

章目次

3. 整備効果の検討	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	3-4
3.1.3 費用の算定	3-14
3.1.4 費用便益分析の実施	3-16
3.2 広域的視点に関する現状把握	3-17
3.2.1 都心部の交通状況	3-17
3.2.2 都心部の通過交通状況	3-26
3.2.3 京浜港から背後圏への交通状況	3-45
3.2.4 羽田空港の状況	3-47
3.2.5 発災時の現状	3-50
3.3 地域的視点に関する現状把握	3-52
3.3.1 環八の交通状況	3-52
3.3.2 IC カバー圏域	3-62
3.3.3 沿線地域の抜け道・事故状況	3-65
3.3.4 観光施設へのアクセスの現状	3-67
3.3.5 救急搬送の現状	3-68
3.3.6 環八周辺のバスの現状	3-70
3.4 コロナ禍の社会情勢の変化	3-72
3.4.1 物流	3-72
3.4.2 周辺高速道路の交通状況	3-78
3.5 広域的視点に関する整備効果	3-79
3.5.1 放射軸間のアクセス向上	3-79
3.5.2 京浜港から背後圏へのアクセス向上	3-82
3.5.3 羽田空港から背後圏へのアクセス向上	3-85
3.5.4 発災時の代替路形成	3-86
3.6 地域的視点に関する整備効果	3-88
3.6.1 観光施設へのアクセス向上	3-88
3.6.2 救急医療への支援	3-89
3.6.3 環八周辺のバスの定時性向上	3-90
3.6.4 沿線の小中学校の校外学習の支援	3-91
3.6.5 動物園事業の振興	3-93
3.7 ヒアリング調査	3-94
3.7.1 ヒアリング調査の位置づけ	3-94

3.7.2 ヒアリング調査箇所の選定	3-95
3.7.3 設問内容	3-97
3.7.4 ヒアリング調査結果	3-152

3. 整備効果の検討

2の将来交通量の推計結果に基づき、東京外かく環状道路（関越～東名）の整備ありと整備なしの配分結果等を用いて費用便益分析を行った。

また、将来交通量の推計結果や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。

さらに、より訴求力のある整備効果を検討するため、ヒアリングを実施した。

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（令和4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。

費用便益分析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。

なお、評価時点までの各年次の便益、費用は、物価変動分を除外するため、基準年次の実質価格に変換（デフレート）する。デフレーターには、GDP デフレーターを適用する。

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。

- ・ 現在価値算出のための社会的割引率：4%
- ・ 基準年次：令和4年度
- ・ 検討年数：50年

検討年数は、道路構造物の耐用年数等を考慮し、50年としている。

ただし、複数の区間又は箇所が一体となって効果を発揮する道路ネットワークについて、それらをまとめて評価する場合は、事業全体が完成するまでの事業実施期間と耐用年数等により検討年数を設定する。

検討フローは次頁のとおりである。

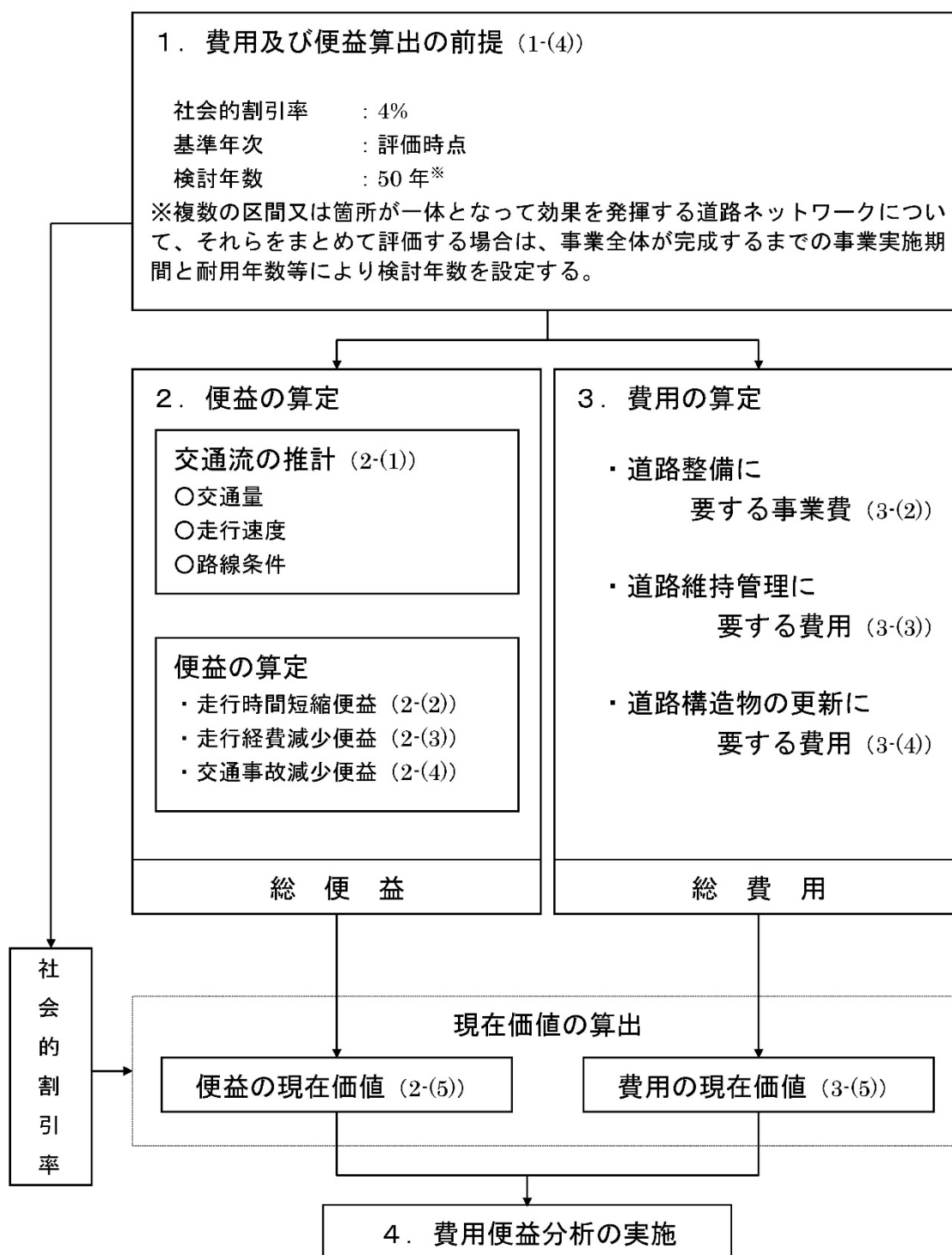


図 3.1.1 概略検討フロー

出典) 費用便益分析マニュアル (R4.2) 国土交通省道路局都市局

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	41.02
バス	386.16
乗用車類	46.54
小型貨物車	52.94
普通貨物車	76.94

注：令和2年価格

3) 休日の考慮

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(β j) (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	43.62	131.89	45.04	33.96	80.41
10	31.19	114.29	32.52	29.07	64.32
15	26.91	107.49	28.20	27.08	57.03
20	24.68	103.50	25.94	25.87	52.16
25	23.30	100.74	24.54	25.00	48.44
30	22.35	98.67	23.57	24.34	45.44
35	21.79	97.26	22.99	23.89	43.24
40	21.56	96.41	22.76	23.63	41.80
45	21.44	95.82	22.63	23.46	40.70
50	21.40	95.45	22.59	23.37	39.95
55	21.44	95.30	22.62	23.35	39.55
60	21.55	95.38	22.74	23.42	39.51

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	36.35	108.14	37.50	29.07	71.03
10	25.59	92.94	26.67	25.05	58.14
15	21.86	86.93	22.90	23.34	51.90
20	19.91	83.34	20.92	22.27	47.55
25	18.68	80.81	19.68	21.48	44.14
30	17.84	78.89	18.81	20.88	41.35
35	17.31	77.51	18.27	20.44	39.20
40	17.05	76.61	18.00	20.16	37.68
45	16.88	75.95	17.82	19.97	36.50
50	16.79	75.51	17.73	19.85	35.65
55	16.77	75.28	17.70	19.80	35.14
60	16.82	75.26	17.75	19.84	34.98

注1) 令和2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(β j) (2/2)

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	33.69	99.49	34.75	27.29	67.61
10	23.55	85.16	24.53	23.57	55.89
15	20.02	79.44	20.97	21.98	50.04
20	18.16	75.99	19.09	20.95	45.88
25	17.00	73.55	17.90	20.20	42.58
30	16.19	71.68	17.08	19.61	39.85
35	15.67	70.32	16.55	19.18	37.73
40	15.39	69.40	16.26	18.89	36.18
45	15.21	68.72	16.07	18.69	34.97
50	15.10	68.25	15.95	18.56	34.09
55	15.06	67.99	15.91	18.51	33.54
60	15.09	67.94	15.93	18.53	33.32

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	10.97	48.94	11.58	15.60	35.08
35	10.54	47.69	11.13	15.21	33.11
40	10.21	46.71	10.80	14.91	31.48
45	9.98	45.95	10.55	14.68	30.16
50	9.81	45.40	10.38	14.52	29.17
55	9.70	45.04	10.27	14.43	28.49
60	9.65	44.88	10.22	14.41	28.13
65	9.65	44.90	10.22	14.46	28.09
70	9.70	45.11	10.27	14.58	28.36
75	9.80	45.50	10.38	14.77	28.96
80	9.96	46.08	10.53	15.03	29.89
85	10.17	46.86	10.75	15.37	31.16
90	10.44	47.84	11.04	15.78	32.79

注1) 令和2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		$AA_{il}=1590\times X_{1il}+ 250\times X_{2il}$	
		4 車線以上	中央帯無	$AA_{il}=1510\times X_{1il}+ 270\times X_{2il}$	
			中央帯有	$AA_{il}= 970\times X_{1il}+ 270\times X_{2il}$	
	その他市街地	2 車線		$AA_{il}=1020\times X_{1il}+ 230\times X_{2il}$	
		4 車線以上	中央帯無	$AA_{il}=1220\times X_{1il}+ 260\times X_{2il}$	
			中央帯有	$AA_{il}= 690\times X_{1il}+ 260\times X_{2il}$	
	非市街地	2 車線		$AA_{il}= 800\times X_{1il}+ 310\times X_{2il}$	
		4 車線以上	中央帯無	$AA_{il}= 880\times X_{1il}+ 270\times X_{2il}$	
			中央帯有	$AA_{il}= 540\times X_{1il}+ 270\times X_{2il}$	
高速道路				$AA_{il}= 270\times X_{1il}$	

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。

表 3.1.5 交通事故損失額算定式 (2) (中央帯の有無を考慮しない場合)

道路・沿道区分			事故損失額算定式
一般道路	DID	4 車線以上	$AA_{ij} = 1160 \times X_{1ij} + 270 \times X_{2ij}$
	その他市街地		$AA_{ij} = 800 \times X_{1ij} + 260 \times X_{2ij}$
	非市街部		$AA_{ij} = 610 \times X_{1ij} + 270 \times X_{2ij}$

(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。

(2) 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。

- ① 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。
- ② 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。

(3) 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。

(4) 道路構造物の更新に要する費用

道路構造物の更新に要する費用は、橋梁等の構造物の更新にかかる費用(間接経費を含む)を対象とし、評価対象期間末までに耐用年数等に達する構造物がある場合に計上する。その設定については、更新計画やこれまでの類似事業等を参考にする。

(5) 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にわたり、各年次で算定し、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の各年次における設定となる。更新費は、構造物の更新を行う期間での設定となる。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、合計したものが、総費用となる。

3.1.4 費用便益分析の実施

(1) 費用便益分析の実施方法

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

(2) 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。

交通量推計結果をうけて、費用便益（全体事業）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。

費用便益分析結果は、以下の通りである。

表 3.1.6 費用便益分析結果

事業名	全体事業
東京外かく環状道路（関越～東名）	

※この数値は今年度の検討段階のものであり、事業評価に向けて引き続き精査する必要がある。

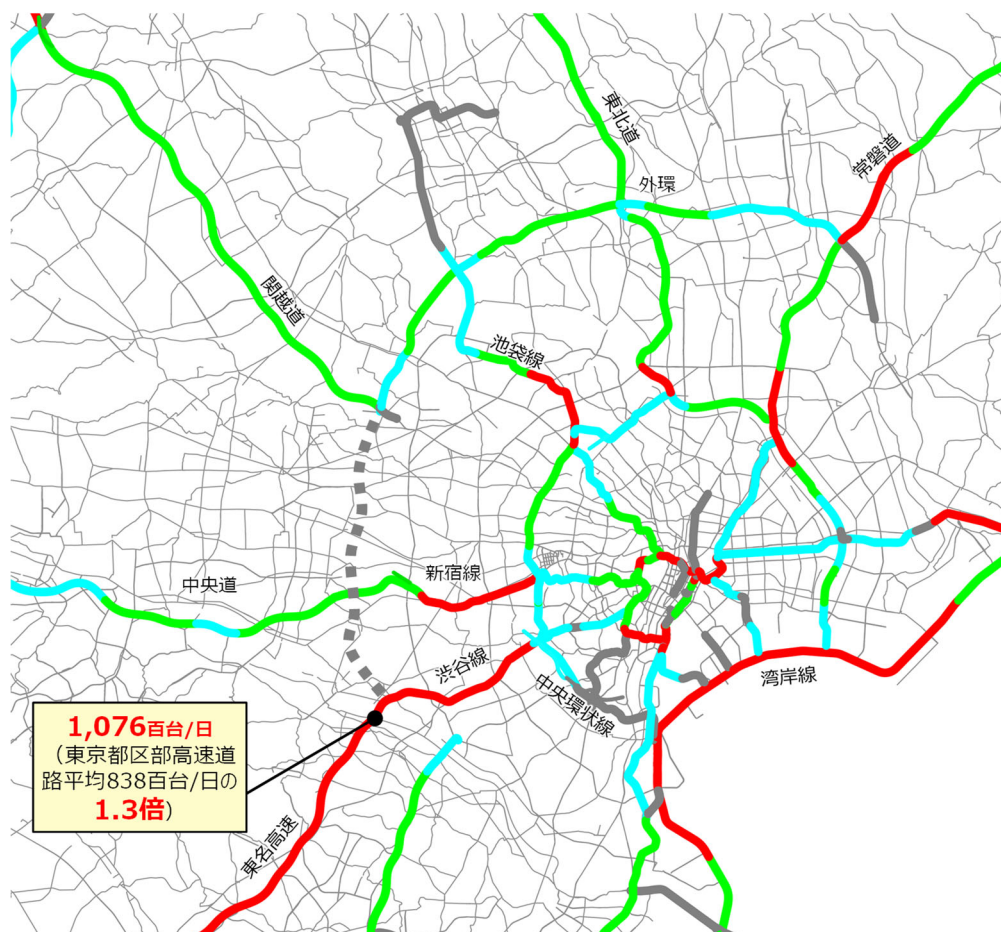
3.2 広域的視点に関する現状把握

3.2.1 都心部の交通状況

(1) 外環周辺の交通量

1) 全車交通量

外環に接続する東名高速は、東京都区部高速道路平均（838 百台/日）の 1.3 倍の交通（1,076 百台/日）が集中している。



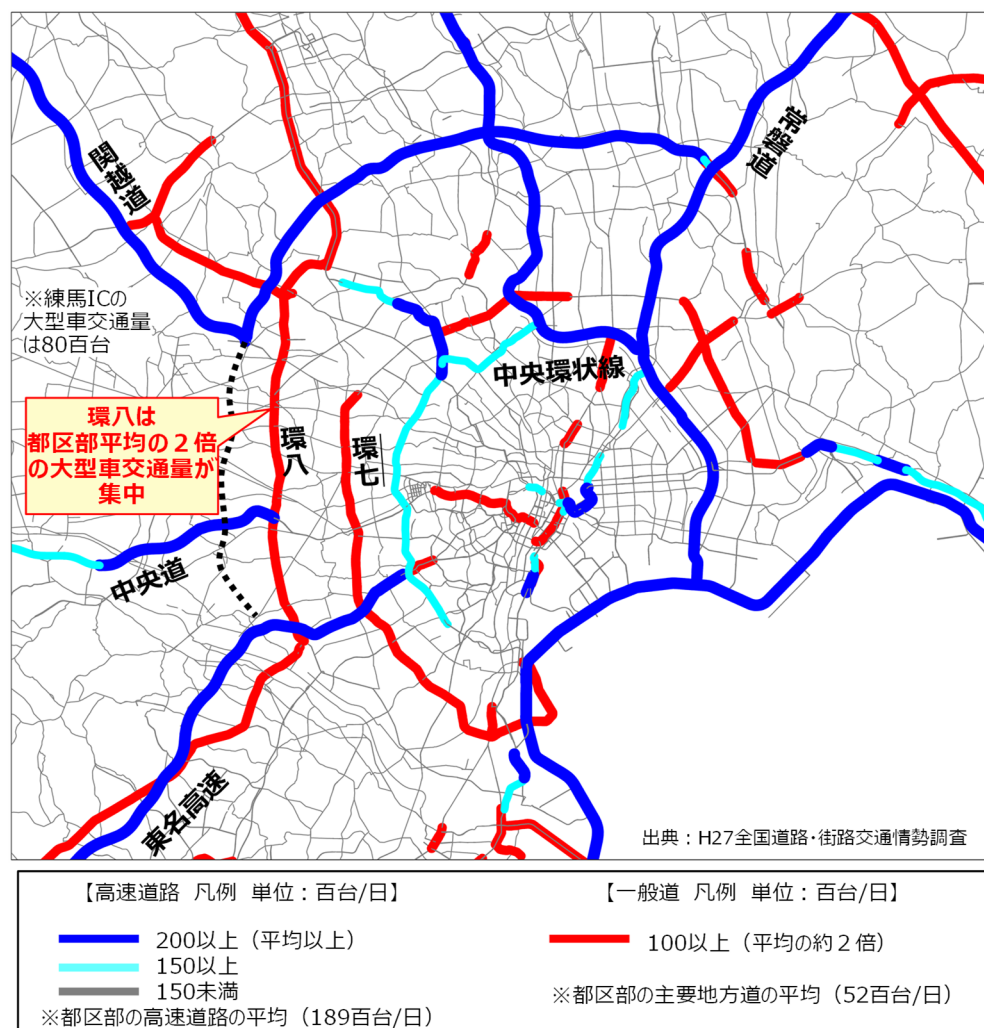
出典：H27 全国道路・街路交通情勢調査

図 3.2-1 外環周辺の交通量（全車交通量）

2) 大型車

外環（関越～東名）に接続する東名高速、中央道、関越道の大型車交通量は、都区部における高速道路平均（189 百台/日）の2倍以上となっており、交通量が集中している。

また、外環（関越～東名）に並行する環七、環八の交通量も都区部における主要地方道の平均（52 百台/日）の2倍以上となっており、交通が集中している。



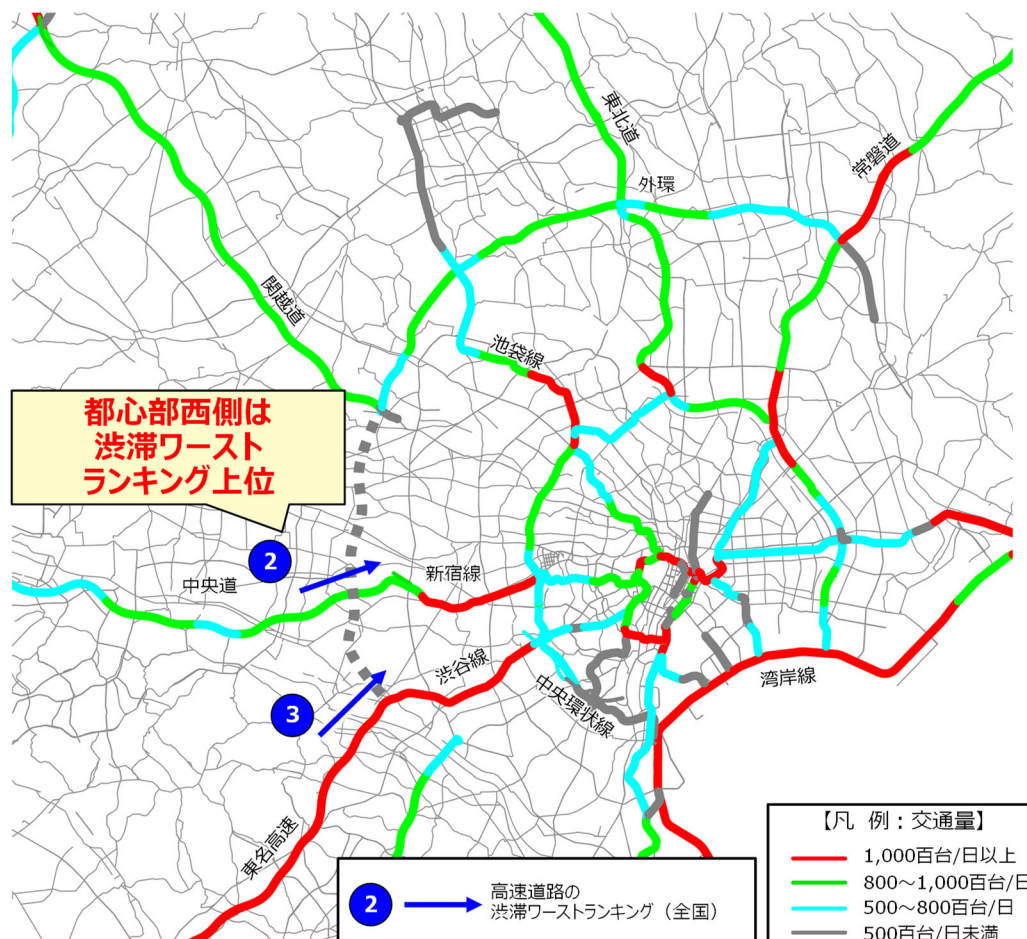
出典：H27 全国道路・街路交通情勢調査

図 3.2-2 外環周辺の交通量（大型車）

(2) 渋滞状況

1) 高速道路

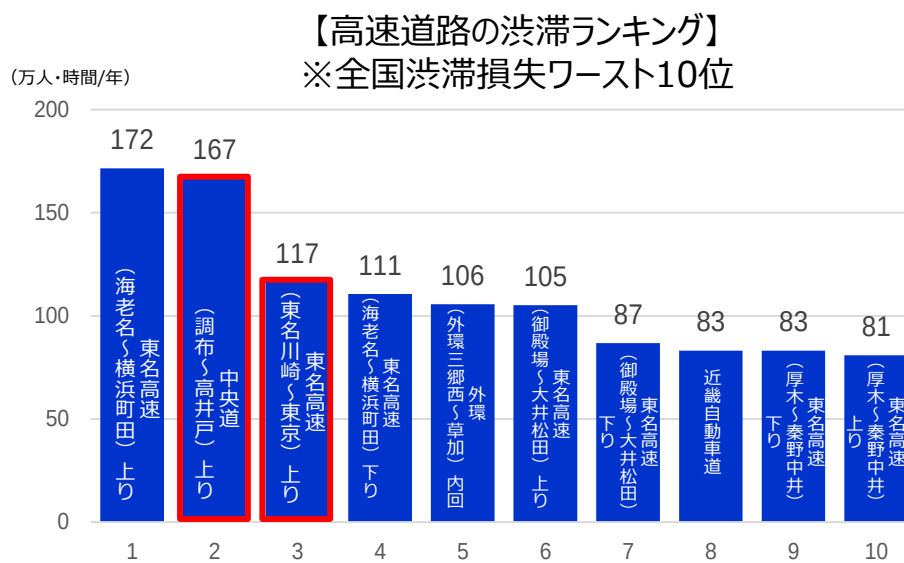
外環（関越～東名）に接続する東名高速、中央道は、渋滞ワーストランキング上位となっている。



出典：交通量はH27 全国道路・街路交通情勢調査

渋滞ワーストランキングは高速道路の交通状況ランキング（H31・R1 国土交通省）

図 3.2-3 渋滞ワーストランキング（高速道路）



出典：高速道路の交通状況ランキング (H31・R1 国土交通省)

図 3.2-4 高速道路の渋滞ワーストランキング (上位10位)

2) 都市高速道路

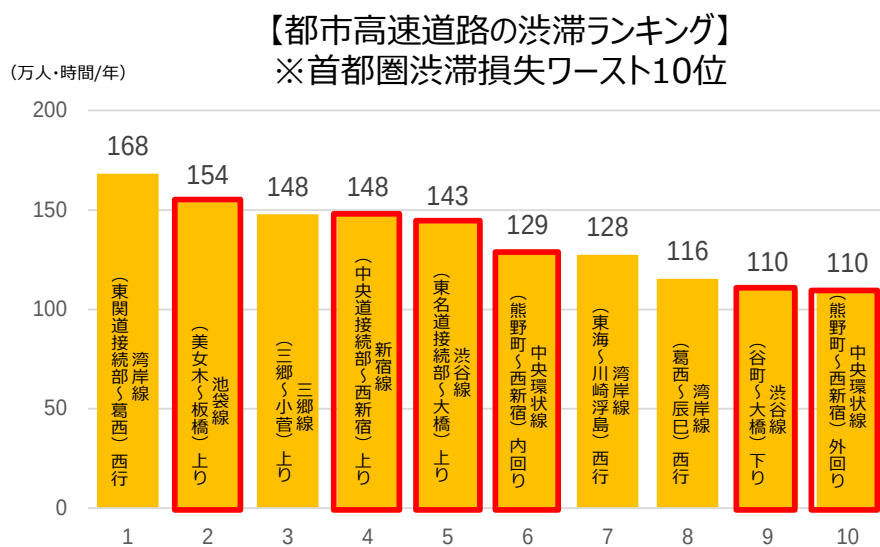
都心部西側の都市高速道路は、渋滞ワーストランキング上位区間が集中している。



出典：交通量はH27 全国道路・街路交通情勢調査

渋滞ワーストランキングは高速道路の交通状況ランキング（H31・R1 国土交通省）

図 3.2-5 渋滞ワーストランキング（都市高速）

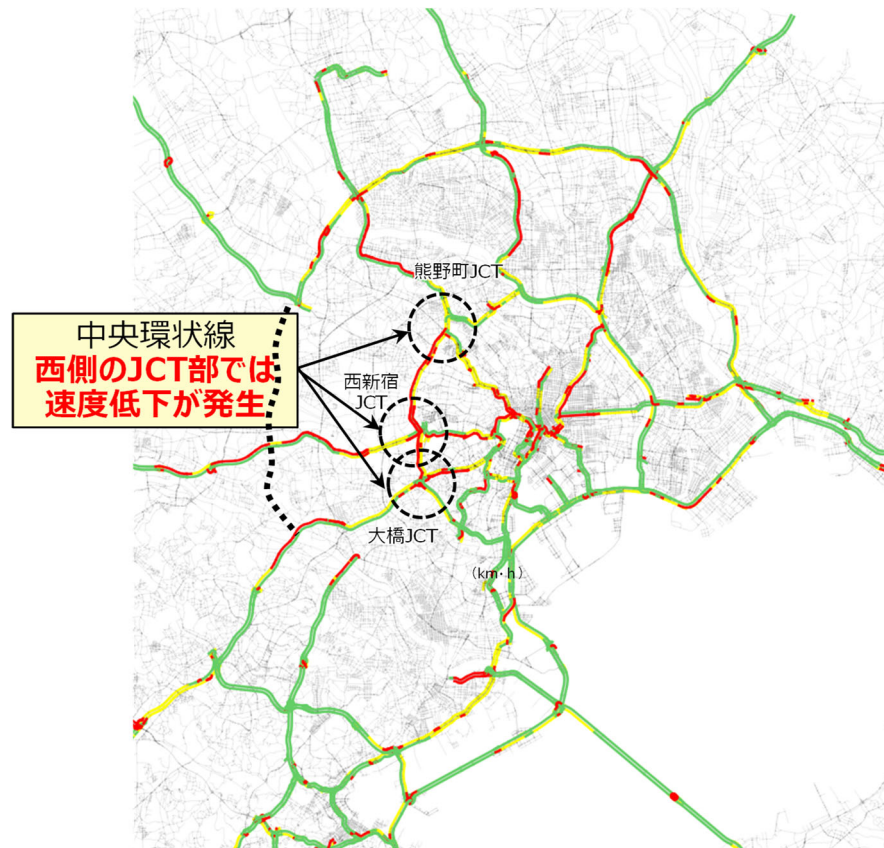


出典：高速道路の交通状況ランキング (H31・R1 国土交通省)

図 3.2-6 都市高速道路の渋滞ワーストランキング (上位 10 位)

(3) 速度状況

中央環状線の速度は、西側 JCT 部（熊野町 JCT、西新宿 JCT、大橋 JCT）で混雑時に 20km/h 以下となっており、速度低下が発生している。



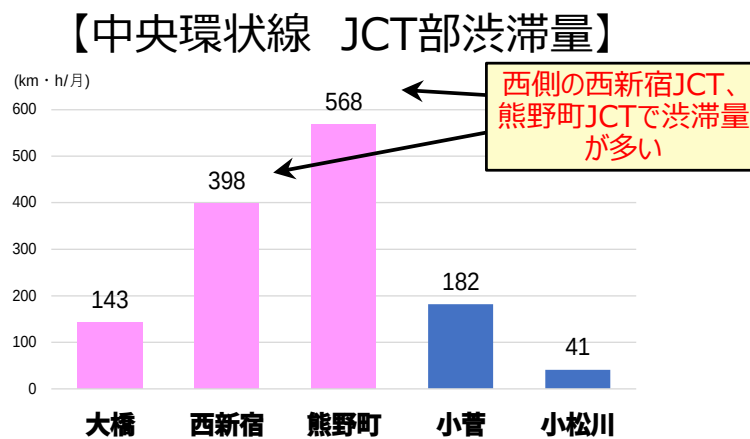
出典 現況：ETC2.0 プローブデータ (R3.10)

※平日の時間帯別平均速度の最小速度により作成

図 3.2-7 中央環状線の速度状況

(4) 中央環状線 JCT 部の渋滞量

中央環状線 JCT 部における渋滞量は、西新宿 JCT で約 300km・h/月、熊野町 JCT で約 570km・h/月となっており、東側の小菅 JCT の 2 倍以上となっている。



出典 ETC2.0 プローブデータ (R3.10)

図 3.2-8 中央環状線の JCT 部渋滞量

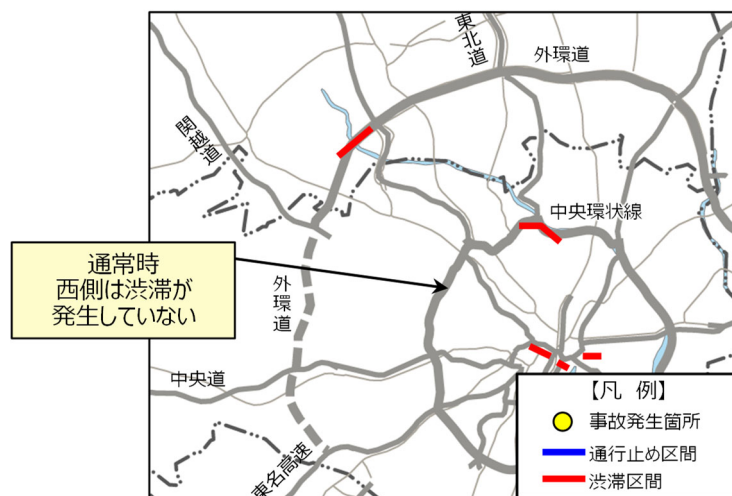
(5) 首都高通行止め時の渋滞状況

首都高では、令和5年2月9日に中央環状線王子南 IC 付近で車両横転による事故が発生している。その提供で板橋 JCT～王子南 IC が通行止めとなり、板橋 JCT を先頭に中央環状線西側（中野長者橋）まで渋滞が発生。



出典 JARTIC (2023. 2. 9 15:00) を基に作成

図 3.2-9 首都高通行止め時の渋滞状況



出典 JARTIC (2023. 2. 15 15:00) を基に作成

図 3.2-10 首都高平常時の渋滞状況

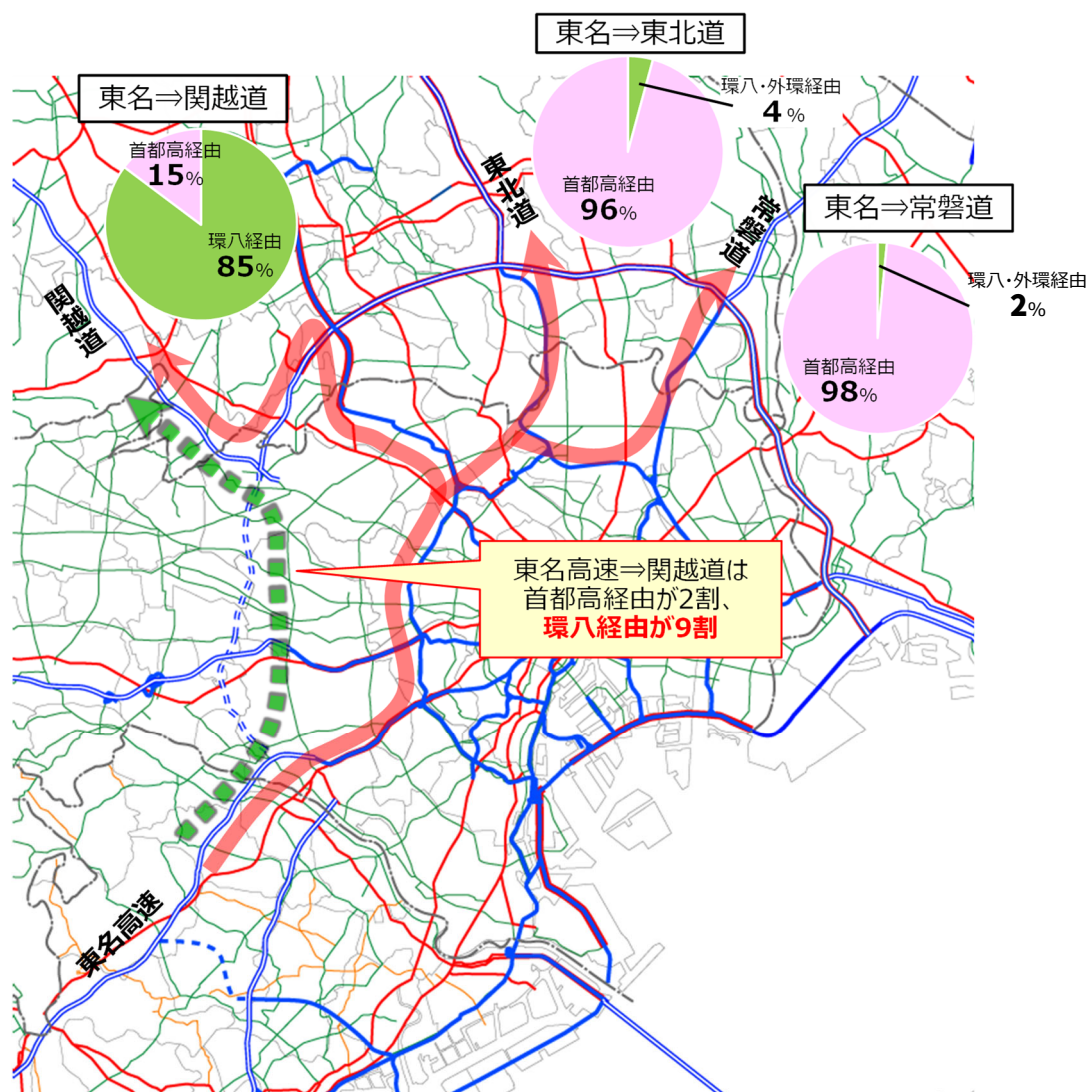
3.2.2 都心部の通過交通状況

(1) 東名高速から関越道・東北道・常磐道への利用経路状況

東名高速から関越道・東北道・常磐道への利用経路を把握した。

結果としては、関越道は、環八利用が約9割となっており、距離、所要時間が首都高経由に
対し環八経由が優位となっている。

一方、東北道・常磐道は、首都高経由が95%以上となっている。



出典 ETC2.0 プローブデータ (R3.10)

図 3.2-11 東名高速から関越道、東北道、常磐道への利用経路状況

(2) 東名高速から関越道・東北道・常磐道への所要時間

東名高速から主要放射軸（関越道・東北道・常磐道）への所要時間のバラツキを整理した。結果としては、首都高経由、環八経由ともに所要時間のバラツキ（差率）は12時間平均に対しピーク時は約2～3割増加しており、時間が読めない状況となっている。特に物流面では、輸送効率の向上や労働時間管理の適正化が課題となっており（物流の2024年問題（次頁参照））、定時性の確保が求められる。

表 3.2-1 東名高速⇒放射軸への所要時間

	環八経由	首都高経由		
	関越道	関越道	東北道	常磐道
	L=16km	L=40km	L=38km	L=42km
12時間平均速度③	44	46	43	48
ピーク速度④	51	66	59	64
差 (④－③)	7	20	16	16
差率 (差÷③)	16%	43%	37%	33%

距離、所要時間ともに
環八経由が優位

所要時間のバラツキ（差率）は12時間平均
に対しピーク時は環八経由で **2割程度**、
首都高経由で **3割以上増加**

出典 ETC2.0 プローブデータ (R3.4～R4.3)

※12時間平均速度は昼間（7～18時台）の平均速度、
ピーク時速度は朝（7～8時台）、夕（17～18時台）の遅い方の速度による集計

【参考】物流の2024年問題 参考資料

「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」の概要
 ～長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセル～
 ～「運び方改革」と3A（安全・安心・安定）労働の実現に向けた88施策～

2018年5月
関係省庁
連絡会議
決定

自動車の運転業務への罰則付きの時間外労働の上限規制の導入（2024年4月予定）に向け、政府を挙げて以下の取組を強力に推進。

「★」を付した施策は、「直ちに取組む施策」
（2017年8月）以降の追加施策

I. 長時間労働是正の環境整備

（１）労働生産性の向上

- ① 輸送効率の向上 【警・農・経・国・環】
- ・輸送分野別の取組の強化★
 - ・長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し
 - ・トラック予約受付システムの導入促進（荷待ち時間短縮）
 - ・機械荷役への転換促進（荷役時間短縮）
 - ・高速道路の有効活用（走行時間短縮）
 - ・宅配ボックスの普及促進（再配達削減）
 - ・ダブル連結トラックの導入促進（車両の大型化）
- ② 潜在需要の喚起による収入増加【国】
- ・インバウンド需要の取り込み★
 - ・タクシーの配車アプリを活用した新サービス導入
- ③ 運転以外の業務も効率化【国】
- ・IT点呼の更なる導入拡大★

（２）多様な人材の確保・育成

- ① 働きやすい環境の整備【厚・農・国】
- ・女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討★
 - ・中継輸送の普及促進（泊まり勤務を日帰り勤務に）
 - ・機械荷役への転換促進（力仕事からの解放）（再掲）
- ② 運転者の確保【警・厚・国】
- ・第二種免許制度の在り方についての検討
 - ・大型一種免許取得の職業訓練の実施

（３）取引環境の適正化

- ① 荷主・元請等の協力の確保【厚・農・経・国】
- ・「ホワイト物流」実現国民運動（仮称）の推進★
 - ・輸送分野別の取組の強化★（再掲）
 - ・引越運送における人手不足対策の推進★
- ② 運賃・料金の適正収受【国】
- ・標準運送約款の改正趣旨の浸透促進★
 - ・トラック事業者・荷主のコスト構成等への共通理解の形成促進★

II. 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

- ① 「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の実現支援【国】
事業者団体による取組を支援
- ② ホワイト経営の「見える化」【国】
ホワイト経営に取り組む事業者の認証制度の創設
- ③ 労働時間管理の適正化の促進【国】
ICTを活用した運行管理の普及方策の検討・実施★
- ④ 行政処分の強化【国】
新処分基準による行政処分の実施

79

出典 物流を取り巻く同行と物流施策の現状について

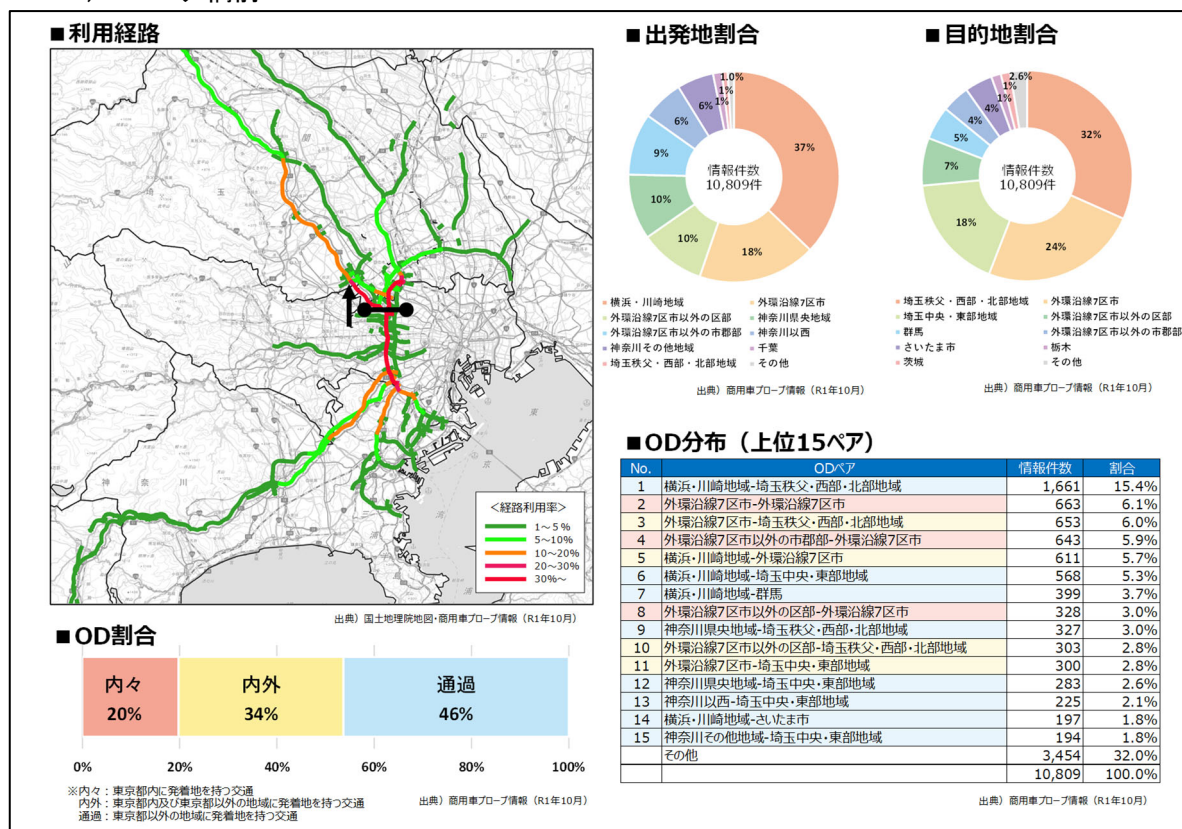
（第1回持続可能な物流の実現に向けた検討会 経済産業省）

図 3.2-12 物流の2024年問題 参考資料

(3) 貨物車の環八利用状況

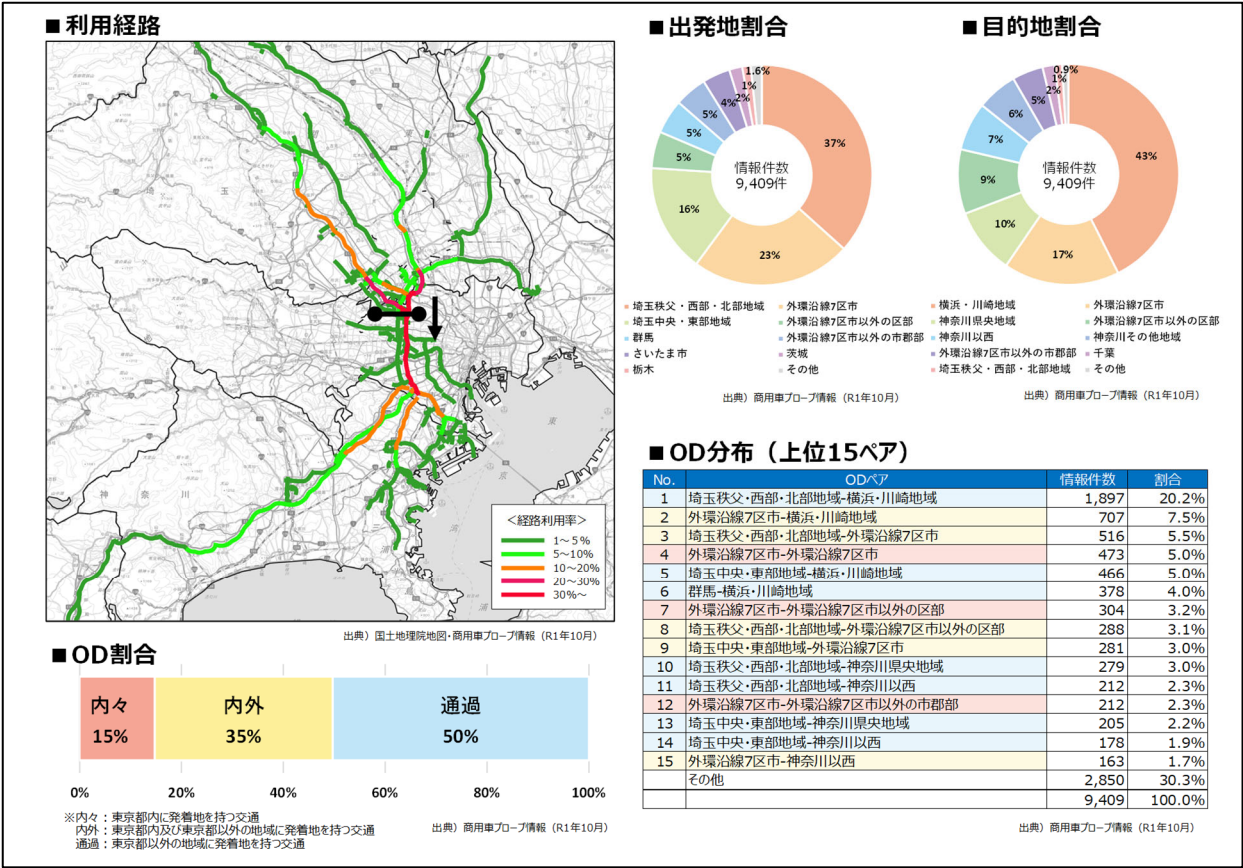
環八の複数の断面で、コロナ禍前（2019年）とコロナ禍（2021年）の2時点で貨物車の利用経路、ODを把握した。いずれの断面も通過交通が約半数を占めており、関越道や東名高速からの利用が見られる。なお、コロナ禍前とコロナ禍で経路、ODともに大きな違いは見られない。

1) コロナ禍前



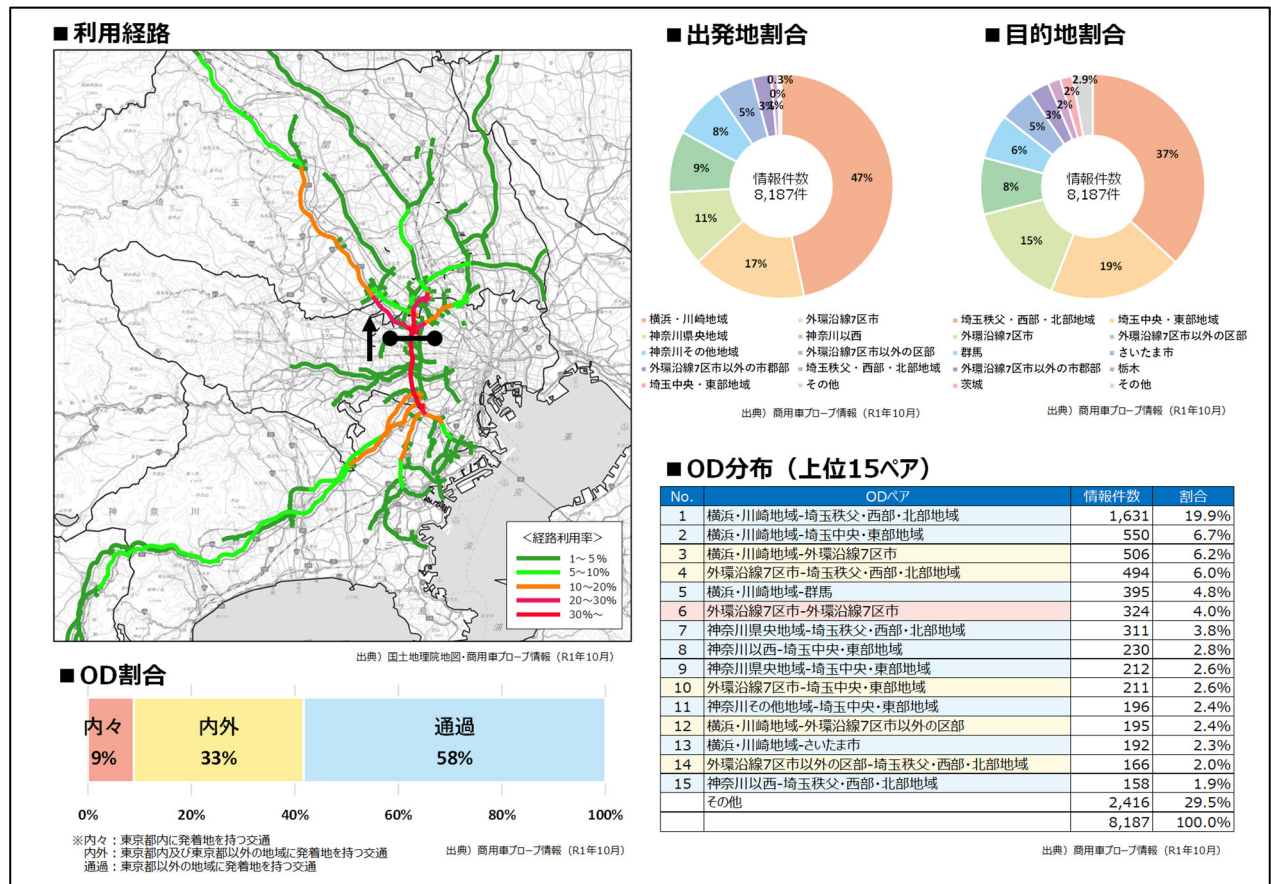
出典 商用車プローブ情報（R1年10月）

図 3.2-13 環八を利用した貨物車の経路・OD（西武池袋線断面外回り）



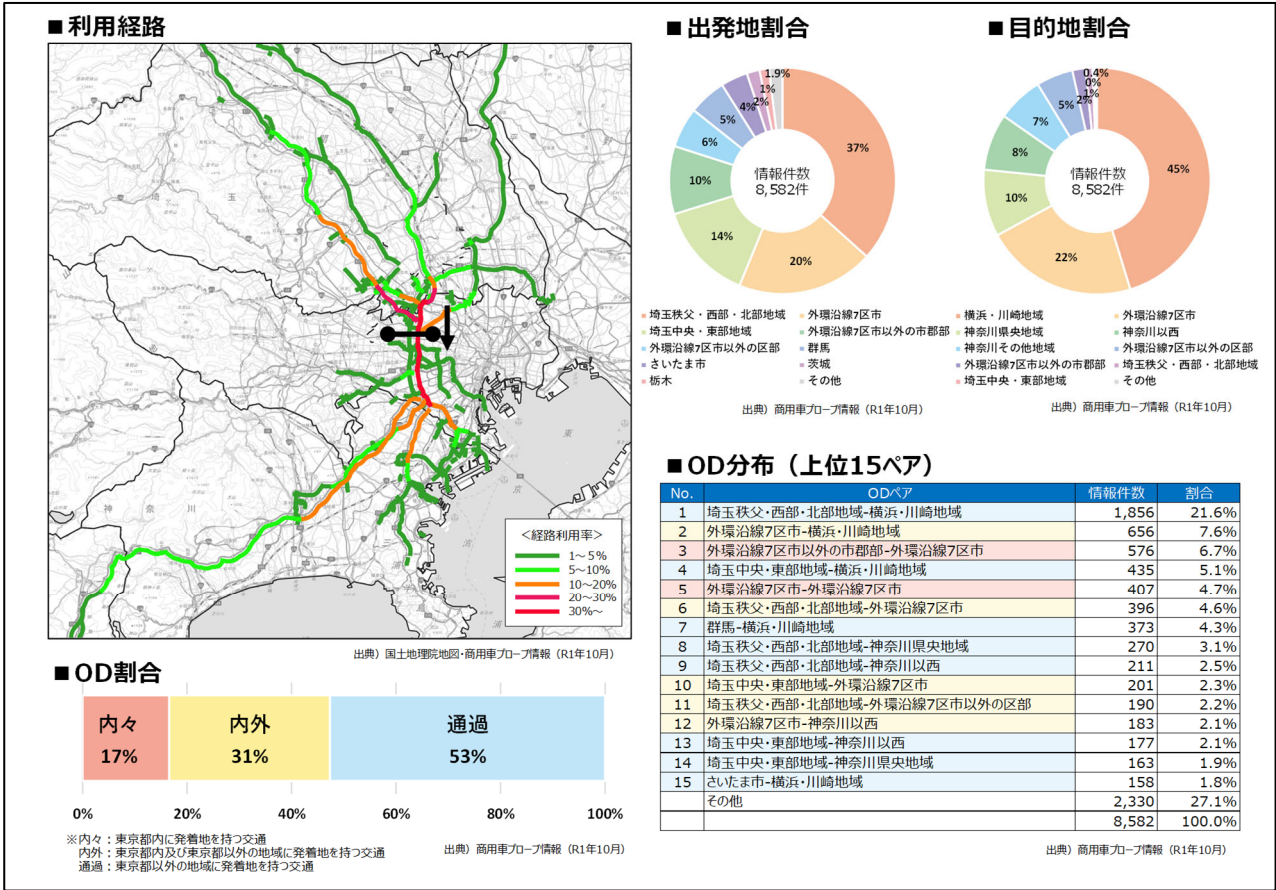
出典 商用車プローブ情報 (R1 年 10 月)

図 3.2-14 環八を利用した貨物車の経路・OD（西武池袋線断面内回り）



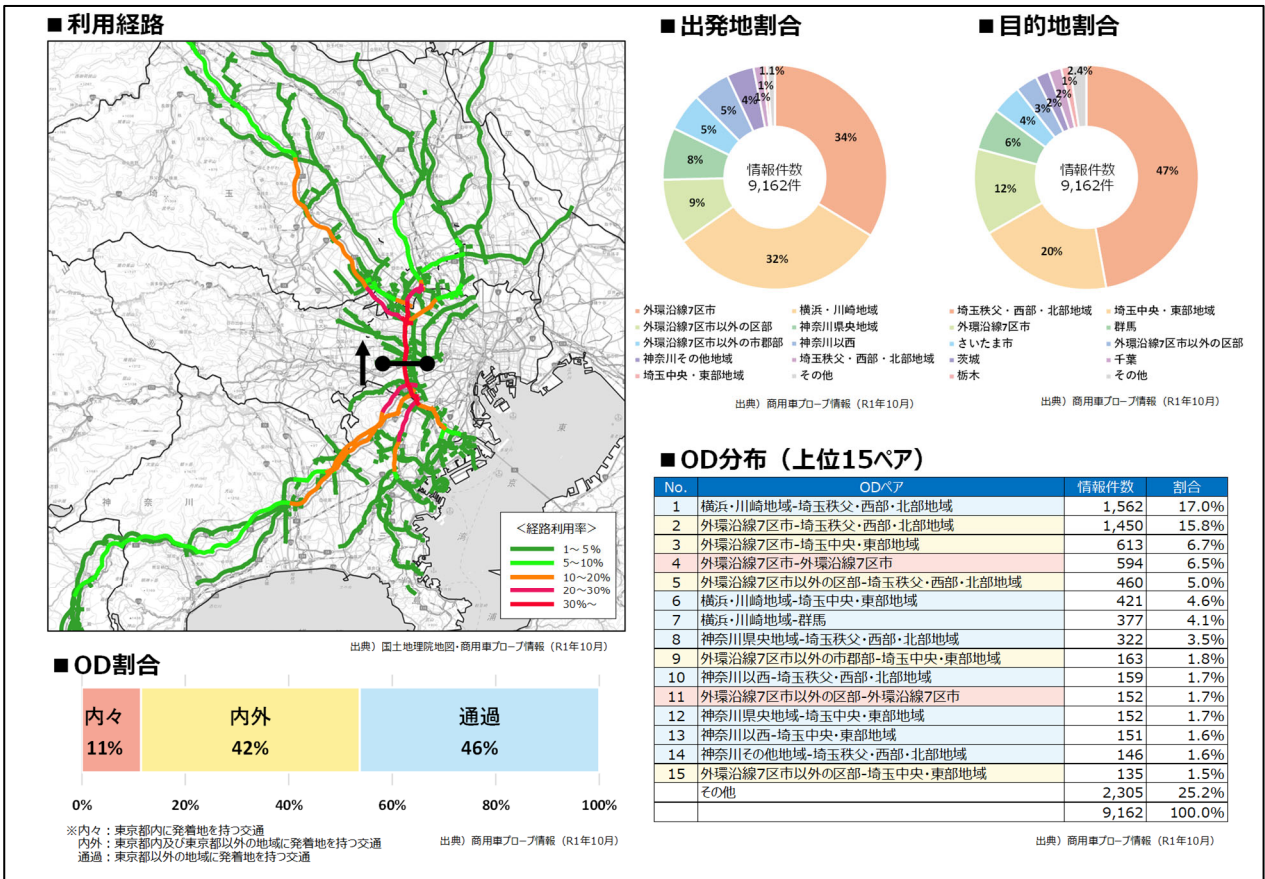
出典 商用車プローブ情報（R1年10月）

図 3.2-15 環八を利用した貨物車の経路・OD（西武新宿線断面外回り）



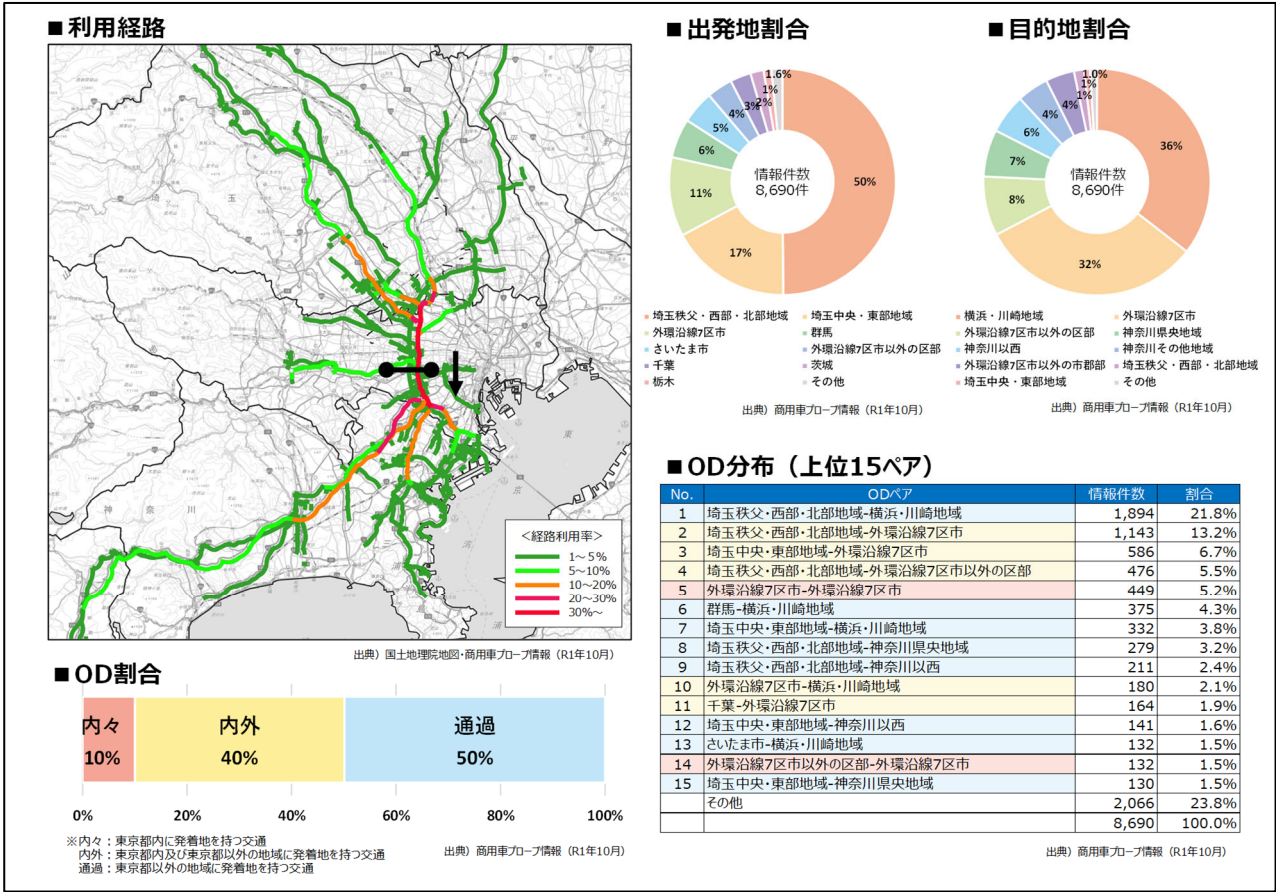
出典 商用車プローブ情報 (R1 年 10 月)

図 3.2-16 環八を利用した貨物車の経路・OD (西武新宿線断面内回り)



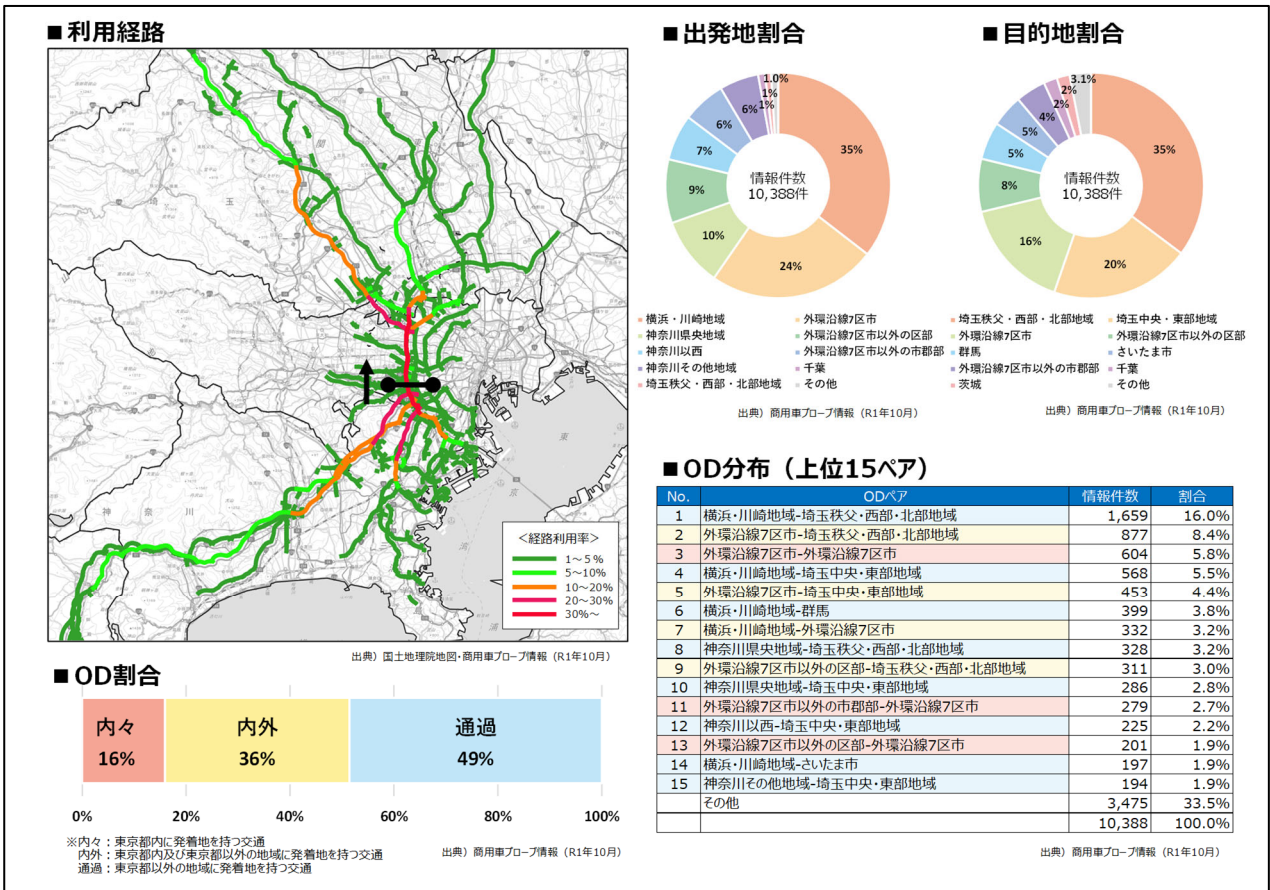
出典 商用車プローブ情報 (R1 年 10 月)

図 3.2-17 環八を利用した貨物車の経路・OD (京王線断面外回り)



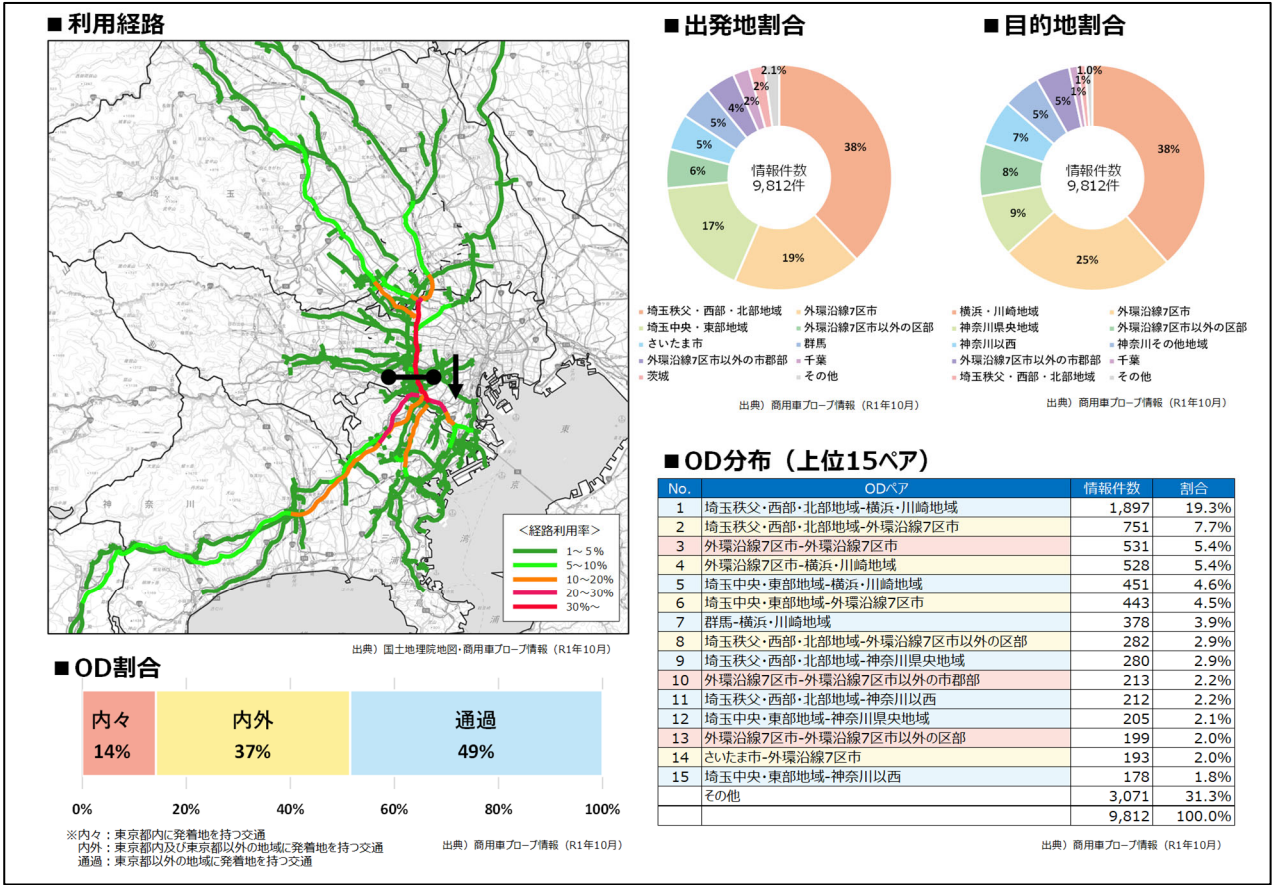
出典 商用車プローブ情報 (R1 年 10 月)

図 3.2-18 環八を利用した貨物車の経路・OD (京王線断面内回り)



出典 商用車プローブ情報 (R1 年 10 月)

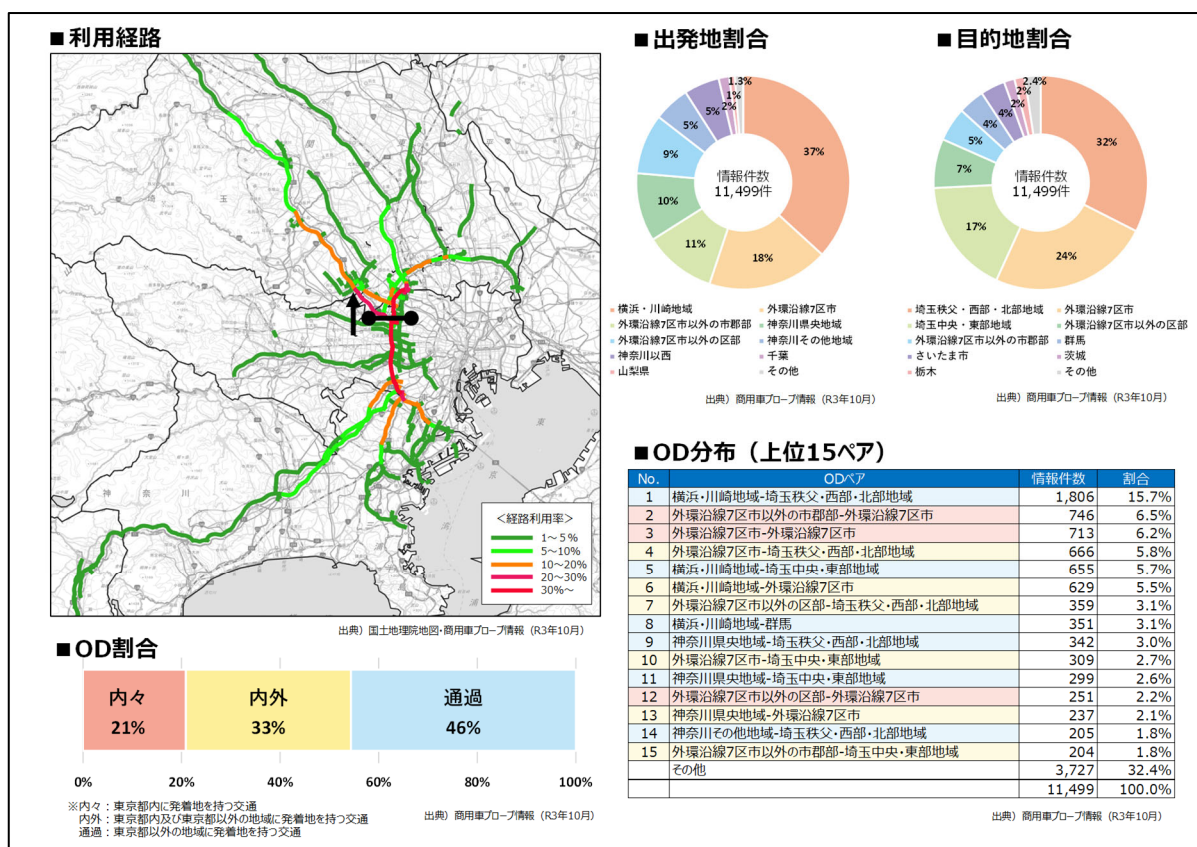
図 3.2-19 環八を利用した貨物車の経路・OD (小田急線断面外回り)



出典 商用車プローブ情報 (R1 年 10 月)

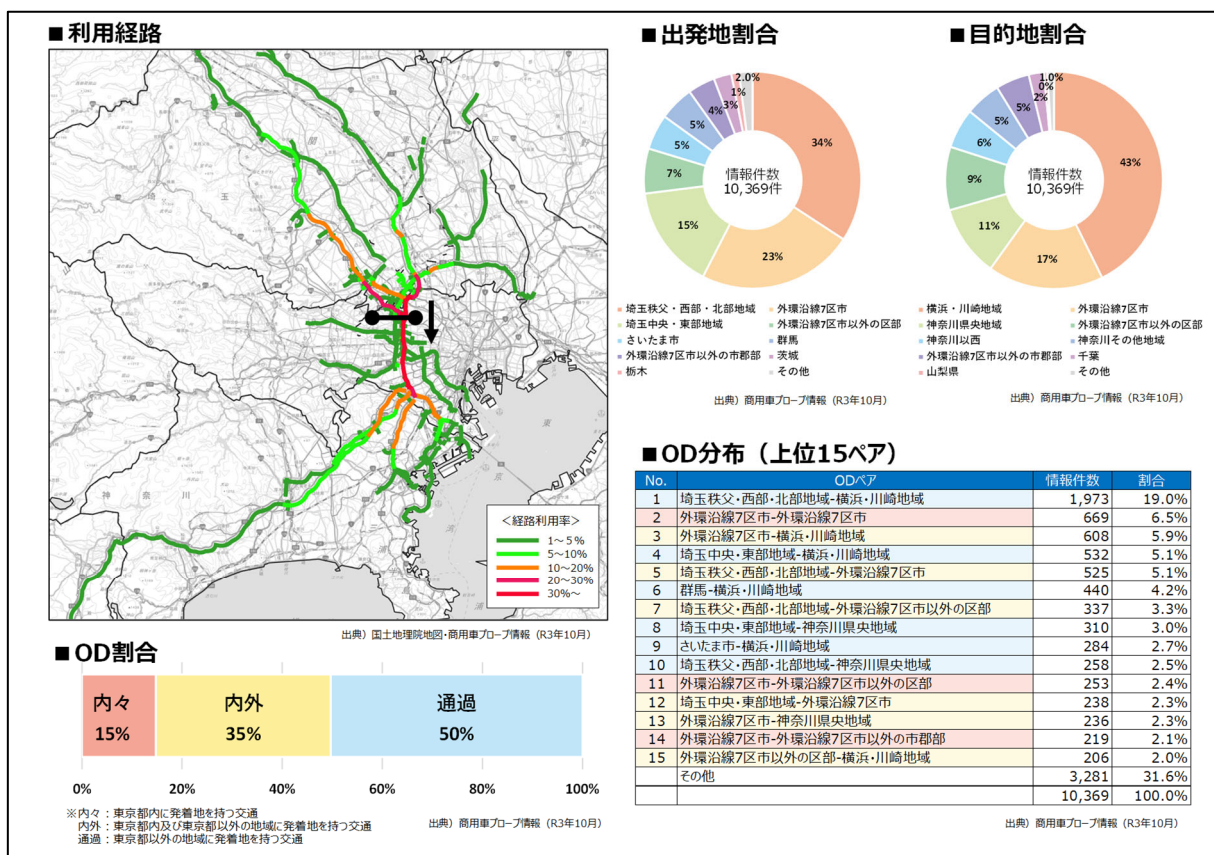
図 3.2-20 環八を利用した貨物車の経路・OD (小田急線断面内回り)

2) コロナ禍



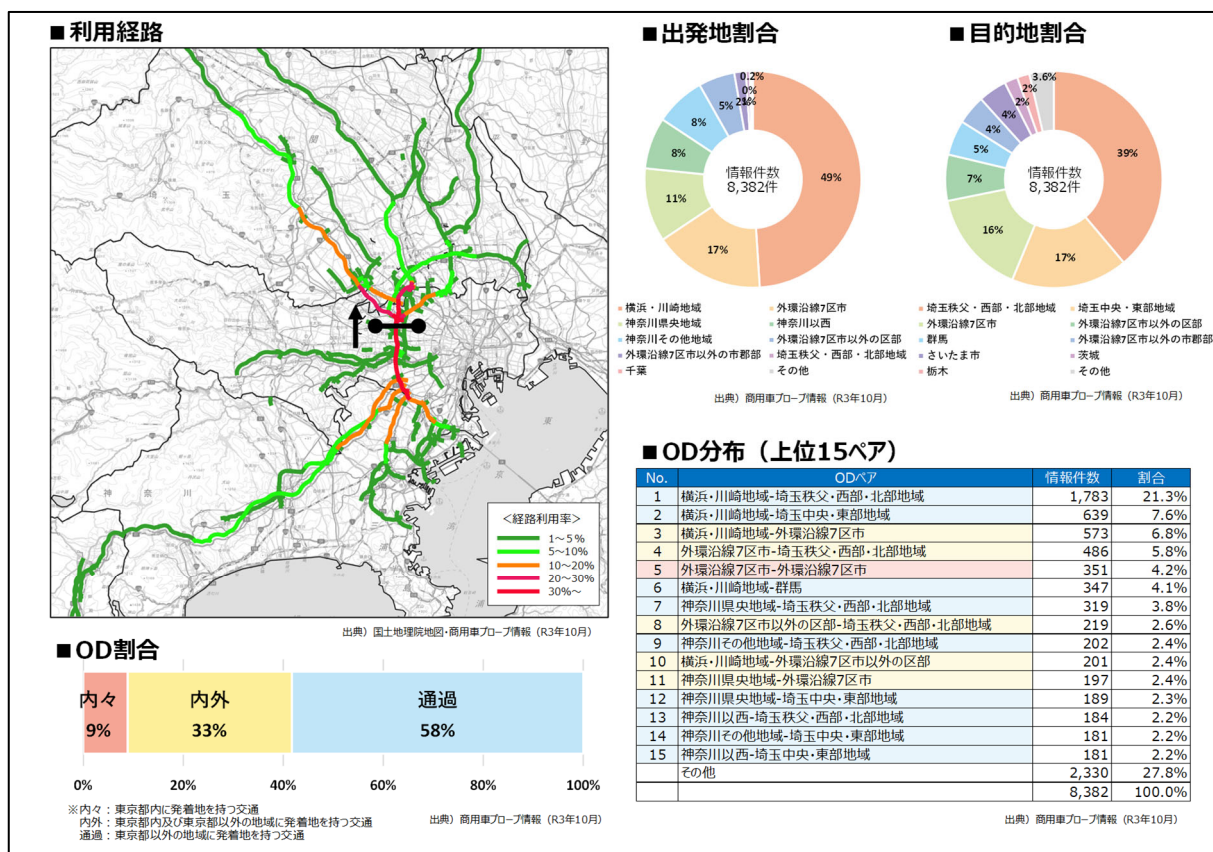
出典 商用車プローブ情報（R3年10月）

図 3.2-21 環八を利用した貨物車の経路・OD（西武池袋線断面外回り）



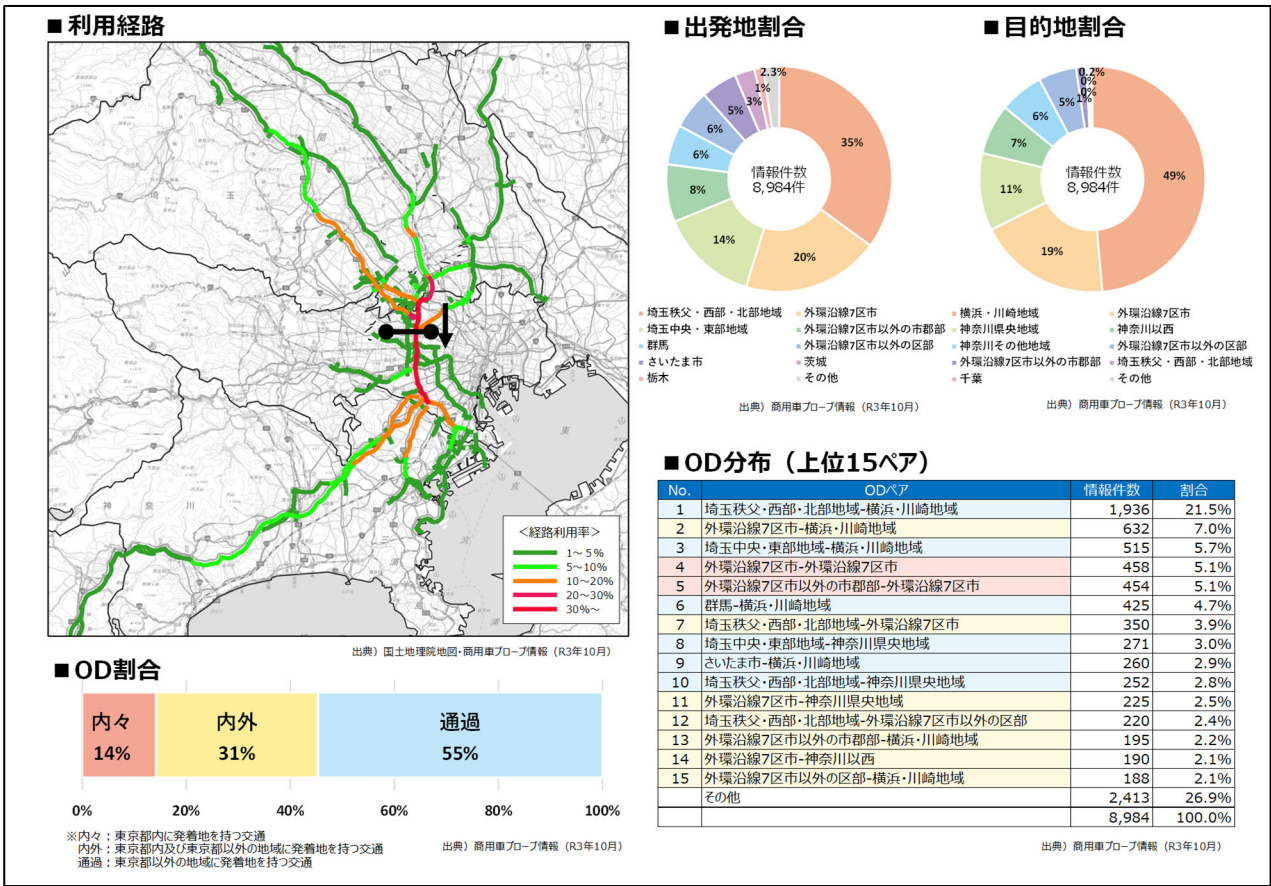
出典 商用車プローブ情報 (R3 年 10 月)

図 3.2-22 環八を利用した貨物車の経路・OD (西武池袋線断面内回り)



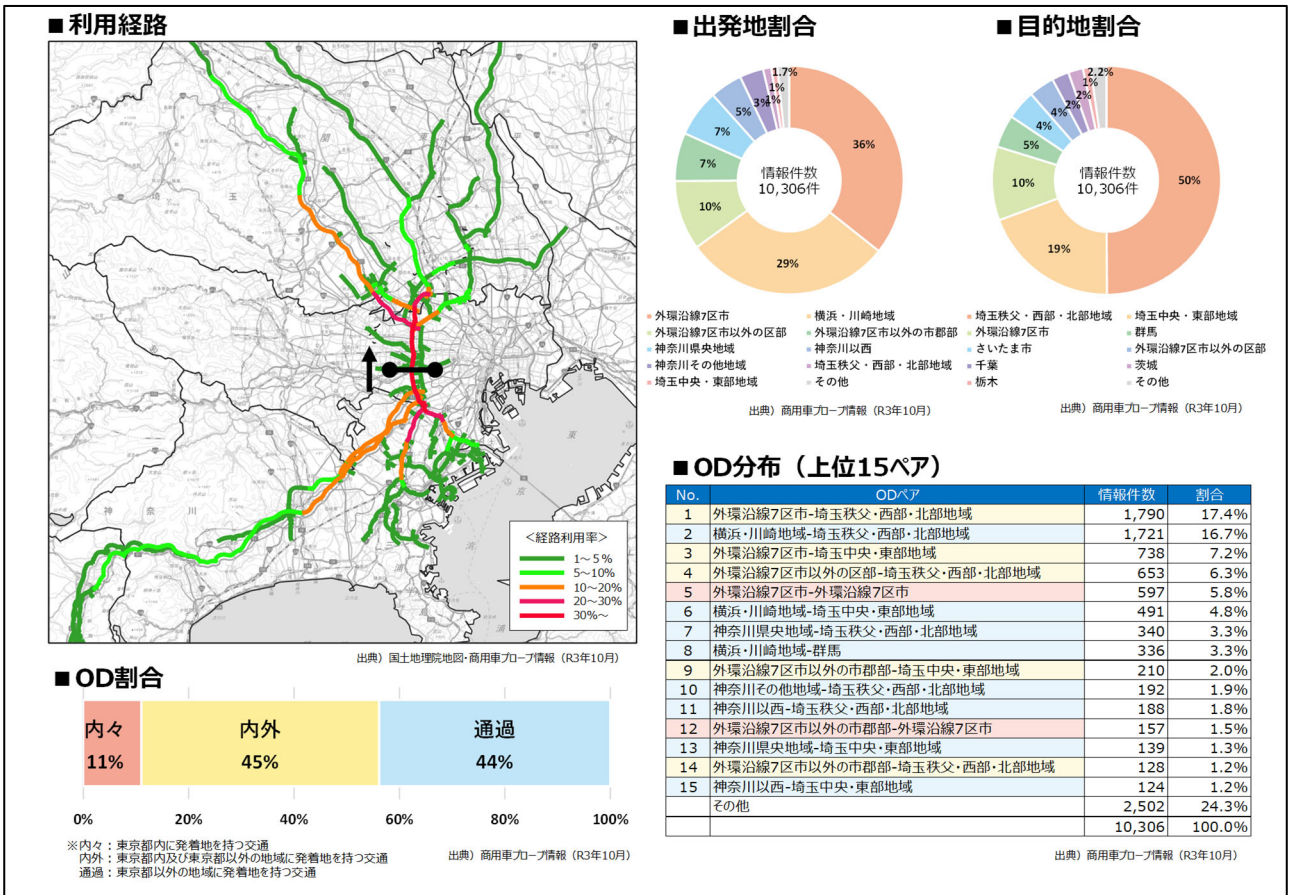
出典 商用車プローブ情報 (R3 年 10 月)

図 3.2-23 環八を利用した貨物車の経路・OD (西武新宿線断面外回り)



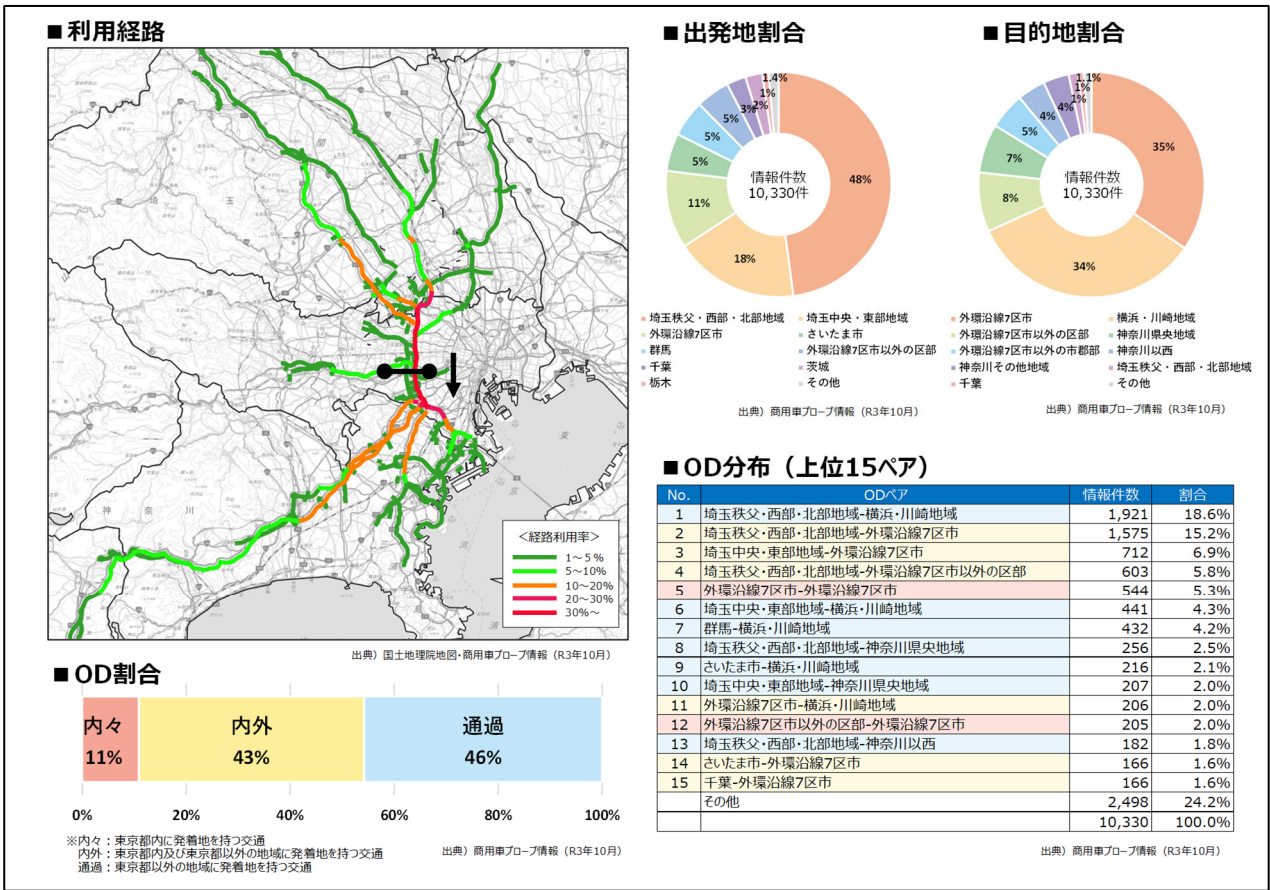
出典 商用車プローブ情報（R3 年 10 月）

図 3.2-24 環八を利用した貨物車の経路・OD（西武新宿線断面内回り）



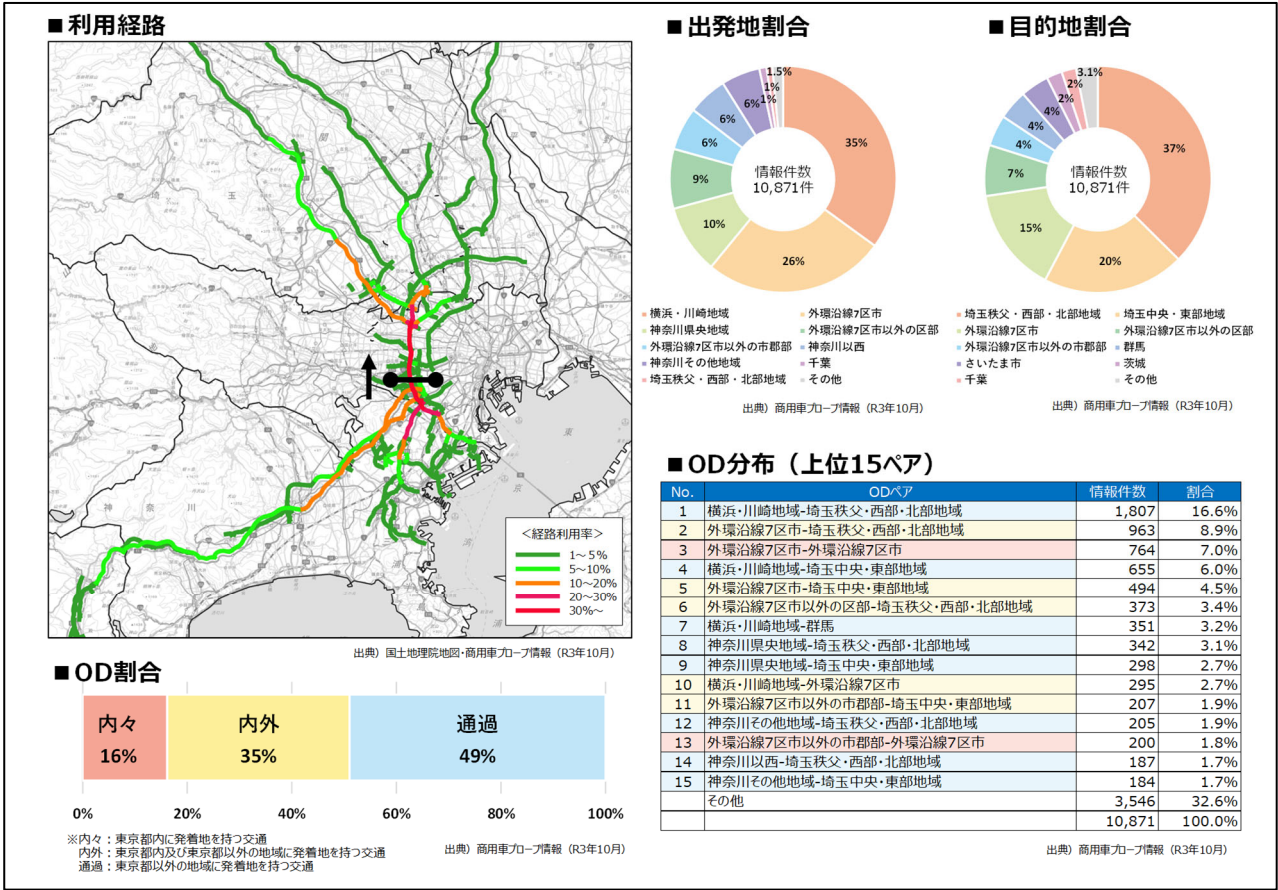
出典 商用車プローブ情報 (R3 年 10 月)

図 3.2-25 環八を利用した貨物車の経路・OD (京王線断面外回り)



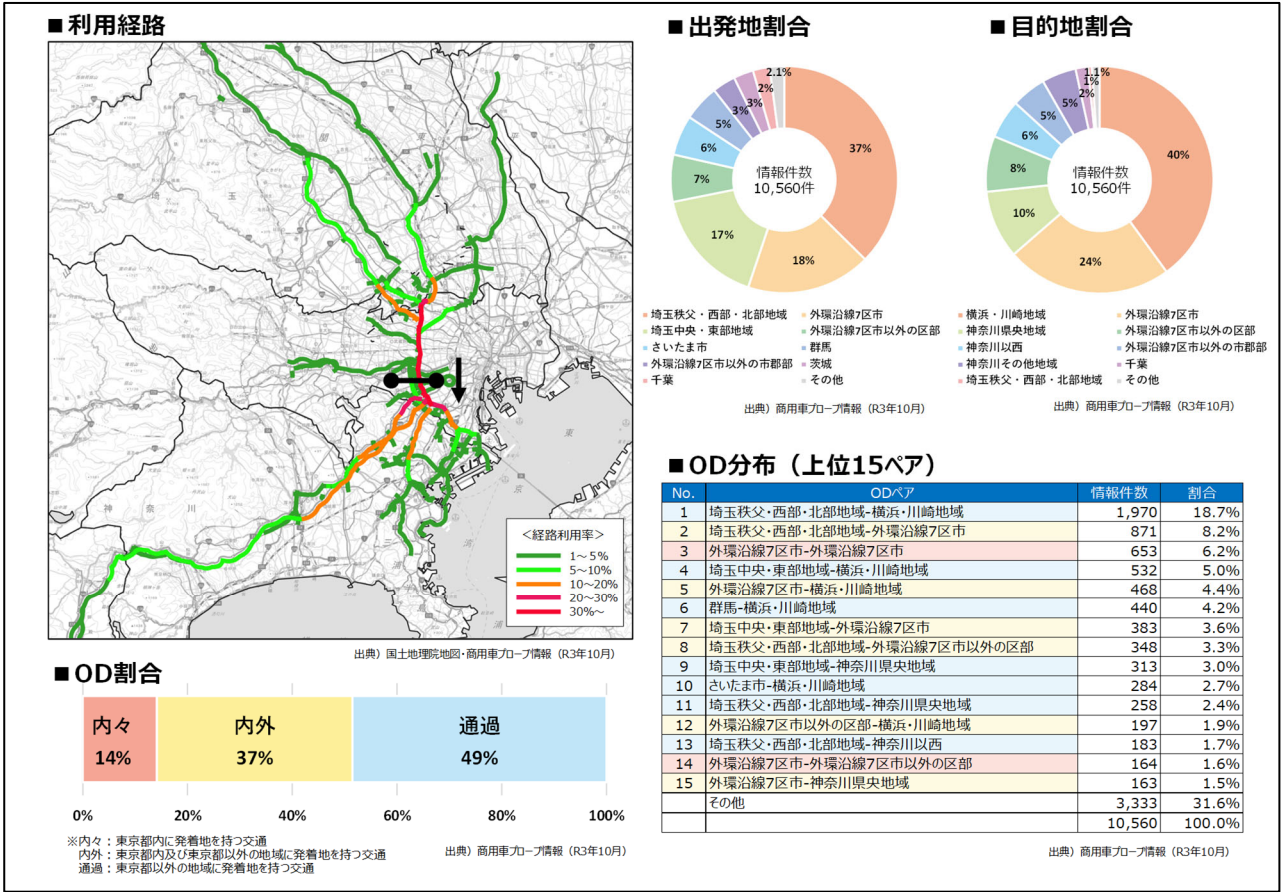
出典 商用車プローブ情報 (R3 年 10 月)

図 3.2-26 環八を利用した貨物車の経路・OD (京王線断面内回り)



出典 商用車プローブ情報 (R3 年 10 月)

図 3.2-27 環八を利用した貨物車の経路・OD (小田急線断面外回り)



出典 商用車プローブ情報 (R3 年 10 月)

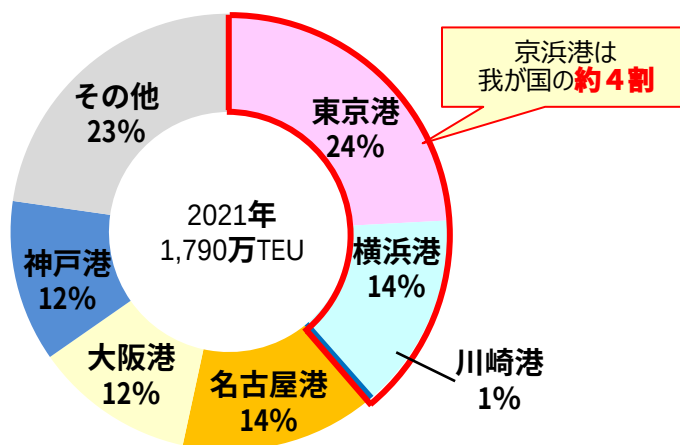
図 3.2-28 環八を利用した貨物車の経路・OD (小田急線断面内回り)

3.2.3 京浜港から背後圏への交通状況

京浜港の主な取扱品目と、京浜港から背後圏への交通状況の整理を行った。

(1) 京浜港の取扱品目

京浜港は、我が国の輸出入港別コンテナ取扱個数の約4割を担っており、物流の玄関口となっている。



出典 港湾調査（国土交通省 R4. 8. 29）※2021 年年間合計値

図 3.2-29 輸出入港別コンテナ取扱割合

(2) 東京港コンテナ貨物取扱品目ランキング

東京港のコンテナ貨物の主な取扱品目は、衣服・身廻品・はきものが約1割を占めており、次いで電気機械、その他化学工業品となっている。

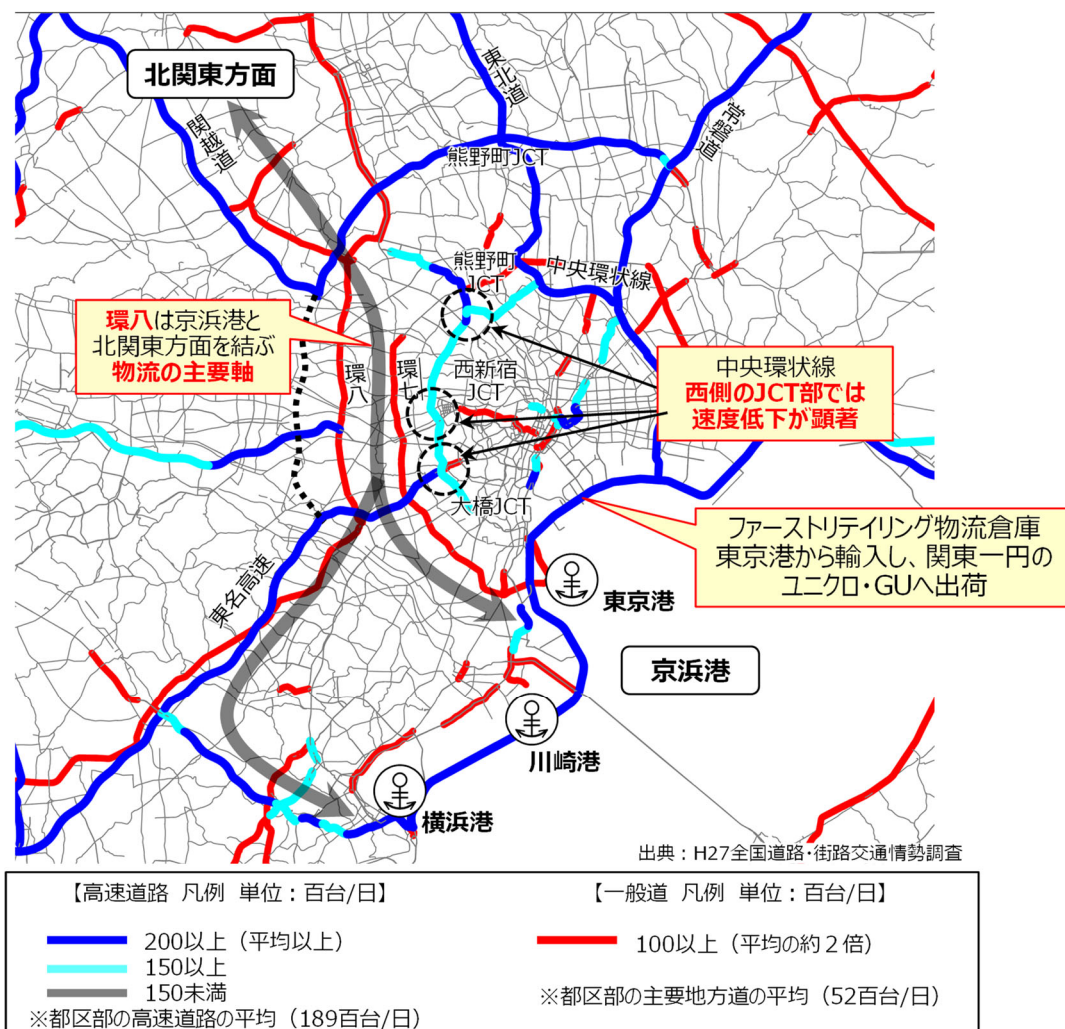
表 3.2-2 東京港コンテナ貨物取扱品目ランキング

順位	品目	合計	割合	分類
1	衣服・身廻品・はきもの	4,650,588	10.1%	雑工業品
2	電気機械	4,430,077	9.6%	金属機械工業品
3	その他化学工業品	4,317,647	9.4%	化学工業品
4	産業機械	3,509,743	7.6%	金属機械工業品
5	製造食品	2,924,284	6.3%	軽工業品

出典 港湾統計 (R3)

(3) 京浜港周辺の交通状況

京浜港と背後圏を結ぶルートの中で、外環（関越～東名）に並行する環八、環七は、大型車交通量が多く（都区部主要地方道平均の約2倍以上）、京浜港と背後圏を結ぶ通行ルートになっていると想定される。



出典 H27 全国道路・街路交通情勢調査

図 3.2-30 京浜港周辺の交通状況（大型車交通量図）

3.2.4 羽田空港の状況

(1) 羽田空港の国際線旅客数の推移

羽田空港の国際線旅客数の推移は、増加傾向となっており R1 年度は H25 年度に対し約 2 倍に増加している。

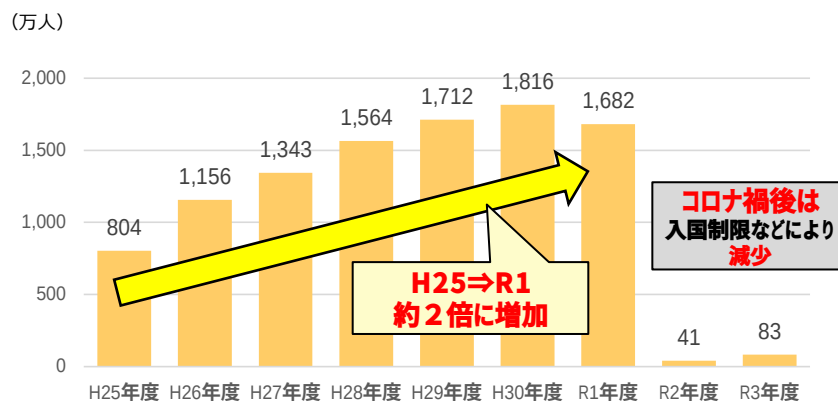
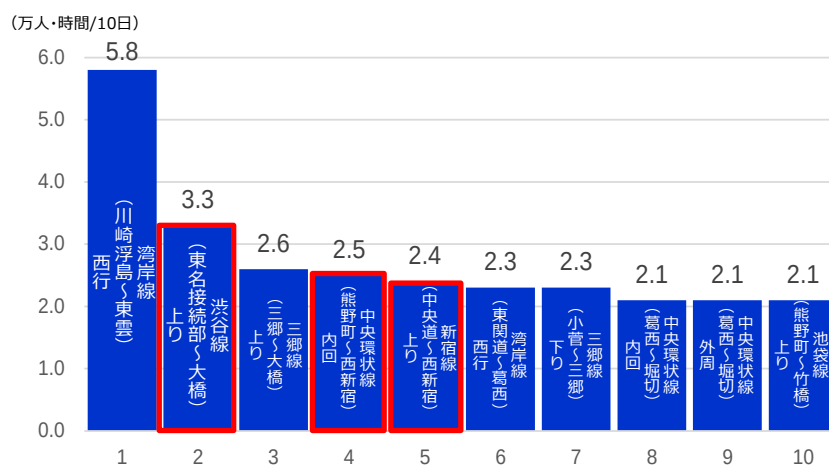


図 3.2-31 羽田空港の国際線旅客数の推移

(2) 羽田空港周辺のGWの渋滞状況

羽田空港周辺の首都高は、特異日であるGWなどは渋滞ワーストランキング上位区間が存在している。

関東近郊には世界遺産をはじめとする観光地が存在するが、渋滞によるアクセス性の低下が懸念される。



出典 高速道路の交通状況ランキング（平成30年）

※外環（関越～東名）に接続、または並行する路線を赤囲み

※2023.2月時点でGW期間（H30.4.27～H30.5.6）は平成30年が最新

図 3.2-32 都市高速道路の渋滞ランキング



出典 高速道路の交通状況ランキング (平成 30 年)

※外環 (関越～東名) に接続、または並行する路線を赤囲み

※2023.2月時点でGW期間 (H30.4.27～H30.5.6) は平成30年が最新

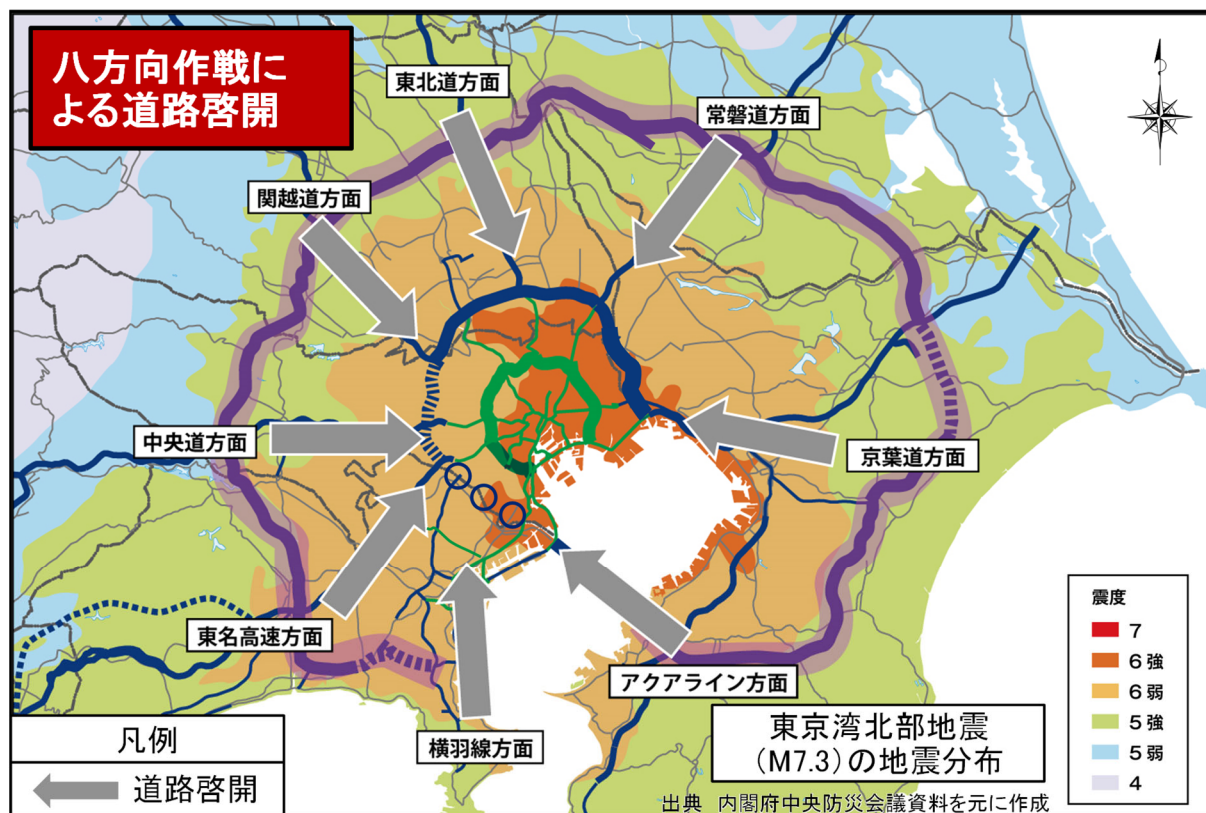
図 3.2-33 羽田空港から背後圏の観光地への現況ルート

3.2.5 発災時の現状

(1) 八方向作戦による道路啓開

首都直下地震（M7クラスの地震）の今後30年以内に発生する確率は70%程度と推定される中、首都直下地震に備え、都心に向けた八方向優先啓開ルートが設定されている。

八方向ルート（八方向作戦）の道路啓開ルートは以下のとおりである。



出典 内閣中央防災会議資料を元に作成

図 3.2-34 八方向作戦による道路啓開

(2) 東名高速から都心へのルート数

前述した八方向作戦のうち、東名高速を利用し都心部へ向かうルートは以下のとおりである。

平成 24 年時点から千葉外環開通時（平成 30 年 6 月）では 203 ルート増加している。

一部の 3 環状は未整備であり、災害時の代替路形成のため整備が望まれる。

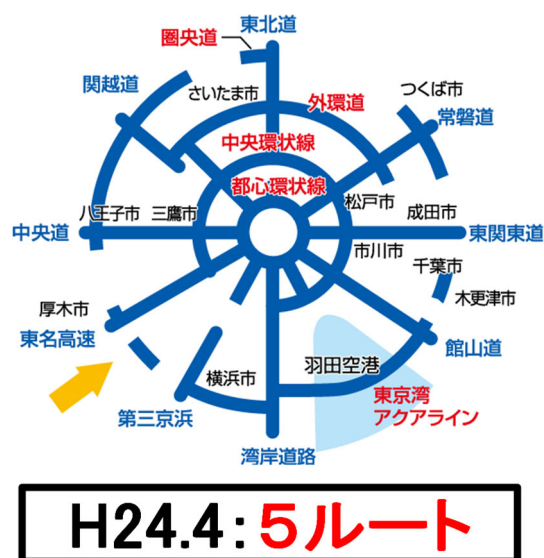


図 3.2-35 東名高速から都心部へのルート（H24.4 時点）

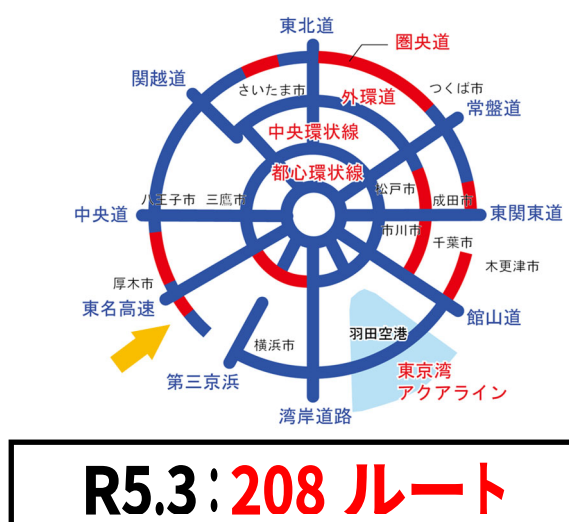


図 3.2-36 東名高速から都心部へのルート（R5.3 時点）

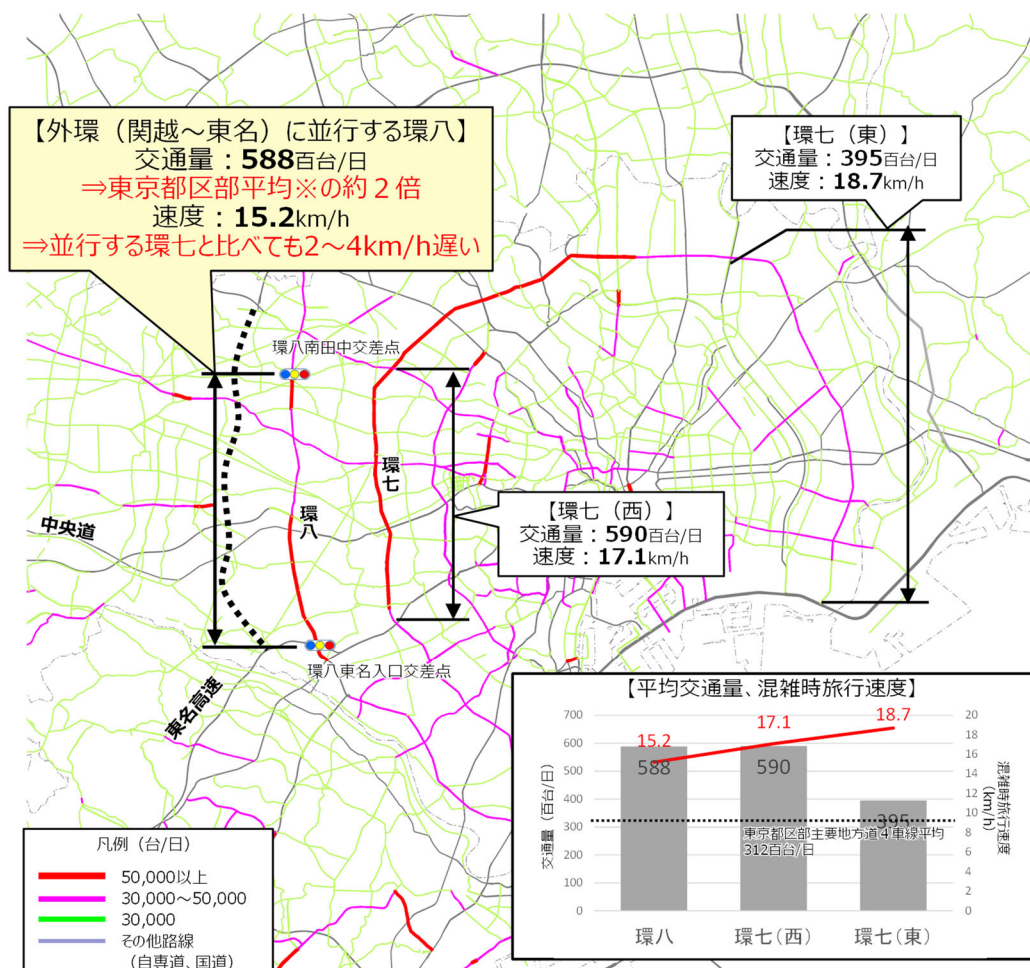
3.3 地域的視点に関する現状把握

3.3.1 環八の交通状況

(1) 交通量

外環（関越～東名）に並行する環八は、都区部平均の約2倍（588 百台/日）となっており、交通が集中している。

また、速度は並行する環七と比べ2～4km/h 低い（15.2km/h）状況であり、警視庁の渋滞判定基準である 20km/h を約 5km/h 下回っている。

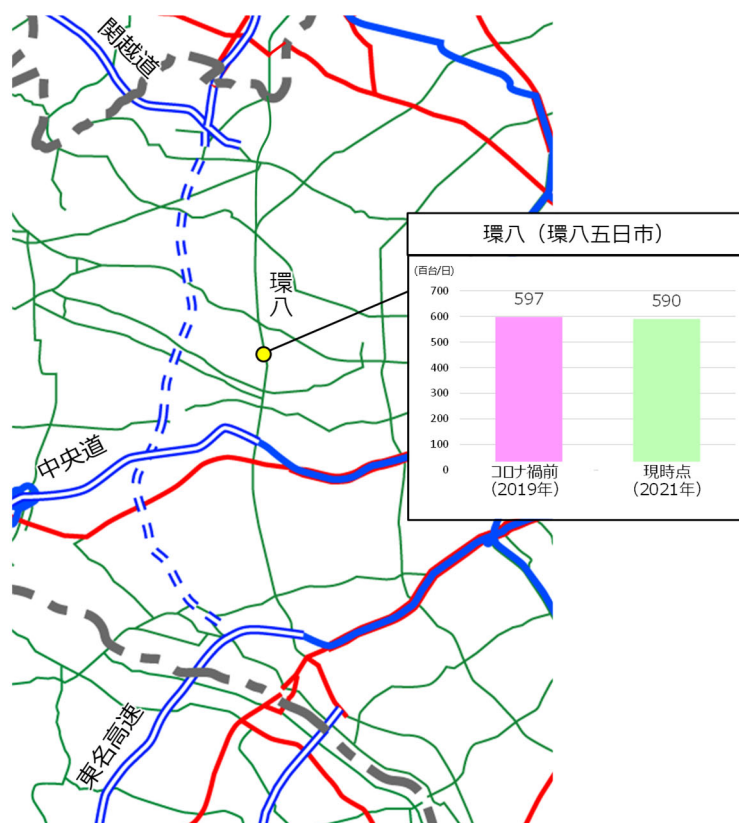


出典 全国道路・街路交通情勢調査を用いて算出

※東京都区部平均は東京都区部主要地方道4車線の平均312百台/日

図 3.3-1 外環周辺交通量（主要地方道以下）

なお、コロナ禍前とコロナ禍における環八の交通量は、概ね同程度となっており、交通課題は変化していないと想定される。



出典 警察トラカン（コロナ禍前：R1年10月31日 現時点：R3年10月28日）

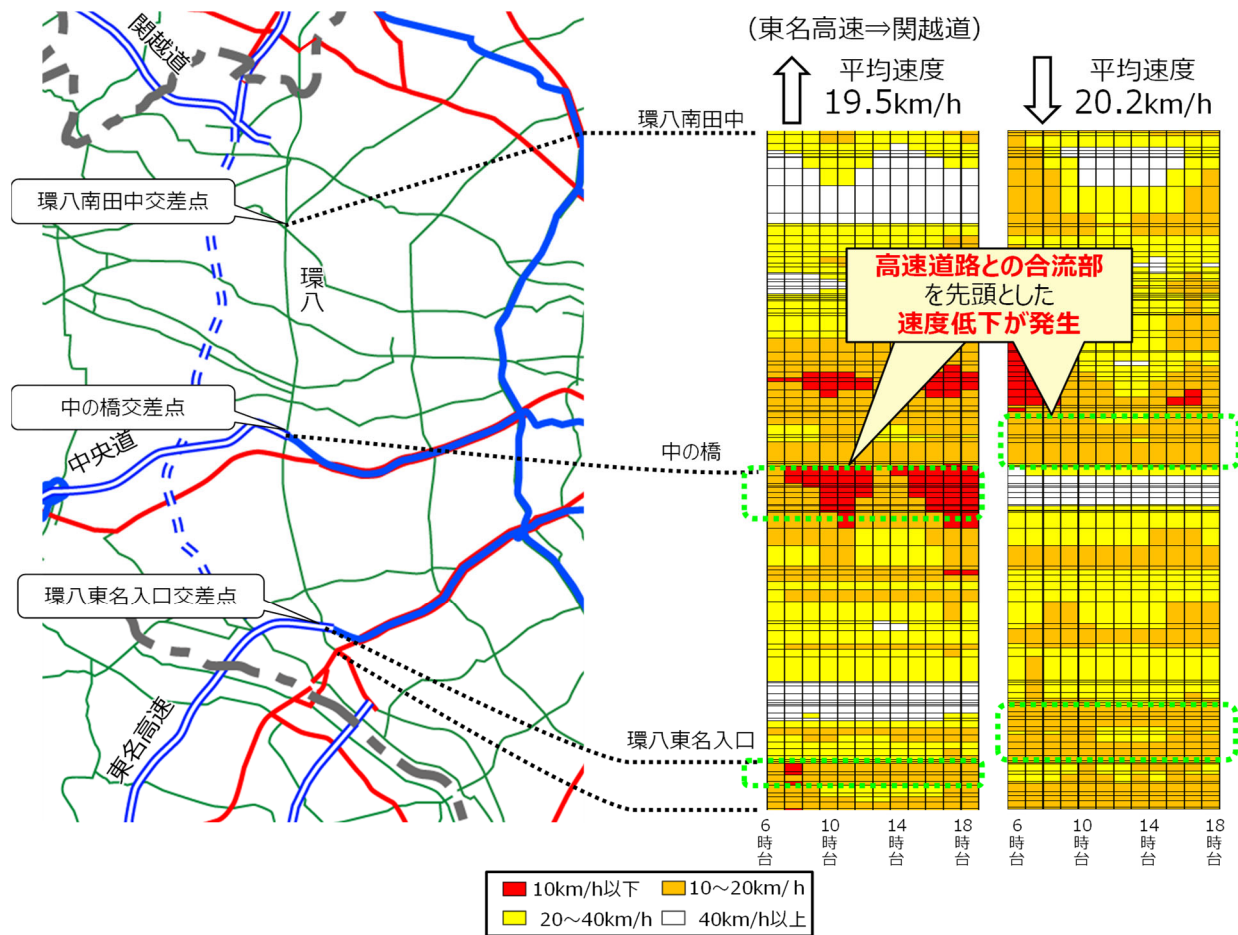
図 3.3-2 コロナ禍前、現時点の交通量

(2) 速度状況

環八の昼間 12 時間の時間帯別平均速度は 20km/h 未満（オレンジ）区間が連続している。

特に、高速道路に接続する交差点（中の橋、環八東名入口）で速度低下が顕著である。

【速度低下箇所】



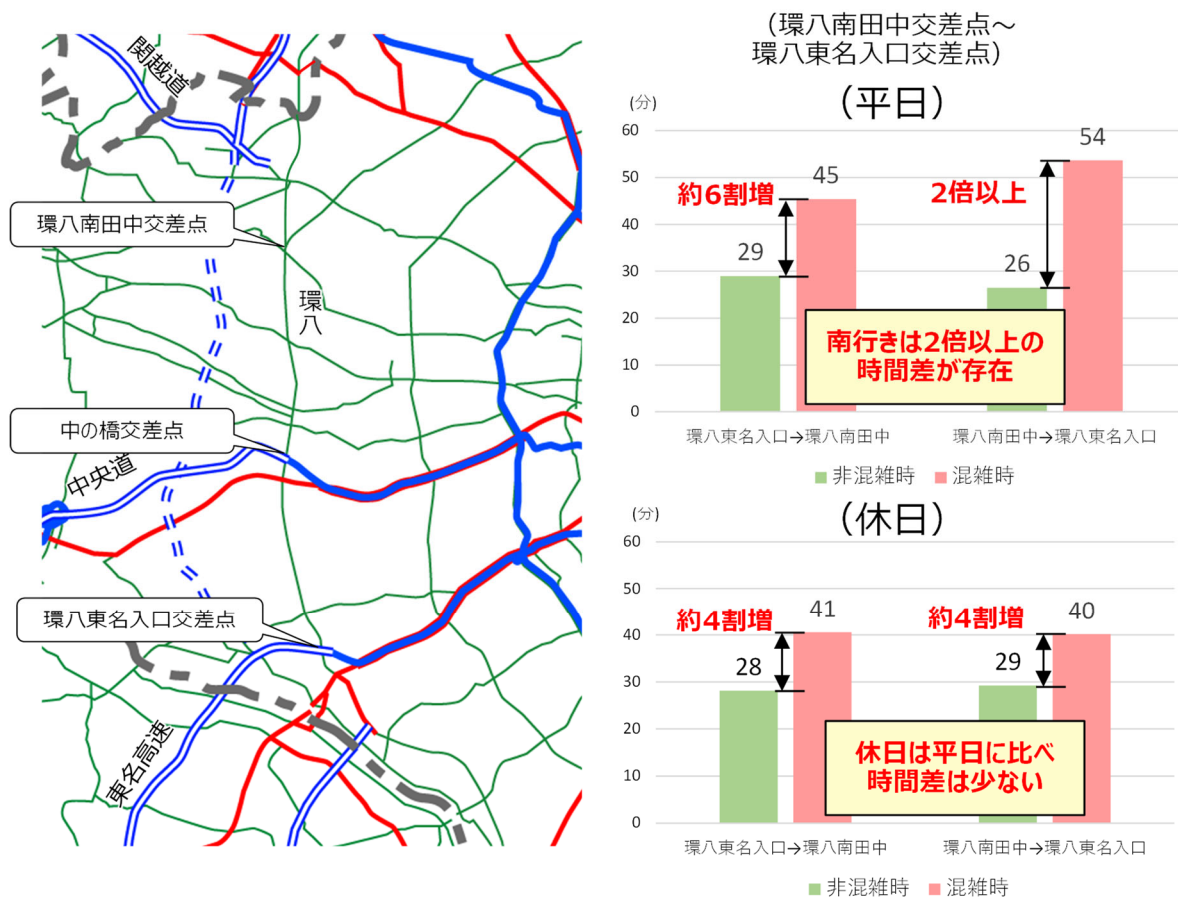
出典 旅行速度：ETC2.0プローブデータ（R3.10）

※平均速度は全日昼間 12 時間の平均速度

図 3.3-3 環八の速度状況

(3) 所要時間

環八の所要時間を見ると、非混雑時に比べて混雑時の所要時間は、外回りの平日で約 1.6 倍増、休日が 2 倍以上となっており、内回りでは平日休日ともに約 1.4 倍増となっている。



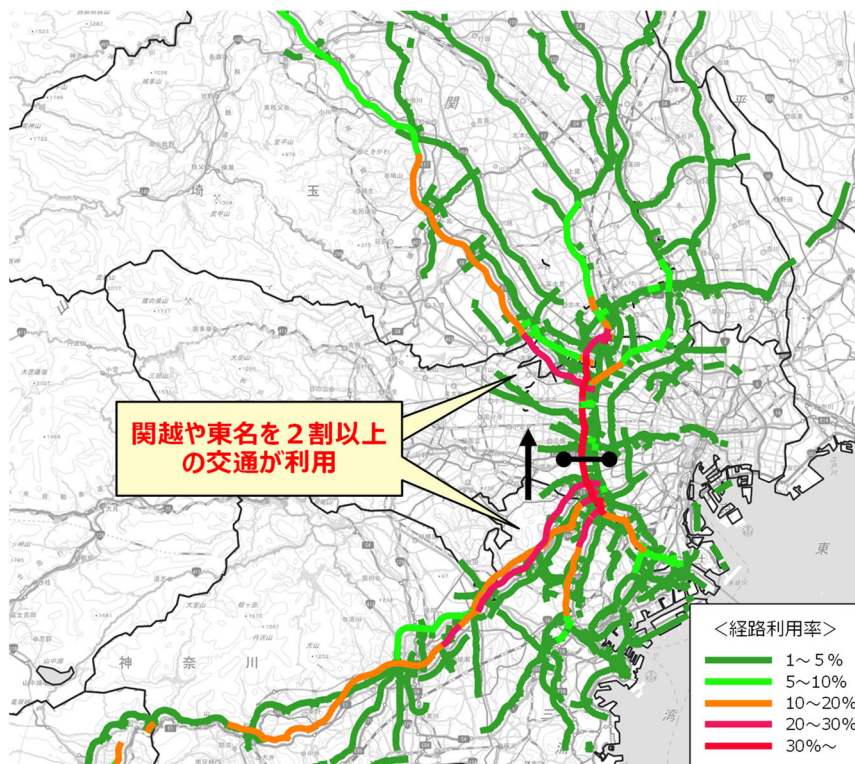
出典 H27 全国道路・街路交通情勢調査を用いて算出

図 3.3-4 環八利用の所要時間

(4) 環八を通行する利用経路図

1) 大型車

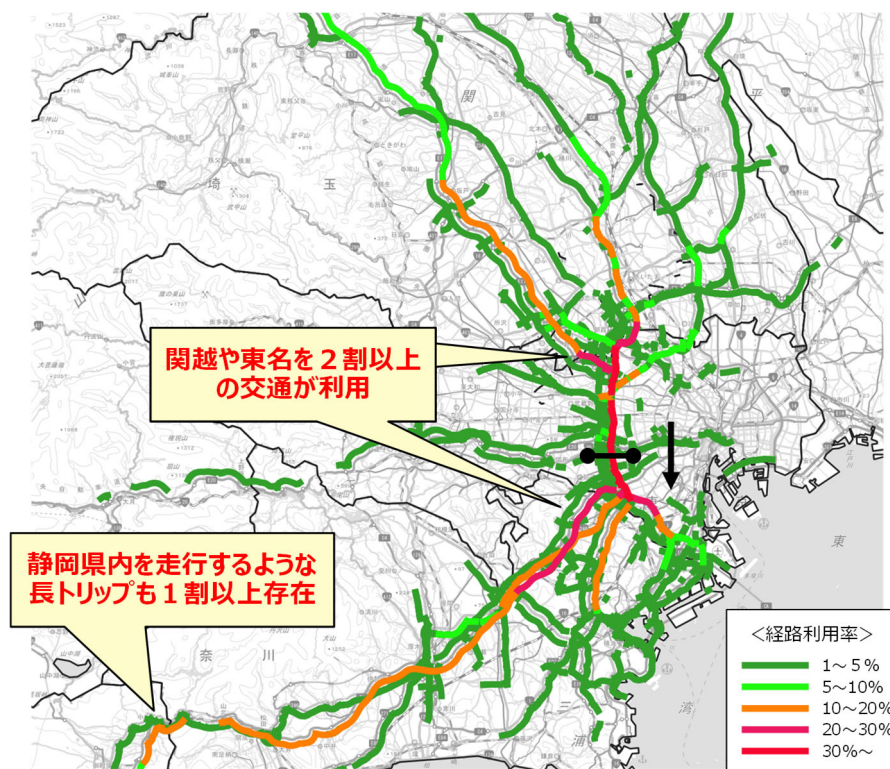
環八を利用する大型車は、関越や東名を走行する交通が2割以上存在し、長トリップの交通が通行している。



出典 ETC2.0 プローブデータ (R3.10 (平日))

地図出典 国土地理院地図

図 3.3-5 環八の大型車利用経路図(外回り)



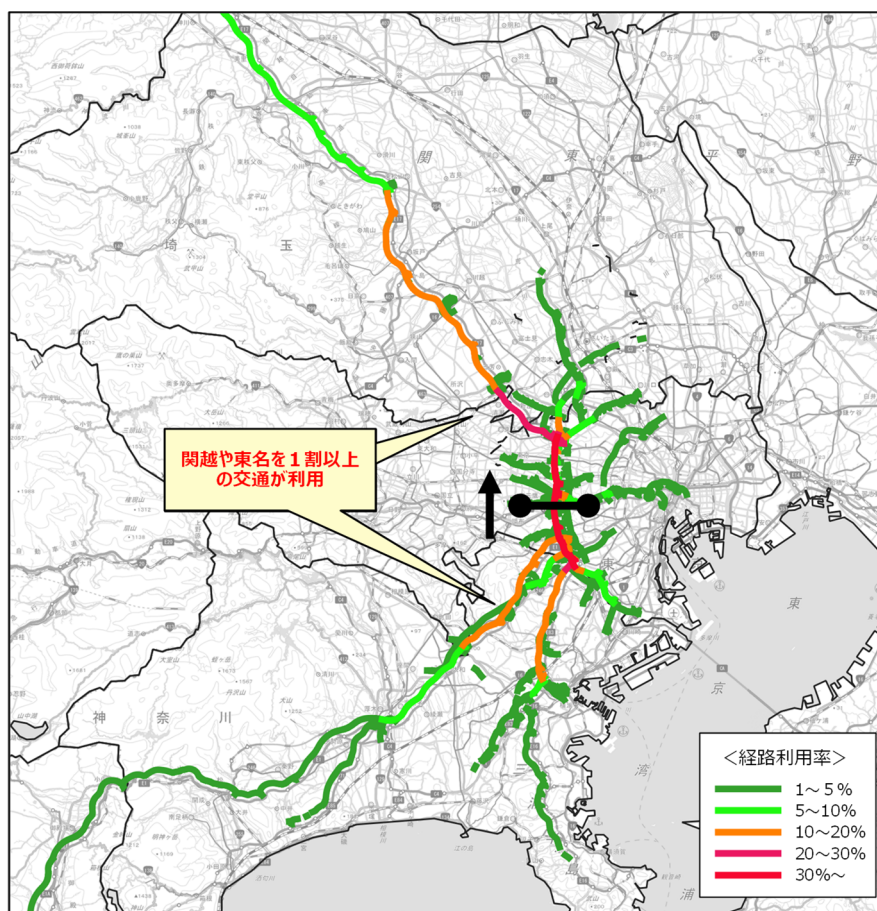
出典 ETC2.0 プローブデータ (R3.10 (平日))

地図出典 国土地理院地図)

図 3.3-6 環八の大型車利用経路図(内回り)

2) 小型車

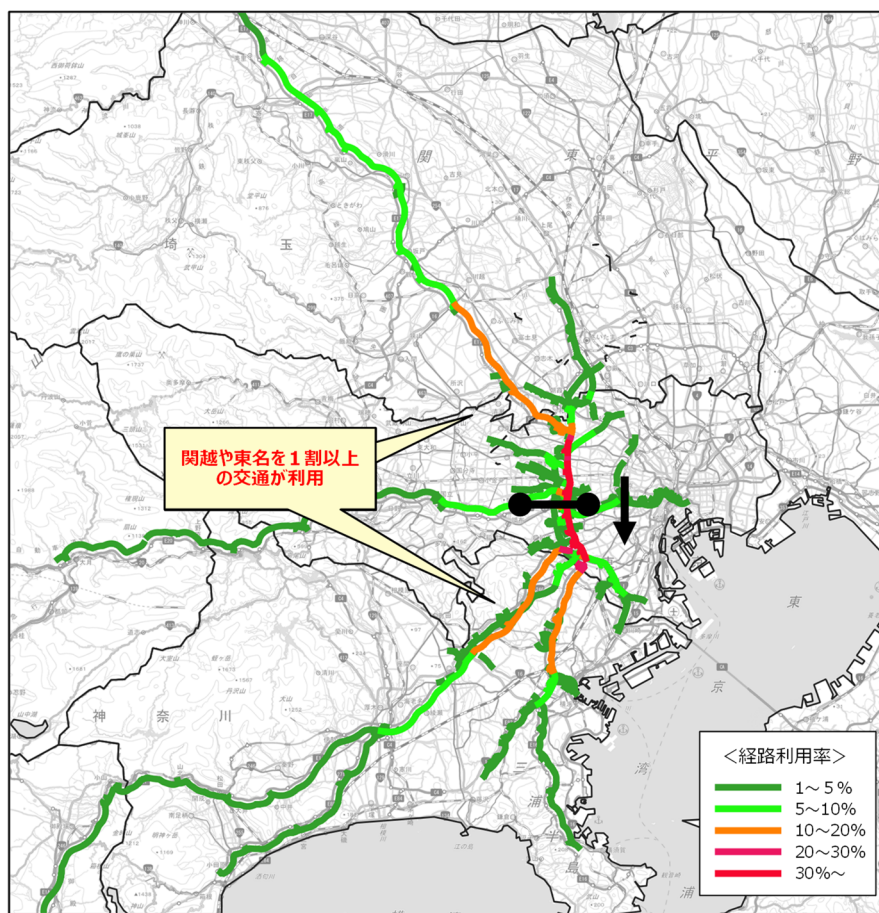
環八を利用する小型車は、関越や東名を走行する交通が1割以上存在している。



出典 ETC2.0 プローブデータ (R3.10 (平日))

地図出典 国土地理院地図

図 3.3-7 環八の小型車利用経路図(外回り)



出典 ETC2.0 プローブデータ (R3.10 (平日))

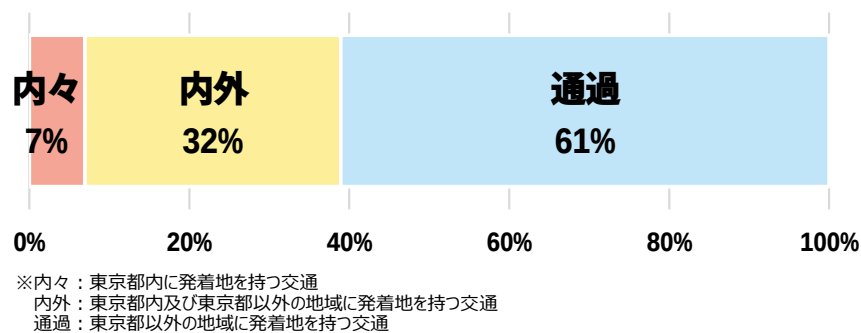
地図出典 国土地理院地図

図 3.3-8 環八の小型車利用経路図(内回り)

(5) 環八を通行する OD 内訳

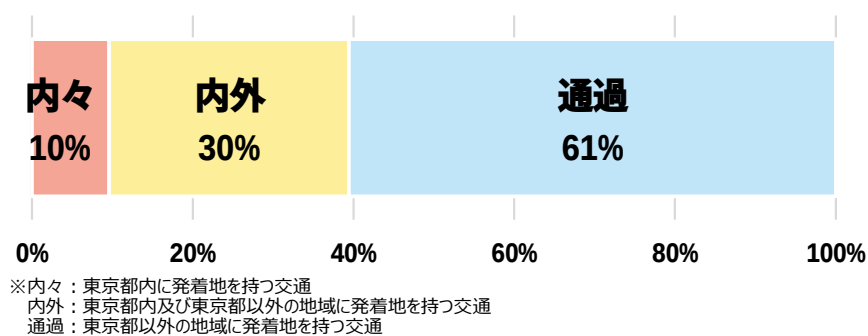
1) 大型車

環八を利用する大型車の OD 内訳を見ると、通過交通が約 6 割を占めている。



出典 ETC2.0 プローブデータ (R3.10 (平日))

図 3.3-9 環八の大型車 OD 内訳(外回り)

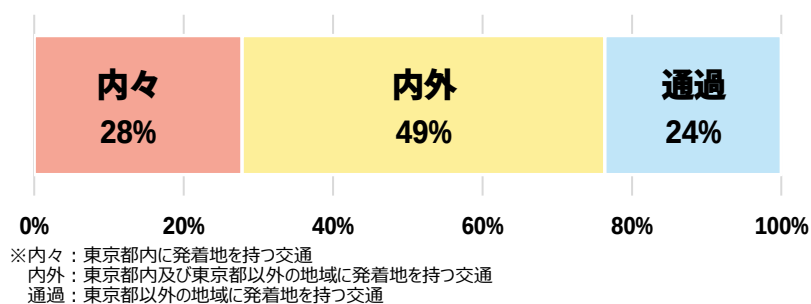


出典 ETC2.0 プローブデータ (R3.10 (平日))

図 3.3-10 環八の大型車 OD 内訳(内回り)

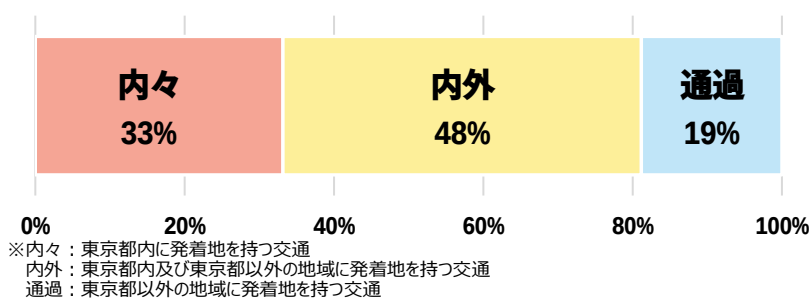
2) 小型車

環八を利用する小型車の OD 内訳を見ると、内外交通が約 5 割を占めている。



出典 ETC2.0 プローブデータ (R3.10 (平日))

図 3.3-11 環八の小型車 OD 内訳(外回り)



出典 ETC2.0 プローブデータ (R3.10 (平日))

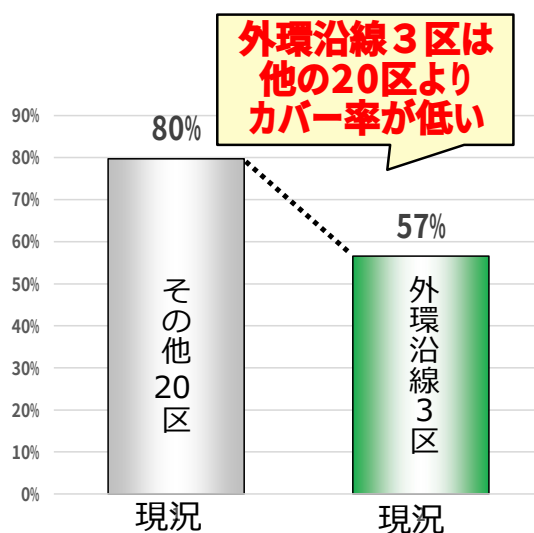
図 3.3-12 環八の小型車 OD 内訳(内回り)

3.3.2 IC カバー圏域

(1) IC カバー割合

環八沿線3区（練馬区、杉並区、世田谷区）は23区内でもICカバー率が低くIC圏域の空白地帯が存在している。

また、IC圏域の空白地帯には宅配便企業が点在しており、背後圏から沿線地域への宅配事業等の物流活動が阻害されている可能性がある。

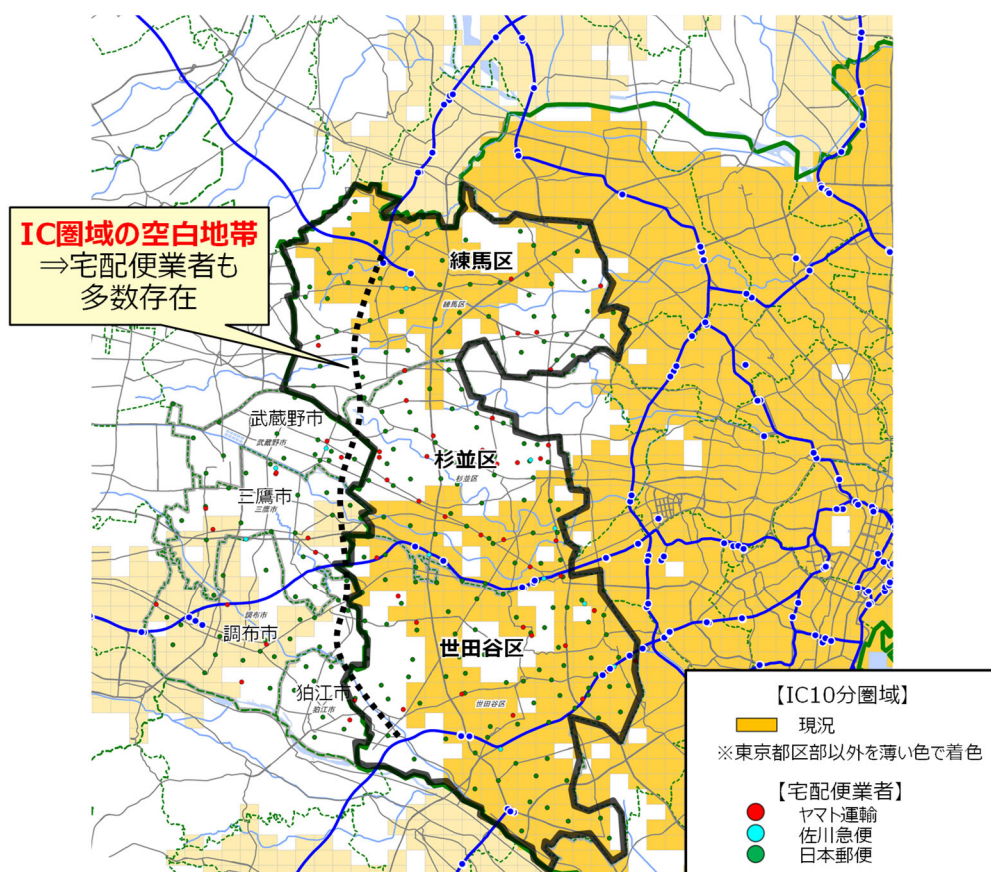


出典 ETC2.0 プローブデータ (R3.4~R4.3)

※割合はICから10分のカバー面積÷区面積

※ICカバー面積はETC2.0 (R3.4~R4.3)の混雑時旅行速度により算出

図 3.3-13 東京都区部のIC10分カバー割合



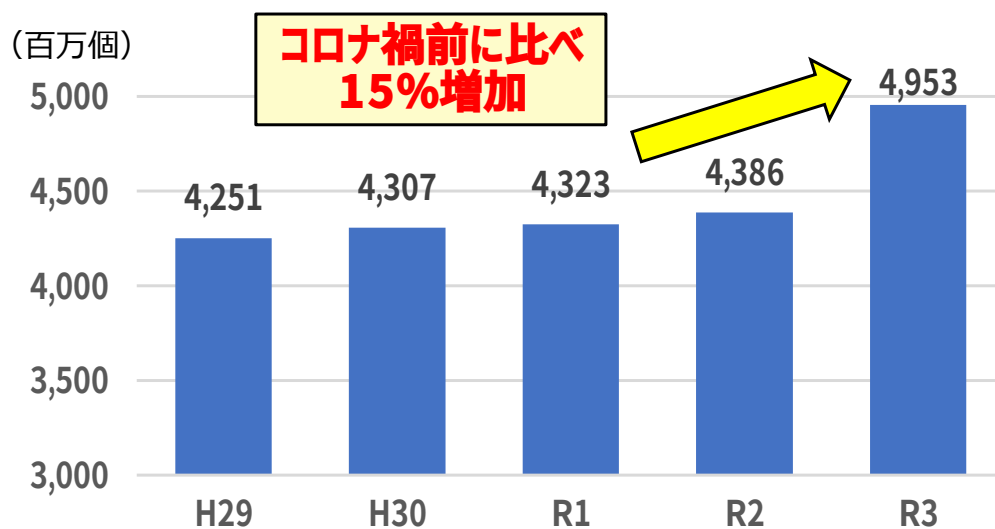
出典 ETC2.0 プローブデータ (R3.4~R4.3)

※IC カバー面積は ETC2.0 (R3.4~R4.3) の混雑時旅行速度により算出

図 3.3-14 外環周辺の IC10 分カバー圏域

【参考】宅配便取扱個数の推移

宅配便取扱個数の推移は、近年増加傾向となっておりコロナ禍前（R3/R1）と比べると15%増加している。



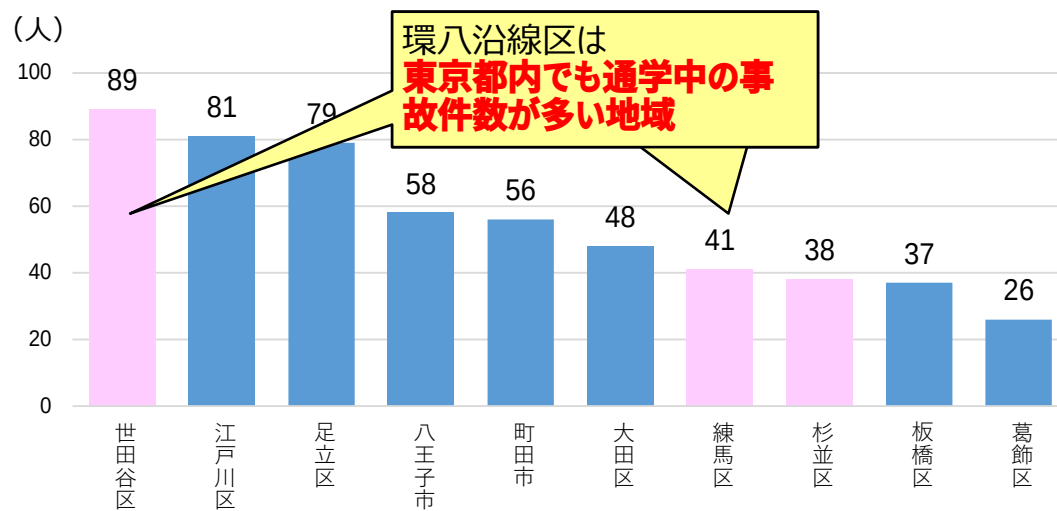
出典 宅配便取扱実績について（国土交通省 R3）

図 3.3-15 宅配便取扱個数の推移

3.3.3 沿線地域の抜け道・事故状況

(1) 沿線地域の通学中の事故

外環沿線区（世田谷区、練馬区、杉並区）は、東京都内でも15歳未満の通学中の事故が多い地域となっている。



出典 交通事故総合データ（H29-R2）4年間合計

※東京都58市区町村の集計

図 3.3-16 15歳未満の通学中の事故件数ランキング

(2) 環八の速度低下による沿線道路の利用増加状況

環八の速度低下による沿線道路の利用増加状況を把握するため、ETC2.0の全道路マッチングデータを活用して、沿線街路の交通状況を把握した。

結果としては、環八に並行する路線（例：八丁通り）で、環八の速度低下（朝：7～8 時台）と比例して沿線街路の利用数が増加する区間が存在しており、抜け道としての利用が想定される。また、利用数が多い区間には学校が近接し15歳未満の通学中の事故が発生している。



出典 環八速度、抜け道利用数はETC2.0プローブデータ（R3.10）

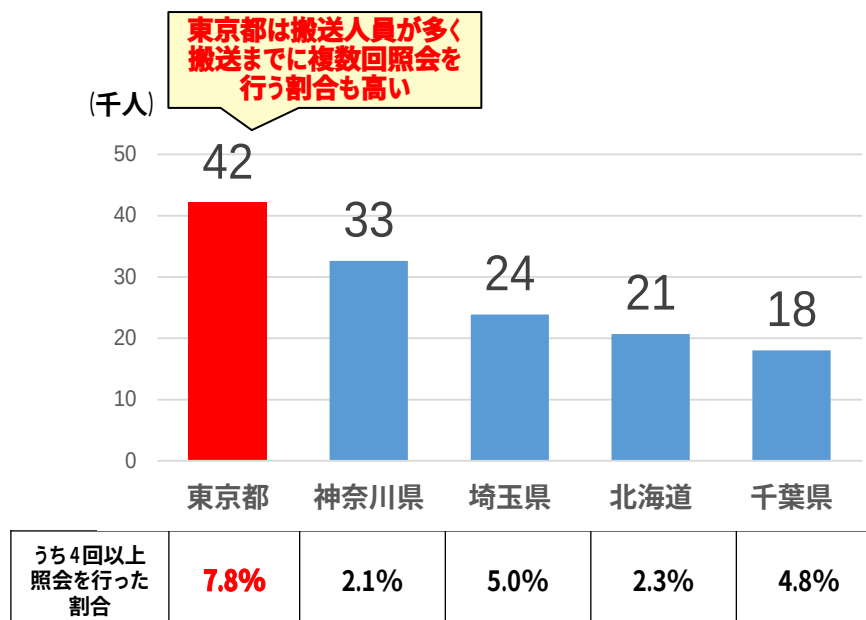
事故発生箇所は交通事故統合データ（H29-R2）4年間合計

図 3.3-17 15歳未満の通学中の事故件数ランキング

3.3.5 救急搬送の現状

(1) 東京都の救急医療の現状

外環（関越～東名）の沿線区市が位置する東京都は、重症者の救急搬送人員が最も多く、搬送までに複数回照会を行う割合が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 R2 年）

図 3.3-19 都道府県別重症者以上搬送人員ランキング 上位5位

(2) 外環（関越～東名）周辺の第三次医療施設

外環（関越～東名）沿線の外側や、中央環状線沿線には第三次医療施設が点在しているが、環八沿線の周辺では第三次医療施設が存在していない。

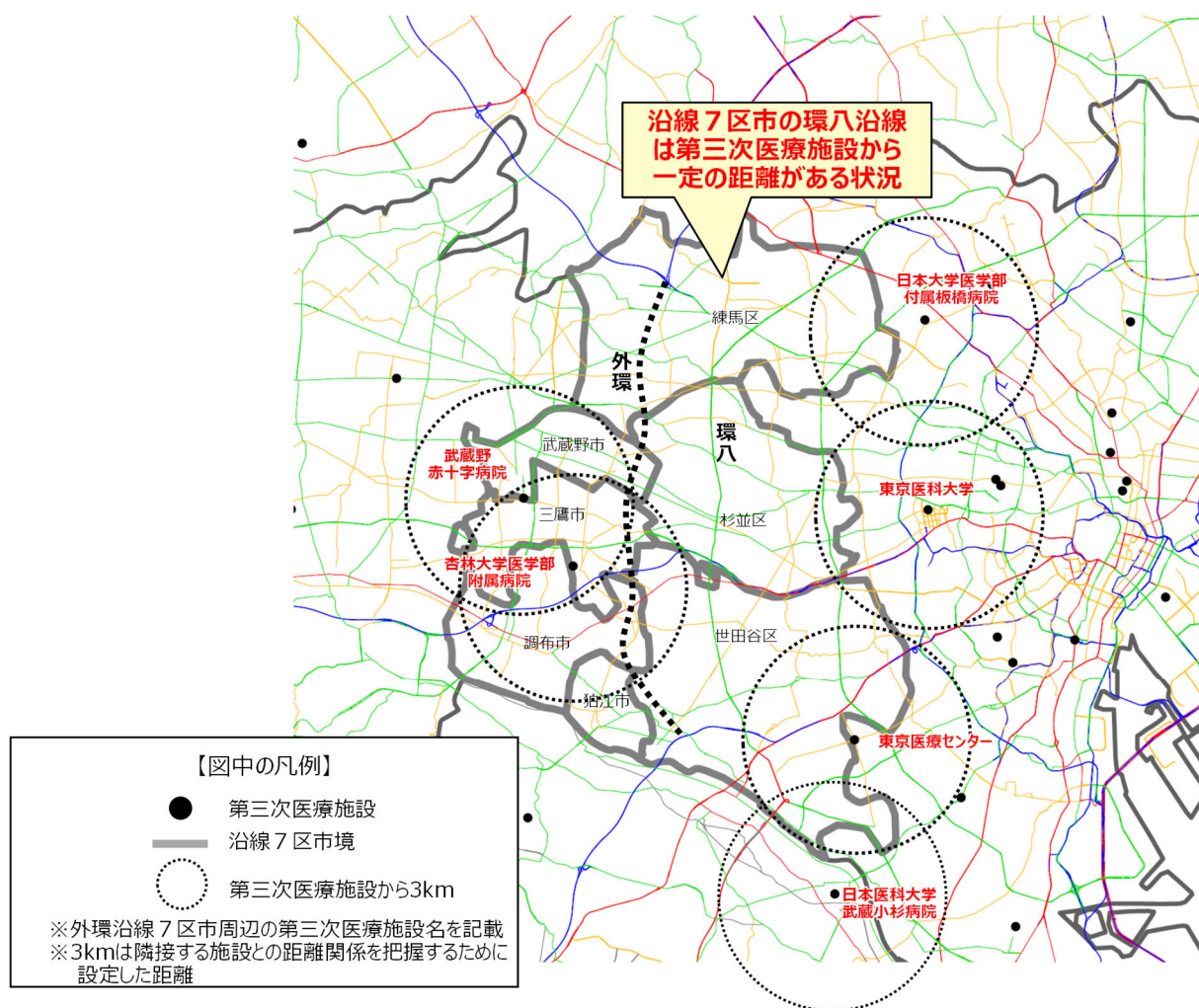
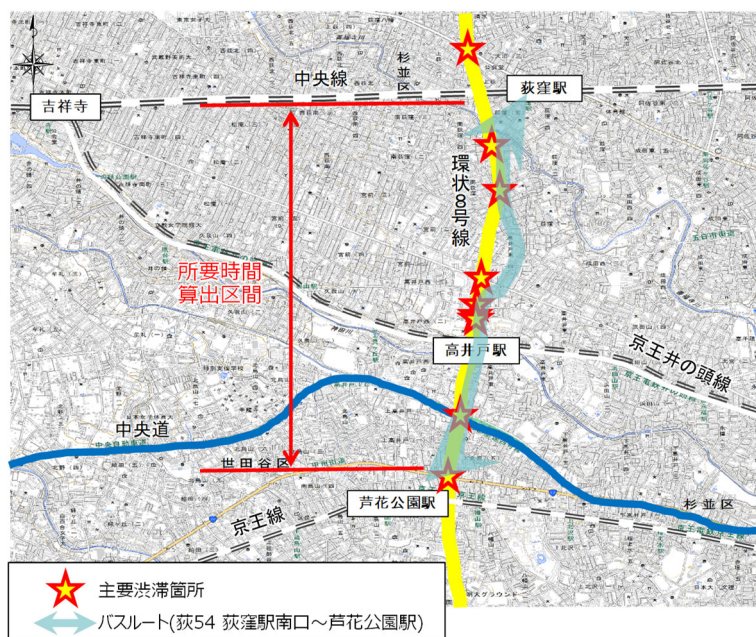


図 3.3-20 外環周辺の第三次医療施設

3.3.6 環八周辺のバスの現状

環八周辺には東西に延びる複数の鉄道路線の主要駅間を南北に結ぶバスルートが存在している。

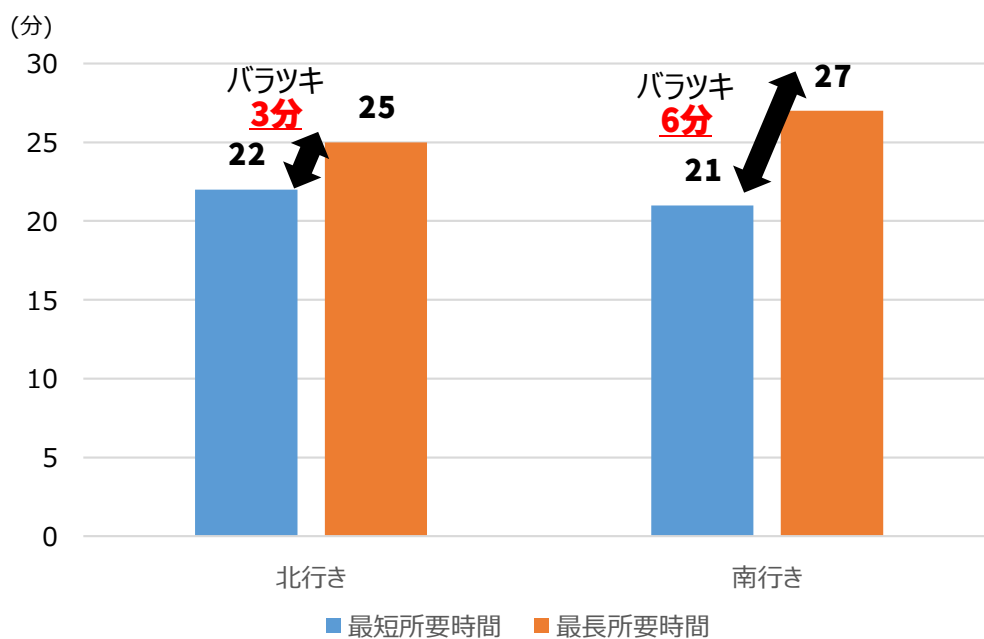
ルート内に複数の主要渋滞箇所が存在し、所要時間（最短・最長）の差にバラツキが存在している。



出典 関東バス HP、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会資料

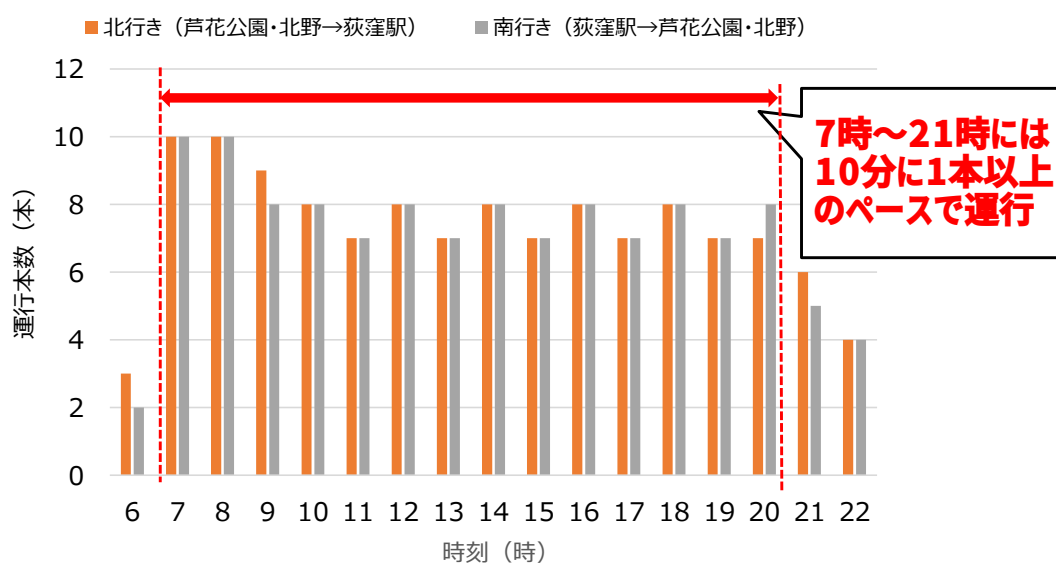
地図出典：国土地理院地図

図 3.3-21 環八周辺のバスルート



出典 関東バス HP

図 3.3-22 荻窪駅南口～芦花公園駅のバスダイヤの所要時間のバラツキ



出典 関東バスHP (時間帯は高井戸駅出発時間で整理)

図 3.3-23 環状8号線利用バス路線 運行本数 (荻窪駅南口～芦花公園駅)

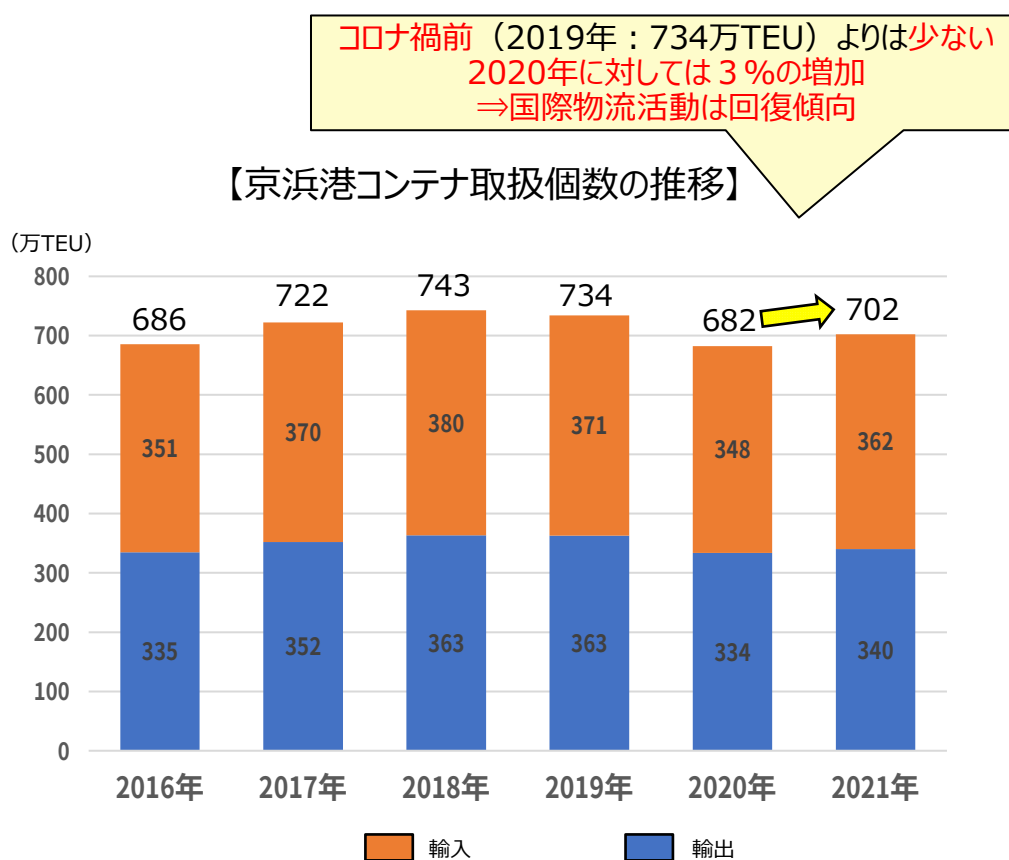
3.4 コロナ禍の社会情勢の変化

以下では、コロナ禍による社会情勢の変化を把握した。

3.4.1 物流

(1) コンテナ取扱個数の推移

コンテナ取扱個数は、コロナ禍前に比べ少ない状況となっているが、2020年は前年比3%の増加となっており、国際物流活動は回復傾向となっている。



出典 港湾調査（国土交通省）

※京浜港は東京港、横浜港、川崎港を集計

図 3.4-1 京浜港コンテナ取扱個数の推移

(2) 重要物流道路ネットワークの必要性

前述したとおり、京浜港のコロナ禍後の国際物流は回復傾向（国際コンテナ取扱個数：2021年/2020年 +3%）となっている。

国際海上コンテナ車の特車許可台数も5年間で約5割増加（H28：約31万台→R2：約46万台）となっており、「新広域道路交通計画」に位置付けられた高規格道路等から計画的に整備を推進し、重要物流道路ネットワークの機能強化が必要となっている。

＜背景／データ＞

- ・新型コロナウイルス感染症の拡大により東京一極集中のリスクが顕在化し、新たな地方創生を展開して分散型国土づくりを進める必要^{参1}
- ・人口減少・少子高齢化を背景に、エッセンシャルワーカーであるトラックドライバー不足が顕在化しており、物流の生産性向上が急務
- ・国際海上コンテナ車(40ft 背高)の特車許可台数が5年間で約5割増加（H28:約31万台 → R2:約46万台）

- 現状の交通課題や地域の将来ビジョン等を踏まえて策定した「新広域道路交通計画」^{参2}に位置付けられた高規格道路等から、
 - ・計画的に道路ネットワークの調査や整備を行い、機能強化を推進
 - ・「重要物流道路」の追加指定^{参3}を行い、個別補助制度も活用しつつ、重点投資を展開

- ・道路による都市間速達性の確保率（R1→R7）：57% ⇒ 63%
- ・三大都市圏環状道路整備率（R2→R7）：83% ⇒ 89%

- 重要物流道路の供用中区間において、国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車通行許可不要区間を順次拡大
- トラック大型化等に対応するため、重要物流道路のパフォーマンス指標を設定し、データに基づき通行支障箇所の解消等を効果的・効率的に推進

参1：経済財政運営と改革の基本方針2021

参2：広域道路ネットワーク計画、交通・防災拠点計画、ICT交通マネジメント計画から構成
都道府県・政令市版及びブロック版(地方整備局等策定)をR3年7月までに策定済

参3：供用中区間の道路を約35,600km指定済（R3年4月1日時点）

【首都圏の高規格道路】



【重要物流道路ネットワークのイメージ】

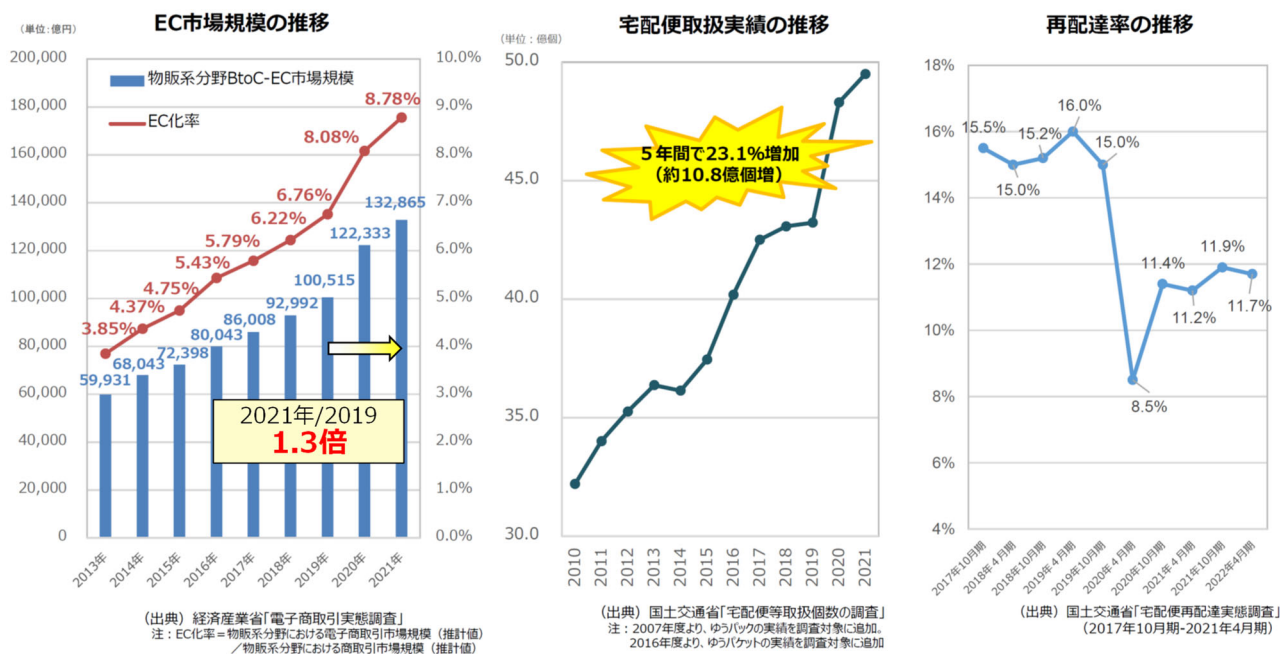


出典 道路関係予算概要（R4年度 国土交通省）

図 3.4-2 重要物流道路ネットワークの必要性

(3) 宅配便需要の高まり

EC（電子商取引）市場規模は、コロナ禍前（2019年）に対しコロナ禍後（2021年）は1.3倍に増加しており、宅配便取扱実績の推移も増加傾向となっている。



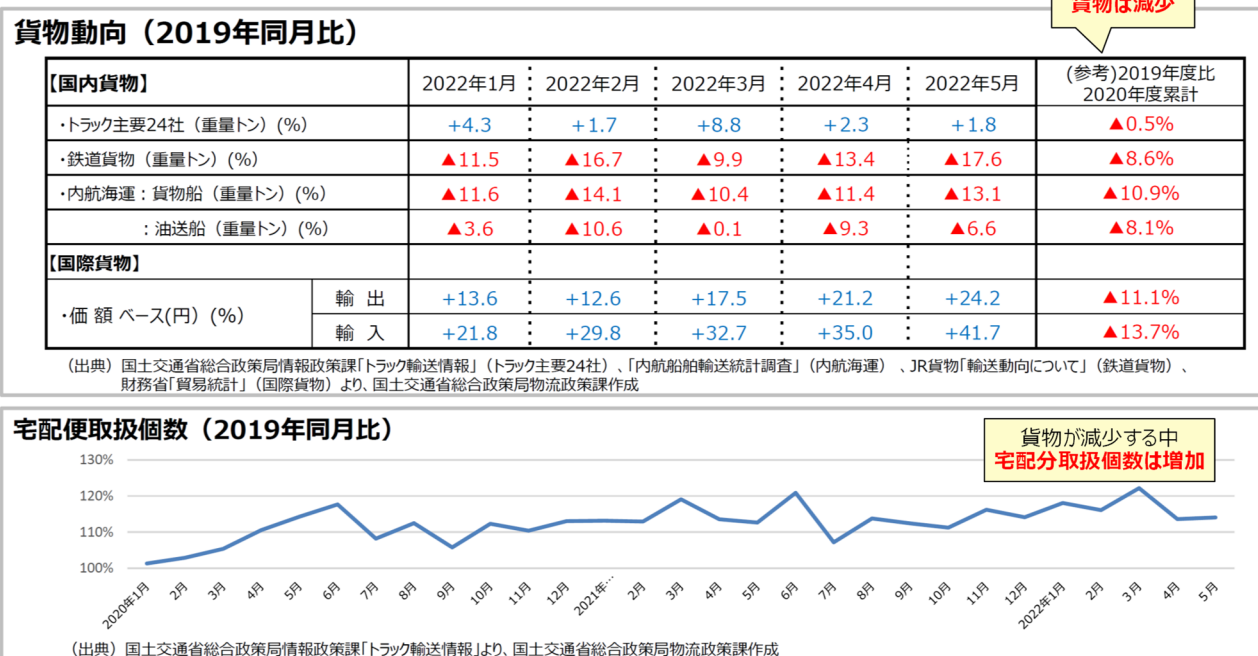
出典 我が国の物流を取り巻く現状と取り組み状況 (R4.9.2 国土交通省、経済産業省、農林水産省)

図 3.4-3 物流の現状：新型コロナウイルス感染症の影響（物流事業者への影響）

【参考】貨物動向、宅配便取扱個数（2022年、2019年比較）

2019年同月比における貨物動向は、国内貨物、国際貨物ともに減少している。

一方、宅配便取扱個数は増加しており、宅配需要の増加が想定される。

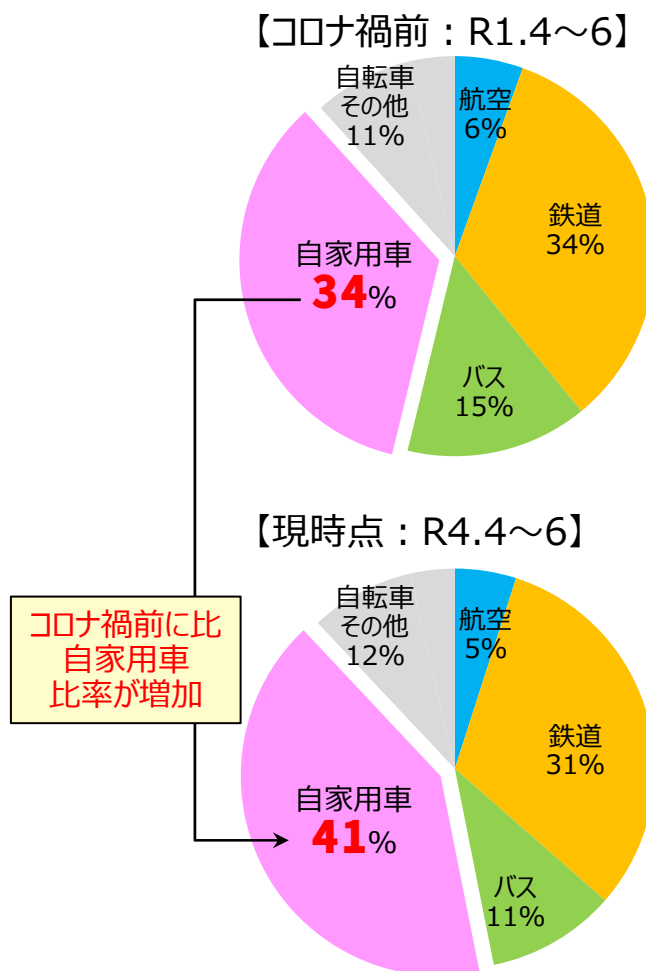


出典 我が国の物流を取り巻く現状と取り組み状況（R4.9.2 国土交通省、経済産業省、農林水産省）

図 3.4-4 物流の現状：新型コロナウイルス感染症の影響（物流事業者への影響）

(4) 国内旅行の移動手段の変化

国内旅行の移動手段は、コロナ禍前後で自家用車利用割合が約1割（34%→41%）増加している。



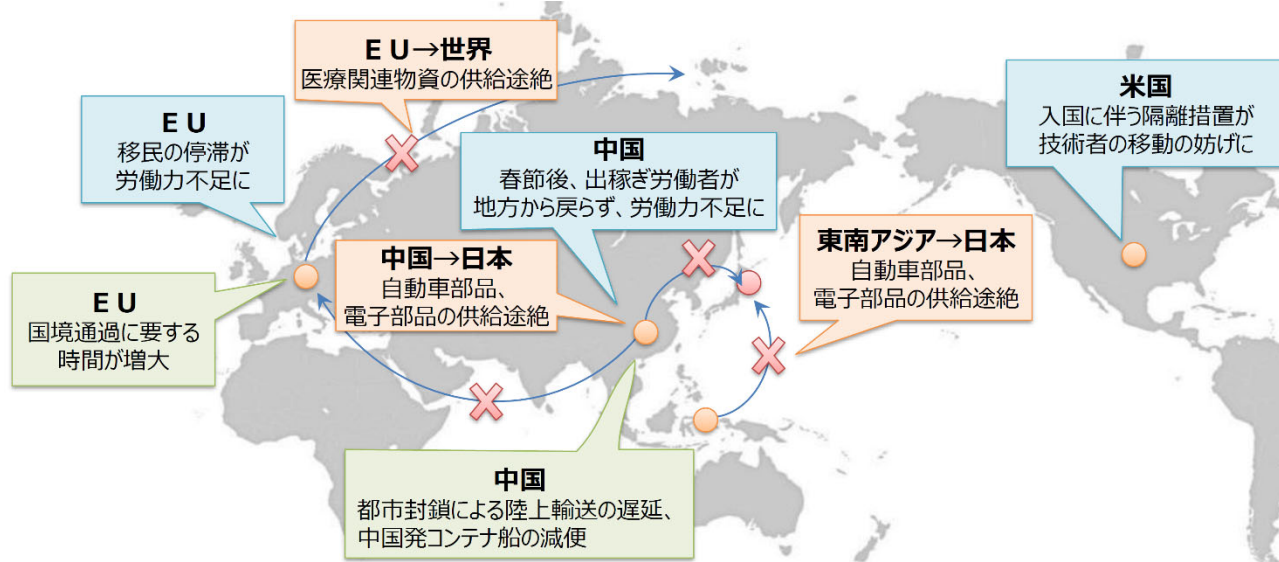
出典 旅行・観光消費動向調査（観光庁）

図 3.4-5 国内旅行の移動手段の変化

(5) 生産拠点の国内回帰状況

グローバルサプライチェーンは、コロナ危機により世界各地で寸断し、様々な物資の供給途絶リスクが顕在化した状況となった。

一部の企業で国内に工場、生産拠点を移動する取り組みが行われているが、現時点では企業数としては少ない状況となっている。



(資料) Global Trade Alert、独立行政法人日本貿易振興機構「地域・分析レポート」、内閣府「景気ウォッチャー調査」、Sixfold、Baldwin "Supply chain contagion waves: Thinking ahead on manufacturing 'contagion and reinfection' from the COVID concussion"

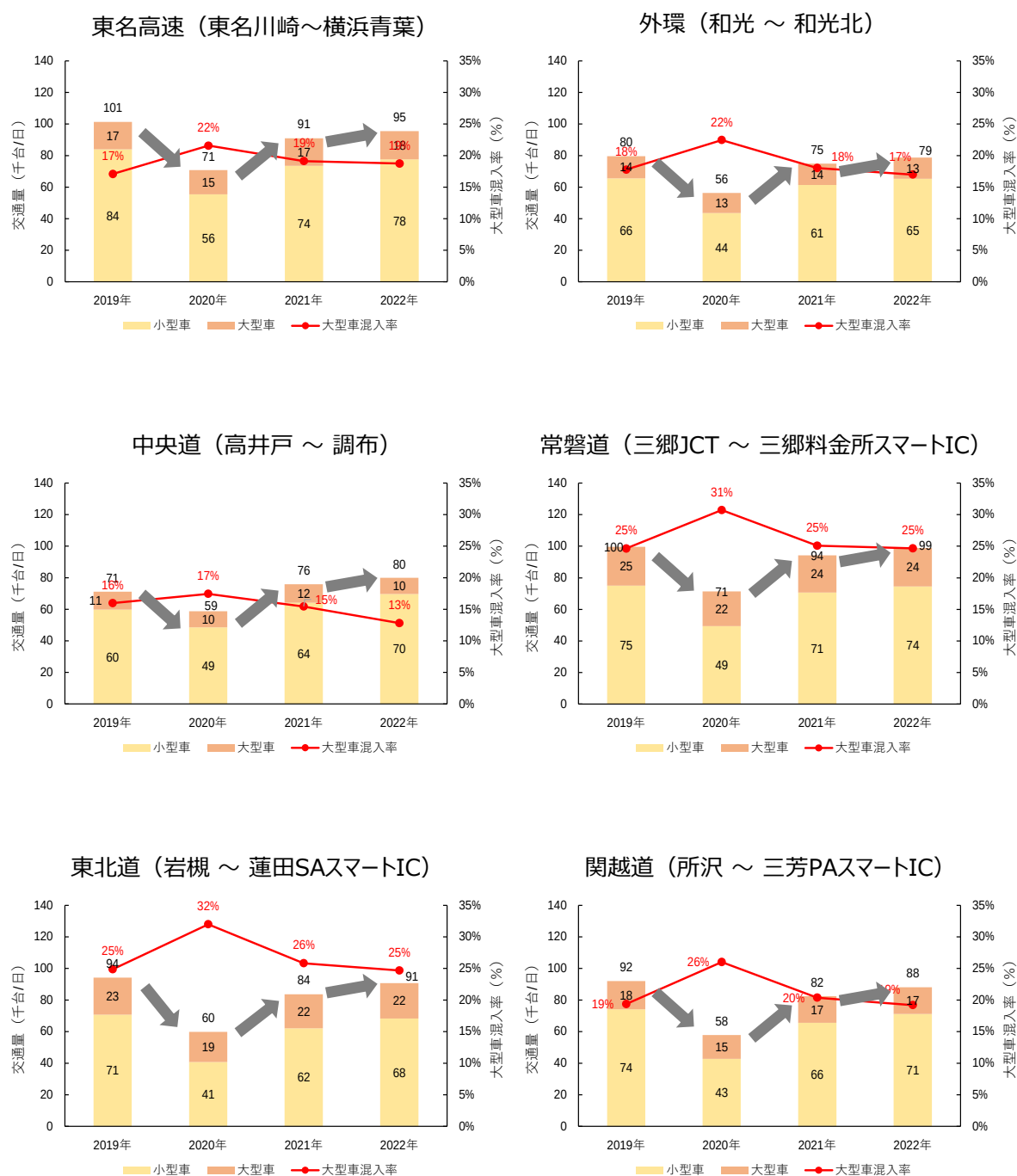
出典 第7回 産業構造審議会 通商・貿易分科会資料（経済産業省 R2.5.26）

図 3.4-6 新型コロナウイルスを受けたサプライチェーンの寸断の一例

3.4.2 周辺高速道路の交通状況

外環（関越～東名）周辺の高速道路の交通状況について、コロナ禍前（2019年）からコロナ禍（2022年）までの整理を行った。

結果を見ると、いずれの箇所も2020年は交通量に小型車は交通量が減少しているものの、大型車には大きな減少は見られない。また、2021年には小型車の交通量が回復し、2022年にはコロナ禍前と同様の水準になっている。



出典 トラカンデータ（各年4～5月 全日平均）

図 3.4-7 周辺高速道路の交通状況

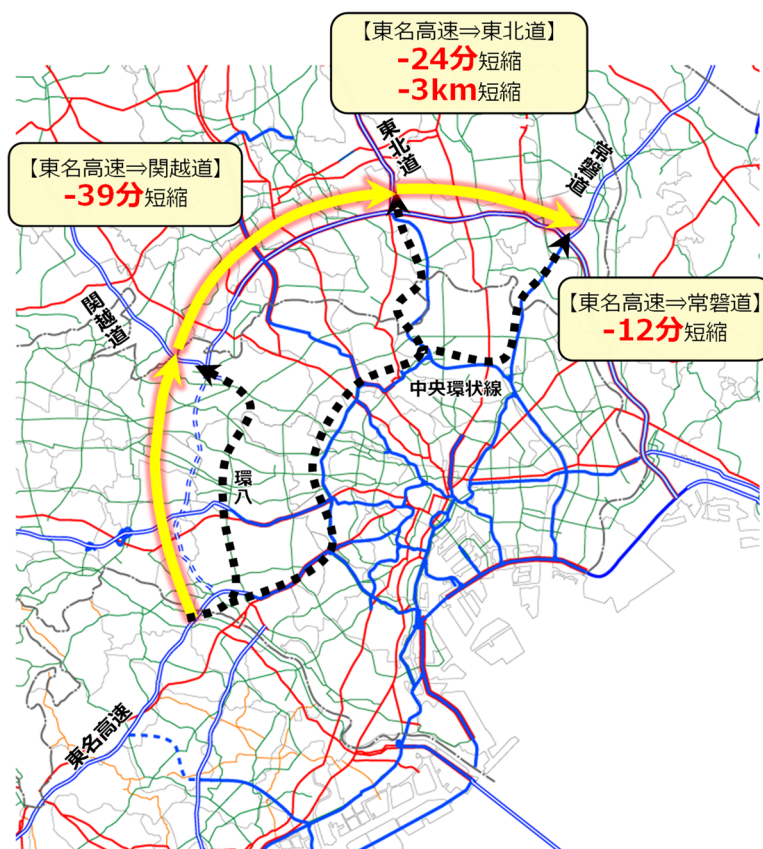
3.5 広域的視点に関する整備効果

整備効果の整理では、前段の現況の課題で把握分析した内容に対して、交通量推計、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。

3.5.1 放射軸間のアクセス向上

(1) 放射軸間の所要時間の短縮効果

外環（関越～東名）整備により、東名高速から各放射軸へは12～39分の所要時間の短縮が図られる。



■ 東名高速⇒放射軸の所要時間

起点: 東名高速	関越道 (環八経由)		東北道 (首都高経由)		常磐道 (首都高経由)	
	延長	所要時間	延長	所要時間	延長	所要時間
現状①	16km	51分	38km	59分	42km	64分
外環整備後②	16km	12分	35km	35分	47km	52分
差 (②-①)	0	-39分	-3km	-24分	+5km	-12分

※短縮効果の値を赤字で表示

出典 ETC2.0 (R3.4～R4.3 朝夕ピーク時速度)

※外環整備後は設計速度(80km/h)として計算

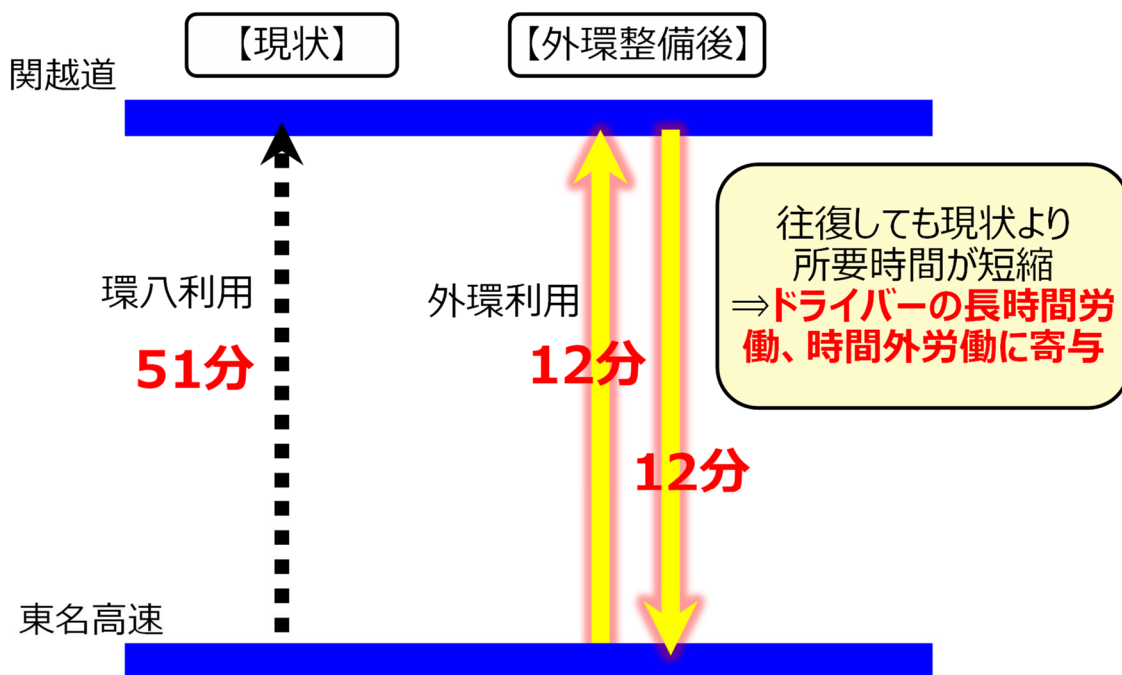
※関越道の現状は首都高経由より環八経由の方が早いため環八経由の値を記載

図 3.5-1 東名高速から放射軸への所要時間

(2) 物流ドライバーへの負荷軽減

「物流の 2024 年問題」としてドライバーの長時間労働、時間外労働の上限規制の導入がある。

外環（関越～東名）整備により、例えば東名高速から関越道への所要時間は、外環整備後は 12 分となり、往復しても現状（51 分）より所要時間が短くなるため、ドライバーの長時間労働、時間外労働など「物流の 2024 年問題」に寄与する。



出典 ETC2.0 (R3.4～R4.3 朝夕ピーク時速度)

※外環整備後は設計速度（80km/h）として計算

図 3.5-2 東名高速と関越道間の移動時間

3.5.2 京浜港から背後圏へのアクセス向上

(1) 東京港から背後圏への所要時間

外環（関越～東名）の整備により、東京港から関越道、中央道へ所要時間の短縮（2～14分）が図られる。



図 3.5-4 東京港から背後圏への所要時間

(2) 川崎港から背後圏への所要時間

外環（関越～東名）の整備により、川崎港から関越道、中央道へ所要時間の短縮（2～14分）が図られる。



出典 ETC2.0 (R3.4～R4.3 朝タピーク時速度)

※外環整備後は設計速度（80km/h）として計算

図 3.5-5 川崎港から背後圏への所要時間

(3) 横浜港から背後圏への所要時間

外環（関越～東名）の整備により、横浜港から関越道、中央道へ所要時間の短縮（19～32分）が図られる。

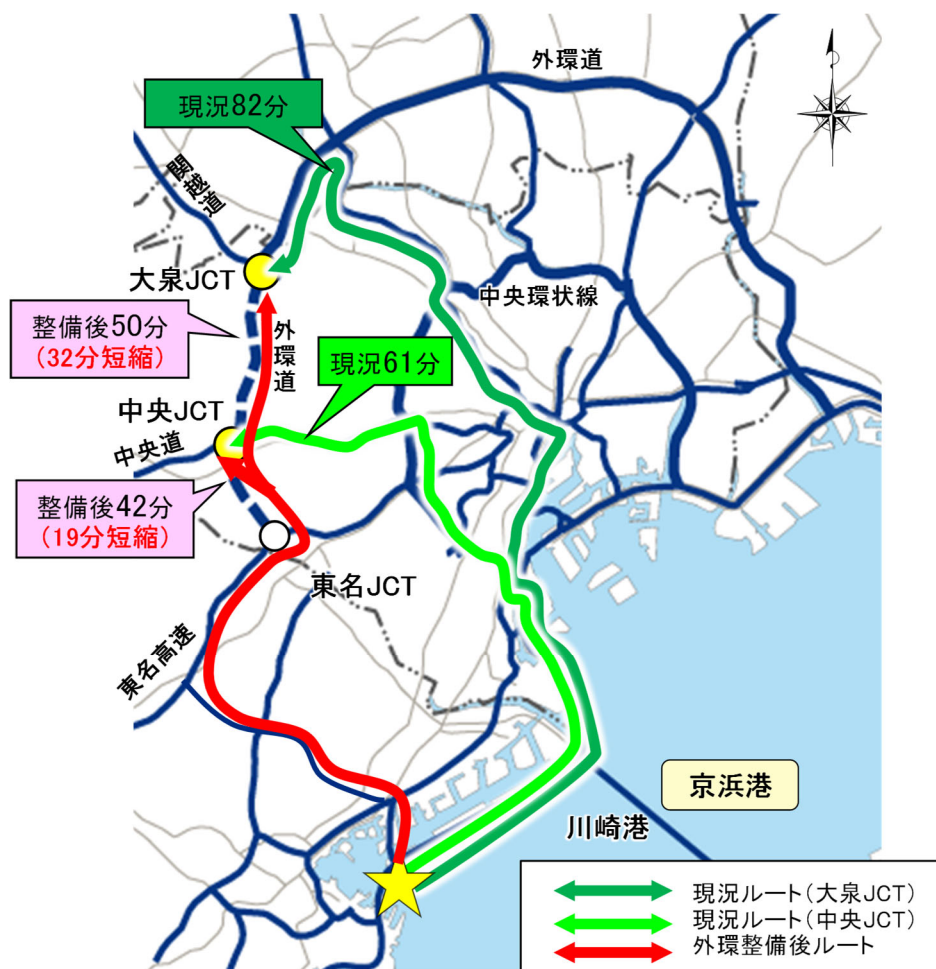
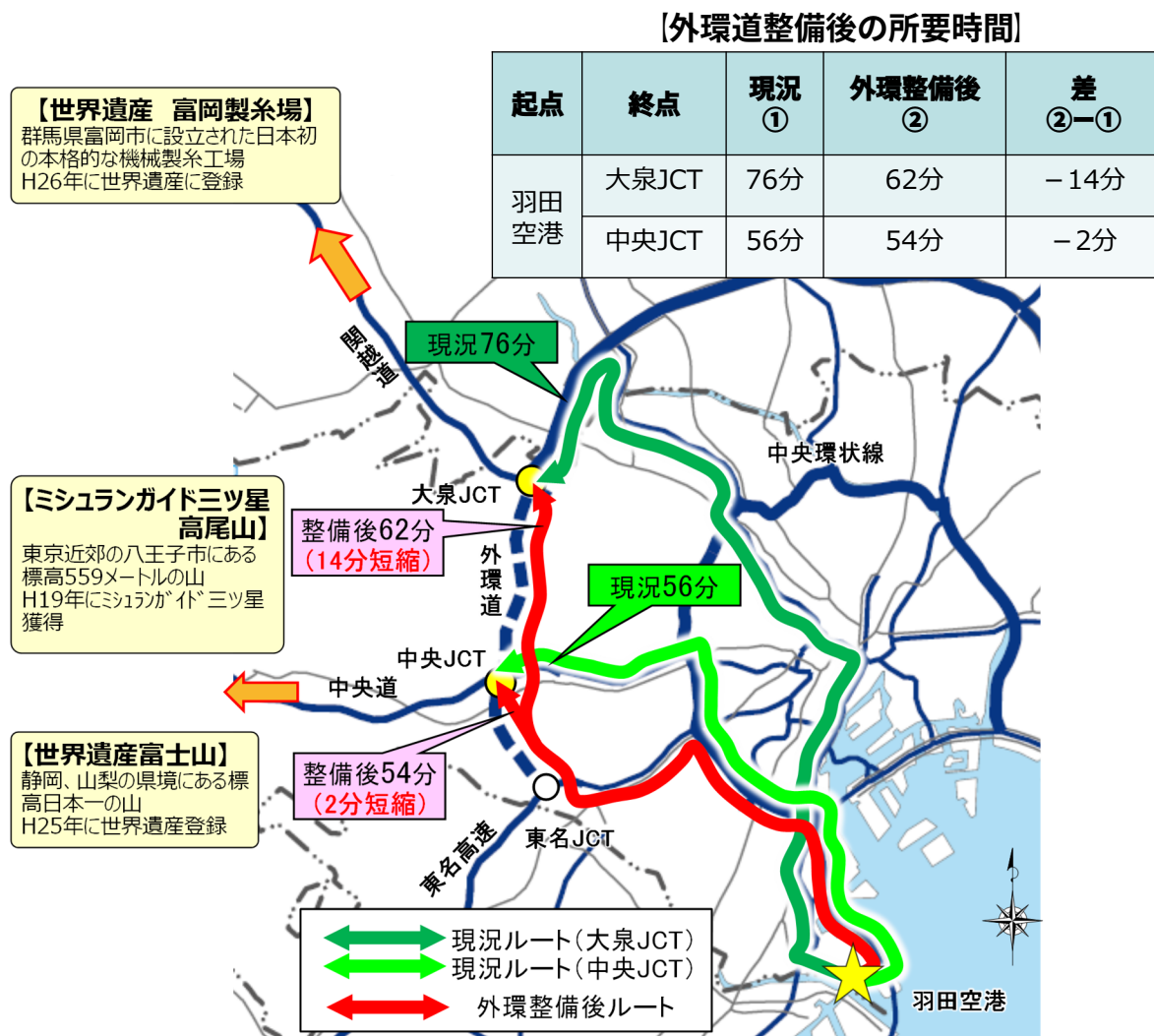


図 3.5-6 横浜港から背後圏への所要時間

3.5.3 羽田空港から背後圏へのアクセス向上

(1) 羽田空港から背後圏への所要時間

外環（関越～東名）の整備により、関東近郊の観光地へ所要時間の短縮（4～12分）が図られる。



出典 ETC2.0 (R3.4～R4.3 朝夕ピーク時速度)

※外環整備後は設計速度（80km/h）として計算

図 3.5-7 羽田空港から背後圏への所要時間

3.5.4 発災時の代替路形成

(1) 東名高速から都心へのルート数

東名高速から都心へのルート数は、外環（関越～東名）整備により千葉外環開通時（令和 5 年 3 月）から 180 ルート増加する。

外環（関越～東名）は 3 環状の一部を形成し、災害時に代替路を形成する。

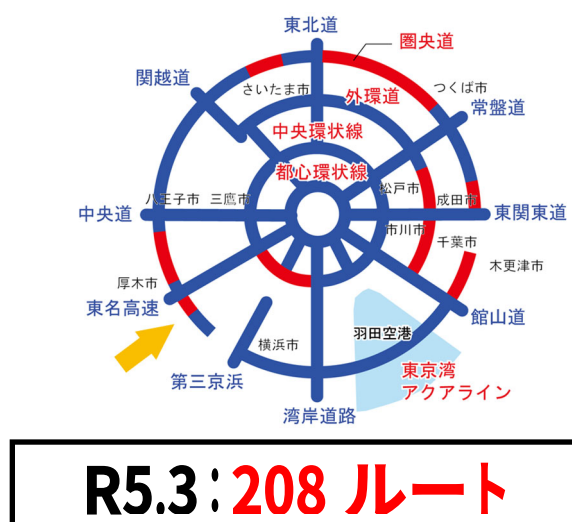


図 3.5-8 東名高速から都心部へのルート（R5.3 時点）

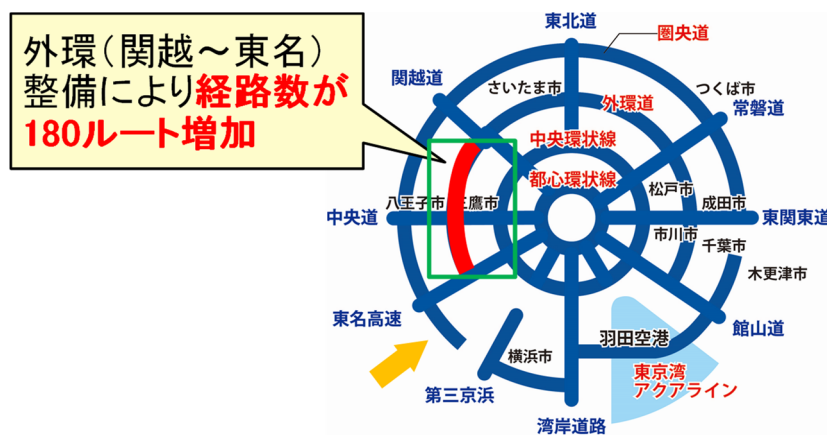


図 3.5-9 東名高速から都心部へのルート（R5.3+外環（関越～東名））

(2) 首都高通行止め時の代替路を形成

最近の首都高における通行止め状況として、令和4年7月29日の中央環状線（板橋 JCT～王子南 IC）が事故により通行止めが発生し、中野長者橋 IC～板橋 JCT で渋滞が発生した。

外環（関越～東名）整備により代替路が形成されることで、発災時の都心部の渋滞緩和に寄与する。



出典 JARTIC (2023.2.9 15:00) を基に作成

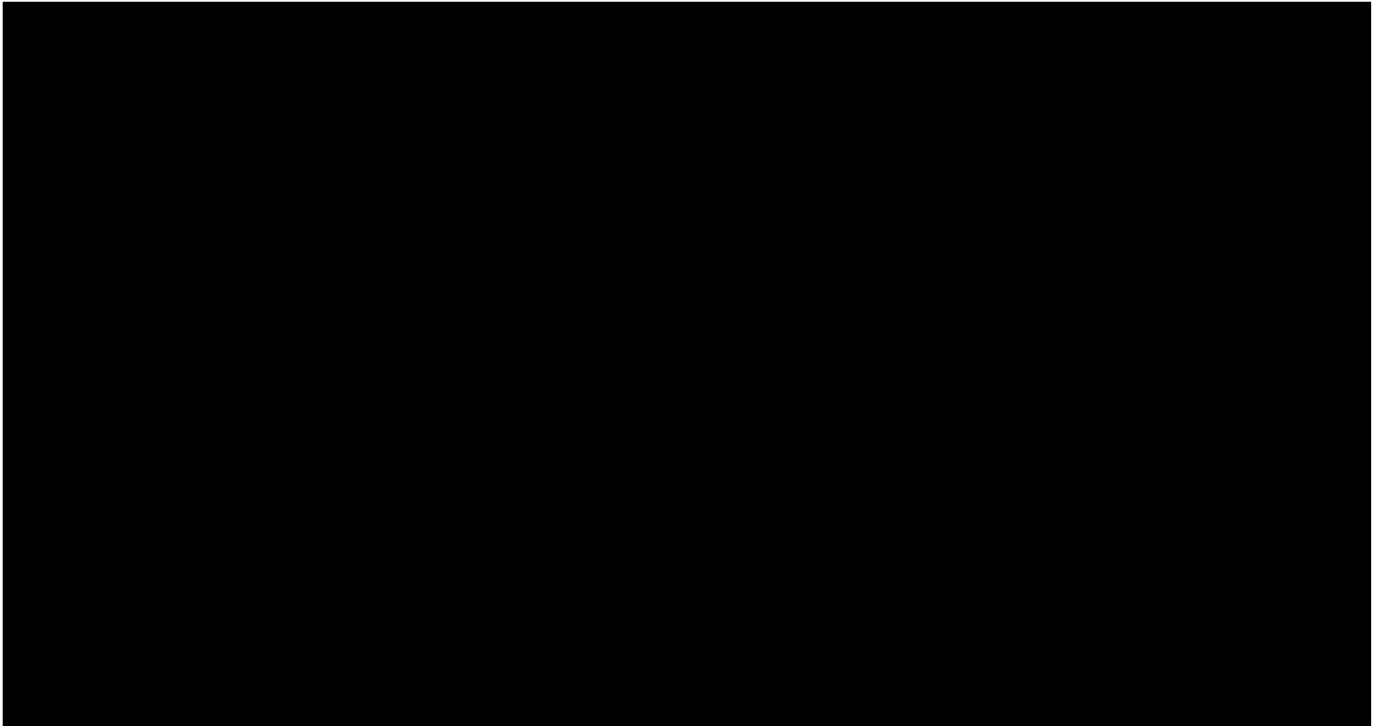
図 3.5-10 首都高通行止め時の代替路形成

3.6 地域的視点に関する整備効果

3.6.1 観光施設へのアクセス向上

(1) 高速道路 IC へのアクセス向上

外環（関越～東名）整備により一部一般道を利用することなくアクセスが可能となり、主要渋滞箇所の回避、所要時間短縮が見込まれる。



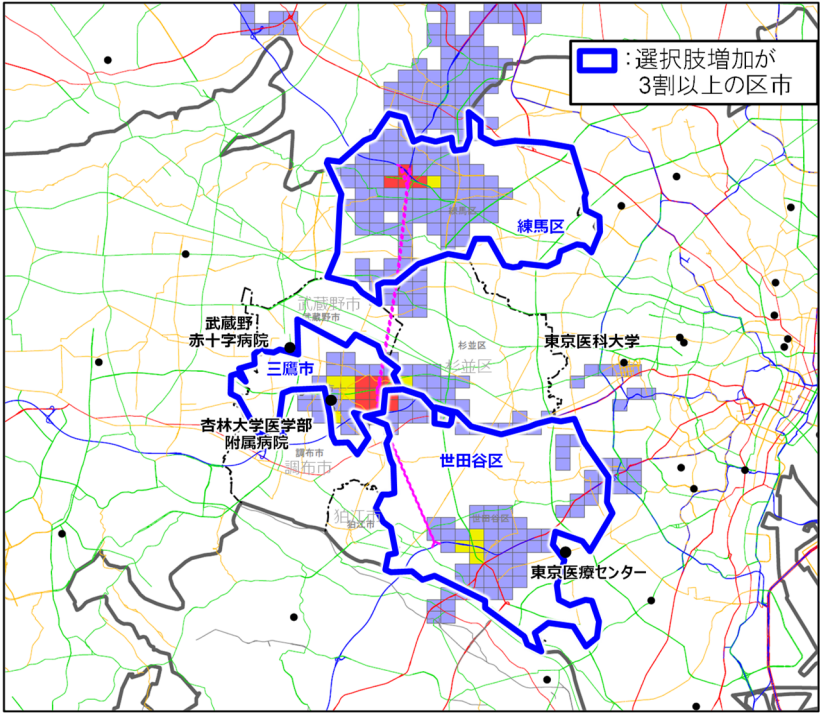
出典 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会資料
現況はETC2.0（R3.4～R4.3）の混雑時平均旅行速度
整備後は現況＋外環（設計速度 80km/h）により算出
※ヒアリング実施箇所についてヒアリング内容を記載

図 3.6-1 観光地へのアクセス向上

3.6.2 救急医療への支援

外環（関越～東名）が整備されることで沿線区市人口の約3割の方が、多量出血による死亡率が50%となる30分で搬送可能な第三次救急医療機関の数が増加する。

救急搬送先の選択肢が増加し、沿線の高度救急医療を支援する。



沿線7区市	全人口 (万人) ①	選択肢増加医療施設数と増加人口 (単位:万人)				
		選択肢が 1箇所増加 ②	選択肢が 2箇所増加 ③	選択肢が 3箇所以上増加 ④	選択肢増加 合計 ⑤=②+③+④	選択肢の 増加割合 ⑤÷①
世田谷区	93.8	24.9	1.4	1.0	27.3	29%
練馬区	78.3	33.6	0.3	1.3	35.3	45%
杉並区	59.6	12.3	0.4	0.0	12.6	21%
武蔵野市	15.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0%
三鷹市	19.7	4.7	1.8	1.8	8.3	42%
調布市	24.5	1.3	0.2	0.0	1.4	6%
狛江市	8.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0%
合計	300.3	76.8	4.0	4.0	84.9	28%

選択肢が1～3箇所
増加する人口
84.9万人

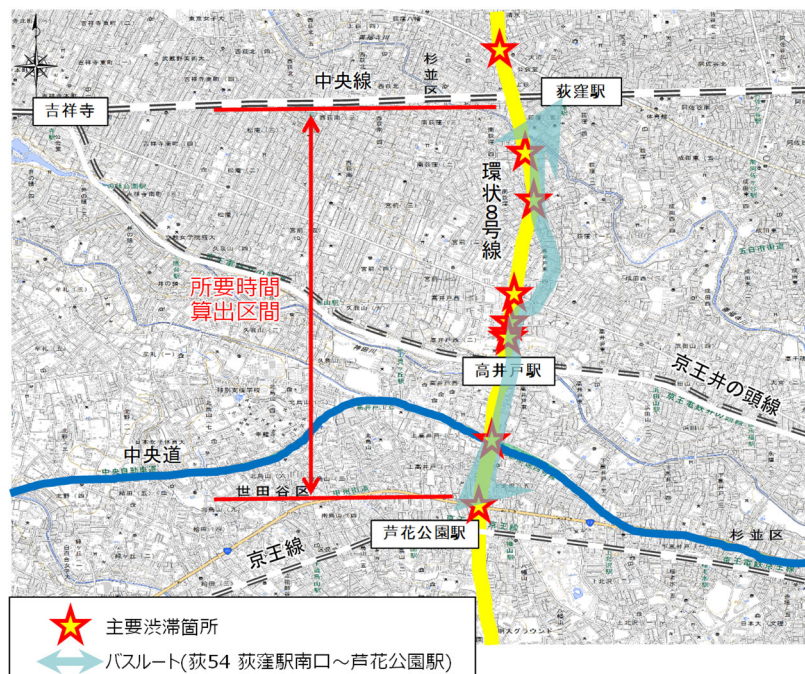
出典 人口：国勢調査（H27 年度 外環沿線7区市：300.3万人）
速度：現況はETC2.0（R3.4～R4.3）。整備後は現況＋外環（設計速度80km/h）により算出
※第三次救急医療機関：心筋梗塞、脳卒中、頭部外傷など一刻を争う重篤救急患者の救命医療を担当する機関

図 3.6-2 外環沿線区市の搬送先の増加

3.6.3 環八周辺のバスの定時性向上

外環（関越～東名）沿線のバスルートでは所要時間（最短・最長）の差にバラツキが存在している。

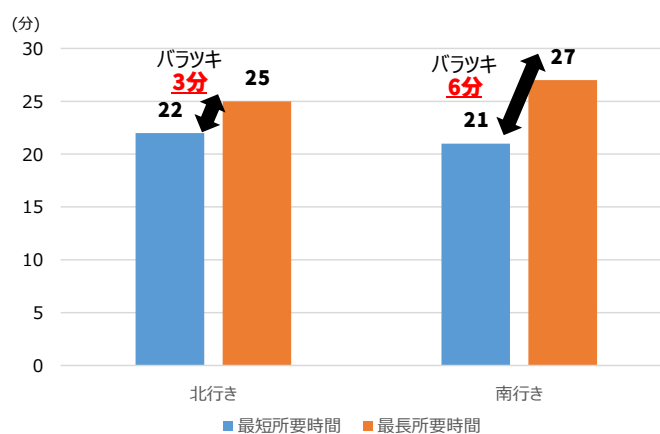
外環（関越～東名）が整備されることで、渋滞が緩和され定時性の向上が期待される。



出典 関東バス HP、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会資料

地図出典 国土地理院地図

図 3.6-3 環八周辺のバスルート（再掲）

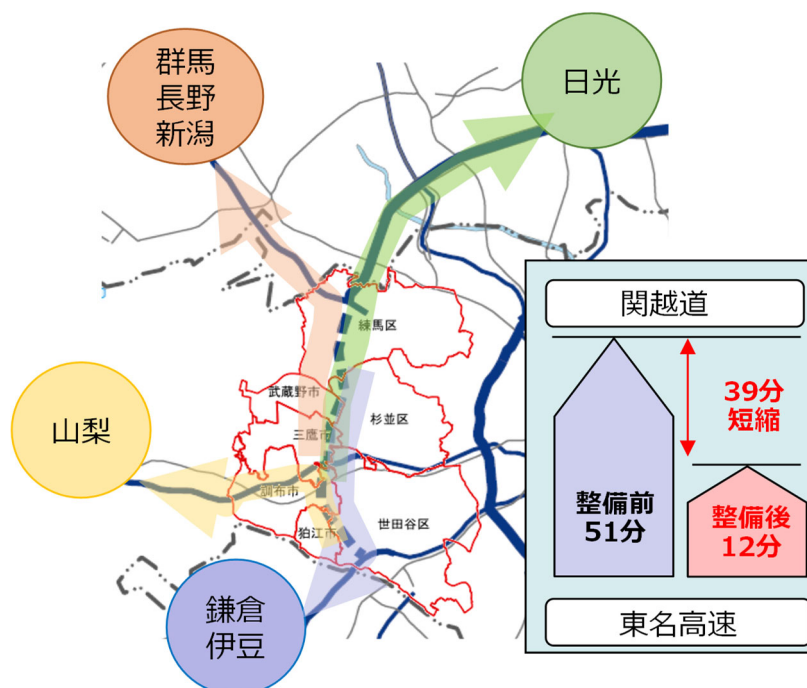


出典 関東バス HP

図 3.6-4 荻窪駅南口～芦花公園駅のバスダイヤの所要時間のバラツキ（再掲）

3.6.4 沿線の小中学校の校外学習の支援

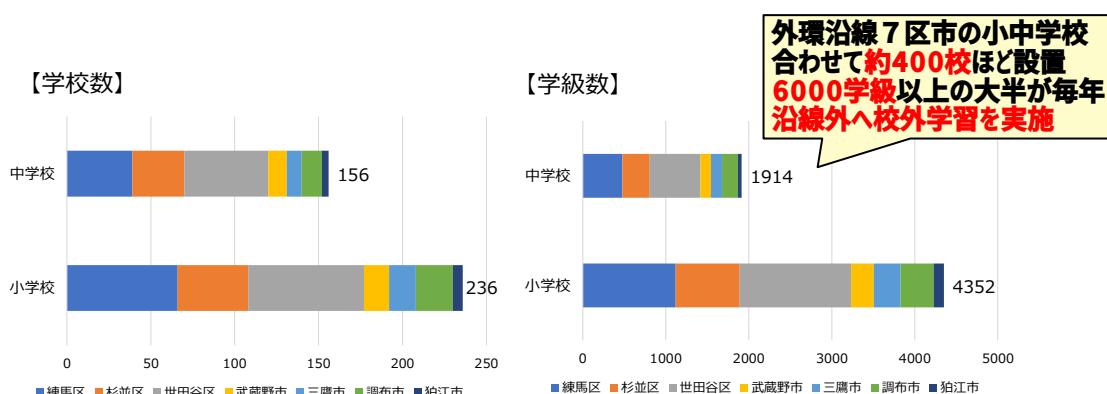
外環（関越～東名）沿線の整備により、沿線の小中学校の校外学習におけるアクセス性が向上し、現地での滞在時間の増加や校外学習先の選択肢の増加が期待される。



出典 ETC2.0 (R3.4～R4.3) 混雑時平均旅行速度

※外環整備後は設計速度（80km/h）として計算

図 3.6-5 沿線の区市の学校における主な校外学習先



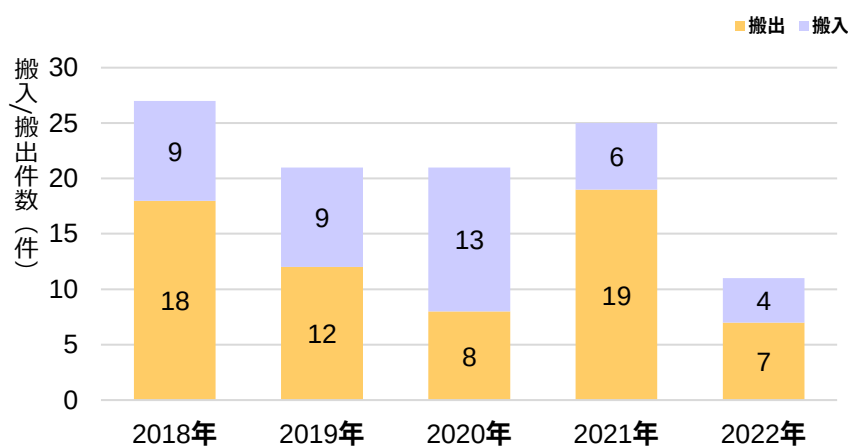
出典 R3 学校基本統計（学校基本調査報告書）

※公立・私立の合計

図 3.6-6 沿線の学校の分布

3.6.5 動物園事業の振興

外環（関越～東名）沿線の整備により高速道路へのアクセス性向上、既存路線の渋滞緩和を通じて、動物搬送時のストレス軽減や物資の速達性向上により、動物園事業の発展振興に寄与することが期待される。



出典 東京動物園協会 HP

図 3.6-9 東京動物園協会の動物の搬入/搬出実績

表 3.6-1 東京動物園協会の 2022 年における動物の搬入/搬出実績

年月	搬入/搬出	動物園名	対象動物	搬入先/搬出元	所在地
R4.6	搬出	多摩	ニホンコウノトリ	いしかわ動物園	石川県
R4.6	搬入	多摩	ニホンカモシカ	広島市安佐動物公園	広島県
R4.6	搬入	多摩	キリン	広島市安佐動物公園	広島県
R4.5	搬入	井の頭	ツシマヤマネコ	よこはま動物園ズーラシア	神奈川県
R4.5	搬入	上野	ヘビクイワシ	東武動物公園	埼玉県
R4.5	搬出	多摩	キリン	高知県立のいち動物公園	高知県
R4.3	搬出	多摩	レッサーパンダ	九十九島動植物園	長崎県
R4.3	搬出	多摩	レッサーパンダ	熊本市動植物園	熊本県
R4.3	搬出	多摩	マレーバク	千葉市動物公園	千葉県
R4.3	搬出	多摩	ライオン（子ども）	富士サファリパーク	静岡県
R4.2	搬出	多摩	レッサーパンダ	桐生が岡動物園	群馬県

出典 東京動物園協会 HP

3.7 ヒアリング調査

より訴求力のある整備効果を検討するため、ヒアリングを実施した。

3.7.1 ヒアリング調査の位置づけ

本業務では、外環東名以北側に立地し、東名以北整備の恩恵が期待される施設を調査対象とした。

ヒアリングは、今後の意見聴取を見据えた各施設等とのコネクション形成を目的として実施した。

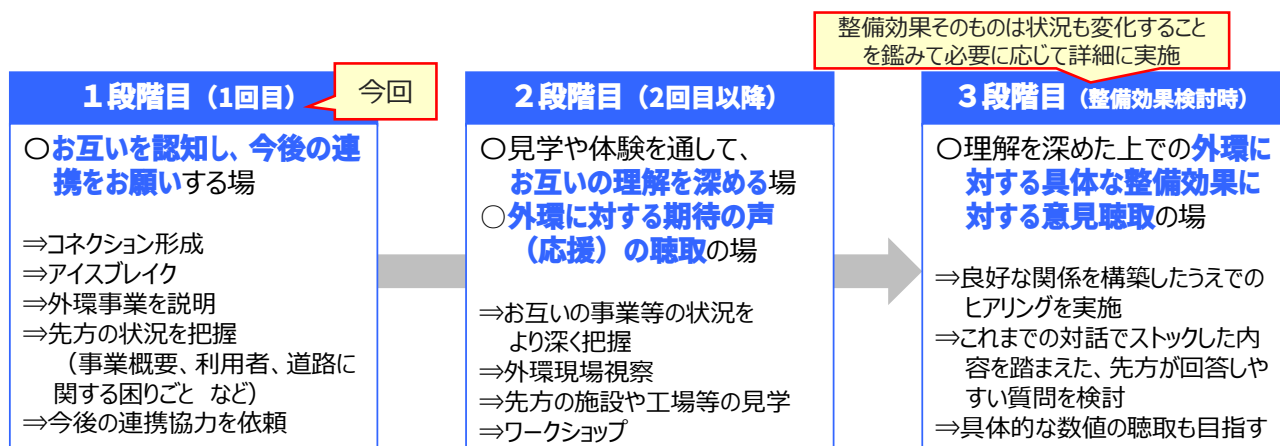


図 3.7-1 本業務におけるヒアリング調査の位置づけ

3.7.2 ヒアリング調査箇所の選定

調査対象は、外環（関越～東名）沿線地域や、整備により自動車やバスによる集客で効果発現が期待される地域に立地する集客施設・観光系団体等に加えて、教育の観点で沿線区市の教育委員会から 16 か所選定した。（※工場は工場見学を実施し、集客が期待される施設を選定）

結果として、12 か所でヒアリングを実施した。

表 3.7-1 ヒアリング候補一覧

番号	施設名	施設分類	選定箇所	実施箇所
1		エンタメ系施設	○	
2		エンタメ系施設		
3		エンタメ系施設	○	○
4		エンタメ系施設		
5		エンタメ系施設	○	○
6		エンタメ系施設	○	○
7		エンタメ系施設		
8		エンタメ系施設	○	
9		エンタメ系施設		
10		エンタメ系施設	○	○
11		エンタメ系施設		
12		エンタメ系施設		
13		エンタメ系施設	○	
14		エンタメ系施設		
15		エンタメ系施設		
17		行政・商工会		
19		行政・商工会		
20		行政・商工会	○	○
21		商業施設		
22		空港		
23		工場		
24		工場	○	○
25		工場		
26		工場		
27		工場		
28		工場		
29		工業組合		
30		エンタメ系施設		
31		商業施設	○	○
32		その他	○	
33		教育委員会	○	○
34		教育委員会	○	○
35		教育委員会	○	○
36		教育委員会	○	○
37		教育委員会		
38		教育委員会		
39		教育委員会		
40		教育委員会	○	○



図 3.7-2 ヒアリング候補一覧

3.7.3 設問内容

施設分類や立地、送迎の有無、駐車場の有無などを踏まえて設問を設定し、その他、施設の特徴を踏まえて質問票及びレジュメを作成した。

表 3.7-2 ヒアリング設問内容のまとめ

分類方法	分類種別	現行道路の課題①	現行道路の課題②	外環道への期待	外環道整備による検討施策等	備考
施設分類	エンタメ施設	・道路ネットワーク未完成による集客エリアの限定	・その他来場者誘致における道路交通の障壁	来場者の増加	具体的プロモーションの有無	新規開業予定の施設： ・立地選定時の外環整備の考慮についても追加 ・建設物資搬入における環状八号線や周辺道路の課題を追加
	行政・商工会	・道路ネットワーク未完成による集客エリアの限定	・その他観光客誘致における道路交通の障壁	観光客の増加	観光客増加に伴う駐車場増加などの施策 集客拡大に向けた具体的プロモーションの有無	
	商業施設	・道路ネットワーク未完成による集客エリアの限定 ・都心部からのアクセス道路※の交通渋滞	・異常気象などの災害時の現行道路における輸送時の不安 ・その他来場者誘致における道路交通の障壁	来場者の増加、商圏の拡大	・具体的プロモーションの有無 ・新設路線の有無、外環経由への変更（バス送迎がある場合） ・バス路線の検討（バス送迎なしかつ大規模施設の場合）	
	空港	・道路ネットワーク未完成による利用者の限定 ・都心部からのアクセス道路の交通渋滞	・その他道路交通の障壁	時間短縮効果、定時制の向上	新設バス路線の有無、外環経由への変更	
	工場	・道路ネットワーク未完成を起因する交通渋滞による出荷時の障壁	・道路ネットワーク未完成を起因する工場見学者の限定	時間短縮効果、定時制の向上	輸送地域拡大などの具体的な施策の有無	
	工業組合	・道路ネットワーク未完成を起因する交通渋滞による出荷時の障壁	・その他道路交通の障壁	時間短縮効果、定時制の向上	新規工場の進出	
立地	外環外			都心部との連絡性の増加		
	外環内			路線の選択肢増、郊外部からの来場者増加が期待されるエリア		
	その他					
送迎の有無	あり				・新設バス路線の設置 ・既存ルートの外環変更（大規模施設の場合） 外環経由のバス路線の検討	
	なし					
駐車場の有無	あり					
	なし			外環道整備による何らかの影響の有無	（外環の影響ある場合） 駐車場の新設の可能性	自家用車NGのため、ヒアリングの対象とすべきか要検討

施設分類や立地、送迎の有無、
駐車場の有無を踏まえて設問を検討

(1) 質問票の作成

各企業・団体に対する質問票を以降に示す。

1) [REDACTED]

令和4年9月2日
東京外かく環状国道事務所

[REDACTED] 意見交換内容（案）

1. [REDACTED] への来訪者状況、周辺施設の利用状況などについて

- [REDACTED] への来訪者、周辺施設の利用について、来訪者数や、来訪時の交通手段、どのような方面から来られるか、など把握されていることがあれば、教えてください。
- [REDACTED] の来場者の特徴があれば、教えてください。

2. 現状の交通ネットワークに関するご意見について

- 普段、感じている現状の交通ネットワークに対する意見を、以下の観点から教えてください。
 - ① 交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間
 - ② アクセス性に課題を感じる方面・地域
(高速道路や幹線道路がないもしくは脆弱など、アクセスが大変な方面・地域)
 - ③ 上記以外に道路利用時に感じていること
- 上記で回答頂いた事について、[REDACTED] の観光に与えると思われることを教えてください。

3. 東京外かく環状道路の整備に期待する効果について

○東京外かく環状道路の未開通区間が整備された場合に期待される効果を、以下の観点から教えてください。

(1) 直接的な効果

①所要時間の短縮

例：・ 外環道を利用することで所要時間短縮、
・ 外環に交通転換し、高速道路や一般道の渋滞が緩和することで所要時間短縮 など

②定時性・信頼性の向上

例：・ 外環により、利用できる道路選択肢が増加することで定時性・時間信頼性向上、
・ 外環に交通転換し、高速道路や一般道の渋滞が緩和することで定時性・時間信頼性向上 など

③アクセス性の向上

例：・ 外環により、東名道・中央道・関越道方面からのアクセス性が向上 など

④上記以外に期待される効果

(2) ストック効果（副次的な効果）

① における効果について（来訪者範囲の拡大・飲食物や土産品などの物販増大、周遊観光客の増加など）

② におけるプロモーションの拡大等の施策について

③ 上記以外に想定される効果

4. その他

○コロナ禍を受けて、道路の使い方に変化したことや、今後の道路整備に期待することがあれば教えてください。

○近年の道路行政全体について、ご意見があれば教えてください。

○外環道の事業を進めていく上で、要望されることがあれば教えてください。

（事業に関する情報を今後も提供してほしい、現場見学会を開催してほしい など）

○差し支えなければ、外環道の未開通区間が整備された場合に、効果を期待されるような企業・業界様をご存じでしたら教えてください。

2) [REDACTED]

令和4年9月5日
東京外かく環状国道事務所

[REDACTED] 意見交換内容（案）

1. [REDACTED] への来訪者状況、宿泊者の利用状況などについて

- [REDACTED] への来訪者、宿泊者の利用について、来訪者数や、来訪時の交通手段、どのような方面から来られるか、など把握されていることがあれば、教えてください。
- [REDACTED] の来場者の特徴があれば、教えてください。

2. 現状の交通ネットワークに関するご意見について

- 普段、感じている現状の交通ネットワークに対する意見を、以下の観点から教えてください。
 - ① 交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間
 - ② アクセス性に課題を感じる方面・地域
(高速道路や幹線道路がないもしくは脆弱など、アクセスが大変な方面・地域)
 - ③ 上記以外に道路利用時に感じていること
- 上記で回答頂いた事について、[REDACTED] の集客に影響を与えられることを教えてください。

3. 東京外かく環状道路の整備に期待する効果について

○東京外かく環状道路の未開通区間が整備された場合に期待される効果を、以下の観点から教えてください。

(1) 直接的な効果

①所要時間の短縮

例：・ 外環道を利用することで所要時間短縮、
・ 外環に交通転換し、高速道路や一般道の渋滞が緩和することで所要時間短縮 など

②定時性・信頼性の向上

例：・ 外環により、利用できる道路選択肢が増加することで定時性・時間信頼性向上、
・ 外環に交通転換し、高速道路や一般道の渋滞が緩和することで定時性・時間信頼性向上 など

③アクセス性の向上

例：・ 外環により、東名道・中央道・関越道方面からのアクセス性が向上 など

④上記以外に期待される効果

(2) ストック効果（副次的な効果）

① [] における効果について []

② [] におけるプロモーションの拡大等の施策について

例： []

③ [] などの具体的な施策について

[] お伺いしたいと思います)

④上記以外に想定される効果

4. その他

○コロナ禍を受けて、道路の使い方で変化したことや、今後の道路整備に期待することがあれば教えてください。

○近年の道路行政全体について、ご意見があれば教えてください。

○外環道の事業を進めていく上で、要望されることがあれば教えてください。

(事業に関する情報を今後も提供してほしい、現場見学会を開催してほしい など)

○差し支えなければ、外環道の未開通区間が整備された場合に、効果を期待されるような企業・業界様をご存じでしたら教えてください。

3)

令和4年9月6日
東京外かく環状国道事務所

意見交換内容（案）

1. への来訪者状況、周辺施設の利用状況などについて

- への来訪者について、来訪者数や、来訪時の交通手段、どのような方面から来られるか、など把握されていることがあれば、教えてください。
- の来場者の特徴があれば、教えてください。

2. 現状の交通ネットワークに関するご意見について

- 普段、感じている現状の交通ネットワークに対する意見を、以下の観点から教えてください。
 - ① 交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間
 - ② アクセス性に課題を感じる方面・地域
(高速道路や幹線道路がないもしくは脆弱など、アクセスが大変な方面・地域)
 - ③ 上記以外に道路利用時に感じていること
- 上記で回答頂いた事について、への訪問や物資等の運搬に影響を与えると思われることを教えてください。

4)

令和4年9月14日
東京外かく環状国道事務所

意見交換内容（案）

1. への来訪者状況、周辺施設の利用状況などについて

- の来訪者について、来訪者数や、来訪時の交通手段、どのような方面から来られるか、など把握されていることがあれば、教えてください。
- への来場者の特徴があれば、教えてください。

2. 現状の交通ネットワークに関するご意見について

- 普段、感じている 現状の交通ネットワークに対する意見を、以下の観点から教えてください。
 - ① 交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間
 - ② アクセス性に課題を感じる方面・地域
(高速道路や幹線道路がないもしくは脆弱など、アクセスが大変な方面・地域)
 - ③ 上記以外に道路利用時に感じていること
- 上記で回答頂いた事について、への訪問や物資等の運搬に影響を与えられることを教えてください。

3. 東京外かく環状道路の整備に期待する効果について

○東京外かく環状道路の未開通区間が整備された場合に期待される効果を、以下の観点から教えてください。

(1) 直接的な効果

①所要時間の短縮

例：・外環道を利用することで所要時間短縮、
・外環に交通転換し、高速道路や一般道の渋滞が緩和することで所要時間短縮 など

②定時性・信頼性の向上

例：・外環により、利用できる道路選択肢が増加することで定時性・時間信頼性向上、
・外環に交通転換し、高速道路や一般道の渋滞が緩和することで定時性・時間信頼性向上 など

③アクセス性の向上

例：・外環により、東名道・関越道・横浜方面からのアクセス性が向上 など

④上記以外に期待される効果

(2) ストック効果（副次的な効果）

① [] における効果について []

② [] におけるプロモーションの拡大等の施策について

例： []

③ [] について

④上記以外に想定される効果

4. その他

○コロナ禍を受けて、道路の使い方で変化したことや、今後の道路整備に期待することがあれば教えてください。

○近年の道路行政全体について、ご意見があれば教えてください。

○外環道の事業を進めていく上で、要望されることがあれば教えてください。

（事業に関する情報を今後も提供してほしい、現場見学会を開催してほしい など）

○差し支えなければ、外環道の未開通区間が整備された場合に、効果を期待されるような企業・業界様をご存じでしたら教えてください。

5)

令和4年9月16日
東京外かく環状国道事務所

意見交換内容（案）

1. への来訪者の想定について

- への来訪者について、来訪者数や、来訪時の交通手段、どのような方面から来られるか、など想定されていることがあれば、教えてください。
（自転車での来訪者の割合、バスツアーでの来場者の有無など）

- への来場者の特徴があれば、教えてください。

2. 現状の交通ネットワークに関するご意見について

- 普段、感じている現状の交通ネットワークに対する意見を、以下の観点から教えてください。

- ① 周辺道路において交通渋滞の発生が多いと感じる路線・区間
- ② 交通量が多く、事故の危険を感じる路線・区間
- ③ アクセス性に課題を感じる方面・地域
（高速道路や幹線道路がないもしくは脆弱など、アクセスが大変な方面・地域）
- ④ 上記以外に道路利用時に感じていること

- 上記で回答頂いた事について、への訪問や物資等の運搬に影響を与えると思われることを教えてください。

6)

令和4年9月16日
東京外かく環状国道事務所

意見交換内容（案）

1. への来訪者の想定について

○ への来訪者について、来訪者数や、来訪時の交通手段、どのような方面から来られるか、など想定されていることがあれば、教えてください。

○
あれば、教えてください。

2. 現状の交通ネットワークに関するご意見について

○普段、感じている現状の交通ネットワークに対する意見を、以下の観点から教えてください。

①交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間

②アクセス性に課題を感じる方面・地域

（高速道路や幹線道路がないもしくは脆弱など、アクセスが大変な方面・地域）

③建設時の周辺道路において感じる課題

④上記以外に道路利用時に感じていること

○上記で回答頂いた事について、への訪問や物資等の運搬に影響を与えられることを教えてください。

3. 東京外かく環状道路の整備に期待する効果について

○東京外かく環状道路の未開通区間が整備された場合に期待される効果を、以下の観点から教えてください。

(1) 直接的な効果

① 所要時間の短縮

例：・ 外環道を利用することで所要時間短縮
・ 外環に交通転換し、高速道路や一般道の渋滞が緩和することで所要時間短縮 など

② 定時性・信頼性の向上

例：・ 外環により、利用できる道路選択肢が増加することで定時性・時間信頼性向上
・ 外環に交通転換し、環八、環七などの一般道の渋滞が緩和することで定時性・時間信頼性向上 など

③ アクセス性の向上

例：・ 外環により、東名道・中央道・横浜方面からのアクセス性が向上 など

④ 上記以外に期待される効果

(2) ストック効果（副次的な効果）

① [] における効果について []

② [] におけるプロモーションの拡大等の施策について

例： []

③ [] の運営に関わる運送への効果について

④ 上記以外に想定される効果

4. その他

○コロナ禍を受けて、道路の使い方に変化したことや、今後の道路整備に期待することがあれば教えてください。

○近年の道路行政全体について、ご意見があれば教えてください。

○外環道の事業を進めていく上で、要望されることがあれば教えてください。

（事業に関する情報を今後も提供してほしい、現場見学会を開催してほしい など）

○差し支えなければ、外環道の未開通区間が整備された場合に、効果を期待されるような企業・業界様をご存じでしたら教えてください。

7) [REDACTED]

令和4年9月28日
東京外かく環状国道事務所

[REDACTED] 意見交換内容（案）

1. [REDACTED] への来訪者状況、周辺施設の利用状況などについて

○ [REDACTED] への来訪者について、来訪者数や、来訪時の交通手段、どのような方面から来られるか、など把握されていることがあれば、教えてください。

○ [REDACTED] の来場者の特徴があれば、教えてください。

例：

・ [REDACTED]
・ [REDACTED]
・ [REDACTED]
・ [REDACTED]

2. 現状の交通ネットワークに関するご意見について

○ 普段、感じている 現状の交通ネットワークに対する意見 を、以下の観点から教えてください。

① 交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間

② アクセス性に課題を感じる方面・地域

（高速道路や幹線道路がないもしくは脆弱など、アクセスが大変な方面・地域）

③ 上記以外に道路利用時に感じていること

○ 上記で回答頂いた事について、[REDACTED] への訪問や物資等の運搬に影響を与えると思われることを教えてください。

8)

令和4年10月12日
東京外かく環状国道事務所

意見交換内容（案）

1. への来訪者状況、周辺施設の利用状況などについて

○ への来訪者について、来訪者数や、来訪時の交通手段、どのような方面から来られるか、など把握されていることがあれば、教えてください。

○他の施設と比較して、の来場者の特徴があれば、教えてください。

例：・

・

2. 現状の交通ネットワークに関するご意見について

○普段、感じている現状の交通ネットワークに対する意見を、以下の観点から教えてください。

①交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間

②アクセス性に課題を感じる方面・地域

（高速道路や幹線道路がないもしくは脆弱など、アクセスが大変な方面・地域）

③上記以外に道路利用時に感じていること

○上記で回答頂いた事について、や物資等の運搬に影響を与えられることを教えてください。

9)

令和4年 10 月 12 日
東京外かく環状国道事務所

意見交換内容（案）

1. の来訪者状況などについて

○ について、教えてください。

○ への来訪者について、来訪者数や、来訪時の交通手段、どのような方面から来られるか、など把握されていることがあれば、教えてください。

○ の来場者の特徴があれば、教えてください。

例：社会科見学などでの学校の団体客が多い など

2. 現状の交通ネットワークに関するご意見について

○ 普段、感じている現状の交通ネットワークに対する意見を、以下の観点から教えてください。

① 交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間

② アクセス性に課題を感じる方面・地域

（高速道路や幹線道路がないもしくは脆弱など、アクセスが大変な方面・地域）

③ 上記以外に道路利用時に感じていること

○ 上記で回答頂いた事について、
などに影響を与えられることを教えてください。

10)

令和4年10月19日
東京外かく環状国道事務所

意見交換内容（案）

1. への来訪者状況、周辺施設の利用状況などについて

○ への来訪者について、来訪者数や、来訪時の交通手段、どのような方面から来られるか、など把握されていることがあれば、教えてください。

○ の来訪者の特徴があれば、教えてください。

2. 現状の交通ネットワークに関するご意見について

○ 普段、感じている現状の交通ネットワークに対する意見を、以下の観点から教えてください。

① 交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間

② アクセス性に課題を感じる方面・地域

（高速道路や幹線道路がないもしくは脆弱など、アクセスが大変な方面・地域）

③ 上記以外に道路利用時に感じていること

○ 上記で回答頂いた事について、への訪問や物資等の運搬に影響を与えられることを教えてください。

3. 東京外かく環状道路の整備に期待する効果について

○東京外かく環状道路の未開通区間が整備された場合に期待される効果を、以下の観点から教えてください。

(1) 直接的な効果

①所要時間の短縮

例：・ 外環道を利用することで所要時間短縮、
・ 外環に交通転換し、高速道路や一般道の渋滞が緩和することで所要時間短縮 など

②定時性・信頼性の向上

例：・ 外環により、利用できる道路選択肢が増加することで定時性・時間信頼性向上、
・ 外環に交通転換し、周辺の高速道路などの渋滞が緩和することで定時性・時間信頼性向上 など

③アクセス性の向上

例：・ 外環により、中央道・関越道・埼玉や千葉方面からのアクセス性が向上 など

④上記以外に期待される効果

(2) ストック効果（副次的な効果）

① 〃における効果について

② 〃におけるプロモーションの拡大等の施策について

③ 〃の運営に関わる運送への効果について

④ 上記以外に想定される効果

4. その他

○コロナ禍を受けて、道路の使い方で変化したことや、今後の道路整備に期待することがあれば教えてください。

○近年の道路行政全体について、ご意見があれば教えてください。

○外環道の事業を進めていく上で、要望されることがあれば教えてください。

（事業に関する情報を今後も提供してほしい、現場見学会を開催してほしい など）

○差し支えなければ、外環道の未開通区間が整備された場合に、効果を期待されるような企業・業界様をご存じでしたら教えてください。

11)

令和4年10月19日
東京外かく環状国道事務所

意見交換内容（案）

1. への来訪者状況、周辺施設の利用状況などについて

○ への来訪者について、来訪者数や、来訪時の交通手段、どのような方面から来られるか、など把握されていることがあれば、教えてください。

○ の来訪者の特徴があれば、教えてください。

例：

2. 現状の交通ネットワークに関するご意見について

○ 普段、感じている現状の交通ネットワークに対する意見を、以下の観点から教えてください。

① 交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間

② アクセス性に課題を感じる方面・地域

（高速道路や幹線道路がないもしくは脆弱など、アクセスが大変な方面・地域）

③ 上記以外に道路利用時に感じていること

○ 上記で回答頂いた事について、への訪問（お客様の来訪・バスでの送客など）や物資等の運搬に影響を与えられることを教えてください。

3. 東京外かく環状道路の整備に期待する効果について

○東京外かく環状道路の未開通区間が整備された場合に期待される効果を、以下の観点から教えてください。

(1) 直接的な効果

①所要時間の短縮

例：・ 外環道を利用することで所要時間短縮、
・ 外環に交通転換し、高速道路や一般道の渋滞が緩和することで所要時間短縮 など

②定時性・信頼性の向上

例：・ 外環により、利用できる道路選択肢が増加することで定時性・時間信頼性向上、
・ 外環に交通転換し、周辺的高速道路などの渋滞が緩和することで定時性・時間信頼性向上 など

③アクセス性の向上

例：・ 外環により、中央道・関越道・埼玉や千葉方面からのアクセス性が向上 など

④上記以外に期待される効果

(2) ストック効果（副次的な効果）

① [] への来訪における効果について []

② [] におけるプロモーションの拡大等の施策について

③ []

④ [] の運営に関わる運送への効果について []

⑤上記以外に想定される効果

4. その他

○コロナ禍を受けて、道路の使い方で変化したことや、今後の道路整備に期待することがあれば教えてください。

○近年の道路行政全体について、ご意見があれば教えてください。

○外環道の事業を進めていく上で、要望されることがあれば教えてください。

（事業に関する情報を今後も提供してほしい、現場見学会を開催してほしい など）

○差し支えなければ、外環道の未開通区間が整備された場合に、効果を期待されるような企業・業界様をご存じでしたら教えてください。

12)

令和5年1月26日
東京外かく環状国道事務所

意見交換内容（案）

1. の状況などについて

- の実施状況について教えてください。

- の所要時間について把握しておりましたら、教えてください。

- のバス移動における交通渋滞等の影響で、において影響が出た例がありましたら教えてください。

2. の教育における外環の利活用について

- で想定されている活用方法がありますか。

- を想定されていらっしゃいますか。

例：・

・

3. 現状の交通ネットワークに関するご意見について

- 普段、感じている現状の道路ネットワークに対する意見を、以下の観点から教えてください。

① 交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間

② アクセス性に課題を感じる方面・地域

（高速道路や幹線道路がないもしくは脆弱など、アクセスが大変な方面・地域）

③ 上記以外に道路利用時に感じていること

- 上記で回答頂いた事について、において影響を与えると思われることを教えてください。

【例】

・

・

13)

令和5年1月31日
東京外かく環状国道事務所

意見交換内容（案）

1. の状況などについて

- の実施状況について教えてください。

- への所要時間について把握してありましたら、教えてください。

- における交通渋滞等の影響で、において影響が出た例がありましたら教えてください。

2. における外環の利活用について

- で想定されている活用方法がありますか。

例：・
・

- を想定されていらっしゃいますか。

例：・
・

3. 現状の交通ネットワークに関するご意見について

- 普段、感じている現状の道路ネットワークに対する意見を、以下の観点から教えてください。

① 交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間

② アクセス性に課題を感じる方面・地域

（高速道路や幹線道路がないもしくは脆弱など、アクセスが大変な方面・地域）

③ 上記以外に道路利用時に感じていること

- 上記で回答頂いた事について、において影響を与えると思われることを教えてください。

【例】

14)

令和5年1月31日
東京外かく環状国道事務所

意見交換内容（案）

1. の状況などについて

- の実施状況について教えてください。

- への所要時間について把握してありましたら、教えてください。

- における交通渋滞等の影響で、において影響が出た例がありましたら教えてください。

2. 外環の利活用について

- を想定されていらっしゃいますか。

例：

3. 現状の交通ネットワークに関するご意見について

- 普段、感じている現状の道路ネットワークに対する意見を、以下の観点から教えてください。

① 交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間

② アクセス性に課題を感じる方面・地域

（高速道路や幹線道路がないもしくは脆弱など、アクセスが大変な方面・地域）

③ 上記以外に道路利用時に感じていること

- 上記で回答頂いた事について、において影響を与えられることを教えてください。

【例】

15)

令和5年2月7日
東京外かく環状国道事務所

意見交換内容（案）

1. の状況などについて

- の実施状況について教えてください。

- への所要時間について把握してありましたら、教えてください。

- における交通渋滞等の影響で、において影響が出た例がありましたら教えてください。

2. における外環の利活用について

- を想定されていらっしゃいますか。

3. 現状の交通ネットワークに関するご意見について

- 普段、感じている現状の道路ネットワークに対する意見を、以下の観点から教えてください。

① 交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間

② アクセス性に課題を感じる方面・地域

（高速道路や幹線道路がないもしくは脆弱など、アクセスが大変な方面・地域）

③ 上記以外に道路利用時に感じていること

- 上記で回答頂いた事について、において影響を与えられることを教えてください。

【例】

4. 東京外かく環状道路の整備に期待する効果について

○東京外かく環状道路の未開通区間が整備された場合に期待される効果を、以下の観点から教えてください。

(1) 直接的な効果

① 所要時間の短縮

例：・ 外環道を利用することで に用いる所要時間が短縮
 ・ 外環自体は使わないが、外環に交通転換し、利用している高速道路や一般道の渋滞が緩和し移動に用いる所要時間が短縮 など

② 定時性・信頼性の向上

例：・ 外環により、利用できる道路選択肢が増加することで 定時性・時間信頼性向上
 ※時間信頼性：所要時間の予測がしやすくなること
 ・ 外環自体は使わないが、外環に交通転換し、利用している高速道路や一般道の渋滞が緩和し定時性・時間信頼性が向上 など

③ アクセス性の向上

例：・ 外環により、中央道・関越道・埼玉方面へのアクセス性が向上し、の選択肢が増加 など

④ 上記以外に期待される効果

(2) ストック効果（副次的な効果）

① 時間短縮・定時性の確保により、

② 上記以外に想定される効果

例：・ 環八の混雑により、を抜け道利用する交通で事故の危険があるが、外環により、環八の混雑が改善することで、抜け道利用する交通が減少する など

5. その他

○コロナ禍を受けて、道路の使い方に変化したことや、今後の道路整備に期待することがあれば教えてください。

○近年の道路行政全体について、ご意見があれば教えてください。

○外環道の事業を進めていく上で、要望されることがあれば教えてください。

【例】

・ 事業に関する情報を今後も提供してほしい

・

16)

令和5年3月7日

東京外かく環状国道事務所

意見交換内容（案）

1. の状況などについて

- の実施状況について教えてください。

- の所要時間について把握してありましたら、教えてください。

- における 交通渋滞等の影響で、 おいて影響が出た例がありましたら教えてください。

2. における外環の利活用について

- を想定されていらっしゃいますか。

3. 現状の交通ネットワークに関するご意見について

- 普段、感じている 現状の道路ネットワークに対する意見 を、以下の観点から教えてください。

① 交通渋滞の発生が多いと感じる路線、区間

② アクセス性に課題を感じる方面・地域

（高速道路や幹線道路がないもしくは脆弱など、アクセスが大変な方面・地域）

③ 上記以外に道路利用時に感じていること

- 上記で回答頂いた事について、 において影響を与えられること を教えてください。

【例】

(2) ヒアリングレジюмеの作成

各企業・団体に対するレジюмеを以降に示す。

1)

東京外かく環状道路の整備に関する意見交換

■意見交換の目的

- ・東京外かく環状国道事務所は、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークの実現のため、東京外かく環状道路における未開通区間の整備を担当しております。
- ・東京外かく環状道路の事業を進めるにあたり、当該道路の必要性や開通後に期待される効果など、様々な観点で、幅広く検討を行い、道路を利用される皆様に対して、分かりやすい説明をできるようにと考えております。
- ・そのため、[]の来訪者状況、周辺施設の利用状況など、意見交換させていただければと思います。

■お話をいただきたい事項

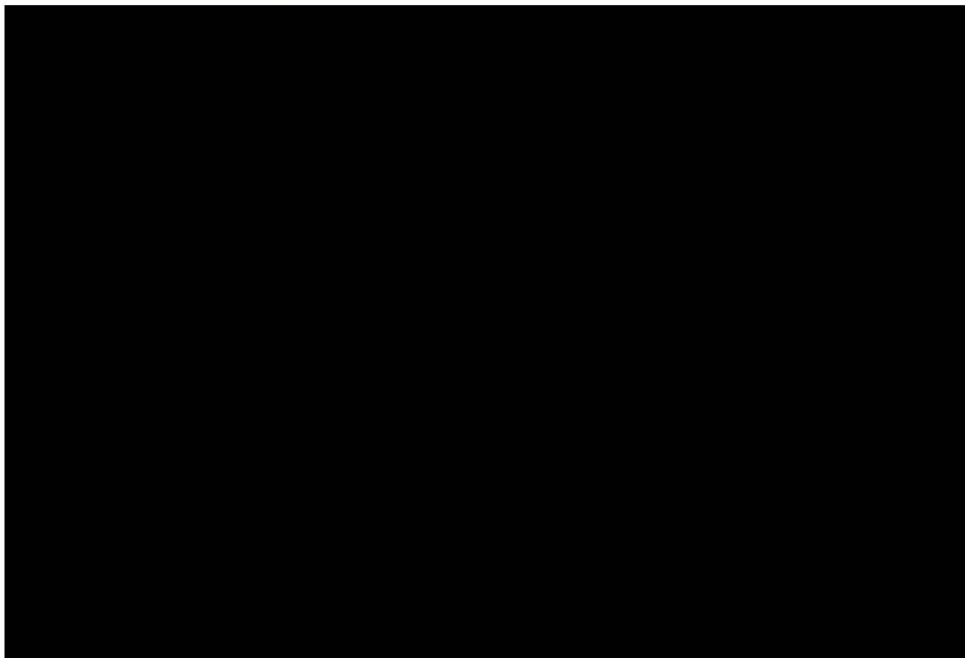
- ① 東京外かく環状道路の概要について
- ② []
などについて
- ③ 現状の交通ネットワークに関するご意見について
- ④ 東京外かく環状道路における未開通区間の整備に対して期待する効果について



[JCT・ICは仮称・開通区間は除く]

【東京外かく環状道路】

東京外かく環状道路の整備による効果(例)



2)

東京外かく環状道路の整備に関する意見交換

■意見交換の目的

- ・東京外かく環状国道事務所は、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークの実現のため、東京外かく環状道路における未開通区間の整備を担当しております。
- ・東京外かく環状道路の事業を進めるにあたり、当該道路の必要性や開通後に期待される効果など、様々な観点で、幅広く検討を行い、道路を利用される皆様に対して、分かりやすい説明をできるようにしたいと考えております。
- ・そのため、[] への来訪者状況など、意見交換させていただければと思います。

■お話をいただきたい事項

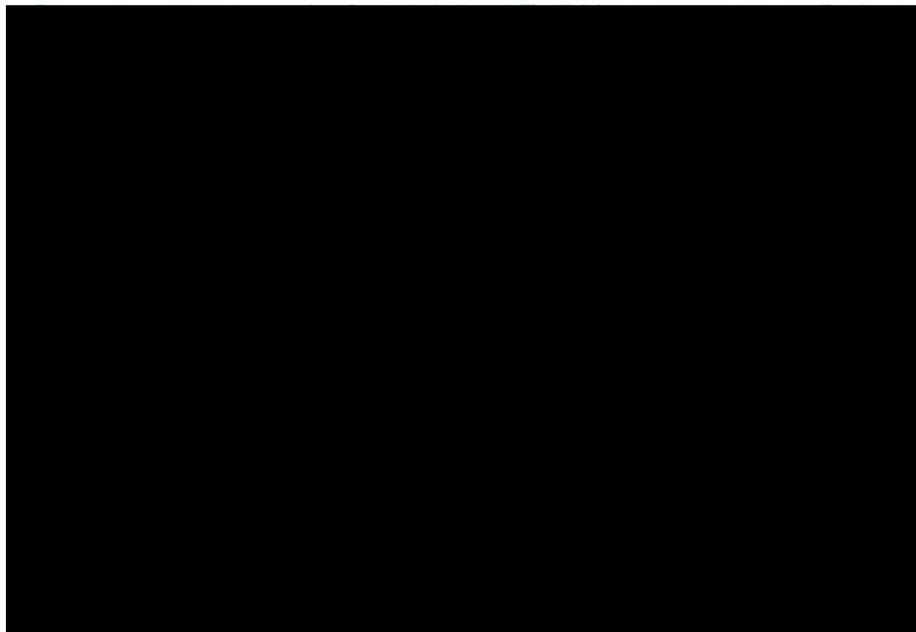
- ① 東京外かく環状道路の概要について
- ② [] について
- ③ 現状の交通ネットワークに関するご意見について
- ④ 東京外かく環状道路における未開通区間の整備に対して期待する効果について



[JCT・ICは仮称・開通区間は除く]

【東京外かく環状道路】

東京外かく環状道路の整備による効果(例)



3)

東京外かく環状道路の整備に関する意見交換

■意見交換の目的

- ・東京外かく環状国道事務所は、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークの実現のため、東京外かく環状道路における未開通区間の整備を担当しております。
- ・東京外かく環状道路の事業を進めるにあたり、当該道路の必要性や開通後に期待される効果など、様々な観点で、幅広く検討を行い、道路を利用される皆様に対して、分かりやすい説明をできるようにしたいと考えております。
- ・そのため、XXXXXXXXXXへの来訪者状況など、意見交換させていただければと思います。

■お話をいただきたい事項

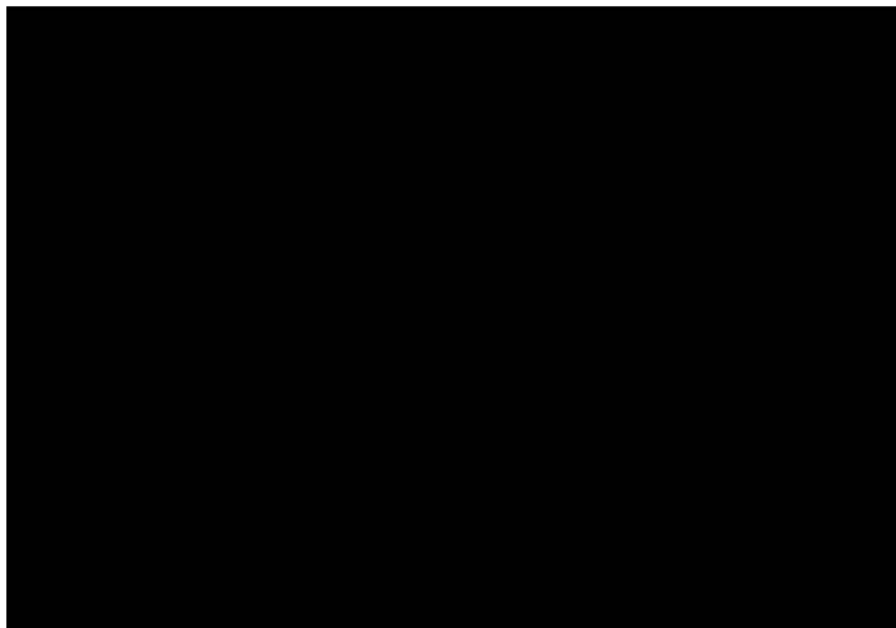
- ① 東京外かく環状道路の概要について
- ② XXXXXXXXXXへの来訪者状況について
- ③ 現状の交通ネットワークに関するご意見について
- ④ 東京外かく環状道路における未開通区間の整備に対して期待する効果について



[JCT・ICは仮称・開通区間は除く]

【東京外かく環状道路】

東京外かく環状道路の整備による効果(例)



4)

東京外かく環状道路の整備に関する意見交換

■意見交換の目的

- ・東京外かく環状国道事務所は、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークの実現のため、東京外かく環状道路における未開通区間の整備を担当しております。
- ・東京外かく環状道路の事業を進めるにあたり、当該道路の必要性や開通後に期待される効果など、様々な観点で、幅広く検討を行い、道路を利用される皆様に対して、分かりやすい説明をできるようにしたいと考えております。
- ・そのため、XXXXXXXXXXへの来訪者状況など、意見交換させていただければと思います。

■お話をいただきたい事項

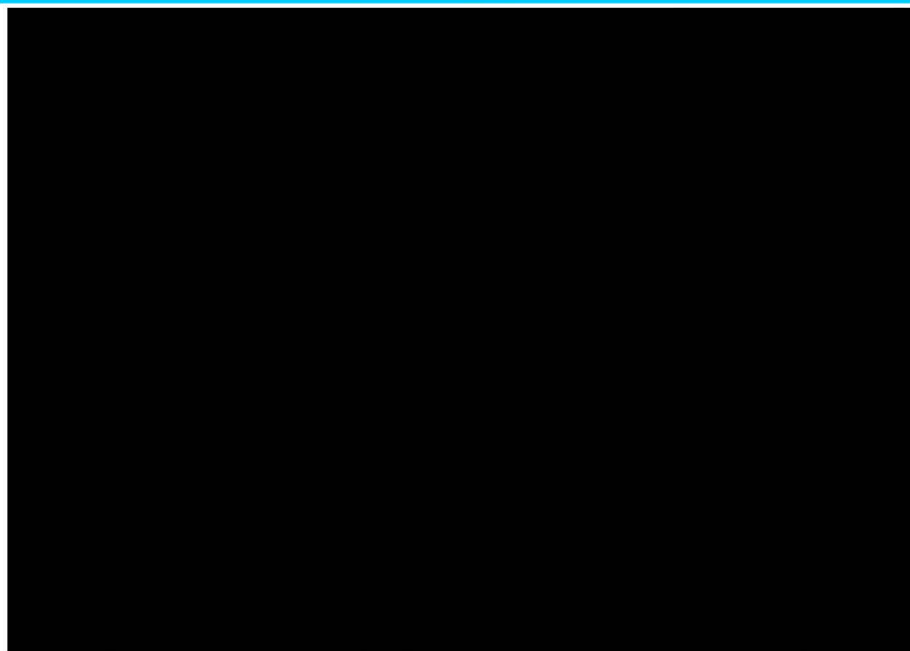
- ① 東京外かく環状道路の概要について
- ② XXXXXXXXXXへの来訪者状況について
- ③ 現状の交通ネットワークに関するご意見について
- ④ 東京外かく環状道路における未開通区間の整備に対して期待する効果について



[JCT・ICは仮称・開通区間は除く]

【東京外かく環状道路】

東京外かく環状道路の整備による効果(例)



5)

東京外かく環状道路の整備に関する意見交換

■意見交換の目的

- ・東京外かく環状国道事務所は、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークの実現のため、東京外かく環状道路における未開通区間の整備を担当しております。
- ・東京外かく環状道路の事業を進めるにあたり、当該道路の必要性や開通後に期待される効果など、様々な観点で、幅広く検討を行い、道路を利用される皆様に対して、分かりやすい説明をできるようにしたいと考えております。
- ・そのため、XXXXXXXXXXへの来訪者など、意見交換させていただければと思います。

■お話をいただきたい事項

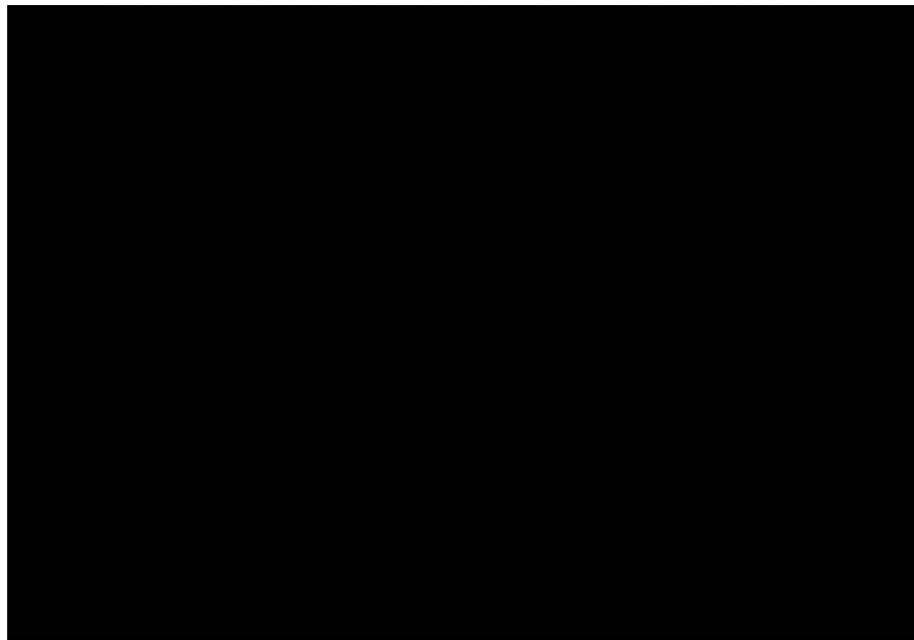
- ① 東京外かく環状道路の概要について
- ② XXXXXXXXXXへの来訪者について
- ③ 現状の交通ネットワークに関するご意見について
- ④ 東京外かく環状道路における未開通区間の整備に対して期待する効果について



[JCT・ICは仮称・開通区間は除く]

【東京外かく環状道路】

東京外かく環状道路の整備時のネットワーク



6)

東京外かく環状道路の整備に関する意見交換

■意見交換の目的

- ・東京外かく環状国道事務所は、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークの実現のため、東京外かく環状道路における未開通区間の整備を担当しております。
- ・東京外かく環状道路の事業を進めるにあたり、当該道路の必要性や開通後に期待される効果など、様々な観点で、幅広く検討を行い、道路を利用される皆様に対して、分かりやすい説明をできるようにしたいと考えております。
- ・そのため、XXXXXXXXXXへの来訪者の想定など、意見交換させていただければと思います。

■お話をいただきたい事項

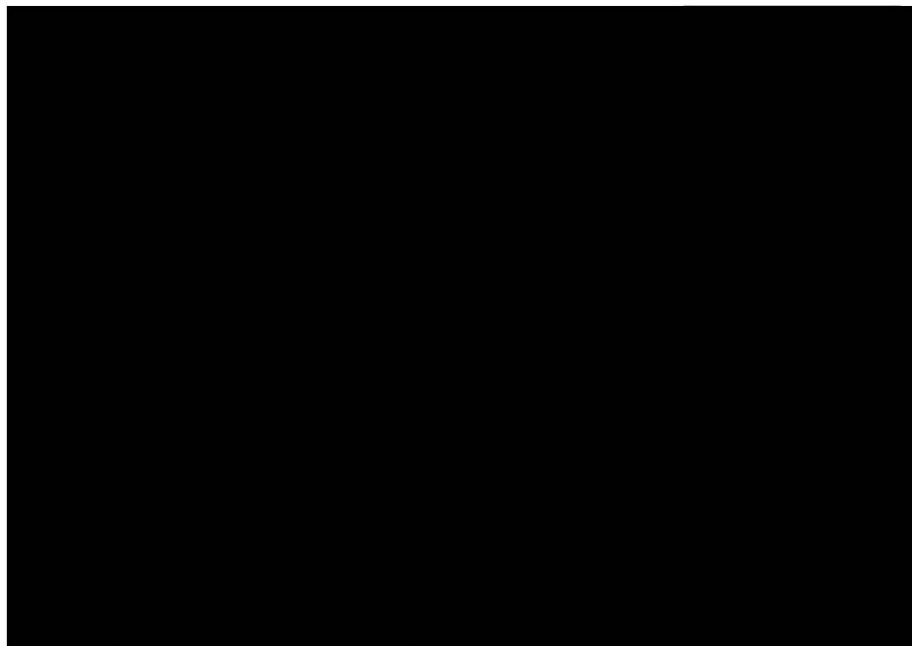
- ① 東京外かく環状道路の概要について
- ② XXXXXXXXXXへの来訪者の想定について
- ③ 現状の交通ネットワークに関するご意見について
- ④ 東京外かく環状道路における未開通区間の整備に対して期待する効果について



[JCT・ICは仮称・開通区間は除く]

【東京外かく環状道路】

東京外かく環状道路の整備による効果(例)



7)

東京外かく環状道路の整備に関する意見交換

■意見交換の目的

- ・東京外かく環状国道事務所は、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークの実現のため、東京外かく環状道路における未開通区間の整備を担当しております。
- ・東京外かく環状道路の事業を進めるにあたり、当該道路の必要性や開通後に期待される効果など、様々な観点で、幅広く検討を行い、道路を利用される皆様に対して、分かりやすい説明をできるようにしたいと考えております。
- ・そのため、XXXXXXXXXXへの来訪者状況など、意見交換させていただければと思います。

■お話をいただきたい事項

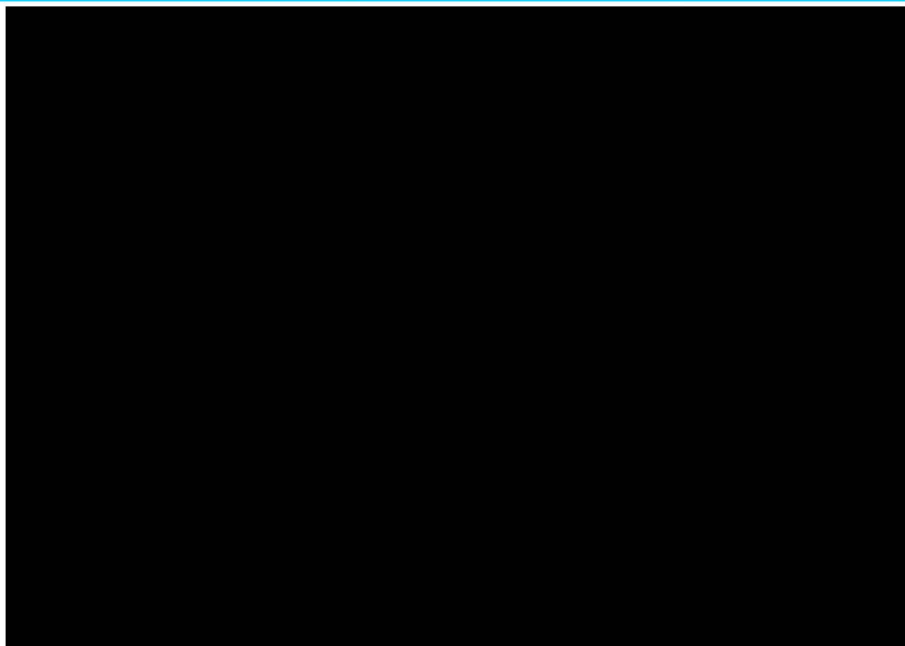
- ①東京外かく環状道路の概要について
- ②XXXXXXXXXXへの来訪者状況について
- ③現状の交通ネットワークに関するご意見について
- ④東京外かく環状道路における未開通区間の整備に対して期待する効果について



[JCT・ICは仮称・開通区間は除く]

【東京外かく環状道路】

東京外かく環状道路の整備による効果(例)



8)

東京外かく環状道路の整備に関する意見交換

■意見交換の目的

- ・東京外かく環状国道事務所は、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークの実現のため、東京外かく環状道路における未開通区間の整備を担当しております。
- ・東京外かく環状道路の事業を進めるにあたり、当該道路の必要性や開通後に期待される効果など、様々な観点で、幅広く検討を行い、道路を利用される皆様に対して、分かりやすい説明をできるようにしたいと考えております。
- ・そのため、XXXXXXXXXXへの来訪者状況など、意見交換させていただければと思います。

■お話をいただきたい事項

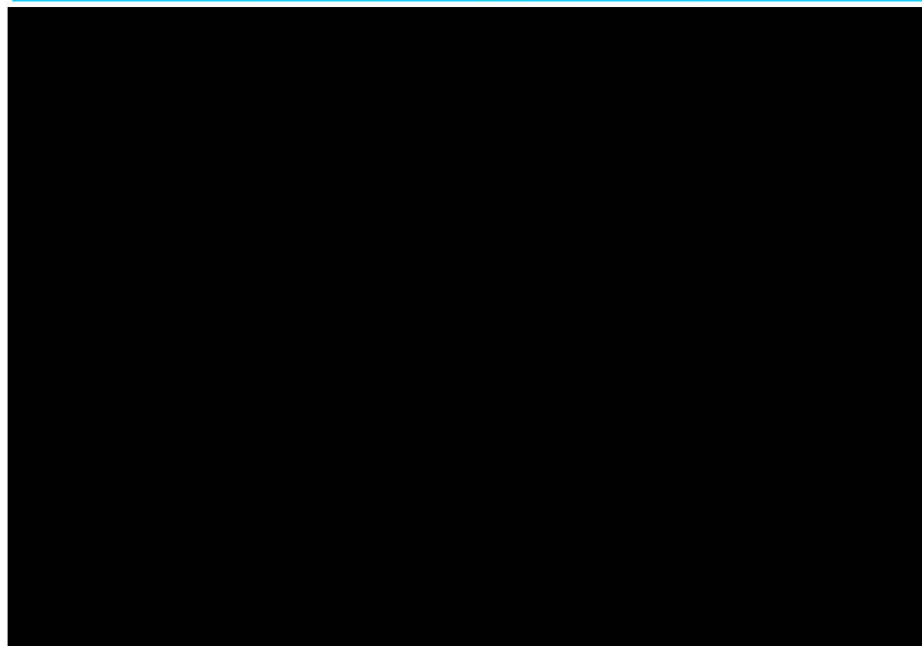
- ①東京外かく環状道路の概要について
- ②XXXXXXXXXXへの来訪者状況について
- ③現状の交通ネットワークに関するご意見について
- ④東京外かく環状道路における未開通区間の整備に対して期待する効果について



【JCT・ICは仮称・開通区間は除く】

【東京外かく環状道路】

東京外かく環状道路の整備による効果(例)



9)

東京外かく環状道路の整備に関する意見交換

■意見交換の目的

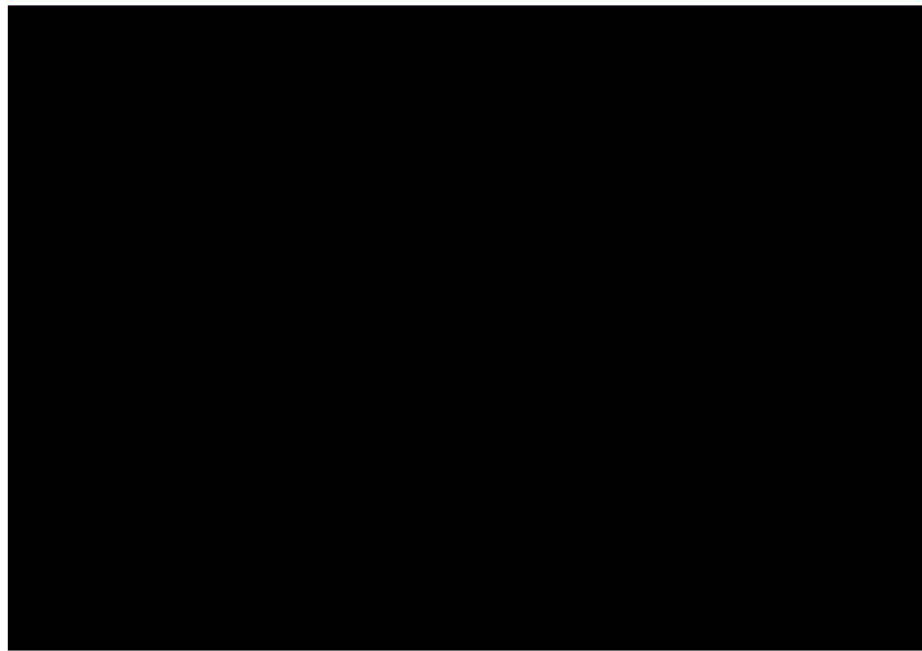
- ・東京外かく環状国道事務所は、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークの実現のため、東京外かく環状道路における未開通区間の整備を担当しております。
- ・東京外かく環状道路の事業を進めるにあたり、当該道路の必要性や開通後に期待される効果など、様々な観点で、幅広く検討を行い、道路を利用される皆様に対して、分かりやすい説明をできるようにと考えております。
- ・そのため、[redacted] への来訪者状況など、意見交換させていただければと思います。

■お話をいただきたい事項

- ① 東京外かく環状道路の概要について
- ② [redacted] の来訪者状況について
- ③ 現状の交通ネットワークに関するご意見について
- ④ 東京外かく環状道路における未開通区間の整備に対して期待する効果について



東京外かく環状道路の整備による効果(例)



10)

東京外かく環状道路の整備に関する意見交換

■意見交換の目的

- ・東京外かく環状国道事務所は、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークの実現のため、東京外かく環状道路における未開通区間の整備を担当しております。
- ・東京外かく環状道路の事業を進めるにあたり、当該道路の必要性や開通後に期待される効果など、様々な観点で、幅広く検討を行い、道路を利用される皆様に対して、分かりやすい説明をできるようにしたいと考えております。
- ・そのため、■■■■への来訪者状況など、意見交換させていただければと思います。

■お話をいただきたい事項

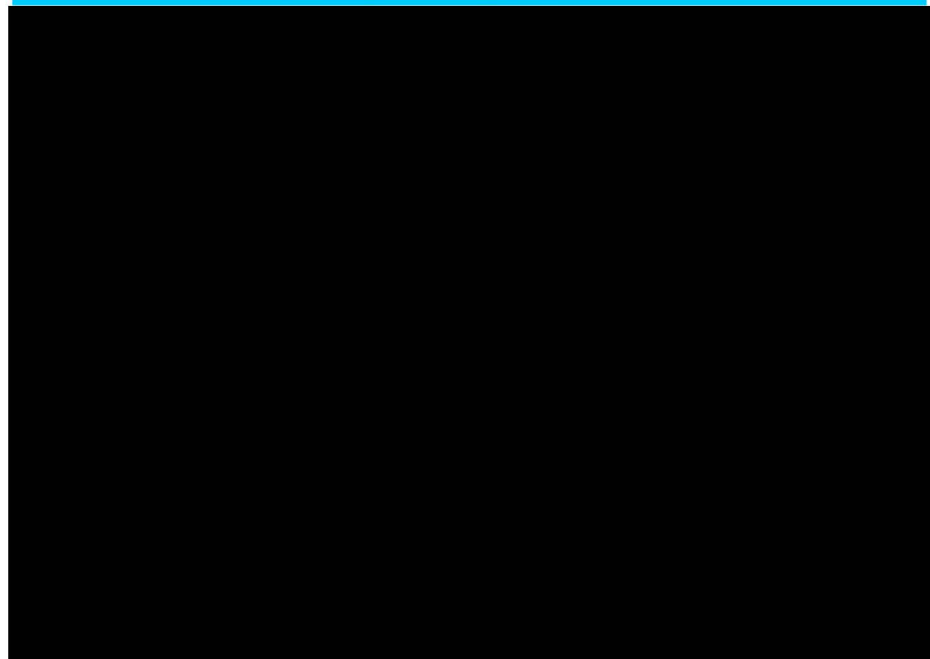
- ①東京外かく環状道路の概要について
- ②■■■■への来訪者状況について
- ③現状の交通ネットワークに関するご意見について
- ④東京外かく環状道路における未開通区間の整備に対して期待する効果について



[JCT・ICは仮称・開通区間は除く]

【東京外かく環状道路】

東京外かく環状道路の整備による効果(例)



11)

東京外かく環状道路の整備に関する意見交換

■意見交換の目的

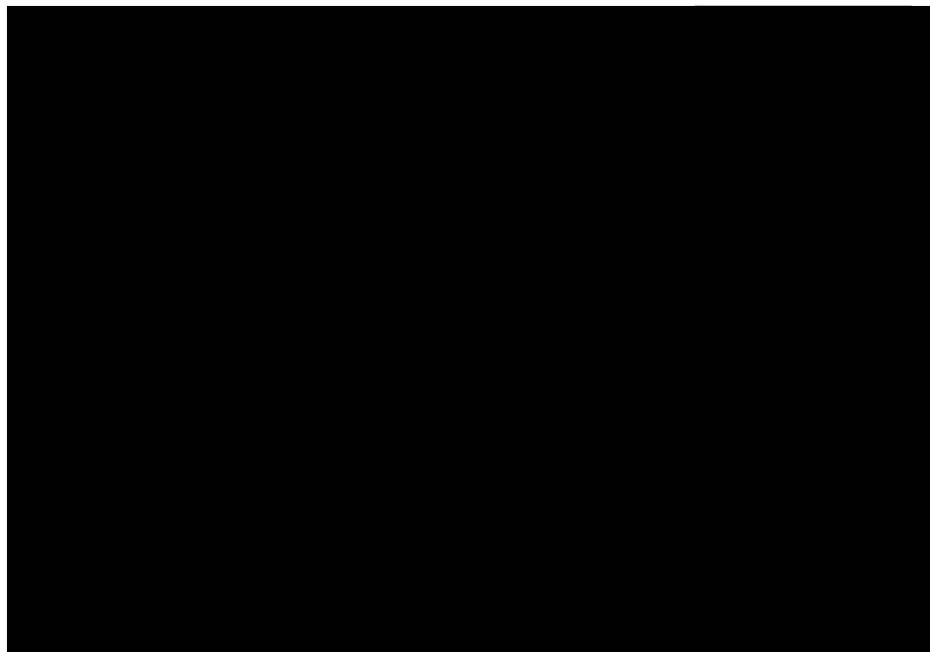
- ・東京外かく環状国道事務所は、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークの実現のため、東京外かく環状道路における未開通区間の整備を担当しております。
- ・東京外かく環状道路の事業を進めるにあたり、当該道路の必要性や開通後に期待される効果など、様々な観点で、幅広く検討を行い、道路を利用される皆様に対して、分かりやすい説明をできるように考えております。
- ・そのため、[] への来訪者状況など、意見交換させていただければと思います。

■お話をさせていただきたい事項

- ① 東京外かく環状道路の概要について
- ② XXXXXXXXXX への来訪者状況について
- ③ 現状の交通ネットワークに関するご意見について
- ④ 東京外かく環状道路における未開通区間の整備に対して期待する効果について



東京外かく環状道路の整備による効果(例)



12)

東京外かく環状道路の整備に関する意見交換

■意見交換の目的

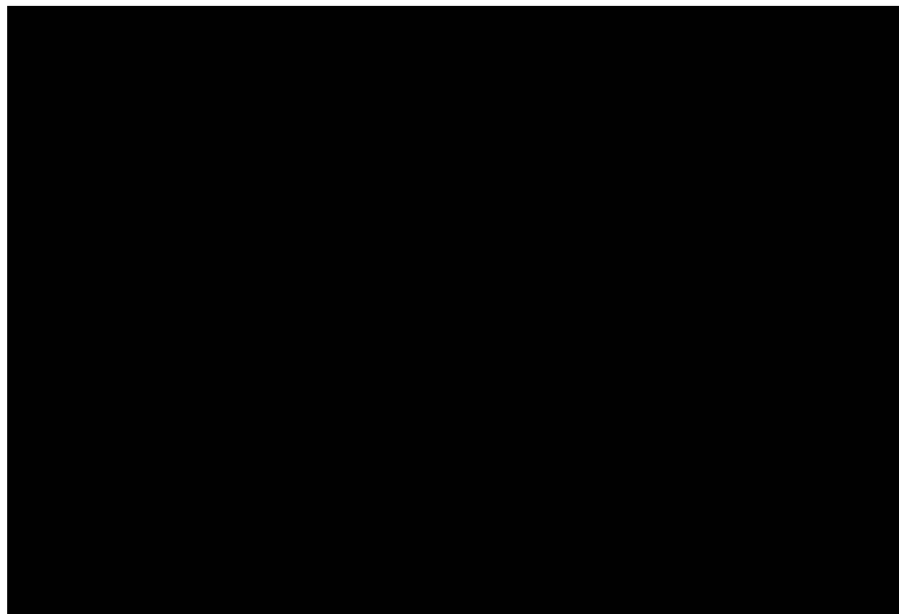
- ・東京外かく環状国道事務所は、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークの実現のため、東京外かく環状道路における未開通区間の整備を担当しております。
- ・東京外かく環状道路の事業を進めるにあたり、当該道路の必要性や開通後に期待される効果など、様々な観点で、幅広く検討を行い、道路を利用される皆様に対して、分かりやすい説明をできるようにと考えております。
- ・そのため、[REDACTED]について意見交換させていただければと思います。

■お話をいただきたい事項

- ①東京外かく環状道路の概要について
- ②[REDACTED]の状況について
- ③[REDACTED]における外環の利活用について
- ④現状の交通ネットワークに関するご意見について
- ⑤東京外かく環状道路における未開通区間の整備に対して期待する効果について



練馬区周辺の道路ネットワークとICの位置関係





■意見交換の目的

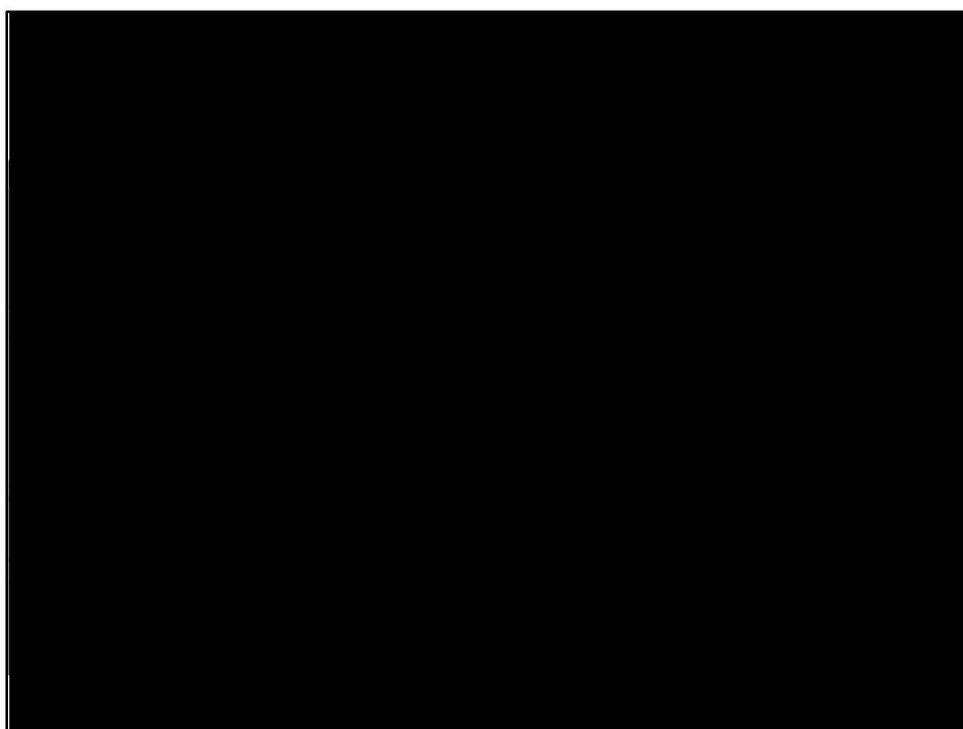
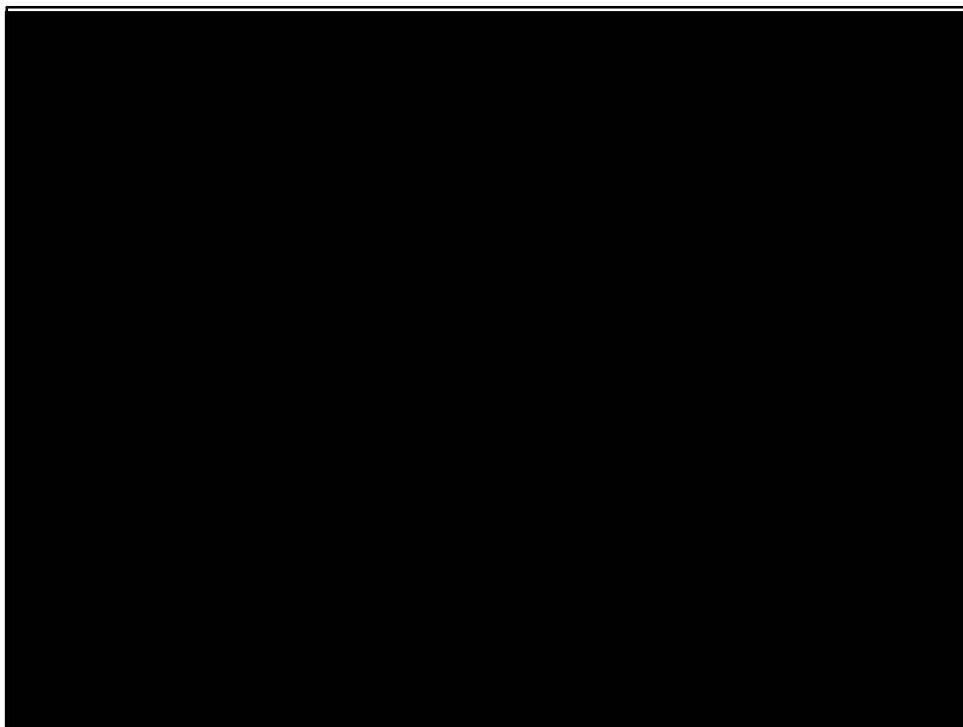
- ## ■お話をさせていただきたい事項

- [illegible]

[JCT・ICは仮称・開通区間は除く]

【東京外かく環状道路】

[illegible]



14)

東京外かく環状道路の整備に関する意見交換

■意見交換の目的

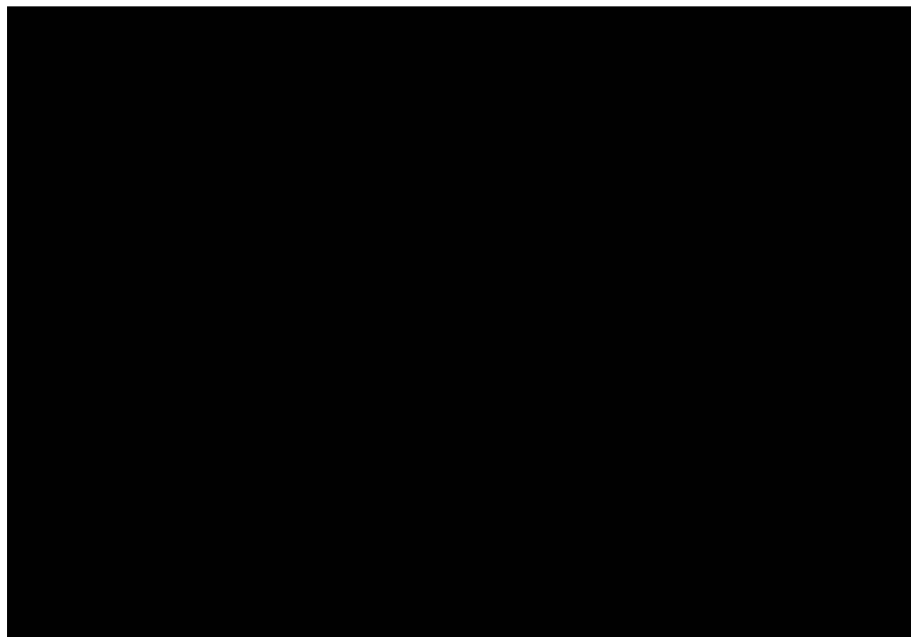
- ・東京外かく環状国道事務所は、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークの実現のため、東京外かく環状道路における未開通区間の整備を担当しております。
- ・東京外かく環状道路の事業を進めるにあたり、当該道路の必要性や開通後に期待される効果など、様々な観点で、幅広く検討を行い、道路を利用される皆様に対して、分かりやすい説明をできるようにと考えております。
- ・そのため、XXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXについて意見交換させていただければと思います。

■お話をいただきたい事項

- ①東京外かく環状道路の概要について
- ②XXXXXXXXXXの状況について
- ③XXXXXXXXXX外環の利活用について
- ④現状の交通ネットワークに関するご意見について
- ⑤東京外かく環状道路における未開通区間の整備に対して期待する効果について



杉並区周辺の道路ネットワークとICの位置関係



15)

東京外かく環状道路の整備に関する意見交換

■意見交換の目的

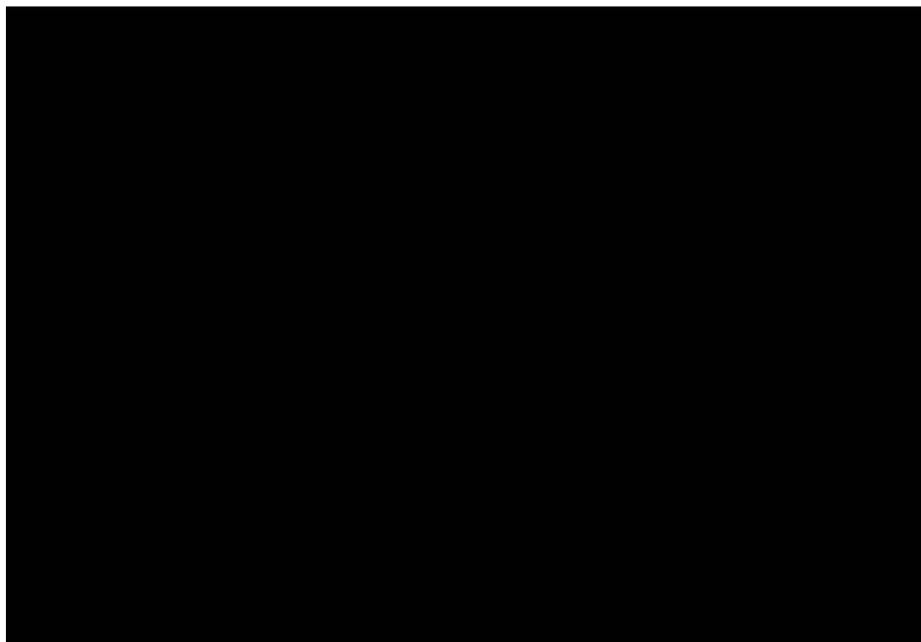
- ・東京外かく環状国道事務所は、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークの実現のため、東京外かく環状道路における未開通区間の整備を担当しております。
- ・東京外かく環状道路の事業を進めるにあたり、当該道路の必要性や開通後に期待される効果など、様々な観点で、幅広く検討を行い、道路を利用される皆様に対して、分かりやすい説明をできるようにと考えております。
- ・そのため、XXXXXXXXXXについて意見交換させていただければと思います。

■お話をいただきたい事項

- ① 東京外かく環状道路の概要について
- ② XXXXXXXXXXの状況について
- ③ XXXXXXXXXXにおける外環の利活用について
- ④ 現状の交通ネットワークに関するご意見について
- ⑤ 東京外かく環状道路における未開通区間の整備に対して期待する効果について



武蔵野市周辺の道路ネットワークとICの位置関係





16)

東京外かく環状道路の整備に関する意見交換

■意見交換の目的

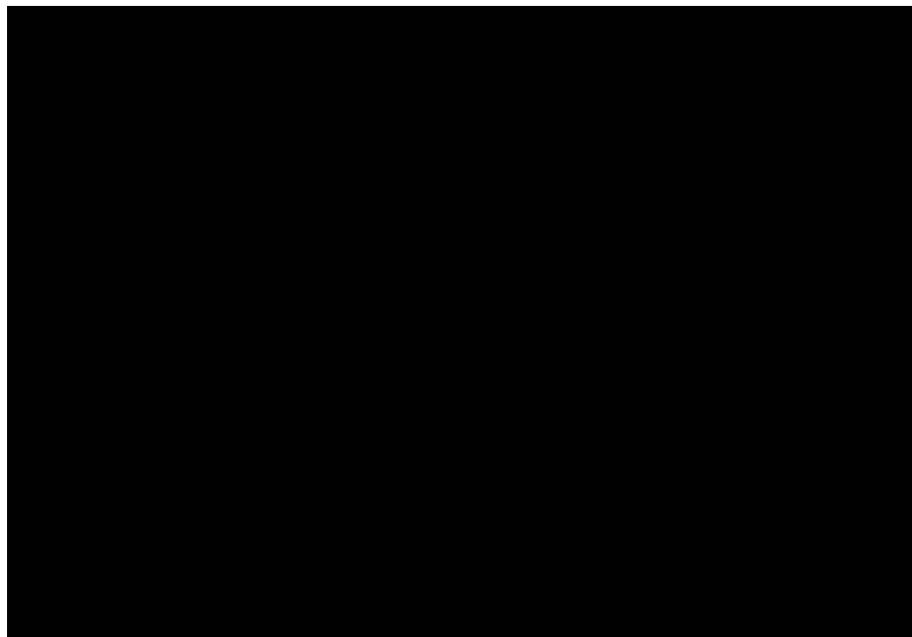
- ・東京外かく環状国道事務所は、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークの実現のため、東京外かく環状道路における未開通区間の整備を担当しております。
- ・東京外かく環状道路の事業を進めるにあたり、当該道路の必要性や開通後に期待される効果など、様々な観点で、幅広く検討を行い、道路を利用される皆様に対して、分かりやすい説明をできるようにと考えております。
- ・そのため、XXXXXXXXXXについて意見交換させていただければと思います。

■お話をいただきたい事項

- ①東京外かく環状道路の概要について
- ②XXXXXXXXXXの状況について
- ③上部空間や現場見学等の教育における外環の利活用について
- ④現状の交通ネットワークに関するご意見について
- ⑤東京外かく環状道路における未開通区間の整備に対して期待する効果について



杉並区周辺の道路ネットワークとICの位置関係





3.7.4 ヒアリング調査結果

ヒアリング調査のまとめたものを以下に示す。

表 3.7-3 ヒアリング調査結果のまとめ

項番	場所	施設分類	外環道に期待する効果	その他
1		エンタメ施設		
2		エンタメ施設		
3		エンタメ施設		
4		エンタメ施設		
5		工場見学		
6		観光協会		
7		商業施設		
8		教育委員会		
9		教育委員会		
10		教育委員会		
11		教育委員会		
12		教育委員会		

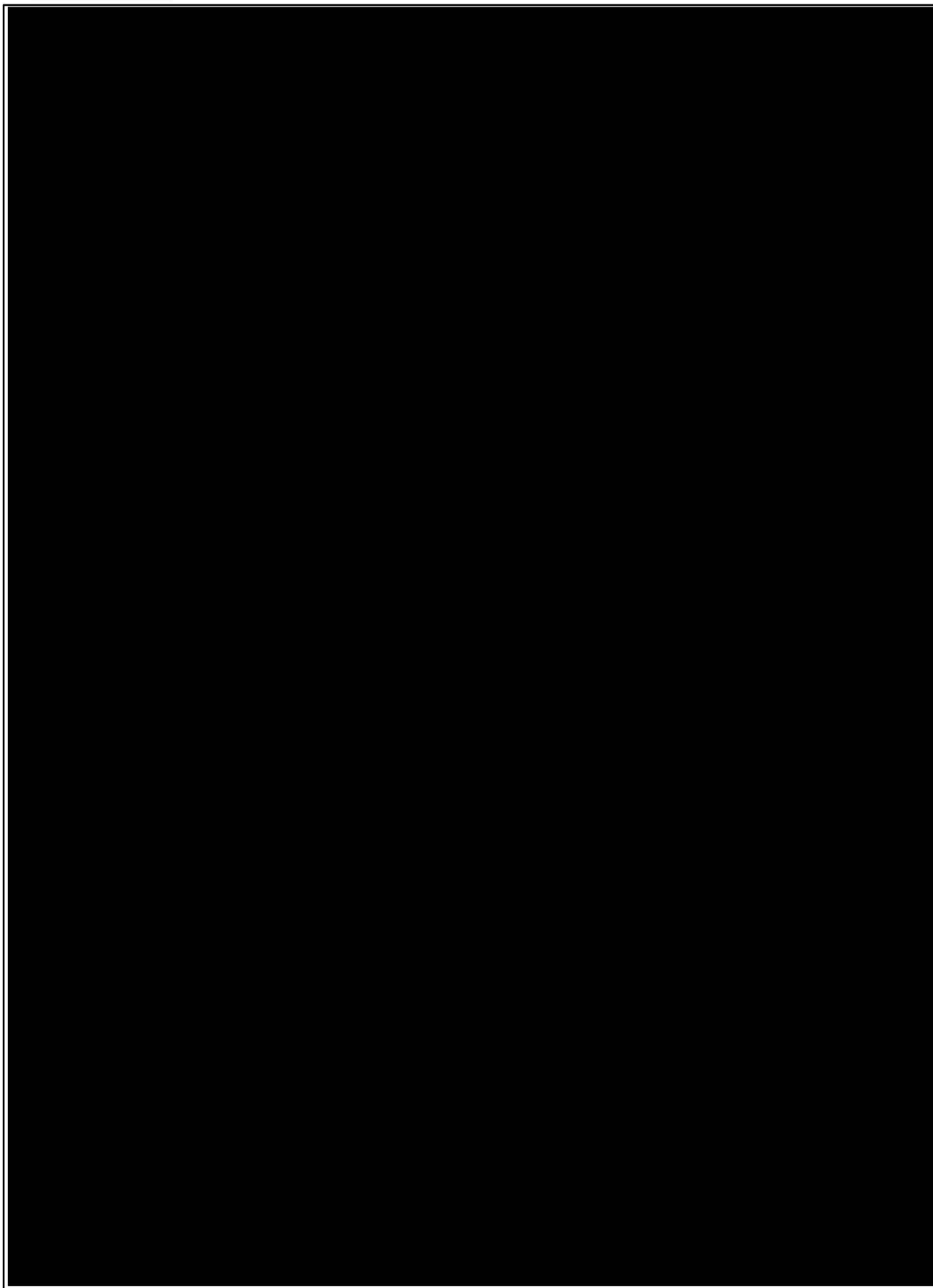
(1) ヒアリング議事録

以降に議事録を示す。

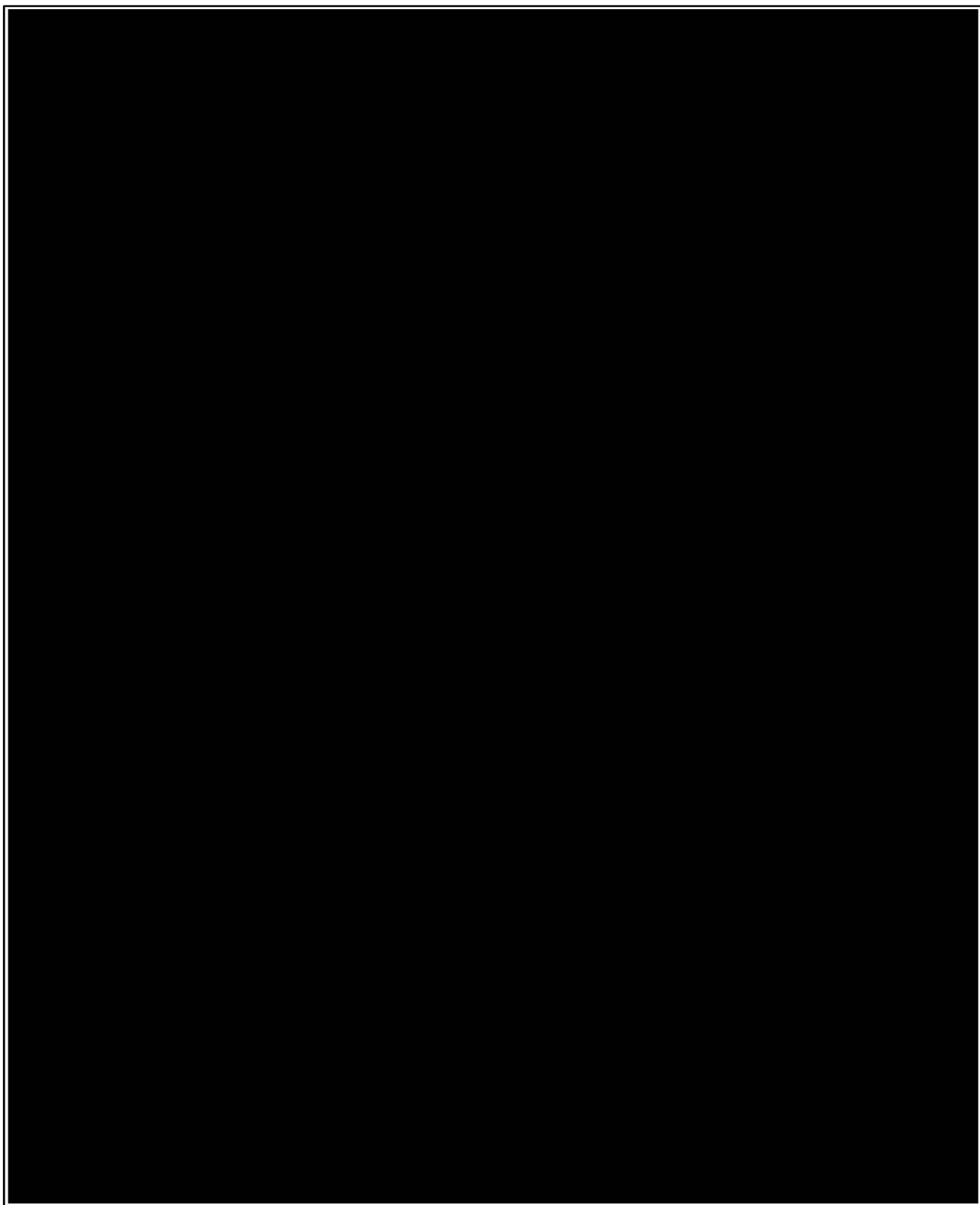
1)



2)

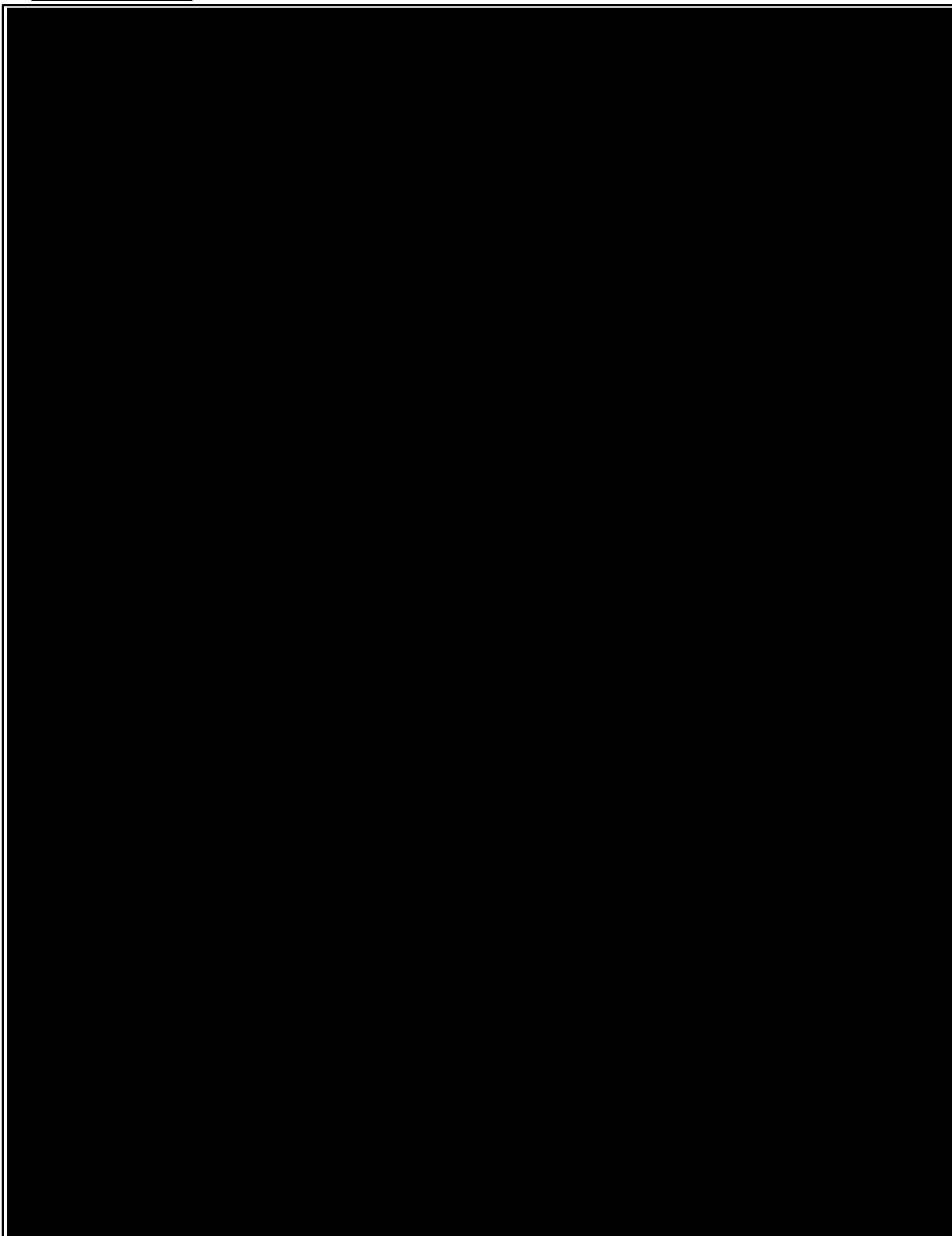


████████████████████



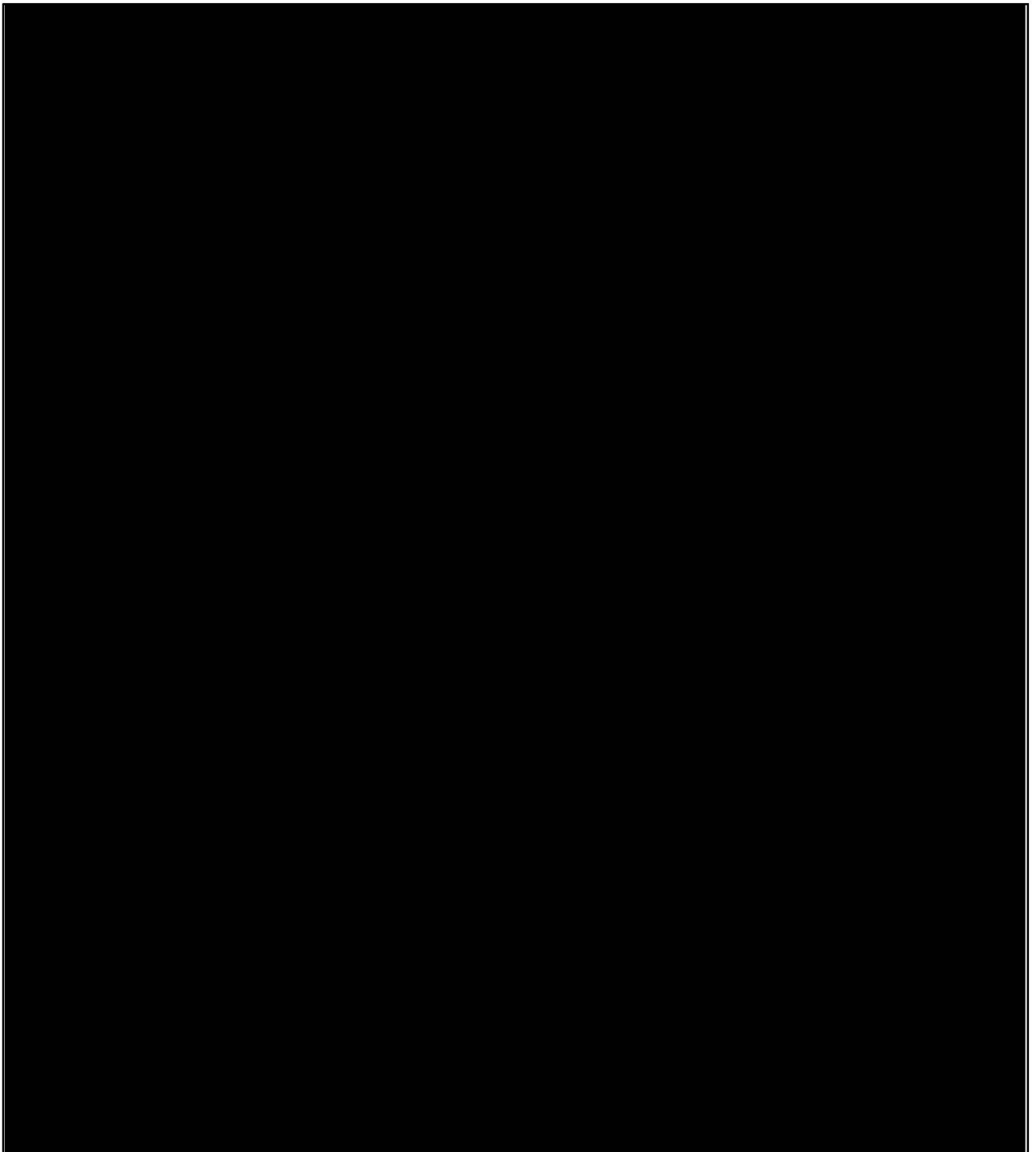
4)

■■■■■



5)

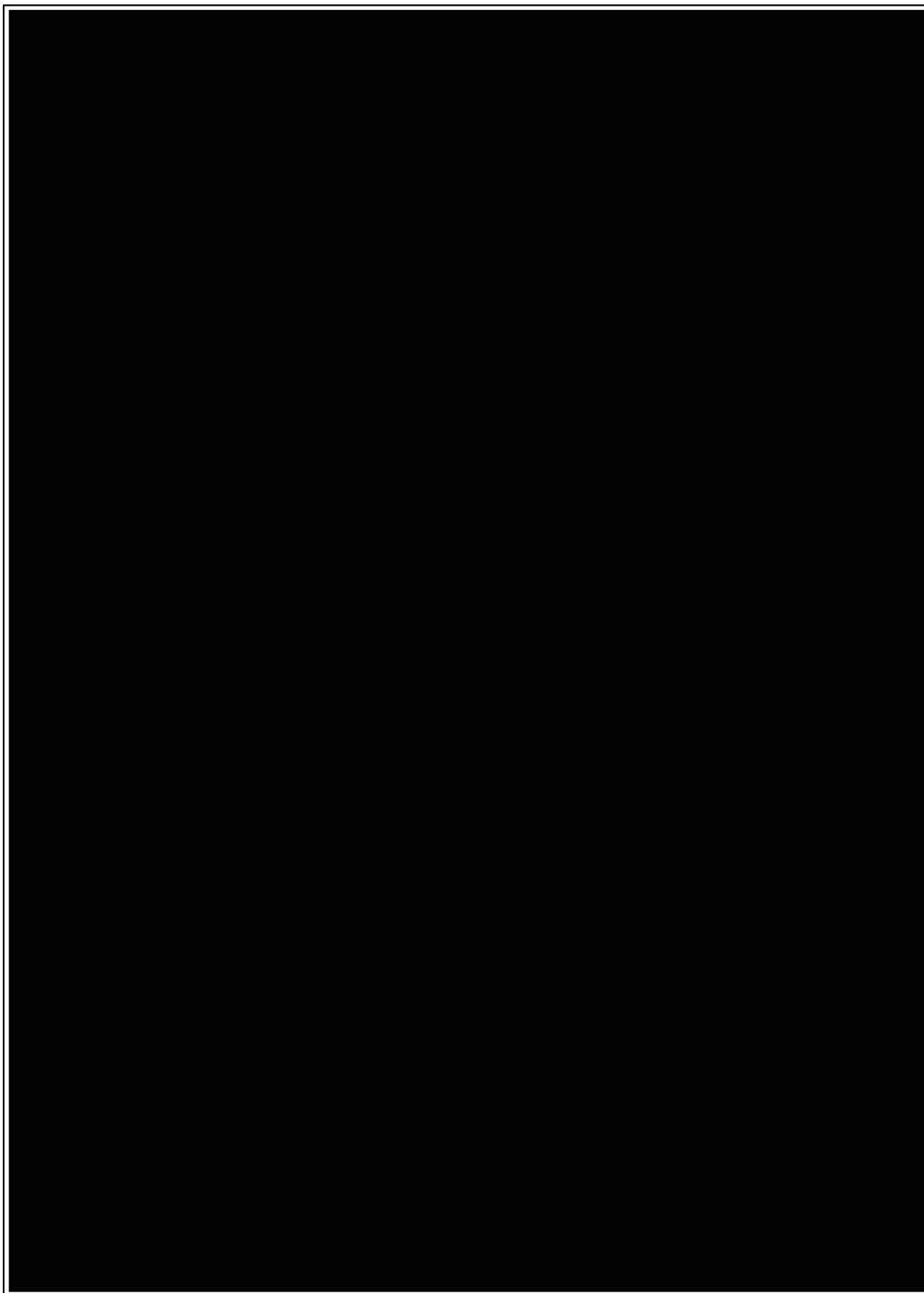
[Redacted]



6)

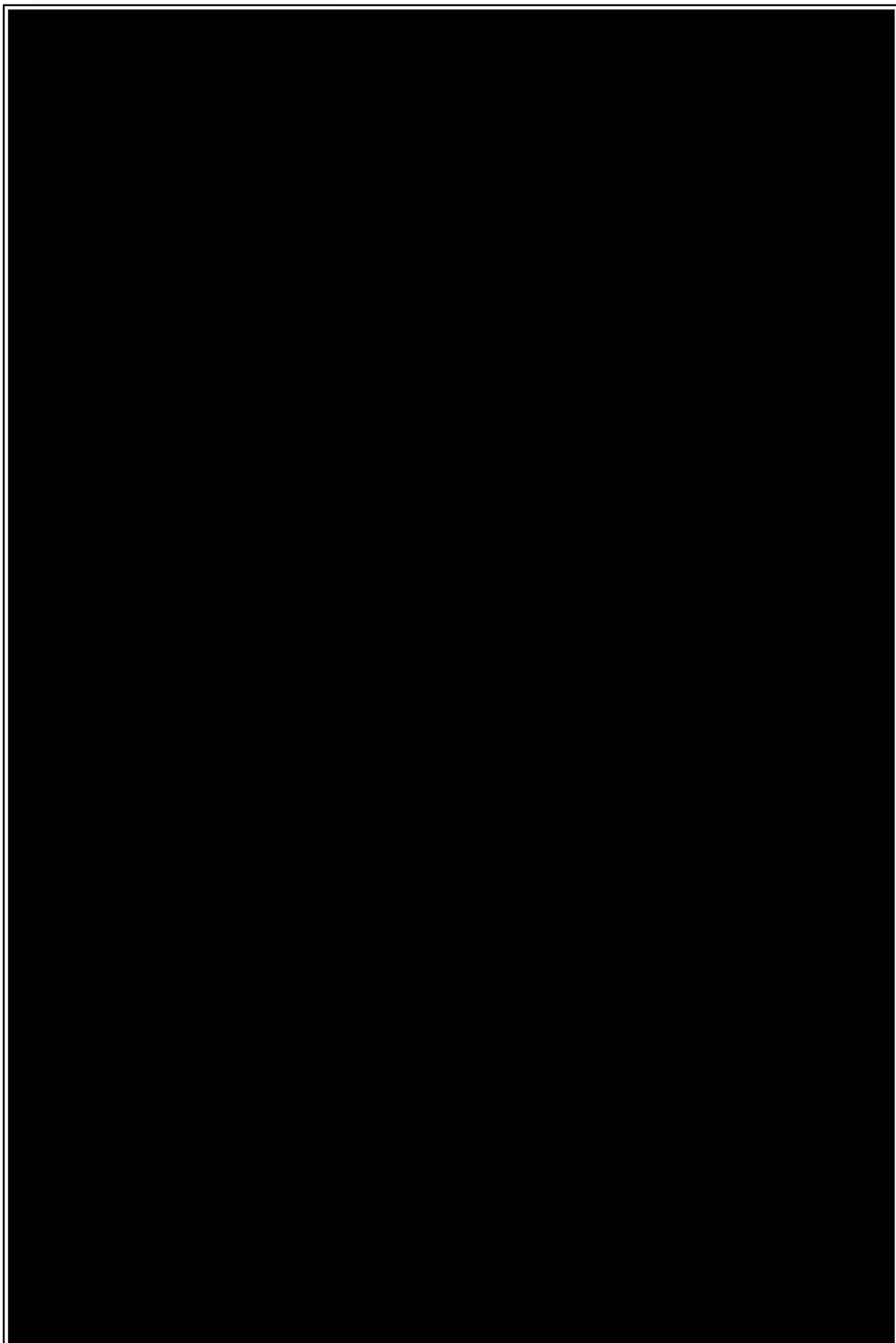
■■■■■

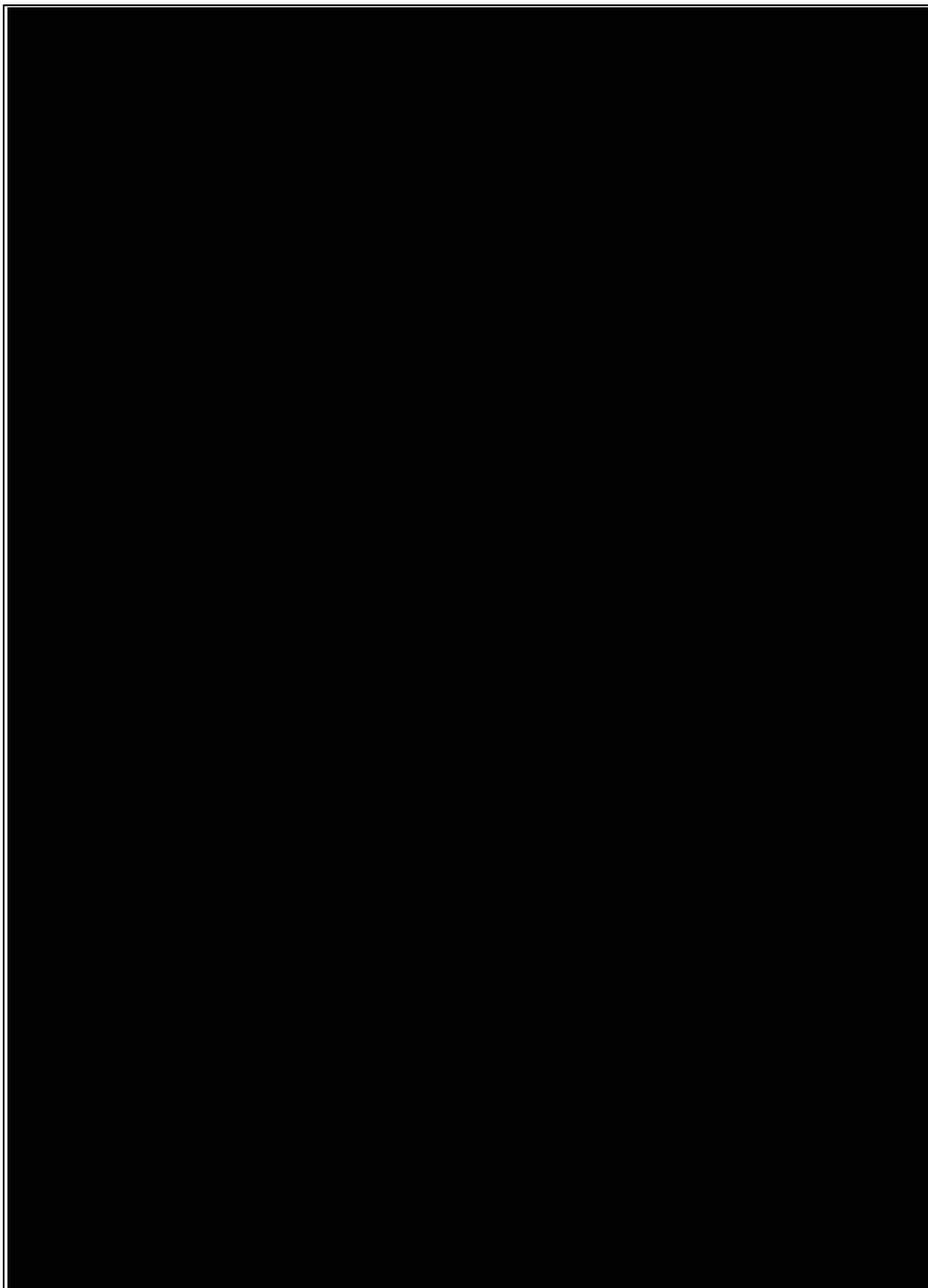




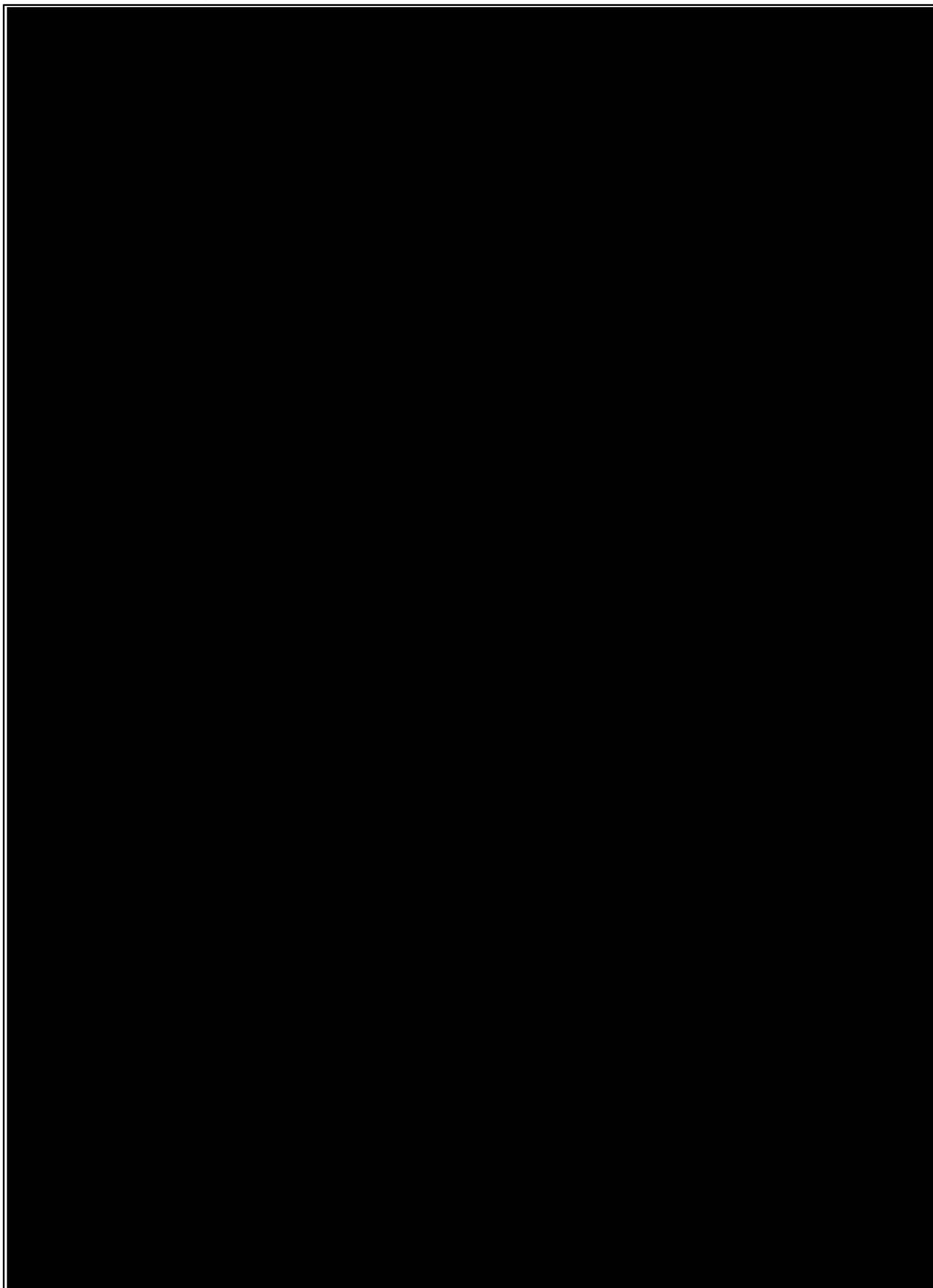
7)

[REDACTED]

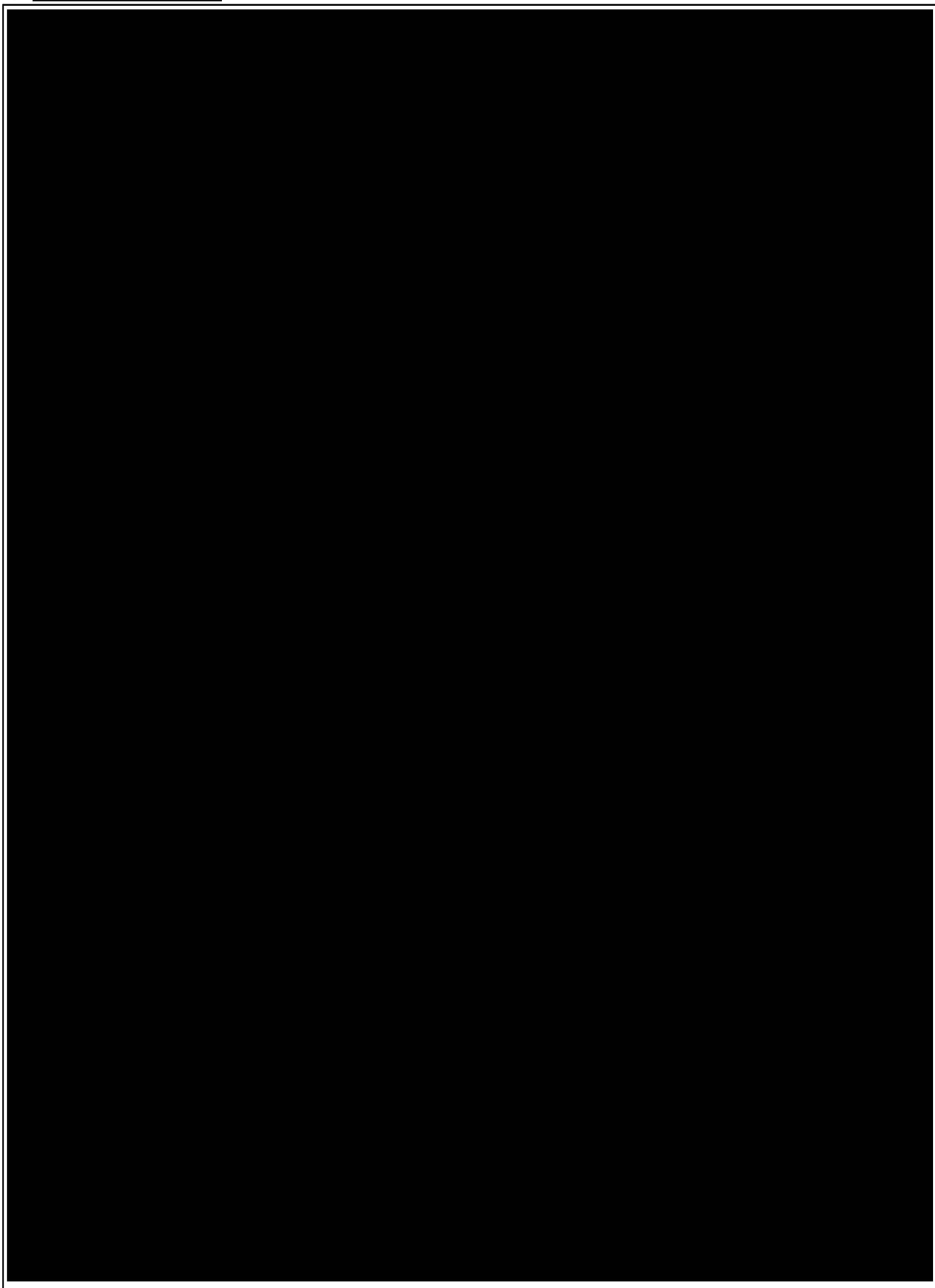




8) XXXXXXXXXX



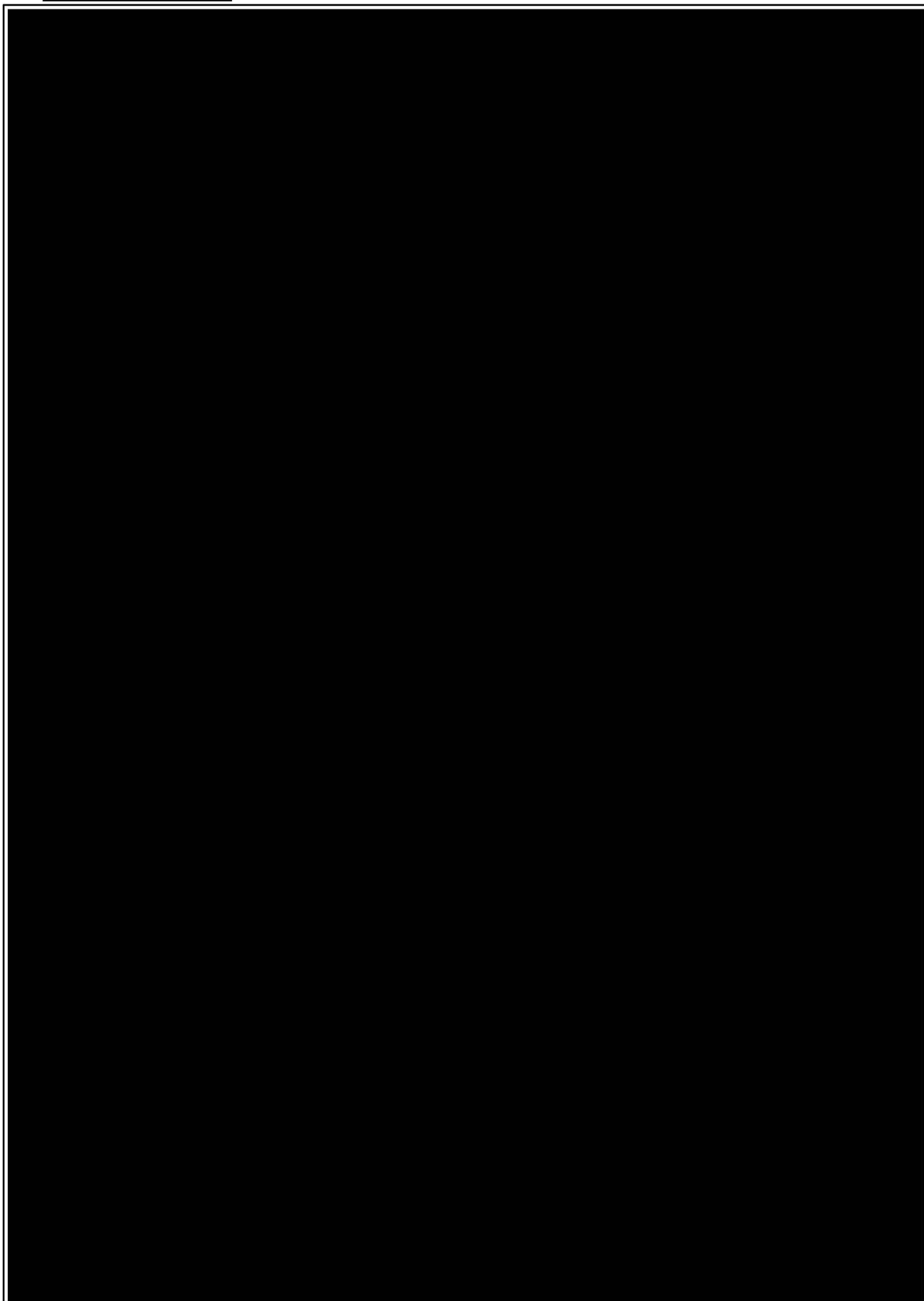
© 2006 The Authors
Journal compilation © 2006 Blackwell Publishing Ltd



10) XXXXXXXXXX



11) XXXXXXXXXX



12) XXXXXXXXXX

