

第4章 交通課題対策案の立案及び整備効果の検討

章 内 目 次

4. 交通課題対策案の立案及び整備効果の検討.....	4-1
4.1. 起終点のパターンの整理・立案及び整備効果の検討・分析.....	4-2
4.1.1. 起終点のパターンの整理・立案.....	4-2
(1) 対策案(起終点パターン)立案の考え方.....	4-2
(2) 対策案(起終点パターン)の概要.....	4-2
4.1.2. 起終点パターンの整備効果の検討・分析.....	4-4
(1) ゲートウェイへのアクセス強化	4-5
(1) 災害への備えとしての道路網の強化	4-13
(2) 都心の渋滞緩和	4-17
(3) 交通分担の整序化.....	4-20
4.1.3. 起終点パターンの整備効果取りまとめ	4-24

4. 交通課題対策案の立案及び整備効果の検討

3 章の検討を踏まえ、東京南西部における道路計画としての交通課題対策を複数立案した。

その上で、設定した目標に応じた整備効果を検討、分析した。

また、交通課題対策案の複数立案にあたり、起終点のパターンを整理・立案した上で、各パターンの整備効果を検討、分析した。なお、立案するパターンは2パターンとする。

なお、本項で検討・分析する整備効果において、東京南西部地域における交通課題対策案の実現時には、現在事業中である外環（関越～東名）の完成が想定されることから、高速道路ネットワーク等の広域的な効果を中心に外環（関越～東名）の供用を前提としたものとする。



[JCT・ICは仮称・開通区間は除く]

地図出典: 東京外かく環状国道事務所 HP の画像に一部加筆

図 4-1 東京外環の各路線の位置図

4.1. 起終点のパターンの整理・立案及び整備効果の検討・分析

4.1.1. 起終点のパターンの整理・立案

(1) 対策案（起終点パターン）立案の考え方

3章の道路計画の必要性の検討を受けて、東京南西部における交通課題対策として、道路計画の起終点のパターンについて以下の考え方のもと立案を行った。

- 起点側（西側）は、東京外環（関越道～東名高速）との連続性を考慮し、(仮称)東名 JCT を設定
- 終点側（東側）は、各種上位計画やこれまでの検討経緯を踏まえ、東京側・川崎側の2パターンを設定
 - 川崎側は、川崎縦貫道路との一本化等を考慮し、大師 JCT 接続を設定
 - 東京側は、東京外環（調査中）に位置付けた上位計画（関東ブロック 新広域道路交通計画等）を参考に、北端と想定される昭和島・東海 JCT 接続を設定



出典：国土交通省関東地方整備局「川崎縦貫道路 概略図」

図 4-2 川崎縦貫道路 概略図



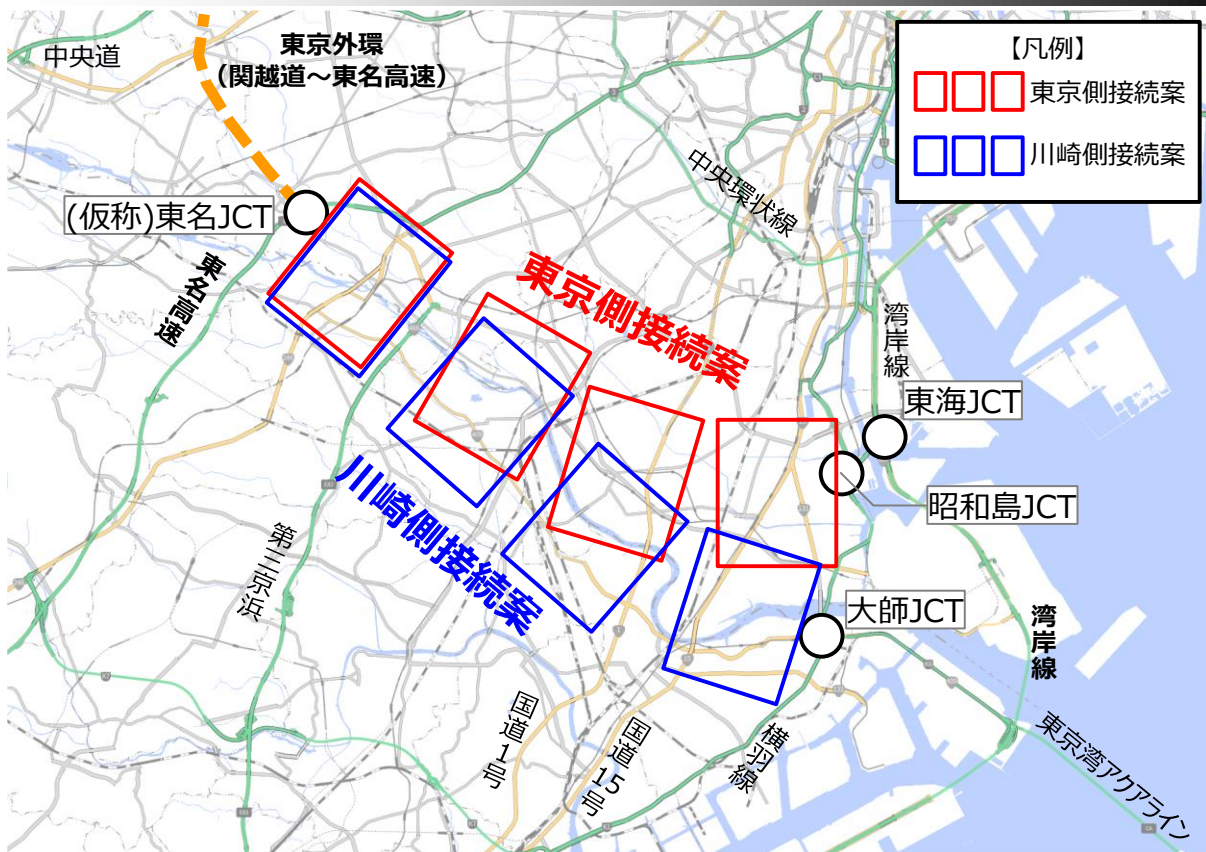
出典：国土交通省関東地方整備局「関東ブロック 新広域道路交通計画」

図 4-3 関東ブロック 広域道路ネットワーク計画図(東京都拡大)

(2) 対策案（起終点パターン）の概要

前項の考え方を基に対策案（起終点パターン）として下記の2案を立案した。

4. 交通課題対策案の立案及び整備効果の検討



地図出典：国土地理院地図を基に加工

図 4-4 対策案2案の起終点

「東京側接続案」は、(仮称)東名 JCT を起点として主に東京側のルート帯を通り、終点として昭和島 JCT で接続するパターンである。延長は 20km とした。

「川崎側接続案」は、(仮称)東名 JCT を起点として主に川崎側のルート帯を通り、終点として大師 JCT で接続するパターンである。延長は 20km とした。

表 4-1 対策案2案の特徴

条件	川崎側接続	東京側接続

4.1.2. 起終点パターンの整備効果の検討・分析

設定した目標に応じた起終点パターンの整備効果を検討、分析した。

表 4-2 政策目標に応じて設定した評価項目(起終点パターン)

政策目標	大項目	小項目	視点
A ゲートウェイへのアクセス強化	(1)物流の効率化	1) 主要地点間の所要時間の短縮	地域的
		2) 羽田空港へのアクセス性向上	広域的
		3) 京浜港へのアクセス向上	広域的
	(2) 観光振興への貢献	4) 観光施設等へのアクセス性向上	広域的
B 災害への備えとしての道路網の強化	(3) 災害時のリダンダンシー	5) 緊急輸送路の信頼性向上	広域的
		6) 防災拠点間のアクセス性向上	広域的
C 都心の渋滞緩和	(4) 都心への通過交通流入の抑制	7) 都心の渋滞緩和	広域的
		8) 放射路線の都心方向利用割合(アクアライン)	広域的
		9) 臨海部～東名の首都高利用状況	広域的
D 交通分担の整序化	(5) 幹線道路の交通分担効果	10) 幹線道路の渋滞緩和	地域的
		11) 幹線道路の交通事故減少	地域的

4. 交通課題対策案の立案及び整備効果の検討

(1) ゲートウェイへのアクセス強化

1) 物流の効率化

(7) 主要地点間の所要時間の短縮

A) データ諸元

表 4-3 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	R5.5.8～ R5.6.30※1	・ 川崎浮島 JCT～東京 IC 間 ※ETC2.0 データ(R5.5.8～R5.6.30※1、平日 24 時間対象) より算出 ※東京外環(東京 IC～大師)の所要時間は設計速度 (80km/h)を基に算出

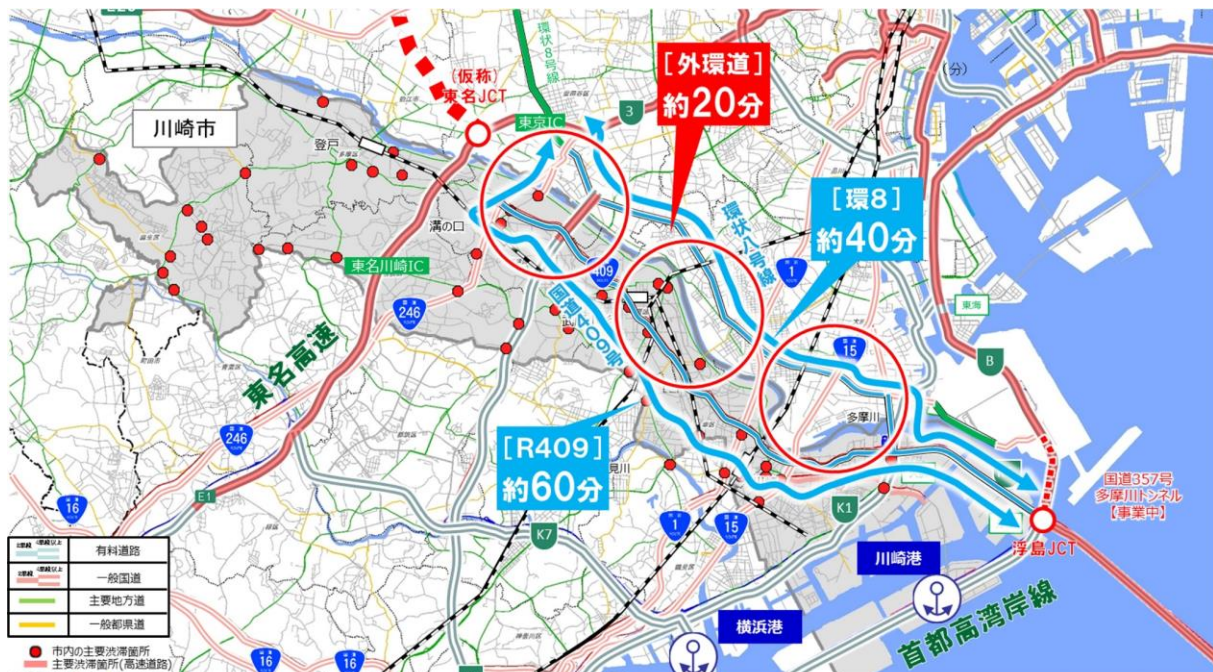
※1：大師橋通行止め期間(R5. 5. 27～R5. 6. 10)を除いた期間

B) 分析結果

- 現状の東名高速から湾岸道路の所要時間は、国道 409 号経由で約 60 分、環八経由で約 40 分となっている。
- 東京外環（東名～湾岸）整備時の所要時間は約 20 分となる。東京外環（東名～湾岸）の整備によって、約 5～7 割程度の所要時間短縮が期待される。

表 4-4 所要時間算出結果

	国道 409 号	外環	環八
所要時間	約 60 分	約 20 分	約 40 分



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 4-5 周辺道路の状況（所要時間の短縮）

4. 交通課題対策案の立案及び整備効果の検討

(イ) 羽田空港へのアクセス性向上

A) データ諸元

表 4-5 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	R5.5.8～ 6.30	- 羽田空港～大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC の昼間 12 時間 速度より所要時間を算出 ※東京外環(関越～湾岸)の速度は設計速度(80km/h)と設定 ※大師橋付け替え工事期間(5/27 5:00～6/10 5:00)を除く ※羽田空港:第 3 ターミナル(羽田 IC・空港西 IC)と設定

B) 分析結果

- 東名高速・中央道・関越道から羽田空港へのアクセスは、東京外環(関越～湾岸)が東京接続または神奈川接続となった場合、既存ルートより大幅な所要時間の短縮となる。

表 4-6 所要時間算出結果

No	経路	
01	大泉 JCT⇒羽田空港	
02	調布 IC⇒羽田空港	
03	東名川崎 IC⇒羽田空港	



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 4-6 京浜港・羽田空港～大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC の経路

大泉 JCT	調布 IC	東名川崎 IC

図 4-7 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒羽田空港の所要時間

4. 交通課題対策案の立案及び整備効果の検討

(ウ) 京浜港へのアクセス性向上

A) プロローブ分析

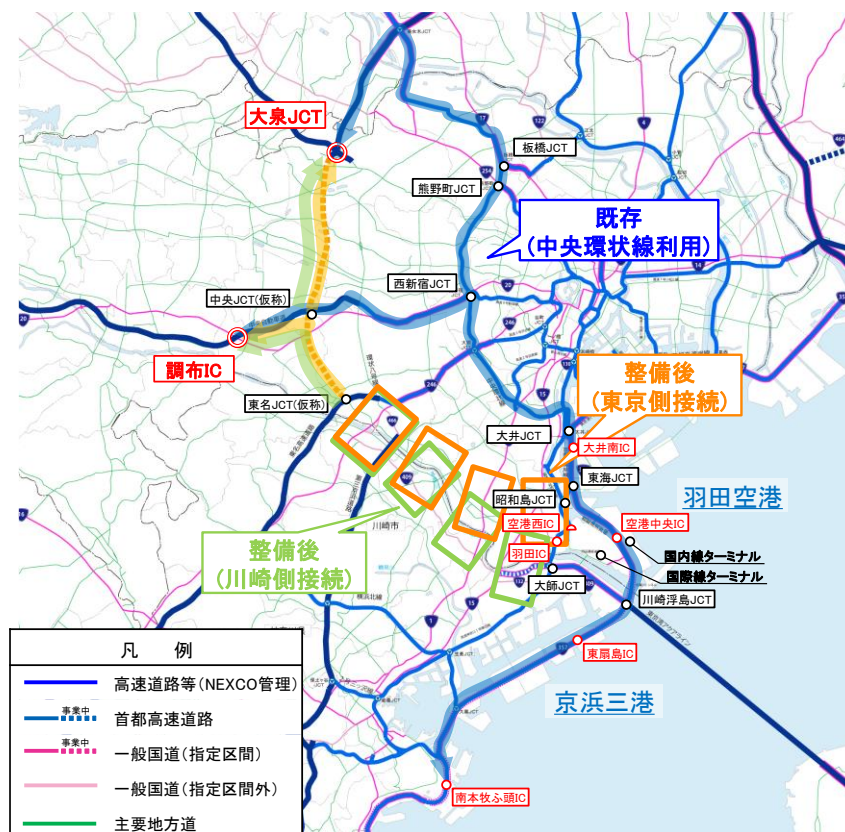
a) データ諸元

表 4-7 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	R5.5.8～ 6.30	- 京浜港(東京港、川崎港、横浜港)～大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC の昼間 12 時間速度より所要時間を算出 ※東京外環(関越～湾岸)の速度は設計速度(80km/h)として算出 ※大師橋付け替え工事期間(5/27 5:00～6/10 5:00)を除く ※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

b) 分析結果

- ETC2.0 の結果としては、東名高速・中央道・関越道から京浜三港へのアクセスは、東京外環（関越～湾岸）が東京接続または神奈川接続となった場合、接続箇所により若干の差異はあるものの既存ルートより所要時間は短縮される。



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 4-8 京浜港・羽田空港～大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC の経路(再掲)

4. 交通課題対策案の立案及び整備効果の検討

表 4-8 算出結果(ETC2.0、所要時間)

No	経路	所要時間
01	大泉 JCT ⇒ 東京港(大井南 IC)	
02	調布 IC ⇒ 東京港(大井南 IC)	
03	東名川崎 IC ⇒ 東京港(大井南 IC)	
04	大泉 JCT ⇒ 川崎港(東扇島 IC)	
05	調布 IC ⇒ 川崎港(東扇島 IC)	
06	東名川崎 IC ⇒ 川崎港(東扇島 IC)	
07	大泉 JCT ⇒ 横浜港(南本牧ふ頭 IC)	
08	調布 IC ⇒ 横浜港(南本牧ふ頭 IC)	
09	東名川崎 IC ⇒ 横浜港(南本牧ふ頭 IC)	

大泉 JCT	調布 IC	東名川崎 IC

図 4-9 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒東京港(大井南 IC)空港の所要時間(ETC2.0)

大泉 JCT	調布 IC	東名川崎 IC

図 4-10 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒川崎港(東扇島 IC)空港の所要時間(ETC2.0)

大泉 JCT	調布 IC	東名川崎 IC

図 4-11 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒横浜港(本牧ふ頭 IC)空港の所要時間(ETC2.0)

4. 交通課題対策案の立案及び整備効果の検討

B) 全国道路・街路交通情勢調査分析

a) データ諸元

表 4-9 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	-	・ 混雑時旅行速度により算出した大泉 JCT・調布 IC から大井南 IC・東扇島 IC・南本牧ふ頭 IC・空港中央 IC・羽田 IC・空港西 IC までの所要時間と大井南 IC・東扇島 IC・南本牧ふ頭 IC・空港中央 IC・羽田 IC・空港西 IC から大泉 JCT・調布 IC までの所要時間を平均して所要時間を算出 ・ 大泉 JCT・調布 IC から大井南 IC・東扇島 IC・南本牧ふ頭 IC・空港中央 IC・羽田 IC・空港西 IC までの距離と設定した交通量 & 原単位から総走行経費を算出 ※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 ※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

b) 分析結果

- 全国道路・街路交通情勢調査の所要時間の結果としては、外環東名以南の整備が東京接続または川崎接続となった場合、接続箇所により若干の差異はあるものの若干既存ルートより大幅な所要時間の短縮となる。
- 全国道路・街路交通情勢調査の走行経費の結果としては、大泉 JCT のルートは接続箇所により差異はあるもののコスト短縮の効果が期待でき、調布 IC のルートは外環以南ルートに変更するとコスト増加となることがあるが、羽田空港利用時には東京側と川崎側のどちらの接続でもコスト短縮の効果が期待できる。



図 4-12 京浜・羽田空港～大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC の経路(再掲)

4. 交通課題対策案の立案及び整備効果の検討

表 4-10 算出結果(全国道路・街路交通情勢調査、所要時間)

No	経路	所要時間
01	大泉 JCT～東京港(大井南 IC)	
02	大泉 JCT～羽田空港(空港中央 IC・空港西 IC・羽田 IC)	
03	大泉 JCT～川崎港(東扇島 IC)	
04	大泉 JCT～横浜港(南本牧ふ頭 IC)	
05	調布 IC～東京港(大井南 IC)	
06	調布 IC～羽田空港(空港中央 IC・空港西 IC・羽田 IC)	
07	調布 IC～川崎港(東扇島 IC)	
08	調布 IC～横浜港(南本牧ふ頭 IC)	

東京港	羽田空港
川崎港	横浜港

図 4-13 大泉 JCT⇒京浜三港と羽田空港の所要時間(全国道路・街路交通情勢調査)

東京港	羽田空港
川崎港	横浜港

図 4-14 調布 IC⇒京浜三港と羽田空港の所要時間(全国道路・街路交通情勢調査)

4. 交通課題対策案の立案及び整備効果の検討

表 4-11 算出結果(全国道路・街路交通情勢調査、走行経費)

No	経路	走行経費
01	大泉 JCT～東京港(大井南 IC)	
02	大泉 JCT～羽田空港(空港中央 IC・空港西 IC・羽田 IC)	
03	大泉 JCT～川崎港(東扇島 IC)	
04	大泉 JCT～横浜港(南本牧ふ頭 IC)	
05	調布 IC～東京港(大井南 IC)	
06	調布 IC～羽田空港(空港中央 IC・空港西 IC・羽田 IC)	
07	調布 IC～川崎港(東扇島 IC)	
08	調布 IC～横浜港(南本牧ふ頭 IC)	

東京港	羽田空港
川崎港	横浜港

図 4-15 大泉 JCT⇒京浜三港と羽田空港の走行経費(全国道路・街路交通情勢調査)

東京港	羽田空港
川崎港	横浜港

図 4-16 調布 IC⇒京浜三港と羽田空港の走行経費(全国道路・街路交通情勢調査)

2) 観光振興への貢献

(7) 観光施設等へのアクセス性向上

A) データ諸元

表 4-12 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間
公益社団法人日本ユネスコ協会連盟	世界遺産リスト	－
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	観光地位置	－
トリップアドバイザー 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～湾岸線間) 計画検討協議会(第2回)資料	－

世界遺産リスト(公益社団法人日本ユネスコ協会連盟)

<https://www.unesco.org/activities/isan/worldheritagelist/asia2/>

外国人に人気の日本の観光スポット ランキング 2020(トリップアドバイザー)

<https://tg.tripadvisor.jp/news/ranking/best-inbound-attractions/>

人気のある関東地方の観光スポット(トリップアドバイザー)

https://www.tripadvisor.jp/Attractions-g298156-Activities-Kanto.html#FILTERED_LIST

B) 分析結果

- 東京外環（東名～湾岸）の整備により、羽田空港から世界遺産をはじめとする観光地へのアクセスが向上し、さらなる観光客の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 4-17 主要な観光スポット(再掲)

(1) 災害への備えとしての道路網の強化

1) 災害時のリダンダンシー

(7) 緊急輸送路の信頼性向上

A) データ諸元

表 4-13 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
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)	都心南部直下の地震の震度分布	—	—
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)	都心南部直下の地震の震度分布	—	—

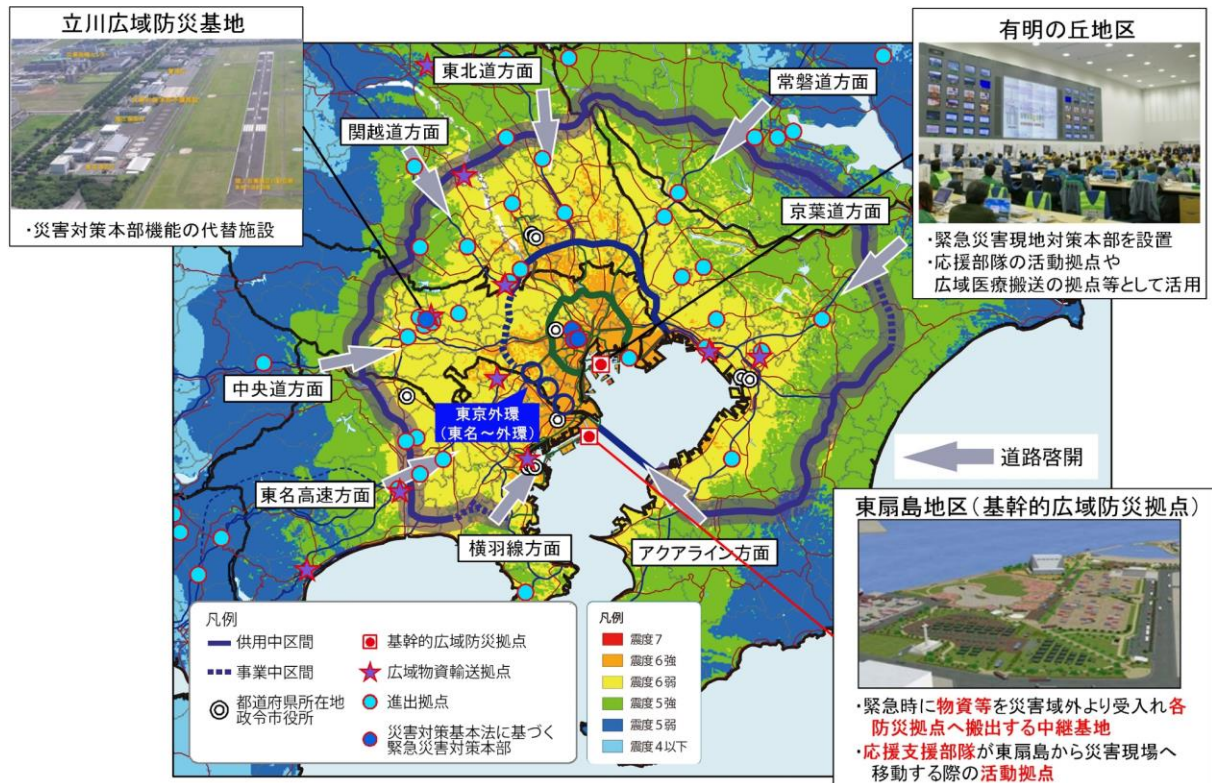
B) 分析結果

- 川崎側接続または東京側接続のどちらでも、首都圏 3 環状道路の整備により、東名などの放射方向の高速道路で災害や事故等により通行止めが発生しても、環状道路を経由し迂回することが可能になる。
- 例として、東名から都心への到達パターンは現在 208 ルートであるが、外環以北開通時には 1,174 ルート、最終的には 1,470 ルートとなる。
- 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%程度と推定される。
- 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）。
- 3 環状道路により、リダンダンシーが強化されれば、放射道路が寸断しても都心への到達経路が確保可能となる。



図 4-18 東名から東京都心へ至るパターン

4. 交通課題対策案の立案及び整備効果の検討



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）をもとに加工・作成

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

※震源（東京都区部南部） 想定最大深度 7

※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（平成 25 年 12 月公表）において、被害が大きく首都
都中枢機能への影響が大きいと考えられる都区部直下の都心南部直下地震の震度

図 4-19 首都圏における防災・物資輸送拠点（再掲）

4. 交通課題対策案の立案及び整備効果の検討

(イ) 防災拠点間のアクセス性向上

A) データ諸元

表 4-14 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	-	・ 混雑時旅行速度より所要時間を算出 ※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)	-	-	-
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)	-	-	-
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)	-	-	-
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)	-	-	-

B) 分析結果

- 東扇島地区は、東京都臨海部基幹的広域防災拠点整備基本計画において、災害時に緊急物資等を海上から受入れ、陸上輸送する中継基地としての機能が位置付けられている。

表 4-15 所要時間算出結果

No	経路	所要時間
01	東扇島～立川	

4. 交通課題対策案の立案及び整備効果の検討



※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
図 4-20 防災拠点配置位置(再掲)

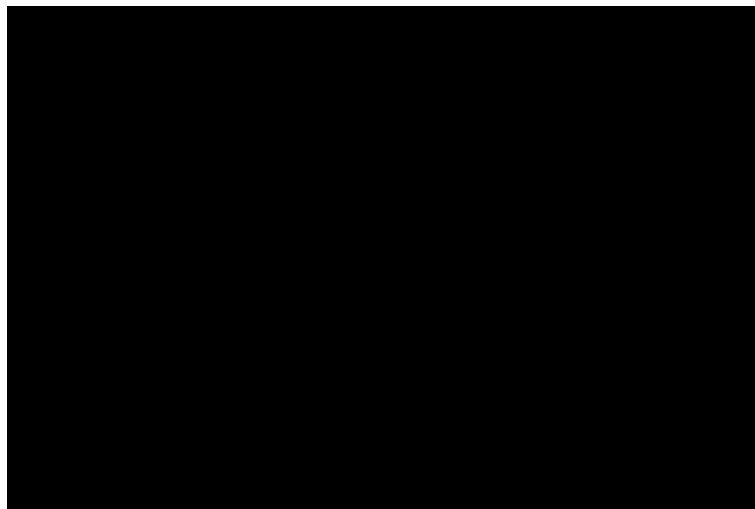


図 4-21 東扇島～立川の所要時間

4. 交通課題対策案の立案及び整備効果の検討

(2) 都心の渋滞緩和

1) 都心への通過交通流入の抑制

(7) 都心の渋滞緩和

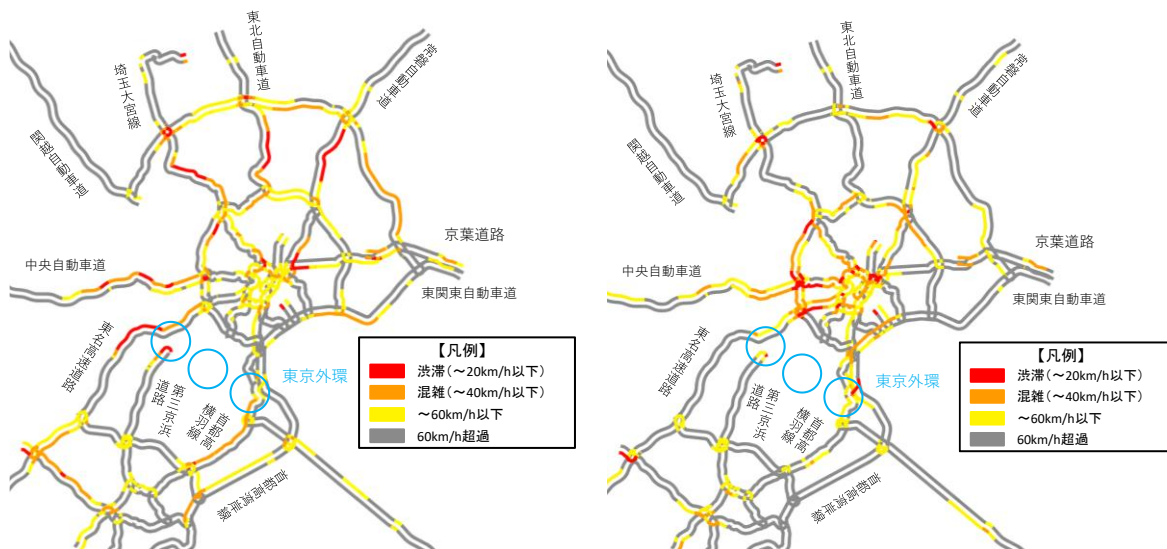
A) データ 諸元

表 4-16 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	R5.5.8～ 6.30	・ DRM 区間単位、平休別、ピーク別(朝ピーク:7～8 時、夕 ピーク:17～18 時)に平均速度を算出 ※大師橋付け替え工事期間(5/27 5:00～6/10 5:00)を除く

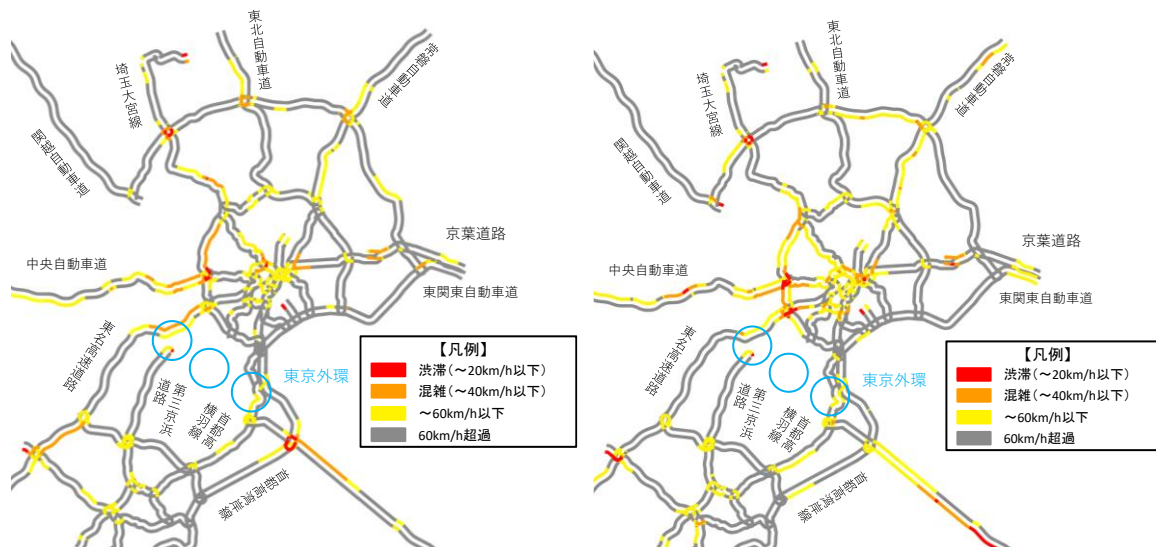
B) 分析結果

- 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おり、東京接続または神奈川接続のいずれの場合でも、渋滞緩和による速度低下区間の減少が期待される。



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 4-22 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))(再掲)



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 4-23 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))(再掲)

4. 交通課題対策案の立案及び整備効果の検討

(イ) 放射路線の都心方向利用割合（アクアライン）

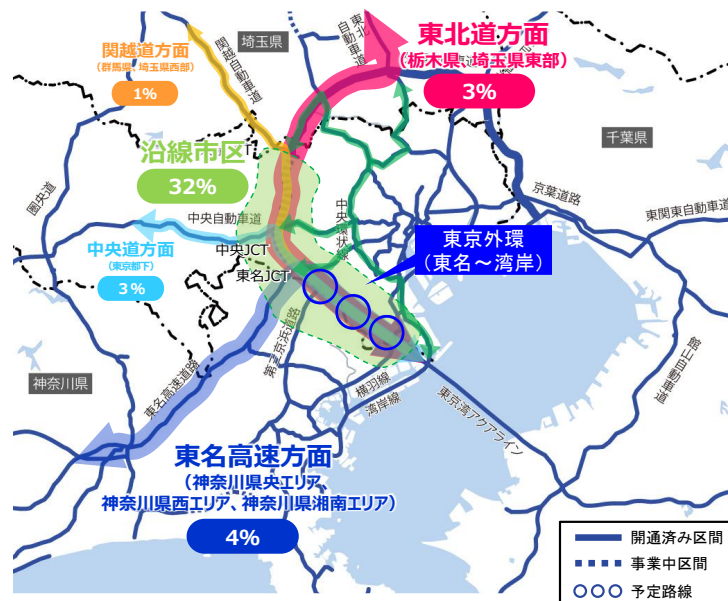
A) データ諸元

表 4-17 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 2-1	R5.5.8～ 6.30	・ アクアラインを利用する交通起終点の割合について方面別に集計 ※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、川崎市中原区、川崎市高津区

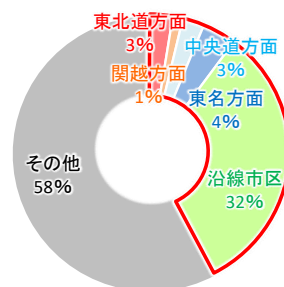
B) 分析結果

- アクアラインを利用する交通の 42%が外環外側放射方向もしくは沿線市区に起終点を持つ。
- 東京接続または神奈川接続のいずれの場合でも、東京外環（東名～湾岸）の整備により、アクアラインとこれらの地域が直接的に接続することで、都心部等を経由する必要がないため、渋滞解消がより期待できる。



※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 4-24 アクアラインからの交通割合(再掲)



N=363, 928

図 4-25 アクアラインから各方面の起終点割合(再掲)

4. 交通課題対策案の立案及び整備効果の検討

(ウ) 臨海部～東名の首都高利用状況

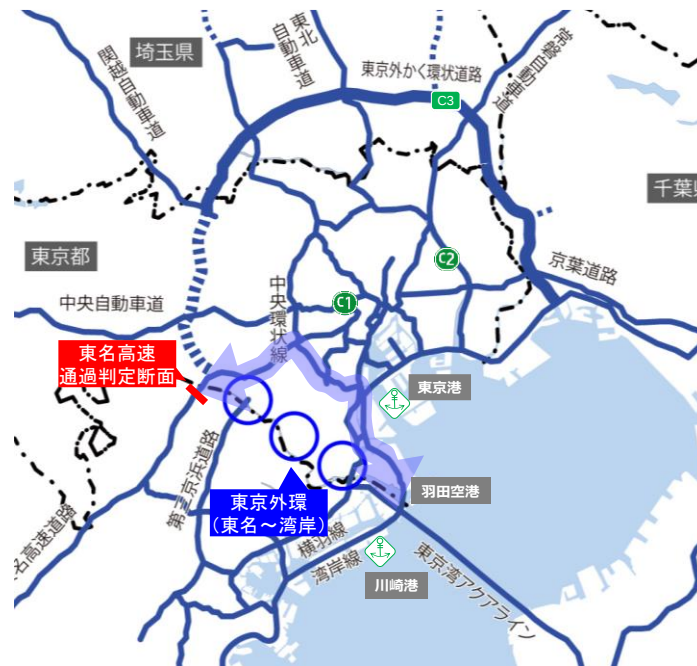
A) データ諸元

表 4-18 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 2-1	R5.5.8～ 6.30	・ 臨海部～東名間の利用経路割合を空港別、または臨海部としてまとめて集計 ※大師橋付け替え工事期間(5/27 5:00～6/10 5:00)を除く

B) 分析結果

- 臨海部～東名間を走行する車両の約 9 割が首都高を經由しており、東京接続または神奈川接続のいずれの場合でも、東京外環（関越～湾岸）の整備により利便性が向上し、都心部への渋滞緩和が期待される。



※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 4-26 アクアラインからの交通割合(再掲)

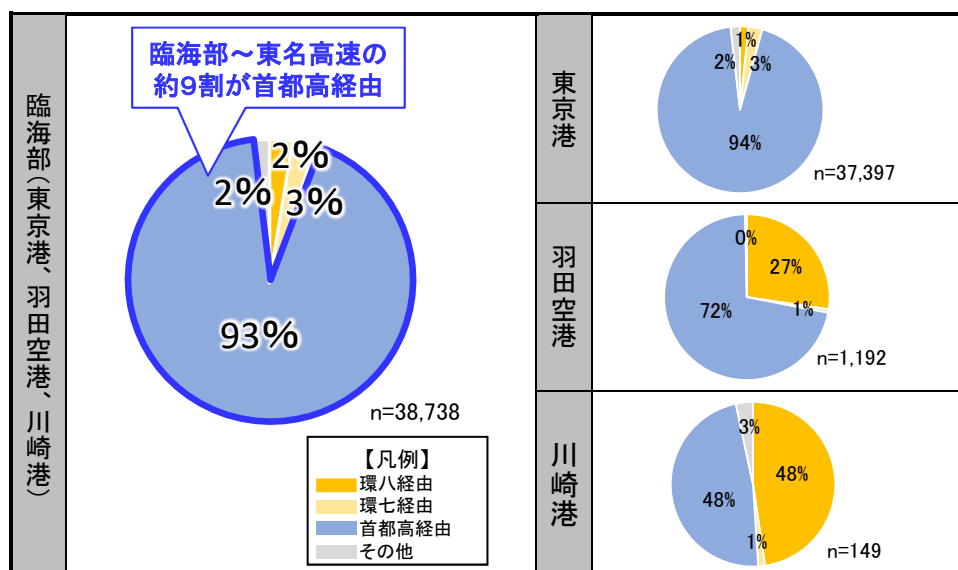


図 4-27 臨海部（東京港、羽田空港、川崎港）～東名高速のアクセス道路の分担率(再掲)

(3) 交通分担の整序化

1) 幹線道路の交通分担効果

(7) 幹線道路の渋滞緩和

A) データ諸元

表 4-19 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	R5.5.8～ R5.6.30 ^{※1}	交差点間等の区間別に渋滞損失時間を算定
R3 全国道路・ 街路交通情勢調査結果	旅行速度	—	
ITARDA 交通事故データ	追突事故件数	H30～R3	—
ETC2.0 データ	様式 2-1	R5.5.8～ R5.6.30 ^{※1} (平日)	・関東 1 都 6 県の範囲で集計 ・「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 ※1 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 ※2 以南沿線地域: 世田谷区、大田区、川崎市川崎区、川崎市幸区、川崎市中区、川崎市高津区 ※3 中央道方面: 以北沿線地域を除く都下 ※4 千葉県南部: 市原市・茂原市・白子町から南側の市町村 ※5 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

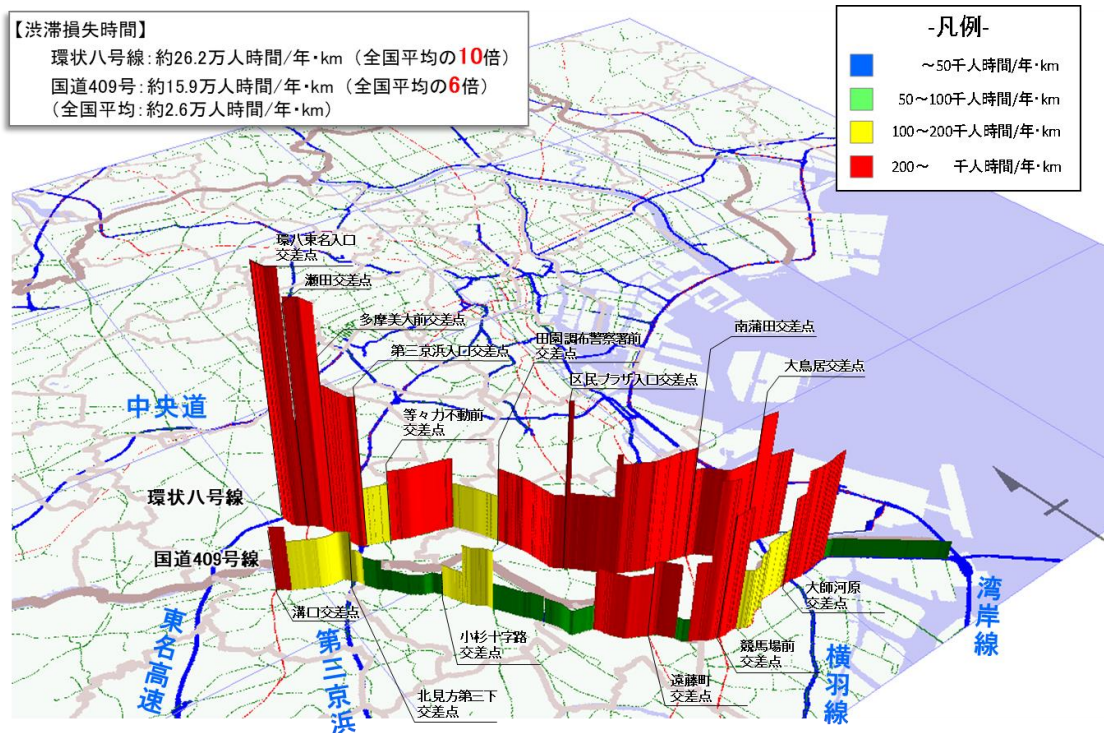
B) 分析結果

- 環八、国道 409 号の渋滞損失時間は全国平均の約 6～10 倍となっている。
- 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 割が東京外環（東名～湾岸）の整備による交通転換が想定される交通となっており、東京接続または神奈川接続のいずれの場合でも交通転換による渋滞緩和による事故減少が期待される。

表 4-20 渋滞損失時間算出結果

No	路線	対象断面	渋滞損失時間	全国平均との比較 (全国平均:2.6 万人時間/年・km)
01	環八	環八東名入口交差点 ～ 穴守橋交差点	約 26.2 万人時間/ 年・km	10.1 倍
02	国道 409 号	溝口交差点 ～ 浮島橋東交差点	約 15.9 万人時間/ 年・km	6.1 倍

4. 交通課題対策案の立案及び整備効果の検討



地図出典: DRM データ (発注者貸与) を基に作成

図 4-28 周辺道路(国道 409 号・環状八号線)の渋滞損失時間(R5)(再掲)

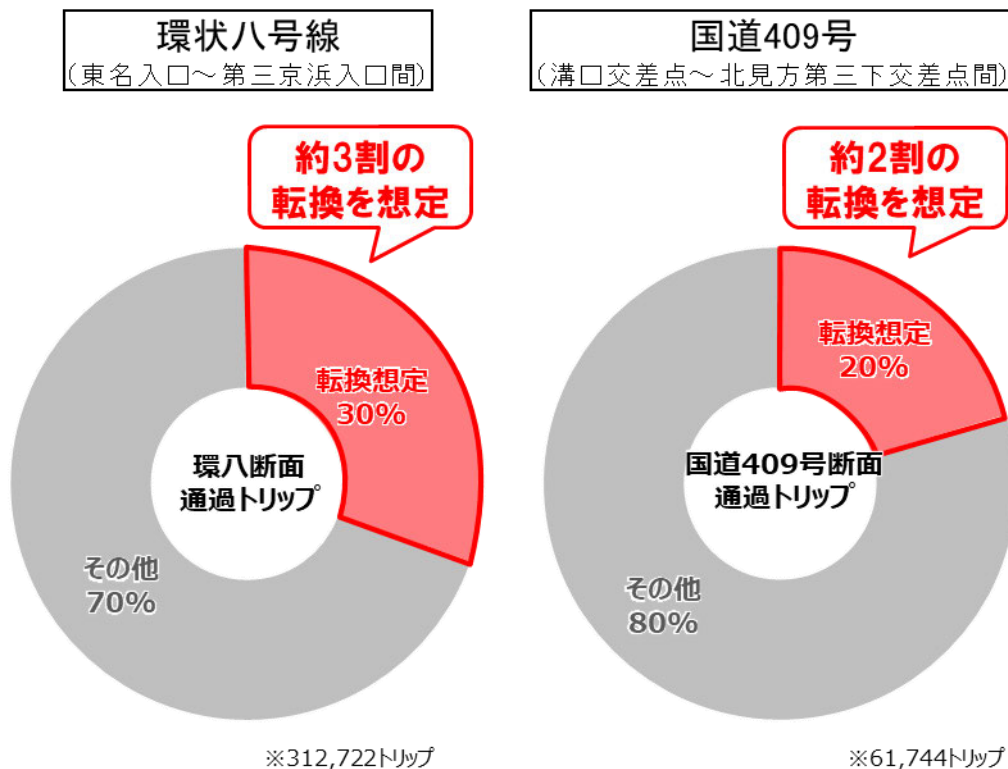


図 4-29 転換が想定される交通割合

4. 交通課題対策案の立案及び整備効果の検討

(イ) 幹線道路の交通事故減少

A) データ諸元

表 4-21 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ITARDA	死傷事故件数	H30～R3	－
R3 全国道路・ 街路交通情勢調査結果	大型車混入率	－	車両種別
ETC2.0 データ	様式 2-1	R5.5.8～R5.6.30 ※1 (平日)	・ 大型車の乗継交通割合 ※自動車の用途と種別の組み 合わせが全国道路・街路交 通情勢調査 2 車種区分の大 型車に該当するものを対象と する

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

B) 分析結果

- 環八・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。
- 東京外環（東名～湾岸）が東京接続または神奈川接続のいずれの場合でも、環状八号線・国道 409 号の交通転換、混雑緩和が図られ、渋滞が一因と考えられる車両相互（追突）事故の減少などにより生活環境の改善が期待される。

表 4-22 交通転換算出結果

No	路線	対象断面	大型車の利用経路			
			高速 乗り継ぎ	多摩方面のみで 高速利用	湾岸方面のみ で高速利用	一般道 のみ
01	環八	環八東名入口交差点 ～ 穴守橋交差点	8%	8%	41%	43%
		大型車の転換想定割合: 約 6 割				
02	国道 409 号	溝口交差点 ～ 浮島橋東交差点	0%	11%	19%	70%
		大型車の転換想定割合: 約 3 割				



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 4-30 国道 409 号、環状八号線の死傷事故率(H30～R3) (再掲)

4. 交通課題対策案の立案及び整備効果の検討

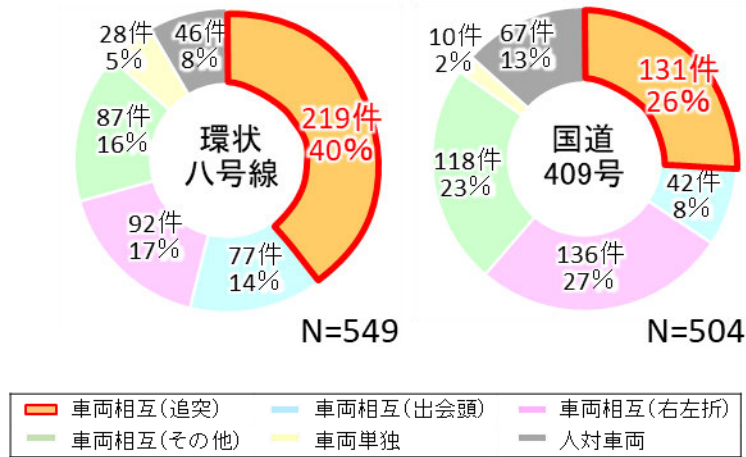


図 4-31 環状八号線、国道 409 号の事故類型

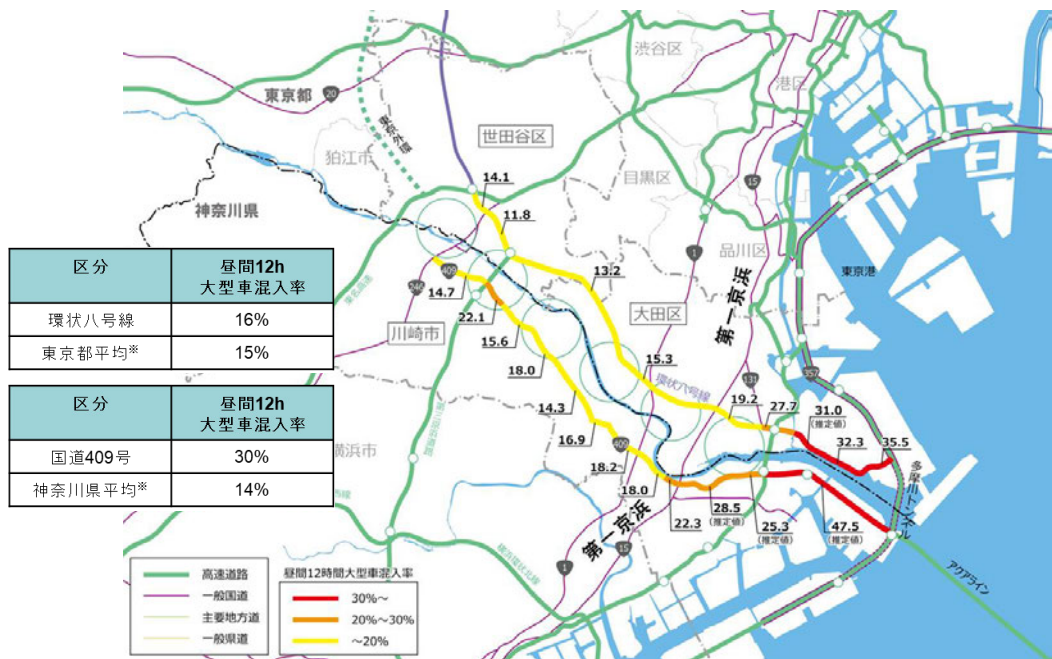


図 4-32 環状八号線、国道 409 号の大型車混入率(%)

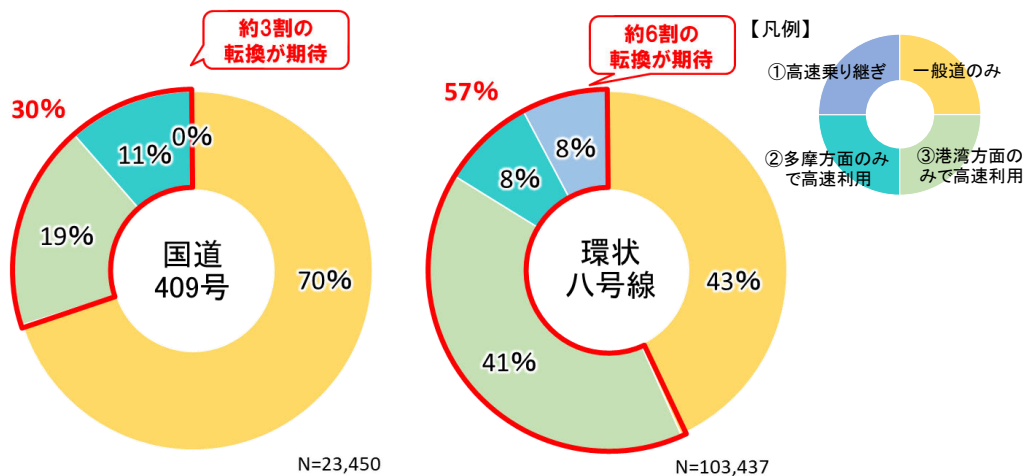


図 4-33 大型車の転換想定割合

4. 1. 3. 起終点パターンの整備効果取りまとめ
4.1.2 起終点パターンの整備効果の検討・分析の結果を取りまとめた。

表 4-23 起終点パターンの整備効果検討・分析結果の取りまとめ

政策目標	大項目	効果取りまとめ ※概略計画に基づく効果分析より整理	対策案の整備効果【代表例】 ※比較案の効果分析より整理
A ゲートウェイへのアクセス強化	(1) 物流の効率化	東名～湾岸線間の所要時間が短縮となり、 <u>拠点間のアクセス性向上が期待</u> 羽田空港から川崎市内や世田谷区内への <u>アクセスの向上し、空港利用の利便性向上が期待</u> 羽田空港から東名・中央道・関越道への <u>アクセスの移動時間が短縮し、利便性向上が期待</u> 京浜三港から東名・中央道・関越道への <u>アクセスの移動時間が短縮し、利便性向上が期待</u>	
	(2) 観光振興への貢献	羽田空港から世界遺産をはじめとする観光地へのアクセスが向上し、さらなる <u>観光客の誘致や周遊の促進に期待</u>	観光地へのアクセスが向上し、 さらなる観光客の誘致や周遊の促進に期待
B 災害への備えとしての道路網の強化	(3) 災害時のリダンダンシー	防災拠点間の所要時間が短縮となり、 <u>拠点間のアクセス性向上が期待</u>	
C 都心の渋滞緩和	(4) 都心への通過交通流入の抑制	アクアラインの利用交通のうち、外環放射方向および沿線市区に足を持つ約 42%の一部が外環東名以南に転換(試算)することにより、 <u>東京都心部の渋滞緩和が期待</u> 湾岸部(東京港、羽田空港、川崎港)～東名のアクセスは、9割以上が首都高速を経由。外環東名以南の供用により交通が転換し、 <u>東京都心部の渋滞緩和が期待</u>	東京都心部の渋滞緩和が期待
D 交通分担の整序化	(5) 幹線道路の交通分担効果	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 割が転換する可能性があり、全国平均の約 6～10 倍である環八通り、国道 409 号の <u>渋滞損失時間の減少が期待</u> 死傷事故率が 300 件/億台キロ以上の箇所が多く存在する環八通り・国道 409 号において、外環東名以南へ交通が転換することで、 <u>交通事故の減少などにより生活環境の改善が期待</u>	渋滞損失の減少