

第5章 評価項目に関する整備効果の比較評価

章 内 目 次

5. 評価項目に関する整備効果の比較評価	5-1
5.1. 道路計画の交通課題対策案の立案	5-2
(1) 対策案立案の考え方	5-2
(2) 対策案の概要	5-2
5.2. 定量的に評価可能な項目の検討	5-4
5.2.1. 政策目標ごとの評価項目の設定	5-4
5.2.2. ガイドラインで不足する項目の追加	5-5
5.2.3. 定量的に評価可能な項目の検討	5-6
5.3. 交通課題対策案の整備効果分析	5-7
(1) ゲートウェイへのアクセス強化	5-8
(2) 災害への備えとしての道路網の強化	5-40
(3) 都心の渋滞緩和	5-58
(4) 交通分担の整序化	5-61
(5) 地球温暖化防止等の環境の保全(CO ₂ 等排出量削減)	5-69
(6) その他(沿線まちづくりの支援)	5-71
5.4. 交通課題対策案の比較評価	5-72
(1) 整備効果の比較	5-72
(2) 比較評価の検討	5-73
5.5. 多様な整備効果項目の整理	5-75
5.5.1. 整備効果事例の収集	5-75
5.5.2. 整備効果事例の整理	5-76
(1) 地整別整備効果資料の内訳	5-76
(2) 整備効果の視点別傾向把握	5-77
5.5.3. 新たな整備効果項目の検討	5-85
(1) 新たな整備効果項目の選定方針	5-85
(2) 新たな整備効果項目の抽出	5-87

5. 評価項目に関する整備効果の比較評価

第4章の検討及び過年度成果を基に、国土交通省道路局の「構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン」（平成25年7月）の記載の評価項目を参考に、ガイドラインで不足する項目の追加等、定量的に評価可能な項目を検討した。そして、計画段階評価に向け、各評価項目について交通課題対策案の整備効果を分析し、留意事項と合わせて比較評価を行った。また、近年開催された事業評価監視委員会から整備効果事例を収集・整理し、本事業への適用可能性を検討・整理した。

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



地図出典：東京外かく環状国道事務所（以下リンク）画像を一部加筆

<https://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/gaiyo/index.html>（令和7年7月18日閲覧）

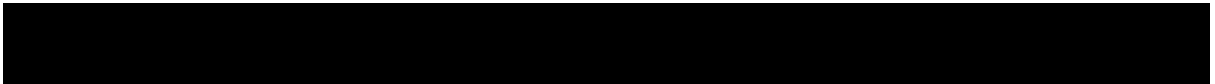
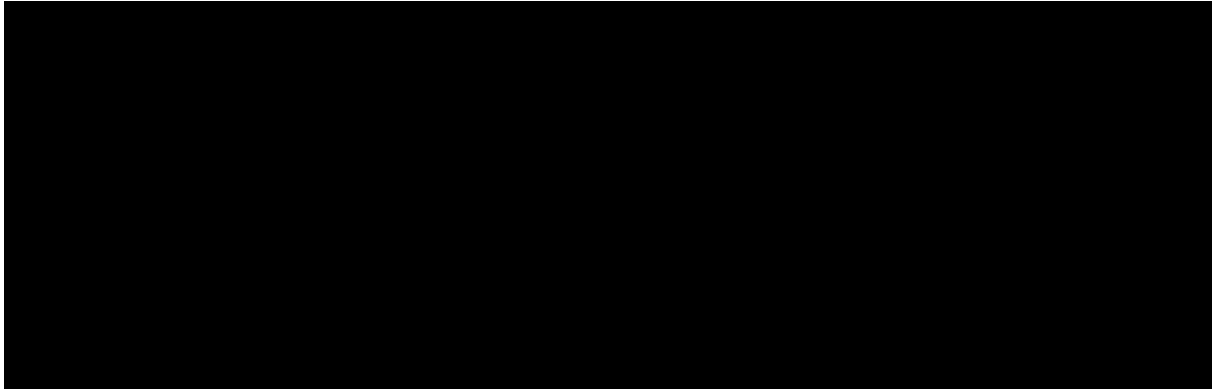
図 5-1 東京外環の各路線の位置図

5.1. 道路計画の交通課題対策案の立案

(1) 対策案立案の考え方

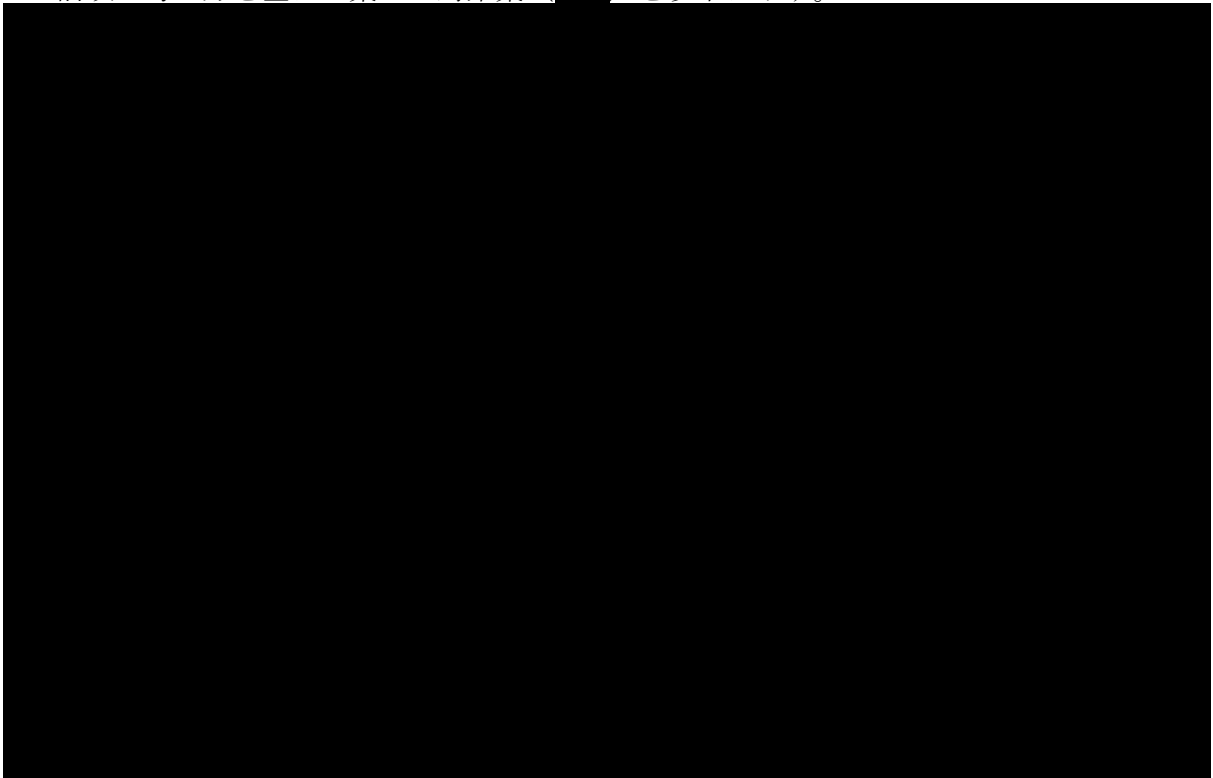


【対策案立案における考え方】



(2) 対策案の概要

前項の考え方を基に立案した対策案（ ）を以下に示す。



地図出典：地理院地図を基に加工

図 5-2 本業務で立案した交通課題の対策案

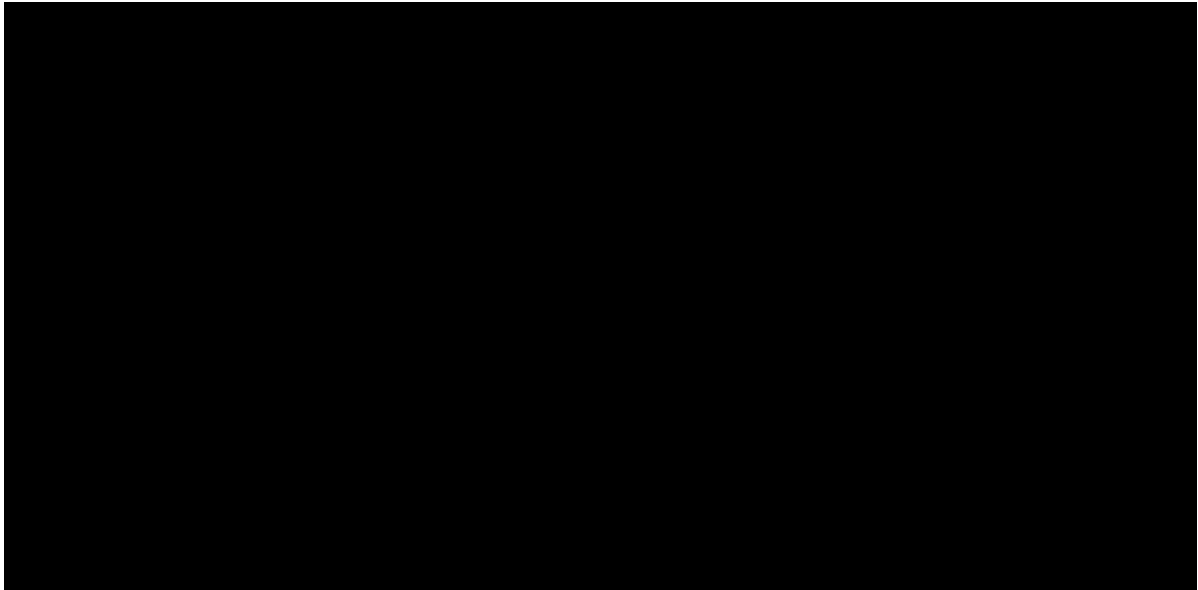


表 5-1 対策案 ■■■ の特徴

道路計画に求められる 条件	

5.2. 定量的に評価可能な項目の検討

5.2.1. 政策目標ごとの評価項目の設定

第4章の道路計画の必要性の検討を受けて、対策案について政策目標に応じて評価するための項目と指標を以下のように設定した。

表 5-2 評価項目

No.	対応する政策目標	分類	広域道路に求められる役割・機能	評価項目
1	A.ゲートウェイへのアクセス強化	物流支援	物流網の形成	(1) 物流の効率化
2			トラックの大型化への対応	
3			空港・港湾等の物流拠点へのアクセス強化	
4			自動物流道路等の多機能空間への進化	
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	(2) 拠点機能強化
6		観光振興	観光拠点へのアクセス強化	(3) 観光振興への貢献
7	B.災害への備えとしての道路網の強化	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	(4) 災害時のリダンダンシー
8			災害時のリダンダンシー確保	(5) 治水機能との親和性
9			治水機能(調整池・導水機能等)等の多機能空間への進化	
10		医療支援	第三次救急医療施設等へのアクセス向上	(6) 医療機関への搬送向上
11	C.都心部の渋滞緩和	都心の渋滞緩和	都心への通過交通流入の抑制	(7) 都心への通過交通流入の抑制
12	D.交通分担の整序化	交通安全	幹線道路における安全性向上	(8) 幹線道路の交通分担効果 (9) 生活道路の交通分担効果
13			歩行者・自転車に対して安全・安心な道路空間の創出	
14		利便性強化・効率化	日常の移動の利便性・快適性を確保	
15			日常の移動の定時性向上	
16			都市・拠点間アクセス強化	
17			経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成	
18			自動車専用道路へのアクセス強化	
19	E.地球温暖化防止等の環境の保全	環境改善	地球環境・沿道環境の保全	(10) 沿道環境改善
20			ネイチャーポジティブの実現	

5.2.2. ガイドラインで不足する項目の追加

「構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン」では、下表に示す評価項目例が示されている。前項の政策目標に応じた評価項目において、不足している「⑤事業性」の観点について比較項目を追加することとする。

表 5-3 評価項目例

分野	評価項目の例
①交通	時間短縮、渋滞解消、交通事故減少、歩行者自転車の移動性・安全性、道路の走行性、救急医療施設への搬送時間、当該道路の災害時における機能・安全性、広域ネットワーク形成（既存のネットワークとの連携）、交通発生集中源からのアクセス性、都市の道路ネットワーク形成 等
②環境	大気質、騒音、動物・植物、生態系 等
③土地利用 ・市街地整備	地域交流への効果、農業的土地利用への影響、市街地の防災性、市街地整備への貢献度（アクセス性等）、沿道商業施設への影響 等
④社会 ・地域経済	地域活性化や都市再生への効果、観光振興 等
⑤事業性	事業や維持管理に関わる費用、事業に要する期間、施工時の影響、用地取得に関するリスク、不測の事態に対する計画の柔軟性 等

出典：国土交通省道路局「構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン」（平成 25 年 7 月）

本事業における事業性として、正確なルートや構造が未確定な状態であるため、本業務では配慮すべき事項として下表に示す観点で評価項目を設定することとする。

表 5-4 配慮すべき事項に関する評価項目

事業性	事業に要する期間	・用地買収の期間や史跡等の調査期間、施工に伴う周辺道路の状況
	用地取得に関するリスク	・支障物件や公共用地の存在
施工性		・周辺の道路事情や土地利用状況の観点から施工時の制約条件への影響
周辺環境への影響		・施工に伴う周辺路線の交通規制や工事車両混入による渋滞への影響 ・埋蔵文化財への影響
川崎縦貫道路計画との関係		・川崎縦貫道路の計画との一体性

5.2.3. 定量的に評価可能な項目の検討

広域道路に求められる役割・機能の評価のための評価項目を、政策目標ごとに再整理した。また、本地域の状況に基づいた評価の視点・留意点を踏まえ、ルートと比較評価に必要な評価項目について定量的に評価可能なものを中心に選定した。

なお、自動物流道路は機能として道路交通と類似するため、評価項目には含めない。

■求められる役割・機能に基づく評価項目の検討

政策目標	評価項目例	比較の視点・留意点	比較評価項目
A. ゲートウェイへのアクセス強化	<ul style="list-style-type: none"> ・空港・港湾から物流拠点までの所要時間 ・交通拠点までの平均所要時間 ・羽田空港等から観光地までの平均所要時間 ・東名から都心までの到達パターン数 ・重要物流道路としての機能の有無 	<p>■沿線地域に主要な拠点多く立地 ⇒羽田空港・京浜港等の玄関口となる施設が立地、インバウンド需要への対応が重要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・主要拠点間の所要時間・余裕時間の短縮
B. 災害への備えとしての道路網の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・第三次医療施設の選択可能数 ・東名から都心までの到達パターン数 ・防災拠点間の所要時間 		<ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送路の信頼性向上
C. 都心部の渋滞緩和	<ul style="list-style-type: none"> ・都心部を通過する交通割合 		<ul style="list-style-type: none"> ・都心部の渋滞緩和
D. 交通分担の整序化	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間 ・都市・地域拠点までの平均所要時間 ・ICの到達圏域内人口 ・東名から都心までの到達パターン数 ・幹線道路における死傷事故率 ・生活道路における死傷事故率 ・抜け道利用割合 	<p>■災害時のネットワーク・拠点アクセス、減災対応が重視 ⇒首都圏の防災拠点となる東扇島等が立地、多摩川の治水対策の要望</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路の渋滞緩和 ・生活道路の交通安全向上
E. 地球温暖化防止等の環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> ・CO₂、NO_x、SPM 排出量削減率 ・生態系・植生への配慮状況 	<p>■首都圏の環状機能の発揮が必要 ⇒都心部への通過交通流入等の改善が必要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・CO₂ 排出量削減 ・ネイチャーポジティブへの対応

■構想段階プロセスガイドラインに基づく評価項目の設定

配慮すべき事項	ガイドラインの分野	評価項目(例)	配慮すべき事項
事業性、施工性、周辺環境への影響	⑤事業性	事業や維持管理に関わる費用、事業に要する期間、施工時の影響、用地取得に関するリスク、不測の事態に対する計画の柔軟性等	<p>・事業性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業に要する期間 ・用地取得に関するリスク <p>・施工性</p> <p>・周辺環境への影響</p> <p>・川崎縦貫道路計画との関係</p> <p>・その他</p>
		<p>■幹線道路・生活道路の両面に課題発生 ⇒環八等の一般道の交通渋滞、生活道路の安全性低下等が顕著</p> <p>■土地利用条件が多く、影響の配慮が重要 ⇒埋蔵文化財・史跡が点在し、高度な土地利用地域</p>	

図 5-3 評定項目の検討と設定フロー

5.3. 交通課題対策案の整備効果分析

前項の検討を受けて、本項目では政策目標に応じた評価項目を多角的に評価するために、以下の通り幅広い評価指標を設定し、対策案ごとに整備効果を検討、分析した。

表 5-5 政策目標に応じて設定した評価項目(対策案)

政策目標	評価項目	評価指標	視点
A ゲートウェイへの アクセス強化	(1) 物流の効率化	1) 主要地点間の所要時間の短縮	地域的
		2) 羽田空港からのアクセス圏域拡大	広域的
		3) 羽田空港へのアクセス性向上	広域的
		4) 羽田空港へのアクセス性向上	広域的
		5) 京浜港へのアクセス向上	広域的
		6) 京浜港へのアクセス向上	広域的
		7) 空港アクセスの強化 (国内線・国際線・国際線貨物ターミナル)	広域的
		8) 京浜三港と羽田空港エリアの 高速利用分担率	広域的
	(2) 拠点機能強化	9) 周辺地域の高速道路へのアクセス性向上	地域的
		10) 外環周辺地域の企業立地状況	広域的
B 災害への備えとし ての道路網の強化	(3) 観光振興への貢献	11) 観光施設等へのアクセス性向上	広域的
	(4) 災害時の リダンダンシー	12) 災害時の拠点間アクセス	広域的
		13) 緊急輸送路の信頼性向上	広域的
	(5) 医療機関への搬送 向上	14) 血液製剤の輸送支援	広域的
		15) 救急搬送先の選択枠増加	地域的
C 都心の渋滞緩和	(6) 都心への通過交通 流入の抑制	16) 都心の渋滞緩和	広域的
		17) 放射路線の都心方向利用割合 (アクアライン)	広域的
		18) 臨海部～中央道の首都高利用状況	広域的
D 交通分担の整序 化	(7) 幹線道路の交通分 担効果	19) 幹線道路の渋滞緩和	地域的
		20) 幹線道路の交通事故減少	地域的
	(8) 生活道路の交通分 担効果	21) 生活道路の抜け道利用の緩和	地域的
		22) 生活道路の交通事故減少	地域的
E 地球温暖化防止 等の環境の保全	(9) 沿道環境改善	23) CO ₂ 等排出量削減	地域的
F その他	(10) 沿線まちづくり支援	24) 国際競争力の向上・沿線まちづくり	地域的

(1) ゲートウェイへのアクセス強化

1) 物流の効率化

(7) 主要地点間の所要時間の短縮

A) データ 諸元

表 5-6 使用データ

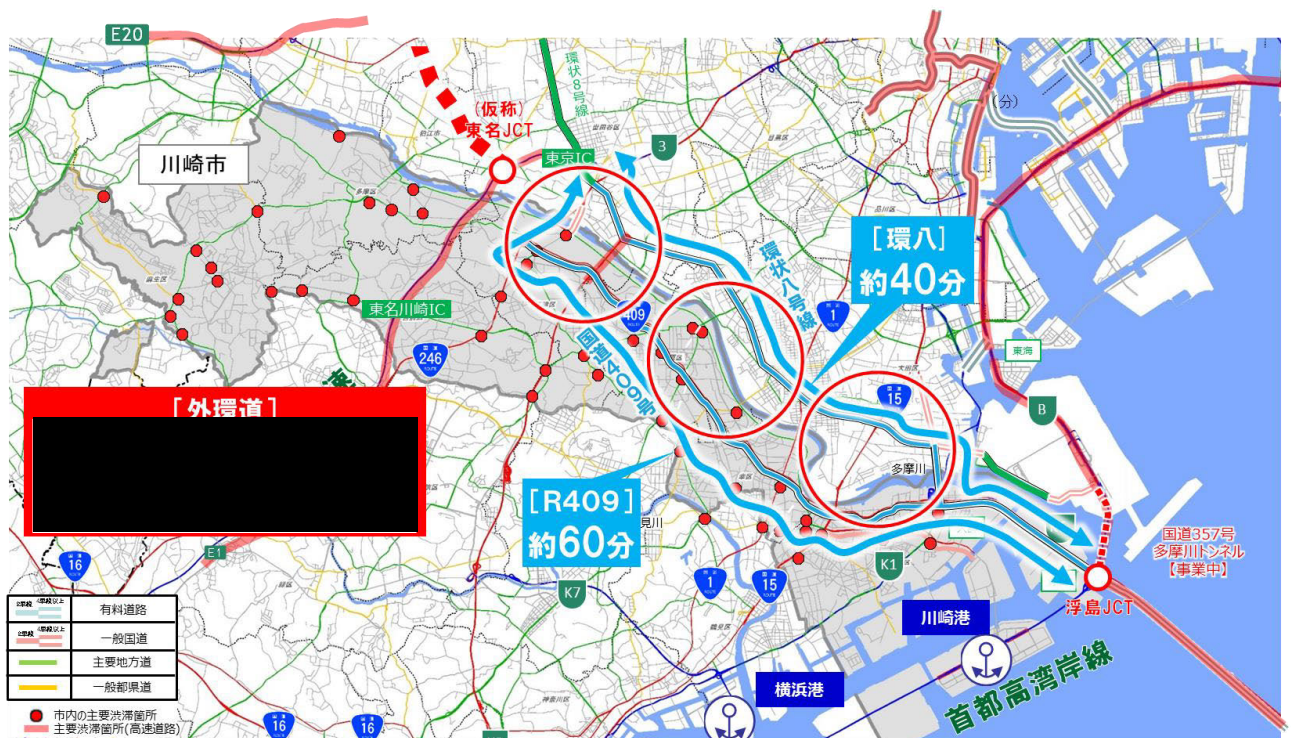
データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 2-2	R6.4～ R6.6	・ 川崎浮島 JCT～東京 IC 間 ※ETC2.0 データ(R6.4～R6.6、平日 24 時間対象)より算出 ※東京外環(東京 IC～大師)の所要時間は設計速度(80km/h)を基に算出

B) 分析結果

- 東名高速から湾岸道路の所要時間は、環八経由で約 40 分、国道 409 号経由で約 60 分となっている。

表 5-7 所要時間算出結果

No	路線	環八	国道 409 号	外環道
		約 40 分	約 60 分	



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 5-4 周辺道路の状況（所要時間の短縮）

(イ) 羽田空港からのアクセス圏域拡大

A) データ諸元

表 5-8 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 2-2	R6.4～6	<ul style="list-style-type: none"> ・ 昼間 12 時間速度から圏域の速度を算出 ※未掲載の路線は設計速度と設定 ※東京外環(関越～東名、東名～湾岸)と千葉外環(三郷南～高谷)は 80km/h、横浜北西線は 60km/h の設計速度と設定
令和 2 年 国勢調査	令和 2 年国勢調査に関する地域メッシュ統計	-	<ul style="list-style-type: none"> ・ 圏域内面積及び圏域内人口は、令和 2 年国勢調査の 1km メッシュ単位で計測し、対象市区毎に割合を算出 ※現況は外環以北の事業化路線の整備も含む

B) 分析結果

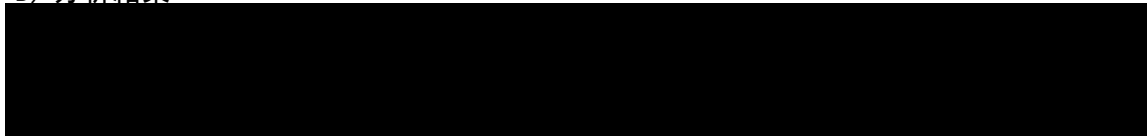


表 5-9 面積・人口カバー割合算出結果

No	流 出 入	路線	転換案	カバー面積 【面積に対するカバー率】		カバー人口 【人口に対するカバー率】	
				現況	整備後	現況	整備後
	イ グ レ ス	川崎市		約 44km ² 【31%】		約 34 万人 【22%】	
		世田谷区		約 4km ² 【7%】		約 10 万人 【10%】	
		大田区		約 47km ² 【77%】		約 72 万人 【97%】	
	ア ク セ ス	川崎市		約 43km ² 【30%】		約 33 万人 【21%】	
		世田谷区		約 5km ² 【9%】		約 12 万人 【12%】	
		大田区		約 45km ² 【73%】		約 68 万人 【91%】	

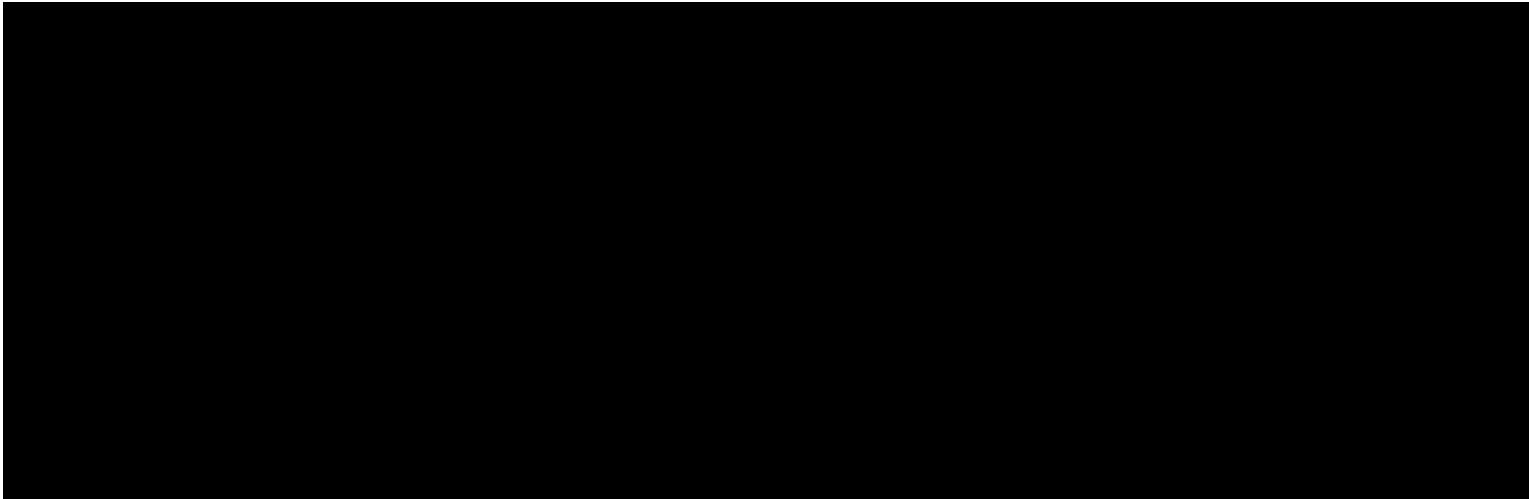


※図面上の道路ネットワークは、令和4年4月末時点
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 5-5 東京外環(関越～湾岸)整備による羽田空港からの 30 分圏域の拡がり(イグレス)

カバー面積
カバー人口

図 5-6 東京外環(関越～湾岸)整備による羽田空港からの 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 5-7 東京外環(関越～湾岸)整備による羽田空港への 30 分圏域の拡がり(アクセス)

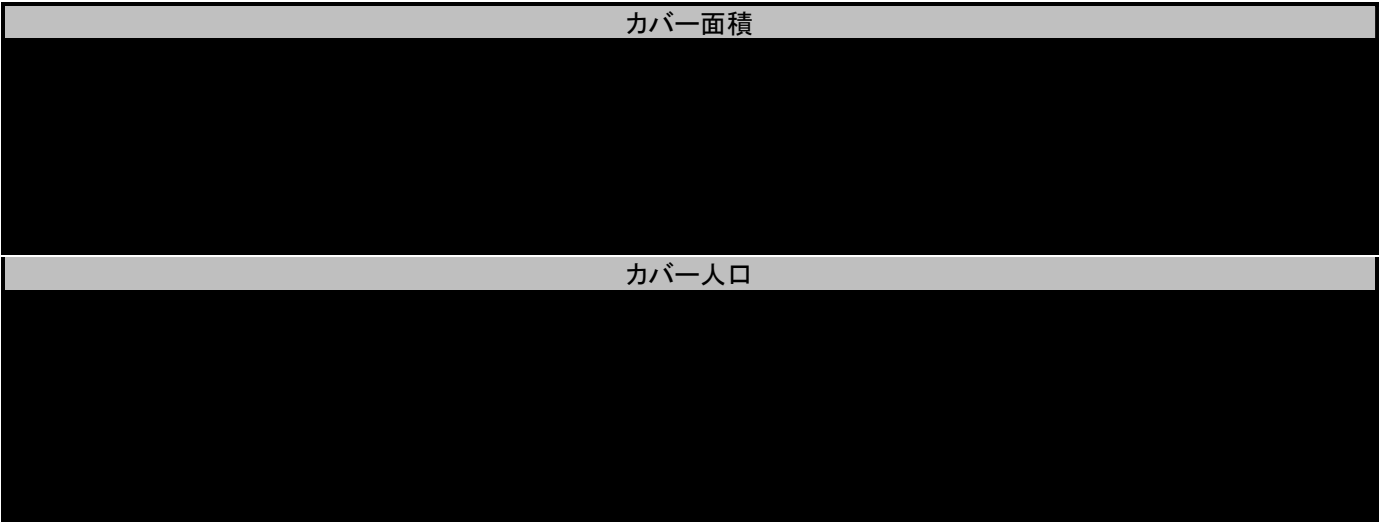


図 5-8 東京外環(関越～湾岸)整備による羽田空港への 30 分圏域のカバー状況(アクセス)

5. 評価項目に関する整備効果の比較評価

(ウ) 羽田空港へのアクセス性向上 (ETC2.0)

A) データ諸元

表 5-10 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	R6.4～6	<ul style="list-style-type: none"> ・ 羽田空港～大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC の昼間 12 時間速度より平均所要時間を算出し、90%ile の値から平均所要時間を引いて余裕時間を算出 ※東京外環(関越～湾岸)の速度は設計速度(80km/h)として算出 ※羽田空港:第 3 ターミナル(羽田 IC・空港西 IC)と設定

B) 分析結果

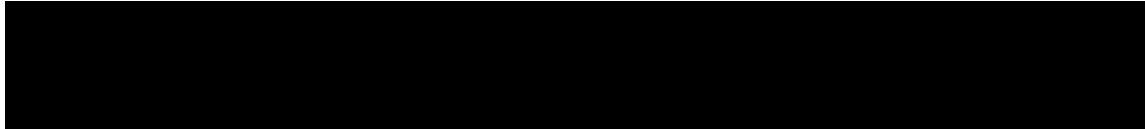
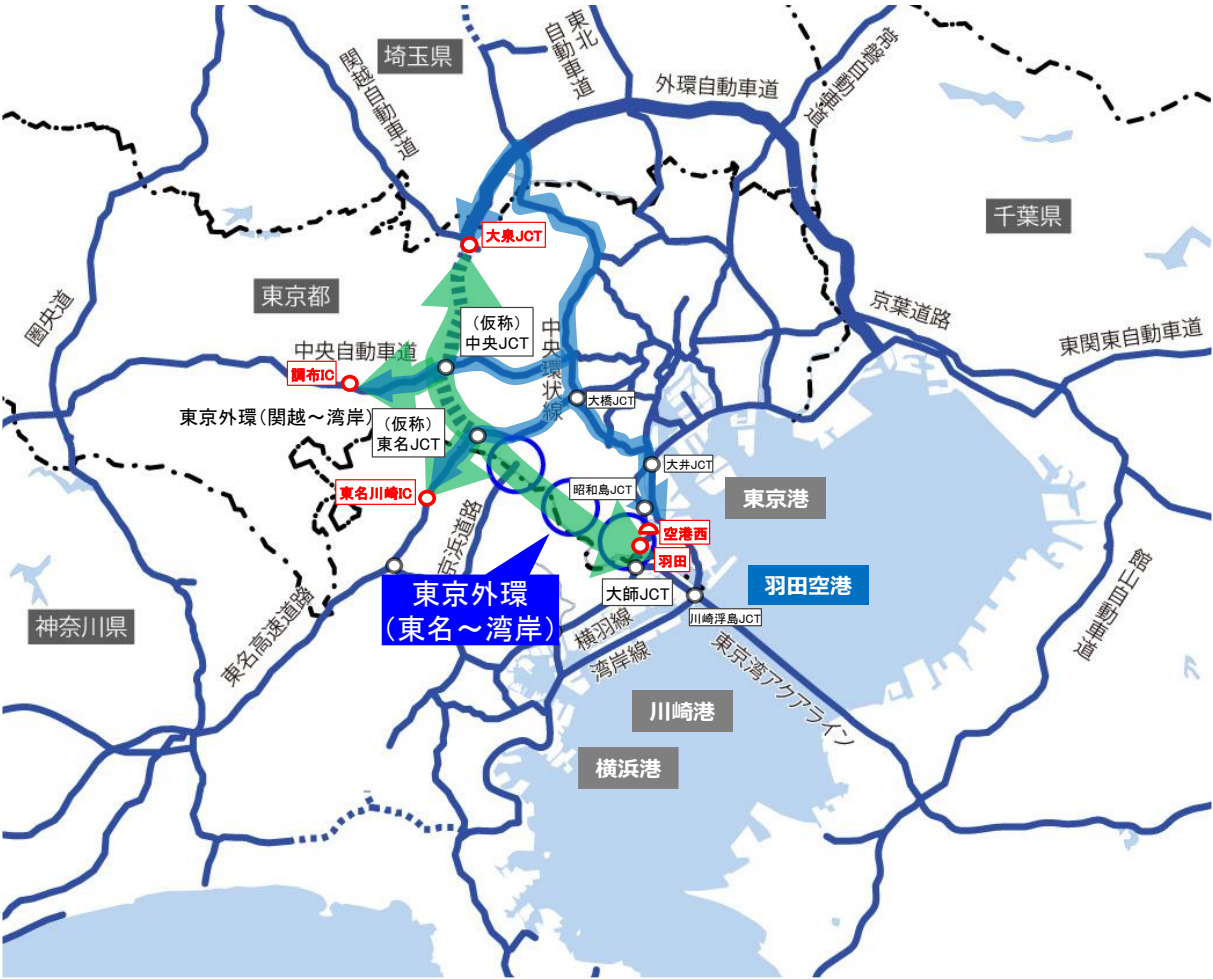


表 5-11 所要時間・余裕時間算出結果

No	経路	転換案	所要時間	余裕時間
	大泉 JCT⇒羽田空港	現況	約 46 分	約 22 分
	調布 IC⇒羽田空港	現況	約 34 分	約 20 分
	東名川崎 IC⇒羽田空港	現況	約 30 分	約 19 分



※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 5-9 京浜港・羽田空港～大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC の経路

大泉 JCT	調布 IC	東名川崎 IC

図 5-10 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒羽田空港の所要時間

大泉 JCT	調布 IC	東名川崎 IC

図 5-11 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒羽田空港の余裕時間

5. 評価項目に関する整備効果の比較評価

(I) 羽田空港へのアクセス性向上 (R3 全国道路・街路交通情勢調査)

A) データ諸元

表 5-12 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	-	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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

B) 分析結果



表 5-13 所要時間・余裕時間算出結果

No	経路	転換案	所要時間
	第 1・2 ターミナル～大泉 JCT	現況	約 95 分
	第 3 ターミナル～大泉 JCT	現況	約 105 分
	国際線貨物ターミナル～大泉 JCT	現況	約 105 分
	第 1・2 ターミナル～調布 IC	現況	約 65 分
	第 3 ターミナル～調布 IC	現況	約 70 分
	国際線貨物ターミナル～調布 IC	現況	約 75 分



※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 5-12 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～大泉 JCT の経路

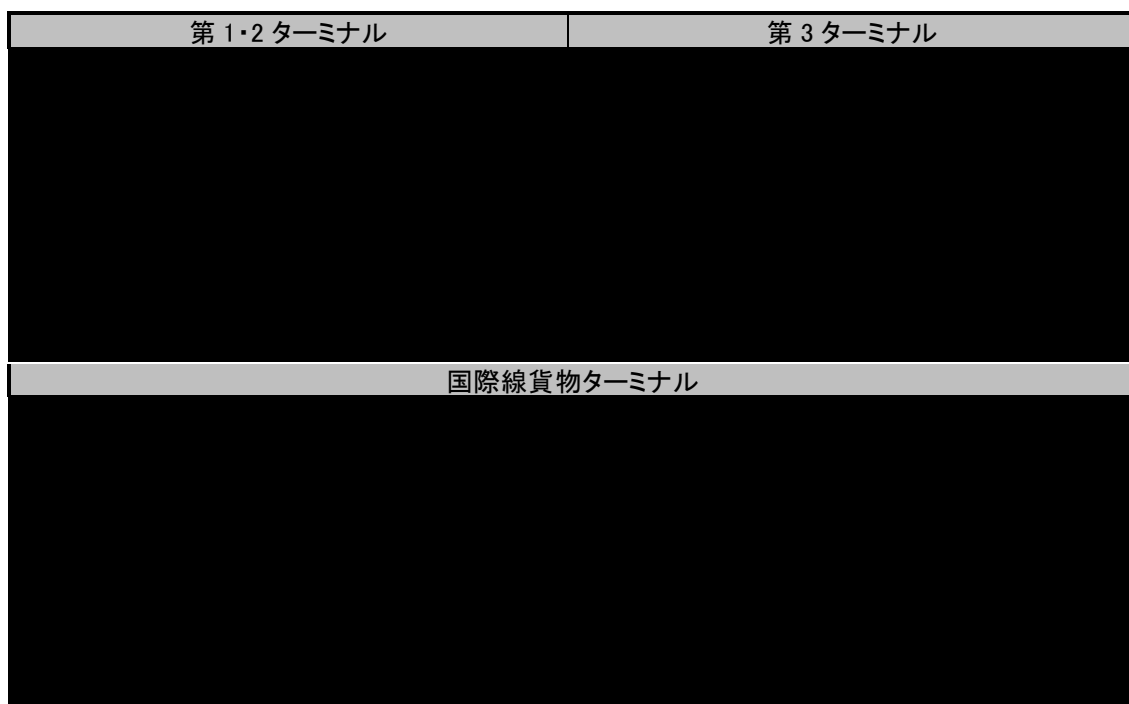


図 5-13 第 1・2 ターミナル、第 3 ターミナル、国際線貨物ターミナル～大泉 JCT の所要時間



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

図 5-14 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～調布 IC の経路

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	

図 5-15 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～調布 IC の所要時間

5. 評価項目に関する整備効果の比較評価

(オ) 京浜港へのアクセス性向上 (ETC2.0)

A) データ諸元

表 5-14 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	R6.4～6	<ul style="list-style-type: none"> 京浜港(東京港、川崎港、横浜港)～大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC の昼間 12 時間速度より平均所要時間を算出し、90%tile の値から平均所要時間を引いて余裕時間を算出 ※東京外環(関越～湾岸)の速度は設計速度(80km/h)として算出 ※東京港:大井南 IC と設定、川崎港:東扇島 IC と設定、横浜港:南本牧ふ頭と設定

B) 分析結果

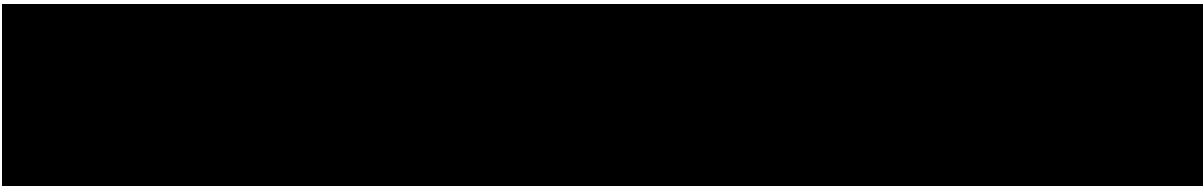
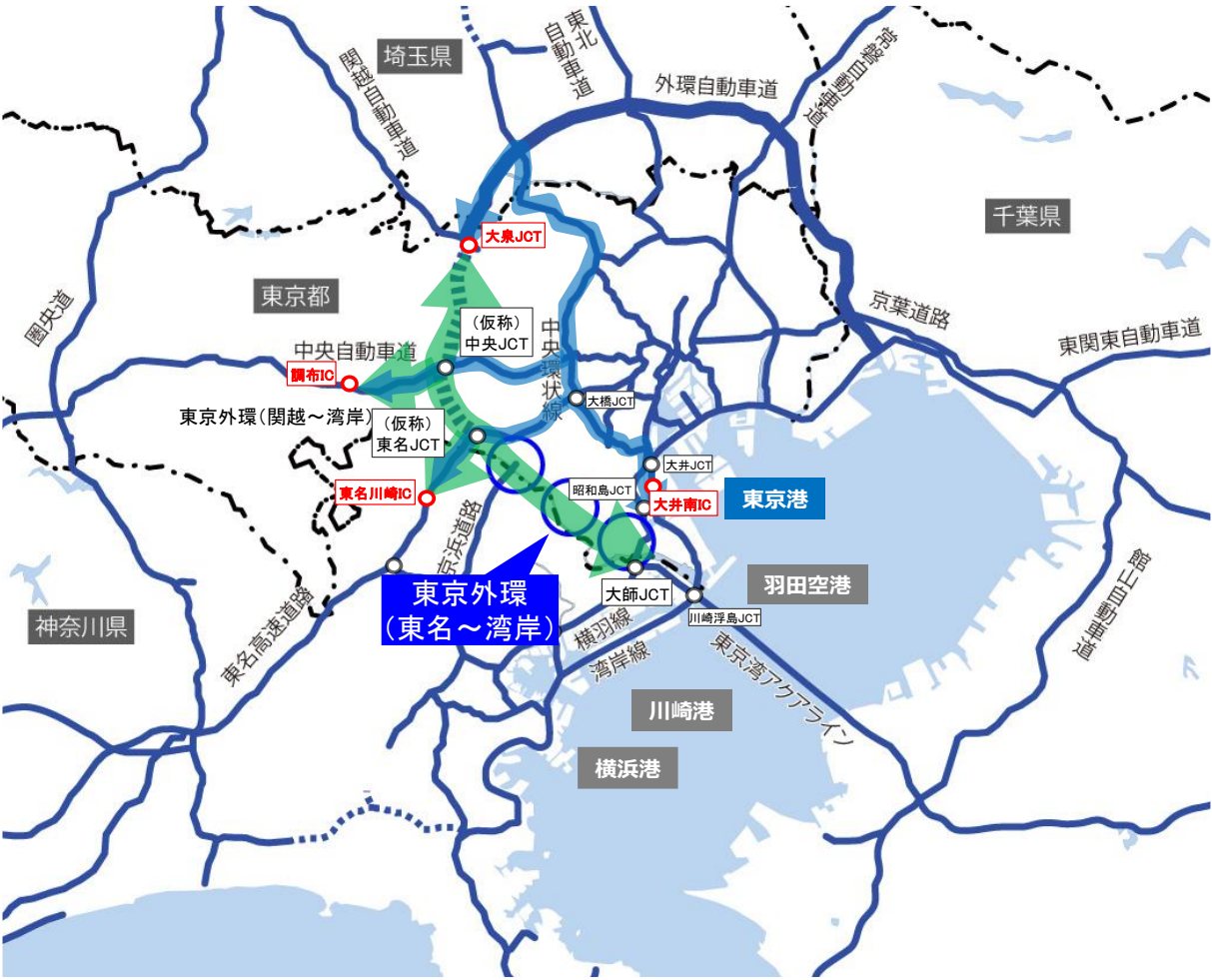


表 5-15 所要時間・余裕時間算出結果

No	経路	転換案	所要時間	余裕時間
	大泉 JCT⇒東京港	現況	約 49 分	約 21 分
	調布 IC⇒東京港	現況	約 36 分	約 22 分
	東名川崎 IC⇒東京港	現況	約 31 分	約 21 分
	大泉 JCT⇒川崎港	現況	約 59 分	約 23 分
	調布 IC⇒川崎港	現況	約 47 分	約 23 分
	東名川崎 IC⇒川崎港	現況	約 43 分	約 24 分
	大泉 JCT⇒横浜港	現況	約 67 分	約 20 分
	調布 IC⇒横浜港	現況	約 47 分	約 23 分
	東名川崎 IC⇒横浜港	現況	約 52 分	約 22 分



※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 5-16 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC～東京港の経路

大泉 JCT	調布 IC	東名川崎 IC

図 5-17 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒東京港の所要時間

大泉 JCT	調布 IC	東名川崎 IC

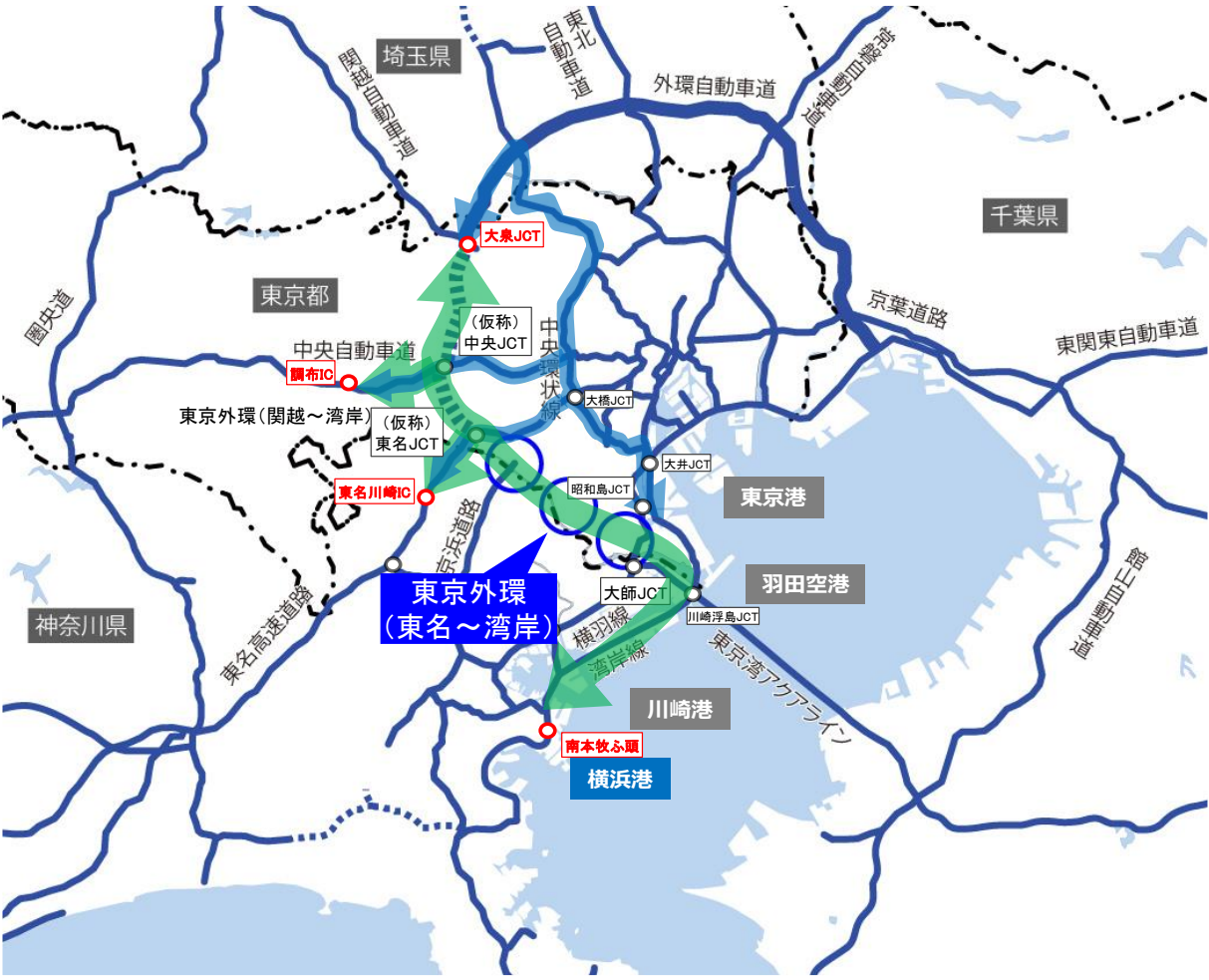
図 5-18 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒東京港の余裕時間



地図出典:NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 5-20 大島 ICT 調布 IC 東名川崎 IC⇒川崎港の所要時間図 5-21 土皇 ICT 調布 IC 東名川崎 IC→川崎港の全検時間

1. *Journal of the American Medical Association*, 2000; 283: 2689-2693.



※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 5-22 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC～横浜港の経路

大泉 JCT	調布 IC	東名川崎 IC

図 5-23 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒横浜港の所要時間

大泉 JCT	調布 IC	東名川崎 IC

図 5-24 大泉 JCT、調布 IC、東名川崎 IC⇒横浜港の余裕時間

5. 評価項目に関する整備効果の比較評価

(カ) 空港アクセスの強化 (R3 全国道路・街路交通情勢調査)

A) データ諸元

表 5-16 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	-	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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

B) 分析結果

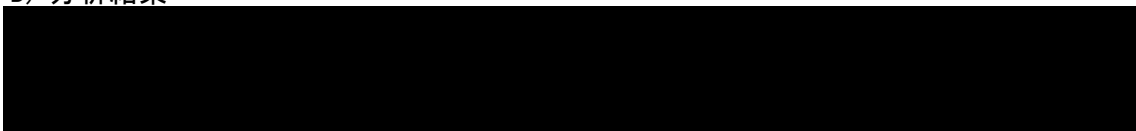


表 5-17 所要時間・余裕時間算出結果

No	経路	転換案	所要時間
	調布 IC～ 中央防波堤外コンテナターミナル	現況	約 70 分
	大泉 JCT～ 中央防波堤外コンテナターミナル	現況	約 100 分
	大泉 JCT～ 大井コンテナふ頭	現況	約 100 分
	調布 IC～ 川崎港コンテナターミナル	現況	約 75 分
	大泉 JCT～ 川崎港コンテナターミナル	現況	約 105 分
	調布 IC～ 大黒ふ頭コンテナターミナル	現況	約 85 分
	大泉 JCT～ 大黒ふ頭コンテナターミナル	現況	約 120 分
	大泉 JCT～ 本牧ふ頭コンテナターミナル	現況	約 120 分



※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 5-25 中央防波堤外コンテナターミナル、大井コンテナふ頭～調布 IC、大泉 JCT の経路



図 5-26 中央防波堤外コンテナターミナル～調布 IC、大泉 JCT の所要時間

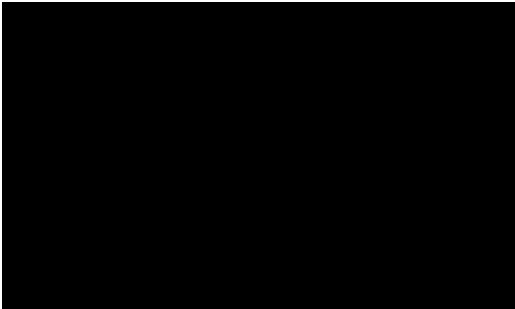


図 5-27 大井コンテナふ頭～大泉 JCT の所要時間



※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 5-28 川崎港コンテナターミナル～調布 IC、大泉 JCT の経路



図 5-29 川崎港コンテナターミナル～調布 IC、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 5-30 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～調布 IC、大泉 JCT の経路



図 5-31 大黒ふ頭コンテナターミナル～調布 IC、大泉 JCT の所要時間

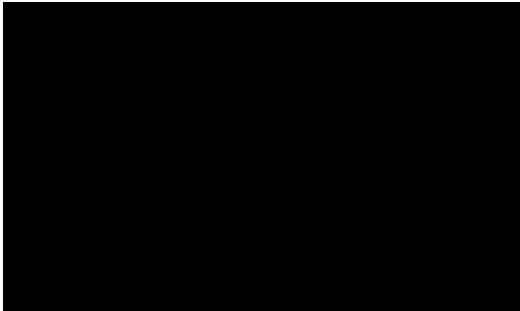


図 5-32 本牧ふ頭コンテナターミナル～大泉 JCT の所要時間

(キ) 京浜三港と羽田空港エリアの高速利用分担率

A) データ諸元

表 5-18 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (様式 2-1)	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		-

B) 分析結果



※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 5-33 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(再掲)

a) 羽田空港 & 京浜三港の全体

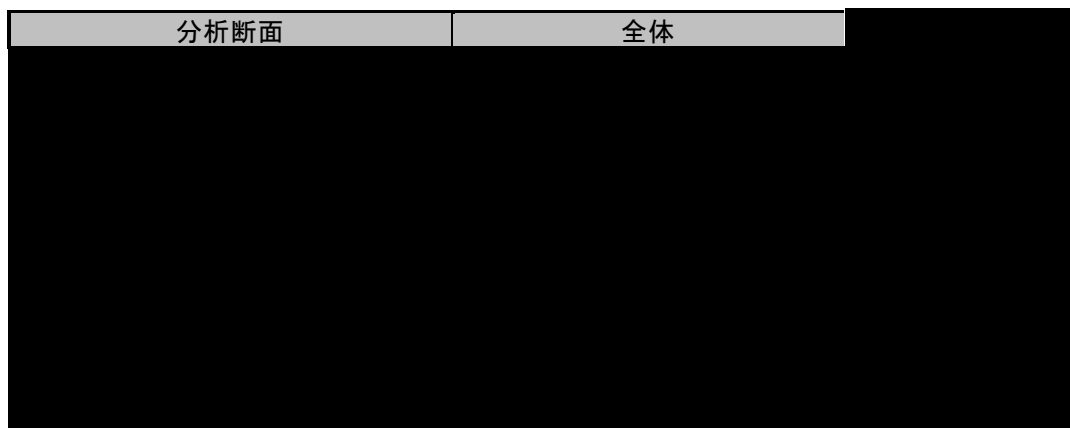
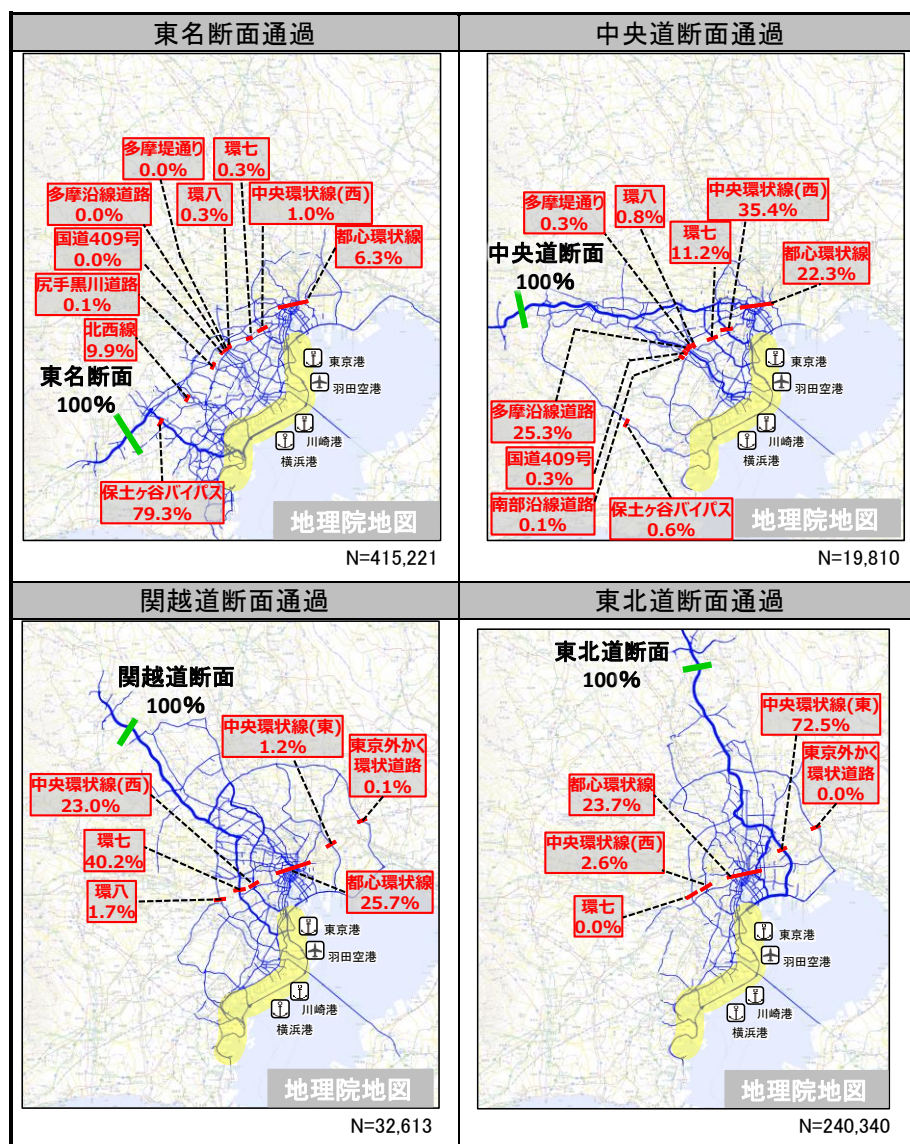


図 5-34 利用路線分担率(羽田空港 & 京浜三港の全体)



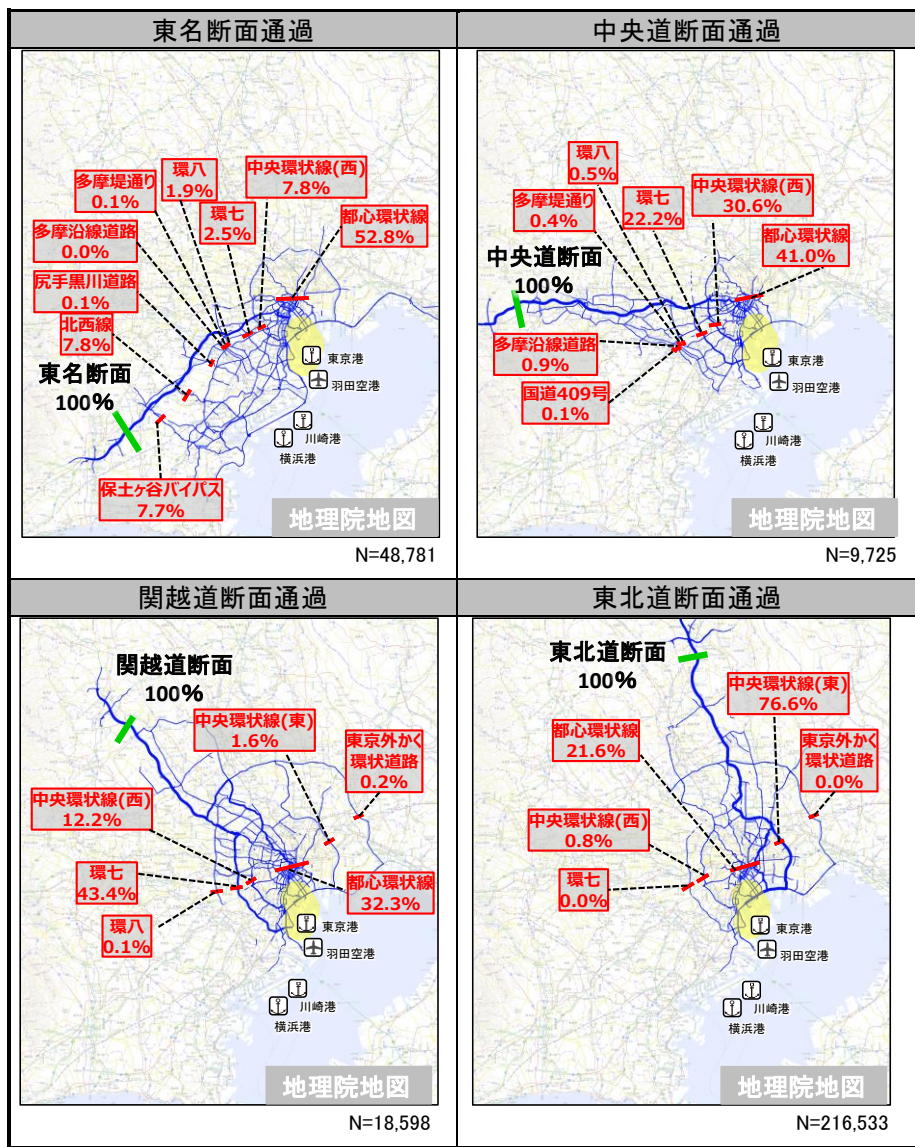
地図出典: 地理院地図を基に作成

図 5-35 断面通過流動(羽田空港 & 京浜三港の全体)(再掲)

b) 東京港

分析断面	全体

図 5-36 利用路線分担率(東京港)



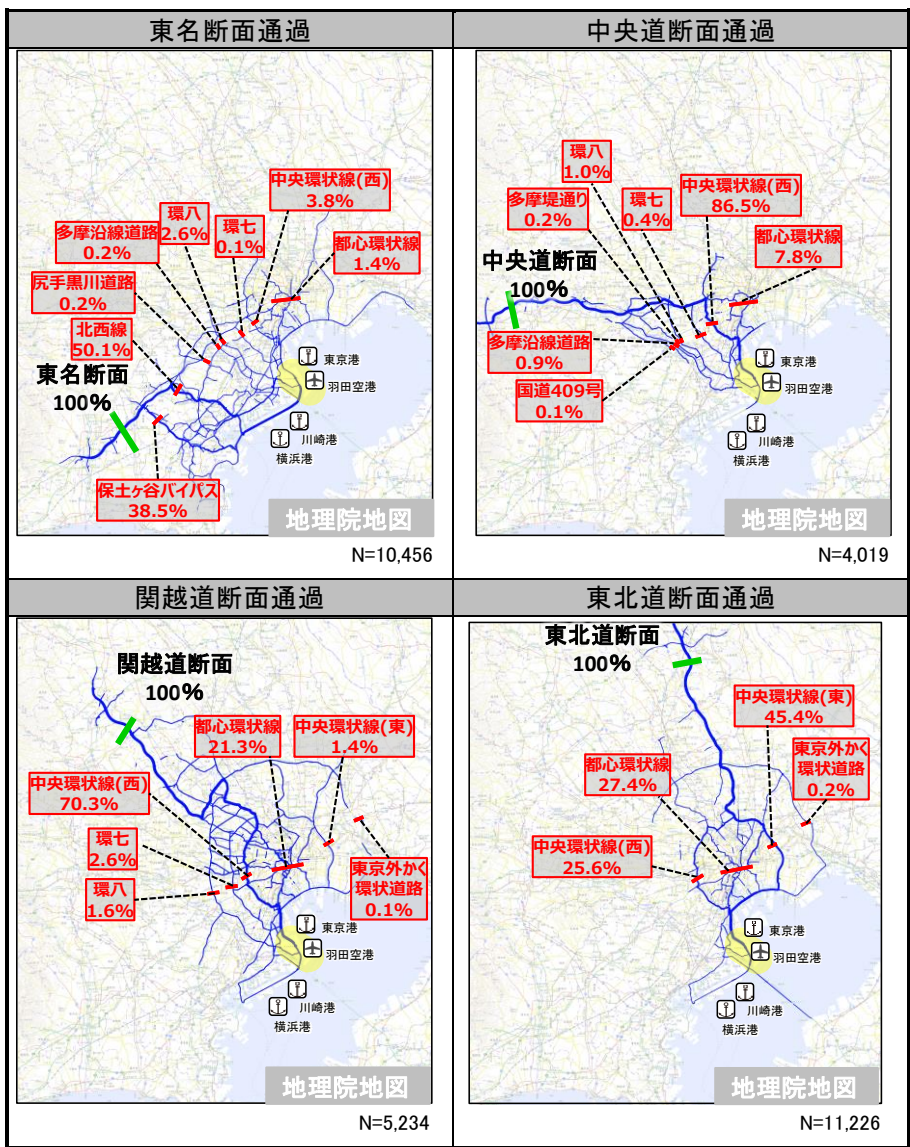
地図出典: 地理院地図を基に作成

図 5-37 断面通過流動(東京港)(再掲)

c) 羽田空港

分析断面	全体

図 5-38 利用路線分担率(羽田空港)



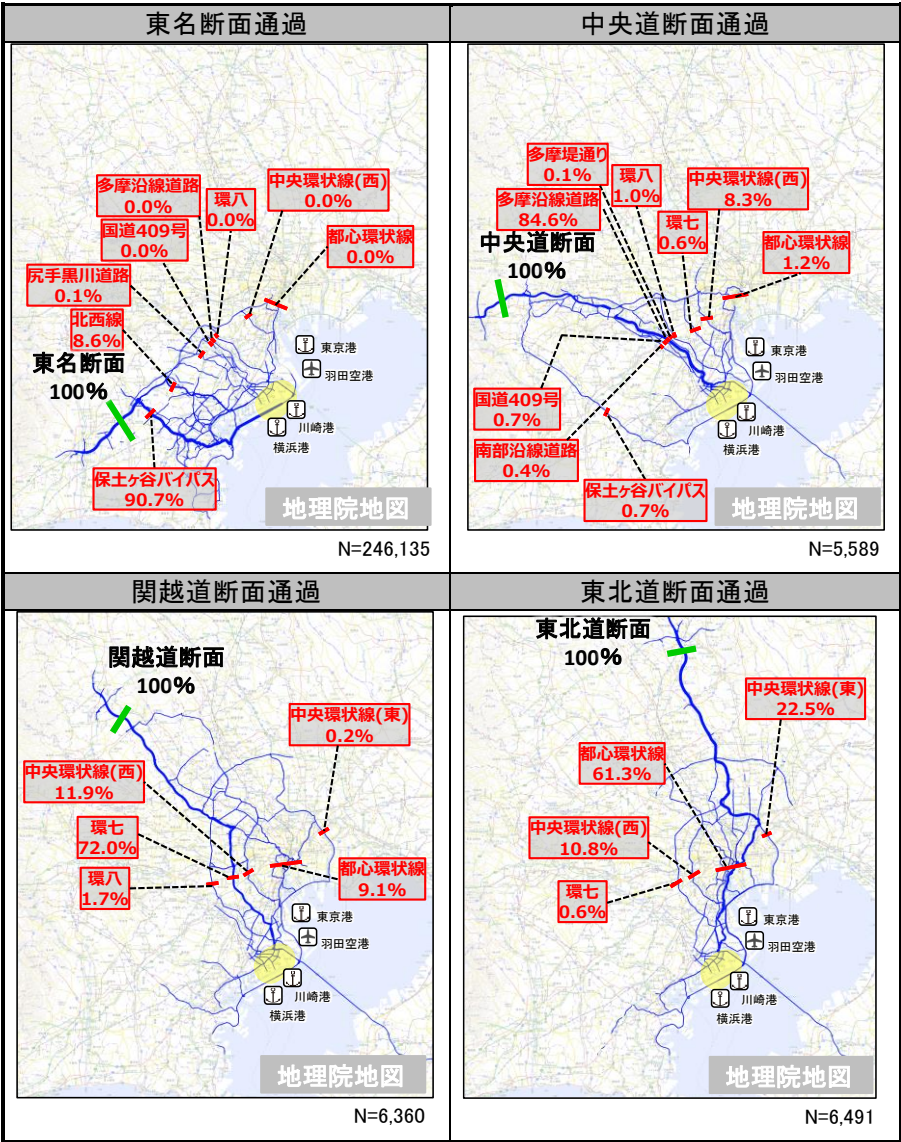
地図出典: 地理院地図を基に作成

図 5-39 断面通過流動(羽田空港)(再掲)

d) 川崎港

分析断面	全体

図 5-40 利用路線分担率(川崎港)



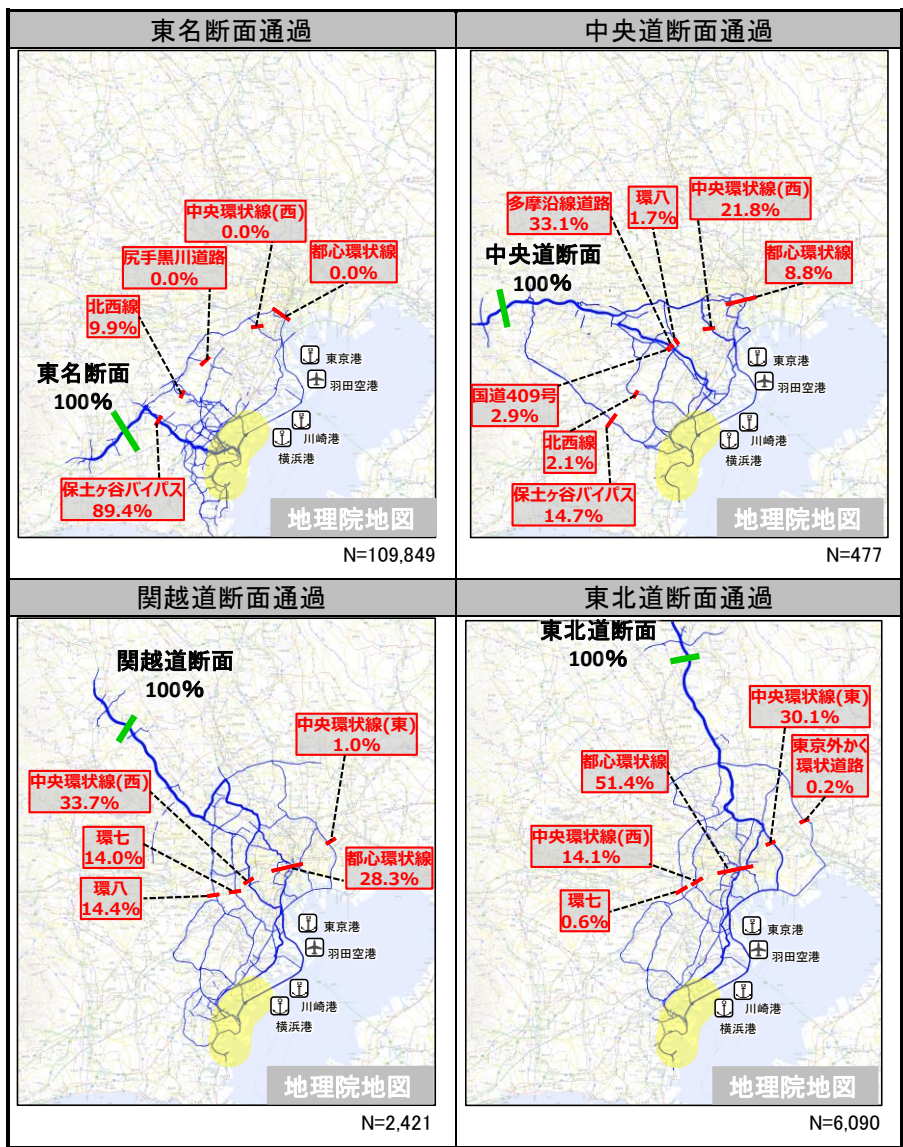
地図出典: 地理院地図を基に作成

図 5-41 断面通過流動(川崎港)(再掲)

e) 横浜港

分析断面	全体

図 5-42 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 5-43 断面通過流動(横浜港)(再掲)

2) 拠点機能強化

(7) 周辺地域の高速道路へのアクセス性向上（高速道路 IC 圏域）

A) データ諸元

表 5-19 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 2-2	R6.4～R6.6	<ul style="list-style-type: none"> ・ 昼間 12 時間平均速度、高速道路 IC 圏域 ※ETC2.0 データのない路線は、10km/h と想定 ※既存路線及び上記データ期間にない横浜北線・北西線、東京外環(関越道～東名)(事業中)の IC からの時間圏域を算出
令和 2 年国勢調査	令和 2 年国勢調査に関する地域メッシュ統計	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 圏域内面積及び圏域内人口は、令和 2 年国勢調査の 500m メッシュ単位で計測し、対象市区毎に割合を算出 ※現況は外環以北の事業化路線の整備も含む

B) 分析結果

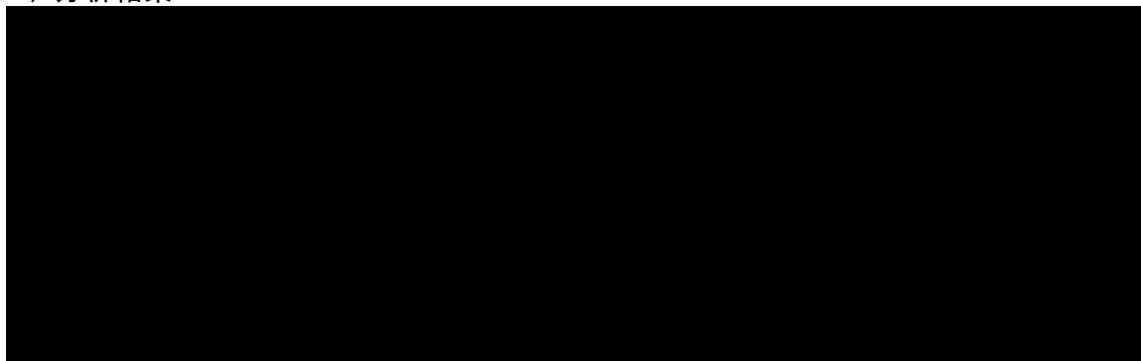
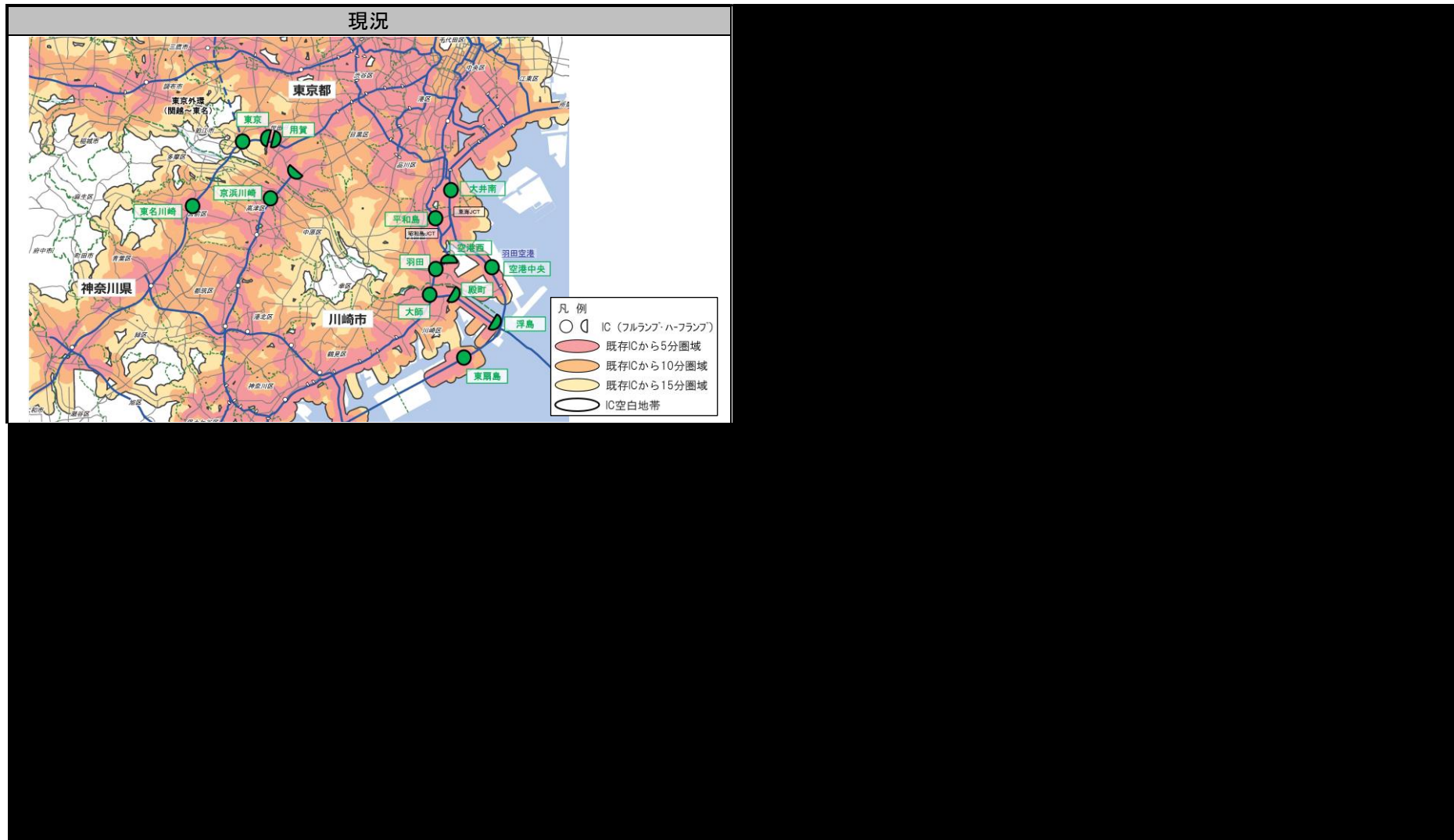


表 5-20 面積・人口カバー割合算出結果

No	流入	路線	転換案	カバー面積		カバー人口	
				【面積に対するカバー率】		【人口に対するカバー率】	
				現況	整備後	現況	整備後
	5分	川崎市		約33km ² 【22%】		約37万人 【25%】	
		世田谷区		約18km ² 【32%】		約33万人 【35%】	
		大田区		約17km ² 【25%】		約15万人 【20%】	
	10分	川崎市		約68km ² 【46%】		約80万人 【53%】	
		世田谷区		約43km ² 【78%】		約77万人 【83%】	
		大田区		約38km ² 【56%】		約48万人 【64%】	
	15分	川崎市		約95km ² 【64%】		約113万人 【74%】	
		世田谷区		約52km ² 【93%】		約90万人 【96%】	
		大田区		約51km ² 【76%】		約72万人 【97%】	

※下記記載の各転換案のグラフは現況分と増加分で別々に端数処理を行っているため、まとめて端数処理を行っている上記の表とは一致しないことがある。



※図面上の道路ネットワークは、令和6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 5-44 東京外環(東名～湾岸)整備による既存 IC からの時間圏域

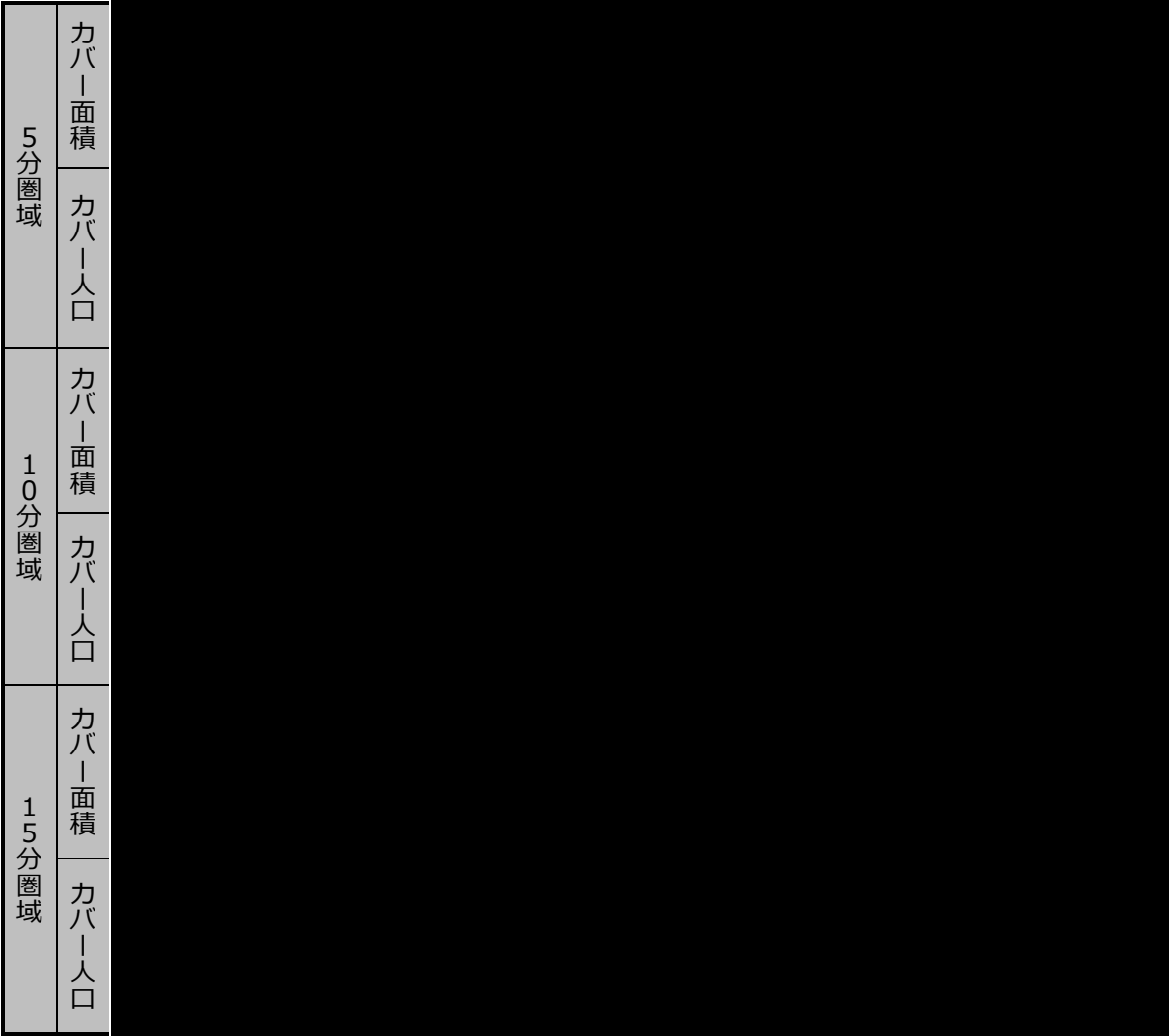


図 5-45 東京外環(東名～湾岸)整備による既存 IC からのカバー状況

5. 評価項目に関する整備効果の比較評価

(4) 物流施設等の新規立地・更新支援（外環周辺地域の企業立地状況）

A) データ 諸元

表 5-21 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) 他各種資料※1	立地済・ 立地予定の 物流施設	R 元年 6 月 時点	※立地件数は、各拠点の立地住所を基に近隣の拠点を集約して示す
国土交通省 都道府県地価調 査	市区町村別 地価動向	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 ・ 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)

※1: 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)

B) 分析結果

- 外環道沿線に新規立地した物流施設は 100 件以上であった(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にある。
- 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の活性化が期待される。

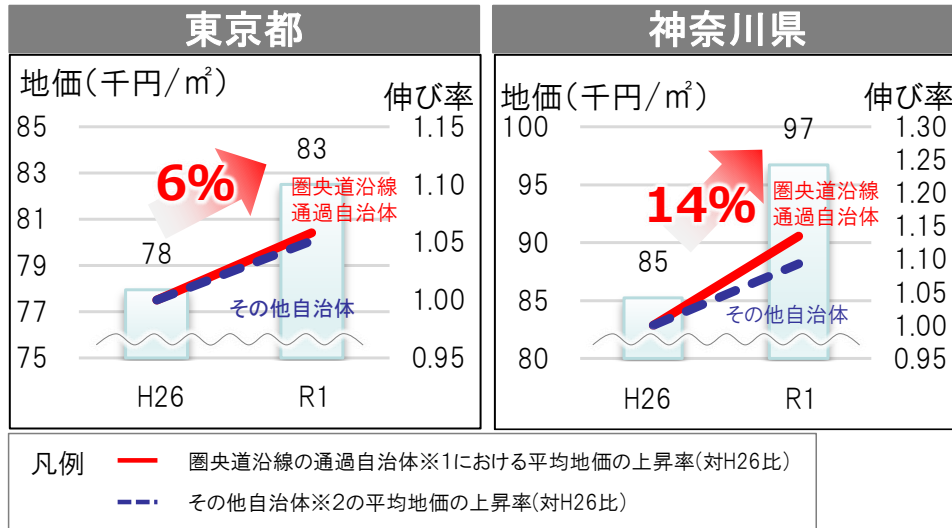


※図面上の道路ネットワークは、令和 2 年 3 月末時点

地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

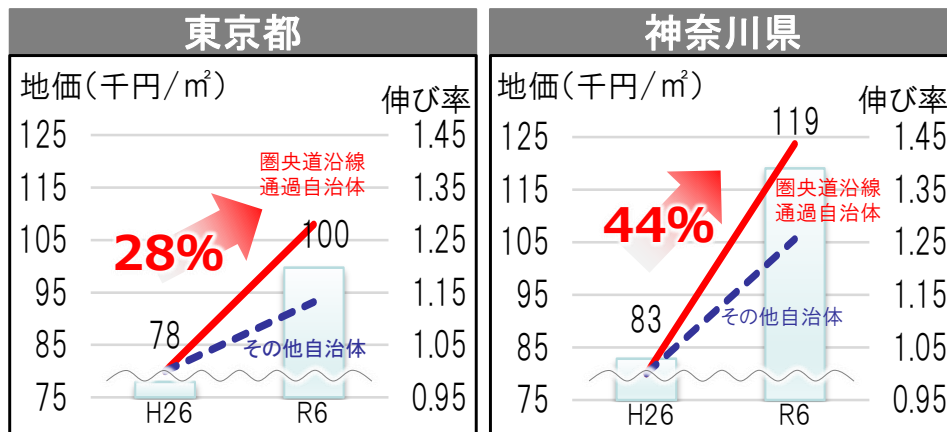
図 5-46 企業立地状況(H22 以降)(再掲)

5. 評価項目に関する整備効果の比較評価



- ※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 5-47 圏央道沿線の工業地の地価の推移(H26～R1)(再掲)



集計対象は各年にデータが存在するもの
 R6まで地価データが存在する地点で再計算したためH26～R1の値と差がある。

- ※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 5-48 圏央道沿線の工業地の地価の推移(H26～R6)(再掲)

3) 観光振興への貢献（観光施設等へのアクセス性向上）

A) データ諸元

表 5-22 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間
公益社団法人日本ユネスコ協会連盟	世界遺産リスト	－
トリップアドバイザー 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	観光地位置	－
トリップアドバイザー 人気のある関東地方の観光スポット 30(2022 年時点)		－
関東地方整備局	東京外かく環状道路 (東名～湾岸線間) 計画検討協議会(第 2 回)資料	－

世界遺産リスト(公益社団法人日本ユネスコ協会連盟)

https://www.unesco.or.jp/activities/isan/worldheritagelist/asia_2/

インバウンドレポート 2020 外国人に人気の日本の観光スポット ランキング(トリップアドバイザー 2020 年 4 月 28 日発表)

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

人気のある関東地方の観光スポット(トリップアドバイザー)

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

B) 分析結果

- 東京外環（東名～湾岸）の整備により、羽田空港から世界遺産をはじめとする観光地へのアクセスが向上し、さらなる観光客の誘致や周遊の促進が期待される。



※図面上の道路ネットワークは、令和 4 年 4 月末時点

地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 5-49 主要な観光スポット(再掲)

(2) 災害への備えとしての道路網の強化

1) 災害時のリダンダンシー

(ア) 災害時の拠点間アクセス

A) データ諸元

表 5-23 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
R3 全国道路・ 街路交通情勢調査	混雑時旅行速度	-	・ 混雑時旅行速度より所要時間を算出 ※東京外環(湾岸～中央道)の速度は設計速度(80km/h)として算出 ※上下の東扇島 IC⇄国立府中 IC間の所要時間を平均した時間
神奈川県地域防災計画-マニュアル資料-(資料 3-15-1～3-17-1 P318-341) https://www.pref.kanagawa.jp/docs/j8g/cnt/f5150/documents/jishin3.html ※R5.3.29 更新版	-	-	-
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	-	-	-
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	-	-	-
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	-	-	-

B) 分析結果

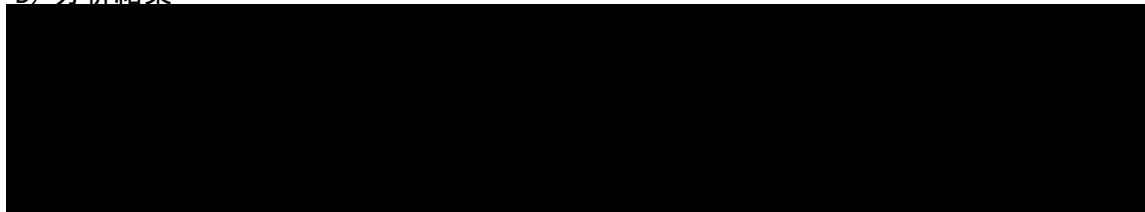


表 5-24 所要時間算出結果

No	経路	転換案	所要時間
		現況	約 81 分
	東扇島～立川		

5. 評価項目に関する整備効果の比較評価



※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 5-50 防災拠点配置位置(再掲)

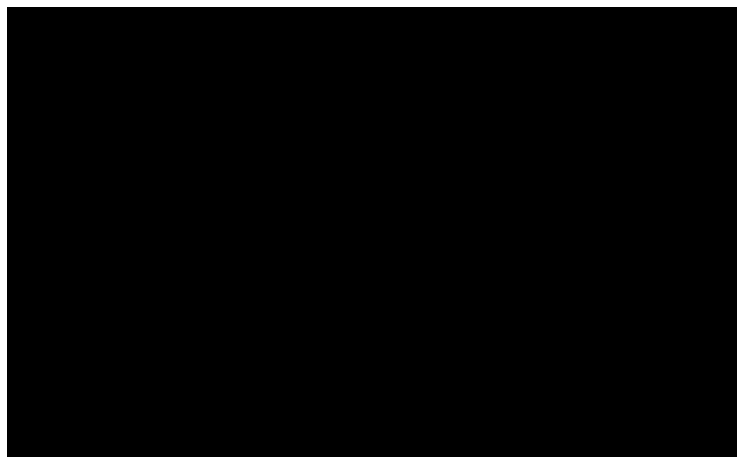


図 5-51 東扇島～立川の所要時間

(4) 緊急輸送路の信頼性向上

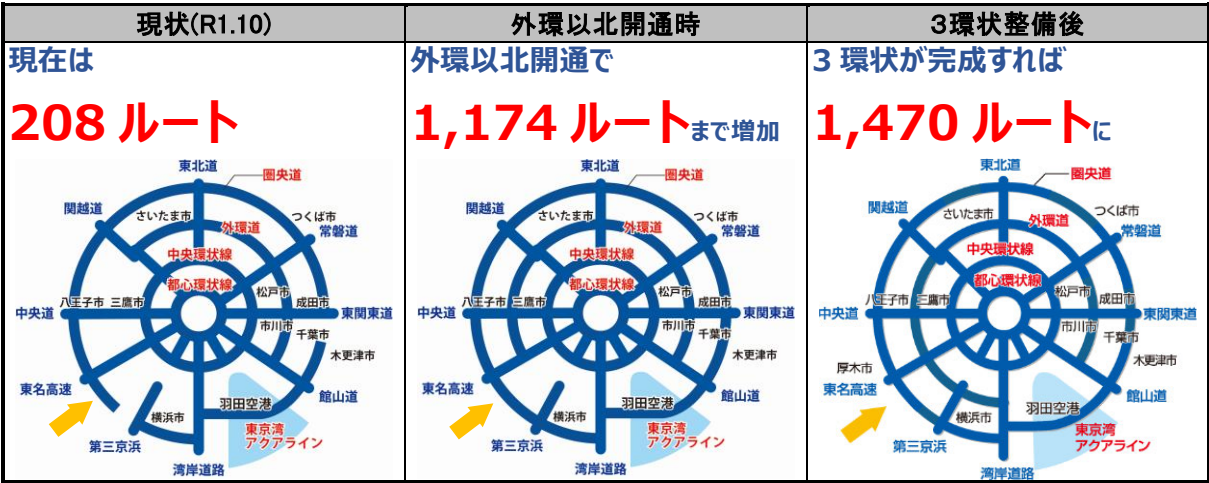
A) データ諸元

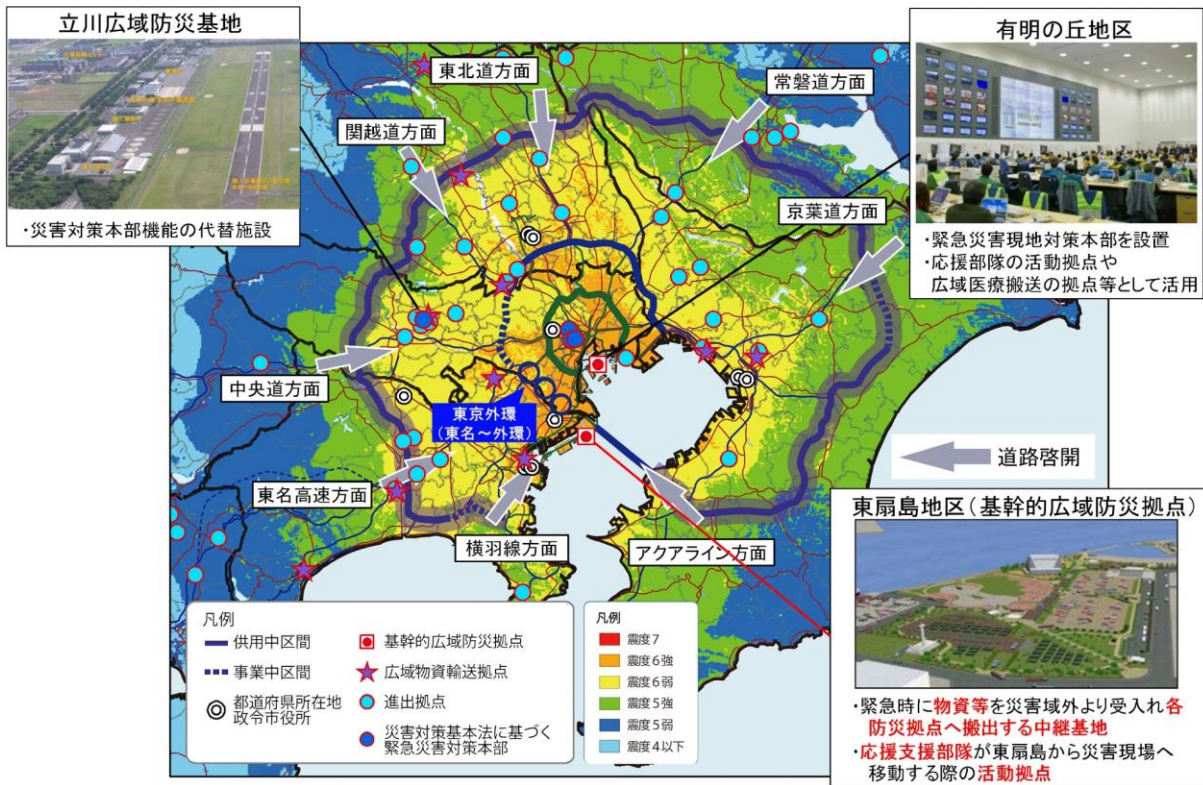
表 5-25 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
中央防災会議首都直下地震対策 検討ワーキンググループ 首都直下地震の被害想定と対策について(最終報告) (平成 25 年 12 月公表)	都心南部直下の 地震の震度分布	-	-
中央防災会議首都直下地震対策 検討ワーキンググループ 首都直下地震の被害想定と 対策について(最終報告) (平成 25 年 12 月公表)	都心南部直下の 地震の震度分布	-	-

B) 分析結果

- 東名などの放射方向の高速道路で災害や事故等による通行止めが発生しても、首都圏 3 環状道路の整備によって、環状道路を経由して迂回することがどのルート案でも可能になる。
- 例として、東名から都心への到達パターンは現在 208 ルートであるが、外環以北開通時には 1,174 ルート、最終的には 1,470 ルートとなる。
- 首都直下地震（M7 クラスの地震）が今後 30 年以内に発生する確率は約 70% 程度と推定される。
- 道路管理者と関係機関は首都直下地震に備え、都心に向けた 8 方向の路線を優先して道路啓開を行うルートに設定した（「八方向作戦」）。
- 3 環状道路により、リダンダンシーが強化されれば、放射道路が寸断しても都心への到達経路が確保可能となる。





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

※震源(東京都区部南部) 想定最大深度 7

※中央防災会議 首都直下地震対策検討ワーキンググループ(平成 25 年 12 月公表)において、被害が大きく首都中枢機能への影響が大きいと考えられる都区部直下の都心南部直下地震の震度

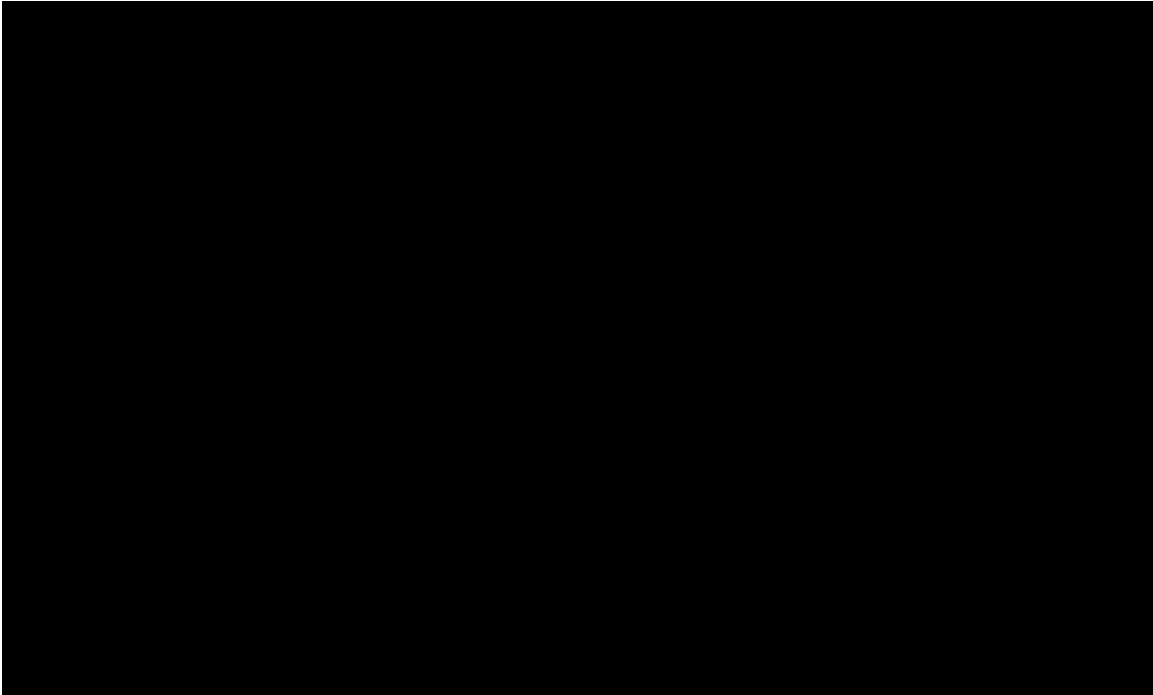
図 5-53 首都圏における防災・物資輸送拠点(再掲)

A) データ諸元

表 5-26 使用データ

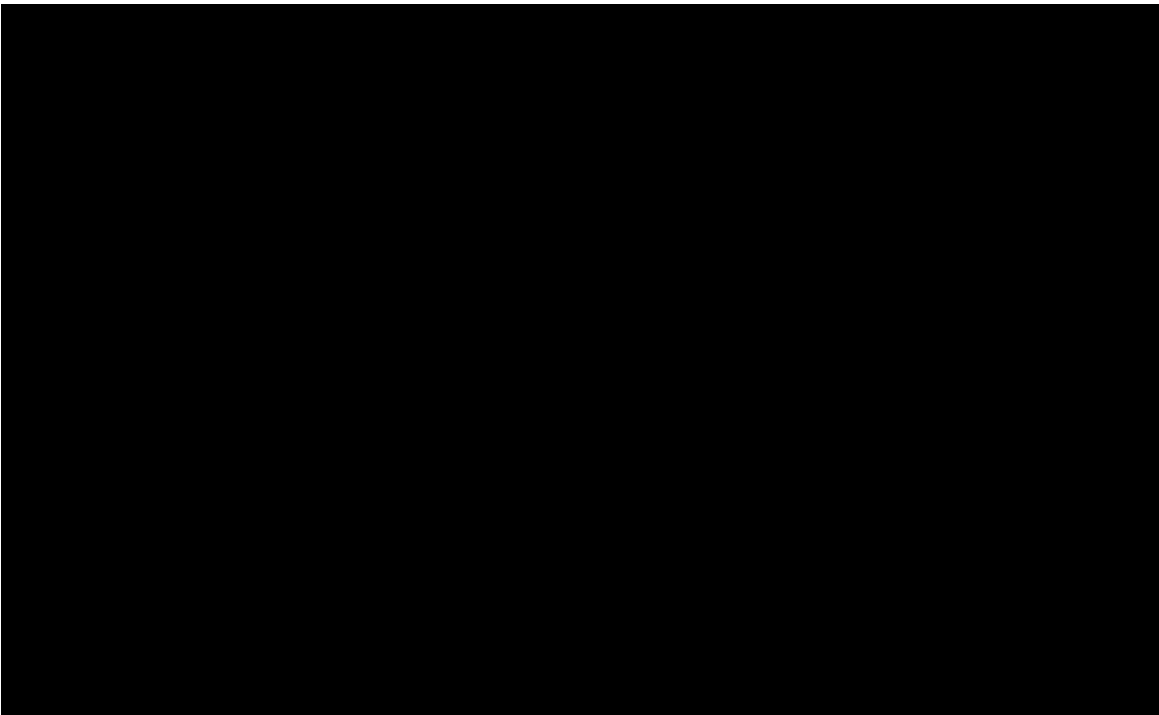
データ諸元	使用データ	対象期間	備考
-	-	-	机上検討

B) 分析結果



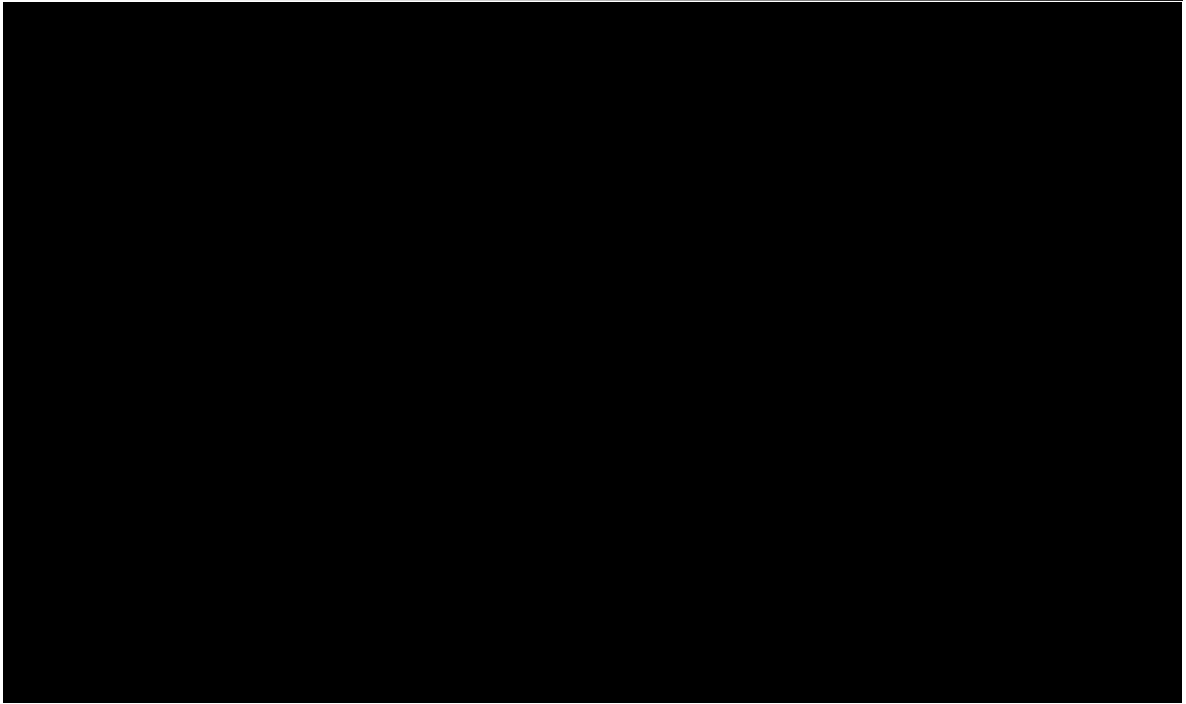
地図出典：地理院地図を基に作成

図 5-54



地図出典：地理院地図を基に作成

図 5-55



地図出典：地理院地図を基に作成

図 5-56

3) 医療機関への搬送向上

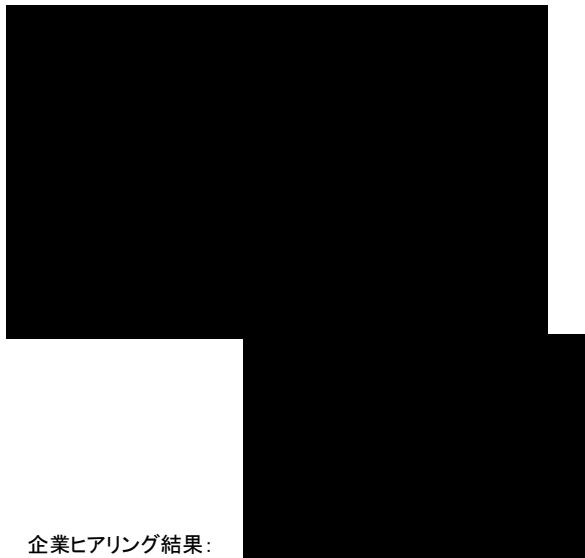
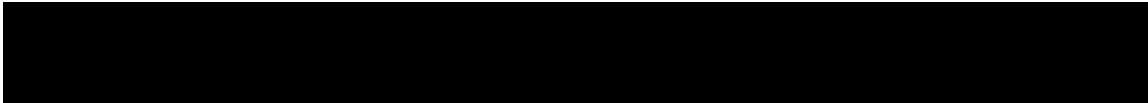
(7) 血液製剤の輸送支援

A) データ 諸元

表 5-27 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 2-2	R6.4～6	<ul style="list-style-type: none"> ・ 羽田空港～東松山 IC の昼間 12 時間速度より所要時間を算出 ※東京外環(関越～湾岸)の速度は設計速度(80km/h)として算出 ※羽田空港: 第 3 ターミナル(羽田 IC・空港西 IC)と設定

B) 分析結果



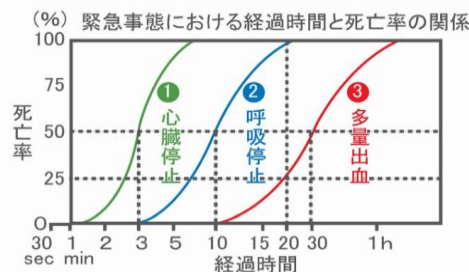
企業ヒアリング結果:
平成27年10月調査 東京外かく環状国道事務所)



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

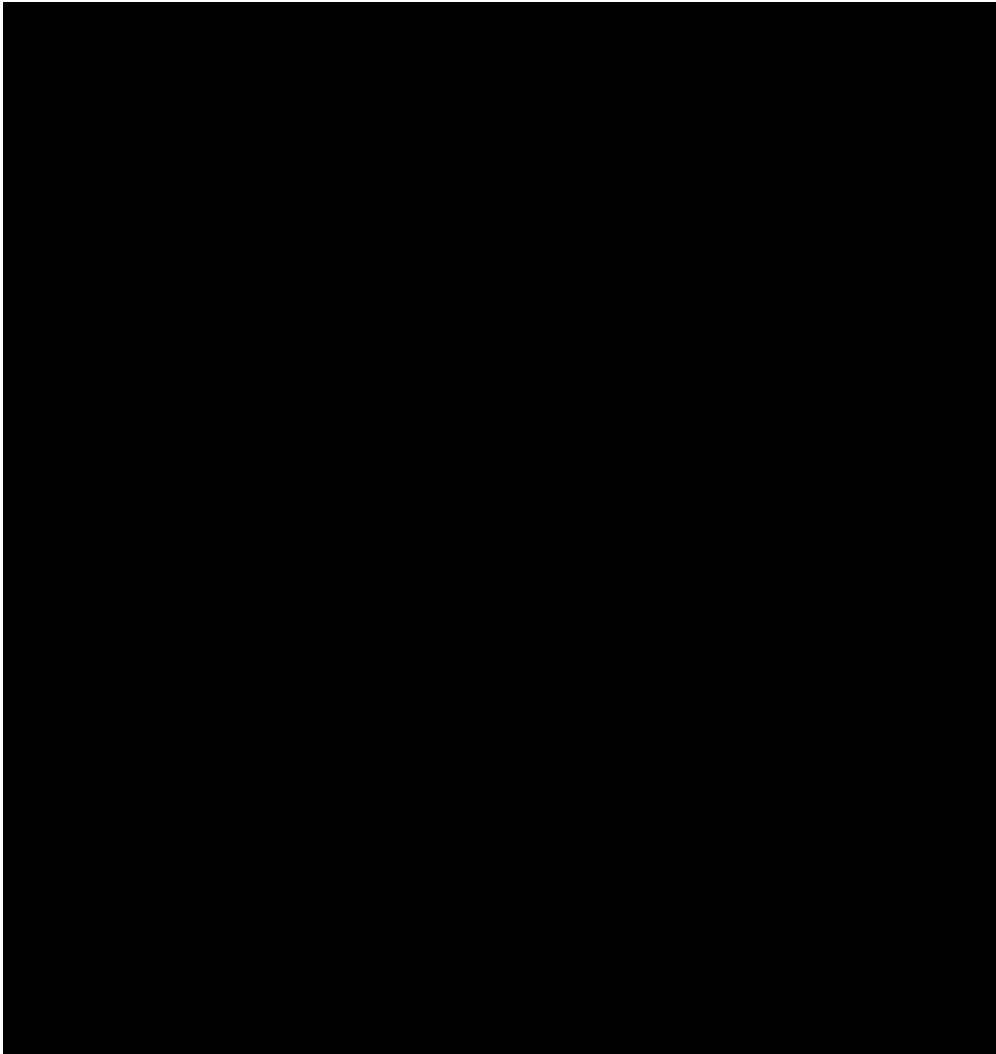
画像出典：

図 5-57 災害時のバックアップイメージ(再掲)



グラフ出典：M. Cara 1981「カーラーの曲線」より

図 5-58 緊急事態における経過時間と死亡率の関係(再掲)



※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 5-59 輸送時間(東京外環(関越～湾岸)整備後)

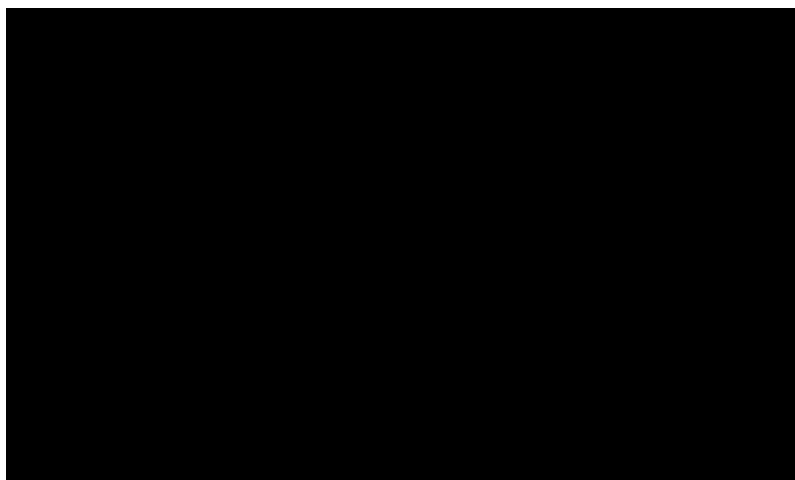


図 5-60 東松山 IC⇒羽田空港の所要時間(東京外環(関越～湾岸)整備後)

(4) 救急搬送先の選択肢増加

A) データ諸元

表 5-28 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	R6.4～ R6.6	・ 三次医療機関の 30 分圏域の増加数 ※現況は ETC2.0 の昼間 12 時間平均旅行速度。整備後は現況＋外環（設計速度 80km/h）により算出
令和 2 年国勢調査	令和 2 年国勢調査に関する地域メッシュ統計	－	・ 圏域内面積及び圏域内人口は、令和 2 年国勢調査の 500m メッシュ単位で計測し、対象市区毎に割合を算出 ※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/kyotenbyouinlist.pdf>

（令和 6 年 8 月 1 日現在）

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/nijikyukyu_R6.pdf

（令和 6 年 11 月 5 日現在）

B) 分析結果

a) 国道 409 号ルート

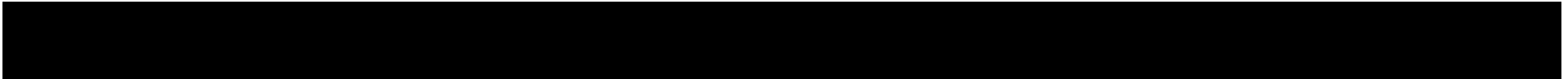
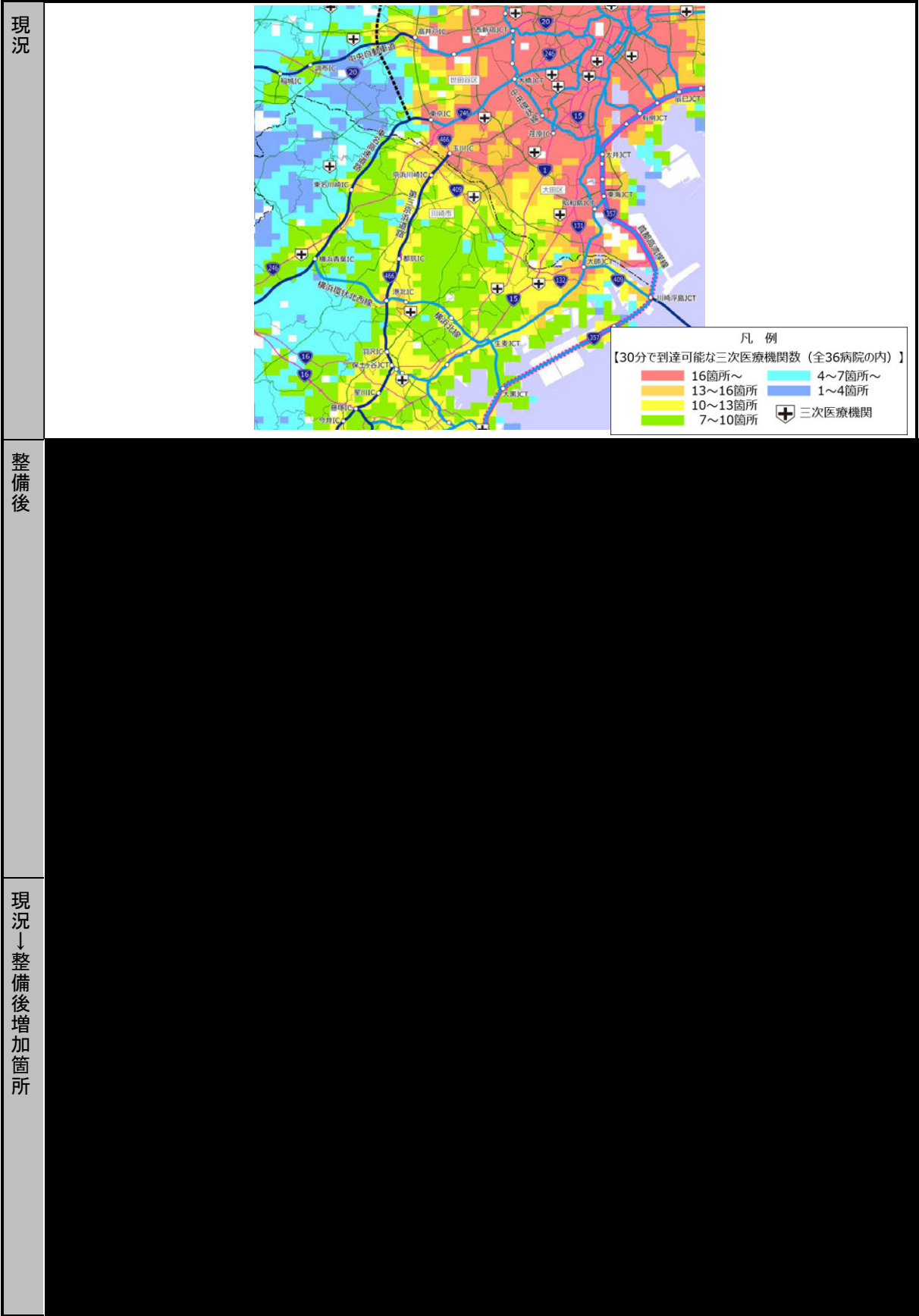


表 5-29 全人口・全面積に対する救急搬送 30 分圏域カバー割合算出結果

No	路線	搬送先増加箇所別カバー人口【人口に対するカバー率】				搬送先増加箇所別カバー面積【面積に対するカバー率】			
		1 箇所	2 箇所	3 箇所以上	無し	1 箇所	2 箇所	3 箇所以上	無し
01	川崎市								
02	世田谷区								
03	大田区								

5. 評価項目に関する整備効果の比較評価

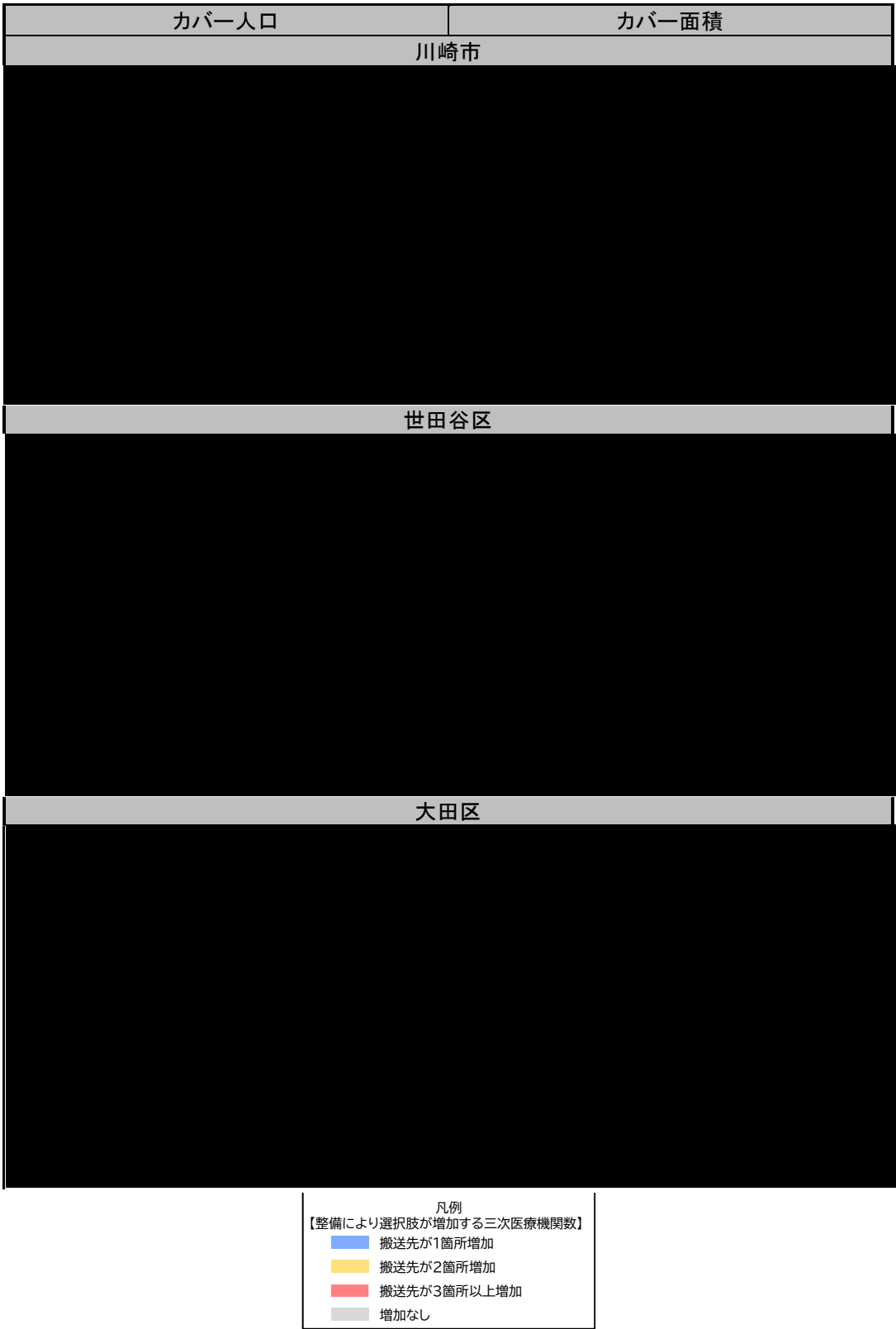


※図面上の道路ネットワークは、令和5年4月末時点

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 5-61 30分で到達可能な第三次医療機関

5. 評価項目に関する整備効果の比較評価



※旅行速度：ETC2.0 データ 昼間 12 時間平均旅行速度
(R6.4～R6.6 全日)

※外環整備後の速度は設計速度(80km/h)として算出。

※四捨五入の関係で見かけ上の数字と足し算した数字が合わない場合がある

図 5-62 30 分で到達可能な第三次医療機関の全人口・全面積に対するカバー増加割合

b) 多摩川ルート

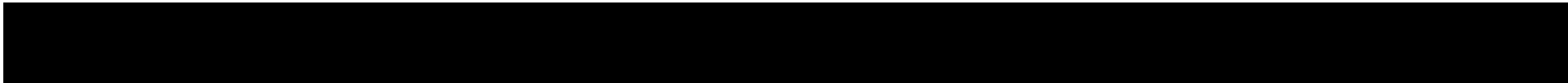
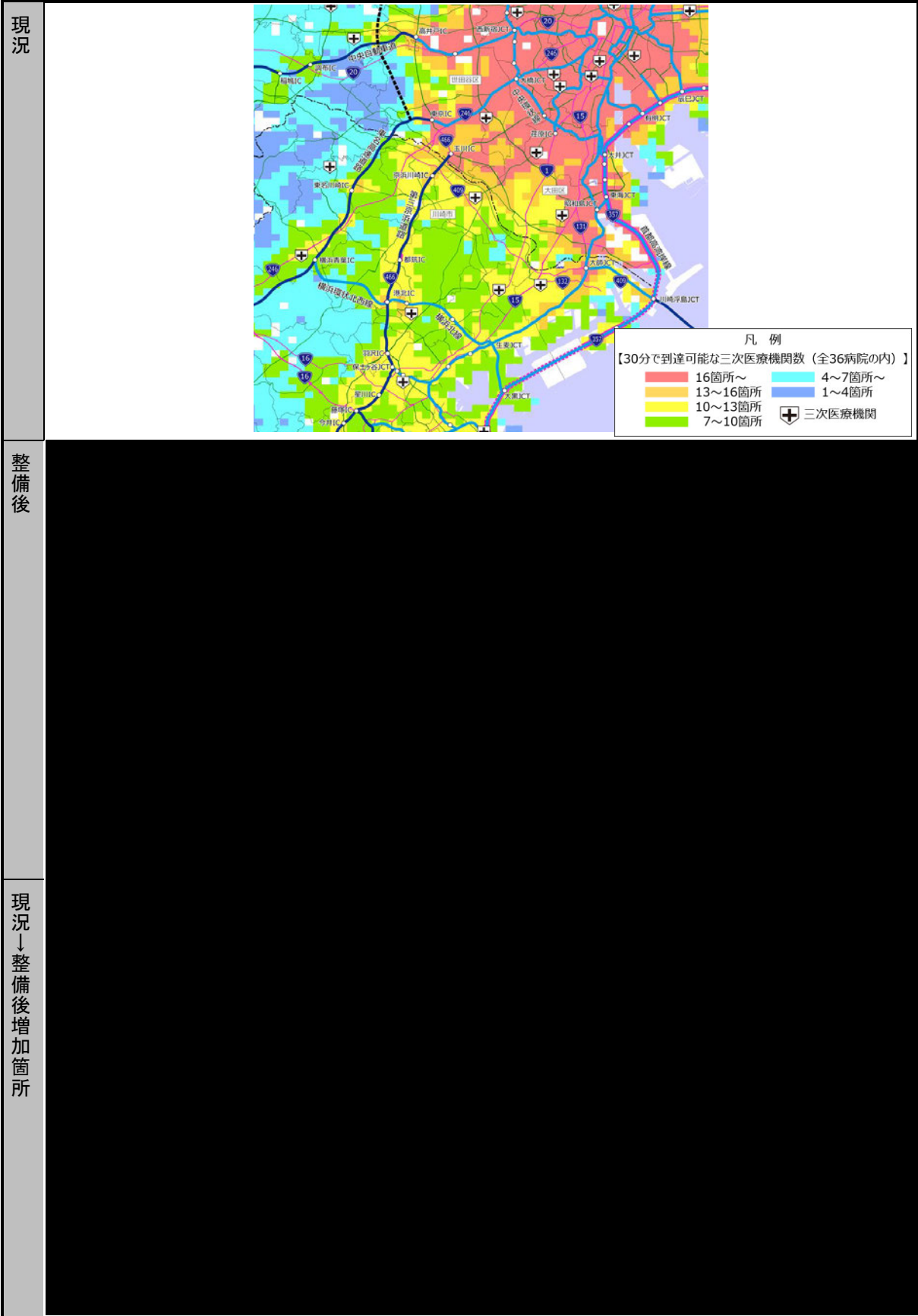


表 5-30 全人口・全面積に対する救急搬送 30 分圏域カバー割合算出結果

No	路線	搬送先増加箇所別カバー人口【人口に対するカバー率】				搬送先増加箇所別カバー面積【面積に対するカバー率】			
		1 箇所	2 箇所	3 箇所以上	無し	1 箇所	2 箇所	3 箇所以上	無し
01	川崎市								
02	世田谷区								
03	大田区								

5. 評価項目に関する整備効果の比較評価



※図面上の道路ネットワークは、令和6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 5-63 30分で到達可能な第三次医療機関

※旅行速度：ETC2.0 データ 昼間 12 時間平均旅行速度
(R6.4～R6.6 全日)
※外環整備後の速度は設計速度(80km/h)として算出。
※四捨五入の関係で見かけ上の数字と足し算した数字が合わない場合がある

図 5-64 30 分で到達可能な第三次医療機関の全人口・全面積に対するカバー増加割合

c) 環八ルート

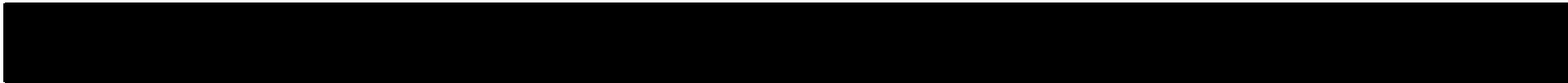
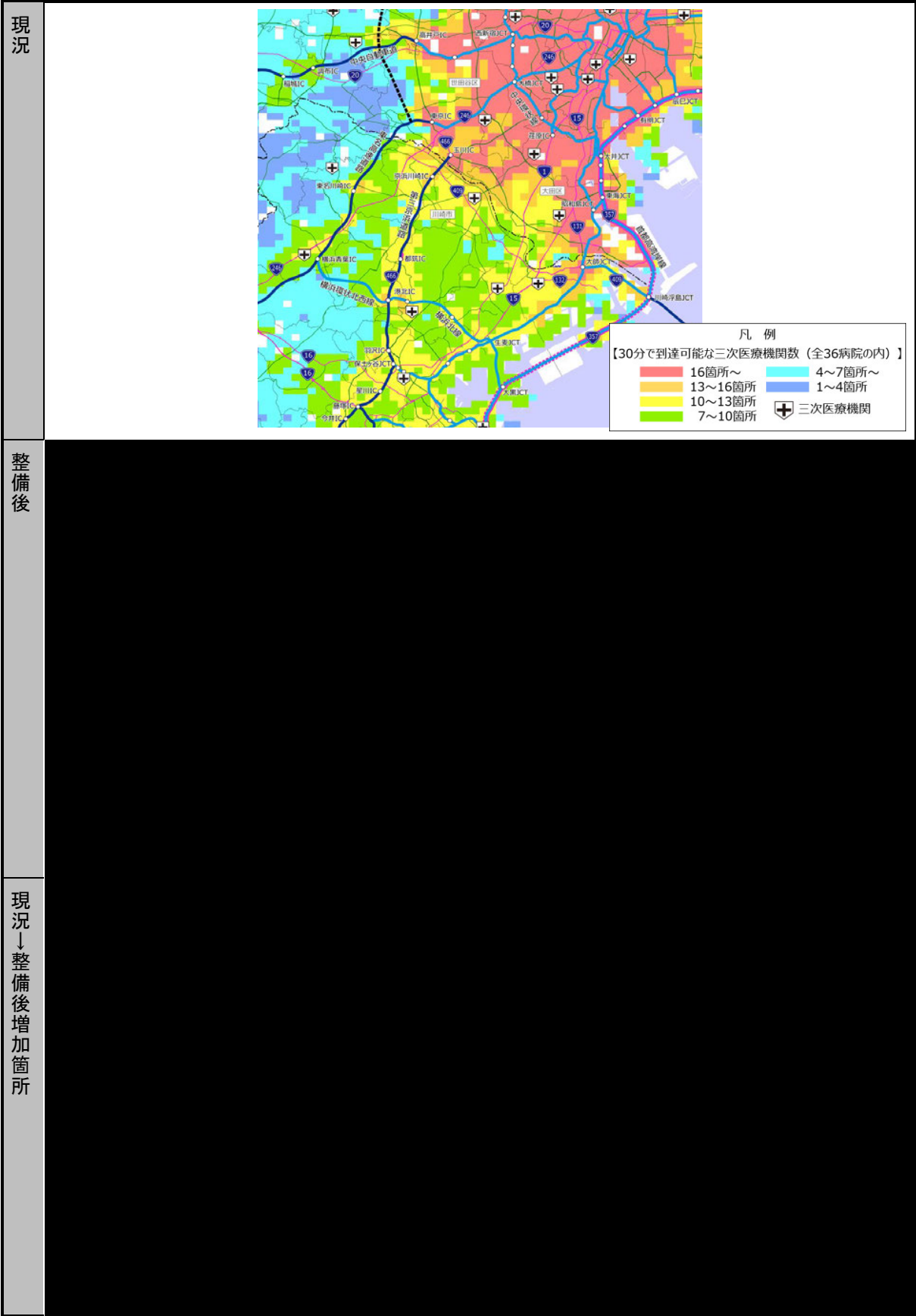


表 5-31 全人口・全面積に対する救急搬送 30 分圏域カバー割合算出結果

No	路線	搬送先増加箇所別カバー人口【人口に対するカバー率】				搬送先増加箇所別カバー面積【面積に対するカバー率】			
		1 箇所	2 箇所	3 箇所以上	無し	1 箇所	2 箇所	3 箇所以上	無し
01	川崎市								
02	世田谷区								
03	大田区								

5. 評価項目に関する整備効果の比較評価

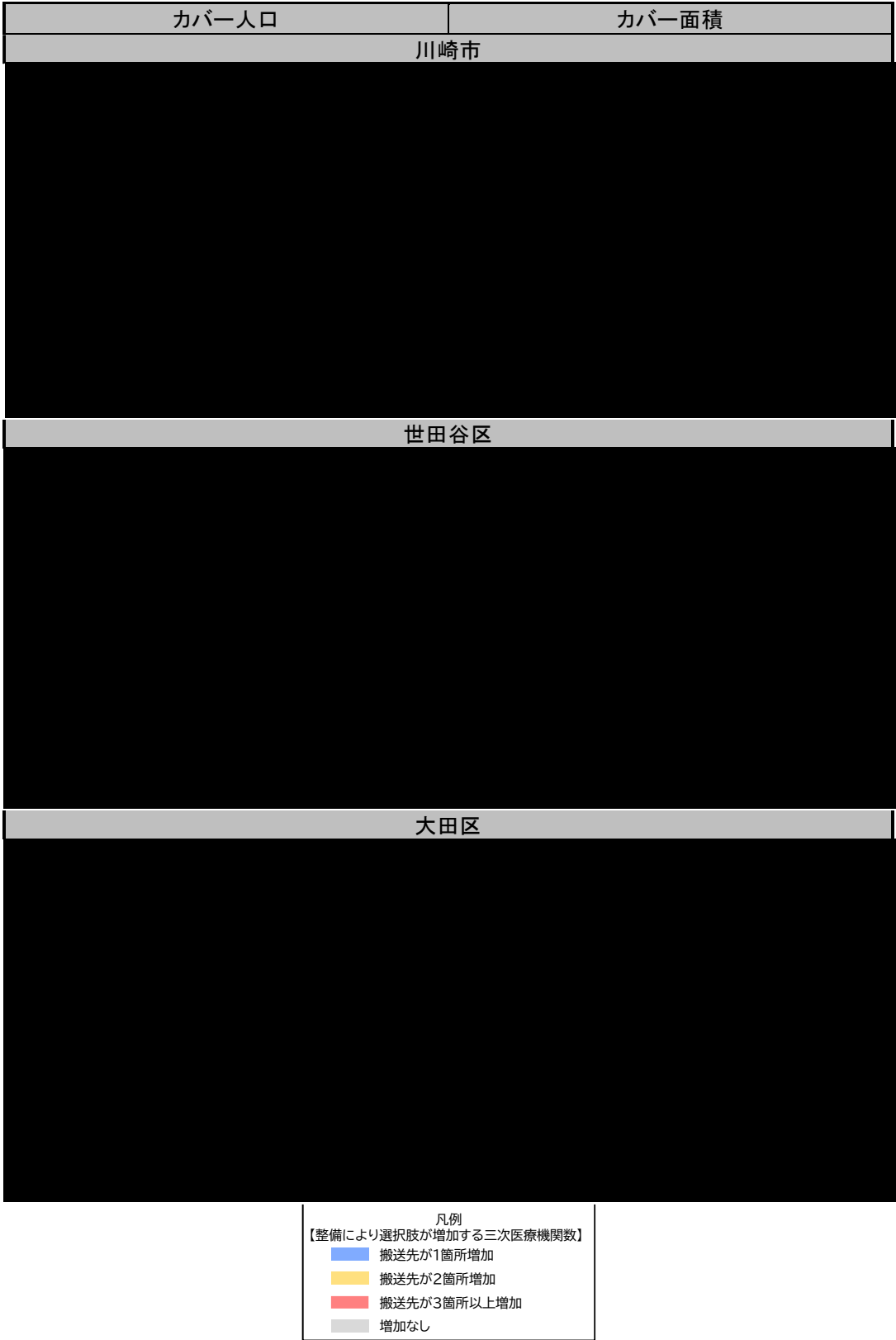


※図面上の道路ネットワークは、令和6年4月末時点

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 5-65 30分で到達可能な第三次医療機関

5. 評価項目に関する整備効果の比較評価



※旅行速度：ETC2.0 データ 昼間 12 時間平均旅行速度
(R6.4～R6.6 全日)

※外環整備後の速度は設計速度(80km/h)として算出。

※四捨五入の関係で見かけ上の数字と足し算した数字が合わない場合がある

図 5-66 30 分で到達可能な第三次医療機関の全人口・全面積に対するカバー増加割合

(3) 都心の渋滞緩和

1) 都心への通過交通流入の抑制

(7) 都心の渋滞緩和

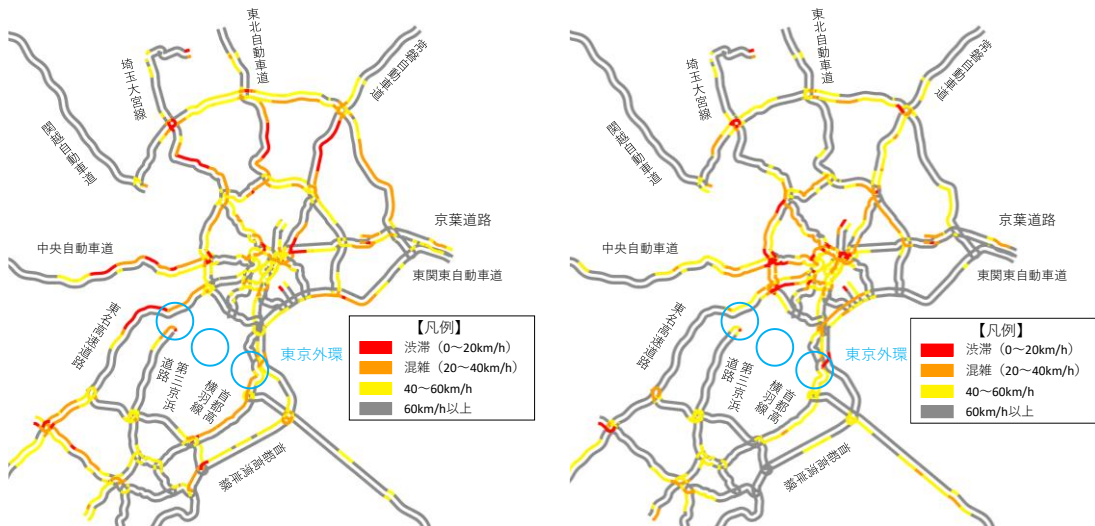
A) データ諸元

表 5-32 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	R6.4～6	・ DRM 区間単位、平休別、ピーク別(朝ピーク:7～8 時、夕 ピーク:17～18 時)に平均速度を算出

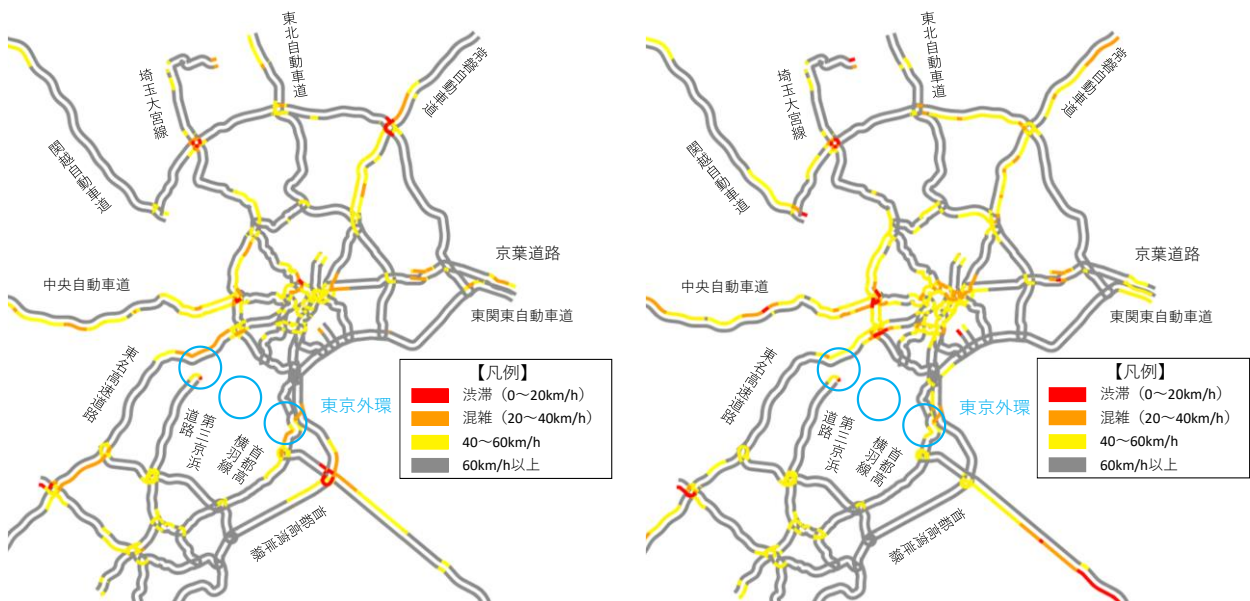
B) 分析結果

- 都心部に外環外側から向かう区間において速度低下が発生している。特に西側は速度低下区間が長くなっており、どのルート案でも、渋滞緩和による速度低下区間の減少が期待される。



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 5-67 都心部の速度状況(平日、左:朝ピーク(7～8 時)、右:夕ピーク(17～18 時))(再掲)



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 5-68 都心部の速度状況(休日、左:朝ピーク(7～8 時)、右:夕ピーク(17～18 時))(再掲)

5. 評価項目に関する整備効果の比較評価

(イ) 放射路線の都心方向利用割合（アクアライン）

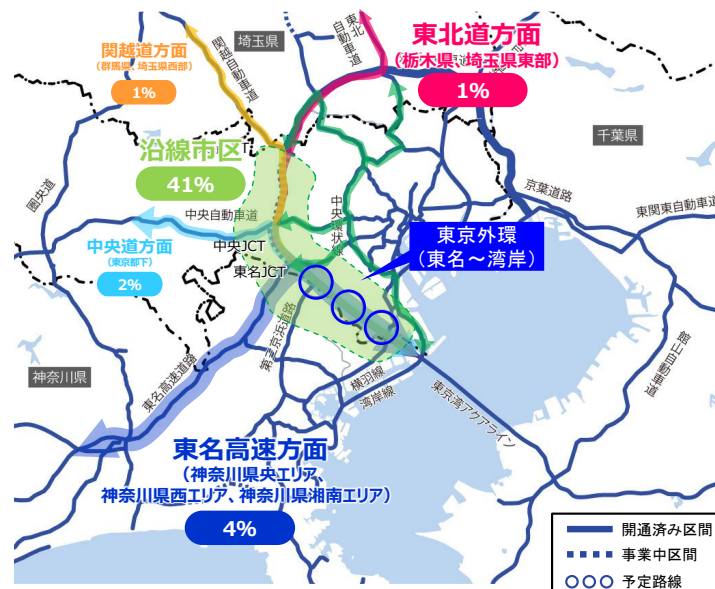
A) データ諸元

表 5-33 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 2-1	R6.4～6	<ul style="list-style-type: none"> ・ アクアラインを利用する交通起終点の割合について方面別に集計 ※外環外側放射方向：栃木県、群馬県、埼玉県、神奈川県央エリア、神奈川県西エリア、神奈川県湘南エリア、下記沿線市区以外の都下 ※沿線市区：大田区、世田谷区、杉並区、練馬区、武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市、川崎市川崎区、川崎市幸区、川崎市中区、川崎市高津区

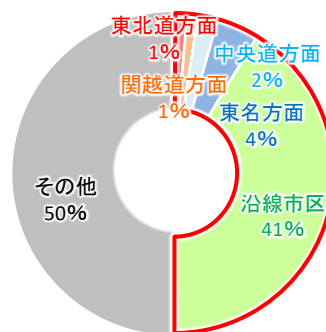
B) 分析結果

- アクアラインを利用する交通の 49%が外環外側放射方向もしくは沿線市区に起終点を持つ。
- 東京外環（東名～湾岸）の整備により、アクアラインとこれらの地域が直接的に接続する。それにより、都心部等を経由する必要がないため、どのルート案であっても渋滞解消がより期待できる。



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

図 5-69 アクアラインからの交通割合（再掲）



N=999, 610

図 5-70 アクアラインから各方面の起終点割合（再掲）

5. 評価項目に関する整備効果の比較評価

(ウ) 臨海部～中央道の首都高利用状況

A) データ諸元

表 5-34 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 2-1	R6.4～6	・ 臨海部～中央道間の利用経路割合を空港別、または臨海部としてまとめて集計

B) 分析結果

- 臨海部～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る。このことから、東京外環（関越～湾岸）の整備により利便性が向上し、どのルート案であっても都心部への渋滞緩和が期待される。



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

図 5-71 アクアラインからの交通割合(再掲)

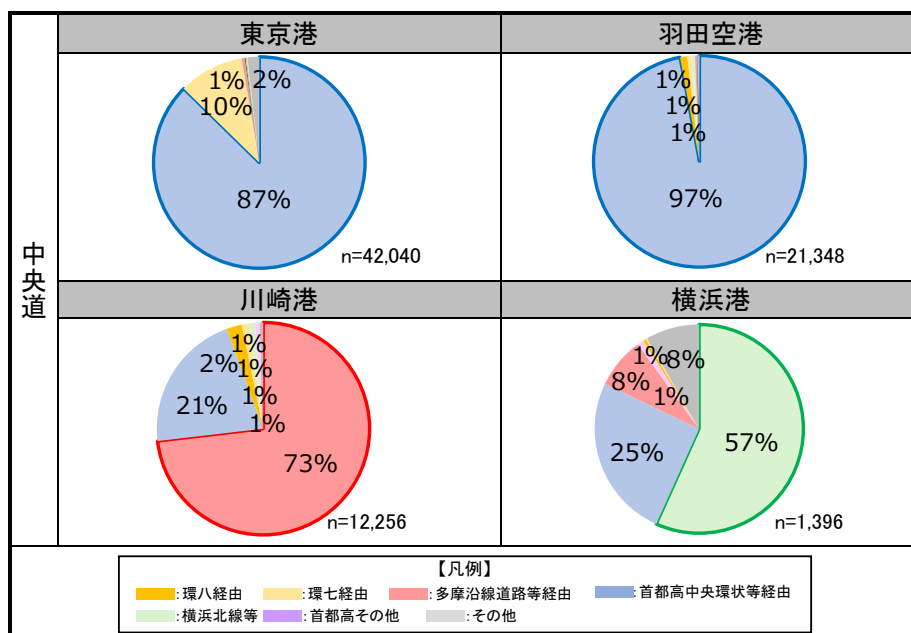


図 5-72 臨海部(東京港、羽田空港、川崎港、横浜港)～中央道間の利用経路分担率(再掲)

5. 評価項目に関する整備効果の比較評価

(4) 交通分担の整序化

1) 幹線道路の交通分担効果

(7) 幹線道路の渋滞緩和

A) データ諸元

表 5-35 使用データ

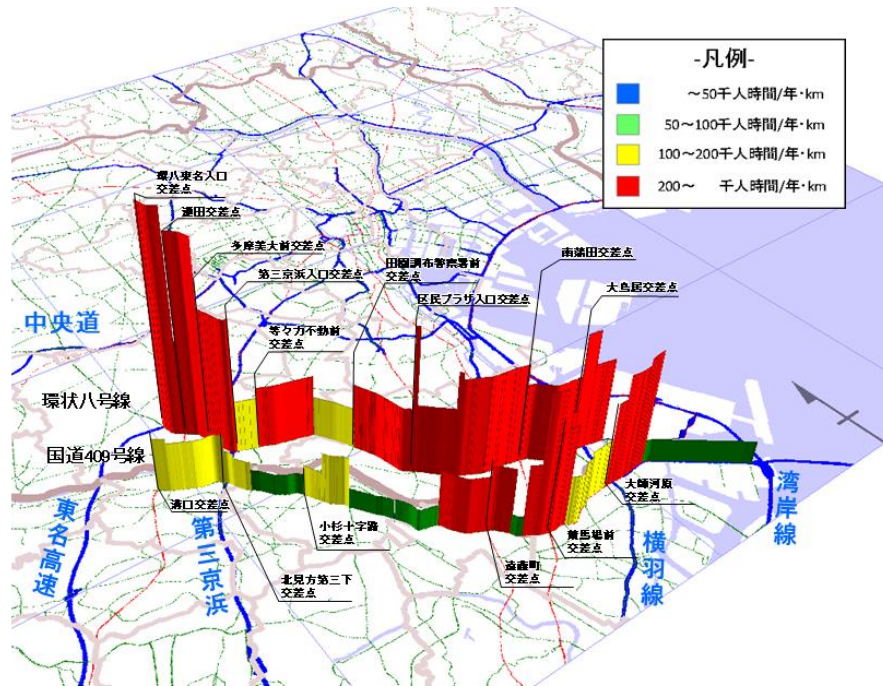
データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 2-2	R6.4～ R6.6	交差点間等の区間別に渋滞損失時間を算定
R3 全国道路・ 街路交通情勢調査結果	旅行速度	-	
ETC2.0 データ	様式 2-1	R6.4～ R6.6 (平日)	・関東 1 都 6 県の範囲で集計 ・「以南沿線地域・神奈川県南東部・千葉県南部」⇔「東北道方面・関越道方面・中央道方面・以北沿線地域」を転換が想定される交通として集計 ※1 以北沿線地域: 杉並区、練馬区、武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市 ※2 以南沿線地域: 世田谷区、大田区、川崎市川崎区、川崎市幸区、川崎市中区、川崎市高津区 ※3 中央道方面: 以北沿線地域を除く都下 ※4 千葉県南部: 市原市・茂原市・白子町から南側の市町村 ※5 神奈川県南東部: 横須賀三浦地域、横浜市東部、横浜市南部

B) 分析結果

- 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。
- 東京外環（東名～湾岸）の整備により、環状八号線（東名入口～第三京浜入口）を通過する車両の約 3 割、国道 409 号（溝口交差点～北見方第三下交差点）を通過する車両の約 2 割の転換が想定され、東京都心部の渋滞緩和が期待される。

表 5-36 渋滞損失時間算出結果

No	路線	対象断面	渋滞損失時間	全国平均との比較 (全国平均:2.6 万人時間/年・km)
01	環状八号線	環八東名入口交差点 ～ 穴守橋交差点	約 26.1 万人時間/ 年・km	10 倍
02	国道 409 号	溝口交差点 ～ 浮島橋東交差点	約 16.5 万人時間/ 年・km	6 倍



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 5-73 周辺道路(国道 409 号・環状八号線)の渋滞損失時間(R6)(再掲)

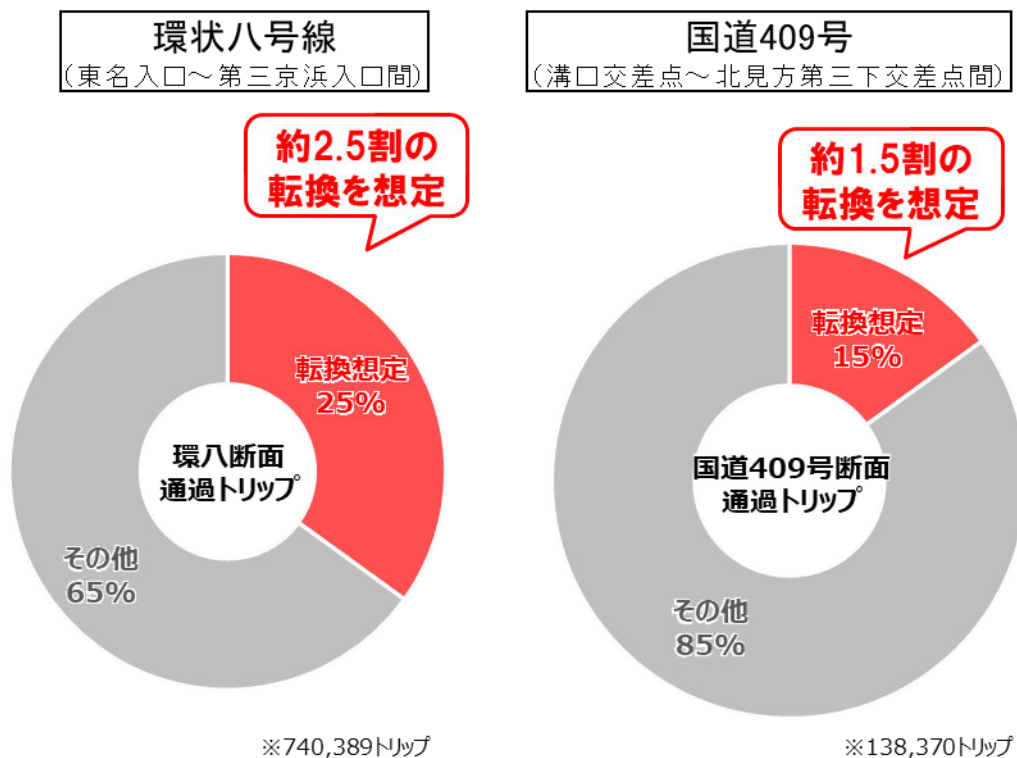


図 5-74 転換が想定される交通割合(再掲)

(4) 幹線道路の交通事故の減少

A) データ諸元

表 5-37 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ITARDA	死傷事故件数	R1～R4	－
R3 全国道路・ 街路交通情勢調査結果	大型車混入率	－	車両種別
ETC2.0 データ	様式 2-1	R6.4～R6.6	・ 大型車の乗継交通割合 ※自動車の用途と種別の組み 合わせが全国道路・街路交 通情勢調査 2 車種区分の大 型車に該当するものを対象と する

B) 分析結果

- 環状八号線・国道 409 号において、死傷事故率が 300 件/億台キロ以上の箇所が多く存在している。
- 東京外環（東名～湾岸）の整備により環状八号線・国道 409 号の交通転換、混雑緩和が図られる。これにより、渋滞が一因と考えられる車両相互（追突）事故の減少等による生活環境の改善が期待される。

表 5-38 交通転換算出結果

No	路線	対象断面	大型車の利用経路			
			高速 乗り継ぎ	多摩方面のみで 高速利用	湾岸方面のみ で高速利用	一般道 のみ
01	環状 八号線	環八東名入口交差点 ～ 穴守橋交差点	8%	8%	41%	43%
		大型車の転換想定割合:約 6 割				
02	国道 409 号	溝口交差点 ～ 浮島橋東交差点	0%	9%	18%	73%
		大型車の転換想定割合:約 3 割				



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 5-75 国道 409 号、環状八号線の死傷事故率(R1～R4) (再掲)

5. 評価項目に関する整備効果の比較評価

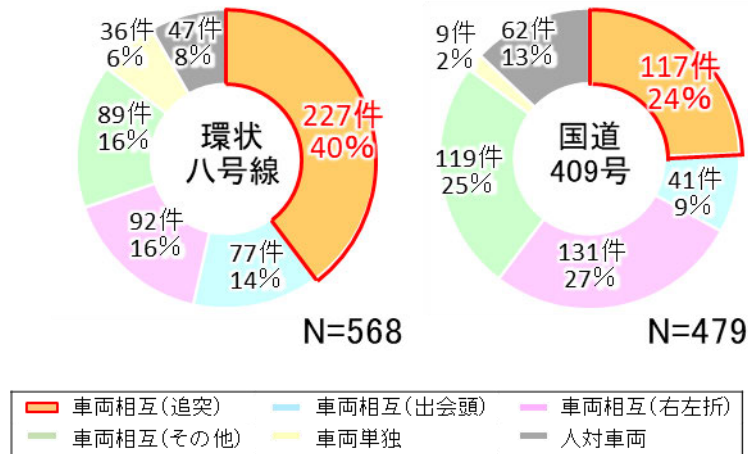


図 5-76 環八、国道 409 号の事故類型(再掲)

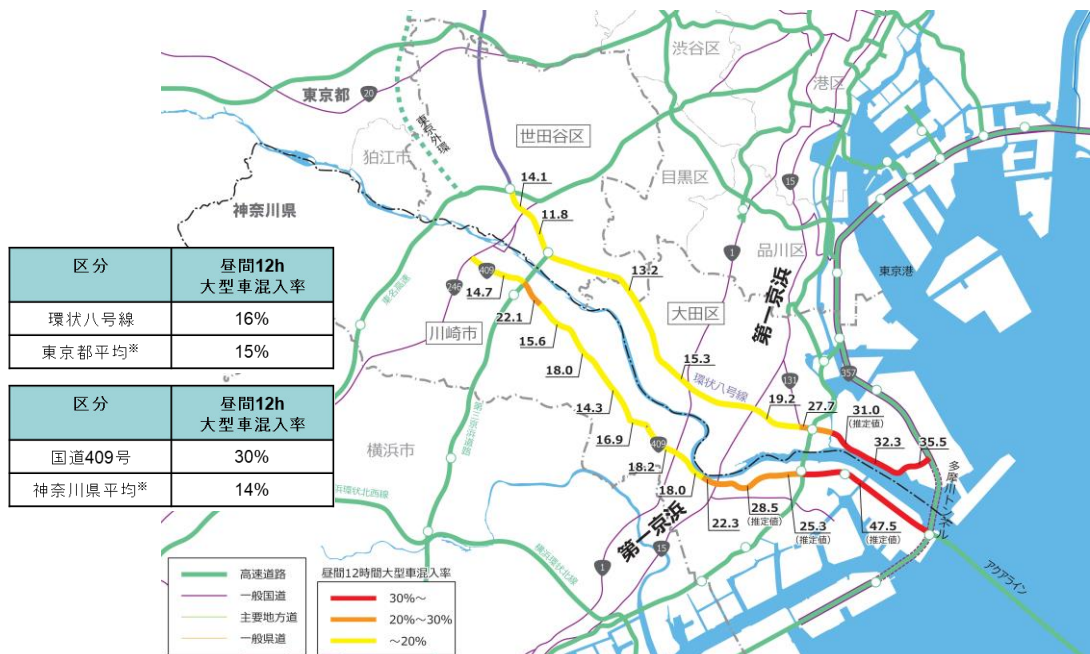


図 5-77 大型車混入率(再掲)

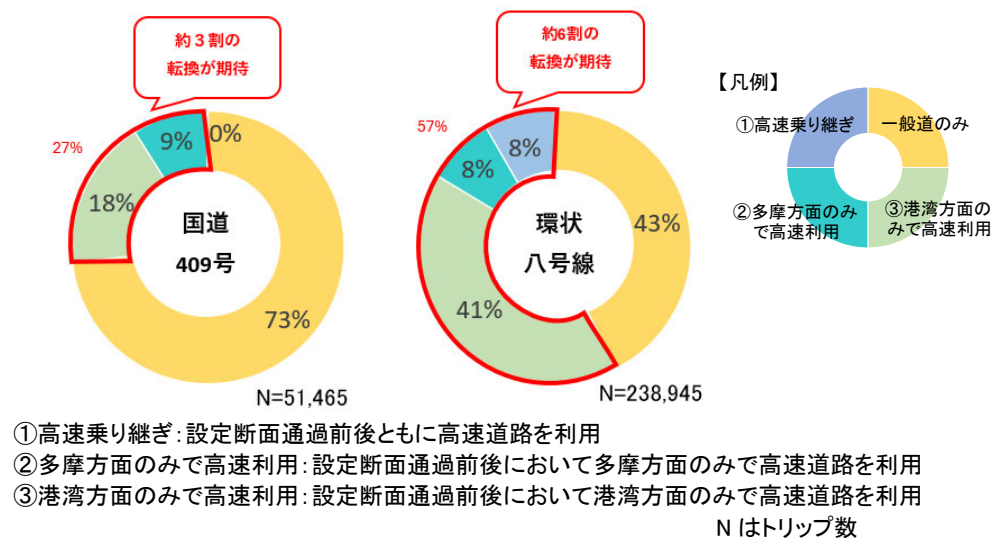


図 5-78 大型車の転換想定割合

2) 生活道路の交通分担効果

(7) 生活道路の抜け道利用の緩和

A) データ諸元

表 5-39 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ (全道路 マップマッチング)	様式 5-1	R6.6 ^{※1} (平日)	<ul style="list-style-type: none"> 通過交通が生活道路を走行する割合から抜け道利用割合を算出し、平日 24 時間の各 1 時間帯における平均旅行速度との対応を確認 昼間 12 時間帯の平均抜け道利用割合から、夜間 12 時間帯の平均抜け道利用割合を減じて、抜け道利用割合の改善期待値を算出

※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。

表 5-40 対象区間

No	通過エリア	対象区間
01	世田谷区	杉並区～大田区・高津区
02	世田谷区	高津区～大田区
03	大田区	世田谷区～品川区・川崎区・中原区・幸区(大田区臨海部)

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进行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。

B) 分析結果

- 各区において、幹線道路の旅行速度が向上すれば、抜け道利用割合の低下という傾向がみられた。
- 各区において、仮に幹線道路における旅行速度が夜間（19 時～7 時）の平均値まで改善された場合の、抜け道利用割合を確認したところ、大田区の改善期待値が 4.6%と最も大きく、幹線道路の旅行速度の改善に伴う効果が、最も大きくなることが期待される。

表 5-41 抜け道利用割合算出結果

No	路線	抜け道利用割合	
		現状	改善期待値
01,02	世田谷区	3.6%	2.3%
03	大田区	6.8%	4.6%

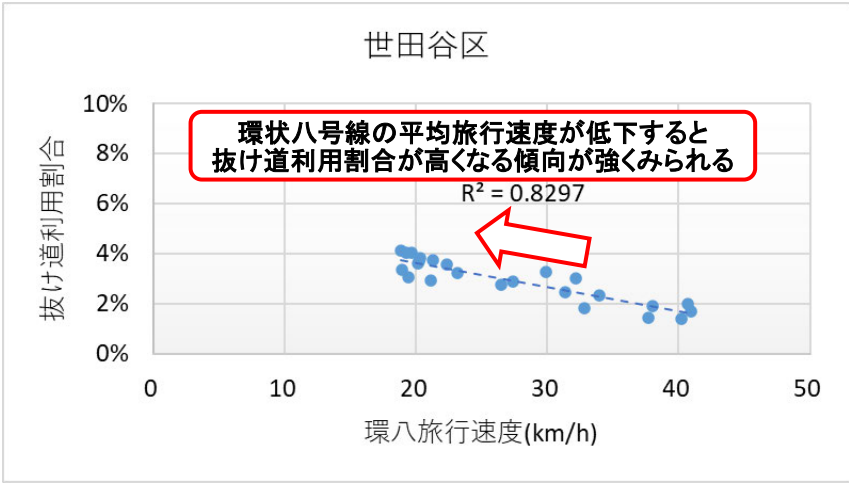


図 5-79 抜け道の利用状況と旅行速度の関係性(世田谷区)

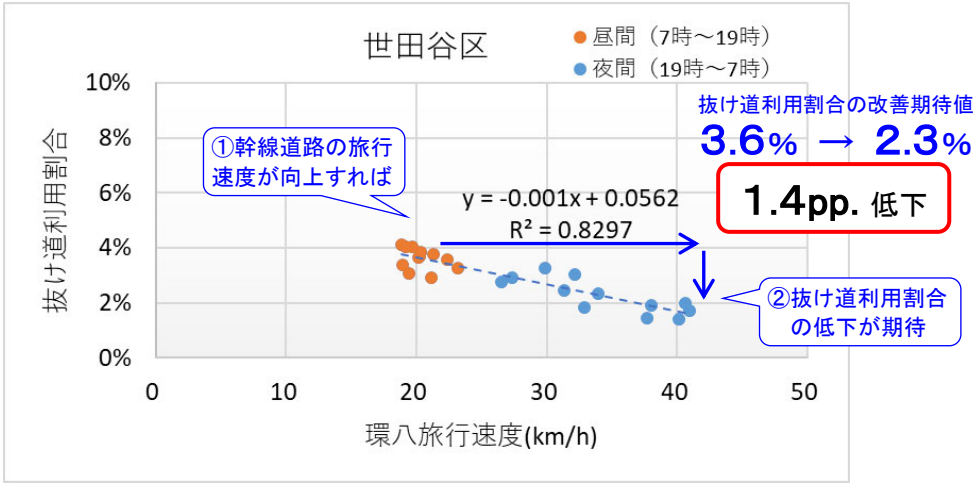


図 5-80 幹線道路の旅行速度向上で期待される抜け道利用の低下(世田谷区)

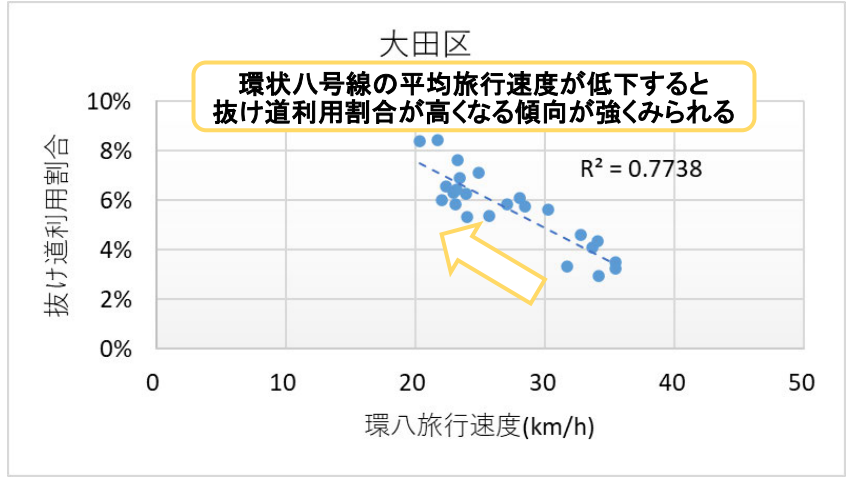


図 5-81 抜け道の利用状況と旅行速度の関係性(大田区)

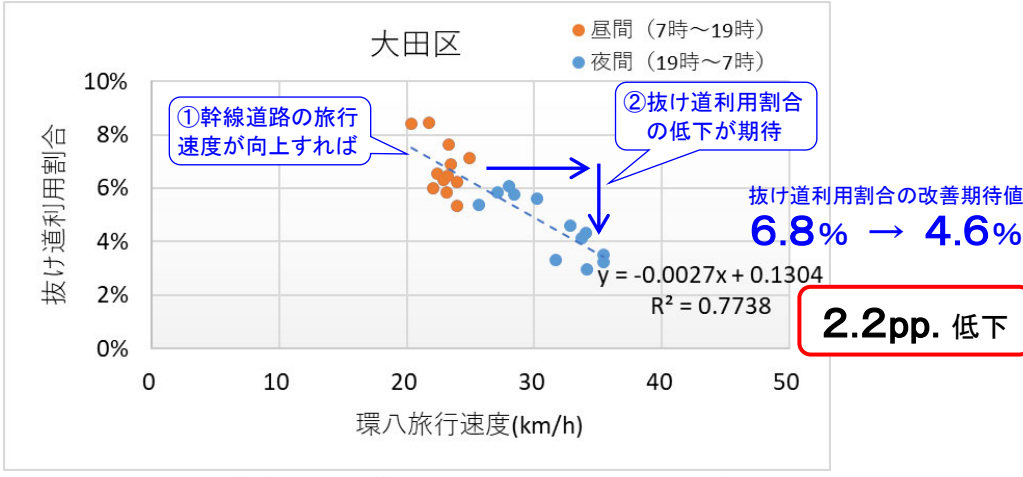


図 5-82 幹線道路の旅行速度向上で期待される抜け道利用の低下(大田区)

※抜け道利用割合: 該当市区における通過交通のうち、平日時間帯別の幹線道路以外の走行台 km ÷ 全道路の走行台 km(自動車専用道路を除く)
 ※抜け道利用割合の改善期待値: 昼間 12 時間帯の平均抜け道利用割合 - 夜間 12 時間帯の平均抜け道利用割合

(4) 生活道路の交通事故減少

A) データ諸元

表 5-42 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 (全道路 マップマッチング)	様式 5-1	R6.6※ (平日)	世田谷区通過交通の生活道路における走行台キロを生活道路の延長で除すことで、通過交通のキロあたり平均走行台数を算出。(事故非発生リンクと事故発生リンクで算出・比較)
警察庁 交通事故統計情報	—	R5 年度	交通事故統計情報より生活道路上の交通事故データを特定し、リンク情報と紐づけて事故の有無別に整理

※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。

表 5-43 対象

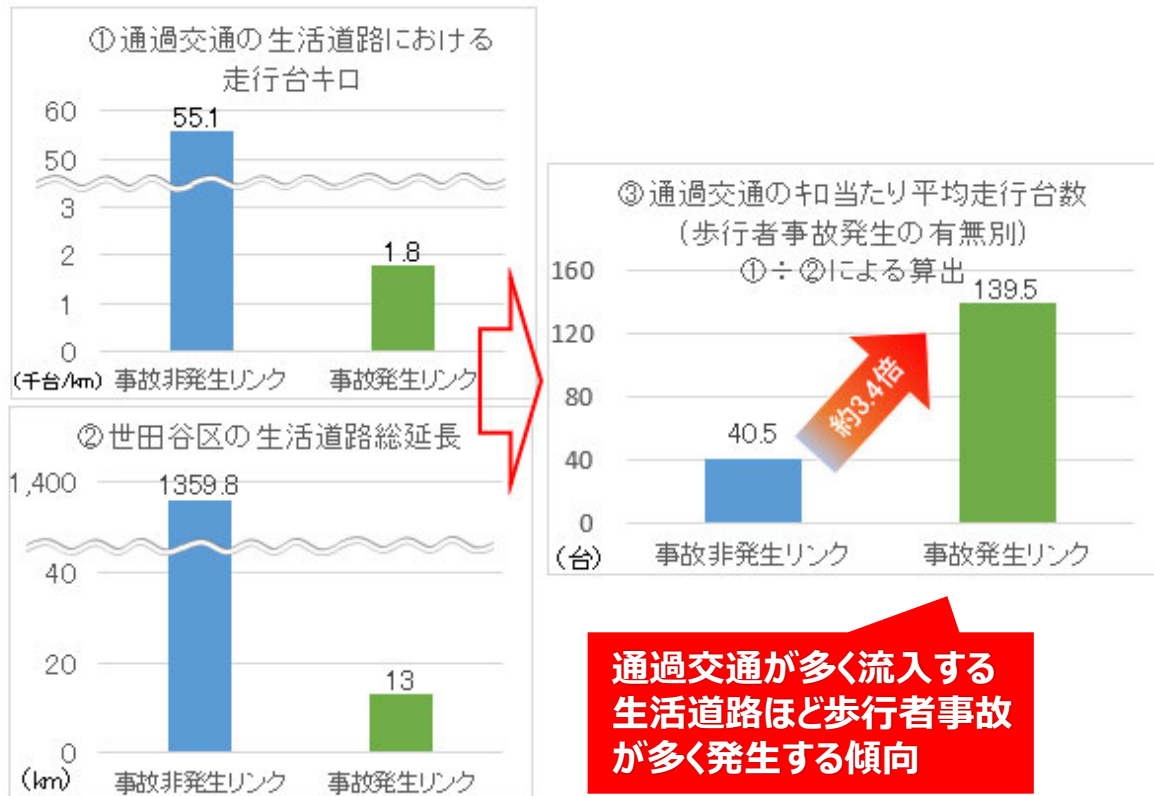
No	対象エリア	対象事故
01	世田谷区	歩行者
02	世田谷区	子ども

B) 分析結果

- 現状の世田谷区内では全道路のうち生活道路で発生する歩行者事故の割合が全体の約 8 割を占めている。また、歩行者事故の発生している生活道路は、事故の発生していないリンクと比べ通過交通台数が約 3.4 倍と高いため、抜け道利用車両と歩行者事故に関係がみられる。東京外環（東名～湾岸）の整備により、適切な機能分担が促進され、抜け道利用車両が減少するとともに、歩行者事故の低下が期待される。
- 現状の世田谷区内では全道路のうち生活道路で発生する子ども者事故の割合が全体の約 7 割を占めている。また、子ども事故の発生している生活道路は、事故の発生していないリンクと比べ通過交通台数が約 3.9 倍と高いため、抜け道利用車両と子ども事故に関係がみられる。東京外環（東名～湾岸）の整備により、適切な機能分担が促進され、抜け道利用車両が減少するとともに、子ども事故の低下が期待される。

表 5-44 生活道路における事故割合算出結果

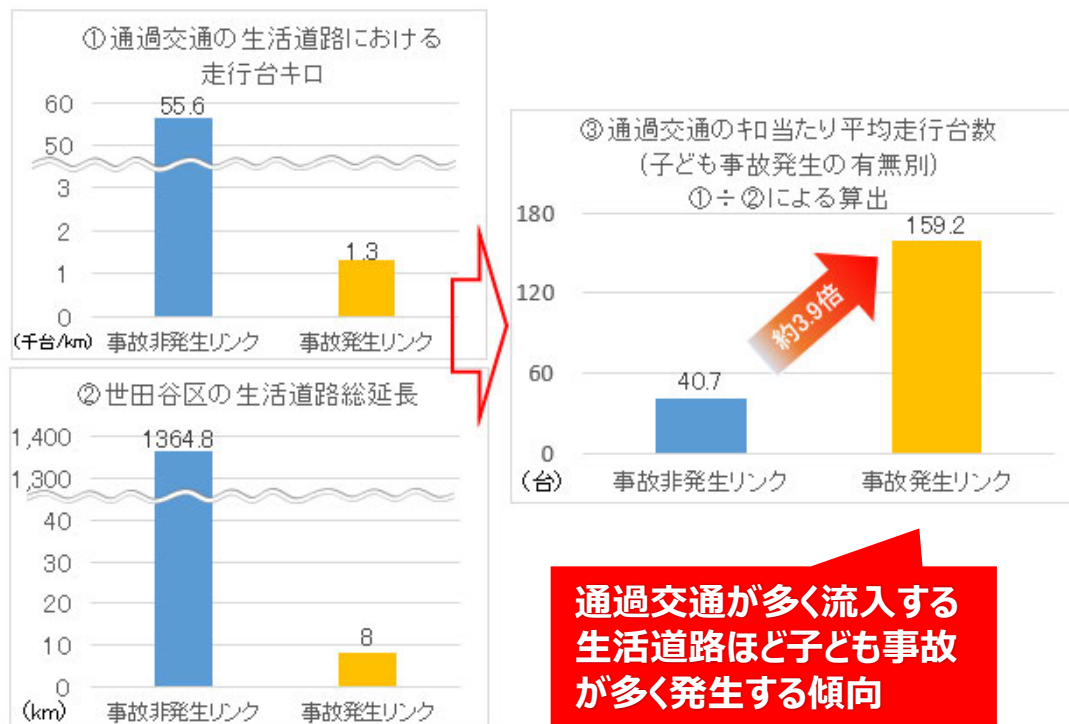
No	エリア	対象事故	交通事故非発生リンクと発生リンクの通行台数	
			事故非発生リンク	事故発生リンク
01	世田谷区	歩行者	40.5	139.5 【約 3.4 倍】
02	世田谷区	子ども	40.7	159.2 【約 3.9 倍】



※生活道路: 都道未満の道路を「生活道路」と定義。

※通過交通: 世田谷区に用事のない交通のうち、外環東名以南に平行する方向に通過する車両を「通過交通」と定義。

図 5-83 世田谷区生活道路における通過交通と歩行者事故の関係性



※生活道路: 都道未満の道路を「生活道路」と定義。

※通過交通: 世田谷区に用事のない交通のうち、外環東名以南に平行する方向に通過する車両を「通過交通」と定義。

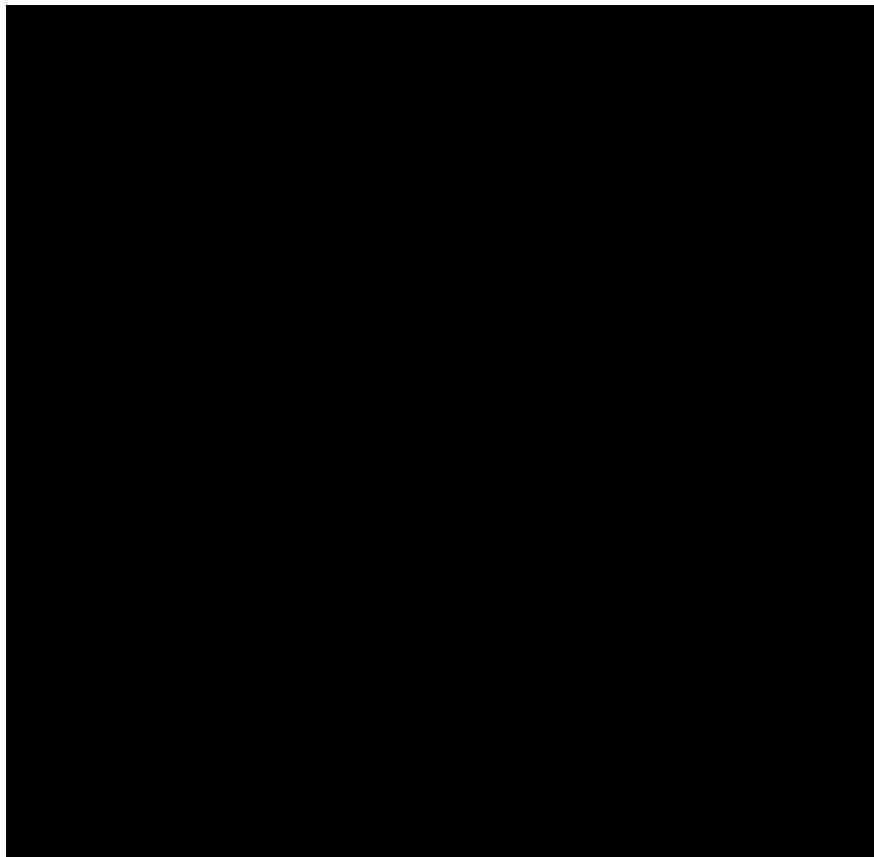
図 5-84 世田谷区生活道路における通過交通と子ども事故の関係性

(5) 地球温暖化防止等の環境の保全 (CO₂ 等排出量削減)

A) データ諸元

表 5-45 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
ETC2.0 データ	様式 2-2	R6.4～R6.6	<ul style="list-style-type: none"> ・ 排出量(g/台) = Σ (速度に対する排出原単位(g/台・km) × 延長) ※排出原単位は、「国土交通省国土技術政策総合研究所:道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成 22 年度版)」にある、2010 年値を用いた 【現況】 ・ 旅行速度: DRM 区間別車種別平日昼間 12 時間平均旅行速度 ・ 延長: DRM 区間別延長 <div style="background-color: black; width: 100px; height: 15px; margin-top: 10px;"></div> <div style="background-color: black; width: 80px; height: 15px; margin-top: 5px;"></div> <div style="background-color: black; width: 60px; height: 15px; margin-top: 5px;"></div> <div style="background-color: black; width: 40px; height: 15px; margin-top: 5px;"></div> <div style="background-color: black; width: 720px; height: 15px; margin-top: 10px;"></div> <div style="background-color: black; width: 120px; height: 15px; margin-top: 5px;"></div>



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 5-85 排出量評価の対象区間図

B) 分析結果



	小型車	大型車
(窒素酸化物) NO _x		
(浮遊粒子状物質) SPM		
(二酸化炭素) CO ₂		

【算出条件】

- 排出量(g/台)=Σ(速度に対する排出原単位(g/台・km)×延長)
- 排出原単位:国土交通省国土技術政策総合研究所発行「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)」にある、2010年値を利用。

<現況>

- 旅行速度:ETC2.0 データ DRM 区間別車種別平日昼間 12 時間平均旅行速度 (R6.4~R6.6 平日 7:00~19:00)
- 延長:DRM 区間別延長



図 5-86 外環へ転換した場合の車両1台あたりの排出量の比較

(6) その他（沿線まちづくりの支援）

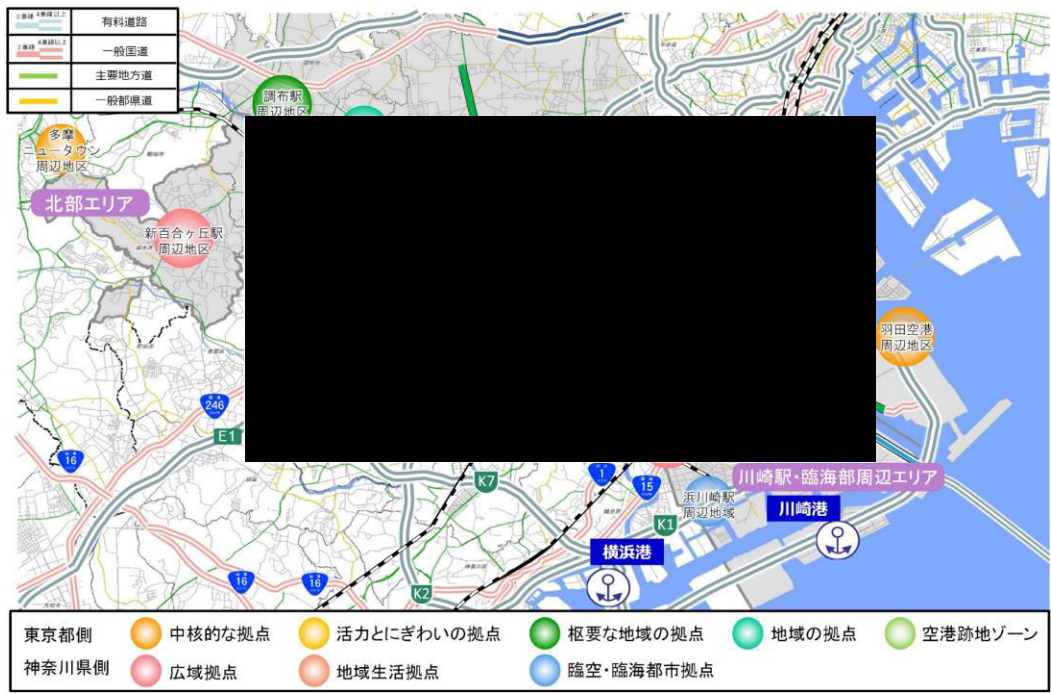
A) データ諸元

表 5-46 使用データ

データ諸元	使用データ	対象期間	備考
財務省 普通貿易統計 (税関別・その他)	輸出入総額の推移表	H25～R4	-
新しい都市づくりのための 都市開発諸制度活用方針	-	-	東京都拠点
川崎市都市計画 マスタープラン全体構想	-	-	神奈川県拠点

B) 分析結果

- 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である。これらの地域では、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としている。
- さらに、東京外環（東名～湾岸）の整備によって多摩川沿線の拠点との連携も強化され、多摩川国際臨空拠点群として一体的な形成が期待される。



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 5-87 国際競争力の向上・沿線まちづくり

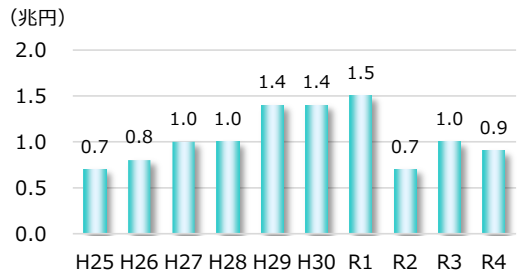


図 5-88 輸出入貿易額の推移(羽田空港)

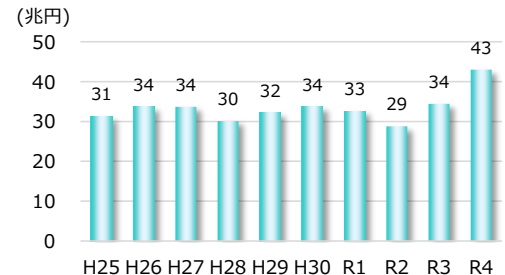


図 5-89 輸出入貿易額の推移(京浜港)

5. 4. 交通課題対策案の比較評価

(1) 整備効果の比較

前項の幅広い整備効果分析を基に、5.2.3 定量的に評価可能な項目の検討の検討結果を音に、複数のルート案の整備効果を比較した。

表 5-47 ルート案ごとの整備効果

政策目標	A.ゲートウェイへのアクセス強化	主要拠点間の所要時間・余裕時間の短縮										
	B.災害への備えとしての道路網の強化	緊急輸送路の信頼性向上										
	C.都心の渋滞緩和	都心部の通過交通の減少										
	D.交通分担の整序化	幹線道路の渋滞緩和										
		生活道路の交通安全向上										
	E.地球温暖化等の環境保全	CO ₂ 排出量削減										
		ネイチャーポジティブへの対応										

(2) 比較評価の検討

前項の比較を基に各ルート案に関して比較評価を行った。評価結果を次ページに示す。

表 5-48 比較評価の結果

ルート概要	概 要	
	延長（構造）	
政策目標	A.ゲートウェイへのアクセス強化	主要拠点間の所要時間・余裕時間の短縮
	B.災害への備えとしての道路網の強化	緊急輸送路の信頼性向上
	C.都心の渋滞緩和	都心部の通過交通の減少
	D.交通分担の整序化	幹線道路の渋滞緩和
		生活道路の交通安全向上
E.地球温暖化防止等の環境の保全	CO2排出量削減 ネイチャーポジティブへの対応	
配慮すべき事項	事業性	事業に要する期間
		用地取得に関するリスク
	施工性	
	周辺環境への影響	
	川崎縦貫道路計画との関係	

5.5. 多様な整備効果項目の整理

5.5.1. 整備効果事例の収集

北海道開発局及び全国の地方整備局を対象に、事業評価監視委員会での整備効果事例を以下の条件に基づき収集・整理した。収集・整理したデータベースは参考資料に格納する。

表 5-49 事業評価監視委員会 整備効果事例 収集条件

分類	内容
対象地方整備局	北海道局・全国の地方整備局 ・北海道開発局 ・東北地方整備局 ・関東地方整備局 ・北陸地方整備局 ・中部地方整備局 ・四国地方整備局 ・九州地方整備局
対象年度	令和元年度～令和6年度12月までの開催分
対象種級区分	第1種及び第2種 ※但し、第1種事業と第3種事業が混在する道路にて、一体評価がなされている場合は、第3種事業も収集

また、整備効果事例を、内容に基づき、渋滞、事故、製造業、農林水産業、企業立地、医療、観光、防災^{※1}、生活^{※2}、冬期、CO2、所要時間^{※3}、港湾・空港、その他^{※4}の14区分に分類した。

さらに、貨幣価値換算化の有無で分類し、傾向分析をした。

※1：信頼性に関する項目も含む

※2：通勤・通学・買い物及び生活道路に関する項目

※3：所要時間短縮や時間信頼性の向上に関する項目

※4：まちづくり、交流人口の拡大、雇用の増加、高速バス、複合的な内容に関する項目

5.5.2. 整備効果事例の整理

作成したデータベースを基に、地整別整備効果資料の内訳を整理するとともに、視点別に傾向を把握した。なお、整理にあたり、事業数に応じて、整備効果件数も増加するため、事業数あたりの整備効果件数として整理した。

(1) 地整別整備効果資料の内訳

1) 地整別年度別 全事業に占める整備効果資料割合推移

地整ごとに全事業に占める整備効果資料割合の傾向に差があるものの、全体的に北海道・東北・関東が高い傾向となっている。

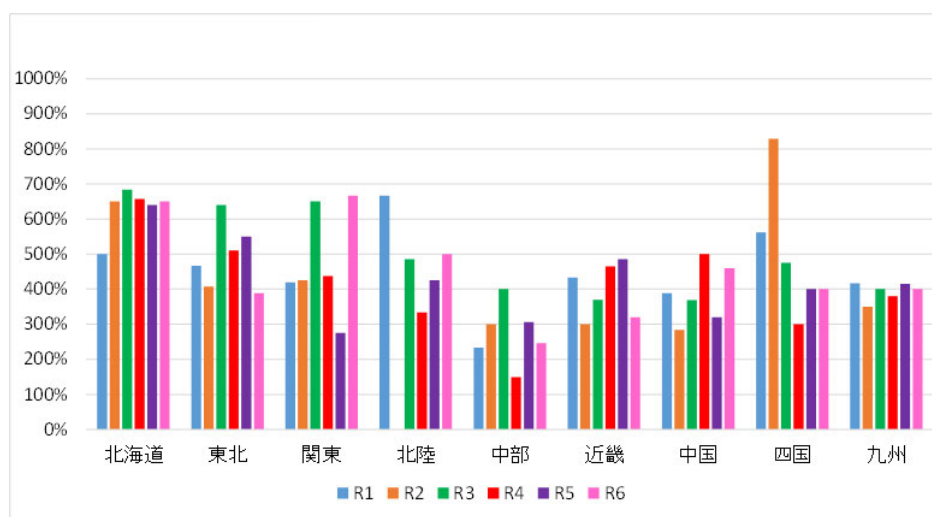


図 5-90 地整別年度別、全事業に対する整備効果資料割合

2) 地整別 事業あたりの整備効果項目割合

整備効果項目区分別にみると、北海道では農林水産業、北陸・中部・近畿では防災の割合が高い。

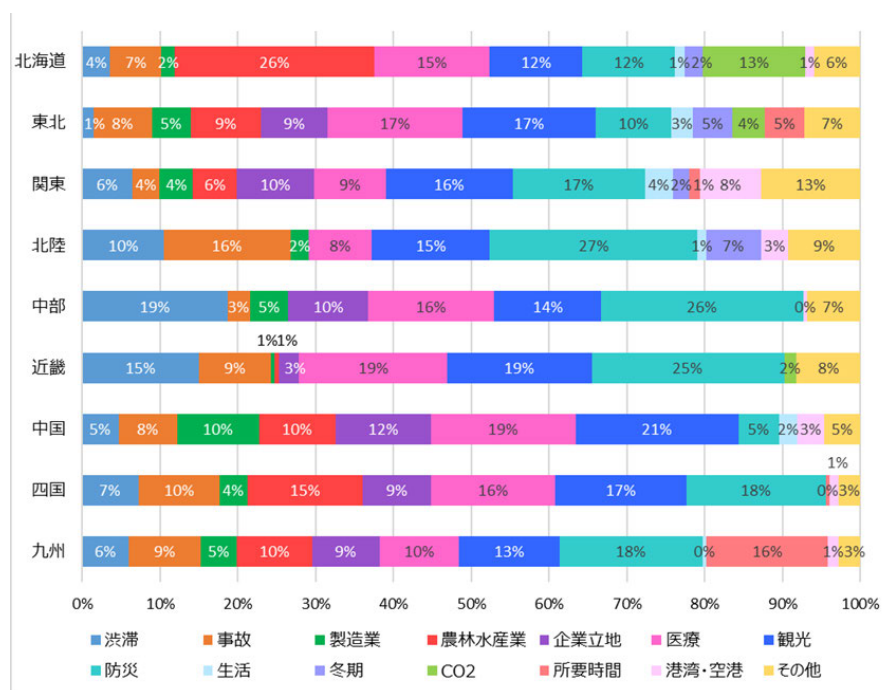
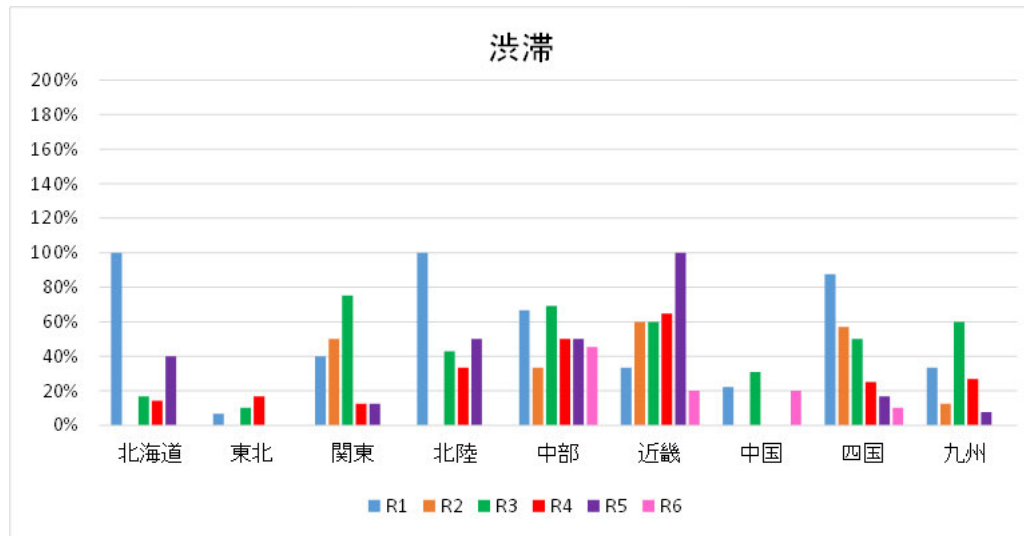


図 5-91 地整別、事業あたりの整備効果項目割合

(2) 整備効果の視点別傾向把握

1) 渋滞

「渋滞」の整備効果資料割合が高いのは、中部・近畿地整。人口集積の高い大都市圏に多い傾向と推察される。

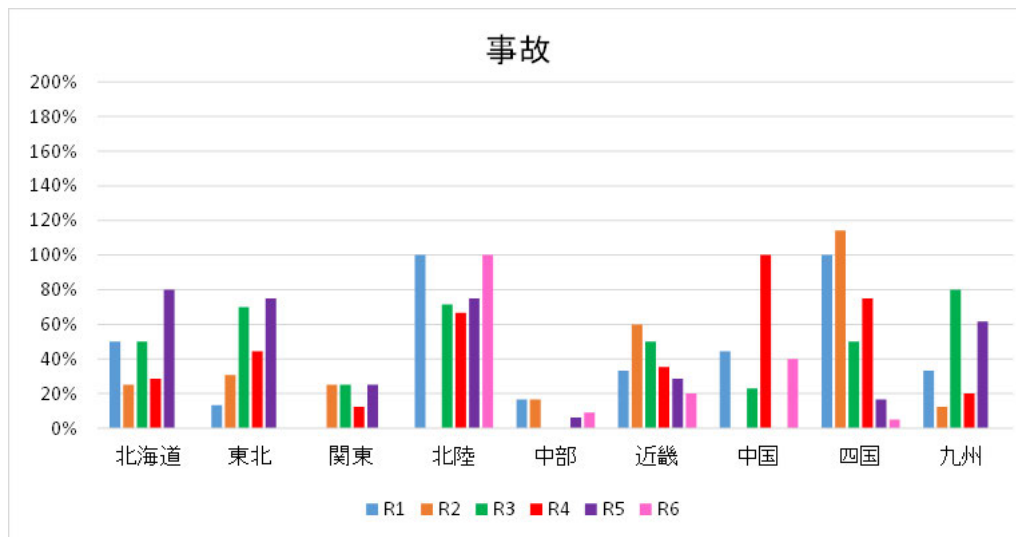


出典: 北海道開発局及び各地方整備局 事業評価監視委員会資料

図 5-92 地整別年度別 全事業に対する整備効果資料割合推移 (渋滞)

2) 事故

「事故」の整備効果資料割合が高いのは、北陸・四国地整。需要の多くない地方都市として目的とする事業が多い傾向と推察される。

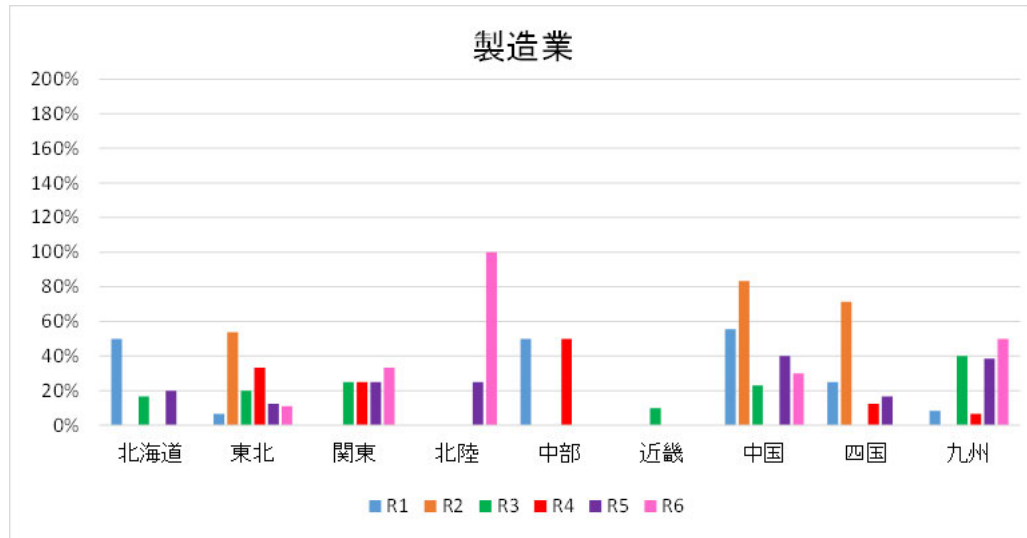


出典: 北海道開発局及び各地方整備局 事業評価監視委員会資料

図 5-93 地整別年度別 全事業に対する整備効果資料割合推移 (事故)

3) 製造業

「製造業」は、東北・関東・中国・四国・九州地整がおおむね毎年実施している。

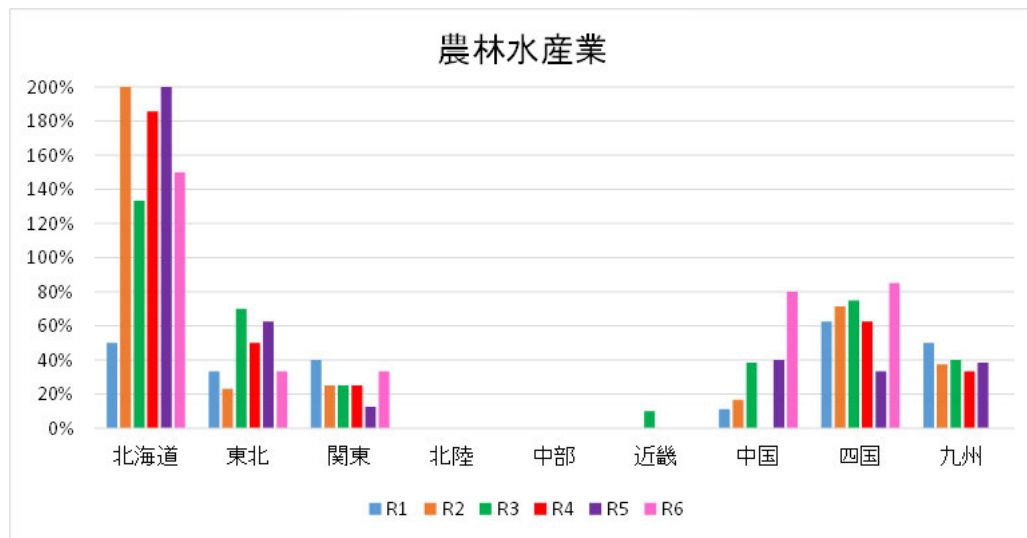


出典：北海道開発局及び各地方整備局 事業評価監視委員会資料

図 5-94 地整別年度別 全事業に対する整備効果資料割合推移（製造業）

4) 農林水産業

「農林水産業」の整備効果資料割合が高いのは、北海道開発局・四国地整。地方都市特有の産業特性と推察される。

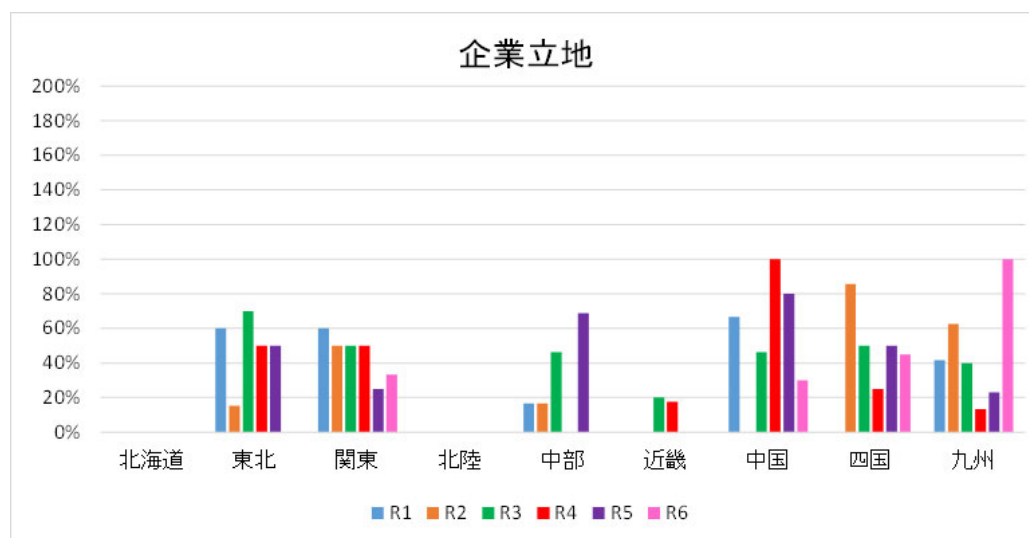


出典：北海道開発局及び各地方整備局 事業評価監視委員会資料

図 5-95 地整別年度別 全事業に対する整備効果資料割合推移（農林水産業）

5) 企業立地

「企業立地」は、東北・関東・中部・中国・四国・九州地整がおおむね毎年実施している。

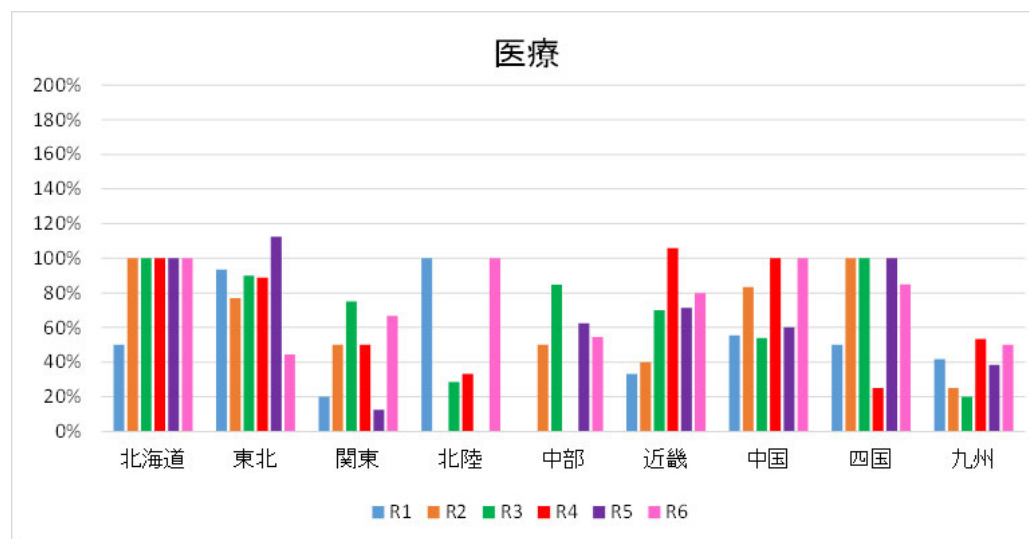


出典: 北海道開発局及び各地方整備局 事業評価監視委員会資料

図 5-96 地整別年度別 全事業に対する整備効果資料割合推移 (企業立地)

6) 医療

「医療」は全国的に整備効果資料割合が高い傾向にある。主要都市は渋滞に伴う病院到達時間の増加、地方都市では線形不良に伴う揺れの増加など、各地域特有の特徴によるものと推察される。

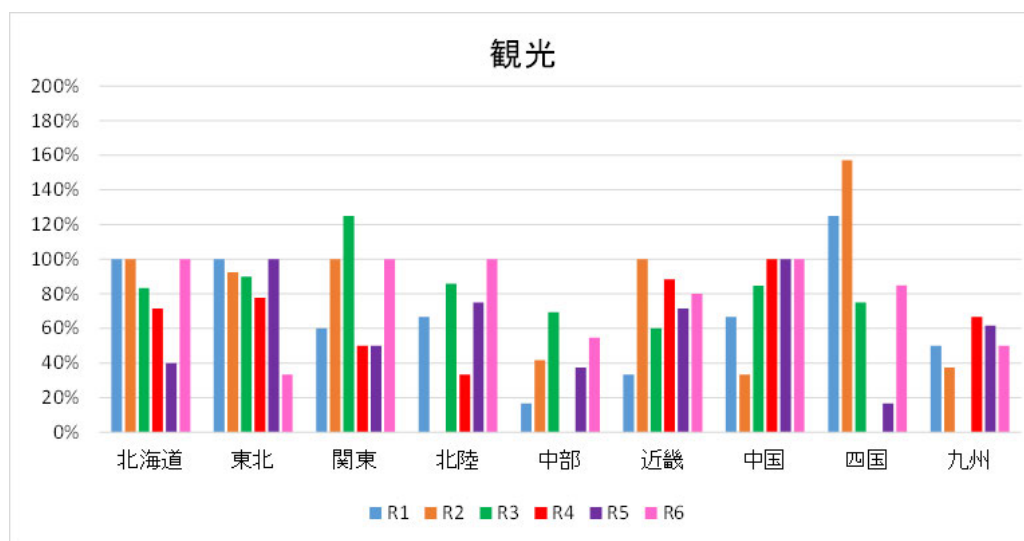


出典: 北海道開発局及び各地方整備局 事業評価監視委員会資料

図 5-97 地整別年度別 全事業に対する整備効果資料割合推移 (医療)

7) 観光

「観光」は全国的に整備効果資料割合が高い傾向にある。各地域の観光事業推進によるものと推察される。

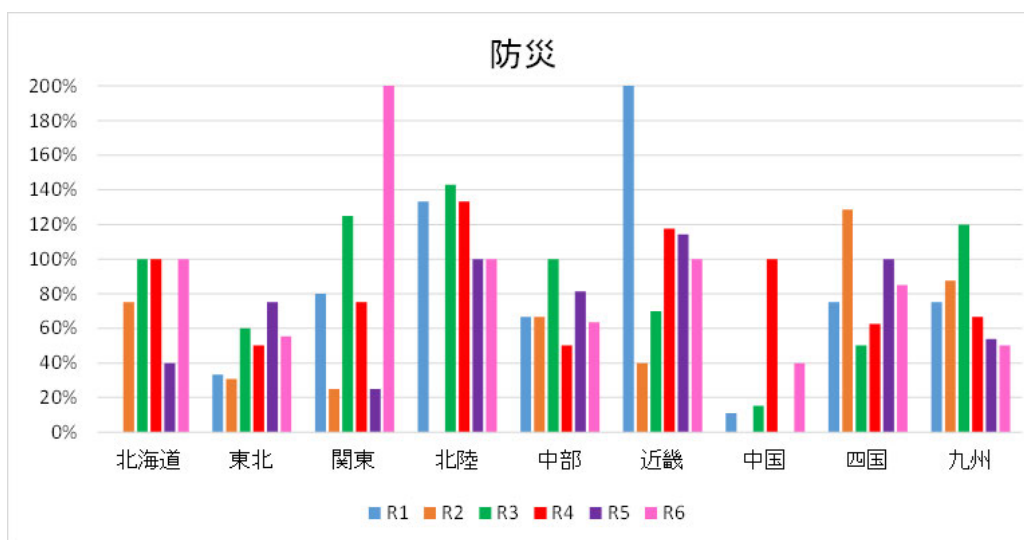


出典: 北海道開発局及び各地方整備局 事業評価監視委員会資料

図 5-98 地整別年度別 全事業に対する整備効果資料割合推移(観光)

8) 防災

「防災」は全国的に整備効果資料割合が高い傾向にある。近年の異常気象等による影響によるものと推察される。

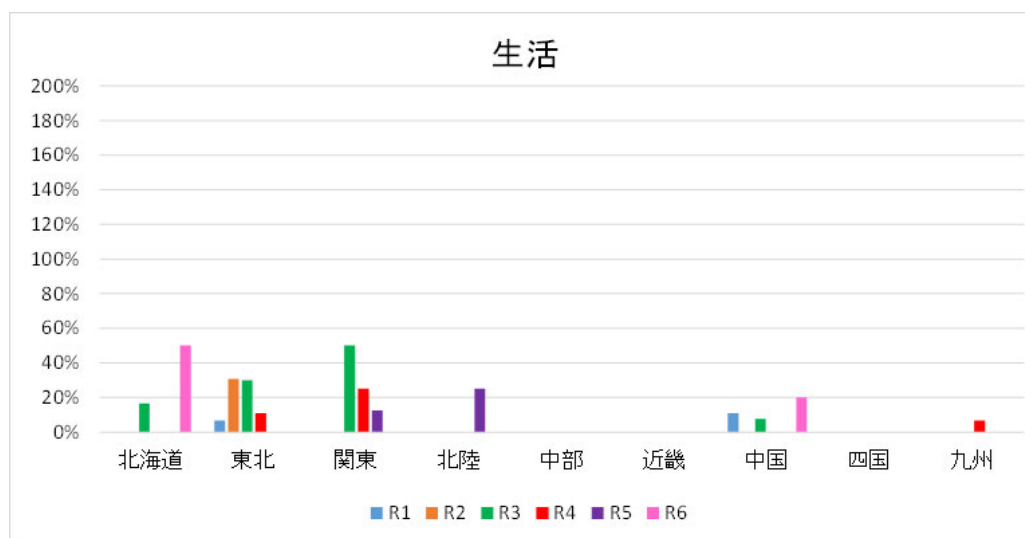


出典: 北海道開発局及び各地方整備局 事業評価監視委員会資料

図 5-99 地整別年度別 全事業に対する整備効果資料割合推移(防災)

9) 生活

「生活」は、東北・関東地整のみ経年的に実施している。

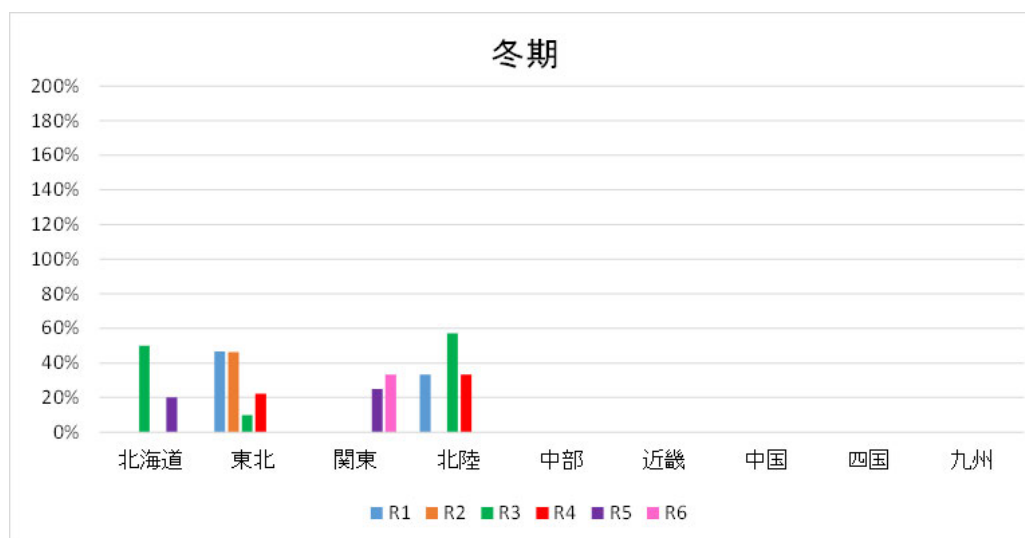


出典: 北海道開発局及び各地方整備局 事業評価監視委員会資料

図 5-100 地整別年度別 全事業に対する整備効果資料割合推移(生活)

10) 冬期

「冬期」は、東北・北陸地整がおおむね毎年実施している。降雪の多い雪国の地域としての傾向と推察される。

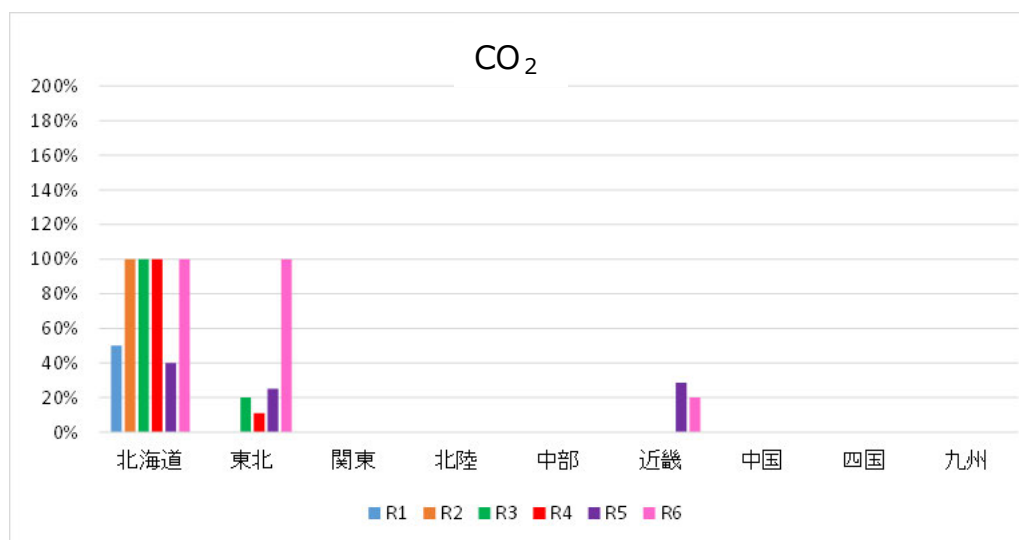


出典: 北海道開発局及び各地方整備局 事業評価監視委員会資料

図 5-101 地整別年度別 全事業に対する整備効果資料割合推移(冬期)

11) CO₂

「CO₂」は、北海道・東北のみおおむね毎年実施している。

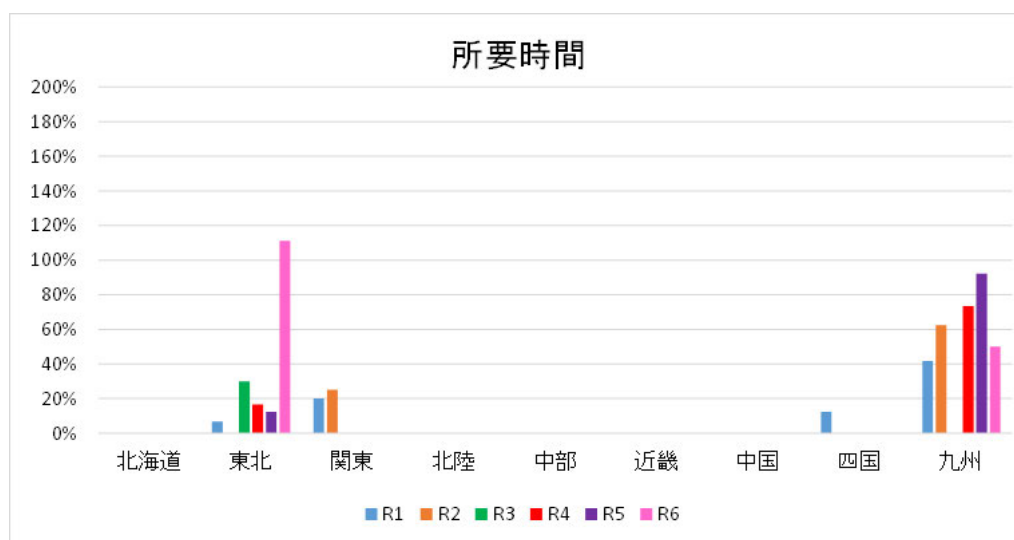


出典: 北海道開発局及び各地方整備局 事業評価監視委員会資料

図 5-102 地整別年度別 全事業に対する整備効果資料割合推移(CO₂)

12) 所要時間

「所要時間」は、東北・九州のみおおむね毎年実施している。

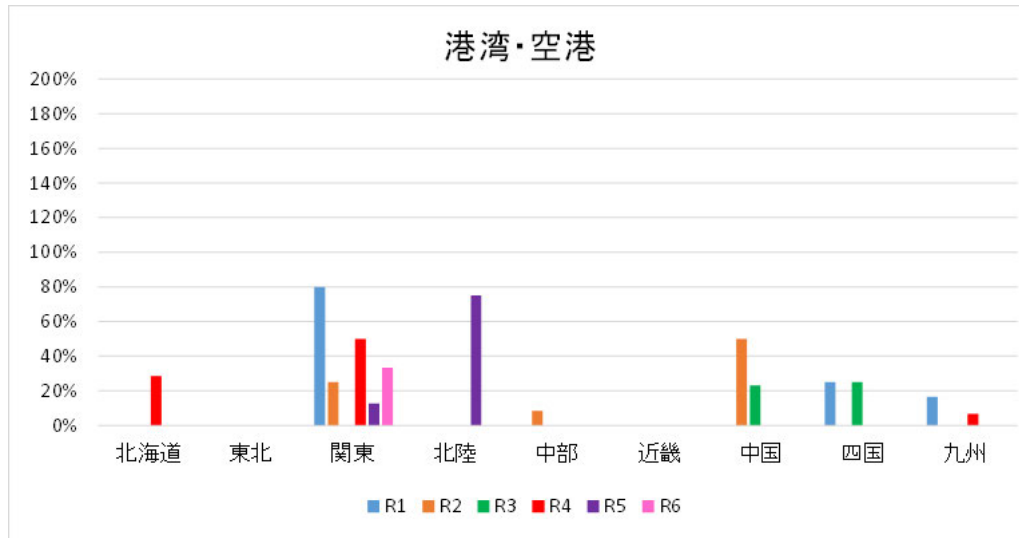


出典: 北海道開発局及び各地方整備局 事業評価監視委員会資料

図 5-103 地整別年度別 全事業に対する整備効果資料割合推移(所要時間)

13) 港湾・空港

「港湾・空港」の整備効果資料割合が高いのは、関東地整。東京港や羽田空港など主要な拠点が集積していることによるものと推察される。

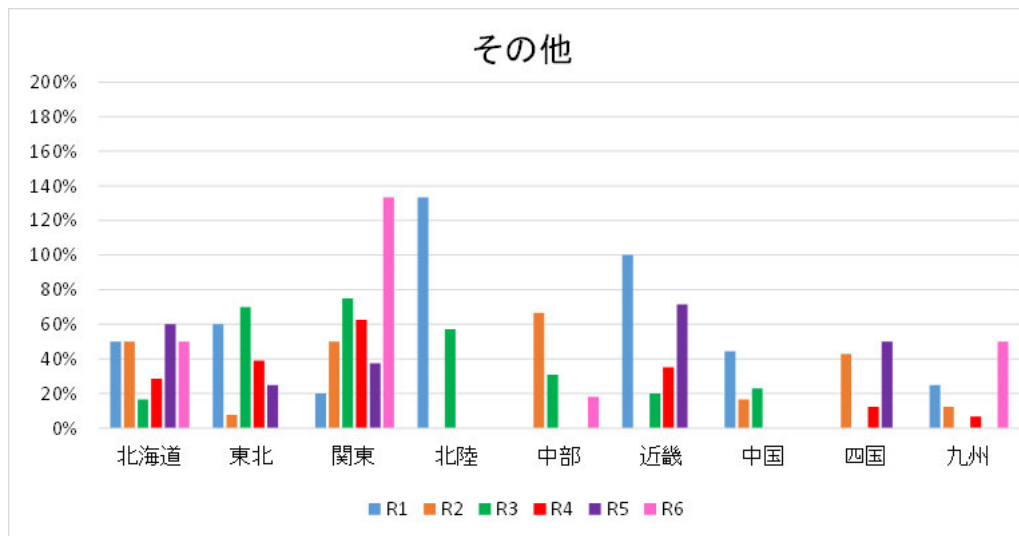


出典: 北海道開発局及び各地方整備局 事業評価監視委員会資料

図 5-104 地整別年度別 全事業に対する整備効果資料割合推移(港湾・空港)

14) その他

まちづくり、交流人口の拡大、雇用の増加、高速バス、複合的な内容に関する項目である「その他」は、北海道・東北・関東・近畿地整でおおむね毎年実施している。



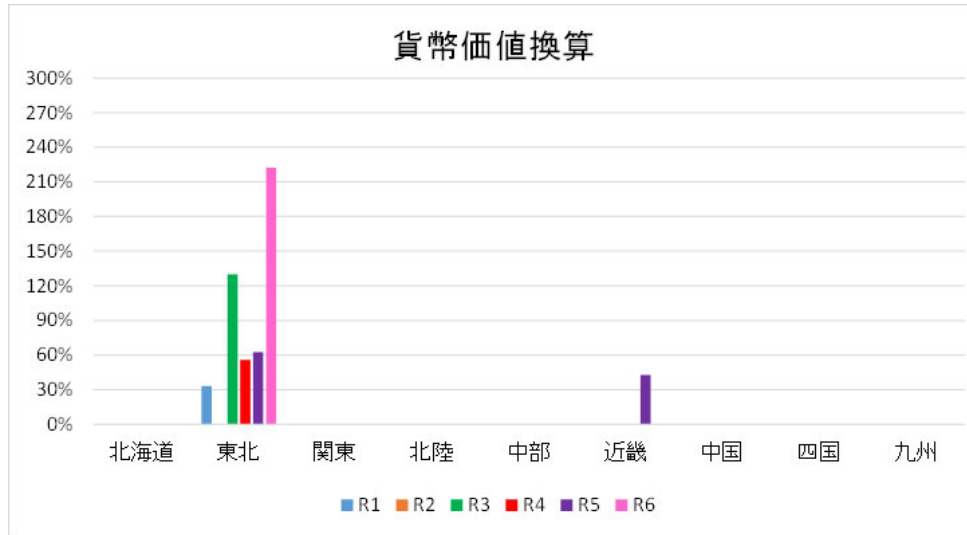
出典: 北海道開発局及び各地方整備局 事業評価監視委員会資料

図 5-105 地整別年度別 全事業に対する整備効果資料割合推移(その他)

15) 貨幣価値換算

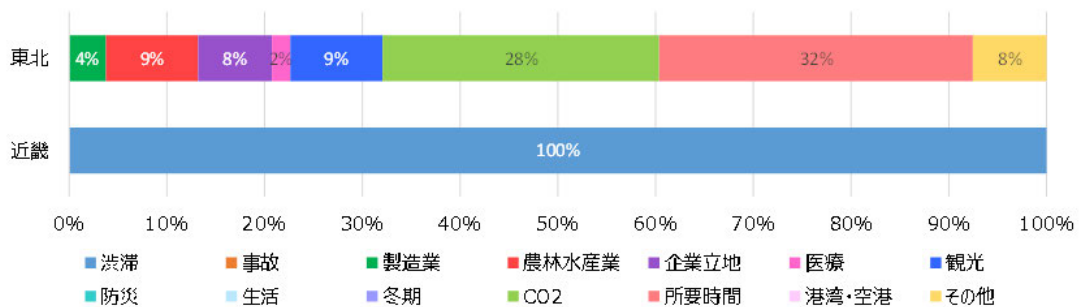
貨幣価値換算を行った整備効果資料は、東北と近畿のみである。

貨幣価値換算を行った整備効果資料を作成している東北地整で割合が高い項目は、「CO₂」、「所要時間（時間信頼性）」だが、「農林水産業」、「企業立地」、「観光」など様々な視点が見られる。



出典: 北海道開発局及び各地方整備局 事業評価監視委員会資料

図 5-106 地整別年度別 全事業に対する整備効果資料割合推移
(貨幣価値換算されているものに限定)



出典: 北海道開発局及び各地方整備局 事業評価監視委員会資料

図 5-107 地整別 事業あたりの整備効果項目割合
(貨幣価値換算されているものに限定)

5.5.3. 新たな整備効果項目の検討

外環（東名～湾岸）の整備効果として、新たな視点での効果項目を検討した。

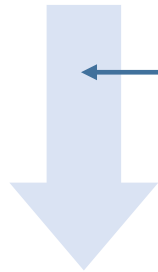
(1) 新たな整備効果項目の選定方針

5.5.2 で整理した整備効果項目から、新たな整備効果項目を選定するにあたり、2 つの視点で検討した。

検討にあたり、現時点の外環東名以南の政策目標も踏まえことで、事業に即した項目に留意した。以下にフローを示す。

【ベースとなる整備効果項目】

- ・ 全国の地方整備局を対象に、令和元年度～令和 6 年度 12 月までに開催された事業評価監視委員会で審議された事業のうち、第 1 種及び第 2 種を対象に抽出した整備効果項目（全 1,819 項目）
- ・ 上記に対して 14 分類（渋滞・事故・製造業・企業立地・医療など）にした整備効果項目を対象



【外環東名以南の政策目標（現時点）】

- ① 東名高速等から我が国のゲートウェイへのアクセス強化
- ② 首都直下地震等の災害への備えとしての道路網の強化
- ③ 都心の渋滞緩和
- ④ 交通分担の整序化

【新たな整備効果項目選定の視点】

視点①：外環東名以南への適合性

【選定の考え方・方針】

東京南西部地域の特性等（以下参照）を踏まえた整備効果項目の抽出

⇒ 湾岸部に多くの「物流拠点」（港、倉庫）「電力・エネルギー関連」が集積：

「物流」・「防災」

⇒ 沿線地域の「まちづくり」が進展：「安全」

首都圏三環状の第二環状道路としての環状道路機能を定量化した項目

⇒ 環状道路機能の発揮による吸い上げ効果：「渋滞」

視点②：貨幣換算化

【選定の考え方・方針】

視点①の適合性を考慮した視点で、定量化を図る整備効果項目の抽出

⇒ 多摩川沿線による治水等：「河川氾濫」

⇒ 一般道（環八・R409）に並行する高規格道路：「代替性」「医療」

⇒ 沿線地域の「まちづくり」が進展：「地域活性化」「企業立地」

⇒ 大田市場などの「市場」が立地：「農林水産」

図 5-108 新たな整備効果の選定フロー

【参考:東京南西部地域の地域特性等】

- ・湾岸部には新たな**物流拠点や電力・エネルギー関連**の施設立地・整備が集中している。
- ・周辺の鉄道駅や緑地において、再開発や土地利用の再編等の**まちづくりが進行している**。
- ・防災に関しては、多摩川では**堤防整備等の治水プロジェクト**が推進中となっている。
(・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)が整備されている。)

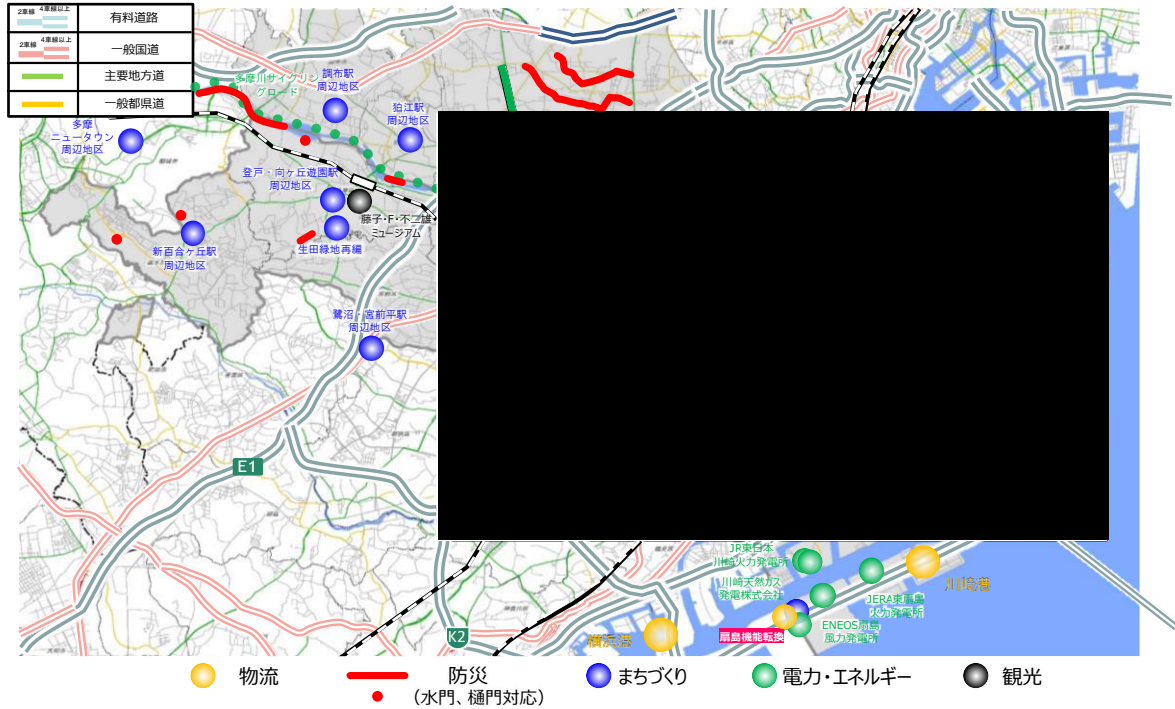


図 5-109 沿線地域の現状整理まとめ(沿線地域のニーズ等)(再掲)

(2) 新たな整備効果項目の抽出

(1) で整理した視点に基づき、整備効果項目を抽出した。

1) 視点①：外環東名以南への適合性

視点①として、次ページの表の通り抽出した。

■新たな整備効果項目(案)

表 5-50 視点①外環東名以南への適合性による抽出

分野	評価項目	評価方法	事業名	地整	種級区分
物流	利便性向上による 国際競争力強化など	特定重要物資などの 品目に着目	製造業関連の取りまとめ 視点として「WISNET2050」に絡めて経済安全保 障から特定重要物資(重要な資材等)を戦略的に 確保への貢献	—	—
商業	幕張新都心周辺の 大型商業施設の30分圏域	ETC2.0	一般国道357号 東京湾岸道路 (千葉県区間)	関東	第4種第1級
渋滞	渋滞損失時間の減少	ETC2.0 プローブデータ 交通量推計 渋滞損失時間	東海環状自動車道 (土岐～関)(関～養老)(養老～北勢)(北勢～四 日市)	中部	第1種第2級
生活	傷病者の負担軽減	ETC2.0 の左右加速度の変化	一般国道9号 仁摩・温泉津道路	中国	第1種第2級
			一般国道9号 出雲・湖陵道路	中国	第1種第3級
	ETC2.0 による抜け道の急ブレーキ発 生地点	ETC2.0 挙動履歴情報	一般国道116号 新潟西道路	北陸	第3種第1級
防災	災害におけるエネルギー輸送の確保	企業ヒアリング	一般国道247号 西知多道路 東海ジャンクショ ン(東海ジャンクション)(長浦～日長)	中部	第2種第1級
	災害時における代替性の確保	並行緊急輸送道路の 通行止件数	二ツ井今泉道路	東北	第1種第3級
			一般国道253号 十日町道路	北陸	第1種第3級

(4) 商業

A) 幕張新都心周辺の大型商業施設の圏域拡大

東京湾岸道路（千葉県区間）整備による所要時間短縮により商圈の拡大が期待される。
→木更津アウトレット等の商業施設に着目して同様の整理を想定している。

(2) 沿線地域の経済活動を支援

- ・国道357号東京湾岸道路(千葉県区間)沿線市の小売業・卸売業の売上げ額は県全体の5割以上を占めており、特に幕張新都心周辺には、大型商業施設が集積。
- ・東京湾岸道路(千葉県区間)整備による所要時間短縮により商圈の拡大が期待される。



出典：令和4年度 関東地方整備局 一般国道357号東京湾岸道路(千葉県区間) 事業評価監視委員会資料

図 5-111 【幕張新都心周辺の大型商業施設の圏域拡大】の示し方の例

(ウ) 渋滞

A) 渋滞損失時間の減少

東海環状道路の整備による環状道路内側の渋滞減少を示している。
→首都圏の第二環状道路として外環内側（中央環状外側）の渋滞損失時間で同様の整理を想定している。

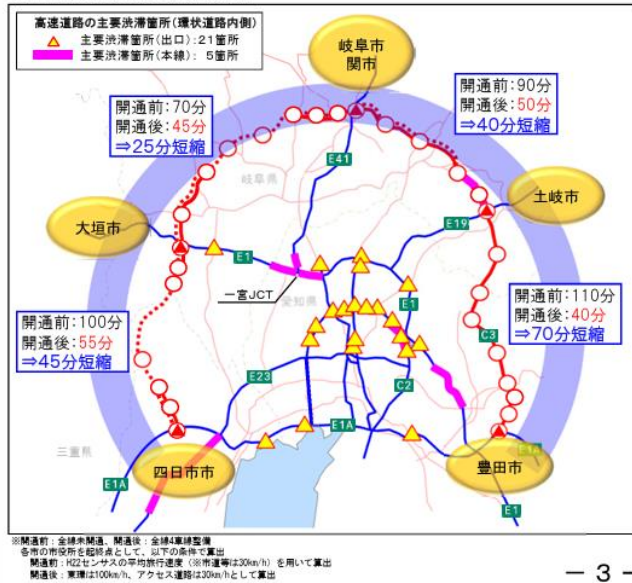
2. 評価の視点

(1) 事業の必要性に関する視点

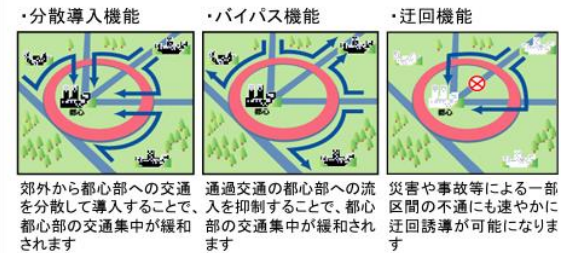
① 交通渋滞の緩和

- 東海環状自動車道の整備により、中京圏の主要都市間の所要時間短縮が見込まれます。
- また、環状道路の分散導入・バイパス・迂回機能により、東海環状自動車道内側の高速道路の渋滞損失時間の減少が期待されます。

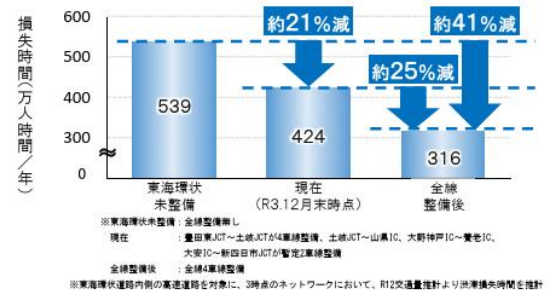
○主要都市間の所要時間短縮



○環状道路の3機能



○東海環状自動車道内側の渋滞損失時間(高速道路)



- 3 -

出典: 令和5年度 中部地方整備局 東海環状自動車道(土岐～関)(関～養老)(養老～北勢)(北勢～四日市)
事業評価監視委員会資料

図 5-112 【渋滞損失時間の減少】の示し方の例

(I) 生活

A) 傷病者の負担軽減

a) 一般国道9号 仁津・温泉津道路

仁摩・温泉津道路の整備による輸送安定性向上により患者への負担軽減を示している。
→環状八号線等からの転換による輸送安定性向上について同様の整理を想定している。

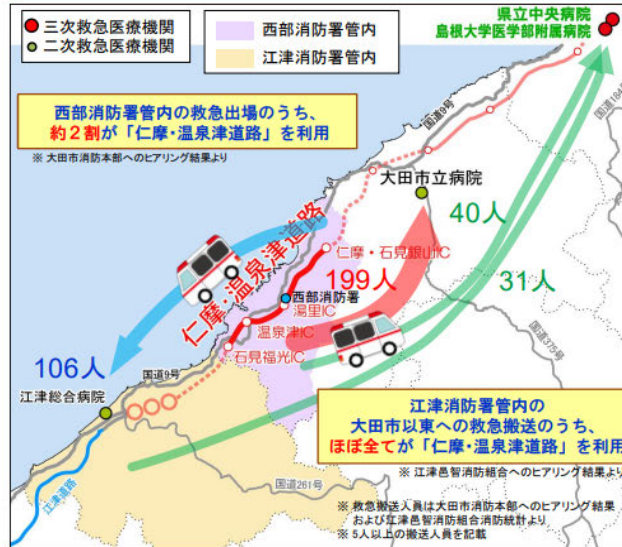
5. 事業効果の発現状況

一般国道9号 仁摩・温泉津道路

整備効果④:救命救急活動の支援

●仁摩・温泉津道路の整備は、救急搬送時間の短縮、振動や横揺れ等による傷病者の負担を軽減しており、救命救急活動を支援している。

大田市消防本部西部消防署管内及び江津消防署管内からの病院別救急搬送人員(H30)



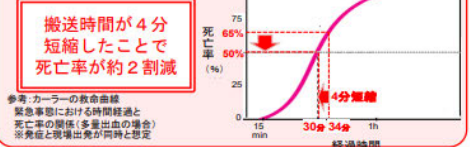
・時間短縮に加え、走行時の振動やカーブの減少等で傷病者の負担はかなり軽減されています。
・大田市、江津市で対応が困難な場合は、三次救急医療機関のある出雲市、浜田市への搬送で時間を要すことになり、傷病者への負担は増加します。
山陰道の全線 開通による、負担軽減に期待を寄せています。

(R元年 大田市消防本部ヒアリング)

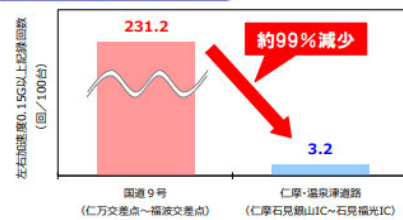
救急搬送時間の短縮



カーラーの救命曲線



横揺れ回数(上下平均)の比較



※ETC2.0プローブデータ(H29年度)より、対象区間における左右加速度0.15G以上の記録回数を集計
「曲線走行時に掛かる横揺れ0.15G以上となれば、最高血圧の変動量が10mmHgを超過し、搬送患者へ影響を与える可能性がある」
出典:地域の医療を支援する道路構造の分析・評価(第27回日本道路学会)
※通過台数当たりの左右加速度記録回数を算出 ※仁摩・温泉津道路はランプ部を除く

出典:令和元年度 中国地方整備局 一般国道9号 仁摩・温泉津道路 事業評価監視委員会資料

図 5-113 【傷病者の負担軽減(一般国道9号 仁摩・温泉津道路)】の示し方の例

b) 一般国道 9 号 出雲・湖陵道路・多伎道路

出雲・湖陵・多伎道路の整備による輸送安定性向上により患者への負担軽減を示している。

→環状八号線等からの転換による輸送安定性向上について同様の整理を想定している（横揺れを定量化）。

4. 事業の必要性

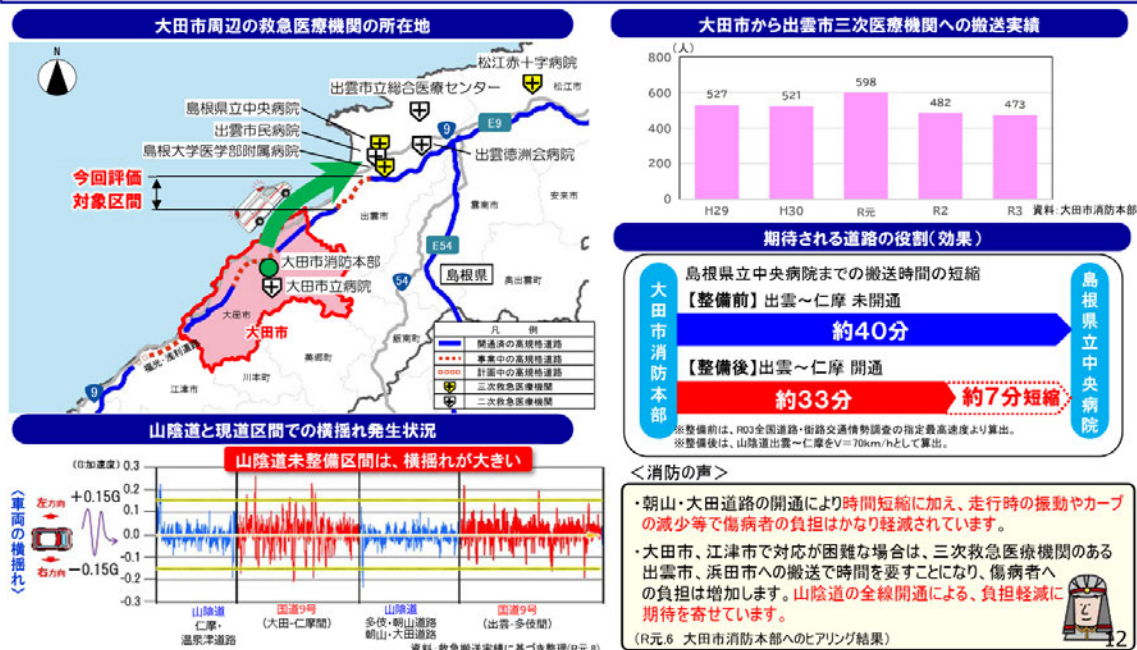
一般国道9号 いすも 出雲・こりょう 湖陵道路

一般国道9号 こりよう だき 湖陸・多伎道路

(1)現状の課題

課題③: 地域医療の支援(救急搬送時間の短縮、安静搬送による患者負担の軽減)

- 大田市から出雲市の三次医療機関への搬送数は年間約500件あり、現場到着に時間を要している。
- 山陰道の整備により、搬送時間短縮と現道の急カーブ区間が回避され、搬送時の患者への負担が軽減される。



出典:令和5年度 中国地方整備局 一般国道9号 出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路 事業評価監視委員会資料

図 5-114 【傷病者の負担軽減(一般国道 9 号 出雲・湖陵道路・多伎道路)】の示し方の例

B) ETC2.0 による抜け道の急ブレーキ発生地点

一般国道 116 号 新潟西道路での抜け道利用と生活道路での急挙動実績を示している。
→環八周辺の生活道路の実態整理を用いて、同様の整理を想定している。

3. 事業の投資効果

(2) その他の効果

①抜け道利用による周辺道路の影響

- 曾和交差点から明田交差点における渋滞を回避するため、生活道路へと流入する抜け道利用車が発生している。
- また、抜け道利用車が通過する生活道路の一部は、小中学校の通学路に指定されているが、走行速度が速く、急ブレーキが多発しており、地域住民の安全性に課題がある。
- 一般国道116号の渋滞解消により、抜け道利用車が減少し、周辺の生活道路における安全性向上が期待される。



図3-8 ETC2.0による抜け道の利用実態

出典 ETC2.0走行履歴情報(R4.4-R5.3)

※1ETC2.0搭載車両走行台数から
R3全国道路・街路交通情報調査(田島～曾和間)の
交通量を割り当てて算出
※2事業区間内で最も道路幅の広い田島～曾和間を採用



図3-9 ETC2.0による抜け道の急ブレーキ発生地点

出典 ETC2.0 挙動履歴情報(R4.4-R5.3)



写真3-4 児童の脇を通過する車両



写真3-5 狭い生活道路をすれ違う車両

出典: 令和5年度 北陸地方整備局 一般国道116号 新潟西道路 事業評価監視委員会資料
図 5-115 【ETC2.0による抜け道の急ブレーキ発生地点】の示し方の例

(オ) 防災

A) 災害におけるエネルギー輸送の確保

西知多道路での災害時のエネルギー輸送の代替路に関する効果事例を示している。
→川崎市臨海部などエネルギー輸送関連と絡める形で全国へのエネルギー供給について同様の整理を想定している。

2. 評価の視点

(1) 事業の必要性に関する視点

④ 災害時におけるエネルギー輸送の確保

- 西知多産業道路沿線は、日常生活に必要なエネルギー供給企業が集積しています。
- B社の愛知事業所は、災害発生後24時間以内に石油製品の通常出荷量50%(タンクローリー約500台)を供給する計画を持っています。
- 西知多道路の整備により、災害時の確実なエネルギー供給を支援します。

○災害時におけるエネルギー輸送



○西知多道路沿線のエネルギー供給地域



出典: 令和5年度 中部地方整備局 一般国道247号 西知多道路 事業評価監視委員会資料
図 5-116 【災害におけるエネルギー輸送の確保】の示し方の例

B) 災害時における代替性を確保

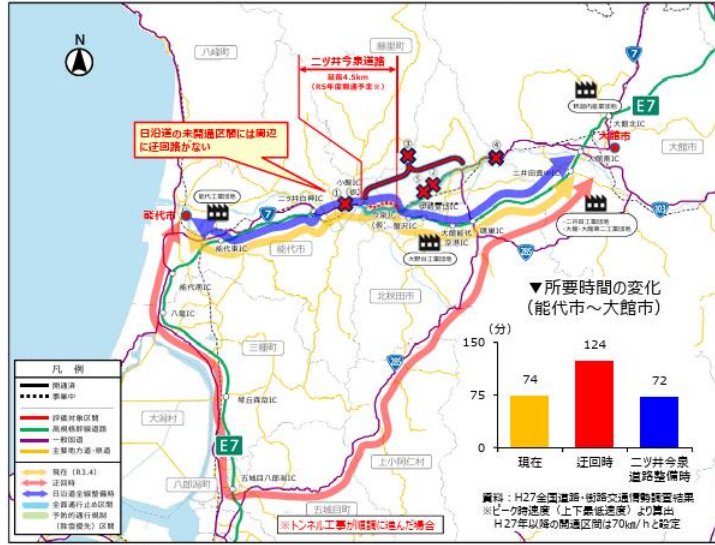
a) 一般国道 7 号 ニツ井今泉道路

ニツ井今泉道路の整備により全面通行止め時の代替性の確保を示している。
→災害時の全面通行止め履歴の実績に基づき代替路の効果として同様の整理を想定している。

3. 事業の必要性 (2)災害時の信頼性

- ◆国道7号(能代市～大館市)は、第1次緊急輸送道路に指定されているが、H21年以降に全面通行止めが5件発生
- ◆ニツ井今泉道路の現道や日治道の未開通区間には迂回路がなく、国道7号の通行止め時に広域迂回が生じる
- ◆ニツ井今泉道路の整備により、災害時における代替性を確保

▼国道7号の全面通行止め箇所および迂回路



▼国道7号(能代市～大館市間)の全面通行止め履歴

No.	発生年月日	規制要因	規制時間
①	H21.7.19	大雨によるニツ井東トンネルの漏水	3時間
②	H23.8.17	大雨による土砂流入	21時間30分
③	H24.1.30	予防的通行規制による降雪、大雪によるスタック発生	4時間20分
④	H25.8.9	局地的大雨による河川水位上昇	22時間10分
⑤	H25.9.16	台風16号による冠水	5時間20分



《物流会社の声》

- ・日治道が未開通区間に当たる国道7号で、交通事故や自然災害が発生し通行止めとなった場合には、迂回路がないため輸送ができなかった。
- ・日治道が全線整備されることで、災害時の代替路が確保される。

(R2.1 秋田県北地域の物流会社ヒアリング結果)

4

出典:令和4年度 東北地方整備局 一般国道7号 ニツ井今泉道路 事業評価監視委員会資料

図 5-117 【一般国道7号 ニツ井今泉道路】の示し方の例

b) 一般国道 253 号 十日町道路・八箇峠道路

十日町道路・八箇峠道路の整備により通行規制時の代替性の確保を示している。
→災害時の全面通行止め履歴の実績（首都高等）に基づき代替路の効果として同様の整理を想定している。

4. 事業の投資効果

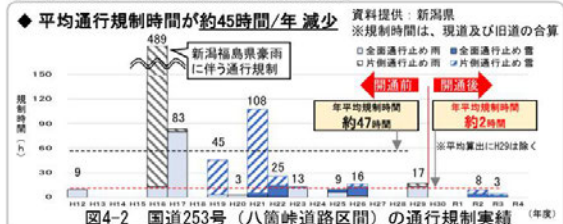
(1) 防災面を含む多様な効果

①信頼性の高いネットワークの構築による持続可能な定住圏の形成

- 一般国道253号は「新潟県地域防災計画」の第1次緊急輸送道路に位置付けられている。
- 一般国道253号や並行路線には、事前通行規制区間や急カーブ・急勾配区間が存在しており、土砂災害等による通行規制、冬期の交通障害等が多発するなどの脆弱性が課題となっている。
- 十日町道路・八箇峠道路の整備により、地域の日常生活を支える信頼性の高い道路ネットワークが構築され、移住・定住の促進や地域間交流の活性化が期待される。



【八箇峠道路 H29.11部分開通後の変化】



◆ 十日町市 ↔ 南魚沼市間の通勤通学者が増加傾向



【十日町市役所の声】

- 八箇峠道路ができて、通勤エリアが広がったという話や、勤め先は南魚沼市で自宅は十日町市という方が増えてきており、十日町道路が開通すれば、さらに通勤エリアが拡大する可能性があります。
- また、新型コロナウイルスを契機として、関東方面から十日町市への移住者も増加傾向にあります。

出典：令和5年度 北陸地方整備局 一般国道 253 号 十日町道路・八箇峠道路【防】事業評価監視委員会資料

図 5-118 【一般国道 253 号 十日町道路・八箇峠道路】の示し方の例

2) 視点②：貨幣価値換算化

視点②として、貨幣価値換算をしている整備効果を対象に、外環東名以南への適用が可能と思われる項目について、次ページの表の通り抽出した。

■新たな整備効果項目

表 5-51 視点②貨幣価値換算化による抽出

分野	評価項目	評価方法	事業名	地整	種級区分
その他	地域の特殊性を考慮した便益	【河川氾濫】 ・河川氾濫時の人命損失軽減効果 ・津波時の代替路確保効果 【代替性確保】 ・大規模豪雨時の代替路確保効果 ・地域住民の不安の解消(通行止め解消等) 【経済効果】 ・事業による地域経済の活性化効果	音威子府バイパス	北海道	第1種第3級
企業立地	建設投資による効果	建設件数の増加とヒアリング調査による設備投資額・雇用者数	小国道路	東北	第1種第3級
農林水産	輸送の安定による品質向上	荷傷み防止便益	下北半島縦貫道路(野辺地七戸道路)	東北	第1種第3級
			東北中央道(相馬～福島)	東北	第1種第3級

※時間信頼性向上便益、CO₂削減便益は除く

(7) その他

A) 地域の特殊性を考慮した便益

音威子府バイパスでの地域の特殊性を考慮した便益の算出を示している。
→河川との連携（多機能インフラ）の面や便益が大きい項目（代替路・地域経済）について同様の整理を想定している。

2.事業の必要性等

(3) 事業の投資効果【試算（地域の特殊性を考慮した場合の便益による参考値）】

項目	細目	金額	
		事業全体 C=1,950億円	残事業 C=196億円
	費用(C)		
道路事業3便益(B)	走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少	B=399億円	
地域の特殊性を 考慮した便益(B) (※)	救急医療改善効果	B=139億円	
	余裕時間の短縮による効果	B=9.8億円	
	河川氾濫時の人命損失軽減効果 (走行車両)	B=89億円	
	河川氾濫時の人命損失軽減効果 (地域住民)	B=6.7億円	
	冬期視程障害の解消効果	B=0.8億円	
	冬期広域交通のリダンダンシー向上効果	B=2.3億円	
	日本海側津波時の代替路確保効果	B=37億円	
	オホーツク海側津波時の代替路確保効果	B=23億円	
	大規模豪雨時の代替路確保効果	B=105億円	
	地域住民の不安の解消 (通行止め解消等)	B=486億円	
	事業による地域経済の活性化効果	B=448億円	
	CO ₂ 排出削減による効果	B=2.3億円	
便益額合計		B=1,748億円	

※表に記載の(※)は開通後50年間の便益額として試算した参考値
※費用・便益については、基準年における現在価値後の値

12

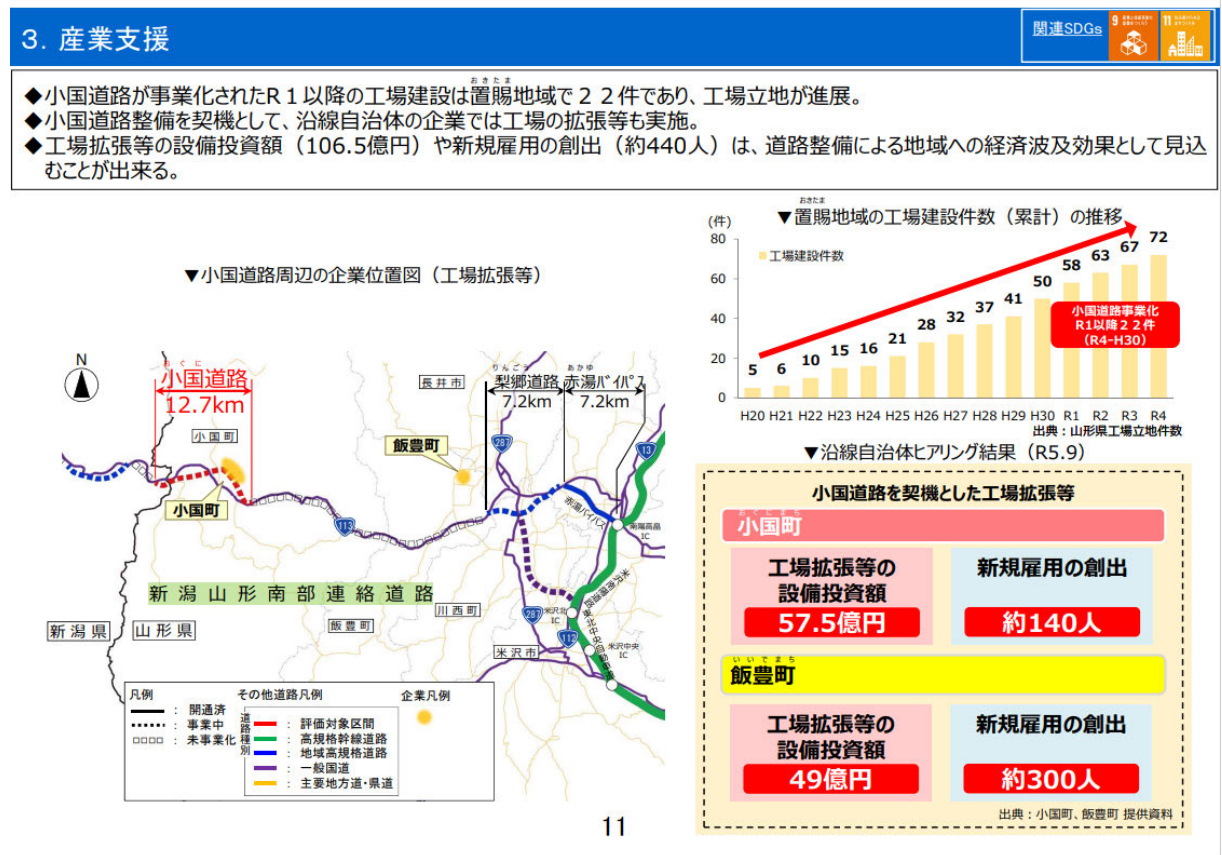
出典: 令和5年度 北海道開発局 一般国道40号 音威子府バイパス 事業評価監視委員会資料 に加筆

図 5-119 【地域の特殊性を考慮した便益】の示し方の例

(4) 企業立地

A) 建設投資による効果

小国道路の整備による工場立地の進展により建設投資額等の創出を示している。
→湾岸部を中心とした工場・企業立地の進展を定量化し、同様の整理を想定している。



出典：令和5年度 東北地方整備局 一般国道113号 小国道路 事業評価監視委員会資料
図 5-120 【建設投資による効果】の示し方の例

(ウ) 農林水産

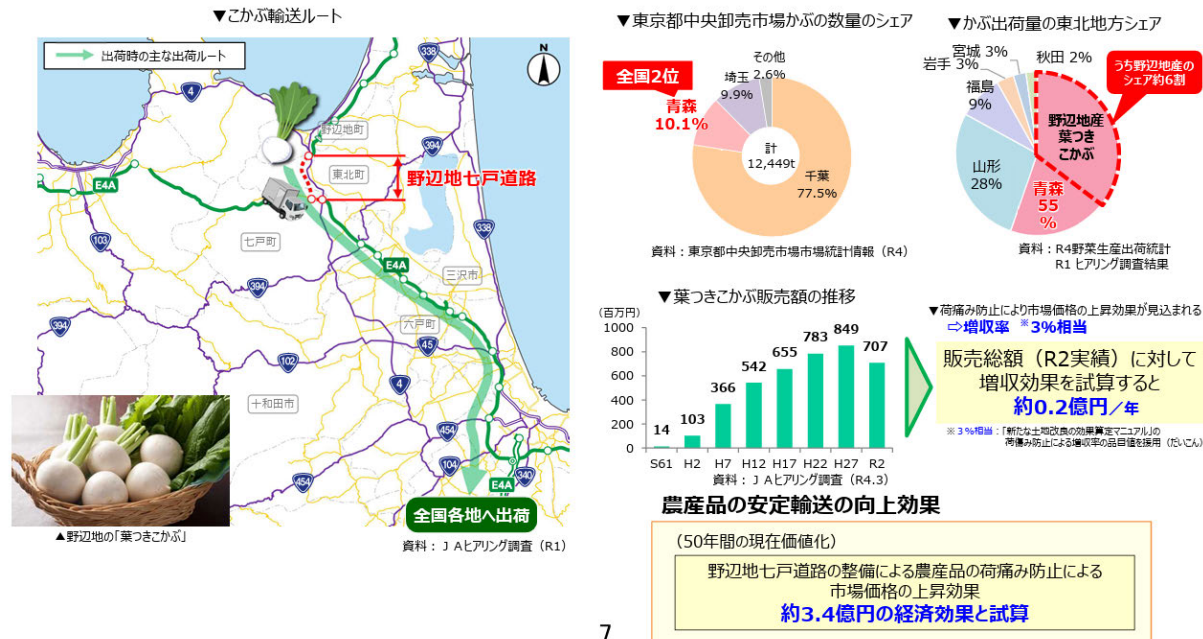
A) 輸送の安定による品質向上

野辺地七戸道路の整備による安定輸送により市場価格の上昇効果を示している。
→大田市場等の取扱品目から同様の整理を想定している。

4. 費用便益分析には含まれない多様な効果 ③地域産業(農業)の支援



- ◆「野辺地葉つきこかぶ」は、野辺地町の地域ブランドとして定着しており、青森県の「かぶ」出荷量の約6割のシェアを有する。
- ◆収穫された「野辺地葉つきこかぶ」は、全国各地へトラックにより出荷されており、販売額も増加傾向。
- ◆野辺地七戸道路の整備により円滑な出荷が可能となり、約3.4億円の経済波及効果と試算。



7

出典:令和6年度 東北地方整備局 一般国道4号 野辺地七戸道路 事業評価監視委員会資料
図 5-121 【輸送の安定による品質向上】の示し方の例

B) 輸送の安定による品質向上

東北中央道（相馬～福島）の整備による安定輸送により市場価格の上昇効果を示している。
→大田市場等の取扱品目から同様の整理を想定している。

6. 地域産業（農業）支援

- 東北中央自動車道（相馬～福島）の整備により、地域の主要な農産物の出荷時に最寄りICが近くなり、アクセス性が向上。
- 現道走行時の荷傷み防止の効果による市場価格の上昇に伴い、約28億円の経済効果が試算され、地域農産物の品質向上に寄与。



出典：令和4年度 東北地方整備局 東北中央自動車道 相馬～福島 事業評価監視委員会資料
図 5-122 【輸送の安定による品質向上】の示し方の例

3) その他の効果項目トピック

1)、2)で整理した視点に加え、外環東名以南に適用可能と想定される、整備効果項目を参考として整理する。

■新たな整備効果項目(案)

表 5-52 その他の効果トピック

分野	評価項目	外環東名以南の適用性	事業名	地整	種級区分
防災	災害に強い道路機能の確保	八方向作戦との整合	一般国道1号 静清バイパス	中部	第1種第3級
			一般国道23号 蒲郡バイパス	中部	第1種第3級
	災害時の並行路線	代替路確保、中央環状線通行止め時の状況	一般国道2号 安芸バイパス	中国	第1種第3級
			一般国道2号 東広島バイパス		
物流	物流効率化の支援	完成自動車(特定企業など)+輸送コストの定量化	一般国道23号 蒲郡バイパス	中部	第1種第3級
観光	観光の支援	観光観点・施設プロットに方面別所要時間を付加	一般国道2号 西広島バイパス	中国	第1種第3級 第2種第2級
	観光振興の支援	観光地プロットを規模ごとに見える化	一般国道113号 梨郷道路	東北	第1種第3級
	観光地への利便性向上	レンタカー発着台数の変化を付加	一般国道278号 空港道路	北海道	第1種第3級
	観光振興の支援	広域観光周遊への貢献(「東京圏大回廊」)	東関東自動車道 水戸線 (潮来～鉾田)	関東	第1種第3級
医療	救急医療支援	救急搬送の所要時間短縮で生存率向上	一般国道7号 鷹巣大館道路 一般国道7号 鷹巣大館道路(Ⅱ期)	東北	第1種第2級
			一般国道113号 小国道路	東北	第1種第3級
農林水産	地域産業支援・物流支援	羽田空港へりんご等の農産物をトピック	一般国道45号 上北天間林道路	東北	第1種第3級
企業活動	企業活動の支援	経費削減で定量化	一般国道9号 三隅・益田道路	中国	第1種第3級

(7) 防災

A) 災害に強い道路機能の確保

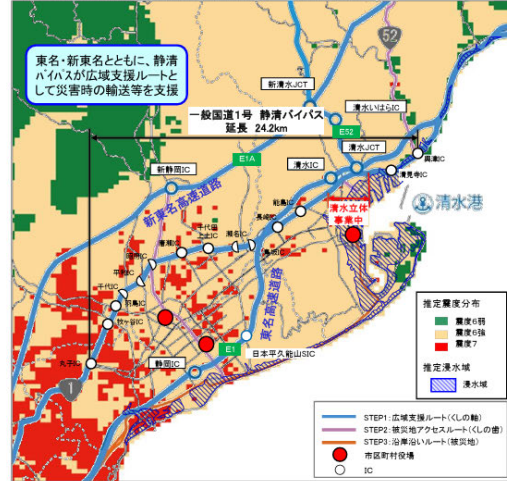
外環東名以南では、八方向作戦との整合を想定する。

(1) 事業の必要性等に関する視点

④ 災害に強い道路機能の確保

- 静清バイパスが通過する静岡市周辺では、東海・東南海・南海地震等の大規模地震の発生が予測されている。
- また、静清バイパスは、くしの歯型に形成された復旧・支援ルートの「幹」となる広域支援ルートに位置づけられており、災害時には津波による甚大な被害が想定される太平洋沿岸部での救援・救護活動や人員・物資輸送等を支援。

■ 大規模地震発生時における早期復旧ルート確保手順



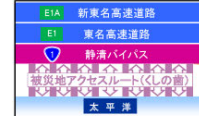
出典：東海・東南海・南海地震対策中部圏戦略会議中部地方幹線道路協議会
静岡県第4次地震被害想定（第一次報告）（H25.8.27）及び相模トラフ沿いで発生した地震の地震動・津波浸水想定（H27.1.30）

【STEP1：広域支援ルート（くしの軸）を確保】



比較的被害が少ない高規格幹線道路等の広域支援ルート（くしの軸）を確保

【STEP2：被災地アクセسلート（くしの歯）を確保】



被災地アクセسلート（くしの歯）を確保

【STEP3：沿岸沿いルート（被災地）を確保】



沿岸沿いルート（被災地）を確保

出典：中部版「くしの歯作戦」(R15) [道路啓蒙オペレーション計画]

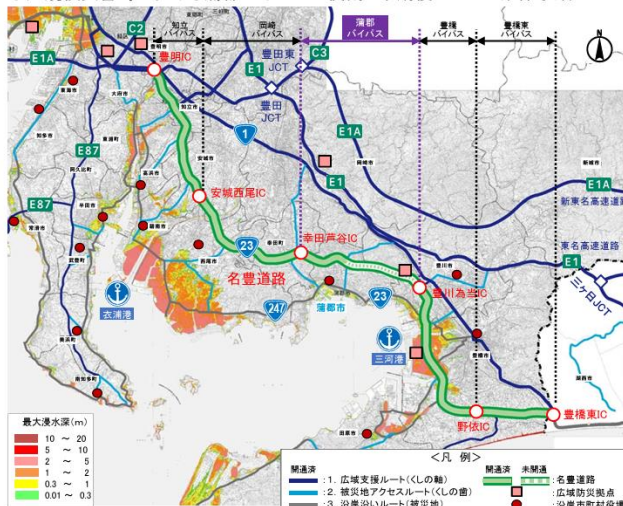
— 6 —

出典：令和2年度 中部地方整備局 一般国道1号 静清バイパス 事業評価監視委員会資料
図 5-123 【災害に強い道路機能の確保】の示し方の例

③ 災害に強い道路機能の確保

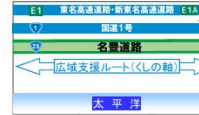
- 三河地域の太平洋沿岸部は、南海トラフ地震発生時には津波浸水被害が懸念される地域です。
- 蒲郡バイパスを含む名豊道路は、大規模災害時の広域支援ルートに位置づけられており、被災時には三河地域沿岸部への救援・救助活動、人員・物資輸送を担う道路として、災害時の迅速な活動を支援します。

○ 大規模災害時における蒲郡バイパスの役割と早期復旧ルート確保手順



出典：愛知県津波浸水想定（2014年11月26日）

【STEP1：広域支援ルート（くしの軸）を確保】



比較的被害が少ない高規格幹線道路等の広域支援ルート（くしの軸）を確保

【STEP2：被災地アクセسلート（くしの歯）を確保】



被災地アクセسلート（くしの歯）を確保

【STEP3：沿岸沿いルート（被災地）を確保】



沿岸沿いルート（被災地）を確保

※ 中部版「くしの歯作戦」(H29.5) [道路啓蒙オペレーション計画]

— 5 —

出典：令和元年度 中部地方整備局 一般国道23号 蒲郡バイパス 事業評価監視委員会資料
図 5-124 【災害に強い道路機能の確保】の示し方の例

B) 災害時の並行路線

外環東名以南では、代替路確保、中央環状線通行止め時の状況を想定する。



出典：令和3年度 中国地方整備局 一般国道2号安芸バイパス、東広島バイパス 事業評価監視委員会資料

図 5-125 【災害時の並行路線】の示し方の例

(4) 物流

A) 物流効率化の支援

外環東名以南では、完成自動車（特定企業など）＋輸送コストの定量化を想定する。

② 物流効率化の支援

- 自動車生産拠点等の産業集積地と三河港を連絡する名豊道路は、企業活動をはじめとする多くの物流交通を担っています。
- 名豊道路の唯一の未開通区間である蒲郡バイパスが開通することで、名豊道路全線が繋がり、産業集積地から三河港への輸送時間が短縮し、完成車両の輸送回数の増加が可能になるなど、物流交通の効率化を支援します。

○ 三河港からの完成車両の輸出



出典: 令和元年度 中部地方整備局 一般国道23号 蒲郡バイパス 事業評価監視委員会資料

図 5-126 【物流効率化の支援】の示し方の例

(ウ) 観光

A) 観光の支援

外環東名以南では、観光観点・施設プロットに方面別所要時間の付加を想定する。



出典：令和6年度 中国地方整備局 一般国道2号 西広島バイパス 事業評価監視委員会資料

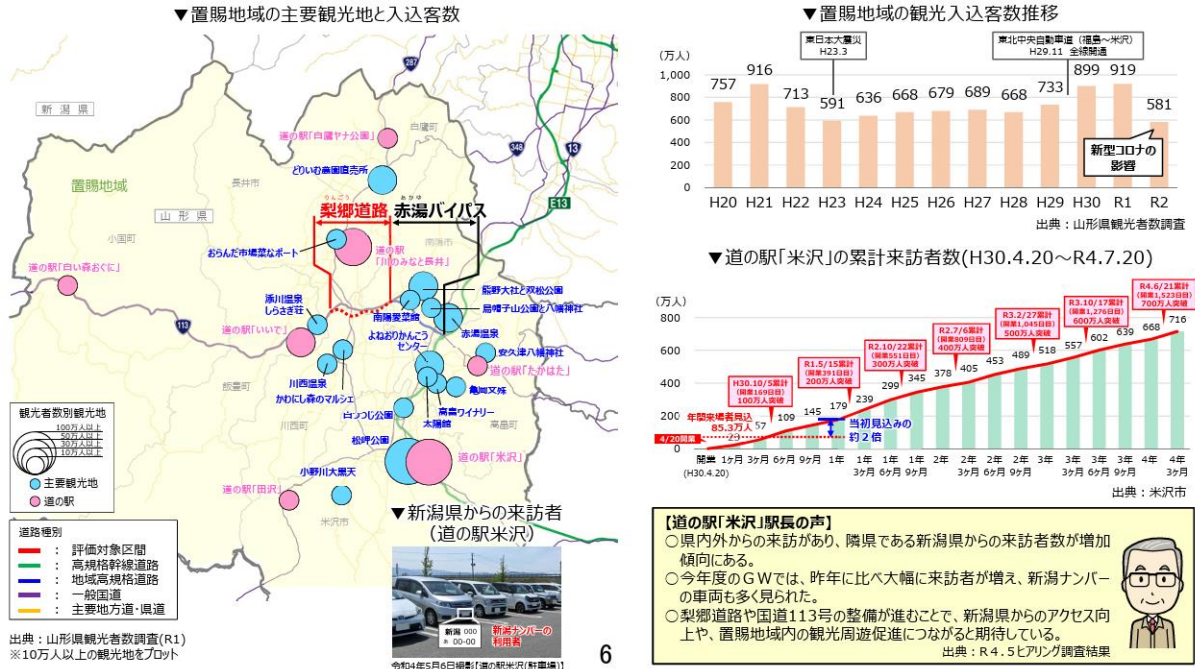
図 5-127 【観光の支援】の示し方の例

B) 観光振興の支援

外環東名以南では、観光地プロットを規模ごとに見える化を想定する。

3. 事業の必要性 (4) 観光振興を支援

- ◆ 梨郷道路・赤湯バイパス周辺を含む置賜地域には、観光地が多数存在している。
- ◆ 主要な観光拠点の一つである道の駅「米沢」では、R4.6 末時点の累計来訪者数が700万人を突破。(開業から約4年2ヶ月)
- ◆ 梨郷道路及び隣接する赤湯バイパスの整備により観光拠点へのアクセスが向上し、置賜地域の観光振興を支援。



出典：令和4年度 東北地方整備局 一般国道113号 梨郷道路 事業評価監視委員会資料

図 5-128 【観光振興の支援】の示し方の例

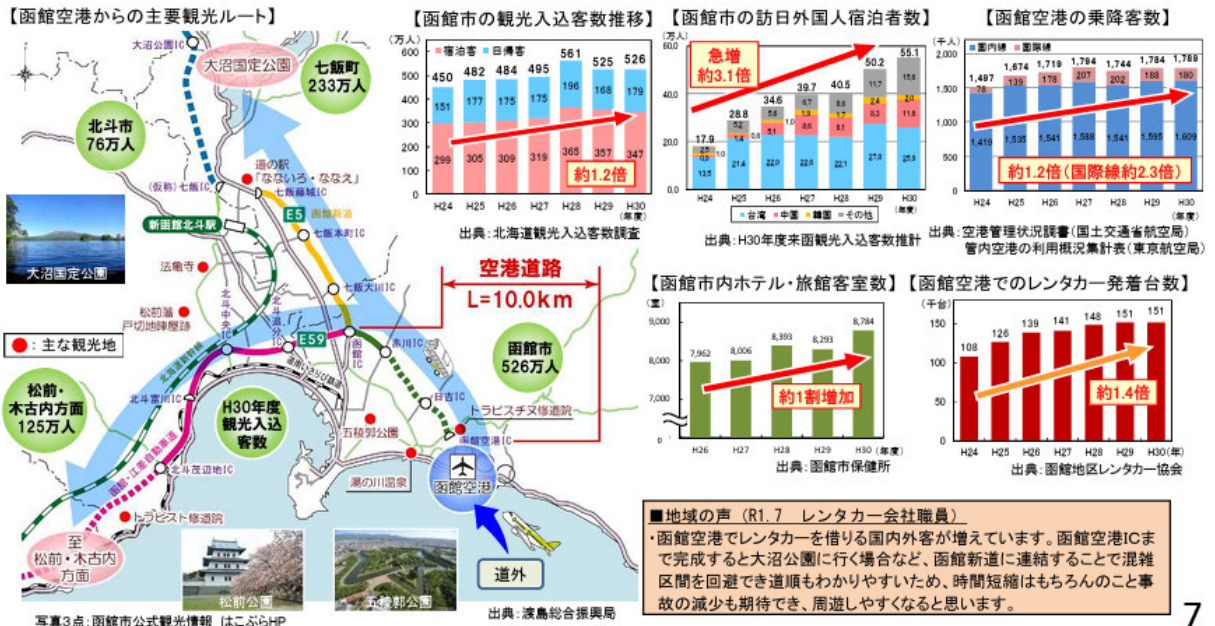
C) 観光：観光地への利便性向上

外環東名以南では、レンタカー発着台数の変化の付加を想定する。

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(観光地への利便性向上)

- ・函館市の観光入込客数は訪日外国人宿泊者数を含め増加傾向にあり、平成30年度は約526万人。
- ・函館空港では、乗降客数が増加しており、特に国際線の増加が顕著。観光客増加に伴い新たな宿泊施設やレンタカー発着台数が増加。
- ・当該道路の整備により、函館市内はもとより松前方面や大沼国定公園等の観光地への円滑で定時性の高いルート確保による利便性向上が期待。



出典：令和元年度 北海道開発局 一般国道 278 号 空港道路 事業審査委員会資料

図 5-129 【観光：観光地への利便性向上】の示し方の例

D) 観光振興の支援

外環東名以南では、広域観光周遊への貢献（「東京圏大回廊」）を想定する。

3. 事業の投資効果

(1) 主な整備効果

3) 地域振興の支援(①インバウンド・県内周遊観光促進の支援)

- ・コロナ禍後、成田国際空港、茨城空港利用の訪日外国人客数は増加傾向。
- ・観光庁の認定する広域観光周遊ルート「東京圏大回廊」の一部は当該路線と並行し、主要観光施設が集積。
- ・当該路線の開通によるアクセス性・観光周遊性の向上により、県内外、海外からの更なる誘客が期待。



25

出典: 令和6年度 関東地方整備局 東関東自動車道 水戸線(潮来～鉾田)事業評価監視委員会資料
図 5-130 【観光振興の支援】の示し方の例

(I) 医療

A) 救急医療支援

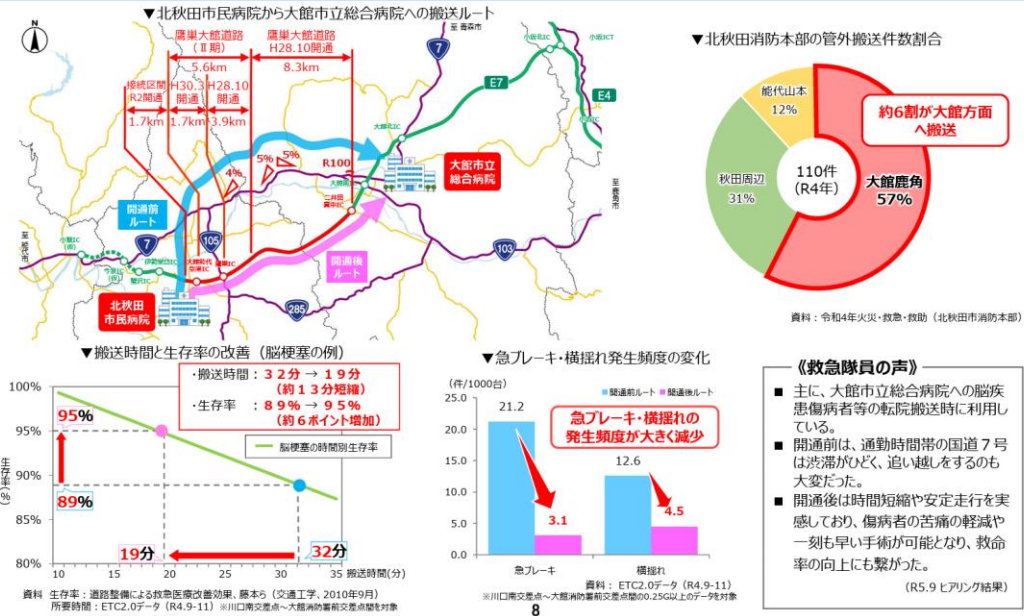
外環東名以南では、救急搬送の所要時間短縮による生存率向上を想定する。

4. 事業効果の発現状況(3)救急医療支援

事業完了後5年以内

関連SDGs

- ◆北秋田市消防本部の管外搬送件数のうち、約6割が大館方面の病院へ搬送されており、日沿道を利用
- ◆鷹巣大館道路の開通により、北秋田市民病院から大館市立総合病院までの搬送時間が約13分短縮
- ◆さらに、横揺れや急ブレーキの発生頻度が減少し、鷹巣大館道路の開通により迅速かつ安定した救急搬送を支援



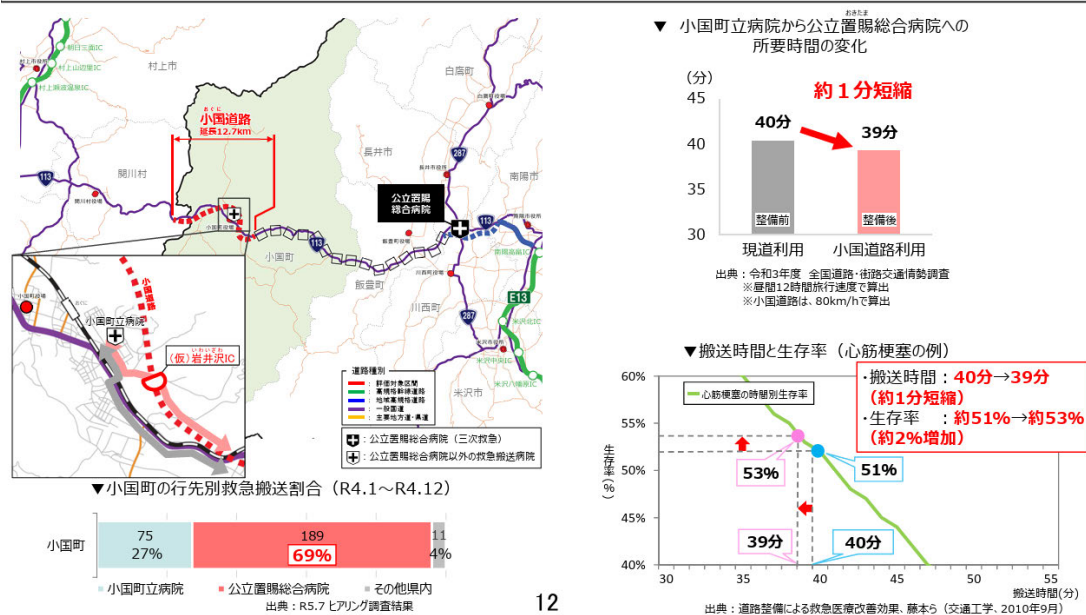
出典：令和5年度 東北地方整備局 一般国道7号 鷹巣大館道路 一般国道7号 鷹巣大館道路（Ⅱ期）事業評価監視委員会資料

図 5-131 【救急医療支援（一般国道7号鷹巣大館道路 鷹巣大館道路（Ⅱ期）】の示し方の例

4. 医療支援

関連SDGs

- ◆小国町では、地域唯一の第3次救急医療機関（公立置賜総合病院）への救急搬送割合が約7割。
- ◆小国道路の整備により、小国町立病院から置賜総合病院への搬送時間は約1分短縮（40分→39分）。
- ◆心筋梗塞の生存率は約51%から約53%に向上し、生存率向上に寄与。



出典：令和5年度 東北地方整備局 一般国道113号 小国道路 事業評価監視委員会資料
図 5-132 【救急医療支援（一般国道113号 小国道路）】の示し方の例

(オ) 農林水産

A) 地域産業支援・物流支援

外環東名以南では、羽田空港へのりんご等の農産物をトピックとして想定する。

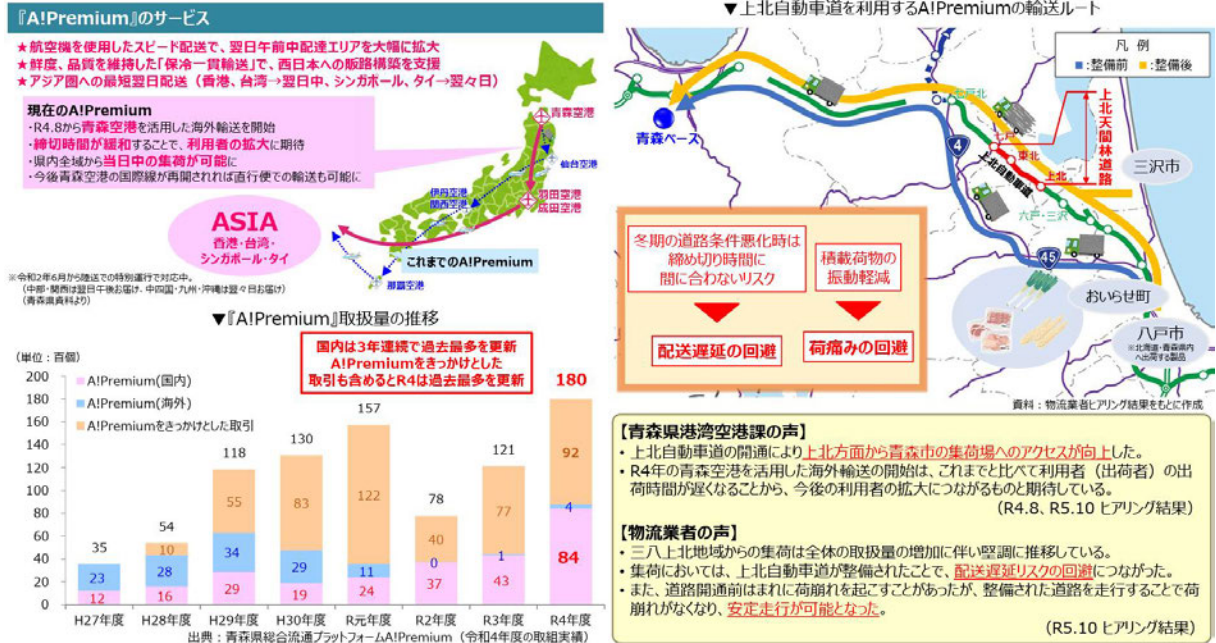
4. 事業効果の発現状況(3) 地域産業支援・物流支援

事業完了後5年経過

国土SOS

国土SOS

- ◆青森県では、H27.4より新たな流通サービスとして『A!Premium』の輸送サービスを開始。国内向けは3年連続過去最多を更新し、R4年度は『A!Premium』をきっかけとした取引を含めると過去最多を更新。R4.8からは青森空港を利用した海外向け輸送が開始。
- ◆上北自動車道の開通による輸送時間短縮や安定走行により、配送遅延や荷痛みの回避など輸送安定化に寄与。



8

出典：令和5年度 東北地方整備局 一般国道45号 上北天間林道路 事業評価監視委員会資料

図 5-133 【地域産業支援・物流支援】の示し方の例

(カ) 企業活動

A) 企業活動の支援

外環東名以南では、経費削減に伴う生産性向上について定量化することを想定する。

4. 事業の必要性

一般国道9号 三隅・益田道路

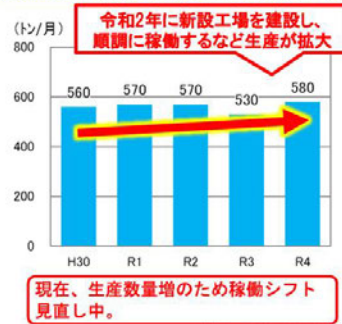
(2) 道路整備により期待される効果

<前回評価(令和5年度)事業再評価資料 再掲>

②: 企業活動の支援(走行性向上による物流効率化)

- 益田市内のポリエチレン袋の製造工場は、約40km離れた浜田港のストックヤードから原材料を毎日搬入している。
- 三隅・益田道路の整備により、走行性の向上に伴う燃料費削減等が図られ、新たな設備投資等の生産性向上に資することが期待される。

ポリエチレン袋製造工場の製造品配送量の推移



浜田港から山陰道利用による経路



現道と山陰道の平均燃費比較



三隅・益田道路 開通後の燃料費削減量(試算)



関係者の声

- ・当社は、2020年に新設工場を建設し、順調に稼働。現在、生産数量を増やすために稼働シフトの見直しを検討中。
- ・三隅・益田道路の整備により、配送時間の短縮や社用車の時間短縮などが期待できる。また、安全性の向上にも繋がる。
- ・時間短縮することで、段ボールの運搬範囲が広がればにも期待できる。

(R5.6 ポリエチレン袋製造業ヒアリング)

11

出典: 令和6年度 中国地方整備局 一般国道9号 三隅・益田道路 事業評価監視委員会資料

図 5-134 【企業活動の支援】の示し方の例