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. 広域的・地域的な交通特性・課題の整理 2-1

2.1.1. 新たな動向整理 2-1

(1) 京浜三港・羽田空港等の新たな動向の整理 2-1

(2) 交通状況の分析 2-7

2.1.2. 最新時点の交通状況分析 2-13

(1) 広域的な交通状況の分析 2-13

(2) 地域的な交通状況の分析 2-43

2.1.3. 社会経済状況の整理 2-75

(1) 広域的な視点 2-76

(2) 地域的な視点 2-123

2.2. 道路インフラのニーズ把握 2-150

2.2.1. 最新の事業計画の把握 2-150

(1) 国の道路計画等 2-151

(2) 沿線自治体の道路計画等 2-153

2.2.2. 沿線地域の現状整理 2-165

(1) 物流 2-167

(2) 災害対応 2-168

(3) 電力/エネルギー 2-178

(4) まちづくり 2-179

(5) 観光 2-181

(6) まとめ 2-182

2.2.3. 道路インフラのニーズ把握 2-183

(1) 沿線住民のニーズ調査（WEB 調査） 2-183

(2) 企業のニーズ調査（ヒアリング調査結果） 2-199

2.3. 広域道路ネットワークに求められる事項の整理 2-232

(1) 上位計画における求められる事項の整理 2-232

(2) 沿線地域の抱える課題・ニーズを踏まえた求められる事項の整理 2-234

(3) 広域道路ネットワークに求められる事項の取りまとめ 2-237

2. 広域的・地域的な課題・ニーズ把握

東京南西部地域に位置する京浜三港（東京港・川崎港・横浜港）および羽田空港等に関連する最新の交通状況、社会経済状況を分析し、広域的・地域的な交通特性・課題を整理するとともに、最新の上位・事業計画等の整理に加え、多機能空間との連携等が期待される東京南西部地域における取組み・事業等の収集・整理を行った。また、沿線住民・企業等へ意向把握調査（5 社程度の企業ヒアリング）の実施結果により、道路インフラのニーズを把握するものとした。

2.1. 広域的・地域的な交通特性・課題の整理

2.1.1. 新たな動向整理

(1) 京浜三港・羽田空港等の新たな動向の整理

京浜三港・羽田空港等の新たな動向について整理した。

1) 羽田空港・京浜三港の特色

羽田空港は首都圏と地方を結ぶ重要な交通拠点であるとともに、世界各都市と繋がる日本の空の玄関口である。

京浜三港は、国際コンテナ戦略港湾に位置付けられ、その外貿コンテナ貨物量も増加傾向であり、貨物の輸送手段は自動車に大きく依存している。

これらのエリアと東名高速道路等の高規格道路を直接つなぐことにより、物流のアクセス強化に資することが期待される。

表 2-1 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
港湾統計	取扱貨物量 コンテナ取扱貨物量	R4	
空港管理状況調書	取扱貨物量 年間国内利用者数	R4	
貿易統計	貿易額	R4	

※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

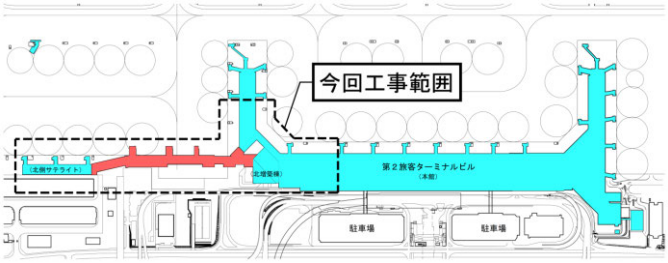
図 2-1 羽田空港・京浜三港の特色について

2）羽田空港の機能強化

羽田空港では、アクセス利便性向上を図るため、国内線・国際線間の乗り継ぎ利便性向上や将来の航空需要拡大への対応や施設利便性の向上を見据え、人工地盤の整備やターミナルの増築など、機能強化が進められている。

画像出典：令和 5 年 4 月 7 日日本空港ビルデング株式会社記者発表
「木造・鉄骨ハイブリッド構造採用の第1ターミナル北側サテライト施設 2026 年夏頃の供用開始に向け着工」

図 2-2 羽田空港第1ターミナル北側サテライト施設の増築（イメージ）

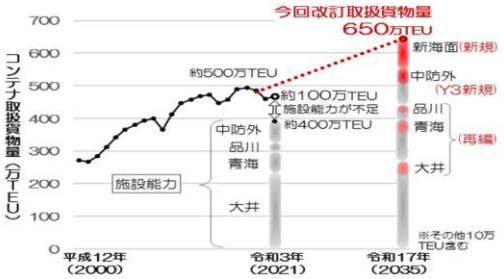


画像出典：令和 5 年 4 月 3 日日本空港ビルデング株式会社記者発表
「羽田空港第 2 ターミナル北側サテライト－本館接続建設工事着手のお知らせ」

図 2-3 羽田空港第2ターミナル北側サテライト－本館接続建設工事における範囲

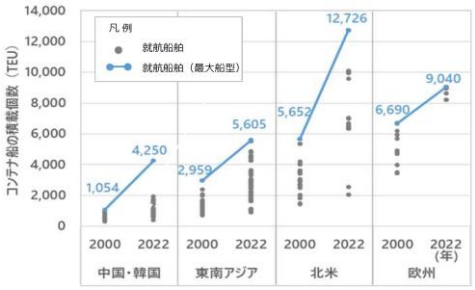
3) 東京港の機能強化

東京港は、施設能力を大幅に上回る貨物を取扱っており、抜本的な施設能力の強化が必要となっている。また、スケールメリットによる輸送コスト低減のため、船舶の大型化が急激に進展している。これらの課題に対応するため、新海面処分場コンテナ埠頭計画の機能拡充と既存埠頭（大井・青海等）の再編整備が進められている。



画像出典：国土交通省「交通政策審議会　第 90 回港湾分科会　資料 5-1　港湾計画改訂（東京港）」

図 2-4　東京港の外内貿コンテナ取扱貨物量



画像出典：国土交通省「交通政策審議会　第 90 回港湾分科会　資料 5-1　港湾計画改訂（東京港）」区間
(https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/port01_sg_000424.html)

図 2-5　東京港に寄港するコンテナ船大型化動向（航路別）

4) 川崎港の機能強化

川崎港では、大型化する RORO 船や貨物量増加等に対応するため、岸壁や荷捌き地の整備が進められている。また、コンテナターミナル機能の強化としてコンテナ輸送トラックの台車部分等を駐車するシャーシープール、空のコンテナを蔵置するバンプール及び入ロゲート等の施設を整備している。

画像出典：令和 5 年 10 月 24 日川崎市記者発表「川崎港コンテナターミナルの機能を強化します！」

図 2-6 コンテナターミナルの機能強化

5) 横浜港の機能強化

横浜港では、2021 年 4 月に南本牧 MC-4 の供用を開始し、船舶の大型化・積替円滑化等に対応した大水深・大規模コンテナターミナルを形成した。また、新本牧ふ頭では高規格コンテナターミナルを整備中であり、大水深・高規格コンテナターミナルと、高度な流通加工機能を有するロジスティクス施設を一体的に配置した最新鋭の物流拠点を形成した。

南本牧ふ頭は我が国最大唯一の水深-18m、延長 1,600mの岸壁を持っており、2021 年より一体運用を開始したことで、多方面の航路の船舶が船型やスケジュールなどに応じ、施設全体を柔軟に利用できる画期的な運用を実現した。

新本牧ふ頭は水深-18m以上、延長 1000mの岸壁を持つ高規格コンテナターミナルと高度な流通加工機能を有するロジスティクス施設を一体的に配置した最新鋭の物流拠点の形成を目指している。

画像出典：横浜市 HP「新本牧ふ頭」

図 2-7 横浜港 新本牧ふ頭の整備図

画像出典：横浜市 HP「新本牧ふ頭」

図 2-8 新本牧ふ頭の整備イメージ

6) 京浜三港周辺エリアの新たな開発

京浜三港周辺エリアでは、立地条件を活かした新たな民間開発が進められている状況であり、例えば、多彩な施設が集積した「HANEDA INNOVATION CITY」、オープンイノベーション拠点である「キングスカイフロント」が既に整備され、更には土地利用転換の取り組みとして「扇島機能転換」が推進中である。

※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 2-9　京浜三港周辺エリアの新たな開発について

(2) 交通状況の分析

羽田空港と京浜三港において、高速利用分担率と断面通過流動を分析した。

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 2-1）	東京港・羽田空港・川崎港・横浜港のいずれかを発着し、高速道路を 10 km以上走行している車両を対象に港ごと断面ごとの分担率を集計	R6.4～6	全体版では中央環状線エリア内を起終点に持つデータは除外
	東京港・羽田空港・川崎港・横浜港のいずれかを発着して東名、中央道、関越道、東北道の断面のいずれかを通過した車両のうち、高速道路を 10 km以上走行している車両を対象に港ごと通過断面ごとの流動を集計し、分担率を分析		－

※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 2-10 高速利用分担率・断面通過流動における集計断面並びに港位置

1）羽田空港＆京浜三港の全体

京浜三港と羽田空港を発着する車両の外環外側や圏央道内側の設定断面利用分担状況は、断面のみの分担率では京葉道路＆東関道（外環外側）が約 3 割と高く、次いで常磐道（外環外側）、東名（圏央道内側）が約 2 割、アクアライン、東北道（圏央道内側）、横浜横須賀道路が約 1 割を占める。また、設定断面を通過した車両は全体の約 4 割程度となっている。

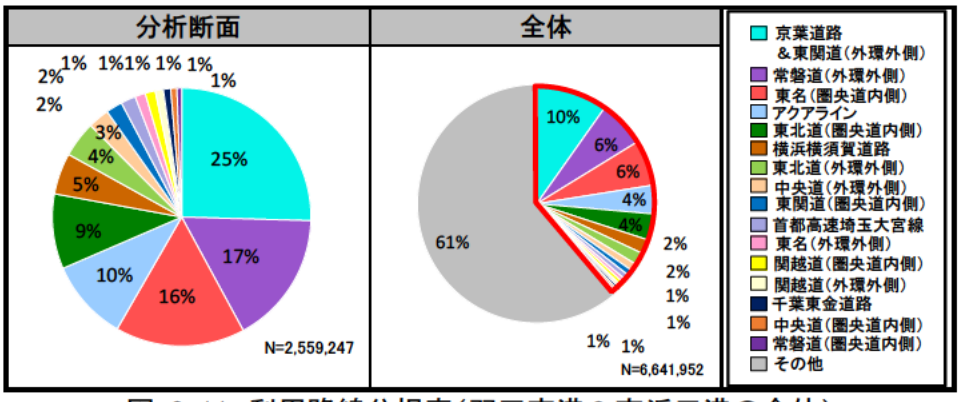
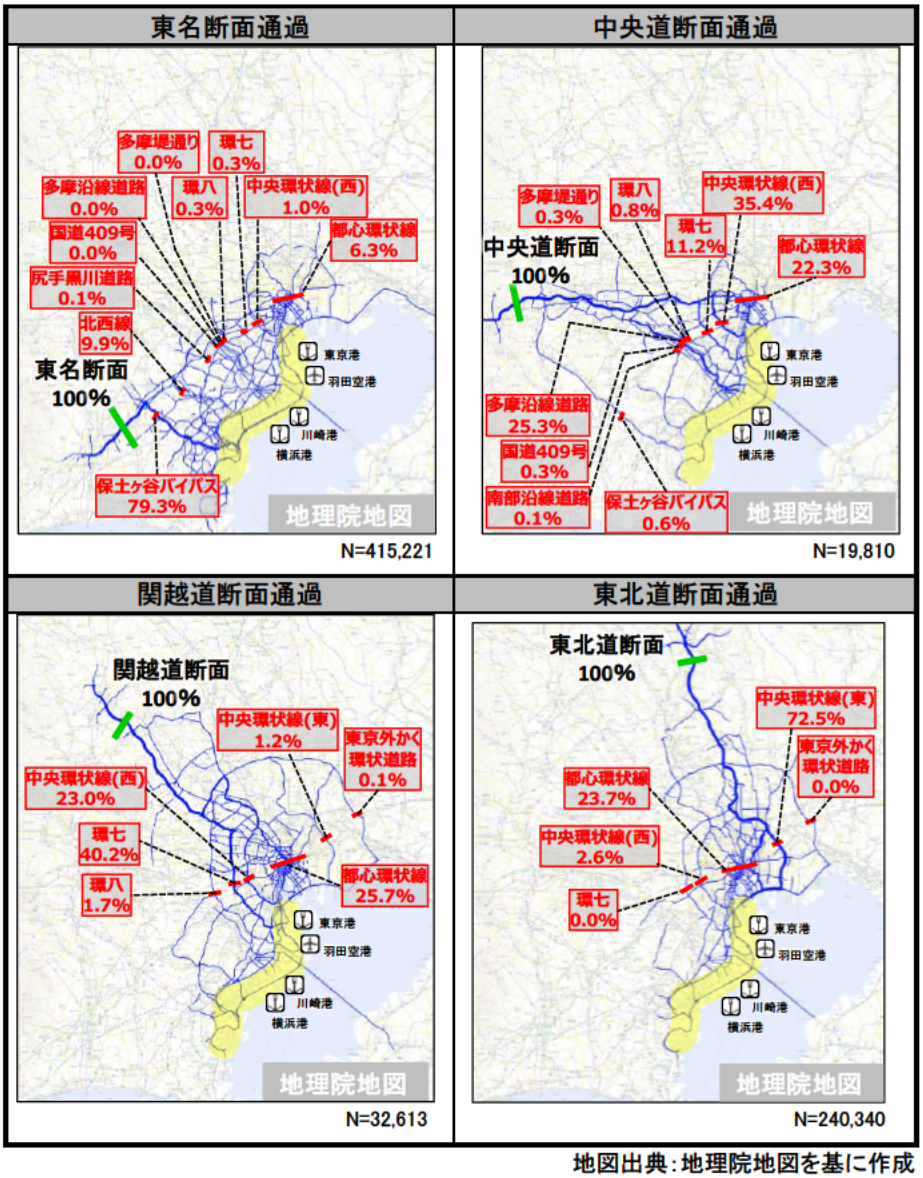


図 2-11 利用路線分担率（羽田空港＆京浜三港の全体）



地図出典：地理院地図を基に作成

図 2-12 断面通過流動（羽田空港＆京浜三港の全体）

2) 東京港

東京港を発着する車両の外環外側や圏央道内側の設定断面利用分担状況は、断面のみの分担率では京葉道路＆東関道（外環外側）が約 4 割と高く、次いで常磐道（外環外側）が約 2 割、東北道（圏央道内側）、東北道（外環外側）が約 1 割を占める。また、断面を通過した車両は全体の約 5 割程度となっている。

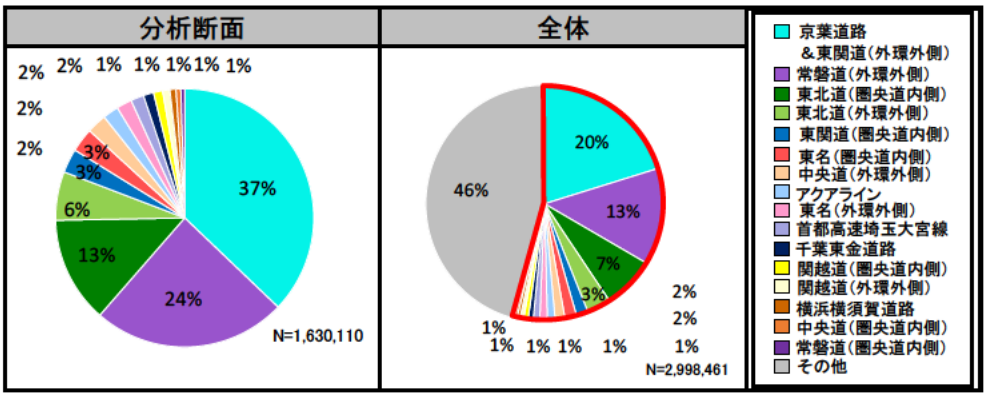
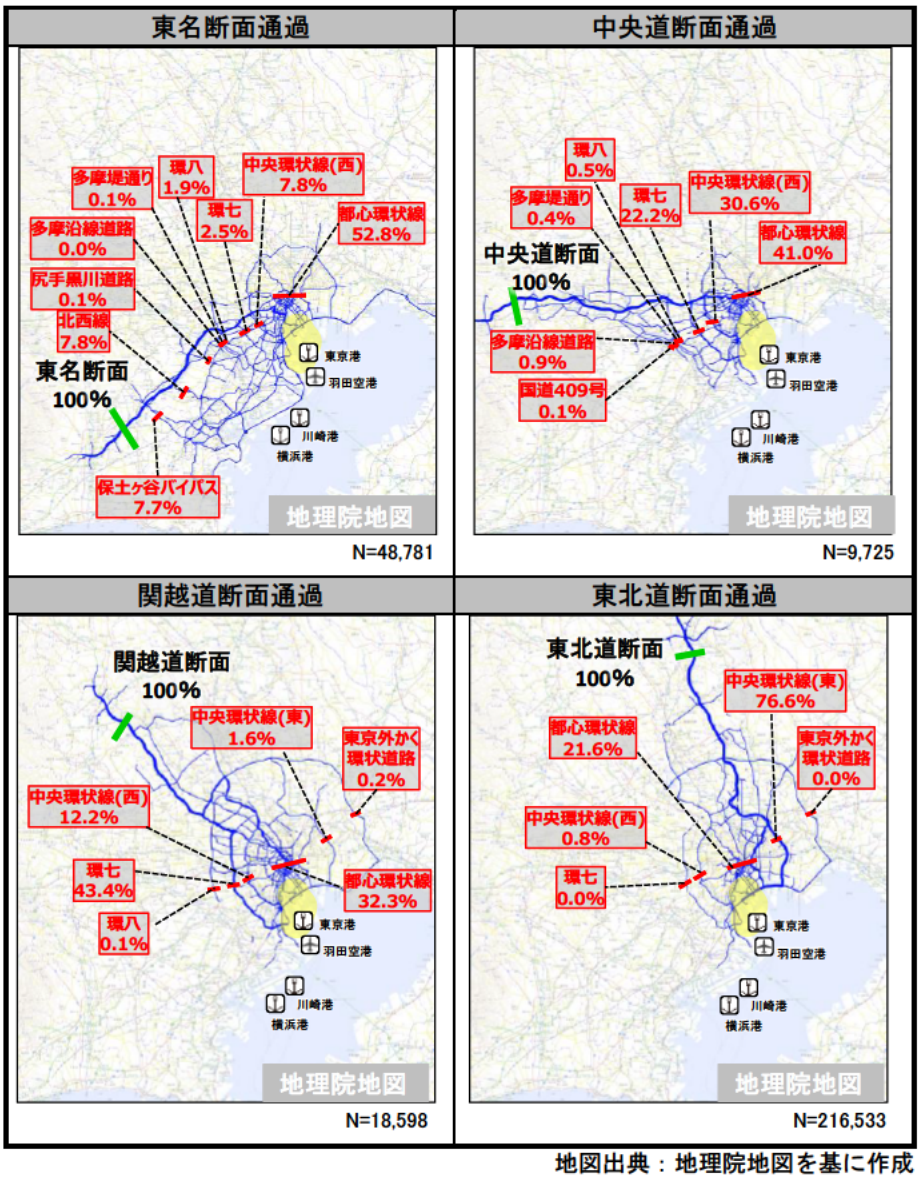


図 2-13 利用路線分担率(東京港)



地図出典：地理院地図を基に作成

図 2-14 断面通過流動(東京港)

3) 羽田空港

羽田空港を発着する車両の外環外側や圏央道内側の設定断面利用分担状況は、断面のみの分担率ではアクアラインが約 2 割と高く、次いで中央道（外環外側）、常磐道（外環外側）、京浜道路＆東関道（外環外側）、首都高速埼玉大宮線、東北道（圏央道内側）、東名（圏央道内側）、横浜横須賀道路、東北道（外環外側）が約 1 割を占める。また、断面を通過した車両は全体の約 4 割程度となっている。

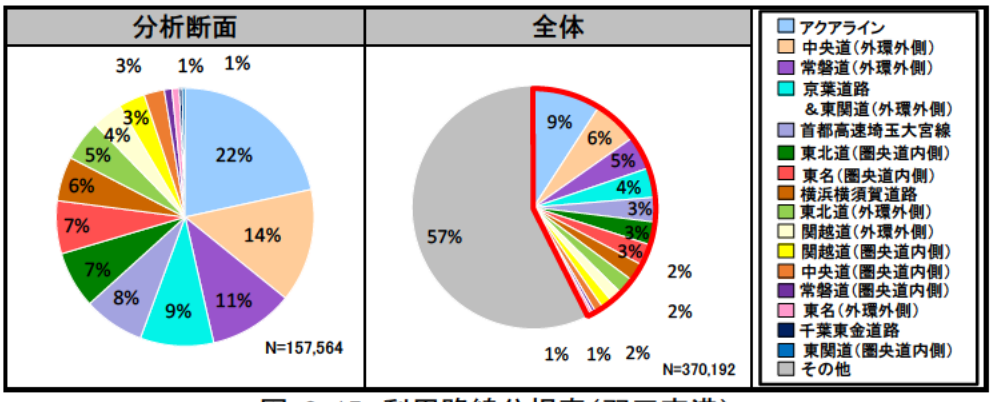
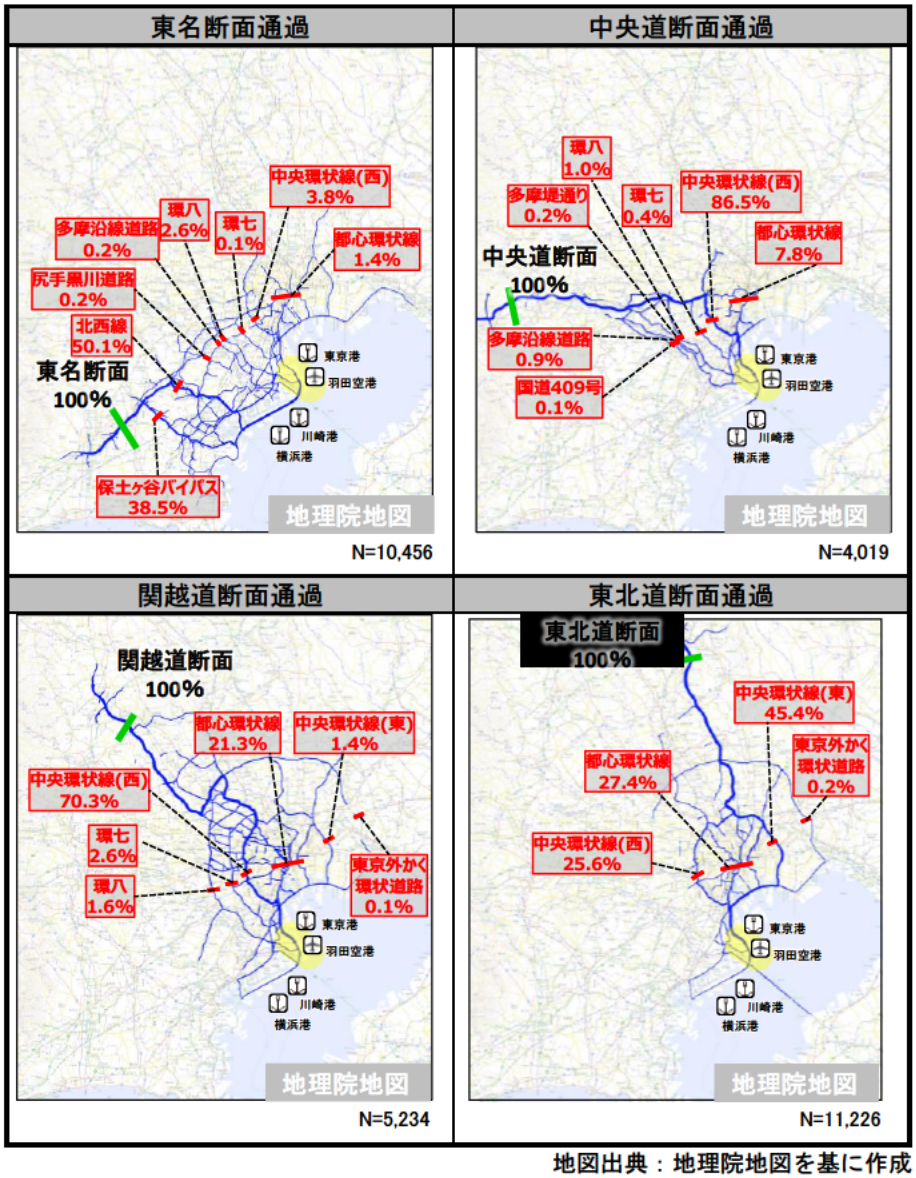


図 2-15 利用路線分担率(羽田空港)



地図出典：地理院地図を基に作成

図 2-16 断面通過流動(羽田空港)

4) 川崎港

川崎港を発着する車両の外環外側や圏央道内側の設定断面利用分担状況は、断面のみの分担率では東名（圏央道内側）が約 5 割と高く、次いでアクアラインが約 3 割、横浜横須賀道路が約 1 割を占める。また、断面を通過した車両は全体の約 2 割程度となっている。

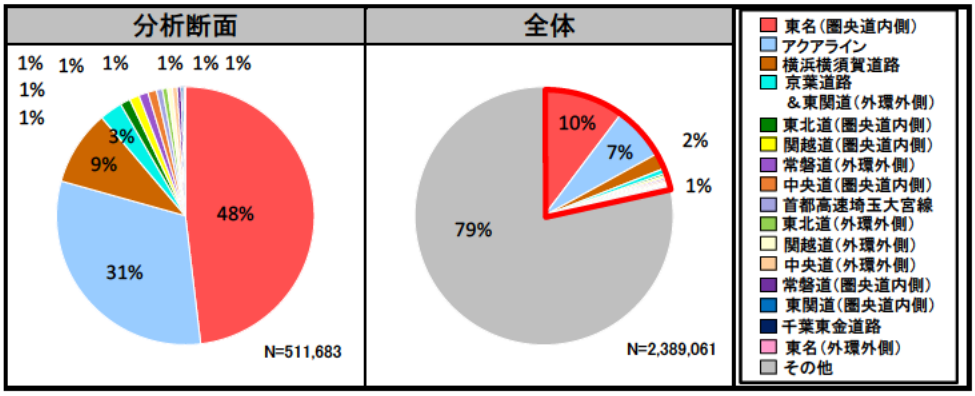
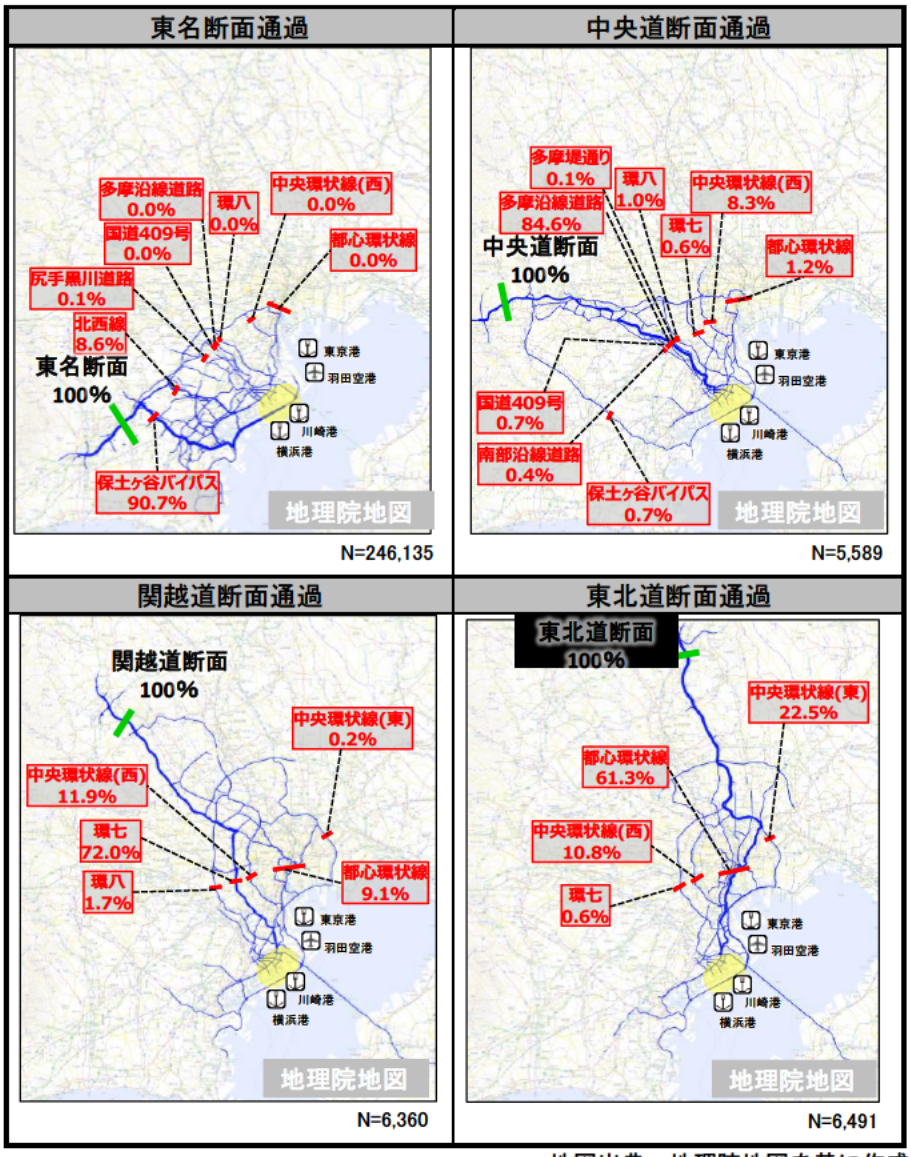


図 2-17 利用路線分担率（川崎港）



地図出典：地理院地図を基に作成

図 2-18 断面通過流動（川崎港）

5) 横浜港

横浜港を発着する車両の外環外側や圏央道内側の設定断面利用分担状況は、断面のみの分担率では東名（圏央道内側）が約 4 割と高く、次いで横浜横須賀道路が約 2 割、アクアライン、京葉道路＆東関道（外環外側）が約 1 割を占める。また、断面を通過した車両は全体の約 3 割程度となっている。

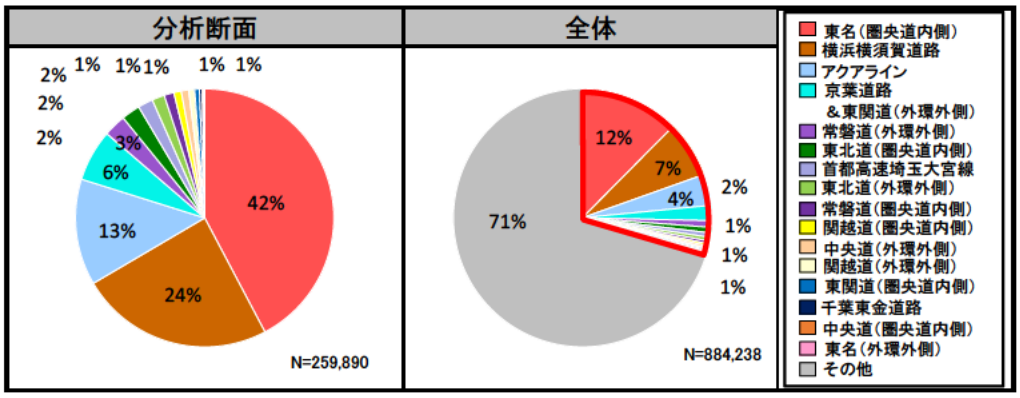
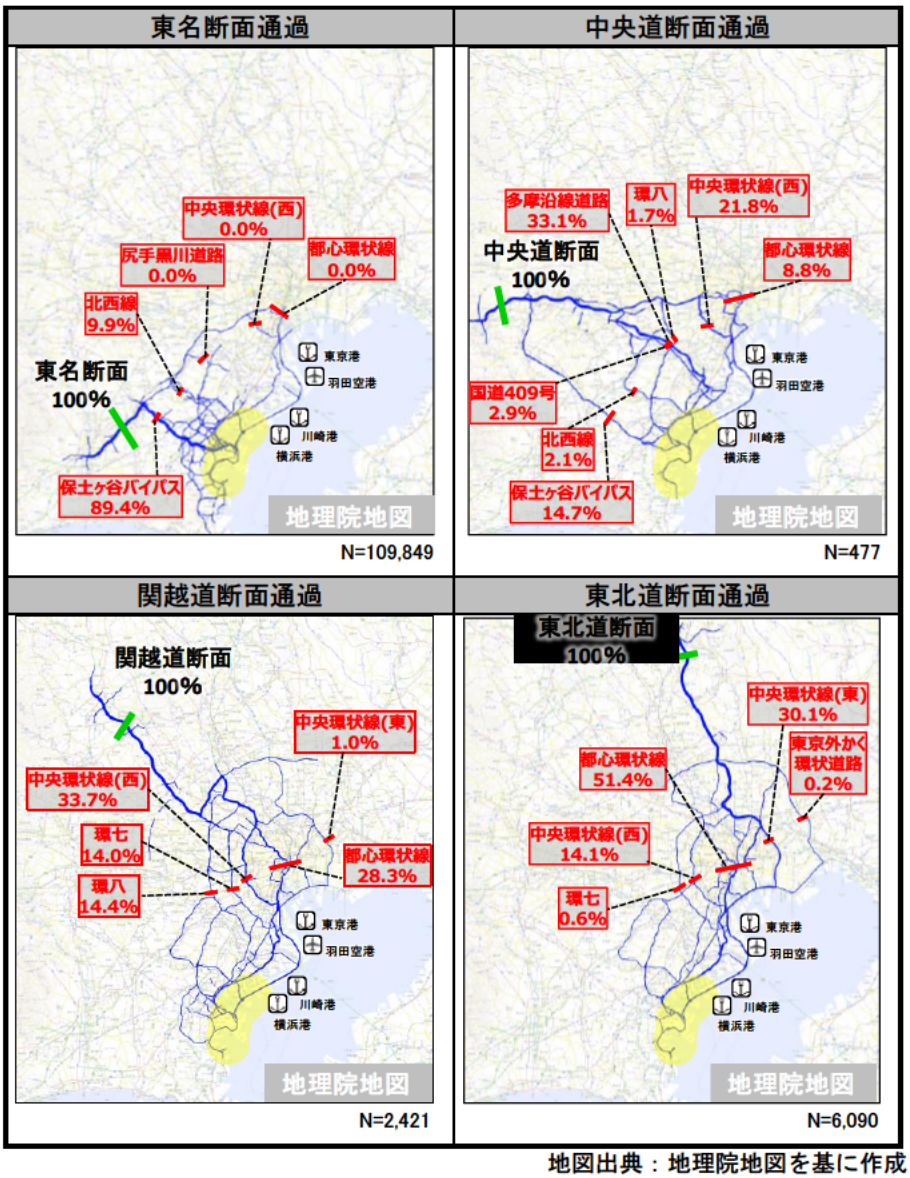


図 2-19 利用路線分担率（横浜港）



地図出典：地理院地図を基に作成

図 2-20 断面通過流動（横浜港）

2.1.2. 最新時点の交通状況分析

(1) 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 2-3 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
高速道路ネットワーク状況	断面交通量(月別)	NEXCO トラカン、首都高トラカン (R1.1～R2.12、R6.1～10)
	主要区間旅行速度(月別)	ETC2.0 (R1.1～R2.12、R6.1～10)
都心の通過交通状況	都心部の速度低下区間の把握	ETC2.0(R6.4-6)
	放射路線の都心方向利用割合	ETC2.0(R6.4-6)
	臨海部～中央道の首都高利用状況	ETC2.0(R6.4-6)
羽田空港のアクセス状況	所要時間	ETC2.0(R6.4-6)
	時間信頼性	ETC2.0(R6.4-6)
	30 分圏域	ETC2.0(R6.4-6) R2 国勢調査
	所要時間	R3 全国道路・街路交通情勢調査
京浜港のアクセス状況	所要時間	ETC2.0(R6.4-6)
	時間信頼性	ETC2.0(R6.4-6)
	所要時間	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(R6.4-6)
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

1) 高速道路ネットワーク状況

(7) 断面交通量（月別）

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 2-4 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 R6.1～10	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）について東名高速は NEXCO トラカン、首都高湾岸線は首都高トラカンより算出

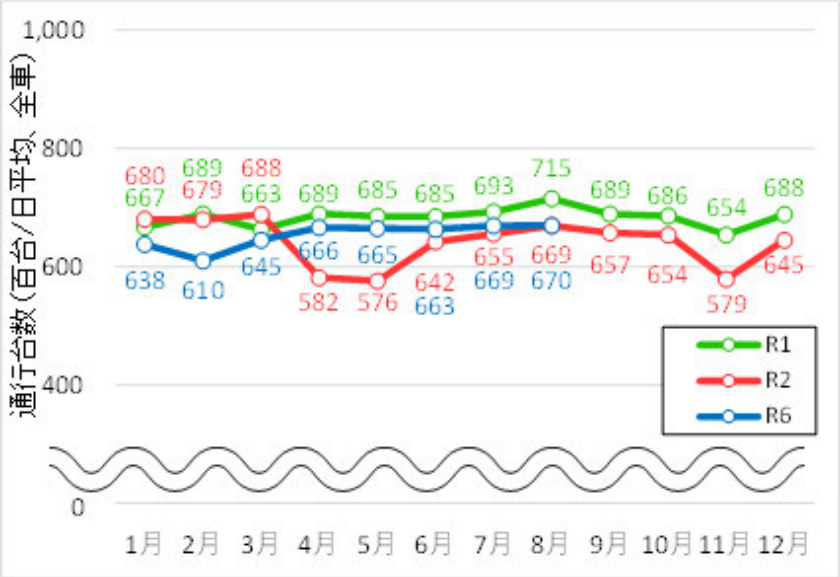
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-21 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・休日ともにコロナ禍前の令和元年と同程度の水準となっている。

＜平日＞



＜休日＞

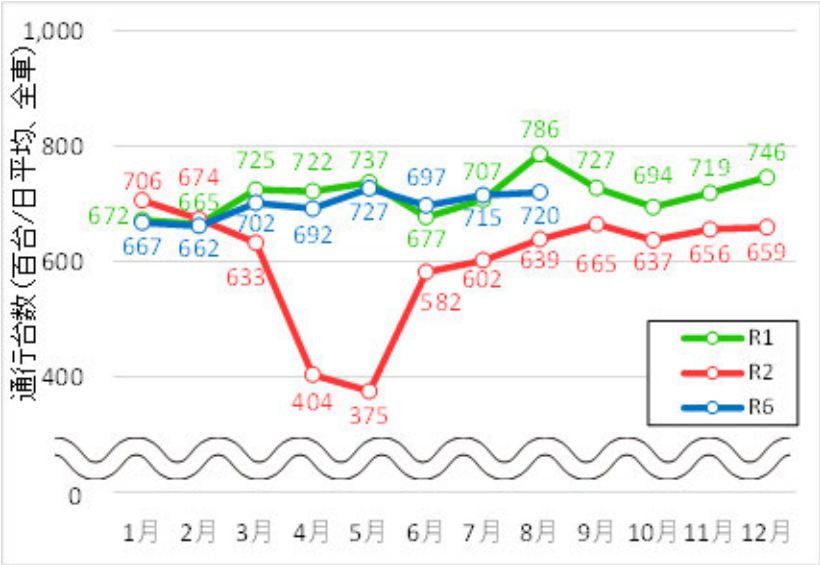
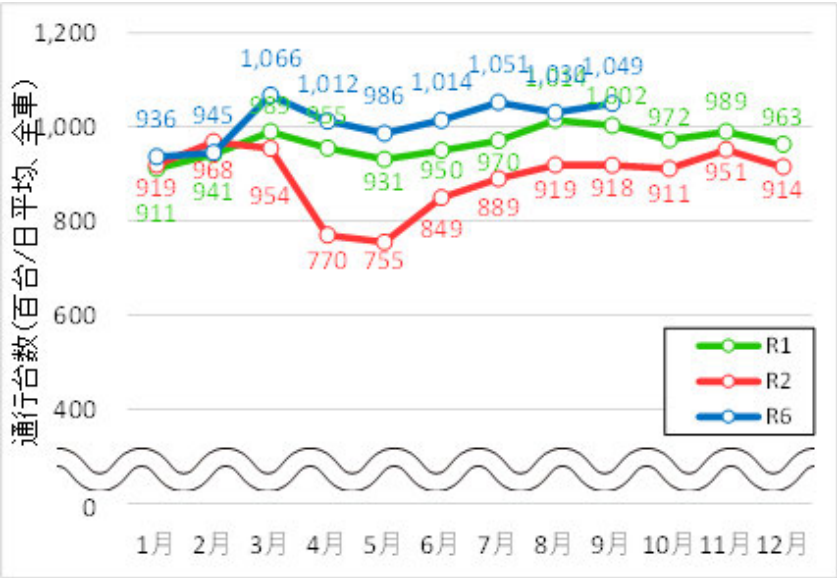


図 2-22 東名高速（東名川崎 IC～東京 IC）における交通量

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、平日はコロナ禍前の令和元年比で微増傾向、休日は同程度の水準となっている。

＜平日＞



＜休日＞

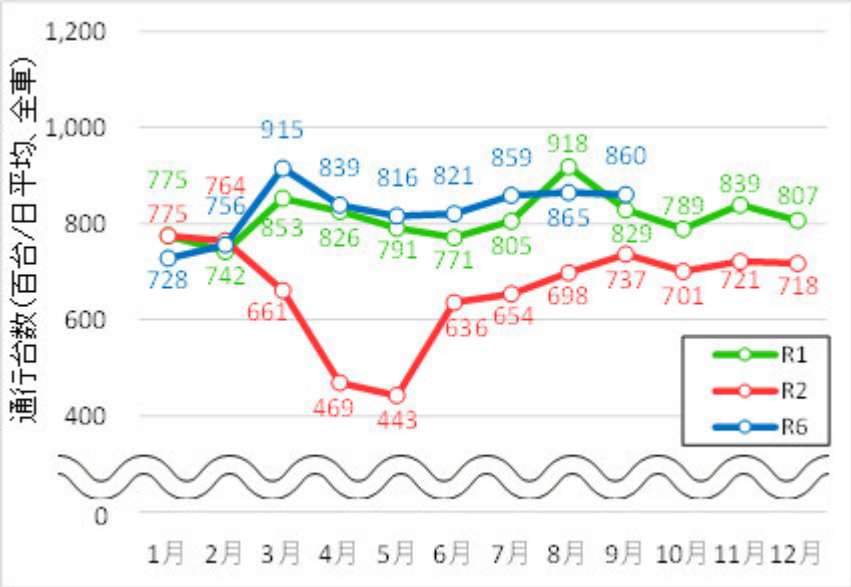


図 2-23 首都高速(大黒 JCT～川崎浮島 JCT)における交通量

(イ) 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 2-5 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 2-3)	1か月ごとの平休別 日平均旅行速度	R1.1～12 R2.1～12 R6.1～10	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)

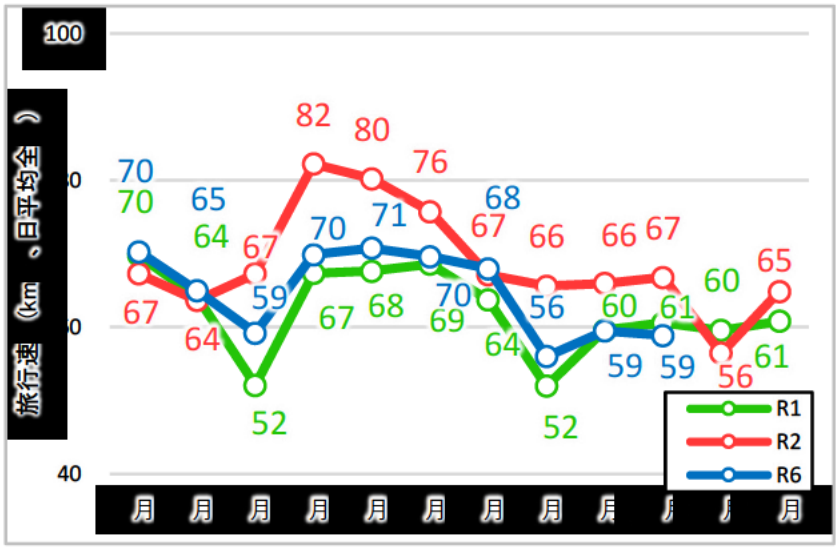
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-24 旅行速度集計対象区間

A) 東名高速（横浜青葉 IC～東京 IC）

速度は令和元年のコロナ禍前に比べ令和 6 年に若干向上傾向がみられるが、同程度の水準となっている。

＜平日＞



＜休日＞

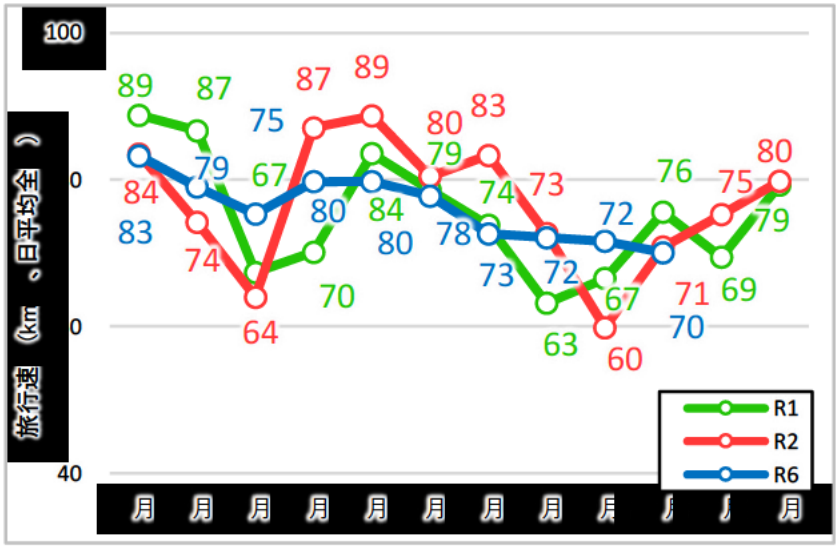
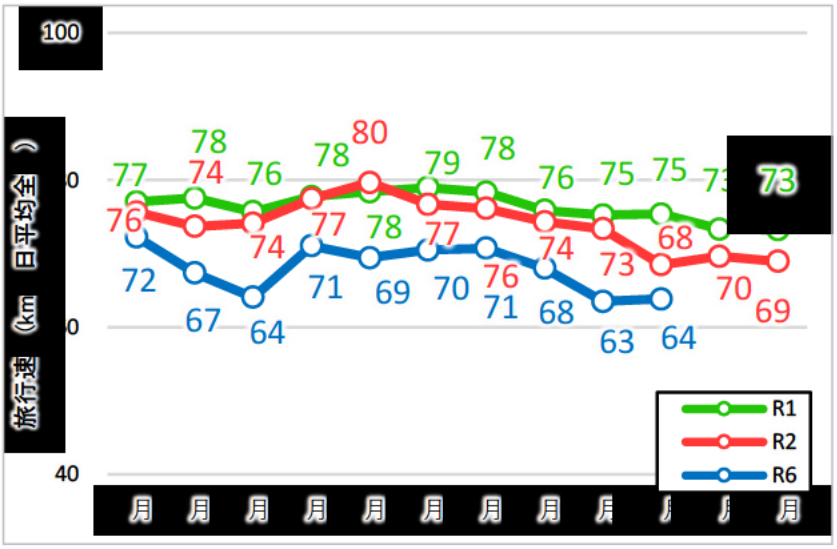


図 2-25 東名高速(横浜青葉 IC～東京 IC)における旅行速度

B) 首都高湾岸線（大黒 JCT～川崎浮島 JCT）

速度は、令和 2 年の北西線開通の影響もあり、令和元年のコロナ禍前に比べて令和 6 年に低下傾向がみられる。

＜平日＞



＜休日＞

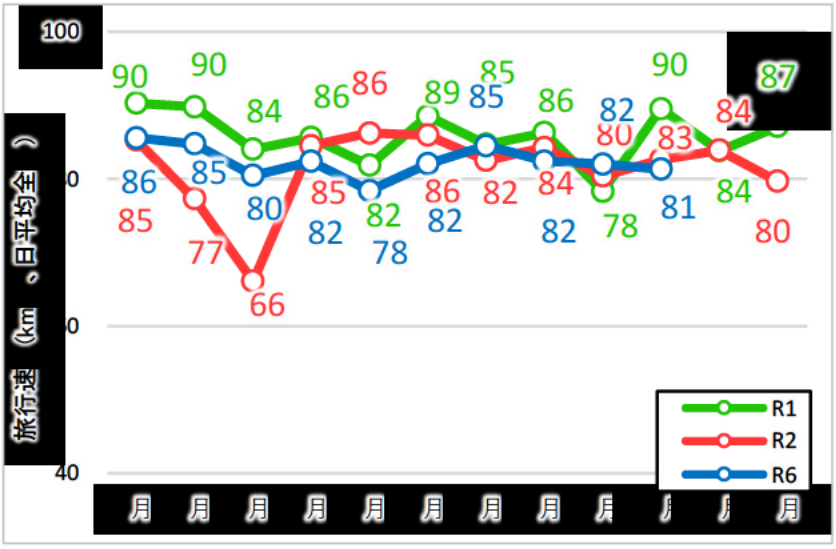


図 2-26 首都高速(大黒 JCT～川崎浮島 JCT)における旅行速度

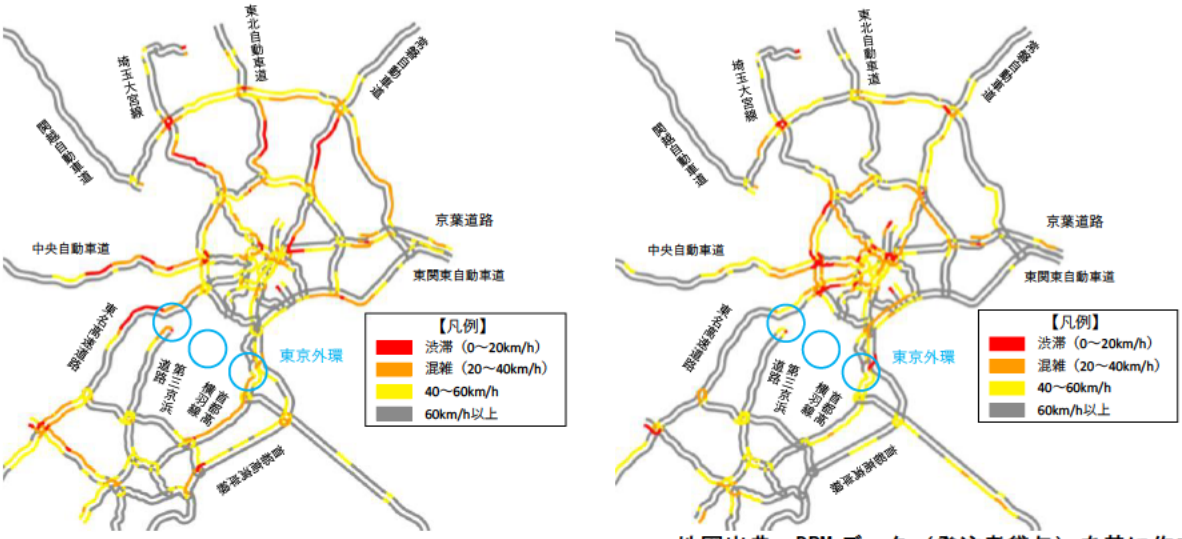
2) 都心の通過交通状況

(7) 都心部の速度低下区間の把握

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

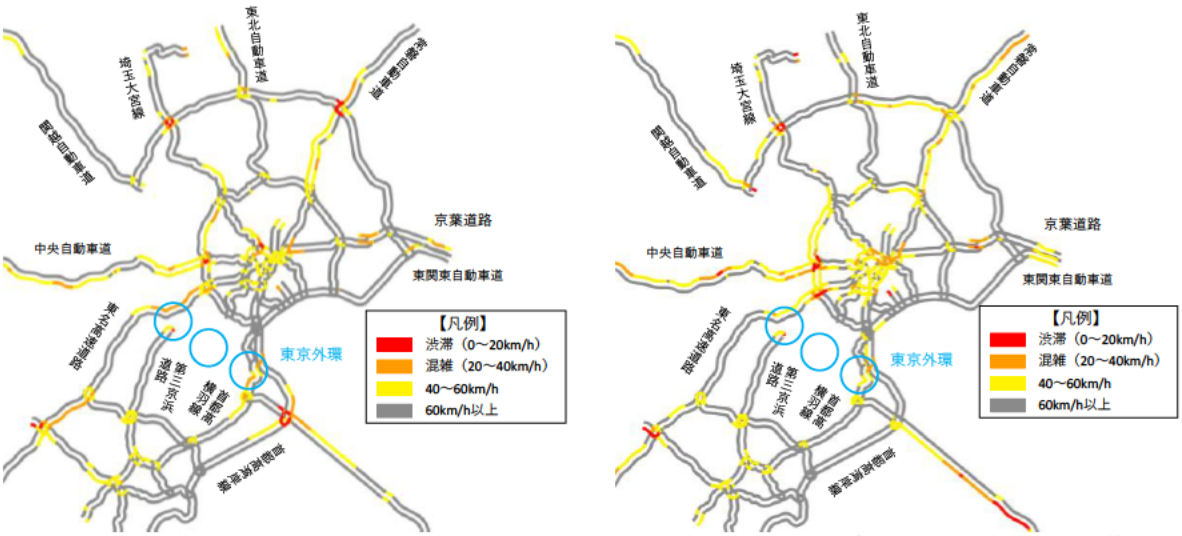
表 2-6 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ（様式 2-2）	平休別 ピーク別平均速度(朝ピーク:7～8 時、夕ピーク:17～18 時)	R6.4～6	-



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-27 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

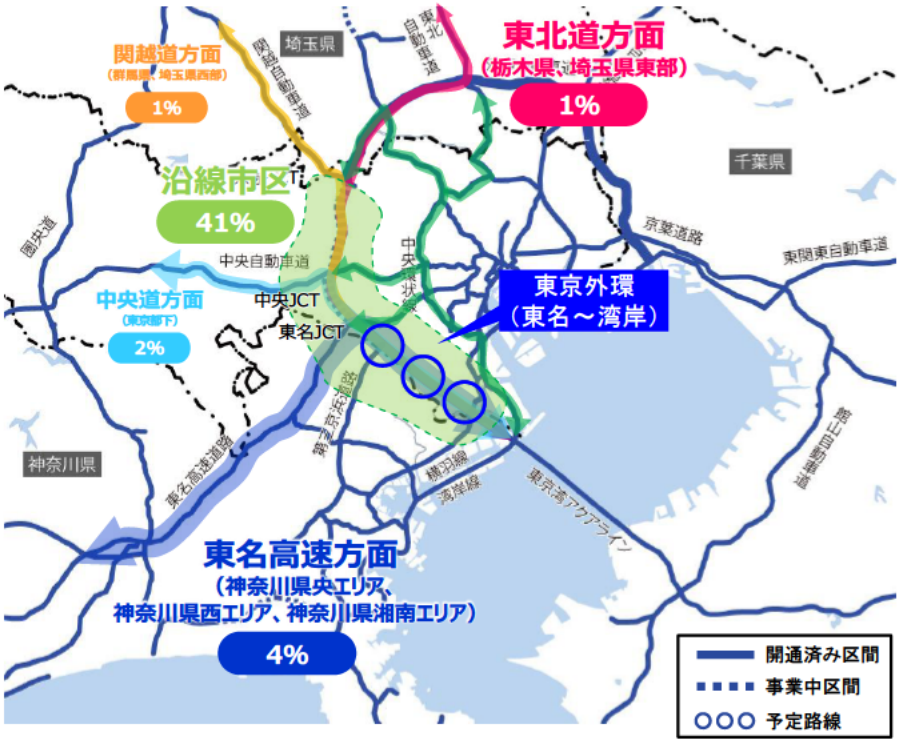
図 2-28 都心部の速度状況(休日、左:朝ピーク(7～8 時)、右:夕ピーク(17～18 時))

(ｲ) 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 41%、東名方面が 4%、中央道方面が 2%、関越道方面が 1%、東北道方面が 1%、その他が 50%となっており、全体の 49%が外環外側放射方面もしくは沿線市区に起終点を持っている。

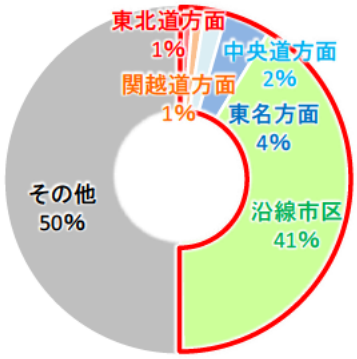
表 2-7 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ（様式 2-1）	アクアライン利用車両の起終点	R6.4～6	・割合は丸め誤差により合計しても 100%にならない ・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



※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 2-29 アクアラインからの交通経路



N=999,610

図 2-30 アクアラインから各方面の起終点割合

(ｳ) 臨海部～中央道の首都高利用状況

東京港・羽田空港～中央道間を走行する車両の約 9 割が首都高を経由していた。一方、横浜港～中央道間の走行は横浜北線、川崎港～中央道間の走行は一般道路（多摩沿線道路等）が多かった。

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）	臨海部～中央道間の利用経路	R6.4～6	-

※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 2-31 アクアラインからの交通割合

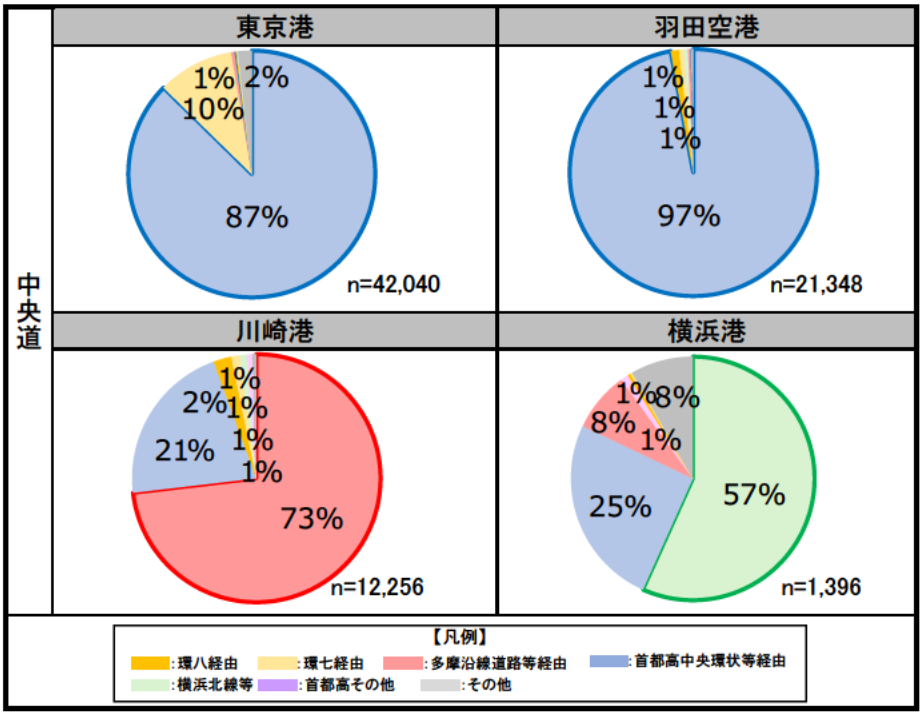
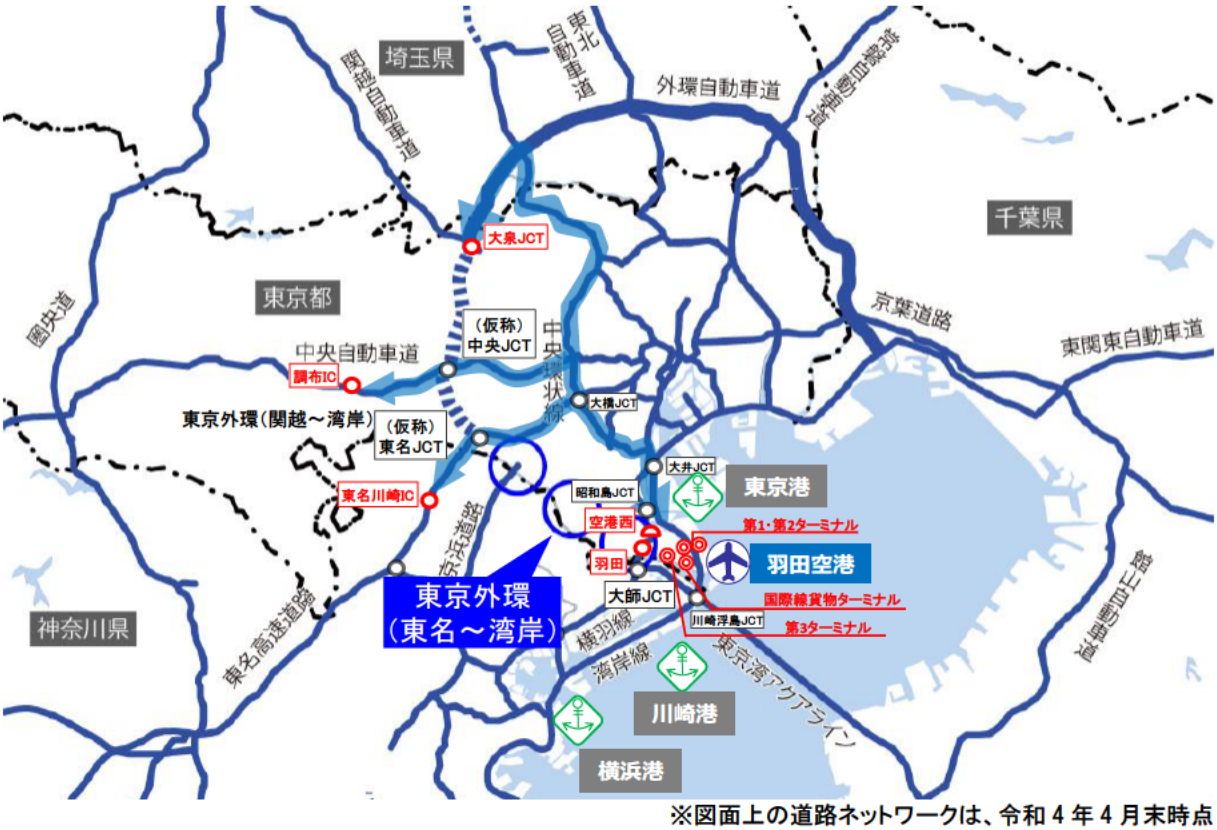


図 2-32 臨海部（東京港、羽田空港、川崎港、横浜港）～中央道のアクセス道路の分担率

3) 羽田空港のアクセス状況

羽田空港を基点とした大泉 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 2-33 羽田空港～大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC の経路

(7) 所要時間（ETC2.0）

各 IC・JCT～羽田空港の所要時間は、東名川崎 IC で約 30 分、調布 IC で約 34 分、大泉 JCT で約 46 分となっている。

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）	昼間 12 時間速度、区間延長	R6.4～6	・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

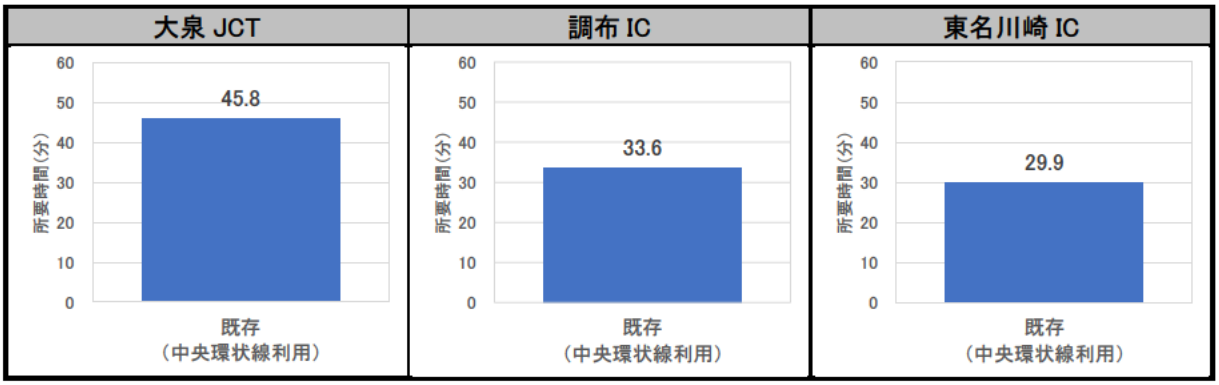


図 2-34 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒羽田空港の所要時間

(ｲ) 時間信頼性（ETC2.0）

各 IC・JCT～羽田空港の余裕時間は、東名川崎 IC で約 18 分、調布 IC で約 20 分、大泉 JCT で約 22 分となっている。

表 2-10 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	R6.4～6	・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

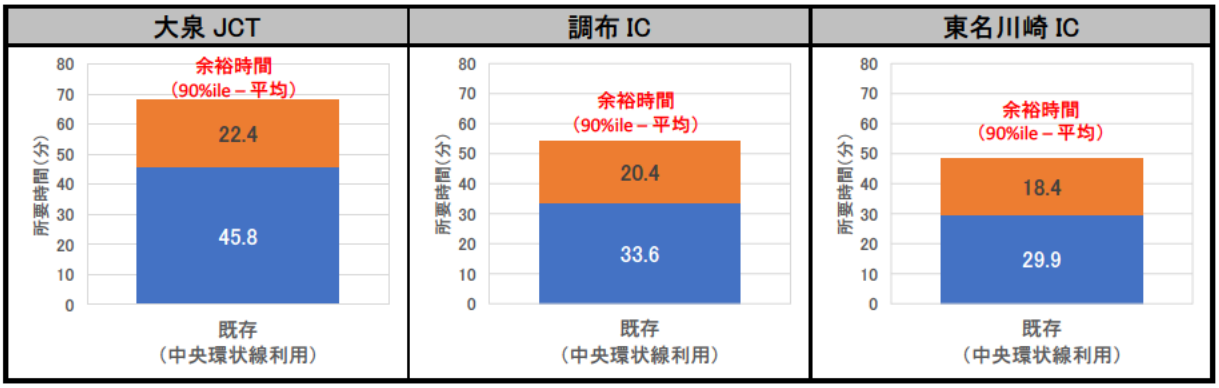


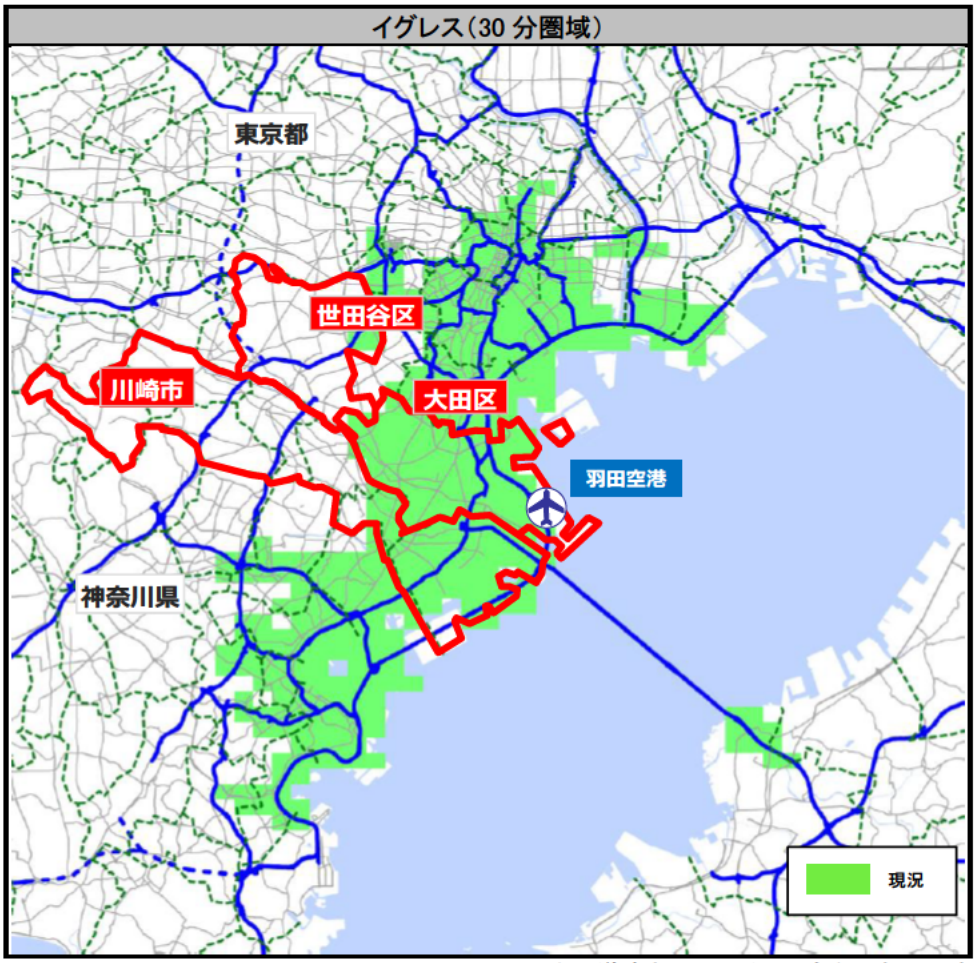
図 2-35 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒羽田空港の余裕時間

(ｳ) 30 分圏域（ETC2.0）

我が国の玄関口である羽田空港のイグレス＆アクセスの 30 分圏域の現況のカバー状況は、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 割、大田区において面積の 7~8 割、人口の 9~10 割程度となっている。

表 2-11 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	R6.4～6	・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
R2 国勢調査	面積及び人口	－	・圏域内面積及び圏域内人口は、R2 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 2-36 羽田空港からの 30 分圏域(イグレス)

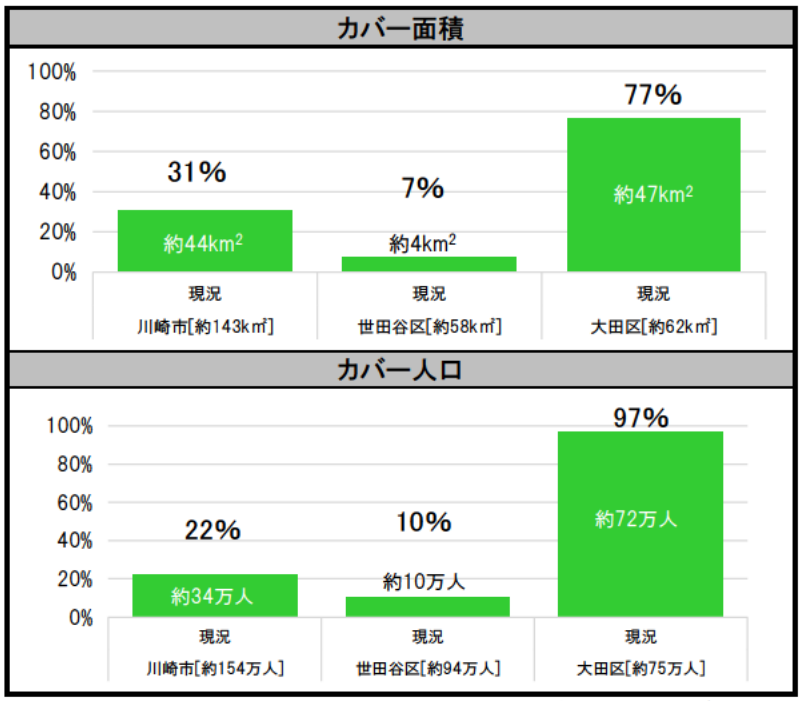
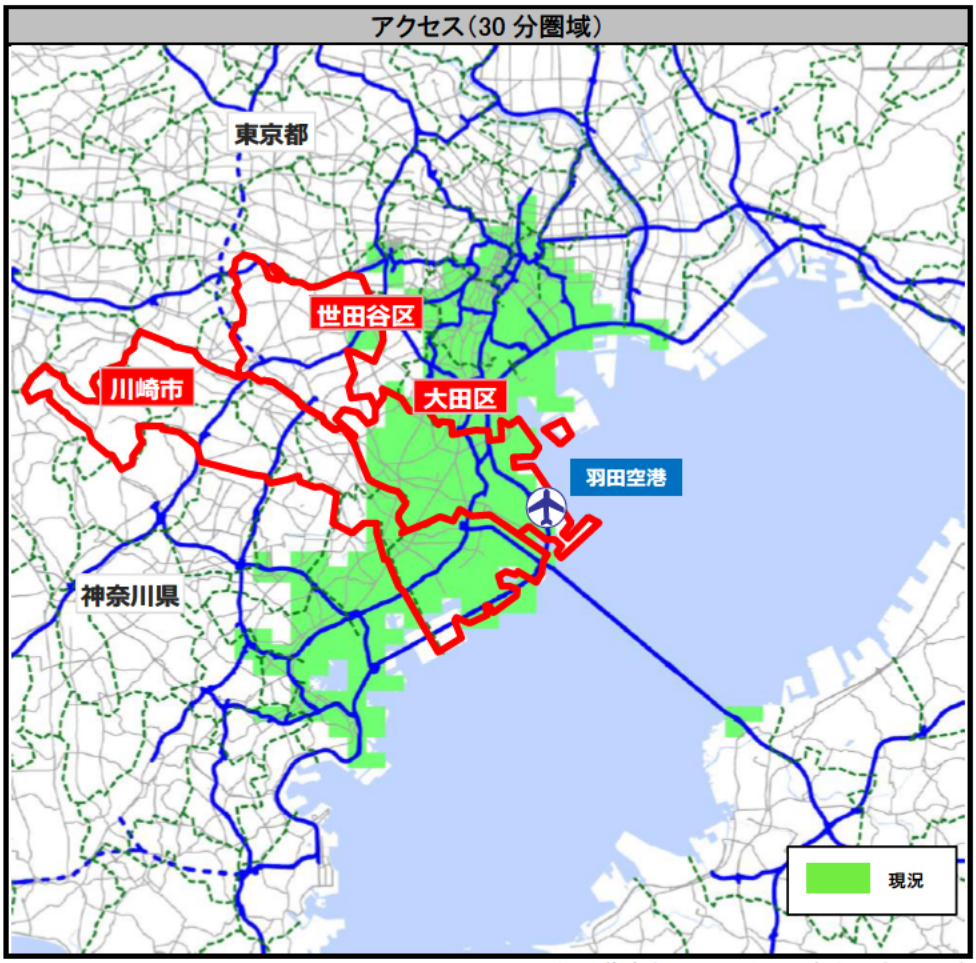


図 2-37 羽田空港からの 30 分圏域のカバー状況(イグレス)



※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 2-38 羽田空港への 30 分圏域(アクセス)

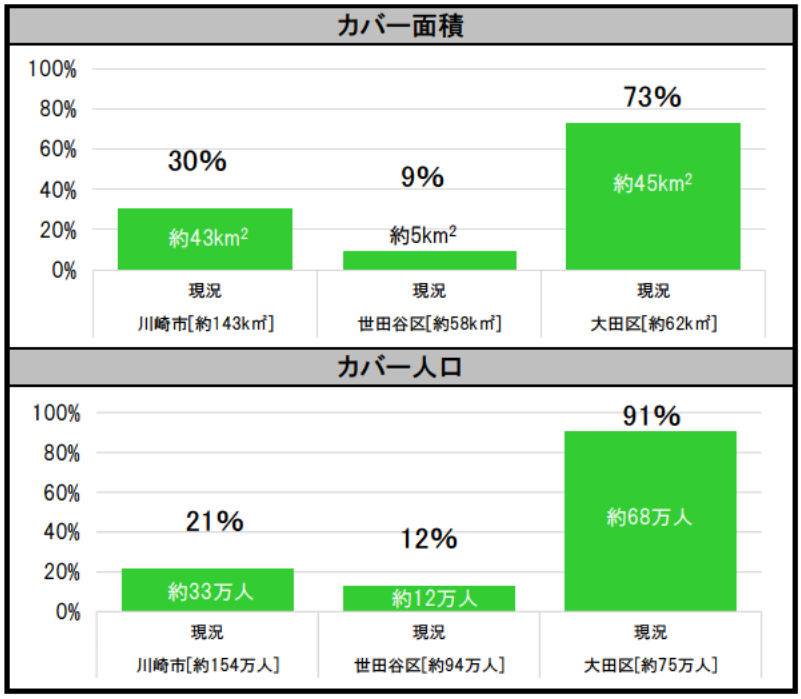


図 2-39 羽田空港への 30 分圏域のカバー状況(アクセス)

(I) 所要時間（R3 全国道路・街路交通情勢調査）

大泉 JCT～各箇所の所要時間は、第 1・2 ターミナルで約 95 分、第 3 ターミナルで約 105 分、国際線貨物ターミナルで約 105 分となっている。

調布 IC～各箇所の所要時間は、第 1・2 ターミナルで約 65 分、第 3 ターミナルで約 70 分、国際線貨物ターミナルで約 75 分となっている。

表 2-12 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
R3 全国道路・街路交通情勢調査	混雑時旅行速度、区間延長	－	・外環道（関越～東名、東名～湾岸）は 80km/h と設定 ・所要時間は上下の平均より算出

※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 2-40 大泉 JCT～第 1･2 ターミナル、第 3 ターミナル、国際線貨物ターミナルの経路

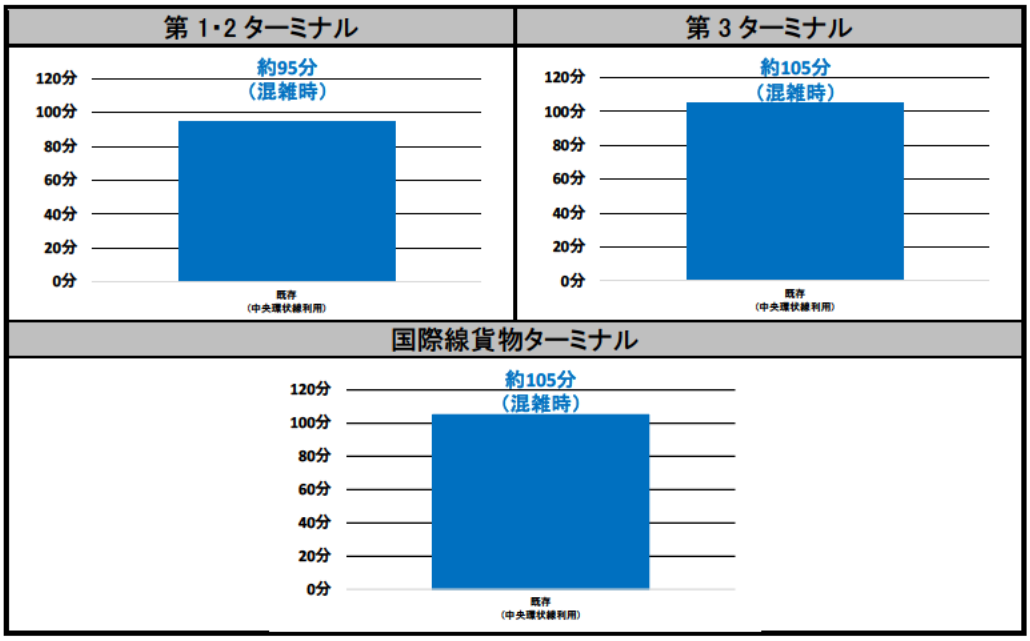


図 2-41 大泉 JCT～第 1･2 ターミナル、第 3 ターミナル、国際線貨物ターミナルの所要時間

※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 2-42 調布 IC～第 1･2 ターミナル、第 3 ターミナル、国際線貨物ターミナルの経路

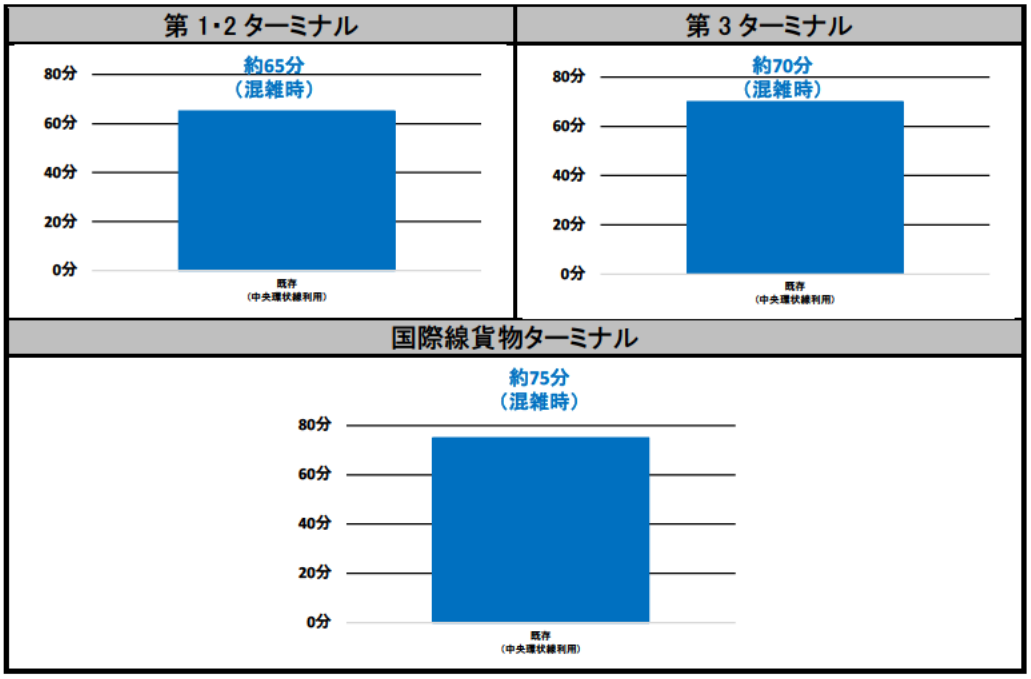


図 2-43 調布 IC～第 1･2 ターミナル、第 3 ターミナル、国際線貨物ターミナルの所要時間

4) 京浜港のアクセス状況

京浜港（東京港、川崎港、横浜港）を基点とした大泉 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 2-44 京浜港～大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC の経路

(7) 所要時間（ETC2.0）

各 IC・JCT～東京港の所要時間は、東名川崎 IC で約 31 分、調布 IC で約 36 分、大泉 JCT で約 49 分となっている。

各 IC・JCT～川崎港の所要時間は、東名川崎 IC で約 43 分、調布 IC で約 47 分、大泉 JCT で約 59 分となっている。

各 IC・JCT～横浜港の所要時間は、東名川崎 IC で約 52 分、調布 IC で約 47 分、大泉 JCT で約 67 分となっている。

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 2-2）	昼間 12 時間速度、区間延長	R6.4～6	・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 IC と設定

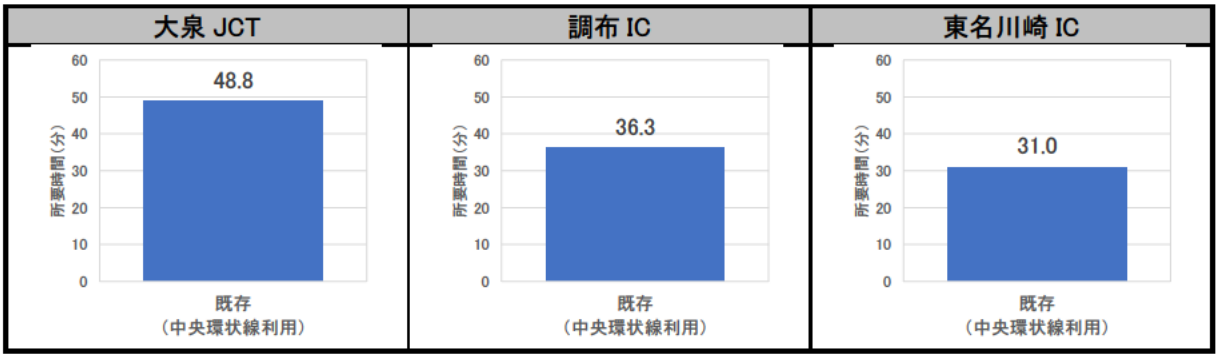


図 2-45 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒東京港（大井南 IC）の所要時間

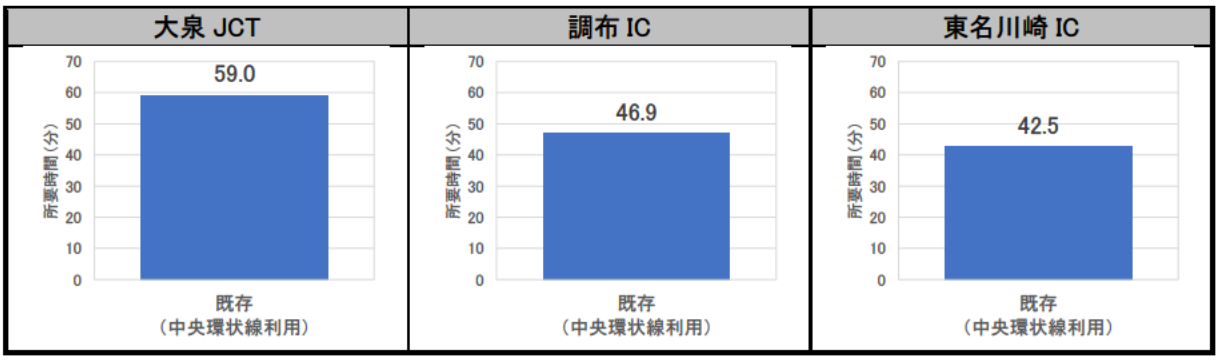


図 2-46 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒川崎港（東扇島 IC）の所要時間

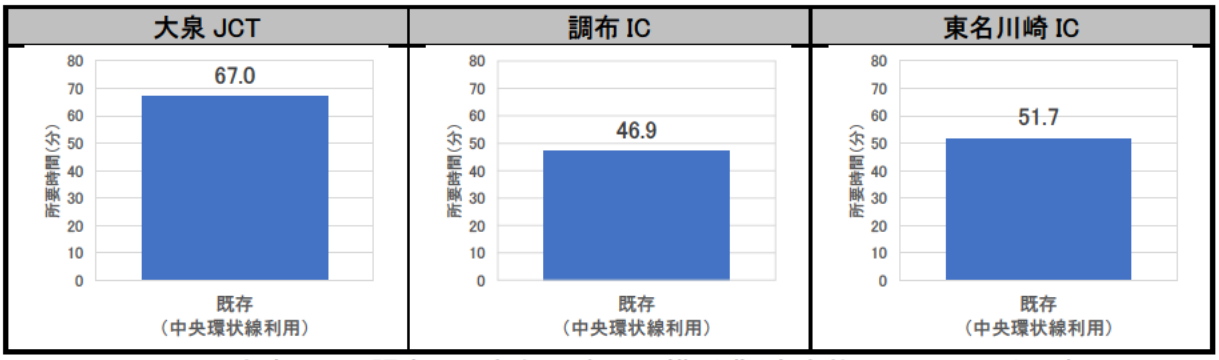


図 2-47 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒横浜港（南本牧ふ頭 IC）の所要時間

(イ) 時間信頼性（ETC2.0）

各 IC・JCT～東京港の余裕時間は、東名川崎 IC で約 23 分、調布 IC で約 24 分、大泉 JCT で約 23 分となっている。

各 IC・JCT～川崎港の余裕時間は、東名川崎 IC で約 24 分、調布 IC で約 23 分、大泉 JCT で約 23 分となっている。

各 IC・JCT～横浜港の余裕時間は、東名川崎 IC で約 22 分、調布 IC で約 23 分、大泉 JCT で約 20 分となっている。

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 2-2）	昼間 12 時間速度、区間延長	R6.4～6	・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 IC と設定

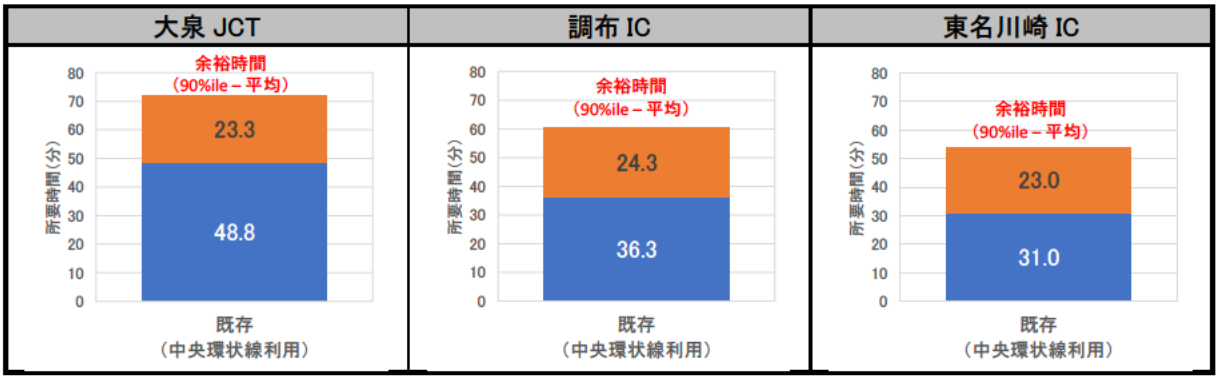


図 2-48 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒東京港（大井南 IC）の余裕時間

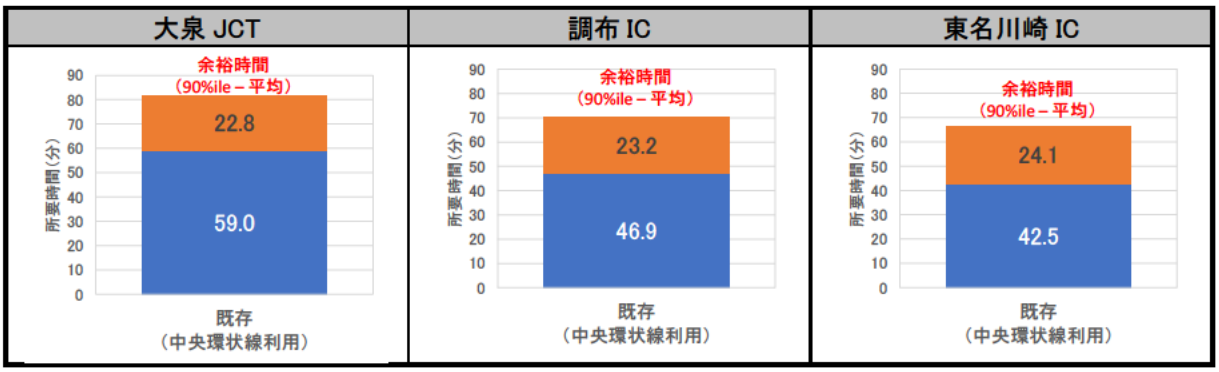


図 2-49 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒川崎港（東扇島 IC）の余裕時間

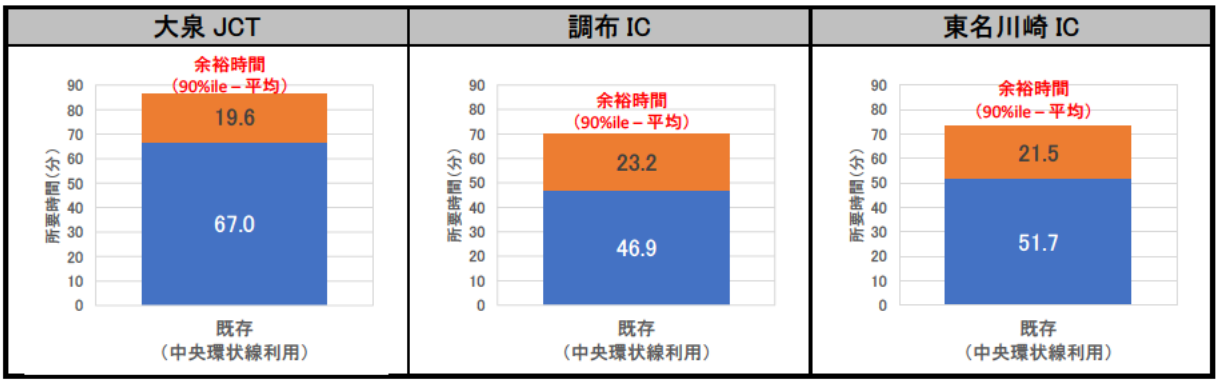


図 2-50 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒横浜港（南本牧ふ頭 IC）の余裕時間

(ｳ) 所要時間（R3 全国道路・街路交通情勢調査）

中央防波堤外コンテナターミナル～各 IC・JCT の所要時間は、大泉 JCT で約 100 分、調布 IC で約 70 分となっている。

大井コンテナふ頭～大泉 JCT の所要時間は、約 100 分となっている。

川崎港コンテナターミナル～各 IC・JCT の所要時間は、大泉 JCT で約 105 分、調布 IC で約 75 分となっている。

大黒ふ頭コンテナターミナル～各 IC・JCT の所要時間は、大泉 JCT で約 120 分、調布 IC で約 85 分となっている。

本牧ふ頭コンテナターミナル～大泉 JCT の所要時間は、約 120 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
R3 全国道路・街路交通情勢調査	混雑時旅行速度、区間延長	－	・外環道（関越～東名、東名～湾岸）は 80km/h と設定 ・所要時間は上下の平均より算出

※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 2-51 中央防波堤外コンテナターミナル、大井コンテナふ頭～大泉 JCT、調布 IC の経路

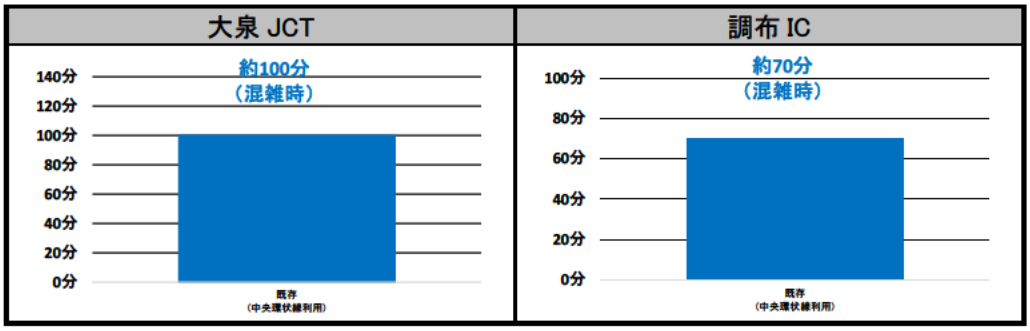


図 2-52 中央防波堤外コンテナターミナル～大泉 JCT、調布の所要時間

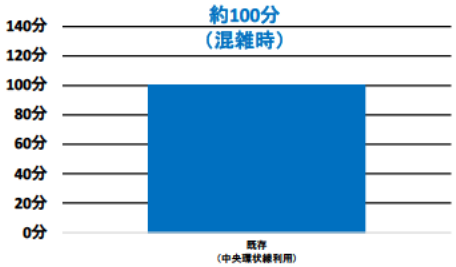


図 2-53 大井コンテナふ頭～大泉 JCT の所要時間

※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 2-54 川崎港コンテナターミナル～大泉 JCT、調布 IC の経路

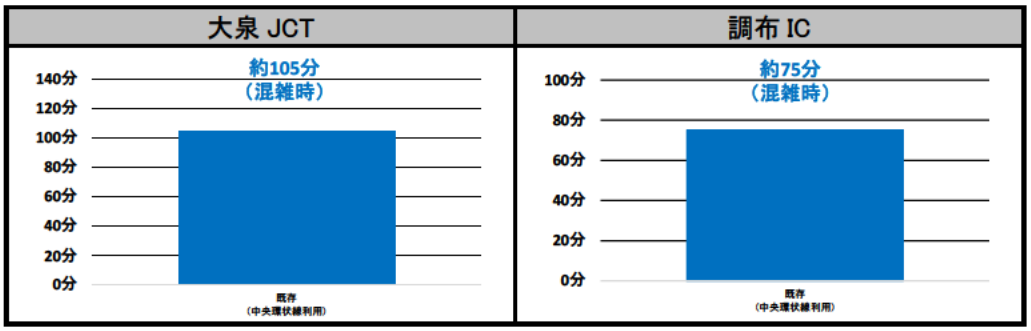


図 2-55 川崎港コンテナターミナル～大泉 JCT、調布 IC の所要時間

※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 2-56 大黒ふ頭コンテナターミナル、本牧ふ頭コンテナターミナル～大泉 JCT、調布 IC の経路

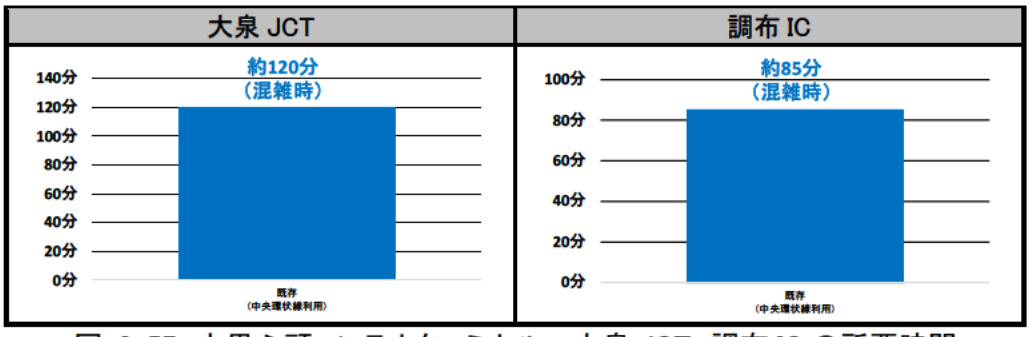


図 2-57 大黒ふ頭コンテナターミナル～大泉 JCT、調布 IC の所要時間

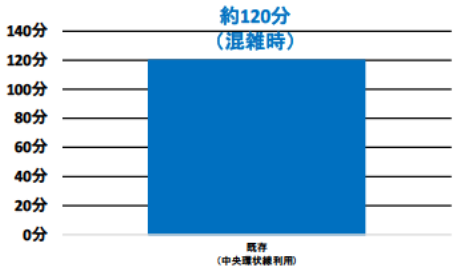


図 2-58 本牧ふ頭コンテナターミナル～大泉 JCT の所要時間

5) 救急医療への支援

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、72 分程度かかる。

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	R6.4～6	・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

[redacted]

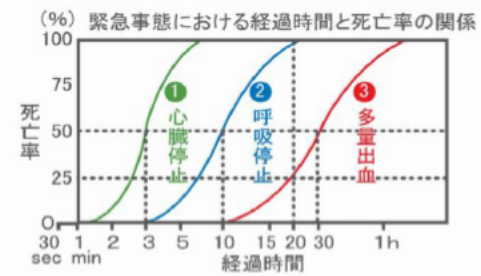
企業ヒアリング結果：
平成27年10月調査 東京外かく環状国道事務所）

（災害時のバックアップ機能イメージ）

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：[redacted]

図 2-59 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 2-60 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 2-61　東松山 IC⇒羽田空港の輸送所要時間

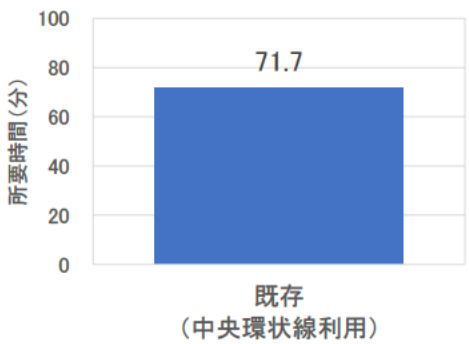


図 2-62　東松山 IC⇒羽田空港の所要時間

6) 災害脆弱性の状況

(7) 災害時の拠点間アクセス

東扇島（基幹的広域防災拠点）～立川広域防災基地の所要時間は約 81 分となっている。

表 2-17 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
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 ・所要時間は東扇島（基幹的広域防災拠点）：東扇島 IC、立川広域防災基地：国立府中 IC の上下平均値
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） https://www.pref.kanagawa.jp/docs/j8g/cnt/f5150/documents/jishin3.html※R5.3.29 更新版	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 https://www.bousai.go.jp/jishin/syuto/pdf/syuto_oukyu_5-1.pdf ※R5.5.23 更新版	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 https://www.bousai.go.jp/oukyu/kunren/yobishisetu/pdf/tachikawa.pdf ※R5.7.7 アクセス時点	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 https://www.bousai.go.jp/oukyu/kunren/yobishisetu/pdf/rinkai.pdf ※R5.7.7 アクセス時点	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

図 2-63 防災拠点配置位置

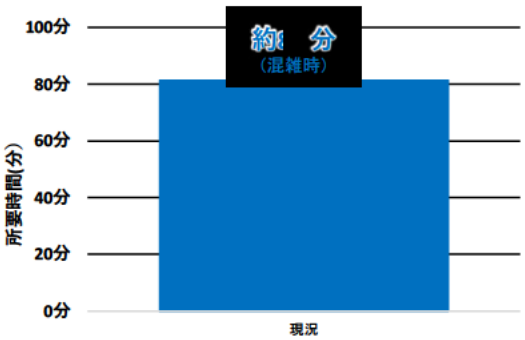


図 2-64 東扇島(基幹的広域防災拠点)～立川広域防災基地の所要時間

(ｲ) リダンダンシー（東名高速⇒都心部への経路数）

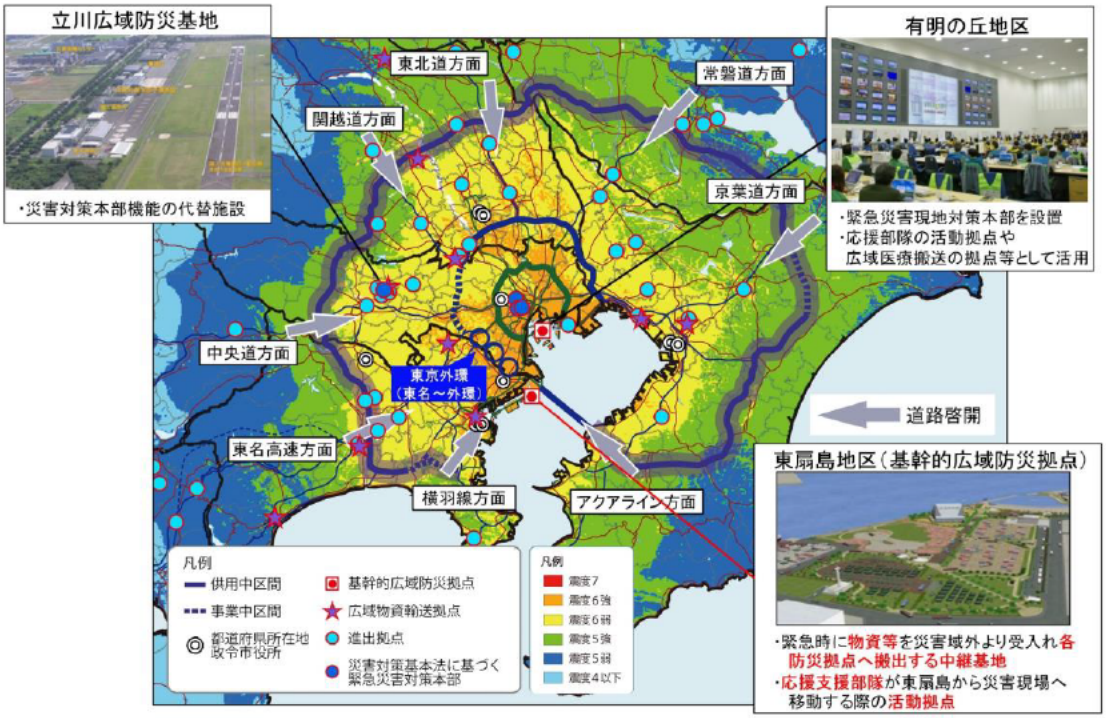
首都直下地震（M7 クラスの地震）が今後 30 年以内に発生する確率は 70%程度と推定され、道路管理者と関係機関は首都直下地震に備え、都心に向けた八方向の路線を優先して道路啓開を行うルートに設定した（八方向作戦）。

表 2-18 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

現状(R1.10)

図 2-65 東名から東京都心へ至るパターン（現況（R1.10））



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 2-66 首都圏における防災・物資輸送拠点

7) まとめ

把握結果のまとめを以下に示す。

表 2-19 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
高速道路ネットワーク状況	断面交通量（月別）	NEXCO トラカン、MEX トラカン	首都高速湾岸線の平日にコロナ禍前の令和元年比で微増傾向、東名高速の平休日、首都高速湾岸線の休日ではコロナ禍前の令和元年と同程度。
	主要区間旅行速度（月別）	ETC2.0（R1.1～R2.12、R6.1～10）	東名高速は令和元年のコロナ禍前に比べて令和 6 年に若干向上傾向がみられるが、同程度の水準。首都高速湾岸線は、令和 2 年の北西線開通の影響もあり、令和元年のコロナ禍前に比べて令和 6 年で低下傾向。
都心の通過交通状況	都心部の速度低下区間の把握	ETC2.0(R6.4-6)	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(R6.4-6)	アクアラインから湾岸線東京方面の交通の約 49%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～中央道の首都高利用状況	ETC2.0(R6.4-6)	東京港・羽田空港～中央道間を走行する車両の約 9 割が首都高を経由。横浜港は横浜北線、川崎港は一般道（多摩沿線道路等）が多い。
羽田空港のアクセス状況	所要時間	ETC2.0(R6.4-6)	東名川崎から約 30 分、調布 IC から約 34 分、大泉 JCT から約 46 分。
	時間信頼性	ETC2.0(R6.4-6)	非混雑時と混雑時の所要時間差（余裕時間）は東名川崎から約 18 分、調布 IC から約 20 分、大泉 JCT から約 22 分。
	30 分圏域	ETC2.0(R6.4-6) R2 国勢調査	川崎市のイグレスの面積の約 3 割・人口の約 2 割、アクセスの面積の約 3 割・人口の約 2 割をカバー。世田谷区のイグレスの面積の約 1 割・人口の約 1 割、アクセスの面積の約 1 割・人口の約 1 割をカバー。大田区のイグレスの面積の約 8 割・人口の約 10 割、アクセスの面積の約 7 割・人口の約 9 割をカバー
	所要時間	R3 全国道路・街路交通情勢調査	調布 IC～第 1・2 ターミナルまでで約 65 分、第 3 ターミナルまでで約 70 分、国際線貨物 T までで約 75 分。大泉 JCT～第 1・2 ターミナルまでで約 95 分、第 3 ターミナルまでで約 105 分、国際線貨物 T までで約 105 分。
京浜港のアクセス状況	所要時間	ETC2.0(R6.4-6)	大泉 JCT から東京港は約 49 分、川崎港は約 59 分、横浜港は約 67 分。
	時間信頼性	ETC2.0(R6.4-6)	大泉 JCT からの非混雑時と混雑時の所要時間差（余裕時間）は東京港で約 23 分、川崎港は約 23 分、横浜港は約 20 分。
	所要時間	R3 全国道路・街路交通情勢調査	調布 IC～中央防波堤コンテナ T までで約 70 分、川崎港コンテナ T までで約 75 分、大黒ふ頭までで約 85 分。大泉 JCT～中央防波堤コンテナ T までで約 100 分、川崎港コンテナ T までで約 105 分、大黒ふ頭コンテナ T までで約 120 分、大井コンテナふ頭までで約 100 分、本牧ふ頭コンテナ T までで約 120 分。
救急医療への支援	血液製剤の輸送支援	ETC2.0(R6.4-6)	東松山市から羽田空港まで約 72 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（基幹的広域防災拠点）～立川広域防災基地で約 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（R1.10 時点）。

(2) 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 2-20 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	断面交通量(月別)	JARTIC トラカン (R1.1～R2.12、R6.1～10)
	旅行速度	ETC2.0 (R1.1～R2.12、R6.1～10)
	拠点間の所要時間	ETC2.0(R6.4～R6.6)
幹線道路の渋滞状況	渋滞損失時間	ETC2.0(R6.4～R6.6)
	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、R1～R4 年)
	速度と追突事故の関係	ITARDA(追突事故件数、R1～R4) 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(R6.4～R6.6)
高速道路の利用状況	IC 圏域	ETC2.0(R6.4～R6.6) R2 国勢調査
	乗り継ぎ交通	ETC2.0(R6.4～R6.6) 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(R6.4～R6.6)
救急医療のアクセス状況	30 分到達可能圏域	ETC2.0(R6.4～R6.6) R2 国勢調査 東京都福祉保険局東京都災害拠点病院一覧 横浜市令和 6 年度横浜市救急医療体制参加医療機関一覧
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	DRM3503
	通過交通流入状況・ 幹線道路との関係性	ETC2.0(R6.6)
	抜け道利用と人対車両事故の関係性	ETC2.0(R6.6) 警察庁交通事故統計情報(R5 年度)

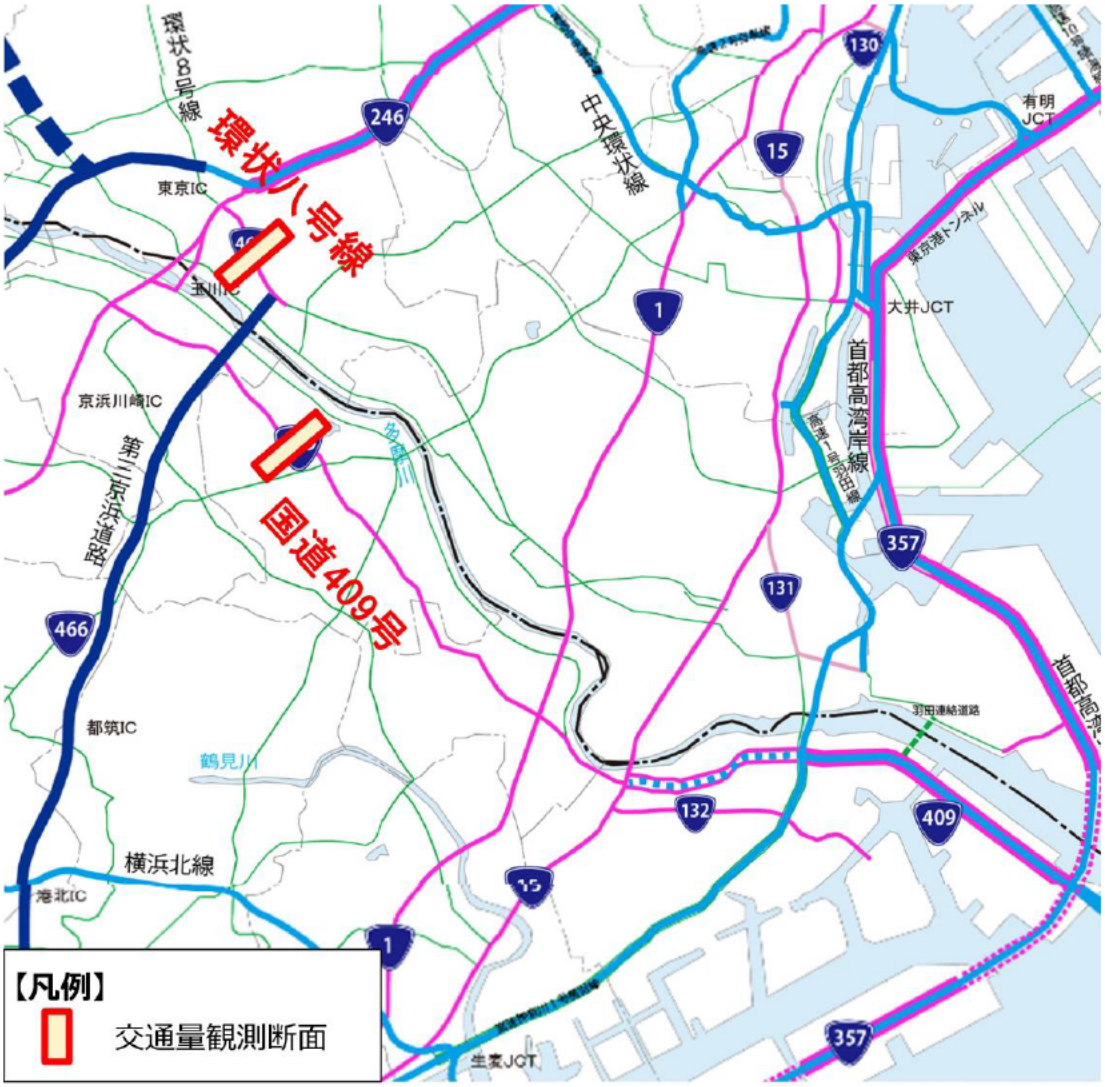
1) 幹線道路ネットワーク状況

(7) 断面交通量（月別）

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 2-21 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 R6.1～10	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）について JARTIC トラカンより算出



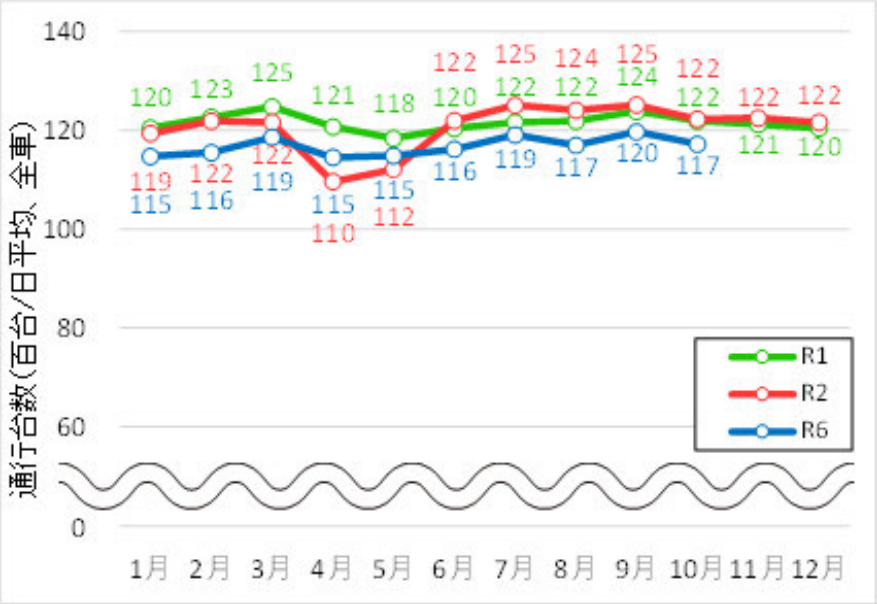
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 2-67 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・休日ともにコロナ禍前の令和元年と同程度の水準となっている。

＜平日＞



＜休日＞

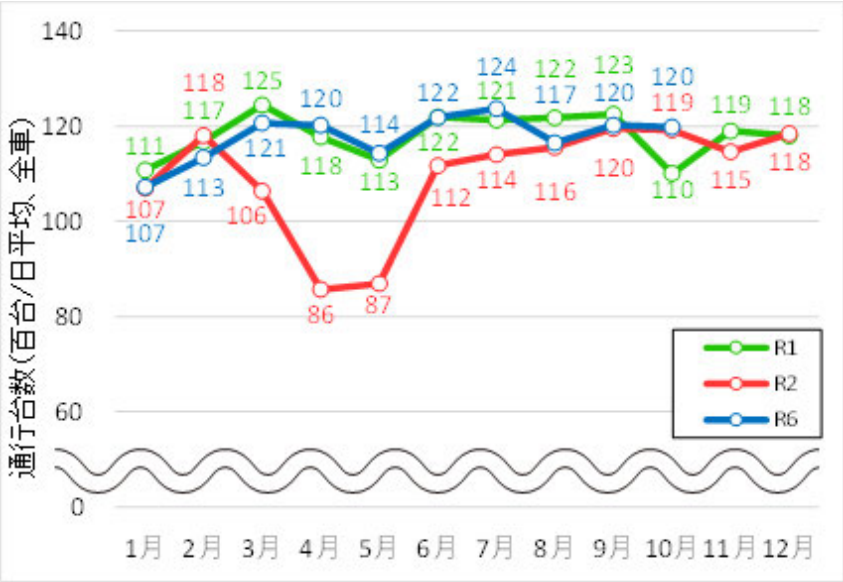
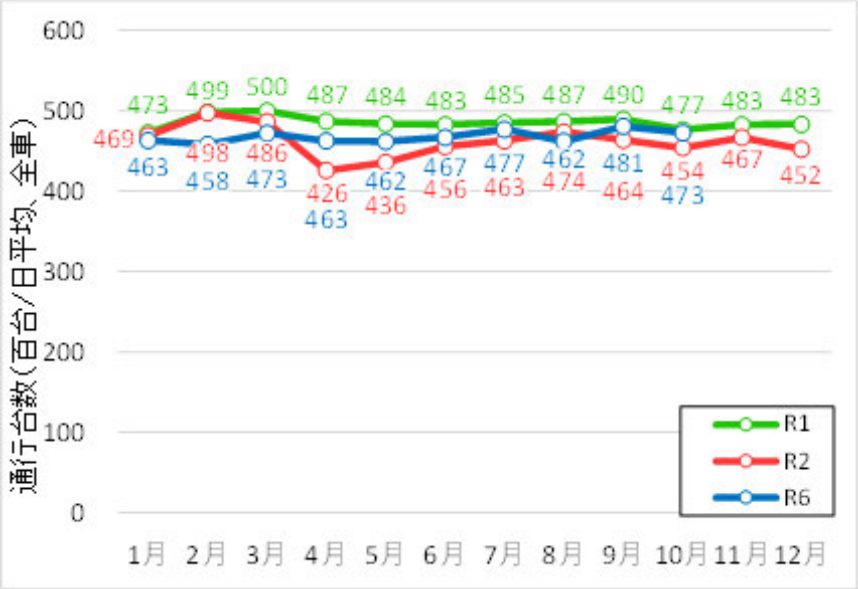


図 2-68 国道 409 号(第三京浜～国道 1 号)における交通量

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・休日ともにコロナ禍前の令和元年と同程度の水準となっている。

＜平日＞



＜休日＞

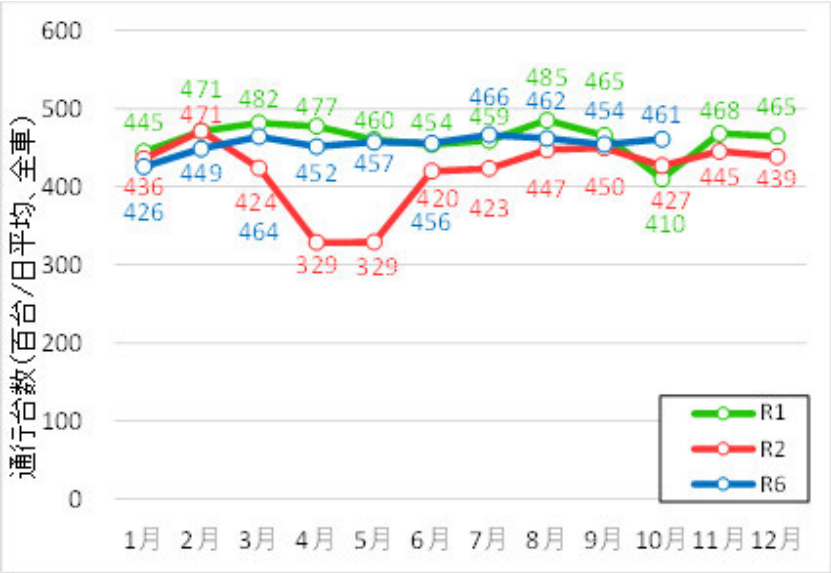


図 2-69 環状八号線(東名高速～第三京浜)における交通量

(イ) 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 2-22 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 2-3)	1か月ごとの平休別 日平均旅行速度	R1.1～12 R2.1～12 R6.1～10	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 2-70 旅行速度の集計対象区間

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（令和 2 年 4 月/7 日～5 月 25 日）以外、コロナ禍前、コロナ禍、コロナ禍後で大きな変化はない。

＜平日＞

＜休日＞

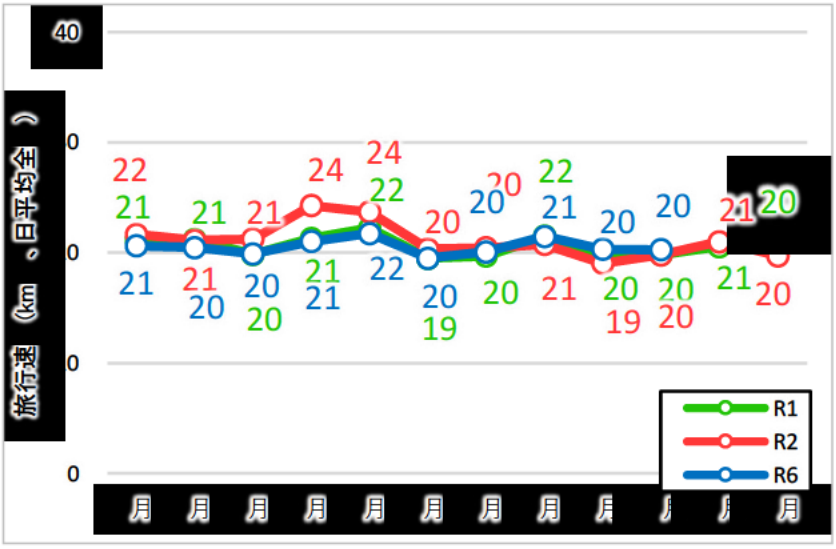
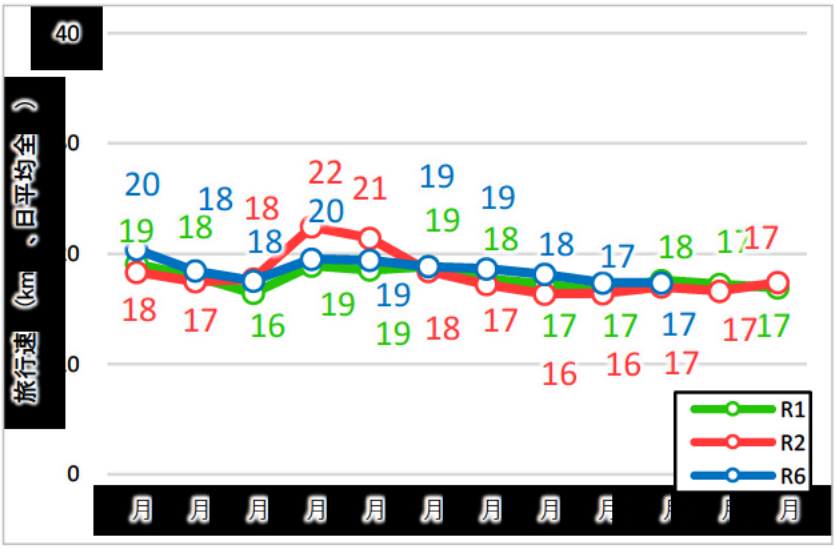


図 2-71 国道 409 号（第三京浜～国道 1 号）の旅行速度

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（令和 2 年 4 月/7 日～5 月 25 日）以外、コロナ禍前、コロナ禍、コロナ禍後で大きな変化はない。

＜平日＞



＜休日＞

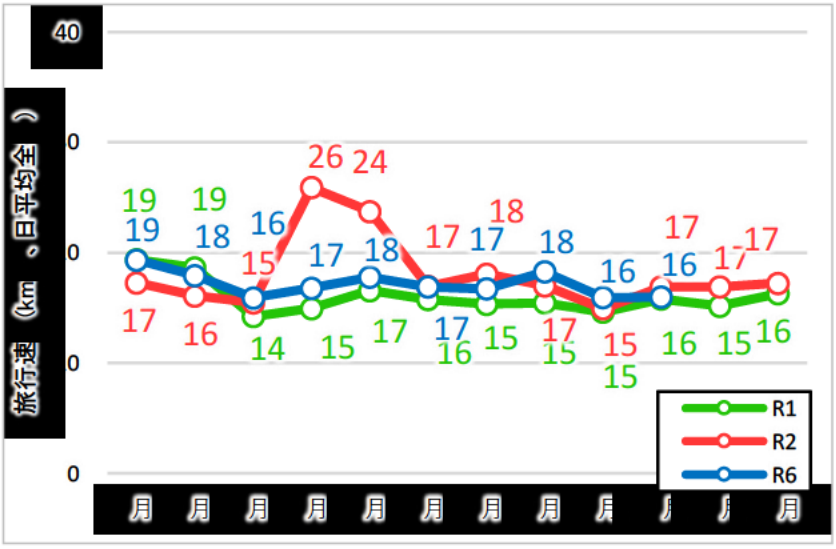


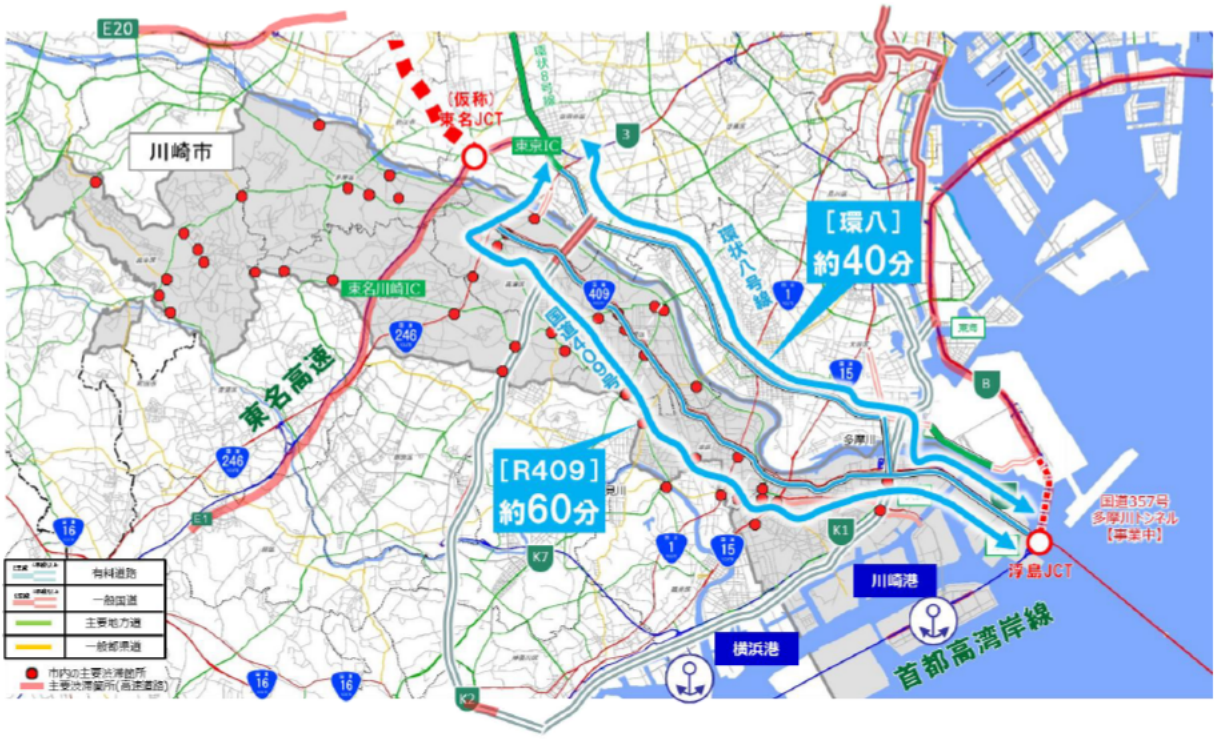
図 2-72 環状八号線（東名高速～第三京浜）の旅行速度

(ｳ) 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 2-23 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	R6.4～R6.6 （平日）	平日 24 時間を対象として算出



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 2-73 拠点間の所要時間（R6）

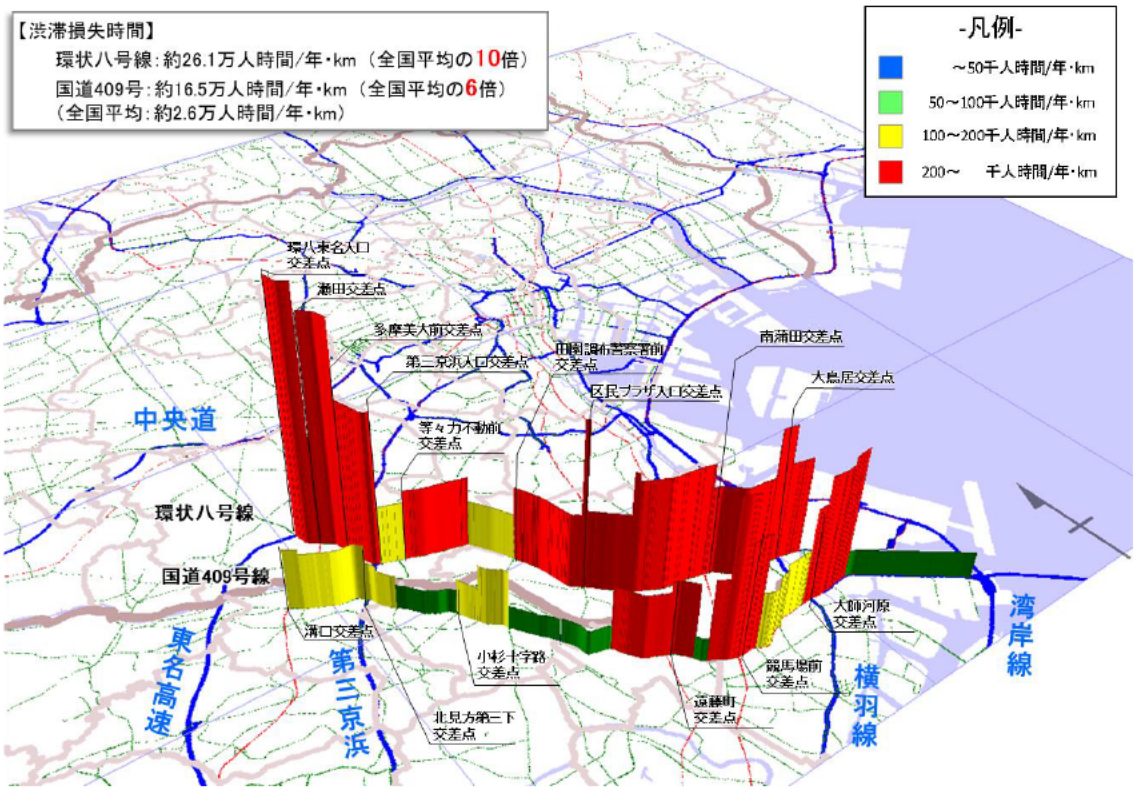
2) 幹線道路の渋滞状況

(7) 渋滞損失時間（3D）

環状八号線、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。

表 2-24 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	R6.4～ R6.6 （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



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-74 周辺道路（国道 409 号・環状八号線）の渋滞損失時間（R6）

画像出典：自社で撮影

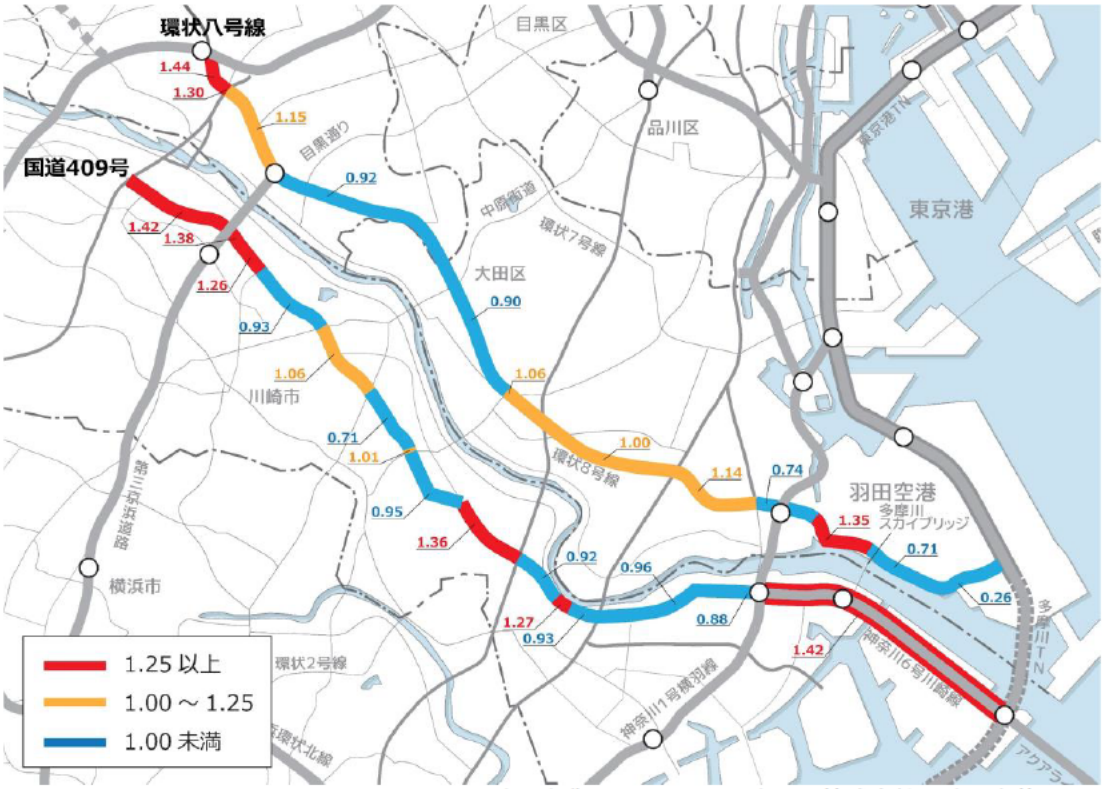
図 2-75 瀬田交差点交通写真

(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 2-25 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 2-76 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（3D）・事故類型別死傷事故件数

環状八号線・国道 409 号において、東京都及び神奈川県の平均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。

渋滞が一因と考えられる車両相互（追突）事故の割合は、環状八号線が約 4 割、国道 409 号が約 2 割となっている。

表 2-26 使用データ

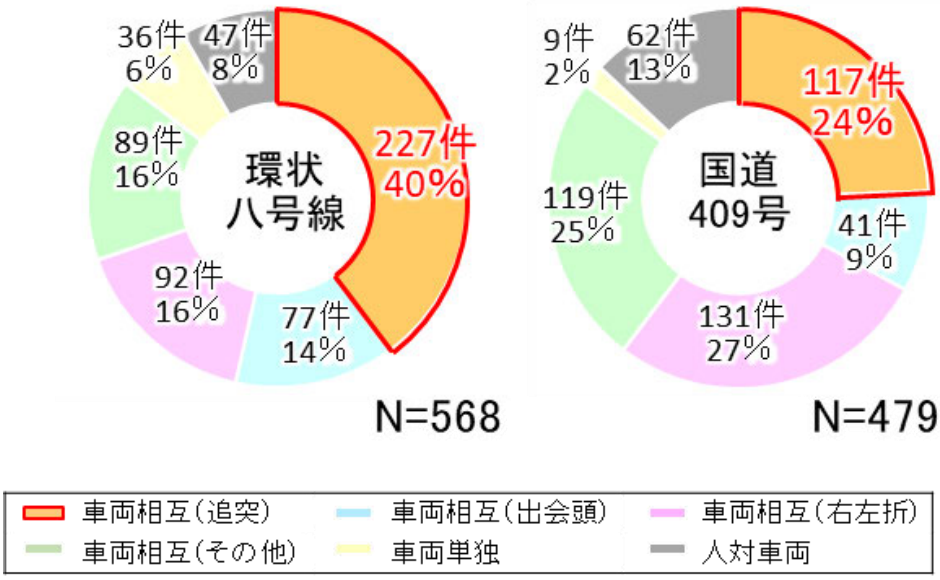
データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ITARDA データ	死傷事故率、 事故類型別死傷事故件数	R1～R4 年	・国道 409 号、環状八号線の死傷事故率を算出 ・国道 409 号、環状八号線の事故類型を算出

画像出典：自社で撮影

図 2-77 遠藤町・堀川町交差点付近

出典：ITARDA（R1～R4 年）（死傷事故件数）

図 2-78 国道 409 号、環状八号線の死傷事故率(R1～R4 年)



出典:ITARDA(R1～R4 年)

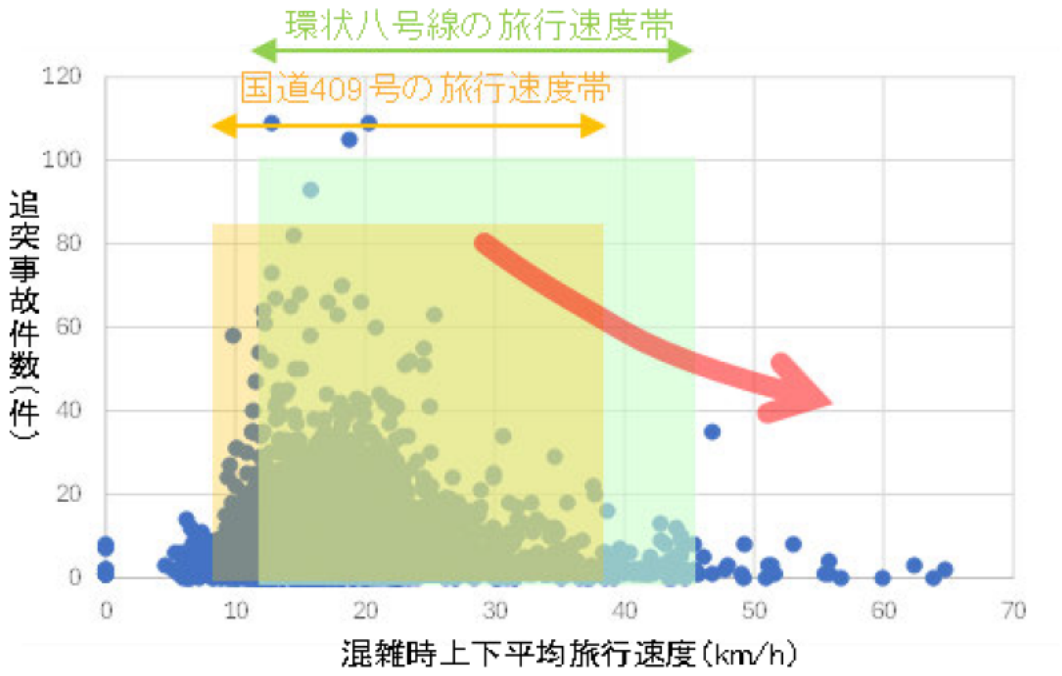
図 2-79 国道 409 号、環状八号線の事故類型(R1～R4 年)

(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 2-27 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	R1～R4 年	・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	－	－



出典:ITARDA(R1～R4 年)

図 2-80 追突事故件数と混雑時上下平均旅行速度の対応(R1～R4 年)

(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%で東京都平均の約 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%で神奈川県平均の約 14%を上回る。

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	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

地図出典：国土地理院地図を基に作成

図 2-81 環状八号線、国道 409 号の大型車混入率(%)

表 2-29 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 2-30 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%

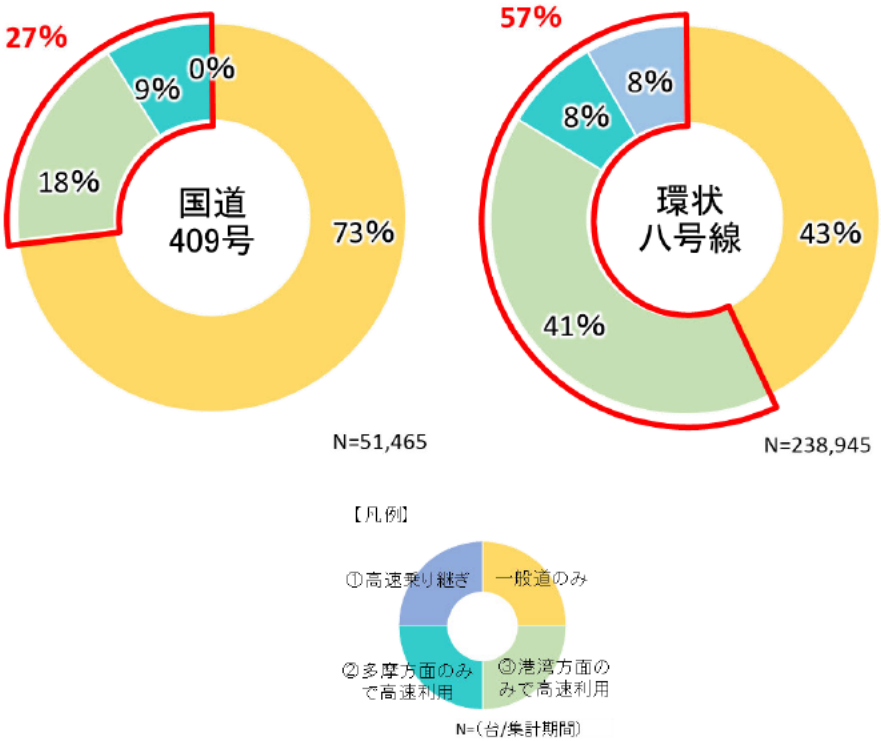
※高速道路を除く

(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
ETC2.0 データ（様式 2-1）	高速利用・一般国道の利用状況	R6.4～R6.6（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 2-82 国道 409 号・環状八号線の大型車の高速利用割合（R6）

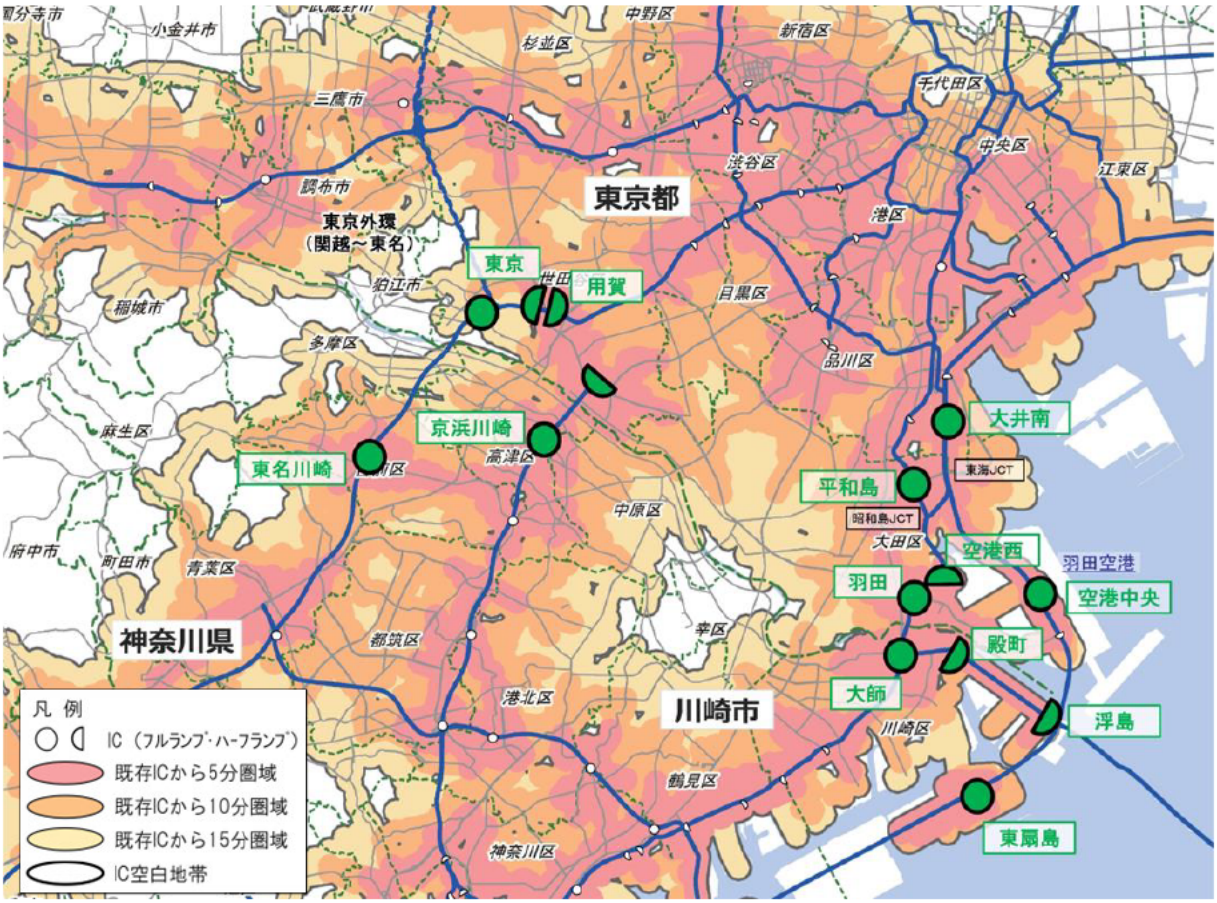
4) 高速道路の利用状況

(7) IC 圏域

東京南西部地域や川崎市域には、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 2-32 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	R6.4～R6.6	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



※圏域算出時の速度は、ETC2.0データ（R6.4～R6.6全日）より算出
※面積及び人口は、令和2年国勢調査より引用　※圏域内面積及び圏域内人口は、令和2年度国勢調査の1kmメッシュ単位で計測

地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成
※図面上の道路ネットワークは、令和 6 年 3 月末時点

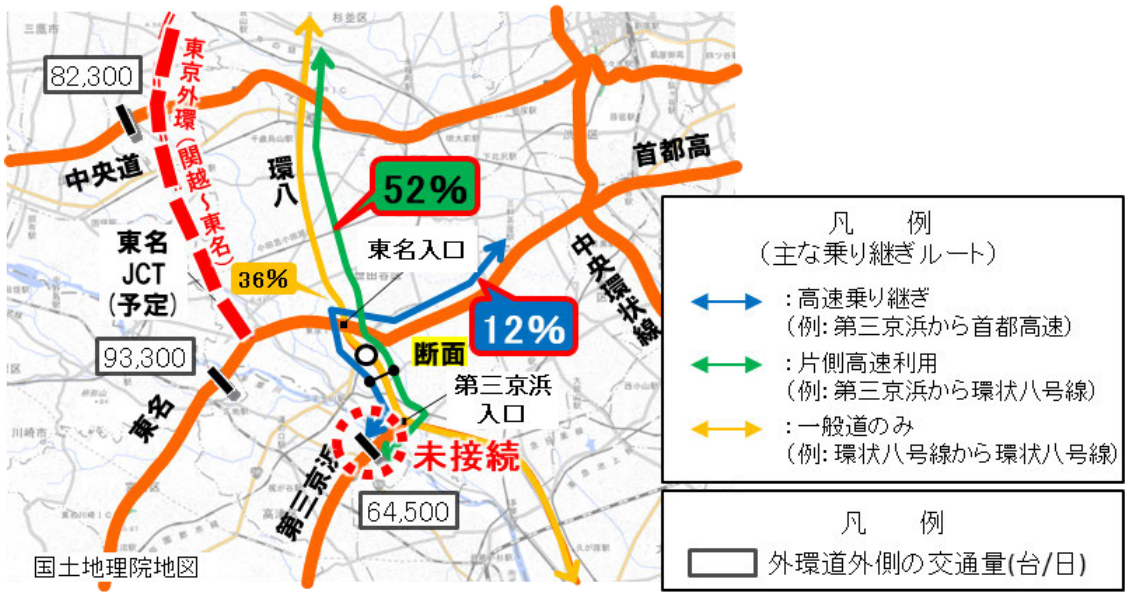
図 2-83 高速道路へのアクセスにおける圏域（R6）

(ｲ) 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 2-33 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	R6.4～R6.6 平日	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	－	－



地図出典：地理院地図を基に作成

図 2-84 外環道外側の交通量と乗り継ぎルート

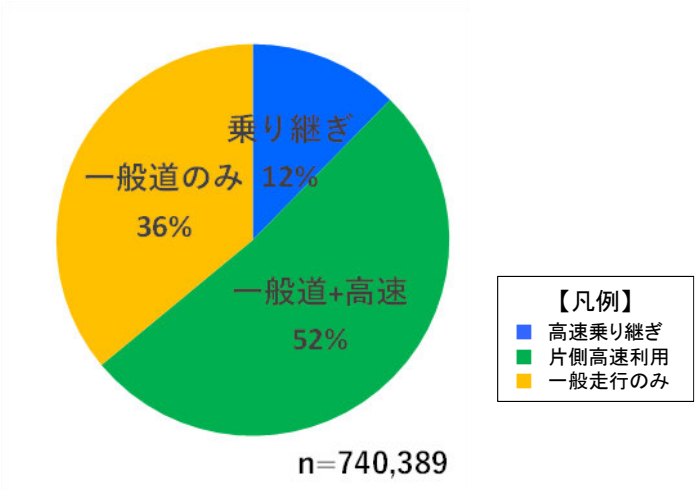


図 2-85 外環道外側の乗り継ぎ割合（R5）

(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 35%、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 15%の転換が想定される。

表 2-34 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	R6.4～R6.6 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

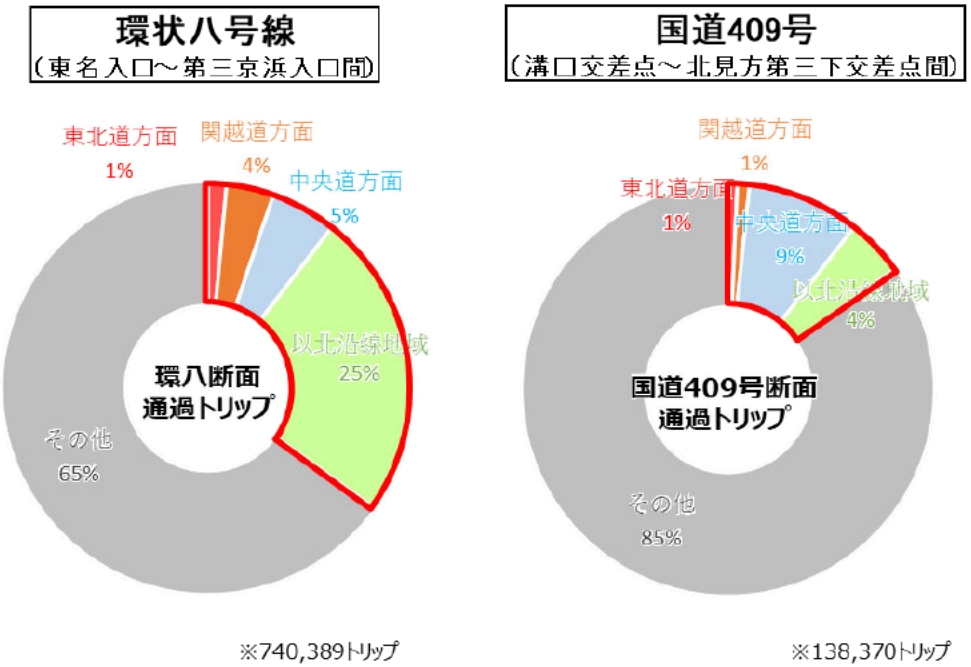


図 2-86 転換が想定される交通割合

5) 救急医療のアクセス状況

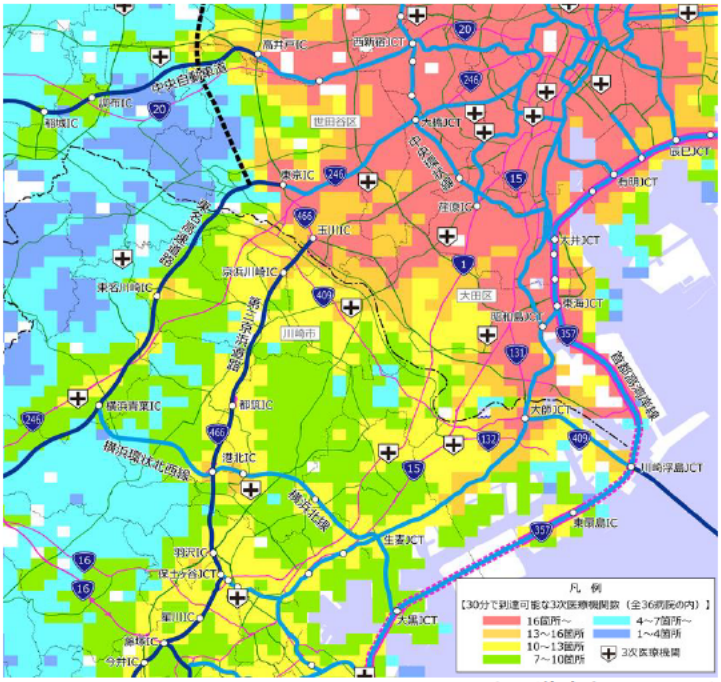
(7) 30 分到達可能圏域

30 分で到達可能な第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 2-35 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 2-2）	昼間 12 時間 平均旅行速度	R6.4～R6.6	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、R2 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 6 年度横浜市救急医療体制参加医療機関一覧	三次対応	–	–

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：R7.3.7）
令和 6 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：R7.3.7）



※図面上の道路ネットワークは令和 6 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 2-87 30 分で到達可能な第 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、世田谷区を例とした場合、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。

※なお、中原区、幸区の抜け道利用状況については、協議の上、分析を実施しないこととなった。

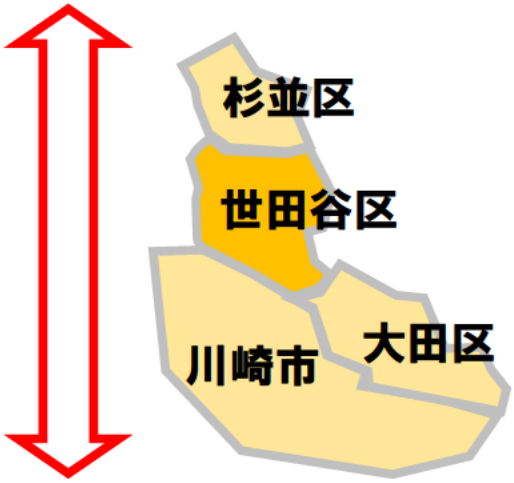
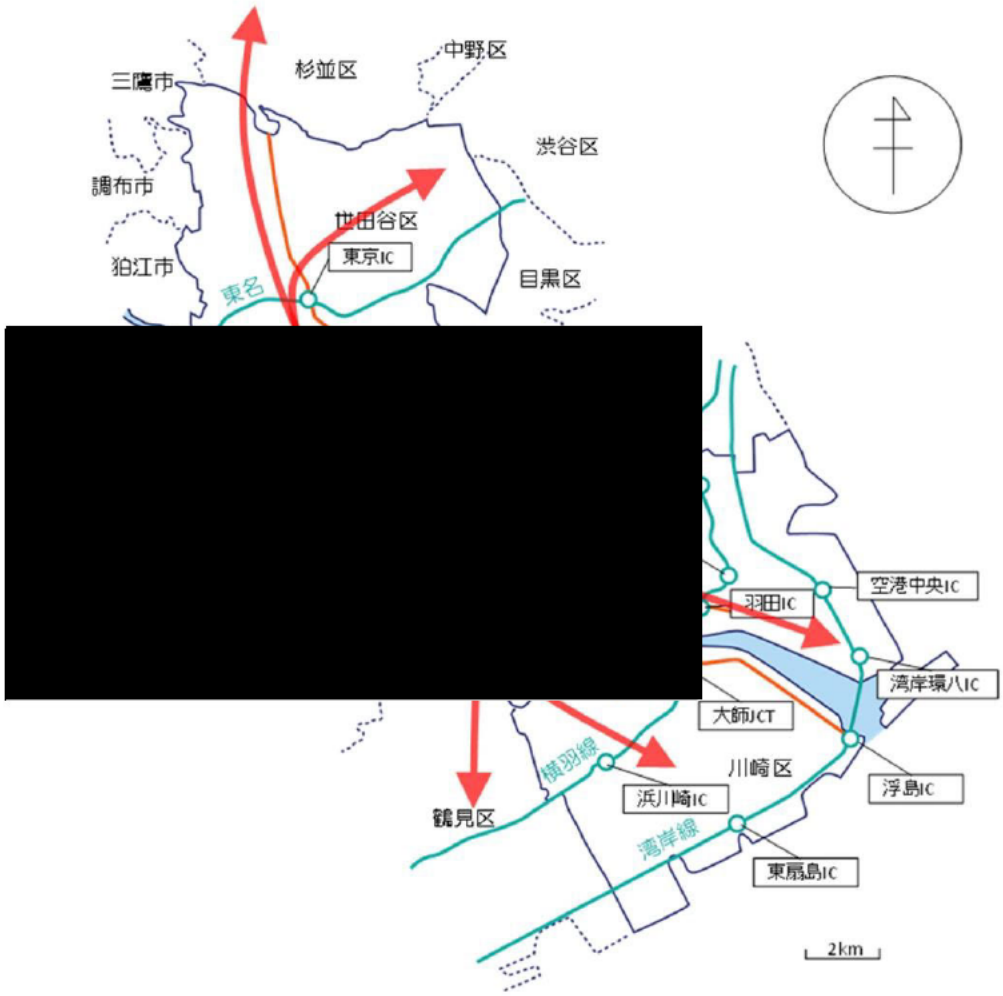


図 2-88 世田谷区の外々交通



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 2-89 東京南西部エリアにおける外々交通

表 2-36 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：DRM3503 データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-90 世田谷区の道路ネットワーク図

表 2-37 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	5,694	715 km	23.5 %
細道路	幅員 5.5m 未満	20,448	2,333 km	76.5 %
全道路		26,142	3,048 km	100.0 %

出典：DRM3503 データ（発注者貸与）を基に集計

出典：DRM3503 データ（発注者貸与）を基に集計

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 40.5%であり、細道路の割合は 59.5%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：DRM3503 データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-91 大田区の道路ネットワーク図

表 2-38 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	7,176	996 km	40.5 %
細道路	幅員 5.5m 未満	12,808	1,463 km	59.5 %
全道路		19,984	2,459 km	100.0 %

出典：DRM3503 データ（発注者貸与）を基に集計

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 33.1%であり、細道路の割合は 66.9%である。基本道路が“碁盤の目”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。

地図出典：DRM3503 データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-92 中原区の道路ネットワーク図

表 2-39 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	1,884	225 km	33.1 %
細道路	幅員 5.5m 未満	4,041	455 km	66.9 %
全道路		5,925	680 km	100.0 %

出典：DRM3503 データ（発注者貸与）を基に集計

D) 幸区

幸区の全道路延長に対する基本道路の割合は 40.2%であり、細道路の割合は 59.8%である。また、東京南西部エリアの中では大田区と同程度に細道路の割合が少ない区である。

地図出典：DRM3503 データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-93 幸区の道路ネットワーク図

表 2-40 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	1,344	167 km	40.2 %
細道路	幅員 5.5m 未満	2,116	248 km	59.8 %
全道路		3,460	415 km	100.0 %

出典：DRM3503 データ（発注者貸与）を基に集計

(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 2-41 使用データ

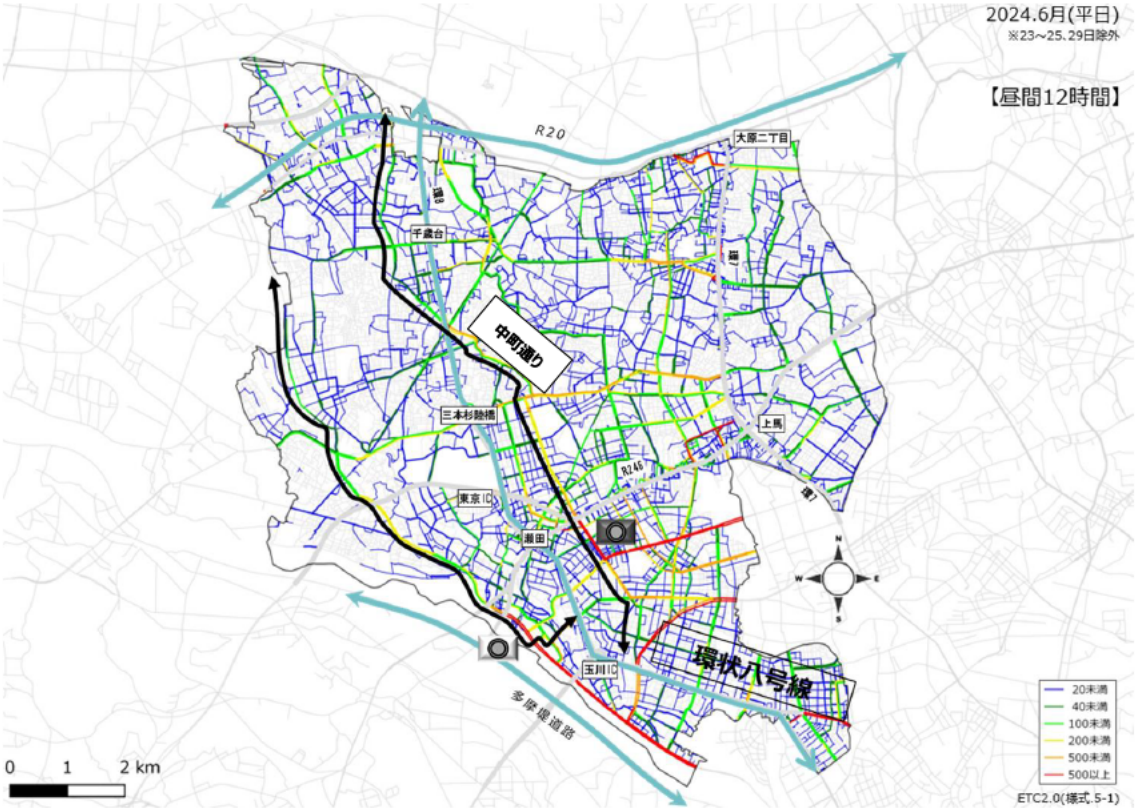
データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ （様式 5-1）	－	R6.6※1 （平日昼間 12h）	高速道路、環状七号線、環状八号線、国道 246 号上のデータは除外

※1：R6.6.23～25,29 については、データ量が極端に少なかったため、除外。

補注）当初、世田谷区、大田区、中原区、幸区の計 4 自治体を対象に通過交通流入状況を分析することとしていたが、協議の上、中原区、幸区については分析を実施しないこととなった。

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

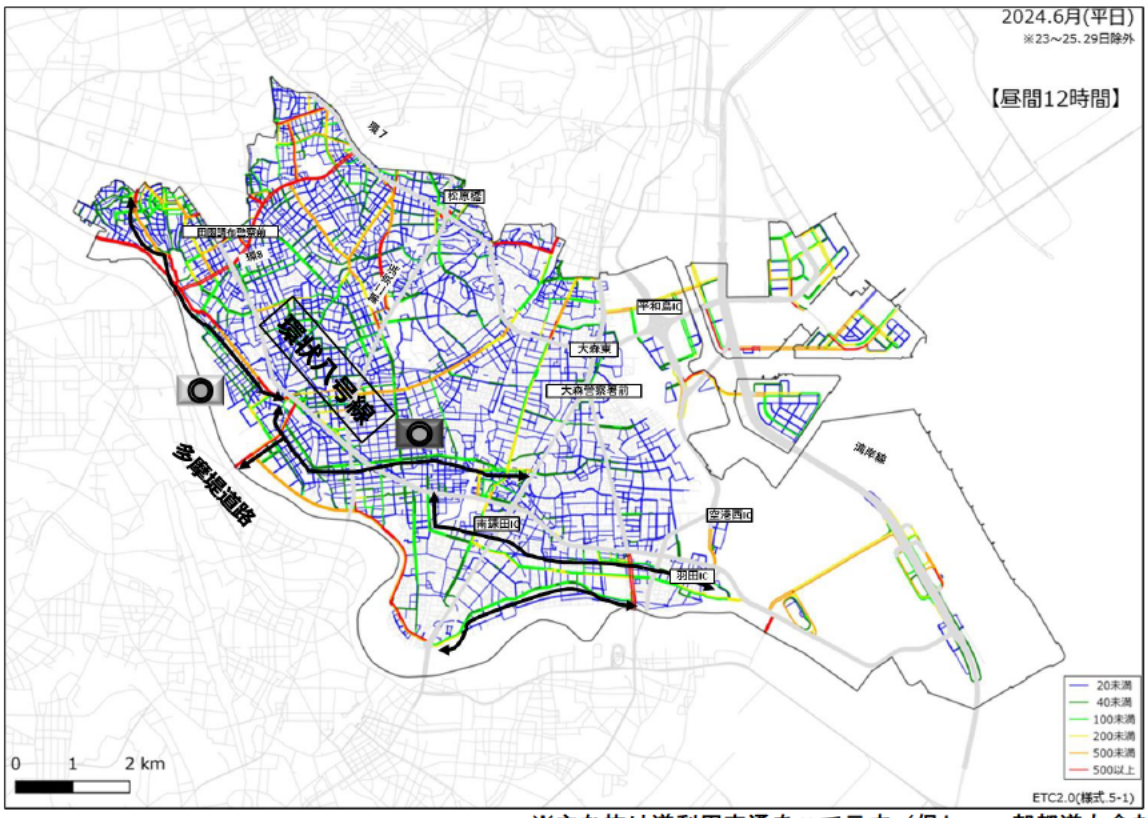
図 2-94 世田谷区の主要な抜け道の利用トリップ数(昼間 12 時間)

画像出典：自社で撮影

図 2-95 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 2-96 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 2-97 大田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。

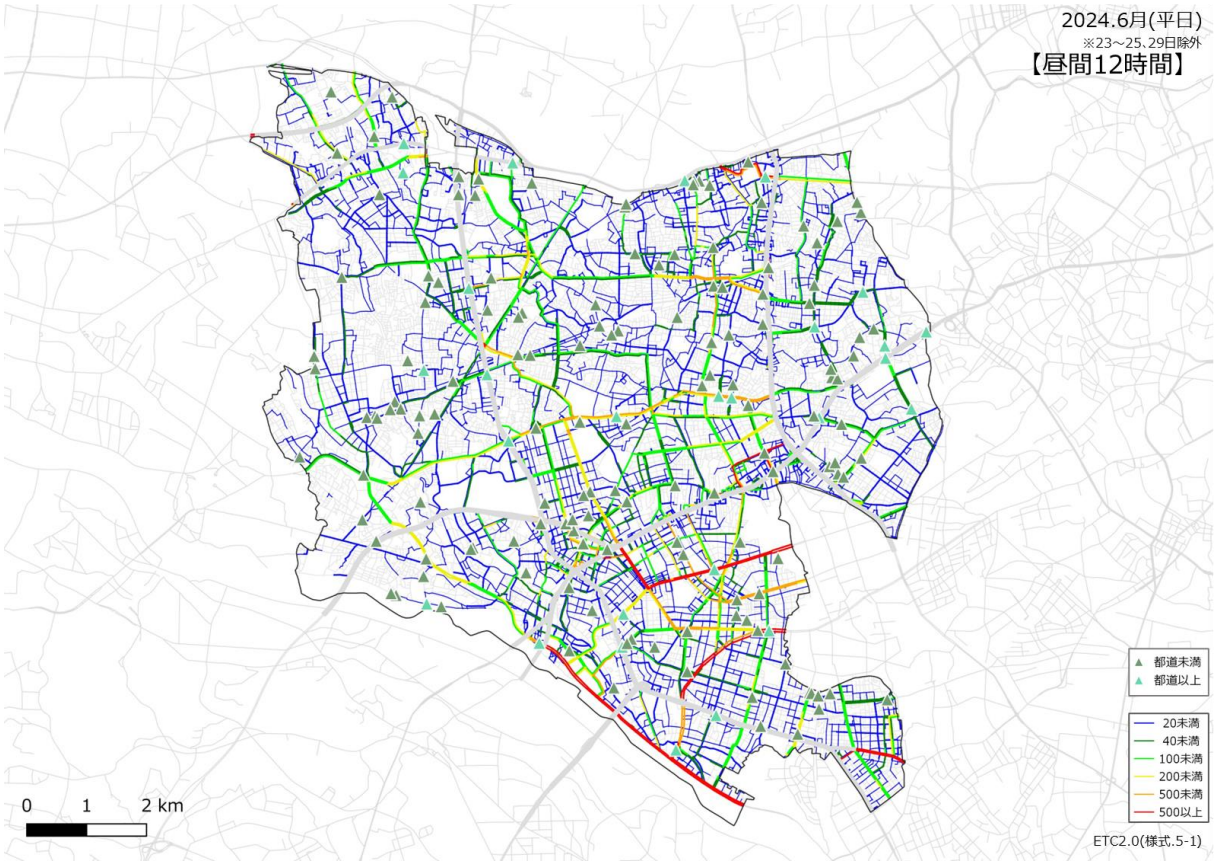
表 2-42 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ （様式 5-1）	－	R6.6※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
警察庁 交通事故統計情報	歩行者・子ども事故	R5 年度	－

※1：R6.6.23～25,29 については、データ量が極端に少なかったため、除外。

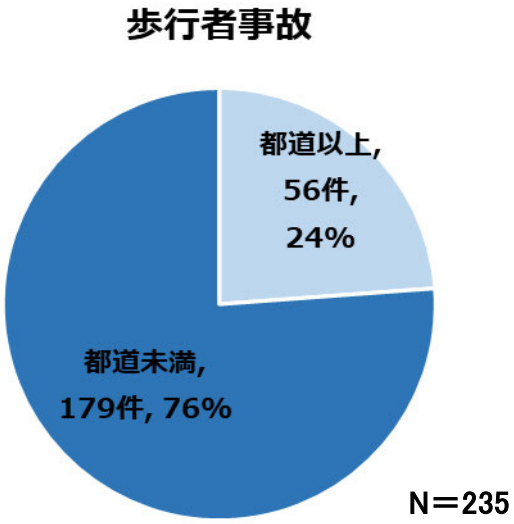
A) 歩行者の事故

歩行者事故は 76%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 2-98 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)

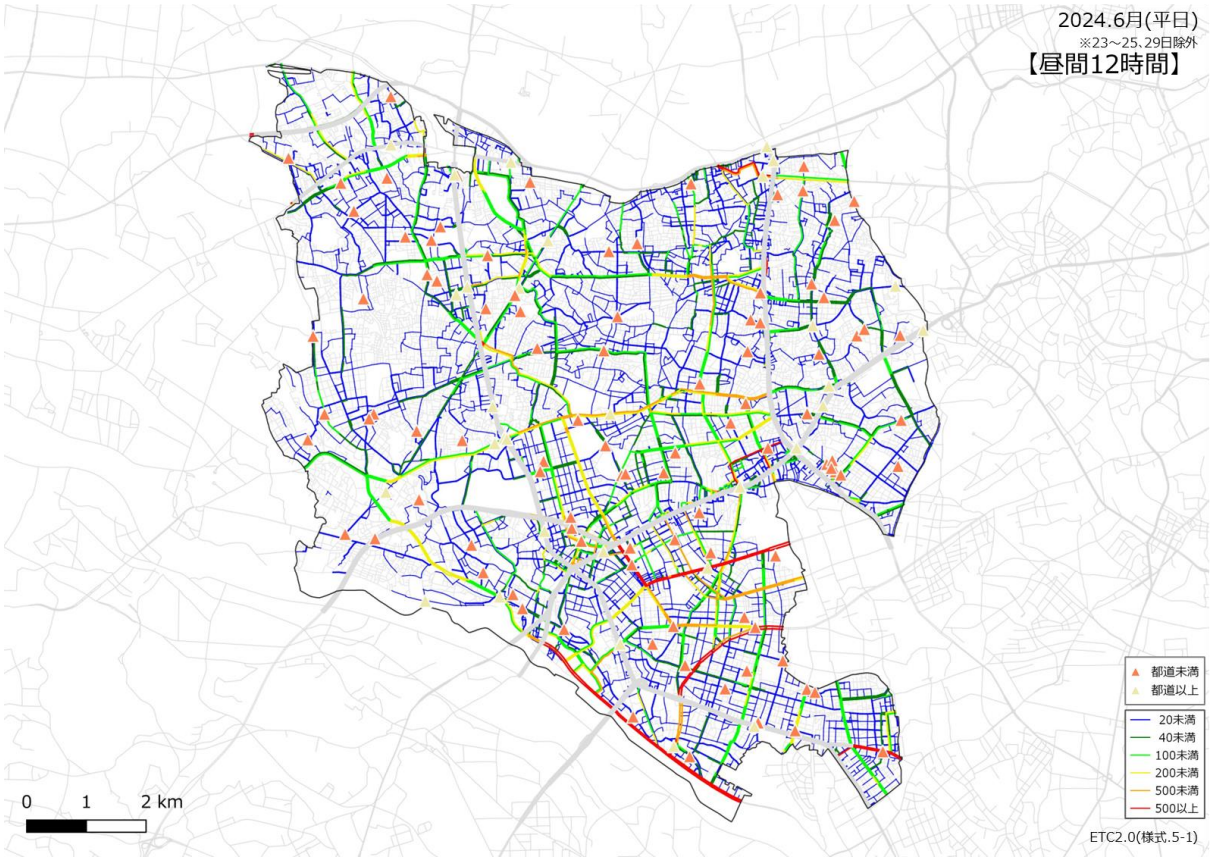


※7-19 時の集計値

図 2-99 世田谷区における歩行者事故の発生状況(R5)

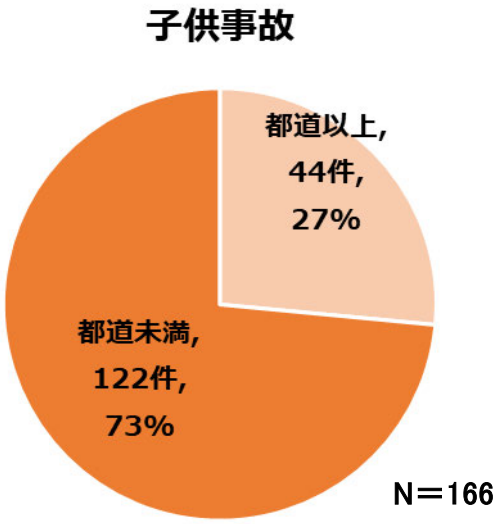
B) 子どもの事故

子ども事故は 73%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 2-100 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 2-101 世田谷区における子ども事故の発生状況（R5）

7) まとめ

把握結果のまとめを以下に示す。

表 2-43 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	現況整理結果
幹線道路ネットワーク状況	断面交通量（月別）	JARTIC トラカン（R1.1～R2.12、R6.1～10）	国道 409 号線、環状八号線のいずれも、平日・休日ともにコロナ禍前の令和元年と同水準となっている。
	旅行速度	ETC2.0（R1.1～R2.12、R6.1～10）	国道 409 号線、環状八号線のいずれも、平日・休日ともに第 1 回緊急事態宣言時（令和 2 年 4 月/7 日～5 月 25 日）以外、コロナ禍前、コロナ禍、コロナ禍後で大きな変化はない。
	拠点間の所要時間	ETC2.0(R6.4-6)	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。
幹線道路の渋滞状況	渋滞損失時間（3D）	ETC2.0(R6.4-6)	環状八号線、国道 409 号の渋滞損失時間は全国平均の約 6～10 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。第三京浜以北等、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（3D） 事故類型別件数	ITARDA(R1-R4 年)	環状八号線・国道 409 号において、東京都及び神奈川県の平均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(R1-R4 年) 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、国道 409 号・環状八号線ともに、低速の範囲において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%で東京都平均の約 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%で神奈川県平均の約 14%を上回る。
	高速利用割合	ETC2.0(R6.4-6)	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(R6.4-6) R2 国勢調査	東京南西部地域や川崎市域には、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。
	乗り継ぎ交通	ETC2.0(R6.4-6) 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(R6.4-6)	以南沿線地域や神奈川県南東部等と、外環外側放射方向や沿線市区を往来する交通は、環状八号線（東名入口～第三京浜入口断面）では約 35%、国道 409 号（溝口交差点～北見方第三下交差点断面）では約 15%である。
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	DRM3503	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・幹線道路との関係性	ETC2.0(R6.6)	世田谷区では、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。 大田区では、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。
	抜け道利用と人対車両事故の関係性	ETC2.0(R6.6) 警視庁 交通事故統計情報 (R5 年度)	歩行者事故は 76%が都道未満の区間で発生している。 子ども事故は 73%が都道未満の区間で発生している。

2.1.3. 社会経済状況の整理

(1) 広域的な視点

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 2-44 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	空港管理状況調書、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	不動産情報ライブラリ
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・年間着陸回数の推移 羽田空港の外国人出入国者数 羽田空港利用者の移動手段 京浜港の利用者数	空港管理状況調書、出入国管理統計統計、FF-Data（訪日外国人流動データ）
		訪日クルーズ旅客数・寄港回数	国土交通省クルーズレポート
		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	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) 羽田空港の利用状況

表 2-45 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	年別:2018～2023 年 年月別:2018～2024 年 10 月	-
東京税関貿易年表	輸出入額の推移表 輸出入品別表		-

A) 取扱貨物量

羽田空港の取扱貨物量は、コロナ禍の影響で大きく落ち込んだが、2021 年以降、段階的に回復が進み、2024 年にはコロナ禍前の水準に概ね回復。2023 年時点の国際線・国内線の貨物取扱量の合計は 1,046 千トンとなっている。

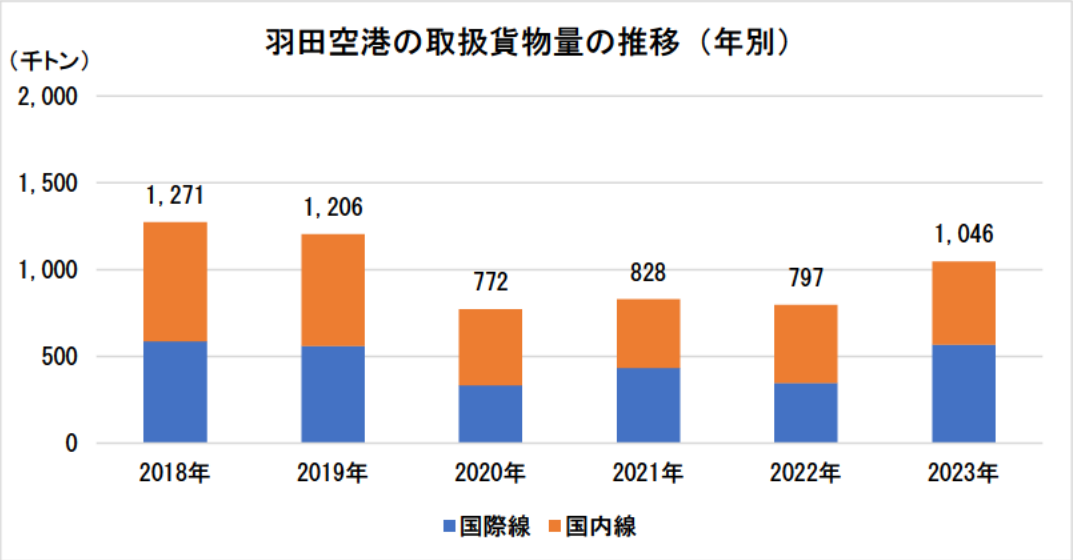


図 2-102 羽田空港の貨物取扱量の推移(年別)

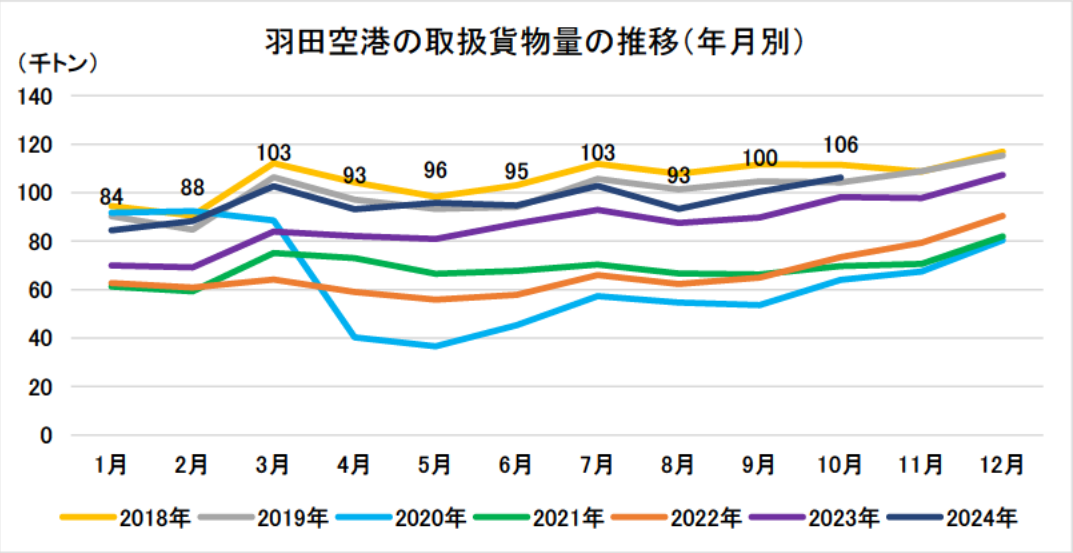


図 2-103 羽田空港の貨物取扱量の推移(年月別)

B) 輸出入額

輸出額は 2020 年まで減少傾向にあったが、2021 年以降回復傾向にある。2023 年時点で約 0.5 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。2023 年時点で約 0.9 兆円となっている。

輸出入額は、コロナ禍の影響で一時的に減少したが、2021 年以降回復傾向にあり、2023 年 12 月以降はコロナ禍前を超える水準に達し、国際取引が拡大。

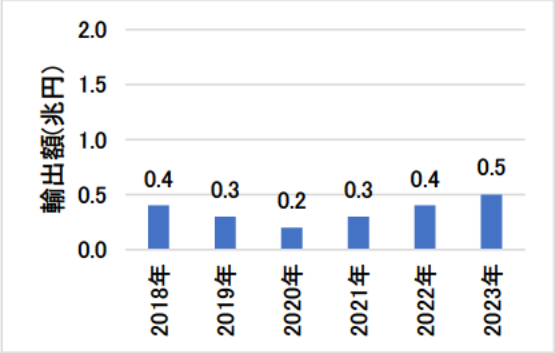


図 2-104 羽田空港の輸出額(年別)

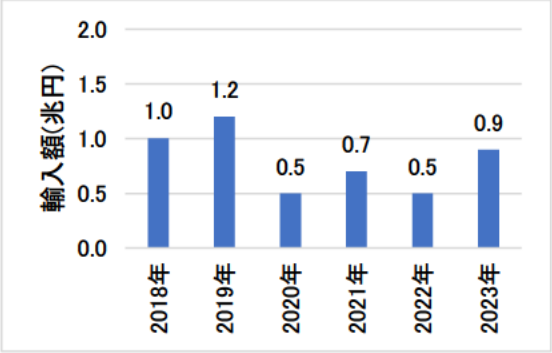


図 2-105 羽田空港の輸入額(年別)

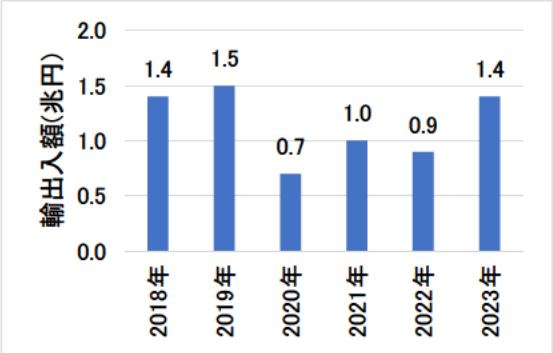


図 2-106 羽田空港の輸出入額(年別)

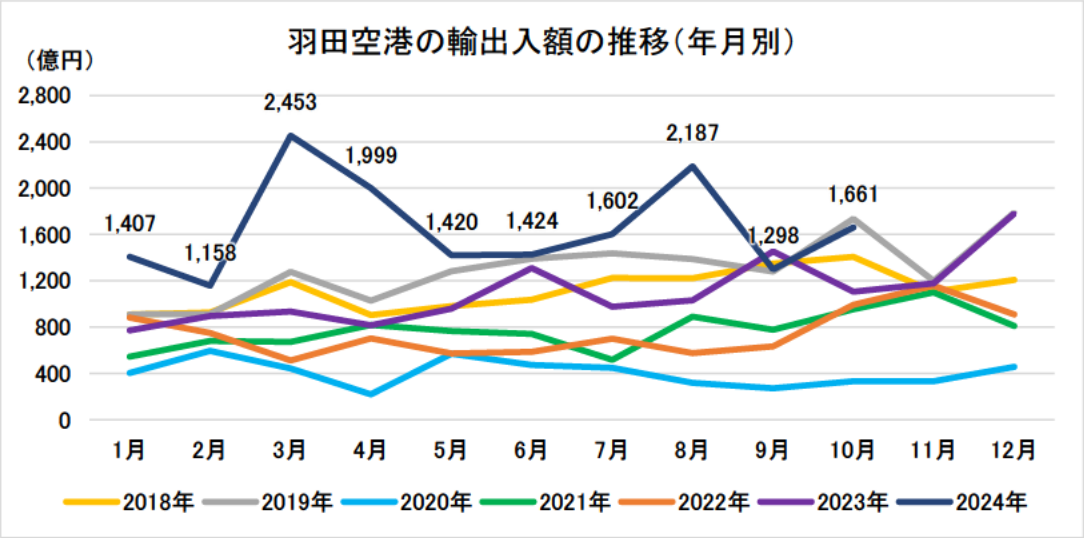


図 2-107 羽田空港の輸出入額の推移(年月別)

C) 輸出入品目

羽田空港の輸出品目は「化学製品」が 19.6%と最も多く、次いで「機械類・輸送用機器」が 9.6%となっている。

輸入品目は「機械類・輸送用機器」が 35.7%と最も多く、次いで「化学製品」が 10.0%となっている。

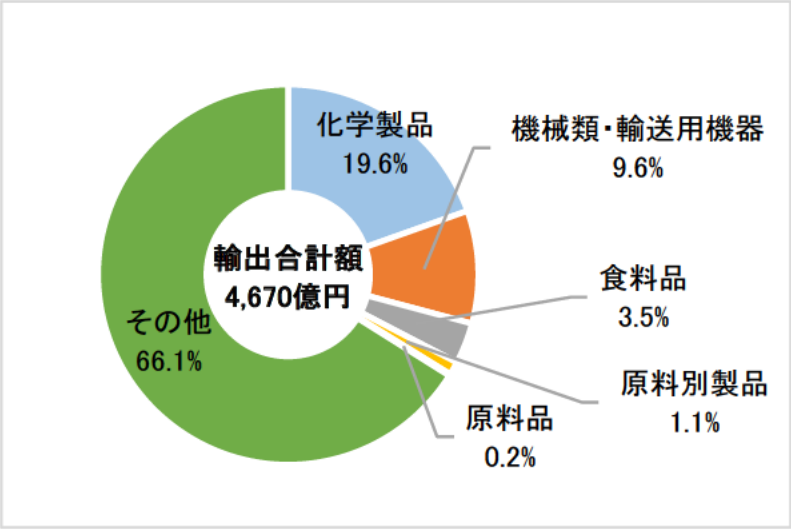


図 2-108 羽田空港の輸出品目

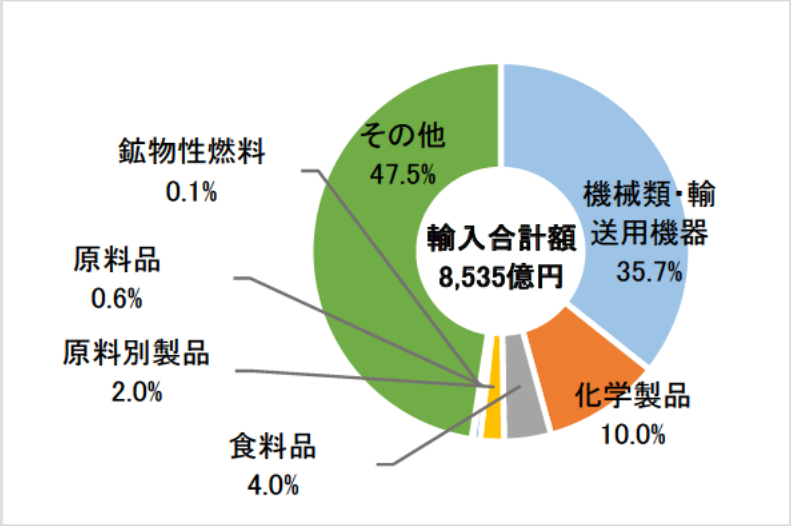


図 2-109 羽田空港の輸入品目

(イ) 京浜港の利用状況

表 2-46 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	年別:2018～2023 年 年月別:2018～2024 年 10 月	-
東京税関貿易年表	輸出入額の推移表 輸出入品別表		-
横浜税関 川崎港の貿易概況	貿易額、主要輸出入品目		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		

A) 取扱貨物量

京浜港の海上出入貨物量はコロナ禍の影響を受け 2020 年に減少した。2021 年に一時的に増加したが、2022 年以降は再び減少傾向。2023 年時点の京浜港の貨物取扱量の合計は 246 百万トンとなっている。

京浜港の中では横浜港が最も多く、2023 年時点では約 101 百万トン、次いで東京港が約 82 百万トン、川崎港が約 63 百万トンとなっている。

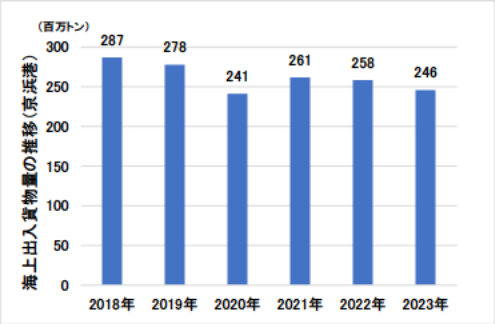


図 2-110 京浜港の海上出入貨物量の推移(年別)

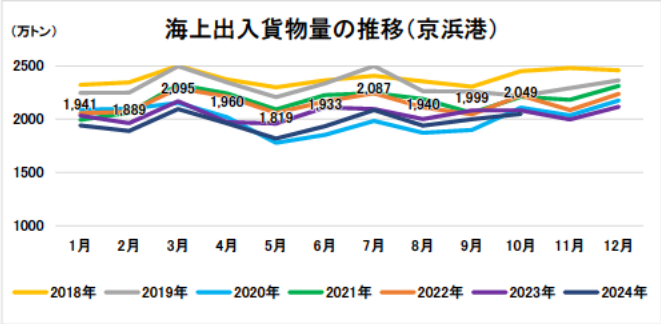


図 2-111 京浜港の海上出入貨物量の推移(年月別)

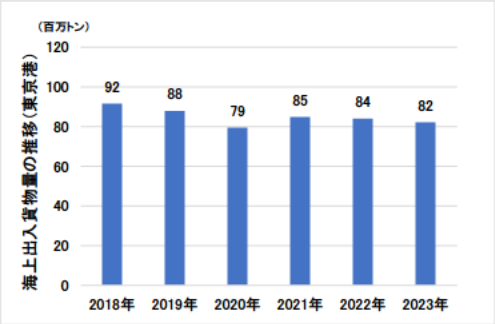


図 2-112 東京港の海上出入貨物量の推移(年別)

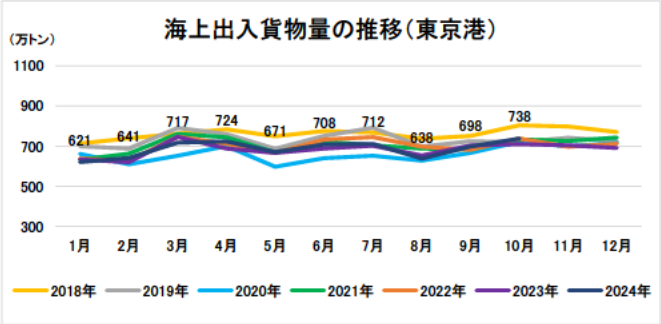


図 2-113 東京港の海上出入貨物量の推移(年月別)

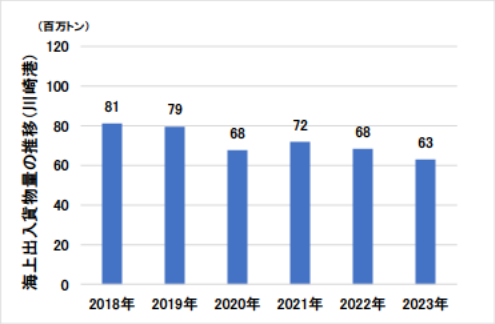


図 2-114 川崎港の海上出入貨物量の推移(年別)

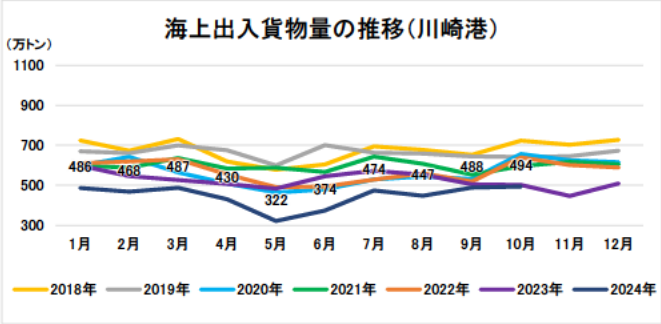


図 2-115 川崎港の海上出入貨物量の推移(年月別)

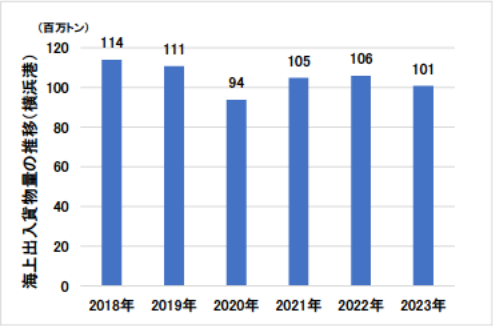


図 2-116 横浜港の海上出入貨物量の推移(年別)

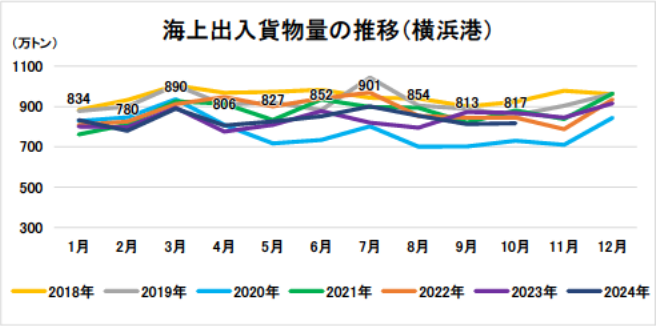


図 2-117 横浜港の海上出入貨物量の推移(年月別)

B) 輸出入額

京浜港の輸出入額は、コロナ禍の影響を受け 2020 年に一時的に減少した。しかし、2021 年以降はコロナ禍前を超える水準に達している。2023 年時点の京浜港の輸出入額は 42.1 兆円となっている。

京浜港の中では東京港が最も多く、2023 年時点では約 22.8 兆円、次いで横浜港が約 14.9 兆円、川崎港が約 4.4 兆円となっている。

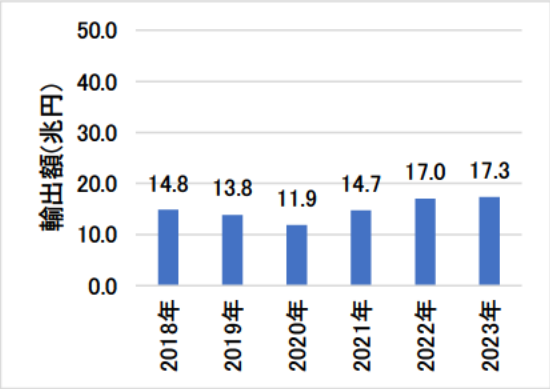


図 2-118 京浜港の輸出額(年別)

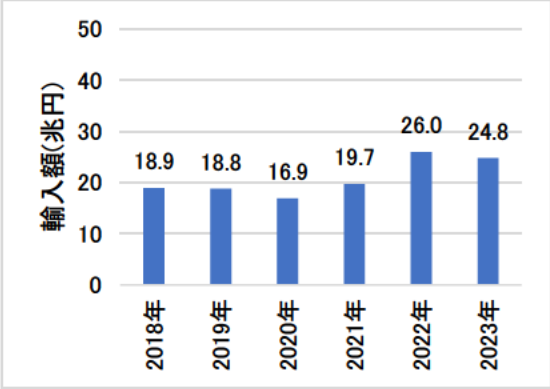


図 2-119 京浜港の輸入額(年別)

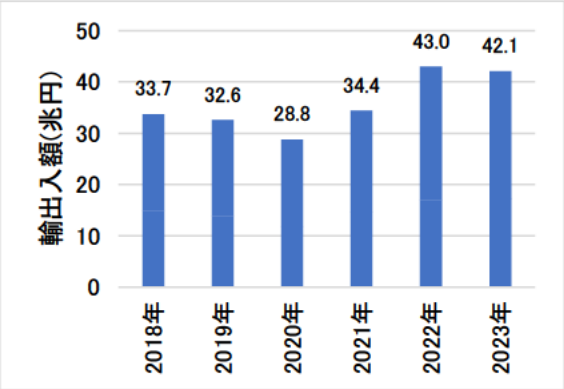


図 2-120 京浜港の輸出入額(年別)

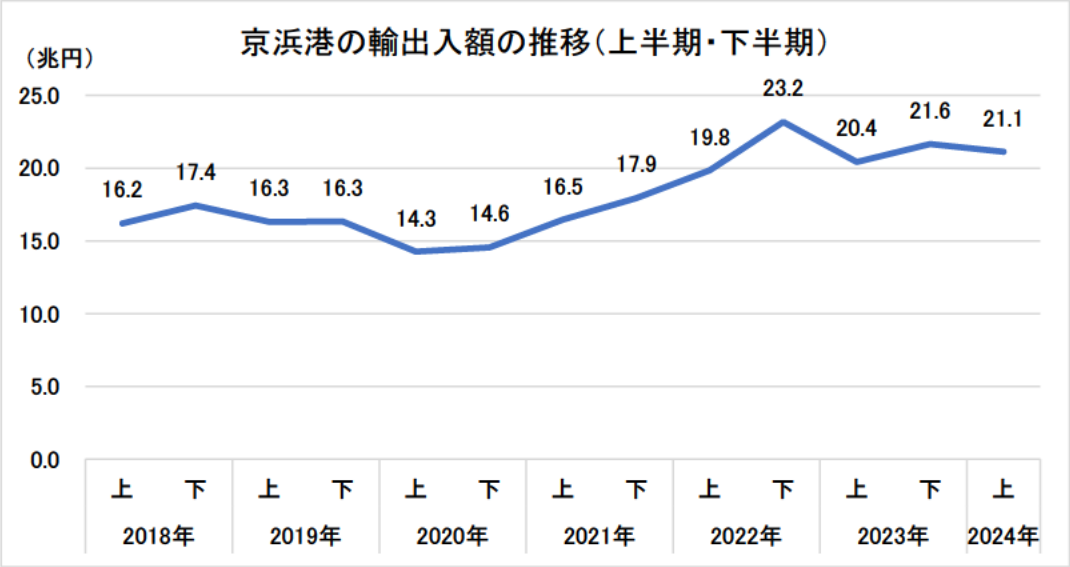


図 2-121 京浜港の輸出入額の推移(上半期・下半期)

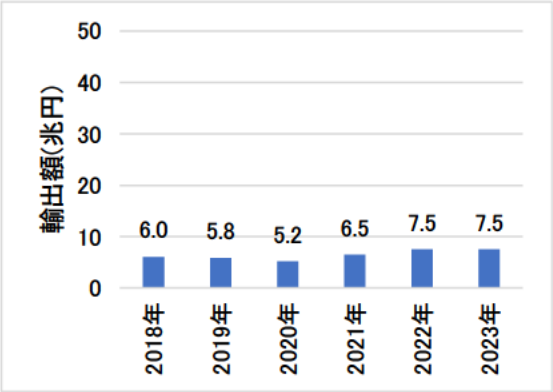


図 2-122 東京港の輸出額

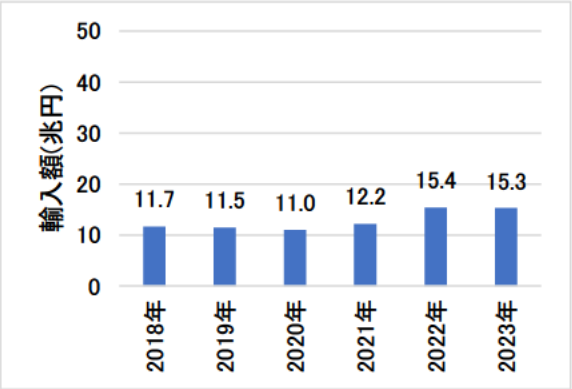


図 2-123 東京港の輸入額

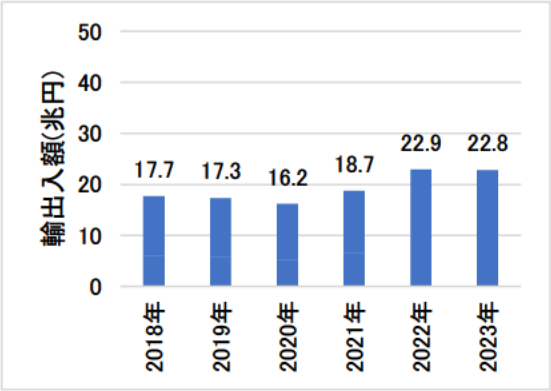


図 2-124 東京港の輸出入額

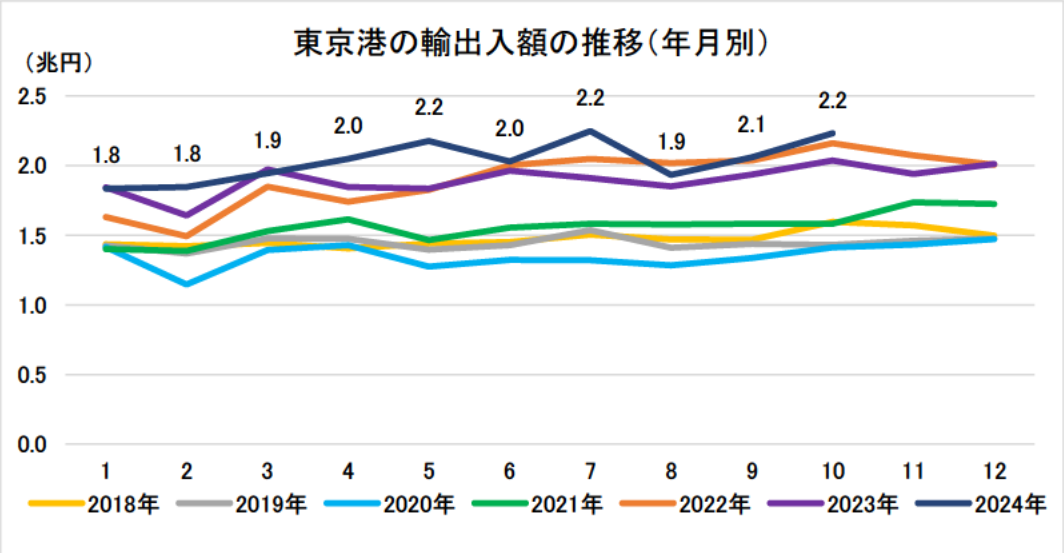


図 2-125 東京港の輸出入額の推移(年月別)

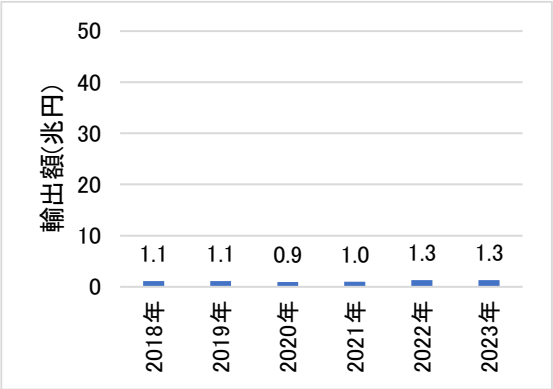


図 2-126 川崎港の輸出額(年別)

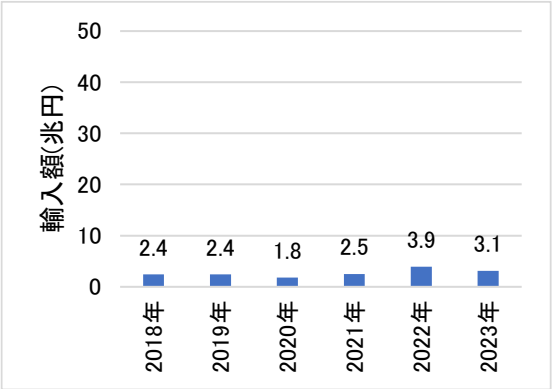


図 2-127 川崎港の輸入額(年別)

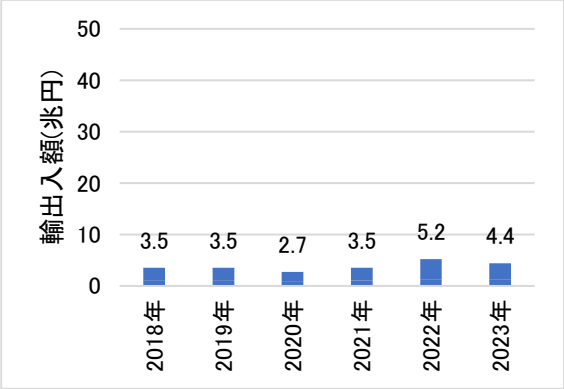


図 2-128 川崎港の輸出入額(年別)

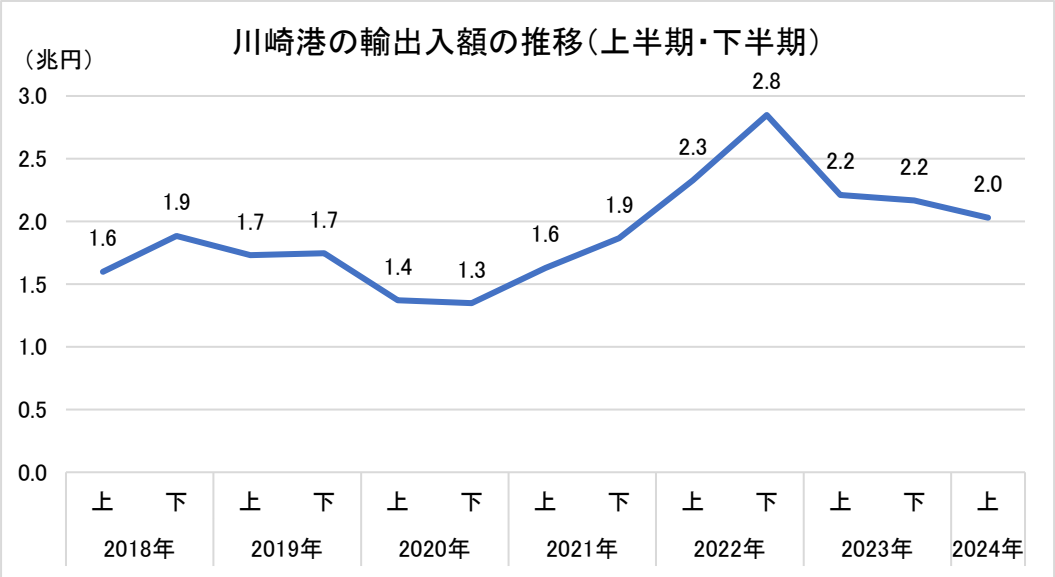


図 2-129 川崎港の輸出入額の推移(上半期・下半期)

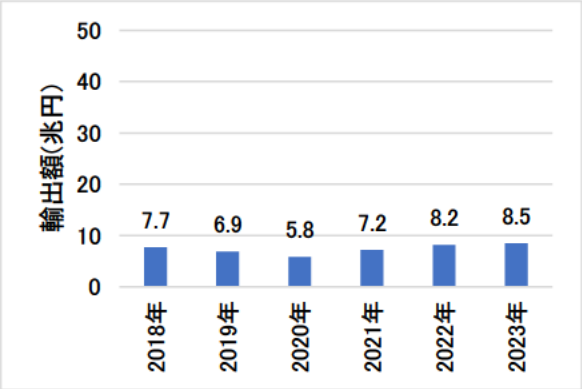


図 2-130 横浜港の輸出額(年別)

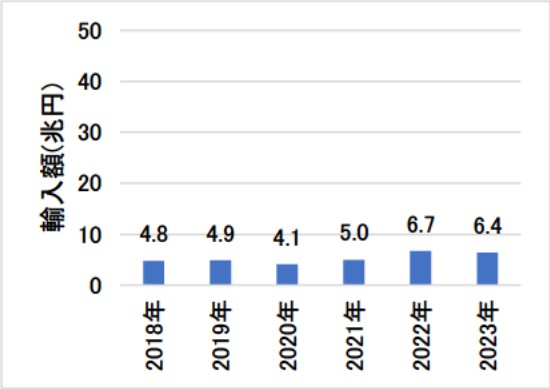


図 2-131 横浜港の輸入額(年別)

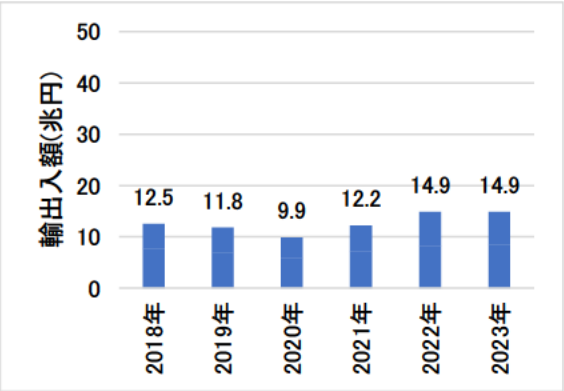


図 2-132 横浜港の輸出入額(年別)

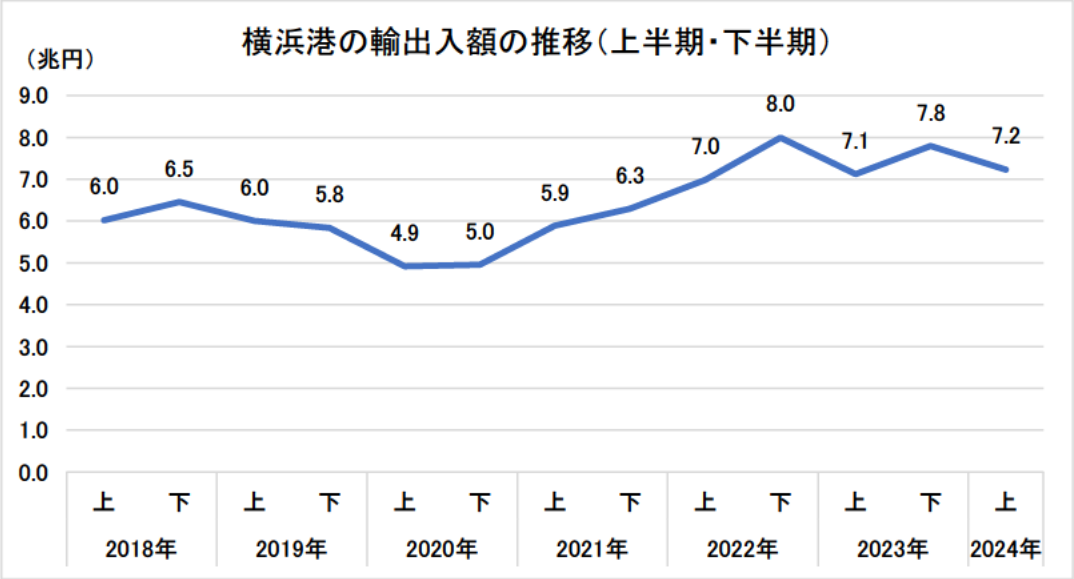


図 2-133 横浜港の輸出入額の推移(上半期・下半期)

C) 輸出入品目

京浜港全体では約 4,601 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 2,950 万トン、次いで東京港が約 1,130 万トン、川崎港が約 522 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 28%と最も多く、次いで「自動車部品」が 12%となっている。

東京港では、「産業機械」と「その他化学工業品」の順に最も多く、それぞれ 16%となっている。

川崎港は「完成自動車」が 31%と最も多く、次いで「金属くず」が 17%となっている。

横浜港は「完成自動車」が 38%と最も多く、次いで「自動車部品」が 14%となっている。

京浜港全体では約 10,800 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 4,193 万トン、次いで東京港が約 3,319 万トン、川崎港が 3,288 万トンとなっている。

京浜港全体での輸入品目としては「LNG（液化天然ガス）」が 17%と最も多く、次いで「原油」が 12%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「LNG（液化天然ガス）」が 36%と最も多く、次いで「原油」が 25%となっている。

横浜港は「LNG（液化天然ガス）」が 14%と最も多く、次いで「原油」が 12%となっている。

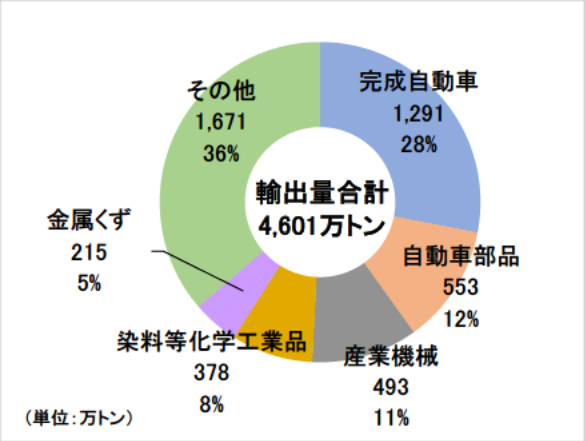


図 2-134 京浜港の輸出品目

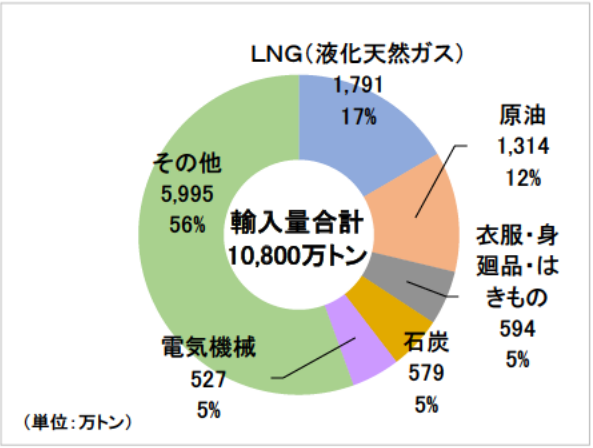


図 2-135 京浜港の輸入品目

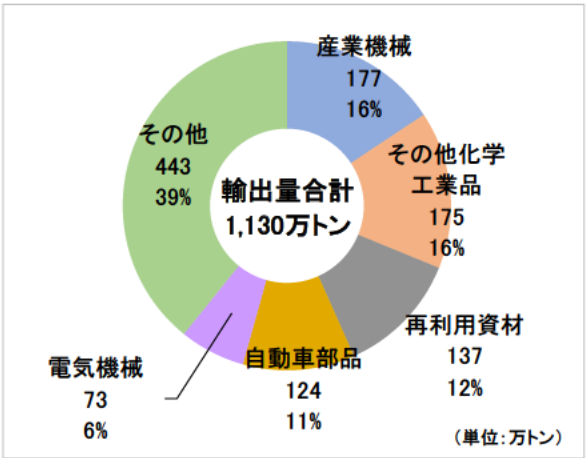


図 2-136 東京港の輸出品目

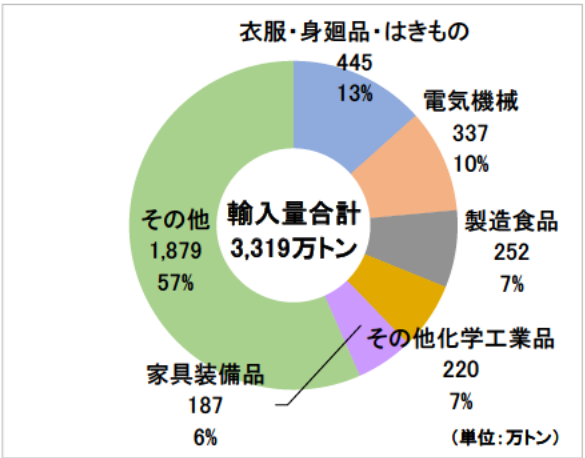


図 2-137 東京港の輸入品目

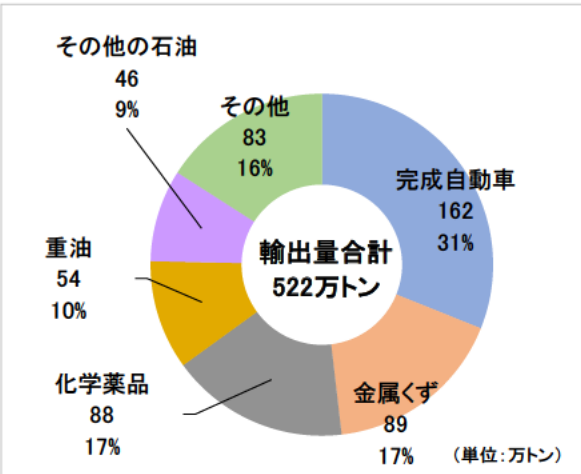


図 2-138 川崎港の輸出品目

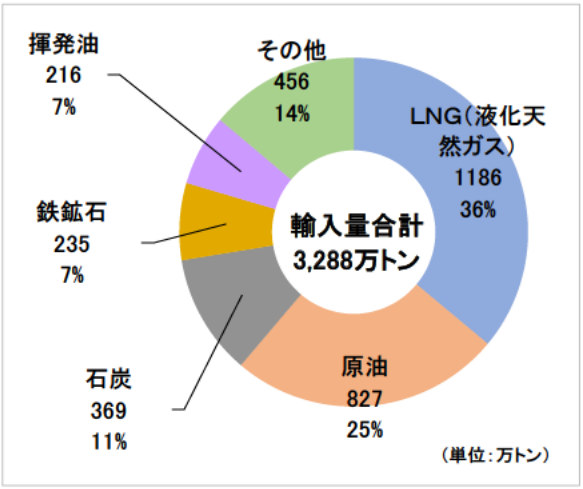


図 2-139 川崎港の輸入品目

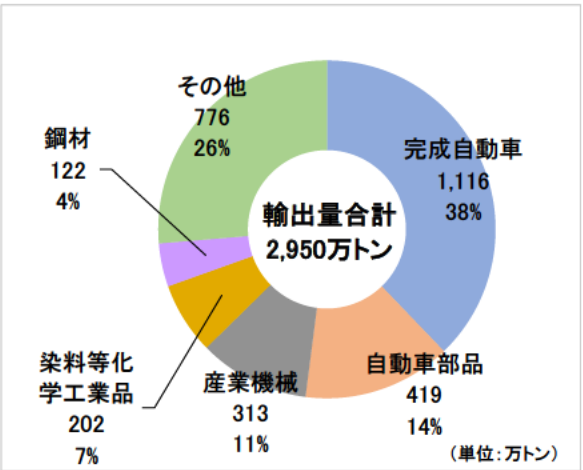


図 2-140 横浜港の輸出品目

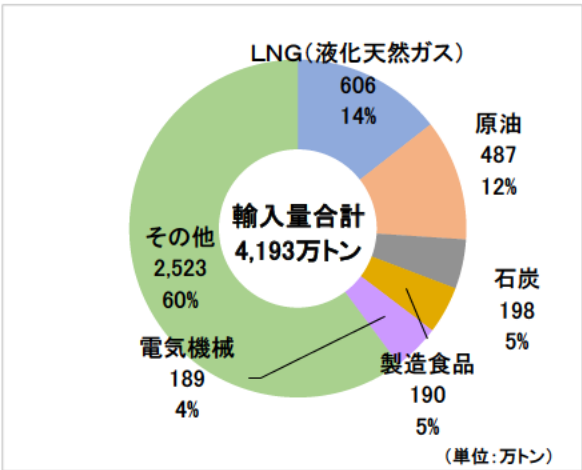


図 2-141 横浜港の輸入品目

D) 方面別コンテナ車流動、コンテナ取扱貨物量

京浜港の長距離全貨物量は約 2,017 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 1,281 千トン、次いで横浜港が約 722 千トン、川崎港が 14 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 年のコロナ禍の影響を受け減少した。2021 年以降は回復傾向にあったが 2023 年は前年より減少。2023 年時点では 770 万 TEU となっている。

表 2-47 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	2023 年	-
港湾調査	コンテナ個数表	年別：2018～2023 年 年月別：2018～2024 年 10 月	-
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	年別：2025 年	京浜港のコンテナ取扱貨物量の 2025 年目標値

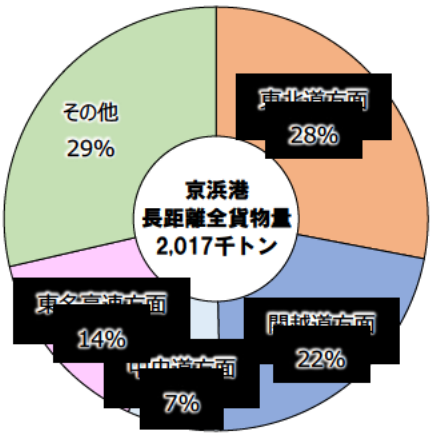


図 2-142 京浜港の方面別コンテナ車流動

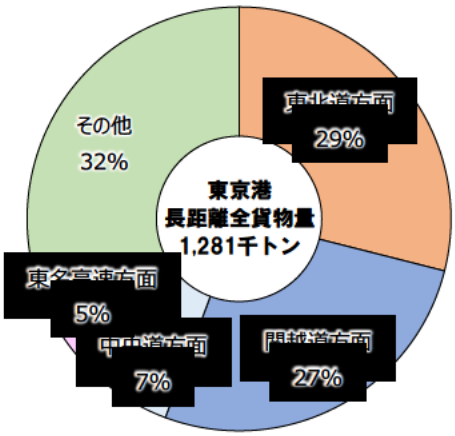


図 2-143 東京港の方面別コンテナ車流動

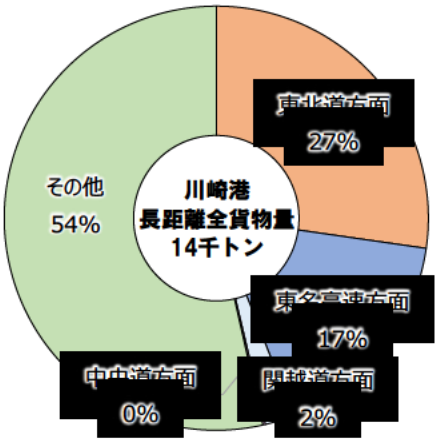


図 2-144 川崎港の方面別コンテナ車流動

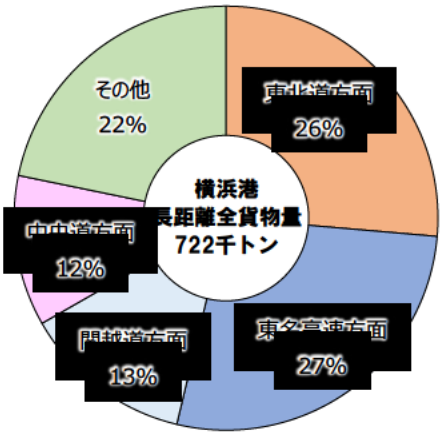


図 2-145 横浜港の方面別コンテナ車流動

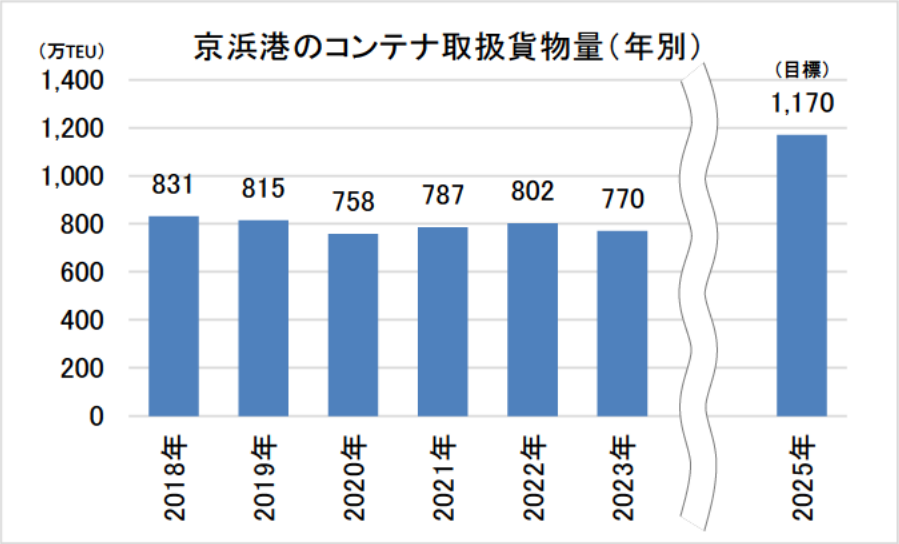


図 2-146 京浜港のコンテナ取扱貨物量の推移（年別）

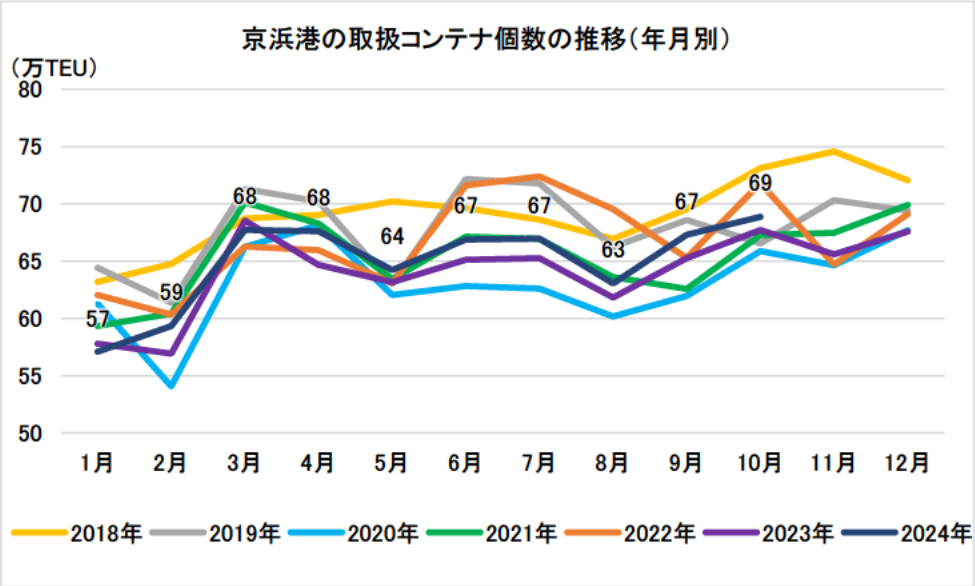


図 2-147 京浜港のコンテナ取扱貨物量の推移（年月別）

(ｳ) 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）」が全体の約 99%とほぼ全体を占め、また全体の取扱量は約 758 千トンとなっている。

青果の産地別割合は、北海道が最も多く、約 89 千トン、次いで茨城県が約 86 千トンとなっている。

表 2-48 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	2024 年 1 月～10 月	－

A) 品目別取扱量

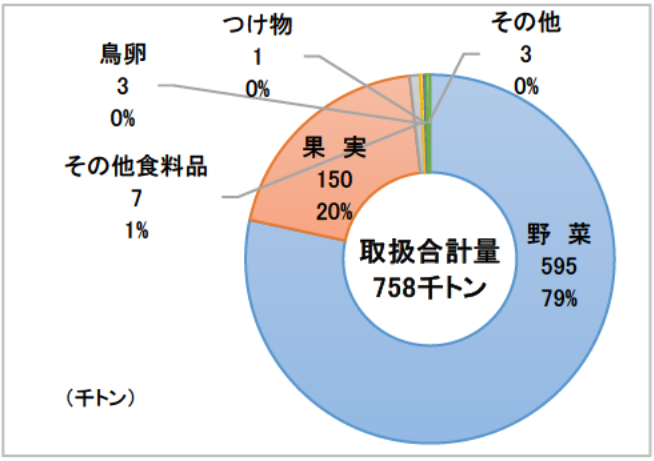


図 2-148 金額別取扱品目（青果・水産・花き）

B) 産地別取扱量

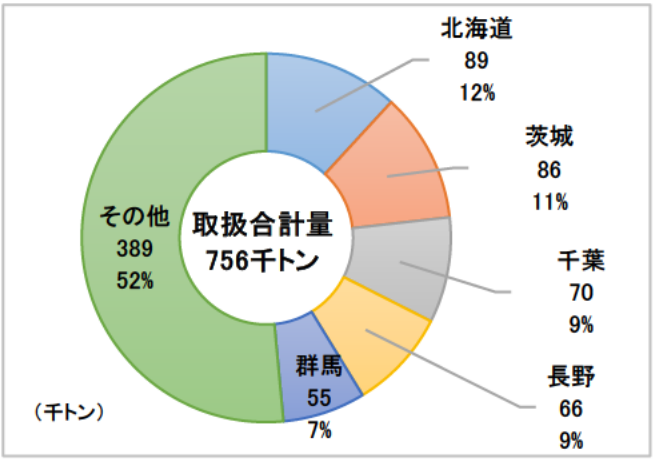


図 2-149 産地別割合（青果）

(I) 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。2023 年時点では、276 千円となっている。

宅配便取扱個数も2020年のコロナ禍の影響を受け大きく増加した後、2021年から2023年はほぼ横ばいである。2024 年時点では、46.3 億個となっている。

表 2-49 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)	年別:2018～2023 年 年月別:2018～2024 年 10 月	-
国土交通月例経済(交通分野)	貨物輸送(自動車の輸送量)	年別:2018～2023 年 年月別:2018～2024 年 8 月	-

A) ネットショッピングの状況

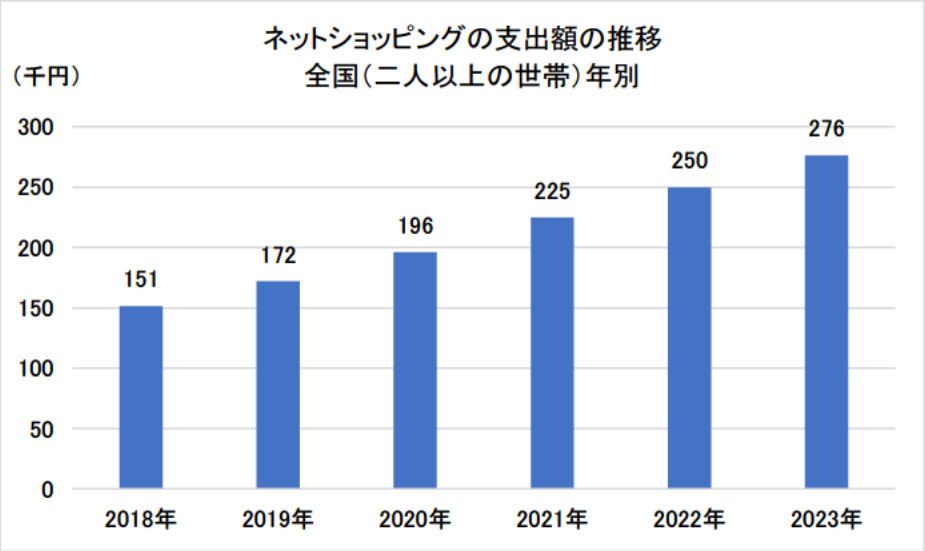


図 2-150 ネットショッピングの支出額の推移 全国(二人以上の世帯)年別

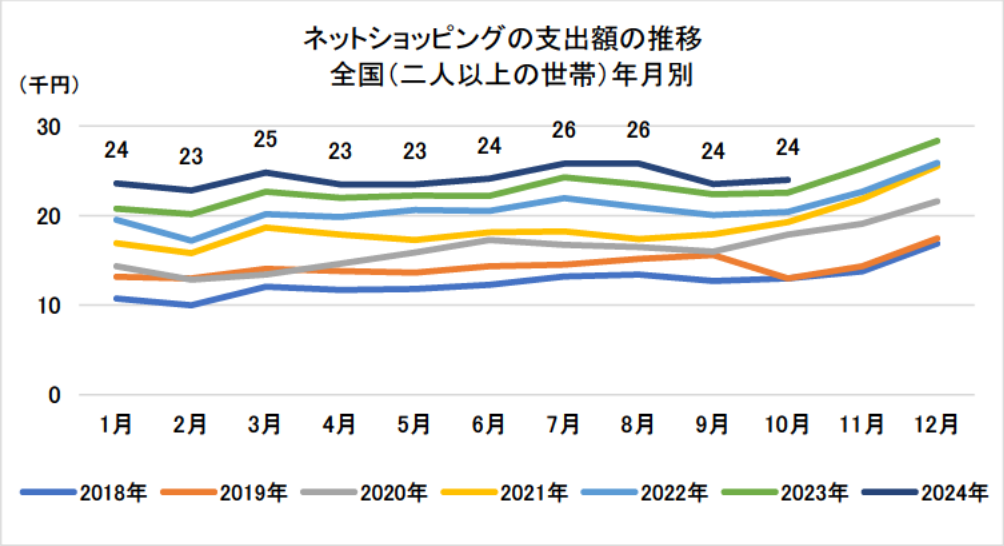


図 2-151 ネットショッピングの支出額の推移 全国(二人以上の世帯)年月別

B) 宅配便の取扱個数

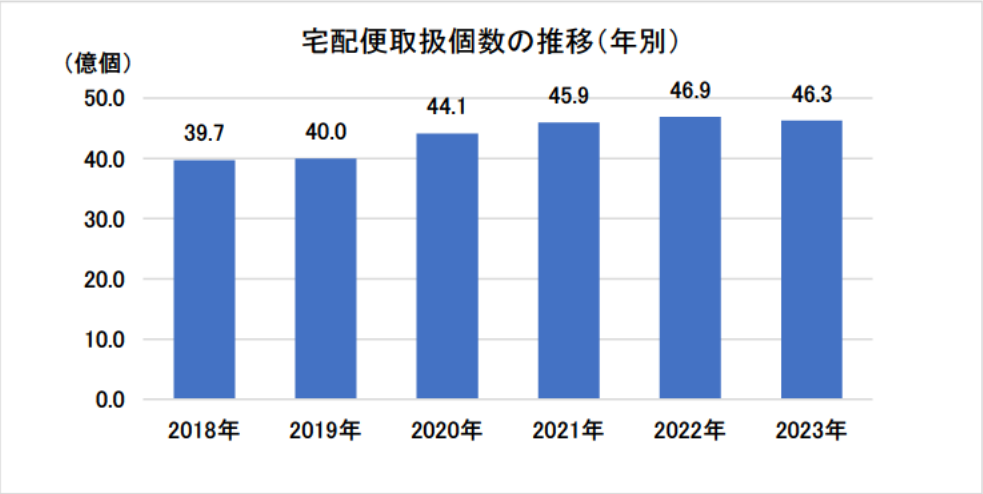


図 2-152 宅配便取扱個数の推移(年別)

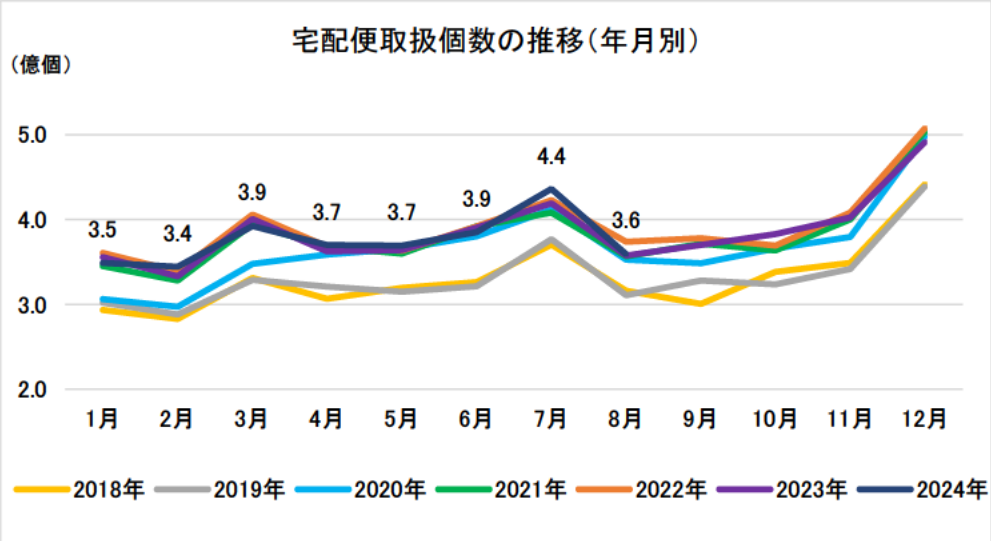


図 2-153 宅配便取扱個数の推移(年月別)

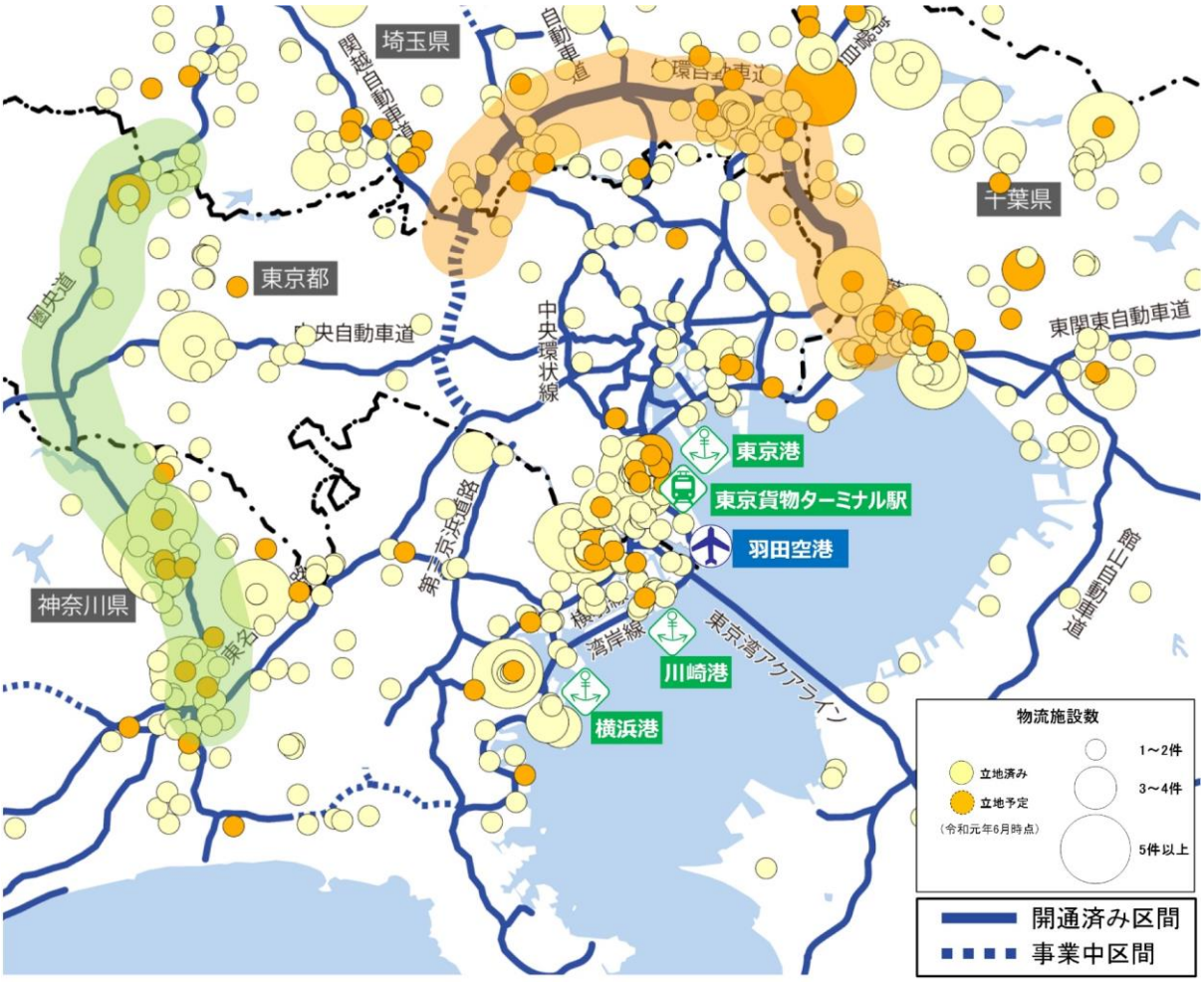
(ｵ) 立地ポテンシャル

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 2-50 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
不動産情報ライブラリ（国土交通省）	鑑定評価書情報 1 ㎡当たりの価格	H26、R1、R6	・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）

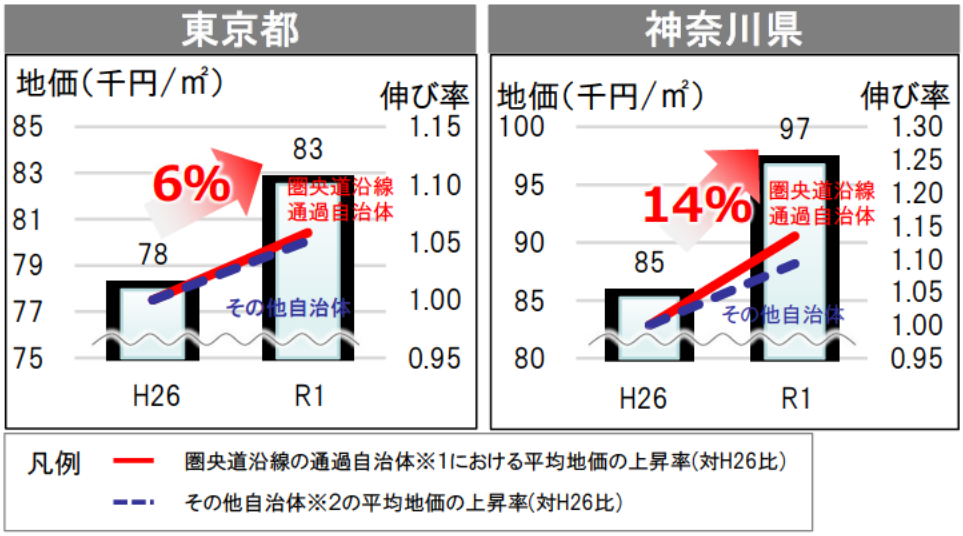
A) 企業立地状況



※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

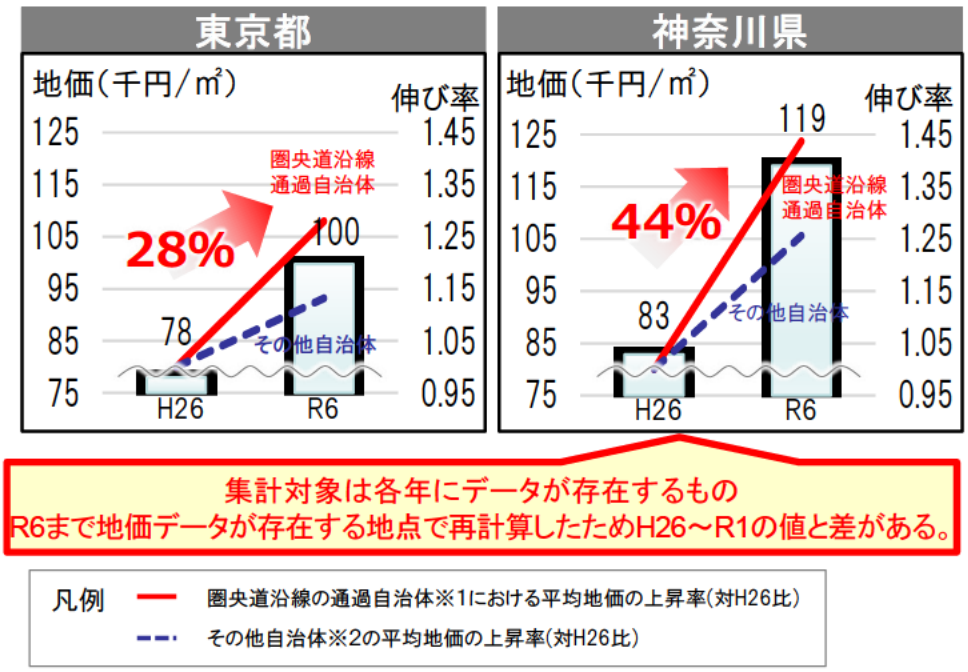
図 2-154 企業立地状況(H22 以降)

B) 圏央道沿線の工業地の地価推移



※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 2-155 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 2-156 圏央道沿線の工業地の地価の推移(H26～R6)

2) 観光

(7) 広域観光

A) 観光スポット

表 2-51 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	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	インバウンドレポート 2020 外国人に人気のある観光スポットランキング	－	－
	人気のある関東地方の観光スポット(2022 年時点)	－	－
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 2-157 主要な観光スポット

(イ) インバウンド

表 2-52 使用データ

<table>
<tr><th>データ諸元</th><th>使用データ</th><th>対象期間</th><th>備考</th></tr>
<tr><td rowspan="2">空港管理状況調書</td><td>着陸回数</td><td>2018～2023 年</td><td rowspan="2">－</td></tr>
<tr><td>乗降客数</td><td rowspan="2">年別：2018～2023 年
年月別：2018～2024 年 10 月</td></tr>
<tr><td>出入国管理統計</td><td>出入国者数</td><td>－</td></tr>
<tr><td>国土交通省
クルーズレポート</td><td>訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数</td><td>2018～2023 年</td><td>2025 年目標値：クルーズレポート（2023 年）</td></tr>
<tr><td>FF-Data
（訪日外国人流動データ）</td><td>都道府県間流動表</td><td>2022 年</td><td>・ 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</td></tr>
<tr><td>訪日外国人消費動向調査</td><td>訪日外国人旅行消費額</td><td>年別：2018～2023 年
四半期別：2018～2024 年 7-9 月期</td><td>・ 2020 年 4～6 月期から 2021 年 7～9 月期は、コロナ禍の影響により調査を中止、2021 年 10～12 月期は試算値</td></tr>
</table>

A) 羽田空港の国際旅客数

羽田空港の国際旅客数は、コロナ禍の影響を受け 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 2023 年 7 月以降はコロナ禍前の水準を超えている。2023 年時点では約 1,705 万人となっている。

羽田空港の着陸回数も、コロナ禍の影響を受け 2020 年に大幅に減少したものの、2022 年 7 月以降は徐々に回復。2022 年 11 月に大幅な増加に転じた後も回復が続き、2023 年 4 月以降にはコロナ禍前の水準を超えている。2023 年時点では 46,577 回となっている。

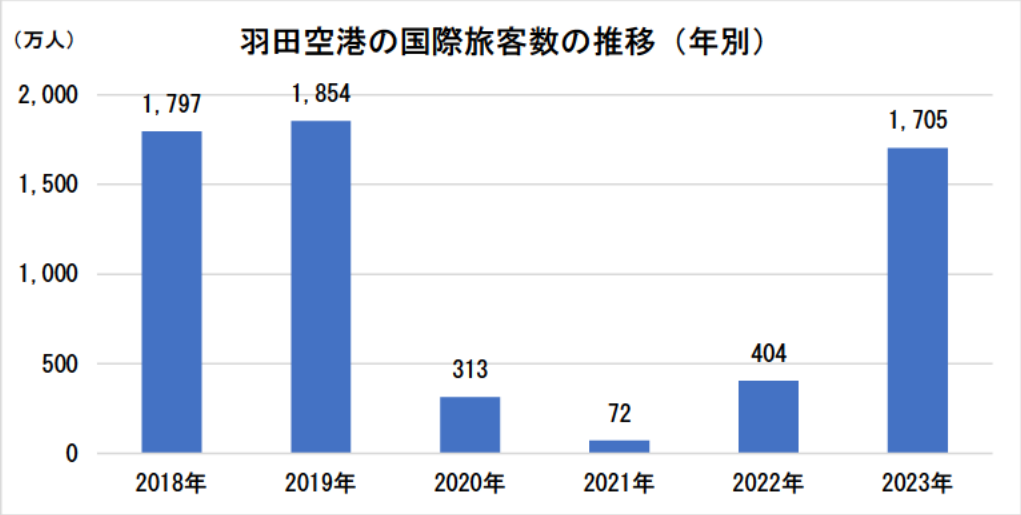


図 2-158 羽田空港の国際旅客数の推移（年別）

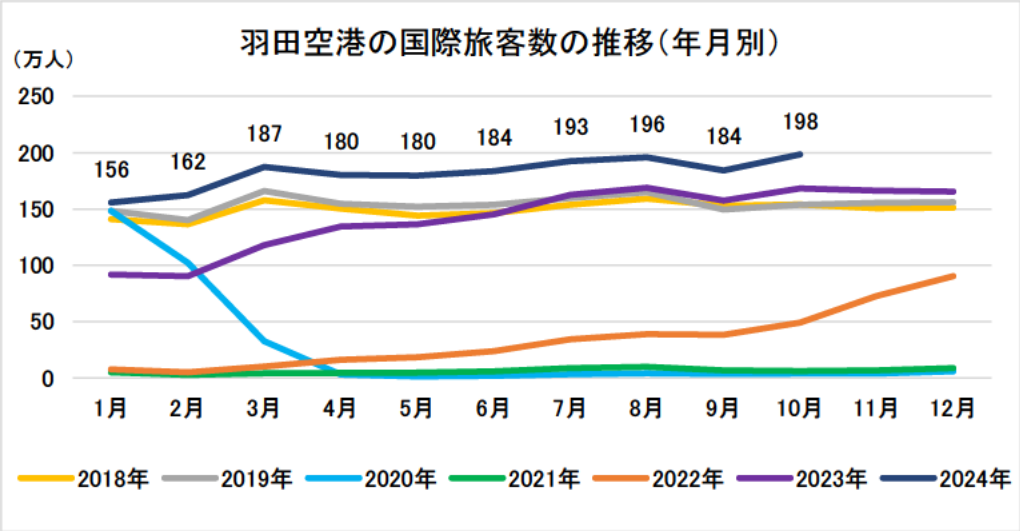


図 2-159 羽田空港の国際旅客数の推移（年月別）

B) 年間着陸回数の推移

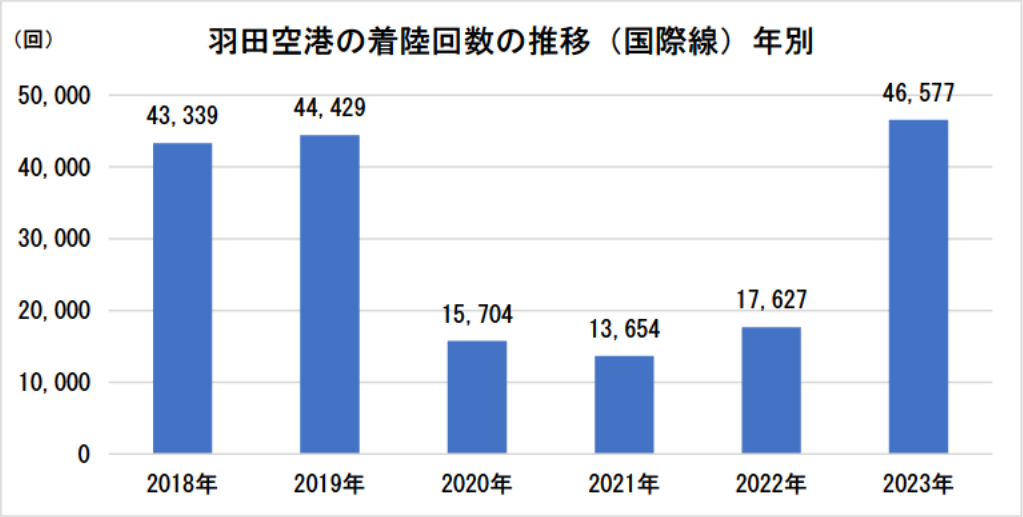


図 2-160 羽田空港の着陸回数の推移(国際線)年別

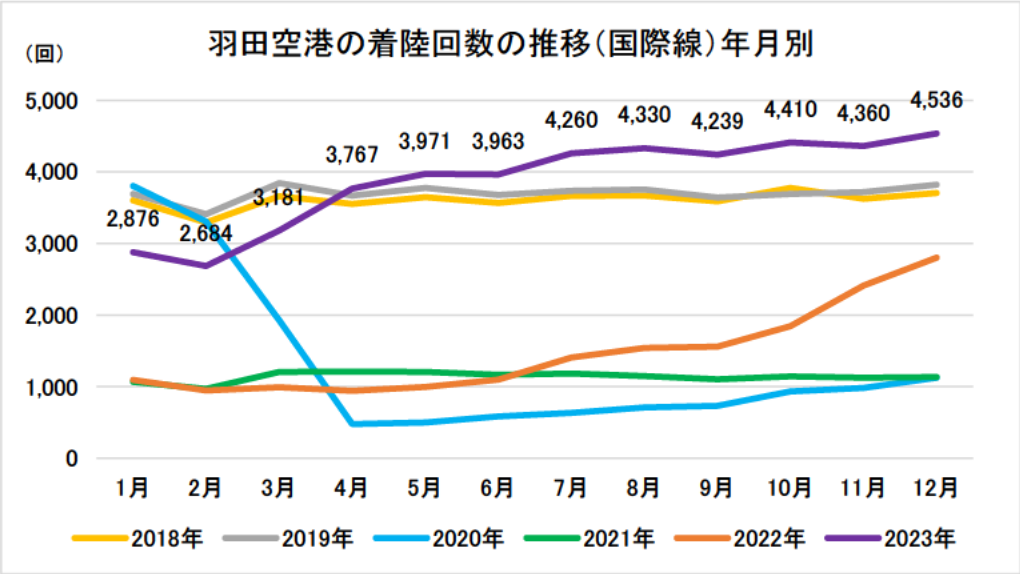


図 2-161 羽田空港の着陸回数の推移(国際線)年月別

C) 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、コロナ禍の影響を受け 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 2023 年 4 月以降はコロナ禍前の水準を超えている。2023 年時点では約 919 万人となっている。

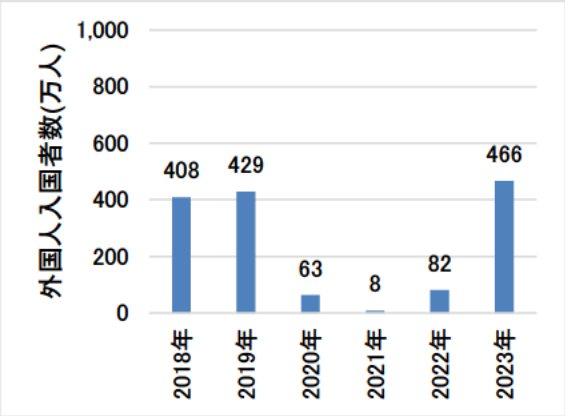


図 2-162 羽田空港の外国人入国数の推移（年別）

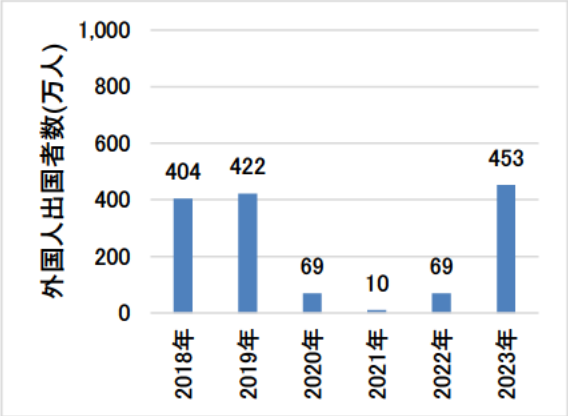


図 2-163 羽田空港の外国人出国数の推移（年別）

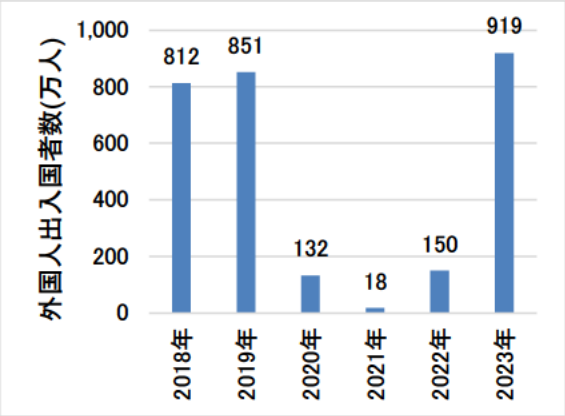


図 2-164 羽田空港の外国人入出国数の推移（年別）

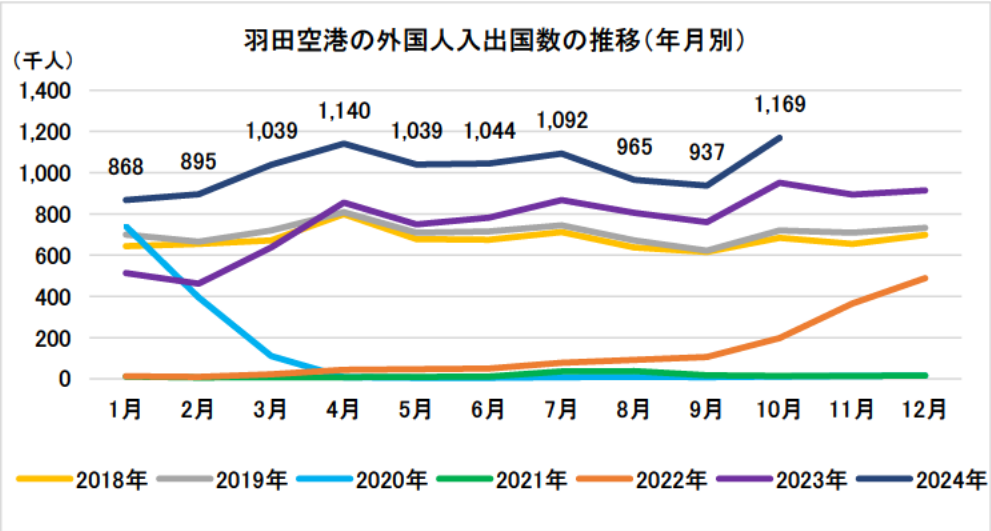


図 2-165 羽田空港の外国人入出国数の推移（年月別）

D) 羽田空港利用者の移動手段

羽田空港利用者が羽田空港から目的地までの移動手段として自動車利用する割合は、到着者で約３割、出発者で約５割となっている。

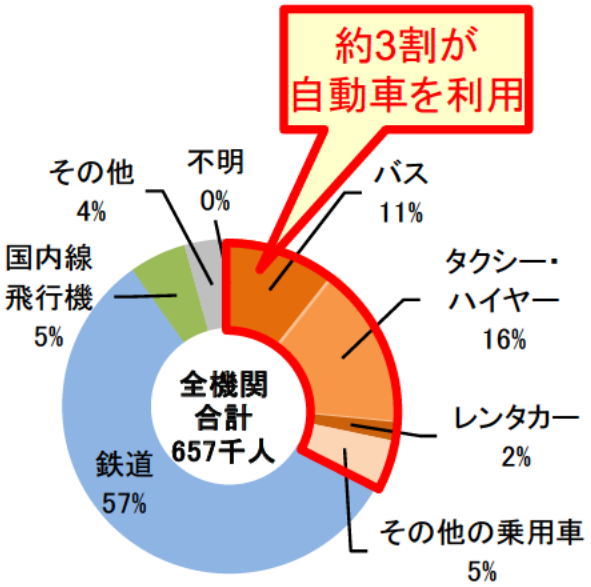


図 2-166 移動手段（羽田空港⇒目的地）

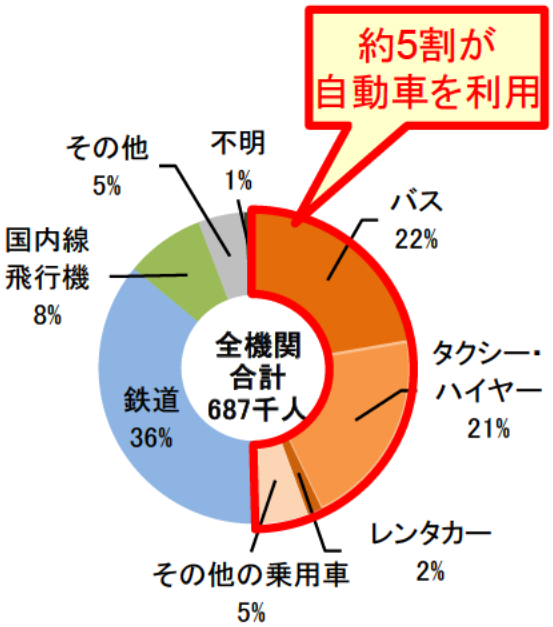


図 2-167 移動手段（目的地⇒羽田空港）

E) 京浜港の入出国外国人数

京浜港の入出国外国人数は、コロナ禍の影響を受け 2020 年に大幅に減少し、その後も低迷していたが、2023 年以降は回復傾向にある。2023 年時点では約 12,995 人となっている。

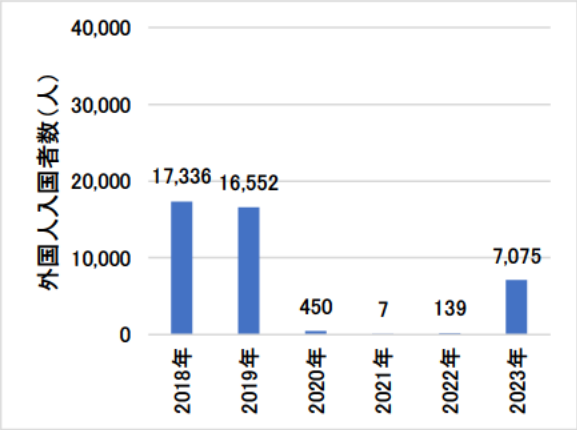


図 2-168 京浜港の外国人入国数の推移（年別）

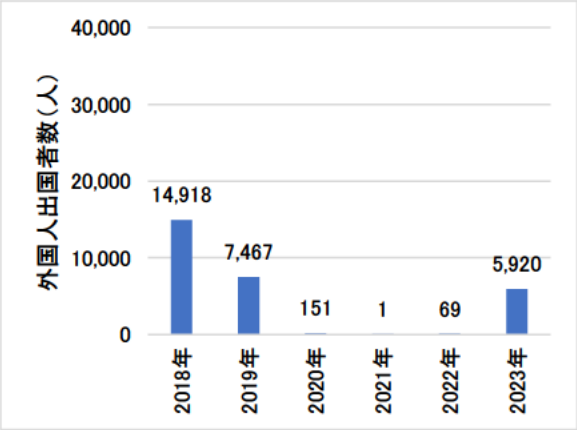


図 2-169 京浜港の外国人出国数の推移（年別）

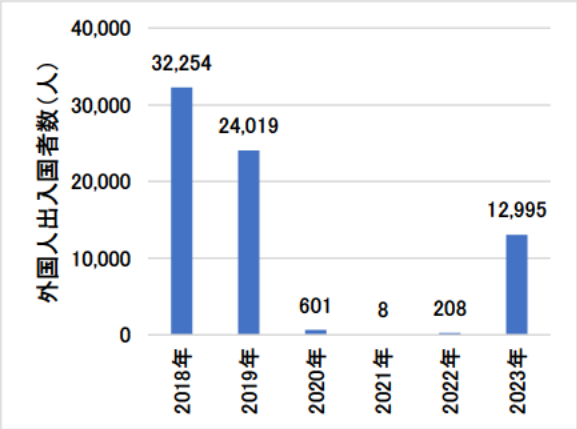


図 2-170 京浜港の外国人入出国数の推移（年別）

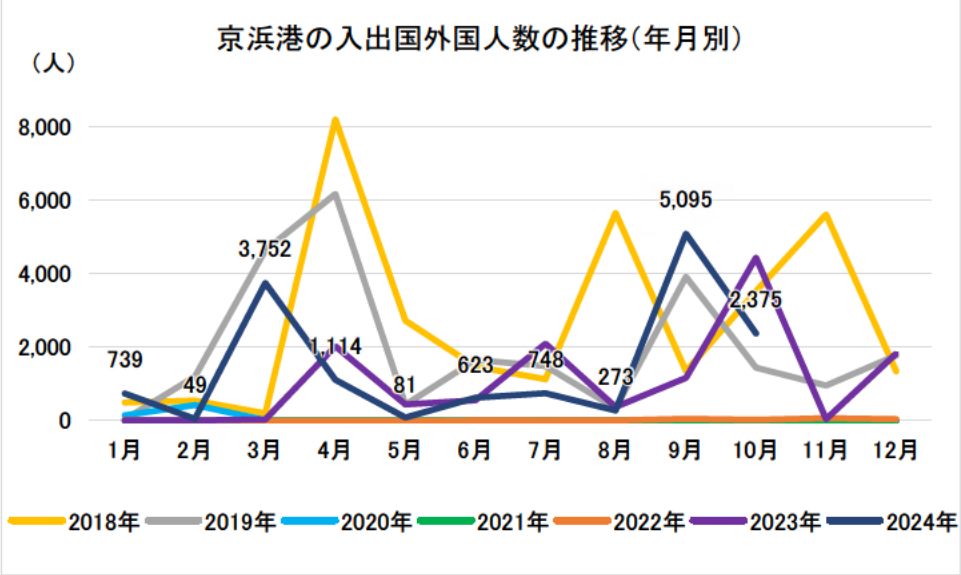


図 2-171 京浜港の入出国外国人数の推移（年月別）

F) 訪日クルーズ旅客数

クルーズ船による外国人入国者数は、近年減少傾向にあったが、2020 年 3 月以降は新型コロナウイルスの影響により国際クルーズの運航が停止し、2020 年の入国者数はさらに大幅に減少した。2021 年および 2022 年には、訪日クルーズ旅客数はゼロとなっている。

その後、2023 年 3 月に日本での国際クルーズ船の受け入れが再開され、同年にクルーズ船で入国した外国人旅客数は約 36 万人となり、コロナ禍前の水準（2018 年）の約 15%まで回復した。

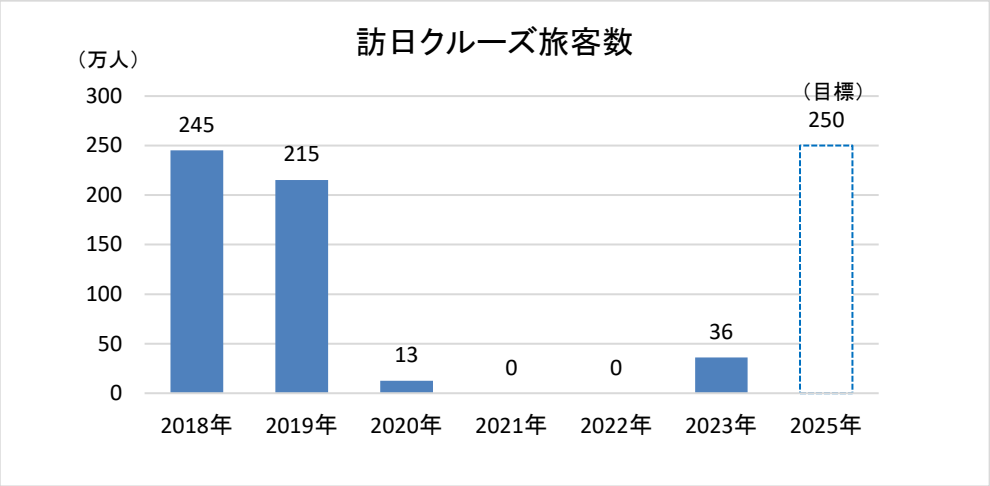


図 2-172 クルーズ船による外国人入国者数

G) クルーズ船の寄港回数

クルーズ船の寄港回数は、コロナ禍の影響を受け 2020 年に大幅に減少した。

その後、日本船社が運航する国内クルーズ船の寄港回数は、2023 年に 603 回となり、コロナ禍前水準（2018 年）の 59%まで回復。

一方、2020 年 3 月から 2022 年 2 月まで運航が停止されていた国際クルーズについては、外国船社が運航するクルーズ船の寄港回数が 2023 年に 1,285 回となり、コロナ禍前水準（2018 年）の 67%まで回復。

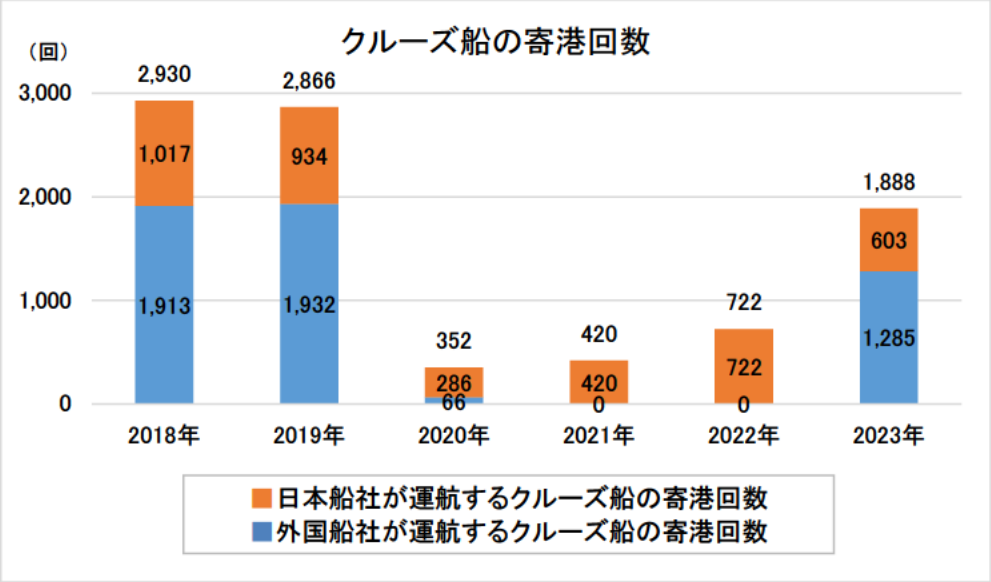


図 2-173 クルーズ船の寄港回数の推移

H) 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 2022 年時点では、約 118 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)

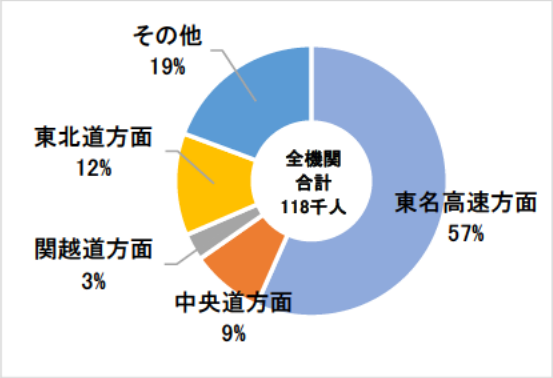
移動手段は「バス」が約 11 千人と最も多く、次いで「レンタカー」が 3 千人となっている。

また、全機関における高速道路の利用方面は「東名高速方面」が 57%と最も多く、次いで「東北道方面」が 12%となっている。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 59%と最も多く、次いで「中央道方面」が 14%となっている。タクシー・ハイヤーは「東名高速方面」が 44%と最も多く、次いで「中央道方面」が 10%となっている。レンタカーは「東名高速方面」が 38%と最も多く、次いで「中央道方面」が 17%となっている。その他の乗用車は「東名高速方面」が 36%と最も多く、次いで「中央道方面」が 20%となっている。

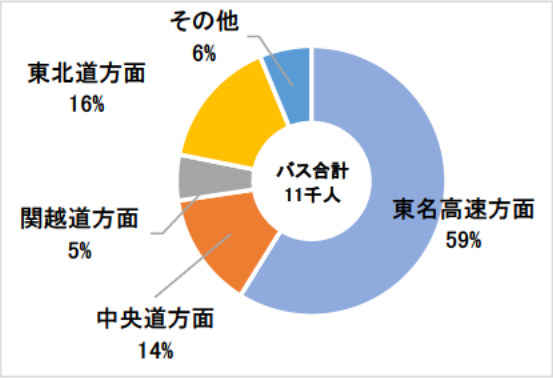
[出典]流動割合・・・FF-Data(2022年 訪日外国人流動データ)
「東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県」を除く道府県を対象に集計。その他(北海道、茨城県、沖縄県):20%を除く比率を図示
※図面上の道路ネットワークは、令和4年4月末時点

地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

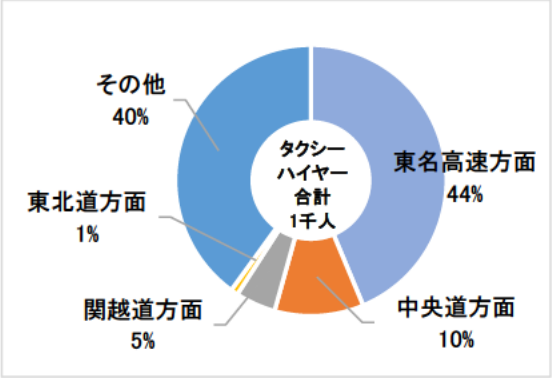
図 2-174 羽田空港の訪日外国人流動割合



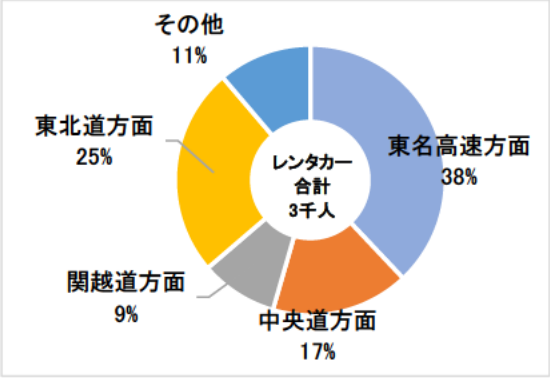
流動割合



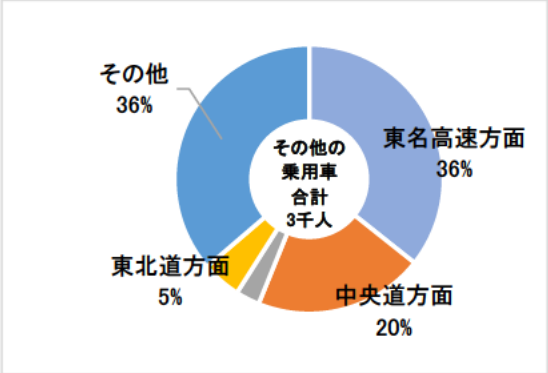
バス



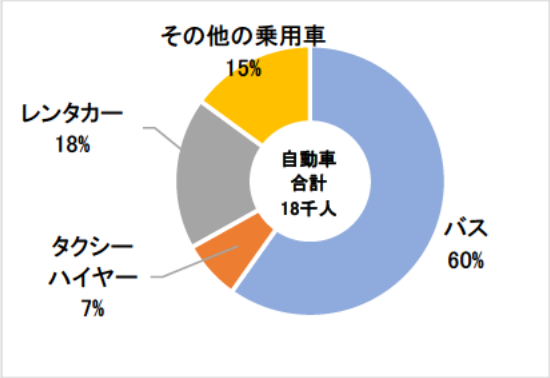
タクシー・ハイヤー



レンタカー



その他乗用車



移動手段内訳

図 2-175 羽田空港の訪日外国人流動割合と流動手段（2022 年）

I) 訪日外国人による消費額

訪日外国人による消費額は近年増加傾向にあったが、コロナ禍の影響を受け 2020 年に大幅に減少した。その後、2022 年から回復傾向が見られ、2023 年 7～9 月期以降はコロナ禍前の水準を超えている。2023 年時点では、約 5.3 兆円となっている。

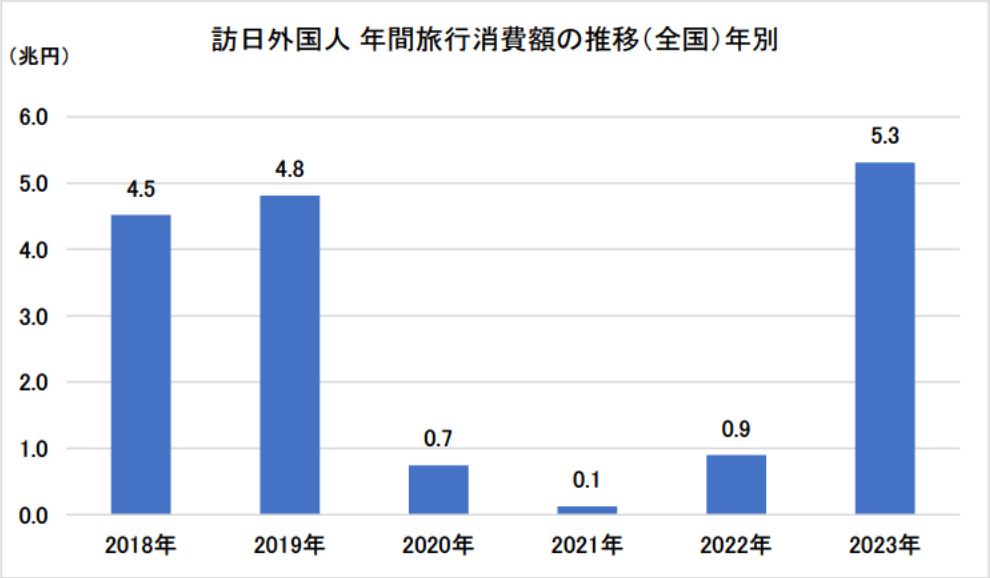


図 2-176 訪日外国人 年間旅行消費額の推移(全国)年別

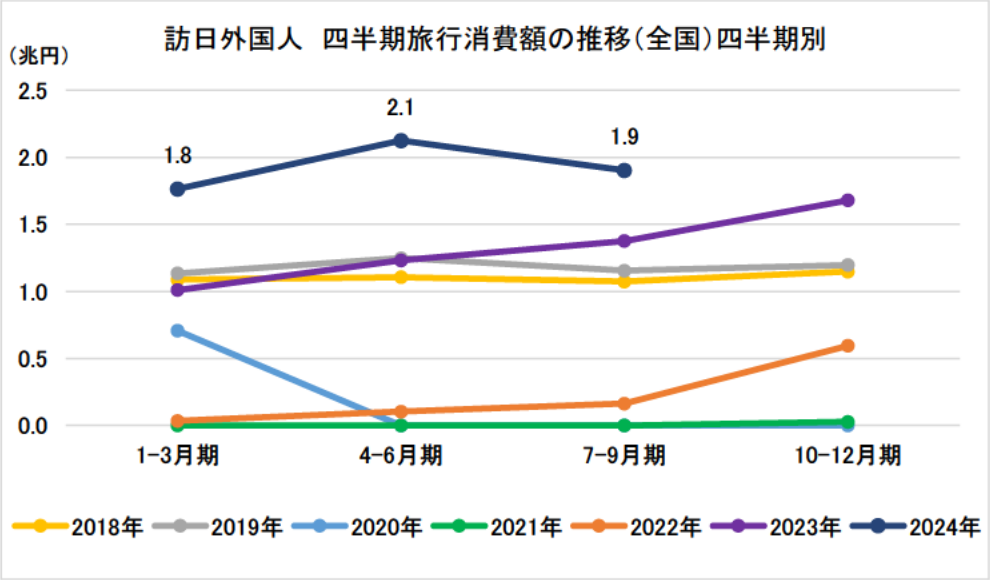


図 2-177 訪日外国人 四半期旅行消費額の推移(全国)四半期別

(ｳ) 国内

表 2-53 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	年別:2018～2023 年 年月別:2018～2024 年 9 月	-
総務省統計局家計調査	家計収支編 二人以上の世帯宿泊料	年別:2018～2023 年 年月別:2018～2024 年 10 月	家計調査の数字は、収入又は支出がない世帯も含めた1世帯当たりの平均値

A) 宿泊者数の推移

国内宿泊者数は、全国・大田区・川崎市ともにコロナ禍の影響を受け 2020 年に減少したが、2022 年以降は回復傾向にある。全国・大田区に関しては、2023 年にコロナ禍前の水準を超えている。

2023 年時点では、全国が約 61,747 万人、大田区が約 150 万人、川崎市が約 86 万人となっている。

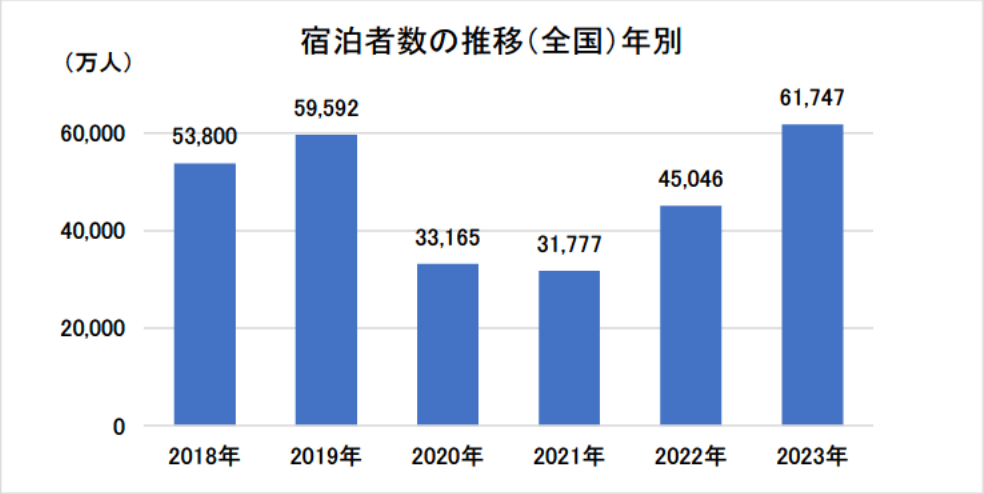


図 2-178 宿泊者数の推移(全国)年別

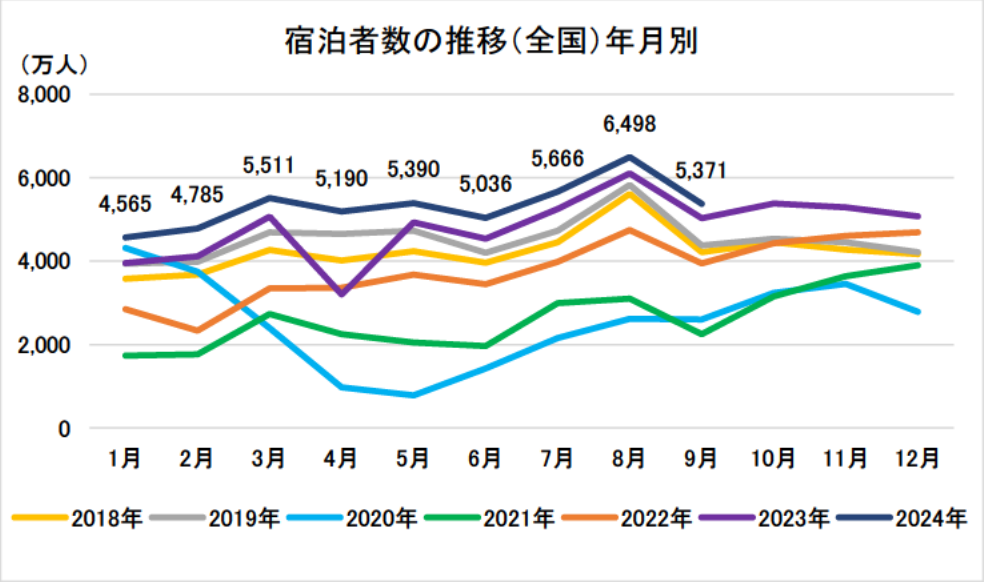


図 2-179 宿泊者数の推移(全国)年月別

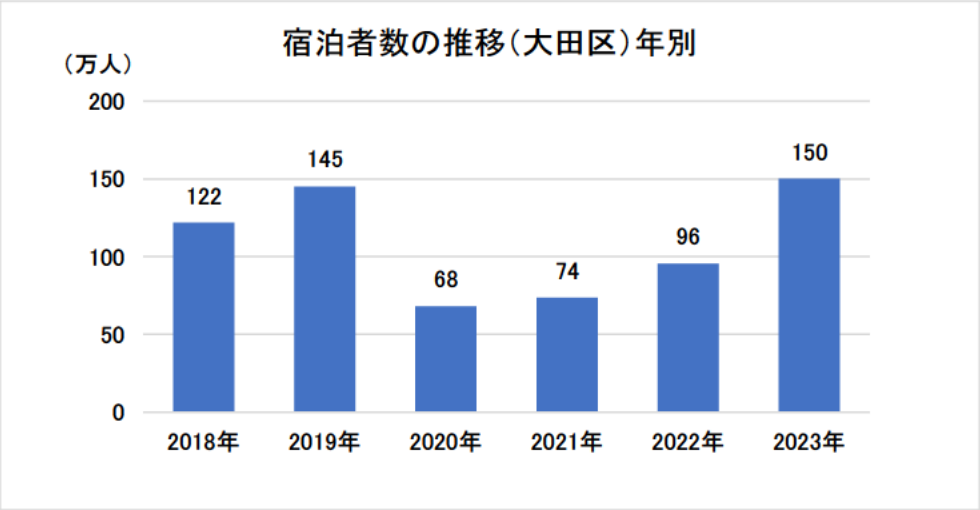


図 2-180 宿泊者数の推移（大田区）年別

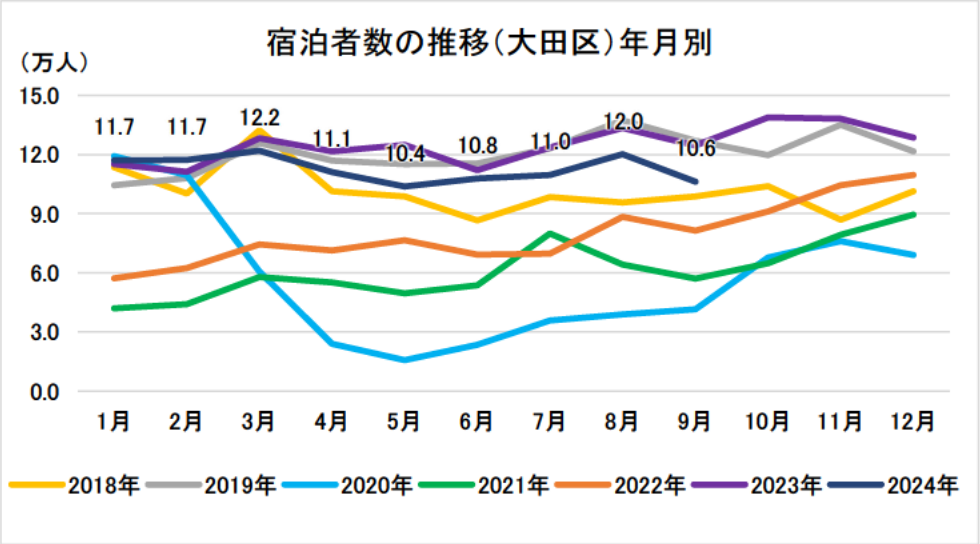


図 2-181 宿泊者数の推移（大田区）年月別

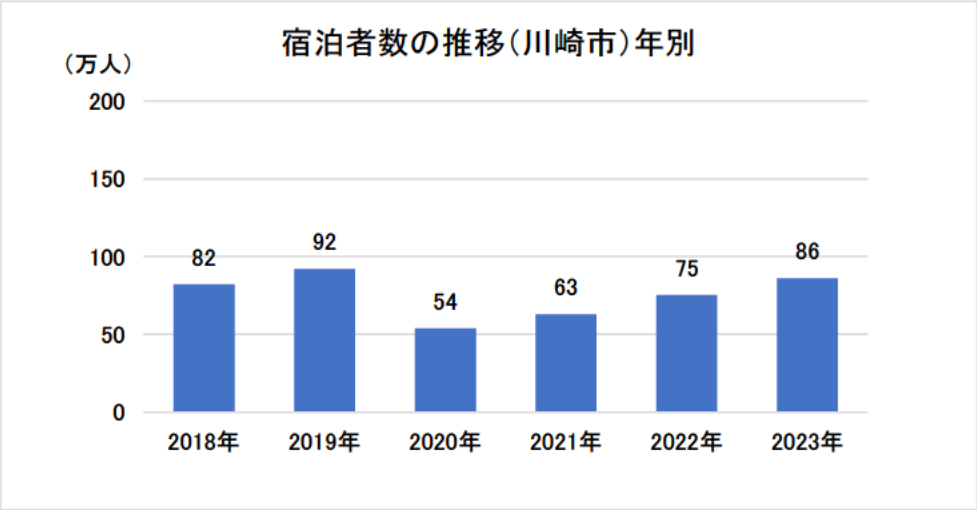


図 2-182 宿泊者数の推移（川崎市）年別

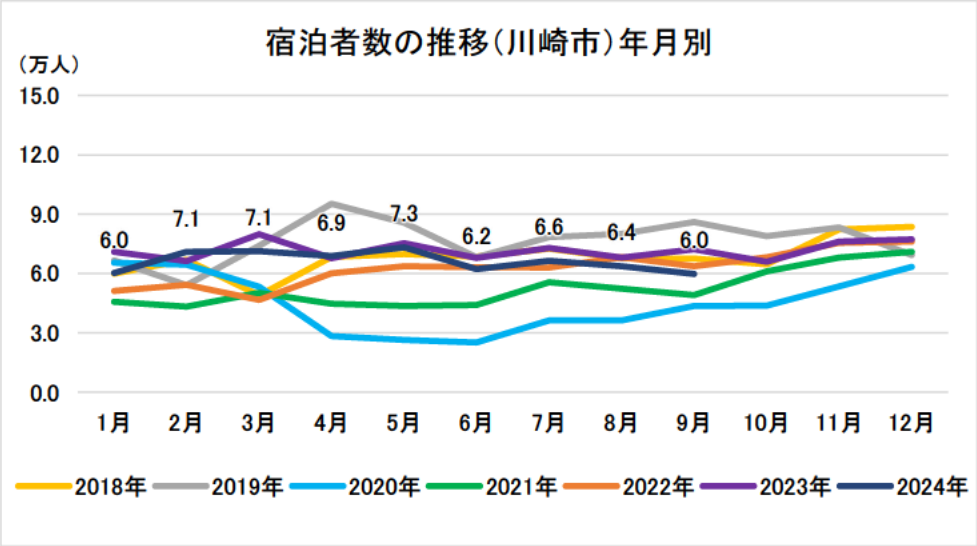


図 2-183 宿泊者数の推移（川崎市）年月別

B) 観光関連支出の変化

国内の 1 世帯あたりの年間宿泊支出（全世帯平均）は、全国・東京 23 区・川崎市ともにコロナ禍の影響を受け 2020 年に減少したが、2022 年以降は回復傾向にある。2023 年はコロナ禍前の水準を超えている。

2023 年時点では、全国が約 26,488 円、東京 23 区が約 44,587 円、川崎市が約 30,716 円となっている。

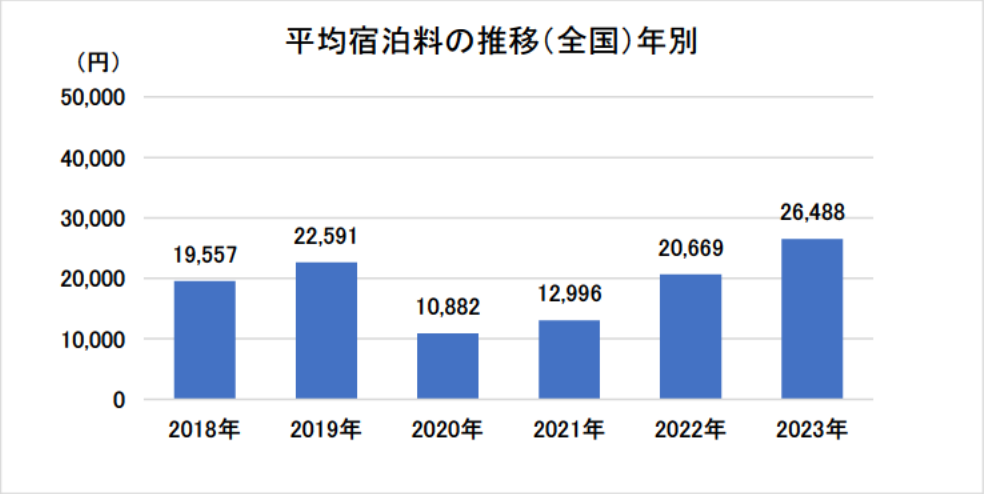


図 2-184 平均宿泊料の推移（全国）年別

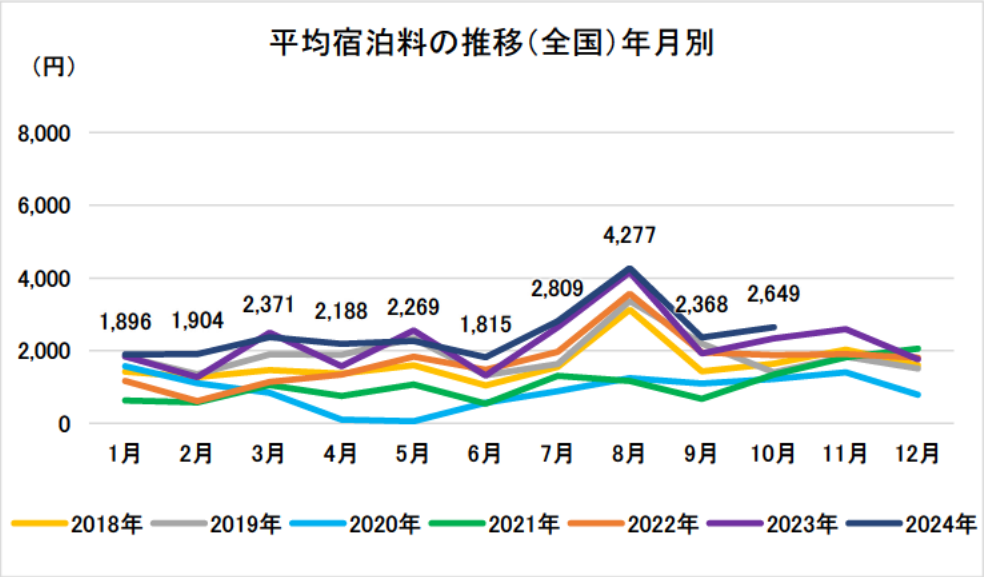


図 2-185 平均宿泊料の推移（全国）年月別

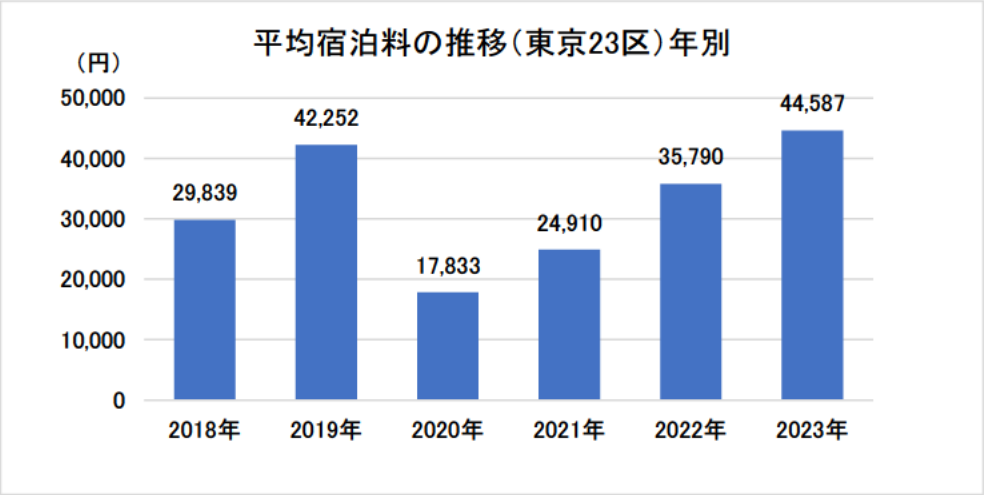


図 2-186 平均宿泊料の推移（東京 23 区）年別

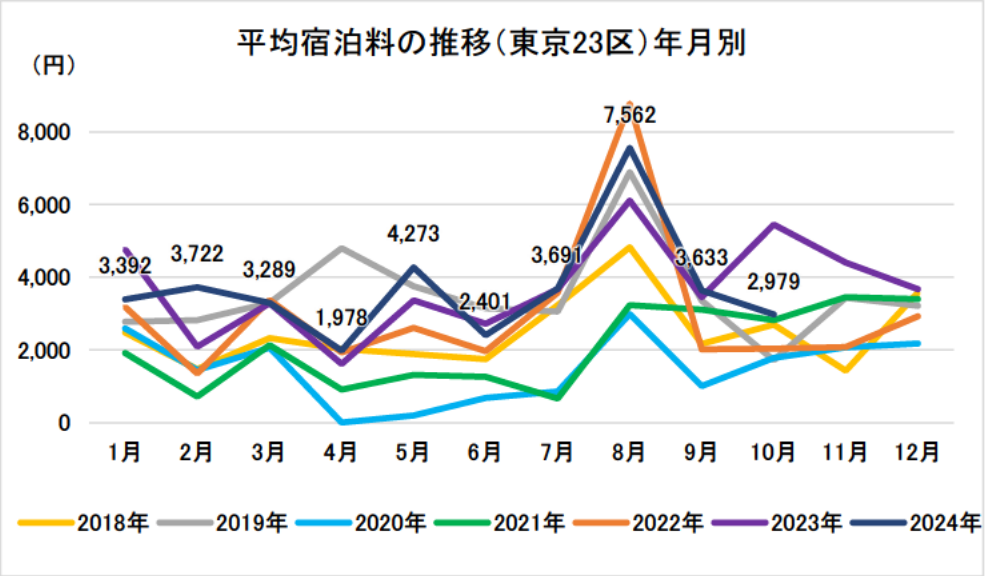


図 2-187 平均宿泊料の推移（東京 23 区）年月別

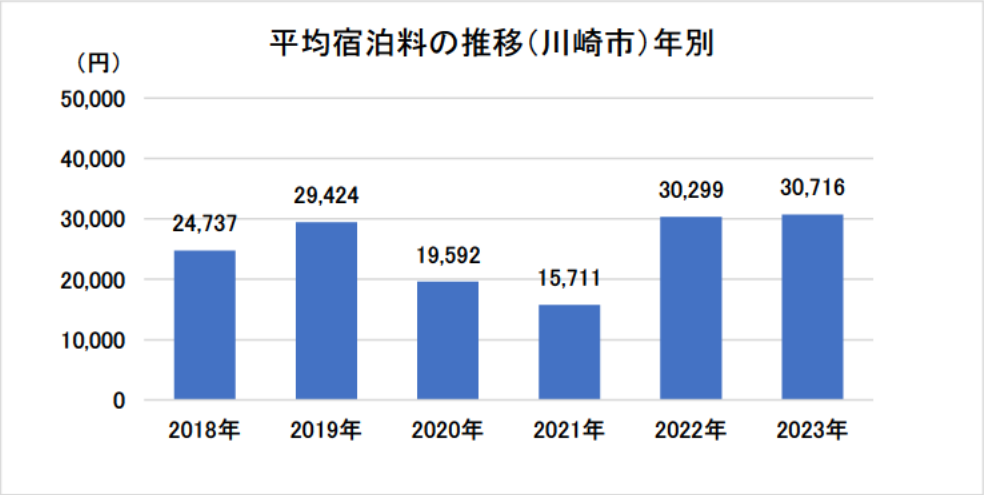


図 2-188 平均宿泊料の推移（川崎市）年別

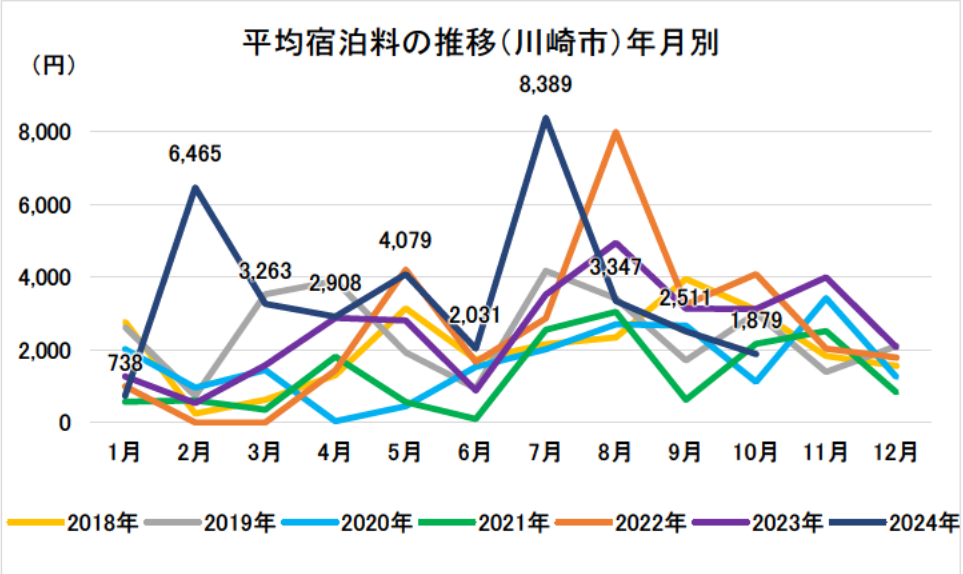


図 2-189 平均宿泊料の推移（川崎市）年月別

3) 地域経済

(7) 景気

A) 景気動向の変化

業種別の景気動向は、2020 年～2022 年にかけてコロナ禍の影響を受け、個人向けサービスが不安定な状況にある一方、製造業は比較的堅調に推移した。2023 年以降は不安定な状況が徐々に落ち着き、2024 年時点では業種間の差はほとんど見られないものの、全体としては景気が低迷している。

表 2-54 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
内閣府景気ウォッチャー調査	景気の現状判断(方向性)DI	2018～2024 年	-

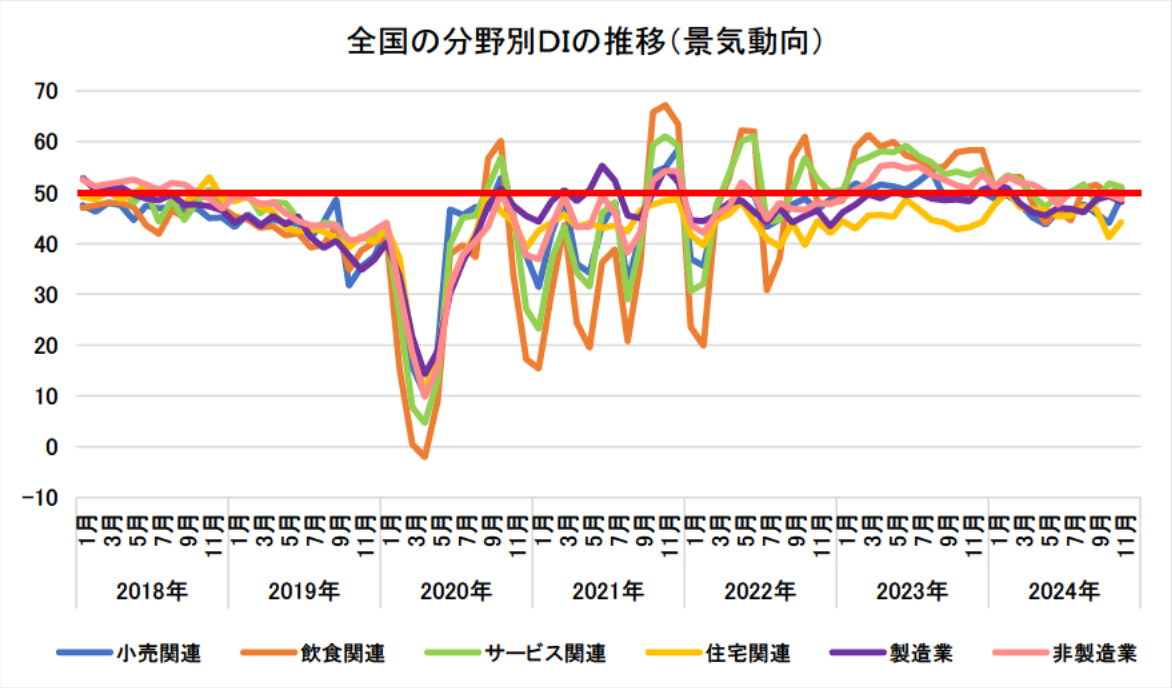


図 2-190 全国の分野別 DI の推移(景気動向)

4) 生活

(7) 交通手段選好

表 2-55 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
総務省統計局 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	年別:2018～2023 年 年月別:2018～2024 年 10 月	家計調査の数字は、収入又は支出がない世帯も含めた1世帯当たりの平均値

A) 自動車関連支出の変化

自動車利用に関連する家計支出は、新型コロナウイルスの感染リスクが比較的低いとされていたことから、コロナ禍の 2020 年以降も堅調に推移している。

2023 年時点では、全国が約 299,248 円、東京 23 区が約 123,699 円、川崎市が約 203,614 円となっている。

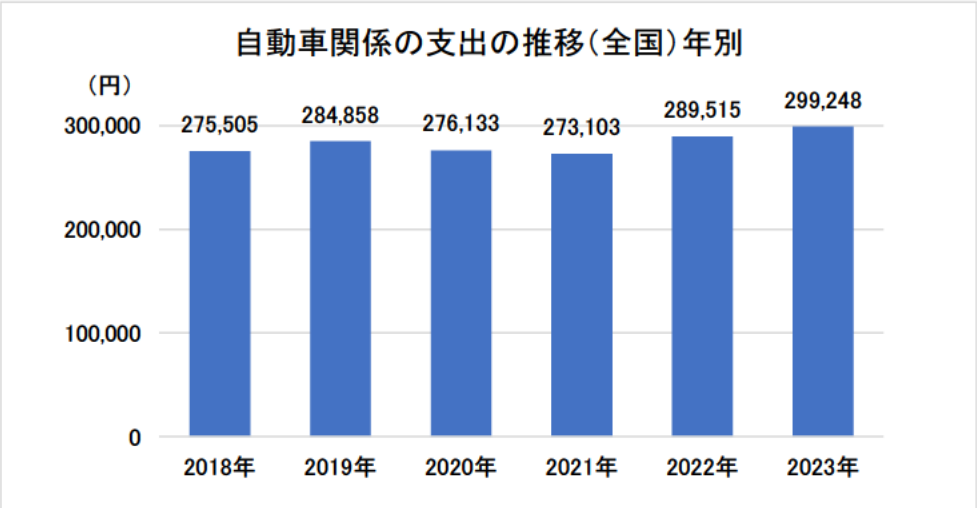


図 2-191 自動車関係の支出の推移(全国)年別

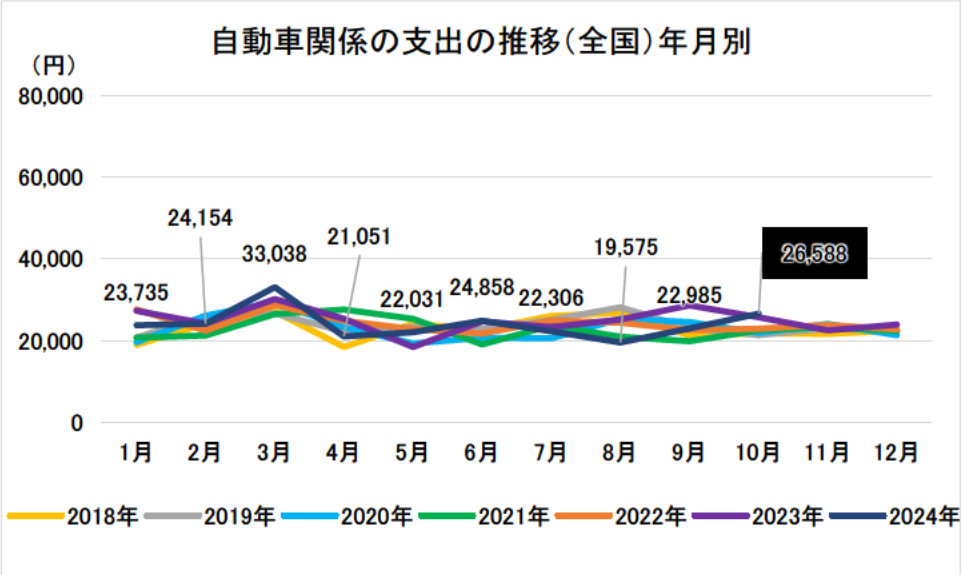


図 2-192 自動車関係の支出の推移(全国)年月別

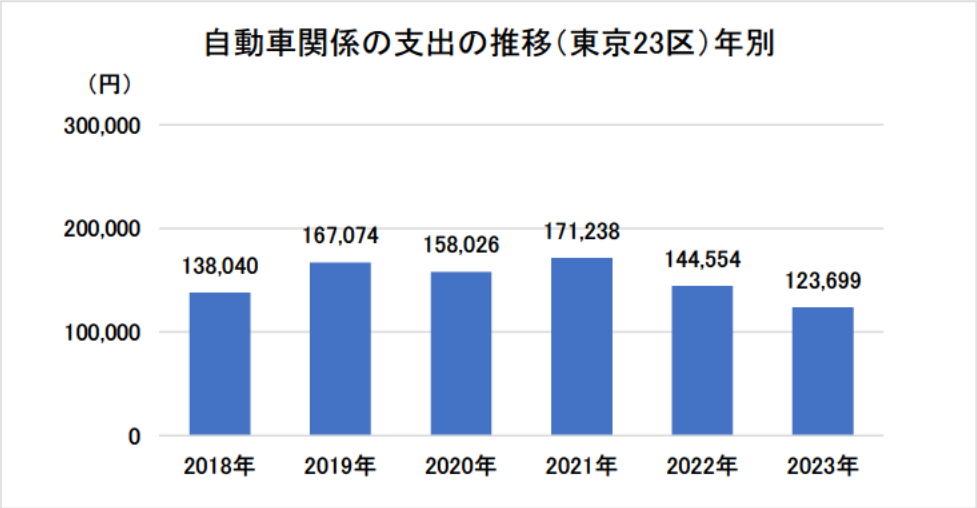


図 2-193 自動車関係の支出の推移（東京 23 区）年別

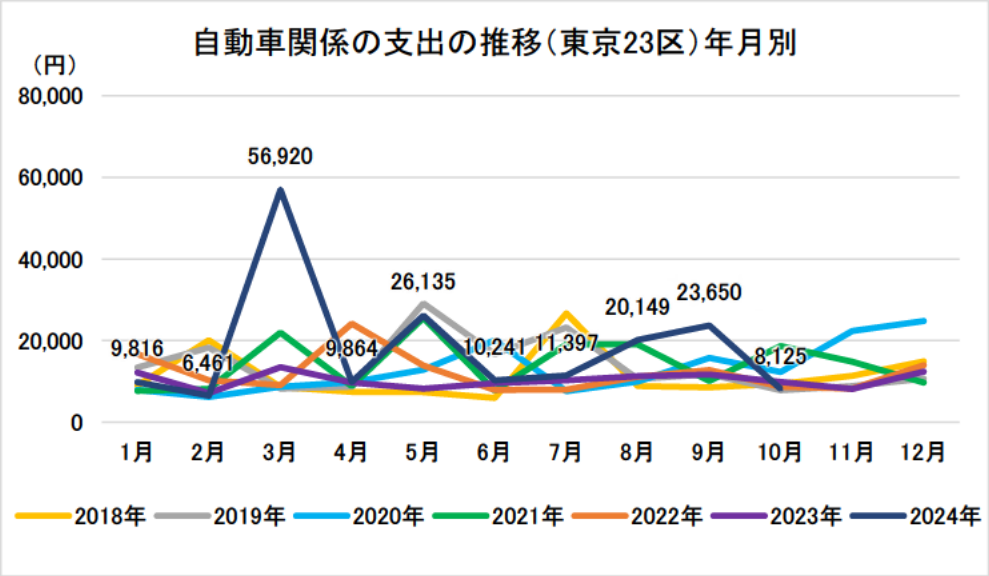


図 2-194 自動車関係の支出の推移（東京 23 区）年月別

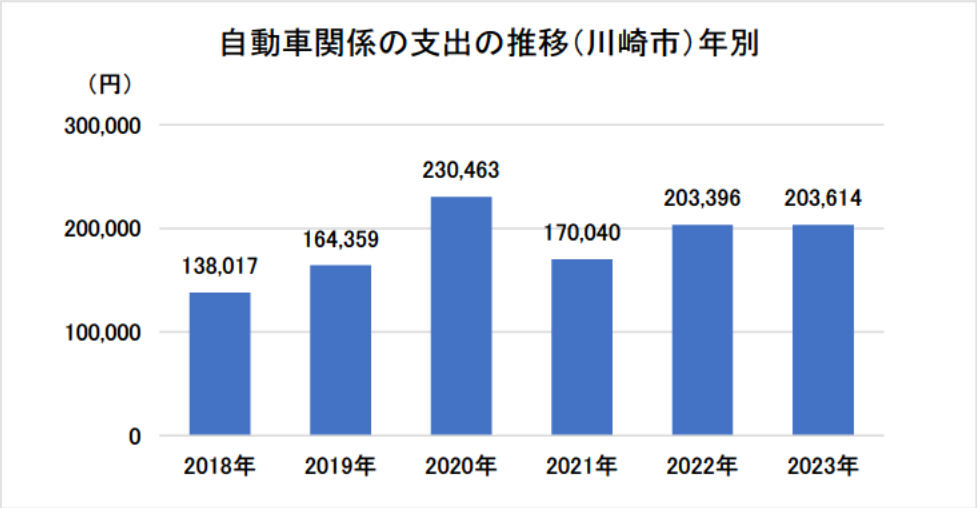


図 2-195 自動車関係の支出の推移(川崎市)年別

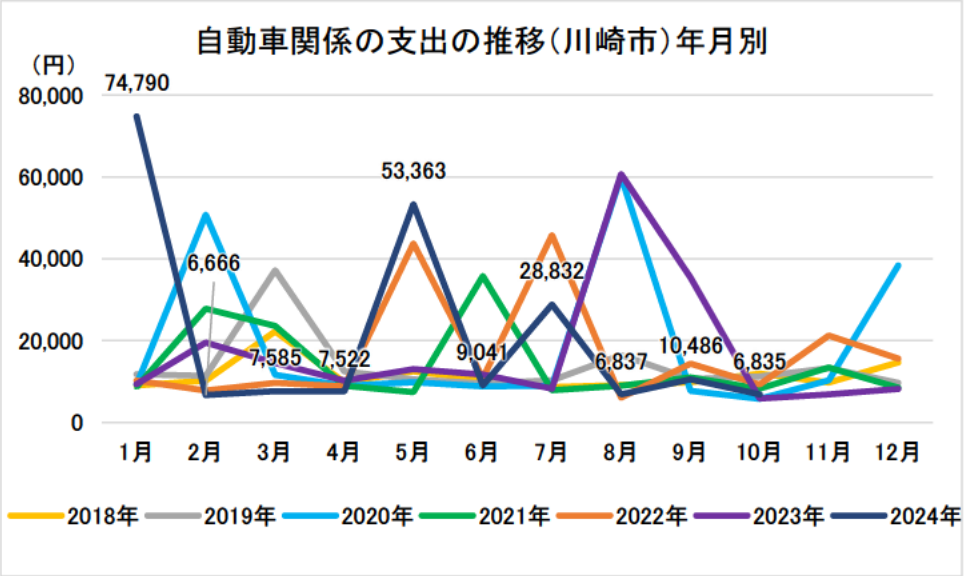


図 2-196 自動車関係の支出の推移(川崎市)年月別

B) 公共交通関連支出の変化

公共輸送機関の利用に関連する家計支出は、コロナ禍の影響がみられる 2020 年に減少したものの、2022 年以降は回復傾向にある。

2023 年時点では、全国が約 62,685 円、東京 23 区が約 120,874 円、川崎市が約 105,028 円となっている。

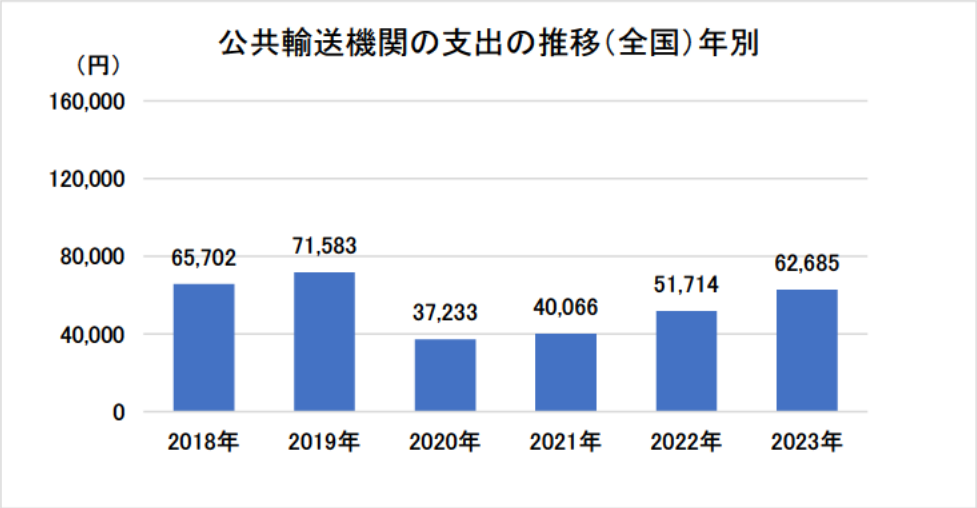


図 2-197 公共輸送機関の支出の推移(全国)年別

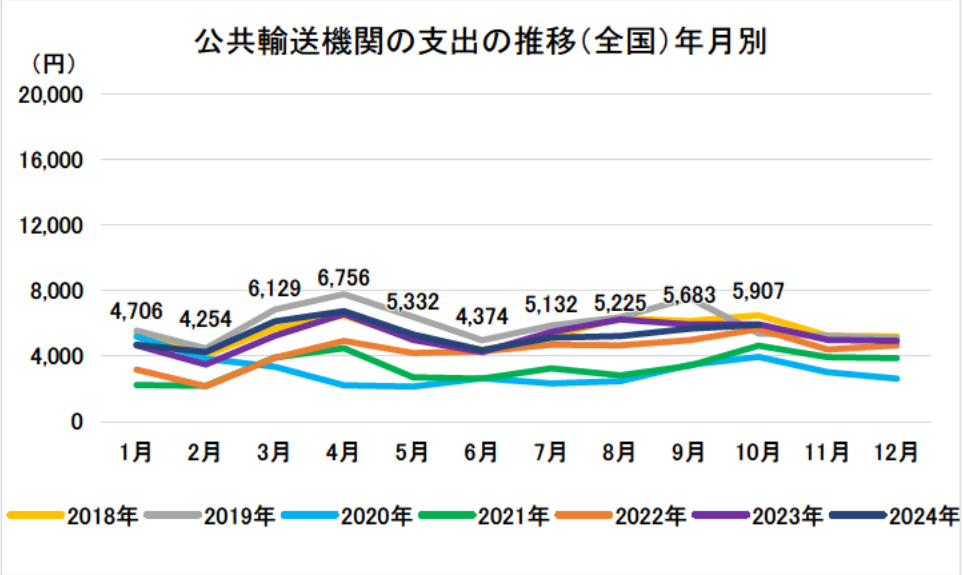


図 2-198 公共輸送機関の支出の推移(全国)年月別

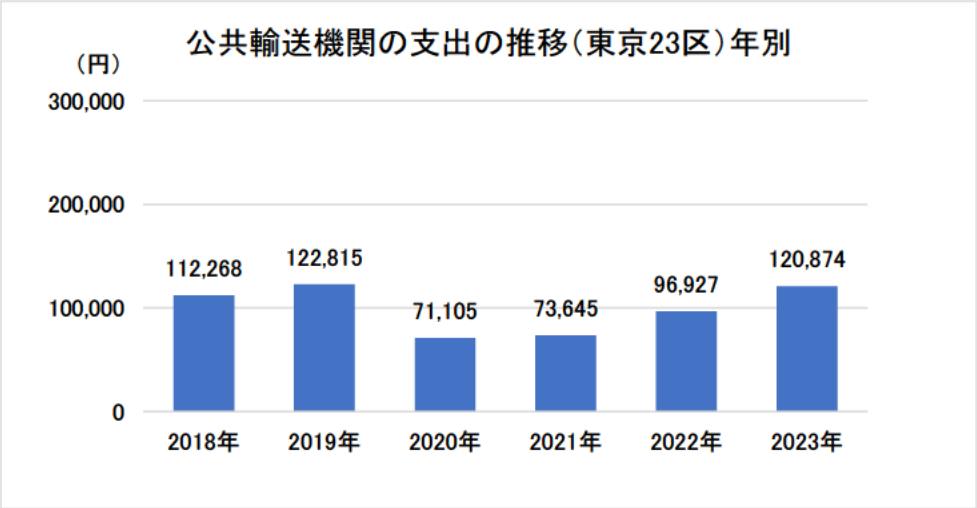


図 2-199 公共輸送機関の支出の推移（東京 23 区）年別

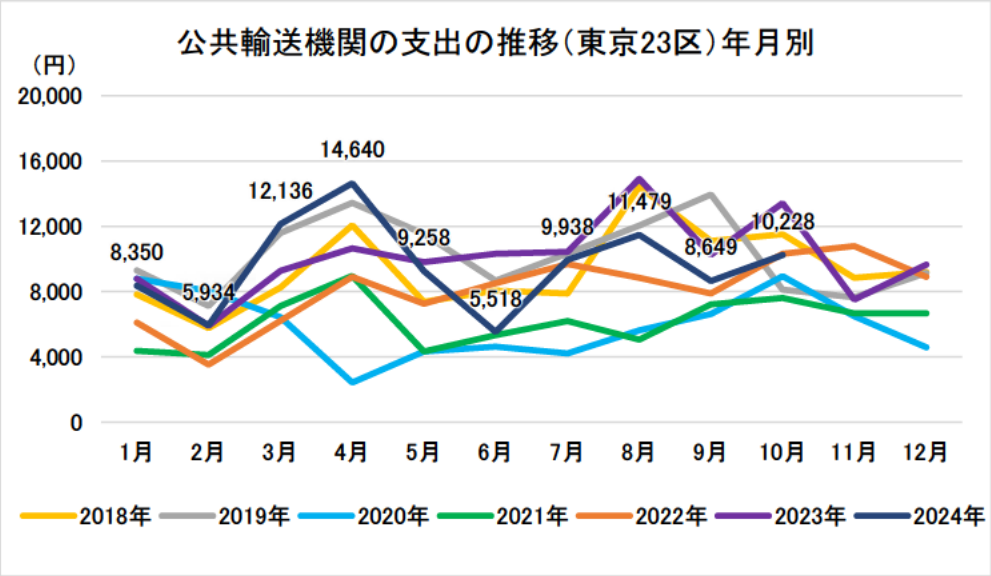


図 2-200 公共輸送機関の支出の推移（東京 23 区）年月別

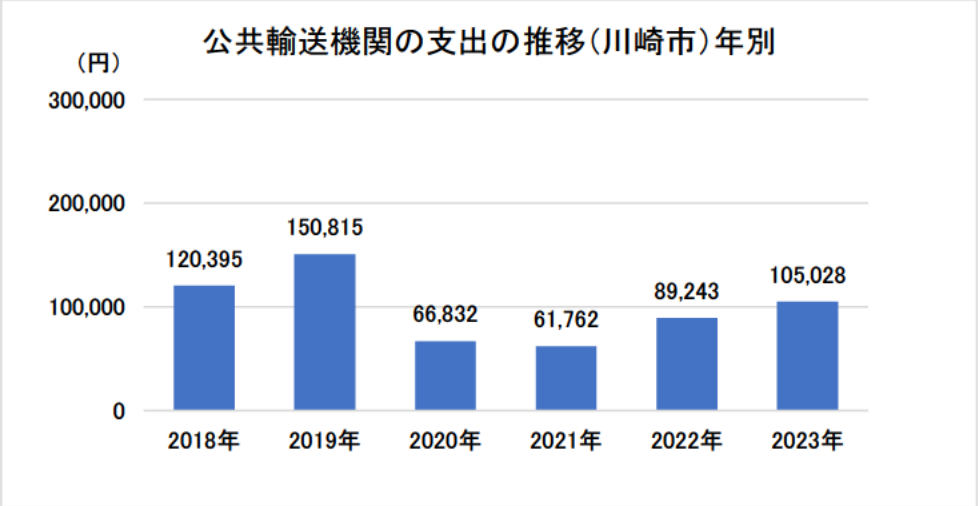


図 2-201 公共輸送機関の支出の推移(川崎市)年別

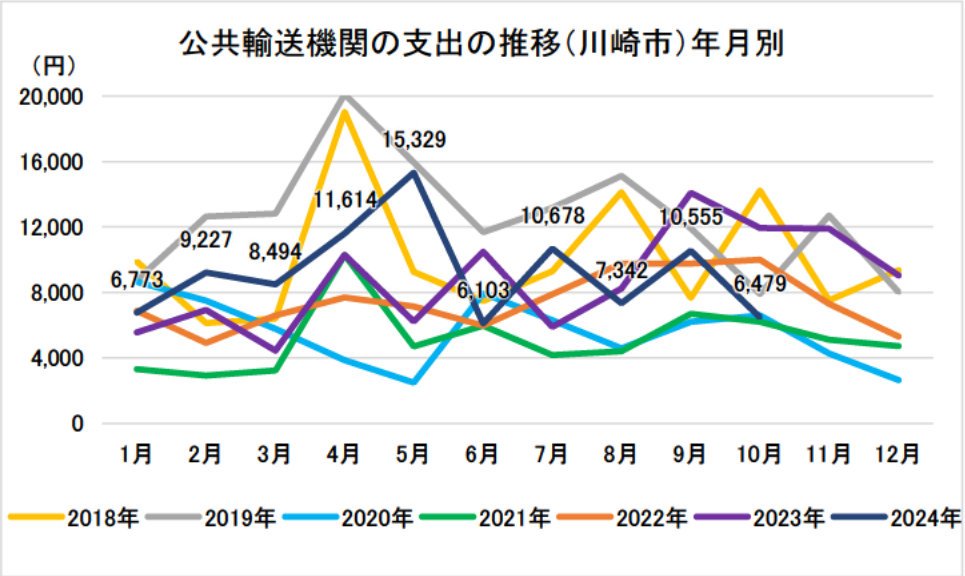


図 2-202 公共輸送機関の支出の推移(川崎市)年月別

5) まとめ

把握結果の取りまとめを以下に示す。

表 2-56 社会経済状況 整理結果概要(1/2)

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	• 取扱貨物量は、コロナ禍を経て 2021 年以降回復傾向にあり、2024 年はコロナ禍前の水準に概ね回復 • 輸出入額は、コロナ禍を経て 2021 年以降回復傾向にあり、2023 年 12 月以降はコロナ禍前を超える水準に回復、国際取引が拡大 • 輸出品目は、「化学製品」が 19.6%と最も多く、次いで「機械類・輸送用機器」が 9.6% • 輸入品目は、「機械類・輸送用機器」が 35.7%と最も多く、次いで「化学製品」が 10.0%	• 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、コロナ禍の影響を受け減少。2021 年に増加したが、2022 年以降は減少傾向 • 輸出入額は、2021 年にコロナ禍前の貿易額まで回復、2021 年以降はコロナ禍前を超える水準に回復 • 輸出品目は、「完成自動車」が 28%と最も多く、次いで「自動車部品」が 12% • 輸入品目は、「LNG(液化天然ガス)」が 17%と最も多く、次いで「原油」が 12% • 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コロナ禍の影響を受け減少、2021 年以降は回復傾向にあったが 2023 年は前年より減少	
	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」が全体の約 99%とほぼ全体を占め、産地別取扱では北海道が最も多く、約 89 千トン、次いで茨城県が約 86 千トン	• 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、2020 年のコロナ禍の影響で大きく増加した後、2021 年から 2024 年はほぼ横ばいである	• 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

表 2-57 社会経済状況 整理結果概要(2/2)

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
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、動向の注視が必要
	インバウンド	• 羽田空港の国際旅客数・着陸回数・外国人出入国者数は、コロナ禍の影響を受け、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て徐々に回復し、2023 年 7 月以降はコロナ禍前を超える水準に回復 • 京浜港の利用者数はコロナ禍の影響を受け、大幅に減少し、その後も低迷していたが、2023 年以降は回復傾向 • 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、コロナ禍の影響を受け、大幅に減少。2023 年にクルーズ船で入国した外国人旅客数は、約 36 万人となり、コロナ禍前の水準(2018 年)の約 15%まで回復 • 羽田空港からの外国人の流動人数は 2022 年時点では、約 118 千人 • 羽田空港からの移動手段は「バス」が約 11 千人と最も多く、次いで「レンタカー」が 3 千人 • 羽田空港からの高速道路の利用方面は「東名高速方面」が 57%と最も多く、次いで「東北道方面」が 12% • 訪日外国人による消費額は増加傾向にあったがコロナ禍の影響を受け大幅に減少、2023 年 7～9 月以降はコロナ禍前を超える水準に回復	
	国内	• 全国・大田区・川崎市の宿泊者数は、コロナ禍の影響を受け減少、2022 年以降は徐々に回復傾向。全国・大田区に関しては、2023 年にコロナ禍前を超える水準に回復 • 国内の 1 世帯あたりの年間宿泊支出(全世帯平均)は、全国・東京都区・川崎市ともにコロナ禍の影響を受け、2020 年に減少したが、2022 年以降は回復傾向。2023 年はコロナ禍前の水準を超えている程に回復	• 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、2020 年～2022 年はコロナ禍の影響で個人向けサービスが不安定だった一方、製造業は堅調 • 2023 年以降は状況が徐々に落ち着き、2024 年は業種間の差は少ないが、景気は低迷	• 景気を下支えし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	• 自動車利用に関連する家計支出は、新型コロナウイルスの感染リスクが比較的低いとされていたことから、コロナ禍の 2020 年以降も堅調に推移 • 公共輸送機関の利用に関連する家計支出は、コロナ禍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) 地域的な視点

1) 統計資料・計画等の収集整理

東京南西部地域および川崎市における地域特性について、最新時点の状況を分析した。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 2-58 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 工業統計調査 経済構造実態調査
		従業員数	
		製造品出荷額	
商業	商業状況	事業所数	経済センサス
		従業員数	
		年間商品販売額	
	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・通学人口の流出入状況	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

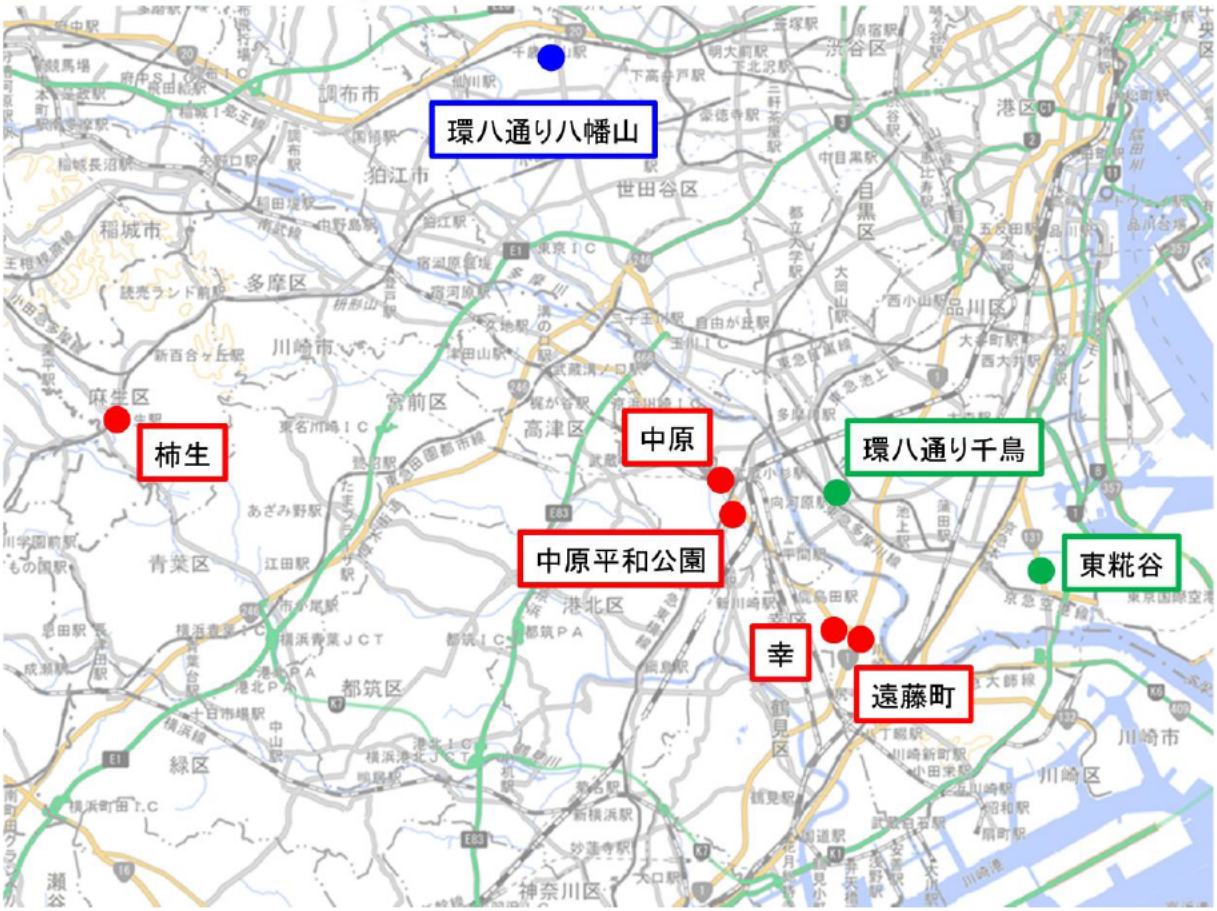
2) 沿線地域の特性分析

(7) 大気環境の状況

表 2-59 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～2023 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～2023 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 2-203 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。

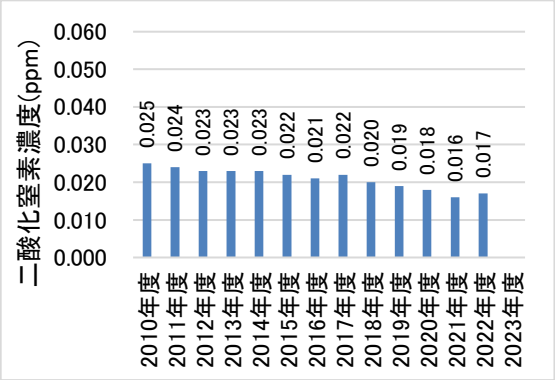


図 2-204 大田区東糀谷
二酸化窒素濃度　年平均

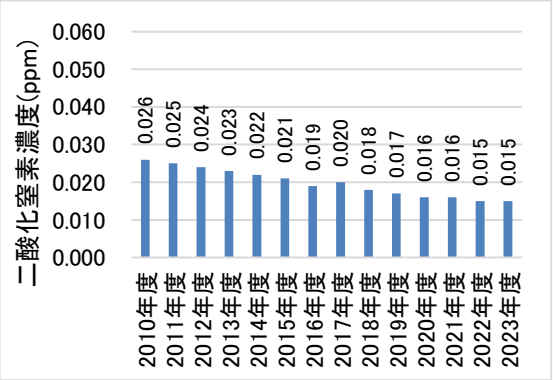


図 2-205 大田区環八通り千鳥
二酸化窒素濃度　年平均

※2023 年度は計測データなし

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。

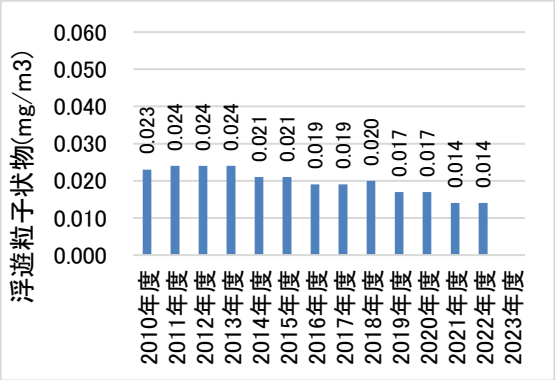


図 2-206 大田区東糀谷
浮遊粒子状物質　年平均

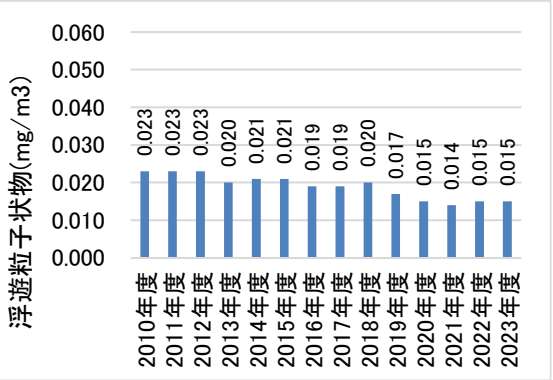


図 2-207 大田区環八通り千鳥
浮遊粒子状物質　年平均

※2023 年度は計測データなし

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。

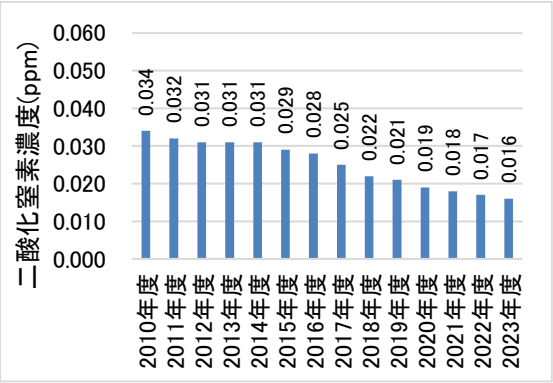


図 2-208 世田谷区環八通り八幡山
二酸化窒素濃度　年平均

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。

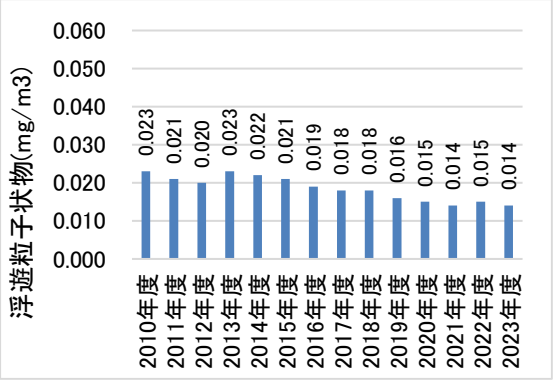


図 2-209 世田谷区環八通り八幡山
浮遊粒子状物質　年平均

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。

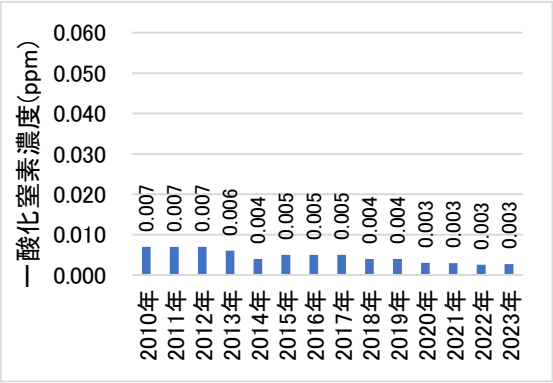


図 2-210 川崎市幸区　一酸化窒素濃度

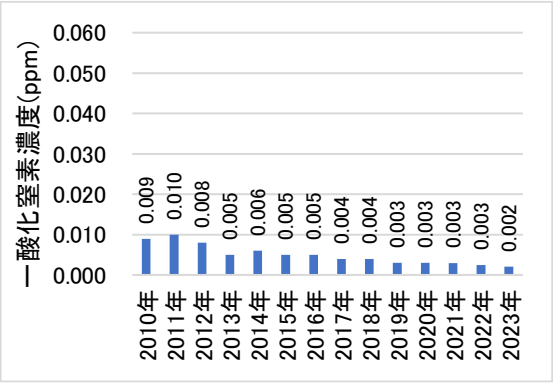


図 2-211 川崎市中原区　一酸化窒素濃度

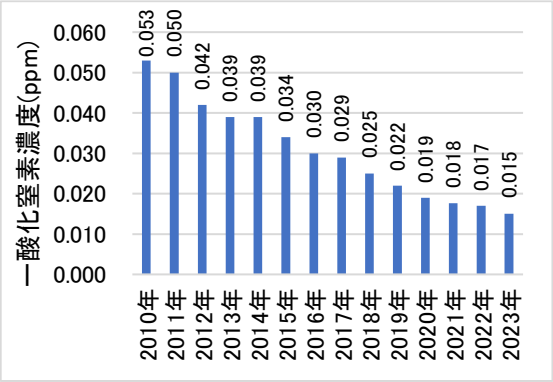


図 2-212 川崎市幸区遠藤町
一酸化窒素濃度

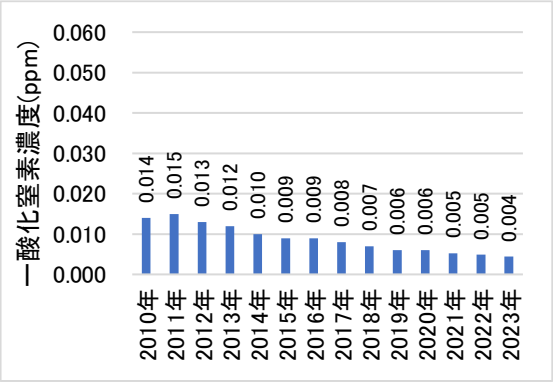


図 2-213 川崎市中原平和公園
一酸化窒素濃度

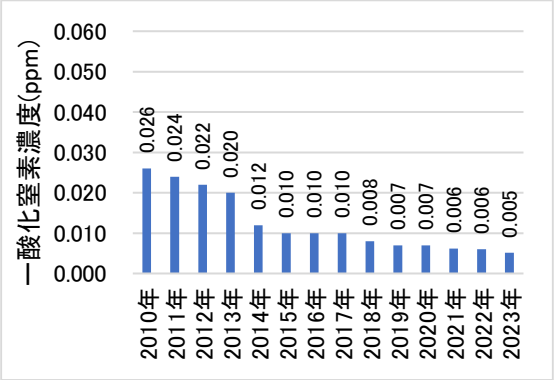


図 2-214 川崎市麻生区柿生駅　一酸化窒素濃度

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。

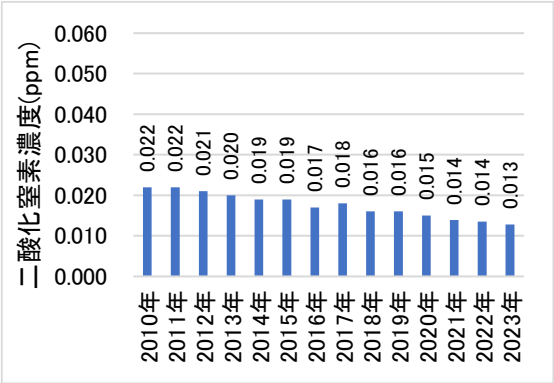


図 2-215 川崎市幸区　二酸化窒素濃度

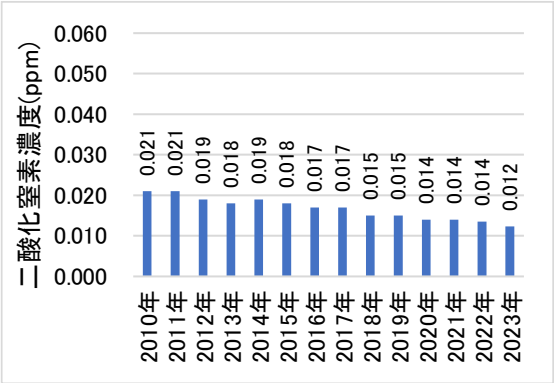


図 2-216 川崎市中原区　二酸化窒素濃度

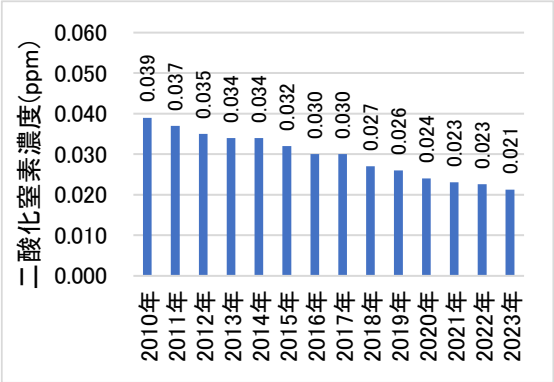


図 2-217 川崎市幸区遠藤町
二酸化窒素濃度

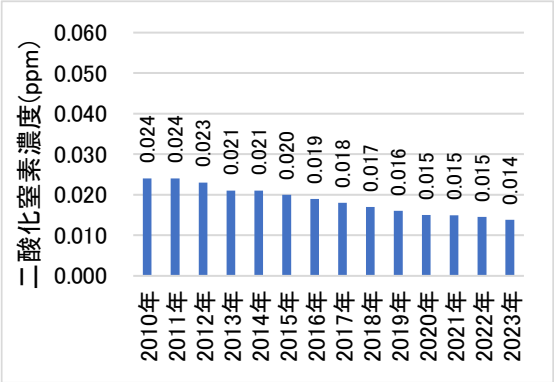


図 2-218 川崎市中原平和公園
二酸化窒素濃度

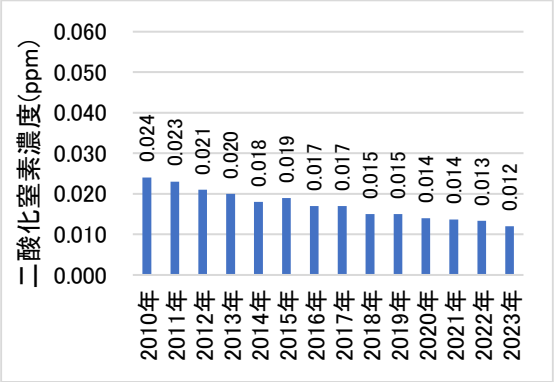


図 2-219 川崎市麻生区柿生駅　二酸化窒素濃度

⑦ 川崎市　浮遊粒子状物質

川崎市の浮遊粒子状物質はおおむね全地域で減少傾向となっている。

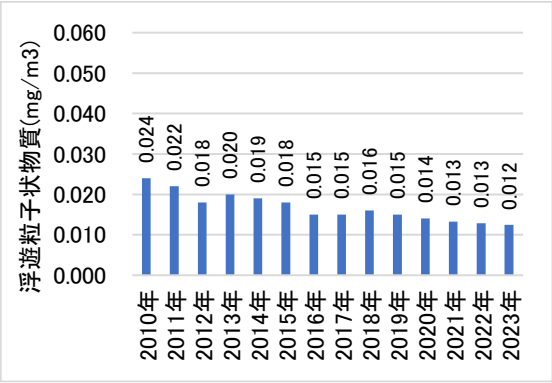


図 2-220 川崎市幸区 浮遊粒子状物質

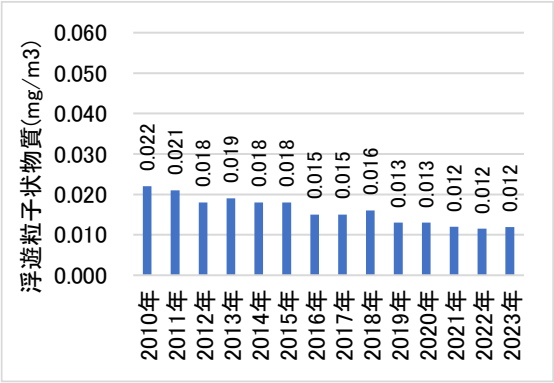


図 2-221 川崎市中原区 浮遊粒子状物質

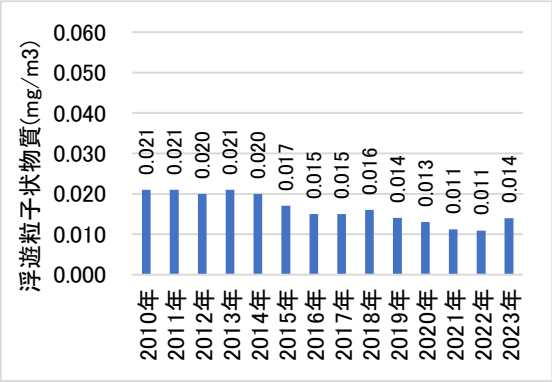


図 2-222 川崎市幸区遠藤町
浮遊粒子状物質

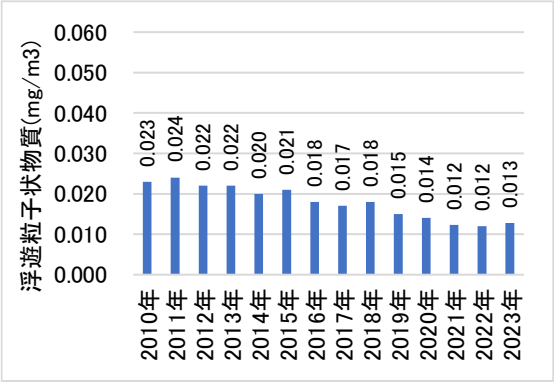


図 2-223 川崎市中原平和公園
浮遊粒子状物質

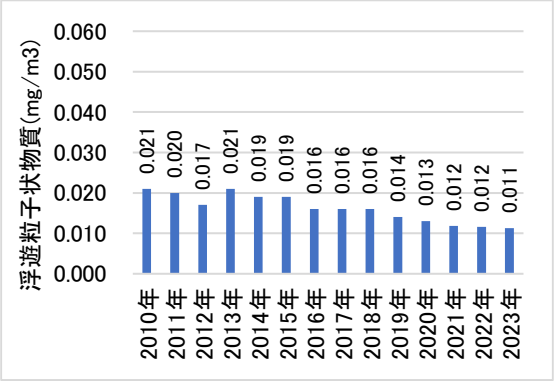


図 2-224 川崎市麻生区柿生駅 浮遊粒子状物質

(ｲ) 騒音状況

表 2-60 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～2022 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～2022 年度	－

地図出典：地理院地図を基に作成

図 2-225 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。

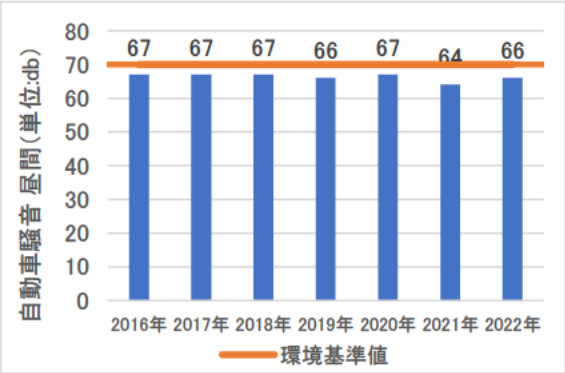


図 2-226 大田区　環八通り　昼間

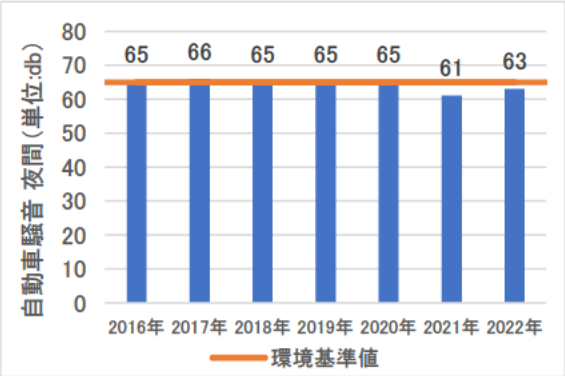


図 2-227 大田区　環八通り　夜間

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。

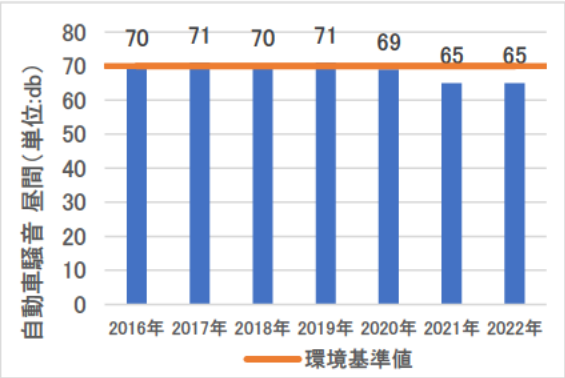


図 2-228 川崎市　一般国道 1 号　昼間

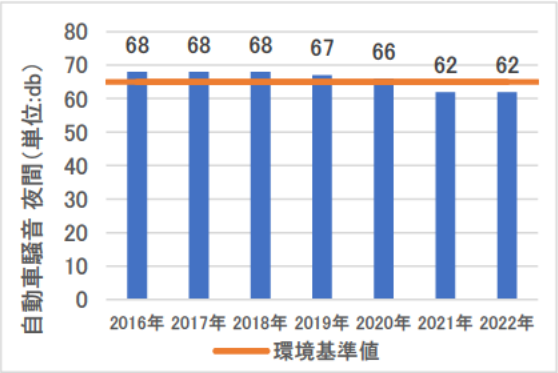


図 2-229 川崎市　一般国道 1 号　夜間

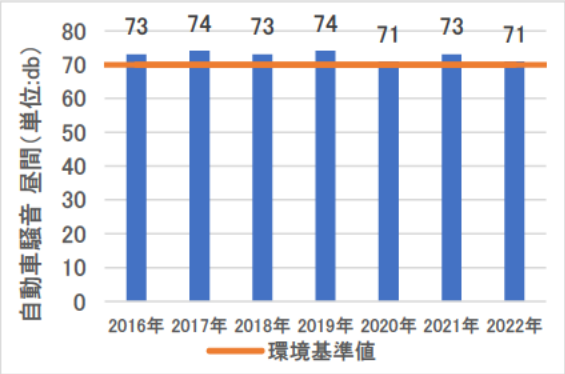


図 2-230 川崎市　野川菅生線　昼間

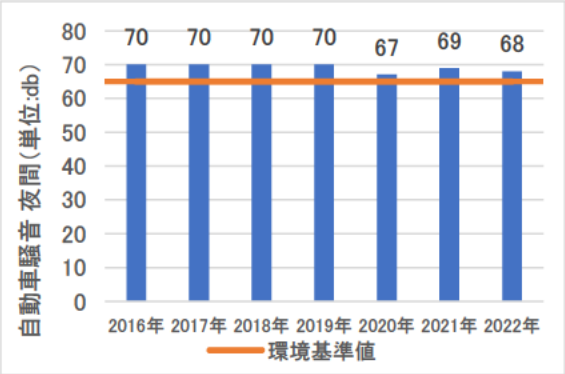


図 2-231 川崎市　野川菅生線　夜間

3) 産業の状況

(7) 産業状況

① 事業所数

表 2-61 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、2020 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	-
経済構造実態調査　製造業事業所調査	事業所数	2021 年、2022 年	

事業所数は 2020 年までは全体的に減少傾向なものの、2021 年に回復傾向にある。世田谷区・大田区・川崎市の 2 区 1 市の中では大田区が多く、2022 年時点で約 2,100 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。

神奈川県政令指定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。

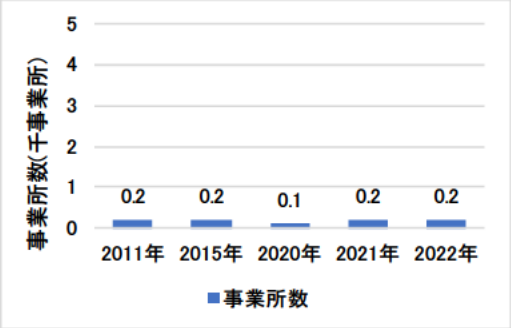


図 2-232 世田谷区 事業所数

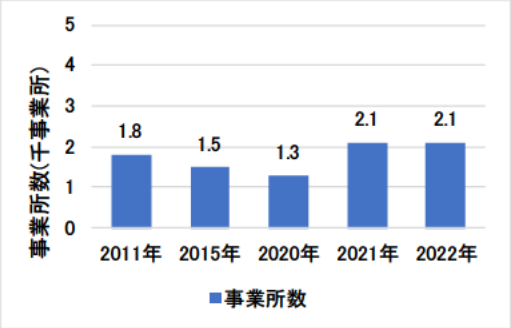


図 2-233 大田区 事業所数

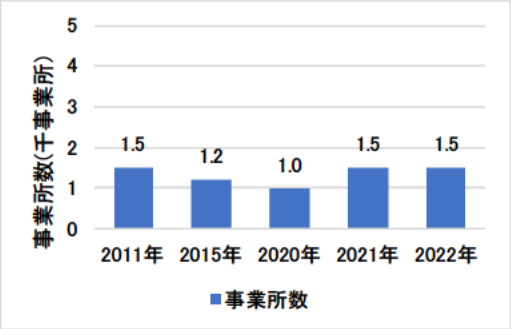


図 2-234 川崎市 事業所数

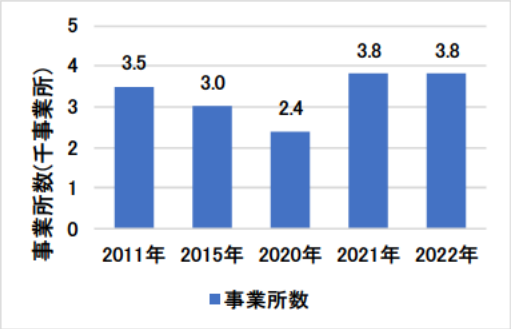


図 2-235 世田谷区・大田区・川崎市合計 事業所数

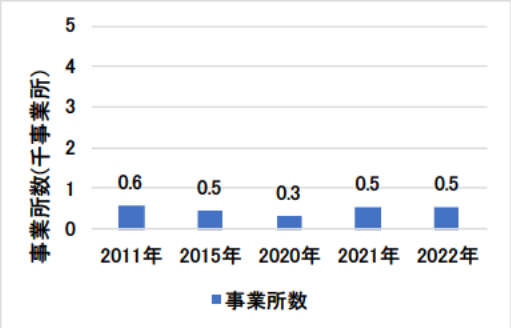


図 2-236 事業所数 東京都特別区平均

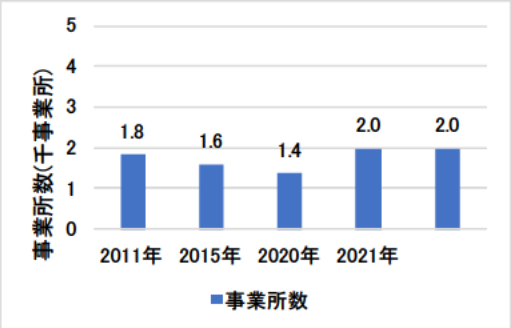


図 2-237 事業所数 神奈川県 政令市平均

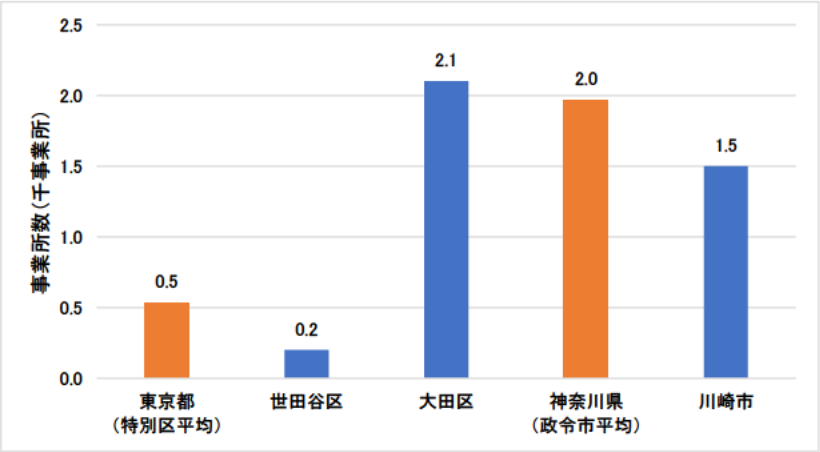


図 2-238 2022 年 事業所数

② 従業員数

表 2-62 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、2020 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	-
経済構造実態調査　製造業事業所調査	従業員数	2021 年、2022 年	

従業員数は 2020 年までは全体的に減少傾向なものの、2021 年に回復傾向にある。2 区 1 市の中では川崎市が最も多く、2022 年時点では約 5.0 万人、次いで大田区が約 2.3 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。

神奈川県政令指定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。

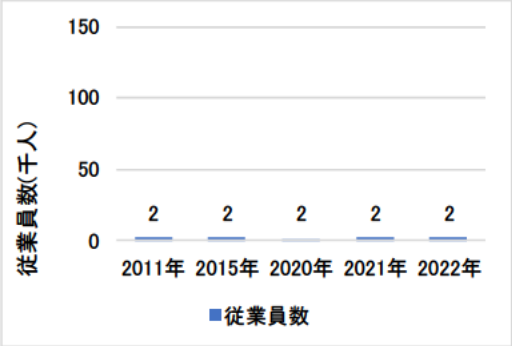


図 2-239 世田谷区 従業員数

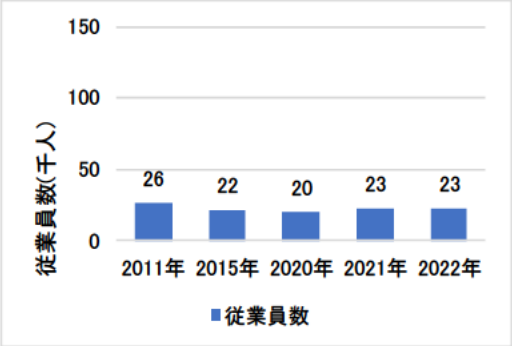


図 2-240 大田区 従業員数

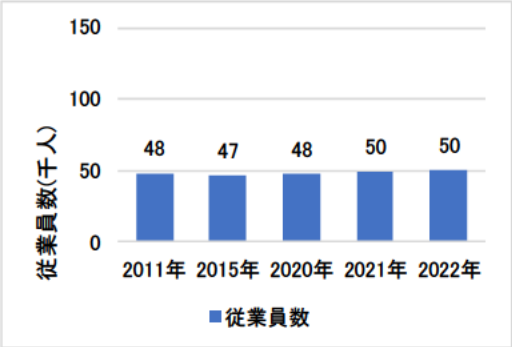


図 2-241 川崎市 従業員数

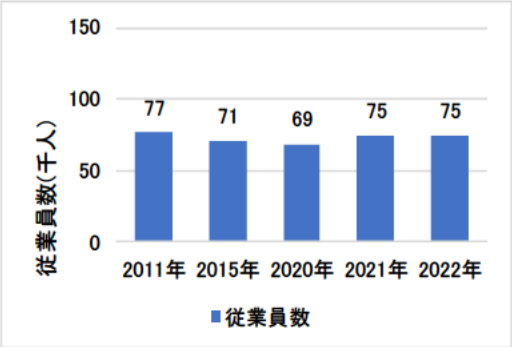


図 2-242 世田谷区・大田区・川崎市合計 従業員数

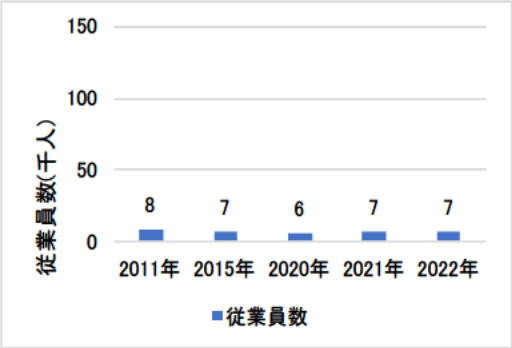


図 2-243 従業員数 東京都特別区平均

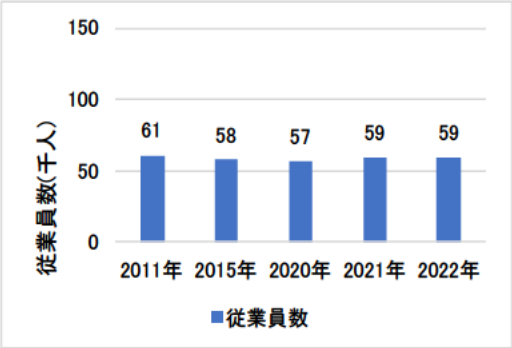


図 2-244 従業員数 神奈川県 政令市平均

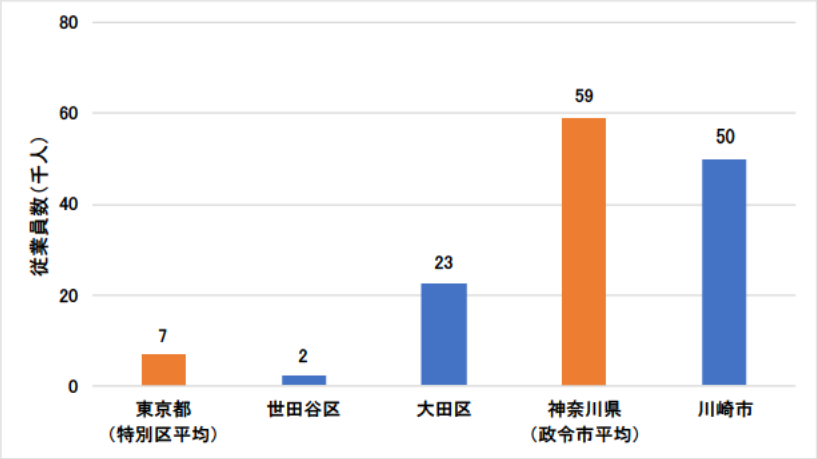


図 2-245 2022 年 従業員数

③ 製造品出荷額等

表 2-63 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、2020 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	-
経済構造実態調査　製造業事業所調査	従業員数	2021 年、2022 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、2022 年時点で約 41.3 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 4 倍程度となっている。

神奈川県政令指定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 2-246 世田谷区 製造品出荷額等

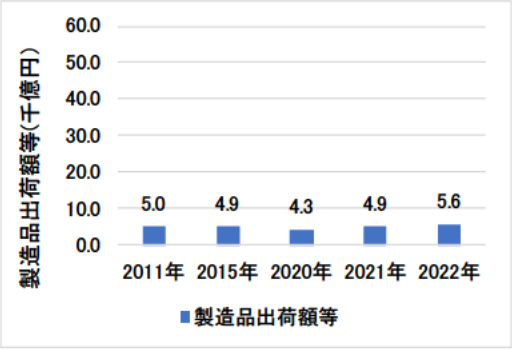


図 2-247 大田区 製造品出荷額等

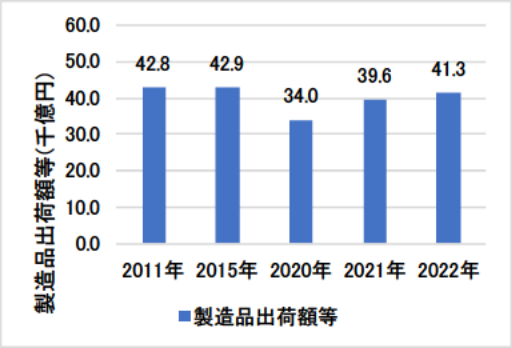


図 2-248 川崎市 製造品出荷額等

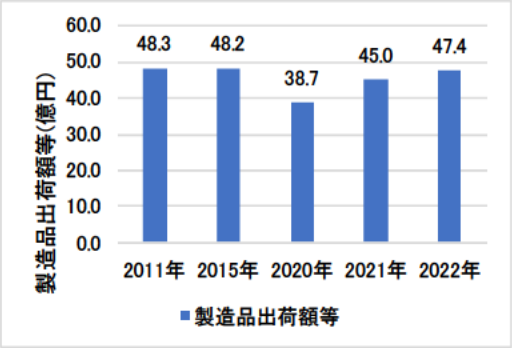


図 2-249 世田谷区・大田区・川崎市合計
製造品出荷額等

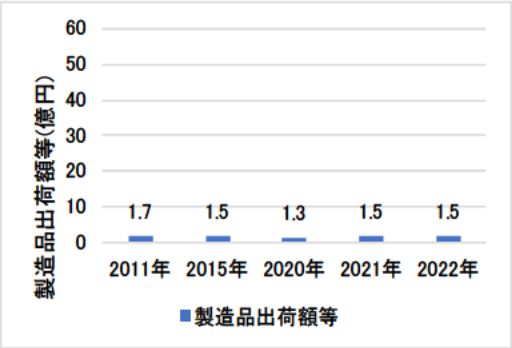


図 2-250 製造品出荷額等
東京都特別区平均

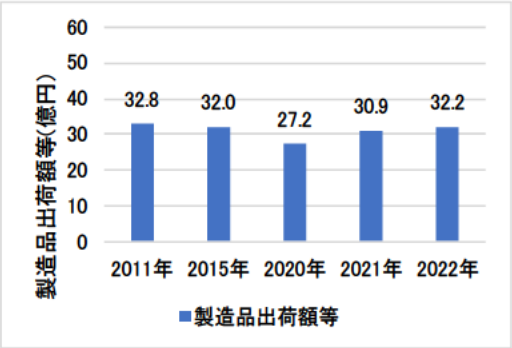


図 2-251 製造品出荷額等
神奈川県 政令市平均

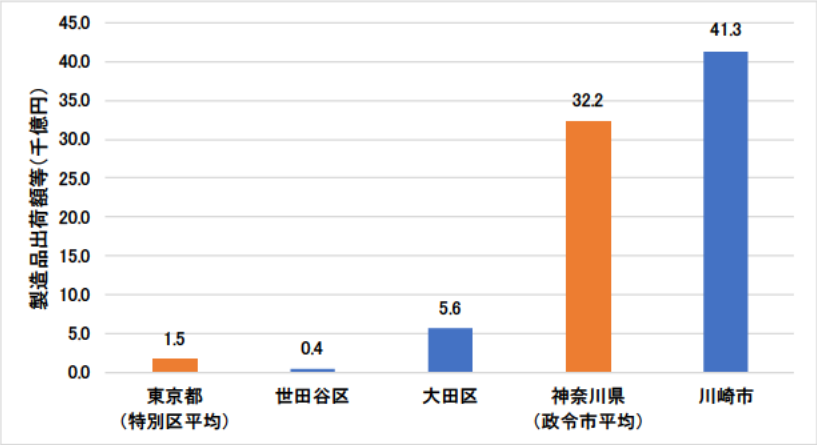


図 2-252 2022 年 製造品出荷額等

4) 商業の状況

(7) 商業の状況

① 事業所数

表 2-64 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	2012 年 2016 年 2021 年	―

事業所数は全体的に横ばい傾向にある。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。

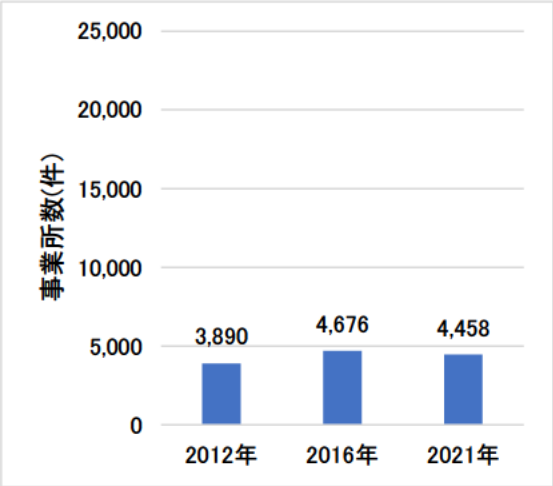


図 2-253 世田谷区 事業所数

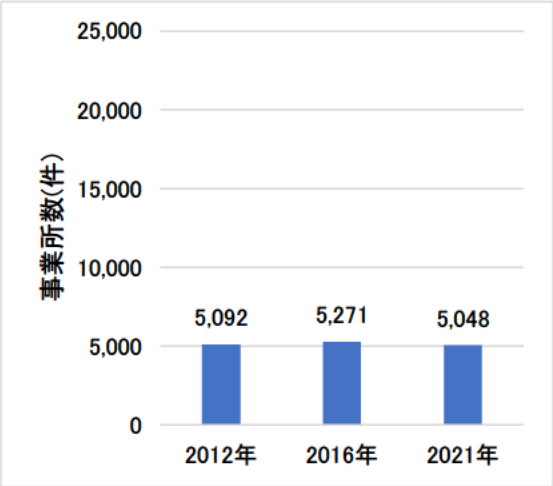


図 2-254 大田区 事業所数

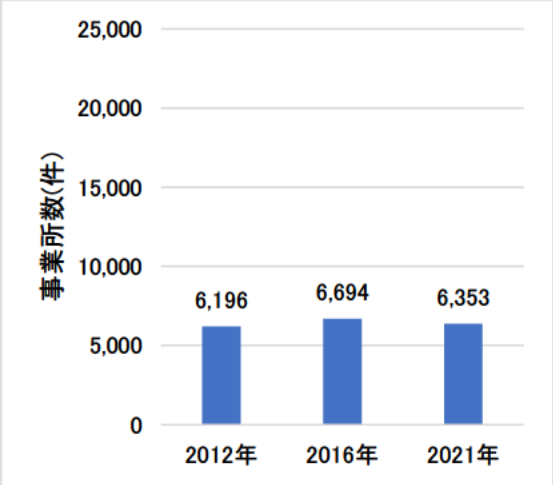


図 2-255 川崎市 事業所数

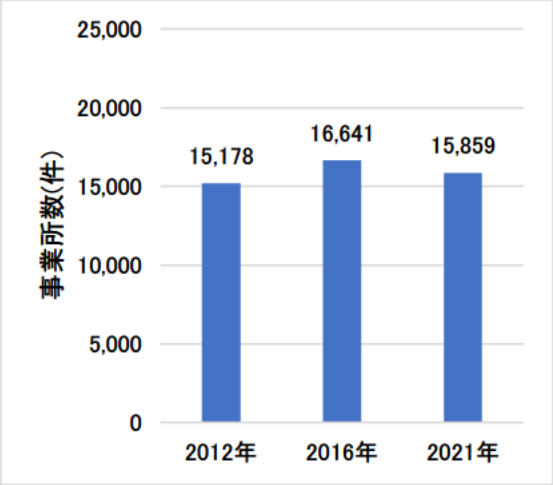


図 2-256 世田谷区・大田区・川崎市合計 事業所数

② 従業員数

表 2-65 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	2012 年 2016 年 2021 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。

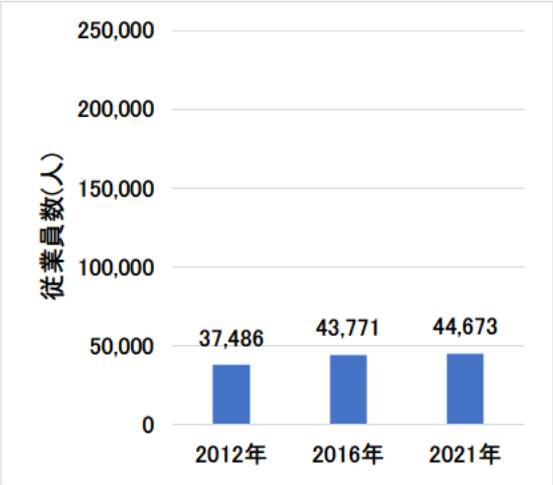


図 2-257 世田谷区 従業員数

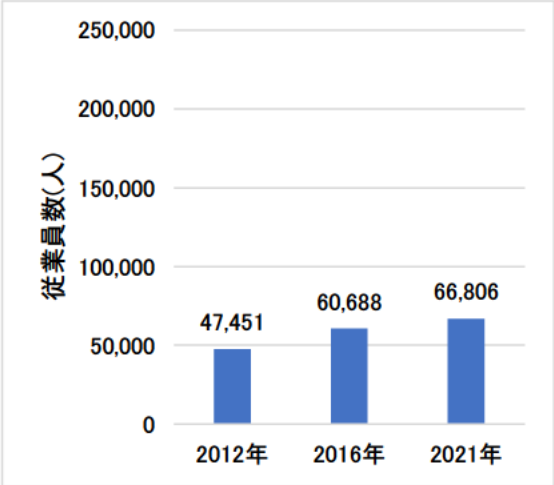


図 2-258 大田区 従業員数

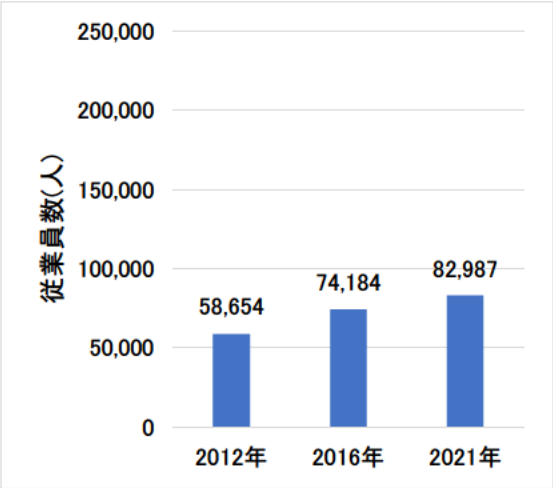


図 2-259 川崎市 従業員数

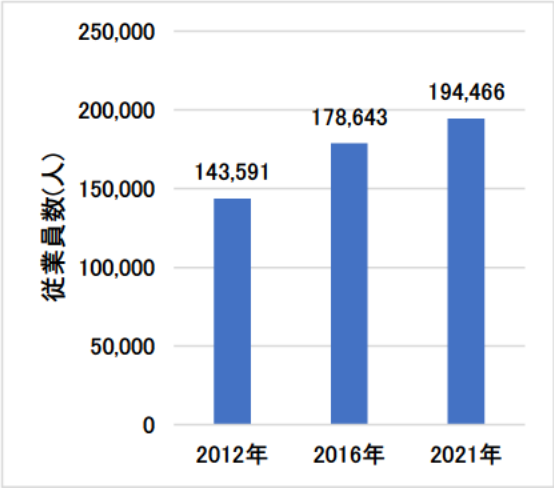


図 2-260 世田谷区・大田区・川崎市合計 従業員数

③ 年間商品販売額（億円）

表 2-66 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	2012 年 2016 年 2021 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。

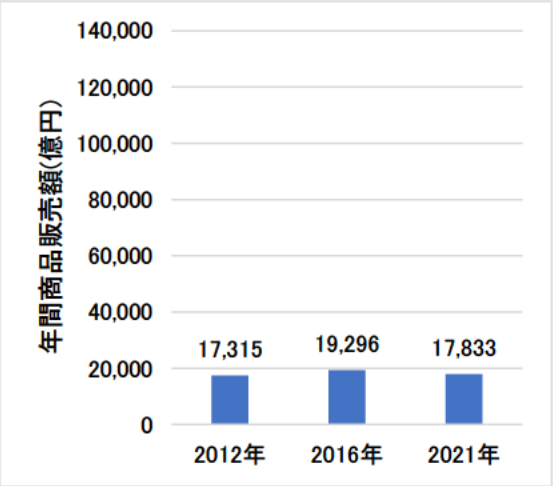


図 2-261 世田谷区 年間商品販売額

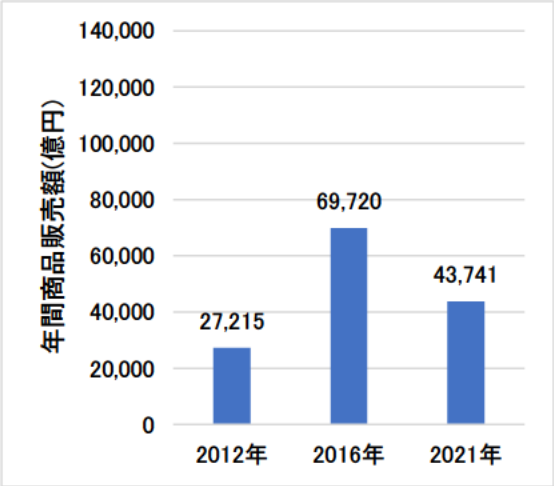


図 2-262 大田区 年間商品販売額

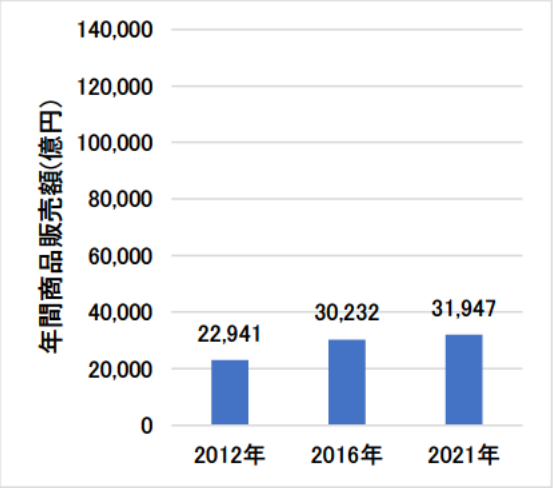


図 2-263 川崎市 年間商品販売額

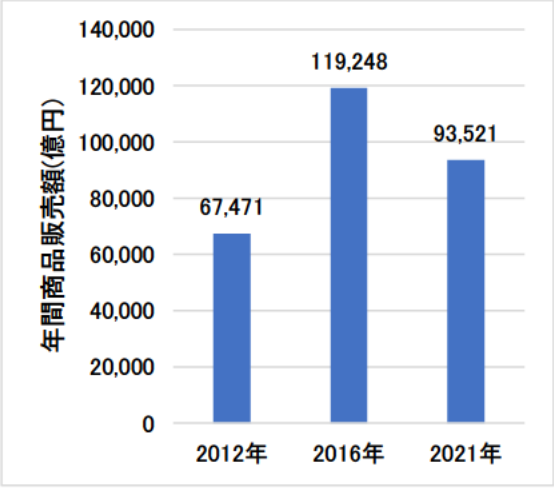


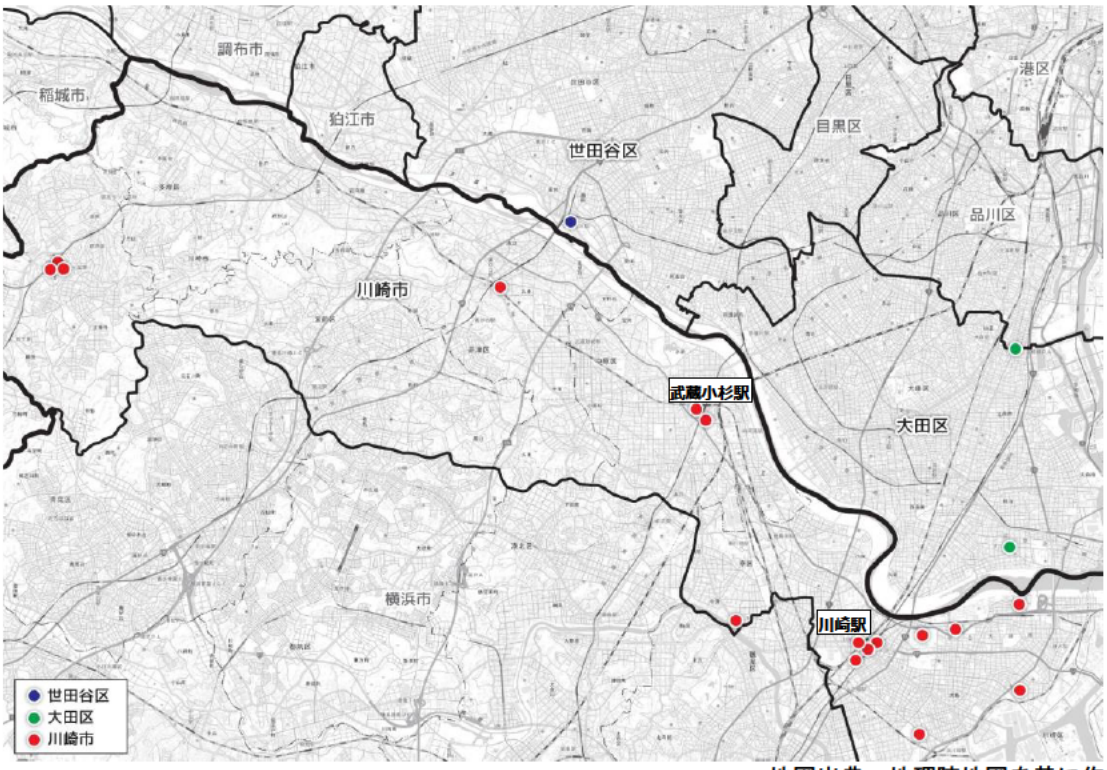
図 2-264 世田谷区・大田区・川崎市合計 年間商品販売額

(イ) 主要施設の立地

表 2-67 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 6 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 m² 以上の店舗を対象に図化
川崎市経済労働局	川崎市内大規模小売店舗一覧	令和 6 年 3 月 31 日現在	

川崎駅や武蔵小杉駅など乗降客数が多い駅に 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 2-265 大規模小売店の立地

表 2-68 大規模小売店の店舗面積

地域	建物名称	店舗面積(㎡)	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	川崎ルフロン	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	新百合丘オーパ	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 2-69 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～2024 年	–

近年は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。

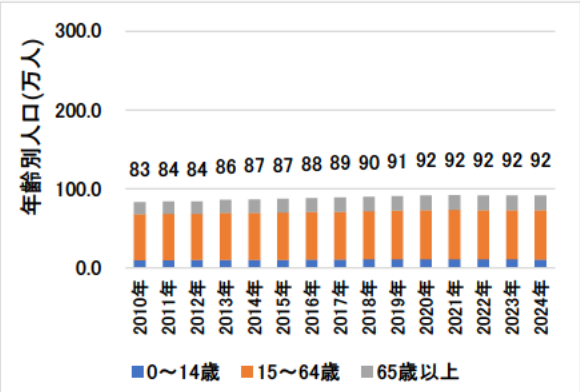


図 2-266 世田谷区

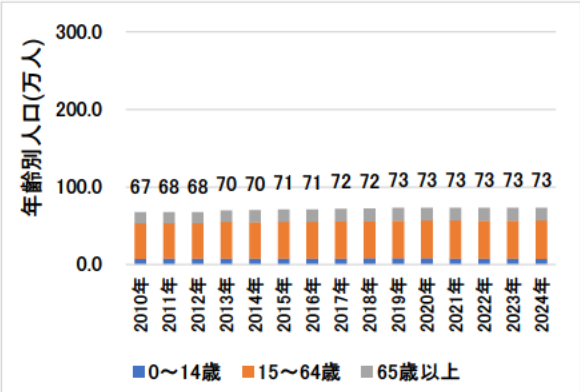


図 2-267 大田区

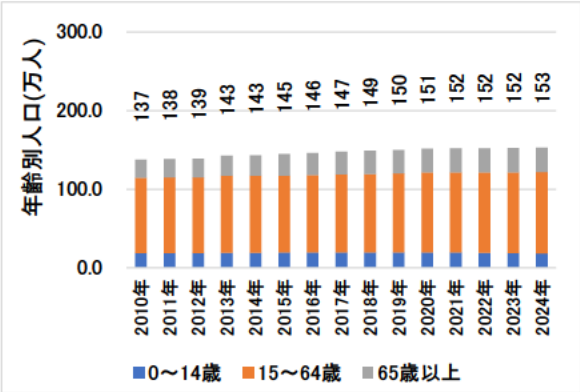


図 2-268 川崎市

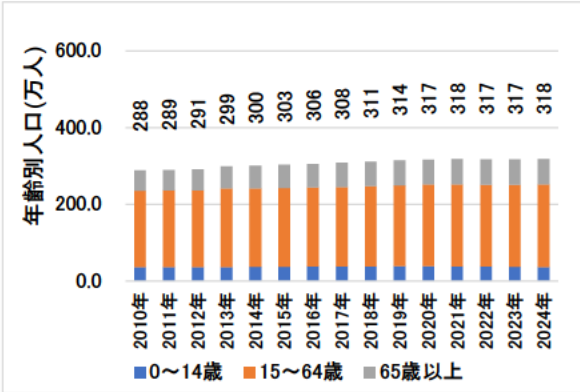


図 2-269 世田谷区・大田区・川崎市合計

② 昼間人口、常住人口、昼夜間人口比率

表 2-70 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 2-71 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 2-72 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	-

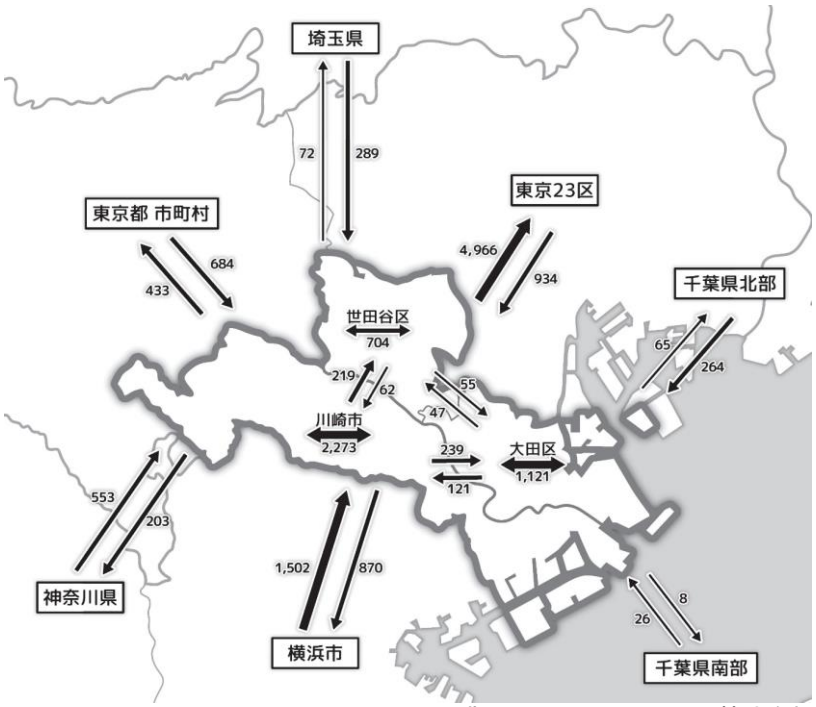
各地域の集計単位は以下のとおりである。

- 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

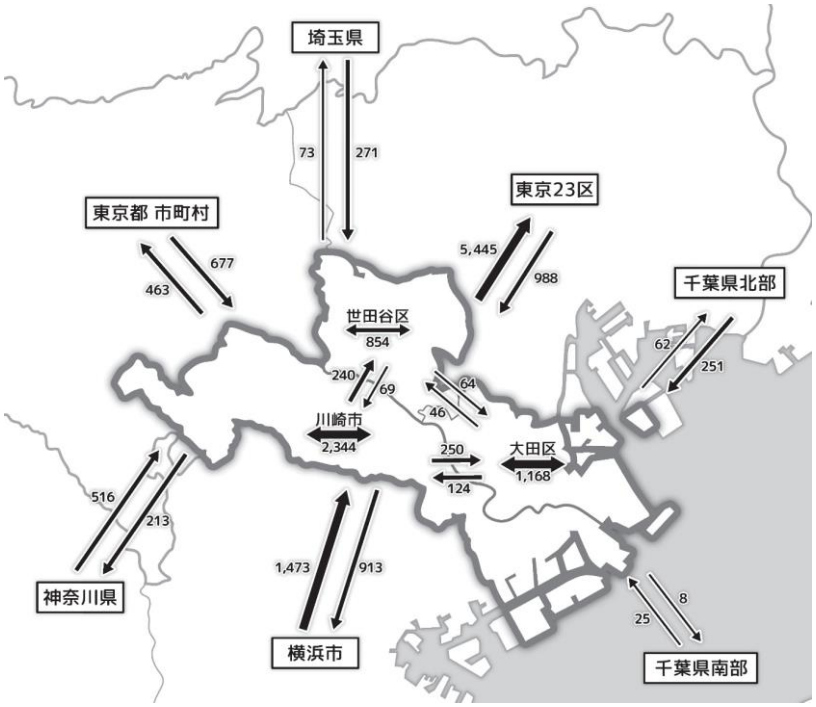
令和 2 年の通勤流動では、内々の移動では、川崎市内や大田区内が多い。また、横浜市からの 2 区 1 市内への移動や、2 区 1 市内から東京 23 区への移動が多い。

平成 27 年と令和 2 年を比較すると、世田谷区、大田区、川崎市の内々流動や、通勤で東京に流出する人が増加している。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 2-270 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

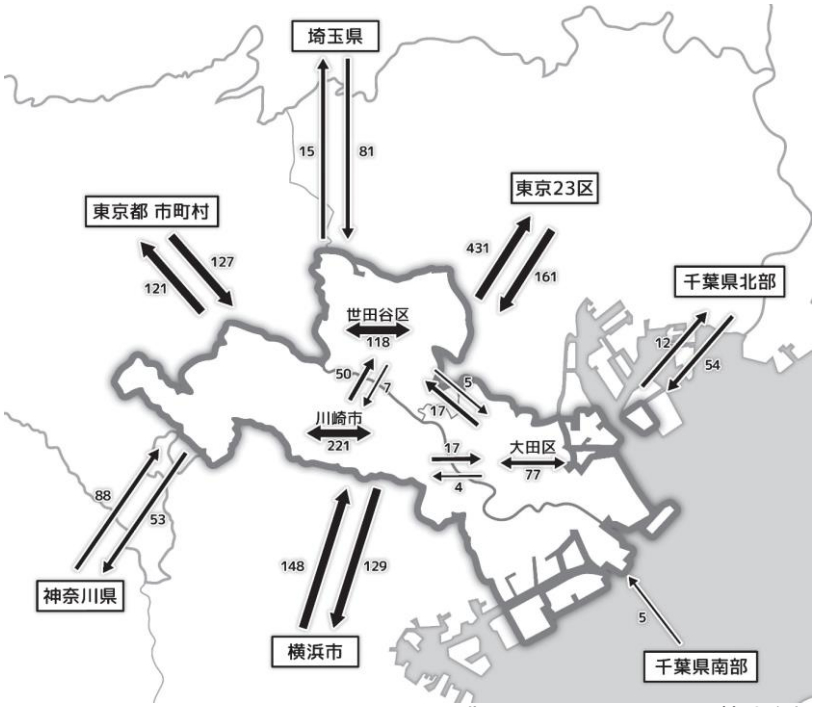
図 2-271 通勤流動(令和 2 年)

※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。

B) 通学流動

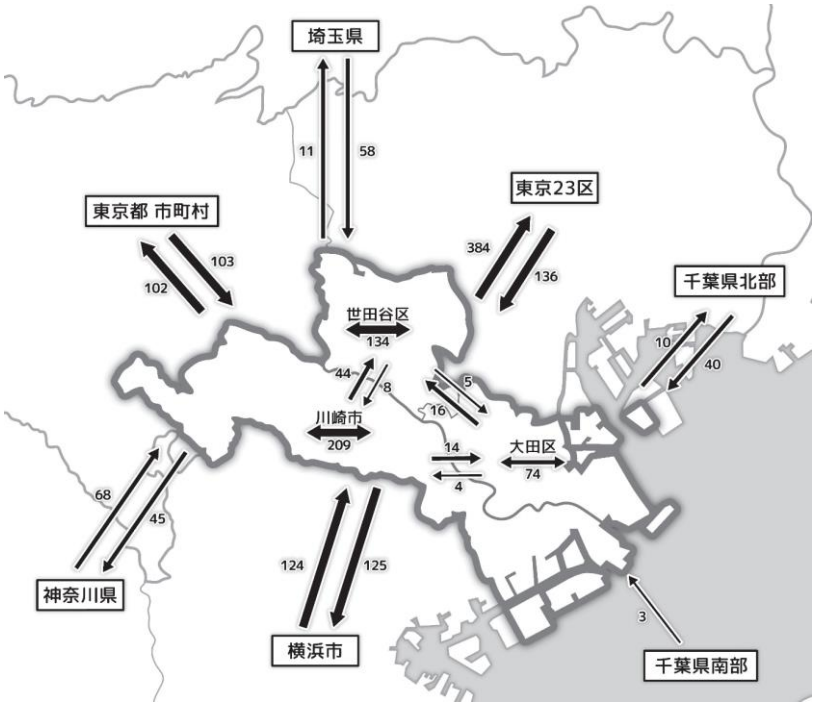
令和 2 年の通学流動では、内々の移動では、川崎市内や世田谷区内が多い。また、東京 23 区、横浜市、東京都市町村との往来も一定数みられる。

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、2 区 1 市外との往来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 2-272 通学流動(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 2-273 通学流動(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。

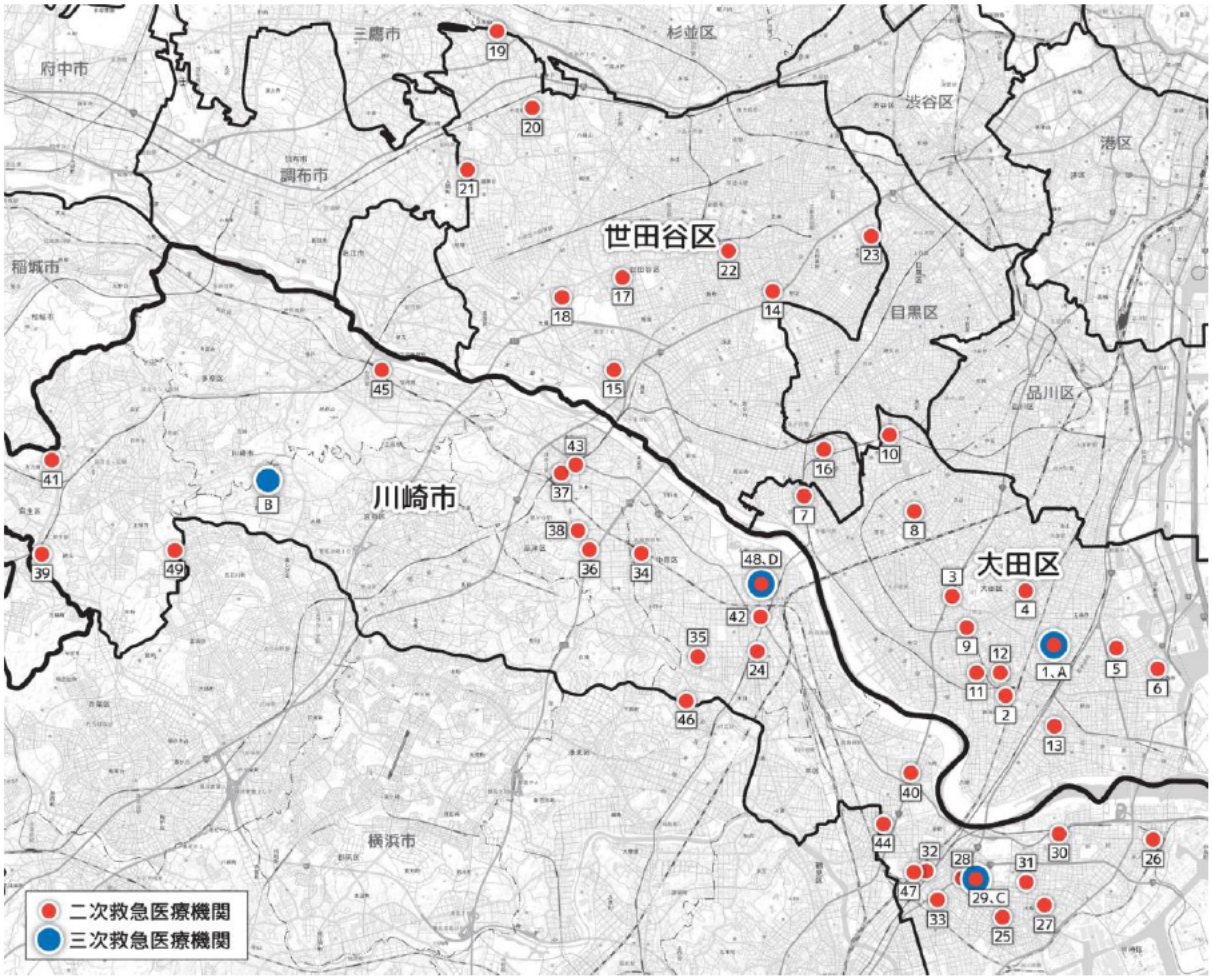
(ｲ) 医療

① 救急医療施設分布

表 2-73 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 6 年 4 月 1 日現在	-
神奈川県	救急告示医療機関一覧	令和 6 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（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 2-274 救急医療機関

表 2-74 救急医療機関一覧

	No.	医療機関名	住所
二次	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	医療法人社団緑眞会世田谷北部病院	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	医療法人社団清惠会田村外科病院	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	川崎市多摩区宿河原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 2-75 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～2022 年	-
川崎市消防年報	救急出場件数		-

救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、2022 年に過去最高となっている

2 区 1 市の中では川崎市が最も多く、2022 年時点では約 8.5 万件、次いで世田谷区が約 4.9 万件となっている。

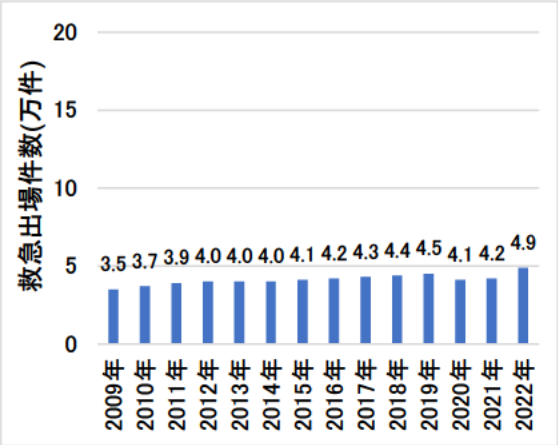


図 2-275 世田谷区

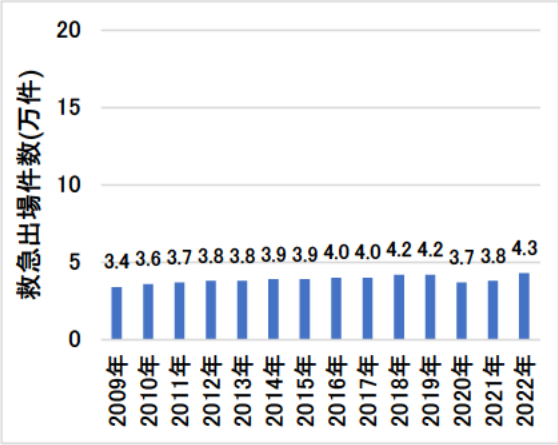


図 2-276 大田区

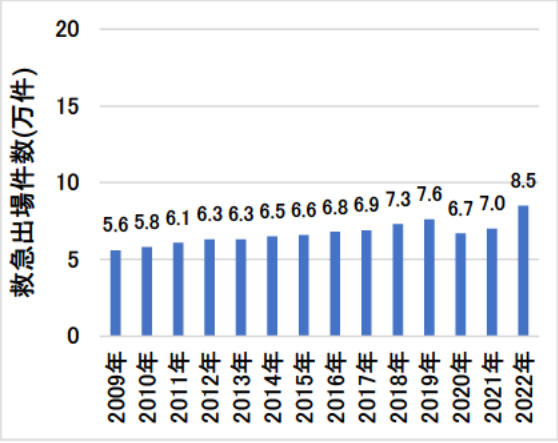


図 2-277 川崎市

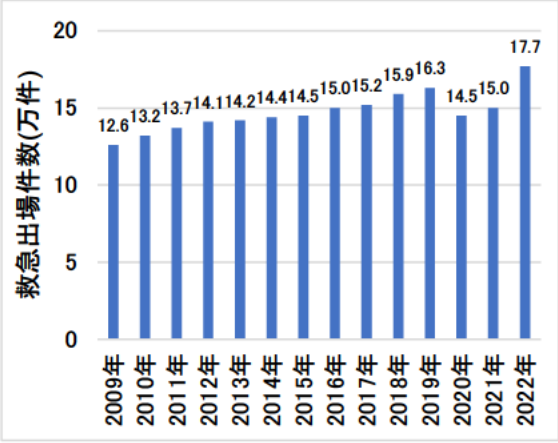


図 2-278 世田谷区・大田区・川崎市合計

6) まとめ

把握結果の取りまとめを以下に示す。

表 2-76 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	• 大田区・世田谷区・川崎市の各地点の二酸化窒素、浮遊粒子状物質、一酸化窒素濃度は概ね減少傾向	–
	騒音状況	• 大田区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 • 川崎市の騒音状況は、昼間・夜間ともに環境基準値をわずかに超える値となる地区もある。	–
商産業	産業状況	• 大田区・世田谷区・川崎市の各市区ともに2020 年までは事業所数、従業員数、製造品出荷額等は減少傾向、2021 年は回復傾向。	• 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	• 大田区・世田谷区・川崎市の各市区ともに、事業所数は横ばい、従業員数は増加傾向。 年間商品販売額は、大田区にて減少傾向、世田谷区、川崎市においては横ばい傾向。 • 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	• 大田区・世田谷区・川崎市の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 • 大田区・世田谷区・川崎市の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 • 大田区・世田谷区・川崎市の各市区とも近年、救急出場件数が増加傾向	• 救急出場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

2.2. 道路インフラのニーズ把握

2.2.1. 最新の事業計画の把握

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 2-77 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
	WISENET2050・政策集	国土交通省道路局	R5.10
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 川崎市総合計画 第 3 期実施計画	川崎市	R4.2 R4.3
	大田区都市計画マスタープラン	大田区	R4.3

(1) 国の道路計画等

国土交通省関東地方整備局の道路計画における、広域道路が果たすべき役割に関連する記述内容を整理した。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 2-78 国の道路計画等の整理(1/2)

計画名称	概要
関東ブロック 新広域道路交通ビジョン（R3.7）	• 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。
	• 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。
	• 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。
	• 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

表 2-79 国の道路計画等の整理(2/2)

計画名称	概要
関東ブロック 新広域道路交通計画（R3.7）	• 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
	• 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
	• 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
	• 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
WISENET2050・政策集（R5.10）	• 2050 年を想定した、次世代の高規格道路に求められる役割として、以下の6つが挙げられている。 (1) 経済成長・物流強化 (2) 地域安全保障のエッセンシャルネットワーク (3) 交通モード間の連携強化 (4) 観光立国の推進 (5) 自動運転社会の実現 (6) 低炭素で持続可能な道路の実現 (7) 道路の枠を超えた機能の高度化複合化 • WISENET の要点としては、「シームレスネットワークの構築」、「技術創造による多機能空間への進化」が掲げられている

(2) 沿線自治体の道路計画等

東京都、神奈川県、世田谷区、大田区、川崎市の道路計画等における、広域道路が果たすべき役割に関連する記述内容を整理した。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 2-80 沿線自治体の道路計画等の整理(1/12)

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)(R28.3)	• 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。
		• 「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。
		• 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。
		• 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。

表 2-81 沿線自治体の道路計画等の整理(2/12)

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）（R28.3）	• 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。
		• 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。
		• 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。

表 2-82 沿線自治体の道路計画等の整理(3/12)

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）（R28.3）	• 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。
		• 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。
		• 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。
	東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針（R1.11）	• [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。

表 2-83 沿線自治体の道路計画等の整理(4/12)

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（R3.6）	• 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。
		• 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。
		• 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（H28.3）	• 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。
		• 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。
		• 「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。
		• 「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。
		• 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。

表 2-84 沿線自治体の道路計画等の整理(5/12)

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（R3.6）	• 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みを進めています。
		• 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。

表 2-85 沿線自治体の道路計画等の整理(6/12)

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（R3.6）	• 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ことが必要です。
		• 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。

表 2-86 沿線自治体の道路計画等の整理(7/12)

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（R3.6）	• 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。

表 2-87 沿線自治体の道路計画等の整理(8/12)

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（R3.6）	• 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

表 2-88 沿線自治体の道路計画等の整理(9/12)

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（R3.6）	• 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。
		• 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ト(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。

表 2-89 沿線自治体の道路計画等の整理(10/12)

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（R3.6）	• 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（H28.3）	• 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。
		• 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。
		• 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。

表 2-90 沿線自治体の道路計画等の整理(11/12)

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 (H28.3)	• 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（R4.2） 川崎市総合計画　第 3 期実施計画（R4.3）	• 魅力と活力にあふれた広域調和型まちづくりの推進 近隣都市拠点と役割や機能を適切に分担・補完しながら、都市拠点整備を推進するとともに、近隣都市との連携や首都圏の都市機能を支える交通ネットワークの強化などを図り、魅力と活力にあふれた広域調和型まちづくりの更なる推進に取り組みます。
		• 臨空・臨海都市拠点の整備 既存産業の高度化・高付加価値化や、研究開発機能、環境・ライフサイエンス分野など先端産業の集積・創出、陸海空の交通結節機能を活かした物流拠点形成、これまでに培った環境技術を活かした国際貢献などを進めています。 今後も臨海部の持続的な発展を促すため、こうした取組を引き続き推進するとともに、これらを支える都市基盤整備や土地利用の誘導、拠点間の相乗効果の創出を進め、我が国の経済を牽引する活力ある臨空・臨海都市拠点の形成を進めます。
		• 持続可能なまちづくりに向けた効率的・効果的な交通体系の構築（広域的な交通網の整備） 首都圏の放射・環状方向の広域的な鉄道・道路網が、本市の骨格として都市の形成を支えていることから、これらの既存ストックを最大限に活かしながら、市内外の拠点間の連携を推進する交通機能の強化や首都圏にふさわしい交通網の形成を進めます。 さらに、新たな飛躍に向けた拠点形成や首都圏機能の強化を図るため、国際化が進む羽田空港へのアクセスの強化などを進めます。
		• 交通網整備の方向性（道路） 首都圏の都市構造や経済活動を支えるとともに、本市の都市機能を強化する広域的なネットワークの形成や、市内の交通混雑の解消及び沿道環境の改善、災害時における物資輸送を支える道路ネットワークの確保のため、国や他自治体と連携し、幹線道路網の整備を進めます。社会変容をはじめとする社会環境の変化等を踏まえた、川崎縦貫道路の検討を行うとともに、首都圏の国際競争力を強化し、京浜臨海部の持続的な発展を支える国道 357 号の効率的・効果的な整備を促進します。

表 2-91 沿線自治体の道路計画等の整理(12/12)

自治体名	計画名称	概要
大田区	大田区都市計画マスタープラン（R4.3）	• 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。
		• 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。
		• 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。

2.2.2. 沿線地域の現状整理

WISENET2050・政策集にて示されている「技術創造による多機能空間への進化」を踏まえ、多機能空間との連携等が期待される東京南西部地域における取組み・事業等を収集・整理した。

収集した取組み・事業等は、「物流」、「災害対応」、「電力/エネルギー」、「まちづくり」、「観光」の５分類で取りまとめた。収集した取組み・事業等の一覧を下表に示す。

表 2-92 収集した取組み・事業等の一覧(1/2)

分類	取組み・事業等の名称	出典
物流	Amazon デリバリーステーション（R6.8 月開業）	Amazon Newsroom(https://press.aboutamazon.com/jp/2024/9/amazon-opens-new-delivery-bases-in-15-locations-across-japan) ※R7.4.1 アクセス
	東京港の機能強化 ・臨港道路南北線等の道路ネットワーク開通 ・中央防波堤外側コンテナターミナル（Y3）の新規整備 ・既存埠頭（青海等）の再編整備	国土交通省「第 90 回港湾分科会」 資料 5-1 港湾計画改訂（東京港）
	川崎港の機能強化 ・貨物量増加等に対応するためバンプール・シャーシープールを整備 ・臨港道路東扇島水江町線を整備中	川崎市「川崎港コンテナターミナルの機能を強化します！」
	横浜港の機能強化 ・船舶の大型化・積替円滑化等に対応した大水深・大規模コンテナターミナルの形成 ・新本牧ふ頭では高規格コンテナターミナルを整備中	横浜市 HP(https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/yokohamashi/yokohamako/kkihon/torikumi/shinhonmoku/zigyougaiyou.html) 「新本牧ふ頭」 ※R7.4.1 アクセス
災害対応	令和元年台風の被害を踏まえた治水対策 ・河川における対策（河道掘削、堤防整備等） ・流域における対策（雨水貯留、排水設備整備等） ・ソフト対策（河川監視カメラの設置、タイムラインの策定等）	多摩川緊急治水対策プロジェクト（令和 6 年度版）京浜河川事務所
	周辺地域における治水事業 ・氾濫をできるだけ防ぐ・減らすための対策（堤防整備等） ・被害対象を減少させるための対策（立地適正化、資材配備等） ・被害の軽減、早期復旧・復興のための対策（ハザードマップ作成等）	令和元年度東日本台風に伴う周辺水系での治水対策
電力/エネルギー	各電力会社の発電拠点立地状況	各電力会社 HP

表 2-93 収集した取組み・事業等の一覧(2/2)

分類	取組み・事業等の名称	出典
まちづくり	キングスカイフロント ・世界最高水準の研究開発から新産業を創出するオープンイノベーション拠点 ・これまでに 70 機関が進出し、就労人数は約 5,000 人	川崎市「KING SKYFRONT パンフレット」
	HANEDA INNOVATION CITY ・2023 年 11 月グランドオープン ・研究開発施設・オフィス、先端医療センター、宿泊・飲食施設など多彩な施設が集積	国土交通省「スマートシティ実行計画」
	扇島機能転換 ・JFE スチール(株)の高炉等休止に伴い生まれる、約 400ha の土地について 100 年に 1 度の土地利用転換の取組が進められている	川崎市「JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針(案)」
観光	羽田空港の機能強化 ・第 2 ターミナルの本館と北側サテライトを接続する施設を増築 ・人工地盤整備による第 1-第 2 ターミナル接続を検討中	国土交通省「令和 4 年度東京空港整備事務所の事業概要について」

各取組み・事業等の概要を次ページ以降に示す。

(1) 物流

○周辺湾岸部には京浜港（東京港、川崎港、横浜港）が存在しており、我が国の物流の玄関口となっている。（外貿コンテナ取扱個数では我が国の約 4 割を担っている状況）
○また、周辺では Amazon がラストワンマイルの起点としてデリバリーステーションを開業（R6 年 8 月）。

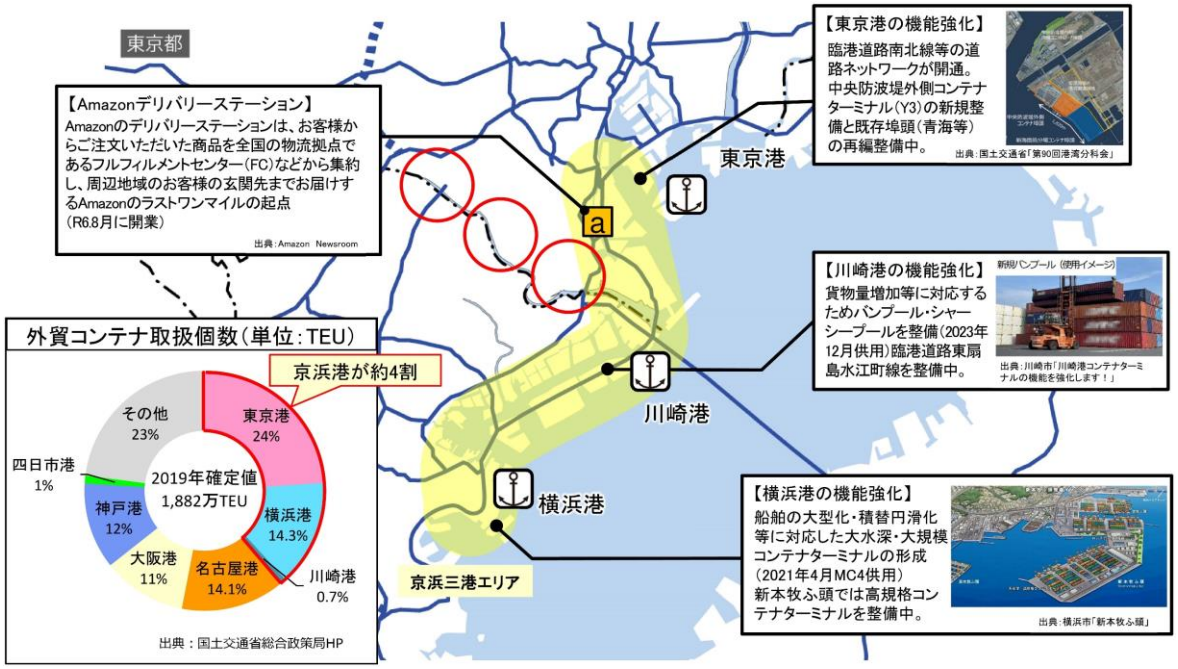


図 2-279 物流に関連する動向

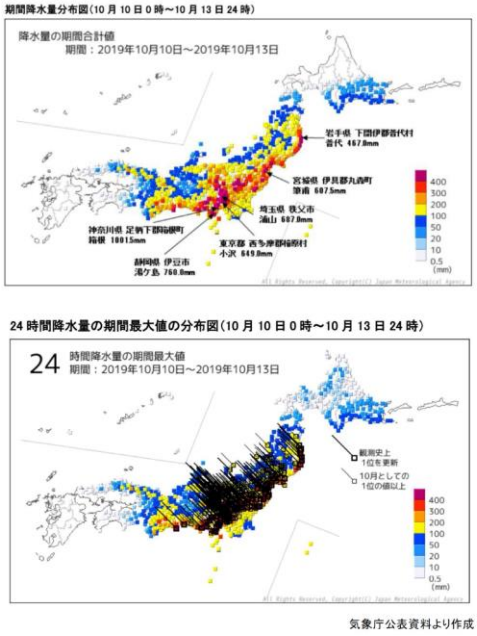
(2) 災害対応

1) 令和元年台風

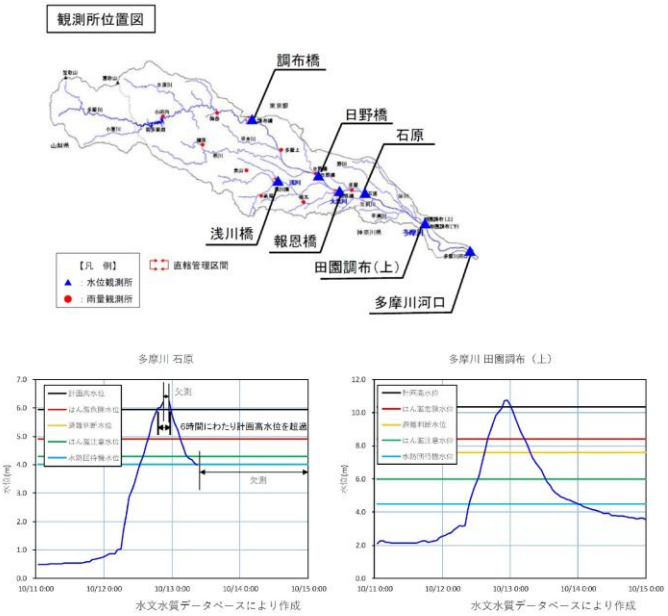
(7) 令和元年台風第 19 号の概要

○令和元年 10 月 6 日に発生した台風 19 号は強い勢力で関東を通過し、10 日から 13 日までの総降水量は関東甲信越、東北地方などの多くの地点で観測史上 1 位の値を更新。
○多摩川の石原および田園調布水位流量観測所では計画高水位を超過（石原では 6 時間にわたり超過）。

■全国の降水量



■多摩川水位の状況

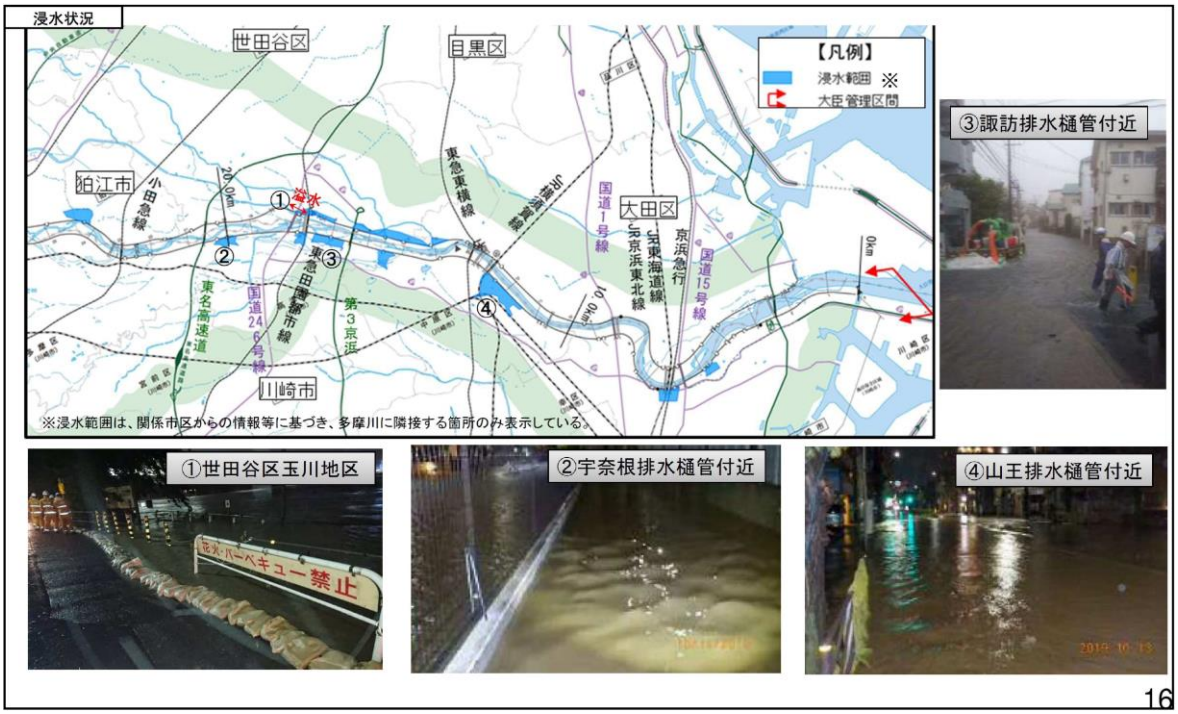


出典：令和元年東日本台風（台風 19 号）を踏まえた対応について（国土交通省　令和 4 年 10 月）を基に作成

図 2-280　令和元年台風第 19 号における全国の降水量と多摩川水位の状況

(ｲ) 令和元年台風第 19 号による多摩川の被害状況

○多摩川では、令和元年東日本台風（台風第 19 号）により河川水位が上昇し、東京都世田谷区玉川で溢水（いっすい）による浸水被害が発生。
○溢水により面積約 0.7ha、家屋約 40 戸が浸水となったほか、各地で内水等による浸水被害が発生。



出典：令和元年東日本台風（台風 19 号）を踏まえた対応について（国土交通省　令和 4 年 10 月）

図 2-281　令和元年台風第 19 号における浸水状況

2) 沿線市区の対応

○外環（関越～東名）沿線市区である川崎市、大田区、世田谷区は、台風時における現状把握、シミュレーションによる検証を行いソフト、ハード対策、軽減策を以下のとおり公表。

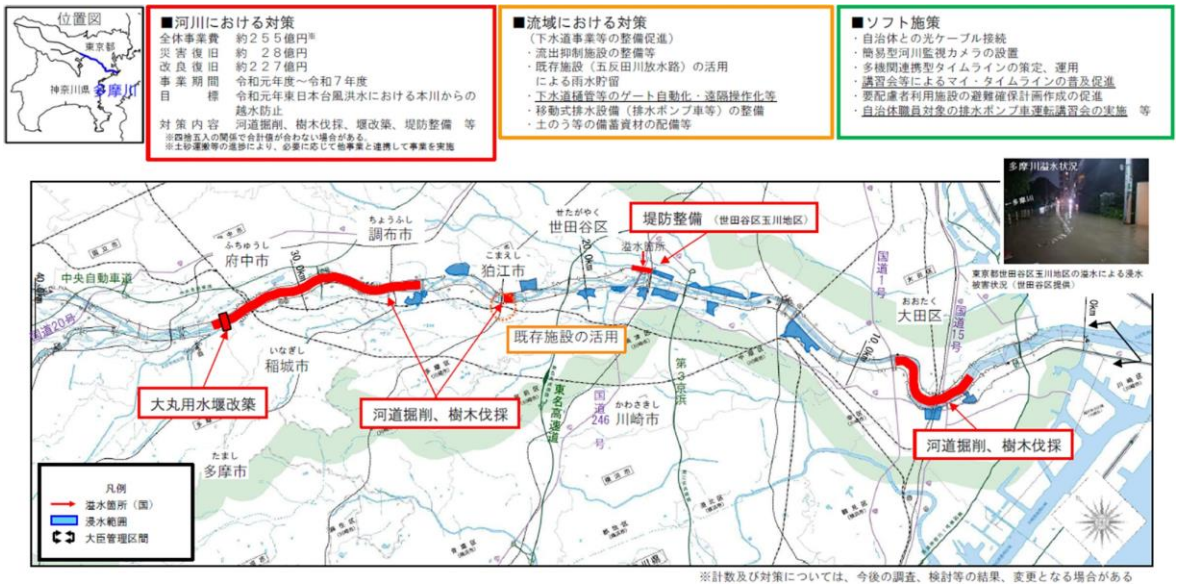
表 2-94 沿線市区における対策検討状況

沿線市区	対策内容
多摩川緊急治水対策プロジェクト：国、都、県、市区連携	・河川・流域における対策やソフト施策を実施し、「社会経済被害の最小化」を目指すこととしている （河川における対策内容：河道掘削、樹木伐採等 流域における対策：下水道樋管のゲート自動化/遠隔化、土嚢の配備等 ソフト対策：簡易型河川監視カメラの設置、排水ポンプ車運転講習会の実施等）
川崎市	・河川対策としてハード、ソフト対策を実施予定（京急交差部の閉塞、フラップゲートの設置等） ・樋管対策として短期的には河川水位の変化によるゲート操作の基本方針設定 ・中長期的にはポンプ施設、調整池等の設置
大田区	・浸水軽減策として、無人での排水活動体制の構築、大田区・東京都（下水道局）・世田谷区の情報連携、多摩川水位低下のための河道掘削
世田谷区	・浸水被害の軽減策として、「避難勧告等の判断・伝達マニュアル」の判断基準の見直し、堤地内における浸水の発生を把握する施設整備、早期段階における情報発信などが上げられている

これらの具体を次ページ以降に示す。

(ｱ) 多摩川緊急治水対策プロジェクト

○令和元年東日本台風（台風第 19 号）により、甚大な被害が発生した多摩川において、国、都、県、市区が連携し「多摩川緊急治水対策プロジェクト」として以下をとりまとめ。
○河川・流域における対策やソフト施策を実施し、「社会経済被害の最小化」を目指すこととしている。



出典：多摩川緊急治水対策プロジェクト（令和 6 年度版）

図 2-282　多摩川緊急治水対策プロジェクト

(ｲ) 川崎市における対策検討状況

○川崎市（河川対策）では以下のようなハード、ソフト対策を実施予定（一部設置/実施済み）。
○ハード対策は、多摩川に接続する三沢川、平瀬川、河港水門の３地域で実施予定。

■対策とスケジュール

	対策	対策時期	対策内容	対策実施者	令和2年度 3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	令和3年度
河港水門	ア. 扉体（ゲート）の高さ確保	短期	扉体嵩上げ工事	川崎市														
		中期	中期対策検討	川崎市											工事			
	イ. 京急交差部の閉塞	短期	防水壁等の設置工事	川崎市														
	ウ. 被害最小化の取組	短期	移動式ポンプ板の用意	川崎市	購入済													
		短期	土のうステーションの設置	川崎市														
	エ. 水位計、カメラの設置	短期	河港水門の前後面に水位計・カメラ設置	川崎市														
	オ. 周辺工場の多摩川取水口の対策	短期	取り入れ口の閉塞	味の素株式会社	実施済													
	カ. 中長期対策	中長期	河港水門の在り方、堤防の整備に関する検討	川崎市														
平瀬川	ア. フラップゲートの設置	短期	フラップゲートの設置（市管理分）	川崎市	実施済													
		短期	フラップゲートの設置（民有地分など）	川崎市														
	イ. 大型土のうの設置	短期	大型土のうの設置工事	川崎市														
		中期	中期対策検討	川崎市											工事			
	ウ. パラペット護岸の改良	短期	アクリル板設置工事	川崎市														
	エ. 水位計、カメラの設置	短期	水位計の補助電源など更新	川崎市	更新済													
		中期	カメラの夜間対応など更新	神奈川県														
	オ. 被害最小化の取組	短期	移動式ポンプ板の用意	川崎市	購入済													
		短期	土のうステーションの設置	川崎市														
	カ. 中長期対策	中長期	平瀬川（多摩川合流部周辺）の対策検討・調整	川崎市														
三沢川	ア. 水路（水門）の補修や管理等	短期	水路浚渫、清掃、流下能力向上等、取水ポンプの改造	川崎市														
		中期	大丸水門の補修工事	神奈川県（調査中）														
	イ. フラップゲートの設置	短期	フラップゲートの設置工事	神奈川県	設置済													
	ウ. 三沢川の護岸補修	短期	アクリル板の目地応急措置	神奈川県	措置済													
		中期	アクリル板の目地補修等工事	神奈川県														
	エ. 水位計、カメラの設置	短期	大丸水門付近に水位計・カメラ設置工事	神奈川県	設置済													
	オ. 被害最小化の取組	短期	移動式ポンプ板の用意	川崎市														
		短期	土のうステーションの設置	川崎市														
	カ. 中長期対策	中長期	水路網調査・内水対策検討	川崎市														
共通	キ. ソフト対策	短期	タイムライン（防災行動計画）の確立と防災意識向上の取組	川崎市														
		中長期	地域防災力向上検討	川崎市														

■対策箇所位置図

■対策事例（一例）

【京急交差部の閉塞】

【フラップゲートの設置】

出典：令和元年東日本台風における災害対応に関する検証結果について【概要版その 2】(川崎市)を基に作成

図 2-283 川崎市の河川対策

○川崎市（樋管対策）では以下のようなハード、ソフト対策を実施予定（一部設置/実施済み）。
○短期的な対策では、河川水位の変化によるゲート操作の基本方針が定められている。
○中長期的な対策では、ポンプ施設、調整池等の手法が上げられているが用地確保の課題が存在し、長期的な対策が必要。

■対策とスケジュール

【短期期的な対策】

樋管施設名	対策内容
宇奈根	フラップ機構付ゲートに改良したうえで、新たな操作手順に基づきゲートを閉鎖し、排水ポンプ車1台を稼働
二子	新たな操作手順に基づきゲートを閉鎖し、排水ポンプ車1台を稼働
諏訪	新たな操作手順に基づきゲートを閉鎖し、排水ポンプ車2台（既存ポンプ）を稼働
宮内	フラップ機構付ゲートに改良したうえで、新たな操作手順に基づきゲートを閉鎖し、排水ポンプ車1台を稼働
山王	新たな操作手順に基づきゲートを閉鎖し、排水ポンプ車1台を稼働

【中長期的な対策】

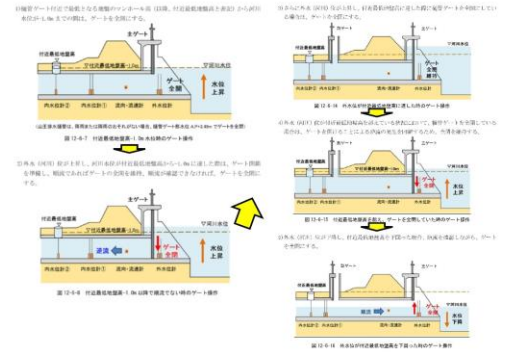
区分		対策手法	期待される対策効果 流出抑制量の向上	流下機能の向上	排水機能の向上	事業期間
流出抑制型	雨水貯留施設	雨水貯留管	○			10年程度
		雨水調整池	○			5年程度
流下型	管きょ施設	増補管・バイパス管・導水管		○		5年程度
		大規模放流幹線			○	25年程度
	ポンプ施設	ポンプ施設の新設・増設			○	15年程度
	樋管ゲート施設	ポンプゲート			○	5年程度
		フラップ機構付ゲート化（補助ゲート設置）			○	5年程度
流域変更		排水樋管への負担軽減	○			15年程度

※事業期間は必要となる用地の取得期間を除く

■対策箇所位置図

■短期的な対策事例（二子・諏訪・参考の一例）

※河川水位の変化によるゲート操作の基本方針

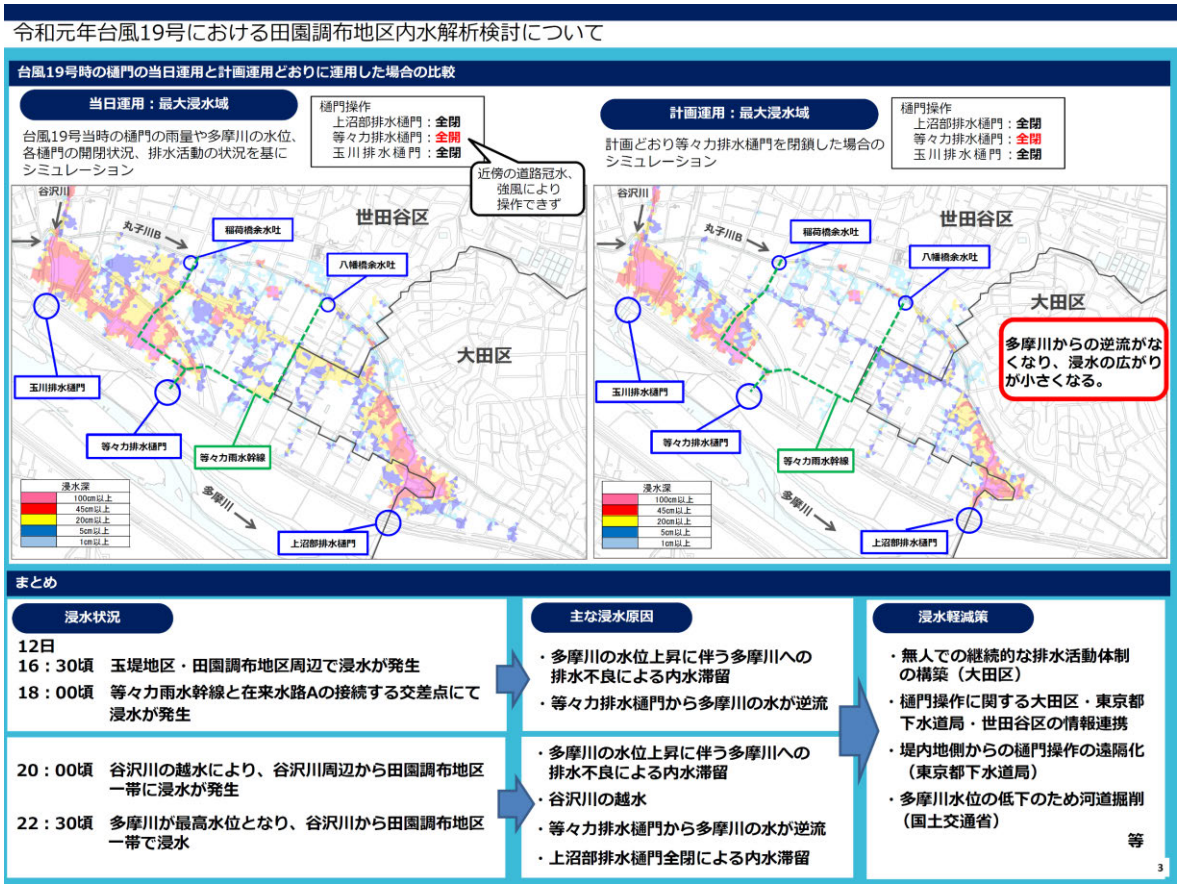


出典：令和元年東日本台風による排水樋管周辺地域の浸水に関する検証について【その 3】(川崎市)を基に作成

図 2-284 川崎市の樋管対策

(ｳ) 大田区における対策検討状況

○大田区では、田園調布地区内水解析検討を行い、主な浸水原因を確認。
○浸水軽減策として、無人での排水活動体制の構築、大田区・東京都（下水道局）・世田谷区の情報連携、多摩川水位低下のための河道掘削が上げられている。



出典：令和元年台風 19 号における田園調布地区内水解析検討について（大田区　R2.9）

図 2-285　田園調布地区内水解析検討（大田区）

(エ) 世田谷区における対策検討状況

○世田谷区では、上野毛・野毛地区、玉堤地区についてシミュレーションを行い浸水被害の要因を確認。
○浸水被害の軽減策として、「避難勧告等の判断・伝達マニュアル」の判断基準の見直し、堤地内における浸水の発生を把握する施設整備、早期段階における情報発信などが上げられている。

■シミュレーションモデル化施設

○上野毛・野毛地区、玉堤地区についてシミュレーションを実施し浸水量・浸水深を検証。
○地区への浸水は多摩川への排水悪化、水門閉鎖後も降雨が継続したことによる複合的な要因であることを確認

■浸水被害の軽減策

（1）避難勧告等発令について

多摩川の水位上昇や樋門・樋管閉鎖等に伴う浸水における避難勧告等発令については、地域特性を考慮しながら「避難勧告等の判断・伝達マニュアル（河川氾濫/土砂災害）」の判断基準を見直すとともに、堤内地における浸水の発生を把握する施設整備が求められる。また、浸水発生前の早い段階からの区民への周知や区民の避難行動につなげるための情報発信を目指す必要がある。

（2）浸水被害の低減に向けて

令和元年台風第19号の後、国土交通省が主体となり令和2年1月に「多摩川緊急治水対策プロジェクト」をまとめ、河川における対策、流域における対策及びソフト対策の3つの施策の組合せにより社会経済被害の最小化を目指すものとした。

東京都では、令和2年1月に「東京都豪雨対策アクションプラン」をまとめ、台風第19号を踏まえた概ね5年間の行動計画として、河川施設及び下水道施設における緊急の取組みをまとめた。

世田谷区においては、「風水害対策総点検を踏まえた取組み」として情報発信の強化、避難所開設・運営、水防活動の強化などを推進することとした。

このように、国、東京都、世田谷区等の各機関では、ハード・ソフトの対策をまとめ、治水対策を講じることとしている。今後、豪雨の頻発化・激甚化が懸念されるため、引き続き、短期・中長期の対策を検討していく必要がある。

また、台風第19号による浸水被害発生のメカニズムでは、等々力排水樋門を閉鎖できなかったことによる浸水への影響のほか、多摩川や多摩川に流れ込む河川及び下水道の水位・流量、堤内地の降雨状況をもとに樋門・樋管操作を行うことで浸水被害の軽減につながる可能性があることが確認できた。このことから、樋門・樋管の操作については、操作態勢を強化し、安全かつ確実に操作が行える施設改良や、樋門・樋管をより適切なタイミングで閉鎖するために下水道幹線内等の逆流の確認手法の導入を図る必要がある。

関係機関が行うこれらの治水対策は、基本的には関係機関が各々に進めるものである一方で、世田谷区は基礎自治体として、区民との基礎的な窓口機能を有しており、国、東京都が行う対策であっても、区民の視点では、世田谷区が関わっていくとともに、特に玉堤地区は区境に位置していることから、国や東京都との連携だけでなく、隣接自治体等と相互に連携することが望ましい。

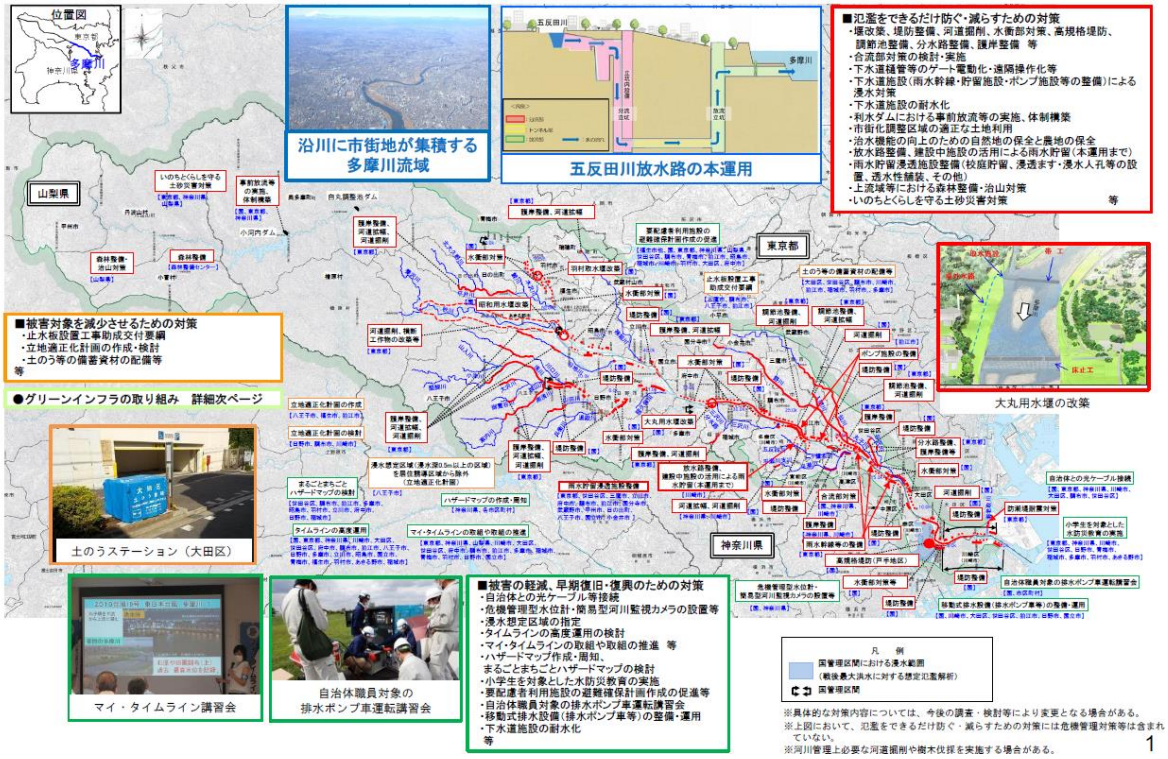
出典：令和元年台風第19号に伴う上野毛・野毛地区、玉堤地区における浸水被害の検証について（最終報告）
（世田谷区　R2.10)を基に加工して作成

図 2-286　世田谷区の対策

3) 周辺地域・周辺水系を含めた治水事業

(ｱ) 多摩川水系

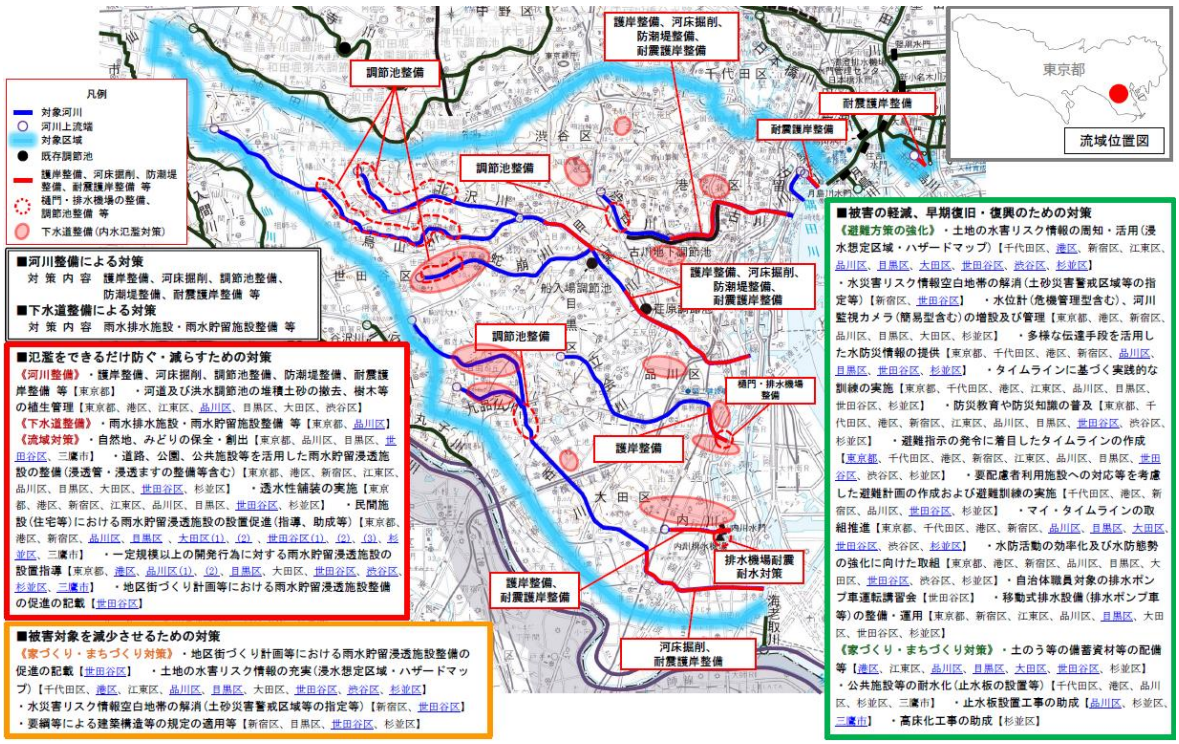
○多摩川水系では、戦後最大洪水と同規模の洪水に対して堤防からの溢水を回避し、流域における浸水被害の軽減を図るため、複数の治水事業が進められている。



出典：京浜河川事務所「多摩川水系流域治水プロジェクト（R6.3 更新）」

図 2-287 周辺地域における治水事業①

○城南地区河川、越中島川、築地川、汐留川の流域では、ハード・ソフト一体となった実効性のある事前防災対策が進められている。

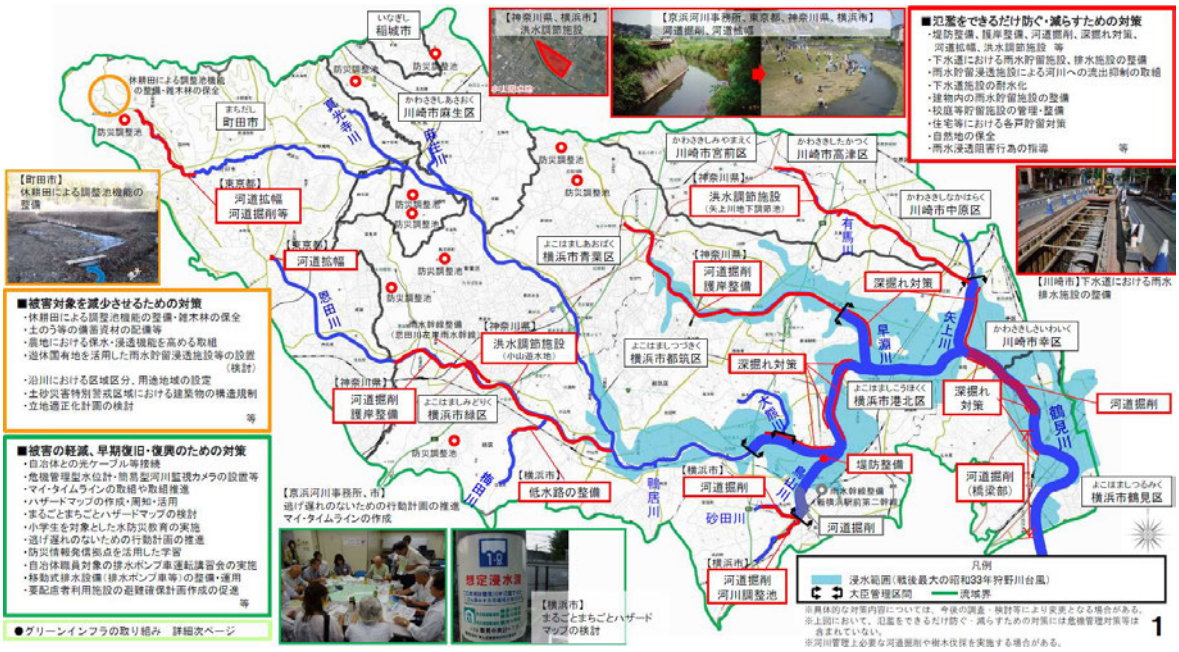


出典:城南地区河川外3河川流域治水プロジェクト

図 2-288 周辺地域における治水事業②

(ｲ) 鶴見川水系

○令和元年東日本台風では、各地で戦後最大を超える洪水により甚大な被害が発生。
○鶴見川水系では、上流部は急勾配、下流部は河床勾配が緩く、かつ蛇行しているため、流水が滞留し、洪水被害が発生しやすい。
○さらに流域の市街化が急激に進んだことに伴い、河川への流出量の増大等の変化が生じている特性を踏まえ、流域における浸水被害の軽減を図るため、複数の治水事業が進められている。

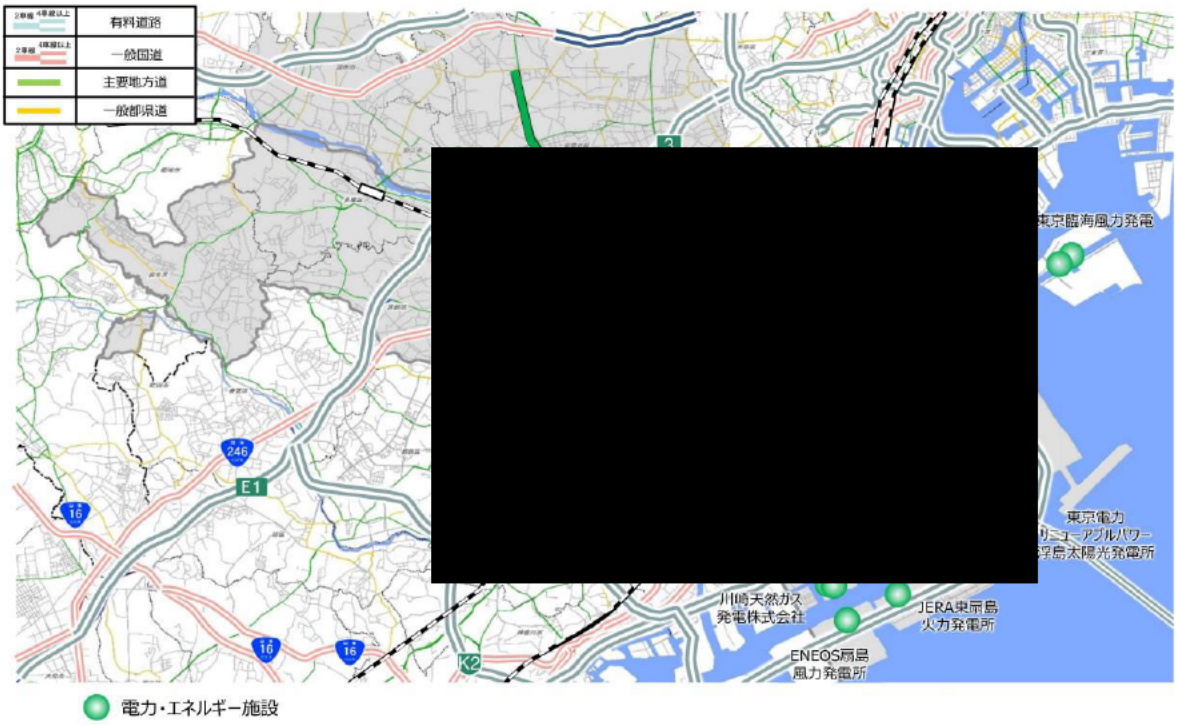


出典：京浜河川事務所「鶴見川水系流域治水プロジェクト（R6.3 更新）」

図 2-289 周辺地域における治水事業③

(3) 電力/エネルギー

○湾岸部周辺に電力・エネルギー施設が点在している状況。



出典:各電力会社 HP の情報を基に作成

図 2-290 電力・エネルギー施設の分布

(4) まちづくり

1) 京浜港周辺開発/研究施設等

○近年、「HANEDA INNOVATION CITY」がオープンし、研究開発施設をはじめ多彩な施設が集積。
○川崎市が進める都市開発プロジェクト「キングスカイフロント」が川崎市殿町にあり、研究開発から新産業を創出するオープンイノベーション拠点として整備されている状況。
○また、今後、扇島内の JFE スチール跡地に土地利用転換による開発が進行中。

出典：国土交通省「スマートシティ実行計画」、川崎市「KING SKYFRONT パンフレット」、川崎市「JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針（案）」を基に作成

図 2-291 京浜港周辺の開発研究施設分布

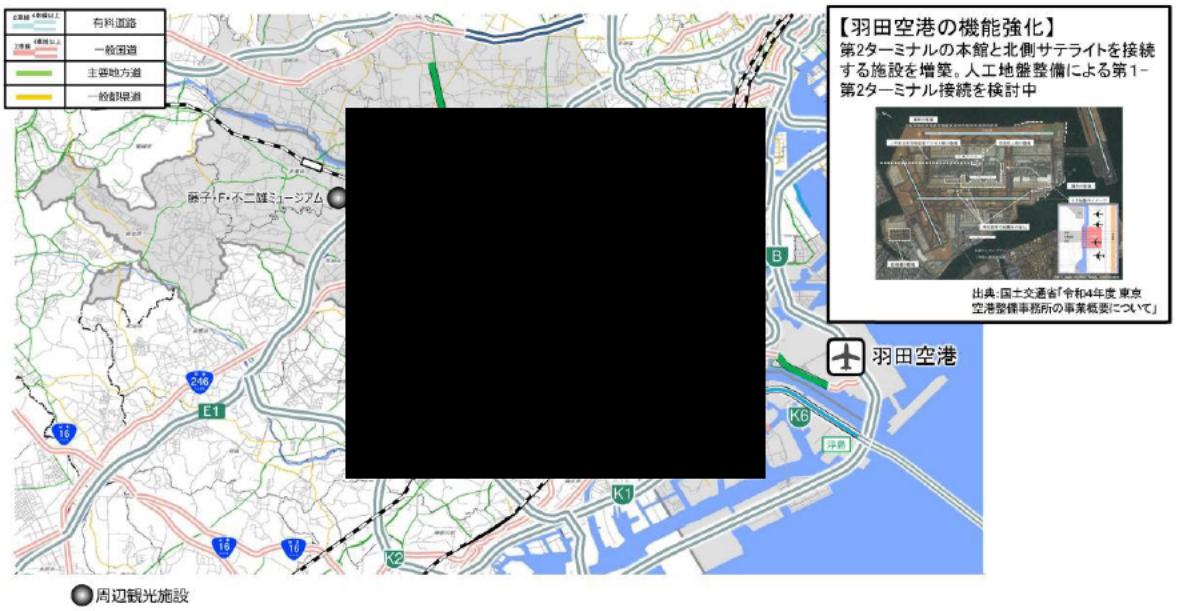
2) 沿線まちづくり

○沿線の主要駅では、周辺地区が地域の主要拠点に位置付け。
○羽田空港の周辺地域及び京浜臨海部は、国家戦略特区の重要なエリアとして、連携強化で相乗効果を高め、日本の国際競争力を強化し、世界から資金・人材・企業等を集める国際的ビジネス拠点の形成を目標。

図 2-292 沿線のまちづくりに関する動向

(5) 観光

○羽田空港では、第 2 ターミナルの本館と北側サテライトを接続する施設を増築、また人工地盤整備による第 1-第 2 ターミナル接続が検討されており、今後も旅客数増加への対応を検討している状況。
○周辺には、美術館や藤子・F・不二雄ミュージアムなどの観光施設が点在。



出典:観光入込客数 30 万人以上の施設(R5 年川崎市観光入込客数)をプロット

※公園を除く施設を表示

図 2-293 周辺の観光施設分布

(6) まとめ

以上の検討結果を踏まえ、外環（東名～湾岸）周辺における開発や拠点整備、地区計画等の状況を取りまとめた。結果を以下に示す。

・湾岸部では、新たな物流拠点や電力・エネルギー関連の施設立地・整備が集中。
・東京南西部地域の鉄道駅や緑地において、再開発や土地利用の再編等のまちづくりが進行。
・防災に関しては、多摩川や支川において堤防整備等の治水プロジェクトが推進中。
・また、多摩川沿いには断続的にサイクリングコース（多摩川サイクリングロード）が整備。

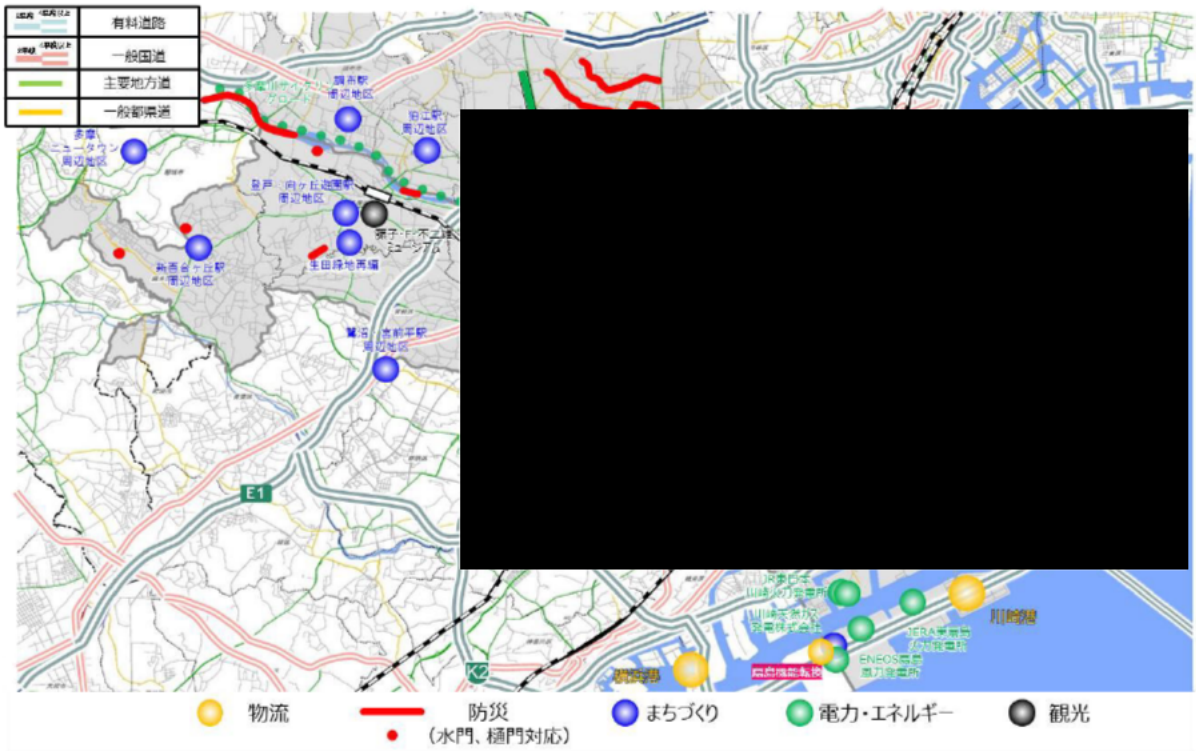


図 2-294 沿線地域の現状整理まとめ

2.2.3. 道路インフラのニーズ把握

沿線地域における課題及びニーズ把握のため、沿線住民に対する WEB アンケートと企業ヒアリングを実施した。

(1) 沿線住民のニーズ調査（WEB 調査）

東京南西部地域が持つ交通課題や課題解決に向けて道路ネットワーク整備に期待する効果等を把握するために、一般の道路利用者（沿線住民）に対して WEB 画面上で回答を行うアンケート調査を実施した。

なお、アンケート回収サンプル数は信頼性が確保できる 400 票を沿線各地域で回収することを目標とした。

表 2-95 アンケート回収数

大グループ	小グループ	回収サンプル数
地域住民	世田谷区	400 票
	大田区	400 票
	川崎市 （高津区、中原区、幸区、川崎区）	400 票

【参考：必要サンプル数の算出】

$$n = \frac{N}{(\frac{e}{z})^2 \times \left(\frac{(N-1)}{p(1-p)}\right) + 1}$$

n：必要な標本数
N：母集団
e：許容誤差
z：信頼水準
（90% →1.65、95%→1.96、99%→2.58）
p：回答比率（0.5のとき、必要標本数最大）

N：母集団
地域住民は各市区の人口（R6.4.1 時点）
・世田谷区：942,003 人
・大田区：748,261 人
・川崎市（高津区、中原区、幸区、川崎区）：469,670 人

400 票のサンプル調査で信頼係数 95%、許容誤差±5%の精度の調査が可能

表 2-96 アンケートにおける信頼係数

	95% 1.96 0.05 0.5	信頼度 z:信頼水準 e:回答誤差 p:回答比率		95% 1.96 0.10 0.5	信頼度 z:信頼水準 e:回答誤差 p:回答比率		95% 1.96 0.15 0.5	信頼度 z:信頼水準 e:回答誤差 p:回答比率	
	世田谷区	大田区	川崎市(4区)	世田谷区	大田区	川崎市(4区)	世田谷区	大田区	川崎市(4区)
母集団	942,003	748,261	469,670	942,003	748,261	469,670	942,003	748,261	469,670
n	384.0	384.0	383.8	96.0	96.0	96.0	42.7	42.7	42.7
必要モニタ数	385	384	384	97	97	97	43	43	43

1) アンケートの設問

発注者との協議の結果、今回の WEB 調査では以下の設問でアンケートを実施した。

表 2-97 アンケートの設問

No.	本設問	設問の意図
Q1	外出の目的（選択） （通勤･通学、買い物、習い事、通院、仕事上の移動、家族友人等の送迎、趣味･娯楽（レジャー）） Q2 各目的の頻度、交通手段、目的地、所要時間（選択＋自由回答） （Q1 回答項目のみ表示）	外出の目的とその頻度と移動手段から、車利用の外出についての全体傾向を把握
Q3	住んでいる地域の満足度（選択）（防災、公共交通、道路網 等）	住民にとっての一般的な地域環境の中で、道路網の整備や防災、公共交通に関心度や満足度を把握
Q4	防災対策で改善してほしい内容（選択＋自由回答） （Q3 で改善してほしいと回答された項目のみ表示）	
Q5	公共交通機関の利便性で改善してほしい内容（選択＋自由回答） （Q3 で改善してほしいと回答された項目のみ表示）	
Q6	移動しやすい道路網の整備で改善してほしい内容（選択＋自由回答） （Q3 で改善してほしいと回答された項目のみ表示）	
Q7	安全･安心な道路網の整備で改善してほしい内容（選択＋自由回答） （Q3 で改善してほしいと回答された項目のみ表示）	
Q8	多摩川や多摩川周辺施設の利用状況（選択）	外環整備の際の川崎縦貫道路の計画一本化に繋がるニーズの把握
Q9	多摩川や多摩川周辺施設の整備要望（選択＋自由回答）	
Q10	南北をつなぐ路線で感じる交通課題（選択＋自由回答） （R15、R1、中原街道 等）	東西と南北で路線の役割が違うためと、東西をつなぐ路線の回答率をあげるため、分けて設問を設定
Q11	南北をつなぐ路線で感じる具体な交通課題（選択＋自由回答） （渋滞、事故、高速アクセス 等）	
Q12	南北をつなぐ路線で交通課題を感じる具体な箇所や交差点 （自由回答）	
Q13	東西をつなぐ路線で感じる交通課題（選択＋自由回答） （環八、R409、尻手黒川線 等）	
Q14	東西をつなぐ路線で感じる具体な交通課題（選択＋自由回答） （渋滞、事故、高速アクセス 等）	
Q15	東西をつなぐ路線で交通課題を感じる具体な箇所や交差点 （自由回答）	
Q16	道路の整備要望（選択）	選択枠のなかにある外環整備につながる回答の傾向把握
Q17	道路の多機能空間への期待（選択）	WISENET に繋がる施策のニーズ把握

2) アンケート結果

アンケートの結果を以下に示す。

(7) アンケート回答者の属性

WEB アンケートは各エリア（大田区、世田谷区、川崎市（高津区、中原区、幸区、川崎区））の男女の各年代に偏ることなく、回答を回収した。

運転免許の所持は男性の所持者が約 89%、女性の所持者は約 69%と男性の方がやや多く占めた。

自家用車の所有は、男性では「本人が所有」が約 32%、「家族が所有」が約 11%、女性では「本人が所有」が約 6%、「家族が所有」が約 32%と逆転している。

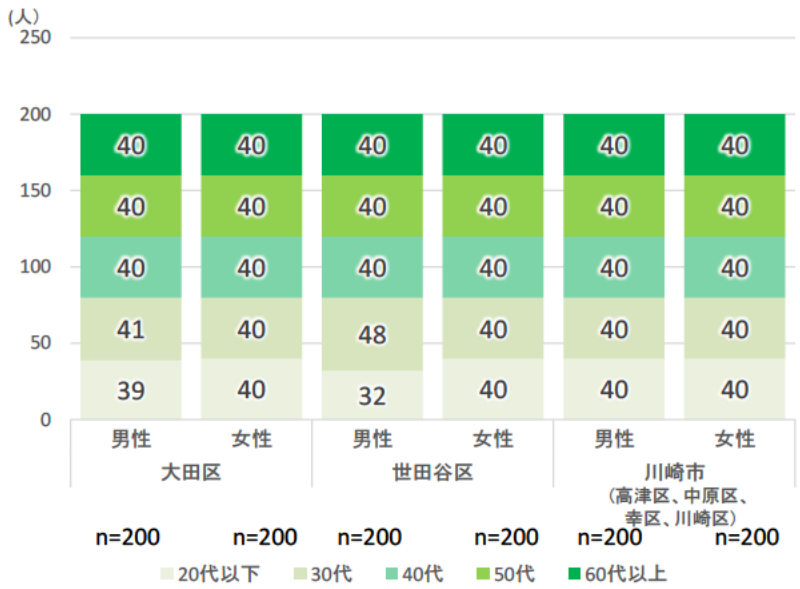


図 2-295 アンケート回答者の属性

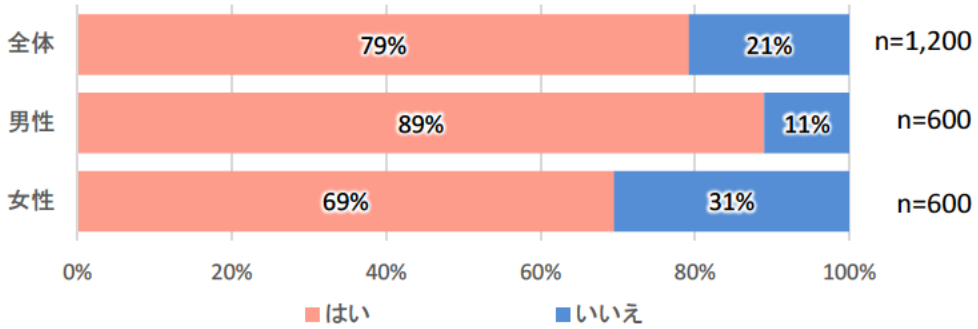


図 2-296 運転免許の所持

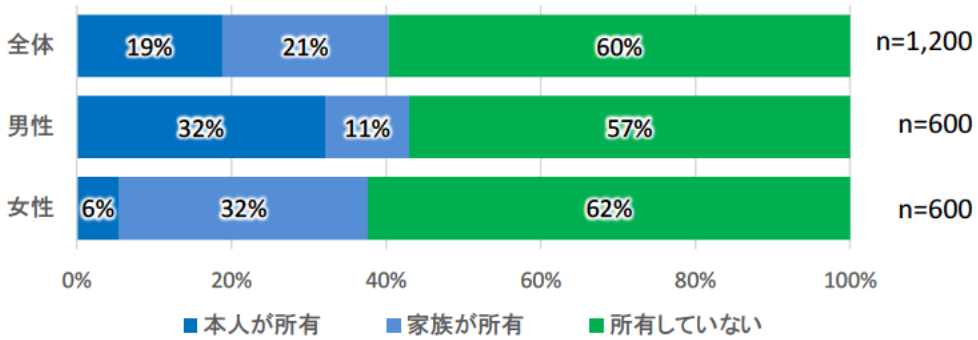


図 2-297 自家用車の所有

(イ) 外出の目的（複数回答）

外出の目的では買い物（約 82%）が最も多く、次いで通勤・通学（約 70%）、趣味・娯楽（レジャー）（約 63%）と高い割合を占めた。

外出頻度で週に数回以上と回答した人が多かったのは通勤・通学（約 91%）、買い物（約 63%）、仕事上の移動（約 59%）であった。

交通手段でバイクや車(タクシー含む)が一番多かったのは家族友人等の送迎(約 59%)、次いで趣味・娯楽（レジャー）（約 30%）、買い物（約 23%）、仕事上の移動（約 21%）、通院（約 17%）であった。

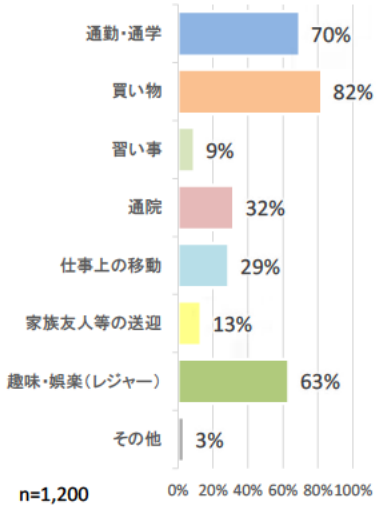
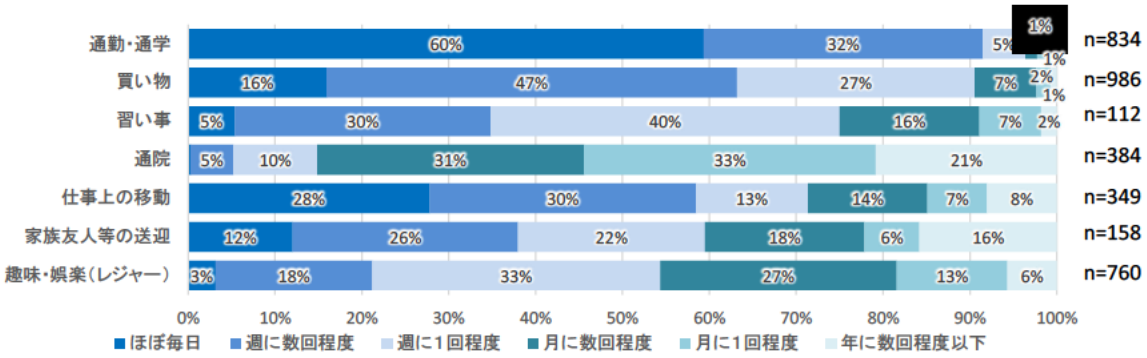
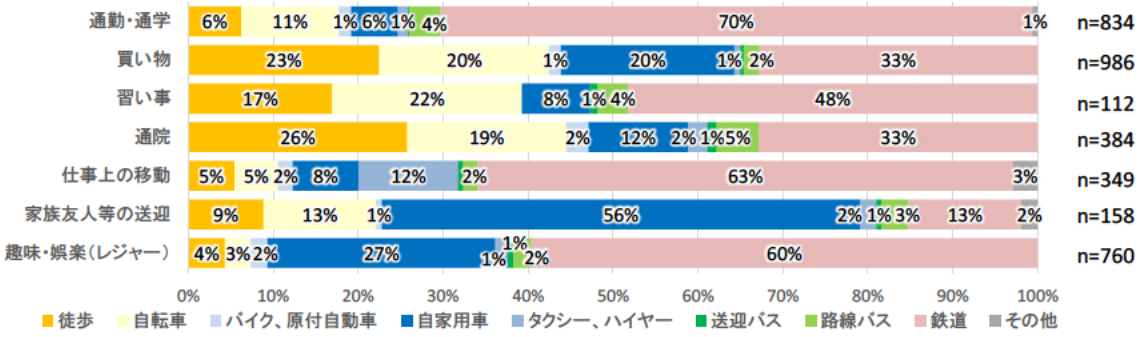


図 2-298 外出の目的



※上記の本項目の説明文では複数の回答を合計してから端数処理を行っているが、本グラフはそれぞれの回答で端数処理を行っているため値が一致しない場合がある

図 2-299 目的別外出の頻度



※上記の本項目の説明文では複数の回答を合計してから端数処理を行っているが、本グラフはそれぞれの回答で端数処理を行っているため値が一致しない場合がある

図 2-300 目的別外出の交通手段

(ｳ) 大田区居住者の目的地と所要時間

バイク、自家用車、タクシー等を移動手段としている人を対象に目的地と所要時間について質問を行った。

居住地と同一区内（大田区）を目的地として一番多く回答した移動目的は、通院（約 76%）、買い物（約 75%）、送迎（約 62%）、通勤・通学（約 55%）であった。

なお、居住地と同一区（大田区）以外の目的地では、近接市区以外の東京都内が多く、仕事上の移動や家族友人等の送迎、買い物に関しては、隣接市区である品川区や世田谷区、川崎市と回答する人がみられた。また、所要時間に関しては買い物や通院が 15 分未満と短い傾向が多く、家族友人等の送迎は 30 分未満までの人が多い。通勤・通学、仕事上の移動、趣味・娯楽（レジャー）に関しては、所要時間が比較的バラバラであった。

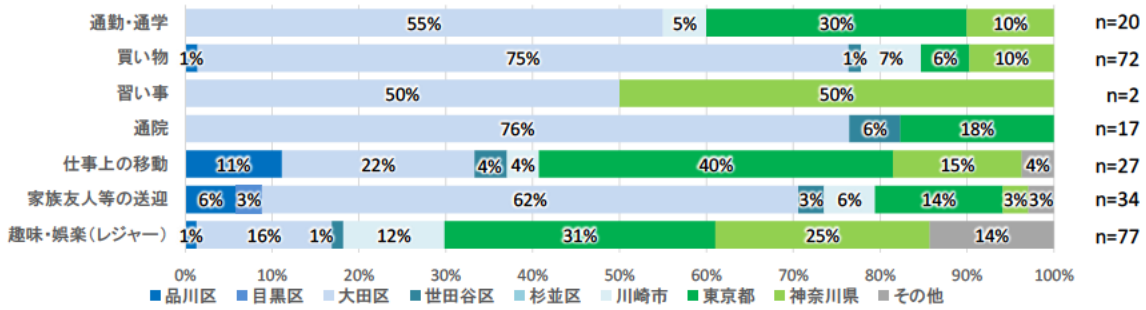


図 2-301 大田区居住者の目的別目的地

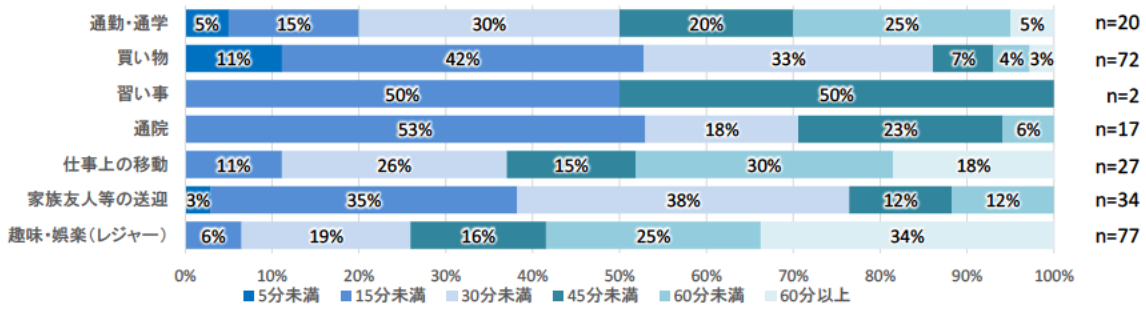


図 2-302 大田区居住者の目的別所要時間

(I) 世田谷区居住者の目的地と所要時間

バイク、自家用車、タクシー等を移動手段としている人を対象に目的地と所要時間について質問を行った。

居住地と同一区内（世田谷区）を目的地として一番多く回答した移動目的は、家族友人等の送迎（約 78%）、買い物（約 72%）、通院（約 70%）であった。

なお、居住地と同一区（世田谷区）以外の目的地としては、近接市区以外の東京都内が多く、隣接市区である杉並区への移動は通勤・通学と仕事上の移動で回答があり、大田区への移動は仕事上の移動や家族友人等の送迎でみられた。また、所要時間に関しては買い物や家族友人等の送迎、習い事が 30 分未満となる傾向が多い。通勤・通学、仕事上の移動、趣味・娯楽（レジャー）に関しては、所要時間が比較的バラバラであった。

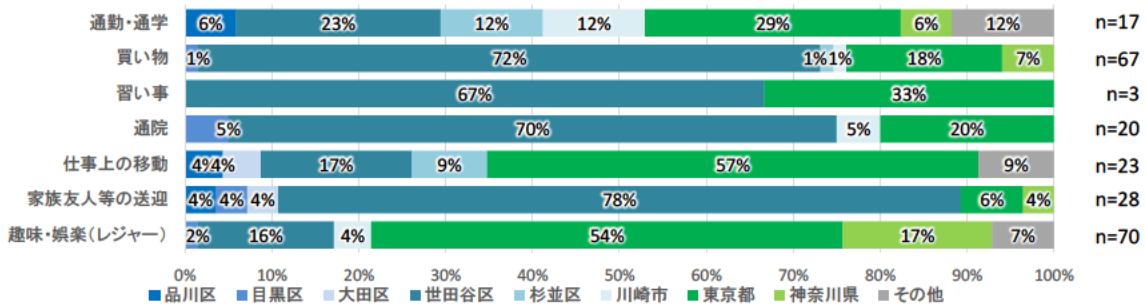


図 2-303 世田谷区居住者の目的別目的地

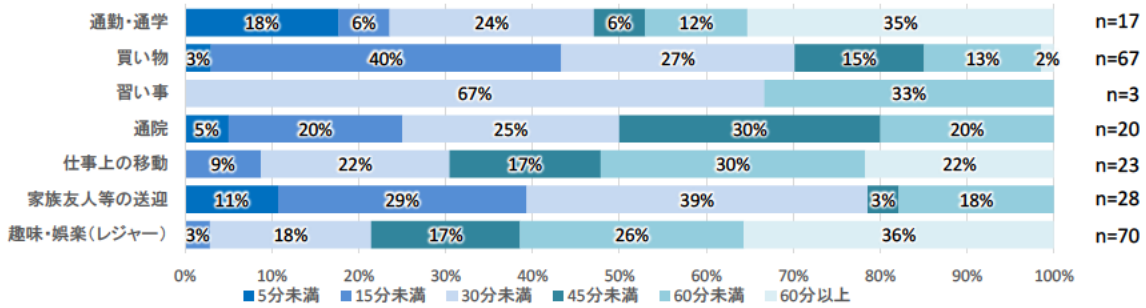


図 2-304 世田谷区居住者の目的別所要時間

(オ) 川崎市居住者の目的地と所要時間

バイク、自家用車、タクシー等を移動手段としている人を対象に目的地と所要時間について質問を行った。

居住地と同一市内（川崎市）を目的地として一番多く回答した移動目的は、習い事（約100%）、通院（約 70%）、買い物（約 66%）、家族友人等の送迎（約 65%）であった。

なお、居住地と同一市（川崎市）以外の目的地としては神奈川県内が多いが、仕事上の移動は東京都内が多く、隣接市区である大田区への移動は通勤・通学で回答があり、世田谷区への移動は通院や通勤・通学、家族友人等の送迎、買い物の移動で回答がみられた。また、所要時間に関しては買い物や家族友人等の送迎、通院、習い事が 30 分未満となる傾向が多い。通勤・通学、仕事上の移動、趣味・娯楽（レジャー）に関しては、所要時間が比較的バラバラであった。

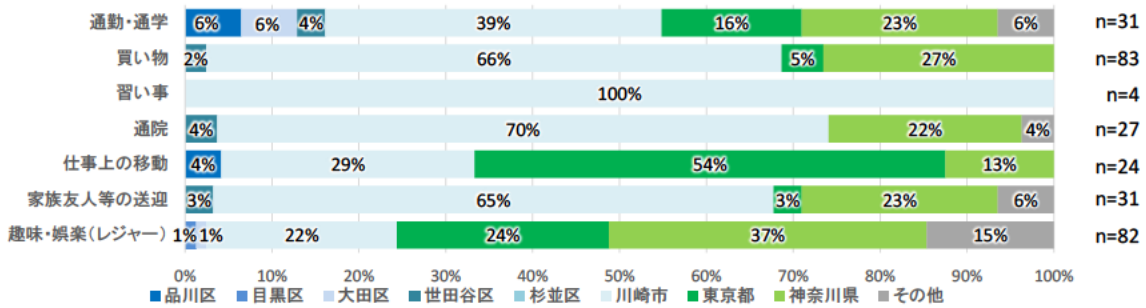


図 2-305 川崎市居住者の目的別目的地

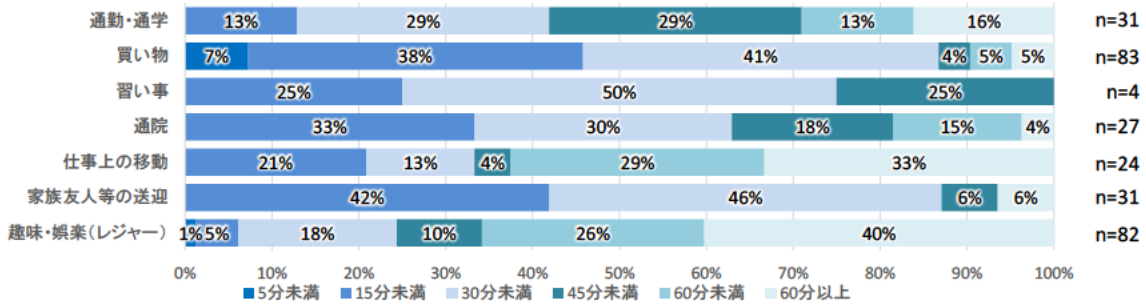


図 2-306 川崎市居住者の目的別所要時間

(カ) 住んでいる地域の満足度

「全体」における住民にとって満足度が高いのは、「公共交通機関の利便性」（約 62%）と「移動しやすい道路網の整備」（約 52%）であり、半数以上が満足度が高い・やや高いと回答した。

「全体」における「安全・安心な道路網の整備」は半数近くの約 47%が満足と回答しているものの、不満・改善してほしいと回答しているのが約 12%と設問の中で最も多かった。

「全体」における「地域の防災対策」の満足度が高い・やや高い回答は、約 34%と最も低いが、不満・改善してほしいと回答している人も約 8%と設問中で最も低かった。

各項目の傾向は住んでいる地域によって大きな差は見られなかった。

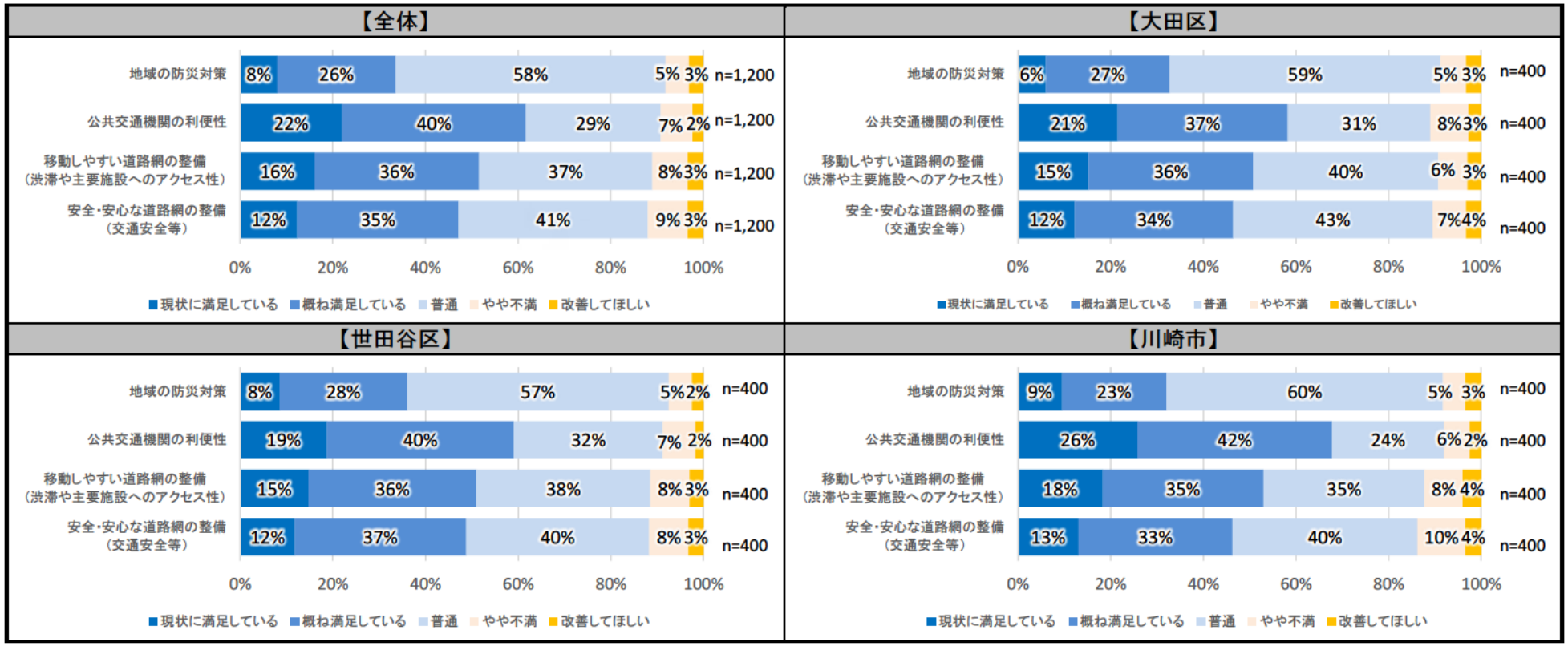


図 2-307 住んでいる地域の満足度

(ｷ) 住んでいる地域の改善要望（複数回答）

本項目は「住んでいる地域の満足度」で「改善してほしい」と回答された場合のみ表示されたものである。

防災対策への改善要望としては、「避難施設や備品の充実」が約 50%と最も多く、次いで「洪水に強い街にしてほしい」が約 44%、「火災に強い街にしてほしい」が約 40%、「緊急車両の通行の確保をしてほしい」が約 25%を占めた。

公共交通機関の利便性への改善要望としては、「電車の本数を増やしてほしい」が約 38%と最も多く、次いで「ルートを増やしてほしい」が約 36%、「バスの便数を増やしてほしい」が約 26%を占めた。

移動しやすい道路網の整備への改善要望としては、「混雑の改善をしてほしい」が約 66%と最も多く、次いで「迂回経路を充実させてほしい」が約 32%、「高速道路へのアクセスを向上してほしい」が約 14%を占めた。

安全・安心な道路網の整備への改善要望としては、「歩道を整備・拡幅してほしい」が約 59%と最も多く、次いで「生活道路に抜け道利用車両が入ってこないようにしてほしい」が約 32%、「横断歩道の整備を増やしてほしい」が約 28%を占めた。

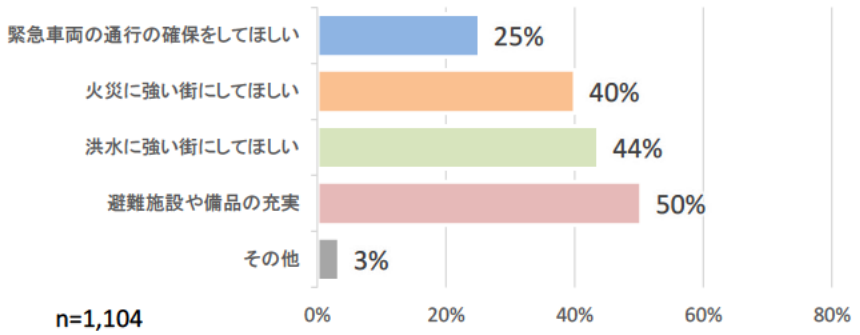


図 2-308 防災対策への改善要望

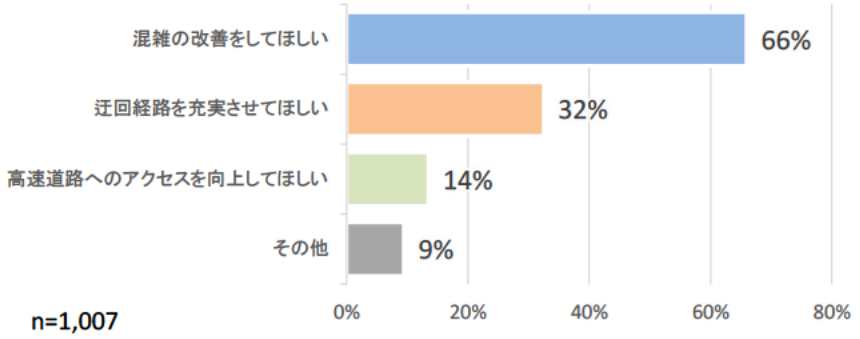


図 2-309 移動しやすい道路網の整備への改善要望

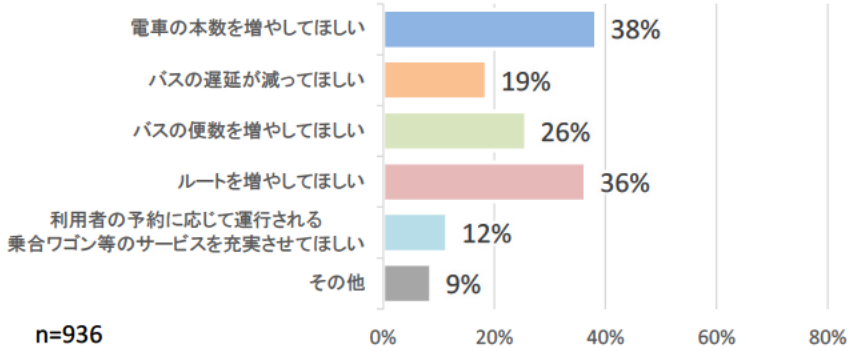


図 2-310 公共交通機関の利便性への改善要望

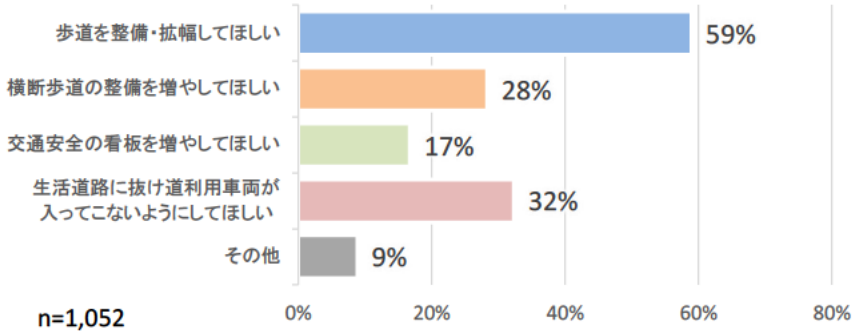


図 2-311 安全・安心な道路網の整備への改善要望

(ｸ) 多摩川や多摩川周辺施設の利用有無と整備要望（複数回答）

多摩川や多摩川周辺施設の利用有無について、「多摩川を利用することはない」が約47%と最も多く、次いで「散歩などで利用する」が約40%、「多摩堤通や多摩沿線道路を利用する」が約18%を占めた。

多摩川や多摩川周辺施設の整備への要望としては、「防波堤等の災害対策をしてほしい」が約54%と最も多く、次いで「アクテビティ施設（空間）を整備してほしい」が約35%、「水質の改善をしてほしい」が約34%を占めた。

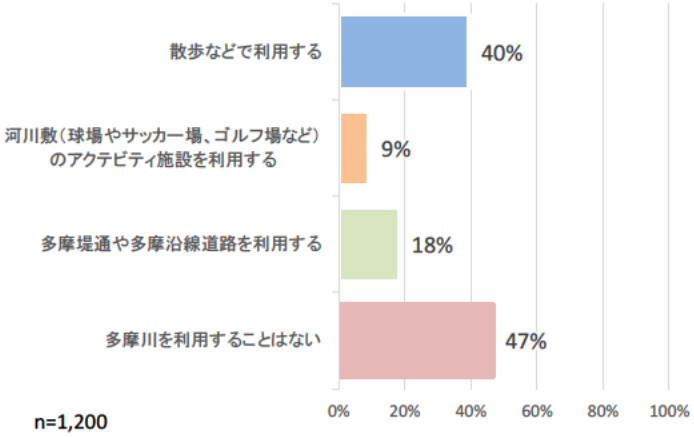


図 2-312 多摩川や多摩川周辺施設の利用有無

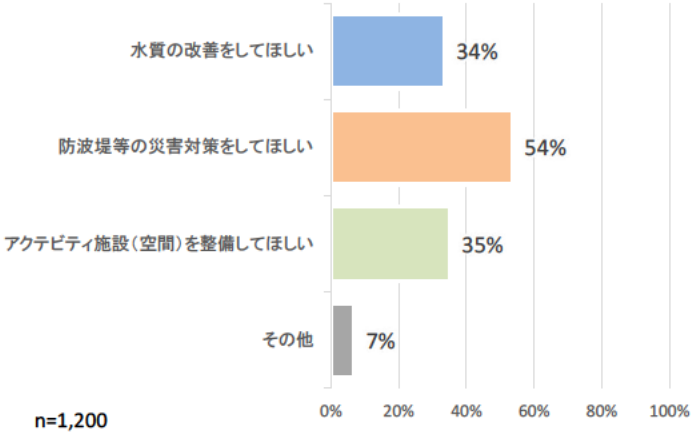


図 2-313 多摩川や多摩川周辺施設の整備要望

(ｹ) 交通課題を感じる南北をつなぐ路線（複数回答）

「全体」における交通課題を感じる南北をつなぐ路線は、「特に課題を感じる路線はない」が約 60%と最も高く、次いで「国道 246 号」が約 19%、「中原街道」が約 16%と比較的高い割合を占めた。

なお、居住者地域別の交通課題を感じる南北をつなぐ路線は、当該地域を通る路線を挙げている傾向がみられた。（大田区：「中原街道」「国道 1 号」「国道 15 号」が約 17%、世田谷区：「国道 246 号」が約 28%、川崎市：「中原街道」が約 21%、「国道 246 号」が約 18%、「綱島街道」が約 16%）

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 2-314 交通課題を感じる南北をつなぐ路線図

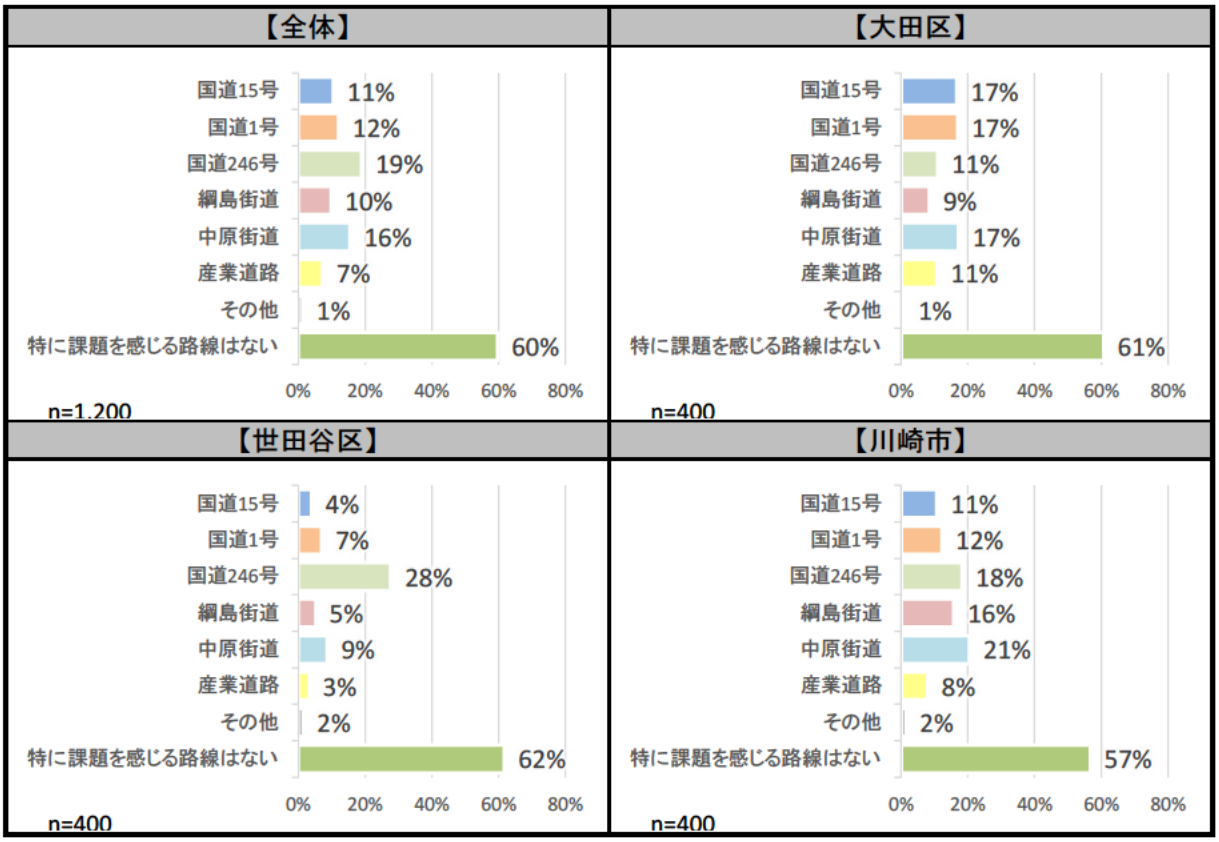


図 2-315 交通課題を感じる南北をつなぐ路線

(コ) 南北をつなぐ路線で感じる具体的な交通課題（複数回答）

「全体」における南北をつなぐ路線で感じる具体的な交通課題は、「渋滞」が約 86%と最も高く、次いで「事故」が約 24%、「高速アクセス」が約 18%と比較的高い割合を占めた。

居住者地域別の南北をつなぐ路線で感じる具体的な交通課題には大きな傾向の違いは見られなかった。

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 2-316 交通課題を感じる南北をつなぐ路線図（再掲）

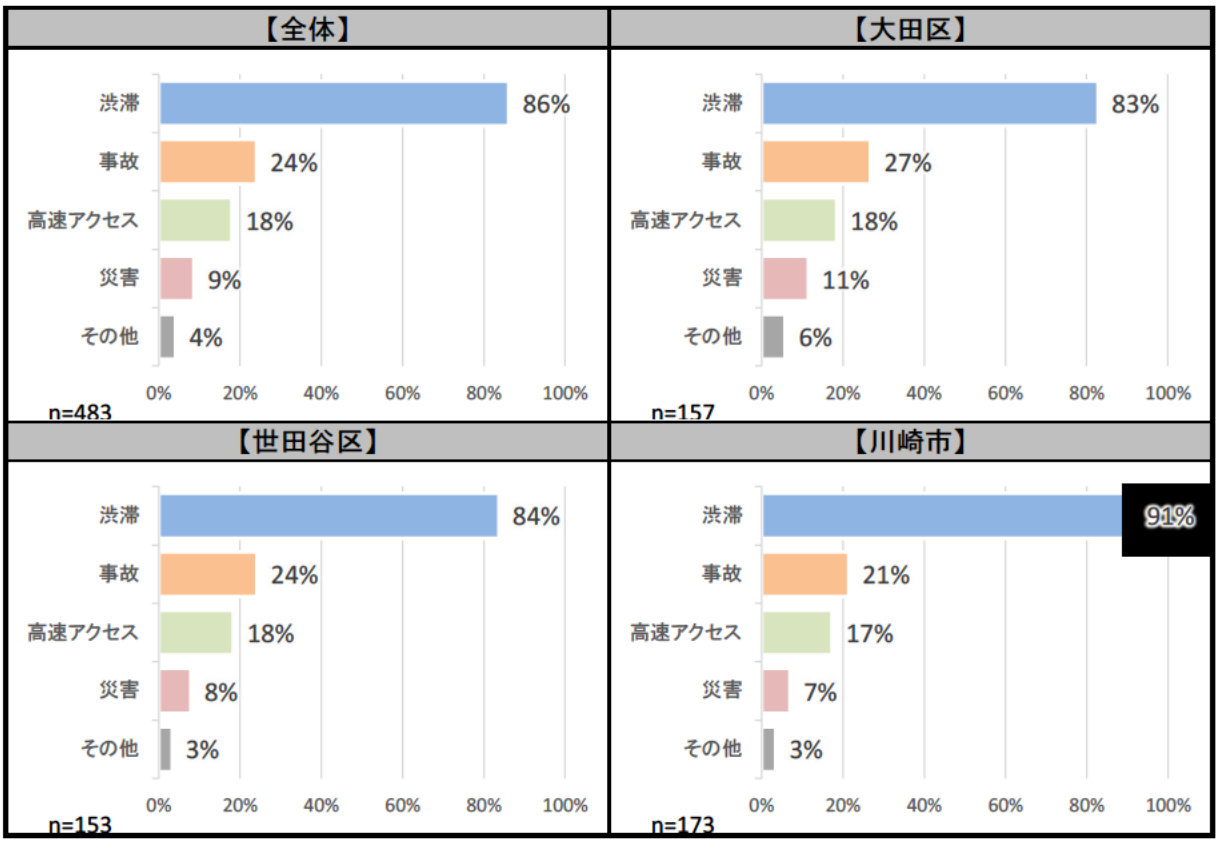


図 2-317 南北をつなぐ路線で感じる具体的な交通課題

(ｻ) 交通課題を感じる東西をつなぐ路線（複数回答）

「全体」における交通課題を感じる東西をつなぐ路線は、「特に課題を感じる路線はない」が約 64%と最も高く、次いで「環状八号線」が約 22%と比較的高い割合を占めた。

居住者地域別の交通課題を感じる東西をつなぐ路線は、当該地域を通る路線を挙げている傾向がみられた。（大田区：「環状八号線」が約 26%、世田谷区：「環状八号線」が約 28%、「多摩堤通り」が約 11%、川崎市：「尻手黒川線」が約 19%、「南部沿線道路」が約 15%）

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 交通課題を感じる東西をつなぐ路線図

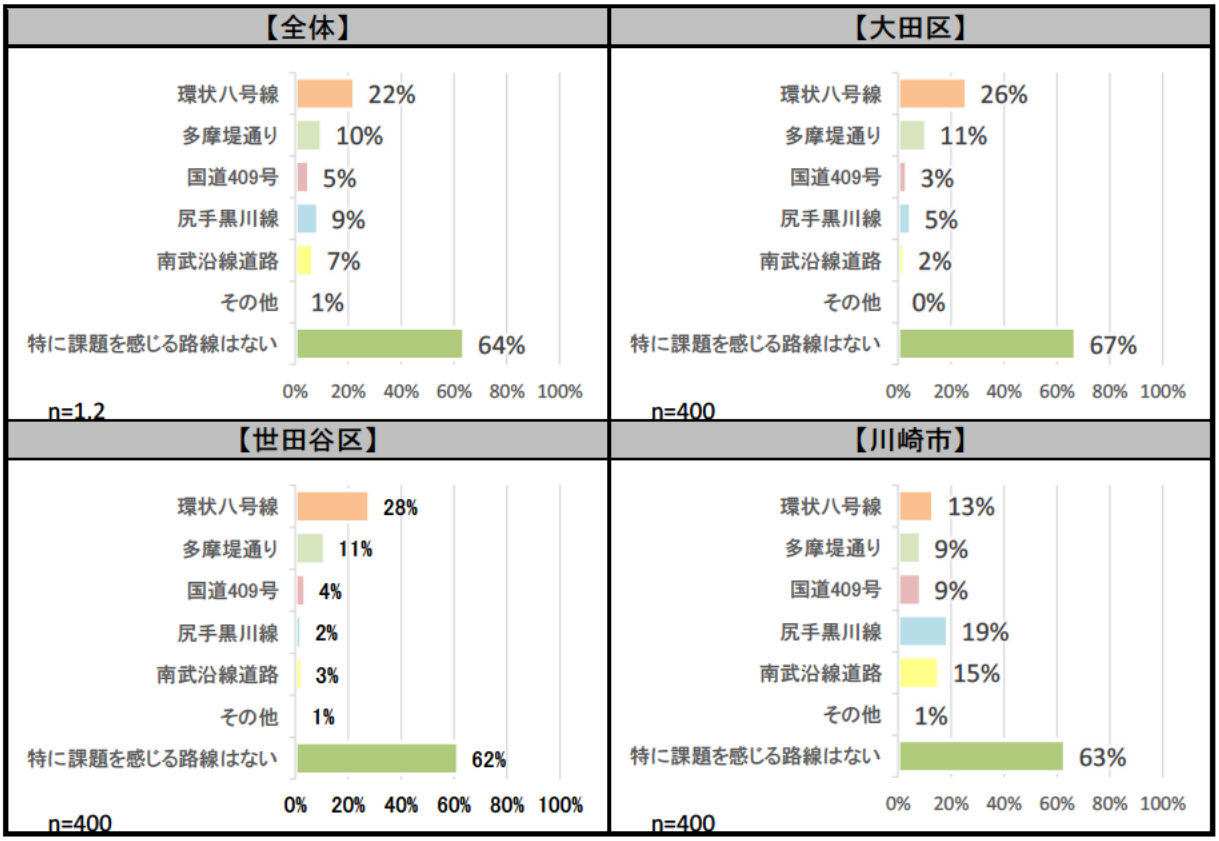


図 2-319 交通課題を感じる東西をつなぐ路線

(ｼ) 東西をつなぐ路線で感じる具体的な交通課題（複数回答）

「全体」における東西をつなぐ路線で感じる具体的な交通課題は、「渋滞」が約 87%と最も高く、次いで「事故」が約 20%、「高速アクセス」が約 15%と比較的高い割合を占めた。

居住者地域別の東西をつなぐ路線で感じる具体的な交通課題は、大田区と世田谷区は「事故」に次いで「交通アクセス」の値が高いが、川崎市は「事故」より「交通アクセス」の方がわずかに高い。

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 交通課題を感じる東西をつなぐ路線図（再掲）

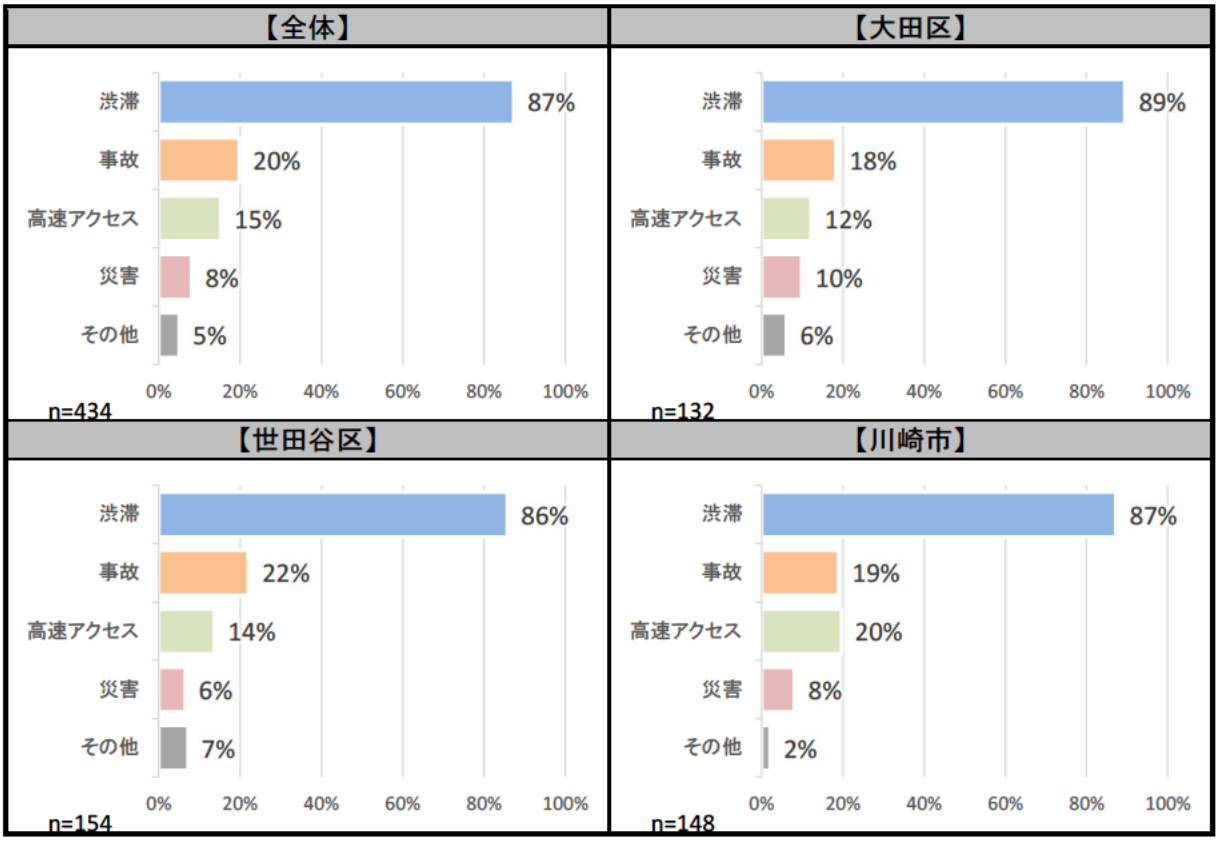


図 2-321 東西をつなぐ路線で感じる具体的な交通課題

(ｽ) 住んでいる地域の将来の整備について（複数回答）

「全体」における住んでいる地域の将来の整備として良いと思われているのは、「歩行者や自転車の安全な通行を確保する道路」が約 46%と最も高く、次いで「交通渋滞を緩和させる道路」が約 45%、「主要施設、商業施設等にアクセスしやすい道路」が約 31%と高い割合を占めた。

居住者地域別の住んでいる地域の将来の整備として良いと思われていることには大きな傾向の違いは見られなかった。

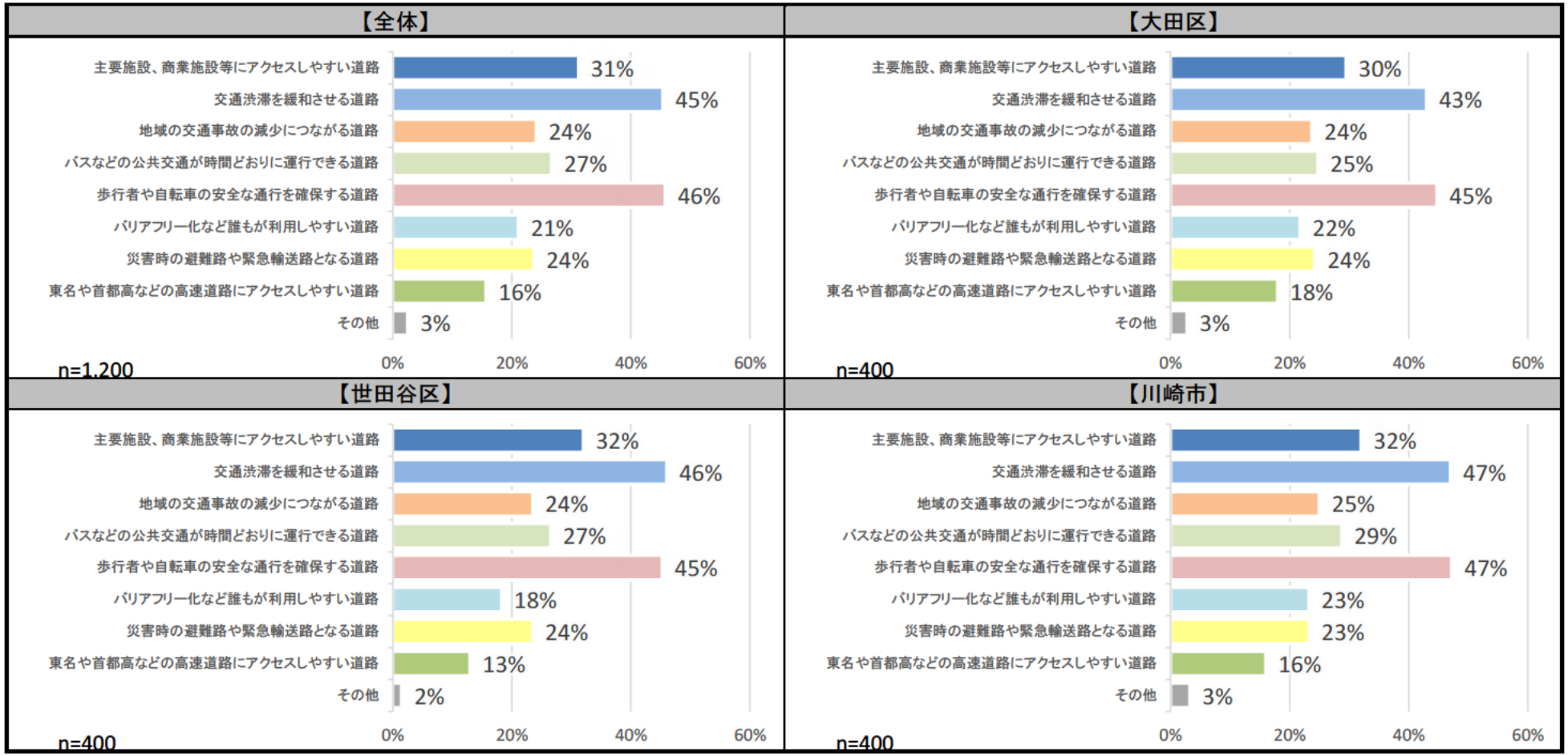


図 2-322 将来の住んでいる地域の整備への要望

㈥ 道路整備を行う際に道路を賢く使う工夫への要望（複数回答）

「全体」における道路整備を行う際に道路を賢く使う工夫は、「洪水時に道路の地下に水を貯水できる機能の追加」が約 39%と最も高く、次いで「自転車に特化した機能（自転車専用レーン）の追加」が約 36%、「道路の地下などに送電網を整備し電力の安定化に繋がる機能の追加」「災害時に道路自体が緊急避難場所となる機能の追加」が約 30%と比較的高い割合を占めた。

居住者地域別の道路整備を行う際に道路を賢く使う工夫は、「洪水時に道路の地下に水を貯水できる機能の追加」「自転車に特化した機能（自転車専用レーン）の追加」「その他」を除きほぼ横ばいとなっており、地域によって多少のばらつきはあるものの、大きな傾向の差は見られない。

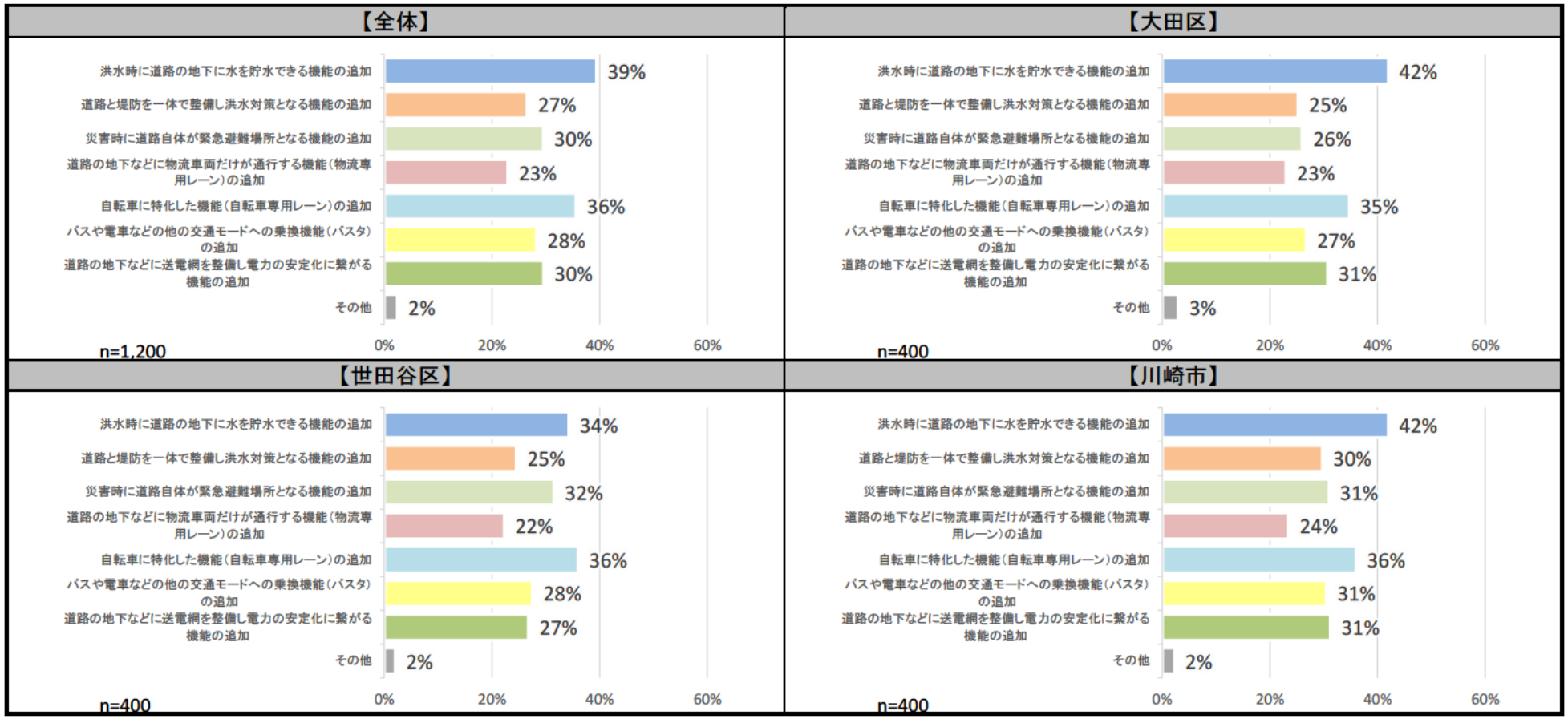


図 2-323 道路整備を行う際に道路を賢く使う工夫への要望

(2) 企業のニーズ調査（ヒアリング調査結果）

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。

企業への調査内容は過年度からの継続性を保ちつつ、物流 2024 年問題等への企業取組み状況等の内容を組み込み、以下のとおりとした。

- 企業の事業概要（事業活動、規模など）
- 「物流 2024 年問題」への対応
- 道路の多機能空間への進化について
- 外環（以北、以南）の整備に期待する効果

1) 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 2-99 に示す。これを見ると、計 17 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るが、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、過年度で調査できていない視点である「災害」「産業」「観光（インバウンド）」「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 2-98 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
物流	コンテナ陸上輸送業者 自動物流等事業者 トラックターミナル	製品輸送に係る速達性、信頼性
観光	外国人向け観光バス事業者	ツアー企画や運行に係る道路の必要性
災害	地域施設	地域の利便性向上や防災力強化に向けた道路の必要性
産業	沿線企業の工場 沿線企業の中小企業	生産性向上に資する道路の必要性
生活	路線バス事業者	幹線道路の定時性
	タクシー事業者	幹線道路の定時性、安全性

表 2-99 過年度企業ヒアリング結果

期待する効果×企業ヒアリング結果

次年度以降、他企業への深堀調査候補

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	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
事業への前向き度		[redacted]																		
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:R5 年度報告書より

2) 調査の実施

(7) 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 つの選定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 22 社の中から、発注者と協議のもと、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 5 社にアポイントメントを行い、そのうち応じて頂けた 4 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 2-100 に示す。

表 2-100 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	NO	企業名	選定理由	アポ依頼	ヒア実施	実施日
製品輸送に係る速達性、信頼性	コンテナ陸上輸送業者	1	[redacted]	[redacted]			
		2	[redacted]	[redacted]			
		3	[redacted]	[redacted]			
	自動物流等事業者	4	[redacted]	[redacted]			
		5	[redacted]	[redacted]			
		6	[redacted]	[redacted]	●	●	2025/7/8（火）
		7	[redacted]	[redacted]	●	●	2025/7/4（金）
		8	[redacted]	[redacted]	●	●	2025/7/7（月）
	トラックターミナル	9	[redacted]	[redacted]			
ツアー企画や運行に係る道路の必要性	観光バス事業者	10	[redacted]	[redacted]			
		11	[redacted]	[redacted]			
地域の防災力強化に向けた道路の必要性	地域施設	12	[redacted]	[redacted]			
		13	[redacted]	[redacted]			
		14	[redacted]	[redacted]			
生産性向上に資する道路の必要性	沿線企業の工場	15	[redacted]	[redacted]			
		16	[redacted]	[redacted]			
		17	[redacted]	[redacted]	●	●	2025/7/16（水）
	沿線企業の中小企業	18	[redacted]	[redacted]			
		19	[redacted]	[redacted]			
幹線道路の定時性や安全性	路線バス事業者	20	[redacted]	[redacted]			
		21	[redacted]	[redacted]			
	タクシー事業者	22	[redacted]	[redacted]	●	×	

(ｲ) 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 2-101 に示すとおり設定した。

表 2-101 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）								
					物流			産業		災害	観光	生活	
					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		安全性向上に伴う価値向上	ツアー企画や運行に係る道路の必要	幹線道路の定時性	幹線道路の安全性
	大分類	中分類	小分類	設問項目（案）	コンテナ陸上輸送事業者	自動物流等事業者	トラックターミナル	沿線企業の中小企業	沿線企業の工場	地域施設	外国人向けバス事業者	路線バス事業者	タクシー事業者
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　など）	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2		物流2024問題	対策内容	貴社で行っている対策内容について教えてください。	●	●	●	●	●	△	●	●	●
3				また、その取組みの中で特に力をいれている内容があれば具体な内容を教えてください。	●	●	●	●	●	△	●	●	●
4			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。	●	●	●	●	●	△	●	△	△
5	道路の多機能空間への進化について	多機能空間利用	期待	WISENETの実現に向けて貴社の事業の観点から外環事業において適用が望ましいと考える道路の多機能化について教えてください。	●	●	●	●	●	●	●	●	●
6				①自動物流道路の整備（ドライバーの拘束時間が減るため、負荷軽減する　等）	●	●	●	●	●	△	△	△	△
7				②防災等の治水機能（地域の洪水リスクが減るため）	●	●	●	●	●	●	●	●	●
8				③モーダルシフト（ドライバーの拘束時間が減るため、負荷軽減する　等）	●	●	●	△	△	△	△	△	△
9				④自転車高速道の整備（自動車との分離を行うことで、安全が保たれる　等）	●	●	●	●	●	△	●	●	●
10				⑤電力ハイウェイの整備（電力の安定した供給　充電機能の追加　等）	●	●	●	●	●	△	●	△	△
			課題	上記で回答頂いた期待を感じる多機能含めて機能追加時の望ましい条件。	●	●	●	●	●	●	●	●	●
12				上記で回答頂いた期待を感じる多機能含めて機能追加時の留意事項。	●	●	●	●	●	●	●	●	●
13	道路整備に期待する効果について	道路利用時の課題	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について下記の観点から貴社の事業活動に与える影響を教えてください。	●	●	●	●	●	●	●	●	●
14				①所要時間の短縮（高速道路や、外環以南周辺一般道について）	●	●	●	●	●	●	●	●	●
15				②定時性・時間信頼性の向上（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）	●	●	●	●	●	●	●	●	△
16				③拠点アクセス性の向上（インターチェンジが遠い、幹線道路が少ない等）	●	●	●	●	●	●	●	△	△
17				④高速道路ICへのアクセス性の向上	●	●	●	●	●	●	●	△	△
18				⑤安全性の向上	●	●	●	●	●	●	●	●	●
19				⑥経路選択肢の増加	●	●	●	●	●	●	●	△	△
20				⑦上記以外に期待される効果	●	●	●	●	●	●	●	●	●
21			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。	●	●	●	●	●	●	●	●	●
22	その他		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。	●	●	●	●	●	●	●	●	●
23			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）	●	●	●	●	●	●	●	●	●

3) 調査結果の取りまとめ

(7) 各社ヒアリング結果

企業ヒアリング調査を実施した 4 社[redacted]の調査結果について、調査票の形で整理を行った。

A) [redacted]

ヒアリング結果を図 2-324～図 2-326 に示す。

[redacted] ヒアリング調査票【1/3ページ】

[redacted] ヒアリング調査票

日時	2025 年 7 月 4 日（金）　9：30～10：30
場所	[redacted]
先方参加者	
外環事務所参加者	東京外かく環状国道事務所　計　2　名
PCKK 参加者	パシフィックコンサルタンツ株式会社　計　2　名

1．事業概要の把握について

○貴社の事業内容・活動について教えてください。（事業概要、規模等）

[redacted]

○貴社が推進しております「物流 2024 年問題」への対応について教えてください。

[redacted]

図 2-324 ヒアリング結果（1/3）

[redacted] ヒアリング調査票【2/3ページ】

2．道路の多機能空間への進化について

○WISENET の実現に向けて貴社の事業の観点から外環事業において適用が望ましいと考える道路の多機能化について教えてください。

例：・　道路空間地下に治水機能の追加
　　・　高架構造の道路であれば、中央分離帯に物流専用車線の追加
　　・　電力ハイウェイの整備　など

○道路自体に多機能空間を追加する場合の望ましい条件や留意事項があれば教えてください。

例：・　物流専用車線の場合、連続的かつ長距離な空間の確保
　　・　治水機能の場合、排水処理も考慮した用地の確保　など

[redacted]

図 2-325 ヒアリング結果(2/3)

[redacted] ヒアリング調査票【3/3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について下記の観点から貴社の事業活動に与える影響を教えてください。

[redacted]

○その他、なにか道路管理者に伝えたいこと。

[redacted]

図 2-326 アリング結果(3/3)

B) [redacted]

ヒアリング結果を図 2-327～図 2-329 に示す。

[redacted] ヒアリング調査票【1/3ページ】

[redacted] ヒアリング調査票

日時	2025 年 7 月 7 日（月） 16：30～17：30
場所	[redacted]
先方参加者	
外環事務所参加者	東京外かく環状国道事務所 計 2 名
PCKK 参加者	パシフィックコンサルタンツ株式会社 計 2 名

1．事業概要の把握について

○貴社の事業内容・活動について教えてください。（事業概要、規模等）

[redacted]

○貴社が推進しております「物流 2024 年問題」への対応について教えてください。

[redacted]

図 2-327 ヒアリング結果（1/3）

[redacted] ヒアリング調査票【2/3ページ】

2．道路の多機能空間への進化について

○WISENET の実現に向けて貴社の事業の観点から外環事業において適用が望ましいと考える道路の多機能化について教えてください。

例：・ 道路空間地下に治水機能の追加

・ 高架構造の道路であれば、中央分離帯に物流専用車線の追加

・ 電力ハイウェイの整備　など

○道路自体に多機能空間を追加する場合の望ましい条件や留意事項があれば教えてください。

例：・ 物流専用車線の場合、連続的かつ長距離な空間の確保

・ 治水機能の場合、排水処理も考慮した用地の確保　など

[redacted]

図 2-328 ヒアリング結果(2/3)

[redacted] ヒアリング調査票【3/3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について下記の観点から貴社の事業活動に与える影響を教えてください。

[redacted]

○その他、なにか道路管理者に伝えたいこと。

[redacted]

図 2-329 ヒアリング結果(3/3)

C) [redacted]

ヒアリング結果を図 2-330～図 2-332 に示す。

[redacted] ヒアリング調査票【1/3ページ】

[redacted] ヒアリング調査票

日時	2025 年 7 月 8 日（火） 13：00～14：00
場所	[redacted]
先方参加者	
外環事務所参加者	東京外かく環状国道事務所 計 2 名
PCKK 参加者	パシフィックコンサルタンツ株式会社 計 2 名

1．事業概要の把握について

○貴社の事業内容・活動について教えてください。（事業概要、規模等）

[redacted]

○貴社が推進しております「物流 2024 年問題」への対応について教えてください。

[redacted]

図 2-330 ヒアリング結果(1/3)

[redacted] ヒアリング調査票【2/3ページ】

2．道路の多機能空間への進化について

○WISENET の実現に向けて貴社の事業の観点から外環事業において適用が望ましいと考える道路の多機能化について教えてください。

例：・ 道路空間地下に治水機能の追加

・ 高架構造の道路であれば、中央分離帯に物流専用車線の追加

・ 電力ハイウェイの整備　など

○道路自体に多機能空間を追加する場合の望ましい条件や留意事項があれば教えてください。

例：・ 物流専用車線の場合、連続的かつ長距離な空間の確保

・ 治水機能の場合、排水処理も考慮した用地の確保　など

[redacted]

図 2-331 ヒアリング結果(2/3)

[redacted] ヒアリング調査票【3/3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について下記の観点から貴社の事業活動に与える影響を教えてください。

[redacted]

○その他、なにか道路管理者に伝えたいこと。

[redacted]

図 2-332 ヒアリング結果(3/3)

D) [redacted]

ヒアリング結果を図 2-333～図 2-336 に示す。

[redacted] ヒアリング調査票【1/4ページ】

[redacted] ヒアリング調査票

日時	2025 年 7 月 16 日（水） 14：00～15：00	
場所	[redacted]	
先方参加者		
外環事務所参加者	東京外かく環状国道事務所	計 3 名
PCKK 参加者	パシフィックコンサルタンツ株式会社	計 2 名

1．事業概要の把握について

○貴社の事業内容・活動について教えてください。（事業概要、規模等）

[redacted]

○貴社が推進しております「物流 2024 年問題」への対応について教えてください。

[redacted]

図 2-333 ヒアリング結果（1/4）

[redacted] ヒアリング調査票【2/4ページ】

2．道路の多機能空間への進化について

○WISENET の実現に向けて貴社の事業の観点から外環事業において適用が望ましいと考える道路の多機能化について教えてください。

例：・　道路空間地下に治水機能の追加

・　高架構造の道路であれば、中央分離帯に物流専用車線の追加

・　電力ハイウェイの整備　など

○道路自体に多機能空間を追加する場合の望ましい条件や留意事項があれば教えてください。

例：・　物流専用車線の場合、連続的かつ長距離な空間の確保

・　治水機能の場合、排水処理も考慮した用地の確保　など

[redacted]

図 2-334 ヒアリング結果(2/4)

[redacted] 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について下記の観点から貴社の事業活動に与える影響を教えてください。

[redacted]

図 2-335 ヒアリング結果(3/4)

[redacted]ヒアリング調査票【4/4ページ】

[redacted]

○その他、なにか道路管理者に伝えたいこと。

[redacted]

図 2-336 ヒアリング結果(4/4)

(ｲ) 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 2-337～図 2-340 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 2-102 に示す。

[redacted]

図 2-337 ヒアリング結果まとめ1

[redacted]

図 2-338 ヒアリング結果まとめ2

[redacted]

図 2-339 ヒアリング結果まとめ3

[redacted]

図 2-340 ヒアリング結果まとめ4

表 2-102 ヒアリング調査結果一覧表

企業ヒアリングの実施結果（最終報告）

NO	調査項目		ヒアリング実施結果			
	大分類	中分類	[redacted]			
			2025年7月4日実施	2025年7月7日実施	2025年7月8日実施	2025年7月16日実施
1	事業概要	物流2024問題への取組み	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
2	道路の多機能空間への進化について	期待内容	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
3	道路整備に期待する効果について	直接効果の把握	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
4	その他	道路全般に関する意見	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
5		外環事業について要望事項	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
6	外環事業への協力度		[redacted]	[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

(ｳ) 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 2-341～ 図 2-353 に示す。

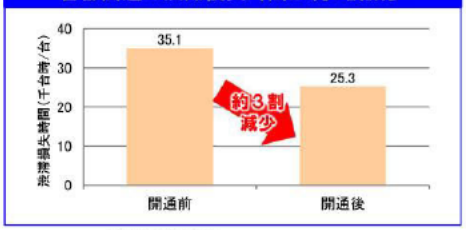
都心部の渋滞緩和による企業活動の支援

国土交通省 1

○ 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。

■開通前後の経路と渋滞状況の変化

外環道千葉区間の開通等により、中央環状内側※の首都高速の渋滞損失時間が約3割減少



※中央環状線を含む
※車両感知器交通量から算出　開通前 H29.6.1(木)～H29.10.31(火)
開通後 H30.6.3(日)～H30.10.31(水)

■企業の声

[redacted]

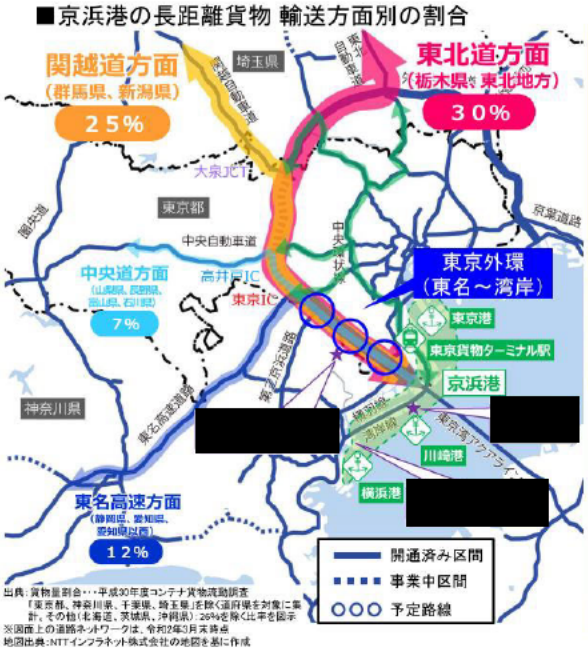
図 2-341 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料（1/13 ページ）

所要時間短縮による企業活動の支援（自動車産業）

国土交通省 2

○ 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。

■京浜港の長距離貨物 輸送方面別の割合



■企業の声

[redacted]

図 2-342 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）

国土交通省 3

○ 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

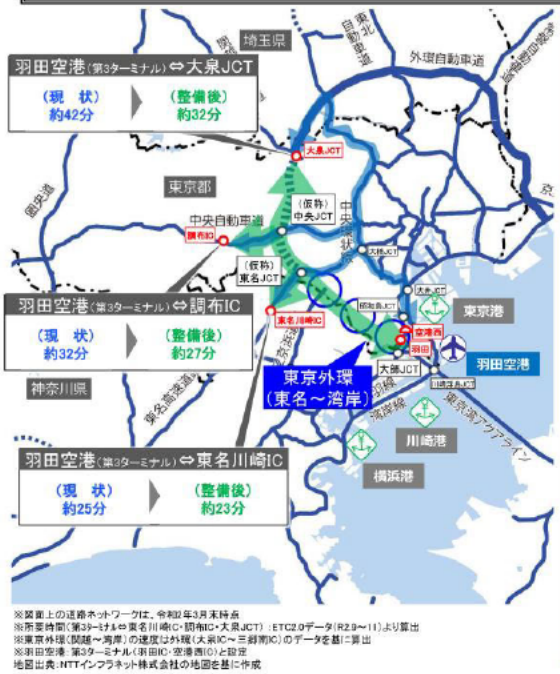
[redacted]

図 2-343 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）

国土交通省 4

○ 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

[redacted]

図 2-344 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 5

○ 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。

出典：「世界遺産」、「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）」、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

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 2-345 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 6

○ 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。

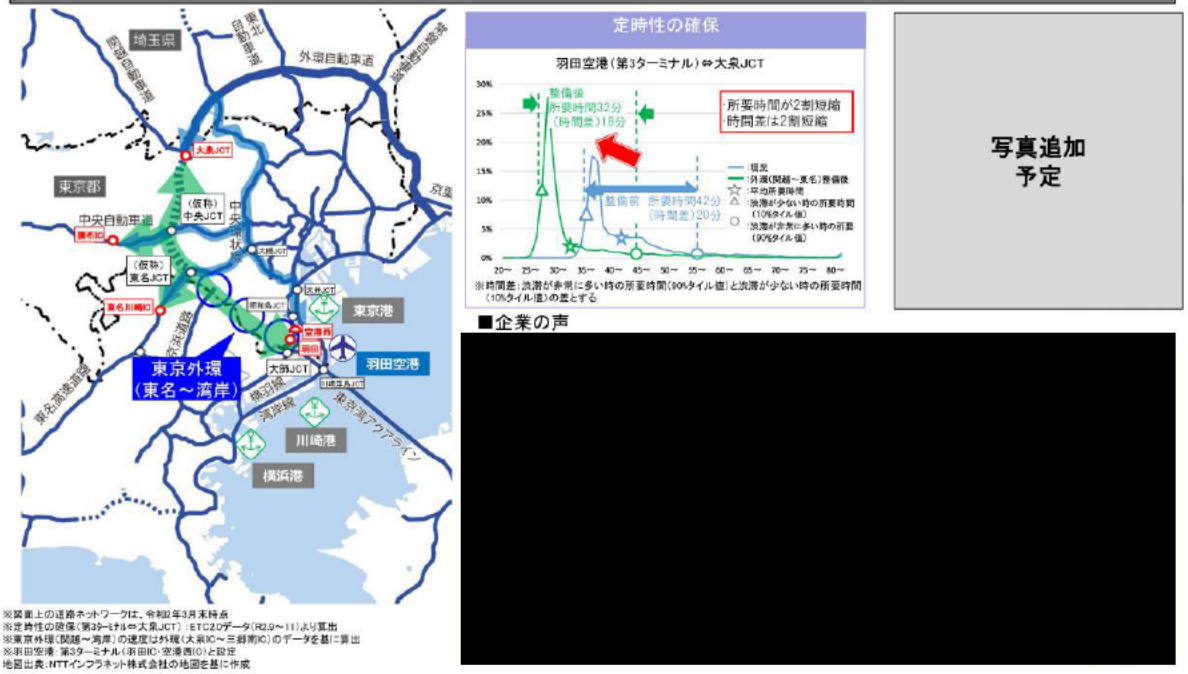


図 2-346 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料（6/13 ページ）

移動圏域拡大による企業活動の支援

国土交通省 7

○ 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

[redacted]

■企業の声

[redacted]

図 2-347 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

国土交通省 8

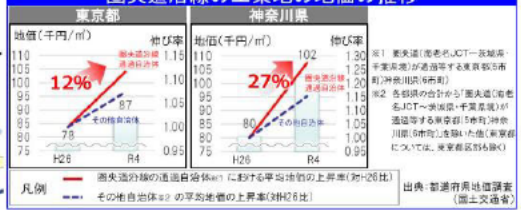
○ 外環道沿線に新規立地した物流施設は100件以上（H22年～R元年）
○ 圏央道の沿線地域（神奈川県、東京都）の工業地の地価は上昇傾向。
○ 東京外環（東名～湾岸）の整備により、羽田空港や京浜港の立地する湾岸エリア等への利便性が向上し、大型物流施設等の新規立地や施設更新活性化に期待。

■企業立地状況（H22以降）

出典：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（情報はR元年6月時点）
・ R元年6月時点で立地済・立地予定を区分
・ 立地件数は、各拠点の立地住所をもとに近隣の拠点を集約して示す

※図面上の道路ネットワークは、令和2年3月末時点

圏央道沿線の工業地の地価の推移



■企業の声

[redacted]

地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

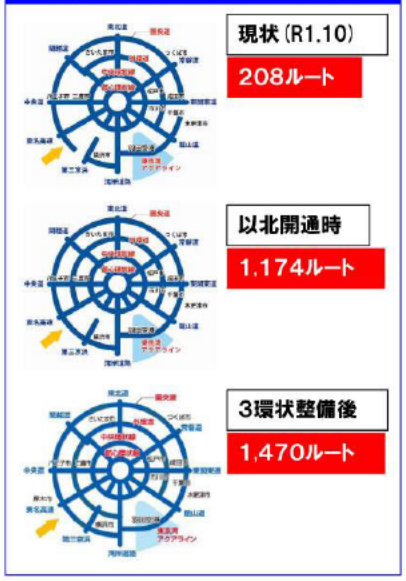
図 2-348 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料（8/13 ページ）

経路選択肢増加による企業活動の支援

国土交通省 9

○ 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。

三環状道路の整備による
リダンダンシーの強化
（東名高速から東京都心へ至るパターン（試算））



■企業の声

[redacted]

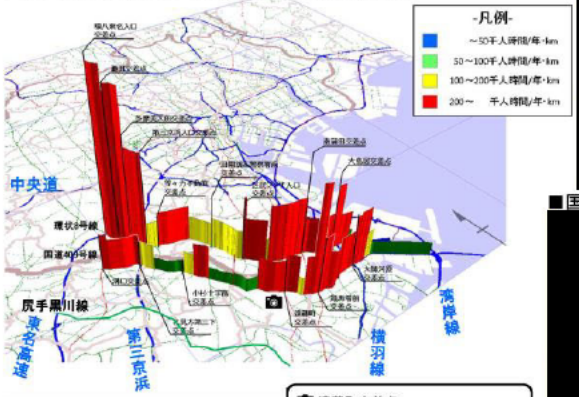
図 2-349 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料（9/13 ページ）

幹線道路の渋滞緩和による企業活動の支援

国土交通省 10

○ 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

[redacted]

■国道409号に関する企業の声

[redacted]

地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-350 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）

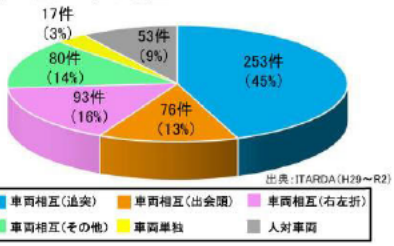
幹線道路の事故減少による企業活動の支援

国土交通省 11

○ 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

[redacted]

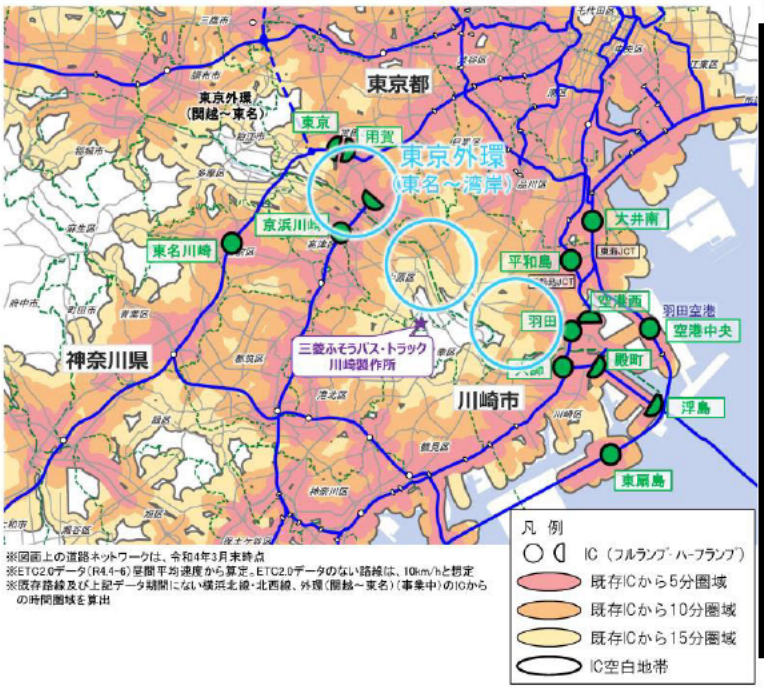
地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 2-351 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 12

○ 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

[redacted]

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 2-352 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、所要時間短縮や時間信頼性、渋滞緩和の効果を期待していることを再度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。

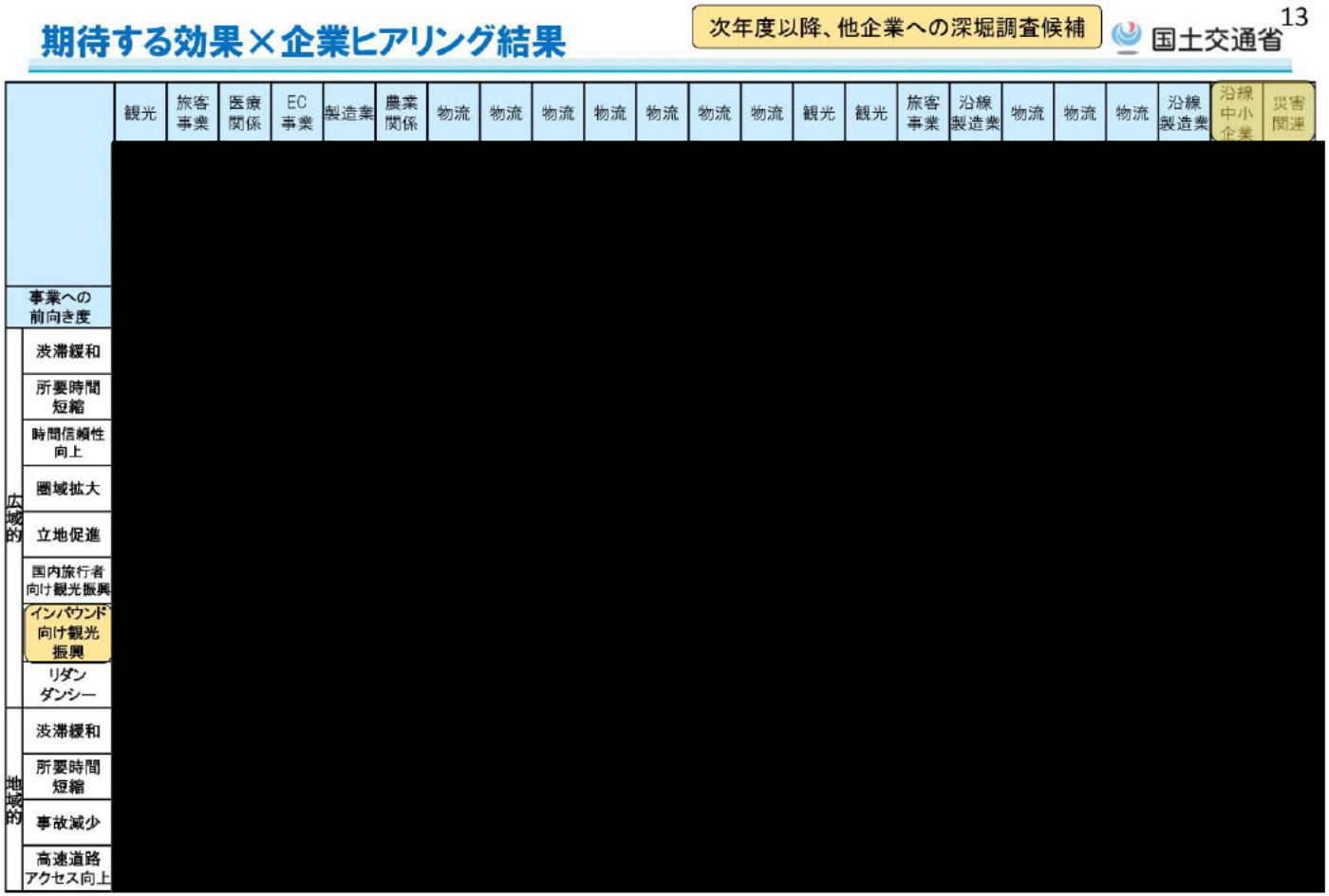


図 2-353 ヒアリング結果を踏まえた整備効果とりまとめ資料（13/13 ページ）

2.3. 広域道路ネットワークに求められる事項の整理

(1) 上位計画における求められる事項の整理

2.2.1 **最新の事業計画の把握**で収集した、国土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、広域道路ネットワークに求められる役割・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 2-103 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 川崎市総合計画 第 3 期実施計画	R4.2 R4.3
大田区	大田区都市計画マスタープラン	R4.3

No.	分類	広域道路ネットワークに求められる役割・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・政策集」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・政策集」を基に追加した役割・機能である。

表 2-104 WISENET2050・政策集の項目

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、モーダルコンビネーション、**治水機能**、高速自転車道）
求められる役割	・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 ・**道路の枠を超えた機能の高度化複合化**
政策	・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	広域道路ネットワークに求められる役割・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		**自動物流道路等の多機能空間への進化**
11	医療支援	第三次救急医療施設等へのアクセス向上
12	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
13	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
14		災害時のリダンダンシー確保
15		**治水機能(調整池・導水機能等)等の多機能空間への進化**
16	環境改善	地球環境・沿道環境の保全
17		**ネイチャーポジティブの実現**

(2) 沿線地域の抱える課題・ニーズを踏まえた求められる事項の整理

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、広域道路ネットワークに求められる役割・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 2-105 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	・地域住民のニーズ調査（WEB 調査） ・企業ヒアリング調査

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ネットワークの役割・機能（以降の表中の赤字）、配慮すべき事項（以降の表中の青字）を追加した。

1) 社会情勢からの整理

表 2-106 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、コロナ禍前同水準ないし、増加傾向となっており、観光の円滑性向上のための支援が重要	統計整理
3	コロナ禍前よりも、東京の 23 区や川崎市での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 2-107 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 5 割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	東京港や羽田空港～中央道間を走行する車両の約 9 割が首都高を経由しており、現状として都心部の渋滞を増長している 川崎港～中央道間を走行する車両の約 7 割が多摩沿線道路を利用している	交通データ解析
4	湾岸部から大泉 JCT 間等のミッシングリンク区間では非混雑時と混雑時の所要時間差が大きいため、所要時間の定時制が求められる	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 35%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 R6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	東京南西部地域や川崎市域には、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	**主要幹線道路である環状八号線・国道 409 号の死傷事故率が高い**	交通データ解析
12	環状八号線と並行する道路において、抜け道利用が多くみられる傾向	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

3) 地域の声からの整理

地域住民（世田谷区、大田区、川崎市）アンケート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 2-108 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	**渋滞緩和**に期待	市民･企業ニーズ
2	高速へのアクセスの改善等に期待	市民･企業ニーズ
3	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	物流事業者ニーズ
4	特車や危険物取扱い車両が走行できる道路整備に期待	物流事業者ヒアリング
5	**経路選択肢が増え**ることで、**災害時等の走行経路の確保が可能**となることに期待	物流事業者ニーズ
6	洪水時の治水対策の要望	市民ニーズ
7	避難施設や備品の充実に期待	市民ニーズ
8	防災備品等を幹線道路に備蓄することで、緊急時の対応の効率化への期待	物流事業者ニーズ
9	「交通安全対策」を望む声が多い	市民ニーズ
10	トラックと二輪車の走行空間分離による安全な走行空間の確立に期待	物流事業者ニーズ
11	荷捌き拠点や特車含むトラックが休憩できるスポットの拡充に期待	物流事業者ニーズ
12	拠点に併設される管制センターや利用物流車両、物流施設への電気の供給に期待	物流事業者ニーズ

(3) 広域道路ネットワークに求められる事項の取りまとめ

(1)~(2)の検討を踏まえて、広域道路ネットワークに求められる役割・機能および配慮事項を整理した。

なお、多機能空間（道路空間の高度化・複合化）については、3 章 **道路機能の高度化・複合化の検討**で詳細を示す。

1) 求められる機能・役割の整理

表 2-109 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	広域道路ネットワークに求められる役割・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		自動物流道路等の多機能空間への進化
13	医療支援	第三次救急医療施設等へのアクセス向上
14	交通安全	幹線道路における安全性向上
15		歩行者・自転車に対して安全･安心な道路空間の創出
16	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
17		災害時のリダンダンシー確保
18		治水機能(調整池・導水機能等)等の多機能空間への進化
19	環境改善	地球環境・沿道環境の保全
20		ネイチャーポジティブの実現

2) 配慮事項の整理

表 2-110 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