

## 第 6 章 説明資料の作成

### 章 内 目 次

6. 説明資料の作成.....	6-1
6.1. 第 7 回計画検討協議会の資料作成.....	6-1
6.2. <span style="background-color: black; color: black;">XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</span> .....	6-31

## 6. 説明資料の作成

第2～5章で取りまとめた結果及び過年度成果を踏まえ、地域の課題・ニーズや整備効果を分かりやすく説明するための資料作成を行った。

作成を行った資料は、2024年11月に開催された「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7回）」資料及び、今後開催予定の「XXXXXXXXXX」資料案である。

### 6.1. 第7回計画検討協議会の資料作成

本業務で作成を行った、「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7回）」資料を以下図6-1～図6-57に示す。

なお、本項では本業務で作成した資料に加え、他業務で作成した資料を含めた一式として整理する。

## 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7回）



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

1

図 6-1 第7回計画検討協議会 作成資料(1/57)

1. これまでの検討状況と計画検討協議会の開催経緯
2. 高規格道路を取り巻く動き
3. 検討箇所周辺を取り巻く状況および整備効果
4. 湾岸道路との接続位置に関する検討
5. 今後の進め方(案)
6. 協議会の運営について



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

2

図 6-2 第7回計画検討協議会 作成資料(2/57)

## 1. これまでの検討状況と計画検討協議会の開催経緯

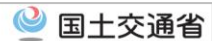


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

3

図 6-3 第 7 回計画検討協議会 作成資料(3/57)

### 首都圏三環状道路の整備状況



- 首都圏三環状道路は、都心部の慢性的な交通渋滞の緩和による物流の効率化や、首都機能の強化、災害時における緊急輸送道路の確保の観点から、重要な役割を果たす道路。
- 放射道路の東名高速道路、第三京浜道路、湾岸道路が東京外環と未接続な状況。



4

図 6-4 第 7 回計画検討協議会 作成資料(4/57)



○ 平成28年2月に計画の具体化に向けて必要な意見交換、検討を行うことを目的に計画検討協議会を設置し、計画の必要性や概略ルートに関する論点等について検討を進め、これまで6回の意見交換を実施。

第1回 平成28年2月10日  
・首都圏における道路ネットワークの状況、課題について 等

第2回 平成29年7月26日  
・調査報告(概要) 等

第3回 平成29年12月22日  
・周辺自治体の意見聴取結果、概略ルート等の比較 等

第4回 平成30年5月16日  
・有識者及び周辺自治体等への意見聴取方法 等

第5回 令和元年6月26日  
・有識者及び周辺自治体等への意見聴取結果について 等

第6回 令和5年2月1日  
・社会情勢変化、周辺の交通状況、川崎縦貫道路の経緯 等

図 6-5 第7回計画検討協議会 作成資料(5/57)

国土交通省

6

6-4

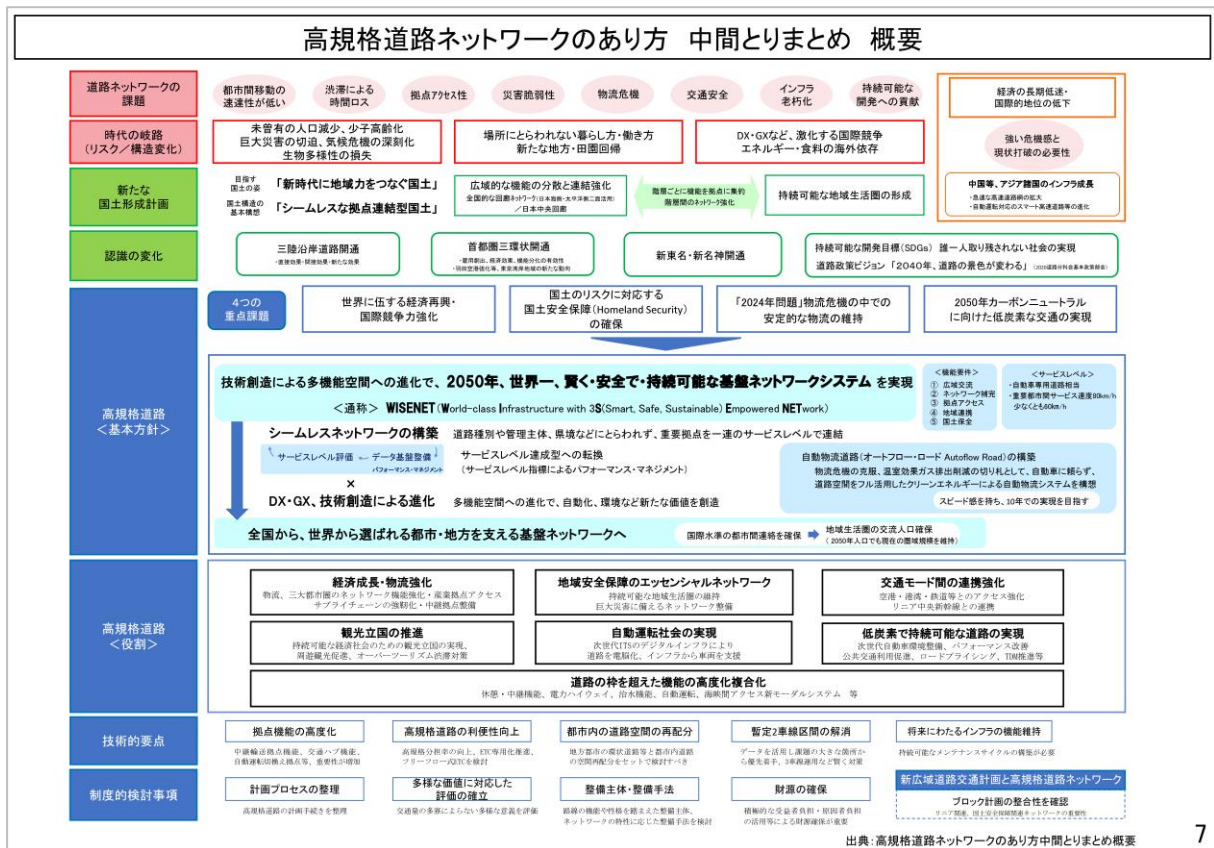


図 6-7 第 7 回計画検討協議会 作成資料(7/57)

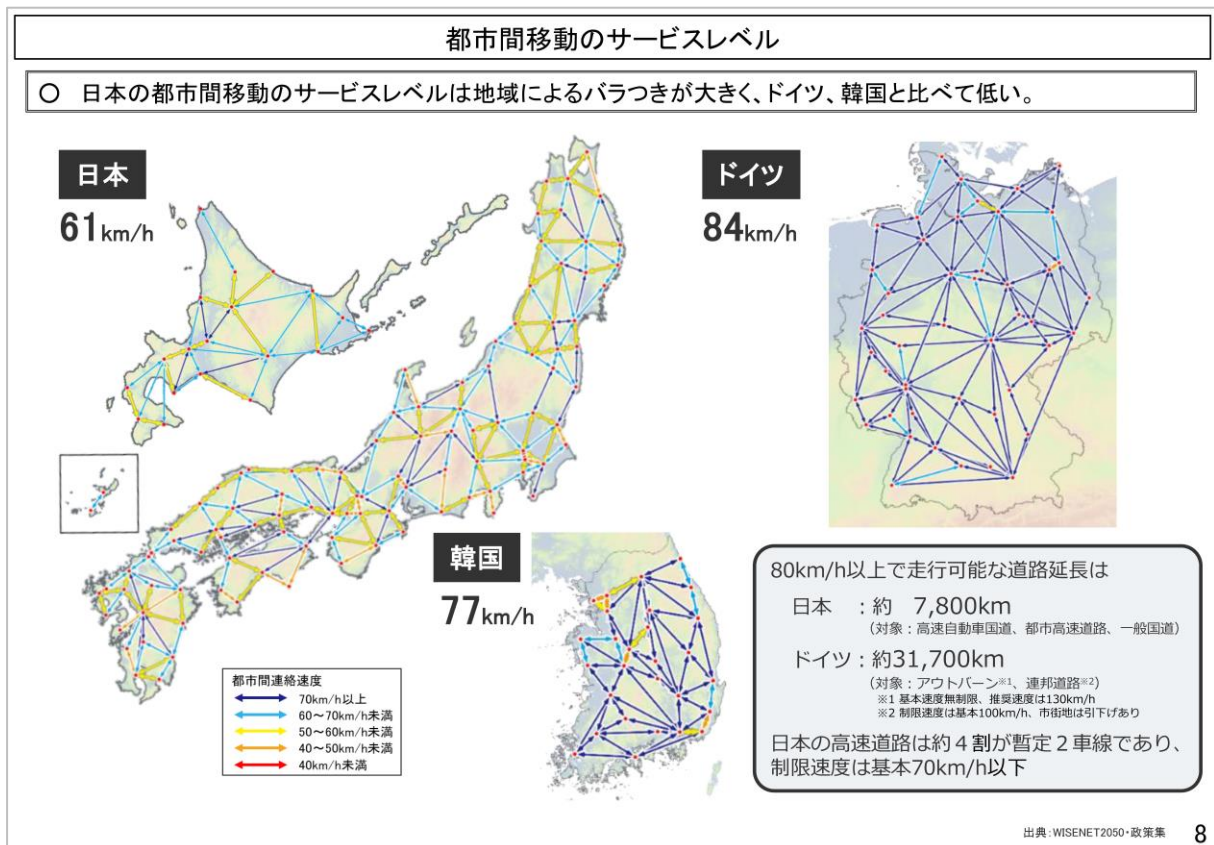
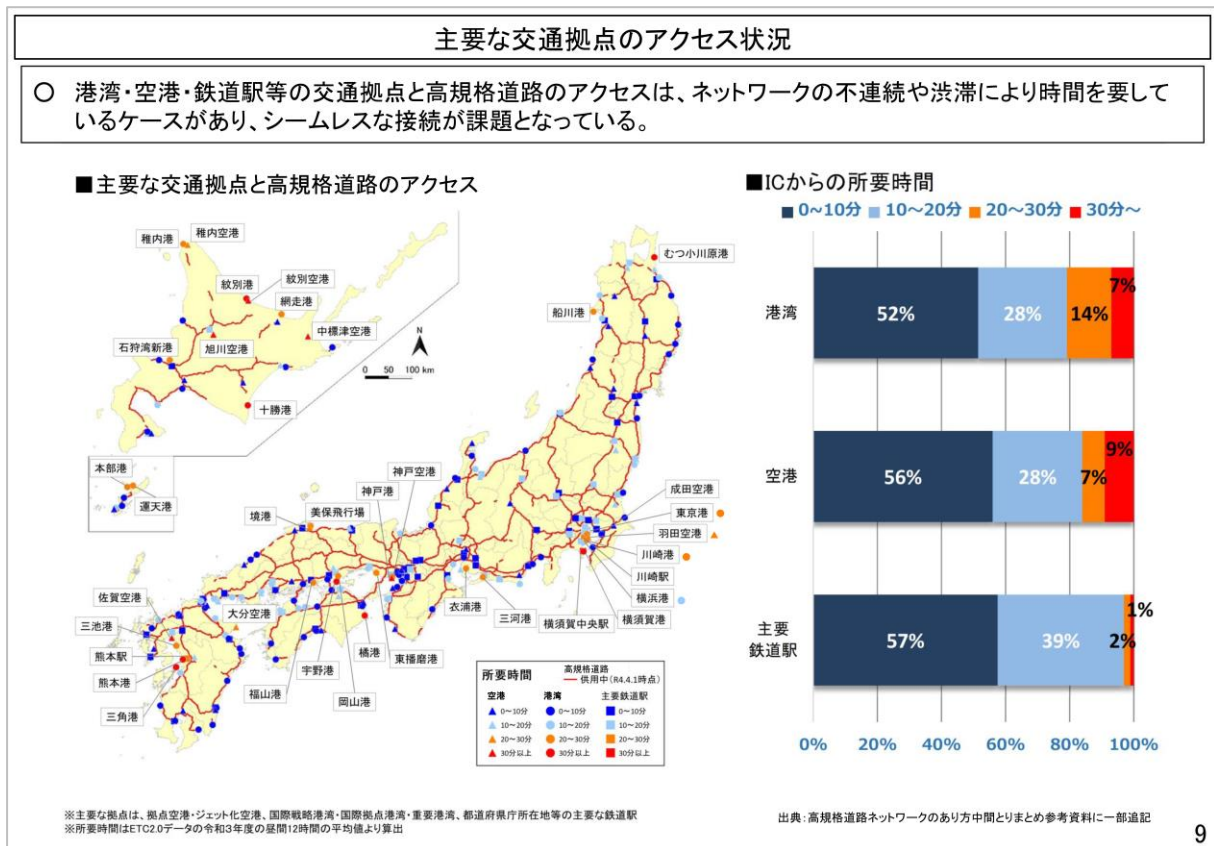


図 6-8 第 7 回計画検討協議会 作成資料(8/57)



9

図 6-9 第 7 回計画検討協議会 作成資料(9/57)



10

図 6-10 第 7 回計画検討協議会 作成資料(10/57)



### 3. 検討箇所周辺を取り巻く状況および整備効果

#### 3-1. 羽田空港・京浜三港の状況

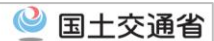


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

11

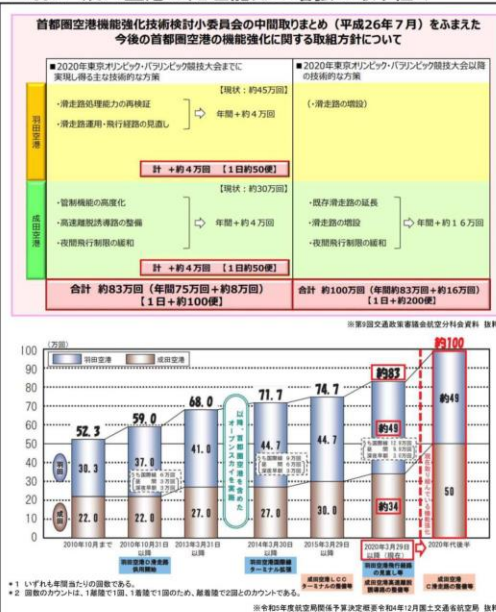
図 6-11 第 7 回計画検討協議会 作成資料(11/57)

### 国際競争力の強化に向けた羽田空港アクセスの強化



- 増加する航空・観光需要に対応するため、羽田空港など首都圏空港の処理能力補強が進められている。
  - 国際競争力の強化には空港アクセス強化も重要であり、鉄道分野では新線整備の取り組みが進められている。
- ⇒道路分野においても、円滑な経済活動を支える基盤ネットワークの強化が必要

#### ■羽田・成田空港の処理能力の増強の取り組み



#### ■鉄道分野の取り組み状況

##### 羽田空港アクセス線（東山手ルート）

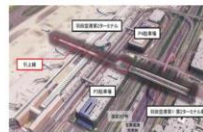
羽田空港アクセス線のうち、「東山手ルート」および「アクセス新線」は、既存ストックも活用し東京駅と羽田空港を直結し、宇都宮線・高崎線・常磐線方面からの空港アクセスを改善

概算費用：約2,800億円  
開業予定：2031年度



##### 京急空港線羽田空港第1・第2ターミナル駅引上線

品川駅の2面4線化と合わせて引上線を整備することで、輸送力を増強し、羽田空港アクセスの利便性向上を図る計画



概算費用：約210億円  
開業予定：2030年頃

##### 新空港線（蒲蒲線）

JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、大鳥居駅の手前で京急空港線に乗り入れる計画



概算費用：約1,360億円  
開業予定：2030年代後半

出典：高規格道路ネットワークのあり方中間とりまとめ参考資料

12

図 6-12 第 7 回計画検討協議会 作成資料(12/57)

## 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、世界各地と繋がる日本の空の玄関口。
- 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。



図 6-13 第7回計画検討協議会 作成資料(13/57)

## 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のための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。

## ■空港基盤の機能強化



## ■ターミナル機能強化

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、ターミナルの増築を行っている。

【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)】



【羽田空港第2ターミナル北側サテライトの増築箇所】

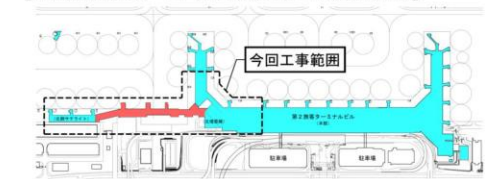


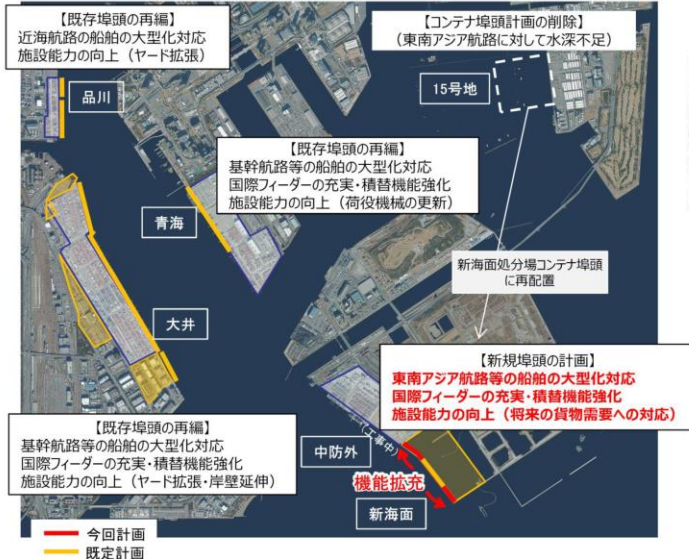
図 6-14 第7回計画検討協議会 作成資料(14/57)



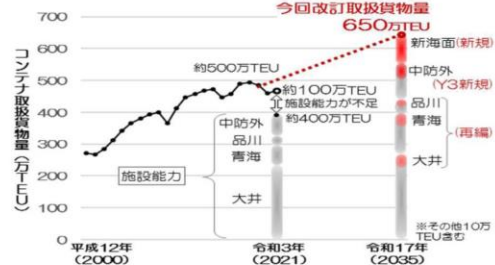
## 東京港の機能強化

- 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。
- 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。

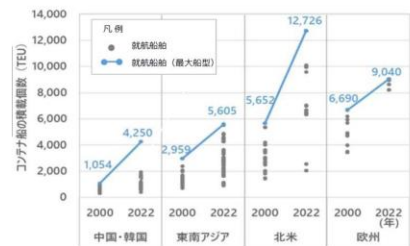
## ■東京港の外内貿コンテナ埠頭計画の考え方



## ■東京港の外内貿コンテナ取扱貨物量



## ■東京港に寄港するコンテナ船大型化動向(航路別)



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」

15

図 6-15 第 7 回計画検討協議会 作成資料(15/57)

## 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。
- 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ブール及び入口ゲート等の施設を整備。

## ■RORO貨物の取扱い機能の強化

RORO(ロールオン・ロールオフ)貨物: 貨物を積んだトラックやトレーラシャーシーごと運ぶ貨物



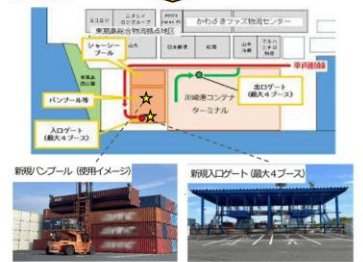
出典: 国土交通省「交通政策審議会 第94回港湾分科会 資料1-1 川崎港(改訂)」

## ■コンテナターミナルの機能強化

【整備前】



【整備後】



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！」

16

図 6-16 第 7 回計画検討協議会 作成資料(16/57)



## 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。
- 新本牧ふ頭では高規格コンテナターミナルを整備中。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。

## ■横浜港 南本牧ふ頭の整備

我が国最大唯一の水深-18m、延長1,600mの岸壁  
2021年より一体運用を開始し、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が実現



出典：国土交通省「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」第2回委員会資料

## ■横浜港 新本牧ふ頭の整備

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す。



出典：横浜市「新本牧ふ頭」

17

図 6-17 第 7 回計画検討協議会 作成資料(17/57)

## 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。
- 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」に加え、土地利用転換の取組である「扇島機能転換」が推進中。

## 【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、カーボンニュートラルと新たな産業創出の同時実現を目指し、令和5年8月に土地利用方針を策定。

出典：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)」

## &lt;概要&gt;

- カーボンニュートラルコンビナートを形成し、エネルギー構造の転換を先導するエリア
- 陸海空の交通結節機能を活かし、平時は経済的な価値を生み出し、災害時には首都圏を守る要となるような、強靱な国土、経済社会システムを構築するエリア
- 世界に先駆けた革新的な技術を次々に生み出し、世界をリードするエリア
- 特区をはじめとしたさまざまな規制緩和と制度の活用により、我が国の未来を創造するあらゆる最新のサービスをいち早く実装し体感できるエリア
- あらゆる最新技術が様々なステークホルダーにより実現され、相乗効果が生まれることにより、すべての要素が絶えず進化し、いつ訪れても常に最先端の未来空間を体験できるエリア

## 【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。

## &lt;概要&gt;

- 多様な人々が集まり、すべての人に開かれた「まち」として活動・成長するために、「先端」と「文化」を軸にした催しの開催。
- 「羽田第1ゾーンスマートシティ推進協議会」では、2020年からモビリティ・ロボティクス・ツーリズム・ヘルスケア分野を中心とした実証実験の実施。
- 「先端」と「文化」の交流の場となるような、個性的な公共空間の設置。
- 様々な働き方に対応する最大8分割対応の1,700 坪を超えるオフィス空間の設置。オフィスワーカーの利便性・多様性、オンとオフに配慮したイノベーションシティならではの新たなビジネス施設。

出典：国土交通省「HANEDA INNOVATION CITY実行計画」

## 【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。

## &lt;概要&gt;

- 3つのコンセプトを実現
  - ①環境・ライフサイエンス分野で世界をリードするまち
  - ②羽田空港との近接性を活かした、活力溢れるまち(ヒト・モノ・コトの交流)
  - ③多摩川の豊かな自然と触れ合える、地球環境にやさしいまち
- 実験動物中央研究所をはじめとする高機能な研究機器の共同利用が可能な研究所や、レギュラトリーサイエンスを担う国立の研究所、最新のラウンジ、サステナブルなホテルなど、イノベーションを促進する魅力的な施設を整備。
- 研究者たちの交流により、研究における相互作用を生み出す仕組みづくり。
- 顔の見える関係をつくることで、研究者が活動しやすいまちづくり。

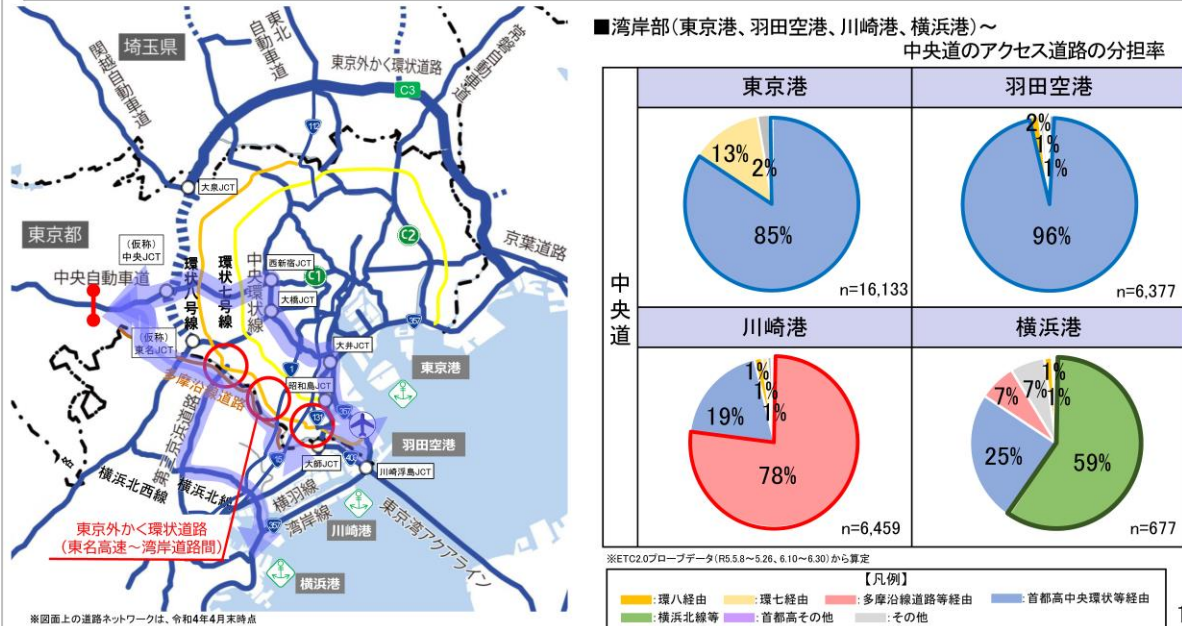
出典：川崎市「KING SKYFRONT/コンセプト」

18

図 6-18 第 7 回計画検討協議会 作成資料(18/57)

## 都心部の渋滞緩和による羽田空港・京浜三港の利便性向上

- 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おり、東京外環の整備により都心部の渋滞が緩和し、利便性の向上が期待される。
- 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）が多く、東京外環の整備により移動時間が短縮し、利便性の向上が期待される。



19

図 6-19 第 7 回計画検討協議会 作成資料(19/57)

### 3. 検討箇所周辺を取り巻く状況および整備効果

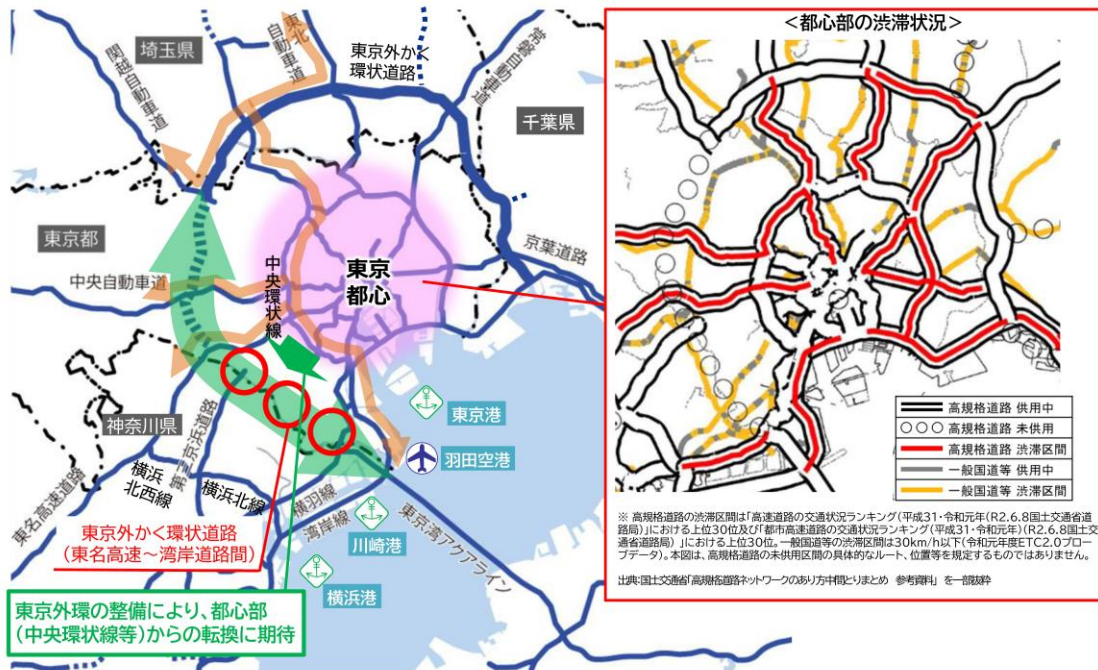
#### 3-2. 交通状況および交通アクセスについて

図 6-20 第 7 回計画検討協議会 作成資料(20/57)



## 都心部の渋滞状況

- 千葉外環開通後も依然として東京都心部の渋滞が残っている状況であり、東京外環の整備により交通が転換し、渋滞緩和が期待。

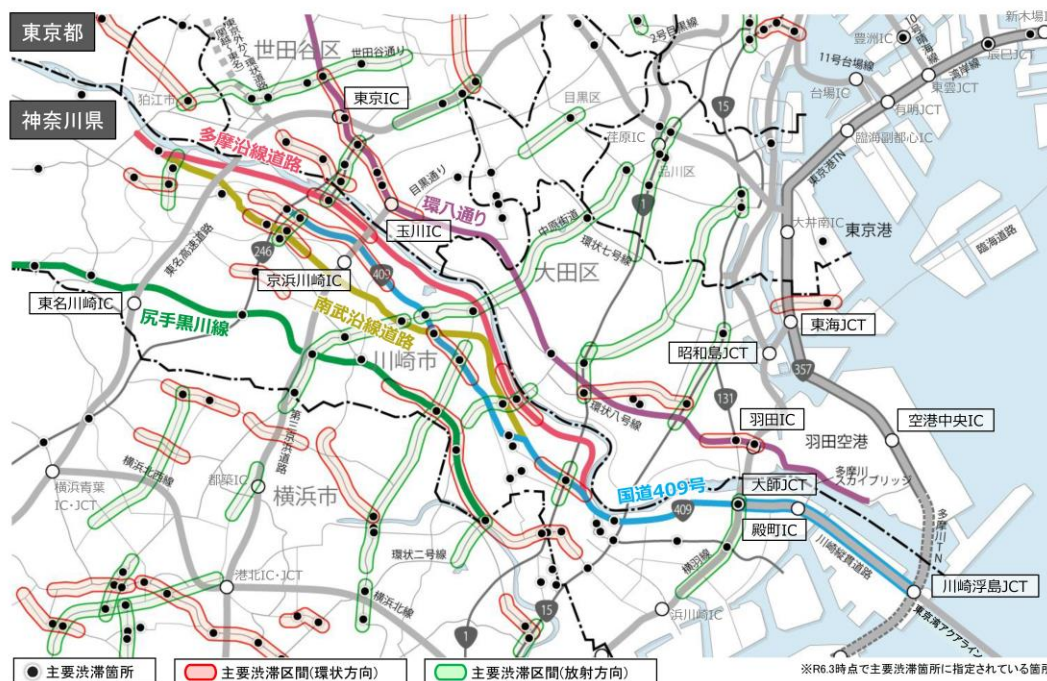


21

図 6-21 第7回計画検討協議会 作成資料(21/57)

## 周辺地域の交通状況 (主要渋滞箇所)

- 環八通り、国道409号の他、南武沿線道路、尻手黒川線等、放射方向、環状方向ともに慢性的な渋滞が発生。



22

図 6-22 第7回計画検討協議会 作成資料(22/57)

## 空港・港湾アクセスの強化

- 現在、羽田空港・京浜三港から東北道・関越道・中央道等の放射高速へは、都心部（中央環状線等）を経由する必要がある。
- 東京外環の整備により、都心部を経由する必要がなくなり、羽田空港・京浜三港アクセスの所要時間が短縮する。



比較案		東京側で湾岸道路に接続
湾岸道路への接続位置		1号羽田線昭島JCTに接続し、東海JCTで湾岸線に接続
空港アクセスの強化	調布IC⇄羽田空港の所要時間	中央環状線経由と比較して、約3割（約20分）（国内線）/約4割（約30分）（国際線）/約4割（約30分）（国際線貨物ターミナル）の短縮
	東京港⇄大泉JCTの所要時間	中央環状線経由と比較して約6割（約55分）の短縮
港湾アクセスの強化	川崎港⇄大泉JCTの所要時間	中央環状線経由と比較して約6割（約60分）の短縮
	横浜港⇄大泉JCTの所要時間	中央環状線経由と比較して約5割（約60分）の短縮

比較案		川崎側で湾岸道路に接続
湾岸道路への接続位置		1号横羽線大師JCTに接続し、川崎浮島JCTで湾岸線に接続
空港アクセスの強化	調布IC⇄羽田空港の所要時間	中央環状線経由と比較して、約3割（約20分）（国内線）/約5割（約35分）（国際線貨物ターミナル）の短縮
	東京港⇄大泉JCTの所要時間	中央環状線経由と比較して約5割（約50分）の短縮
港湾アクセスの強化	川崎港⇄大泉JCTの所要時間	中央環状線経由と比較して約6割（約65分）の短縮
	横浜港⇄大泉JCTの所要時間	中央環状線経由と比較して約5割（約65分）の短縮

出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度より算出  
 ※外環道（環状～東名、東名～湾岸）は50km/hと設定  
 ※所要時間は混雑時旅行速度により算出した調布ICから国内線ターミナル・国際線ターミナル・国際線貨物ターミナルまでの所要時間と  
 国内線ターミナル・国際線ターミナル・国際線貨物ターミナルから調布ICまでの所要時間を平均した時間  
 ※既存ルートはETC2.0プローブデータ（10月16日～20日のピーク時（7：8・17・18時））に基づく最速ルート

23

図 6-23 第7回計画検討協議会 作成資料(23/57)

### 3. 検討箇所周辺を取り巻く状況および整備効果

#### 3-3. 多摩川下流域周辺の浸水被害状況

図 6-24 第7回計画検討協議会 作成資料(24/57)



## 令和元年台風第19号における東京都・川崎市の被害状況

- 令和元年台風第19号の影響等により、大田区や世田谷区、川崎市の支川合流部などで被災。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。
- 多摩川上流部で観測した既往最高の雨量は、計画高水位を超過したまま多摩川下流域を流下し、水門扉体上部からの越水等が発生。また、樋管周辺地域では逆流した河川水による浸水が発生。

## ■令和元年の住家浸水被害発生状況(東京都・川崎市)

東京都		神奈川県川崎市			
大田区	世田谷区	川崎区	幸区	中原区	高津区
104	56	112	12	1,090	1,128

東京外環(東名～湾岸)沿線区合計 2,502棟

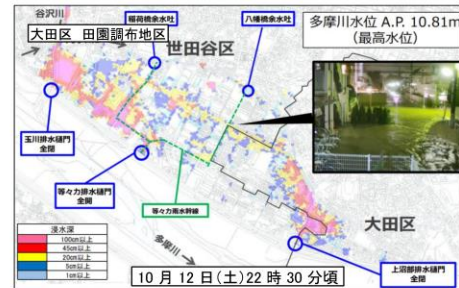
出典：川崎市「川崎市の災害概要」、東京都建設局「過去の水害記録～浸水実績図～」を基に床下浸水・床上浸水を合計し作成

## ■令和元年台風第19号による被害の概要(川崎市)



出典：川崎市「排水樋管周辺地域の浸水に関する検証報告書【概要版】」に加筆

### ■シミュレーションによる台風19号通過時の浸水状況の再現(東京都)



当日の浸水状況(大田区)

出典:  
大田区「令和元年台風19号における田園調布地区内水解析検証結果(令和3年)」  
大田区「台風19号における被害報告及び被害者支援制度等の説明会」  
大田区「おおた区報令和2年6月21日号」

25

図 6-25 第 7 回計画検討協議会 作成資料(25/57)

## 東京都・川崎市における浸水対策に関する計画

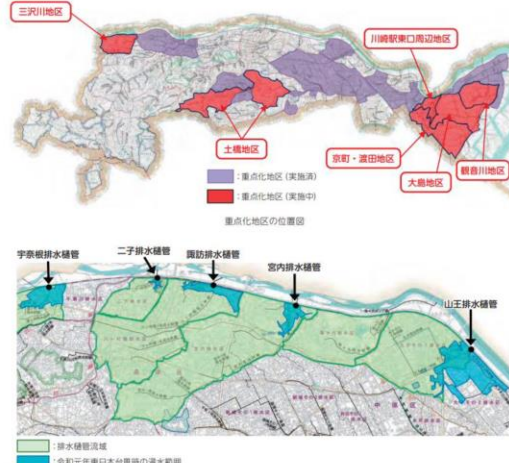
- 東京都では、「東京都豪雨対策基本方針」において、浸水実績や流出解析シミュレーションなどにに基づき、浸水の危険性が高い地区を「重点地区」と位置づけしており、多摩川沿いの世田谷区玉川、野毛地区を「重点地区」と定めて、浸水対策を進めている。
- 川崎市では、「川崎市上下水道事業中期計画」において、浸水実績や浸水シミュレーションなどにに基づき、浸水の危険性が高い地区を「重点化地区」と位置づけしており、多摩川沿いの排水樋管周辺地域についても、令和元年東日本台風を受け、浸水対策を進めている。

## ■東京都豪雨対策基本方針



出典：東京都「豪雨対策基本方針（改定）」

## ■川崎市上下水道事業中期計画



出典：川崎市「上下水道ビジョン（中期計画）」

26

図 6-26 第 7 回計画検討協議会 作成資料(26/57)





## 4. 湾岸道路との接続位置に関する検討



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

29

図 6-29 第 7 回計画検討協議会 作成資料(29/57)

# 起終点(湾岸道路との接続位置)

国土交通省

概要図

凡例

- 有料道路(NEXCO管理)
- 有料道路(首都高管理)
- 一般国道(指定区間)
- 一般国道(指定区間外)
- 主要地方道

東京側で湾岸道路に接続する案  
川崎側で湾岸道路に接続する案

比較案

案1

東京側で湾岸道路に接続

案2

川崎側で湾岸道路に接続

湾岸道路への接続位置

1号羽田線昭和島JCTに接続し、東海JCTで湾岸線に接続

1号横羽線大師JCTに接続し、川崎浮島JCTで湾岸線に接続

空港・港湾の利便性向上

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おり、東京外環(関越～湾岸)の整備により利便性が向上し、都心部への渋滞緩和が期待される。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国道(多摩沿線道路)が多く、東京外環(関越～湾岸)の整備により移動時間が短縮し、利便性が向上。

空港アクセスの強化

調布IC⇄羽田空港の所要時間

中央環状線経由と比較して、約3割(約20分)(国内線)/約4割(約30分)(国際線)/約4割(約30分)(国際線)の短縮

中央環状線経由と比較して、約3割(約20分)(国内線)/約4割(約30分)(国際線)/約5割(約35分)(国際線)の短縮

東京港

東京港⇄大泉JCTの所要時間

中央環状線経由と比較して約6割(約55分)の短縮

中央環状線経由と比較して約5割(約50分)の短縮

川崎港

川崎港⇄大泉JCTの所要時間

中央環状線経由と比較して約6割(約60分)の短縮

中央環状線経由と比較して約6割(約65分)の短縮

横浜港

横浜港⇄大泉JCTの所要時間

中央環状線経由と比較して約5割(約60分)の短縮

中央環状線経由と比較して約5割(約65分)の短縮

災害時の迅速な対応

災害時のリダンダンシーが確保される。

観光振興

多摩地域などと房総半島とのアクセスが向上し、より広域的な観光圏が形成され、観光振興が期待される。

地域的な視点

渋滞・交通事故

周辺地域の渋滞の緩和、交通事故の削減に寄与する。(具体的な効果の程度はインターチェンジの設置の有無や位置に依存)

事業性(用地取得等)

当該地域では、市街化が進んでおり、ビル群や住宅地が高密度に広がっているため、公共空間(河川・道路)の活用が有効。

昭和島JCT付近では、大規模な土地の改変が必要。

大師JCT付近では、川崎縦貫の空間を活用することが可能。

川崎縦貫道路計画との関係

東京側を通るため川崎縦貫道路計画との一本化は図れない。

川崎市内を縦貫し大師JCTと接続するため川崎縦貫道路計画との一本化が図れる。

※:所要時間については、一例として区間を設定し、R3道路交通センサ混雑時平均旅行速度より所要時間を算出。外環道(関越～東名、東名～湾岸)は80km/hと設定

30

※: 所要時間については、一例として区間を設定し、R3道路交通センサス混雑時平均旅行速度より所要時間を算出。外環道(関越～東名、東名～湾岸)は80km/hと設定

30

図 6-30 第 7 回計画検討協議会 作成資料(30/57)

## 5. 今後の進め方(案)

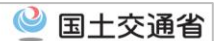


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

31

図 6-31 第 7 回計画検討協議会 作成資料(31/57)

### これまでの検討経緯と今後の進め方(案)



#### 前回までの確認事項(第1回(平成28年2月)～第6回(令和5年2月))

##### 1. 首都圏・地域の状況、整備効果

- 首都圏の渋滞対策、国際競争力向上の観点などから、外環道の必要性は言うまでもない。
- 関越道・中央道・東名高速と羽田空港や京浜三港とのネットワークが確立される。

##### 2. 概略ルート、構造等

- 市街地の状況や地域の資源等を考え、地域への影響が少ないルートにするべき。
- 道路整備による地域への効果が最大限発揮されるよう、一日でも早く整備が進むルートや構造を検討してもらいたい。
- 川崎縦貫道路計画との一本化を前提とするべきでは。

##### 3. その他

- 東名高速～湾岸道路間について、可能な限り早期に計画を具体化し、整備を進める必要がある。
- 計画策定のプロセスは非常に重要。地元住民や関係者と早い段階からコミュニケーションを取りながら進めていく必要がある。最初にプロセスを示すことも大事。
- 計画の具体化にあたっては、十分な比較検討により、メリットやデメリットを明らかにし、透明性の高いプロセスの中で検討を進めてもらいたい。

#### 今回(第7回(令和6年11月))

##### 1. 高規格道路を取り巻く動き

- 高規格道路ネットワークのあり方中間とりまとめ／WISNET2050・政策集において経済成長・物流強化、交通モード間の連携強化等に資する空港・港湾アクセス道路整備と、機能の高度化複合化が示された。

##### 2. 検討箇所周辺の状況

- 世界と日本をつなぎ経済を支える羽田空港、京浜三港へのアクセスの課題
- 多摩川下流域周辺における浸水被害の課題

##### 3. 道路の導入空間について

- これまで検討した広域的な視点、地域的な視点を勘案すると、整備効果や災害時のリダンダンシーの機能が期待される。
- 当該地域では、市街化が進んでおり、ビル群や住宅地が高密度に広がっているため、公共空間(河川・道路)の活用が有効。

社会情勢の変化等を踏まえ、計画の基本的な方針の取りまとめに必要な検討を進めるとともに、引き続き、川崎縦貫道路の計画と一本化する場合について、整備効果や起終点等についての検討を進める。

32

図 6-32 第 7 回計画検討協議会 作成資料(32/57)

## 6. 協議会の運営について



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

33

図 6-33 第 7 回計画検討協議会 作成資料(33/57)

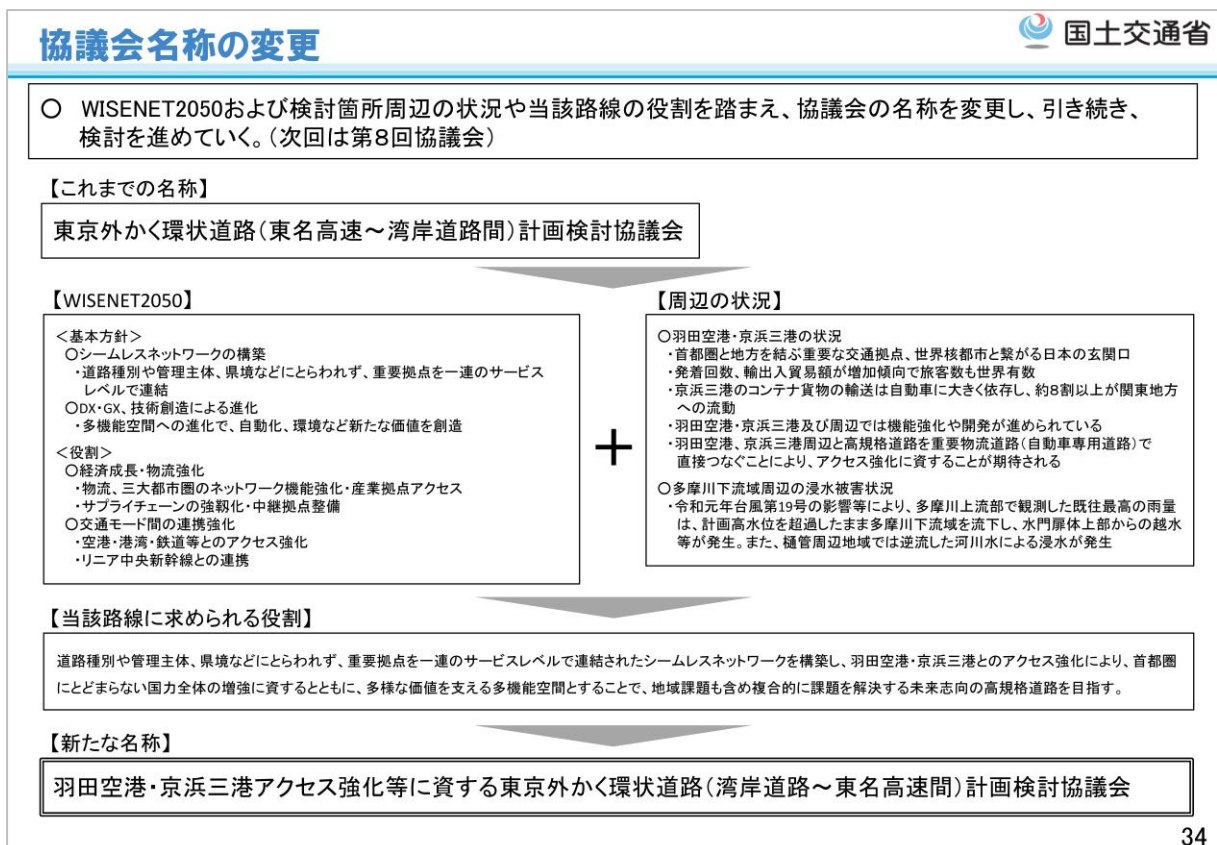


図 6-34 第 7 回計画検討協議会 作成資料(34/57)

## 協議会構成員の変更

- 検討段階において公共空間の活用が、治水面も含めた地域の課題解決につながる可能性があることから、第8回協議会より関東地方整備局河川部長を協議会委員として、公共空間の活用について意見を頂く。

## 【変更前】

国土交通省	道路局	企画課長
		企画課 道路経済調査室長
		国道・技術課長
		高速道路課長
	関東地方整備局	局長
		道路部長
東京都	都市整備局	局長
		理事
		外かく環状道路担当部長
	建設局	道路監
川崎市	建設緑政局	局長

## 【変更後】

国土交通省	道路局	企画課長
		企画課 道路経済調査室長
		国道・技術課長
		高速道路課長
	関東地方整備局	局長
		河川部長
東京都	都市整備局	道路部長
		局長
		理事
		外かく環状道路担当部長
	建設局	道路監
		局長
川崎市	建設緑政局	局長

35

図 6-35 第7回計画検討協議会 作成資料(35/57)

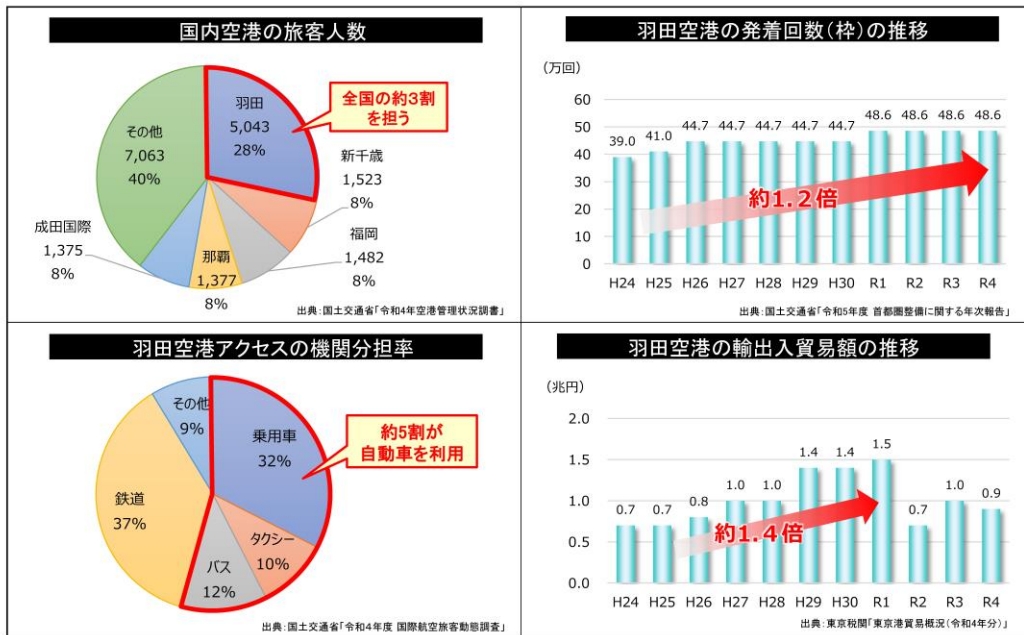
## (参考) データ集

図 6-36 第7回計画検討協議会 作成資料(36/57)



## 羽田空港(東京国際空港)の現状

○ 発着回数、輸出入貿易額が増加傾向で、旅客数も世界有数の空港(2023年世界5位)。



37

図 6-37 第7回計画検討協議会 作成資料(37/57)

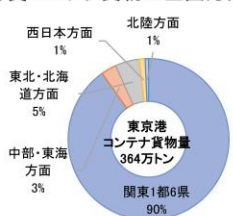
## 東京港における外貿コンテナ貨物輸送状況

- 東京港における貨物の輸送手段は自動車に大きく依存している。
- ゲートウェイとしての東京港と関越自動車道等の高規格道路を重要物流道路(自動車専用道路)で直接つなぐことによりアクセス強化に資することが期待される。

## ■外貿コンテナ貨物の輸送手段



## ■外貿コンテナ貨物の全国方面別の輸送状況



	輸出	輸入
全国	92万トン/月	272万トン/月
関東1都6県	73万トン/月	251万トン/月

※出典: 国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

## ■外貿コンテナ貨物主要品目の輸送状況



## ■外貿コンテナ貨物の主要品目(R5/上位5品目)

	(1位)	(2位)	(3位)	(4位)	(5位)	(6位以下)
輸出	自動車部品	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	産業機械	再利用資材	ゴム製品	その他
東京港	18万トン/月 20%	15万トン/月 17%	13万トン/月 14%	7万トン/月 8%	5万トン/月 5%	33万トン/月 36%
輸入	衣服・身用品・はきもの	電気機械	分類不能のもの	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	製造食品	その他
東京港	42万トン/月 16%	27万トン/月 10%	21万トン/月 8%	19万トン/月 7%	18万トン/月 7%	145万トン/月 53%

上段: 品名、下段左: 全国の取扱量(万トン/月)、下段右: 全国の取扱量全体に占める割合(%)

※出典: 国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

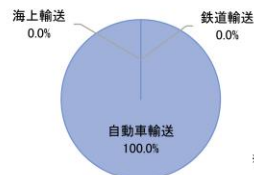
38

図 6-38 第7回計画検討協議会 作成資料(38/57)

## 川崎港における外貿コンテナ貨物輸送状況

- 川崎港における貨物の輸送手段は自動車に大きく依存している。
- ゲートウェイとしての川崎港と東名高速道路等の高規格道路を重要物流道路(自動車専用道路)で直接つなぐことによりアクセス強化に資することが期待される。

## ■外貿コンテナ貨物の輸送手段



東京港⇄国内のコンテナ輸送は自動車に依存

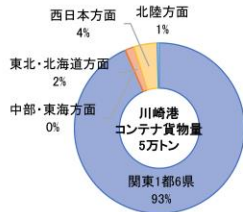
※出典: 国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」  
港別輸送手段別貨物量(輸出入)

## ■外貿コンテナ貨物主要品目の輸送状況



※出典: 国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査(調査票情報)」を基に全国における輸出入主要品目のうち上位5品目の家具・家電製品、衣服・身の回り品、はきもの、電気機械、製造食品、染料・塗料・合成樹脂、その他化学工業品の流動状況を図化

## ■外貿コンテナ貨物の全国方面別の輸送状況



関東地方(関東1都6県)への流動が約9割を占める

	輸出	輸入
全国	1万トン/月	4万トン/月
関東1都6県	1万トン/月	4万トン/月

※出典: 国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

## ■外貿コンテナ貨物の主要品目(R5/上位5品目)

		(1位)	(2位)	(3位)	(4位)	(5位)	(6位以下)
川崎港	輸出 1.2	完成自動車 0.5万トン/月 46%	自動車部品 0.3万トン/月 25%	産業機械 0.1万トン/月 10%	化学薬品 0.1万トン/月 5%	石炭製品 0.1万トン/月 5%	その他 0.1万トン/月 9%
	輸入 4.2	家具・家電製品 1.8万トン/月 44%	衣服・身の回り品・はきもの 0.5万トン/月 13%	電気機械 0.5万トン/月 12%	製造食品 0.4万トン/月 8%	染料・塗料・合成樹脂、その他化学工業品 0.2万トン/月 6%	その他 0.7万トン/月 18%

上段: 品名、下段左: 全国の取扱量(万トン/月)、下段右: 全国の取扱量全体に占める割合(%)

※出典: 国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

39

図 6-39 第7回計画検討協議会 作成資料(39/57)

## 横浜港における外貿コンテナ貨物輸送状況

- 横浜港における貨物の輸送手段は自動車に大きく依存している。
- ゲートウェイとしての横浜港と東名高速道路等の高規格道路を重要物流道路(自動車専用道路)で直接つなぐことによりアクセス強化に資することが期待される。

## ■外貿コンテナ貨物の輸送手段



横浜港⇄国内のコンテナ輸送は自動車に依存

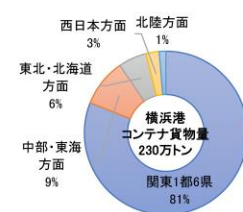
※出典: 国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」  
港別輸送手段別貨物量(輸出入)

## ■外貿コンテナ貨物主要品目の輸送状況



※出典: 国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査(調査票情報)」を基に全国における輸出入主要品目のうち上位5品目の自動車部品、完成自動車、染料・塗料・合成樹脂、その他化学工業品、産業機械、電気機械の流動状況を図化

## ■外貿コンテナ貨物の全国方面別の輸送状況



関東地方(関東1都6県)への流動が約8割を占める

	輸出	輸入
全国	100万トン/月	131万トン/月
関東1都6県	73万トン/月	111万トン/月

※出典: 国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

## ■外貿コンテナ貨物の主要品目(R5/上位5品目)

		(1位)	(2位)	(3位)	(4位)	(5位)	(6位以下)
横浜港	輸出 100	自動車部品 18万トン/月 19%	完成自動車 17万トン/月 17%	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品 13万トン/月 13%	産業機械 12万トン/月 13%	電気機械 6万トン/月 6%	その他 33万トン/月 33%
	輸入 131	分類不能のもの 15万トン/月 12%	産業機械 11万トン/月 8%	電気機械 10万トン/月 8%	衣服・身の回り品・はきもの 10万トン/月 7%	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品 9万トン/月 7%	その他 76万トン/月 58%

上段: 品名、下段左: 全国の取扱量(万トン/月)、下段右: 全国の取扱量全体に占める割合(%)

※出典: 国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

40

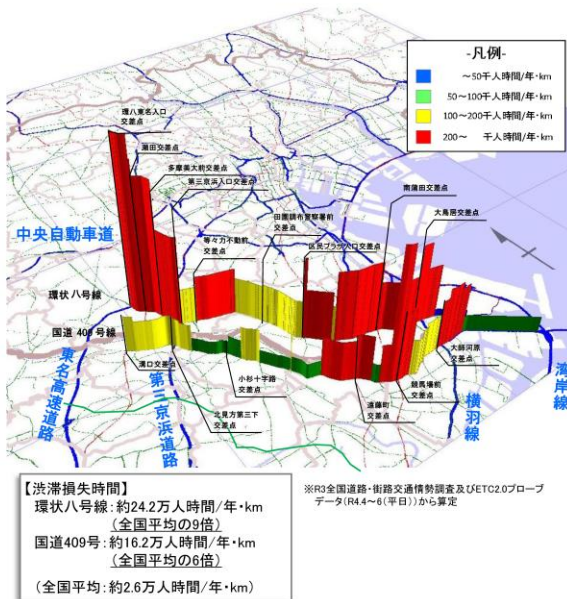
図 6-40 第7回計画検討協議会 作成資料(40/57)



## 環状八号線・国道409号の渋滞状況

- 当該検討地域の主要な一般道路である環状八号線や国道409号の渋滞損失時間が全国平均の約6～9倍と高い状況にあり、物流などをはじめ円滑な移動を阻害する要因となっている。

## ■環状八号線・国道409号の渋滞損失時間



## ■環状八号線・国道409号の混雑状況



## ■運送事業者の声

日本通運株式会社（R4.9調査）

- ・環状八号線は渋滞が多く、特に東名～第三京浜間で渋滞が激しいと感じています。
- ・輸送を行う際、世田谷区、大田区、川崎市中部への移動に非常に時間がかかっています。



日本郵便株式会社 川崎東郵便局（R4.2調査）

- ・川崎市北部への輸送を行う際に、特に国道409号線の渋滞が多いため、局間の輸送に時間がかかっています。
- ・国道409号や多摩沿線道路の交通が外環に転換することで、渋滞が緩和し、域内の輸送時間が改善されることに期待しています。

41

図 6-41 第7回計画検討協議会 作成資料(41/57)

## 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)

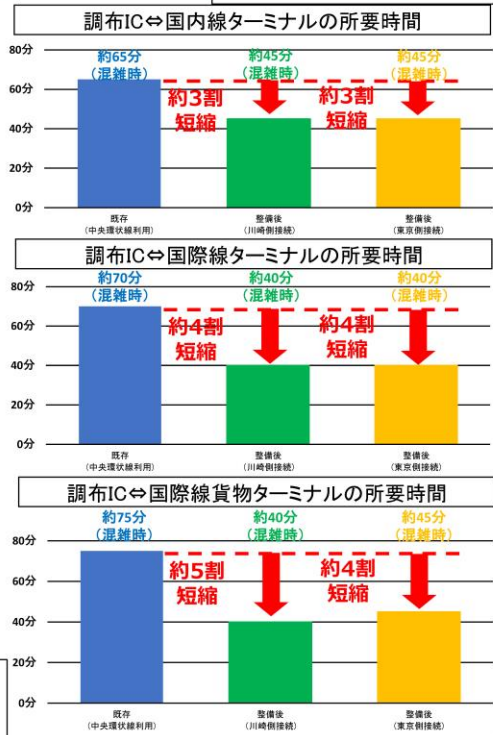
第3回協議会資料を更新



出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度より算出  
※外環道（東名～東名～東名）は50km/hと設定  
※所要時間は混雑時旅行速度により算出した調布ICから国内線ターミナル・国際線ターミナル・国際線貨物ターミナルまでの所要時間と  
国内線ターミナル・国際線ターミナル・国際線貨物ターミナルから最寄りまでの所要時間を平均した時間  
※既存ルートはETC2.0プローブデータ（10月16日～20日のピーク時（7・8・17・18時））に基づく最速ルート

（補足）第3回協議会資料を更新した点

- ・混雑時旅行速度データについて、平成27年データから令和3年データに更新。
- ・調布ICから目的地までの所要時間の算出について、目的地最寄りICから目的地までの所要時間に更新。
- ・国際線貨物ターミナルの所要時間を追加。



42

図 6-42 第7回計画検討協議会 作成資料(42/57)

## 港湾アクセスの強化(大井コンテナふ頭)

国土交通省

第3回協議会資料を更新

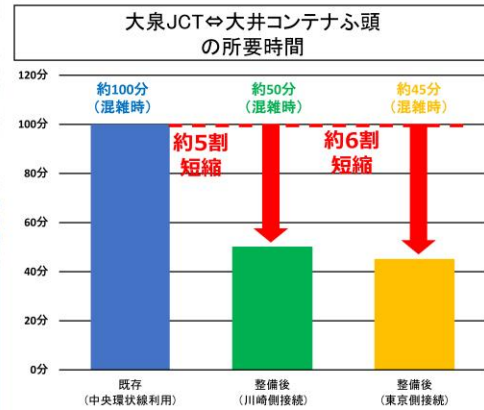


出典: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度より算出

※外環道(関越～東名、東名～湾岸)は80km/hと設定  
 ※所要時間は混雑時旅行速度により算出した大井JCTから大井コンテナふ頭までの所要時間と  
 大井コンテナふ頭から大井JCTまでの所要時間を平均した時間  
 ※既経ルートはETC2.0のロードデータ(10月16日～20日のピーク時(7・8・17・18時))に基づく最速ルート

(補足) 第3回協議会資料を更新した点

・混雑時旅行速度データについて、平成27年データから令和3年データに更新。  
 ・調布ICから目的地までの所要時間の算出について、目的地最寄ICから目的地までの所要時間に更新。



43

図 6-43 第7回計画検討協議会 作成資料(43/57)

## 港湾アクセスの強化(川崎港コンテナターミナル)

国土交通省

第3回協議会資料を更新

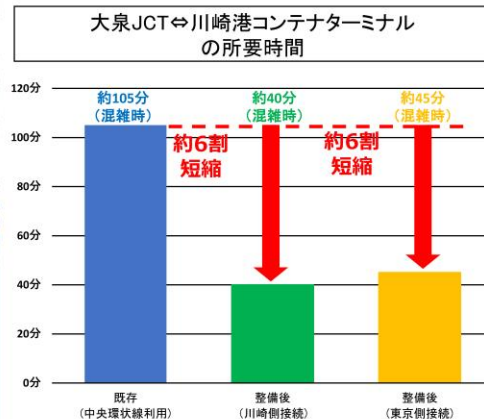


出典: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度より算出

※外環道(関越～東名、東名～湾岸)は80km/hと設定  
 ※所要時間は混雑時旅行速度により算出した大井JCTから川崎港コンテナターミナルまでの所要時間と川崎港  
 コンテナターミナルから大井JCTまでの所要時間を平均した時間  
 ※既経ルートはETC2.0のロードデータ(10月16日～20日のピーク時(7・8・17・18時))に基づく最速ルート

(補足) 第3回協議会資料を更新した点

・混雑時旅行速度データについて、平成27年データから令和3年データに更新。  
 ・調布ICから目的地までの所要時間の算出について、目的地最寄ICから目的地までの所要時間に更新。

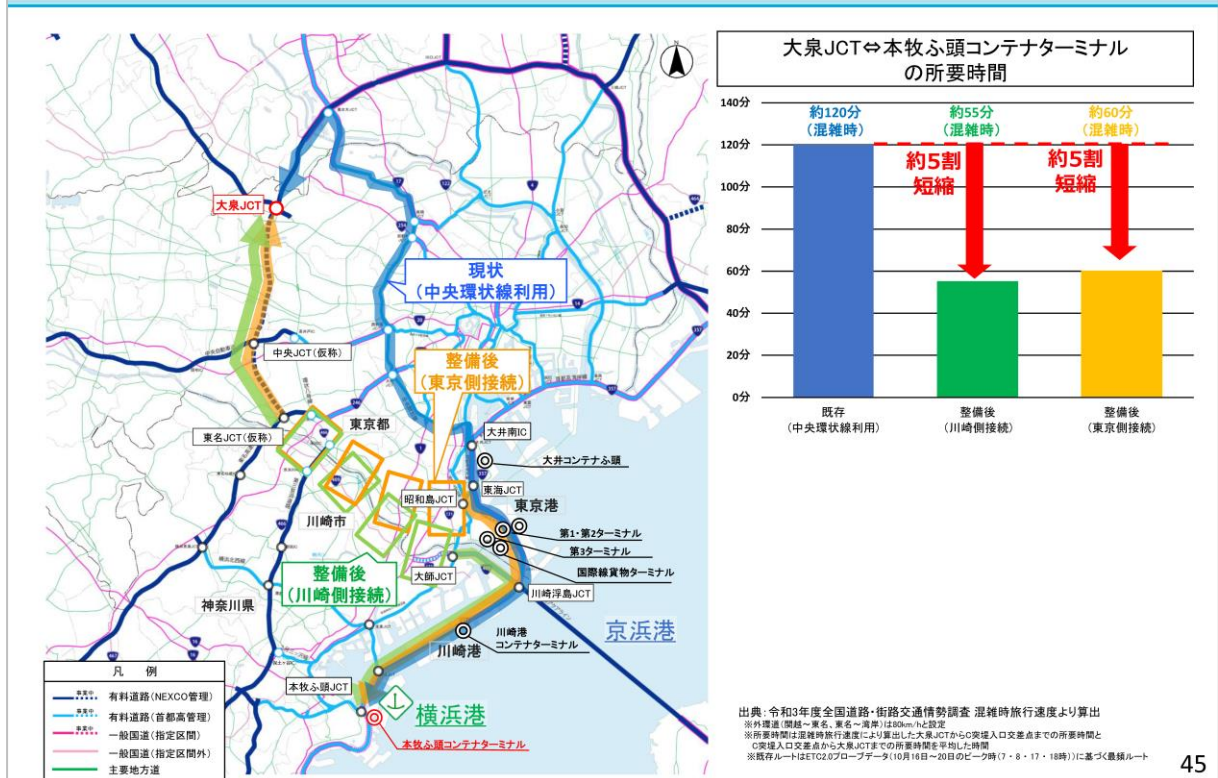


44

図 6-44 第7回計画検討協議会 作成資料(44/57)

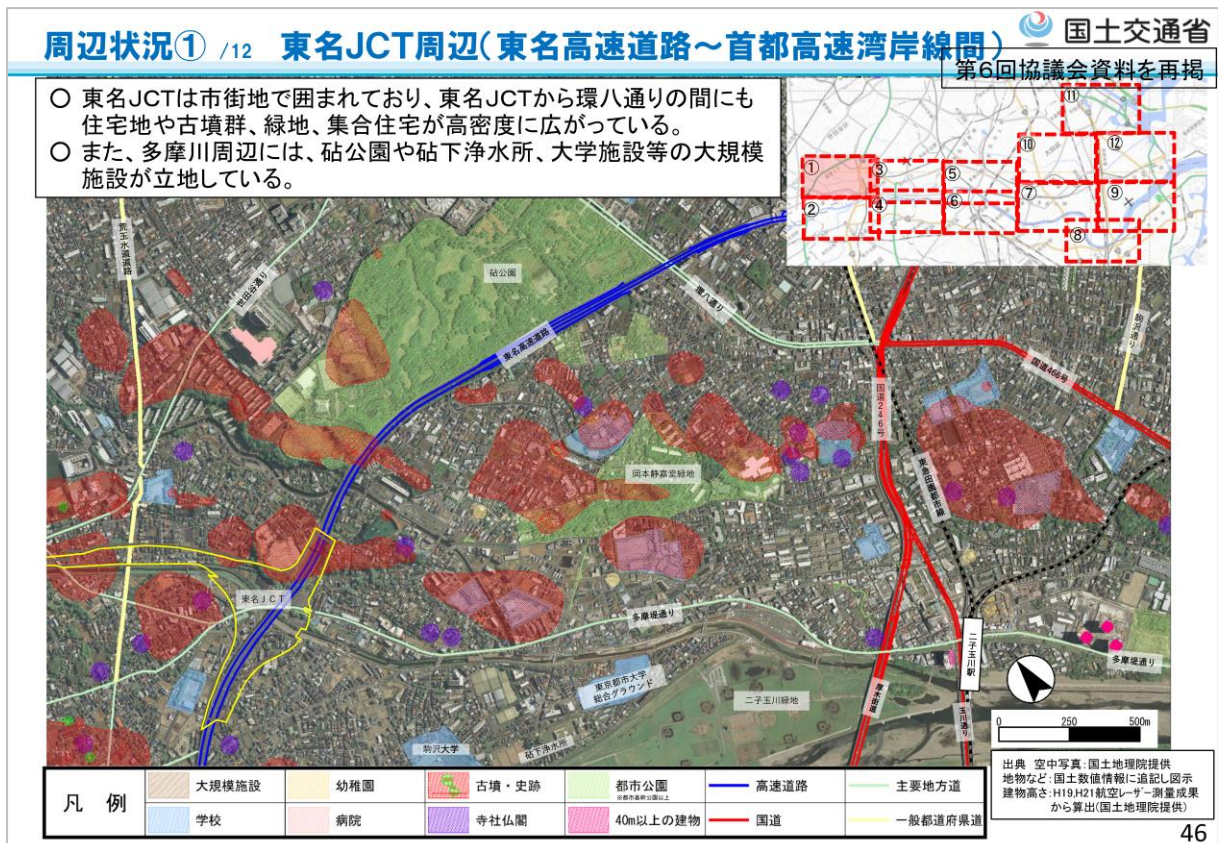


## 港湾アクセスの強化(本牧ふ頭コンテナターミナル)



45

図 6-45 第7回計画検討協議会 作成資料(45/57)



46

図 6-46 第7回計画検討協議会 作成資料(46/57)



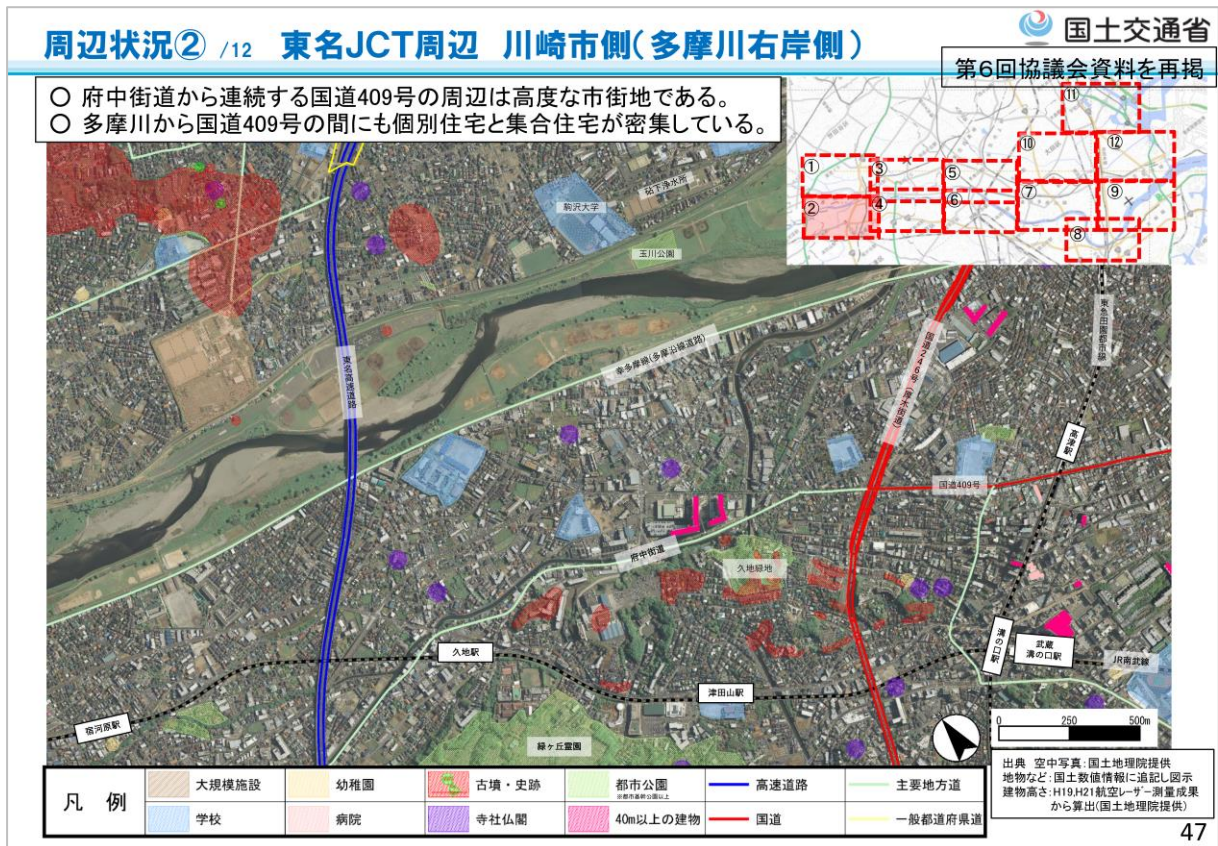


図 6-47 第 7 回計画検討協議会 作成資料(47/57)

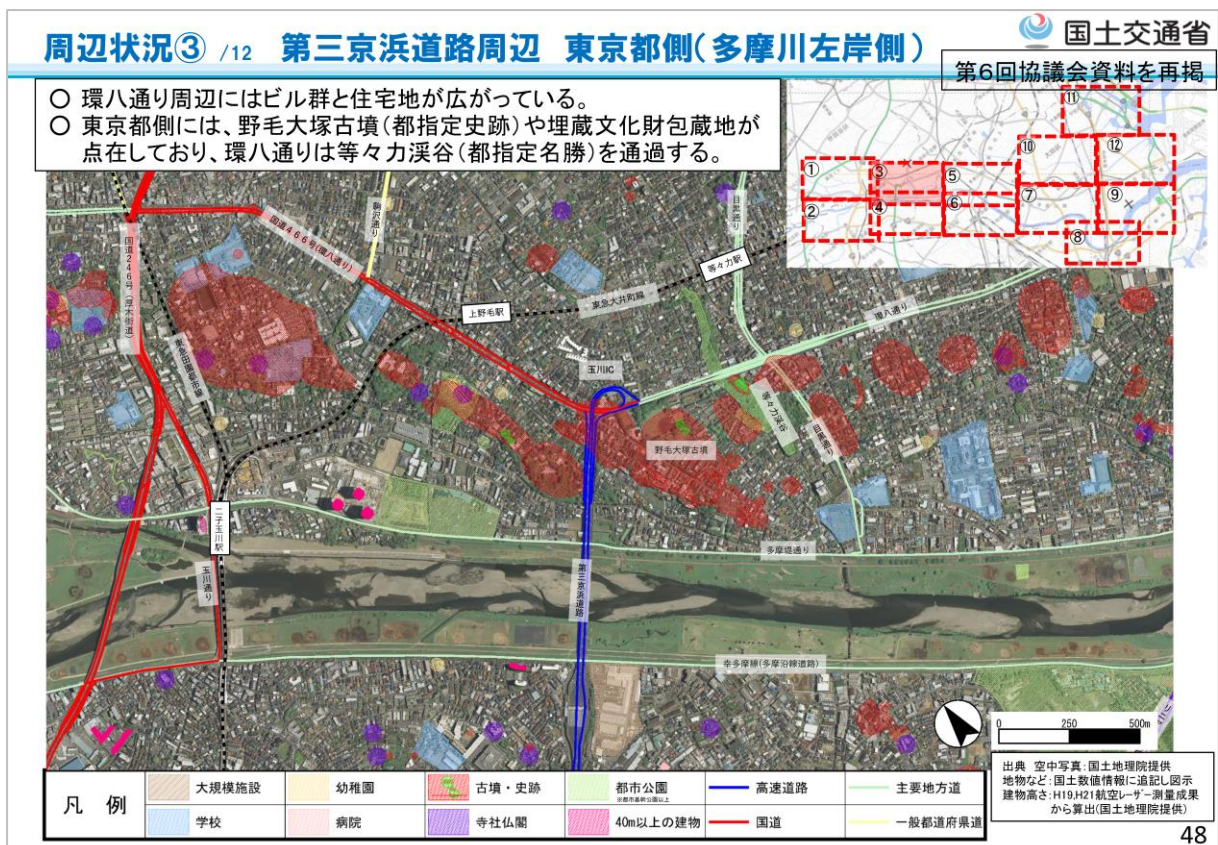


図 6-48 第 7 回計画検討協議会 作成資料(48/57)



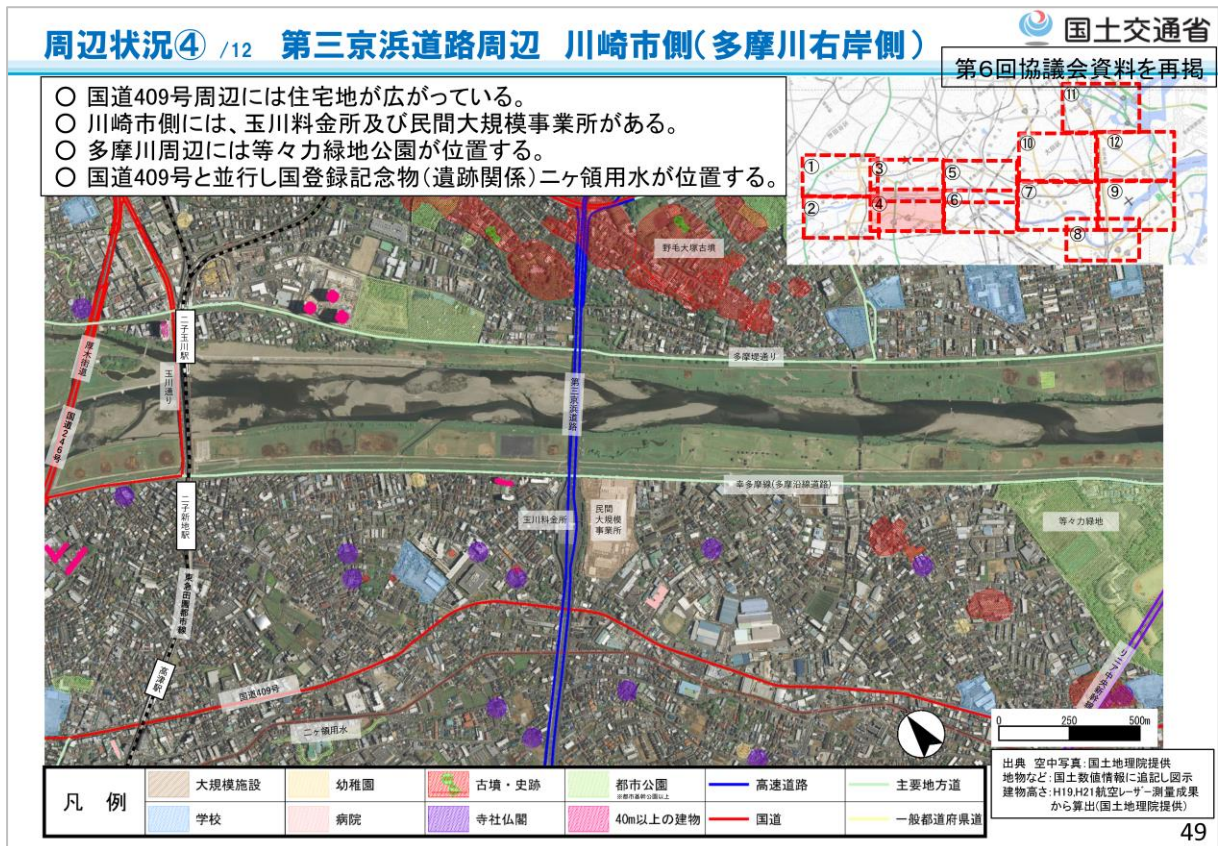


図 6-49 第 7 回計画検討協議会 作成資料(49/57)

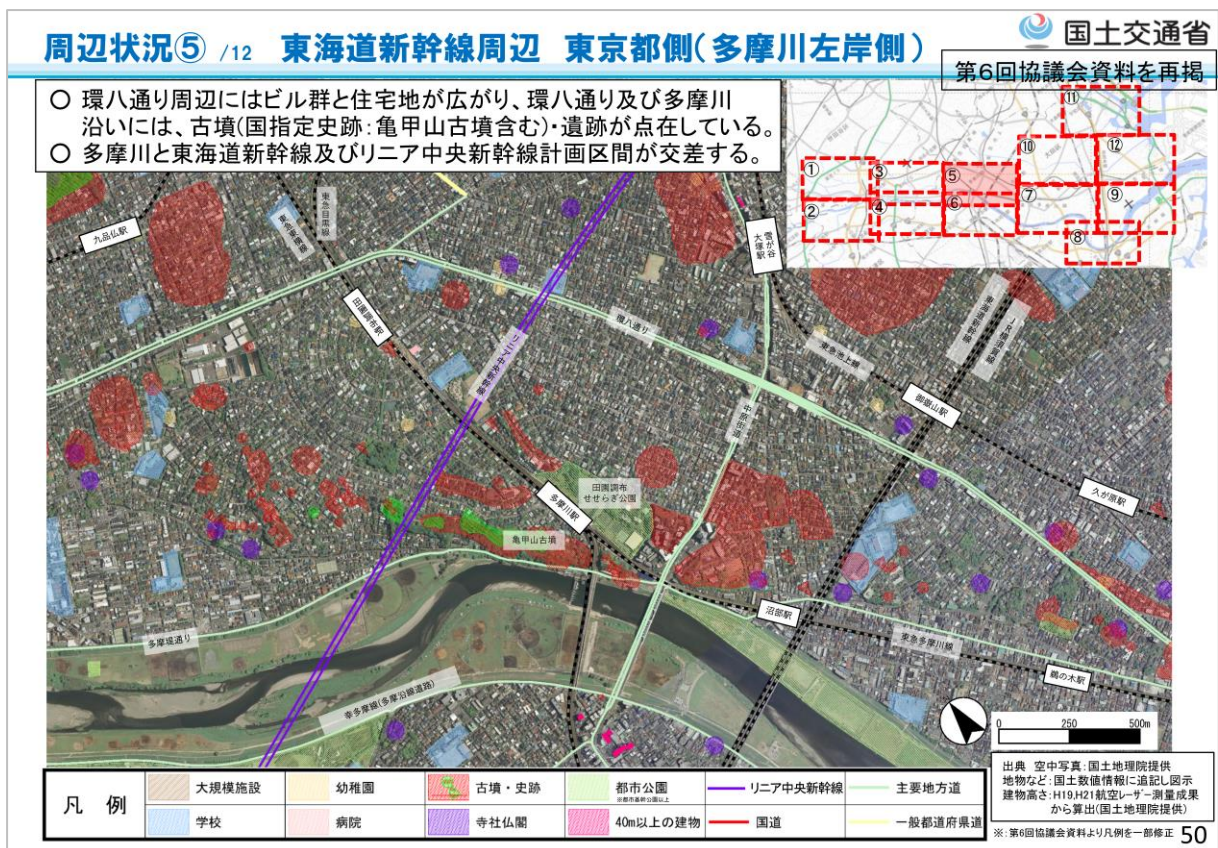


図 6-50 第 7 回計画検討協議会 作成資料(50/57)



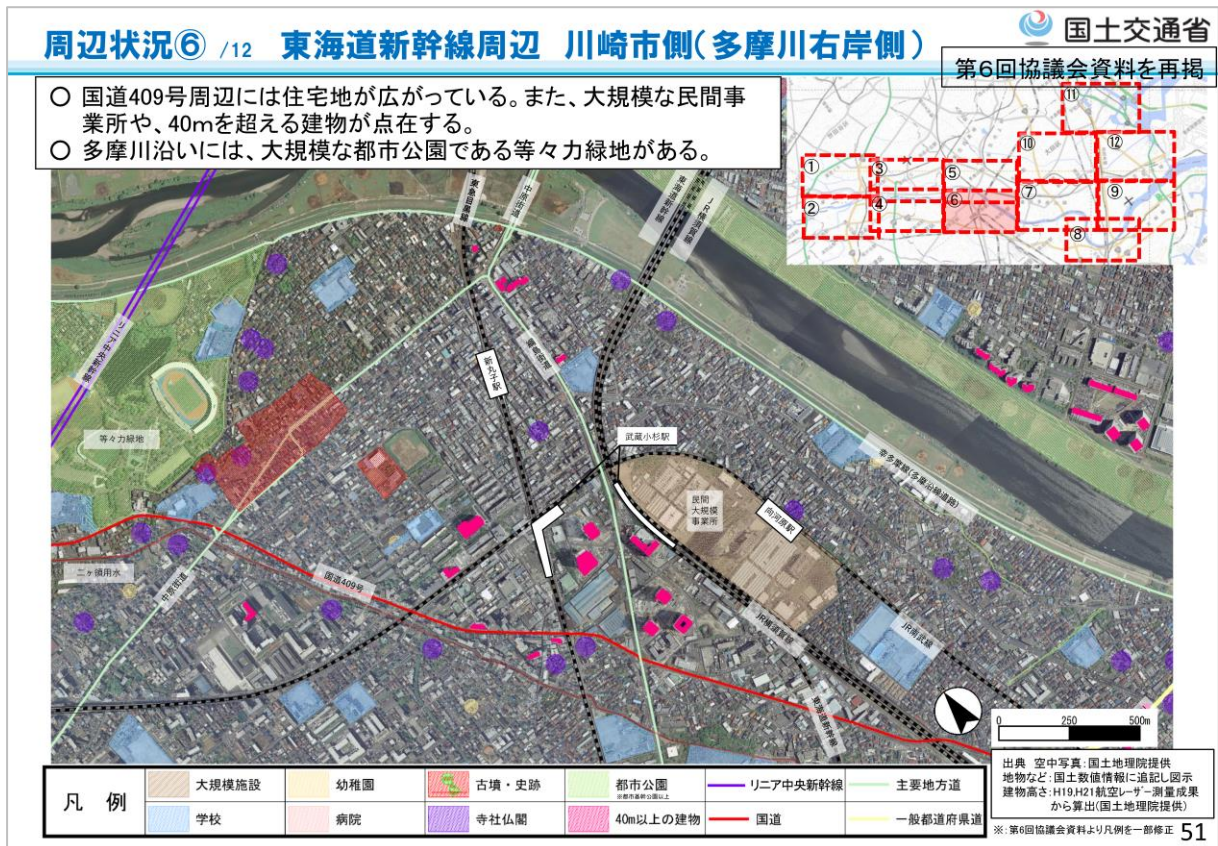


図 6-51 第 7 回計画検討協議会 作成資料(51/57)

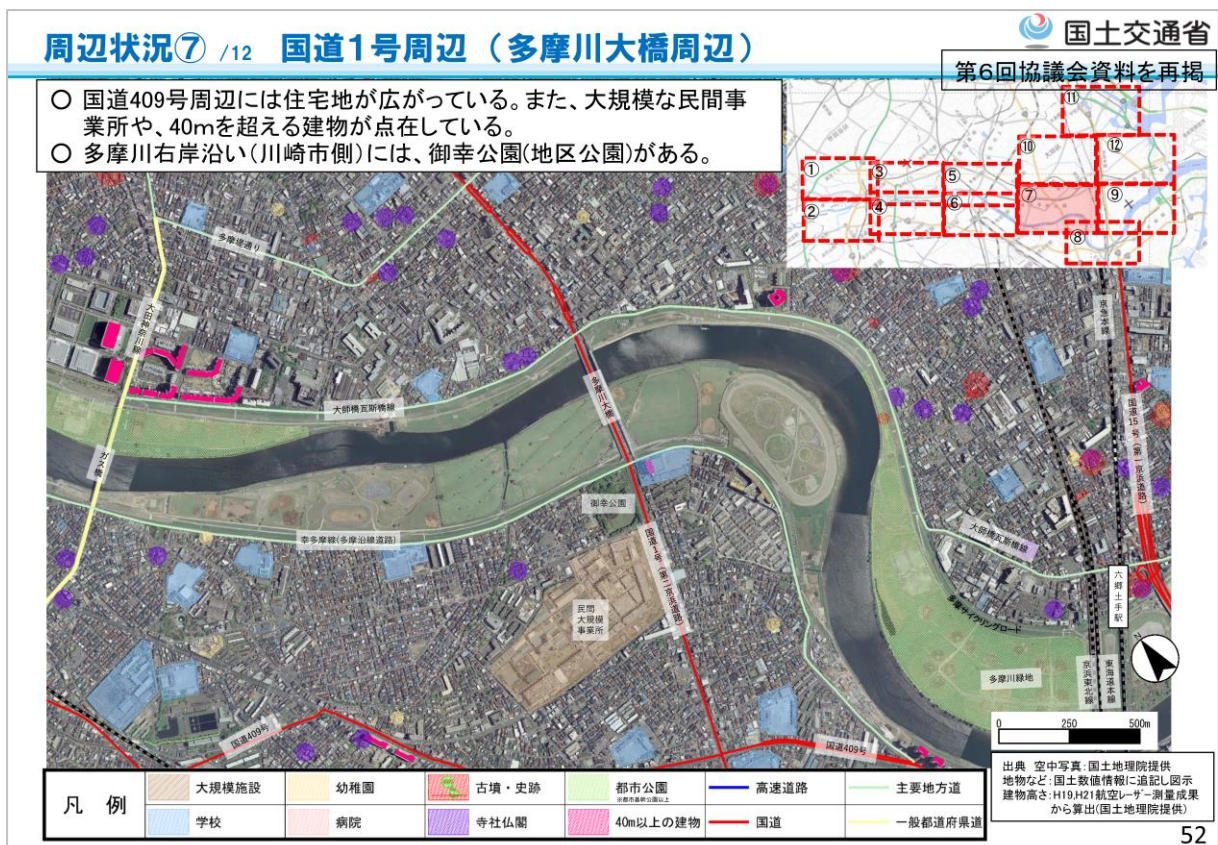


図 6-52 第 7 回計画検討協議会 作成資料(52/57)



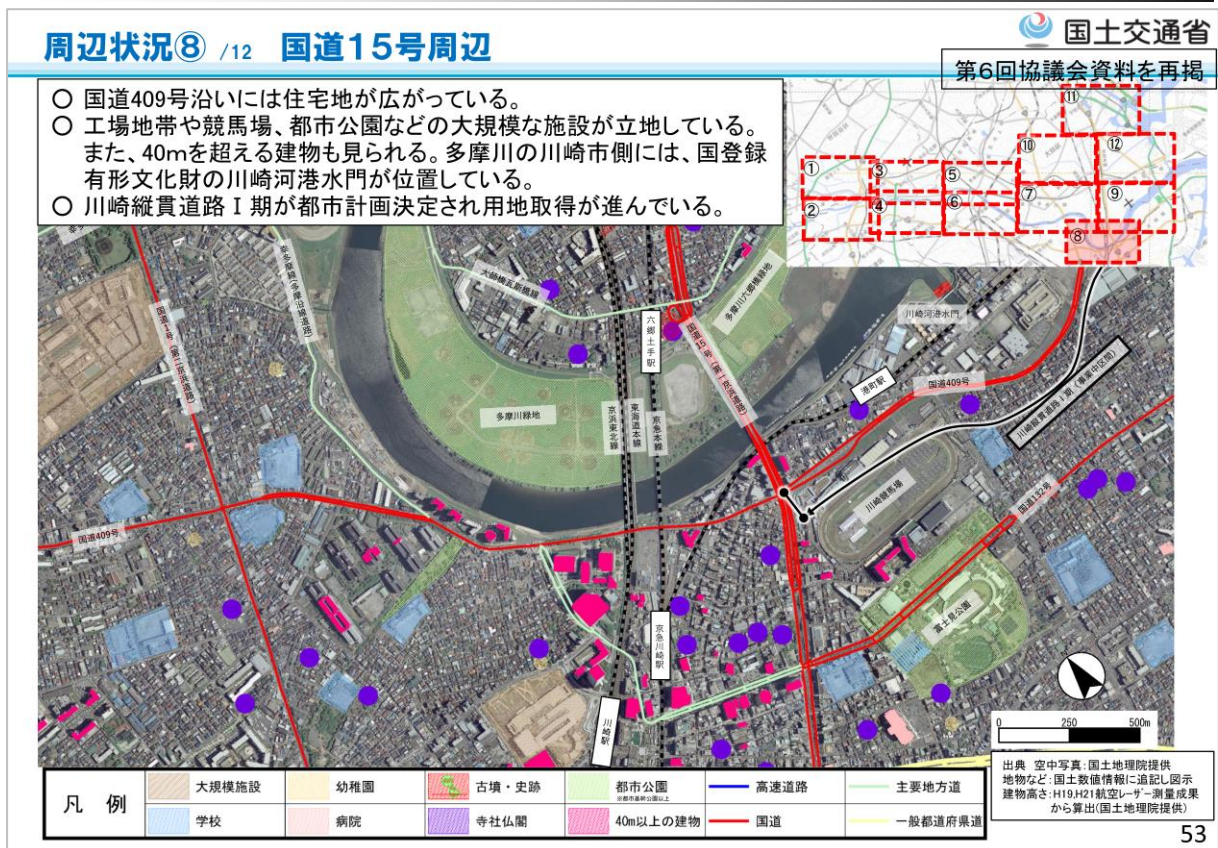


図 6-53 第 7 回計画検討協議会 作成資料(53/57)

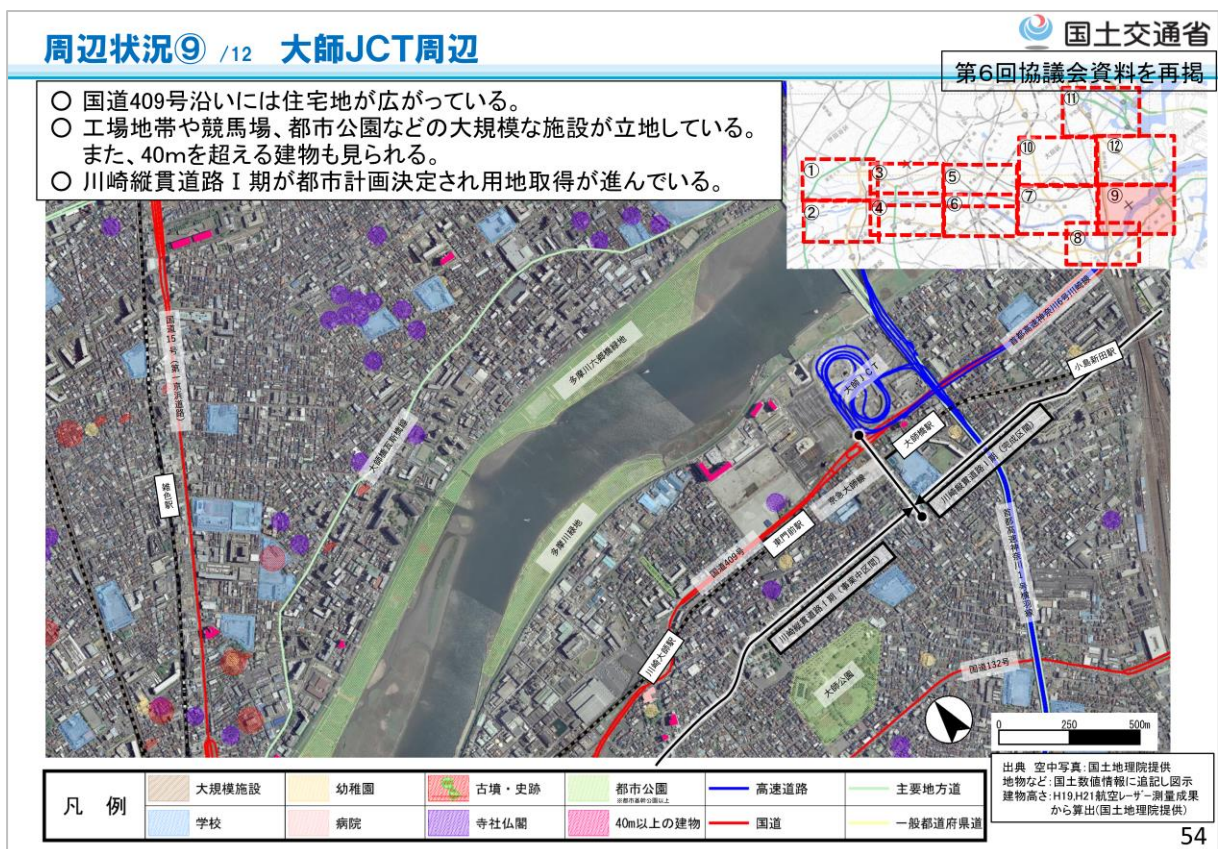


図 6-54 第 7 回計画検討協議会 作成資料(54/57)



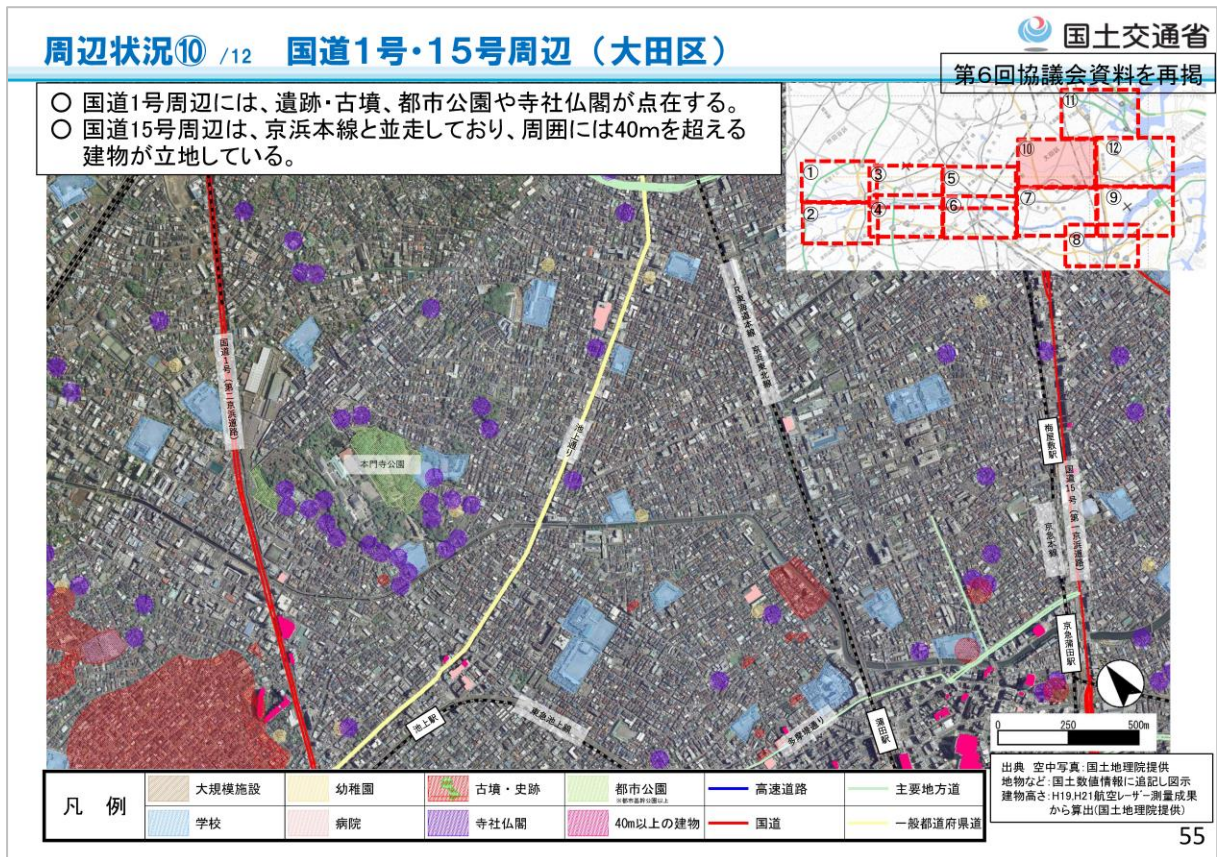


図 6-55 第 7 回計画検討協議会 作成資料(55/57)

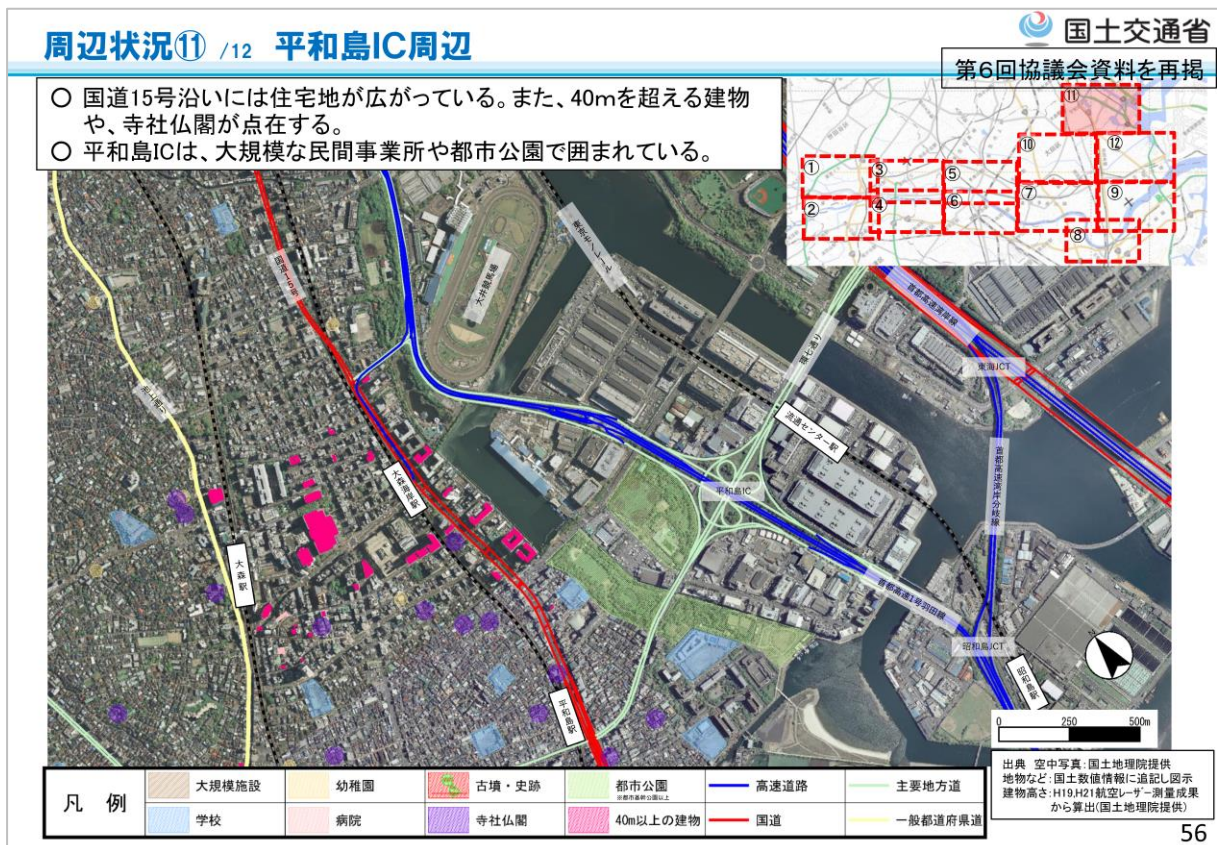


図 6-56 第 7 回計画検討協議会 作成資料(56/57)



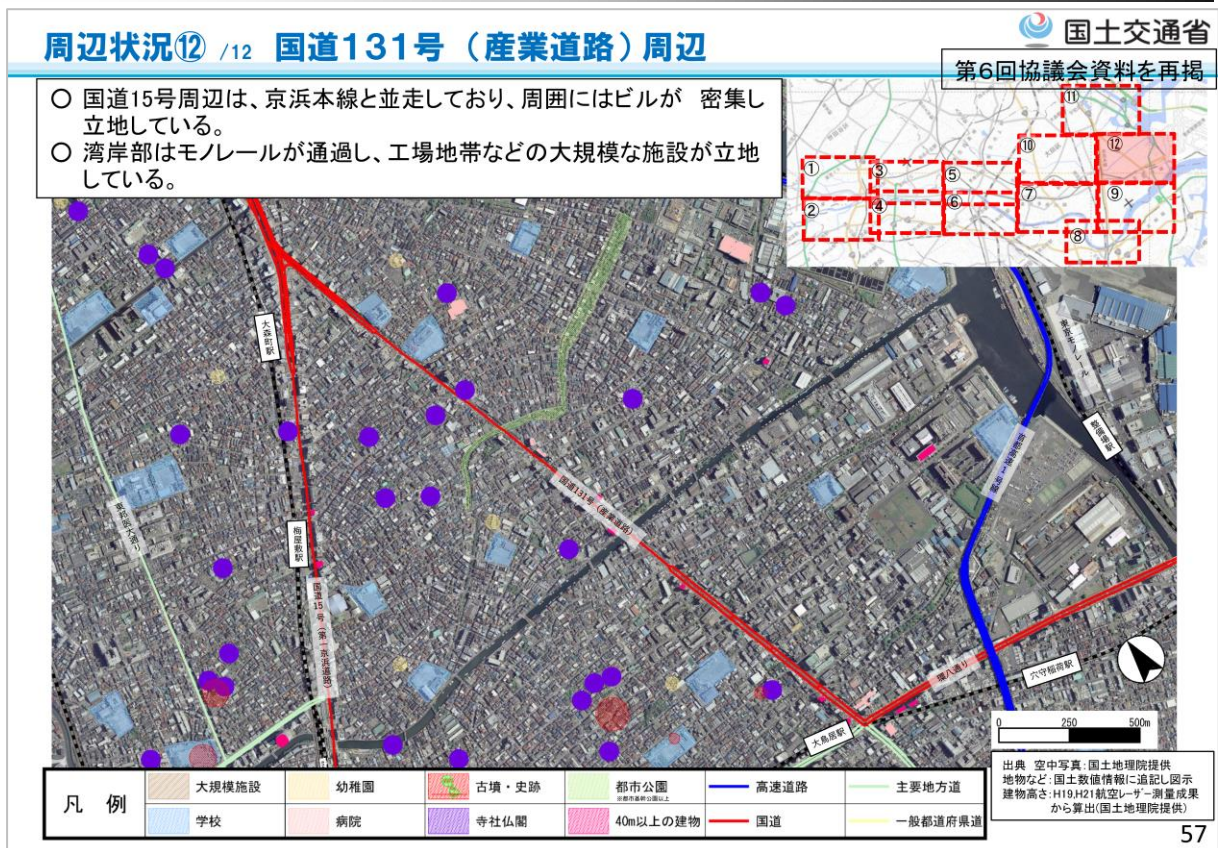


図 6-57 第 7 回計画検討協議会 作成資料(57/57)

6. 2. [REDACTED]

本業務で作成を行った [REDACTED]

[REDACTED]」（今後開催予定）の資料案を以下図 6-58～図 6-67 に示す。

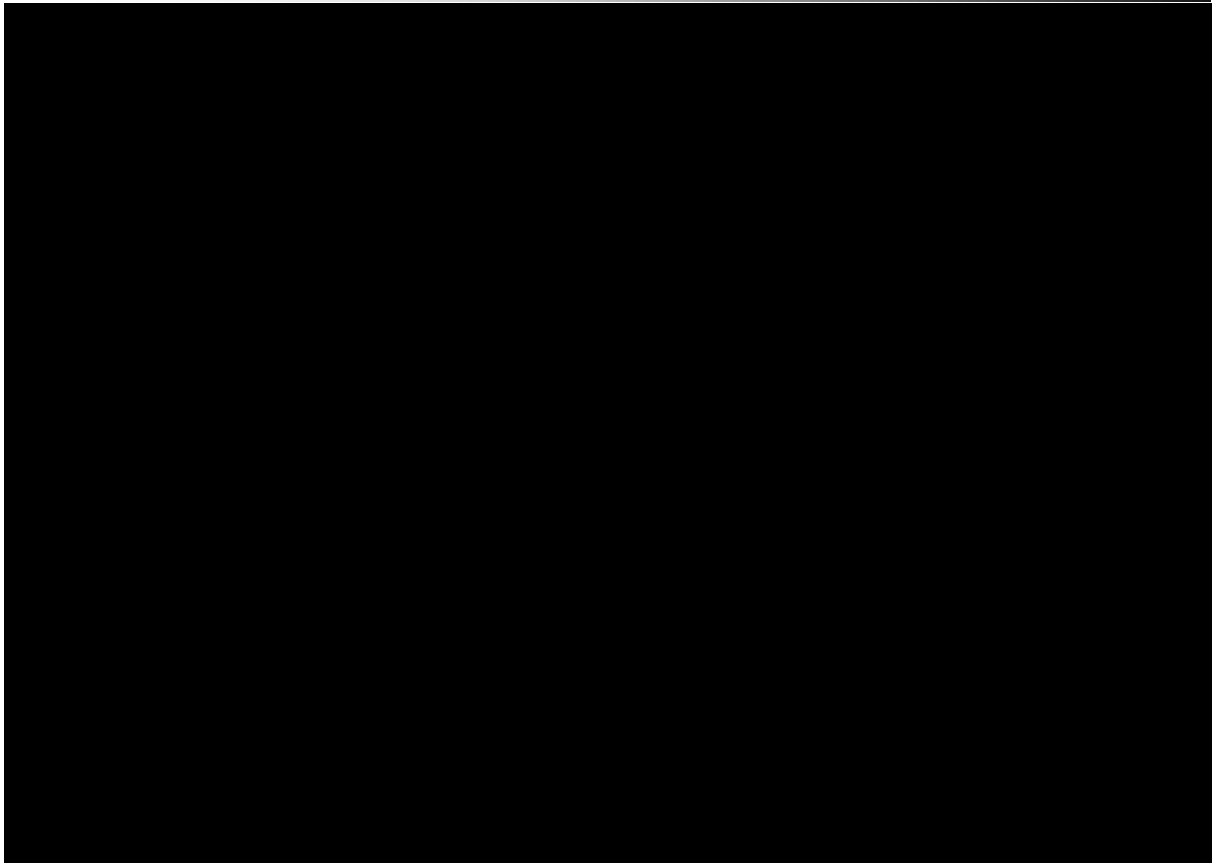


図 6-58 [redacted] 作成資料案(1/10)

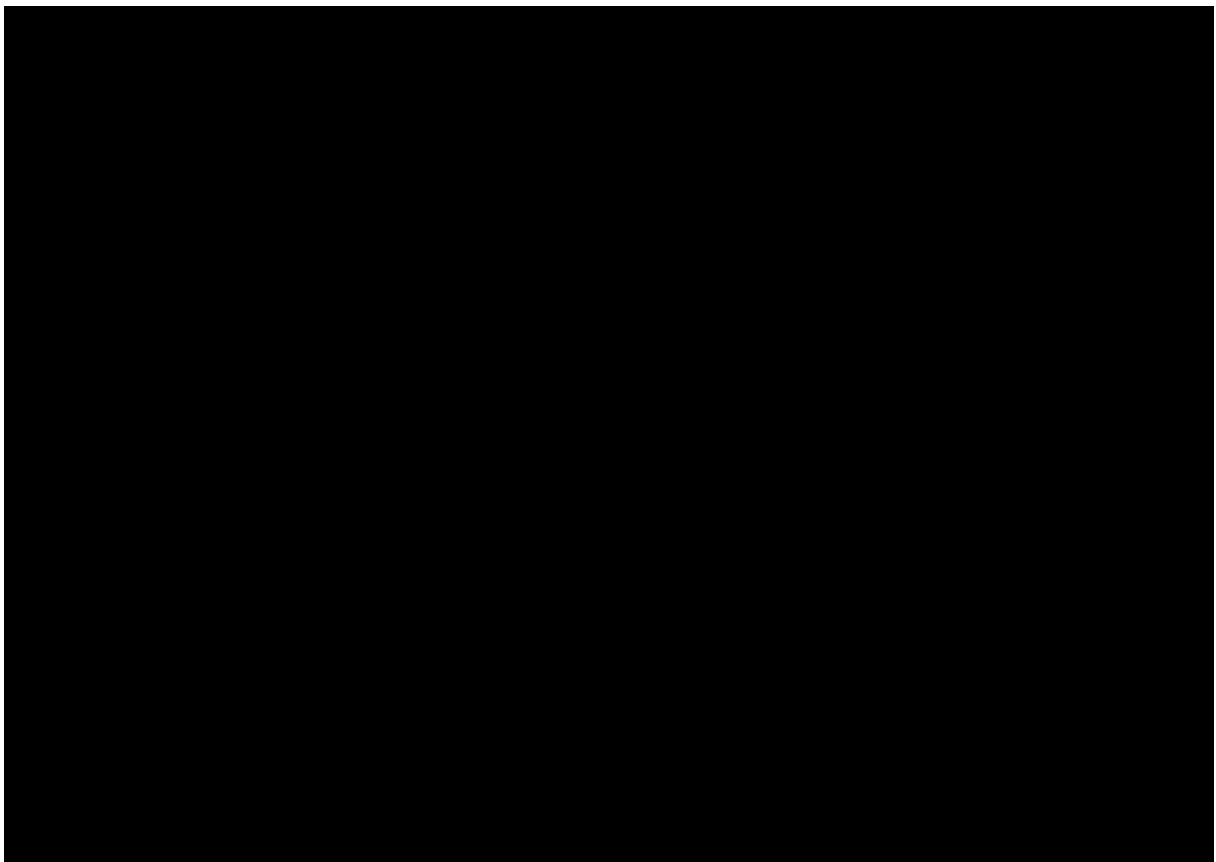


図 6-59 [redacted] 作成資料案(2/10)

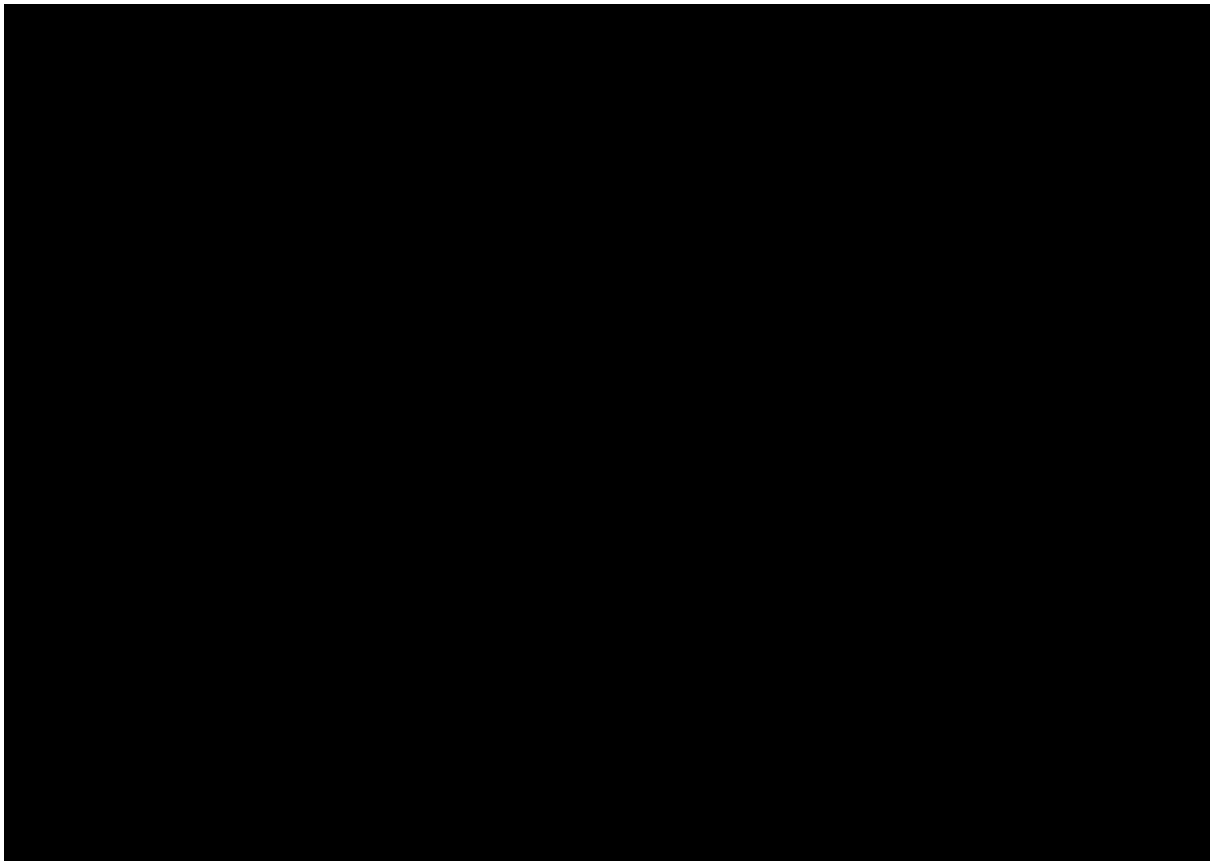


図 6-60 [redacted] 作成資料案(3/10)

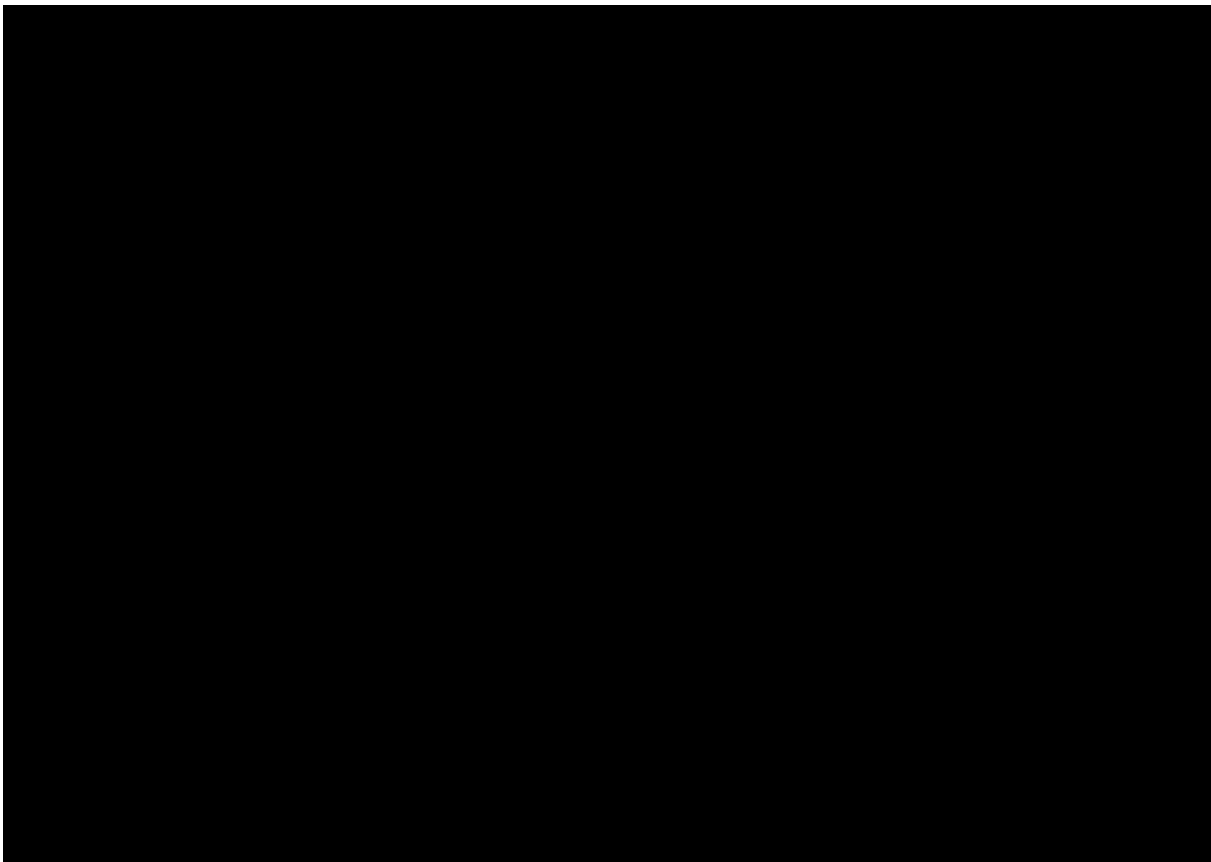


図 6-61 [redacted] 作成資料案(4/10)

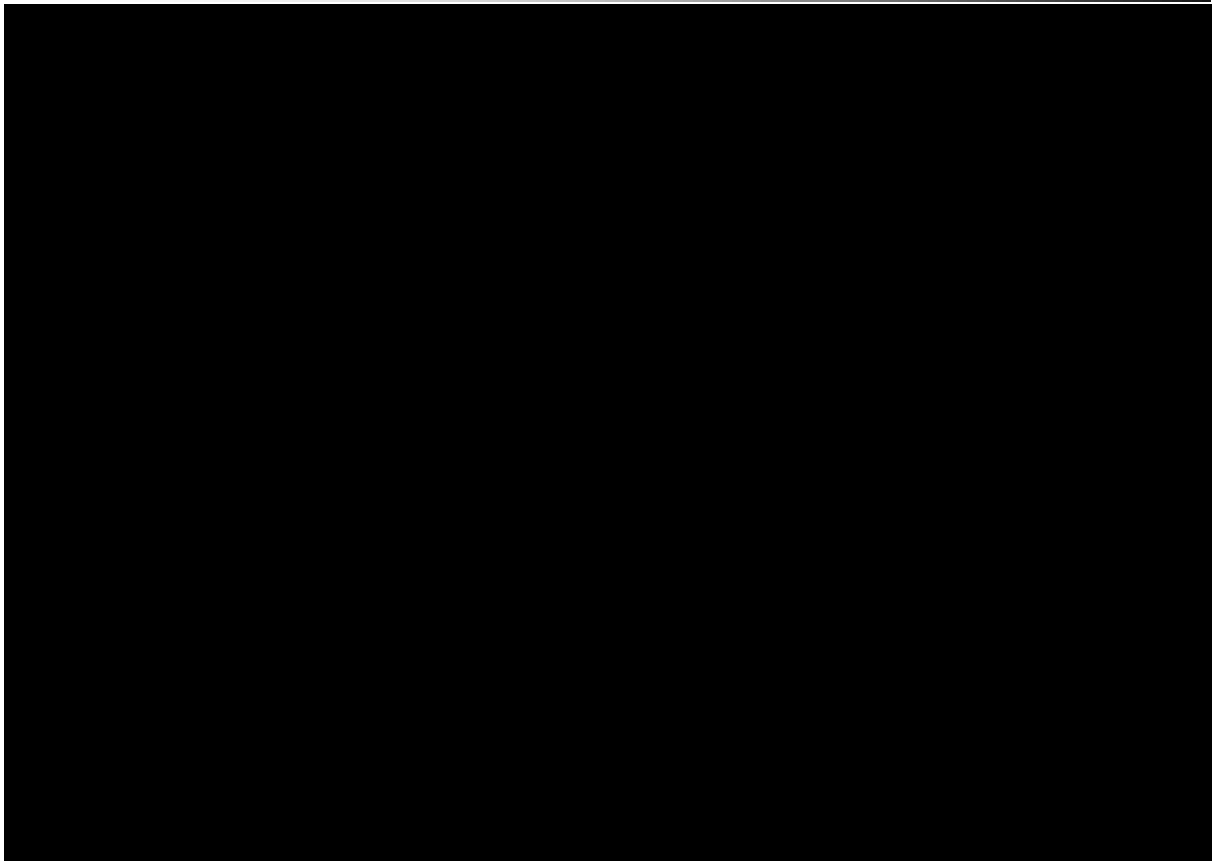


図 6-62 [REDACTED] 作成資料案(5/10)

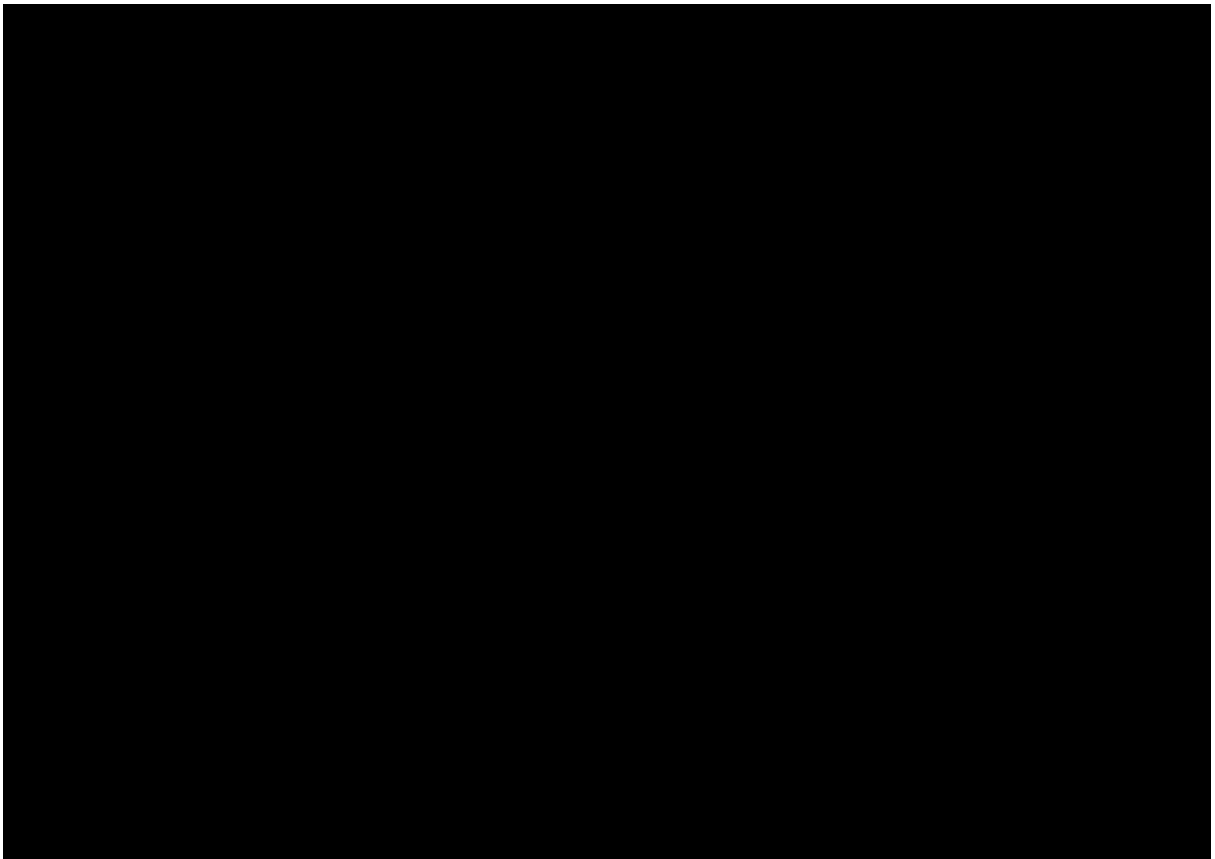


図 6-63 [REDACTED] 作成資料案(6/10)

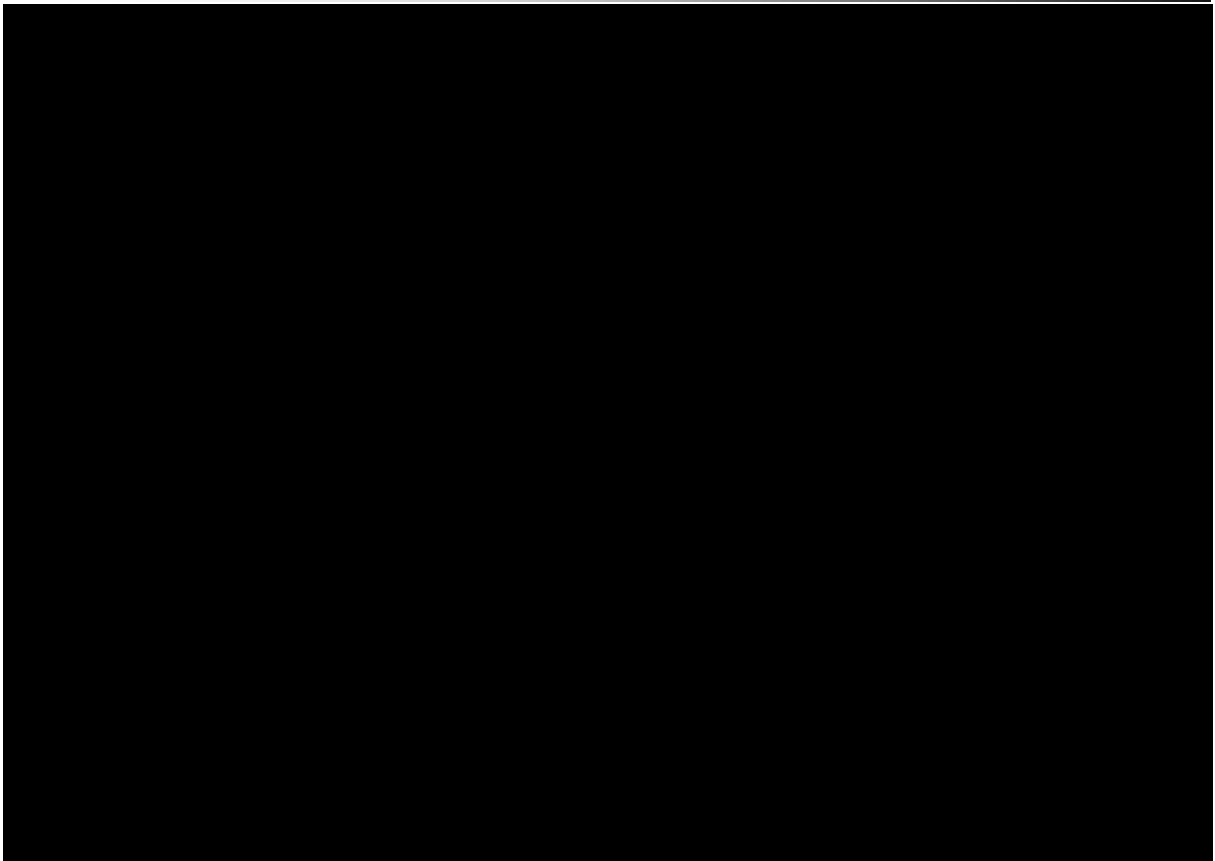


図 6-64 [redacted] 作成資料案(7/10)

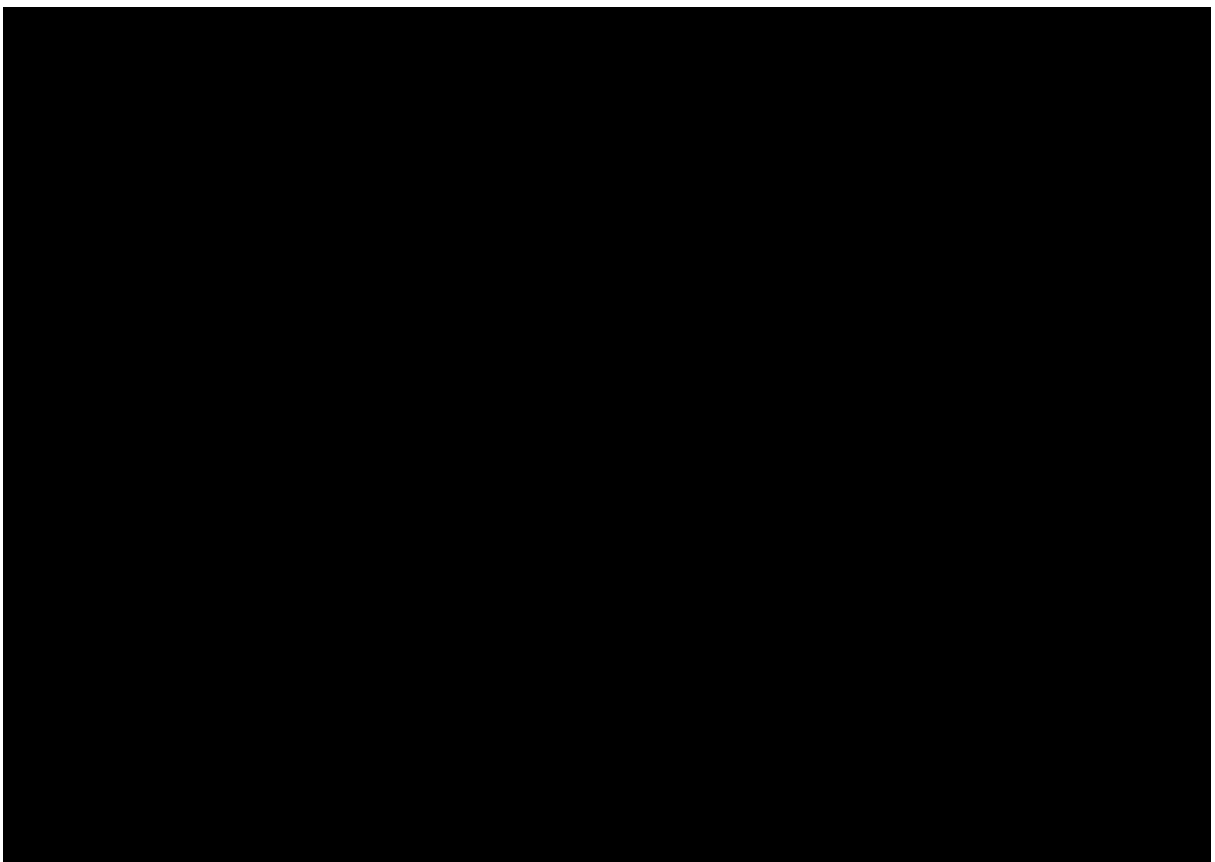


図 6-65 [redacted] 作成資料案(8/10)



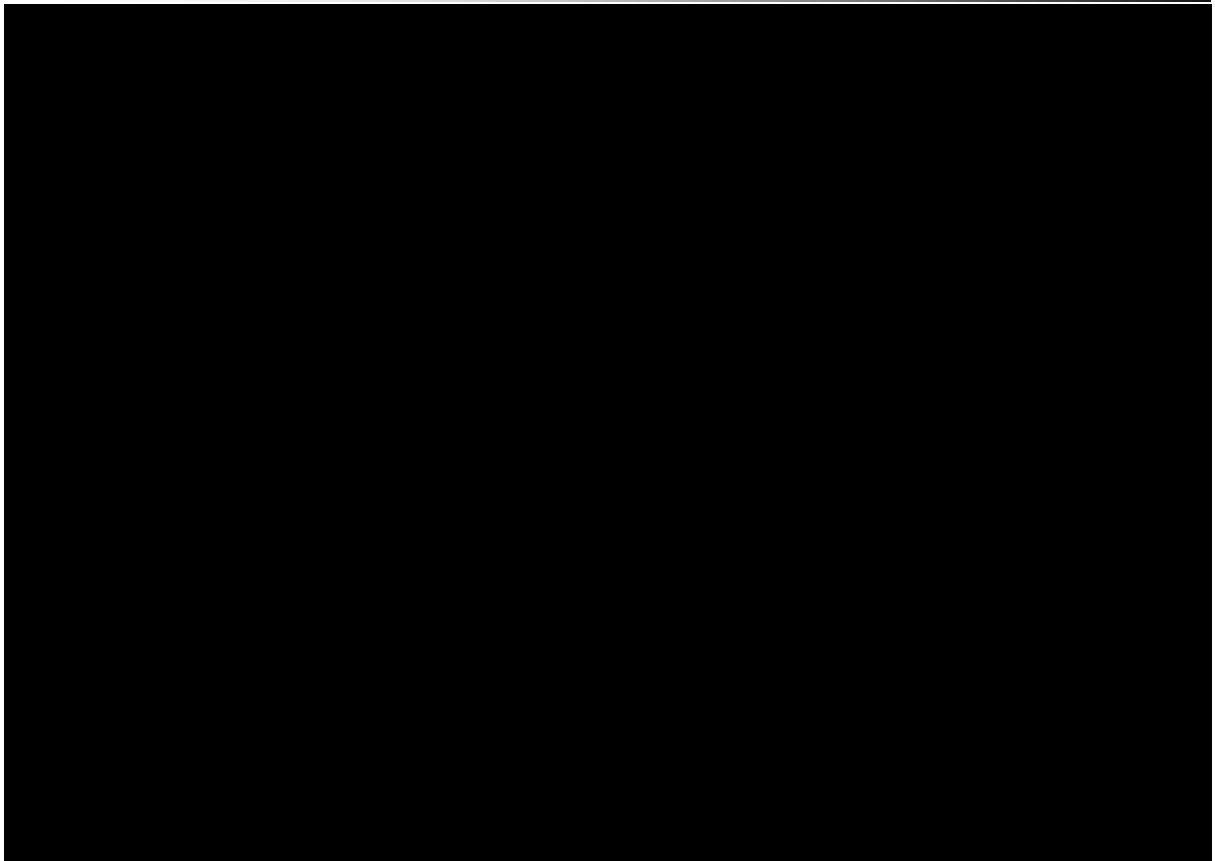


図 6-66 [redacted] 作成資料案(9/10)

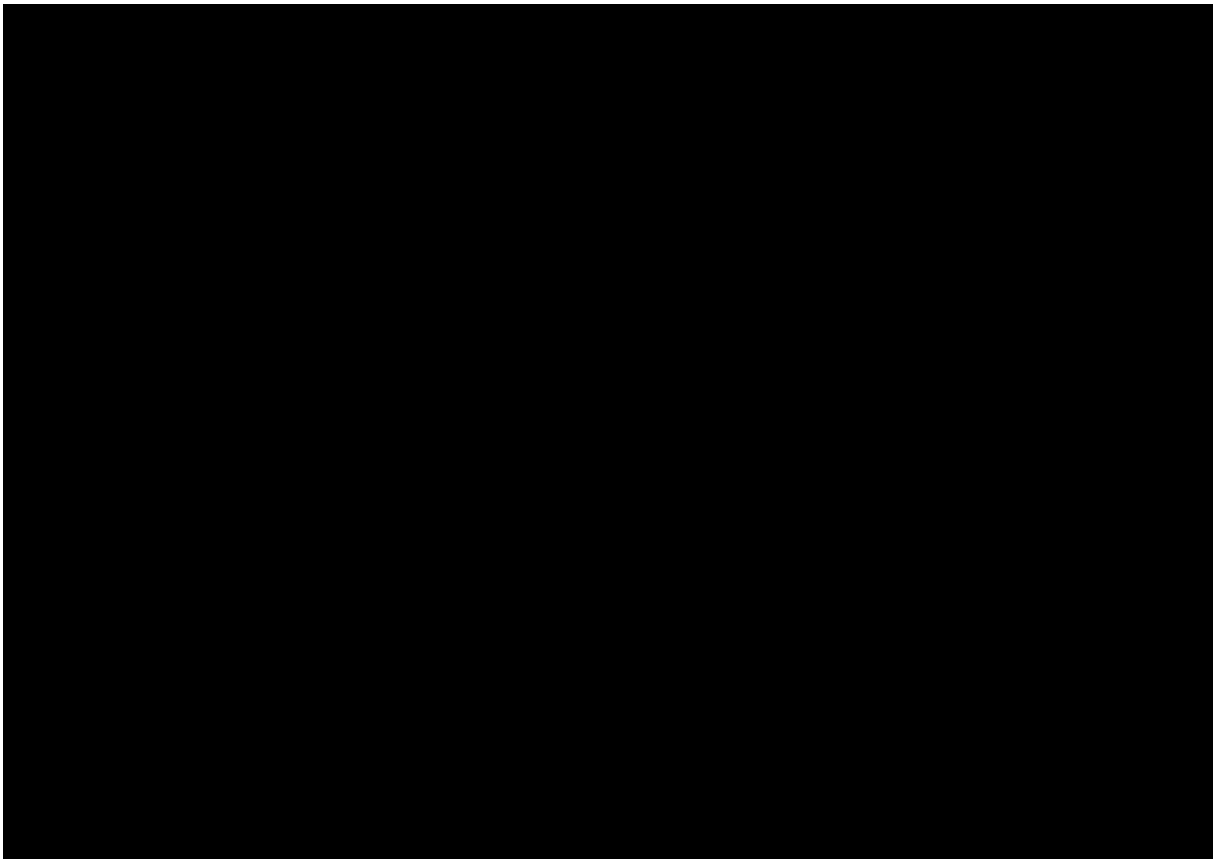


図 6-67 [redacted] 作成資料案(10/10)