

第2章 広域的・地域的な課題・ニーズ把握

章 内 目 次

2. 広域的・地域的な課題・ニーズ把握	2-1
2.1. 最新時点の交通特性の把握	2-1
2.1.1. 最新時点の交通状況の分析	2-1
(1) 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う変化	2-1
(2) 広域的な交通状況の分析	2-35
(3) 地域的な交通状況の分析	2-53
2.1.2. 社会経済状況の整理	2-87
(1) 社会経済状況の整理(広域的な指標)	2-87
(2) 沿線の地域特性の整理(地域的な指標)	2-131
2.1.3. 自然災害発生時の交通課題の把握	2-158
(1) 豪雪発生時の交通課題の把握	2-158
(2) 豪雨・水害発生時の交通課題の把握	2-180
2.2. 住民・関係者等の課題・ニーズ把握	2-199
2.2.1. 各種統計資料による課題・ニーズの整理	2-199
(1) 世田谷区	2-201
(2) 大田区	2-213
(3) 川崎市	2-219
(4) まとめ	2-242
2.2.2. 道路利用者・企業等へのヒアリング調査の実施	2-246
(1) 調査計画の立案	2-246
(2) 調査の実施	2-248
(3) 調査結果の取りまとめ	2-252
2.3. 最新の事業計画の把握	2-279
2.3.1. 関連する道路計画の収集・整理	2-279
(1) 国の将来計画	2-280
(2) 沿線自治体の将来計画	2-282
2.3.2. 広域道路ネットワークに求められる事項の整理	2-294
(1) 上位計画を踏まえた整理	2-294
(2) 沿線地域の抱える課題・ニーズを踏まえた検討	2-296
(3) 課題・ニーズを踏まえた広域道路ネットワークに求められる事項の整理	2-299

2. 広域的・地域的な課題・ニーズ把握

東京南西部地域における、最新時点の交通状況や社会経済状況を踏まえた交通特性、住民・関係者等のニーズ及び最新の事業計画を把握し、広域的かつ地域的な課題・ニーズ把握を行った。

2.1. 最新時点の交通特性の把握

2.1.1. 最新時点の交通状況の分析

(1) 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う変化

1) コロナ過前後の変化

(7) 広域的な交通特性の変化

A) 交通量

コロナ禍における東京南西部周辺路線の交通状況について交通量を算出した。使用データ及び分析で用いた断面を以下に示す。

表 2-1 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
トラカンデータ	1か月ごとの平休日 日平均交通量	R1.1～12 R2.1～12 R5.1～10	対象断面(東名高速:東京IC～東名川崎IC、 首都高湾岸線:大黒JCT～川崎浮島JCT)

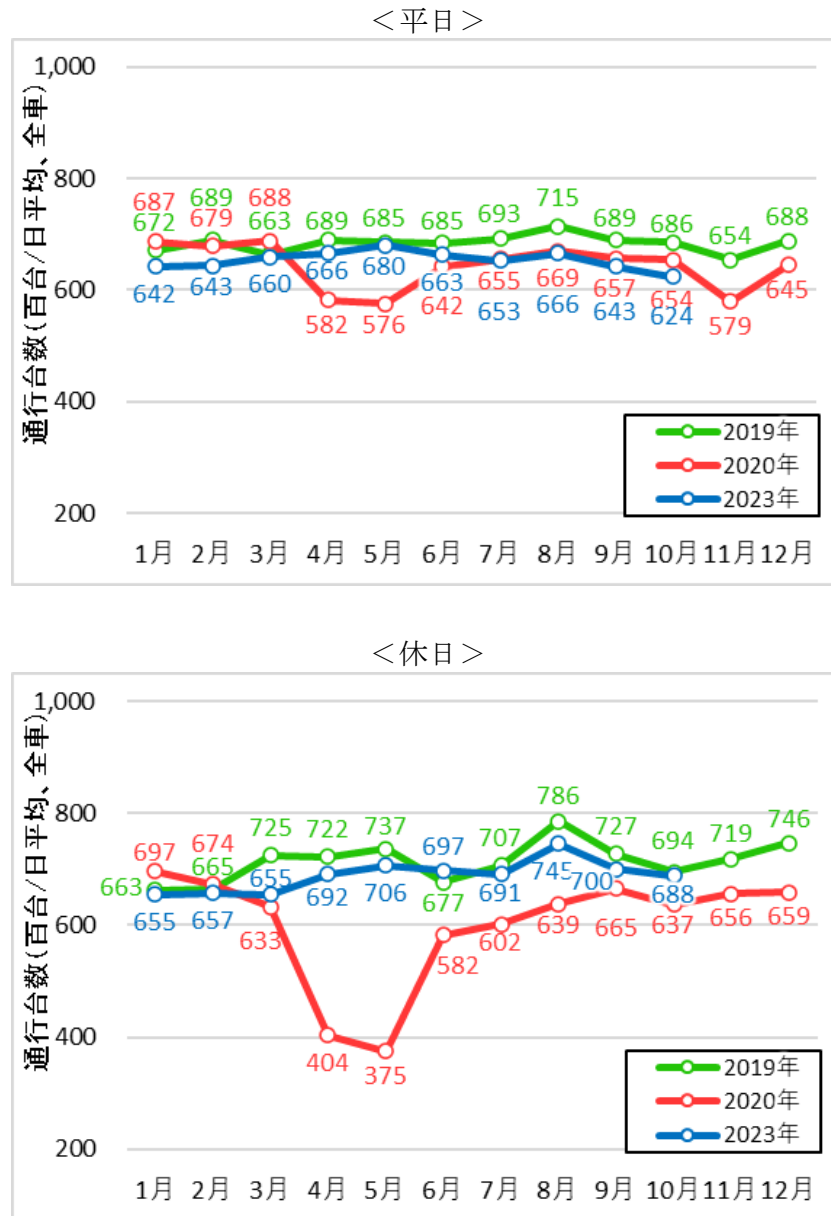


地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-1 交通量観測断面

a) 東名高速（東名川崎 IC～東京 IC）

外環付近の高速道路（東名高速）の断面交通量は、平日・休日ともに新型コロナウイルス前の 2019 年と同程度の水準となっていることがうかがえる。

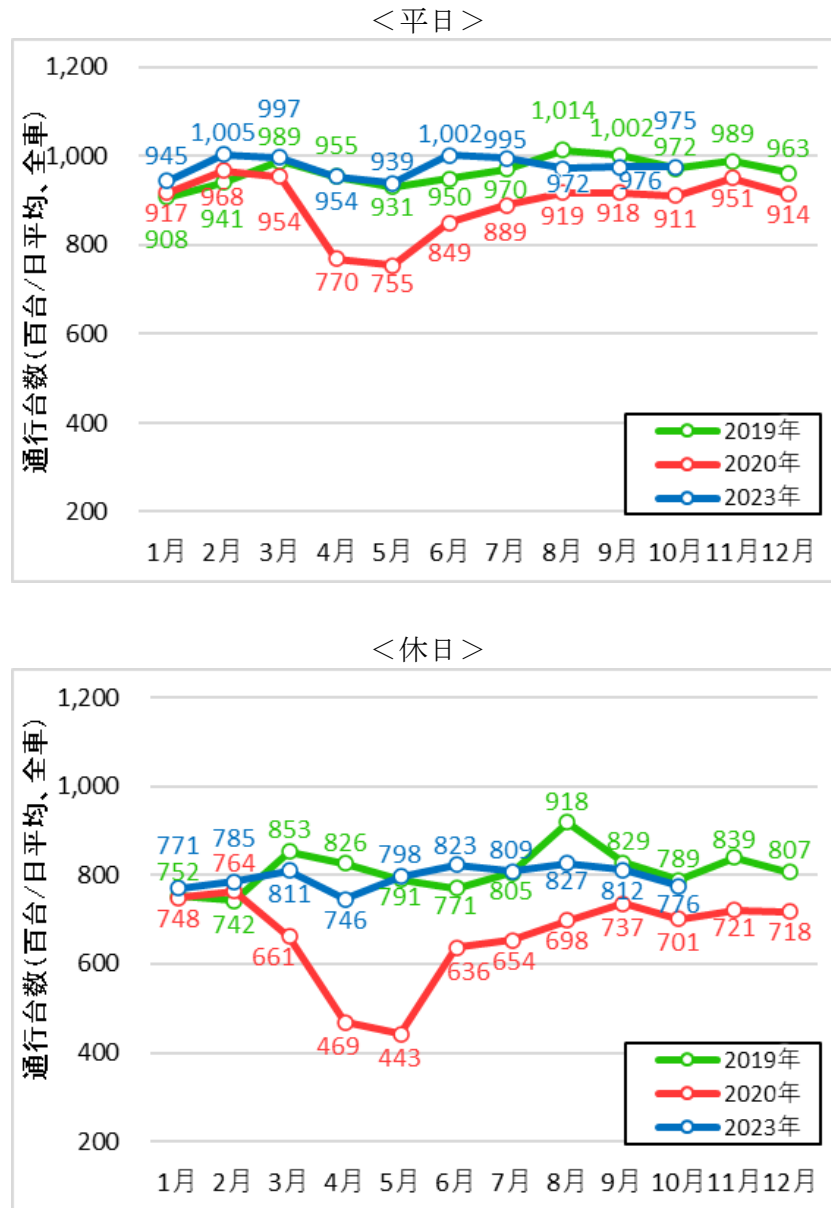


出典：NEXCO トラカン（R1.1～R2.12、R5.1～R5.10）

図 2-2 東名高速（東名川崎 IC～東京 IC）における交通量

b) 首都高速湾岸線（大黒 JCT～川崎浮島 JCT）

外環付近の高速道路（首都高速湾岸線）の断面交通量は、平日・休日ともに新型コロナウイルス前の 2019 年と同程度の水準となっていることがうかがえる。



出典：首都高トラカン（R1.1～R2.12、R5.1～R5.10）

図 2-3 首都高速(大黒 JCT～川崎浮島 JCT)における交通量

B) 旅行速度

コロナ禍における東京南西部周辺路線の交通状況について旅行速度を算出した。使用データ及び分析で用いた区間を以下に示す。

表 2-2 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-3)	1か月ごとの平休別 日平均旅行速度	R1.1～12 R2.1～12 R5.1～10	- 対象断面(東名高速:東京 IC～横浜青葉 IC、 首都高湾岸線:大黒 JCT～川崎浮島 JCT) ※首都高湾岸線の結果は、2020 年 3 月、2023 年 2 月、2023 年 5 月の週末にベイブリッジ付近等 における 2 車線規制の影響で速度低下あり

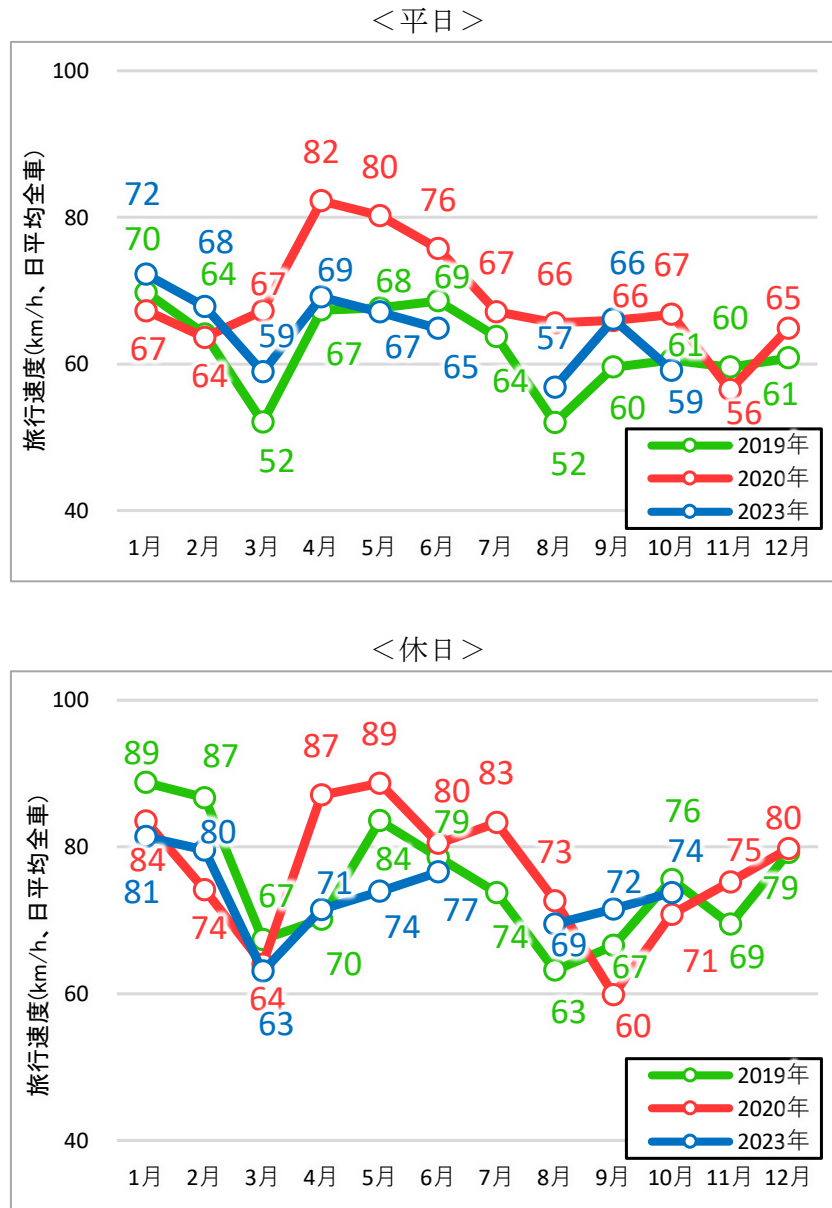


地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-4 旅行速度集計対象区間

a) 東名高速（横浜青葉 IC～東京 IC）

速度は 2019 年のコロナ禍前に比べ 2023 年は若干向上傾向がみられるが、同程度の水準となっている。

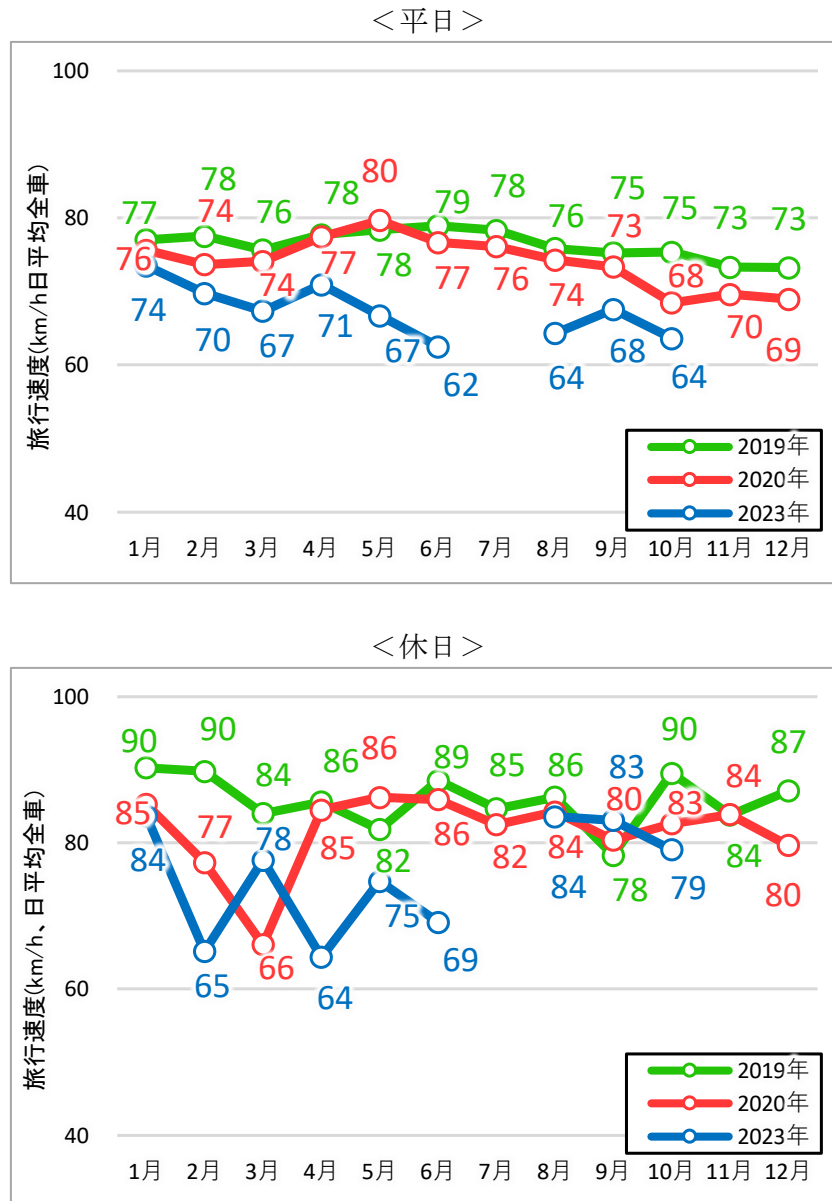


出典：ETC2.0 データ（R1.1～R2.12、R5.1～R5.10）

図 2-5 東名高速（横浜青葉 IC～東京 IC）における旅行速度

b) 首都高湾岸線（大黒 JCT～川崎浮島 JCT）

速度はコロナ禍前の 2019 年に比べ 2023 年は北西線開通の影響もあり低下傾向がみられる。



出典：ETC2.0 データ（R1.1～R2.12、R5.1～R5.10）

図 2-6 首都高速(大黒 JCT～川崎浮島 JCT)における旅行速度

(4) 地域的な交通特性の変化

A) 交通量

コロナ禍における東京南西部周辺路線の交通状況について交通量を算出した。使用データ及び分析で用いた断面を以下に示す。

表 2-3 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
トラカンデータ	1か月ごとの平休別 日平均交通量	R1.1～12 R2.1～12 R3.1～10	対象断面 国道 409 号: 第三京浜～国道 1 号 環状八号線: 東名高速～第三京浜

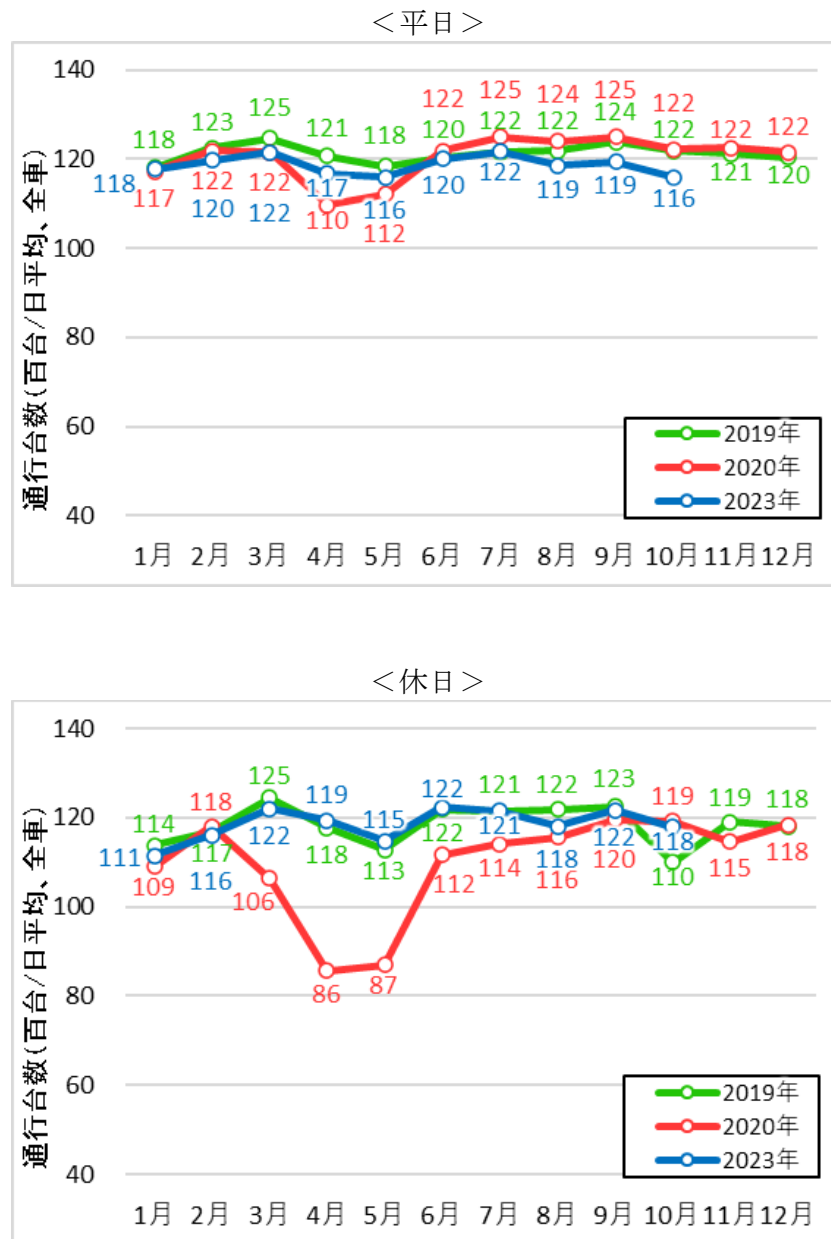


地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-7 交通量観測断面

a) 国道 409 号（第三京浜～国道 1 号）

外環付近の国道 409 号の断面交通量は、平日・休日ともに新型コロナウイルス前の 2019 年と同程度の水準となっている。

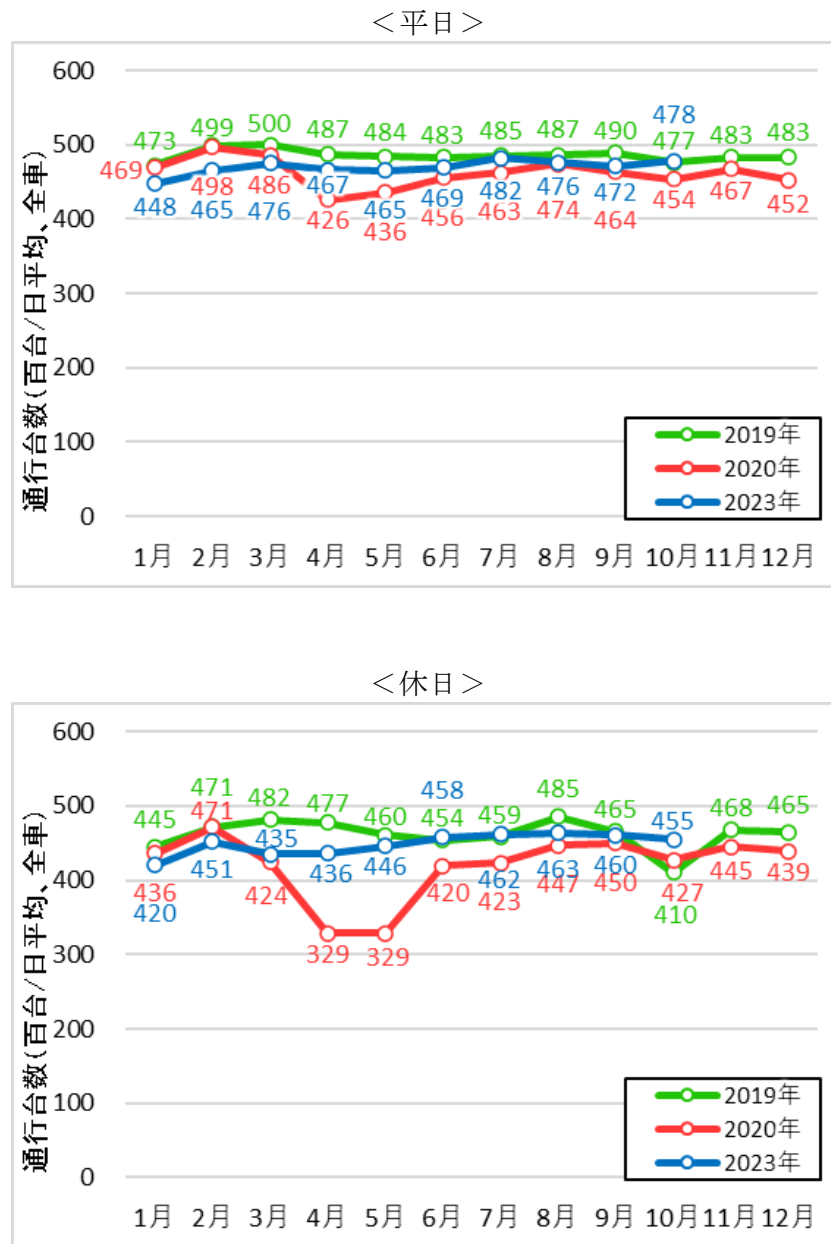


出典：JARTIC（R1.1～R2.12、R5.1～R5.10）

図 2-8 東京南西部周辺路線の交通状況 交通量
【国道 409 号（第三京浜～国道 1 号）】

b) 環状八号線（東名高速～第三京浜）

外環付近の環状八号線の断面交通量は、平日・休日ともに新型コロナウイルス前の2019年と同程度の水準となっている。



出典：JARTIC（R1.1～R2.12、R5.1～R5.10）

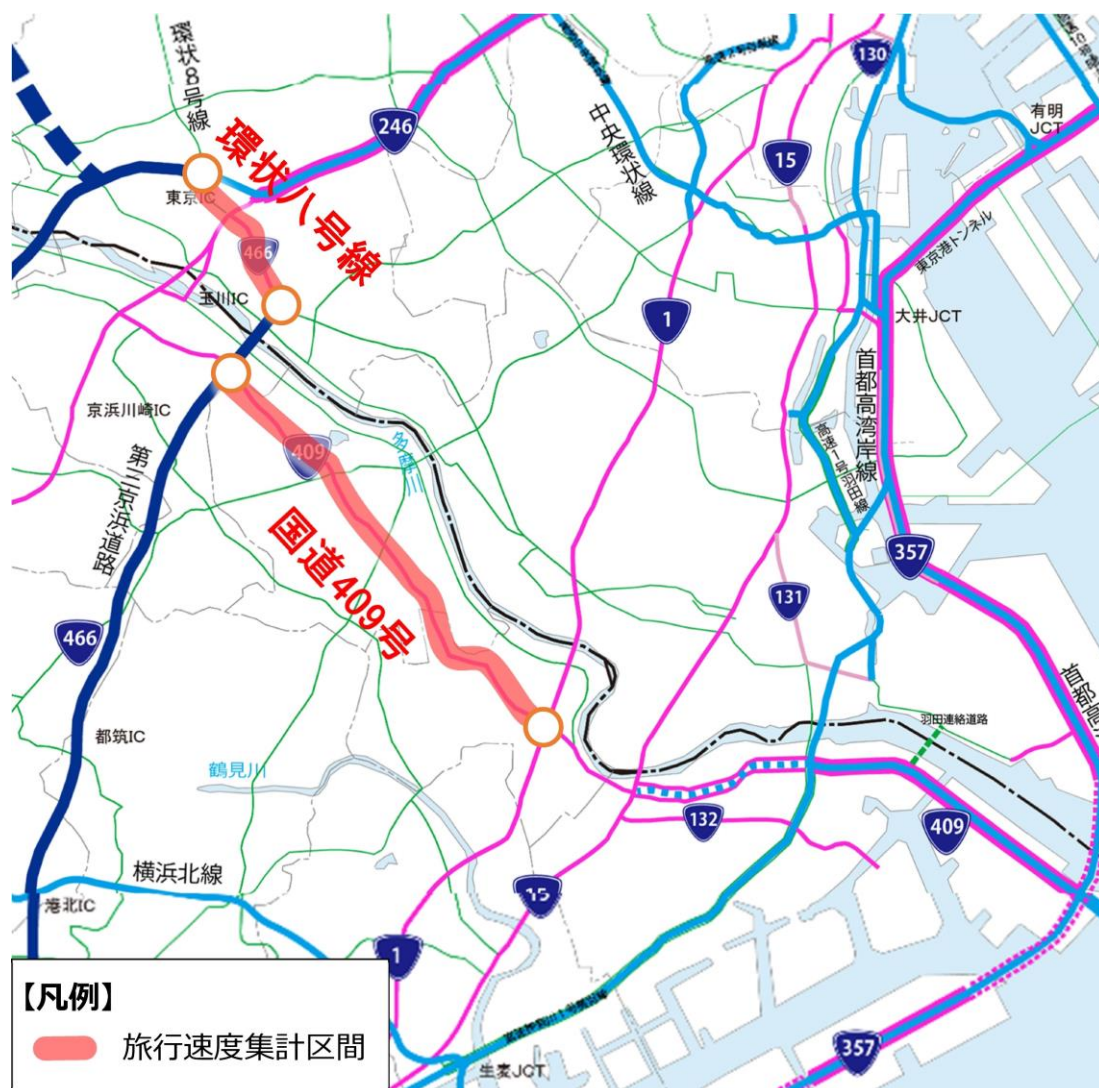
図 2-9 東京南西部周辺路線の交通状況 交通量
【環状八号線（東名高速～第三京浜）】

B) 旅行速度

コロナ禍における東京南西部周辺路線の交通状況について旅行速度を算出した。使用データ及び分析で用いた区間を以下に示す。

表 2-4 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-3)	1か月ごとの平休別 日平均旅行速度	R1.1～12 R2.1～12 R3.1～10	対象断面 国道 409 号: 第三京浜～国道 1 号 環状八号線: 東名高速～第三京浜

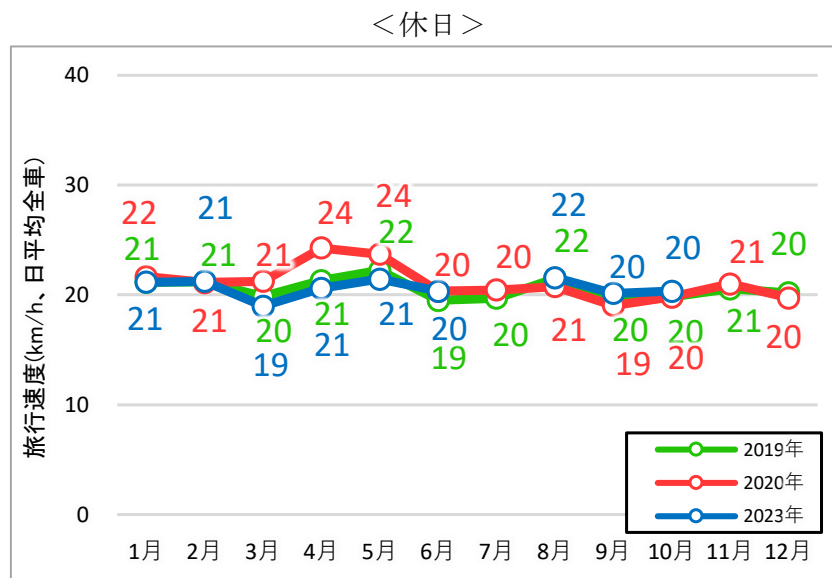
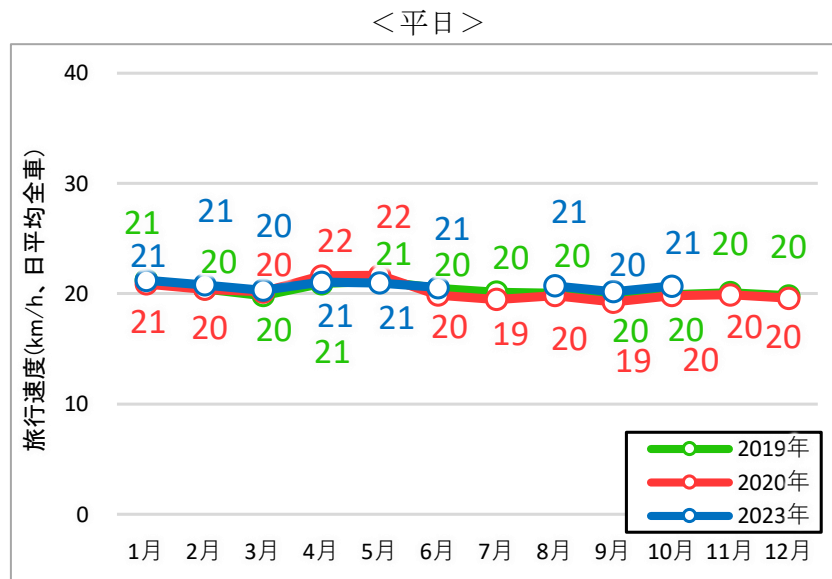


地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-10 旅行速度 対象区間

a) 国道 409 号（第三京浜～国道 1 号）

速度は第 1 回緊急事態宣言時以外、新型コロナウイルス前、コロナ禍、新型コロナウイルス後で大きな変化はない。

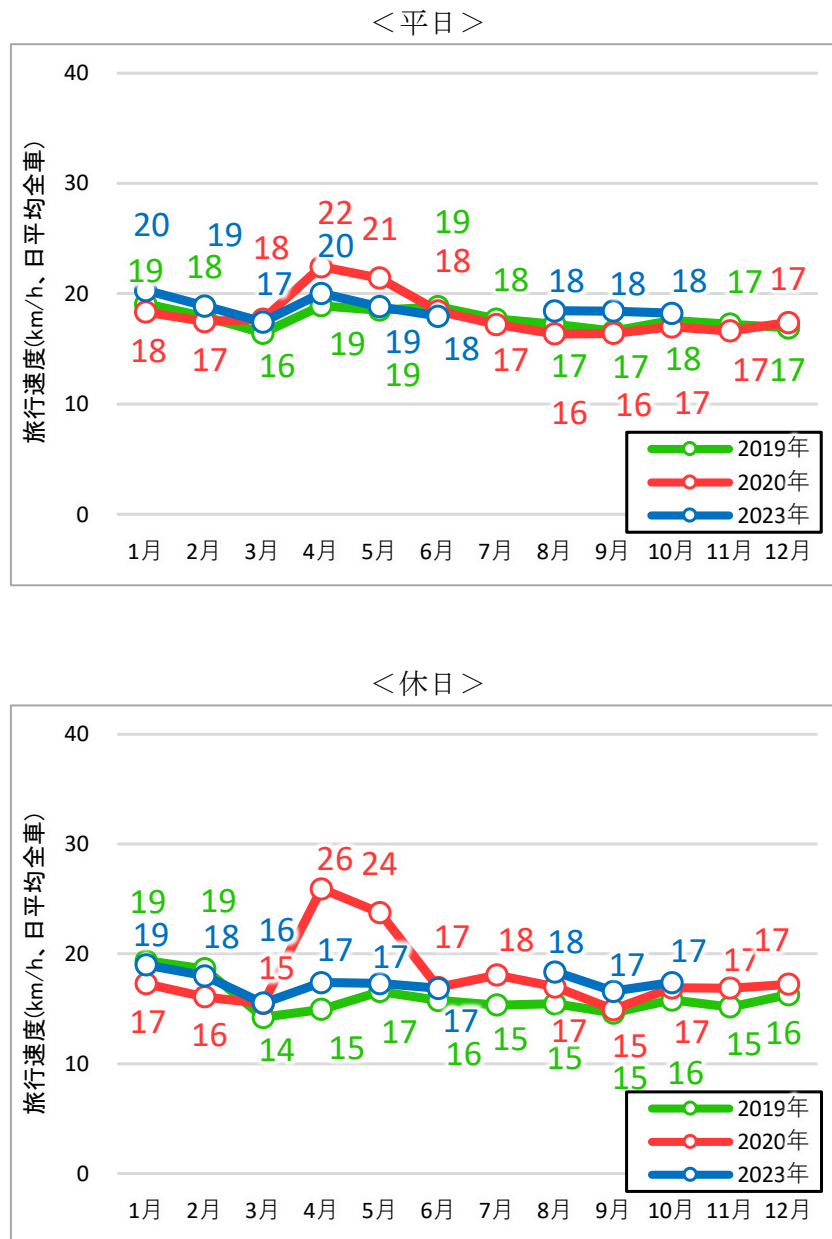


出典：ETC2.0 データ（R1.1～R2.12、R5.1～R5.10）

図 2-11 東京南西部周辺路線の交通状況 旅行速度
【国道 409 号（第三京浜～国道 1 号）】

b) 環状八号線（東名高速～第三京浜）

速度は第1回緊急事態宣言時以外、新型コロナウイルス前、コロナ禍、新型コロナウイルス後で大きな変化はない。



出典：ETC2.0 データ（R1.1～R2.12、R5.1～R5.10）

図 2-12 東京南西部周辺路線の交通状況 旅行速度
【環状八号線（東名高速～第三京浜）】

2) 5 類感染症移行による変化

新型コロナウイルス感染症が令和 5 年 5 月 8 日より「5 類感染症」となり、感染症の位置付けが変更された前後においての交通状況の変化があったかの確認を行った。なお、5 類移行前のデータは「R4 東京南西部整備効果検討業務」の値を用いた。

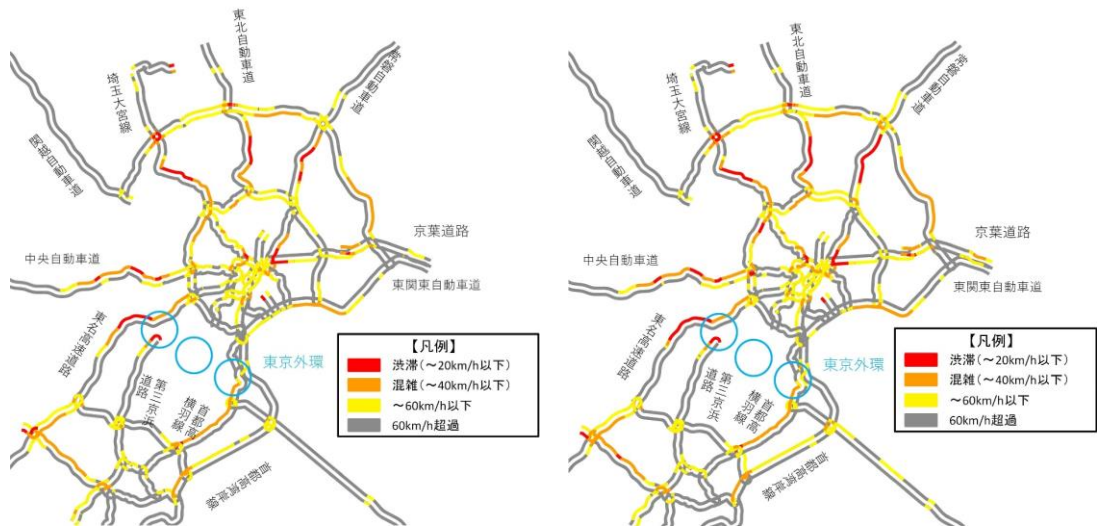
(7) 広域的な交通特性の変化

A) 都心部の速度低下区間の把握

新型コロナウイルス 5 類移行前と 5 類移行後の状況に大きな変化はなく、ともに朝ピークは都心部に外環外側から向かう区間において速度低下が発生。特に西側は速度低下区間が長い。

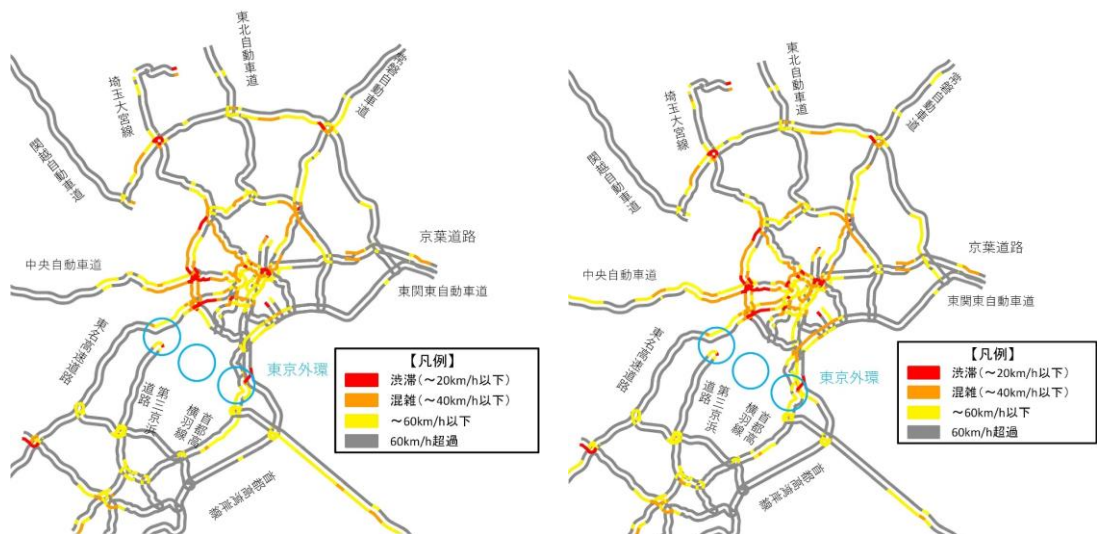
表 2-5 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-2)	平休別 ピーク別平均速度(朝ピーク:7-8 時、 タピーク:17-18 時)	新型コロナウイルス 5 類 移行前: R4.4~6 新型コロナウイルス 5 類 移行後: R5.5.8~6.30	・R5 は大師橋付け替え 工事期間(5/27 5:00~ 6/10 5:00)を除く



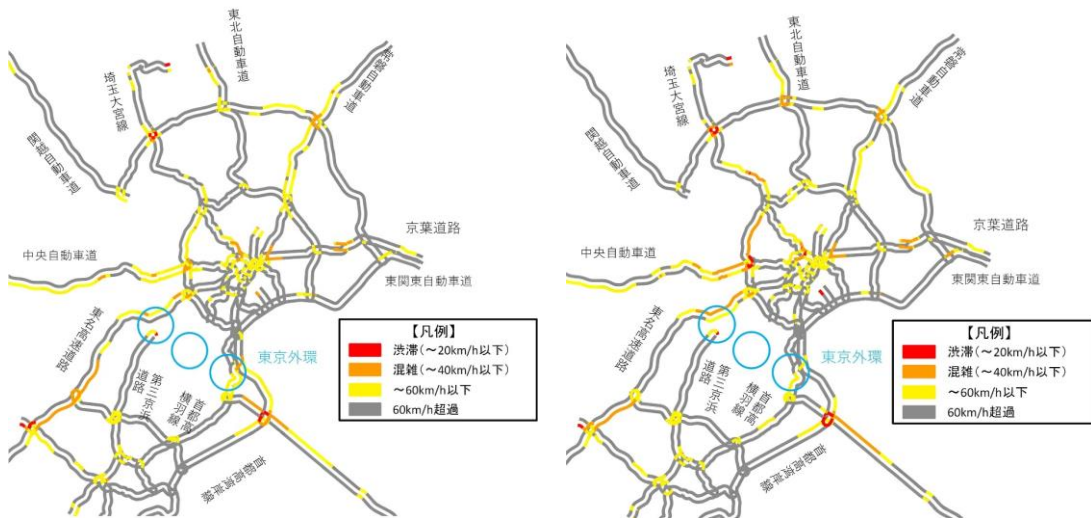
地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成
5 類移行前データ出典: R4 東京南西部整備効果検討業務

図 2-13 都心部の速度状況(平日、朝ピーク:7~8 時、左:5 類移行前、右:5 類移行後)



地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成
5 類移行前データ出典: R4 東京南西部整備効果検討業務

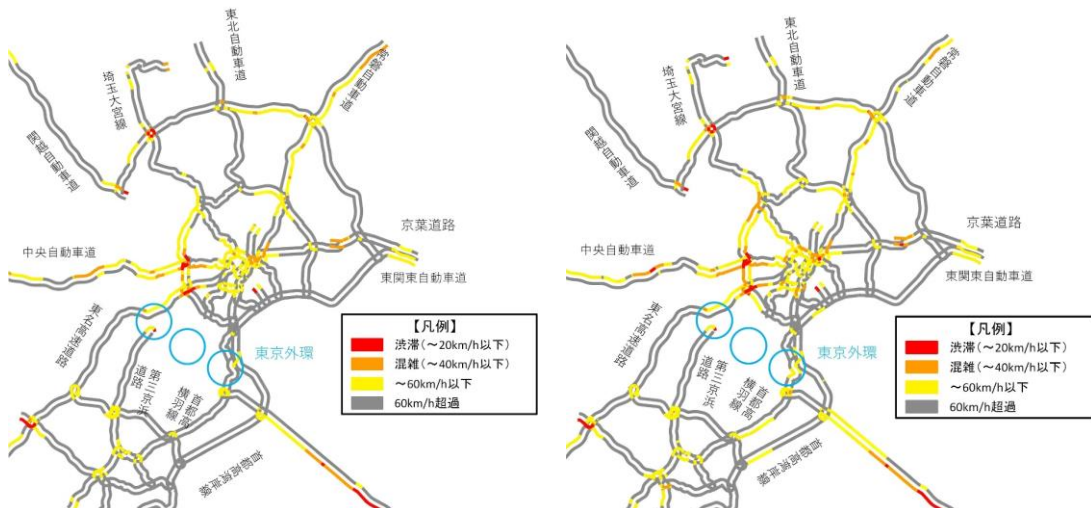
図 2-14 都心部の速度状況(平日、タピーク:17~18 時、左:5 類移行前、右:5 類移行後)



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

5 類移行前データ出典：R4 東京南西部整備効果検討業務

図 2-15 都心部の速度状況(休日、朝ピーク:7～8 時、左:5 類移行前、右:5 類移行後)



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

5 類移行前データ出典：R4 東京南西部整備効果検討業務

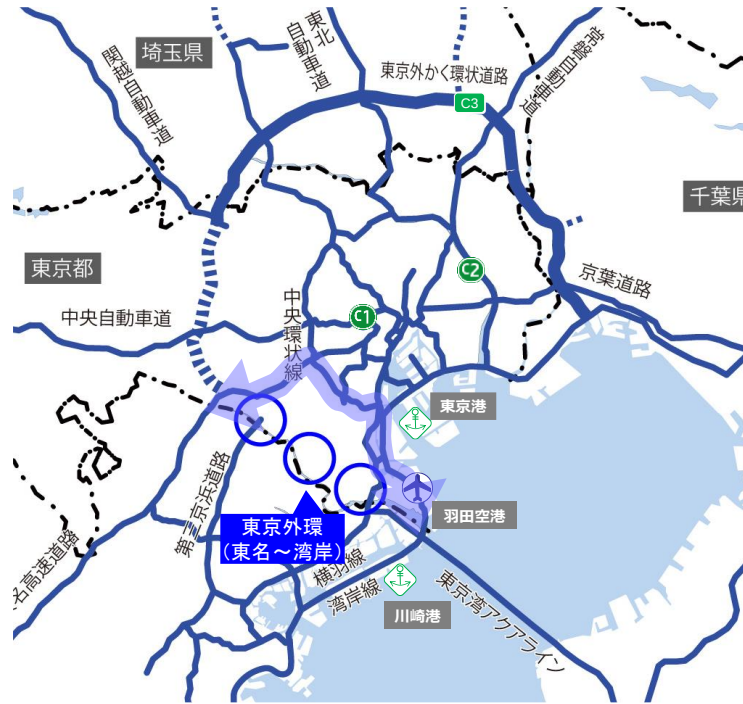
図 2-16 都心部の速度状況(休日、タピーク:17～18 時、左:5 類移行前、右:5 類移行後)

B) 臨海部～東名の首都高利用状況

新型コロナウイルス 5 類移行前と 5 類移行後の状況に大きな変化はなく、臨海部～東名間を走行する車両の約 9 割が首都高を経由している。

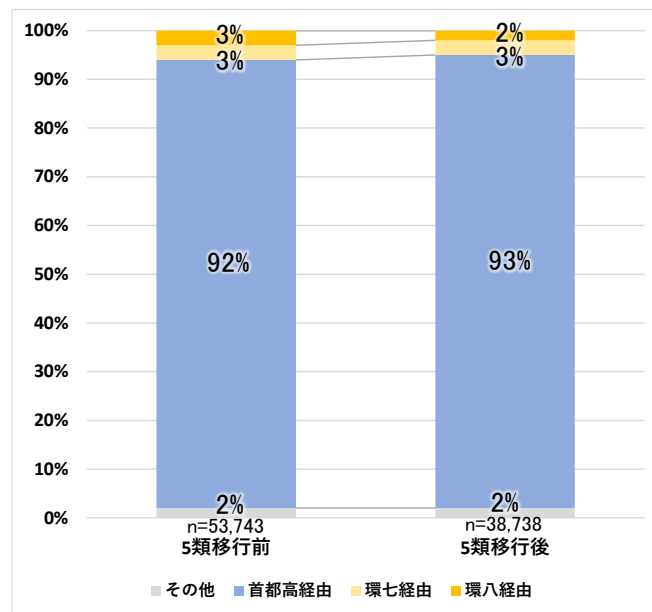
表 2-6 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-1)	臨海部～東名間の利用 経路	新型コロナウイルス 5 類移行前: R4.4～6 新型コロナウイルス 5 類移行後: R5.5.8～6.30	・R5 は大師橋付け替え工事期間 (5/27 5:00～6/10 5:00)を除く



※図面上の道路ネットワークは、令和 4 年 4 月末時点
地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-17 アクアライン～東名間の利用経路



5 類移行前データ出典: R4 東京南西部整備効果検討業務

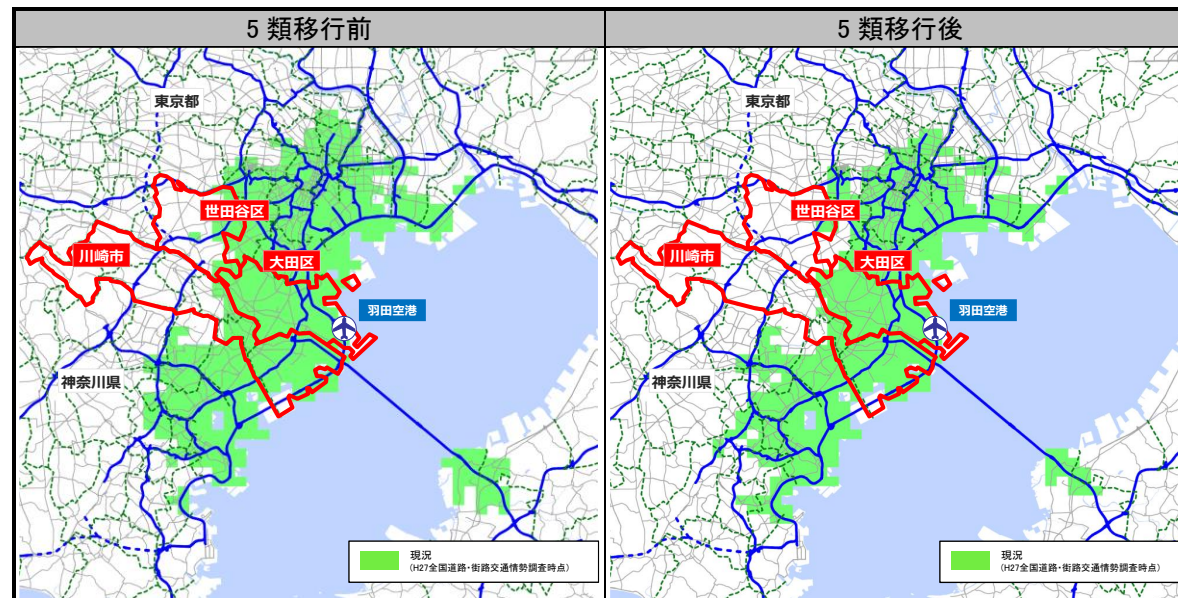
図 2-18 臨海部(東京港、羽田空港、川崎港)～東名高速のアクセス道路の分担率

C) 羽田空港を起点としたアクセス状況（参考）

新型コロナウイルス 5 類移行前は H27 全国道路・街路交通情勢調査の速度、5 類移行後は ETC2.0 データ速度と、分析で用いているデータ種類の相違により圏域に差が出ており、世田谷区のカバー面積とカバー人口において移行後のデータの方が約 7～8 割減少している。

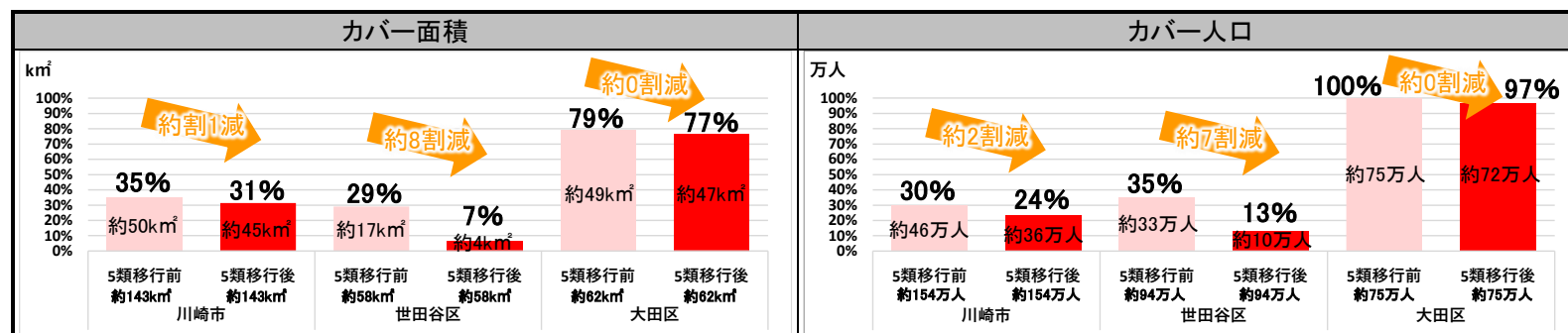
表 2-7 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
H27 全国道路・街路交通情勢調査	混雑時旅行速度	－	・ H27 全国道路・街路交通情勢調査結果に未掲載の路線は設計速度と設定 ・ 東京外環(関越～東名、東名～湾岸)と千葉外環(三郷南～高谷)は 80km/h、横浜北西線は 60km/h の設計速度と設定
ETC2.0 データ (様式 2-2)	昼間 12 時間速度	R5.5.8～6.30	・ 大師橋付け替え工事期間(5/27 5:00～6/10 5:00)を除く ・ 未掲載の路線は設計速度と設定 ・ 東京外環(関越～東名、東名～湾岸)と千葉外環(三郷南～高谷)は 80km/h、横浜北西線は 60km/h の設計速度と設定
令和 2 年 国勢調査	面積及び人口	－	・ 圏域内面積及び圏域内人口は、令和 2 年国勢調査の 1km メッシュ単位で計測し、対象市区ごとに割合を算出 ・ 現況は外環以北の事業化路線の整備も含む



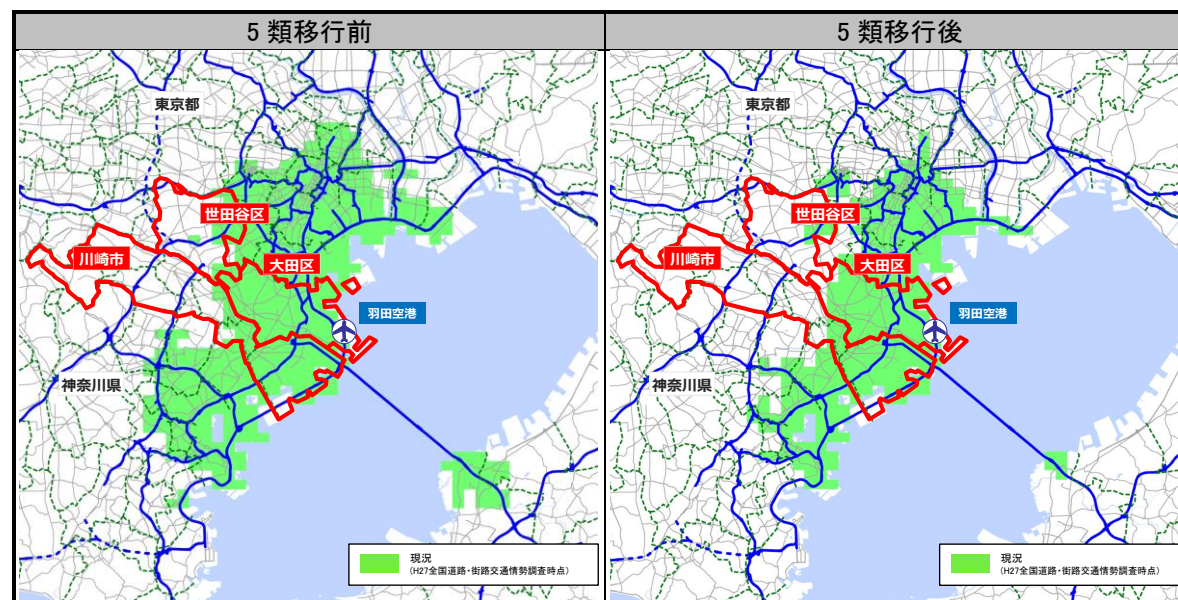
※図面上の道路ネットワークは、令和4年4月末時点
 地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成
 5 類移行前データ出典：R4 東京南西部整備効果検討業務

図 2-19 東京外環(関越～湾岸)整備による空港からの30分圏域の拡がり(流出)



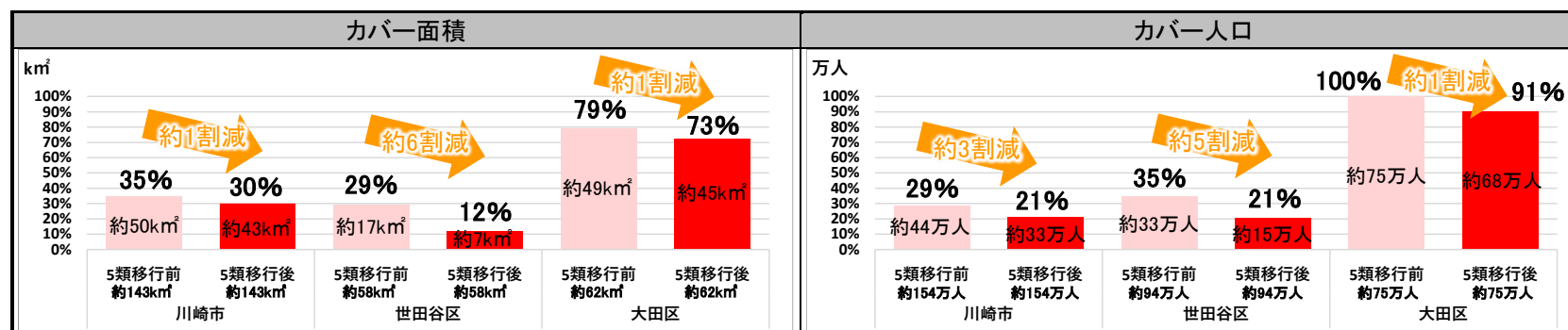
5 類移行前データ出典：R4 東京南西部整備効果検討業務

図 2-20 東京外環(関越～湾岸)整備による空港からの30分圏域のカバー状況(流出)



※図面上の道路ネットワークは、令和4年4月末時点
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成
5 類移行前データ出典：R4 東京南西部整備効果検討業務

図 2-21 東京外環(関越～湾岸)整備による空港への30分圏域の拡がり(流入)



5 類移行前データ出典：R4 東京南西部整備効果検討業務

図 2-22 東京外環(関越～湾岸)整備による空港への30分圏域のカバー状況(流入)

(4) 地域的な交通特性の変化

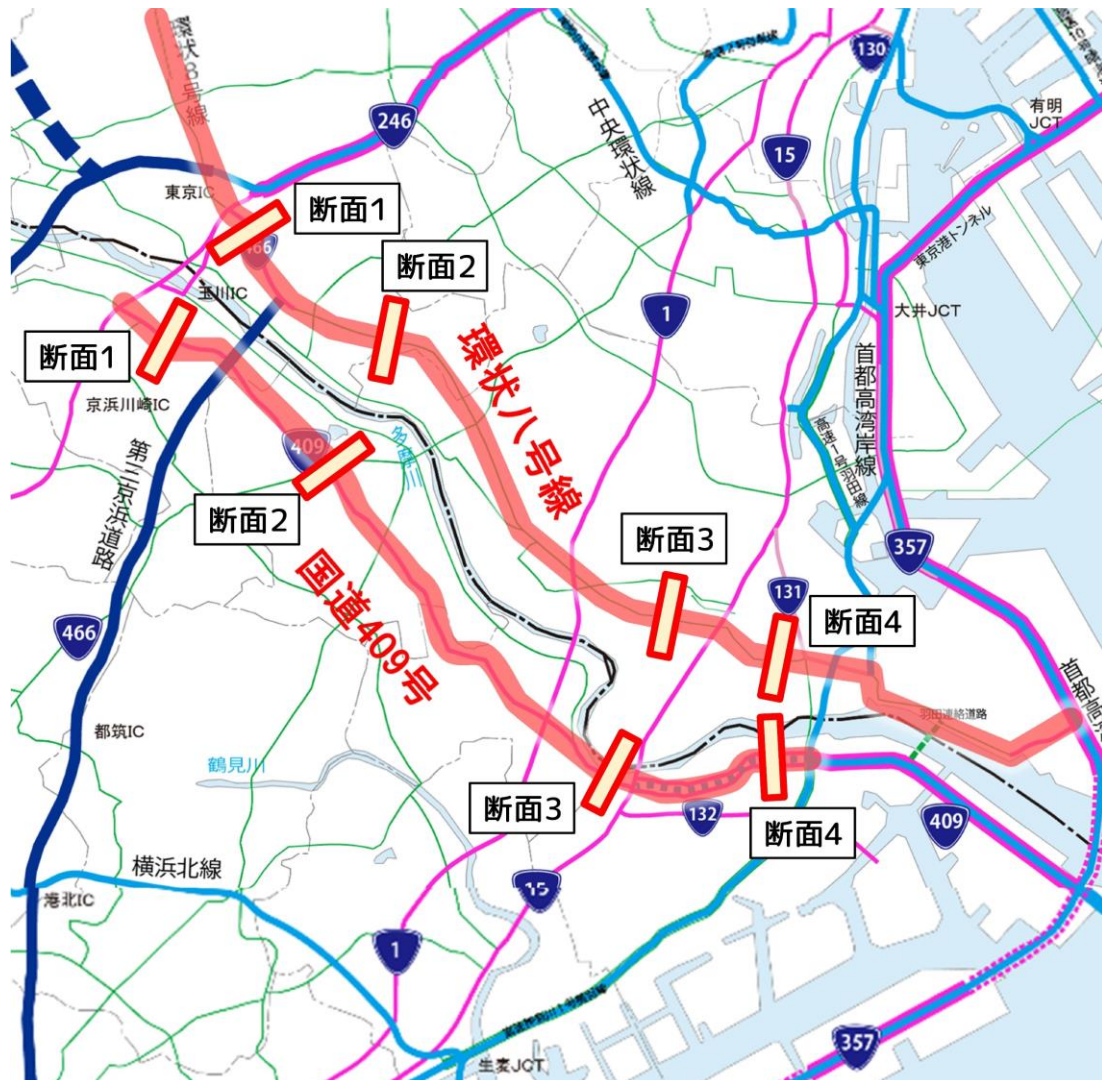
A) トリップ長

新型コロナウイルス感染症 5 類移行に伴う変化を確認するため、5 類移行前の R4 年と 5 類移行後の R5 年の二時点比較を行った。

表 2-8 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-1)	平休別 トリップ長	<R4 年> R4.5.9～R4.5.27 R4.6.12～R4.6.30 <R5 年>※1 R5.5.8～R5.5.26 R5.6.11～R5.6.30	・24 時間を対象として算出

※1：大師橋通行止め期間 (R5. 5. 27～R5. 6. 10) を除いた期間



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-23 トリップ長観測断面

二時点比較の結果、国道 409 号・環状八号線、どの断面でも、5 類移行に伴う大きな変化は見られなかった。

a) 国道 409 号

i) 断面 1

< 平日 >

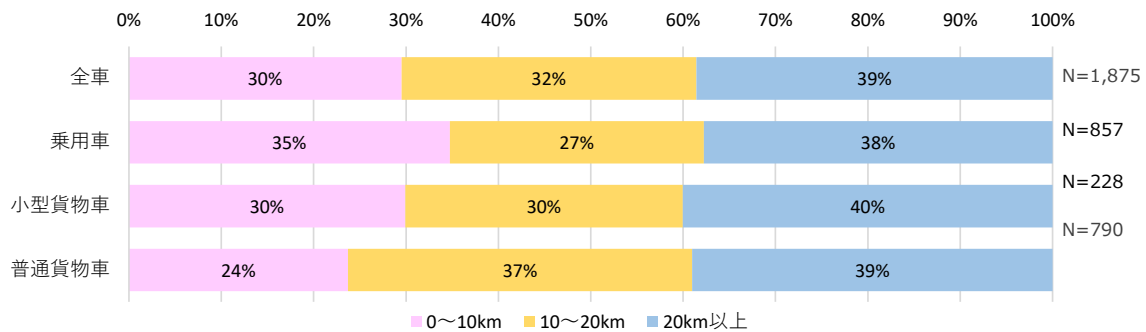


図 2-24 国道 409 号 断面 1 におけるトリップ長分布(R4 平日)

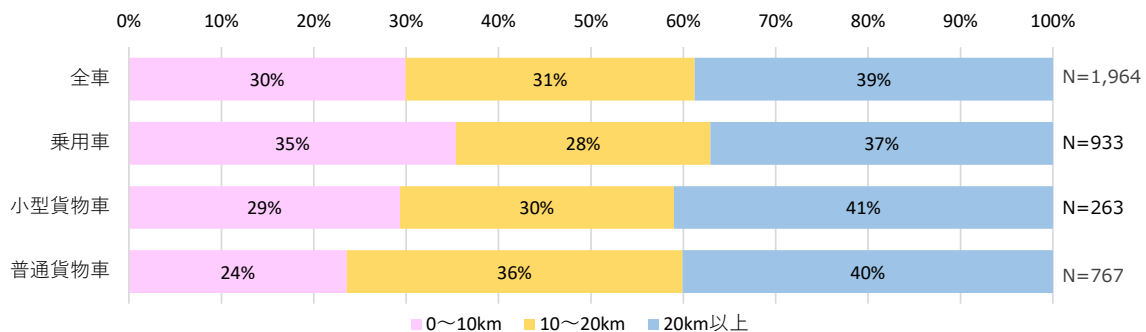


図 2-25 国道 409 号 断面 1 におけるトリップ長分布(R5 平日)

< 休日 >

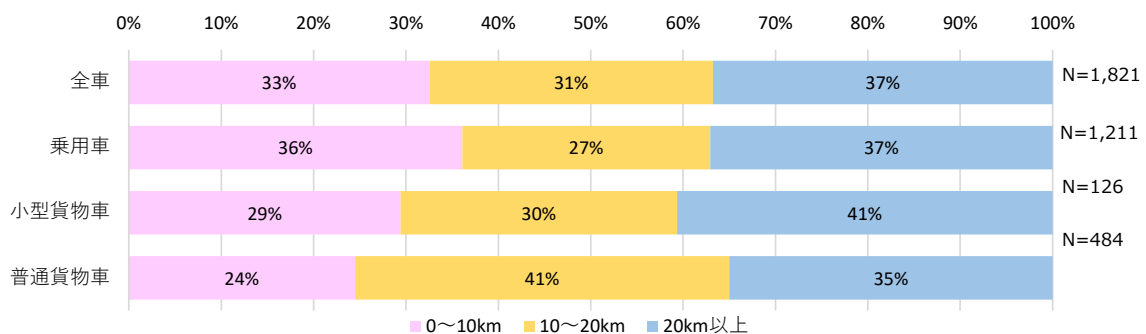


図 2-26 国道 409 号 断面 1 におけるトリップ長分布(R4 休日)

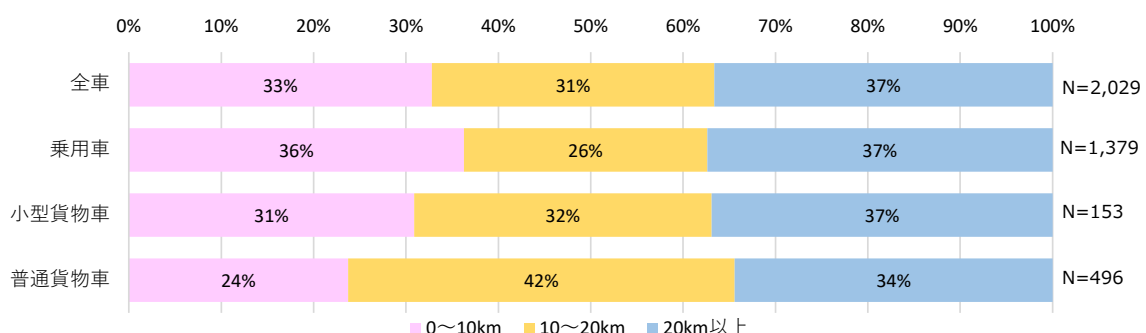


図 2-27 国道 409 号 断面 1 におけるトリップ長分布(R5 休日)

ii) 断面 2

<平日>

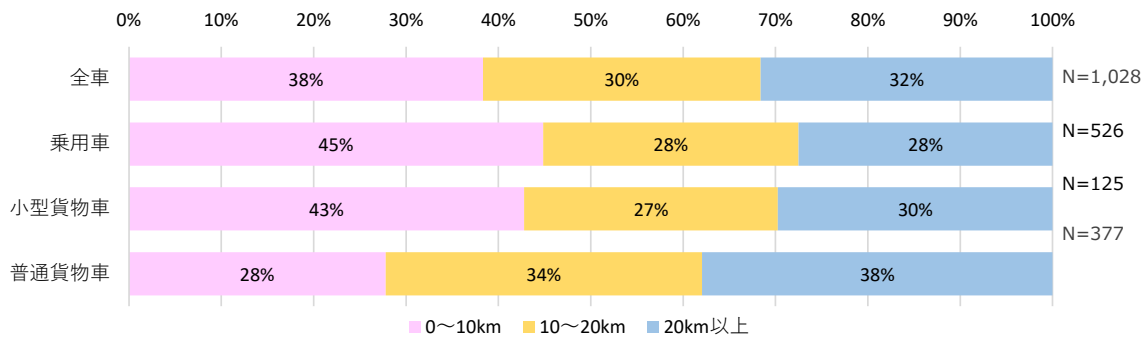


図 2-28 国道 409 号 断面 2 におけるトリップ長分布(R4 平日)

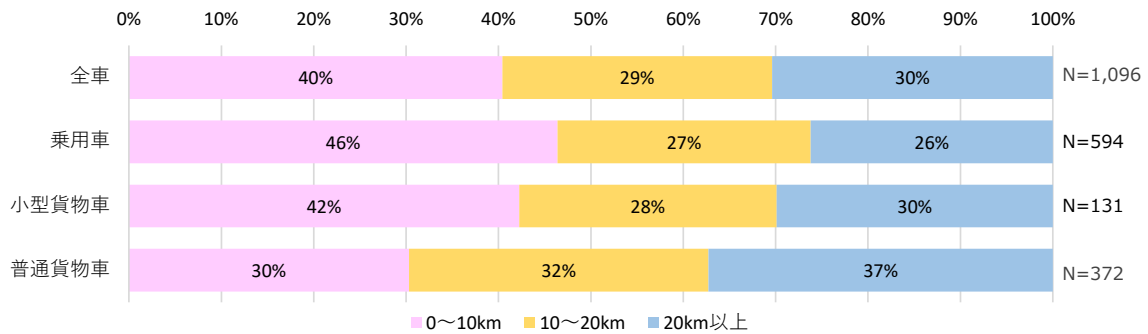


図 2-29 国道 409 号 断面 2 におけるトリップ長分布(R5 平日)

<休日>

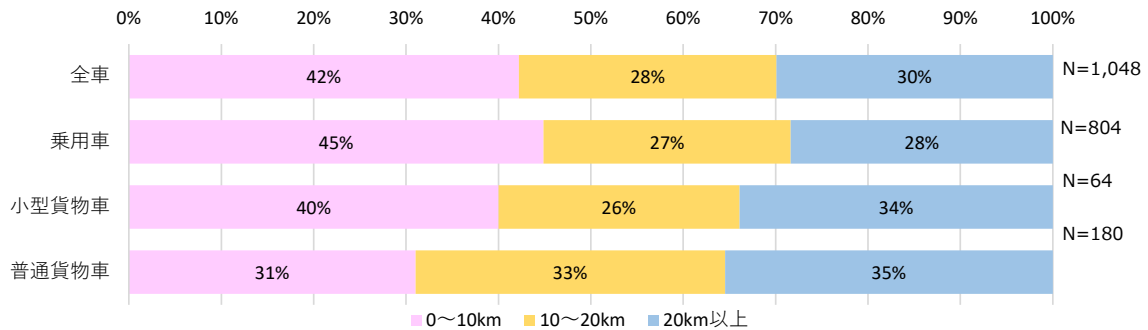


図 2-30 国道 409 号 断面 2 におけるトリップ長分布(R4 休日)

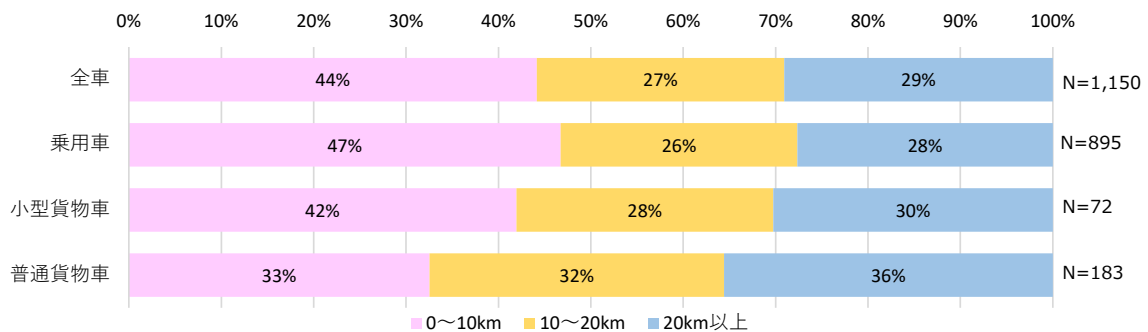


図 2-31 国道 409 号 断面 2 におけるトリップ長分布(R5 休日)

iii) 断面 3

< 平日 >

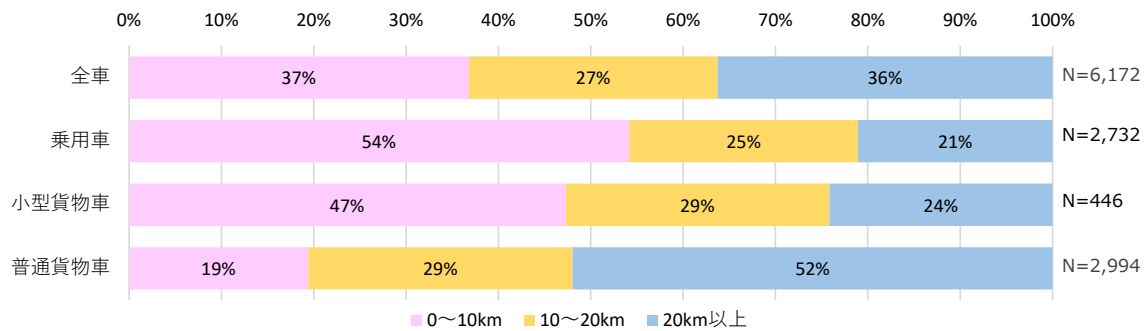


図 2-32 国道 409 号 断面 3 におけるトリップ長分布 (R4 平日)

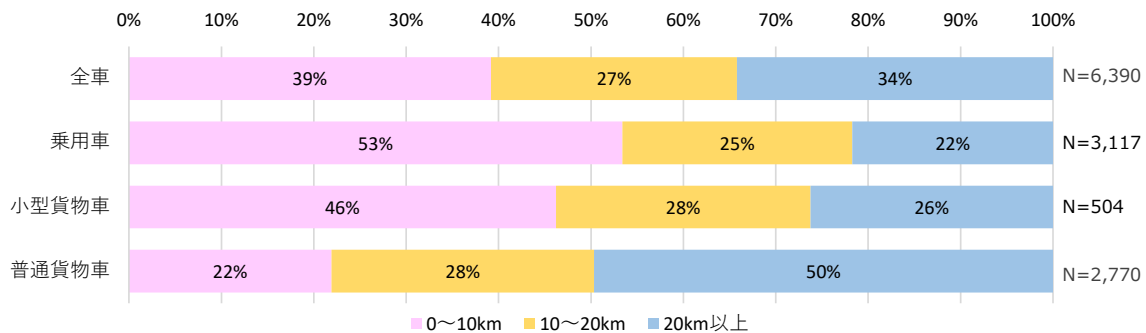


図 2-33 国道 409 号 断面 3 におけるトリップ長分布 (R5 平日)

< 休日 >

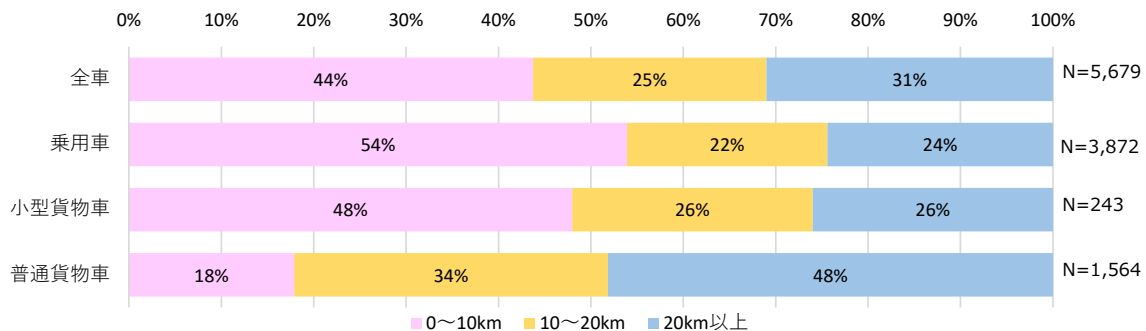


図 2-34 国道 409 号 断面 3 におけるトリップ長分布 (R4 休日)

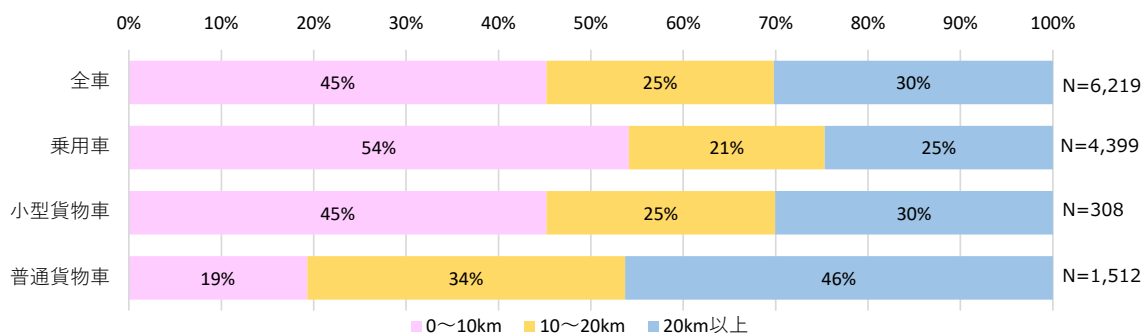


図 2-35 国道 409 号 断面 3 におけるトリップ長分布 (R5 休日)

iv) 断面 4

< 平日 >

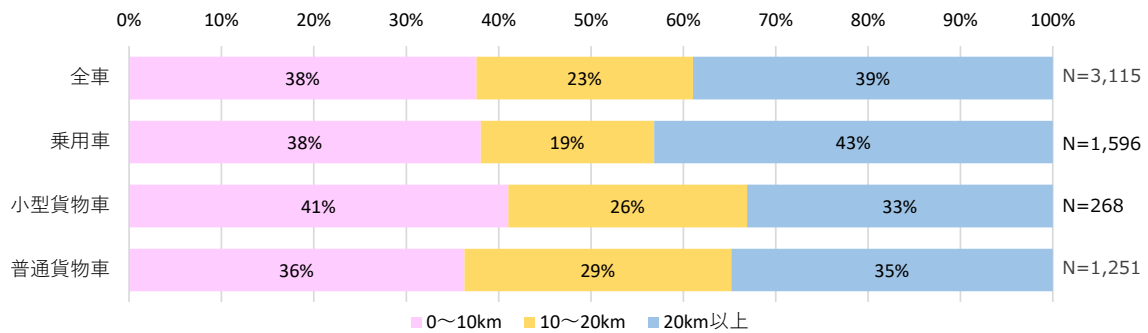


図 2-36 国道 409 号 断面 4 におけるトリップ長分布(R4 平日)

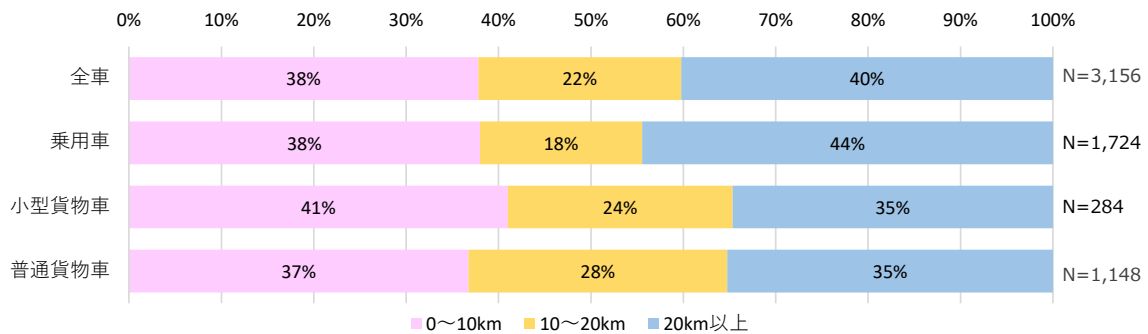


図 2-37 国道 409 号 断面 4 におけるトリップ長分布(R5 平日)

< 休日 >

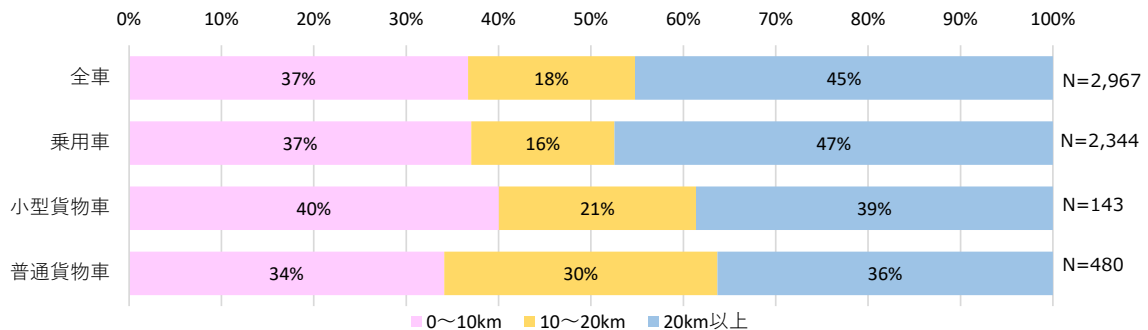


図 2-38 国道 409 号 断面 4 におけるトリップ長分布(R4 休日)

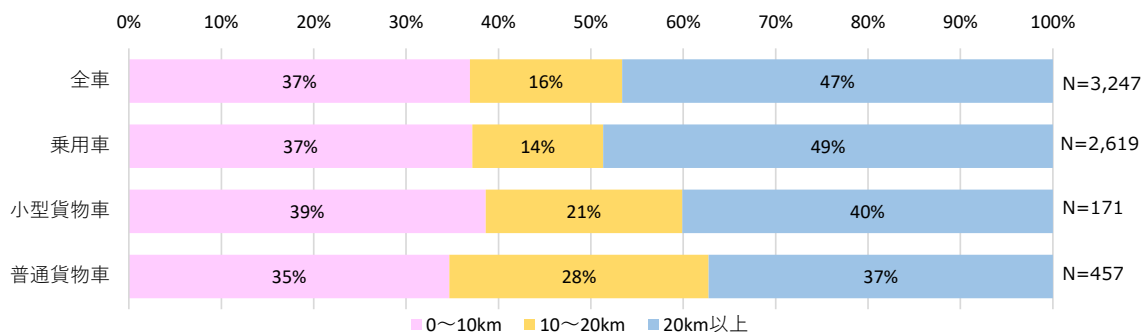


図 2-39 国道 409 号 断面 4 におけるトリップ長分布(R5 休日)

b) 環状八号線

i) 断面 1

< 平日 >

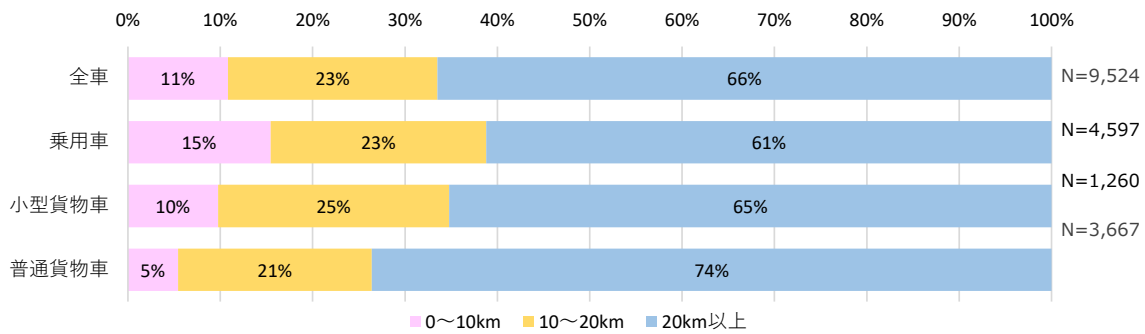


図 2-40 環状八号線 断面 1 におけるトリップ長分布(R4 平日)

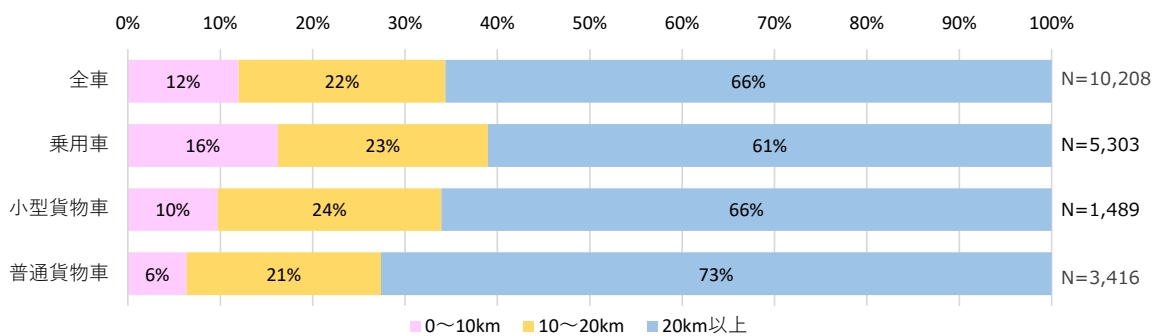


図 2-41 環状八号線 断面 1 におけるトリップ長分布(R5 平日)

< 休日 >

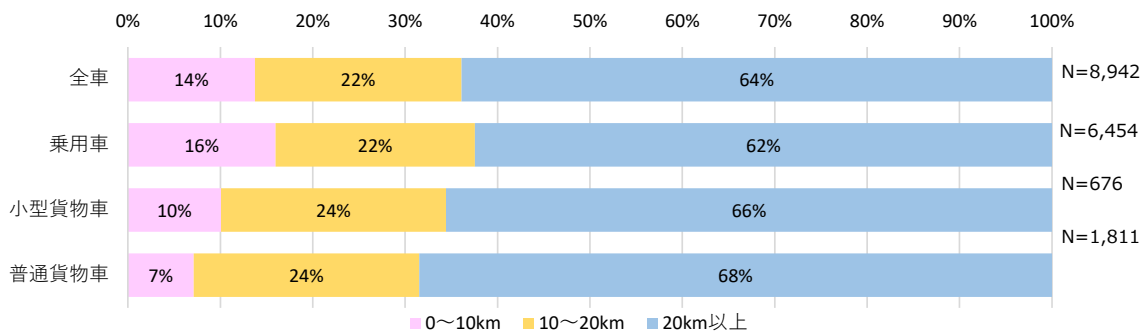


図 2-42 環状八号線 断面 1 におけるトリップ長分布(R4 休日)

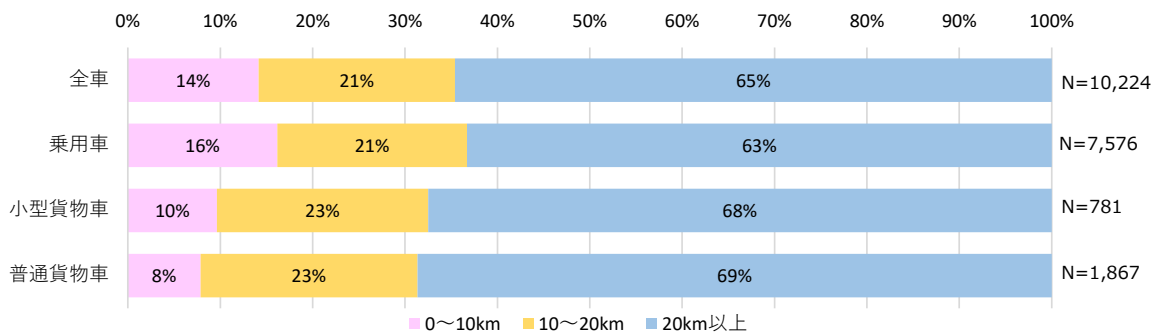


図 2-43 環状八号線 断面 1 におけるトリップ長分布(R5 休日)

ii) 断面 2

< 平日 >

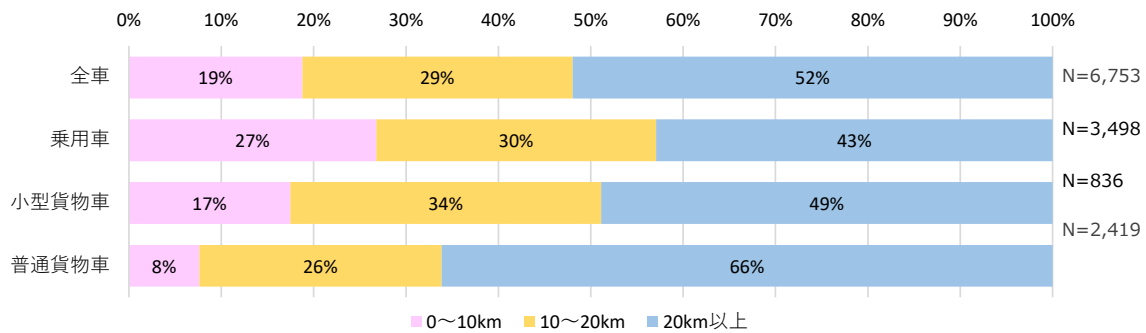


図 2-44 環状八号線 断面 2 におけるトリップ長分布(R4 平日)

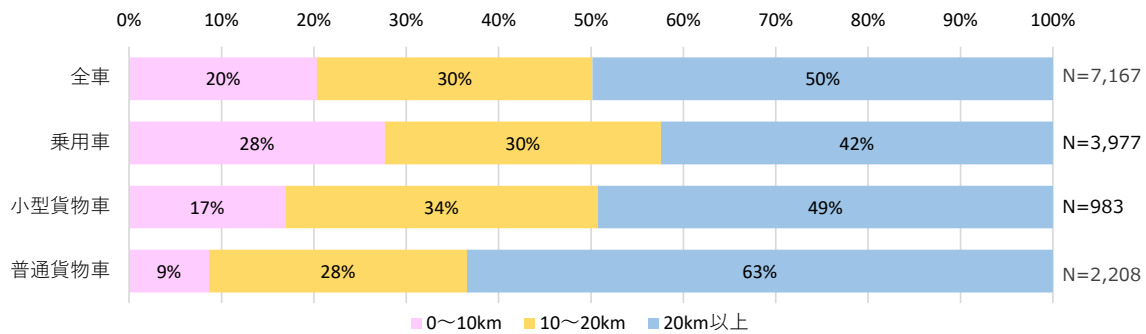


図 2-45 環状八号線 断面 2 におけるトリップ長分布(R5 平日)

< 休日 >

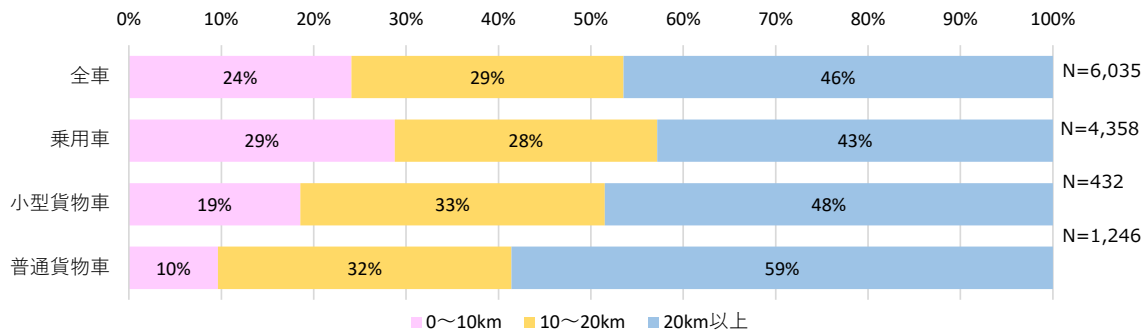


図 2-46 環状八号線 断面 2 におけるトリップ長分布(R4 休日)

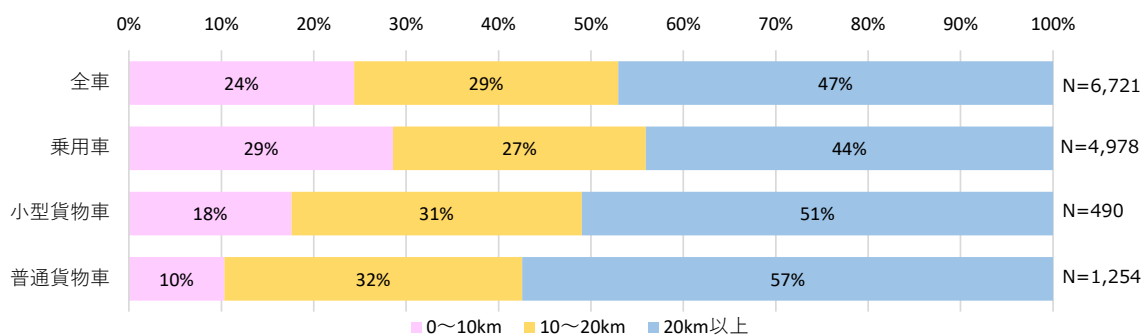


図 2-47 環状八号線 断面 2 におけるトリップ長分布(R5 休日)

iii) 断面 3

<平日>

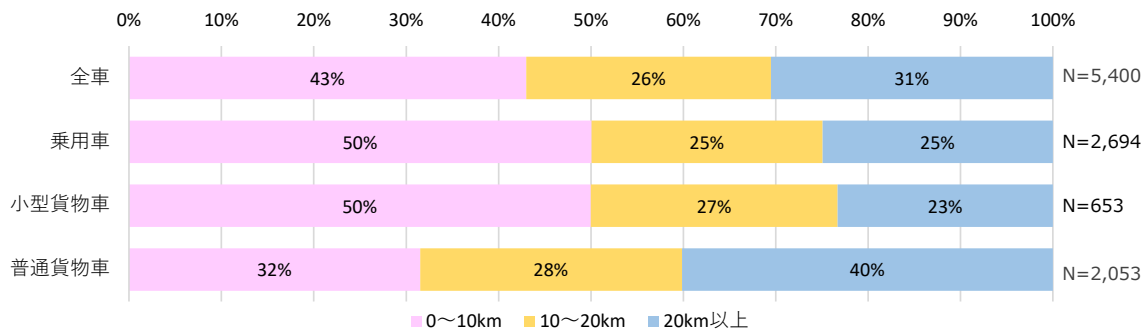


図 2-48 環状八号線 断面 3 におけるトリップ長分布(R4 平日)

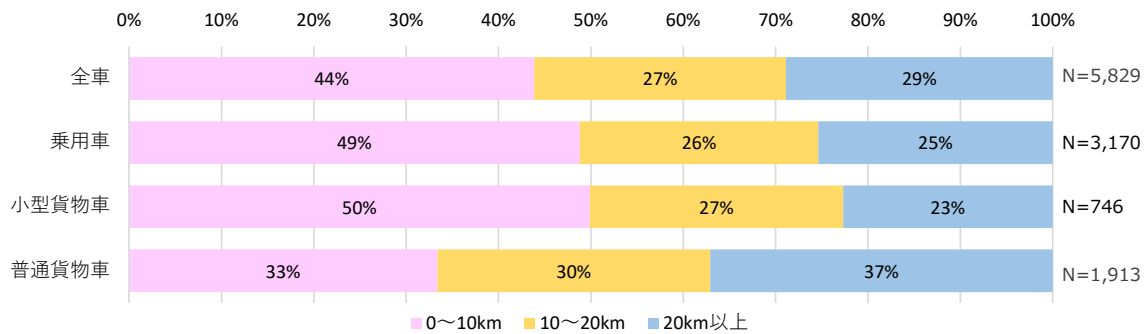


図 2-49 環状八号線 断面 3 におけるトリップ長分布(R5 平日)

<休日>

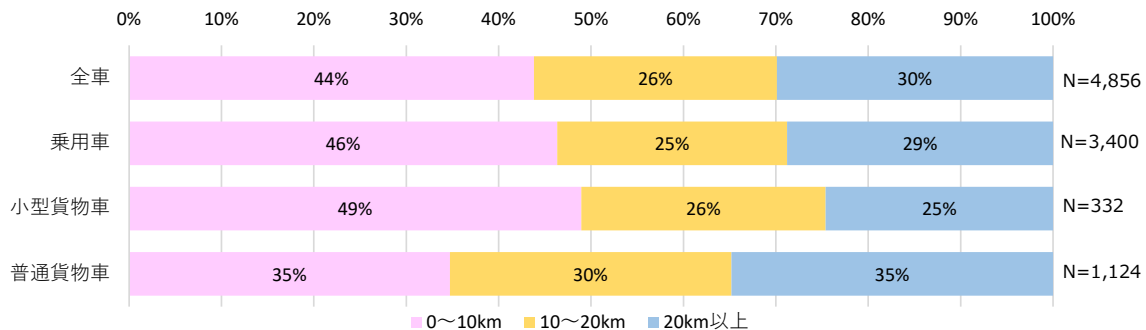


図 2-50 環状八号線 断面 3 におけるトリップ長分布(R4 休日)

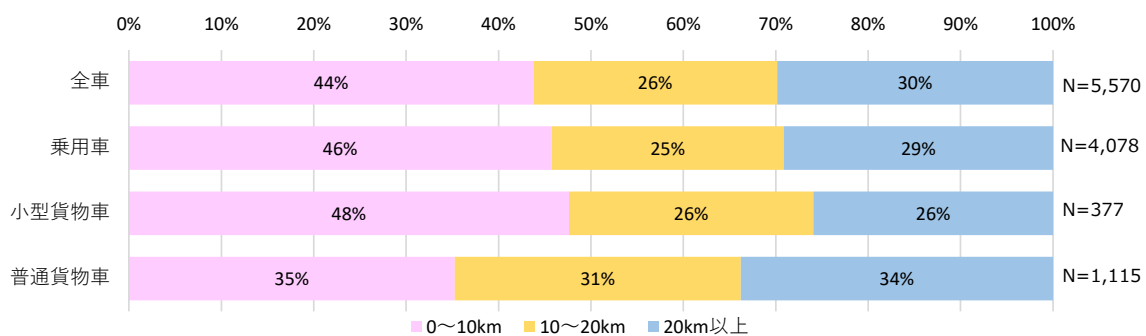


図 2-51 環状八号線 断面 3 におけるトリップ長分布(R5 休日)

iv) 断面 4

<平日>

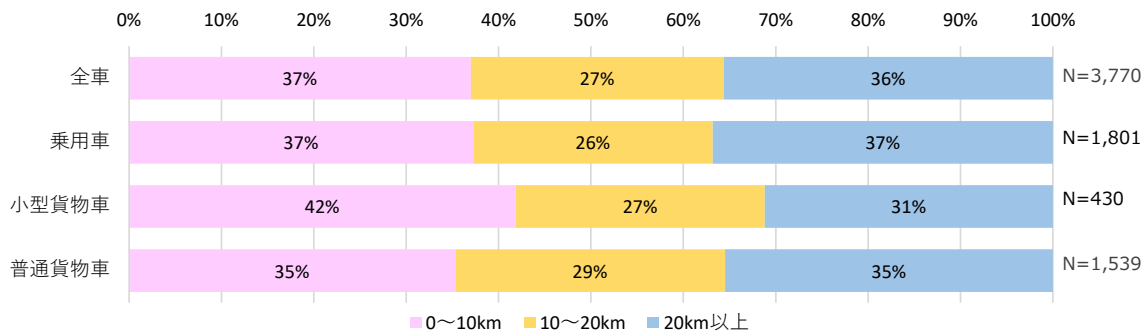


図 2-52 環状八号線 断面 4 におけるトリップ長分布(R4 平日)

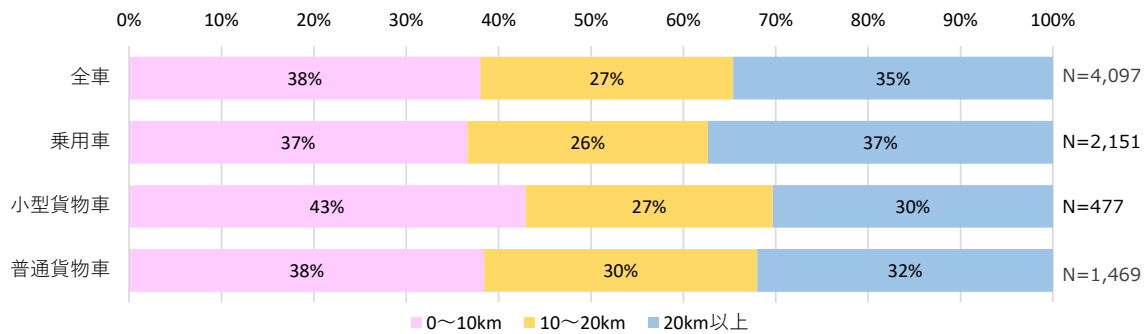


図 2-53 環状八号線 断面 4 におけるトリップ長分布(R5 平日)

<休日>

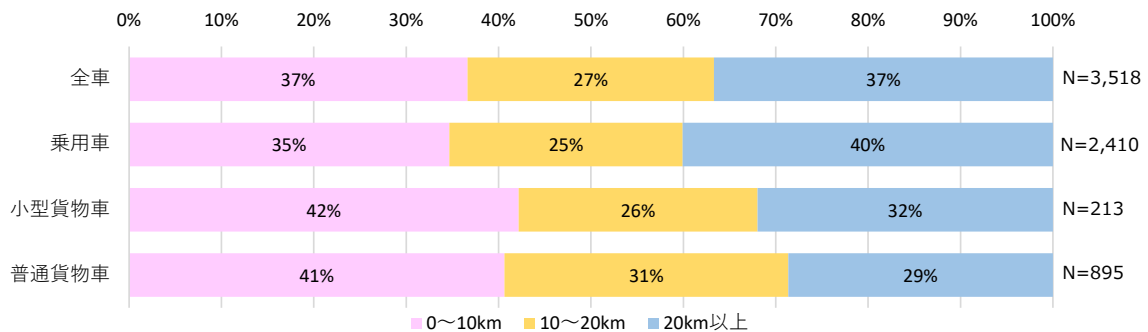


図 2-54 環状八号線 断面 4 におけるトリップ長分布(R4 休日)

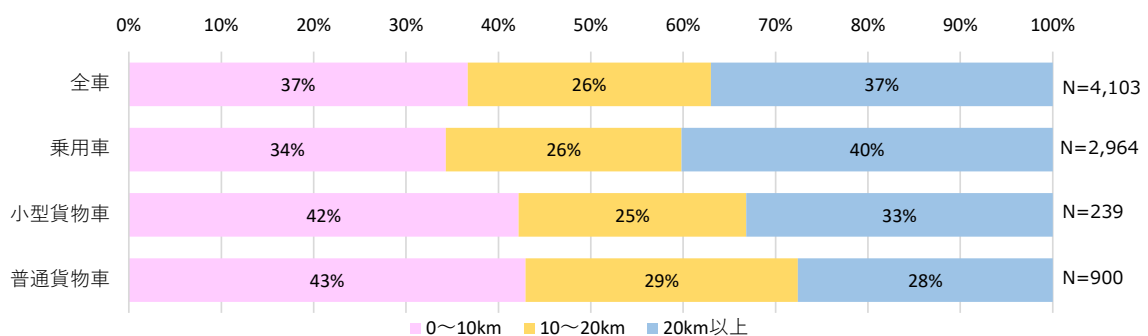


図 2-55 環状八号線 断面 4 におけるトリップ長分布(R5 休日)

B) 旅行速度（時間帯別速度図）

新型コロナウイルス感染症 5 類移行に伴う変化を確認するため、5 類移行前の R4 年と 5 類移行後の R5 年の二時点比較を行った。

表 2-9 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-2)	平休別 旅行速度	<R4 年> R4.5.9～R4.5.27 R4.6.12～R4.6.30 <R5 年>※ ¹ R5.5.8～R5.5.26 R5.6.11～R5.6.30	・昼間 12 時間を対象として算出

※1：大師橋通行止め期間(R5. 5. 27～R5. 6. 10)を除いた期間



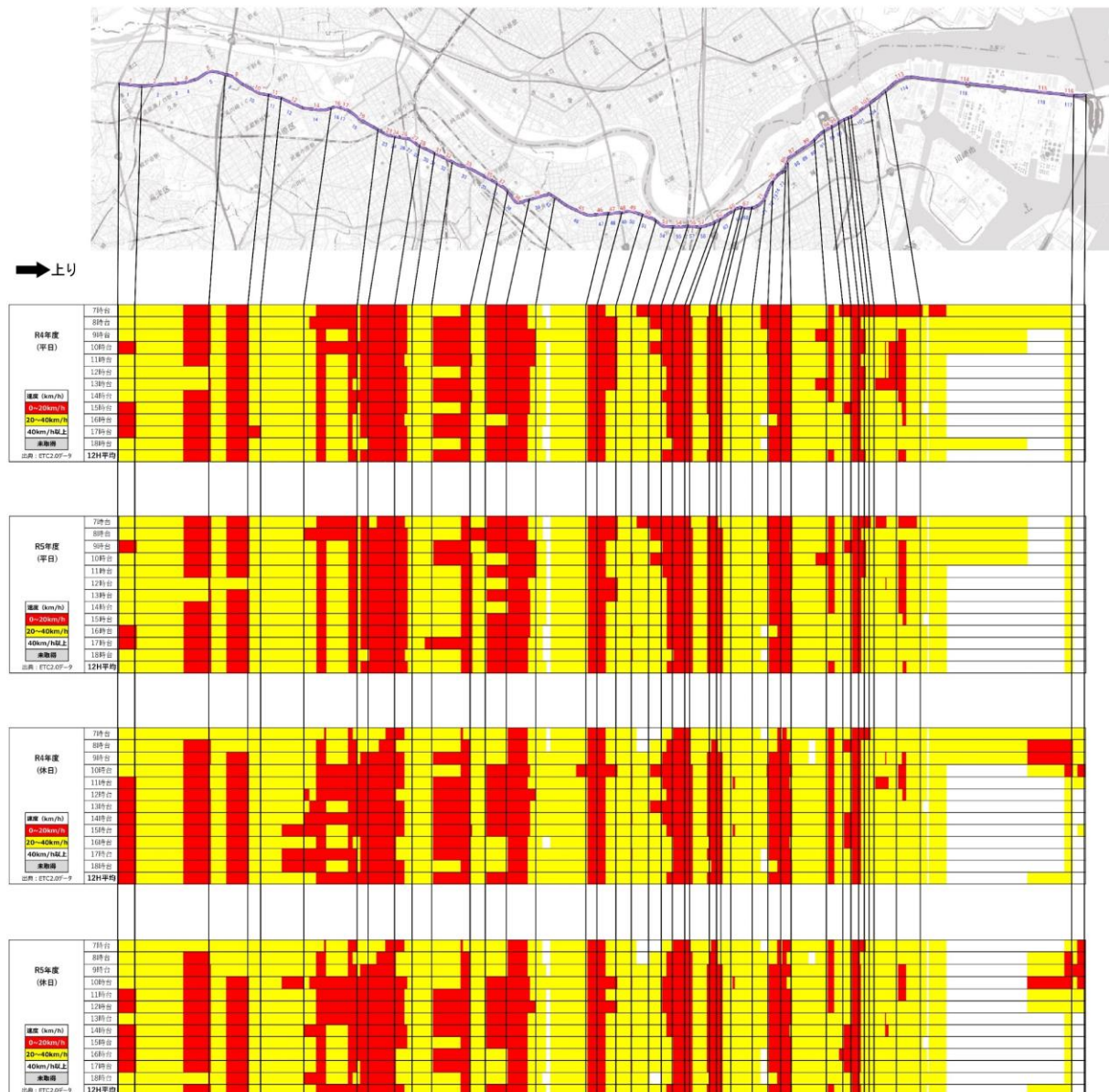
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-56 旅行速度 対象区間

二時点比較の結果、国道 409 号・環状八号線、どの区間、方向、時間帯でも、5 類移行に伴う大きな変化は見られなかった。環状八号線は、R5 年休日、9 時台～15 時台、田園調布駅近辺北進方向にて、速度低下が見られた。

a) 国道 409 号

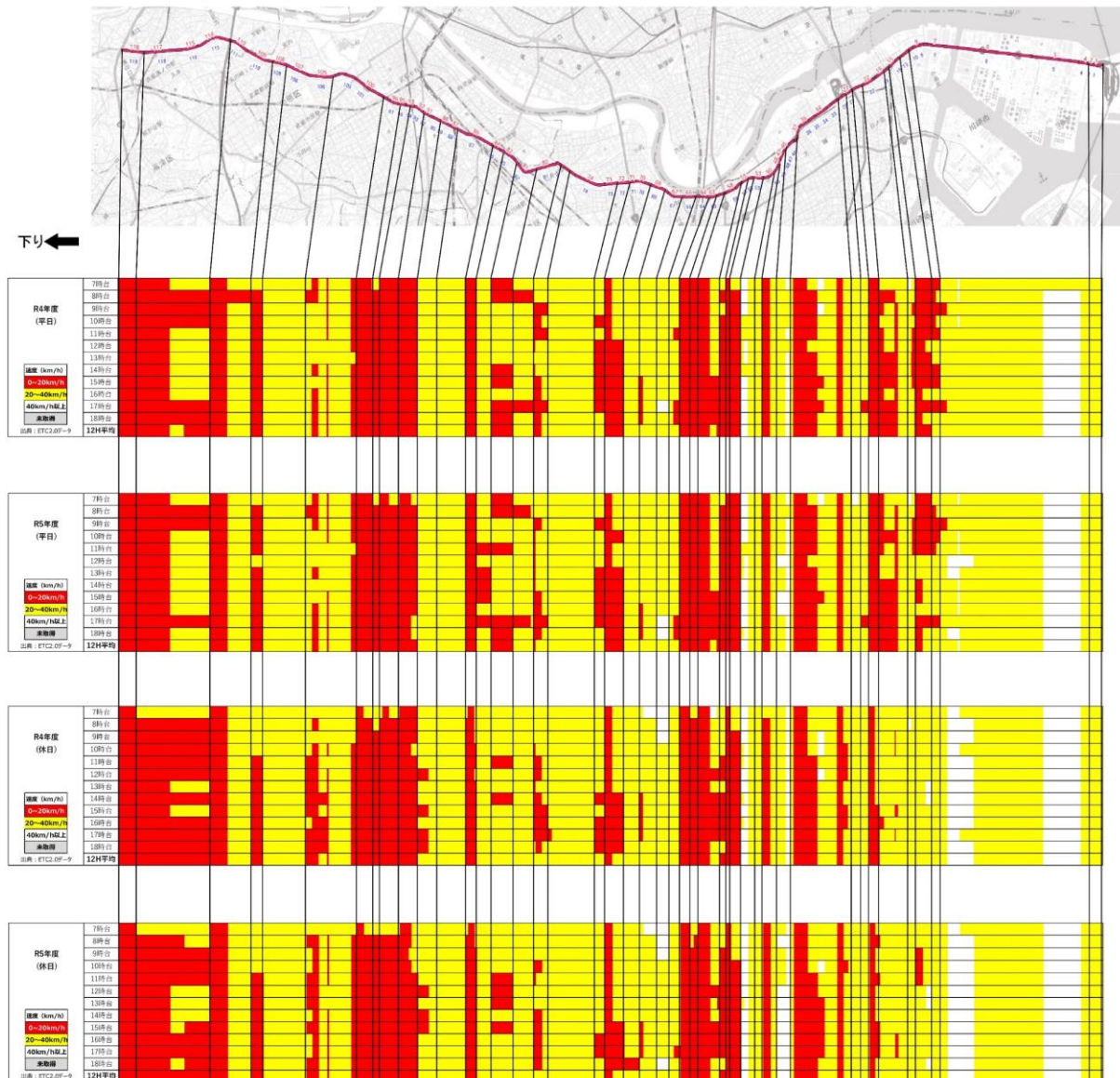
<上り>



地図出典：国土地理院地図を基に作成

図 2-57 国道 409 号上りの時間帯別旅行速度

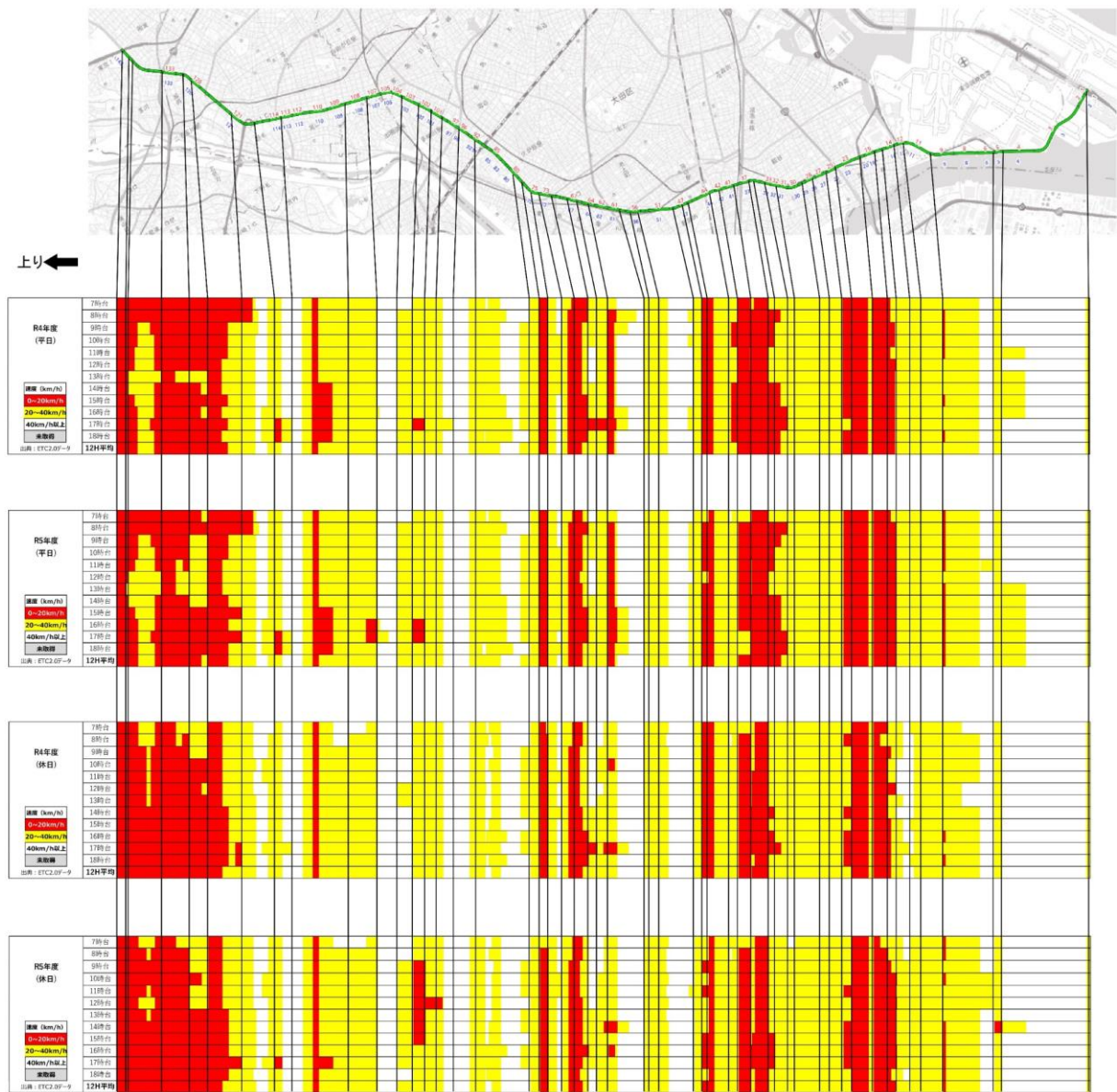
<下り>



地図出典：国土地理院地図を基に作成

図 2-58 国道 409 号下りの時間帯別旅行速度

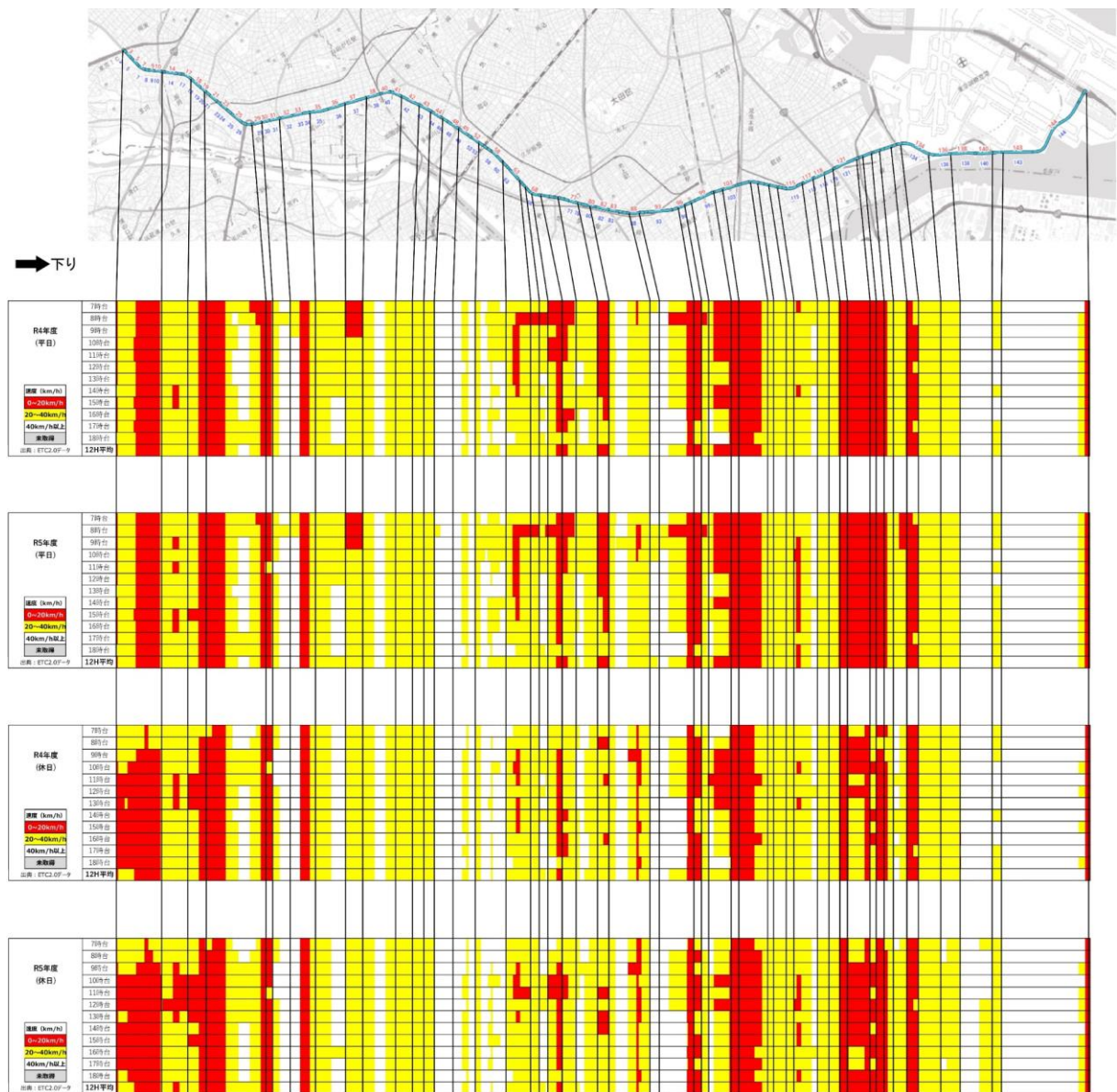
b) 環状八号線
 <上り>



地図出典：国土地理院地図を基に作成

図 2-59 環状八号線上りの時間帯別旅行速度

<下り>



地図出典：国土地理院地図を基に作成

図 2-60 環状八号線下りの時間帯別旅行速度

C) 渋滞損失時間

新型コロナウイルス感染症 5 類移行に伴う変化を確認するため、5 類移行前の R4 年と 5 類移行後の R5 年の二時点比較を行った。

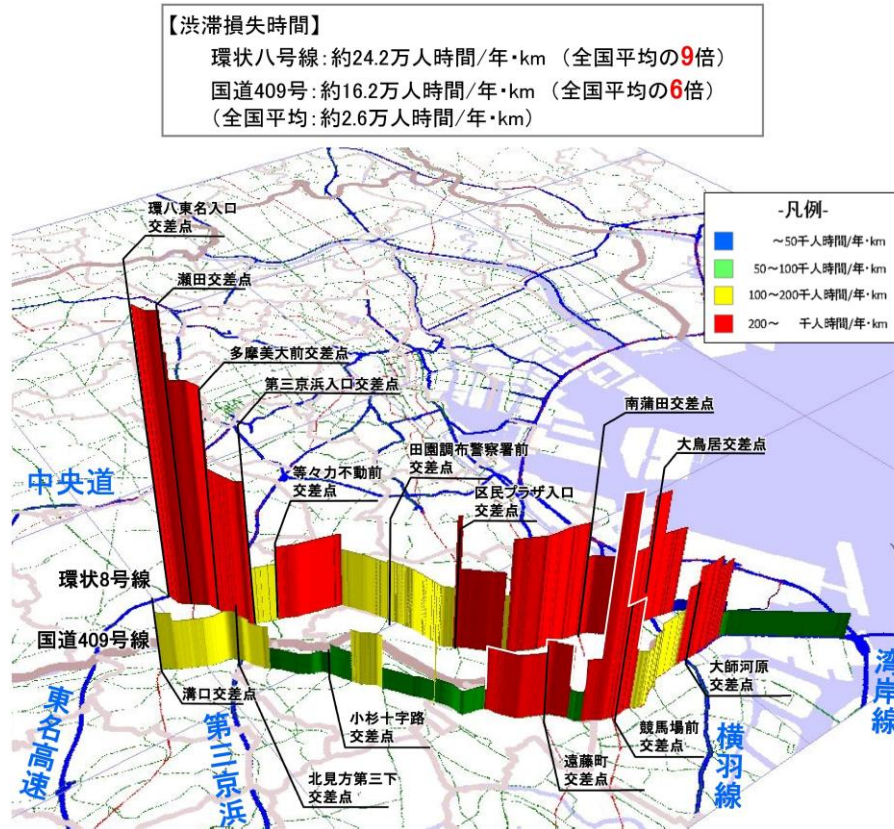
表 2-10 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
R3 全国道路・街路 交通情勢調査結果	時間帯別交通量 指定最高速度	—	・交差点間等の区間別に渋滞 損失時間を算定
ETC2.0 データ (様式 2-2)	平日時間帯別 平均旅行速度	R4 年 R4.4.1～R4.6.30 (平日) R5 年 R5.5.8～R5.6.30 ^{※1} (平日)	1時間あたりの渋滞損失時間 ＝(平日時間帯別平均旅行速度 を用いた所要時間－指定最高速 度を用いた所要時間)×時間帯 別交通量×乗車人員 ⇒交通調査区間単位、昼間 12 時間ごとに算出したものを 1 日単 位としたうえで、年間日数 365 日 をかけて年間の渋滞損失時間を 算出

※1：大師橋通行止め期間(R5. 5. 27～R5. 6. 10)を除いた期間

新型コロナウイルス 5 類移行前と 5 類移行後の状況に大きな変化はなく、ともに環状八号線の東名高速入口交差点での渋滞損失時間が最も多い。

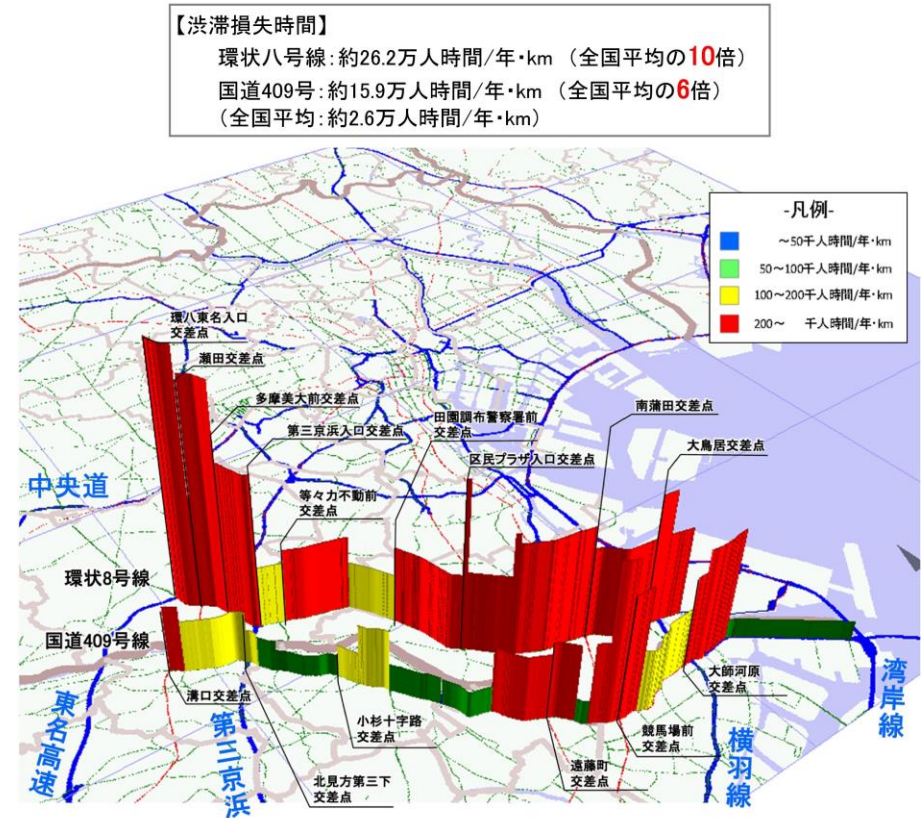
<R4>



出典: R3 全国道路・街路交通情勢調査及びETC2.0プローブデータ(R4.4~6(平日))から算定
 地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

図 2-61 渋滞損失時間(R4)

<R5>



出典: R3 全国道路・街路交通情勢調査及びETC2.0プローブデータ(R5.5.8~R5.6.30(平日)より大師橋通行止め期間(R5.5.27~R5.6.10)を除いた期間)より算定
 地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

図 2-62 渋滞損失時間(R5)

(2) 広域的な交通状況の分析

東京南西部地域における、最新時点の交通状況の把握のため、広域的な交通特性を分析した。

表 2-11 政策目標に応じて設定した評価項目

分類	整理項目	分析使用データ
都心の通過交通状況	都心部の速度低下区間の把握	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※
	放射路線の都心方向利用割合	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※
	臨海部～東名の首都高利用状況	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※
羽田空港のアクセス状況	所要時間	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※
	時間信頼性	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※
	30 分圏域	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※ 令和 2 年国勢調査
京浜港のアクセス状況	所要時間	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※
	時間信頼性	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※
	所要時間	R3 全国道路・街路交通情勢調査
	走行経費	R3 全国道路・街路交通情勢調査
救急医療への支援	血液製剤の輸送支援	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※
災害脆弱性の状況	災害時の拠点間アクセス	R3 全国道路・街路交通情勢調査
	リダンダンシー (東名高速⇒都心部への経路数)	机上検討、中央防災会議首都直下地震対策検討 WG 首都直下地震の被害想定と対策について

※大師橋通行止め期間(R5.5.27～R5.6.10)を除いた期間

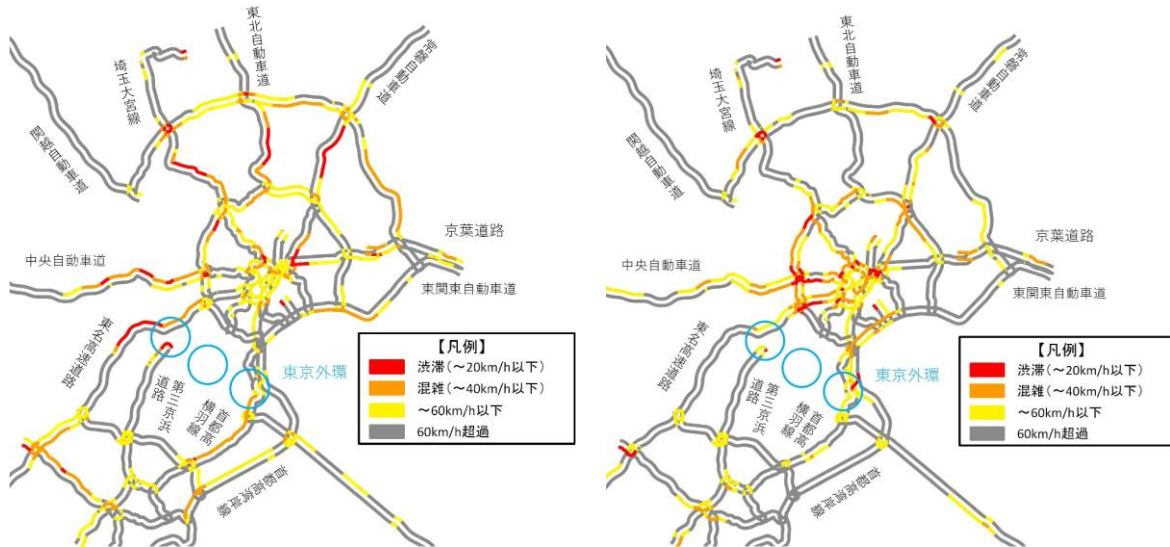
1) 都心の通過交通状況

(7) 都心部の速度低下区間の把握

都心部の速度は、都心部に外環外側から向かう区間において速度低下が発生。特に西側は速度低下区間が長くなっている。

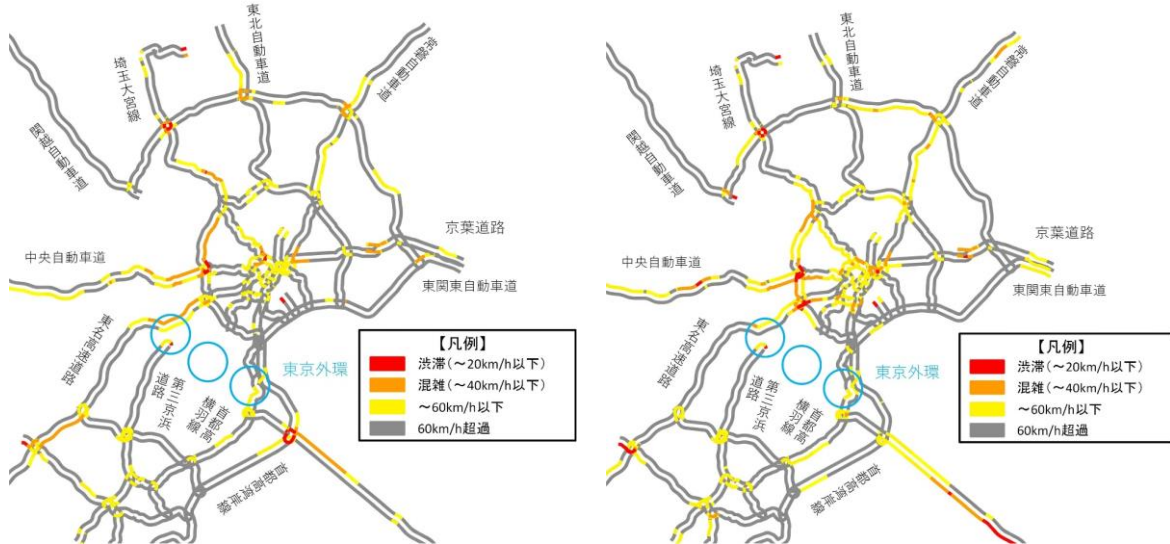
表 2-12 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-2)	平休日 ピーク別平均速度(朝ピーク:7~8 時、夕 ピーク:17~18 時)	R5.5.8~6.30	・大師橋付け替え工事期間 (5/27 5:00~6/10 5:00)を 除く



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-63 都心部の速度状況(平日、左:朝ピーク(7~8 時)、右:夕ピーク(17~18 時))



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

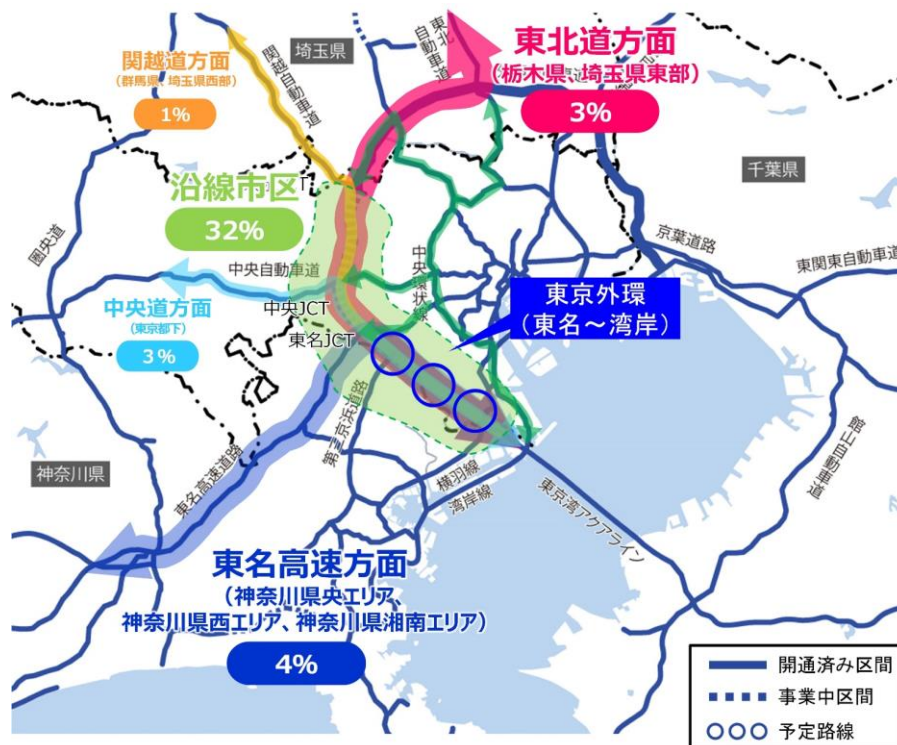
図 2-64 都心部の速度状況(休日、左:朝ピーク(7~8 時)、右:夕ピーク(17~18 時))

(4) 放射路線の都心方向利用割合

アクアラインを利用する交通は、沿線市区が 32%、東名方向が 4%、中央道方向が 3%、東北道方向が 3%、関越方向が 1%、その他が 58%となっており、全体の 42%が外環外側放射方向もしくは沿線市区に起終点を持っている。

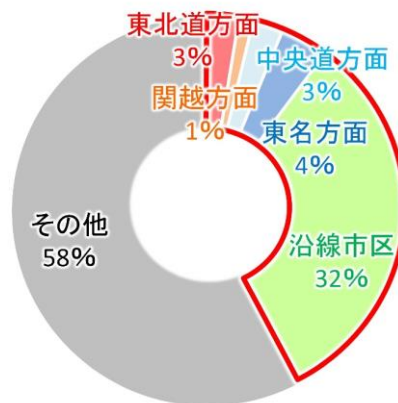
表 2-13 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-1)	アクアライン 利用車両の 起終点	R5.5.8～ 6.30	- 大師橋付け替え工事期間(5/27 5:00～6/10 5:00)を除く - 外環外側放射方向: 栃木県、群馬県、埼玉県、神奈川県央エリア、神奈川県西エリア、神奈川県湘南エリア、下記沿線市区以外の都下 - 沿線市区: 大田区、世田谷区、杉並区、練馬区、武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市、川崎市川崎区、川崎市幸区、川崎市中区、川崎市高津区



※図面上の道路ネットワークは、令和 4 年 4 月末時点
地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-65 アクアラインからの交通経路



N=363, 928

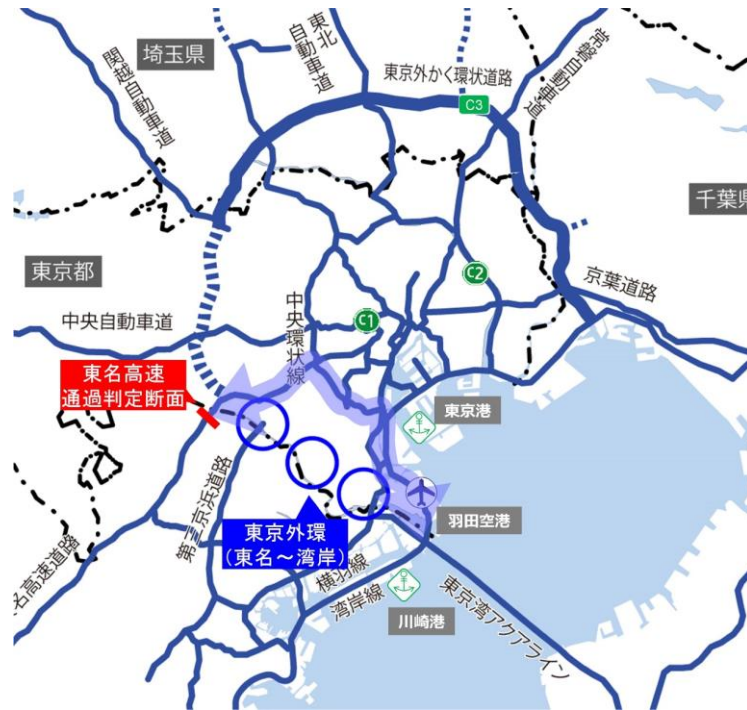
図 2-66 アクアラインから各方面の起終点割合

(ウ) 臨海部～東名の首都高利用状況

臨海部～東名間の高速利用状況は、東京湾で 94%、羽田空港で 72%、川崎港で 48%、臨海部全体で 93%となっている。

表 2-14 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-1)	臨海部～東名間の利用経路	R5.5.8～6.30	・大師橋付け替え工事期間 (5/27 5:00～6/10 5:00)を除く



※図面上の道路ネットワークは、令和 4 年 4 月末時点
地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-67 アクアラインからの交通割合

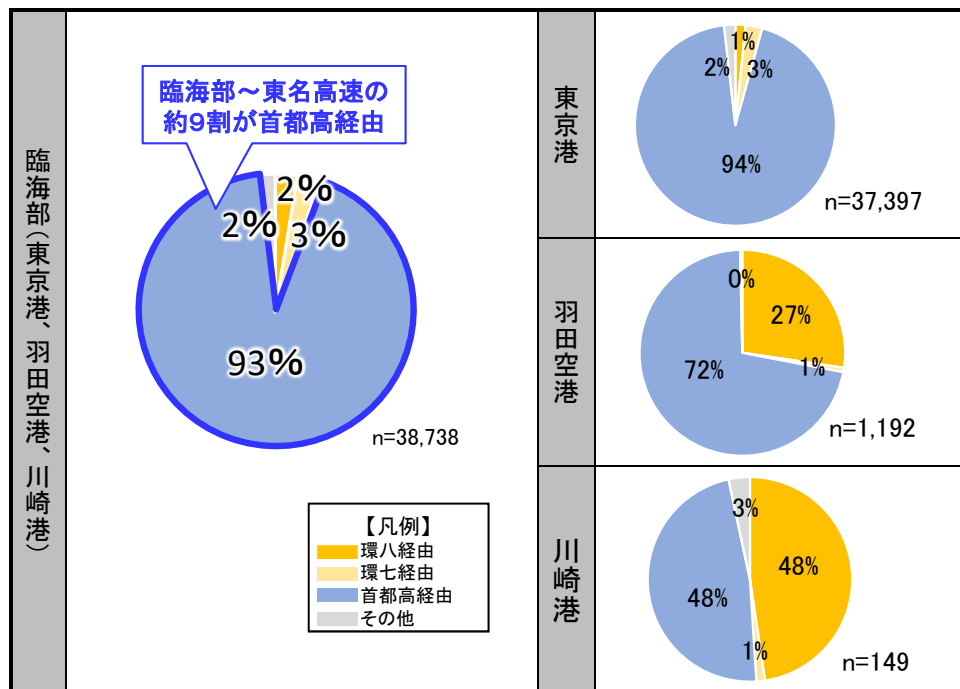


図 2-68 臨海部(東京湾、羽田空港、川崎港)～東名高速のアクセス道路の分担率

2) 羽田空港を起点としたアクセス状況

羽田空港を起点とした大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC のアクセス状況について整理した。



※図面上の道路ネットワークは、令和 4 年 4 月末時点
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-69 羽田空港～大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC の経路

(7) 所要時間

羽田空港～各 IC・JCT の所要時間は、東名川崎 IC で約 35 分、調布 IC で約 41 分、大泉 JCT で約 53 分となっている。

表 2-15 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-2)	昼間 12 時間速 度、区間延長	R5.5.8～6.30	- 大師橋付け替え工事期間(5/27 5:00～6/10 5:00)を除く - 東京外環(関越～湾岸)の速度は設計速度(80km/h)として算出 - 羽田空港:第 3 ターミナル(羽田 IC・空港西 IC)と設定

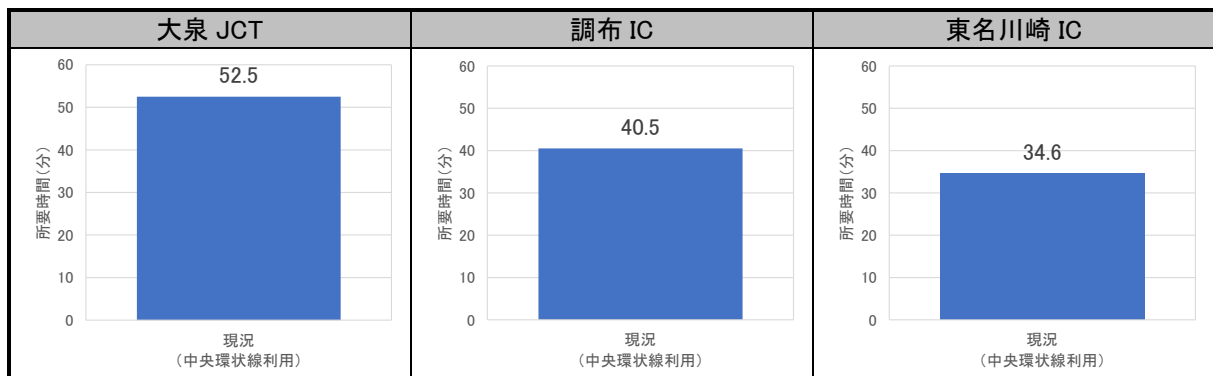


図 2-70 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒羽田空港の所要時間

(イ) 時間信頼性

羽田空港～各 IC・JCT の余裕時間は、東名川崎 IC で約 21 分、調布 IC で約 20 分、大泉 JCT で約 20 分となっている。

表 2-16 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-2)	昼間 12 時間速度、区間延長	R5.5.8～ 6.30	- 大師橋付け替え工事期間(5/27 5:00～6/10 5:00)を除く - 東京外環(関越～湾岸)の速度は設計速度(80km/h)として算出 - 羽田空港:第3ターミナル(羽田 IC・空港西 IC)と設定

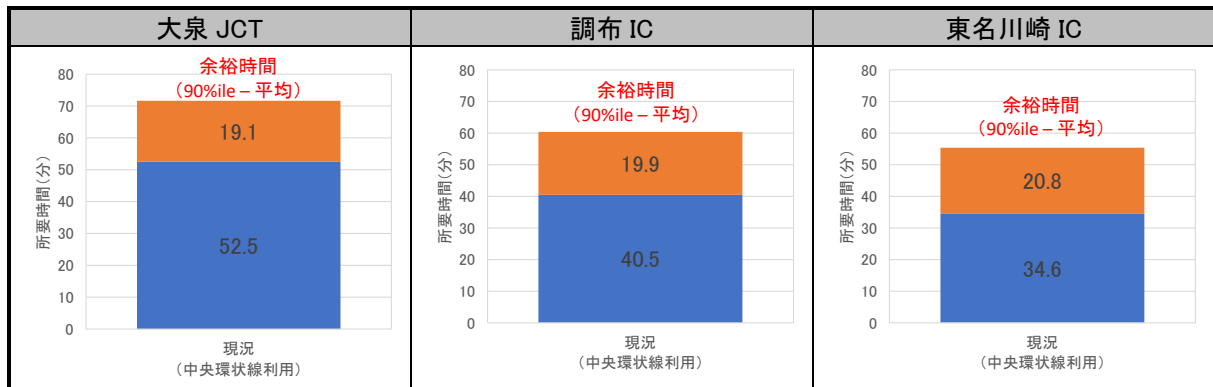


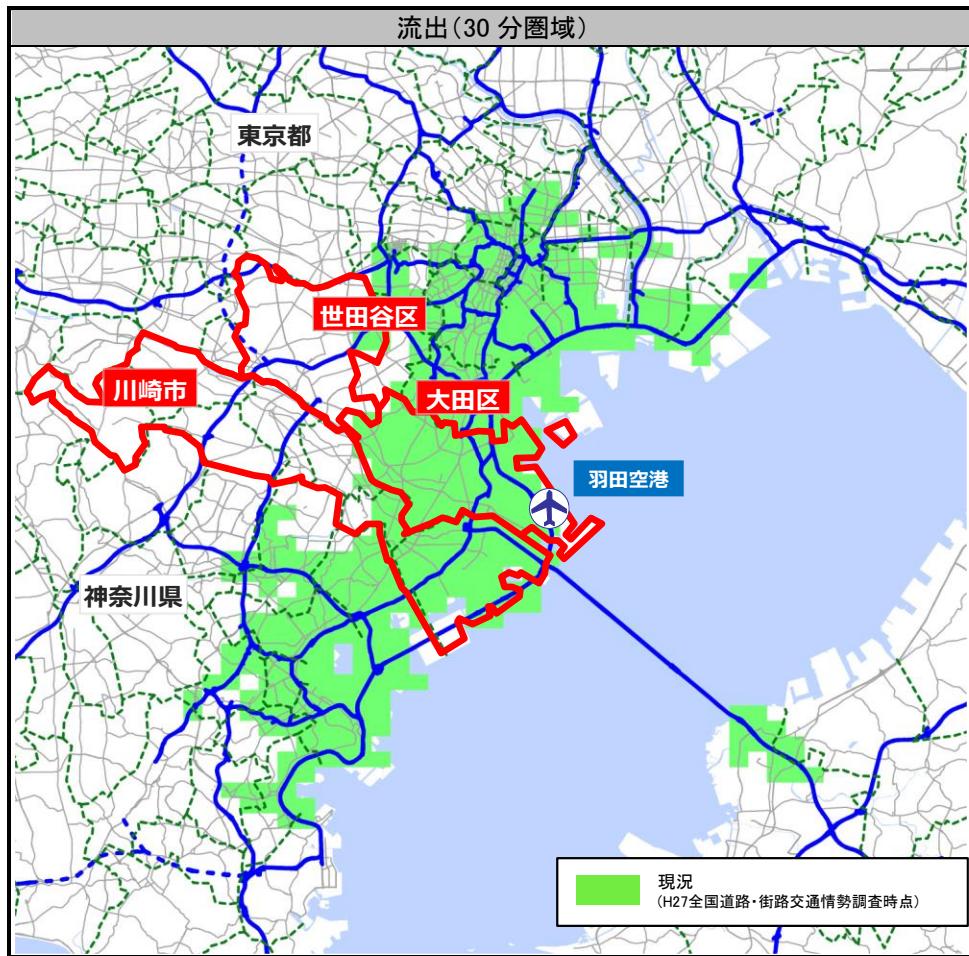
図 2-71 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒羽田空港の余裕時間

(ウ) 30 分圏域

我が国の玄関口である羽田空港の 30 分圏域の現況のカバー状況は、大田区において面積の 7 割、人口の 9 割、川崎市において面積の 3 割、人口の 2 割、世田谷区において面積の 1 割、人口の 1～2 割程度となっている。

表 2-17 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-2)	昼間 12 時間速度	R5.5.8～ 6.30	- 大師橋付け替え工事期間(5/27 5:00～6/10 5:00)を除く - 未掲載の路線は設計速度と設定 - 東京外環(関越～東名、東名～湾岸)と千葉外環(三郷南～高谷)は 80km/h、横浜北西線は 60km/h の設計速度と設定
令和 2 年 国勢調査	面積及び人口	-	- 圏域内面積及び圏域内人口は、令和 2 年国勢調査の 1km メッシュ単位で計測し、対象市区ごとに割合を算出 - 現況は外環以北の事業化路線の整備も含む



※図面上の道路ネットワークは、令和4年4月末時点
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-72 空港からの30分圏域(流出)

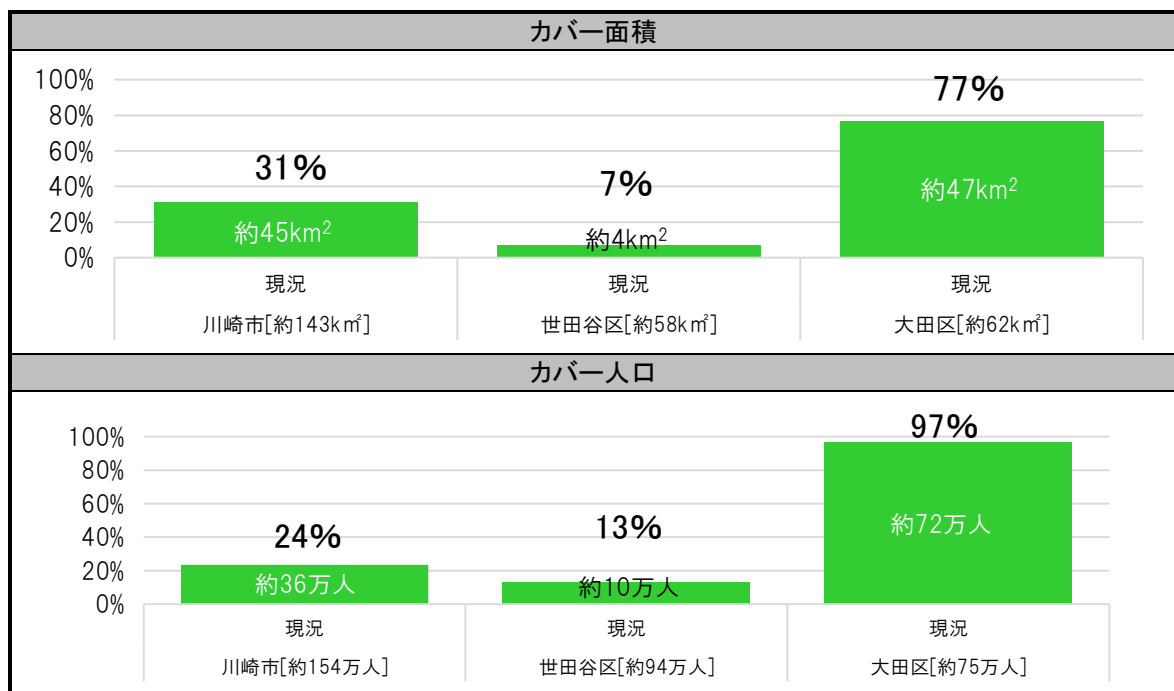
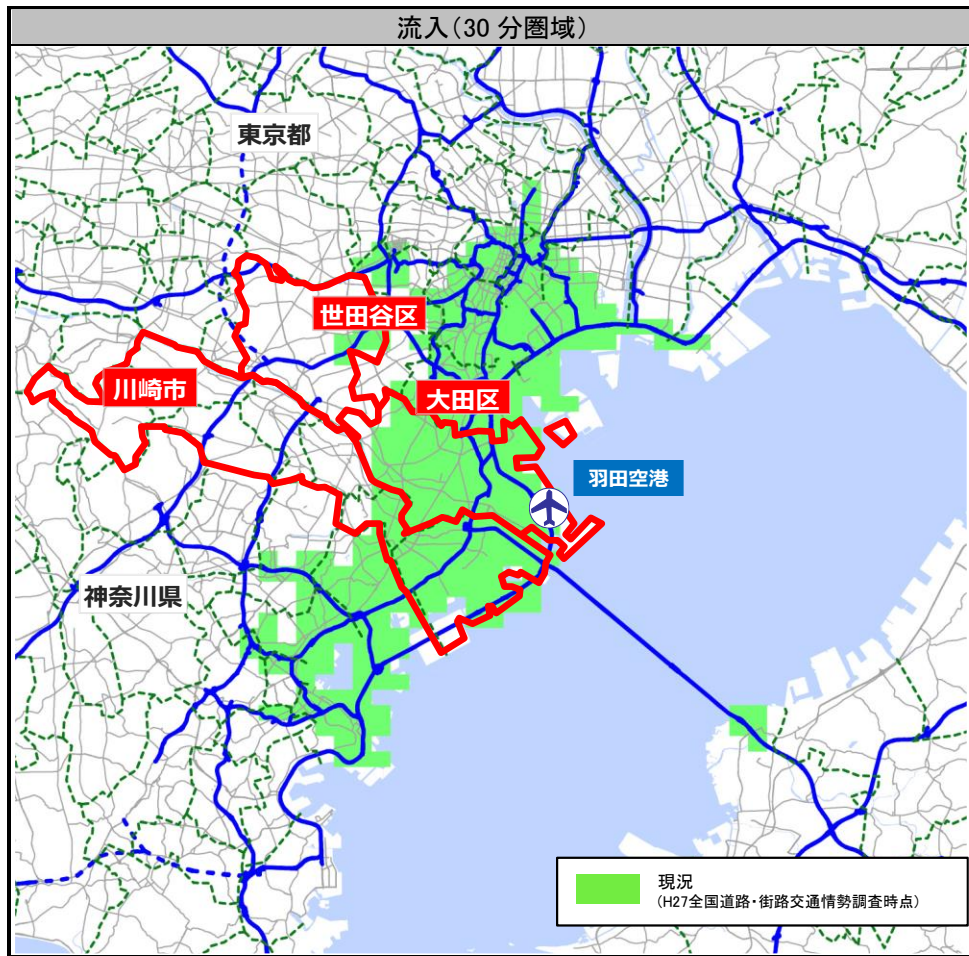


図 2-73 空港からの30分圏域のカバー状況(流出)



※図面上の道路ネットワークは、令和4年4月末時点

地図出典：NTTインフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-74 空港への30分圏域(流入)

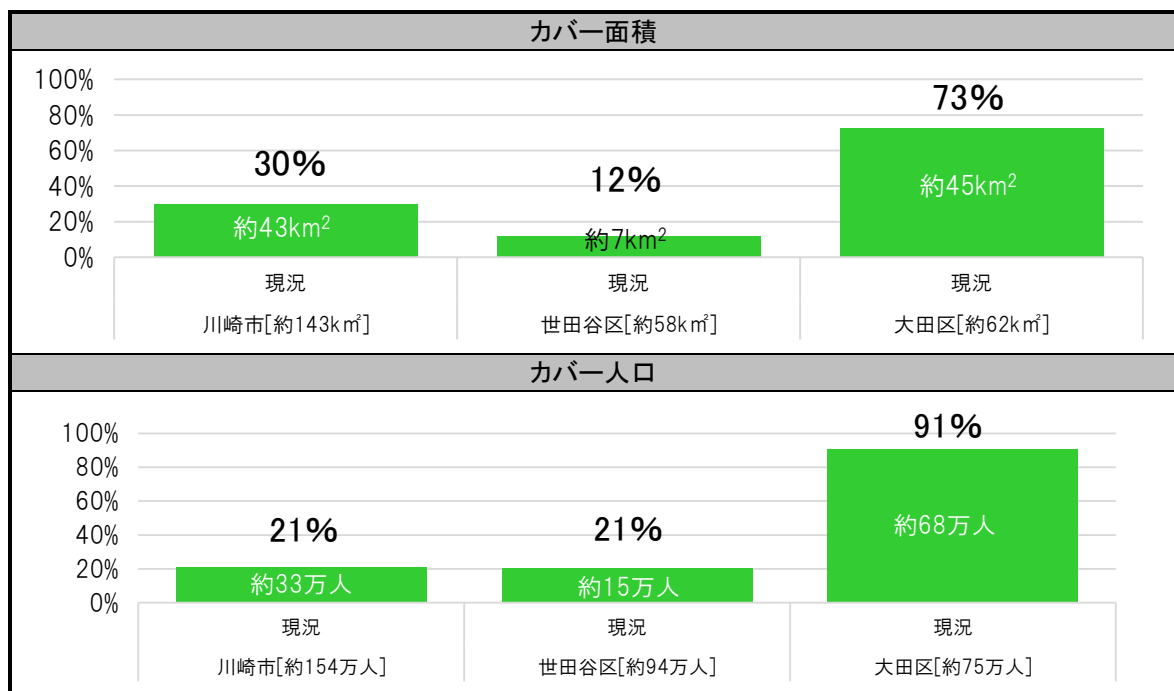


図 2-75 空港への30分圏域のカバー状況(流入)

3) 京浜港を起点としたアクセス状況

京浜港（東京港、川崎港、横浜港）を起点とした大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC のアクセス状況について整理した。



※図面上の道路ネットワークは、令和 4 年 4 月末時点
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-76 京浜港～大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC の経路

(7) 所要時間 (ETC2.0)

東京港～各 IC・JCT の所要時間は、東名川崎 IC で約 31 分、調布 IC で約 37 分、大泉 JCT で約 49 分となっている。

川崎港～各 IC・JCT の所要時間は、東名川崎 IC で約 41 分、調布 IC で約 46 分、大泉 JCT で約 58 分となっている。

横浜港～各 IC・JCT の所要時間は、東名川崎 IC で約 51 分、調布 IC で約 46 分、大泉 JCT で約 67 分となっている。

表 2-18 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-2)	昼間 12 時間速度、 区間延長	R5.5.8～ 6.30	・ 大師橋付け替え工事期間 (5/27 5:00～6/10 5:00) を除く ・ 東京外環(関越～湾岸)の速度は設計速度 (80km/h) として算出 ・ 東京港: 大井南 IC と設定、川崎港: 東扇島 IC と設定、横浜港: 南本牧ふ頭と設定

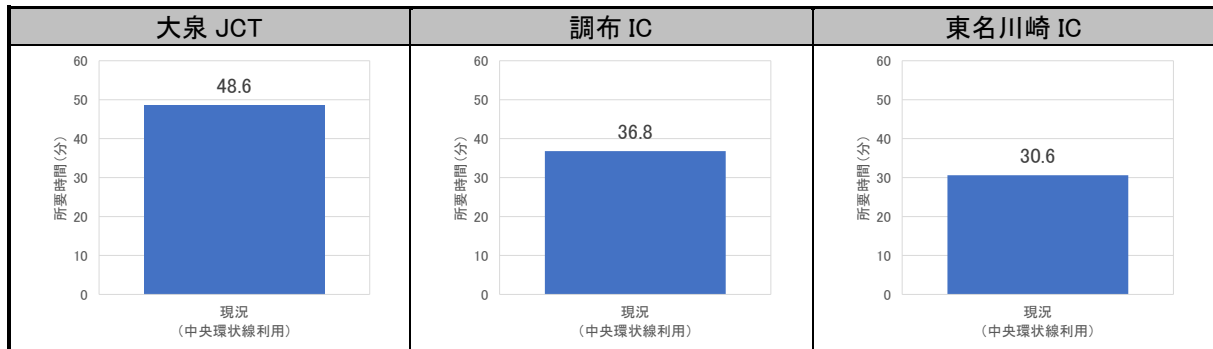


図 2-77 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒東京港(大井南 IC)の所要時間

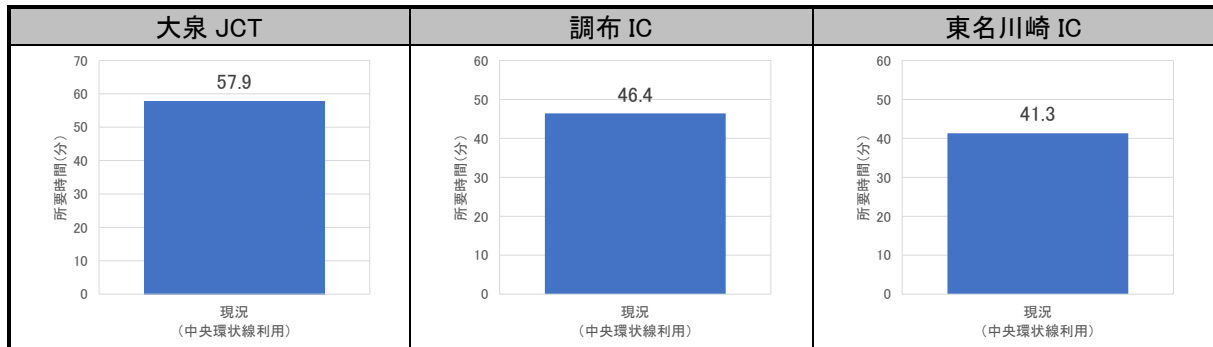


図 2-78 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒川崎港(東扇島 IC)の所要時間

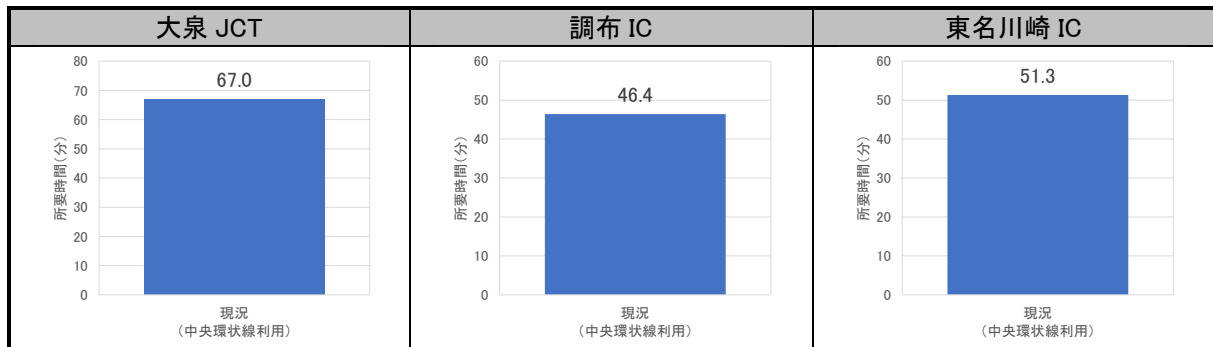


図 2-79 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒横浜港(南本牧ふ頭 IC)の所要時間

(4) 時間信頼性 (ETC2.0)

東京港～各 IC・JCT の余裕時間は、東名川崎 IC で約 22 分、調布 IC で約 21 分、大泉 JCT で約 21 分となっている。

川崎港～各 IC・JCT の余裕時間は、東名川崎 IC で約 22 分、調布 IC で約 21 分、大泉 JCT で約 19 分となっている。

横浜港～各 IC・JCT の余裕時間は、東名川崎 IC で約 22 分、調布 IC で約 21 分、大泉 JCT で約 18 分となっている。

表 2-19 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-2)	昼間 12 時間速度、 区間延長	R5.5.8～ 6.30	- 大師橋付け替え工事期間(5/27 5:00～6/10 5:00)を除く - 東京外環(関越～湾岸)の速度は設計速度(80km/h)として算出 - 東京港:大井南 IC と設定、川崎港:東扇島 IC と設定、横浜港:南本牧ふ頭と設定

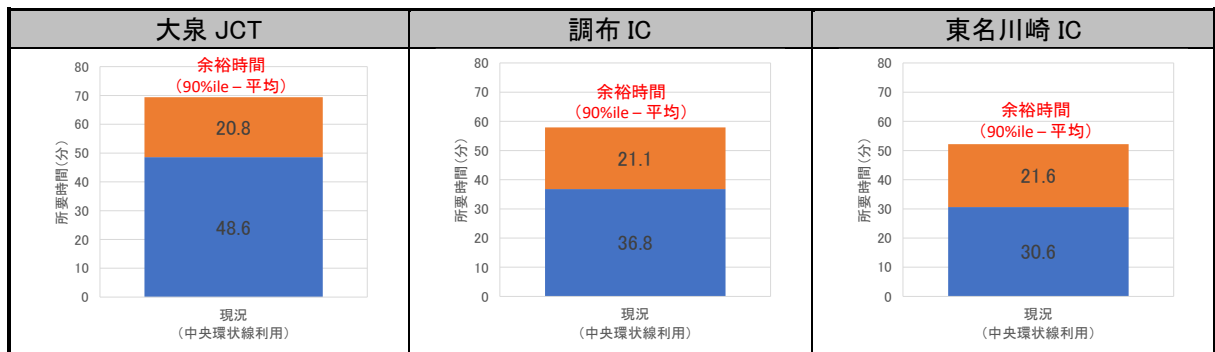


図 2-80 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒東京港(大井南 IC)の余裕時間

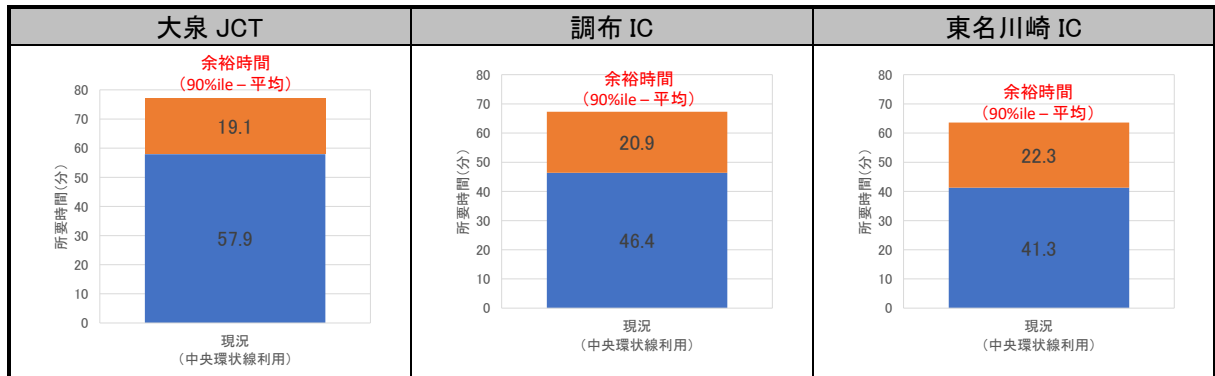


図 2-81 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒川崎港(東扇島 IC)の余裕時間

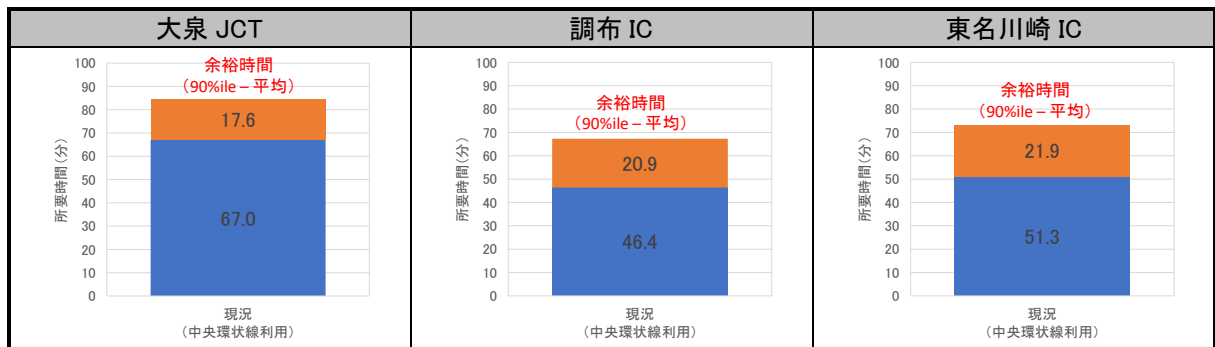


図 2-82 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒横浜港(南本牧ふ頭 IC)の余裕時間

(ウ) 所要時間（R3 全国道路・街路交通情勢調査）

大泉 JCT～各港・空港の所要時間は、東京湾で約 87 分、羽田空港で約 95 分、川崎港で約 102 分、横浜港で約 120 分となっている。

調布 IC～各港・空港の所要時間は、東京湾で約 57 分、羽田空港で約 64 分、川崎港で約 72 分、横浜港で約 89 分となっている。

表 2-20 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
R3 全国道路・街路交通情勢調査	混雑時旅行速度、区間延長	—	- 第 1・第 2 ターミナル：空港中央 IC、第 3 ターミナル：羽田 IC・空港西 IC と設定 - 外環道（関越～東名、東名～湾岸）は 80km/h と設定

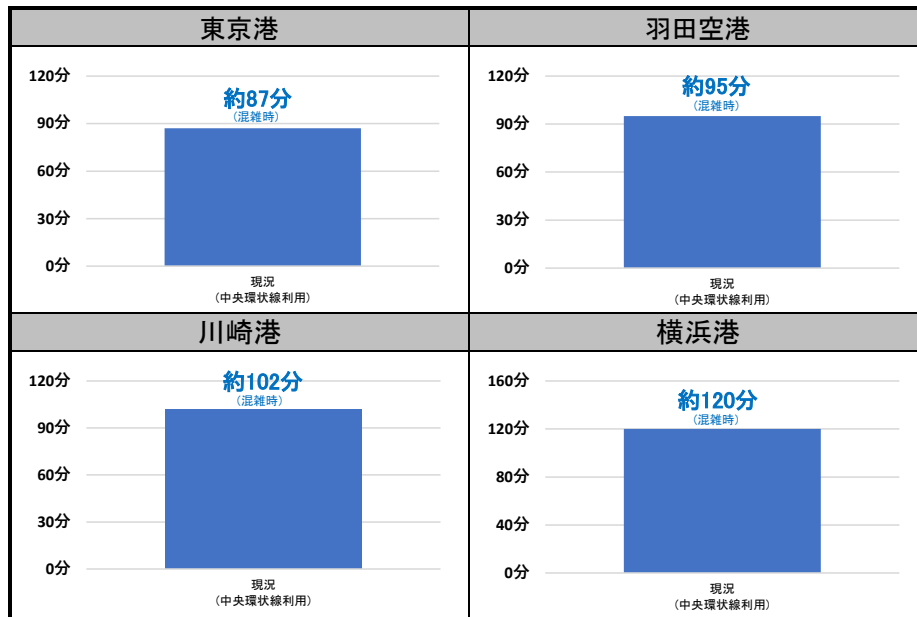


図 2-83 大泉 JCT⇄京浜三港(東京港、川崎港、横浜港)と羽田空港の所要時間

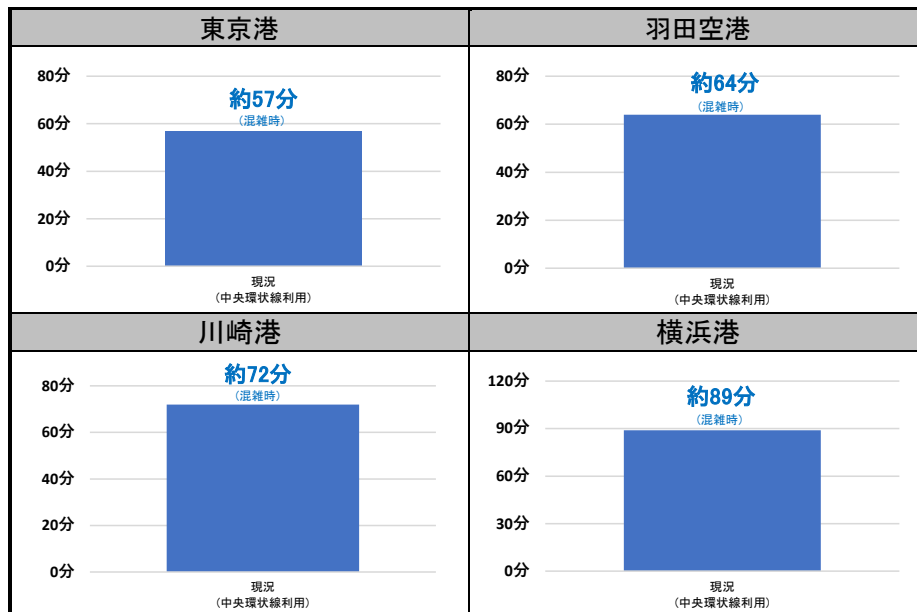


図 2-84 調布 IC⇄京浜三港(東京港、川崎港、横浜港)と羽田空港の所要時間

(I) 走行経費（R3 全国道路・街路交通情勢調査）

大泉 JCT～各港・空港の走行経費は、東京湾で約 1,232 億円、羽田空港で約 1,395 億円、川崎港で約 1,587 億円、横浜港で約 1,972 億円となっている。

調布 IC～各港・空港の走行経費は、東京湾で約 821 億円、羽田空港で約 985 億円、川崎港で約 1,176 億円、横浜港で約 1,561 億円となっている。

表 2-21 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
R3 全国道路・街路交通情勢調査	区間延長	-	- 第 1・第 2 ターミナル: 空港中央 IC、第 3 ターミナル: 羽田 IC・空港西 IC と設定 - 外環道 (関越～東名、東名～湾岸) は 80km/h と設定 1 kmあたりの交通量を 100,000,000 と設定 - 原単位を 28.13 と設定

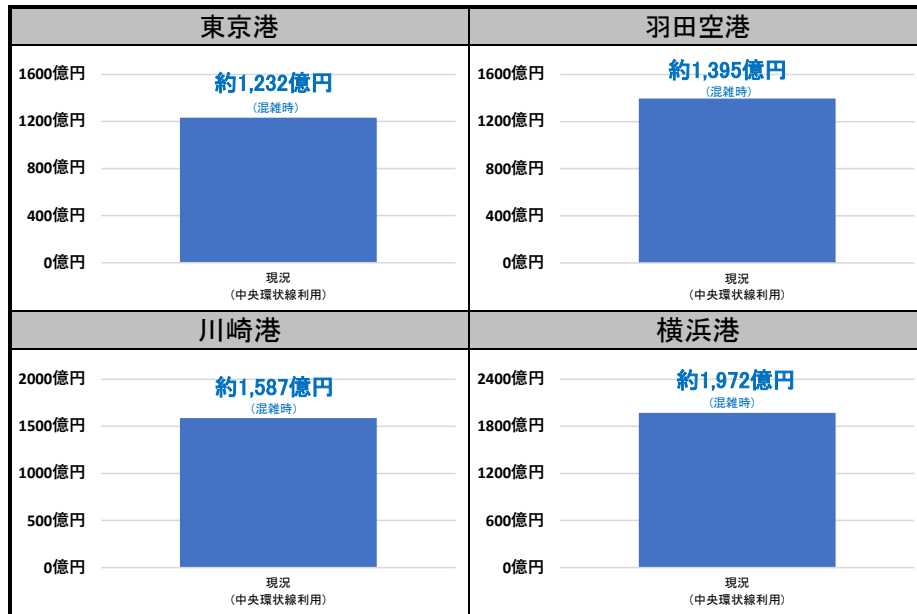


図 2-85 大泉 JCT⇄京浜三港(東京港、川崎港、横浜港)と羽田空港の走行経費

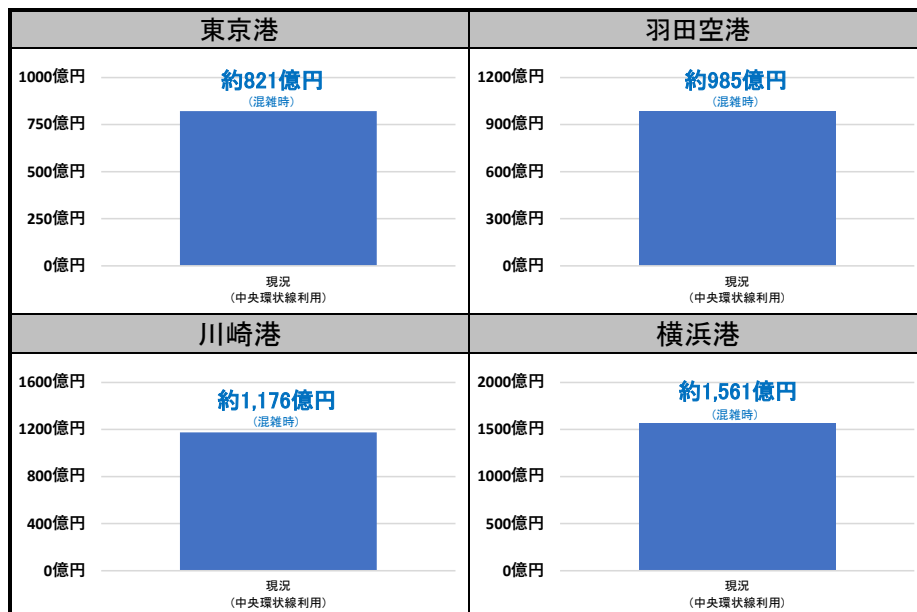


図 2-86 調布 IC⇄京浜三港(東京港、川崎港、横浜港)と羽田空港の走行経費

4) 救急医療の輸送状況

血液製剤は有効期間が短く、早く確実に運ぶために高速道路ネットワークは重要。
東松山市から羽田空港（第3ターミナル）の所要時間は現況で、77分程度かかる。

表 2-22 使用データ

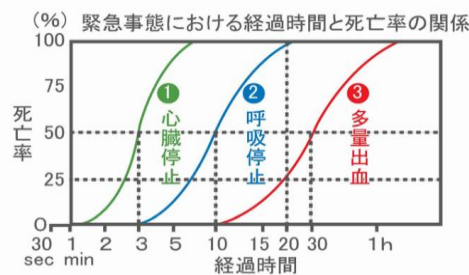
データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-2)	昼間 12 時間速度、 区間延長	R5.5.8～ 6.30	- 大師橋付け替え工事期間(5/27 5:00～6/10 5:00)を除く - 東京外環(関越～湾岸)の速度は設計速度(80km/h)として算出 - 羽田空港: 第3ターミナル(羽田 IC・空港西 IC)と設定



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

画像出典：

図 2-87 災害時のバックアップイメージ



グラフ出典：M. Cara 1981「カーラーの曲線」より

図 2-88 緊急事態における経過時間と死亡率の関係



※図面上の道路ネットワークは、令和4年4月末時点
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-89 東松山 IC⇒羽田空港の輸送所要時間

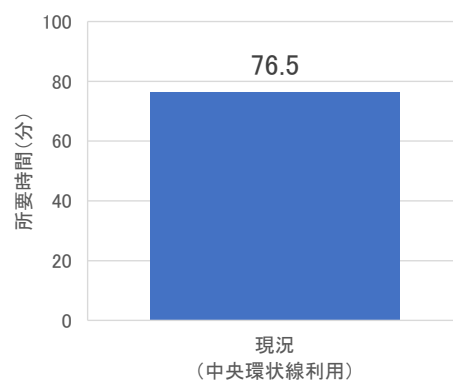


図 2-90 東松山 IC⇒羽田空港の所要時間

5) 災害脆弱性の状況

(ア) 災害時の拠点間アクセス

東扇島（基幹の広域防災拠点）～立川広域防災基地における所要時間は約 81 分となっている。

表 2-23 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
R3 全国道路・街路交通情勢調査	混雑時旅行速度、区間延長	-	- 東京外環(湾岸～中央道)の速度は設計速度(80km/h)として算出 - 上下の東扇島 IC⇄国立府中 IC間の所要時間を平均した時間
神奈川県地域防災計画-マニュアル資料-(資料 3-15-1～3-17-1 P318-341)	広域応援活動拠点を図化	-	-
首都直下地震における具体的な 応急対策活動に関する計画 (内閣府 防災情報のページ)	進出拠点	-	-
立川広域防災基地及び災害対策本部 予備施設(内閣府 防災情報のページ)	立川広域防災基地を図化	-	-
東京湾臨海部基幹的広域防災拠点 (内閣府 防災情報のページ)	東京湾臨海部基幹的広域防災拠点を図化	-	-



※図面上の道路ネットワークは、令和4年4月末時点

地図出典:NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

写真(立川広域防災基地):立川広域防災基地及び災害対策本部予備施設(内閣府 防災情報のページ)より

写真(東扇島地区):東京湾臨海部基幹的広域防災拠点(内閣府 防災情報のページ)より

图 2-91 防災拠点配置位置

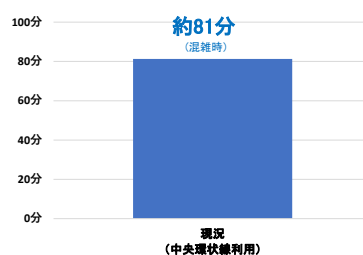


図 2-92 東扇島⇄立川の所要時間

(イ) リダンダンシー（東名高速⇒都心部への経路数）

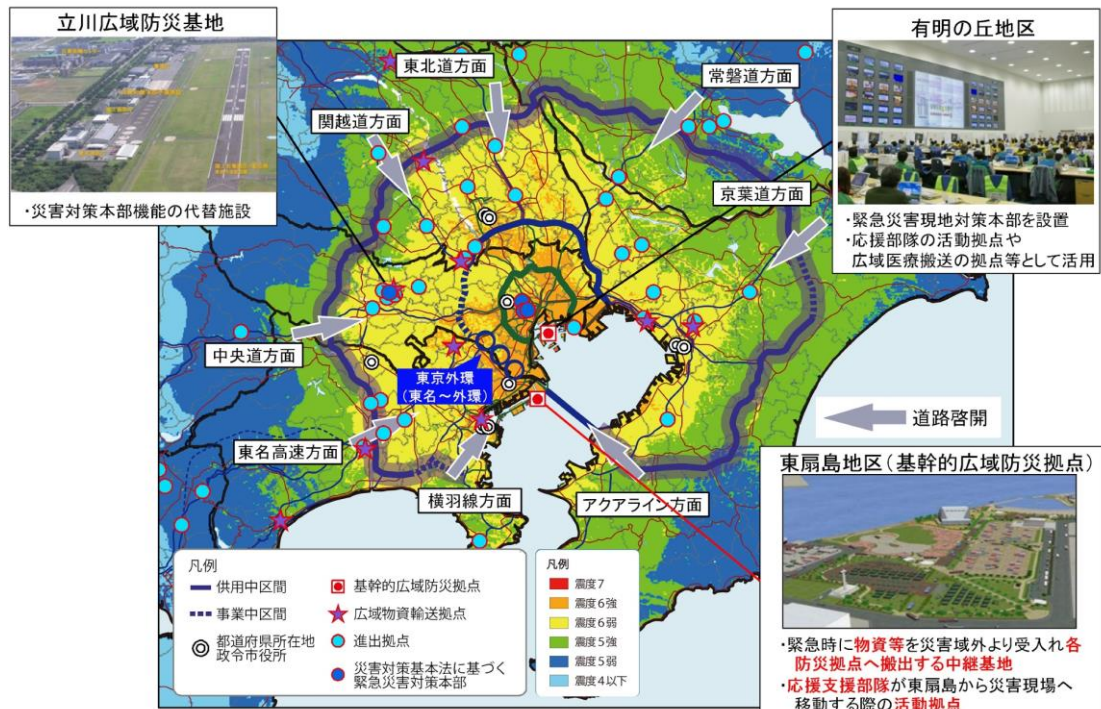
首都直下地震（M7 クラスの地震）が今後 30 年以内に発生する確率は 70%程度と推定され、道路管理者と関係機関は首都直下地震に備え、都心に向けた八方向の路線を優先して道路啓開を行うルートに設定した（八方向作戦）。

表 2-24 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
机上検討	—	—	東名方面から都心への経路数を検討
中央防災会議首都直下地震対策検討ワーキンググループ 首都直下地震の被害想定と対策について(最終報告) (平成 25 年 12 月公表)	—	—	M7 は、被害が大きく、首都中枢機能への影響が大きいと考えられる都心南部直下地震の震度として、東京都区部南部を震源とした場合の想定最大深度



図 2-93 東名から東京都心へ至るパターン(現況)



地図: 中央防災会議 首都直下地震対策検討ワーキンググループ 首都直下地震の被害想定と対策について (最終報告) (平成 25 年 12 月公表) を一部追記

写真: 東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)計画検討協議会(第 2 回)調査結果資料より

図 2-94 首都圏における防災・物資輸送拠点

6) まとめ

把握結果のまとめを以下に示す。

表 2-25 政策目標に応じて設定した評価項目

分類	整理項目	分析使用データ	結果
都心の通過 交通状況	都心部の速度低下区間の把握	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※	都心部に外環外側から向かう区間において速度低下が発生。特に西側は速度低下区間が長い。
	放射路線の都心方向利用割合	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※	アクアラインから湾岸線東京方面の交通の約 42%が外環外側放射方向及び沿線市区に起終点を持つ車両。
	臨海部～東名の首都高利用状況	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※	臨海部～東名間を走行する車両の約 9 割が首都高を経由。
羽田空港の アクセス状況	所要時間	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※	東名川崎 IC から約 35 分、調布 IC から 41 分、大泉 JCT から約 53 分。
	時間信頼性	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※	非混雑時と混雑時の所要時間差(余裕時間)は、東名川崎 IC から約 21 分、調布 IC から約 20 分、大泉 JCT から約 19 分。
	30 分圏域	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※ 令和 2 年国勢調査	川崎市の面積の約 3 割・人口の 2 割のカバー、世田谷区の面積の約 1 割・人口の約 1～2 割のカバー、大田区面積の約 7 割・人口の 9 割のカバー。
京浜港の アクセス状況	所要時間	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※	大泉 JCT から東京港は約 49 分、川崎港は約 58 分、横浜港は約 67 分。
	時間信頼性	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※	大泉 JCT からの非混雑時と混雑時の所要時間差(余裕時間)は、東京港は約 21 分、川崎港は約 19 分、横浜港は約 18 分。
	所要時間	R3 全国道路・街路交通情勢調査	大泉 JCT～東京港間は約 87 分、羽田空港間は約 95 分、川崎港間は約 102 分、横浜港間は約 120 分。
	走行経費	R3 全国道路・街路交通情勢調査	大泉 JCT～東京港間は約 1,232 億円、羽田空港間は約 1,395 億円、川崎港間は約 1,587 億円、横浜港間は約 1,972 億円分。
救急医療への 支援	血液製剤の輸送支援	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※	赤十字ブロック血液センター(東松山市)から羽田空港までの所要時間は約 77 分、非混雑時と混雑時の所要時間差(余裕時間)は約 14 分。
災害脆弱性の 状況	災害時の拠点間アクセス	R3 全国道路・街路交通情勢調査	東扇島地区から立川地区の所要時間は約 81 分。
	リダンダンシー (東名高速⇒都心部への経路数)	机上検討、中央防災会議首都直下地震対策検討 WG 首都直下地震の被害想定と対策について	東名高速から東京都心へは 208 ルート。

※大師橋通行止め期間(R5.5.27～R5.6.10)を除いた期間

(3) 地域的な交通状況の分析

東京南西部地域における、最新時点の交通状況の把握のため、地域的な交通特性を分析した。

表 2-26 政策目標に応じて設定した評価項目

分類	整理項目	分析使用データ
幹線道路ネットワーク状況	拠点間の所要時間	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※
幹線道路の渋滞状況	渋滞損失時間	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※
	混雑度	R3 全国道路・街路交通情勢調査
幹線道路の交通事故の状況	死傷事故率・事故類型別件数	ITARDA(死傷事故件数、H30～R3)
	速度と追突事故の関係	ITARDA(死傷事故件数、H30～R3) R3 全国道路・街路交通情勢調査
	大型車混入率	R3 全国道路・街路交通情勢調査
	高速利用割合	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※
高速道路の利用状況	IC 圏域	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※ R2 国勢調査
	乗り継ぎ交通	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※ R3 全国道路・街路交通情勢調査
	転換が想定される交通割合	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※
救急医療のアクセス状況	30 分到達可能圏域	ETC2.0(R5.5.8-6.30)※
生活道路の抜け道利用状況	各地域の道路ネットワーク状況	DRM3403
	通過交通流入状況・ 幹線道路との関係性	ETC2.0(R5.6.1-6.30)※
	抜け道利用と人対車両事故の関係性	ETC2.0(R5.6.1-6.30)※ 警察庁交通事故統計情報(R4 年度)
	抜け道利用とヒヤリハットの関係性	ETC2.0(R5.6.1-6.30)※
	人対車両事故とヒヤリハットの関係性	ETC2.0(R5.6.1-6.30)※ 警察庁交通事故統計情報(R4 年度)

※大師橋通行止め期間(R5.5.27～R5.6.10)を除いた期間

1) 幹線道路ネットワーク状況

(7) 拠点間の所要時間

東名高速から湾岸道路の所要時間は、環状八号線経由で約 40 分、国道 409 号経由で約 60 分となっている。

表 2-27 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-2)	東京 IC～浮島 JCT の所要時間	R5.5.8～R5.6.30※ ¹ (平日)	平日 24 時間を対象として算出

※1：大師橋通行止め期間(R5. 5. 27～R5. 6. 10)を除いた期間



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-95 拠点間の所要時間(R5)

2) 幹線道路の渋滞状況

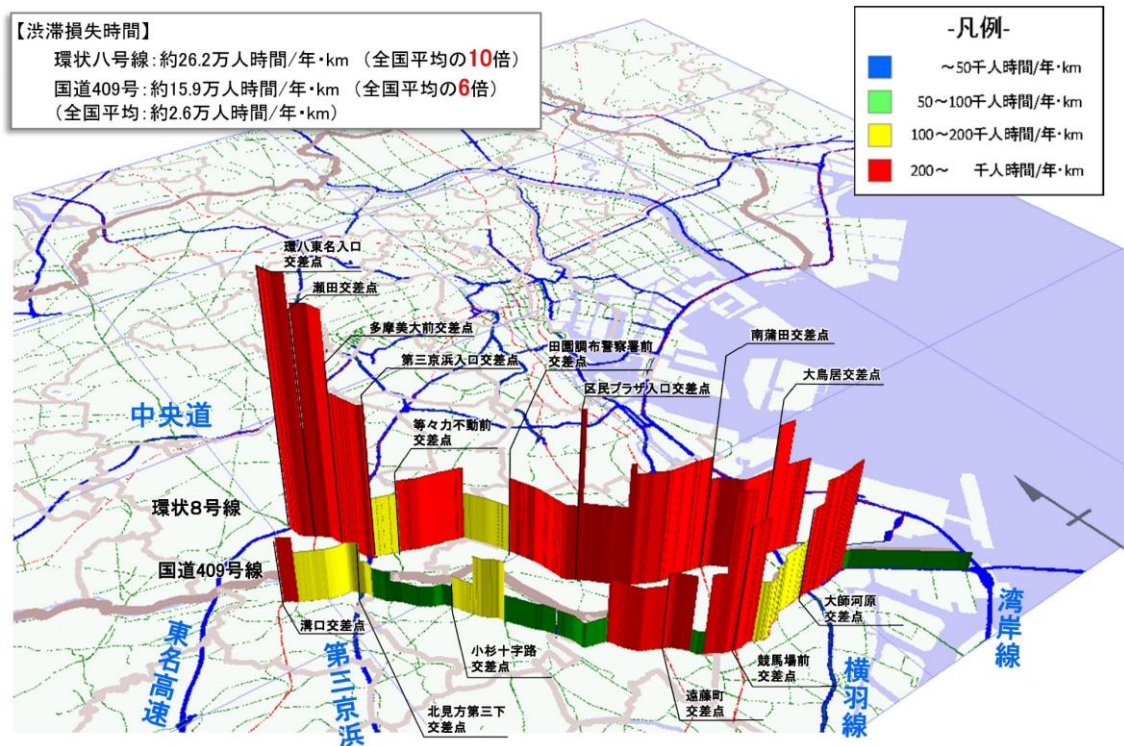
(7) 渋滞損失時間

R5 の渋滞損失時間は、国道 409 号が全国平均の約 6 倍、環状八号線が全国平均の約 10 倍となっている。

表 2-28 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
R3 全国道路・街路交通情勢調査結果	時間帯別交通量 指定最高速度	—	交差点間等の区間別に渋滞損失時間を算定
ETC2.0 データ (様式 2-2)	平日時間帯別 平均旅行速度	R5.5.8～ R5.6.30※1 (平日)	1時間あたりの渋滞損失時間 =(平日時間帯別平均旅行速度を用いた所要時間—指定最高速度を用いた所要時間) ×時間帯別交通量×乗車人員 ⇒交通調査区間単位、昼間 12 時間ごとに算出したものを1日単位としたうえで、年間日数 365 日をかけて年間の渋滞損失時間を算出

※1: 大師橋通行止め期間(R5. 5. 27～R5. 6. 10)を除いた期間



地図出典: DRM データ (発注者貸与) を基に作成

図 2-96 周辺道路(国道 409 号・環状八号線)の渋滞損失時間(R5)



画像出典: 自社で撮影

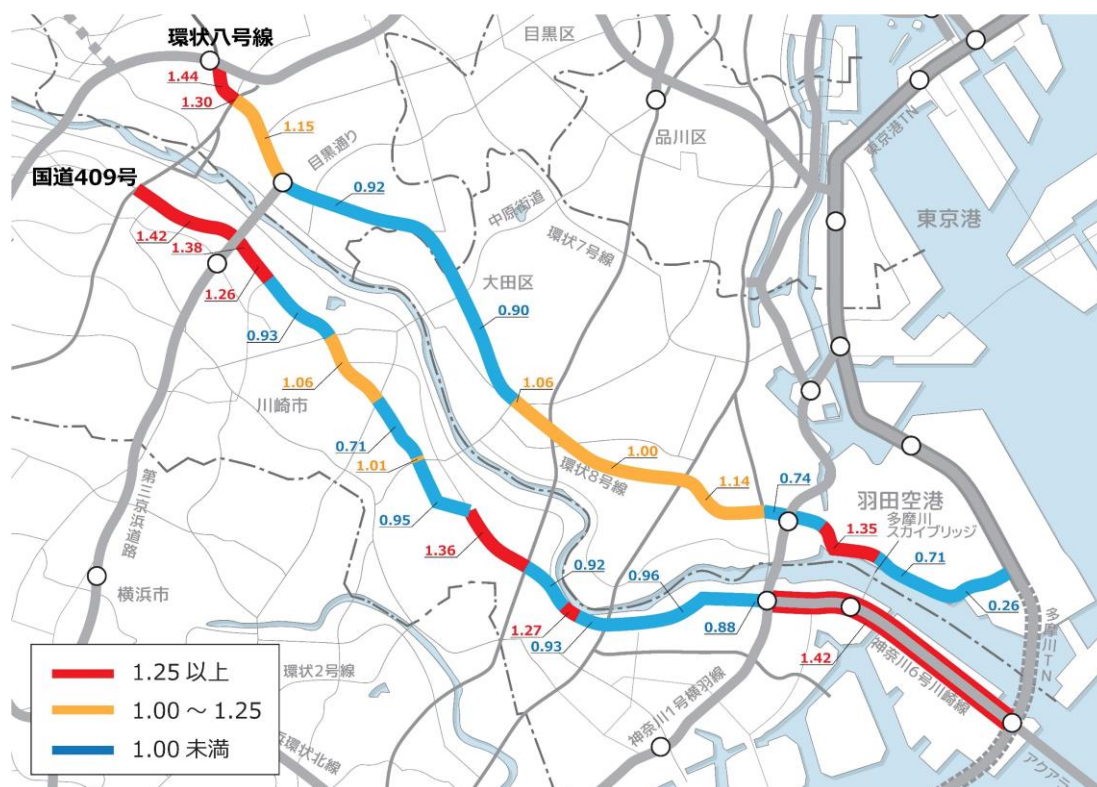
図 2-97 瀬田交差点交通写真

(イ) 混雑度

国道 409 号、環状八号線の混雑度は多くの区間で 1.00 を超過。第三京浜以北等、両路線で混雑度が 1.00 を大きく超過する区間もあり、断面として容量が不足している状況である。

表 2-29 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
R3 全国道路・ 街路交通情勢調査結果	混雑度	-	-



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に下図作成

図 2-98 国道 409 号・環状八号線の混雑度

3) 幹線道路の交通事故の状況

(7) 死傷事故率・事故類型別件数

国道 409 号・環状八号線において、東京都及び神奈川県の平均を上回る死傷事故率 300 件/億台キロ以上の箇所が多く存在している。

また国道 409 号の事故類型のうち、追突による事故は約 27%を占めている。

表 2-30 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ITARDA データ	・死傷事故率 ・事故類型別死傷事故件数	H30～R3	・国道 409 号、環状八号線の死傷事故率を算出 ・国道 409 号、環状八号線の事故類型を算出

※1：大師橋通行止め期間(R5. 5. 27～R5. 6. 10)を除いた期間



画像出典：自社で撮影

図 2-99 遠藤町・堀川町交差点付近



地図出典: ITARDA (H30~R3) (死傷事故件数)

図 2-100 国道 409 号、環状八号線の死傷事故率(H30~R3)

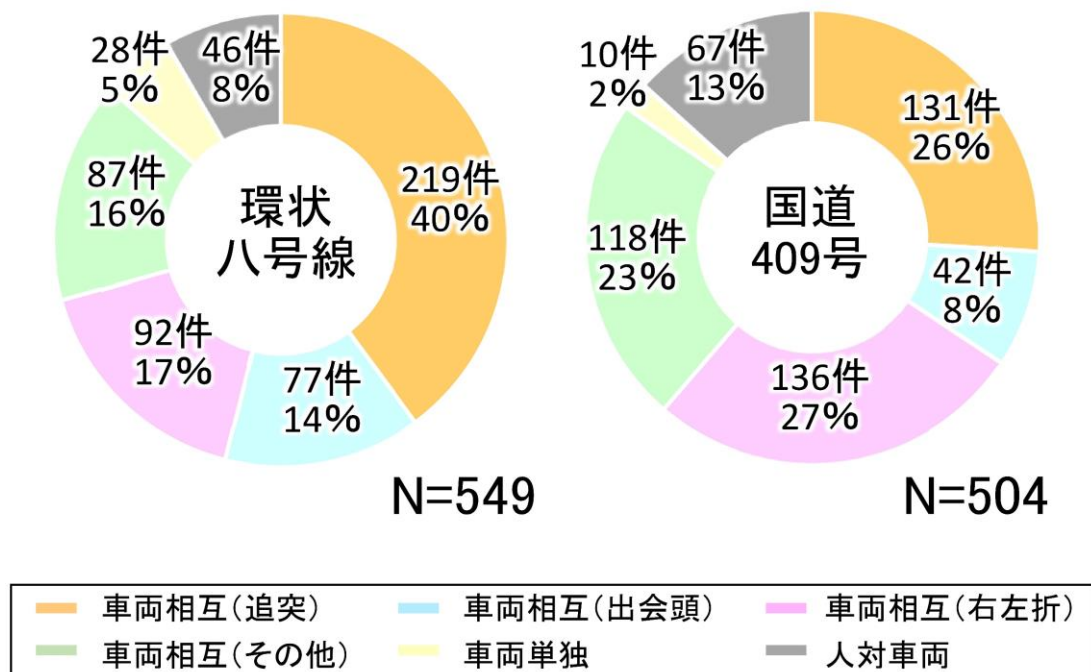


図 2-101 国道 409 号、環状八号線の事故類型(H30~R3)

(イ) 速度と追突事故の関係

速度と追突事故の関係では、国道 409 号・環状八号線ともに、速度が低いほど事故件数が多い傾向である。

表 2-31 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ITARDA データ	・追突事故件数	H30～R3	・国道 409 号、環状八号線の追突事故件数を算出
R3 全国道路・街路交通情勢調査結果	混雑時上下平均旅行速度	-	-

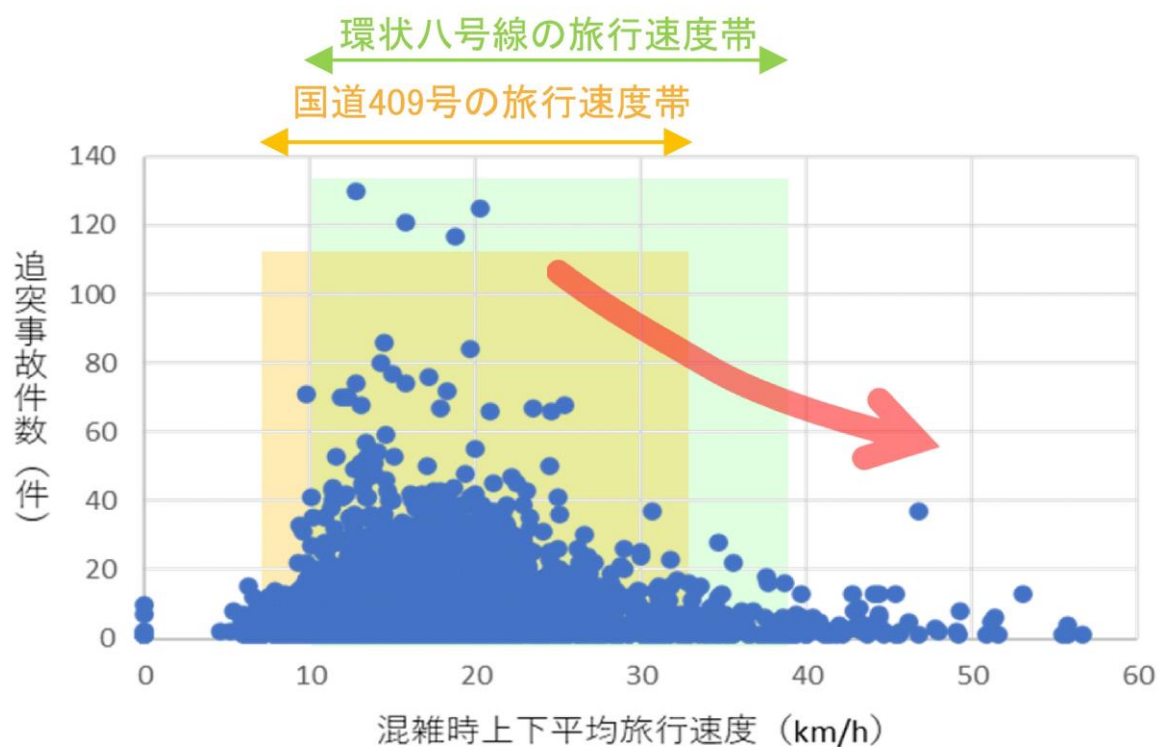


図 2-102 追突事故件数と混雑時上下平均旅行速度の対応 (H30～R3)

(ウ) 大型車混入率

環状八号線の大型車混入率は、第一京浜から東側では 30%を超える区間もあるが、第一京浜より西側では約 12～15%で、区間全体平均は約 16%で東京都平均の 15%を上回る。

国道 409 号の大型車混入率は、第一京浜から東側では 50%近い区間もあるが、第一京浜より西側では約 14～22%で、区間全体平均は約 30%で神奈川県平均の 14%を上回る。

表 2-32 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
R3 全国道路・街路交通情勢調査結果	昼間 12 時間大型車混入率	-	東京都平均、神奈川県平均は高速道路を除いて算出

図 2-103 環状八号線、国道 409 号の大型車混入率(%)

表 2-33 沿線地域の大型車混入率(環状八号線)

区分	昼間 12h 大型車混入率
環状八号線	16%
東京都平均 [※]	15%

※高速道路を除く

表 2-34 沿線地域の大型車混入率(国道 409 号)

区分	昼間 12h 大型車混入率
国道 409 号	30%
神奈川県平均 [※]	14%

※高速道路を除く

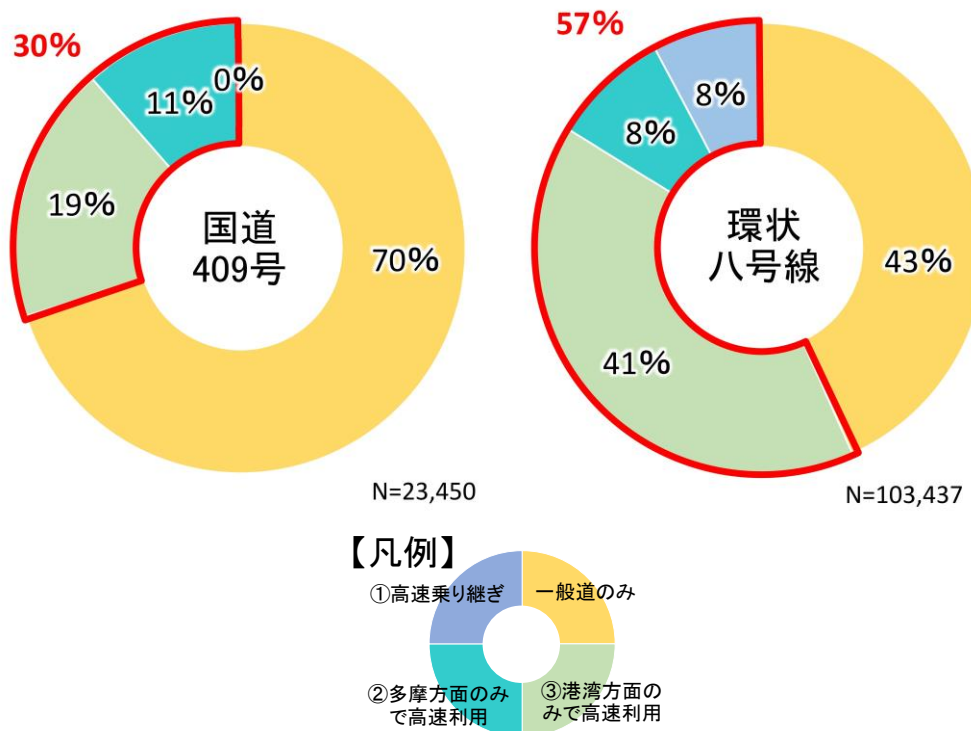
(I) 高速利用割合

国道 409 号と環状八号線を利用する大型車の高速利用割合は、国道 409 号が約 3 割、環状八号線が約 6 割となっている。

表 2-35 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-1)	高速利用・一般国道の利用状況	R5.5.8～R5.6.30 ※1(平日)	・東名～第三京浜間の計測断面を通過した大型車両を対象に、計測断面前後において環状八号線沿線での高速利用の有無を判定 ・R4 年以降は ETC2.0 の取得サンプルが増加(発話型データを 100%取り込み開始後)

※1：大師橋通行止め期間(R5. 5. 27～R5. 6. 10)を除いた期間



- ①高速乗り継ぎ: 設定断面通過前後ともに高速道路を利用
 ②多摩方面のみで高速利用: 設定断面通過前後において多摩方面のみで高速道路を利用
 ③港湾方面のみで高速利用: 設定断面通過前後において港湾方面のみで高速道路を利用
 N=(台/平日 3ヶ月)

図 2-104 国道 409 号・環状八号線の大型車の高速利用割合(R5)

4) 高速道路の利用状況

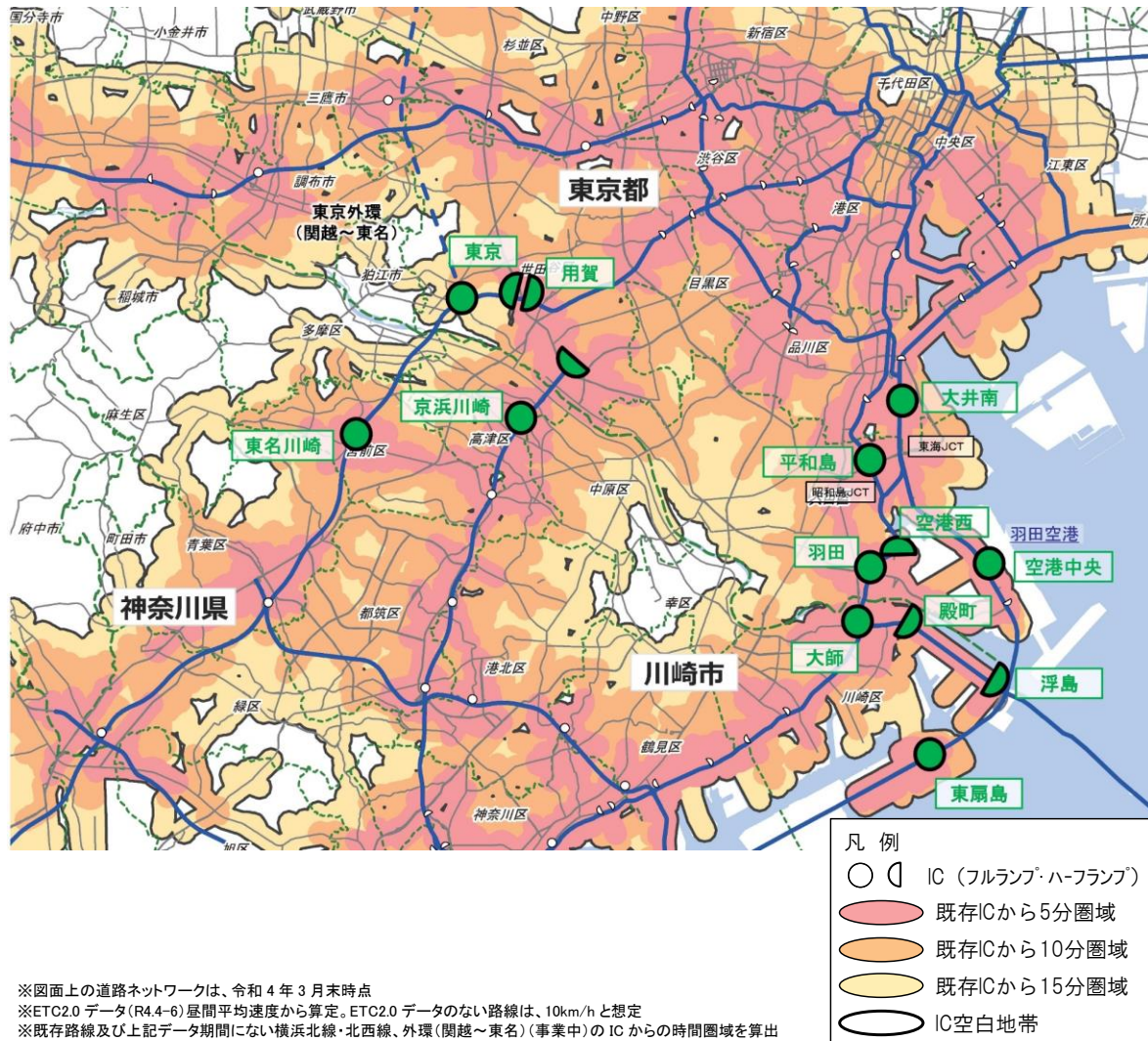
(7) IC 圏域

東京区部南西部や川崎市域には、高速道路へのアクセスで、周辺に比べ時間を要する地域（既存 IC から 15 分以内に到着できない地域）がみられる。

表 2-36 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-2)	昼間 12 時間 平均旅行速度	R5.5.8～R5.6.30※1	ETC2.0 データのない路線は、10km/h と想定 R4 年以降は ETC2.0 の取得サンプルが増加（発話型データを 100% 取り込み開始後）
R2 国勢調査	—	—	圏域内面積及び圏域内人口は、国勢調査の 1km メッシュ単位で計測

※1：大師橋通行止め期間(R5. 5. 27～R5. 6. 10)を除いた期間



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-105 高速道路へのアクセスにおける圏域(R5)

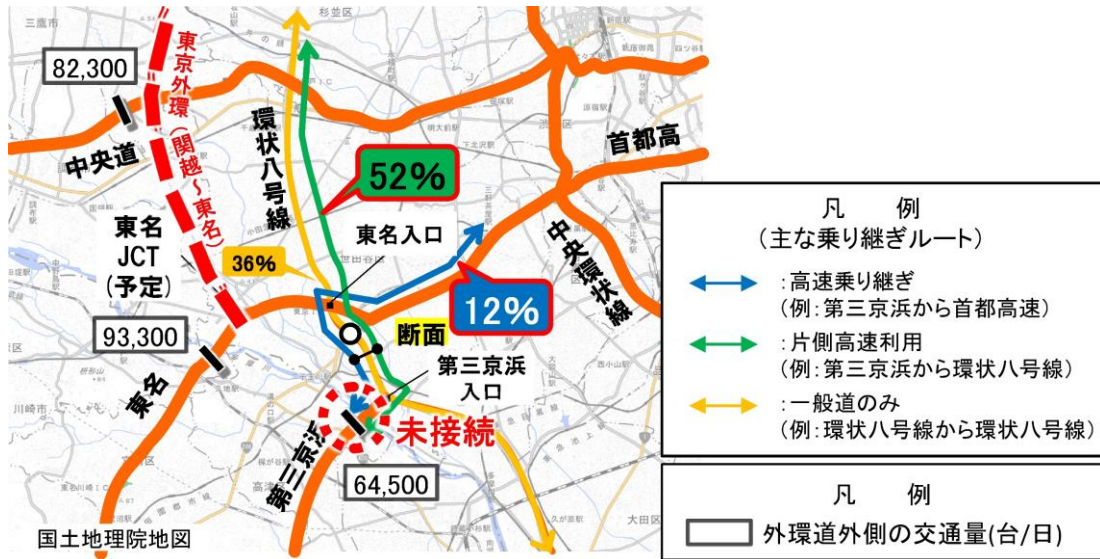
(4) 乗り継ぎ交通

環状八号線（東名入口～第三京浜入口）を通過する車両の約 6 割が高速道路を利用した交通となっている。

表 2-37 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-2)	高速乗継割合	R5.5.8～R5.6.30※ ¹ 昼間 12 時間平均	集計車両の経路から高速道路利用状況を判定することで、高速乗継割合等を算出 ETC2.0 データのない路線は、10km/h と想定 R4 年以降は ETC2.0 の取得サンプルが増加（発話型データを 100%取り込み開始後）
R3 全国道路・ 街路交通情勢調 査結果	日断面交通量	—	—

※1：大師橋通行止め期間(R5. 5. 27～R5. 6. 10)を除いた期間



地図出典：地理院地図を基に作成

図 2-106 外環道外側の交通量と乗り継ぎルート

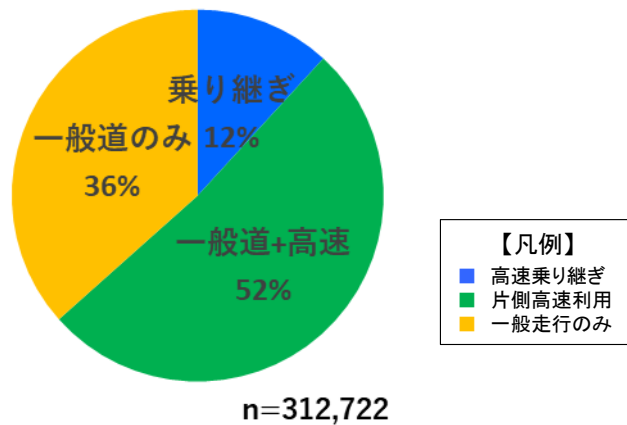


図 2-107 外環道外側の乗り継ぎ割合(R5)

(ウ) 転換が想定される交通割合

外環（東名～湾岸）の整備により、環状八号線（東名入口～第三京浜入口）を通過する車両の約3割、国道409号（溝口交差点～北見方第三下交差点）を通過する車両の約2割の転換が想定される。

表 2-38 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-2)	OD	R5.5.8～R5.6.30※1 昼間 12h 平均	「以南沿線地域・神奈川県南東部・千葉県南部」 ⇔「東北道方面・関越道方面・中央道方面・以北沿線地域」を転換が想定される交通として集計

【以北沿線地域】：杉並区、練馬区、武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市

【以南沿線地域】：世田谷区、大田区、川崎市川崎区、川崎市幸区、川崎市中原区、川崎市高津区

【中央道方面】：以北沿線地域を除く 都下

【千葉県南部】：市原市・茂原市・白子町から南側の市町村

【神奈川県南東部】：横須賀三浦地域、横浜市東部、横浜市南部

※1：大師橋通行止め期間(R5.5.27～R5.6.10)を除いた期間

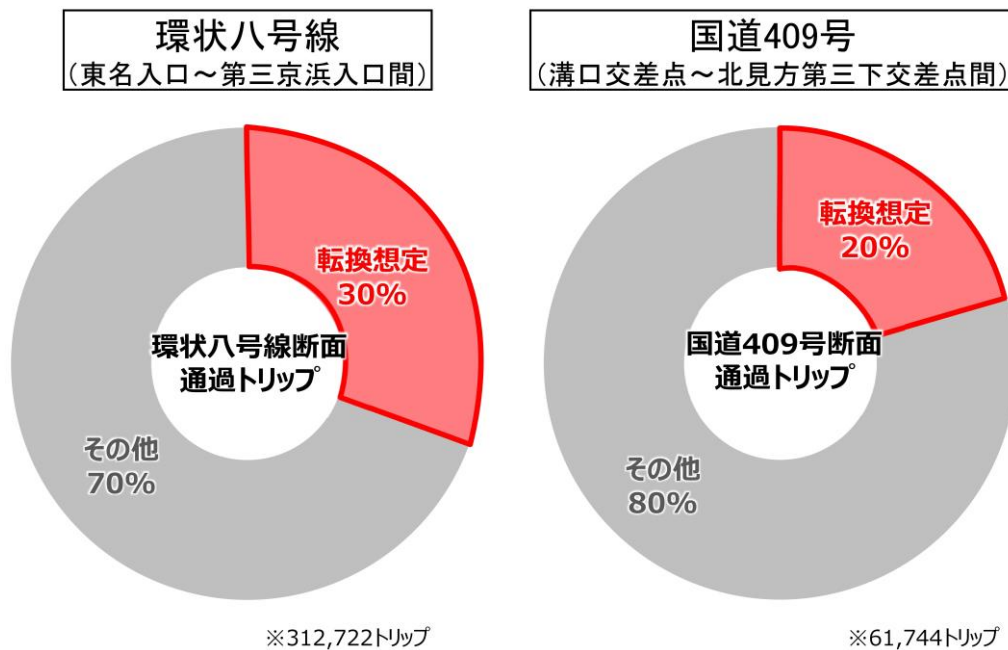


図 2-108 転換が想定される交通割合

5) 救急医療のアクセス状況

(7) 30 分到達可能圏域

30 分で到達可能な三次救急医療機関の箇所数について、道路ネットワークが充実している都心と比較し、東京西部の 30 分で到達可能な重点医療機関数は 3～4 箇所程度と低い。

表 2-39 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-2)	昼間 12 時間 平均旅行速度	R5.5.8～R5.6.30※1	R4 年以降は ETC2.0 の取得 サンプルが増加(発話型デー タを 100%取り込み開始後)
令和 2 年国勢調査	—	—	圏域内面積及び圏域内人口 は、令和 2 年国勢調査の 500m メッシュ単位で計測し、 対象市区ごとに割合を算出 現況は外環以北の事業化路 線の整備も含む
東京都福祉保険局 東京都災害拠点病院一覧	三次救急	—	—
横浜市 令和5年度横浜市救急医 療体制参加医療機関一覧	三次対応	—	—

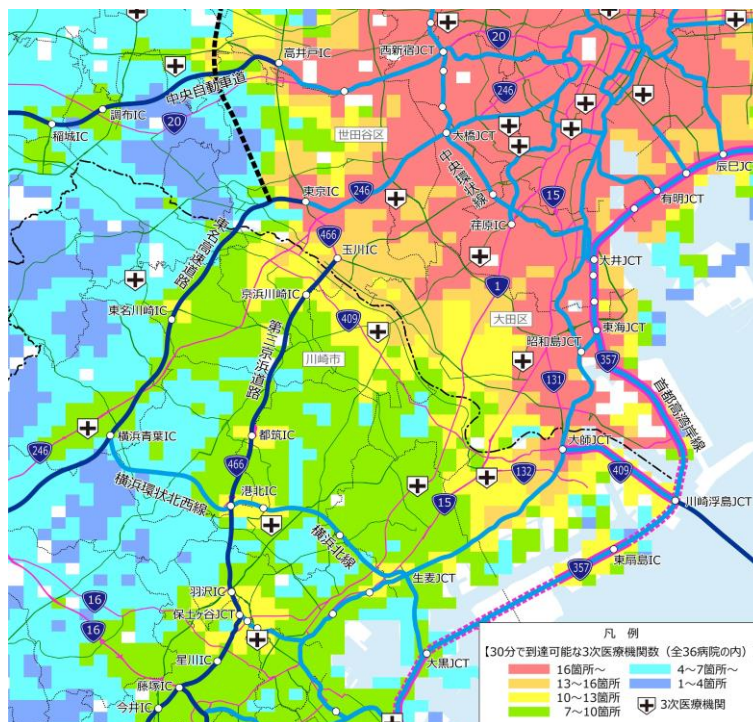
※1：大師橋通行止め期間(R5. 5. 27～R5. 6. 10)を除いた期間

東京都災害拠点病院一覧(東京都福祉保険局)

<https://www.hokeniryo.metro.tokyo.lg.jp/iryo/kyuukyuu/saigai/kyotenbyouinlist.files/kyotenbyoinlist.pdf> (アクセス日: R6.3.8)

令和5年度横浜市救急医療体制参加医療機関一覧(横浜市)

https://www.city.yokohama.lg.jp/kenko-iryo-fukushi/kenko-iryo/iryo/kyukyu/iryo/kyukyu.files/0029_20240328.pdf
(アクセス日: R6.3.8)



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-109 30 分で到達可能な 3 次医療機関

6) 生活道路の抜け道利用状況

全道路へのマップマッチングデータを用いて各エリアに対する通過交通を対象に、生活道路の抜け道の利用状況について確認した。通過交通とは対象エリアにおける外々交通（当該エリアに用事のない交通）のうち、東名以南（および以北）と並行する方向に通過する車両であり、世田谷区为例とした場合、東名以南（および以北）が南北に並行して供用される予定であることから、世田谷区を南北方向に通過している車両の流動および路線別の南北方向通過車両が対象となる。また、通過対象エリアとしては、世田谷、大田、中原、幸の4区を対象とした。

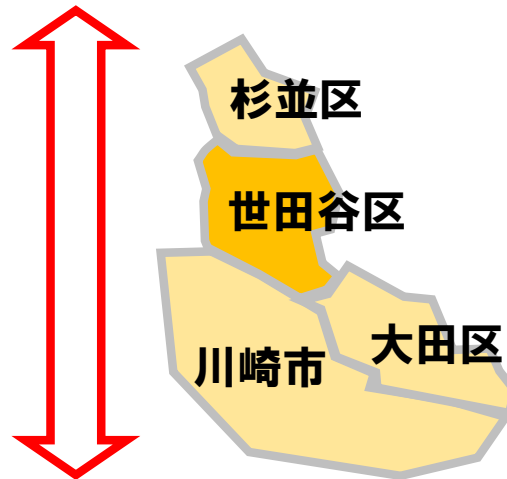
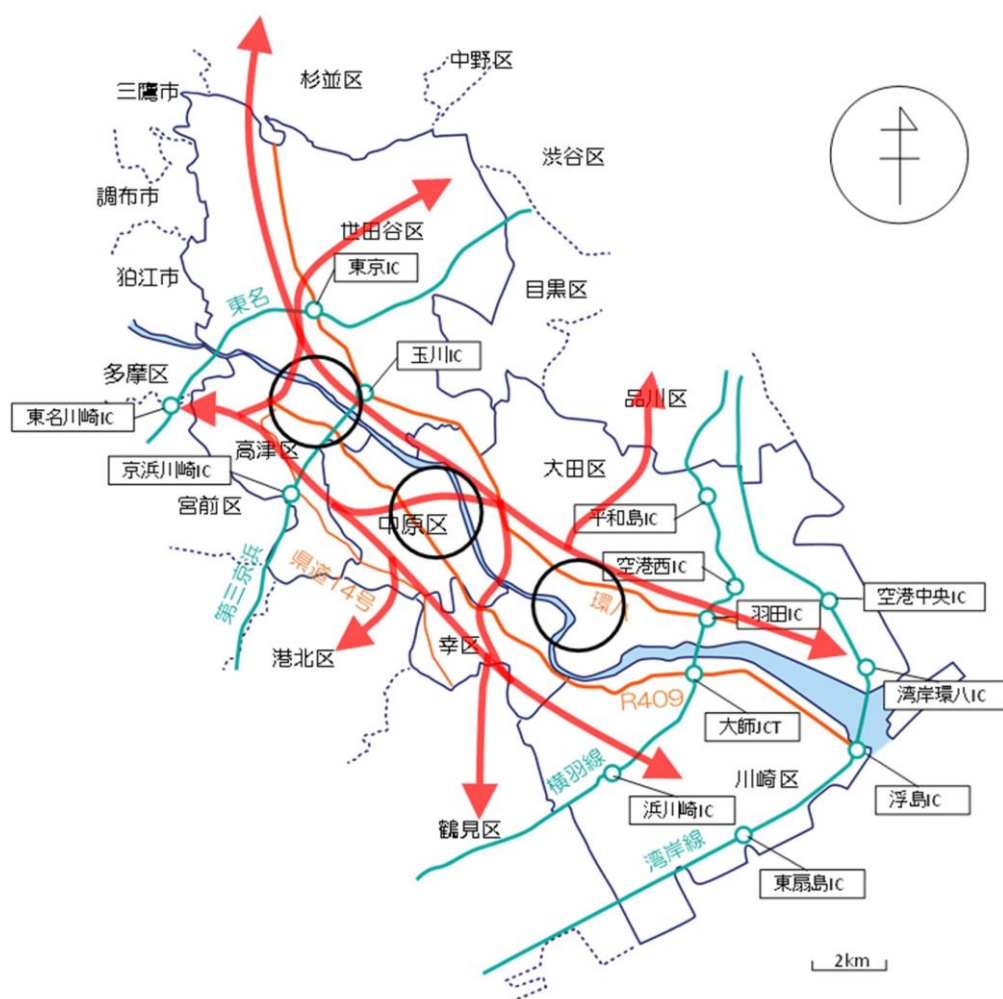


図 2-110 世田谷区の外々交通



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-111 東京南西部エリアにおける外々交通

表 2-40 分析対象 4 区の外々交通の定義

	流入(流出)	通過エリア	流出(流入)
①	杉並区	世田谷区	大田区・高津区
②	高津区	世田谷区	大田区
③	世田谷区	大田区	品川区・川崎区・中原区・幸区(大田区臨海部)
④	高津区	中原区	幸区・大田区・港北区
⑤	中原区	幸区	川崎区・鶴見区

(7) 各地域の道路ネットワーク状況

A) 世田谷区

世田谷区の全道路延長に対する基本道路の割合は23.5%であり、細道路の割合は76.5%である。東京南西部エリアの中では最も細道路の割合が高いエリアである。



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-112 世田谷区の道路ネットワーク図

表 2-41 世田谷区の道路種別別リンク状況

道路種別	定義	リンク数	リンク延長	全道路に対する延長割合
基本道路	幅員 5.5m 以上	5,692	716 km	23.5 %
細道路	幅員 5.5m 未満	20,444	2,333 km	76.5 %
全道路		26,136	3,049 km	100.0 %

B) 大田区

大田区の全道路延長に対する基本道路の割合は 40.6%であり、細道路の割合は 59.4%である。西側は基本道路の延長割合が高くなっていることが分かる。また、東京南西部エリアの中では最も細道路の割合が少ない区である。



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-113 大田区の道路ネットワーク図

表 2-42 大田区の道路種別別リンク状況

道路種別	定義	リンク数	リンク延長	全道路に対する延長割合
基本道路	幅員 5.5m 以上	7,180	999 km	40.6 %
細道路	幅員 5.5m 未満	12,813	1,464 km	59.4 %
全道路		19,993	2,463 km	100.0 %

C) 中原区

中原区の全道路延長に対する基本道路の割合は 32.8%であり、細道路の割合は 67.2%である。基本道路が“基盤の目”状に整備され、その中を細道路が補っていることが分かる。

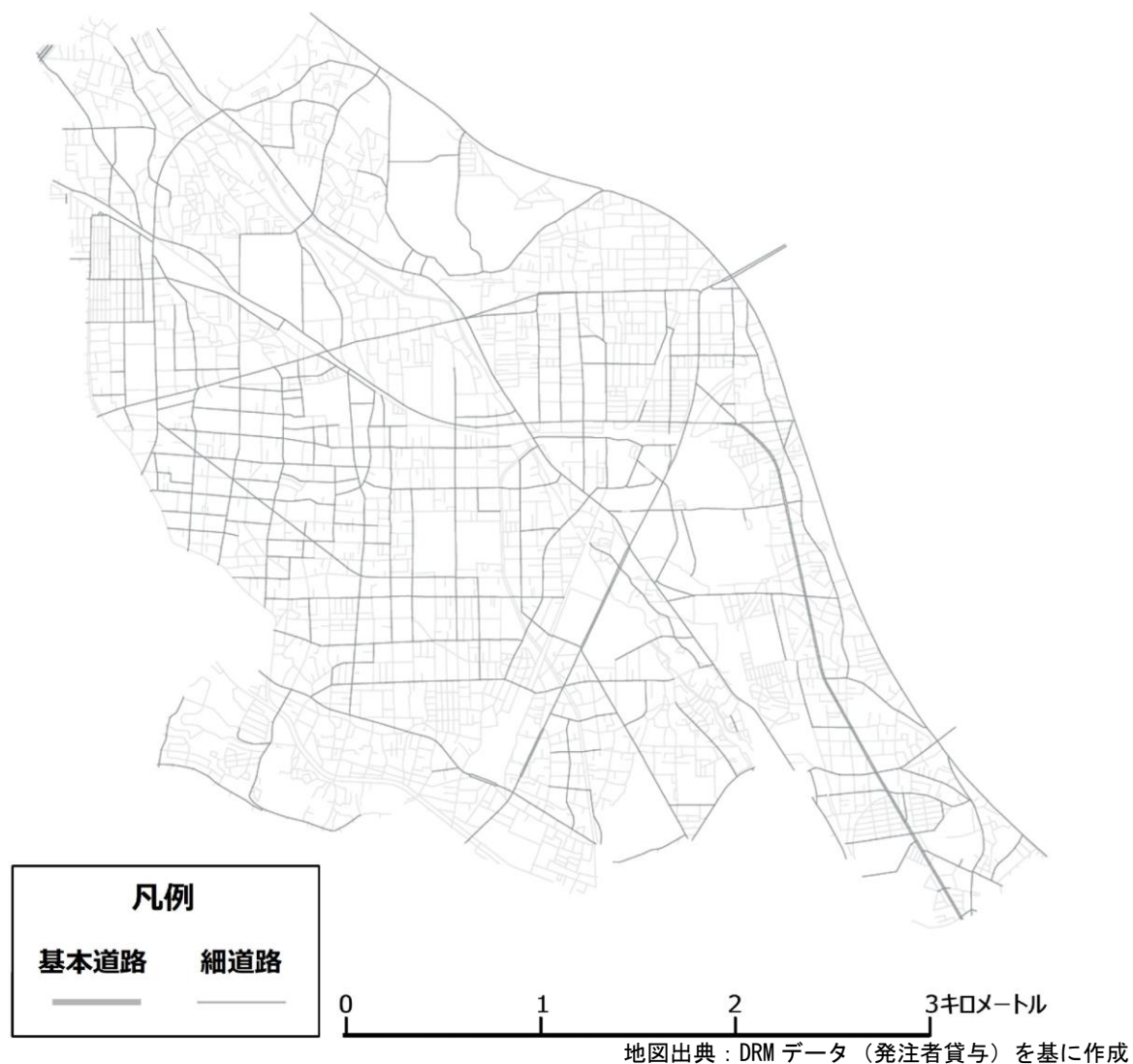


図 2-114 中原区の道路ネットワーク図

表 2-43 中原区の道路種別別リンク状況

道路種別	定義	リンク数	リンク延長	全道路に対する延長割合
基本道路	幅員 5.5m 以上	1,876	223 km	32.8 %
細道路	幅員 5.5m 未満	4,050	457 km	67.2 %
全道路		5,926	680 km	100.0 %

D) 幸区

幸区的全道路延長に対する基本道路の割合は 39.5%であり、細道路の割合は 60.5%である。

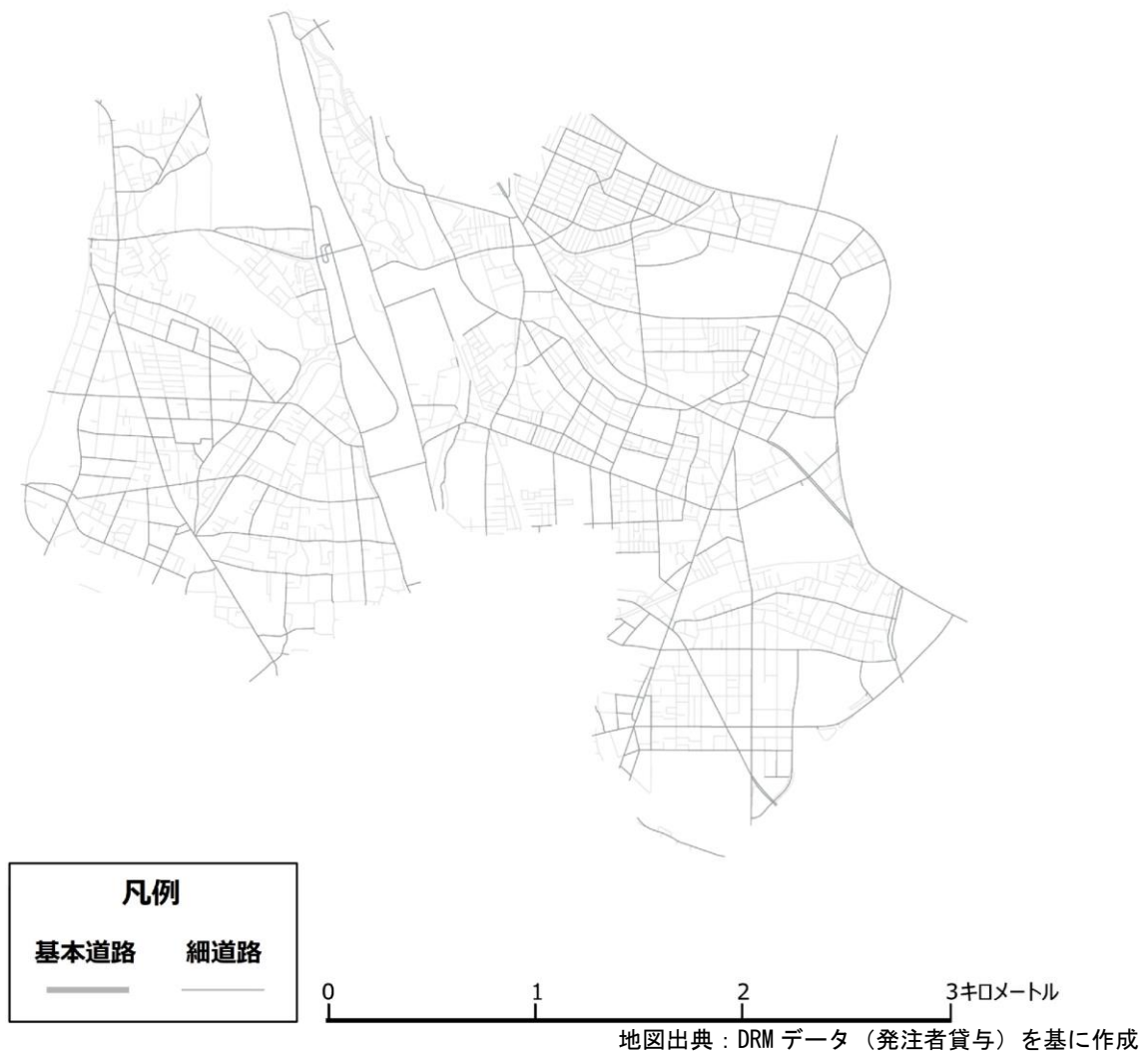


図 2-115 中原区の道路ネットワーク図

表 2-44 幸区の道路種別別リンク状況

道路種別	定義	リンク数	リンク延長	全道路に対する延長割合
基本道路	幅員 5.5m 以上	1,325	164 km	39.5 %
細道路	幅員 5.5m 未満	2,135	251 km	60.5 %
全道路		3,460	415 km	100.0 %

(イ) 通過交通流入状況・幹線道路との関係性

各区において、外々交通（当該エリアに用事のない交通）のうち、外環（東名～湾岸）と並行する方向に通過する車両を通過交通と定義し、リンクごとの台数を整理した。

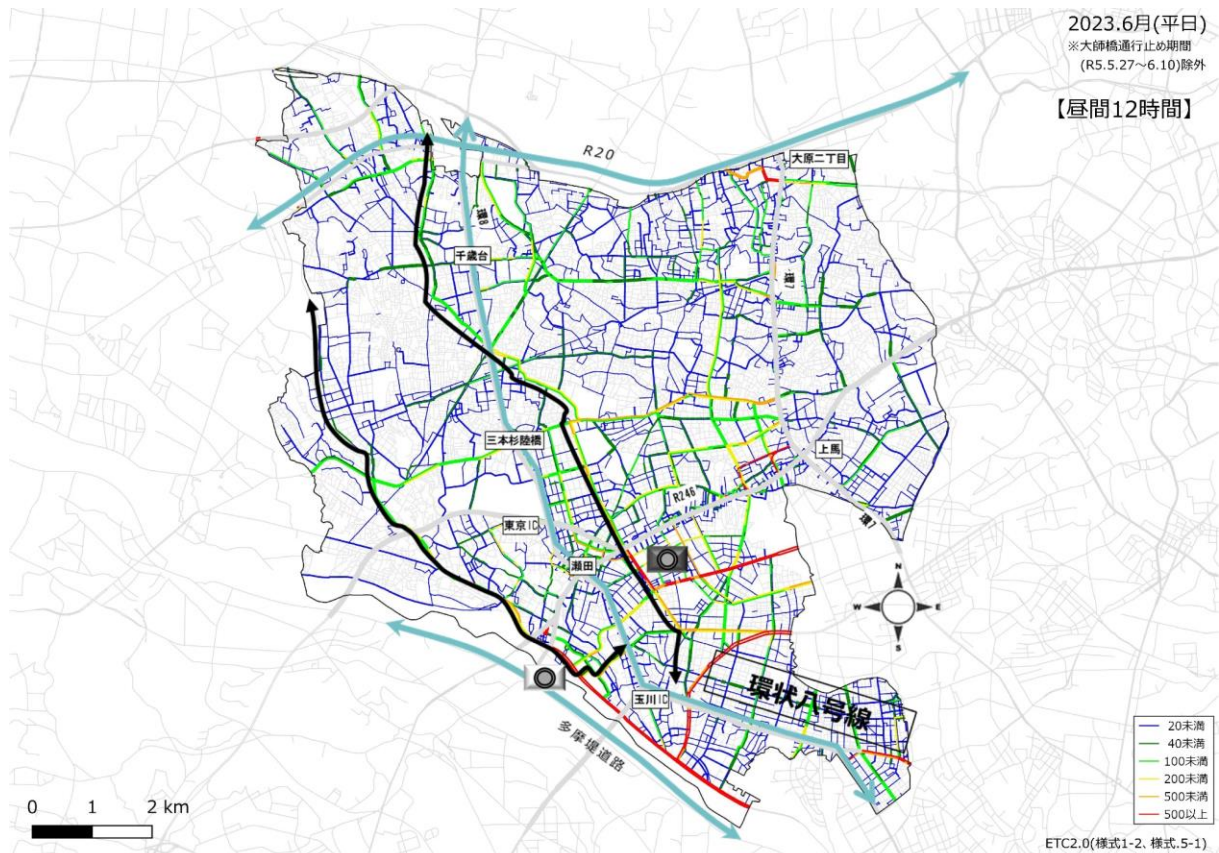
表 2-45 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ （様式 1-2）	－	R5.6 ^{※1} （平日昼間 12h）	高速道路、環状七号線、環状 8号線、国道 246 号上のデータ は除外
ETC2.0 データ （様式 5-1）	－		

※1：大師橋通行止め期間（R5. 5. 27～R5. 6. 10）を除いた期間

A) 世田谷区

主要幹線道路以外の主な流動として、瀬田交差点前後を避けるように中町通り等を通過する交通流動が見られた。



※主な抜け道利用交通を⇄で示す（但し、一部都道も含む）

地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-116 世田谷区の主要な抜け道の利用トリップ数(昼間 12 時間)

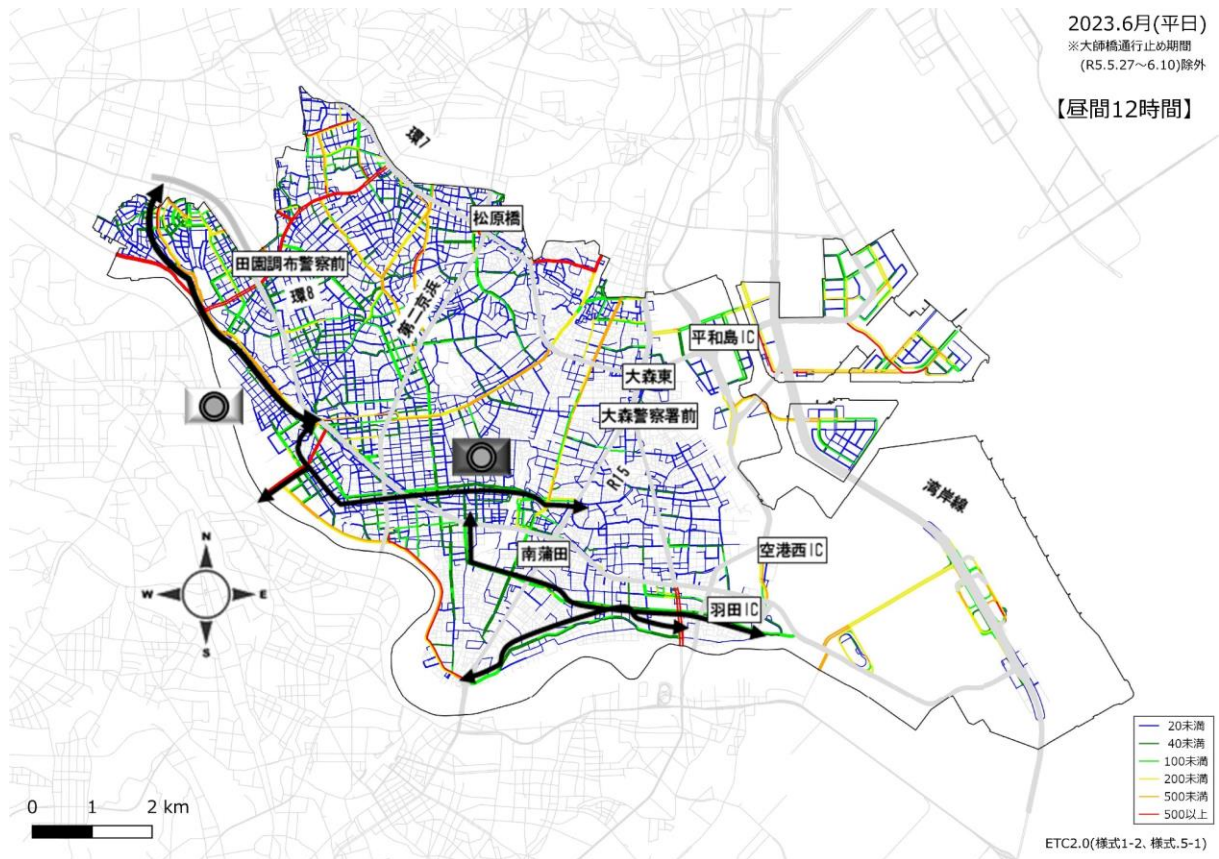


画像出典：自社で撮影

図 2-117 世田谷区の主要な抜け道利用交通箇所の交通風景

B) 大田区

多摩堤道路から環状八号線瀬田方面に抜けていく流動等、環状八号線を避けながら環状八号線と並行する方向への流動が確認された。



※主な抜け道利用交通を⇄で示す(但し、一部都道も含む)

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

図 2-118 大田区の主要な抜け道の利用トリップ数(昼間 12 時間)

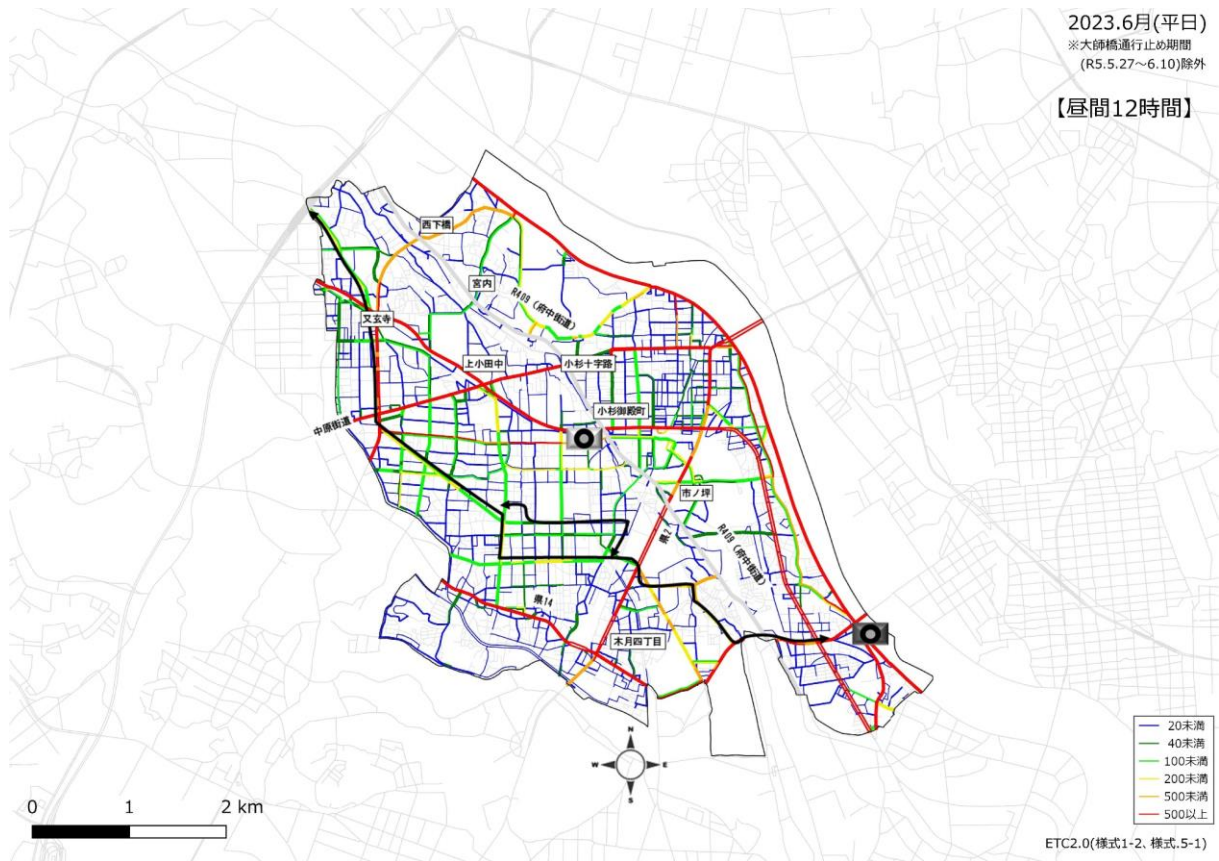


画像出典: 自社で撮影

図 2-119 大田区の主要な抜け道利用交通箇所の交通風景

C) 中原区

多摩沿線道路と並行する路線や国道 409 号と並行する路線において流動が見られた。



※主な抜け道利用交通を⇄で示す(但し、一部都道も含む)

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

図 2-120 中原区の主要な抜け道の利用トリップ数(昼間 12 時間)

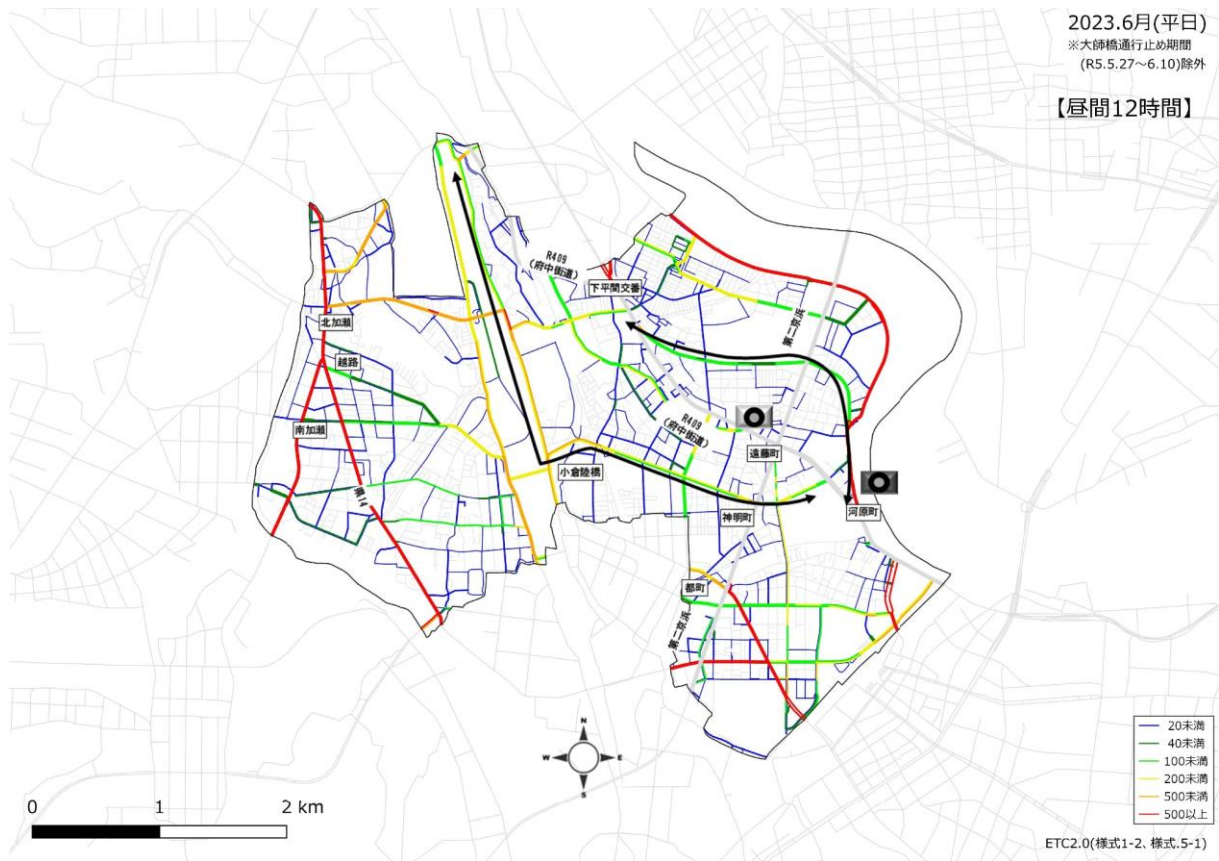


画像出典: 自社で撮影

図 2-121 中原区の主要な抜け道利用交通箇所の交通風景

D) 幸区

多摩沿線道路と並行する路線や国道 409 号と並行する路線において流動が見られた。



※主な抜け道利用交通を⇄で示す(但し、一部都道も含む)

地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

図 2-122 幸区の主要な抜け道の利用トリップ数(昼間 12 時間)



画像出典: 自社で撮影

図 2-123 幸区の主要な抜け道利用交通箇所の交通風景

(ウ) 抜け道利用と人対車両事故の関係性

外々交通（当該エリアに用事のない交通）のうち、外環（東名～湾岸）と並行する方向に通過する車両を通過交通と定義し、世田谷区における通過台数と生活道路における歩行者事故、子ども事故の発生状況について整理した。

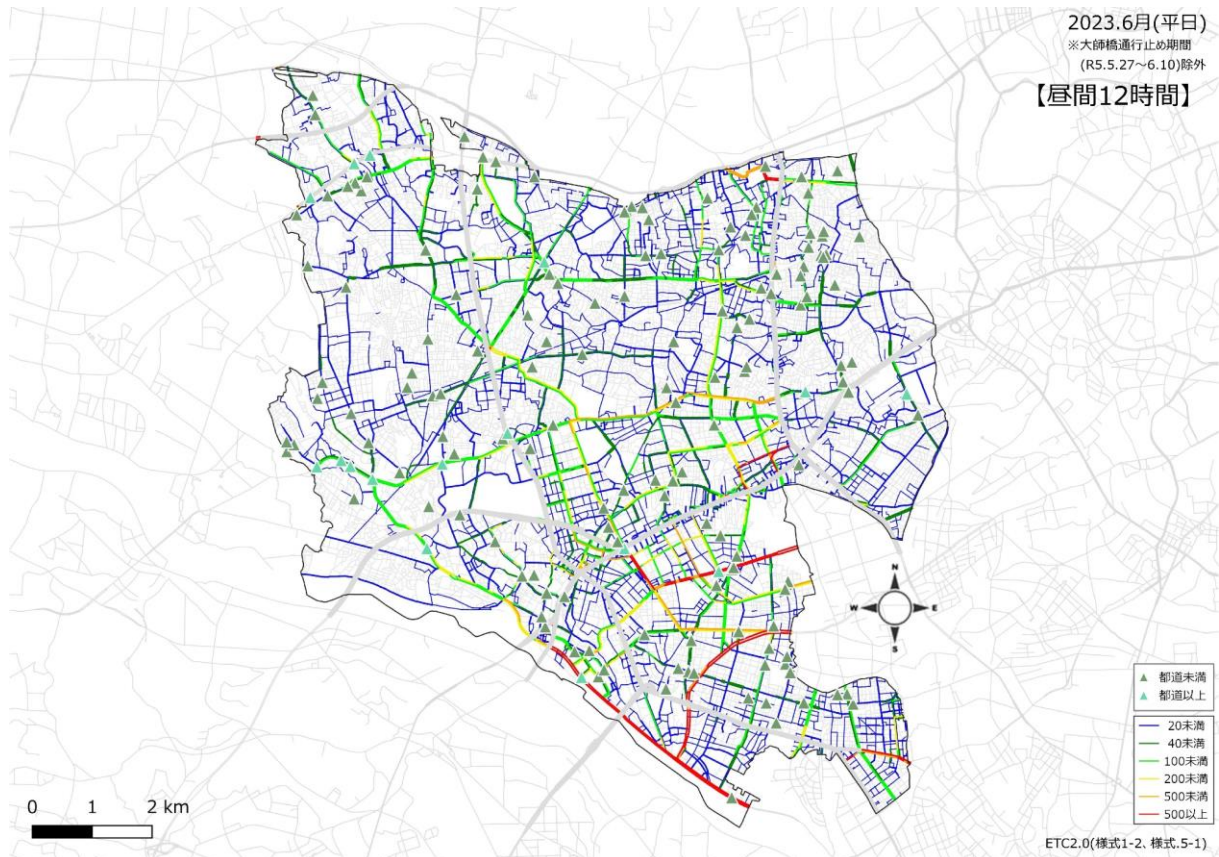
表 2-46 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 1-2)	—	R5.6 ^{※1} 平日昼間 12h 平均	高速道路、環状七号線、 環状八号線、国道 246 号 上のデータは除外
ETC2.0 データ (様式 5-1)	—	R5.6 ^{※1} 平日昼間 12h 平均	
警察庁 交通事故統計情報	歩行者・子ども事故	R4 年度	—

※1：大師橋通行止め期間 (R5. 5. 27～R5. 6. 10) を除いた期間

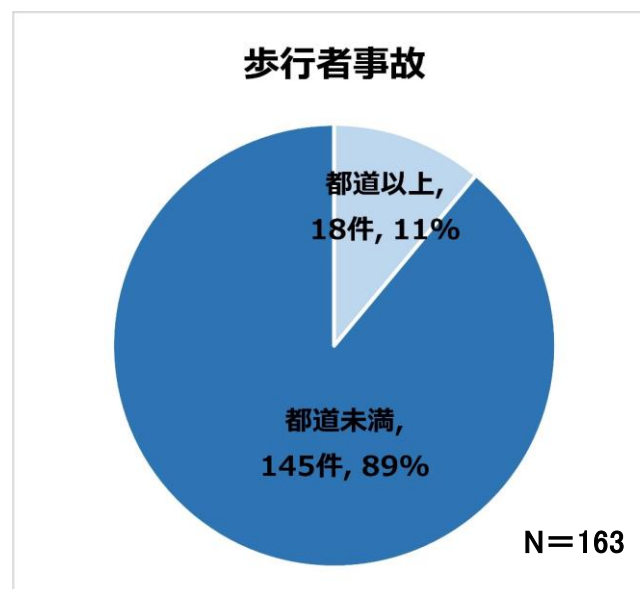
A) 歩行者の事故

歩行者事故は 89%が都道未満の区間で発生している。



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-124 世田谷区における通過交通台数と生活道路での歩行者事故発生地点(昼間 12 時間)

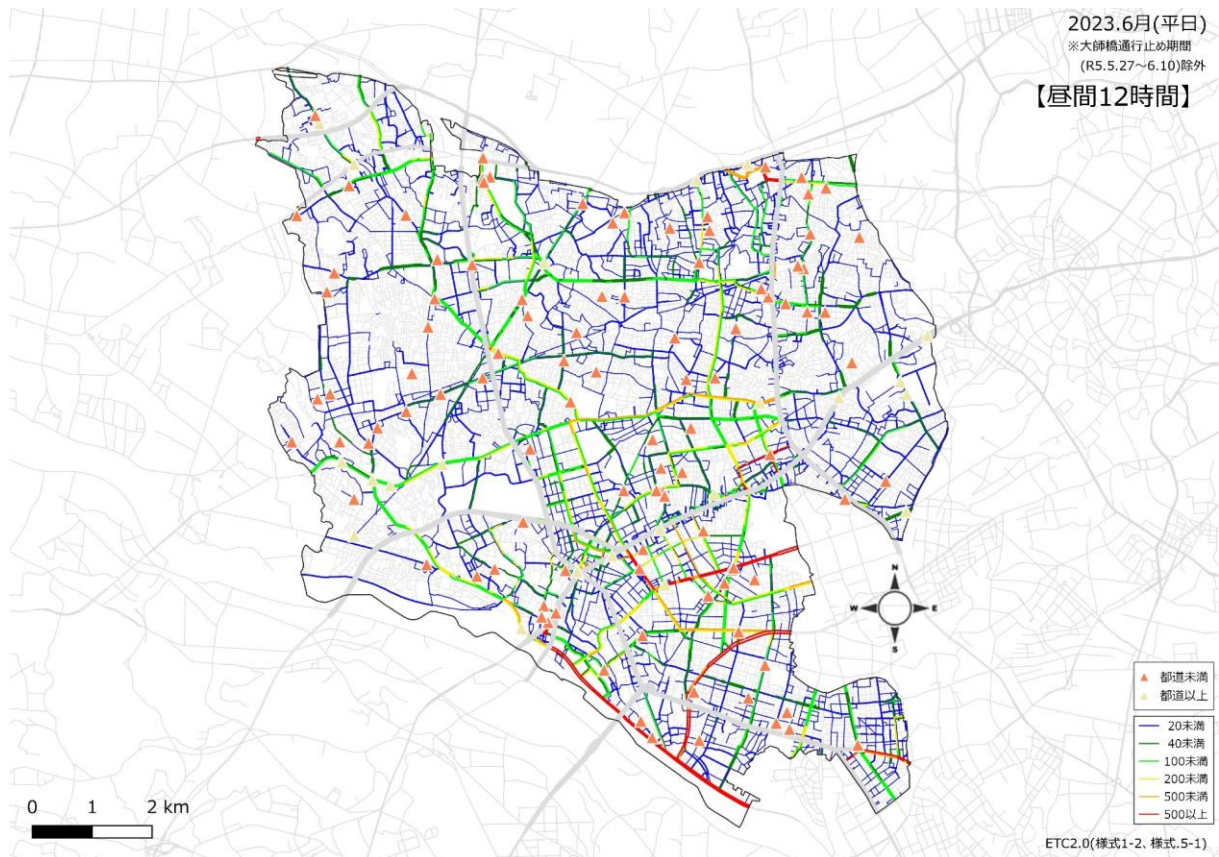


※7-19 時の集計値

図 2-125 世田谷区における歩行者事故の発生状況(R4)

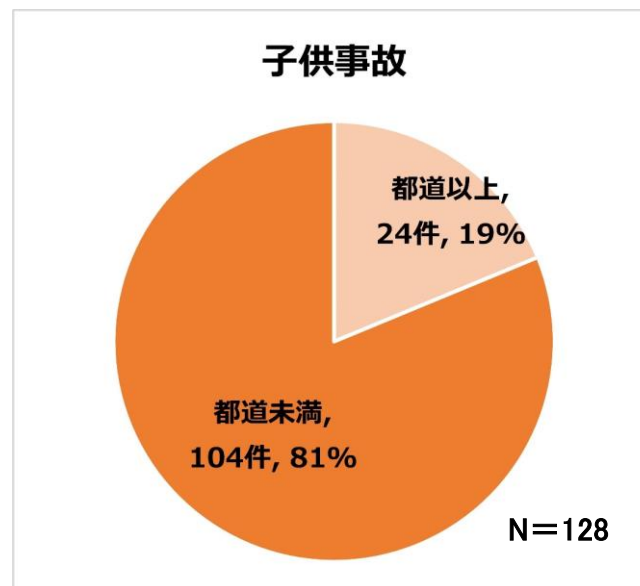
B) 子どもの事故

子ども事故は81%が都道未満の区間で発生している。



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-126 世田谷区における通過交通台数と生活道路での子ども事故発生地点(昼間12時間)



※7-19時の集計値

図 2-127 世田谷区における子ども事故の発生状況(R4)

(Ⅰ) 抜け道利用とヒヤリハットの関係性

外々交通（当該エリアに用事のない交通）のうち、外環（東名～湾岸）と並行する方向に通過する車両を通過交通と定義し、世田谷区における通過台数と生活道路におけるヒヤリハット（急ブレーキ）発生状況について整理した。

表 2-47 使用データ

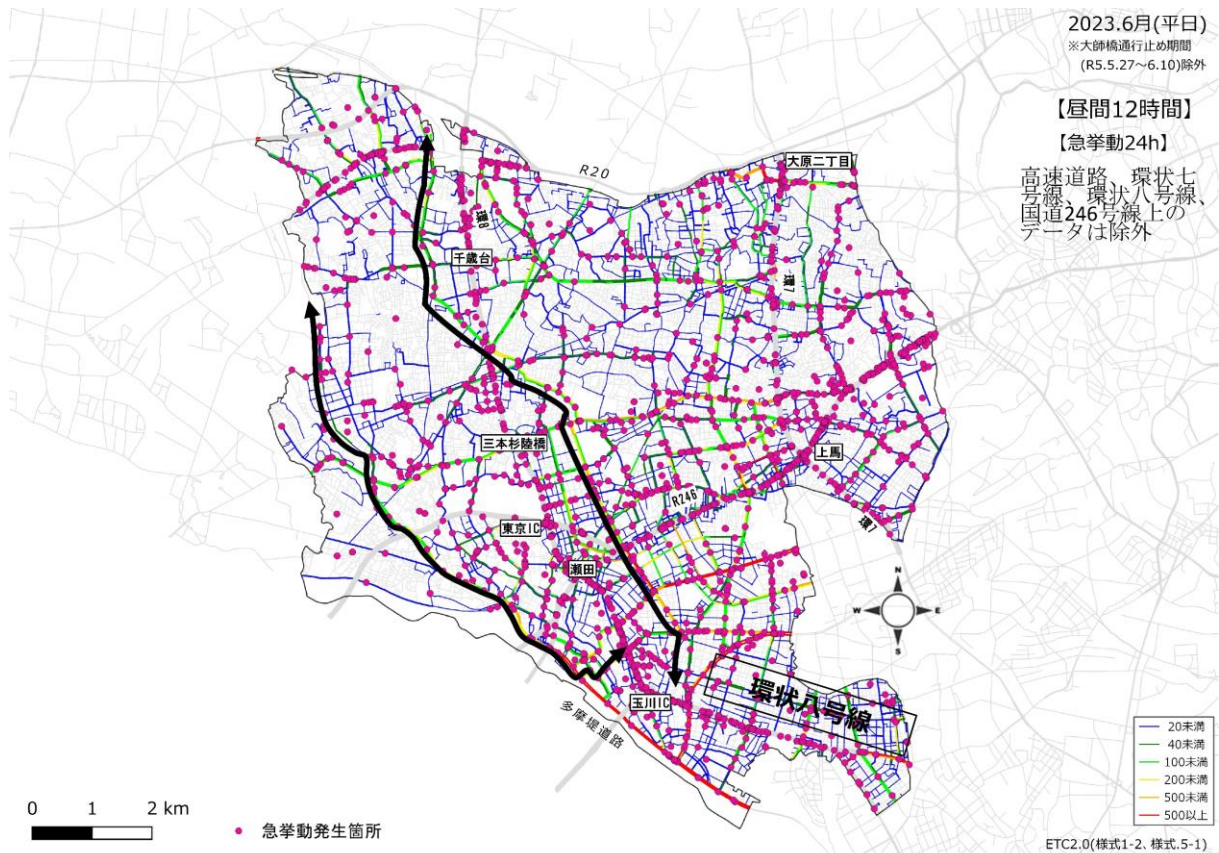
データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ （様式 1-2）	-	R5.6 ^{※1} 平日昼間 12h 平均	高速道路、環状七号線、環状八号線、国道 246 号上のデータは除外
ETC2.0 データ （様式 5-1）		R5.6 ^{※1} 平日昼間 12h 平均	
ETC2.0 データ （様式 4-4）	-	R5.6 ^{※1} 平日	前後加速度 0.3G 以上を急ブレーキとして抽出

※1：大師橋通行止め期間（R5. 5. 27～R5. 6. 10）を除いた期間

2. 広域的・地域的な課題・ニーズ把握

ヒヤリハットは、世田谷区を通過する交通が抜け道として利用していることが想定される経路で、多く発生しているようにみられる。

また、環状八号線などの主要幹線道路へ進入する交差点などでも多く発生していることが分かる。



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-128 世田谷区における通過交通台数と生活道路のヒヤリハット発生地点

(オ) 人対車両事故とヒヤリハットの関係性

世田谷区の生活道路における歩行者事故、子ども事故の発生状況とヒヤリハット（急ブレーキ）発生状況について確認した。

表 2-48 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
警察庁 交通事故統計情報	歩行者・子ども事故	R4 年度	交通事故統計情報より生活道路上における歩行者・子どもの交通事故データを特定し、リンク情報と紐づけて事故発生道路状況を特定
ETC2.0 データ (様式 4-4)	—	R5.6 ^{※1} 平日	前後加速度 0.3G 以上を急ブレーキとして抽出

※1：大師橋通行止め期間(R5. 5. 27～R5. 6. 10)を除いた期間

A) 歩行者の事故

三軒茶屋交差点付近のように、実際の歩行者事故とヒヤリハット発生箇所が重複するような箇所も一部確認できる。

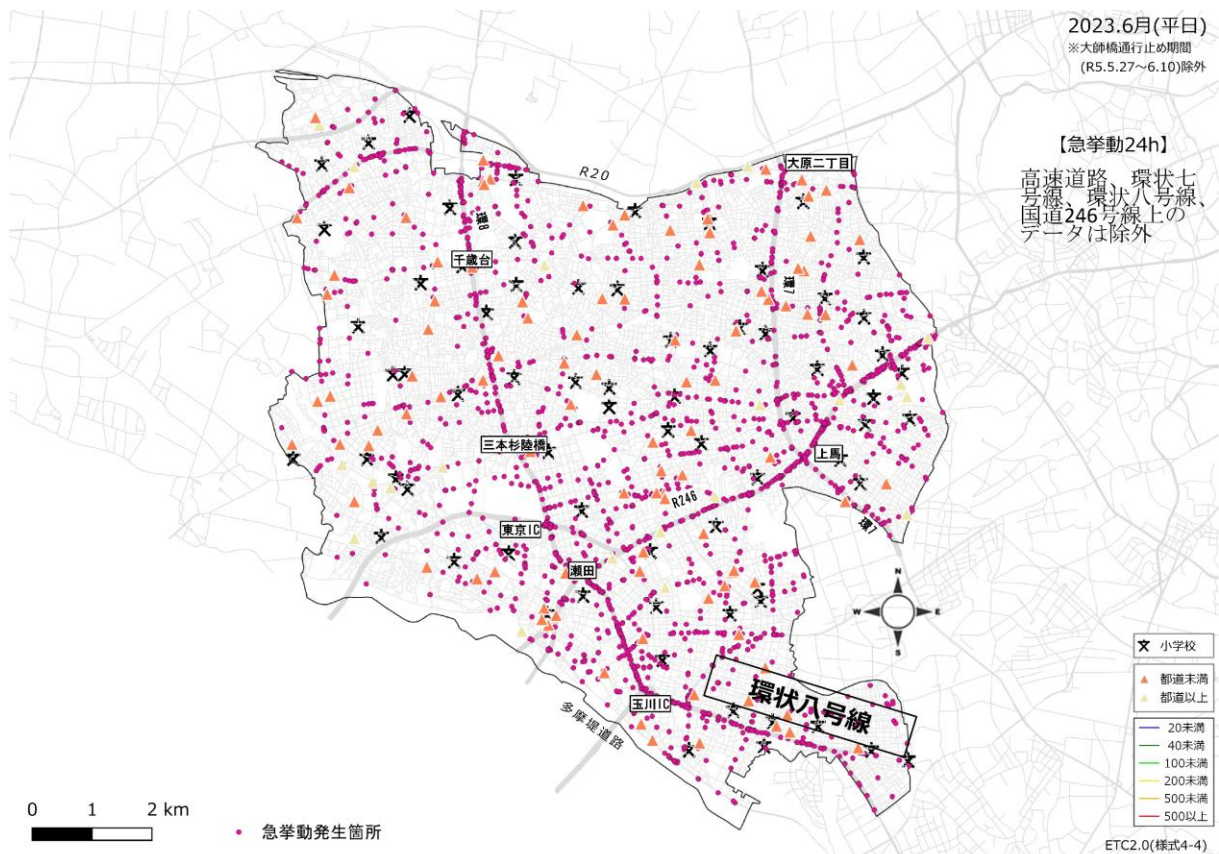


地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-129 世田谷区における生活道路での歩行者事故とヒヤリハットの発生箇所

B) 子どもの事故

子どもの事故とヒヤリハット発生箇所、及び小学校の位置に関係性は見られない。



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-130 世田谷区における生活道路での子どもの事故とヒヤリハットの発生箇所

7) まとめ

把握結果のまとめを以下に示す。

表 2-49 政策目標に応じて設定した評価項目

分類	整理項目	分析使用データ	結果
幹線道路ネットワーク状況	拠点間の所要時間	ETC2.0 (R5.5.8-6.30)※	東名高速から湾岸道路の所要時間は、環八経由で約 40 分、国道 409 号経由で約 60 分となっている。
幹線道路の渋滞状況	渋滞損失時間	ETC2.0 (R5.5.8-6.30)※ R3 全国道路・ 街路交通情勢調査	R5 年の渋滞損失時間は、環状八号線で全国平均の約 10 倍、国道 409 号で全国平均の約 6 倍。
	混雑度	R3 全国道路・ 街路交通情勢調査	環状八号線、国道 409 号の混雑度は多くの区間で 1.00 を超過。両路線で混雑度が 1.00 を超過する区間もあり、断面として容量が不足。
幹線道路の交通事故の状況	死傷事故率・ 事故類型別件数	ITARDA	環状八号線・国道 409 号において、東京都及び神奈川県の前を上回る平均死傷事故率 300 件/億台キロ以上の箇所が多く存在している。
	速度と追突事故の 関係	ITARDA R3 全国道路・ 街路交通情勢調査	速度と追突事故の関係では、速度が低いほど事故件数が多い傾向である。
	大型車混入率	R3 全国道路・ 街路交通情勢調査	環状八号線の区間全体平均大型車混入率は約 16%で東京都平均の 15%を上回る。 国道 409 号の区間全体平均大型車混入率は約 30%で神奈川県平均の 14%を上回る。
	高速利用割合	ETC2.0 (R5.5.8-6.30)※	国道 409 号と環状八号線を利用する大型車の高速利用割合は、国道 409 号が約 3 割、環状八号線が約 6 割となっている。
高速道路の利用状況	IC 圏域	ETC2.0 (R5.5.8-6.30)※ R2 国勢調査	東京区部南西部や川崎市域には、高速道路へのアクセスで、周辺に比べ時間を要する地域がみられる。
	乗り継ぎ交通	ETC2.0 (R5.5.8-6.30)※ R3 全国道路・ 街路交通情勢調査	環状八号線(東名入口～第三京浜入口)を通過する車両の約 6 割が高速道路を利用した交通となっている。
	転換が想定される 交通割合	ETC2.0 (R5.5.8-6.30)※	外環(東名～湾岸)の整備により、環状八号線(東名入口～第三京浜入口)を通過する車両の約 3 割、国道 409 号(溝口交差点～北見方第三下交差点)を通過する車両の約 2 割の転換が想定される。
生活道路の抜け道利用状況	各道路の道路ネットワーク状況	DRM3403	幅員が 5.5m未満の細道路割合を、世田谷区、大田区、川崎市中原区、川崎市幸区で確認したところ、世田谷区が 76.5%と最も高く、大田区が 59.4%と最も低い結果となっている。
	通過交通 流入状況・ 幹線道路との関係	ETC2.0 (R5.6.1-6.30)※	世田谷区、大田区、川崎市中原区、川崎市幸区において、通過交通の抜け道利用状況を確認したところ、世田谷区、大田区では環状八号線、中原区・幸区では、国道 409 号線に並行する路線での流動が見られている。
	抜け道利用と 人対車両事故の 関係性	ETC2.0 (R5.6.1-6.30)※ 警察庁交通事故 統計情報	歩行者事故の 89%、子どもの事故の 81%が都道未満の区間で発生している。
	抜け道利用と ヒヤリハットの 関係性	ETC2.0 (R5.6.1-6.30)※	ヒヤリハットは、世田谷区を通過する交通が抜け道として利用していることが想定される経路で、多く発生しているようにみられる。
	人対車両事故と ヒヤリハット の関係性	ETC2.0 (R5.6.1-6.30)※ 警察庁交通事故 統計情報	歩行者事故・子ども事故とヒヤリハットの発生箇所を確認したところ、一部の区間では、事故発生箇所とヒヤリハット発生箇所が一致している。

※大師橋通行止め期間(R5.5.27～R5.6.10)を除いた期間

2.1.2. 社会経済状況の整理

(1) 社会経済状況の整理（広域的な指標）

東京南西部地域における、最新時点の社会経済状況を分析した。
社会経済状況として把握すべき項目について下記のとおり設定した。

表 2-50 社会経済活動の変化項目

分類		整理項目	統計データ名
物流	羽田空港の利用状況	取扱貨物量・輸出入額・輸出入品目	空港管理状況調査、東京税関貿易年表
	京浜港の利用状況	取扱貨物量・輸出入額・輸出入品目	港湾調査、東京税関貿易年表、横浜税関 川崎港の貿易概況、横浜税関貿易概況
		方面別コンテナ車流動、コンテナ取扱貨物量	全国輸出入コンテナ貨物流動調査、港湾調査、交通政策審議会 第58回港湾分科会
	卸売市場の利用状況	品目別取扱量、産地別取扱量	市場統計情報
	小口配送	ネットショッピングの状況	家計消費状況調査
		宅配便の取扱個数	国土交通月例経済(交通分野)
	立地ポテンシャル	企業立地状況	統計データ(日本立地総覧等)
		圏央道沿線の工業地の地価推移	都道府県地価調査
観光	広域観光	観光スポット	公益社団法人日本ユネスコ協会連盟、トリップアドバイザー
	インバウンド	羽田空港の旅客数・年間発着枠の推移 羽田空港の外国人出入国者数 京浜港の利用者数	空港管理状況調査、出入国管理統計統計
		訪日クルーズ旅客数・寄港回数	国土交通省記者発表資料
		訪日外国人流動割合	FF-Data(訪日外国人流動データ)
		訪日外国人による消費額	訪日外国人消費動向調査
	国内	宿泊者数の推移、観光関連支出の変化	宿泊旅行統計調査、家計調査
地域経済	景気動向の変化	景気動向の変化	景気ウォッチャー調査
生活	交通手段選好	自動車関連支出、公共交通関連支出の変化	家計調査

1) 物流

(7) 空港・港湾

A) 羽田空港の利用状況

表 2-51 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
空港管理状況調書	貨物取扱量	2018～2023 年	－
東京税関貿易年表	輸出入額の推移表 輸出入品別表	2018～2023 年	－

a) 貨物取扱量

羽田空港の貨物取扱量は、新型コロナウイルスの影響を受け 2020 年に減少した。しかし、2021 年以降は回復傾向にある。2022 年時点の国際線・国内線の貨物取扱量の合計は 797 千トンとなっている。

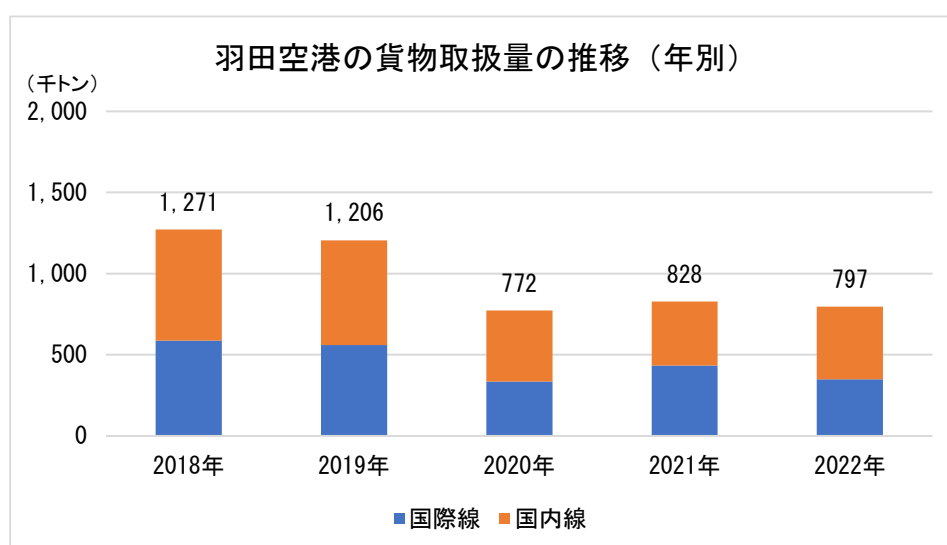


図 2-131 羽田空港の貨物取扱量の推移(年別)

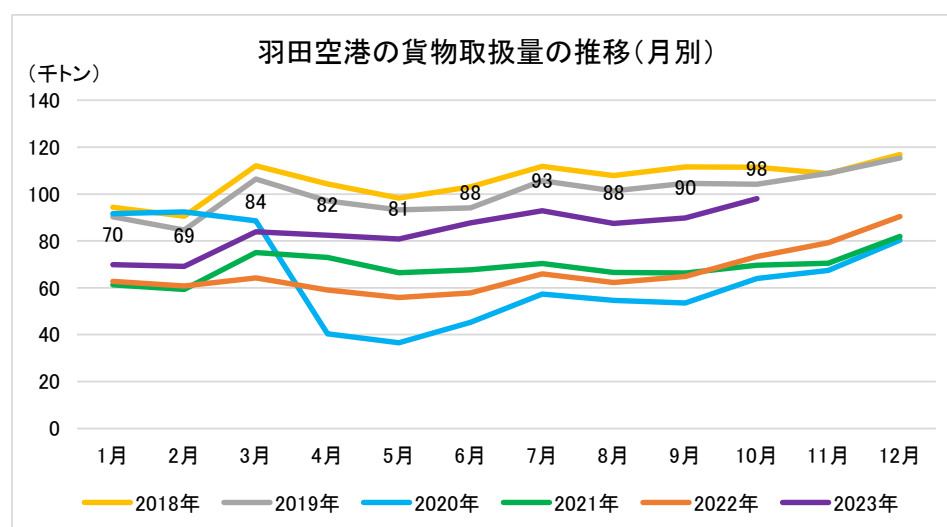


図 2-132 羽田空港の貨物取扱量の推移(月別)

b) 輸出入額

輸出額は近年減少傾向にあり、2022年時点で約0.4兆円となっている。

輸入額は増加傾向にあったが2020年に減少した。2022年時点で約0.5兆円となっている。

輸出入額は、新型コロナウイルスの影響を受け2020年に減少した。しかし、2021年以降は回復傾向にある。

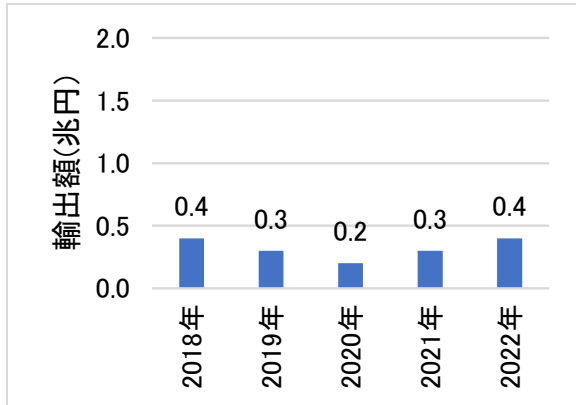


図 2-133 羽田空港の輸出額(年別)

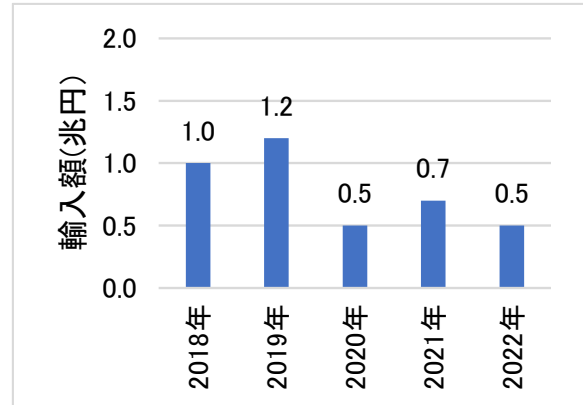


図 2-134 羽田空港の輸入額(年別)

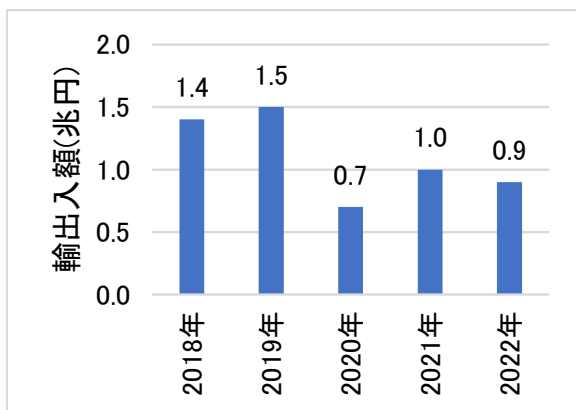


図 2-135 羽田空港の輸出入額(年別)

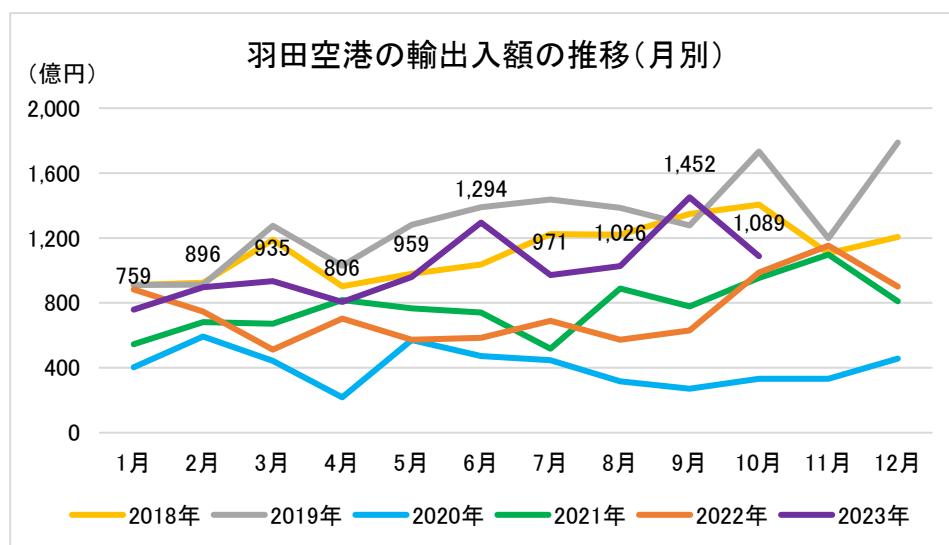


図 2-136 羽田空港の輸出入額の推移(月別)

c) 輸出入品目

羽田空港の輸出品目は「化学製品」が 16.2%と最も多く、次いで「機械類・輸送用機器」が 12.6%となっている。

輸入品目は「機械類・輸送用機器」が 46.0%と最も多く、次いで「化学製品」が 10.7%となっている。

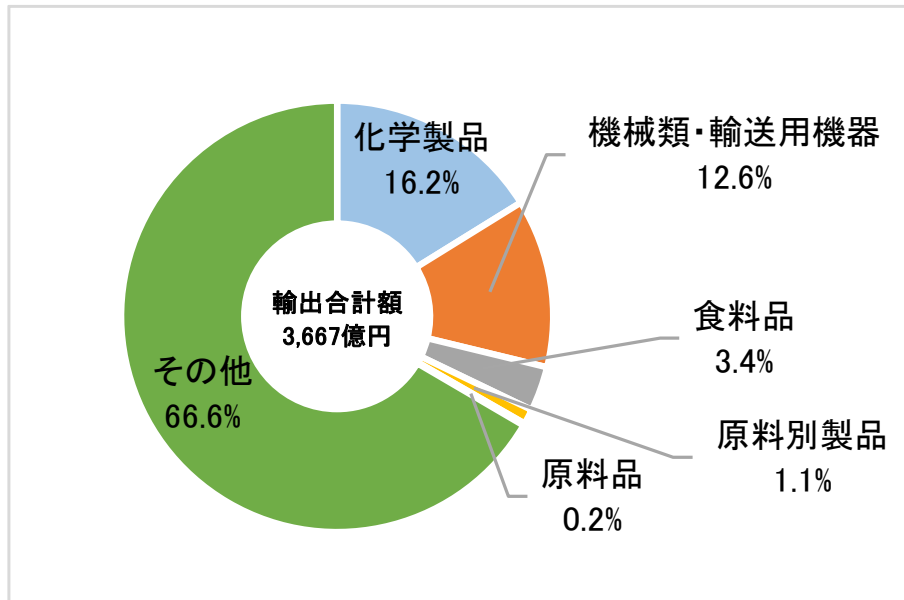


図 2-137 羽田空港の輸出品目

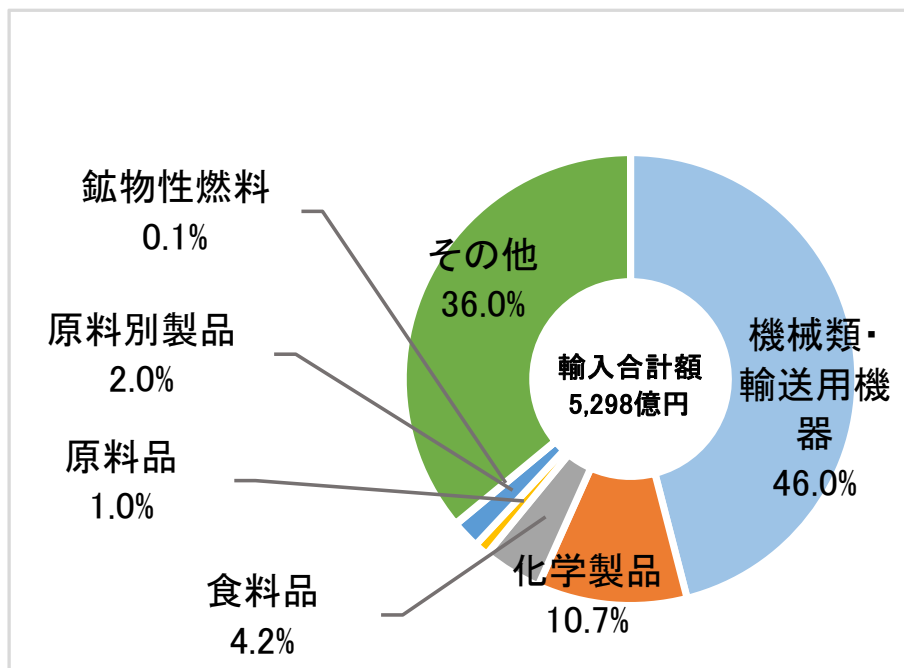


図 2-138 羽田空港の輸入品目

B) 京浜港の利用状況

表 2-52 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
港湾調査	港別集計値	2018～2023 年	-
東京税関貿易年表	輸出入額の推移表 輸出入品別表	2018～2023 年	-
横浜税関 川崎港 の貿易概況	貿易額、主要輸出入品目	2018～2023 年	貿易額は上半期・下半 期のデータのみ
横浜税関貿易概況	貿易額推移表 輸出品別表	2018～2023 年	

a) 貨物取扱量

海上出入貨物量は新型コロナウイルスの影響を受け 2020 年に減少した。しかし、2021 年以降は回復傾向にある。2022 年時点の京浜港の貨物取扱量の合計は 258 百万トンとなっている。

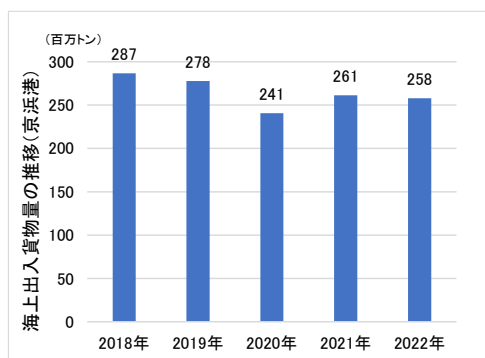


図 2-139 京浜港の海上出入貨物量の推移(年別)

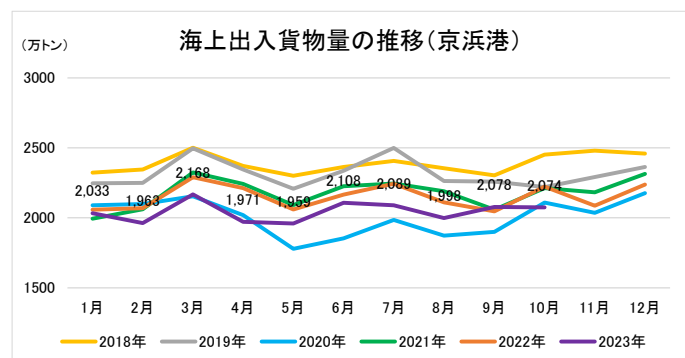


図 2-140 京浜港の海上出入貨物量の推移(月別)

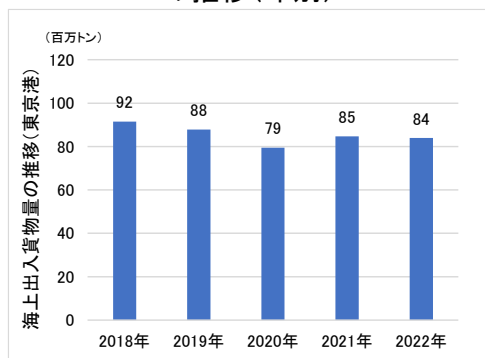


図 2-141 東京港の海上出入貨物量の推移(年別)

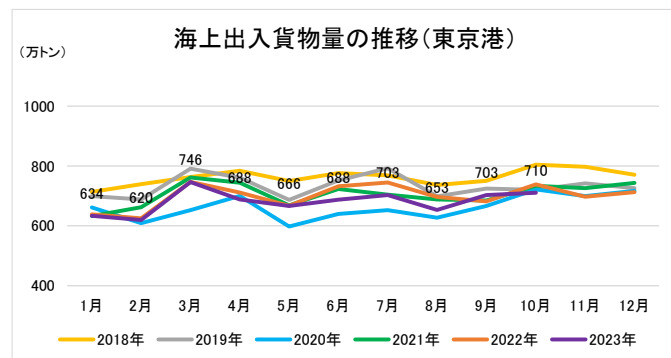


図 2-142 東京港の海上出入貨物量の推移(月別)

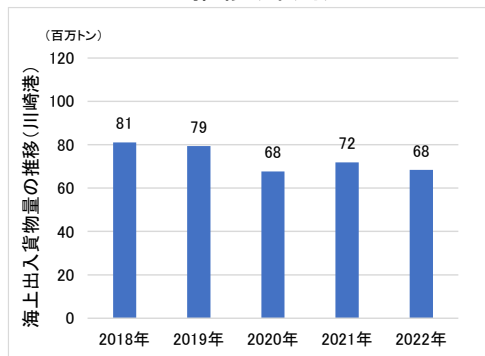


図 2-143 川崎港の海上出入貨物量の推移(年別)

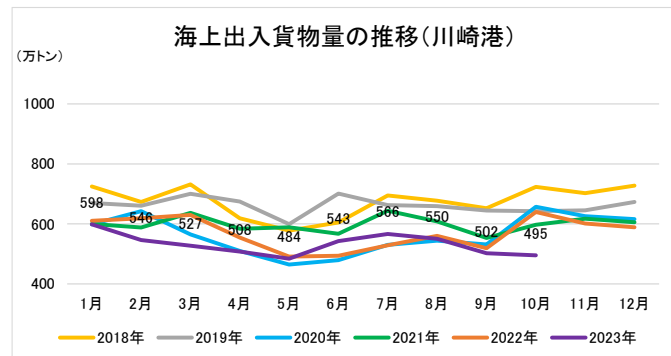


図 2-144 川崎港の海上出入貨物量の推移(月別)

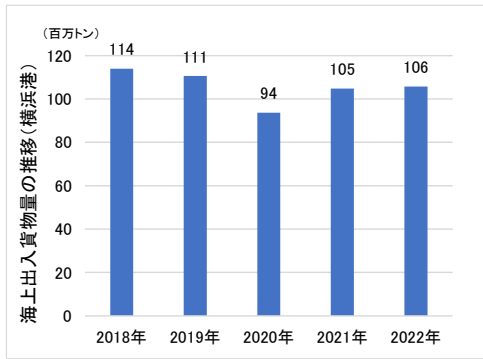


図 2-145 横浜港の海上出入貨物量の推移(年別)

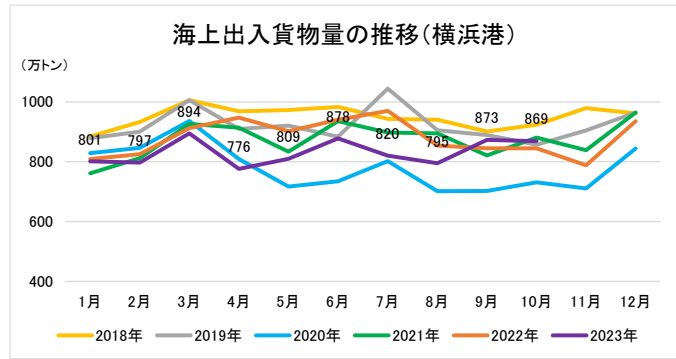


図 2-146 横浜港の海上出入貨物量の推移(月別)

b) 輸出入額

輸出入額は全体的にやや増加傾向にあったが、新型コロナウイルスの影響を受け 2020 年に減少した。しかし、2021 年以降は回復傾向にある。京浜港の中では東京港が最も多く、2022 年時点では約 22.9 兆円、次いで横浜港が約 14.9 兆円、川崎港が約 4.6 兆円となっている。

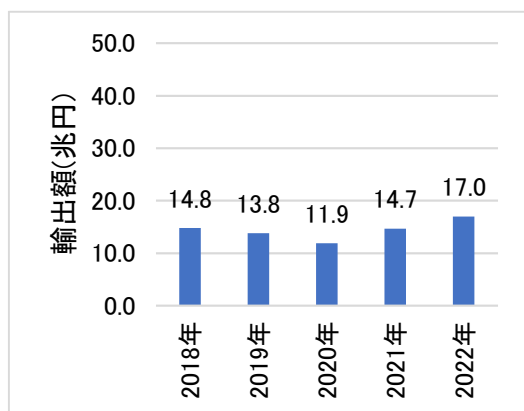


図 2-147 京浜港の輸出額(年別)

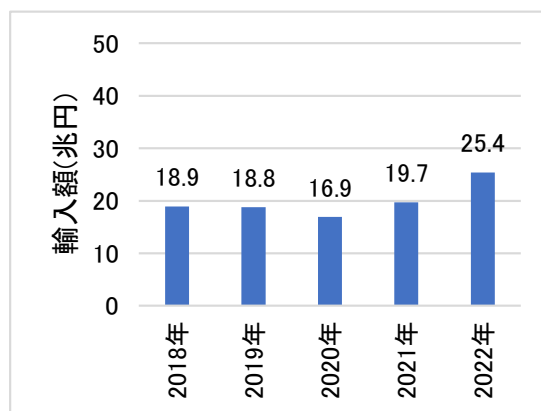


図 2-148 京浜港の輸入額(年別)

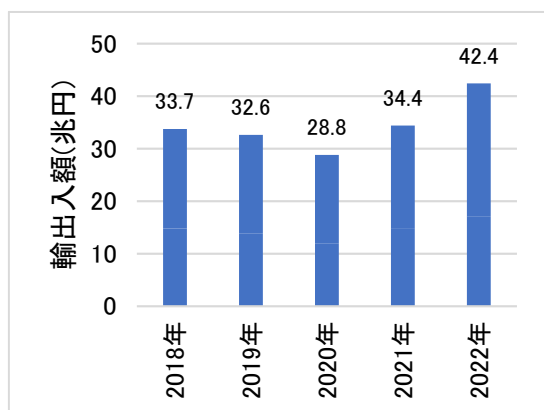


図 2-149 京浜港の輸出入額(年別)

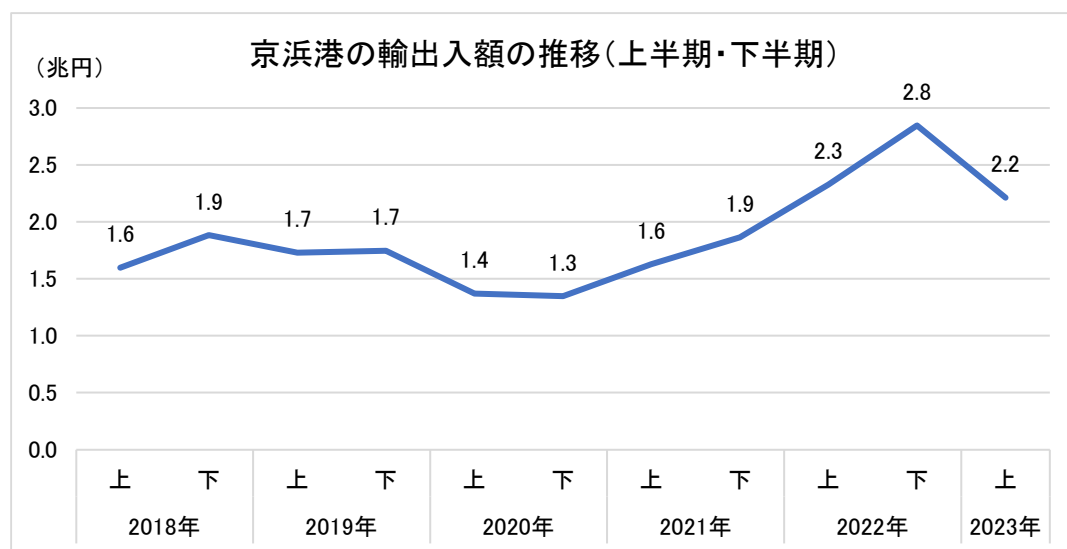


図 2-150 京浜港の輸出入額の推移(上半期・下半期)

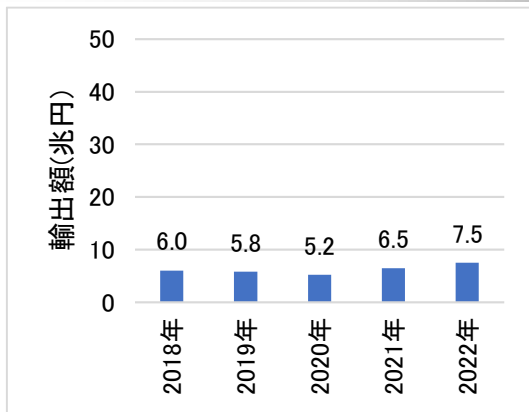


図 2-151 東京港の輸出額

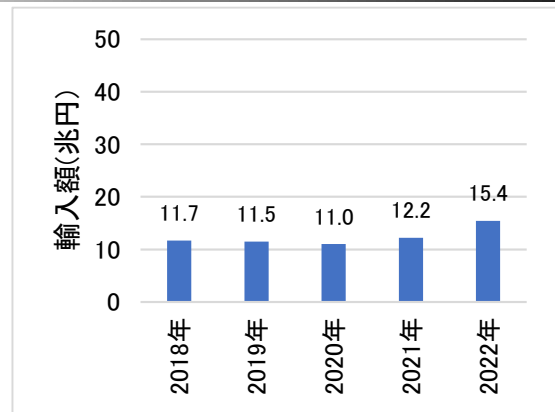


図 2-152 東京港の輸入額

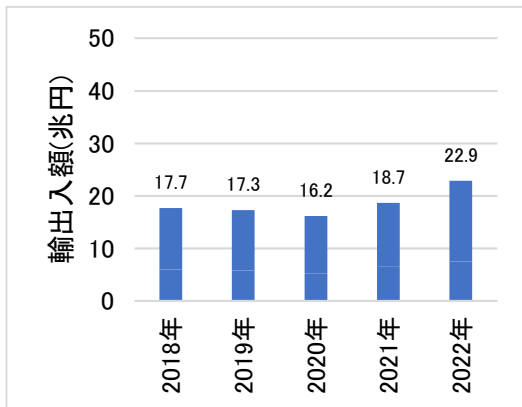


図 2-153 東京港の輸出入額

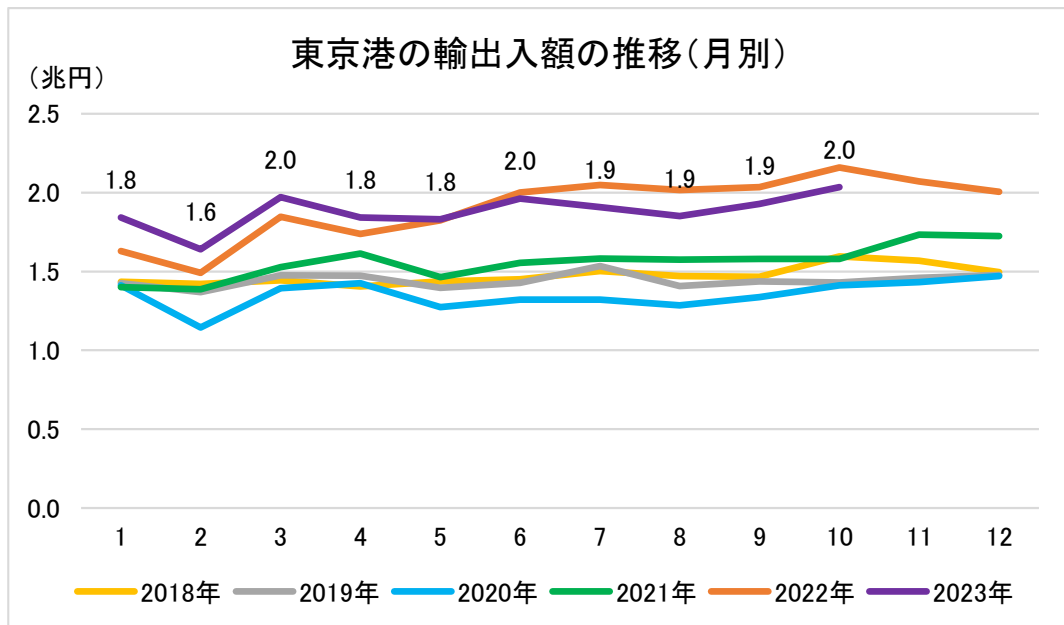


図 2-154 東京港の輸出入額の推移(月別)

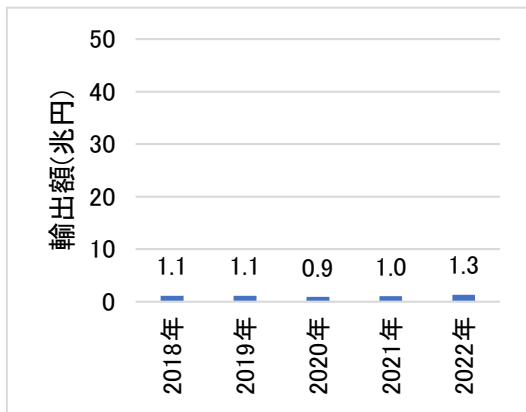


図 2-155 川崎港の輸出額(年別)

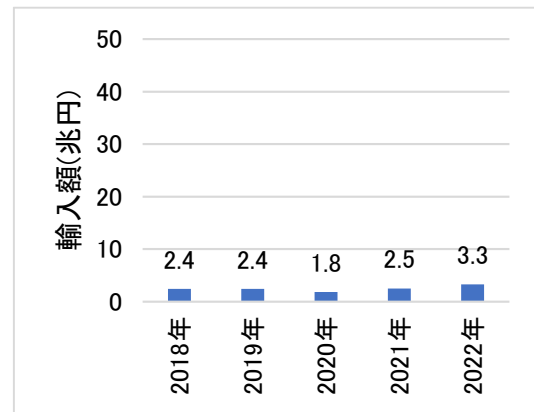


図 2-156 川崎港の輸入額(年別)

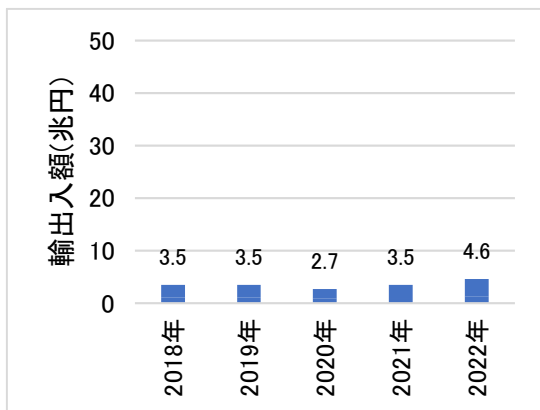


図 2-157 川崎港の輸出入額(年別)

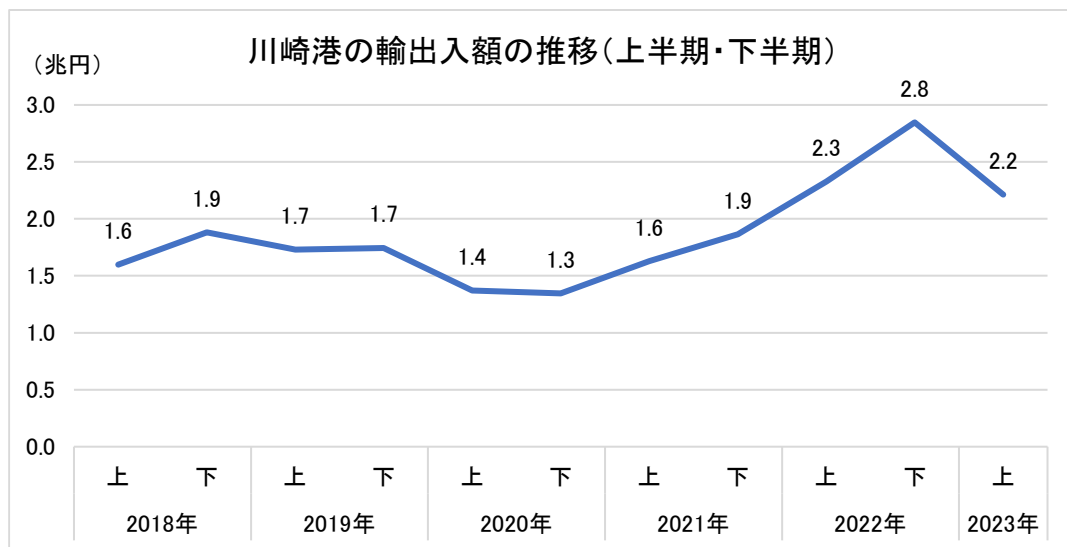


図 2-158 川崎港の輸出入額の推移(上半期・下半期)

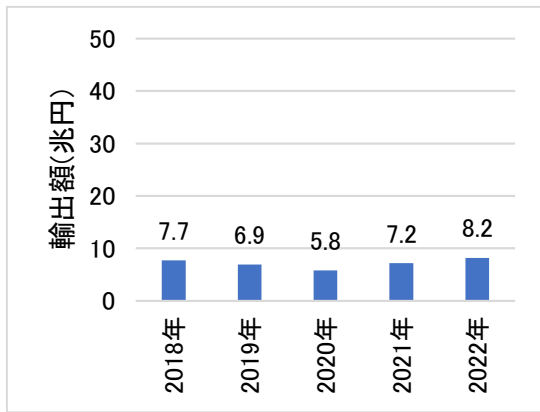


図 2-159 横浜港の輸出額(年別)

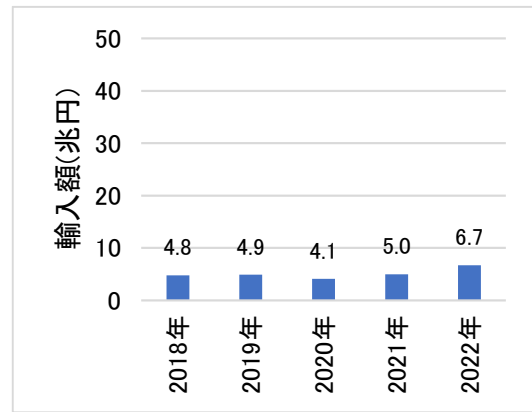


図 2-160 横浜港の輸入額(年別)

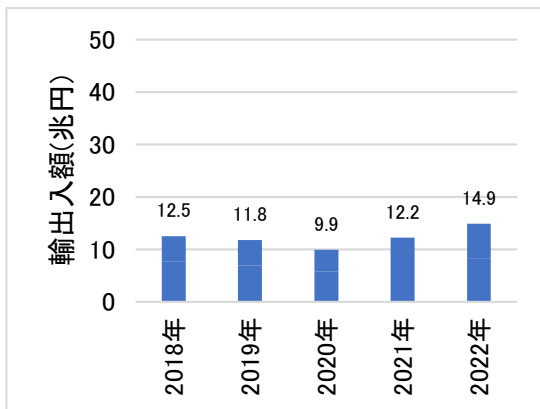


図 2-161 横浜港の輸出入額(年別)

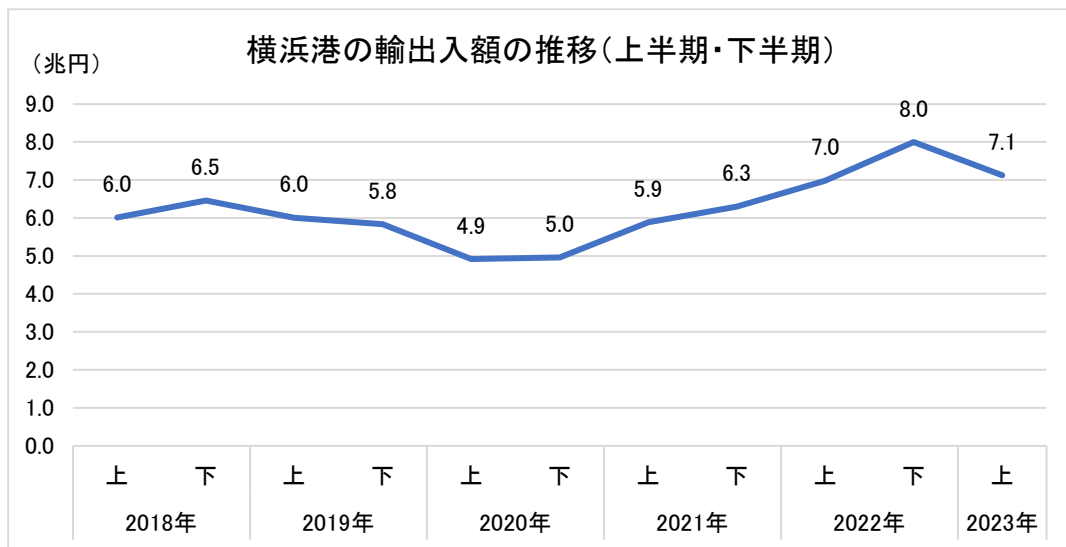


図 2-162 横浜港の輸出入額の推移(上半期・下半期)

c) 輸出入品目

京浜港全体では約 4,314 万トンの輸出品を取り扱っており、3 港の中では横浜港が最も多く、約 2,892 万トン、次いで東京港が約 1,169 万トン、川崎港が約 253 万トンとなっている。

京浜港全体での輸出品目としては「完成自動車」が 27%と最も多く、次いで「自動車部品」が 13%となっている。

東京港では「産業機械」が 17%と最も多く、次いで「その他化学工業品」が 16%となっている。

川崎港は「完成自動車」が 57%と最も多く、次いで「金属くず」が 35%となっている。

横浜港は「完成自動車」が 35%と最も多く、次いで「自動車部品」が 16%となっている。

京浜港全体では約 8,401 万トンの輸入品を取り扱っており、3 港の中では横浜港が最も多く、約 4,686 万トン、次いで東京港が約 3,583 万トン、川崎港が約 132 万トンとなっている。

京浜港全体での輸入品目としては「原油」が 10%と最も多く、次いで「LNG」が 8%となっている。

東京港は「衣服・見廻品・はきもの」が 13%と最も多く、次いで「電気機械」が 10%となっている。

川崎港は「家具装備品」が 42%と最も多く、次いで「その他日用品」が 23%となっている。

横浜港は「原油」が 19%と最も多く、次いで「LNG/液化天然ガス」が 14%となっている。

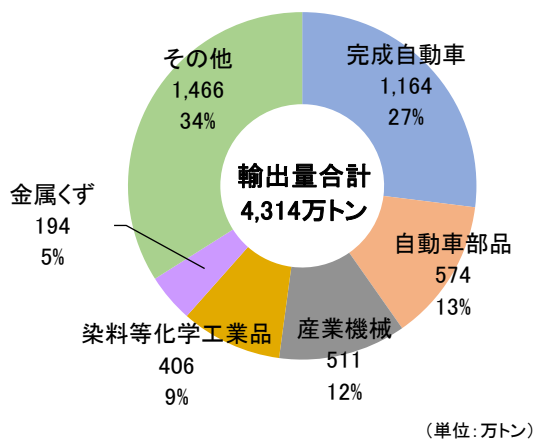


図 2-163 京浜港の輸出品目

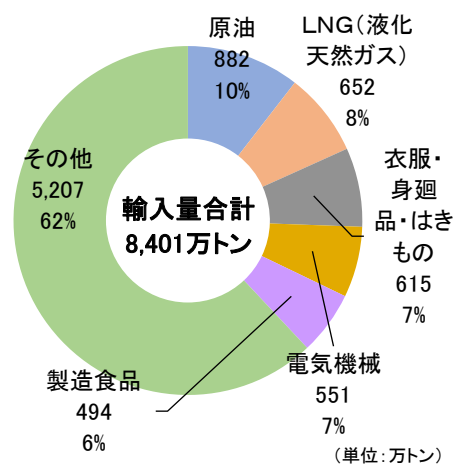


図 2-164 京浜港の輸入品目

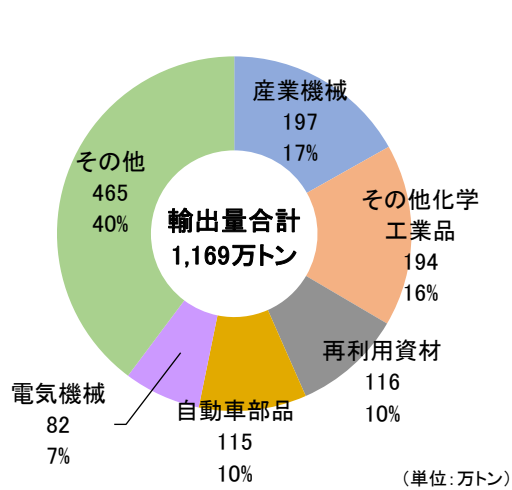


図 2-165 東京港の輸出品目

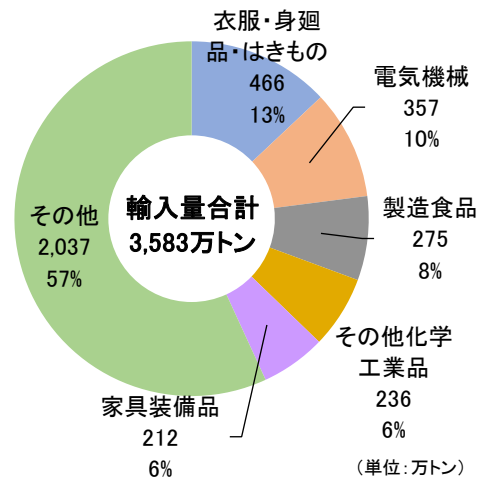


図 2-166 東京港の輸入品目

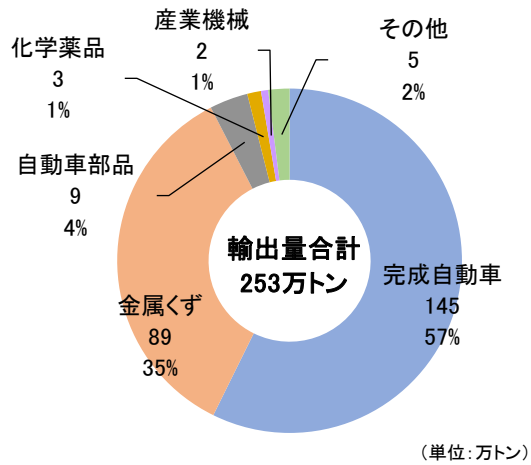


図 2-167 川崎港の輸出品目

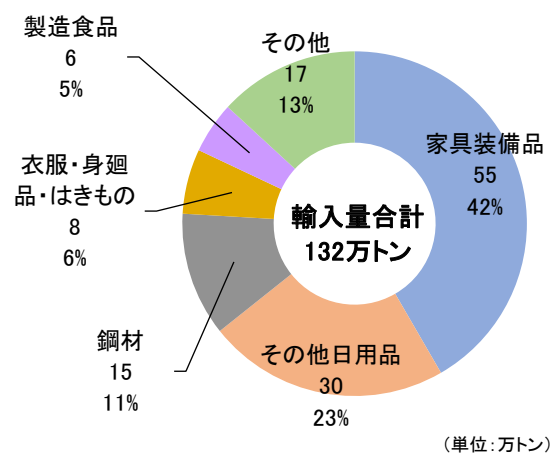


図 2-168 川崎港の輸入品目

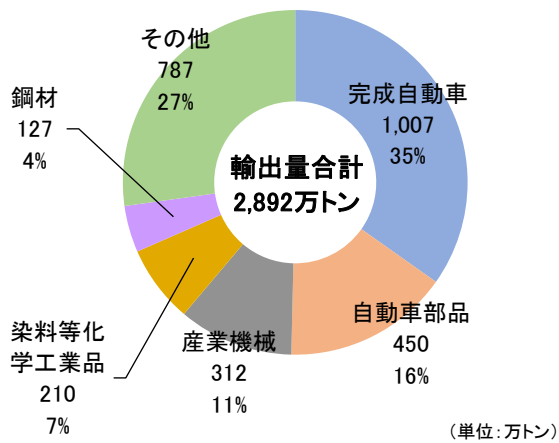


図 2-169 横浜港の輸出品目

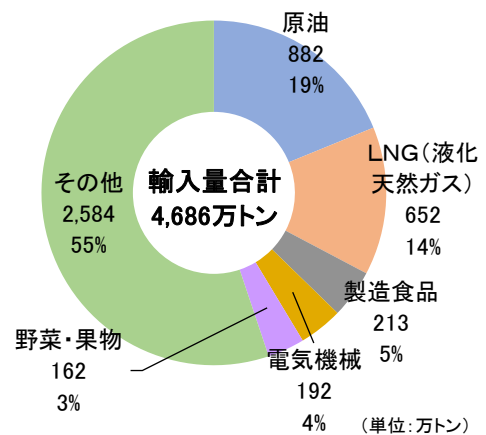


図 2-170 横浜港の輸入品目

d) 方面別コンテナ車流動、コンテナ取扱貨物量

京浜港全体では約 2,275 千トンの貨物を取り扱っており、東北道方面への輸送が最も多い。貨物量は、3 港の中では東京港が最も多く、約 1,551 千トン、次いで横浜港が約 718 千トンとなっている。

京浜港のコンテナ取扱貨物量は増加傾向にあったが、2020 年の新型コロナウイルスの影響を受け減少した。しかし、2021 年以降は回復傾向にある。2022 年時点では 802 万 TEU となっている。

表 2-53 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
全国輸出入コンテナ貨物流動調査	生産地・消費地別船積港 船卸港別貨物量	2018 年	-
港湾調査	コンテナ個数表	2011 年～2022 年	-
交通政策審議会 第 58 回港湾分科会	資料 2-1 国際戦略港湾・ 京浜港の港湾計画改訂 (コンテナ関係)について	2025 年	-

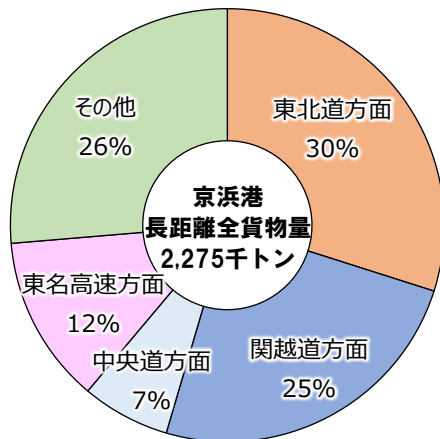


図 2-171 京浜港の方面別コンテナ車流動

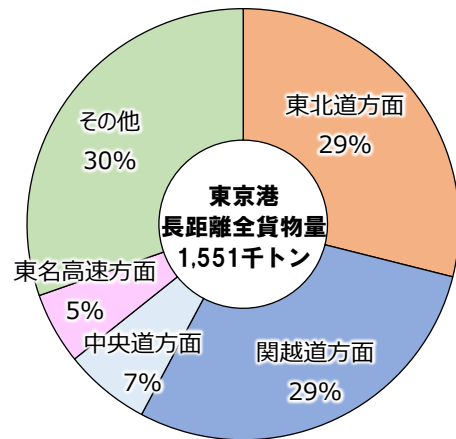


図 2-172 東京港の方面別コンテナ車流動

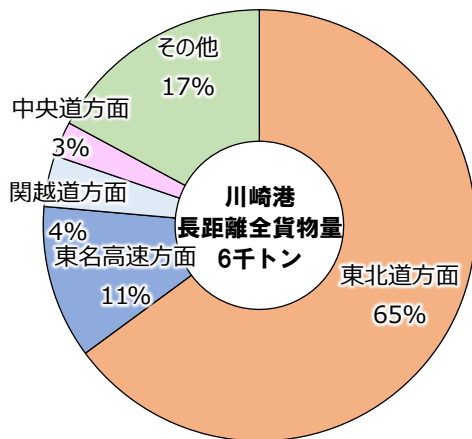


図 2-173 川崎港の方面別コンテナ車流動

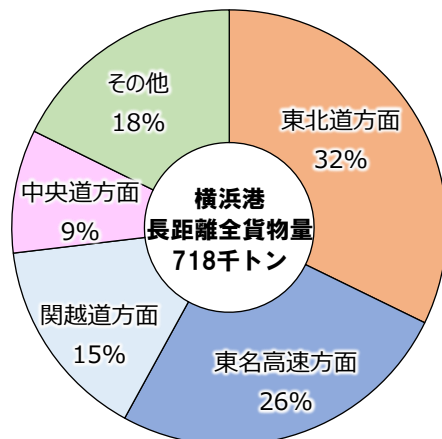


図 2-174 横浜港の方面別コンテナ車流動

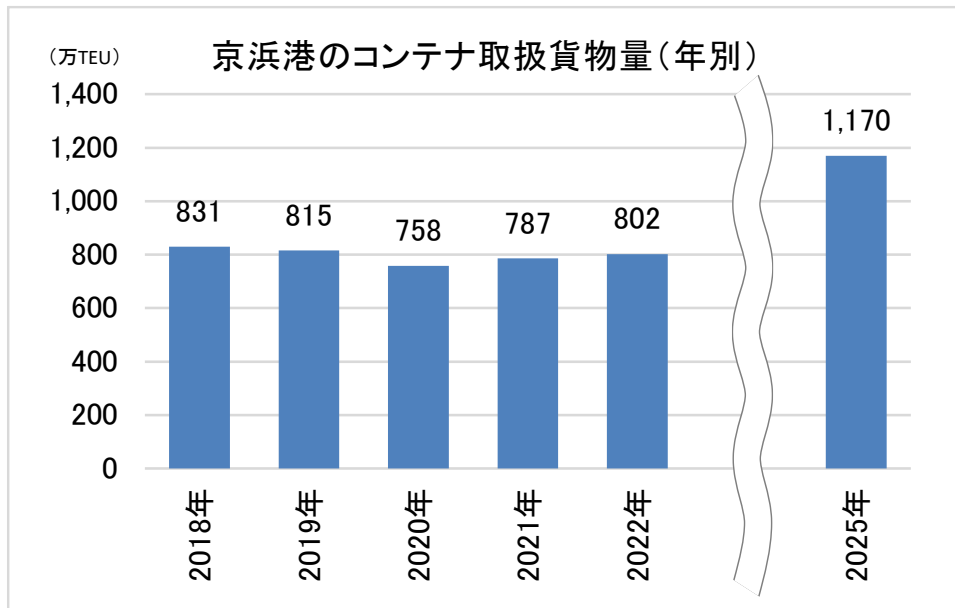


図 2-175 京浜港のコンテナ取扱貨物量の推移(年別)

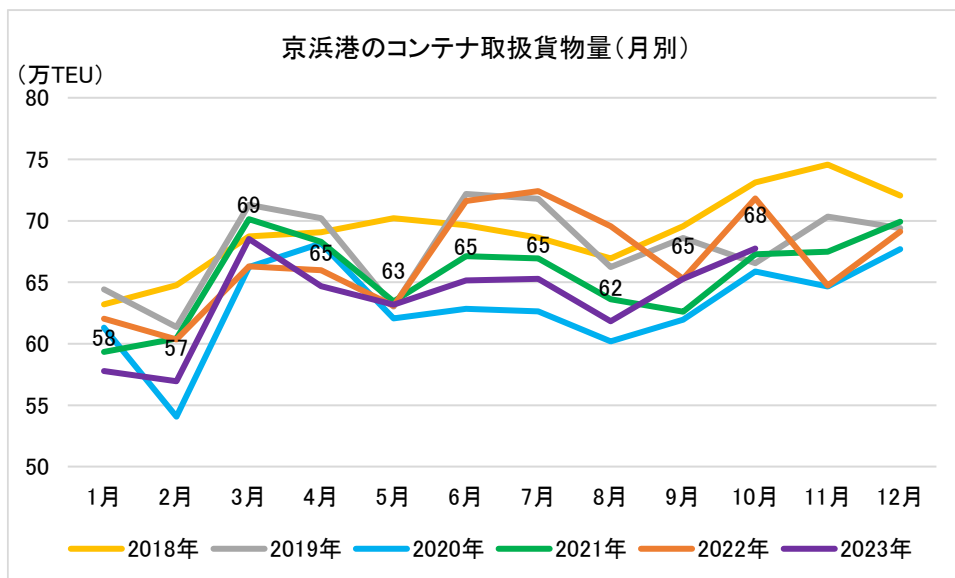


図 2-176 京浜港のコンテナ取扱貨物量の推移(月別)

(イ) 卸売市場の利用状況

大田市場は「青果」、「水産」、「花き」を扱う総合市場であり、取扱実績のうち「青果（野菜・果実）」が約 2,580 億円で全体の 8 割以上を占め、取扱量は約 772 千トンとなっている。

産地別割合は、茨城県が最も多く、約 86 千トン、次いで北海道が約 84 千トンとなっている。

表 2-54 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
市場統計情報	類別取扱実績 産地別取扱実績	2023 年 1 月～10 月	-

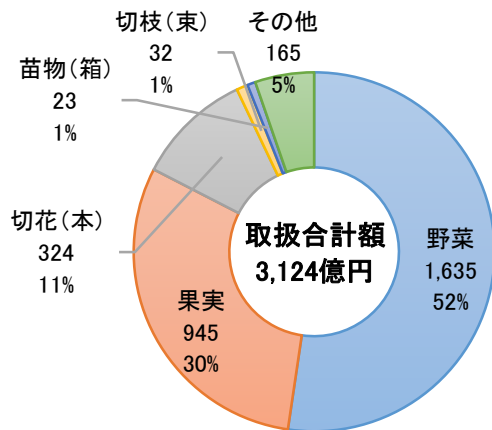


図 2-177 金額別取扱品目 (青果・水産・花き)

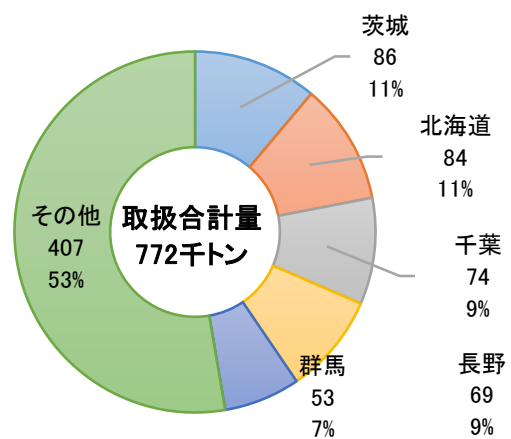


図 2-178 産地別割合 (青果)

(ウ) 小口配送

ネットショッピングの支出額は、年々増加傾向にある。2022 年時点では、250 千円となっている。

宅配便取扱個数も 2020 年の新型コロナウイルスの影響を受け増加傾向にあるが、2021 年から 2023 年はほぼ横ばいである。2022 年時点では、46.9 億個となっている。

表 2-55 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
家計消費状況調査	インターネットを利用した支出の状況 支出金額(二人以上)	2018～2023 年	-
国土交通月例経済(交通分野)	貨物輸送(自動車の輸送料)		-

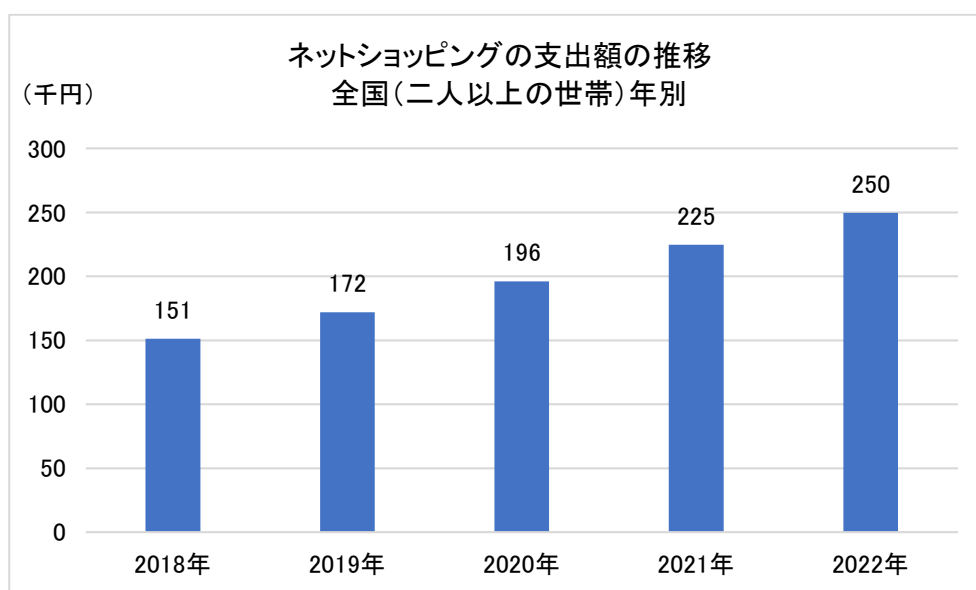


図 2-179 ネットショッピングの支出額の推移 全国(二人以上の世帯)年別

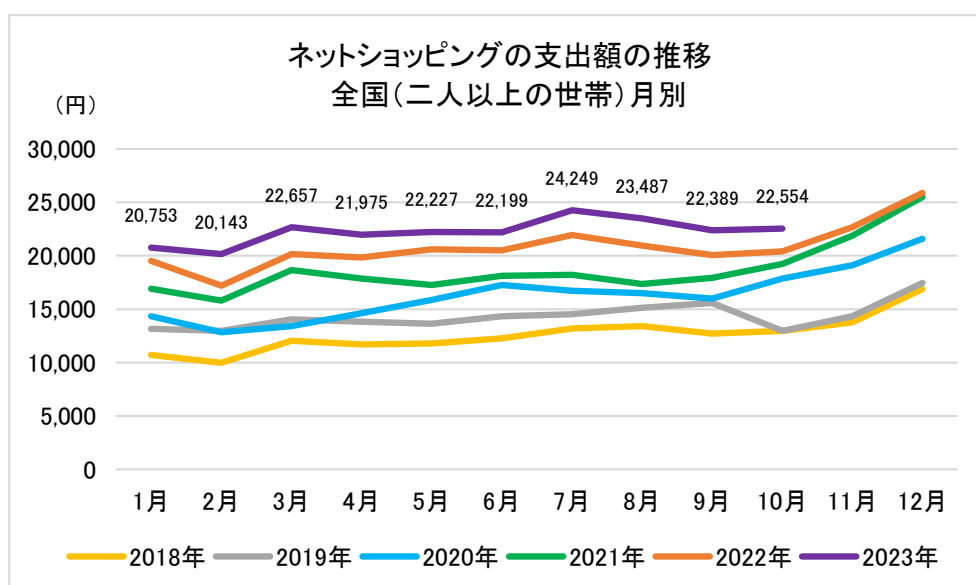


図 2-180 ネットショッピングの支出額の推移 全国(二人以上の世帯)月別

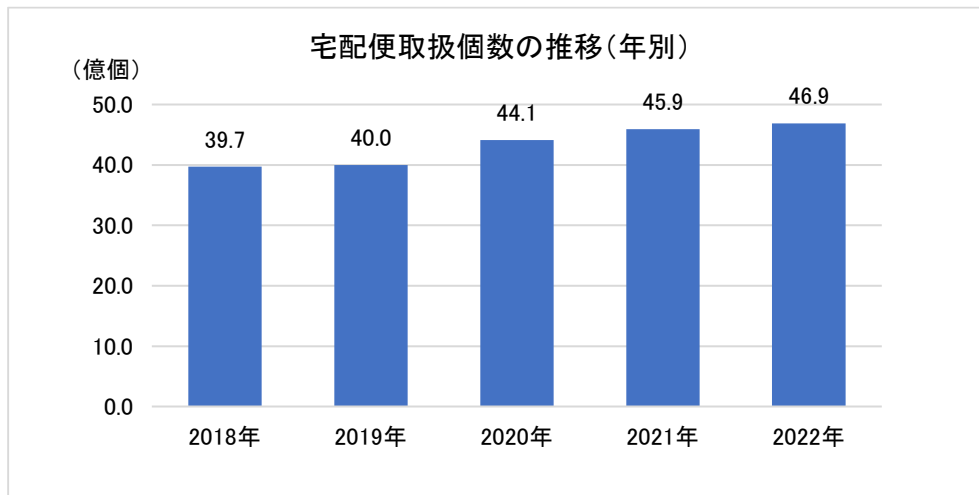


図 2-181 宅配便取扱個数の推移(年別)

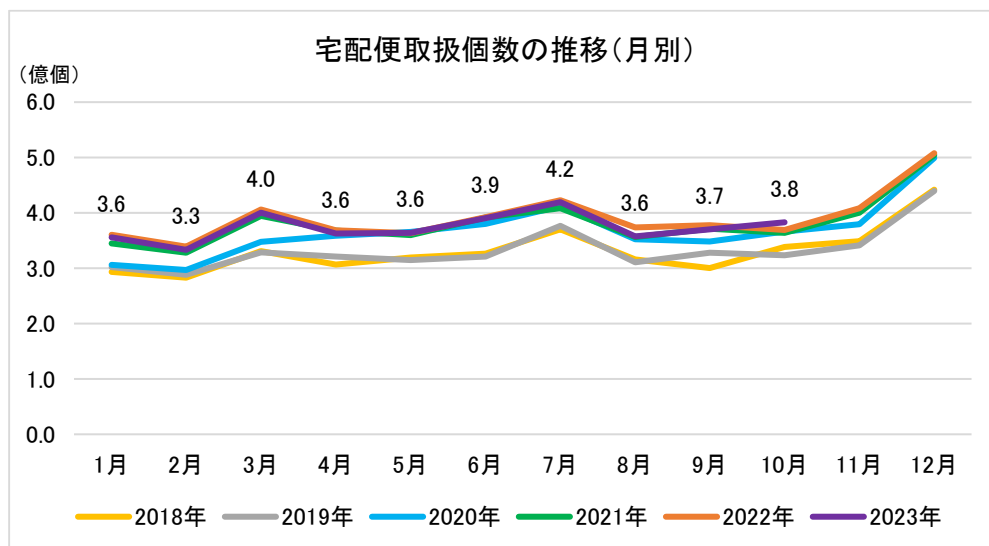


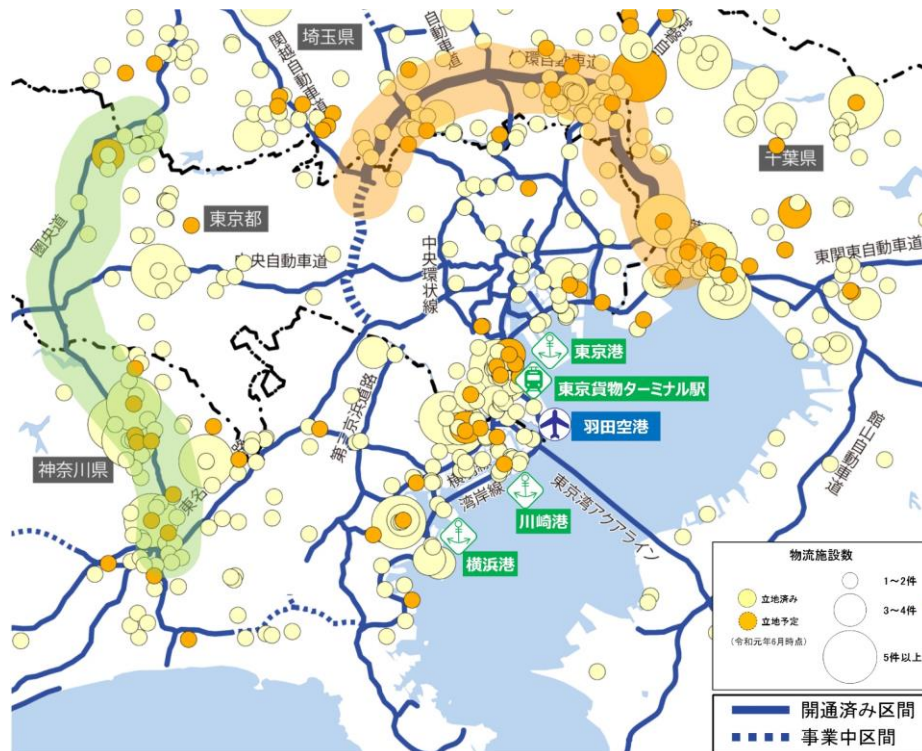
図 2-182 宅配便取扱個数の推移(月別)

(I) 立地ポテンシャル

圏央道の沿線地域（神奈川県、東京都）の工業地の地価は上昇傾向にある。

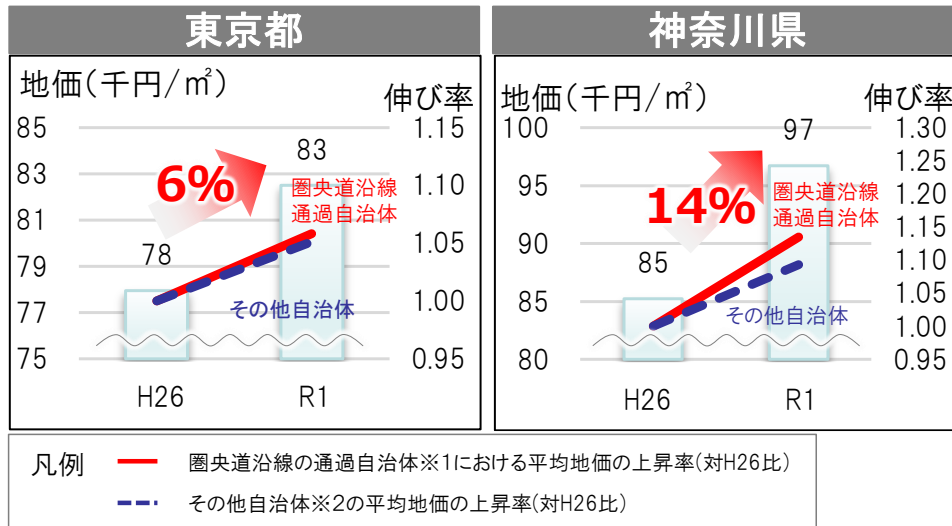
表 2-56 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
日本立地総覧 2014 年版～2019 年版、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、日経ビジネス、日経 MJ、日経産業新聞、日経新聞、物流ニッポン、日刊 CARGO、物流不動産各社 HP	各拠点の立地住所（立地済・立地予定別）	R1.6	外環沿線は外環道 10 分圏域を範囲とする
都道府県地価調査（国土交通省）	工業地の地価（圏央道沿線）	H26、R1、R5	・ 圏央道（海老名 JCT～茨城県・千葉県境）が通過等する東京都(5 市町)、神奈川県(6 市町)を集計 ・ その他自治体は各都県の合計から「圏央道（海老名 JCT～茨城県・千葉県境）が通過等する東京都(5 市町)神奈川県(6 市町)」を除いた値（東京都については、東京都区部も除く）



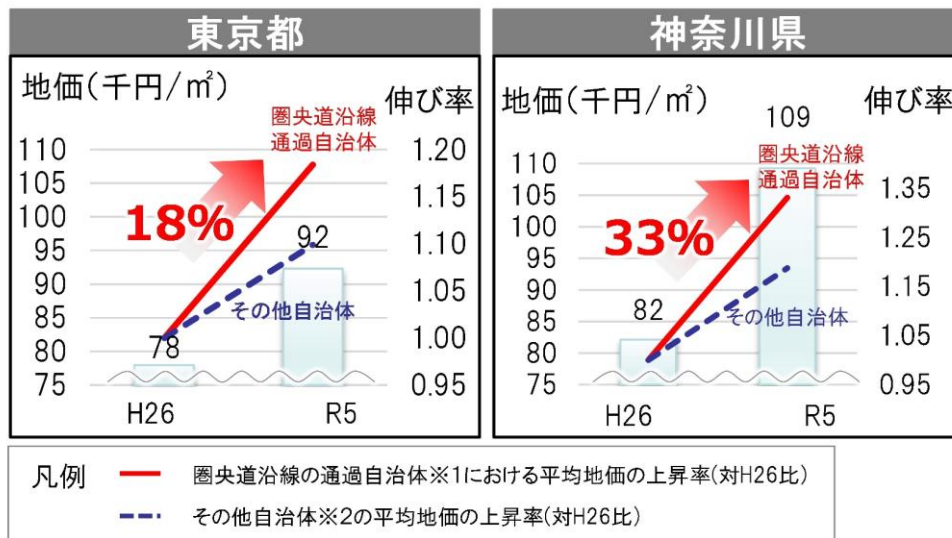
※図面上の道路ネットワークは、令和2年3月末時点
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-183 企業立地状況(H22 以降)



- ※1 圏央道(海老名JCT～茨城県・千葉県境)が通過等する東京都(5市町)神奈川県(6市町)
- ※2 各都県の合計から「圏央道(海老名JCT～茨城県・千葉県境)が通過等する東京都(5市町)神奈川県(6市町)」を除いた値(東京都については、東京都区部も除く)

図 2-184 圏央道沿線の工業地の地価の推移(H26～R1)



- ※1 圏央道(海老名JCT～茨城県・千葉県境)が通過等する東京都(5市町)神奈川県(6市町)
- ※2 各都県の合計から「圏央道(海老名JCT～茨城県・千葉県境)が通過等する東京都(5市町)神奈川県(6市町)」を除いた値(東京都については、東京都区部も除く)

図 2-185 圏央道沿線の工業地の地価の推移(H26～R5)

2) 観光

(7) 観光スポット

表 2-57 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
公益社団法人日本ユネスコ協会連盟	世界遺産	-	-
トリップアドバイザー	外国人に人気のある観光スポットランキング 2020 人気のある関東地方の観光スポット 30	-	-
関東地方整備局	東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)計画検討協議会(第2回)資料	-	-

外環と接続する各放射道路には世界遺産や人気の観光スポットが点在している。



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成
図 2-186 主要な観光スポット

(イ) インバウンド

表 2-58 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
空港管理状況調書	着陸回数、乗降客数	2018～2023 年	着陸回数の月別データは 2022 年まで
出入国管理統計	出入国者数	2018～2023 年	-
国土交通省記者発表資料	訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数	2018～2023 年	-
FF-Data (訪日外国人流動データ)	訪日外国人流動割合	2019 年	・ 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県を除く道府県を対象に集計 ・ その他(北海道、茨城県、沖縄県): 20%を除く比率を図示
訪日外国人消費動向調査	訪日外国人旅行消費額	2018～2023 年	・ 2020 年 4～6 月期から2021 年 7～9 月期は、新型コロナウイルス感染症の影響により調査を中止、2021 年 10～12 月期は試算値

A) 羽田空港の旅客数・年間着陸回数の推移

羽田空港の国際旅客数は、新型コロナウイルスの影響を受け2020年に大幅に減少。2022年3月から観光目的以外の新規入国が一定条件下で再開され、徐々に回復している。2022年時点では約404万人となっている。

羽田空港の着陸回数は新型コロナウイルスの影響を受け2020年に大幅に減少。2022年以降、徐々に回復傾向にある。2022年時点では17,627回となっている。

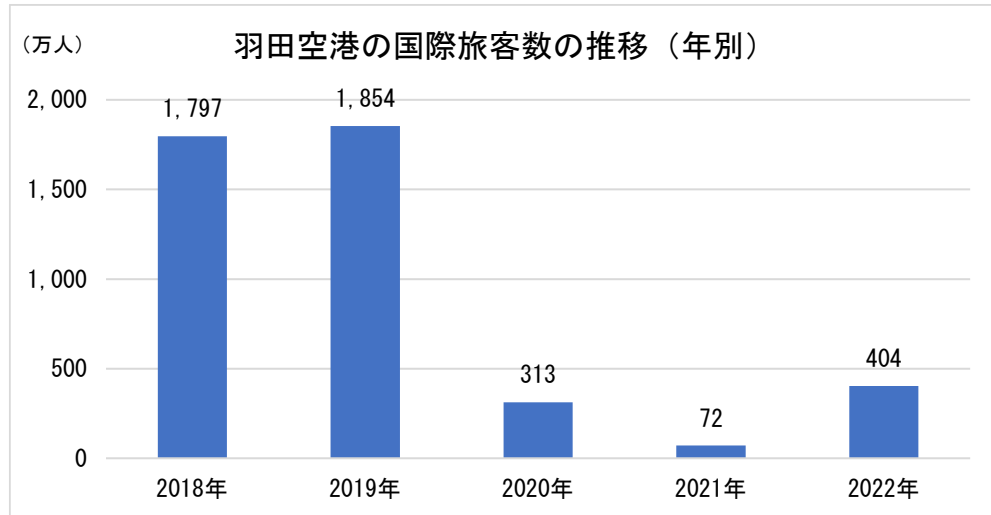


図 2-187 羽田空港の国際旅客数の推移(年別)

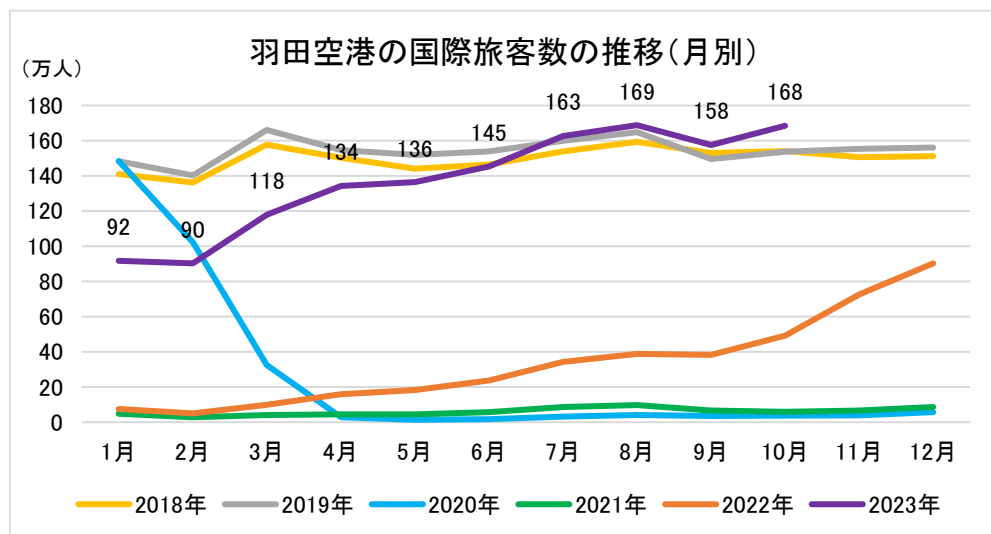


図 2-188 羽田空港の国際旅客数の推移(月別)

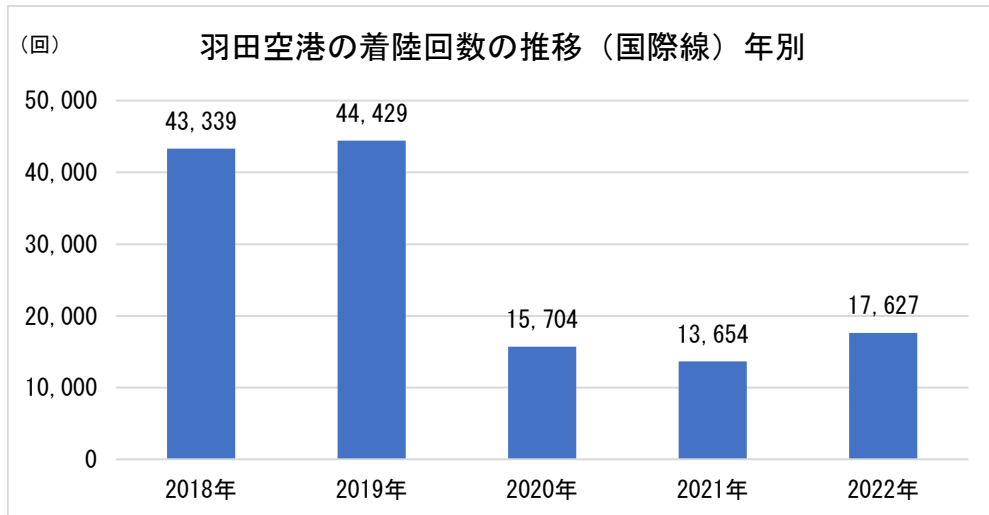


図 2-189 羽田空港の着陸回数の推移(国際線)年別

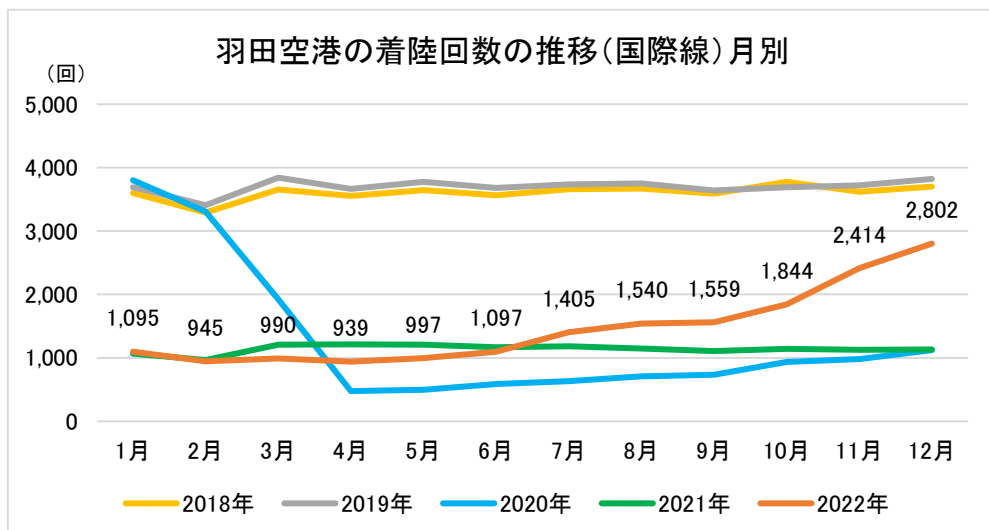


図 2-190 羽田空港の着陸回数の推移(国際線)月別

B) 羽田空港の外国人出入国者数

羽田空港の外国人出入国者数は、新型コロナウイルスの影響を受け 2020 年に大幅に減少。2022 年 3 月から観光目的以外の新規入国が一定条件下で再開され、徐々に回復している。2022 年時点では約 150 万人となっている。

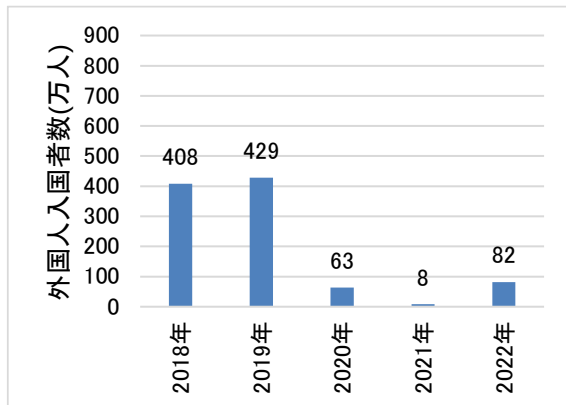


図 2-191 羽田空港の外国人入国数の推移(年別)

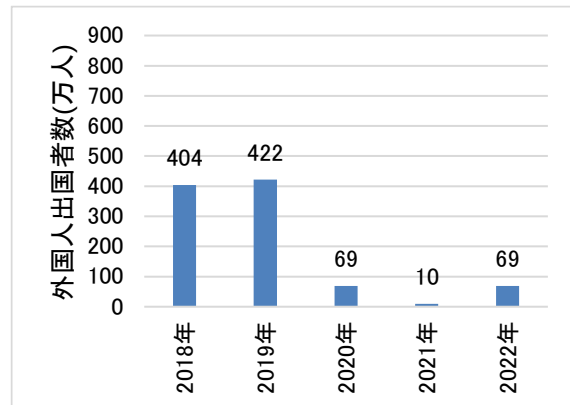


図 2-192 羽田空港の外国人出国数の推移(年別)

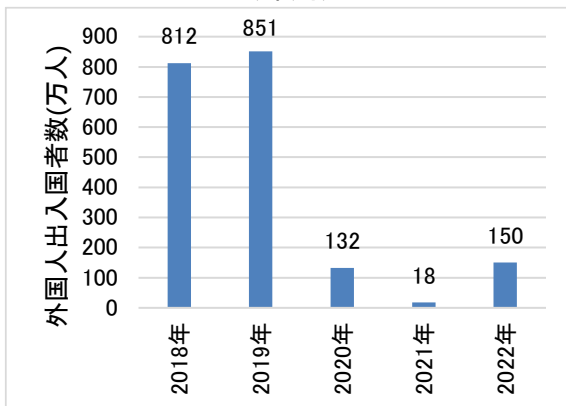


図 2-193 羽田空港の外国人入出国数の推移(年別)

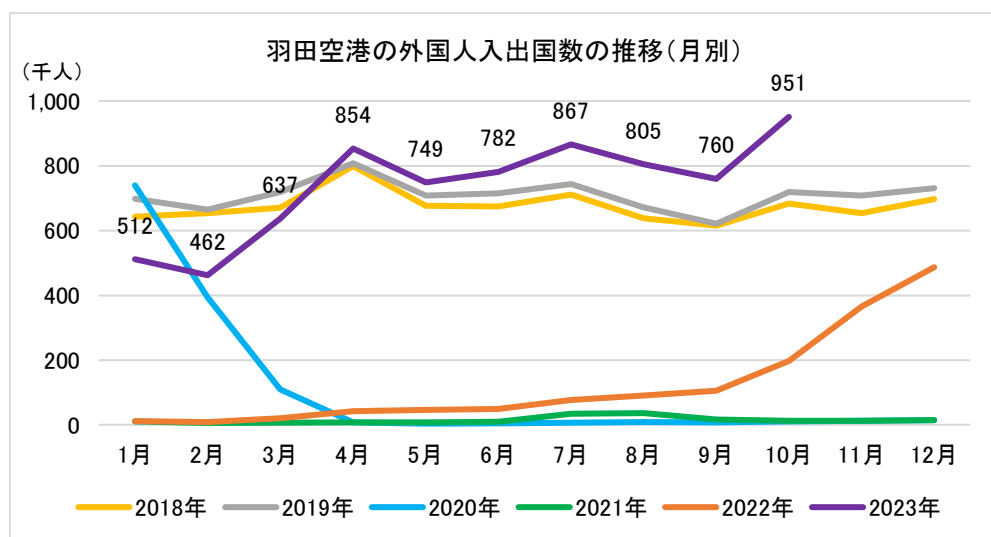


図 2-194 羽田空港の外国人入出国数の推移(月別)

C) 京浜港の利用者数

京浜港の入出国外国人数は、新型コロナウイルスの影響を受け 2020 年に大幅に減少し、その後も低迷していたが、2023 年は回復傾向にある。2022 年時点では約 208 人となっている。

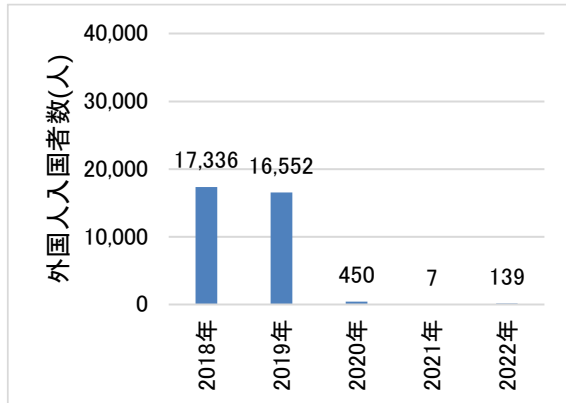


図 2-195 京浜港の外国人入国数の推移(年別)

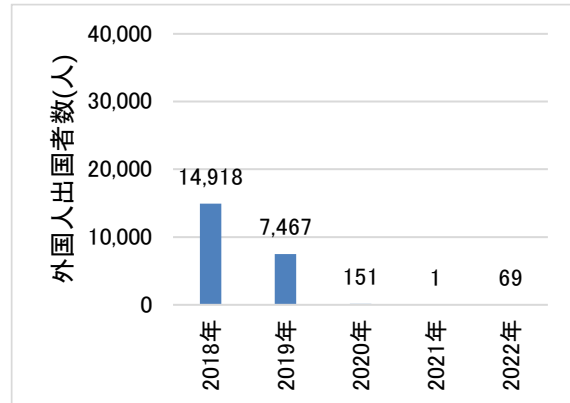


図 2-196 京浜港の外国人出国数の推移(年別)

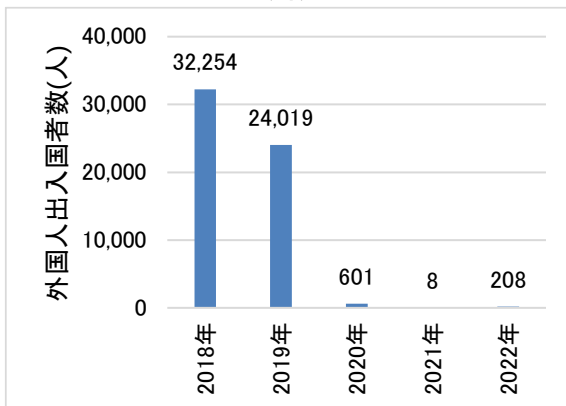


図 2-197 京浜港の外国人入出国数の推移(年別)

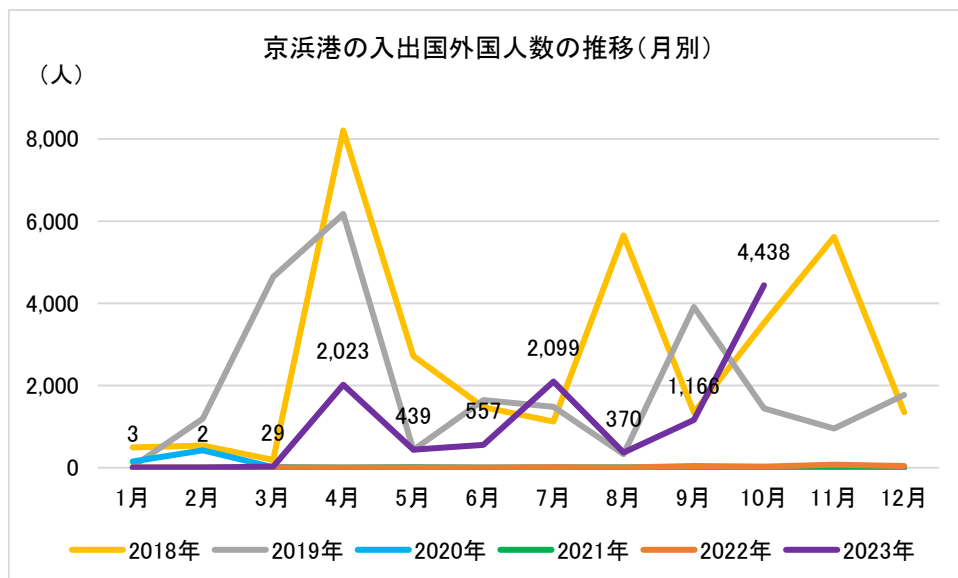


図 2-198 京浜港の入出国外国人数の推移(月別)

D) 訪日クルーズ旅客数・寄港回数

我が国のクルーズ船による外国人入国者数は近年減少傾向にある。新型コロナウイルスの影響を受け 2020 年に大幅に減少した。2021 年以降、クルーズ船による外国人入国者はほぼ 0 人となっている。

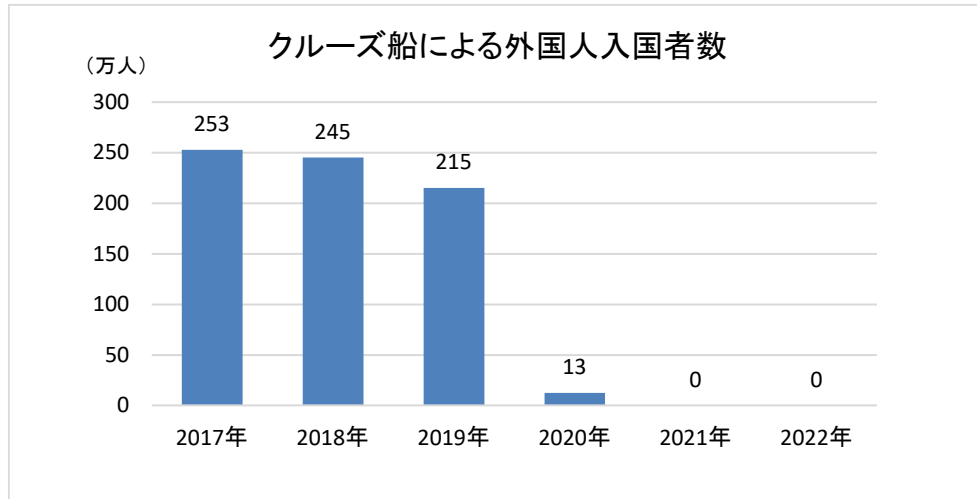


図 2-199 クルーズ船による外国人入国者数

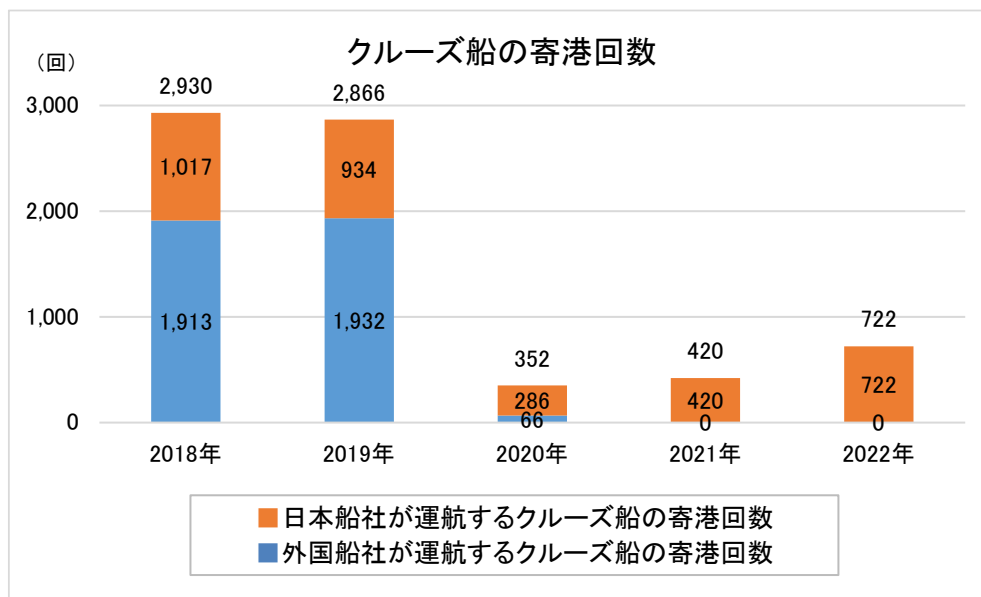


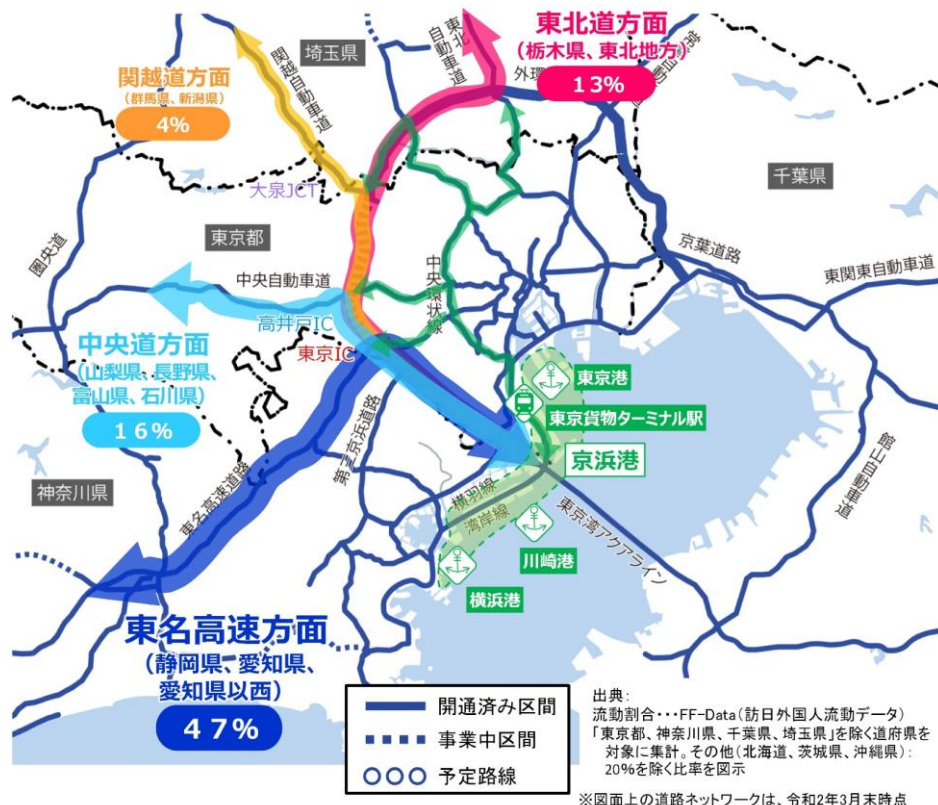
図 2-200 クルーズ船の寄港回数の推移

E) 訪日外国人流動割合

羽田空港からの外国人の流動人数は2019年時点では、約533.6千人となっている。(全機関：バス、鉄道、タクシー・ハイヤー、レンタカー、その他乗用車、国内飛行機、その他、不明)

移動手段は「バス」が約110.4千人と最も多く、次いで「レンタカー」が13.1千人となっており、高速道路の利用方面は「東名高速方面」が47%と最も多く、次いで「中央道方面」が16%と多い。

移動手段別の高速道路の利用方面は、バスは「東名高速方面」が56%と最も多く、次いで「中央道方面」が21%となっている。タクシー・ハイヤーは「東北道方面」が56%と最も多く、次いで「東名高速方面」が39%となっている。レンタカーは「東北道方面」が35%と最も多く、次いで「東名高速方面」が34%となっている。その他の乗用車は「東北道方面」が32%と最も多く、次いで「東名高速方面」が28%となっている。



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-201 羽田空港の訪日外国人流動割合

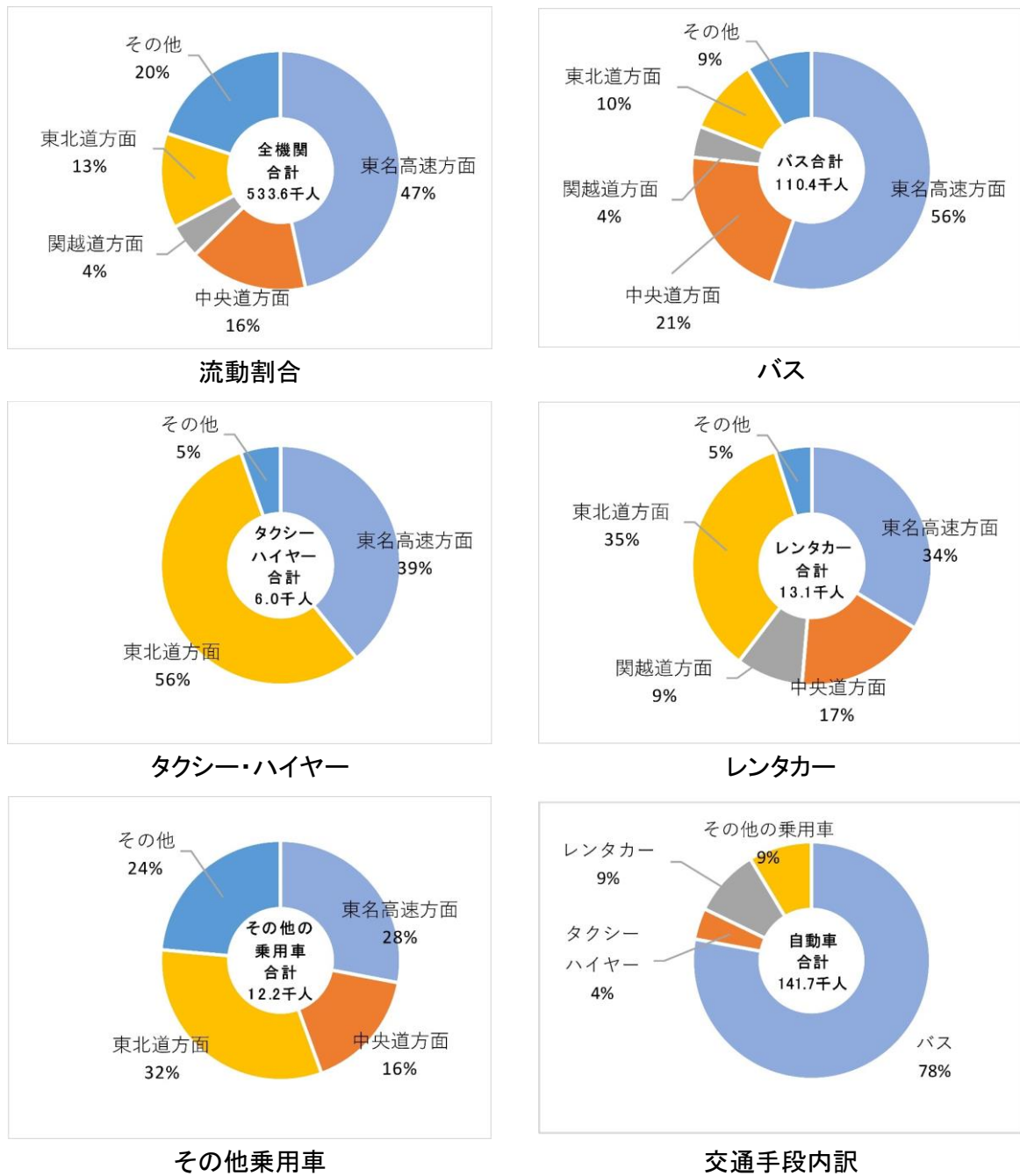


図 2-202 羽田空港の訪日外国人流動割合と流動手段(千人／2019 年)

F) 訪日外国人による消費額

訪日外国人による消費額は増加傾向にあったが、新型コロナウイルスの影響を受け大幅に減少した。2022年時点では、約0.9兆円となっている。2023年は、新型コロナウイルス流行前より消費額が増加している。

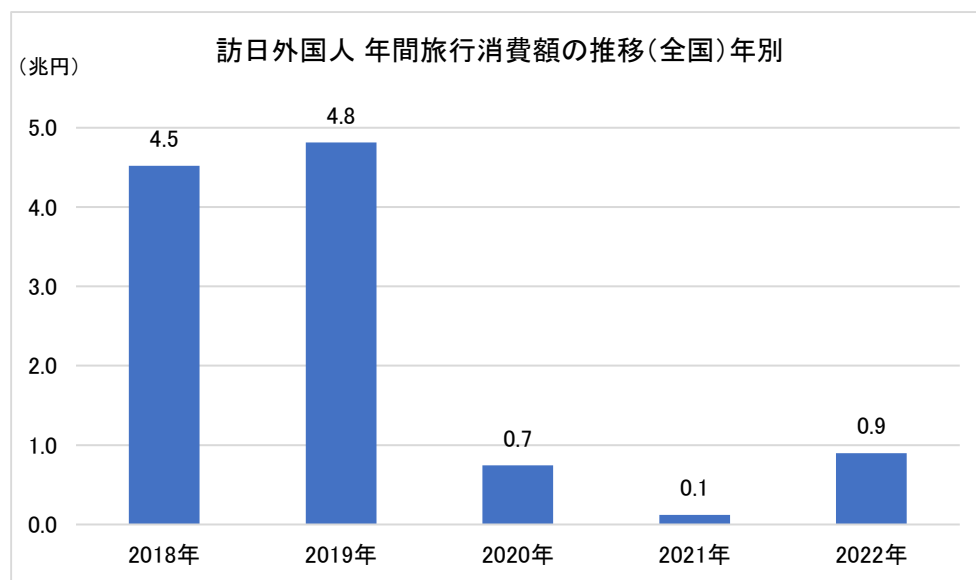


図 2-203 訪日外国人 年間旅行消費額の推移(全国)年別

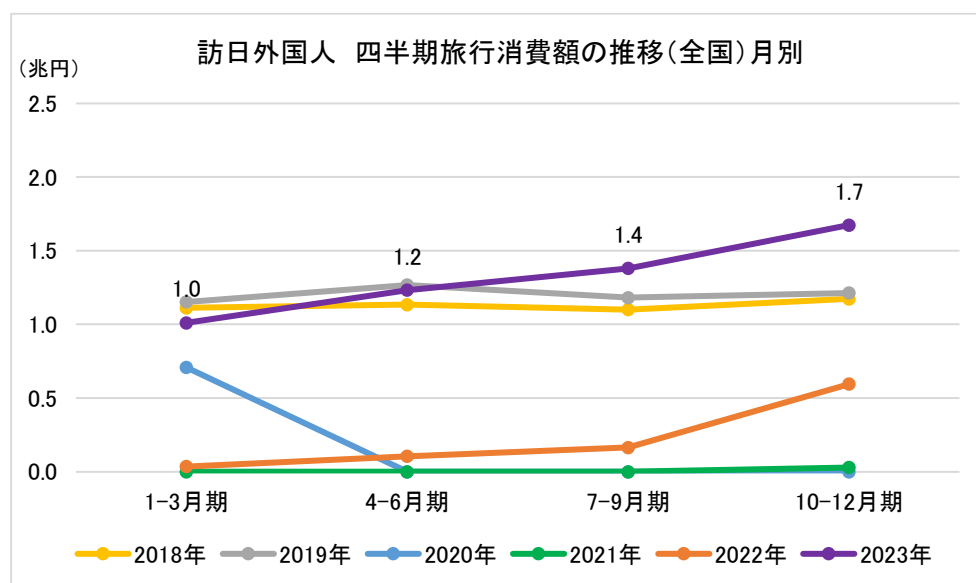


図 2-204 訪日外国人 四半期旅行消費額の推移(全国)

(ウ) 国内観光

表 2-59 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
観光庁宿泊旅行統計調査	参考第7表 実宿泊者数	2018～2023 年	－
観光庁家計調査	家計収支編 二人以上の世帯 宿泊料	2018～2023 年	－

A) 宿泊者数の推移

国内宿泊者数は、全国・大田区・川崎市ともに新型コロナウイルスの影響を受け減少した。2022 年以降は回復傾向にある。

2022 年時点では、全国が約 45,046 万人、大田区が約 96 万人、川崎市が約 75 万人となっている。

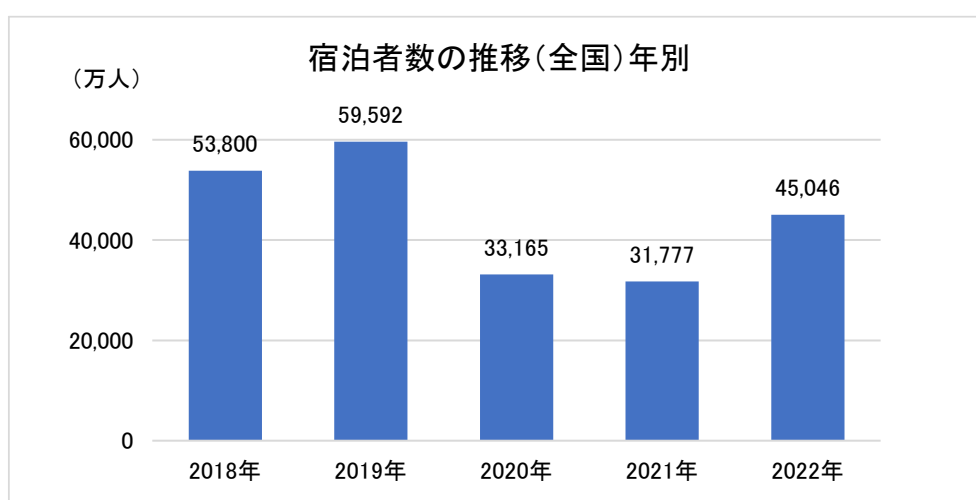


図 2-205 宿泊者数の推移(全国) 年別

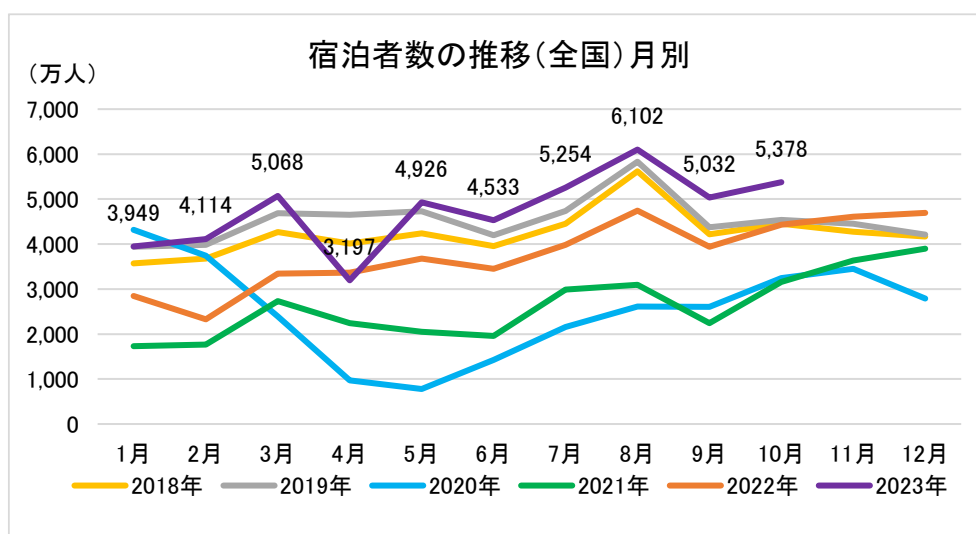


図 2-206 宿泊者数の推移(全国) 月別

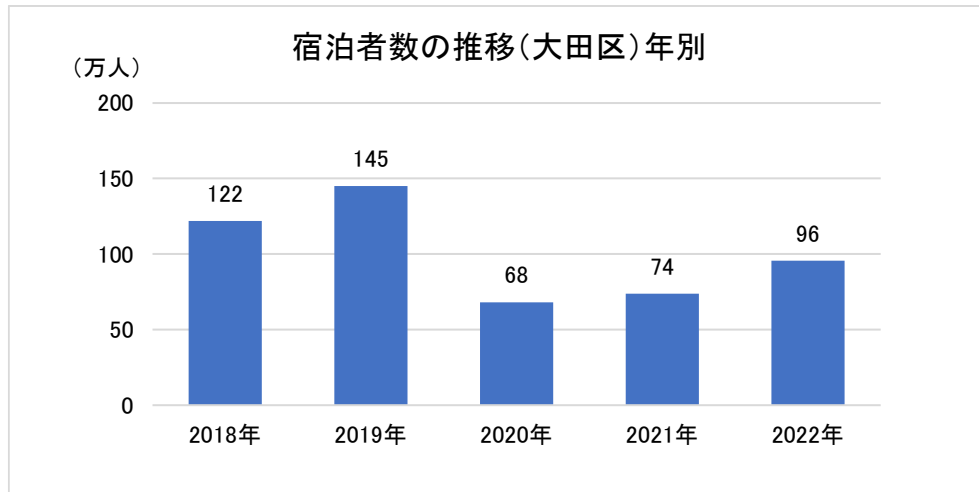


図 2-207 宿泊者数の推移(大田区)年別

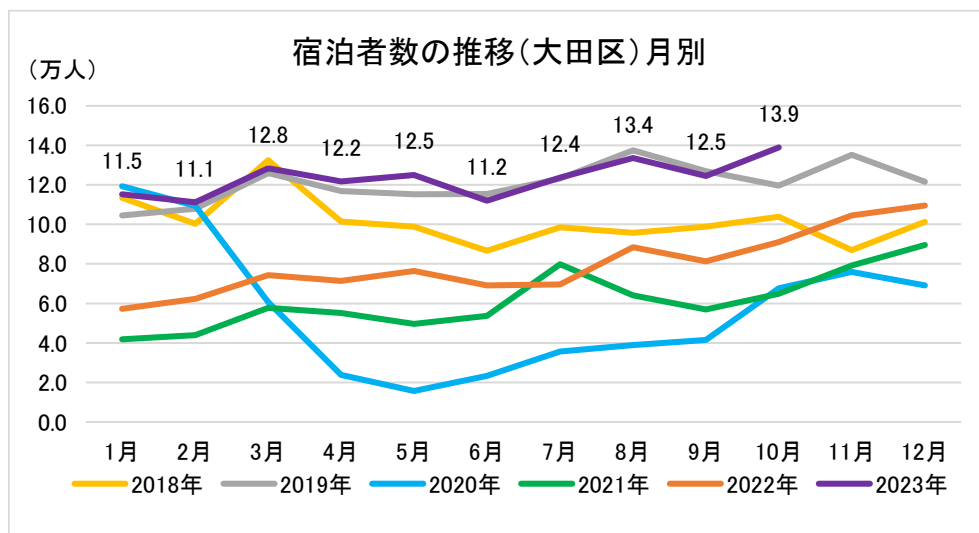


図 2-208 宿泊者数の推移(大田区)月別

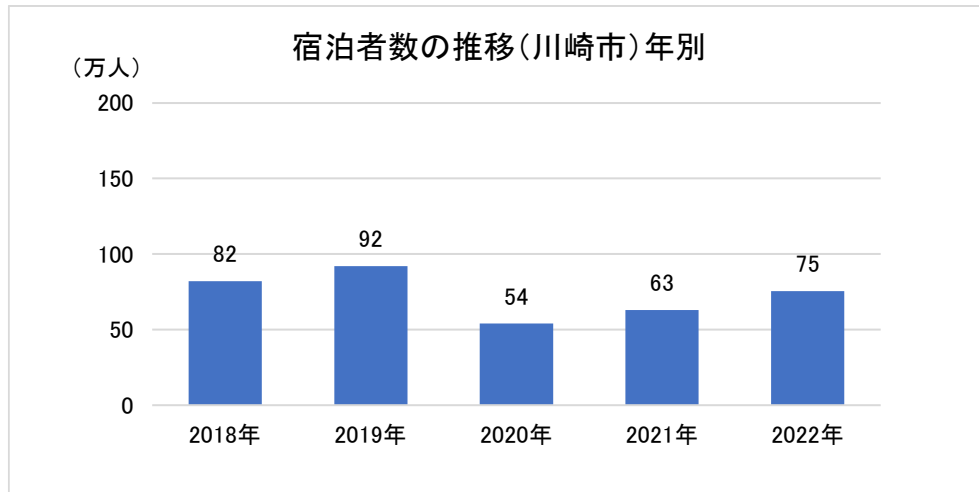


図 2-209 宿泊者数の推移(川崎市)年別

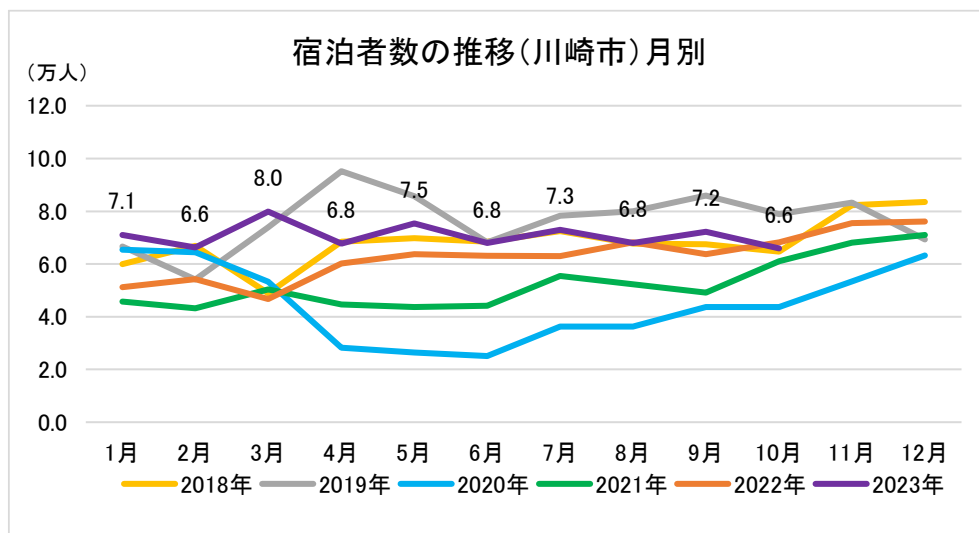


図 2-210 宿泊者数の推移(川崎市)月別

B) 観光関連支出の変化

国内の平均宿泊料は、全国・東京都 23 区・川崎市ともに新型コロナウイルスの影響を受け 2020 年に減少した。2022 年以降は回復傾向にある。

2022 年時点では、全国が約 20,669 円、東京 23 区が約 35,790 円、川崎市が約 30,299 円となっている。

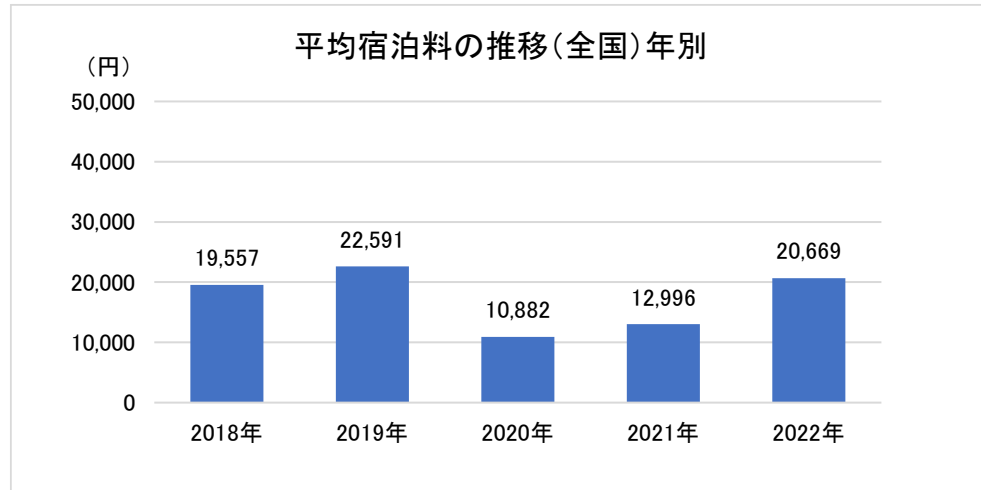


図 2-211 平均宿泊料の推移(全国)年別

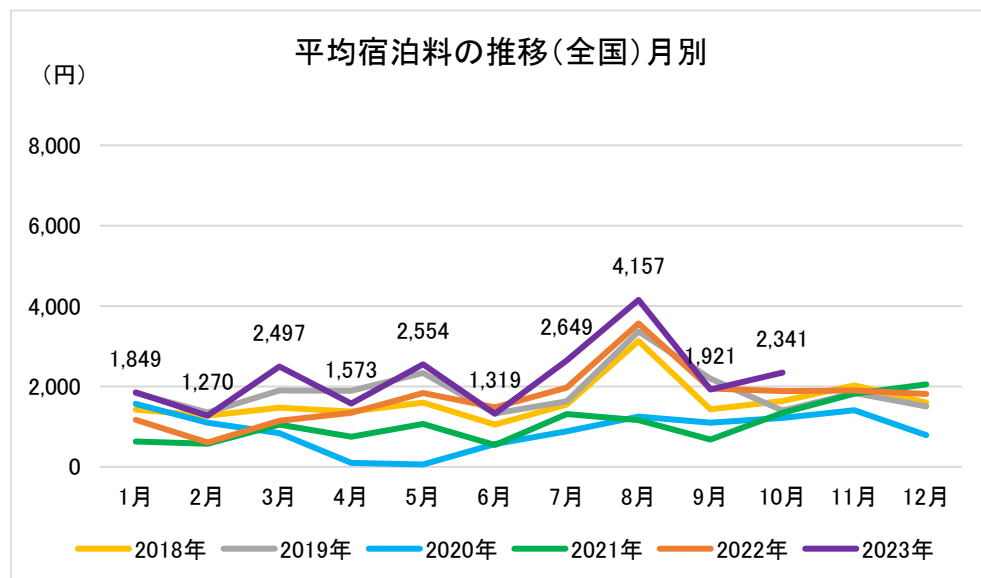


図 2-212 平均宿泊料の推移(全国)月別

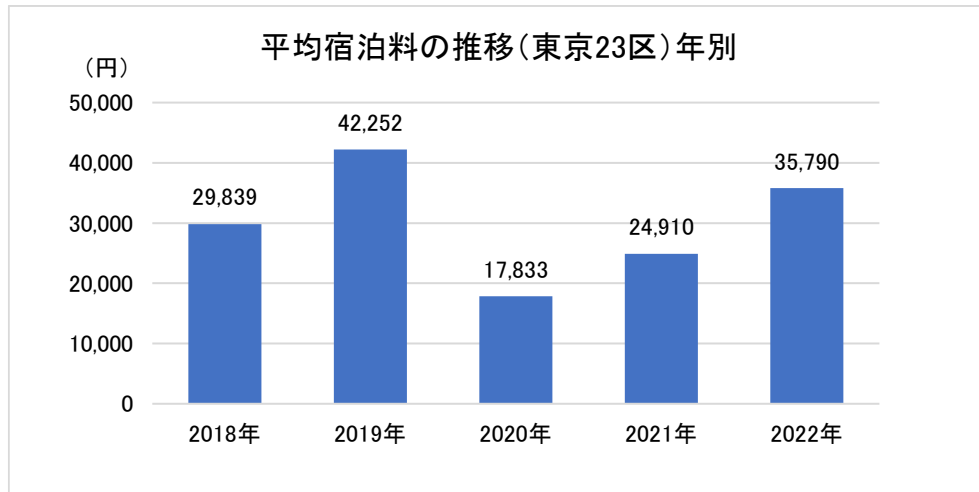


図 2-213 平均宿泊料の推移(東京 23 区)年別

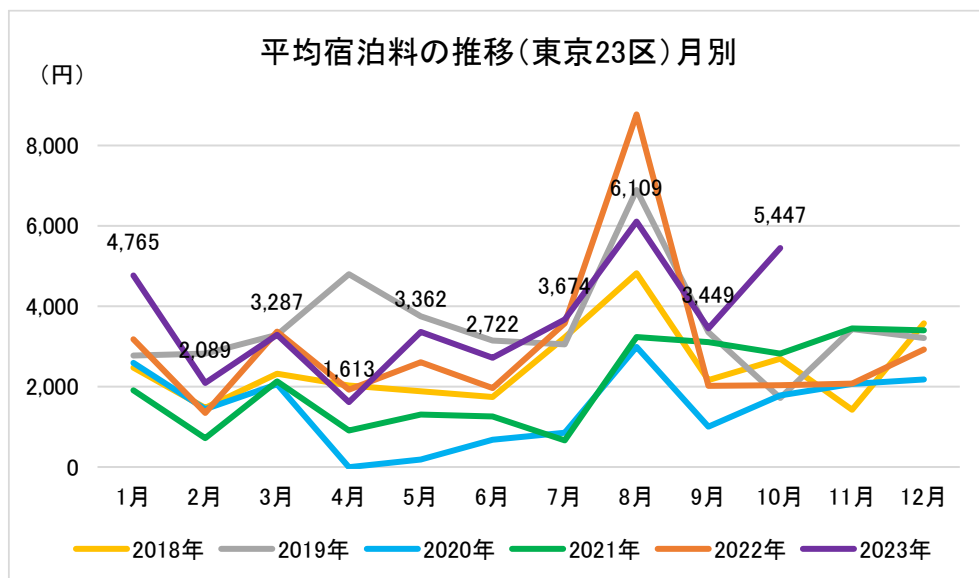


図 2-214 平均宿泊料の推移(東京 23 区)月別

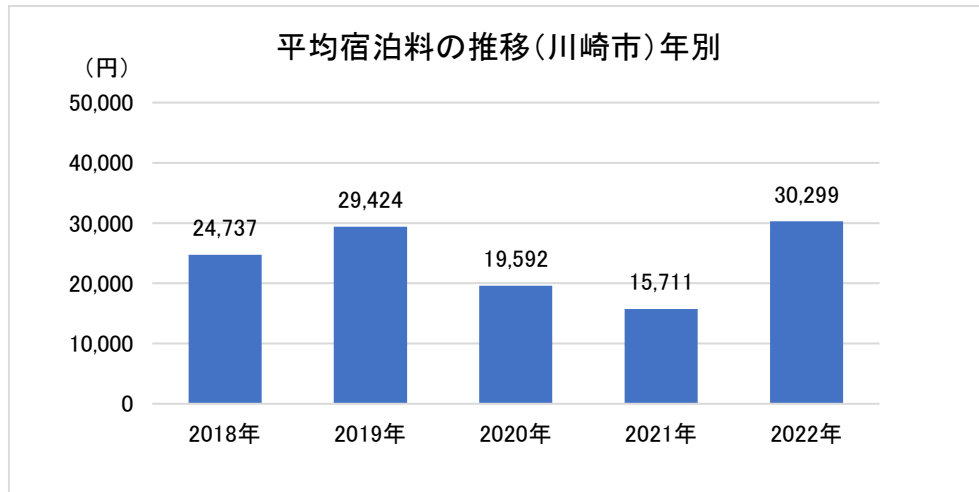


図 2-215 平均宿泊料の推移(川崎市)年別

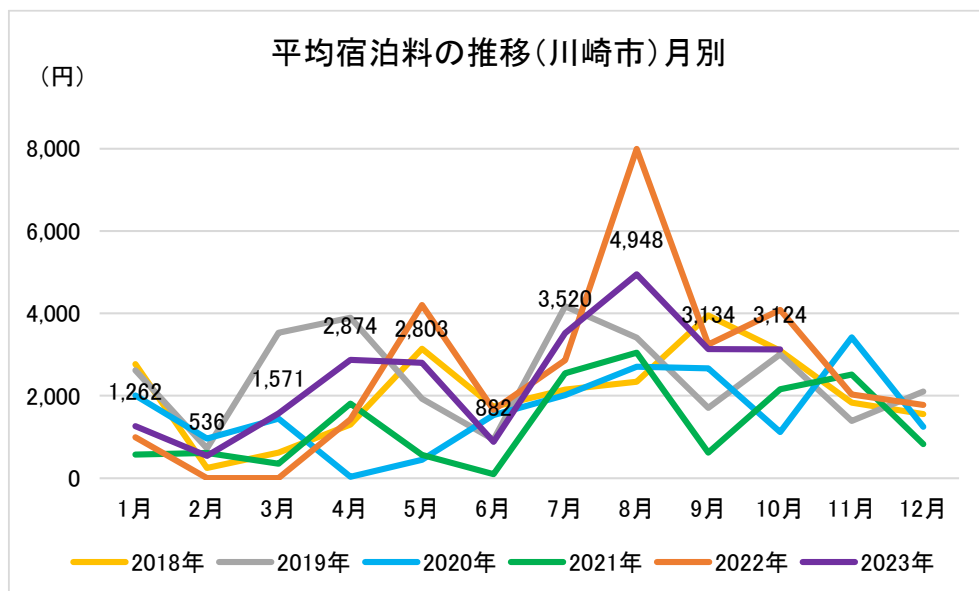


図 2-216 平均宿泊料の推移(川崎市)月別

3) 地域経済

(7) 景気動向の変化

業種別の景気動向は、個人向けサービスは不安定な状況が続くが、製造業は堅調となっている。

表 2-60 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
内閣府景気ウォッチャー調査	景気の現状判断(方向性)DI	2018～2023年	-

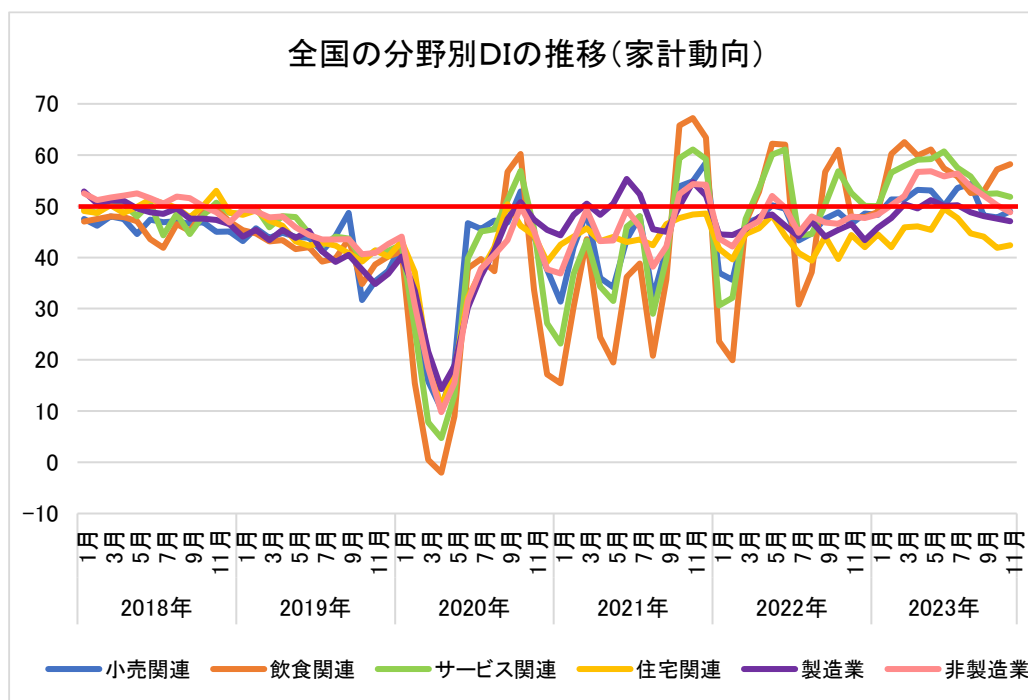


図 2-217 全国の分野別 DI の推移(家計動向)

4) 生活

(7) 交通手段選好

表 2-61 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
観光庁家計調査	家計収支編 二人以上の世帯 交通、自動車等購入、自動車等維持	2018～2023 年	-

A) 自動車関連支出の変化

自動車移動需要は、新型コロナウイルスの感染のリスクが比較的低く、2020 年以降も堅調である。

2022 年時点では、全国が約 289,515 円、東京 23 区が約 144,554 円、川崎市が約 203,396 円となっている。

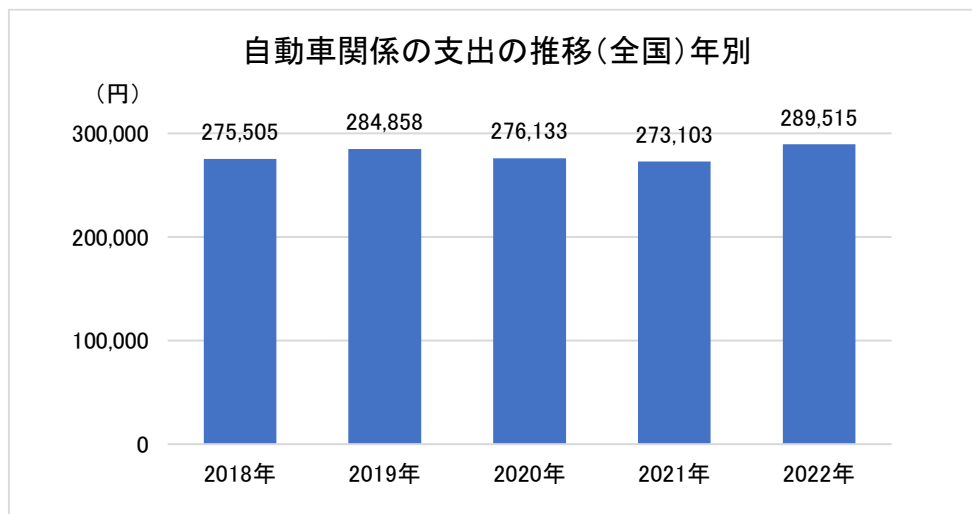


図 2-218 自動車関係の支出の推移(全国) 年別

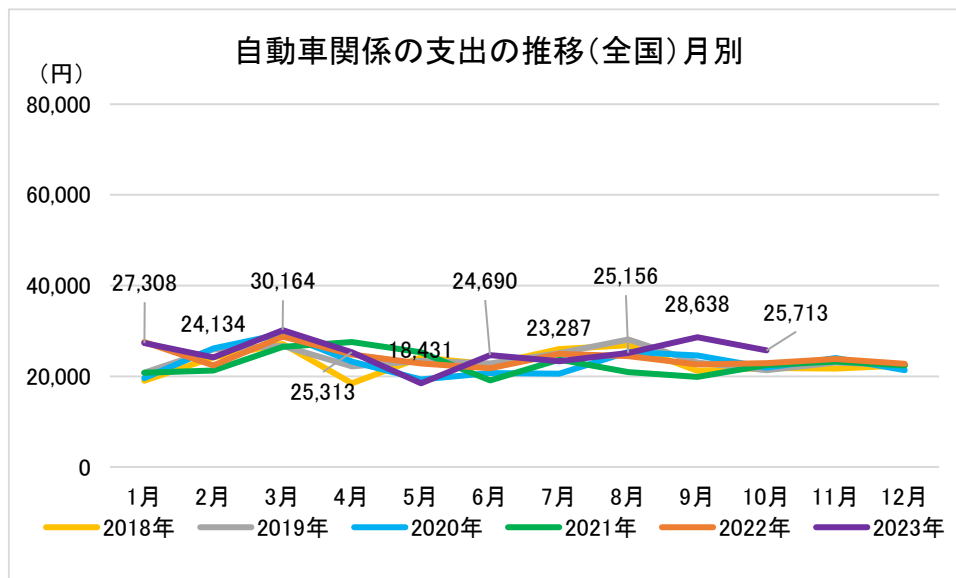


図 2-219 自動車関係の支出の推移(全国) 月別

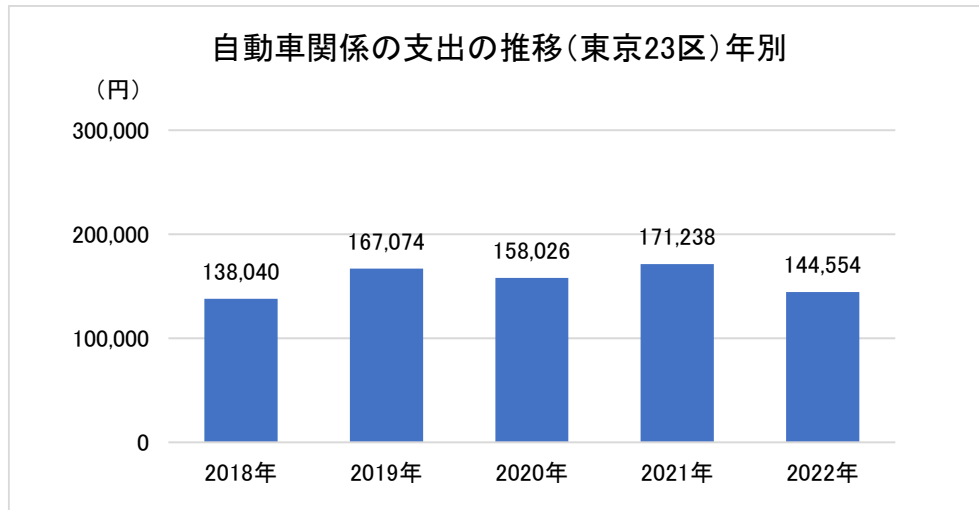


図 2-220 自動車関係の支出の推移(東京 23 区)年別

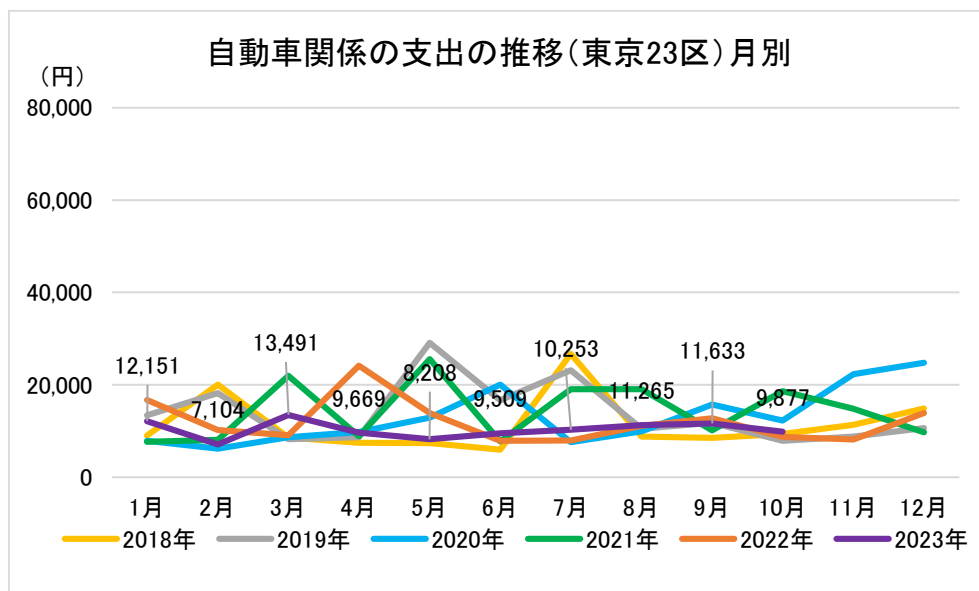


図 2-221 自動車関係の支出の推移(東京 23 区)月別

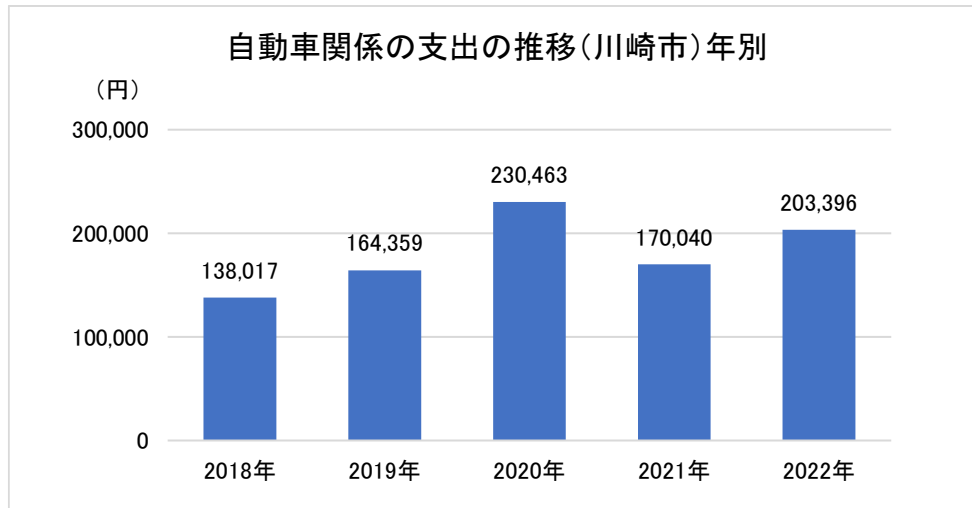


図 2-222 自動車関係の支出の推移(川崎市)年別

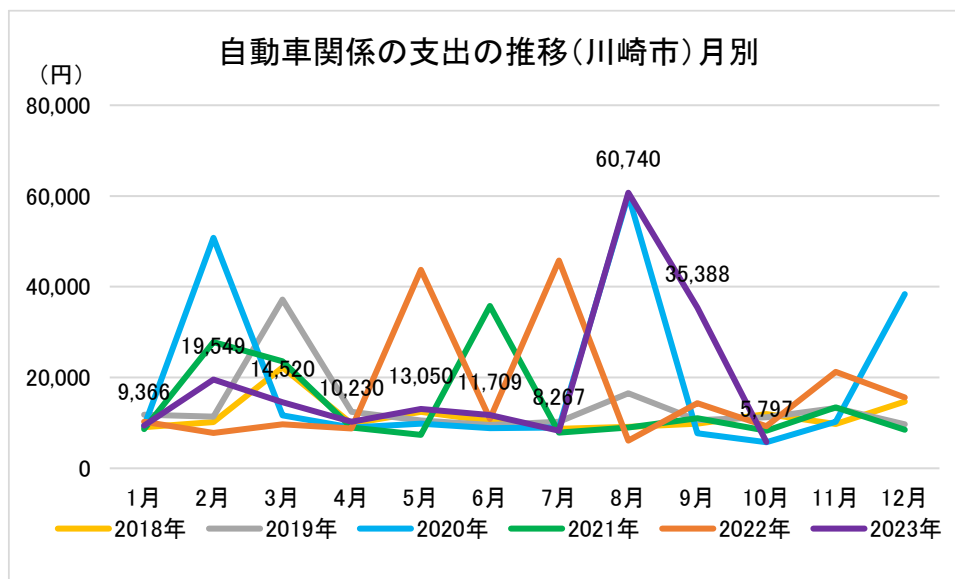


図 2-223 自動車関係の支出の推移(川崎市)月別

B) 公共交通関連支出の変化

公共交通機関の需要は新型コロナウイルスの影響により 2020 年は減少したが、2022 年以降は回復傾向にある。

2022 年時点では、全国が約 51,714 円、東京 23 区が約 96,927 円、川崎市が約 89,243 円となっている。

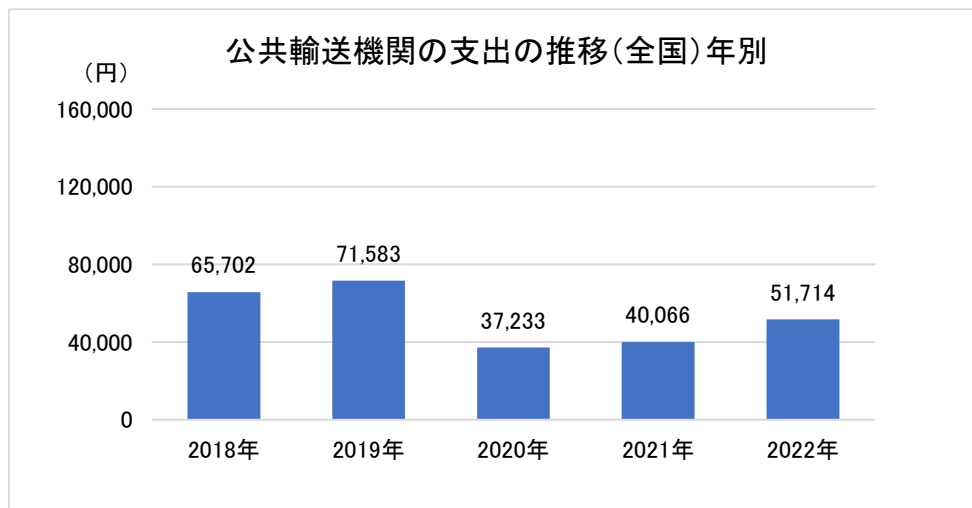


図 2-224 公共交通機関の支出の推移(全国)年別

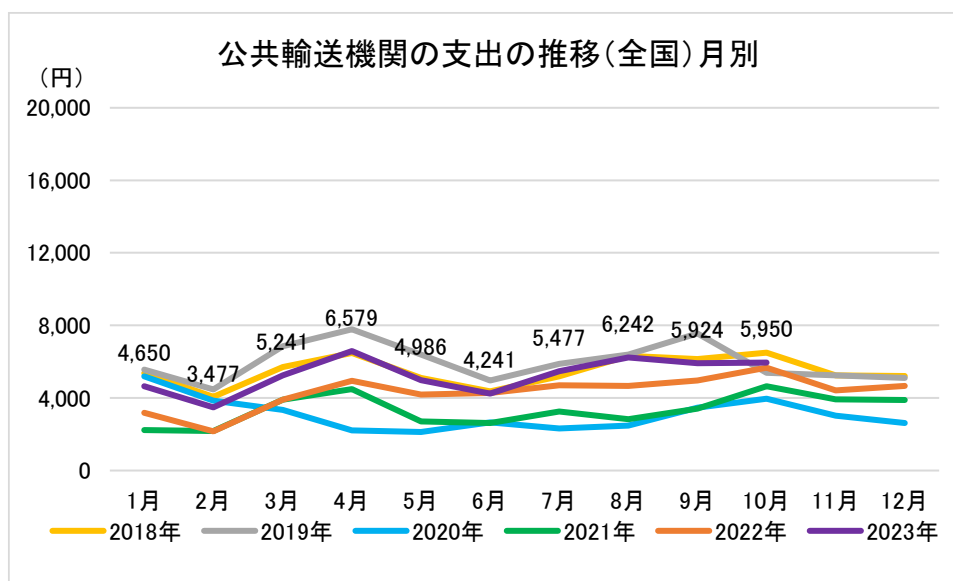


図 2-225 公共交通機関の支出の推移(全国)月別

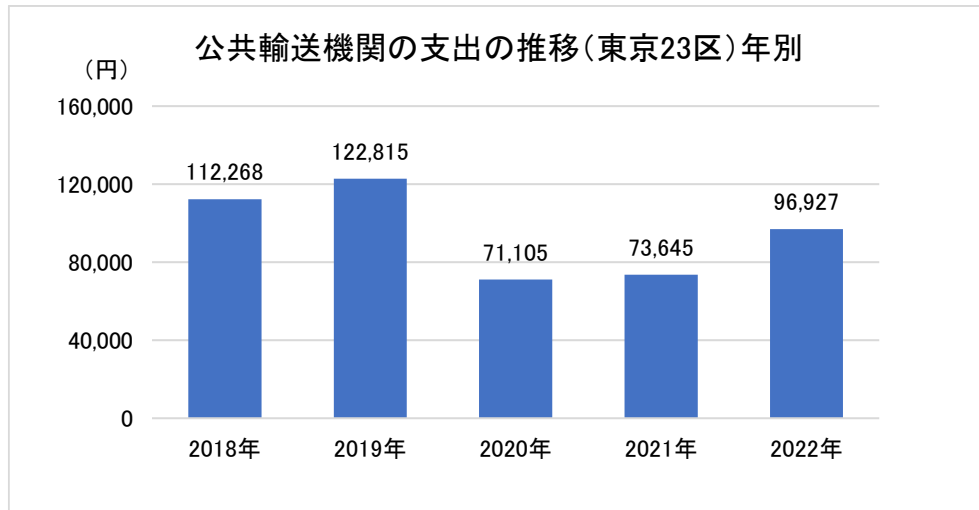


図 2-226 公共輸送機関の支出の推移(東京 23 区)年別

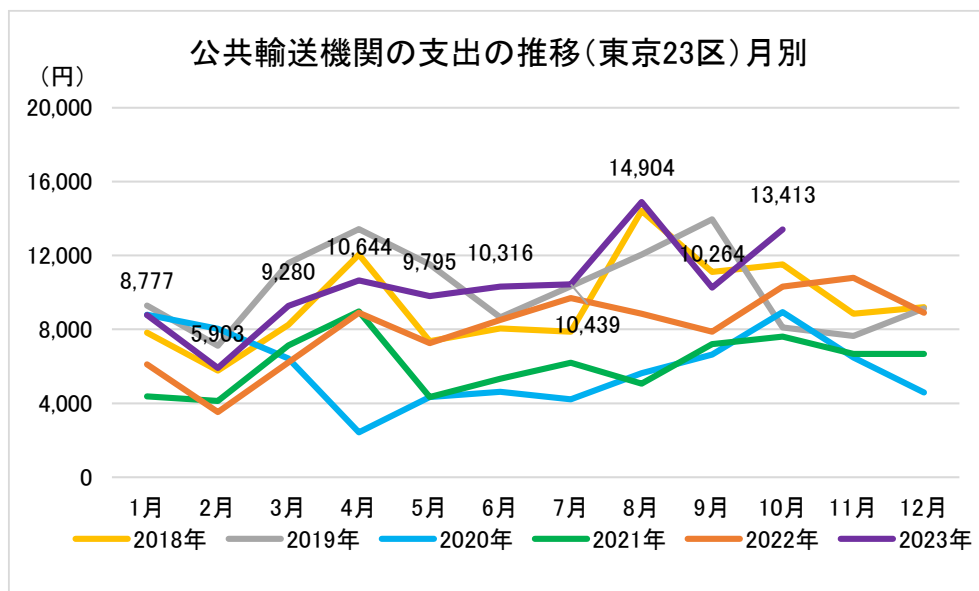


図 2-227 公共輸送機関の支出の推移(東京 23 区)月別

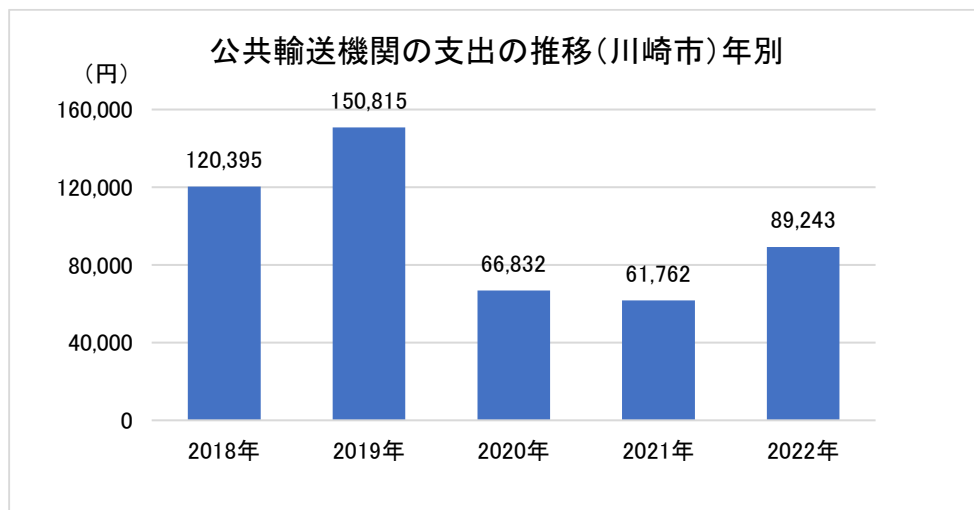


図 2-228 公共輸送機関の支出の推移(川崎市)年別

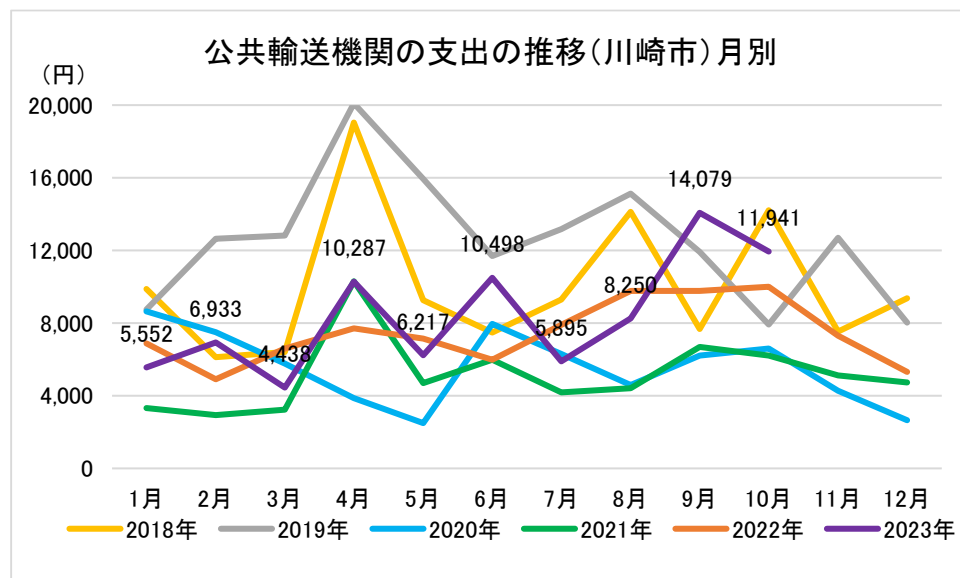


図 2-229 公共輸送機関の支出の推移(川崎市)月別

5) まとめ

把握結果の取りまとめを以下に示す。

表 2-62 社会経済状況 整理結果概要

視点		最新の社会経済状況の変化	道路ネットワーク整備の必要性に係る示唆
物流	羽田空港	- 貨物取扱量は、新型コロナウイルスの影響を受け大幅に減少し、2021 年以降回復傾向 - 輸出入額は、新型コロナウイルスの影響を受け大幅に減少し、2021 年以降回復傾向 - 輸出品目は、「化学製品」が 16.2%と最も多く、次いで「機械類・輸送用機器」が 12.6% - 輸入品目は、「機械類・輸送用機器」が 46.0%と最も多く、次いで「化学製品」が 10.7%	物流拠点としての空港・港湾の重要性は継続することが想定され、アクセス向上を図る道路ネットワーク整備が必要
	京浜港	- 海上出入貨物量は、新型コロナウイルスの影響を受け減少したが、2021 年以降回復傾向 - 輸出入額は、2021 年に新型コロナウイルス流行前の貿易額まで回復、2022 年は新型コロナウイルス流行前より増加 - 輸出品目は、「完成自動車」が 27%と最も多く、次いで「自動車部品」が 13% - 輸入品目は、「原油」が 10%と最も多く、次いで「LNG」が 8% - 方向別コンテナ車流動は、東北道方面への輸送が最も多い - コンテナ取扱貨物量は、増加傾向にあったが新型コロナウイルスの影響を受け減少、2021 年以降は回復傾向	
	卸売市場の利用状況	大田市場は「青果」、「水産」、「花き」を扱う総合市場であり、取扱実績のうち「青果」が全体の 8 割以上を占め、産地別取扱では関東一都六県では、茨城県・千葉県が多い	生鮮野菜・切花の広域流通の根幹を担い、都市への安定的な物資供給を支えるため、アクセス向上を図る道路ネットワーク整備が必要。
	小口配送	- ネットショッピングの支出額は、年々増加傾向 - 宅配便取扱個数は、新型コロナウイルス流行後、増加傾向にあるが、2021 年から 2023 年は横ばい	輸送の効率性を図り物流の持続可能性を高めるため、物流拠点間の速達性・定時性向上に資する道路ネットワーク整備が必要
	立地ポテンシャル	- 外環道沿線に新規立地した物流施設は 100 件以上（H22 年～R 元年） - 圏央道の沿線地域（神奈川県、東京都）の工業地の地価は上昇傾向	羽田空港や京浜港の立地する湾岸エリア等への利便性の向上、大型物流施設等の新規立地や施設更新の活性化を図る道路ネットワークの整備が必要
観光	観光スポット	外環と接続する各放射道路には世界遺産や人気の観光スポットが点在	インバウンド需要が回復すれば以前と同様に空港・港湾から各観光地へのアクセスの向上を図る道路ネットワーク整備が必要といえるので、動向を注視していく必要
	インバウンド	- 羽田空港の国際旅客数・発着回数・外国人出入国者数は、新型コロナウイルスの影響を受け、大幅に減少。2022 年 3 月から観光目的以外の新規入国が一定条件下で再開され、2022 年より増加傾向 - 京浜港の利用者数は新型コロナウイルスの影響を受け、大幅に減少し、その後も低迷していたが、2023 年は回復傾向 - クルーズ船による外国人入国者数・寄港回数は近年減少傾向にあり、新型コロナウイルスの影響を受け、大幅に減少。2021 年以降、外国人入国者はほぼ 0 人 - 羽田空港からの外国人の流動人数は 2019 年時点では、約 533.6 千人 - 羽田空港からの移動手段は「バス」が約 110.4 千人と最も多く、次いで「レンタカー」が 13.1 千人	

2. 広域的・地域的な課題・ニーズ把握

		- 羽田空港からの高速道路の利用方面は「<u>東名高速方面</u>」が47%と最も多く、次いで「中央道方面」が16% - 訪日外国人による消費額は増加傾向にあったが新型コロナウイルスの影響を受け大幅に減少、2023年は新型コロナウイルス流行前より消費額が増加	
	国内	- 全国・大田区・川崎市の宿泊者数は、新型コロナウイルスの影響を受け減少、以前ほどの回復は見られないが、2022年以降は徐々に回復傾向 - 国内宿泊料は、全国・東京都・川崎市ともに新型コロナウイルスの影響を受け、2020年に減少したが、2022年以降は回復傾向	コロナ禍でも一定程度存在し続ける観光需要への対応、観光産業の持続可能性への貢献のため、観光地へのアクセス向上を図る道路ネットワーク整備が必要
地域経済	景気動向の変化	業種別の景気動向は、個人向けサービスは不安定な状況が続くが、製造業は堅調	景気を下支えている製造業において、人や物の流れの速達性の確保は生産性向上につながるため、速達性向上を確保するための道路ネットワーク整備が必要
生活	交通手段選好	- 自動車移動需要は新型コロナウイルスの感染のリスクが比較的低く堅調 - 公共交通機関の需要は新型コロナウイルスの影響を受け減少したが、2022年以降は回復傾向	交通集中による道路交通課題の残存・悪化が懸念されるため、その解消を図るための道路ネットワーク整備が必要

(2) 沿線の地域特性の整理（地域的な指標）

1) 統計資料・計画等の収集整理

東京南西部地域における地域特性について、最新時点の状況进行分析した。

沿線の地域特性として把握すべき項目について下記のとおり設定した。

表 2-63 社会経済活動の変化項目

分類		整理項目	統計データ名
沿道環境	大気環境状況	二酸化窒素濃度	東京都一般環境大気測定局、東京都自動車排出ガス測定局_二酸化窒素・浮遊粒子状物質(年平均値) 川崎市一般環境大気測定局、川崎市自動車排出ガス測定局_一酸化窒素・二酸化窒素・浮遊粒子状物質(年平均値)
		浮遊粒子状物質	
		一酸化窒素濃度	
	騒音状況	自動車騒音	大田区環境調査報告書 川崎市環境基準適合状況測定結果
産業	産業状況	事業所数	経済センサス
		従業員数	工業統計調査
		製造品出荷額	経済構造実態調査
商業	商業状況	事業所数	経済センサス
		従業員数	
		製造品出荷額	
	主要施設の立地	主要施設の立地	東京都産業労働局_大規模小売店舗立地法届け出内容一覧 川崎市経済労働局_川崎市内大規模小売店舗一覧
住民生活	人口・世帯数	年齢階層別変化	住民基本台帳人口・世帯数動態
		昼間人口・常住人口・昼夜間人口比率	国勢調査
		通勤・通学人口の流入状況	国勢調査
	医療	救急医療施設分布	東京都救命救急センター一覧 第三次救急医療機関 救急告示医療機関 神奈川県救命救急センター設置状況一覧
		救急出場件数	東京消防庁統計書 川崎市消防年報

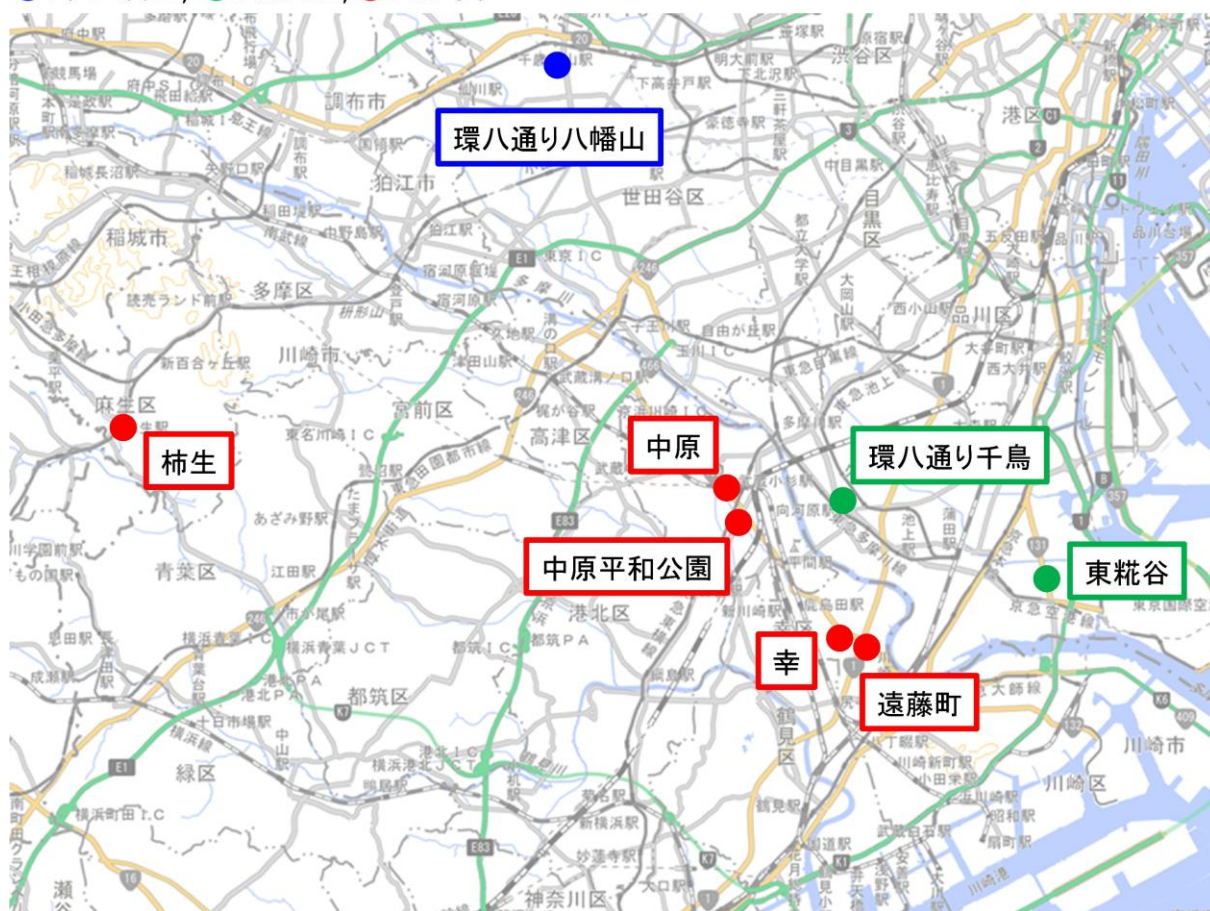
2) 沿線地域の特性分析

(7) 大気環境の状況

表 2-64 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
東京都一般環境大気測定局 東京都自動車排出ガス測定局	二酸化窒素・浮遊粒子状物質 (年平均値)	2010 年度～2022 年度	-
川崎市一般環境大気測定局 川崎市自動車排出ガス測定局	一酸化窒素・二酸化窒素・ 浮遊粒子状物質(年平均値)	2010 年度～2022 年度	-

●: 世田谷区, ●: 太田区, ●: 川崎市



地図出典：地理院地図を基に作成

図 2-230 大気汚染状況測定地点

① 大田区 二酸化窒素濃度

大田区の二酸化窒素濃度は減少傾向となっている。

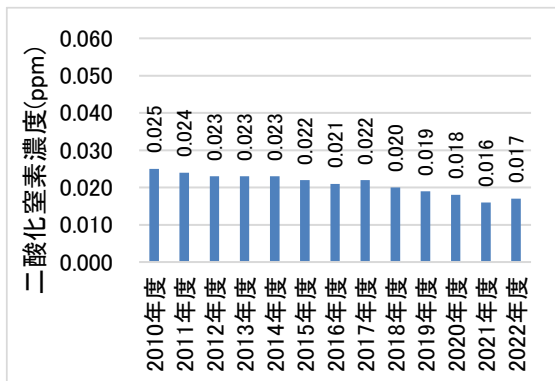


図 2-231 大田区東糀谷
二酸化窒素濃度 年平均

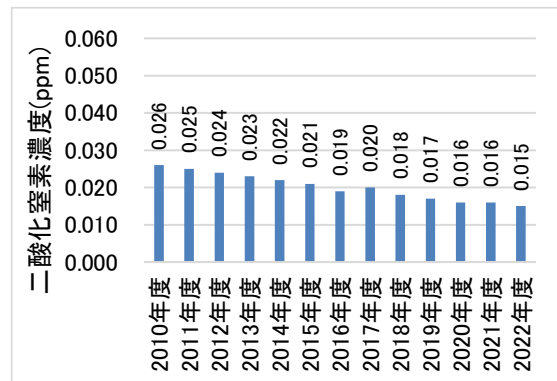


図 2-232 大田区環八通り千鳥
二酸化窒素濃度 年平均

② 大田区 浮遊粒子状物質

大田区の浮遊粒子状物質は減少傾向となっている。

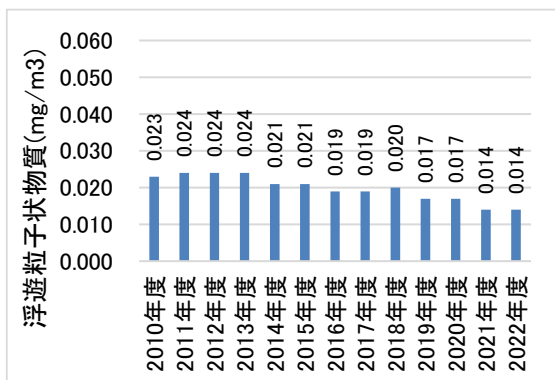


図 2-233 大田区東糀谷
浮遊粒子状物質 年平均

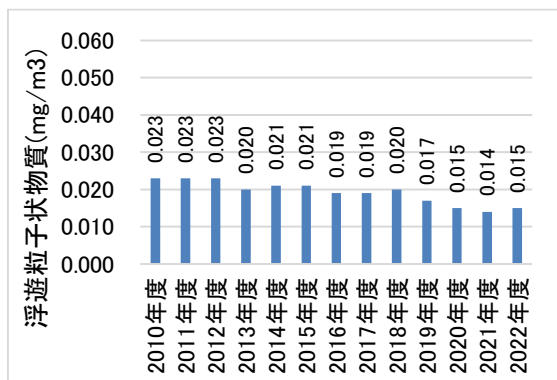


図 2-234 大田区環八通り千鳥
浮遊粒子状物質 年平均

③ 世田谷区 二酸化窒素濃度

世田谷区の二酸化窒素濃度は減少傾向となっている。

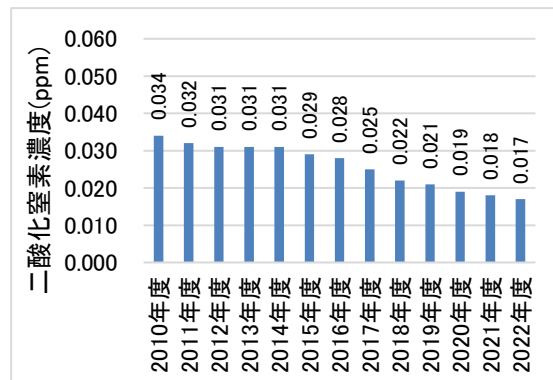


図 2-235 世田谷区環八通り八幡山
二酸化窒素濃度 年平均

④ 世田谷区 浮遊粒子状物質

世田谷区の浮遊粒子状物質は減少傾向となっている。

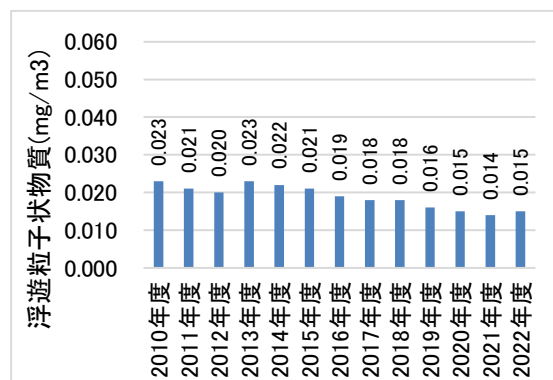


図 2-236 世田谷区環八通り八幡山
浮遊粒子状物質 年平均

⑤ 川崎市 一酸化窒素濃度

川崎市の一酸化窒素濃度は全地域で減少傾向となっている。

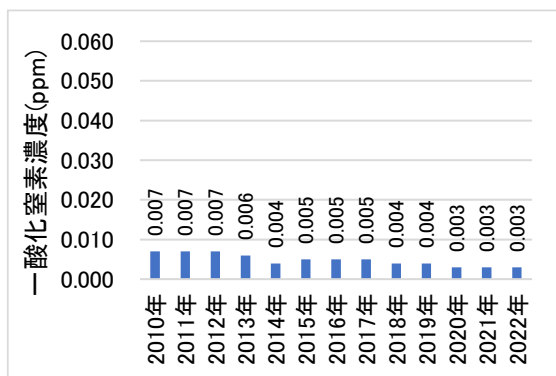


図 2-237 川崎市幸区 一酸化窒素濃度

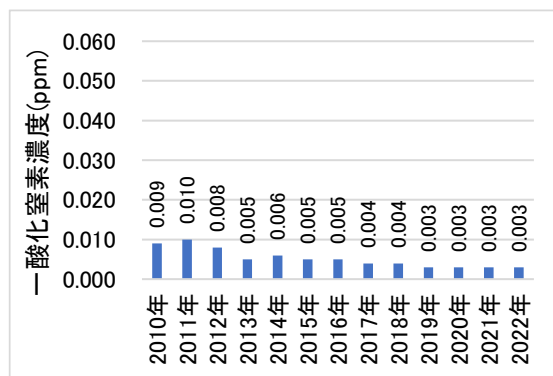


図 2-238 川崎市中原区 一酸化窒素濃度

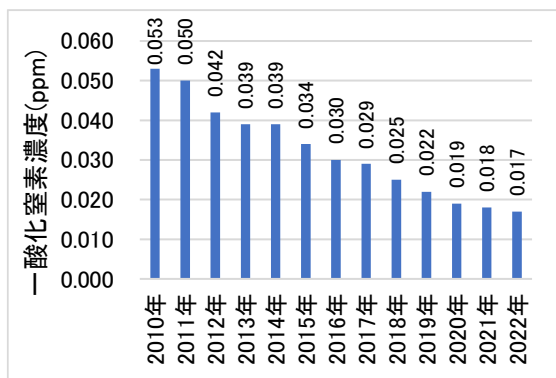
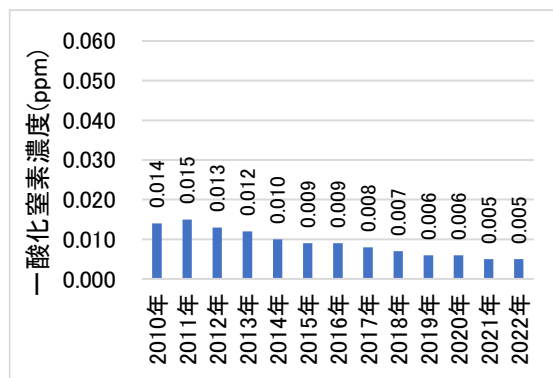
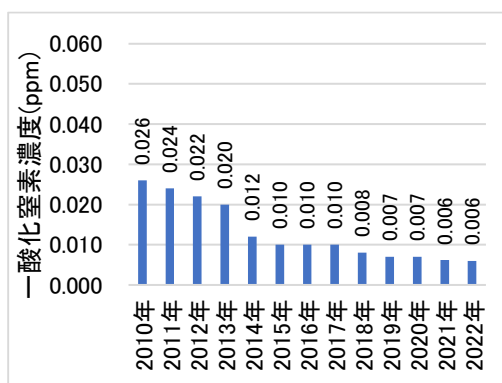
図 2-239 川崎市幸区遠藤町
一酸化窒素濃度図 2-240 川崎市中原区平和公園
一酸化窒素濃度

図 2-241 川崎市麻生区柿生駅 一酸化窒素濃度

⑥ 川崎市 二酸化窒素濃度

川崎市の二酸化窒素濃度は全地域で減少傾向となっている。

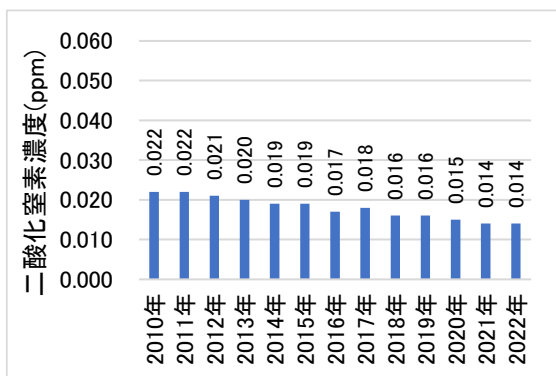


図 2-242 川崎市幸区 二酸化窒素濃度

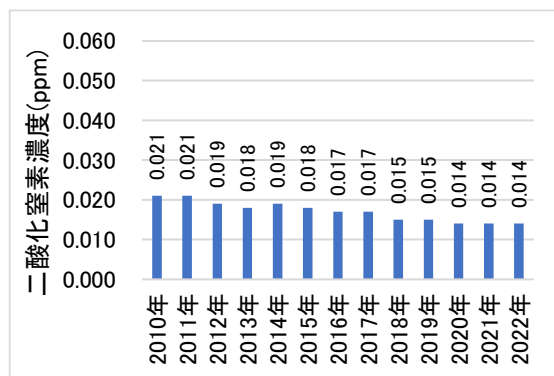


図 2-243 川崎市中原区 二酸化窒素濃度

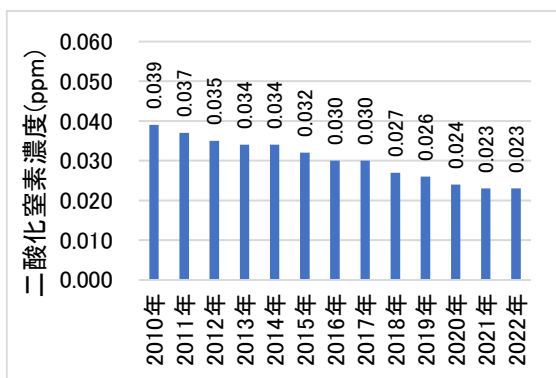
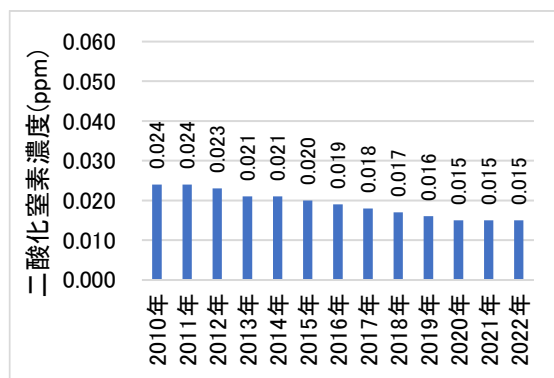
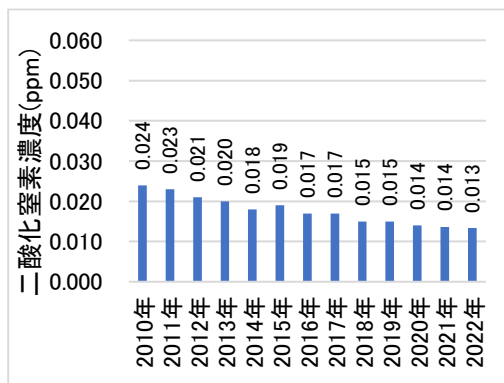
図 2-244 川崎市幸区遠藤町
二酸化窒素濃度図 2-245 川崎市中原区平和公園
二酸化窒素濃度

図 2-246 川崎市麻生区柿生駅 二酸化窒素濃度

⑦ 川崎市 浮遊粒子状物質

川崎市の浮遊粒子状物質は全地域で減少傾向となっている。

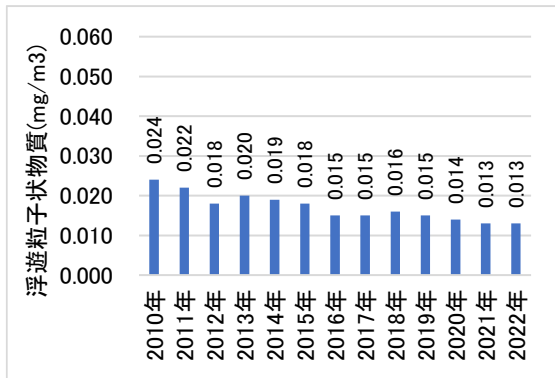


図 2-247 川崎市幸区 浮遊粒子状物質

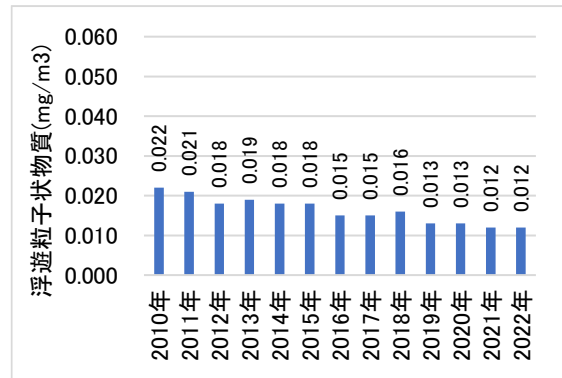


図 2-248 川崎市中原区 浮遊粒子状物質

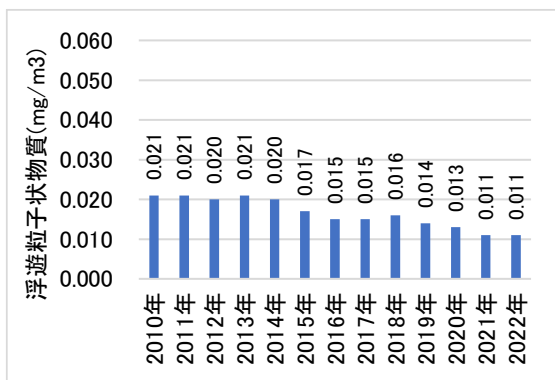
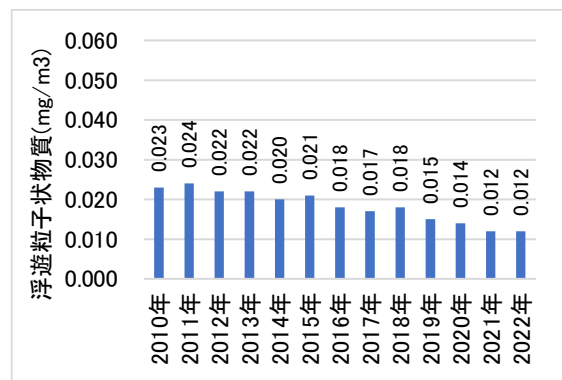
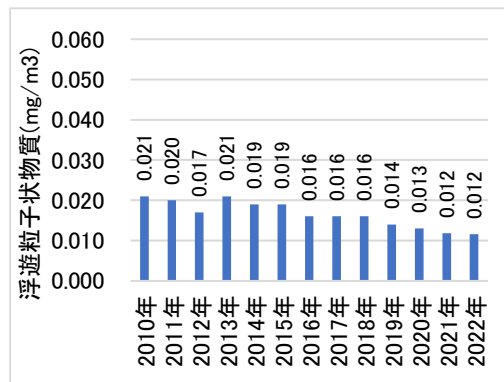
図 2-249 川崎市幸区遠藤町
浮遊粒子状物質図 2-250 川崎市中原区平和公園
浮遊粒子状物質

図 2-251 川崎市麻生区柿生駅 浮遊粒子状物質

(4) 騒音状況

表 2-65 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
大田区環境調査報告書	自動車騒音	2016 年度～2020 年度	－
川崎市環境基準適合状況測定結果	自動車騒音	2016 年度～2020 年度	－

●：世田谷区、●：大田区、●：川崎市



地図出典：地理院地図を基に作成

図 2-252 騒音状況測定地点

① 大田区 騒音

大田区の騒音は概ね横ばいで推移している。近年は環境基準値内となっている。

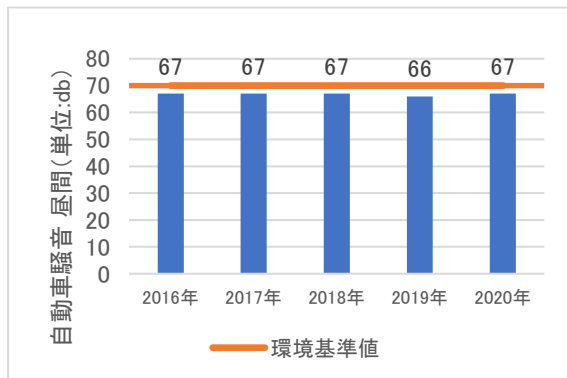


図 2-253 大田区 環八通り 昼間

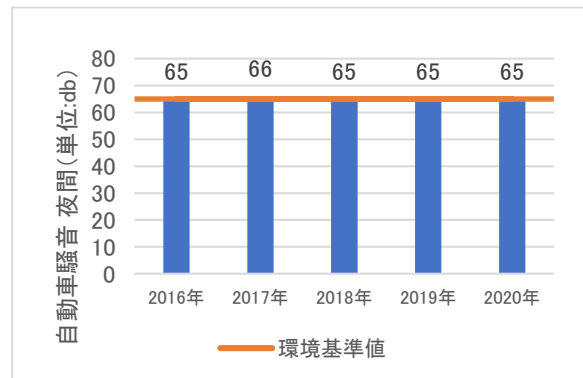


図 2-254 大田区 環八通り 夜間

② 川崎市 騒音

各地点の騒音状況は若干の変動はみられるものの、概ね横ばいで推移している。

川崎市の一般国道1号・野川菅生線は昼間・夜間ともに環境基準値を超える値となっている。

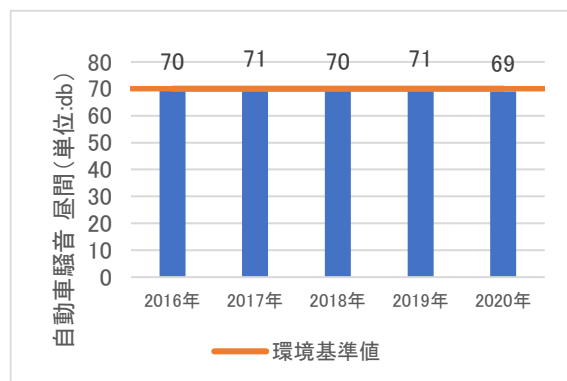


図 2-255 川崎市 一般国道1号 昼間

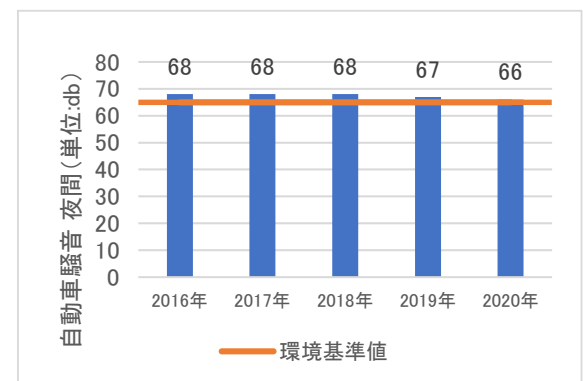


図 2-256 川崎市 一般国道1号 夜間

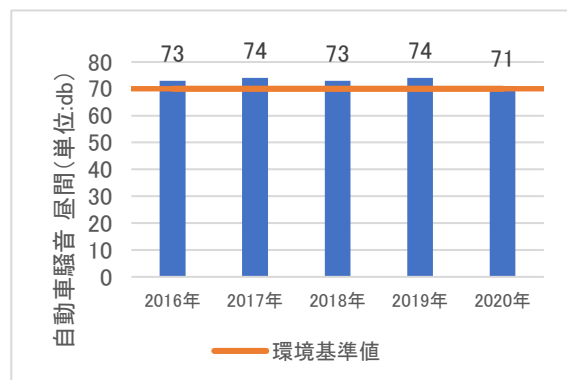


図 2-257 川崎市 野川菅生線 昼間

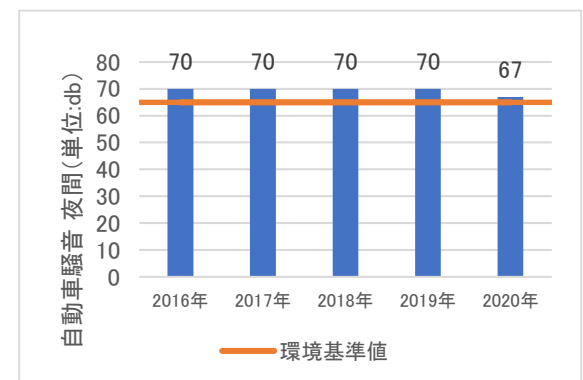


図 2-258 川崎市 野川菅生線 夜間

3) 産業の状況

(7) 産業状況

① 事業所数

表 2-66 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
経済産業省経済センサス-活動調査(市区町村編)	事業所数	2011 年、2015 年	-
経済産業省経済センサス-活動調査(事業所に関する集計)	事業所数	2020 年	-

事業所数は全体的に減少傾向にある。2 区 1 市の中では川崎市と大田区が同程度で多く、2020 年時点で約 1,000 事業所となっている。

東京都特別区の事業所数平均と比べ、世田谷区は平均以下、大田区は 4 倍程度となっている。

神奈川県政令都市の事業所数平均と比べ、川崎市は平均以下となっている。

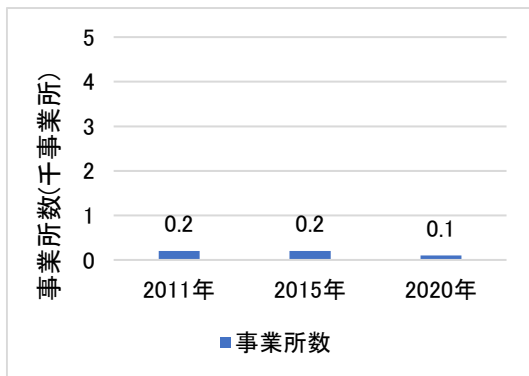


図 2-259 世田谷区 事業所数

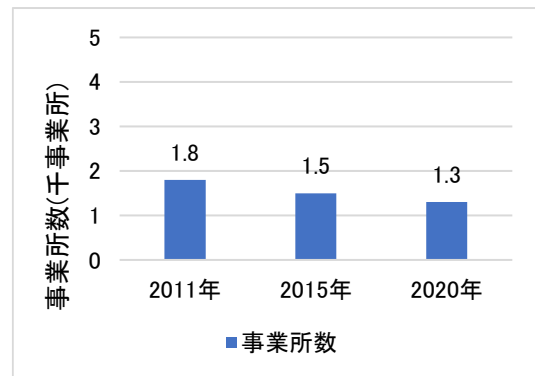


図 2-260 大田区 事業所数

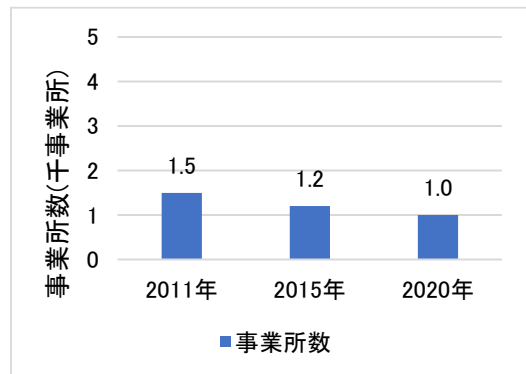


図 2-261 川崎市 事業所数

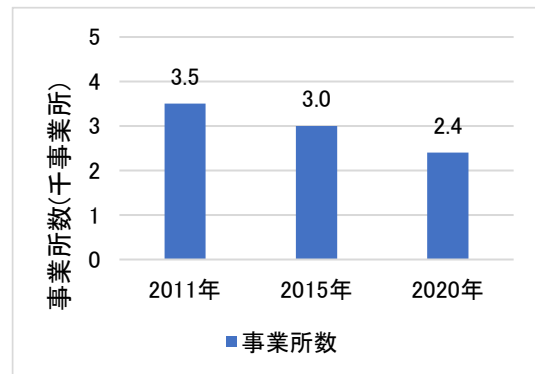
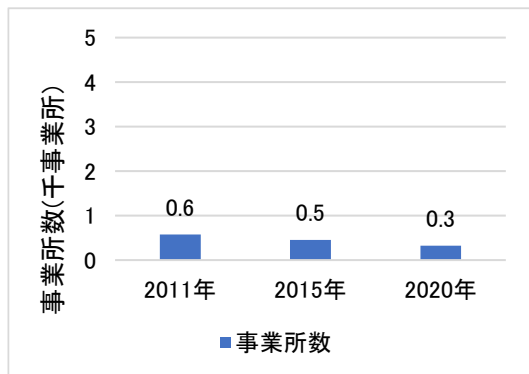
図 2-262 世田谷区・大田区・川崎市合計
事業所数

図 2-263 事業所数 東京都特別区平均

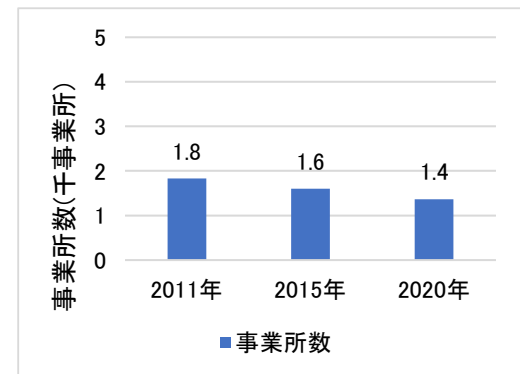


図 2-264 事業所数 神奈川県 政令市平均

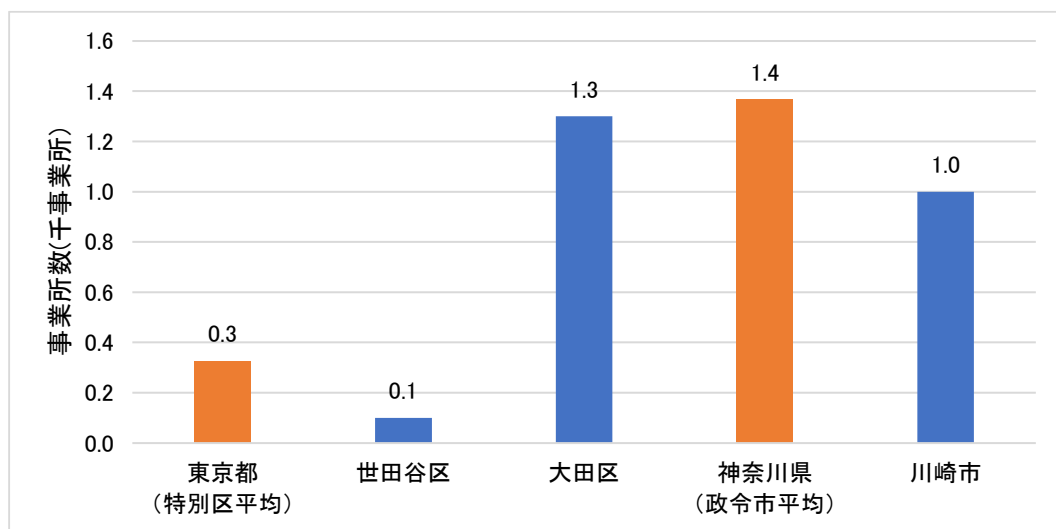


図 2-265 2020 年 事業所数

② 従業員数

表 2-67 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
経済センサス-活動調査(市区町村編)	従業員数	2011 年、2015 年	-
経済センサス-活動調査(事業所に関する集計)	従業員数	2020 年	-

従業員数は全体的に減少傾向にあるが、川崎市は 2015 年から 2020 年にかけて増加した。2 区 1 市の中では川崎市が最も多く、2020 年時点では約 4.8 万人、次いで大田区が約 2.0 万人となっている。

東京都特別区の従業員数平均と比べ、世田谷区は平均以下、大田区は 3 倍程度となっている。

神奈川県政令都市の従業員数平均と比べ、川崎市は平均以下となっている。

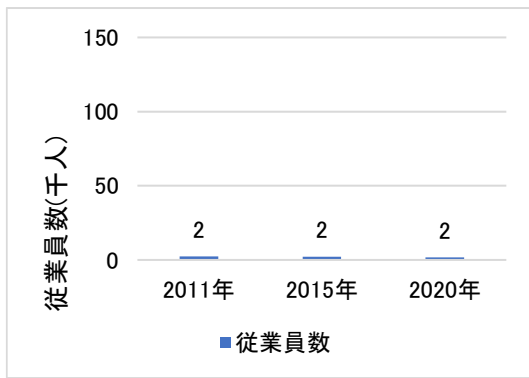


図 2-266 世田谷区 従業員数

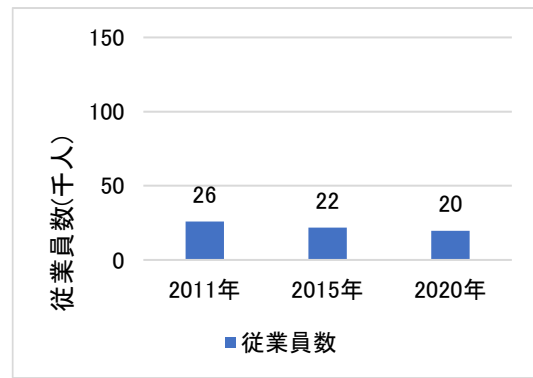


図 2-267 大田区 従業員数

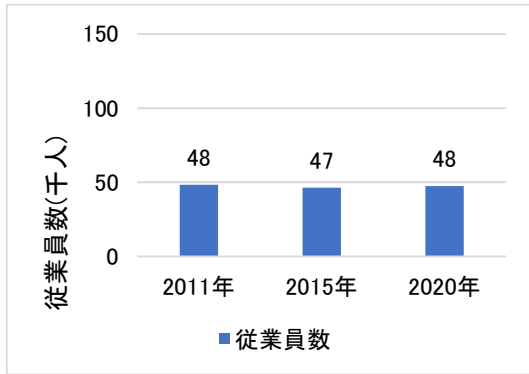


図 2-268 川崎市 従業員数

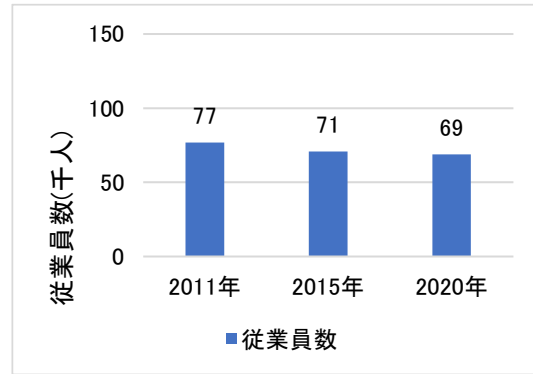


図 2-269 合計 従業員数

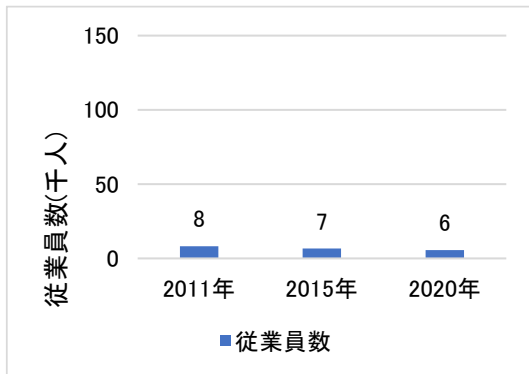


図 2-270 従業員数 東京都特別区平均

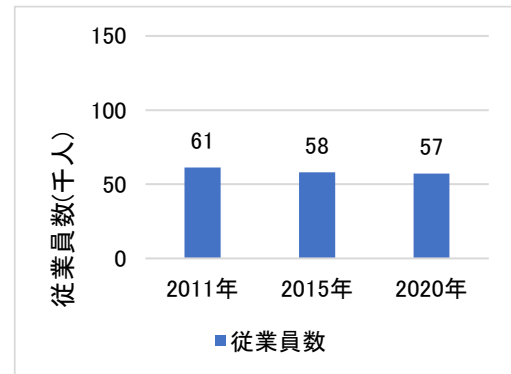


図 2-271 従業員数 神奈川県 政令市平均

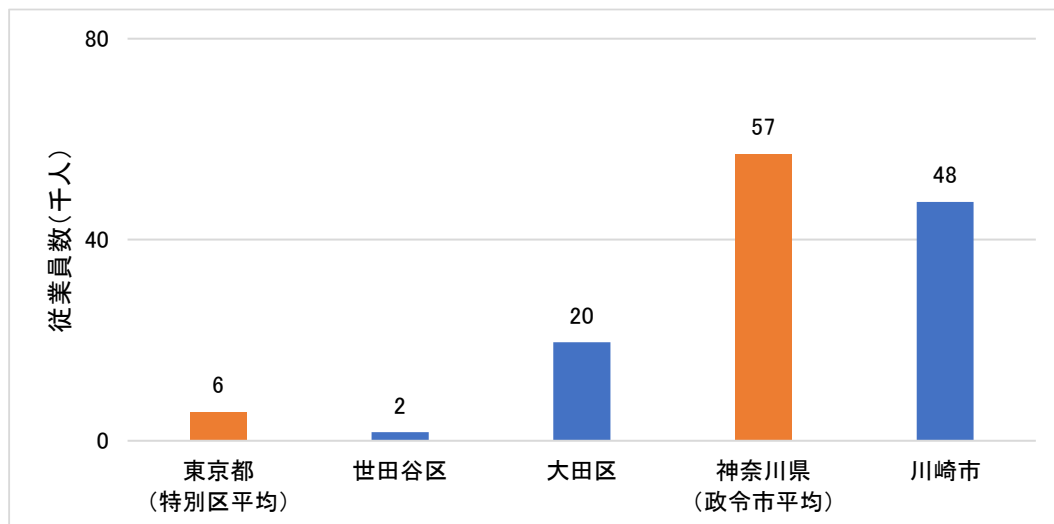


図 2-272 2020 年 従業員数

③ 製造品出荷額等

表 2-68 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
経済センサス-活動調査(市区町村編)	製造品 出荷額等	2011 年、2015 年	-
経済センサス-活動調査(事業所に関する集計)	製造品 出荷額等	2020 年	-

製造品出荷額等は全体的に横ばい傾向であるが、2020 年に減少している。2 区 1 市内の中では川崎市が最も多く、2020 年時点で約 34 千億円となっている。

東京都特別区の製造品出荷額平均と比べ、世田谷区は平均以下、大田区は 3 倍程度となっている。

神奈川県政令都市の製造品出荷額平均と比べ、川崎市は約 1.3 倍となっている。

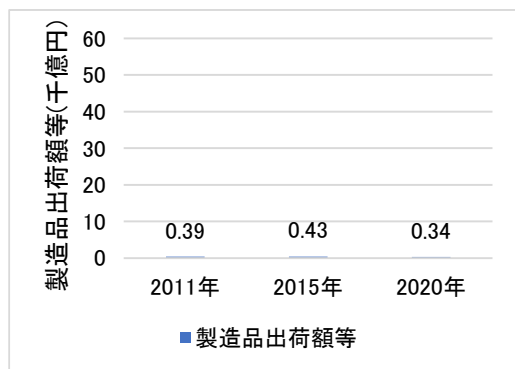


図 2-273 世田谷区 製造品出荷額等

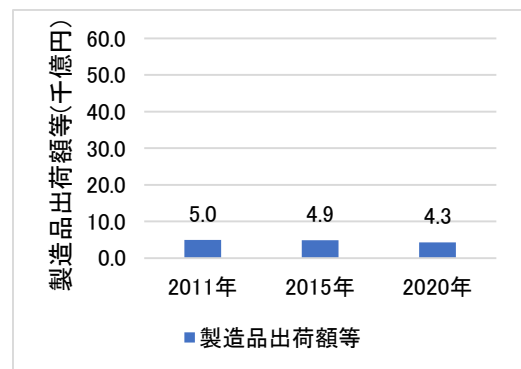


図 2-274 大田区 製造品出荷額等

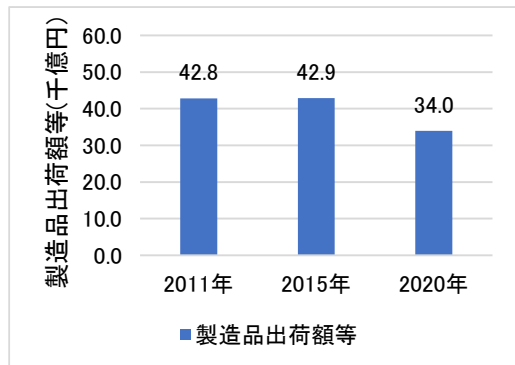


図 2-275 川崎市 製造品出荷額等

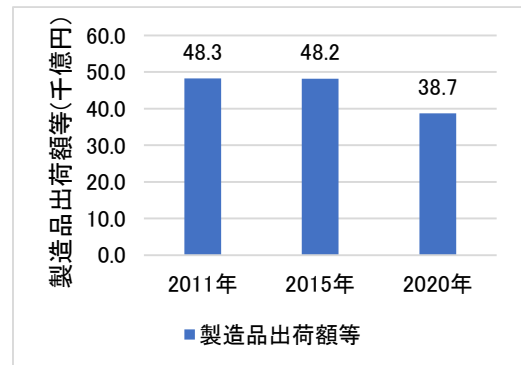
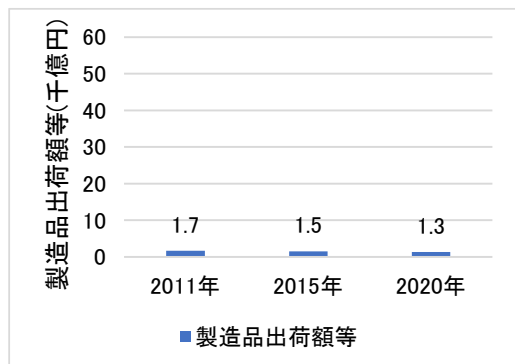
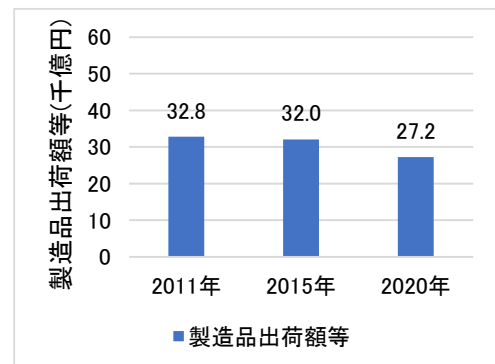
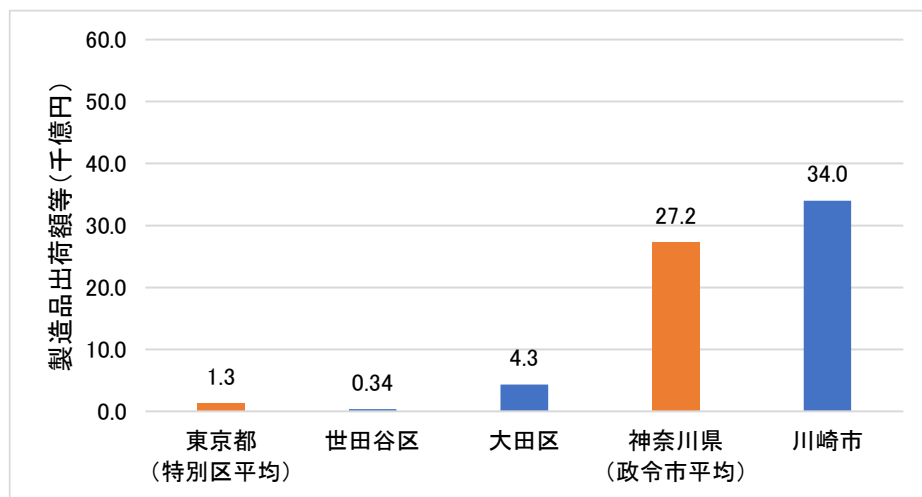
図 2-276 世田谷区・大田区・川崎市合計
製造品出荷額等図 2-277 製造品出荷額等
東京都特別区平均図 2-278 製造品出荷額等
神奈川県 政令市平均

図 2-279 2020 年 製造品出荷額等

4) 商業の状況

(7) 商業の状況

① 事業所数

表 2-69 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
経済センサス	事業所数	平成 24 年 平成 28 年 令和 3 年	—

事業所数は全体的に増加傾向にある。2 区 1 市の中では川崎市が最も多く、2021 年時点では 6,353 件、次いで大田区が 5,048 件となっている。

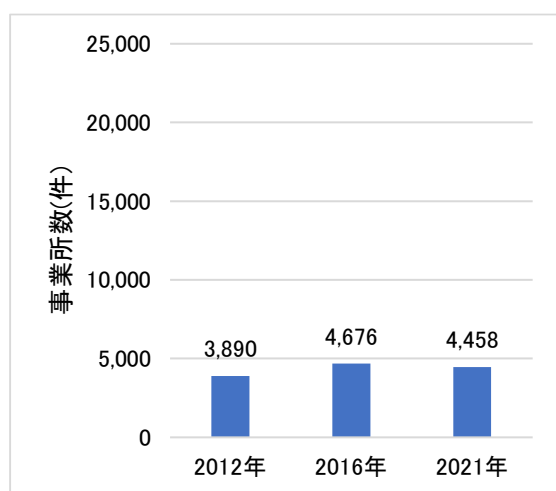


図 2-280 世田谷区 事業所数

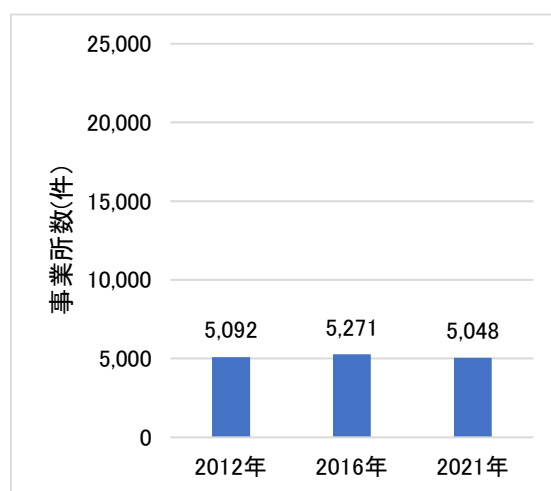


図 2-281 大田区 事業所数

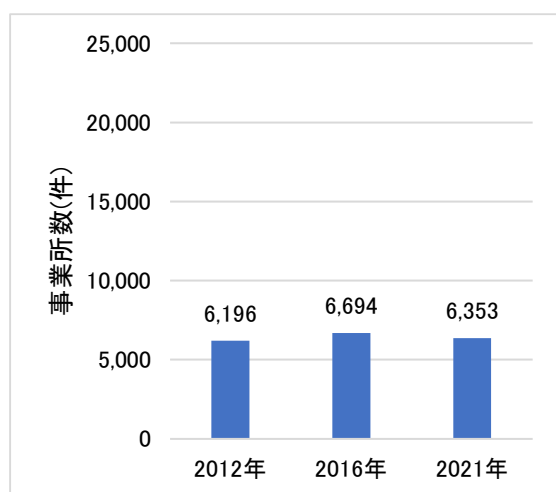
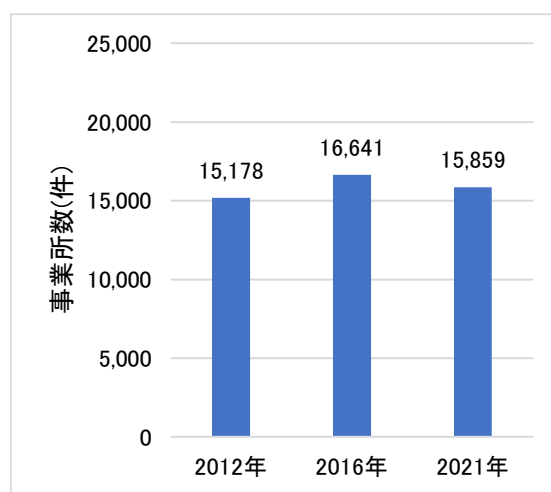


図 2-282 川崎市 事業所数

図 2-283 世田谷区・大田区・川崎市合計
事業所数

② 従業員数

表 2-70 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
経済センサス	従業員数	平成 24 年 平成 28 年 令和 3 年	—

従業員数は全体的に増加傾向にある。2 区 1 市の中では川崎市が最も多く、2021 年時点では 82,987 人、次いで大田区が 66,806 人となっている。

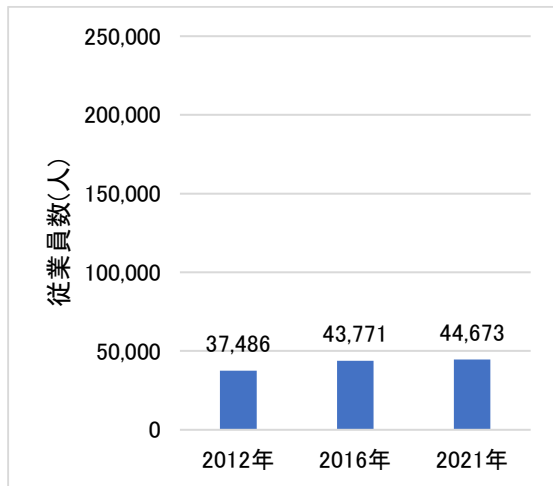


図 2-284 世田谷区 従業員数

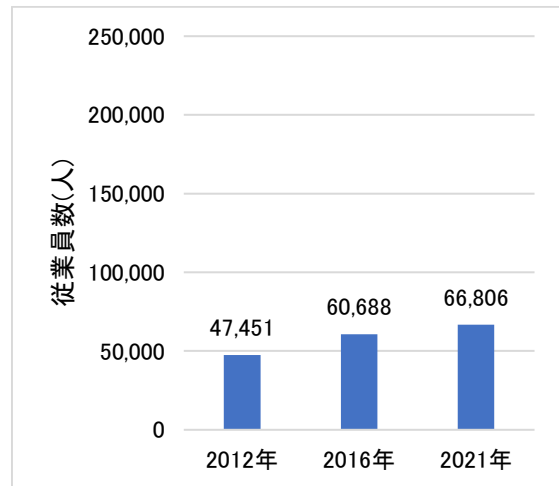


図 2-285 大田区 従業員数

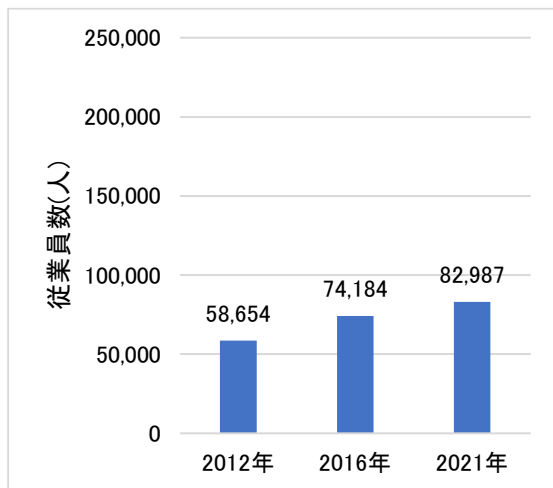


図 2-286 川崎市 従業員数

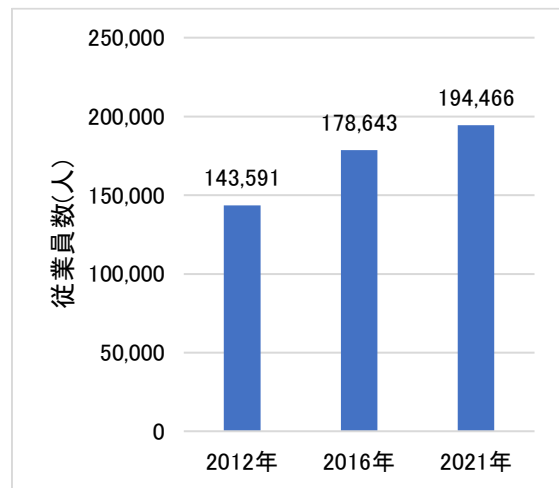


図 2-287 合計 従業員数

③ 年間商品販売額（億円）

表 2-71 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
経済センサス	年間商品販売額	平成 24 年 平成 28 年 令和 3 年	—

年間商品販売額は 2 区 1 市の中では大田区が最も多く、2021 年時点では約 43,741 億円、次いで川崎市が約 31,947 億円となっている。

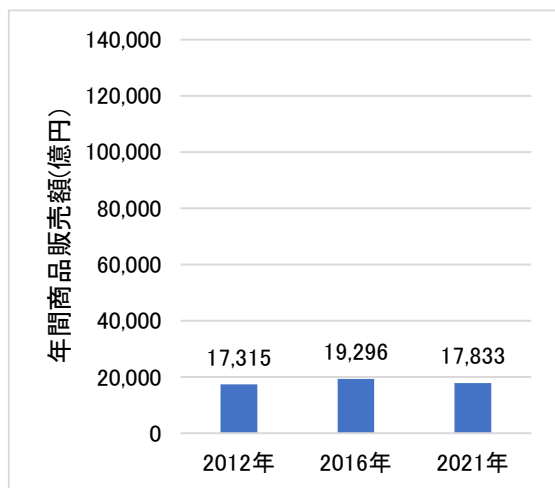


図 2-288 世田谷区 年間商品販売額

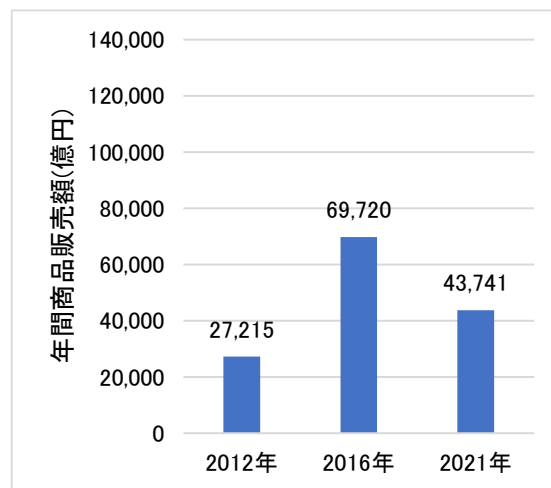


図 2-289 大田区 年間商品販売額

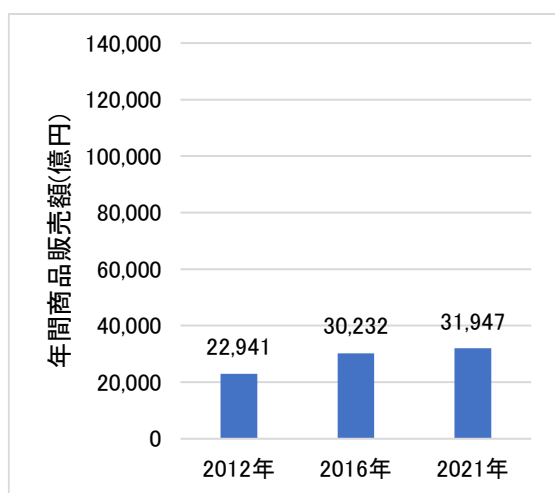
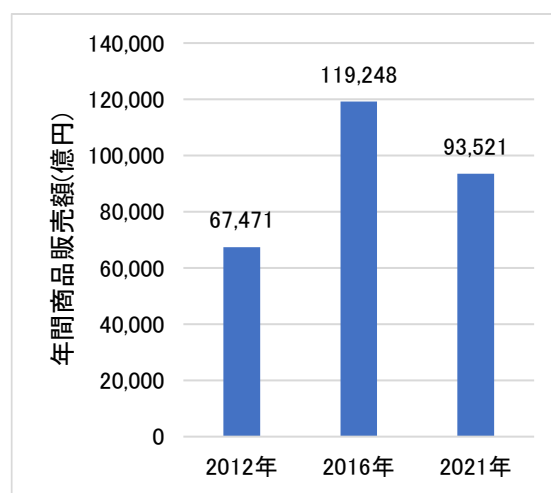


図 2-290 川崎市 年間商品販売額

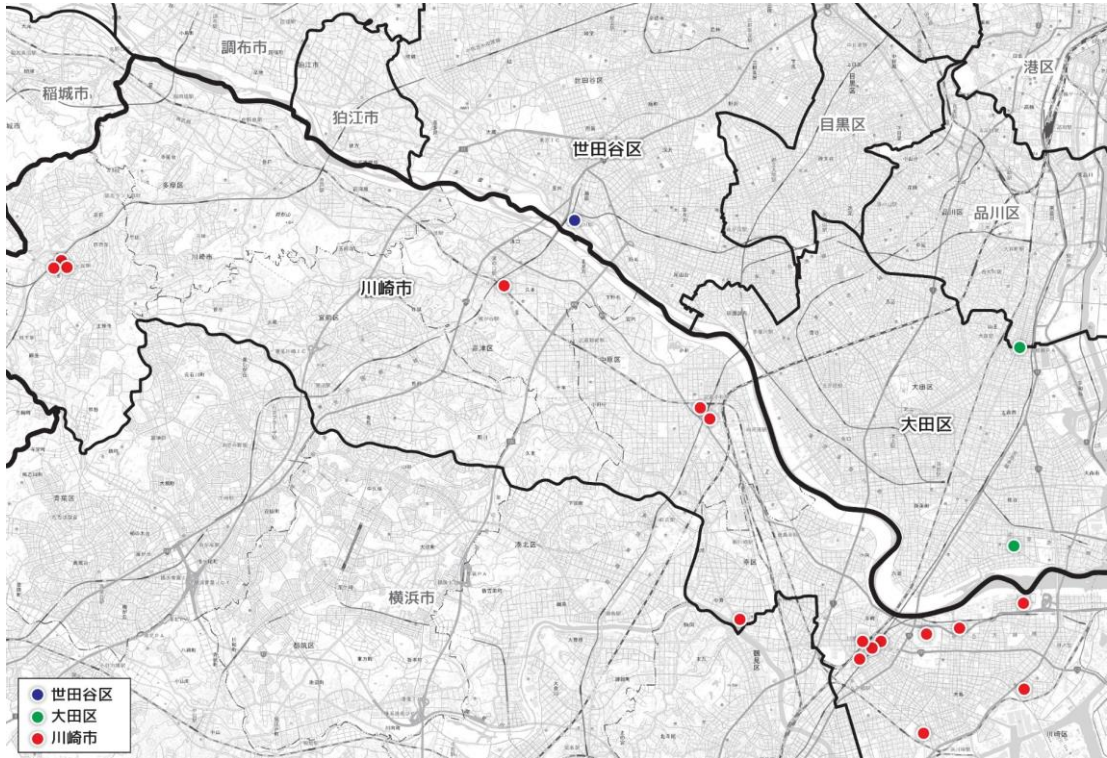
図 2-291 世田谷区・大田区・川崎市合計
年間商品販売額

(4) 主要施設の立地状況

表 2-72 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
東京都産業労働局	大規模小売店舗 立地法届出内容一覧	平成 14 年度～ 令和 5 年度	大規模開発地区関連交通計画 マニュアル(国土交通省、平成 26 年 6 月)を基に 1 万 m ² 以上 の店舗を対象に図化
川崎市経済労働局	川崎市大規模 小売店舗一覧	令和 5 年 3 月 31 日現在	

川崎駅周辺に 1 万 m² 以上の商業施設が集中している



地図出典：地理院地図を基に作成

図 2-292 大規模小売店の立地

表 2-73 大規模小売店の店舗面積

地域	建物名称	店舗面積 (m ²)	住所
世田谷区	二子玉川ライズ・ショッピングセンター	47,396	世田谷区玉川2丁目21-1
世田谷区	二子玉川ライズ・ショッピングセンター	12,176	世田谷区玉川1丁目14-1
大田区	ホームセンターコーナン本羽田店	10,013	大田区本羽田2丁目3-1
大田区	イトーヨーカドー大森店	14,980	大田区大森北2丁目13-1
川崎市	川崎ダイスビル	22,232	川崎市川崎区駅前本町8
川崎市	アトレ川崎	28,997	川崎市川崎区駅前本町26-1
川崎市	川崎ルフロ	42,500	川崎市川崎区日進町1-11
川崎市	イトーヨーカドー 川崎港町店	14,797	川崎市川崎区港町12-1
川崎市	コストコホールセール川崎倉庫店	11,220	川崎市川崎区池上新町3丁目1-4
川崎市	島忠ホームズ川崎大師店	22,493	川崎市川崎区中瀬3丁目20-20
川崎市	ホームセンターコーナン川崎小田栄店	18,026	川崎市川崎区小田栄2丁目3-1
川崎市	マーケットスクエア川崎イースト	12,080	川崎市川崎区富士見1丁目5-5
川崎市	ラゾーナ川崎プラザ	67,145	川崎市幸区堀川町72-1
川崎市	クロスガーデン川崎	11,000	川崎市幸区小倉5丁目19-23
川崎市	イトーヨーカドー武蔵小杉店	10,020	川崎市中原区小杉町3丁目420
川崎市	グランツリー武蔵小杉	37,000	川崎市中原区新丸子東3丁目1135-1
川崎市	イオンスタイル新百合ヶ丘	25,000	川崎市麻生区上麻生1丁目19
川崎市	新百合ヶ丘エルミロード	18,000	川崎市麻生区上麻生1丁目4-1
川崎市	新百合ヶ丘オーバ	15,236	川崎市麻生区上麻生1丁目1-1
川崎市	コーナンPRO川崎小田栄店	20,836	川崎市川崎区小田栄2丁目3-1

5) 住民生活の状況

(7) 人口・世帯数

① 年齢層別変化

表 2-74 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
住民基本台帳人口・世帯数動態	年齢階層別人口	2010年～2022年	-

年齢階層別の変化は全体的にほぼ横ばい傾向にある。各年齢層もほぼ横ばいとなっている。

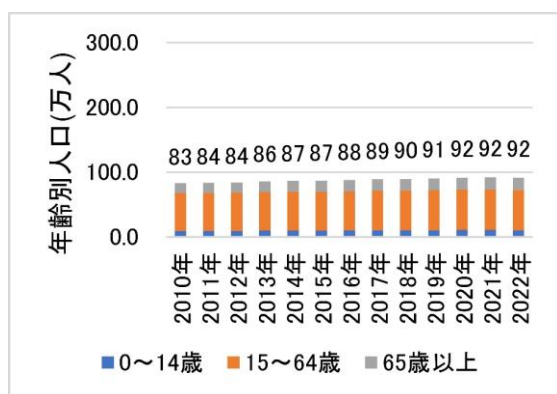


図 2-293 世田谷区

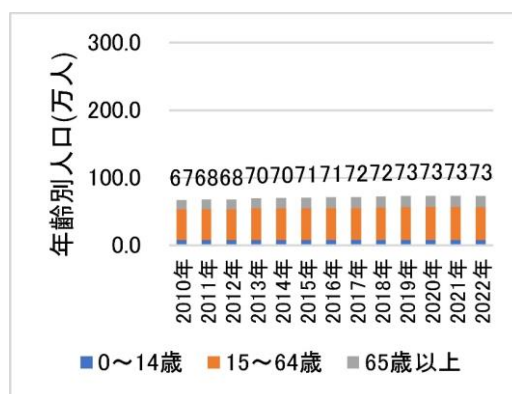


図 2-294 大田区

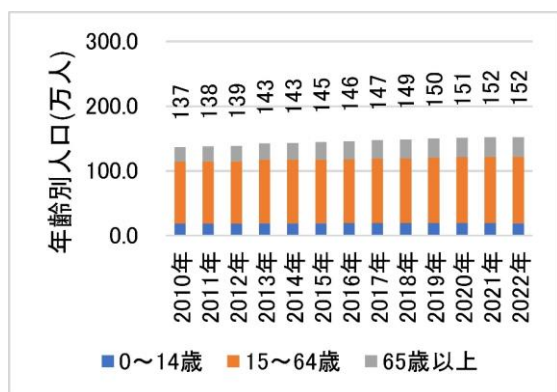


図 2-295 川崎市

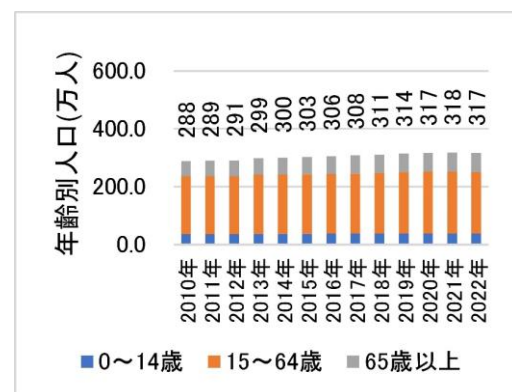


図 2-296 世田谷区・大田区・川崎市合計

② 昼間人口、常住人口、昼夜間人口比率

表 2-75 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
国勢調査	従業地・通学地による人口・就業状態等集計	令和 2 年	-

いずれの市区も、昼夜間人口比率は 100 を下回っており、他地域から通勤・通学してくる人数を他地域へ通勤・通学する人数が上回っている。具体の流出入状況については次項で示す。

表 2-76 常住人口、流出人口、流入人口、昼間人口、昼夜人口比率

市区町村	常住人口 (人)	流出人口 (人)	流入人口 (人)	昼間人口 (人)	昼夜間人口比率※
大田区	748,081	198,424	172,370	722,027	96.5
世田谷区	943,664	267,653	178,827	854,838	90.6
川崎市	1,538,262	428,399	232,534	1,342,397	87.3

※昼夜間人口比率＝昼間人口÷常住人口

③ 通勤・通学人口の流出入人口

表 2-77 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
国勢調査	従業地・通学地による人口・就業状態等集計	平成 27 年 令和 2 年	-

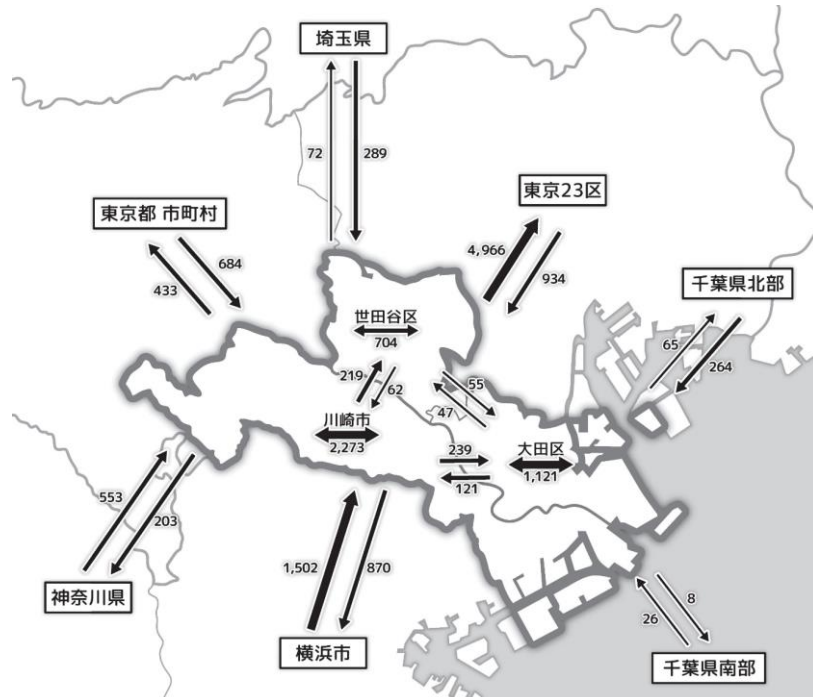
各地域の集計単位は以下のとおりである。

- ・ 東京 23 区 : 世田谷区・大田区を除いた地域
- ・ 東京都市町村 : 島しょを除いた東京都内の市町村
- ・ 神奈川県 : 川崎市・横浜市を除いた地域
- ・ 千葉県北部 : 千葉市、大網白里市以北の千葉県
- ・ 千葉県南部 : 市原市、茂原市、白子町以南の千葉県

A) 通勤流動

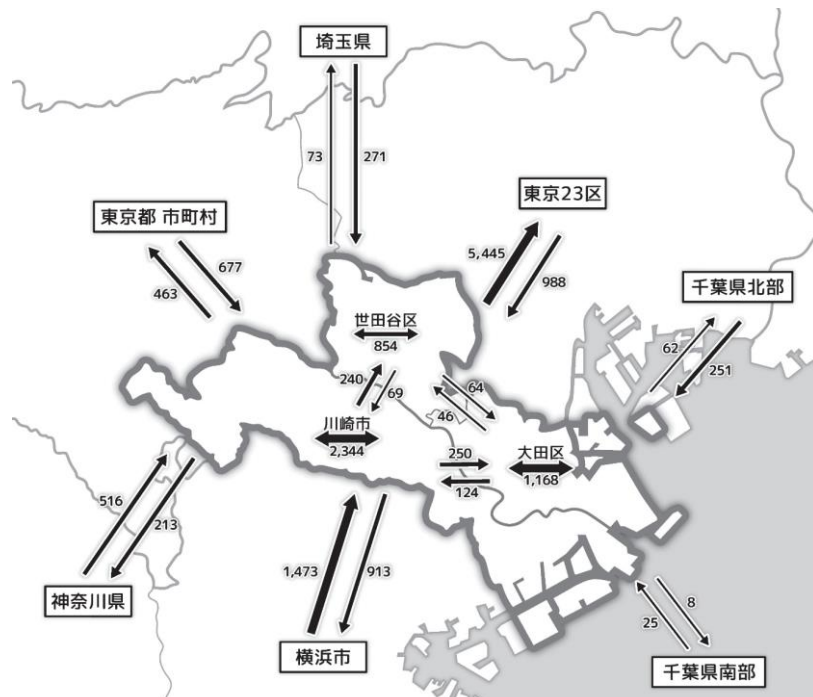
令和 2 年の通勤流動では、内々の移動では、川崎市内や大田区内が多い。また、横浜市からの 2 区 1 市内への移動や、2 区 1 市内から東京 23 区への移動が多い。

平成 27 年と令和 2 年を比較すると、世田谷区、大田区、川崎市内の内々流動や、2 区 1 市外への流動が増加している。一方で、2 区 1 市外からの流動は概ね減少傾向である。



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-297 通勤流動(平成 27 年)



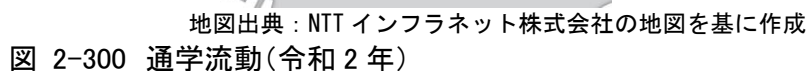
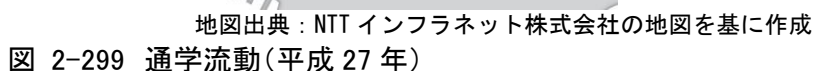
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-298 通勤流動(令和 2 年)

※世田谷区・大田区・川崎市内の流動は各市区、世田谷区・大田区・川崎市外との流動については、2 区 1 市計の合計としている。

令和 2 年の通学流動では、内々の移動では、川崎市内や世田谷区内が多い。また、東京 23 区、横浜市、東京都市町村との往来も一定数みられる。

平成 27 年と令和 2 年を比較すると、世田谷区内の流動は増加している一方で、23 区 1 市外との往来は概ね減少傾向である。



2-153

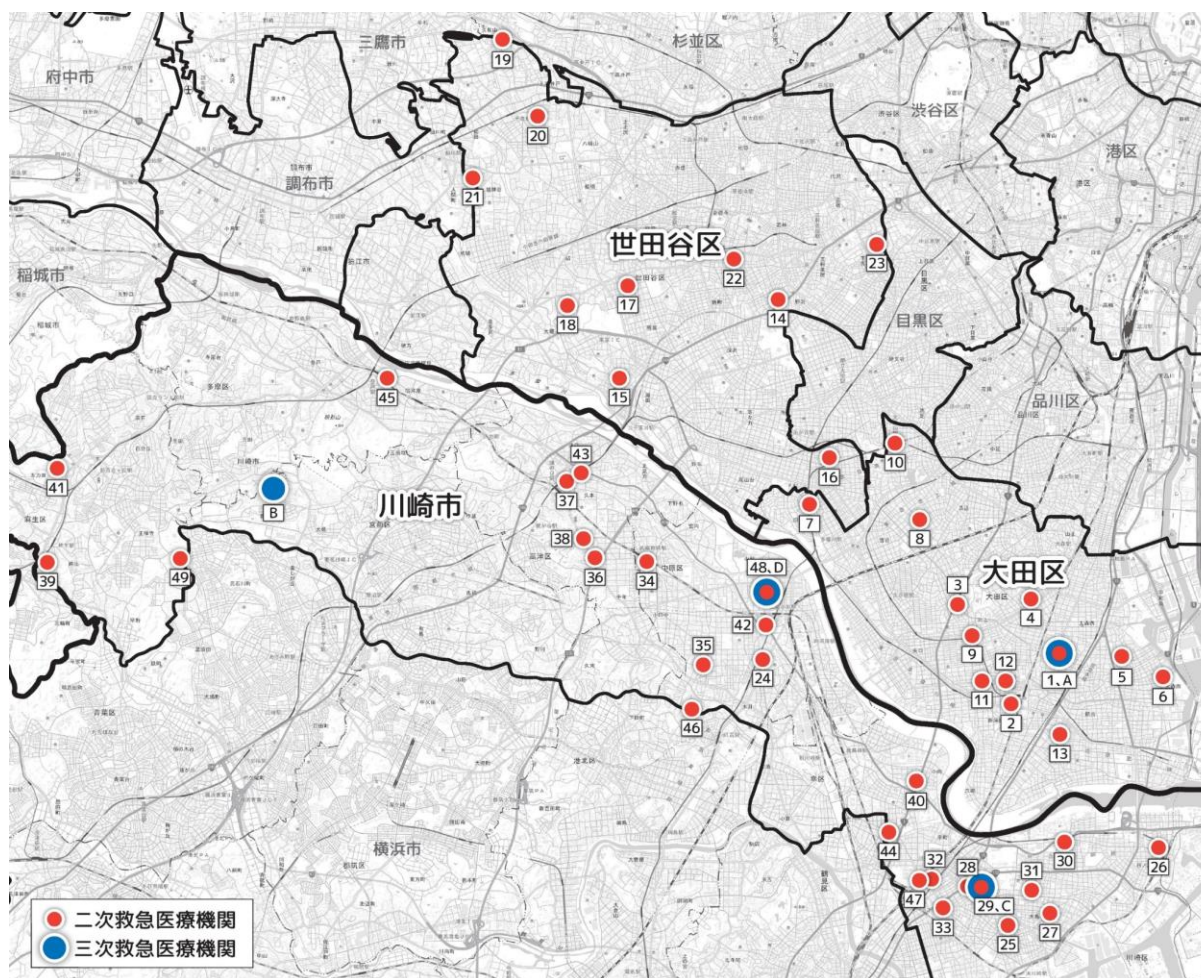
(1) 医療

① 救急医療施設分布

表 2-78 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
東京都福祉局	東京都指定二次救急医療機関一覧	令和5年4月1日現在	-
神奈川県	救急告示医療機関一覧	令和5年3月31日現在	-

外環沿線エリアには東邦大学医療センター大森病院（東京都大田区）、聖マリアンナ医科大学病院（川崎市宮前区）、川崎市立川崎病院（川崎市川崎区）、日本医科大学武蔵小杉病院（川崎市中原区）等の第三次救急医療施設が立地している。



地図出典：地理院地図を基に作成

図 2-301 救急医療機関

表 2-79 救急医療機関一覧

	No.	医療機関名	住所
一 次	1	東邦大学医療センター大森病院	大田区大森西6-11-1
	2	社会医療法人財団仁医会牧田総合病院	大田区西蒲田8-20-1
	3	医療法人社団松井病院	大田区池上2-7-10
	4	日本赤十字社東京都支部大森赤十字病院	大田区中央4-30-1
	5	大田病院	大田区大森東4-4-14
	6	独立行政法人労働者健康安全機構東京労災病院	大田区大森南4-13-21
	7	医療法人社団七仁会田園調布中央病院	大田区田園調布2-43-1
	8	公益財団法人東京都保健医療公社荏原病院	大田区東雪谷4-5-10
	9	医療法人社団松和会池上総合病院	大田区池上6-1-19
	10	東急株式会社東急病院	大田区北千束3-27-2
	11	医療法人社団静恒会本多病院	大田区東矢口1-17-15
	12	医療法人社団森と海東京蒲田病院	大田区西蒲田7-10-1
	13	独立行政法人地域医療機能推進機構東京蒲田医療センター	大田区南蒲田2-19-2
	14	一般財団法人平和協会駒沢病院	世田谷区駒沢2-2-15
	15	公益財団法人日産厚生会玉川病院	世田谷区瀬田4-8-1
	16	横浜未来ヘルスケアシステム奥沢病院	世田谷区奥沢2-11-11
	17	公立学校共済組合関東中央病院	世田谷区上用賀6-25-1
	18	国立研究開発法人国立成育医療研究センター	世田谷区大蔵2-10-1
	19	社会福祉法人康和会久我山病院	世田谷区北烏山2-14-20
	20	医療法人社団緑真会世田谷北部病院	世田谷区南烏山2-9-17
	21	一般社団法人至誠会第二病院	世田谷区上祖師谷5-19-1
	22	世田谷中央病院	世田谷区世田谷1-32-18
	23	自衛隊中央病院	世田谷区池尻1-2-24
	24	独立行政法人労働者健康安全機構関東労災病院	川崎市中原区木月住吉町1-1
	25	日本鋼管病院	川崎市川崎区鋼管通1-2-1
	26	AOI国際病院	川崎市川崎区田町2-9-1
	27	川崎医療生活協同組合川崎協同病院	川崎市川崎区桜本2-1-5
	28	総合新川橋病院	川崎市川崎区新川通1-15
	29	川崎市立川崎病院	川崎市川崎区新川通12-1
	30	宮川病院	川崎市川崎区大師駅前2-13-13
	31	総合川崎臨港病院	川崎市川崎区中島3-13-1
	32	太田総合病院	川崎市川崎区日進町1-50
	33	医療法人社団慶友会第一病院	川崎市川崎区元木2-7-2
	34	京浜総合病院	川崎市中原区新城1-2-5
	35	医療法人社団悠悠会島脳神経外科整形外科医院	川崎市中原区井田杉山町29-10
	36	医療法人社団輔仁会片倉病院	川崎市高津区新作4-11-16
	37	総合高津中央病院	川崎市高津区溝口1-16-7
	38	医療法人社団亮友会福住医院	川崎市高津区末長3-12-3
	39	医療法人社団総生会麻生総合病院	川崎市麻生区上麻生6-25-1
	40	医療法人社団清恵会田村外科病院	川崎市幸区戸手1-9-13
	41	医療法人社団三成会 新百合ヶ丘総合病院	川崎市麻生区古沢字都古255
	42	聖マリアンナ医科大学東横病院	川崎市中原区小杉町3-435
	43	帝京大学医学部附属溝口病院	川崎市高津区二子5-1-1
	44	医療法人社団康久会川崎中央クリニック	川崎市幸区神明町2-68-7
	45	川崎市立多摩病院	川崎市多摩区宿原1-30-37
	46	川崎市立井田病院	川崎市中原区井田2-27-1
	47	社会医療法人財団石心会川崎幸病院	川崎市幸区大宮町31-27
	48	日本医科大学武蔵小杉病院	川崎市中原区小杉町1-383
	49	医療法人社団晃進会たま日吉台病院	川崎市麻生区王禅寺1105
三 次	A	東邦大学医療センター大森病院	大田区大森西 6-11-1
	B	聖マリアンナ医科大学病院	川崎市宮前区菅生2-16-1
	C	川崎市立川崎病院	川崎市川崎区新川通12-1
	D	日本医科大学武蔵小杉病院	川崎市中原区小杉町1-383

② 救急出場件数

表 2-80 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
東京消防庁統計書	東京都地域別救急出場件数及び救護人員	2009 年～ 2021 年	－
川崎市消防年報	救急出場件数		－

緊急出場件数は全体的に増加傾向にあるが、2020 年に減少し、2021 年で再び増加している。2 区 1 市の中では川崎市が最も多く、2021 年時点では約 7.0 万件、次いで世田谷区が約 4.2 万件となっている。

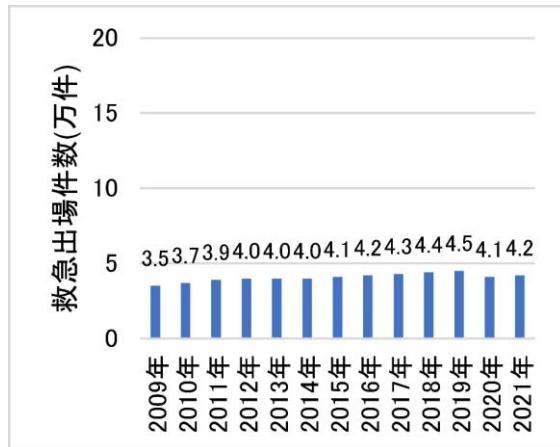


図 2-302 世田谷区

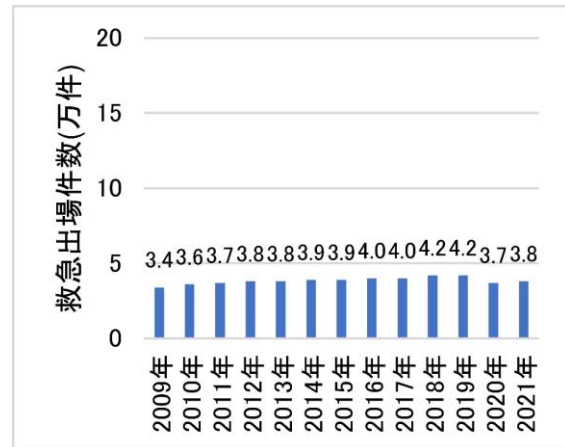


図 2-303 大田区

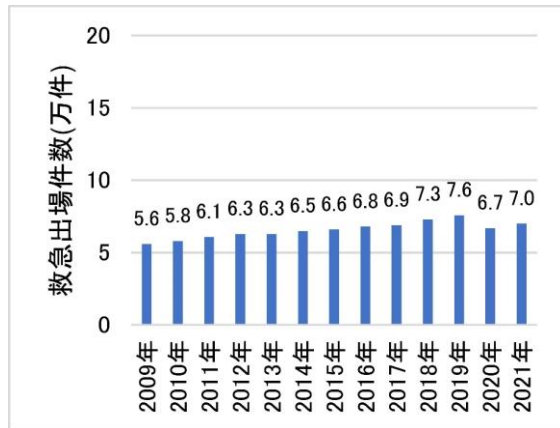


図 2-304 川崎市

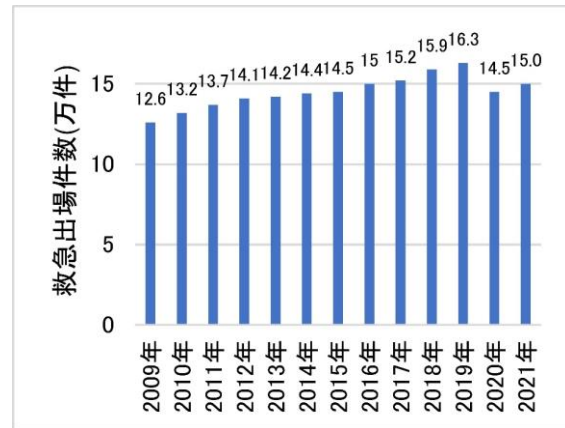


図 2-305 世田谷区・大田区・川崎市合計

6) まとめ

把握結果の取りまとめを以下に示す。

表 2-81 沿線の地域特性 整理結果概要

視点		最新の沿線の地域特性の変化	道路ネットワーク整備の必要性に係る示唆
沿道環境	大気環境状況	各地点の二酸化窒素、浮遊粒子状物質は減少傾向	—
	騒音状況	各地点の騒音状況は若干の変動はみられるものの、概ね横ばいで推移	—
商産業	産業状況	各市区ともに事業所数、従業員数、製造品出荷額等は減少傾向	沿線には事業所や商業施設が一定程度集積しており、これらの事業所や施設を発着する物資等の輸送効率化や従業員のアクセス性向上に資する道路ネットワーク整備が必要
	商業状況	- 各市区ともに事業所数、年間商品販売額は横ばい、従業員数は増加傾向 - 川崎駅や武蔵小杉駅など乗降客数が多い駅に主要な商業施設が集中している	
住民生活	人口・世帯数	- 各市区とも人口は増加傾向にあったが、近年は横ばい傾向 - 各市区とも昼夜間人口比率は100を下回っており、周辺市区町村に通勤・通学する人が多い - 通勤では東京23区に流出する人が多く、通学では東京23区、東京市町村、横浜市からの流出入が多い - 平成27年から令和2年では通勤で東京に流出する人が増加している	周辺市区町村に通勤通学する割合が多く、特に東京に通勤する人は増加傾向であり、南北方面のアクセス性向上や速達性・定時性向上に資する道路ネットワーク整備が必要
	医療	- 南西部地域には第二次救急医療機関、第三次救急医療機関が点在 - 各市区とも近年、救急出動件数が増加傾向	救急搬送件数は増加傾向にあり、第二次・第三次救急医療機関へのアクセス向上を図る道路ネットワーク整備が必要

2.1.3. 自然災害発生時の交通課題の把握

(1) 豪雪発生時の交通課題の把握

1) 分析概要

一般道の断面交通量、OD、トリップ長、交通流動などを分析して、豪雪に伴う通行止めによる転換状況を検証する。

表 2-82 政策目標に応じて設定した評価項目

分類	整理項目	分析使用データ	視点
当時の被災状況整理	積雪量と気温	気象庁 (冬季の過去 10 年、 R4.1.6(木)~7(金))	・ 都心部は積雪に弱く、気温低下による路面のアイスバーン化による被害の長時間化が懸念される ・ 当時の天気状況の把握
	通行止め状況	内閣府公表資料 (R4.1.6(木)~7(金))、 通行規制履歴 (参考に SNS での投稿) (R4.1.6(木)~7(金))	・ 当時の通行止め箇所 ・ 時間帯の把握
道路ネットワーク状況	断面交通量	トラカン (R4.1.7(金)7:00~19:00 VS R4.1.14(金)7:00~19:00)	・ 通常時と積雪被害時の交通量を比較し、積雪被害時に交通量がどの程度低下しているかを検証する
渋滞状況	面的な速度ランク図	ETC2.0 (R4.1.7(金)7:00~19:00 VS R4.1.14(金)7:00~19:00)	・ 通常時と積雪被害時で旅行速度を面的に比較し、速度低下が顕著になる路線・エリアを把握する
	時空間速度図	ETC2.0 (R4.1.7(金)7:00~19:00 VS R4.1.14(金)7:00~19:00)	・ 積雪被害時における環状八号線、国道 409 号の速度低下状況を区間別に把握する
交通特性	OD 内訳 (内々・内外・外々)	ETC2.0 (R4.1.7(金)7:00~19:00 VS R4.1.14(金)7:00~19:00)	・ 通常時と積雪被害時で交通特性を比較し、利用特性の点から通行止め時の交通転換状況を検証する
	トリップ長	ETC2.0 (R4.1.7(金)7:00~19:00 VS R4.1.14(金)7:00~19:00)	・ 高速道路が通行止めになったことによる一般道含めた他路線への交通転換状況等の確認
	交通流動	ETC2.0 (R4.1.7(金)7:00~19:00 VS R4.1.14(金)7:00~19:00)	・ 高速道路が通行止めになったことによる一般道含めた他路線への交通転換状況等の確認

2) 分析結果

(7) 積雪量と気温

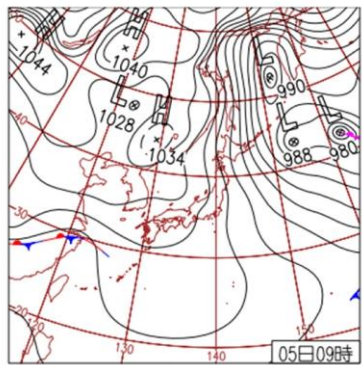
気象庁は、東京都と千葉県全域、茨城県南部に大雪警報を発令し、高速道路各社は前日より注意呼びかけを行っていた。実際には、寒気や低気圧の影響で令和4年1月6日(木)に関東や東海で大雪が降り、東京都心では2018年1月以来の10cm以上の積雪、横浜市と千葉市で7cmの積雪となった。なお、翌日の東京の最低気温は-3.4℃となり、積雪による被害は、当日から翌日まで影響が及んだ。

なお、冬季の1月が一番冷え込む時期であり、過去10年において令和3年度の1月の最低気温は2番目の最低気温であった。なお、神奈川(横浜)と東京では東京の方が冷え込むことが多く、全体的に東京の方が気温が低い。

表 2-83 使用データ

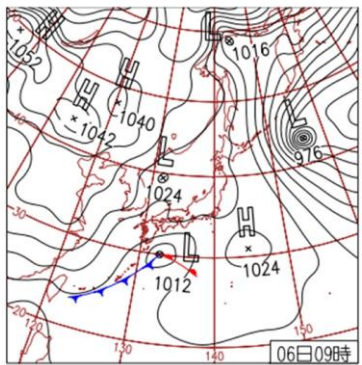
データ諸元	使用データ	対象期間	備考
気象庁 HP 過去の気象データ	東京、横浜の最低気温、平均最低気温、 平均気温、最深積雪	H24～R4	-

出典：気象庁 HP「過去の気象データ」を元に作成
URL: <https://www.data.jma.go.jp/stats/etrm/index.php>



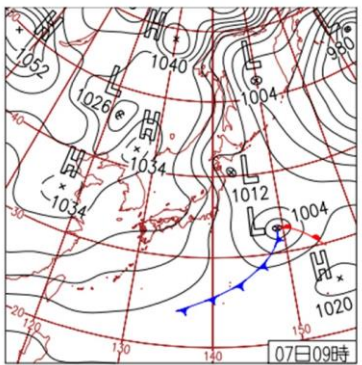
5日(水)冬型次第に緩む

冬型の気圧配置が次第に緩み、日本海側の雪の範囲は縮小。華南から東シナ海に前線が進み沖縄・奄美と西日本は次第に雨で山間部では雪。東～北日本太平洋側は晴れ。



6日(木)東京大雪警報

四国の南を東進する低気圧や伊豆諸島付近の気圧の谷の影響により、九州から近畿太平洋側では雨、東海から関東南部で雪。東京では積雪10cmとなり4年ぶりの大雪警報。



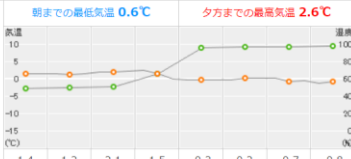
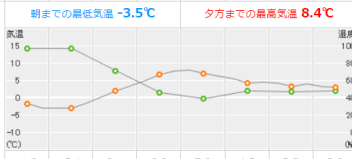
7日(金)関東で厳しい冷え込み

冬型の気圧配置となり、西～北日本日本海側は雪や雨、太平洋側は概ね晴れ。沖縄・奄美は気圧の谷の影響で曇りや雨。東京の最低気温-3.5℃、-3℃を下回るのは4年ぶり。

出典：日々の天気図 2022 年 1 月 気象庁

<https://www.data.jma.go.jp/fcd/yoho/data/hibiten/2022/2201.pdf>

図 2-306 積雪前後の天気図

月日	01月06日(木)								月日	01月07日(金)							
日の出/入	06:51(出)				16:42(入)				日の出/入	06:51(出)				16:43(入)			
時	3	6	9	12	15	18	21	24	時	3	6	9	12	15	18	21	24
天気								---	天気								---
雲量								---	雲量								---
9割以上	9割以上	9割以上	9割以上	9割以上	9割以上	9割以上	9割以上	1割以下	1割以下	1割以下	1割以下	1割以下	1割以下	1割以下	1割以下	1割以下	
雲底高度	---	---	---	---	---	---	---	---	雲底高度	---	雲無し	雲無し	雲無し	1割以下	1割以下	1割以下	---
気温(℃)	朝までの最低気温 0.6℃ 夕方までの最高気温 2.6℃ 								気温(℃)	朝までの最低気温 -3.5℃ 夕方までの最高気温 8.4℃ 							
気温(℃)	気温(℃)	気温(℃)	気温(℃)	気温(℃)	気温(℃)	気温(℃)	気温(℃)	気温(℃)	気温(℃)	気温(℃)	気温(℃)	気温(℃)	気温(℃)	気温(℃)	気温(℃)	気温(℃)	
湿度(%)	湿度(%)	湿度(%)	湿度(%)	湿度(%)	湿度(%)	湿度(%)	湿度(%)	湿度(%)	湿度(%)	湿度(%)	湿度(%)	湿度(%)	湿度(%)	湿度(%)	湿度(%)	湿度(%)	
露点温度(℃)	露点温度(℃)	露点温度(℃)	露点温度(℃)	露点温度(℃)	露点温度(℃)	露点温度(℃)	露点温度(℃)	露点温度(℃)	露点温度(℃)	露点温度(℃)	露点温度(℃)	露点温度(℃)	露点温度(℃)	露点温度(℃)	露点温度(℃)	露点温度(℃)	

出典：日本気象協会「tenki.jp」HP

URL: <https://tenki.jp/past/2022/01/07/weather/3/16/47662/>

図 2-307 東京都心の積雪状況と気温

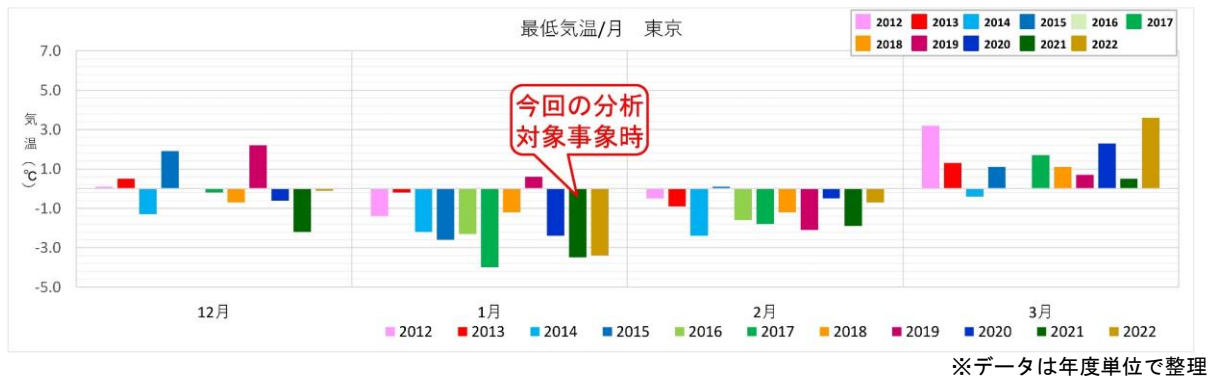


図 2-308 東京の最低気温/月



図 2-309 横浜の最低気温/月



図 2-310 東京の最低平均気温/月

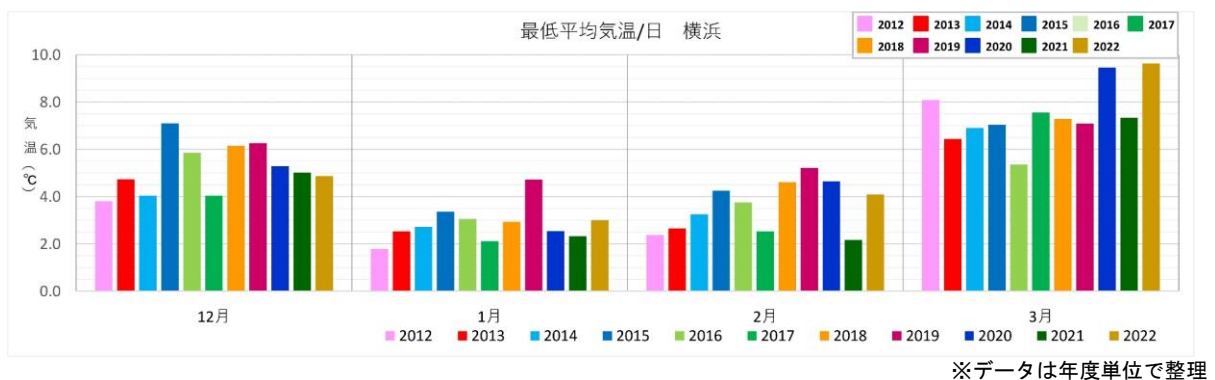


図 2-311 横浜の最低平均気温/月

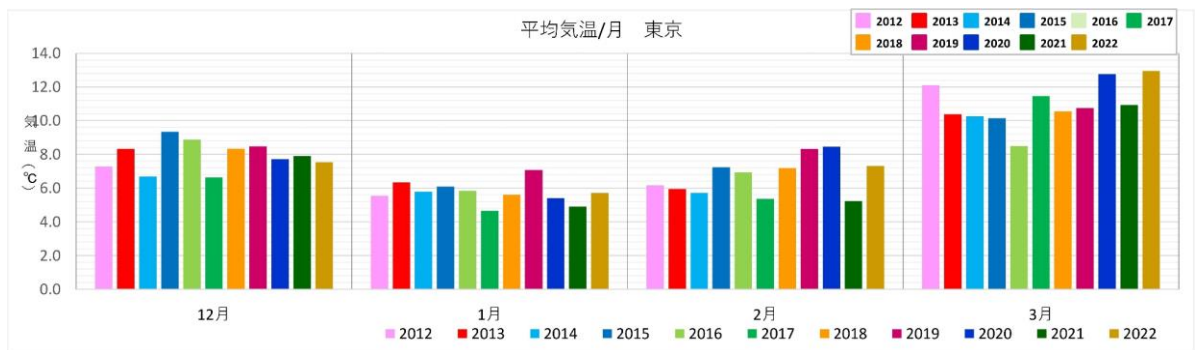


図 2-312 東京の平均気温/月

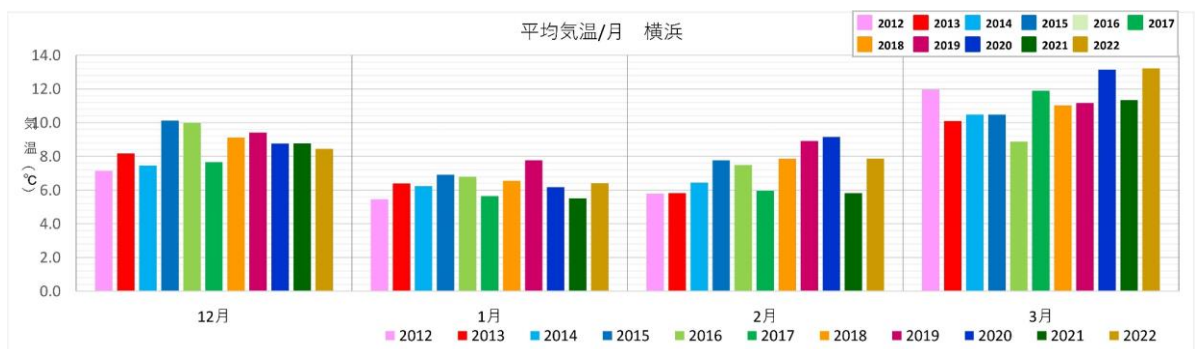


図 2-313 横浜の平均気温/月

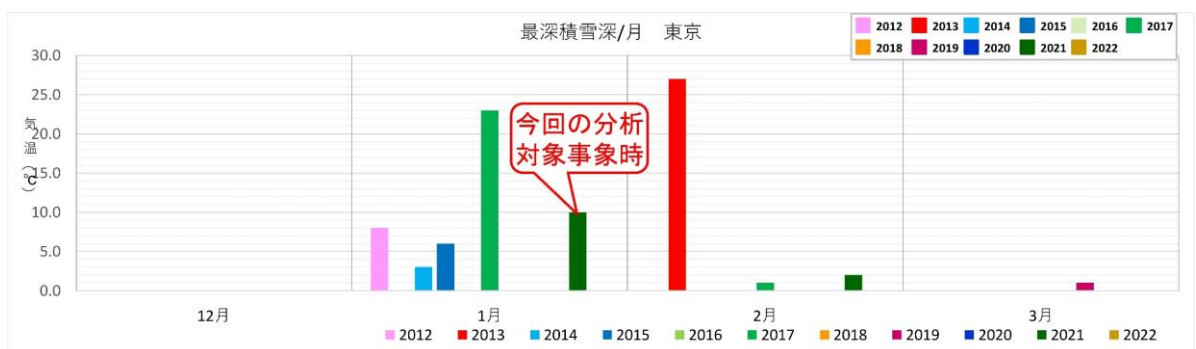


図 2-314 東京の最深積雪深/月

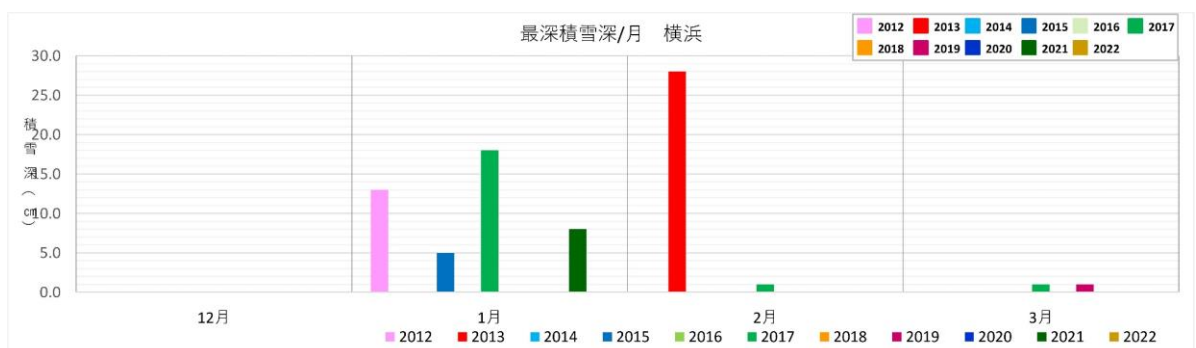


図 2-315 横浜の最深積雪深/月

(4) 通行止め状況

レインボーブリッジでの軽トラック横転事故が発生し、首都高速 11 号台場線では 1 月 6 日（木）16:11 に通行止めが実施され、その後首都高速 6 号向島線など他の路線でも事故が相次ぎ、警察からの要請で順次通行止めが実施された。首都高速では計 14 路線で通行止めが実施され、最終的な通行止め解除は翌日となっている。

また、SNS 上の情報では正確な発生時刻等は分からないが環七、環八における事故や単発的な通行止めの情報があり、一般道における混雑が発生していたと思われる。



地図出典：国土地理院地図を基に作成

図 2-316 通行止め箇所

表 2-84 通行止め箇所(一部抜粋)

路線	区間	期間
首都高速 11 号台場線	有明 JCT～芝浦 JCT(上下)	R4.1.6(木)16:11～ R4.1.7(金)18:00 頃
高速神奈川 7 号横浜北線、 横浜北西線	生麦 JCT～横浜青葉 JCT	不明～ R4.1.7(金)18:00 頃
横浜横須賀道路	上下線 馬堀海岸 IC～日野 IC 間、 金沢支線上下線 釜利谷 JCT～並木 IC 間	R4.1.6(木)18:40～ R4.1.7(金)16:20 頃
国道 16 号町田立体	上川井 IC～南町田北交差点付近(上下)	R4.1.6(木)18:40(上)、 20:00 頃(下)～ R4.1.7(金)13:30
国道 357 号 東京湾岸道路	神奈川県横浜市鶴見区(大黒ふ頭)～ 神奈川県横浜市中区(本牧ふ頭)(上下)	R4.1.7(金)0:00～ R4.1.7(金)5:30

※通行規制解除の時刻は、公表時刻を記載しているため、実際の解除時刻とは異なる。



地図出典：国土地理院地図を基に作成

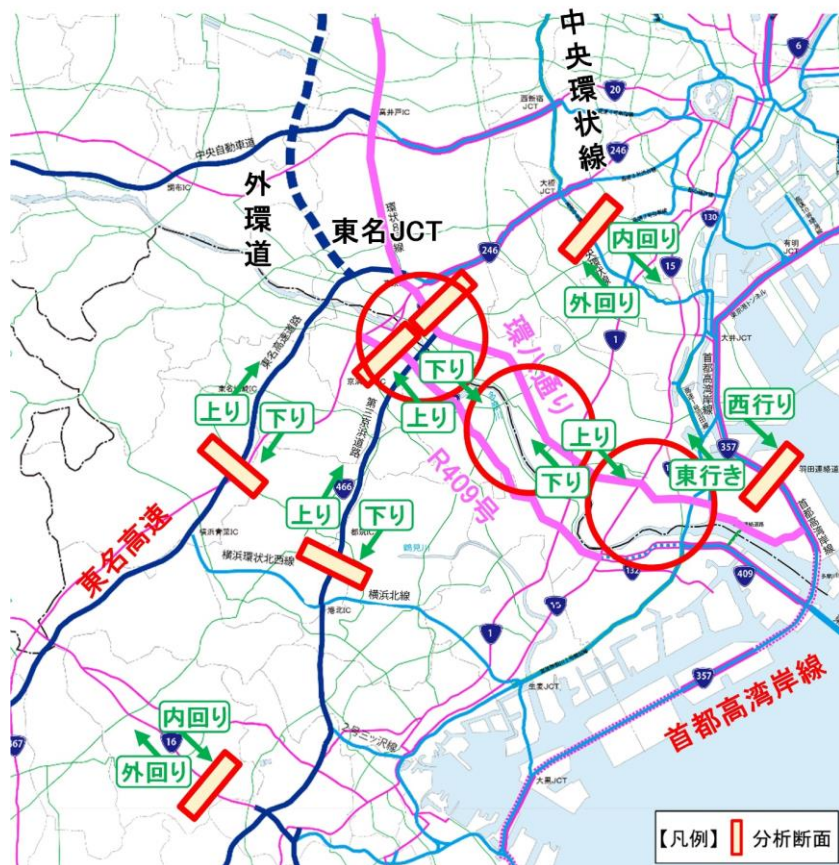
図 2-317 SNS による交通異常報告箇所

(ウ) 断面交通量

路面状況が悪かったため、全体的に出控えの影響で交通量は減少傾向である。なお、豪雪時に東名高速の大型車が増加しているのは、通常時に北西線利用していた車両がそのまま都心部に向かったためと想定される。

表 2-85 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
トラカンデータ	12 時間交通量 ※東名高速・第三京浜 道路は車種別	通常時: R4.1.14 7:00-19:00 豪雪時: R4.1.7 7:00-19:00	分析断面は以下のとおり設定する。 東名高速: 東名川崎～横浜青葉間、第三京 浜道路: 都筑～港北間、中央環状線: 大橋 JCT～五反田間、首都高湾岸線: 東海 JCT ～空港中央間、保土ヶ谷 BP: 南本宿～新桜 ヶ丘間、環八通り: 第三京浜道路～環八東 名入口交差点間、R409 号: 第三京浜道路～ 溝口交差点間。



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-318 交通状況(交通量)分析断面

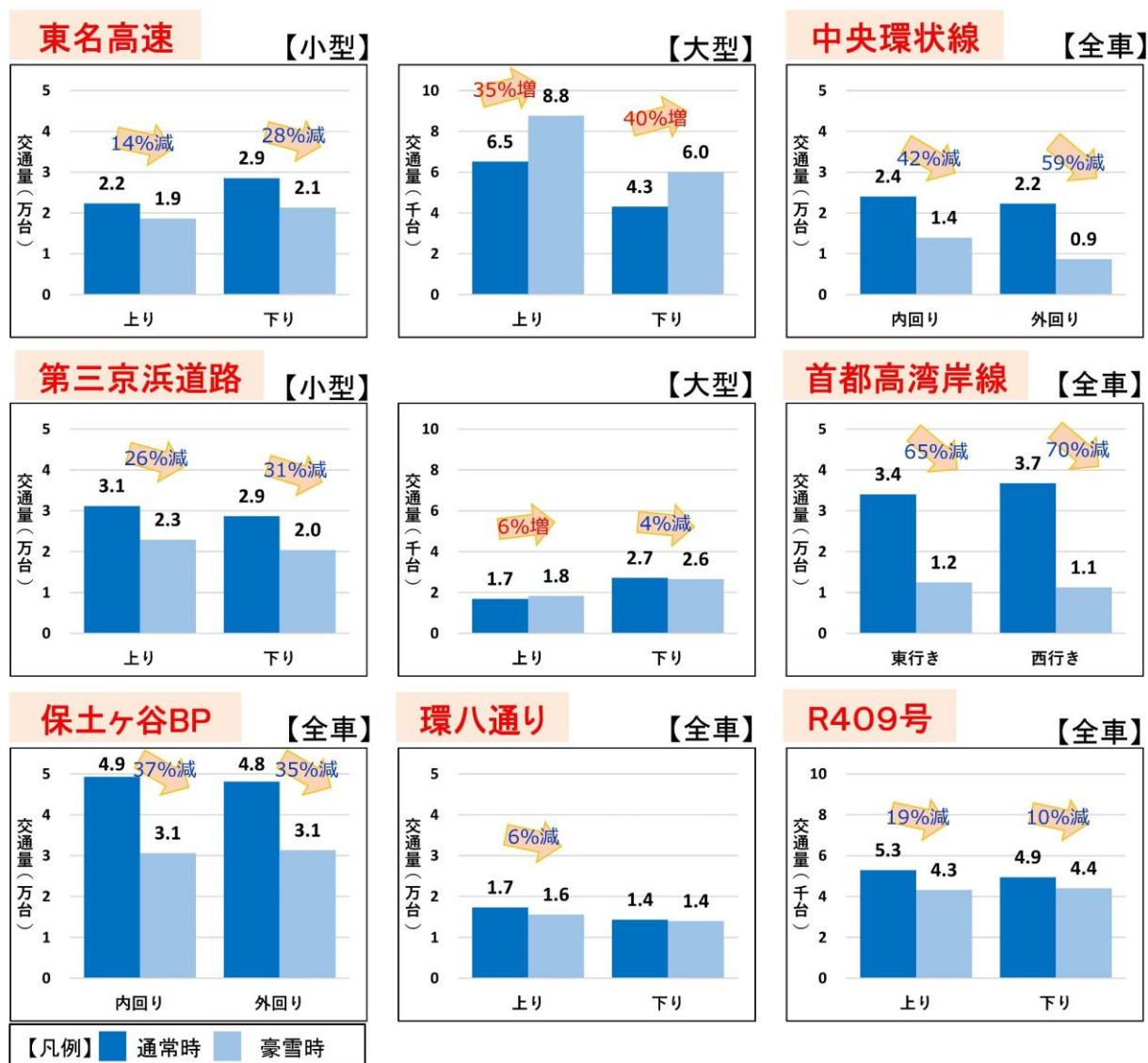


図 2-319 交通状況(交通量)の通常時、豪雪時比較

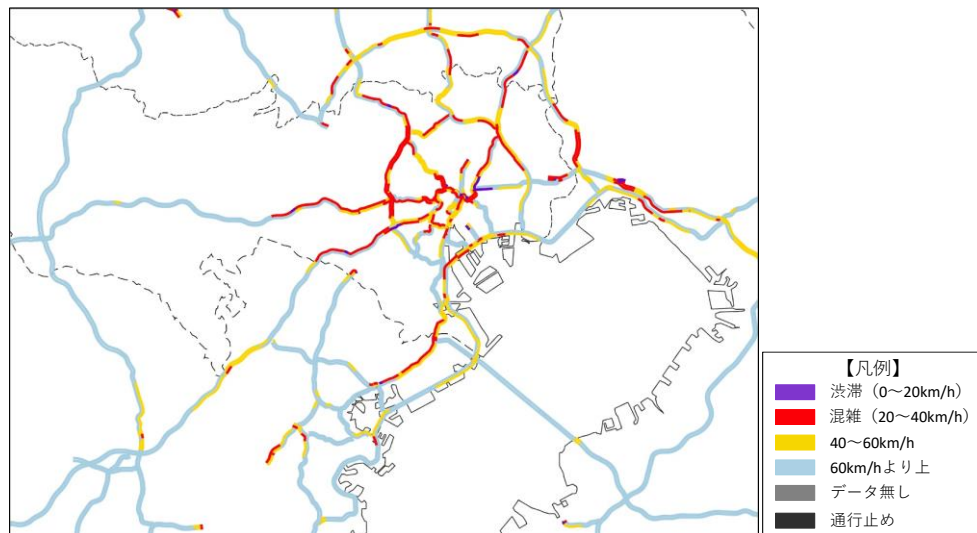
(I) 面的な速度ランク図

高速道路では、通行止めがあった北西線の並行区間である東名以南の中央環状線で速度の低下がみられる。

一般道では、豪雪時に高速の利用を避けた影響か、国道15号や産業道路、環状七号線で速度低下がみられる。また、環状八号線においては、東名～第三京浜間で速度低下が発生。

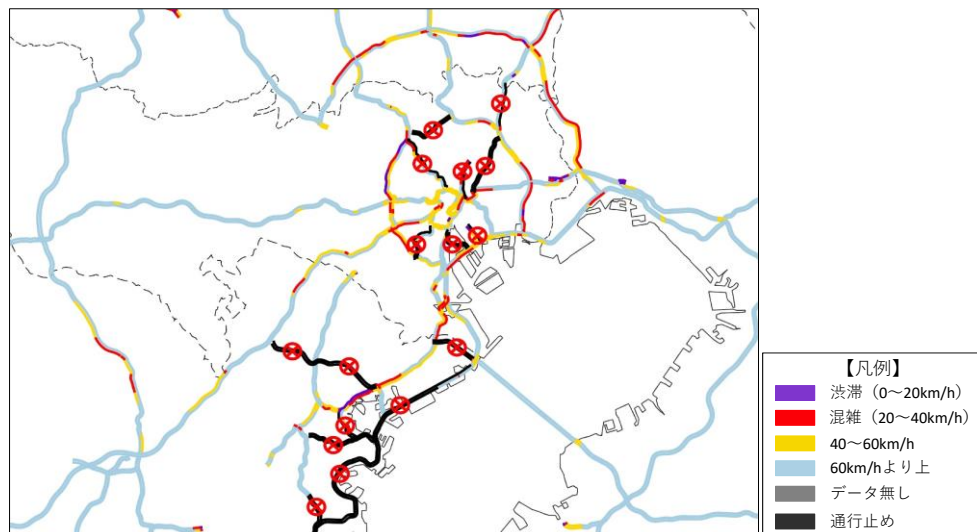
表 2-86 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-3)	速度	通常時: R4.1.14 7:00-19:00 豪雪時: R4.1.7 7:00-19:00	-



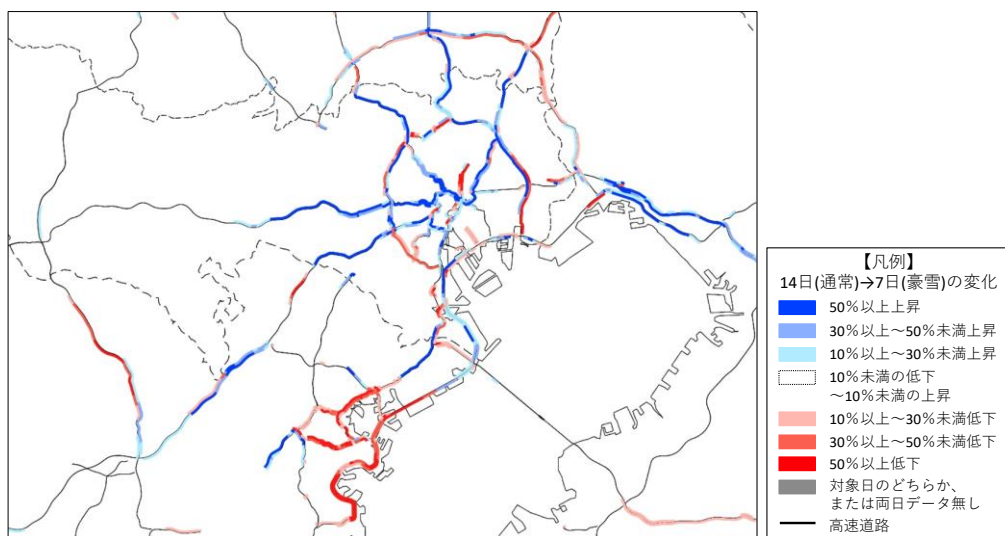
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-320 通常期の速度(高速道路)



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-321 豪雪時の速度(高速道路)



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-322 通常時の速度に対する豪雪時の速度の差率図(高速道路)



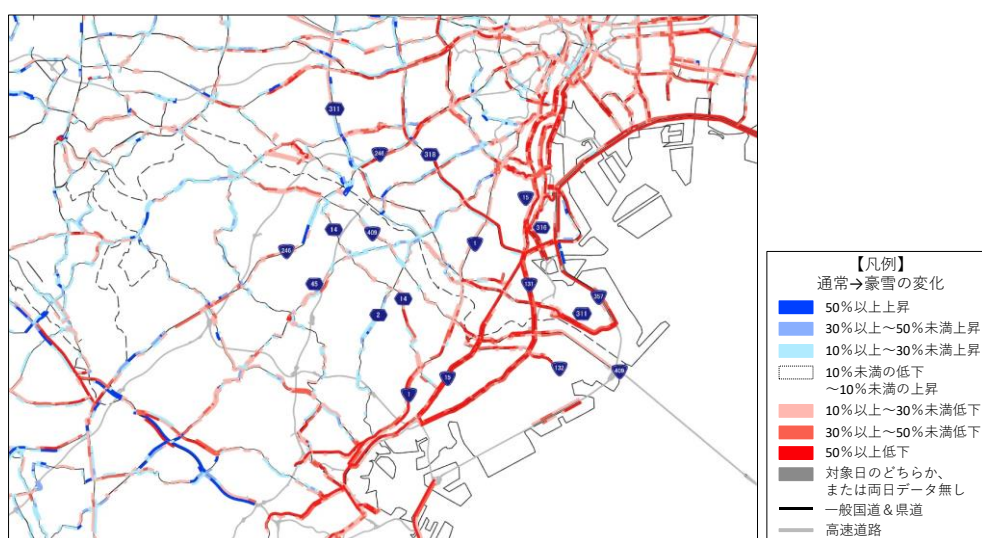
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-323 通常期の速度(一般道)



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-324 通常期の速度(一般道)



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-325 通常時の速度に対する豪雪時の速度の差率図(一般道)

時空間速度図

環状八号線は、湾岸・内陸両方面の大鳥居の少し内陸側～羽田空港、湾岸方面の矢口陸橋～南蒲田、内陸方面の瀬田～第三京浜入口の区間において、通常時に比べて豪雪時の方が速度が低い。

国道 409 号は、豪雪時・通常時において、大きな変化はない。

表 2-87 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-3)	速度	通常時: R4.1.14 7:00-19:00 豪雪時: R4.1.7 7:00-19:00	-

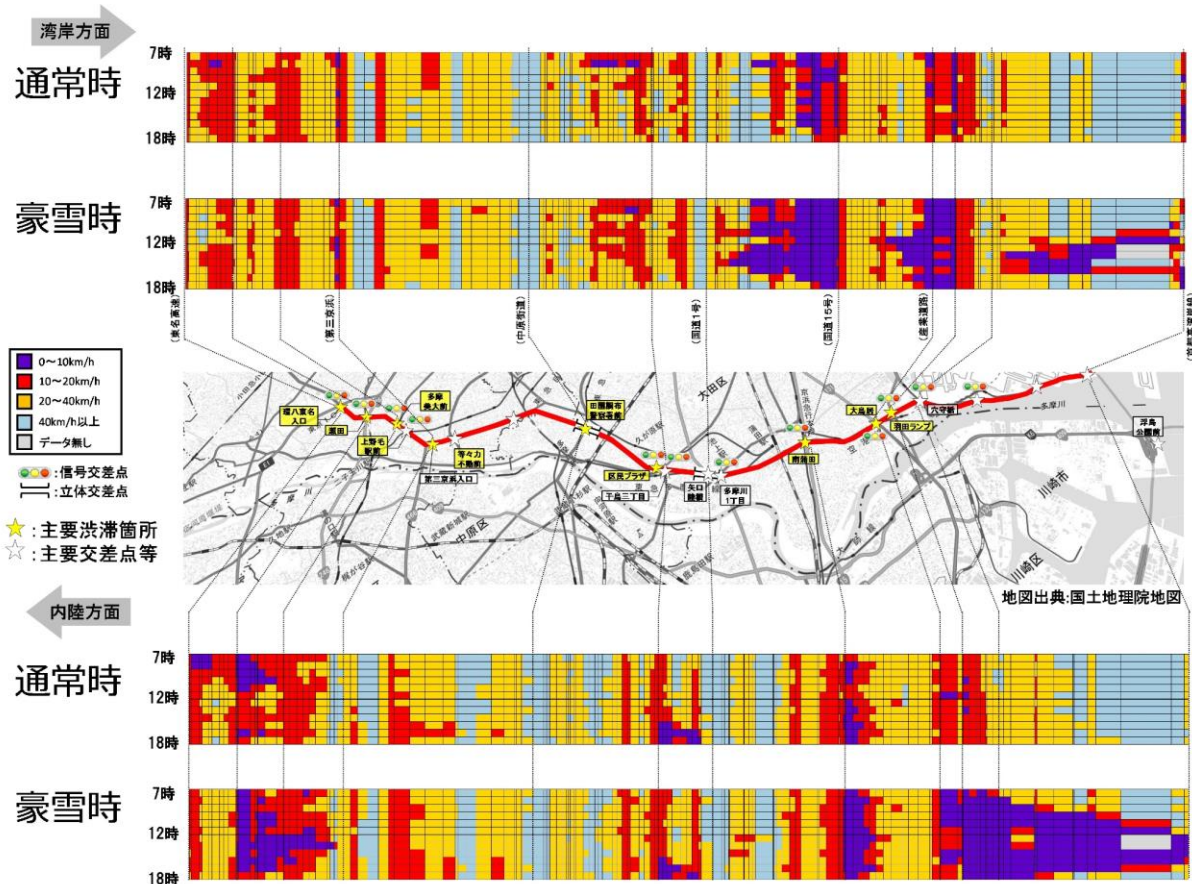


図 2-326 環八通りのモザイク図

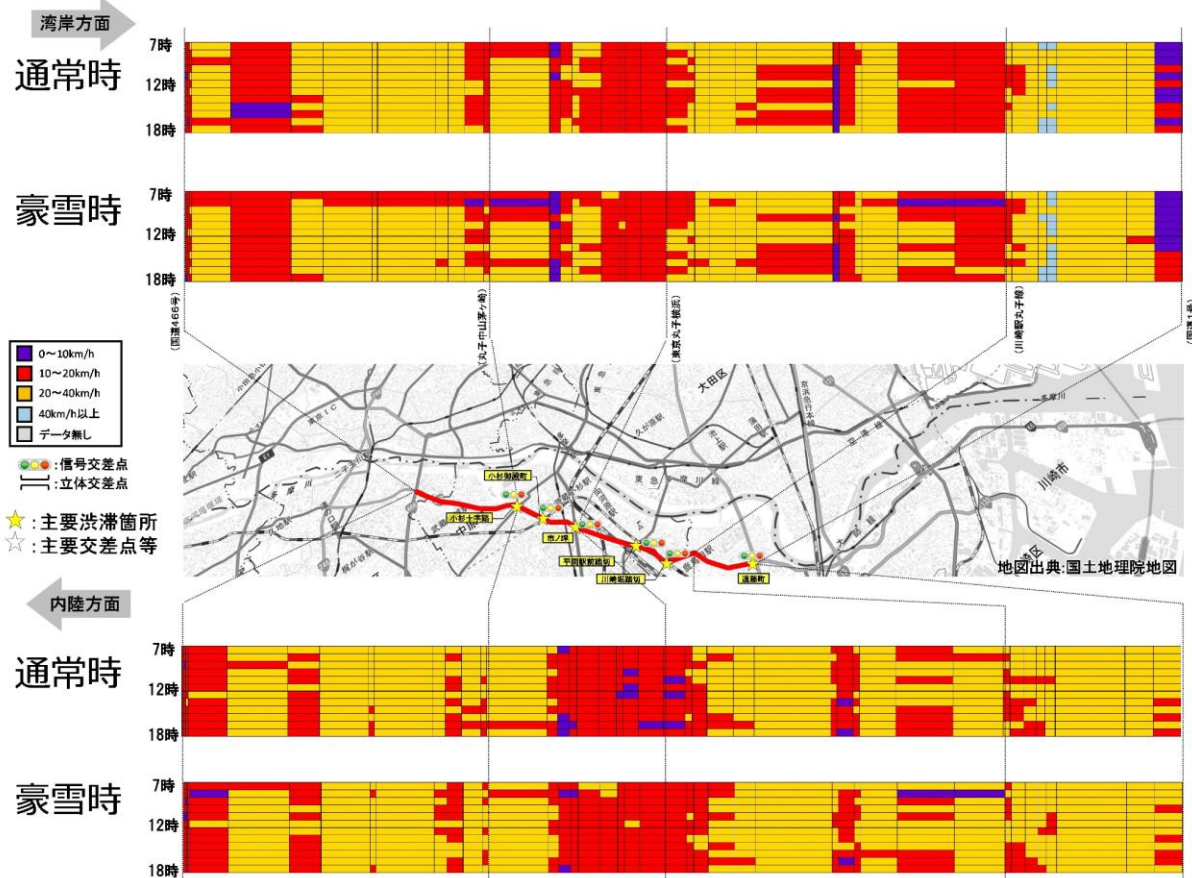


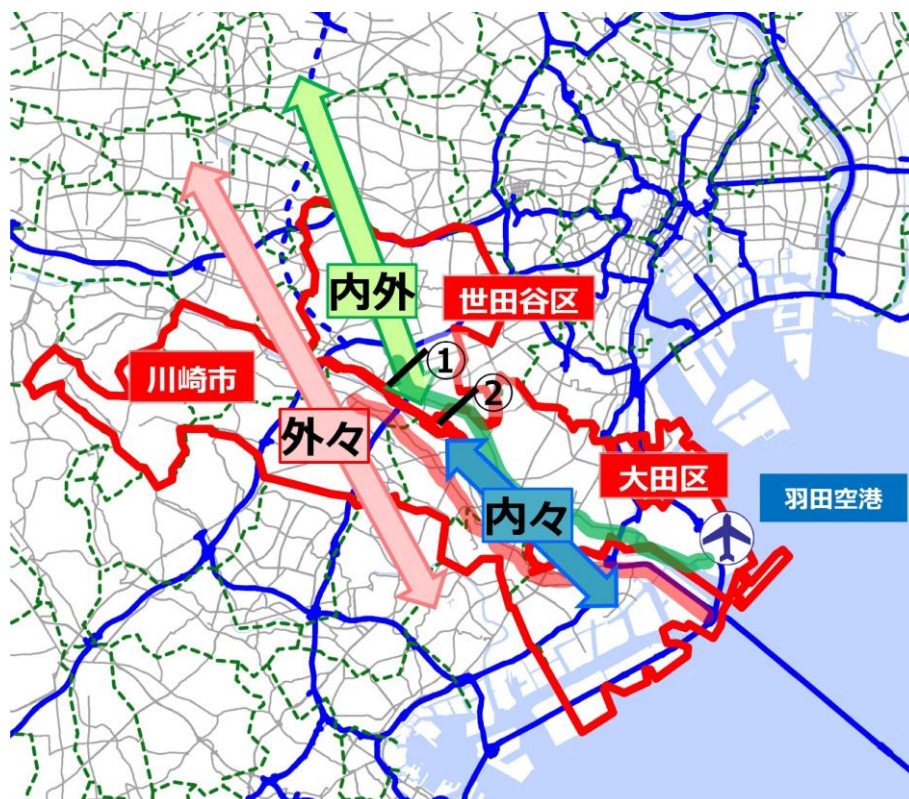
図 2-327 国道 409 号のモザイク図

(オ) OD 内訳（内々・内外・外々）

通常時に比べて豪雪時は不要な外出を控えるため、内々交通の減少傾向がみられる。また、大型貨物車のサンプル数が通常時より豪雪時の方が増加していることも、外々や内外の割合増加に影響している。

表 2-88 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-1)	走行経路	通常時: R4.1.14 7:00-19:00 豪雪時: R4.1.7 7:00-19:00	地域内を「川崎市、大田区、 世田谷区」と設定 環状八号線(東名～湾岸)に 断面を設定

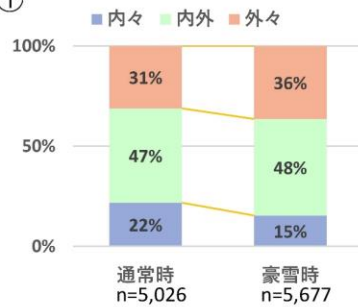


地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

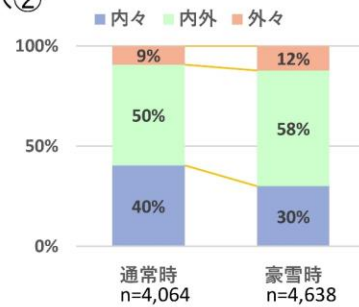
図 2-328 環状八号線の判定断面

【全車】

■環八①

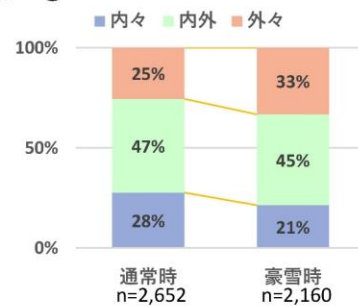


■環八②

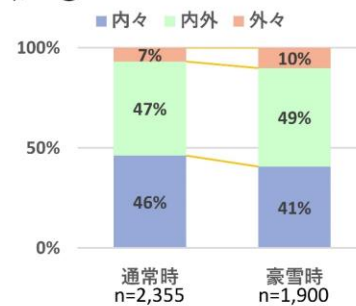


【乗用車】

■環八①

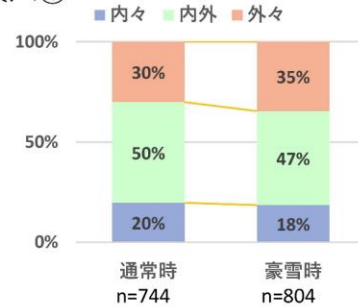


■環八②

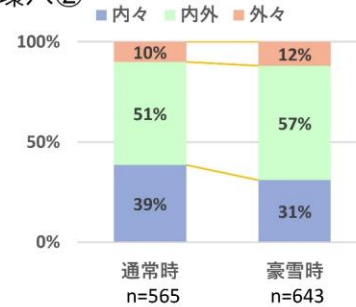


【小型貨物車】

■環八①

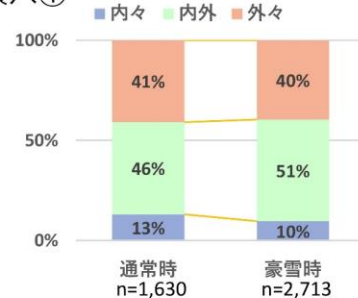


■環八②

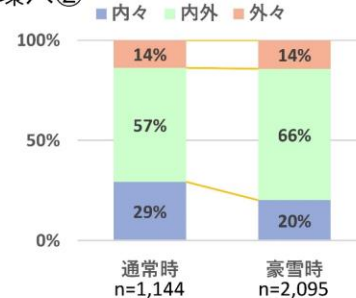


【大型貨物車】

■環八①



■環八②



N=データ(台/日)

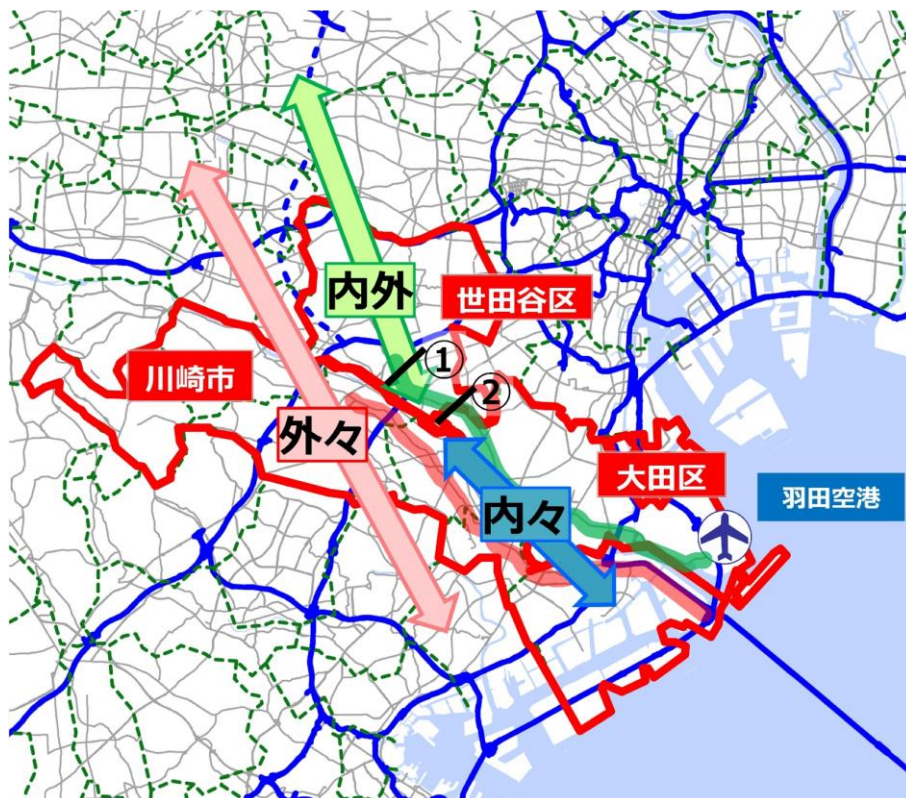
図 2-329 環状八号線 OD 内訳

(カ) トリップ長

通常時に比べて豪雪時は不要な外出を控えるため、短距離トリップの減少傾向がみられる。また、大型貨物車のサンプル数が通常時より豪雪時の方が増加していることも、長距離トリップの割合増加に影響している。

表 2-89 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-1)	走行経路、トリップ長	通常時: R4.1.14 7:00-19:00 豪雪時: R4.1.7 7:00-19:00	地域内を「川崎市、大田区、 世田谷区」と設定 環状八号線(東名～湾岸)に 断面を設定

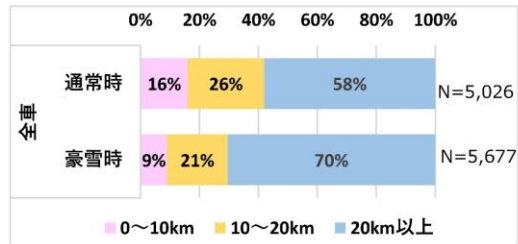


地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

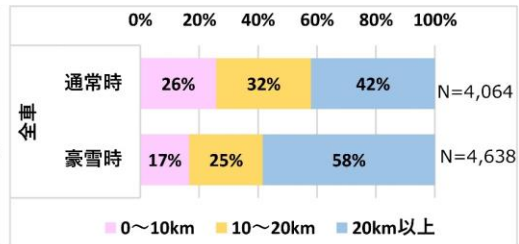
図 2-330 環状八号線の判定断面(再掲)

【全車】

■環八①

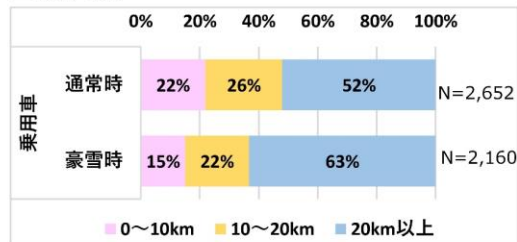


■環八②

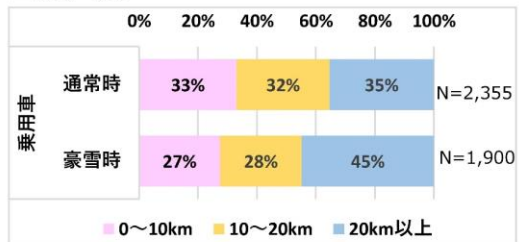


【乗用車】

■環八①

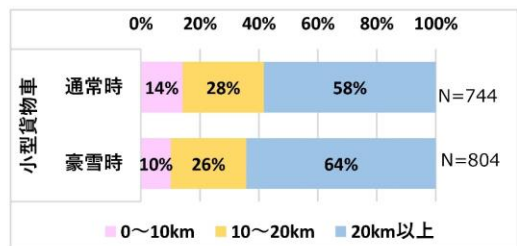


■環八②

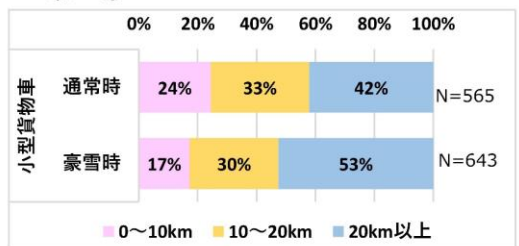


【小型貨物車】

■環八①

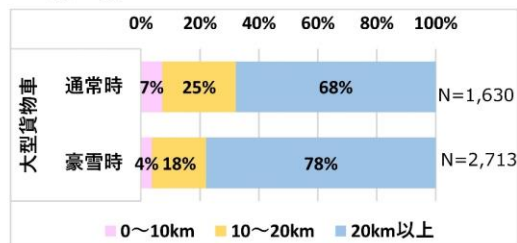


■環八②

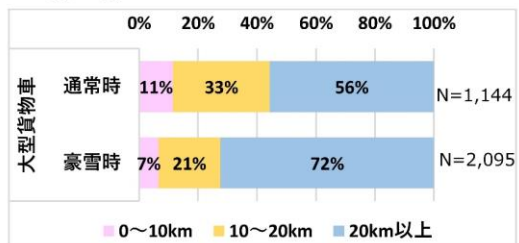


【大型貨物車】

■環八①



■環八②



N=データ(台/日)

図 2-331 環状八号線トリップ長内訳

(キ) 交通流動

A) 流動全体の比較

東名断面（横浜青葉～東名川崎間）を通過する車両の流動変化を確認したところ、豪雪時に横浜北西線や湾岸線が通行止めとなった影響で、豪雪時には保土ヶ谷 BP と横浜北西線の利用割合が減少（保土ヶ谷 BP：30.7%⇒15.7%、横浜北西線：17.1%⇒2.0%）し、国道 246 号に降り、東名と並走又は横浜北西線を並走する一般道を走行する車両や、都心部に入っていく車両の割合が増加（国道 246 号：4.7%⇒11.1%、首都高中央環状線：1.4%⇒4.5%、首都高都心環状線：4.0%⇒6.5%）していた。

表 2-90 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-1)	走行経路	通常時: R4.1.14 豪雪時: R4.1.7 時間帯: 7:00~19:00	断面: 東名(横浜町田 IC~海老名 JCT 間)



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-332 通常時(R4.1.14)の交通流動(東名)



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

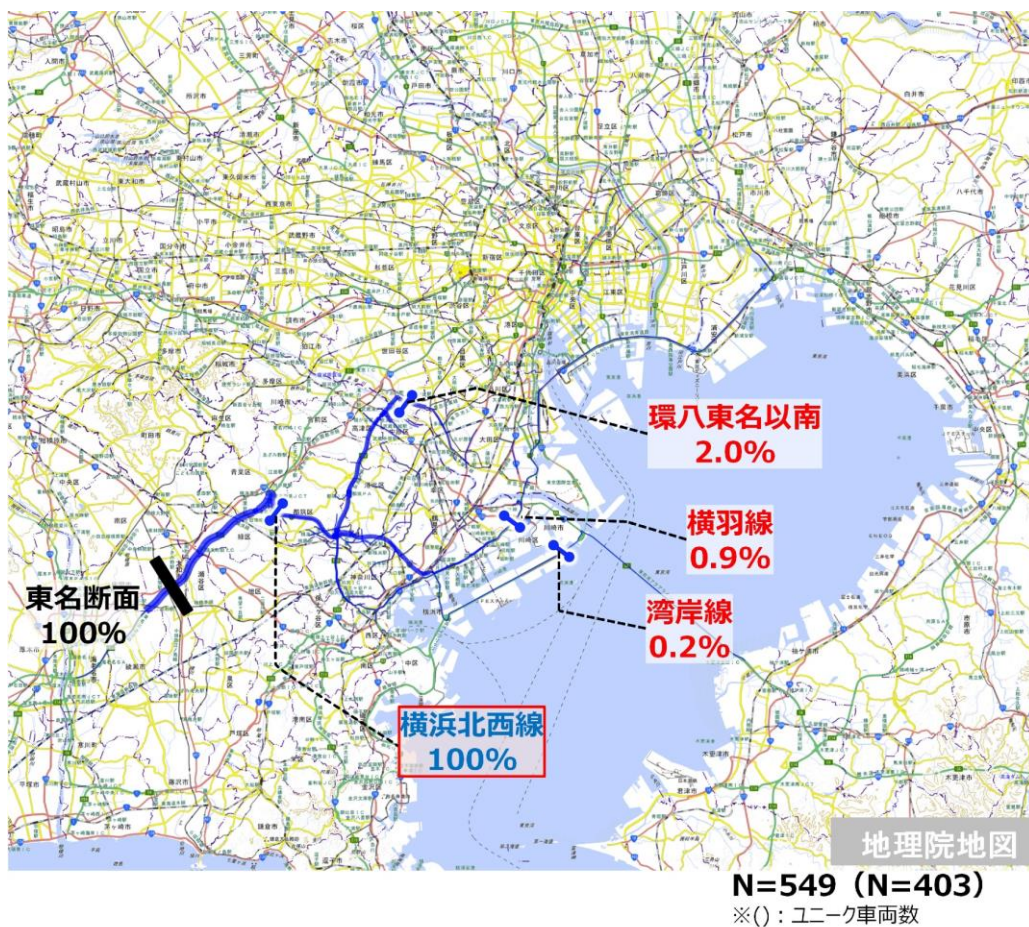
図 2-333 豪雪時(R4.1.7)の交通流動(東名)

B) 特定 ID の流動比較

通常時に東名（横浜青葉～東名川崎間）通過後に横浜北西線経由のルートを利用していた車両の豪雪時の利用経路を確認したところ、横浜北西線が通行止めになった影響で並行する保土ヶ谷 BP、池辺市ヶ尾線、新横浜元石川線、尻手黒川道路や環八を利用するようになっている。また、通常時に横浜北西線と横羽線経由等で東関東道へ向かっていた車両や湾岸線経由のアクアライン利用車は、豪雪時に東名から首都高渋谷線を経由し、都心環状や中央環状線利用となっている。

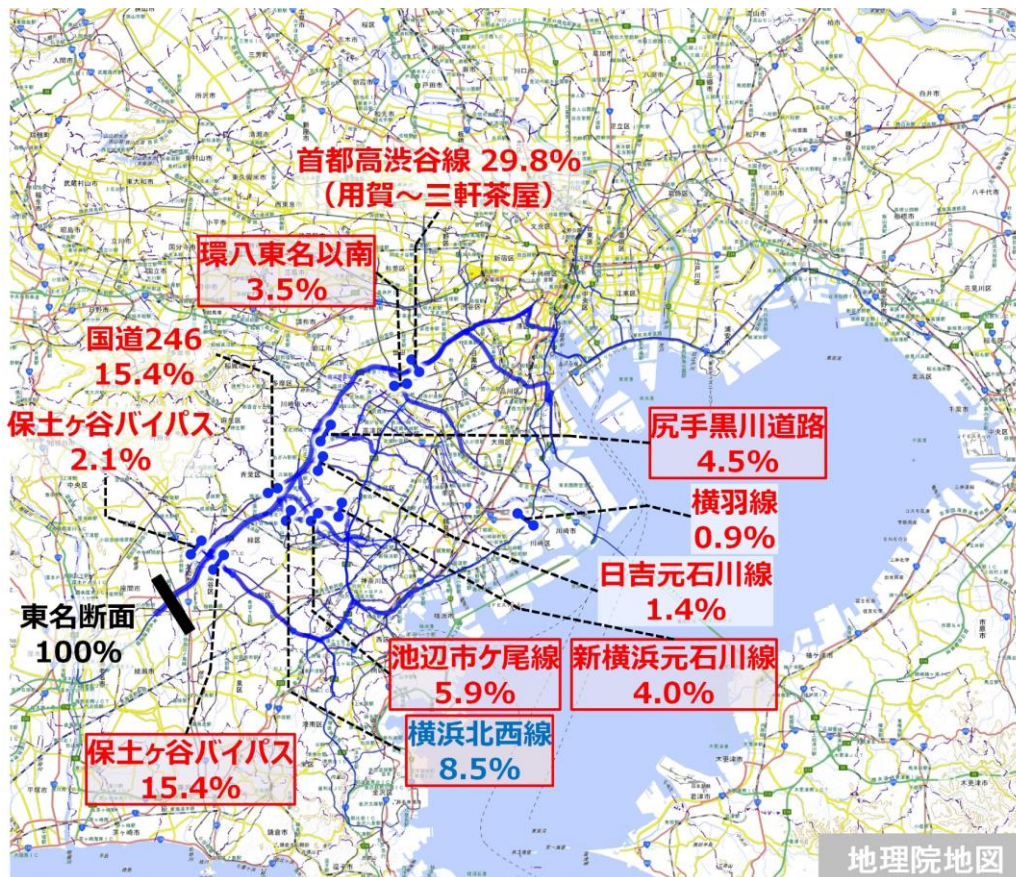
表 2-91 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-1)	走行経路	通常時: R4.1.3～5 豪雪時: R4.1.7	通常時に東名断面(横浜町田 IC～海老名 JCT 間)通過後に横浜北西線断面を通行し、かつ豪雪時の 7:00～19:00 に東名断面を通過した車両を対象



地図出典：国土地理院地図を基に作成

図 2-334 通常時(R4.1.3～5)の交通流動(東名)



N=423 (N=403)

※(): ユニーク車両数

地図出典: 国土地理院地図を基に作成

図 2-335 通常時(R4.1.3~5)に東名断面を通行した車両の豪雪時(R4.1.7)の交通流動(東名)

3) まとめ

寒気や低気圧の影響で令和4年1月6日(木)に関東や東海で大雪が降り、レインボーブリッジでの軽トラック横転事故等の発生が相次ぎ、警察からの要請で順次通行止めを実施した。豪雪による不要な外出抑制で全体需要が減少する中、通行止めであった北西線利用の車両の転換等により、東名高速の大型車交通量が増加し、環八通りでは長トリップや外々交通が増加した。

物流等の確実な輸送支援や都心への通過交通流入の減少に向けて、豪雪時の道路のリダンダンシーを向上するために、放射路線である東名高速～湾岸道路間に災害に強い高規格環状路線の整備が必要である。

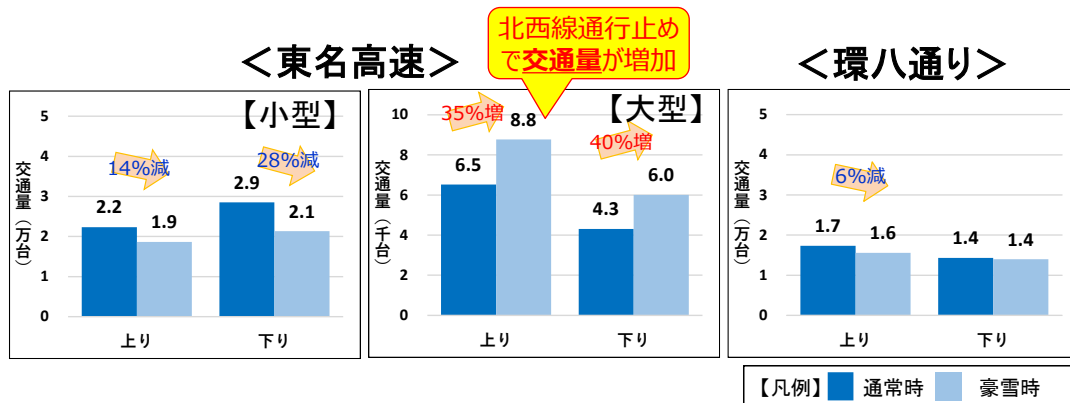


図 2-336 交通状況(交通量)の通常時、豪雪時比較(東名・環八)

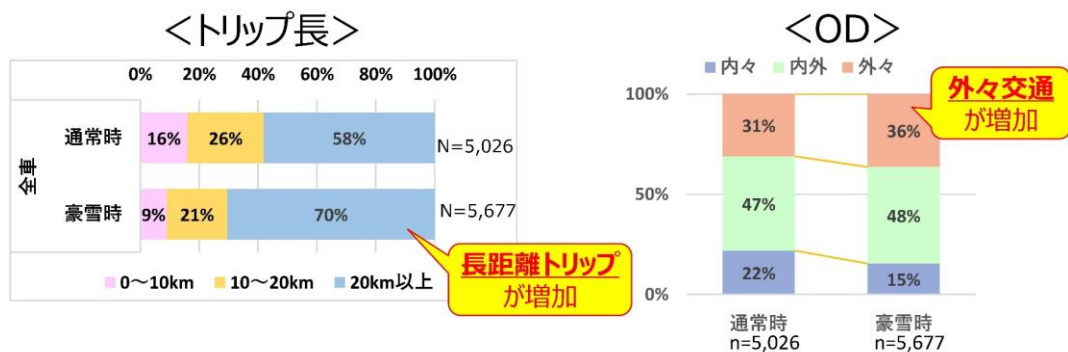
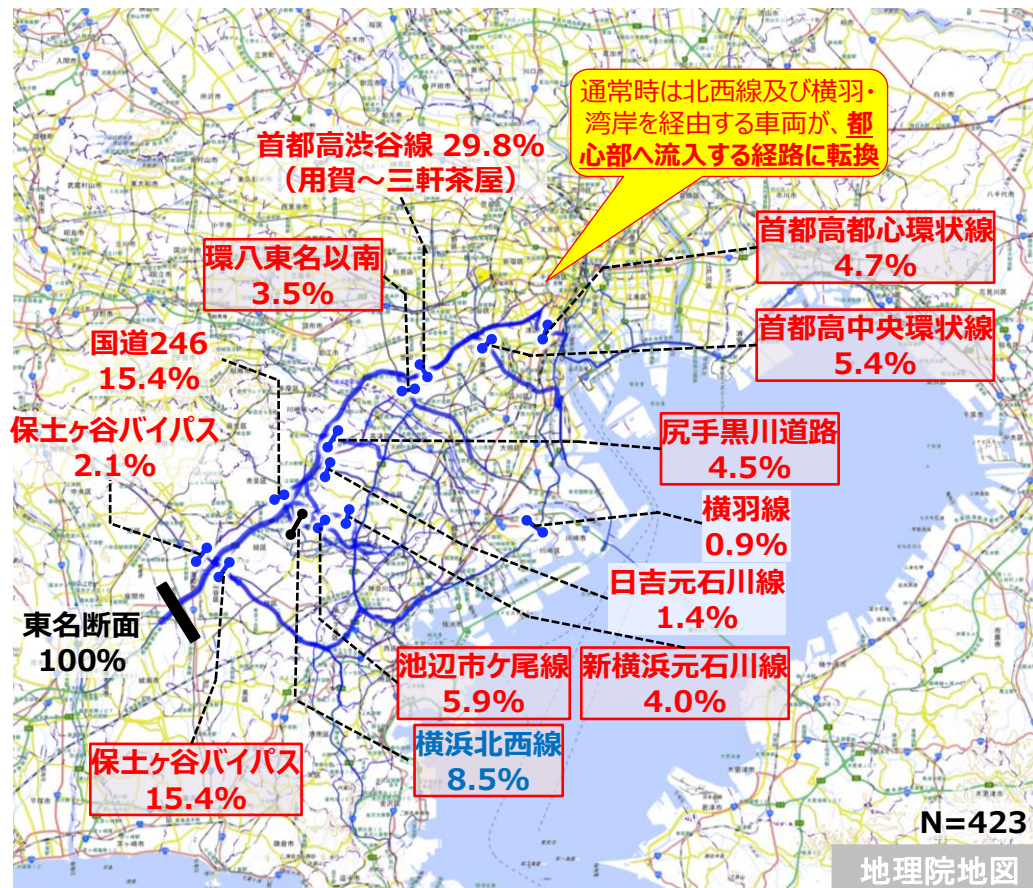


図 2-337 環状八号線におけるOD、トリップ長内訳



地図出典：国土地理院地図を基に作成

図 2-338 通常時(R4.1.3～5)に東名断面を通行した車両の豪雪時(R4.1.7)の交通流動(東名)

(2) 豪雨・水害発生時の交通課題の把握

1) 分析概要

令和元年 10 月に発生した令和元年東日本台風の影響で、高速道路が全面的な通行止め、一般道では、浸水による通行止めが発生した。本項目では、豪雨発生に伴う被災状況の整理や道路交通への影響を分析する。分析概要及び分析結果一覧を以下の表に示す。

表 2-92 分析項目

着目する項目と分類			分析に用いるデータ・統計			データ分析	
大分類	小分類	整理項目	データ名	期間	区間	視点	結果
当時の被災状況整理	当時の被災状況整理	降水量	気象庁	H5-R4（過去30年）	大田区、世田谷区、川崎市	・近年は大雨の広域化・頻発化の傾向が認められ、今後も降雨に起因する大規模な通行止め被害の発生の増加が懸念される。	1時間の降水量が30mm以上となる頻度に大きな変化はみられない。
		通行止め状況	内閣府公表資料	R元.10.12(土)-13(日)	NEXCO東日本 NEXCO中日本 首都高速 環状8号線（東京都） 国道409号（神奈川県）	・当時の通行止め箇所・時間帯の把握	公表資料によると、台風通過に伴い、高速道路は10/12(土)の夕方から翌10/13(日)にかけて、全面通行止めとなっている。 また、国道409号の一部区間にて、10/12(土)23:00ごろから10/13(日)の8:00ごろまで通行止めがあった。
		浸水状況	浸水実績図（大田区、世田谷区、川崎市公表資料）	R元.10.12(土)-13(日)	大田区、世田谷区、川崎市	・当時の浸水箇所・時間帯の把握	多摩川沿線の道路にて、台風により浸水があったことを確認。
		浸水想定区域	大田区、世田谷区、川崎市公表資料	R5時点	大田区、世田谷区、川崎市	・外環（東名以南）周辺の浸水想定区域（浸水被害が想定される箇所）の把握	環状8号線、国道409号のほとんどが浸水想定区域に指定されている。
広域的	交通特性	OD（内々・内外・外々）	ETC2.0 VS R元.10.5(土)-6(日)	R元.10.12(土)-13(日) VS R元.10.5(土)-6(日)	環状8号線（東名～湾岸） 国道409号（第三京浜～国道1号） 内側：大田区、世田谷区、川崎市 外側：大田区、世田谷区、川崎市外	・通常時と豪雨災害時で交通特性を比較し、利用特性の点から通行止め時の交通転換状況を検証する。	高速道路の全面通行止めにより、2区1市外との往来が抑制された結果、 内外・外々の区域外を介する往来の割合が低くなっている。
		トリップ長	ETC2.0 VS R元.10.5(土)-6(日)	R元.10.12(土)-13(日) VS R元.10.5(土)-6(日)	環状8号線（東名～湾岸） 国道409号（第三京浜～国道1号）		第三京浜以北では、高速道路の全面通行止めにより、2区1市外との往来が抑制された結果、 長トリップの割合が低くなっている。
地域的	幹線道路ネットワーク状況	断面交通量	JARTIC	R元.10.12(土)-13(日) VS R元.10.5(土)-6(日)	環状8号線（東名～湾岸） 国道409号（第三京浜～国道1号）	・通常時と豪雨災害時の交通量を比較し、豪雨災害時に交通量がどの程度増減しているかを検証する。	豪雨に伴う出控えの影響で、通常時と比較し7～9割程度減少している。国道409号より環状8号線の減少率のほうが大きい。 面的にみると、 湾岸部より第三京浜以北の断面での減少率が高い。これは、東名・第三京浜が豪雨に伴う全面通行止めにより、通常時には流入する交通が、流入しなかったことも一因として考えられる。
		渋滞状況	面的な速度ラング図	ETC2.0 VS R元.10.5(土)-6(日)	東京南西部	・環状8号線、国道409号周辺旅行速度を面的に比較し、速度低下状況を把握する。	多摩川沿いの浸水範囲が広がった道路での速度低下が確認されている。
		時空間速度図	ETC2.0 VS R元.10.5(土)-6(日)	R元.10.12(土)-13(日) VS R元.10.5(土)-6(日)	環状8号線（東名～湾岸） 国道409号（第三京浜～国道1号）	・豪雨災害時における環状8号線、国道409号の速度低下状況を区間別に把握する。	国道409号の一部区間にて、速度低下がみられ ただし、環状8号線・国道409号全体としての速度低下はみられない。

2) 分析結果

(7) 当時の被災状況整理

A) 当時の浸水状況・浸水想定区域・過去 30 年の降水量推移

令和元年東日本台風により、多摩川沿線は一部浸水している。

また、多摩川沿線の環状八号線及び国道 409 号線のほとんどが、浸水想定区域に指定されている。1 時間降水量が 30mm 以上となる頻度は少ないものの、同様の豪雨が発生すると、浸水が発生し、通行止めが発生する可能性が大いにある。

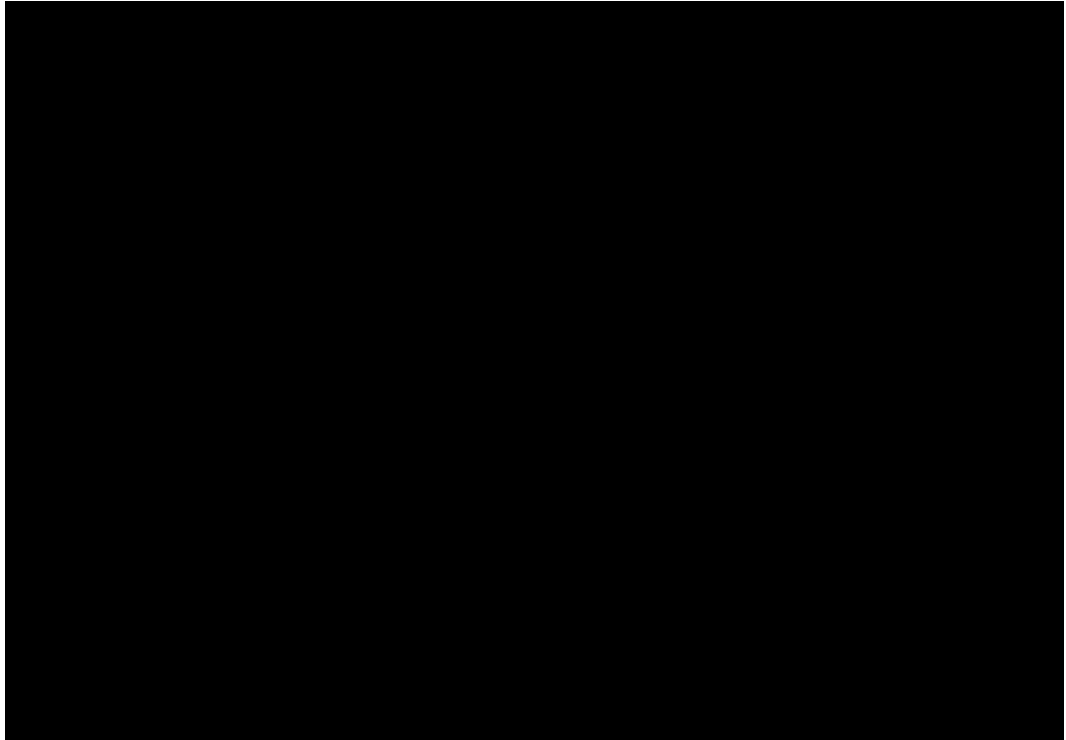


図 2-339 令和元年東日本台風浸水被害箇所図

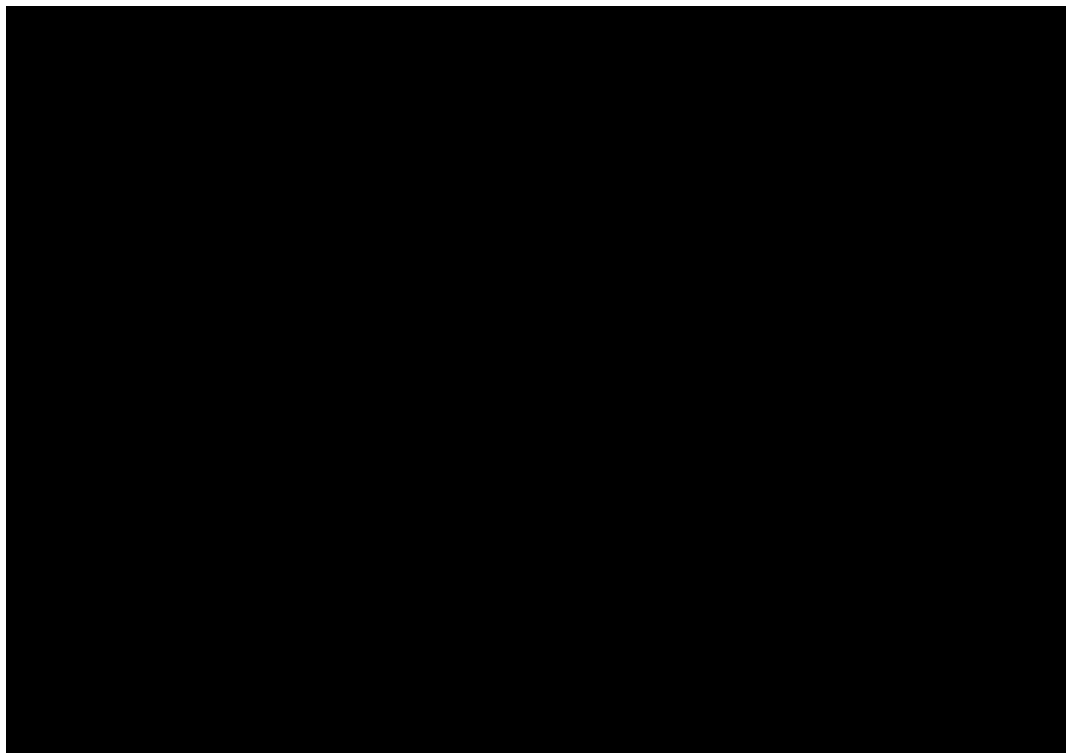
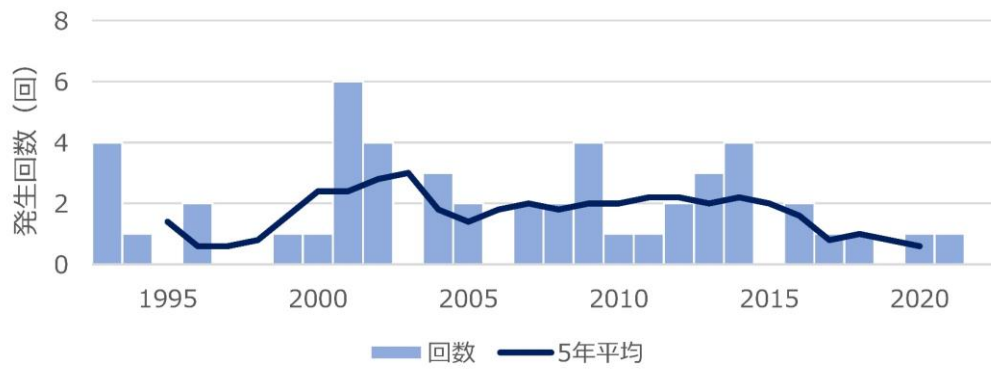


図 2-340 浸水想定区域



出典：気象庁（1993～2022 年度計 30 年間、日吉観測所）

図 2-341 1 時間降水量 30mm 以上回数の経年変化

B) 通行止め状況

令和元年東日本台風の影響で、多摩川沿線では浸水が多発するなど、広範囲に影響を及ぼした。

首都圏内の道路では、高速道路では全面的な通行止め、一般道では浸水による通行止めが発生した。

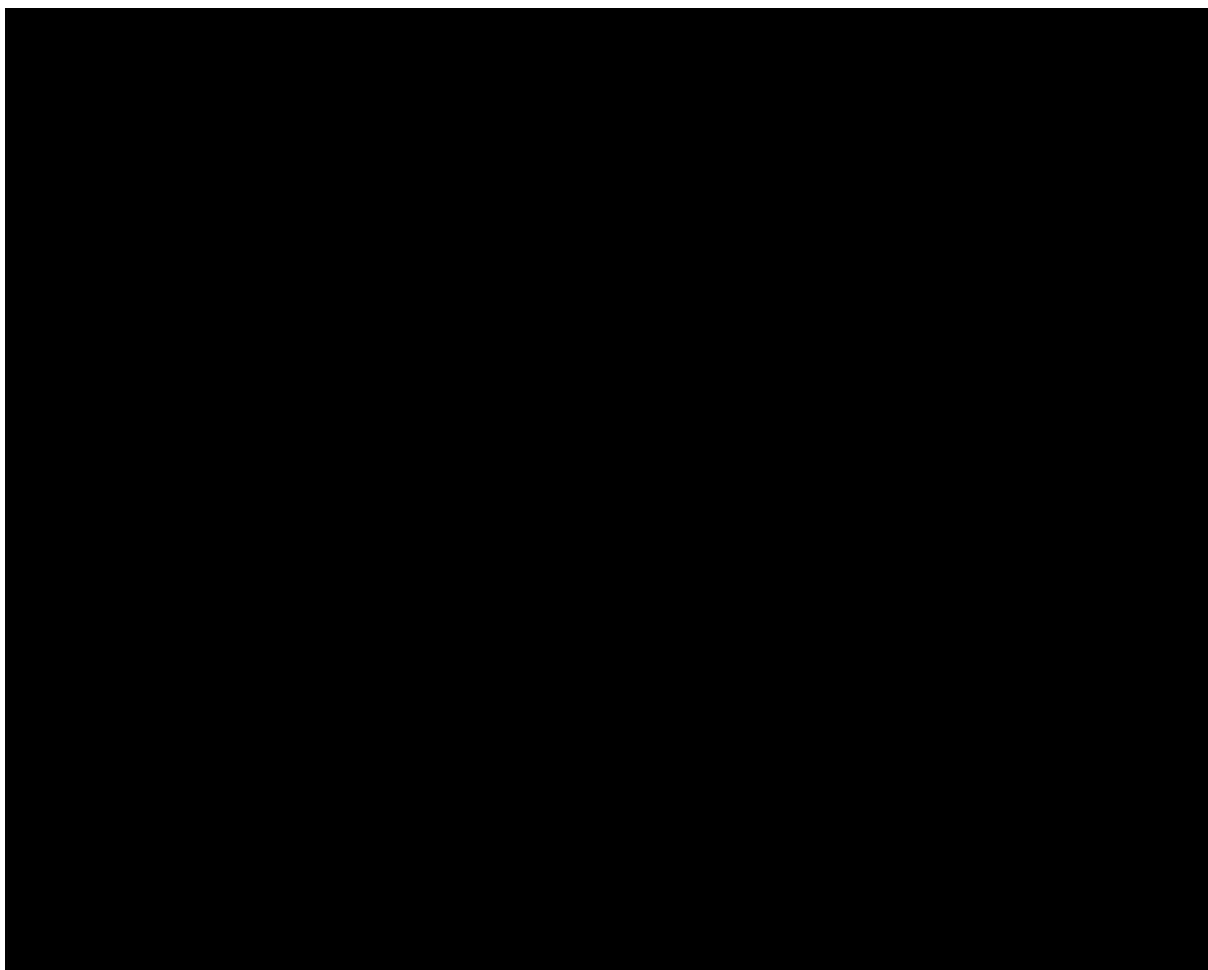


図 2-342 令和元年東日本台風浸水被害箇所図

表 2-93 通行止め履歴

路線	区間	期間
東名、中央道、 首都高速など高速道路	全区間	19/10/12(土)16:00～ 19/10/13(日)18:00 頃※
国道 409 号	神奈川県川崎市川崎区本町2丁目2～ 川崎市川崎区本町2丁目4付近 (上図の右下赤丸付近)	19/10/12(土)23:00～ 19/10/13(日)8:00※

※通行規制解除の時刻は、公表時刻を記載しているため、実際の解除時刻とは異なる。また、段階を経て通行規制が解除されており、全面的に解除となった時刻を記載している。

出典：内閣府 令和元年台風第 19 号に係る被害状況

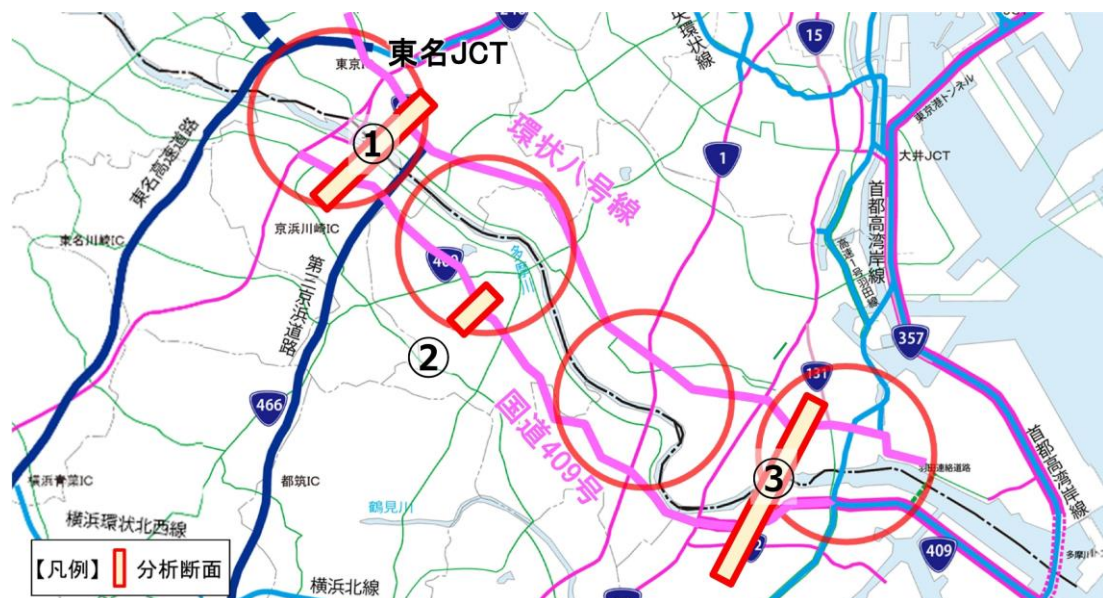
(4) 交通量

豪雨に伴う出控えの影響で、通常時と比較し大幅に減少している。また、同じ断面間では、国道 409 号より環状八号線の減少率の方が大きい。

面的にみると、湾岸部より第三京浜以北の断面での減少率が高い。これは、東名・第三京浜が豪雨に伴う全面通行止めにより、通常時には流入する交通が、流入しなかったことも一因として考えられる。

表 2-94 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
トラカンデータ (JARTIC)	12 時間交通量	【通常時】 R1.10.5(土) 18:00～ R1.10.6(日) 6:00 【豪雨時】 R1.10.12(土) 18:00～ R1.10.13(日) 6:00	対象断面 ① 第三京浜以北 ・国道 409 号: 溝口交差点～第三京浜道路間 ・環状八号線: 環八東名入口交差点～第三京浜道路間 ② 第三京浜以南 ・国道 409 号: 小杉御殿町交差点～市ノ坪交差点間 ・環状八号線: データなし ③ 湾岸部 ・国道 409 号: 競馬場前交差点～大師 JCT 交差点間 ・環状八号線: 南蒲田交差点～羽田ランプ間



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-343 交通量観測断面

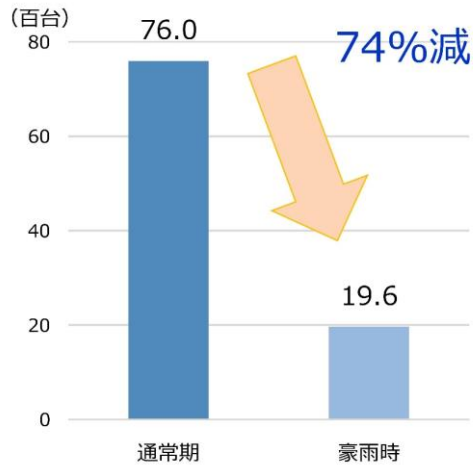


図 2-344 通常期と豪雨時の交通量比較
(国道 409 号① 第三京浜以北)

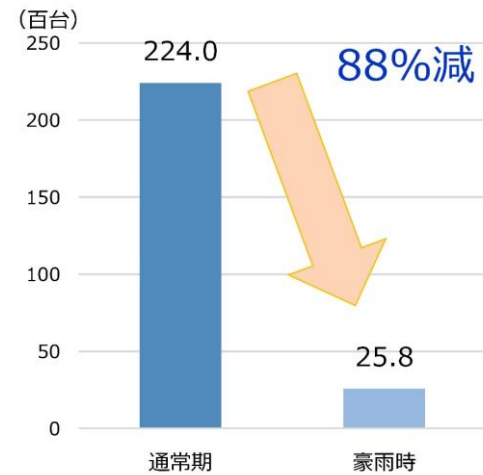


図 2-345 通常期と豪雨時の交通量比較
(環状八号線① 第三京浜以北)

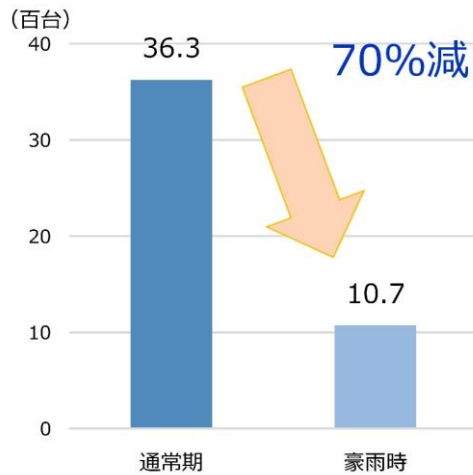


図 2-346 通常期と豪雨時の交通量比較
(国道 409 号② 第三京浜以南)

データなし

図 2-347 通常期と豪雨時の交通量比較
(環状八号線② 第三京浜以南)

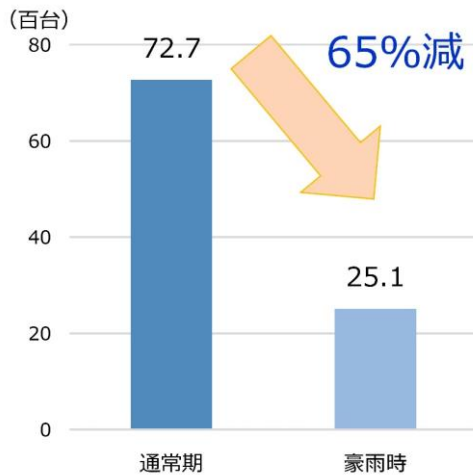


図 2-348 通常期と豪雨時の交通量比較
(国道 409 号③ 湾岸部)

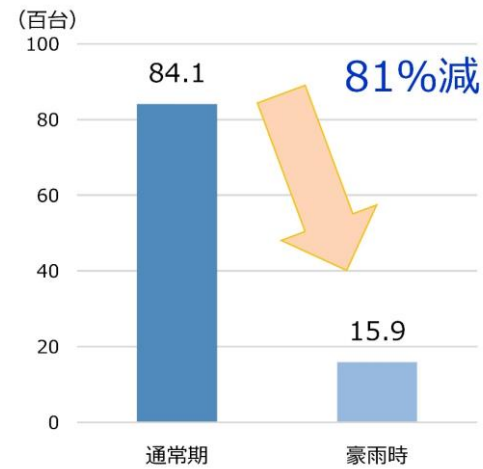


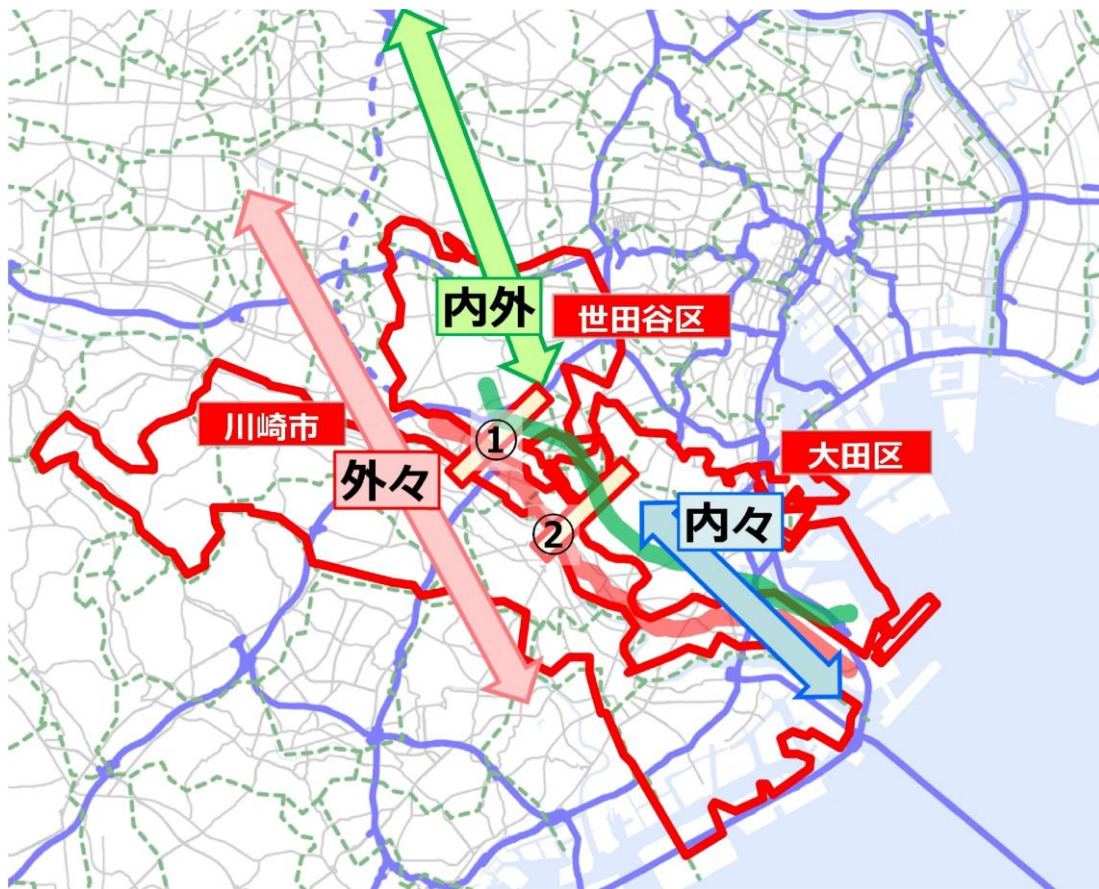
図 2-349 通常期と豪雨時の交通量比較
(環状八号線③ 湾岸部)

(ウ) OD 内訳

高速道路の全面通行止めにより、2区1市外との往来が抑制された結果、内外・外々の区域外を介する往来の割合が低くなり、相対的に内々交通の割合が高くなっている。

表 2-95 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-1)	OD 内訳	【通常時】 R1.10.5(土) 18:00～ R1.10.6(日) 6:00 【豪雨時】 R1.10.12(土) 18:00～ R1.10.13(日) 6:00	・断面を通過した車両を、 OD 組合せごとに集計 ・内側を川崎市、大田区、 世田谷区と設定



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-350 OD 内訳区分図

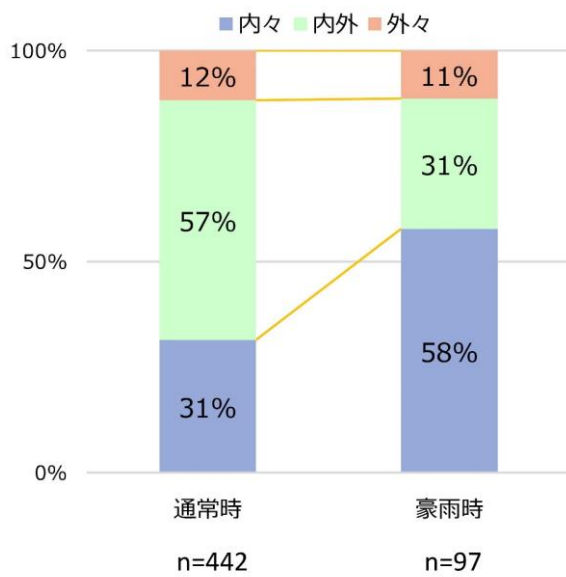


図 2-351 通常期と豪雨時の交通量比較
(国道 409 号① 第三京浜以北)

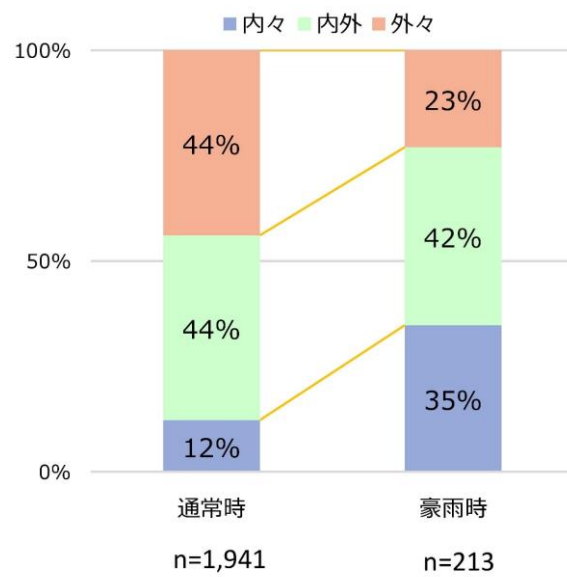


図 2-352 通常期と豪雨時の交通量比較
(環状八号線① 第三京浜以北)

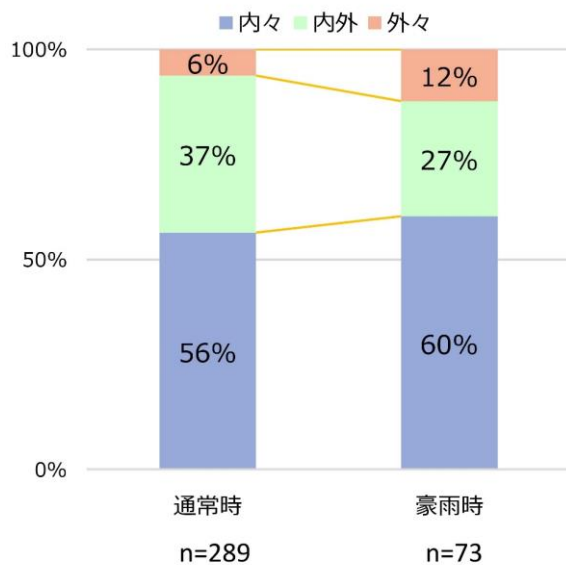


図 2-353 通常期と豪雨時の交通量比較
(国道 409 号② 第三京浜以南)

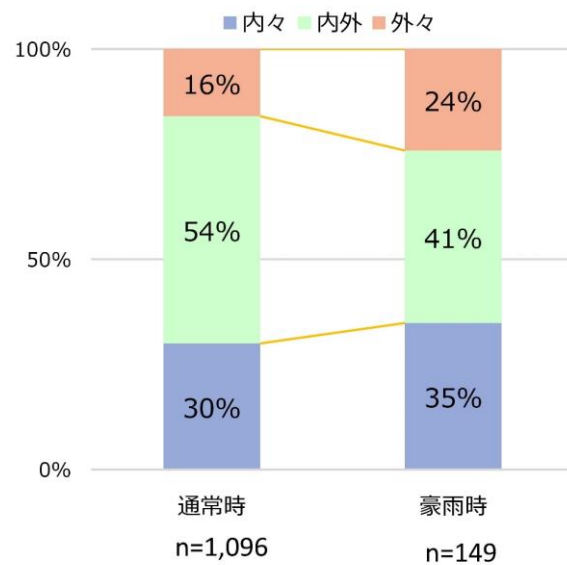


図 2-354 通常期と豪雨時の交通量比較
(環状八号線② 第三京浜以南)

(I) トリップ長

第三京浜以北では、高速道路の全面通行止めにより、2区1市外との往来が抑制された結果、長トリップの割合が低くなっている。

表 2-96 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-1)	トリップ長	【通常時】 R1.10.5(土) 18:00～ R1.10.6(日) 6:00 【豪雨時】 R1.10.12(土) 18:00～ R1.10.13(日) 6:00	—



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-355 トリップ^o長観測断面

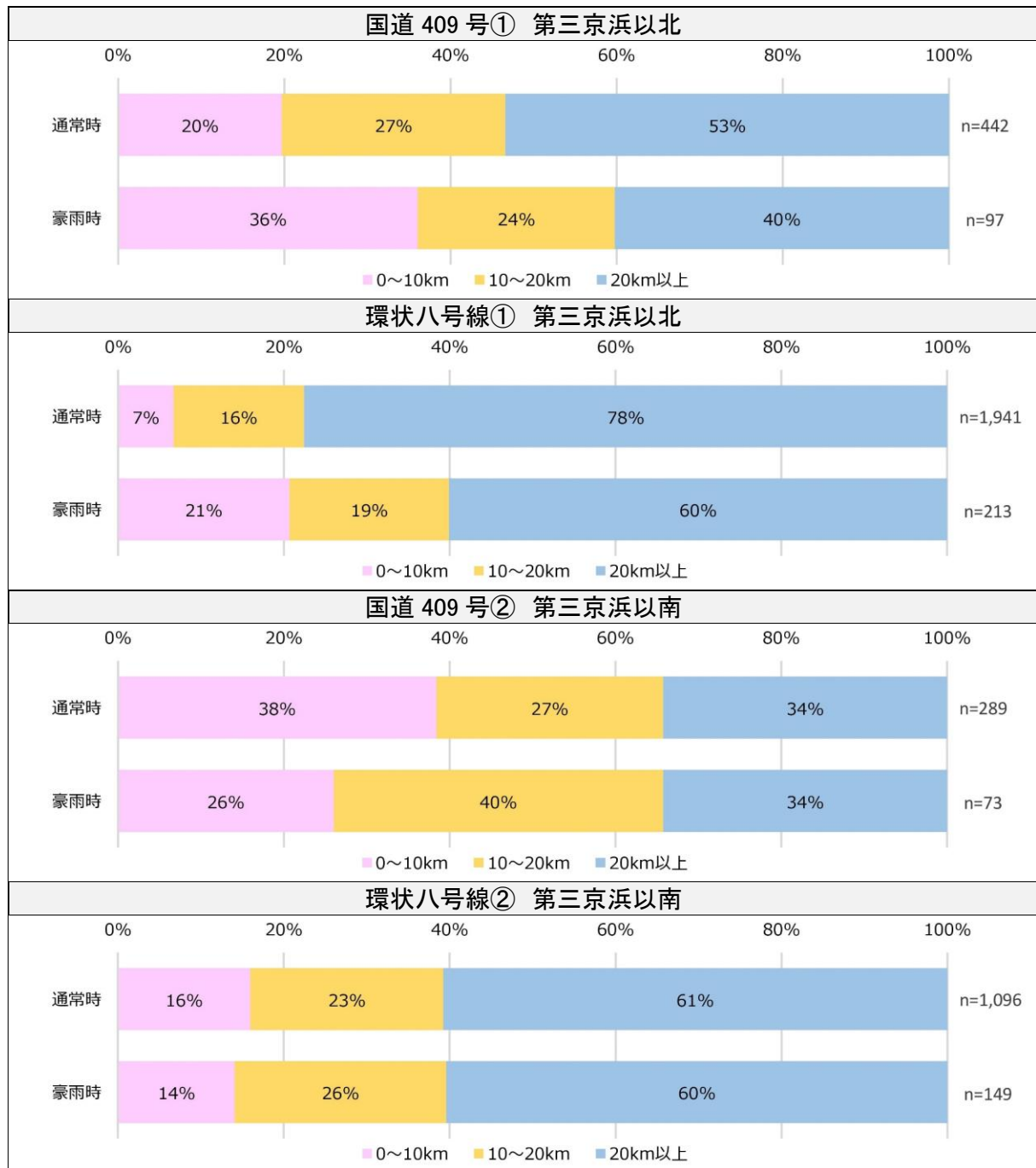


図 2-356 観測断面ごとのトリップ長

(オ) 面的な速度状況

多摩川による浸水被害があった道路やその周辺では、通常期と比較し速度低下がみられる。

表 2-97 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-2)	旅行速度	【通常時】 R1.10.5(土) 18:00～R1.10.6(日) 6:00 【豪雨時】 R1.10.12(土) 18:00～R1.10.13(日) 6:00	—

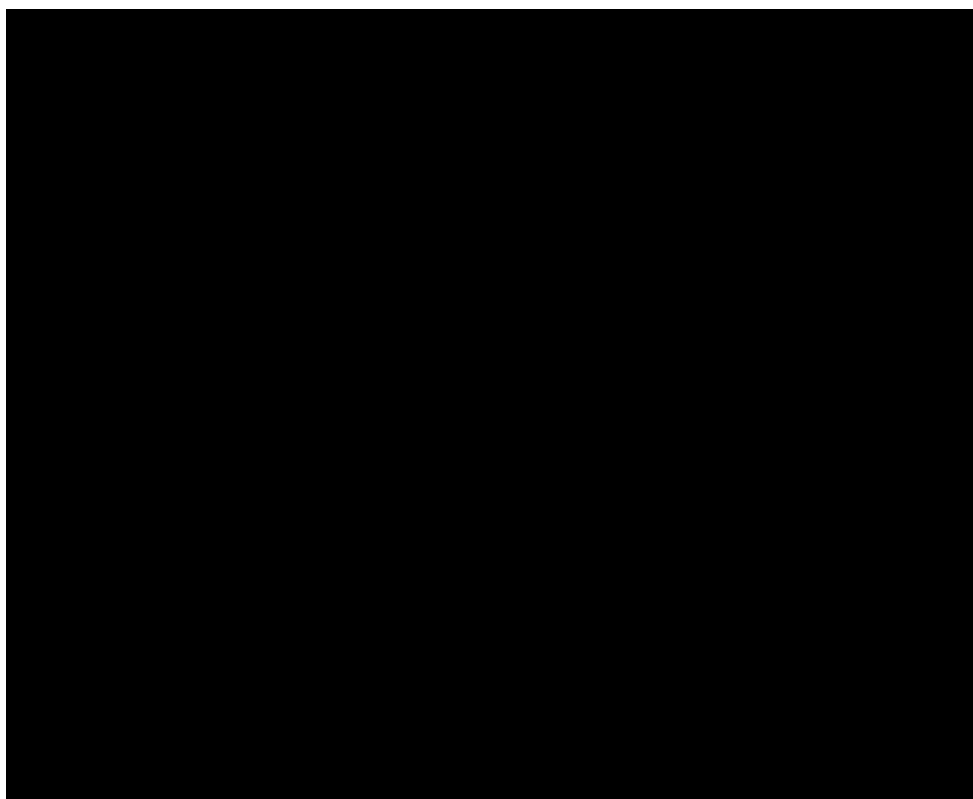
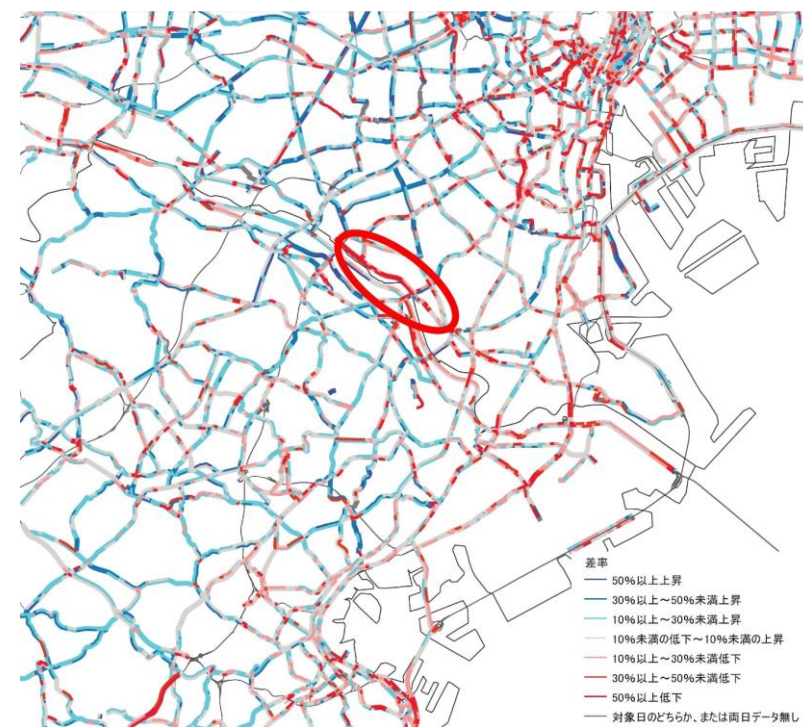


図 2-357 令和元年東日本台風浸水被害箇所図(再掲)

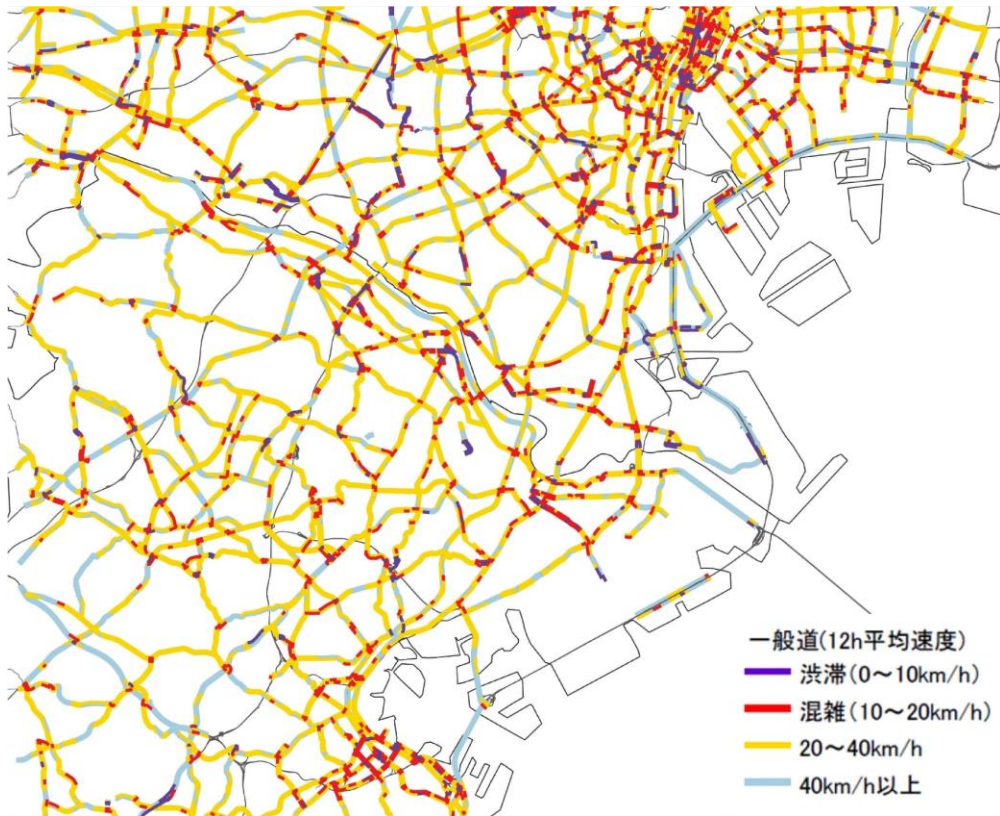


地図出典：国土地理院地図を基に作成

出典：ETC2.0 プローブデータ

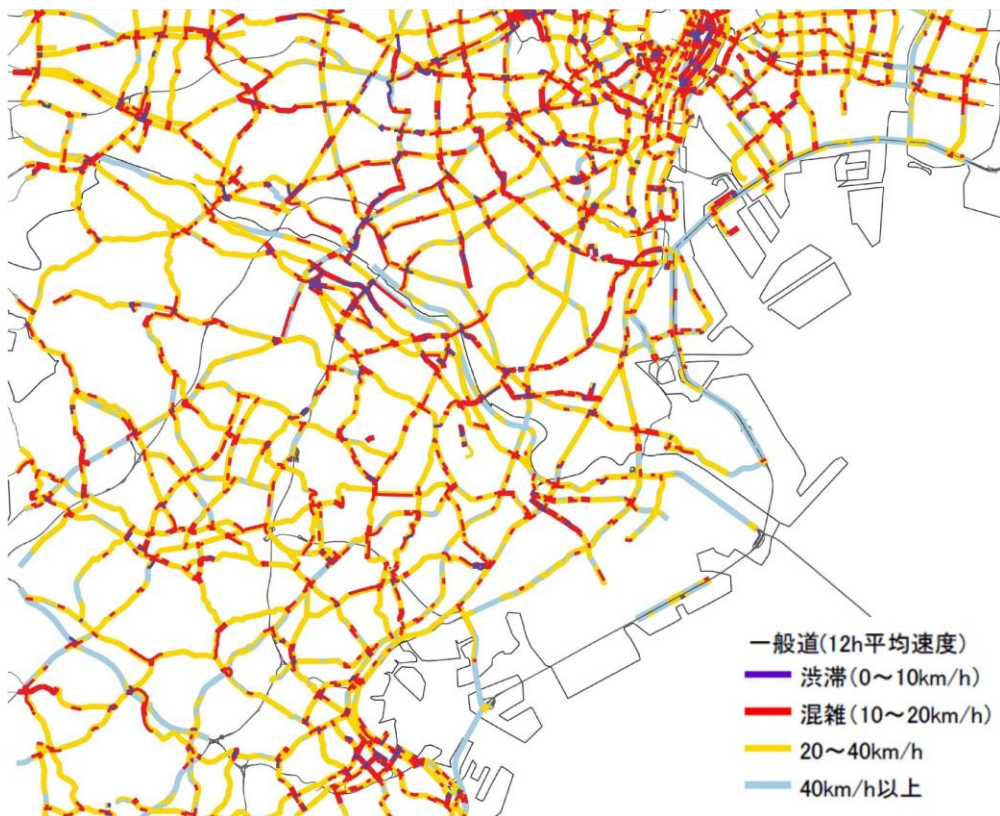
豪雨時：R元 10. 12(土)18:00～13(日)6:00、通常期：R元 10. 5(土)18:00～6(日)6:00

図 2-358 通常期の速度に対する豪雨時の速度の差率図(一般道)



地図出典：国土地理院地図を基に作成
 出典：ETC2.0 プローブデータ(R元10.5(土)18:00-6(日)6:00)

図 2-359 通常期の面的速度図(一般道)



地図出典：国土地理院地図を基に作成
 出典：ETC2.0 プローブデータ(R元10.12(土)18:00-13(日)6:00)

図 2-360 豪雨時の面的速度図(一般道)

(カ) 時空間速度図

表 2-98 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-2)	旅行速度	【通常時】 R1.10.5(土) 18:00～ R1.10.6(日) 6:00 【豪雨時】 R1.10.12(土) 18:00～ R1.10.13(日) 6:00	方向別に算出

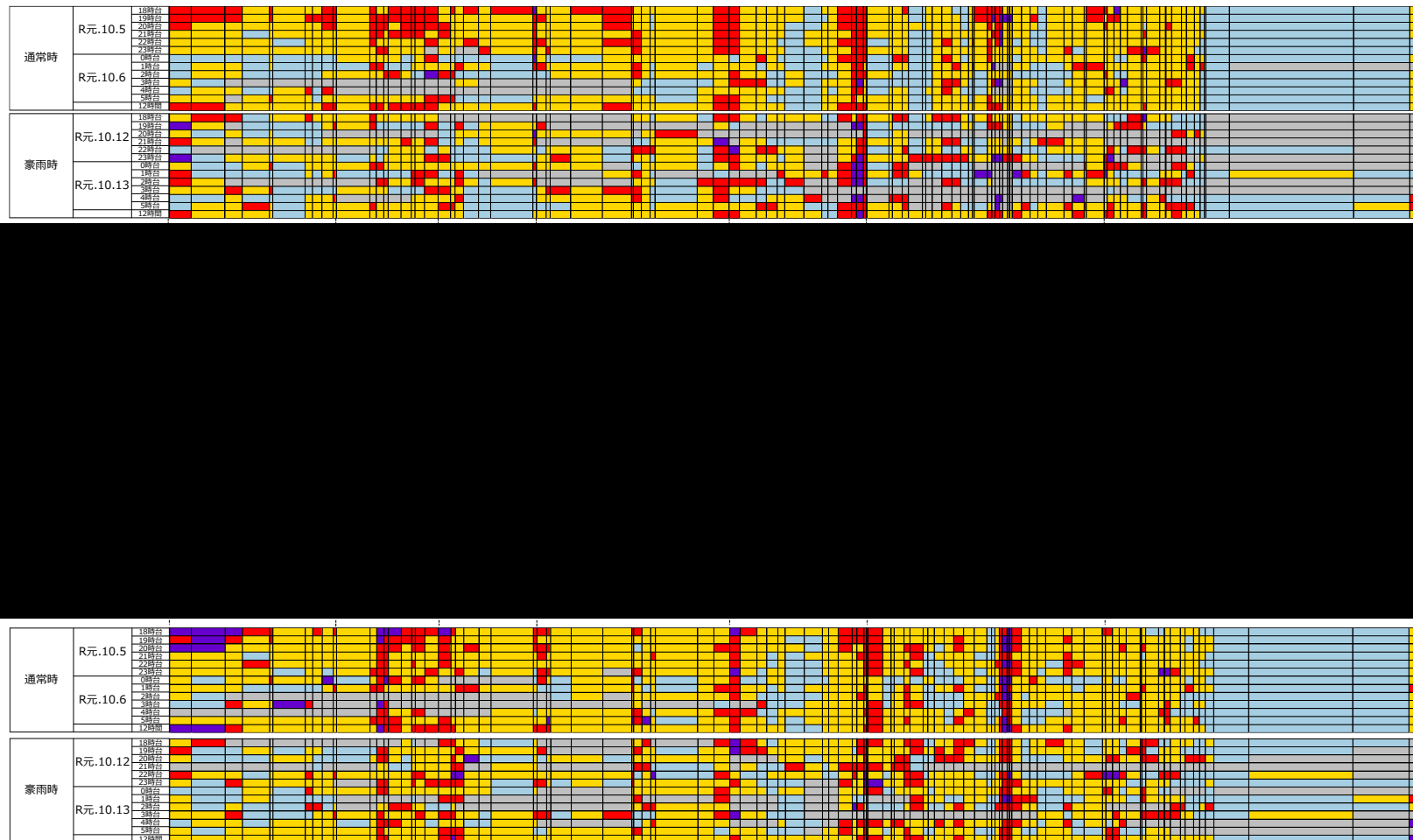


出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-361 時空間速度図 対象区間

A) 国道 409 号

国道 409 号は、下りの第一京浜に進入する地点で速度低下がみられるが、面的には顕著な速度低下はみられない。

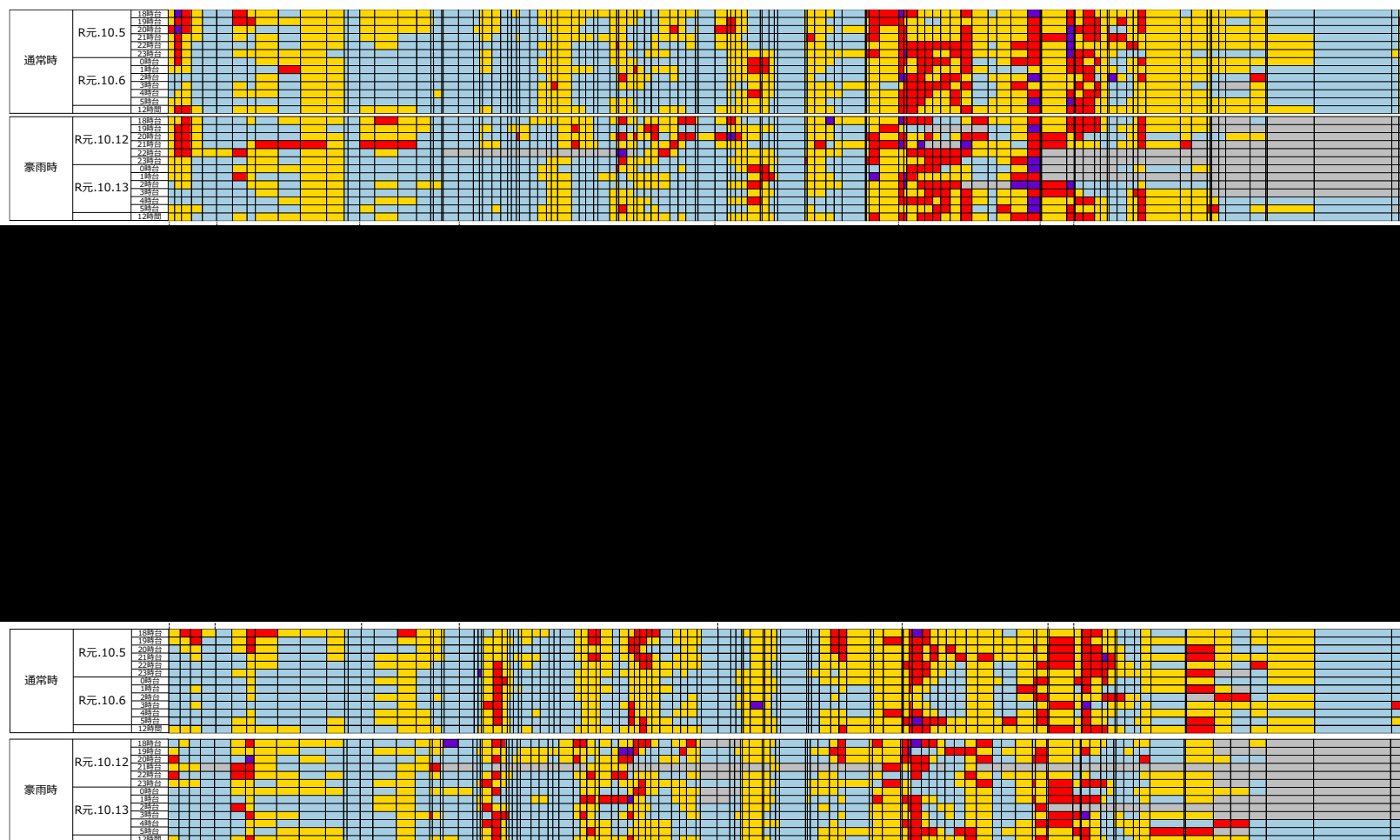


出典：データ：ETC2.0 データ（期間：通常時：R 元.10. 5（土） 18：00-R 元.10. 6（日） 6：00 豪雨時：R 元.10.12（土） 18：00-R 元.10. 13（日） 6：00）

図 2-362 国道 409 号での通常時、豪雨時の時空間速度図

B) 環状八号線

環状八号線において、顕著な速度低下はみられない。

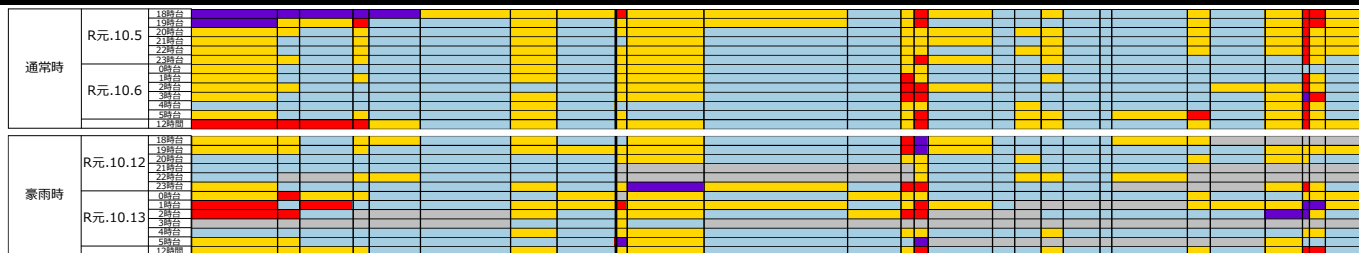
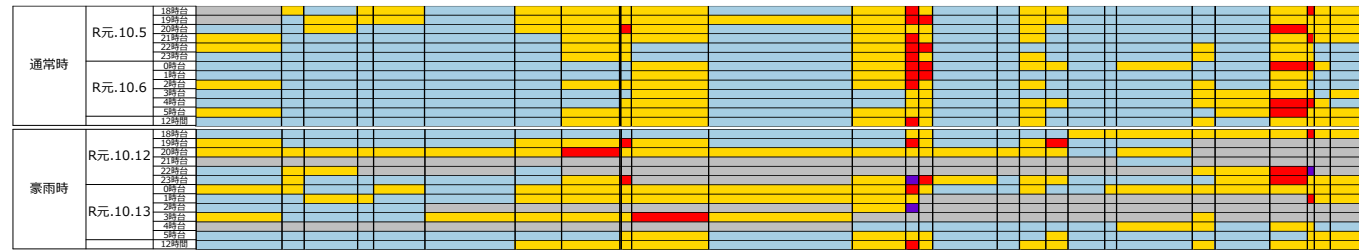


出典：データ：ETC2.0 データ（期間：通常時：R元.10. 5（土） 18：00-R元.10. 6（日）6：00 豪雨時：R元.10.12（土）18：00-R元.10. 13（日）6：00）

図 2-363 環状八号線での通常時、豪雨時の時空間速度図

C) 多摩沿線道路

多摩沿線道路では、豪雨時 23 時台の中原区下沼部地区での速度低下が顕著であり、浸水箇所とも合致することから、浸水による影響を受けているものと考えられる。

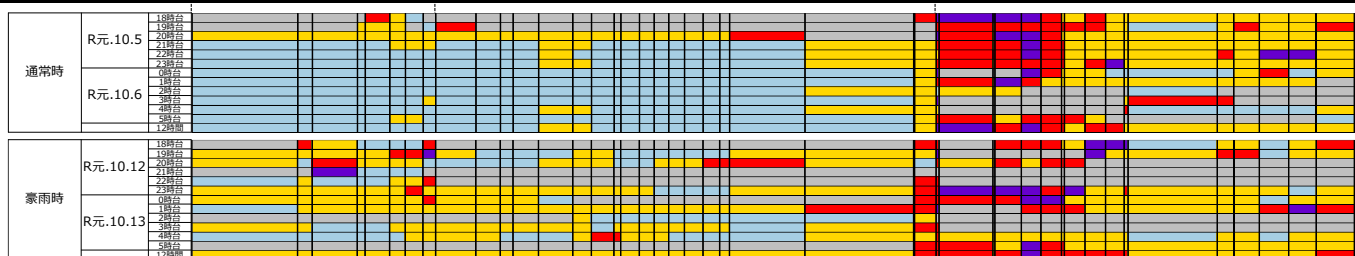
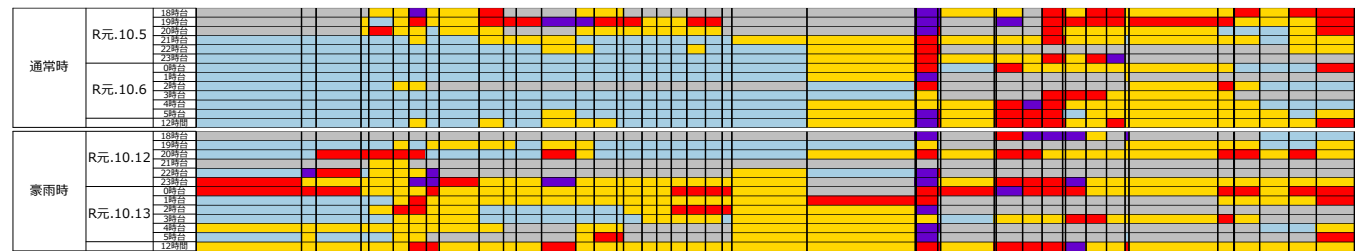


出典：データ：ETC2.0 データ（期間：通常時：R 元. 10. 5（土） 18：00-R 元. 10. 6（日）6：00 豪雨時：R 元. 10. 12（土）18：00-R 元. 10. 13（日）6：00）

図 2-364 多摩沿線道路での通常時、豪雨時の時空間速度図

D) 多摩堤通り

多摩堤通りでは、豪雨時 23 時台～0 時台にかけて、第三京浜付近で速度低下がみられる。浸水箇所とも合致することから、浸水による影響を受けているものと考えられる。



出典：データ：ETC2.0 データ（期間：通常時：R 元. 10. 5（土） 18：00-R 元. 10. 6（日）6：00 豪雨時：R 元. 10. 12（土）18：00-R 元. 10. 13（日）6：00）

図 2-365 多摩堤通りでの通常時、豪雨時の時空間速度図

3) まとめ

令和元年東日本台風の直撃により、多摩川沿線の道路の一部が浸水した。

豪雨による不要な外出抑制で交通需要が減少。特に外々や長距離トリップ割合が減少する中で、浸水等の影響のある環八・国道409号に並行する多摩堤通りでは、浸水の影響で通常期よりも旅行速度が低下した。

豪雨等の状況においても沿線住民の外出機会の確保に向けて、安心・安全な自動車利用のために、災害に強い高規格な道路の整備が必要である。

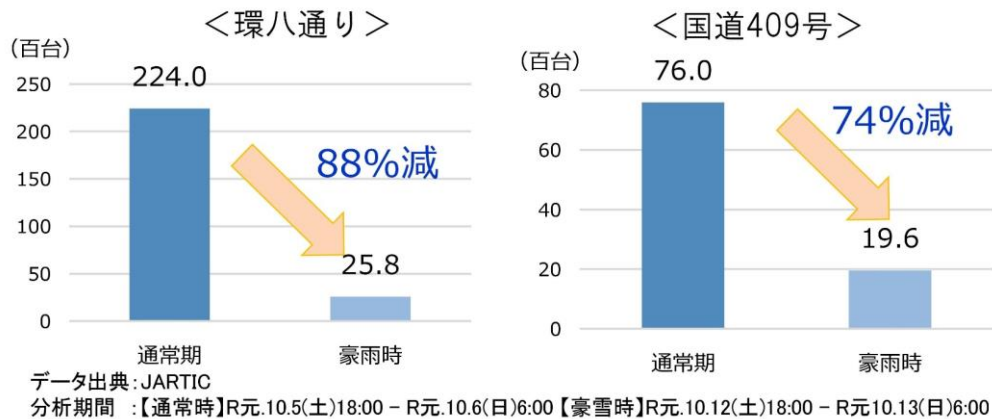


図 2-366 環八・国道 409 号の交通量

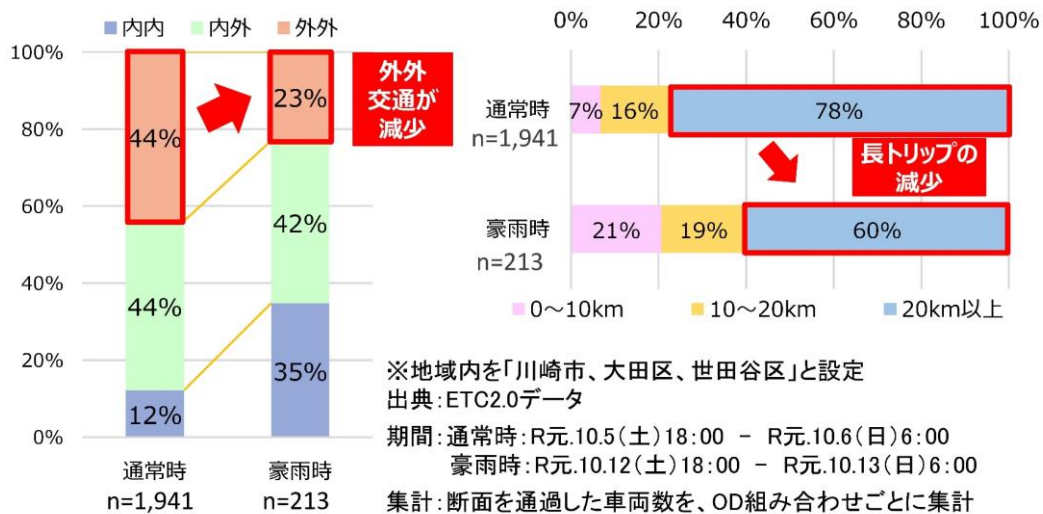


図 2-367 環状八号線の交通特性の変化

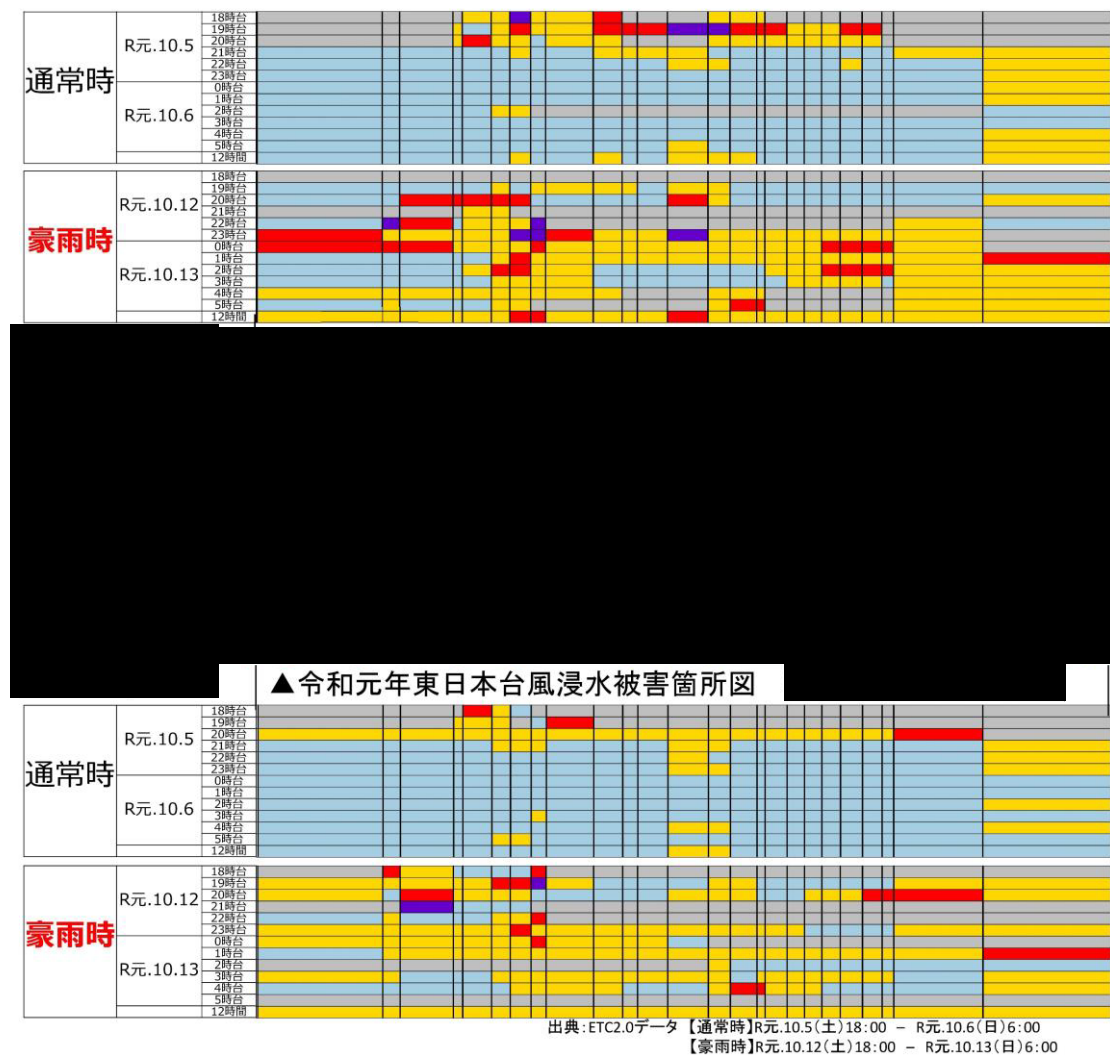


図 2-368 多摩堤通りの速度状況

2.2. 住民・関係者等の課題・ニーズ把握

2.2.1. 各種統計資料による課題・ニーズの整理

沿線地域の課題認識やニーズを把握するため、世田谷区、大田区、川崎市がそれぞれ住民を対象に実施したアンケート調査の結果を整理した。

対象としたアンケート調査と設問を以下に示す。

表 2-99 対象としたアンケート調査と設問

地域	アンケート調査名	設問
世田谷区	世田谷区民意識調査	・地域における日常生活での困りごと ・区が積極的に取り組むべき事業
大田区	大田区政に関する世論調査	・生活環境の満足度
川崎市	第2回かわさき市民アンケート調査	・生活環境の満足度 ・市政の仕事で今後特に力を入れてほしいこと ・市の交通政策について

表 2-100 アンケートの取りまとめ項目(世田谷区)

項目	内容
調査名称	世田谷区民意識調査 2023
調査方法	郵送／インターネット
調査期間	R5.5.19(金)～6.9(金)
調査対象	世田谷区在住の満18歳以上
対象数	4,000人(有効回答 1,832人)
調査項目 赤字:本業務でのとりまとめ箇所	・定住性 ⇒設問「地域における日常生活での困りごと」について整理 ・区政 ⇒設問「区が積極的に取り組むべき事業」について整理 ・区の基本構想 ・職員応対 ・福祉と医療 ・認知症 ・障害者を支える取り組み ・子育て/子どもを取り巻く環境 ・地域コミュニティ ・区民交流スペース ・災害時の備え ・男女共同参画の推進 ・平和資料館 ・多文化共生 ・文化活動 ・スポーツ ・たばこマナー ・せたがや Pay ・世田谷区公契約条例

表 2-101 アンケートの取りまとめ項目(大田区)

項目	内容
調査名称	令和 5 年「大田区政に関する世論調査」
調査方法	郵送／インターネット
調査期間	R5.5.31(水)～6.19(月)
調査対象	大田区在住の満 18 歳以上
対象数	4,000 人(有効回答 2,021 人)
調査項目 赤字: 本業務でのとりまとめ箇所	・定住性 ・暮らしやすさ ⇒設問「生活環境の満足度」について整理 ・緊急対策 ・健康 ・男女の地位平等など ・学び/スポーツ ・歴史/文化/芸術 ・自然環境 ・空港臨海部 ・国際交流/多文化共生 ・地域活動 ・災害/防犯 ・地球環境 ・区政への関心と要望

表 2-102 アンケートの取りまとめ項目(川崎市)

項目	内容
調査名称	令和 5(2023)年度第 2 回かわさき市民アンケート調査
調査方法	郵送
調査期間	R5.10.31(火)～12.8(金)
調査対象	川崎市在住の満 18 歳以上
対象数	3,000 人(有効回答 1,491 人)
調査項目 赤字: 本業務でのとりまとめ箇所	・定住状況 ・生活環境 ⇒設問「生活環境の満足度」について整理 ・関心ごとと行動範囲 ・市政に対する評価と要望 ⇒設問「市政の仕事で今後特に力を入れてほしいこと」について整理 ・川崎市の都市交通 ⇒設問「市の交通政策について」について整理 ・川崎市が発行する説明資料・広報等の新しい体裁 ・新型コロナウイルス感染症

(1) 世田谷区

表 2-103 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
世田谷区民意調査	実感する課題等	2023 年	令和 5 年 5 月 19 日 ～6 月 9 日実施

1) 地域における日常生活での困りごと

(7) 全体

地域内での日常生活で困っていることについては、「道路が狭くて危険」(26.3%)が2割半ばで最も高い。その他道路に関連する項目としては、「車など交通が激しい」(12.3%)、「交通が不便」(9.2%)、「騒音や振動が気になる」(7.8%)などが中位に位置している。

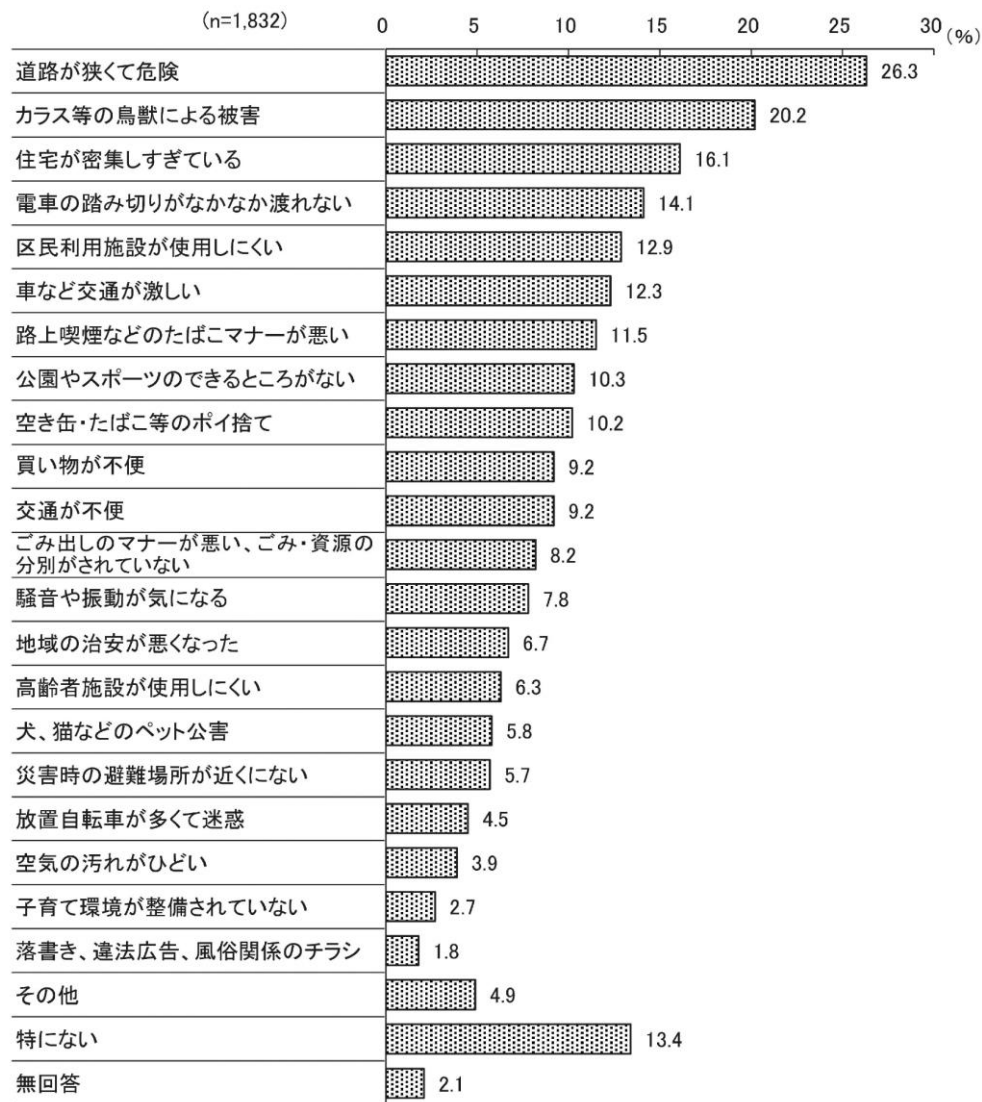


図 2-369 地域における日常生活での困りごと

(イ) 時系列変化

平成 25 年度からの時系列の変化をみると、「道路が狭くて危険」はいずれの年も 1 位で、2 割半ば前後で推移している。「車など交通が激しい」については、若干回答割合が減少している傾向がみられる。

表 2-104 世田谷区における日常生活での困りごと(時系列)

	n	1 位	2 位	3 位	4 位	5 位	6 位	7 位	8 位	9 位	10 位
令和5年度	1,832	道路が狭くて危険 26.3	カラス等の鳥獣による被害 20.2	住宅が密集しすぎている 16.1	電車の踏み切りがなかなか渡れない 14.1	区民利用施設が使用しにくい 12.9	車など交通が激しい 12.3	路上喫煙などのたばこマナーが悪い 11.5	公園やスポーツのできる場所がない 10.3	空き缶・たばこ等のポイ捨て 10.2	買い物が不便／交通が不便 9.2
令和4年度	1,923	道路が狭くて危険 25.1	住宅が密集しすぎている 16.6	カラス等の鳥獣による被害 15.8	電車の踏み切りがなかなか渡れない 12.4	車など交通が激しい 9.9	公園やスポーツのできる場所がない 9.5	区民利用施設が使用しにくい 9.3	路上喫煙などのたばこマナーが悪い 8.4	空き缶・たばこ等のポイ捨て 8.0	交通が不便 7.6
令和3年度	2,086	道路が狭くて危険 24.4	住宅が密集しすぎている 17.2	カラス等の鳥獣による被害 14.1	電車の踏み切りがなかなか渡れない 11.7	車など交通が激しい 10.7	公園やスポーツのできる場所がない 10.5	路上喫煙などのたばこマナーが悪い 10.4	公園やスポーツのできる場所がない 9.1	空き缶・たばこ等のポイ捨て 8.3	買い物が不便 7.6
令和2年度	2,371	道路が狭くて危険 28.2	住宅が密集しすぎている 19.3	カラス等の鳥獣による被害 18.3	電車の踏み切りがなかなか渡れない 13.6	区民利用施設が使用しにくい 13.3	車など交通が激しい 12.7	路上喫煙などのたばこマナーが悪い 10.9	公園やスポーツのできる場所がない 10.0	空き缶・たばこ等のポイ捨て 9.7	騒音や振動が気になる 9.0
令和元年度	2,171	道路が狭くて危険 26.7	カラス等の鳥獣による被害 19.2	住宅が密集しすぎている 17.0	車など交通が激しい 13.8	区民利用施設が使用しにくい 13.7	交通が不便 12.4	騒音や振動が気になる 9.7	公園やスポーツのできる場所がない 9.5	ごみ出しのマナーが悪い 8.8	
平成29年度	2,319	道路が狭くて危険 26.0	車など交通が激しい 16.1	住宅が密集しすぎている 15.9	カラス等の鳥獣による被害 15.3	電車の踏み切りがなかなか渡れない 13.4	区民利用施設が使用しにくい 10.1	交通が不便 9.1	騒音や振動が気になる 8.8	買い物が不便 8.6	公園やスポーツのできる場所がない／空き缶・たばこ等のポイ捨て 8.1
平成28年度	2,355	道路が狭くて危険 23.4	住宅が密集しすぎている 15.1	カラス等の鳥獣による被害 14.6	電車の踏み切りがなかなか渡れない 13.6	車など交通が激しい 13.2	区民利用施設が使用しにくい 10.2	公園やスポーツのできる場所がない／交通が不便 8.0	買い物が不便 7.6	犬、猫などのペット公害 7.3	
平成27年度	2,388	道路が狭くて危険 25.3	住宅が密集しすぎている 15.7	カラス等の鳥獣による被害 14.7	車など交通が激しい 14.5	電車の踏み切りがなかなか渡れない 11.9	区民利用施設が使用しにくい 11.6	空き缶・たばこ等のポイ捨て 9.0	交通が不便／犬、猫などのペット公害 8.6	買い物が不便 8.5	
平成26年度	2,362	道路が狭くて危険 24.1	カラス等の鳥獣による被害 15.9	住宅が密集しすぎている 15.5	車など交通が激しい 15.4	区民利用施設が使用しにくい 11.5	電車の踏み切りがなかなか渡れない 11.1	放置自転車が多くて迷惑 9.6	公園やスポーツのできる場所がない 8.7	交通が不便 8.5	騒音や振動が気になる 8.4
平成25年度	2,354	道路が狭くて危険 25.9	車など交通が激しい／カラス等の鳥獣による被害 15.6	住宅が密集しすぎている 13.8	放置自転車が多くて迷惑 11.9	電車の踏み切りがなかなか渡れない 11.3	公園やスポーツのできる場所がない 10.1	区民利用施設が使用しにくい 10.0	騒音や振動が気になる 9.1	買い物が不便 9.0	

注) 平成30年度は質問項目がなかった。

(ウ) 地域別

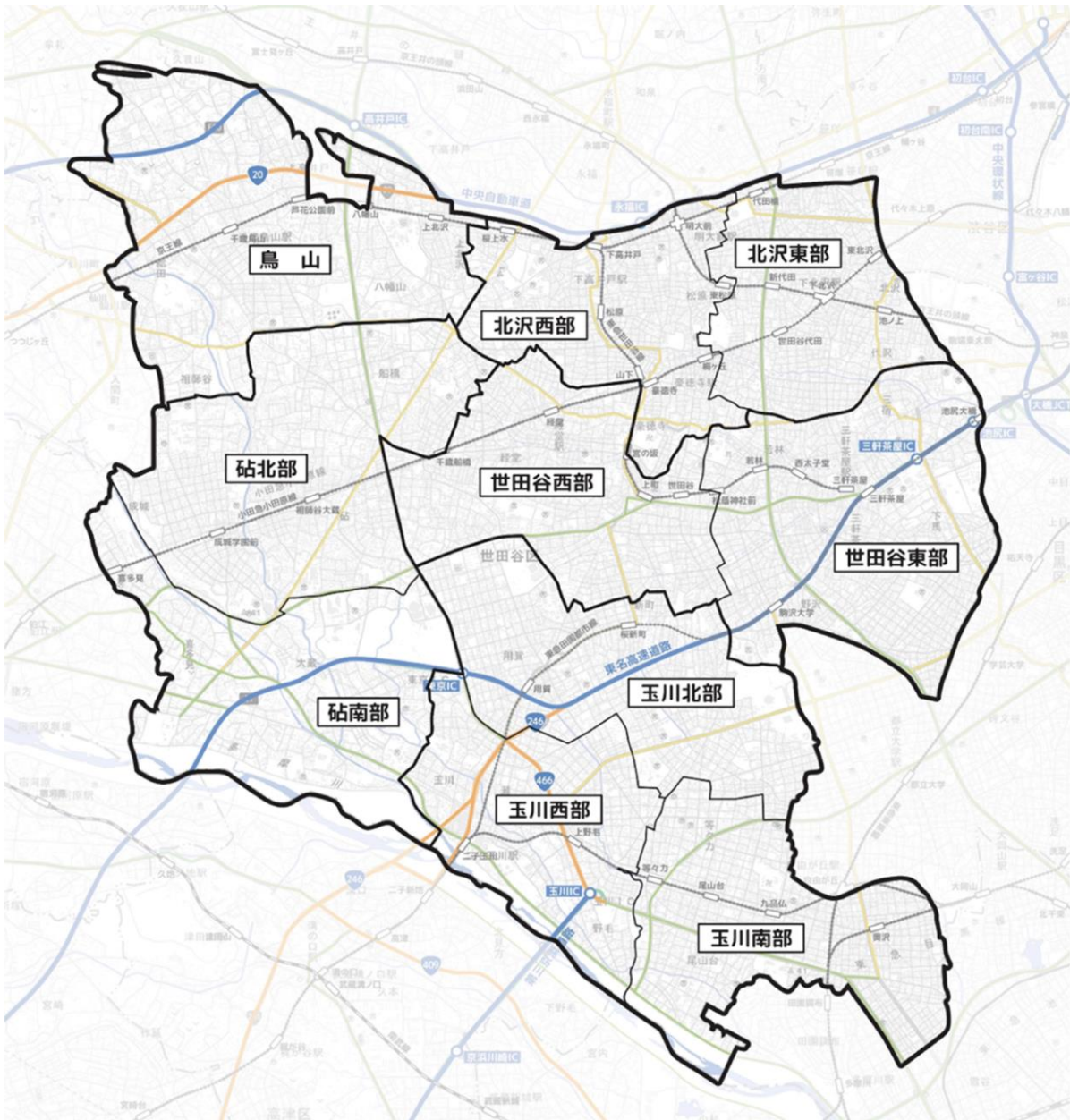
地域別にみると、「道路が狭くて危険」は世田谷西部、北沢東部、北沢西部、砧北部の4つの地域で1位となっている。他地域と比較してICアクセスの利便性に劣る砧南部地域は、唯一「交通が不便」が1位となっている。

表 2-105 世田谷区における日常生活での困りごと(地域別)

(96)

	n	1 位	2 位	3 位	4 位	5 位	6 位	7 位	8 位	9 位	10 位
全 体	1,832	道路が狭くて危険 26.3	カラス等の鳥獣による被害 20.2	住宅が密集しすぎている 16.1	電車の踏み切りがなかなか渡れない 14.1	区民利用施設が使用しにくい 12.9	車など交通が激しい 12.3	路上喫煙などのたばこマナーが悪い 11.5	公園やスポーツのできるところがない 10.3	空き缶・たばこ等のポイ捨て 10.2	買い物が不便／交通が不便 9.2
世田谷東 部	274	住宅が密集しすぎている 25.2	カラス等の鳥獣による被害 23.4	道路が狭くて危険 21.5	車など交通が激しい 20.1	ごみ出しのマナーが悪い、ごみ・資源の分別がされていない 14.6	区民利用施設が使用しにくい 13.5	路上喫煙などのたばこマナーが悪い 12.4	空き缶・たばこ等のポイ捨て 12.0	騒音や振動が気になる 11.7	公園やスポーツのできるところがない／地域の治安が悪くなった 6.6
世田谷西 部	225	道路が狭くて危険 31.6	住宅が密集しすぎている 19.6	カラス等の鳥獣による被害 19.1	路上喫煙などのたばこマナーが悪い 14.2	公園やスポーツのできるところがない 13.8	区民利用施設が使用しにくい 13.3	空き缶・たばこ等のポイ捨て 12.0	地域の治安が悪くなった／交通が不便 9.3	車など交通が激しい 8.4	
北 沢 東 部	154	道路が狭くて危険 30.5	路上喫煙などのたばこマナーが悪い 22.1	住宅が密集しすぎている／空き缶・たばこ等のポイ捨て 16.2	カラス等の鳥獣による被害 15.6	公園やスポーツのできるところがない 14.9	地域 の 治 安 が 悪 くな っ た 12.3	騒音や振動が気になる 11.0	区民利用施設が使用しにくい 9.7	買い物が不便 10.4	
北 沢 西 部	145	道路が狭くて危険 35.2	電車の踏み切りがなかなか渡れない 33.8	カラス等の鳥獣による被害 25.5	住宅が密集しすぎている 19.3	路上喫煙などのたばこマナーが悪い 13.8	空き缶・たばこ等のポイ捨て 12.4	区民利用施設が使用しにくい 11.7	公園やスポーツのできるところがない 10.3	買い物が不便 9.7	車など交通が激しい 8.3
玉 川 北 部	151	カラス等の鳥獣による被害 29.1	道路が狭くて危険 22.5	住宅が密集しすぎている／車など交通が激しい 14.6	区民利用施設が使用しにくい 12.6	交通が不便 11.9	区民利用施設が使用しにくい 10.6	ごみ出しのマナーが悪い、ごみ・資源の分別がされていない 10.6	犬、猫などのペット公害 9.9	騒音や振動が気になる／路上喫煙などのたばこマナーが悪い 7.9	
玉 川 南 部	166	電車の踏み切りがなかなか渡れない 22.9	カラス等の鳥獣による被害 19.3	公園やスポーツのできるところがない 17.5	道路が狭くて危険 16.9	区民利用施設が使用しにくい 13.3	買い物が不便 11.4	住宅が密集しすぎている 10.8	空き缶・たばこ等のポイ捨て 10.2	路上喫煙などのたばこマナーが悪い 8.4	騒音や振動が気になる 7.8
玉 川 西 部	124	カラス等の鳥獣による被害 18.5	車など交通が激しい 16.1	道路が狭くて危険 13.7	区民利用施設が使用しにくい 12.1	交通が不便 11.3	住宅が密集しすぎている 9.7	公園やスポーツのできるところがない／買い物が不便／騒音や振動が気になる／空気の汚れがひどい 8.9			
砧北部	220	道路が狭くて危険 35.0	カラス等の鳥獣による被害 19.1	住宅が密集しすぎている 18.6	区民利用施設が使用しにくい／車など交通が激しい 13.2	交通が不便 11.4	路上喫煙などのたばこマナーが悪い 10.5	買い物が不便 9.1	空き缶・たばこ等のポイ捨て 8.6	公園やスポーツのできるところがない 7.7	
砧南部	93	交通が不便 30.1	買い物が不便 26.9	道路が狭くて危険／カラス等の鳥獣による被害 25.8	高齢者施設が使用しにくい 11.8	車など交通が激しい 10.8	区民利用施設が使用しにくい 9.7	犬、猫などのペット公害 8.6	公園やスポーツのできるところがない 7.5	住宅が密集しすぎている／路上喫煙などのたばこマナーが悪い 6.5	
烏 山	250	電車の踏み切りがなかなか渡れない 51.6	道路が狭くて危険 28.8	区民利用施設が使用しにくい 14.8	車など交通が激しい／カラス等の鳥獣による被害 12.4	住宅が密集しすぎている 11.6	放置自転車が多くて迷惑 11.2	公園やスポーツのできるところがない／路上喫煙などのたばこマナーが悪い 10.4	交通が不便 9.2		

(参考：地域の区分)



地図出典：国土地理院地図を基に作成

図 2-370 地域の区分(世田谷区)

表 2-106 地域別町丁目名(世田谷区)

地域	町丁目	地域	町丁目
世田谷東部	池尻 1～4丁目	玉川南部	奥沢 1～8丁目
	下馬 1～6丁目		東玉川 1～2丁目
	三宿 1～2丁目		玉川田園調布 1～2丁目
	太子堂 1～5丁目		等々力 1～8丁目
	三軒茶屋 1～2丁目		尾山台 1～3丁目
	野沢 1～4丁目		玉堤 1～2丁目
	若林 1～5丁目	玉川西部	中町 1～5丁目
	上馬 1～5丁目		野毛 1～3丁目
	駒沢 1～2丁目		瀬田 1～5丁目
世田谷西部	世田谷 1～4丁目		上野毛 1～4丁目
	弦巻 1～5丁目		玉川 1～4丁目
	宮坂 1～3丁目	砧北部	船橋 1～7丁目
	桜 1～3丁目		千歳台 1～6丁目
	経堂 1～5丁目		祖師谷 1～6丁目
	桜丘 1～5丁目		砧 1～8丁目
北沢東部	北沢 1～5丁目		成城 1～9丁目
	代沢 1～5丁目	砧南部	大蔵 1～6丁目
	大原 1～2丁目		砧公園
	羽根木 1～2丁目		岡本 1～3丁目
	代田 1～6丁目		鎌田 1～4丁目
北沢西部	松原 1～6丁目		喜多見 1～9丁目
	梅丘 1～3丁目		宇奈根 1～3丁目
	豪徳寺 1～2丁目	烏山	八幡山 1～3丁目
	赤堤 1～5丁目		南烏山 1～6丁目
	桜上水 1～5丁目		粕谷 1～4丁目
玉川北部	駒沢公園		北烏山 1～9丁目
	駒沢 3～5丁目		給田 1～5丁目
	新町 1～3丁目		上祖師谷 1～7丁目
	深沢 1～8丁目		上北沢 1～5丁目
	桜新町 1～2丁目		
	用賀 1～4丁目		
	上用賀 1～6丁目		
	玉川台 1～2丁目		

(エ) 性・年齢別

性・年齢別にみると、各年代とも「道路が狭くて危険」が2位以内に挙げられている。

表 2-107 世田谷区における日常生活での困りごと(性・年齢別)

	n	1 位	2 位	3 位	4 位	5 位	6 位	7 位	8 位	9 位	10 位	(%)
全 体	1,832	道路が狭くて危険 26.3	カラス等の鳥獣による被害 20.2	住宅が密集しすぎている 16.1	電車の踏み切りがなかなか渡れない 14.1	区民利用施設が使用しにくい 12.9	車など交通が激しい 12.3	路上喫煙などのたばこマナーが悪い 11.5	公園やスポーツのできる場所がない 10.3	空き缶・たばこ等のポイ捨て 10.2	買い物が不便／交通が不便 9.2	
男 性 全 体	703	道路が狭くて危険 28.6	カラス等の鳥獣による被害 20.8	住宅が密集しすぎている 17.6	電車の踏み切りがなかなか渡れない 15.4	車など交通が激しい 12.8	路上喫煙などのたばこマナーが悪い 12.7	公園やスポーツのできる場所がない 12.1	区民利用施設が使用しにくい／空き缶・たばこ等のポイ捨て 11.2	交通が不便 9.1		
10・20歳代	59	公園やスポーツのできる場所がない 37.3	道路が狭くて危険 25.4	住宅が密集しすぎている 22.0	電車の踏み切りがなかなか渡れない 18.6	カラス等の鳥獣による被害 16.9	交通が不便 15.3	買い物が不便 13.6	騒音や振動が気になる 10.2	路上喫煙などのたばこマナーが悪い 8.5	区民利用施設が使用しにくい／車など交通が激しい 6.8	
30歳代	80	道路が狭くて危険 33.8	住宅が密集しすぎている 18.8	車など交通が激しい 16.3	公園やスポーツのできる場所がない／路上喫煙などのたばこマナーが悪い 15.0	カラス等の鳥獣による被害 13.8	電車の踏み切りがなかなか渡れない 12.5	空き缶・たばこ等のポイ捨て 11.3	地域の治安が悪くなった 10.0	騒音や振動が気になる 8.8		
40歳代	119	道路が狭くて危険 37.8	車など交通が激しい 27.7	住宅が密集しすぎている 23.5	電車の踏み切りがなかなか渡れない 20.2	カラス等の鳥獣による被害 18.5	区民利用施設が使用しにくい 12.6	公園やスポーツのできる場所がない 11.8	騒音や振動が気になる 10.9	交通が不便／空き缶・たばこ等のポイ捨て 10.1		
50歳代	135	道路が狭くて危険 28.1	カラス等の鳥獣による被害 24.4	路上喫煙などのたばこマナーが悪い 16.3	住宅が密集しすぎている 15.6	電車の踏み切りがなかなか渡れない 14.1	地域の治安が悪くなった／車など交通が激しい 13.3	交通が不便 10.4	区民利用施設が使用しにくい 9.6	公園やスポーツのできる場所がない／買い物が不便／空き缶・たばこ等のポイ捨て 8.9		
60歳代	131	カラス等の鳥獣による被害 29.0	道路が狭くて危険 26.0	空き缶・たばこ等のポイ捨て 17.6	路上喫煙などのたばこマナーが悪い 16.0	電車の踏み切りがなかなか渡れない 15.3	住宅が密集しすぎている 14.5	区民利用施設が使用しにくい 13.0	犬、猫などのペット公害 9.9	地域の治安が悪くなった／買い物が不便／ごみ出しのマナーが悪い、ごみ・資源の分別がされていない 9.2		
70歳代	109	道路が狭くて危険 28.4	高齢者施設が使用しにくい／カラス等の鳥獣による被害 19.3	ごみ出しのマナーが悪い、ごみ・資源の分別がされていない 16.5	住宅が密集しすぎている 15.6	区民利用施設が使用しにくい 13.8	電車の踏み切りがなかなか渡れない／空き缶・たばこ等のポイ捨て 12.8	路上喫煙などのたばこマナーが悪い／犬、猫などのペット公害 11.0				
80歳以上	70	高齢者施設が使用しにくい 20.0	住宅が密集しすぎている／道路が狭くて危険／カラス等の鳥獣による被害 15.7	災害時の避難場所が近くにない／電車の踏み切りがなかなか渡れない 14.3	区民利用施設が使用しにくい 12.9	交通が不便 11.4	車など交通が激しい 10.0	空き缶・たばこ等のポイ捨て 8.6				
女 性 全 体	1,077	道路が狭くて危険 25.3	カラス等の鳥獣による被害 20.1	住宅が密集しすぎている 15.5	区民利用施設が使用しにくい／電車の踏み切りがなかなか渡れない 13.6	車など交通が激しい 12.0	路上喫煙などのたばこマナーが悪い 11.0	買い物が不便／空き缶・たばこ等のポイ捨て 9.7	公園やスポーツのできる場所がない 9.4			
10・20歳代	77	道路が狭くて危険 29.9	車など交通が激しい 19.5	公園やスポーツのできる場所がない 15.6	住宅が密集しすぎている／電車の踏み切りがなかなか渡れない 14.3	空き缶・たばこ等のポイ捨て 13.0	買い物が不便／騒音や振動が気になる／路上喫煙などのたばこマナーが悪い 10.4	地域の治安が悪くなった／カラス等の鳥獣による被害 9.1				
30歳代	140	道路が狭くて危険 35.0	住宅が密集しすぎている／車など交通が激しい 17.1	カラス等の鳥獣による被害 16.4	路上喫煙などのたばこマナーが悪い 15.0	交通が不便 14.3	子育て環境が整備されていない 13.6	公園やスポーツのできる場所がない 12.1	電車の踏み切りがなかなか渡れない 11.4	買い物が不便 10.0		
40歳代	191	道路が狭くて危険 23.0	カラス等の鳥獣による被害 22.5	住宅が密集しすぎている 18.8	公園やスポーツのできる場所がない 15.2	電車の踏み切りがなかなか渡れない 14.1	路上喫煙などのたばこマナーが悪い 13.6	区民利用施設が使用しにくい／車など交通が激しい／ごみ出しのマナーが悪い、ごみ・資源の分別がされていない 13.1	空き缶・たばこ等のポイ捨て 11.5			
50歳代	220	道路が狭くて危険 29.5	カラス等の鳥獣による被害 23.6	住宅が密集しすぎている 18.2	電車の踏み切りがなかなか渡れない 17.7	路上喫煙などのたばこマナーが悪い 14.5	区民利用施設が使用しにくい 13.6	買い物が不便 10.9	交通が不便 9.1	公園やスポーツのできる場所がない／空き缶・たばこ等のポイ捨て 8.6		
60歳代	176	カラス等の鳥獣による被害 26.7	道路が狭くて危険 26.1	区民利用施設が使用しにくい 21.0	住宅が密集しすぎている 19.9	電車の踏み切りがなかなか渡れない 12.5	高齢者施設が使用しにくい 11.9	車など交通が激しい 11.4	災害時の避難場所が近くにない 10.8	空き缶・たばこ等のポイ捨て 10.2	騒音や振動が気になる 9.1	
70歳代	155	カラス等の鳥獣による被害 21.3	道路が狭くて危険 17.4	区民利用施設が使用しにくい 14.8	買い物が不便 14.2	災害時の避難場所が近くにない／交通が不便 12.3	高齢者施設が使用しにくい 11.0	ごみ出しのマナーが悪い、ごみ・資源の分別がされていない 9.7	住宅が密集しすぎている 9.0	車など交通が激しい／電車の踏み切りがなかなか渡れない／空き缶・たばこ等のポイ捨て 8.4		
80歳以上	116	高齢者施設が使用しにくい 16.4	電車の踏み切りがなかなか渡れない／道路が狭くて危険 15.5	区民利用施設が使用しにくい 14.7	災害時の避難場所が近くにない 12.9	買い物が不便／車など交通が激しい 11.2	空き缶・たばこ等のポイ捨て 10.3	ごみ出しのマナーが悪い、ごみ・資源の分別がされていない／カラス等の鳥獣による被害／犬、猫などのペット公害 8.6				

2) 区が積極的に取り組むべき事業

(7) 全体

今後区が積極的に取り組むべき事業について聞いたところ、「災害に強いまちづくり」(31.5%)が3割を超え、「防犯・地域安全の対策」(28.5%)が3割近く、「高齢者福祉の充実」(25.4%)が2割半ば、「子どもが育つ環境づくり」(20.8%)がほぼ2割となっている。

その他の道路に関連する項目としては、「交通ネットワークの整備」(11.4%)、「道路の管理保全」(9.3%)が中位に位置している。

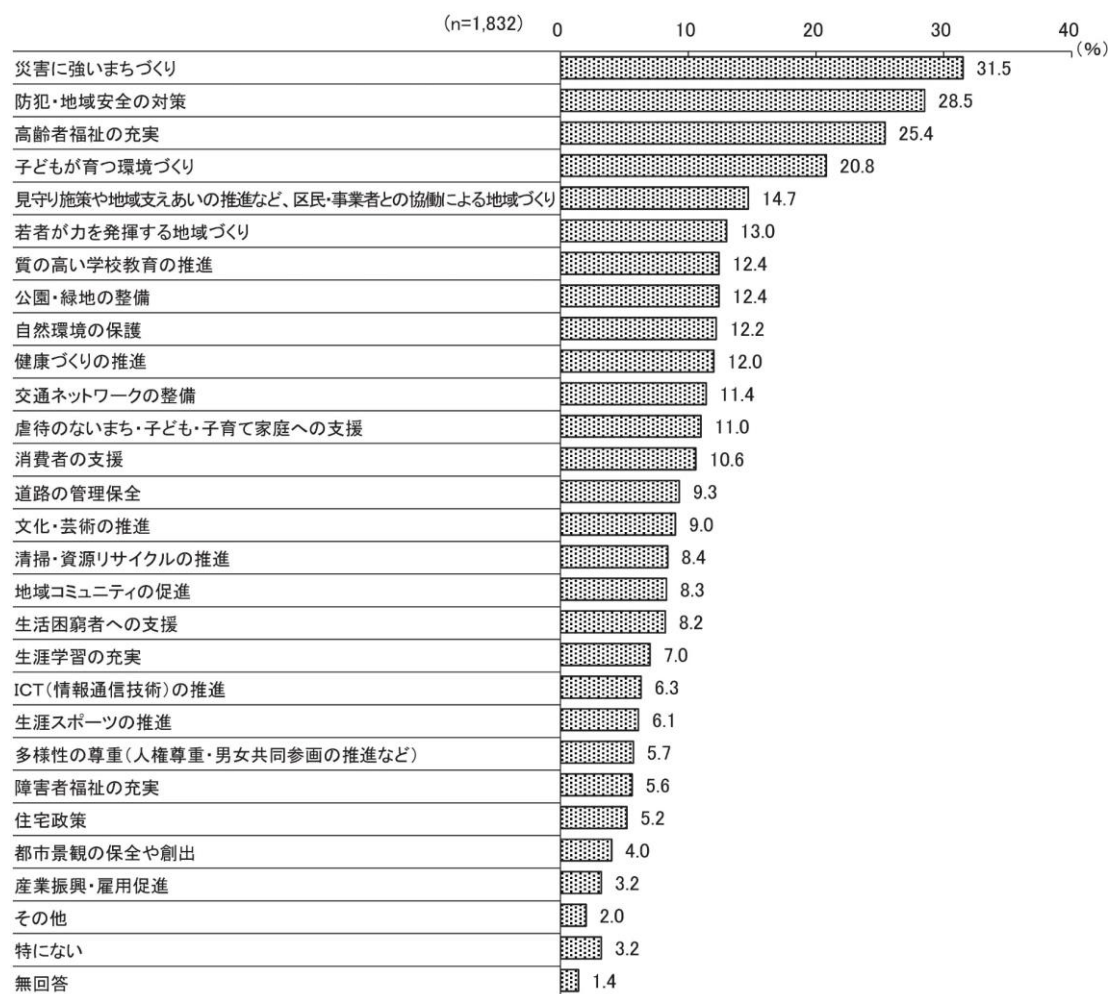


図 2-371 世田谷区が積極的に取り組むべき事業

(イ) 時系列変化

平成 25 年度からの時系列の変化をみると、「災害に強いまちづくり」、「防犯・地域安全の対策」、「高齢者福祉の充実」が常に 3 位以内に挙げられている。

表 2-108 世田谷区が積極的に取り組むべき事業(時系列)

(96)

	n	1 位	2 位	3 位	4 位	5 位	6 位	7 位	8 位	9 位	10 位
令和5年度	1,832	災害に強いまちづくり 31.5	防犯・地域安全の対策 28.5	高齢者福祉の充実 25.4	子どもが育つ環境づくり 20.8	区民・事業者との協働による地域づくり 14.7	若者が力を発揮する地域づくり 13.0	質の高い学校教育の推進／公園・緑地の整備 12.4	自然環境の保護 12.2	健康づくりの推進 12.0	
令和4年度	1,923	災害に強いまちづくり 28.1	高齢者福祉の充実 21.1	防犯・地域安全の対策 18.7	子どもが育つ環境づくり 16.5	区民・事業者との協働による地域づくり 11.2	若者が力を発揮する地域づくり 10.5	質の高い学校教育の推進 10.1	健康づくりの推進 9.4	虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援／交通ネットワークの整備 9.0	
令和3年度	2,086	災害に強いまちづくり 29.8	防犯・地域安全の対策 21.3	高齢者福祉の充実 19.4	子どもが育つ環境づくり 16.9	区民・事業者との協働による地域づくり 9.8	虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援／交通ネットワークの整備 9.4	健康づくりの推進 9.3	質の高い学校教育の推進 9.0	ICT(情報通信技術)の推進 8.7	
令和2年度	2,371	災害に強いまちづくり 42.9	防犯・地域安全の対策 26.9	高齢者福祉の充実 25.3	子どもが育つ環境づくり 18.6	ICT(情報通信技術)の推進 13.6	健康づくりの推進 13.1	自然環境の保護 12.4	区民・事業者との協働による地域づくり 12.2	質の高い学校教育の推進／交通ネットワークの整備 12.1	
令和元年度	2,171	災害に強いまちづくり 32.8	高齢者福祉の充実 31.3	防犯・地域安全の対策 31.2	子どもが育つ環境づくり 21.1	虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援 15.3	区民・事業者との協働による地域づくり 13.4	質の高い学校教育の推進 12.2	健康づくりの推進 11.7	交通ネットワークの整備 11.3	公園・緑地の整備／自然環境の保護 10.6
平成30年度	2,330	防犯・地域安全の対策 35.7	高齢者福祉の充実 35.2	災害に強いまちづくり 34.6	子どもが育つ環境づくり 27.8	健康づくりの推進／区民・事業者との協働による地域づくり 16.1	自然環境の保護 13.6	交通ネットワークの整備 13.4	質の高い学校教育の推進 13.0	公園・緑地の整備 12.7	
平成28年度	2,355	災害に強いまちづくり 32.0	高齢者福祉の充実 31.3	防犯・地域安全の対策 26.2	子どもが育つ環境づくり 22.9	区民・事業者との協働による地域づくり 13.0	健康づくりの推進 11.6	質の高い学校教育の推進 9.9	虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援 9.3	交通ネットワークの整備 8.8	若者が力を発揮する地域づくり 8.3
平成27年度	2,388	高齢者福祉の充実 33.8	災害に強いまちづくり 27.2	防犯・地域安全の対策 24.0	子ども子育て家庭への支援 16.8	児童(保育)福祉の充実 16.0	区民・事業者との協働による地域づくり／若者が力を発揮する地域づくり 11.9	自然環境の保護 11.6	健康づくりの推進 10.7	交通ネットワークの整備 10.2	
平成26年度	2,362	災害に強いまちづくり 46.3	防犯・地域安全の対策 37.9	高齢者福祉の充実 29.2	児童(保育)福祉の充実 19.3	自然環境の保護 18.0	道路の管理保全 14.9	公園・緑地の整備 12.1	消費者の支援 8.1	住宅施策 8.0	健康づくり 7.7
平成25年度	2,354	災害に強いまちづくり 49.9	防犯・地域安全の対策 41.6	高齢者福祉の充実 28.8	自然環境の保護 18.9	児童(保育)福祉の充実 15.5	道路の管理保全 15.4	公園・緑地の整備 11.4	消費者の支援 7.9	住宅施策 7.6	健康づくり 7.4

注) 平成29年度は質問項目がなかった。

(ウ) 地域別

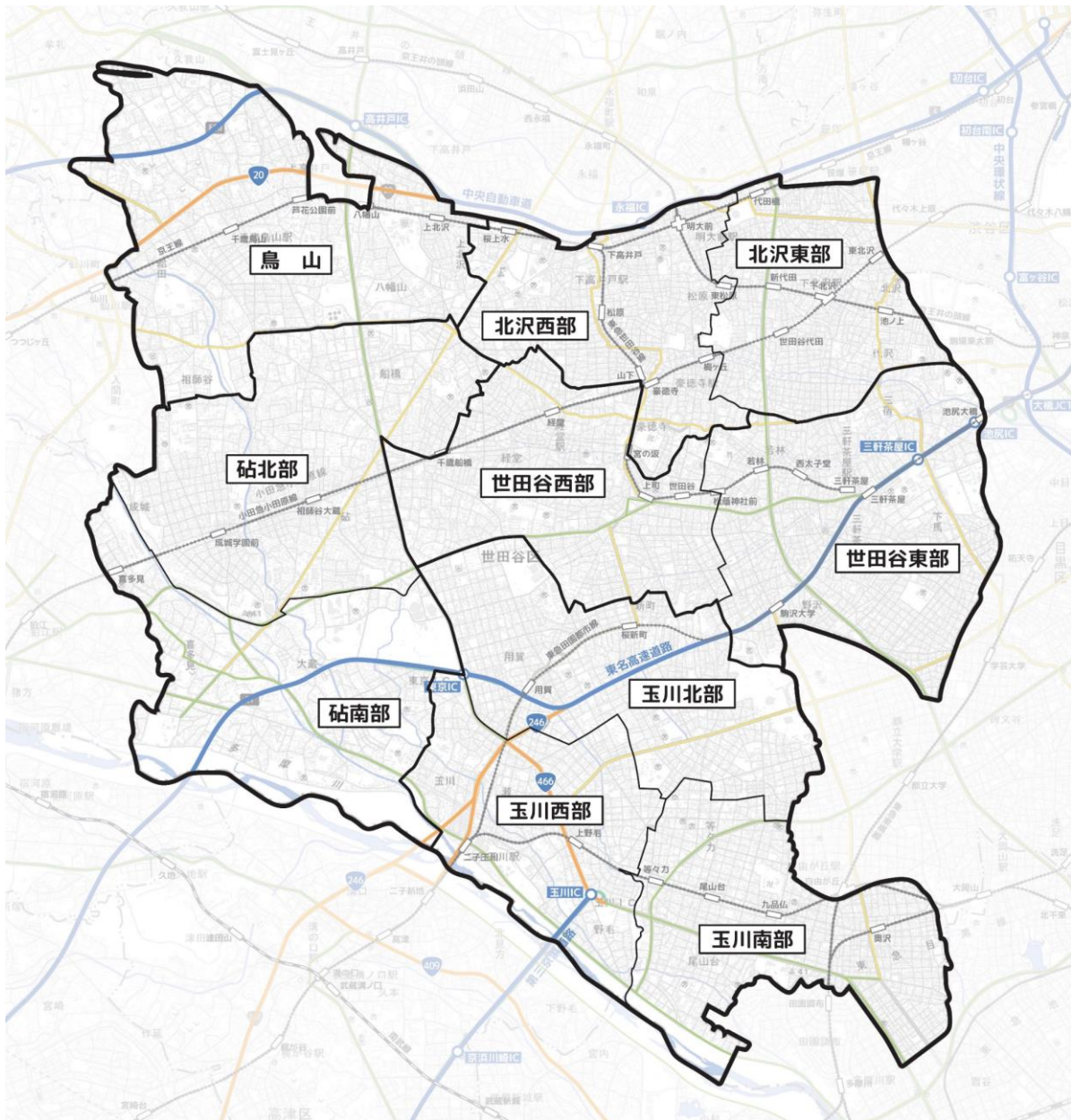
地域別にみると、「災害に強いまちづくり」、「防犯・地域安全の対策」、「高齢者福祉の充実」が全ての地域において3位以内に挙げられている。他地域と比較してICアクセスの利便性に劣る砧南部地域は、「交通ネットワークの整備」が4位と、他地域と比較して上位となっている。

表 2-109 世田谷区が積極的に取り組むべき事業(地域別)

(96)

	n	1 位	2 位	3 位	4 位	5 位	6 位	7 位	8 位	9 位	10 位
全 体	1,832	災害に強い まちづくり 31.5	防犯・地域 安全の対策 28.5	高齢者福祉 の充実 25.4	子どもが育 つ環境づくり 20.8	区民・事業 者との協働 による地域 づくり 14.7	若者が力を 発揮する地 域づくり 13.0	質の高い学校 教育の推進 ／公園・緑 地の整備 12.4	自然環境の 保護 12.2	健康づくり の推進 12.0	
世田谷 東 部	274	災害に強い まちづくり 33.2	防犯・地域 安全の対策 27.0	高齢者福祉 の充実 24.5	子どもが育 つ環境づくり 24.1	区民・事業 者との協働 による地域 づくり 15.3	若者が力を 発揮する地 域づくり／ 公園・緑地 の整備 12.8	健康づくり の推進／質 の高い学校 教育の推進 12.4	虐待のない まち・子ど も・子育て で家庭へ の支援 11.7		
世田谷 西 部	225	災害に強い まちづくり 34.2	防犯・地域 安全の対策 28.0	高齢者福祉 の充実 20.4	子どもが育 つ環境づくり 19.6	区民・事業 者との協働 による地域 づくり 16.0	公園・緑地 の整備 14.7	健康づくり の推進 14.2	道路の管理 保全 13.8	若者が力を 発揮する地 域づくり 13.3	地域コミュニ ティの促進 11.6
北 沢 東 部	154	防犯・地域 安全の対策 33.1	高齢者福祉 の充実 31.2	災害に強い まちづくり 27.9	子どもが育 つ環境づくり 22.1	自然環境の 保護 16.2	公園・緑地 の整備 14.9	虐待のない まち・子ど も・子育て で家庭へ の支援 14.3	区民・事業 者との協働 による地域 づくり／文 化・芸術の 推進 13.6	生活困窮者 への支援 13.0	
北 沢 西 部	145	災害に強い まちづくり 33.1	防犯・地域 安全の対策 31.7	高齢者福祉 の充実 24.8	子どもが育 つ環境づくり 18.6	若者が力を 発揮する地 域づくり 14.5	消費者の支 援 13.8	質の高い学校 教育の推進 ／公園・緑 地の整備 13.1	区民・事業 者との協働 による地域 づくり／自 然環境の保 護 12.4		
玉 川 北 部	151	災害に強い まちづくり 32.5	防犯・地域 安全の対策 31.8	高齢者福祉 の充実 25.8	子どもが育 つ環境づくり 17.2	若者が力を 発揮する地 域づくり／ 質の高い学 校教育の推 進 13.9	自然環境の 保護 13.2	健康づくり の推進／区 民・事業 者との協働 による地域 づくり 12.6	ICT(情報通 信技術)の 推進 11.9		
玉 川 南 部	166	災害に強い まちづくり 38.0	防犯・地域 安全の対策 30.7	高齢者福祉 の充実 25.9	子どもが育 つ環境づくり 22.9	健康づくり の推進 15.1	区民・事業 者との協働 による地域 づくり 14.5	虐待のない まち・子ど も・子育 てで家庭へ の支援／文 化・芸術の 推進 13.3	交通ネット ワークの整 備 12.7	公園・緑地 の整備／自 然環境の保 護 11.4	
玉 川 西 部	124	災害に強い まちづくり 37.9	防犯・地域 安全の対策 29.0	高齢者福祉 の充実 24.2	区民・事業 者との協働 による地域 づくり 21.8	子どもが育 つ環境づくり 21.0	若者が力を 発揮する地 域づくり／ 自然環境の 保護 17.7	公園・緑地 の整備 13.7	質の高い学 校教育の推 進／生涯ス ポーツの推 進 11.3		
砧北部	220	災害に強い まちづくり 30.0	防犯・地域 安全の対策 27.3	高齢者福祉 の充実／子 どもが育つ 環境づくり 23.6	質の高い学 校教育の推 進 15.0	区民・事業 者との協働 による地域 づくり／自 然環境の保 護 13.2	若者が力を 発揮する地 域づくり／ 消費者の支 援／交通ネ ットワーク の整備 12.3				
砧南部	93	防犯・地域 安全の対策 32.3	高齢者福祉 の充実 30.1	災害に強い まちづくり 24.7	交通ネット ワークの整 備 17.2	健康づくり の推進／子 どもが育つ 環境づくり 16.1	虐待のない まち・子ど も・子育 てで家庭 への支援 15.1	区民・事業 者との協働 による地域 づくり 14.0	生活困窮者 への支援／ 質の高い学 校教育の推 進 12.9		
烏 山	250	災害に強い まちづくり 25.6	高齢者福祉 の充実 25.2	防犯・地域 安全の対策 24.0	子どもが育 つ環境づくり 18.4	交通ネット ワークの整 備 16.0	若者が力を 発揮する地 域づくり 15.6	区民・事業 者との協働 による地域 づくり 14.4	消費者の支 援 13.2	道路の管理 保全 12.4	健康づくり の推進／公 園・緑地の 整備 12.0

(参考：地域の区分)



地図出典：国土地理院地図を基に作成

図 2-372 地域の区分(世田谷区)(再掲)

表 2-110 地域別町丁目名(世田谷区)(再掲)

地域	町丁目	地域	町丁目
世田谷東部	池尻 1～4丁目	玉川南部	奥沢 1～8丁目
	下馬 1～6丁目		東玉川 1～2丁目
	三宿 1～2丁目		玉川田園調布 1～2丁目
	太子堂 1～5丁目		等々力 1～8丁目
	三軒茶屋 1～2丁目		尾山台 1～3丁目
	野沢 1～4丁目		玉堤 1～2丁目
	若林 1～5丁目	玉川西部	中町 1～5丁目
	上馬 1～5丁目		野毛 1～3丁目
	駒沢 1～2丁目		瀬田 1～5丁目
世田谷西部	世田谷 1～4丁目		上野毛 1～4丁目
	弦巻 1～5丁目		玉川 1～4丁目
	宮坂 1～3丁目	砧北部	船橋 1～7丁目
	桜 1～3丁目		千歳台 1～6丁目
	経堂 1～5丁目		祖師谷 1～6丁目
	桜丘 1～5丁目		砧 1～8丁目
北沢東部	北沢 1～5丁目		成城 1～9丁目
	代沢 1～5丁目	砧南部	大蔵 1～6丁目
	大原 1～2丁目		砧公園
	羽根木 1～2丁目		岡本 1～3丁目
	代田 1～6丁目		鎌田 1～4丁目
北沢西部	松原 1～6丁目		喜多見 1～9丁目
	梅丘 1～3丁目		宇奈根 1～3丁目
	豪徳寺 1～2丁目	烏山	八幡山 1～3丁目
	赤堤 1～5丁目		南烏山 1～6丁目
	桜上水 1～5丁目		粕谷 1～4丁目
玉川北部	駒沢公園		北烏山 1～9丁目
	駒沢 3～5丁目		給田 1～5丁目
	新町 1～3丁目		上祖師谷 1～7丁目
	深沢 1～8丁目		上北沢 1～5丁目
	桜新町 1～2丁目		
	用賀 1～4丁目		
	上用賀 1～6丁目		
	玉川台 1～2丁目		

(イ) 性・年齢別

性・年齢別にみると、男性の10・20歳代を除き、全ての年代で「災害に強いまちづくり」が3位以内に挙げられている。

表 2-111 世田谷区が積極的に取り組むべき事業(性・年齢別)

(96)

	n	1 位	2 位	3 位	4 位	5 位	6 位	7 位	8 位	9 位	10 位
全 体	1,832	災害に強いまちづくり 31.5	防災・地域安全の対策 28.5	高齢者福祉の充実 25.4	子どもが育つ環境づくり 20.8	区民・事業者との協働による地域づくり 14.7	若者が力を発揮する地域づくり 13.0	質の高い学校教育の推進／公園・緑地の整備 12.4	自然環境の保護 12.2	健康づくりの推進 12.0	
男 性 全 体	703	災害に強いまちづくり 28.0	防災・地域安全の対策 27.6	高齢者福祉の充実 26.3	子どもが育つ環境づくり 21.2	公園・緑地の整備 14.9	健康づくりの推進 13.5	交通ネットワークの整備 13.2	若者が力を発揮する地域づくり 13.1	質の高い学校教育の推進 12.1	区民・事業者との協働による地域づくり 11.5
10・20歳代	59	子どもが育つ環境づくり 30.5	若者が力を発揮する地域づくり 27.1	ICT(情報通信技術)の推進 25.4	消費者の支援 20.3	災害に強いまちづくり 18.6	防災・地域安全の対策 16.9	質の高い学校教育の推進／公園・緑地の整備／交通ネットワークの整備 13.6	健康づくりの推進 11.9	健康づくりの推進 11.9	
30歳代	80	子どもが育つ環境づくり 36.3	災害に強いまちづくり 22.5	若者が力を発揮する地域づくり 21.3	質の高い学校教育の推進／公園・緑地の整備 18.8	交通ネットワークの整備 17.5	防災・地域安全の対策 16.3	健康づくりの推進 15.0	ICT(情報通信技術)の推進／消費者の支援 11.3	健康づくりの推進 11.3	
40歳代	119	防災・地域安全の対策 29.4	子どもが育つ環境づくり 27.7	災害に強いまちづくり 26.9	交通ネットワークの整備 18.5	質の高い学校教育の推進／公園・緑地の整備 17.6	若者が力を発揮する地域づくり 16.0	消費者の支援 15.1	虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援／文化・芸術の推進 10.9	健康づくりの推進 10.9	
50歳代	135	防災・地域安全の対策 32.6	災害に強いまちづくり 28.9	高齢者福祉の充実 22.2	子どもが育つ環境づくり 15.6	区民・事業者との協働による地域づくり／交通ネットワークの整備 14.1	健康づくりの推進／質の高い学校教育の推進／公園・緑地の整備 11.9	若者が力を発揮する地域づくり 11.1	健康づくりの推進 11.1	健康づくりの推進 11.1	
60歳代	131	高齢者福祉の充実 35.1	災害に強いまちづくり 33.6	防災・地域安全の対策 31.3	健康づくりの推進 17.6	子どもが育つ環境づくり 15.3	区民・事業者との協働による地域づくり 14.5	文化・芸術の推進／生涯スポーツの推進 13.0	公園・緑地の整備 12.2	自然環境の保護 11.5	
70歳代	109	高齢者福祉の充実 46.8	災害に強いまちづくり 31.2	防災・地域安全の対策 26.6	区民・事業者との協働による地域づくり 20.2	生活困窮者への支援／子どもが育つ環境づくり 18.3	公園・緑地の整備 17.4	健康づくりの推進／虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援 14.7	交通ネットワークの整備 13.8	健康づくりの推進 13.8	
80歳以上	70	高齢者福祉の充実 55.7	防災・地域安全の対策 31.4	災害に強いまちづくり 27.1	健康づくりの推進 20.0	自然環境の保護 17.1	生活困窮者への支援 15.7	公園・緑地の整備 14.3	子どもが育つ環境づくり／地域コミュニティの促進 11.4	区民・事業者との協働による地域づくり／清掃・資源リサイクルの推進 10.0	
女 性 全 体	1,077	災害に強いまちづくり 34.6	防災・地域安全の対策 30.1	高齢者福祉の充実 24.0	子どもが育つ環境づくり 20.8	区民・事業者との協働による地域づくり 17.1	自然環境の保護 13.9	若者が力を発揮する地域づくり 13.2	虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援 12.9	質の高い学校教育の推進 12.6	健康づくりの推進 11.0
10・20歳代	77	災害に強いまちづくり 23.4	若者が力を発揮する地域づくり 19.5	子どもが育つ環境づくり／公園・緑地の整備 16.9	防災・地域安全の対策／消費者の支援 13.0	ICT(情報通信技術)の推進／質の高い学校教育の推進／文化・芸術の推進／交通ネットワークの整備 11.7	健康づくりの推進 11.7	健康づくりの推進 11.7	健康づくりの推進 11.7	健康づくりの推進 11.7	
30歳代	140	子どもが育つ環境づくり 50.0	災害に強いまちづくり 28.6	質の高い学校教育の推進 25.7	防災・地域安全の対策 24.3	虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援 16.4	消費者の支援 15.0	公園・緑地の整備 14.3	若者が力を発揮する地域づくり／道路の管理保全 11.4	区民・事業者との協働による地域づくり 9.3	
40歳代	191	災害に強いまちづくり 33.5	防災・地域安全の対策 26.7	子どもが育つ環境づくり 26.2	質の高い学校教育の推進 22.0	区民・事業者との協働による地域づくり 16.8	公園・緑地の整備 15.2	高齢者福祉の充実／交通ネットワークの整備 12.0	自然環境の保護 11.5	虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援 11.0	
50歳代	220	災害に強いまちづくり 40.5	防災・地域安全の対策 33.6	高齢者福祉の充実 24.5	区民・事業者との協働による地域づくり 17.7	若者が力を発揮する地域づくり 13.6	子どもが育つ環境づくり／交通ネットワークの整備 12.7	自然環境の保護 12.3	健康づくりの推進／虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援／消費者の支援 10.0	健康づくりの推進 10.0	
60歳代	176	災害に強いまちづくり 41.5	高齢者福祉の充実 33.0	防災・地域安全の対策 29.5	区民・事業者との協働による地域づくり 21.0	子どもが育つ環境づくり 18.2	自然環境の保護 14.8	虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援 14.2	健康づくりの推進／地域コミュニティの促進 12.5	文化・芸術の推進 11.4	
70歳代	155	防災・地域安全の対策 42.6	災害に強いまちづくり 41.9	高齢者福祉の充実 40.0	区民・事業者との協働による地域づくり 25.8	自然環境の保護 20.6	若者が力を発揮する地域づくり／虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援 18.1	健康づくりの推進 16.8	地域コミュニティの促進 16.1	生活困窮者への支援／子どもが育つ環境づくり 12.9	
80歳以上	116	高齢者福祉の充実 44.0	防災・地域安全の対策 31.9	災害に強いまちづくり／自然環境の保護 20.7	区民・事業者との協働による地域づくり 17.2	若者が力を発揮する地域づくり 13.8	道路の管理保全 11.2	虐待のないまち・子ども・子育て家庭への支援／文化・芸術の推進／清掃・資源リサイクルの推進 10.3	健康づくりの推進 10.3	健康づくりの推進 10.3	

(2) 大田区

表 2-112 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
大田区政に関する世論調査	実感する課題等	2023 年	令和 5 年 5 月 31 日 ～6 月 19 日実施

1) 生活環境の満足度

(7) 全体

住んでいるまちの生活環境について聞いたところ、「満足している」と「ほぼ満足している」を合わせた『満足している(計)』は「交通の便」(78.6%)、「買い物の便」(78.5%)、「病院や診療所の便」(77.3%)の3項目で8割近くと高くなっている。一方、「少し不満である」と「不満である」を合わせた『不満である(計)』は「スポーツ・レクリエーション施設の数」(38.6%)、「災害時の安全性」(38.5%)、「交通の安全性」(36.5%)の3項目で4割近くと高くなっており、交通に関しては利便性に対する満足度は高いものの、安全性に対する満足度が低い結果となっている。

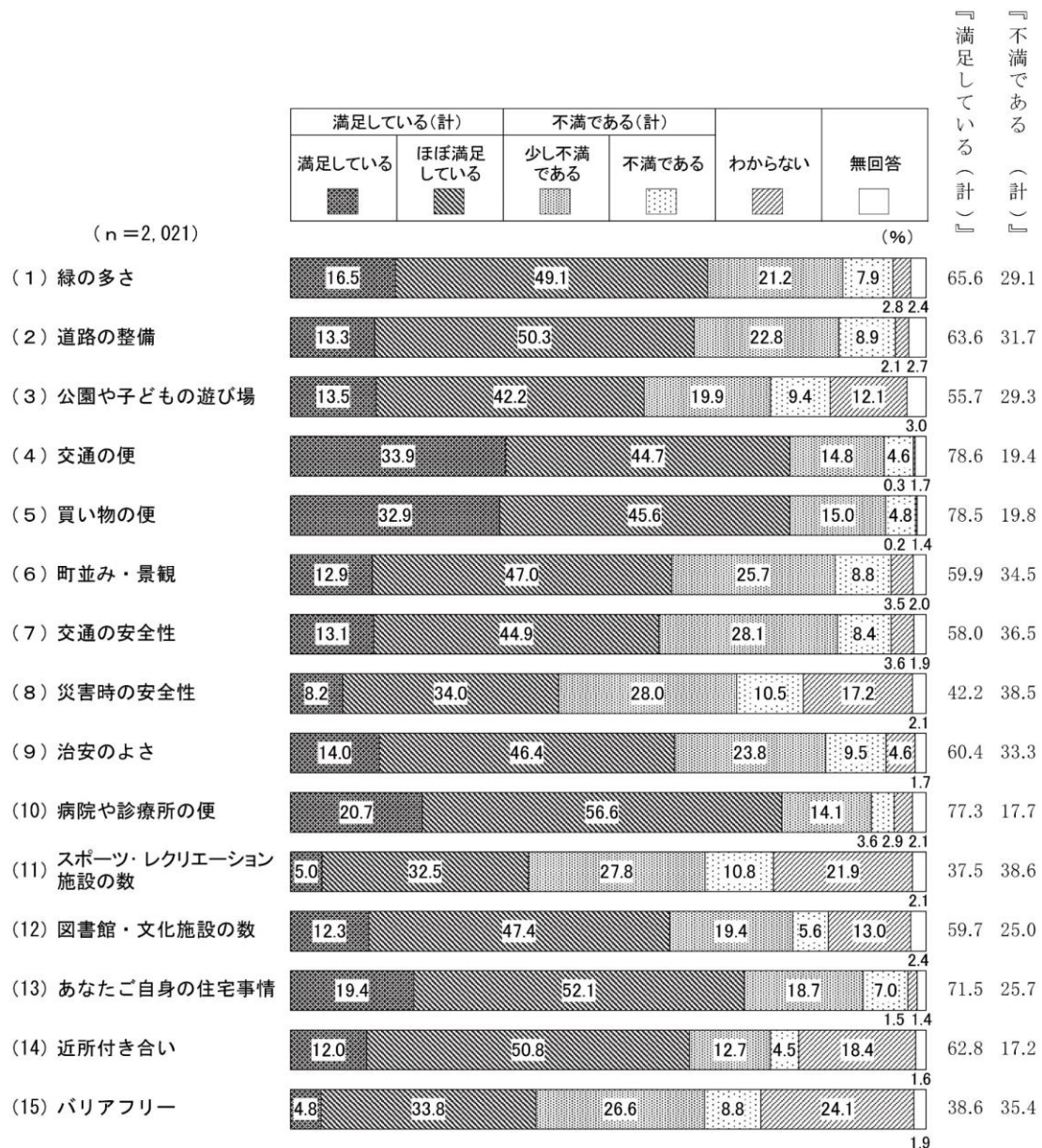


図 2-373 生活環境の満足度(大田区)

(イ) 地域別

【大森地域】

全体と比較すると、ベスト3では、「スポーツ・レクリエーション施設の数」が0.12ポイント上回り1位、「図書館・文化施設の数」が0.11ポイント上回り2位、「治安のよさ」が0.10ポイント上回り3位となっている。

一方、ワースト3では、「道路の整備」と「交通の安全性」が1位となっており、道路整備や交通面での満足度の低さが表れた結果となっている。

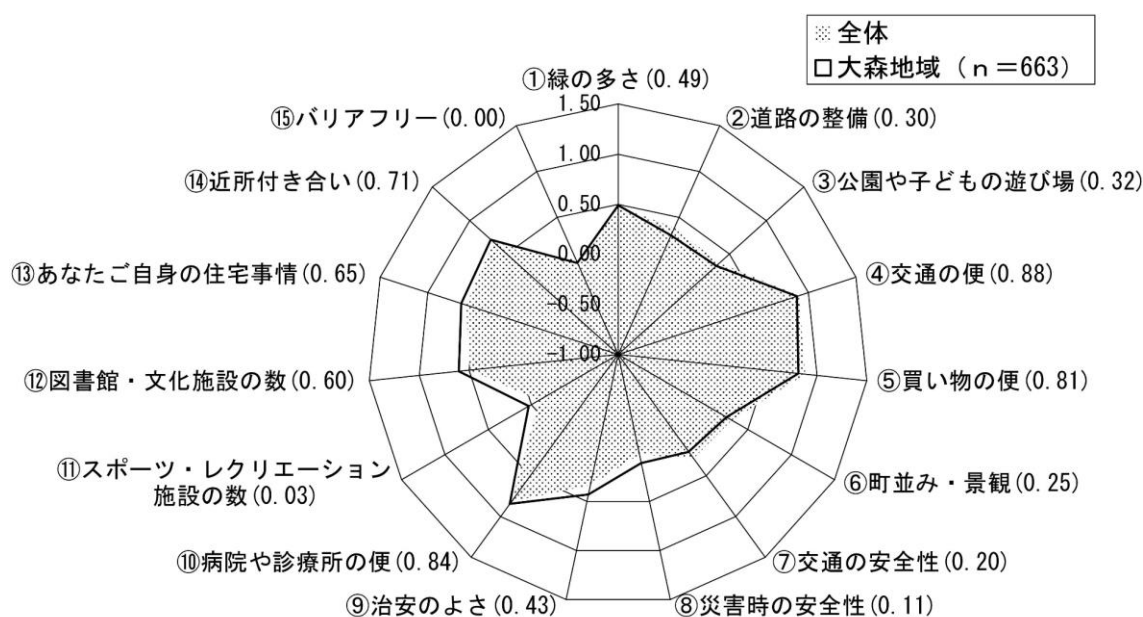


図 2-374 生活環境の満足度－【大森地域】(全体との評価点の比較)

表 2-113 生活環境の満足度－【大森地域】(全体との評価点の差ベスト3・ワースト3)

全体との差	1位	2位	3位
ベスト3	⑪スポーツ・レクリエーション施設の数 0.12	⑫図書館・文化施設の数 0.11	⑨治安のよさ 0.10
ワースト3	②道路の整備／⑦交通の安全性	-0.08	⑤買い物の便 -0.07

$$\text{評価点} = \frac{\text{「満足している」} \times 2 + \text{「ほぼ満足している」} \times 1 + \text{「少し不満である」} \times (-1) + \text{「不満である」} \times (-2)}{\text{回答者数}}$$

図 2-375 (参考)評価点の考え方

【調布地域】

全体と比較すると、ベスト3では、「治安のよさ」が0.60ポイント上回り1位、「災害時の安全性」が0.40ポイント上回り2位、「町並み・景観」が0.39ポイント上回り3位となっている。

一方、ワースト3では、「スポーツ・レクリエーション施設の数」が1位、「買い物の便」が2位、「図書館・文化施設の数」が3位となっている。

「道路の整備」、「交通の便」、「交通の安全性」など、道路や交通面については全体と比較して満足度が高い結果となっている。

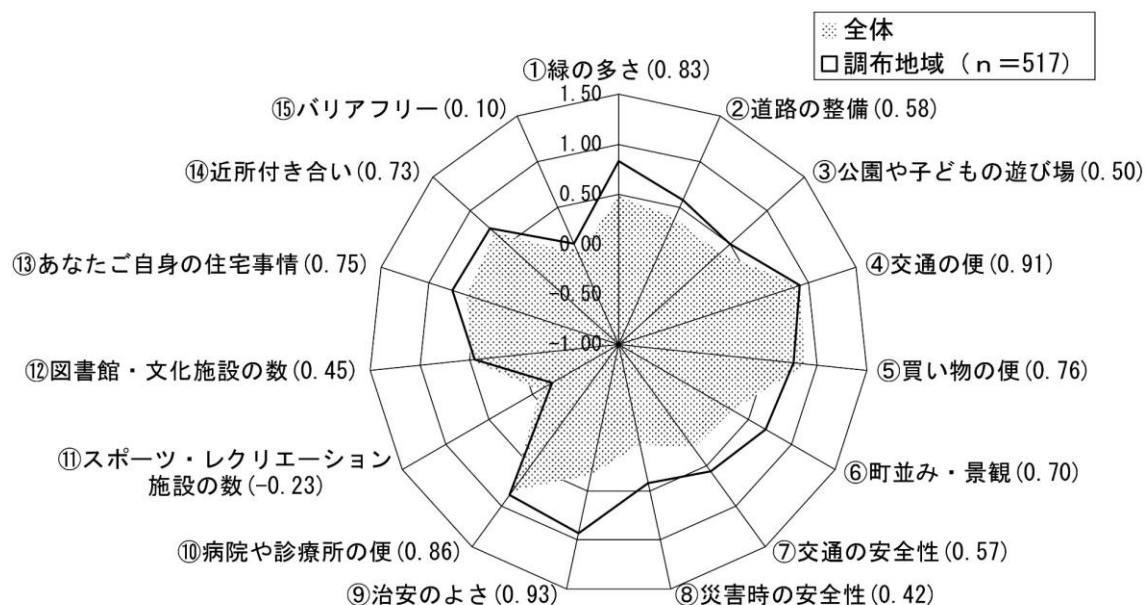


図 2-376 生活環境の満足度－【調布地域】(全体との評価点の比較)

表 2-114 生活環境の満足度－【調布地域】(全体との評価点の差ベスト3・ワースト3)

全体との差	1 位	2 位	3 位
ベスト3	⑨ 治安のよさ 0.60	⑧ 災害時の安全性 0.40	⑥ 町並み・景観 0.39
ワースト3	⑪ スポーツ・レクリエーション施設の数 -0.14	⑤ 買い物の便 -0.12	⑫ 図書館・文化施設の数 -0.04

$$\text{評価点} = \frac{\text{「満足している」} \times 2 + \text{「ほぼ満足している」} \times 1 + \text{「少し不満である」} \times (-1) + \text{「不満である」} \times (-2)}{\text{回答者数}}$$

図 2-377 (参考)評価点の考え方(再掲)

【蒲田地域】

全体と比較すると、ベスト3では、「買い物の便」が0.16ポイント上回り1位、「交通の便」が0.10ポイント上回り2位、「バリアフリー」が0.02ポイント下回っているものの3位となっている。

一方、ワースト3では、「治安のよさ」が1位、「災害時の安全性」が2位、「緑の多さ」が3位となっている。

「道路の整備」、「交通の安全性」などは、全体と比較して満足度が若干低くなっているが、「交通の便」については全体より満足度が高く（全体2位）、他地域と比較して交通面の満足度は高いと考えられる。

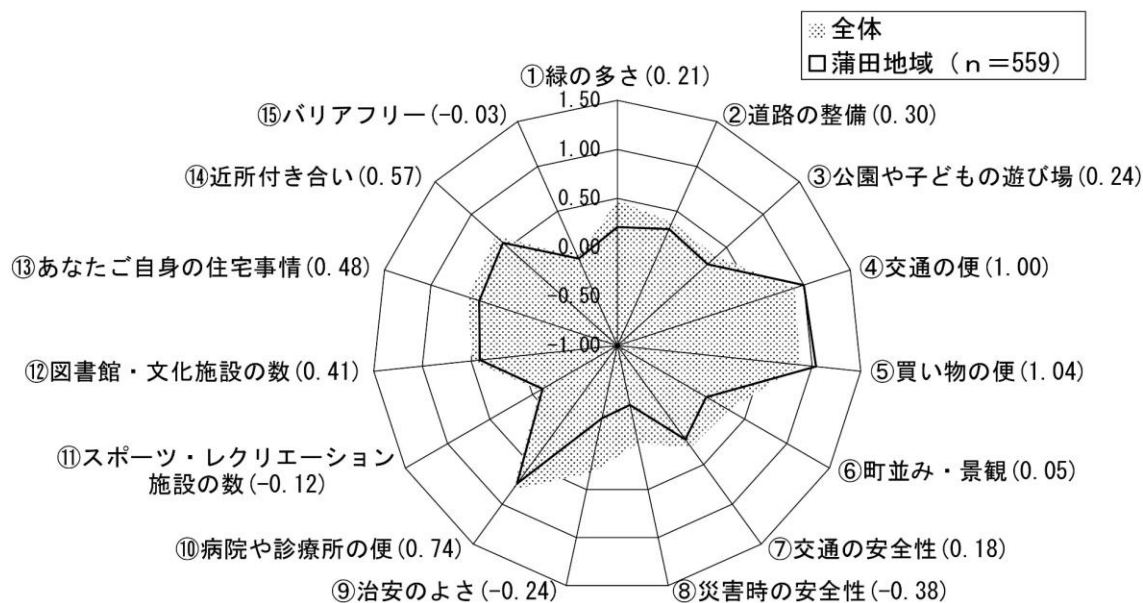


図 2-378 生活環境の満足度－【蒲田地域】（全体との評価点の比較）

表 2-115 生活環境の満足度－【蒲田地域】（全体との評価点の差ベスト3・ワースト3）

全体との差	1位	2位	3位
ベスト3	⑤買い物の便 0.16	④交通の便 0.10	⑮バリアフリー -0.02
ワースト3	⑨治安のよさ -0.57	⑧災害時の安全性 -0.40	①緑の多さ -0.27

$$\text{評価点} = \frac{\text{「満足している」} \times 2 + \text{「ほぼ満足している」} \times 1 + \text{「少し不満である」} \times (-1) + \text{「不満である」} \times (-2)}{\text{回答者数}}$$

図 2-379 （参考）評価点の考え方（再掲）

【糺谷・羽田地域】

全体と比較すると、ベスト3では、「スポーツ・レクリエーション施設の数」が0.12ポイント上回り1位、「公園や子どもの遊び場」が0.08ポイント上回り2位、「図書館・文化施設の数」が0.07ポイント上回り3位となっている。

一方、ワースト3では、「緑の多さ」が1位、「治安のよさ」が2位、「交通の安全性」が3位となっている。「交通の便」についても全体と比較して低くなっており、交通面の満足度は高くない結果となっている。他地域と比較した際のICアクセスの利便性の低さや鉄道駅の少なさなどが関係していると考えられる。

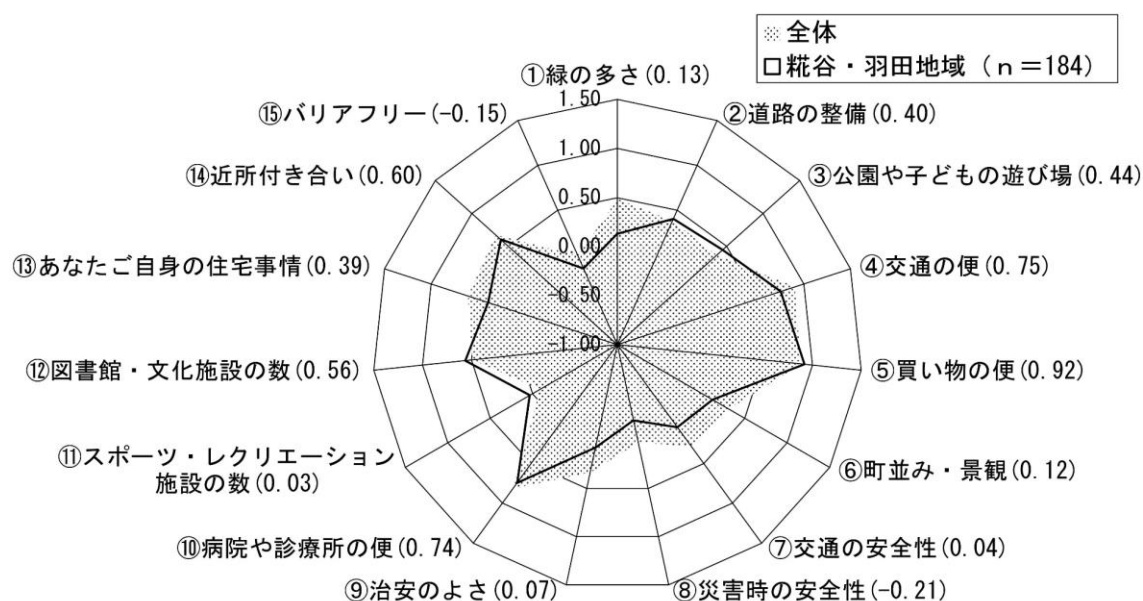


図 2-380 生活環境の満足度—【糺谷・羽田地域】(全体との評価点の比較)

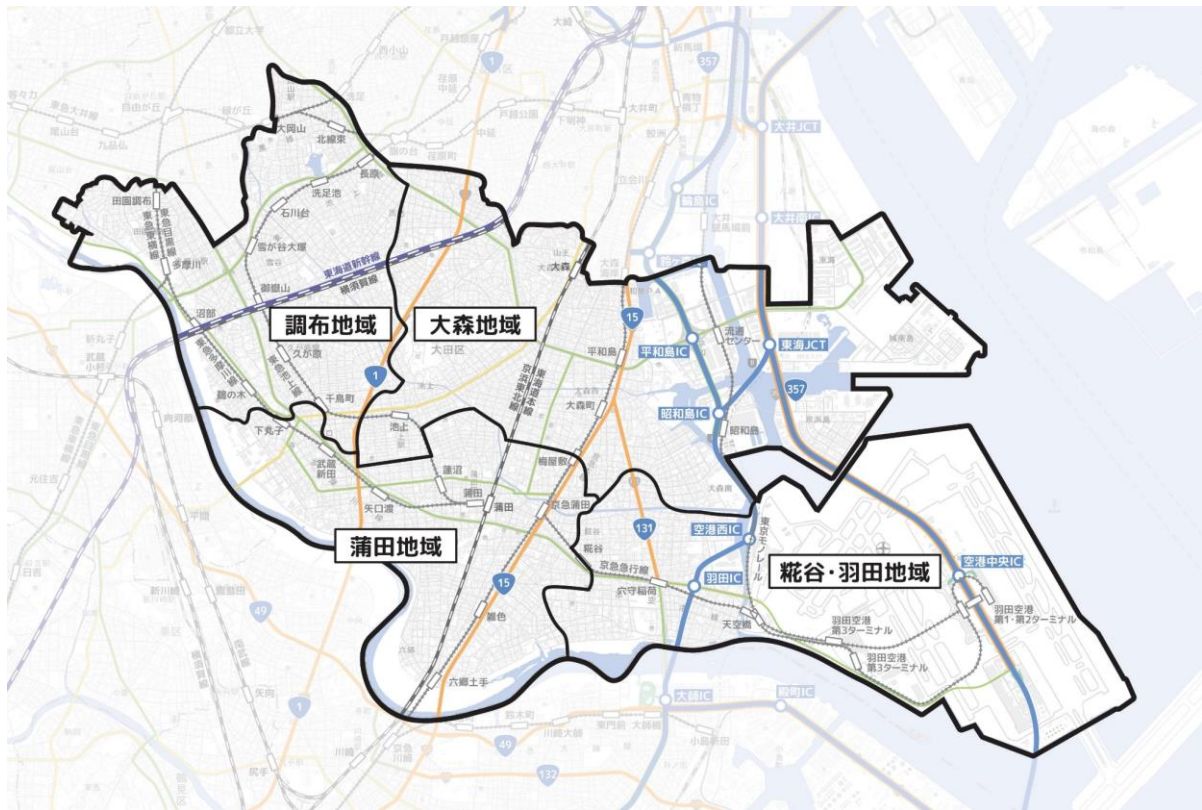
表 2-116 生活環境の満足度—【糺谷・羽田地域】(全体との評価点の差ベスト3・ワースト3)

全体との差	1位	2位	3位
ベスト3	⑪スポーツ・レクリエーション施設の数 0.12	③公園や子どもの遊び場 0.08	⑫図書館・文化施設の数 0.07
ワースト3	①緑の多さ -0.35	⑨治安のよさ -0.26	⑦交通の安全性 -0.24

$$\text{評価点} = \frac{\text{「満足している」} \times 2 + \text{「ほぼ満足している」} \times 1 + \text{「少し不満である」} \times (-1) + \text{「不満である」} \times (-2)}{\text{回答者数}}$$

図 2-381 (参考)評価点の考え方(再掲)

(参考：地域の区分)



地図出典：国土地理院地図を基に作成

図 2-382 地域の区分(大田区)

(3) 川崎市

表 2-117 使用データ

データ諸元	使用データ	期間	備考
第2回かわさき市民アンケート調査	実感する課題等	2023年	令和5年10月31日～12月8日実施

1) 生活環境の満足度

(7) 全体

生活環境の満足度について、「満足している」と「まあ満足している」を合計した【満足】は、『利便性』の項目が高く、「病院や医院までの距離」（77.2%）、「通勤・通学の便利さ」、「買い物の便利さ」（ともに74.7%）が7割台半ばとなっている。一方、『サービス』の項目の「市民館、図書館、スポーツ施設などへの距離」（52.2%）と「休日、夜間などの救急医療体制の充実度」（52.3%）は【満足】が5割台前半と、他の項目と比較して低い。

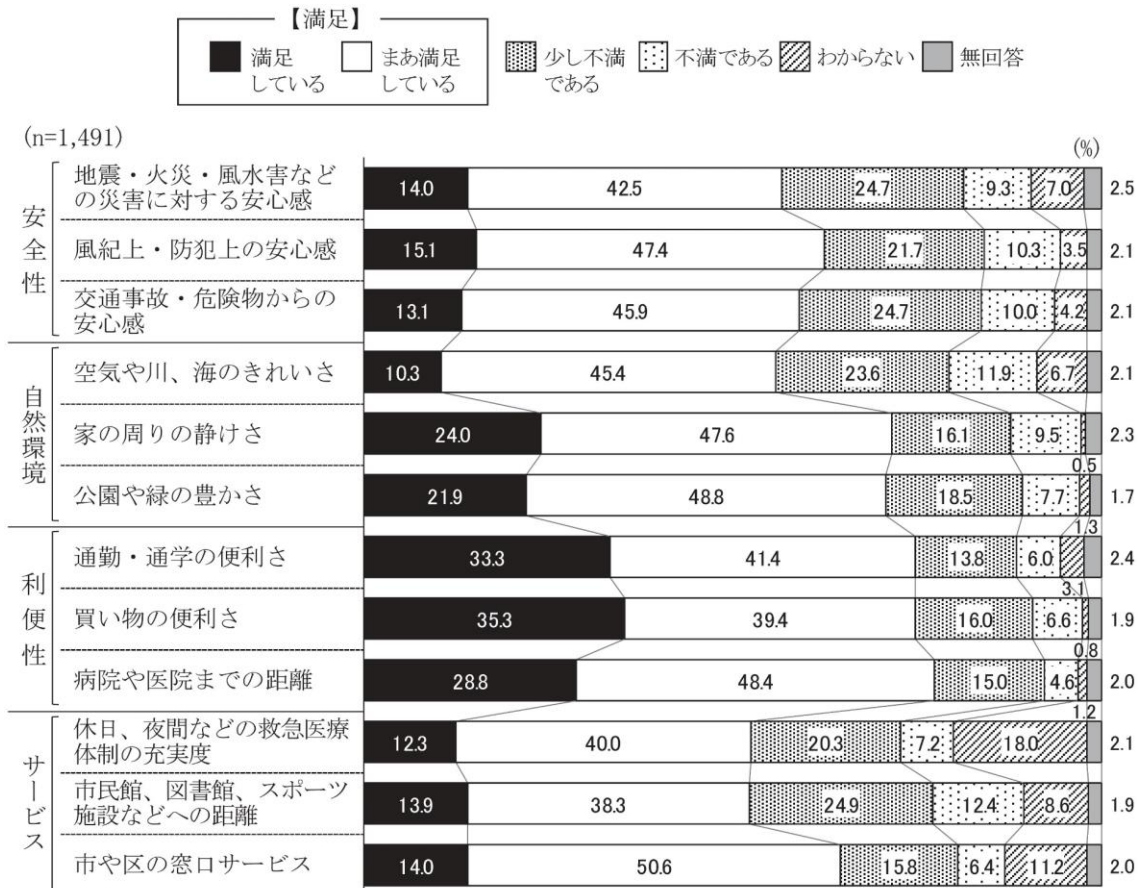


図 2-383 生活環境の満足度(川崎市)

(イ) 時系列変化

昨年度（令和 4 年度）と【満足】を比較すると、全体的な傾向に大きな変化はない。

表 2-118 川崎市における生活環境の満足度（経年比較）

※【満足】（「満足している」と「まあ満足している」の合計）で表示

(%)

	地震・火災・風水害などの災害に対する安心感	風紀上・防犯上の安心感	交通安全・危険物からの安心感	空気や川、海のきれいさ	家の周りの静けさ	公園や緑の豊かさ	通勤・通学の便利さ	買い物の便利さ	病院や医院までの距離	休日、夜間などの救急医療体制の充実度	市民館、図書館、スポーツ施設などへの距離	市や区の窓口サービス
平成 30 年度 (n=1,540)	56.6	57.2	55.6	52.1	66.9	68.2	70.3	71.8	74.9	51.3	51.6	63.4
令和元年度 (n=1,567)	56.4	60.4	58.6	53.9	69.7	69.1	73.4	77.7	78.0	55.4	52.5	65.3
令和 2 年度 (n=1,653)	54.9	60.7	58.2	54.2	68.6	69.4	75.3	78.0	78.2	54.1	55.2	65.3
令和 3 年度 (n=1,600)	56.1	60.0	56.3	54.6	71.1	69.4	75.1	78.1	79.2	52.3	56.0	64.3
令和 4 年度 (n=1,556)	56.5	61.6	58.4	55.9	68.4	71.0	75.0	77.7	79.0	51.2	55.7	66.4
令和 5 年度 (n=1,491)	56.5	62.4	59.0	55.7	71.6	70.7	74.7	74.7	77.2	52.3	52.2	64.5

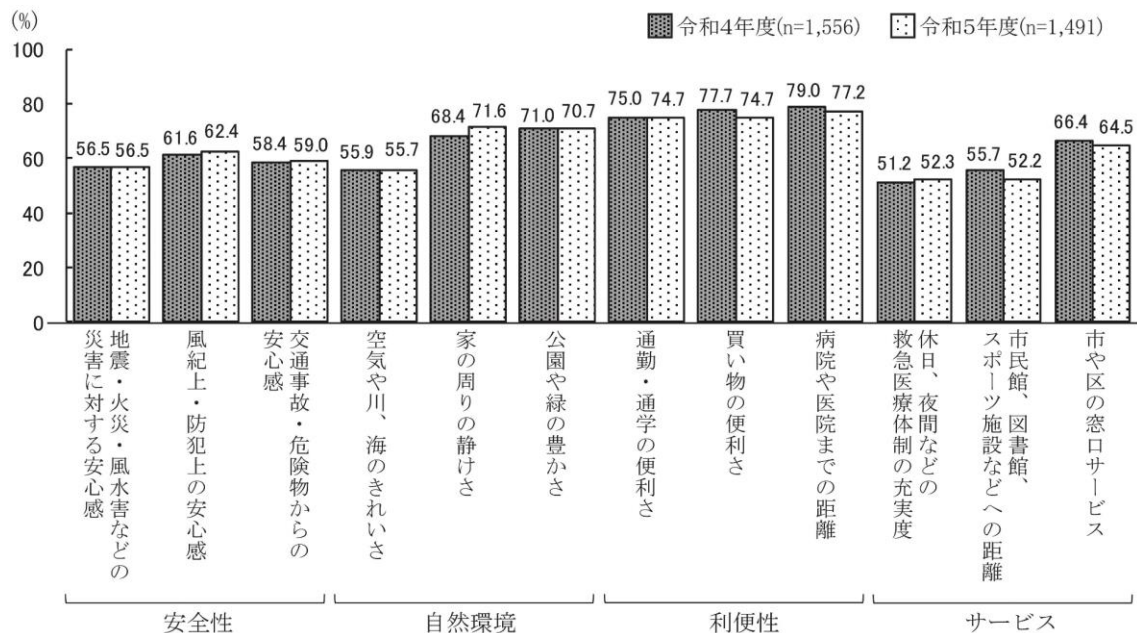


図 2-384 生活環境の満足度（経年比較）（川崎市）

(ウ) 性・年齢別

性・年齢別に見ると、男女ともに70歳以上が「地震・火災・風水害などの災害に対する安心感」、「風紀上・防犯上の安心感」、「交通事故・危険物からの安心感」といった『安全性』の面での満足度が他の年齢層と比べて高い。

表 2-119 川崎市における生活環境の満足度(【満足】回答者、性・年齢別)

(%)

	全体	男性						
		計	18～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～69歳	70歳以上
ベース:全対象者	(1,491)	(638)	(68)	(81)	(89)	(149)	(126)	(124)
地震・火災・風水害などの災害に対する安心感	56.5	62.1	54.4	60.5	60.7	63.8	61.9	66.9
風紀上・防犯上の安心感	62.4	67.2	69.1	61.7	66.3	65.8	62.7	77.4
交通事故・危険物からの安心感	59.0	62.9	64.7	51.9	57.3	63.8	62.7	72.6
空気や川、海のきれいさ	55.7	60.0	50.0	54.3	59.6	57.7	63.5	69.4
家の周りの静けさ	71.6	71.8	67.6	69.1	78.7	69.1	72.2	74.2
公園や緑の豊かさ	70.7	72.7	77.9	76.5	75.3	67.8	69.0	75.0
通勤・通学の便利さ	74.7	74.8	76.5	77.8	77.5	77.9	76.2	65.3
買い物の便利さ	74.7	74.8	77.9	79.0	75.3	77.9	71.4	70.2
病院や医院までの距離	77.2	79.0	76.5	80.2	84.3	83.2	77.0	73.4
休日、夜間などの救急医療体制の充実度	52.3	55.2	55.9	44.4	64.0	57.0	55.6	53.2
市民館、図書館、スポーツ施設などへの距離	52.2	53.0	58.8	48.1	53.9	57.0	48.4	52.4
市や区の窓口サービス	64.5	66.8	63.2	63.0	64.0	67.8	65.1	74.2

	全体	女性						
		計	18～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～69歳	70歳以上
ベース:全対象者	(1,491)	(813)	(98)	(119)	(160)	(175)	(123)	(133)
地震・火災・風水害などの災害に対する安心感	56.5	53.1	50.0	52.1	53.8	48.6	55.3	59.4
風紀上・防犯上の安心感	62.4	59.7	51.0	52.9	60.0	57.1	61.8	72.2
交通事故・危険物からの安心感	59.0	56.5	57.1	44.5	53.1	55.4	60.2	67.7
空気や川、海のきれいさ	55.7	52.6	55.1	46.2	49.4	48.6	61.0	57.1
家の周りの静けさ	71.6	72.4	74.5	73.1	71.3	64.0	79.7	75.2
公園や緑の豊かさ	70.7	69.7	70.4	71.4	70.0	68.0	68.3	69.9
通勤・通学の便利さ	74.7	76.0	75.5	77.3	75.6	78.3	73.2	75.9
買い物の便利さ	74.7	75.8	74.5	73.9	80.6	80.0	70.7	72.2
病院や医院までの距離	77.2	76.4	80.6	75.6	76.3	76.0	73.2	77.4
休日、夜間などの救急医療体制の充実度	52.3	51.2	52.0	47.9	53.1	50.9	47.2	55.6
市民館、図書館、スポーツ施設などへの距離	52.2	52.0	55.1	54.6	51.9	53.7	48.8	48.9
市や区の窓口サービス	64.5	63.6	64.3	61.3	61.9	65.1	62.6	65.4

(I) 地域別

【川崎区】

川崎区と市全体の満足度を比較すると、『利便性』ではどの項目も市全体の満足度を7ポイント以上上回っており、『サービス』でも全体の満足度と同水準か上回っている。

一方、『安全性』『自然環境』ではどの項目も市全体の満足度を下回っており、交通に関連する選択肢としては「交通事故・危険物からの安心感」が約12ポイント下回っている。

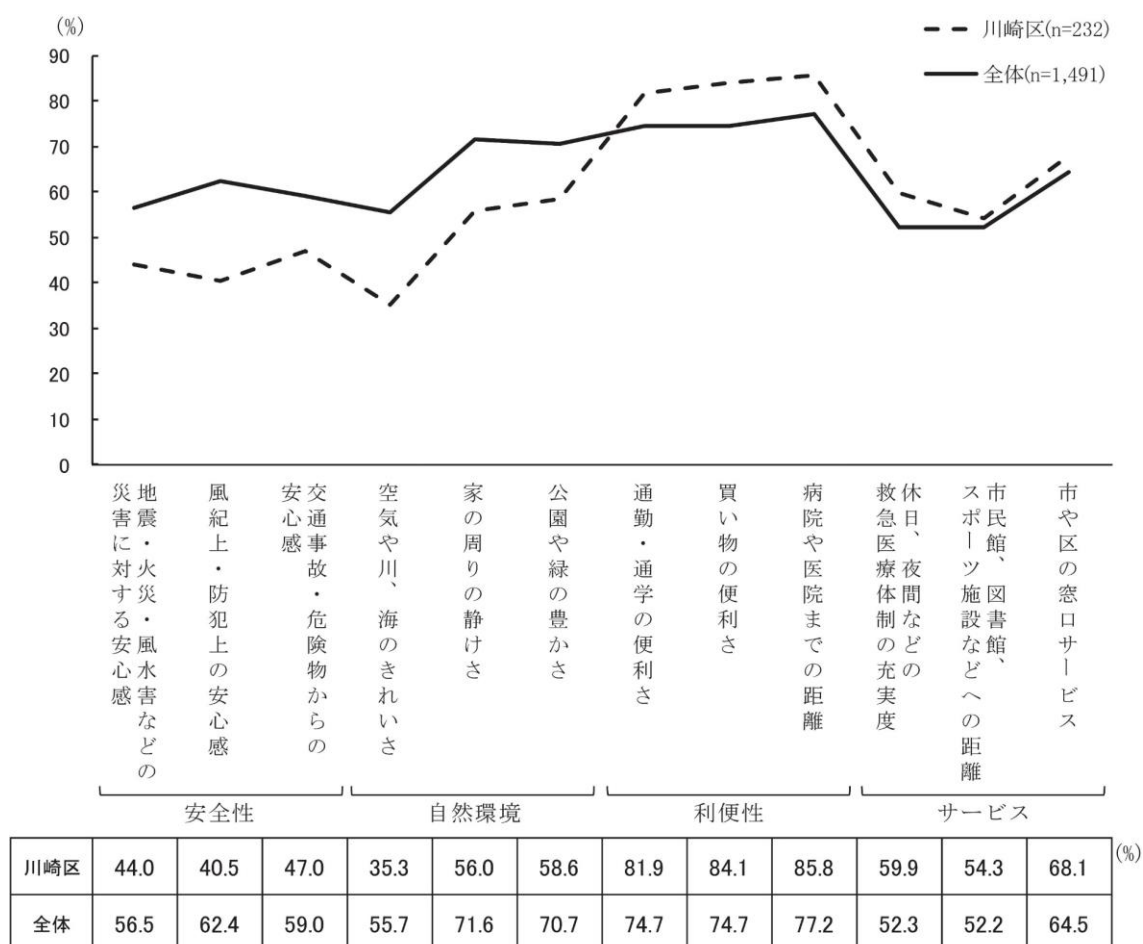


図 2-385 生活環境の満足度(【満足】回答者、川崎区)

【幸区】

幸区と市全体の満足度を比較すると、『利便性』『サービス』の項目はいずれも市全体の満足度を上回っており、「買い物の便利さ」が 14.2 ポイント、「市民館、図書館、スポーツ施設などへの距離」が 13.2 ポイント、「通勤・通学の便利さ」が 13.0 ポイント上回った。

一方、『自然環境』ではどの項目も市全体の満足度と同水準か下回っており、「空気や川、海のきれいさ」が 10.0 ポイント下回っている。『安全性』では、市全体の満足度と比較して「地震・火災・風水害などの災害に対する安心感」では 6.5 ポイント上回ったが、「風紀上・防犯上の安心感」では 5.0 ポイント下回っている。

IC アクセスに関しては、外環（東名以南）沿線で特に劣る地域となっているが、利便性やサービスに関して比較的満足度が高い傾向にある。

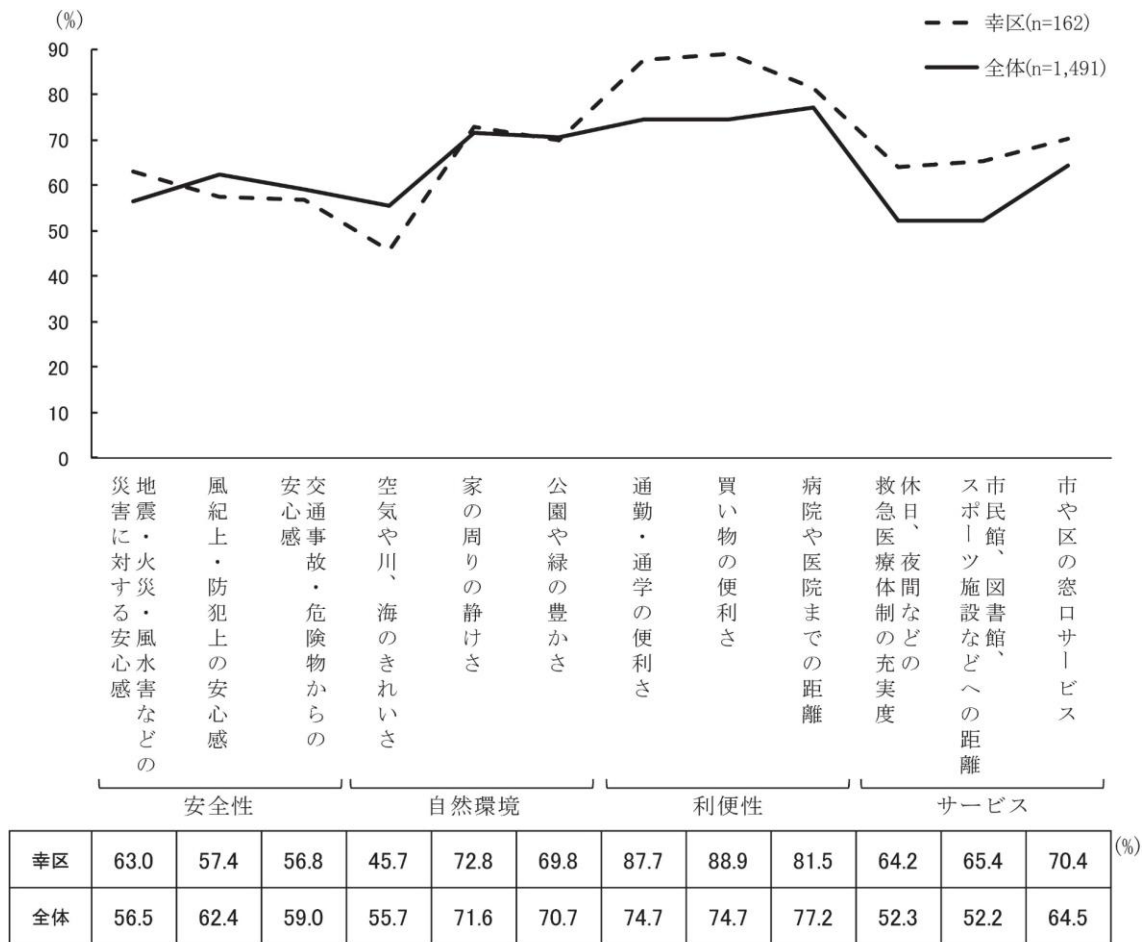


図 2-386 生活環境の満足度（【満足】回答者、幸区）

【中原区】

中原区と市全体の満足度を比較すると、『利便性』『サービス』の項目はいずれも市全体の満足度を上回っており、「市民館、図書館、スポーツ施設などへの距離」が11.3ポイント、「買い物の便利さ」が10.8ポイント上回った。

『安全性』『自然環境』の項目についても、概ね市全体と同程度か上回っている項目が多い。

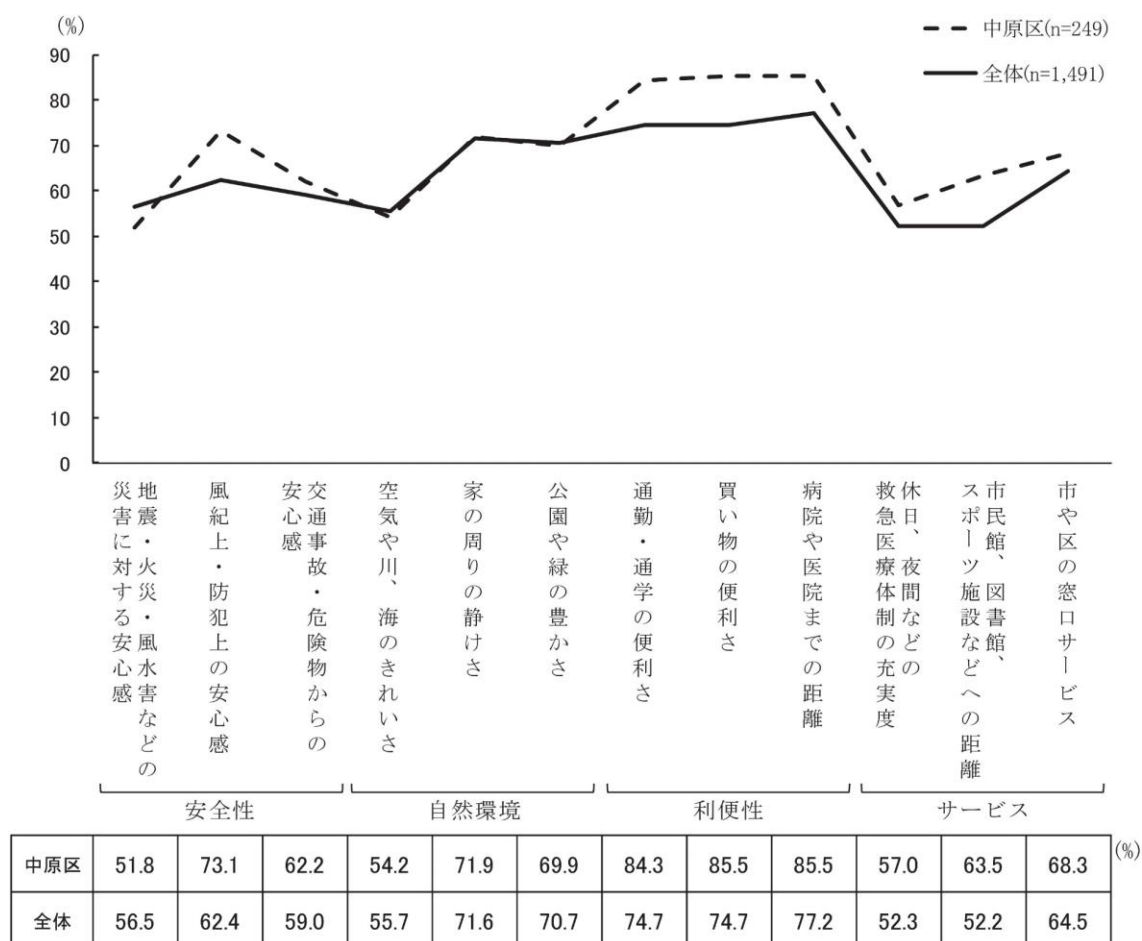


図 2-387 生活環境の満足度(【満足】回答者、中原区)

【高津区】

高津区と市全体の満足度を比較すると、『自然環境』『安全性』『利便性』『サービス』のいずれの項目も、同程度か下回っている。

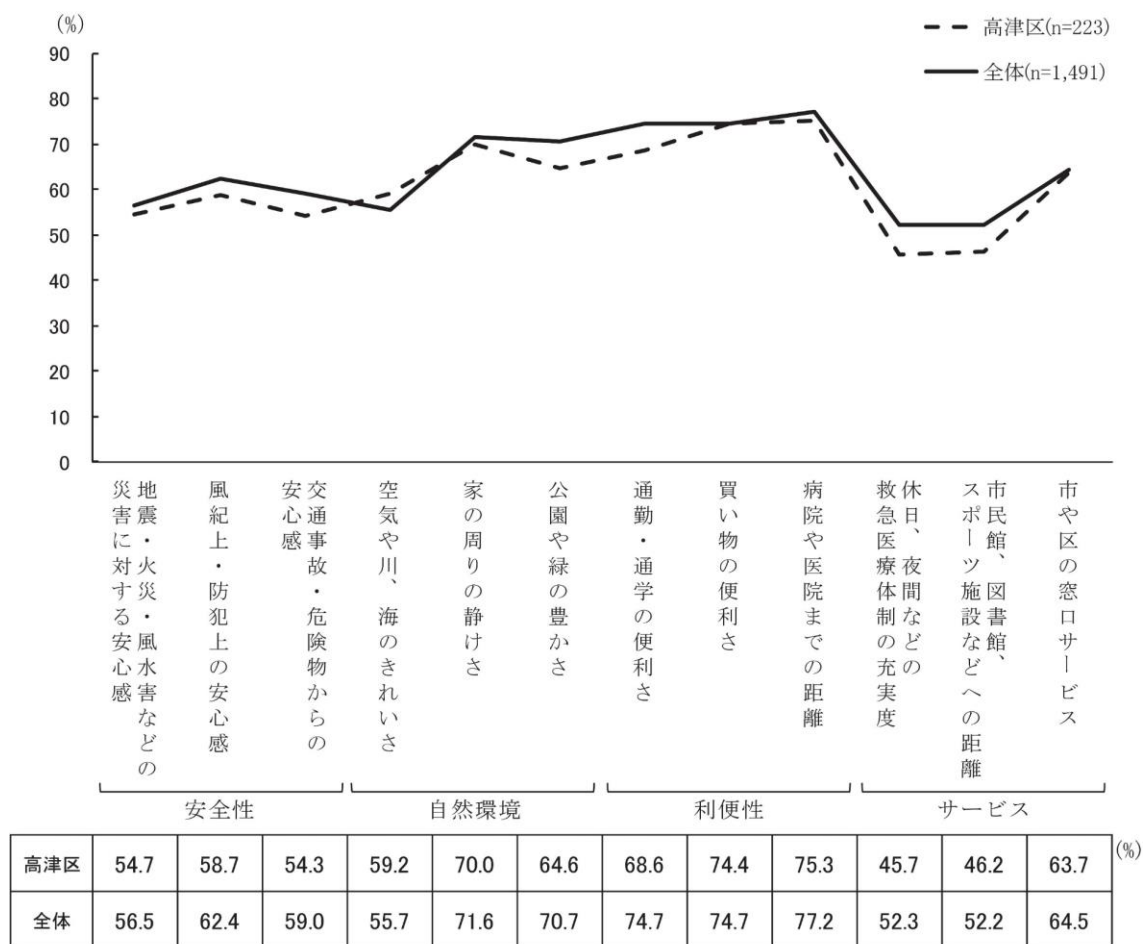


図 2-388 生活環境の満足度(【満足】回答者、高津区)

【宮前区】

宮前区と市全体の満足度を比較すると、『安全性』『自然環境』ではどの項目も市全体の満足度と同水準か上回っている。

一方、『利便性』『サービス』ではどの項目も市全体の満足度を下回っており、「市民館、図書館、スポーツ施設などへの距離」が 17.0 ポイント、「通勤・通学の便利さ」が 12.1 ポイント、「病院や医院までの距離」が 10.7 ポイント下回っている。

鉄道駅が少なく、南北方向の移動の利便性が低いことが結果に影響している可能性がある。

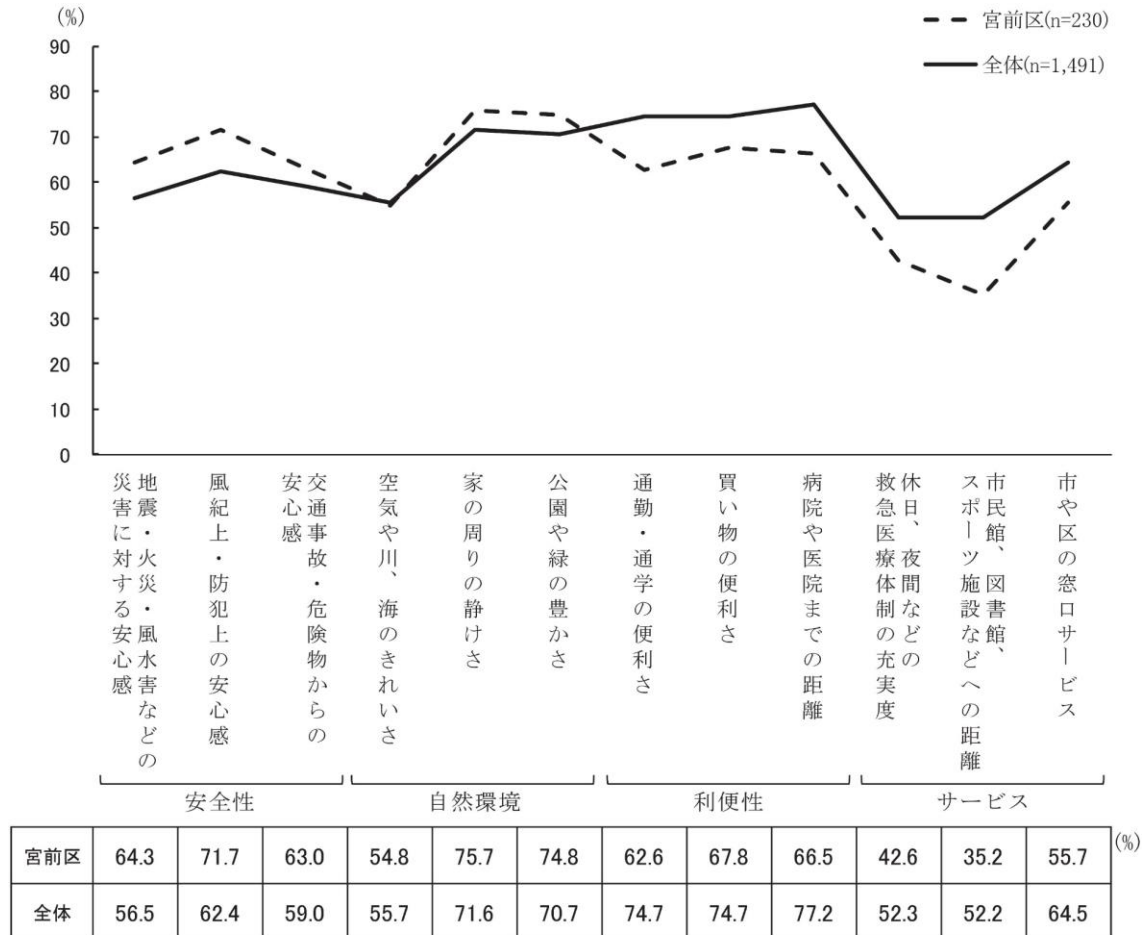


図 2-389 生活環境の満足度(【満足】回答者、宮前区)

【多摩区】

多摩区と市全体の満足度を比較すると、『自然環境』ではどの項目も市全体の満足度を上回る。

一方、『利便性』『サービス』ではどの項目も市全体の満足度を下回っており、「買い物の便利さ」で 12.8 ポイント、「市民館、図書館、スポーツ施設などへの距離」で 6.2 ポイント下回っている。

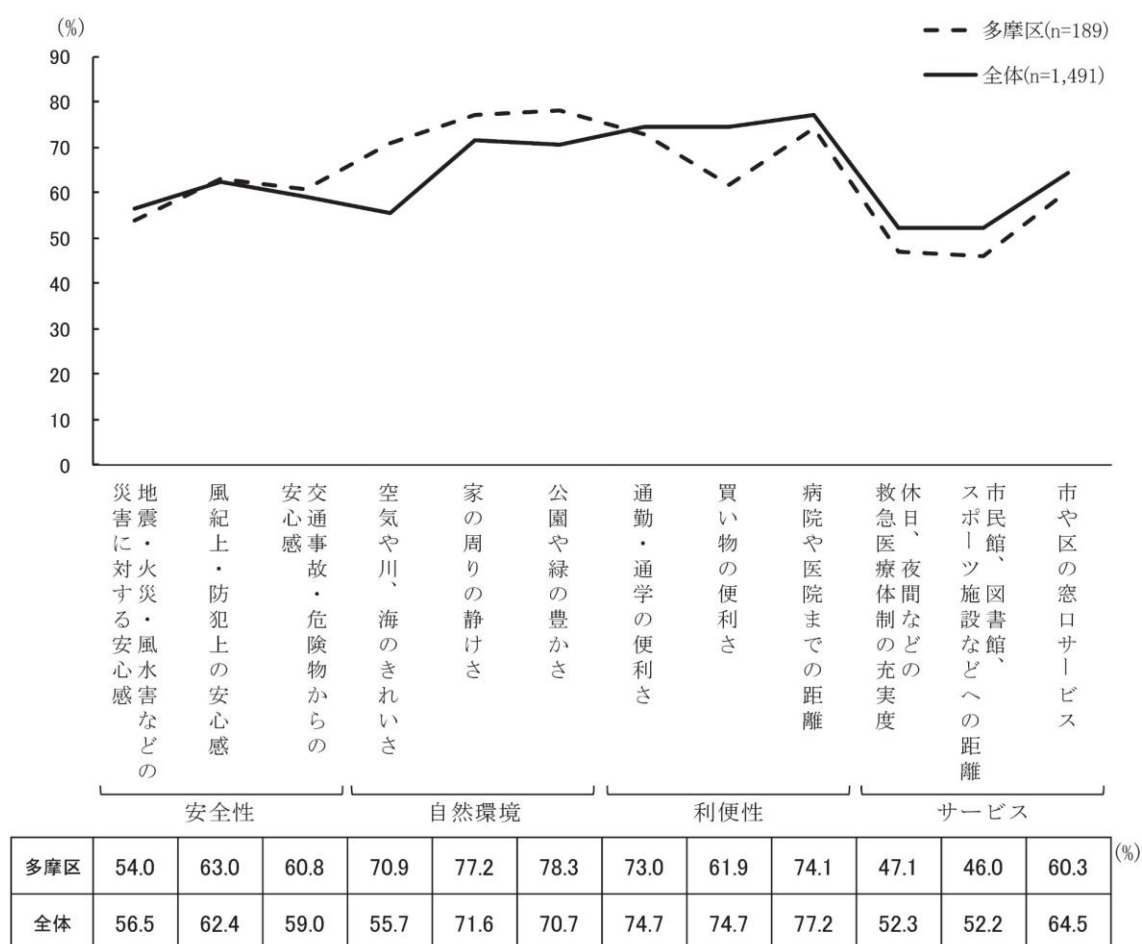


図 2-390 生活環境の満足度(【満足】回答者、多摩区)

【麻生区】

麻生区と市全体の満足度を比較すると、『安全性』『自然環境』『サービス』ではどの項目も市全体の満足度と同水準か上回っている。

一方、『利便性』ではどの項目も市全体の満足度を下回っており、「買い物の便利さ」が14.1ポイント、「通勤・通学の便利さ」が6.5ポイント下回っている。

麻生区は外環（東名以南）沿線でもICアクセスの利便性が低い地域となっており、利便性に対する満足度が低い結果に影響している可能性がある。

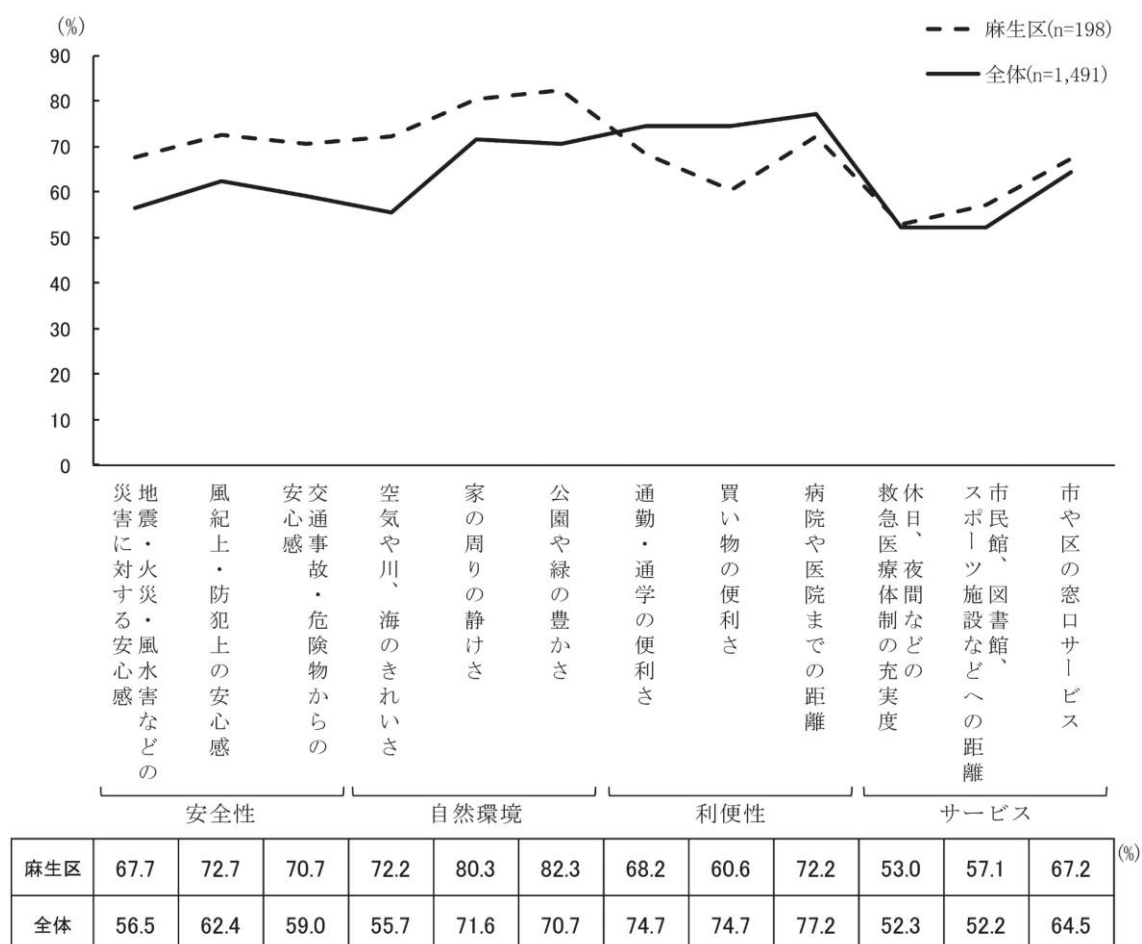
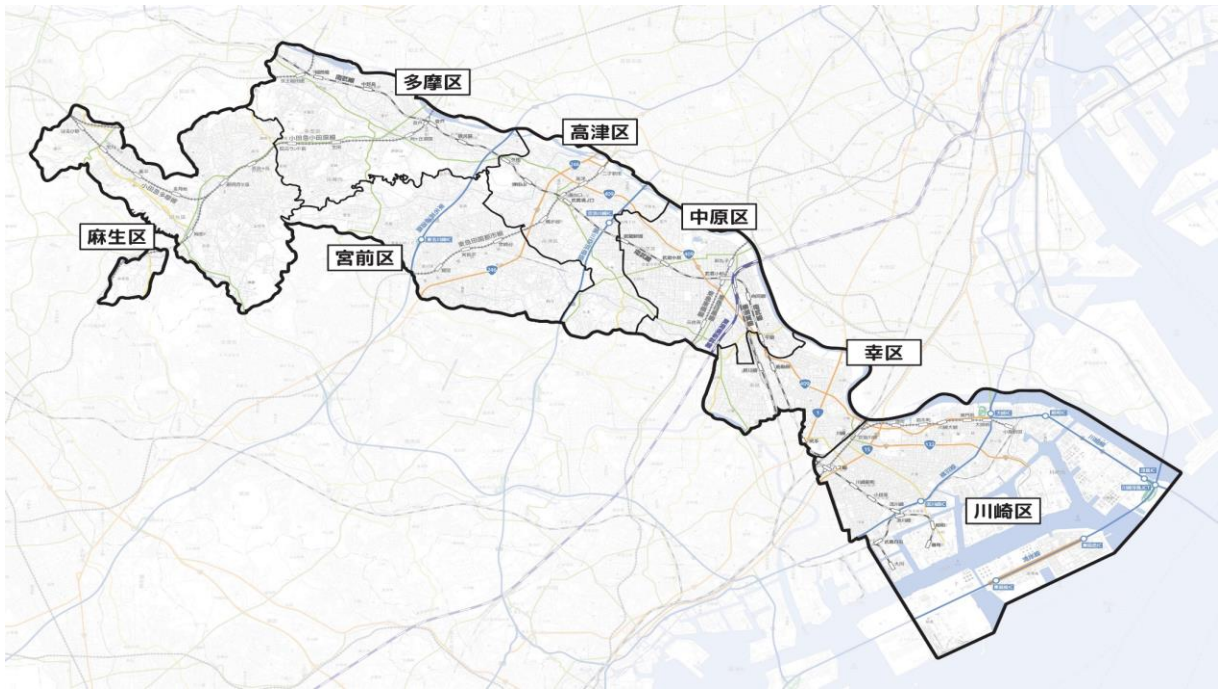


図 2-391 生活環境の満足度（【満足】回答者、麻生区）

(参考：地域の区分)



地図出典：国土地理院地図を基に作成

図 2-392 地域の区分(川崎市)

2) 市政の仕事で今後特に力を入れてほしいこと

(7) 全体

「最も力を入れてほしいもの」～「5番目に力を入れてほしいもの」の合計では「防犯対策」(36.7%)、「病院、診療所の整備や救急医療体制の整備」(32.8%)、「子どものための施策」(14.0%)、「道路、公園、広場の美化・維持管理や自然・緑の保全」(ともに30.0%)の順であるが、「最も力を入れてほしいもの」だけで見ると、「子どものための施策」(14.0%)が最も高くなっている。

その他道路や交通に関する項目として、「道路・歩道の整備」(25.2%)、「交通安全対策」(21.1%)、「バスなどの交通網の整備」(15.6%)などが中位に位置している。

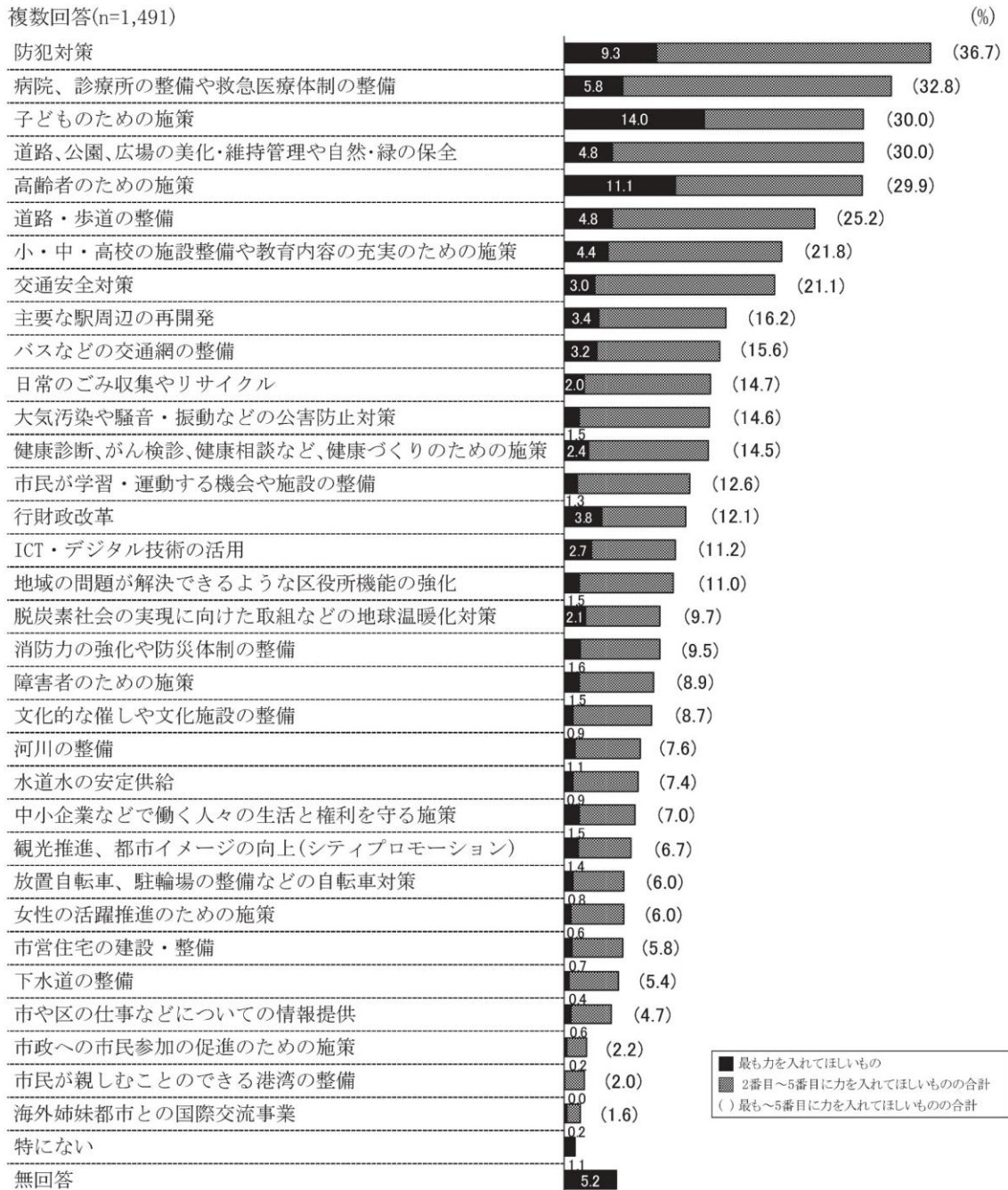
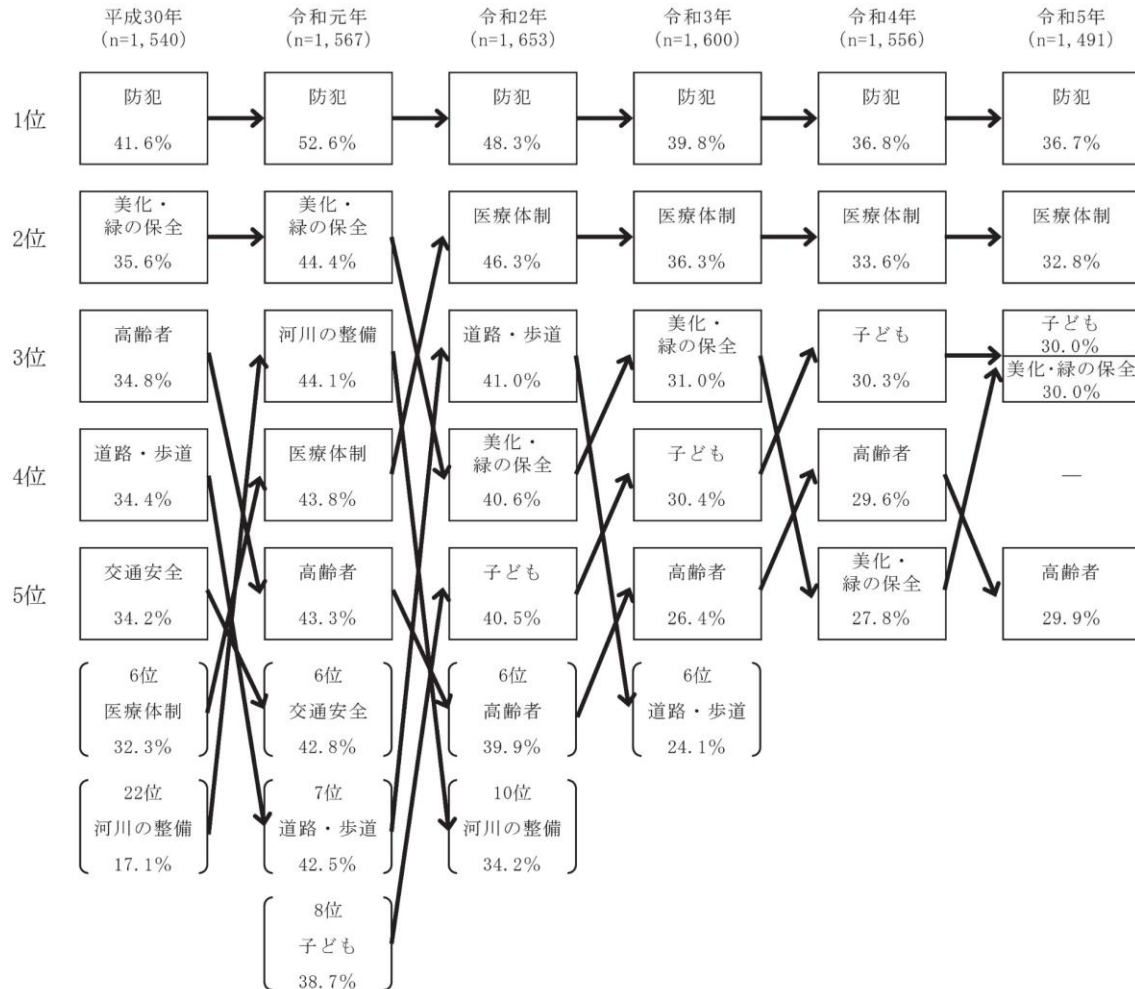


図 2-393 市政の仕事で今後特に力を入れてほしいこと(複数回答)(川崎市)

(イ) 時系列変化

過去の調査結果と比較すると、「防犯対策」は全て1位で、上位5位は令和3年度以降同じ項目となっている。



※令和2年度までは選択肢に制限を設けない複数回答にて実施

図 2-394 市政の仕事で今後特に力を入れてほしいこと(複数回答)(川崎市)
(過去の調査の上位5項目推移)

3) 市の交通政策について

(7) 全体

「重要である」と「やや重要である」を合計した【重要である】の割合は、「歩道の設置や自転車利用マナーの向上など歩行者などへの安全対策」が92.3%と最も高く、次いで「災害に強い交通網の整備」(90.5%)、「踏切の解消など鉄道を横断する安全対策」(86.6%)、「電車の車内混雑の緩和」(85.1%)と続いている。

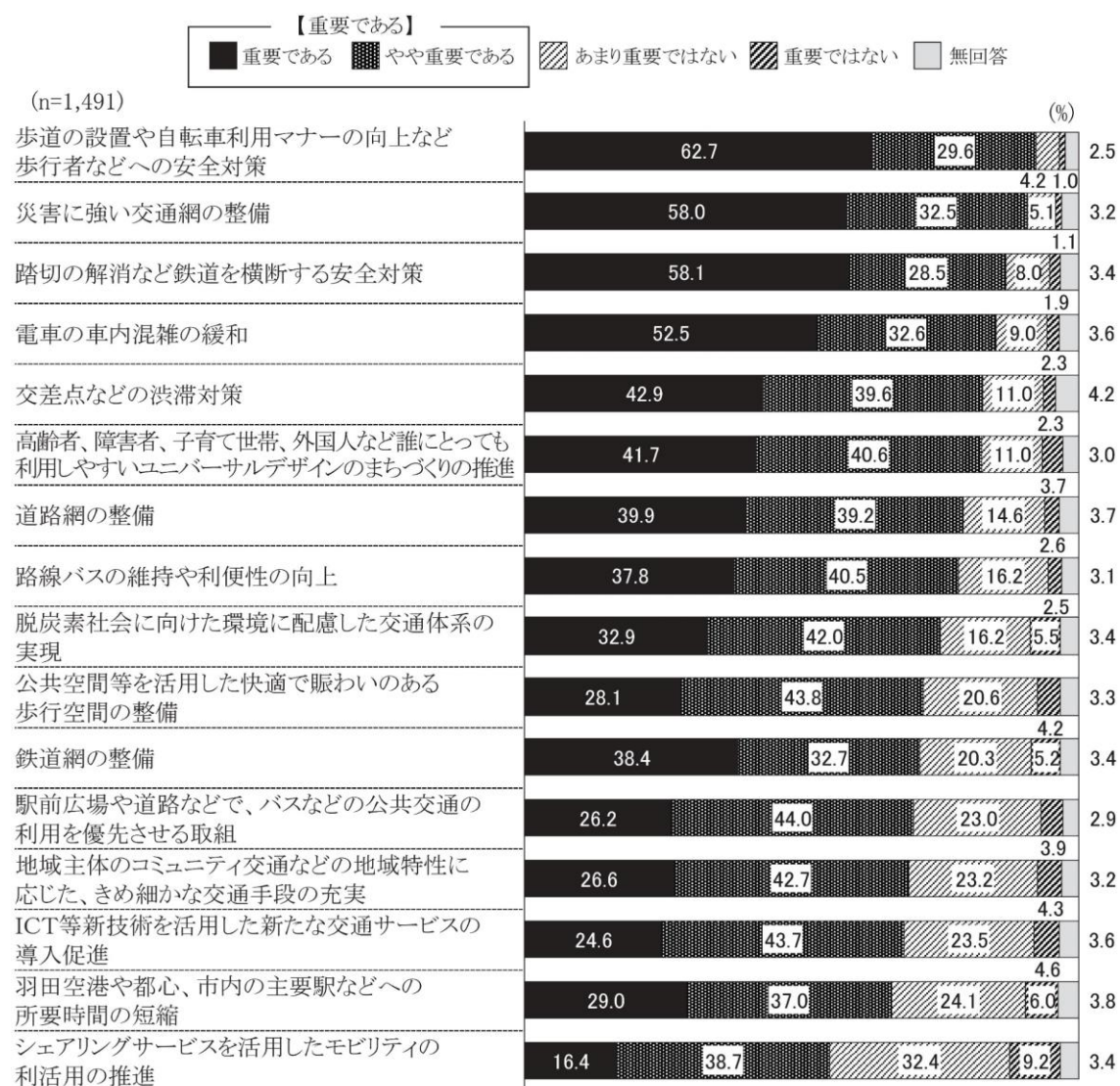


図 2-395 川崎市の交通政策について

(イ) 地域別

A) 歩道の設置や自転車利用マナーの向上など歩行者などへの安全対策

全体では、「重要である」(62.7%)と「やや重要である」(29.6%)を合計した【重要である】の割合は92.3%であった。

居住区別に見ると、【重要である】は全ての居住区において9割を超えている。居住区別の差は小さい。

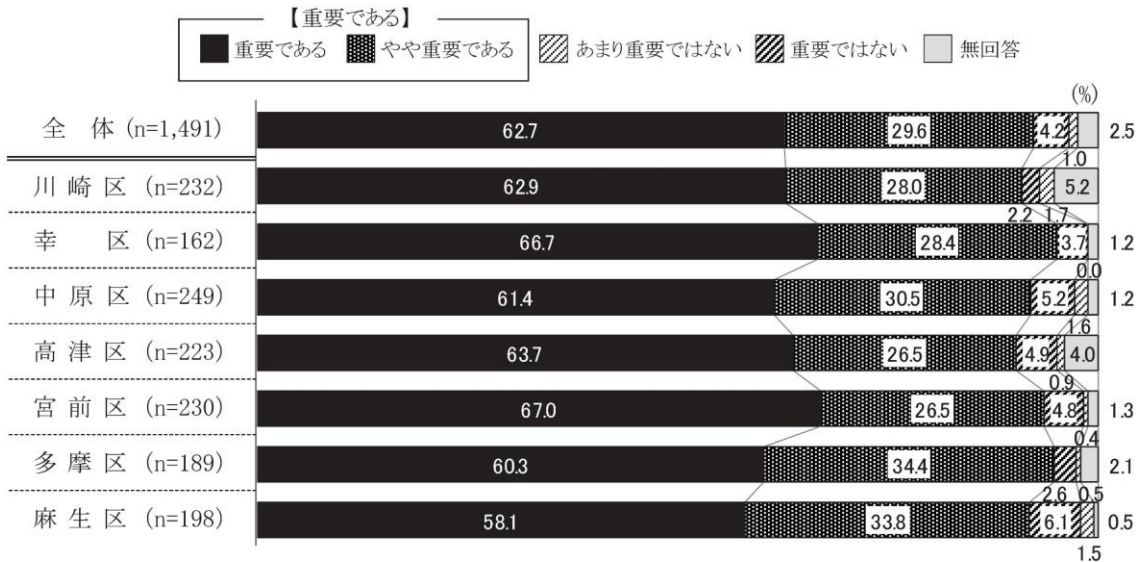


図 2-396 川崎市の交通政策について①(居住区別)

B) 災害に強い交通網の整備

全体では、「重要である」(58.0%)と「やや重要である」(32.5%)を合計した【重要である】の割合は90.5%であった。

居住区別に見ると、【重要である】は川崎区(86.6%)と高津区(89.7%)を除いた居住区で9割を超えている。特に高津区は「重要である」の割合が他居住区と比較して低い。

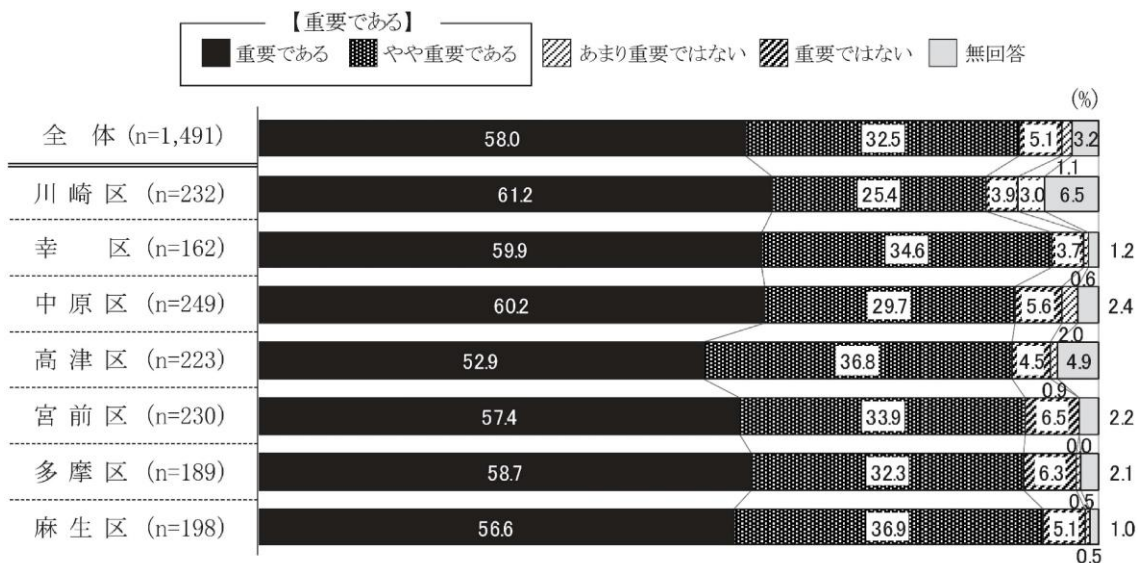


図 2-397 川崎市の交通政策について②(居住区別)

C) 踏切の解消など鉄道を横断する安全対策

全体では、「重要である」(58.1%)と「やや重要である」(28.5%)を合計した【重要である】の割合は86.7%であった。

居住区別に見ると、【重要である】は多摩区(95.2%)と幸区(92.0%)が9割を超えて高く、宮前区(81.7%)が最も低い。特に多摩区は「重要である」の割合が他居住区と比較して高い。

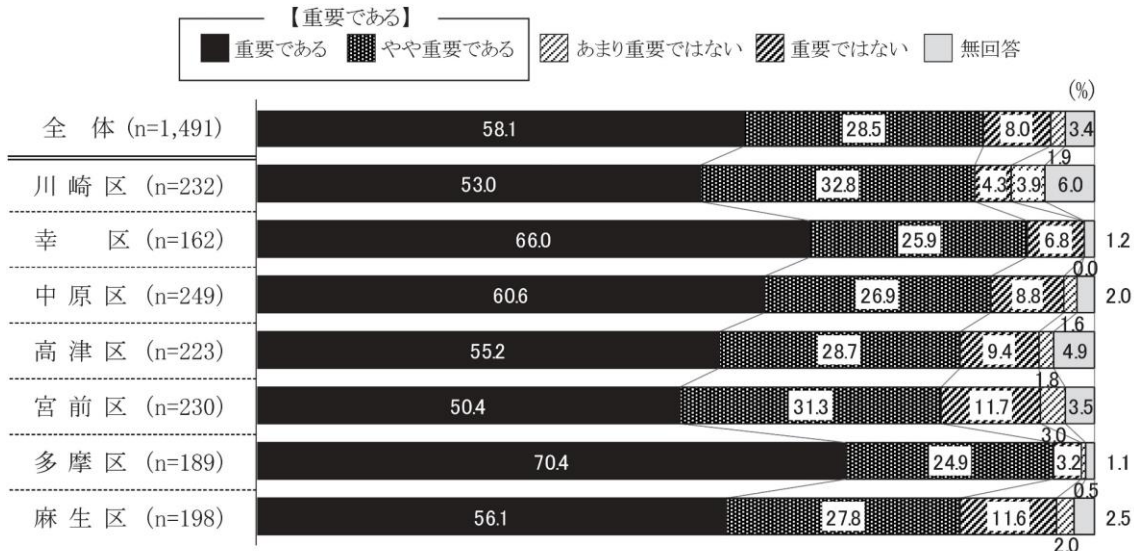


図 2-398 川崎市の交通政策について③(居住区別)

D) 電車の車内混雑の緩和

全体では、「重要である」(52.5%)と「やや重要である」(32.6%)を合計した【重要である】の割合は85.1%であった。

居住区別に見ると、【重要である】は多摩区(89.9%)が最も高く、川崎区(77.2%)が最も低い。

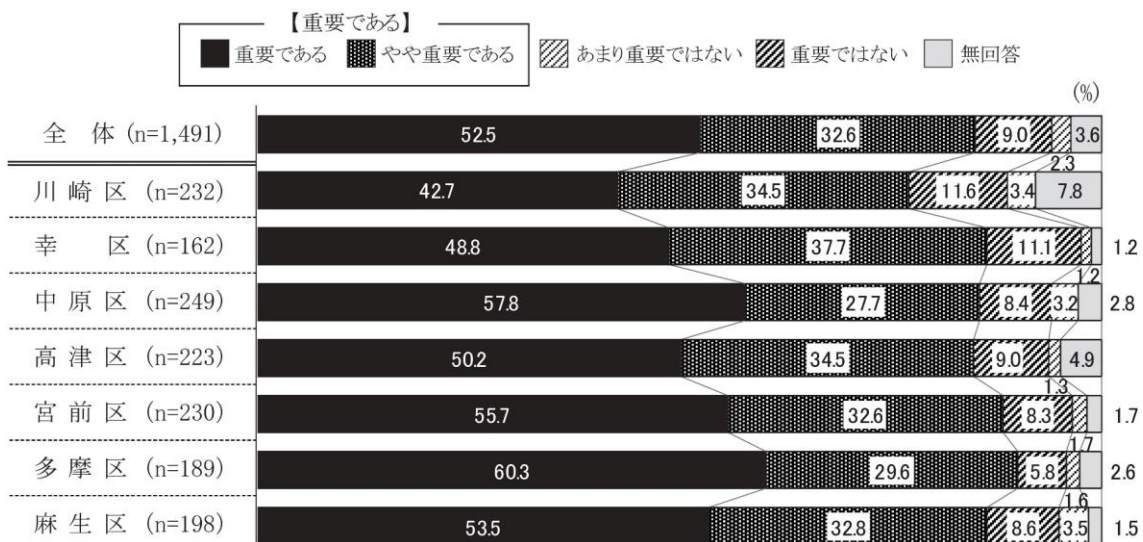


図 2-399 川崎市の交通政策について④(居住区別)

E) 交差点などの渋滞対策

全体では、「重要である」(42.9%)と「やや重要である」(39.6%)を合計した【重要である】の割合は82.5%であった。

居住区別に見ると、【重要である】は麻生区(88.9%)が最も高く、中原区(78.3%)が最も低い。

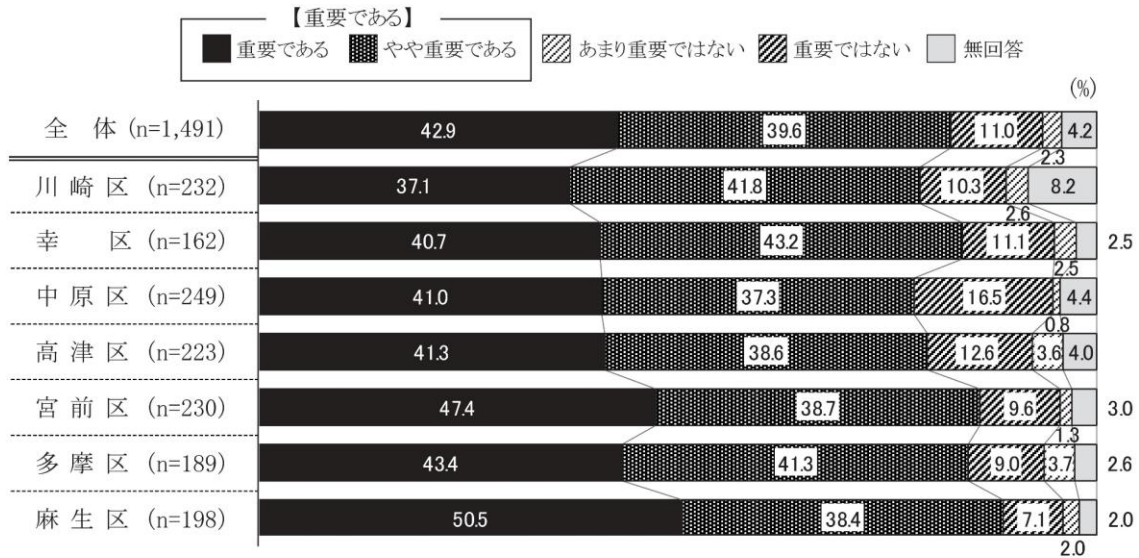


図 2-400 川崎市の交通政策について⑤(居住区別)

F) 高齢者、障害者、子育て世帯、外国人など誰にとっても利用しやすいユニバーサルデザインのまちづくりの推進

全体では、「重要である」(41.7%)と「やや重要である」(40.6%)を合計した【重要である】の割合は82.3%であった。

居住区別に見ると、【重要である】は幸区(89.5%)が最も高く、高津区(78.0%)が最も低い。

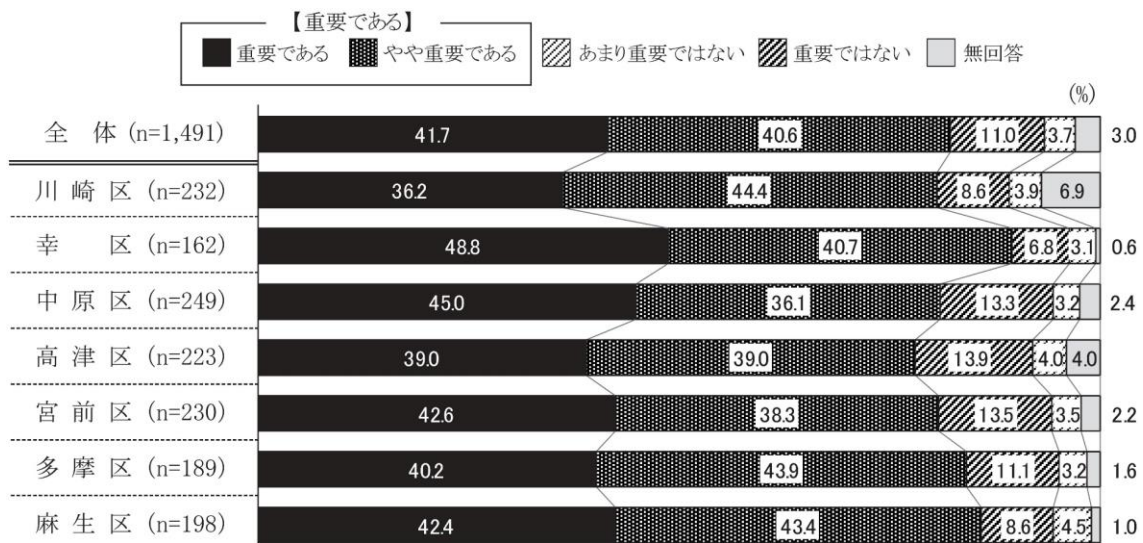


図 2-401 川崎市の交通政策について⑥(居住区別)

G) 道路網の整備

全体では、「重要である」(39.9%)と「やや重要である」(39.2%)を合計した【重要である】の割合は79.1%であった。

居住区別に見ると、【重要である】は麻生区(82.8%)や多摩区(82.6%)などのICアクセスの利便性が低い居住区で高く、高津区(74.9%)が最も低い。

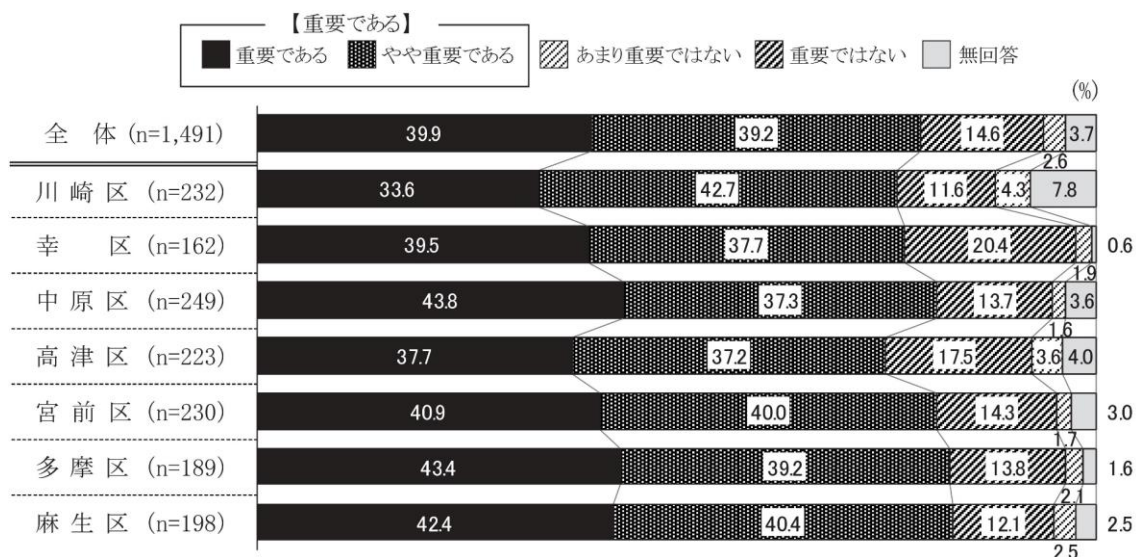


図 2-402 川崎市の交通政策について⑦(居住区別)

H) 路線バスの維持や利便性の向上

全体では、「重要である」(37.8%)と「やや重要である」(40.5%)を合計した【重要である】の割合は78.3%であった。

居住区別に見ると、【重要である】は幸区(84.6%)が最も高く、中原区(70.3%)が最も低い。

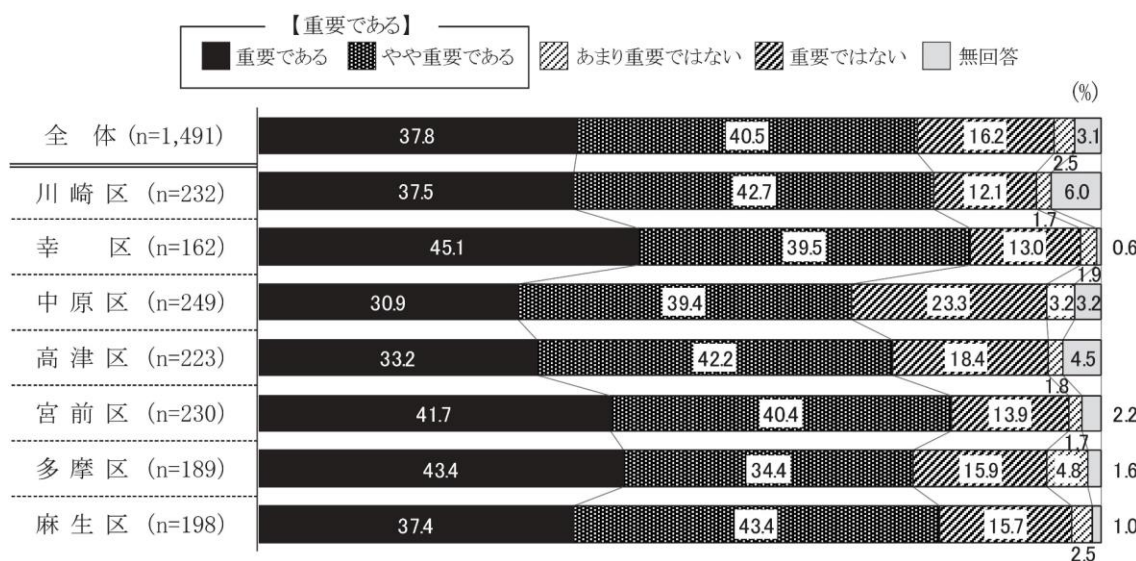


図 2-403 川崎市の交通政策について⑧(居住区別)

I) 脱炭素社会に向けた環境に配慮した交通体系の実現

全体では、「重要である」(32.9%)と「やや重要である」(42.0%)を合計した【重要である】の割合は74.9%であった。

居住区別に見ると、【重要である】は幸区(82.1%)が最も高く、多摩区(71.4%)が最も低い。

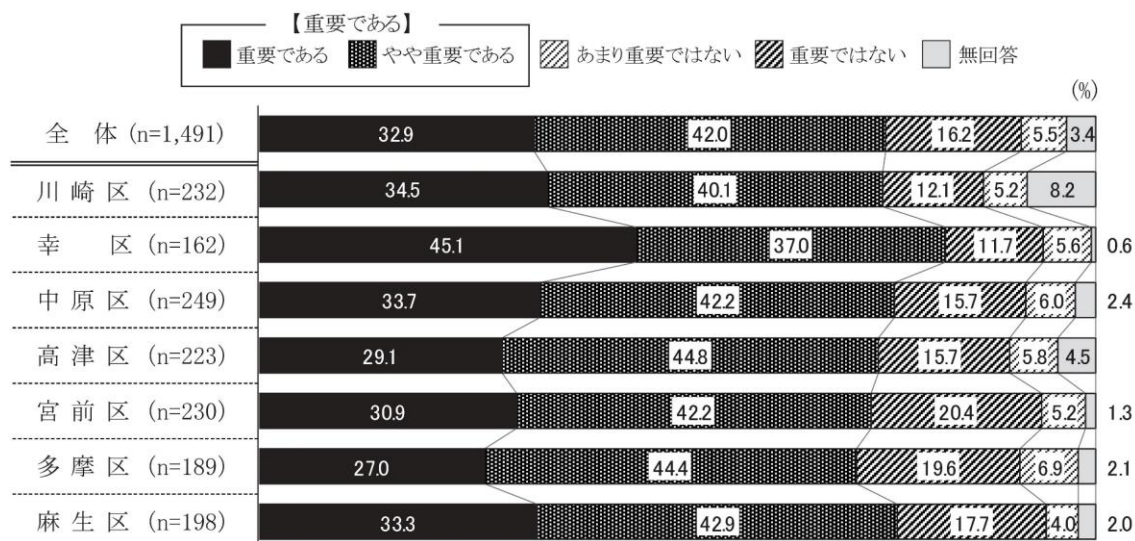


図 2-404 川崎市の交通政策について⑨(居住区別)

J) 公共空間等を活用した快適で賑わいのある歩行空間の整備

全体では、「重要である」(28.1%)と「やや重要である」(43.8%)を合計した【重要である】の割合は71.9%であった。

居住区別に見ると、【重要である】は幸区(80.2%)が約8割と最も高く、中原区(67.9%)と高津区(68.2%)では7割を下回った。

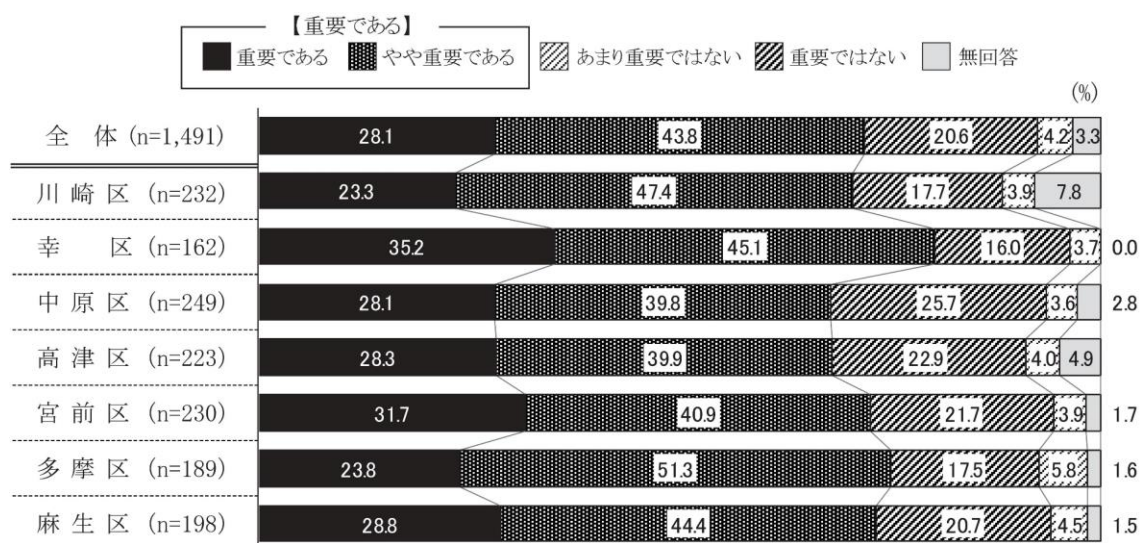


図 2-405 川崎市の交通政策について⑩(居住区別)

K) 鉄道網の整備

全体では、「重要である」(38.4%)と「やや重要である」(32.7%)を合計した【重要である】の割合は71.2%であった。

居住区別に見ると、【重要である】は麻生区(80.3%)が約8割と最も高く、高津区(62.8%)が最も低い。

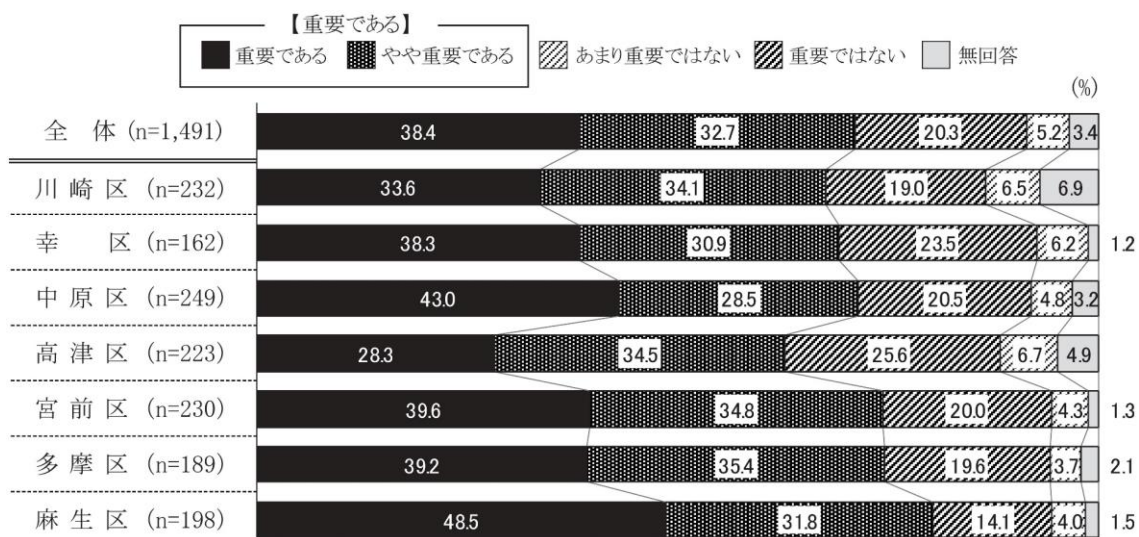


図 2-406 川崎市の交通政策について⑪(居住区別)

L) 駅前広場や道路などで、バスなどの公共交通の利用を優先させる取組

全体では、「重要である」(26.2%)と「やや重要である」(44.0%)を合計した【重要である】の割合は70.2%であった。

居住区別に見ると、【重要である】は幸区と宮前区(ともに76.5%)が最も高く、中原区(65.1%)が最も低い。

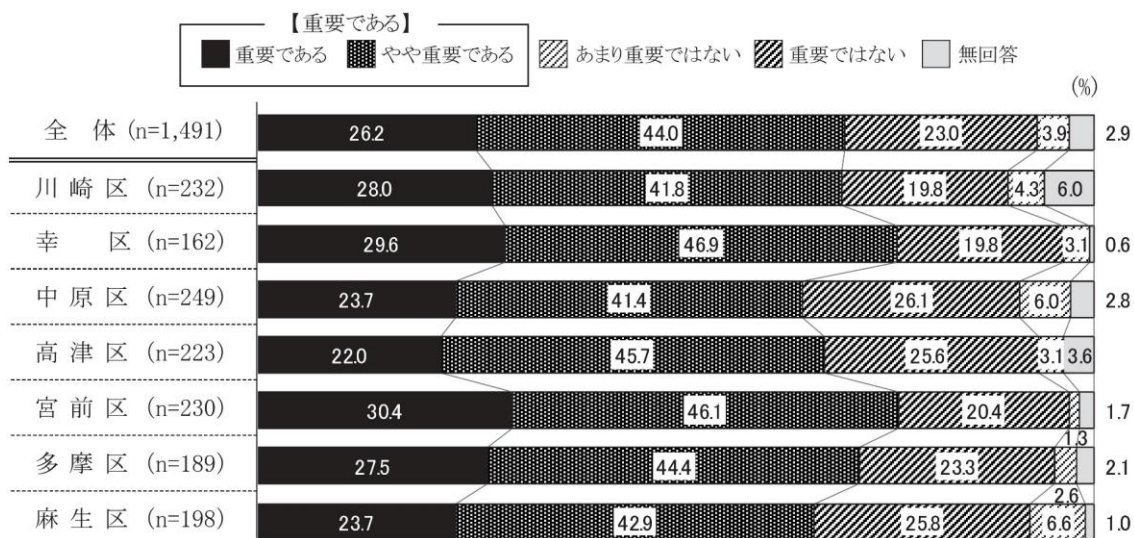


図 2-407 川崎市の交通政策について⑫(居住区別)

M) 地域主体のコミュニティ交通などの地域特性に応じた、きめ細かな交通手段の充実

全体では、「重要である」(26.6%)と「やや重要である」(42.7%)を合計した【重要である】の割合は69.3%であった。

居住区別に見ると、【重要である】は幸区(75.9%)が最も高く、中原区(62.2%)が最も低い。

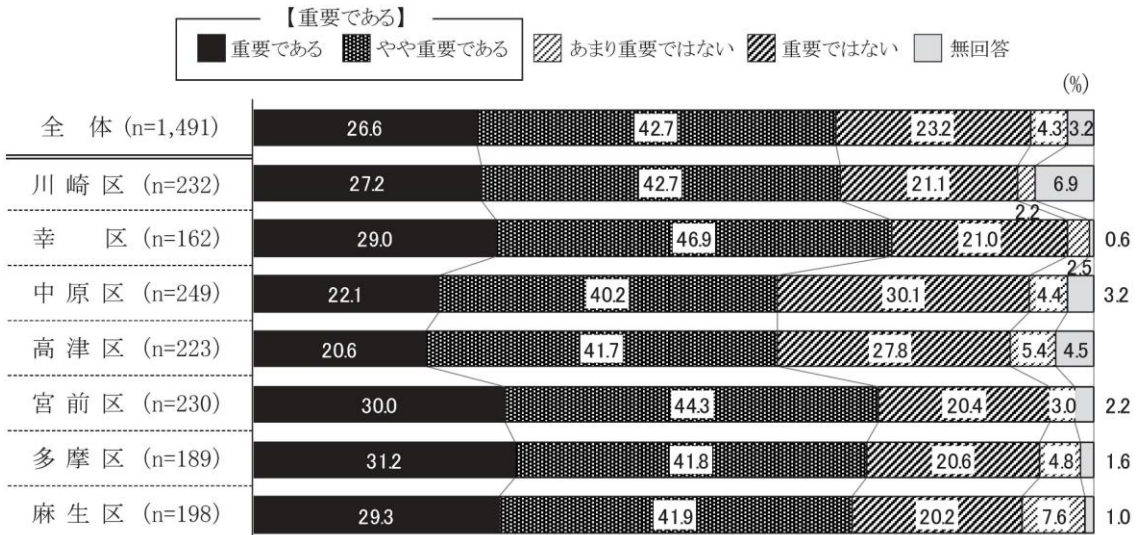


図 2-408 市の交通政策について⑬(居住区別)

N) ICT等新技术を活用した新たな交通サービスの導入促進

全体では、「重要である」(24.6%)と「やや重要である」(43.7%)を合計した【重要である】の割合は68.3%であった。

居住区別に見ると、【重要である】は幸区(77.2%)が最も高く、高津区(64.1%)が最も低い。

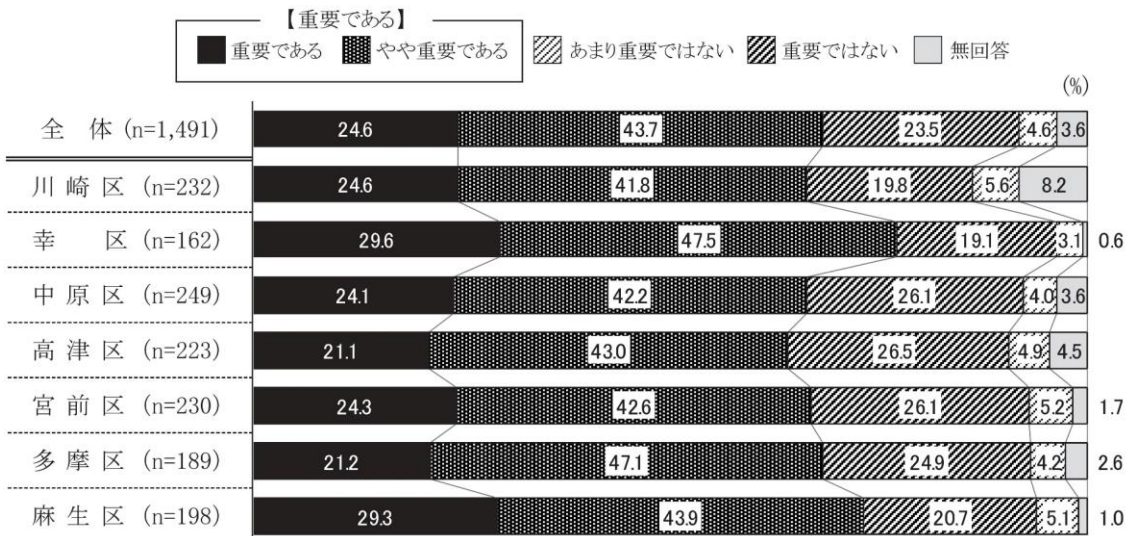


図 2-409 市の交通政策について⑭(居住区別)

0) 羽田空港や都心、市内の主要駅などへの所要時間の短縮

全体では、「重要である」(29.0%)と「やや重要である」(37.0%)を合計した【重要である】の割合は66.0%であった。

居住区別に見ると、【重要である】は中原区(73.5%)が最も高く、羽田空港や川崎駅へのアクセスに優れる川崎区(61.6%)が最も低い。

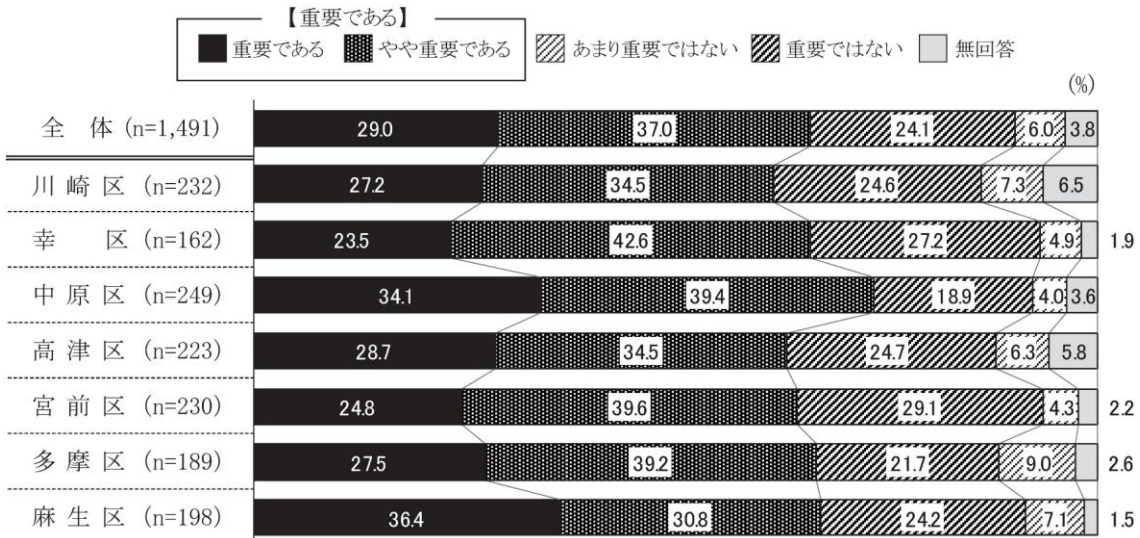


図 2-410 市の交通政策について⑮(居住区別)

P) シェアリングサービスを活用したモビリティの利活用の推進

全体では、「重要である」(16.4%)と「やや重要である」(38.7%)を合計した【重要である】の割合は55.1%であった。

居住区別に見ると、【重要である】は全ての居住区で5割台となっている。

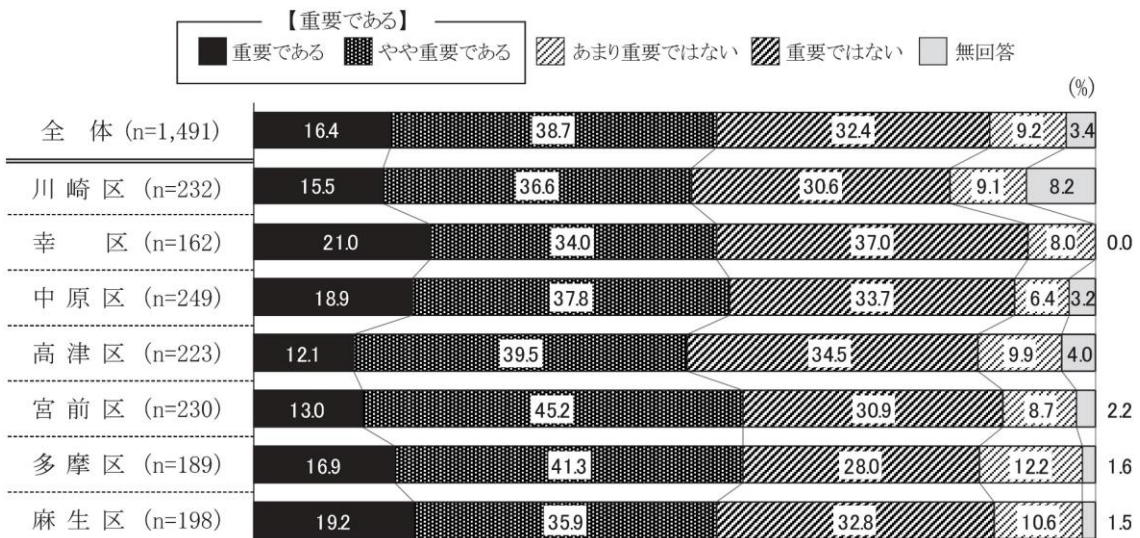
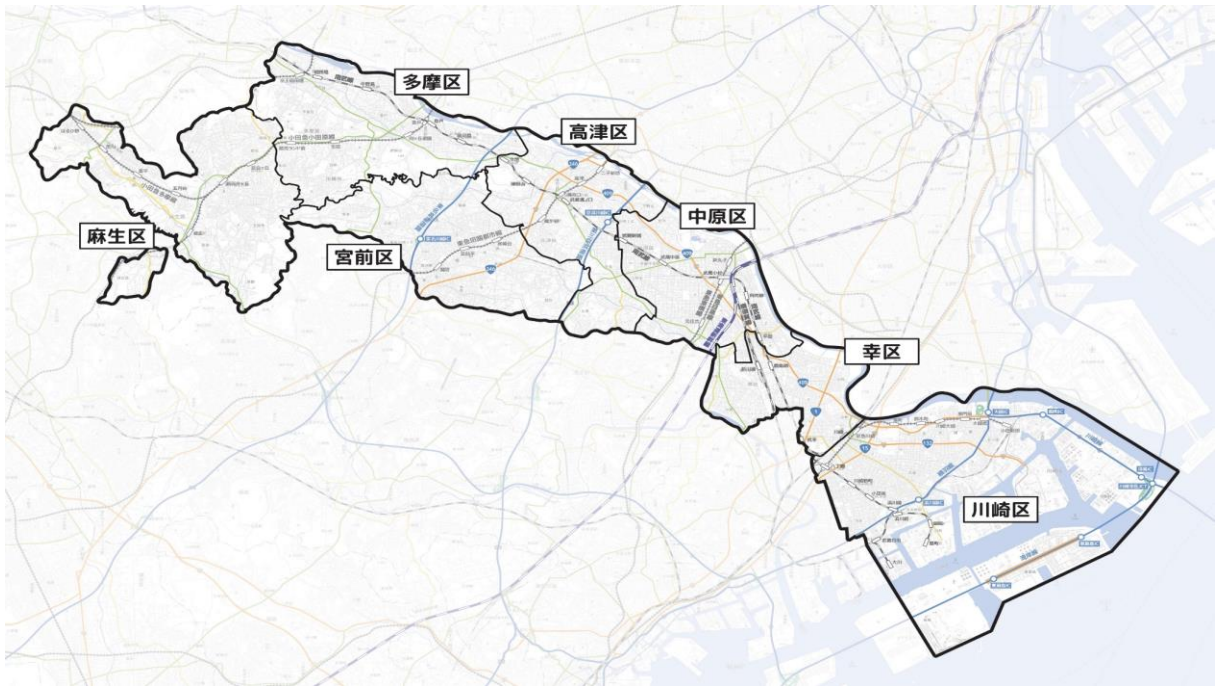


図 2-411 市の交通政策について⑯(居住区別)

(参考：地域の区分)



地図出典：国土地理院地図を基に作成

図 2-412 地域の分け(川崎市)(再掲)

(4) まとめ

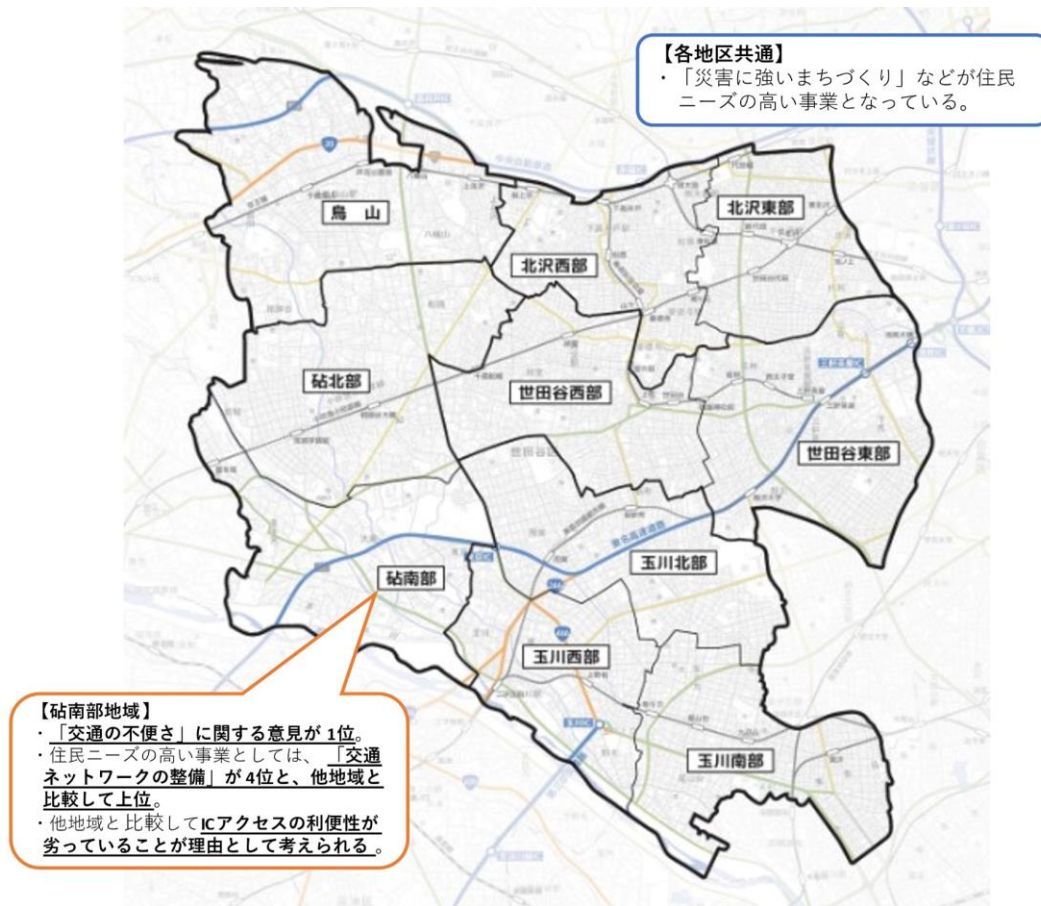
各アンケート調査の結果について、交通面や道路事業に対する要望・課題認識等について以降にまとめる。

表 2-120 交通面や道路事業に対する要望・課題認識等のまとめ(1/2)

対象自治体	調査名称 (実施時期)	実施結果(交通面や道路事業に対する要望・課題認識等)
世田谷区	世田谷区民 意識調査 (R5.5.19-R5.6.9)	【地域における日常生活での困りごと】 ● 「道路が狭くて危険」(26.3%)が2割半ばで最も高い。 ● その他の道路に関連する項目としては、「車など交通が激しい」(12.3%)、「交通が不便」(9.2%)、「騒音や振動が気になる」(7.8%)などが中位に位置している。 ● 平成25年度からの時系列の変化をみると、「道路が狭くて危険」は<u>いずれの年も1位で、2割半ば前後で推移している。</u> ● 地域別の傾向をみると、「道路が狭くて危険」は10地域中4地域で1位となっている。<u>他地域と比較してICアクセスの利便性に劣る砧南部地域は、唯一「交通が不便」が1位となっている。</u> 【区が積極的に取り組むべき事業】 ● 「災害に強いまちづくり」(31.5%)が3割を超えており、最も高い。その他の道路に関連する項目としては、「交通ネットワークの整備」(11.4%)、「道路の管理保全」(9.3%)が中位に位置している。 ● 平成25年度からの時系列の変化をみると、「災害に強いまちづくり」、「防犯・地域安全の対策」、「高齢者福祉の充実」が常に3位以内に挙げられている。 ● 地域別の傾向をみると、いずれの地区も上位3位は「災害に強いまちづくり」、「防犯・地域安全の対策」、「高齢者福祉の充実」のいずれかとなっている。 ● <u>他地域と比較してICアクセスの利便性に劣る砧南部地域は、「交通ネットワークの整備」が4位と、他地域と比較して上位となっている。</u>
大田区	大田区政に 関する 世論調査 (R5.5.31- R5.6.19)	【生活環境の満足度】 ● 「交通の便」、「買い物の便」、「病院や診療所の便」の3項目は、「満足している」もしくは「ほぼ満足している」の合計が約8割と高い。 ● 一方、「災害時の安全性」、「交通の安全性」、「スポーツ・レクリエーション施設の数」の3項目は、「少し不満である」もしくは「不満である」の合計や約4割と高くなっており、交通に関しては利便性に対する満足度が高いものの、安全性に対する満足度が低い結果となっている。 ● 地域別の傾向をみると、調布地域は全体と比較して道路や交通面の満足度が高い。 ● 一方、大森地域は、「道路の整備」と「交通の安全性」が全体と比較して満足度が低く、<u>他地域と比較してICアクセスの利便性が低いことなどが影響している可能性がある。</u> ● <u>糺谷・羽田地域は、「交通の便」についても全体と比較して低くなっており、交通面の満足度は高くない結果となっている。他地域と比較した際のICアクセスの利便性が低いことや鉄道駅の少なさなどが関係していると考えられる。</u>

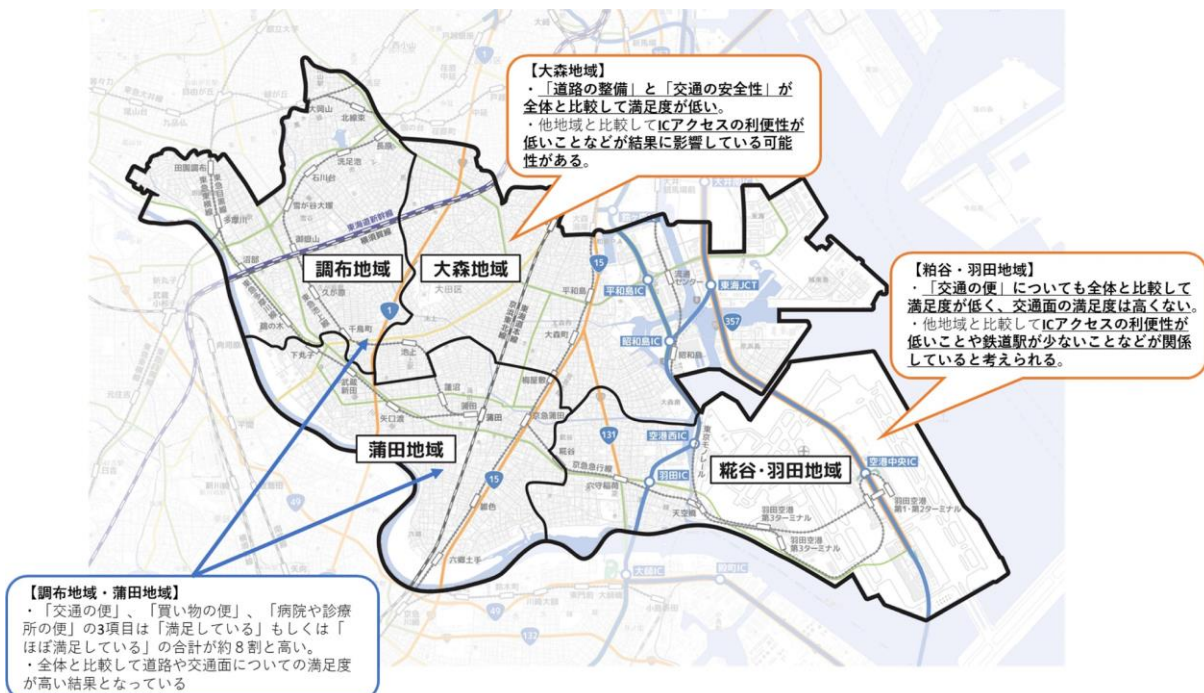
表 2-121 交通面や道路事業に対する要望・課題認識等のまとめ(2/2)

対象自治体	調査名称 (実施時期)	実施結果(交通面や道路事業に対する要望・課題認識等)
川崎市	第2回 かわさき市民 アンケート調査 (R5.10.31-R5.12.8)	【生活環境の満足度】 ● 全体的に、「通勤・通学の便利さ」や「買い物の便利さ」、「病院や医院までの距離」といった、利便性に関する項目は満足度が高い。 ● 居住区別の傾向をみると、川崎区・中原区・幸区では、利便性に関する項目が市全体平均より満足度が高い。ただし、川崎区においては、交通に関係する項目として「交通事故・危険物からの安心感」の満足度が低い。幸区に関しては、<u>外環(東名以南)沿線で特にICアクセスの利便性が低い地域となっているが、利便性やサービスに関して比較的満足度が高い傾向にある。</u> ● <u>その他の高津区、宮前区、多摩区、麻生区については、利便性に関する項目の満足度が市全体より低い傾向にある。</u>高津区に関しては、利便性以外のいずれの項目の満足度も市全体平均と同程度か下回っている。宮前区に関しては、鉄道駅が少なく、南北方向の移動の利便性が低いことが結果に影響している可能性がある。多摩区や麻生区に関しては、<u>外環(東名以南)沿線でもICアクセスの利便性が低い地域となっており、このことが利便性に対する満足度が低い結果に影響している可能性がある。</u> 【市政の仕事で今後特に力を入れてほしいこと】 ● 道路や交通に関する項目として、「交通安全対策」、「バスなどの交通網の整備」が中位に位置している。 【市の交通政策について】 ● 「重要である」もしくは「やや重要である」と回答した割合は、「歩道の設置や自転車利用マナーの向上など歩行者などへの安全対策」が最も高く、次いで「災害に強い交通網の整備」、「踏切の解消など鉄道を横断する安全対策」、「電車の車内混雑の緩和」と続いている。 ● 居住区別の傾向をみると、「<u>道路網の整備</u>」を「重要である」と回答した割合は、<u>麻生区や多摩区などのICアクセスの利便性が低い居住区で高い。</u>



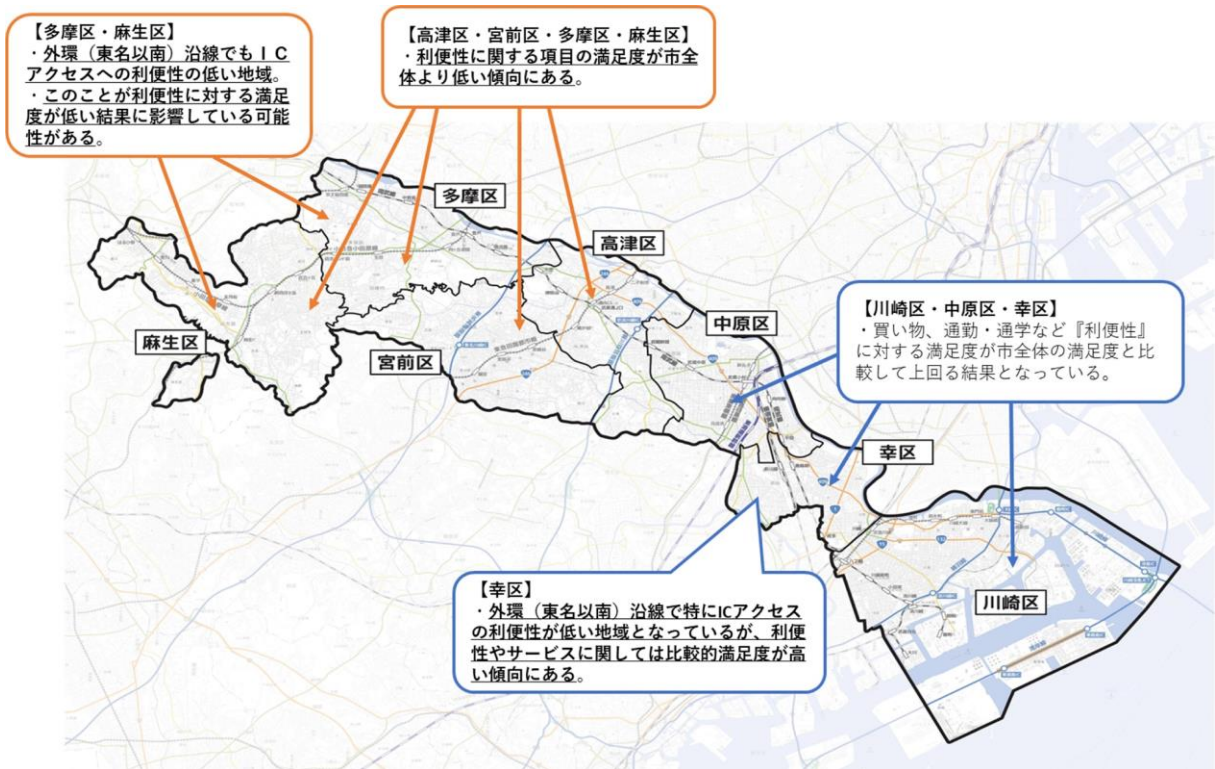
地図出典：国土地理院地図を基に作成

図 2-413 世田谷区で挙げられた主な地域別意見(交通面の問いの結果を抽出)



地図出典：国土地理院地図を基に作成

図 2-414 大田区で挙げられた主な地域別意見(交通面の問いの結果を抽出)



地図出典：国土地理院地図を基に作成

図 2-415 川崎市で挙げられた主な地域別意見（交通面の問いの結果を抽出）

2.2.2. 道路利用者・企業等へのヒアリング調査の実施

沿線地域における課題及びニーズ把握のため、企業ヒアリングを実施したほか、現場見学会におけるアンケート調査検討を行った。

(1) 調査計画の立案

1) 調査目的

東京外環事業について訴求力のある整備効果を示すために、東京外環の沿線地域や効果発現が想定される地域に立地する企業の観点から、東京外環事業の必要性や期待することを把握するため、企業ヒアリング調査を行った。

2) 調査内容

過年度からの継続性を保つため、企業への調査内容は、過年度と同じ、以下のとおりとした。

- 企業の事業概要（事業活動、配送拠点の立地理由、道路利用実態など）
- 事業活動において感じる広域的・地域的な道路交通課題
- 外環（以北、以南）の整備に期待する効果
- 外環事業を進めていく上で、要望されること

3) 調査対象企業選定の考え方

調査対象企業の選定においては、幅広く道路利用者のニーズを調査するため、過年度にヒアリング調査を実施していないような業態・分野から企業を選定するほか、社会経済状況の変化の中で、特に最新の動向を聴取すべきであると考えられる業態・分野から企業を選定することとした。

過年度のヒアリング結果取りまとめを表 2-123 に示す。これを見ると、計 14 社への企業ヒアリングにより、各種視点について東京外環事業の必要性や期待することの把握ができていたが、例えば中小企業など、外環以南沿線に根差した事業や活動を行う企業・団体や、災害関連の企業・団体にヒアリングを実施したことが無いほか、インバウンド向け観光振興や地域的な所要時間の短縮といった意見を過年度では聴取できていない。

よって今年度のヒアリング調査においては、過年度調査できていない視点である「災害」「産業」「観光」「生活」に加え、最新の動向を聴取すべきと考えた「物流」の計 5 つの視点から、ヒアリング調査対象企業を選定することとした。

表 2-122 ヒアリング調査対象の選定方針と調査の視点

視点	想定調査対象	調査の視点
災害	道路管理者	交通規制に係る代替路の必要性
物流	大型家電量販店 トラックターミナル 農協・農政部	製品輸送に係る速達性、信頼性
産業	沿線中小企業 沿線地域の工場	生産性向上に資する道路の必要性
観光	旅行ツアー会社 外国人向けバス事業者	ツアー企画や運行に係る道路の必要性
生活	路線バス事業者 教育委員会	幹線道路の定時性や生活道路等のリスク

表 2-123 昨年度企業ヒアリング結果

次年度以降、他企業への深堀調査候補																	
	観光	旅客事業	医療関係	EC事業	製造業	農業関係	物流	物流	物流	物流	物流	物流	物流	観光	沿線 中小企業	災害関連	
事業への前向き度																	
広域的	渋滞緩和																
	所要時間短縮																
	時間信頼性向上																
	圏域拡大																
	立地促進																
	国内旅行者向け 観光振興																
	インバウンド向け 観光振興																
	リダン ダンシー																
地域的	渋滞緩和																
	所要時間短縮																
	事故減少																
	高速道路アクセス 向上																

○:期待の声が得られた △:期待の効果が部分的に得られた
出典:R4 年度報告書より

4) 取りまとめイメージ

調査により把握した、企業の観点からの東京外環事業の必要性や当該事業に対する期待をもとに、東京外環事業について訴求力のある整備効果を示すには、過年度資料と同様に「企業の声」と「定量的な分析」を組み合わせることで、より説明力ある整理が可能と考えたため、再評価資料を想定し、効果項目ごとに整備効果資料を作成することとした。

再評価資料を想定し、外環の特性を踏まえた視点から整理したとりまとめイメージを図2-416に示す。



地図出典:NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-416 ヒアリングをもとにした整備効果とりまとめイメージ

(2) 調査の実施

1) 調査対象企業選定

前述の調査対象企業選定の考え方に基づき、5つの視点においてそれぞれ具体的な調査対象企業の選定を行った。さらに選定を行った計24社の中から、社会動向等を踏まえ、特に調査の重要度が高いと考えられる企業計10社にアポイントメントを実施し、そのうち応じて頂けた3社に対し企業ヒアリングを実施した。選定した調査対象企業及びアポイントメントを実施した企業、ヒアリング調査実施企業一覧を表 2-124 に示す。

表 2-124 ヒアリング調査対象企業候補および調査実施企業一覧

選定視点	分類	N O	企業名	選定理由	アポ 実施	ヒア 実施	実施日
交通規制に係る代替路の必要性	道路管理者	1					
		2	川崎市 建設緑政局	・武蔵小杉周辺等、令和元年東日本台風(令和元年 10 月に発生)で管理する道路の被災・通行止めを経験していることから、代替路の必要性について意見頂けると想定			
		3	川崎国道事務所	・国道 409 号線等、令和元年東日本台風(令和元年 10 月に発生)で管理する道路の被災・通行止めを経験していることから、代替路の必要性について意見頂けると想定			
製品輸送に係る速達性、信頼性	大型家電量販店	4					
	トラックターミナル	5					
	農業関係	6	山梨県農政部	・山梨県の農政部で、山梨県産もも等の輸出促進に取り組んでいる ・外環以南によって製品輸送に係る速達性、信頼性向上を受けると考えられる	●		
		7	栃木県農政部	・栃木県の農政部で、栃木県産いちご等の輸出促進に取り組んでいる ・外環以南によって製品輸送に係る速達性、信頼性向上を受けると考えられる	●		
		8			●		
		9			●		
生産性向上に資する道路の必要性	沿線工場	11					
		12					
		13			●	●	2024 年 7 月 18 日
	沿線中小企業	14					
		15					
ツアー企画や運行に係る道路の必要性	ツアー会社	16			●		
		17			●		
		18			●	●	2024 年 6 月 13 日
	観光バス事業者	19					
幹線道路の定時性	路線バス事業者	20			●	●	2024 年 7 月 18 日
		21					
生活道路等のリスク	教育委員会	22	川崎市教育委員会	・各自治体における教育委員会 ・生活道路の安全性や抜け道利用に関する意見を頂ける可能性がある と想定			
		23	大田区教育委員会				
		24	世田谷区教育委員会				

2) 設問設定

過年度のヒアリングにおける設問を参考に、各社の事業分野、事業内容や、各社を選定した際の視点等により、各社における設問項目を表 2-125 に示すとおり設定した。

表 2-125 ヒアリング調査 各社設問項目

					※●：調査票に記載する調査項目（●：特に意見を頂きたい項目）△：調査票に記載しないが、ヒアリング時に必要に応じて調査する項目										
NO	調査項目（案）				ヒアリング調査対象企業（案）										
					災害	物流			産業		観光		生活		
	交通規制に係る代替路の必要性	製品輸送に係る速達性、信頼性			生産性向上に資する道路の必要性		ツアー企画や運行に係る道路の必要性		幹線道路の定時性		生活道路等のリスク				
	大分類	中分類	小分類	設問項目（案）	道路管理者	大型家電量販店	トラックターミナル	農協・農政部	沿線企業の中小企業	沿線企業の工場	旅行ツアー会社	外国人向けバス事業者	路線バス事業者	教育委員会	
1	事業概要の把握	事業活動	事業概要	貴社（当該事業所・施設）の事業内容について教えてください。（事業概要、規模、取引先、営業エリア など）	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
2		立地理由	拠点立地	当該事業所・施設がこの場所に立地した理由や、この場所に立地する利点について教えてください。（公共交通利便性、自動車利便性、需要地との近接性、特定施設との近接性）	△	●	●	△	●	●	△	●	△	△	
3		道路の利用実態	輸送実態	貴社の事業活動において、輸送する主な品目を教えてください。	△	●	●	●	●	●	△	△	△	△	
4				輸送に関わる車両台数、輸送量or利用客数等を教えてください。	△	●	●	●	●	●	●	●	●	●	△
5				御社の事業活動において、主な出発地と目的地、その際によく利用する路線を教えてください。また、輸送経路の選定の仕方（本社から指示する、交通状況に応じて運転手判断 など）を教えてください。	△	●	●	●	●	●	●	●	●	●	△
6			高速利用の有無	道路を利用する際の高速道路利用の有無、頻度、利用目的（時間短縮のため など）等を教えてください。	△	●	●	●	●	●	●	●	●	△	△
7	道路利用の交通課題の把握	道路利用時の課題	課題	貴社の事業活動において道路利用時に感じる交通課題を、広域的な視点・地域的な視点のそれぞれについて、以下の観点から教えてください。	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
8				①交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間（高速道路や、外環以南周辺一般道について）	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
9				②アクセス性に課題を感じる方面・地域（高速道路や幹線道路がない・脆弱など、アクセスが大変な方面・地域）	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	△
10				③外環以南周辺的一般道アクセス性に対して感じる課題（インターチェンジが遠い、幹線道路が少ない等）	●	●	●	△	●	●	△	△	●	△	
11				④交通事故の発生や運転時のヒヤリとした経験等、交通安全上の課題のあると感じる路線、区間	△	●	●	△	●	●	●	●	●	●	●
12				⑤豪雪時や大型台風時の輸送など、異常気象や災害時の輸送において感じる課題	●	●	●	●	●	●	△	△	△	△	△
13				⑥上記以外に道路利用時に感じる課題	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
14			箇所	上記で回答頂いた課題を感じる箇所、事業活動に与える影響を教えてください。	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
15	道路整備に期待する効果	直接効果の把握	効果	外環（関越～東名間）、外環（東名～湾岸間）、もしくは両路線が整備された場合に期待される効果を、以下の観点から教えてください。	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
16				①所要時間の短縮 （例：外環を利用することで所要時間短縮、外環に交通が転換し、高速道路や一般道（環七、環八、国道409号、多摩沿線道路等）の渋滞が緩和することで所要時間短縮 など）	△	●	●	●	●	●	●	●	●	●	△
17				②定時性・時間信頼性の向上 （例：外環に交通が転換し、高速道路や一般道（環七、環八、国道409号、多摩沿線道路等）の渋滞が緩和することで定時性・時間信頼性向上 など）	△	●	●	●	●	●	●	●	●	●	△
18				③アクセス性の向上 （例：外環によって、東名道・中央道・関越道方面や千葉方面へのアクセス性が向上 など）	△	●	●	●	●	●	●	●	△	△	
19				④高速道路ICへのアクセス性の向上 （例：外環のICが整備されれば、ICへのアクセス性が向上 など）	△	●	●	△	●	●	△	△	△	△	
20				⑤安全性の向上 （例：外環を利用することで、高速道路や一般道の事故多発地点を通過しなくなるため安全性向上、外環に交通が転換し、高速道路や一般道の交通量や、生活道路の抜け道利用が減少することで安全性向上 など）	△	●	●	△	●	●	●	●	●	●	●
21				⑥道路選択枝の増加 （例：外環によって、利用可能な経路数が増加する など）	●	●	●	●	●	●	●	●	●	△	△
22				⑦上記以外に期待される効果	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
23		ストック効果の把握	効果	外環（関越～東名間）、外環（東名～湾岸間）、もしくは両路線が整備された場合に期待される効果を、以下の観点から教えてください。	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	△
24				①輸送効率の向上（通勤時間の短縮、運転手の労務管理の改善、走行経費の削減 など）	△	●	●	●	●	●	●	●	●	●	△
25				②商圏・事業活動範囲の拡大（サービス提供範囲の拡大、従事可能人員増加、観光振興 など）	△	●	●	●	●	●	●	●	●	△	△
26				③事業所・物流施設立地の促進や配置最適化（新たな立地候補地増加、物流施設の集約化 など）	△	●	●	△	●	●	△	△	△	△	
27				④土地の価値の向上による顧客の増加（入居企業の増加、賃貸料の向上 など）	△	△	●	△	△	△	△	△	△	△	
28				⑤安心・快適な道路環境・まちの形成（地域の魅力向上、住人や乗客の増加、運行時の交通事故リスク・安全対策コスト低下 など）	△	●	●	●	●	●	△	△	●	●	●
29				⑥リダンダンシーの強化（災害時の安定配送 など）	●	●	●	●	●	●	●	●	●	△	△
30				⑦上記以外に想定される効果	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
31	その他	コロナ禍	コロナ禍を受けて、道路の使い方に変化したことや、今後の道路整備に期待することがあれば教えてください。	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
32		道路行政	近年の道路行政全体について、ご意見があれば教えてください。	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
33		外環事業への要望	外環事業を進めていく上で、要望されることがあれば教えてください。（事業に関する情報を今後も提供してほしい、現場見学会を開催してほしい など）	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
34		効果を受ける他企業	差し支えなければ、外環（関越～東名間）、外環（東名～湾岸間）、もしくは両路線が整備された場合に、効果を期待されるような企業・業界様をご存じでしたら教えてください。	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	

(3) 調査結果の取りまとめ

1) 各社ヒアリング結果

企業ヒアリング調査を実施した 3 社（XXXXXXXXXX）の調査結果について、調査票の形で整理を行った。

(7)

ヒアリング結果を図 2-417～図 2-421 に示す。

ヒアリング調査票【1/5ページ】

ヒアリング調査票

日時	2024 年 6 月 13 日（木） 16：00～17：00	
場所		
先方参加者		計 5 名
外環事務所参加者	山田課長、栗原専門官、梅津技官	計 3 名
PCKK 参加者		計 2 名

1. 事業概要の把握について

貴社の事業概要について、以下の点を教えてください。

(1) 事業活動について

○貴社の事業内容について教えてください。

(事業概要、規模、取引先、営業エリア、物流センターの位置等)

(2) 道路の利用実態について

○輸送に関わる車両台数、利用人数、インパウンドの利用人数等を教えてください。

図 2-417 ヒアリング結果(1/5)

ヒアリング調査票【2/5ページ】

○貴社の事業活動において、主な出発地と目的地、その際によく利用する路線を教えてください。

また、輸送経路の選定の仕方（貴社から指示する、バス会社から指示する、交通状況に応じて運転手判断 など）を教えてください。

○道路を利用する際の高速道路利用の有無、頻度、利用目的（時間短縮のため など）等を教えてください。

ヒアリング調査票【3/5ページ】

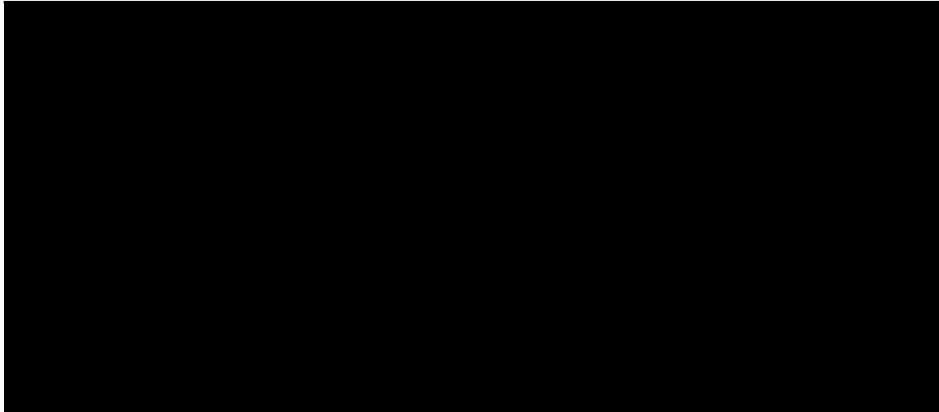
2. 道路利用の交通課題の把握について

○貴社の事業活動において道路利用時に感じる交通課題を、広域的な視点・地域的な視点のそれぞれについて、以下の観点から教えてください。

- ① 交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間
- ② アクセス性に課題を感じる方面・地域
(高速道路や幹線道路がない・脆弱など、アクセスが大変な方面・地域)
- ③ 交通事故発生や運転時のヒヤリとした経験等、交通安全上課題があると感じる路線、区間
- ④ 上記以外に道路利用時に感じる課題

A large rectangular area that has been completely redacted with a solid black box, covering the response to the first set of questions.

○上記で回答頂いた課題を感じる箇所、事業活動に与える影響を教えてください。

A large rectangular area that has been completely redacted with a solid black box, covering the response to the second question.

ヒアリング調査票【4/5ページ】

3. 道路整備に期待する効果について

外環（関越～東名間）、外環（東名～湾岸間）、もしくは両路線が整備された場合に期待される効果を、以下の観点から教えてください。

（１）直接効果の把握について**①所要時間の短縮**

- 例：・ 外環を利用することで所要時間短縮、
・ 外環に交通が転換し、高速道路や一般道（環七、環八、国道 409 号、多摩沿線道路等）の渋滞が緩和することで所要時間短縮 など

②定時性・時間信頼性の向上

- 例：・ 外環によって、利用できる道路選択肢が増加することで定時性・時間信頼性向上、
・ 外環に交通が転換し、高速道路や一般道（環七、環八、国道 409 号、多摩沿線道路等）の渋滞が緩和することで定時性・時間信頼性向上 など

③アクセス性の向上

- 例：・ 外環によって、東名道・中央道・関越道方面や千葉方面へのアクセス性が向上 など

④安全性の向上

- 例：・ 外環利用により、高速道路や一般道の事故多発地点を通過しなくなるため安全性向上、
・ 外環に交通が転換し、高速道路や一般道の交通量や、生活道路の抜け道利用が減少することで安全性向上 など

⑤道路選択肢の増加

- 例：・ 外環によって、利用可能な経路数が増加する など

⑥上記以外に期待される効果

ヒアリング調査票【5/5ページ】

(2) ストック効果の把握について

- ①輸送効率の向上（通勤時間の短縮、運転手の労務管理の改善、走行経費の削減 など）
- ②商圏・事業活動範囲の拡大（サービス提供範囲の拡大、従事可能人員増加 など）
- ③リダンダンシーの強化（通行止発生時における定時性確保 など）
- ④上記以外に想定される効果

4. その他

○コロナ禍を受けて、道路の使い方に変化したことや、今後の道路整備に期待することがあれば教えてください。

○近年の道路行政全体について、ご意見があれば教えてください。

○外環事業を進めていく上で、要望されることがあれば教えてください。

（事業に関する情報を今後も提供してほしい、現場見学会を開催してほしい など）

○差し支えなければ、外環（関越～東名間）、外環（東名～湾岸間）、もしくは両路線が整備された場合に、効果を期待されるような企業・業界様をご存じでしたら教えてください。

(4)

ヒアリング結果を図 2-422～図 2-425 に示す。

ヒアリング調査票【1/4ページ】

ヒアリング調査票

日時	2024 年 7 月 18 日（木） 10：00～11：00	
場所		
先方参加者		計 2 名
外環事務所 参加者	山田課長、宮崎技官	計 2 名
PCKK 参加者		計 2 名

1. 事業概要の把握について

貴社の事業概要について、以下の点を教えてください。

(1) 事業活動について

○貴社の事業内容について教えてください。

(事業概要、規模、取引先、営業エリア、営業所の位置等)

(2) 道路の利用実態について

○輸送に関わる車両台数、利用人数等を教えてください。

○貴社の事業活動における、主なバス路線や、その際によく利用する道路を教えてください。

図 2-422 ヒアリング結果(1/4)

ヒアリング調査票【2/4ページ】

2. 道路利用の交通課題の把握について

○貴社の事業活動において道路利用時に感じる交通課題を、広域的な視点・地域的な視点のそれぞれについて、以下の観点から教えてください。

- ① 交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間
- ② アクセス性に課題を感じる方面・地域
(高速道路や幹線道路がない・脆弱など、アクセスが大変な方面・地域)
- ③ 外環以南周辺の一般道アクセス性に対して感じる課題(幹線道路が少ない等)
- ④ 交通事故の発生や運転時のヒヤリとした経験等、交通安全上の課題のあると感じる路線、区間
- ⑤ 上記以外に道路利用時に感じる課題

○上記で回答頂いた課題を感じる箇所が、事業活動に与える影響を教えてください。

ヒアリング調査票【3/4ページ】

3. 道路整備に期待する効果について

外環（関越～東名間）、外環（東名～湾岸間）、もしくは両路線が整備された場合に期待される効果を、以下の観点から教えてください。

（１）直接効果の把握について**①所要時間の短縮**

- 例：・ 外環を利用することで所要時間短縮、
 ・ 外環に交通が転換し、高速道路や一般道（環七、環八、国道 409 号、多摩沿線道路等）の渋滞が緩和することで所要時間短縮 など

②定時性・時間信頼性の向上

- 例：・ 外環によって、利用できる道路選択肢が増加することで定時性・時間信頼性向上、
 ・ 外環に交通が転換し、高速道路や一般道（環七、環八、国道 409 号、多摩沿線道路等）の渋滞が緩和することで定時性・時間信頼性向上 など

④安全性の向上

- 例：・ 外環利用により、高速道路や一般道の事故多発地点を通過しなくなるため安全性向上、
 ・ 外環に交通が転換し、高速道路や一般道の交通量や、生活道路の抜け道利用が減少することで安全性向上 など

⑤上記以外に期待される効果
（２）ストック効果の把握について

- ①輸送効率の向上（通勤時間の短縮、運転手の労務管理の改善、走行経費の削減 など）
 ②安心・快適な道路環境・まちの形成（運行時の交通事故リスク・安全対策コスト低下 など）
 ③上記以外に想定される効果

ヒアリング調査票【4/4ページ】

4. その他

○コロナ禍を受けて、道路の使い方に変化したことや、今後の道路整備に期待することがあれば教えてください。

○近年の道路行政全体について、ご意見があれば教えてください。

○外環事業を進めていく上で、要望されることがあれば教えてください。

(事業に関する情報を今後も提供してほしい、現場見学会を開催してほしい など)

○差し支えなければ、外環（関越～東名間）、外環（東名～湾岸間）、もしくは両路線が整備された場合に、効果を期待されるような企業・業界様をご存じでしたら教えてください。

(ウ)

ヒアリング結果を図 2-426～図 2-430 に示す。

ヒアリング調査票【1/5ページ】

ヒアリング調査票

日時	2024 年 7 月 18 日（木） 14 : 00～15 : 30	
場所		
先方参加者		計 3 名
外環事務所 参加者	山田課長、宮崎技官	計 2 名
PCKK 参加者		計 2 名

1. 事業概要の把握について

貴社の事業概要について、以下の点を教えてください。

(1) 事業活動について

○貴社の事業内容について教えてください。

(事業概要、規模、取引先、営業エリア、事業所・輸送拠点の位置等)

図 2-426 ヒアリング結果(1/5)

ヒアリング調査票【2/5ページ】

(2) 立地理由について

○事業所・輸送拠点の立地場所を選択した理由や、それぞれの場所に立地する利点について教えてください。(公共交通利便性、自動車利便性、需要地との近接性、特定施設との近接性)

(3) 道路の利用実態について

○貴社の事業活動において、輸送する主な品目を教えてください。

○輸送に関わる車両台数、輸送量等を教えてください。

○貴社の事業活動において、主な出発地と目的地、その際によく利用する路線を教えてください。
また、輸送経路の選定の仕方(本社から指示する、交通状況に応じて運転手判断 など)を教えてください。

○道路を利用する際の高速道路利用の有無、頻度、利用目的(時間短縮のため など)等を教えてください。

ヒアリング調査票【3/5ページ】

2. 道路利用の交通課題の把握について

○貴社の事業活動において道路利用時に感じる交通課題を、広域的な視点・地域的な視点のそれぞれについて、以下の観点から教えてください。

- ① 交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間
- ② アクセス性に課題を感じる方面・地域（高速道路や幹線道路がない・脆弱など、アクセスが大変な方面・地域）
- ③ 外環以南周辺の一般道アクセス性に対して感じる課題（インターチェンジが遠い、幹線道路が少ない等）
- ④ 交通事故の発生や運転時のヒヤリとした経験等、交通安全上の課題のあると感じる路線、区間
- ⑤ 豪雪時や大型台風時の輸送など、異常気象や災害時の輸送において感じる課題
- ⑥ 上記以外に道路利用時に感じる課題

○上記で回答頂いた課題を感じる箇所が、事業活動に与える影響を教えてください。

ヒアリング調査票【4/5ページ】

3. 道路整備に期待する効果について

外環（関越～東名間）、外環（東名～湾岸間）、もしくは両路線が整備された場合に期待される効果を、以下の観点から教えてください。

（１）直接効果の把握について**①所要時間の短縮**

- 例：・ 外環を利用することで所要時間短縮、
・ 外環に交通が転換し、高速道路や一般道（環七、環八、国道 409 号、多摩沿線道路等）の渋滞が緩和することで所要時間短縮 など

②定時性・時間信頼性の向上

- 例：・ 外環によって、利用できる道路選択肢が増加することで定時性・時間信頼性向上、
・ 外環に交通が転換し、高速道路や一般道（環七、環八、国道 409 号、多摩沿線道路等）の渋滞が緩和することで定時性・時間信頼性向上 など

③アクセス性の向上

- 例：・ 外環によって、東名道・中央道・関越道方面や千葉方面へのアクセス性が向上 など

④高速道路 IC へのアクセス性の向上

- 例：・ 外環の IC が整備されれば、IC へのアクセス性が向上 など

⑤安全性の向上

- 例：・ 外環利用により、高速道路や一般道の事故多発地点を通過しなくなるため安全性向上、
・ 外環に交通が転換し、高速道路や一般道の交通量や、生活道路の抜け道利用が減少することで安全性向上 など

⑥道路選択肢の増加

- 例：・ 外環によって、利用可能な経路数が増加する など

⑦上記以外に期待される効果
（２）ストック効果の把握について**①輸送効率の向上（通勤時間の短縮、運転手の労務管理の改善、走行経費の削減 など）****②商圏・事業活動範囲の拡大（サービス提供範囲の拡大、従事可能人員増加 など）****③事業所・物流施設立地の促進や配置最適化（新たな立地候補地増加、物流施設の集約化 など）****④安心・快適な道路環境・まちの形成（運行時の交通事故リスク・安全対策コスト低下 など）****⑤リダンダンシーの強化（災害時の安定配送 など）****⑥上記以外に想定される効果**

図 2-429 ヒアリング結果(4/5)

ヒアリング調査票【5/5ページ】

4. その他

○コロナ禍を受けて、道路の使い方に変化したことや、今後の道路整備に期待することがあれば教えてください。

○近年の道路行政全体について、ご意見があれば教えてください。

○外環事業を進めていく上で、要望されることがあれば教えてください。

(事業に関する情報を今後も提供してほしい、現場見学会を開催してほしい など)

○差し支えなければ、外環（関越～東名間）、外環（東名～湾岸間）、もしくは両路線が整備された場合に、効果を期待されるような企業・業界様をご存じでしたら教えてください。

2) 調査結果一覧

各社のヒアリング結果について、各社ごとに簡潔に取りまとめたものを図 2-431～図 2-433 に、調査項目ごとに各社結果を横並びで整理した調査結果一覧表を表 2-126 に示す。

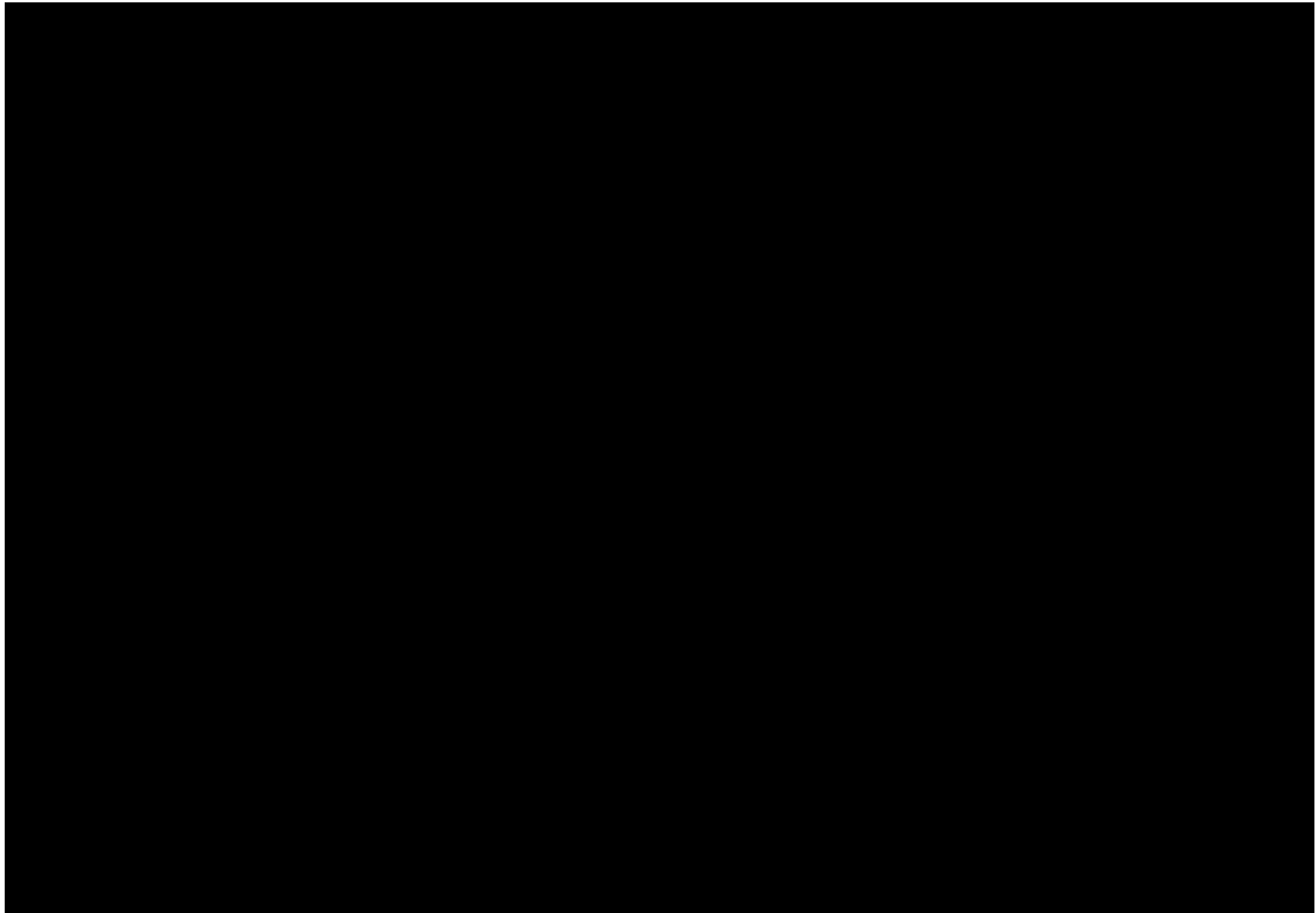


図 2-431 XXXXXXXXXX ヒアリング結果まとめ

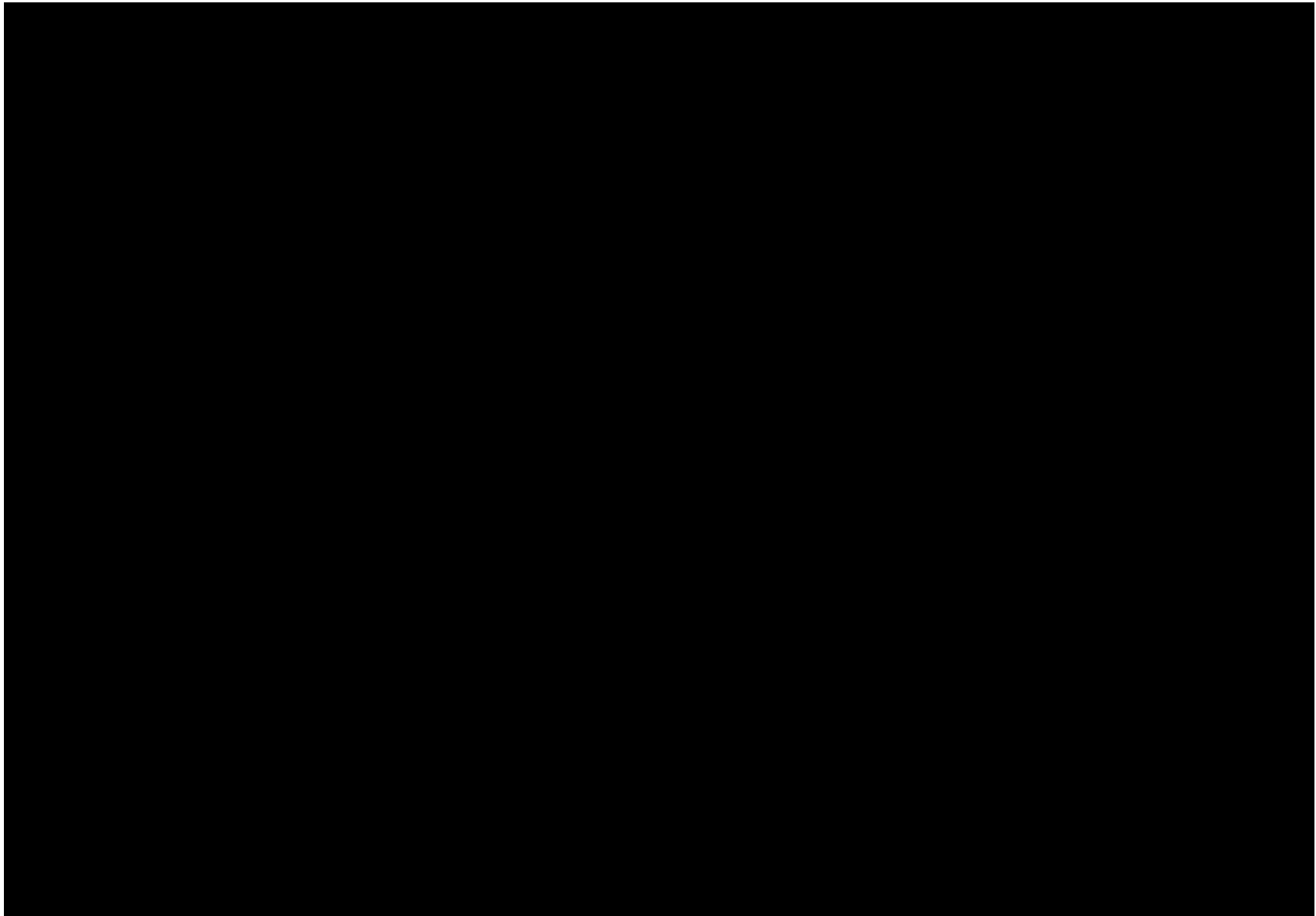


図 2-432 [redacted] ヒアリング結果まとめ

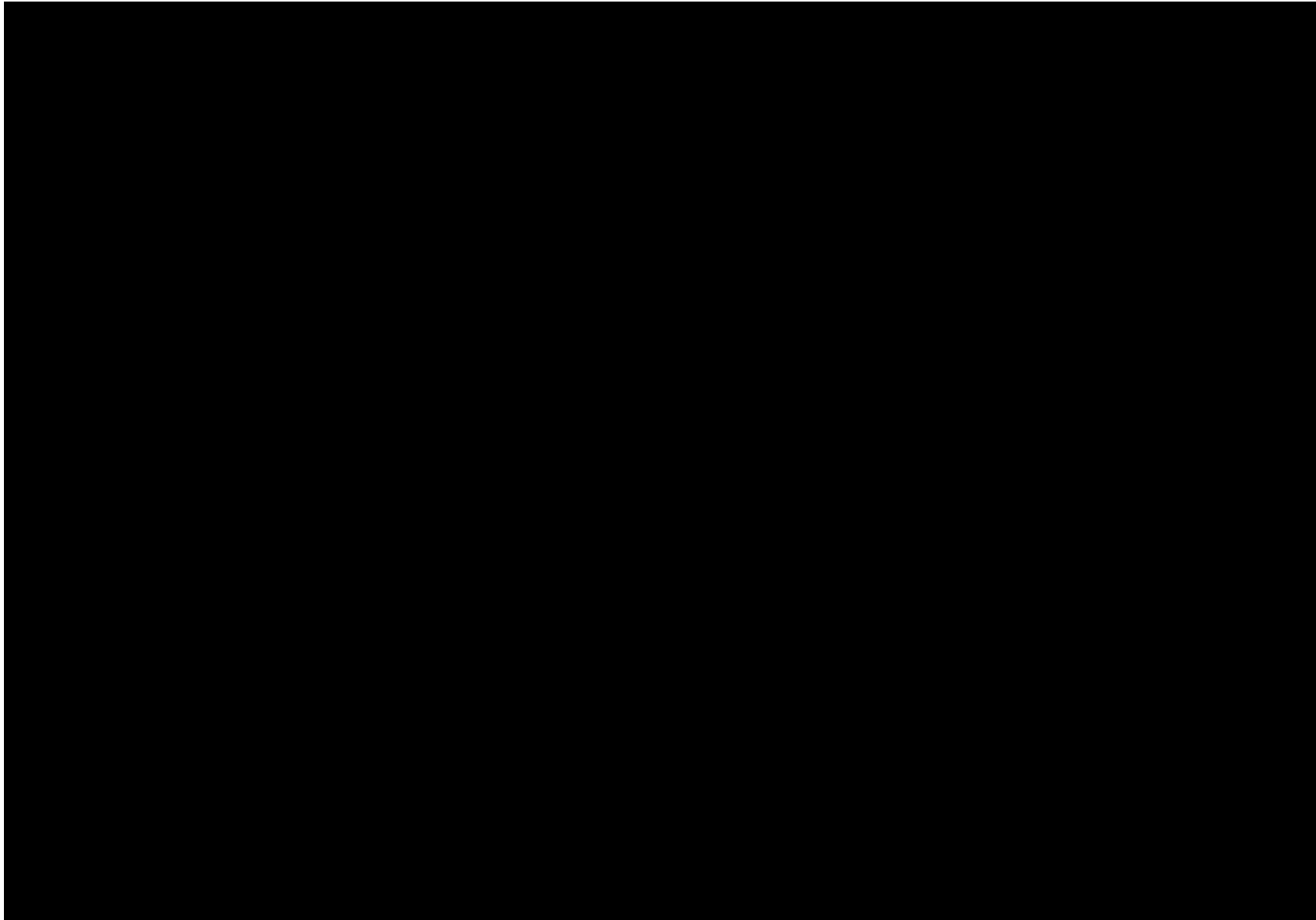


図 2-433 XXXXXXXXXX ヒアリング結果まとめ

表 2-126 ヒアリング調査結果一覧表

			ヒアリング実施結果		
調査項目					
NO	大分類	中分類			
			2024年6月13日実施	2024年7月18日実施	2024年7月18日実施
1	道路利用の交通課題の把握	道路利用時の課題	○交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間 [Redacted]	○交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間 [Redacted]	○交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間 [Redacted] ○アクセス性に課題を感じる方面・地域 [Redacted]
		事業活動への影響	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
3	道路整備に期待する効果	直接効果の把握	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
4		ストック効果の把握	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
5	その他	コロナの影響	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
6		道路全般に関する意見	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
7		外環事業について要望事項	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
8		外環整備で効果を受ける企業	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
9	外環事業への協力度		[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]

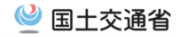
【凡例】◎：外環事業への期待が特に高い（企業活動への直接効果もあり）、○：外環事業への期待がある、△：中立的、×：外環事業に非協力的

3) 取りまとめ資料作成

外環以南の事業について訴求力のある整備効果を示すには、過年度資料と同様に、東京外環事業の必要性や期待すること等の「企業の声」と「定量的な分析」を組み合わせることで、より説明力ある整理が可能と考えたため、効果項目ごとにヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料を作成することとした。

なお、とりまとめ資料には過年度の企業ヒアリング調査結果による企業の声も含まれる。作成した整備効果とりまとめ資料を 図 2-434～ 図 2-446 に示す。

都心部の渋滞緩和による企業活動の支援



- 外環道千葉区間の開通等により、中央環状内側の首都高速(中央環状含む)の渋滞損失時間が約3割減少。
- 湾岸部(東京港、羽田空港、川崎港)～東名高速のアクセスは、9割以上が首都高速を経由。
- 都心部の渋滞が緩和することで、旅客輸送業などの企業活動の支援が期待。

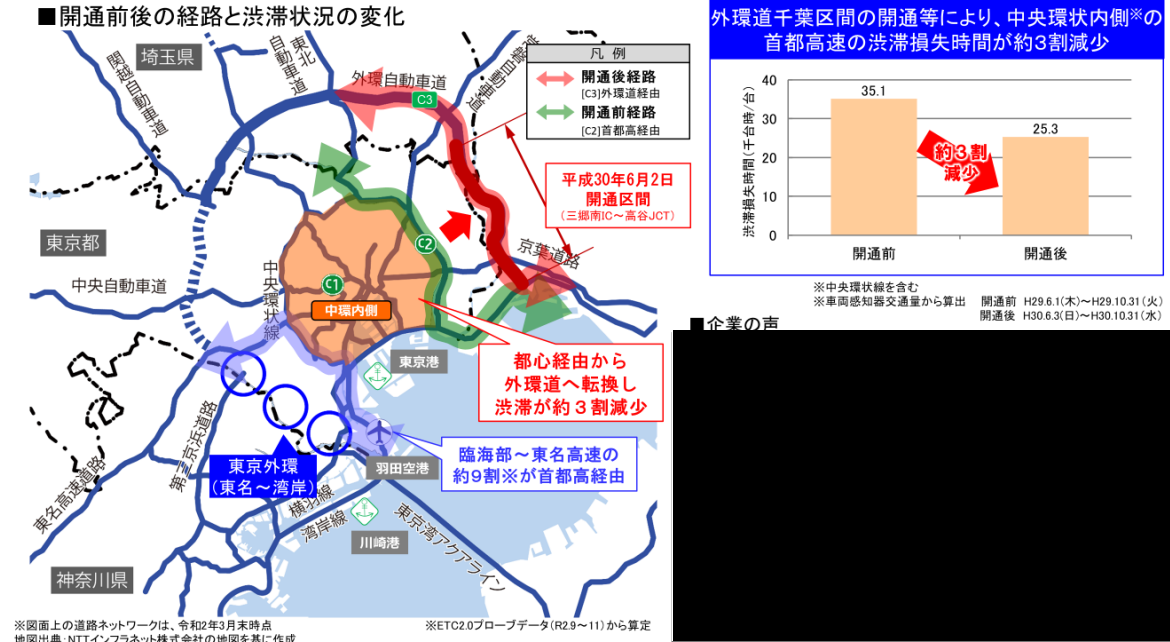
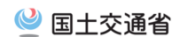


図 2-434 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料(1/13 ページ)

所要時間短縮による企業活動の支援(自動車産業)



- 京浜港発着の長距離輸送は、東名高速、中央道、関越道、東北道の4方面で約7割。
- 東京外環(東名～湾岸)の整備によりアクセス機能が向上することで、海外との貿易に係る製品輸送の効率化が期待。

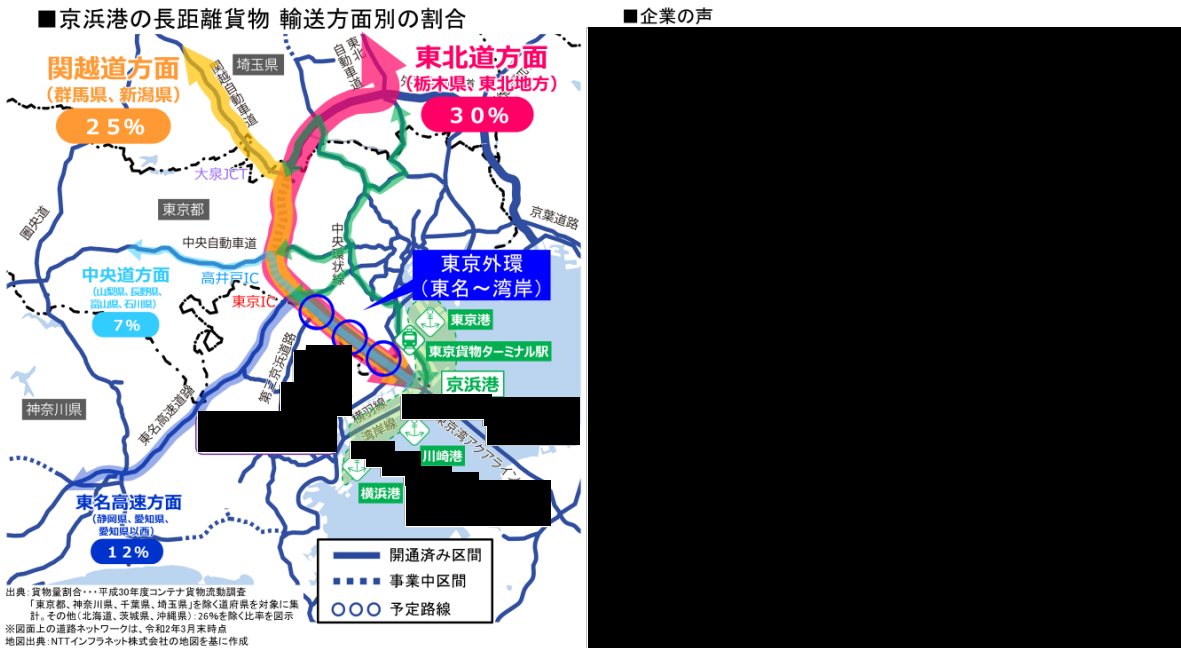


図 2-435 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料(2/13 ページ)

所要時間短縮による企業活動の支援(医療)



- 血液製剤は有効期間が短く、早く確実に運ぶために高速道路ネットワークは重要。
- 外環(関越～湾岸)の整備により、血液製剤の輸送時間が短縮され、羽田空港からの緊急空輸や災害時のバックアップとしての輸送に役立つ。

■東松山ICから羽田空港へのアクセス性



■企業の声

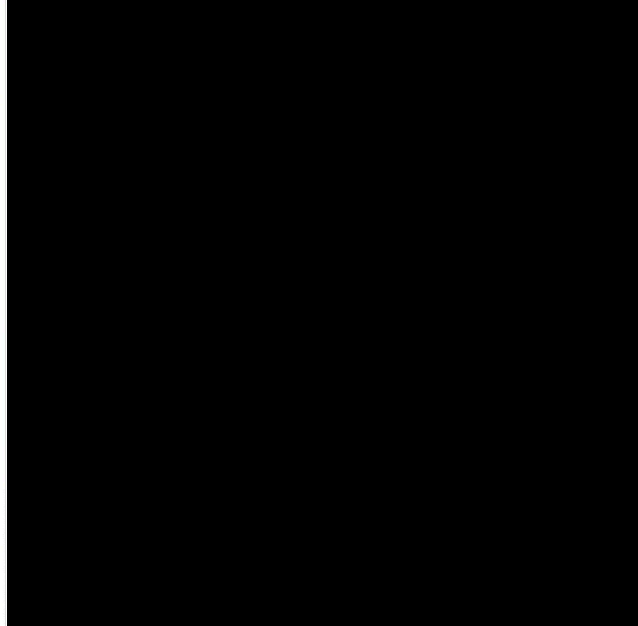
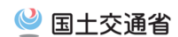
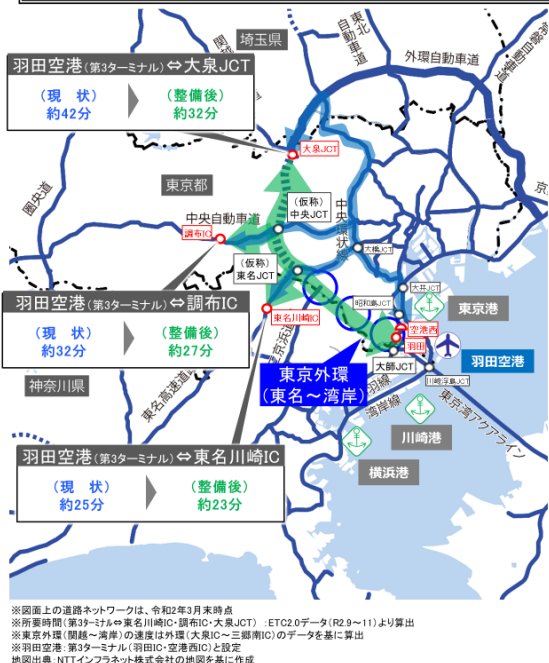


図 2-436 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料(3/13 ページ)

所要時間短縮による企業活動の支援(物流)



- 東京外環(関越～湾岸)の整備により、湾岸エリアから東名高速・中央道・関越道への所要時間が短縮し、各方面へのアクセス性・利便性が向上。
- 所要時間の短縮により、物流を担う企業の企業価値向上や業務効率化に期待。



■企業の声

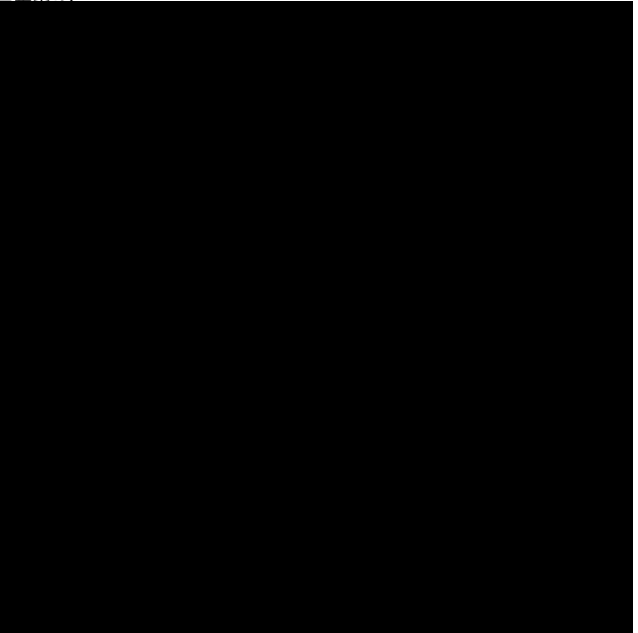


図 2-437 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料(4/13 ページ)

所要時間短縮による企業活動の支援(観光)

国土交通省

- 東京外環(関越～湾岸)の整備により、東名高速・中央道・関越道～湾岸線・房総エリア間の所要時間が短縮し、アクセス性・利便性が向上。
- 中央・関越道沿線や房総エリアの観光地へのアクセスが向上し、さらなる観光客誘致や周遊の促進に期待。



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-438 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料(5/13 ページ)

時間信頼性向上による企業活動の支援

国土交通省

- 東京外環(関越～湾岸)の整備により、羽田空港⇄大泉JCTの時間差は約2割短縮し、時間信頼性の向上が期待。
- 時間信頼性の向上により、全国レベルでの花き類や宅配便輸送の効率化に期待。



図 2-439 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料(6/13 ページ)

移動圏域拡大による企業活動の支援



- 東京外環(関越～湾岸)の整備により、主要な拠点からの移動圏域の拡大が期待。
- 同じ時間で移動できる圏域が拡大することにより、営業エリアを拡大したり、これまで取り扱いができなかった方面への展開など、事業活動の拡大に期待。

■羽田空港からの60分移動圏域

■企業の声

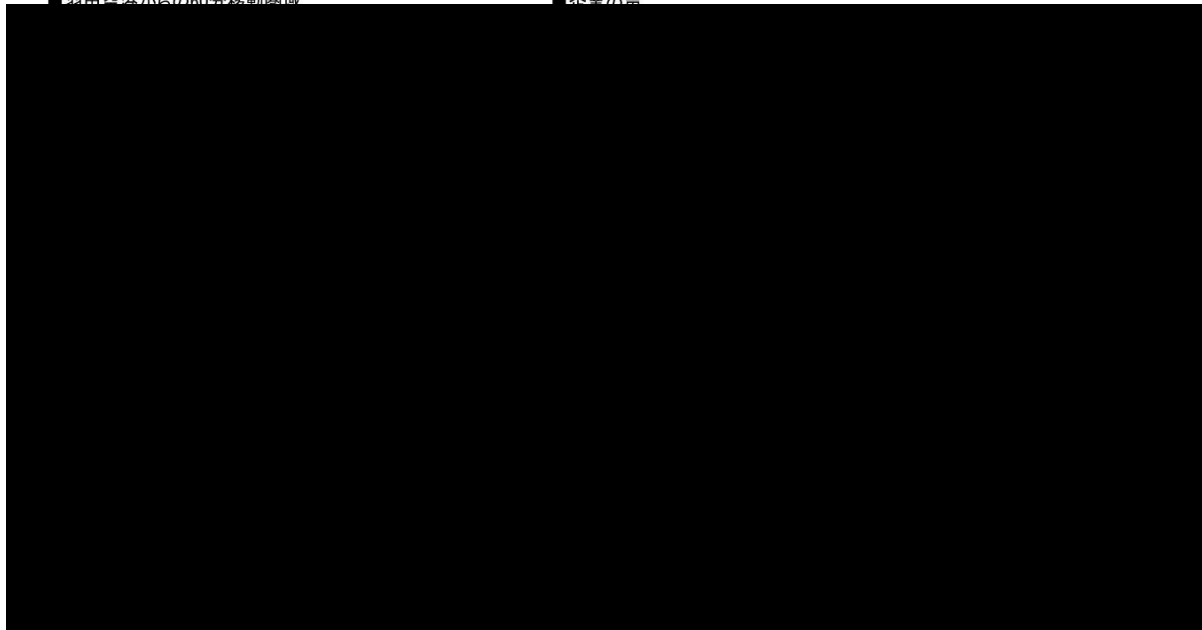


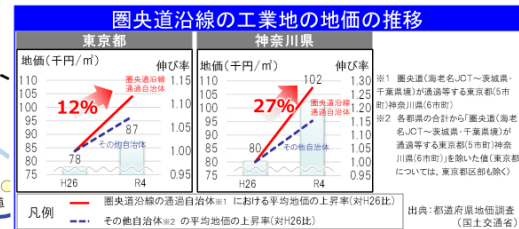
図 2-440 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料(7/13 ページ)

移動圏域拡大による企業活動の支援

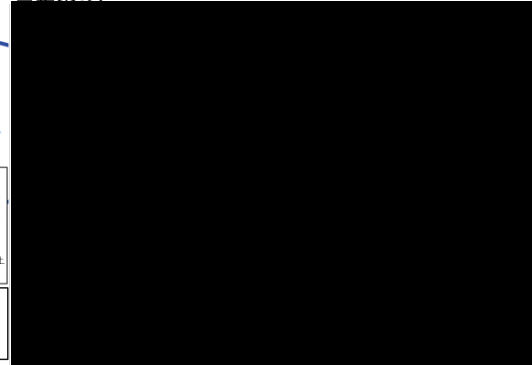


- 外環道沿線に新規立地した物流施設は100件以上(H22年～R元年)
- 圏央道の沿線地域(神奈川県、東京都)の工業地の地価は上昇傾向。
- 東京外環(東名～湾岸)の整備により、羽田空港や京浜港の立地する湾岸エリア等への利便性が向上し、大型物流施設等の新規立地や施設更新活性化に期待。

■企業立地状況(H22以降)



■企業の声



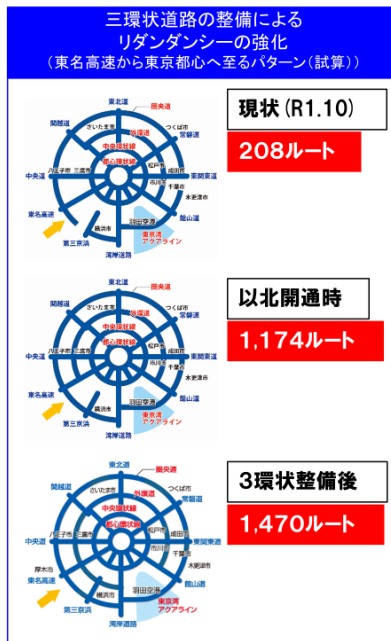
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-441 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料(8/13 ページ)

経路選択肢増加による企業活動の支援

国土交通省

- 三環状が整備されることにより、都心に向かうルートは208ルートから1,470ルートに拡大。
- 複数の経路が選択できることにより、人流・医療品・物流など様々な場面で、渋滞や事故を回避した輸送が可能となり、安定した輸送の実現に期待。



■ 企業の声

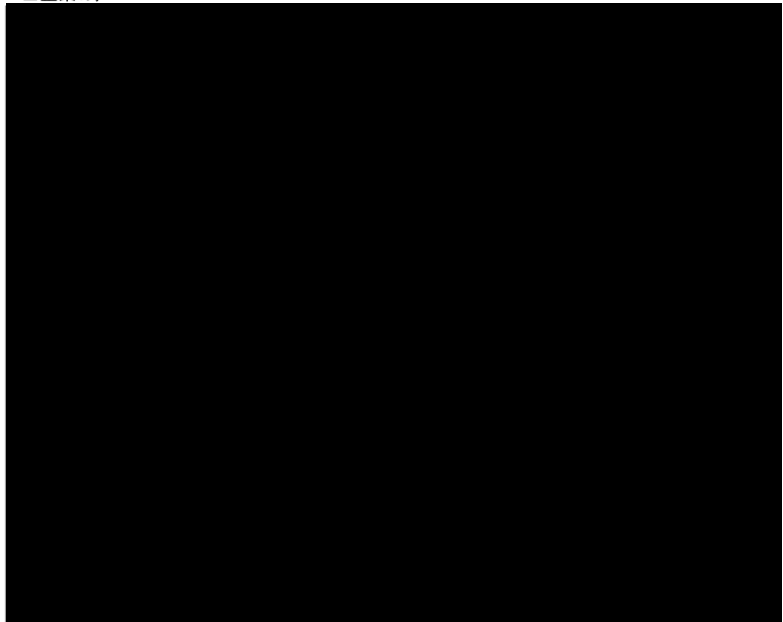


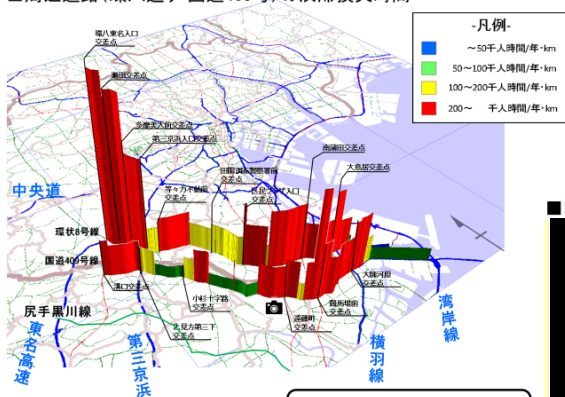
図 2-442 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料(9/13 ページ)

幹線道路の渋滞緩和による企業活動の支援

国土交通省

- 環八通り、国道409号の渋滞損失時間は全国平均の約7～10倍。特に、環八通りの東名～第三京浜の間の渋滞損失時間が高い。
- 幹線道路を利用せざるを得なかった交通が規格の高い道路に転換することで、幹線道路の渋滞が緩和し、地域内交通の円滑性向上に期待。

■ 周辺道路(環八通り・国道409号)の渋滞損失時間



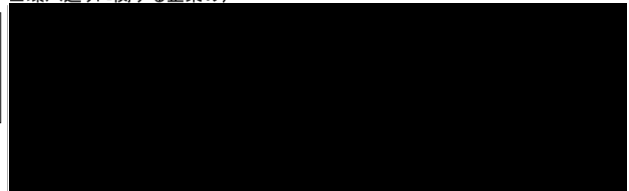
【渋滞損失時間】
環八通り: 約27.3万人時間/年・km
(全国平均の10.5倍)
国道409号: 約18.3万人時間/年・km
(全国平均の7.0倍)
(全国平均: 約2.6万人時間/年・km)

※H27全国道路・街路交通情勢調査結果及び
ETC2.0データ(2020.9~11(平日))から算定

■ 遠藤町交差点

写真追加
予定

■ 環八通りに関する企業の声



■ 国道409号に関する企業の声



地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

図 2-443 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料(10/13 ページ)

幹線道路の事故減少による企業活動の支援

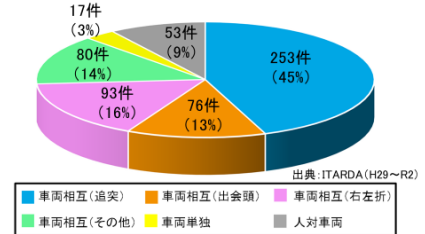
国土交通省

- 環八通り・国道409号において、死傷事故率が300件/億台キロ以上の箇所が多く存在している。
- また、環八通り・国道409号では渋滞が一因と考えられる車両相互(追突)事故の発生件数が他の事故類型に比べて高い。
- 幹線道路を利用せざるを得なかった交通が規格の高い道路に転換することで、渋滞が緩和し、幹線道路における事故減少・安全性向上に期待。

■環八通り、国道409号の死傷事故率(件/億台キロ)



■環八通りの事故類型



■企業の声

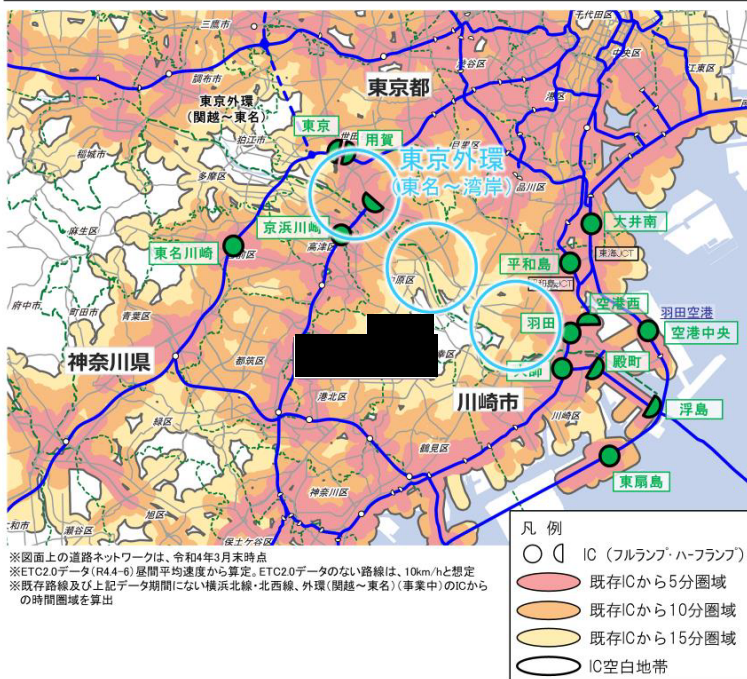
地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

図 2-444 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料(11/13 ページ)

高速道路へのアクセス性向上による企業活動の支援

国土交通省

- 東京区部南西部や川崎市域には、高速道路へのアクセスで、周辺に比べ時間を要する地域が見られる。
- 東京外環(東名~湾岸)の整備により、アクセスの向上が期待。



■企業の声

地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-445 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料(12/13 ページ)

昨年度及び今年度のヒアリング調査により得られた期待する効果について、回答が頂けた視点について体系的に整理した。

本年度のヒアリング調査によって、所要時間短縮や圏域拡大による観光面への効果を再度明らかにすることが出来たほか、昨年度のヒアリング調査では不足していた視点である地域的な渋滞緩和や所要時間短縮の効果に対する期待の意見を明らかにすることが出来た。

一方、昨年度のヒアリング調査で不足していた視点であるインバウンド向け観光振興に関する回答は今年度の調査でも意見を頂くことが出来なかったため、不足する効果や企業等を念頭に置いた調査の継続的な実施が望ましいと考えられる。

期待する効果×企業ヒアリング結果		次年度以降、他企業への深掘調査候補														国土交通省				
		観光	旅客事業	医療関係	EC事業	製造業	農業関係	物流	物流	物流	物流	物流	物流	観光	観光	旅客事業	沿線製造業	沿線中小企業	災害関連	
広域的	事業への前向き度																			
	渋滞緩和																			
	所要時間短縮																			
	時間信頼性向上																			
	圏域拡大																			
	立地促進																			
	国内旅行者向け観光振興																			
	インバウンド向け観光振興																			
	リダンダンシー																			
	渋滞緩和																			
地域的	所要時間短縮																			
	事故減少																			
	高速道路アクセス向上																			

図 2-446 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料(13/13 ページ)

2.3. 最新の事業計画の把握

2.3.1. 関連する道路計画の収集・整理

東京南西部において望まれる広域道路に求められる事項を整理するため、国及び沿線自治体等の道路計画等を収集し、広域道路が果たすべき役割に関する記述内容を整理した。

表 2-127 整理対象の上位計画

項目	計画名称	作成部局	年
国の道路計画等	関東ブロック 新広域道路交通ビジョン	国土交通省関東地方整備局	R3.7
	関東ブロック 新広域道路交通計画	国土交通省関東地方整備局	R3.7
沿線自治体の道路計画等	東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)	東京都	H28.3
	東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針	東京都	R1.11
	東京都の広域道路ネットワーク	東京都	R3.6
	改定・かながわのみちづくり計画	神奈川県	H28.3 改定
	神奈川県広域道路交通計画	神奈川県	R3.6
	せたがや道づくりプラン	世田谷区	H28.3
	第2次川崎市道路整備プログラム	川崎市	H28.3
	大田区都市計画マスタープラン	大田区	R4.3

(1) 国の将来計画

以下には、国土交通省関東地方整備局の道路計画等から、広域道路が果たすべき役割に関連する記述内容を整理する。関連する記述がされた文章全体を抽出し、特に着目すべき箇所を橙色で着色して示した。

表 2-128 国の将来計画の整理

計画名称	概要
関東ブロック 新広域道路交通ビジョン	物流生産性向上のためには、機能強化が行われている港湾、空港等の物流拠点となる施設へのアクセス強化が重要である。
関東ブロック 新広域道路交通ビジョン	人口減少、高齢化など社会経済情勢が大きく変化していく中、日常生活や経済活動を支え、地域の活性化を果たしていくためには、その重要な基盤である道路ネットワークと多様な交通モードが、より一層の連携を高め、有機的な結合を図り、利用者が多様な交通を利用・選択しやすい環境を維持・向上していく必要がある。
関東ブロック 新広域道路交通ビジョン	関東ブロックでは、山間部を中心に事前通行規制区間や大雪時の予防的通行規制区間が存在し、茨城県や神奈川県等の臨海部では津波浸水想定区域が存在している。また、富士山や浅間山付近では火山災害警戒区域が存在するなど、広域な範囲で災害時の脆弱区間が広がっている。これらの脆弱区間や道路ネットワークのミッシングリンク・暫定2車線区間が存在する地域では、ネットワークの多重性・代替性を高める必要がある。
関東ブロック 新広域道路交通ビジョン	- 対流の促進に資するネットワークの形成・機能向上と拠点へのアクセス向上 - 国際競争力の強化を図りつつ、一極集中のリスクを軽減し、地域の活性化や関東ブロック全体での災害対応力を強化するためには、様々な地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な動き[対流]が重要であり、東日本と西日本をつなぐ物流軸の形成、日本海・太平洋の二面活用、コンパクト+ネットワーク、リダンダンシーの確保等を実現する必要がある。このため、暫定2車線区間や脆弱区間(事前通行規制区間等)の解消といった既存ネットワークの機能向上を図るとともに、このネットワークをさらに効率的に機能させるための基幹となる環状・放射状のネットワークの形成を図る。 - 他の交通モードとの連携による物流生産性の向上や災害対応力の強化を図るため、機能強化が行われている港湾・空港等の物流拠点、公園や道の駅等の災害時に拠点となる施設へのアクセス向上を図るとともに、地域の安全・安心の確保や観光振興による地域の活性化等に寄与するため、主要な鉄道駅等の交通拠点、救急医療機関等の医療福祉施設、観光地等へのアクセス向上を図る。
関東ブロック 新広域道路交通ビジョン	- 安全・安心・快適な道路空間の創出 - 誰もが安全・安心で快適に移動できる道路空間を創出するため、平常時・災害時の適切な道路管理に引き続き取り組む。また、交通安全や信頼性、災害時のリダンダンシー確保に向けて、ダブルネットワークの構築や課題のある暫定2車線区間における交通安全対策や4車線化を推進するとともに、一般道路に比べ事故率の低い高速道路の分担率を引き上げるなど、ハード(ミッシングリンクの解消等)・ソフト(交通マネジメント)両面から取組を進める

2. 広域的・地域的な課題・ニーズ把握

計画名称	概要
関東ブロック 新広域道路交通計画	- 我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上 - 三大都市圏やブロック都市圏内の拠点間連絡、環状連絡を強化し、都市圏の競争力や魅力の向上を図る
関東ブロック 新広域道路交通計画	- 空港・港湾等へのアクセス強化 - グローバルな対流を促進するため、空港・港湾等へのアクセスを強化し、人やモノの流れの効率化を図る
関東ブロック 新広域道路交通計画	- 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化 - 広域道路ネットワークを強化することにより、巨大災害や頻発・激甚化する自然災害に備えたリダンダンシーの確保や国土強靱化を推進する
関東ブロック 新広域道路交通計画	人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成

(2) 沿線自治体の将来計画

以下には、東京都、神奈川県、世田谷区、大田区、川崎市の道路計画等から、広域道路が果たすべき役割に関連する記述内容を整理する。関連する記述がされた文章全体を抽出し、特に着目すべき箇所を橙色で着色して示した。

表 2-129 沿線自治体の将来計画の整理

自治体名	計画名称	概要
東京都	東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)	激化する国際競争に対し、世界一便利で快適な都市を築いていくためには、海外出張者や外国人来訪者が迷わずスムーズに移動できる交通体系を構築し、東京の弱点である交通渋滞の解消や、歩行者・自転車に配慮した道路空間を創出し、成熟した社会にふさわしい交通手段の活用を図るなど、様々な交通政策を実施していく必要があります。
東京都	東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)	「2020(平成 32)年までに、東京の温室効果ガス排出量を 2000(平成 12)年比で 25%削減する」ことを定めています。また、部門別の二酸化炭素(CO2)排出量の削減目標を設定しており、平成 32 年度における運輸部門の削減目標値は 42%としています。この削減目標値の達成に向けては、公共交通機関の利用促進のほか、主要渋滞箇所などにおける効率的な渋滞対策の実施や、自転車の安全な利用環境の確保により、環境負荷の小さい交通手段の利用を促進することなどが効果的です。
東京都	東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)	交通広場の整備などまちづくりと連携して交通結節機能を充実させ、利用者の視点で使いやすいものに改善していくとともに、都市計画道路を整備し、自転車走行空間の創出や地区内への交通流入の抑制を行うことにより、歩行者及び自転車利用者の安全性を確保した道路空間やにぎわいのある歩行者空間などを実現していくことが必要です。
東京都	東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)	東京の目指す都市づくりに資する道路整備政策方針として掲げている東京都長期ビジョンや各区市町の総合計画など、上位計画に基づき、東京の目指すべき将来像である環状メガロポリス構造、集約型の地域構造、安全・安心な都市の実現に向け、道路整備を推進します。
東京都	東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)	インターネットの普及により貨物の小型化が進行するなど物流ニーズの多様化に対応し、円滑な物流機能を確保していくことに加え、生活道路への貨物車などの流入を抑制していくことも重要です。このことから、都内の広域的な物流拠点へのアクセス道路となる都市計画道路は今後も必要であると評価しました。

自治体名	計画名称	概要
東京都	東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)	人口減少や高齢化が進行していく中で、これからの東京が活力を更に高めていくため、誰もが活動しやすく、快適に暮らせるまちを実現することが重要です。このため、市街地の無秩序な拡大を抑制した上で、地域の特性に応じて必要な機能を確保し、駅などを中心に都市機能を一層集積させた集約型の地域構造へ再編していきます。その実現に向け、地域特性を踏まえて選択した拠点的な市街地を再構築するとともに、それを支える都市基盤や交通インフラの整備に取り組み、駅などを中心に都市機能を集積させることが必要です。このことから、交通利便性などをいかした業務・ビジネス、商業、文化、飲食サービスなど高度な機能集積により、東京圏の都市活力と文化をリードする「中核拠点」や、交通結節点などにおける商業、福祉、文化、教育などの生活機能などの集積により、幅広いサービスを提供できる広域的な中心性を備えた「生活拠点」における都市計画道路のうち、駅や駅前広場などの交通結節点にアクセスする道路は今後も必要であると評価しました。
東京都	東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)	地震発生直後から人命の安全確保、被害拡大防止、災害応急対策を円滑に実施するためには、これらの活動に必要な人員及び物資の輸送を確実に実施していくことが必要です。このため東京都は、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路並びにこれらの道路と知事が指定する拠点(指定拠点2とを連絡し、又は指定拠点を相互に連絡する道路として「緊急輸送道路3」を第一次から第三次まで指定しています。このことから、高度な防災都市の実現に向け、緊急輸送道路として指定されている都市計画道路は今後も必要であると評価しました。
東京都	東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)	都内には、地震火災から住民の生命を守るため、避難場所などが定められています。住民が避難場所まで迅速かつ安全に避難するため、避難路の確保が求められます。このことから、都市の防災性・安全性を向上させるために、東京都や各市町が定める避難場所のうち、地震時などに身の安全を確保するため一時的に避難する避難場所(一定の空地を有する場)にアクセスする都市計画道路は今後も必要であると評価しました。

自治体名	計画名称	概要
東京都	東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)	東京が世界有数の観光都市として成長していくために、国内外からの訪問者にとって魅力ある都市づくりを進める必要があります。そのためには、空港や駅などの交通施設の整備に加え、歴史的建造物や都市景観といった観光拠点へのアクセス向上も重要です。このことから、東京都景観条例第 22 条及び第 32 条に基づき選定あるいは定められた歴史的建造物(109 か所)及び主な景勝地として都民投票により選定された「新東京百景」(89 か所:島しょ部を除く。)に着目し、これら観光拠点にアクセスする都市計画道路は今後も必要であると評価しました。
東京都	東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)	都市計画道路網が形成されることで、交通渋滞が緩和されるとともに搬送距離が縮小し、都内にある救急医療施設までの到達時間の短縮が見込まれます。このことから、都内に指定されている第三次救急医療施設等へのアクセス向上が期待される都市計画道路は、都内の救急医療サービス向上のために今後も必要であると評価しました。
東京都	東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)	特徴ある商店街や、コミュニティインフラの整った人々の活動や交流の中心となるエリアなどにおいて、人々の活動や交流を活発にし、誰もが暮らしやすい「まちづくり」を進めるためには、日常的な移動の円滑化、生活道路への通過交通流入の抑制、自転車や歩行者などが安全、快適に利用できるゆとりある道路空間の形成などが重要です。また、各区市町では、避難場所などが指定されており、地震などの災害時にこうした避難場所などへ安全に避難できることも、地域の防災性の向上を図る上で重要となります。さらに、地域開発やマンションなどの大規模住宅の建設、土地区画整理事業や再開発事業など面的整備の計画などにおいては、その開発に伴って発生する自動車及び歩行者交通を円滑かつ安全に処理するとともに、新たなまちの骨格として道路が必要となります。
東京都	東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針	[交流・連携・挑戦の都市構造] 環状メガロポリス構造で重視した道路ネットワークを更に強化・活用するとともに、東京の大きな強みの1つである網の目の鉄道ネットワークも充実・活用し「自由自在な移動と交流」を支えます。 また、空港・港湾機能を一層強化することで、東京圏にとどまらず、国内外を視野に入れ、「交流・連携・挑戦」を促進していきます。これらの道路・交通ネットワークの発達等による時間距離の短縮を踏まえ、従来の環状メガロポリス構造よりも広い圏域も視野に入れ、産業や観光など、様々な分野における交流・連携の強化を図ります。

自治体名	計画名称	概要
東京都	東京都の広域道路ネットワーク	東京は 3600 万人を擁する世界最大の都市圏の中心として、隣接県との交流や連携などを含めた広域的な都市構造を踏まえ、東京圏全体で人やモノの自由な移動や活発な取引を支える交通ネットワークの構築を進めていく。
東京都	東京都の広域道路ネットワーク	三環状道路をはじめとする高速道路や幹線道路など都市機能を支える大動脈となる道路ネットワークの強化や、世界トップレベルの高密な鉄道ネットワークの更なる充実、国内外からの玄関口となる空港や港の機能強化やアクセスの向上、リニア開通に向けた取組を進めていく。
東京都	東京都の広域道路ネットワーク	高速道路、骨格幹線道路及び補助幹線道路の整備を進め、経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成することで、平時、災害時共に移動の円滑化を図る。(都市づくりのグランドデザイン(平成 29 年 9 月東京都)より)
神奈川県	改定・かながわのみちづくり計画	県内では、新東名高速道路をはじめ、つながるべき道路がつながっていないなど、引き続き道路事業を進める必要があります。特に、2020 年の東京オリンピック・パラリンピックの開催が目前に迫る中、その効果を県内に波及させるため、より一層の選択と集中を図り、自動車専用道路や観光地などにアクセスする道路の整備を進めることが重要です。さらに国家戦略特区など 3 つの特区指定を受け、国際競争力の強化に向けた人・モノの円滑な移動の確保や、東日本大震災を踏まえた災害への対応力の強化が必要です。
神奈川県	改定・かながわのみちづくり計画	東京 2020 オリンピック・パラリンピックの開催による効果を県内に波及させるため、自動車専用道路や観光地などにアクセスする道路の整備を進めるなど、より一層の選択と集中を図る必要があります。
神奈川県	改定・かながわのみちづくり計画	「国家戦略特区」、「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」及び「さがみロボット産業特区」を活用し、国際競争力の強化に向けた人・モノの円滑な移動を確保するため、道路を整備する必要があります。
神奈川県	改定・かながわのみちづくり計画	「南海トラフ地震」や「首都直下地震」などの大規模災害発生時、道路は避難や救命救急、復旧に大きな役割を担うことから、引き続き、大規模災害への対応力の強化を図る必要があります。
神奈川県	改定・かながわのみちづくり計画	道路整備計画の施策 広域物流の円滑化、観光交流の促進及び防災・減災力の強化といった広域的な視点や、地域の安全及び利便性の向上といった地域のまちづくりの視点から、より一層の選択と集中を図り、幹線道路ネットワークの整備を進めます。

自治体名	計画名称	概要
神奈川県	神奈川県広域道路交通計画	神奈川がアジアや世界との国際交流の拠点としての機能を発揮していくため、関係自治体と連携して羽田空港のさらなる国際化を進めるほか、国際港湾の機能強化も踏まえ、国際交流を支える交通ネットワークの機能強化を促進する。 広域的な交通利便性の向上と交通混雑の抜本的な改善を図るため、県土構造の骨格となる自動車専用道路網の整備促進を図るとともに、これらと一体となってネットワーク機能を強化し、県内各地域間の交流と連携を促進する幹線道路網の整備を推進する。 既存の交通ネットワークを生かした鉄道やバスなど公共交通の充実を推進する。 公共交通機関など複数の移動手段や経路の確保、利便性、快適性、安全性の向上を図るとともに、誰もが自由に移動できる交通環境の充実を図る。 情報通信技術等の活用により、渋滞、交通事故、環境悪化などの道路交通問題の解決に寄与する道路交通システムを整備する。
神奈川県	神奈川県広域道路交通計画	神奈川県では、3つの特区を活用して、我が国の経済成長を牽引する拠点形成に取り組むとともに、国際競争力の強化に向けた人・モノの円滑な移動の確保を図るための取組を行っています。また、東京2020オリンピック・パラリンピックの開催とその先を見据え、一層の観光振興や経済の好循環を図るためにも、必要な道路整備を推進していくとともに、今ある道路を最大限活用する取組を進めています。
神奈川県	神奈川県広域道路交通計画	神奈川県関連(対県外)の貨物流動を見ると、神奈川県から県外および県外から神奈川県いずれも自動車による輸送が半数以上を占めており国際競争力の強化および貨物輸送の効率化を図る上では、適切なモーダルシェアとともに道路ネットワークの強化が重要です。

自治体名	計画名称	概要
神奈川県	神奈川県広域道路交通計画	- 神奈川県は東京の南西部に位置し、首都圏の玄関口としての役割を担っています。羽田空港や国際貿易港である横浜港等を有する京浜臨海部や、圏央道周辺の県央・湘南地域を中心に産業が集積し、社会経済活動が活発であり、横浜・鎌倉・箱根といった国際的観光地をはじめ、湘南、三浦半島、丹沢・大山など、特色ある観光地を形成し、観光ポテンシャルも高くなっています。 - 一方で、県内外から産業集積地や観光地へ向かう交通に加え、東京都心へ向かう交通などにより、東西方向の交通を担う東名高速道路などでは慢性的な渋滞が発生しています。渋滞による経済損失を軽減するとともに、切迫する首都直下地震などの大規模災害や道路施設の老朽化に対応していくためには、脆弱な東西軸において、自動車専用道路などによる道路ネットワークの強化が必要です。 - そのため、東名高速道路とダブルネットワークを形成する新東名高速道路の海老名以東の計画の具体化や、川崎縦貫道路Ⅱ期について、東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)との一本化を含め幅広く検討を進める必要があります。
神奈川県	神奈川県広域道路交通計画	相模湾岸および横浜港～川崎港の広いエリアで津波による浸水が想定されており、浸水被害が発生した際は、通行ができなくなる可能性があります。このため、浸水被害が発生した際の道路啓開や、発災時の救命活動、支援物資輸送のための道路ネットワークを確保することが重要です。

自治体名	計画名称	概要
神奈川県	神奈川県広域道路交通計画	国際競争力確保のための人流・物流を支える広域道路ネットワークの形成 国際競争力の強化に向けた人流・物流を支える道路網の整備と活用、交流・連携を支える鉄道網の整備、羽田空港へのアクセス性の強化、横浜港、川崎港の機能強化とあわせた連携強化など、持続可能な魅力あるまちづくりの推進とともに、活力と魅力ある県土の形成を支援する総合的な交通ネットワークの形成を図るものとします。 <具体的な取組方針> 人流・物流を支える道路網の整備と活用地域活性化や県民生活の利便性の向上と安全・安心の確保のため、幹線道路ネットワークの整備を図るとともに、計画的な点検、予防的な修繕などによる道路施設の老朽化対策や、スマートインターチェンジ・道の駅の整備促進など、道路を持続的かつ有効活用するための取組を推進します。 交流・連携を支えるモーダルコネクトの促進既存の新幹線や鉄道を含め、面的な交通ネットワークの構築、高速バスの強化、既にネットワーク化されている地域交通サービスの充実・再編および円滑なモーダルコネクト(多様な交通モード間の接続)の促進を図ります。そのため、交通結節点(空港、鉄道駅、港湾等)の利便性およびアクセス性の向上を支援する道路ネットワーク整備を推進します。 横浜港、川崎港の機能強化とあわせた連携強化横浜港、川崎港の機能強化とあわせ、県土構造の骨格として重要な自動車専用道路網(新東名高速道路等)の整備を推進するとともに、自動車専用道路網を補完し、国際競争力を強化するための物流を支える幹線道路網の整備を推進します。

自治体名	計画名称	概要
神奈川県	神奈川県広域道路交通計画	平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保する広域道路ネットワークの形成 神奈川県を含めた首都圏においては、「防災・減災」と一体化した「成長・発展戦略」を展開しており、平常時だけでなく、災害時にも安定的な輸送を確保できる道路ネットワークの構築を図ることが重要です。懸念される首都直下地震等の広域かつ甚大な災害が発生した際には、必要な支援物資等の搬送や被災地における応急活動および復旧・復興活動を効果的に実施するため、被害が甚大な被災地域へ到達するためのアクセスルートの確保が極めて重要です。また、平成30年(2018年)3月の道路法の一部改正により、物流上重要な輸送網を「重要物流道路」として指定する制度が創設されたところです。これを契機に、物流における効率化や安定的な輸送に資するネットワーク計画を策定します。 ＜具体的な取組方針＞ 災害時にも機能する広域道路ネットワークの構築（災害に備えた多重性・代替性のある広域道路ネットワークの確保、基幹道路等の耐災性強化や迅速な啓開・復旧体制の構築） 重要物流道路指定によるトラックの大型化に対応した道路構造の強化 国際海上コンテナ車(40ft 背高)の特車通行許可を不要とするネットワークの選定

自治体名	計画名称	概要
神奈川県	神奈川県広域道路交通計画	1-2 広域道路交通ネットワーク計画 道路は、県民生活の利便性向上や地域経済の活性化、さらには災害時における県民の安全・安心の確保にも寄与する重要な社会基盤です。県内においては、平成 27 年(2015 年)3 月に、さがみ縦貫道路などが開通し、渋滞改善等の効果が現れはじめています。しかし、新東名高速道路をはじめ、つながるべき道路がつながっていないなど、引き続き道路事業を進める必要があります。また、より一層の選択と集中を図り、自動車専用道路や観光地などにアクセスする道路の整備を進めることが重要です。さらに国家戦略特区など 3 つの特区指定を受け、国際競争力の強化に向けた人・モノの円滑な移動の確保や、東日本大震災を踏まえた災害への対応力の強化が必要です。一方、県内の道路は高度経済成長期に集中的に整備され、建設後 50 年を経過する施設が、今後、急激に増加することから、老朽化対策を着実に進める必要があります。そのため、本県が目指す広域道路ネットワークは、基本方針(「国際競争力確保のための人流・物流を支える広域道路ネットワークの形成」及び「平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保する広域道路ネットワークの形成」)を踏まえ、高速道路や国道などの基幹的な道路を中心として、それらと一体的にネットワークを形成する道路を含めた道路で構成するものとします。
神奈川県	神奈川県広域道路交通計画	地域における中心的な役割を担う主要鉄道駅等の交通拠点や、災害時の物資輸送や避難等の主要な拠点となる道の駅や都市部の交通拠点等について、利用者の利便性向上や周辺道路の交通課題の解消、防災や地域活性化等に関する拠点機能の確保を図るため、「他圏域との対流を促す結節機能の強化」、「地域活性化や防災機能等、多様な機能を持った「道の駅」の形成」の 2 つの基本方針のもと、官民連携によるモーダルコネク(多様な交通モード間の接続)や、ソフト・ハードを含めた防災機能の強化を図ります。

自治体名	計画名称	概要
神奈川県	神奈川県広域道路交通計画	他圏域との対流を促す結節機能の強化 人、モノ等との連携・融合には対流の場が不可欠であり、首都圏内や他圏域との面的な対流を創出していくためには、東京圏はもとより東京圏以外でも、交通ネットワークだけでなくネットワークの結節点となる地域に対流の場(対流拠点)を整備することが重要です。リニア中央新幹線の整備を契機として、リニア新駅周辺への都市機能集積やアクセス改善、沿線地域における個性ある産業振興を図るとともに、国際空港の機能や他圏域との対流を促す結節機能の強化を図り、さらには対流拠点の整備促進を通じて、世界最大の経済集積圏としてのスーパー・メガリージョンを形成することができます。リニア中央新幹線の新駅周辺を、広域交流拠点等として整備促進(橋本駅) 国際空港や地方都市とのアクセスを強化する交通拠点の整備
世田谷区	せたがや道づくりプラン	防災・減災に寄与する道づくり 都市における道路は、避難路、延焼遮断帯、消防活動のためのスペース、緊急物資輸送路など、災害発生から復旧復興に至るあらゆる場面で多様な役割を担う大変重要な施設です。災害に強く、復元力を持つまちの実現のため、ハード面での対策として、道路のもつ防災・減災機能を重視し、防災性向上に寄与する道づくりを推進していきます。
世田谷区	せたがや道づくりプラン	全ての人にやさしい道づくり 道路は、子供から高齢者、障害者などさまざまな人がいろいろな目的、手段で利用する施設です。高齢者の移動手段となるシニアカーや車椅子の利用者にも配慮し、ユニバーサルデザインの視点を踏まえ、多様な利用者の意見も反映し、全ての歩行者にとって安全で楽しく歩ける道路整備を推進します。また、自転車走行環境に配慮した道路整備、公共交通不便地域の解消につながる道路整備など、さまざまな交通手段に対応する道づくりを進めていきます。
世田谷区	せたがや道づくりプラン	環境の向上に資する道づくり 世田谷区内の道路網を整え自動車交通を分散化、円滑化することで、住宅地内の通過交通を減らし住環境の改善を図るとともに、渋滞解消により排出ガスを削減します。また、道路内の緑化を充実し、連続したみどりの空間を創出するなど、環境の向上に資する道づくりを進めます。さらに維持管理性を考慮した設計、雨水浸透施設の設置、しゃ熱性舗装の施工、街路灯のLED化など環境を重視した道路の整備を行っていきます。

2. 広域的・地域的な課題・ニーズ把握

自治体名	計画名称	概要
世田谷区	せたがや道づくりプラン	広域的な課題解決に資する道づくり 国や東京都、近隣自治体との協力、連携によって、世田谷区内だけでなく区周辺の道路整備を推進し、道路交通環境の改善、防災・減災対策の充実など、広域的な課題を解決するための道づくりを進めていきます。
川崎市	第2次川崎市道路整備プログラム	慢性的な渋滞は大きな経済損失を招くとともに、生活環境の悪化や安全性の低下など、市民生活の豊かさに関わる重要な課題です。 効率的な経済活動や安全・安心な市民生活の実現には、都市拠点周辺などにおける速度低下の改善が必要であり、道路整備により交通の円滑化を図ります。
川崎市	第2次川崎市道路整備プログラム	本市の都市構造を支え、交通混雑の解消や沿道環境の改善を図り、災害時には物資の輸送等を支えるネットワークの形成が必要です。 整備箇所の重点化や事業遅延への重点的な対応などにより、整備効果の早期発現と都市計画道路のネットワークの強化を推進します。
川崎市	第2次川崎市道路整備プログラム	拠点地区の交通機能強化や魅力ある都市環境の形成を推進する上で、幹線道路の交通円滑化などが課題となっています。 都市拠点周辺に集中する自動車交通の適切な誘導や交通結節機能の向上などを図るため、都市拠点周辺の幹線道路の整備を重点的に進めます。
川崎市	第2次川崎市道路整備プログラム	広域拠点の機能強化を図るため、地理的優位性等を最大限に発揮できるように、広域交通結節点へのアクセス性を一層向上させることが必要です。 リムジンバスなどが発着する本市各広域拠点と隣接する羽田空港など広域交通結節点を結ぶ幹線道路の整備を進めます。
川崎市	第2次川崎市道路整備プログラム	未整備幹線道路における事故の多発や生活道路への通過交通の流入などが課題となっています。 幹線道路の整備による「歩車分離」や「ネットワークの構築」などにより、市民が安全で快適に移動できる交通環境の形成を図ります。
川崎市	第2次川崎市道路整備プログラム	東日本大震災の教訓を踏まえ、今後発生が予見されている「首都直下地震」など大規模災害への備えが必要です。 発災時の迅速な救難・救助活動や円滑な援助物資の運搬などが行えるよう、緊急輸送路の整備を推進します。
川崎市	第2次川崎市道路整備プログラム	市民の生命を守るため、大規模災害の発生を前提とした救命救急活動への支援が必要です。 救急救命センターへの速達性や災害拠点病院へのアクセス性の向上を図るため、周辺の幹線道路の整備を推進します。

自治体名	計画名称	概要
川崎市	第2次川崎市道路整備プログラム	道環境の改善には、交通流対策や道路構造対策などを総合的に推進することが課題となっています。騒音対策が必要な幹線道路については、道路ネットワークの強化により交通の分散化を進めるとともに、低騒音舗装の導入など沿道の生活環境に配慮した道路整備を進めます。
大田区	大田区都市計画マスタープラン	これまで整備を進めてきた交通網や交通結節点機能のポテンシャルを活かしつつ、超高齢社会や大規模化する災害、インターネット購入の増加による物流増等新たな課題を抱える都市を支える道路・交通体系の検討が必要となるとともに、新空港線をはじめとする公共交通ネットワークの充実が必要です。
大田区	大田区都市計画マスタープラン	広域連携軸を構成する道路網の整備 大田区の広域拠点域と周辺区市の主要拠点を結び、広域拠点域の発展に資する役割を担う広域交通ネットワークとして、幹線道路及び鉄道等を骨格とした広域連携軸を位置付け、更なる利便性の強化・向上をめざします。 交通インフラ整備を進め、東京圏を支える高度な交通・物流網の一翼を担います。そのため、幹線道路などで発生している渋滞を解消するための対策や、物流拠点へのアクセス円滑化等について検討を進めます。
大田区	大田区都市計画マスタープラン	拠点交流網をはじめとした道路網の整備 区内における人やモノの交流促進に資する地域交通ネットワークとして、主要道路及び鉄道等を骨格とした拠点交流網を位置付け、域内移動の円滑化や地域連携の活性化を図ります。 ・都市計画道路網の形成により、都市機能や都市空間の確保、地域環境の保全、都市防災機能の強化を図ります。 広域連携軸と拠点交流網を形成する都市計画道路について、現在事業中路線の整備促進のみならず、東京都と区市町が共同で策定した「東京における都市計画道路の整備方針」に位置付けのある道路の事業化を進めます。 未整備の都市計画道路については、社会経済情勢や道路に対するニーズ、地域の都市づくりの変化等を踏まえ、東京都などと連携して必要性を検討します。 今後の大規模な土地利用転換などにあわせたネットワークを補完すべき区間の整備など、円滑な交通の流れとなるよう道路網のあり方について検討します。

2.3.2. 広域道路ネットワークに求められる事項の整理

(1) 上位計画を踏まえた整理

2.3.1 で収集した、国道交通省関東地方整備局、東京都、神奈川県、川崎市、世田谷区、大田区の道路計画における、広域道路に求められる役割・機能に関する記述を抽出・統合して整理した結果、以下の役割・機能が挙げられた。

表 2-130 上位計画から得られる広域道路ネットワークに求められる役割・機能

作成部局	資料名	年月
国土交通省関東地方整備局	関東ブロック 新広域道路交通ビジョン	R3.7
	関東ブロック 新広域道路交通計画	R3.7
東京都	東京における都市計画道路の整備方針 (第四次事業化計画)	H28.3
	東京における都市計画道路の在り方に関する 基本方針	R1.11
	東京都の広域道路ネットワーク	R3.6
神奈川県	改定・かながわのみちづくり計画	H28.3 改定
	神奈川県広域道路交通計画	R3.6
世田谷区	せたがや道づくりプラン	H28.3
川崎市	第2次川崎市道路整備プログラム	H28.3
大田区	大田区都市計画マスタープラン	R4.3

No.	分類	広域道路に求められる役割・機能
1	利便性強化・効率化	日常の移動の利便性・快適性を確保
2		都市・拠点間アクセス強化
3		経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成
4		自動車専用道路へのアクセス強化
5	拠点機能強化	主要な鉄道駅や道の駅等の交通拠点へのアクセス強化
6	観光振興	観光拠点へのアクセス強化
7	物流支援	物流網の形成
8		トラックの大型化への対応
9		空港・港湾等の物流拠点へのアクセス強化
10	医療支援	第三次救急医療施設等へのアクセス向上
11	交通安全	歩行者・自転車に対して安全・安心な道路空間の創出
12	防災	発災時の救命活動、支援物資輸送のための道路ネットワークの 形成
13		災害時のリダンダンシー確保
14	環境改善	地球環境・沿道環境の保全

さらに、2050 年を想定して高規格道路ネットワークのあり方を示した WISENET2050 に記載されている、構想の要点、求められる役割、政策から前項で拾いきれなかった役割・機能を追加した。下表の赤字が WISENET2050 を基に追加した役割・機能である。

表 2-131 WISENET2050 の項目

WISENET の項目	各項目の内容
構想の要点	シームレスネットワークの構築 ・パフォーマンス・マネジメント ・技術創造による 多機能空間への進化 (自動物流道路、電力ハイウェイ、 治水機能 、高速自転車道)
政策	・経済成長・物流強化 (三大都市圏環状道路、横断軸強化、拠点周辺のネットワーク充実、中継輸送拠点) ・地域安全保障のエッセンシャルネットワーク ・交通モード間の連携強化 ・観光立国の推進 ・自動運転社会の実現(道路と車両の協調) ・低炭素で持続可能な道路の実現
求められる役割	・拠点機能の強化 ・高規格道路の利便性向上 (スマート IC、フリーフロー式 ETC) ・道路空間の再配分 ・持続可能なメンテナンスサイクルの構築 ・自然再興(ネイチャーポジティブ)の実現

No.	分類	広域道路に求められる役割・機能
1	利便性強化・効率化	日常の移動の利便性・快適性を確保
2		都市・拠点間アクセス強化
3		経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成
4		自動車専用道路へのアクセス強化
5	拠点機能強化	主要な鉄道駅や道の駅等の交通拠点へのアクセス強化
6	観光振興	観光拠点へのアクセス強化
7	物流支援	物流網の形成
8		トラックの大型化への対応
9		空港・港湾等の物流拠点へのアクセス強化
10	医療支援	第三次救急医療施設等へのアクセス向上
11	交通安全	歩行者・自転車に対して安全・安心な道路空間の創出
12	防災	発災時の救命活動、支援物資輸送のための道路ネットワークの形成
13		災害時のリダンダンシー確保
14		治水機能等の多機能空間への進化
15	環境改善	地球環境・沿道環境の保全
16		ネイチャーポジティブの実現

(2) 沿線地域の抱える課題・ニーズを踏まえた検討

社会情勢、土地利用・交通特性、地域の声から当該地域周辺の課題を整理し、前頁で整理した、広域道路に求められる役割・機能に追記すべき役割・機能を確認した。なお、社会情勢、土地利用・交通特性、地域の声は以下の情報を活用して整理した。

表 2-132 課題・ニーズの整理元

	課題・ニーズ整理元
社会情勢	・各種統計 ・他の道路事業の状況 ・関連ニュース
土地利用・交通特性	・交通関係データ解析(ETC2.0、全国道路・街路交通情勢調査、ITARDA) ・土地利用状況
地域の声	・企業ヒアリング(R4 業務) ・世田谷区民意識調査 ・大田区政に関する世論調査 ・かわさき市民アンケート概要版

解決すべき課題・ニーズを解決するために、必要とされる広域道路の役割・機能、配慮すべき事項を追加した。

1) 社会情勢からの整理

表 2-133 社会情勢から整理される解決すべき課題・ニーズ

	解決すべき課題・ニーズ	整理元
1	物流では多くの経済指標で、コロナ禍前同水準となっており、特にネットショッピングなどはコロナ禍を経て年々増加傾向にあり、物流の速達性・定時性向上に関する支援が重要	統計整理
2	観光も多くの経済指標で、コロナ禍前同水準となっており、観光の円滑性向上のための支援が重要。	統計整理
3	新型コロナウイルスの感染のリスクが比較的低い自動車移動需要は堅調	統計整理
4	各市区とも近年救急出動件数が増加傾向	統計整理
5	東京外環は、東名高速～湾岸道路を除く全ての区間で既開通または事業中	関連ニュース
6	川崎縦貫道路Ⅰ期が都市計画決定され用地取得が進んでいる	関連ニュース
7	令和元年東日本台風により、東京外環(東名～湾岸)沿線地域では約 2,500 棟の浸水被害が発生	関連ニュース
8	令和 2 年「東京外かく環状道路(関越～東名)」工事における陥没事故が発生	関連ニュース

青字:配慮事項
に相当

2) 土地利用・交通特性からの整理

表 2-134 土地利用・交通特性から整理される解決すべき課題。ニーズ

	解決すべき課題・ニーズ	整理元
1	都心部に外環外側から向かう区間において速度低下が発生。特に西側は速度低下区間が長い	交通データ解析
2	アクアラインから湾岸線東京方面の交通の約 42%が外環外側放射方向及び沿線市区に起終点を持つ車両	交通データ解析
3	臨海部～東名間を走行する車両の約 9 割が首都高を經由	交通データ解析
4	非混雑時と混雑時の所要時間差が大きい	交通データ解析
5	需要(OD)と時間圏域にゆがみが発生しており、円滑な移動が阻害	交通データ解析
6	環八(東名～第三京浜間)においては通過交通が約 36%、環八(第三京浜以南)においては通過交通が約 13%を占める	交通データ解析
7	環状八号線、国道 409 号の渋滞損失時間は R5 年では全国平均の約 6～10倍	交通データ解析
8	環状八号線、国道 409 号の混雑度は多くの区間で 1.00 を超過。両路線で混雑度が 1.00 を超過する区間もあり、断面として容量が不足。	交通データ解析
9	環状八号線の区間全体平均大型車混入率は約 16%で東京都平均の 15%を上回る。 国道 409 号の区間全体平均大型車混入率は約 30%で神奈川県平均の 14%を上回る。	交通データ解析
10	東京区部南西部や川崎市域には、高速道路へのアクセスで、周辺に比べ時間を要する地域がみられる。	交通データ解析
11	主要幹線道路における死傷事故率が高い	交通データ解析
12	環状八号線の速度低下が顕著となる 7-8 時台や 17 時台において、抜け道利用割合が増加する傾向	交通データ解析
13	極めて高度な土地利用がなされており、加えて、文化財指定された史跡などが点在している地域	土地利用状況
14	国道1号や国道409号等の幹線道路沿いに大規模な公有地や民間事業所用地が存在	土地利用状況
15	学術・研究開発機関等が川崎市を中心に点在	土地利用状況

赤字: 整理した「広域道路に求められる役割・機能」に対応しない課題・ニーズ

3) 地域の声からの整理

世田谷区、大田区、川崎市における調査および企業ヒアリングを地域の声として、それらから解決すべき課題・ニーズを整理した。

表 2-135 地域の声から整理される解決すべき課題・ニーズ

	解決すべき課題・ニーズ	整理元
1	高速へのアクセスの改善等に期待	市民・企業ニーズ
2	首都高でしか行けなかった目的地にて、広域にわたって IC を選択できるようになることに期待	物流事業者ヒアリング
3	湾岸地区の倉庫のアピールポイントが増え、テナントの増加や賃料の上昇につながることを期待	物流不動産ヒアリング
4	供給範囲拡大や物流施設分散により、東京圏全体での利便性が向上することに期待	物流不動産ヒアリング
5	所要時間短縮や 定時性向上 により、効率的な配車・運行計画が可能になることを期待	物流事業者ヒアリング
6	多摩川の治水対策の要望	市民・企業ニーズ
7	「交通安全対策」を望む声が多い	市民・企業ニーズ
8	世田谷区や川崎市から中央道、関越道へアクセスする際、一般道使用時より安全性が向上することを期待	物流事業者ヒアリング
9	人口の多い地域が商圈となり、来客数が増加することを期待	観光企業ヒアリング
10	平成 25 年度からの時系列の変化をみると、「道路が狭くて危険」はいずれの年も 1 位で交通安全の点で課題がある	世論調査
11	砧南部地域では「交通が不便」が 1 位となっており、IC アクセスの利便性に課題がある地域が存在	世論調査
12	平成 25 年度からの時系列の変化をみると、「災害に強いまちづくり」、「防犯・地域安全の対策」、「高齢者福祉の充実」が常に 3 位以内に挙げられている	世論調査
13	交通に関しては利便性に対する満足度が高いものの、安全性に対する満足度が低い	世論調査
14	IC アクセス利便性が低い大森地域や蒲田地域は、「道路の整備」と「交通の安全性」に対する満足度が低い	世論調査
15	IC アクセス利便性が低い糎谷・羽田地域は、「交通の便」についての満足度は高くない	世論調査
16	川崎区においては、交通に関係する項目として「交通事故・危険物からの安心感」の満足度が低い	世論調査
17	市の交通政策について「重要である」もしくは「やや重要である」と回答した割合は、「歩道の設置や自転車利用マナーの向上など歩行者などへの安全対策」が最も高く、次いで「災害に強い交通網の整備」が挙げられ、安全と災害への対応が求められている。	世論調査

(3) 課題・ニーズを踏まえた広域道路ネットワークに求められる事項の整理

(1)~(3)の検討を踏まえて、広域道路に求められる役割・機能および配慮事項を整理した。

1) 求められる機能・役割の整理

表 2-136 広域道路ネットワークに求められる役割・機能の一覧

No.	分類	広域道路に求められる役割・機能
1	利便性強化・効率化	日常の移動の利便性・快適性を確保
2		日常の移動の定時性向上
3		都市・拠点間アクセス強化
4		経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成
5		自動車専用道路へのアクセス強化
6	都心の渋滞緩和	都心への通過交通流入の抑制
7	拠点機能強化	主要な鉄道駅や道の駅等の交通拠点へのアクセス強化
8	観光振興	観光拠点へのアクセス強化
9	物流支援	物流網の形成
10		トラックの大型化への対応
11		空港・港湾等の物流拠点へのアクセス強化
12	医療支援	第三次救急医療施設等へのアクセス向上
13	交通安全	幹線道路における安全性向上
14		歩行者・自転車に対して安全・安心な道路空間の創出
15	防災	発災時の救命活動、支援物資輸送のための道路ネットワークの形成
16		災害時のリダンダンシー確保
17		治水機能等の多機能空間への進化
18	環境改善	地球環境・沿道環境の保全
19		ネイチャーポジティブの実現

2) 配慮事項の整理

表 2-137 配慮事項の一覧

	配慮事項
1	極めて高度な土地利用がなされている。加えて、文化財指定された史跡などが点在している地域
2	京浜臨海部及び羽田空港周辺地域は、国際的ビジネス拠点の形成を目指している
3	東京外環は、東名高速～湾岸道路を除く全ての区間で既開通または事業中
4	川崎縦貫道路 I 期が都市計画決定され用地取得が進んでいる
5	国道 1 号や国道 409 号等の幹線道路沿いに大規模な公有地や民間事業所用地が存在
6	学術・研究開発機関等が川崎市を中心に点在
7	令和元年台風第 19 号により、東京外環(東名～湾岸)沿線地域では約 2,500 棟の浸水被害が発生
8	令和 2 年「東京外かく環状道路(関越～東名)」工事における陥没事故が発生