

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6回計画検討協議会資料の作成	6-1
6.2. 説明資料の作成	6-25
6.2.1. 整備効果説明資料の作成	6-25
6.2.2. 関係者協資料の作成	6-39
(1) 関係者協議資料案①	6-39
(2) 関係者協議資料案②	6-53
6.3. 周辺状況説明図の作成	6-72

6. 説明資料の作成

第 2 章～第 5 章で取りまとめた結果を踏まえ、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。

また、航空写真を活用し、東名高速道路～湾岸道路周辺的环境状況を説明する図を整理した。

6.1. 第 6 回計画検討協議会資料の作成

過年度成果、及び第 2 章～第 5 章で取りまとめた結果を用いて、令和 5 年 2 月 1 日に開催された第 6 回計画検討協議会の資料を作成した。

作成した資料を次頁以降に示す。

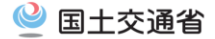
1. 計画検討協議会の振り返り
2. 社会情勢の変化
3. 前回からの検討状況
 - ・整備効果
 - ・周辺地域の交通状況
 - ・川崎縦貫道路の経緯
 - ・当該地域の周辺状況
4. 今後の進め方(案)

図 6-1 第 6 回計画検討協議資料(1)

1. 計画検討協議会の振り返り

図 6-2 第 6 回計画検討協議資料(2)

首都圏三環状道路の概要



- 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。
(圏央道は約9割が開通済み。外環道は約6割が開通済み。中央環状線は全線開通済み。)

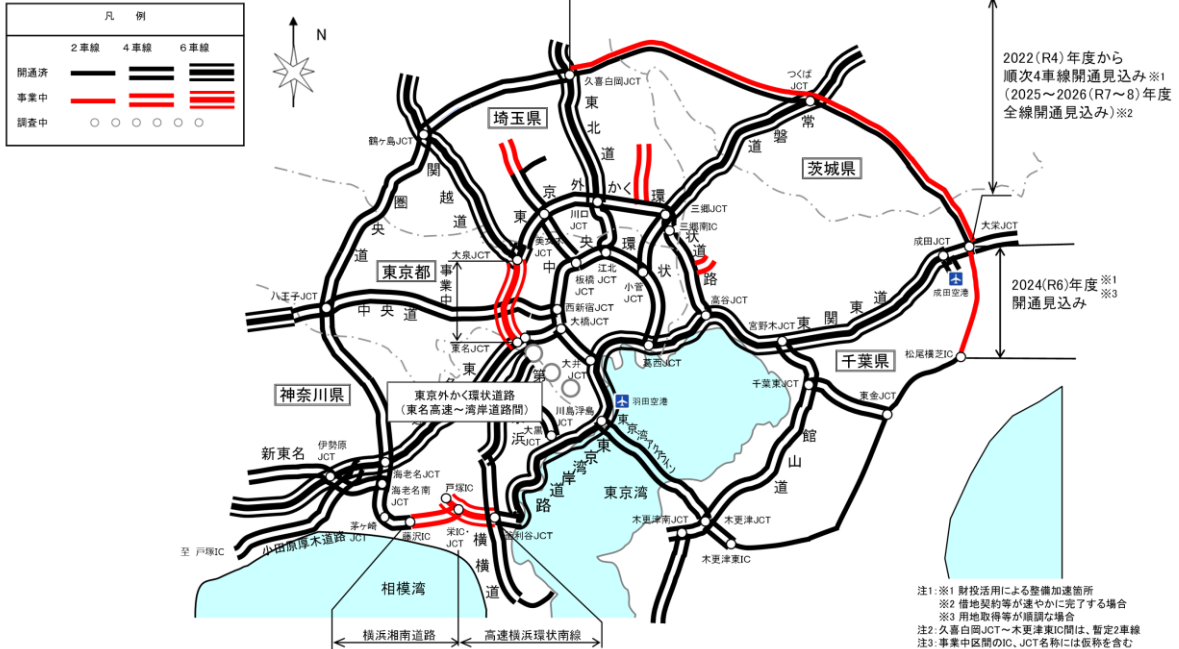


図 6-3 第 6 回計画検討協議資料(3)

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



- 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(構成員: 国土交通省、東京都、川崎市)を設置し、現在、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ており、これまで5回の意見交換を実施。

■位置図



■これまでの計画検討協議会の実施状況

- 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
 - ・地域の状況、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について(案) 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(案) 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

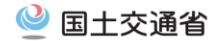


■第5回計画検討協議会後の沿線の社会情勢変化

- ・令和元年10月12日 令和元年台風第19号による浸水被害
 - ・令和2年4月7日 緊急事態宣言(新型コロナ感染症)
 - ・令和2年10月18日 「東京外かく環状道路(関越~東名)」における陥没事故
- ~現在に至る~

図 6-4 第 6 回計画検討協議資料(4)

計画検討協議会の振り返り(これまでの検討状況)

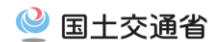


	主な検討内容	主な意見
第1回 (平成28年2月)	<ul style="list-style-type: none"> ○首都圏における道路ネットワークの状況、課題 ○地域の状況、課題 	<ul style="list-style-type: none"> ○東名高速～湾岸道路間は外環道の最後の区間であるとともに、3環状の総仕上げの区間であり、つなげることで中央環状線や圏央道のように大きな効果が期待されることから、その整理は地域的視点のみならず広域的視点からも行うことが望ましい。
第2回 (平成29年7月)	<ul style="list-style-type: none"> ○調査報告(概要) <ul style="list-style-type: none"> ・広域的、地域的な整備効果 ・概略ルート、構造の検討状況 	<ul style="list-style-type: none"> ○計画の具体化に向けては、客観性・透明性を確保しつつ、スピード感をもって検討を進めるべき。 ○早期効果発現の観点から、特に渋滞の激しい東名～第三京浜間を優先するなど、区間を分割して段階的に整備することも含めて検討を進めるべき。
第3回 (平成29年12月)	<ul style="list-style-type: none"> ○周辺自治体の意見聴取結果 ○概略ルート等の比較(案) 	<ul style="list-style-type: none"> ○起終点については、外環道の最後の区間として、羽田空港に向かって計画化していくことが重要であり、東名高速から湾岸道路間の全線について具体化する必要がある。 ○湾岸道路側への接続については、東京側では昭和島JCT・東海JCT、川崎側では大師JCT・川崎浮島JCTへの接続が想定されるが、どちらの場合でも羽田空港へのアクセス性は大幅に改善する。 ○概略ルートについては、湾岸道路側で川崎側に接続することにより、川崎縦貫道路の計画との一本化が図れる。 ○計画の基本的な方針については、有識者や周辺自治体等の意見も伺いながら早期に策定する必要がある。

5

図 6-5 第6回計画検討協議資料(5)

計画検討協議会の振り返り(これまでの検討状況)



	主な検討内容	主な意見
第4回 (平成30年5月)	<ul style="list-style-type: none"> ○有識者及び周辺自治体等への意見聴取方法(案) 	<ul style="list-style-type: none"> ○計画の具体化に向けて、交通や地域計画等の専門分野に係る有識者を対象に、外環道(東名高速～湾岸道路間)の必要性や整備効果、概略ルート、構造等の比較等について意見を聴取することを確認した。 ○また、周辺自治体等への意見聴取について、周辺自治体は意見交換会形式で実施するとともに、外環道(東名高速～湾岸道路間)に関係する自治体や経済団体に対しても意見聴取することを確認した。
第5回 (令和元年6月)	<ul style="list-style-type: none"> ○有識者及び周辺自治体等の意見聴取結果について ○今後の進め方について 	<ul style="list-style-type: none"> ○東名高速～湾岸道路間については、首都圏の渋滞対策や羽田空港、京浜港へのアクセス強化などの観点から、早期整備の必要性が高く、速やかに計画を具体化するべき。 ○環状道路としての機能の発揮や事業の効率化という観点からも、川崎縦貫道路との一本化を前提とするべきではないか。 ○計画の具体化にあたっては、その進め方やメリット・デメリットを示し、地域とのコミュニケーションを行いながら、透明性の高いプロセスの中で検討を進めてほしい。 ○地域への影響が小さくなるよう配慮するべき。 ○これまでの検討及び意見聴取結果も踏まえ、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ことを確認した。また、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、連結位置、費用負担の考え方などを、さらに検討することを確認した。 ○これらの検討を基に、次回の協議会において、計画の基本的な方針の取りまとめに向けて意見交換することを確認した。

6

図 6-6 第6回計画検討協議資料(6)

2. 社会情勢の変化

図 6-7 第 6 回計画検討協議資料(7)

コロナ禍の交通状況(周辺道路の交通状況)

- 小型車はコロナ禍(R2.4~5)に大きく交通量の減少が見られるが、現在は概ね回復。
- 大型車はコロナ禍(R2.4~5)においても、交通量に大きな変化は見られず、社会生活や産業に係る物流を支える重要な役割として機能していたと考えられる。

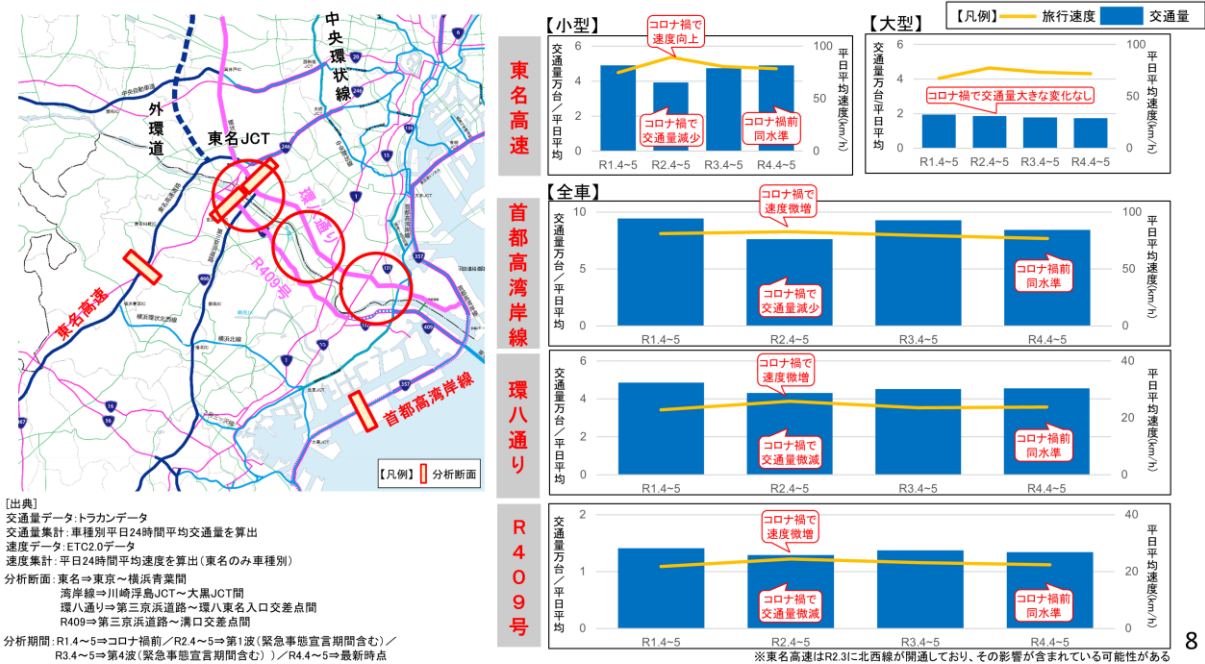
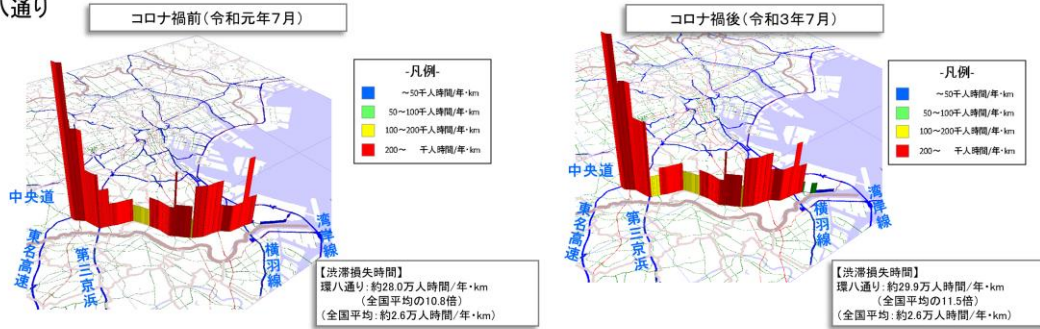


図 6-8 第 6 回計画検討協議資料(8)

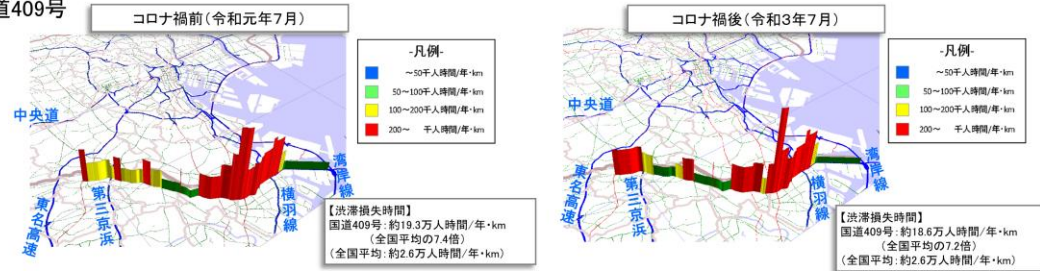
コロナ禍の交通状況(渋滞状況の変化[環八通り及び国道409号])

○ コロナ禍前(R1.7)とコロナ禍後(R3.7)では区間全体としての渋滞損失時間に大きな変化はみられない。

■ 環八通り



■ 国道409号



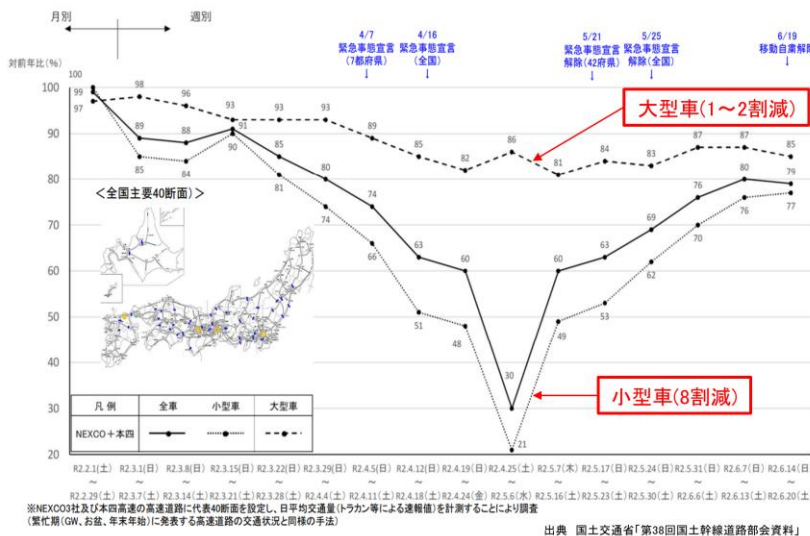
【出典】 データ: ETC2.0データ H27全国道路・街路交通情勢調査結果 期間: コロナ禍前(2019年7月)、コロナ禍後(2021年7月1日~18日) ※オリピック期間前
集計対象: 特殊用途用GPS発話型車載器以外の車両

図 6-9 第 6 回計画検討協議資料(9)

コロナ禍の交通状況(高速道路における影響)

- 高速道路(全国主要40断面)の交通量は、令和2年3月から5月にかけて減少。
- 主に物流を担う大型車は前年比約1~2割減少に留まっている。
- 宅配便取扱個数は近年増加傾向にあり、コロナ禍の令和2年度は前年度に対する伸び率が特に大きい。

■ 全国主要40断面の週別・車種別交通量推移(対前年比)



■ 宅配便取扱個数



図 6-10 第 6 回計画検討協議資料(10)

東京外かく環状道路(関越～東名) 現在の状況

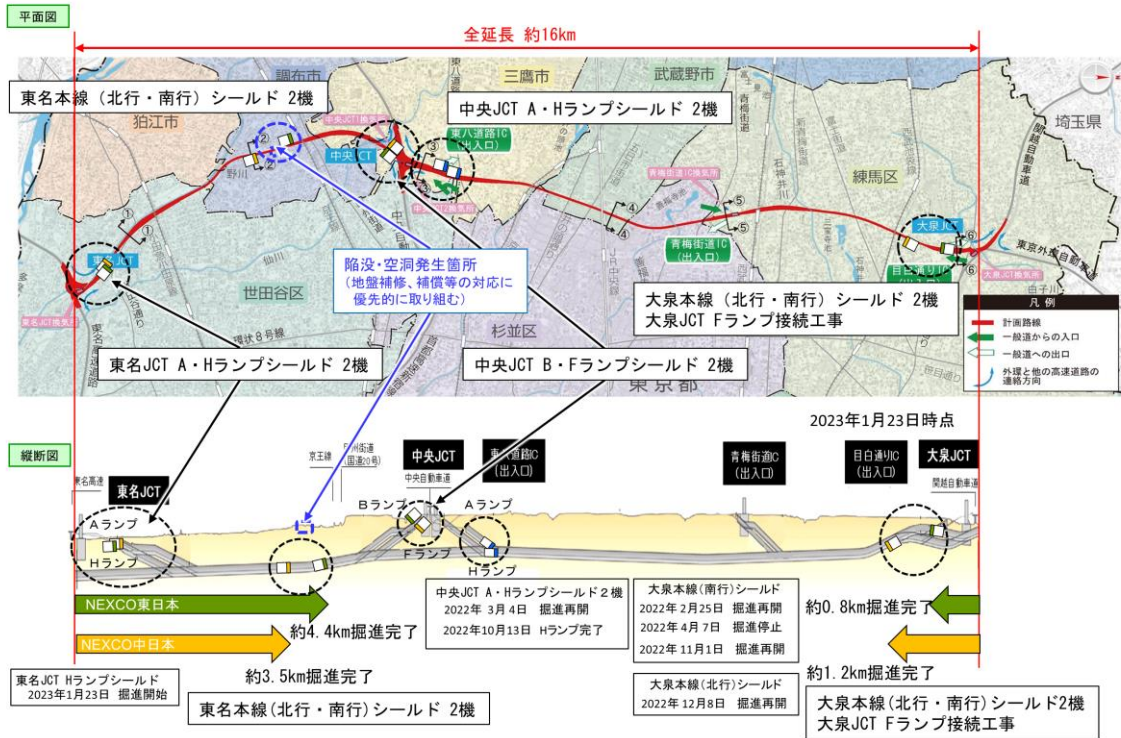


図 6-13 第 6 回計画検討協議資料(13)

検討の経緯

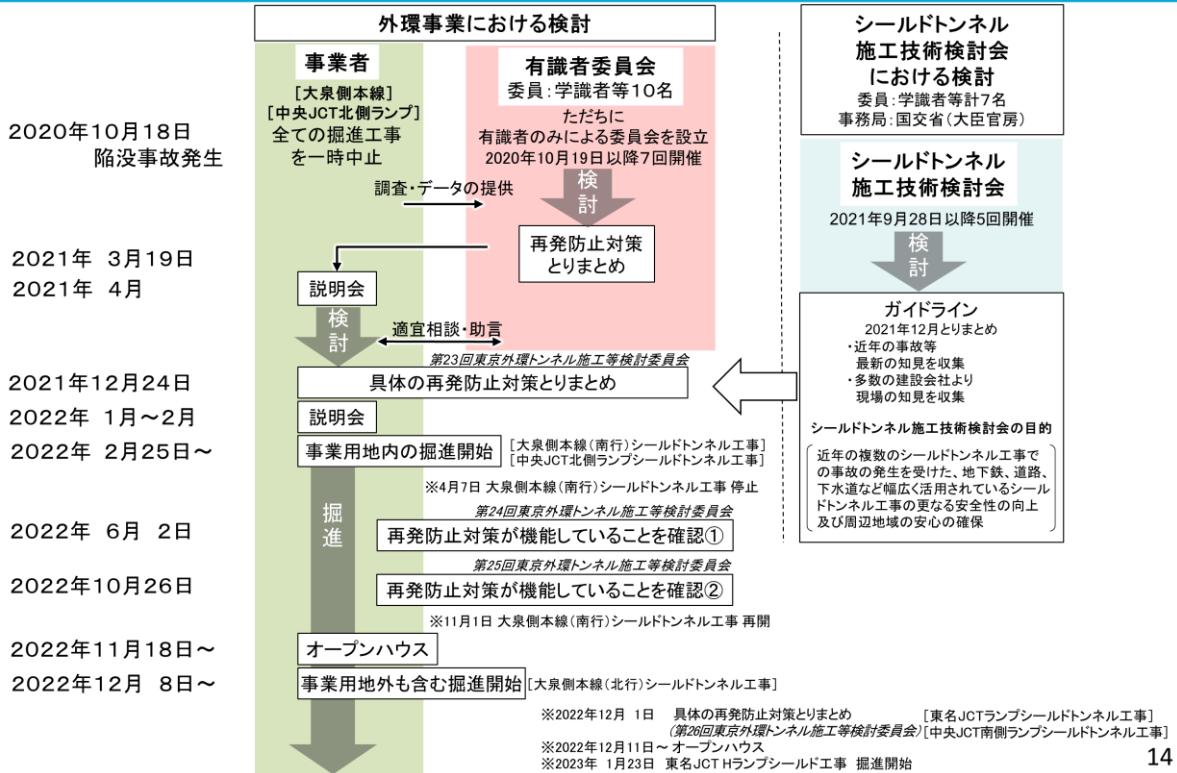


図 6-14 第 6 回計画検討協議資料(14)

3. 前回からの検討状況

～整備効果～

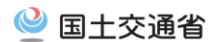


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

15

図 6-15 第 6 回計画検討協議資料(15)

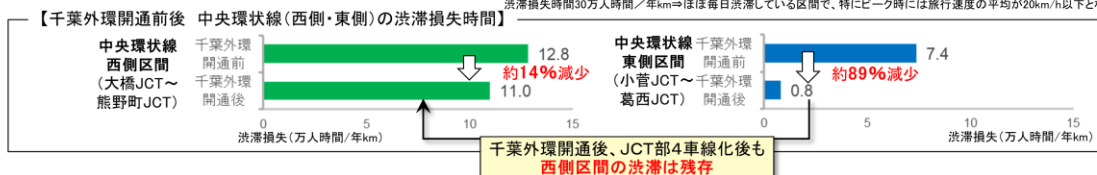
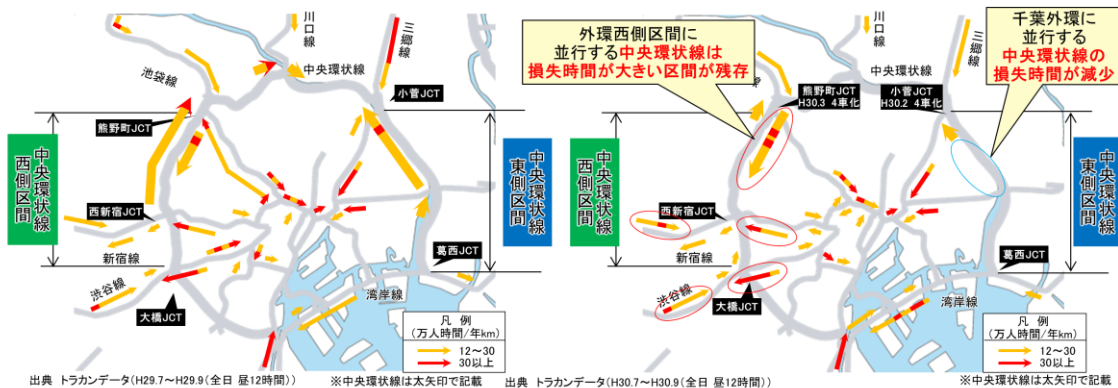
整備効果(都心部の渋滞緩和)



- 外環道千葉区間の開通等により、首都高速の渋滞が減少し、特に東側区間で顕著に減少。
- 外環の西側区間に並行する首都高速中央環状線では渋滞損失時間が大きい区間が残存しており、東京外環(東名～湾岸)の整備により交通が転換し、東京都心部の渋滞緩和が期待。

■首都高の渋滞損失時間(千葉外環開通前)

■首都高の渋滞損失時間(千葉外環開通後)



16

図 6-16 第 6 回計画検討協議資料(16)

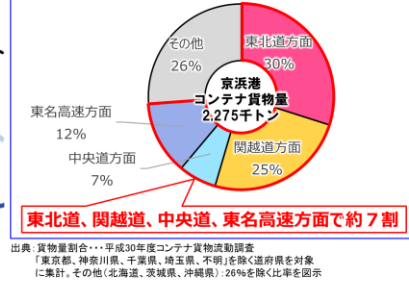
整備効果(京浜港へのアクセス向上)

- 京浜港発着の長距離輸送は、東北道、関越道、中央道、東名高速の4方面で約7割。
- 東京外環(東名～湾岸)の整備によりアクセス機能が向上することで、今後増加が見込まれるコンテナ貨物等の輸送の効率化が期待。

■京浜港の長距離貨物 輸送方面別の割合



京浜港の長距離貨物 輸送方面別の割合



京浜港のコンテナ取扱貨物量

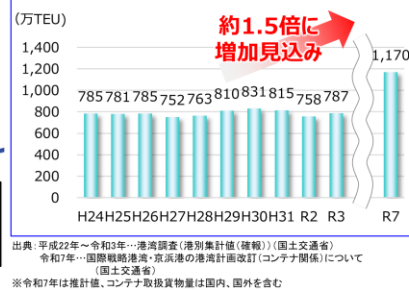
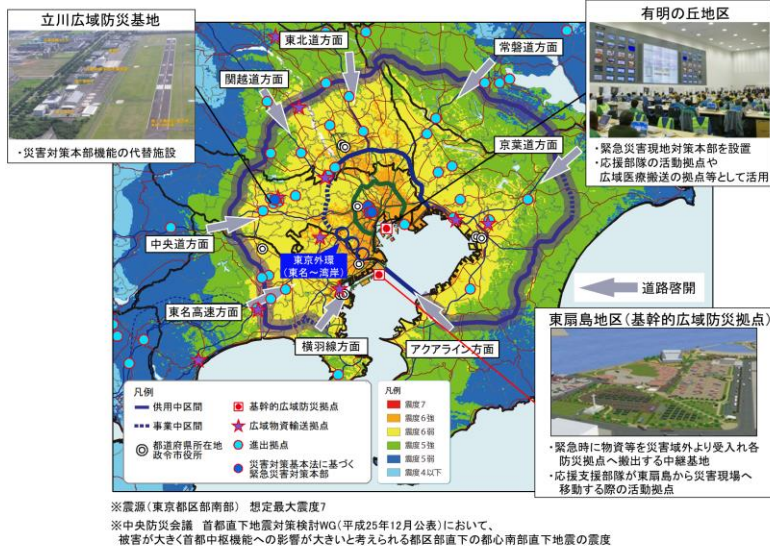


図 6-17 第 6 回計画検討協議資料(17)

整備効果(災害時のリダンダンシー確保)

- 首都直下地震(M7クラスの地震)が今後30年以内に発生する確率は70%程度と推定。
- 道路管理者と関係機関は首都直下地震に備え、都心に向けた八方向の路線を優先して道路啓開を行うルートに設定(八方向作戦)。
- 東京外環(東名～湾岸)を含む3環状道路の整備によりリダンダンシー(交通ネットワークの多重化や迂回路の確保)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。

■首都圏における防災・物資輸送拠点



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

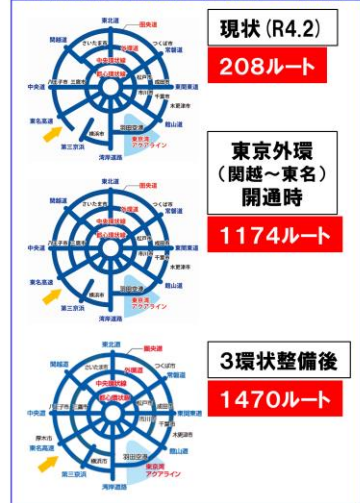


図 6-18 第 6 回計画検討協議資料(18)

整備効果(羽田空港へのアクセス向上)

- コロナ禍以前(令和2年度以前)は、羽田空港の発着回数、輸出入貿易額は年々増加傾向。
- 羽田空港アクセスは約4割が自動車を利用しており、東名高速・中央道・関越道方面へは、多くが首都高速経由であるが、東京外環(関越～湾岸)の整備により移動時間が短縮し、利便性向上が期待。

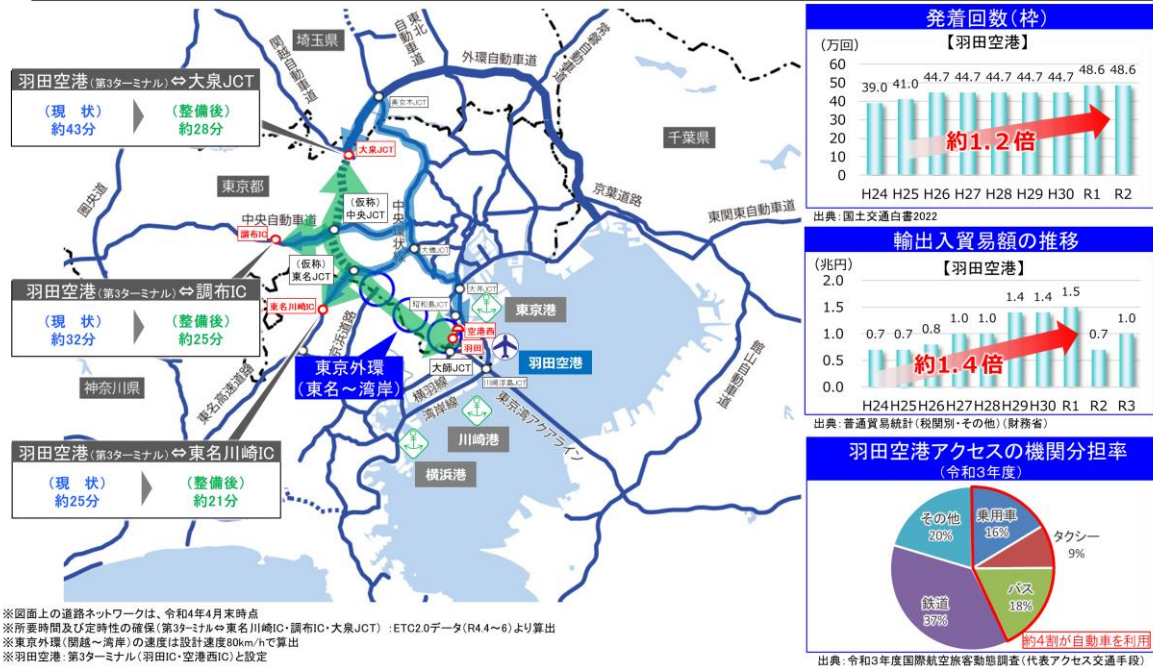


図 6-19 第 6 回計画検討協議資料(19)

3. 前回からの検討状況

～周辺地域の交通状況～

図 6-20 第 6 回計画検討協議資料(20)

周辺地域の交通状況（主要渋滞箇所）

- 環八通り、国道409号等においては、放射方向、環状方向ともに慢性的な渋滞が発生。

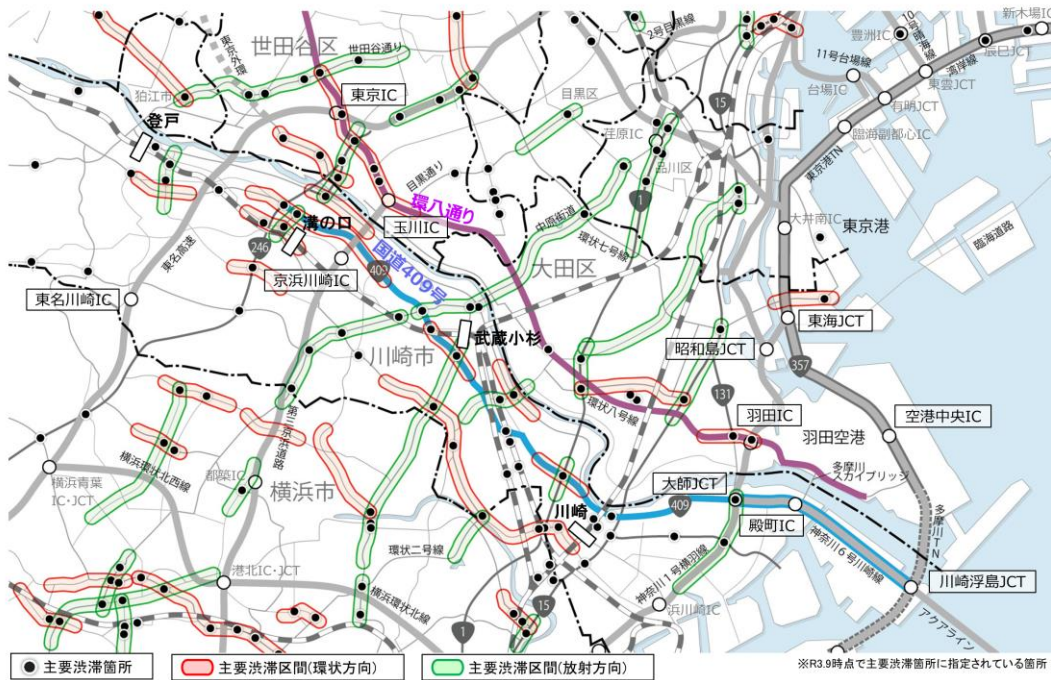
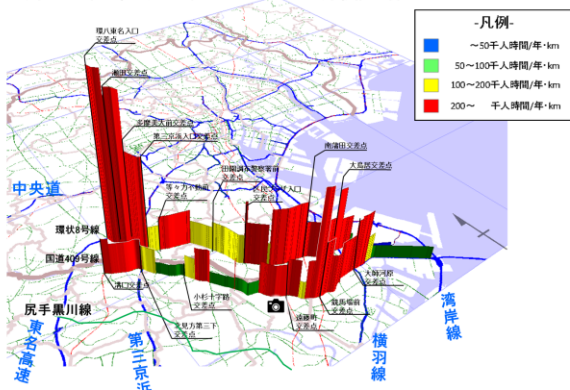


図 6-21 第 6 回計画検討協議資料(21)

周辺地域の交通状況（渋滞損失時間）

- 環八通り、国道409号の渋滞損失時間は全国平均の約7～10倍。特に、環八通りの東名～第三京浜の間の渋滞損失時間が高い。
- 環八通り、国道409号を利用する企業からも当該路線の渋滞を指摘する声があり、円滑な輸送の阻害要因となっている。

■周辺道路（環八通り・国道409号）の渋滞損失時間



【渋滞損失時間】
 環八通り：約27.3万人時間/年・km
 （全国平均の10.5倍）
 国道409号：約18.3万人時間/年・km
 （全国平均の7.0倍）
 （全国平均：約2.6万人時間/年・km）

※H27全国道路・街路交通情勢調査結果及びETC2.0データ(2020.9～11(平日))から算定



■環八通りに関する企業の声

・当社は関東で17拠点を運用しており、特に厚木ゲートウェイと羽田クロノゲートが中心的な拠点となっております。
 ・拠点間輸送を行う際、環八通りは渋滞が多いため、混雑しない一部時間帯を除き利用しないようにしております。



ヤマト運輸 (R4.2調査)

・環八通りは渋滞が多く、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、川崎市中北部への移動に非常に時間がかかっています。



日本郵便 (R4.9調査)

■国道409号に関する企業の声

・当局は、海外航空・船便郵便物の輸出入拠点として、海外⇄全国の郵便物を取り扱っているほか、神奈川県東部に所在する郵便局の中継局として、郵便物・荷物の輸送を行っています。
 ・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。

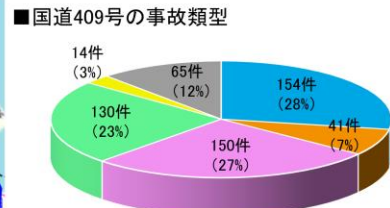
日本郵便 川崎東郵便局 (R4.2調査)

図 6-22 第 6 回計画検討協議資料(22)

周辺地域の交通状況（死傷事故率）

- 環八通り・国道409号において、死傷事故率が300件/億台キロ以上の箇所が多く存在している。
- また、環八通り・国道409号では渋滞が一因と考えられる車両相互（追突）事故の発生件数が他の事故類型に比べて高い。

■環八通り、国道409号の死傷事故率(件/億台キロ)



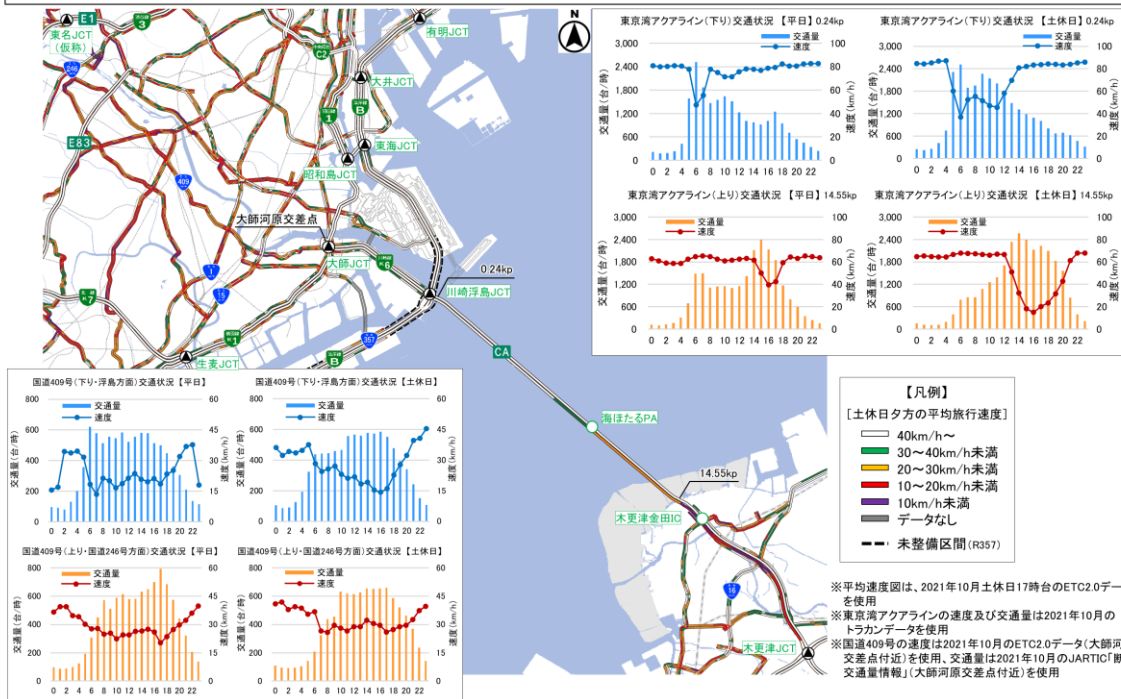
出典：ITARDA(H29～R2) (死傷事故件数)

23

図 6-23 第 6 回計画検討協議資料(23)

周辺地域の交通状況（国道409号～東京湾アクアラインの交通状況）

- 国道409号～東京湾アクアラインにかけては、休日に多く渋滞が発生。
- 下り線(木更津方向)は休日午前中、上り線(川崎方向)は休日午後速度低下が発生。



【凡例】
 [土休日夕方]の平均旅行速度
 40km/h～
 30～40km/h未満
 20～30km/h未満
 10～20km/h未満
 10km/h未満
 データなし
 未整備区間(R357)

※平均速度図は、2021年10月土休日17時台のETC2.0データを使用
 ※東京湾アクアラインの速度及び交通量は2021年10月のトラカンデータを使用
 ※国道409号の速度は2021年10月のETC2.0データ(大師河原交差点付近)を使用、交通量は2021年10月のJARTIC断面交通量情報(大師河原交差点付近)を使用

24

図 6-24 第 6 回計画検討協議資料(24)

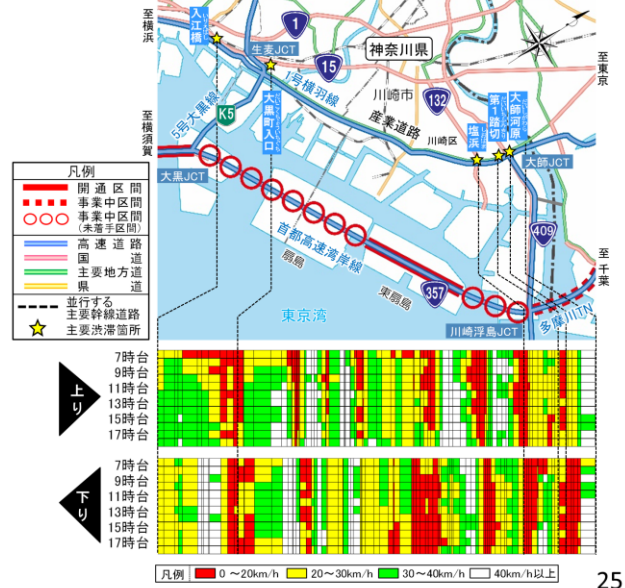
周辺地域の交通状況（国道357号周辺の交通状況）

- 国道357号は、湾岸地域に立地する諸都市、空港や港湾等の物流拠点やオフィス、レジャー施設等、さまざまな都市機能の効率的な交流と、効果的な連携を図る道路。
- 国道357号に並行する主要幹線道路(国道15号、産業道路)では、主要渋滞箇所を先頭に、交通渋滞が発生。
- 国道357号の整備により、内陸部の交通が臨海部に転換し、並行路線の交通混雑の緩和が期待される。

■ 国道357号(東京湾岸道路)



■ 国道357号に並行する主要幹線道路の渋滞発生状況



※データ: ETC2.0データ(2021.4~2022.3全日)

25

図 6-25 第 6 回計画検討協議資料(25)

周辺地域の交通状況(広域的な視点での交通状況)

- 環八通り、国道409号等、湾岸地区、東京湾アクアラインにおいて、慢性的な交通渋滞が発生。
- 東京外環(東名~湾岸)の検討に関連して、広域的な視点から対策を検討する必要がある。



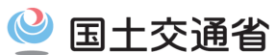
※平均速度図は、2021年10月土休日17時台のETC2.0データを使用

26

図 6-26 第 6 回計画検討協議資料(26)

3. 前回からの検討状況

～川崎縦貫道路の経緯～



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

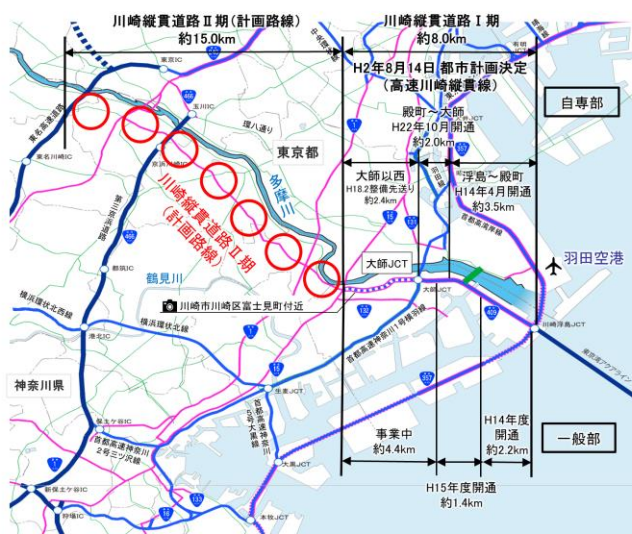
27

図 6-27 第 6 回計画検討協議資料(27)

川崎縦貫道路の概要



- 川崎縦貫道路は、川崎市を縦貫し、川崎市内地を相互に連絡することで、開発拠点を支援するとともに、他の幹線道路と一体となったネットワークを形成する路線。
- 事業中の I 期区間(湾岸道路～国道15号:L=約8.0km)と調査中の II 期区間(国道15号～東名高速:L=約15.0km)からなる延長約23kmの幹線道路。



■川崎縦貫道路 I 期区間



川崎縦貫道路 I 期(殿町～大師)断面図

28

図 6-28 第 6 回計画検討協議資料(28)

川崎縦貫道路の経緯

年 月	川崎縦貫道路の動き
昭和60年 9月	川崎市長が東京湾横断道路の受け入れを表明 神奈川県知事、横浜市長とともに建設大臣宛に5項目要望を提出 ○東京湾横断道路に関わる要望「広域幹線道路の整備・川崎市内縦貫道路」
昭和61年 4月	国道409号川崎縦貫道路事業着手
平成 2年 8月	都市計画決定(国道15号～浮島)
平成 3年10月	Ⅱ期の基本ルート公表
平成 4年 1月	Ⅱ期の通過地点・概ねの構造を公表
平成 9年12月	東京湾アクアライン(川崎浮島JCT)開通
平成14年 4月	高速川崎縦貫線(川崎浮島JCT～殿町IC)開通
平成18年 2月	大師ジャンクションの整備方針公表(首都高速プレス) 大師以西の整備先送り 大師ジャンクションの暫定型整備(横浜方向暫定出入口の設置等)
平成21年 3月	大師出入口(横浜方面)開通
平成22年10月 平成22年12月	高速川崎縦貫線(殿町IC～大師JCT)開通 川崎縦貫道路Ⅱ期計画について、東京外かく環状道路東名以南との一本化を含め幅広く検討を進め、早期に計画の具体化を図ること(川崎市要望)

29

図 6-29 第 6 回計画検討協議資料(29)

3. 前回からの検討状況

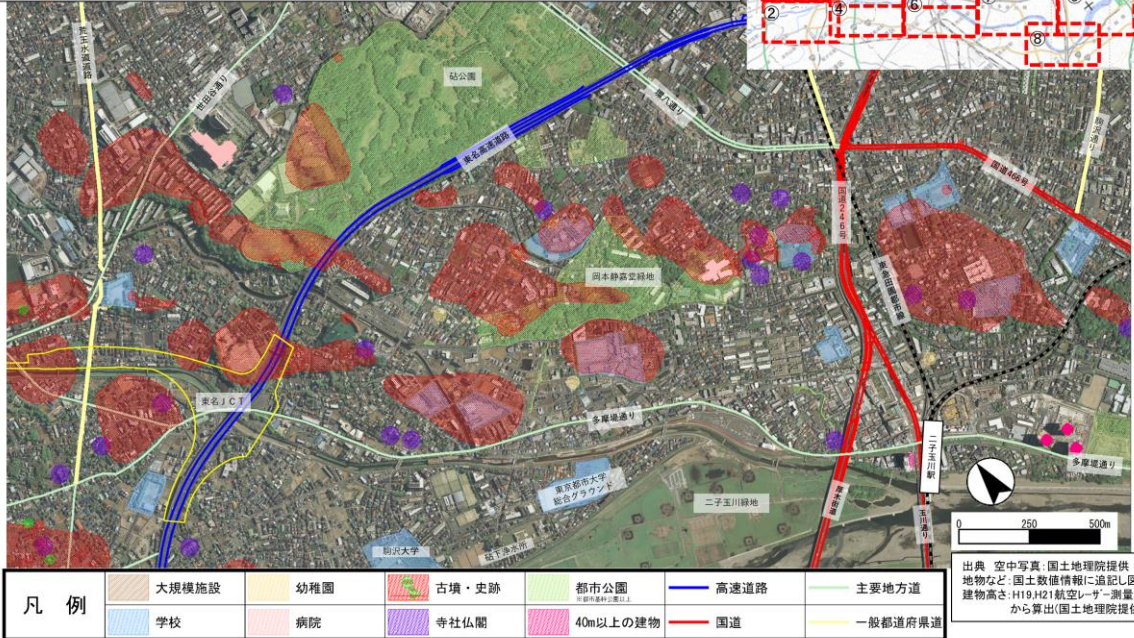
～当該地域の周辺状況～

図 6-30 第 6 回計画検討協議資料(30)

周辺状況① /12 東名JCT周辺(東名高速道路～首都高速湾岸線間)



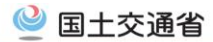
- 東名JCTは市街地で囲まれており、東名JCTから環八通りの間にも住宅地や古墳群、緑地、集合住宅が高密度に広がっている。
- また、多摩川周辺には、砦公園や砦下浄水所、大学施設等の大規模施設が立地している。



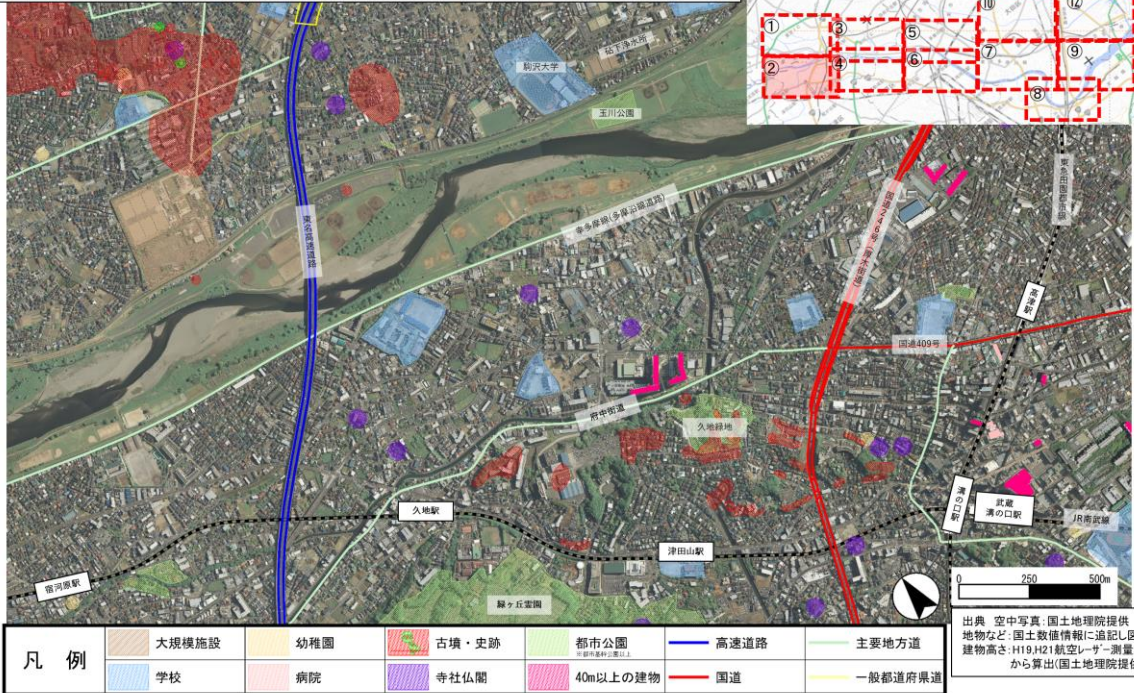
31

図 6-31 第 6 回計画検討協議資料(31)

周辺状況② /12 東名JCT周辺 川崎市側(多摩川右岸側)



- 府中街道から連続する国道409号の周辺は高度な市街地である。
- 多摩川から国道409号の間にも個別住宅と集合住宅が密集している。

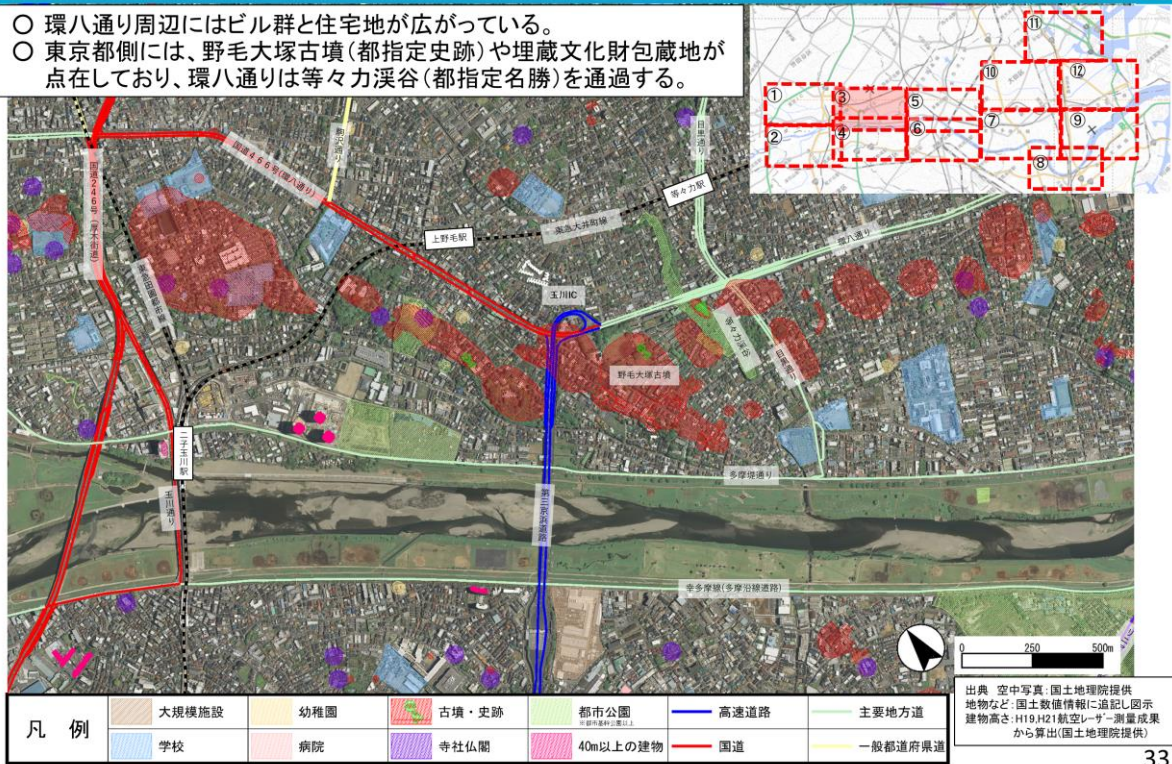


32

図 6-32 第 6 回計画検討協議資料(32)

周辺状況③ /12 第三京浜道路周辺 東京都側(多摩川左岸側)

- 環八通り周辺にはビル群と住宅地が広がっている。
- 東京都側には、野毛大塚古墳(都指定史跡)や埋蔵文化財包蔵地が点在しており、環八通りは等々力渓谷(都指定名勝)を通過する。

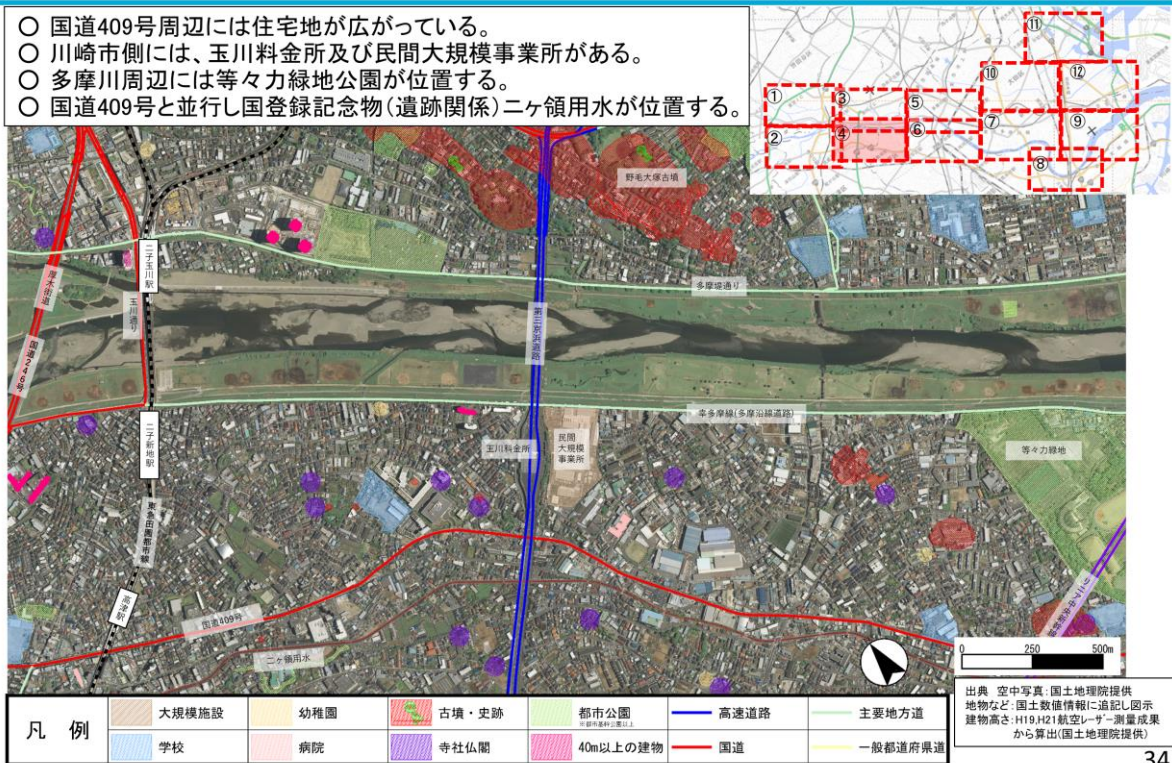


33

図 6-33 第 6 回計画検討協議資料(33)

周辺状況④ /12 第三京浜道路周辺 川崎市側(多摩川右岸側)

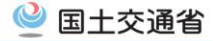
- 国道409号周辺には住宅地が広がっている。
- 川崎市側には、玉川料金所及び民間大規模事業所がある。
- 多摩川周辺には等々力緑地公園が位置する。
- 国道409号と並行し国登録記念物(遺跡関係)ニヶ領用水が位置する。



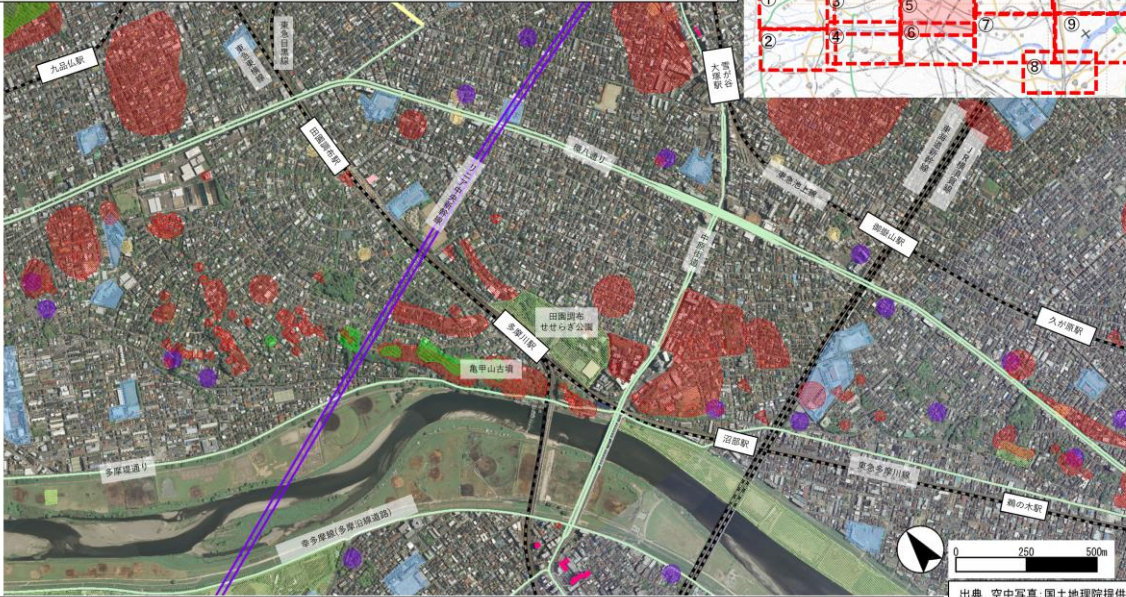
34

図 6-34 第 6 回計画検討協議資料(34)

周辺状況⑤ /12 東海道新幹線周辺 東京都側(多摩川左岸側)



- 環八通り周辺にはビル群と住宅地が広がり、環八通り及び多摩川沿いには、古墳(国指定史跡:亀甲山古墳含む)・遺跡が点在している。
- 多摩川と東海道新幹線及びリニア中央新幹線計画区間が交差する。



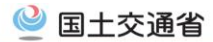
凡例	大規模施設	幼稚園	古墳・史跡	都市公園	高速道路	主要地方道
	学校	病院	寺社仏閣	40m以上の建物	国道	一般都道府県道

出典 空中写真:国土地理院提供
地物など:国土数値情報に追記し図示
建物高さ:H19.H21航空レーザ-測量成果
から算出(国土地理院提供)

35

図 6-35 第 6 回計画検討協議資料(35)

周辺状況⑥ /12 東海道新幹線周辺 川崎市側(多摩川右岸側)



- 国道409号周辺には住宅地が広がっている。また、大規模な民間事業所や、40mを超える建物が点在する。
- 多摩川沿いには、大規模な都市公園である等々力緑地がある。



凡例	大規模施設	幼稚園	古墳・史跡	都市公園	高速道路	主要地方道
	学校	病院	寺社仏閣	40m以上の建物	国道	一般都道府県道

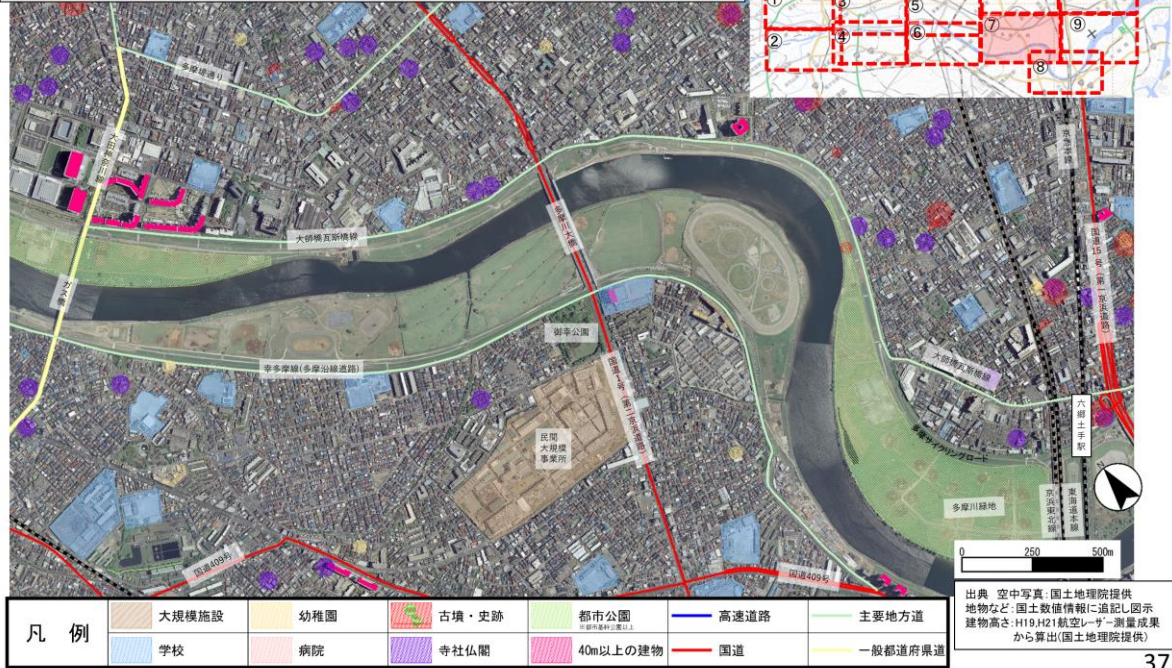
出典 空中写真:国土地理院提供
地物など:国土数値情報に追記し図示
建物高さ:H19.H21航空レーザ-測量成果
から算出(国土地理院提供)

36

図 6-36 第 6 回計画検討協議資料(36)

周辺状況⑦ /12 国道1号周辺（多摩川大橋周辺）

- 国道409号周辺には住宅地が広がっている。また、大規模な民間事業所や、40mを超える建物が点在している。
- 多摩川右岸沿い(川崎市側)には、御幸公園(地区公園)がある。



37

図 6-37 第 6 回計画検討協議資料(37)

周辺状況⑧ /12 国道15号周辺

- 国道409号沿いには住宅地が広がっている。
- 工場地帯や競馬場、都市公園などの大規模な施設が立地している。また、40mを超える建物も見られる。多摩川の川崎市側には、国登録有形文化財の川崎河港水門が位置している。
- 川崎縦貫道路Ⅰ期が都市計画決定され用地取得が進んでいる。

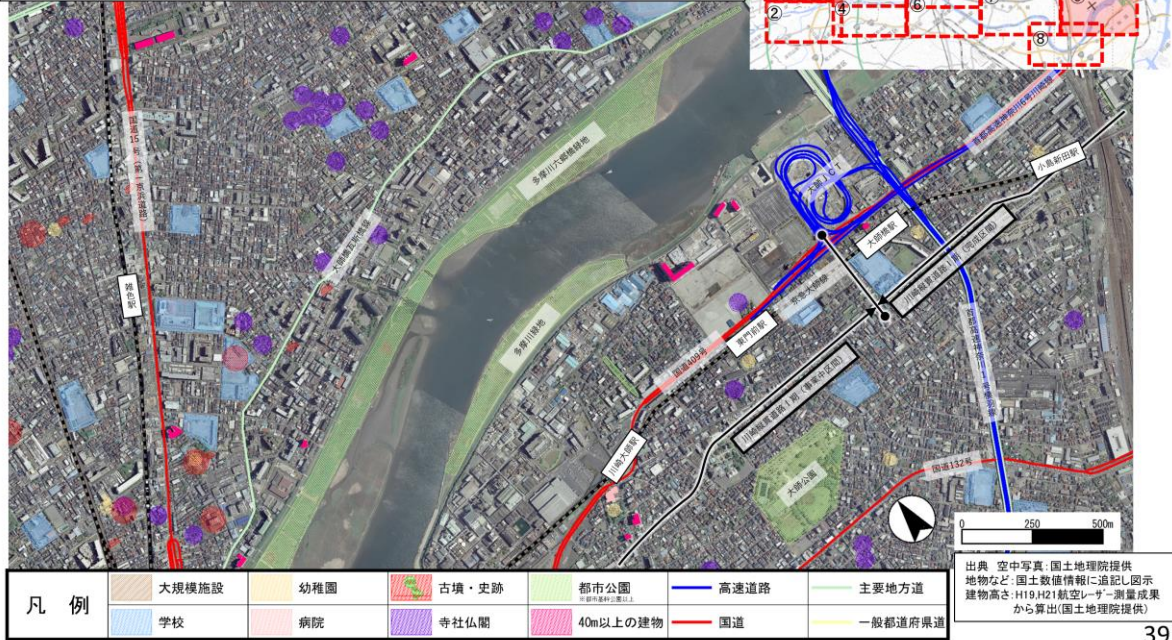


38

図 6-38 第 6 回計画検討協議資料(38)

周辺状況⑨ /12 大師JCT周辺

- 国道409号沿いには住宅地が広がっている。
- 工場地帯や競馬場、都市公園などの大規模な施設が立地している。また、40mを超える建物も見られる。
- 川崎縦貫道路Ⅰ期が都市計画決定され用地取得が進んでいる。

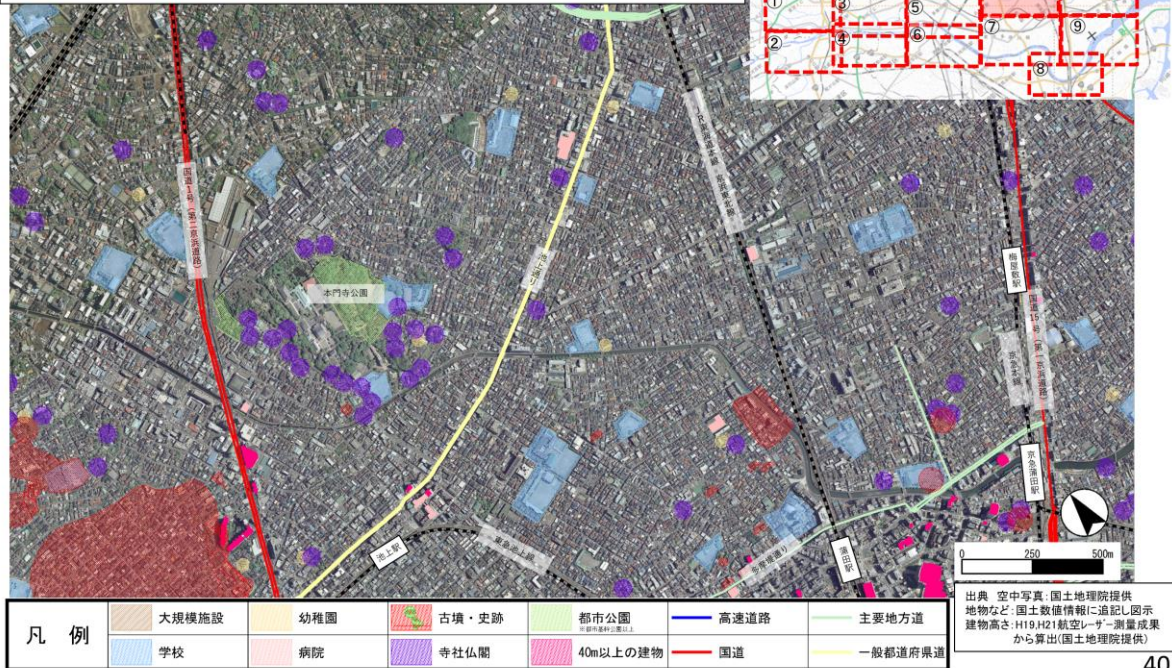


39

図 6-39 第 6 回計画検討協議資料(39)

周辺状況⑩ /12 国道1号・15号周辺 (大田区)

- 国道1号周辺には、遺跡・古墳、都市公園や寺社仏閣が点在する。
- 国道15号周辺は、京浜本線と並走しており、周囲には40mを超える建物が立地している。

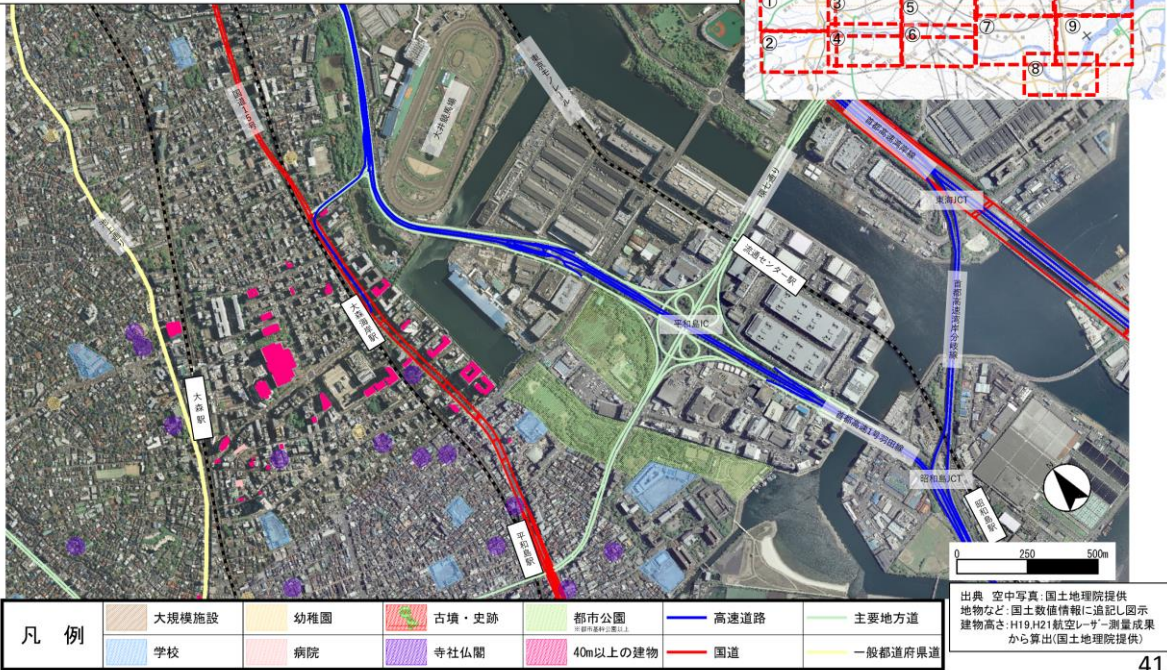


40

図 6-40 第 6 回計画検討協議資料(40)

周辺状況⑪ /12 平和島IC周辺

- 国道15号沿いには住宅地が広がっている。また、40mを超える建物や、寺社仏閣が点在する。
- 平和島ICは、大規模な民間事業所や都市公園で囲まれている。

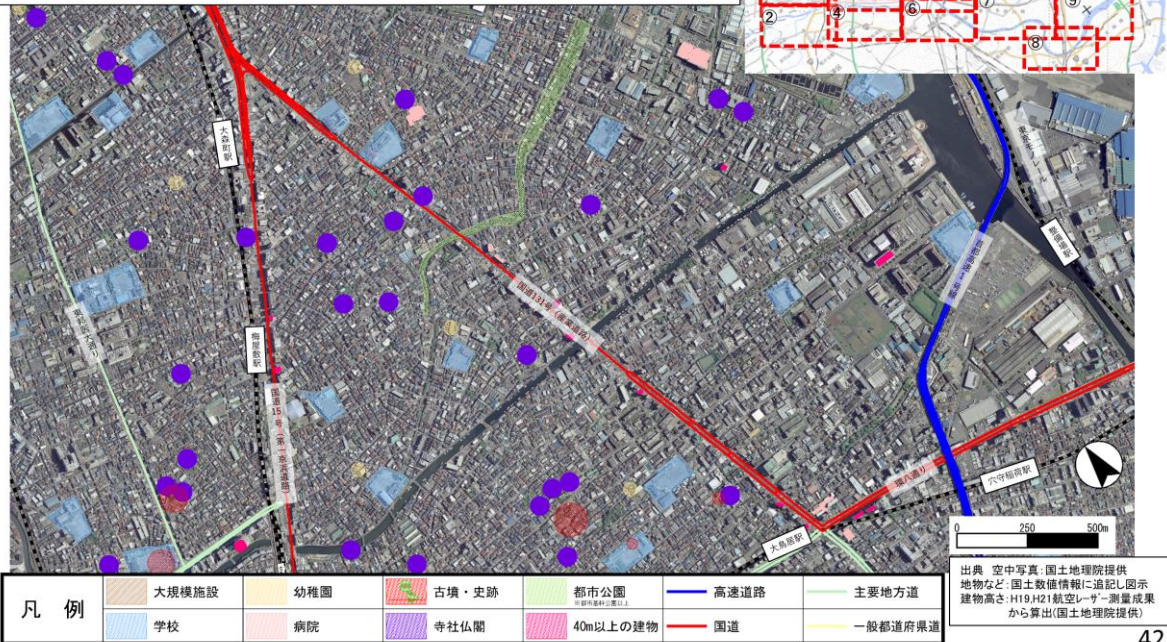


41

図 6-41 第 6 回計画検討協議資料(41)

周辺状況⑫ /12 国道131号（産業道路）周辺

- 国道15号周辺は、京浜本線と並走しており、周囲にはビルが密集し立地している。
- 湾岸部はモノレールが通過し、工場地帯などの大規模な施設が立地している。



42

図 6-42 第 6 回計画検討協議資料(42)

4. 今後の進め方(案)

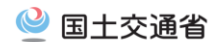


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

43

図 6-43 第 6 回計画検討協議資料(43)

これまでの検討経緯と今後の進め方(案)

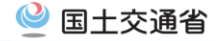


<p>前回までの確認事項(有識者及び周辺自治体等の主な意見)(第1回(平成28年2月)～第5回(令和元年6月))</p> <p>1. 首都圏・地域の状況、整備効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ○首都圏の渋滞対策、国際競争力向上の観点などから、外環道の必要性は言うまでもない。 ○関越道・中央道・東名高速と羽田空港や京浜港等とのネットワークが確立される。 <p>2. 概略ルート、構造等</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市街地の状況や地域の資源等を考え、地域への影響が少ないルートにするべき。 ○道路整備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。 <p>3. その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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。
<p>今回(第6回(令和5年2月))</p> <p>1. 社会情勢の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○緊急事態宣言(新型コロナウイルス感染症)(令和2年4月) ○令和元年台風第19号による浸水被害(令和元年10月) ○「東京外かく環状道路(関越～東名)における」陥没事故(令和2年10月) <p>2. 前回からの検討状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ○整備効果 ○周辺地域の交通状況 ○川崎縦貫道路の経緯 ○当該地域の周辺状況 <p>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。</p>

44

図 6-44 第 6 回計画検討協議資料(44)

<参考> 起終点(湾岸道路との接続位置)



※:一例として区間を設定し、H27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

図 6-45 第 6 回計画検討協議資料(45)

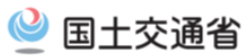
6.2. 説明資料の作成

第2章～第5章で取りまとめた結果を踏まえ、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。

6.2.1. 整備効果説明資料の作成

整備効果を分かりやすく説明するための資料を作成した。
作成した資料案を次頁以降に示す。

整備効果資料集



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

図 6-46 整備効果説明資料案(1)

首都圏三環状道路の概要



○ 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。
(圏央道は約9割が開通済み。外環道は約6割が開通済み。中央環状線は全線開通済み。)

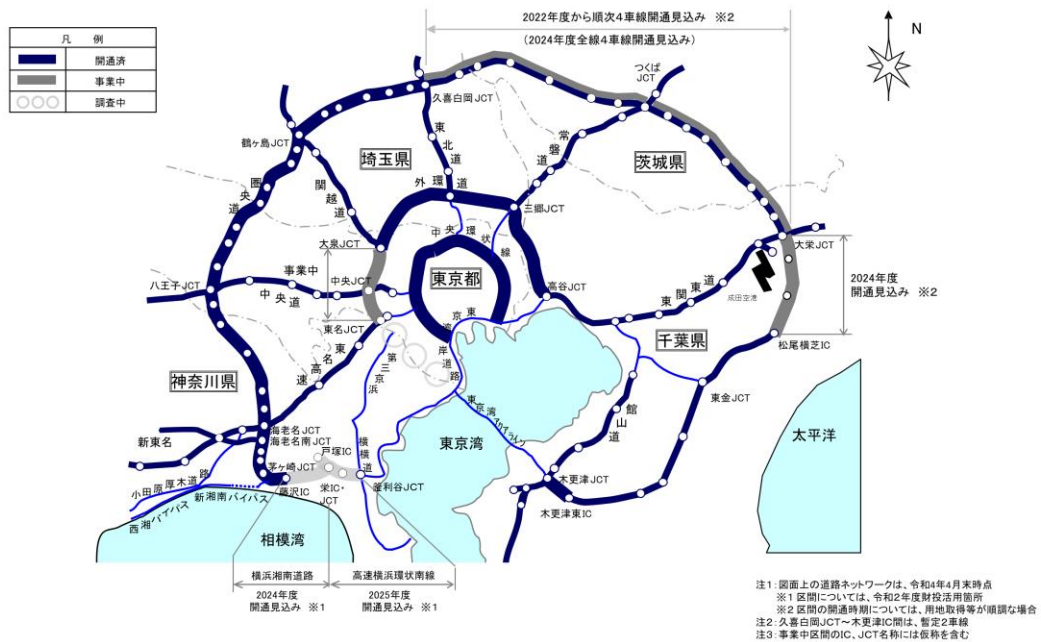


図 6-47 整備効果説明資料案(2)

都心部の渋滞緩和

広域的視点

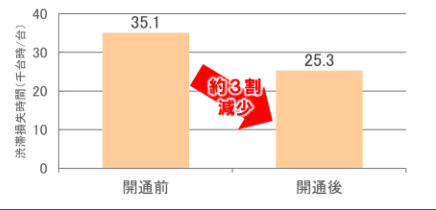
国土交通省

- 外環道千葉区間の開通等により、中央環状内側の首都高速(中央環状含む)の渋滞損失時間が約3割減少。
- 湾岸部(東京港、羽田空港、川崎港)～東名高速のアクセスは、9割以上が首都高速を經由。東京外環(東名～湾岸)の整備により交通が転換し、東京都心部の渋滞緩和が期待。

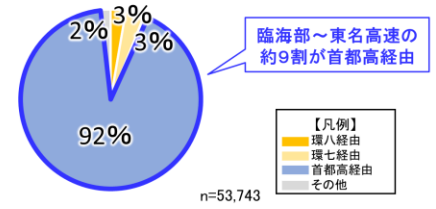
■開通前後の経路と渋滞状況の変化



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



臨海部(東京港、羽田空港、川崎港)～東名高速の交通の約9割は、首都高速を經由。



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 6-48 整備効果説明資料案(3)

羽田空港へのアクセス向上①

広域的視点

国土交通省

- コロナ以前(R2以前)は、羽田空港の発着回数、輸出入貿易額、外国人訪問者数は年々増加傾向。
- 羽田空港から東名高速・中央道・関越道へのアクセスは、多くが首都高速を利用しており、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。

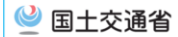


地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 6-49 整備効果説明資料案(4)

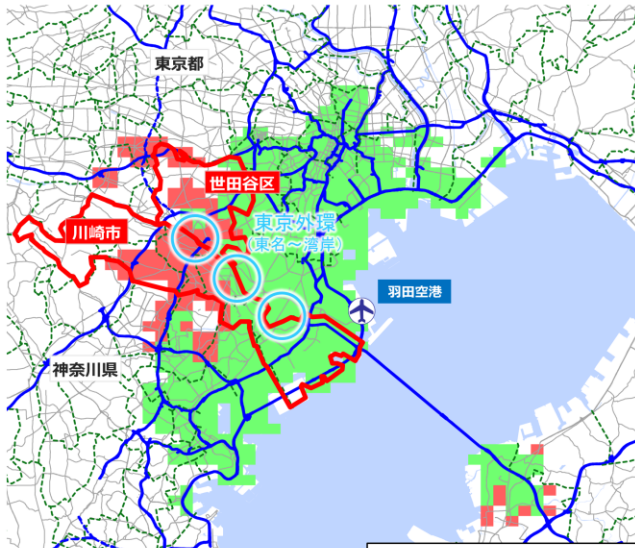
羽田空港へのアクセス向上②

広域的視点



- 我が国の玄関口である羽田空港からの30分圏域は、川崎市では限定的。
- 東京外環(東名～湾岸)の整備により、川崎市内(面積:約1.8倍、人口:約2.4倍)と世田谷区内(面積:約2.1倍、人口:約1.9倍)へのアクセスの向上が期待される。

■東京外環(関越～湾岸)整備による空港からの30分圏域の拡がり

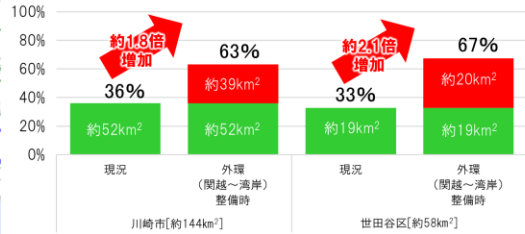


※圏域算出時の速度は、H27全国道路・街路交通情勢調査結果の混雑時旅行速度、H27全国道路・街路交通情勢調査結果に未掲載の路線は設計速度と設定、東京外環(関越～東名、東名～湾岸)と千葉外環(三郷南～高谷)は80km/h、北西線は50km/hの設計速度と設定

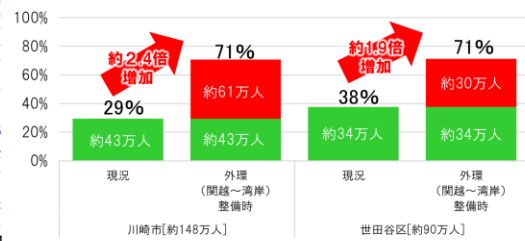
■ 現況 (H27全国道路・街路交通情勢調査時点)
■ 外環(関越～湾岸)整備時の拡がり (事業化路線の整備も含む)

■羽田空港30分圏域の拡がり

【カバー面積】



【カバー人口】



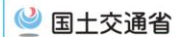
※面積及び人口は、平成27年度国勢調査より引用
※圏域内面積及び圏域内人口は、平成27年度国勢調査の1kmメッシュ単位で計測
※外環(関越～湾岸)整備時は事業化路線の整備も含む

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 6-50 整備効果説明資料案(5)

京浜港へのアクセス向上

広域的視点



- 京浜港発着の長距離輸送は、東名高速、中央道、関越道、東北道の4方面で約7割。
- 東京外環(東名～湾岸)の整備によりアクセス機能が向上することで、今後増加が見込まれるコンテナ貨物等の輸送の効率化が期待。

■京浜港の長距離貨物 輸送方面別の割合



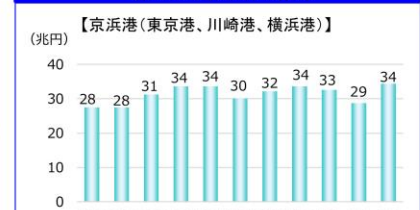
出典：貨物量割合・・・平成30年度コンテナ貨物流動調査
「東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県」を除く道府県を対象に集計。その他(北海道、茨城県、沖縄県)：26%を除く(比率を明示)
※図面上の道路ネットワークは、令和4年4月末時点

京浜港のコンテナ取扱貨物量



出典：平成22年～令和3年…港湾調査(港別集計値(確報)) (国土交通省)
令和7年…国際戦略港湾・京浜港の港湾計画改訂(コンテナ関係)について (国土交通省)
※令和7年は推計値、コンテナ取扱貨物量は国内、国外を含む

輸出入貿易額の推移



出典：普通貿易統計(税関別・その他) (財務省)

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 6-51 整備効果説明資料案(6)

物流ネットワークの形成

広域的視点



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

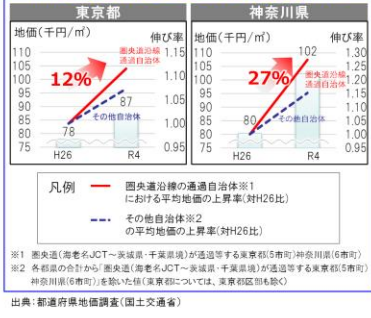
■ 企業立地状況(H22以降)



外環道沿線に立地する物流施設の増加



圏央道沿線の工業地の地価の推移



出典：日本土地総合2014年版～2019年版、AERA、CBREオフィスジャーナル誌、カーブニュース、月刊ロジスティクス・ビジネス、月刊物流、通利東洋経済、千葉日報、朝日新聞、日刊工業新聞、日刊自動車新聞、日経ビジネス、日経MJ、日経産業新聞、日経新聞、物流ニッポン、日刊CARGO、物流不動産各社HP(情報はR元年6月時点)
 ・R元年6月時点で立地済・立地予定を区分
 ・立地件数は、各拠点の立地住所をもとに近隣の拠点を集約して示す

※図面上の道路ネットワークは、令和2年3月末時点

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 6-52 整備効果説明資料案(7)

観光振興の促進

広域的視点



- コロナ以前(R2以前)は、外国人訪問者数やインバウンド消費が増加傾向。
- 東京外環(東名～湾岸)の整備により、羽田空港から世界遺産をはじめとする観光地へのアクセスが向上し、さらなる観光客の誘致や周遊の促進に期待。

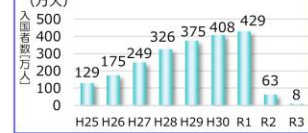
■ 主要な観光スポット



外国人訪問者数の推移



羽田空港の外国人訪問者数の推移



出典：訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数(2021年種別値)
 (国土交通省記者発表資料より(令和4年9月5日))
 法務省出入国管理庁集計による概数

関東におけるインバウンド消費の推移



出典：共通基準による観光入込客統計(観光庁)

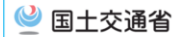
出典：「世界遺産」、「外国人に人気の日本の観光スポットランキング2020(トリップアドバイザー)」、東京外環(環状道路(東名高速～湾岸道路間)計画検討協議会(第2回)資料

地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 6-53 整備効果説明資料案(8)

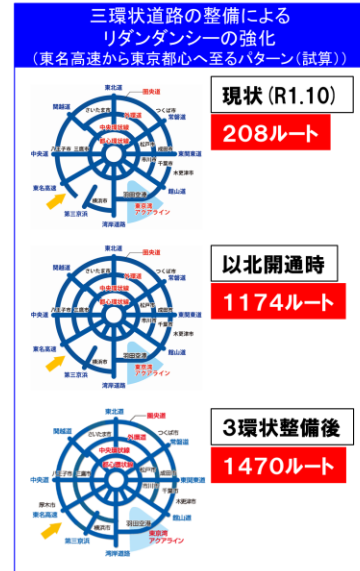
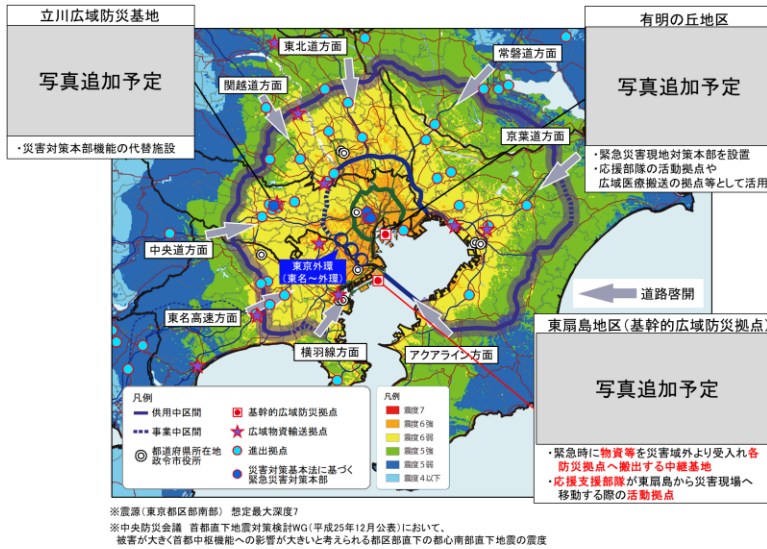
災害時のリダンダンシー確保

広域的視点



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

■首都圏における防災・物資輸送拠点



8

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

図 6-54 整備効果説明資料案(9)

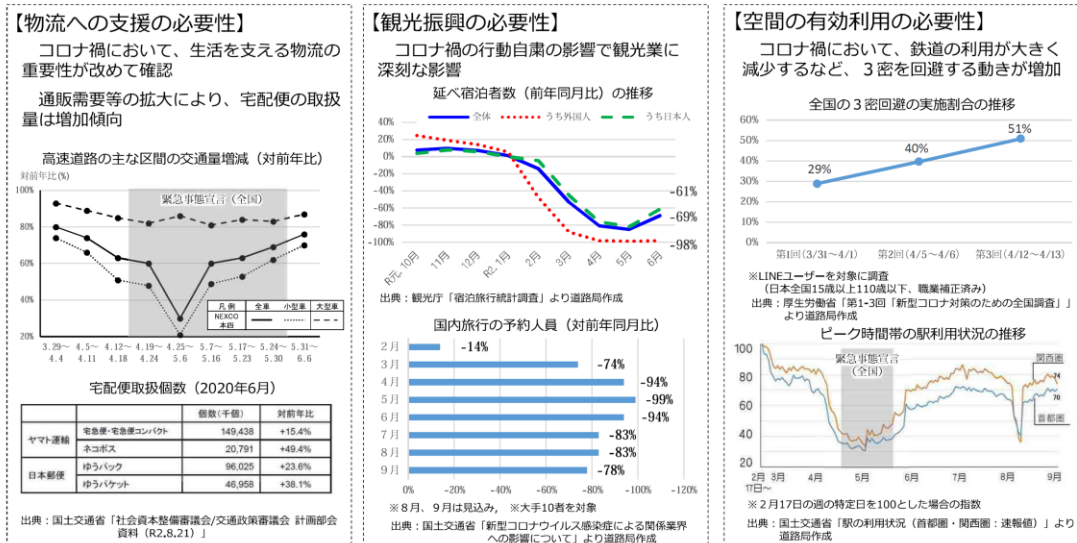
最近の道路交通に関する情勢

広域的視点



「新たな日常」の実現 ～ポストコロナ時代のくらしや経済を支える～

■ 新型コロナウイルス感染症は、これまでの人の行動や意識、社会経済に大きな変化をもたらしていますが、ポストコロナ社会においても、道路は、生活や経済活動を支えるインフラとして必要不可欠です。ポストコロナ社会の「新たな日常」を支えるために、物流事業者の環境整備、観光の需要喚起、3密対策を踏まえた道路空間の利活用等の道路を賢く使う取組を推進します。



令和2年9月 令和3年度道路関係予算概算要求概要(抜粋)

9

図 6-55 整備効果説明資料案(10)

最近の道路交通に関する情勢

広域的視点 国土交通省

基本方針 3 人流・物流を支えるネットワーク・拠点の整備 ～人・地域をつなぐ～

■ 東京一極集中の是正による多核連携型の国づくりや安定した物流の確保に対応するためには、国土全体として、安全で円滑な人やモノの移動を確保することが必要です。速達性とアクセス性が確保された国土幹線道路ネットワークの構築に向けて、高規格道路等の整備や機能強化に取り組むとともに、交通拠点の整備によるモーダルコネク트의強化や渋滞対策、物流支援等の取組を推進します。

【都市間の速達性】

日本の都市間連絡速度は、約4割の都市間（90/208リンク）が60km/hに満たないなど、諸外国に遅れをとっている状況

都市間連絡速度の状況

※都市間連絡速度の算出方法：対象は113都市、208リンク、ETC2.0(2小型車)の通行速度データを用いて算出

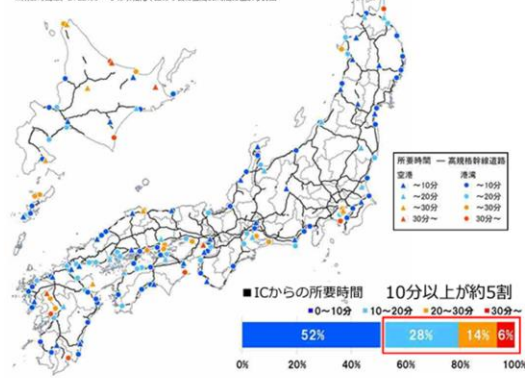


【空港・港湾とのアクセス性】

空港・港湾は人流・物流の広域移動を担う拠点であるが、高規格幹線道路から10分以上の所要時間を要する箇所が約5割程度存在（82/170箇所）

主要な空港・港湾へのアクセス状況

※主要な空港：成田、羽田、関西、中部国際、福岡、札幌、仙台、新潟、富山、金沢、岡山、広島、福岡、那覇



令和4年8月 令和5年度道路関係予算概算要求概要

図 6-56 整備効果説明資料案(11)

首都圏三環状道路の概要

広域的視点 国土交通省

- 我が国を取り巻く環境変化や国内における構造的課題を受けて、課題解決を成長のエンジンに変え、持続可能な経済を実現するために、「分散型国づくり」、「中堅・中小企業の活力向上」、「観光立国の復活」等を推進。
- 関東ブロックは、対流の促進に資するネットワーク形成、機能向上と拠点へのアクセス向上等を目指しネットワーク形成を推進。
- 切迫する自然災害に対する確固たる安全・暗線を土台に、人や地域間の連携を促進し面的な対流を創出する広域道路ネットワークの整備が不可欠。

■ 骨太方針2022 (R4.6.7閣議決定)

■ 関東ブロック新広域道路交通ビジョン (R3.7)

- 対流の促進に資するネットワークの形成・機能向上と拠点へのアクセス向上
- 予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施
- 安全・安心・快適な道路空間の創出

日本、そして世界の成長を支える関東へ
首都圏道路ネットワークとここから全国に広がる環状・放射状道路網
～3環状9放射は新たなステージへ～

資料：内閣府「経済財政運営と改革の基本方針2022」に加筆

資料：関東地方整備局「関東ブロック 新広域道路交通ビジョン・計画」に加筆

図 6-57 整備効果説明資料案(12)

首都圏三環状道路におけるミッシングリンクの状況

広域的視点 国土交通省

- 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。
- 東京外環（東名高速～湾岸道路）を除く全ての区間で既開通または事業中。

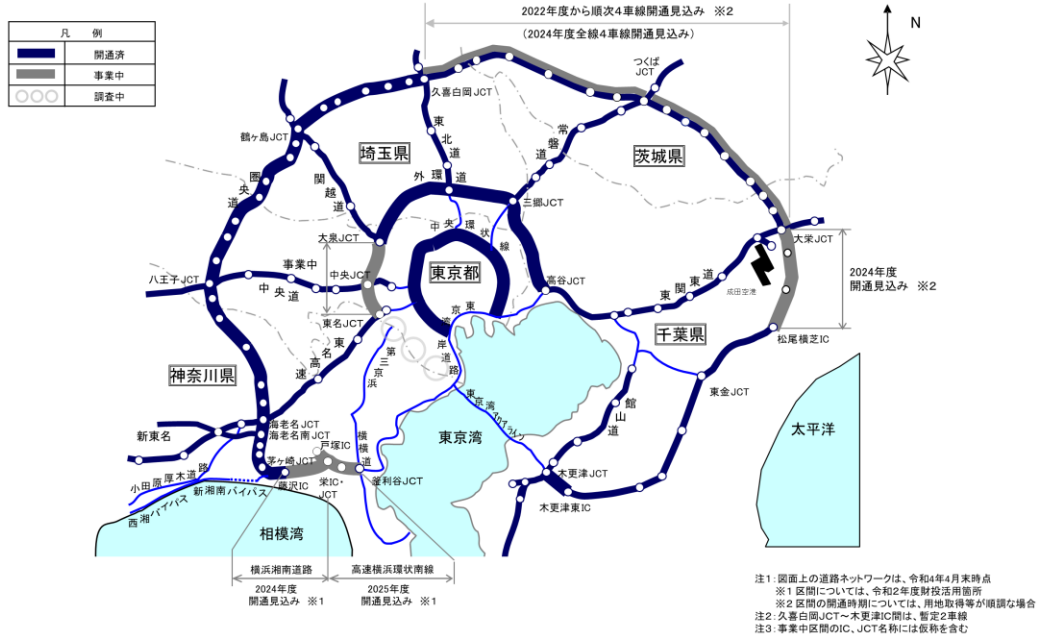


図 6-58 整備効果説明資料案(13)

周辺道路の状況(渋滞緩和)

地域的視点 国土交通省

- 環状8号線、国道409号の渋滞損失時間は全国平均の約4~7倍。また、第三京浜の端末で、1日約7万台が都内の一般道に流入。
- 環状8号線（東名入口～第三京浜入口）を通過する車両の約6割は高速道路の乗り継ぎ交通であり、東京外環（東名～湾岸）の整備により、環状8号線の渋滞緩和が期待される。
- 川崎側では、国道409号、尻手黒川線等からの交通転換による渋滞緩和による事故減少が期待。

■周辺道路(環状8号線・国道409号)の渋滞損失時間



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 6-59 整備効果説明資料案(14)

周辺道路の状況(交通事故の減少)

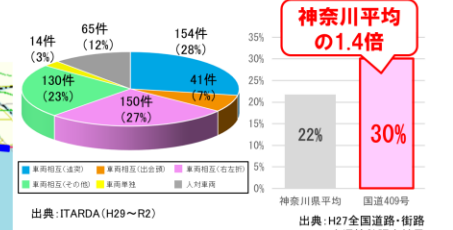
地域的視点 国土交通省

- 環状8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8号線・国道409号で大型車の転換等がなされ、交通事故の減少などにより生活環境の改善が期待される。

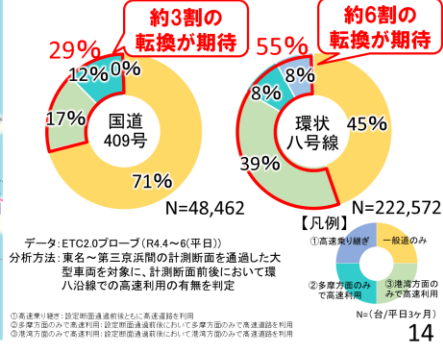
■環状8号線、国道409号の死傷事故率(件/億台キロ)



■国道409号の事故類型 ■大型車混入率



■大型車の転換想定割合



地図出典: DRM データ(発注者貸与)を基に作成

図 6-60 整備効果説明資料案(15)

周辺道路の状況(高速道路へのアクセス)

地域的視点 国土交通省

- 東京区部南西部や川崎市域には、高速道路へのアクセスで、周辺に比べ時間を要する地域が見られる。
- 東京外環(東名～湾岸)の整備により、アクセスの向上が期待される。

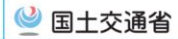


地図出典: NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

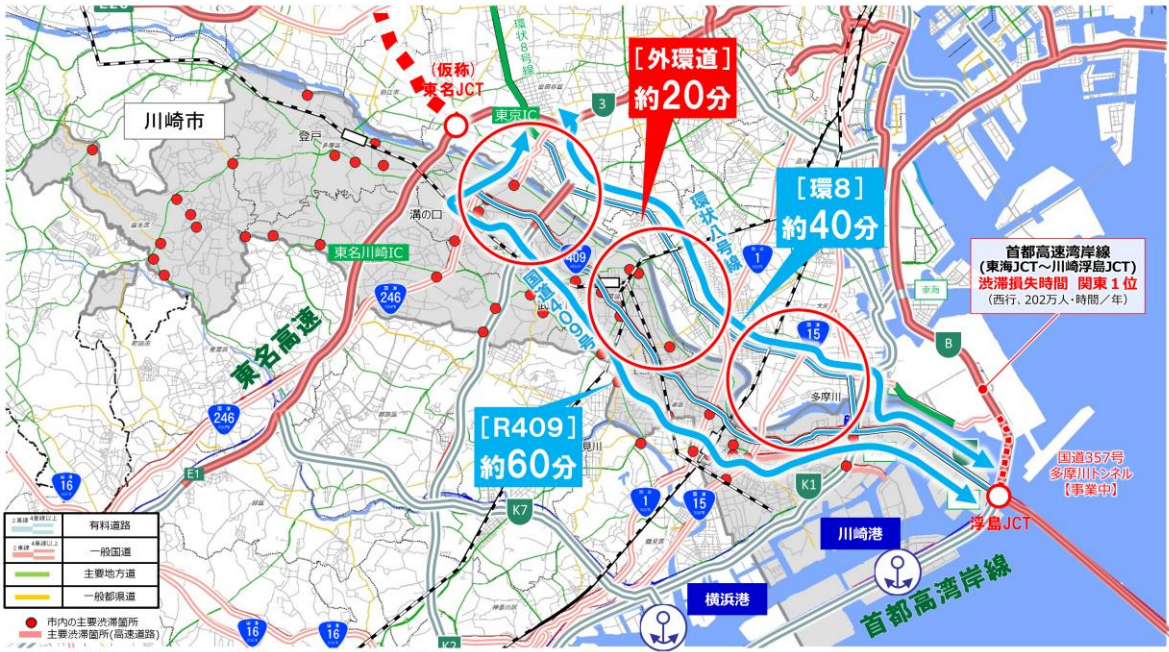
図 6-61 整備効果説明資料案(16)

周辺道路の状況（所要時間の短縮）

地域的視点



- 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。
- 東京外環（東名～湾岸）の整備によって、最大約7割程度、所要時間の短縮が期待される。



※所要時間（浮島JCT～東京IC）：ETC2.0データ（R4～6、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

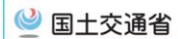
16

地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

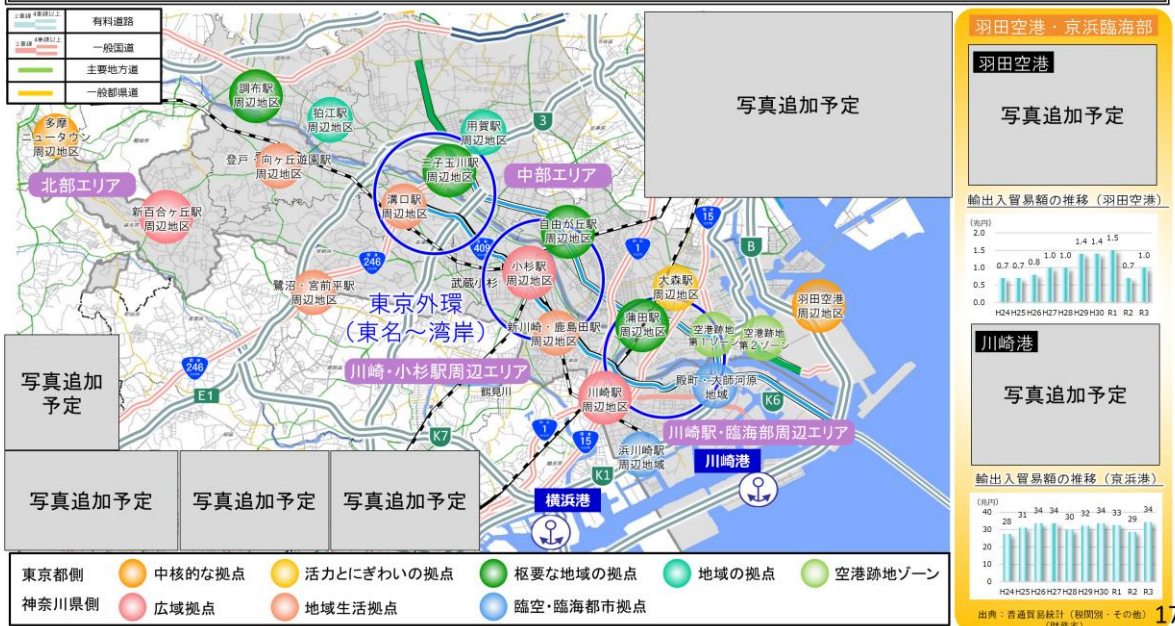
図 6-62 整備効果説明資料案(17)

国際競争力の向上・沿線まちづくり

地域的視点



- 羽田空港の周辺地域及び京浜臨海部は、国家戦略特区の重要なエリアとして、連携強化で相乗効果を高め、日本の国際競争力を強化し、世界から資金・人材・企業等を集める国際的ビジネス拠点の形成を目標。
- さらに、東京外環（東名～湾岸）の整備により、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。



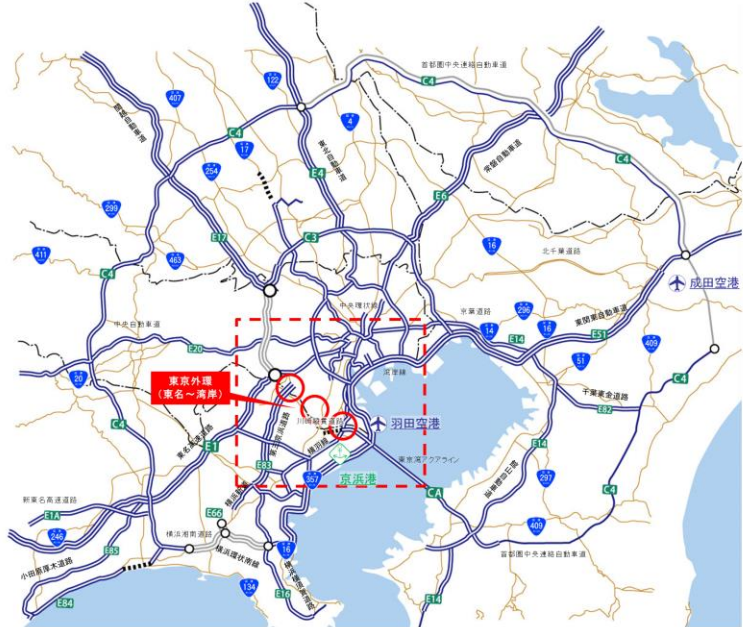
17

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 6-63 整備効果説明資料案(18)

高速道路の標準車線数

○ 車線数は、接続する路線の車線数や非常時の機能発揮等を踏まえ、検討する。
 (参考) 東京外かく環状道路(関越～東名): 6車線、東名高速道路: 6車線、第三京浜道路: 6車線、首都高速神奈川6号川崎線: 4車線、
 首都高速神奈川1号横羽線: 4車線、首都高速湾岸線: 6車線、東京湾アクアライン: 4車線



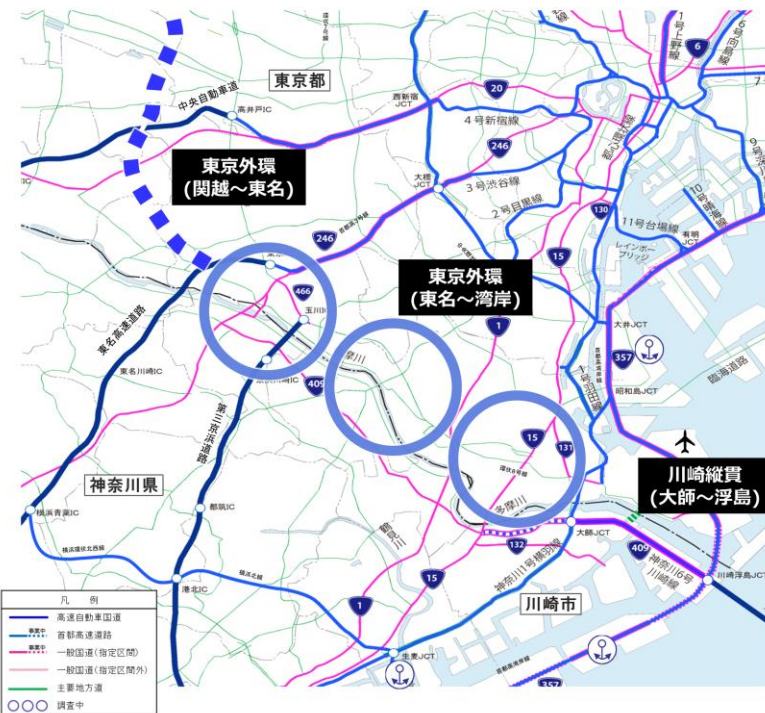
凡例		車線数	
	開通済		2車線
	事業中		4車線
			6車線

※開通見込みは年度は2022年8月時点

18

図 6-64 整備効果説明資料案(19)

東京外環(東名～湾岸)の構造



東京外環(関越～東名)
【地下構造】

東京外環(東名～湾岸)
【有識者意見】

- ・市街地の状況や地域の資源等を考えて、なるべく地域への影響が少ないルートにすべき。
- ・建物等が密集していることや、外環のこれまでの経緯を勘案すると、地下構造となるのだろう。

川崎縦貫(大師～浮島)
【地下構造】

19

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 6-65 整備効果説明資料案(20)

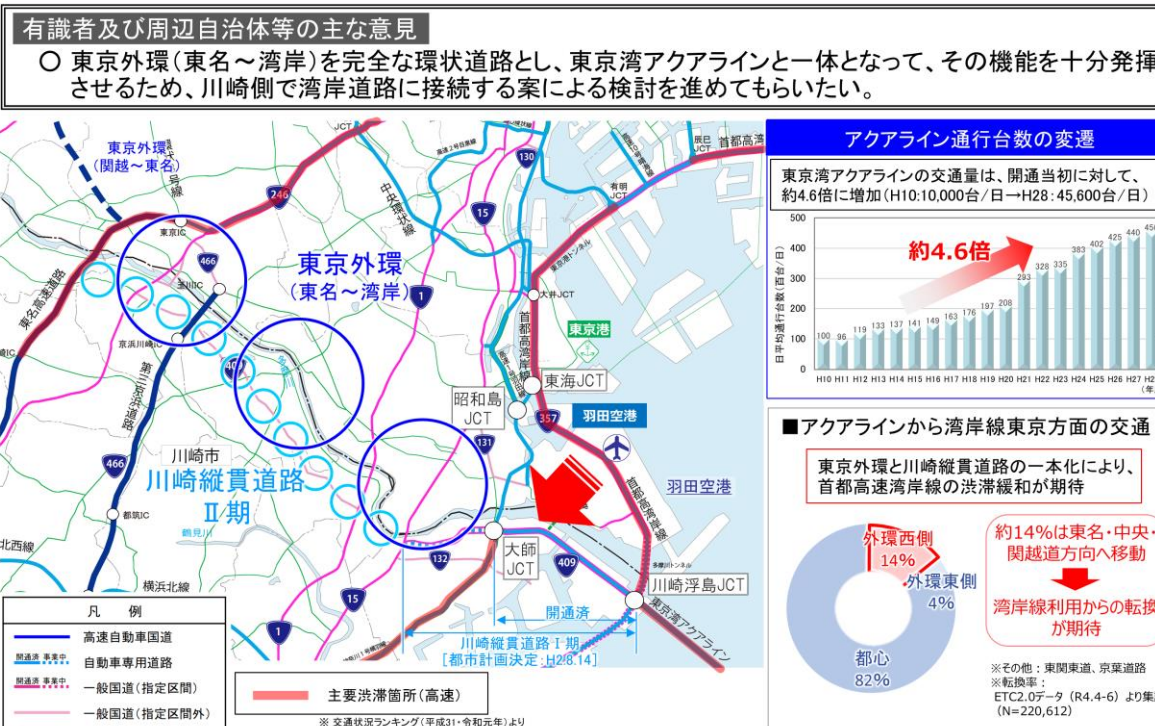
東京外かく環状道路と湾岸道路との接続位置(比較)



*一例として区間を設定し、H27全国道路・街路交通情勢調査結果集計時平均旅行速度より所要時間を算出。東京外環(関越～東名、東名～湾岸)の設計速度は80km/hと設定

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 6-66 整備効果説明資料案(21)

東京外かく環状道路と湾岸道路との接続位置(東京湾アクアラインとの接続)



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 6-67 整備効果説明資料案(22)

東京外かく環状道路と湾岸道路との接続位置(事業性)

有識者及び周辺自治体等の主な意見

○事業性の観点からは、大師JCTでは川崎縦貫道路の空間を活用することが可能であり、川崎縦貫道路計画との一本化が図られるという観点からも川崎側が最良と考える。



地図出典：国土地理院撮影の空中写真を基に作成

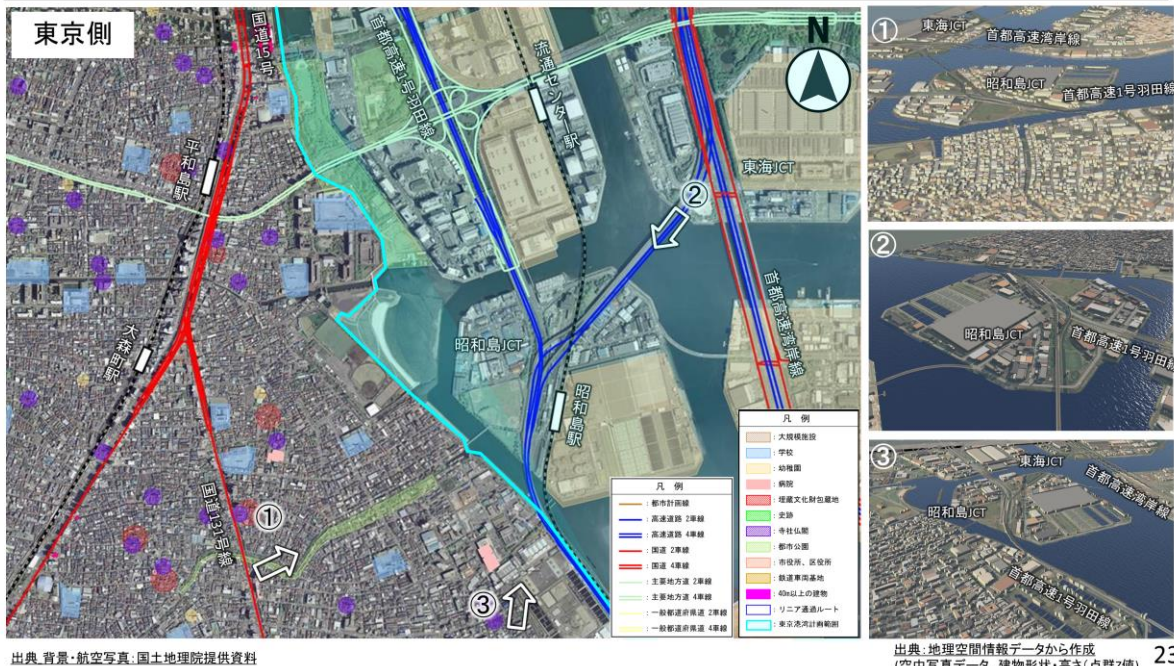
図 6-68 整備効果説明資料案(23)

東京外かく環状道路と湾岸道路との接続位置(事業性)

東京側

○住宅が密集

○昭和島JCT・東海JCT付近は、港湾計画範囲(第8次)に指定



出典：背景・航空写真：国土地理院提供資料

出典：地理空間情報データから作成(空中写真データ、建物形状・高さ(点群2値))

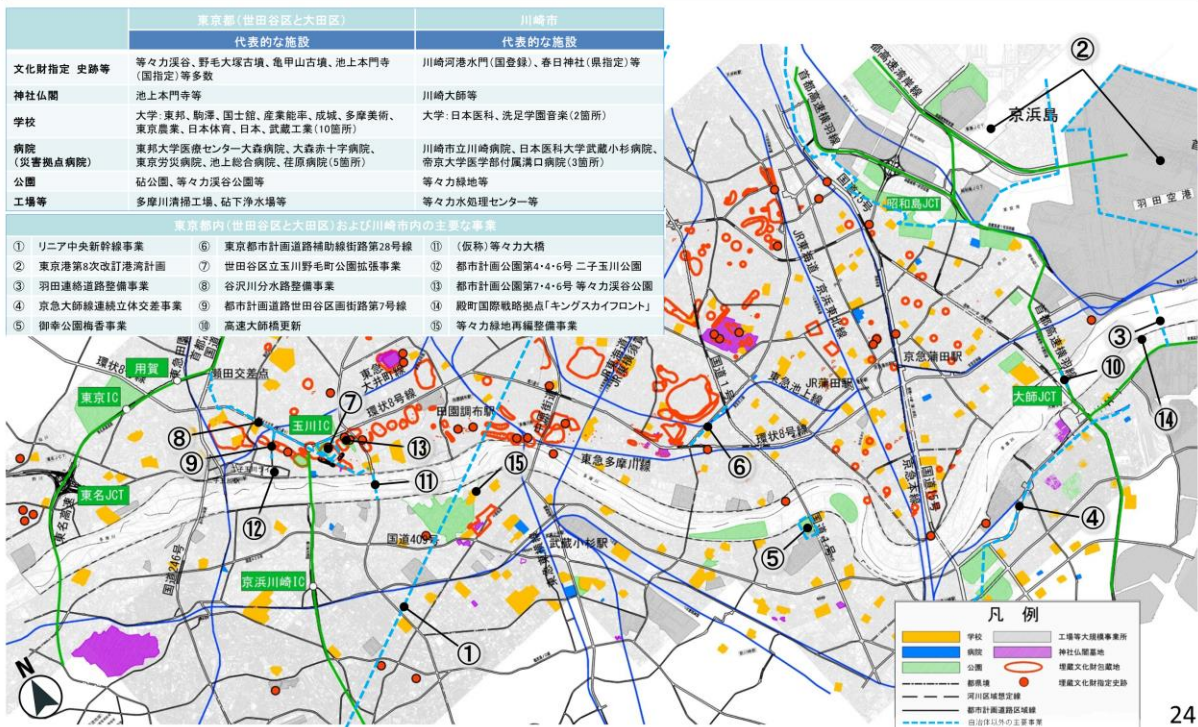
23

地図出典：国土地理院撮影の空中写真を基に作成

図 6-69 整備効果説明資料案(24)

計画検討上の制約条件(コントロールポイント)

○ コントロールポイントとして、文化財指定された史跡や隣接自治体の主要事業などが点在している。



地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 6-70 整備効果説明資料案(25)

諸外国の環状道路の整備状況

参考

○ 東京首都圏の環状道路の整備率は82%。諸外国の主要都市では、多車線の環状道路整備が進んでいる。

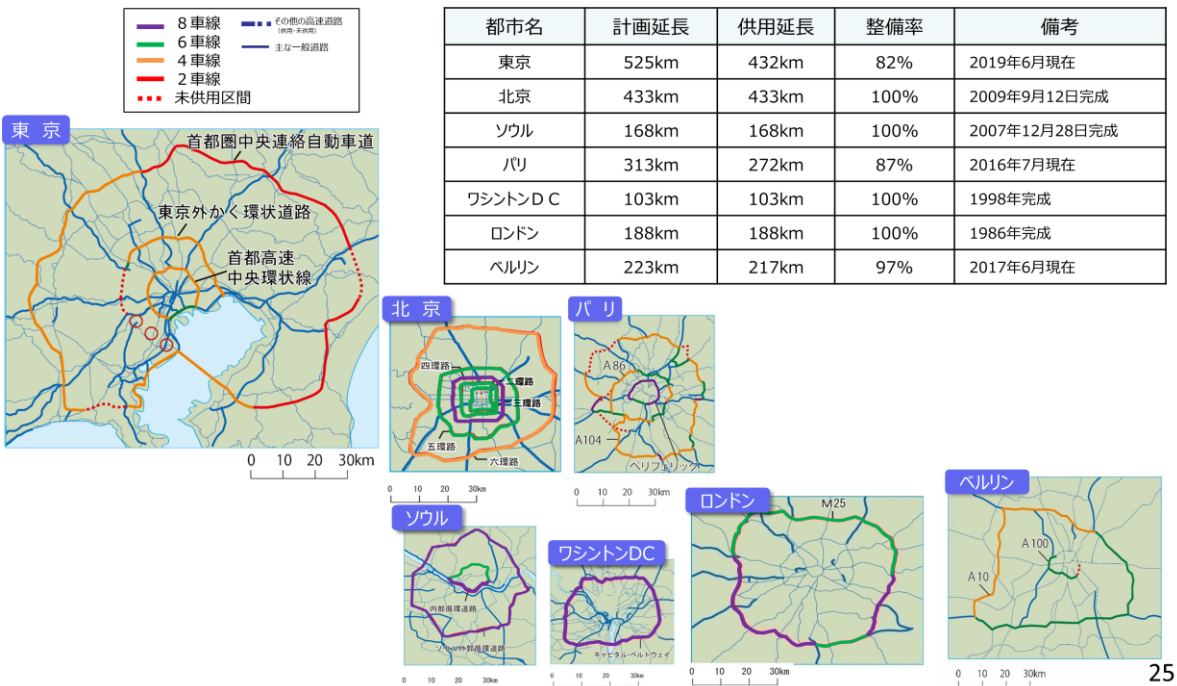


図 6-71 整備効果説明資料案(26)

6.2.2. 関係者協議資料の作成

第2章～第5章で取りまとめた結果を踏まえ、沿線自治体向けの地域の課題・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。

(1) 関係者協議資料案①

東京都に関する課題・ニーズや整備効果を説明する資料を作成した。
作成した資料案を次頁以降に示す。

地域の現状・課題

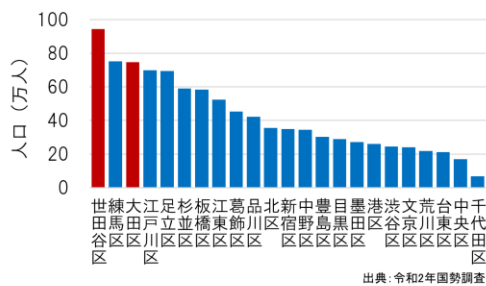
0

図 6-72 関係者協議資料案①

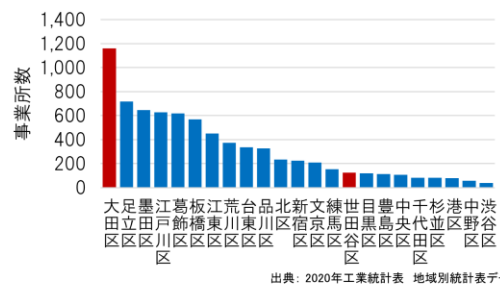
1. 東京南西部の地域・交通特性

- 世田谷区は23区内で人口が最も多く、面積は大田区に次いで2番目に大きい。
- 大田区は23区内で事業所数・製造品出荷額等・面積が最も多い。

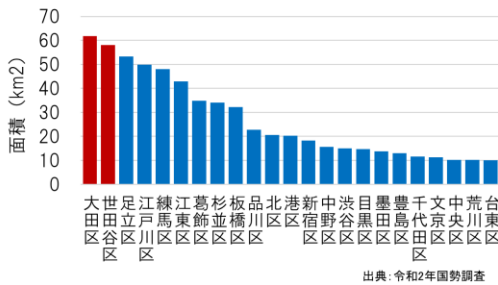
■東京23区の人口



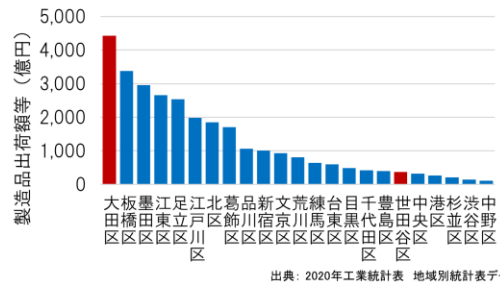
■東京23区の事業所数



■東京23区的面積



■東京23区の事業所数



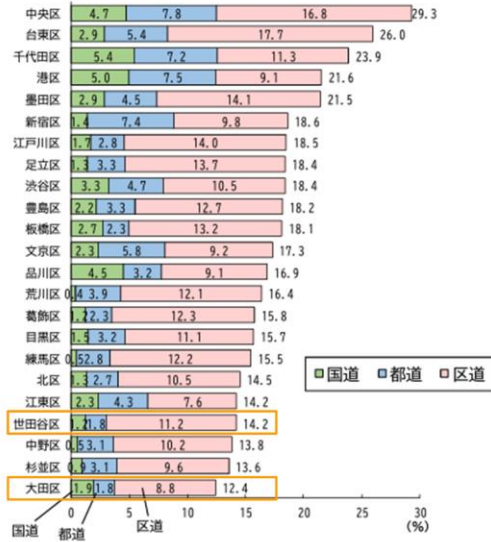
1

図 6-73 関係者協議資料案①

1. 東京南西部の地域・交通特性

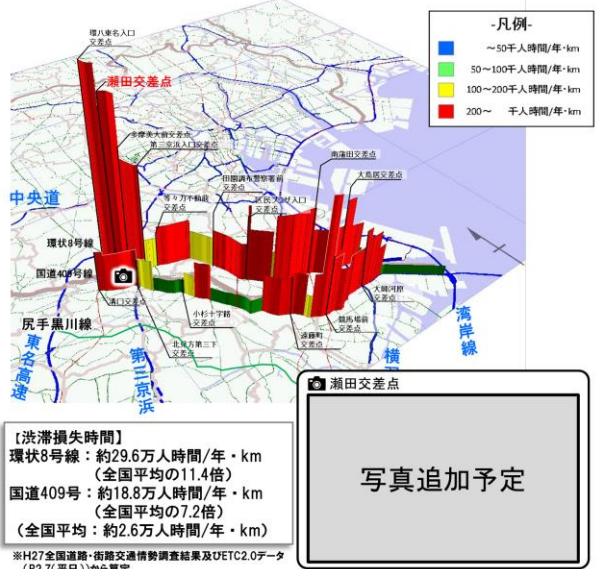
- 道路率は、世田谷区が23区内で江東区と並んで19番目、大田区が23区内で最下位。
- 環状8号線の渋滞損失時間は全国平均の約11倍。

■道路種類別道路率



出典：世田谷区「世田谷区交通まちづくり基本計画（中間見直し）世田谷区交通まちづくり行動計画」

■周辺道路（環状8号線・国道409号）の渋滞損失時間



地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 6-74 関係者協議資料案①

1. 東京南西部の地域・交通特性

- 東京南西部における高速道路へのアクセスは、周辺に比べ時間を要する地域が見られる。



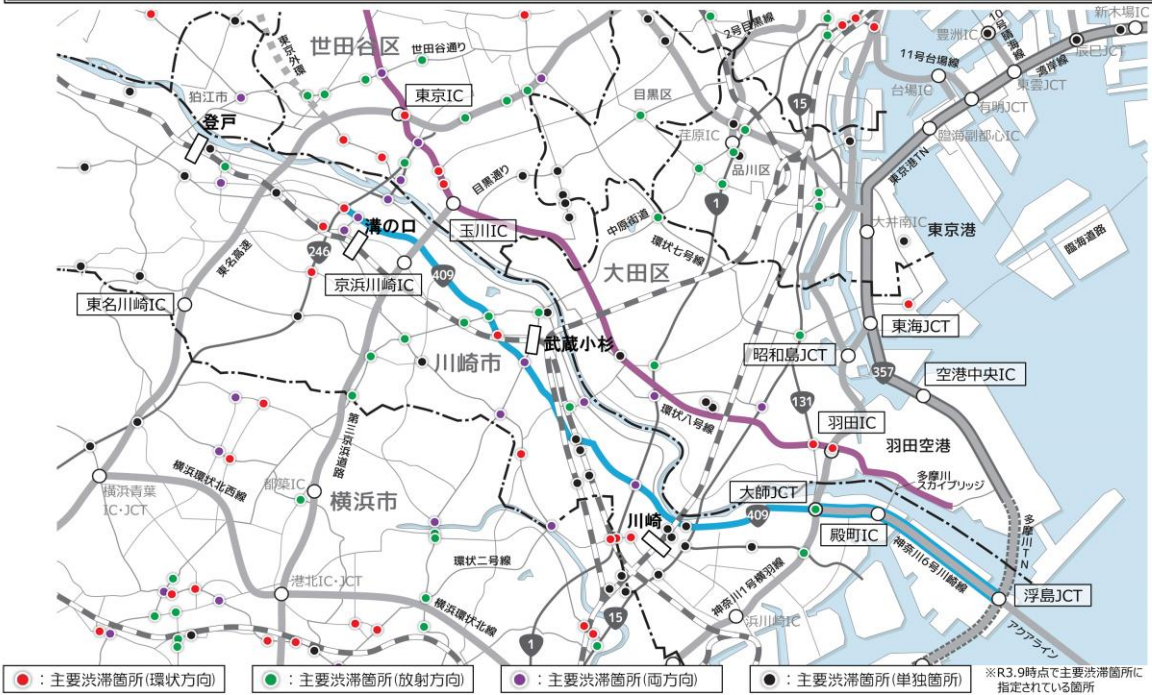
※図面上の道路ネットワークは、令和2年3月末時点
 ※ETC2.0データ（R2.7、特殊用途用GPS発信型車載器以外のデータを対象）昼間平均速度から算定。ETC2.0データのない路線は、10km/hと想定
 ※既存路線及び上記データ期間にない横浜北線・北西線、外環（関越～東名）（事業中）のICからの時間圏域を算出

地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 6-75 関係者協議資料案①

1. 東京南西部の地域・交通特性

- 東京南西部においては、放射方向、環状方向ともに慢性的な渋滞が発生。



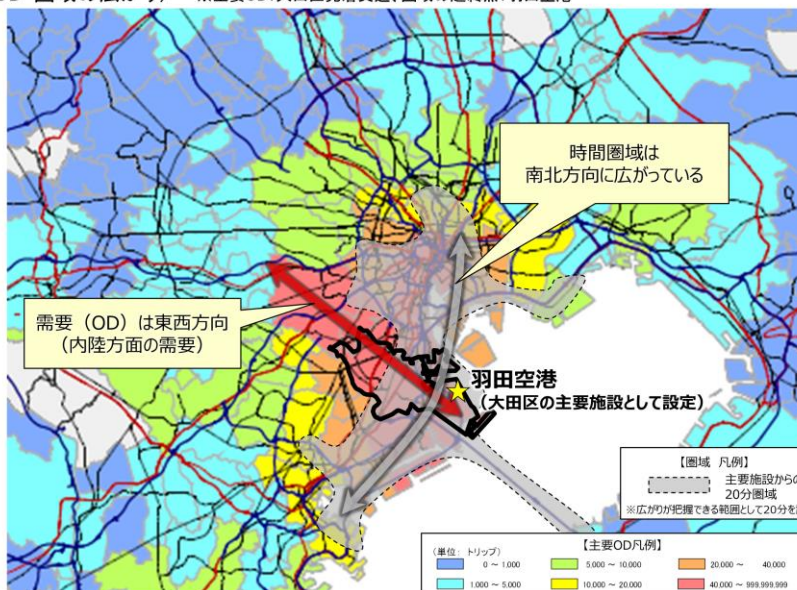
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 6-76 関係者協議資料案①

1. 東京南西部の地域・交通特性

- 川崎市発着交通(OD)は、隣接地域に加え、都心部・都区部西側など東西方向の結びつきが強い
- 大田区の主要施設である羽田空港からの時間圏域の広がりには、東西方向のみの広がりである
- 需要(OD)と時間圏域にゆがみが発生しており、円滑な移動が阻害されている

■移動実態(主要OD・圏域の広がり) ※主要OD: 大田区発着交通、圏域の起終点: 羽田空港

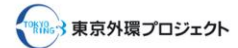


出典：ETC2.0データ (R2.7全日昼間12時簡平均速度)
出典：PT調査

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 6-77 関係者協議資料案①

2. 東京都の各種計画（広域道路交通ビジョン）



- 広域道路交通ビジョンにおいて、下記の点が謳われている。
 - **三環状道路の整備を促進**するとともに、ミッシングリンクの解消や広域的な交流・連携を促す路線について検討を進める。

○人・モノがスムーズに移動できるよう道路から渋滞をなくす
 高速道路、骨格幹線道路及び補助幹線道路の整備を進め、経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成することで、平時、災害時共に移動の円滑化を図る。(都市づくりのグランドデザイン(平成29年9月 東京都)より)



<高速道路>
 三環状道路の整備を促進するとともに、ミッシングリンクの解消や広域的な交流・連携を促す路線について検討を進める。
 【検討路線】
 三環状道路の整備を促進：外環道（東名高速～湾岸道路間）
 ミッシングリンクの解消：晴海線Ⅱ期、高速10号横浜線
 拠点域内・域間の交流・連携：第二東京湾岸道路、多摩新幹線、核都市広域幹線道路

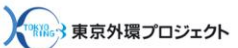
<取組事例>
 ア. 移動の速達性を高めるミッシングリンク解消プロジェクト
 高速道路ネットワークの完成に向け、外環道（関越道～東名高速）の早期開通、圏央道の早期全線開通及び4車線化に向けた取組を推進するとともに、外環道（東名高速～湾岸道路）の早期事業化などに向けて、国や関係機関と取組を推進していく。
 事業の実施に当たっては、事業連絡調整会議を活用するなど、関係者間で情報共有等を図りながら着実に整備を促進していく。
 広域的な交流、連携を促す路線（第二東京湾岸道路等）について、計画具体化に向けて国などに働きかけを実施していく。



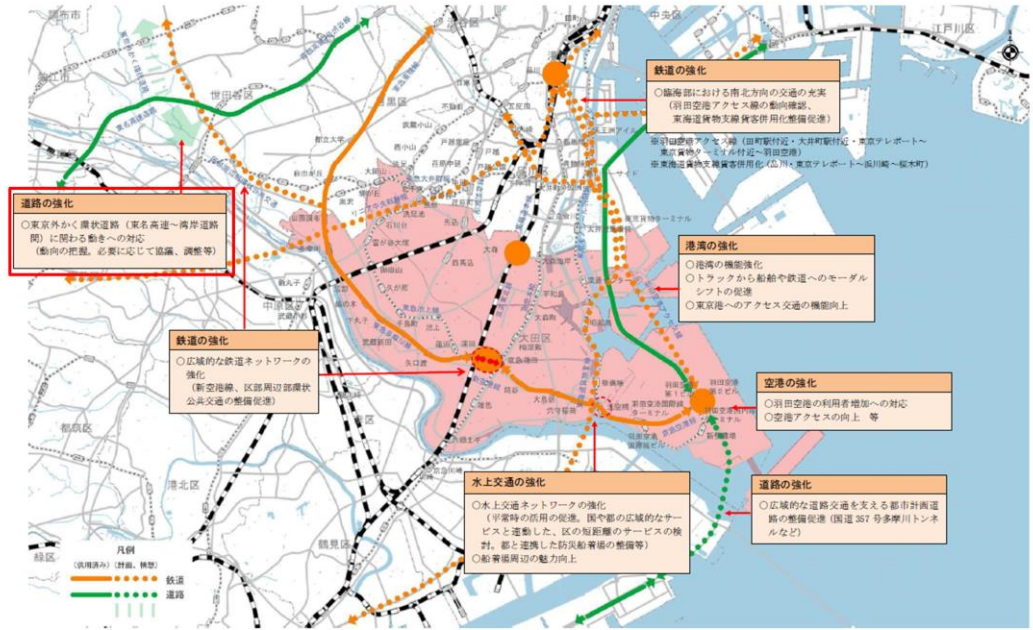
出典：東京都「広域道路交通ビジョン」を加工

図 6-78 関係者協議資料案①

2. 東京都の各種計画（大田区 交通政策基本計画）



- 大田区では交通政策基本計画の中で、「東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の整備に向けた動向の把握に努め、必要に応じて協議、調整等を行う。」としている。



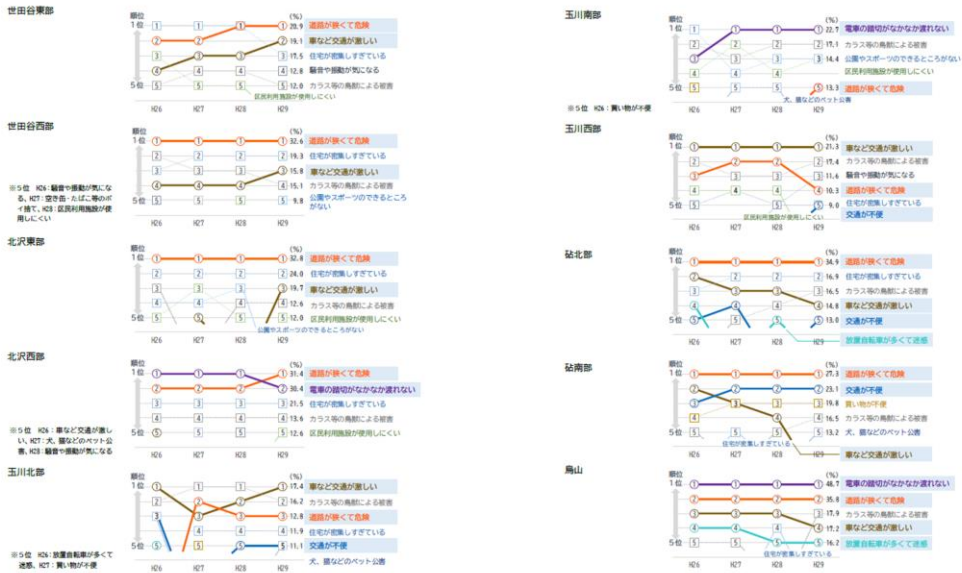
出典：大田区「交通政策基本計画」

図 6-79 関係者協議資料案①

3.市民・企業等のニーズ

- 世田谷区の「日常生活での困りごと」を見ると、「道路が狭くて危険」や「車など交通が激しい」が1位の地域が多い。

■市民ニーズ(世田谷区)



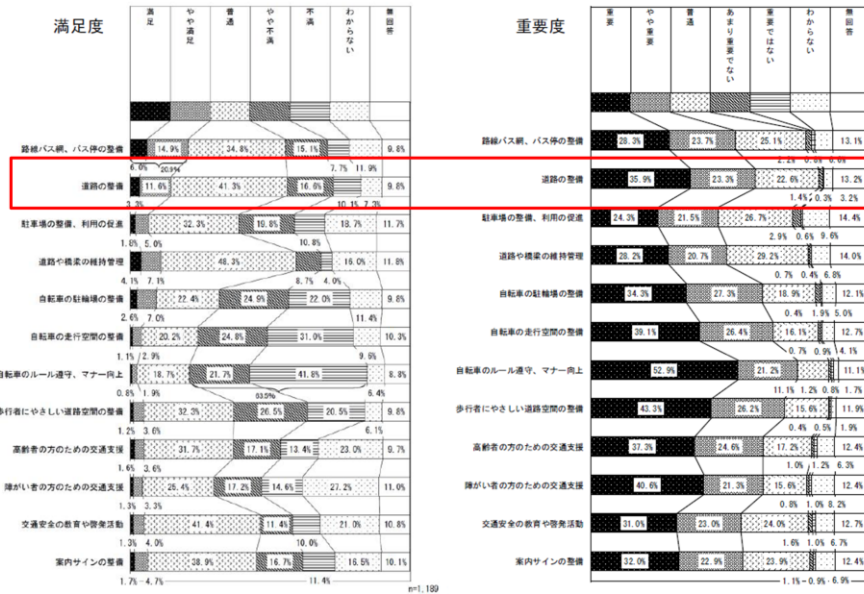
出典: 世田谷区「世田谷区交通まちづくり基本計画(中間見直し)・世田谷区交通まちづくり行動計画」 8

図 6-80 関係者協議資料案①

3.市民・企業等のニーズ

- 大田区の交通に関するアンケートでは「道路の整備」について重要・やや重要と回答する割合が比較的高い。

■市民ニーズ(世田谷区)



出典: 大田区「大田区の交通に関するアンケート調査結果(平成28年9月実施)」 9

図 6-81 関係者協議資料案①

3. 市民・企業等のニーズ

- 東京商工会議所から東京都宛に重点要望として「外環道について東名高速以南の工期具体化・事業化」があげられている。

■企業ニーズ(東京商工会議所)

(2) 各地域との直結…魅力をつなげるネットワークの充実・連携

重点要望 ①首都圏三環状道路(外環道、圏央道)、並びに都心と臨海部を結ぶ幹線道路(環状2号線等)の整備

◆外環道：安全かつ着実な工事と速やかな用地取得による早期開通、東名高速以南の早期具体化・事業化

◆圏央道：早期の全線開通及び4車線化の加速化

◆環状2号線本線のトンネル整備の迅速かつ着実な推進

首都圏三環状道路は、渋滞解消や環境改善、物流の信頼性向上、地域経済の活性化や広域観光の促進、雇用の創出をはじめとした高い経済効果など、多岐にわたるストック効果が期待されている。加えて、首都直下地震等の大災害発生時には、迂回機能(リダンダンシー)を発揮するなど、災害時に重要な役割を担う。

既に概成した圏央道や外環道の開通区間では、渋滞緩和効果や沿道の企業立地増加及び資産価値上昇等、様々な経済効果が確実に表れており、引き続き安全かつ着実に整備していくことが重要である。なお、圏央道の一部の区間では未開通または暫定2車線として残っており、早期の全線開通及び4車線化が必要である。

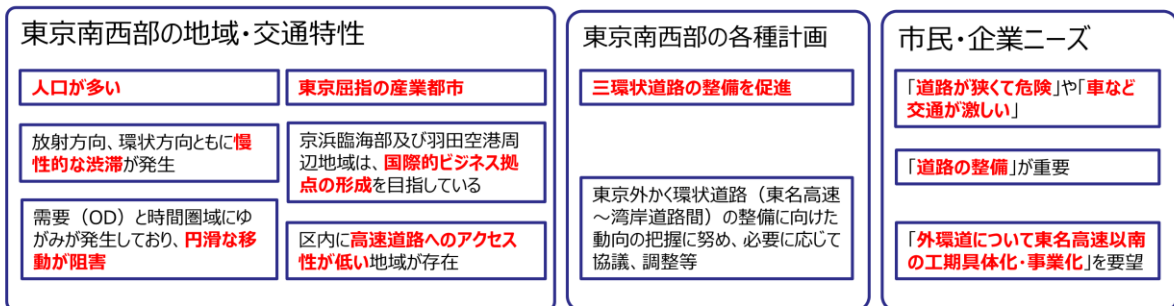
都心と臨海部を結ぶ環状2号線は、東京2020大会を契機とした臨海部の発展に不可欠な道路であることから、2022年度を目標としている本線開通を迅速かつ着実に推進すべきである。

出典：東京商工会議所「首都・東京の国際競争力強化に向けた都市政策等に関する要望について(東京都宛)」

10

図 6-82 関係者協議資料案①

4. 中間まとめ



11

図 6-83 関係者協議資料案①

東京南西部における 各種事業の進捗状況

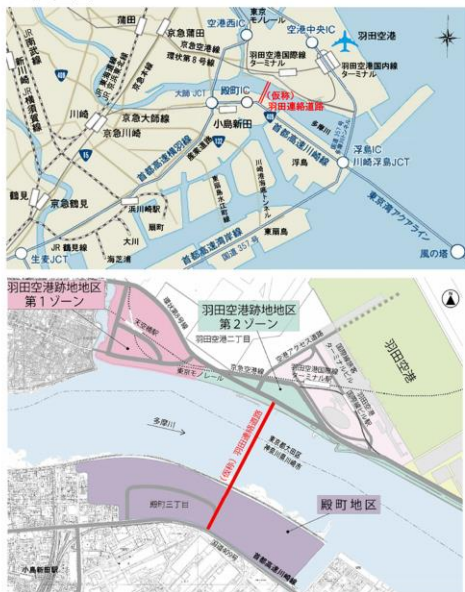
12

図 6-84 関係者協議資料案①

1.羽田空港連絡道路（多摩川スカイブリッジ）

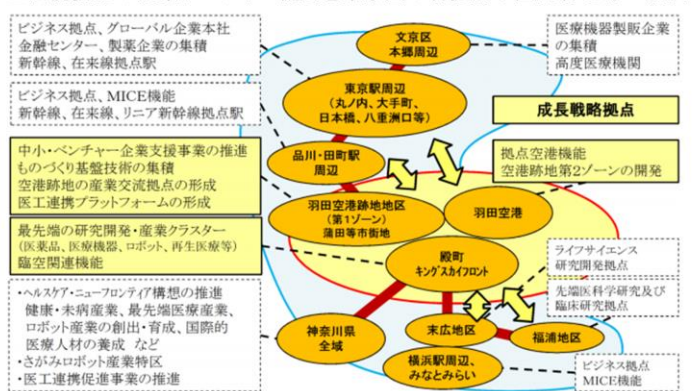
- 羽田空港連絡道路の整備によりヒト・モノ・ビジネスの交流活性化など相乗効果を発揮することで、我が国の国際競争力を強化し、経済の持続的な発展に寄与することに期待

■位置図



出典：川崎市「羽田連絡道路(都市計画道路殿町空港線)の事業概要、リーフレット」

■連携強化の成果やビジネス機会を東京圏の各拠点や国内各地等へ波及



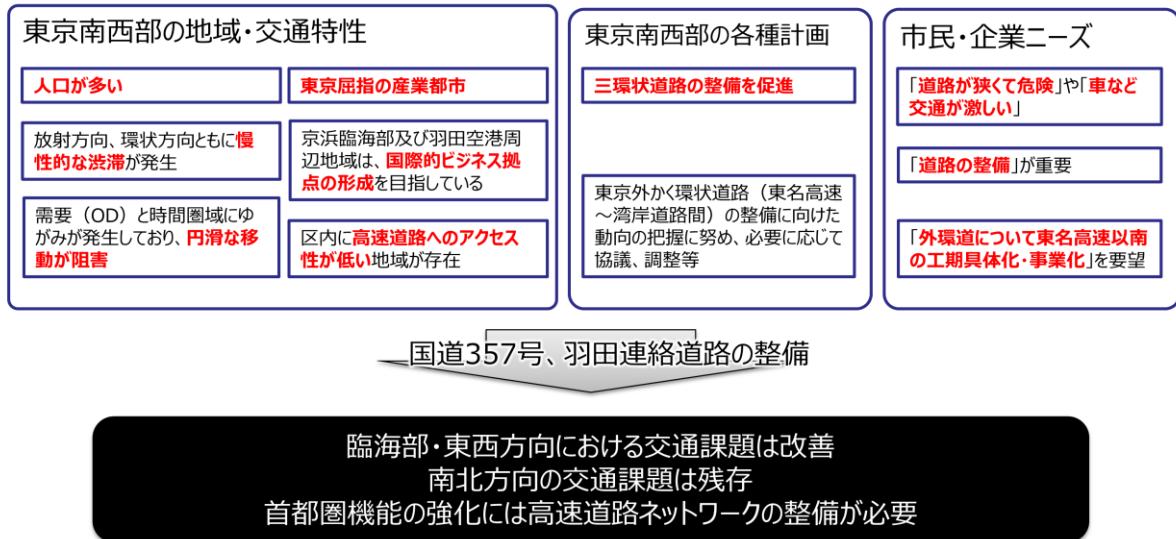
産業連携・土地利用・基盤整備を効果的・効率的に実施
 連携強化を支える羽田空港跡地地区と川崎市殿町地区間を結ぶ
 連絡道路の整備、国道357号多摩川トンネルの整備の実現

我が国の産業を強化し、経済の持続的な発展に寄与

出典：羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会「資料2 羽田空港周辺・京浜臨海部の連携強化(目指す姿)(案)」を加工 13

図 6-85 関係者協議資料案①

3. 中間まとめ



14

図 6-86 関係者協議資料案①

外環東名以南の整備による 直接的な効果

15

図 6-87 関係者協議資料案①

1. 事業概要

- 平成28年2月、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（構成員：国土交通省、東京都、川崎市）を設置し、現在、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ています



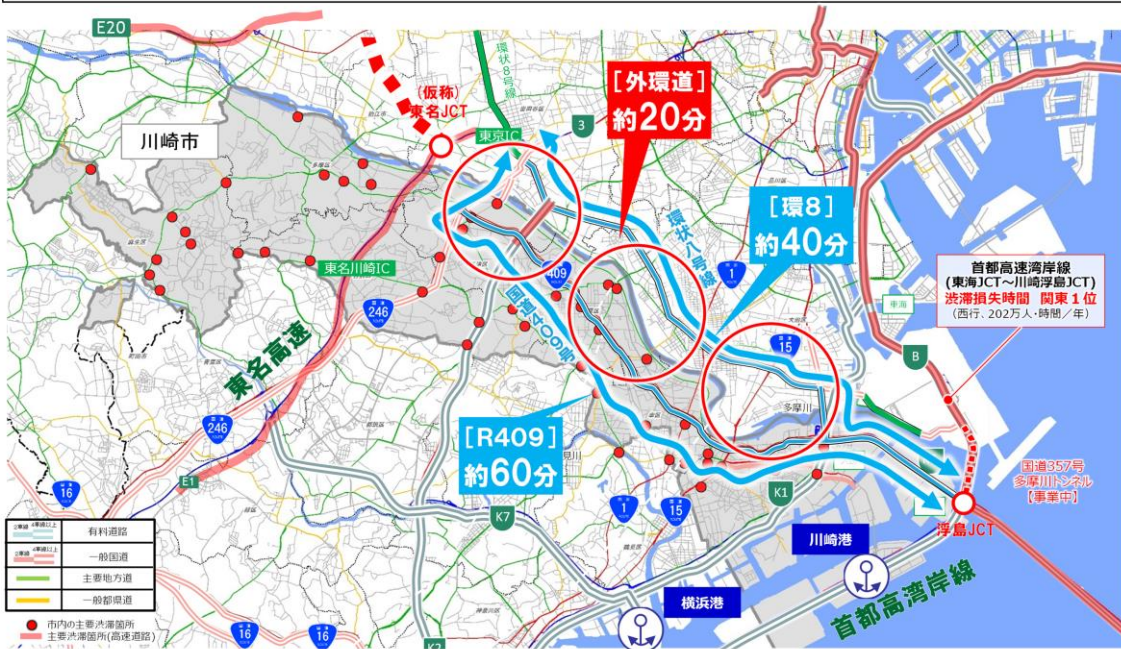
16

地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 6-88 関係者協議資料案①

2. 期待される効果【①所要時間短縮】

- 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。
- 東京外環（東名～湾岸）の整備によって、最大約7割程度、所要時間の短縮が期待される。



17

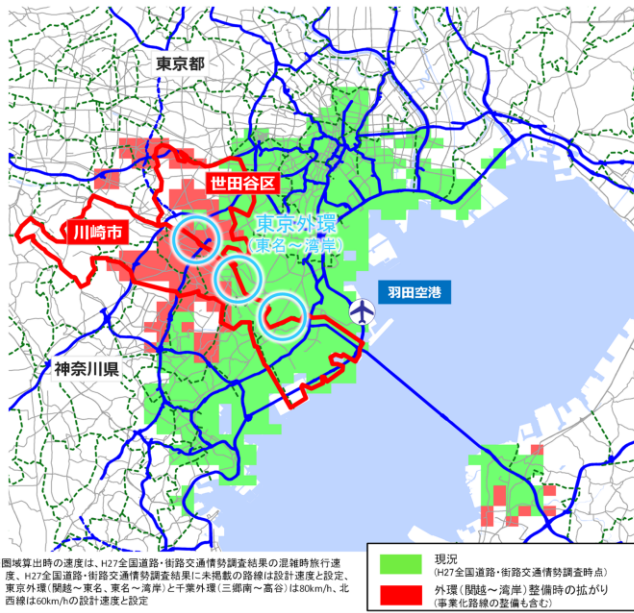
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 6-89 関係者協議資料案①

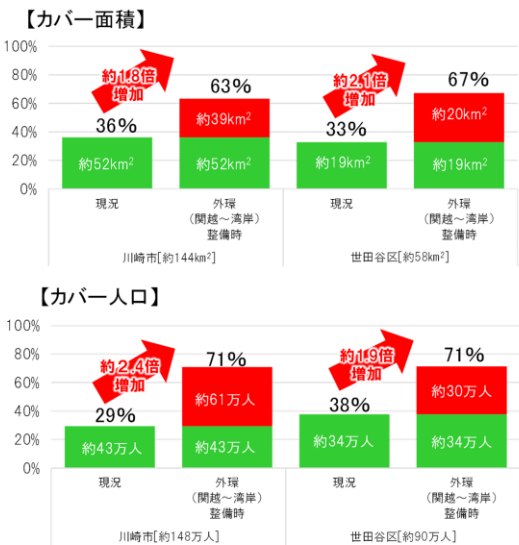
2.期待される効果【②羽田空港アクセス】

- 我が国の玄関口である羽田空港からの30分圏域は、世田谷区では限定的。
- 東京外環（東名～湾岸）の整備により、世田谷区内（面積：約2.1倍、人口：約1.9倍）と川崎市内（面積：約1.8倍、人口：約2.4倍）へのアクセスの向上が期待される。

■東京外環（関越～湾岸）整備による空港からの30分圏域の拡がり



■羽田空港30分圏域の拡がり



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 6-90 関係者協議資料案①

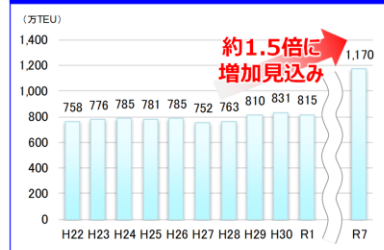
2.期待される効果【③港湾アクセスの向上】

- 京浜港発着の長距離輸送は、東名高速、中央道、関越道、東北道の4方面で約7割。
- 東京外環（東名～湾岸）の整備によりアクセス機能が向上することで、今後増加が見込まれるコンテナ貨物等の輸送の効率化が期待。

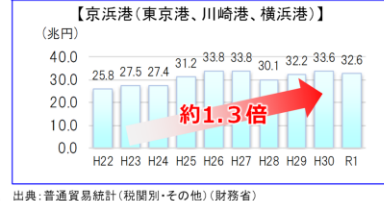
■京浜港の長距離貨物 輸送方面別の割合



京浜港のコンテナ取扱貨物量



輸出入貿易額の推移



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 6-91 関係者協議資料案①

2.期待される効果【④物流ネットワークの形成】

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

■企業立地状況(H22以降)

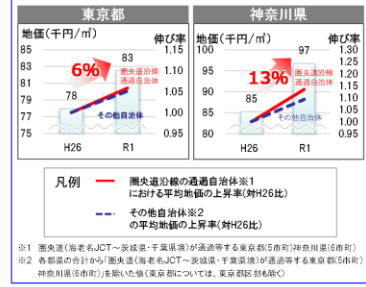


外環道沿線に立地する物流施設の増加



出典：日本立地総覧2014年版～2019年版、AERA、CBREオフィスジャパン誌、カーゴニュース、月刊ロジスティクス・ビジネス、月刊物流、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、日経建設、日経トレンディ、日刊CARGO、物流不動産各社HP（情報はR元年6月時点）
 ・R元年6月時点で立地済・立地予定区分
 ・立地件数は、各拠点の立地住所をもとに近隣の拠点を集約して示す
 ※路線：外環道10分圏

圏央道沿線の工業地の地価の推移



20

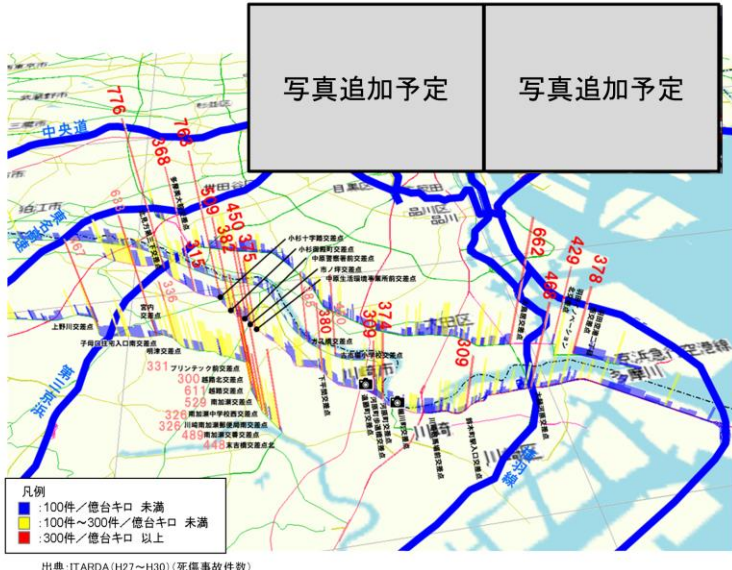
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 6-92 関係者協議資料案①

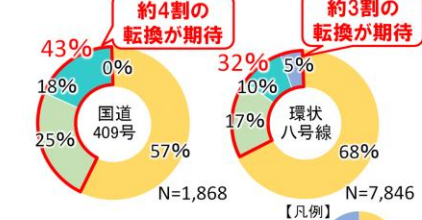
2.期待される効果【⑤交通事故の削減】

- 環状8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。
- 東京外環（東名～湾岸）の整備により環状8号線・国道409号で大型車の転換等が発生し、交通事故の減少などにより生活環境の改善が期待される。

■環状8号線、国道409号の死傷事故率(件/億台キロ)



■大型車の転換想定割合



資料：物流プローブ(R2.7(平日))
 分析方法：計測断面を通過した車両を対象に、計測断面前後において環八沿線での高速利用の有無を判定
 ①高速車利用のみ：指定断面通過前後ともに高速道路を利用
 ②多車線方面のみ：指定断面通過前後ともに多車線方面のみで高速道路を利用
 ③単車線方面のみ：指定断面通過前後ともに単車線方面のみで高速道路を利用

21

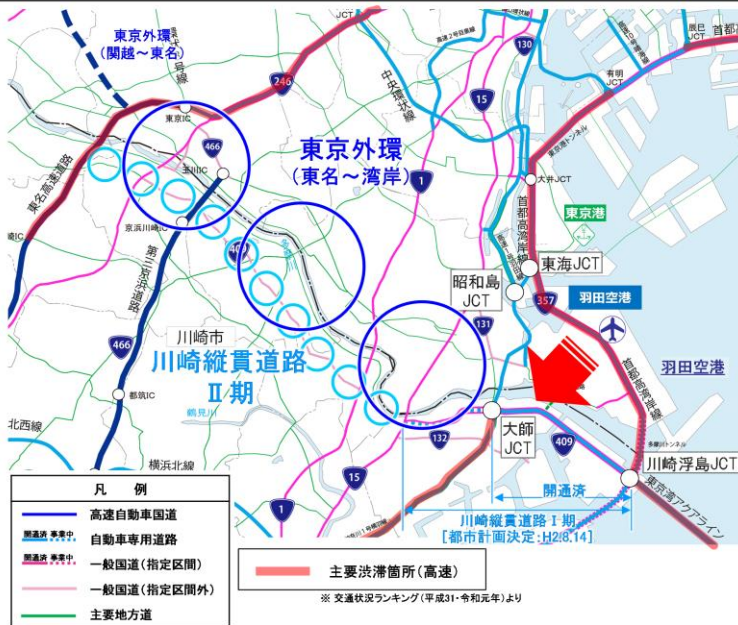
地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 6-93 関係者協議資料案①

2.期待される効果【⑥アクアラインへの接続】

有識者及び周辺自治体等の主な意見

○東京外環(東名～湾岸)を完全な環状道路とし、東京湾アクアラインと一体となって、その機能を十分発揮させるため、川崎側で湾岸道路に接続する案による検討を進めてもらいたい。



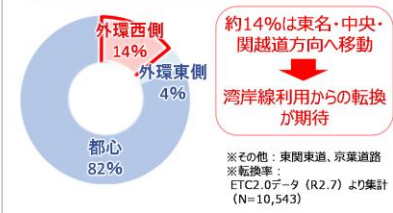
アクアライン通行台数の変遷

東京湾アクアラインの交通量は、開通当初に対して、約4.6倍に増加(H10:10,000台/日→H28:45,600台/日)



アクアラインから湾岸線東京方面の交通

東京外環と川崎縦貫道路の一本化により、首都高速湾岸線の渋滞緩和が期待



22

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 6-94 関係者協議資料案①

2.期待される効果【⑦防災拠点へのアクセス向上】

・災害時の物資の拠点となる物資輸送拠点から関越～東名～湾岸付近への輸送について、整備前後で、約5%の圏域面積が拡大。また、約99万人の災害時物流に貢献。

東扇島地区(基幹的広域防災拠点)からの45分圏域の拡がり



立川広域防災基地：災害対策本部機能の代替施設
有明地区：応援部隊の活動拠点や広域医療搬送の拠点
東扇島地区：物流のコントロール拠点

【防災基地、広域防災拠点の位置図】

※圏域算出時の速度はETC2.0データ(R2.7、特殊用途GPS発信型車載器以外のデータを対象)全日昼間12時間平均速度で設定。東京外環(関越～東名、東名～湾岸)は80km/hで設定、ETC2.0データの無い路線は10km/hと設定。事業化路線は整備済みとして集計

出典：内閣府HP (<http://www.bousai.go.jp/oukyu/kunen/yobishisetu/>)

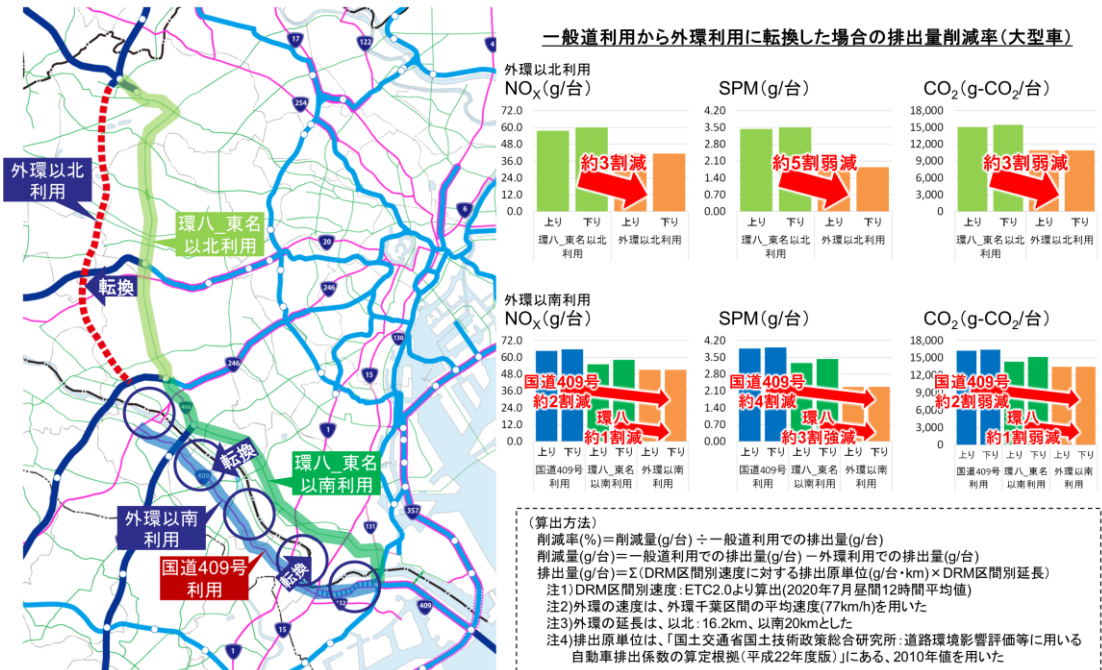
23

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 6-95 関係者協議資料案①

2.期待される効果【⑧大気汚染環境の改善(大型車)】

- 走行効率の高い高速道路(外環)を利用することで、大型車の1台あたりの排出ガス量として、大型車ではNO_xの約1割~3割、SPMの約3割~5割、CO₂の約1割~3割の削減が期待される。

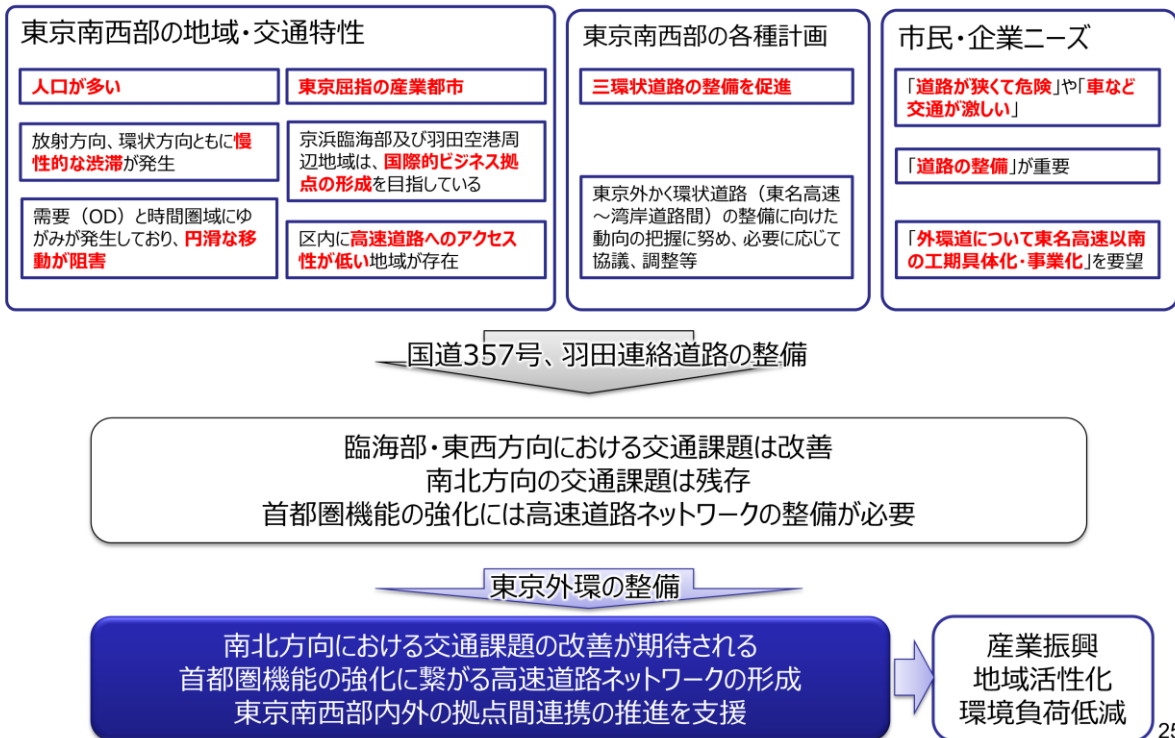


24

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 6-96 関係者協議資料案①

3.総括



25

図 6-97 関係者協議資料案①

(2) 関係者協議資料案②

川崎市に関する課題・ニーズや整備効果を説明する資料を作成した。
作成した資料案を次頁以降に示す。

地域の現状・課題

0

図 6-98 関係者協議資料案②

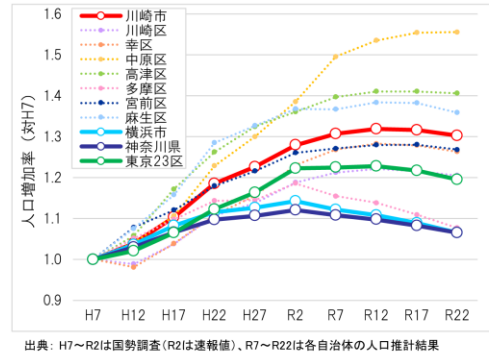
1. 川崎市の地域・交通特性

- 川崎市は周辺自治体に比べ、将来にわたり人口増加率が高く、特に中原区でその傾向が顕著。
- 人口密度は21大都市中3位、平均年齢・15～64歳人口割合は21大都市中1位。

■川崎市の主要な道路



■川崎市と周辺自治体の人口増加率



■人口密度(人/km²)

1	東京都区部	15 367
2	大阪市	12 162
3	川崎市	10 602
4	横浜市	8 609
5	名古屋市	7 129

■平均年齢(歳)

1	川崎市	42.8
2	福岡市	43.1
3	仙台市	44.3
3	さいたま市	44.3
5	広島市	44.4

■15～64歳人口割合(%)

1	川崎市	67.7
2	東京都区部	67.0
3	福岡市	66.0
4	仙台市	65.0
5	さいたま市	64.0
5	横浜市	64.0

※21大都市：政令指定都市及び東京都区部
※人口密度：令和元年10月1日
※平均年齢：平成27年度国勢調査
※15～64歳人口割合：平成27年度国勢調査
出典：令和元年版大都市データランキング
カワサキをカイセキ！

1

図 6-99 関係者協議資料案②

1. 川崎市の地域・交通特性

- 川崎市は製造品出荷額等が全国4位、労働力率が21大都市中2位など、産業ポテンシャルが高い。
- 川崎港ではコンテナ貨物取扱個数が10年前の約4.4倍になり、大規模物流施設等の立地も進展。

■製造品出荷額等の全国順位

全国順位	市区町村名	都道府県	2019年工業統計調査(2018年実績)		
			2019年工業統計調査(2018年実績)	主な製造品	主な製造品の製造品出荷額等
1	豊田市	愛知県	15兆3570億円	輸送用機械器具製造業	14兆4469億円 94.1%
2	市原市	千葉県	4兆4381億円	石油製品・石炭製品製造業	2兆5049億円 56.4%
3	倉敷市	岡山県	4兆3773億円	石油製品・石炭製品製造業	1兆4946億円 34.1%
4	川崎市	神奈川県	4兆2012億円	石油製品・石炭製品製造業	1兆1633億円 27.7%
5	横浜市	神奈川県	4兆0548億円	石油製品・石炭製品製造業	1兆1521億円 28.4%

出典: 2019年工業統計表 地域別統計表

■労働力率の21大都市順位

1	東京都区部	65.4
2	川崎市	65.2
3	名古屋市	62.5
4	浜松市	62.2
4	福岡市	62.2

※21大都市: 政令指定都市及び東京都区部
 ※労働力率: 労働力人口/15歳以上人口×100 (平成27年度国勢調査)

出典: 令和元年版大都市データランキング カワサキをカキセキ!

■川崎港のコンテナ貨物取扱個数の推移



■東扇島地区で立地が進む大規模物流施設等



写真追加予定

写真追加予定

写真追加予定

図 6-100 関係者協議資料案②

1. 川崎市の地域・交通特性

- 川崎市には大学や中小企業・大企業・研究開発機関等が市域全体にわたり点在。
 - オープンイノベーション※の実現に向けた取組も行われている。
- ※自社技術だけでなく他社等が持つ技術やアイデアを組み合わせ、革新的な商品やビジネスモデルを生み出すこと。

■川崎市の主な学術・研究開発機関等の立地状況

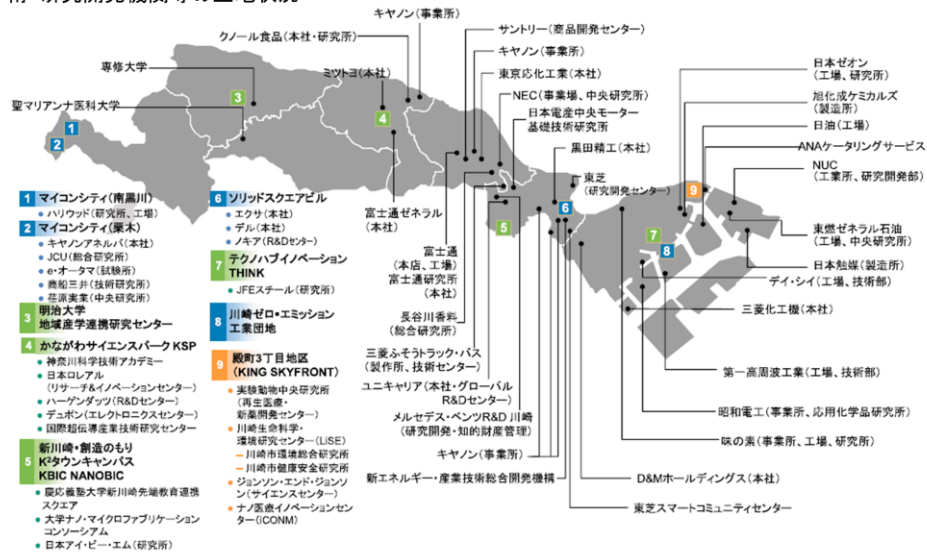
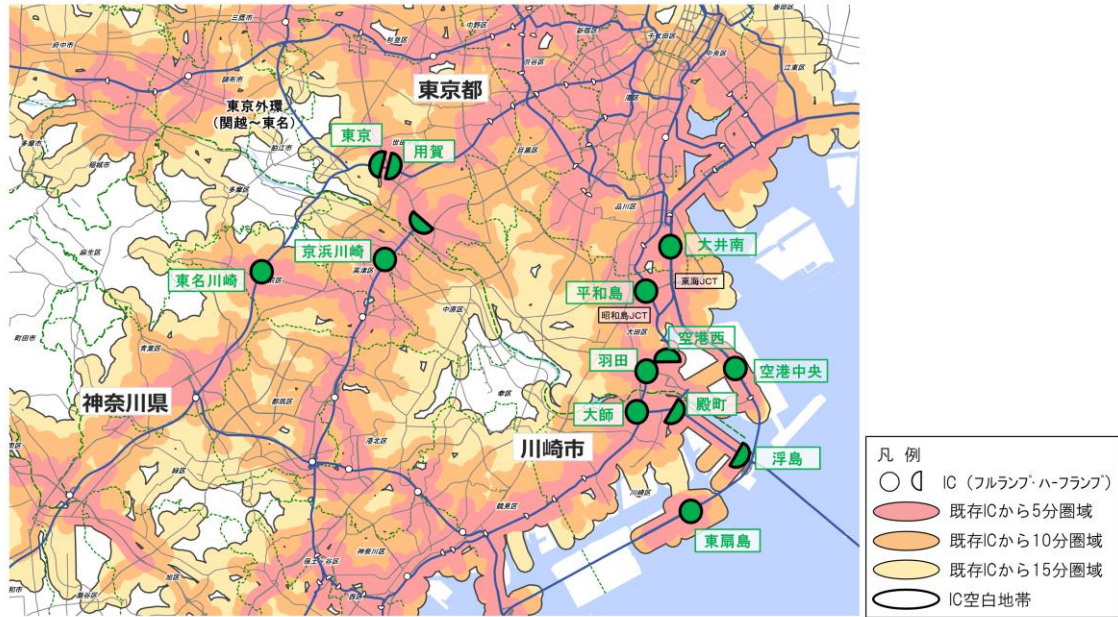


図 6-101 関係者協議資料案②

1. 川崎市の地域・交通特性

- 川崎市や東京南西部における高速道路へのアクセスは、周辺に比べ時間を要する地域が見られる。



※図面上の道路ネットワークは、令和2年3月末時点
 ※ETC2.0データ(R2.7、特殊用途用GPS発信型車載器以外のデータを対象)昼間平均速度から算定。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、外環(関越～東名)(事業中)のICからの時間圏域を算出

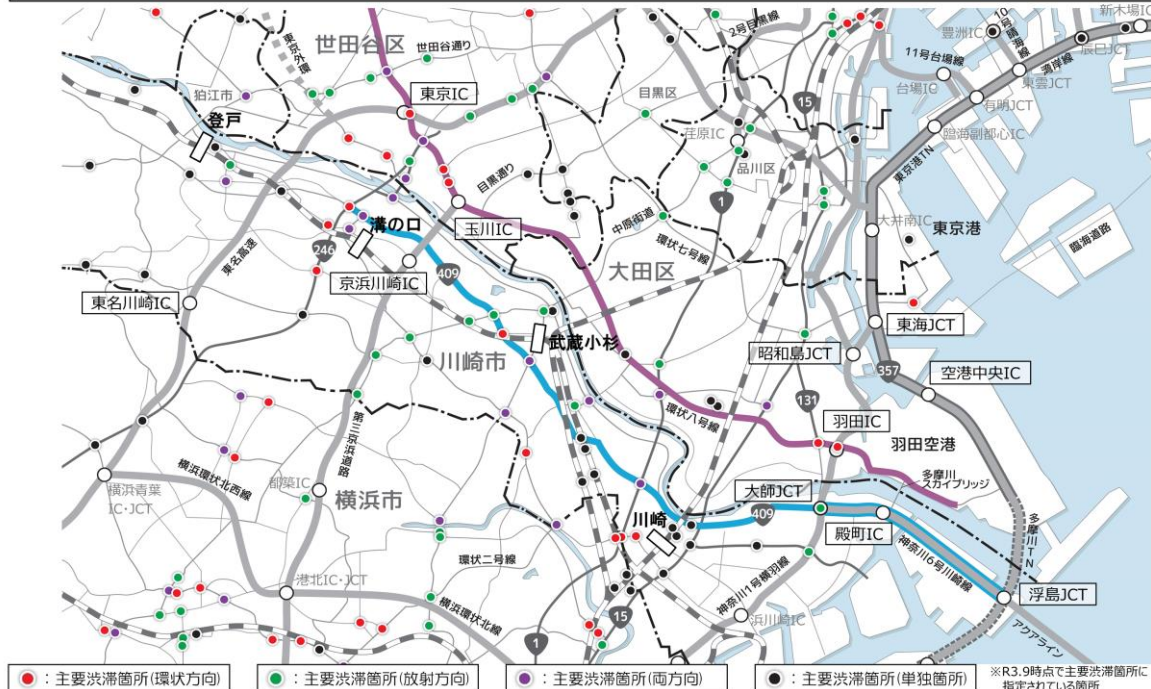
6

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 6-104 関係者協議資料案②

1. 川崎市の地域・交通特性

- 川崎市域においては、放射方向、環状方向ともに慢性的な渋滞が発生。



7

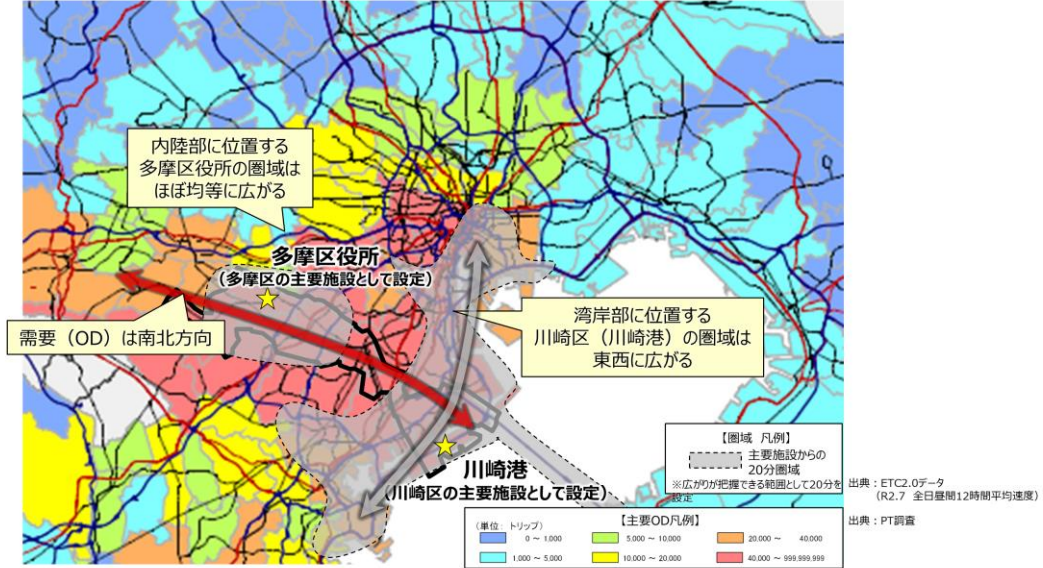
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 6-105 関係者協議資料案②

1.川崎市の地域・交通特性

- 川崎市発着交通(OD)は、都心部や都区部西側、神奈川県央(南北方向)との結びつきが強い。
- 時間圏域の広がりを見ると、湾岸部に位置する川崎区は東西に広がっている
- 需要(OD)と時間圏域にゆがみが発生しており、円滑な移動が阻害されている

■移動実態(主要OD・圏域の広がり) ※主要OD:多摩区、川崎市発着交通、圏域の起終点:多摩区役所、川崎港



8

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 6-106 関係者協議資料案②

1.川崎市の地域・交通特性

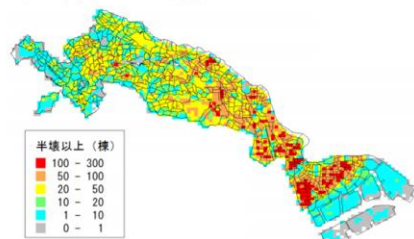
- 川崎市では令和元年に台風19号の影響等により、約2,700棟の浸水被害が発生
- 地震被害は川崎区や幸区に集中しており、南北方向の緊急輸送道路は国道409号などが指定

■過去10年間の住家浸水被害発生状況



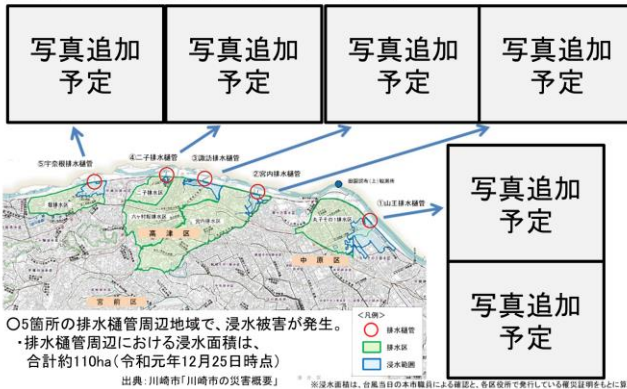
出典:川崎市「川崎市の災害概要」を基に作成

■揺れによる自治体判定建物被害(半壊以上)棟数分布(川崎市直下の地震)



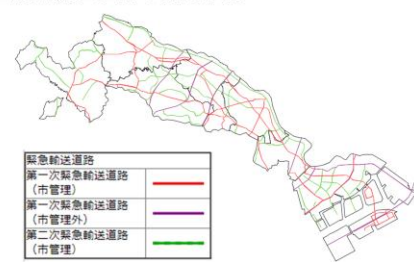
出典:川崎市「川崎市地震被害想定調査(平成25年)」

■令和元年台風第19号による被害の概要



出典:川崎市「川崎市の災害概要」 ※浸水面積は、台風当日の本市職員による確認と、各区役所で発行している罹災証明をもとに算出

■緊急輸送道路の指定状況



出典:川崎市「ガイドマップかわさき かわさきハザードマップ」で作図

9

図 6-107 関係者協議資料案②

2.川崎市の各種計画（都市計画マスタープラン）

東京外環プロジェクト

- 川崎市都市計画マスタープランにおいて、下記の点が目指す都市構造として謳われている。
 - 広域調和・地域連携型の都市構造の骨格となる交通ネットワークの形成
 - 市内外の拠点間の連携を推進する交通機能の強化や首都圏にふさわしい交通網の形成
 - 国際化が進む羽田空港へのアクセス強化

(4) 広域調和・地域連携のまちを支える 交通ネットワークの形成をめざします

- 交通ネットワークの形成
 - 首都圏の都市構造や経済活動を支えるとともに、魅力や活力の向上に寄与する広域調和・地域連携型の都市構造の骨格となる交通ネットワークの形成を図ります。
 - 公共交通の利用促進に向けた交通体系の構築を図り、環境に配慮した持続可能な交通環境の形成をめざします。
 - 誰もが安全、安心、快適に移動できる交通環境の形成をめざします。
- 交通体系の骨格
 - 広域的な交通網
 - 首都圏の放射・環状方向の広域的な鉄道・道路網を最大限に活かしながら、市内外の拠点間の連携を推進する交通機能の強化や首都圏にふさわしい交通網の形成をめざします。
 - 本市の新たな飛躍に向けた拠点形成や首都圏機能の強化を図るため、国際化が進む羽田空港へのアクセスの強化をめざします。
 - 市域の交通網
 - 市域の骨格を形成し、生活行動圏における身近な地域間の連携を促進するとともに、安全快適な市民生活や効率的な都市活動を支えるため、広域的な鉄道・道路網と一体となったまちづくりや地域交通を支える機能的な市域の交通網の形成をめざします。
 - 身近な地域交通環境
 - 超高齢社会の到来を見据えて、居住地と身近な駅や拠点地区を結ぶ身近な交通の層の充実を図るため、誰もが安全、安心、快適に移動できる地域交通ネットワークの形成をめざします。
 - 地域の特性やニーズに応じた取組を推進し、持続可能な地域交通ネットワークの形成をめざします。



出典：川崎市「川崎市都市計画マスタープラン全体構想」(2017年3月)

図 6-108 関係者協議資料案②

2.川崎市の各種計画（都市計画マスタープラン）

東京外環プロジェクト

- 川崎市都市計画マスタープラン川崎区・幸区・中原区・高津区構想において、おおむね下記の点が目指す交通体系の基本方針として謳われているほか、川崎縦貫道路Ⅱ期について、外環東名以南との調整を含め、幅広く検討を行うとある。
 - 地域間の連携強化や人々の交流を支える、安全で快適な交通環境の整備
 - 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境がととのったまち
 - 身近な交通環境や公共交通の整備

1 地域間の連携を強化する、安全で快適な交通環境の整備をめざします

- 道路網の整備
 - 道路網の強化
 - 道路は、市民生活や都市活動を支える多様な機能を有する創発的な都市施設であることから、効率的・機能的な道路網の形成をめざします。
 - 道路網の整備による道路ネットワークの強化を図るとともに、「選択と集中」による効率的・効果的な整備を進め、交通の円滑化や都市機能の向上をめざします。
 - 「広域調和・地域連携型」の都市構造の形成に資する道路の整備を図るとともに、拠点地区における都市機能の集結を支え、鉄道駅への交通アクセスの改善に資する道路網の形成をめざします。
 - 歩行者などの安全性・快適性の向上や都市の防災性向上など、安全・安心な都市の形成に資する道路網の形成をめざします。
 - 地球温暖化や大気汚染などの環境問題に配慮し、自動車交通による環境負荷の軽減に資するとともに、道路緑化を推進するなど、良好な景観の形成に資する道路網の形成をめざします。
 - 超高齢社会の到来を踏まえ、公共交通の利用環境の向上を図るため、バスなどの走行環境の向上や交通の円滑化に資する道路網の形成をめざします。
 - 広域的な幹線道路網の整備
 - 首都圏の周辺都市との連携強化をめざし、広域調和・地域連携型の都市構造を支える広域幹線道路や、羽田空港の国際化に対応した臨海部の幹線道路などの整備をめざします。
 - 本市の都市機能の強化などに資する広域的な道路ネットワークとして、川崎縦貫道路Ⅰ期事業の高津部（大田ジャンクション～国道15号間）の整備に向けた取組を推進します。また、Ⅱ期計画（国道15号～東名高速道路間）は、将来の高津道路ネットワーク形成の動向を見定めながら、必要に応じて優先道路の東名高速道路以南との調整を含め、幅広く検討します。
 - 首都圏全体の都市構造の形成や本市の交通機能強化を図るため、広域的な幹線道路網として、国道357号や国道409号の整備に向けた取組を推進します。
 - 構想3丁目地区と羽田空港周辺の連携を強化し、我が国の経済の発展を牽引する成長戦略拠点の形成を促進するため、国や関係自治体と連携を図りながら、一体的な拠点形成に寄与する多摩川スカイブリッジ（構想羽田空港線）の整備を進めます。

写真追加予定



出典：川崎市「川崎市都市計画マスタープラン川崎区構想」(2021年8月)

図 6-109 関係者協議資料案②

2.川崎市の各種計画（総合都市交通計画）

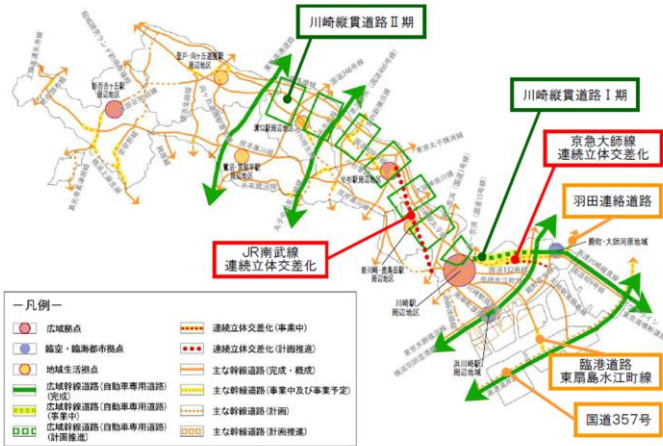
- 川崎市総合都市交通計画では道路交通政策の方向性を具現化する将来目指すべき道路ネットワークとして、南北方向のネットワーク(川崎縦貫道路Ⅱ期)の計画推進が示されている。

(2) 道路交通施策の方向性

交通政策の目標	交通政策の方向性	交通施策の方向性
① 従前課題の強化及び活力ある都市構造の形成に向けた交通環境の整備	①-1 広域的な都市間の連携強化 ①-2 本市拠点機能及び拠点間連携の強化 ①-3 羽田空港へのアクセス強化 ①-5 臨海部の交通環境整備	・隣接都市との連携強化を支えるネットワークを構築する道路整備を推進します。 ・拠点機能の強化や過密交通の発生への流入を抑制するための道路整備を推進します。 ・国際化が進む羽田空港に隣接する効果を高めるとともに、その効果を市内に波及させる道路整備を推進します。 ・臨海部における拠点形成を支えるとともに、交通量や機能集積に対応する道路整備を推進します。
② 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備	②-1 鉄道性の向上(混雑緩和、定時性確保) ②-2 安全、安心な移動環境の確保 ②-3 安全、安心な移動環境の確保 ②-4 ユニバーサルデザインのまちづくりの推進 ②-5 地域(交通)分断の解消(交通の促進)	・本市の道路環境や旅行速度を改善する道路整備を推進します。 ・多歩者空間や自転車専用通行環境の整備などによる安全、安心な移動環境の整備を推進します。 ・駅周辺などで歩道の段差解消などの整備を推進します。 ・鉄道により分断されているポルネンク切の解消等に向けた取組を推進します。
③ 災害に強い交通環境の整備	③-1 耐震性の向上 ③-2 被災(復旧)対策の推進 ③-3 多歩性(ランダム)の向上	・大規模災害に対する道路の被害及び寸断を予防するための取組を推進します。 ・災害時における迅速な避難誘導活動を支えるための道路及び防災整備を推進します。 ・臨海部などで、災害時における代替ルートとなる道路整備を推進します。
④ 地域にやさしい交通環境の整備	④-1 車両等の低炭素化、低エネルギー化等の推進 ④-2 環境負荷の低減に配慮した自動車利用 ④-3 歩道環境の改善	・自動車の低炭素化、低公害化を推進します。 ・環境負荷の低減に配慮した運転や利用が適正な自動車利用を促進します。 ・道路交通の円滑化を推進します。

【将来めざすべき道路ネットワーク】

・道路交通施策の方向性を具現化する将来めざすべき道路ネットワークは、次のとおりです。



※将来めざすべき道路ネットワークにおいて、事業によっては、完了が計画期間を超える場合もあります。

出典：川崎市「川崎市総合都市交通計画」(2018年3月)

図 6-110 関係者協議資料案②

2.川崎市の各種計画（臨海部ビジョン）

- 臨海部ビジョンでは「川崎市内陸部の企業や市民との連携」が示されている。



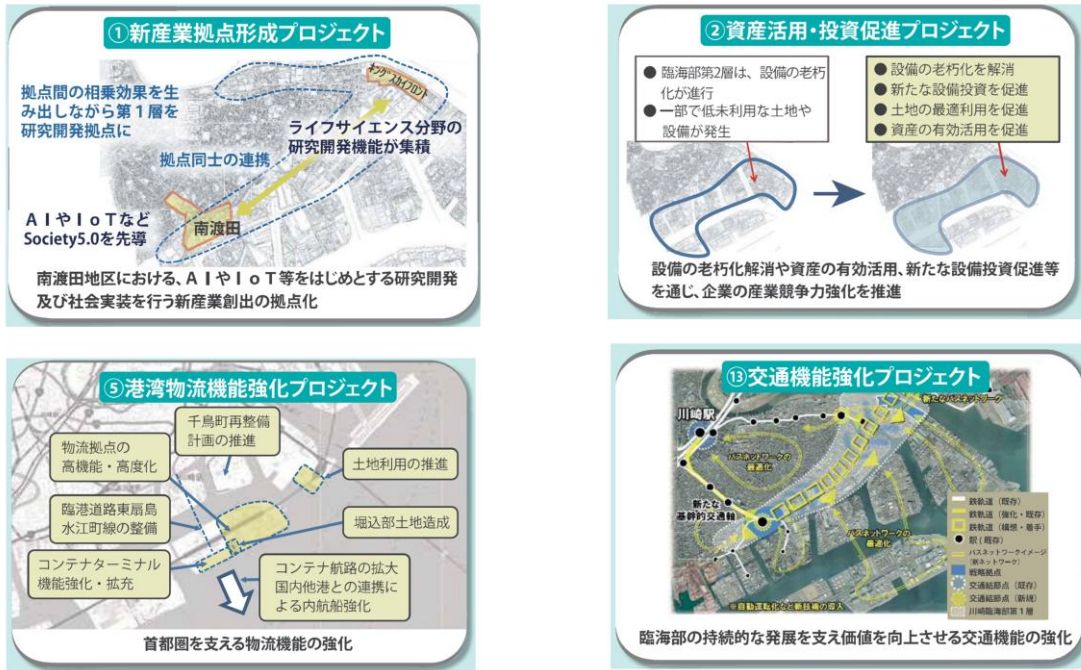
出典：川崎市「臨海部ビジョン」(2019年11月)

図 6-111 関係者協議資料案②

2.川崎市の各種計画（臨海部ビジョン）



■リーディングプロジェクト(全13プロジェクト) 主なものを抜粋



出典：川崎市「臨海部ビジョン」(2019年11月) 14

図 6-112 関係者協議資料案②

2.川崎市の各種計画（「扇島地区土地利用方針」の策定に向けた検討状況（中間報告）



- 扇島に立地するJFEスチール(株) 東日本製鉄所京浜地区における高炉等設備の休止に対し、土地利用転換に向けた具体的な方針として、令和 4(2022)年度中に「扇島地区土地利用方針」が策定される。
- 「扇島地区土地利用方針」の策定に向けた検討状況(中間報告)では、土地利用に向けた検討例の一つ「首都圏各地の防災拠点と連携・補完」にて、立川防災基地との連携を行うための首都圏防災軸(水平方向)が示されている。



出典：川崎市「扇島地区土地利用方針」の策定に向けた検討状況(中間報告)」(2022年4月) 15

図 6-113 関係者協議資料案②

3.市民等のニーズ（市民アンケート）

- 市民ニーズとして、「道路・歩道の整備」や「交通安全対策」を望む声が比較的多い。
- 川崎縦貫道路の早期整備に関する声も見られる。

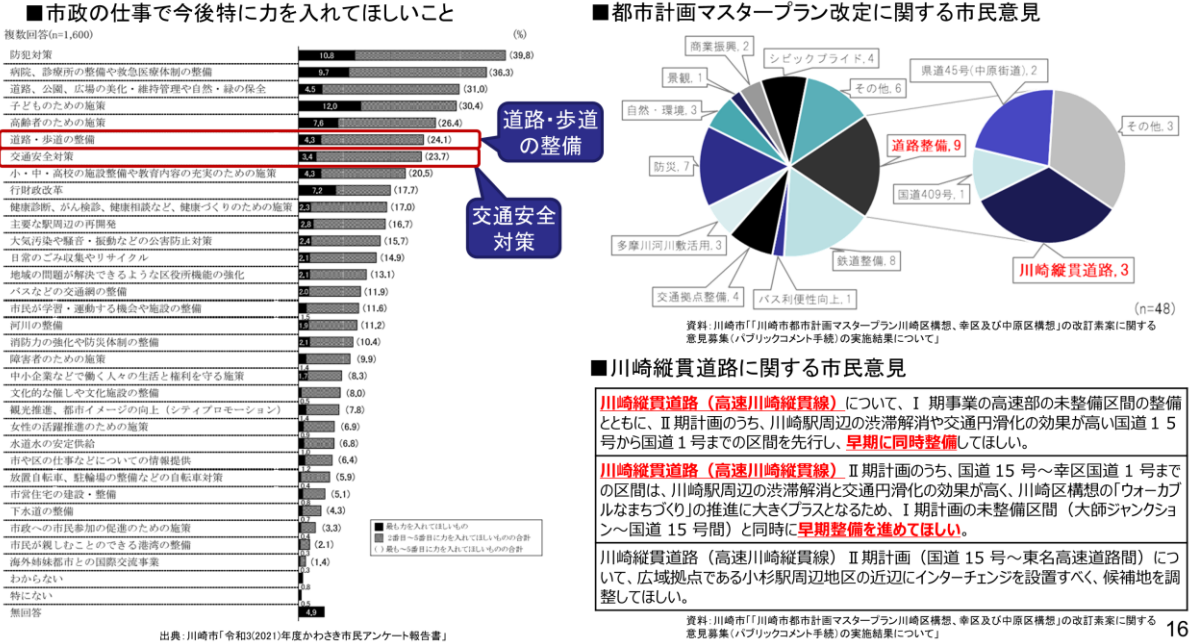


図 6-114 関係者協議資料案②

3.市民等のニーズ

- 川崎市から国に対して、国道357号の整備や東京外環（東名～湾岸）の検討推進が要望。
- また、多摩川の治水対策等も要望。

■ 我が国の成長戦略の一翼を担う重要な地域である川崎臨海部の交通ネットワーク基盤の整備・充実について

- 川崎臨海部は、我が国の成長戦略の一翼を担う重要な地域であり、それを支える交通機能について幅広く強化を図っていくため、必要な財政措置等を講ずること。
- 羽田空港を中心とした成長戦略拠点の形成及びそれを支える羽田連絡道路の開通後のまちづくりについて、引き続き必要な支援を行うこと。
- 首都圏の国際競争力強化などに向け、**国道357号の未整備区間について、着実かつ効率的・効果的に整備を進めること**。なお、本市未整備区間は、他に例を見ないトンネル工事を複数控える事業環境のため、新たな負担のあり方や推進方策の検討を行うとともに、引き続き、事業費の縮減や費用負担の平準化の検討を行うこと。

■ 多摩川における治水対策の推進について

- 令和元年東日本台風で浸水被害のあった多摩川と支川（平瀬川・三沢川）等との合流部や排水樋管の放流部における河道掘削を早急に実施すること。
- 「多摩川水系流域治水プロジェクト」に位置付けている、多摩川における浸水被害の最小化に向けた対策について、**河道掘削や堤防機能強化等の治水対策を確実に実施すること**。

■ 広域幹線道路網の整備推進について

- 川崎縦貫道路 I 期事業（一般部：国道409号街路整備）の整備推進を図ること。** また、大師河原交差点に架かる歩道橋の架け替えを早期に完了するとともに、川崎大師駅周辺の交通円滑化対策の早期実施に取り組むこと。
- 本市では、新型コロナウイルス感染症による社会実容をはじめとした社会・経済の急激な変化を踏まえた川崎縦貫道路の I 期の未整備区間および II 期計画の検討が必要であると考えており、**「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」における川崎縦貫道路との一本化を含めた検討については、こうした状況を踏まえ進めること**。

■ 高規格堤防の今後の整備区間における着実な整備の推進について

- 今後の整備区間として位置付けられた**多摩川右岸の高規格堤防整備事業について、着実な整備の推進を図ること。**
- 戸手地区の早期完了に向けた上流部の事業推進
 - 殿町地区における土地利用更新等の機会を捉えた機動的な対応
 - 港町地区における治水安全度の向上を目指した事業推進

図 6-115 関係者協議資料案②

4. 中間まとめ

川崎市の地域・交通特性		川崎市の各種計画	市民・企業ニーズ
高い人口増加率、若い世代が多い	全国屈指の産業都市	広域調和・地域連携型の都市構造の骨格となる交通ネットワーク	「道路・歩道の整備」や「交通安全対策」を望む声が比較的多い
学術・研究開発機関等が市域に点在	京浜臨海部及び羽田空港周辺地域は、国際的ビジネス拠点の形成を目指している	南北方向のネットワークとして、川崎縦貫道路Ⅱ期の計画推進	南北・東西方向の道路における渋滞改善を課題として回答
都市におけるカーボンフットプリントが高い	川崎市内に高速道路へのアクセス性が低い地域が存在	臨海部と内陸部の企業や市民との連携	川崎縦貫道と東京外環の1本化により高速へのアクセスの改善等に期待
放射方向、環状方向ともに慢性的な渋滞が発生	主要幹線道路における死傷事故率が高い	水平方向（南北方向）における首都圏防災軸の確保	国道357号や東京外環の整備推進、多摩川の治水対策が要望
需要（OD）と時間圏域にゆがみが発生しており、円滑な移動が阻害	近年水害により甚大な被害が発生。地震でも大きな被害が想定されている		

18

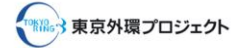
図 6-116 関係者協議資料案②

川崎市における各種事業の進捗状況

19

図 6-117 関係者協議資料案②

1. 川崎港 東扇島～水江町地区臨港道路



1) 緊急物資輸送ルートの強化

- 東扇島には基幹的広域防災拠点が整備され、発災時には被災地に大量の物資(飲料、食料品、日用品)を輸送する必要がある。
- 現在、東扇島と内陸部の接続は「川崎港海底トンネル」が唯一のルートであり、発災時に海底トンネルが不通になると、被災地に向けた緊急物資輸送に支障が生じることが懸念される。
- 東扇島水江町線の整備により、東扇島と川崎市内陸部を結ぶ橋梁による緊急物資輸送ルートが構築され、首都圏の防災機能の強化が図られるとともに発災時の帰宅困難者支援にもつながる。



写真追加予定

2) 通勤利便性の向上

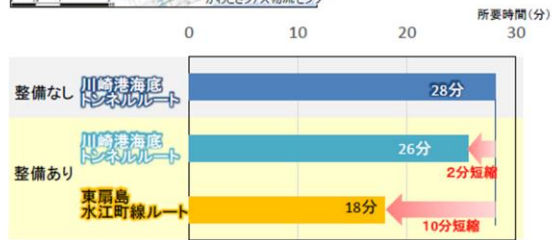
- 東扇島には1万人以上の従業者が通勤しており、川崎市内や周辺市区からの自家用車や川崎駅・横浜駅からの路線バスが主な通勤手段となっている。
- 現状では、東扇島と内陸部の接続は「川崎港海底トンネル」が唯一のルートであり、交通集中による速度低下や時間信頼性の低下によって通勤利便性が大きく低下している。
- 東扇島水江町線の整備により、通勤ルートが分散することで周辺の渋滞が緩和し、所要時間の短縮や時間信頼性の向上など、通勤利便性の向上が図られる。

■整備による川崎駅⇒東扇島の所要時間短縮



■東扇島の従業者の声

- 従業員・乗客の交通利便性が悪い。
- 従業員を確保し辛く、人件費等コストが上昇する。

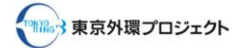


出典: 国土交通省関東地方整備局「川崎港東扇島～水江町地区臨港道路整備事業(再評価)H31.1」

20

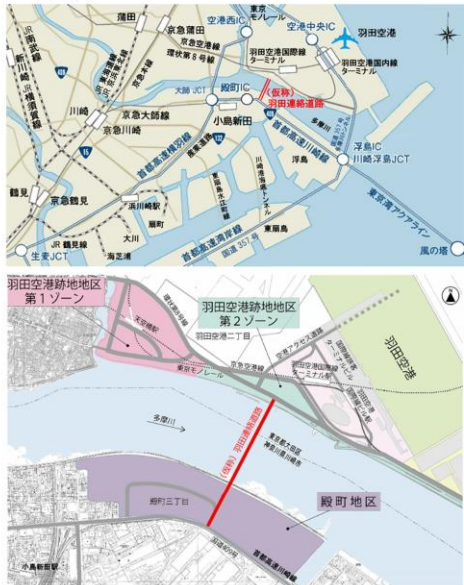
図 6-118 関係者協議資料案②

2. 羽田空港連絡道路(多摩川スカイブリッジ)

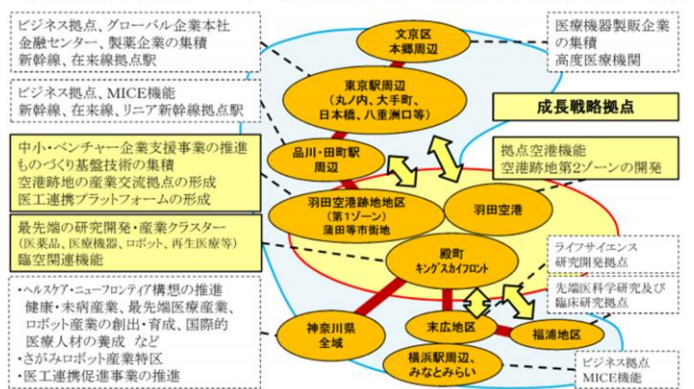


- 羽田空港連絡道路の整備によりヒト・モノ・ビジネスの交流活性化など相乗効果を発揮することで、我が国の国際競争力を強化し、経済の持続的な発展に寄与することに期待

■位置図



■連携強化の成果やビジネス機会を東京圏の各拠点や国内各地等へ波及



産業連携・土地利用・基盤整備を効果的・効率的に実施
連携強化を支える羽田空港跡地地区と川崎市殿町地区間を結ぶ
連絡道路の整備、国道357号多摩川トンネルの整備の実現

我が国の産業を強化し、経済の持続的な発展に寄与

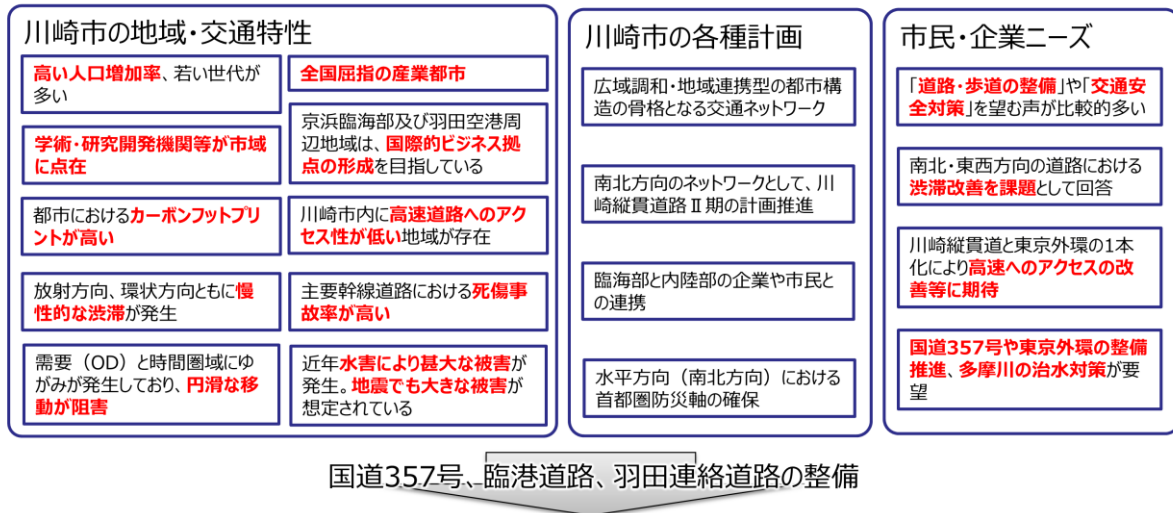
出典: 川崎市「羽田連絡道路(都市計画道路殿町空港線)の事業概要、リーフレット」

出典: 羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会「資料2 羽田空港周辺・京浜臨海部の連携強化(目指す姿)」(案)に加工

21

図 6-119 関係者協議資料案②

3. 中間まとめ



22

図 6-120 関係者協議資料案②

外環東名以南の整備による直接的な効果

23

図 6-121 関係者協議資料案②

1. 事業概要

- 平成28年2月、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（構成員：国土交通省、東京都、川崎市）を設置し、現在、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ています



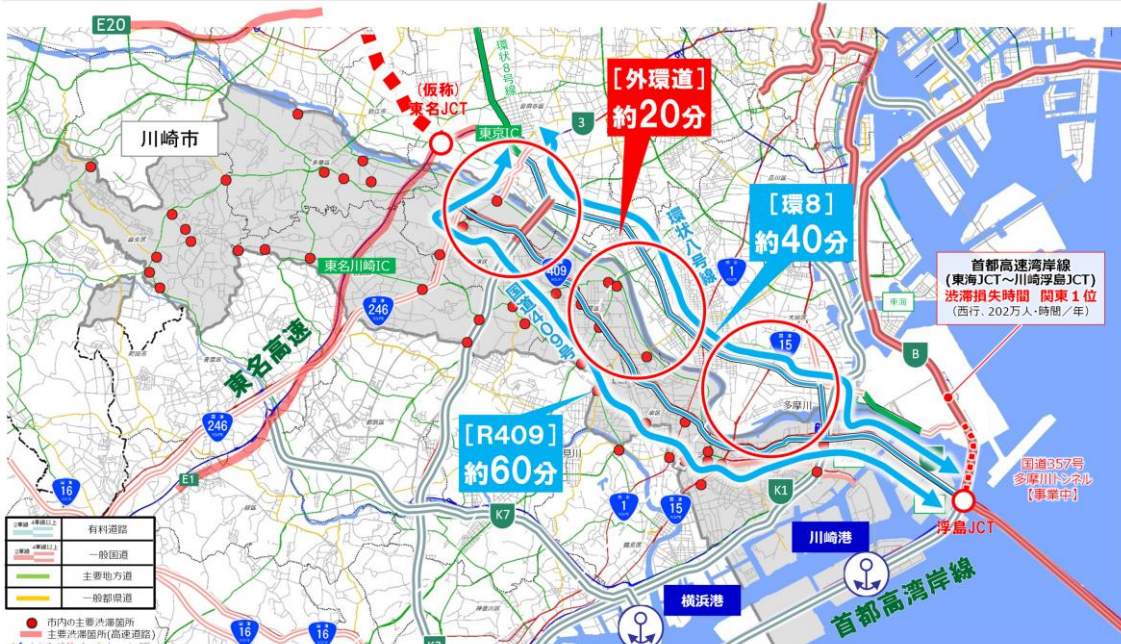
24

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 6-122 関係者協議資料案②

2. 期待される効果【①所要時間短縮】

- 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。
- 東京外環（東名～湾岸）の整備によって、最大約7割程度、所要時間の短縮が期待される。



※所要時間(浮島JCT～東京IC)：ETC2.0データ(R2.7、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

25

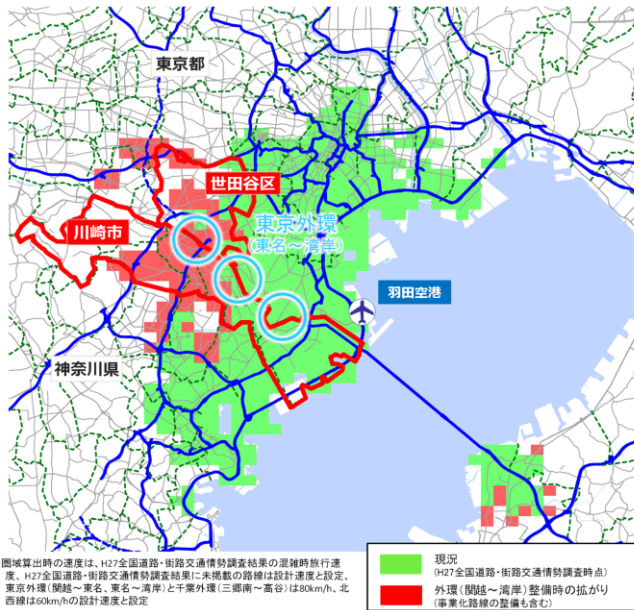
地図出典：NTT インフラネット株式会社の地図を基に作成

図 6-123 関係者協議資料案②

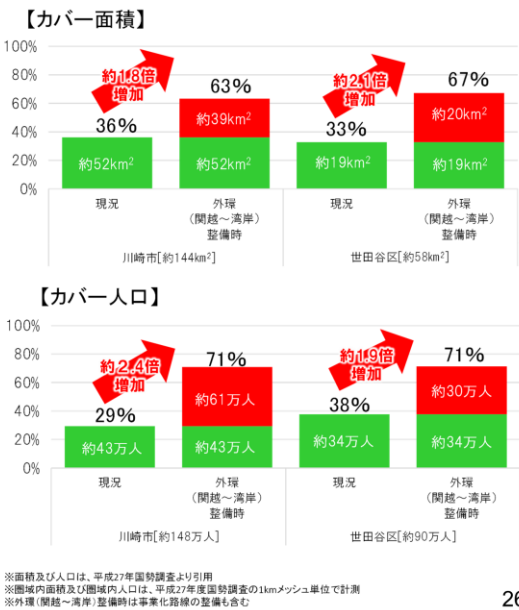
2.期待される効果【②羽田空港アクセス】

- 我が国の玄関口である羽田空港からの30分圏域は、川崎市では限定的。
- 東京外環（東名～湾岸）の整備により、川崎市内（面積：約1.8倍、人口：約2.4倍）と世田谷区内（面積：約2.1倍、人口：約1.9倍）へのアクセスの向上が期待される。

■東京外環（関越～湾岸）整備による空港からの30分圏域の拡がり



■羽田空港30分圏域の拡がり



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 6-124 関係者協議資料案②

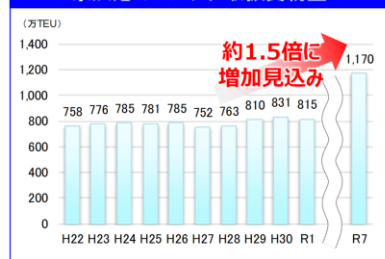
2.期待される効果【③港湾アクセスの向上】

- 京浜港発着の長距離輸送は、東名高速、中央道、関越道、東北道の4方面で約7割。
- 東京外環（東名～湾岸）の整備によりアクセス機能が向上することで、今後増加が見込まれるコンテナ貨物等の輸送の効率化が期待。

■京浜港の長距離貨物 輸送方面別の割合



京浜港のコンテナ取扱貨物量



輸出入貿易額の推移



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 6-125 関係者協議資料案②

2.期待される効果【④物流ネットワークの形成】

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

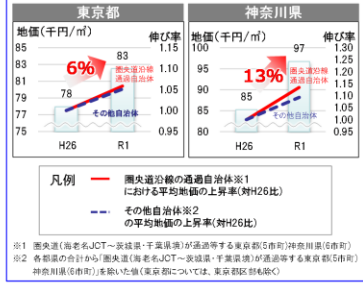
■企業立地状況(H22以降)



外環道沿線に立地する物流施設の増加



圏央道沿線の工業地の地価の推移



28

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 6-126 関係者協議資料案②

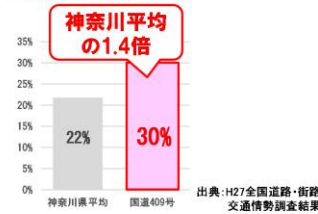
2.期待される効果【⑤交通事故の削減】

- 環状8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。
- 東京外環（東名～湾岸）の整備により環状8号線・国道409号で大型車の転換等が発生し、交通事故の減少などにより生活環境の改善が期待される。

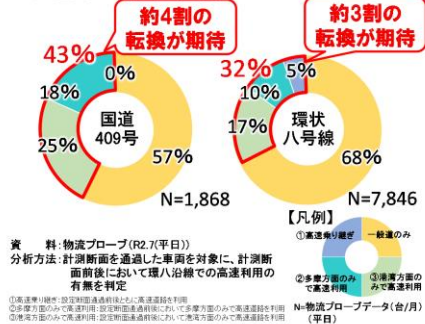
■環状8号線、国道409号の死傷事故率(件/億台キロ)



■大型車混入率



■大型車の転換想定割合



29

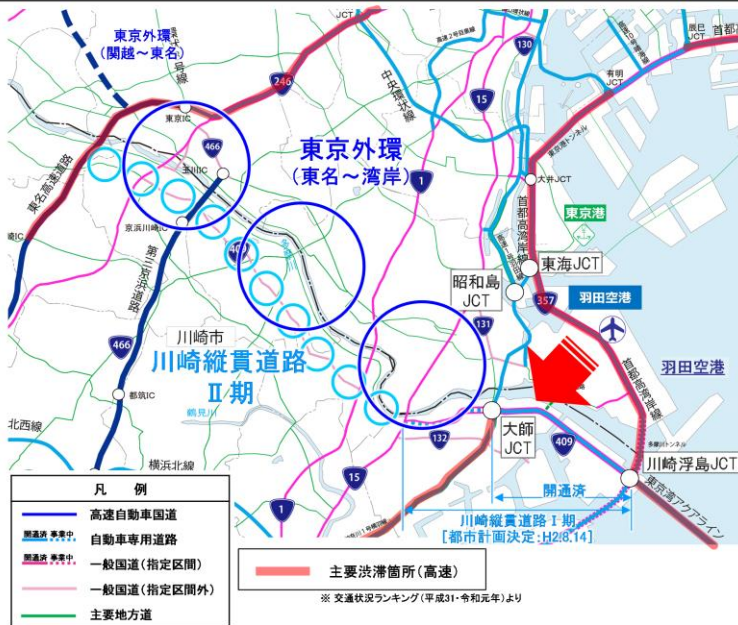
地図出典：DRM データ（発注者貸与）を基に作成

図 6-127 関係者協議資料案②

2.期待される効果【⑥アクアラインへの接続】

有識者及び周辺自治体等の主な意見

○東京外環(東名～湾岸)を完全な環状道路とし、東京湾アクアラインと一体となって、その機能を十分発揮させるため、川崎側で湾岸道路に接続する案による検討を進めてもらいたい。



アクアライン通行台数の変遷

東京湾アクアラインの交通量は、開通当初に対して、約4.6倍に増加(H10:10,000台/日→H28:45,600台/日)



アクアラインから湾岸線東京方面の交通

東京外環と川崎縦貫道路の一本化により、首都高速湾岸線の渋滞緩和が期待



30

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 6-128 関係者協議資料案②

2.期待される効果【⑦防災拠点へのアクセス向上】

・災害時の物資の拠点となる物資輸送拠点から関越～東名～湾岸付近への輸送について、整備前後で、約5%の圏域面積が拡大。また、約99万人の災害時物流に貢献。

東扇島地区(基幹的広域防災拠点)からの45分圏域の拡がり



【圏域面積】



【圏域人口】



【防災基地、広域防災拠点の位置図】

出典：内閣府HP (<http://www.bousai.go.jp/oukyu/kunren/yobishisetu/>)

31

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 6-129 関係者協議資料案②

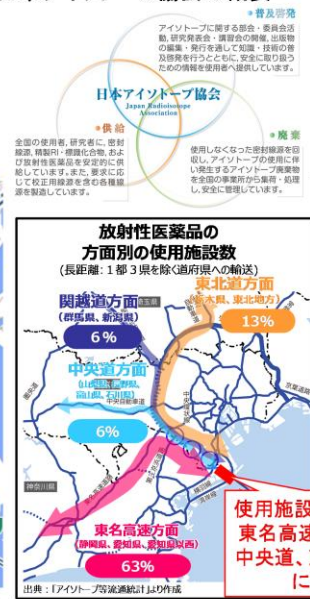
2.期待される効果【⑧最先端医療産業の創出支援】

- 最先端医療産業の創出を目指す殿町キングスカイフロントに、日本アイトープ協会が立地。
- 本協会の『川崎技術開発センター』では全国各地に放射性医薬品等を供給しており、外環東名以南の整備により迅速かつ安定的な輸送経路の確保が可能。

■殿町キングスカイフロントの位置・概要



■日本アイトープ協会の概要



写真追加予定

- 放射線医薬品の例
資料：公益社団法人日本アイトープ協会WEBページ
- ### ■放射線医薬品輸送ガイド
- 【外部被ばく防護の3原則】
- 1 距離をとる
 - 2 取扱時間を短くする
 - 3 しやへいする
- 短時間での輸送が重要
- 使用施設の約9割が東名高速、関越道、中央道、東北道方面に立地
- 資料：「放射線医薬品輸送ガイド」公益社団法人日本アイトープ協会

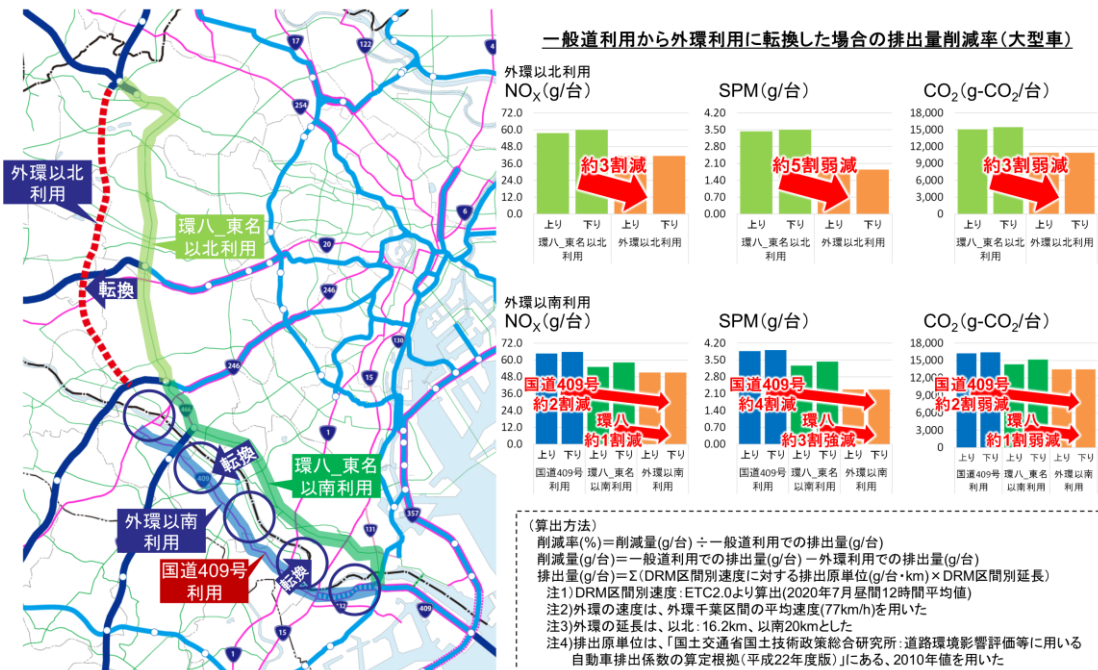
32

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 6-130 関係者協議資料案②

2.期待される効果【⑨大気汚染環境の改善(大型車)】

- 走行効率の高い高速道路(外環)を利用することで、大型車の1台あたりの排出ガス量として、大型車ではNO_xの約1割~3割、SPMの約3割~5割、CO₂の約1割~3割の削減が期待される。

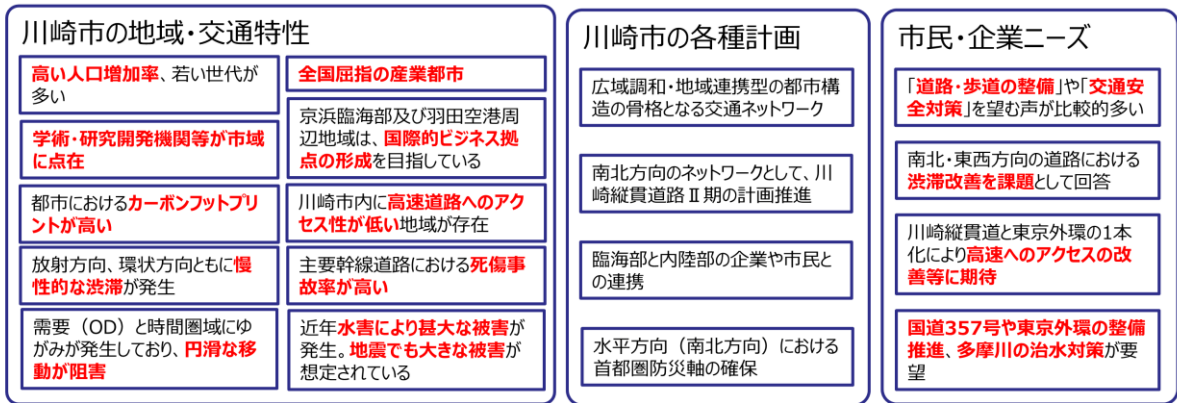


33

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 6-131 関係者協議資料案②

3. 総括



国道357号、臨港道路、羽田連絡道路の整備

臨海部・東西方向における交通課題は改善
 南北方向の交通課題は残存
 首都圏機能の強化には高速道路ネットワークの整備が必要

東京外環の整備

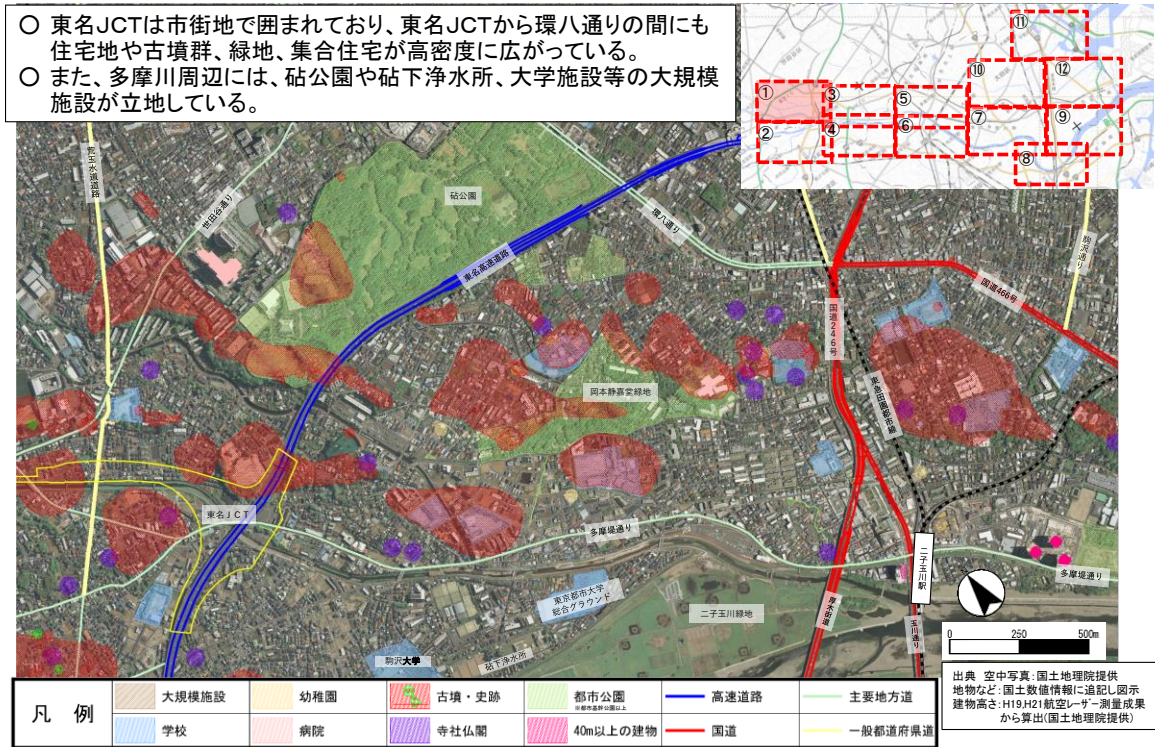
南北方向における交通課題の改善が期待される
 首都圏機能の強化に繋がる高速道路ネットワークの形成
 川崎市内外の拠点間連携の推進を支援

産業振興
 地域活性化
 環境負荷低減

図 6-132 関係者協議資料案②

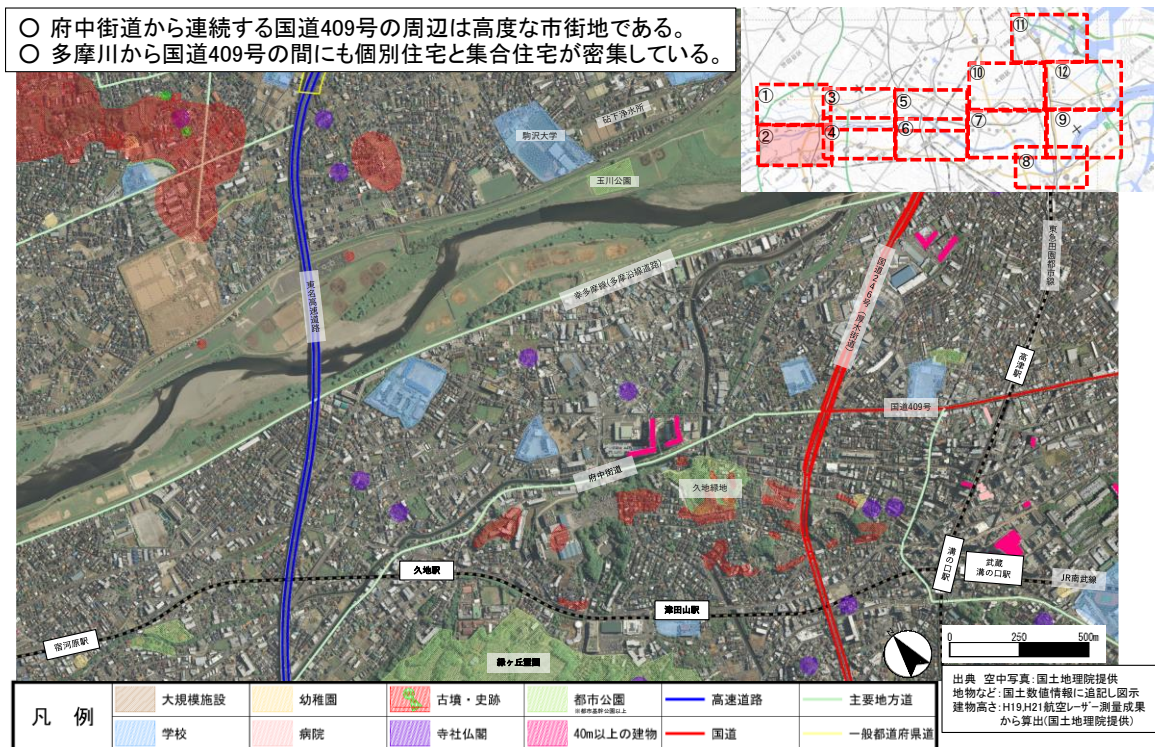
6.3. 周辺状況説明図の作成

航空写真を活用し、東名高速道路～湾岸道路周辺の環境状況を説明する図を整理した。なお、本項で作成した図を6.1の第6回計画検討協議会資料に反映した。



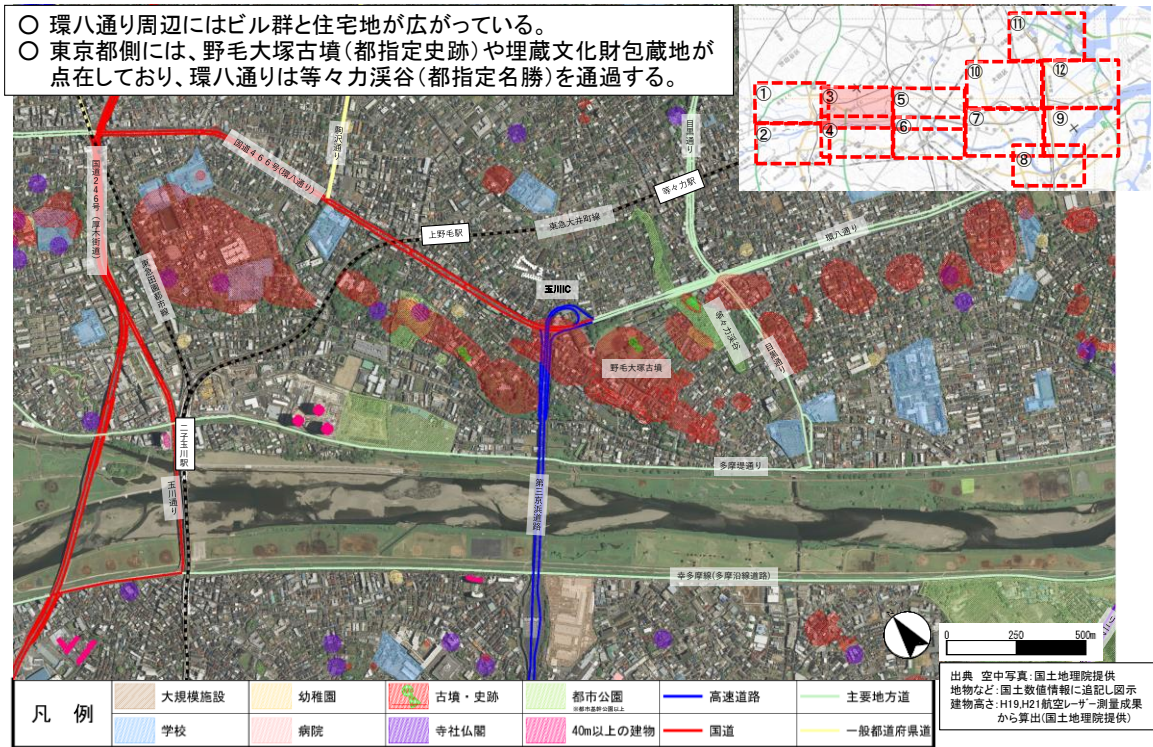
地図出典：国土地理院撮影の空中写真を基に作成

図 6-133 周辺状況 1/12 東名JCT周辺(東名高速道路～首都高速湾岸線間)



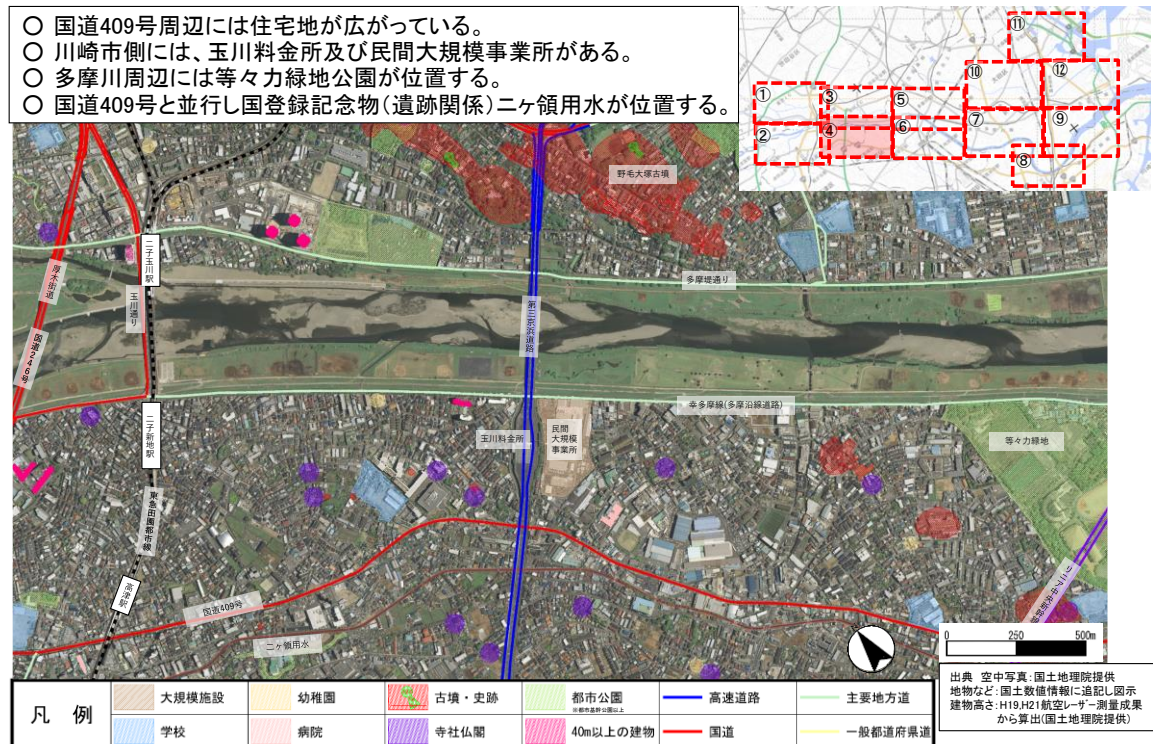
地図出典：国土地理院撮影の空中写真を基に作成

図 6-134 周辺状況 2/12 東名JCT周辺 川崎市側(多摩川右岸側)



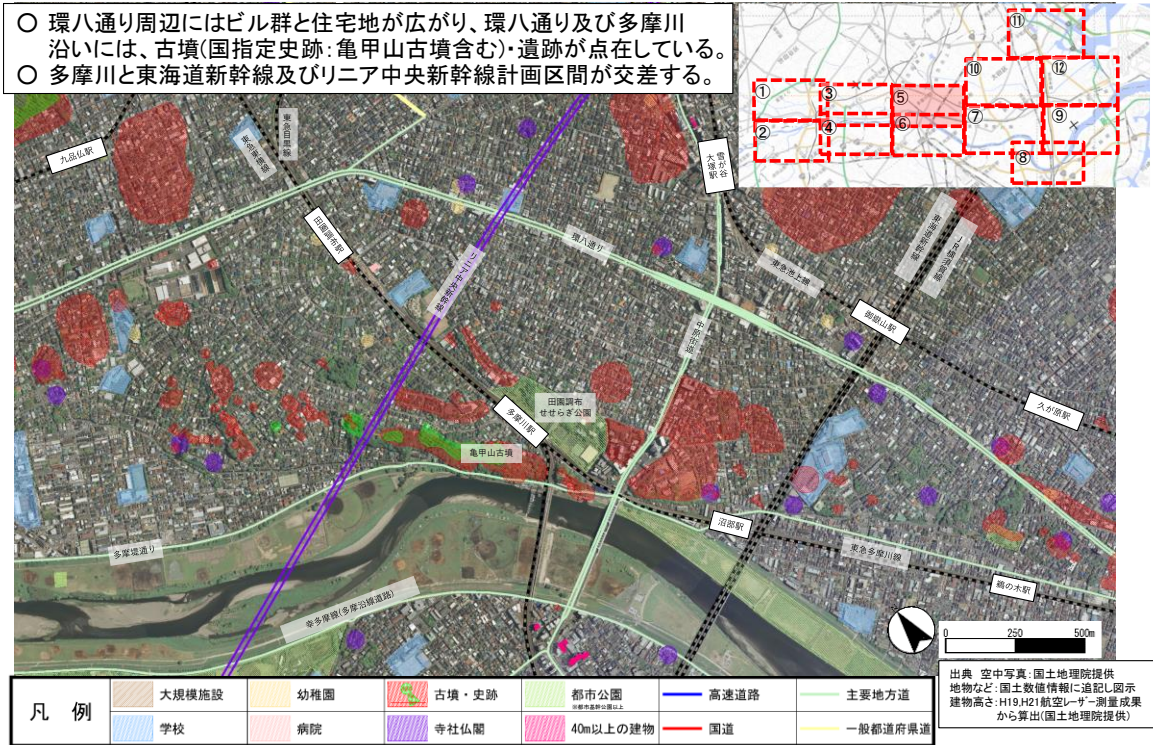
地図出典：国土地理院撮影の空中写真を基に作成

図 6-135 周辺状況 3/12 第三京浜道路周辺 東京都側(多摩川左岸側)



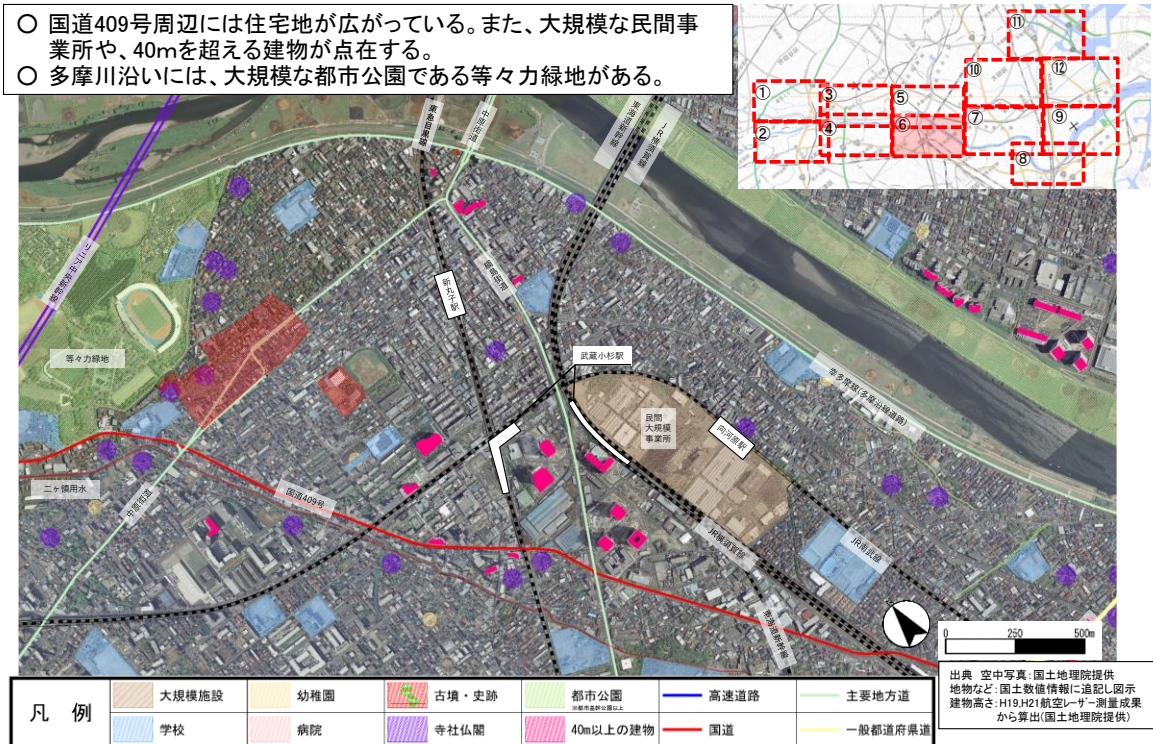
地図出典：国土地理院撮影の空中写真を基に作成

図 6-136 周辺状況 4/12 第三京浜道路周辺 川崎市側(多摩川右岸側)



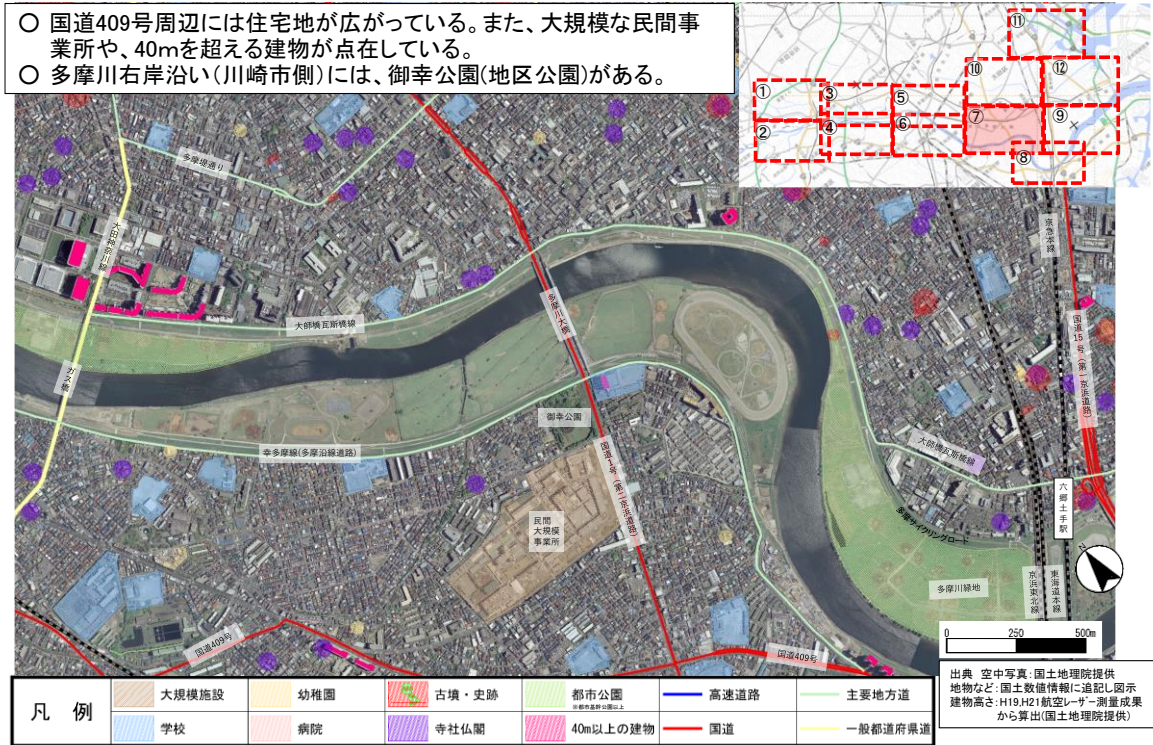
地図出典：国土地理院撮影の空中写真を基に作成

図 6-137 周辺状況 5/12 東海道新幹線周辺 東京都側(多摩川左岸側)

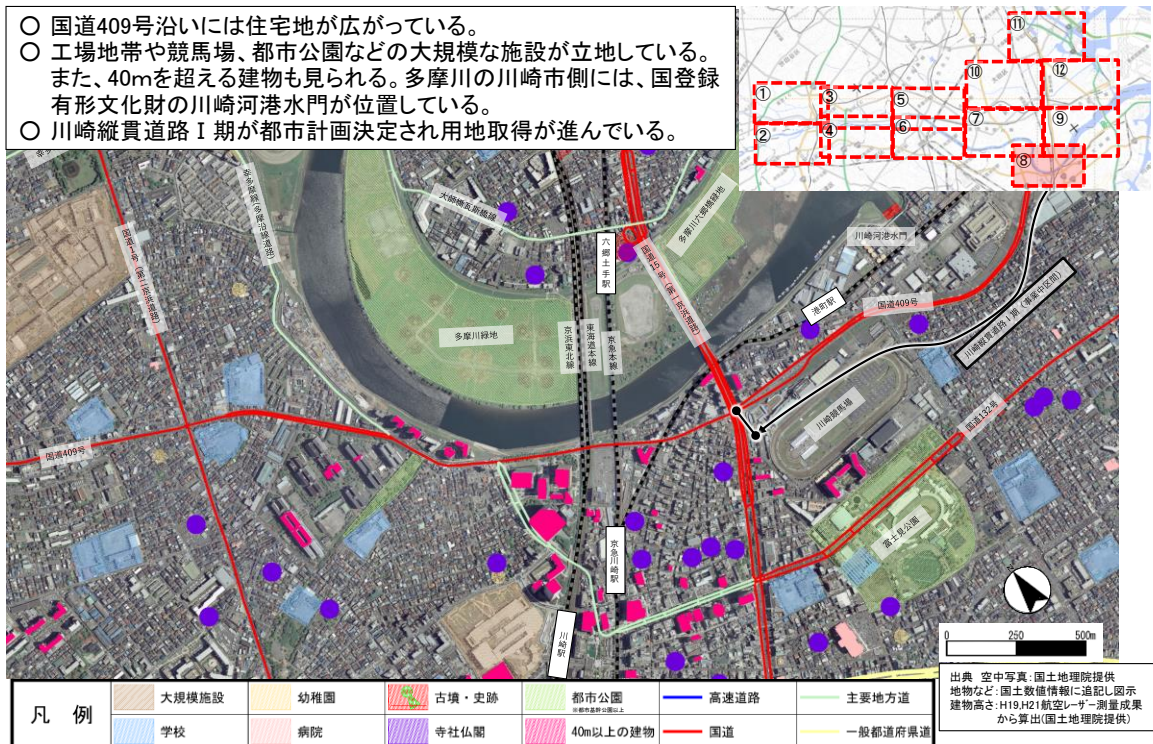


地図出典：国土地理院撮影の空中写真を基に作成

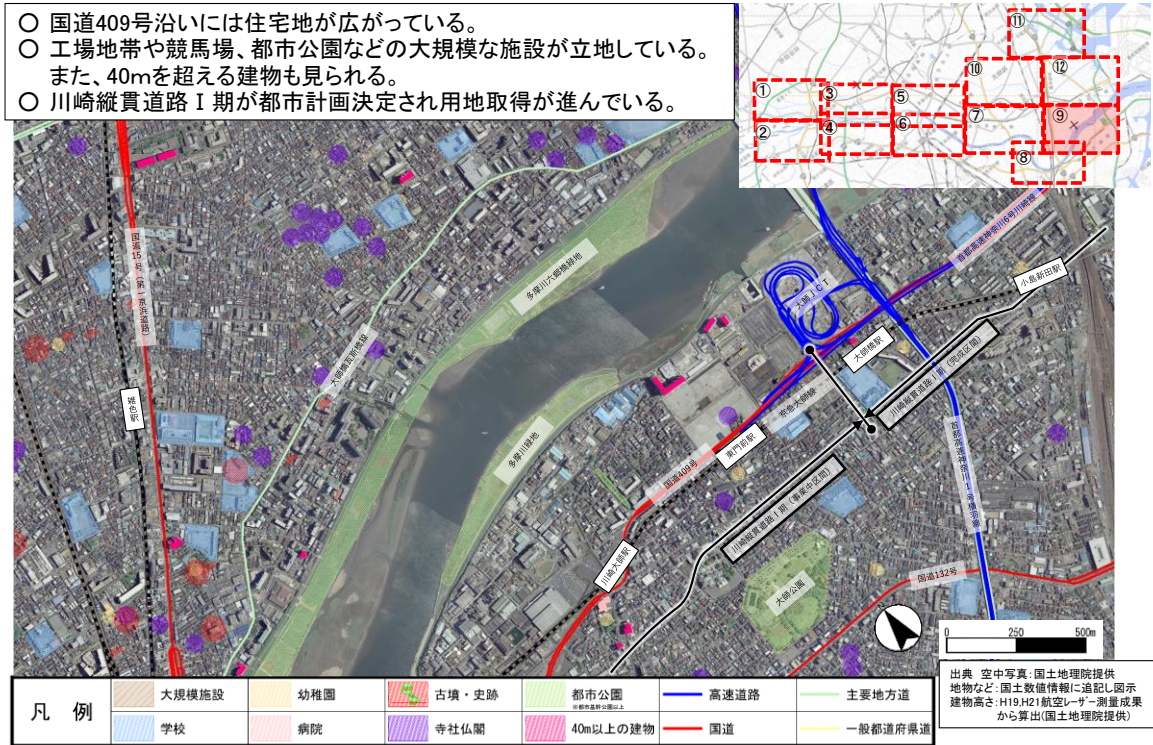
図 6-138 周辺状況 6/12 東海道新幹線周辺 川崎市側(多摩川右岸側)



地図出典：国土地理院撮影の空中写真を基に作成
 図 6-139 周辺状況 7/12 国道1号周辺（多摩川大橋周辺）

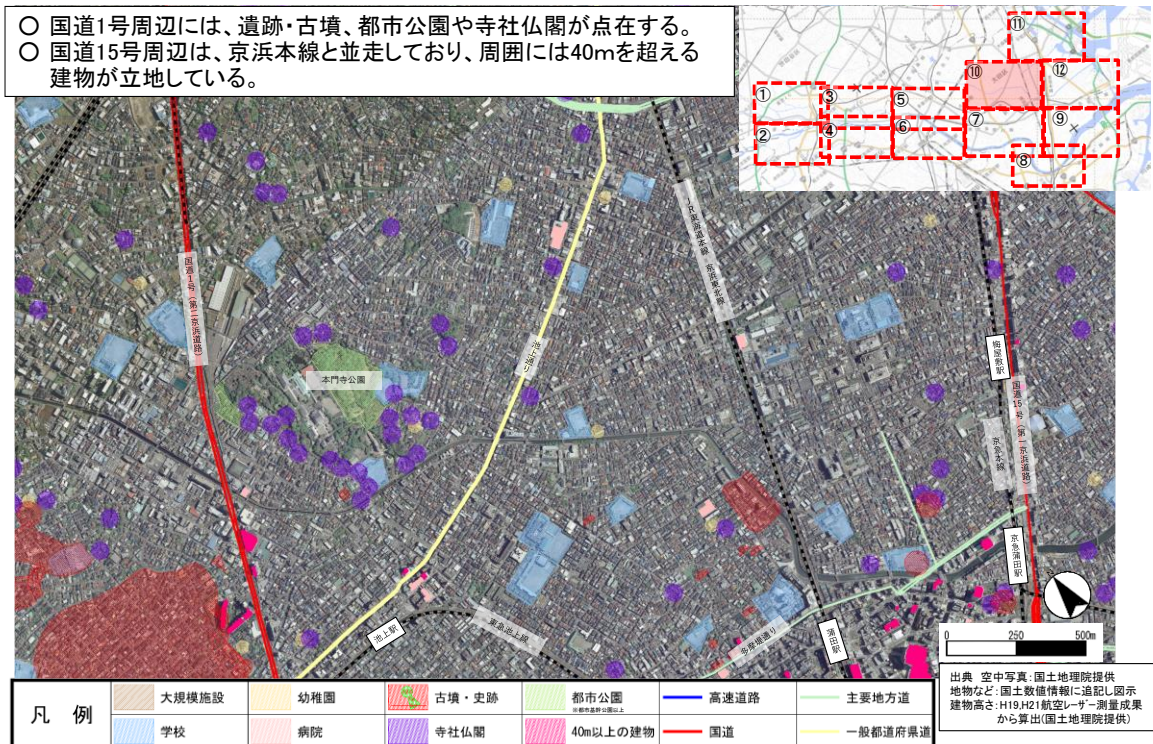


地図出典：国土地理院撮影の空中写真を基に作成
 図 6-140 周辺状況 8/12 国道15号周辺



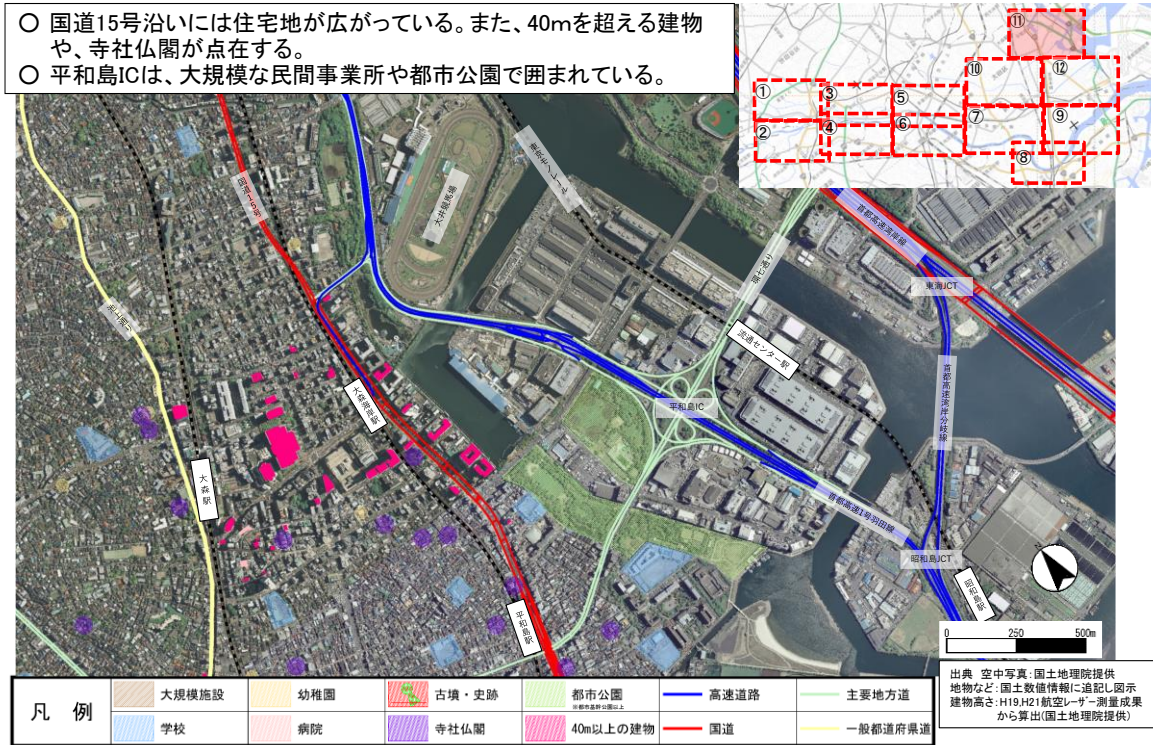
地図出典：国土地理院撮影の空中写真を基に作成

図 6-141 周辺状況 9/12 大師JCT周辺



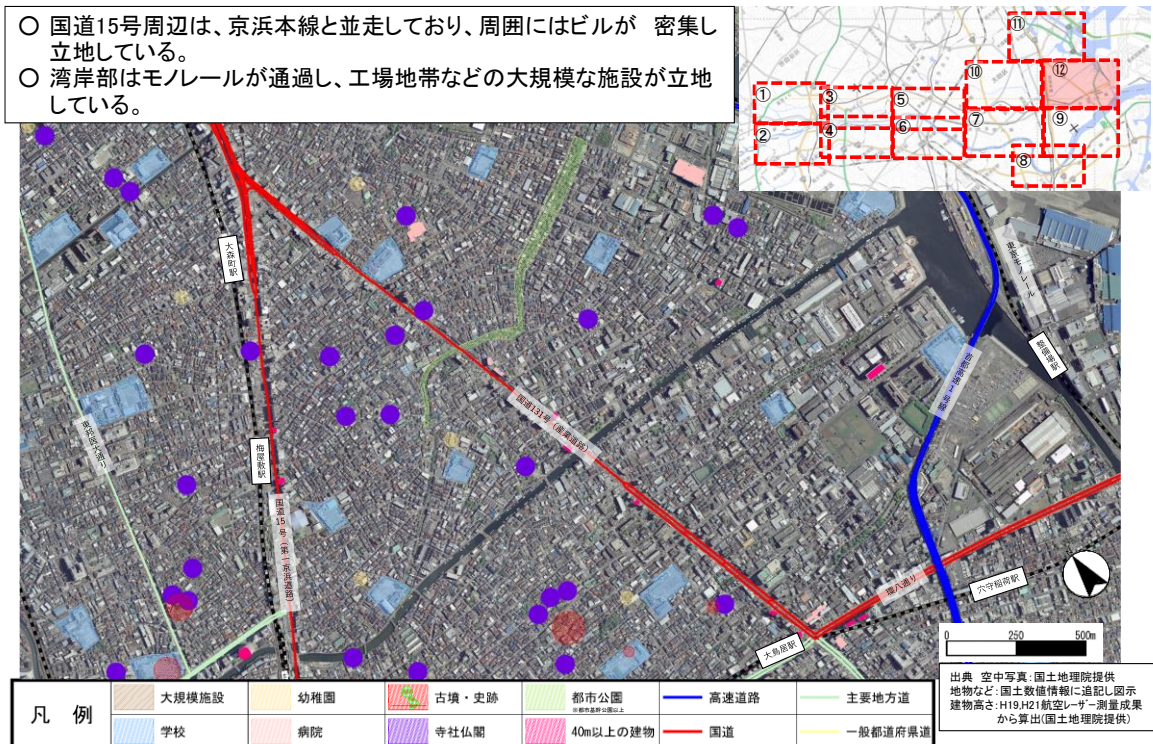
地図出典：国土地理院撮影の空中写真を基に作成

図 6-142 周辺状況 10/12 国道1号・15号周辺（大田区）



地図出典：国土地理院撮影の空中写真を基に作成

図 6-143 周辺状況 11/12 平和島IC周辺



地図出典：国土地理院撮影の空中写真を基に作成

図 6-144 周辺状況 12/12 国道131号（産業道路）周辺