

第4章 分析結果とりまとめ概要資料の作成

第2章及び第3章で分析・検討した結果をとりまとめ、概要資料の作成を行う。

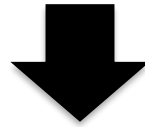
4.1 都心部・首都圏域の物流網や観光周遊等に関する交通流動分析

※別添ファイル参照

4.1 都心部・首都圏域の物流網や観光周遊等 に関する交通流動分析

本資料の目的と分析項目及びとりまとめ方針

ここでは、交通ビッグデータを用いて、首都圏3環状道路の概成により変化した、都心部及び首都圏域の物流網や観光周遊ルート等の交通流動を把握するとともに、コロナ禍における首都圏の交通状況の変化等を整理・分析する。



■分析項目及びとりまとめ方針【使用するデータ】

1. 主要断面の交通量、大型車混入率の変化 【首都高・NEXCOトラカン】
2. 主要IC間の走行経路・分担率の変化 【ETC□グ】
3. 特定IC関連のOD交通量の変化（地域間流動の変化）【ETC□グ】
4. 観光地関連の流動分析・滞在時間の変化 【ETC□グ】、【ETC2.0】
5. 環状道路沿線の物流施設の立地状況の推移 【日本立地総覧等】
6. 各種統計データの整理（地価、工場立地件数、観光入込客数、税収他）【各種資料】
7. 首都圏3環状道路の概成とIC時間圏域の変化（時系列整理）【各年次の道路NW】

→全体の分析方針として、首都圏3環状道路が有効活用されていることに着眼し、首都圏3環状道路の概成により郊外地域間の交流が促進され、物流等の経済活動や観光交通等の効果が発現していること等を示す

道路交通状況の分析結果のまとめ

①交通状況の経年変化は、ネットワークによる変化による影響が大きい

- 2020年3月に**横浜北西線が開通**したことにより、接続する**横浜北線の交通量が大幅に増加**、交通量の増加に伴い旅行速度が低下している。その他の路線では、コロナ禍である2023年7月から2024年7月の比較では、**ネットワーク全体で交通流動の大きな変化は見られない**。【p.3】
- 2023年7月から2024年7月にかけて、ほとんどの路線で大型車混入率に**変化は見られない**。【p.4】
- 経路分担率は、**外環道千葉県区間開通により大きく変化したが**、以降は大きな変化はなく安定しており、**コロナ禍によって社会情勢に変化のあった2020年以降においても大きな変化は見られない**。【p.5】
- 特定IC関連のOD交通量は2019年まで増加するODが多くみられる。**2020年ではコロナ禍による社会情勢の変化の影響を受け減少したが、2023年には2019年水準まで回復している**。【p.7-10】
- 観光地である高尾山、筑波山の周辺ICは、圏央道が開通したことによりアクセス性が向上した地域からの利用者が増加している。2020年ではコロナによる社会情勢の変化の影響を受け減少したが、**2024年には2019年水準まで回復している**。【p.11-12】
- 観光地であるTDRの周辺ICは、外環道千葉県区間の開通によりアクセス性が向上した埼玉県からの利用割合には大きな変化が無いが、**首都高から外環道千葉県区間への経路転換が発生していると考えられる**。【p.13】

②圏央道の開通により、沿線地域の企業立地が増加しており、地価・税収も増加

- 圏央道の開通に伴い、既開通区間を含む**圏央道沿線で物流施設の新規立地**が見られる。【p.14】
- 圏央道沿線工業地の地価は引き続き上昇**している。【p.16-18】
- 工業立地面積はH25年以降の10年間のうち、H29年とR2年、R3年を除いた**7年間は圏央道沿線の茨城県が全国1位**であり、R6年も茨城県は全国3位である。【p.19】
- 圏央道沿線自治体の法人住民税の税収が平成21年から令和5年にかけて**約10億円増加、固定資産税（家屋）の税収が約140億円増加**。【p.22】

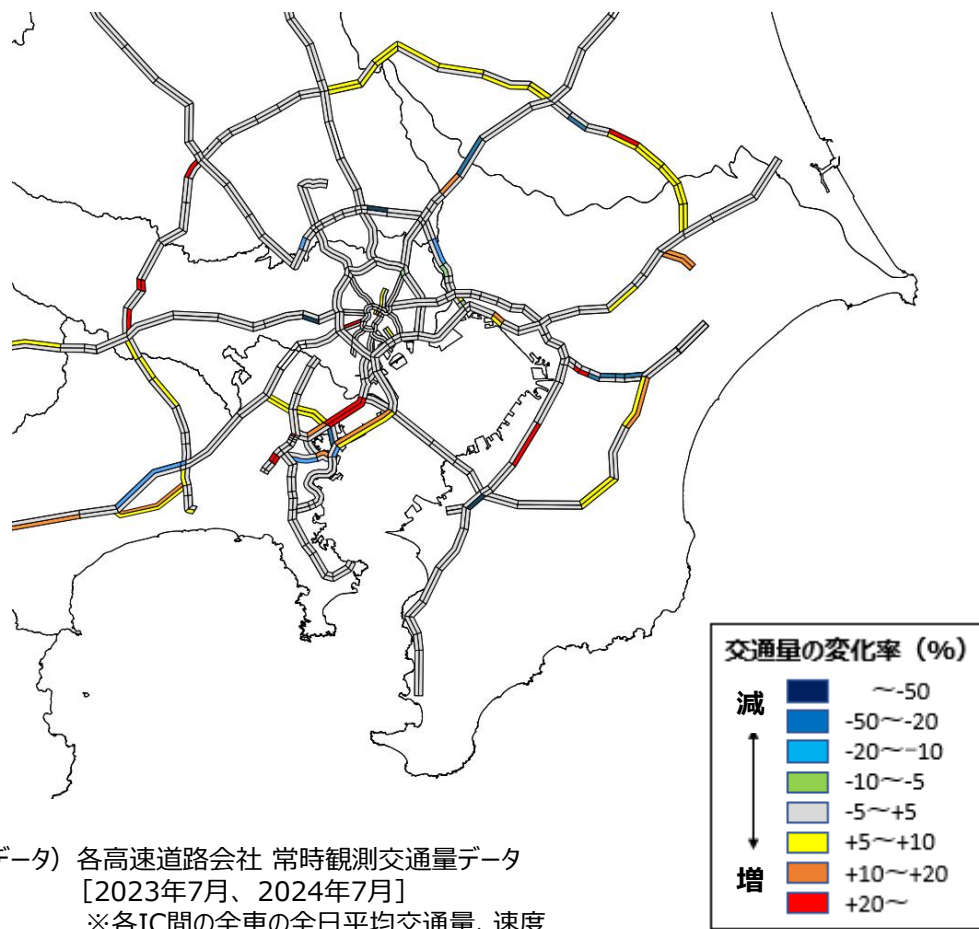
③首都圏3環状道路の概成により、首都圏の多くの地域で高速道路へのアクセス性が向上

- 首都圏3環状道路の概成により、**IC20分圏域は広がっている**。現在は首都圏の1都3県及び茨城県南部のうち**約70%の地域で20分以内に高速道路にアクセスすることが可能**。【p.23-24】

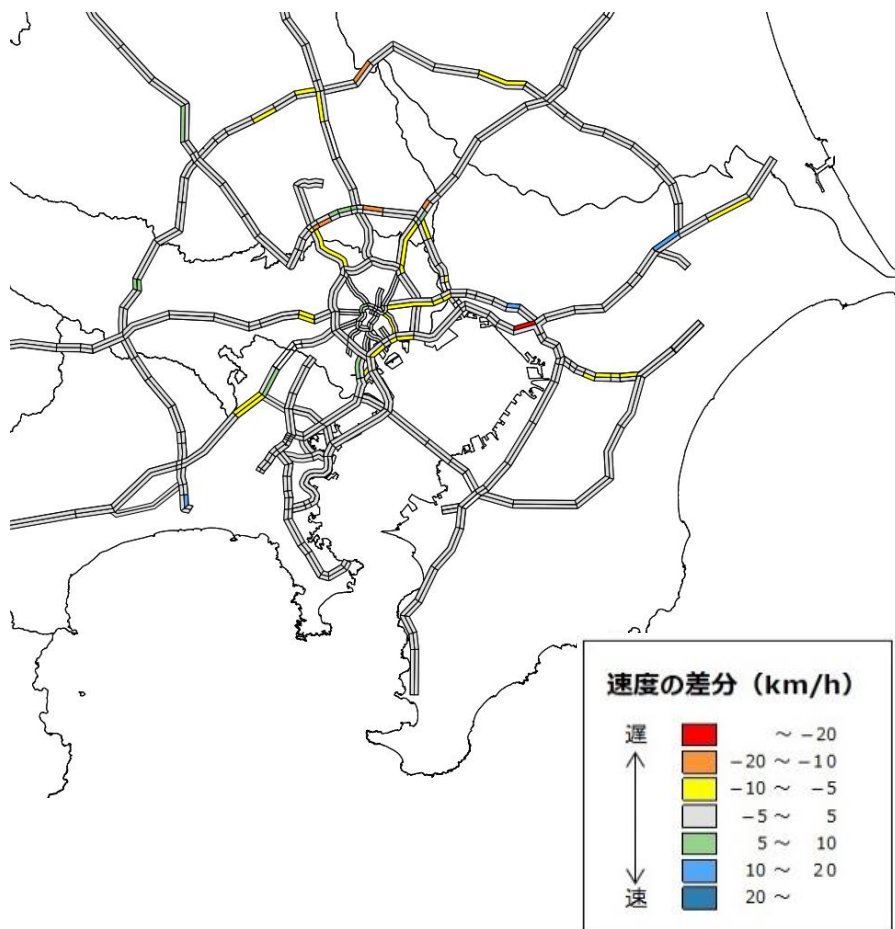
1. 主要断面の交通状況(7月)

- 2024年7月における主要断面の交通量と旅行速度を2023年7月時点と比較すると、ネットワークの大きな変化はないものの、圏央道などを中心に交通量は増加しており、コロナ禍から回復傾向にある。

■断面交通量の比較 (2024.7/2023.7)



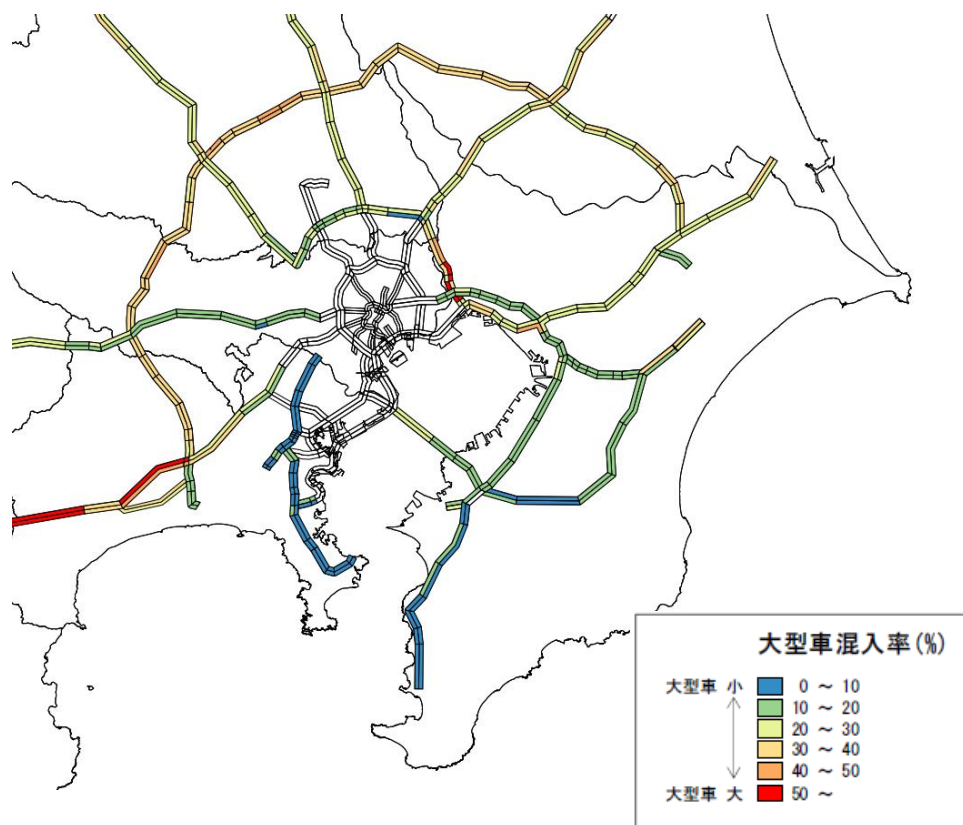
■旅行速度の比較 (2024.7-2023.7)



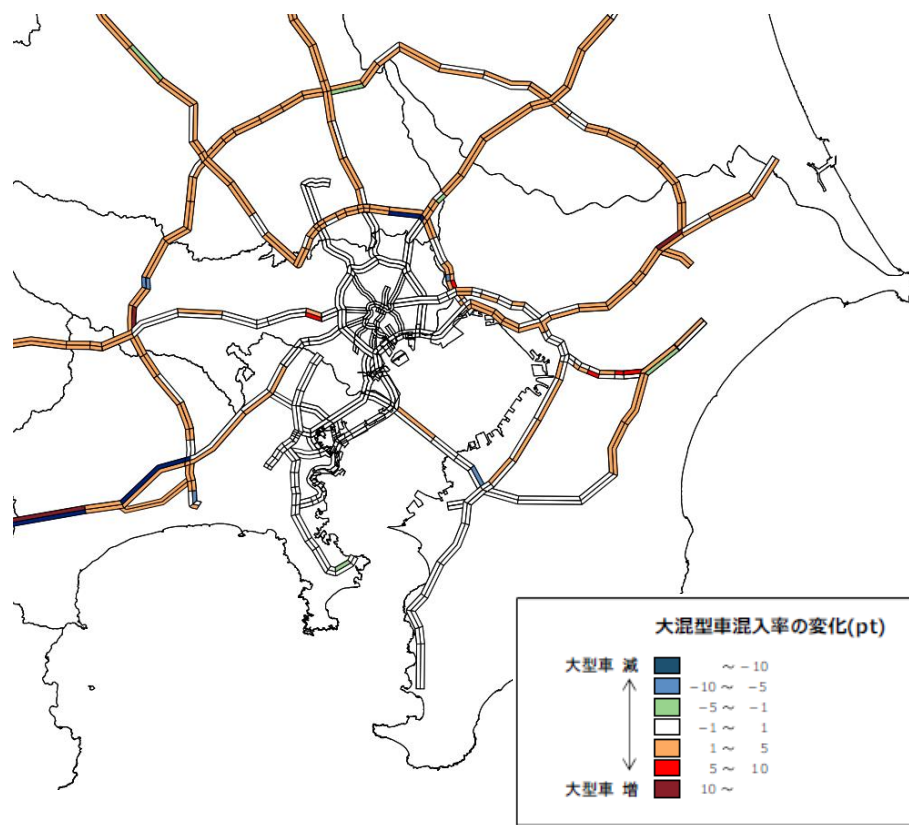
1. 主要断面の交通状況(7月) ※大型車混入率(全日)

- 2024年7月の各路線の大型車混入率を2023年7月時点と比較すると、圏央道の埼玉～茨城区間を除いてほとんどの路線で変化は見られない。

■大型車混入率 (2024.7)



■大型車混入率の比較 (2024.7-2023.7)

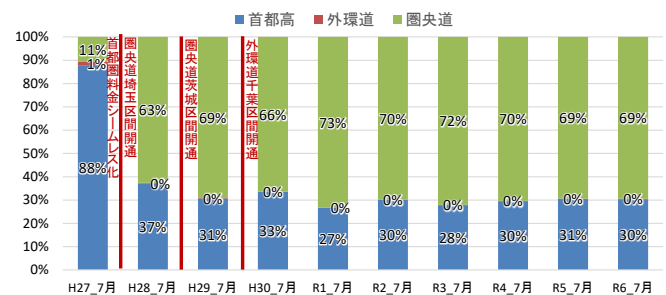


(データ) 各高速道路会社 常時観測交通量データ
[2023年7月、2024年7月]
※各IC間の全車、大型車の全日平均交通量

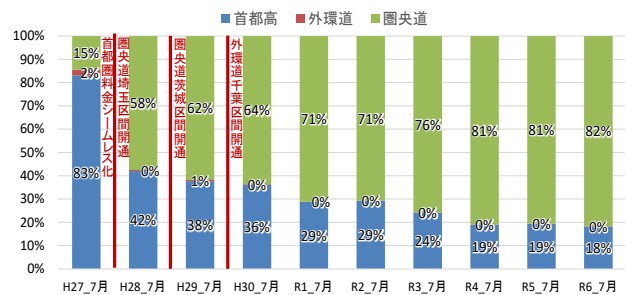
2. 主要IC間の走行経路分担率の変化

- 外環道千葉県区間開通から2024年現在にかけて、経路分担率に大きな変化はなく安定しており、社会情勢に大きな変化のあった2021年7月や2022年7月においても大きな変化は見られない。
- 3環状の利用分担率へネットワーク変化が与える影響は大きい、他の要因による影響は僅かであると想定。

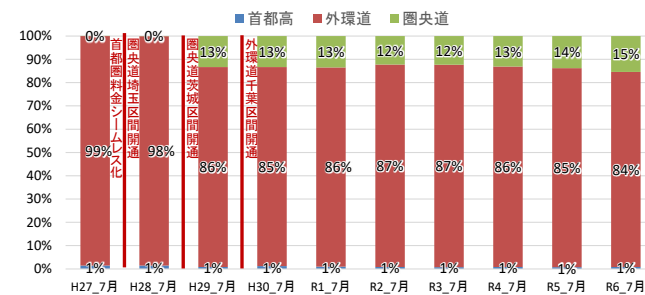
■ 経路分担率（東名高速⇔東北道）



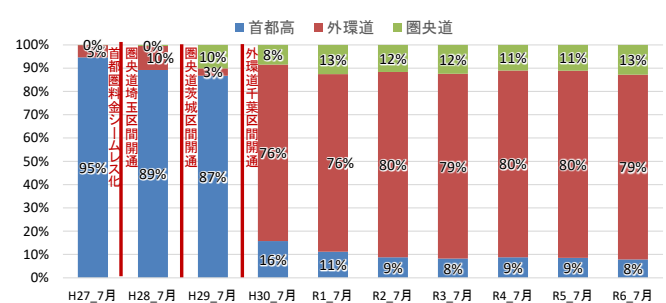
■ 経路分担率（中央道⇔東北道）



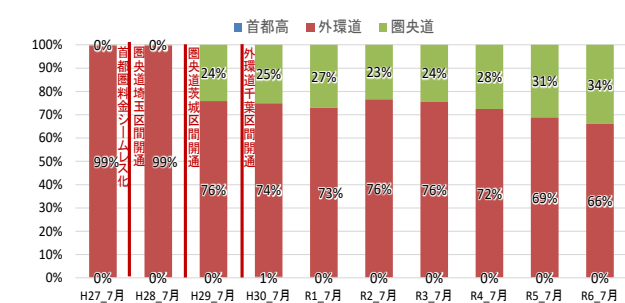
■ 経路分担率（関越道⇔常磐道）



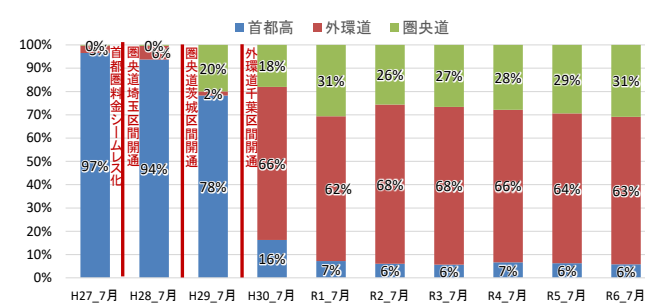
■ 経路分担率（関越道⇔東関東）



■ 経路分担率（東北道⇔常磐道）



■ 経路分担率（東北道⇔東関東）

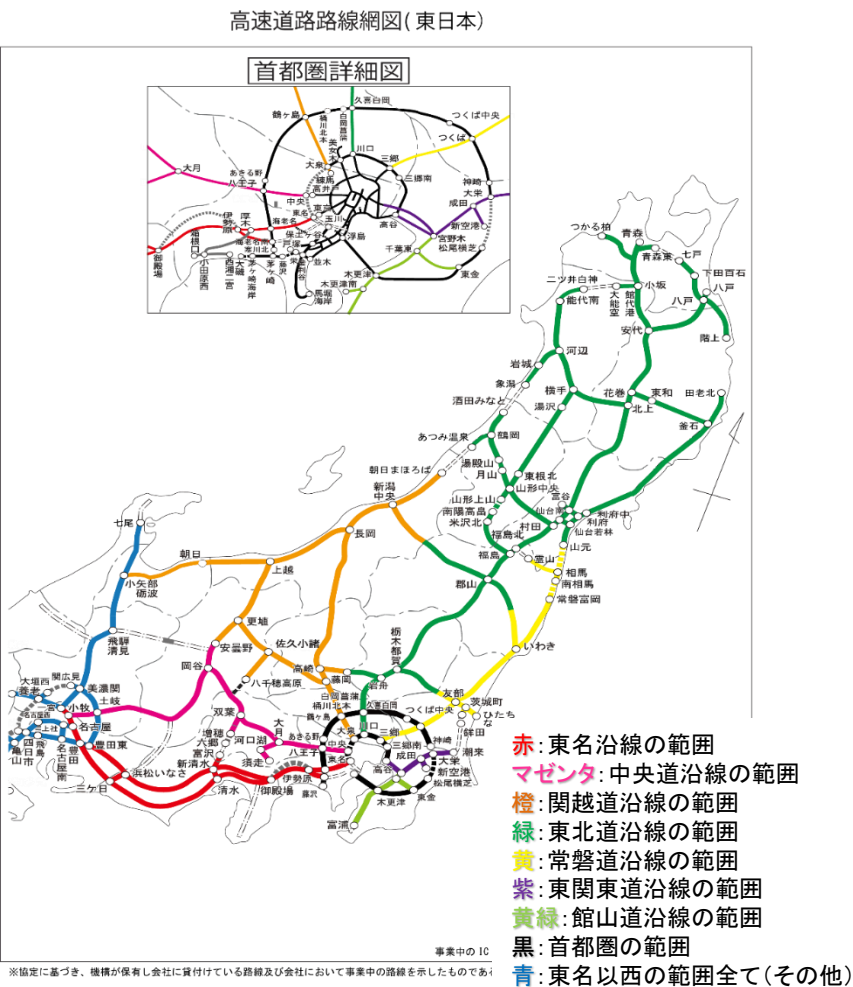


2. 主要IC間の走行経路分担率の変化

放射道路間の3環状の利用分担率は、以下のように定義して集計を行った。

集計対象とする路線・IC

下図において各色に色分けした範囲内のICを、各放射道路を主に利用するICとして集約して集計を実施。



3環状の利用状況の判定条件

以下の条件に従って、3環状の利用状況の判定を実施。

- 【首都高利用の判定条件】
 - NEXCOのETCログデータと首都高のETCログデータがマッチング (NEXCOと首都高の連続利用) された高速利用交通を**首都高利用と判定**。
- 【外環利用の判定条件】
 - NEXCOのETCログデータとNEXCO(外環)のETCログデータがマッチング (NEXCOその他路線と外環道の連続利用) された高速利用交通を**外環利用と判定**。
 - ただし、首都高利用と重複されて判定された高速利用交通は、外環利用ではなく、**首都高利用と判定**。
- 【圏央道利用の判定条件】
 - 首都高利用・外環利用と判定されなかった高速利用交通を**圏央道利用と判定**。
 - ただし、NEXCO路線内の最短経路探索において、**圏央道利用が最短とならないICペア**については、3環状以下の経路を利用したと想定されるため、**集計対象外として除外**。



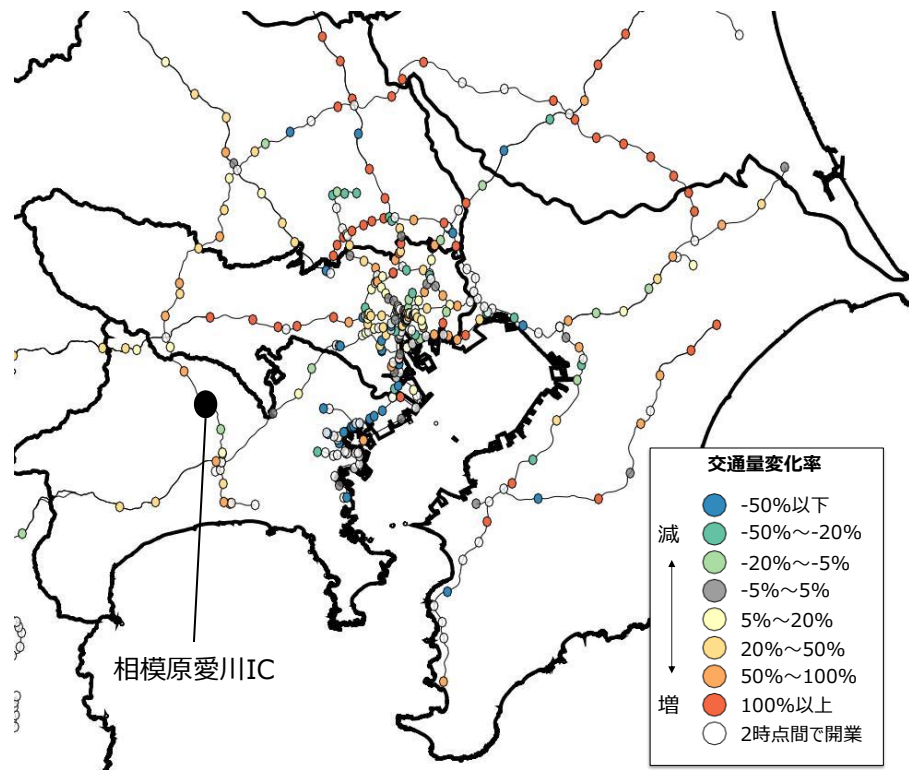
【圏央道利用と判定されるICペアと集計対象外として除外するICペアの例】

3. 特定IC関連のOD交通量の変化(地域間流動の変化)

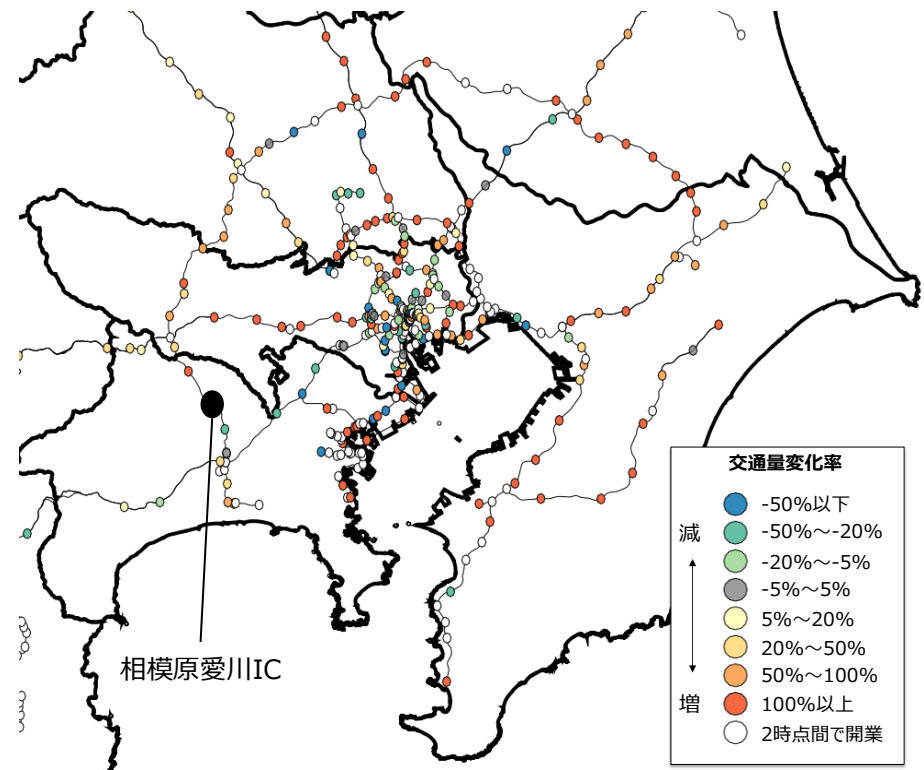
- 相模原愛川ICを発着する交通量は、ネットワークの変化の影響もあり、首都圏においては2015年と比較して2019年では外環道や中央道、圏央道を中心に増加傾向。
- 一方、社会情勢の変化による影響で2023年は2019年よりも都内ICの発着量が減少。
- 2015年と比較して、2024年では各路線のICで発着量が増加傾向。

■ 相模原愛川を発着するIC別交通量の比較

2015年7月-2019年7月比較

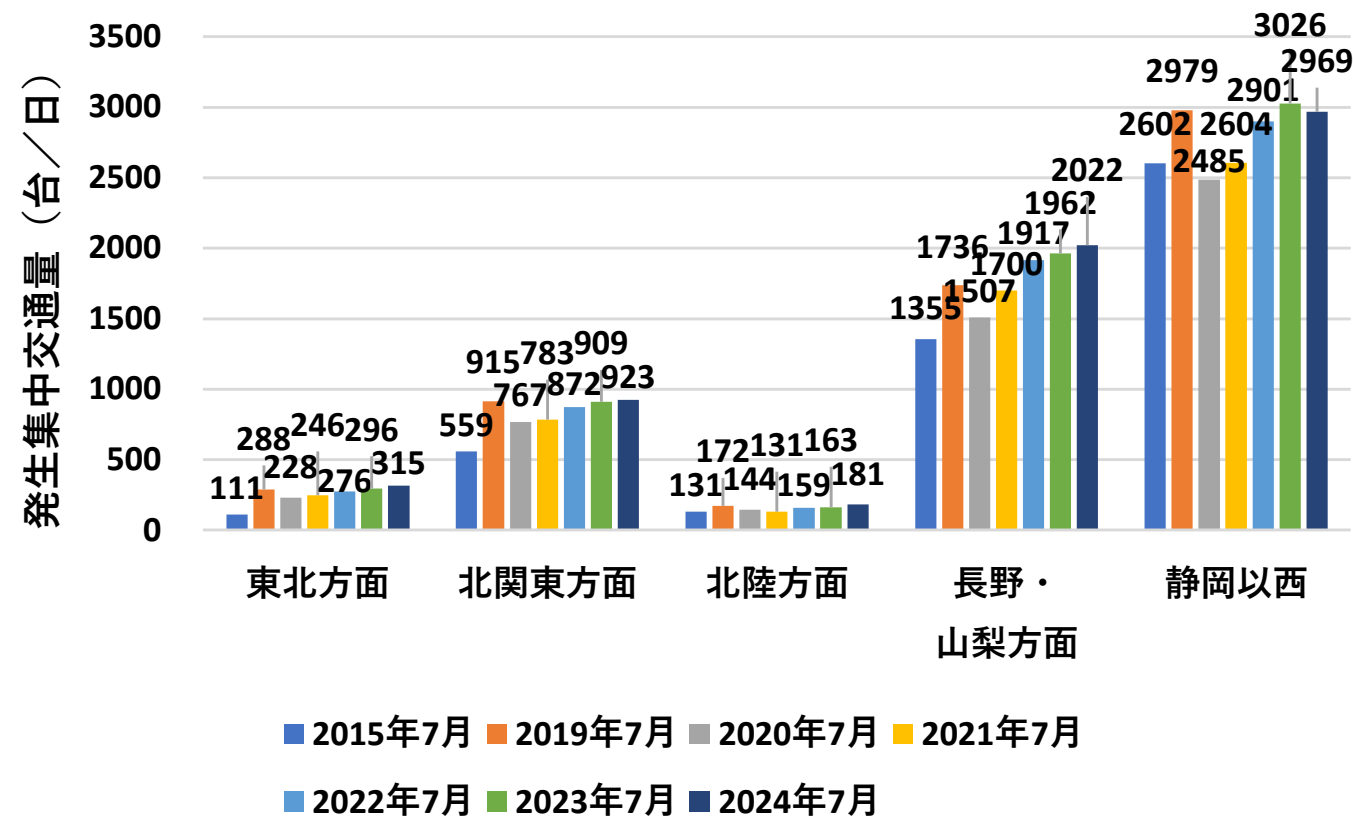


2015年7月-2024年7月比較



3. 特定IC関連のOD交通量の変化(地域間流動の変化)

- 相模原愛川ICを発着する交通量は、ネットワークの変化の影響もあり、首都圏外各方面においては、2015年と比較して2019年は増加傾向。
- 2020年は社会情勢による影響で2019年より低下したものの、2024年には2019年水準まで回復。

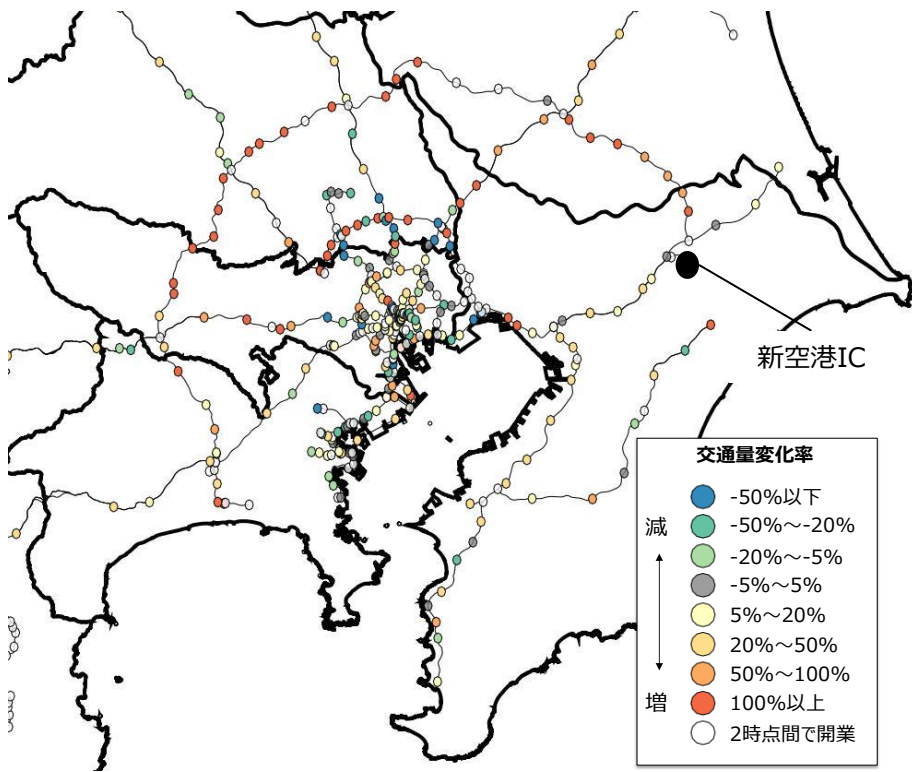


3. 特定IC関連のOD交通量の変化(地域間流動の変化)

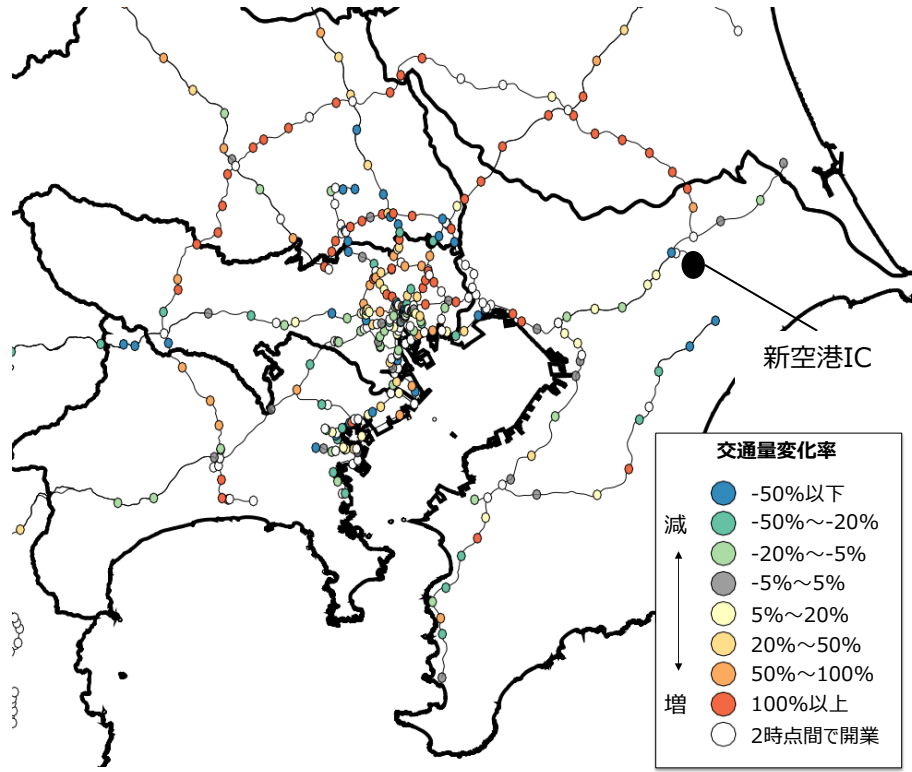
- 成田空港（新空港IC）を発着する交通量は、首都圏においては2015年と比較して2019年時点では外環道や圏央道を中心に増加傾向。
- 2015年時点と2024年時点の比較では、外環道や圏央道では増加傾向にある一方、外環内側では微減あるいは、おおむね変化なしである。

■ 成田空港を発着するIC別交通量の比較

2015年7月-2019年7月比較



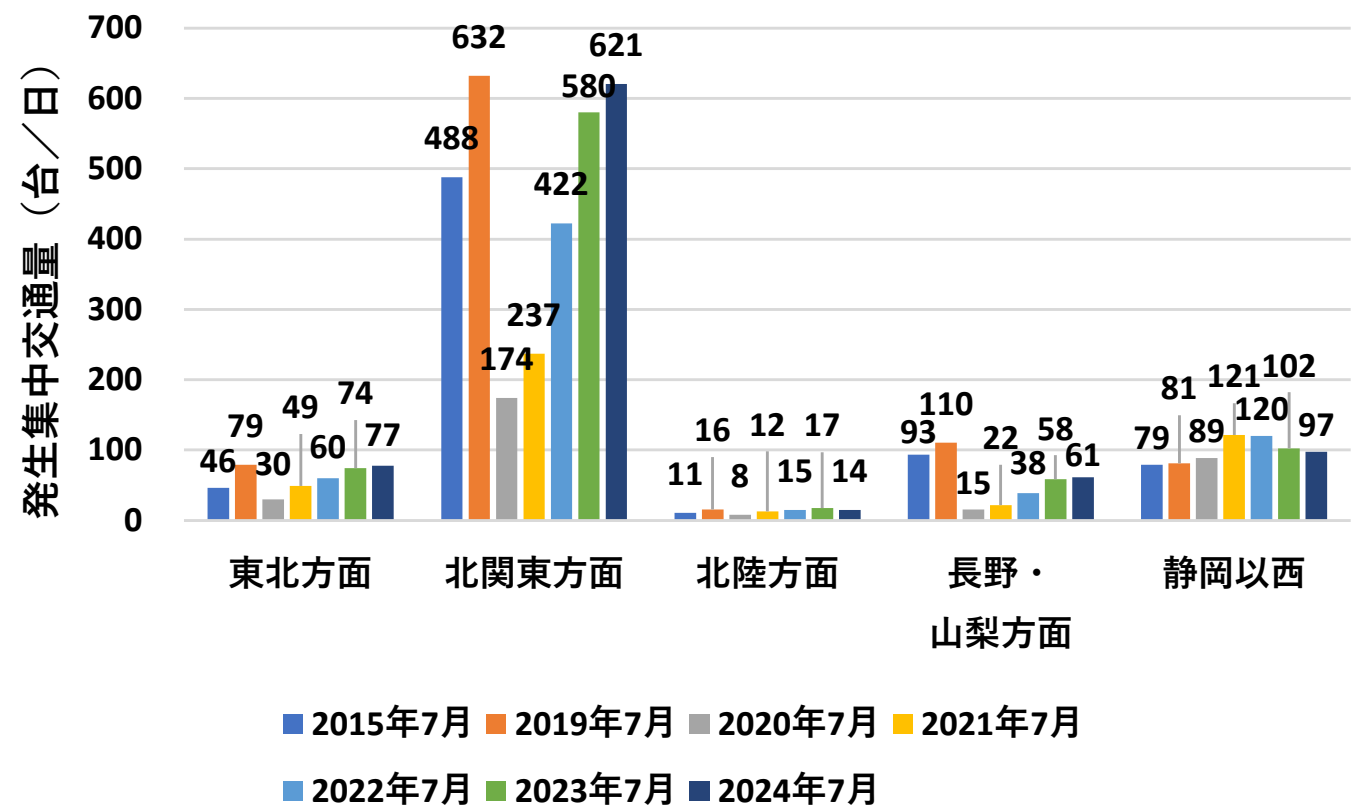
2015年7月-2024年7月比較



(データ) ETC料金収受データ(平休合計) [各年次の7月]

3. 特定IC関連のOD交通量の変化(地域間流動の変化)

- 成田空港（新空港IC）を発着する交通量は、首都圏外各方面においては2015年と比較して2019年は増加傾向。
- 2020年は社会情勢による影響で2019年より低下したものの、2024年は回復傾向にある。



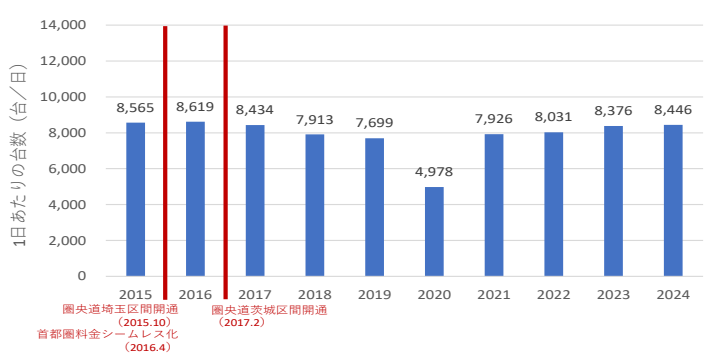
4. 観光地関連の流動の変化(高尾山)

- 高尾山の交通量は社会情勢の変化もあり、2020年で大きく減少したが、2024年は回復傾向にある。
- OD分布については東京都・神奈川県の高割合が続くが、2015年10月の圏央道の埼玉県区間開通により北関東の利用者が増加。
 - 圏央道概成によりアクセスが向上したことが理由と考えられるため、一定の効果はあると考えられる。

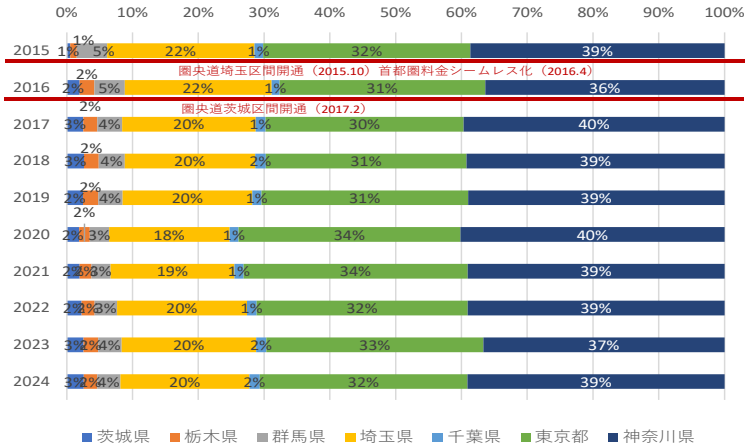
■ 高尾山の位置



■ 交通量 (高尾山IC)



■ OD分布 (高尾山IC発着)



(データ) ETC料金収受データ (平休合計) [各年次の7月、2021年7月 (7/5～18)]

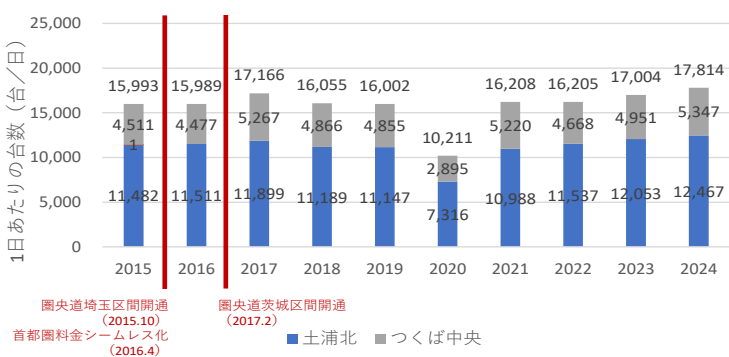
4. 観光地関連の流動の変化(筑波山)

- 筑波山周辺ICにおける交通量は、圏央道茨城県区間の開通で微増。
- 社会情勢の影響を受け、2020年は2019年までと比較し大きく交通量が減少しているが、2024年は回復傾向。
- OD分布は、筑波山のある茨城県の利用者が圧倒的に多いが、圏央道茨城県区間の開通前後で埼玉県の利用割合が上昇。
 - 圏央道茨城県区間の開通により、埼玉県各地から筑波山へのアクセスが向上したことが理由であると考えられる。

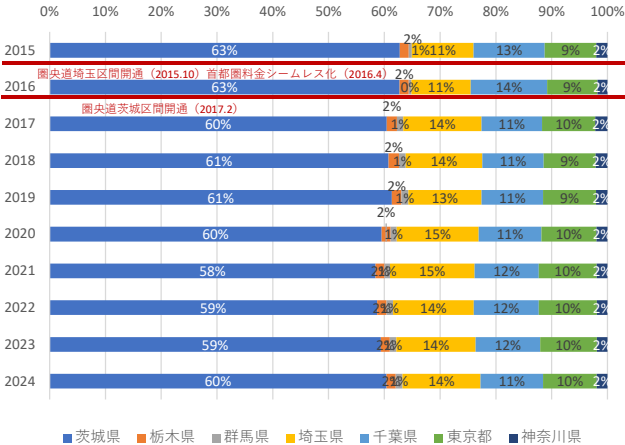
■ 筑波山の位置



■ 交通量（土浦北・つくば中央IC）



■ OD分布（土浦北・つくば中央IC発着）



(データ) ETC料金収受データ (平休合計) [各年次の7月、2021年7月 (7/5～18)]

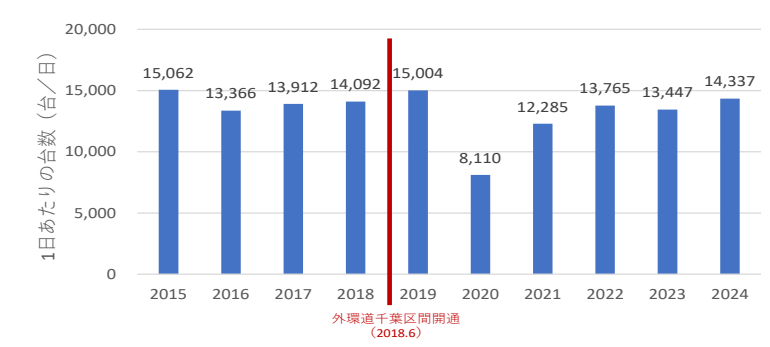
4. 観光地関連の流動の変化(TDR)

- TDRの交通量は、外環道千葉県区間の開通で微増した。社会情勢の影響を受け、2020年は2019年までと比較し大きく交通量が減少しているが、2024年は回復傾向。
- OD分布は、東京都と千葉県合計で7割程度を占めており、年々東京都の利用が減少する一方で千葉県の利用割合が増加。
 - 外環道千葉県区間の開通によりアクセスが向上した埼玉県からの利用割合には大きな変化が無い。しかし、首都高から外環道千葉県区間への経路転換が発生していると考えられる。

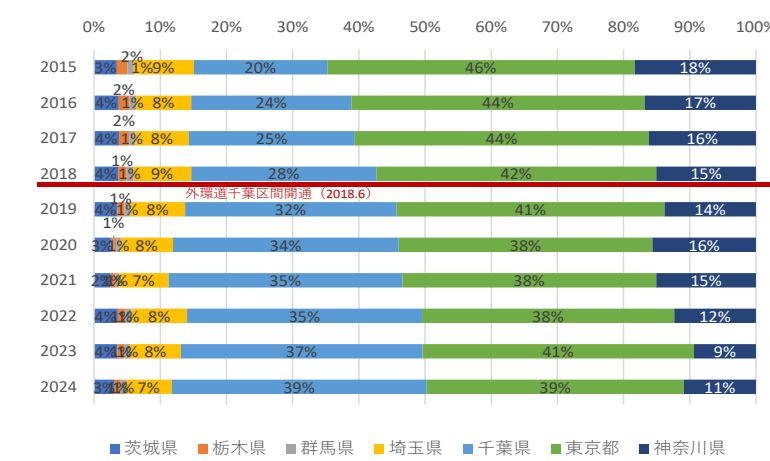
■TDRの位置



■交通量（浦安IC）



■OD分布（浦安IC発着）

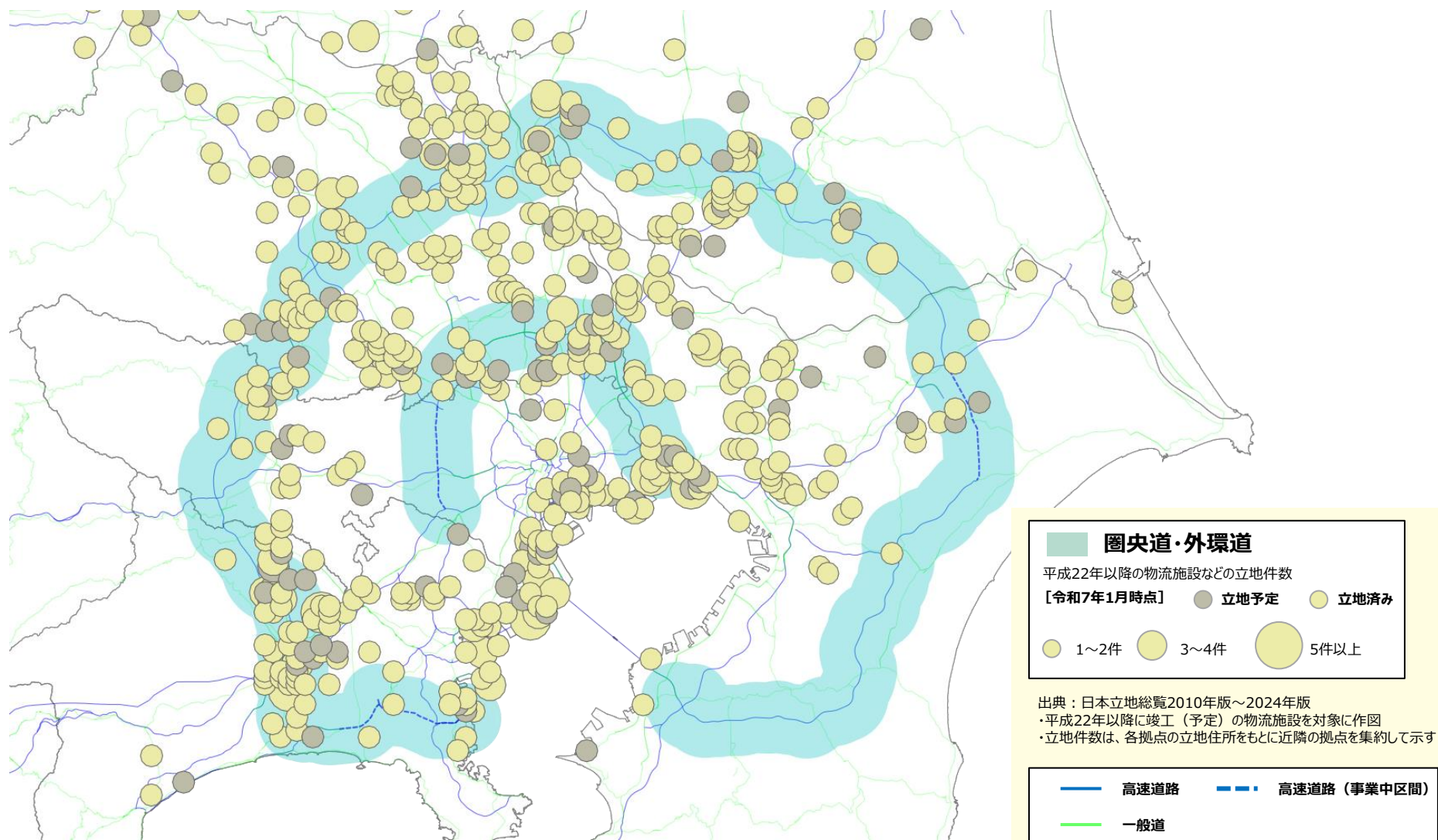


(データ) ETC料金収受データ (平休合計) [各年次の7月、2021年7月 (7/5～18)]

5. 環状道路沿線の物流施設の立地状況の推移

- 物流施設は、圏央道と外環道沿線に多く立地。

■ H22年以降新規立地物流施設



6. 各種統計データの整理

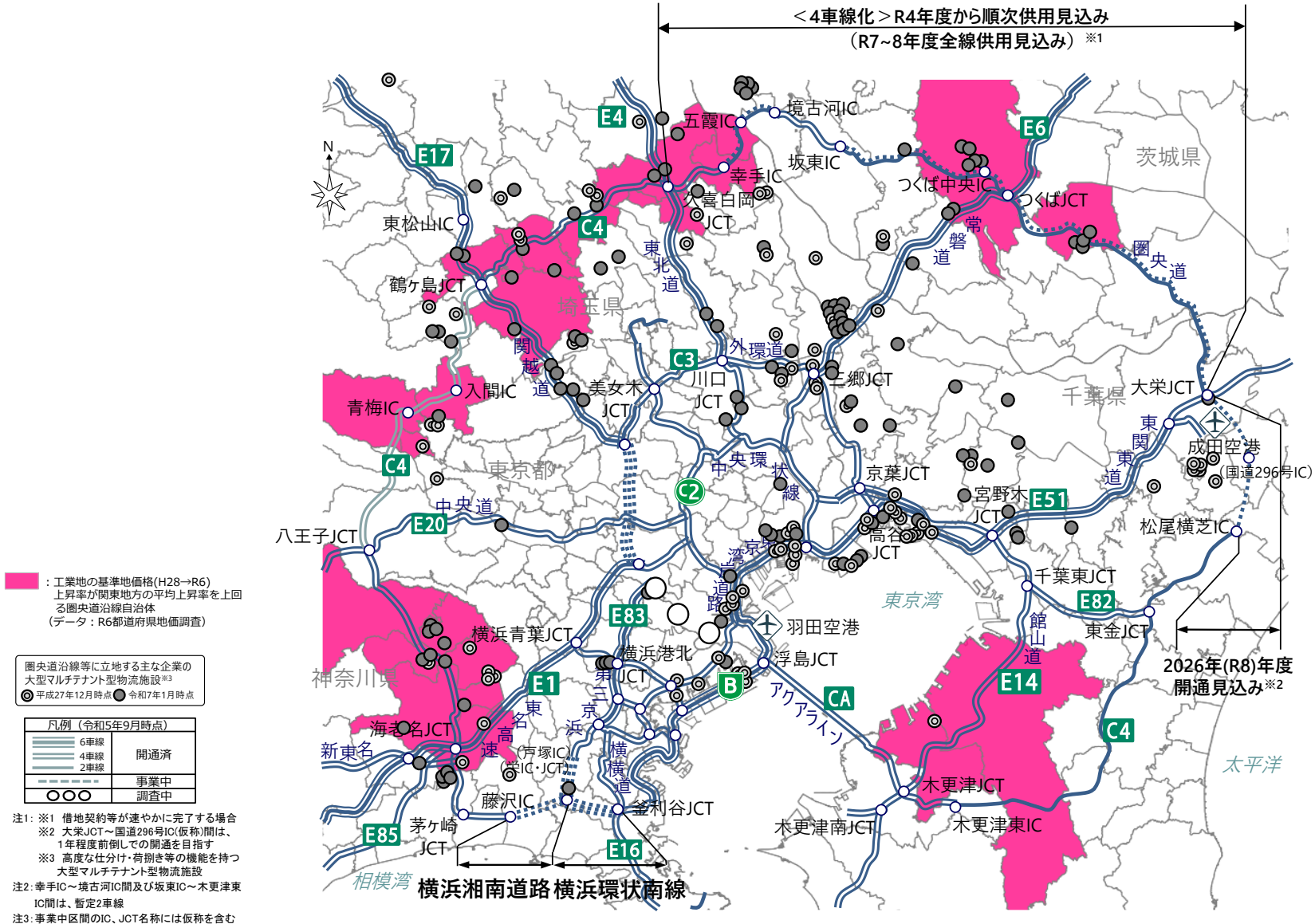
- 既存公表資料のモニタリングを目的として、各種統計データを時点更新する。
- 3環状概成に伴うストック効果公表資料の基礎データを収集整理する。

■各種統計データの整理方針

	分析項目	分析単位	使用データ	昨年度分析期間	最新データ
①	地価	地点別	都道府県地価調査	H25～R5	R6
②	工場立地面積	都道府県	工場立地動向調査	H25～R6	R6
③	観光入込客数	地点別	各県の公表データ 全国観光入込客統計	H23～R3	R4
④	税収 (法人税・固定資産税)	市町村	地方財政状況調査 市町村別決算状況調	H21～R3	R5

6. 各種統計データの整理(①地価)

・ 圏央道沿線工業地の地価は引き続き上昇している。



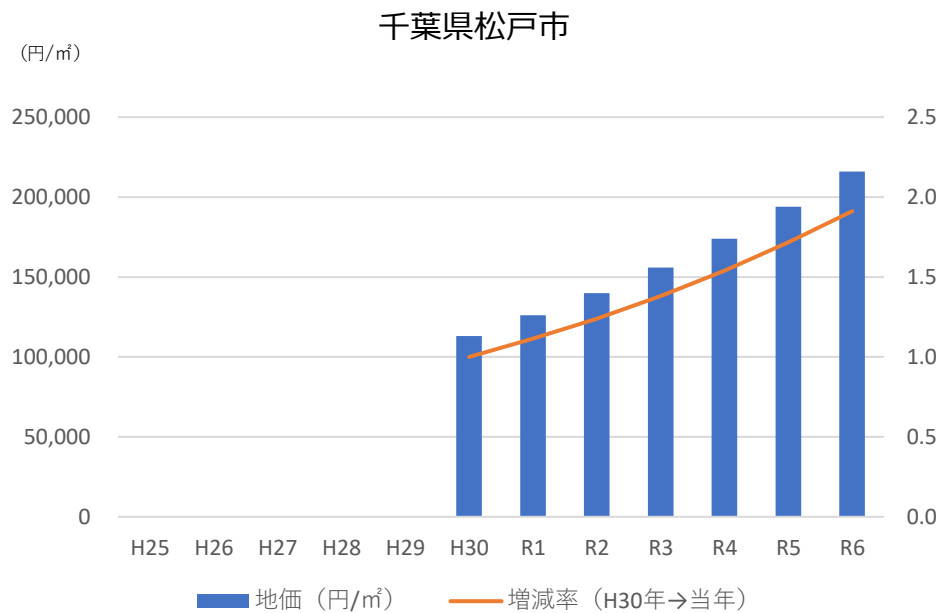
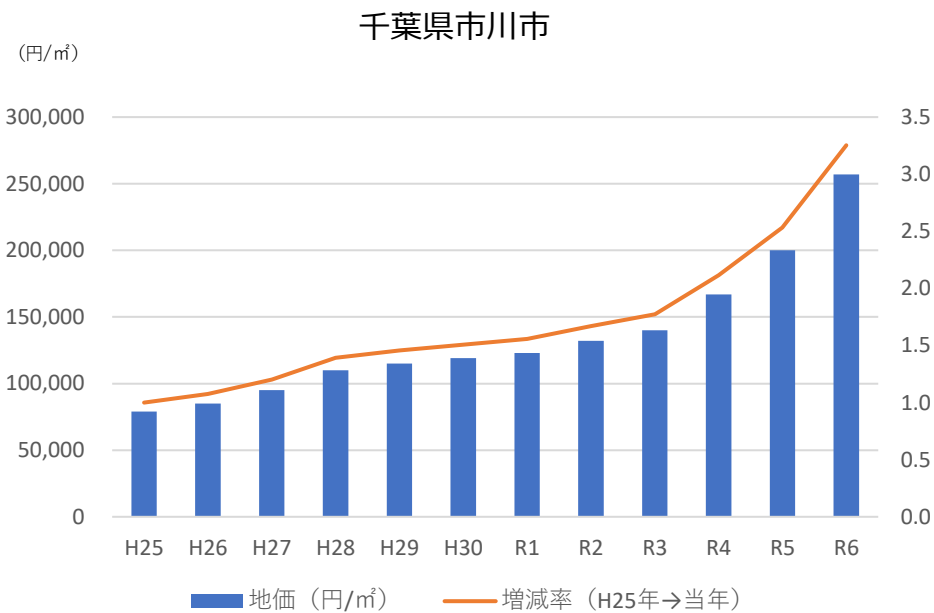
6. 各種統計データの整理(①地価)

- 圏央道沿線工業地の地価は引き続き上昇している。



6. 各種統計データの整理(①地価)

- 外環道沿線工業地の地価は引き続き上昇している。



6. 各種統計データの整理(②工場立地面積)

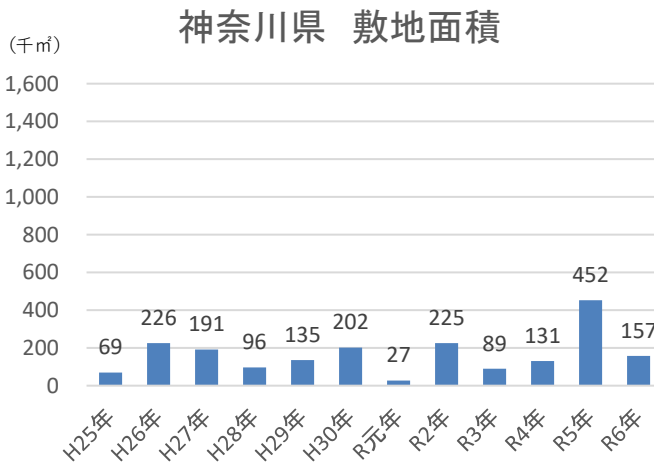
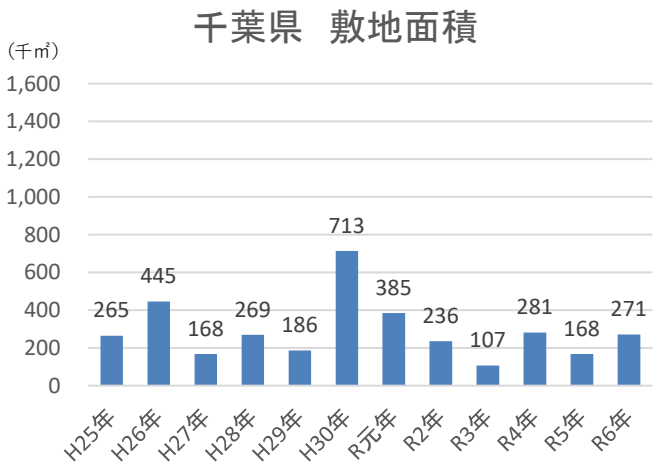
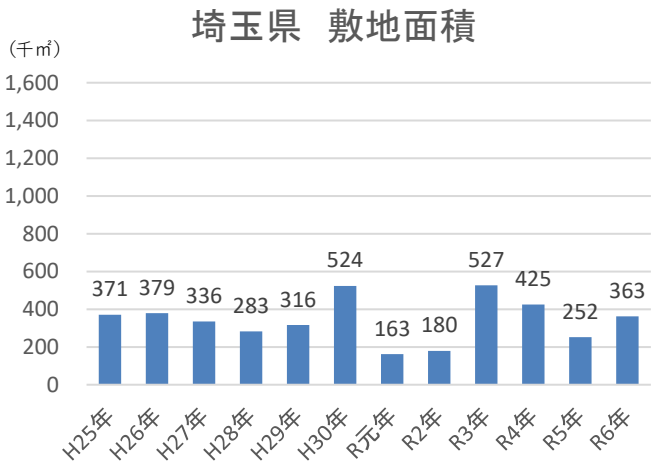
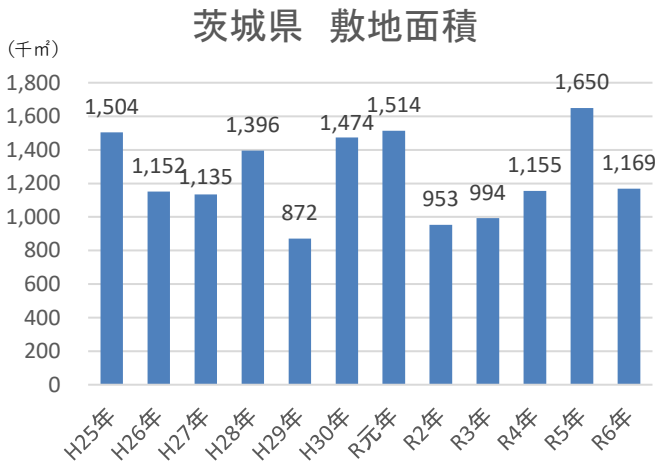
- 茨城県は経年、全国的にみても工場立地面積が大きい。

■工場立地面積の推移

順位	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
1位	茨城県 150ha	茨城県 115ha	茨城県 113ha	茨城県 140ha	北海道 157ha	茨城県 147ha	茨城県 150ha	北海道 159ha	福島県 125ha	茨城県 116ha	北海道 276ha	福井県 691ha
2位	福岡県 110ha	北海道 92ha	兵庫県 61ha	三重県 73ha	岐阜県 98ha	愛知県 86ha	静岡県 94ha	茨城県 95ha	茨城県 99ha	愛知県 72ha	茨城県 165ha	愛知県 138ha
3位	栃木県 86ha	栃木県 87ha	栃木県 50ha	宮城県 69ha	静岡県 97ha	群馬県 75ha	愛知県 79ha	栃木県 92ha	岐阜県 76ha	岐阜県 69ha	福島県 94ha	茨城県 117ha

6. 各種統計データの整理(②工場立地面積)

- 各県の工場立地面積の推移を整理。

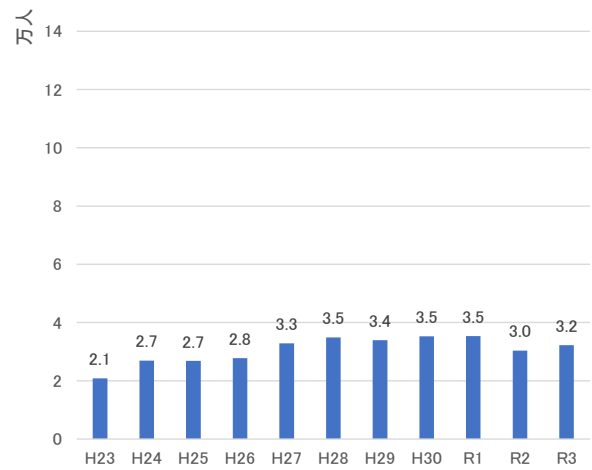


(出典) 工場立地動向調査 (H25～R6)

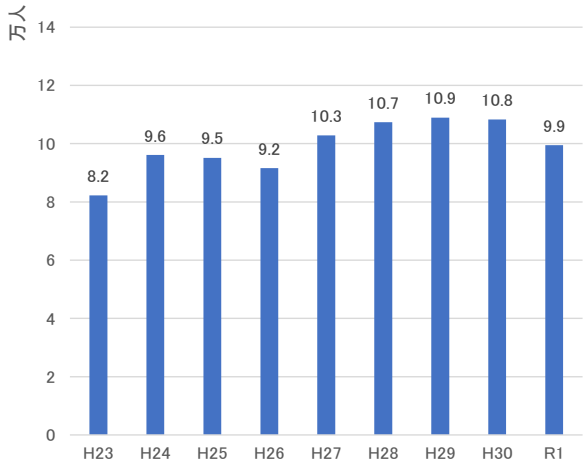
6. 各種統計データの整理(③観光入込客数)

- 各県の観光入込客数の推移を整理。

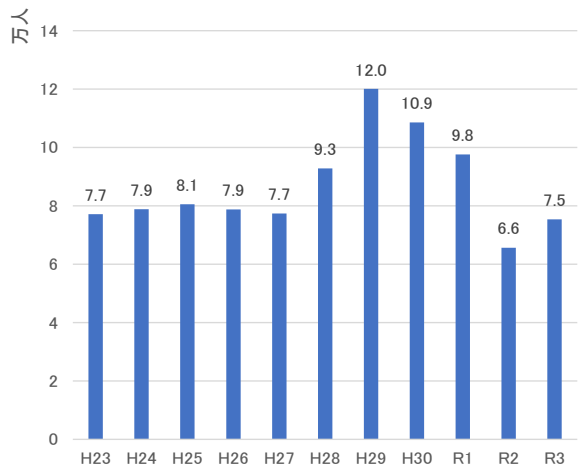
茨城県



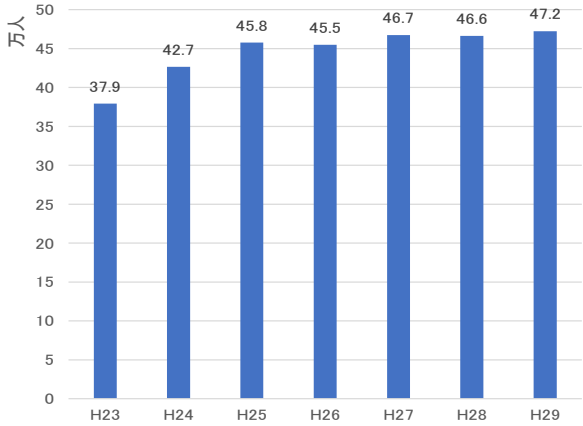
埼玉県



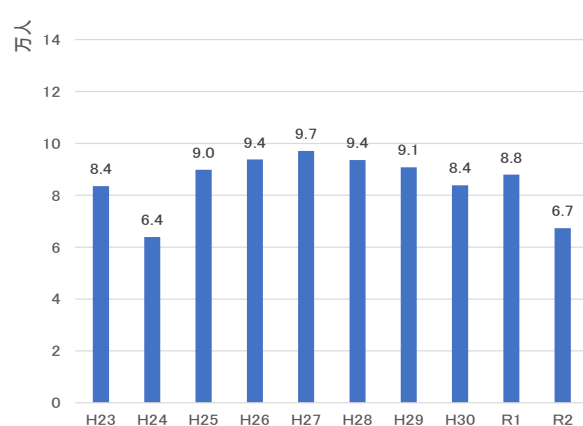
千葉県



東京都



神奈川県

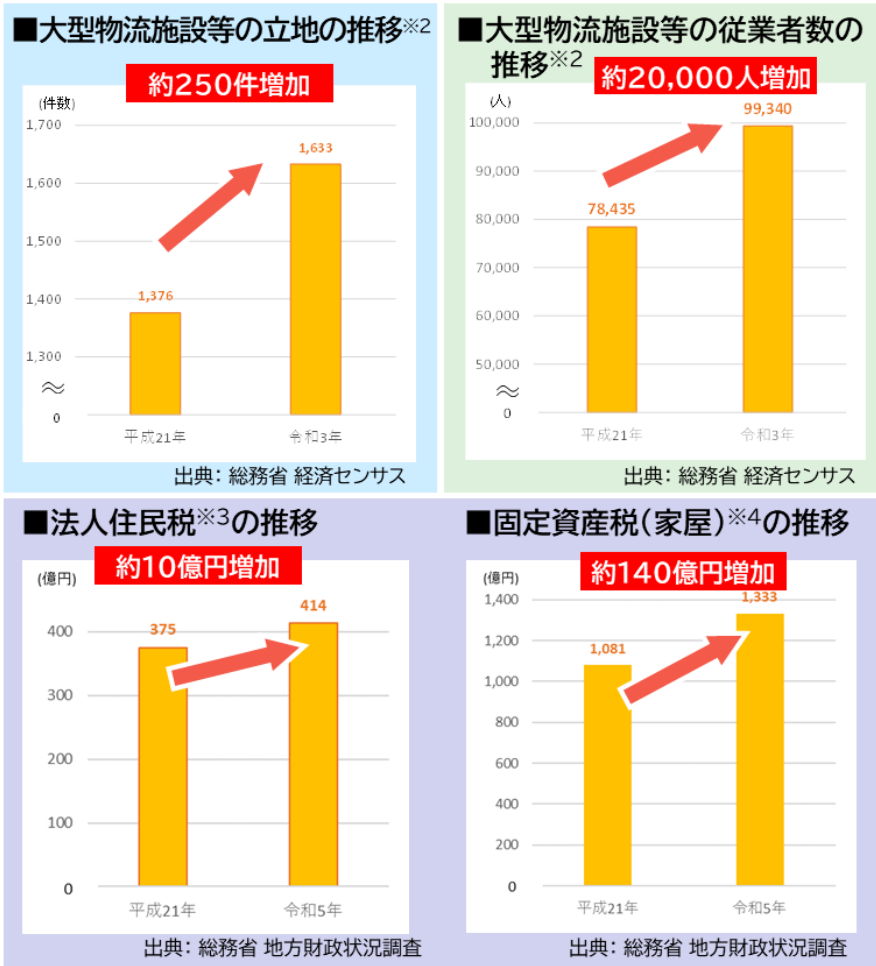


(出典) 全国観光入込客統計 (H23~R3) 観光庁

6. 各種統計データの整理(④税収)

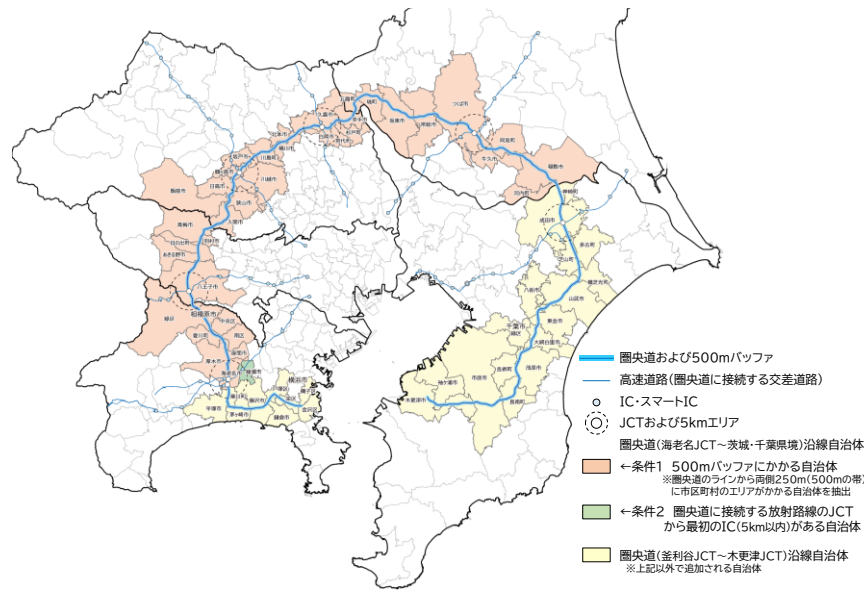
- 沿線自治体※1の大型物流施設等は、12年間で約250件増加。※2
- 沿線自治体※1の大型物流施設等の従業者数は、12年間で約20,000人増加。※2
- 法人住民税※4が約10億円増加、固定資産税（家屋）※4が約140億円増加。

■圏央道沿線自治体※1の税収等の推移



※1 圏央道沿線自治体：圏央道(海老名JCT～茨城県・千葉県境)が通過等する沿線自治体(35市町)
※2 経済センサスの民営事業所のうち産業分類(中分類)の「道路旅客運送業」「道路貨物運送業」「倉庫業」「運輸に附帯するサービス業」の合計(ただし、中小企業基本法に基づく「小規模企業者(概ね常時使用する従業員の数が20人以下の事業者)」を除く)
※3 法人住民税：法人の収益・規模に応じて課せられる税(本資料では、市町村民税として課税されたものを指す)
※4 固定資産税(家屋)：固定資産(家屋)の評価額に応じて課せられる税

■圏央道沿線の定義



8. 首都圏3環状道路の概成とIC時間圏域の変化(時系列整理)

- ・ 各ICからの10分圏、20分圏、30分圏の変遷を1kmメッシュ単位で整理
- ・ 現在は首都圏の1都3県及び茨城県南部の多くの地域をカバー

<分析フェーズ>

■現在(2024年)のIC時間圏域

①2007年以前のIC時間圏域

- 圏央道(中央道～関越道接続)(2007年6月23日)

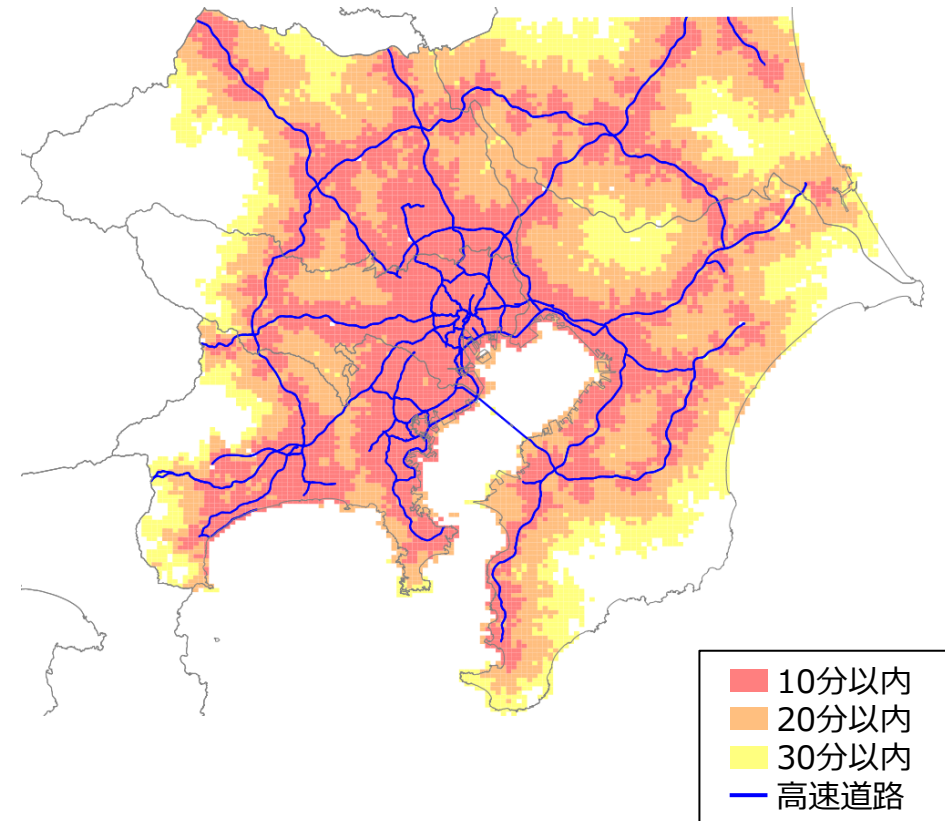
②2014年時点のIC時間圏域

- 圏央道神奈川県区間開通(2014年6月28日)
- 中央環状+さがみ縦貫全通(2015年3月9日)
- 圏央道(常磐道～東関東道接続)(2015年6月7日)
- 圏央道埼玉県区間開通(2015年10月31日)
- 圏央道茨城県区間開通(2017年2月26日)

③圏央道概成時点のIC時間圏域

- 外環道千葉県区間開通(2018年6月2日)
- 新東名厚木南IC-伊勢原JCT間開通(2019年3月17日)
- 新東名伊勢原JCT-伊勢原大山IC間開通(2020年3月7日)
- 首都高横浜北西線開通(2020年3月22日)
- 新東名伊勢原大山IC-新秦野IC間開通(2022年4月16日)

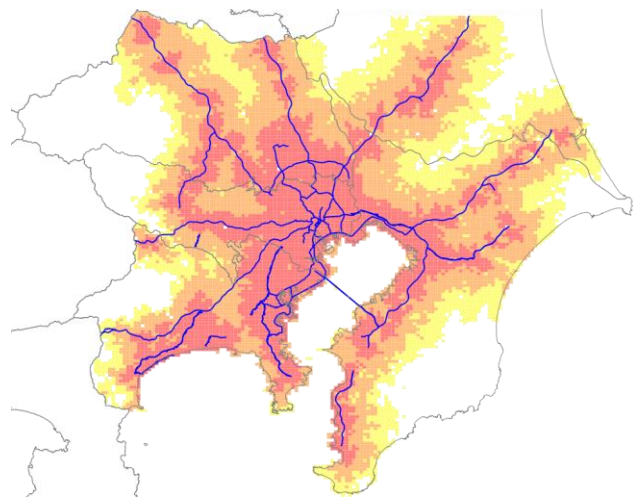
④現在(2024年)のIC時間圏域



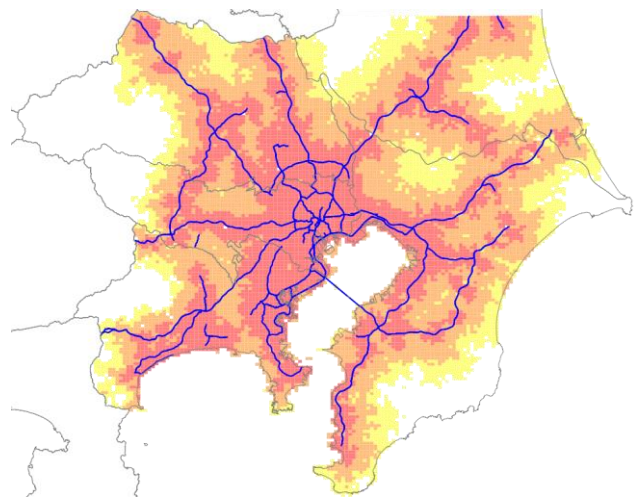
8. 首都圏3環状道路の概成とIC時間圏域の変化(時系列整理)

- 首都圏3環状道路の概成によりIC20分圏域は広がっており、現在は首都圏の1都3県及び茨城県南部のうち約70%の地域で20分以内に高速道路にアクセスすることが可能になっている。

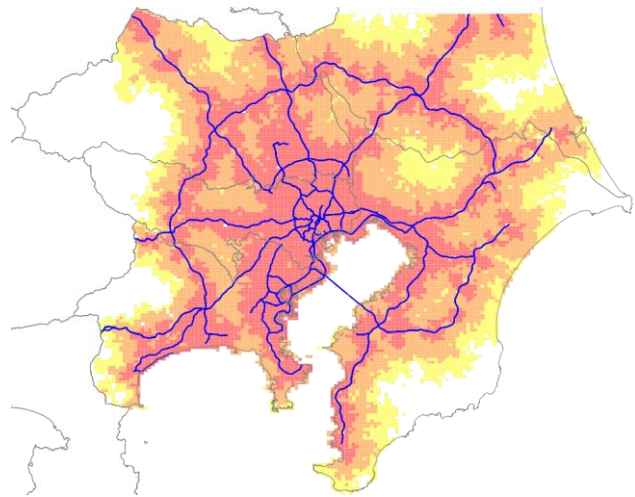
①2007年以前のIC時間圏域



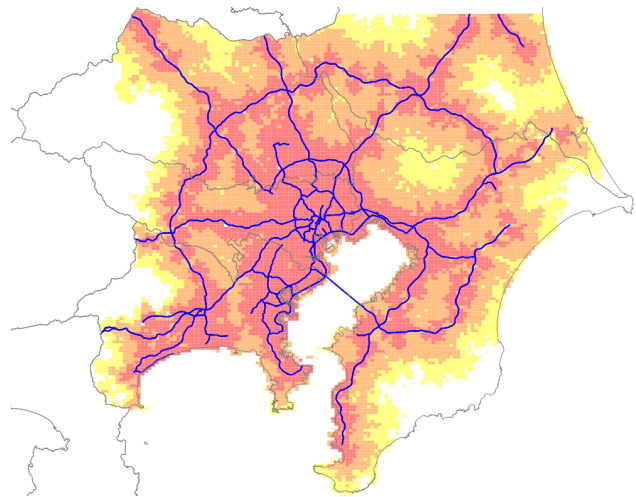
②2014年時点のIC時間圏域



③圏央道概成時点のIC時間圏域

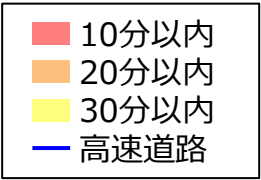


④現在(2024年)のIC時間圏域



■ IC時間圏域の変化 ※1kmメッシュ数

	10分圏域	20分圏域	30分圏域
2007年以前	26.9%	57.3%	76.4%
2014年時点	31.6%	64.5%	81.3%
圏央道概成時点	33.5%	67.5%	83.1%
現在(2023年)	34.7%	68.6%	83.8%

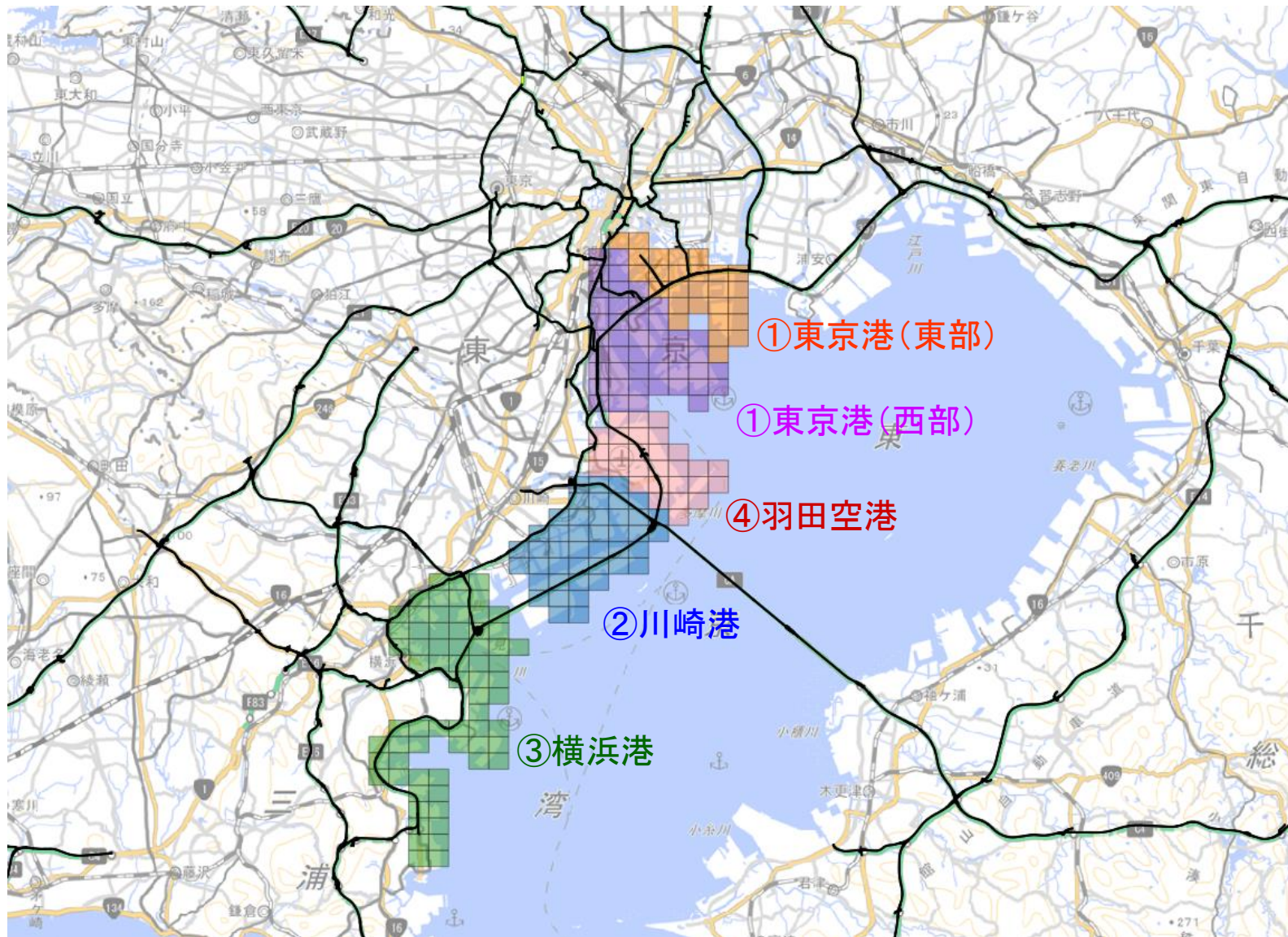


4.2 羽田空港・京浜三港周辺における大型貨物車の交通流動分析

※別添ファイル参照

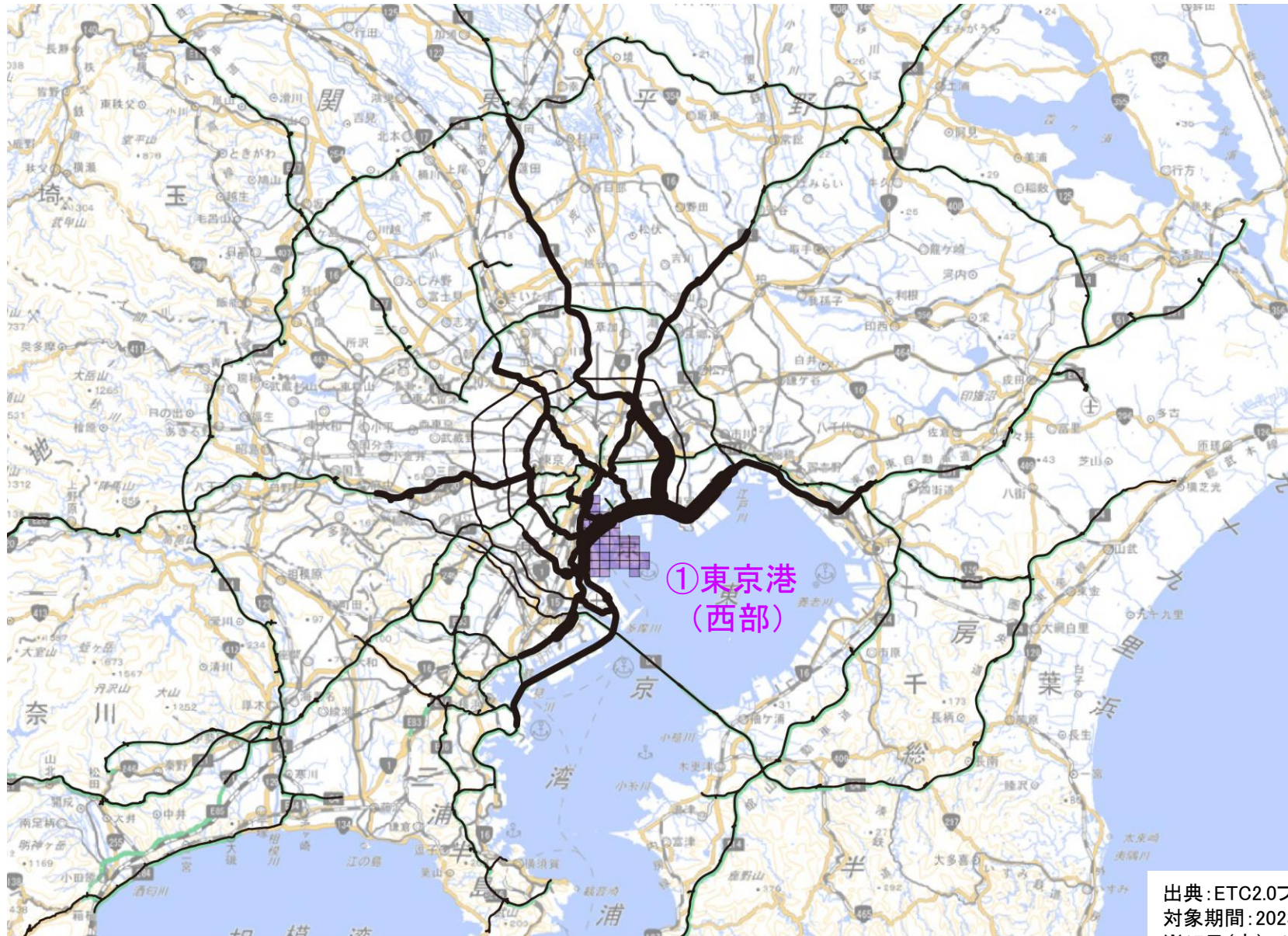
4.2 羽田空港・京浜三港周辺における 大型貨物車の交通流動分析

○ ETC2.0プローブデータを用いて、京浜港(東京港、川崎港、横浜港)及び羽田空港を発着する自動車の走行経路を分析



※自動車専用道路のみ図示

①東京港(西部)と1都7県の間を発着する交通の経由自専道リンク(全車)



n=1,259,918

対象サンプルのうち
当該リンクを経由した割合

- 1%未満
- 1~3%
- 3~5%
- 5~10%
- 10%以上

出典:ETC2.0プローブデータ

対象期間:2023年10月2日(月)~31日(火)の平日

※17日(火)、27日(金)はデータ異常のため除外

※1台以上通過した自動車専用道路のみ図示

①東京港（西部）と1都7県の間を発着する交通の経由路線（代表路線）全車

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	サンプル数
	湾岸線	横羽線	中央 環状線	横浜 北線	横浜 北西線	アクア ライン	東関道	京葉 道路	外環道	圏央道	その他	
茨城県	3.6%	0.0%	43.2%	0.0%	0.0%	0.0%	8.5%	0.3%	5.9%	6.9%	31.6%	46,175
栃木県	1.7%	0.0%	62.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.3%	7.3%	26.5%	17,684
群馬県	0.5%	0.0%	31.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	19.2%	2.6%	46.1%	18,927
埼玉県	1.7%	0.0%	32.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	12.1%	5.3%	48.4%	126,828
千葉県	18.2%	0.0%	5.1%	0.0%	0.0%	7.0%	25.7%	7.7%	2.3%	1.7%	32.2%	185,325
東京都（23区西部）	3.3%	0.2%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	94.3%	466,988
東京都（23区東部）	8.6%	0.2%	8.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.2%	0.0%	82.4%	181,811
東京都（23区外）	2.5%	0.5%	8.8%	0.2%	1.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	1.7%	84.3%	34,362
神奈川県	34.0%	16.1%	0.7%	2.5%	2.9%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	3.1%	40.6%	176,218
山梨県	3.6%	0.1%	3.4%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	90.9%	5,600
1都7県計	10.3%	2.4%	9.2%	0.4%	0.4%	1.1%	4.2%	1.2%	2.2%	1.7%	67.1%	1,259,918

※対象のトリップのうち、表頭に示した路線を1km以上走行したトリップの割合を示す
（複数路線を走行した場合は①～⑩のうち最も右の路線に算入、いずれの路線も走行していない場合は⑪に算入）

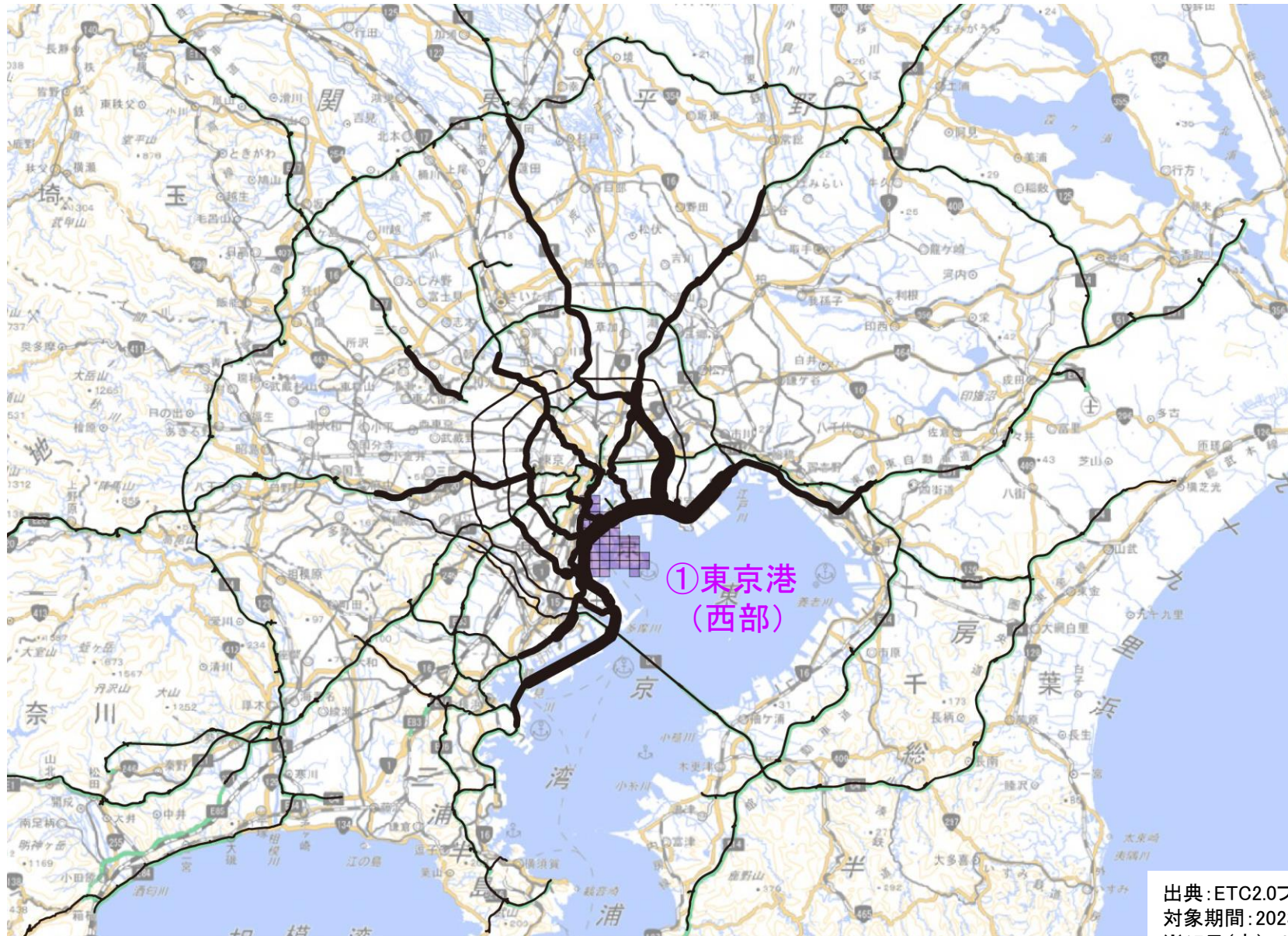
	⑪その他の内訳										⑪ その他 合計
	首都高速 中央環状 内側	国道16号 有料区間除く	国道409号 アクアライン 除く	環状 八号線	環状 七号線	環状 六号線	多摩 沿線道路	南武 沿線道路	尻手 黒川道路	該当 無し	
茨城県	8.5%	1.4%	0.0%	0.0%	8.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	13.3%	31.6%
栃木県	5.4%	0.2%	0.0%	0.0%	3.3%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	17.5%	26.5%
群馬県	8.8%	16.3%	0.0%	0.6%	9.0%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	9.6%	46.1%
埼玉県	14.4%	4.3%	0.0%	0.4%	8.9%	2.0%	0.0%	0.0%	0.0%	18.4%	48.4%
千葉県	1.5%	2.3%	0.1%	0.0%	1.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	27.0%	32.2%
東京都（23区西部）	12.9%	0.0%	0.0%	1.6%	6.5%	3.1%	0.0%	0.0%	0.0%	70.2%	94.3%
東京都（23区東部）	9.5%	0.0%	0.0%	0.1%	5.5%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	67.2%	82.4%
東京都（23区外）	27.1%	8.6%	0.1%	1.4%	13.4%	2.4%	1.8%	0.0%	0.4%	29.0%	84.3%
神奈川県	4.9%	1.7%	1.8%	5.5%	12.1%	1.0%	0.5%	0.2%	0.5%	12.4%	40.6%
山梨県	23.9%	1.5%	0.0%	0.1%	15.1%	1.0%	0.7%	0.0%	0.0%	48.5%	90.9%
1都7県計	9.9%	1.6%	0.3%	1.5%	6.9%	1.6%	0.1%	0.0%	0.1%	45.2%	67.1%

※上表の「⑪その他」のトリップのうち、表頭に示した路線の走行距離が最も長いトリップの内訳を示す
（表頭の路線の走行距離が全て1km未満であるものは「該当無し」に算入）

出典：ETC2.0プローブデータ
対象期間：2023年10月2日（月）～31日（火）の平日
※17日（火）、27日（金）はデータ異常のため除外

23区東部：台東区、墨田区、江東区、
荒川区、足立区、葛飾区、江戸川区の7区
23区西部：東部以外の16区

①東京港(西部)と1都7県の間を発着する交通の経由自専道リンク(貨物車)



n=905,165

対象サンプルのうち
当該リンクを経由した割合

- 1%未満
- 1～3%
- 3～5%
- 5～10%
- 10%以上

出典:ETC2.0プローブデータ

対象期間:2023年10月2日(月)～31日(火)の平日

※17日(火)、27日(金)はデータ異常のため除外

※1台以上通過した自動車専用道路のみ図示

①東京港（西部）と1都7県の間を発着する交通の経由路線（代表路線）貨物車

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	サンプル数
	湾岸線	横羽線	中央 環状線	横浜 北線	横浜 北西線	アクア ライン	東関道	京葉 道路	外環道	圏央道	その他	
茨城県	3.7%	0.0%	44.4%	0.0%	0.0%	0.0%	8.5%	0.3%	5.8%	6.5%	30.8%	43,034
栃木県	1.8%	0.0%	61.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.3%	7.3%	27.4%	16,778
群馬県	0.5%	0.0%	31.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	18.2%	2.7%	47.5%	18,246
埼玉県	1.6%	0.0%	31.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	12.0%	5.6%	48.7%	110,351
千葉県	19.1%	0.1%	5.9%	0.0%	0.0%	6.2%	26.3%	6.4%	1.8%	1.3%	32.9%	144,797
東京都（23区西部）	2.9%	0.2%	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	95.7%	293,291
東京都（23区東部）	9.2%	0.2%	8.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.1%	0.2%	0.0%	81.6%	124,617
東京都（23区外）	2.2%	0.5%	2.4%	0.2%	1.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.5%	1.7%	91.4%	23,960
神奈川県	37.7%	14.2%	0.2%	1.9%	2.8%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	4.0%	39.1%	125,309
山梨県	3.7%	0.1%	0.6%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.5%	93.8%	4,782
1都7県計	11.0%	2.1%	10.3%	0.3%	0.4%	1.0%	4.7%	1.1%	2.5%	2.0%	64.7%	905,165

※対象のトリップのうち、表頭に示した路線を1km以上走行したトリップの割合を示す
（複数路線を走行した場合は①～⑩のうち最も右の路線に算入、いずれの路線も走行していない場合は⑪に算入）

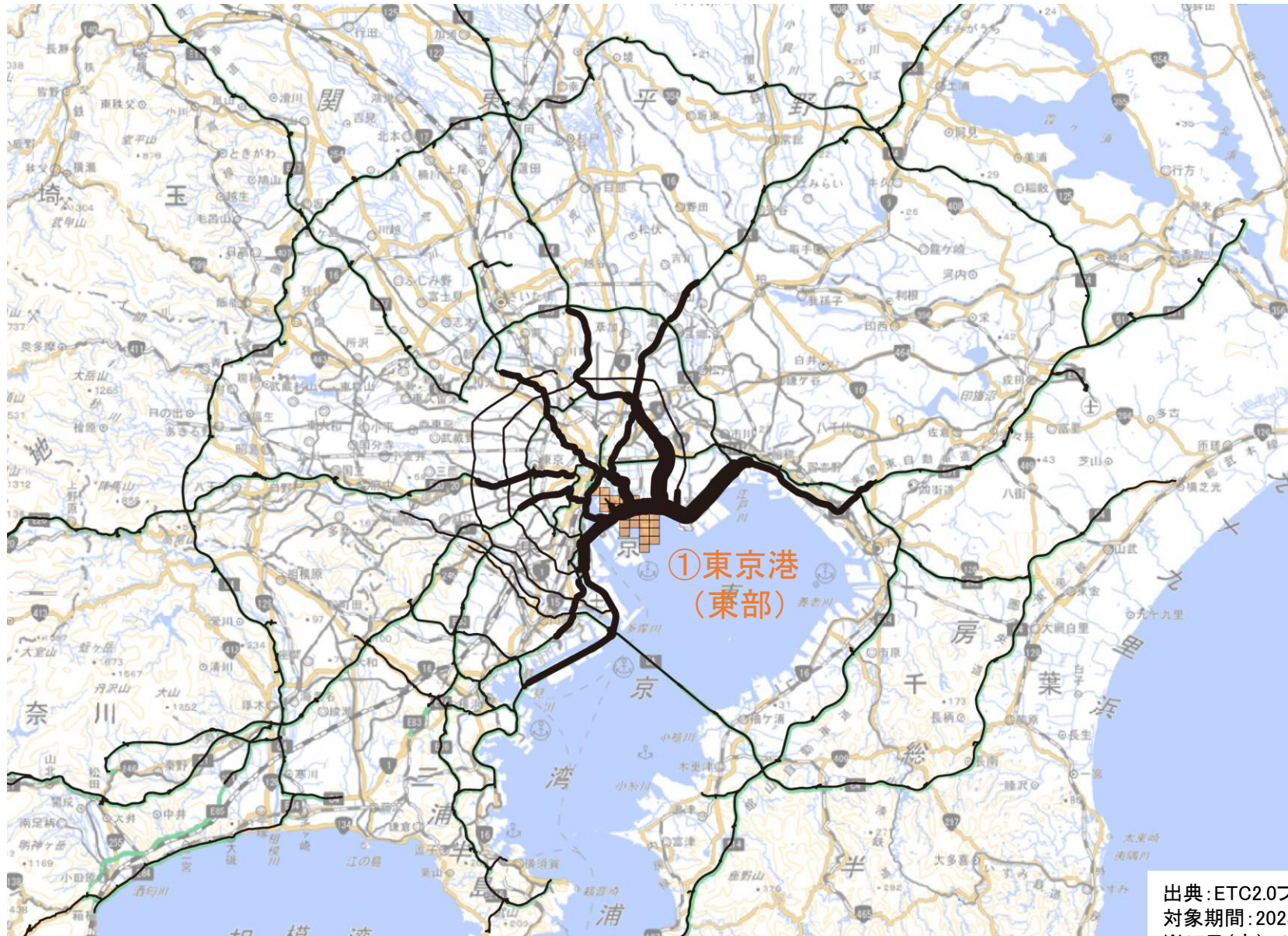
	⑪その他の内訳										⑪
	首都高速 中央環状 内側	国道16号 有料区間除く	国道409号 アクアライン 除く	環状 八号線	環状 七号線	環状 六号線	多摩 沿線道路	南武 沿線道路	尻手 黒川道路	該当 無し	その他 合計
茨城県	6.4%	1.5%	0.0%	0.0%	8.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	13.9%	30.8%
栃木県	5.5%	0.3%	0.0%	0.0%	3.4%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	18.1%	27.4%
群馬県	9.0%	16.9%	0.0%	0.6%	9.3%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	9.8%	47.5%
埼玉県	12.4%	4.8%	0.0%	0.5%	10.0%	2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	18.8%	48.7%
千葉県	1.2%	2.8%	0.2%	0.0%	1.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	27.3%	32.9%
東京都（23区西部）	7.1%	0.0%	0.1%	1.8%	6.2%	3.1%	0.0%	0.0%	0.0%	77.4%	95.7%
東京都（23区東部）	6.3%	0.0%	0.0%	0.1%	5.3%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	69.8%	81.6%
東京都（23区外）	19.7%	12.0%	0.2%	1.5%	17.4%	1.9%	2.3%	0.0%	0.4%	35.9%	91.4%
神奈川県	3.4%	1.9%	2.0%	6.1%	10.6%	0.8%	0.6%	0.2%	0.5%	12.9%	39.1%
山梨県	17.9%	1.7%	0.0%	0.1%	17.6%	1.0%	0.8%	0.0%	0.0%	54.7%	93.8%
1都7県計	6.5%	2.1%	0.3%	1.6%	6.9%	1.5%	0.2%	0.0%	0.1%	45.6%	64.7%

※上表の「⑪その他」のトリップのうち、表頭に示した路線の走行距離が最も長いトリップの内訳を示す
（表頭の路線の走行距離が全て1km未満であるものは「該当無し」に算入）

出典：ETC2.0プローブデータ
対象期間：2023年10月2日（月）～31日（火）の平日
※17日（火）、27日（金）はデータ異常のため除外

23区東部：台東区、墨田区、江東区、
荒川区、足立区、葛飾区、江戸川区の7区
23区西部：東部以外の16区

①東京港(東部)と1都7県の間を発着する交通の経路自専道リンク(全車)



n=866,115

対象サンプルのうち
当該リンクを経由した割合

- 1%未満
- 1~3%
- 3~5%
- 5~10%
- 10%以上

出典:ETC2.0プローブデータ

対象期間:2023年10月2日(月)~31日(火)の平日

※17日(火)、27日(金)はデータ異常のため除外

※1台以上通過した自動車専用道路のみ図示

①東京港（東部）と1都7県の間を発着する交通の経由路線（代表路線）全車

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	サンプル数
	湾岸線	横羽線	中央 環状線	横浜 北線	横浜 北西線	アクア ライン	東関道	京葉 道路	外環道	圏央道	その他	
茨城県	1.5%	0.0%	45.8%	0.0%	0.0%	0.0%	9.7%	1.1%	6.9%	8.9%	26.1%	16,268
栃木県	0.6%	0.0%	71.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.5%	7.9%	17.8%	5,954
群馬県	0.5%	0.0%	33.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	36.7%	2.3%	26.6%	5,469
埼玉県	1.3%	0.0%	36.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	14.0%	4.8%	43.2%	69,202
千葉県	15.4%	0.0%	3.1%	0.0%	0.0%	3.7%	23.6%	8.3%	2.1%	1.2%	42.6%	162,837
東京都（23区西部）	8.5%	0.1%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	89.4%	250,827
東京都（23区東部）	2.3%	0.1%	5.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	92.0%	262,484
東京都（23区外）	15.9%	0.3%	3.3%	0.1%	0.9%	0.0%	0.1%	0.0%	0.5%	1.6%	77.3%	20,102
神奈川県	35.2%	17.6%	1.1%	3.2%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.3%	35.9%	70,320
山梨県	13.8%	0.0%	3.5%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.9%	81.4%	2,652
1都7県計	9.5%	1.5%	7.3%	0.3%	0.2%	0.7%	4.7%	1.7%	2.0%	1.2%	71.0%	866,115

※対象のトリップのうち、表頭に示した路線を1km以上走行したトリップの割合を示す
（複数路線を走行した場合は①～⑩のうち最も右の路線に算入、いずれの路線も走行していない場合は⑪に算入）

	⑪その他の内訳										⑪
	首都高速 中央環状 内側	国道16号 有料区間除く	国道409号 アクアライン 除く	環状 八号線	環状 七号線	環状 六号線	多摩 沿線道路	南武 沿線道路	尻手 黒川道路	該当 無し	
茨城県	9.2%	1.2%	0.0%	0.0%	5.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.2%	26.1%
栃木県	2.2%	0.2%	0.0%	0.0%	3.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	12.2%	17.8%
群馬県	13.4%	4.0%	0.0%	0.2%	1.8%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	6.9%	26.6%
埼玉県	19.8%	1.3%	0.0%	0.4%	4.4%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	17.2%	43.2%
千葉県	0.8%	1.6%	0.1%	0.0%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	39.0%	42.6%
東京都（23区西部）	17.8%	0.0%	0.0%	1.0%	3.0%	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%	66.5%	89.4%
東京都（23区東部）	3.7%	0.0%	0.0%	0.0%	5.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	82.6%	92.0%
東京都（23区外）	49.3%	2.8%	0.0%	0.5%	2.0%	0.2%	0.6%	0.0%	0.1%	21.7%	77.3%
神奈川県	11.3%	1.7%	1.1%	3.9%	7.1%	0.4%	0.4%	0.1%	0.5%	9.4%	35.9%
山梨県	52.8%	0.6%	0.0%	0.2%	2.6%	0.2%	1.0%	0.0%	0.0%	24.2%	81.4%
1都7県計	10.5%	0.7%	0.1%	0.7%	3.9%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	54.7%	71.0%

※上表の「⑪その他」のトリップのうち、表頭に示した路線の走行距離が最も長いトリップの内訳を示す
（表頭の路線の走行距離が全て1km未満であるものは「該当無し」に算入）

出典：ETC2.0プローブデータ
対象期間：2023年10月2日（月）～31日（火）の平日
※17日（火）、27日（金）はデータ異常のため除外

23区東部：台東区、墨田区、江東区、
荒川区、足立区、葛飾区、江戸川区の7区
23区西部：東部以外の16区

①東京港(東部)と1都7県の間を発着する交通の経由自専道リンク(貨物車)



n=508,583

対象サンプルのうち
当該リンクを経由した割合

- 1%未満
- 1~3%
- 3~5%
- 5~10%
- 10%以上

出典:ETC2.0プローブデータ

対象期間:2023年10月2日(月)~31日(火)の平日

※17日(火)、27日(金)はデータ異常のため除外

※1台以上通過した自動車専用道路のみ図示

①東京港（東部）と1都7県の間を発着する交通の経由路線（代表路線）貨物車

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	サンプル数
	湾岸線	横羽線	中央 環状線	横浜 北線	横浜 北西線	アクア ライン	東関道	京葉 道路	外環道	圏央道	その他	
茨城県	1.7%	0.0%	49.8%	0.0%	0.0%	0.0%	8.7%	0.3%	6.3%	8.4%	24.9%	13,370
栃木県	0.5%	0.0%	69.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.6%	8.2%	19.5%	5,169
群馬県	0.5%	0.0%	33.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	35.9%	2.4%	28.0%	4,936
埼玉県	1.3%	0.0%	37.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	14.4%	5.4%	41.6%	54,402
千葉県	17.3%	0.0%	4.1%	0.0%	0.0%	2.5%	24.9%	7.2%	1.5%	0.6%	41.8%	104,557
東京都（23区西部）	11.6%	0.1%	1.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	86.2%	117,730
東京都（23区東部）	2.3%	0.1%	6.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.1%	0.1%	0.0%	91.0%	148,282
東京都（23区外）	21.6%	0.3%	1.0%	0.1%	0.6%	0.0%	0.1%	0.1%	0.5%	1.5%	74.4%	12,714
神奈川県	37.8%	16.0%	0.3%	2.0%	2.4%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	5.7%	35.6%	45,537
山梨県	16.9%	0.1%	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	1.0%	81.0%	1,886
1都7県計	11.1%	1.5%	9.4%	0.2%	0.2%	0.5%	5.4%	1.6%	2.5%	1.6%	66.0%	508,583

※対象のトリップのうち、表頭に示した路線を1km以上走行したトリップの割合を示す
（複数路線を走行した場合は①～⑩のうち最も右の路線に算入、いずれの路線も走行していない場合は⑪に算入）

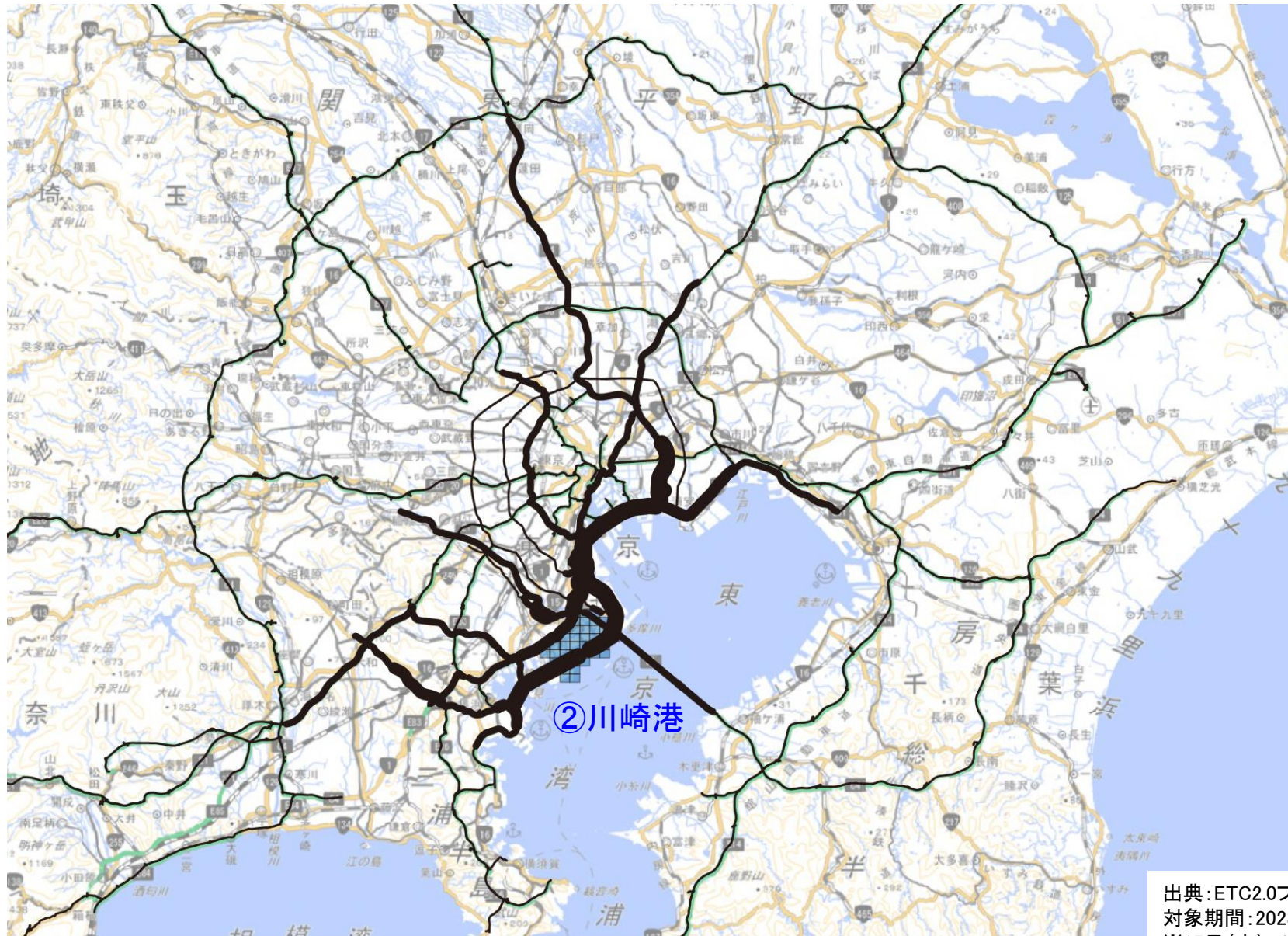
	⑪その他の内訳										⑪
	首都高速 中央環状 内側	国道16号 有料区間除く	国道409号 アクアライン 除く	環状 八号線	環状 七号線	環状 六号線	多摩 沿線道路	南武 沿線道路	尻手 黒川道路	該当 無し	その他 合計
茨城県	5.2%	1.4%	0.0%	0.0%	6.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.8%	24.9%
栃木県	2.2%	0.2%	0.0%	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	13.3%	19.5%
群馬県	14.2%	4.4%	0.0%	0.2%	2.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	7.0%	28.0%
埼玉県	18.0%	1.6%	0.0%	0.4%	5.2%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	16.3%	41.6%
千葉県	0.6%	2.2%	0.1%	0.0%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	37.8%	41.8%
東京都（23区西部）	15.1%	0.0%	0.0%	1.5%	3.9%	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%	64.8%	86.2%
東京都（23区東部）	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	82.1%	91.0%
東京都（23区外）	44.9%	3.8%	0.0%	0.6%	2.8%	0.2%	0.6%	0.0%	0.1%	21.1%	74.4%
神奈川県	8.8%	2.0%	1.2%	5.0%	7.6%	0.2%	0.5%	0.1%	0.5%	9.8%	35.6%
山梨県	44.2%	0.7%	0.0%	0.1%	3.7%	0.1%	1.4%	0.0%	0.0%	30.9%	81.0%
1都7県計	8.8%	1.0%	0.1%	0.9%	4.4%	0.3%	0.1%	0.0%	0.0%	50.5%	66.0%

※上表の「⑪その他」のトリップのうち、表頭に示した路線の走行距離が最も長いトリップの内訳を示す
（表頭の路線の走行距離が全て1km未満であるものは「該当無し」に算入）

出典：ETC2.0プローブデータ
対象期間：2023年10月2日（月）～31日（火）の平日
※17日（火）、27日（金）はデータ異常のため除外

23区東部：台東区、墨田区、江東区、
荒川区、足立区、葛飾区、江戸川区の7区
23区西部：東部以外の16区

②川崎港と1都7県の間を発着する交通の経由自専道リンク(全車)



n=939,974

対象サンプルのうち
当該リンクを経由した割合

- 1%未満
- 1～3%
- 3～5%
- 5～10%
- 10%以上

出典:ETC2.0プローブデータ

対象期間:2023年10月2日(月)～31日(火)の平日

※17日(火)、27日(金)はデータ異常のため除外

※1台以上通過した自動車専用道路のみ図示

②川崎港と1都7県の間を発着する交通の経由路線(代表路線)全車

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	サンプル数
	湾岸線	横羽線	中央 環状線	横浜 北線	横浜 北西線	アクア ライン	東関道	京葉 道路	外環道	圏央道	その他	
茨城県	4.1%	2.0%	51.9%	0.0%	0.0%	0.0%	11.9%	0.7%	4.3%	12.6%	12.4%	21,488
栃木県	3.1%	0.8%	74.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.5%	12.6%	7.6%	10,585
群馬県	12.9%	1.9%	36.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	27.4%	1.9%	19.8%	9,396
埼玉県	14.3%	3.1%	38.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	13.9%	7.3%	23.2%	75,988
千葉県	20.7%	3.1%	5.8%	0.0%	0.0%	23.4%	24.3%	6.3%	1.6%	3.6%	11.2%	95,702
東京都(23区西部)	16.9%	4.7%	2.2%	0.4%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	75.5%	137,852
東京都(23区東部)	38.5%	6.7%	16.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	38.3%	41,877
東京都(23区外)	32.3%	6.3%	2.4%	1.0%	6.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	3.8%	47.7%	28,966
神奈川県	19.3%	11.1%	0.1%	2.6%	2.9%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	2.2%	61.7%	513,030
山梨県	33.5%	3.8%	1.5%	0.8%	3.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	19.8%	37.5%	5,090
1都7県計	19.4%	7.9%	7.2%	1.5%	1.8%	2.4%	2.8%	0.7%	1.7%	2.8%	51.7%	939,974

※対象のトリップのうち、表頭に示した路線を1km以上走行したトリップの割合を示す
(複数路線を走行した場合は①～⑩のうち最も右の路線に算入、いずれの路線も走行していない場合は⑪に算入)

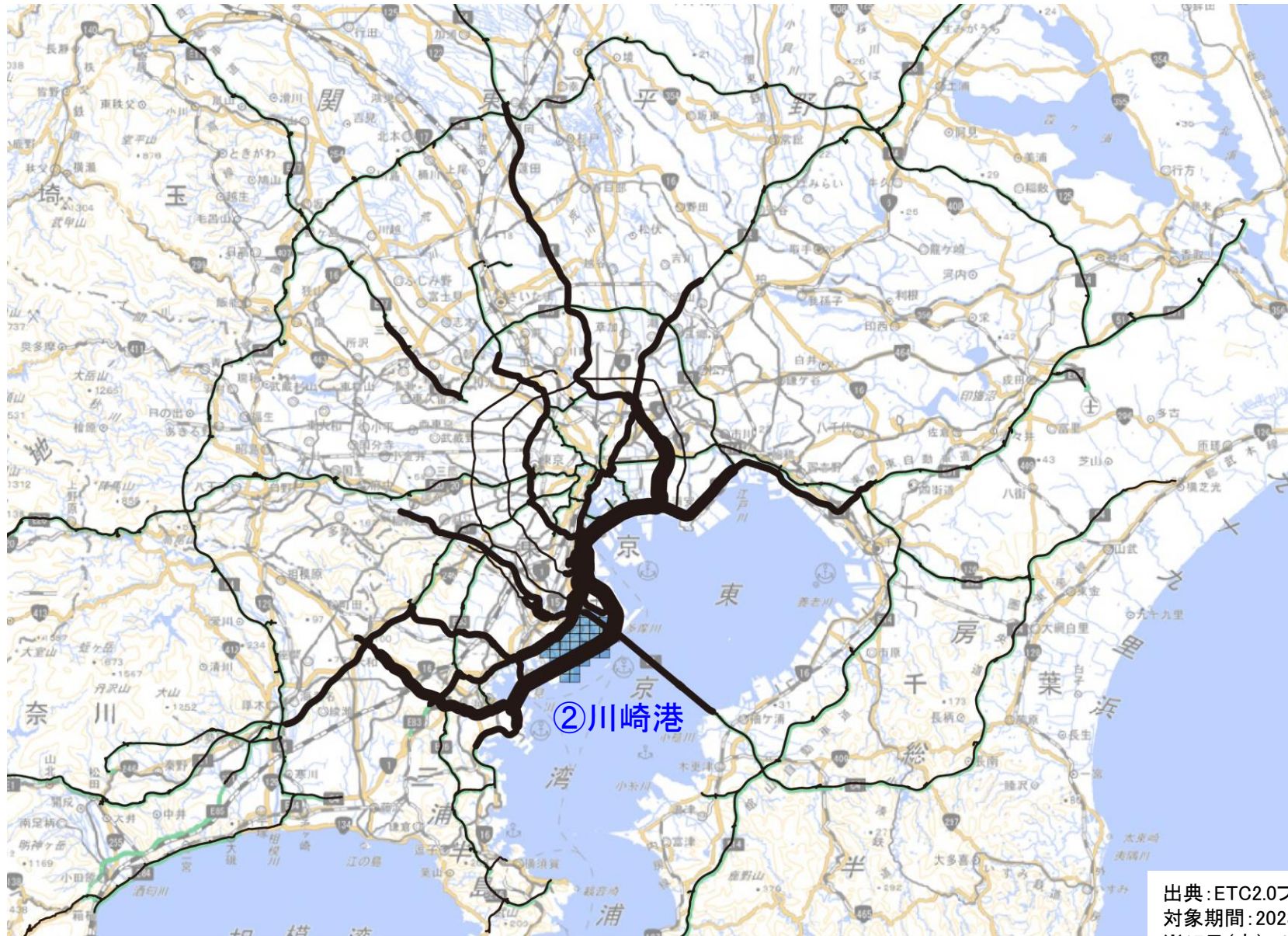
	⑪その他の内訳										⑪
	首都高速 中央環状 内側	国道16号 有料区間除く	国道409号 アクアライン 除く	環状 八号線	環状 七号線	環状 六号線	多摩 沿線道路	南武 沿線道路	尻手 黒川道路	該当 無し	その他 合計
茨城県	6.0%	0.4%	0.4%	1.4%	1.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.5%	12.4%
栃木県	1.9%	0.0%	0.4%	0.7%	0.8%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%	7.6%
群馬県	1.3%	0.9%	0.1%	7.2%	8.7%	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	1.4%	19.8%
埼玉県	6.0%	0.6%	0.5%	5.7%	6.3%	0.2%	1.3%	0.0%	0.0%	2.7%	23.2%
千葉県	0.9%	1.1%	1.3%	3.8%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.5%	11.2%
東京都(23区西部)	6.6%	0.0%	5.9%	15.5%	7.9%	1.7%	1.3%	0.0%	0.0%	36.5%	75.5%
東京都(23区東部)	8.6%	0.0%	2.6%	11.0%	5.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	10.9%	38.3%
東京都(23区外)	2.4%	2.1%	1.6%	2.9%	0.9%	0.0%	34.9%	0.2%	0.7%	2.0%	47.7%
神奈川県	0.0%	2.5%	9.5%	0.2%	0.0%	0.0%	2.3%	0.6%	0.9%	45.7%	61.7%
山梨県	1.2%	4.6%	0.7%	0.5%	0.2%	0.0%	27.4%	0.0%	0.0%	2.9%	37.5%
1都7県計	2.2%	1.6%	6.4%	3.9%	2.2%	0.3%	2.8%	0.3%	0.5%	31.4%	51.7%

※上表の「⑪その他」のトリップのうち、表頭に示した路線の走行距離が最も長いトリップの内訳を示す
(表頭の路線の走行距離が全て1km未満であるものは「該当無し」に算入)

出典:ETC2.0プローブデータ
対象期間:2023年10月2日(月)～31日(火)の平日
※17日(火)、27日(金)はデータ異常のため除外

23区東部:台東区、墨田区、江東区、
荒川区、足立区、葛飾区、江戸川区の7区
23区西部:東部以外の16区

②川崎港と1都7県の間を発着する交通の経由自専道リンク(貨物車)



n=746,126

対象サンプルのうち
当該リンクを経由した割合

- 1%未満
- 1~3%
- 3~5%
- 5~10%
- 10%以上

出典:ETC2.0プローブデータ

対象期間:2023年10月2日(月)~31日(火)の平日

※17日(火)、27日(金)はデータ異常のため除外

※1台以上通過した自動車専用道路のみ図示

②川崎港と1都7県の間を発着する交通の経由路線(代表路線)貨物車

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	サンプル数
	湾岸線	横羽線	中央 環状線	横浜 北線	横浜 北西線	アクア ライン	東関道	京葉 道路	外環道	圏央道	その他	
茨城県	4.0%	1.9%	52.2%	0.0%	0.0%	0.0%	12.0%	0.7%	4.2%	12.6%	12.3%	21,090
栃木県	3.1%	0.8%	74.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.5%	12.7%	7.7%	10,386
群馬県	13.0%	1.9%	36.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	27.1%	1.9%	20.0%	9,286
埼玉県	14.5%	3.1%	37.7%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	14.0%	7.4%	23.3%	73,070
千葉県	21.5%	3.3%	6.3%	0.0%	0.0%	20.8%	25.7%	6.5%	1.5%	3.1%	11.3%	85,050
東京都(23区西部)	19.1%	4.8%	1.2%	0.4%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	74.1%	104,986
東京都(23区東部)	39.6%	6.5%	15.4%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	38.1%	35,885
東京都(23区外)	34.2%	6.4%	0.8%	0.8%	4.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	3.8%	48.8%	26,203
神奈川県	22.2%	11.7%	0.1%	2.4%	3.3%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	2.9%	57.4%	375,296
山梨県	34.2%	3.7%	0.2%	0.8%	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	19.6%	38.5%	4,874
1都7県計	21.4%	7.9%	8.3%	1.3%	1.8%	2.4%	3.3%	0.8%	2.1%	3.4%	47.4%	746,126

※対象のトリップのうち、表頭に示した路線を1km以上走行したトリップの割合を示す
(複数路線を走行した場合は①～⑩のうち最も右の路線に算入、いずれの路線も走行していない場合は⑪に算入)

	⑪その他の内訳										⑪ その他 合計
	首都高速 中央環状 内側	国道16号 有料区間除く	国道409号 アクアライン 除く	環状 八号線	環状 七号線	環状 六号線	多摩 沿線道路	南武 沿線道路	尻手 黒川道路	該当 無し	
茨城県	5.9%	0.4%	0.4%	1.4%	1.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.5%	12.3%
栃木県	1.9%	0.0%	0.5%	0.7%	0.8%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%	7.7%
群馬県	1.3%	0.9%	0.1%	7.3%	8.8%	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	1.3%	20.0%
埼玉県	5.8%	0.6%	0.6%	5.8%	6.5%	0.2%	1.3%	0.0%	0.0%	2.6%	23.3%
千葉県	1.0%	1.2%	1.3%	3.9%	1.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.6%	11.3%
東京都(23区西部)	5.8%	0.0%	6.1%	15.6%	8.2%	1.8%	1.3%	0.0%	0.0%	35.3%	74.1%
東京都(23区東部)	7.8%	0.0%	2.7%	11.5%	4.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.2%	38.1%
東京都(23区外)	2.4%	1.9%	1.6%	2.7%	0.9%	0.0%	36.5%	0.1%	0.6%	2.1%	48.8%
神奈川県	0.0%	2.6%	7.9%	0.2%	0.0%	0.0%	2.1%	0.3%	0.9%	43.3%	57.4%
山梨県	1.1%	4.7%	0.7%	0.5%	0.2%	0.0%	28.5%	0.0%	0.0%	2.9%	38.5%
1都7県計	2.2%	1.6%	5.2%	4.1%	2.4%	0.3%	2.8%	0.2%	0.5%	28.1%	47.4%

※上表の「⑪その他」のトリップのうち、表頭に示した路線の走行距離が最も長いトリップの内訳を示す
(表頭の路線の走行距離が全て1km未満であるものは「該当無し」に算入)

出典:ETC2.0プローブデータ
対象期間:2023年10月2日(月)～31日(火)の平日
※17日(火)、27日(金)はデータ異常のため除外

23区東部:台東区、墨田区、江東区、
荒川区、足立区、葛飾区、江戸川区の7区
23区西部:東部以外の16区

③横浜港と1都7県の間を発着する交通の経由自専道リンク(全車)



n=1,524,522

対象サンプルのうち
当該リンクを経由した割合

- 1%未満
- 1～3%
- 3～5%
- 5～10%
- 10%以上

出典:ETC2.0プローブデータ

対象期間:2023年10月2日(月)～31日(火)の平日

※17日(火)、27日(金)はデータ異常のため除外

※1台以上通過した自動車専用道路のみ図示

③横浜港と1都7県の間を発着する交通の経由路線(代表路線)全車

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	サンプル数
	湾岸線	横羽線	中央 環状線	横浜 北線	横浜 北西線	アクア ライン	東関道	京葉 道路	外環道	圏央道	その他	
茨城県	8.5%	5.1%	57.3%	0.0%	0.0%	0.1%	7.7%	0.4%	4.4%	9.9%	6.6%	22,419
栃木県	6.3%	2.2%	74.4%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	2.1%	8.7%	6.1%	11,098
群馬県	21.2%	3.9%	31.7%	0.8%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	18.5%	7.3%	16.6%	9,999
埼玉県	16.6%	9.3%	37.1%	0.9%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%	8.8%	15.9%	57,874
千葉県	20.0%	7.0%	6.6%	0.0%	0.0%	23.1%	25.1%	6.4%	2.1%	4.6%	5.1%	82,081
東京都(23区西部)	27.0%	39.0%	4.1%	1.1%	0.5%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	28.0%	108,881
東京都(23区東部)	40.0%	29.3%	18.7%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.3%	0.1%	11.2%	36,044
東京都(23区外)	9.5%	9.9%	2.0%	2.8%	9.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	12.8%	53.6%	30,663
神奈川県	10.9%	7.2%	0.0%	0.9%	1.2%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	1.4%	78.3%	1,159,352
山梨県	8.1%	2.4%	0.2%	0.4%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	49.7%	38.1%	6,111
1都7県計	13.4%	10.0%	4.2%	0.9%	1.2%	1.3%	1.5%	0.4%	0.8%	2.3%	64.2%	1,524,522

※対象のトリップのうち、表頭に示した路線を1km以上走行したトリップの割合を示す
(複数路線を走行した場合は①～⑩のうち最も右の路線に算入、いずれの路線も走行していない場合は⑪に算入)

	⑪その他の内訳										⑪
	首都高速 中央環状 内側	国道16号 有料区間除く	国道409号 アクアライン 除く	環状 八号線	環状 七号線	環状 六号線	多摩 沿線道路	南武 沿線道路	尻手 黒川道路	該当 無し	その他 合計
茨城県	0.6%	0.4%	0.1%	0.4%	2.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	2.9%	6.6%
栃木県	0.6%	0.2%	0.0%	0.8%	0.7%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	3.8%	6.1%
群馬県	0.1%	1.5%	0.0%	11.5%	2.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	16.6%
埼玉県	0.6%	2.6%	0.1%	7.1%	3.0%	0.1%	0.3%	0.0%	0.0%	2.1%	15.9%
千葉県	0.1%	0.8%	0.3%	0.5%	2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.3%	5.1%
東京都(23区西部)	0.5%	0.8%	0.3%	6.5%	3.1%	0.6%	0.2%	0.1%	0.0%	15.9%	28.0%
東京都(23区東部)	0.7%	0.2%	0.3%	0.9%	4.8%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	4.1%	11.2%
東京都(23区外)	0.0%	36.7%	1.4%	4.2%	0.2%	0.0%	4.7%	1.0%	0.9%	4.5%	53.6%
神奈川県	0.0%	16.1%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.2%	61.4%	78.3%
山梨県	0.0%	32.7%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	4.4%	38.1%
1都7県計	0.1%	13.3%	0.2%	1.0%	0.6%	0.1%	0.2%	0.1%	0.2%	48.3%	64.2%

※上表の「⑪その他」のトリップのうち、表頭に示した路線の走行距離が最も長いトリップの内訳を示す
(表頭の路線の走行距離が全て1km未満であるものは「該当無し」に算入)

出典:ETC2.0プローブデータ
対象期間:2023年10月2日(月)～31日(火)の平日
※17日(火)、27日(金)はデータ異常のため除外

23区東部:台東区、墨田区、江東区、
荒川区、足立区、葛飾区、江戸川区の7区
23区西部:東部以外の16区

③横浜港と1都7県の間を発着する交通の経由自専道リンク(貨物車)



n=842,425

対象サンプルのうち
当該リンクを経由した割合

- 1%未満
- 1～3%
- 3～5%
- 5～10%
- 10%以上

出典:ETC2.0プローブデータ

対象期間:2023年10月2日(月)～31日(火)の平日

※17日(火)、27日(金)はデータ異常のため除外

※1台以上通過した自動車専用道路のみ図示

③横浜港と1都7県の間を発着する交通の経由路線(代表路線)貨物車

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	サンプル数
	湾岸線	横羽線	中央 環状線	横浜 北線	横浜 北西線	アクア ライン	東関道	京葉 道路	外環道	圏央道	その他	
茨城県	8.5%	4.1%	58.6%	0.0%	0.0%	0.1%	7.6%	0.4%	4.0%	9.7%	7.0%	20,676
栃木県	6.7%	2.2%	73.6%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	2.0%	8.9%	6.4%	10,424
群馬県	22.1%	3.8%	31.4%	0.8%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	18.1%	7.1%	16.6%	9,561
埼玉県	18.1%	8.2%	35.3%	0.9%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	11.2%	9.3%	16.8%	49,935
千葉県	21.9%	6.0%	7.9%	0.0%	0.0%	21.4%	26.4%	6.3%	1.7%	2.7%	5.7%	62,993
東京都(23区西部)	36.6%	35.0%	1.4%	1.2%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	25.3%	56,603
東京都(23区東部)	44.5%	25.0%	17.6%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.3%	0.1%	12.2%	24,656
東京都(23区外)	11.9%	9.4%	0.5%	3.0%	6.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	16.6%	51.8%	21,108
神奈川県	16.5%	7.1%	0.1%	1.0%	1.2%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%	71.7%	581,176
山梨県	9.1%	2.1%	0.1%	0.4%	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	46.2%	41.1%	5,293
1都7県計	18.7%	9.3%	6.1%	0.9%	1.0%	1.7%	2.2%	0.5%	1.1%	3.5%	55.0%	842,425

※対象のトリップのうち、表頭に示した路線を1km以上走行したトリップの割合を示す
(複数路線を走行した場合は①～⑩のうち最も右の路線に算入、いずれの路線も走行していない場合は⑪に算入)

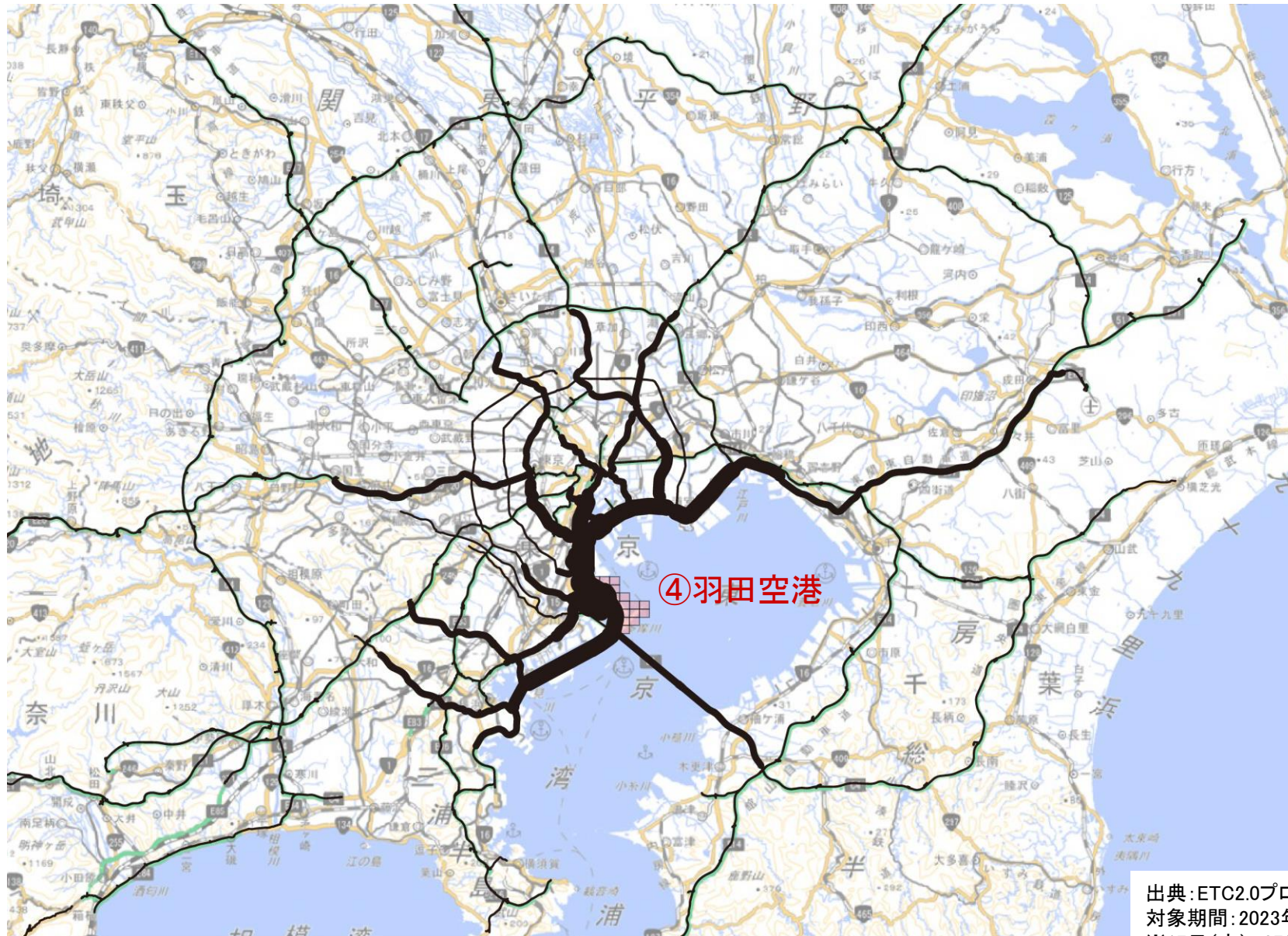
	⑪その他の内訳										⑪
	首都高速 中央環状 内側	国道16号 有料区間除く	国道409号 アクアライン 除く	環状 八号線	環状 七号線	環状 六号線	多摩 沿線道路	南武 沿線道路	尻手 黒川道路	該当 無し	その他 合計
茨城県	0.6%	0.5%	0.1%	0.4%	2.2%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	3.0%	7.0%
栃木県	0.6%	0.2%	0.0%	0.9%	0.7%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	3.9%	6.4%
群馬県	0.1%	1.6%	0.0%	11.4%	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	16.6%
埼玉県	0.6%	2.9%	0.1%	7.2%	3.3%	0.1%	0.3%	0.0%	0.0%	2.2%	16.8%
千葉県	0.1%	1.0%	0.3%	0.7%	2.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.4%	5.7%
東京都(23区西部)	0.4%	0.6%	0.3%	4.7%	4.2%	0.6%	0.3%	0.1%	0.0%	14.1%	25.3%
東京都(23区東部)	0.6%	0.2%	0.4%	1.3%	5.2%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	4.4%	12.2%
東京都(23区外)	0.0%	36.5%	1.6%	2.7%	0.2%	0.0%	5.3%	0.9%	1.0%	3.5%	51.8%
神奈川県	0.0%	14.5%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.1%	0.3%	56.4%	71.7%
山梨県	0.0%	35.5%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%	0.0%	0.0%	4.6%	41.1%
1都7県計	0.1%	11.5%	0.3%	1.1%	0.9%	0.1%	0.3%	0.1%	0.2%	40.4%	55.0%

※上表の「⑪その他」のトリップのうち、表頭に示した路線の走行距離が最も長いトリップの内訳を示す
(表頭の路線の走行距離が全て1km未満であるものは「該当無し」に算入)

出典:ETC2.0プローブデータ
対象期間:2023年10月2日(月)～31日(火)の平日
※17日(火)、27日(金)はデータ異常のため除外

23区東部:台東区、墨田区、江東区、
荒川区、足立区、葛飾区、江戸川区の7区
23区西部:東部以外の16区

④羽田空港と1都7県の間を発着する交通の経路自専道リンク(全車)



n=316,088

対象サンプルのうち
当該リンクを経由した割合

- 1%未満
- 1～3%
- 3～5%
- 5～10%
- 10%以上

出典:ETC2.0プローブデータ
対象期間:2023年10月2日(月)～31日(火)の平日
※17日(火)、27日(金)はデータ異常のため除外
※1台以上通過した自動車専用道路のみ図示

④羽田空港と1都7県の間を発着する交通の経由路線(代表路線)全車

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	サンプル数
	湾岸線	横羽線	中央 環状線	横浜 北線	横浜 北西線	アクア ライン	東関道	京葉 道路	外環道	圏央道	その他	
茨城県	12.1%	0.2%	51.7%	0.0%	0.0%	0.0%	6.6%	0.3%	6.9%	8.5%	13.7%	4,075
栃木県	2.6%	0.0%	85.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	1.4%	6.8%	3.5%	2,107
群馬県	3.9%	0.0%	37.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	48.2%	1.3%	8.7%	1,750
埼玉県	15.4%	0.1%	43.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	19.5%	3.1%	18.1%	22,467
千葉県	22.2%	0.1%	3.8%	0.0%	0.0%	14.5%	36.1%	6.0%	3.0%	2.3%	12.0%	50,284
東京都 (23区西部)	23.5%	1.3%	9.2%	0.1%	0.2%	0.6%	0.3%	0.1%	0.3%	0.0%	64.3%	132,108
東京都 (23区東部)	41.3%	0.2%	13.6%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.4%	0.4%	0.0%	43.8%	30,589
東京都 (23区外)	32.7%	0.5%	37.9%	0.3%	4.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	1.1%	22.7%	13,006
神奈川県	38.7%	14.8%	1.2%	6.0%	8.3%	0.2%	0.1%	0.0%	0.0%	2.6%	28.1%	58,399
山梨県	34.7%	0.5%	38.9%	0.4%	1.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	6.3%	17.9%	1,303
1都7県計	27.3%	3.3%	12.3%	1.2%	1.8%	2.6%	6.0%	1.1%	2.4%	1.3%	40.8%	316,088

※対象のトリップのうち、表頭に示した路線を1km以上走行したトリップの割合を示す
(複数路線を走行した場合は①～⑩のうち最も右の路線に算入、いずれの路線も走行していない場合は⑪に算入)

	⑪その他の内訳										⑪
	首都高速 中央環状 内側	国道16号 有料区間除く	国道409号 アクアライン 除く	環状 八号線	環状 七号線	環状 六号線	多摩 沿線道路	南武 沿線道路	尻手 黒川道路	該当 無し	その他 合計
茨城県	8.5%	0.3%	0.0%	0.4%	2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.3%	13.7%
栃木県	1.2%	0.1%	0.0%	0.1%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.7%	3.5%
群馬県	1.0%	0.8%	0.0%	2.0%	2.5%	0.2%	0.1%	0.0%	0.0%	2.1%	8.7%
埼玉県	7.3%	0.5%	0.0%	2.0%	2.9%	0.8%	0.0%	0.0%	0.0%	4.7%	18.1%
千葉県	0.7%	0.5%	0.2%	1.7%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.5%	12.0%
東京都 (23区西部)	13.0%	0.0%	0.2%	18.5%	4.3%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	26.6%	64.3%
東京都 (23区東部)	9.7%	0.0%	0.0%	5.2%	4.1%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	24.6%	43.8%
東京都 (23区外)	3.1%	1.2%	0.1%	5.5%	2.8%	0.3%	2.5%	0.0%	0.1%	7.2%	22.7%
神奈川県	0.2%	0.7%	4.7%	11.4%	1.0%	0.0%	0.8%	0.3%	0.2%	8.8%	28.1%
山梨県	2.7%	0.1%	0.0%	1.0%	1.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	13.0%	17.9%
1都7県計	7.3%	0.3%	1.0%	11.0%	2.8%	0.8%	0.3%	0.1%	0.0%	17.2%	40.8%

※上表の「⑪その他」のトリップのうち、表頭に示した路線の走行距離が最も長いトリップの内訳を示す
(表頭の路線の走行距離が全て1km未満であるものは「該当無し」に算入)

出典:ETC2.0プローブデータ
対象期間:2023年10月2日(月)～31日(火)の平日
※17日(火)、27日(金)はデータ異常のため除外

23区東部:台東区、墨田区、江東区、
荒川区、足立区、葛飾区、江戸川区の7区
23区西部:東部以外の16区

④羽田空港と1都7県の間を発着する交通の経路自専道リンク(貨物車)



n=122,566

対象サンプルのうち
当該リンクを経由した割合

- 1%未満
- 1～3%
- 3～5%
- 5～10%
- 10%以上

出典:ETC2.0プローブデータ
対象期間:2023年10月2日(月)～31日(火)の平日
※17日(火)、27日(金)はデータ異常のため除外
※1台以上通過した自動車専用道路のみ図示

④羽田空港と1都7県の間を発着する交通の経由路線(代表路線)貨物車

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	サンプル数
	湾岸線	横羽線	中央 環状線	横浜 北線	横浜 北西線	アクア ライン	東関道	京葉 道路	外環道	圏央道	その他	
茨城県	7.4%	0.1%	52.8%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%	0.4%	4.8%	9.4%	18.0%	2,228
栃木県	2.5%	0.0%	84.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	1.3%	7.2%	4.9%	1,281
群馬県	5.2%	0.0%	33.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	47.1%	1.3%	12.6%	939
埼玉県	17.3%	0.0%	39.4%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	16.6%	3.7%	22.8%	10,454
千葉県	20.6%	0.1%	4.5%	0.0%	0.0%	13.5%	40.8%	4.7%	1.4%	1.4%	13.1%	25,630
東京都(23区西部)	11.7%	0.4%	1.3%	0.0%	0.0%	1.1%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	85.1%	45,578
東京都(23区東部)	33.5%	0.0%	9.5%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.2%	0.2%	0.0%	56.2%	13,456
東京都(23区外)	45.0%	0.4%	7.8%	0.0%	1.6%	0.0%	0.1%	0.0%	0.2%	1.0%	43.9%	3,112
神奈川県	33.0%	13.4%	0.3%	3.3%	4.0%	0.2%	0.1%	0.0%	0.0%	5.1%	40.5%	19,426
山梨県	57.8%	0.0%	3.5%	0.0%	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	36.8%	462
1都7県計	20.6%	2.3%	8.2%	0.5%	0.7%	3.3%	8.8%	1.0%	2.2%	1.7%	50.6%	122,566

※対象のトリップのうち、表頭に示した路線を1km以上走行したトリップの割合を示す
(複数路線を走行した場合は①～⑩のうち最も右の路線に算入、いずれの路線も走行していない場合は⑪に算入)

	⑪その他の内訳										⑪
	首都高速 中央環状 内側	国道16号 有料区間除く	国道409号 アクアライン 除く	環状 八号線	環状 七号線	環状 六号線	多摩 沿線道路	南武 沿線道路	尻手 黒川道路	該当 無し	その他 合計
茨城県	9.6%	0.4%	0.0%	0.7%	4.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.3%	18.0%
栃木県	1.6%	0.1%	0.0%	0.2%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%	4.9%
群馬県	1.2%	1.3%	0.0%	3.1%	3.7%	0.4%	0.1%	0.0%	0.0%	2.8%	12.6%
埼玉県	7.9%	0.9%	0.0%	2.4%	4.0%	1.3%	0.1%	0.0%	0.0%	6.2%	22.8%
千葉県	0.6%	0.8%	0.2%	2.8%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.2%	13.1%
東京都(23区西部)	10.4%	0.0%	0.2%	21.7%	3.8%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%	47.4%	85.1%
東京都(23区東部)	7.0%	0.0%	0.1%	9.1%	3.7%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	36.3%	56.2%
東京都(23区外)	5.6%	3.0%	0.2%	6.1%	6.3%	0.2%	7.1%	0.0%	0.1%	15.5%	43.9%
神奈川県	0.1%	0.9%	5.8%	14.5%	1.1%	0.1%	0.6%	0.3%	0.1%	17.1%	40.5%
山梨県	3.0%	0.2%	0.0%	1.3%	2.4%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	29.4%	36.8%
1都7県計	5.8%	0.5%	1.0%	12.4%	2.7%	0.7%	0.3%	0.0%	0.0%	27.2%	50.6%

※上表の「⑪その他」のトリップのうち、表頭に示した路線の走行距離が最も長いトリップの内訳を示す
(表頭の路線の走行距離が全て1km未満であるものは「該当無し」に算入)

出典:ETC2.0プローブデータ
対象期間:2023年10月2日(月)～31日(火)の平日
※17日(火)、27日(金)はデータ異常のため除外

23区東部:台東区、墨田区、江東区、
荒川区、足立区、葛飾区、江戸川区の7区
23区西部:東部以外の16区

4.3 首都圏の高規格道路のサービスレベルに関する分析

※別添ファイル参照

4.3 首都圏の高規格道路のサービスレベルに関する分析

分析内容

1) 主要路線の旅行速度コンター図

⇒以下の路線・区間を対象に、方向別／平休別の旅行速度コンター図を作成し、速度低下区間・時間帯を確認

- ・関越道(練馬IC～高崎JCT) ※外環～北関東道
- ・国道17号+熊谷BP・深谷BP・上武道路(外環交点～北関東道交点) ※BPに並行する現道は対象外
- ・国道17号(新大宮上尾道路一般部)
- ・東北道(川口JCT～岩舟JCT) ※外環～北関東道
- ・国道4号+新4号BP(外環交点～北関東道交点) ※新4号BP分岐後の現道は対象外
- ・国道4号(東埼玉道路一般部)
- ・常磐道(三郷JCT～つくばJCT) ※外環～圏央道
- ・外環(全線)
- ・圏央道(茅ヶ崎JCT～つくばJCT)
- ・国道16号(中央道交点～常磐道交点)

2) 主要拠点間のサービスレベル

⇒業務核都市(各市役所等)及び主要空港・港湾(羽田空港、成田空港、東京港、横浜港)を対象として、各拠点間の時間帯別最短所要時間と経路距離から平均旅行速度(拠点間サービスレベル)を算出

3) 主要断面通過車両の走行経路(リンクフロー図)

⇒以下の路線・断面を対象に、当該断面の通過車両の前後の走行経路をリンクフロー図で確認

- ・関越道(三芳SIC～川越IC間)
- ・東北道(浦和IC～岩槻IC間)
- ・常磐道(流山IC～柏IC)
- ・外環①(美女木JCT～戸田東IC)、②(川口東IC～草加IC)
- ・圏央道①(川島IC～桶川北本IC)、②(幸手IC～五霞IC)

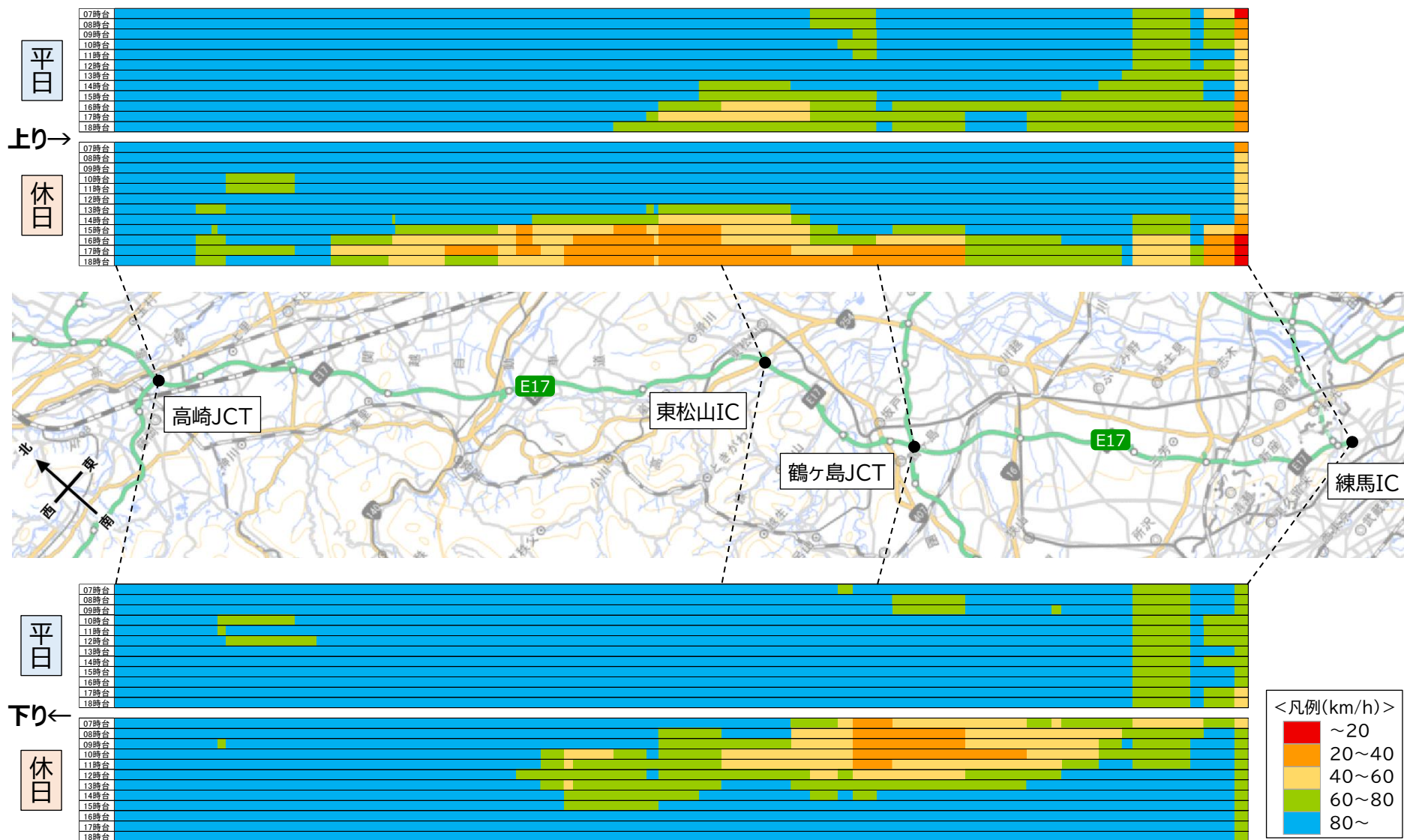
4) 主要断面通過車両のトリップ長分布

⇒上記3)の各リンクフロー図作成時に抽出した各断面のODを対象にトリップ長を算出し、その分布を集計

1) 主要路線の旅行速度コンター図

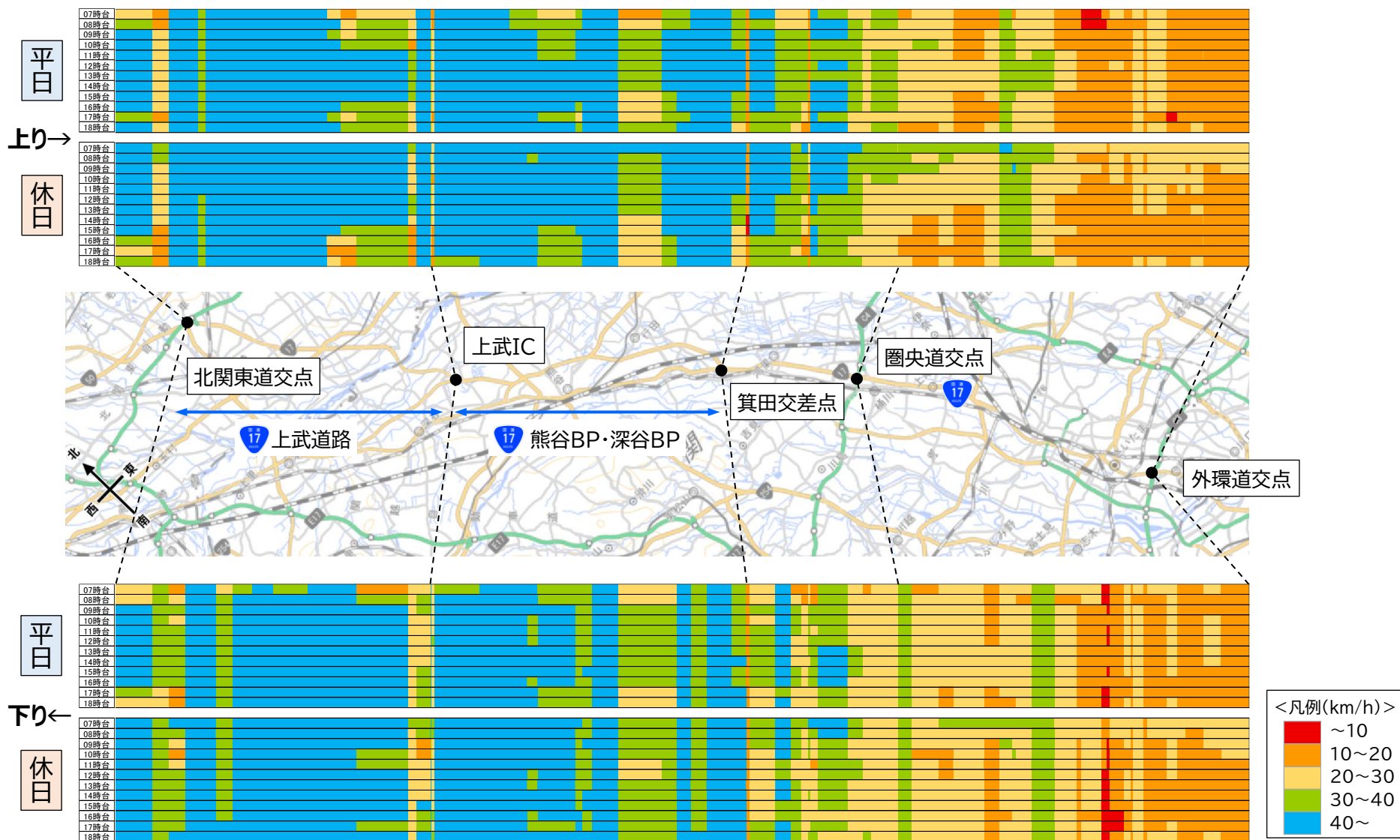
1) 主要路線の旅行速度コンター図

■ 関越道(練馬IC～高崎JCT) ⇒休日午前中の下り鶴ヶ島JCT付近、夕方上りの東松山IC付近で速度低下



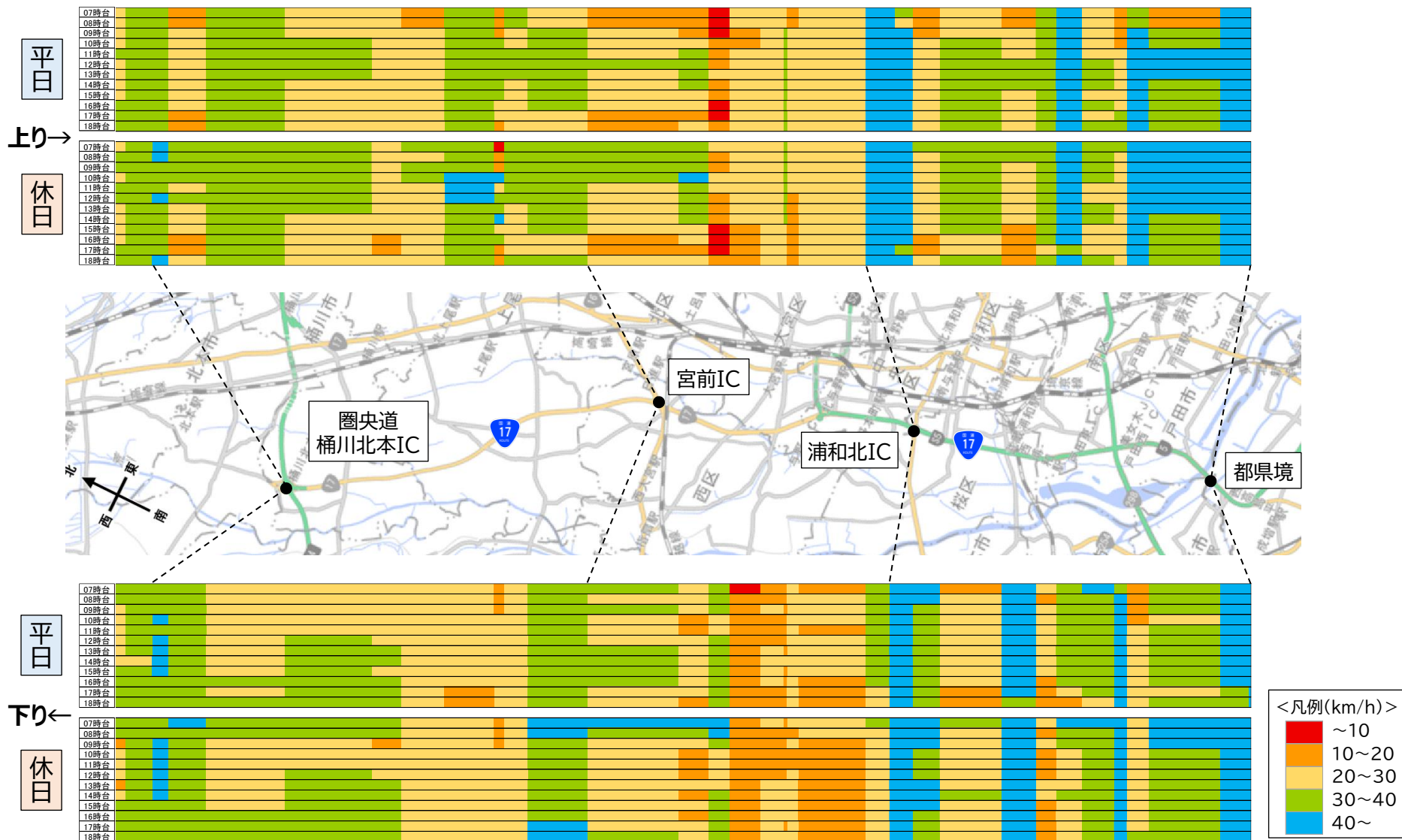
1) 主要路線の旅行速度コンター図

- 国道17号+熊谷BP・深谷BP・上武道路(外環道交点～北関東道交点) ⇒ 圏央道内側で速度低下



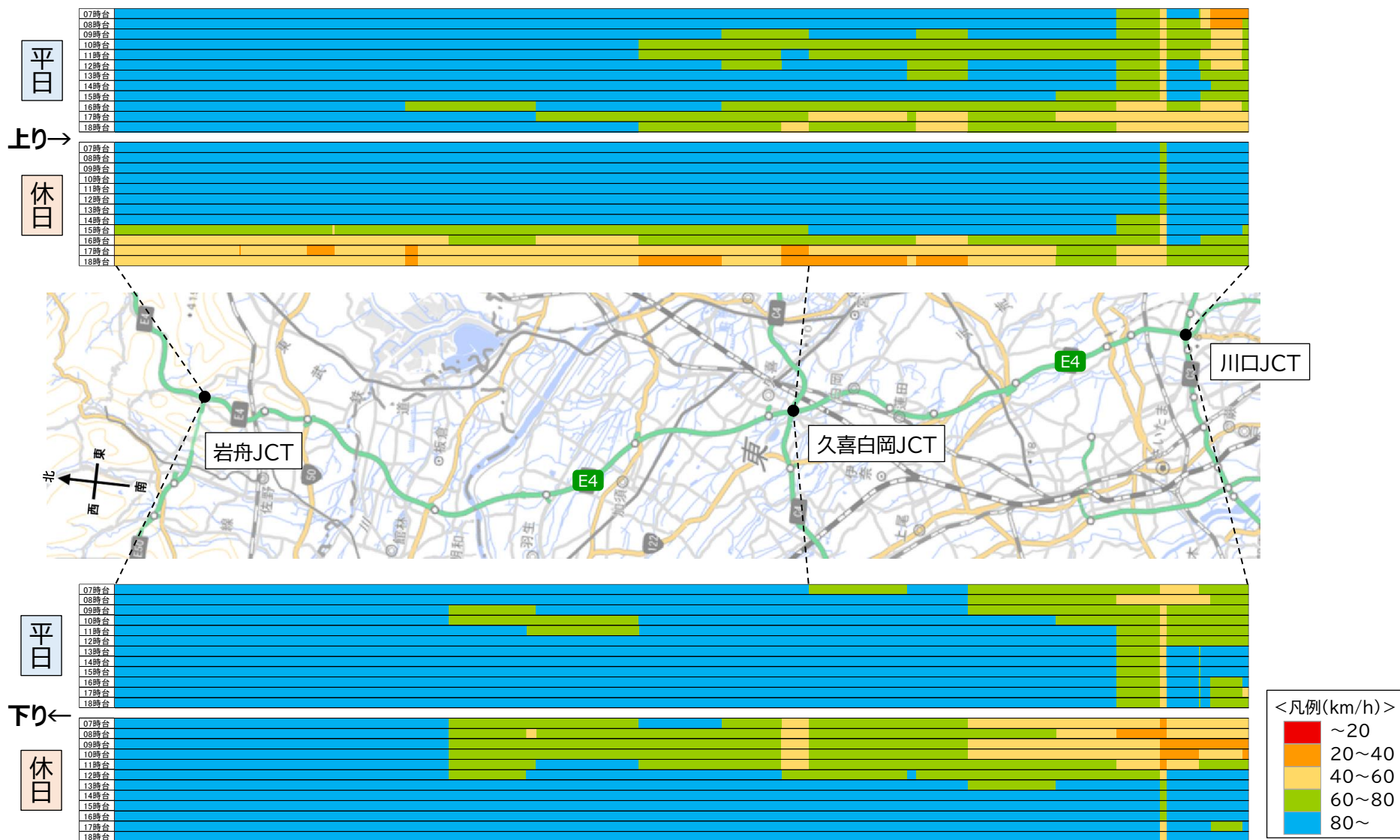
1) 主要路線の旅行速度コンター図

- 国道17号(新大宮上尾道路一般部) ⇒さいたま市内の各区間で速度低下



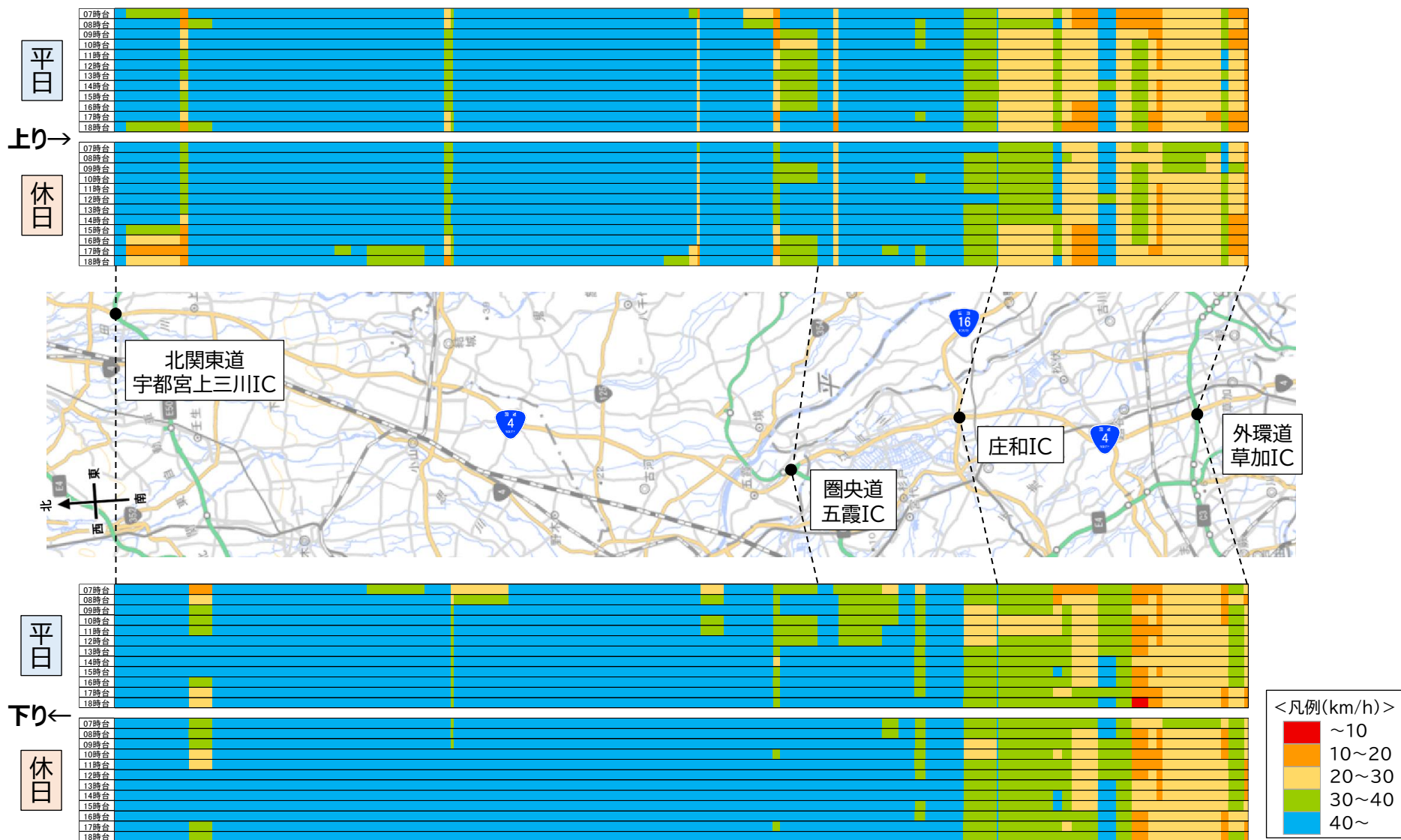
1) 主要路線の旅行速度コンター図

- 東北道(川口JCT～岩舟JCT) ⇒休日午前中下りの外環～圏央道区間、夕方上りで断続的に速度低下



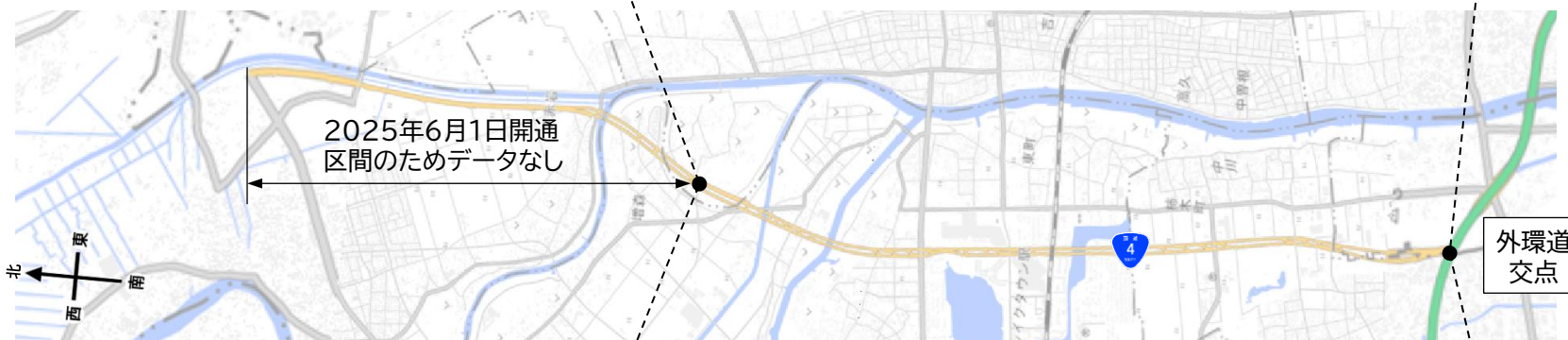
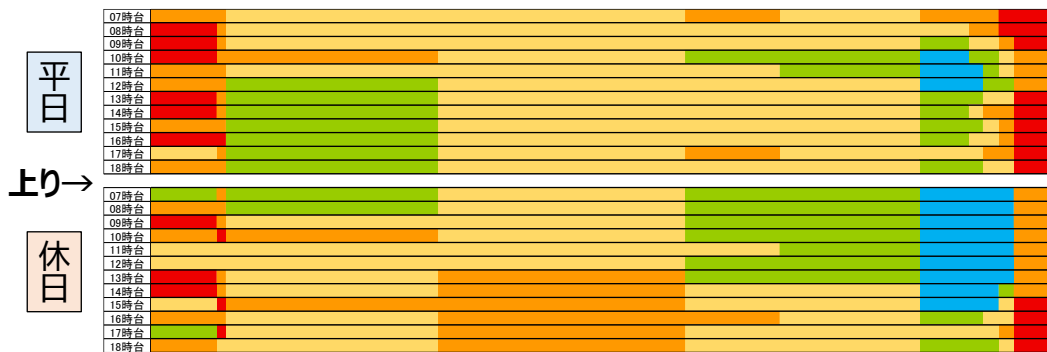
1) 主要路線の旅行速度コンター図

- 国道4号+新4号BP(外環道交点～北関東道交点) ⇒外環道～国道16号の区間で断続的に速度低下



1) 主要路線の旅行速度コンター図

- 国道4号(東埼玉道路一般部) ⇒平日・休日に関わらず、全般的にサービスレベルは高くない



1) 主要路線の旅行速度コンター図

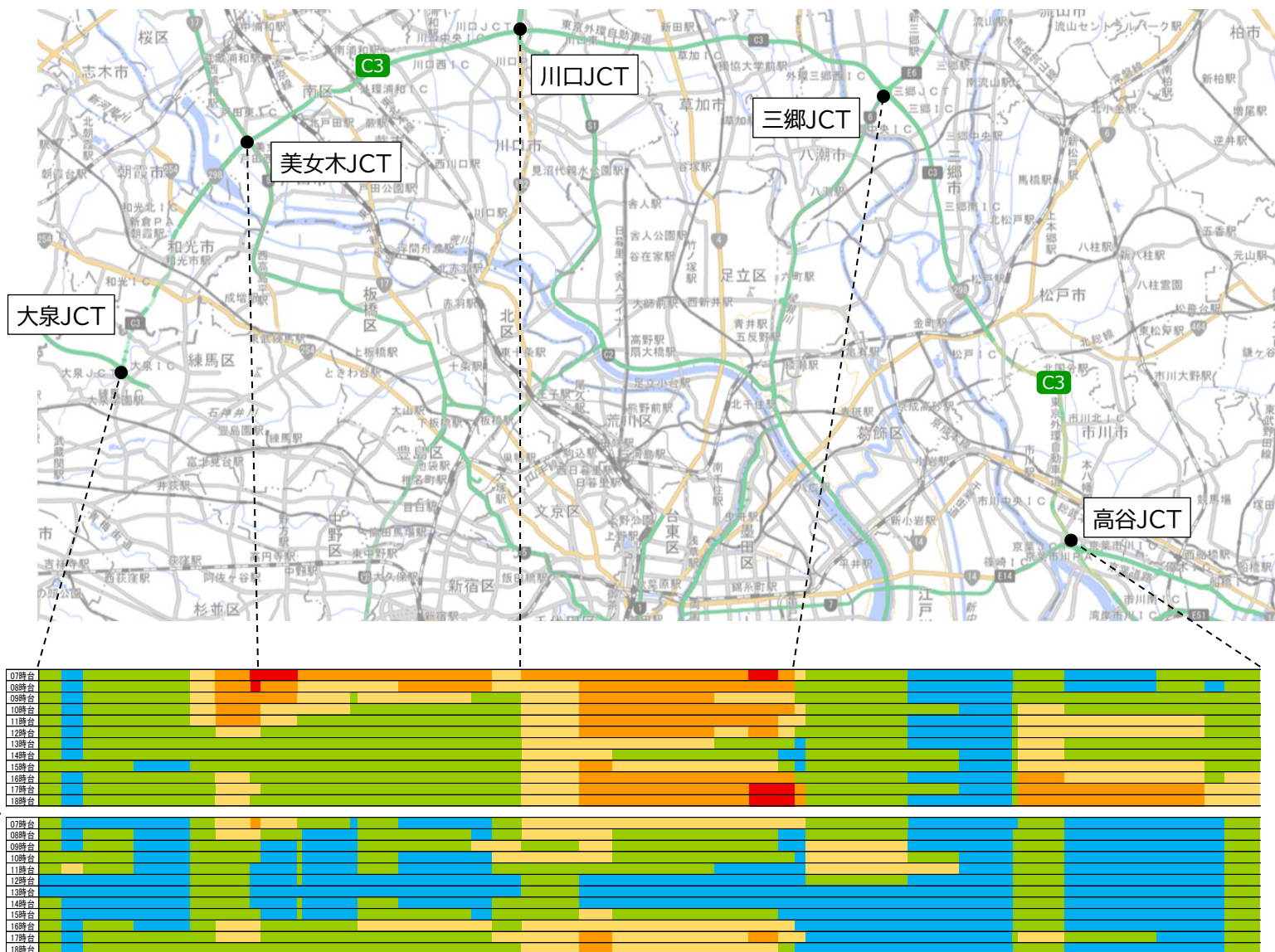
- 常磐道(三郷JCT～つくばJCT) ⇒三郷JCT～柏IC間で速度低下、特に休日夕方上りは広範囲で顕著



(データ)ETC2.0プローブ 様式2-7 【2024年10月平均】

1) 主要路線の旅行速度コンター図

- 外環道(内回り:高谷JCT→大泉IC) ⇒平日は、美女木JCT～三郷JCT間で慢性的に速度低下



1) 主要路線の旅行速度コンター図

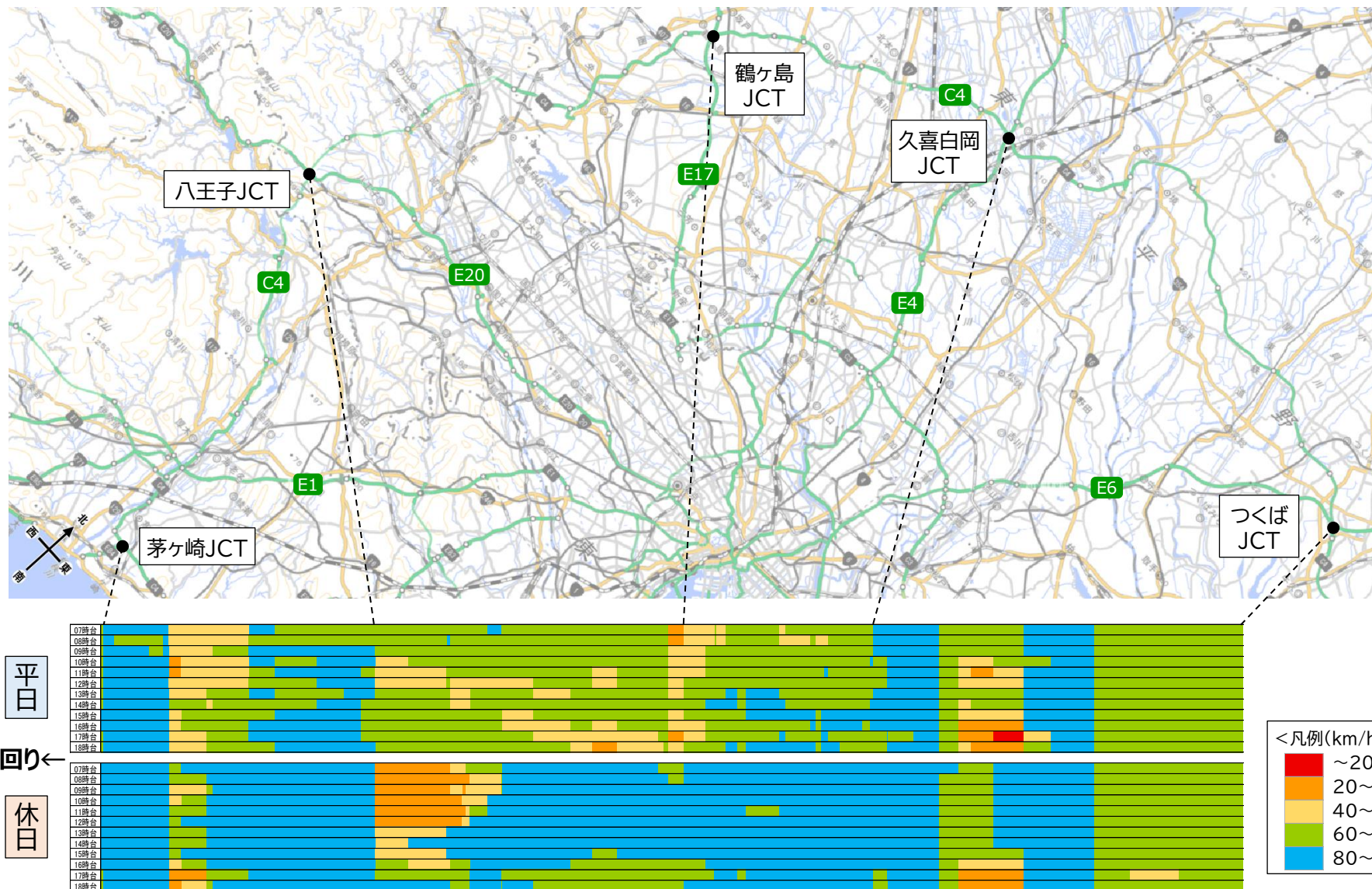
- 外環道(外回り:大泉JCT→高谷JCT) ⇒大泉JCT～川口JCT間、三郷JCT～高谷JCT間で速度低下が顕著



(データ)ETC2.0プローブ 様式2-7 【2024年10月平均】

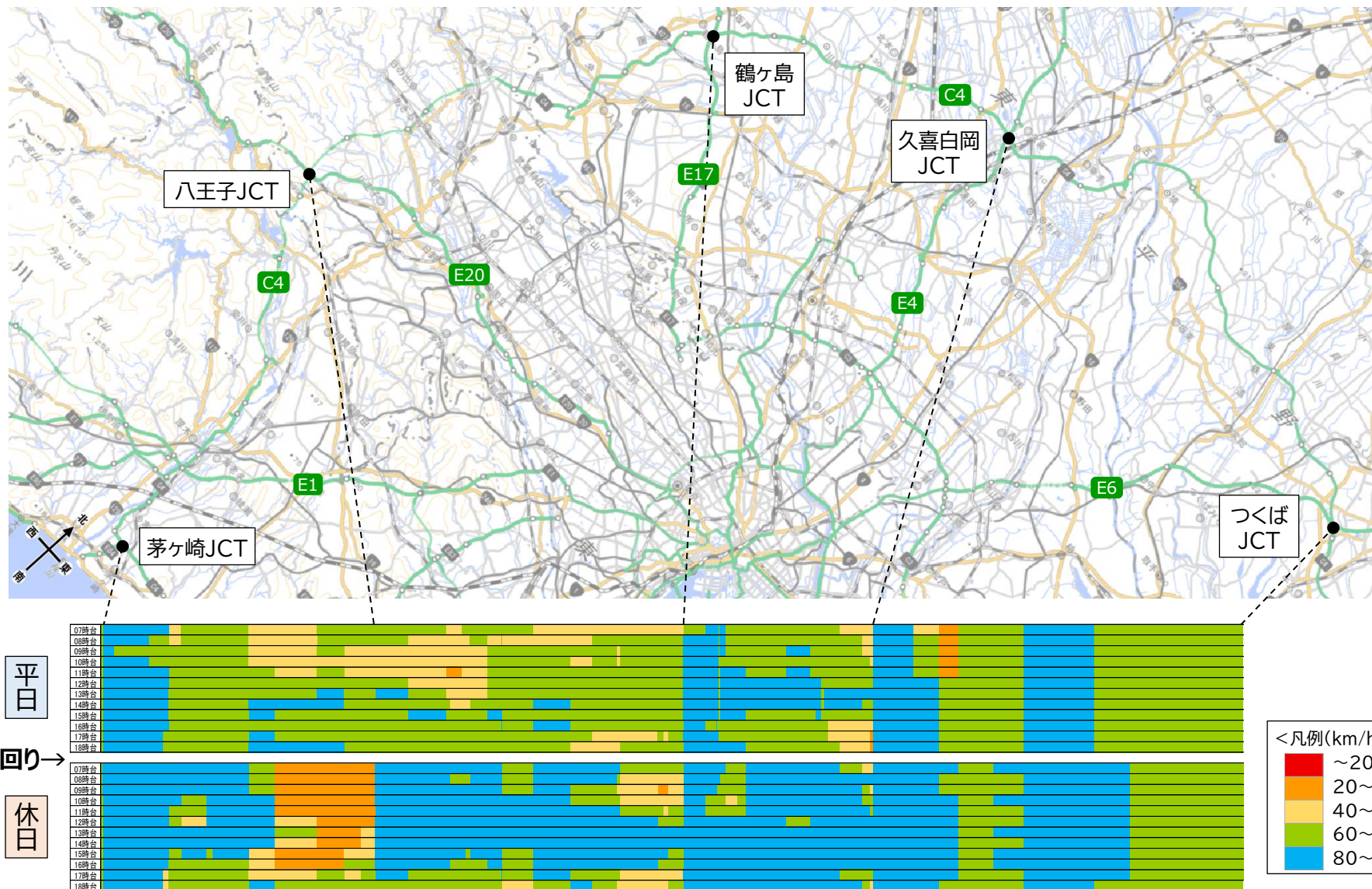
1) 主要路線の旅行速度コンター図

- 圏央道(内回り:つくばJCT→茅ヶ崎JCT) ⇒休日の八王子JCT付近で速度低下が顕著



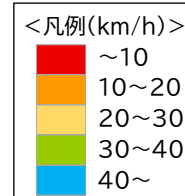
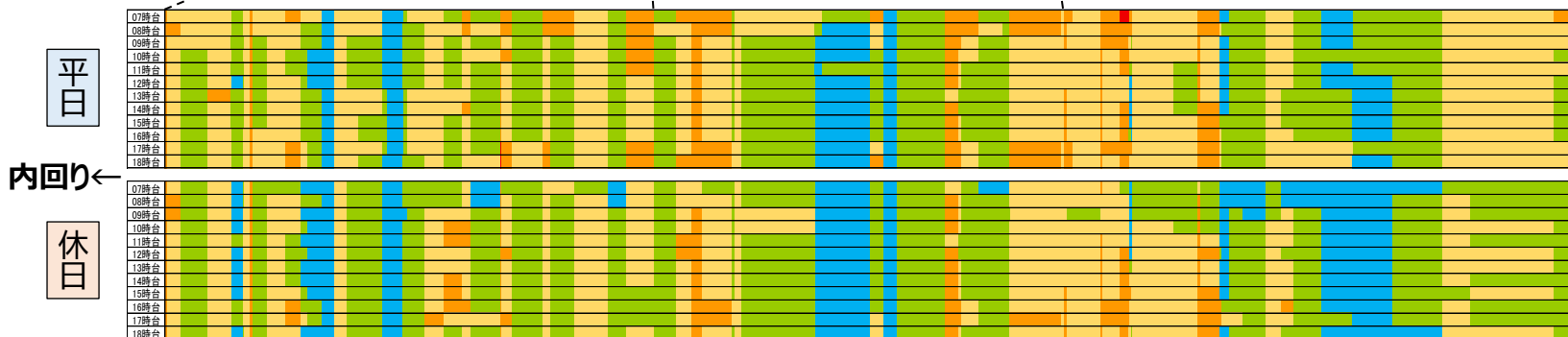
1) 主要路線の旅行速度コンター図

- 圏央道(外回り:茅ヶ崎JCT→つくばJCT) ⇒休日の八王子JCT付近で速度低下が顕著



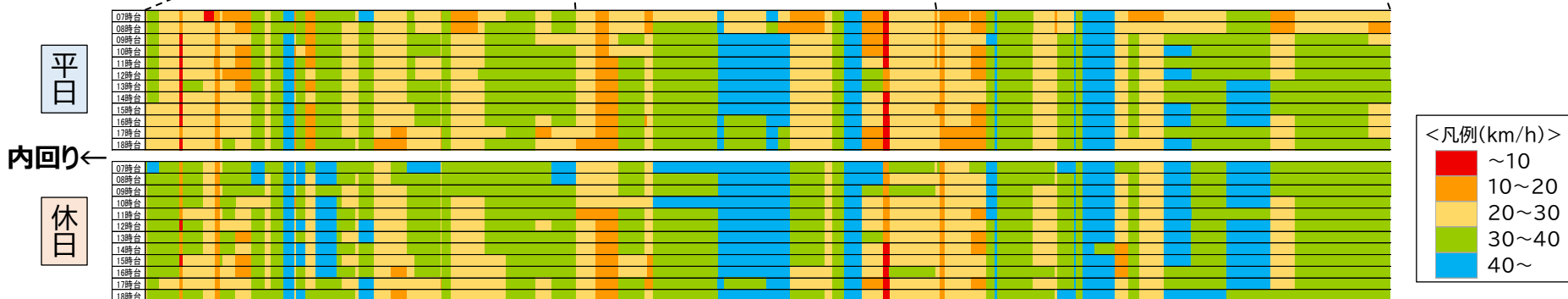
1) 主要路線の旅行速度コンター図

- 国道16号(内回り:中央道 八王子IC→常磐道 柏IC) ⇒平日・休日に関わらず、断続的に速度低下



1) 主要路線の旅行速度コンター図

- 国道16号(外回り:常磐道 柏IC→中央道 八王子IC) ⇒平日・休日に関わらず、断続的に速度低下



(データ)ETC2.0プローブ 様式2-7 【2024年10月平均】

2) 主要拠点間のサービスレベル

2) 主要拠点間のサービスレベル

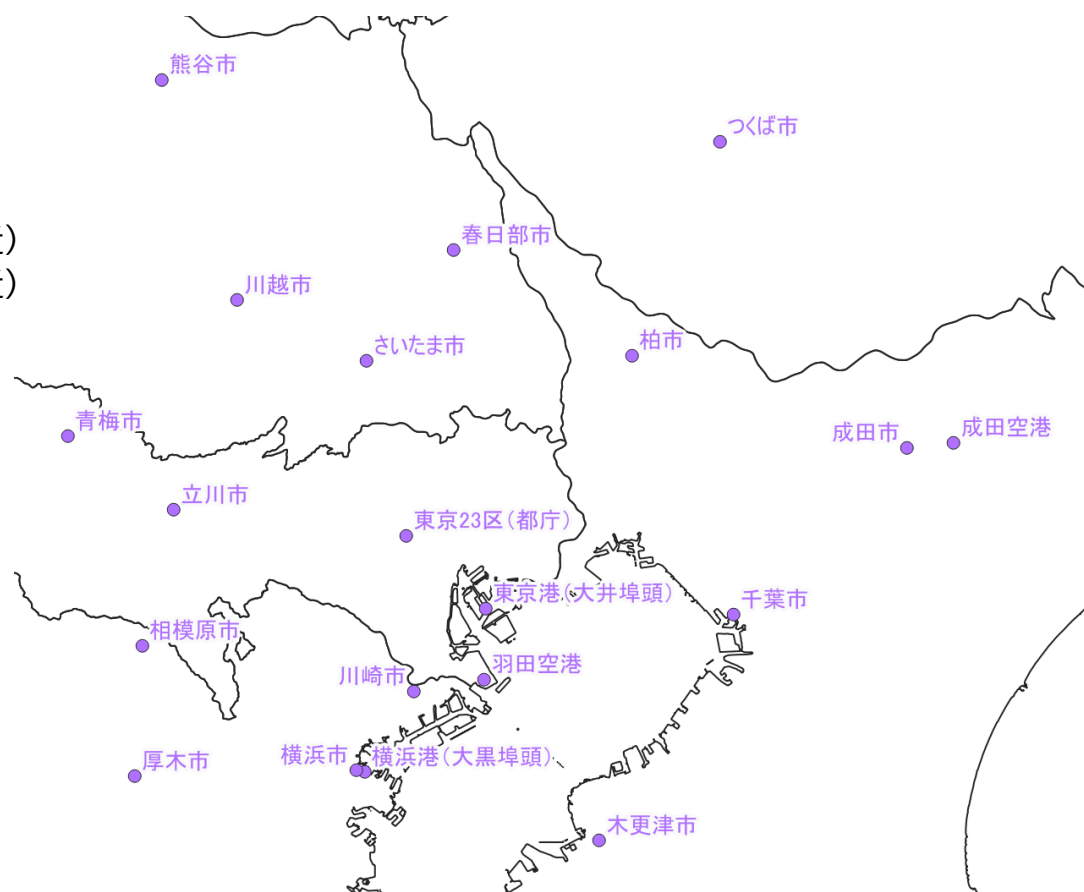
- 対象拠点として、業務核都市及び主要空港・港湾を選定(全20拠点)
- 全ODペアを対象に、ETC2.0プローブにより平日時間帯別の最短所要時間及び経路を算出
- 昼間12時間帯のうち最も遅い時間帯(ピーク時)の所要時間経路距離から算出した連絡速度(拠点間サービスレベル)を確認

【業務核都市(各市役所等を設定)】

- 1) 東京23区(都庁)
- 2) 横浜市
- 3) 川崎市
- 4) 相模原市
- 5) 厚木市
- 6) 立川市
- 7) 青梅市
- 8) さいたま市
- 9) 春日部市
- 10) 川越市
- 11) 熊谷市
- 12) 千葉市
- 13) 柏市
- 14) 成田市
- 15) 木更津市
- 16) つくば市

【主要空港・港湾】

- 17) 羽田空港(ターミナル付近)
- 18) 成田空港(ターミナル付近)
- 19) 東京港(大井埠頭)
- 20) 横浜港(大黒埠頭)



2) 主要拠点間のサービスレベル

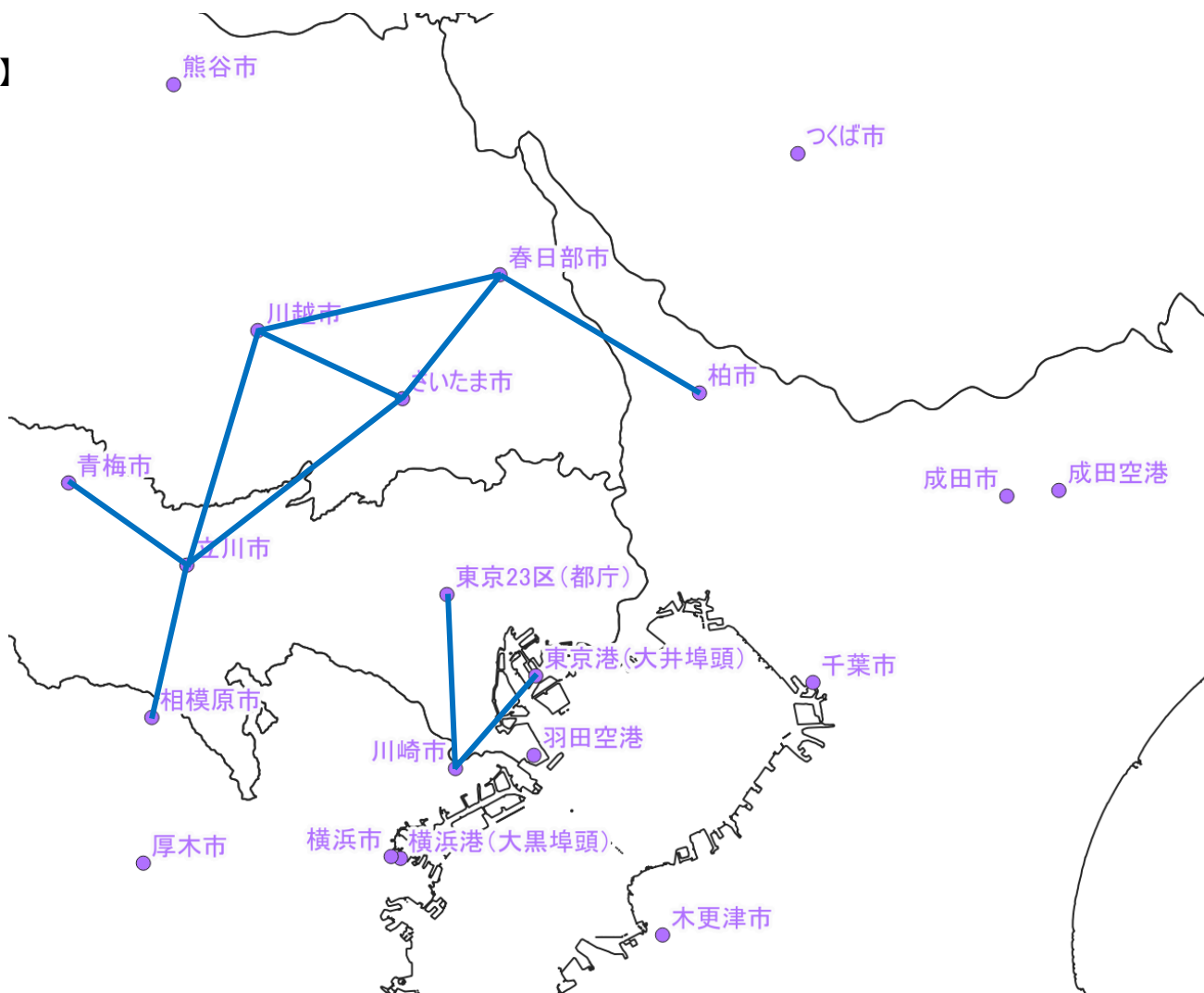
- ピーク時平均連絡速度が30km/hを下回る主要拠点間を图示

⇒相模原市～立川市～さいたま市(川越市)～春日部市～柏市の環状方向で連絡速度が低い状況

【ピーク時連絡速度30km/h未満のペア】

主要拠点間	ピーク時平均 連絡速度※
立川市⇔青梅市	26.2
立川市⇔川越市	26.7
相模原市⇔立川市	27.3
立川市⇔さいたま市	27.7
さいたま市⇔春日部市	28.1
川崎市⇔東京港	28.2
さいたま市⇔川越市	28.3
春日部市⇔柏市	28.4
東京都庁⇔川崎市	29.2
春日部市⇔川越市	29.9

※主要拠点間の各時間帯別の最短所要時間と
走行距離から平均連絡速度を求め、両方向で
最も遅い時間帯の速度同土を平均して算出
(単位:km/h)



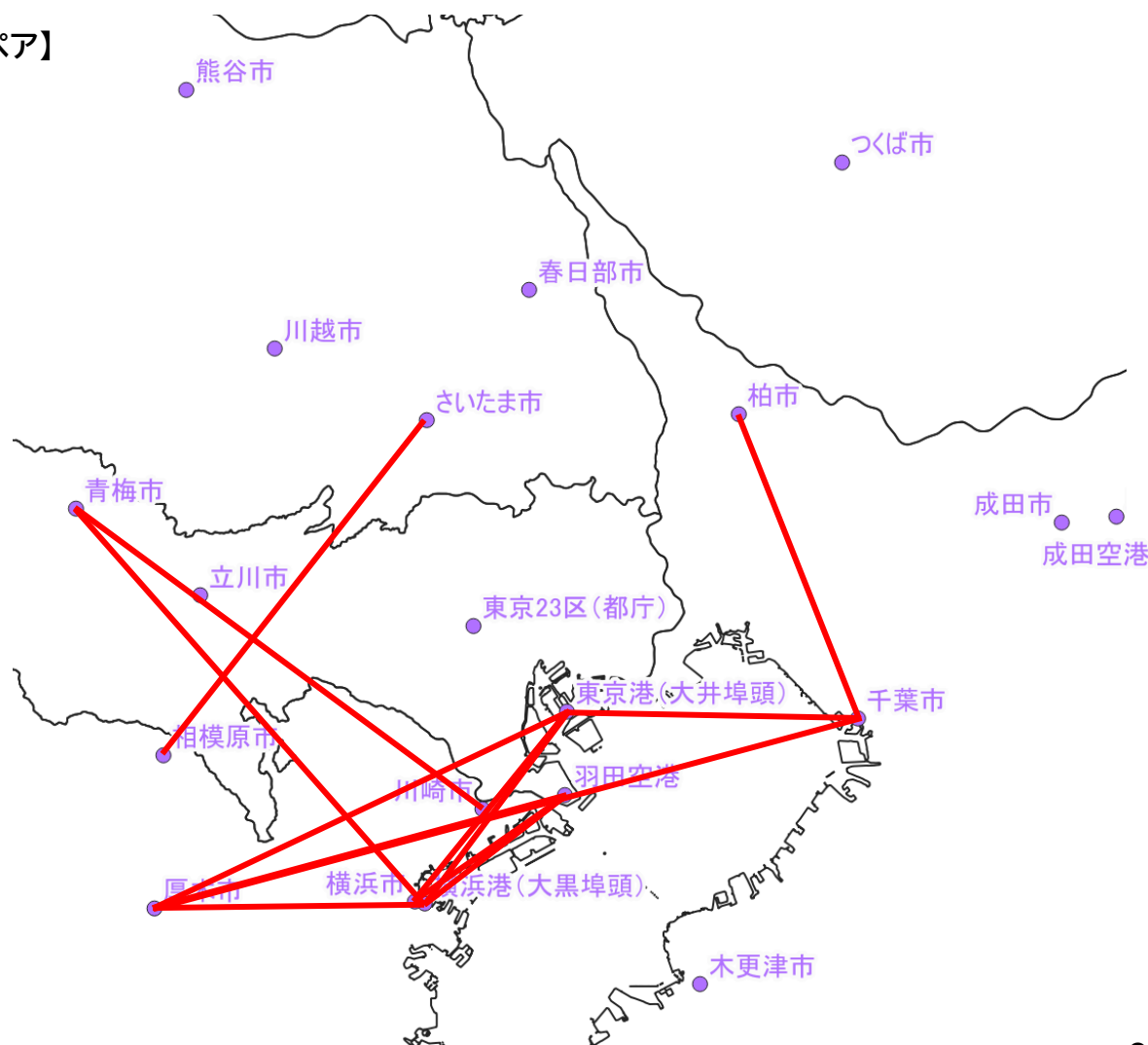
2) 主要拠点間のサービスレベル

- 昼間12時間における連絡速度の最大値と最小値の差が20km/h以上となる主要拠点間を図示
⇒羽田空港や東京港・横浜港に関連したODでピーク時と日中の連絡速度の差が大きい

【連絡速度の最大と最小の差が20km/h以上のペア】

主要拠点間	平均連絡速度(km/h)		
	最大	最小	差
羽田空港⇄横浜港	71.0	42.7	28.3
横浜市⇄羽田空港	66.5	40.1	26.4
東京港⇄横浜港	68.2	42.7	25.5
厚木市⇄羽田空港	66.6	42.4	24.2
厚木市⇄横浜港	64.4	42.1	22.4
横浜市⇄東京港	62.7	40.5	22.3
相模原市⇄さいたま市	53.4	31.3	22.1
千葉市⇄東京港	62.8	40.8	22.0
千葉市⇄柏市	54.2	32.3	21.9
青梅市⇄横浜港	63.6	41.9	21.7
厚木市⇄千葉市	65.4	44.8	20.6
川崎市⇄青梅市	60.3	39.9	20.5
厚木市⇄東京港	61.5	41.2	20.2

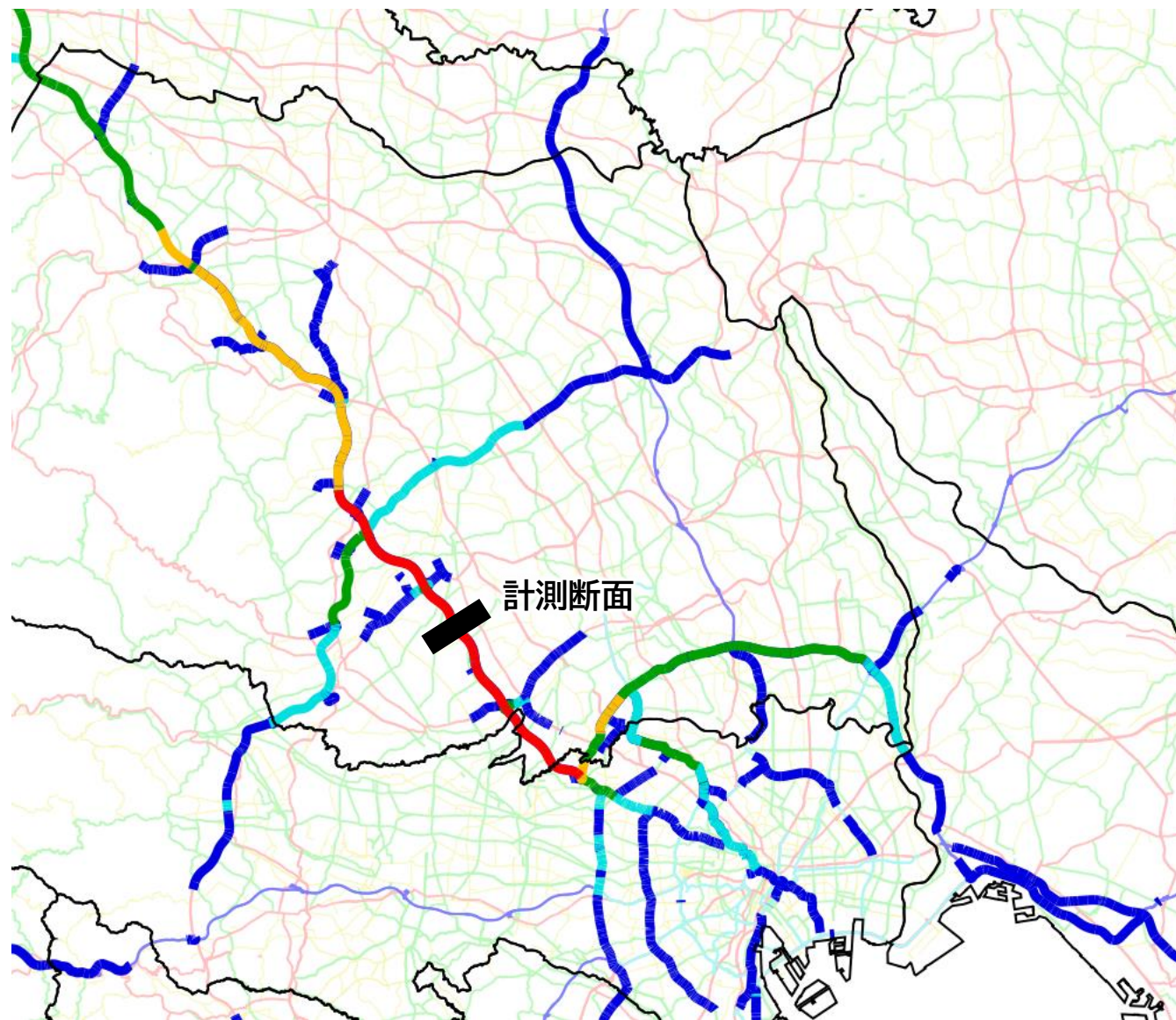
※主要拠点間の各時間帯の最短所要時間と走行距離から、平均連絡速度を求め、最も遅い時間帯と最も早い時間帯の差分を算出



3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

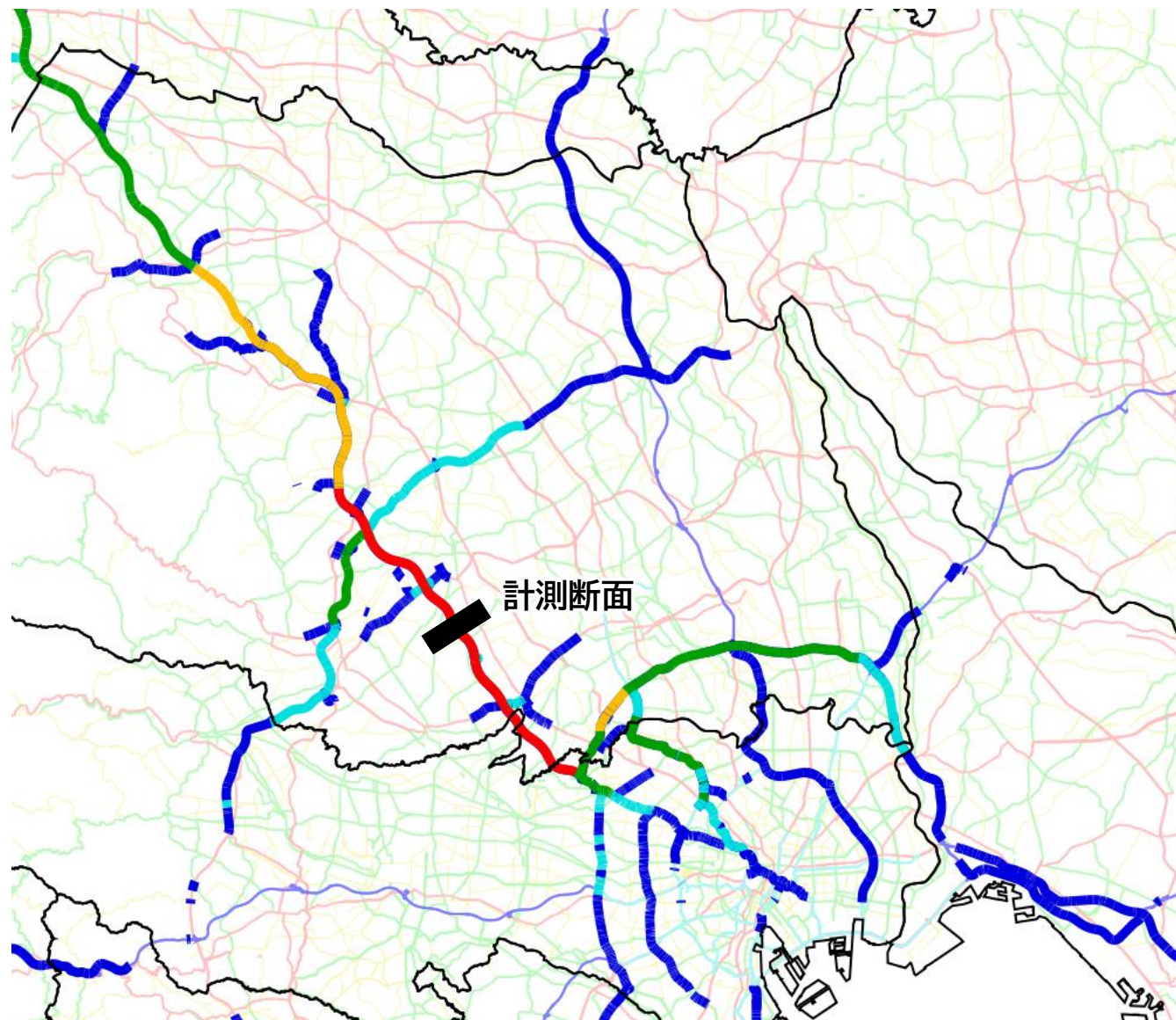
■ 関越道(三芳SIC～川越IC)／上り方向／平日



(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月平日3日間(10/22～24)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

■ 関越道(三芳SIC～川越IC)／下り方向／平日



<凡例(走行割合)>

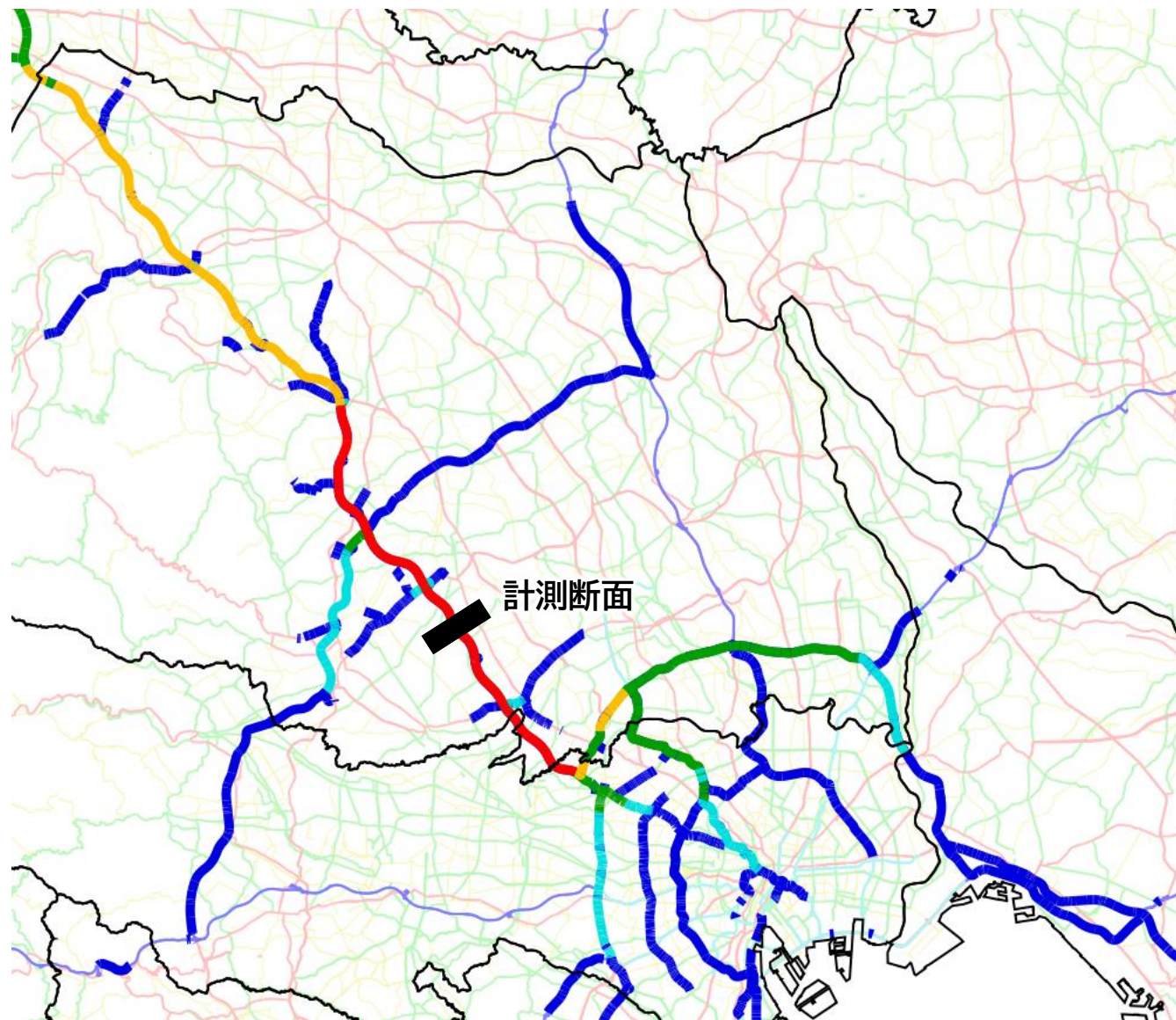
- 50%以上
- 30～50%
- 10～30%
- 5～10%
- 1～5%

※1%未満は非表示

(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月平日3日間(10/22～24)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

■ 関越道(三芳SIC～川越IC)／上り方向／休日



<凡例(走行割合)>

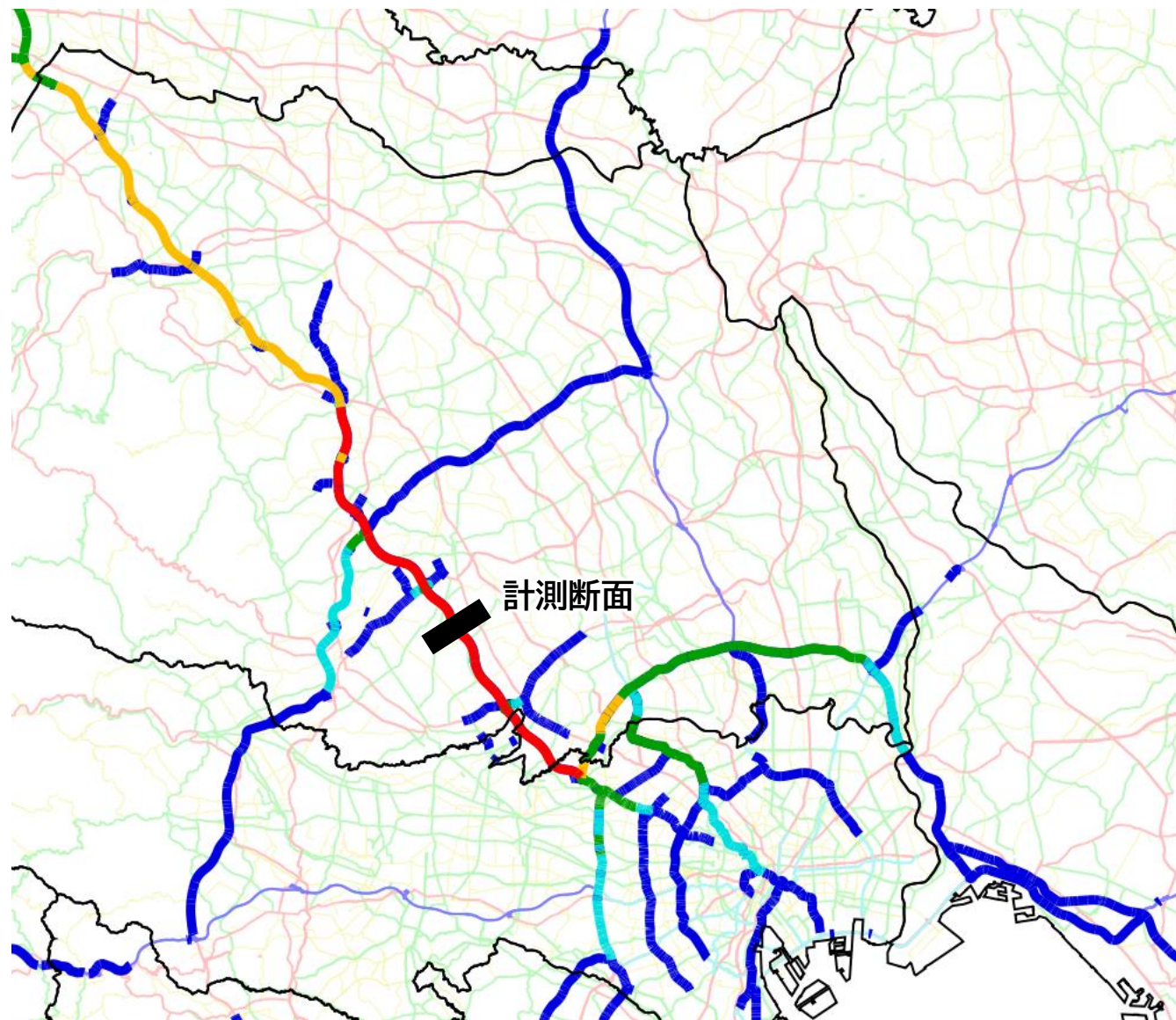
- 50%以上
- 30～50%
- 10～30%
- 5～10%
- 1～5%

※1%未満は非表示

(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月土休日3日間(10/12～14)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

■ 関越道(三芳SIC～川越IC)／下り方向／休日



<凡例(走行割合)>

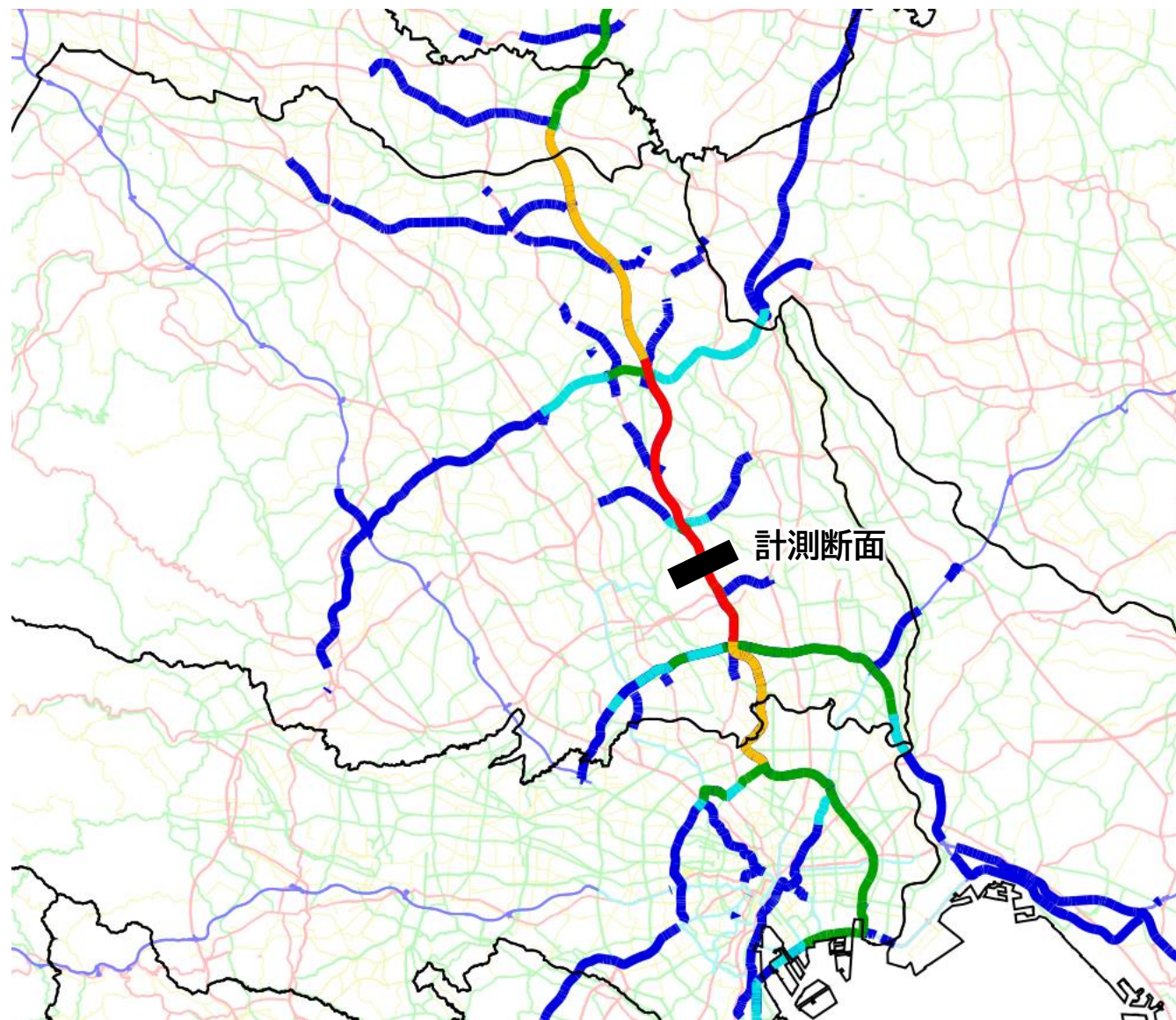
- 50%以上
- 30～50%
- 10～30%
- 5～10%
- 1～5%

※1%未満は非表示

(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月土休日3日間(10/12～14)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

■ 東北道(浦和IC～岩槻IC)／上り方向／平日



<凡例(走行割合)>

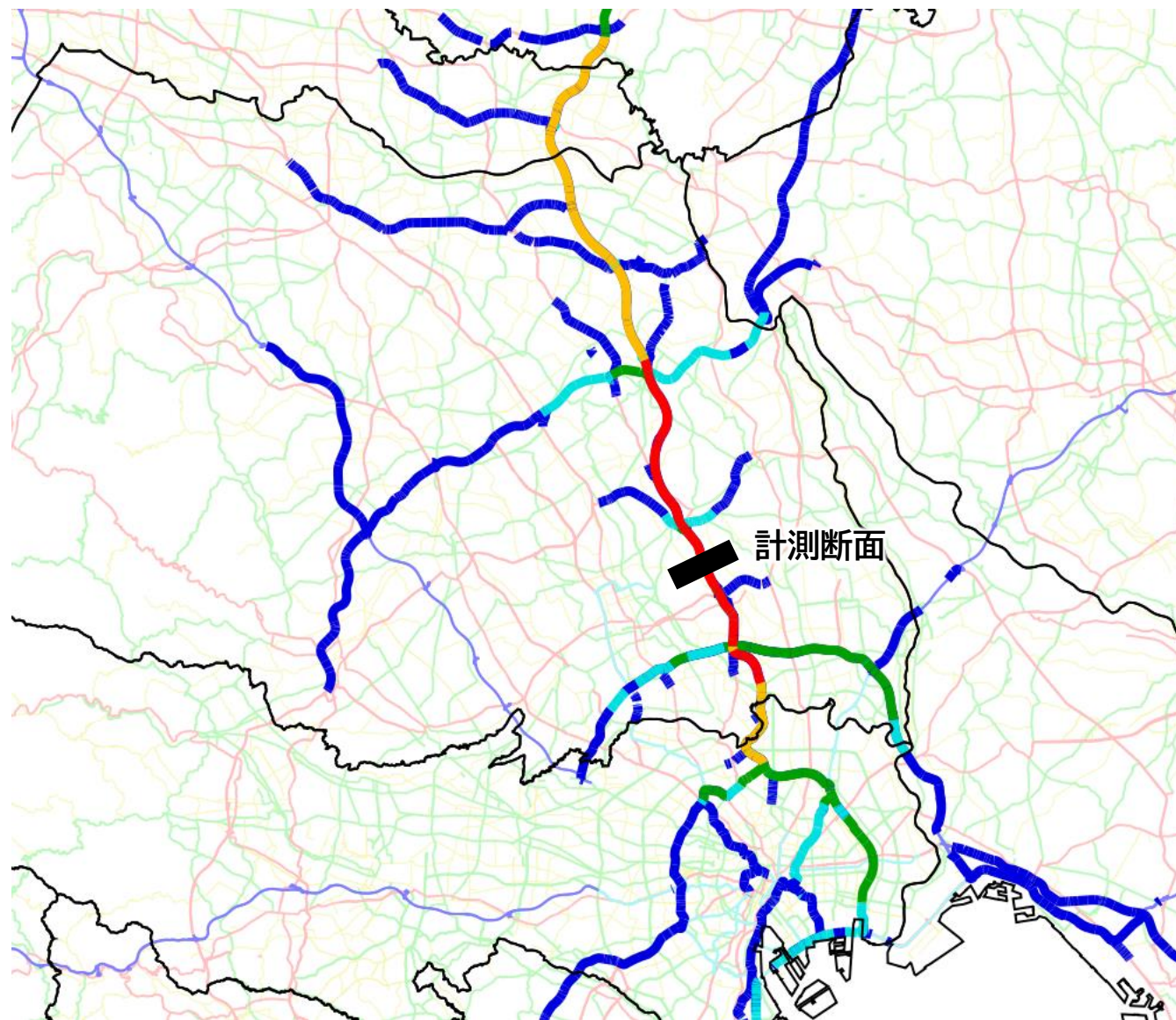
- 50%以上
- 30～50%
- 10～30%
- 5～10%
- 1～5%

※1%未満は非表示

(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月平日3日間(10/22～24)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

■ 東北道(浦和IC～岩槻IC)／下り方向／平日



<凡例(走行割合)>

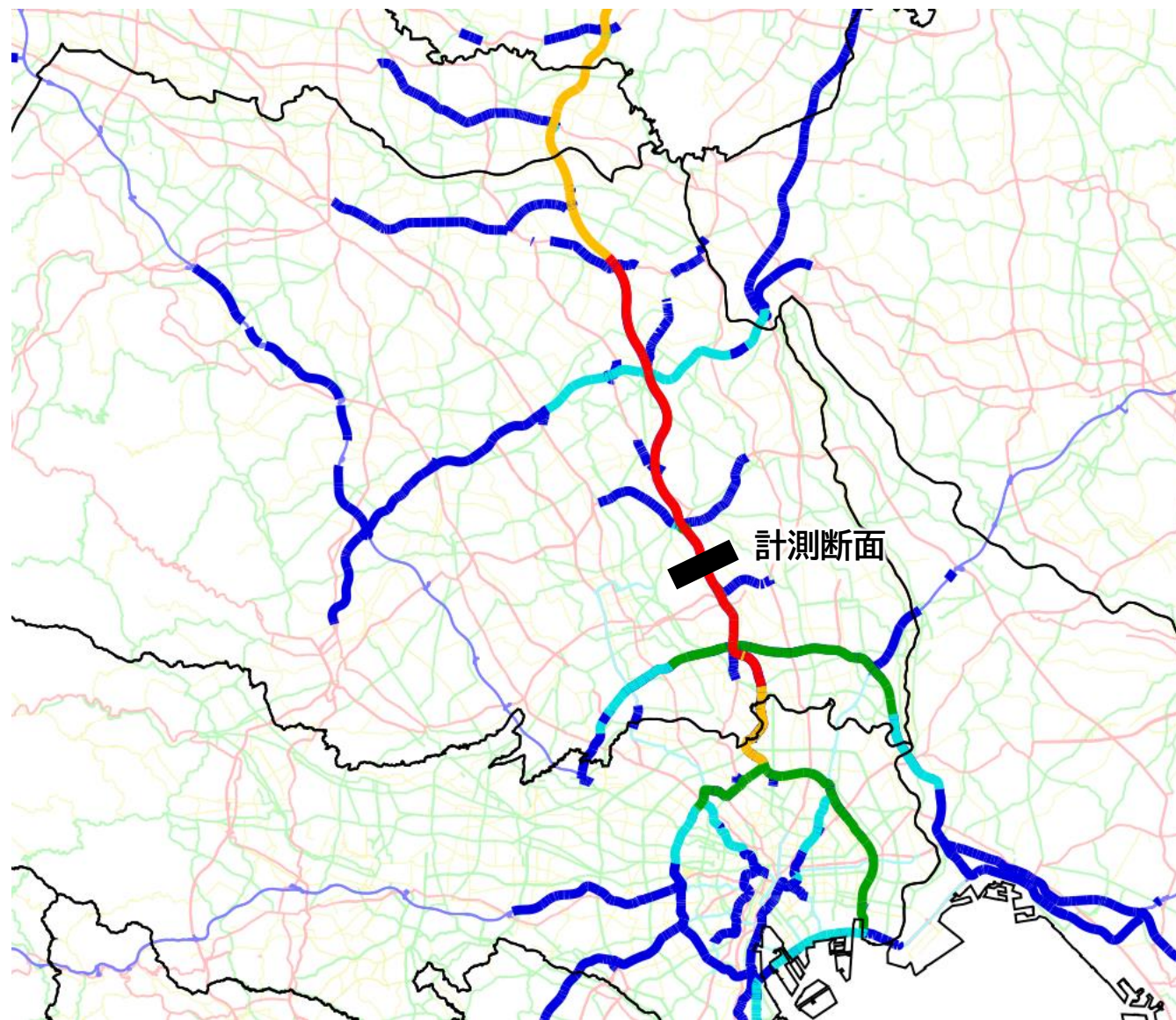
- 50%以上
- 30～50%
- 10～30%
- 5～10%
- 1～5%

※1%未満は非表示

(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月平日3日間(10/22～24)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

■ 東北道(浦和IC～岩槻IC)／上り方向／休日



<凡例(走行割合)>

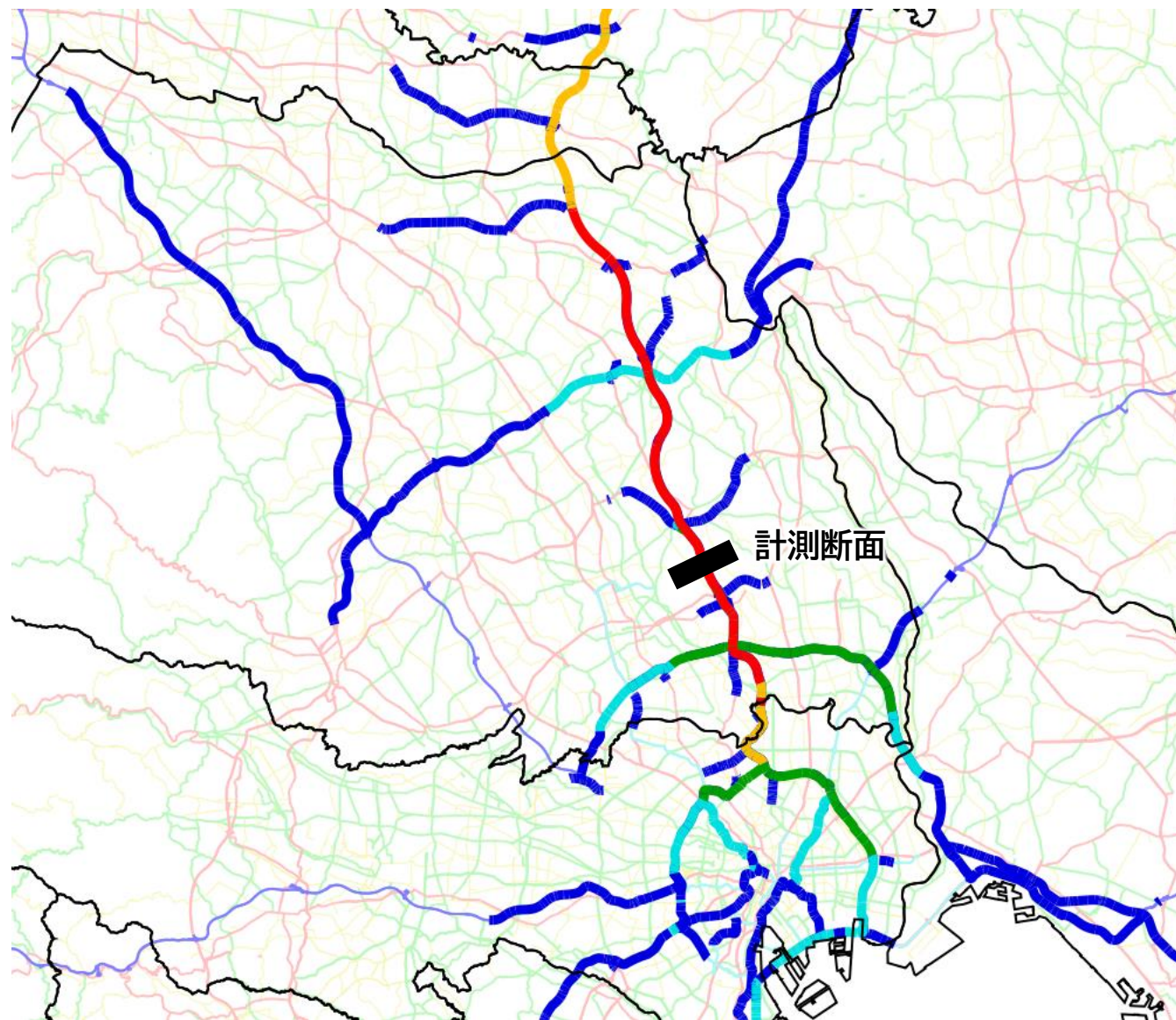
- 50%以上
- 30~50%
- 10~30%
- 5~10%
- 1~5%

※1%未満は非表示

(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月土休日3日間(10/12~14)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

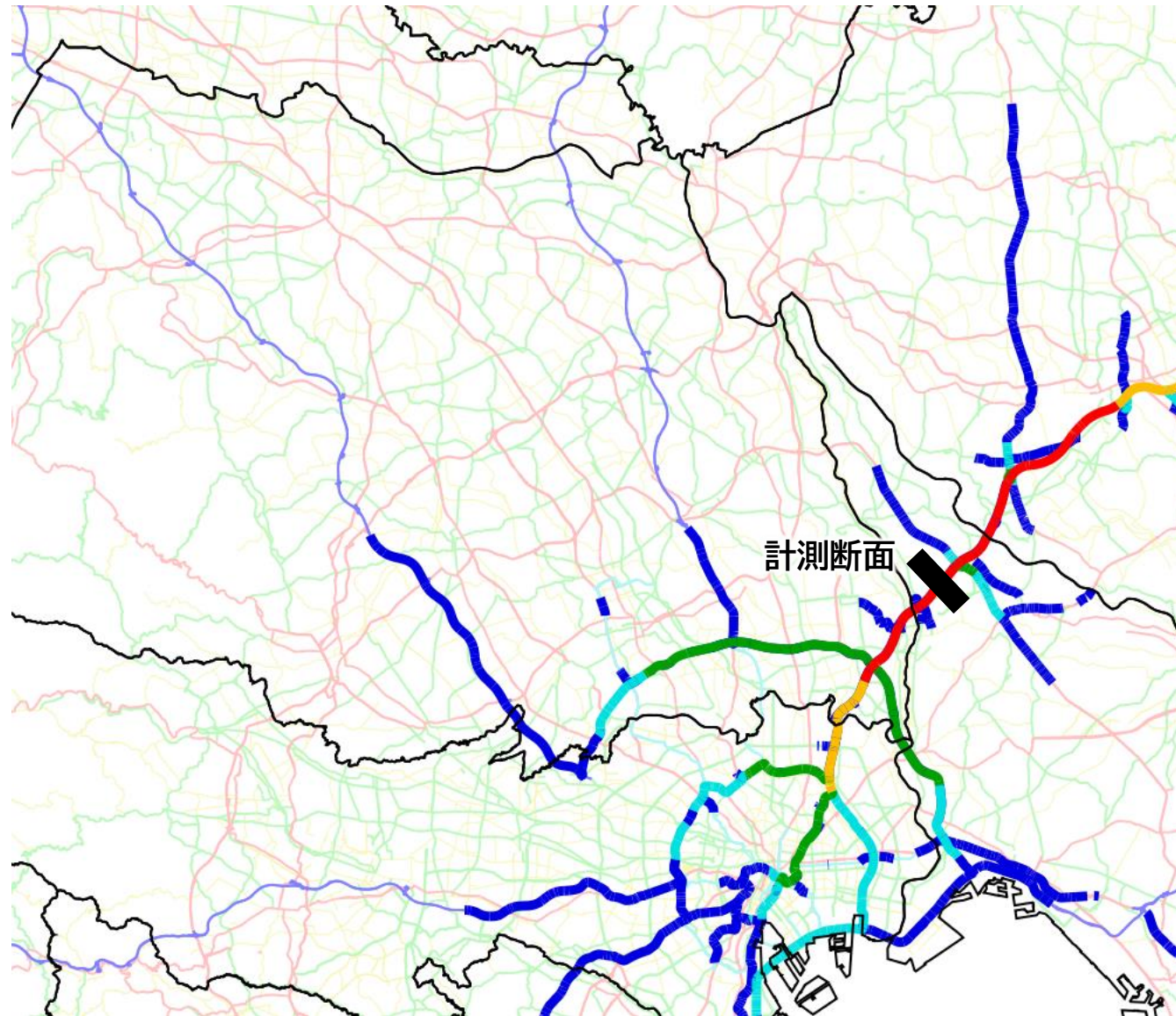
■ 東北道(浦和IC～岩槻IC)／下り方向／休日



(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月土休日3日間(10/12~14)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

■ 常磐道(流山IC～柏IC)／上り方向／平日



<凡例(走行割合)>

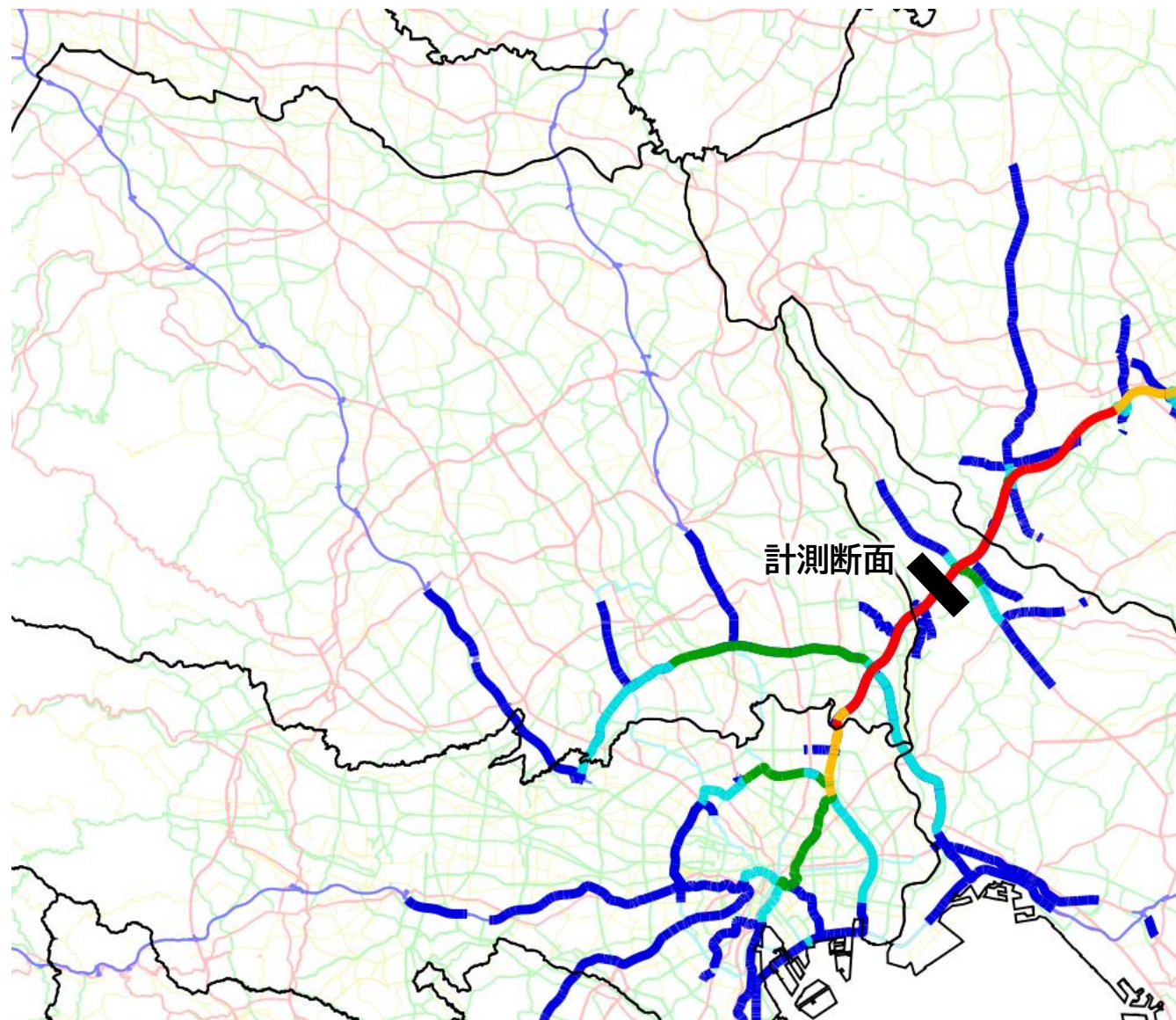
- 50%以上
- 30～50%
- 10～30%
- 5～10%
- 1～5%

※1%未満は非表示

(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月平日3日間(10/22～24)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

■ 常磐道(流山IC～柏IC)／下り方向／平日



<凡例(走行割合)>

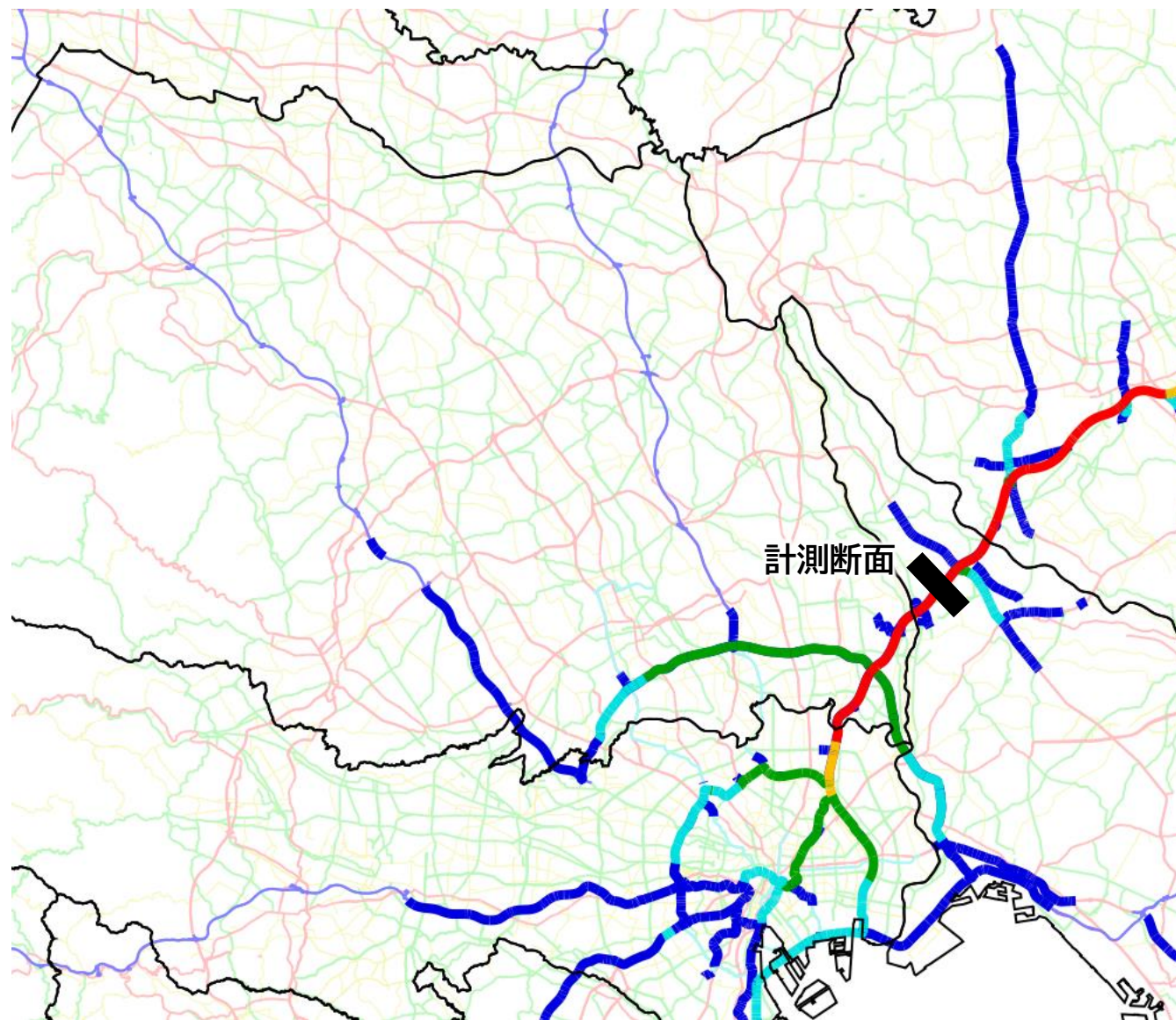
- 50%以上
- 30~50%
- 10~30%
- 5~10%
- 1~5%

※1%未満は非表示

(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月平日3日間(10/22~24)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

■ 常磐道(流山IC～柏IC)／上り方向／休日



<凡例(走行割合)>

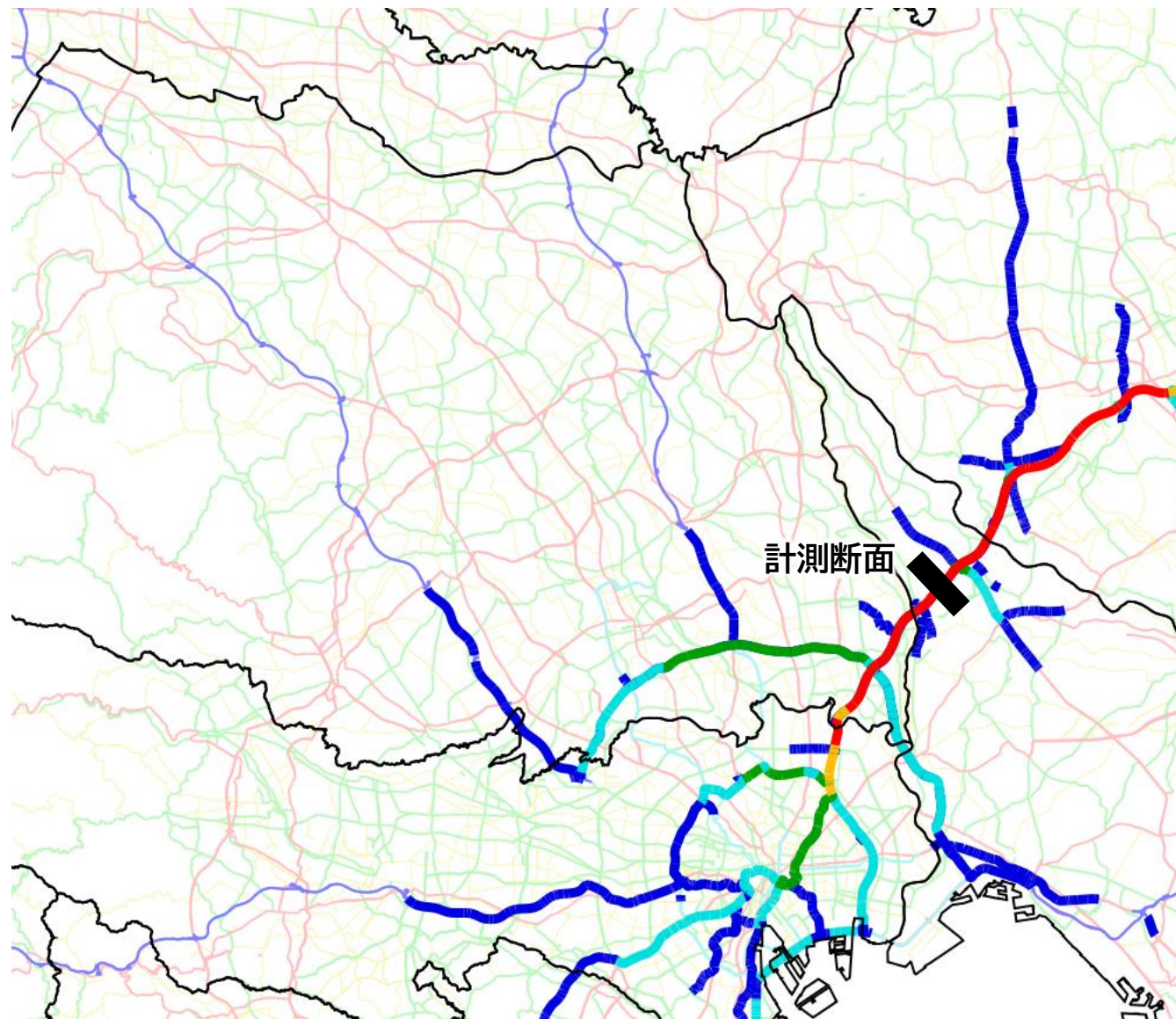
- 50%以上
- 30～50%
- 10～30%
- 5～10%
- 1～5%

※1%未満は非表示

(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月土休日3日間(10/12～14)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

■ 常磐道(流山IC～柏IC)／下り方向／休日



<凡例(走行割合)>

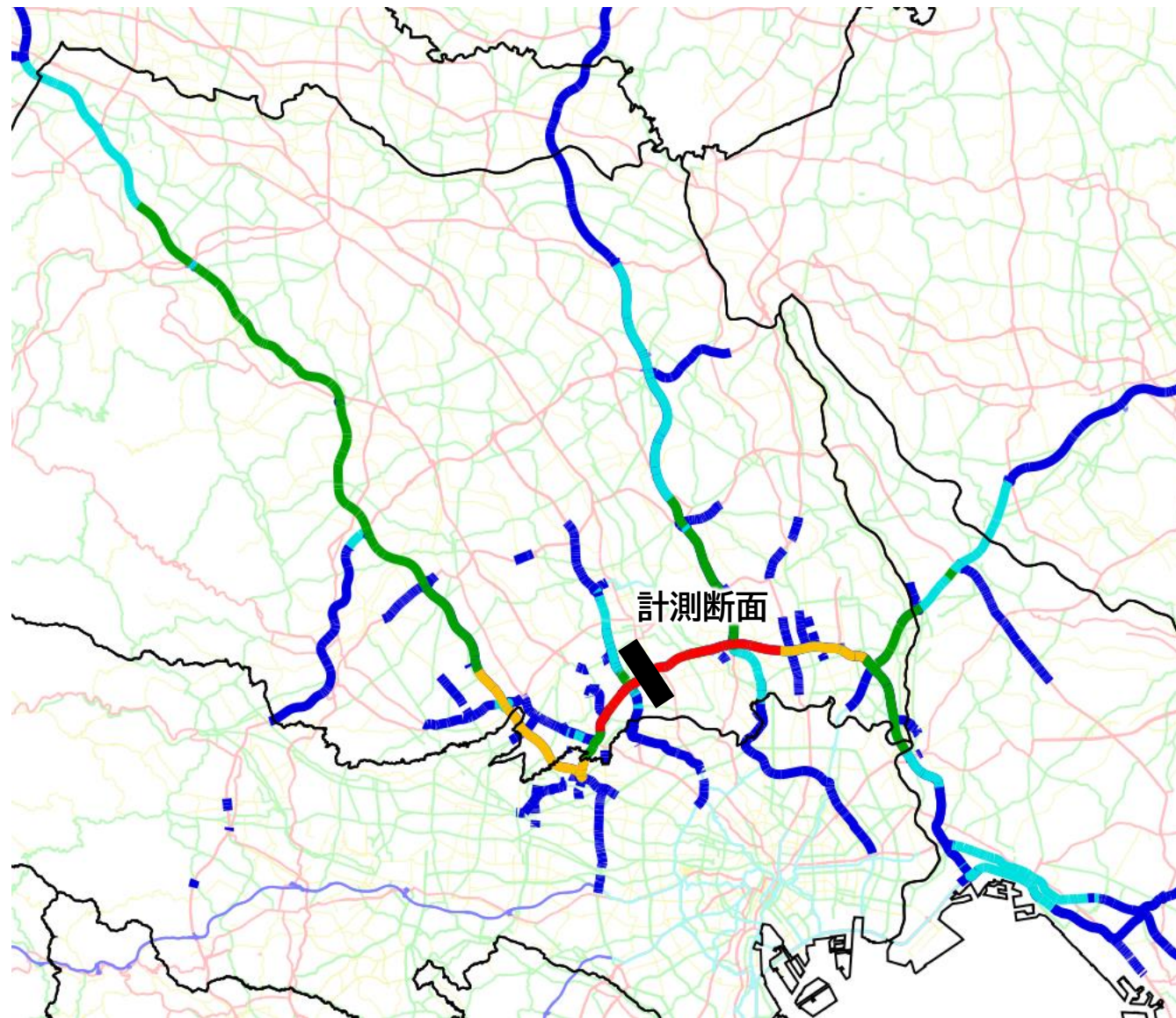
- 50%以上
- 30～50%
- 10～30%
- 5～10%
- 1～5%

※1%未満は非表示

(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月土休日3日間(10/12～14)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

- 外環道(美女木JCT～戸田東IC)／内回り方向／平日



<凡例(走行割合)>

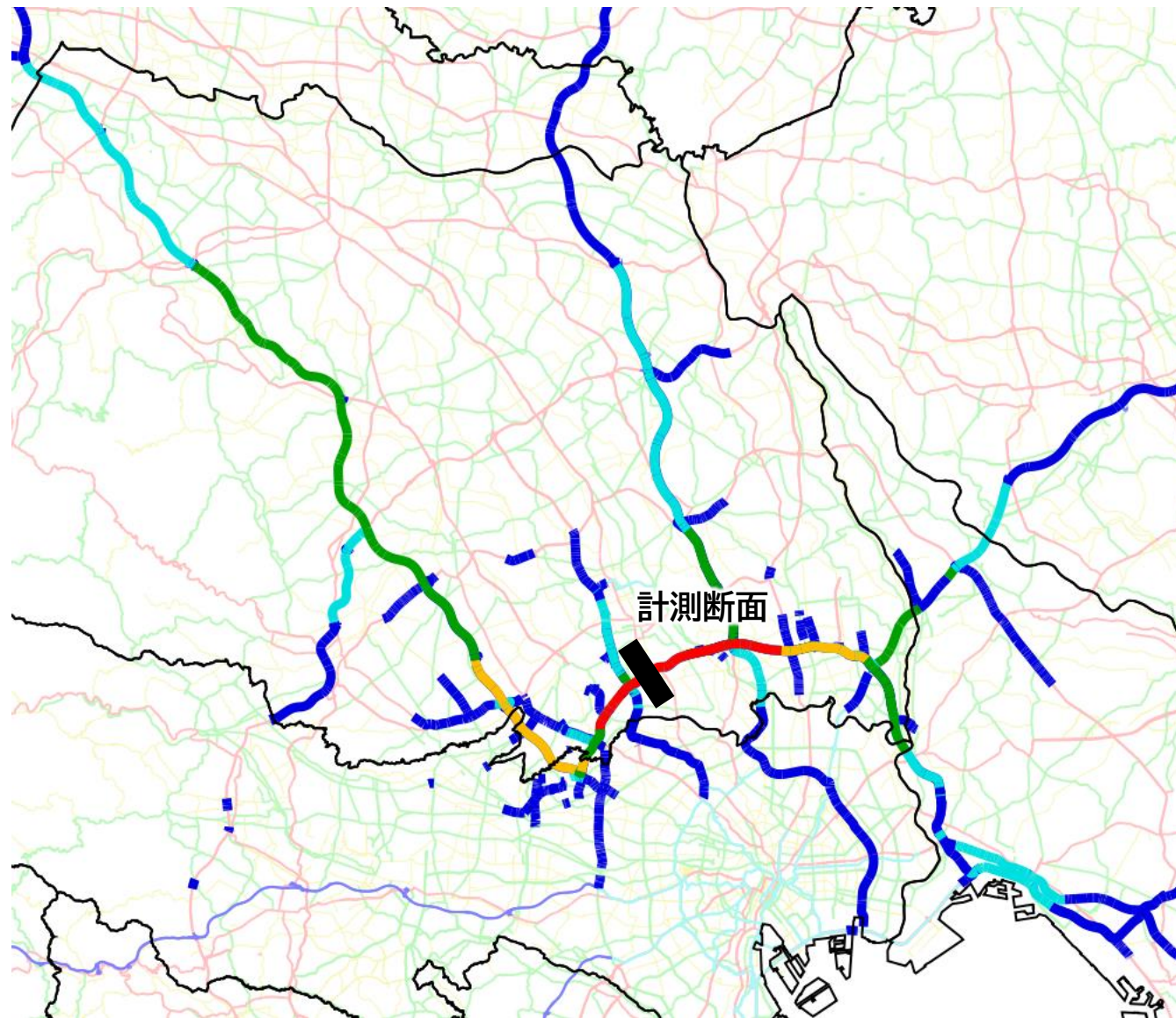
- 50%以上
- 30～50%
- 10～30%
- 5～10%
- 1～5%

※1%未満は非表示

(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月平日3日間(10/22～24)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

■ 外環道(美女木JCT～戸田東IC)／外回り方向／平日



<凡例(走行割合)>

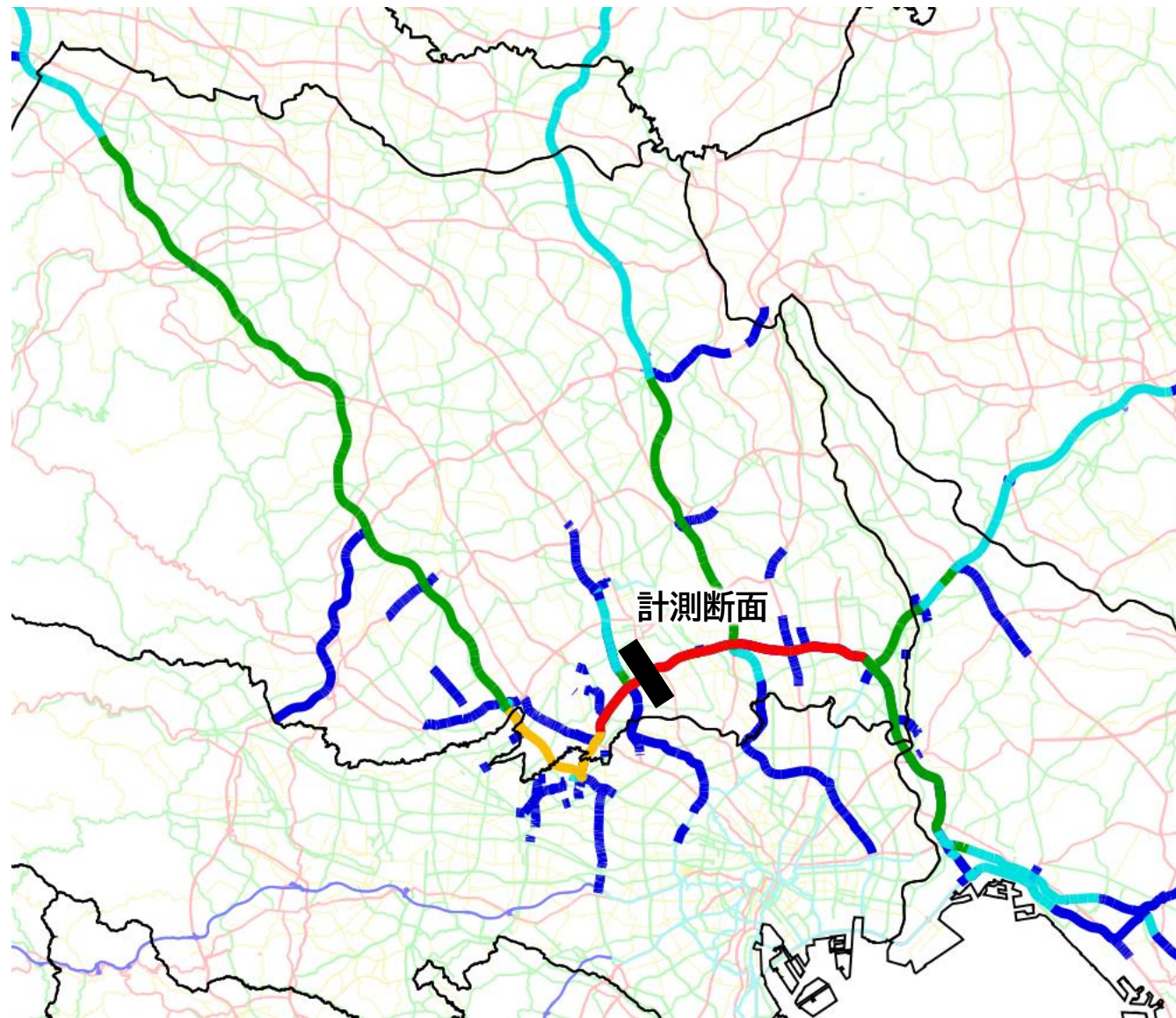
- 50%以上
- 30～50%
- 10～30%
- 5～10%
- 1～5%

※1%未満は非表示

(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月平日3日間(10/22～24)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

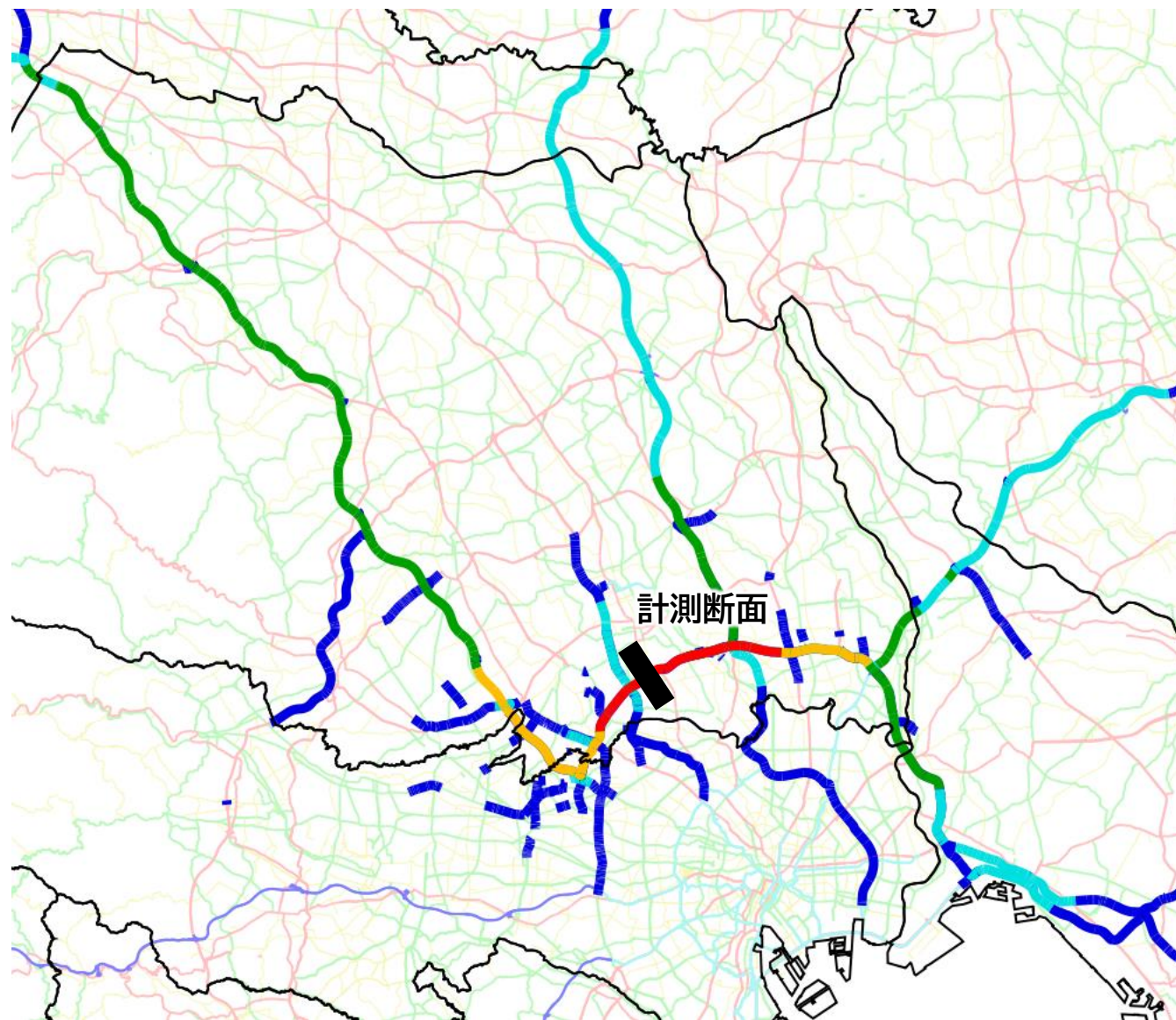
- 外環道(美女木JCT～戸田東IC)／内回り方向／休日



(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月土休日3日間(10/12～14)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

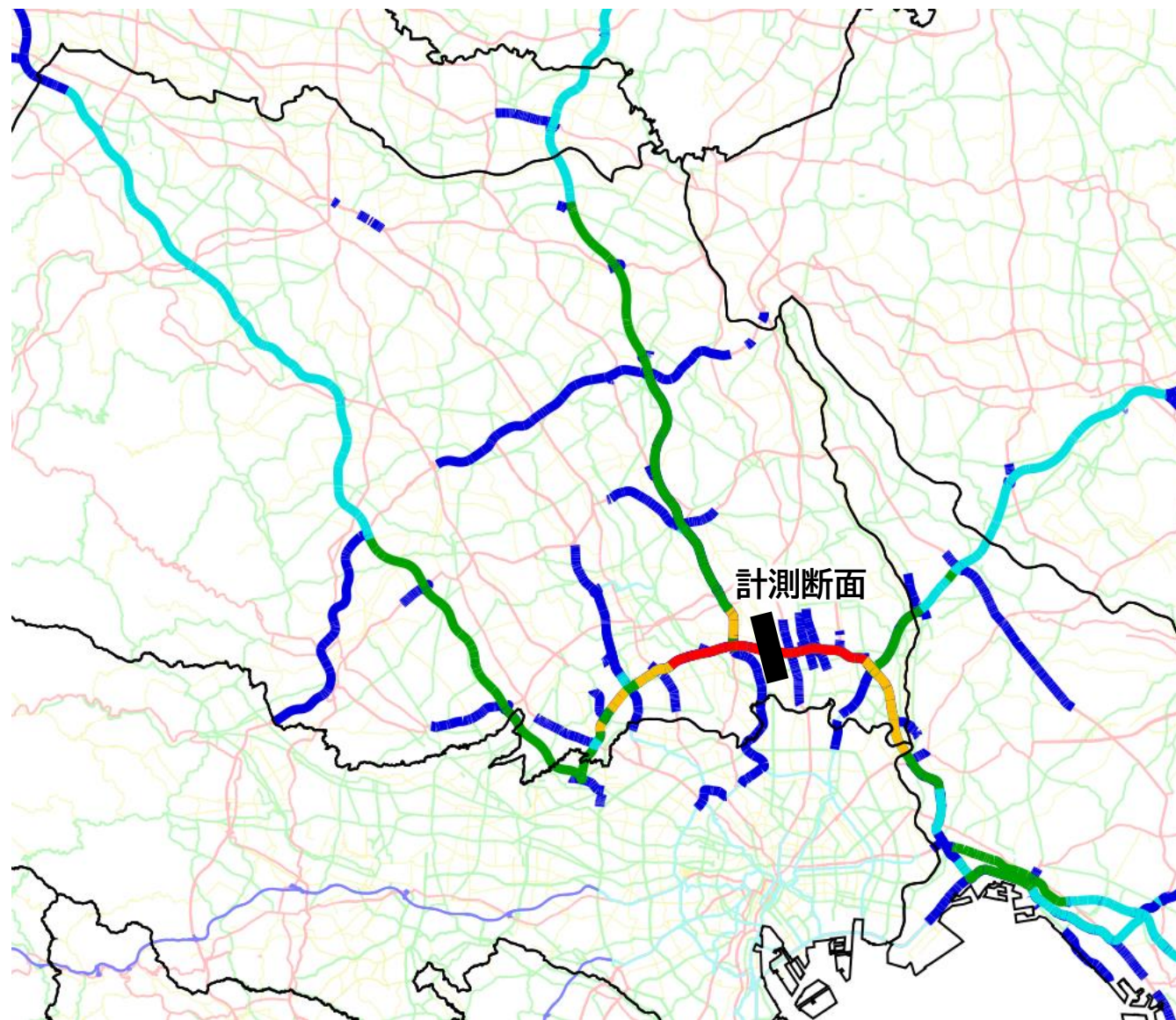
■ 外環道(美女木JCT～戸田東IC)／外回り方向／休日



(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月土休日3日間(10/12～14)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

■ 外環道(川口東IC～草加IC)／内回り方向／平日



<凡例(走行割合)>

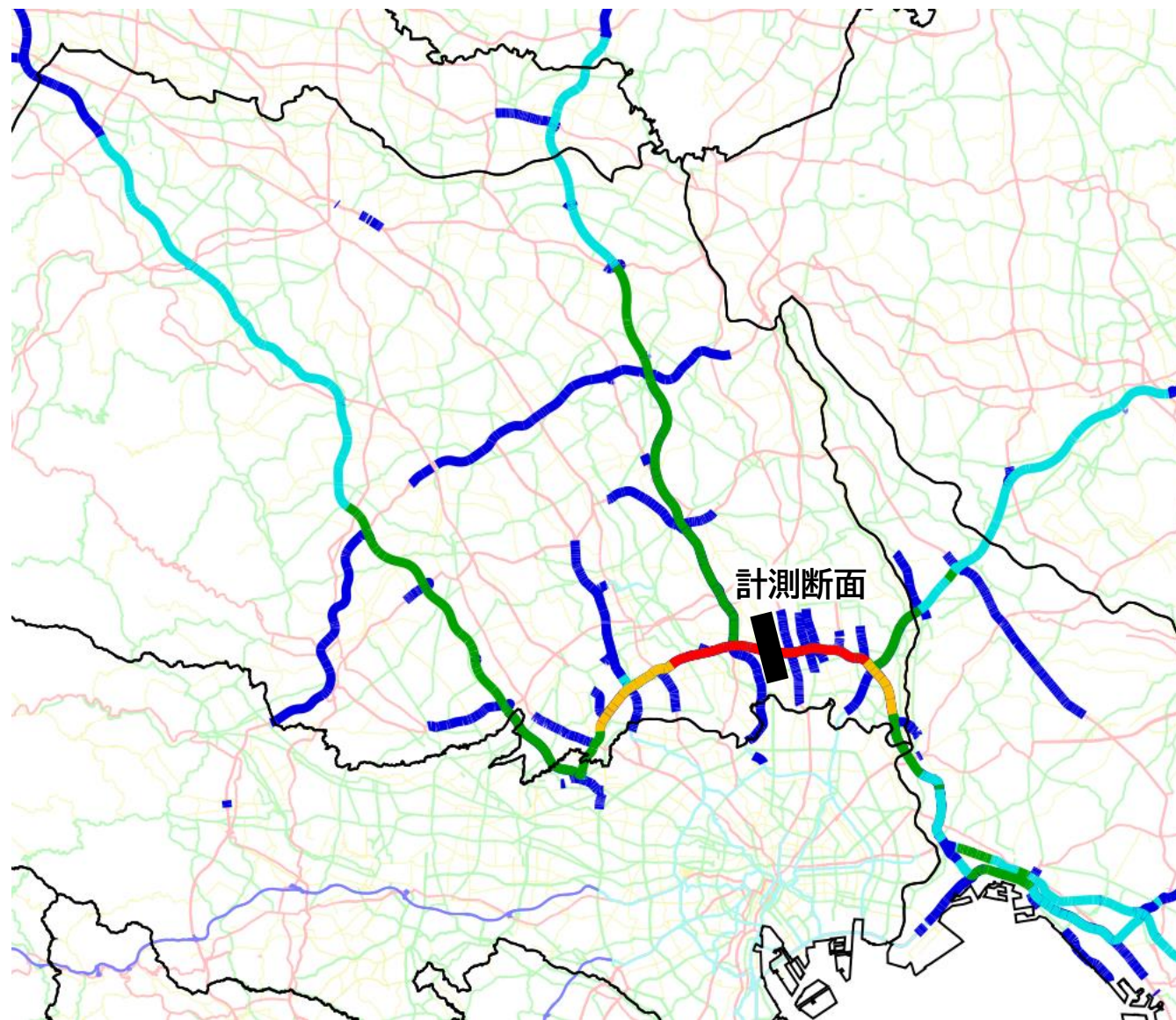
- 50%以上
- 30～50%
- 10～30%
- 5～10%
- 1～5%

※1%未満は非表示

(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月平日3日間(10/22～24)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

■ 外環道(川口東IC～草加IC)／外回り方向／平日



<凡例(走行割合)>

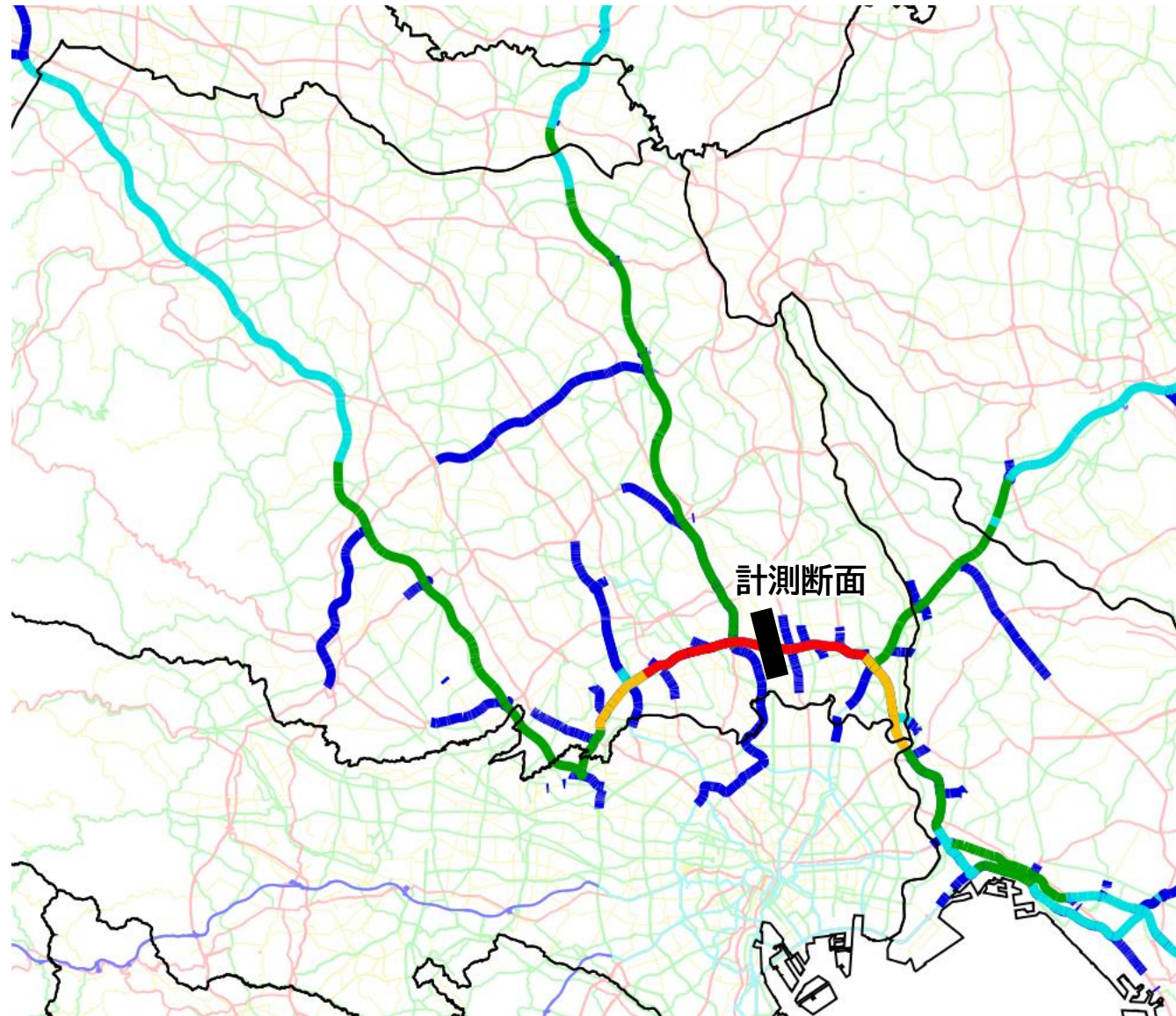
- 50%以上
- 30～50%
- 10～30%
- 5～10%
- 1～5%

※1%未満は非表示

(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月平日3日間(10/22～24)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

■ 外環道(川口東IC～草加IC)／内回り方向／休日



<凡例(走行割合)>

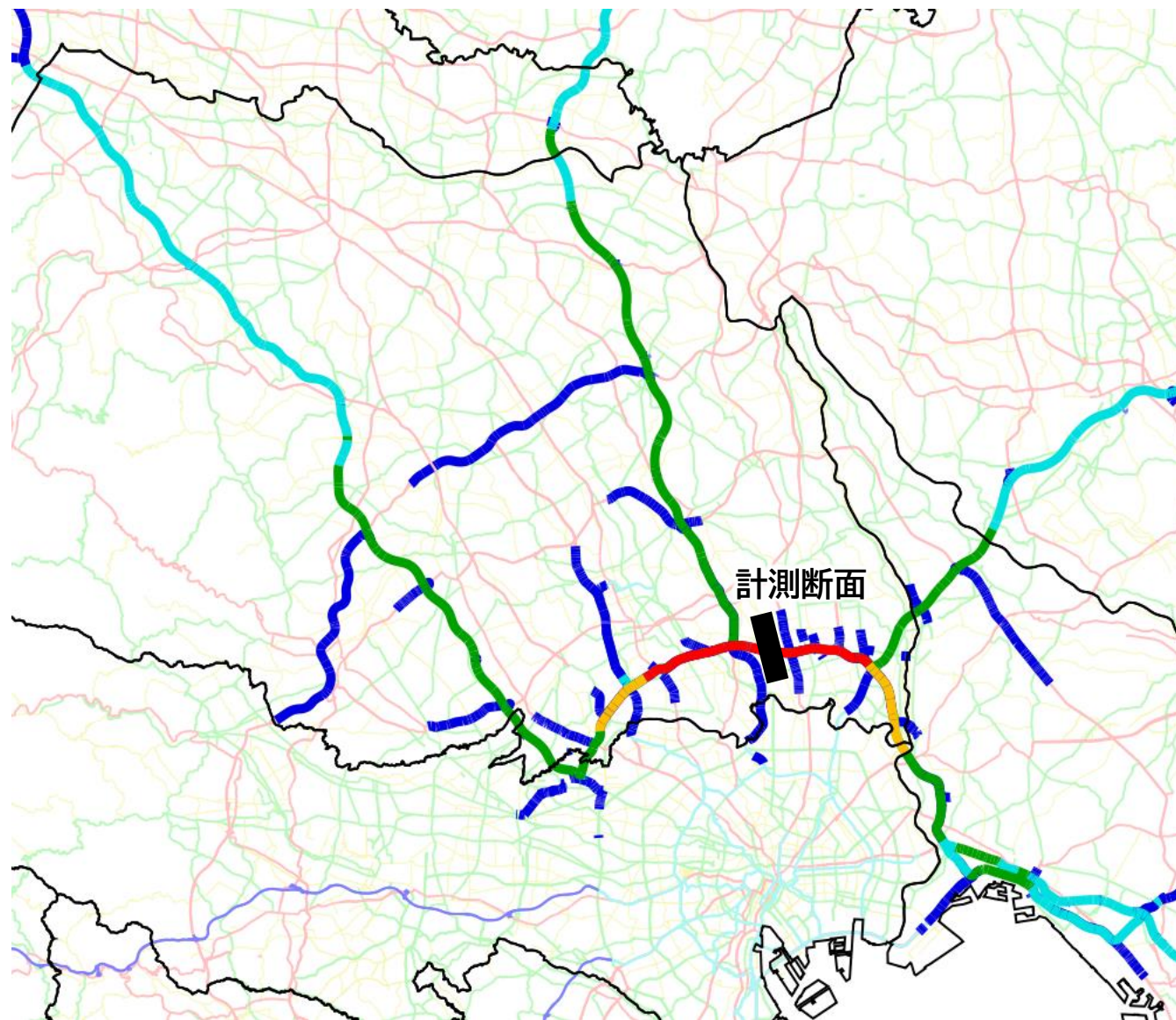
- 50%以上
- 30～50%
- 10～30%
- 5～10%
- 1～5%

※1%未満は非表示

(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月土休日3日間(10/12～14)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

■ 外環道(川口東IC～草加IC)／外回り方向／休日



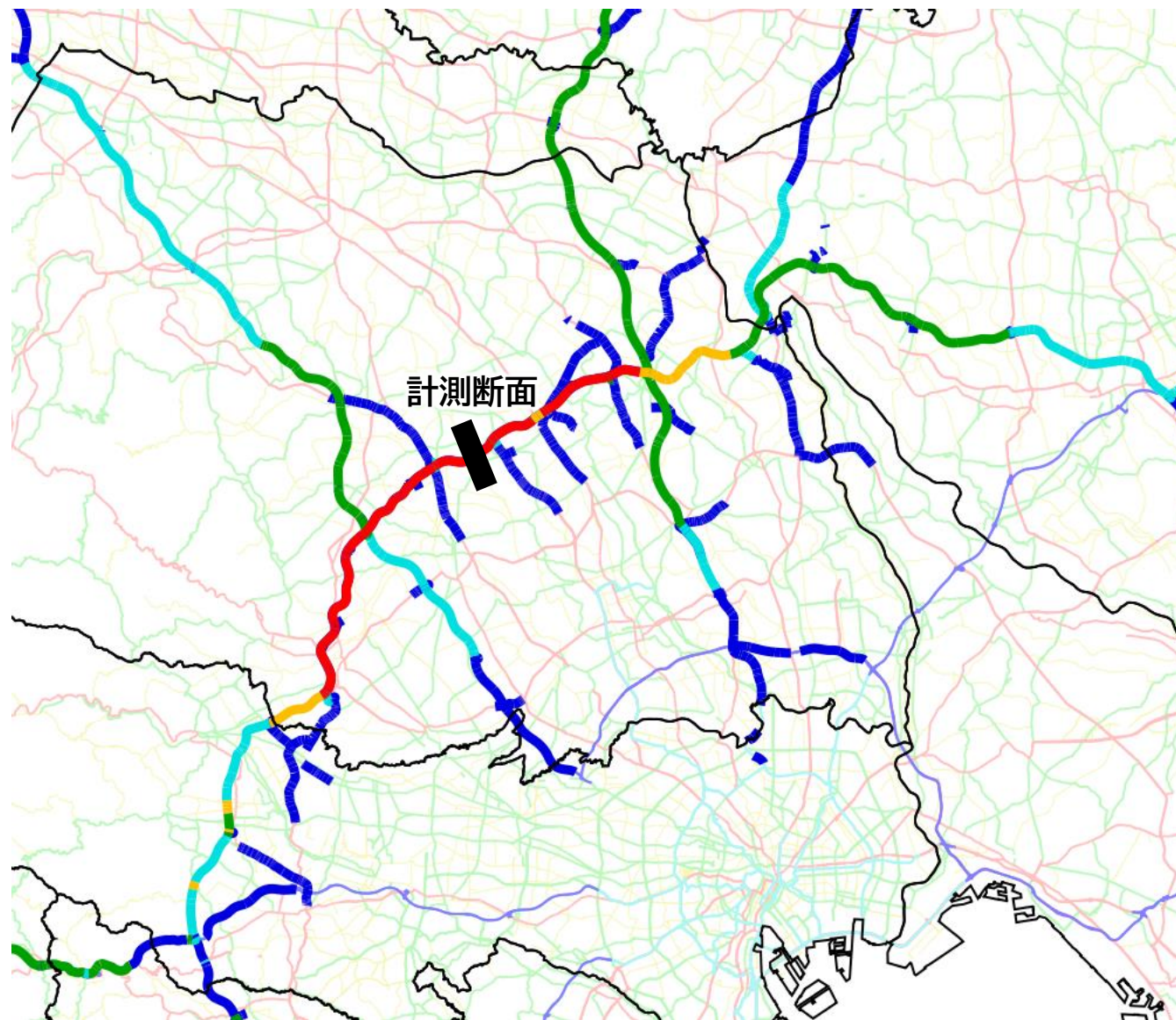
<凡例(走行割合)>

- 50%以上
- 30～50%
- 10～30%
- 5～10%
- 1～5%

※1%未満は非表示

3) 主要断面通過車両の走行経路（リンクフロー図）

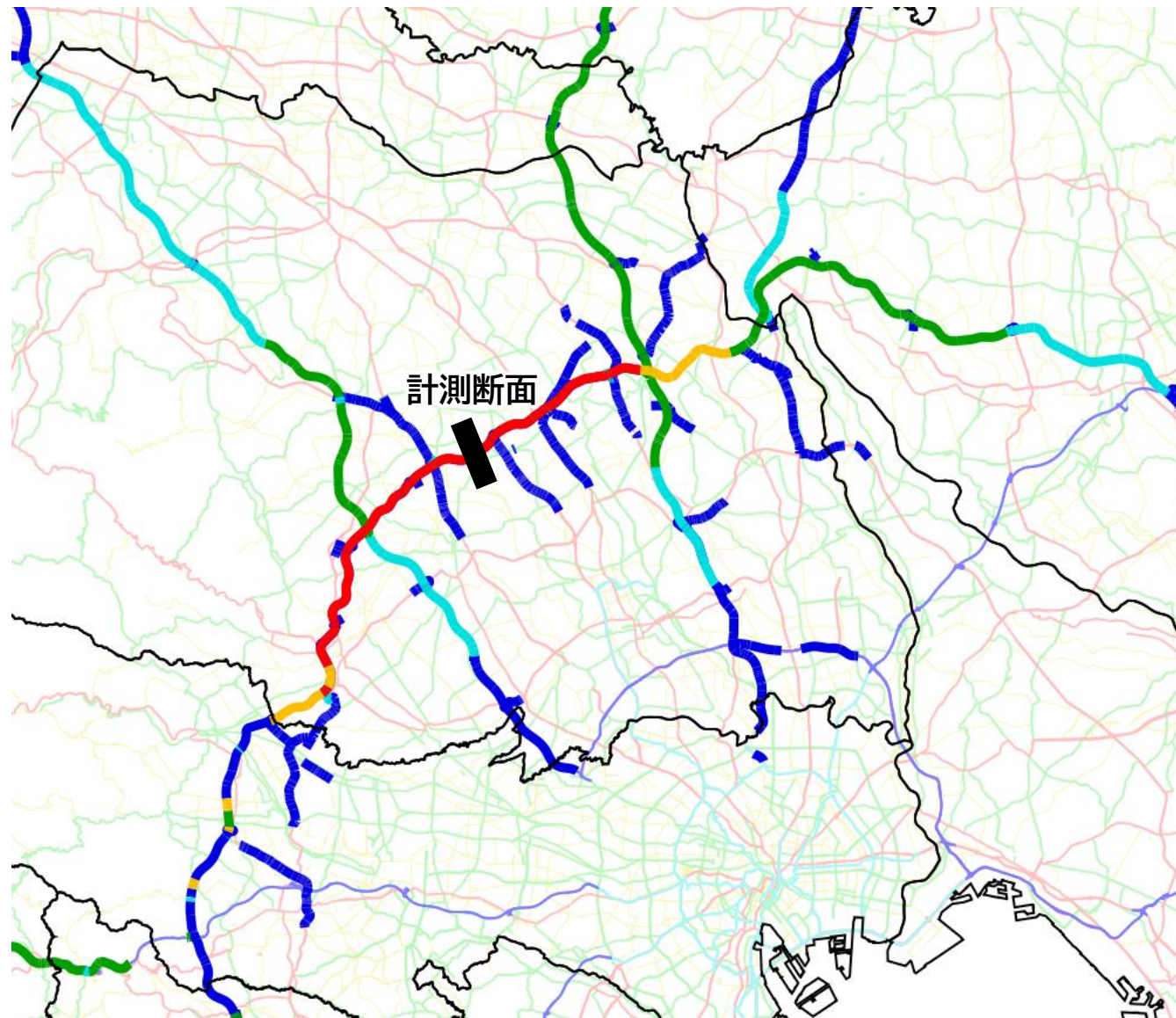
■ 圏央道(川島IC～桶川北本IC)／内回り方向／平日



(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月平日3日間(10/22～24)】

3) 主要断面通過車両の走行経路（リンクフロー図）

■ 圏央道(川島IC～桶川北本IC)／外回り方向／平日



<凡例(走行割合)>

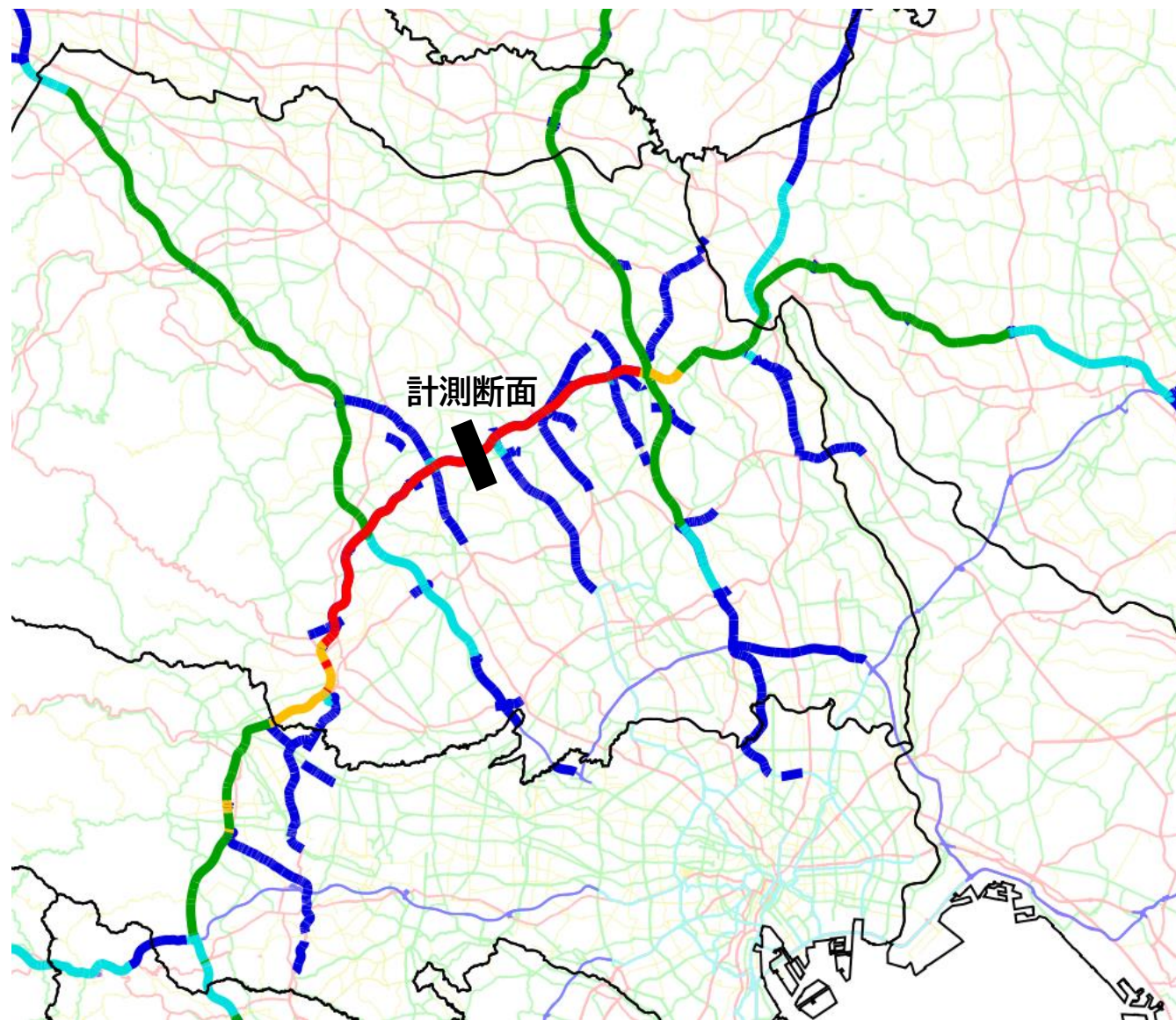
- 50%以上
- 30～50%
- 10～30%
- 5～10%
- 1～5%

※1%未満は非表示

(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月平日3日間(10/22～24)】

3) 主要断面通過車両の走行経路（リンクフロー図）

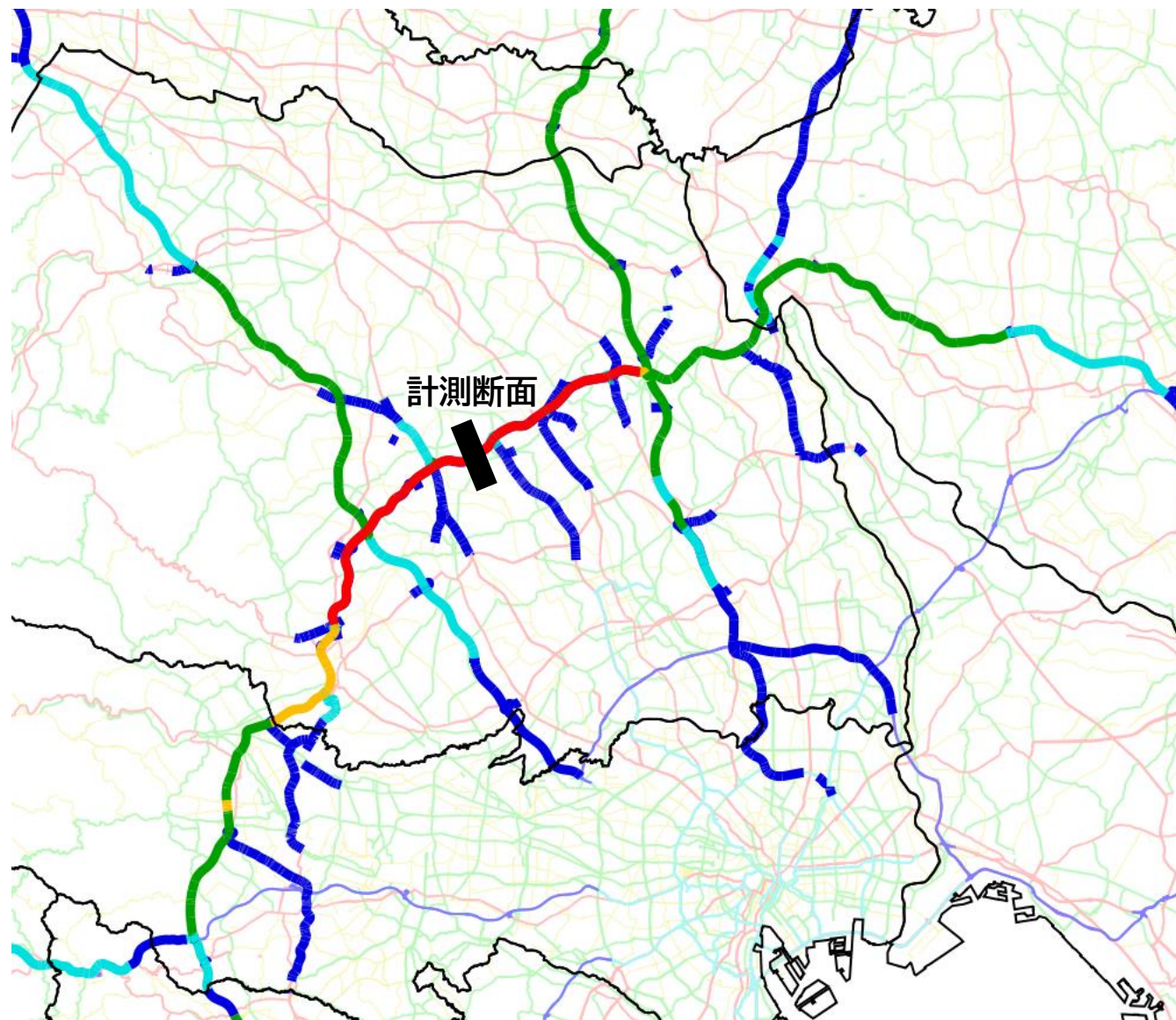
■ 圏央道(川島IC～桶川北本IC)／内回り方向／休日



(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月土休日3日間(10/12～14)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

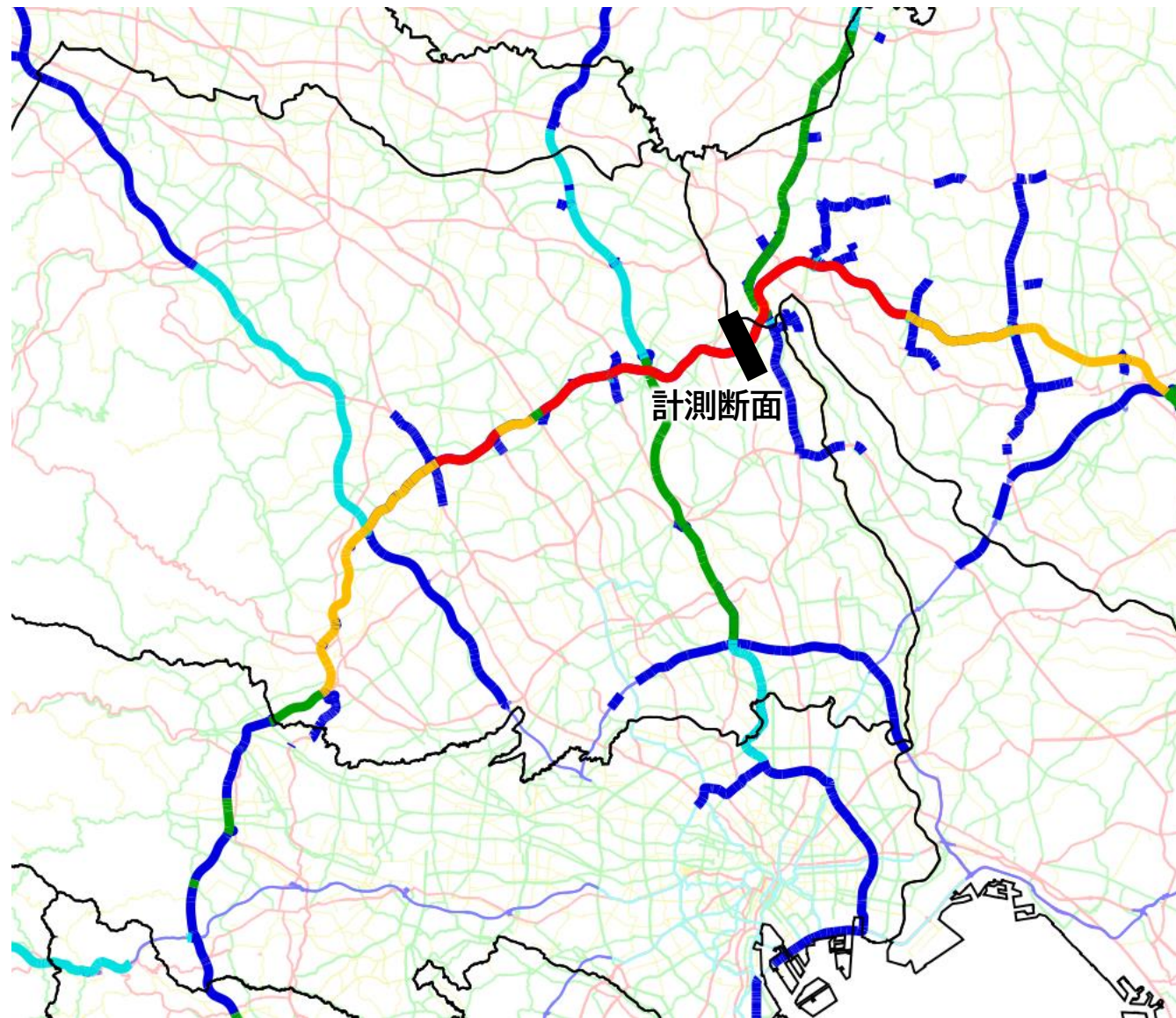
■ 圏央道(川島IC～桶川北本IC)／外回り方向／休日



(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月土休日3日間(10/12～14)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

■ 圏央道(幸手IC～五霞IC)／内回り方向／平日



<凡例(走行割合)>

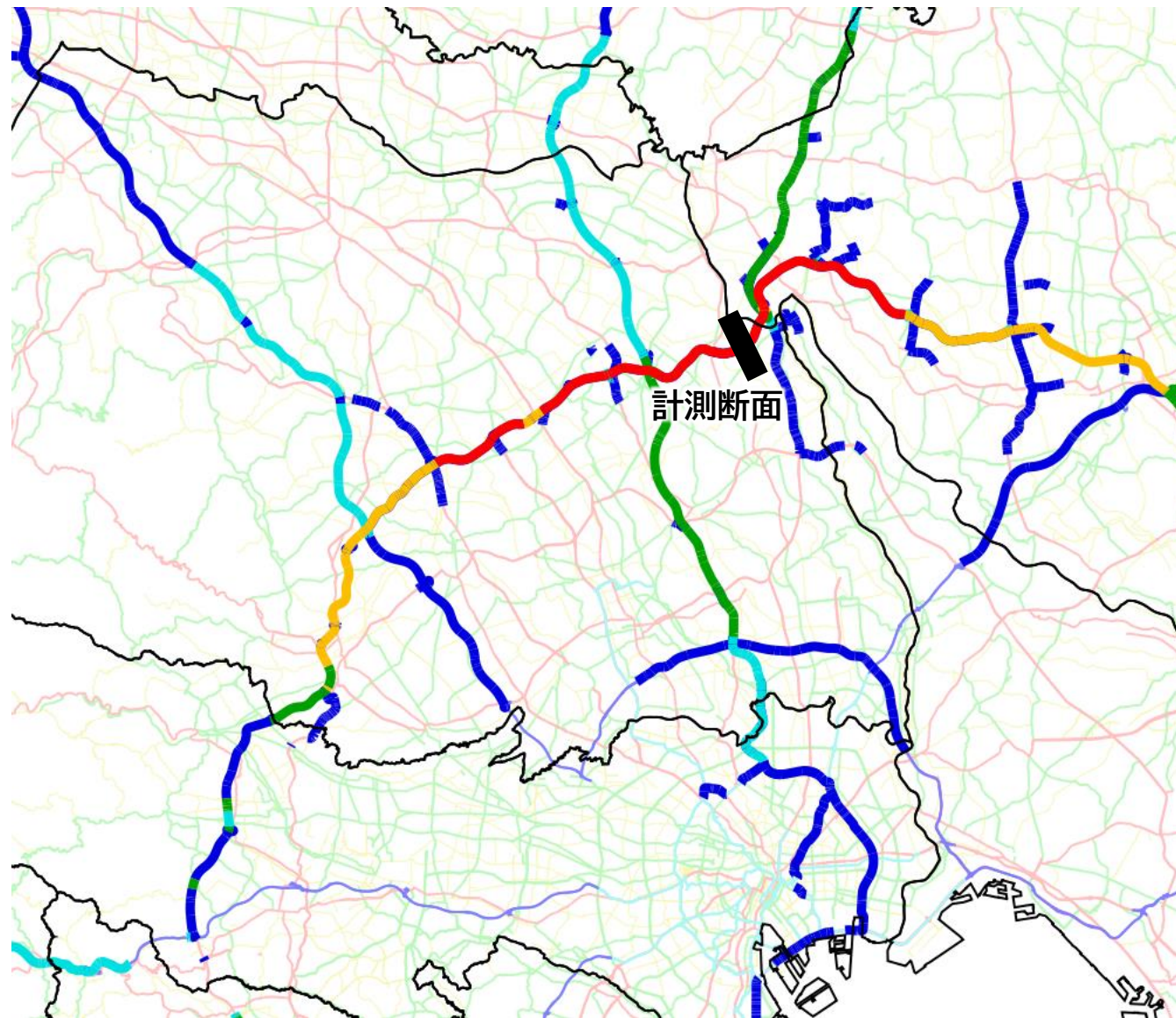
- 50%以上
- 30～50%
- 10～30%
- 5～10%
- 1～5%

※1%未満は非表示

(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月平日3日間(10/22～24)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

■ 圏央道(幸手IC～五霞IC)／外回り方向／平日



<凡例(走行割合)>

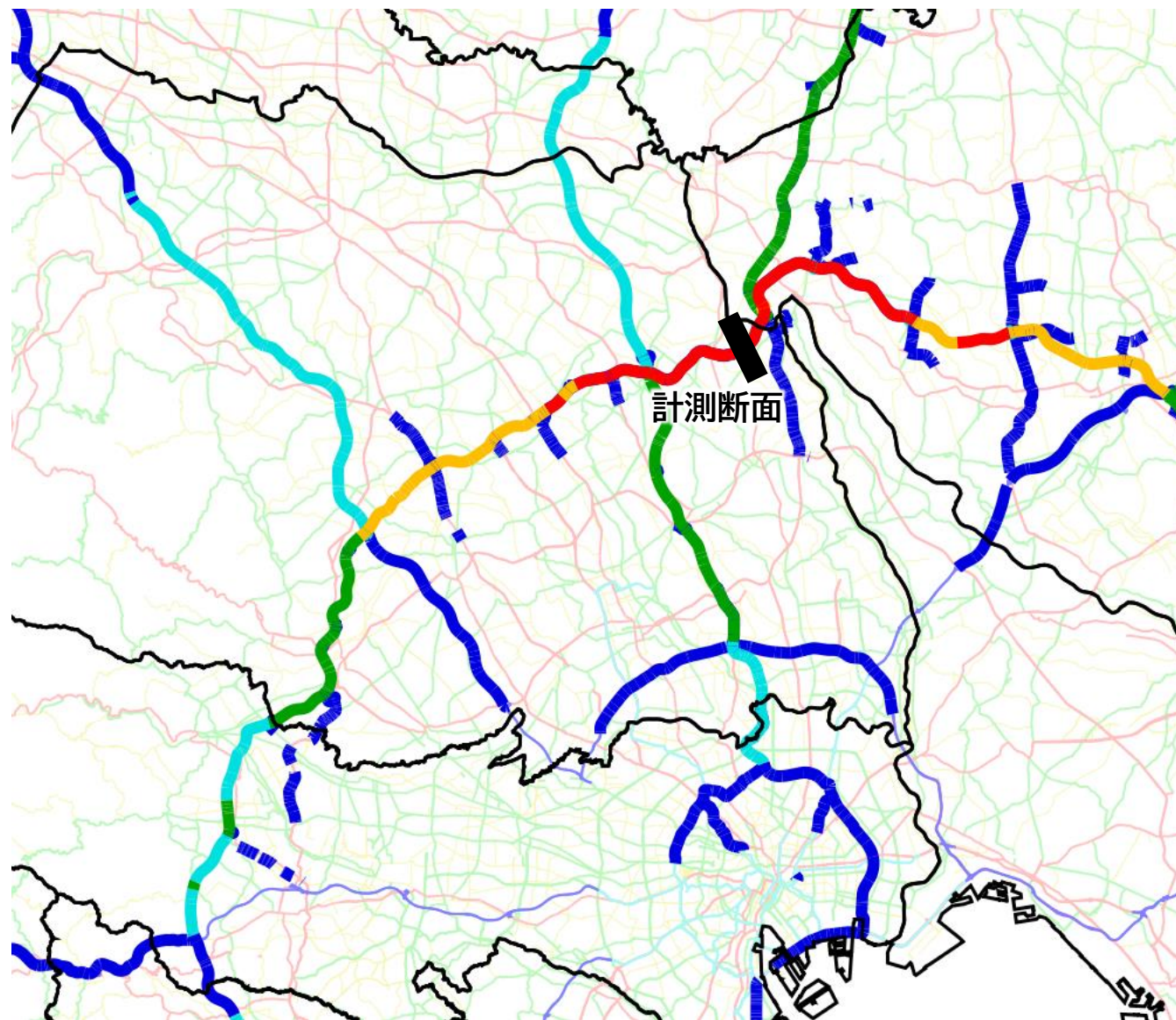
- 50%以上
- 30～50%
- 10～30%
- 5～10%
- 1～5%

※1%未満は非表示

(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月平日3日間(10/22～24)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

■ 圏央道(幸手IC～五霞IC)／内回り方向／休日



<凡例(走行割合)>

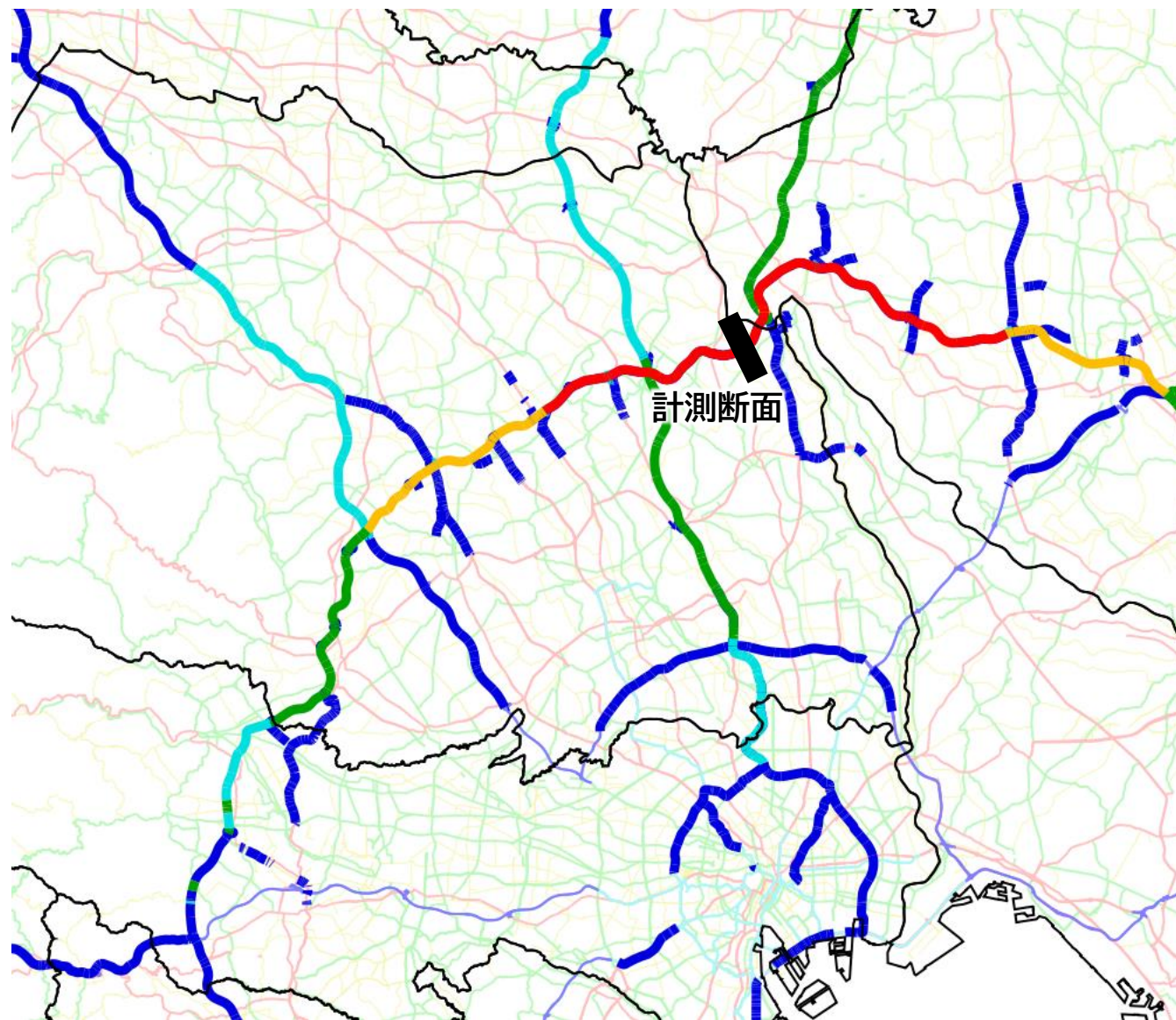
- 50%以上
- 30～50%
- 10～30%
- 5～10%
- 1～5%

※1%未満は非表示

(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月土休日3日間(10/12～14)】

3) 主要断面通過車両の走行経路 (リンクフロー図)

■ 圏央道(幸手IC～五霞IC)／外回り方向／休日



<凡例(走行割合)>

- 50%以上
- 30～50%
- 10～30%
- 5～10%
- 1～5%

※1%未満は非表示

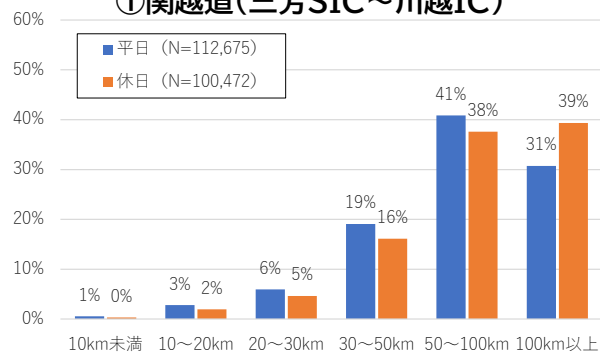
(データ)ETC2.0プローブ【2024年10月土休日3日間(10/12～14)】

4) 主要断面通過車両の平均トリップ長

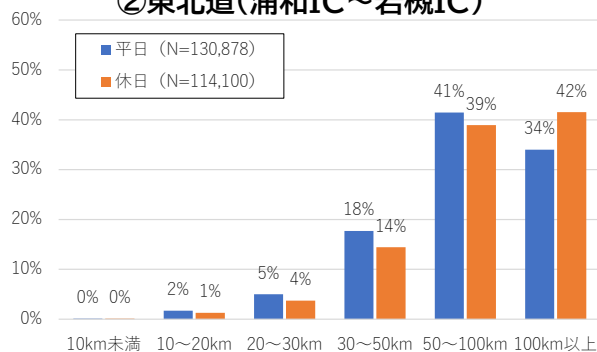
4) 主要断面通過車両の平均トリップ長

- 圏央道利用車はトリップ長が長く、各路線とも全般的に平日に比べ休日のトリップ長が長い傾向

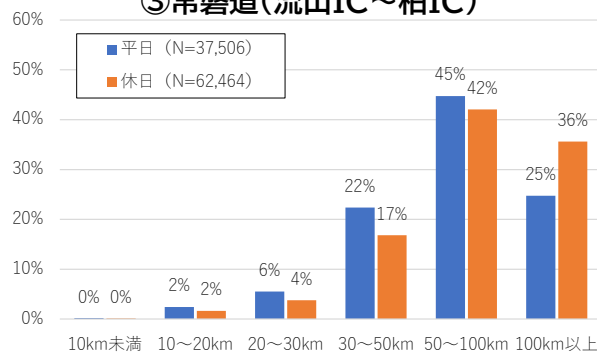
①関越道(三芳SIC～川越IC)



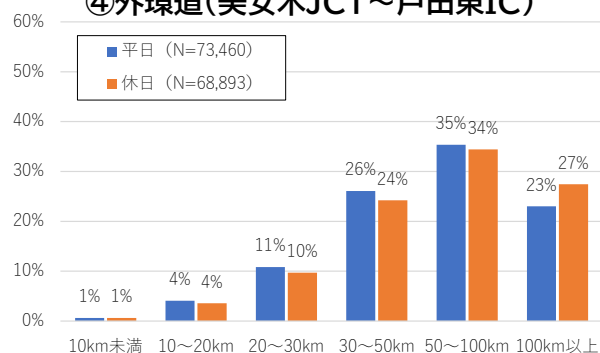
②東北道(浦和IC～岩槻IC)



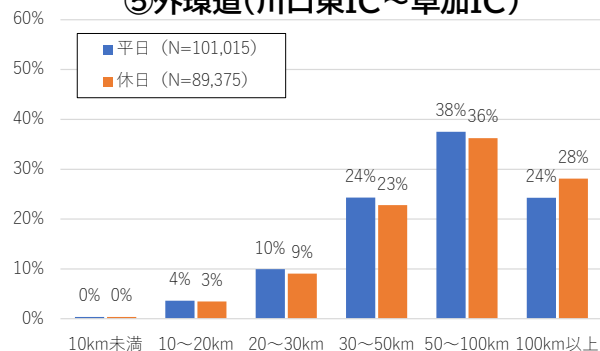
③常磐道(流山IC～柏IC)



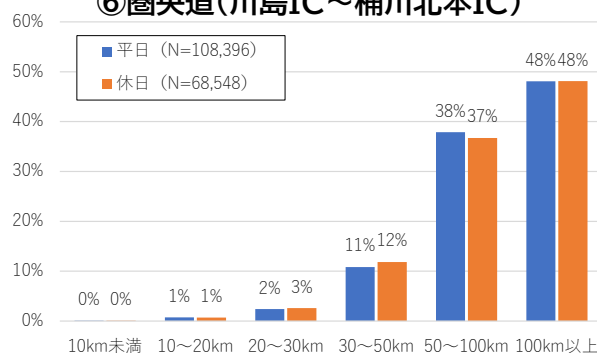
④外環道(美女木JCT～戸田東IC)



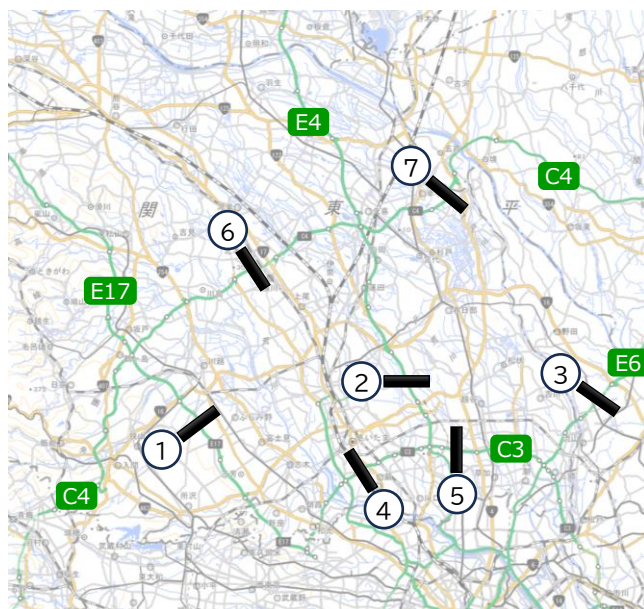
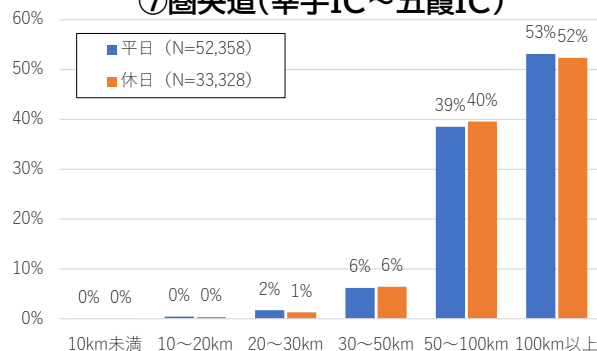
⑤外環道(川口東IC～草加IC)



⑥圏央道(川島IC～桶川北本IC)



⑦圏央道(幸手IC～五霞IC)



(データ)ETC2.0プローブ[2024年10月]
 ※平日・休日ともに晴天時の3日間を対象
 ※トリップ長の集計対象範囲は関東地整管内

4.4 新たな道路による交通流動変化及び、交通量推計による分析

※別添ファイル参照

4.4 新たな道路による交通流動変化及び、 交通量推計による分析(概要)

検討の目的・実施内容

【目的】

- 各事務所で検討を行っている広域ネットワークの交通に影響を与える路線に対し、結果の妥当性をあらかじめ知っておくために、**管内の検討中路線を整備した場合のおおよその交通量を把握**する。

【実施内容】

- 関東地整で整理している**事業化NW**に、**広域ネットワークの交通に影響を与える検討中・構想路線を追加**して交通量推計を行い、**追加路線、周辺路線、並行路線等の交通量がどう変化するかを確認**する。

■ 交通量推計に使用するOD表・ネットワーク

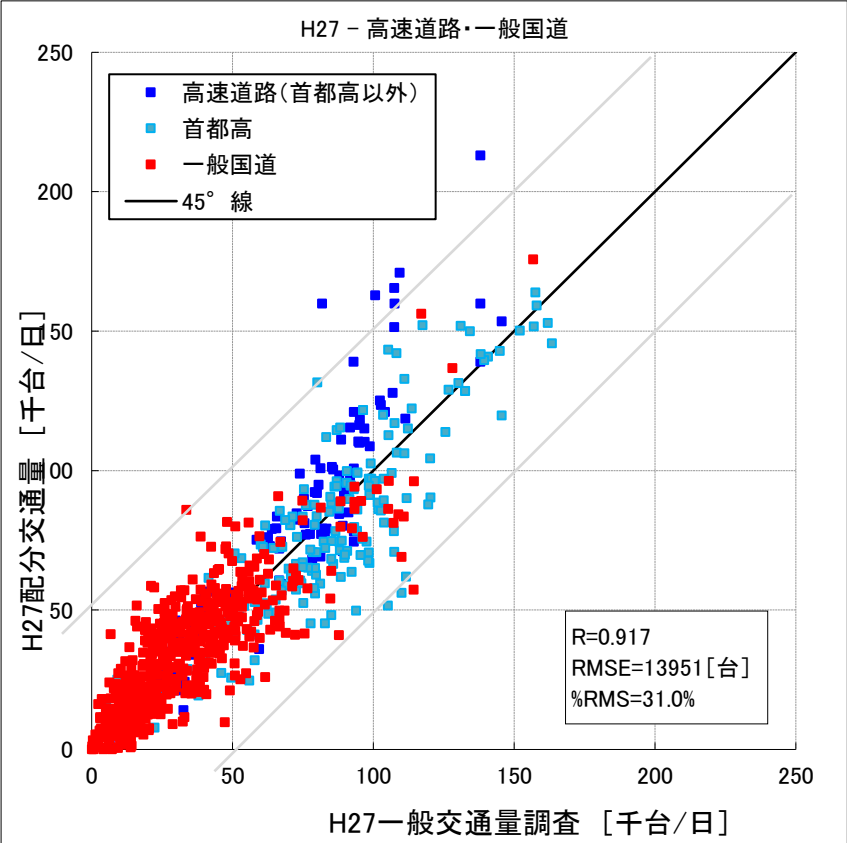
	現況	将来
将来OD表	H27	R22（H27ベース）
交通量推計用NW	H27	R22（H27ベース）

調整を踏まえた現況再現性の確認

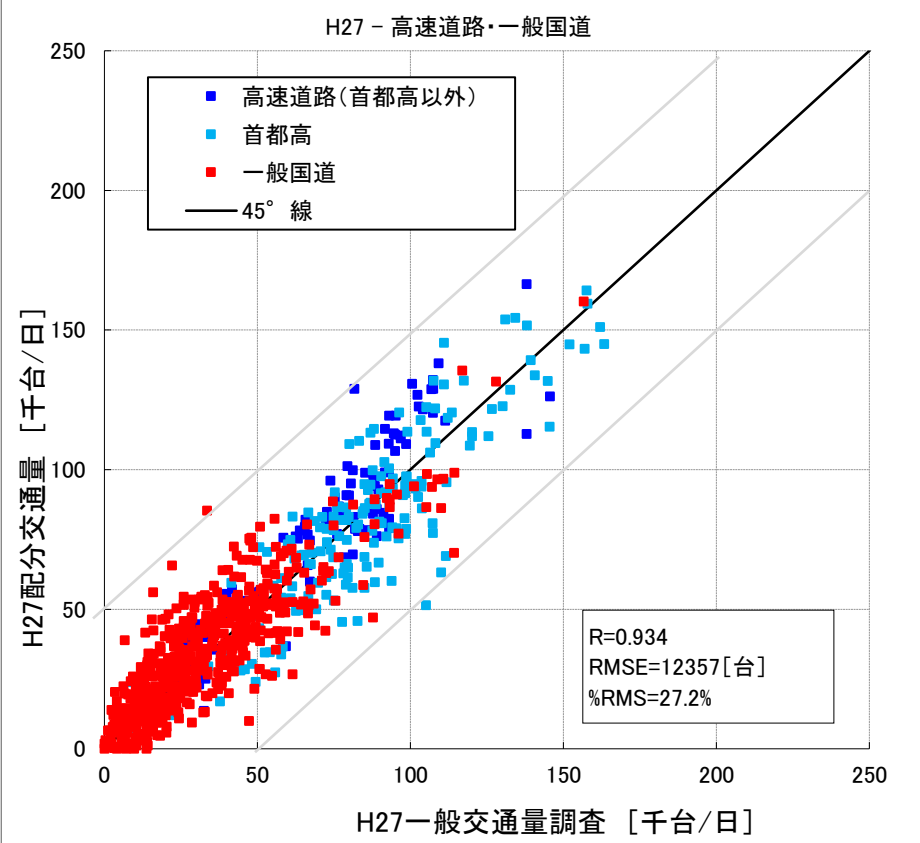
- 現況再現性を上げるために、分割比率や速度設定を調整。
- 調整により、全体的な傾向では、相関係数は0.934（当初の0.917から向上）
- 調整後も東名高速道路や都心環状等の一部で推計交通量と一般交通量との乖離が残るが、一般交通量が多い箇所における推計交通量との差は、再調整により改善したため、調整後のネットワークを用い、推計を行う。

■現況再現性(全道路)

○調整前



○調整後



検討対象ネットワークの設定

(1)追加する路線

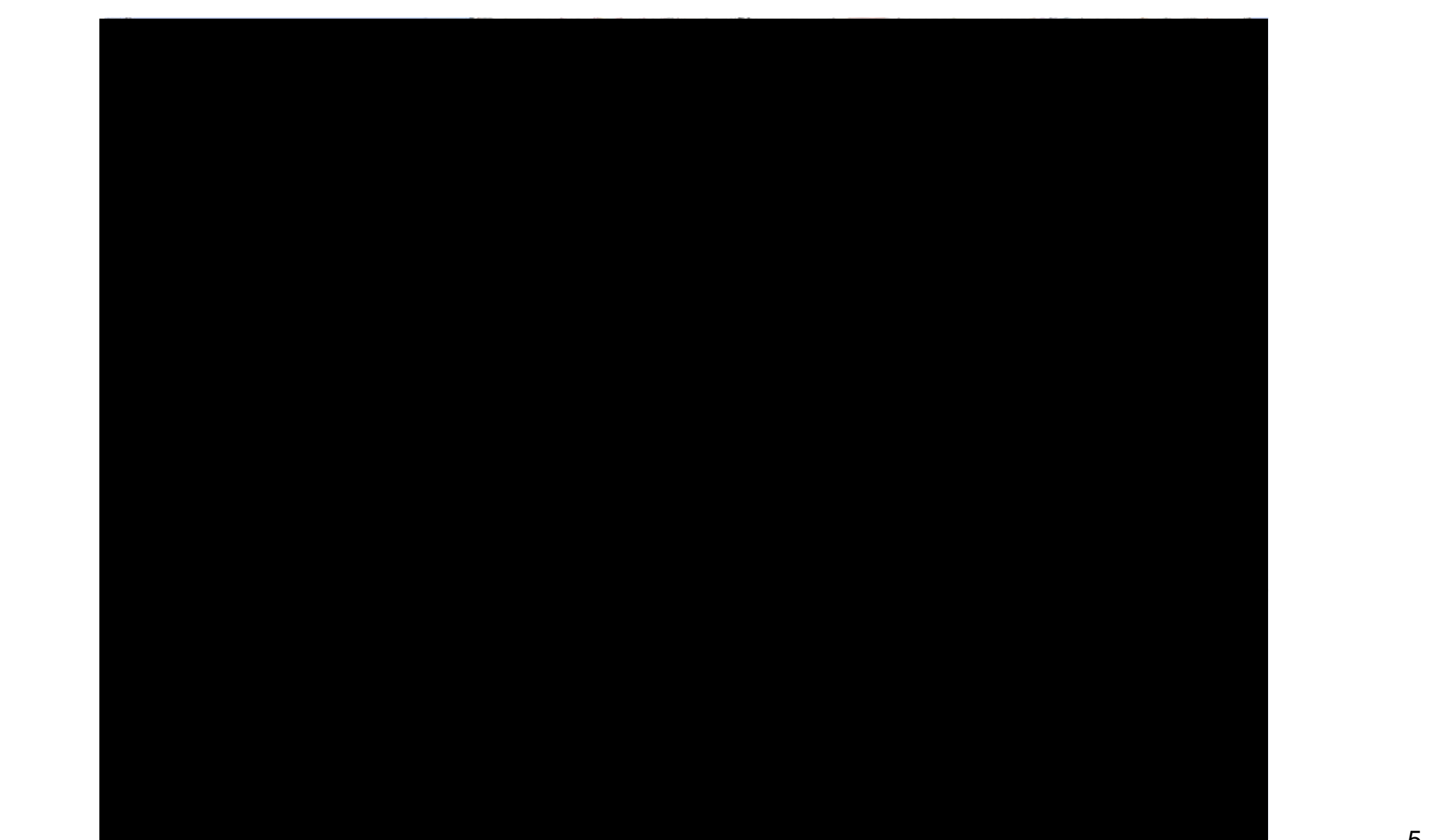
- R22事業化NWに、検討中・構想中の以下の路線を追加したR22フルネットを作成する。

■フルネットに追加する路線の一覧表

Date		Time		Location		Weather		Observations	
1998-01-01		08:00		North Pole		Clear		Temperature: -30°C	
1998-01-01		12:00		North Pole		Clear		Temperature: -25°C	
1998-01-01		16:00		North Pole		Clear		Temperature: -20°C	
1998-01-02		08:00		North Pole		Clear		Temperature: -28°C	
1998-01-02		12:00		North Pole		Clear		Temperature: -22°C	
1998-01-02		16:00		North Pole		Clear		Temperature: -18°C	
1998-01-03		08:00		North Pole		Clear		Temperature: -26°C	
1998-01-03		12:00		North Pole		Clear		Temperature: -20°C	
1998-01-03		16:00		North Pole		Clear		Temperature: -16°C	
1998-01-04		08:00		North Pole		Clear		Temperature: -24°C	
1998-01-04		12:00		North Pole		Clear		Temperature: -18°C	
1998-01-04		16:00		North Pole		Clear		Temperature: -14°C	
1998-01-05		08:00		North Pole		Clear		Temperature: -22°C	
1998-01-05		12:00		North Pole		Clear		Temperature: -16°C	
1998-01-05		16:00		North Pole		Clear		Temperature: -12°C	
1998-01-06		08:00		North Pole		Clear		Temperature: -20°C	
1998-01-06		12:00		North Pole		Clear		Temperature: -14°C	
1998-01-06		16:00		North Pole		Clear		Temperature: -10°C	
1998-01-07		08:00		North Pole		Clear		Temperature: -18°C	
1998-01-07		12:00		North Pole		Clear		Temperature: -12°C	
1998-01-07		16:00		North Pole		Clear		Temperature: -8°C	
1998-01-08		08:00		North Pole		Clear		Temperature: -16°C	
1998-01-08		12:00		North Pole		Clear		Temperature: -10°C	
1998-01-08		16:00		North Pole		Clear		Temperature: -6°C	
1998-01-09		08:00		North Pole		Clear		Temperature: -14°C	
1998-01-09		12:00		North Pole		Clear		Temperature: -8°C	
1998-01-09		16:00		North Pole		Clear		Temperature: -4°C	
1998-01-10		08:00		North Pole					

追加する路線

■フルネットに追加する路線の一覧



追加する路線の設定

- フルネットに追加する路線の設定は、以下のように調整する。

【路線の設定】

- **道路種別・規制速度・高速料金・道路管理者**

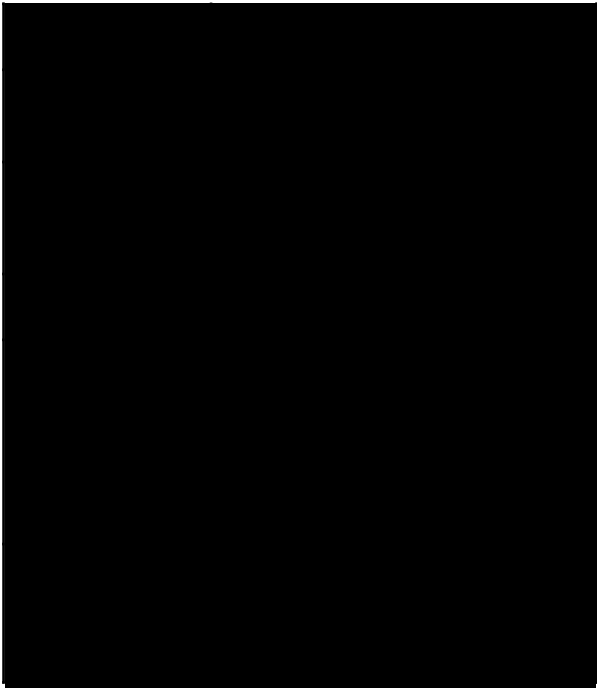
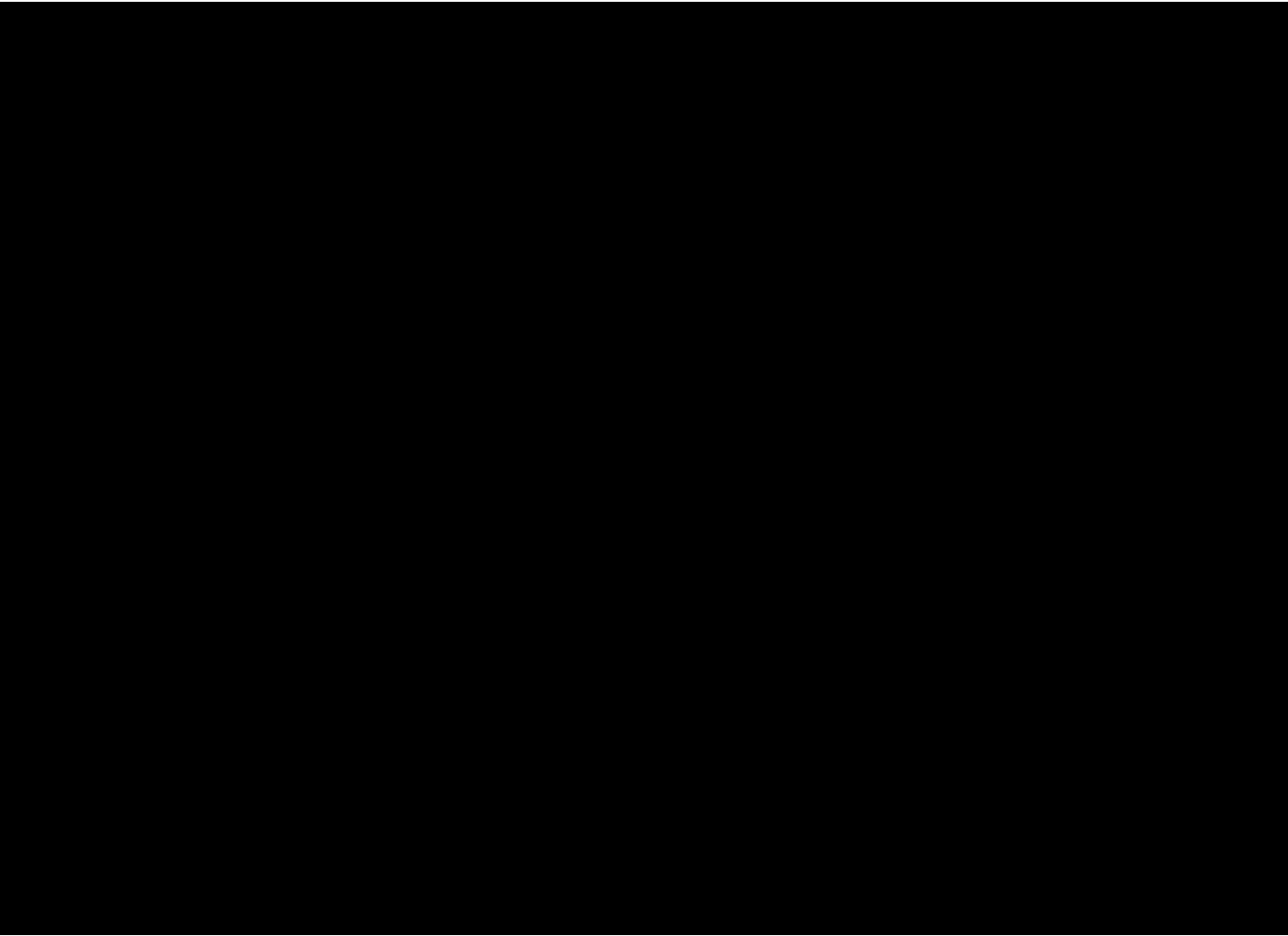
- 接続、並行する路線との一体運用が想定される場合は、それらの路線と同等の条件を想定する
※道路管理者は、高速道路の乗り継ぎ時のターミナルチャージ（165円/回）に関係

- **中間IC・JCT**

- 公表資料で提示されている場合は、その設定案を採用する。
- 公表されていない場合、フルネットは広域ネットワークの交通に影響を与える検討中・構想路線を対象にするため、**幹線道路である国道以上の路線（高速道路、国道）と交わる場所に、中間IC・JCTを設定**する（ただし、国道以上の路線の密度が薄い場合は、必要に応じてその中間等に、中間IC・JCTを設定する）

- **路線長**

- 公表資料で提示されている場合は、その設定案を採用する。
- 公表されていない場合は、Googlemapを参考に設定する。

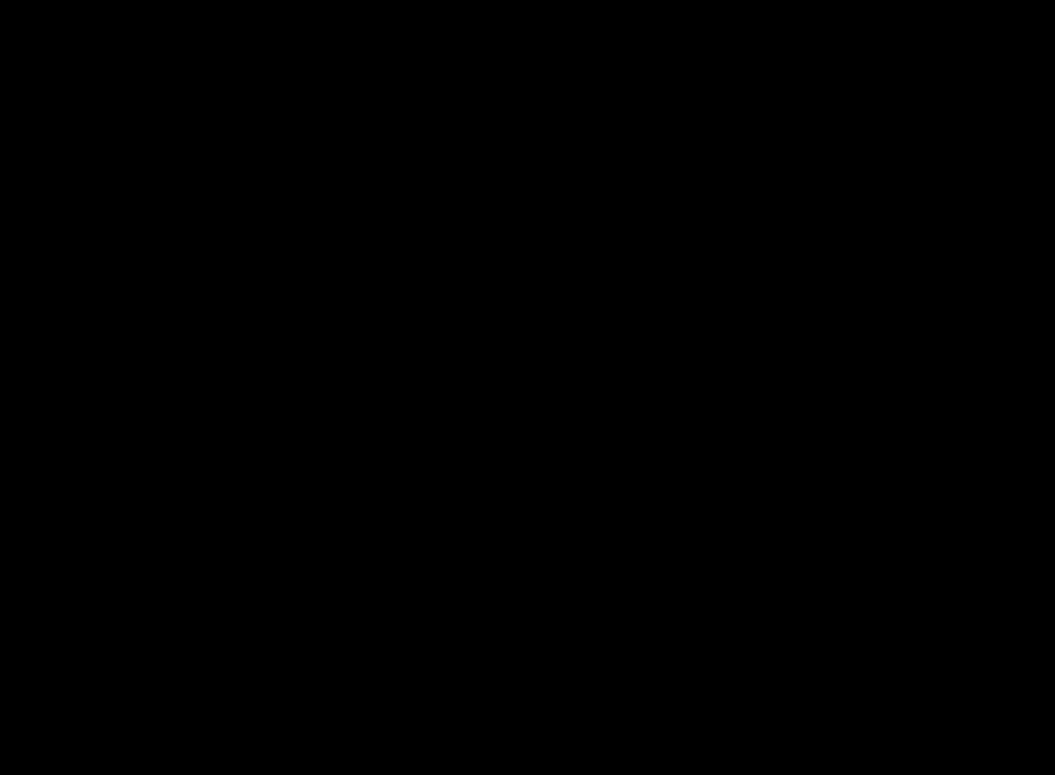


100

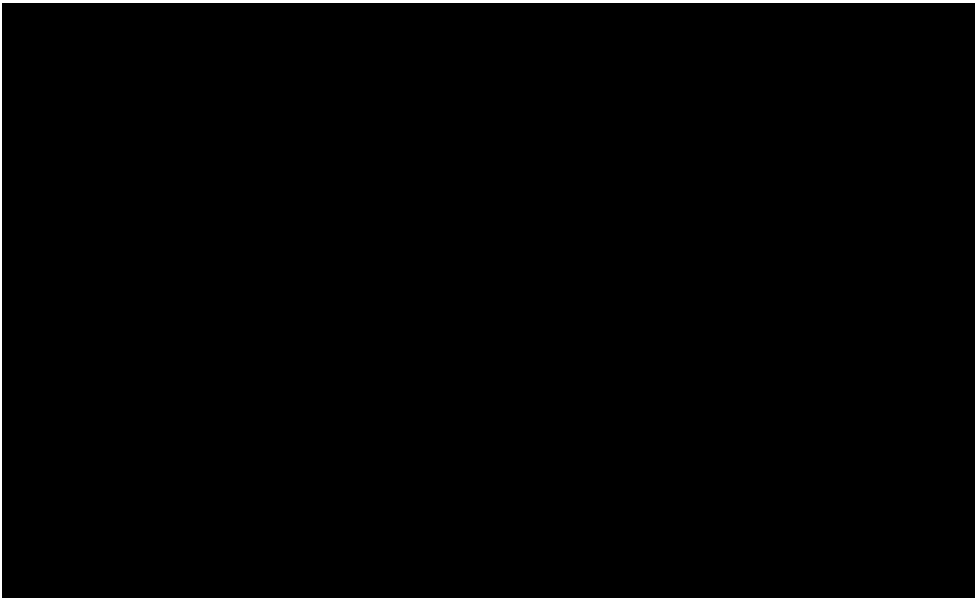
100

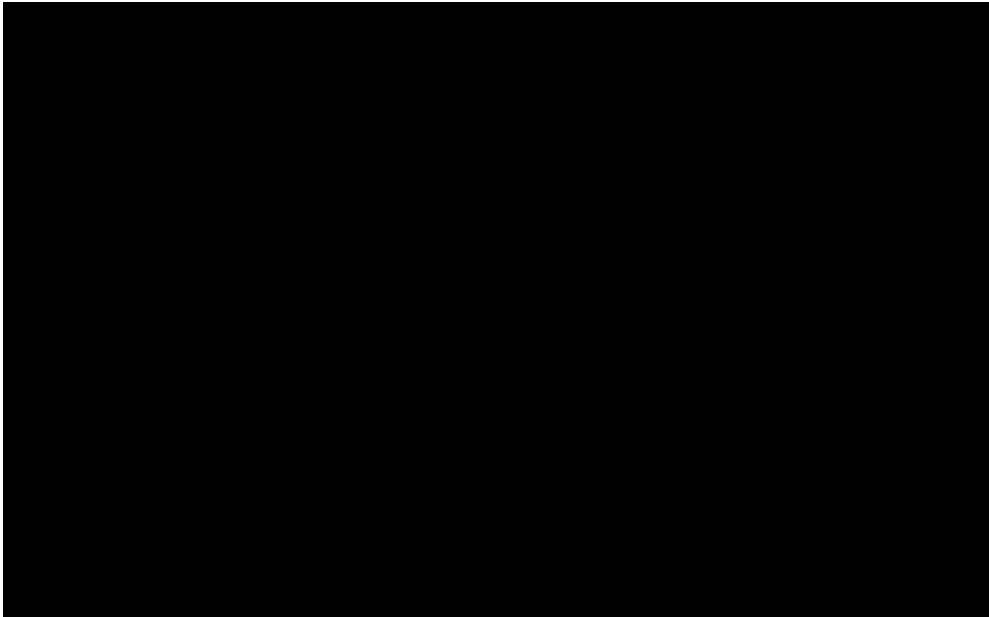








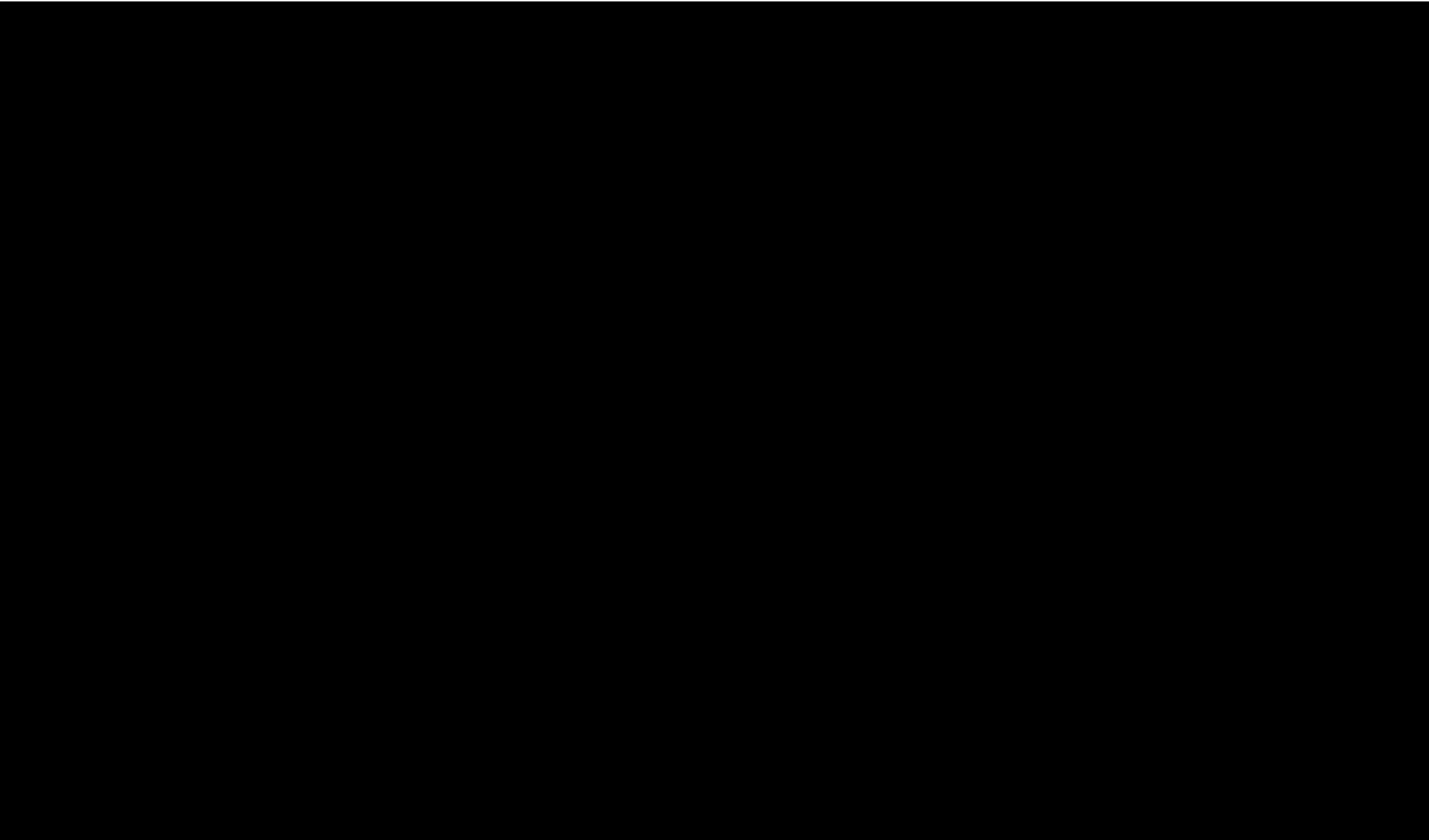




推計結果

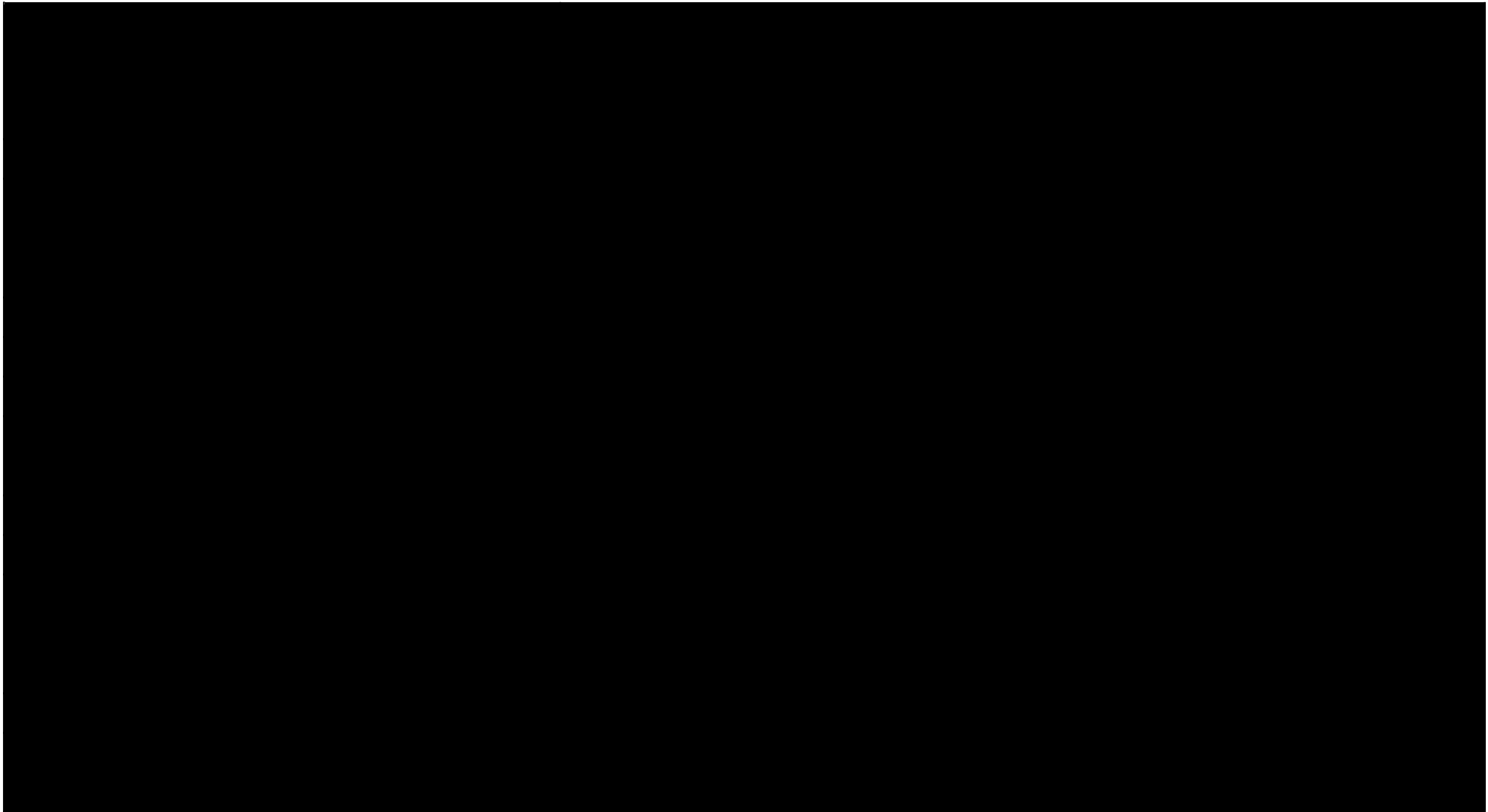
推計ケースと対象路線

- 将来交通量推計ケースは以下の通りである。



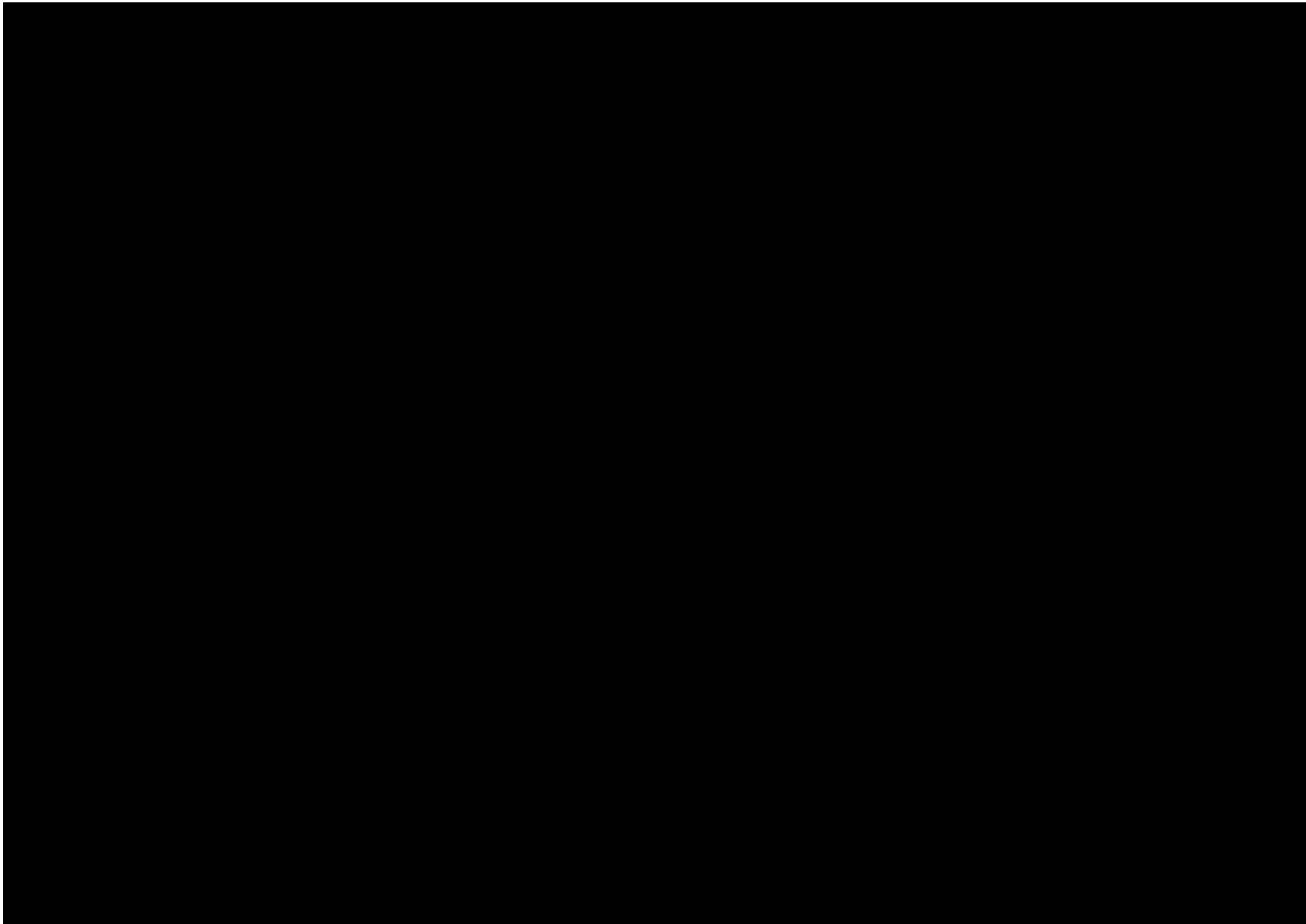
区間別平均交通量

- 各ケースにおける、区間別平均交通量は下記の通りである。



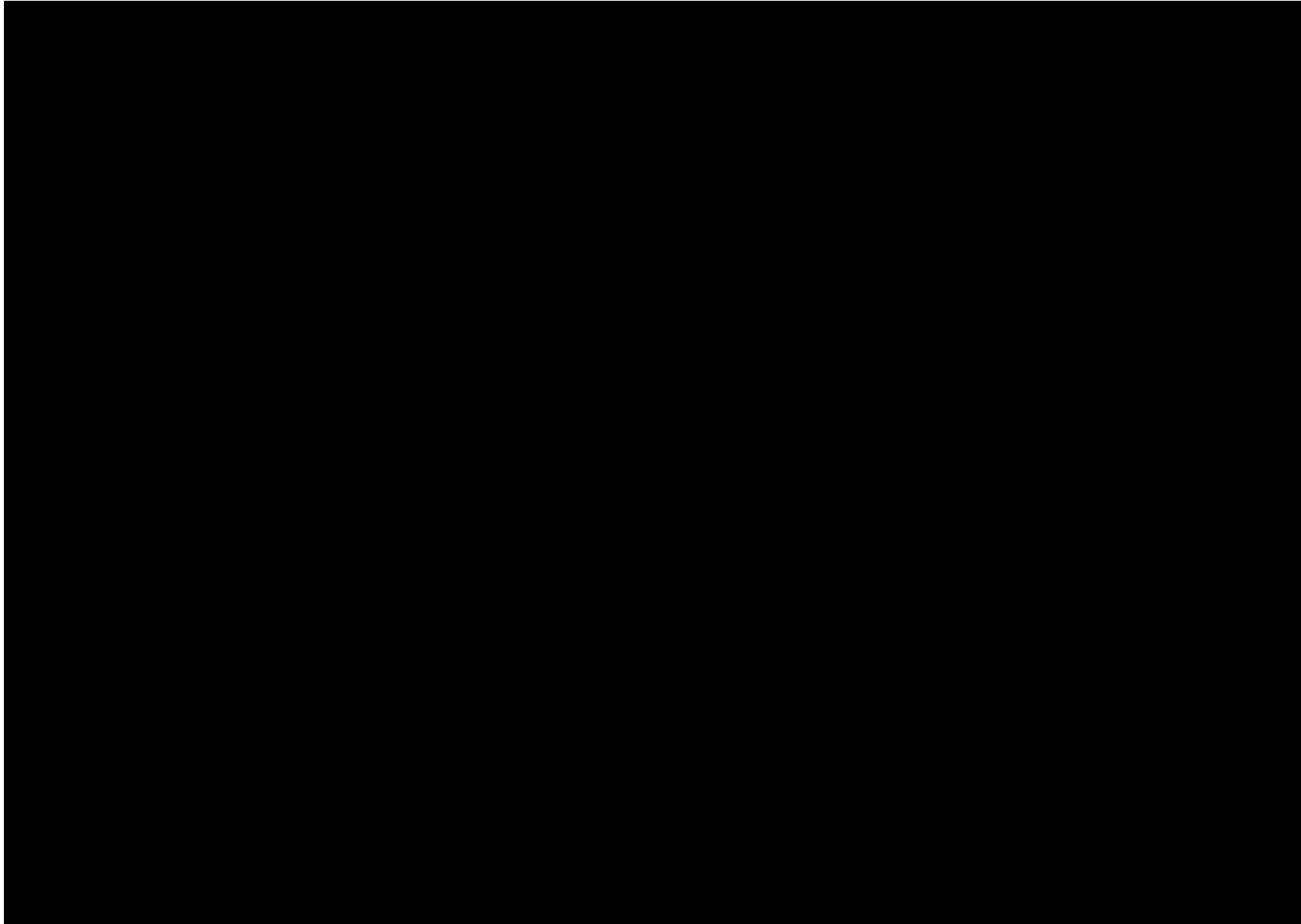
断面交通量：断面設定

- 以下の12の断面に対し、検討対象路線を追加することによる、交通量の変化を確認する。



断面交通量：断面設定

- 以下の12の断面に対し、検討対象路線を追加することによる、交通量の変化を確認する。

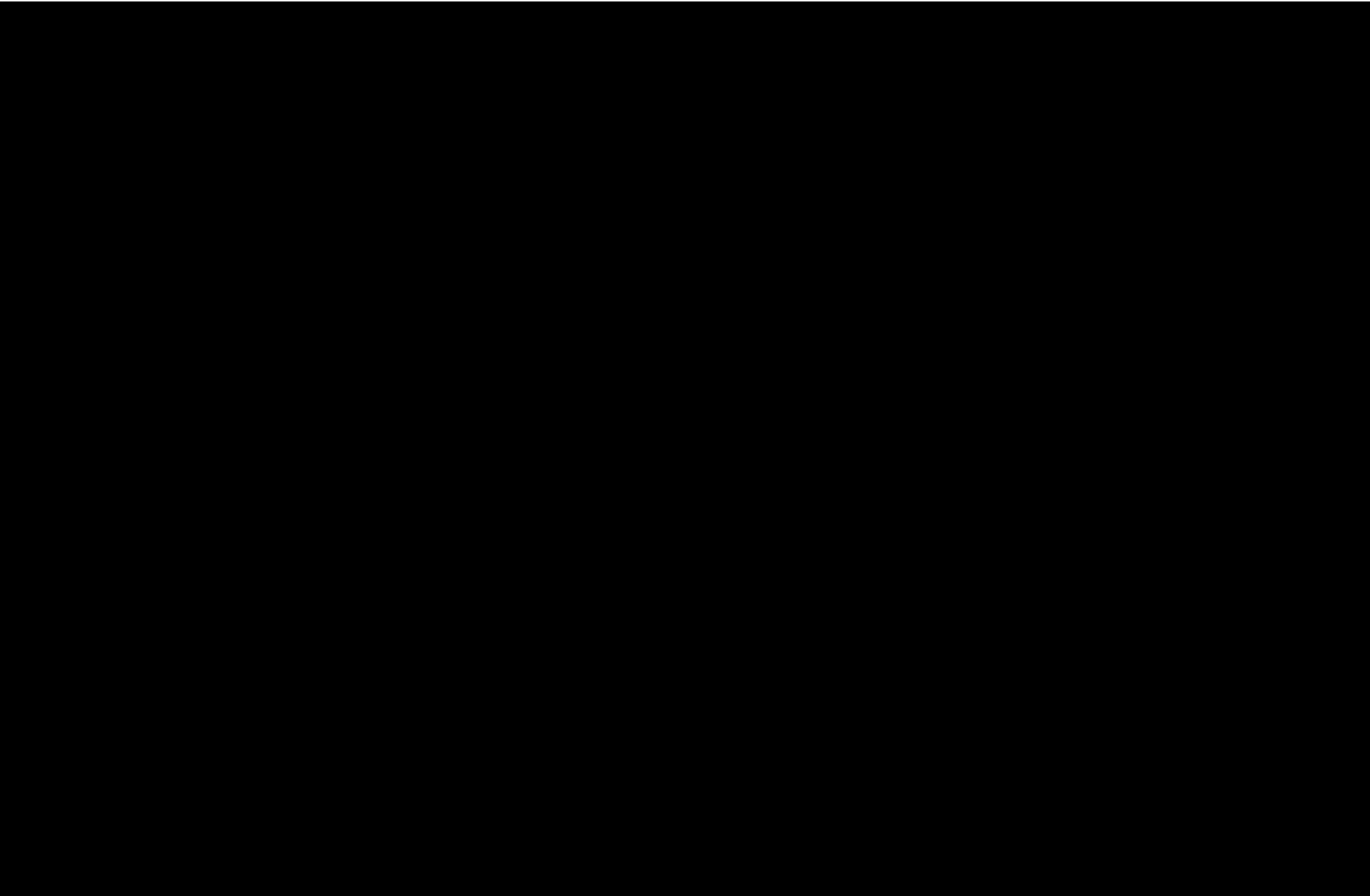


断面交通量(断面1、断面11)

- 断面1、断面11における各路線の交通量は下記の通りである。

断面
1

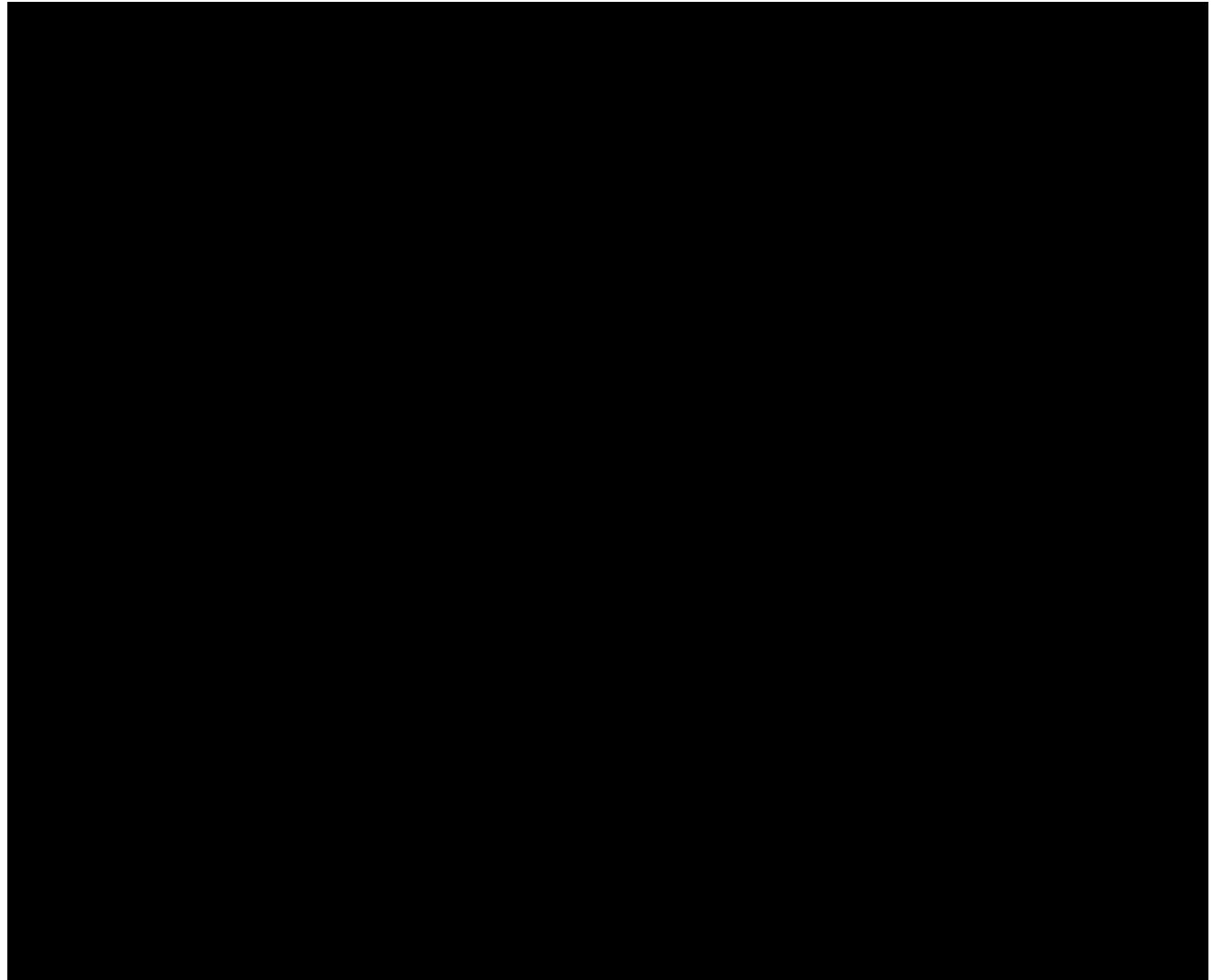
断面
11



ケース間の比較 ①事業化ケース⇔フルケース

・
・

■ゾーン区分と対象断面



ケース間の比較 ①事業化ケース⇔フルケース

- ・ [Redacted]
- ・ 各ゾーン間の変化と各路線の利用特性は以下の通り。

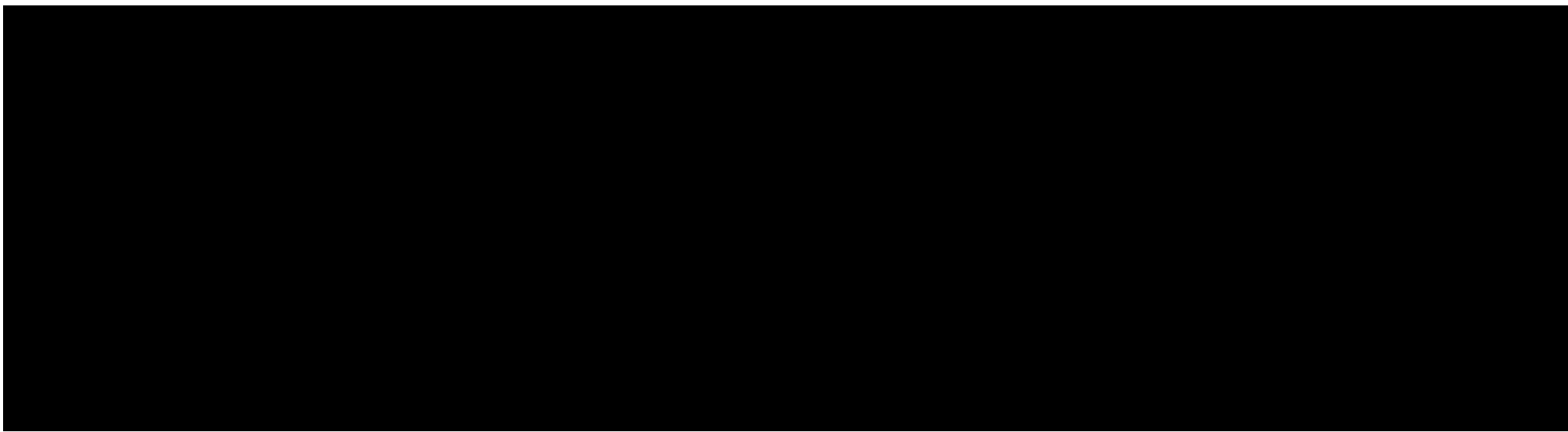


図 [Redacted] OD内訳

図 [Redacted] OD内訳

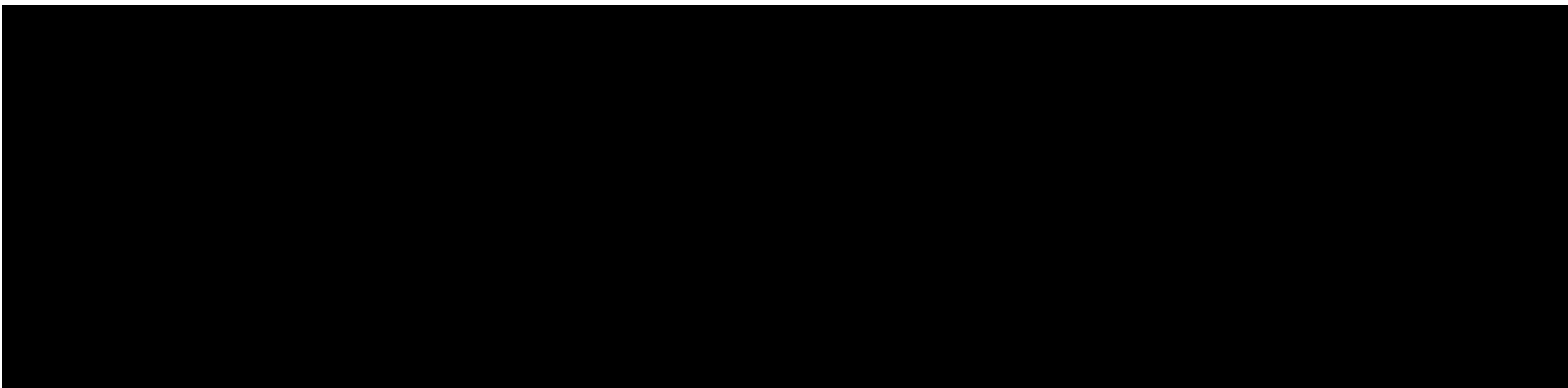


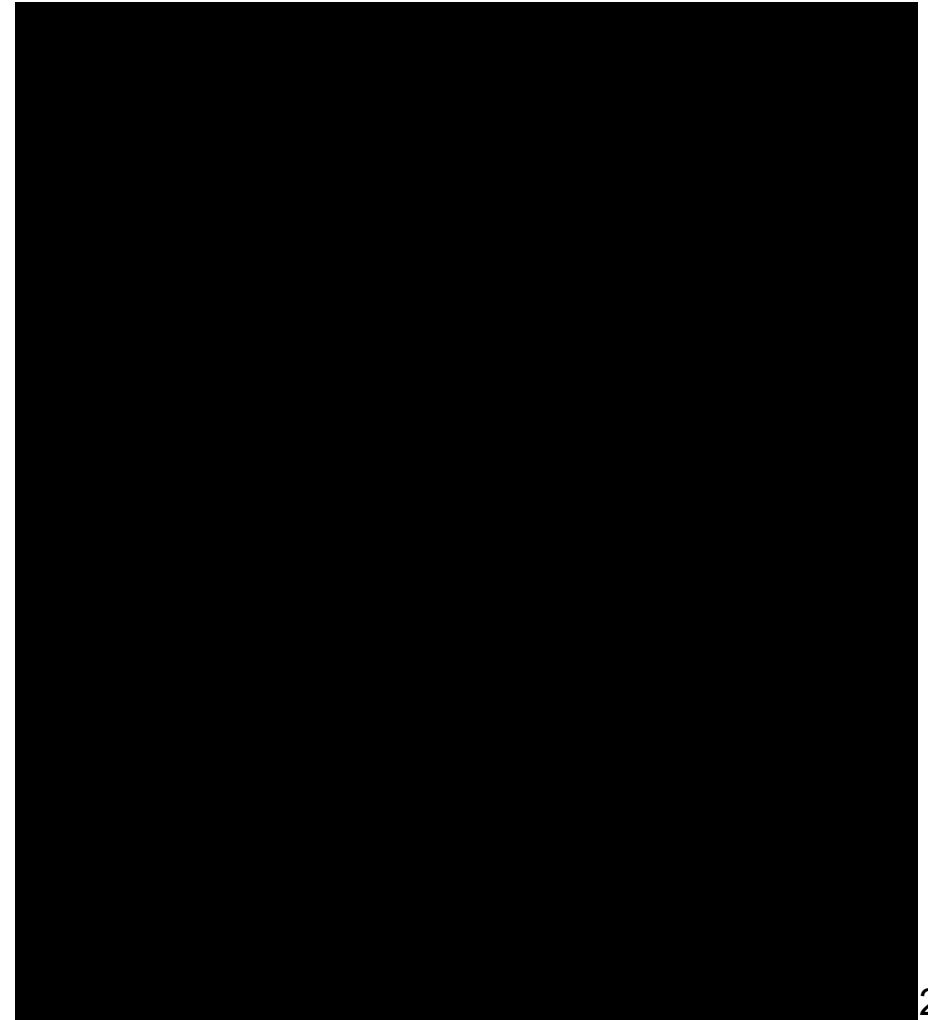
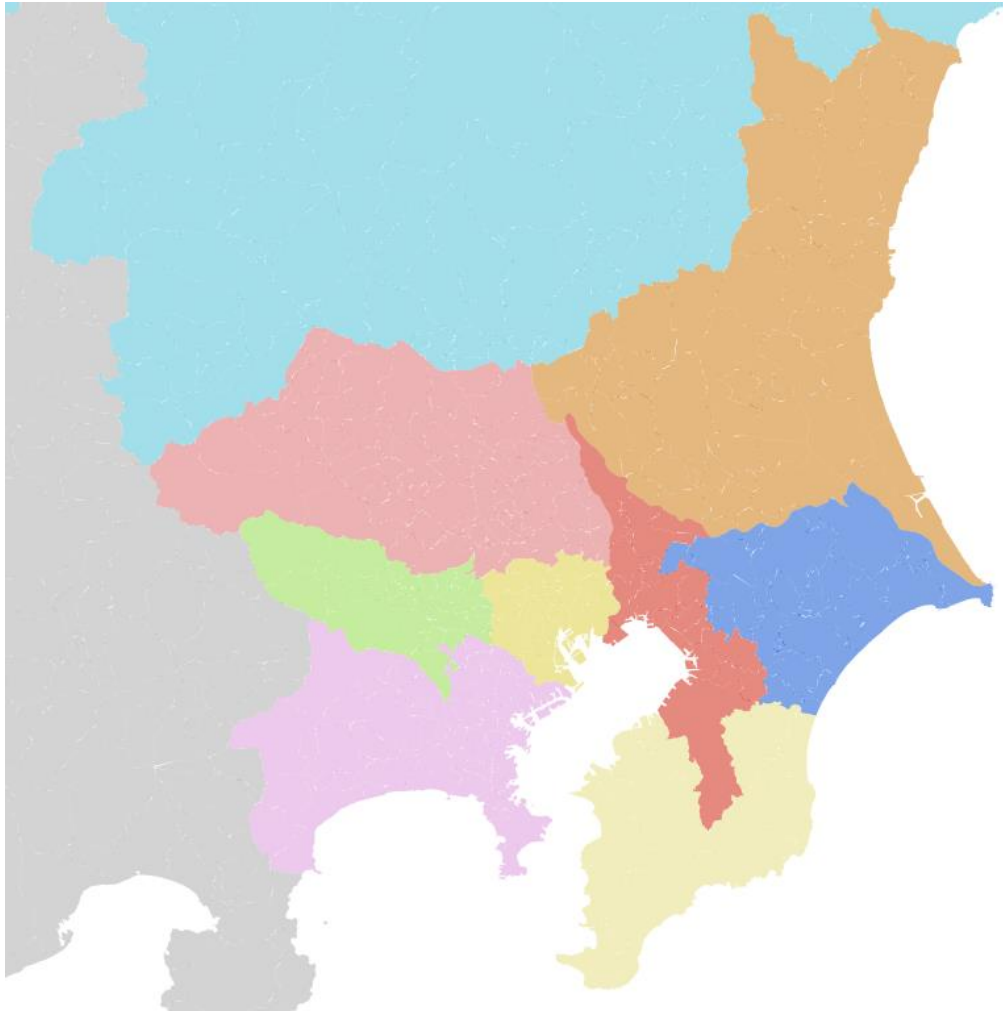
図 [Redacted] OD内訳

図 [Redacted] OD内訳

ケース間の比較 ②

-
-

■ゾーン区分と対象断面

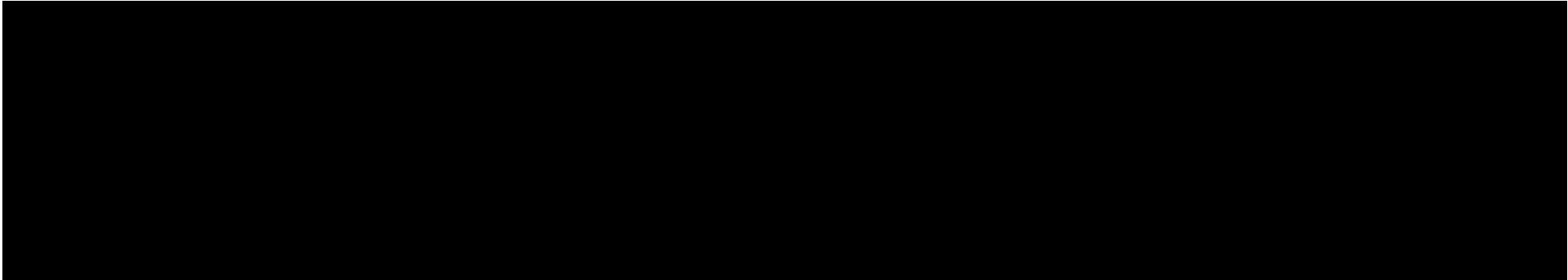


ケース間の比較 ②

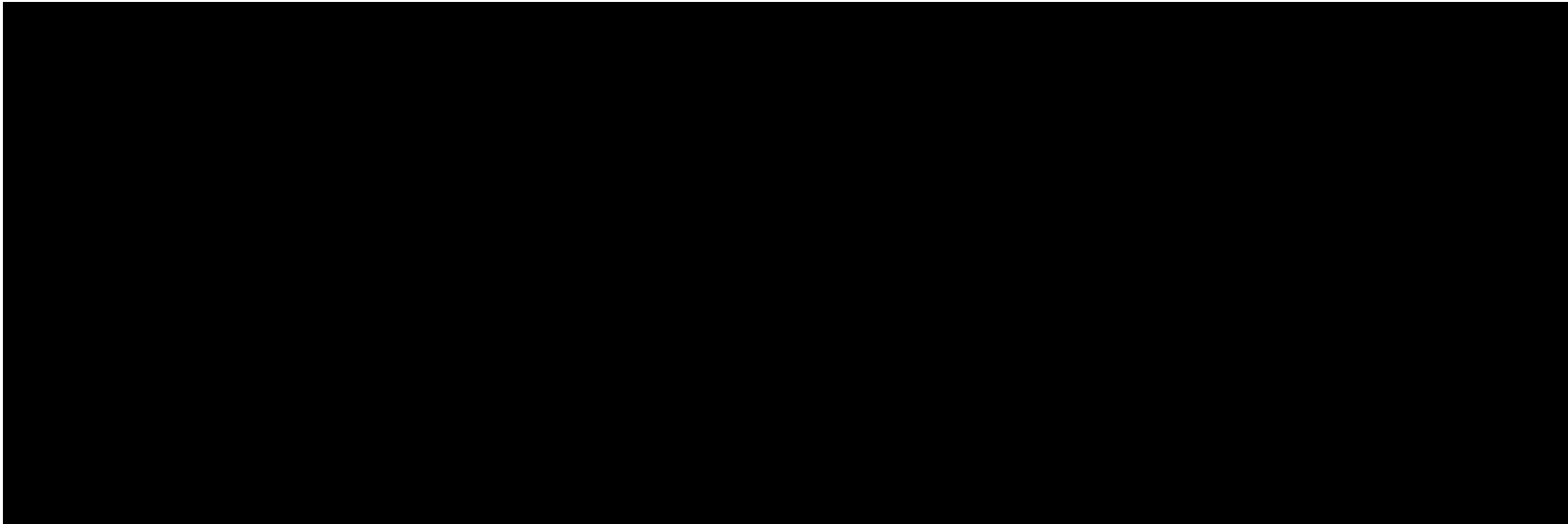
・	
・	
・	

■ 各断面の交通量

※単位：百台

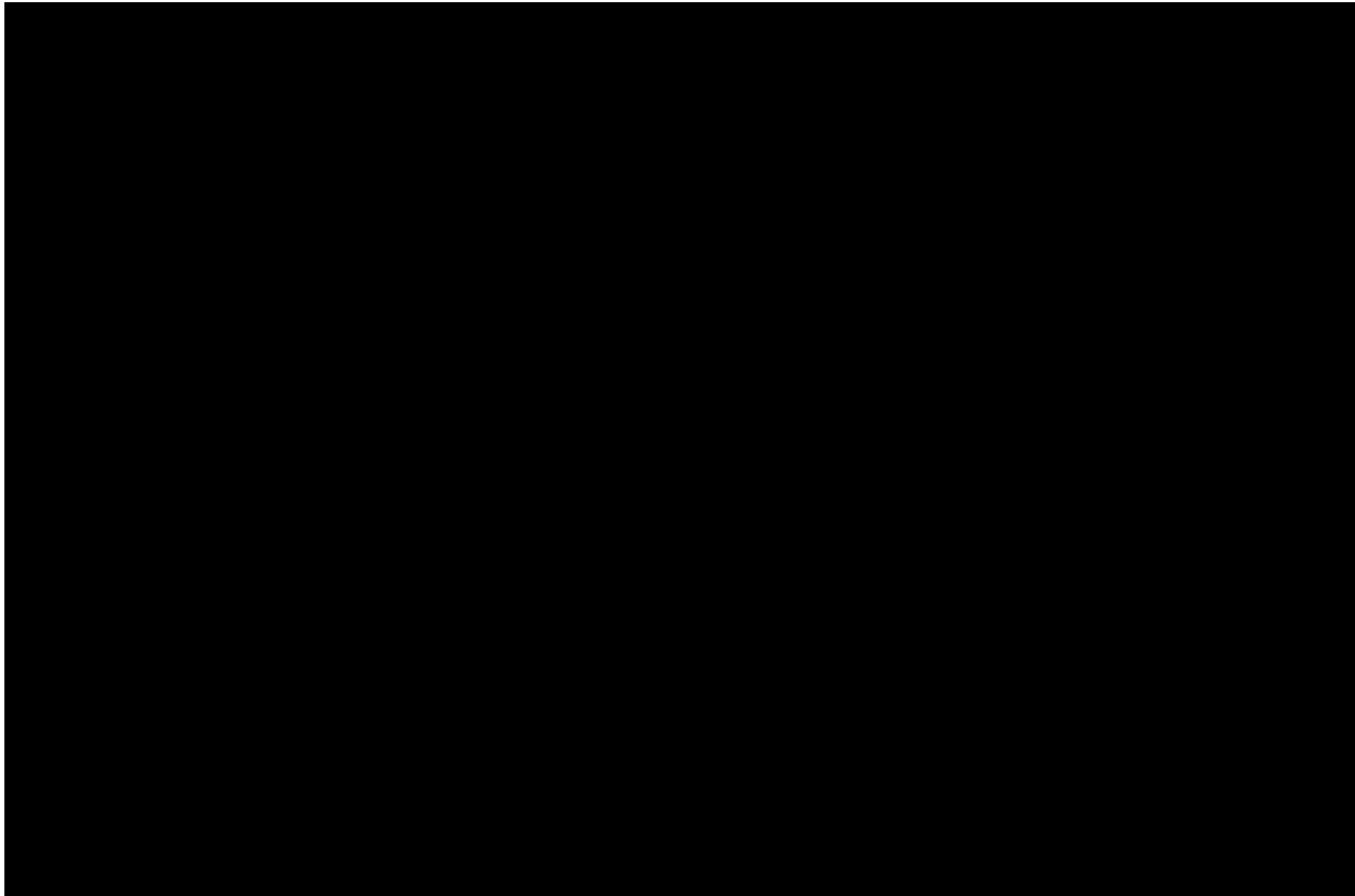


■ 断面③の交通量

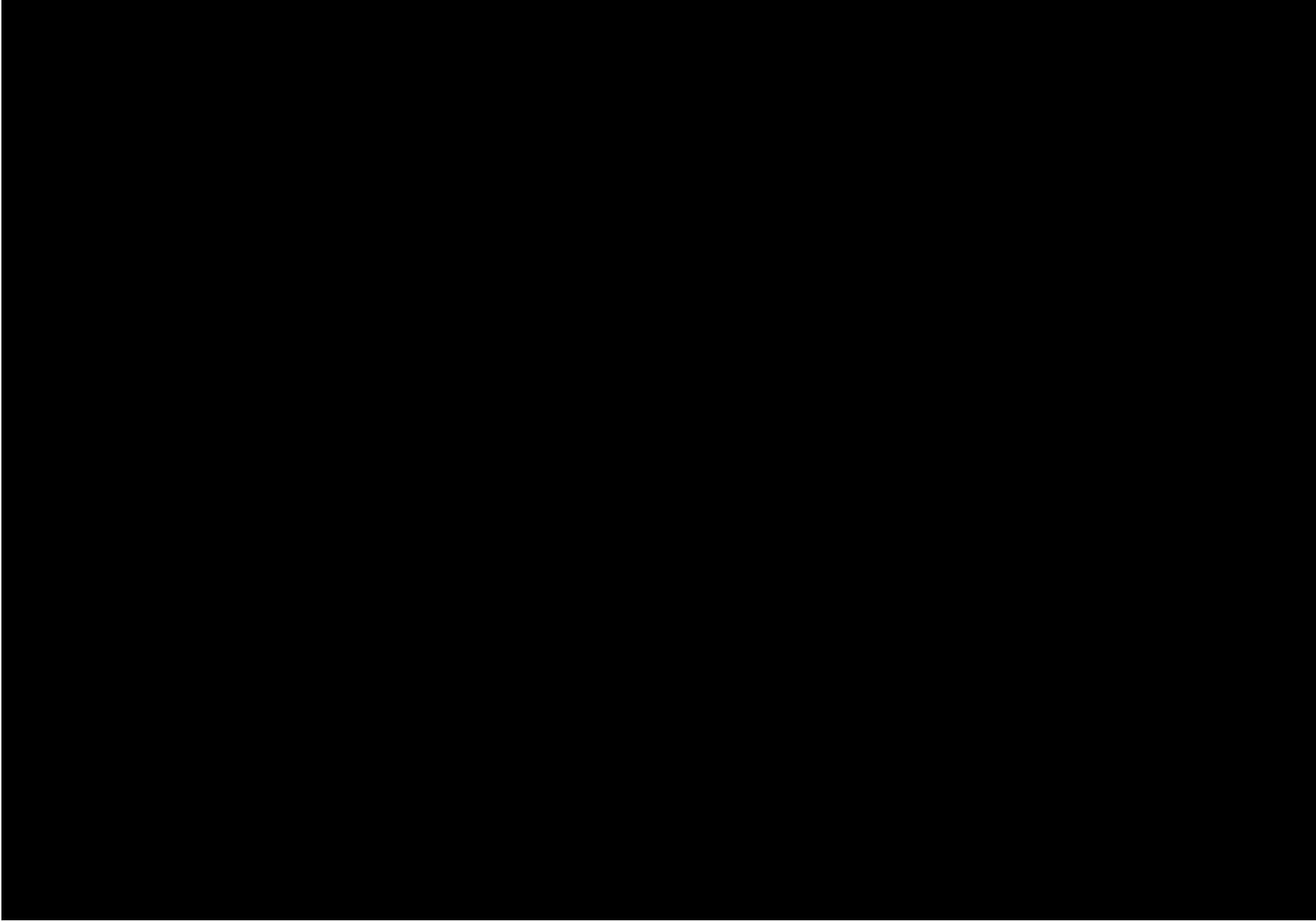


-

- ・ ゾーン区分およびOD内訳を確認する断面は下記の通り。



■ 想定される交通流動



【考察】

- [Redacted]
 - [Redacted]
- [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
- [Redacted]

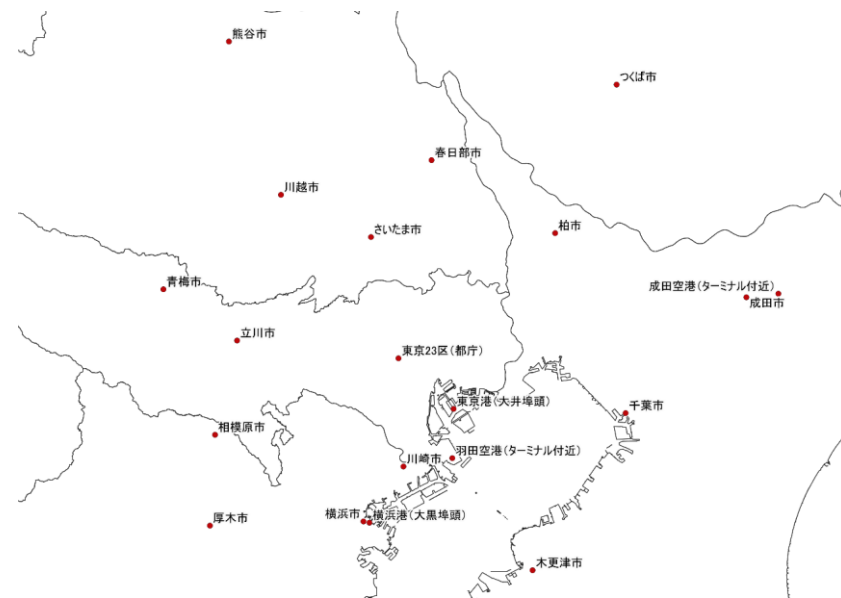
拠点間のアクセス性指標

拠点間のアクセス性指標の確認

- ・ 現況ネットワーク（現況ケース）、事業化ネットワーク（事業化ケース）、フルネットワーク（フルケース）における交通量推計結果から、業務核都市および主要空港・港湾に関する拠点分析を実施。
 - ・ 確認項目：移動時間、迂回率、拠点間連絡速度、総移動時間
- ・ 現況ケースはH27時点、事業化ケースおよびフルケースはR22時点のネットワークやOD交通量を想定。

■ 对象拐点

業務核都市 (各市役所)	No	拠点位置	対象都市
	1	東京23区（都庁）	東京23区
	2	横浜市	横浜市
	3	川崎市	川崎市
	4	相模原市	町田市、相模原市
	5	厚木市	厚木市
	6	立川市	八王子市、立川市、多摩市
	7	青梅市	青梅市
	8	さいたま市	さいたま市
	9	春日部市	春日部市、越谷市
	10	川越市	川越市
	11	熊谷市	熊谷市
	12	千葉市	千葉市
	13	柏市	柏市
	14	成田市	成田市
	15	木更津市	木更津市
16	つくば市	土浦市、つくば市、牛久市	
主要空港 ・港湾	17	羽田空港 (ターミナル付近)	－
	18	成田空港 (ターミナル付近)	－
	19	東京港（大井埠頭）	－
	20	横浜港（大黒埠頭）	－



■ 確認項目の算定式

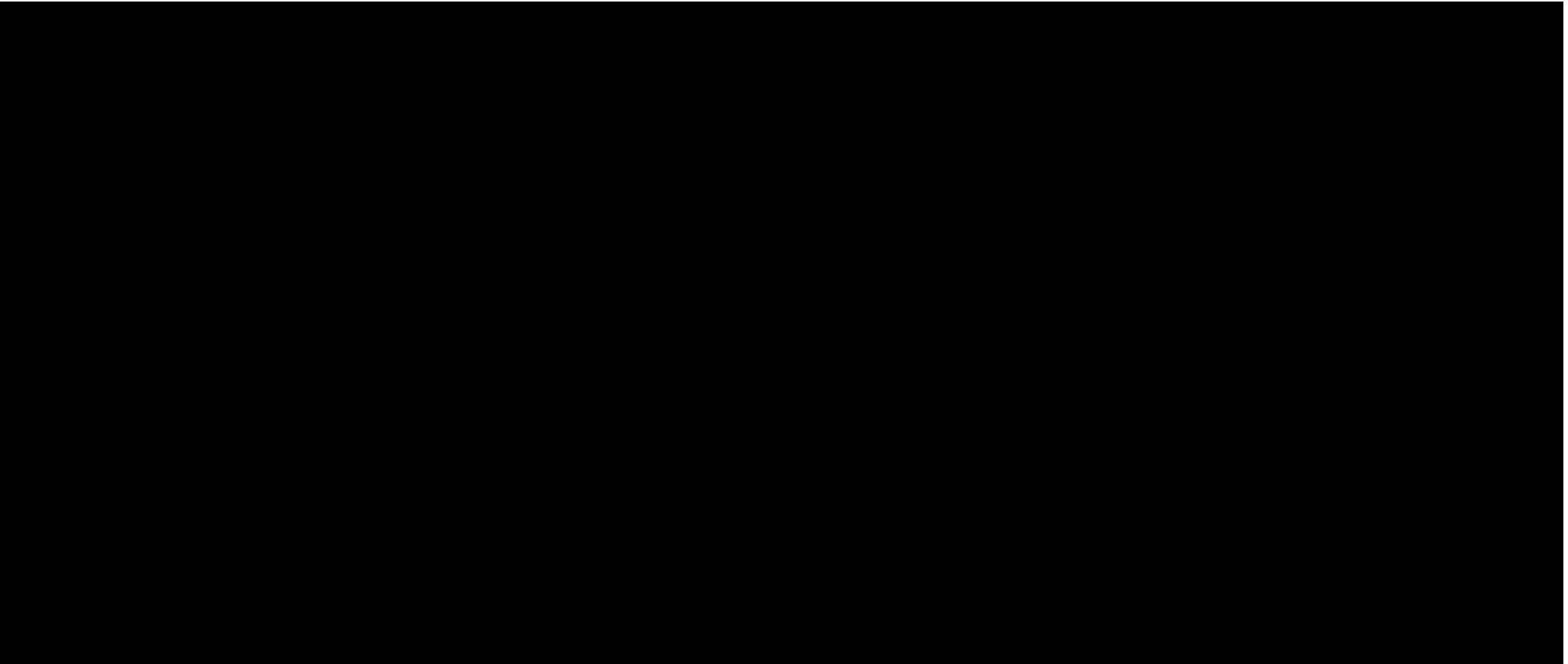
- ・ 移動時間（配分結果より算出）
 - ・ 迂回率 = 最短所要時間距離 / 直線距離
 - ・ 拠点間連絡速度 = 最短所要時間距離 / 最短所要時間
 - ・ 総移動時間 = 最短所要時間 × 業務核都市間OD交通量
- ※業務核都市OD交通量は、業務核都市の対象都市間を発生集中する交通量

拠点間のアクセス性指標の確認：移動時間

- [Redacted]
- [Redacted]

■ 移動時間の変化率（（事業化-現況）/現況）

■ 移動時間の変化率（（フル-事業化）/事業化）



拠点間のアクセス性指標の確認：迂回率

- [Redacted]
- [Redacted]

■ 迂回率の差分（事業化-現況）

■ 迂回率の差分（フル-事業化）

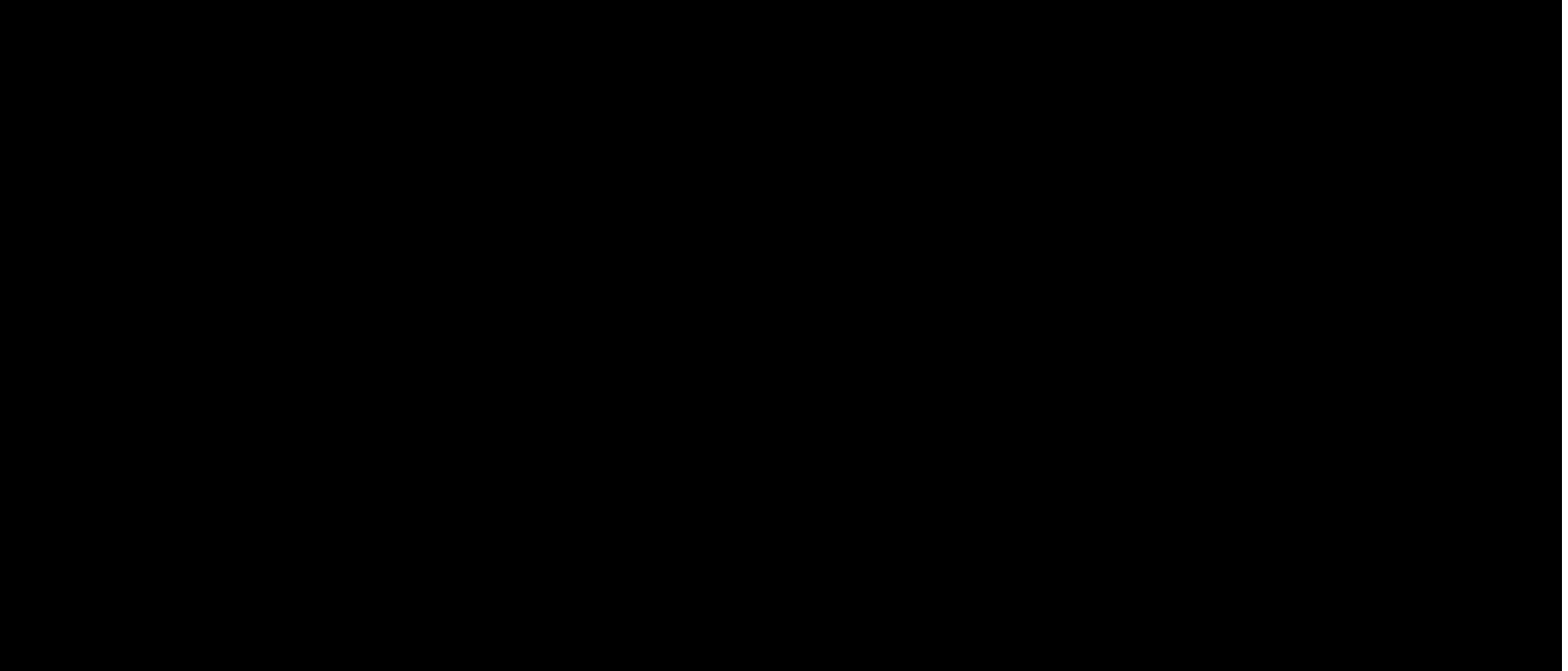


拠点間のアクセス性指標の確認:拠点間移動速度

・	
・	

■速度増加（事業化-現況）

■速度増加（フル-事業化）

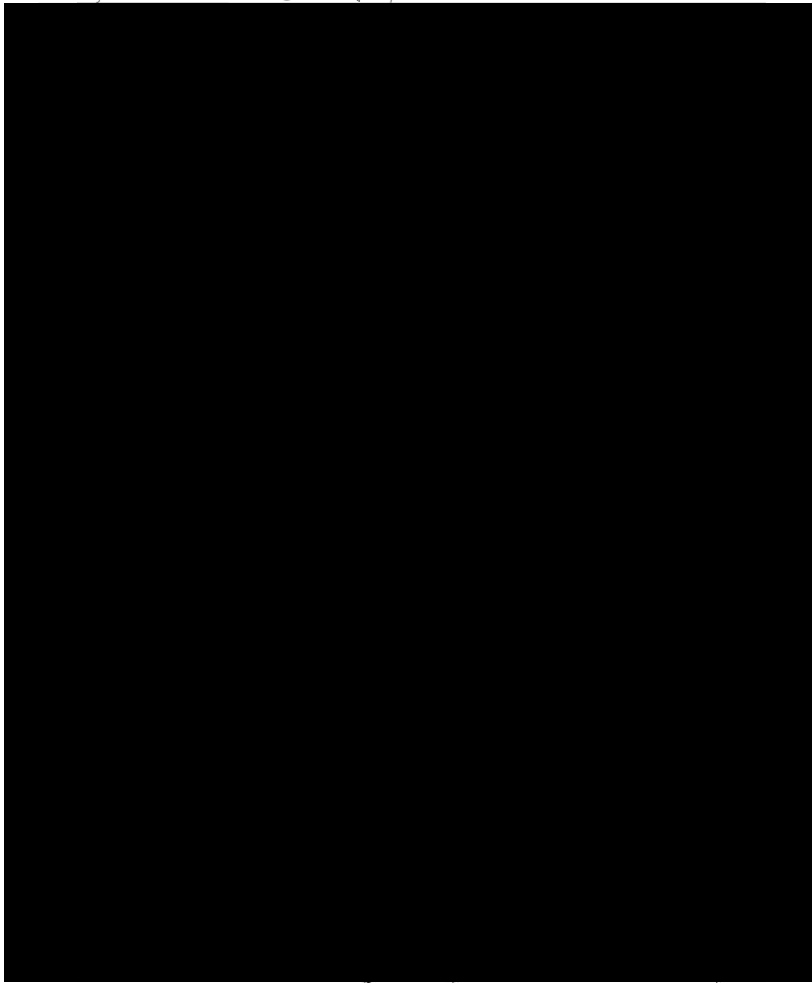


拠点間のアクセス性指標の確認:拠点間総所要時間

-
-



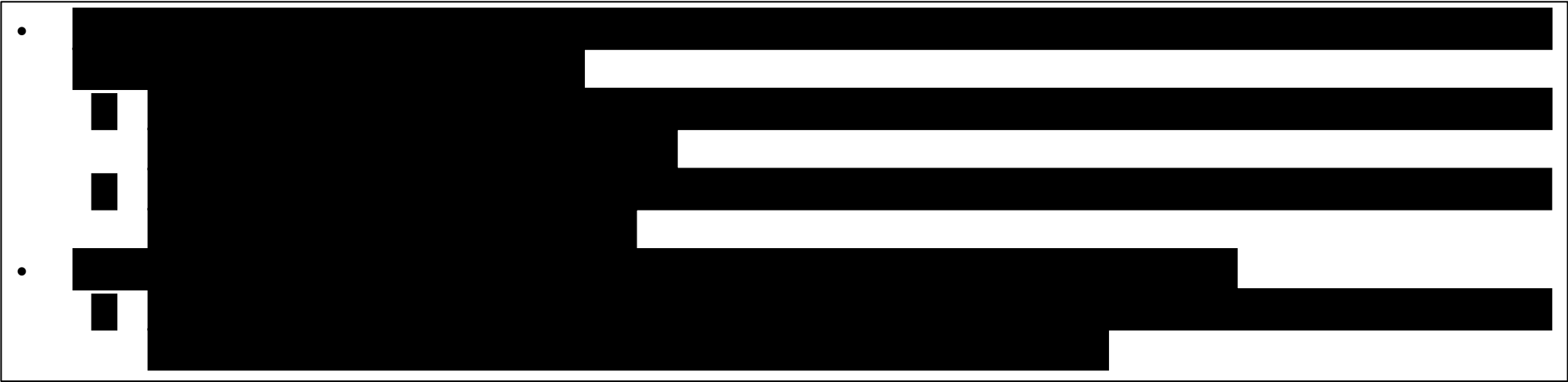
■ 拠点間総移動時間の変化（上位20位）



■ 拠点間移動速度総所要時間（各拠点着）

	総所要時間			変化量	
	現況	事業化	フル	事業化- 現況	フル- 事業化

拠点間のアクセス性指標の確認：主要ゾーン上での総所要時間



■ 各ゾーンに属する拠点と拠点間OD交通量

	対象拠点	拠点間OD交通量※	
		現況 (H27)	事業化・フル (R22)

■ 各ゾーンにおける総移動時間の変化（単位：百時間）

	総移動時間			変化量	
	現況	事業化	フル	事業化-現況	フル-事業化

※拠点内内のOD交通量は除く

拠点間のアクセス性指標に関するまとめ

-

項目	現況⇔事業化	事業化⇔フル

項目	現況⇔事業化	事業化⇔フル