-98 自転車ネットワークと自転車事故の発生状況

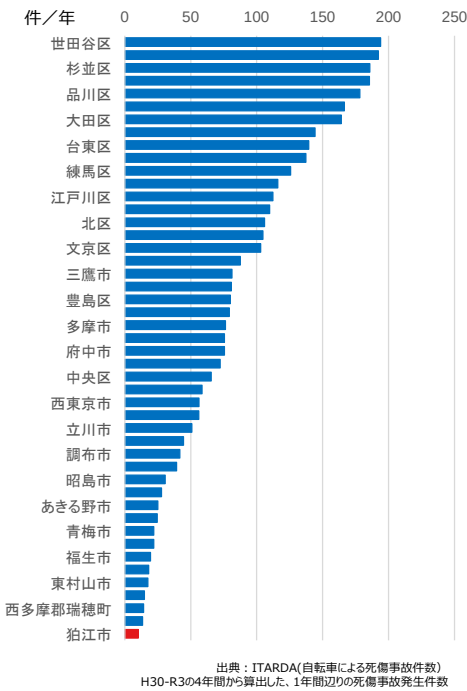


図 3.6-99 東京都内における自転車による死傷事故件数

3.6.4 各区市の基礎整理結果のまとめ

交通状況及び社会動向について、沿線7区市別に分析を行い地域別の特性を整理した。

	交通特性		
	混雑	抜け道利用・事故	バス・自転車
練馬区	○主要な南北軸である環八、笹目通りは交通量約4～6万台/日の利用があり、交通容量を超過（環八混雑度は1.95） ○東西軸である新青梅街道の混雑度は1.54で高い状況となっており、混雑時旅行速度は14km/h（混雑状態）と低い状況	○大泉街道や環八といった主要な路線に平行する路線でも抜け道利用が多い。 ○市区別の死傷事故発生件数では第6位であり、比較的死傷事故件数が多い。	○路線バスの定時性は問題ない。 ○自転車ネットワーク上で自転車事故が多発。市区別の死傷事故発生件数では第11位であり、比較的死傷事故件数が多い。
杉並区	○主要な南北軸である環八は交通量約6万台/日の利用があり、交通容量を超過（混雑度は1.79） ○環八に接続する東西路線の混雑度は1.0以上の路線が多く、早稲田通り（混雑度1.80）、人見街道（1.65）で高い状況 ○環八、早稲田通り、人見街道の混雑時旅行速度は約12～17km/hとなり、一般道の混雑（10～20km/h）状態	○環八と並行路線では生活道路での抜け道利用が多発している。 ○市区別の死傷事故発生件数では第3位であり、比較的死傷事故件数が多い。	○杉並区では鉄道路線の主要駅間を南北に結ぶバスルートが多く存在するが、環八を利用する路線では定時に課題がある。 ○自転車ネットワーク上で自転車事故が多発。市区別の死傷事故発生件数では第3位であり、比較的死傷事故件数が多い。
世田谷区	○主要な南北軸である環八は交通量約6万台/日の利用があり、交通容量を超過（東名高速以北の環八混雑度は1.44～1.54） ○東西軸である世田谷通りは混雑度1.48の区間が連続しており、混雑時旅行速度は10km/h（混雑状態）と低い状況	○環八といった主要な路線だけでなく、並行する用賀中町通りや、希望が丘通りでも抜け道利用が多い。 ○市区別の死傷事故発生件数では第2位であり、比較的死傷事故件数が多い。	○路線バスの定時性は問題ない。 ○自転車ネットワーク上で自転車事故が多発。市区別の死傷事故発生件数では第1位であり、比較的死傷事故件数が多い。
武蔵野市	○主要な東西軸である井の頭通り、JR吉祥寺駅を横切る吉祥寺通りは交通量約2万台/日の利用があり、交通容量を超過 ○速度は、吉祥寺駅周辺の井の頭通り、吉祥寺通りで混雑時平均旅行速度10km/h前後となっている状況	○中央線の吉祥寺駅、三鷹駅、武蔵境駅周辺の抜け道利用が多い。 ○市区別の死傷事故発生件数では第29位であり、比較的死傷事故件数が多い。	○ムーンバスのルート別時間帯別の所要時間を整理すると、特に6号三鷹・吉祥寺循環では混雑時は通常時の1.4倍となった ○自転車ネットワーク上で自転車事故が多発。市区別の死傷事故発生件数では第24位であり、比較的死傷事故件数が多い。
三鷹市	○主要な東西軸である東八通りは交通量約5万台/日の利用があり、交通容量を超過 ○都心側の南北軸である吉祥寺通り、武蔵野柏江線は交通容量を超過（1.42、1.18）しており、東八道路との交差点周辺では混雑時旅行速度10km/h前後となっている状況	○東八道路といった主要な路線だけでなく、並行する人見街道でも抜け道利用が多い。 ○市区別の死傷事故発生件数では第34位であり、比較的死傷事故件数は少ない。	○路線バスの定時性は問題ない。
調布市	○主要な南北軸である武蔵境通り、鶴川街道の国道20号前後区間は交通量約2～3万台/日の利用となっており、交通容量を超過（混雑度は1.54、1.58） ○混雑時旅行速度は約11～17km/hとなり、一般道の混雑（10～20km/h）状態	○東西に延びる旧甲州街道や佐須街道や、南北に延びる松原通りでの抜け道利用が多い。 ○市区別の死傷事故発生件数では第24位であり、比較的死傷事故件数は少ない。	○路線バスの定時性は問題ない。 ○自転車ネットワーク上で自転車事故が多発。市区別の死傷事故発生件数では第33位であり、比較的死傷事故件数が多い。
狛江市	○主要な東西軸である世田谷通りは、交通量約2～3万台/日の利用があり、交通容量を超過（混雑度は1.43、1.92） ○混雑時旅行速度は約12～17km/hとなり、一般道の混雑（10～20km/h）状態	○東西に延びる六郷さくら通りや、南北に延びる松原通りでの抜け道利用が多い。 ○市区別の死傷事故発生件数では第48位であり、比較的死傷事故件数は少ない。	○路線バスの定時性は問題ない。 ○自転車ネットワーク上で自転車事故は比較的发生してあらず。市区別の死傷事故発生件数では第5位であり、比較的死傷事故件数が少ない。

図 3.6-100 取りまとめ結果

3.6.5 各区市向けの整備効果

外環（関越～東名）の整備により、機能分担が図られることで環状8号線から外環へ、生活道路から環状8号線へといった交通の転換が想定される。交通転換が図られることで、抜け道利用が減少し、生活道路での安全性が向上するといった玉突き効果が想定されることから、環状道路整備により発現している整備効果事例を整理した。整理対象とした事業は、千葉外環と圏央道とした。以降に抽出した整備効果事例を記載する。

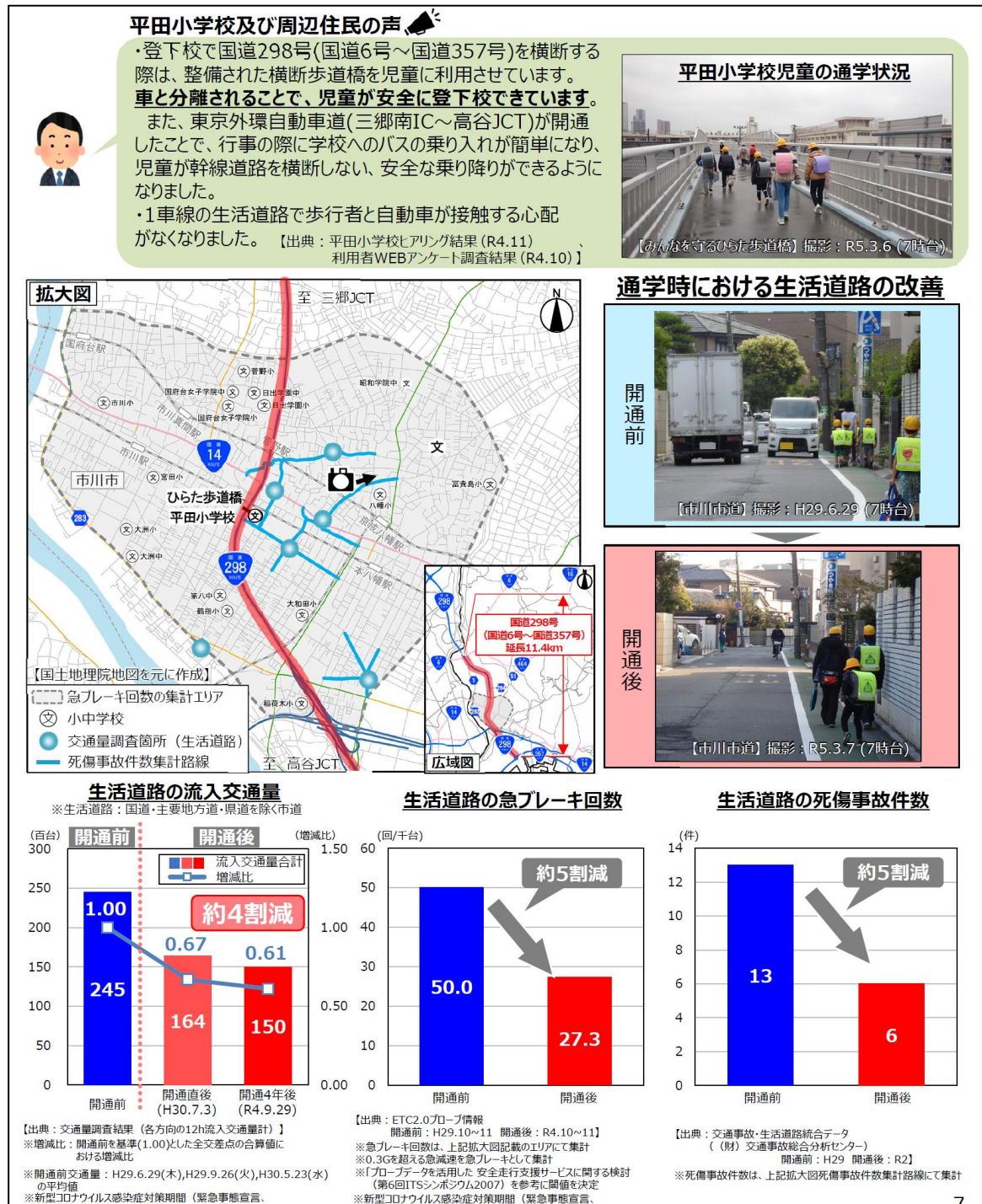


図 3.6-101 整備効果事例

※出典：東京外かく環状道路（三郷南 IC～高谷 JCT）開通後の整備効果（国土交通省 H31.1.9）

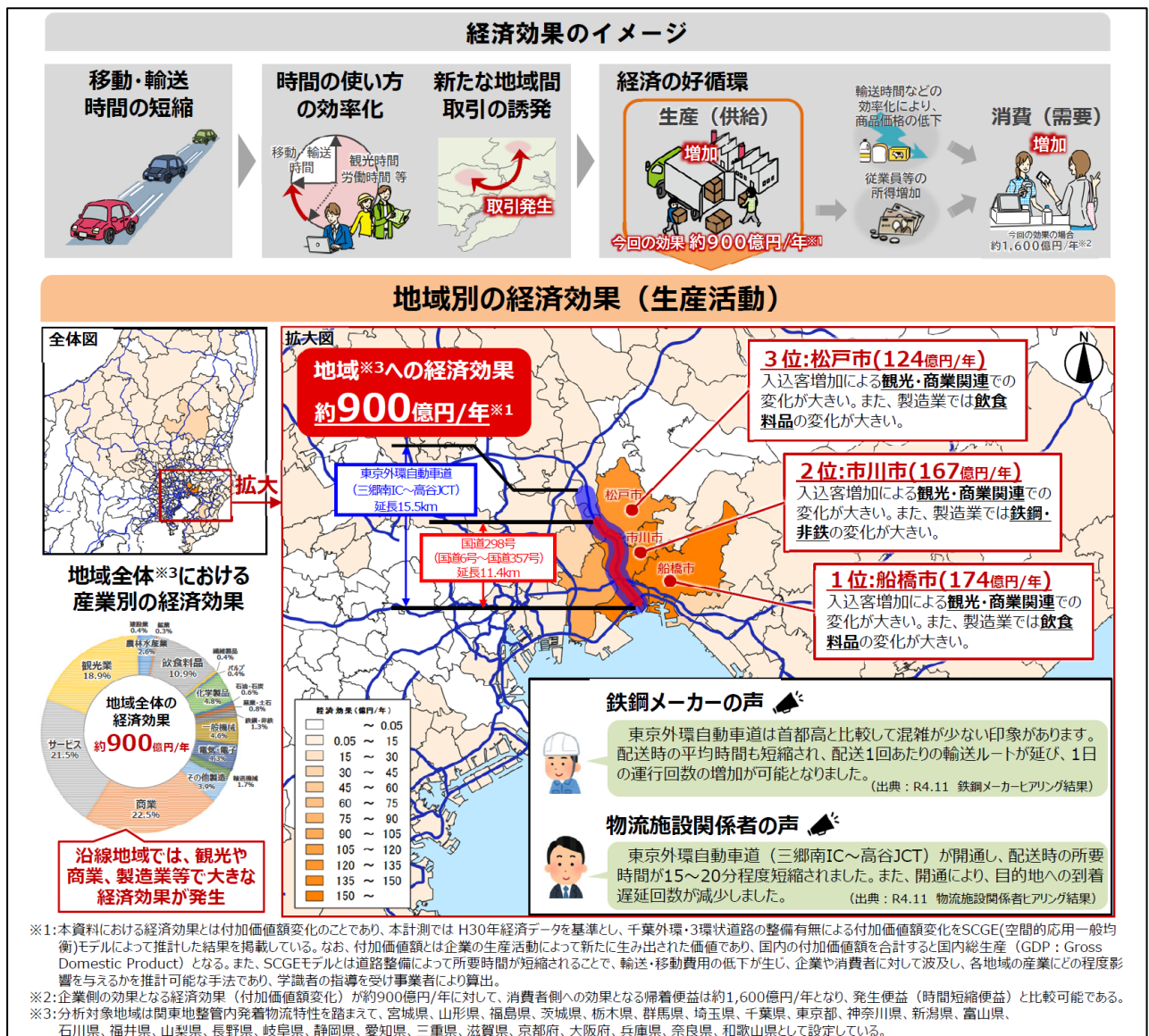


図 3.6-102 整備効果事例

※出典：東京外かく環状道路（千葉区間）開通5年後の整備効果（国土交通省 R5.6.30）

市川・松戸市内一般道の走行環境が改善②

- 市川・松戸市内の南北方向の一般道の通過時間が短縮し、地域の走行環境が改善。
- 特に市川松戸線の通過時間が最大で約4割短縮。
- 国道6号から京葉道路原木IC間では通過時間が最大で約3割短縮。



使用データ:ETC2.0プローブデータ 集計区間に入った車が通過した時間の平均値 開通前 H29.6~10 開通後 H30.6~10

5

图 3.6-103 整備効果事例

※出典：東京外かく環状道路（三郷南 IC～高谷 JCT）開通後の整備効果（国土交通省 H31.1.9）

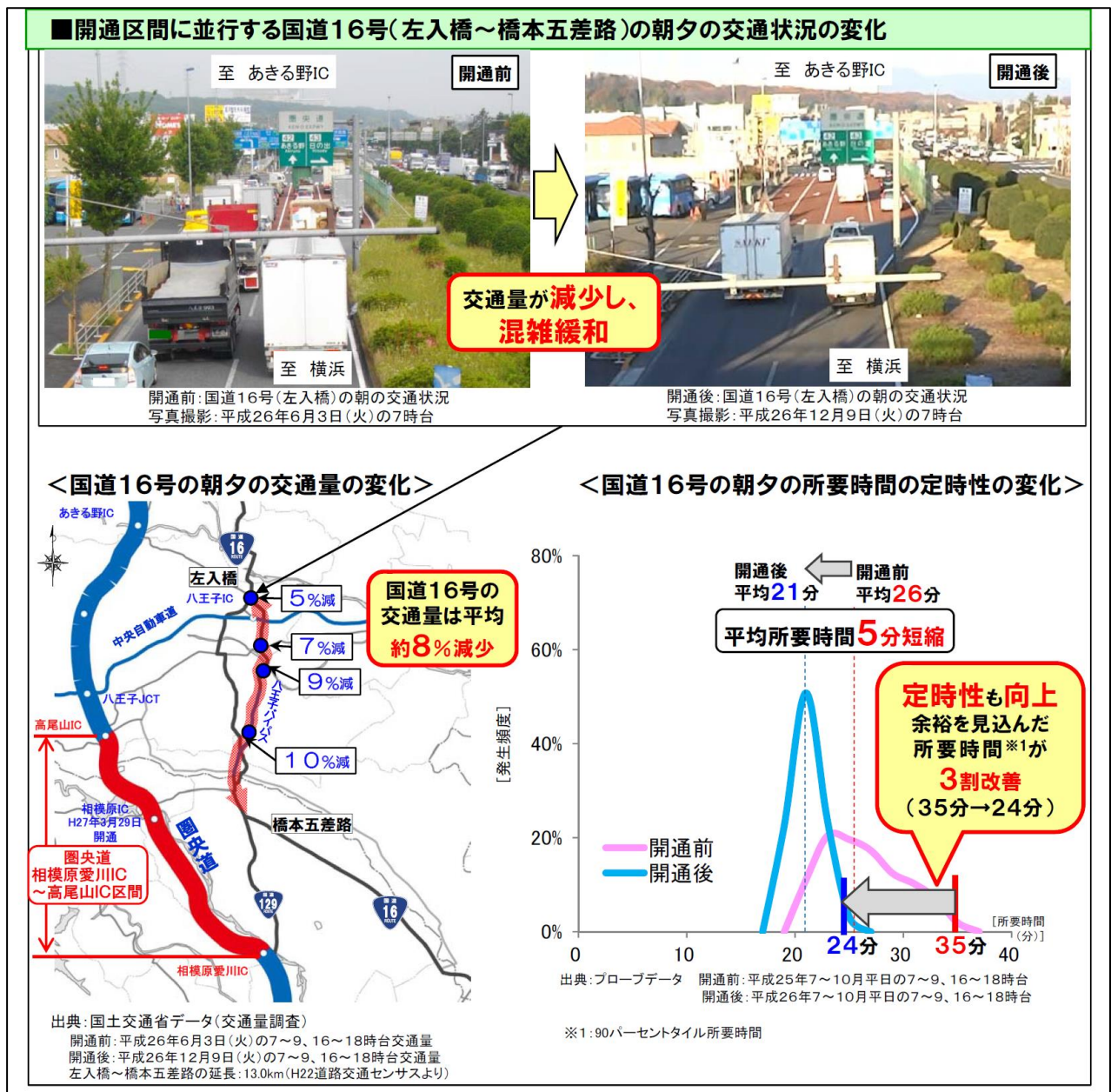
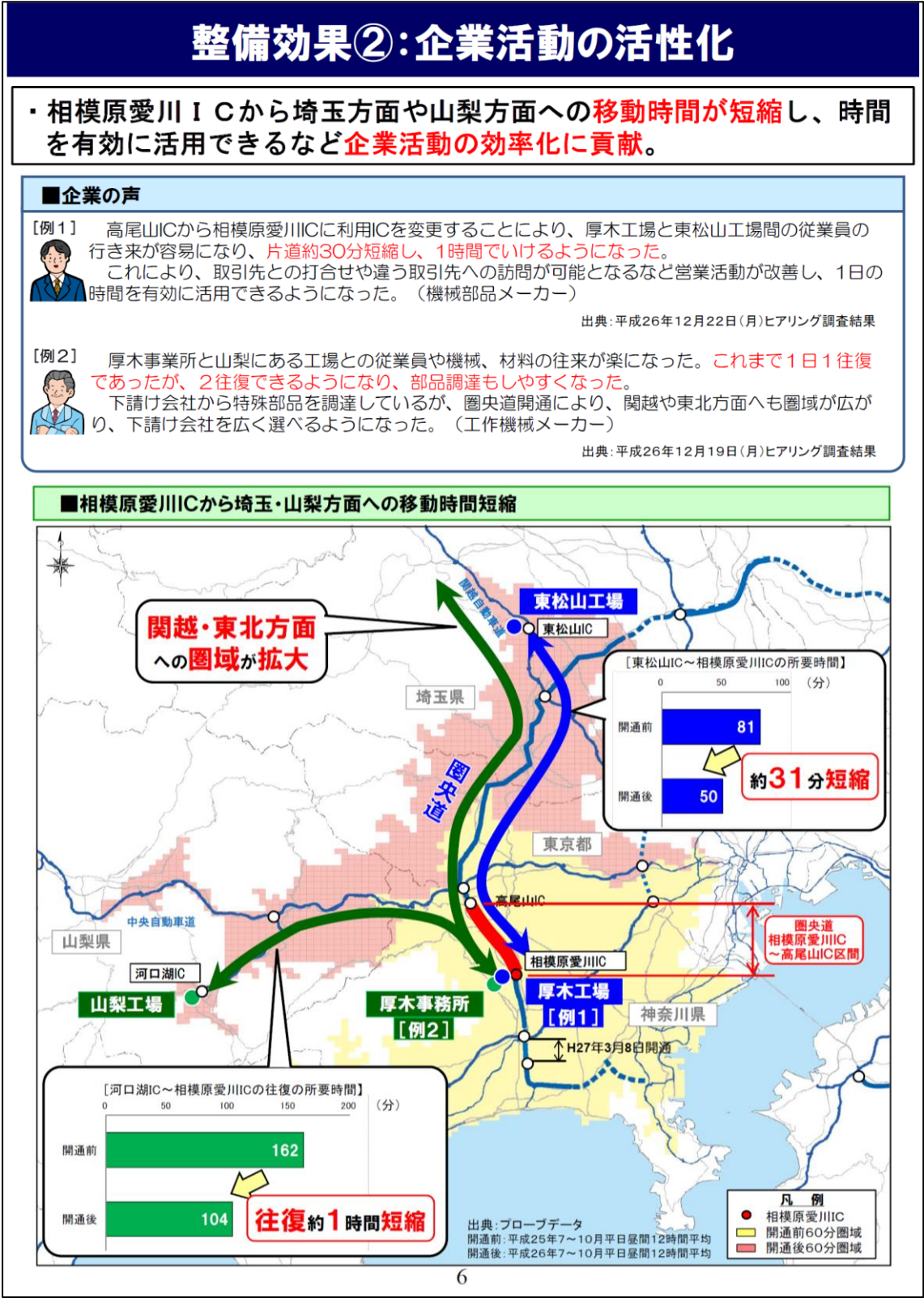


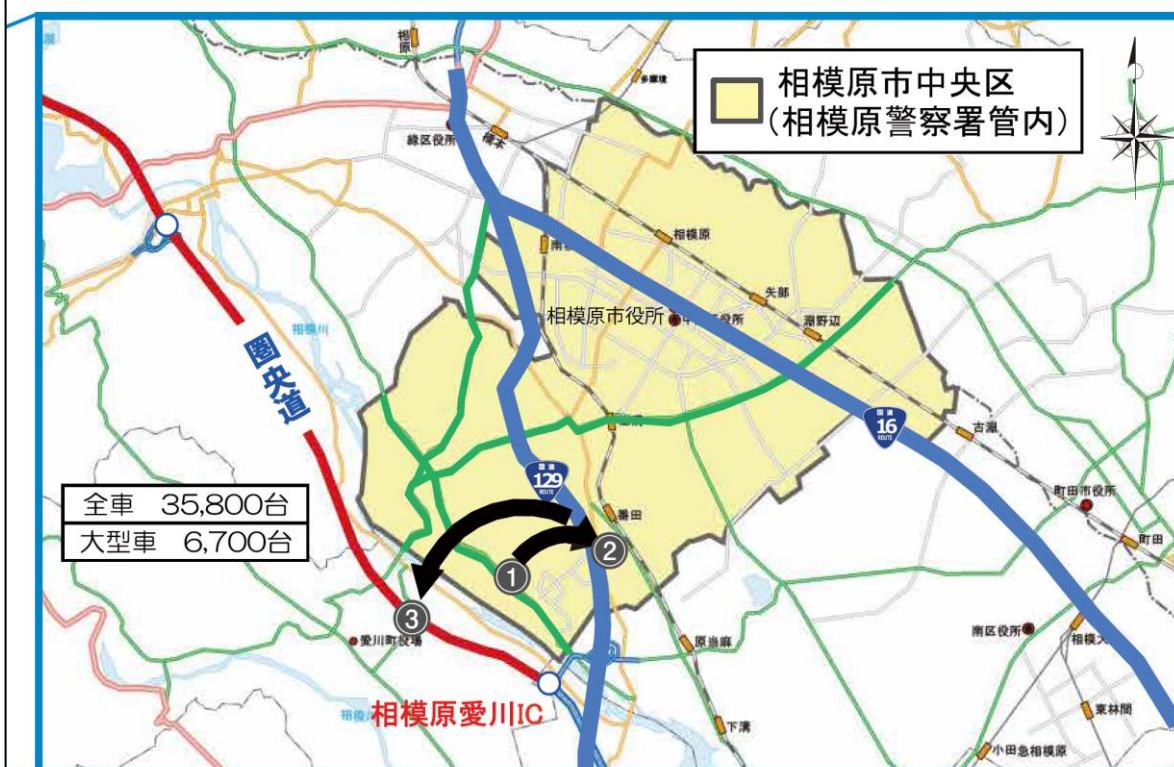
図 3.6-104 整備効果事例

※出典: 全線開通した「さがみ縦貫道路」の整備によるストック効果

(国土交通省、中日本高速道路株式会社 H27.5.27)



相模原愛川IC～高尾山IC(H26.6.28開通)



玉突き効果

③圏央道開通

交通量 **純増**
0台→3万6千台

②国道129号

交通量 **5%減**
6万3千台→6万台

①鍛冶谷相模原線

交通量 **2割減**
1万台→8千台

相模原警察署管内(相模原市中央区)の事故件数(※9)

1割減 **112件→102件(6ヶ月間の比較)**

図 3.6-106 整備効果事例

※出典：みち（ハンプ）が大切な人の命を守ります（道路局 H28.6）より抜粋

3.7 ヒアリング調査

現状の道路交通課題やニーズ等を把握するため、10 事業者を対象にヒアリング調査を実施した。

3.7.1 ヒアリング調査箇所の選定

ヒアリングの調査対象は、外環（関越～東名）沿線地域や、整備により自動車やバスによる集客で効果発現が期待される地域に立地する集客施設、2024 年 4 月から時間外労働の上限規制が適用される物流業等から選定し、10 事業者にヒアリングを実施した。

3.7.2 調査票作成

ヒアリング調査に用いた調査票を以降に示す。

各事業者の意見や要望等を幅広く伺うため、調査票は簡素なものとした。

ヒアリング調査時には、各事業者の事業概要、事業を行うにあたり現状感じている道路交通課題、外環（関越～東名）の整備により期待される効果・要望を把握した。

令和5年●月●日
国土交通省関東地方整備局
東京外かく環状国道事務所

道路に関するご意見等をお伺いさせていただきます

■はじめに

- 国土交通省 東京外かく環状国道事務所では渋滞解消等のために高速道路の整備等を行っています。
- 今後の道路整備の参考とさせて頂くために、様々な立場の方から道路に関する問題点やご意見等をお伺い出来ればと考えております。
- 率直なご意見をお伺いするために、対面（又はWEB）でお願い出来ればと考えております。
- なお、お伺いした内容は以下の取り扱いとさせていただきますが、この他に取扱いに関するご要望があれば従います。
 - ・ お伺いした内容を事前の確認なく、外部に対して公表する事は考えておりません。
 - ※ お伺いした内容を外部に公表する場合は、事前に確認をさせて頂き、ご了解頂くように致します。
 - ・ 会社としての見解ではなく、その業種に携わる一個人としての意見でも構いません。

■お伺いしたい内容

1. 地域間輸送、地域内輸送、配達、集荷にあたり、環状8号線等の道路の渋滞により被っている影響
2. 東京外環道の整備により、期待される影響
 - ※ 関越道から東名高速までの所要時間が約50分短縮されます。また、東関東道の高谷JCTから東名高速まで、高速道路で環状につながります。

上記以外でも道路に関するご意見等あれば意見交換させていただきます。

以上

3.7.3 ヒアリング調査結果

(1) 調査結果概要

調査結果の概要を以下に示す。

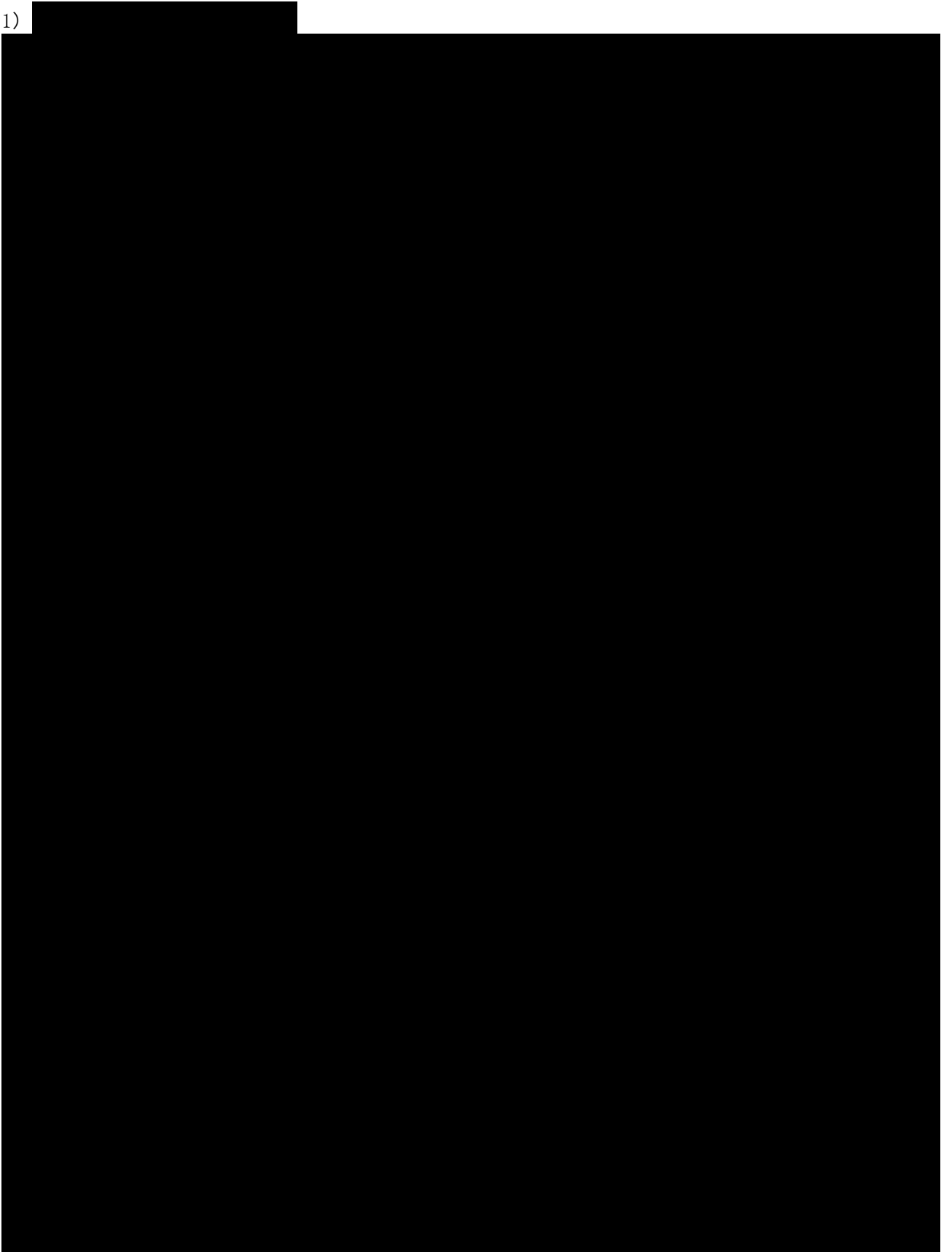
表 3.7-1 ヒアリング結果の概要

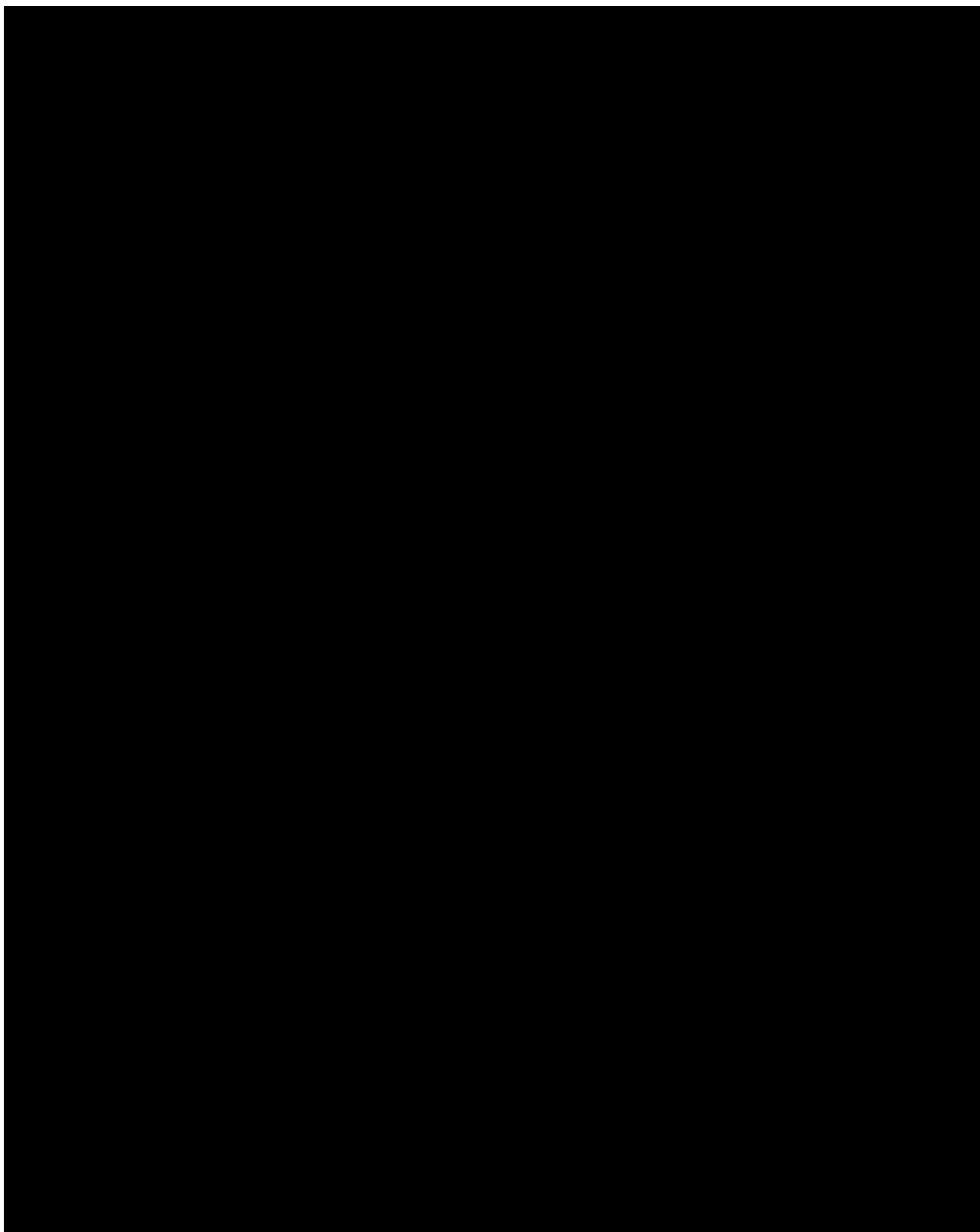
ヒアリング対象社		所在地	ご回答
企業名	業種	市区町村	外環の整備によって期待される効果
	物流業		
	アニメーション制作		
	物流業		
	放送・通信業、広告業		
	集客施設		
	集客施設		
	物流業		
	集客施設		
	集客施設		
	集客施設		

(2) ヒアリング議事録

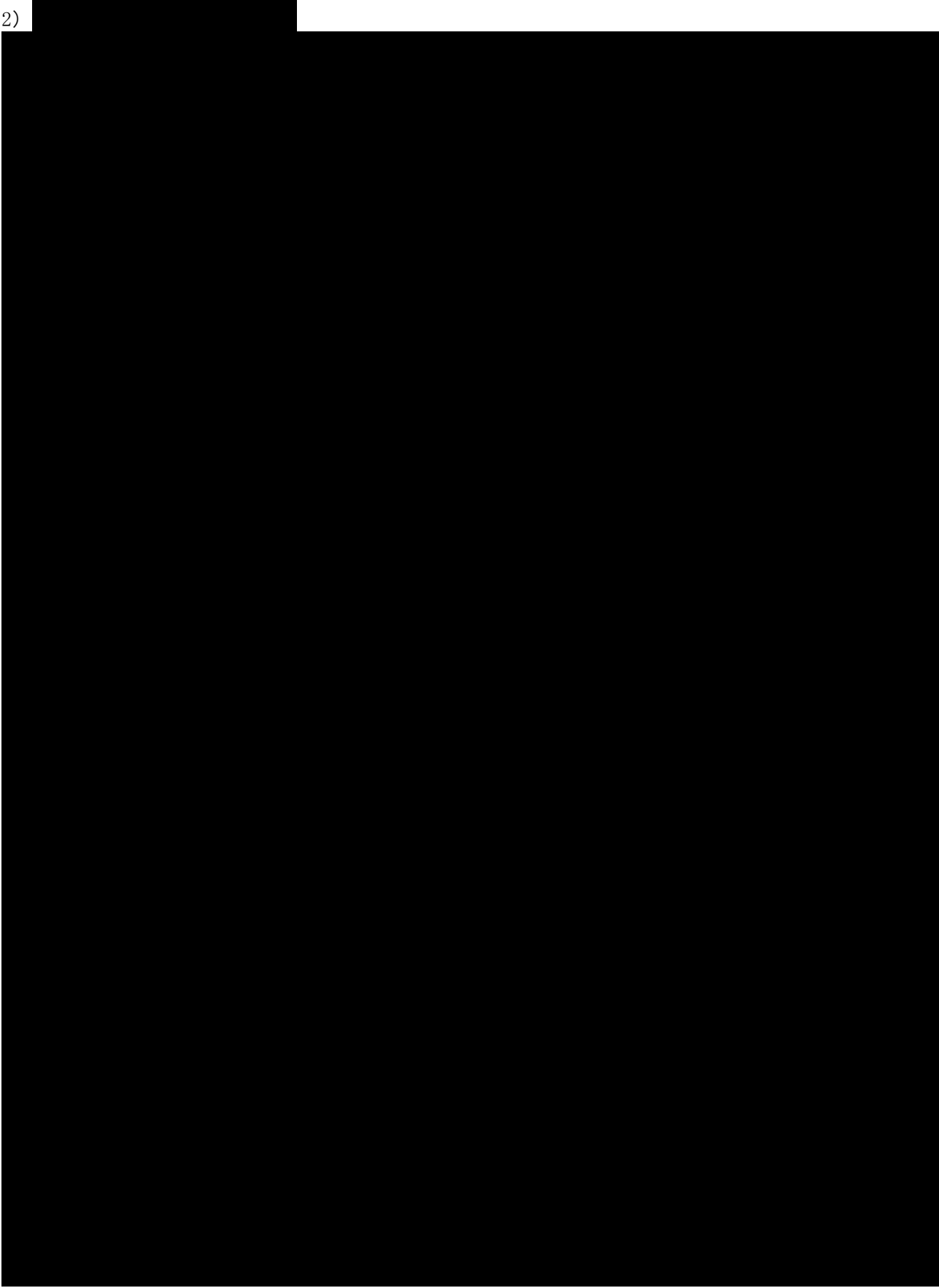
以降にヒアリングの議事録を示す。

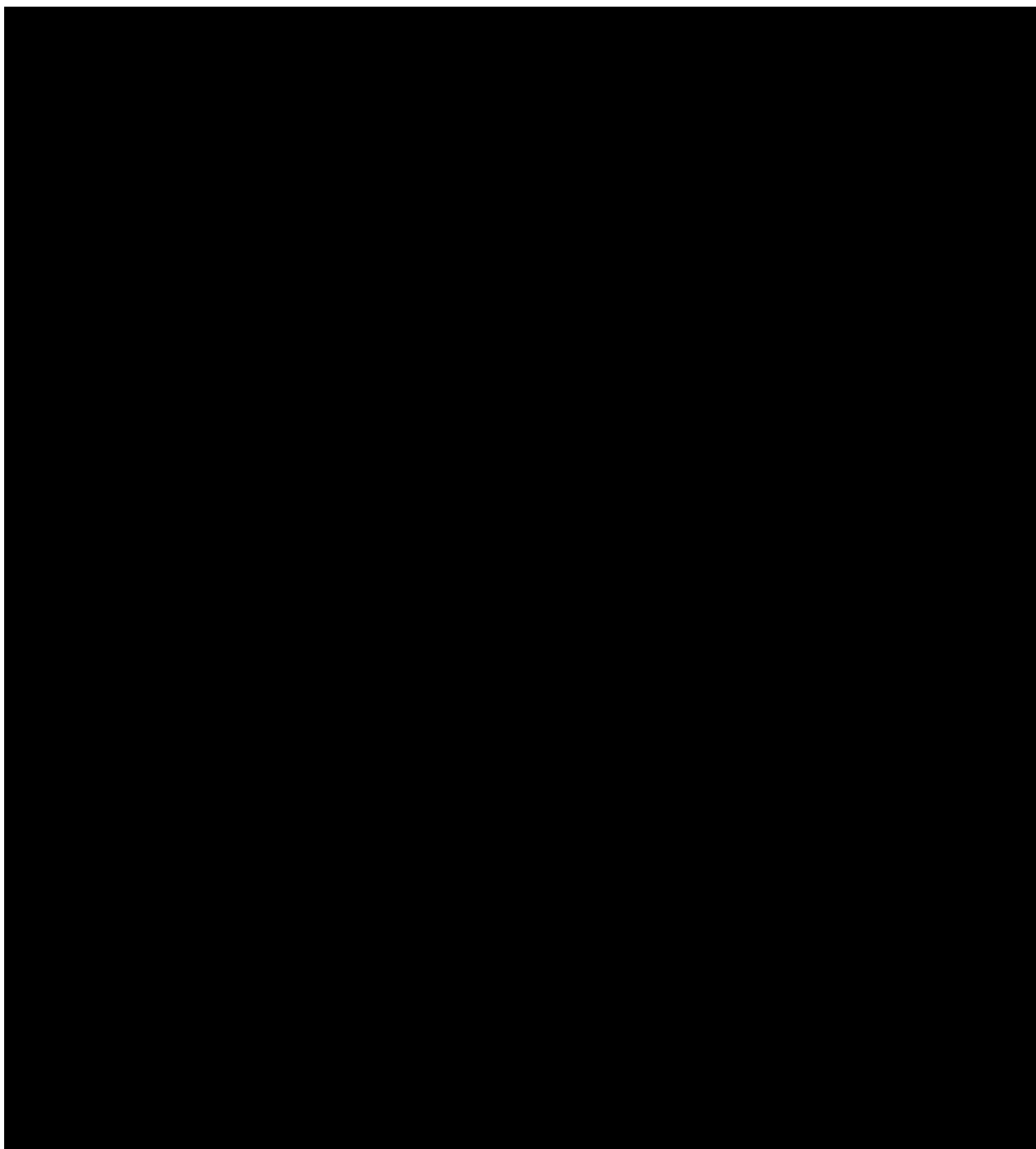
1)



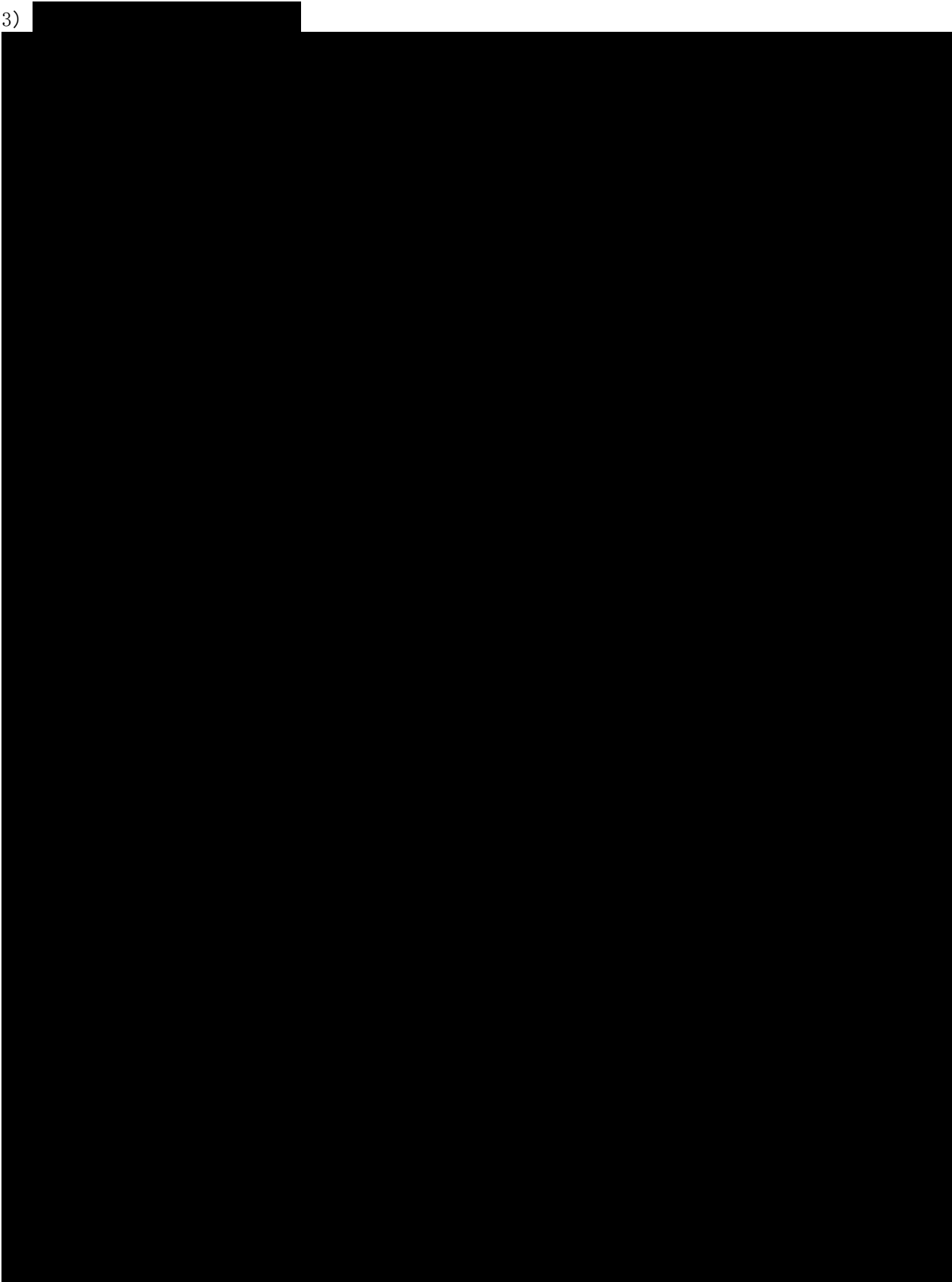


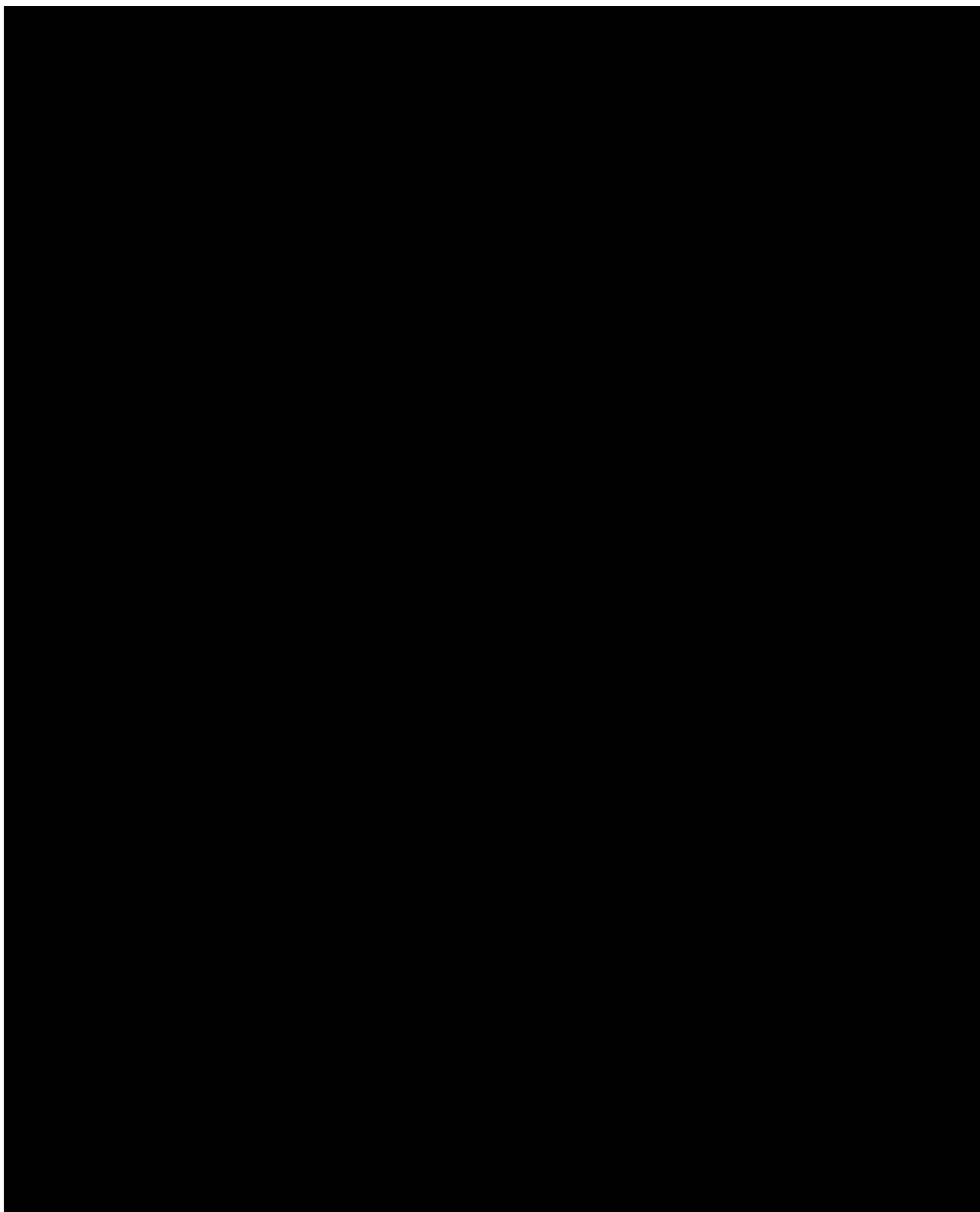
2)



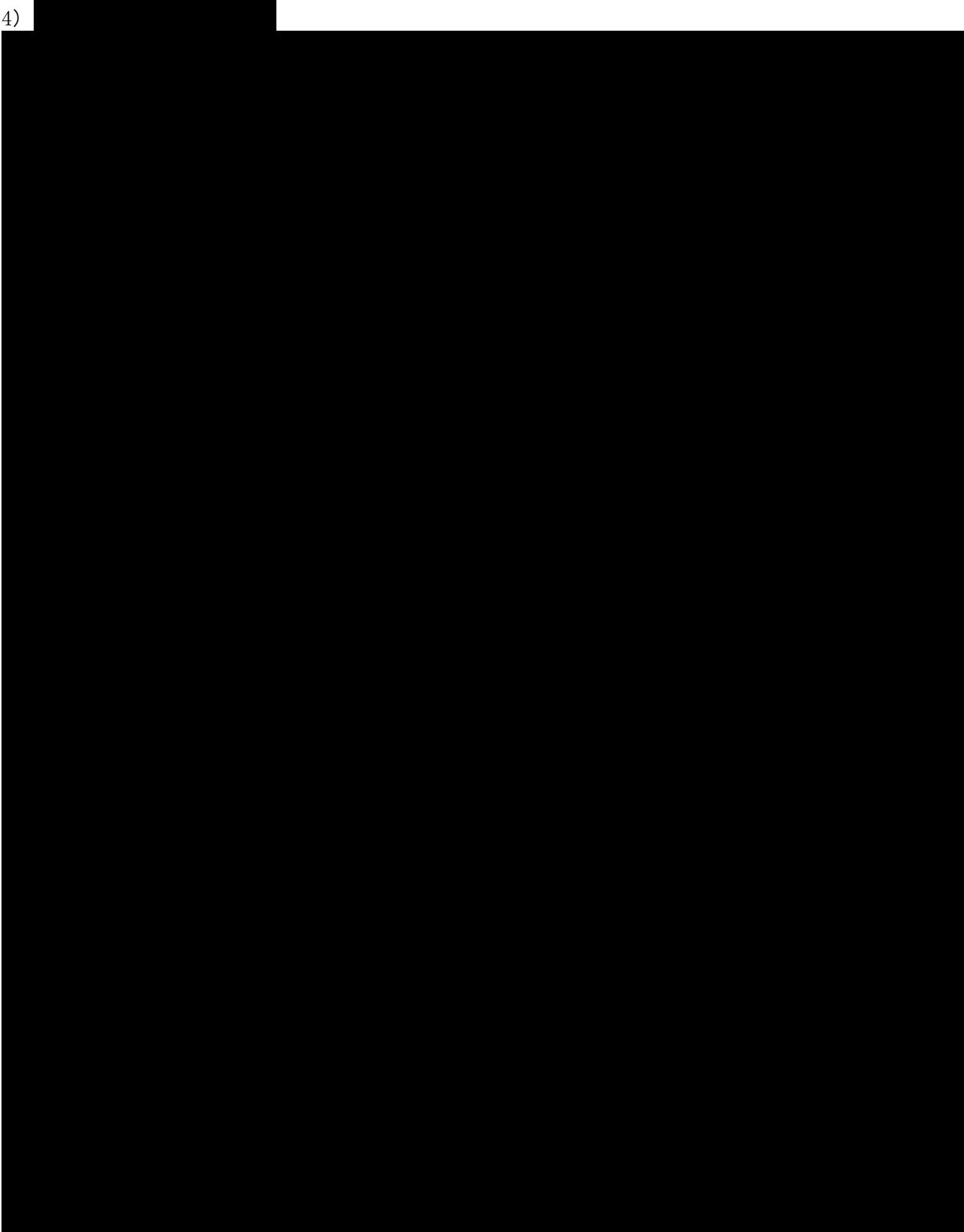


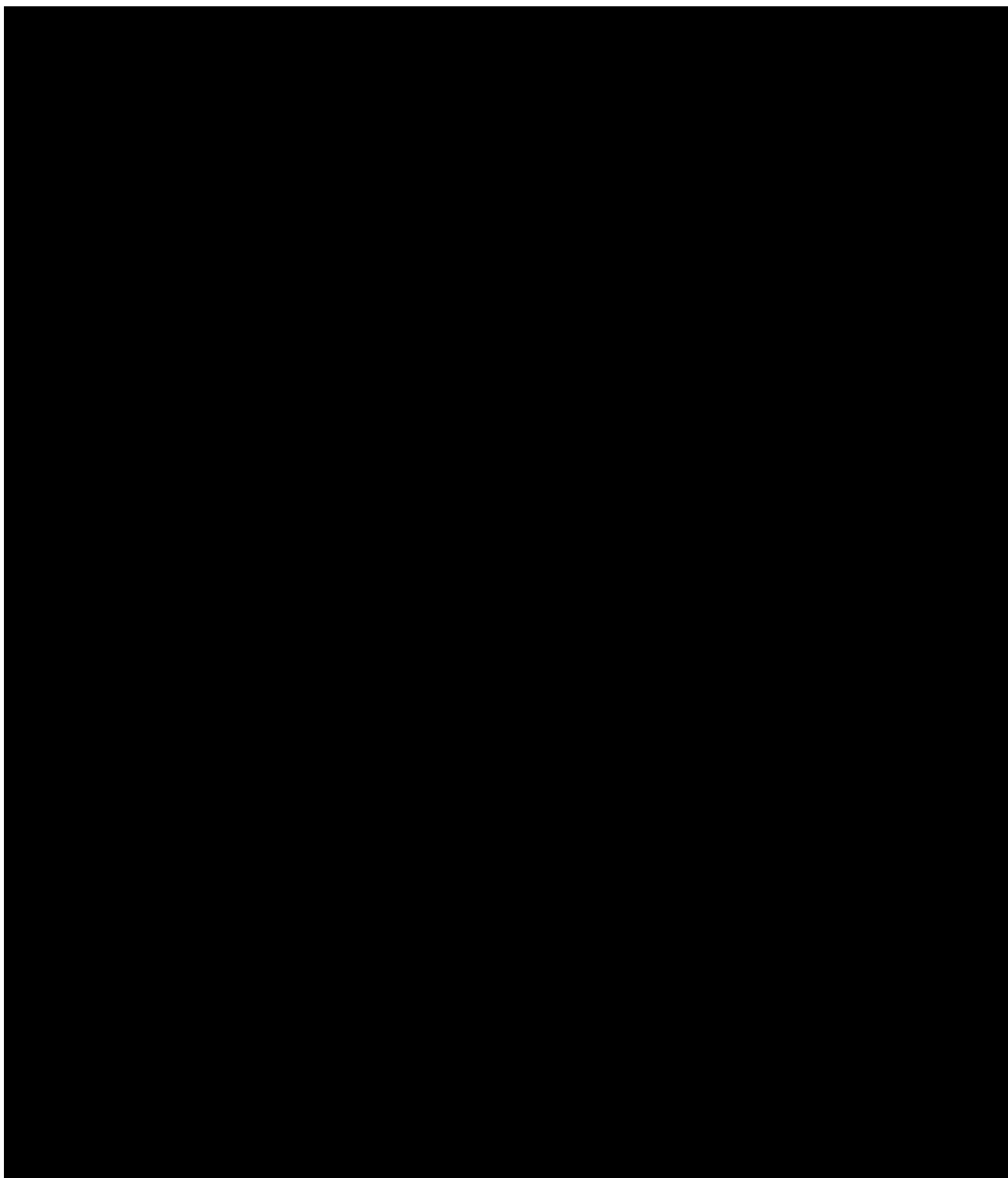
3)



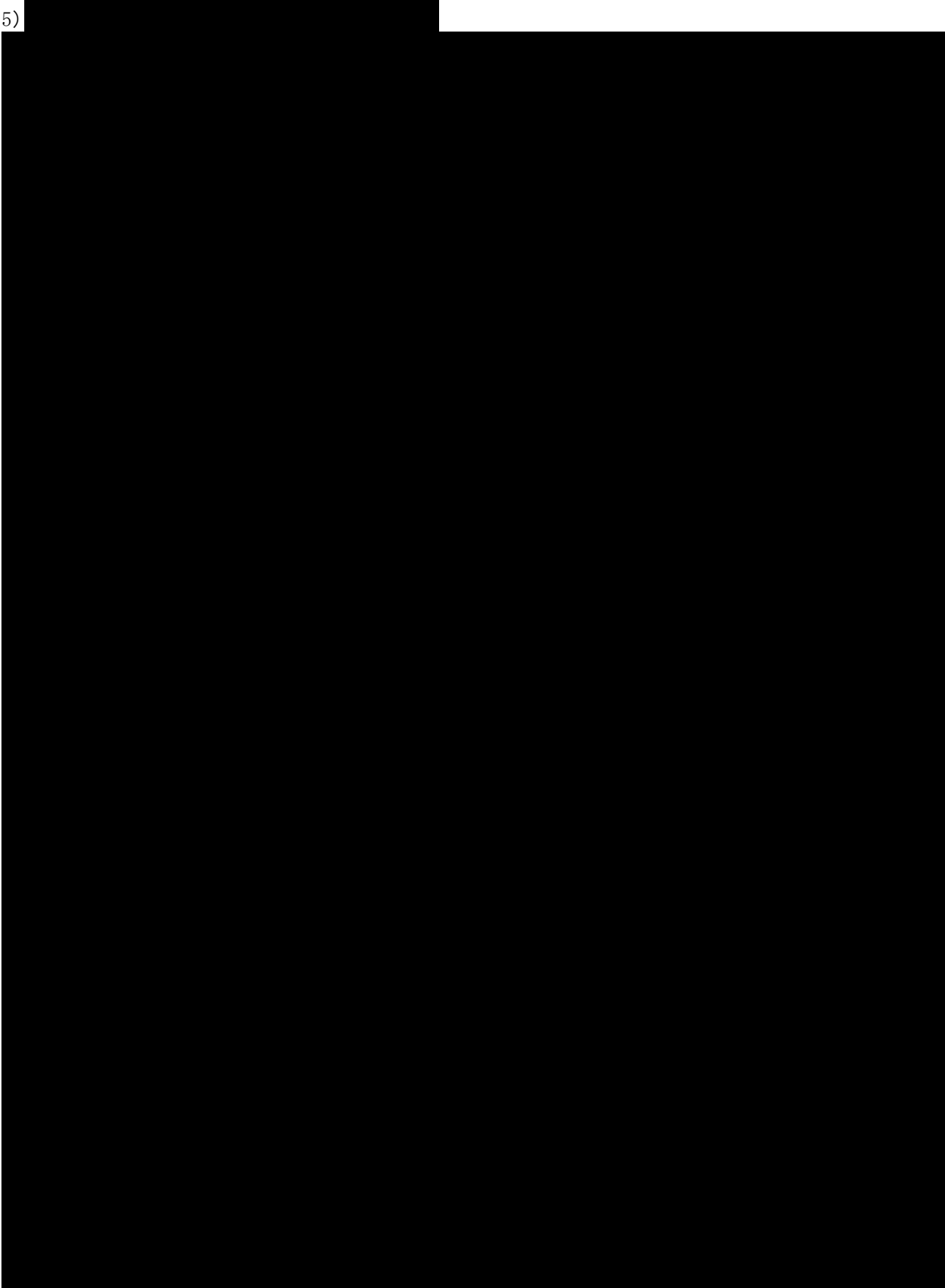


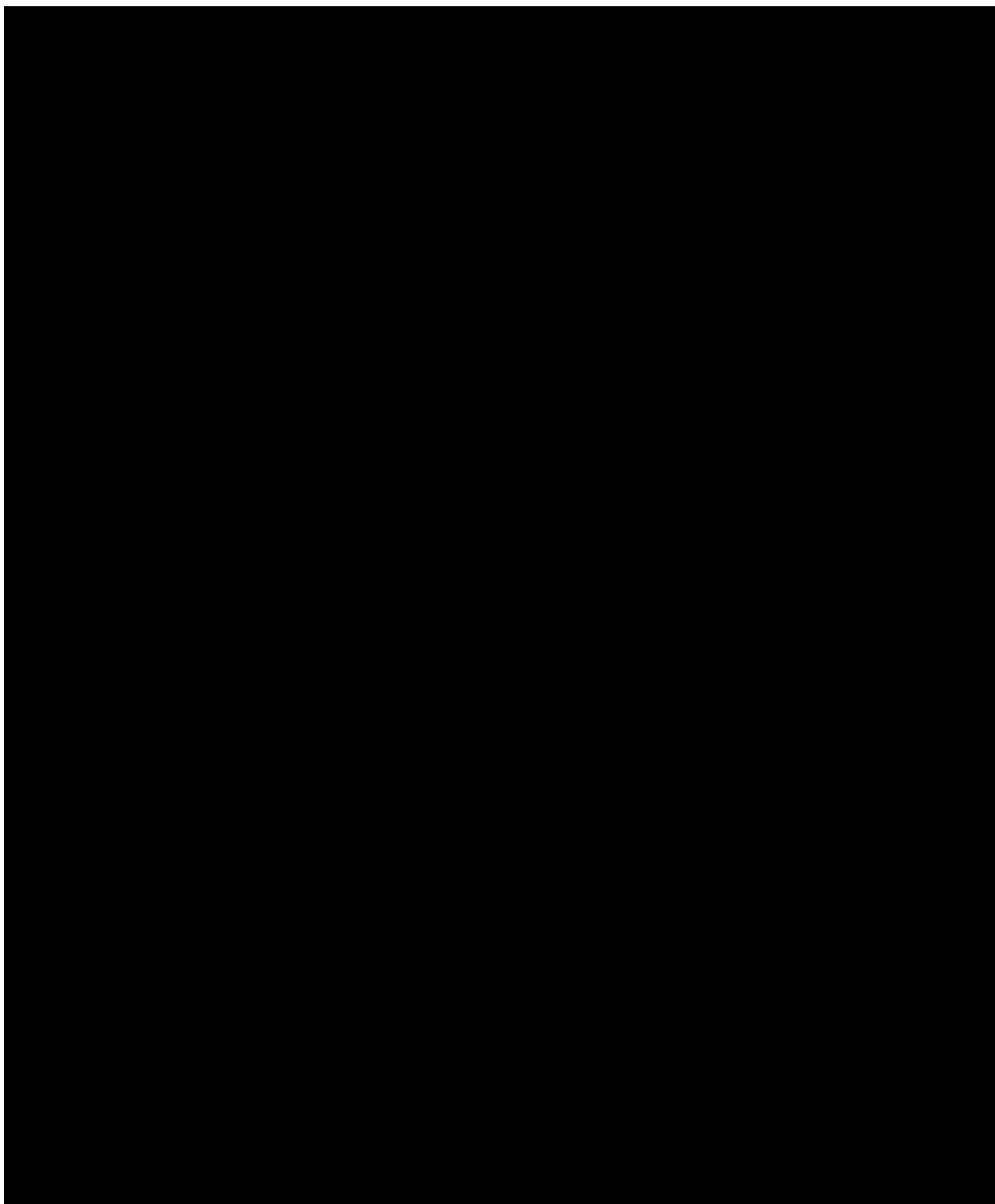
4)



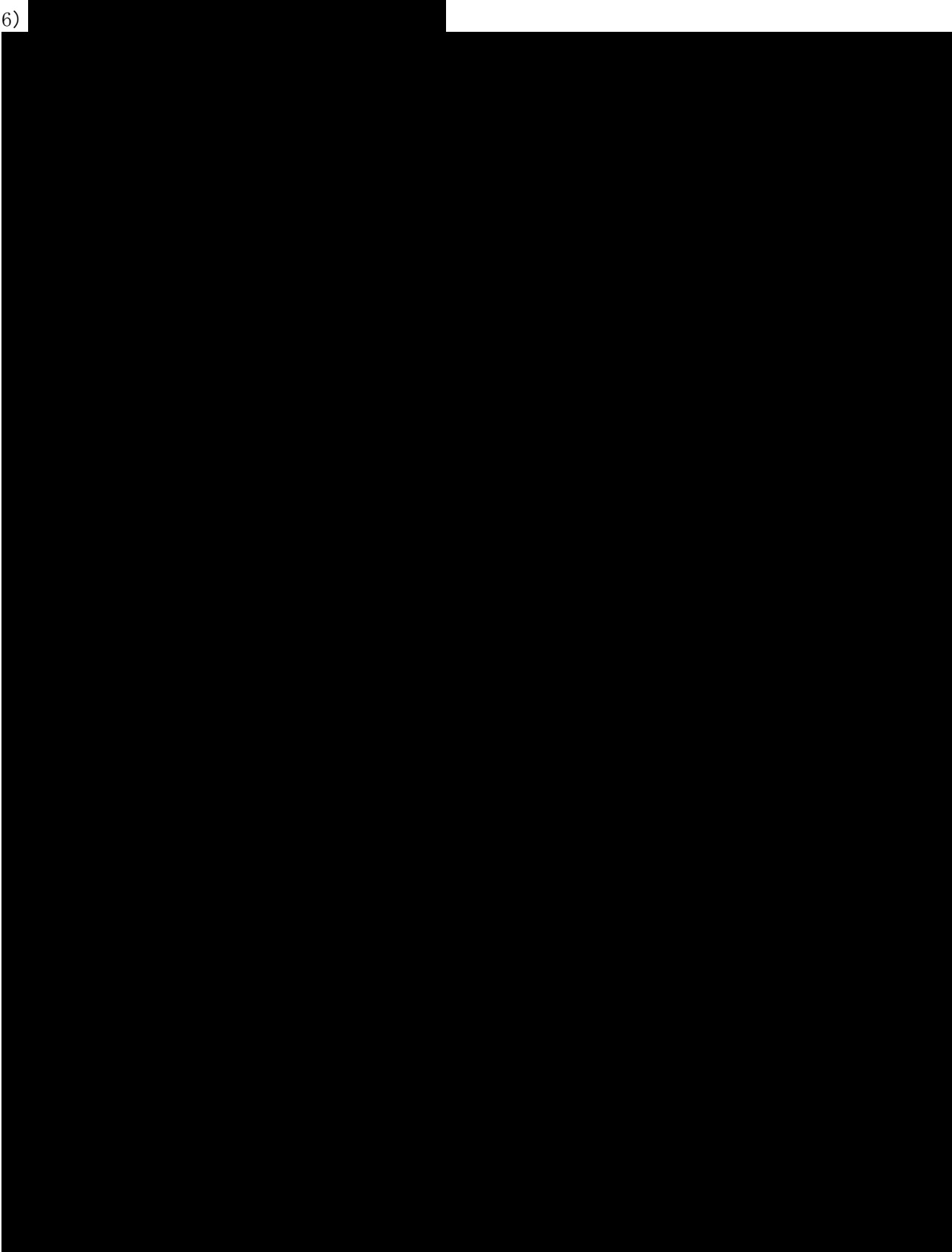


5)

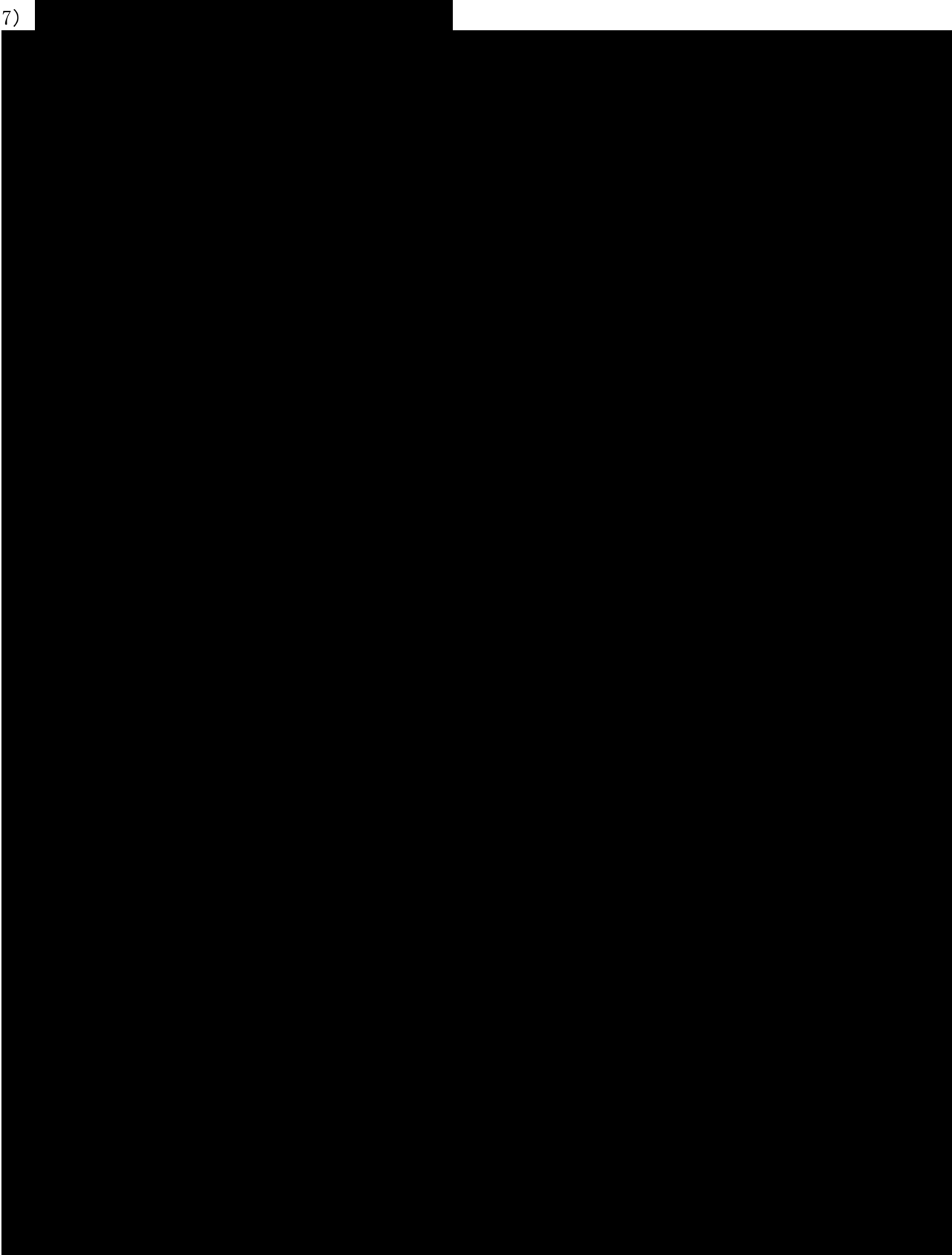




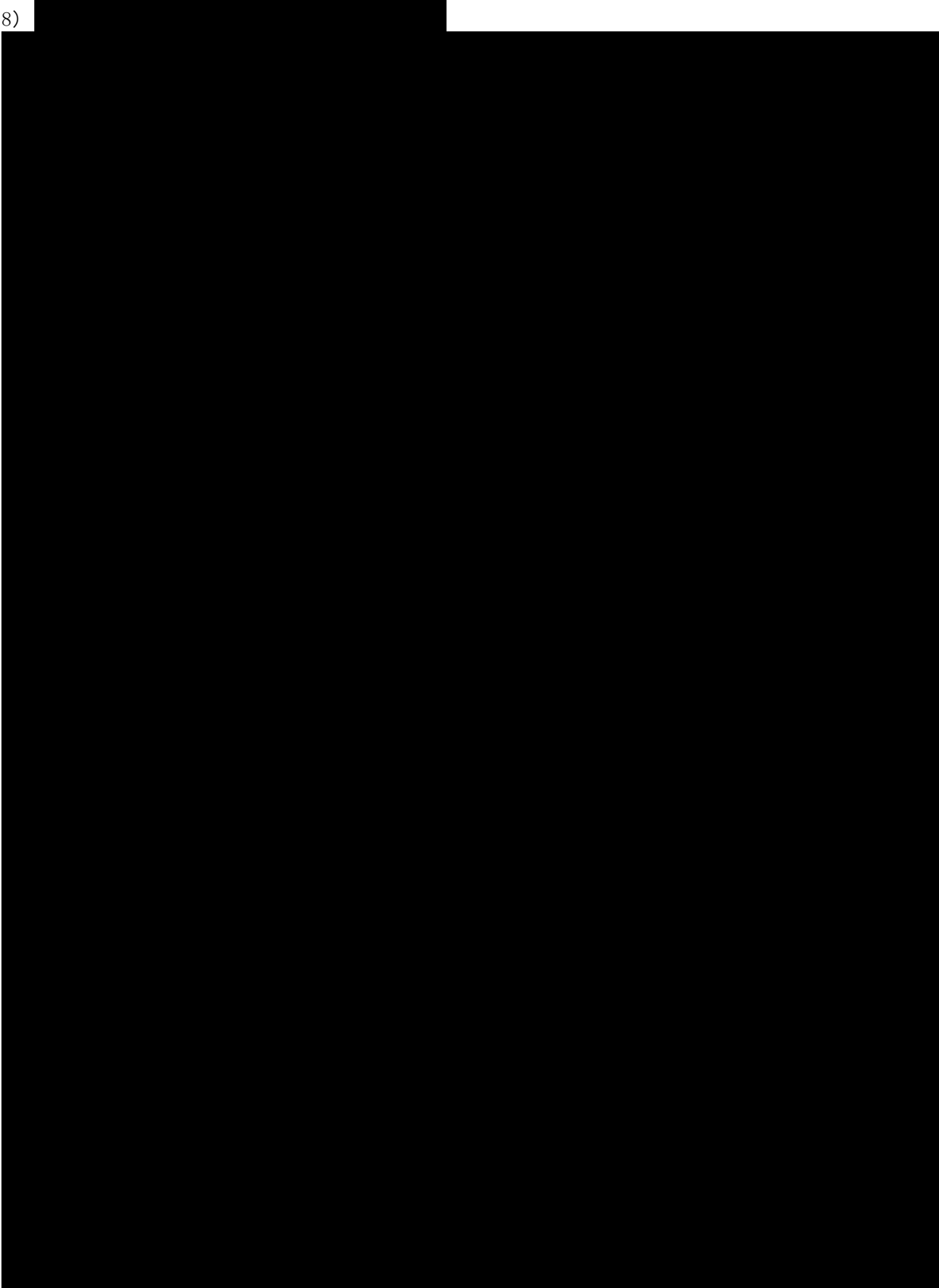
6)



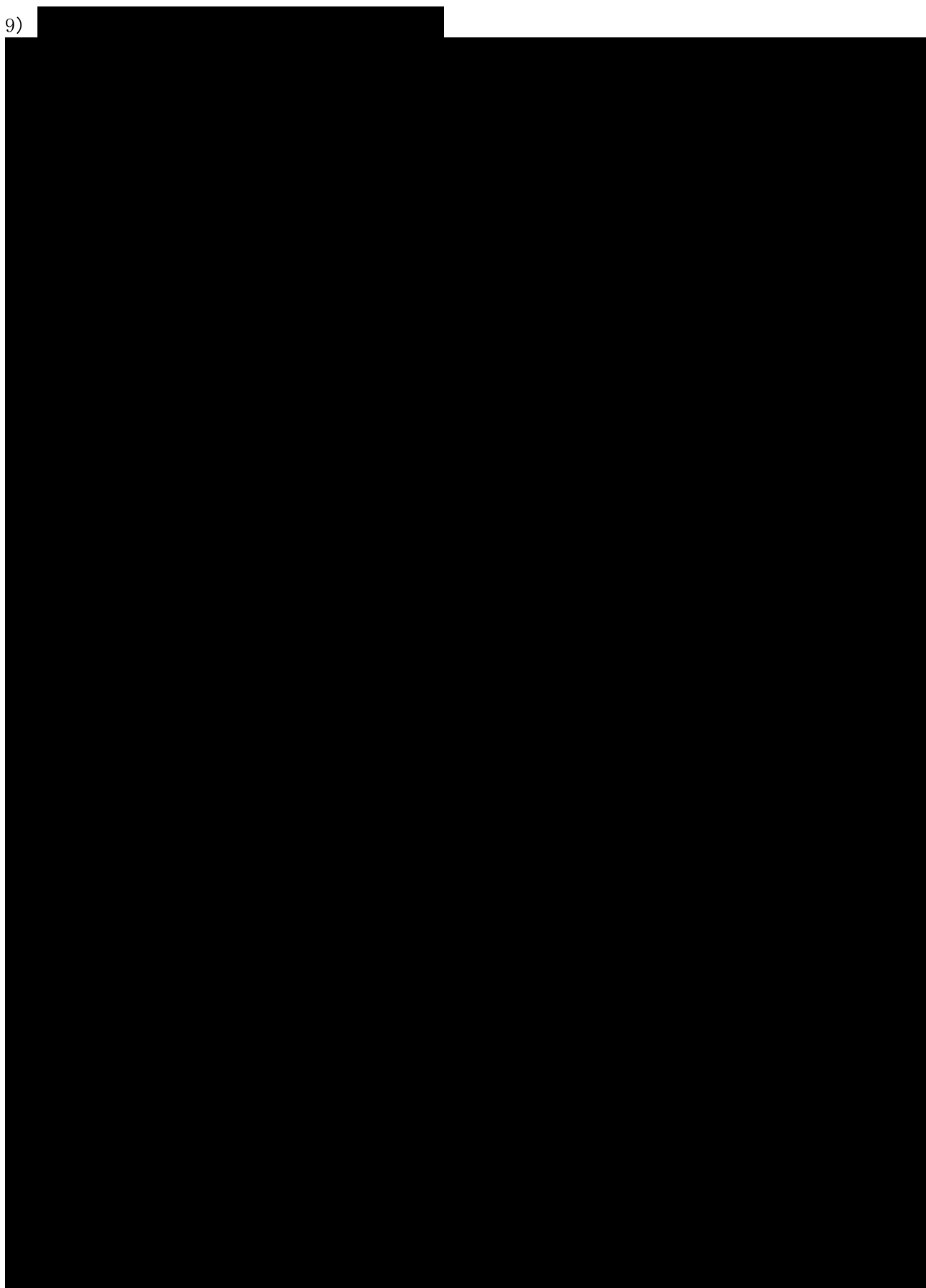
7)



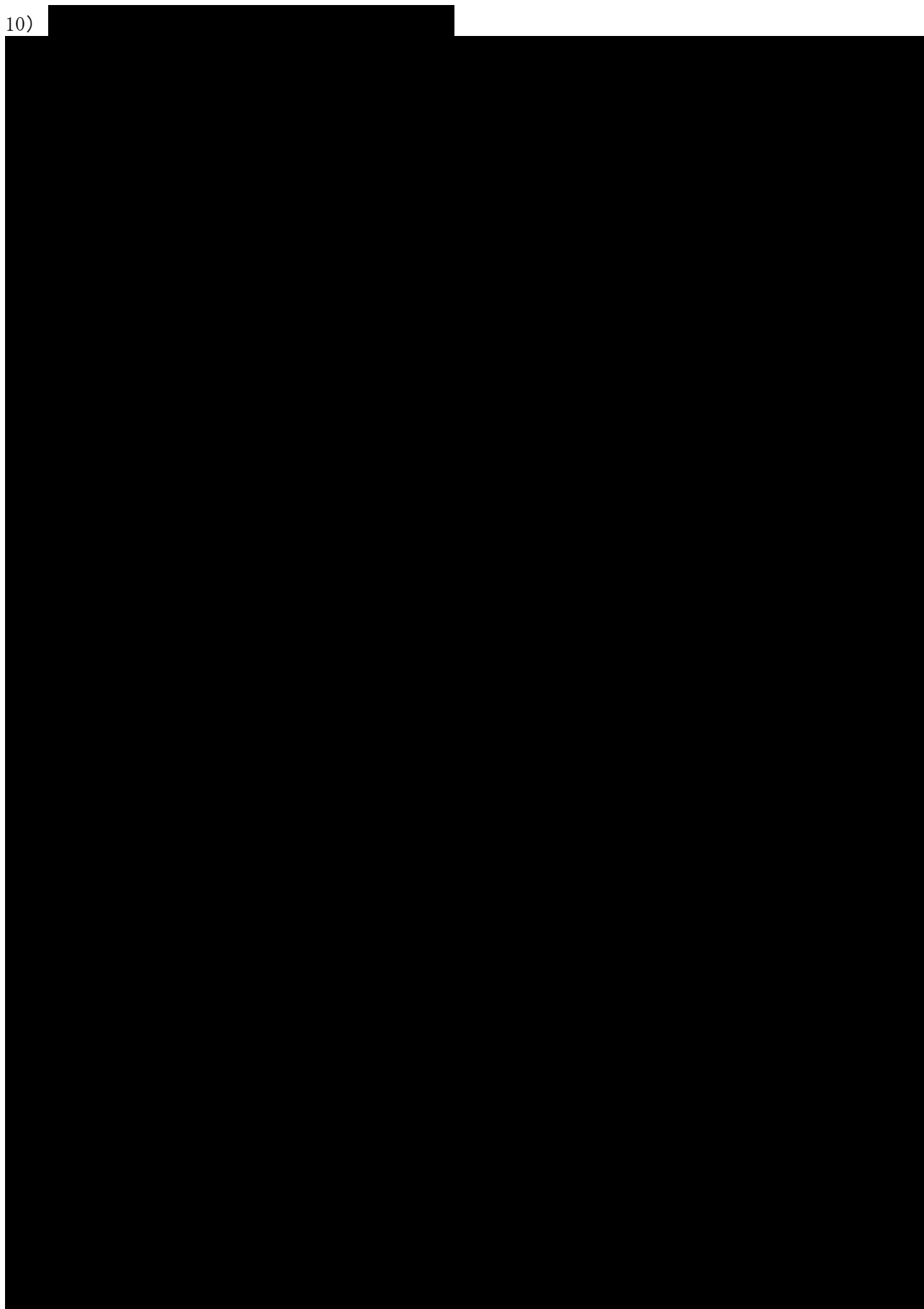
8)

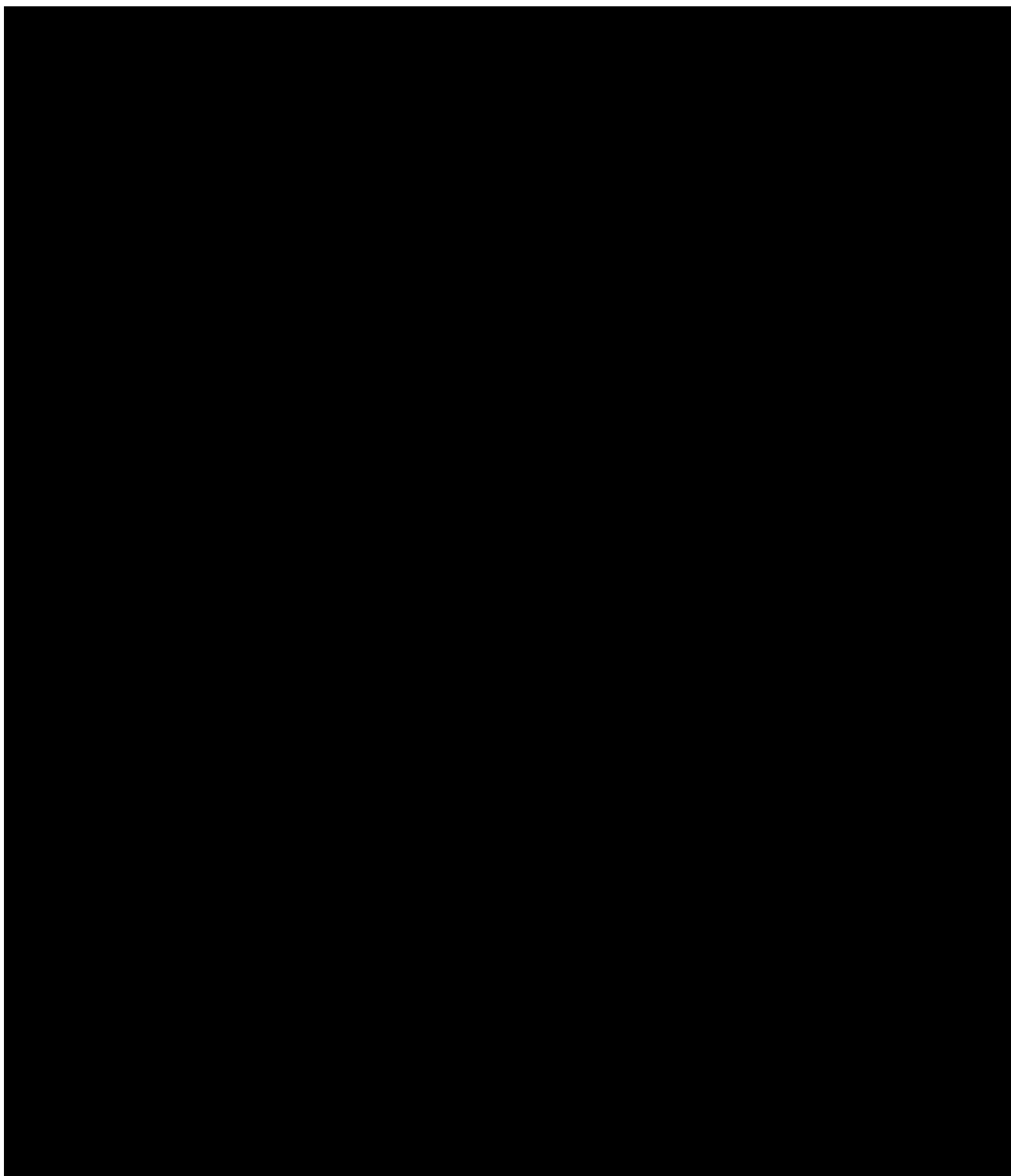


9)



10)

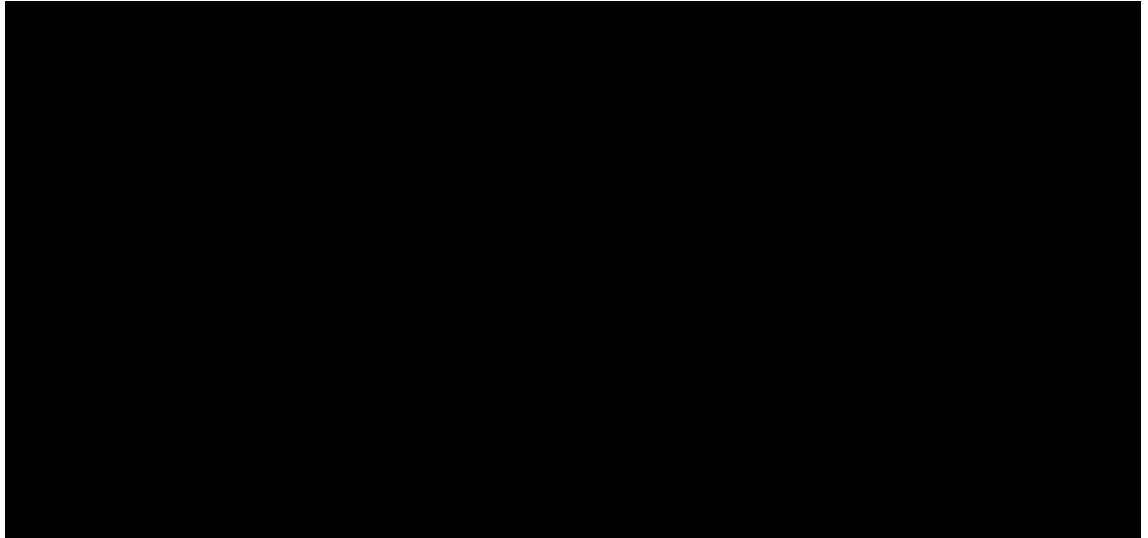




(3) ヒアリング調査を踏まえた整備効果の検討

ヒアリング調査によって多様な整備効果の期待があったため、それらを総合的に勘案し、「経済効果」に着目したとりまとめを行った。

ヒアリングにより把握した外環（関越～東名）の整備により期待される効果は以下が挙げられる。



複数の業種から期待のあった労働時間の減少については、環状8号線（関越～東名間）の渋滞による年間損失額についても試算した。

渋滞により1日1時間の遅れが発生したと仮定し、環状8号線（関越～東名間）の交通量に平均乗車人数を乗じて、環状8号線（関越～東名間）の利用人数を算出し、その利用人数に東京都の平均時給（令和4年賃金構造基本統計調査[厚生労働省]）2,347円/人を乗じることによって年間損失額を算定した。なお、平均時給は東京都における一般労働者の賃金〔月額〕375.5千円を平日20日、1日8時間労働として算出した（ $375.5 \text{ 千円} \div 20 \text{ 日} \div 8 \text{ 時間} = 2,347 \text{ 円}$ ）。

その結果、環状8号線において渋滞により1日1時間の遅れが発生した場合の年間損失額は約678億円となり、令和3年度における東京都のGDP（約113.7兆円）の約0.06%にあたる。

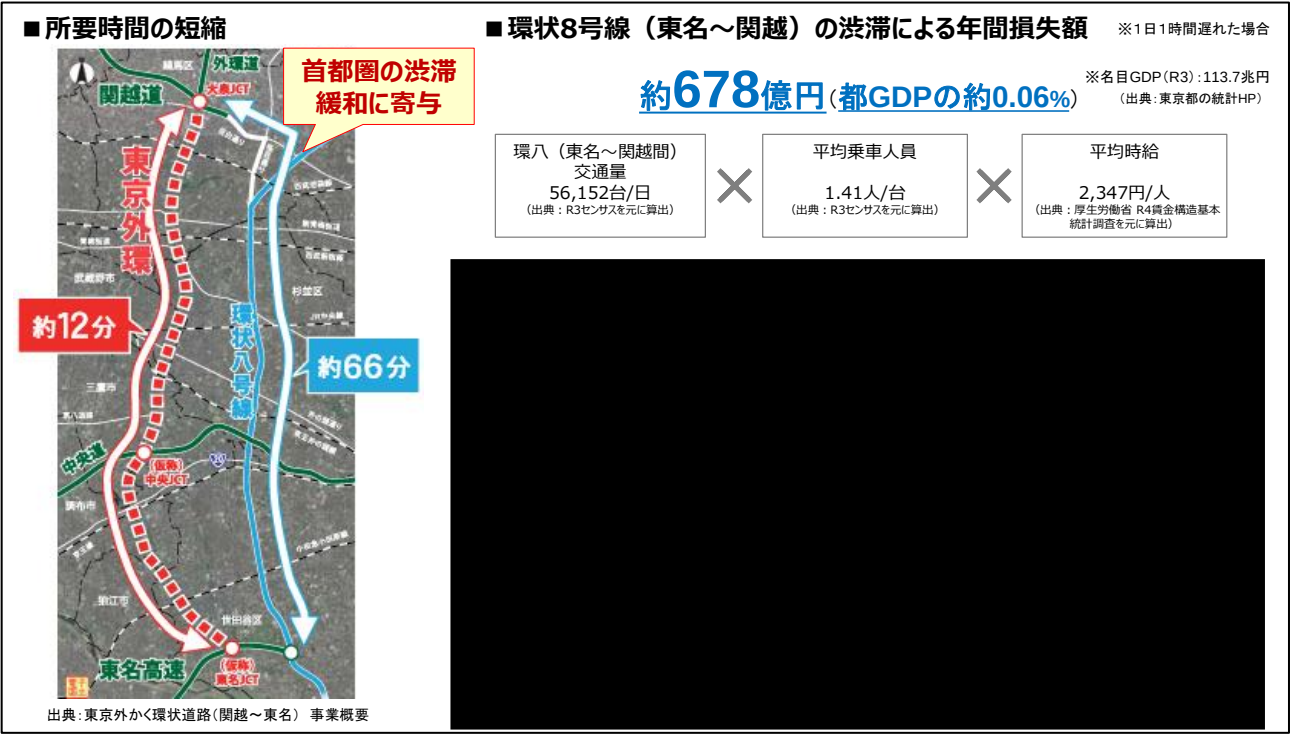


図 3.7-1 ヒアリング調査実施事業者の期待する整備効果まとめ

(4) 過年度を含めたヒアリング調査結果の整理

次年度以降、新たにヒアリングを行う業界や企業等を検討することを目的に、令和元年度業務以降に実施したヒアリング調査結果をまとめた。

結果は以下のとおりであり、所要時間の短縮に関して、多くの業界から期待を把握できている。特に物流業からは渋滞緩和や労働時間の短縮、集客施設や観光協会からは商圈、アクセス圏の拡大による滞在時間増加といった期待される効果を把握している。

次年度以降は、例えば、過去の事業再評価では緊急時の効果を整理していることから、交通事業者や医療業界、消防などへのヒアリングの充足が必要と考えられる。

表 3.7-2 ヒアリング調査結果のまとめ (1/2)

番号	ヒアリング対象社			所在地	ご回答
	実施年度	企業名	業種	市区町村	外環の整備によって期待される効果
1			物流業		
2			アニメーション制作		
3			物流業		
4			放送・通信業、広告業		
5			集客施設		
6			集客施設		
7			物流業		
8			集客施設		
9			集客施設		
10			集客施設		
11			観光協会		
12			集客施設		
13			集客施設		
14			集客施設		
15			集客施設		
16			集客施設		
17			集客施設		

表 3.7-3 ヒアリング調査結果のまとめ (2/2)

番号	ヒアリング対象社			所在地	ご回答
	実施年度	企業名	業種	市区町村	外環の整備によって期待される効果
18			集客施設		
19			製造業		
20			観光協会		
21			商業施設		
22			教育委員会		
23			教育委員会		
24			教育委員会		
25			教育委員会		
26			教育委員会		
27			製造業		
28			製造業		
29			卸売業		