

章目次

3. 整備効果の整理	3-1
3.1 費用便益分析	3-1
3.1.1 便益算定条件	3-1
3.1.2 便益の算定	3-3
3.1.3 費用の算定	3-11
3.1.4 費用便益分析結果	3-14
3.2 現況の課題分析	3-15
3.2.1 3環状道路の局所的な課題	3-15
3.2.2 千葉外環開通による外環内側への影響把握	3-33
3.2.3 沿線住民の道路利用状況把握	3-45
3.2.4 企業立地状況	3-52
3.3 整備効果の整理	3-58
3.3.1 ヒアリング調査	3-58
3.3.2 課題箇所に対する整備効果	3-161
3.3.3 外環内側への整備効果	3-163
3.3.4 沿線地域への整備効果	3-170

3. 整備効果の整理

「2. 将来交通量の推計」に基づき、東京外かく環状道路（関越～東名）の整備ありと整備なしの両ケースの配分交通量を用いて費用便益分析を行った。また、最新の交通データや知見に基づき、現況の課題分析及び整備効果の整理を行った。

3.1 費用便益分析

3.1.1 便益算定条件

(1) 費用便益分析の基本的な考え方

費用便益分析は「費用便益分析マニュアル」国土交通省道路局（平成30年2月）に基づいて算出する。

費用便益分析は、ある年次を基準年とし、道路整備が行われる場合と、行われない場合のそれぞれについて、一定期間の便益額、費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と、便益の増分を比較することにより分析、評価を行うものである。

道路の整備に伴う効果としては、渋滞の緩和や交通事故の減少の他、走行快適性の向上、沿道環境の改善、災害時の代替路確保、交流機会の拡大、新規立地に伴う生産増加や雇用・所得の増大等、多岐多様に渡る効果が存在する。

本マニュアルにおいては、それらの効果のうち、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の項目について、道路投資の評価手法として定着している社会的余剰を計測することにより便益を算出する。

(2) 費用及び便益算出の前提

費用便益分析にあたっては、算出した各年次の便益、費用の値を、割引率を用いて現在価値に換算し分析する。本マニュアルでは、費用便益分析にあたり、以下の数値を用い計算を行うものとする。検討年数は、道路施設の耐用年数等を考慮し、50年としている。

- ・ 分析対象区間：関越道～東名高速の区間
- ・ 便益計測範囲：1都3県（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）
- ・ 基準年次：平成30年度
- ・ 検討年数：50年

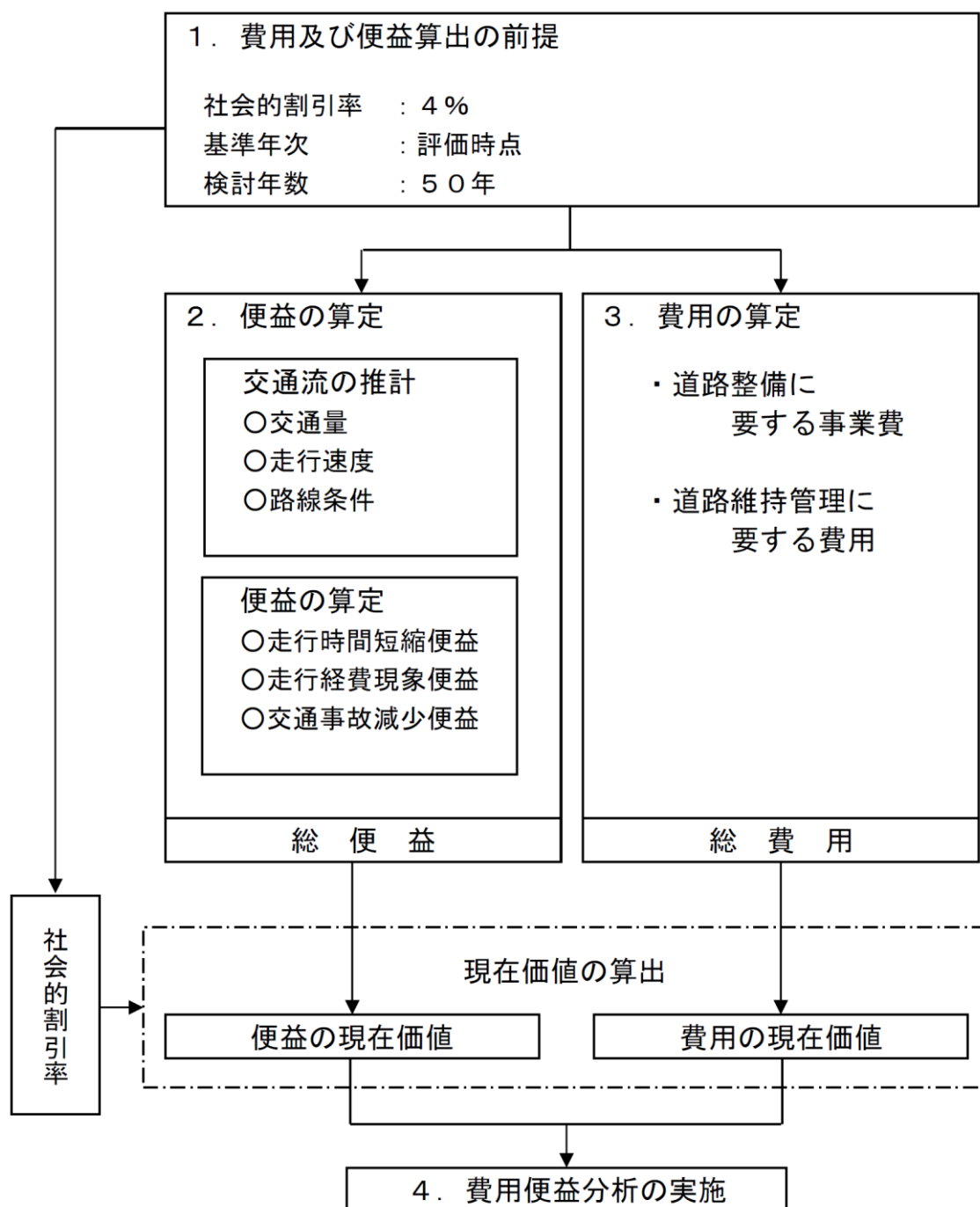


図 3.1-1 概略検討フロー

3.1.2 便益の算定

(1) 「走行時間短縮便益」の計測

走行時間短縮便益は、道路の整備・改良が行われない場合の総走行時間費用から、道路の整備・改良が行われる場合の総走行時間費用を減じた差として算定する。総走行時間費用は、各トリップのリンク別車種別の走行時間に時間価値原単位を乗じた値をトリップ全体で集計したものである。

1) 算定式

走行時間短縮便益 : $BT = BT_o - BT_w$

総走行時間費用 : $BT_i = \sum_j \sum_l (Q_{ijl} \times T_{ijl} \times \alpha_j) \times 365$

ここで、

BT : 走行時間短縮便益(円/年)

BT_i : 整備 i の場合の総走行時間費用(円/年)

Q_{ijl} : 整備 i の場合のリンク l における車種 j の交通量(台/日)

T_{ijl} : 整備 i の場合のリンク l における車種 j の走行時間(分)

α_j : 車種 j の時間価値原単位(円/台・分)

i : 整備有の場合 W 、無しの場合 O

j : 車種

l : リンク

2) 車種別の時間価値原単位(α_j)

時間価値原単位については地域又は道路種別によって差が生じることも考えられる。

各地域又は道路種別によって独自に設定されている数値がある場合、それらを用いてもよい。
ただし、その場合は、原則として、数値及びその算定根拠について公表するものとする。

車種別の時間価値原単位(α_j)の例を以下に示す。

表 3.1-1 車種別の時間価値原単位(α_j)

単位：円／台・分

車種(j)	時間価値原単位
乗用車	39.60
バス	365.96
乗用車類	45.15
小型貨物車	50.46
普通貨物車	67.95

注：平成 29 年価格

3) 休日の苦慮

観光目的の交通量が増大するなど休日の交通状況が平日の交通状況と大きく異なる道路については、平日の便益に休日と平日の交通量比（休日係数）又は休日と平日の走行時間比を乗じることにより、便益を計算してよい。

本検討では考慮しないものと設定した。

4) 災害等による通行止めの考慮

災害等により通行止めが発生する区間を含む道路網において便益を算出する場合は、通行止めの状況を再現した交通流推計を実施することにより、通常の期間と切り分けて当該通行止め期間の便益を計算してよい。

なお、通行止めの日数は、対象地域の実績値から設定することとする。また、整備無において、通行止めに伴う迂回の所要時間が大きく、走行自体をとり止める交通が相当程度ある場合には、これを考慮する必要がある。

本検討では考慮しないものと設定した。

5) 冬期の交通状況の考慮

冬期の積雪や凍結により走行速度や交通容量が低下する地域の道路網において便益を算出する場合は、冬期の状況を再現した交通流推計を実施することにより、通常の期間と切り分けて冬期の便益を計算してよい。

なお、冬期日数や当該期間の走行速度と交通容量の関係については、当該地域や道路に応じて設定することとする。

本検討では考慮しないものと設定した。

(2) 「走行経費減少便益」の計測

走行経費減少便益は、道路の整備・改良が行われない場合の走行経費から、道路の整備・改良が行われる場合の走行経費を減じた差として算定する。

なお、走行経費減少便益は、走行条件が改善されることによる費用の低下のうち、走行時間に含まれない項目を対象としている。具体的には、燃料費、油脂（オイル）費、タイヤ・チューブ費、車両整備（維持・修繕）費、車両償却費等の項目について走行距離単位当たりで計測した原単位（円／km・台）を用いて算定する。

1) 算定式

走行経費減少便益 : $BR = BR_o - BR_w$

総走行費用 : $BR_i = \sum_j \sum_l (Q_{ijl} \times L_l \times \beta_j) \times 365$

ここで、

BR : 走行経費減少便益(円／年)

BR_i : 整備 i の場合の総走行経費(円／年)

Q_{ijl} : 整備 i の場合のリンク l における車種 j の交通量(台／日)

L_l : リンク l の延長(km)

β_j : 車種 j の走行経費原単位(円／台・km)

i : 整備有の場合 W 、無しの場合 O

j : 車種

l : リンク

2) 車種別の走行経費原単位(β_j)

走行経費原単位を、各地域で独自に設定している数値がある場合、それらを用いてもよい。ただし、その場合は、原則として、数値及びその算定根拠について公表するものとする。

車種別の走行経費原単位(β_j)の例を次頁表に示す。

本検討ではマニュアルの単価を使用した。

3) 休日等の考慮

休日、災害等による通行止め、冬期交通の状況については、「走行時間短縮便益」の計測と同様に考慮してよい。

表 3.1-2 車種別走行経費原単位(βj) (1/2)

一般道(市街地)

速度 (km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	38.33	111.35	39.57	29.84	66.65
10	28.02	96.41	29.18	25.62	52.18
15	24.49	90.76	25.62	23.97	46.00
20	22.68	87.53	23.78	23.00	42.06
25	21.56	85.33	22.64	22.32	39.14
30	20.80	83.70	21.87	21.82	36.84
35	20.26	82.45	21.31	21.43	34.98
40	20.14	81.89	21.19	21.27	34.02
45	20.10	81.52	21.15	21.17	33.32
50	20.12	81.31	21.16	21.12	32.86
55	20.21	81.27	21.24	21.14	32.66
60	20.35	81.40	21.39	21.21	32.73

一般道(平地)

速度 (km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	30.93	89.86	31.93	24.97	57.22
10	22.33	77.37	23.26	21.61	46.00
15	19.37	72.53	20.27	20.25	40.90
20	17.83	69.70	18.71	19.42	37.49
25	16.87	67.73	17.74	18.82	34.88
30	16.22	66.26	17.07	18.37	32.78
35	15.75	65.11	16.59	18.02	31.06
40	15.60	64.50	16.43	17.84	30.03
45	15.51	64.06	16.34	17.72	29.24
50	15.49	63.78	16.31	17.65	28.69
55	15.51	63.67	16.33	17.63	28.39
60	15.59	63.70	16.41	17.67	28.33

注1) 平成29年価格

注2) 設定速度間の原単位は直線補完により設定する。

注3) 60km/hを超える速度については、60km/hの値を用いる。

表 3.1-3 車種別走行経費原単位(βj) (1/2)

一般道(山地)

速度 (km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	28.24	82.04	29.16	23.19	53.80
10	20.26	70.44	21.12	20.14	43.76
15	17.51	65.90	18.33	18.88	39.05
20	16.07	63.21	16.87	18.10	35.83
25	15.17	61.33	15.96	17.54	33.33
30	14.56	59.91	15.33	17.10	31.30
35	14.12	58.80	14.88	16.76	29.63
40	13.95	58.17	14.70	16.58	28.57
45	13.85	57.71	14.60	16.45	27.76
50	13.81	57.40	14.55	16.37	27.17
55	13.81	57.26	14.55	16.35	26.83
60	13.87	57.26	14.61	16.37	26.74

高速・地域高規格

速度 (km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
30	9.24	39.83	9.76	13.12	26.52
35	8.96	38.94	9.46	12.85	25.14
40	8.75	38.25	9.25	12.65	24.00
45	8.60	37.71	9.09	12.49	23.09
50	8.50	37.33	8.99	12.38	22.40
55	8.44	37.09	8.93	12.33	21.94
60	8.42	36.99	8.91	12.32	21.70
65	8.44	37.03	8.93	12.36	21.69
70	8.50	37.20	8.99	12.45	21.91
75	8.60	37.51	9.09	12.58	22.36
80	8.73	37.97	9.23	12.77	23.05
85	8.91	38.56	9.42	13.01	23.99
90	9.15	39.32	9.66	13.31	25.19

注1) 平成29年価格

注2) 設定速度間の原単位は直線補完により設定する。

注3) 90km/hあるいは60km/hを超える速度については、
90km/hあるいは60km/hの値を用いる。

(3) 「交通事故減少便益」の計測

交通事故減少便益は、道路の整備・改良が行われない場合の交通事故による社会的損失から、道路の整備・改良が行われる場合の交通事故による社会的損失を減じた差として算定する。

道路の整備・改良が行われない場合の総事故損失および道路の整備・改良が行われる場合の総事故損失は、発生事故率を基準とした算定式を用いてリンク別の交通事故の社会的損失を算定し、これを全対象リンクで集計する。交通事故の社会的損失は、運転者、同乗車、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び、事故渋滞による損失額から算定している。

1) 算定式

年間総事故減少便益 : $BA = BA_o - BA_w$

交通事故の社会的損失 : $BA_i = \sum_l (AA_{il})$

表 3.1-4 交通事故損失額算定式 (1)

道路・沿道区分				事故損失額算定式	
一般道路	DID	2 車線		$AA_{il}=1530\times X_{1il}+ 320\times X_{2il}$	
		4 車線以上	中央帯無	$AA_{il}=1430\times X_{1il}+ 310\times X_{2il}$	
			中央帯有	$AA_{il}=1100\times X_{1il}+ 310\times X_{2il}$	
	その他市街地	2 車線		$AA_{il}=1080\times X_{1il}+ 340\times X_{2il}$	
		4 車線以上	中央帯無	$AA_{il}=1100\times X_{1il}+ 300\times X_{2il}$	
			中央帯有	$AA_{il}= 840\times X_{1il}+ 300\times X_{2il}$	
	非市街地	2 車線		$AA_{il}= 810\times X_{1il}+ 400\times X_{2il}$	
		4 車線以上	中央帯無	$AA_{il}= 820\times X_{1il}+ 330\times X_{2il}$	
中央帯有			$AA_{il}= 660\times X_{1il}+ 330\times X_{2il}$		
高速道路				$AA_{il}= 280\times X_{1il}$	

ここで、

BA : 年間総事故減少便益(千円/年)

BA_i : 整備 i の場合の交通事故の社会的損失(千円/年)

AA_{il} : 整備 i の場合のリンク l における交通事故の社会的損失(千円/年)

$X_{1il} = Q_{il} \times L_l$: 整備 i の場合のリンク l における走行台キロ(千台km/日)

$X_{2il} = Q_{il} \times Z_l$: 整備 i の場合のリンク l における走行台個所(千台個所/日)

Q_{il} : 整備 i の場合のリンク l における交通量(千台/日)

L_l : リンク l の延長(km)

Z_l : リンク l の主要交差点数(個所)

i : 整備有の場合 W 、無しの場合 O

l : リンク

ここに「中央帯有」とは、それぞれの設置延長がリンク延長の65%以上である場合をいう。
また、主要交差点とは、交差道路の幅員が5.5m以上である交差点をいう。なお、1車線道路
に関しては、2車線道路の式を用いて算定するものとする。

また、現段階で中央帯の有無がデータとして把握されていない場合は、それらを考慮しない
下記の式を用いて交通事故減少便益を算定してもよい。

本検討では中央帯の有無を考慮しない算定式を使用した。

(中央帯の有無を考慮しない場合)

表 3.1-5 交通事故損失額算定式 (2)

道路・沿道区分			事故損失額算定式
一般道路	DID	4車線以上	$AA_{il}=1220 \times X_{1il} + 310 \times X_{2il}$
	その他市街地		$AA_{il}=910 \times X_{1il} + 300 \times X_{2il}$
	非市街部		$AA_{il}=690 \times X_{1il} + 330 \times X_{2il}$

(4) 便益の算定

各便益の算定結果をもとに、当該道路整備・改良全体の便益を算定する。

1) 検討期間全体の便益の設定

整備路線の供用開始年を起算点として、3.1.1 便益算定条件で設定した検討期間(50年間)
にわたり、各年次の便益の値を算定する。

2) 便益の現在価値の算定

1)で設定した検討期間中の各便益を、3.1.1 便益算定条件で設定した割引率を用い基準年次
における現在価値に割り引いて算定する。算定は、次式により行うものとする。

$$\text{便益 } j \text{ の現在価値} : BofPV_j = \sum_t \left\{ \frac{B_{jt}}{(1+i)^{s+t}} \right\}$$

ここで、

- $BofPV_j$: 便益 j の現在価値(円)
 S : 基準年次(平成 n 年)から供用開始年次(平成 $(n+s)$ 年)までの年数(年)
 T : 供用開始年次を0年目とする年次(年)
 B_{jt} : 供用開始後 t 年目の便益 j の計測値(円)
 I : 割引率(=4%)
 J : 便益種別

3) 便益額の合計

2)で算出された各便益の現在価値額を合計した額が便益合計額となる。

3.1.3 費用の算定

(1) 費用算定の考え方

費用便益分析において、費用としては、道路整備に要する事業費(用地費を含む)及び、維持管理に要する費用があげられる。消費税相当額は費用から控除して算定する。

厳密には、便益算定時に対象となる全路線において、当該道路整備が行われる場合と、行われない場合のそれぞれについて、道路整備に要する事業費及び維持管理に要する費用の合計を算出し、その差を費用として計上すべきであるが、算出が困難な場合、当該道路整備に要する事業費及び、当該道路の供用後に必要となる維持管理に要する費用のみの計上でよい。

1) 道路整備に要する事業費

道路整備に要する事業費は、工事費、用地費、補償費、間接経費等を対象とし、その設定については、次の様に考える。

i) 評価の時点で、事業費、事業期間及び、事業費の配分がほぼ確定しているものについては、それらを用い設定する。

ii) 評価の時点で、概算事業費しかない場合は、これまでの類似事業を参考に事業期間で事業費の配分を設定する。

2) 道路維持管理に要する費用

道路維持管理に要する費用は、橋梁、トンネル等の道路構造物の点検・補修にかかる費用、巡回・清掃等にかかる費用、除雪等にかかる費用等(間接経費を含む)を対象とする。その設定については、既存の路線での実績を参考に、車線数、交通量、構造物比率や雪氷対策の必要性等を考慮して設定する。

(2) 総費用の現在価値の算定

事業費、維持管理費について、当該道路の整備・改良が行われる場合の費用から、当該道路の整備・改良が行われない場合の費用を減じた差を、3.1.1 便益算定条件で設定した検討期間（50年間）にわたり、各年次毎に算定し、基準年次における現在価値を算定する。事業費は、事業期間での設定となり、維持管理費は、当該道路の供用開始年次より検討期間（50年間）の各年次における設定となる。また、事業費のうち用地費など、検討期間後の残存価値については、現在価値化したのち控除してもよい。

現在価値の算定の考え方は、便益の現在価値の算定の場合と同様で、次式で行うものとする。

$$\text{費用 } j \text{ の現在価値} : CofPV_j = \sum_t \left\{ \frac{C_{j(s+t)}}{(1+i)^{s+t}} \right\}$$

ここで、

$CofPV_j$	: 費用 j の現在価値(円)
s	: 基準年次から供用開始年次までの年数(年)
t	: 供用開始年次を 0 年目とする年次(年)
$C_{j(s+t)}$	: 年次 $s+t$ 年目の費用 j の値(円)
i	: 割引率(=4%)
j	: 費用種別

これらを、検討年次期間（50+s 年間）で合計したものが、総費用となる。

(3) 費用便益分析の実施

費用便益分析は、次のC B R (B/C)によりとり行う。

○社会費用便益比 (C B R (B/C))

$C B R (B/C) = (\text{プロジェクト便益の現在価値}) \div (\text{プロジェクト費用の現在価値})$

プロジェクト便益 = 走行時間短縮便益 + 走行経費減少便益 + 交通事故減少便益

プロジェクト費用 = 事業費 + 維持管理費

3.1.4 費用便益分析結果

本業務で算出した費用便益分析結果を以下に示す。

交通量推計結果を受けて、費用便益（全体又は残事業）の算出及び分析を行った。

なお、便益計測対象範囲は、交通量の増減を鑑みて範囲を設定した。

全体事業と残事業の費用便益分析結果は、以下のとおりである。

表 3.1-6 費用便益分析結果

事業名	全体事業	残事業
東京外かく環状道路（関越～東名）		

※費用は過年度の費用、便益は今年度の検討段階のものを使用した結果である。

3.2 現況の課題分析

以下では、最新の交通データや知見に基づき、3環状道路全体や沿線地域の現況課題、千葉外環開通前後の交通状況の変化について把握分析を行った。

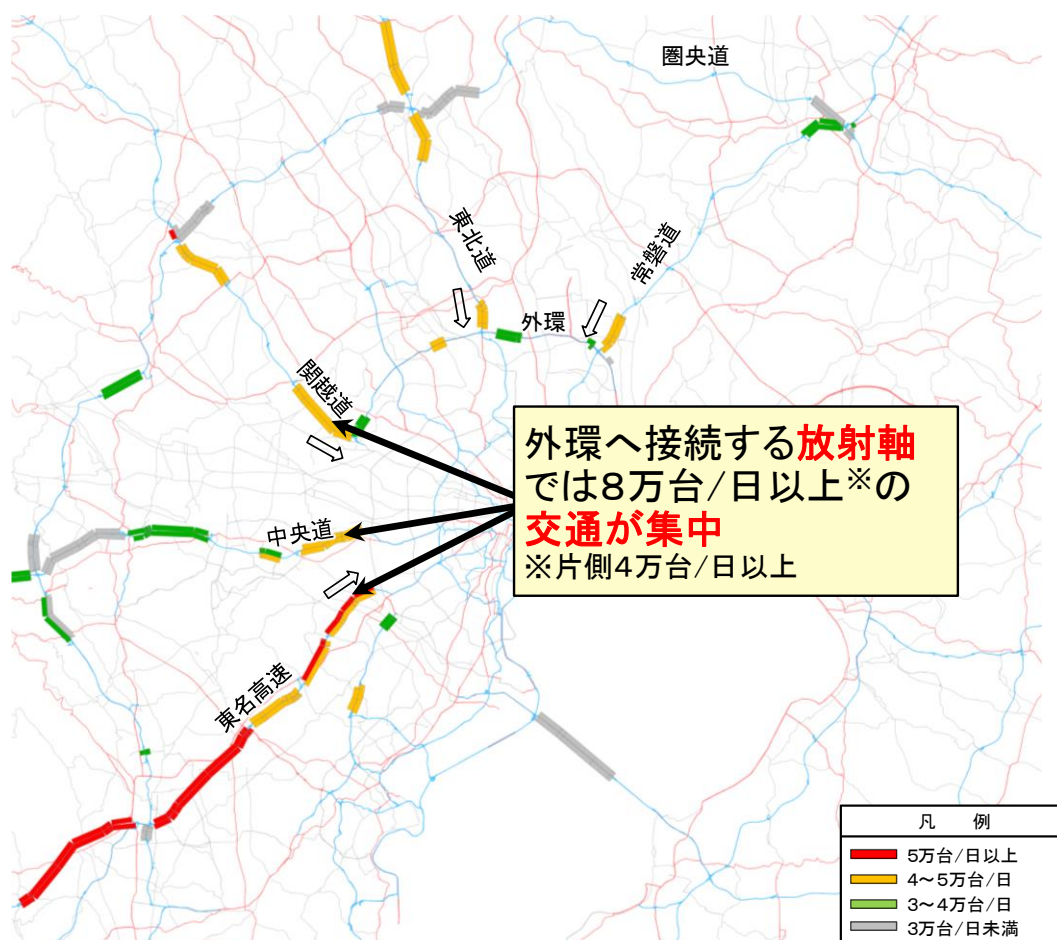
3.2.1 3環状道路の局所的な課題

(1) 交通量

1) 3環状道路

3環状道路全体の交通量について、外環に接続する放射軸である関越道、中央道、東名高速で8万台/日以上交通が集中している。

なお、H27 道路交通センサスにおける1都3県自動車専用道路平均交通量は約6万台/日となっており、平均以上の交通が都心部へ集中している状況となっている。



出典：交通量トラカン（H29.7～H29.9 全日）

※空白区間はデータ未取得

図 3.2-1 3環状道路の交通量

2) 外環内側

外環内側の交通量は、外環外側の放射軸（関越道、中央道、東名高速）から外環内側への接続路線である池袋線、新宿線、渋谷線で8万台/日以上交通が集中しており、JCT部を先頭に交通量が多い区間が存在している。



出典：交通量トラカン（H29.7～H29.9 全日）

図 3.2-2 外環内側の交通量

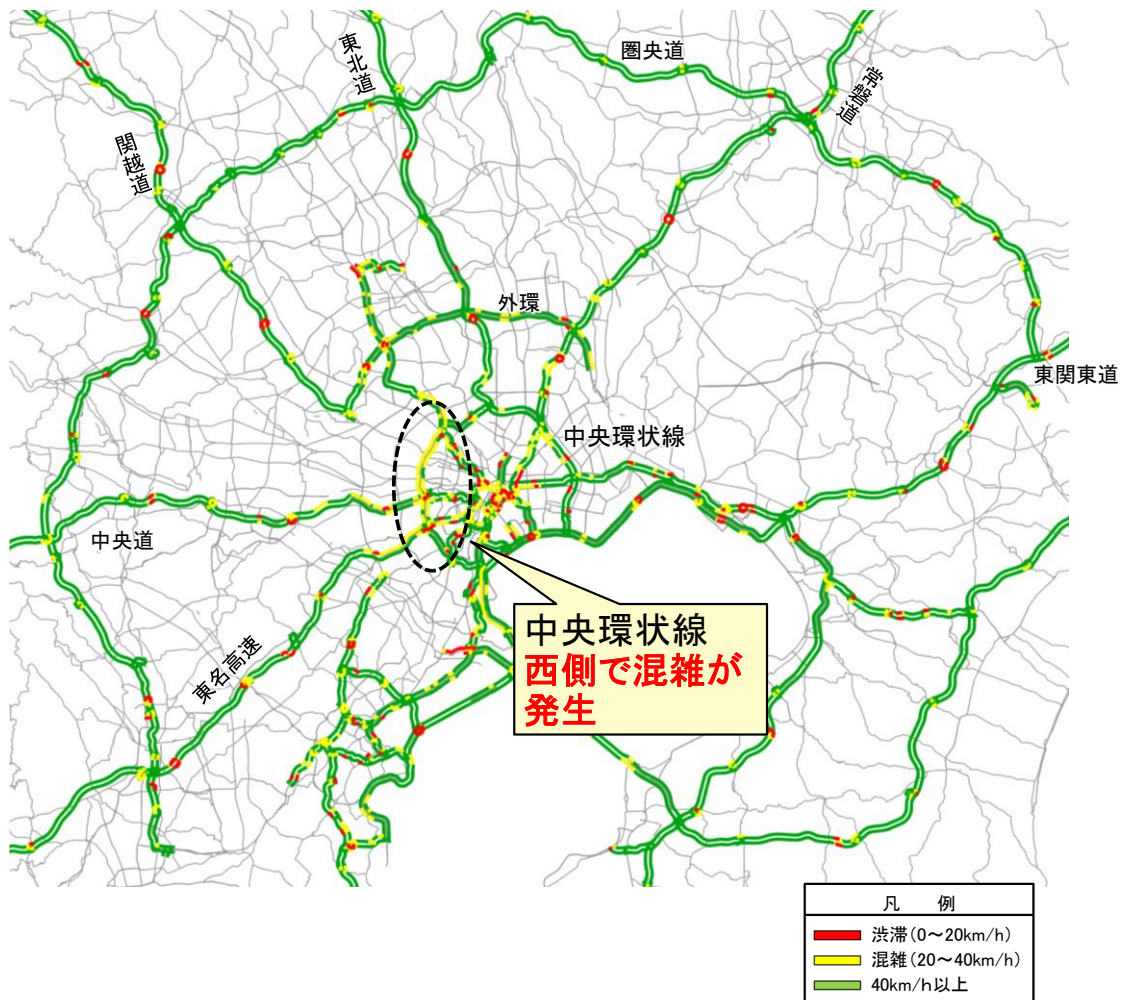
(2) 旅行速度

3 環状道路の旅行速度は、全日と平日では朝ピークに中央環状線に接続する放射軸で速度低下が発生している。

全日と平日の夕ピークでは中央環状線西側の JCT 部（大橋 JCT、西新宿 JCT、熊野町 JCT）を先頭とした速度低下が発生している。

【全日 昼間 12 時間】

全日の昼間 12 時間平均でみると、中央環状線西側で混雑が発生している。

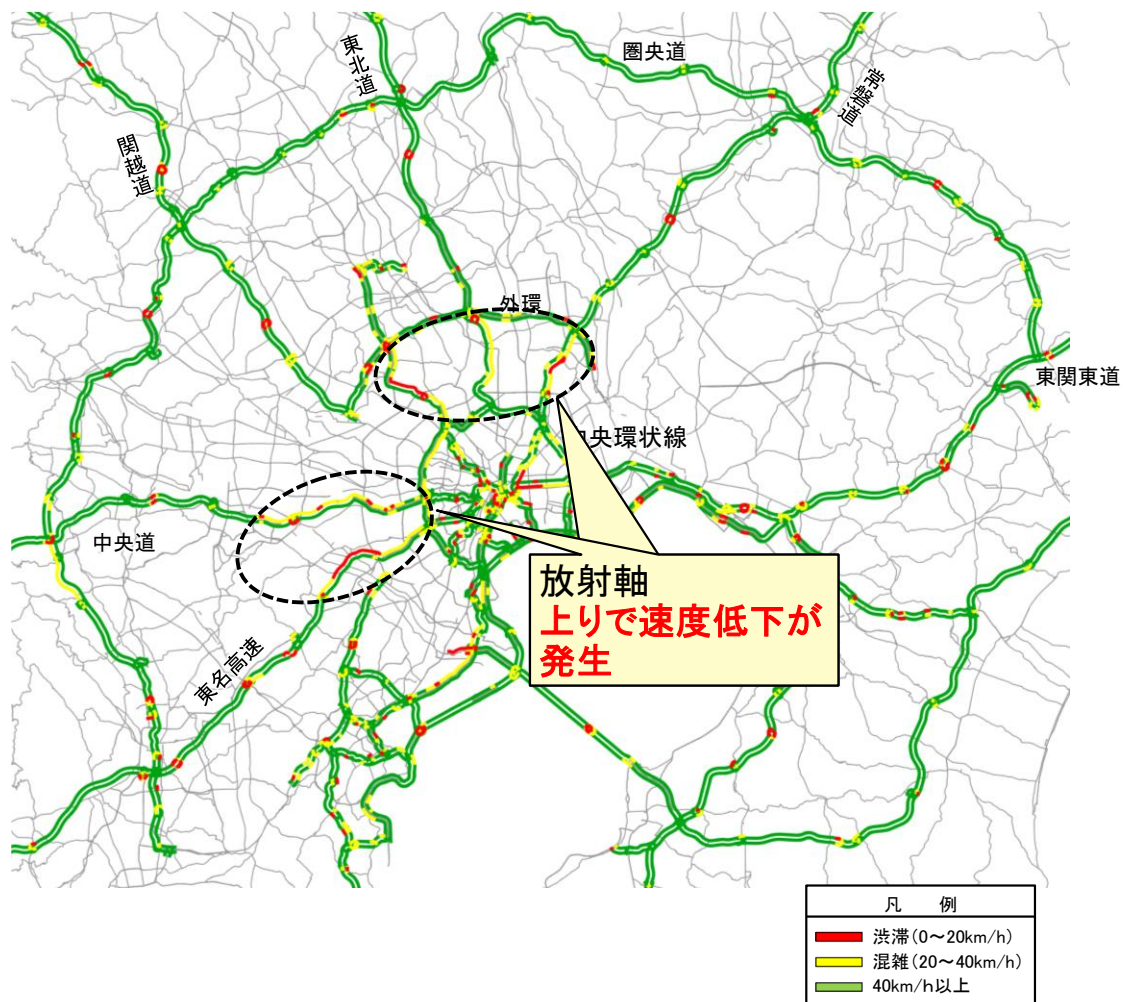


出典：ETC2.0 プローブデータ（H29.7~H29.9 全日 昼間 12 時間）

図 3.2-3 3 環状の旅行速度（全日 昼間 12 時間）

【全日 朝ピーク（7時台～8時台）】

全日の朝ピークでみると、中央環状線に接続する放射軸の上り方向で速度低下が発生している。

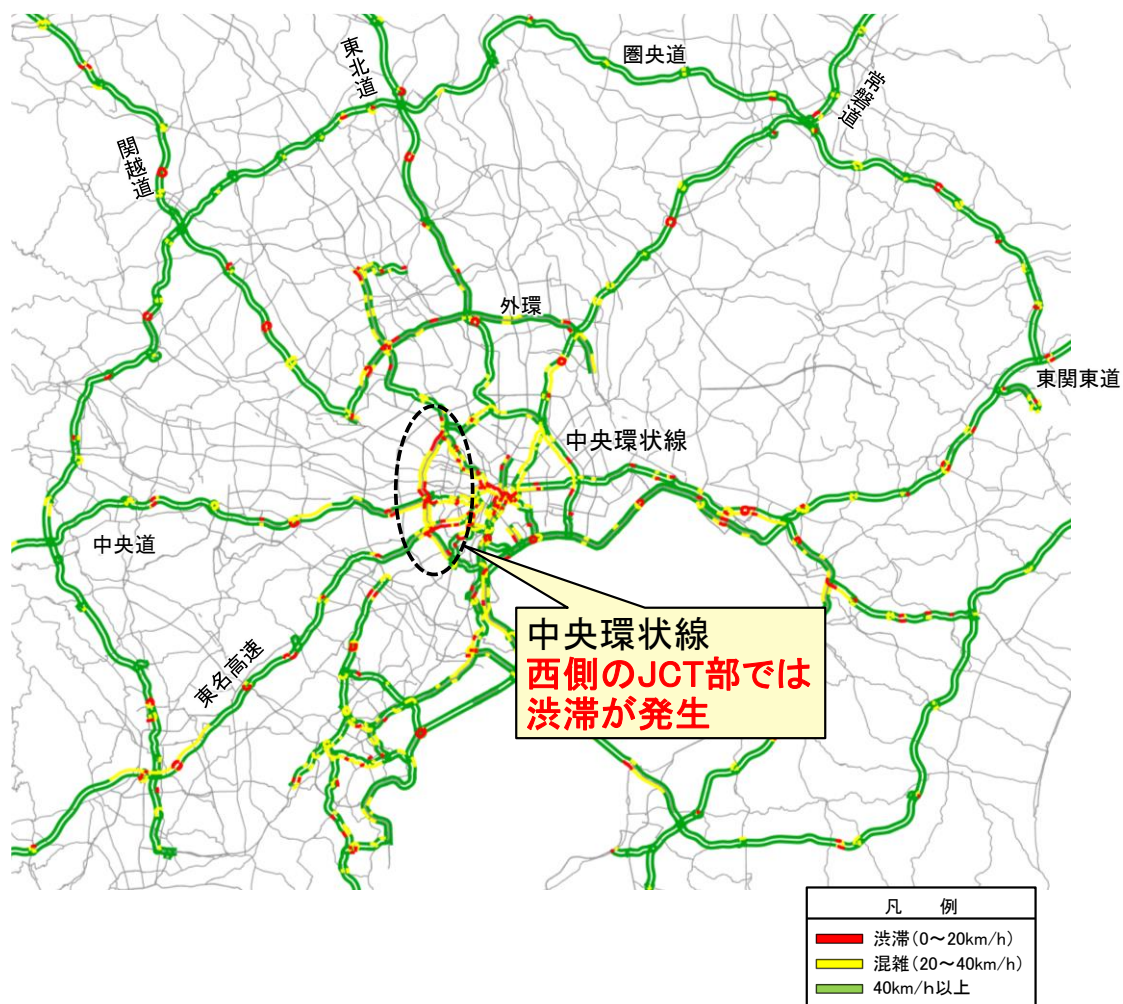


出典：ETC2.0プローブデータ（H29.7～H29.9 全日 朝ピーク（7時台～8時台））

図 3.2-4 3環状の旅行速度（全日 朝ピーク（7時台～8時台））

【全日 タピーク（17 時台～18 時台）】

全日のタピークでみると、中央環状線西側の JCT 部を先頭に渋滞が発生している。

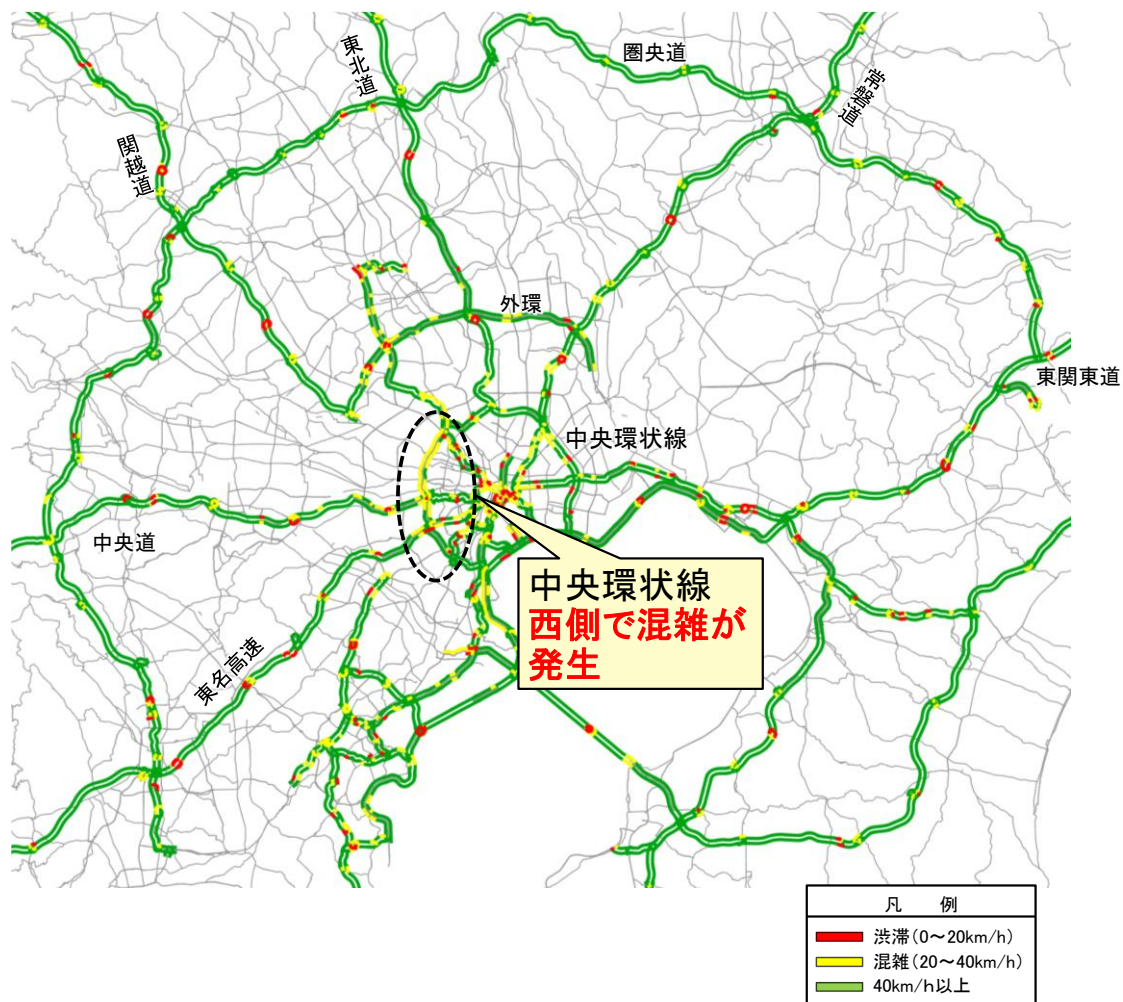


出典：ETC2.0 プローブデータ（H29.7～H29.9 全日 タピーク（17 時台～18 時台））

図 3.2-5 3環状の旅行速度（全日 タピーク（17 時台～18 時台））

【全日 昼オフピーク（9 時台～16 時台）】

全日の昼オフピークでみると、中央環状線西側（大橋 JCT～熊野町 JCT 間）で混雑が発生している。

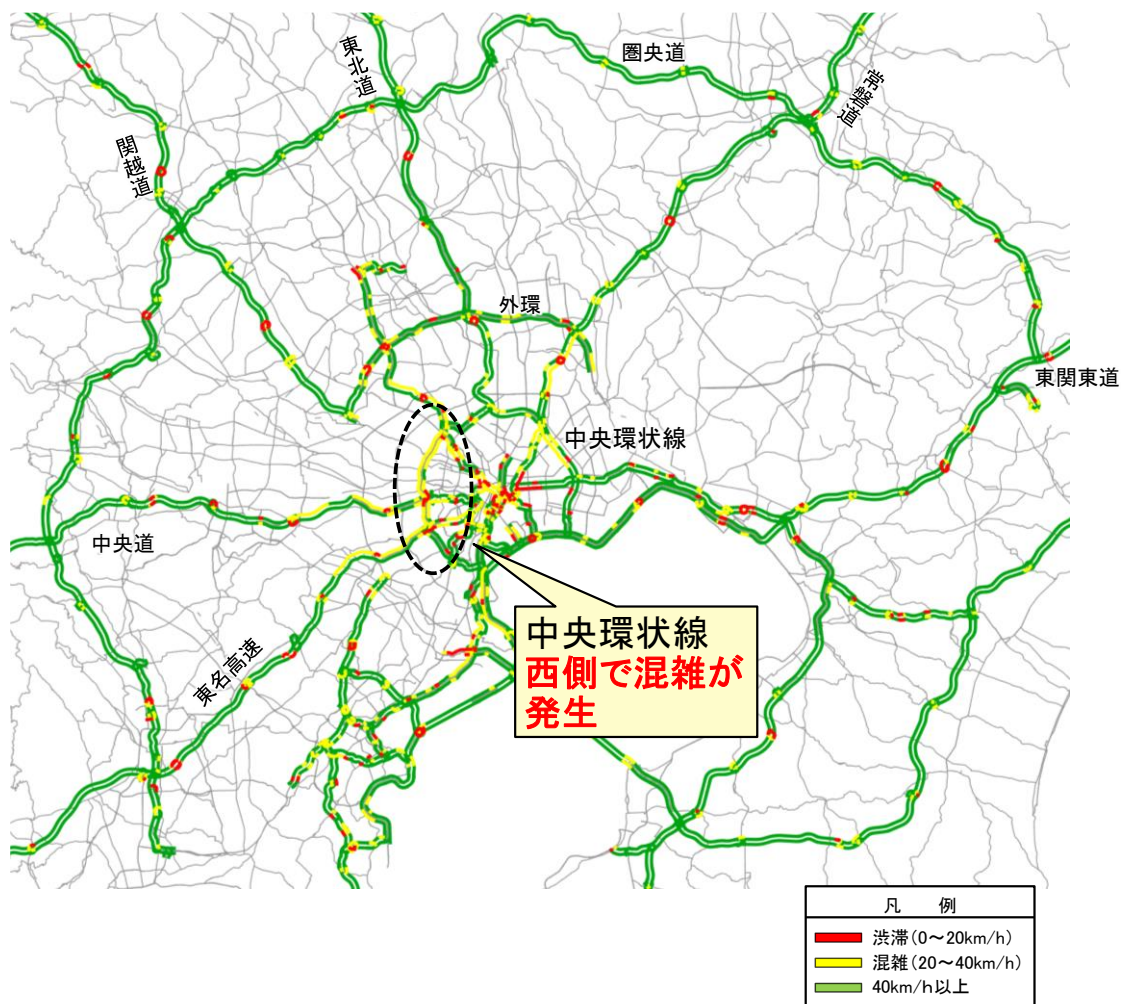


出典：ETC2.0 プローブデータ（H29.7～H29.9 全日 昼オフピーク（9 時台～16 時台））

図 3.2-6 3 環状の旅行速度（全日 昼オフピーク（9 時台～16 時台））

【平日 昼間 12 時間】

平日の昼間 12 時間でみると、中央環状線西側（大橋 JCT～熊野町 JCT 間）で混雑が発生している。

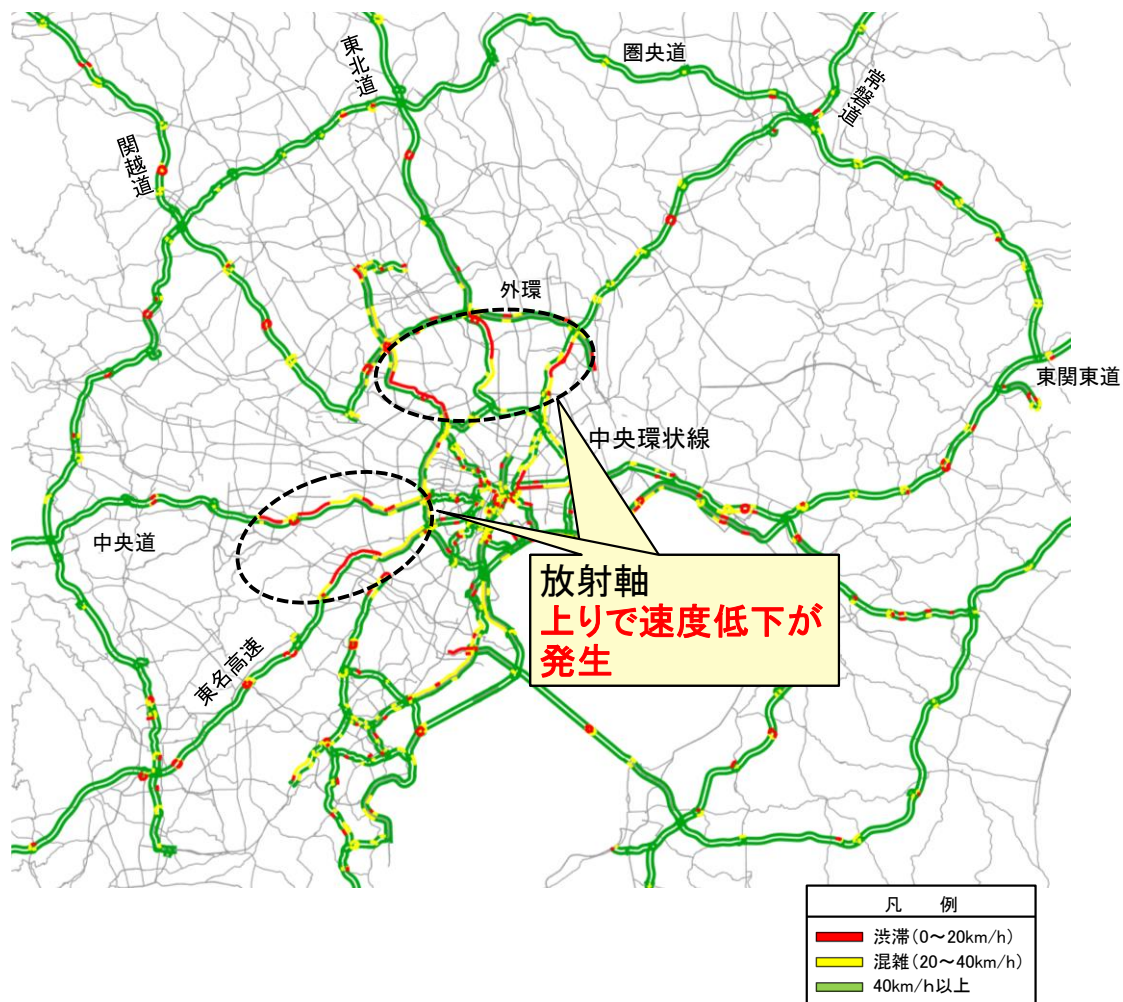


出典：ETC2.0 プローブデータ（H29.7～H29.9 平日 昼間 12 時間）

図 3.2-7 3 環状の旅行速度（平日 昼間 12 時間）

【平日 朝ピーク（7時台～8時台）】

平日の朝ピークでみると、中央環状線に接続する放射軸の上り方向で速度低下が発生している。

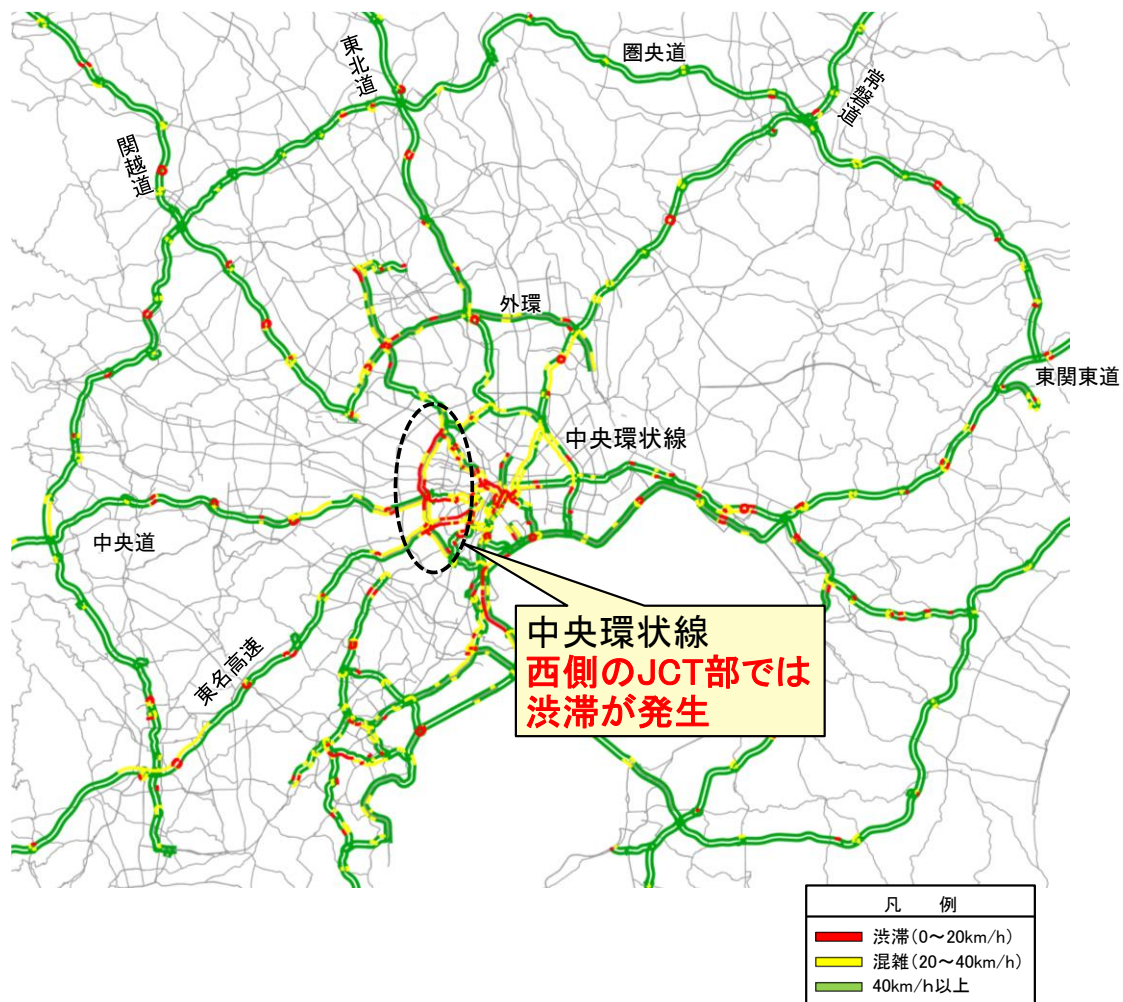


出典：ETC2.0 プローブデータ（H29.7～H29.9 平日 朝ピーク（7時台～8時台））

図 3.2-8 3環状の旅行速度（平日 朝ピーク（7時台～8時台））

【平日 タピーク（17 時台～18 時台）】

平日のタピークでみると、中央環状線西側（大橋 JCT～熊野町 JCT 間）の JCT 部で混雑が発生している。

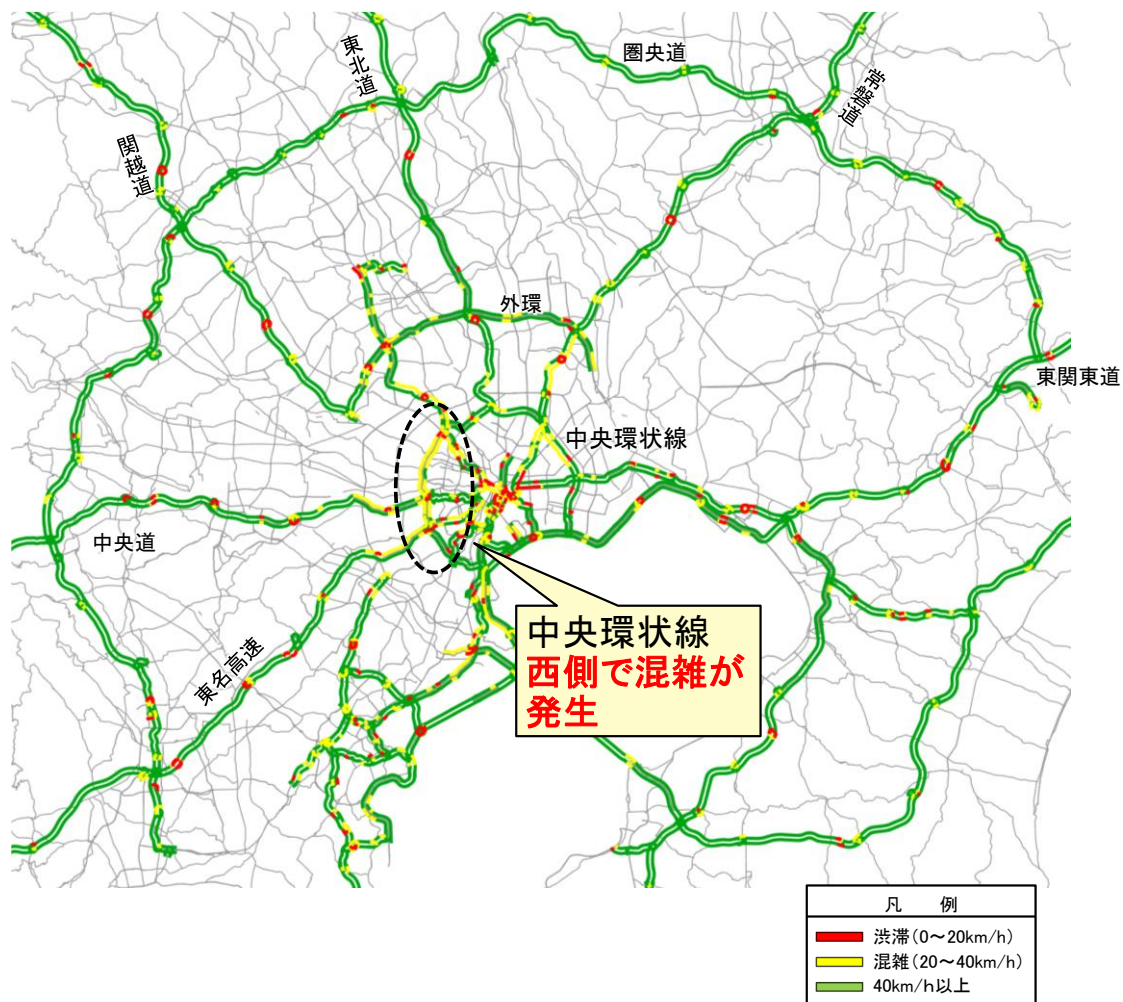


出典：ETC2.0 プローブデータ（H29.7～H29.9 平日 タピーク（17 時台～18 時台））

図 3.2-9 3 環状の旅行速度（平日 タピーク（17 時台～18 時台））

【平日 昼オフピーク（9 時台～16 時台）】

平日の昼オフピークでみると、中央環状線西側（大橋 JCT～熊野町 JCT 間）で混雑が発生している。

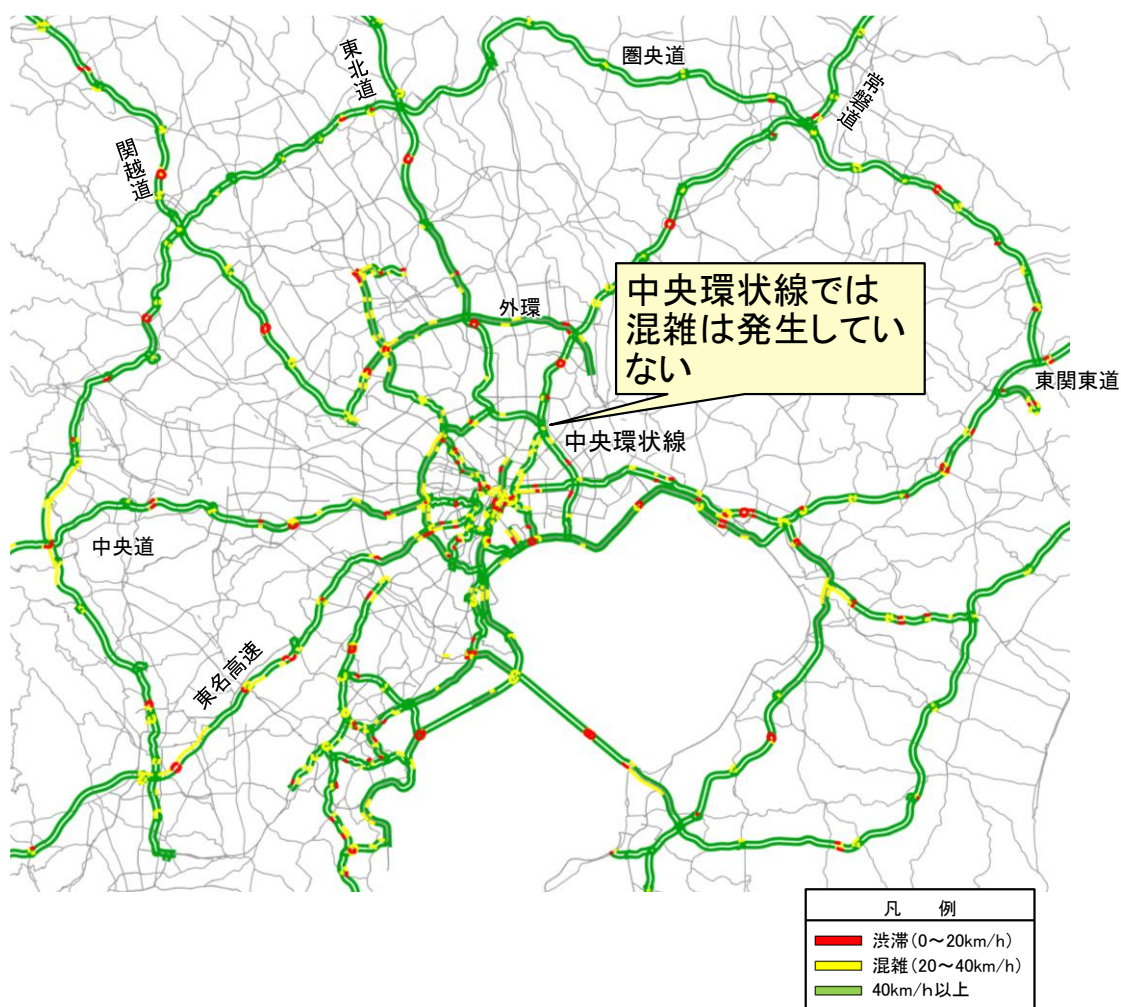


出典：ETC2.0 プローブデータ（H29.7～H29.9 平日 昼オフピーク（9 時台～16 時台））

図 3.2-10 3 環状の旅行速度（平日 昼オフピーク（9 時台～16 時台））

【休日 昼間 12 時間】

休日の昼間 12 時間平均でみると、中央環状線では目立った混雑は発生していない。



出典：ETC2.0 プローブデータ（H29.7～H29.9 休日 昼間 12 時間）

図 3.2-11 3 環状の旅行速度（休日 昼間 12 時間）

【休日 朝ピーク（7時台～8時台）】

休日の朝ピークでみると、中央環状線では目立った混雑は発生していない。

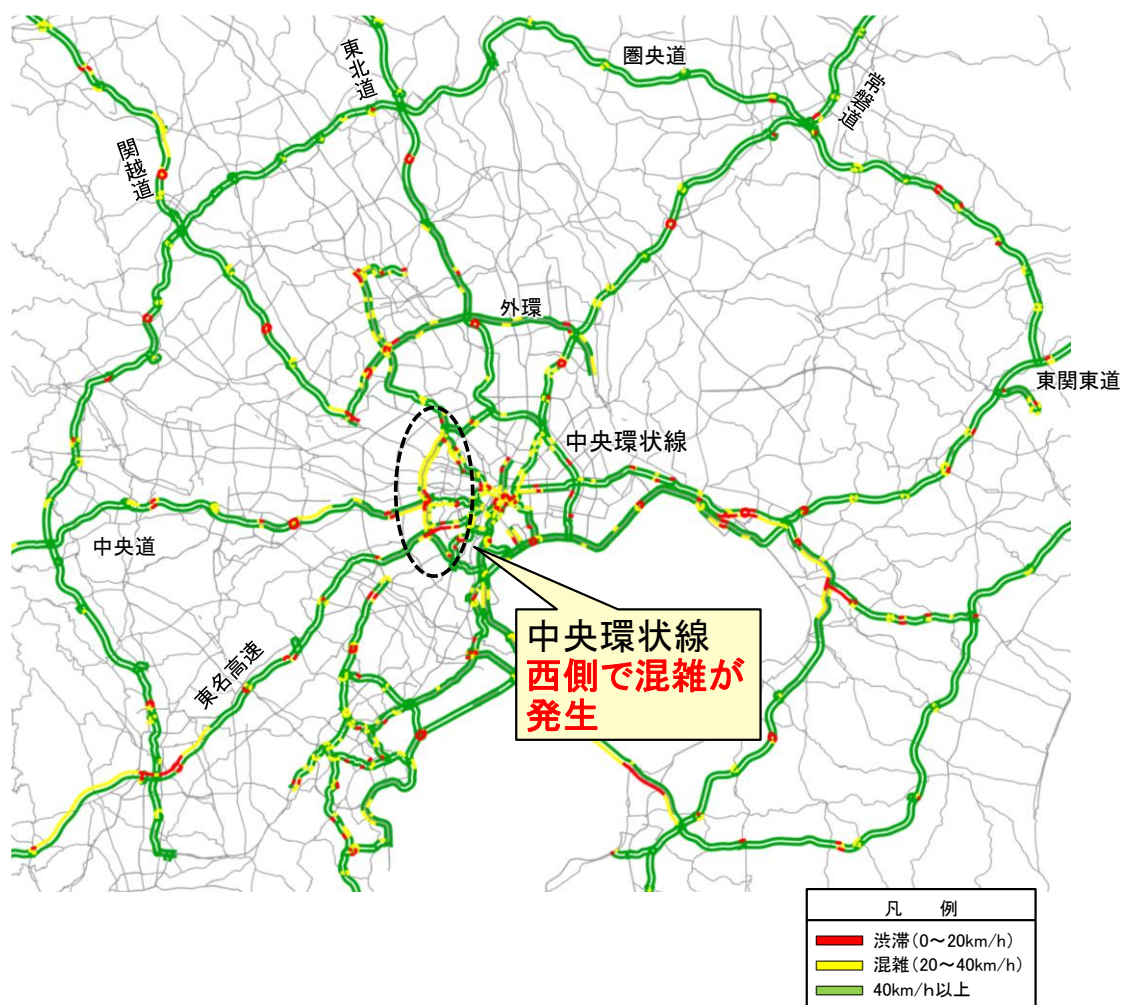


出典：ETC2.0プローブデータ（H29.7～H29.9 休日 朝ピーク（7時台～8時台））

図 3.2-12 3環状の旅行速度（休日 朝ピーク（7時台～8時台））

【休日 タピーク（17 時台～18 時台）】

休日のタピークでみると、中央環状線西側（大橋 JCT～熊野町 JCT）で混雑が発生している。



出典：ETC2.0 プローブデータ（H29.7～H29.9 休日 タピーク（17 時台～18 時台））

図 3.2-13 3 環状の旅行速度（休日 タピーク（17 時台～18 時台））

【休日 昼オフピーク（9 時台～16 時台）】

休日の昼オフピークでみると、中央環状線では目立った混雑は発生していない。

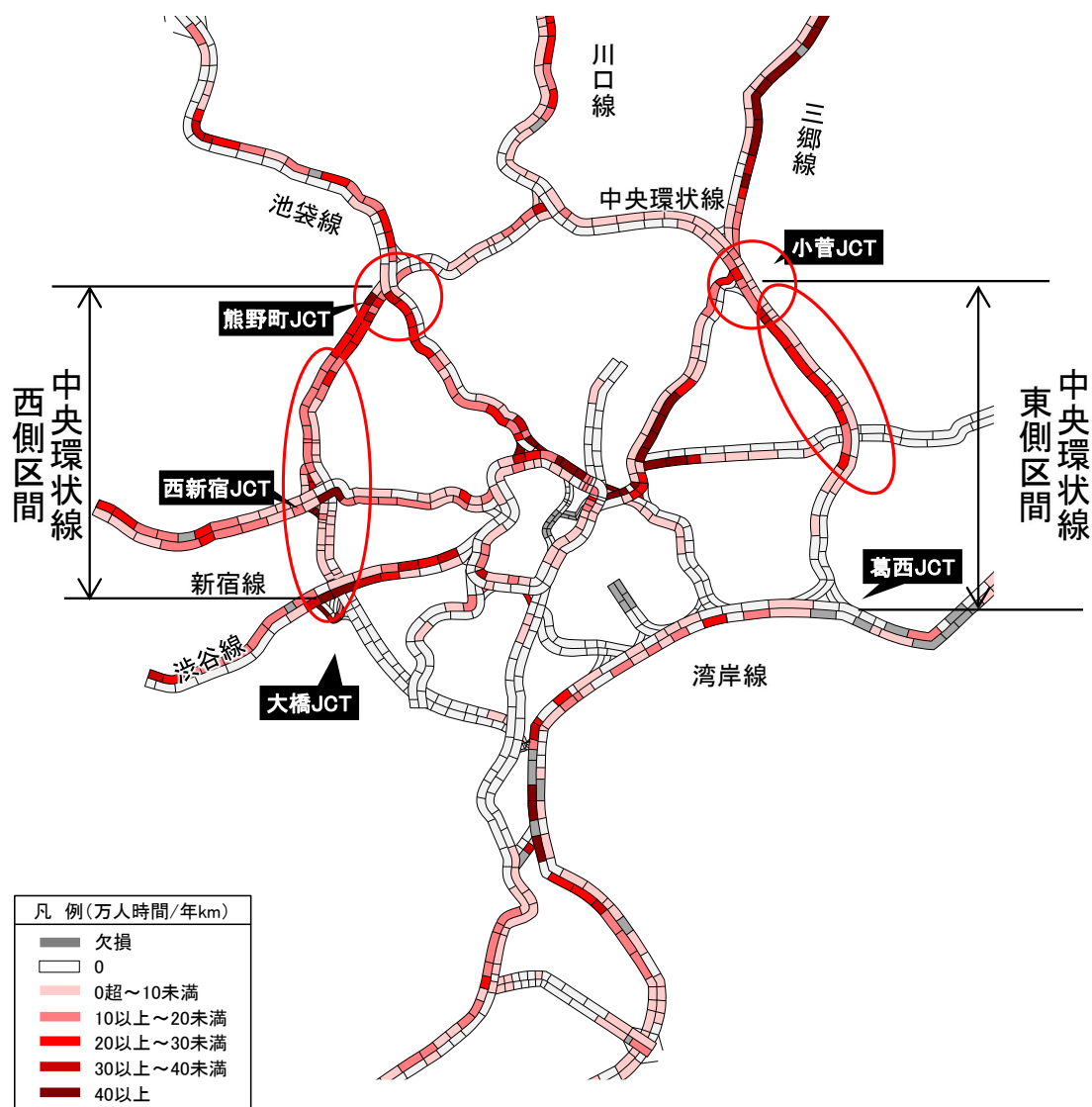


出典：ETC2.0 プローブデータ（H29.7～H29.9 休日 昼オフピーク（9 時台～16 時台））

図 3.2-14 3環状の旅行速度（休日 昼オフピーク（9 時台～16 時台））

(3) 渋滞損失時間

中央環状線西側、東側共に、JCT 部を先頭として渋滞損失時間が高い状況となっている。



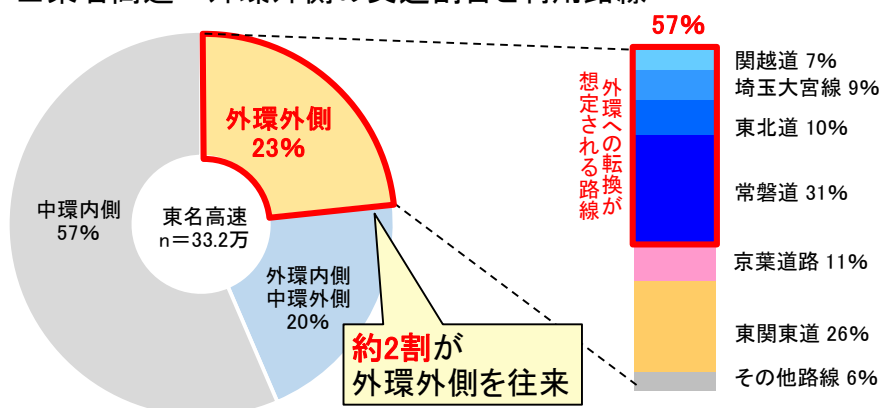
出典：トラカンデータ（H29.7～H29.9 全日）

図 3.2-15 首都高の渋滞損失時間

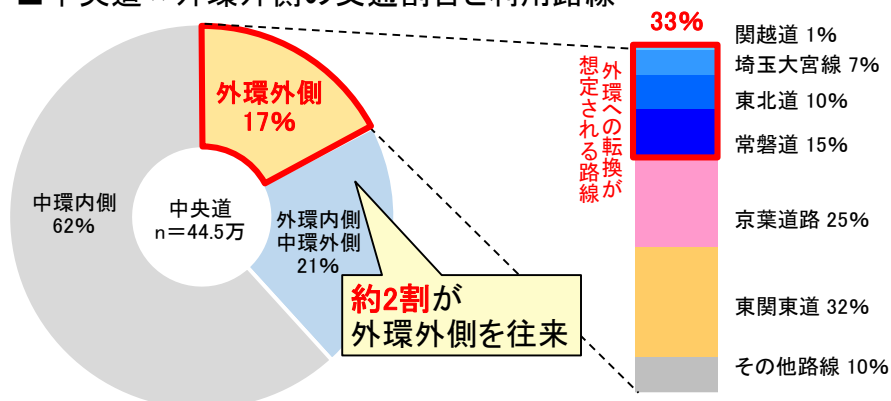
(4) 交通流動

東名高速、中央道（外環外側）を利用する交通のうち、都心部を通過する交通は約2割となっている。

■ 東名高速⇄外環外側の交通割合と利用路線



■ 中央道⇄外環外側の交通割合と利用路線

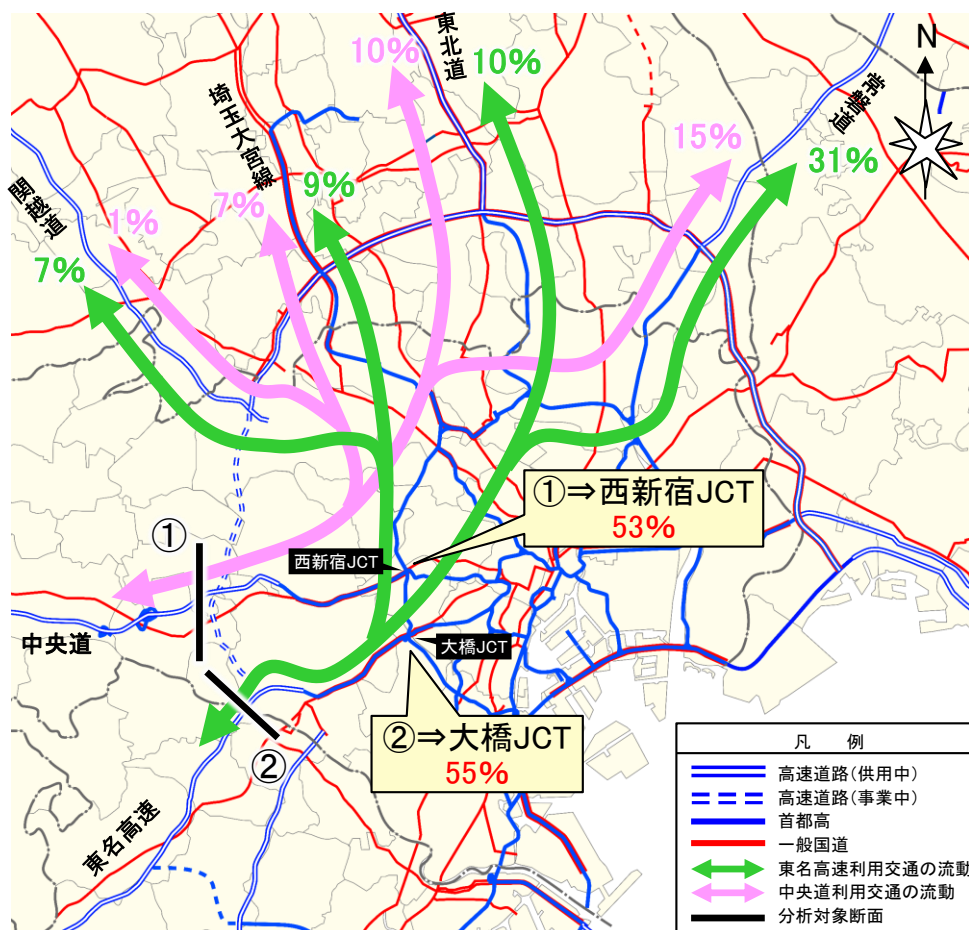


出典：ETC2.0 プローブデータ（H30.7～H30.9 全日）

※東名高速は東京 IC～東名川崎 IC 断面、中央道は高井戸 IC～調布 IC（次頁断面位置参照）

図 3.2-16 東名高速、中央道の交通割合と利用路線

また、中央道利用交通の約5割は西新宿JCTへ流入しており、JCT部へ交通が集中している状況となっている。



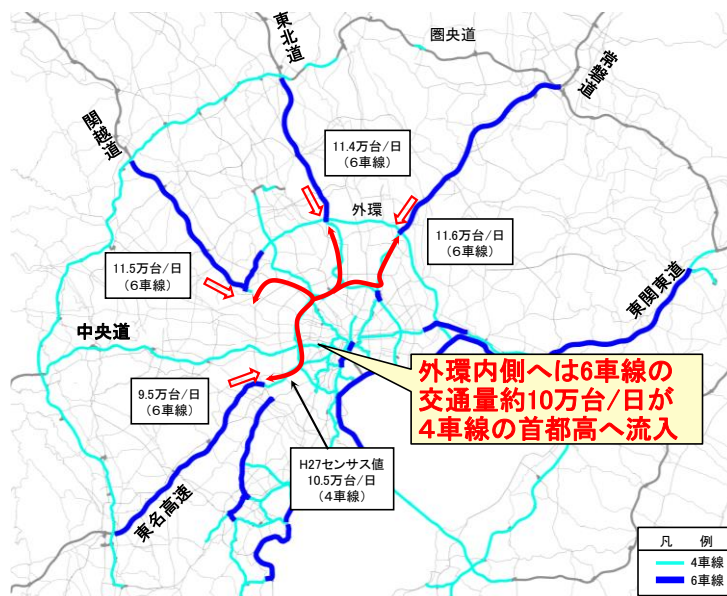
出典：ETC2.0 プローブデータ（H30.7～H30.9 全日）

図 3.2-17 東名高速、中央道の交通割合と利用路線

(5) 所要時間のバラツキ

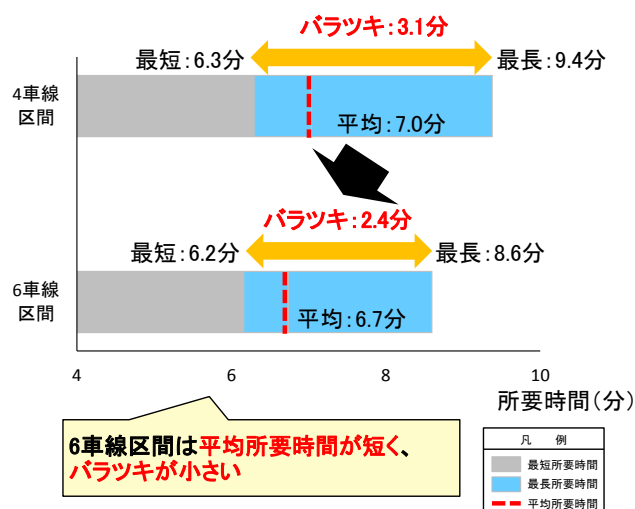
外環外側の放射軸（東名高速、関越道、東北道、常磐道）は6車線であり約10万台/日の交通量が利用している。

片側で約5万台/日の交通量が6車線から4車線へ流入することで交通が集中し外環内・外の4車線における所要時間のバラツキに約0.7分の差が発生している。



出典：H27 道路交通センサス

図 3.2-18 圏央道内側における車線数の状況



出典：ETC2.0 プローブデータ（H30.7～H30.9 全日 昼間12時間）

※所要時間は10kmを走行する場合の時間として算出

※最短・最長所要時間は特異値(所要時間の上位10%、下位10)を除いた所要時間のバラツキ

※平均所要時間は所要時間の中央値

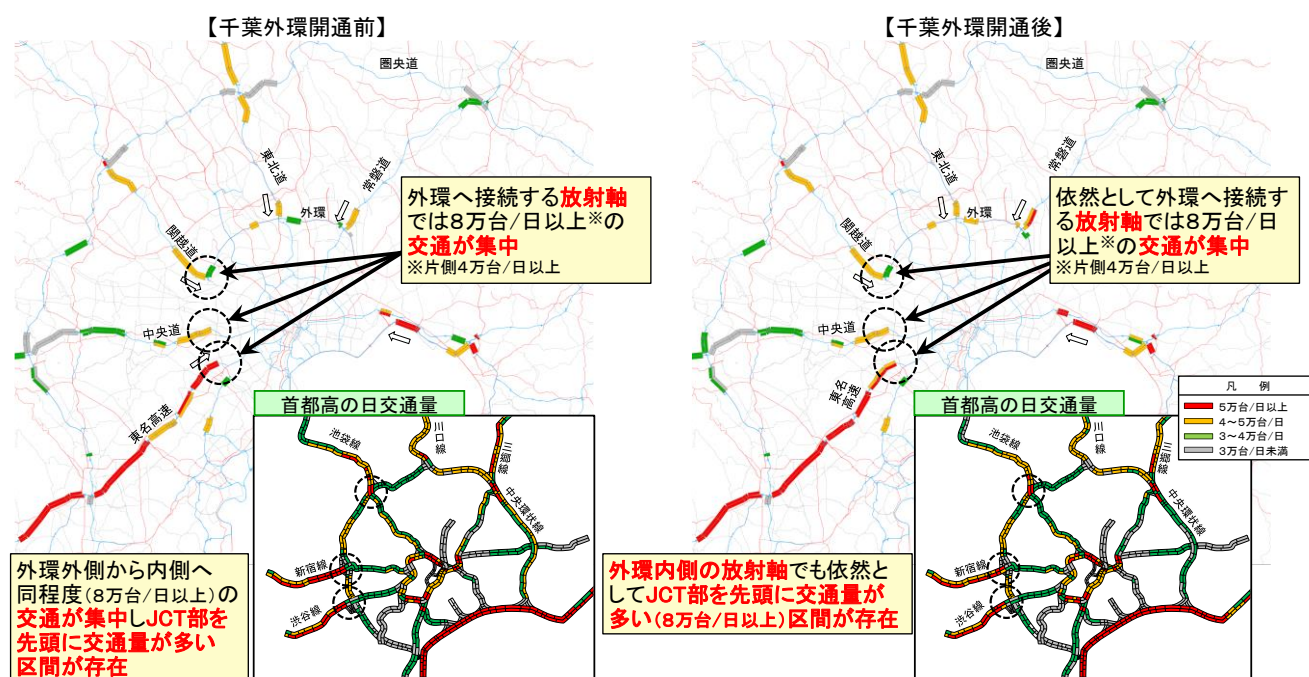
図 3.2-19 圏央道内側のバラツキ

3.2.2 千葉外環開通による外環内側への影響把握

(1) 交通量の変化

1) 3環状道路

外環に接続する放射軸である関越道、中央道、東名高速の交通量は、千葉外環開通後も8万台/日以上（1都3県自専道平均6万台/日の約1.3倍）の交通が集中しており、交通課題は残存している。



出典：千葉外環開通前 交通量トラカン（H29.7～H29.9 全日）

千葉外環開通後 交通量トラカン（H30.7～H30.9 全日）

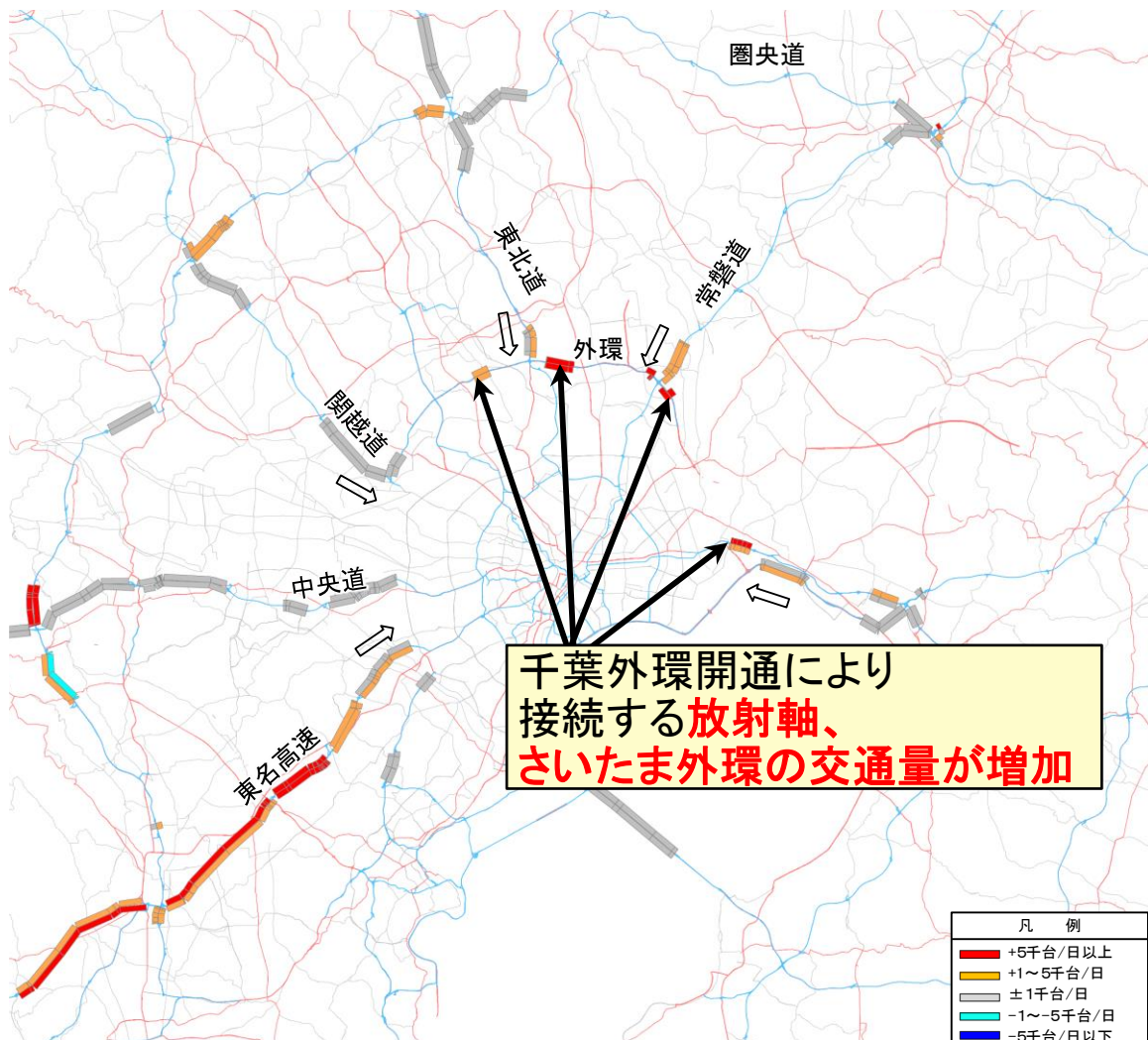
※空白区間はデータ未取得

※H30.9に東名高速集中工事が行われておりNEXCO区間はH30.9のデータを除いた集計としている

図 3.2-20 3環状道路の交通量（千葉外環開通前後）

【参考】千葉外環開通前後の交通量差図

千葉外環開通により、千葉外環に接続する放射軸や埼玉外環の交通量が増加している。



※千葉外環開通後に交通量が増加する区間を赤、減少する区間を青で表示

出典：千葉外環開通前 交通量トラカン（H29.7～H29.9 全日）

千葉外環開通後 交通量トラカン（H30.7～H30.9 全日）

空白区間はデータ未取得

※H30.9に東名高速集中工事が行われておりNEXCO区間はH30.9のデータを除いた集計としている

図 3.2-21 3環状道路の交通量（交通量差図：開通後－開通前）

2) 外環内側

外環に接続する放射軸である渋谷線、新宿線、池袋線の交通量は、千葉外環開通後も8万台/日以上（1都3県自専道平均の約1.3倍）の交通が集中しており、交通課題は残存している。



出典：千葉外環開通前 交通量トラカン（H29.7～H29.9 全日）

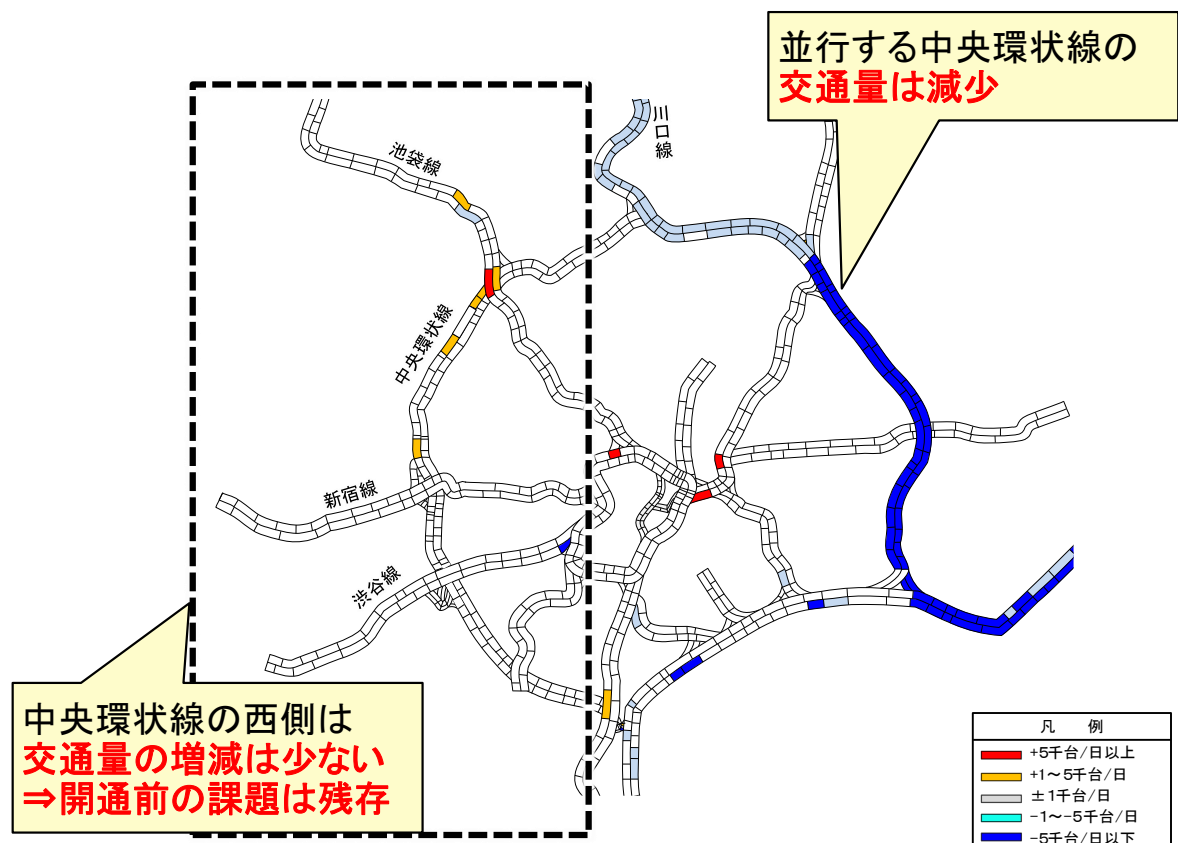
千葉外環開通後 交通量トラカン（H30.7～H30.9 全日）

図 3.2-22 外環内側の交通量（千葉外環開通後）

【参考】千葉外環開通前後の交通量差図

千葉外環開通により、並行する中央環状線の交通量は減少している。

一方、中央環状線西側は交通量の増減は少ない状況となっている。



※千葉外環開通後に交通量が増加する区間を赤、減少する区間を青で表示

出典：千葉外環開通前 交通量トラカン（H29.7～H29.9 全日）

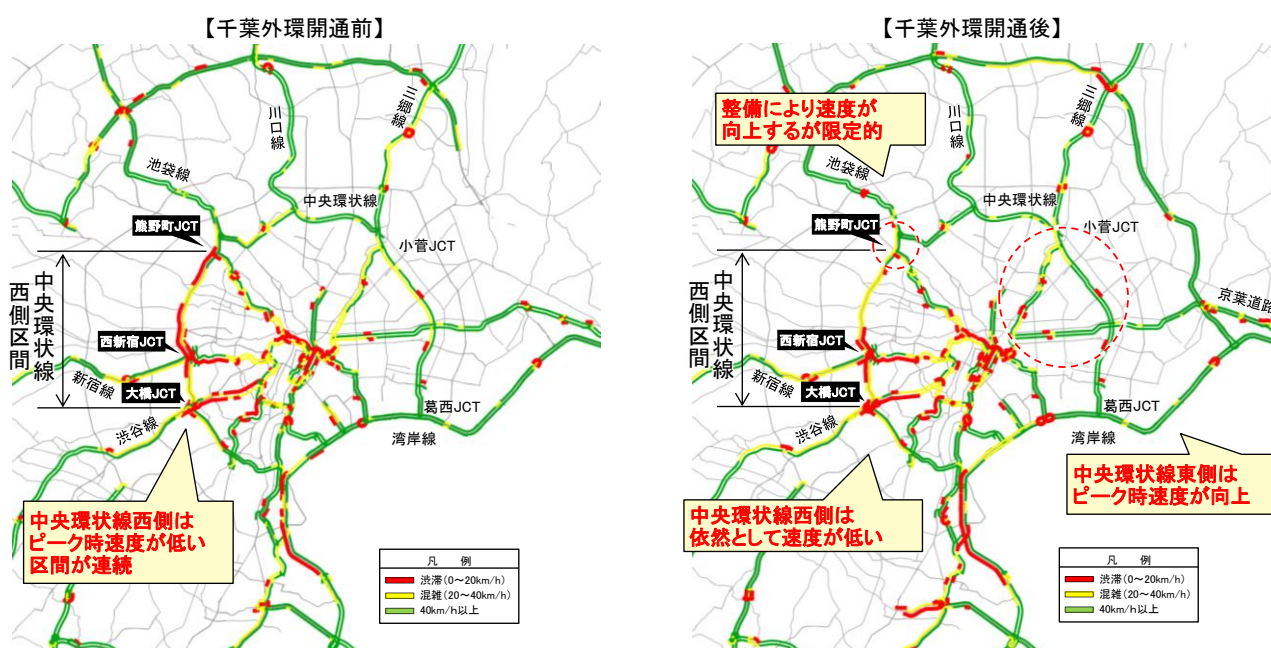
千葉外環開通後 交通量トラカン（H30.7～H30.9 全日）

図 3.2-23 外環内側の交通量（交通量差図：開通後－開通前）

(2) 旅行速度の変化

外環内側の旅行速度は、中央環状線東側区間では速度状況が改善している。

中央環状線西側では板橋・熊野町 JCT の整備（H30 年 3 月）により、板橋・熊野町 JCT 周辺は速度状況が改善しているが、西新宿 JCT、大橋 JCT 周辺では依然として速度低下が発生している。



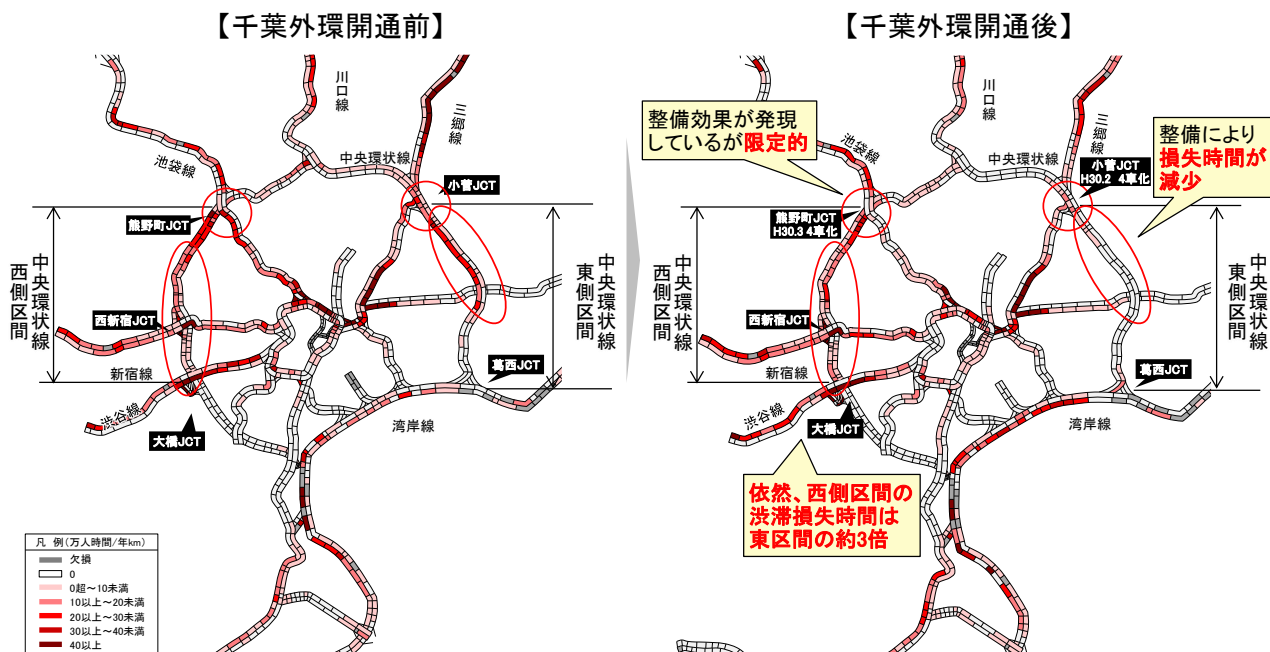
出典：千葉外環開通前 ETC2.0 プローブデータ（H29.7～H29.9 平日 タピーク（17時台～18時台））

千葉外環開通後 ETC2.0 プローブデータ（H30.7～H30.9 平日 タピーク（17時台～18時台））

図 3.2-24 圏央道内側の旅行速度

(3) 渋滞損失時間

外環内側の渋滞損失時間は、中央環状線東側区間で減少しているが、中央環状線西側では依然として損失時間が高い区間が連続している。



出典：千葉外環開通前 トラカンデータ (H29.7～H29.9 全日)

千葉外環開通後 トラカンデータ (H30.7～H30.9 全日)

※旅行速度は昼間12時間平均

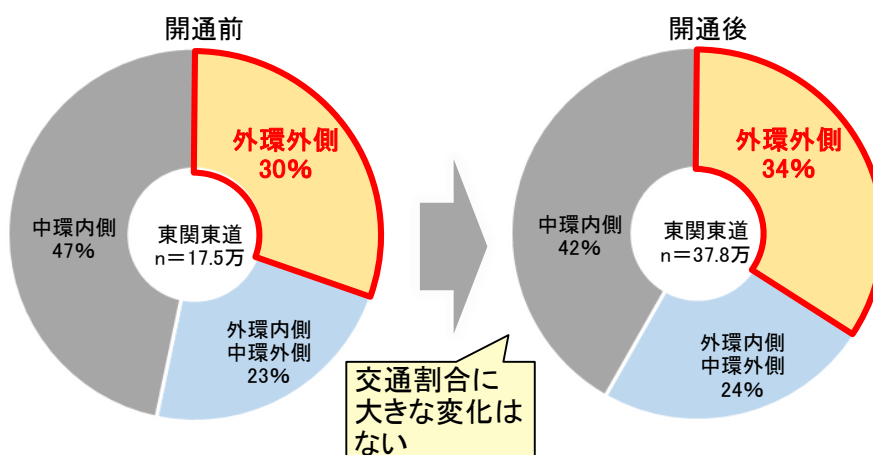
図 3.2-25 外環内側の渋滞損失時間

(4) 外環内側の通過交通の変化

外環内側の通過交通は、外環外側を起終点として東関東道を利用する交通に大きな変化はない（約 30%）。

東関東道を利用し外環外側を往来する交通のうち、常磐道の利用は約 2 倍に増加している。

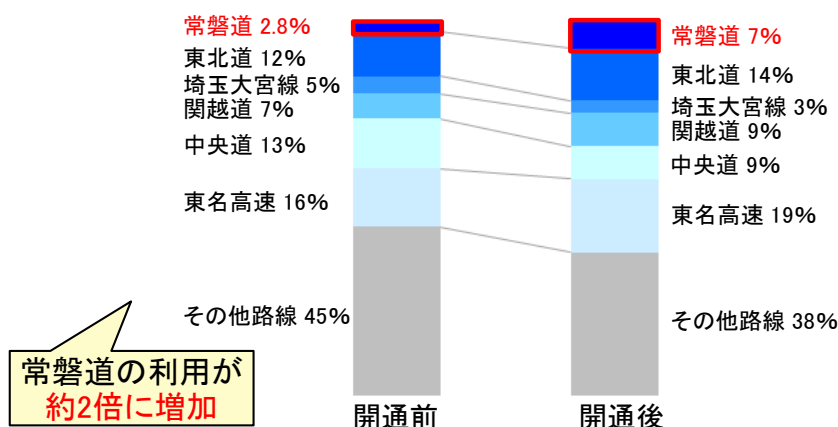
千葉外環の整備により、外環外側から東関東道を利用し都心部を通過する交通は約 15% 減少しており千葉外環へ転換していると考えられる。



出典：千葉外環開通前 ETC2.0 プローブデータ (H29.7～H29.9 全日)
千葉外環開通後 ETC2.0 プローブデータ (H30.7～H30.9 全日)

※分析対象断面は湾岸市川～谷津船橋 IC を通過した車両を対象に整理

図 3.2-26 東関東道⇄外環外側の交通割合

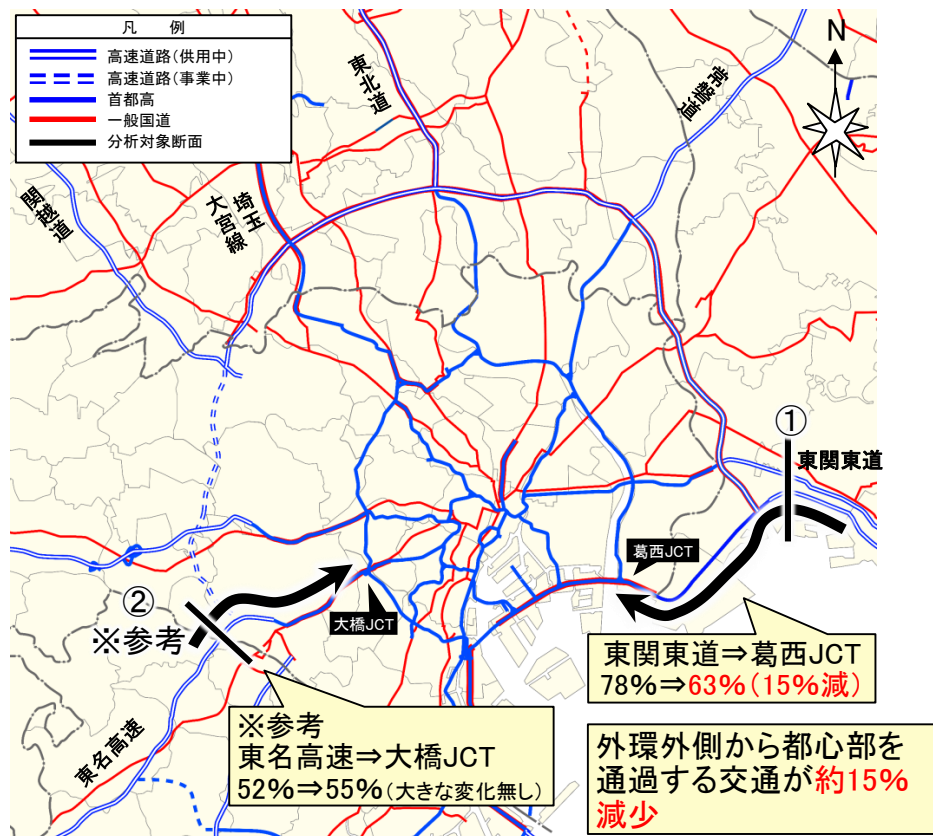


出典：千葉外環開通前 ETC2.0 プローブデータ (H29.7～H29.9 全日)

千葉外環開通後 ETC2.0 プローブデータ (H30.7～H30.9 全日)

※分析対象断面は湾岸市川～谷津船橋 IC を通過した車両を対象に整理

図 3.2-27 東関東道⇄外環外側の利用路線



出典：千葉外環開通前 ETC2.0 プローブデータ (H29.7～H29.9 全日)

千葉外環開通後 ETC2.0 プローブデータ (H30.7～H30.9 全日)

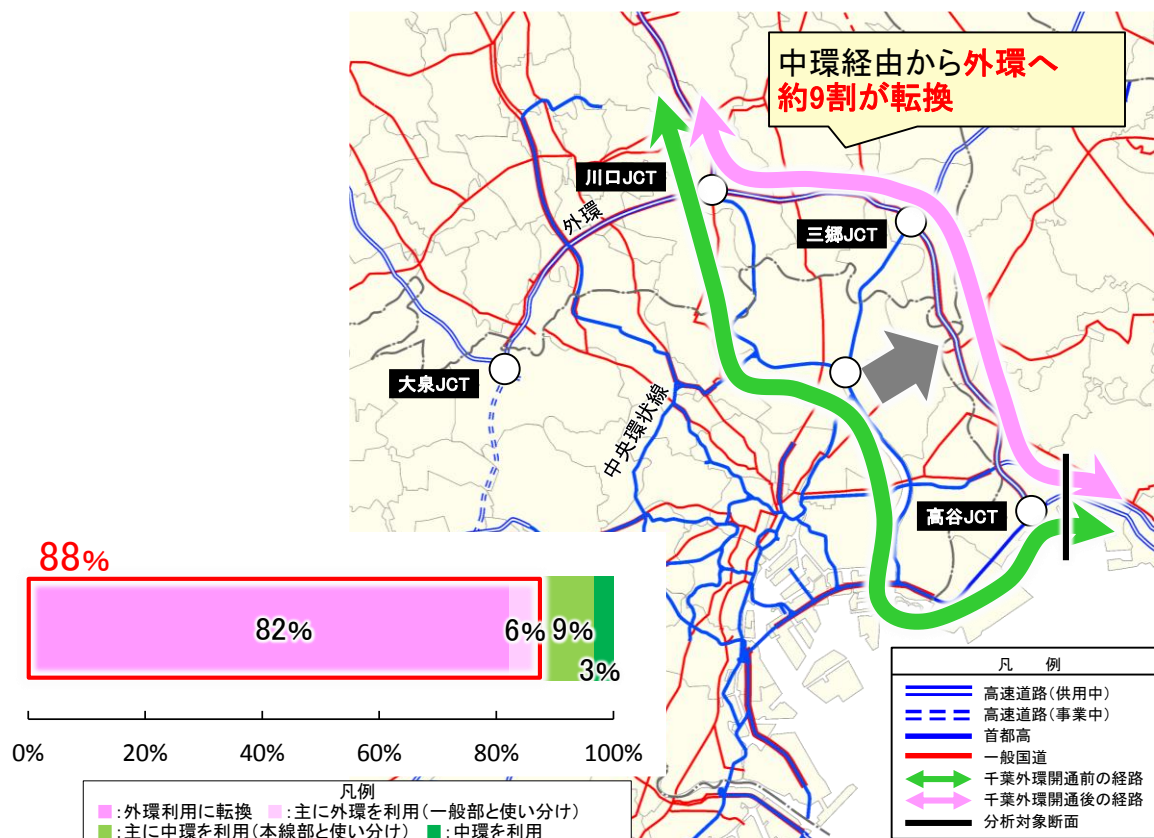
※分析対象断面 (①東関東道：湾岸市川～谷津船橋 IC、②東名高速：東京 IC～東名川崎 IC) を通過した車両を対象に流動を整理

図 3.2-28 外環内側の通過交通

(5) 物流車両の利用経路

物流車両の利用経路は、千葉外環開通により東関東道⇄東北道を利用する物流交通の約9割が外環経由に転換している。

それにより、中央環状線東側区間や接続する放射軸では旅行速度が向上している。

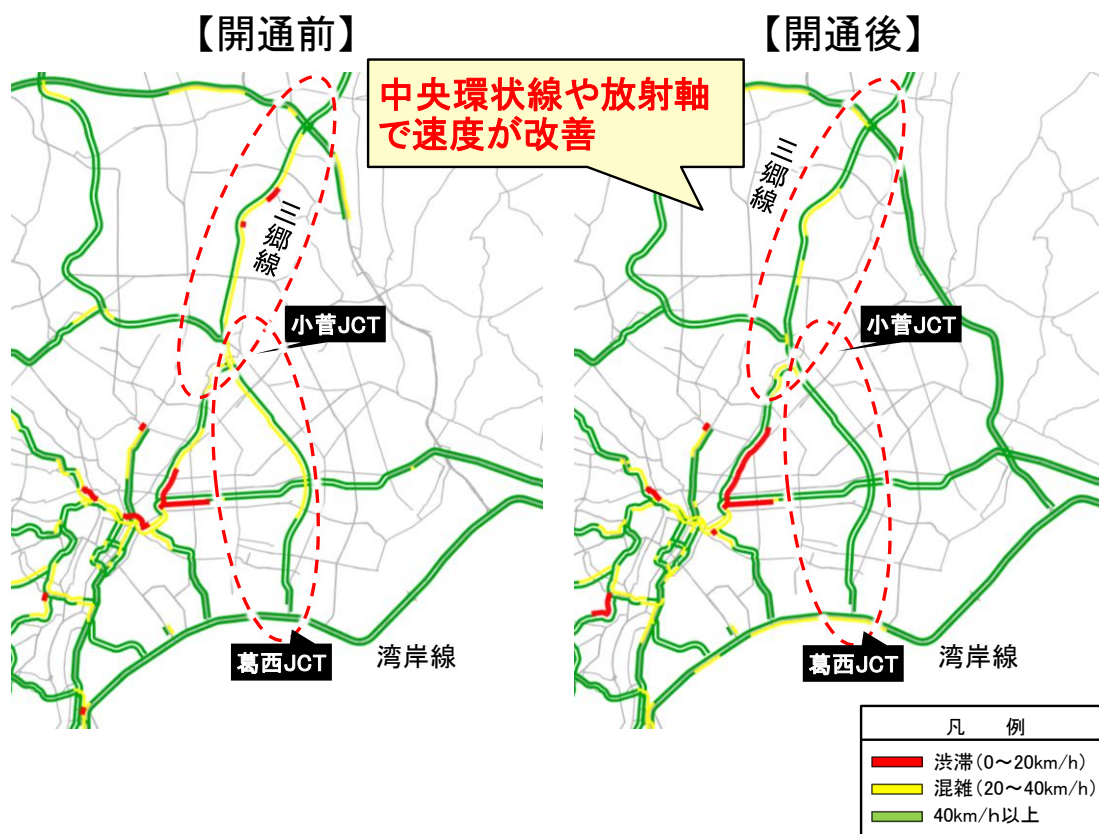


出典：千葉外環開通前 商用車プローブデータ (H29.9 全日)

千葉外環開通後 商用車プローブデータ (H30.9 全日)

※サンプル数は 700 サンプル

図 3.2-29 物流車両の利用経路



出典：千葉外環開通前 商用車プローブデータ（H29.9 平日）
 千葉外環開通後 商用車プローブデータ（H30.9 平日）

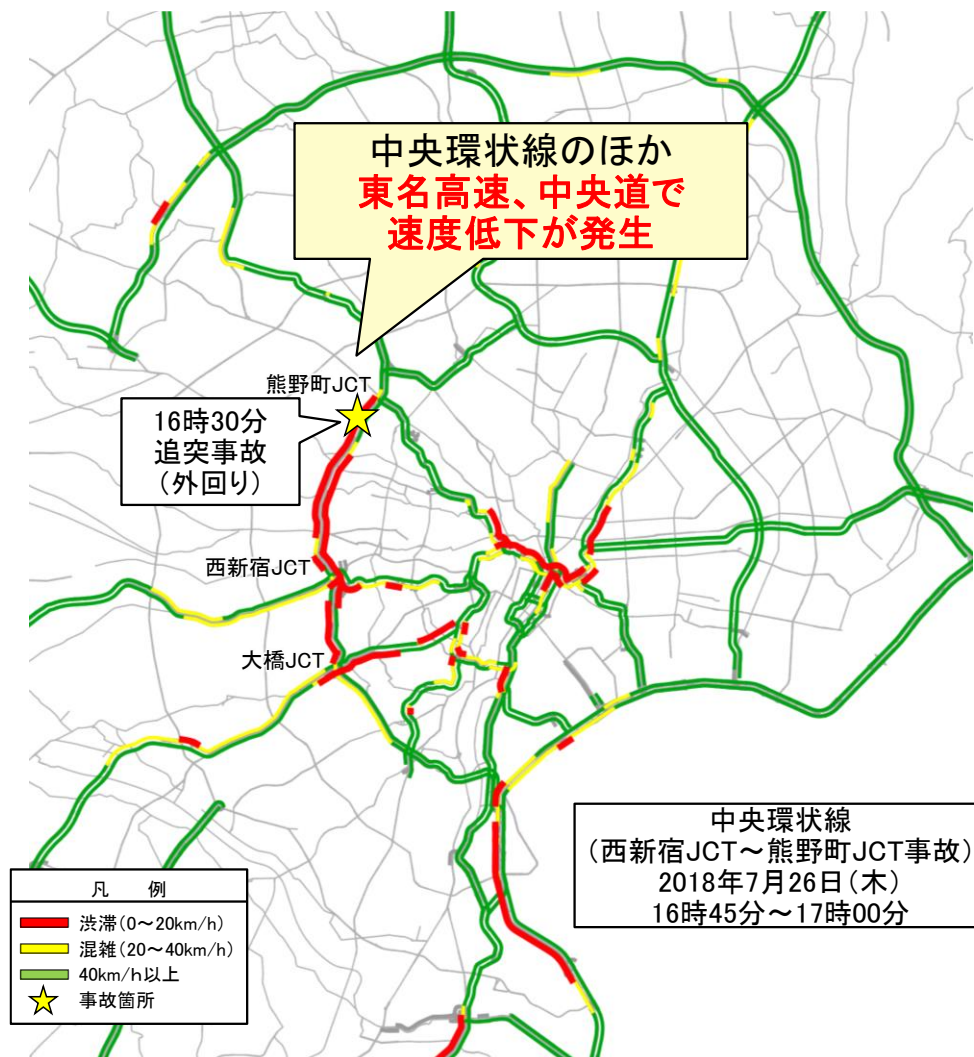
図 3.2-30 物流車両の旅行速度

(6) 事故時の影響

以下では、事故時における代替路効果について旅行速度を用いて分析を行った。

1) 中央環状線西側区間

中央環状線西側区間は代替路が不足しており、通行止めの影響により放射軸でも速度低下が発生している。

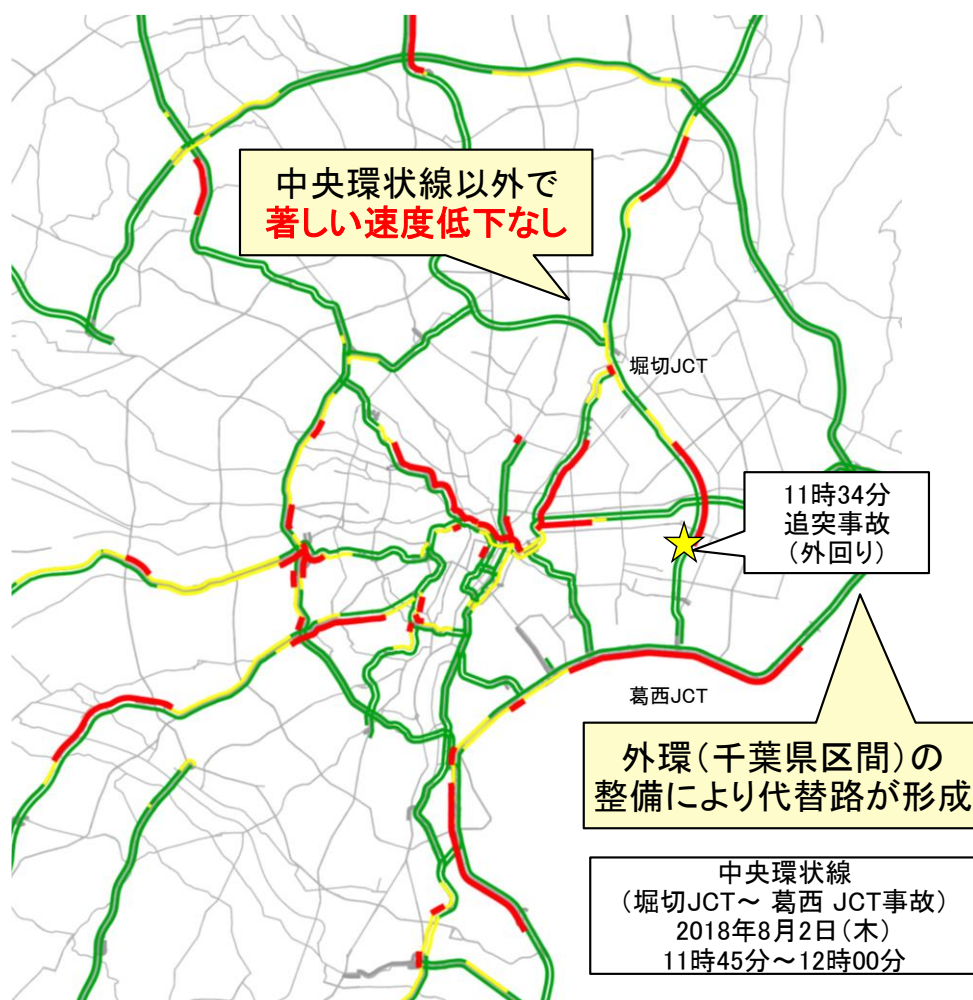


出典：ETC2.0 プローブデータ (H30.7.26 16時45分～17時)

図 3.2-31 中央環状線西側区間が事故時の旅行速度

2) 中央環状線東側区間

中央環状線東側区間では千葉外環の開通により代替路が整備されたため、放射軸への影響は限定的である。



出典：ETC2.0 プローブデータ (H30. 8. 2 11 時 45 分～12 時)

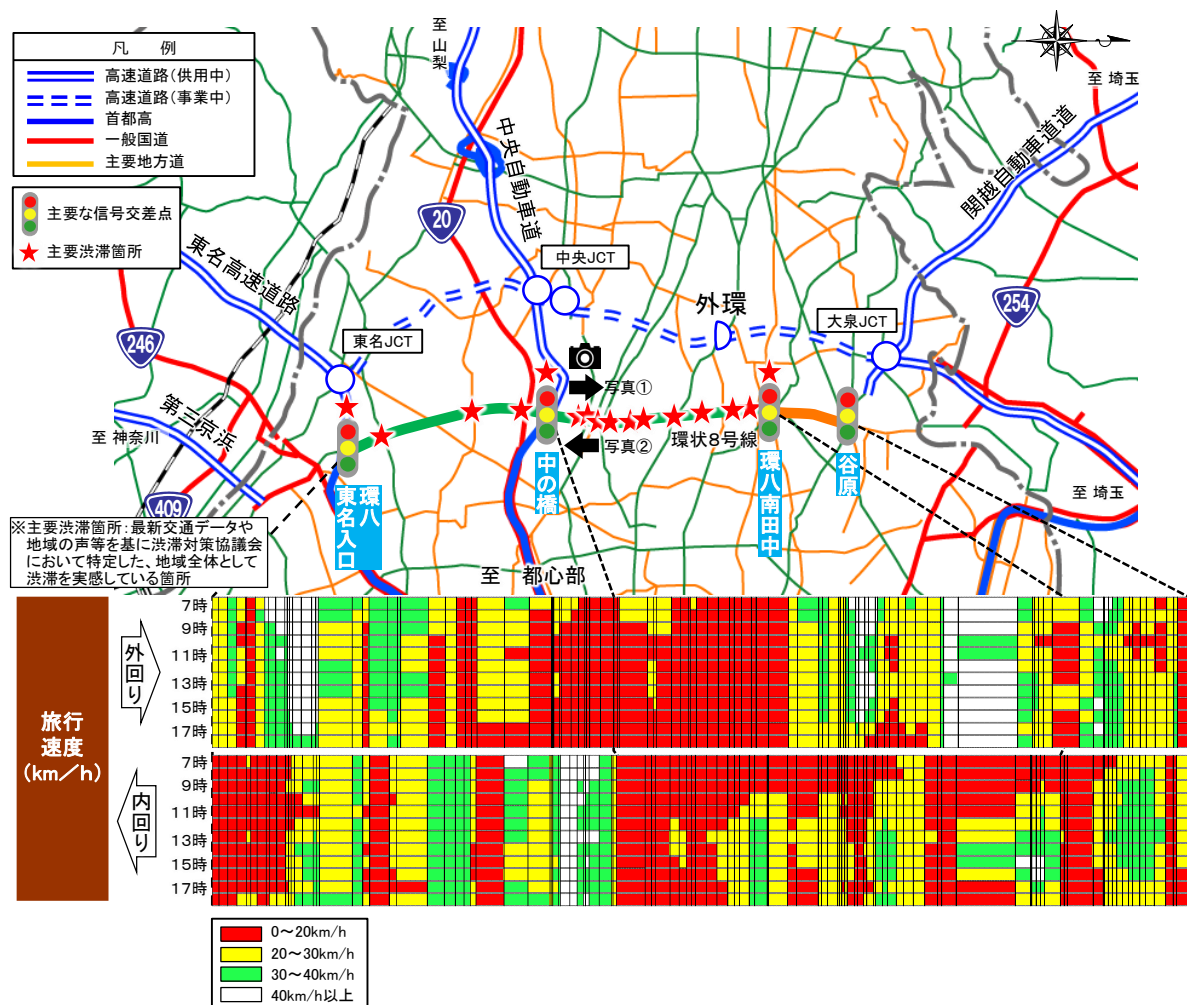
図 3.2-32 中央環状線東側区間が事故時の旅行速度

3.2.3 沿線住民の道路利用状況把握

(1) 環状8号線の交通状況

1) 速度状況

外環（関越～東名）に並行する環状8号線の速度は、高速道路との交差部を先頭に 20km/h 以下の速度低下が発生しており、主要渋滞箇所も多く存在している。



出典：ETC2.0 プローブデータ (H30.7～H30.9 全日)



図 3.2-33 環状8号線の旅行速度と交通状況

2) 所要時間

外環（関越～東名）の接続路線である関越道から東名高速までの所要時間は、環状8号線を利用した場合 66 分となっており、1 時間程度を要することとなっている。



出典：H27 道路交通センサス（混雑時旅行速度）

図 3.2-34 環状8号線所要時間の所要時間

3) 事故状況

外環（関越～東名）に並行する環状8号線の死傷事故率は、東京都平均（約95件/億台キロ）以上の区間が存在している。

事故類型では、渋滞に起因する車両相互の追突事故が約6割を占めている。

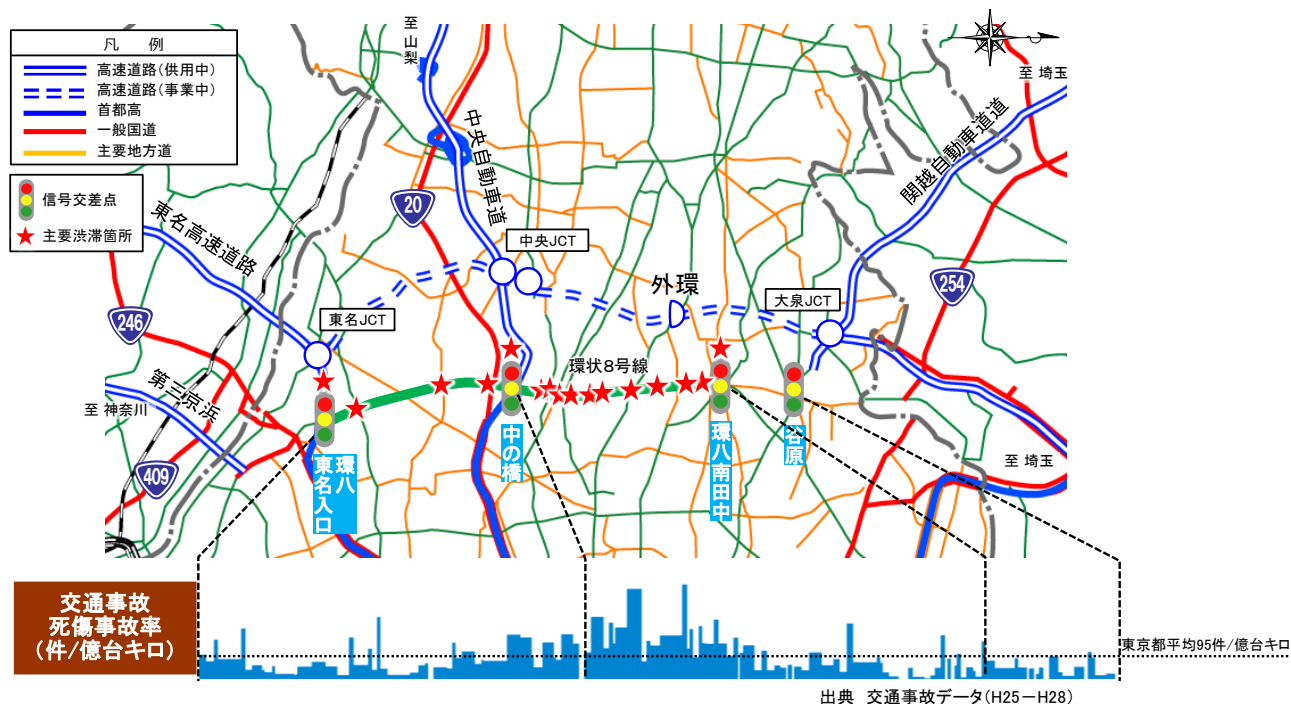
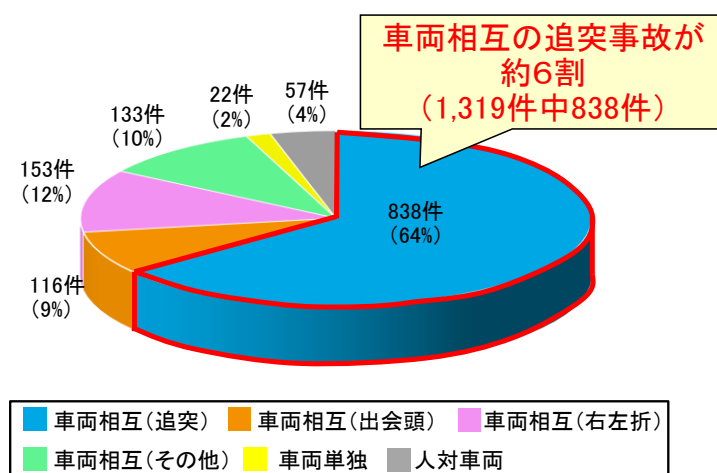


図 3.2-35 環状8号線の死傷事故率



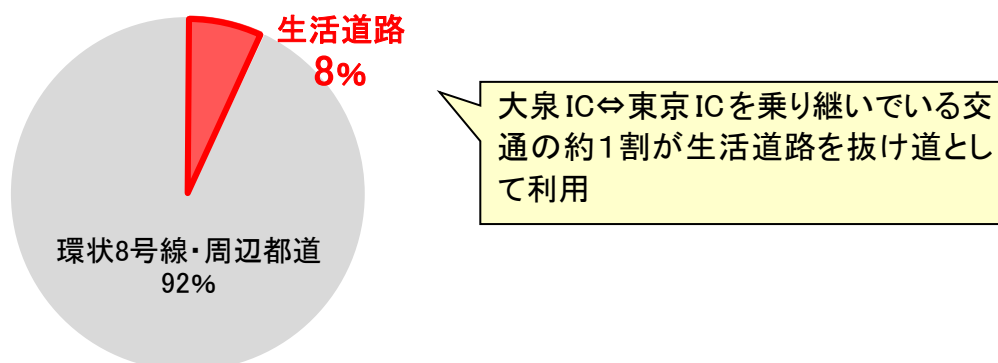
出典：交通事故データ (H25-H28)

図 3.2-36 環状8号線の事故類型

(2) 環状8号線周辺道路の交通状況等

1) 抜け道利用交通状況

大泉 IC と東京 IC 間を乗継している交通のうち約 1 割が生活道路を利用している。



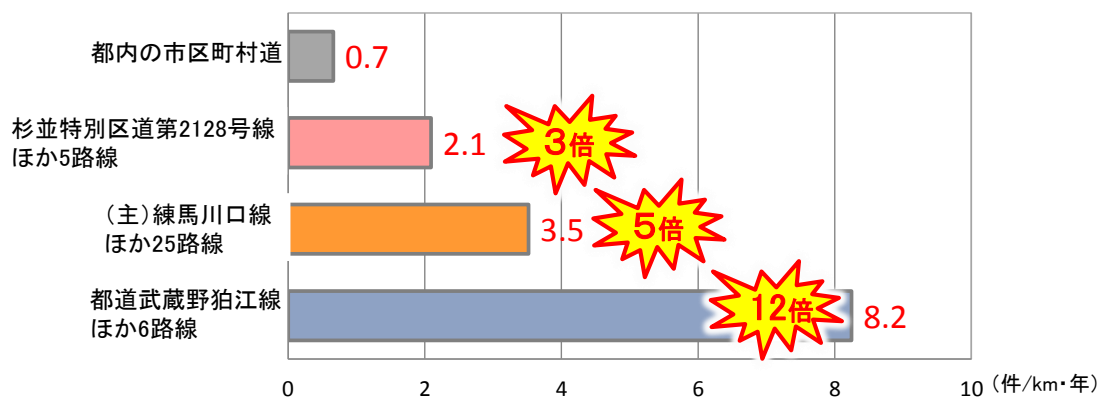
出典：ETC2.0 プローブデータ（H30.7～H30.9 全日）



図 3.2-37 大泉 IC⇄東京 IC を乗継する交通の割合と環状八号線沿線の交通状況

2) 生活道路における交通事故の発生率

環状8号線周辺の生活道路の交通事故件数は、都内の市区町村道と比較して3倍～12倍となっている。



出典：「交通事故発生マップ」警視庁 HP 平成 29 年

「交通事故統計年報」財団法人交通事故統合分析センター 平成 29 年

「道路統計年報」国土交通省 平成 29 年

図 3.2-38 生活道路における交通事故の発生率



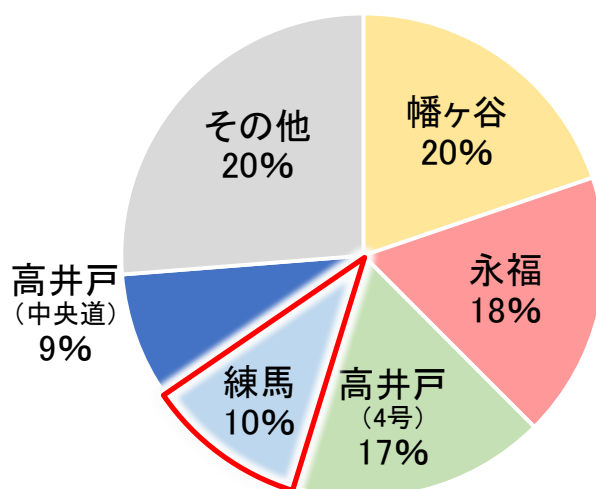
図 3.2-39 交通事故の発生率集計位置図

(3) 沿線地域の IC 利用状況

以下では環状8号線が南北に区を通過しており、首都高、関越道、中央道ともに近接している杉並区を沿線地域の代表として IC 利用状況を分析した。

1) IC 利用状況

杉並区を起終点とする高速道路を利用する交通のうち、首都高を除く IC では練馬 IC がもっとも多く、全体の約1割を占めている。



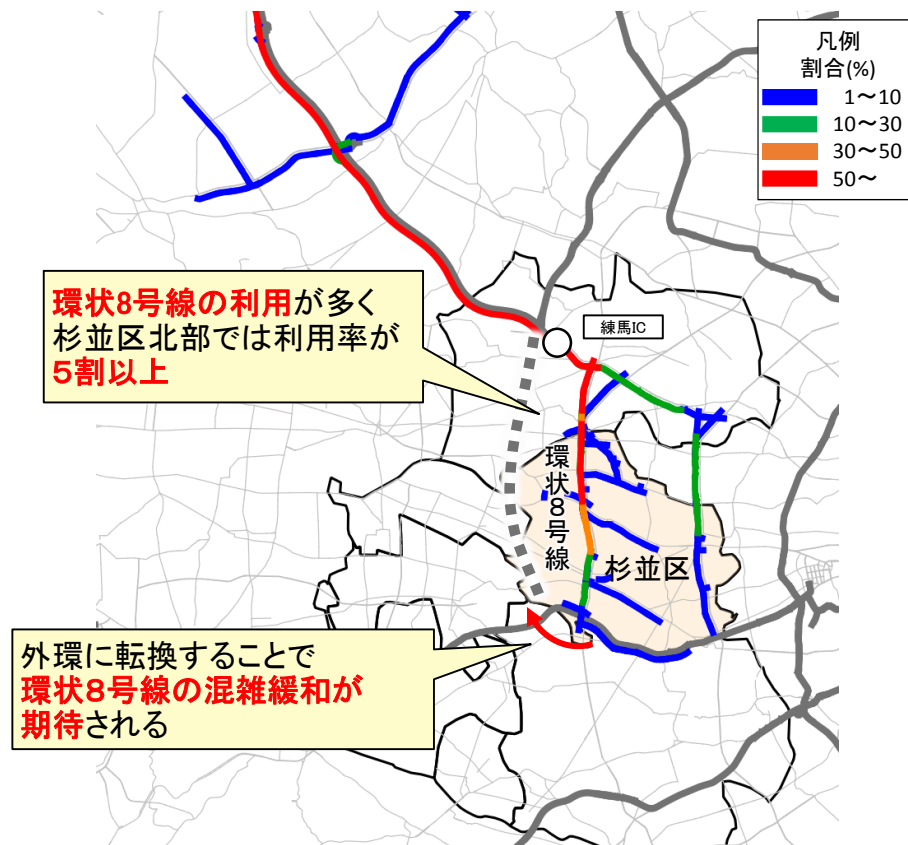
出典：ETC2.0 プローブデータ（H30.7～H30.9 全日）
※杉並区を起終点とする交通を対象に利用 IC を整理
※サンプル数は 20.8 万サンプル

図 3.2-40 杉並区を起終点とする交通の IC 利用状況

2) IC 利用経路

杉並区を起点とし、練馬 IC を利用する交通の利用経路は、環状 8 号線の利用が多く、区北部では 5 割以上が利用している状況となっている。

環状 8 号線の旅行速度は、高速道路との交差点を先頭に速度低下が発生しており、交通渋滞が発生している。



出典：ETC2.0 プローブデータ（H30.7～H30.9 全日）

※利用経路は杉並区を起点とし練馬 IC を利用している交通を対象に集計

図 3.2-41 杉並区を起点とし練馬 IC を利用する交通の利用経路

3.2.4 企業立地状況

以下では、外環、圏央道沿線企業の新規立地状況について整理を行った。

整理を行った年は平成 21 年、平成 27 年、平成 29 年とし、その選定理由は下記の通りである。

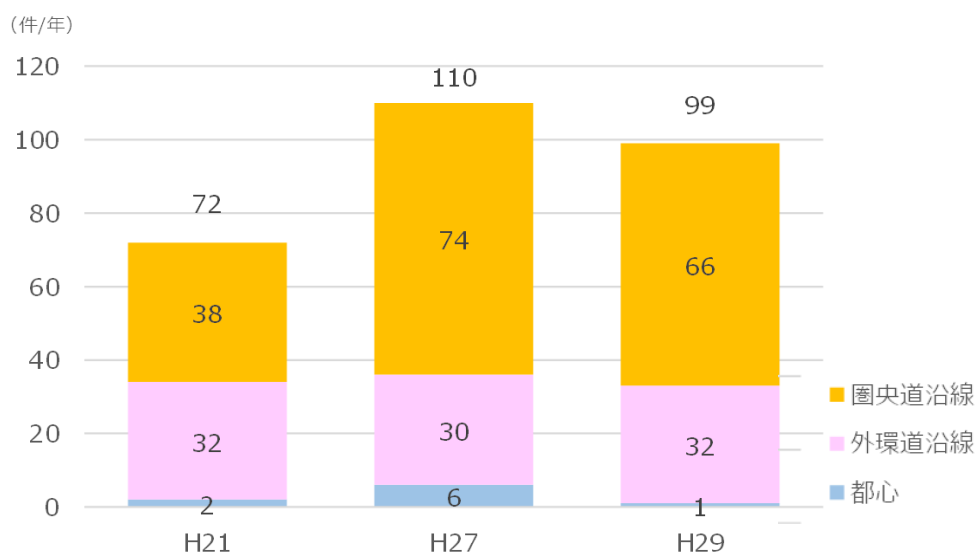
- ・平成 21 年：外環（関越～東名）事業化年度
- ・平成 27 年：中央環状線全線開通や、圏央道が一部開通
- ・平成 29 年：最新時点の立地データ

(1) 代表年度の新規立地件数の比較

代表年度における首都圏の新規立地件数を整理した結果、平成 21 年から平成 27 年にかけては 40 件程度増加しているが、平成 27 年から平成 29 年にかけては 10 件程度減少している。

また、圏央道沿線の立地件数は、首都圏全体の立地件数の推移と同様の傾向となっている。

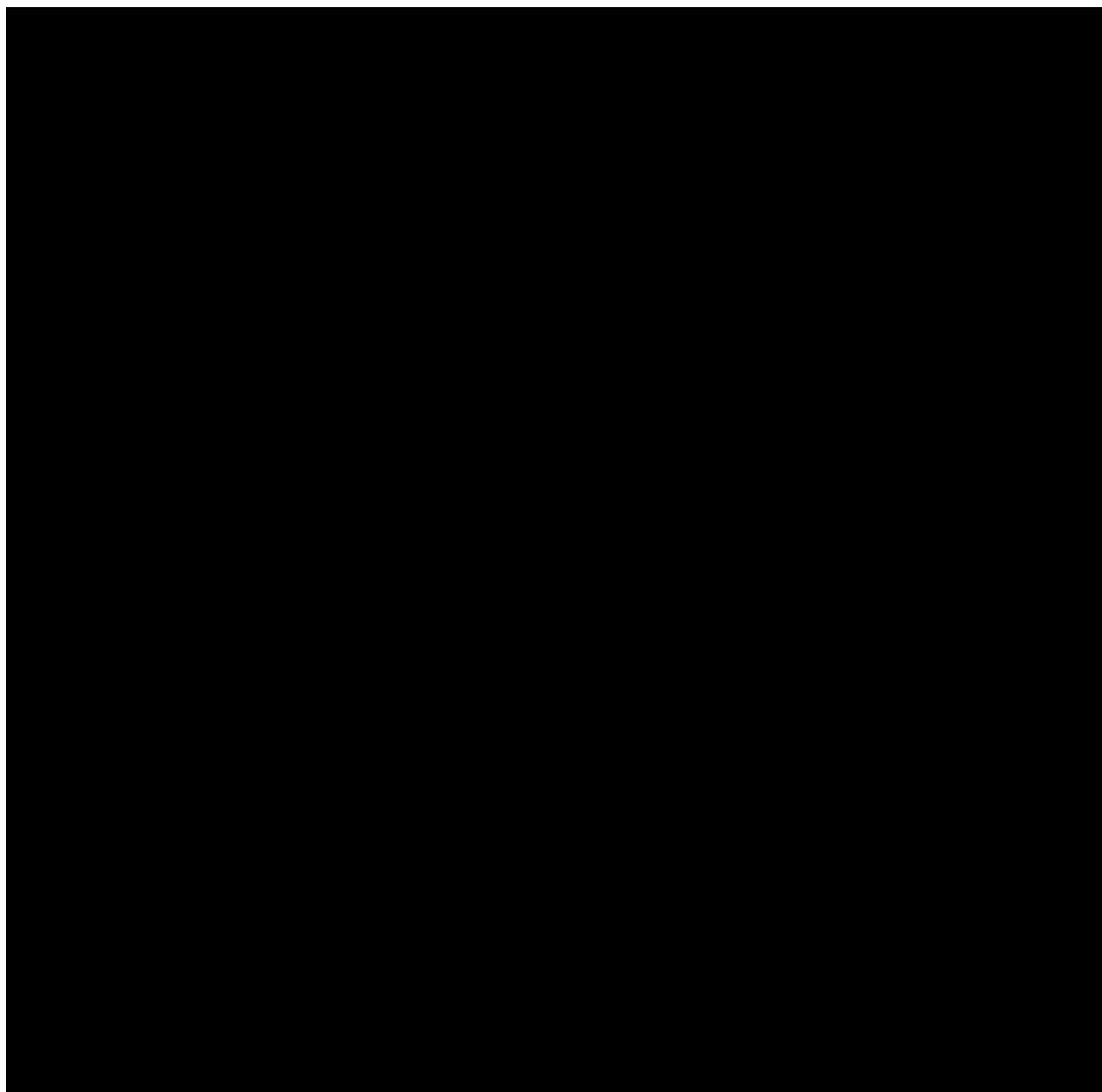
外環沿線の立地件数は 3 時点で大きな変化はなく、30 件程度となっている。



出典：日本立地総覧（平成 21 年、平成 27 年、平成 29 年）

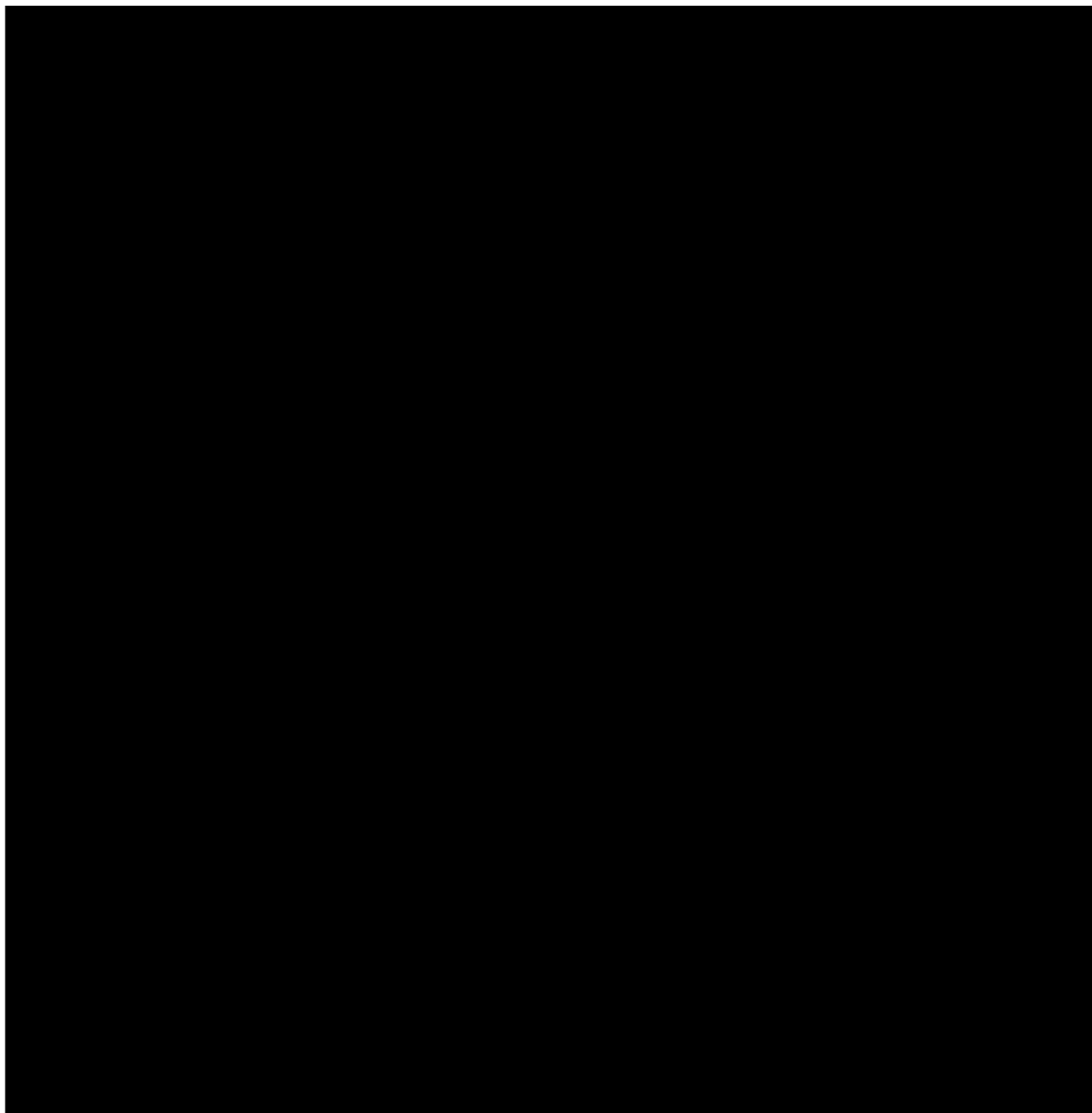
図 3.2-42 代表年の立地件数

以降に各代表年の立地状況を示す。



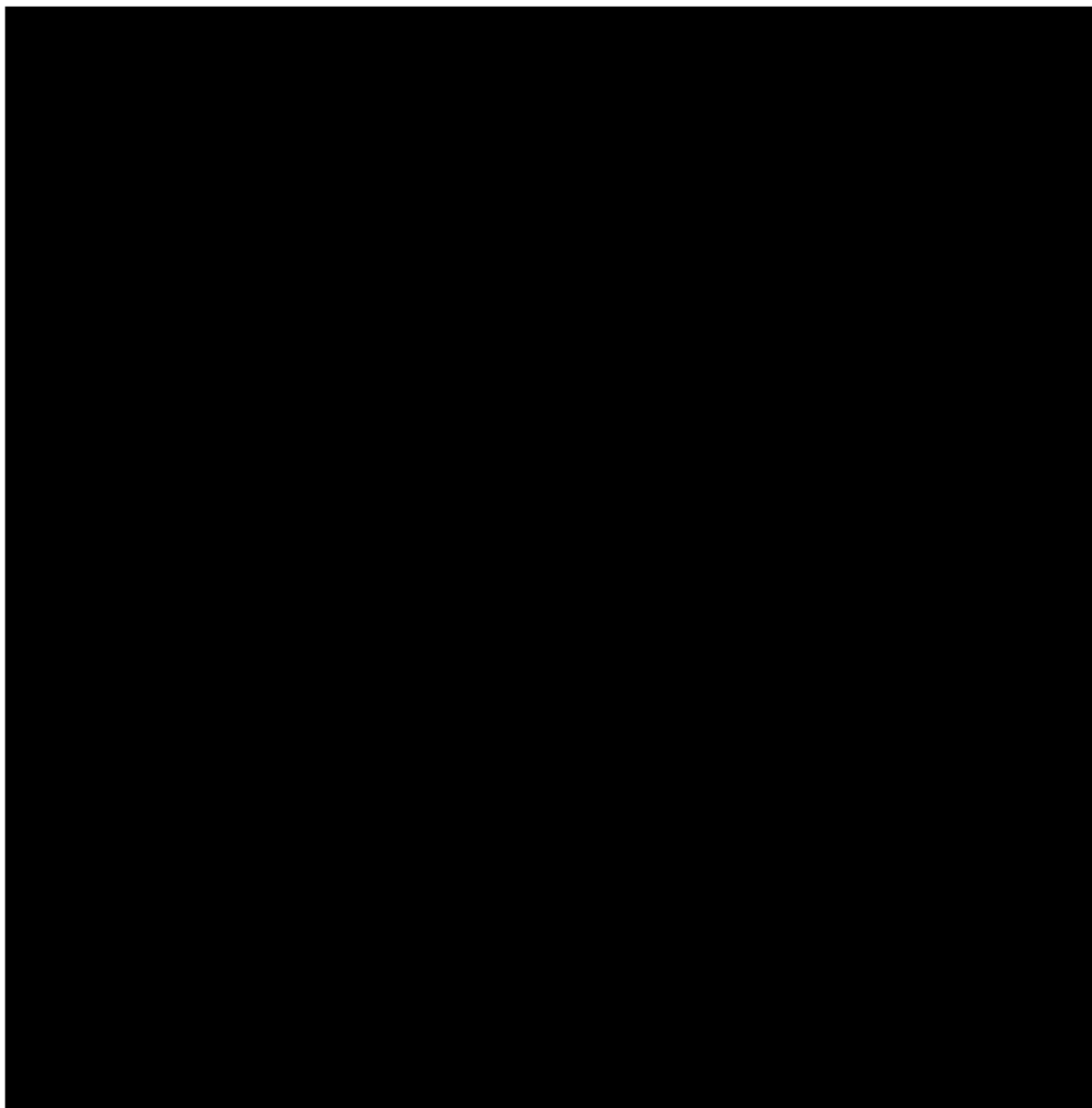
出典：日本立地総覧（平成 21 年）

図 3.2-43 平成 21 年の立地状況



出典：日本立地総覧（平成 27 年）

図 3.2-44 平成 27 年の立地状況



出典：日本立地総覧（平成 29 年）

図 3.2-45 平成 29 年の立地状況

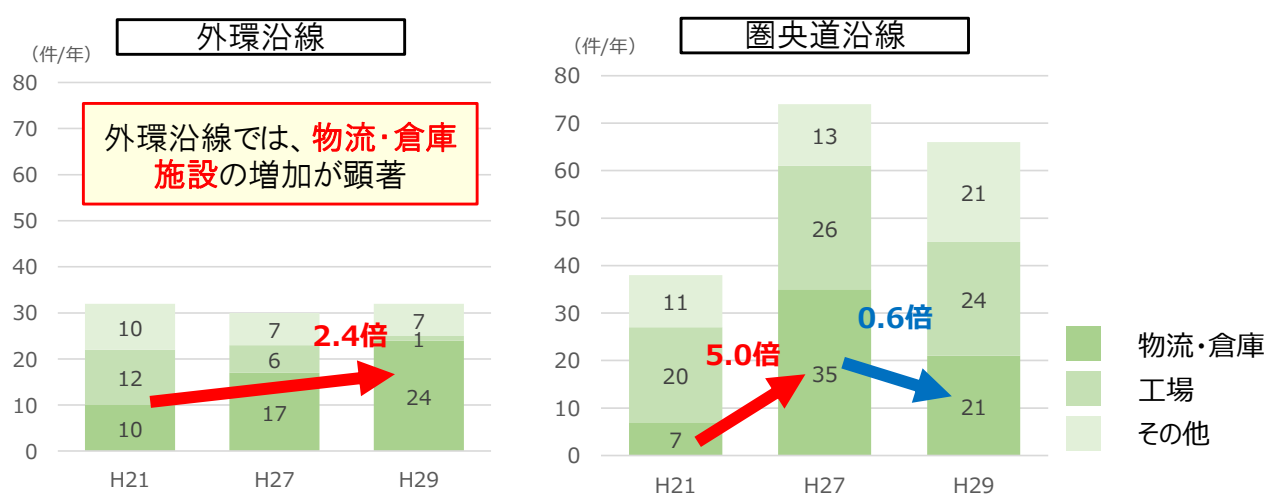
(2) 施設種別別の新規立地件数の変化

外環沿線と圏央道沿線を対象に、施設種別別の新規立地件数の変化を整理した。

外環沿線では、物流・倉庫施設が増加傾向（平成 29 年には平成 21 年に対して 2.4 倍）となっており、工場、その他は減少傾向となっている。

圏央道沿線では、物流・倉庫施設、工場、その他は平成 21 年から平成 27 年に増加し、平成 27 年から平成 29 年には減少している。

外環沿線の新規立地特性として、物流・倉庫施設の新規立地が顕著な状況となっている。



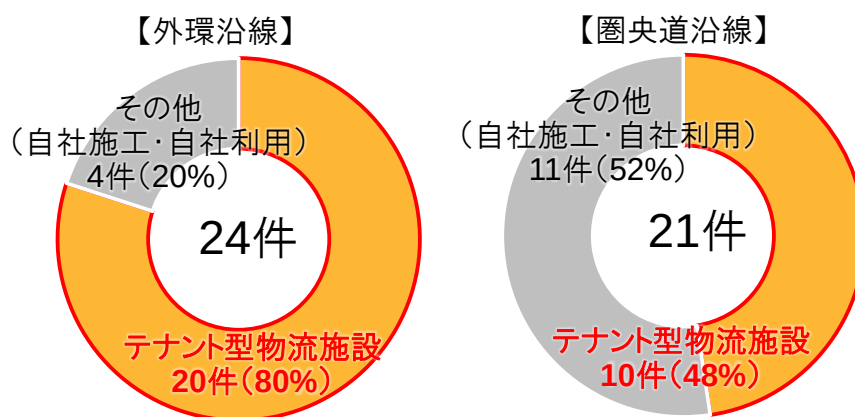
出典：日本立地総覧（平成 21 年、平成 27 年、平成 29 年）

図 3.2-46 施設種別別の新規立地件数の変化

(3) 平成 29 年における外環沿線に立地した物流・倉庫拠点の特徴

最新時点の立地データである平成 29 年の立地データを用いて、外環沿線と圏央道沿線に立地した物流・倉庫拠点の利用目的を整理した。

外環沿線は圏央道沿線に比べて、テナント型物流施設が占める割合が高い。



出典：日本立地総覧（平成 29 年）

図 3.2-47 平成 29 年における外環沿線と圏央道沿線の立地状況の比較

3.3 整備効果の整理

整備効果の整理は、前段の現況の課題で把握分析した課題箇所について、最新の交通データを用いて想定される外環（関越～東名）整備効果の把握分析を行った。

あわせて、沿線企業にヒアリングを実施して地域経済への期待などについても整理した。

3.3.1 ヒアリング調査

(1) ヒアリング調査の実施フロー

統計データの整理とは別に沿線地域の企業活動における課題、外環（関越～東名）整備への期待感（必要性）を把握するため、企業ヒアリングを実施した。企業ヒアリングの実施手順は以下のとおりである。

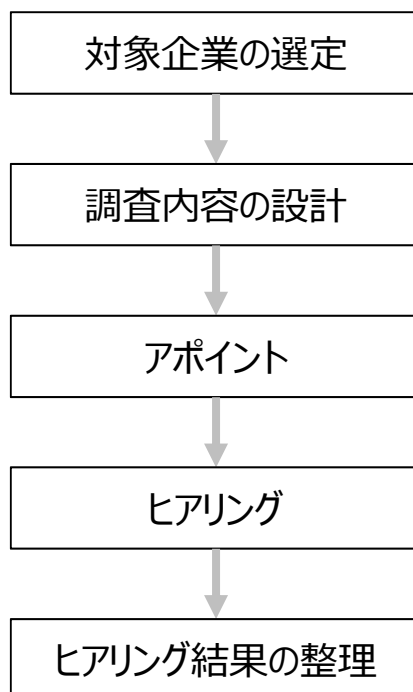


図 3.3-1 ヒアリング調査の実施フロー

(2) ヒアリング調査の対象企業の選定

1) 選定方針

下表に示す2つの方針の下、ヒアリング対象企業を選定した。なお、詳細は後述する。

表 3.3-1 選定方針と概要

選定方針	概要
①外環沿線の立地特性の把握	物流施設の新規拠点立地情報を基に、近年外環沿線に立地した企業を選定
②外環沿線企業に及ぼす多様な効果の把握	交通、商業、観光等の外環沿線企業を選定

2) 選定方針①に基づく企業選定

前段の企業立地分析の結果、外環沿線の特色として、近年、テナント型物流施設の立地が多いことが分かった。そこで、外環沿線及び、放射軸に伸びる高速道路の沿線に、平成27年から平成29年の間にテナント型物流施設を立地した企業を選定した。

また、道路を利用する企業の意見も把握するため、上記に加え、自社施工・自社利用の拠点を立地した企業を選定した。

テナント型物流施設を立地した企業と、自社施工・自社利用の拠点を立地した企業から計26社を選定した。企業選定結果は次頁の通りである。

表 3.3-2 選定方針①に基づく企業選定結果

No	拠点 利用目的	企業名	選定理由
1	賃貸		
2	賃貸		
3	賃貸		
4	自社		
5	自社		
6	賃貸		
7	賃貸		
8	賃貸		
9	賃貸		
10	賃貸		
11	賃貸		
12	自社		
13	自社		
14	賃貸		
15	自社		
16	賃貸		
17	賃貸		
18	賃貸		
19	賃貸		
20	自社		
21	自社		
22	自社		
23	自社		
24	自社		
25	自社		
26	自社		

3) 選定方針②に基づく企業選定

外環（関越～東名）の整備によって、外環沿線の住民生活や企業運営に与える効果を把握するため、外環沿線を拠点とする「バス事業者」「小学校」「消防署」「商業・観光業事業者」の4つの企業・自治体から計13社を企業選定した。各業種の選定理由と選定結果を以降に記す。

表 3.3-3 選定方針②に基づく企業選定結果

No	種別	企業名・自治体	選定理由
1	バス		
2			
3	小学校		
4			
5			
6	消防		
7			
8			
9			
10	観光		
11			
12	商業		
13			

(3) ヒアリング内容の検討

1) 選定方針①に対するヒアリング内容

外環沿線の立地特性を把握するため、新規拠点の立地に関する項目として設定した。ヒアリング設問の項目・内容を整理した結果は次頁のとおりである。

表 3.3-4 選定方針①に対するヒアリング内容

大項目	小項目	賃貸利用	自社利用	目的（把握したい効果）				
				渋滞緩和	ダンダン	空港・港湾	労働生産性	その他
事業概要	事業内容	事業内容やビジネスモデルについて教えてください。	事業内容やビジネスモデルについて教えてください。					○
	業績等の推移	近年の拠点数、顧客数、売上等の推移について、教えてください。	近年の拠点数、顧客数、売上等の推移について、教えてください。					○
新規拠点	立地計画	●●拠点の立地計画について教えてください。	●●拠点の立地計画について教えてください。					○
	立地の選定ポイント	●●拠点を選定した際に重視されたポイントはなんですか。	●●拠点を選定した際に重視されたポイントはなんですか。					○
	営業エリア	●●拠点が担当する予定の輸送・移動エリアの範囲を教えてください。	●●拠点が担当する予定の輸送・移動エリアの範囲を教えてください。					○
	拠点について	●●拠点に入居する企業は決定していますか。 ⇒決定している場合は、どのような企業が入居しますか。	賃貸型の物流施設ではなく、自社利用の物流拠点を構えた理由を教えてください。					○
	新規拠点が抱える問題点		●●施設が抱える不安点・問題点はありますか？					○
	輸送	利用計画・不安点	高速道路の利用計画について教えてください。			○		
		交通面の不安点	新拠点の交通面での不安点・問題点はありますか。	○				
		高速道路へのニーズ （アクセス改善、製品特性上の必要性、定時性など）	高速道路へのニーズを教えてください。 （アクセス改善、製品特性上の必要性、定時性など）			○		
外環整備	千葉外環 （三郷南IC～高谷JCT区間）	道路交通課題	千葉外環の供用に伴い、道路交通状況は改善しましたか。	○				
		アクセス	ルートや発着時間の変更を行いましたか。 どの拠点からどこまで、どのような変更を行いましたか。	○				
	東名以北 （関越道～東名高速区間）	道路交通課題	外環整備により道路交通状況が改善すると思いますか。	○				
		緊急時	外環整備により事故や災害時、緊急時に想定されるメリットはありますか。		○			
		空港、港湾へのアクセス	外環整備により空港、港湾へのアクセスは向上すると思いますか。			○		
		物流コスト、労務管理	外環整備による物流コストや労務管理への影響を教えてください。				○	
		取引先エリア	仕入先や販売先の拡大あるいは合理化などの影響はありますか。					○
		集客力、商圏	集客力の向上や商圏の拡大は期待できますか。それはどの方面ですか。					○
		拠点	整備箇所周辺に拠点の新設、移設などの可能性はありますか。					○
		新規ビジネス	新たなビジネスチャンスや企業間での提携の可能性はありますか。					○
	東名以南 （東名高速～港湾部区間）	必要性や効果	外環が東名から湾岸までの整備されることの必要性やメリットを教えてください。					○
		拠点	整備箇所周辺に拠点の新設、移設などの可能性はありますか。					○
その他	重要物流道路	業界の将来動向や、事業計画・目標がありましたら、教えて下さい。	業界の将来動向や、事業計画・目標がありましたら、教えて下さい。					○
	道路行政に関する意見	道路行政に関するご意見があれば教えてください	道路行政に関するご意見があれば教えてください					○

2) 選定方針②に対するヒアリング内容

「バス事業者」「小学校」「消防署」「商業・観光業事業者」それぞれに対する、ヒアリング項目・内容を整理した結果は次頁のとおりである。

なお、上記4つの団体について、下記の着眼点の基、ヒアリング項目・内容を設定した。

バス事業者：環状八号線の交通状況が改善することへの期待

小学校：環状八号線からの抜け道利用が減少することへの期待

消防署：環状八号線および、外環沿線道路の交通状況が改善することへの期待

商業・観光業事業者：外環整備により、利用客が増加することへの期待

表 3.3-5 選定方針②に対するヒアリング内容（バス事業者）

大項目	小項目		調査項目	目的（把握したい効果）				
				渋滞緩和	ダンシー リダン	空港・港湾	労働生産性	その他
事業概要	事業概要		一般路線バスの事業内容や利用状況について教えてください。					○
交通状況・交通課題	全路線	渋滞ポイント	運行経路上の渋滞ポイントを教えてください。					○
		渋滞対策	渋滞ポイントに対する、留意点や対策を教えてください。					○
	代表路線	路線概要	運営する路線の中で、乗客数が多い路線を教えてください。					○
		定時性	上記の路線が抱える問題点・課題はありますか。					○
	環状八号線を走行する路線	路線概要	環状八号線を走行する路線の系統数、運行本数、乗客数について教えてください。					○
		交通課題	環状八号線が抱える交通課題について教えてください。					○
		定時性	環状八号線を走行する路線の定時性について教えてください。					○
		ダイヤ・ルート	環状八号線を走行する路線のダイヤ、ルートの設定を行う際、考慮されたポイントはありますか。					○
外環整備	ダイヤ・ルート		環状八号線の渋滞が緩和することは、ダイヤ改正や路線ルートの再編にどのような効果を及ぼしますか。	○				○
	走行コスト・労務管理		環状八号線の渋滞が緩和することは、走行コストや労務管理にどのような効果を及ぼしますか。	○			○	
	新規路線		環状八号線の渋滞が緩和することで、新規路線を増設する可能性はありますか。	○				○
	その他の効果		上記以外で、外環（関越～東名）整備によって、御社が得られる効果について教えてください。	○				○
その他	バス業界	問題点・課題	路線バス業界が抱える問題点・課題がありましたら、教えてください。					○
		改善点	上記の問題点・課題は、外環整備によって、どのように改善しますか。					○
	バス以外の事業	問題点・課題	一般路線バス事業以外で、御社が取り組まれている事業に関する問題点・課題はありますか。					○
		改善点	上記の問題点・課題は、外環整備によってどのように改善しますか。					○
	道路行政に関する意見		道路行政について、ご意見があればお聞かせください。					○

表 3.3-6 選定方針②に対するヒアリング内容（小学校）

大項目	小項目		調査項目	目的（把握したい効果）				
				渋滞緩和	リダン ダンシー	空港・港湾	労働生産性	その他
概要	生徒数		現在の生徒数、通学路の利用状況を教えてください。					○
	通学路	問題点・課題	現状の街路（通学路等）の状況について、問題点や困っていることはありますか？					○
		抜け道利用が与える影響	環状八号線からの抜け道利用や、街路の通過交通は、児童の登下校にどのような影響を与えていますか。					○
		交通事故	交通事故が発生した箇所や、交通事故が発生する可能性が高い箇所はありますか。					○
外環整備	東名以北 （関越道～東名高速区間）	道路交通状況	外環（関越～東名）の整備によって、環状八号線や街路の交通状況はどのように変化すると期待していますか。	○				○
		交通事故	外環（関越～東名）の整備によって、交通事故のリスクは低減しますか。	○				○
その他	道路行政に関する意見		道路行政に関するご意見があれば教えてください					○

表 3.3-7 選定方針②に対するヒアリング内容（消防署）

大項目	小項目	調査項目	目的（把握したい効果）				
			渋滞緩和	ダンダン リダン シー	空港・港湾	労働生産性	その他
概要	救急搬送	救急搬送回数					○
		問題点・課題					○
		利用回数の多い搬送先					○
		搬送先の選定理由					○
		搬送の照会回数					○
		高速道路の利用					○
外環整備	東名以北 （関越道～東名高速区間）	道路交通状況	○				○
		交通事故	○				○
その他	道路行政に関する意見	道路行政に関するご意見があれば教えてください					○

表 3.3-8 選定方針②に対するヒアリング内容（商業・観光業事業者）

大項目	小項目		調査項目	目的（把握したい効果）				
				渋滞緩和	リダン ダンシー	空港・港湾	労働生産性	その他
事業概要	利用者数		2018年の利用者数を教えてください。					○
	利用者割合		2018年の利用者の構成割合を教えてください。					○
	利用者のアクセス		利用者のアクセス割合について教えてください。					○
	駐車場の利用状況		駐車場の利用状況について教えてください。					○
	問題点や課題		現状の利用状況や、道路環境等について、何か問題点や課題はありますか。					○
外環整備	東名以北 （関越道～東名高速区間）	道路交通状況	外環（関越～東名）の整備によって、どのような交通状況の変化を期待しますか。 また、その交通状況の変化によって、利用者数の増加を期待していますか。	○				○
		利用者に与える影響	外環（関越～東名）の整備は、利用者にどのような効果を与えると期待しますか。					○
		利用者の満足度	利用者の満足度は向上すると期待していますか。					○
		今後の方針	外環（関越～東名）整備によって、取り組みたい施策はありますか。					○
	東名以南 （東名高速～港湾部区間）	道路交通状況	外環（東名～湾岸）の整備によって、どのような交通状況の変化を期待しますか。 また、その交通状況の変化によって、利用者数の増加を期待していますか。	○		○		○
		今後の方針	外環整備によって、取り組みたい施策はありますか。					○
その他	道路行政に関する意見		道路行政に関するご意見があれば教えてください					○

(4) アポイントの実施結果

選定した計 39 社（自治体も含む）にヒアリング調査への意向について確認を行った。アポイントの結果、下表の 10 社がヒアリング調査への協力意向ありという回答であった。そのうち 3 社については、ヒアリング調査ではなく、アンケート形式での調査となった。

表 3.3-9 調査実施企業

No	選定方針	企業名	調査形式
1	①		ヒアリング
2			
3			
4			アンケート
5			
6			
7	②		ヒアリング
8			
9			アンケート
10			

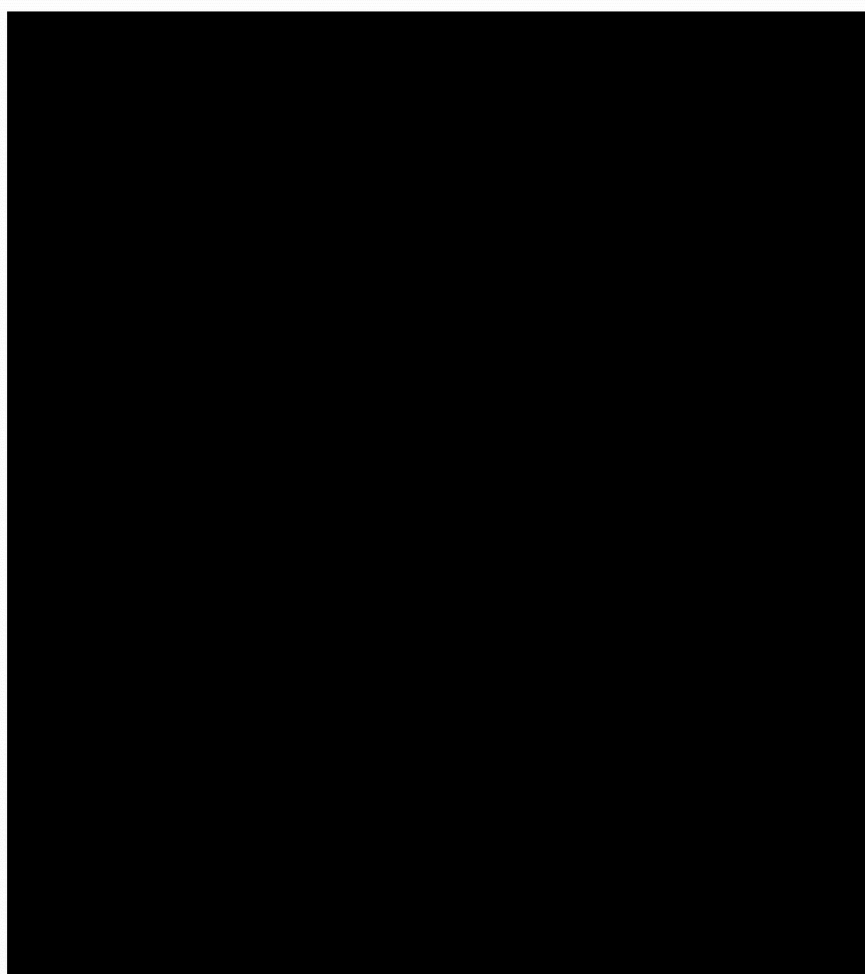
(5) 調査票の作成

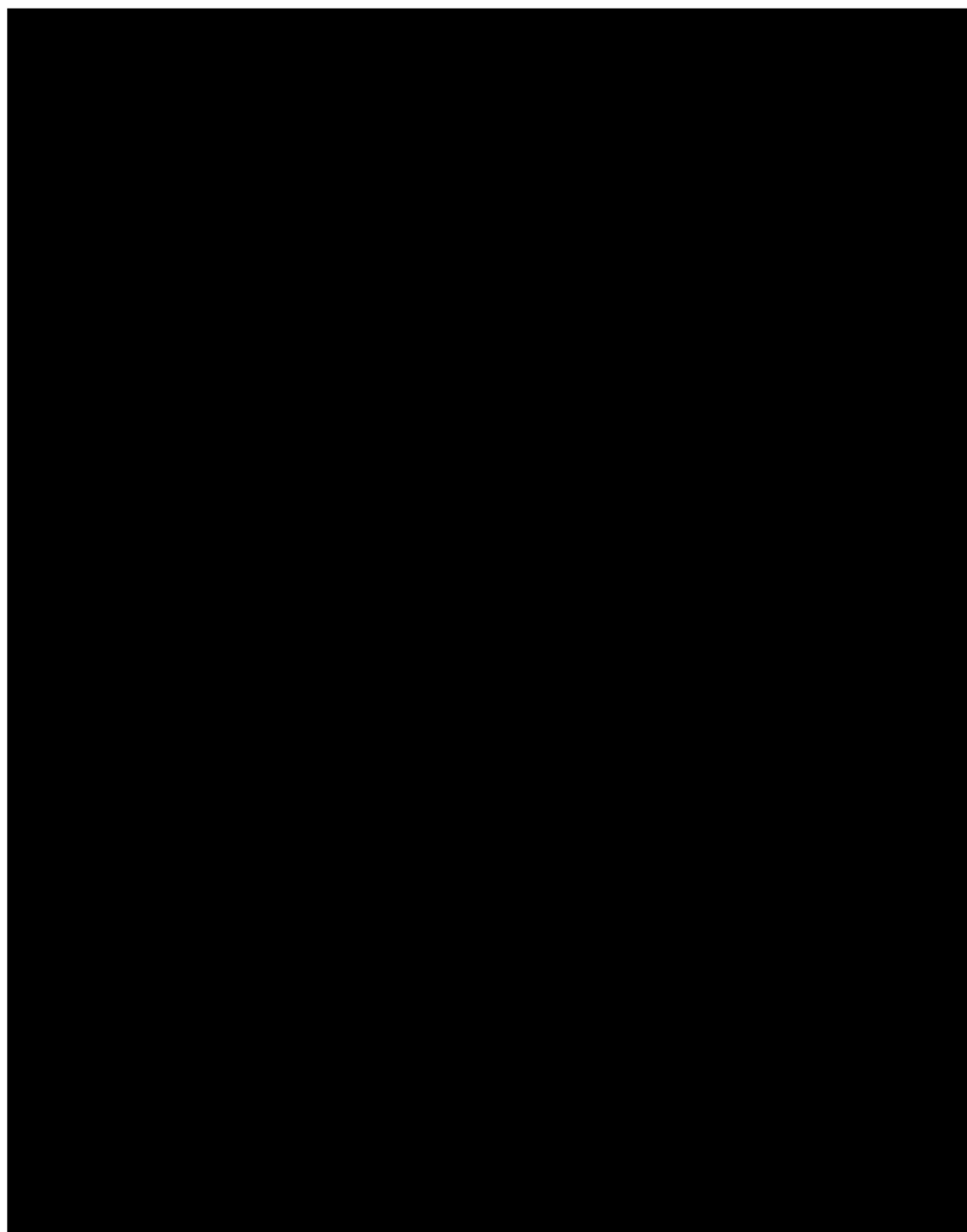
各企業に対する調査票は次頁以降に示す。

①

調査票（案）			
会社名		調査日時	2018 年 12 月 7 日
連絡先		訪問先	
回答部署			

事業概要について





※ご回答いただける範囲で構いません。

1. 物流事業の事業概要

1.1. 物流事業の内容やテナントの利用状況について教えてください。

回答欄	例) 拠点数の推移、入居企業数の推移
-----	---------------------------

2. 新規拠点について

2.1. 新規拠点の概要

2.1.1. 新規拠点の立地計画について教えてください。

回答欄	
-----	--

2.1.2. 新規拠点を選定された際に重視されたポイントは何ですか。

回答欄	(例) 高速道路へのアクセス、駅からの距離、土地価格 等
-----	------------------------------

2.1.3. 新規拠点が抱える不安点、課題はありますか。

回答欄	
-----	--

2.2. 新規拠点の輸送計画

2.2.1. 新規拠点に入居される企業について、入居される拠点とその拠点からの輸送先、輸送ルートをお教えてください。

回答欄	
-----	--

2.2.2. 新規拠点に入居される企業について、高速道路へのニーズをお教えてください。

回答欄	
-----	--

2.2.3. 新規拠点に入居される企業が抱える交通面の不安点・課題はありますか。

回答欄	
-----	--

3. 外環整備の効果

3.1. 外環（関越～東名）について

3.1.1. 外環整備によって、輸送ルート・輸送時間はどのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.1.2. 外環整備によって、事故や災害時、緊急時に想定される効果を教えてください。

回答欄	
-----	--

3.1.3. 外環整備によって、空港、港湾へのアクセス性はどのように変化しますか。

回答欄	
-----	--

3.1.4. 外環整備によって、物流コストや労務管理はどのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.1.5. 外環整備によって、御社の物流拠点の稼働率はどのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.1.6. 整備箇所周辺に物流拠点の新設、移設などの可能性はありますか。

回答欄	
-----	--

3.2. 外環（東名以南）について

3.2.1. 外環が東名から湾岸まで整備された場合、どのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.2.2. 外環が東名から湾岸まで整備された場合、整備箇所周辺に拠点の新設、移設の可能性はありますか。

回答欄	
-----	--

3.3. 外環（千葉）について

3.3.1. 千葉外環の供用に伴い、道路交通状況はどのように変化しましたか。

回答欄	
-----	--

3.3.2. 千葉外環の供用に伴い、拠点に入居されている企業は輸送ルートや発着時間の変更を行いましたか。

回答欄	
-----	--

4. その他

4.1. 物流事業以外の事業で、外環整備に効果を受ける事業はありますか。

回答欄	
-----	--

4.2. 重要物流道路制度についてご意見があればお聞かせください。

回答欄	
-----	--

4.3. 道路行政についてご意見があればお聞かせください。

回答欄	
-----	--

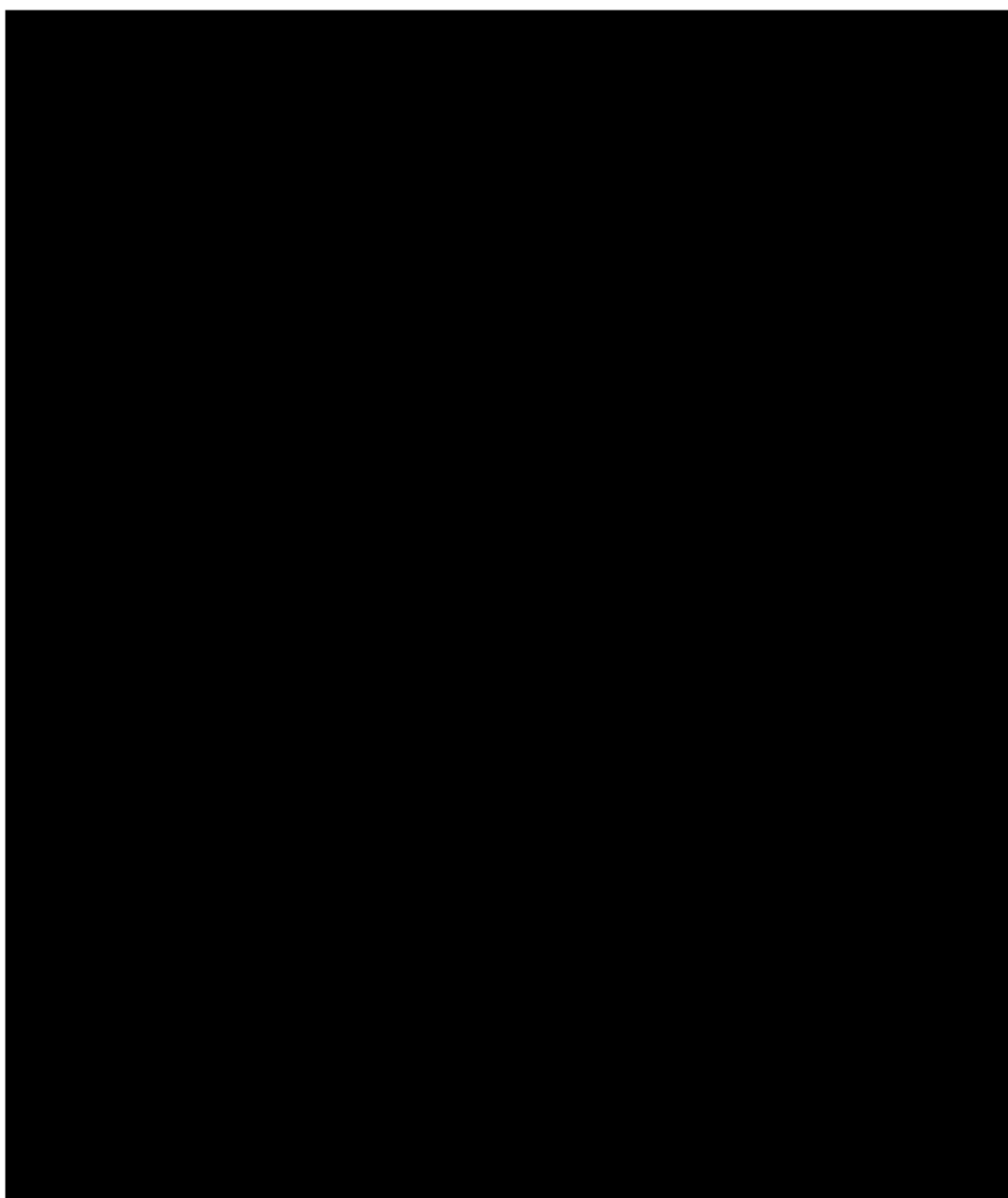
以上となります。ご協力ありがとうございました。

②

調査票			
会社名		調査日時	2018年12月27日
連絡先		訪問先	
回答部署			

事業概要について





※ご回答いただける範囲で構いません。

1. 物流事業の事業概要

1.1. 物流事業の内容やテナントの利用状況について教えてください。

回答欄	例) 拠点数の推移、入居企業数の推移
-----	---------------------------

2. 新規拠点について

2.1. 新規拠点の概要

2.1.1. 新規拠点の立地計画について教えてください。

回答欄	
-----	--

2.1.2. 新規拠点を選定された際に重視されたポイントは何ですか。

回答欄	(例) 高速道路へのアクセス、駅からの距離、土地価格 等
-----	------------------------------

2.1.3. 新規拠点が抱える不安点、課題はありますか。

回答欄	
-----	--

2.2. 新規拠点の輸送計画

2.2.1. 新規拠点に入居される企業について、入居される拠点とその拠点からの輸送先、輸送ルートをお教えてください。

回答欄	
-----	--

2.2.2. 新規拠点に入居される企業について、高速道路へのニーズをお教えてください。

回答欄	
-----	--

2.2.3. 新規拠点に入居される企業が抱える交通面の不安点・課題はありますか。

回答欄	
-----	--

3. 外環整備の効果

3.1. 外環（関越～東名）について

3.1.1. 外環整備によって、輸送ルート・輸送時間はどのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.1.2. 外環整備によって、事故や災害時、緊急時に想定される効果を教えてください。

回答欄	
-----	--

3.1.3. 外環整備によって、空港、港湾へのアクセス性はどのように変化しますか。

回答欄	
-----	--

3.1.4. 外環整備によって、物流コストや労務管理はどのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.1.5. 外環整備によって、御社の物流拠点の稼働率はどのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.1.6. 整備箇所周辺に物流拠点の新設、移設などの可能性はありますか。

回答欄	
-----	--

3.2. 外環（東名以南）について

3.2.1. 外環が東名から湾岸まで整備された場合、どのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.2.2. 外環が東名から湾岸まで整備された場合、整備箇所周辺に拠点の新設、移設の可能性はありますか。

回答欄	
-----	--

3.3. 外環（千葉）について

3.3.1. 千葉外環の供用に伴い、道路交通状況はどのように変化しましたか。

回答欄	
-----	--

3.3.2. 千葉外環の供用に伴い、拠点に入居されている企業は輸送ルートや発着時間の変更を行いましたか。

回答欄	
-----	--

4. その他

4.1. 物流事業以外の事業で、外環整備に効果を受ける事業はありますか。

回答欄	
-----	--

4.2. 重要物流道路制度についてご意見があればお聞かせください。

回答欄	
-----	--

4.3. 道路行政についてご意見があればお聞かせください。

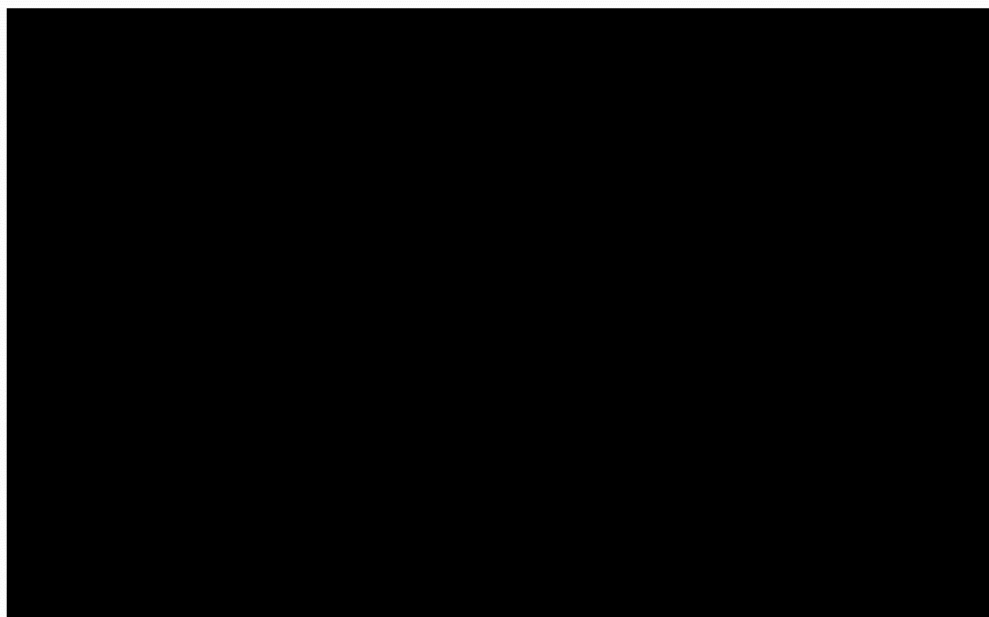
回答欄	
-----	--

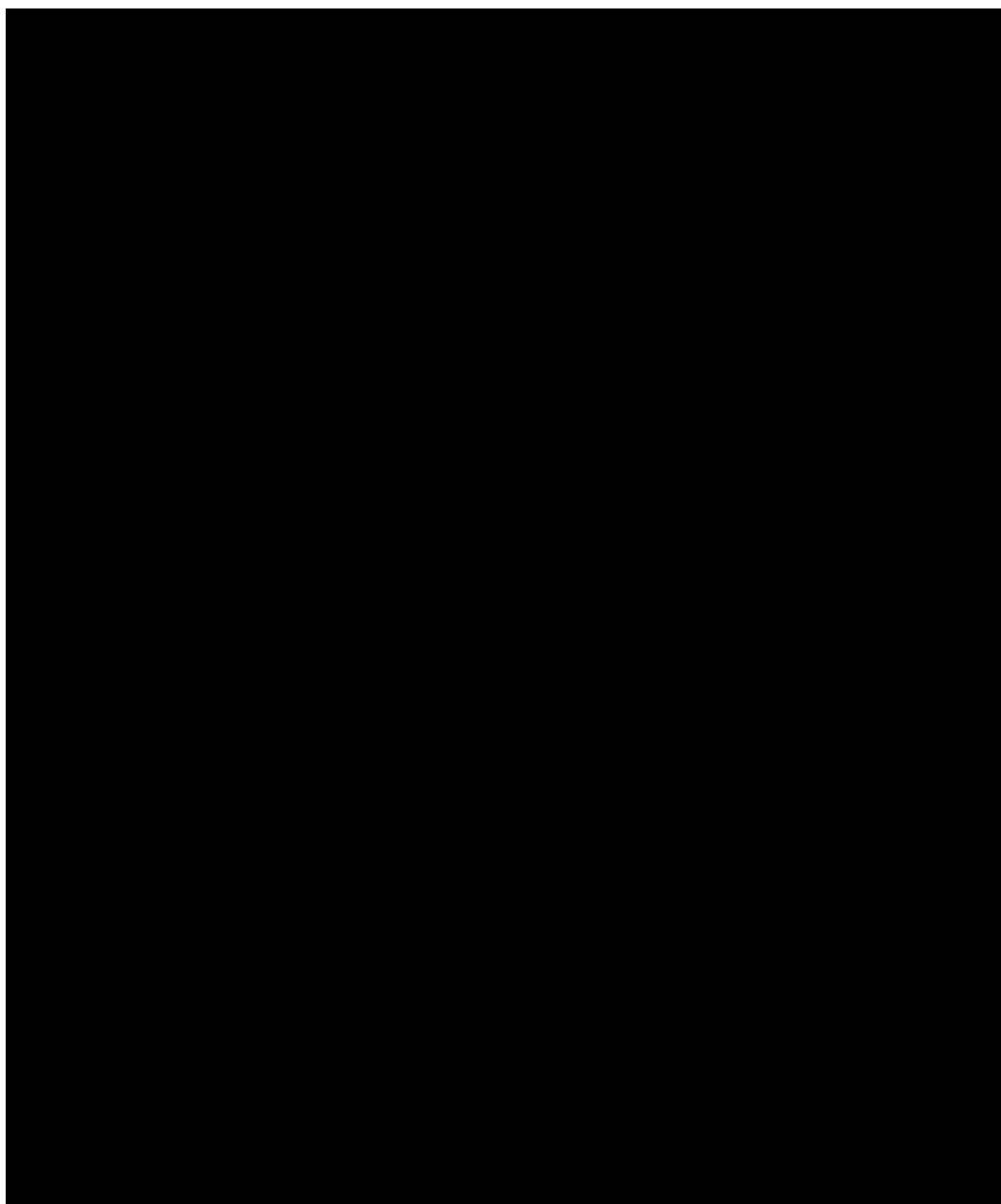
以上となります。ご協力ありがとうございました。

③

調査票			
会社名		調査日時	2018年12月10日
連絡先		訪問先	
回答部署			

事業概要について





※ご回答いただける範囲で構いません。

1. ロジスティックス事業の概要

1.1. ロジスティックス事業の内容やテナントの利用状況について教えてください。

回答欄	例) 近年の拠点数の推移、入居企業数 等

2. 新規拠点について

2.1. 新規拠点の概要

2.1.1. 新規拠点の立地計画について教えてください。

回 答 欄	
-------------	--

2.1.2. 新規拠点を選定された際に重視されたポイントは何ですか。

回 答 欄	(例) 高速道路へのアクセス、駅からの距離、土地価格 等
-------------	------------------------------

2.1.3. 新規拠点が抱える不安点、課題はありますか。

回 答 欄	
-------------	--

2.2. 新規拠点の輸送計画

2.2.1. 新規拠点に入居する企業について、入居される拠点とその拠点からの輸送先、輸送ルートをお教えてください。

回 答 欄	
-------------	--

2.2.2. 新規拠点に入居する企業について、高速道路へのニーズをお教えてください。

回 答 欄	
-------------	--

2.2.3. 新規拠点に入居する企業が抱える交通面の不安点・課題はありますか。

回 答 欄	
-------------	--

3. 外環整備の効果

3.1. 外環（関越～東名）について

3.1.1. 外環整備によって、輸送ルート・輸送時間はどのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.1.2. 外環整備によって、空港、港湾へのアクセス性はどのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.1.3. 外環整備によって、御社の物流拠点の稼働率はどのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.1.4. 整備箇所周辺に物流拠点の新設、移設などの可能性はありますか。

回答欄	
-----	--

3.2. 外環（東名以南）について

3.2.1. 外環が東名から湾岸まで整備された場合、どのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.2.2. 外環が東名から湾岸まで整備された場合、整備箇所周辺に拠点の新設、移設の可能性はありますか。

回答欄	
-----	--

3.3. 外環（千葉）について

3.3.1. 千葉外環の供用に伴い、道路交通状況はどのように変化しましたか。

回答欄	
-----	--

3.3.2. 千葉外環の供用に伴い、拠点に入居されている企業は輸送ルートや発着時間の変更を行いましたか。

回答欄	
-----	--

4. その他

4.1. 重要物流道路制度についてご意見があればお聞かせください。

回答欄	
-----	--

4.2. 道路行政についてご意見があればお聞かせください。

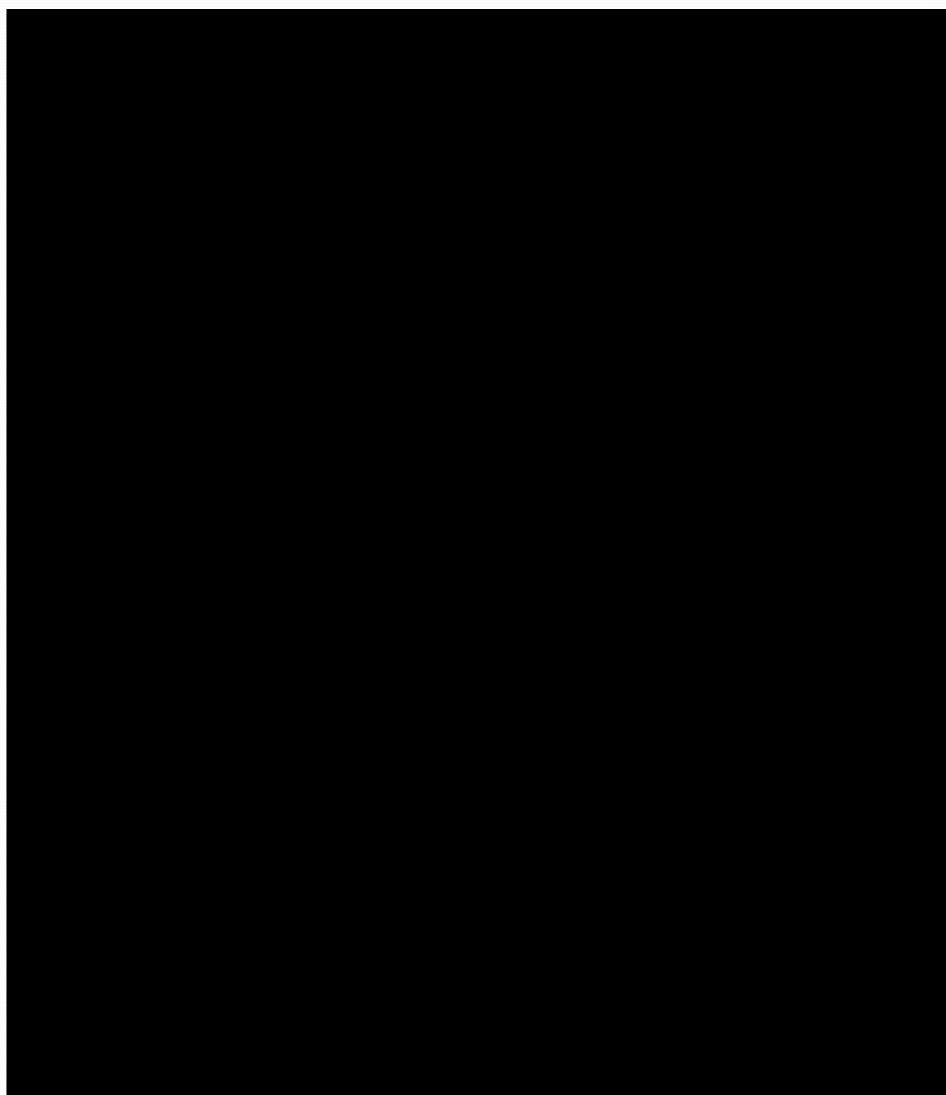
回答欄	
-----	--

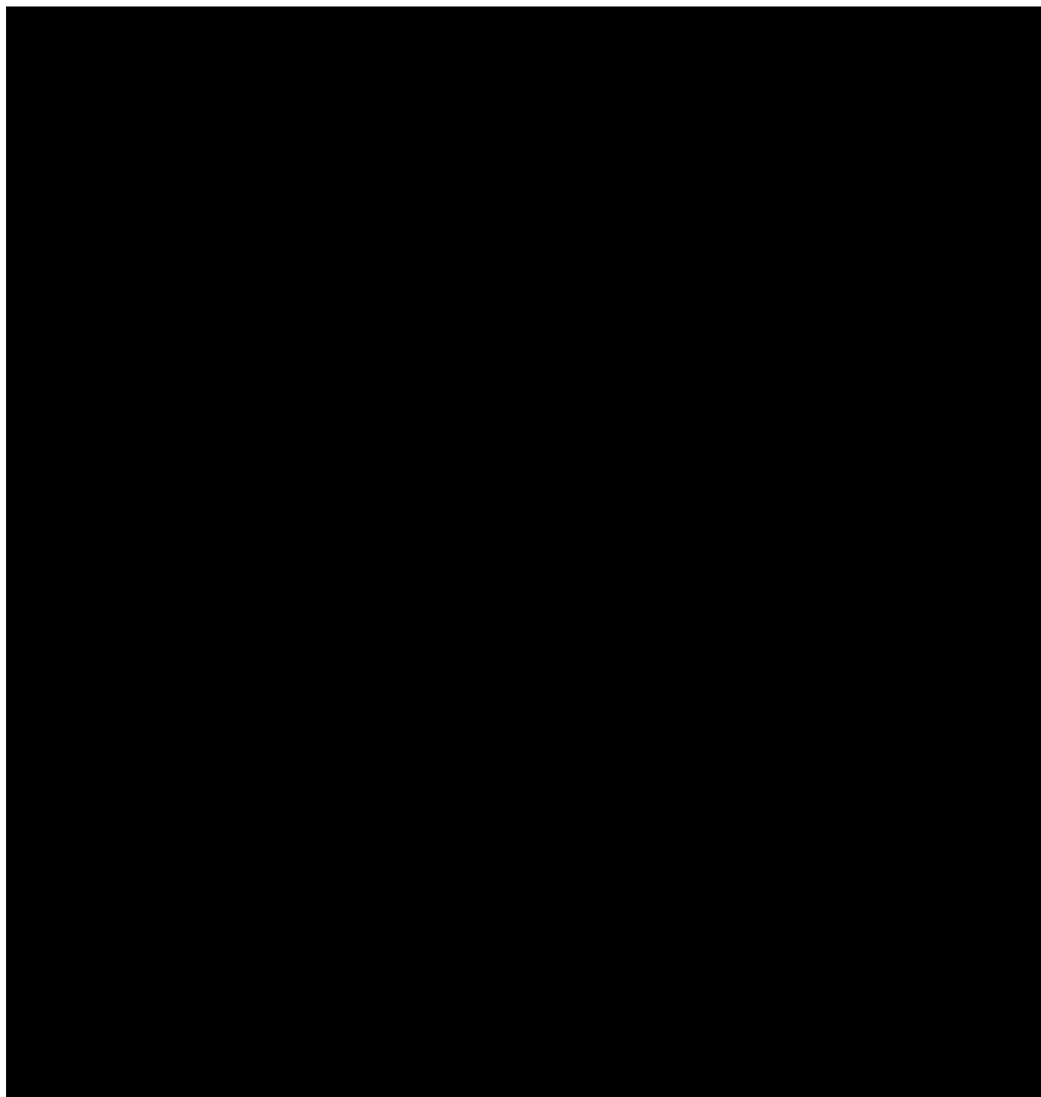
以上となります。ご協力ありがとうございました。

④

調査票（案）			
会社名		調査日時	2018年12月7日
連絡先		訪問先	
回答部署			

事業概要について

A large rectangular area of the document is completely redacted with a solid black fill, obscuring all text and graphics that might have been present in the '事業概要について' (About Business Overview) section.



※ご回答いただける範囲で構いません。

1. 物流事業の事業概要

1.1. 物流事業の内容やテナントの利用状況について教えてください。

回 答 欄	例) 拠点数の推移、入居企業数の推移
-------------	---------------------------

2. 新規拠点について

2.1. 新規拠点の概要

2.1.1. 新規拠点の立地計画について教えてください。

回 答 欄	
-------------	--

2.1.2. 新規拠点を選定された際に重視されたポイントは何ですか。

回 答 欄	(例) 高速道路へのアクセス、駅からの距離、土地価格 等
-------------	-------------------------------------

2.1.3. 新規拠点が抱える不安点、課題はありますか。

回 答 欄	
-------------	--

2.2. 新規拠点の輸送計画

2.2.1. 新規拠点に入居する企業について、入居される拠点とその拠点からの輸送先、輸送ルートをお教えください。

回答欄	
-----	--

2.2.2. 新規拠点に入居する企業について、高速道路へのニーズをお教えてください。

回答欄	
-----	--

2.2.3. 新規拠点に入居する企業が抱える交通面の不安点・課題はありますか。

回答欄	
-----	--

3. 外環整備の効果

3.1. 外環（関越～東名）について

3.1.1. 整備箇所周辺に物流拠点の新設、移設などの可能性はありますか。

回答欄	
-----	--

3.1.2. 外環整備によって、輸送ルート・輸送時間はどのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.1.3. 外環整備によって、空港、港湾へのアクセス性はどのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.1.4. 外環整備によって、御社の物流拠点の稼働率はどのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.2. 外環（東名以南）について

3.2.1. 外環整備によって、輸送ルート・輸送時間はどのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.2.2. 外環が東名から湾岸まで整備された場合、どのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.2.3. 外環が東名から湾岸まで整備された場合、整備箇所周辺に拠点の新設、移設の可能性はありますか。

回答欄	
-----	--

3.3. 外環（千葉）について

3.3.1. 外環（千葉）の供用に伴い、道路交通状況はどのように変化しましたか。

回答欄	
-----	--

3.3.2. 千葉外環の供用に伴い、拠点に入居されている企業は輸送ルートや発着時間の変更を行いましたか。

回答欄	
-----	--

4. その他

4.1. 物流事業以外の事業で、外環整備に効果を受ける事業はありますか。

回答欄	
-----	--

4.2. 重要物流道路制度についてご意見があればお聞かせください。

回答欄	
-----	--

4.3. 道路行政についてご意見があればお聞かせください。

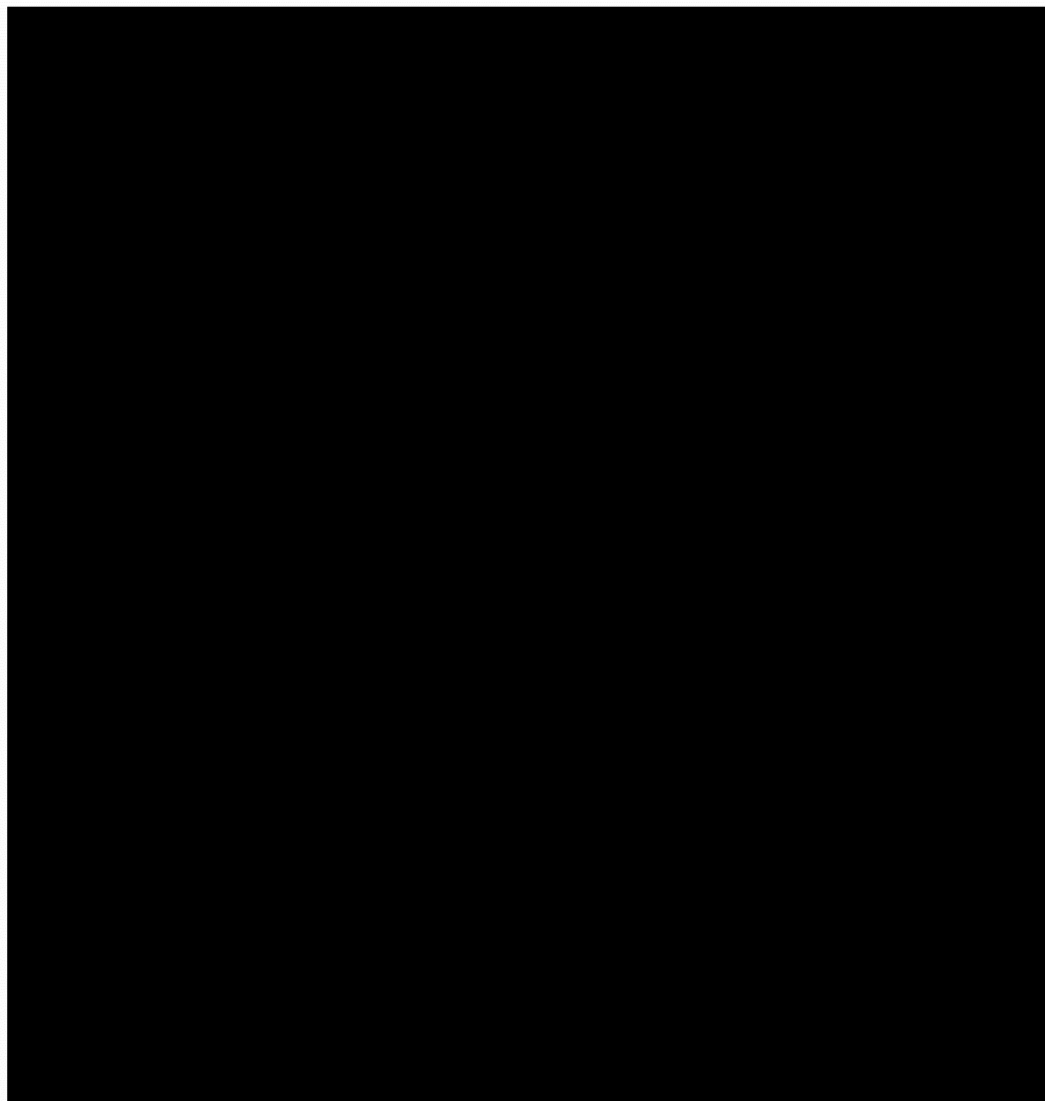
回答欄	
-----	--

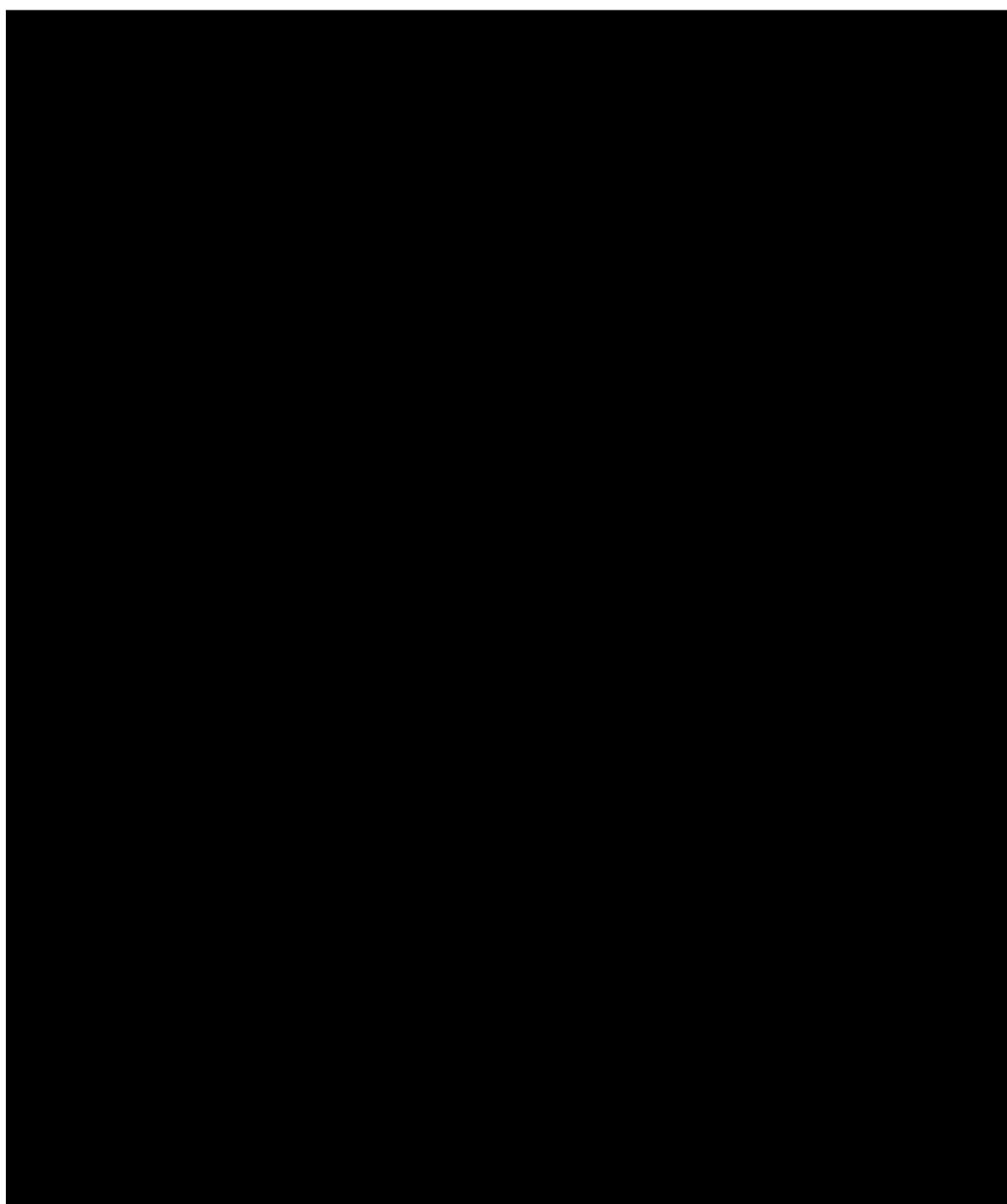
以上となります。ご協力ありがとうございました。

⑤

調査票			
会社名		調査日時	
連絡先		訪問先	
回答部署			

事業概要について





※ご回答いただける範囲で構いません。

1. 物流サービスの概要

1.1. 物流サービスの内容や各事業所の利用状況について教えてください。

回答欄	例) 近年の拠点数の推移、各事業所の配送エリア等
-----	---------------------------------

2. 近年建設された拠点について

2.1. 拠点の概要

2.1.1. 拠点の概要や、配送状況を教えてください。

回答欄	
-----	--

2.1.2. 拠点を選定された際に重視されたポイントは何ですか。

回答欄	(例) 高速道路へのアクセス、駅からの距離、土地価格 等
-----	------------------------------

2.1.3. 賃貸型の物流施設ではなく、自社で拠点を建設された理由を教えてください。

回答欄	
-----	--

2.2. 拠点の輸送計画

2.2.1. 拠点からの輸送エリア、輸送ルートを教えてください。

回答欄	
-----	--

2.2.2. 拠点の高速道路へのニーズを教えてください。

回答欄	
-----	--

2.2.3. 拠点が抱える交通面の不安点・課題はありますか。

回答欄	
-----	--

3. 外環整備の効果

3.1. 外環（関越～東名）について

3.1.1. 外環整備によって、輸送ルート・輸送時間はどのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.1.2. 外環整備によって、空港、港湾へのアクセス性はどのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.1.3. 整備箇所周辺に配送拠点の新設、移設などの可能性はありますか。

回答欄	
-----	--

3.1.4. 外環整備によって、物流コストや労務管理はどのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.1.5. 外環整備によって、各拠点が担う配送エリアの拡大は見込めますか。

回答欄	
-----	--

3.2. 外環（東名以南）について

3.2.1. 外環が東名から湾岸まで整備された場合、どのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.2.2. 外環が東名から湾岸まで整備された場合、整備箇所周辺に拠点の新設、移設の可能性はありますか。

回答欄	
-----	--

3.3. 外環（千葉）について

3.3.1. 千葉外環の供用に伴い、道路交通状況はどのように変化しましたか。

回答欄	
-----	--

3.3.2. 千葉外環の供用に伴い、輸送ルートや発着時間の変更を行いましたか。

回答欄	
-----	--

4. その他

4.1. 重要物流道路制度についてご意見があればお聞かせください。

回答欄	
-----	--

4.2. 道路行政についてご意見があればお聞かせください。

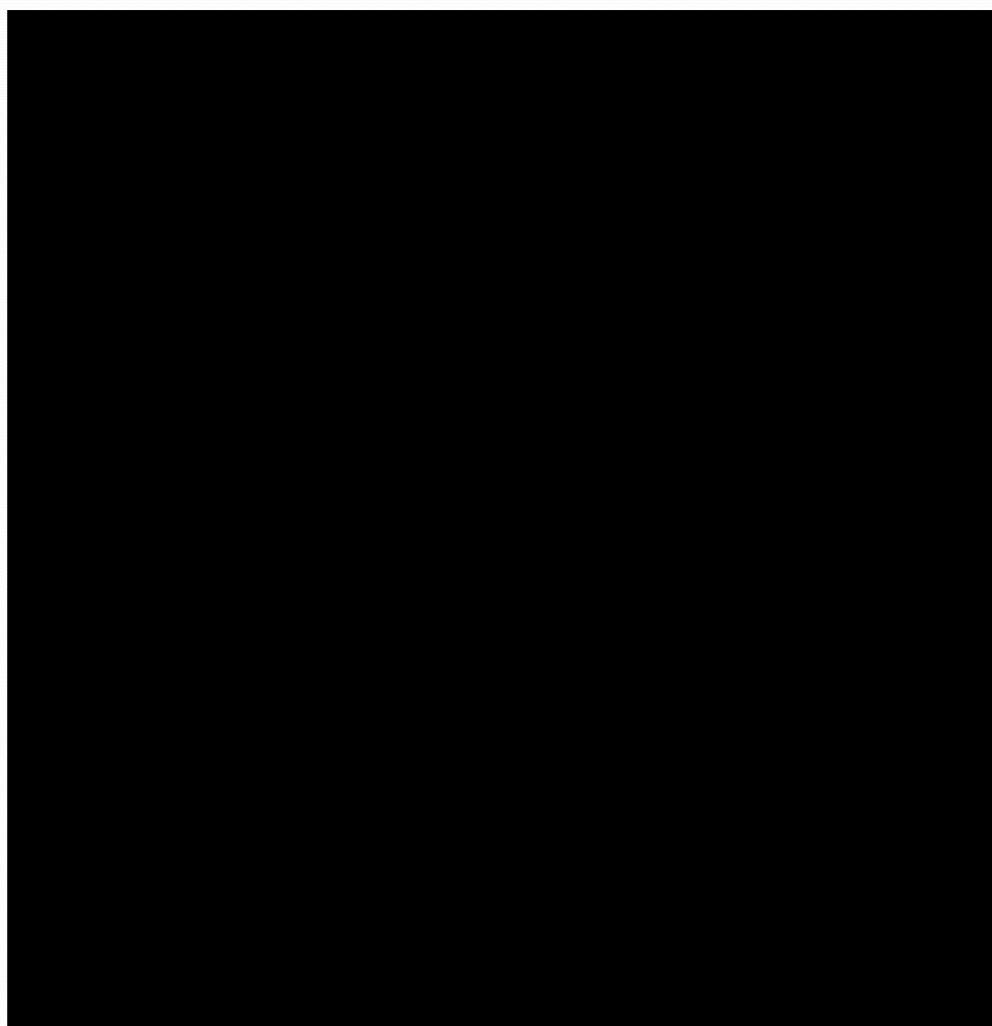
回答欄	
-----	--

以上となります。ご協力ありがとうございました。

⑥

調査票			
会社名		調査日時	
連絡先		訪問先	
回答部署			

事業概要について

A large rectangular area of the document is completely redacted with a solid black fill, obscuring all text and graphics that might have been present.



※ご回答いただける範囲で構いません。

1. 宅配事業の概要

1.1. 宅配事業の概要や物流施設の配送状況について教えてください。

回答欄	例) 利用者数の推移、各センターの配送エリア 等
-----	---------------------------------

2. 近年建設された拠点について

2.1. 拠点の概要

2.1.1. 拠点の概要や、配送状況を教えてください。

回答欄	
-----	--

2.1.2. 拠点を選定された際に重視されたポイントは何ですか。

回答欄	(例) 高速道路へのアクセス、駅からの距離、土地価格 等
-----	------------------------------

2.1.3. 賃貸型の物流施設ではなく、自社で拠点を建設された理由を教えてください。

回答欄	
-----	--

2.2. 拠点の輸送計画

2.2.1. 拠点からの輸送エリア、輸送ルートを教えてください。

回答欄	
-----	--

2.2.2. 拠点の高速道路へのニーズを教えてください。

回答欄	
-----	--

2.2.3. 拠点が抱える交通面の不安点・課題はありますか。

回答欄	
-----	--

3. 外環整備の効果

3.1. 外環（関越～東名）について

3.1.1. 外環整備によって、輸送ルート・輸送時間はどのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.1.2. 外環整備によって、空港、港湾へのアクセス性はどのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.1.3. 整備箇所周辺に配送拠点の新設、移設などの可能性はありますか。

回答欄	
-----	--

3.1.4. 外環整備によって、物流コストや労務管理はどのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.1.5. 外環整備によって、各拠点が担う配送エリアの拡大は見込めますか。

回答欄	
-----	--

3.2. 外環（東名以南）について

3.2.1. 外環が東名から湾岸まで整備された場合、どのような効果を受けますか。

回答欄	
-----	--

3.2.2. 外環が東名から湾岸まで整備された場合、整備箇所周辺に拠点の新設、移設の可能性はありますか。

回答欄	
-----	--

3.3. 外環（千葉）について

3.3.1. 千葉外環の供用に伴い、道路交通状況はどのように変化しましたか。

回答欄	
-----	--

3.3.2. 千葉外環の供用に伴い、輸送ルートや発着時間の変更を行いましたか。

回答欄	
-----	--

4. その他

4.1. 重要物流道路制度についてご意見があればお聞かせください。

回答欄	
-----	--

4.2. 道路行政についてご意見があればお聞かせください。

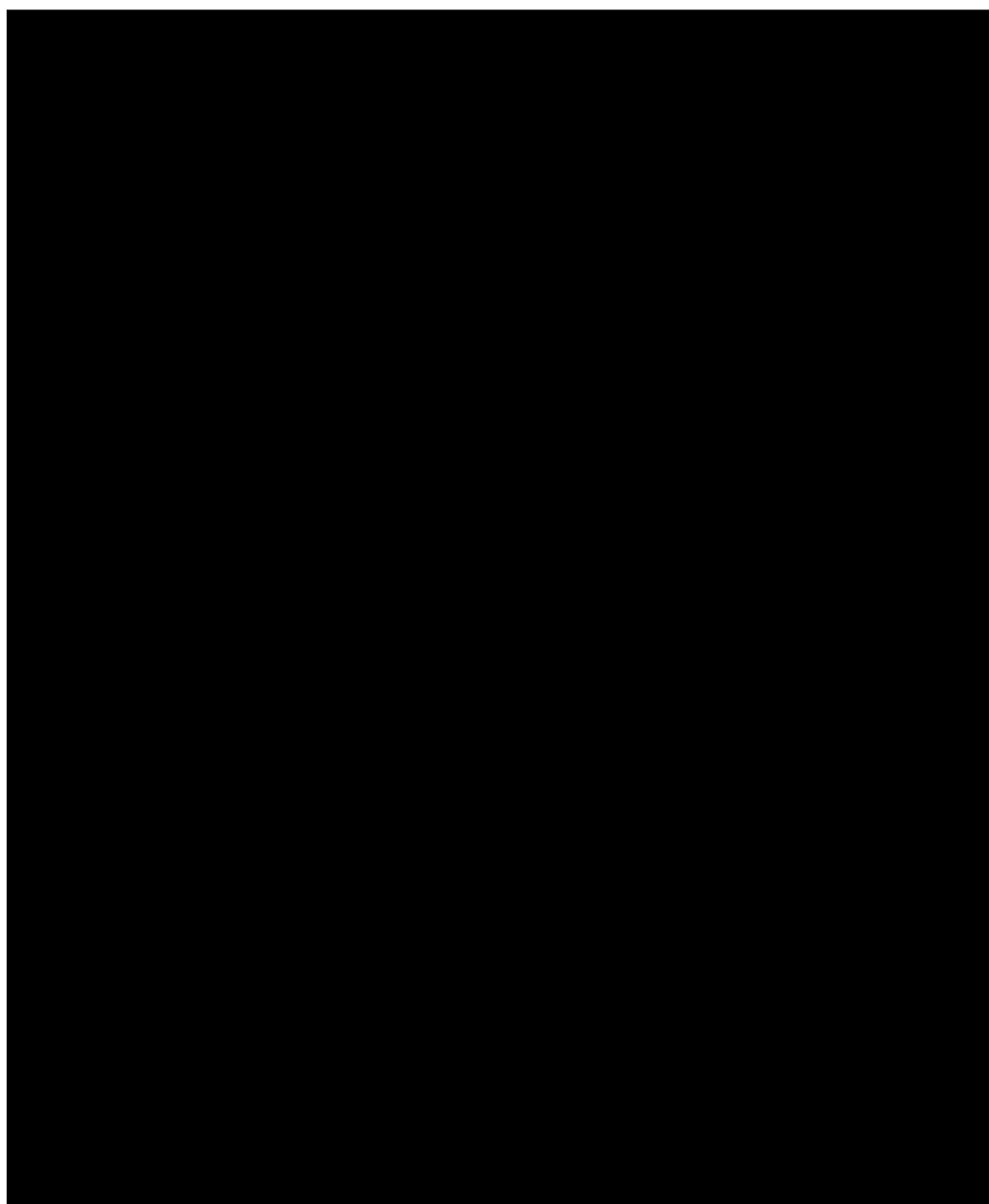
回答欄	
-----	--

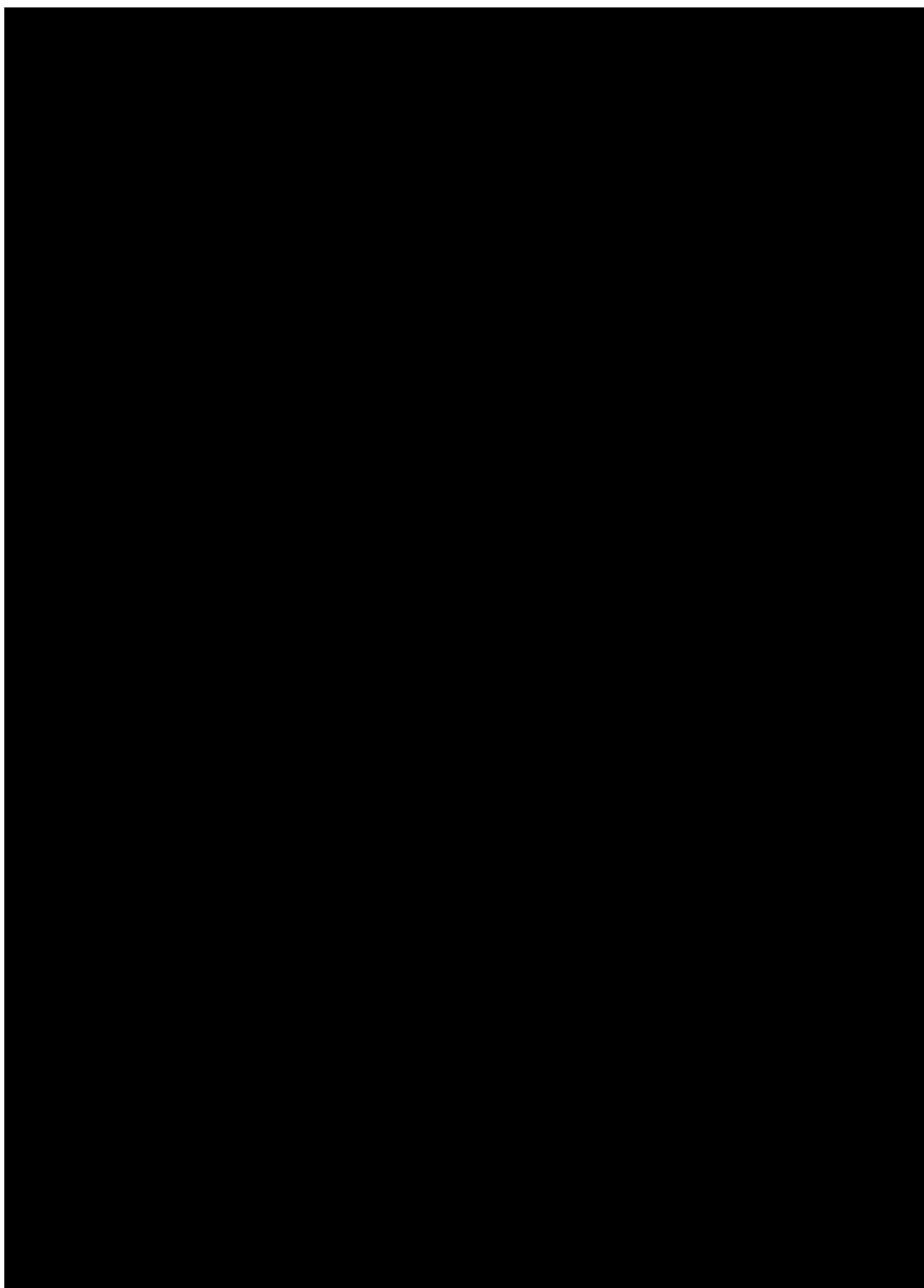
以上となります。ご協力ありがとうございました。

⑦

調査票			
会社名		調査日時	2018 年 11 月 28 日
連絡先		訪問先	
回答部署			

事業概要について





※ご回答いただける範囲で構いません。

1. 一般路線バスの事業概要

1.1. 一般路線バスの事業内容や利用状況について教えてください。

回答欄	例) 路線数、乗客数の推移について

2. 交通状況・交通課題

2.1. 全ての路線について

2.1.1. 運行経路上の渋滞ポイントを教えてください。

回答欄	
-----	--

2.1.2. 上記の渋滞ポイントに対する、留意点や対策を教えてください。

回答欄	(例) ダイヤを調整する 等

2.2. 乗客数が多い路線について

御社が運営する路線の中で、乗客数が多い路線を教えてください。また、その路線が抱える問題点・課題はありますか。

回答欄	
-----	--

2.3. 環状八号線を走行する路線について

2.3.1. 環状八号線を走行する路線の系統数、運行本数、乗客数について教えてください。

回答欄	
-----	--

2.3.2. 環状八号線が抱える交通課題について教えてください。

回答欄	(例) 慢性的な交通渋滞 等
-----	----------------

2.3.3. 環状八号線を走行する路線の定時性について教えてください。

回答欄	
-----	--

2.3.4. 環状八号線を走行する路線のダイヤ、ルートの設定を行う際、考慮されたポイントはありますか。

回答欄	(例) 朝夕の路線数 等
-----	--------------

3. 外環（関越～東名）整備の効果

外環（関越～東名）整備によって、環状八号線の渋滞が緩和と考えられています。

そこで、環状八号線を走行する路線は、外環（関越～東名）整備によって、定時性の向上等の効果を受けると想定し、設問致しております。

3.1. 環状八号線の渋滞が緩和することは、ダイヤ改正や路線ルートの再編にどのような効果を及ぼしますか。

回答欄	
-----	--

3.2. 環状八号線の渋滞が緩和することは、走行コストや労務管理にどのような効果を及ぼしますか。

回答欄	(例)ドライバーの回転率の向上 等
-----	-------------------

3.3. 環状八号線の渋滞が緩和することで、新規路線を増設する可能性はありますか。

回答欄	
-----	--

3.4. 上記以外で、外環（関越～東名）整備によって、御社が得られる効果について教えてください。

回答欄	
-----	--

4. 路線バス業界

4.1. 路線バス業界が抱える問題点・課題がありましたら、教えてください。

回答欄	
-----	--

4.2. 上記の問題点・課題は、外環整備によって、どのように改善しますか。

回答欄	
-----	--

5. 一般路線バス事業以外の事業

5.1. 一般路線バス事業以外で、御社が取り組まれている事業に関する問題点・課題はありますか。

回答欄	
-----	--

5.2. 上記の問題点・課題は、外環整備によってどのように改善しますか。

回答欄	
-----	--

6. その他

6.1. 道路行政について、ご意見があればお聞かせください。

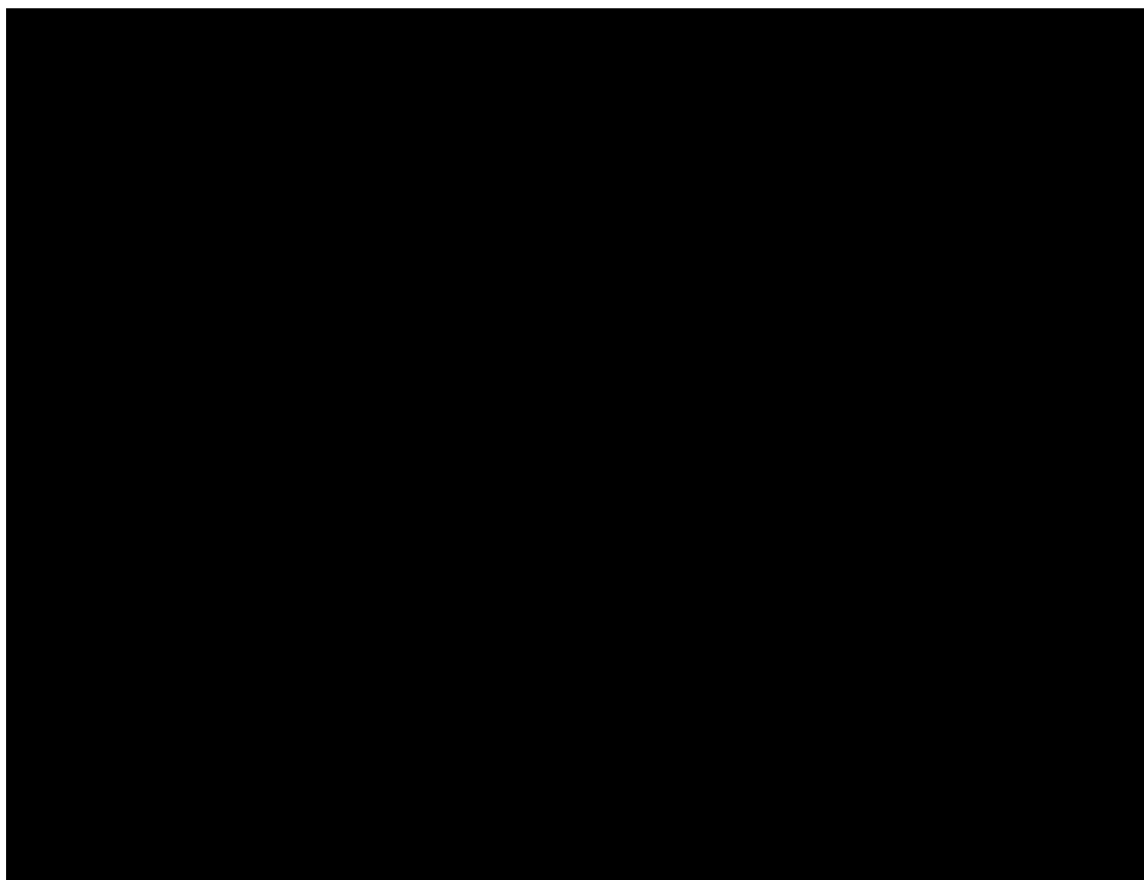
回答欄	
-----	--

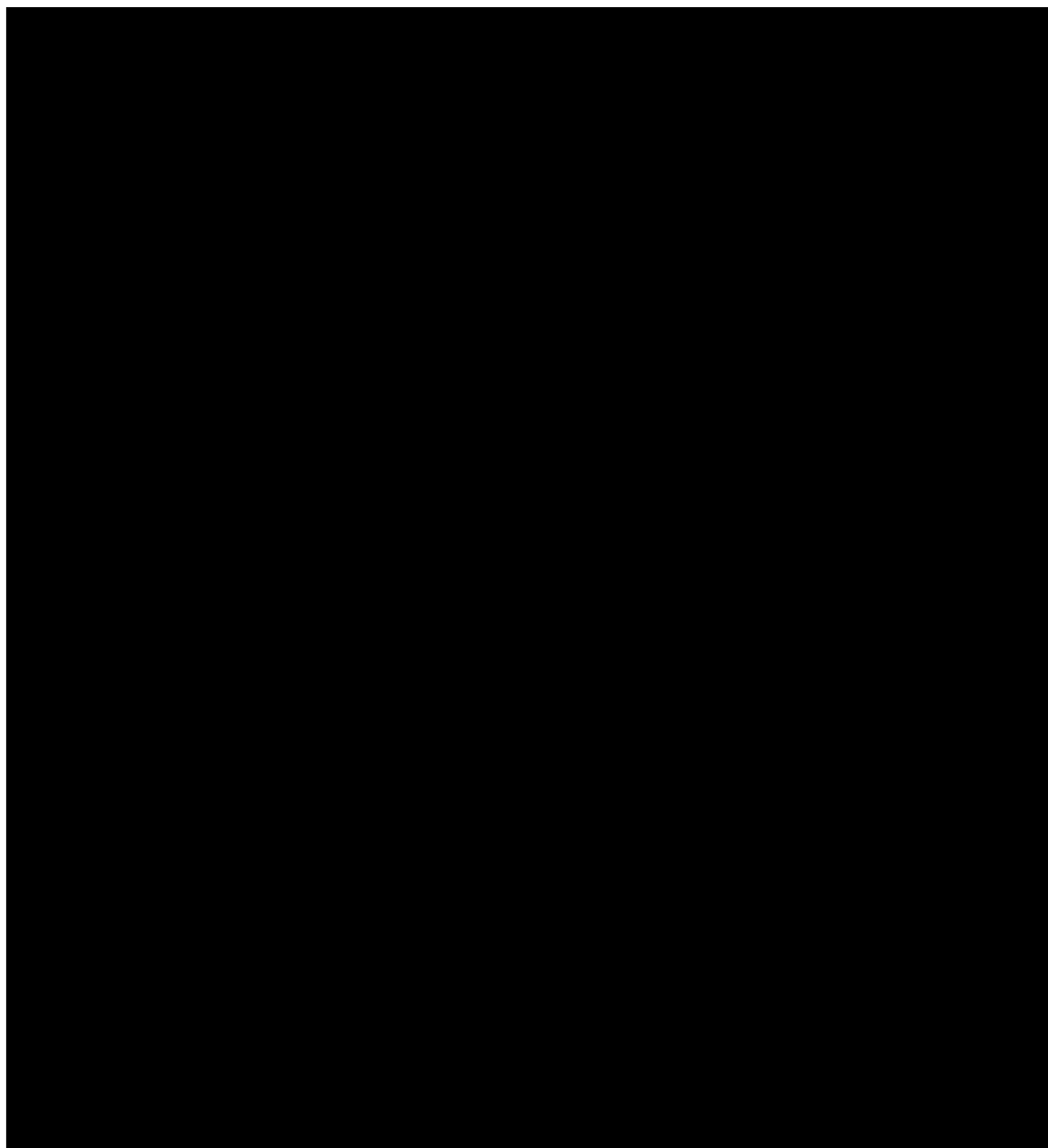
以上となります。ご協力ありがとうございました。

⑧

調査票			
会社名		調査日時	2018 年 11 月 22 日
連絡先		訪問先	
回答部署			

事業概要について

A large rectangular area of the document is completely redacted with a solid black fill, obscuring all text and graphics that might have been present in the '事業概要について' (About Business Overview) section.



2.2. 乗客数が多い路線について

御社が運営する路線の中で、乗客数が多い路線を教えてください。また、その路線が抱える問題点・課題はありますか。

回 答 欄	
-------------	--

2.3. 環状八号線を走行する路線について

2.3.1. 環状八号線を走行する路線の系統数、運行本数、乗客数について教えてください。

回 答 欄	
-------------	--

2.3.2. 環状八号線が抱える交通課題について教えてください。

回 答 欄	(例) 慢性的な交通渋滞 等
-------------	----------------

2.3.3. 環状八号線を走行する路線の定時性について教えてください。

回 答 欄	
-------------	--

2.3.4. 環状八号線を走行する路線のダイヤ、ルートの設定を行う際、考慮されたポイントはありますか。

回 答 欄	(例) 朝夕の路線数 等
-------------	--------------

3. 外環（関越～東名）整備の効果

外環（関越～東名）整備によって、環状八号線の渋滞が緩和と考えられています。

そこで、環状八号線を走行する路線は、外環（関越～東名）整備によって、定時性の向上等の効果を受けると想定し、設問致しております。

3.1. 環状八号線の渋滞が緩和することは、ダイヤ改正や路線ルートの再編にどのような効果を及ぼしますか。

回答欄	
-----	--

3.2. 環状八号線の渋滞が緩和することは、走行コストや労務管理にどのような効果を及ぼしますか。

回答欄	(例)ドライバーの回転率の向上 等
-----	-------------------

3.3. 環状八号線の渋滞が緩和することで、新規路線を増設する可能性はありますか。

回答欄	
-----	--

3.4. 上記以外で、外環（関越～東名）整備によって、御社が得られる効果について教えてください。

回答欄	
-----	--

4. 路線バス業界

4.1. 路線バス業界が抱える問題点・課題がありましたら、教えてください。

回答欄	
-----	--

4.2. 上記の問題点・課題は、外環整備によって、どのように改善しますか。

回答欄	
-----	--

5. 一般路線バス事業以外の事業

5.1. 一般路線バス事業以外で、御社が取り組まれている事業に関する問題点・課題はありますか。

回答欄	
-----	--

5.2. 上記の問題点・課題は、外環整備によってどのように改善しますか。

回答欄	
-----	--

6. その他

6.1. 道路行政について、ご意見があればお聞かせください。

回答欄	
-----	--

以上となります。ご協力ありがとうございました。

⑨

調査票			
会社名		調査日時	2019年3月8日
連絡先		訪問先	
ご回答者			

1. 事業内容について

1.1. 2018年の利用者数を教えてください。また、把握されている範囲で、利用者割合（年齢構成、地方別の利用者割合）について教えてください。

回答欄	(例)2018年の利用者数は〇人で、そのうち約〇割が〇〇地方からの利用者であった。等
-----	--

1.2. 把握されている範囲で、利用者のアクセス割合について教えてください。

回答欄	(例)電車利用が〇割、車利用が〇割。等
-----	---------------------

1.3. 駐車場の利用状況について教えてください。

回答欄	(例)総駐車台数は〇台で、〇割程度利用されていることが多い。等
-----	---------------------------------

1.4. 現状の利用状況や、道路環境等について、何か問題点や課題はありますか。

回答欄	(例)環状八号線の渋滞によって、路線バスの定時性が低い。等
-----	-------------------------------

2. 外環整備（関越～東名）の効果

2.1.1. 外環（関越～東名）の整備によって、どのような交通状況の変化を期待しますか。また、その交通状況の変化によって、利用者数の増加を期待していますか。

回答欄	(例) ○○高速からのアクセス向上によって、利用者数の増加を期待している 等
-----	--

2.1.2. 外環（関越～東名）の整備は、利用者にどのような効果を与えると期待しますか。また、利用者の満足度は向上すると期待していますか。

回答欄	(例) ○○地方からの所要時間短縮によって、お客様の滞在時間が増加し、満足度向上につながる 等
-----	---

2.1.3. 外環（関越～東名）の整備によって、上記以外に期待できる効果や、取り組みたい施策があれば教えてください。

回答欄	(例) 幹線道路の交通量減少に伴う周辺道路の安全性向上、広報エリアの拡大 等
-----	--

3. 外環整備（東名～湾岸）の効果

3.1. 外環が東名から湾岸まで整備された場合、どのような交通状況の変化を期待しますか。また、その交通状況の変化によって、利用者数の増加を期待していますか。

回答欄	(例) 羽田空港からのアクセス向上で、更なる利用者増加が見込める。 等
-----	-------------------------------------

3.2. 外環が東名から湾岸まで整備された場合、上記以外に期待できる効果や、取り組みたい施策があれば教えてください。

回答欄	(例) 外国人観光客誘致のため羽田空港とのアクセスを強化したい(シャトルバスの運行など) 等
-----	--

4. その他

4.1. 道路行政についてご意見があればお聞かせください。

回 答 欄	
-------------	--

以上となります。ご協力ありがとうございました。

⑩

調査票			
会社名		調査日時	
連絡先		訪問先	
ご回答者			

1. 事業内容について

1.1. 2018 年の利用者数を教えてください。また、把握されている範囲で、利用者割合（年齢構成、地方別の利用者割合）について教えてください。

回答欄	(例) 2018 年の利用者数は〇人で、そのうち約〇割が〇〇地方からの利用者であった。 等
-----	---

1.2. 把握されている範囲で、利用者のアクセス割合について教えてください。

回答欄	(例) 電車利用が〇割、車利用が〇割。 等
-----	-----------------------

1.3. 駐車場の利用状況について教えてください。

回答欄	(例) 総駐車台数は〇台で、〇割程度利用されていることが多い。 等
-----	-----------------------------------

1.4. 現状の利用状況や、道路環境等について、何か問題点や課題はありますか。

回答欄	(例) 環状八号線の交通量が比較的多く、事故の危険性が高い。 等
-----	----------------------------------

2. 外環整備（関越～東名）の効果

2.1. 外環（関越～東名）の整備によって、どのような交通状況の変化を期待しますか。また、その交通状況の変化によって、利用者数の増加を期待していますか。

回答欄	(例) ○○高速からのアクセス向上によって、利用者数の増加を期待している 等
-----	--

2.2. 外環（関越～東名）の整備は、利用者にとってどのような効果を与えると期待しますか。また、利用者の満足度は向上すると期待していますか。

回答欄	(例) ○○地方からの所要時間短縮によって、お客様の滞在時間が増加し、満足度向上につながる 等
-----	---

2.3. 外環（関越～東名）の整備によって、上記以外に期待できる効果や、取り組みたい施策があれば教えてください。

回答欄	(例) 広報エリアの拡大、幹線道路の交通量減少に伴う周辺道路の安全性向上等
-----	---------------------------------------

3. 外環整備（東名～湾岸）の効果

3.1. 外環が東名から湾岸まで整備された場合、どのような交通状況の変化を期待しますか。また、その交通状況の変化によって、どのような効果を期待していますか。

回答欄	(例) 羽田空港からのアクセス向上で、更なる利用者増加が見込める。 等
-----	-------------------------------------

3.2. 外環が東名から湾岸まで整備された場合、上記以外に期待できる効果や、取り組みたい施策があれば教えてください。

回答欄	(例) 外国人観光客誘致のため羽田空港とのアクセスを強化したい(シャトルバスの運行) 等
-----	--

4. その他

4.1. 道路行政についてご意見があればお聞かせください。

回 答 欄	
-------------	--

以上となります。ご協力ありがとうございました。

(6) ヒアリング結果の整理

ヒアリングを実施した各社について、議事内容を整理した結果は次頁以降に示す。

結果として物流事業者から、外環整備による物流ネットワークの改善によって、物流コストの削減や輸送時間の短縮等を期待していることが把握できた。

その他の業種から、外環整備による利用者数の増加を期待していることが把握できた。

①					
No.	ヒアリング内容	分類			
		企業情報	課題	整備効果	その他
■企業概要					
1		☐			
2		☐			
3					☐
4		☐			
5					☐
6		☐			
7		☐			
8		☐			
■近年建設された拠点					
概要					
9				☐	
10		☐			
11					☐
12		☐			
拠点の輸送計画					
13		☐			
■外環整備の効果					
関越～東名区間の整備について					
14		☐			
15		☐			
三郷南IC～高谷JCT整備について					
15		☐			
16			☐		
■その他					
17					☐

②		分類			
番号	ヒアリング内容	企業情報	課題	整備効果	その他
■企業概要					
1		☐			
2		☐			
3		☐			
4		☐			
5		☐			
6		☐			
7		☐			
8			☐		
■近年建設された拠点					
概要					
9		☐			
10		☐			
11		☐			
12		☐			
拠点の輸送計画					
13			☐		
■外環整備の効果					
関越～東名区間の整備について					
14				☐	
15					☐
16				☐	
17					☐
18					☐
19				☐	
20				☐	
21				☐	
22				☐	
23				☐	
東名～湾岸区間の整備について					
24					☐
三郷南IC～高谷JCT整備について					
25				☐	
■その他					
26					☐
27					☐
28					☐

③		分類			
No.	ヒアリング内容	企業情報	課題	整備効果	その他
■企業概要					
1		☐			
2		☐			
3		☐			
4		☐			
5		☐			
6		☐	☐		
■近年建設された拠点					
概要					
7					☐
8					☐
拠点の輸送計画					
9			☐		
10					☐
■外環整備の効果					
関越～東名区間の整備について					
10				☐	
11				☐	☐
12				☐	
13		☐		☐	
東名～湾岸区間の整備について					
15				☐	
16				☐	
17				☐	
三郷南IC～高谷JCT整備について					
19				☐	
20				☐	
■その他					
21					☐
20					☐

④

No.	ヒアリング内容	分類			
		企業情報	課題	整備効果	その他
■企業概要					
1		☐			
2		☐			
3		☐			
4		☐			
5					☐
6		☐			
7		☐			
■近年建設された拠点					
概要					
8		☐			
9					☐
10					☐
11					☐
拠点の輸送計画					
12		☐			
13		☐			
14					☐
■外環整備の効果					
間越～東名区間の整備について					
15		☐			
16			☐		
17				☐	
18		☐			
19				☐	☐
20				☐	☐
21				☐	
22				☐	
23				☐	
24				☐	
東名～湾岸区間の整備について					
25				☐	
26				☐	
三郷南IC～高谷JCT整備について					
27				☐	
■その他					
28					☐
29					☐
30					☐

⑤

No.	ヒアリング内容	分類			
		企業情報	課題	整備効果	その他
■企業概要					
1		☐			
2		☐			
3		☐			
■近年建設された拠点					
概要					
4		☐			
5		☐			
6		☐			
拠点の輸送計画					
7		☐			
8		☐			
9			☐		
■外環整備の効果					
関越～東名区間の整備について					
10				☐	
11					☐
12			☐	☐	
13				☐	
14				☐	
東名～湾岸区間の整備について					
15				☐	
16			☐	☐	
三郷南IC～高谷JCT整備について					
19				☐	
20			☐	☐	
21			☐		
■その他					
重要物流道路制度について					
21			☐		
道路行政について					
22			☐		

⑥

No.	ヒアリング内容	分類			
		企業情報	課題	整備効果	その他
■企業概要					
1		☐			
■近年建設された拠点					
概要					
2		☐			
3		☐			
拠点の輸送計画					
4		☐			
5		☐			
6			☐		
■外環整備の効果					
関越～東名区間の整備について					
10					☐
11				☐	
12			☐		
13				☐	
東名～湾岸区間の整備について					
15					☐
三郷南IC～高谷JCT整備について					
19			☐		
20				☐	

⑦

No.	ヒアリング内容	分類			
		企業情報	課題	整備効果	その他
■企業概要					
1		☐			
2		☐			
3		☐			
■運行経路上の渋滞ポイントと対策					
路線の抱える問題点（全路線）					
4		☐			
5		☐	☐		
6		☐	☐		
乗客数の多い路線					
7			☐		
8		☐			
9		☐	☐		
10			☐		
環状八号線を走行する路線					
11		☐			
12			☐		
13			☐		
14					☐
15			☐		
16			☐		
17			☐		
■外環（関越～東名）整備の効果					
環状八号線について					
18				☐	
19				☐	
20				☐	
16				☐	
17				☐	
■路線バス業界					
18			☐		
19			☐		
20			☐		
21			☐		
22			☐		
■その他					
23			☐		
24			☐		
25			☐		

⑧								
No.	ヒアリング内容		分類					
			企業情報	課題	整備効果	その他		
■企業概要								
1			☐					
2			☐					
3			☐					
4			☐					
5			☐					
6			☐					
7			☐	☐				
8			☐					
■運行経路上の渋滞ポイントと対策								
路線の抱える問題点（全路線）								
9				☐				
10						☐		
11						☐		
12						☐		
13			☐					
14						☐		
15				☐				
乗客数の多い路線								
16			☐	☐				
17			☐					
環八を走行する路線								
18			☐	☐				
19			☐					
20			☐	☐				
21			☐					
22			☐					
23			☐	☐				
■外環（関越～東名）整備の効果								
環状八号線について								
24					☐			
25				☐				
26					☐			
27					☐			
28					☐			
29					☐			
■路線バス業界								
30						☐		
31		☐						
■道路行政に関するご意見								
32						☐		
33						☐		
34						☐		

9

No.	ヒアリング内容	分類			
		企業情報	課題	整備効果	その他
■企業概要					
1		☐			
2		☐			
3		☐			
4		☐			
5		☐			
6		☐			
7		☐			
8			☐		
9		☐			
10		☐			
11		☐			
12		☐			
13		☐			
■外観整備の効果					
関越～東名区間の整備について					
14				☐	
15				☐	
16				☐	
17				☐	
18				☐	
19				☐	
20				☐	
東名～湾岸区間の整備について					
21				☐	
22				☐	
23			☐		
24				☐	
25				☐	
三郷南IC～高谷JCT整備について					
26				☐	
■その他					
27					☐

⑩

No.	ヒアリング内容	分類			
		企業情報	課題	整備効果	その他
■企業概要					
1		☐			
■外環境整備の効果					
問題～奥名区間の整備について					
2				☐	
■その他					
3					☐

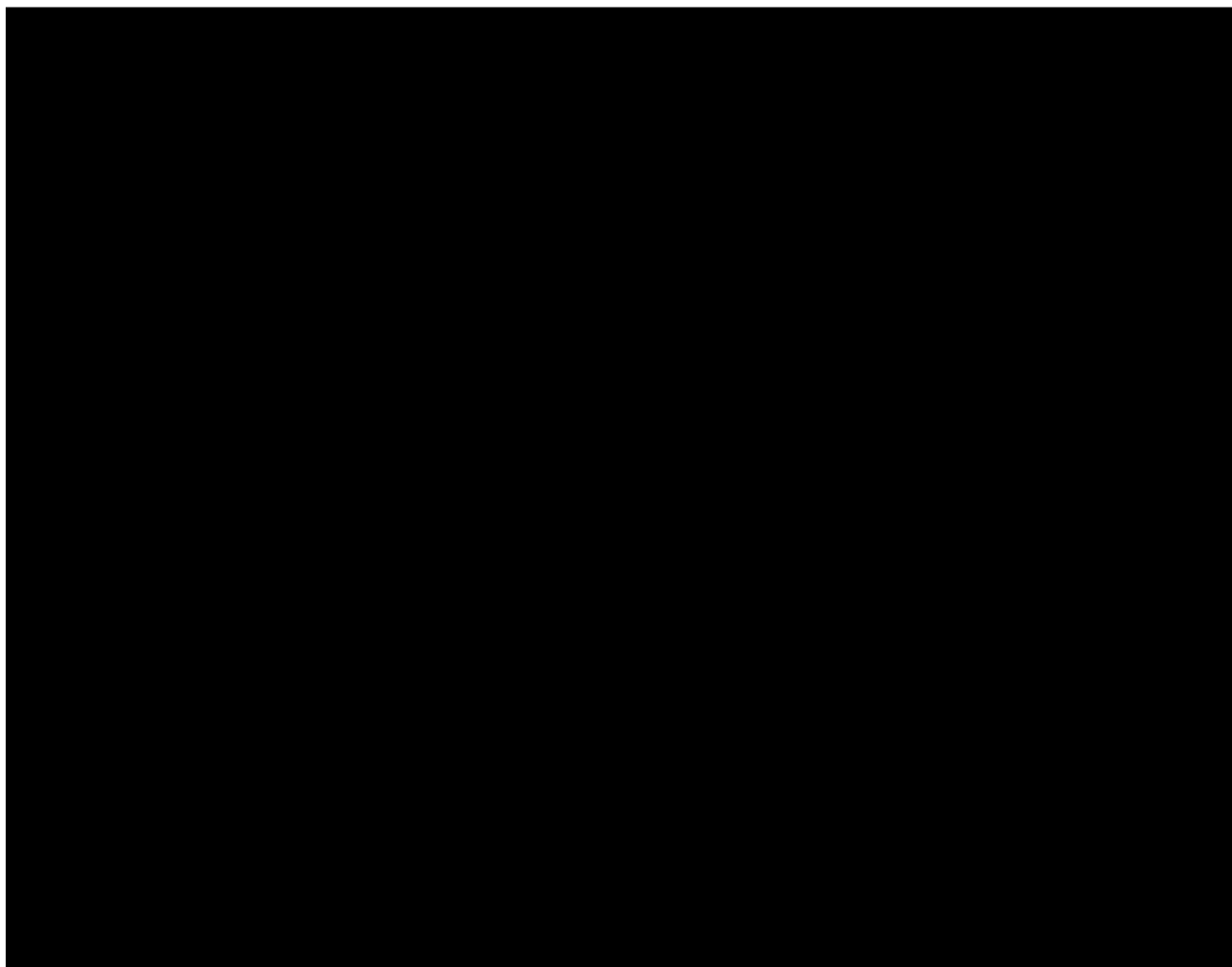
(7) ヒアリング調査の実施結果

各社のヒアリング調査の議事録並びに、アンケート結果を以下に示す。

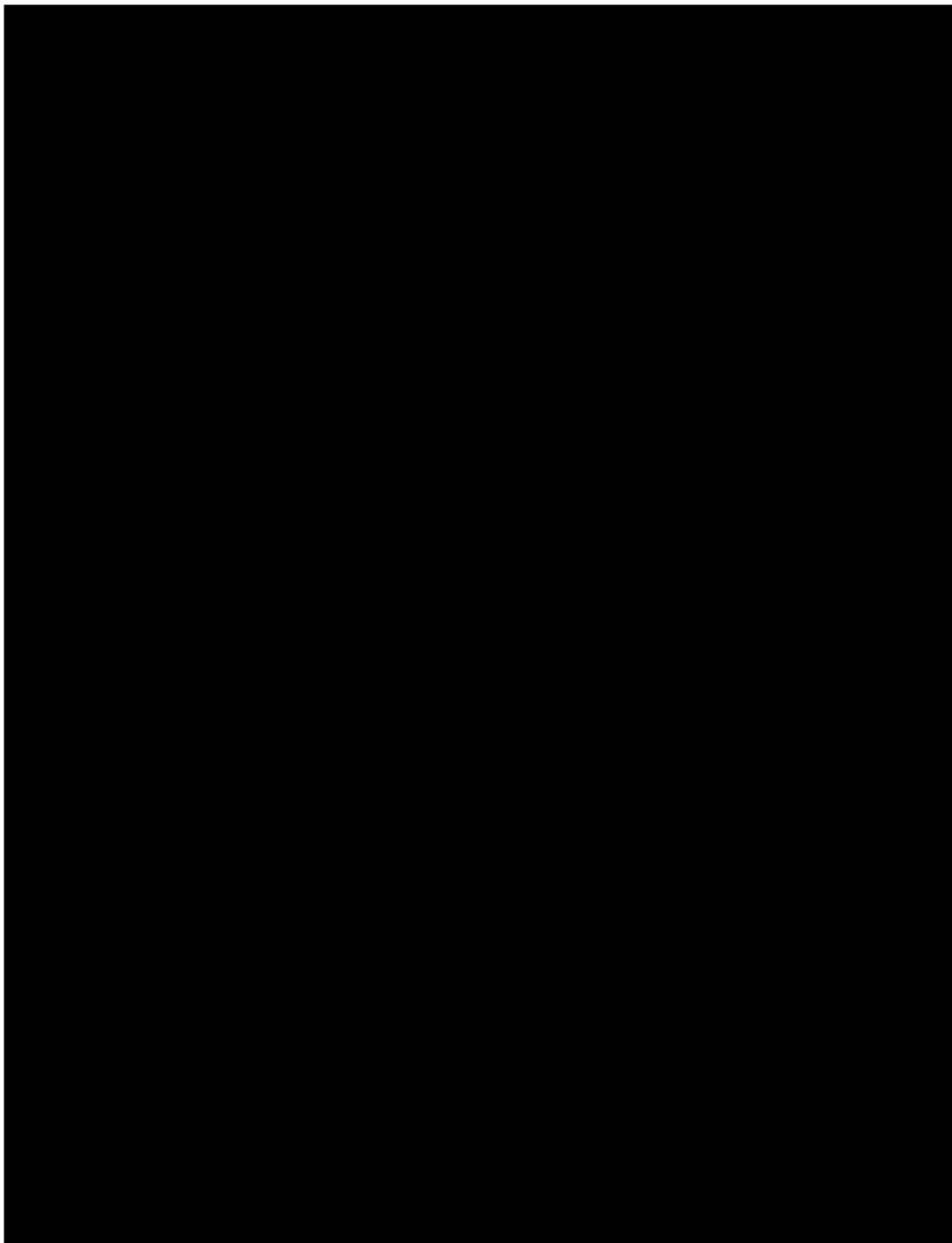
①

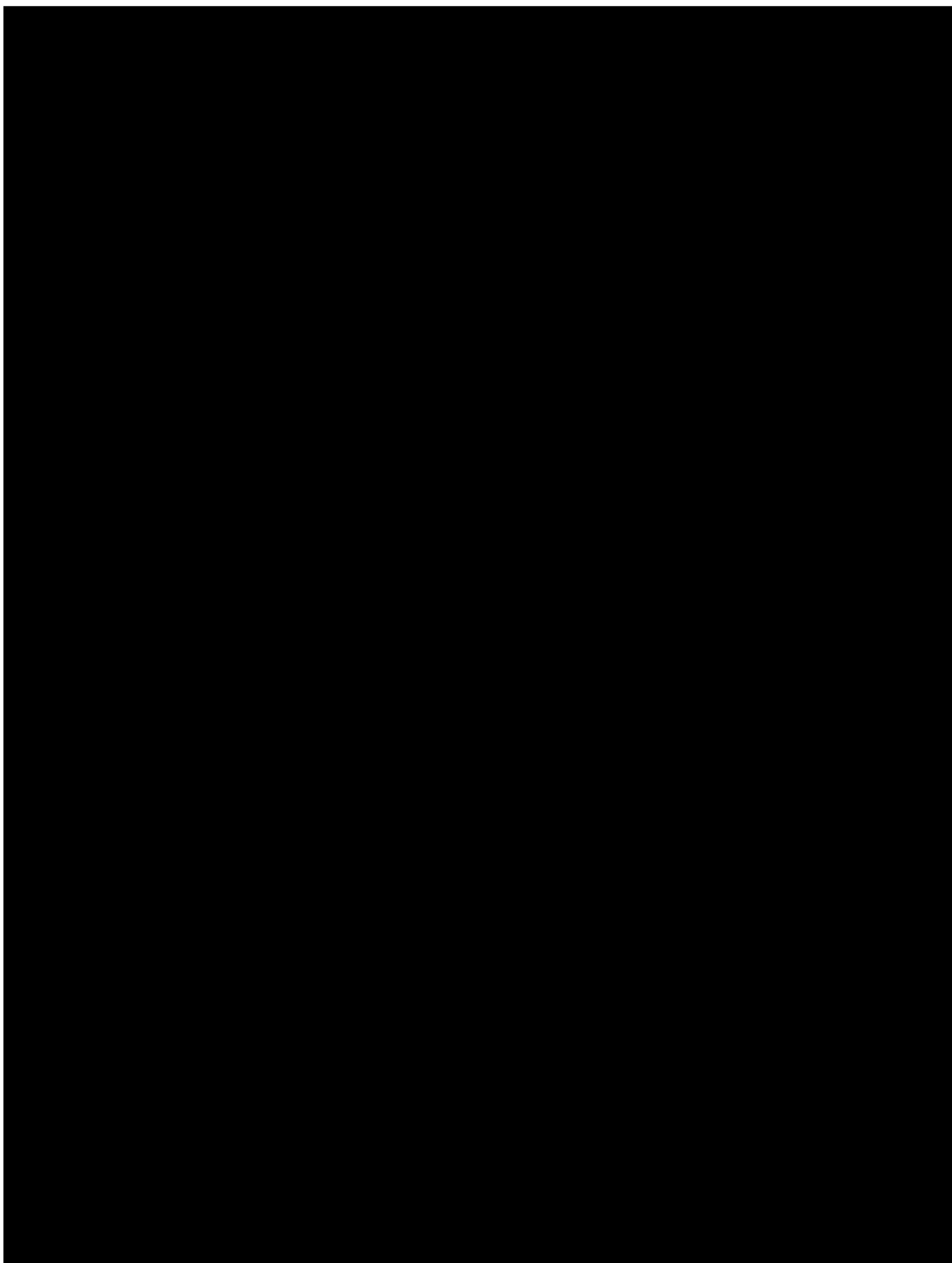
[Redacted]

[Redacted]

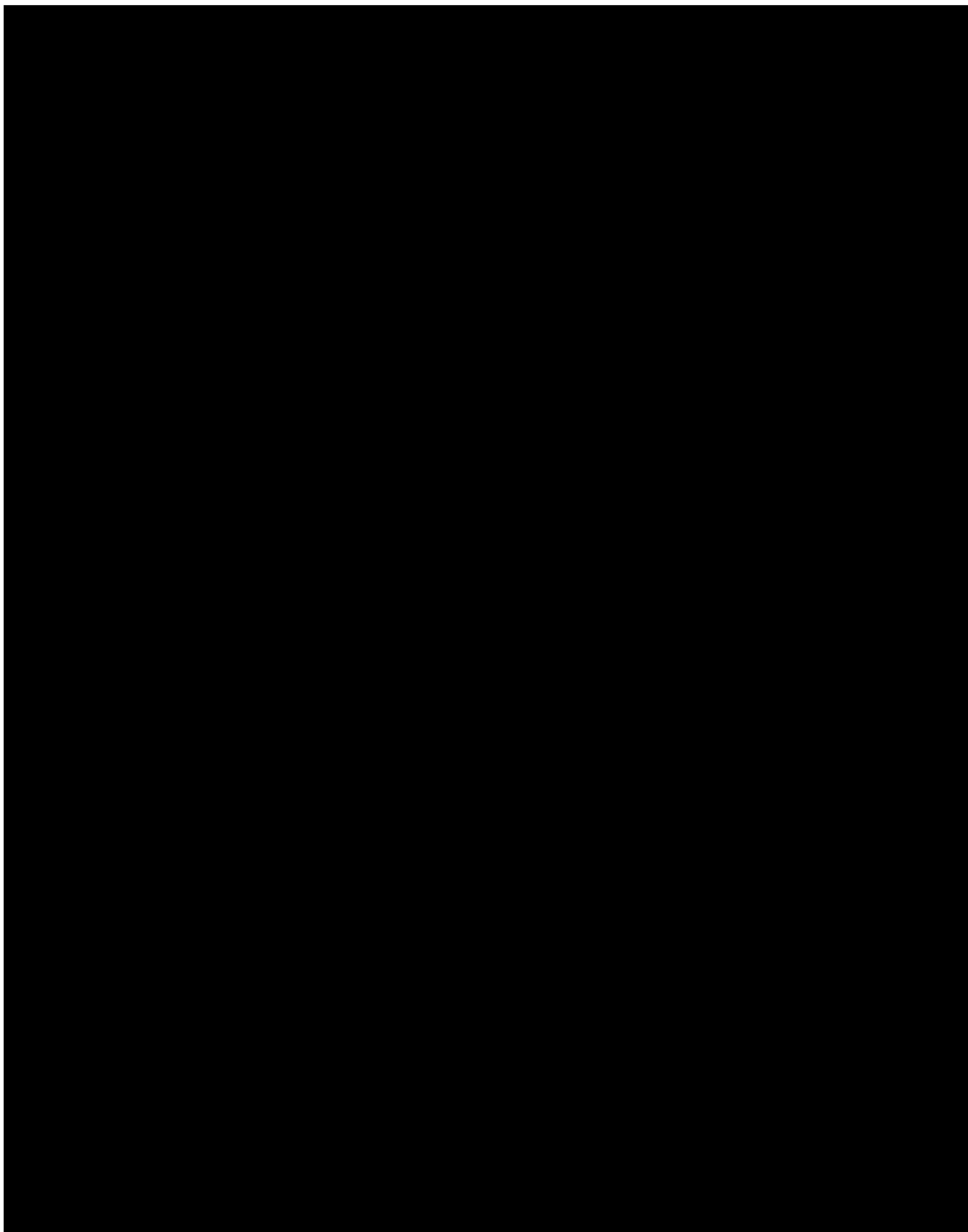


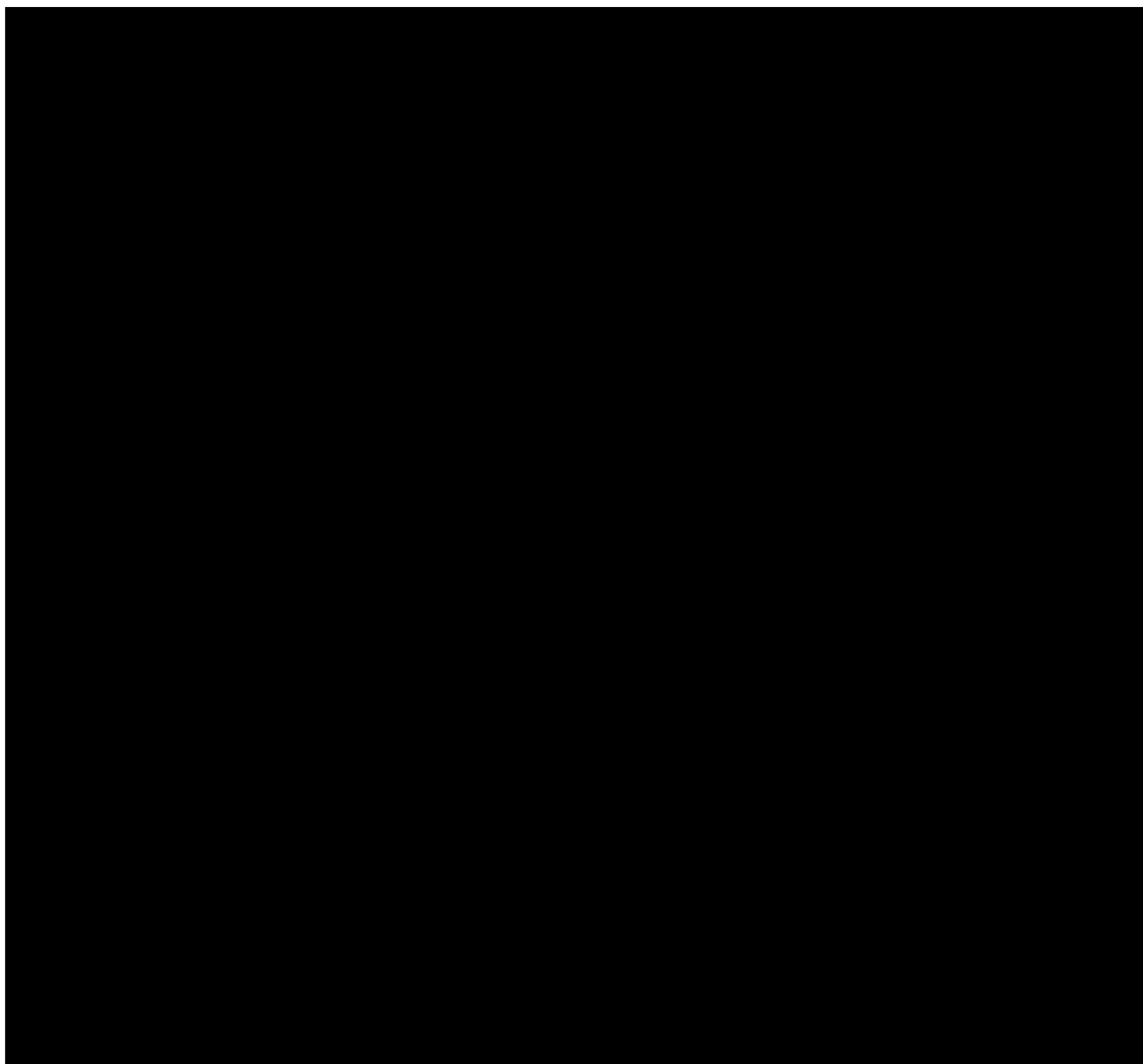
②



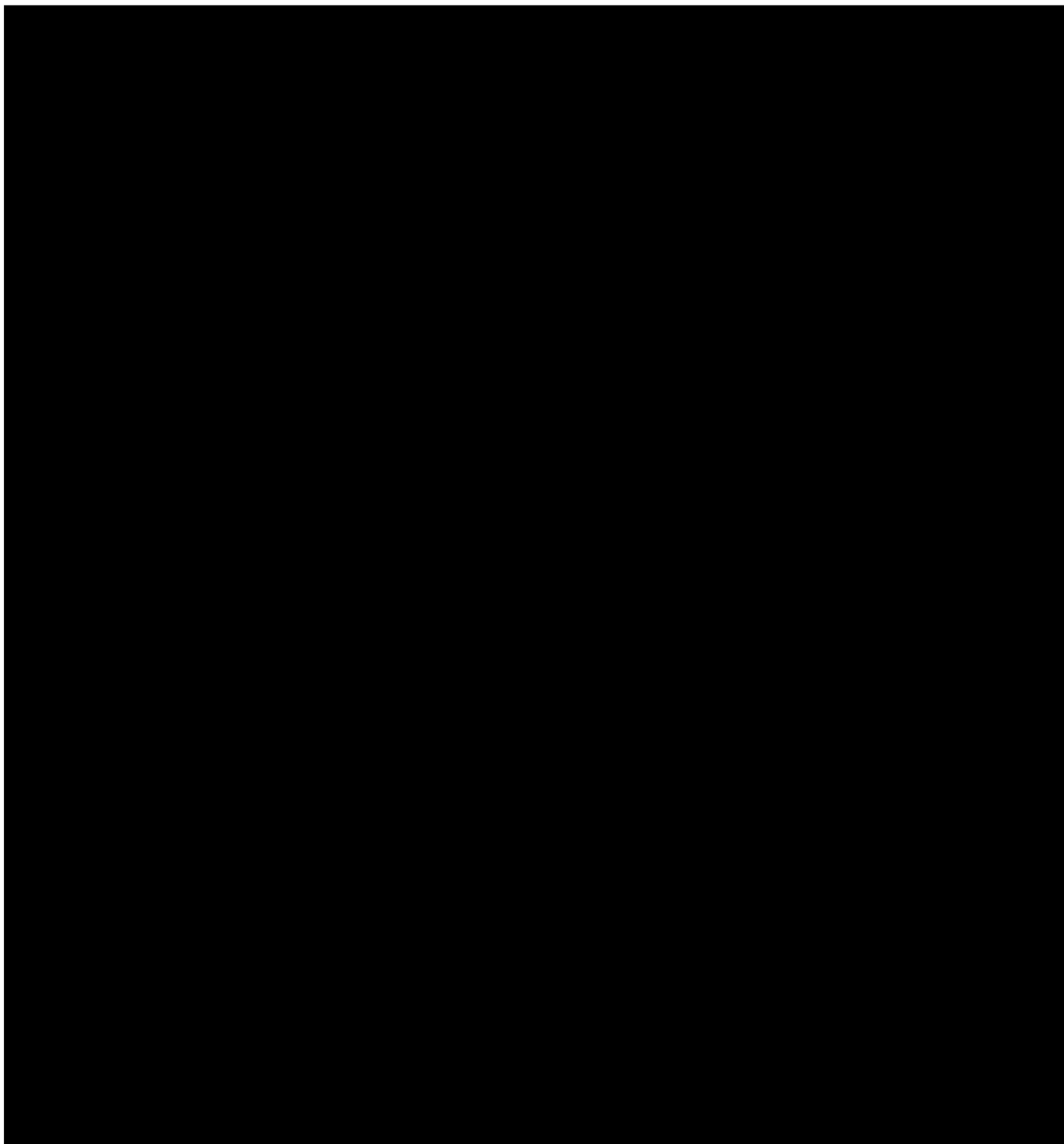


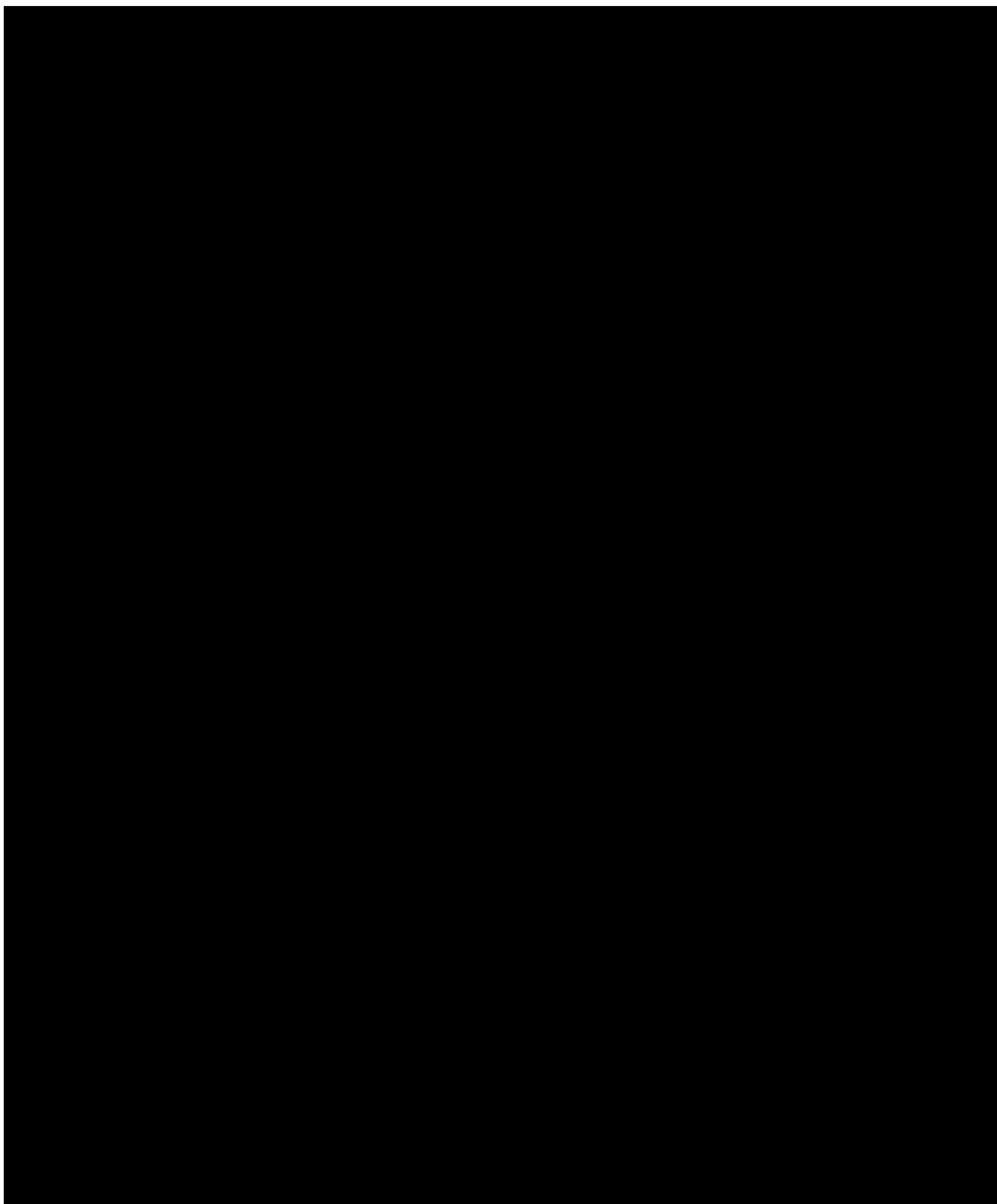
③

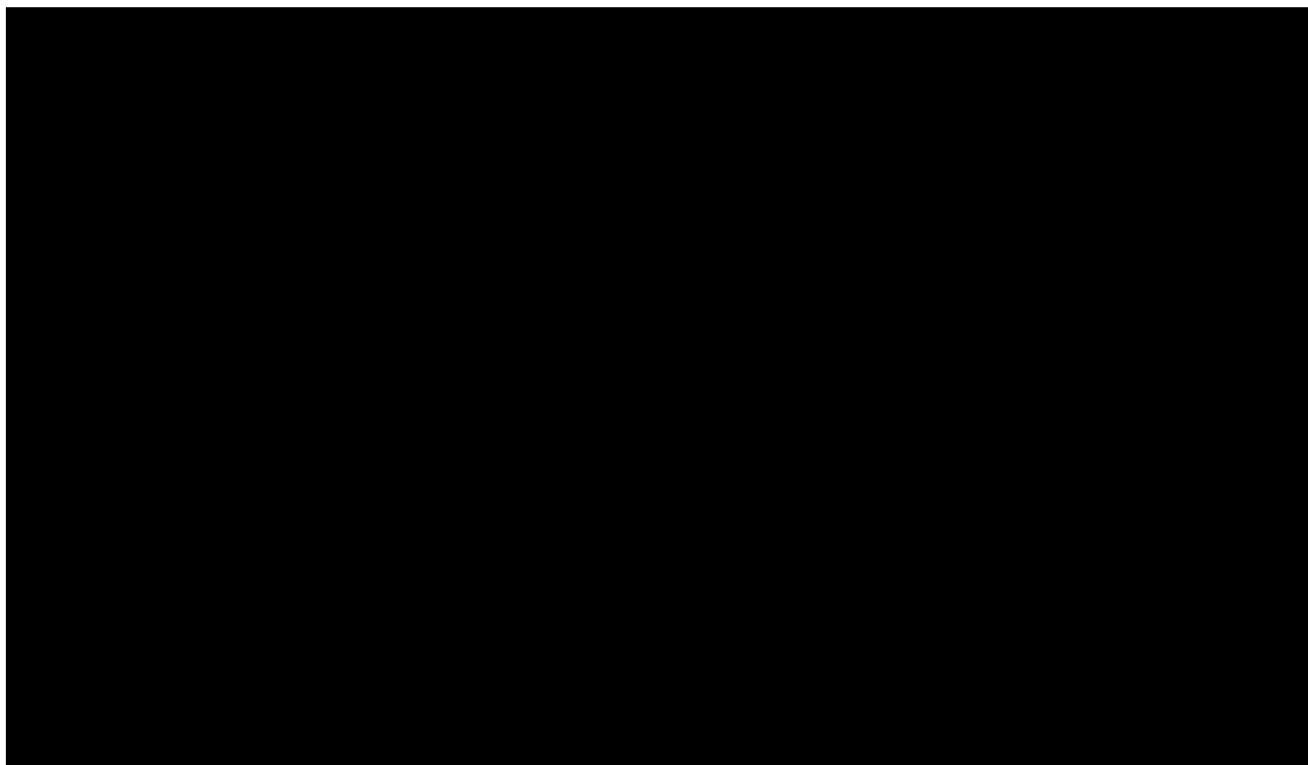




④



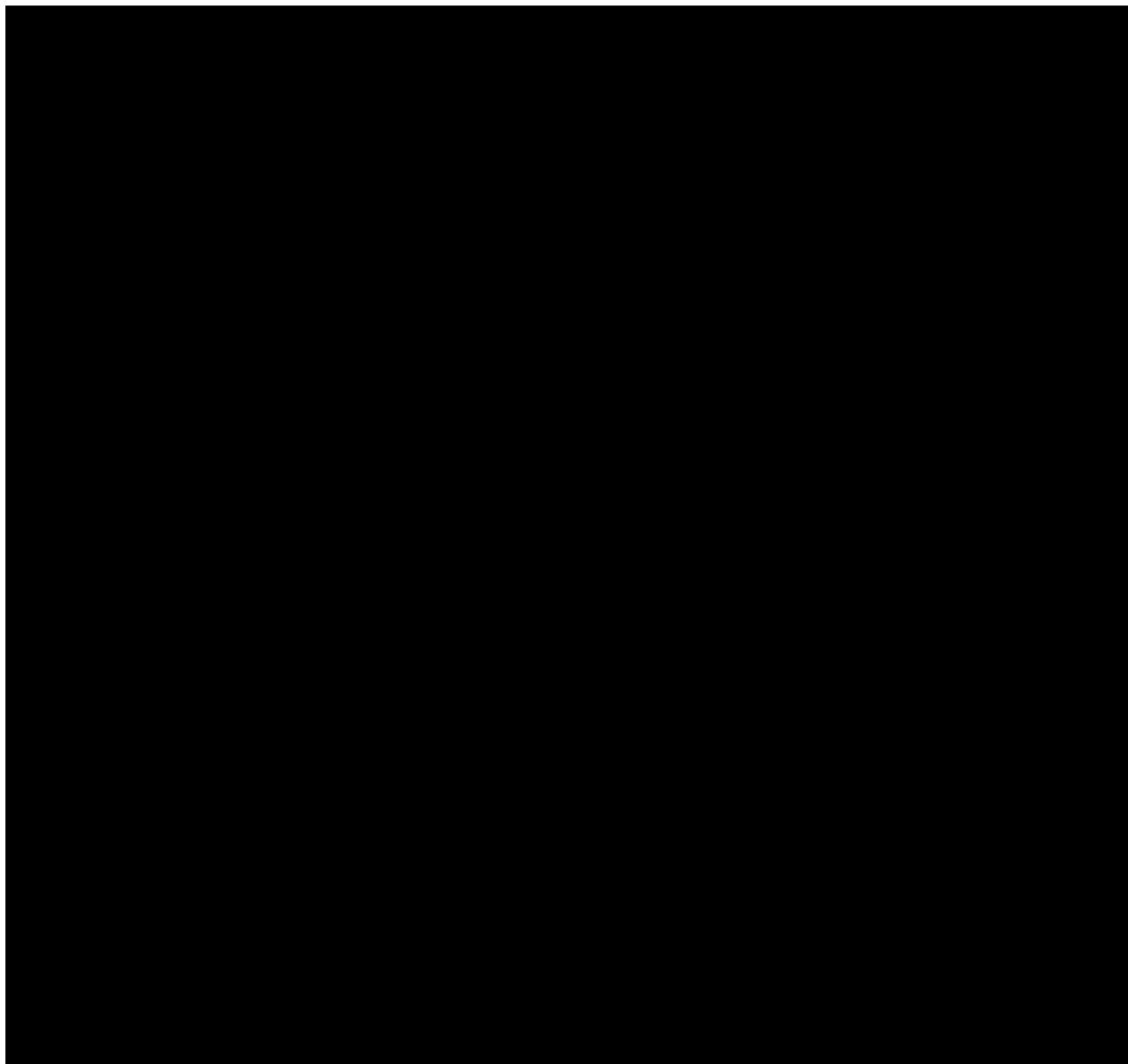




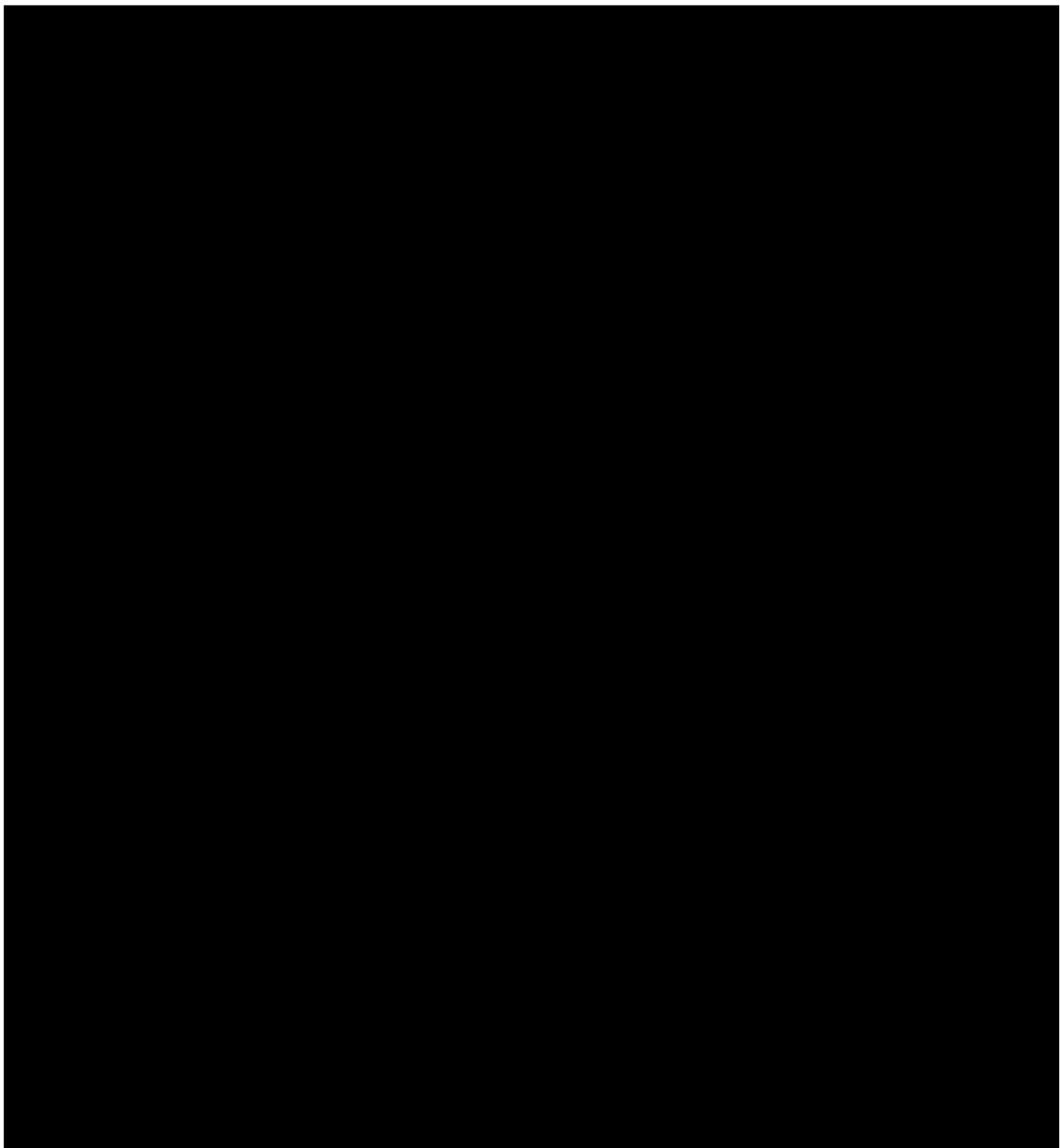
⑤

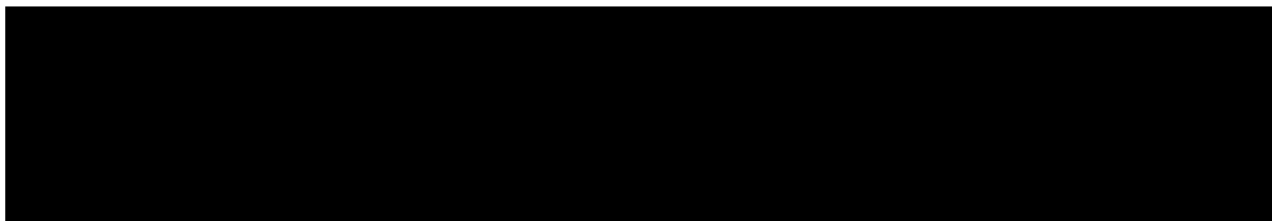
[Redacted]

[Redacted]

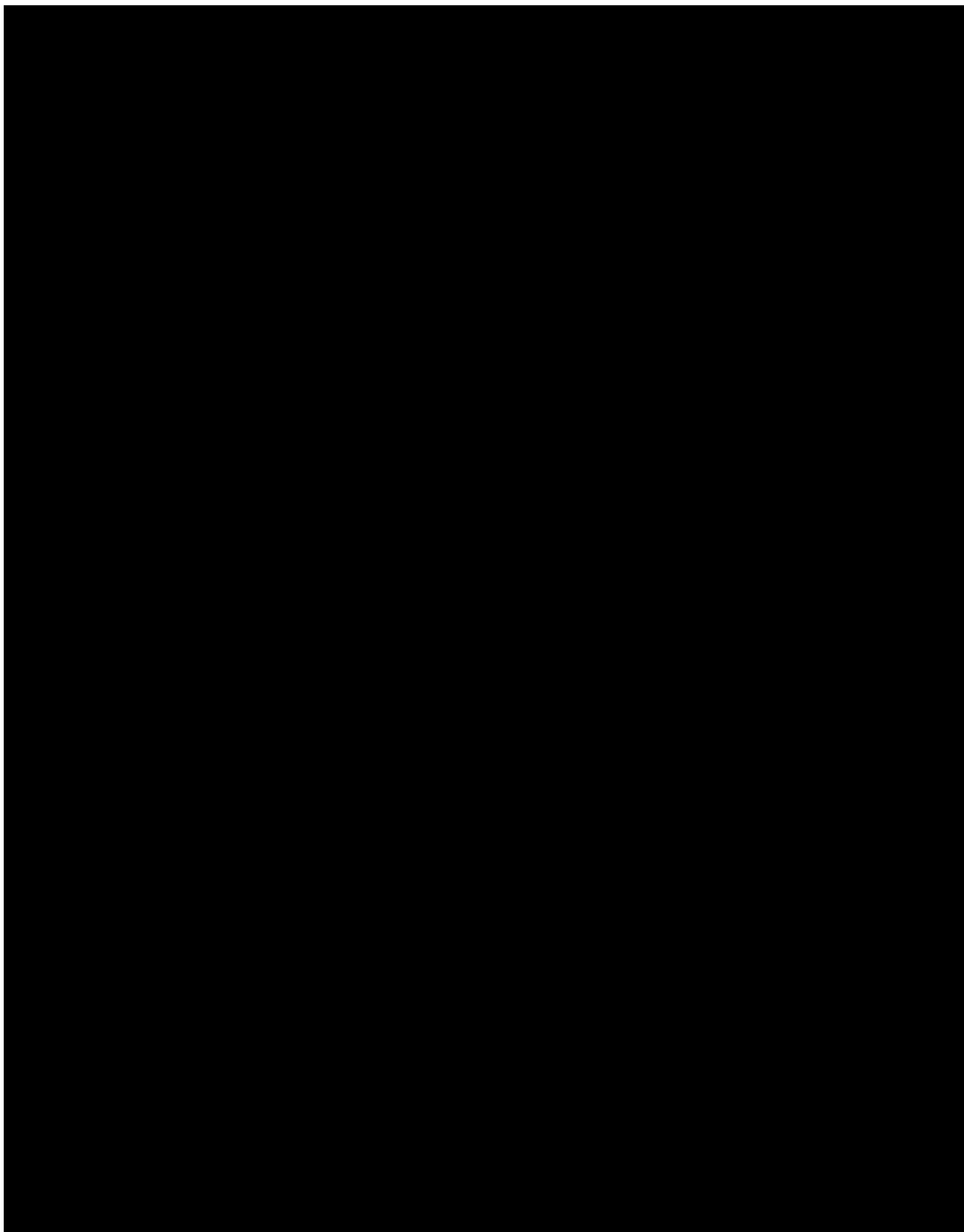


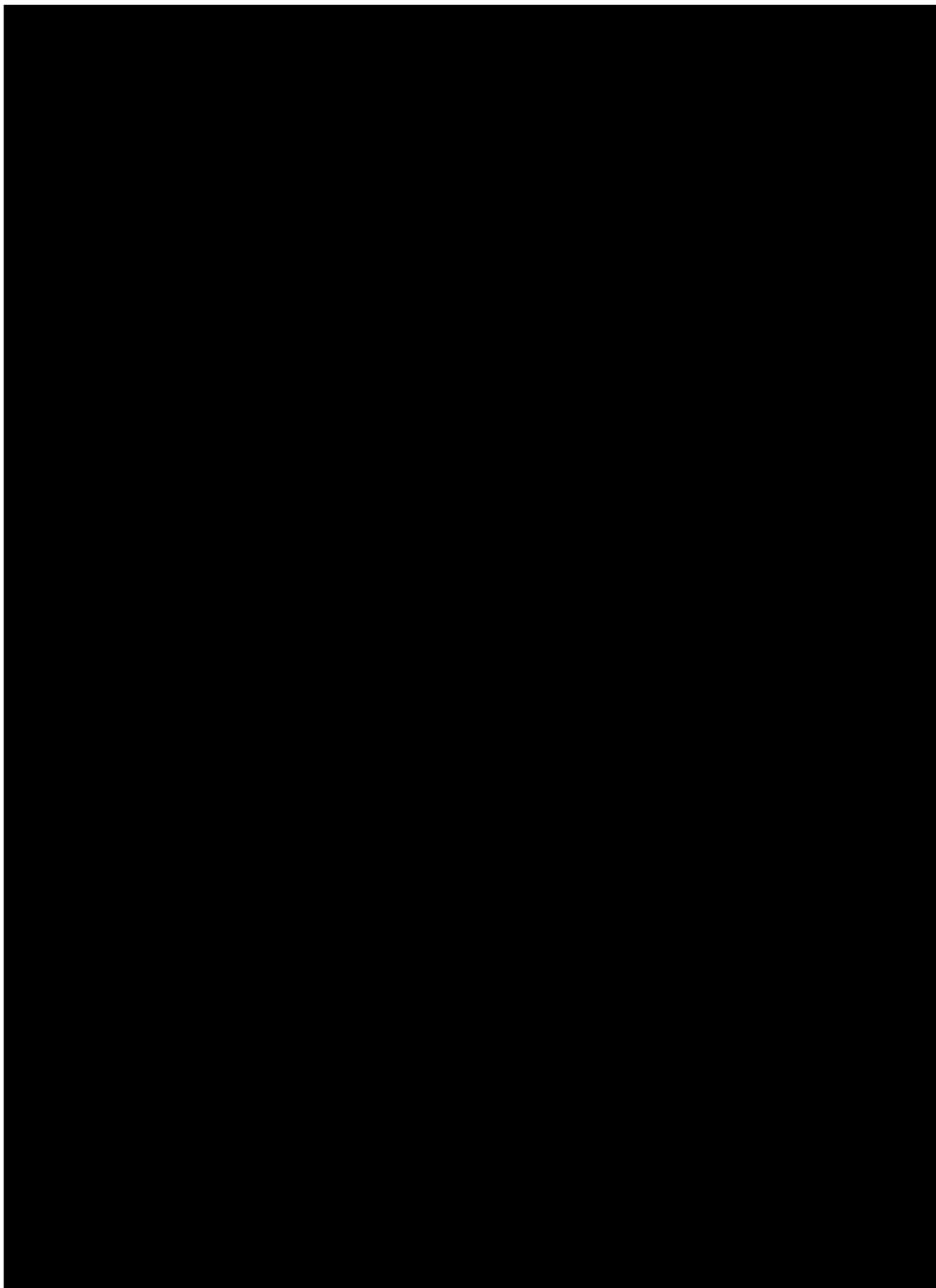
⑥



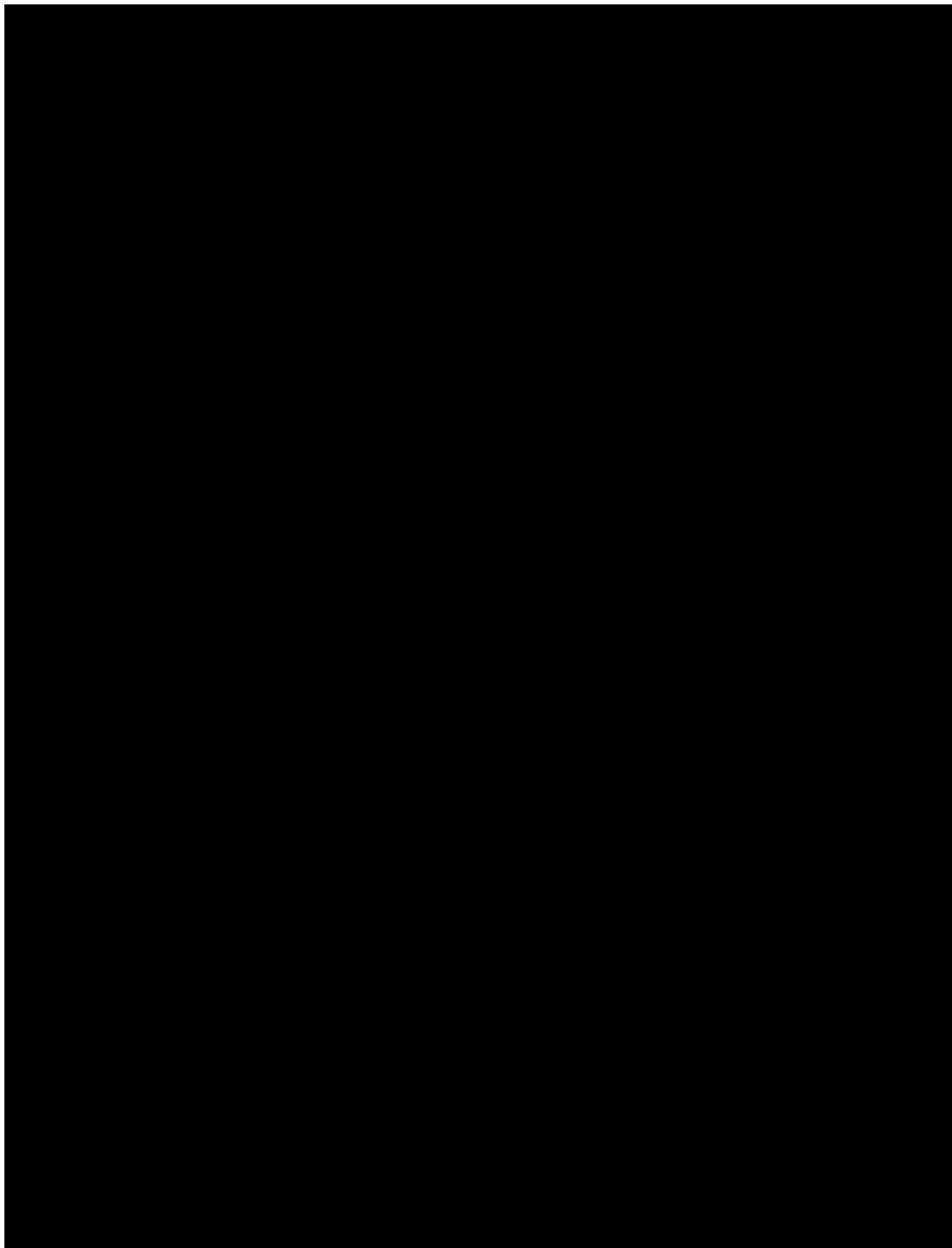


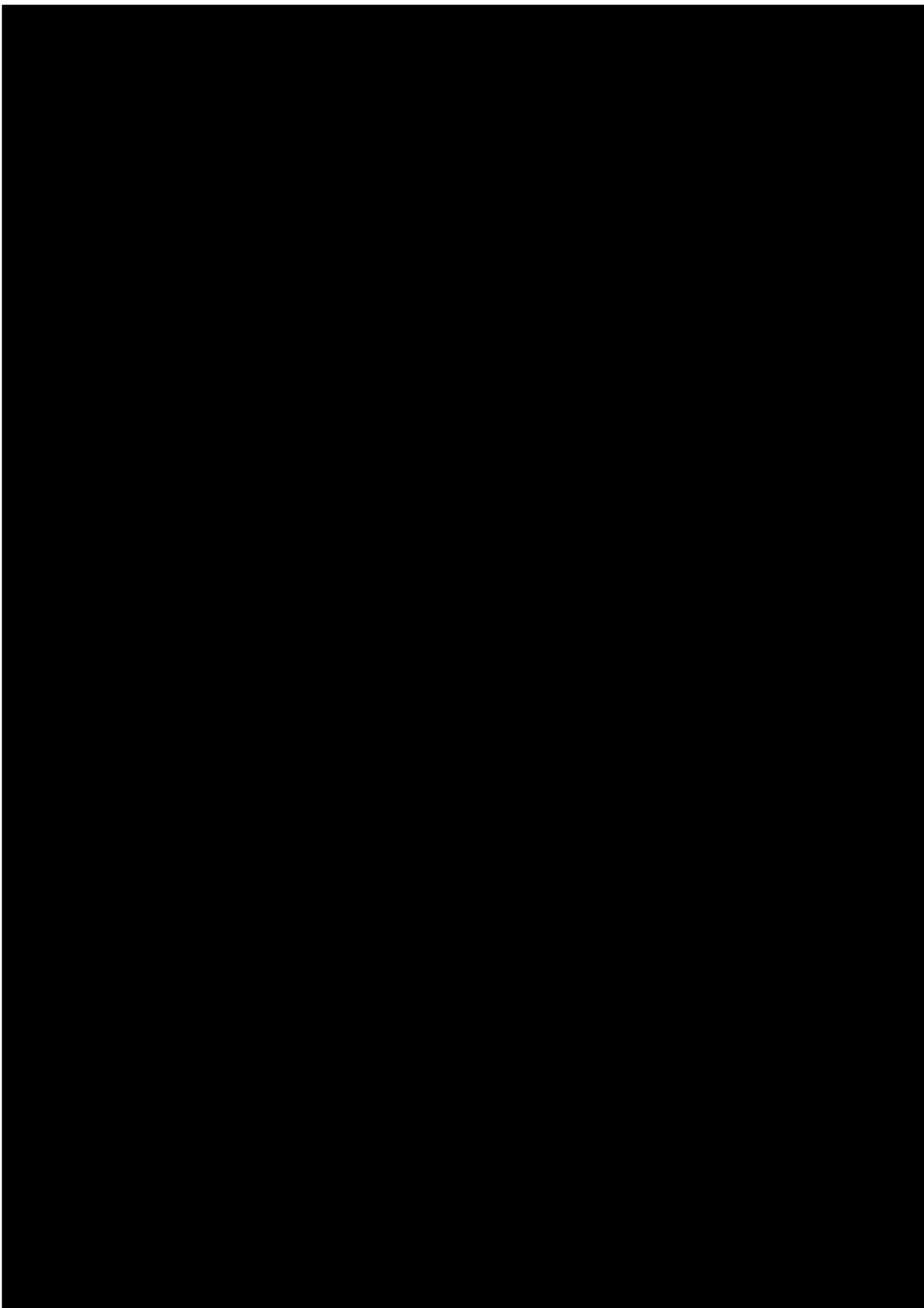
⑦

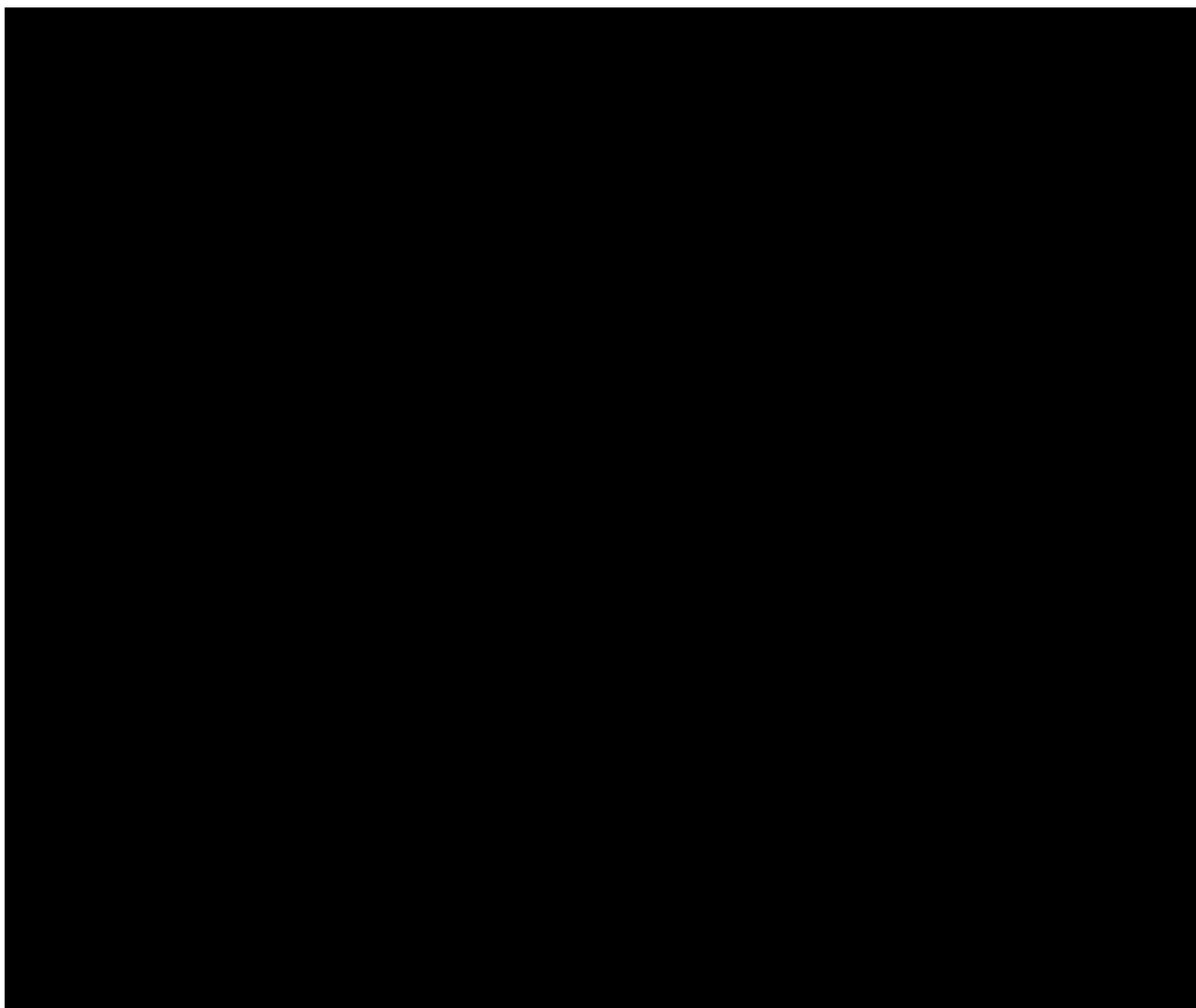




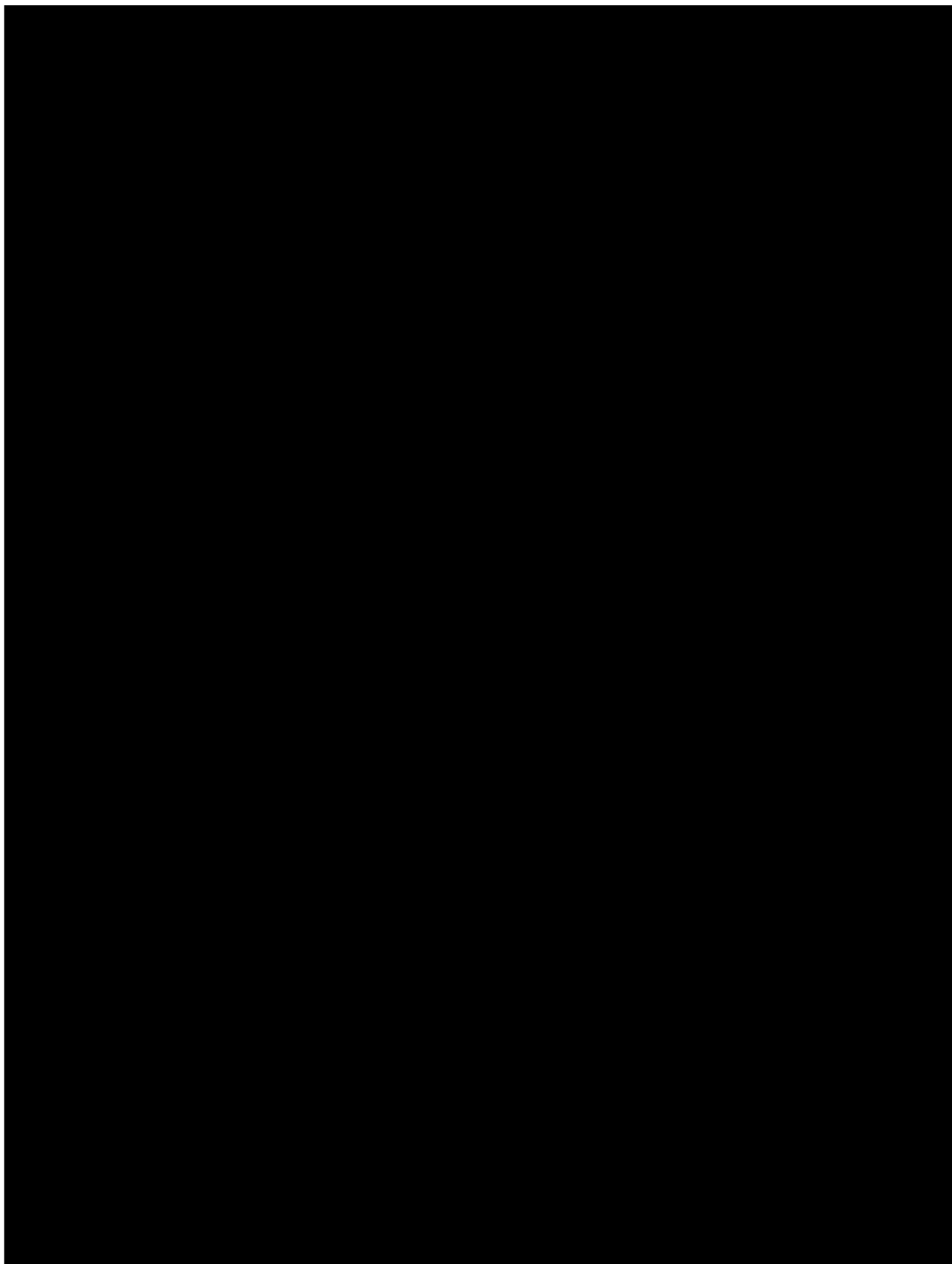
⑧

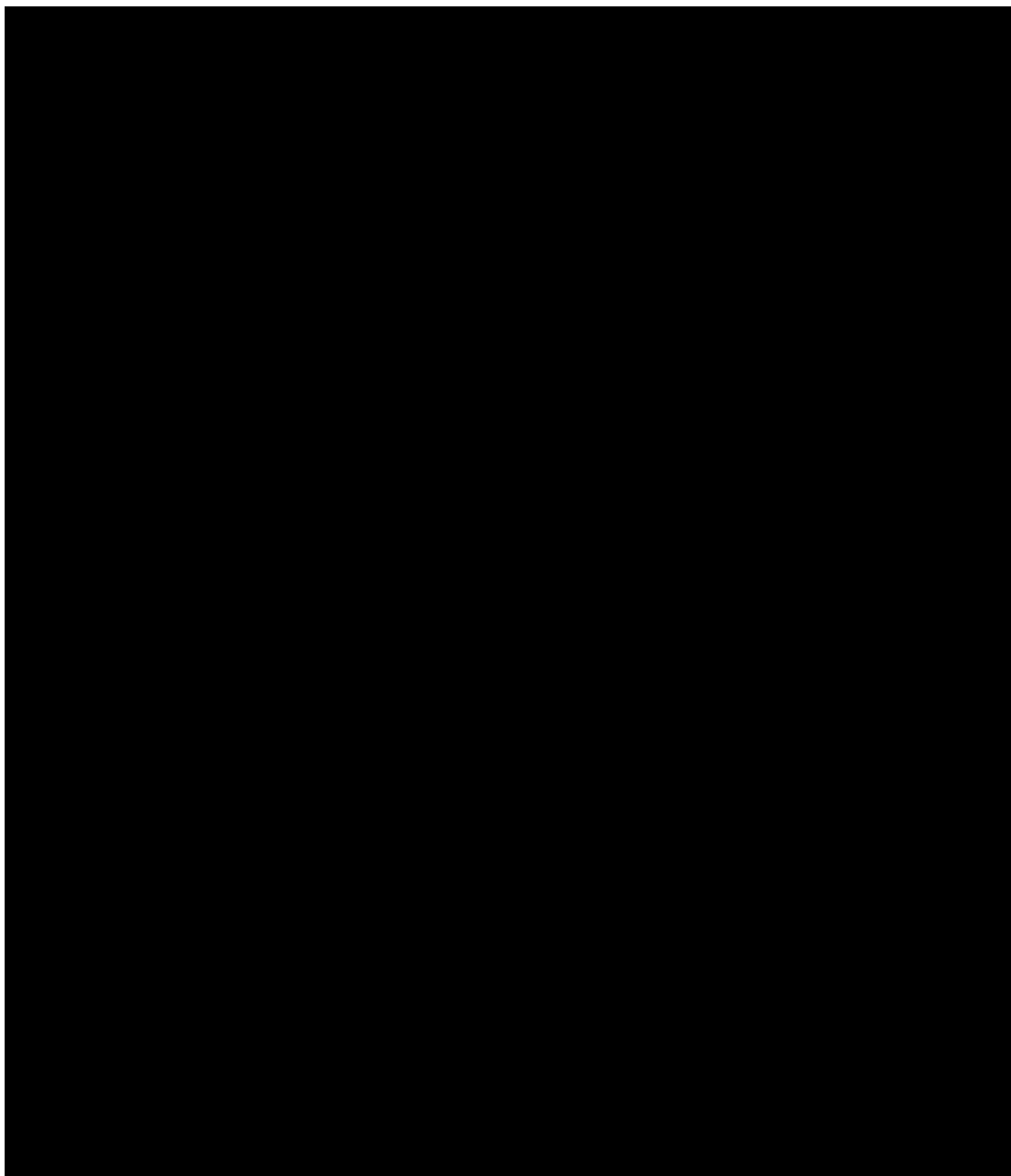




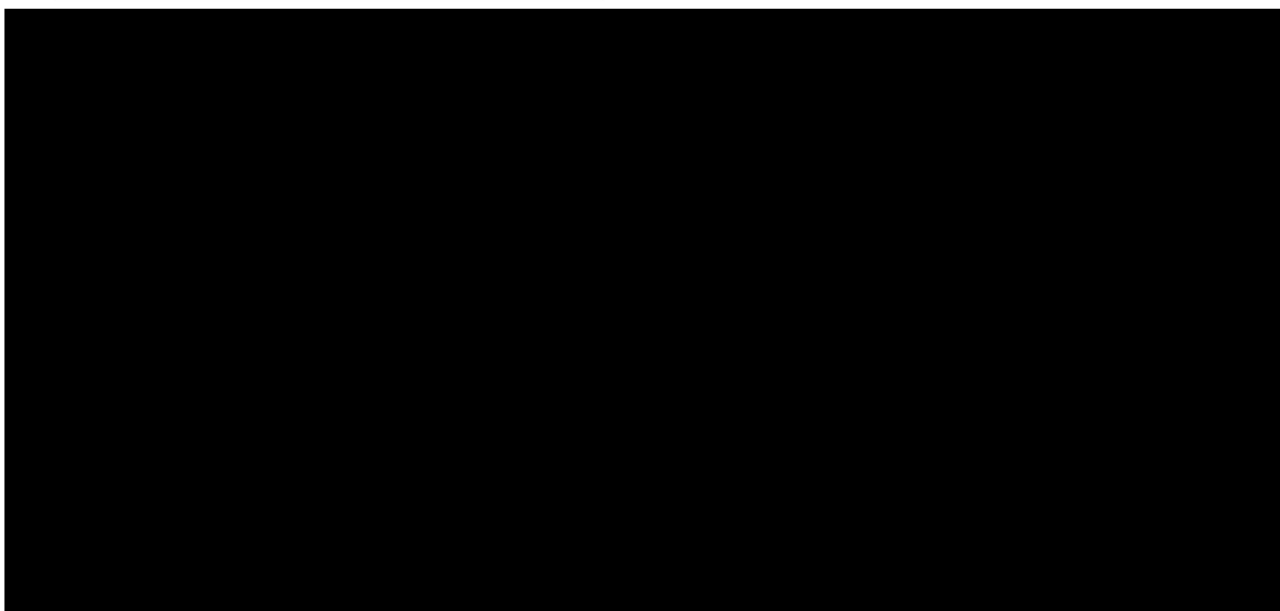


⑨





⑩



(8) コメントイメージの作成

ヒアリング結果より、再評価資料に活用するコメントイメージを複数整理した。

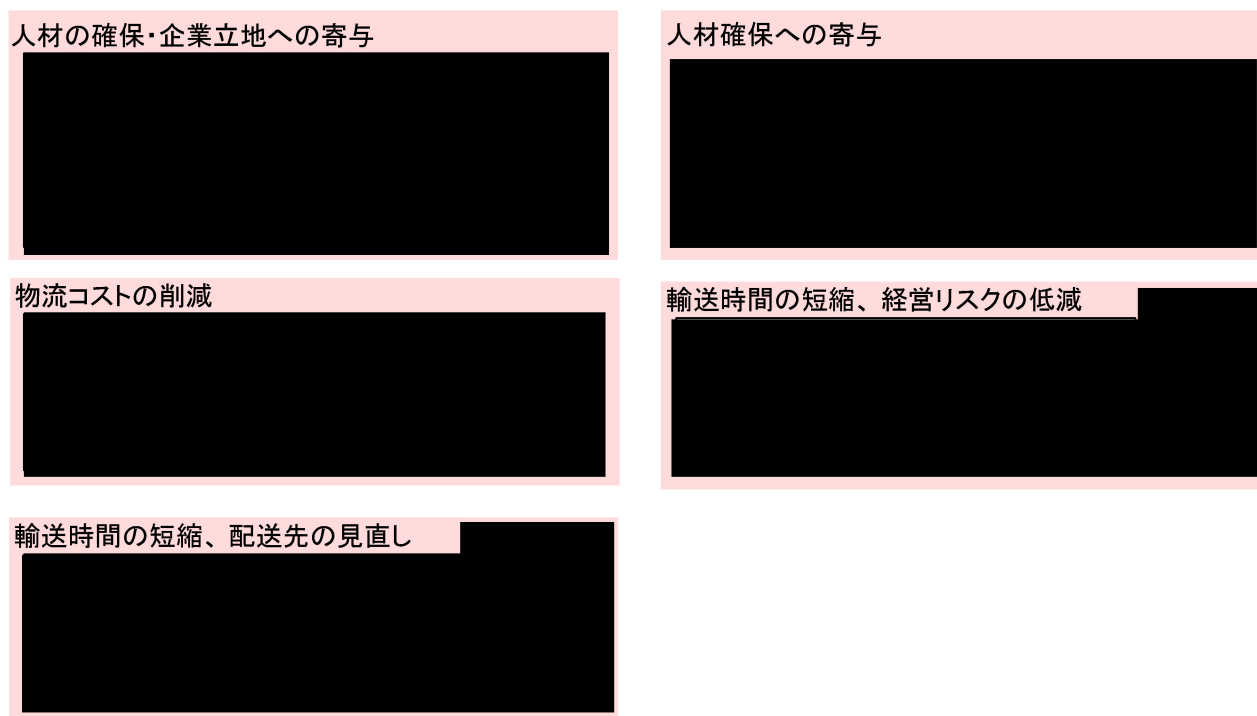


図 3.3-2 コメントイメージ（物流関連）

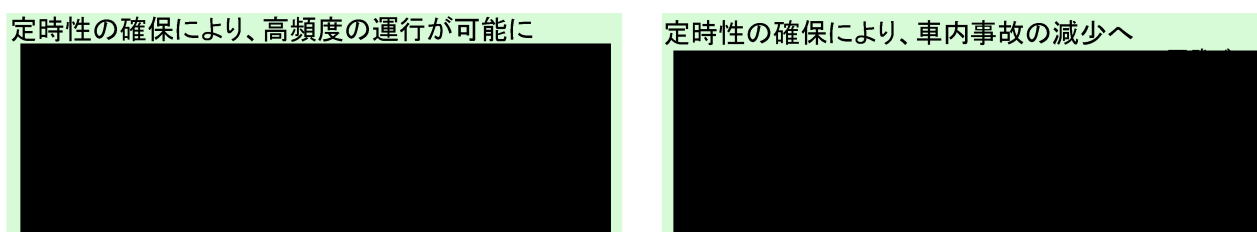


図 3.3-3 コメントイメージ（バス関連）

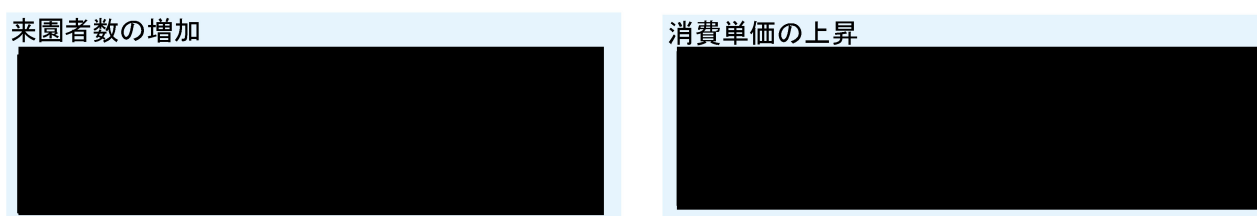


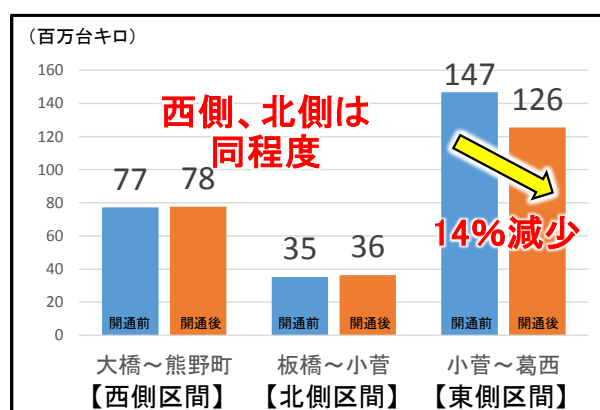
図 3.3-4 コメントイメージ（観光関連）

3.3.2 課題箇所に対する整備効果

(1) 中央環状線の交通量減少

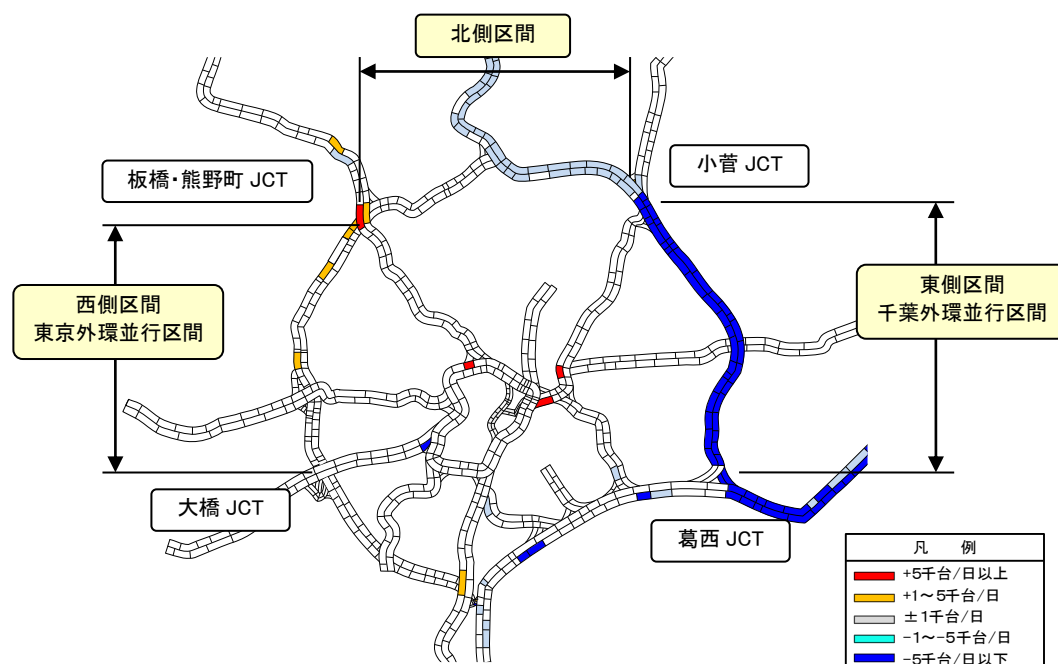
千葉外環開通後の中央環状線の交通量（走行台キロ）は、並行する東側区間において14%減少するが、外環（関越～東名）に並行する西側区間や北側区間では概ね同程度の変化となっている。

外環（関越～東名）整備により並行する中央環状線西側でも交通の分散による交通量の減少が期待される。



出典：開通前 交通量トラカン（H29.7～H29.9 全日）
開通後 交通量トラカン（H30.7～H30.9 全日）

図 3.3-5 中央環状線の台キロ



※千葉外環開通後に交通量が増加する区間を赤、減少する区間を青で表示

図 3.3-6 中央環状線の台キロ集計位置図（交通量差図 再掲）

(2) 渋滞損失時間

千葉外環開通後の渋滞損失時間は、中央環状線東側区間で約7割減少している。

外環（関越～東名）整備により並行する中央環状線東側区間でも渋滞の緩和による渋滞損失時間のさらなる減少が期待される。

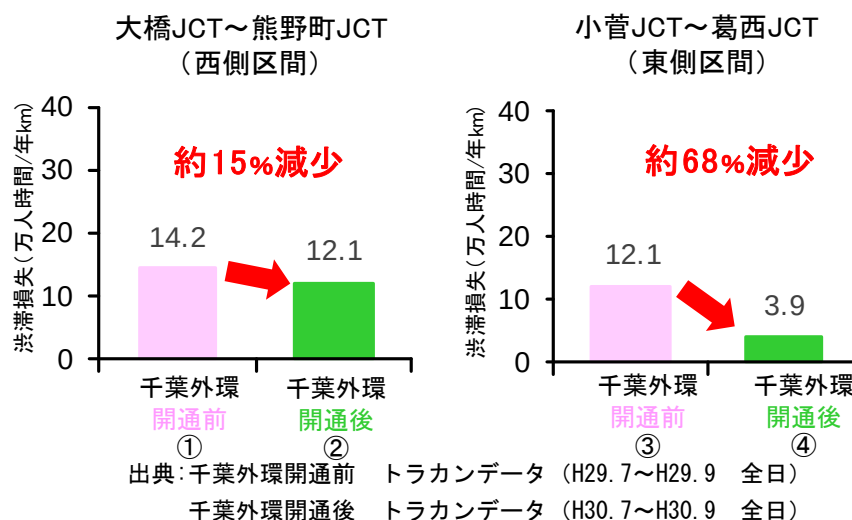
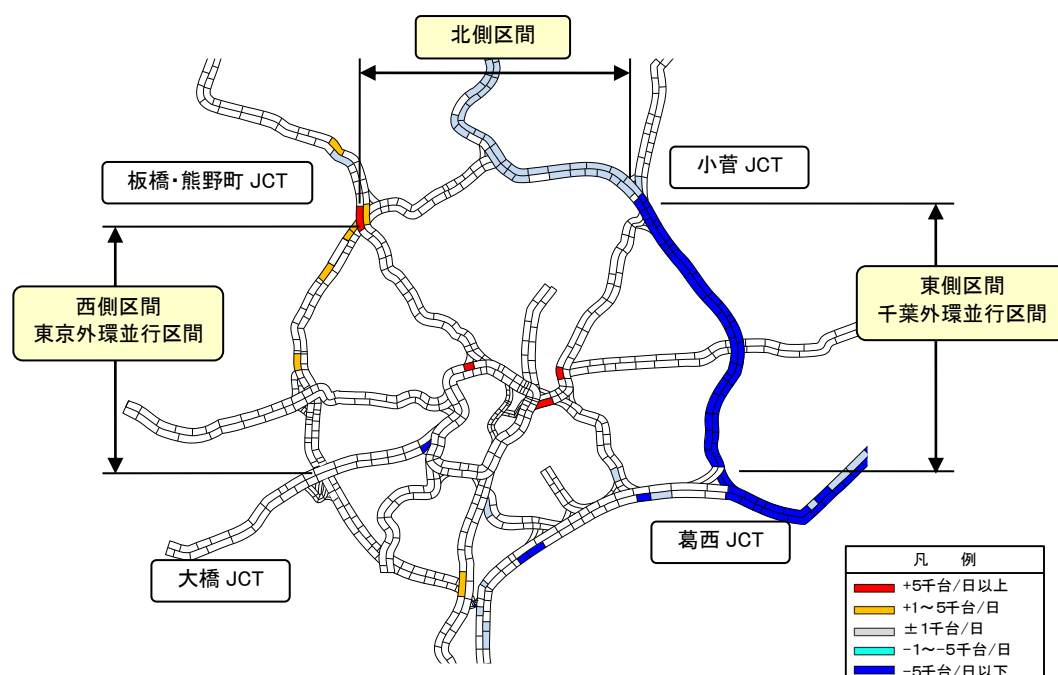


図 3.3-7 中央環状線の渋滞損失時間



※千葉外環開通後に交通量が増加する区間を赤、減少する区間を青で表示

図 3.3-8 中央環状線の渋滞損失時間集計位置図 (交通量差図 再掲)

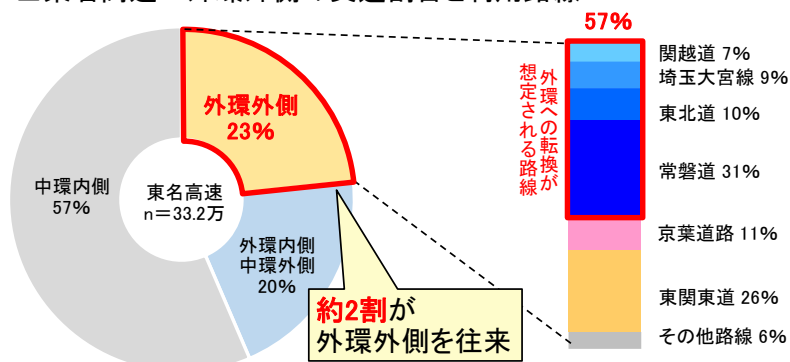
3.3.3 外環内側への整備効果

(1) 交通流動

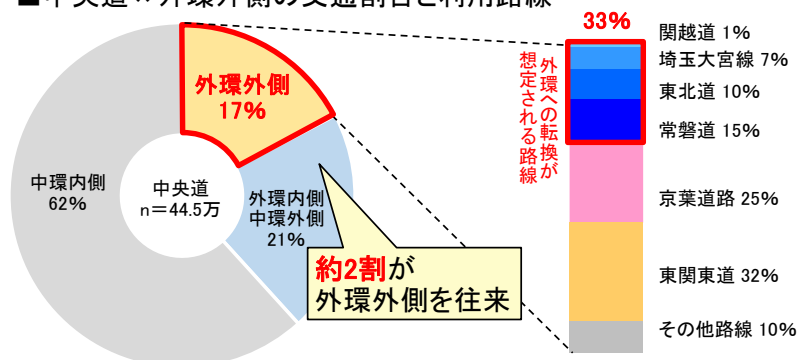
外環（関越～東名）に接続する東名高速、中央道の交通流動は、約2割が外環外側を往来している。

外環（関越～東名）整備により都心部を通過し外環外側を往来していた交通の転換が期待される。

■東名高速⇄外環外側の交通割合と利用路線



■中央道⇄外環外側の交通割合と利用路線



出典：ETC2.0プローブデータ（H30.7～H30.9 全日）

※東名高速は東京IC～東名川崎IC断面、中央道は高井戸IC～調布IC

図 3.3-9 東名高速、中央道の交通割合と利用路線（再掲）

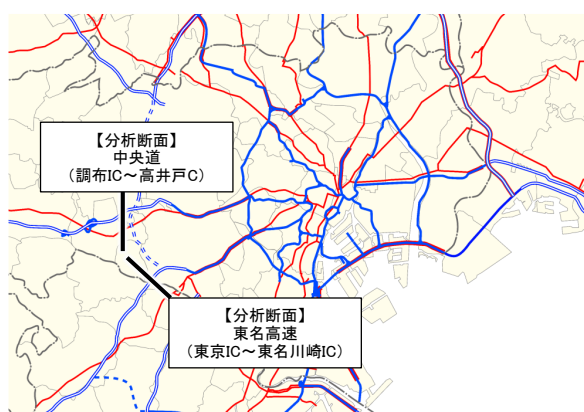
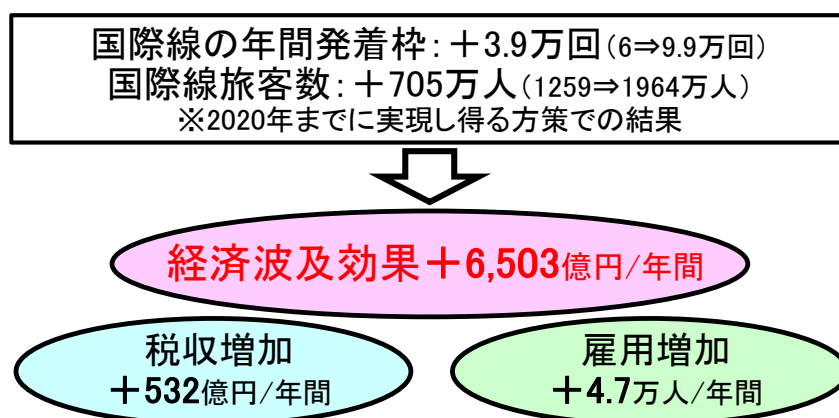


図 3.3-10 分析断面位置図

(2) 羽田空港機能による経済波及効果

1) 羽田空港機能強化による効果

羽田空港機能強化による経済波及効果（国土交通省 航空局）資料では、羽田機能強化による経済波及効果は年間約 6,500 億円と試算されている。



出典：羽田空港機能強化による経済波及効果（国土交通省 航空局 H28. 6. 17）

図 3.3-11 羽田空港機能強化による効果

2) 訪日外国人旅行者数の推移と需要

羽田空港のこれから（国土交通省）資料では、訪日外国人旅行者数の推移は近年増加傾向となっており、2030年には2015年の約3倍となっている。



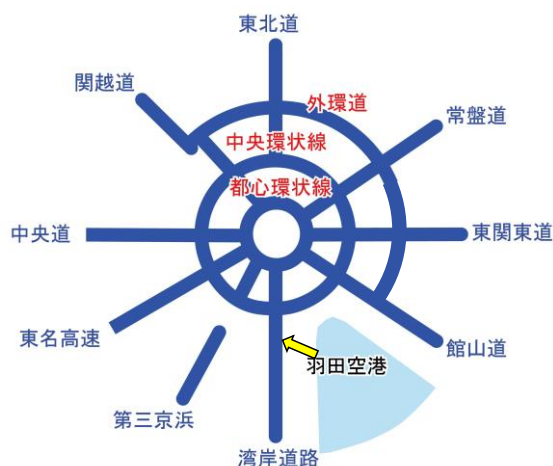
出典：羽田空港のこれから（国土交通省）

図 3.3-12 訪日外国人旅行者数の推移と需要予測

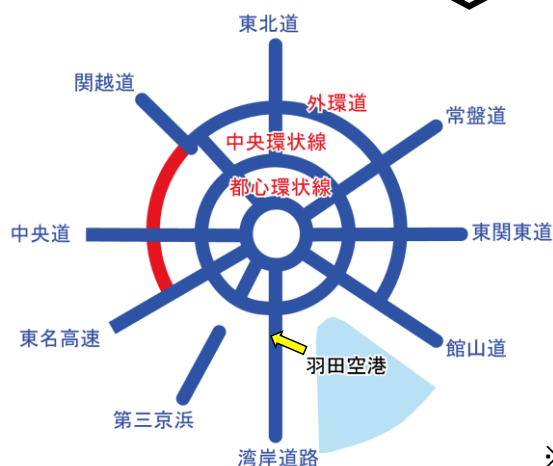
3) 羽田空港から各放射軸への選択肢増加

羽田空港から背後圏の出入口である各放射軸へのルート数は、現在 141 ルートが存在しており外環（関越～東名）整備により 681 ルートに増加する。

外環（関越～東名）整備により羽田空港から各地域へ移動する際の選択肢が増加し、我が国の経済波及効果への支援が期待される。

**H31.3****141ルート**

放射軸路線名	ルート数
東名高速	25
中央道	25
関越道	91
合計	141

**外環（関越～東名）
整備後****681ルート**

放射軸路線名	ルート数
東名高速	227
中央道	227
関越道	227
合計	681

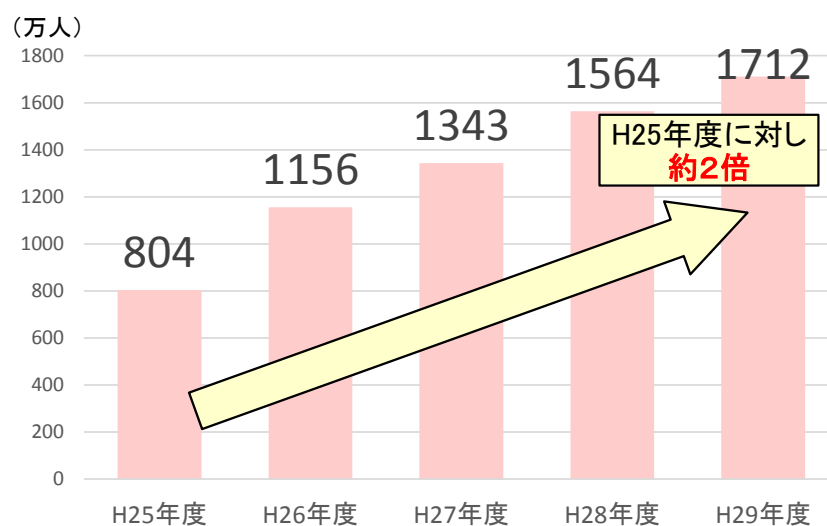
※外環（関越～東名）に接続する放射軸を集計

図 3.3-13 羽田空港から各放射軸への選択肢増加

(3) 羽田空港から関東近郊へのアクセス向上

1) 羽田空港の旅客数の推移（国際線）

羽田空港の旅客数の推移は近年増加傾向となっており、平成 29 年度は平成 25 年度の約 2 倍となっている。



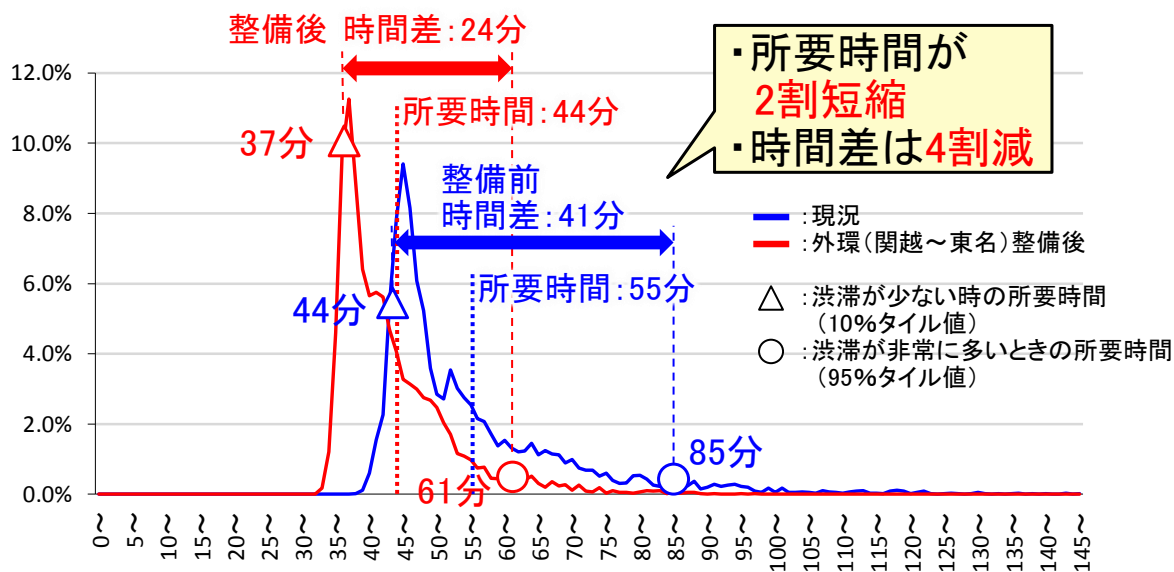
出典：年度別空港管理状況調書（国土交通省）

図 3.3-14 羽田空港の旅客数の推移（国際線）

2) 羽田空港から大泉 JCT への定時性確保

羽田空港から大泉 JCT への所要時間は約 2 割減少（整備前：55 分⇒整備後：44 分）し、時間差は 4 割減少（整備前：41 分⇒整備後：24 分）する。

外環（関越～東名）整備により定時性向上が図られる。



出典：ETC2.0 プローブデータ（H30.7～H30.9 全日），外環は設計速度（80km/h）にて算出

図 3.3-15 羽田空港⇒大泉 JCT の時間信頼性

3) 羽田空港から中央道、関越道への所要時間短縮

関東近郊には世界遺産やミシュラン三ツ星の観光地が存在している。

外環（関越～東名）整備により羽田空港から背後圏の出入口である放射軸への所要時間は、関越道の大泉 JCT までが約 11 分短縮、中央道の中央 JCT までが約 2 分短縮される。

外環（関越～東名）整備により観光地へのアクセスが向上し、周遊機会の増加、海外観光客の集客向上が期待される。



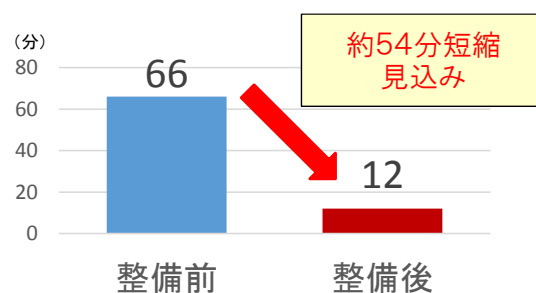
出典：ETC2.0 プローブデータ（H30.7～H30.9 全日）、外環は設計速度（80km/h）にて算出

図 3.3-16 羽田空港⇒中央 JCT・大泉 JCT の時間短縮

3.3.4 沿線地域への整備効果

(1) 関越道から東名高速への所要時間短縮

外環（関越～東名）の接続路線である関越道から東名高速までの所要時間は整備前 66 分となっており、外環（関越～東名）整備により約 54 分短縮見込みとなっている。



出典：整備前 H27 道路交通センサス（混雑時旅行速度）

整備後 外環設計速度（80km/h）を用いて算出

図 3.3-17 環状8号線の所要時間



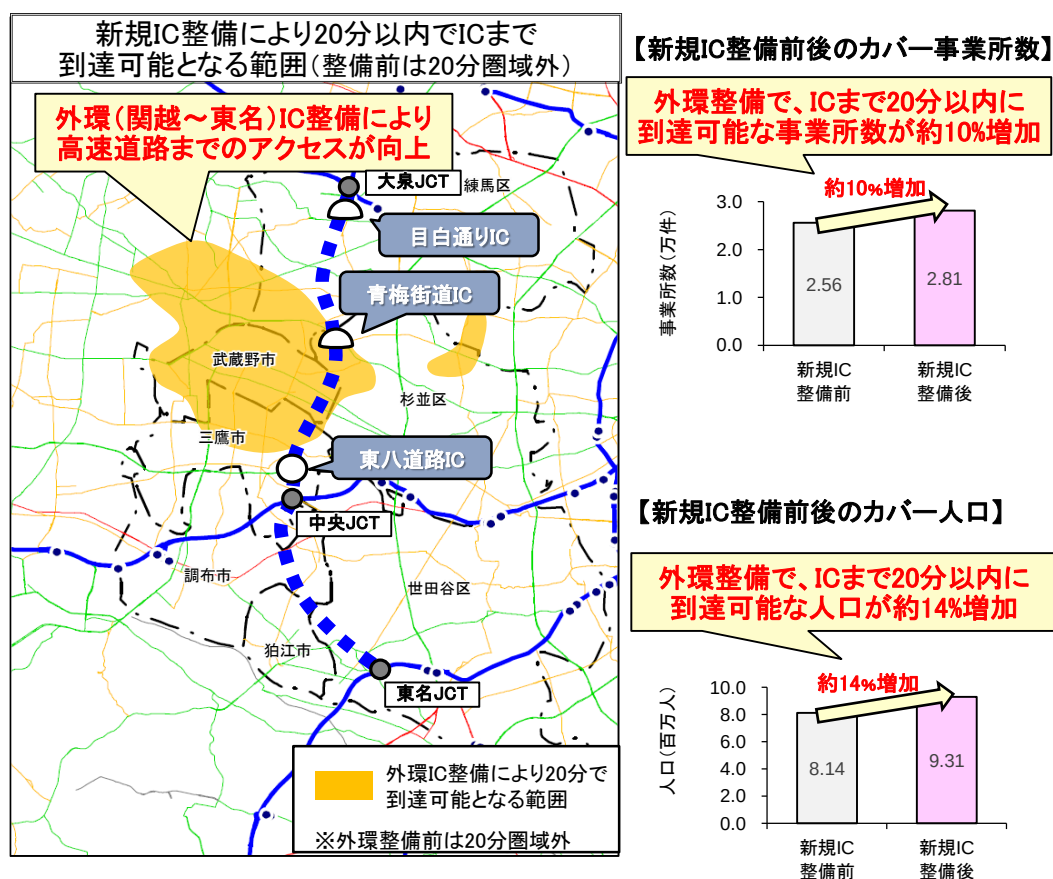
図 3.3-18 環状8号線所要時間の集計区間

(2) 沿線地域企業活動の支援

外環（関越～東名）整備により新規 IC が整備され、IC まで 20 分で到達できる範囲が拡大する。

それにより、20 分圏域のカバー事業所数、カバー人口が約 1 割増加する。

外環（関越～東名）の新規 IC 整備により沿線企業活動の支援が期待される。



出典：圏域の速度はETC2.0プローブデータ（H30.7～H30.9 全日）、外環は設計速度（80km/h）にて算出

※事業所数は経済センサス（H26）※全産業の事業所数を集計

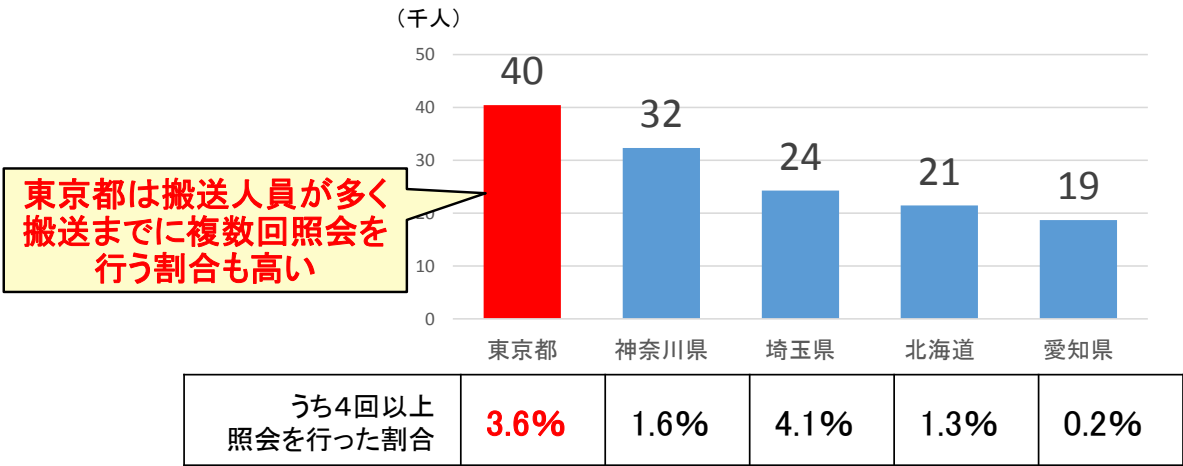
※人口は国勢調査（H27）※外環沿線区市を対象に集計

図 3.3-19 新規 IC 整備により時間短縮が図られる人口、事業所数

(3) 救急医療への支援

1) 都道府県別重症者以上搬送人員ランキング

都道府県別重症者以上搬送人員ランキングでは、東京都がもっとも搬送人員が多く搬送までに複数回照会を行う割合も高い状況となっている。

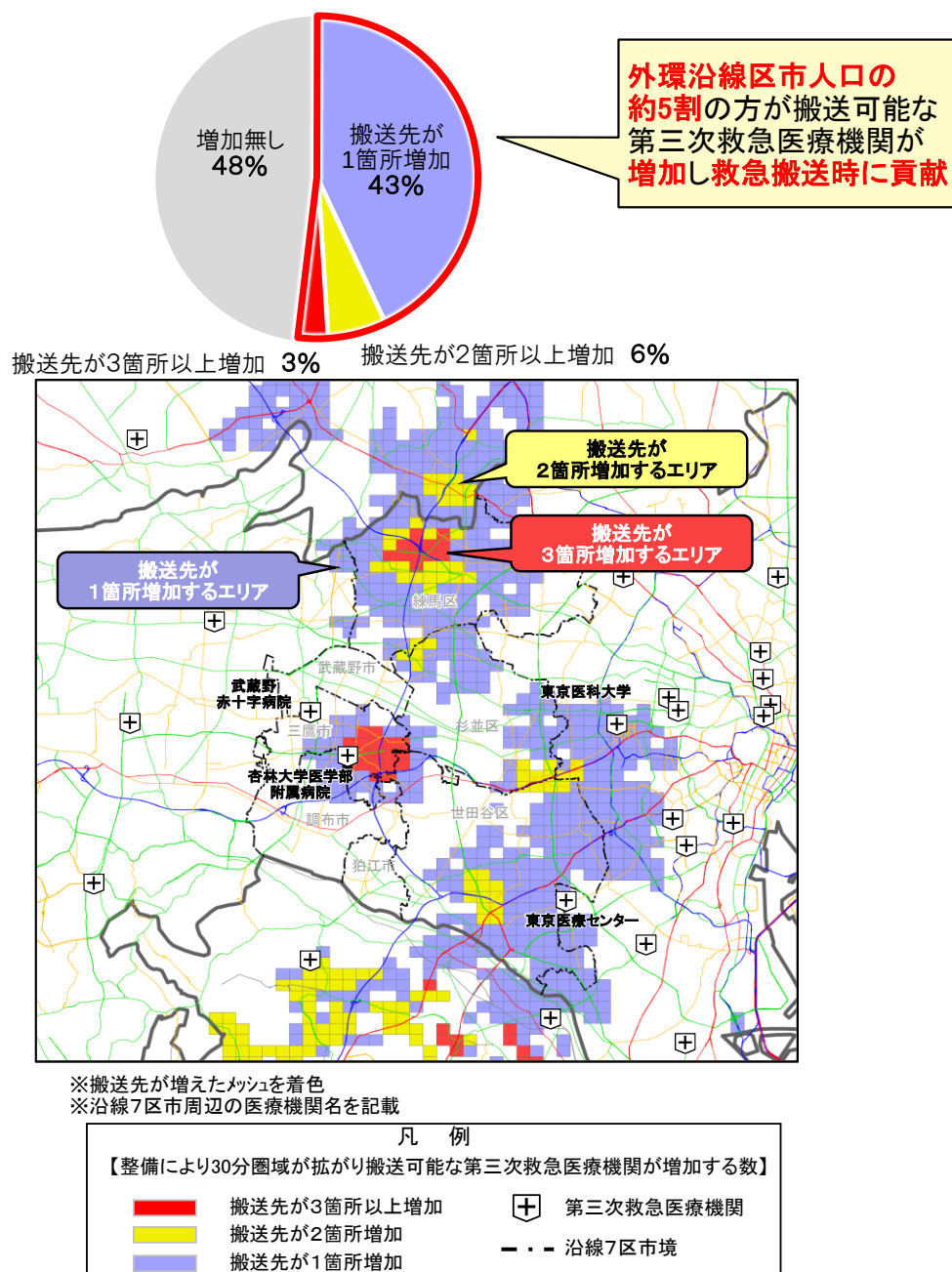


出典：救急搬送における医療機関の受入状況等実態調査の結果（総務省 H28）

図 3.3-20 都道府県別重症者以上搬送人員ランキング 上位5位

2) 第三次医療施設の選択肢増加

外環（関越～東名）整備により、外環沿線区市人口の約5割の方が搬送可能な第三次救急医療機関が増加する。



出典：圏域の速度はETC2.0プロデータ(H30.7～H30.9 全日)，外環は設計速度(80km/h)にて算出
※外環沿線区市（練馬区、杉並区、世田谷区、武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市）を対象とした集計
※第三次医療機関とは心筋梗塞、脳卒中、頭部外傷など重篤な救急患者の救命医療を担当する機関

図 3.3-21 搬送可能な第三次救急医療機関の増加

(4) バスの定時性

環状8号線は複数の鉄道路線の主要駅間を南北に結ぶバスルートとして利用されている。

環状8号線には主要渋滞箇所が複数存在しており、所要時間のバラツキによって、定時運行に懸念がある。

外環（関越～東名）整備により、環状8号線の混雑が緩和され、バスの定時性向上が期待される。

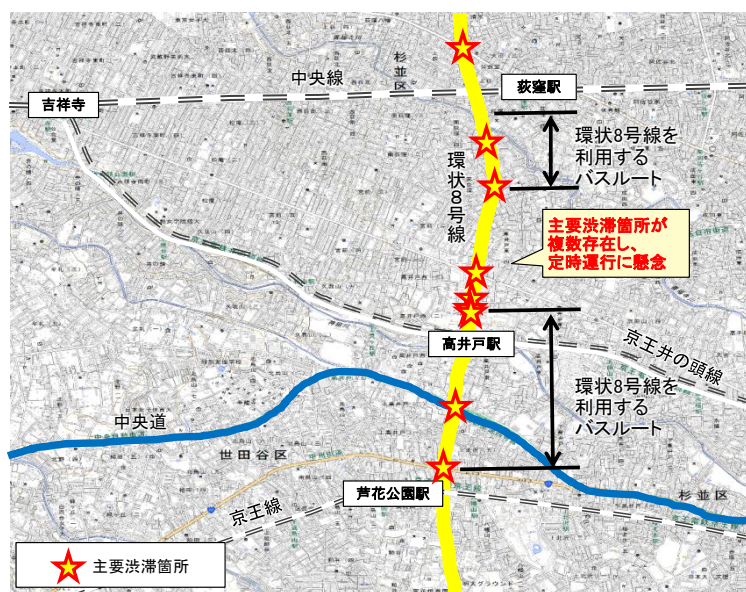


図 3.3-22 環状8号線周辺のバスルート

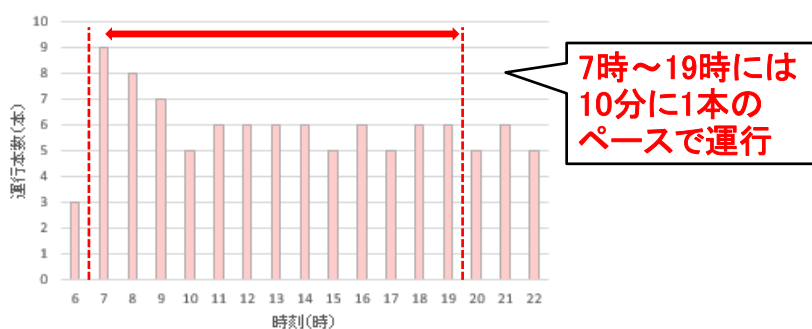
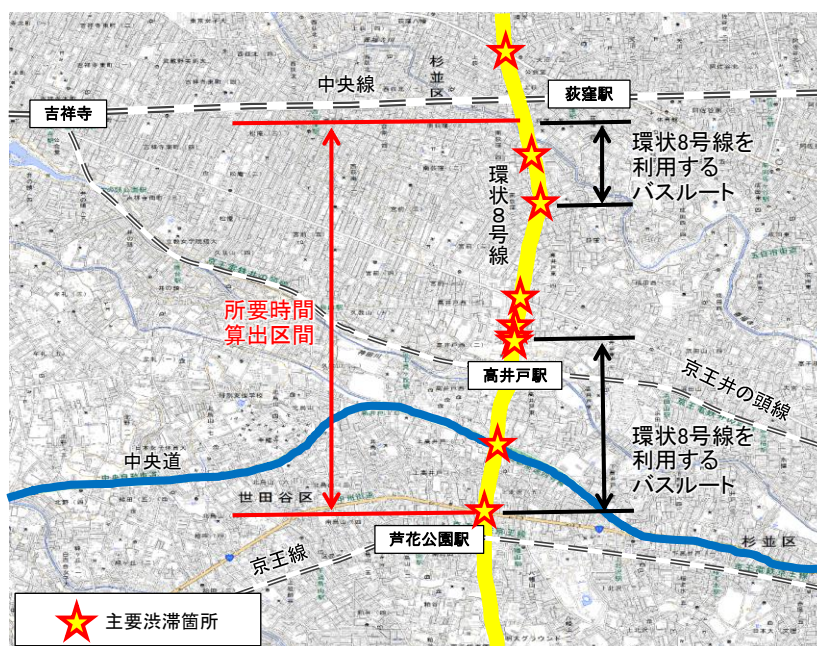
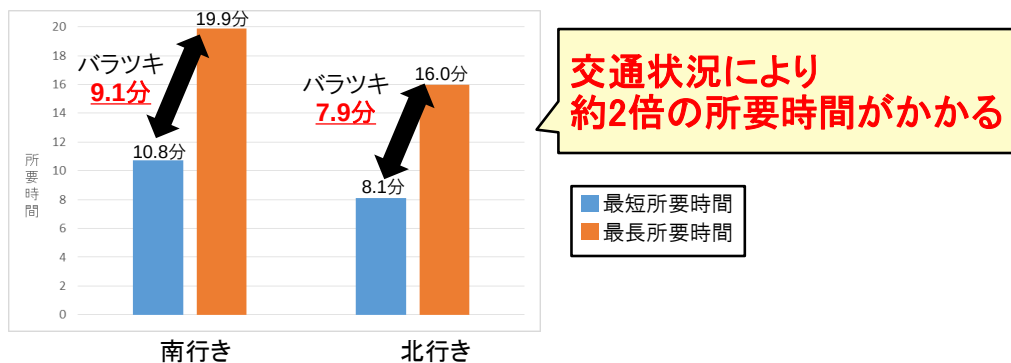


図 3.3-23 荻窪駅～芦花公園間バス運行本数

出典：関東バス HP



出典：ETC2.0プローブデータ（H30.7～H30.9 全日昼12時間）

※所要時間は東電荻窪支社前交差点～上高井戸一丁目交差点間を対象に整理

※最短・最長所要時間：特異値（所要時間の上位10%、下位10%）を除いた所要時間のバラツキ

図 3.3-24 環状8号線（中央線～京王線）の時間信頼性