

3. 最新の交通状況を踏まえた広域的・地域的な交通課題の把握	3-1
3.1 広域的な視点.....	3-1
3.1.1 圏央道内側の交通量	3-2
3.1.2 首都高のボトルネック箇所	3-4
3.1.3 圏央道内側の交通状況・課題(災害時における代替路)	3-6
3.1.4 空港・港湾における交通課題	3-10
3.1.5 広域的な視点の課題に対する要因	3-21
3.2 地域的な視点.....	3-26
3.2.1 沿線地域の産業特性および企業活動における課題	3-26
3.2.2 沿線7区市の特性.....	3-140
3.2.3 環八の交通状況	3-144
3.2.4 地域的な課題に対する要因	3-153

3. 最新の交通状況を踏まえた広域的・地域的な交通課題の把握

外環（関越～東名）沿線の広域的・地域的な交通課題について最新データを用いて把握整理し、その要因について述べるとともに外環（関越～東名）の必要性について整理を行った。

なお、データは圏央道茨城区間開通、北線開通、外環料金改定後の状況を把握するため H29. 4 以降のデータを用いて分析を行っている。

3.1 広域的な視点

広域的な視点は、圏央道内側の高速道路を主対象とし、交通課題、要因の把握整理を行い外環（関越～東名）の必要性検討を行った。

(2) 交通量（ピーク時交通量）

ピーク時交通量は、熊野町 JCT や小菅 JCT で交通集中が発生している。

その他、東名高速（横浜町田～海老名）や湾岸線でピーク時交通量が多い状況となっている。



出典：H27 道路交通センサス

図 3.1-2 交通量（ピーク時交通量）

3.1.2 首都高のボトルネック箇所

交通量が多く集中している外環内側の首都高について速度状況を整理し、ボトルネック箇所の把握を行った。

(1) 首都高の速度状況（混雑時）

首都高の混雑時旅行速度は、中央環状線の西側 JCT 部で渋滞（速度 20km/h 以下）が発生している。

中央環状線の西側 JCT は、分合流などへ交通が集中しボトルネック箇所となっていると考えられる。



出典：ETC2.0（H29.4～H29.6）

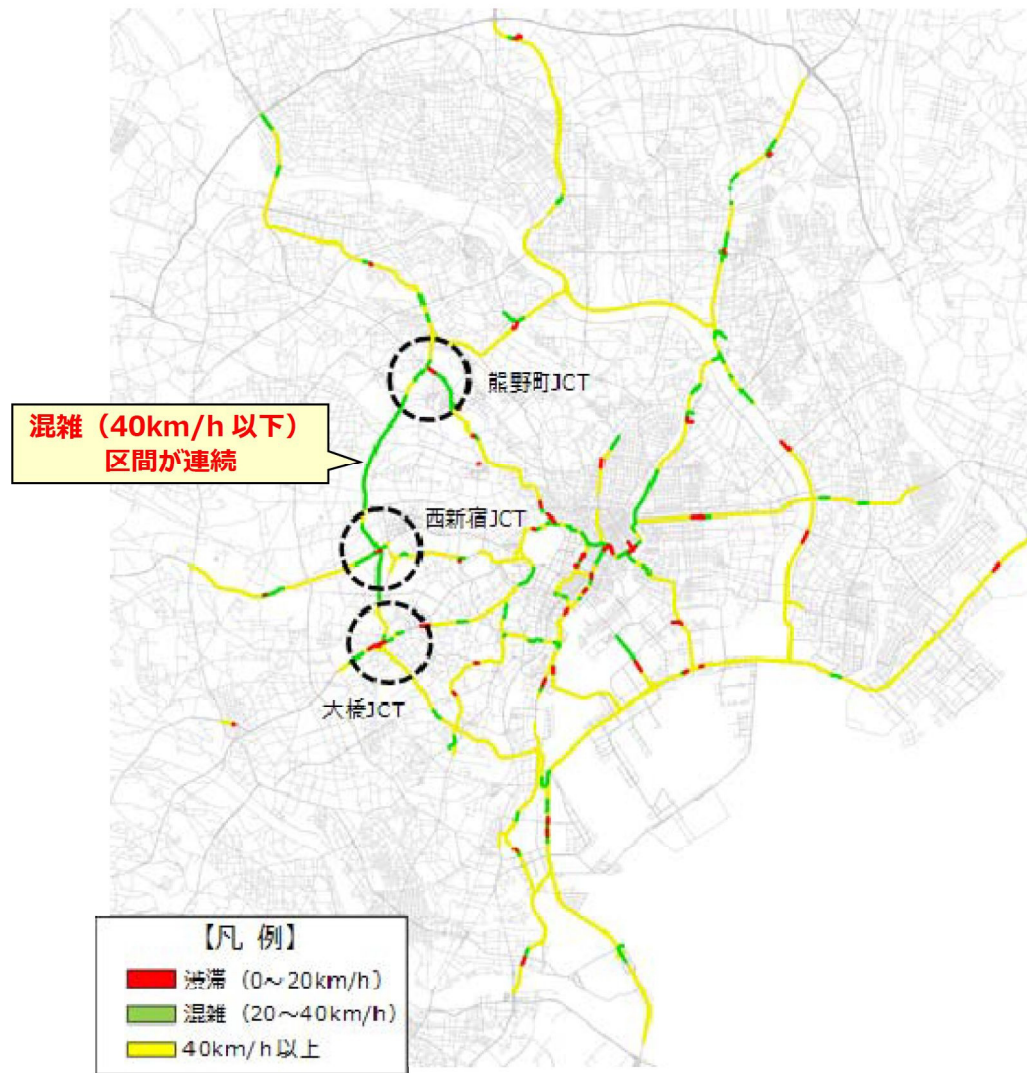
※平日の時間帯別平均速度の最小速度により作成

図 3.1-3 首都高の速度状況（混雑時）

(2) 首都高の速度状況（平常時）

中央環状線西側 JCT の平常時（12 時間平均速度）は、渋滞（20km/h 以下）は発生していない。

ただし、その他の区間と比べ混雑（40km/h 以下）区間が連続している状況となっており、交通集中が発生している状況と考えられる。



出典：ETC2.0（H29.4～H29.6）

※平日 12 時間の平均速度により作成

図 3.1-4 首都高の速度状況（平常時）

3.1.3 圏央道内側の交通状況・課題（災害時における代替路）

(1) 首都圏における道路啓開活動

首都直下地震（M7クラスの地震）が今後30年以内に発生する確率は70%程度と推定されており、災害への備えは喫緊の課題である。

道路管理者と関係機関は、首都直下地震に備え、都心に向けた八方向を優先啓開ルートに設定されている。

また、旧立川政府倉庫（広域物資輸送拠点）や東扇島（基幹的広域防災拠点）は災害時における支援、復旧の拠点施設として存在しており支援ルートの代替路確保が重要である。

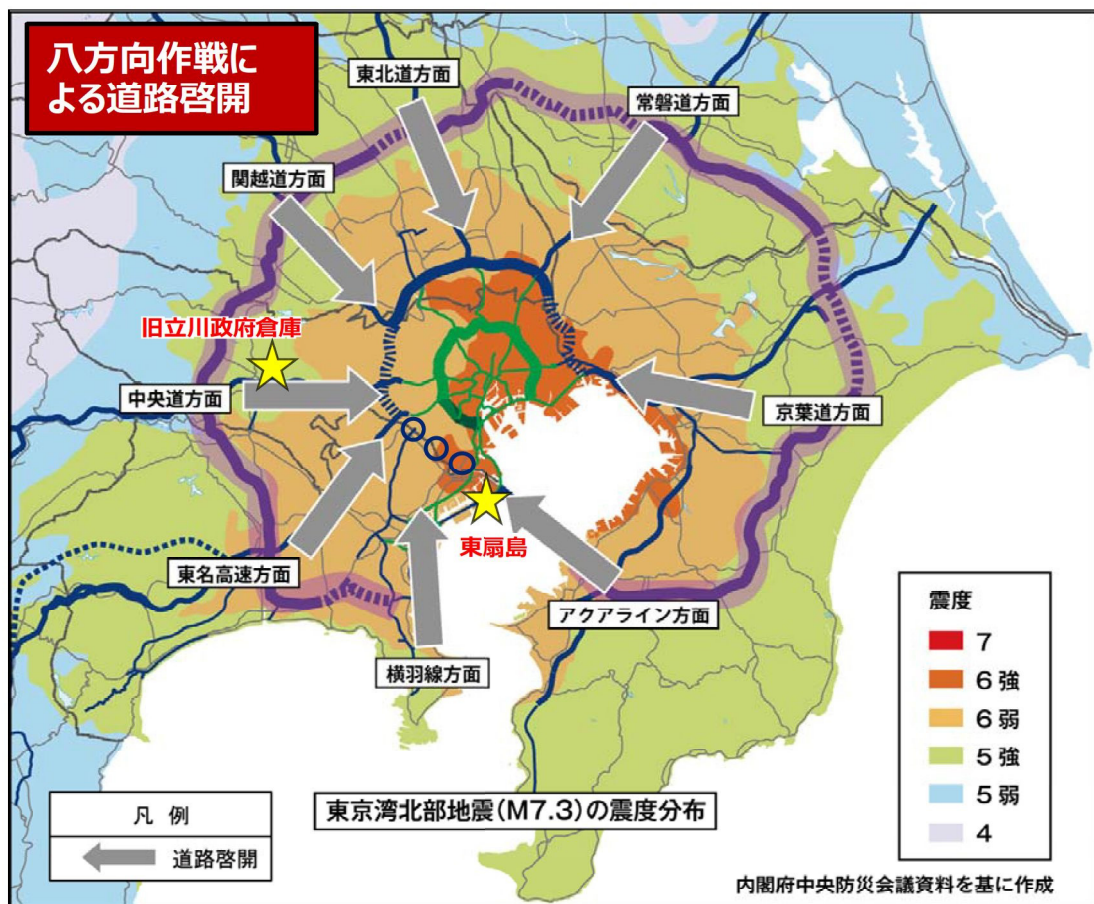
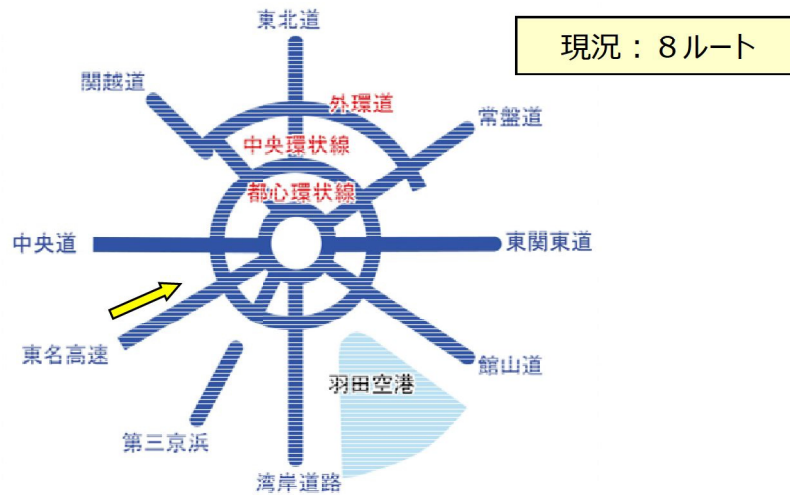


図 3.1-5 八方向作戦による道路啓開

(2) 現況における災害時の支援ルート

現況における東名高速方面から東京都心へ至るルート数、東扇島から立川へ至るルート数は以下のとおりである。

1) 東名高速から東京都心へ至るパターン



出典：弊社独自ルート検索システム（H30.3 末ネット）

※東名高速（東名川崎 IC）から都心環状線へ向かうルート数

図 3.1-6 災害時の支援ルート（試算）東名高速から東京都心へ至るパターン

2) 東扇島から立川へ至るパターン



出典：弊社独自ルート検索システム（H30.3 末ネット）

※立川は広域物資輸送拠点、東扇島は基幹的広域防災拠点

図 3.1-7 災害時の支援ルート（試算）東扇島から立川へ至るパターン

(参考) 防災拠点、各施設概要について

防災拠点について

【防災拠点】

- ・ 広義には避難地・避難所から備蓄倉庫、救援物資の集積所、がれき置き場、応急復旧活動の拠点、本部施設やその予備施設等幅広い概念で捉えられている一方、狭義には本部施設や応急復旧活動の拠点の意味で用いることが多い。

【広域防災拠点】

- ・ 市町村域を越えた広域行政圏において、あるいは都道府県域を越えた大都市圏等において応急復旧活動の展開拠点となる施設や、被災地内への救援物資の輸送の中継拠点となる施設等を一般的名称と呼んでおり、その役割、機能、整備主体等は様々である。

【基幹的広域防災拠点】

- ・ 広域防災拠点のうち、防災活動拠点として、国及び地方公共団体が協力し、都道府県単独では対応不可能な、広域あるいは甚大な被害に対して的確に応急復旧活動を展開するための施設を「基幹的広域防災拠点」ということとする。
- ・ 基幹的広域防災拠点は、被災時に国及び地方公共団体の協力の下、広域的な防災活動拠点として機能するだけでなく、平常時には都市のオアシスとして人々が憩う魅力的な都市空間として有効に活用されるものである。

出典：首都圏広域防災拠点整備協議会「首都圏広域防災拠点整備基本構想」（平成13年8月27日）

Ⅱ 東扇島地区



- ・ 海上輸送等の中継基地
- ・ 広域支援部隊の一次集結
- ・ ベースキャンプ

運用イメージ（東扇島地区）



出典：南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ第5回 防災拠点のあり方について（内閣府 H24.7）

図 3.1-8 防災拠点および東扇島概要



災害対策本部機能の代替施設としての位置付け



出典：広域防災基地 災害対策本部予備施設概要資料（内閣府）

※広域防災拠点として立川広域防災基地は位置付けされている

図 3.1-9 立川防災基地概要

3.1.4 空港・港湾における交通課題

(1) 羽田空港

1) 羽田空港の旅客数の推移

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、H28年には対H25年比で約2倍に増加している。

さらに、外国人旅行者数は今後も需要拡大が見込まれておりH42年には対H28年比で約2.5倍に増加する見込みとなっている。

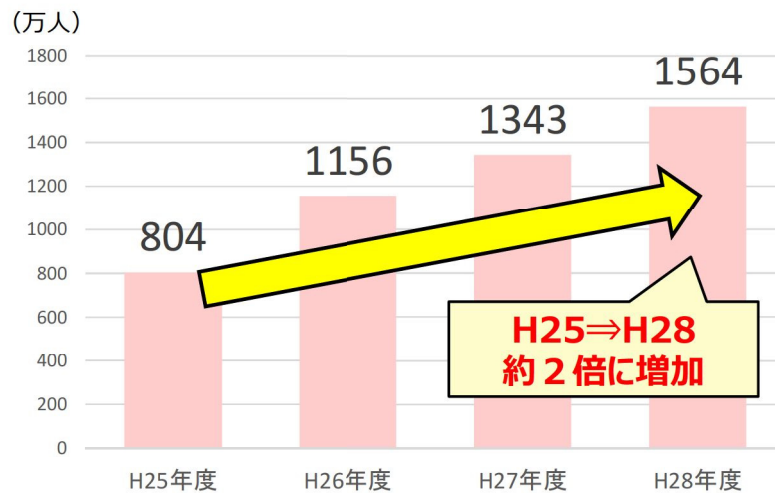


図 3.1-10 羽田空港の国際線旅客数の推移



図 3.1-11 訪日外国人旅行者数の伸び

2) 羽田空港から背後圏への所要時間

関東近郊には世界遺産（富士山、富岡製糸場）やミシュラン三ツ星に認定された高尾山などの観光地が存在している。

羽田空港から背後圏へのアクセス路となる関越道、中央道への所要時間は、バラツキが約6分（約1割）発生している。

現況ルートでは、交通集中による渋滞が発生している首都高を経由する必要があり時間が読めないことから、観光機会の損失が懸念される。



起点	終点	平常時 ①	混雑時 ②	差 ②-①
羽田空港	大泉JCT	61分	67分	6分
	中央JCT	47分	53分	6分

**6分（約1割）
のバラツキが発生**

出典：ETC2.0（H29.4～6）

※平常時：12時間平均旅行速度、混雑時：朝夕のピーク時速度

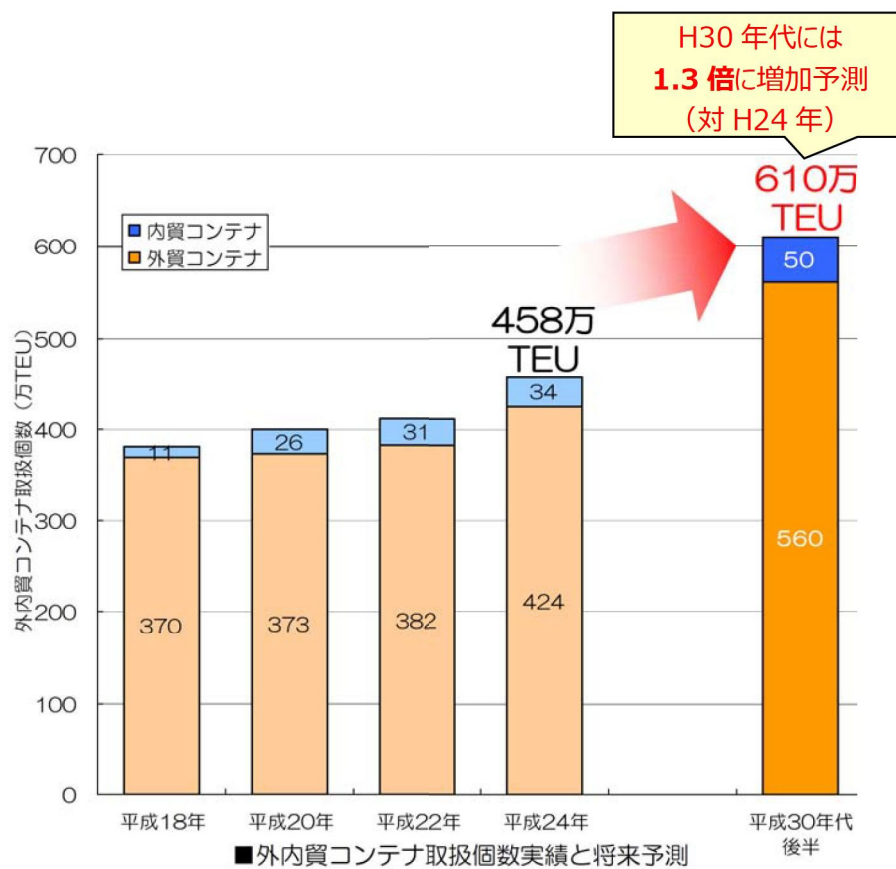
図 3.1-12 羽田空港から観光地への所要時間

(2) 東京港

1) 東京港のコンテナ取扱量の推移

東京港のコンテナ取扱量の推移は、近年増加傾向となっており、H30年代には対H24年比で約1.3倍の増加が予測されている。

今後も需要拡大が見込まれている。

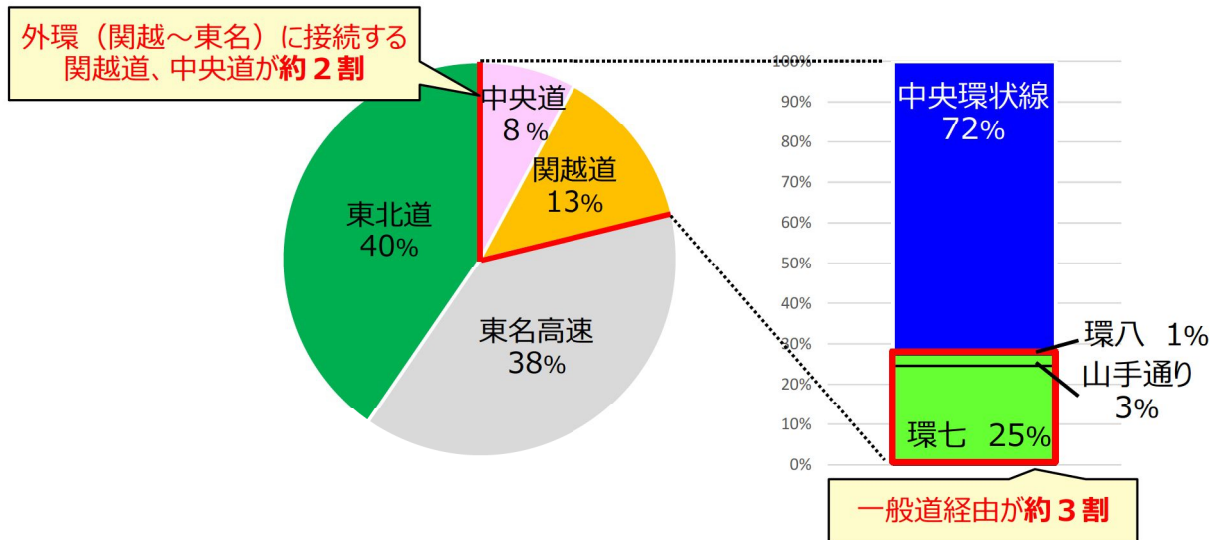


出典：東京港第8次改訂港湾計画について（東京都港湾局 H26年）

図 3.1-13 東京港 外内貿コンテナ取扱個数実績と将来予測

2) 東京港から背後圏への流動状況

東京港と各放射軸間を移動する貨物車利用割合は、外環に接続する関越道、中央道で約2割となっており、関越道、中央道を利用する車両のうち約3割が一般道経由となっている。



出典：物流プローブ（H29.6）東京港からの流動を集計

※4放射軸（中央道、関越道、東名高速、東北道）を100%とした割合

図 3.1-14 東京港発着交通による4放射軸流動割合



図 3.1-15 流動分析断面位置

3) 東京港から背後圏への所要時間

東京港と背後圏を結ぶ各放射軸への所要時間はバラツキがあり、混雑時と平常時の差は7分（約1割）発生している。

現況ルートでは、交通集中による渋滞が発生している首都高を経由する必要があり時間が読めないことから、円滑な物流活動を阻害している。



起点	終点	平常時 ①	混雑時 ②	差 ②-①
東京港	大泉JCT	50分	57分	7分
	中央JCT	36分	43分	7分

7分（約1割）
のバラツキが発生

出典：ETC2.0（H29.4～6）

※平常時：12時間平均旅行速度、混雑時：朝夕のピーク時速度

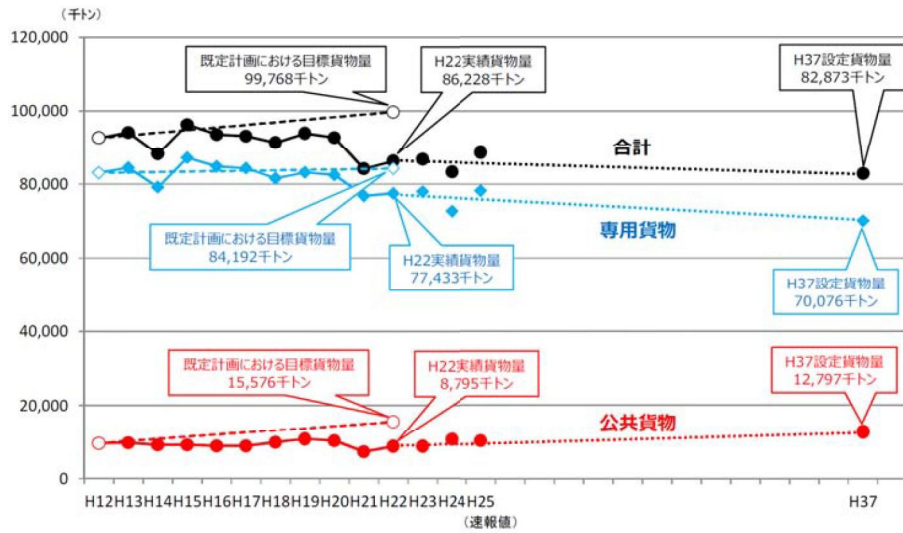
図 3.1-16 東京港から背後圏への所要時間

(3) 川崎港

1) 川崎港のコンテナ取扱量の推移

川崎港のコンテナ取扱量の推移は、合計では横ばい傾向となっているが、公共貨物量のうちコンテナ取り扱量はH30年代後半に対H22年比で16倍の見通しとなっている。

今後もコンテナ取扱量は需要拡大が見込まれている。



	基準値 【H22年実績値】	目標値 【H30年代後半】
公共全体 貨物量	880万トン	1,280万トン
うちコンテナ 貨物量	29万トン	452万トン
コンテナ 個数	3万TEU	40万TEU

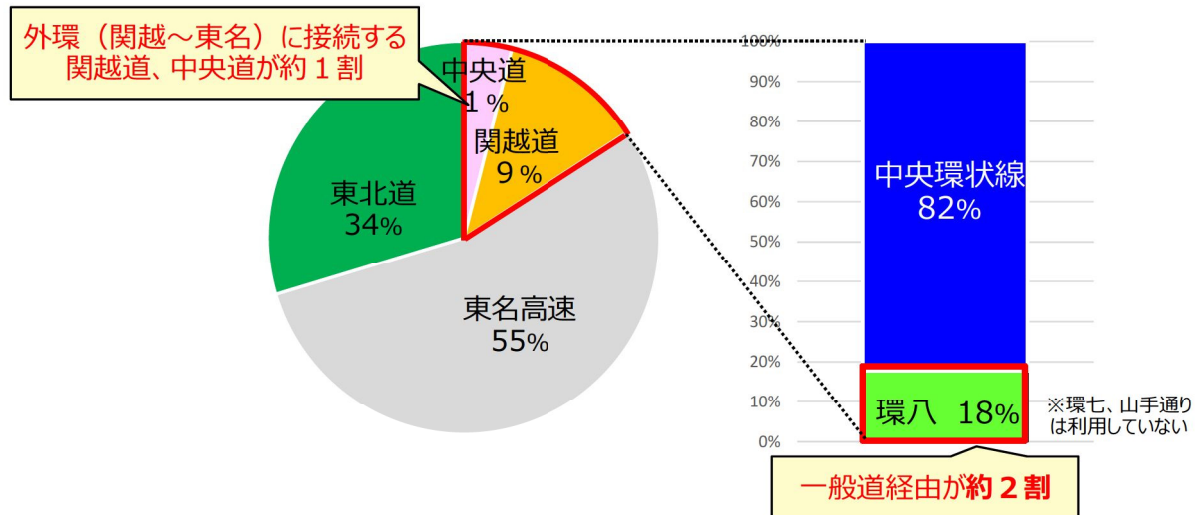
コンテナ貨物量は
30年代後半には
16倍の見通し

出典：川崎港港湾計画書（川崎港港湾管理者 川崎市 H26）

図 3.1-17 川崎港取扱貨物量の見通し

2) 川崎港から背後圏への流動状況

川崎港と各放射軸間を移動する貨物車利用割合は、外環に接続する関越道、中央道で約1割となっており、関越道、中央道を利用する車両のうち約2割が一般道経由となっている。



出典：物流プローブ（H29.6）川崎港からの流動を集計

※4放射軸（中央道、関越道、東名高速、東北道）を100%とした割合

図 3.1-18 川崎港発着交通による4放射軸流動割合



図 3.1-19 流動分析断面位置

3) 川崎港から背後圏への所要時間

川崎港と背後圏を結ぶ各放射軸への所要時間はバラツキがあり、混雑時と平常時の差は7分（約1割）発生している。

現況ルートでは、交通集中による渋滞が発生している首都高を経由する必要があり時間が読めないことから、円滑な物流活動を阻害している。



起点	終点	平常時 ①	混雑時 ②	差 ②-①
川崎港	大泉JCT	60分	67分	7分
	中央JCT	44分	51分	7分

7分（約1割）
のバラツキが発生

出典：ETC2.0（H29.4～6）

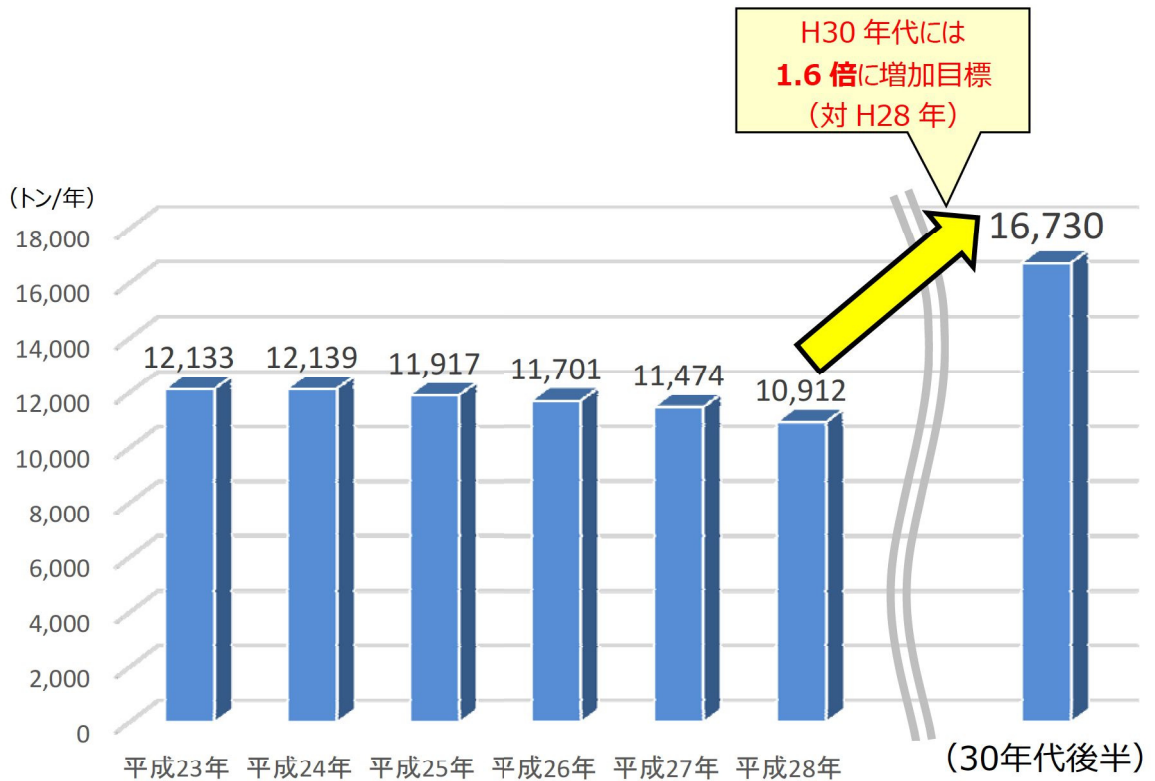
※平常時：12時間平均旅行速度、混雑時：朝夕のピーク時速度

図 3.1-20 川崎港から背後圏への所要時間

(4) 横浜港

1) 横浜港のコンテナ取扱量の推移

横浜港のコンテナ取扱量の推移は、近年増加傾向となっており、H30 年代後半には対 H28 年比で 1.6 倍の増加目標となっている。



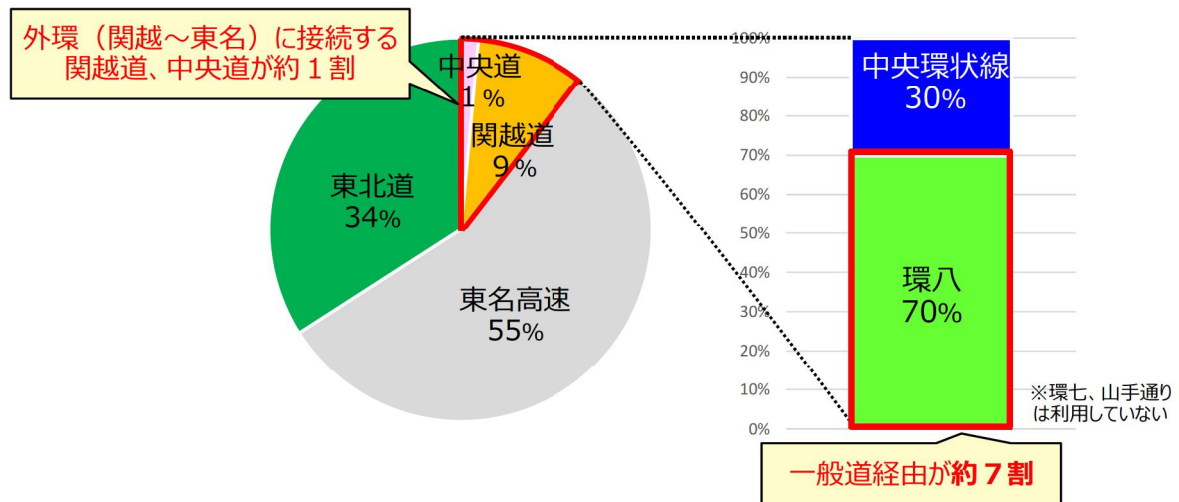
出典：横浜港の統計 2016 年（横浜市港湾局）

H30 年代後半の目標値は横浜港港湾計画（横浜港港湾管理者 横浜市 H26）

図 3.1-21 横浜港のコンテナ取扱量の推移と目標値

2) 横浜港から背後圏への流動状況

横浜港と各放射軸間を移動する貨物車利用割合は、外環に接続する関越道、中央道で約1割となっており、関越道、中央道を利用する車両のうち約7割が一般道経由となっている。



出典：物流プローブ（H29.6）横浜港からの流動を集計

※4放射軸（中央道、関越道、東名高速、東北道）を100%とした割合

図 3.1-22 横浜港発着交通による4放射軸流動割合



図 3.1-23 流動分析断面位置

3) 横浜港から背後圏への所要時間

横浜港と背後圏を結ぶ各放射軸への所要時間はバラツキがあり、混雑時と平常時の差は8分（約1割）発生している。

現況ルートでは、交通集中による渋滞が発生している首都高を経由する必要があり時間が読めないことから、円滑な物流活動を阻害している。



起点	終点	平常時 ①	混雑時 ②	差 ②-①
横浜港	大泉JCT	79分	87分	8分
	中央JCT	64分	72分	8分

8分（約1割）
のバラツキが発生

出典：ETC2.0（H29.4～6）

※平常時：12時間平均旅行速度、混雑時：朝夕のピーク時速度

図 3.1-24 横浜港から背後圏への所要時間

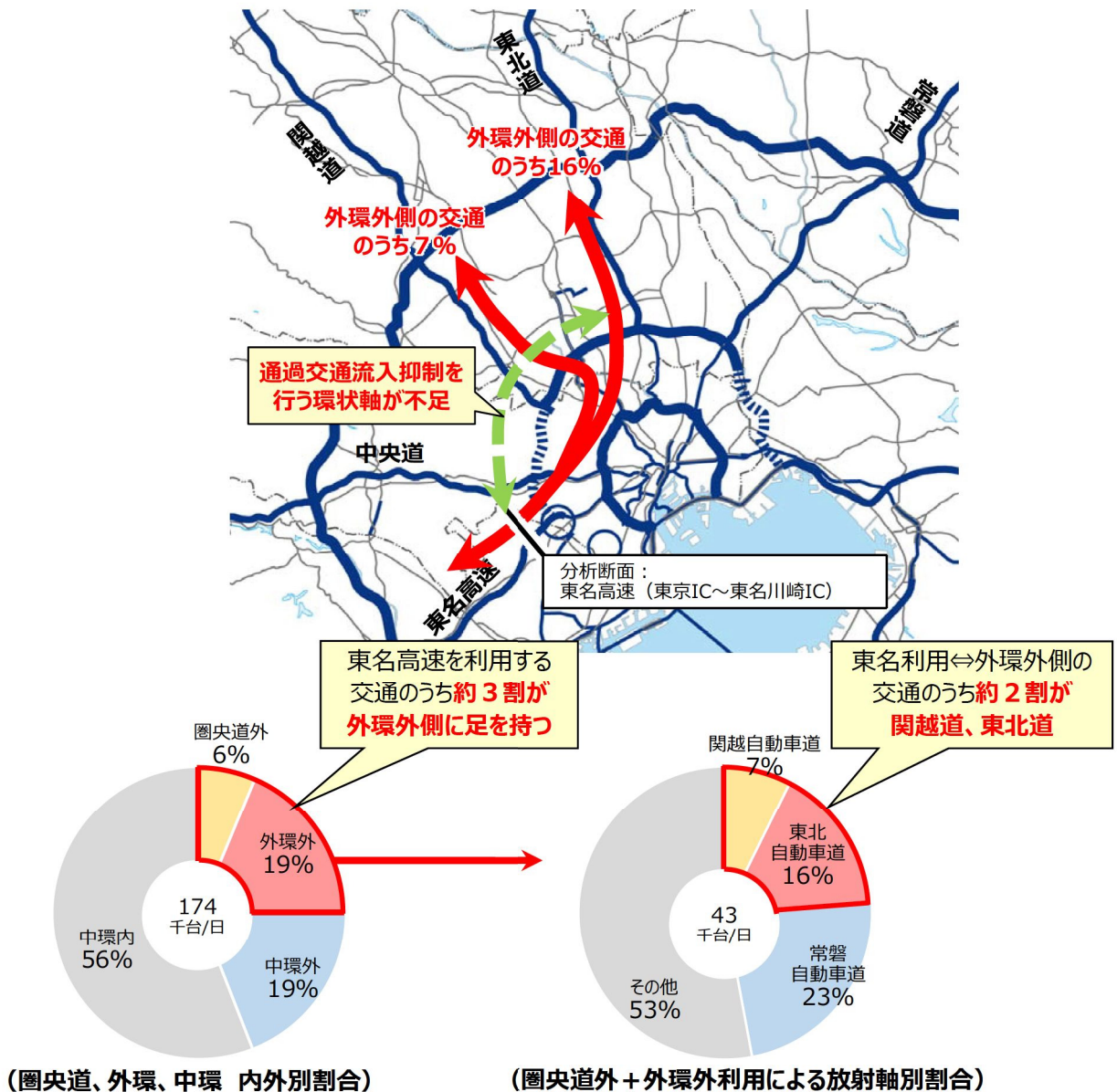
3.1.5 広域的な視点の課題に対する要因

(1) 都心部を通過する交通を流入抑制する軸が不足

1) 東名高速を利用し都心部を通過する交通

圏央道は段階的に開通しているが、依然として東名高速を利用する交通のうち約3割が都心部を通過（外環外側に足を持つ）している。（そのうち約2割が関越道、東北道利用）

周辺の交通状況が変化しても、通過交通の流入抑制を担う環状軸が不足していることが要因で、依然として通過交通が都心部へ集中している状況となっている。



出典：流動割合 (ETC2.0 : H29.4～H29.6)

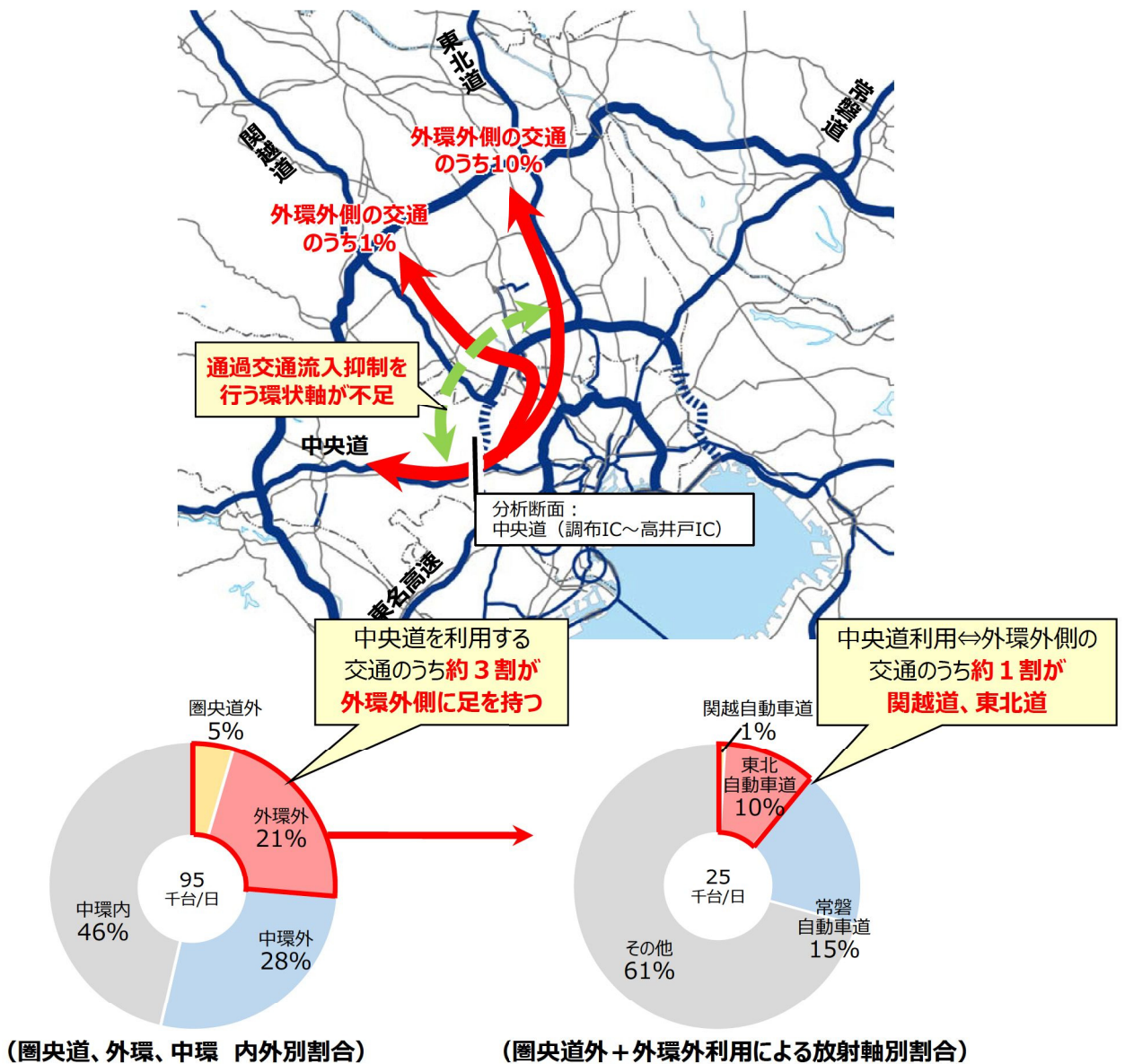
※起終点：東名高速 (東京 IC～東名川崎 IC)

図 3.1-25 東名高速と外環外側を往来する交通

2) 中央道を利用し都心部を通過する交通と外環外側を往来する交通

圏央道は段階的に開通しているが、依然として中央道を利用する交通のうち約3割が都心部を通過（外環外側に足を持つ）している。（そのうち約1割が関越道、東北道利用）

周辺の交通状況が変化しても、通過交通の流入抑制を行う環状軸が不足していることが要因で、依然として通過交通が都心部へ集中している状況となっている。



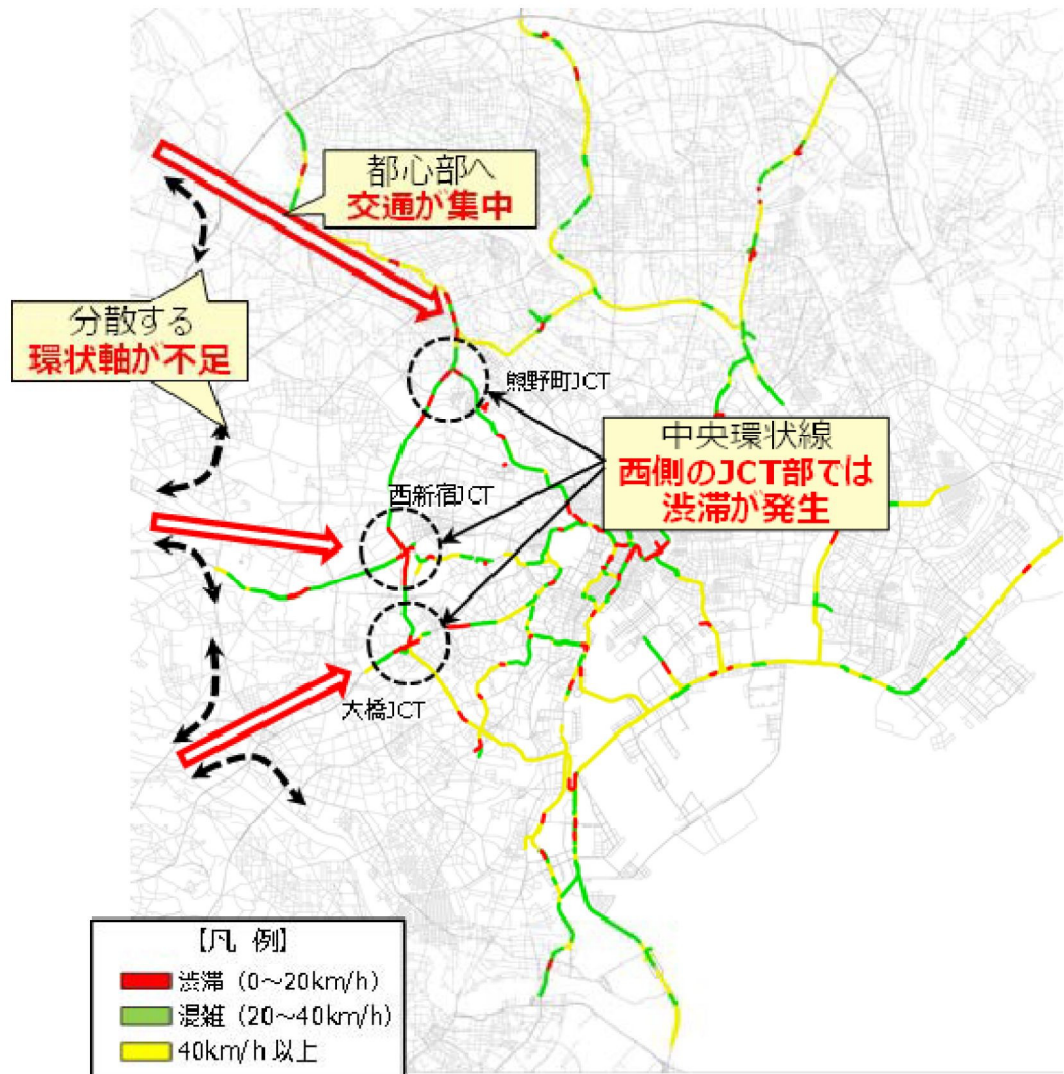
出典：流動割合（ETC2.0：H29.4～H29.6）

※起終点：中央道（調布IC～高井戸IC）

図 3.1-26 中央道と外環外側を往来する交通

(2) 都市部へ集中する交通を分散する軸が不足

都心部へ集中する交通を分散する環状軸が不足していることが要因で、分合流部である JCT 部がボトルネックとなり一部の時間帯で交通が集中し渋滞が発生している。



出典：ETC2.0 (H29.4～H29.6)

※平日の時間帯別平均速度の最小速度により作成

図 3.1-27 首都高の速度状況（混雑時）

(3) その他の課題に対する要因

1) 災害時

災害時には、複数のルートにより代替路を確保することが望まれる。

現在、都心部の環状道路である外環は埼玉区間が供用しているのみとなっており、災害時に代替路となる環状ネットワークが不足していることが要因で、円滑な復旧、支援活動を阻害する可能性がある。

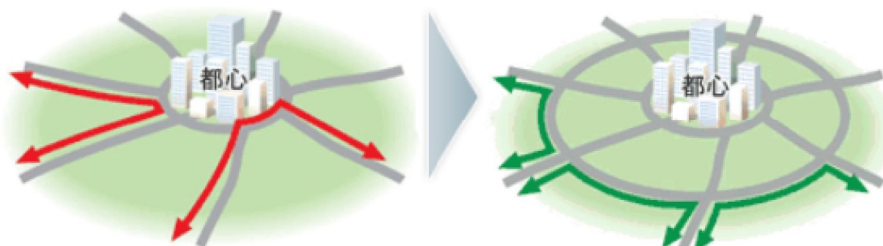
2) 観光客、物流の円滑な移動を阻害

空港、港湾から背後圏へは交通量が多く、時間が読めない首都高を通過する必要がある。

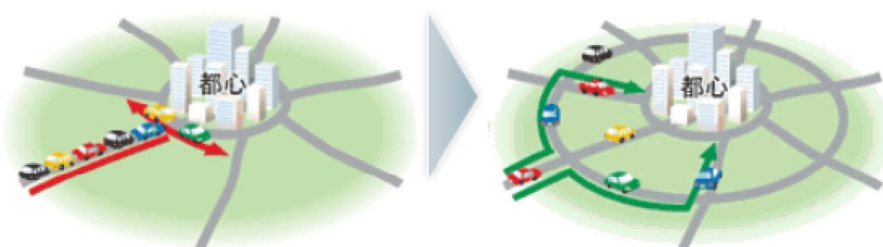
交通集中が発生し、時間が読めない首都高ルートを利用することが要因で、観光地や背後圏への物資輸送の円滑な移動が阻害される可能性がある。

(参考) 環状道路の機能

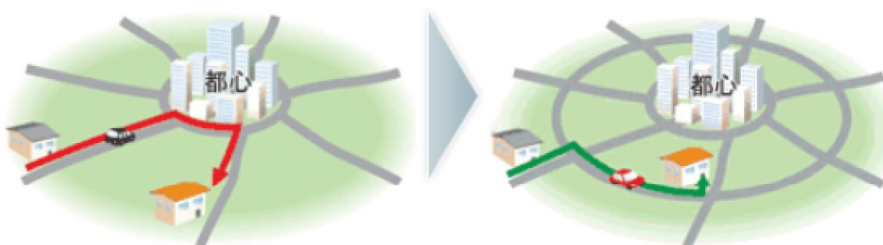
- ▶ 通過交通の都心部への流入を抑制



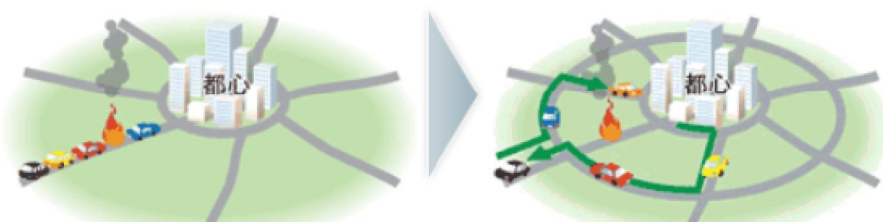
- ▶ 郊外から都心部への交通を分散導



- ▶ 周辺地域間での直接移動



- ▶ 災害や事故等による一部区間の不通にも速やかに移動



出典：国土交通省 HP

図 3.1-28 環状道路の機能

3.2 地域的な視点

外環（関越～東名）沿線に加え、埼玉外環沿線も含めた地域の産業特性整理と沿線に生産拠点、物流拠点が所在する企業を対象としたヒアリング等を実施し、企業活動支援の観点から交通課題等を整理した。

3.2.1 沿線地域の産業特性および企業活動における課題

外環（関越～東名）沿線地域の産業特性および企業活動における課題を整理した。

なお、沿線地域は下図に示すエリアとした。

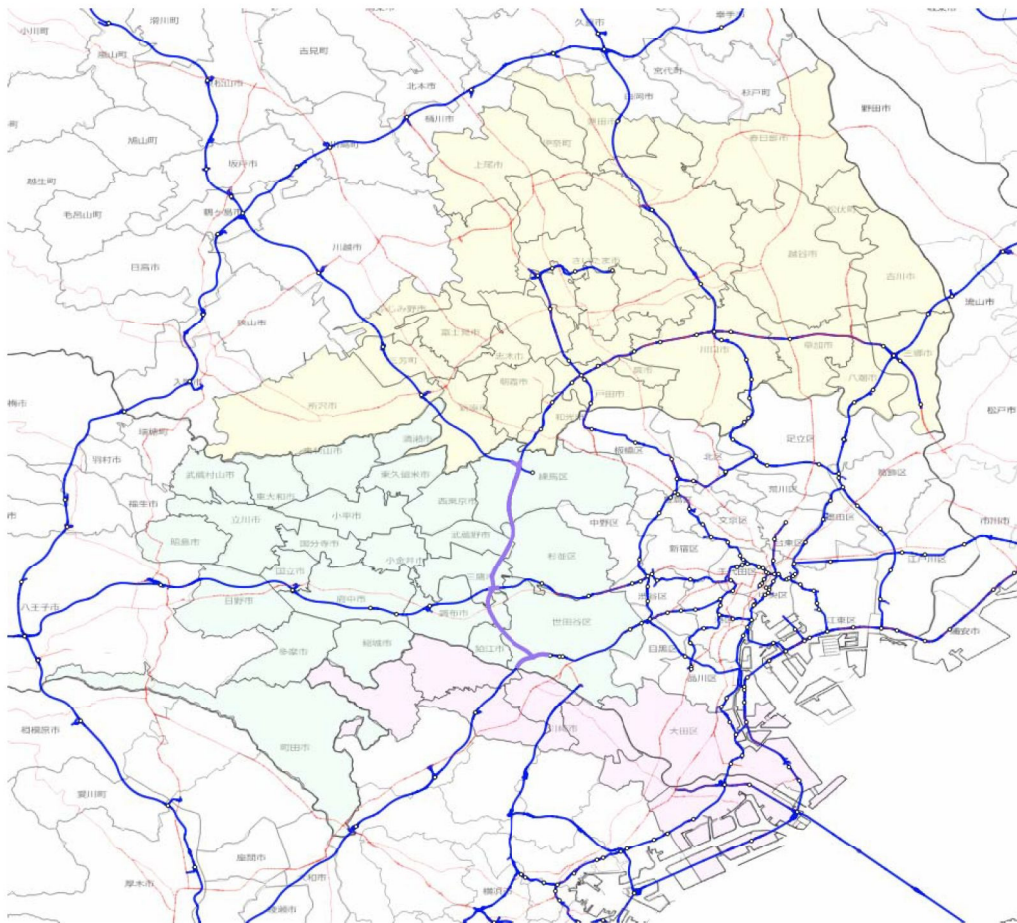


図 3.2-1 沿線地域

表 3.2-1 沿線地域一覧

エリア	市区町村
埼玉	さいたま市
	春日部市
	松伏町
	吉川市
	三郷市
	草加市
	越谷市
	川口市
	蕨市
	戸田市
	所沢市
	志木市
	朝霞市
	新座市
	和光市
	三芳町
	ふじみ野市
	富士見市
	上尾市
	伊奈町
多摩	蓮田市
	練馬区
	世田谷区
	杉並区
	武蔵野市
	三鷹市
	府中市
	調布市
	小金井市
	小平市
	東村山市
	国分寺市
	国立市
	狛江市
	東大和市
	清瀬市
	東久留米市
	武蔵村山市
	西東京市
大田・川崎	昭島市
	町田市
	日野市
大田・川崎	多摩市
	稲城市
	大田区
大田・川崎	川崎市

(1) 沿線地域の産業特性の把握

沿線地域の産業特性を把握するため、社会経済統計から各種指標の整理を行った。

整理した指標は下表の通りである。

表 3.2-2 社会経済指標

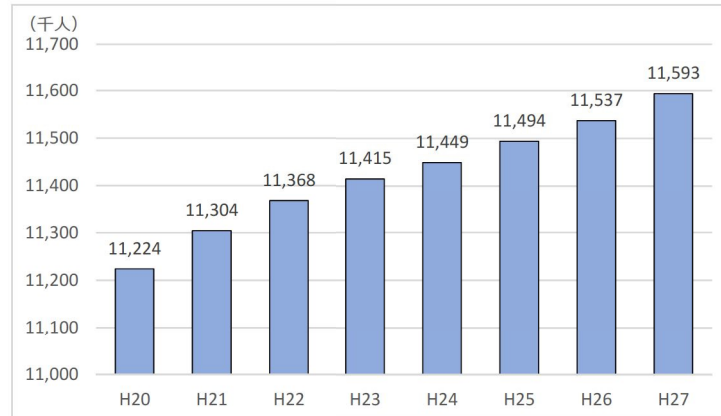
指標	出典	期間
人口	住民基本台帳/総務省	H20～H27
製造業事業所数	工業統計表市区町村編/経済産業省	H20～H26
製造業従業者数	工業統計表市区町村編/経済産業省	H20～H26
製造品出荷額	工業統計表市区町村編/経済産業省	H20～H26
企業数	RESAS 産業構造マップ/経済産業省, 内閣官房	H21, H24, H26
事業所数	経済センサス/総務省統計局	H21, H24, H26, H28
従業者数	経済センサス/総務省統計局	H21, H24, H26, H28
年間商品販売額	商業統計表産業編/経済産業省	H24, H26
大型小売店舗数	全国大型小売店総覧/東洋経済	H20～H27
固定資産税	市町村別決算状況調/総務省	H20～H27
地価（工業地）	都道府県地価調査/土地情報センター	H20～H26

※H30.3時点で公表されている最新の情報を基に整理

各指標の整理結果は以下のとおりである。

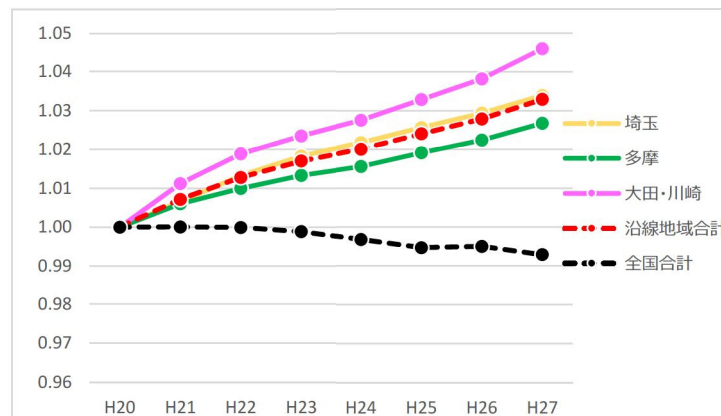
1) 人口

人口に関しては、全国は低下傾向だが、沿線地域の人口は増加傾向である。特に、大田・川崎エリアの伸び率は沿線平均を上回っている。



出典：住民基本台帳（総務省）

図 3.2-2 沿線地域の人口推移

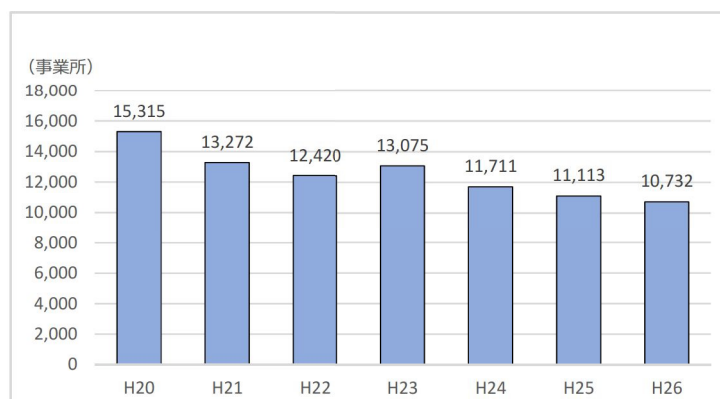


出典：住民基本台帳（総務省）

図 3.2-3 エリア別人口伸び率

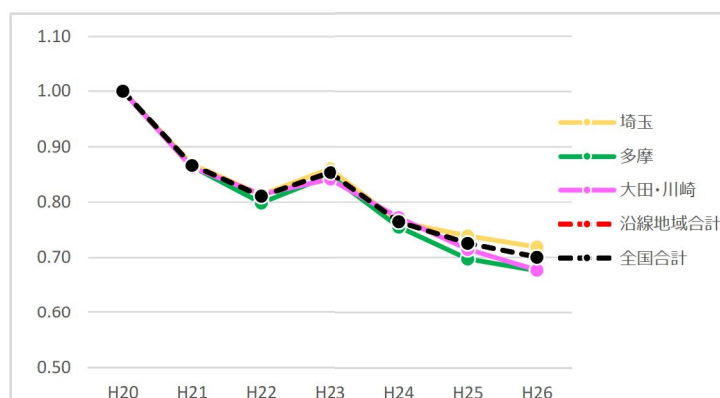
2) 製造業事業所数

沿線地域の製造業事業所数は減少傾向である。また、平成 20 年比の伸び率は、各エリアも全国と同様の傾向である。



出典：工業統計調査「市区町村編」（経済産業省）

図 3.2-4 沿線地域の製造業事業所数の推移



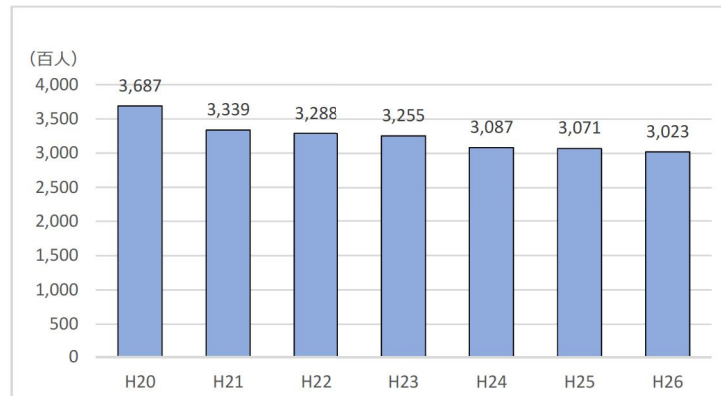
出典：工業統計調査「市区町村編」（経済産業省）

図 3.2-5 エリア別製造業事業所数伸び率

3) 製造業従業者数

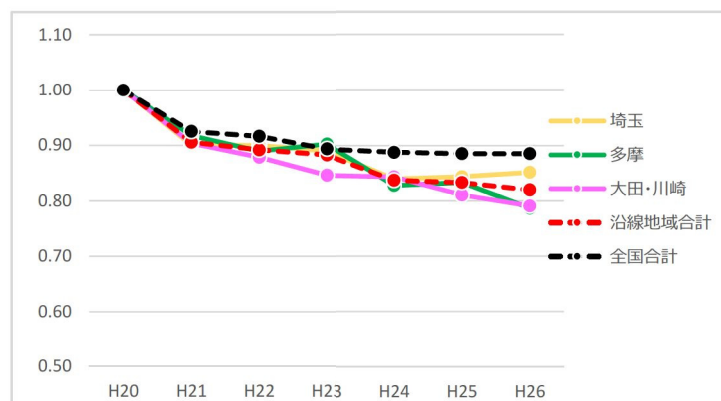
沿線地域の製造業従業者数は減少傾向である。

平成 20 年比の伸び率は、各エリアも全国と同様の傾向である。



出典：工業統計調査「市区町村編」（経済産業省）

図 3.2-6 沿線地域の製造業従業者数の推移

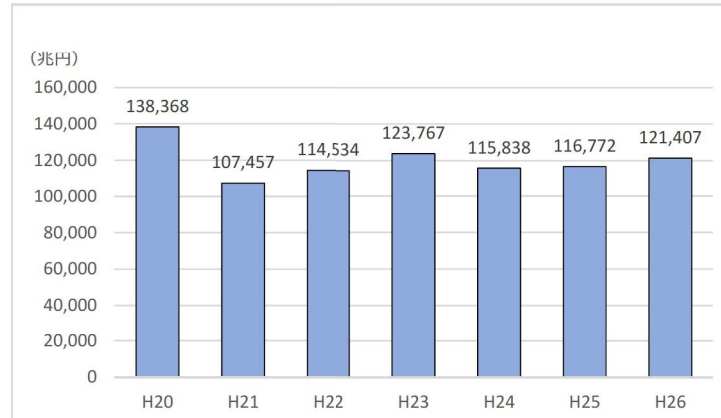


出典：工業統計調査「市区町村編」（経済産業省）

図 3.2-7 エリア別製造業従業者数伸び率

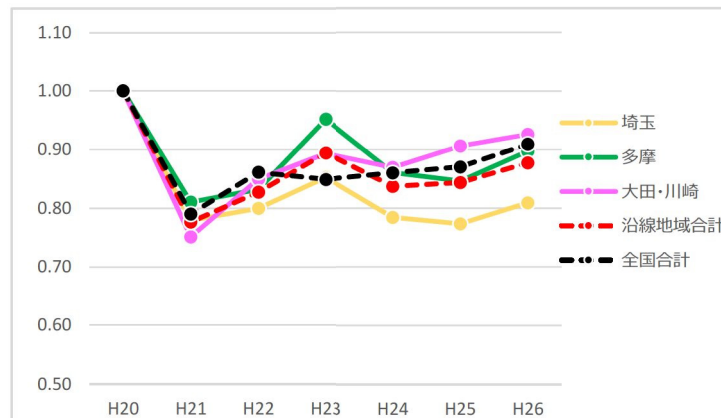
4) 製造業出荷額

沿線地域の製造業出荷額は、平成 21 年以降増加傾向である。また、平成 20 年比の伸び率は、全国を大田・川崎エリアがやや上回り、埼玉エリアが約 0.1 下回っている。



出典：工業統計調査「市区町村編」（経済産業省）

図 3.2-8 沿線地域の製造業出荷額の推移



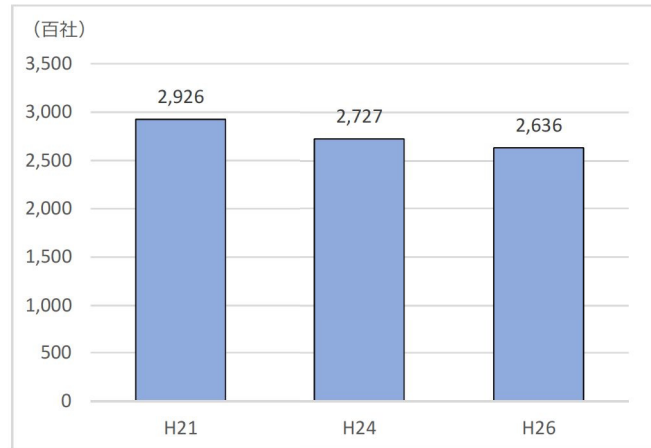
出典：工業統計調査「市区町村編」（経済産業省）

図 3.2-9 エリア別製造業出荷額の伸び率

5) 企業数

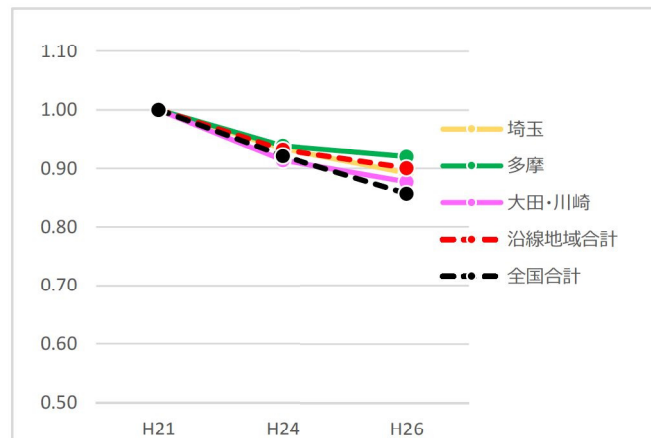
沿線地域の企業数は減少傾向である。

平成 21 年比の伸び率は、各エリアも全国と同様の傾向である。



出典：経済センサス（総務省統計局）

図 3.2-10 沿線地域の企業数の推移



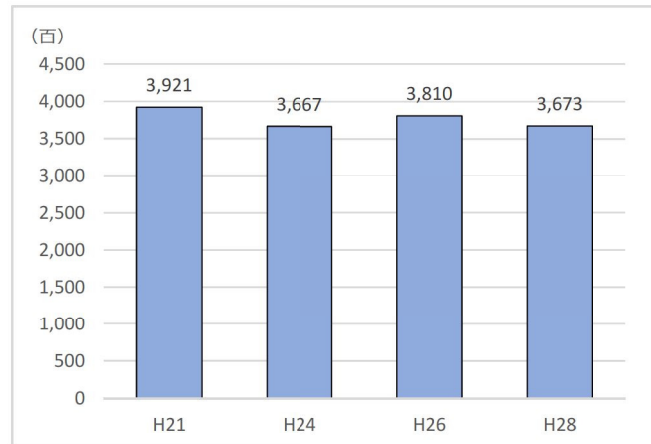
出典：経済センサス（総務省統計局）

図 3.2-11 エリア別企業数の伸び率

6) 事業所数

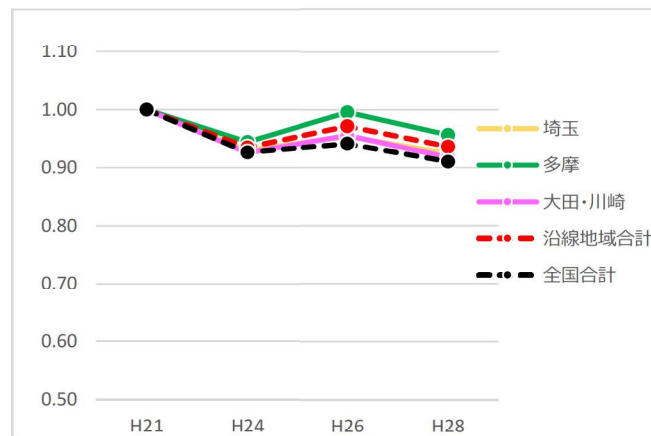
沿線地域の事業所数は減少傾向である。

平成 21 年比の伸び率は、各エリアも全国と同様の傾向である。



出典：経済センサス（総務省統計局）

図 3.2-12 沿線地域の事業所数の推移



出典：経済センサス（総務省統計局）

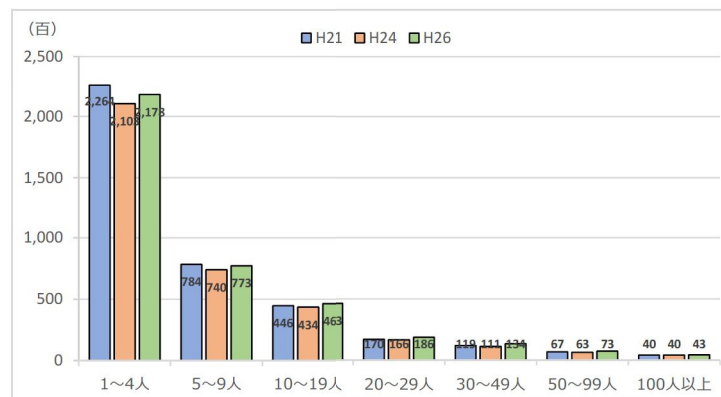
図 3.2-13 エリア別事業所数の伸び率

従業者規模が「1～4 人」の事業所が最も多い。

平成 21 年と比較し、従業者規模が「20～29 人」、「30～49 人」、「50～99 人」、「100 人以上」の事業所数が約 1 割増加している。

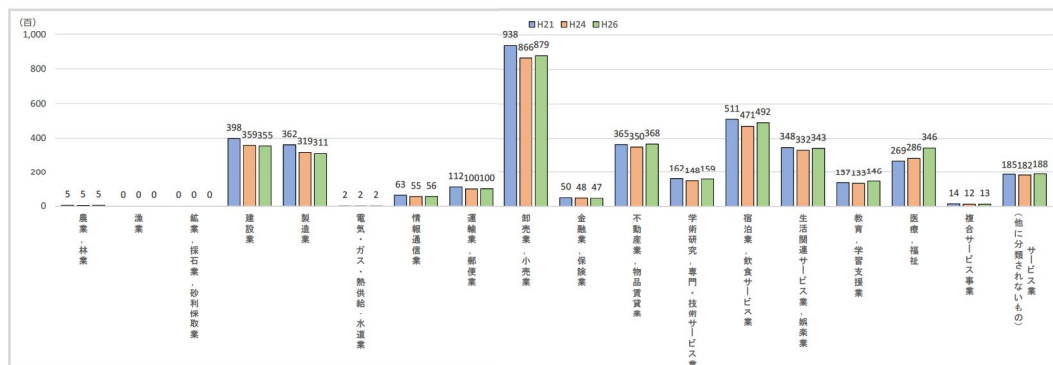
また、産業別にみると、「卸売業、小売業」の事業所が最も多い。

さらに、平成 21 年比で「医療、福祉」の事業所数が約 3 割増加している。



出典：経済センサス（総務省統計局）

図 3.2-14 沿線地域の事業所数の推移/従業者規模別



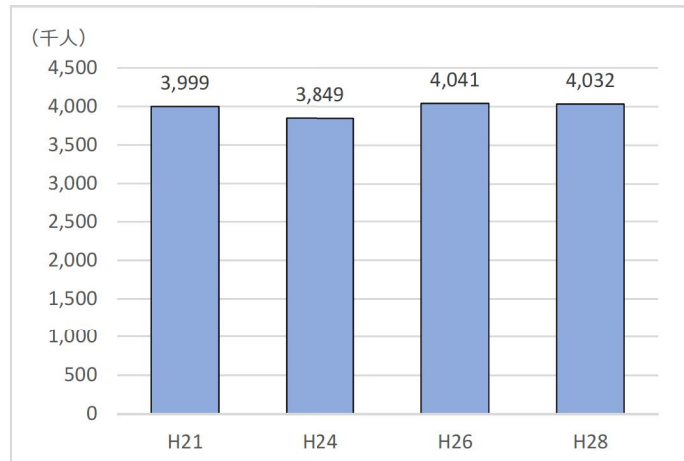
出典：経済センサス（総務省統計局）

図 3.2-15 沿線地域の事業所数の推移/産業別

7) 従業者数

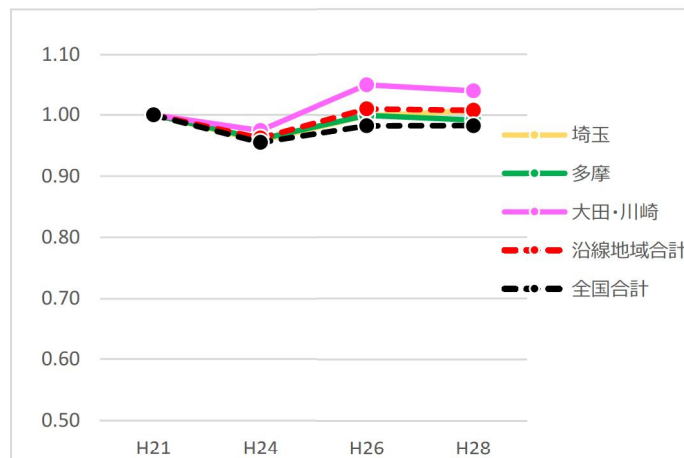
沿線地域の従業者数はやや増加している。

平成 21 年比の伸び率は、各エリアも全国と同様の傾向である。



出典：経済センサス（総務省統計局）

図 3.2-16 沿線地域の従業者数の推移



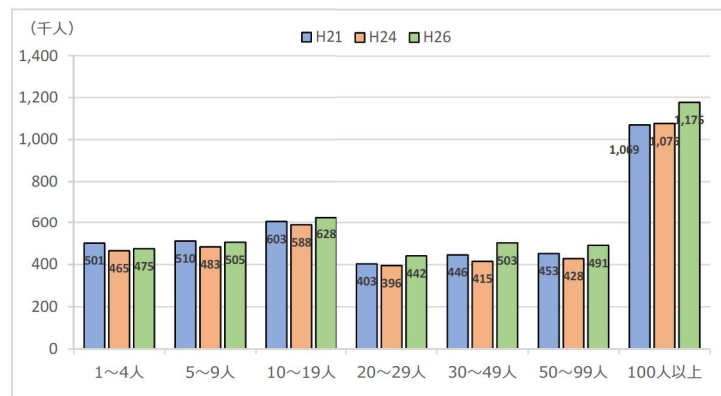
出典：経済センサス（総務省統計局）

図 3.2-17 エリア別従業者数の伸び率

従業者規模が「20～29 人」、「30～49 人」、「50～99 人」、「100 人以上」の従業者数が平成 21 年比で約 1 割増加している。

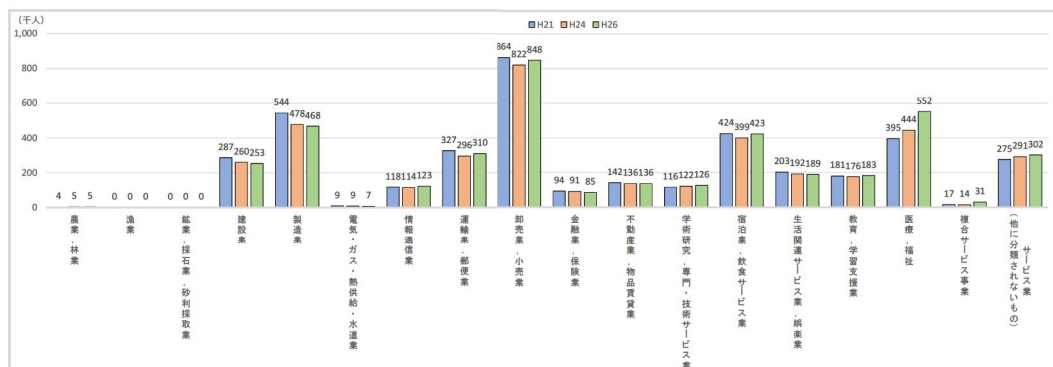
産業別にみると、「卸売業、小売業」の従業者数が最も多い。

平成 21 年比で「複合サービス事業」が約 8 割、「医療、福祉」が約 4 割増加している。



出典：経済センサス（総務省統計局）

図 3.2-18 沿線地域の従業者数の推移/従業員規模別



出典：経済センサス（総務省統計局）

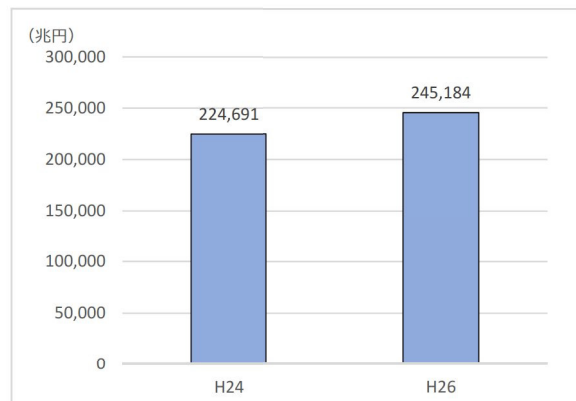
図 3.2-19 沿線地域の従業者数の推移/産業別

8) 年間商品販売額

沿線地域の年間商品販売額は約1割増加している。

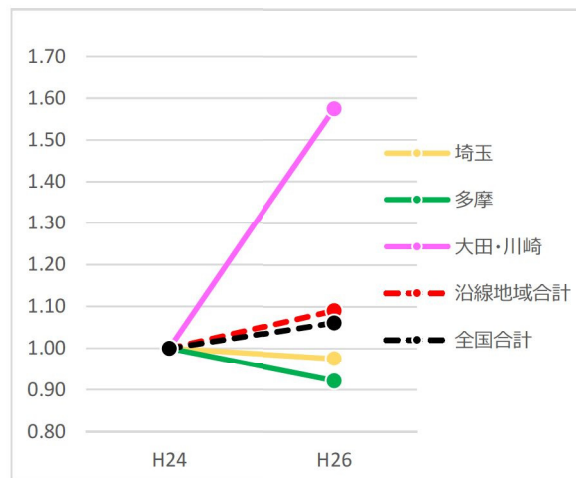
平成24年比の伸び率は、大田・川崎エリアが約6割増加し、全国と沿線地域平均を大幅に上回っている。

埼玉エリア、多摩エリアは減少し、全国と沿線地域平均を下回っている。



出典：商業統計表「産業編」（経済産業省）

図 3.2-20 沿線地域の年間商品販売額の推移



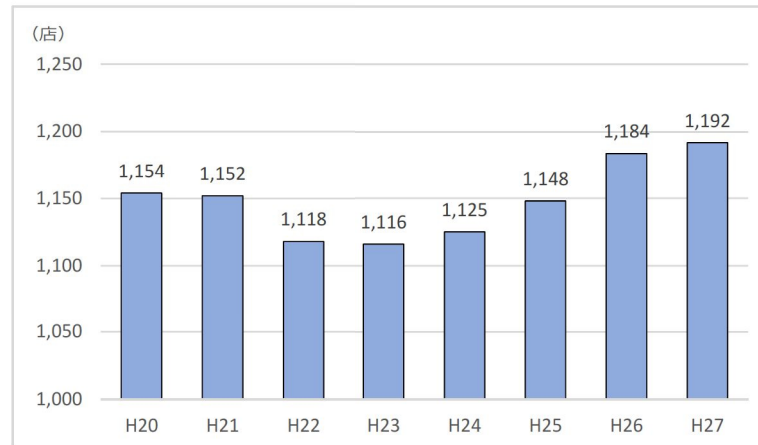
出典：商業統計表「産業編」（経済産業省）

図 3.2-21 エリア別年間商品販売額の伸び率

9) 大型小売店舗数

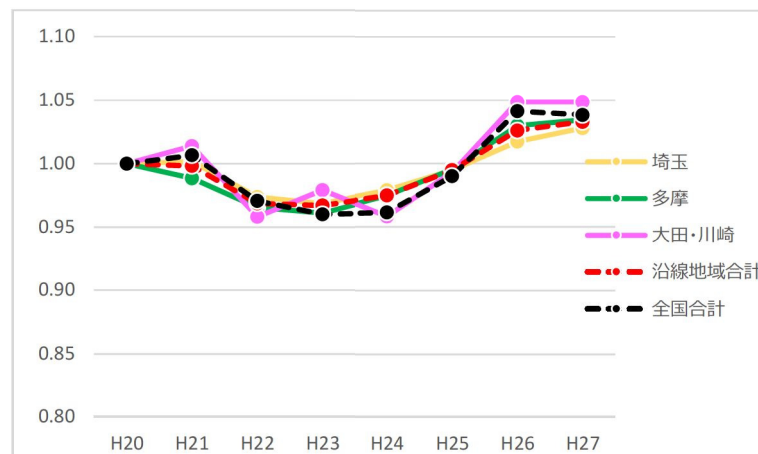
沿線地域の大型小売店舗数は、平成 23 年以降増加傾向である。

平成 20 年比の伸び率は、沿線地域の各エリアと全国は同様の傾向である。



出典：全国大型小売店総覧（東洋経済）

図 3.2-22 沿線地域の大型小売店舗数の推移



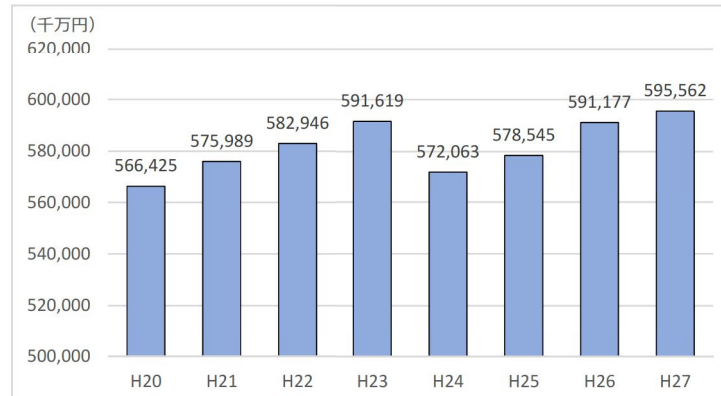
出典：全国大型小売店総覧（東洋経済）

図 3.2-23 エリア別大型小売店舗数の伸び率

10) 固定資産税

沿線地域の固定資産税は、平成24年に低下したがそれ以降上昇している。

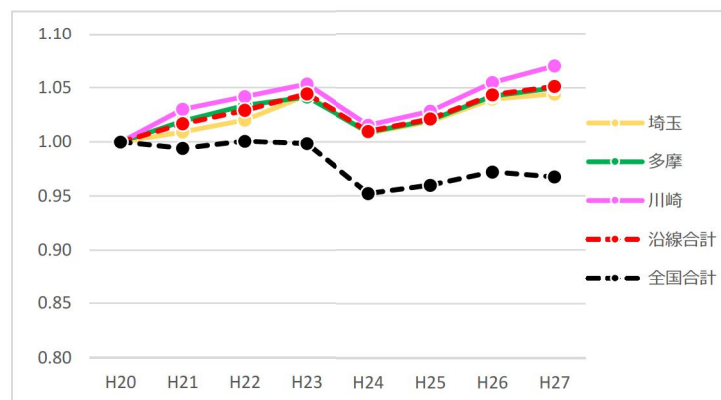
全国合計値は低下傾向であるが、沿線地域の各エリアは上昇傾向である。



出典：市町村別決算状況調（総務省）

※練馬区、世田谷区、杉並区、大田区はデータがないため除いて算出。

図 3.2-24 沿線地域の固定資産税の推移



出典：市町村別決算状況調（総務省）

※練馬区、世田谷区、杉並区、大田区はデータがないため除いて算出。

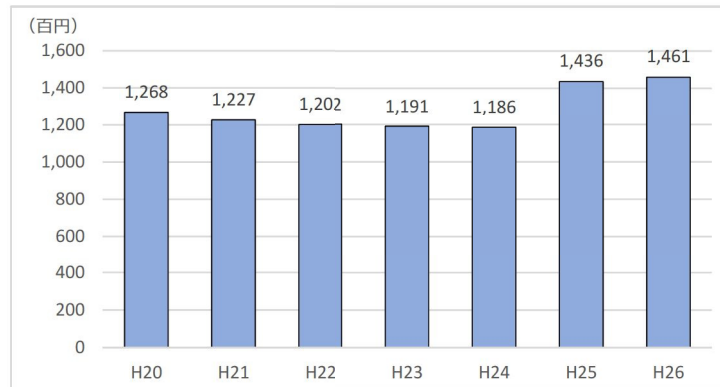
図 3.2-25 エリア別固定資産税の伸び率

11) 地価（工業地）

沿線地域の地価（工業地）は、平成24年まで低下していたが、平成25年以降上昇している。

大田・川崎エリアは、全国平均を上回っている。

埼玉エリアは、平成24年以降も低下している。

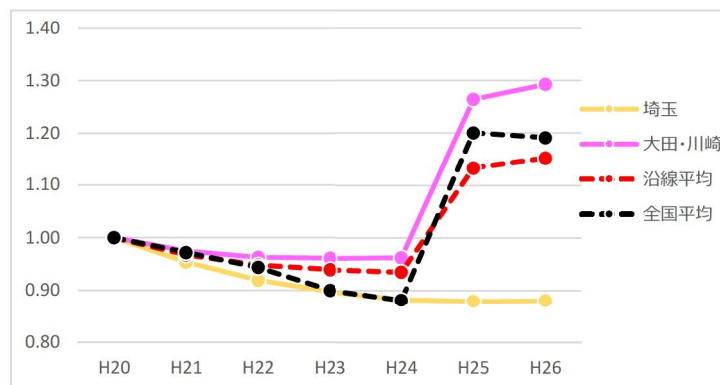


出典：都道府県地価調査（土地情報センター）

※多摩エリアは観測地点がないため除いて算出。埼玉エリアは観測地点のある

さいたま市、春日部市、吉川市、草加市、戸田市、朝霞市、上尾市で算出。

図 3.2-26 沿線地域の地価（工業地）の推移



出典：都道府県地価調査（土地情報センター）

※多摩エリアは観測地点がないため除いて算出。埼玉エリアは観測地点のある

さいたま市、春日部市、吉川市、草加市、戸田市、朝霞市、上尾市で算出。

図 3.2-27 エリア別地価（工業地）の伸び率

(2) 沿線地域の企業活動における課題の把握（企業ヒアリング）

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フローは以下のとおりである。

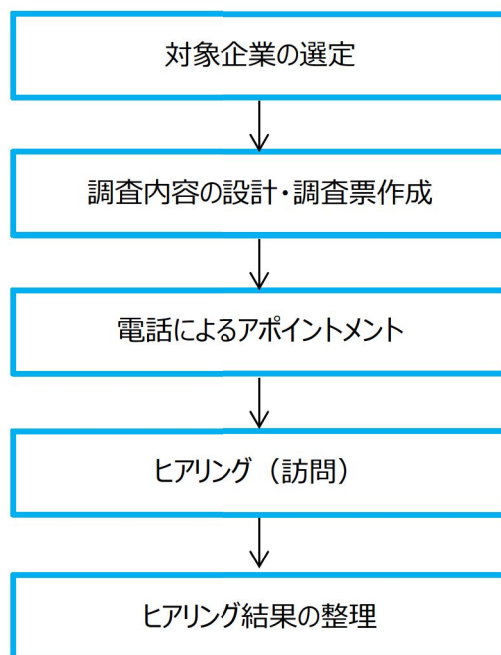


図 3.2-28 企業ヒアリング実施フロー

1) ヒアリング対象企業の選定

a) 選定方針

下表に示す3つの方針の下、ヒアリング対象企業を選定した。

表 3.2-3 選定方針

方針	選定概要
①物流効率化に伴う生産性向上 効果を把握する	沿線地域に生産・物流拠点を保有する上場企業の中から、売上高業界上位の企業を選定
②生産性向上以外の多様な効果を 把握する	沿線地域の企業から、農業、医療、観光・商業関連の企業を選定
③首都圏の主要拠点へのアクセス 向上等を把握する	羽田空港、大田市場、殿町キングスカイフロント等と関わりのある企業を選定

b) 選定方針①（生産性向上の把握）に基づく選定

外環（関越～湾岸）整備による物流効率化に伴う生産性向上効果を把握するため、以下の手順で合計 10 社を選定した。

STEP1:民間信用調査会社の企業・事業所データベースから沿線地域の生産・物流拠点 176 箇所を抽出し、高規格な道路の必要性が高いと考えられる 65 箇所を抽出

STEP2:65 箇所の拠点から、エリア別・業種別に外環（関越～湾岸）の必要性・整備効果が高いと見込まれる拠点 12 箇所を抽出

⇒上記の 12 拠点を保有する 10 社を選定



c) 選定方針②（多様な効果の把握）に基づく選定

外環（関越～東名）整備による効果として、物流効率化に伴う生産性向上の他に、「輸送の速達性向上に伴う農産物の付加価値向上」、「アクセス向上による観光・商業施設の集客力向上」、「救急医療サービスの向上」といった多様な効果が見込まれる。

上記3つの視点から整備効果が期待される企業を下図に示す手順で合計6社選定した。

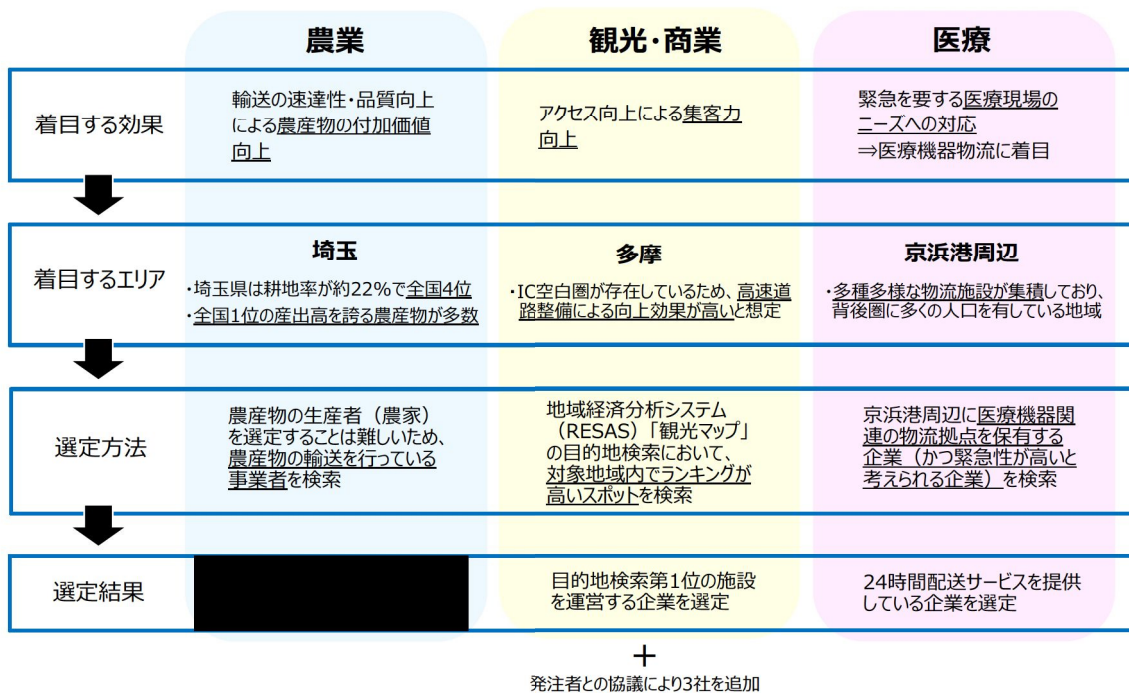


図 3.2-30 選定方針②（多様な効果の把握）に基づく選定

d) 選定方針③（首都圏の国際競争力向上の把握）に基づく選定

外環（関越～東名）整備による効果として、羽田空港、大田市場、殿町キングスカイフロントといった首都圏の主要拠点へのアクセス向上が見込まれる。

上記3つの拠点へのアクセス向上が期待される企業を合計3社選定した。

e) 選定結果

上記の選定方針・方法に基づき選定した合計19社を分野別に次頁以降に示す。

表 3.2-4 ヒアリング対象の選定結果

No.	分野	企業名	事業所エリア	選定理由	アウトプットイメージ
1	物流（総合）		大田・川崎 埼玉		各種取扱品の全国各地への輸送が効率化
2	物流（総合）		大田・川崎		各地への物流が効率化
3	物流（車両）		大田・川崎 多摩		外環整備により各地への輸送が効率化
4	通販関連		大田・川崎 埼玉		各地へのアクセスが向上することで物流コストが削減され、企業経営にプラスの影響
5	食品関連		埼玉、多摩		各地の小売店への配送が効率化
6	食品関連		大田・川崎		首都圏各店舗への配送が効率化 将来目標である200店舗体制の実現にも追い風
7	食品関連		埼玉		首都圏に展開する各店舗への配送が効率化
8	食品関連		埼玉		各卸売市場へのアクセスが向上し、農産物の付加価値向上が期待
9	機械関連		多摩		羽田空港へのアクセス向上により、国際物流が効率化され、競争力向上に期待
10	機械関連		埼玉		外環は、仕入・調達の際の安定輸送に貢献
11	機械関連		大田・川崎		各販売先への輸送が効率化
12	医療関連		大田・川崎		医療現場からの緊急ニーズへの対応力向上
13	医療関連		大田・川崎		各地へのアクセス向上 研究開発の促進（通勤利便性向上による人材確保、企業間連携の促進）
14	生活関連		大田・川崎		各地の小売店への配送が効率化
15	生活関連		大田・川崎		各地への輸送が効率化し、花卉の付加価値向上 仕入・販売エリアの拡大
16	観光関連		多摩		集客力向上が期待
17	観光関連		埼玉、多摩		観光バスの定時性向上 新規ツアーの企画
18	商業施設		大田・川崎 埼玉		集客力向上が期待
19	商業施設		埼玉、多摩		集客力向上が期待

No.	分野	企業名	事業所エリア
1	物流（総合）		大田・川崎 埼玉
2	物流（総合）		大田・川崎
3	物流（車両）		大田・川崎 多摩
4	通販関連		大田・川崎 埼玉
5	食品関連		埼玉、多摩
6	食品関連		大田・川崎
7	食品関連		埼玉
8	食品関連		埼玉
9	機械関連		多摩
10	機械関連		埼玉
11	機械関連		大田・川崎
12	医療関連		大田・川崎
13	医療関連		大田・川崎
14	生活関連		大田・川崎
15	生活関連		大田・川崎
16	観光関連		多摩
17	観光関連		埼玉、多摩
18	商業施設		大田・川崎 埼玉
19	商業施設		埼玉、多摩

図 3.2-31 ヒアリング対象位置図



2) ヒアリング内容の検討・調査票の作成

ヒアリングのアポイントを聴取する前に調査項目を企業にも明確にするために、対象となる全19社に対してヒアリング項目・内容を検討し、調査票を作成した。

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。

表 3.2-5 ヒアリング内容

大項目	小項目	設問	目的（把握したい効果）						対象分野								備考
			① 緩和 と滞り	② ダ ン シ ン グ	③ ア ク セ ス	④ 港 湾 ・ シ ン グ	⑤ 生 産 ・ 活 動	⑥ そ の 他	物流	通販	食品	機械	医療	生活	観光	商業	
事業概要	事業内容	事業内容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。							○	○	○	○	○	○	○	○	
拠点	拠点の選定ポイント	拠点を選定する際に重視されるポイントは何か。 高速道路の整備状況はどの程度重視されますか。							○	○	○	○	○	○	○	○	
	営業エリア	●●拠点が担当する輸送・移動エリアの範囲を教えてください。							○	○	○	○	○	○	△		△：観光バス会社は対象
	商圏	どの方面からの来客が多いのでしょうか。													○	○	
輸送	道路の利用実態・問題点	高速道路の利用状況や、問題点について教えてください。							○	○	○	○	○	○	○	○	
	高速道路へのニーズ	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など）							○	○	○	○	○	○	○	○	
	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。	○						○	○	○	○	○	○	○	○	
外環整備 の影響	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。			○				○	○	○	○	○	○			空港・港湾の利用が想定される （輸出等）企業を予め把握
	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。						○	○	○	○	○	○	○	△		△：観光バス会社は対象 （営業エリアの拡大）
	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	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。							○	○	○	○	○	○	○	○	
将来 ビジョン	将来の動向・計画	業界の将来動向や、事業計画・目標がありましたら、教えてください。							○	○	○	○	○	○	○	○	
	外環整備の必要性・効果	上記の将来ビジョンに対する外環整備の必要性、効果を教えてください。							○	○	○	○	○	○	○	○	
以南整備 について	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。							○	○	○	○	○	○	○	○	



①

物流事業者向けヒアリング調査票			
会社名		調査日時	
連絡先		訪問先	
回答部署			

※回答いただける範囲で構いません。

1. 事業概要について

1.1. 事業内容やビジネスモデルについて教えてください。

回答欄	
-----	--

2. 拠点や輸送について

2.1. 首都圏に複数の拠点を保有されていますが、扱っている製品や利用の多い方面について教えてください。

回答欄	
-----	--

2.2. 拠点からの輸送において、交通、特に高速道路の利便性について問題に感じていることをお聞かせください。

回答欄	(例) 首都高の●●区間の渋滞がひどい など
-----	------------------------

2.3. 国際物流も担われているとのことですが、空港・港湾と高速道路のアクセスに関して課題に感じていることについてお聞かせください。

回答欄	
-----	--

3. 外環（関越～東名）整備の影響について

3.1. 外環（関越～東名）整備により、都心や一般道を経由していた輸送経路の転換は考えられますか。

回答欄	
-----	--

3.2. 外環（関越～東名）整備により輸送が効率化されることで、企業活動に変化はあると思いますか。

回答欄	(例) 拠点間の往復回数の増加、トラックの稼働率向上、ドライバーの拘束時間減少、営業エリアの拡大、拠点の新設など
-----	--

4. 外環（関越～東名）整備に対する将来需要について

4.1. 運輸業界の将来動向や、貴社の中長期的な目標について、差し支えない範囲で教えてください。

回答欄	
-----	--

4.2. 将来の企業活動の動向（取引、配送回数、雇用など）を踏まえた、外環（関越～東名）をはじめとする高速道路ネットワーク整備の必要性について、ご意見をお聞かせください。

回答欄	
-----	--

5. 外環（東名～湾岸）の必要性、効果について

5.1. 外環が湾岸まで延伸されることで、想定されるメリットを教えてください。

回答欄	
-----	--

以上です。ご協力ありがとうございました。

②

物流事業者向けヒアリング調査票

会社名		調査日時	
連絡先		訪問先	
回答部署			

※回答いただける範囲で構いません。

1. 事業概要について

1.1. 事業内容やビジネスモデルについて教えてください。

回答欄	
-----	--

2. 拠点や輸送について

2.1. に拠点を保有され、生鮮食品を扱っているということですが、利用の多い方面や、商品特性上輸送の際に重視されていることを教えてください。

回答欄	
-----	--

2.2. 平成 25 年 8 月より を提供されていますが、具体について教えてください。また現在の配送エリアや顧客からのニーズ、道路交通に係る課題についてお聞かせください。

回答欄	
-----	--

3. 外環（関越～東名）整備の影響について

3.1. 外環（関越～東名）整備により、都心や一般道を経由していた輸送経路の転換は考えられますか。

回答欄	
-----	--

3.2. 外環（関越～東名）整備により輸送が効率化されることで、企業活動に変化はあると思いますか。

回答欄	(例) 拠点間の往復回数の増加、トラックの稼働率向上、ドライバーの拘束時間減少、営業エリアの拡大、拠点の新設など
-----	--

4. 外環（関越～東名）整備に対する将来需要について

4.1. 運輸業界の将来動向や、貴社の中長期的な目標について、差し支えない範囲で教えてください。

回答欄	
-----	--

4.2. 将来の企業活動の動向（取引、配送回数、雇用など）を踏まえた、外環（関越～東名）をはじめとする高速道路ネットワーク整備の必要性について、ご意見をお聞かせください。

回答欄	
-----	--

5. 外環（東名～湾岸）の必要性、効果について

5.1. 外環が湾岸まで延伸されることで、想定されるメリットを教えてください。

回答欄	
-----	--

以上です。ご協力ありがとうございました。

※回答いただける範囲で構いません。

1.1. 事業内容やビジネスモデルについて教えてください。

2. 拠点や輸送について

- | | |
|-----|------------------------|
| 回答欄 | (例) 首都高の●●区間の渋滞がひどい など |
|-----|------------------------|

3. 外環（関越～東名）整備の影響について

3.1. 外環（関越～東名）整備により、都心や一般道を経由していた輸送経路の転換は考えられますか。

回答欄	
-----	--

3.2. 外環（関越～東名）整備により輸送が効率化されることで、企業活動に変化はあると思いますか。

回答欄	(例) 拠点間の往復回数の増加、トラックの稼働率向上、ドライバーの拘束時間減少、営業エリアの拡大、拠点の新設など
-----	---

4. 外環（関越～東名）整備に対する将来需要について

4.1. 運輸業界の将来動向や、貴社の中長期的な目標について、差し支えない範囲で教えてください。

回答欄	
-----	--

4.2. 将来の企業活動の動向（取引、配送回数、雇用など）を踏まえた、外環（関越～東名）をはじめとする高速道路ネットワーク整備の必要性について、ご意見をお聞かせください。

回答欄	
-----	--

5. 外環（東名～湾岸）の必要性、効果について

5.1. 外環が湾岸まで延伸されることで、想定されるメリットを教えてください。

回答欄	
-----	--

以上です。ご協力ありがとうございました。

④

通販関連事業者向けヒアリング調査票

会社名		調査日時	
連絡先		訪問先	
回答部署			

※回答いただける範囲で構いません。

1. 事業概要について

1.1. 事業内容やビジネスモデルについて教えてください。

回答欄	
-----	--

2. 拠点や輸送について

2.1. 近年、[]などに拠点を設置されていらっしゃるようですが、拠点設置にあたり重視されていることをお答えください。

回答欄	
-----	--

2.2. []は圏央道の利便性が高いかと思いますが、外環の関越以南が未整備であることによる問題点についてお聞かせください。

回答欄	
-----	--

2.3. 扱っている製品の特性や、通信販売という事業の特性上、輸送の際に重視されていることを教えてください。

回答欄	(例) 定時性など
-----	-----------

3. 外環（関越～東名）整備の影響について

3.1. 外環（関越～東名）整備により輸送が効率化されることで、企業活動に変化はあると思いますか。

回答欄	(例) 拠点の新設、新規サービスの提供、新たな提携先や顧客の開拓など
-----	------------------------------------

4. 外環（関越～東名）整備に対する将来需要について

4.1. [] が拡大する一方、[] ではオフィスだけでなく製造・建設、医療・介護にも展開されているということですが、業界の動向や貴社の成長戦略について、差し支えない範囲で教えてください。

回答欄	
-----	--

4.2. 将来の企業戦略や市場の動向を踏まえ、外環（関越～東名）をはじめとする高速道路ネットワーク整備の必要性について、ご意見をお聞かせください。

回答欄	
-----	--

5. 外環（東名～湾岸）の必要性、効果について

5.1. 外環が湾岸まで延伸されることで、想定されるメリットを教えてください。

回答欄	
-----	--

以上です。ご協力ありがとうございました。

⑤ [REDACTED]

食品関連事業者向けヒアリング調査票

会社名	[REDACTED]	調査日時	
連絡先	[REDACTED]	訪問先	
回答部署			

※回答いただける範囲で構いません。

1. 事業概要について

1.1. 事業内容やビジネスモデルについて教えてください。

回答欄	
-----	--

2. 拠点や輸送について

2.1. [REDACTED]に複数の工場を保有されていますが、扱っている製品や利用の多い方面について教えてください。

回答欄	
-----	--

2.2. 食品を扱う上で、輸送の際に重視されていることを教えてください。

回答欄	
-----	--

2.3. 外環の関越以南が未整備であることによる問題点についてお聞かせください。

回答欄	
-----	--

3. 外環（関越～東名）整備の影響について

3.1. 外環（関越～東名）整備により輸送が効率化されることで、企業活動に変化はあると思いますか。

回答欄	(例) 拠点の新設、新規サービスの提供、新たな提携先や顧客の開拓など
-----	------------------------------------

4. 外環（関越～東名）整備に対する将来需要について

4.1. 運輸業界の将来動向や、貴社の中長期的な目標について、差し支えない範囲で教えてください。

回答欄	
-----	--

4.2. 将来の企業活動の動向（取引、配送回数、雇用など）を踏まえた、外環（関越～東名）をはじめとする高速道路ネットワーク整備の必要性について、ご意見をお聞かせください。

回答欄	
-----	--

5. 外環（東名～湾岸）の必要性、効果について

5.1. 外環が湾岸まで延伸されることで、想定されるメリットを教えてください。

回答欄	
-----	--

以上です。ご協力ありがとうございました。

⑥

食品関連事業者向けヒアリング調査票			
会社名		調査日時	
連絡先		訪問先	
回答部署			

※回答いただける範囲で構いません。

1. 事業概要について

1.1. 事業内容やビジネスモデルについて教えてください。

回答欄	
-----	--

2. 拠点や輸送について

2.1. 物流センターを[]に移転された理由について教えてください。高速道路の利便性はどの程度重視されましたか。

回答欄	
-----	--

2.2. 首都圏各店舗への輸送において、交通、特に高速道路の利便性について問題に感じていることをお聞かせください。

回答欄	(例) 首都高の●●区間の渋滞がひどい など
-----	------------------------

3. 外環（関越～東名）整備の影響について

3.1. 外環（関越～東名）整備により輸送が効率化されることで、企業活動に変化はあると思いますか。

回答欄	(例) 配送効率の向上、コストへの影響、新たな提携先や顧客の開拓など
-----	------------------------------------

4. 外環（関越～東名）整備に対する将来需要について

4.1. [REDACTED] を目標として掲げていらっしゃいますが、それに向けた物流面での取り組みがありましたら、差し支えない範囲で教えてください。

回答欄	
-----	--

4.2. 業界の動向や将来目標を踏まえた、外環（関越～東名）をはじめとする高速道路ネットワーク整備の必要性について、ご意見をお聞かせください。

回答欄	
-----	--

5. 外環（東名～湾岸）の必要性、効果について

5.1. 外環が湾岸まで延伸されることで、想定されるメリットを教えてください。

回答欄	
-----	--

以上です。ご協力ありがとうございました。

⑦

食品関連事業者向けヒアリング調査票			
会社名		調査日時	
連絡先		訪問先	
回答部署			

※回答いただける範囲で構いません。

1. 事業概要について

1.1. 事業内容やビジネスモデルについて教えてください。

回答欄	
-----	--

2. 拠点や輸送について

2.1. 貴社の物流の仕組みや、の物流センターからの高速道路の利用状況について教えてください。

回答欄	
-----	--

2.2. 首都圏各店舗への輸送において、交通、特に高速道路の利便性について問題に感じていることをお聞かせください。

回答欄	(例) 首都高の●●区間の渋滞がひどい など
-----	------------------------

3. 外環（関越～東名）整備の影響について

3.1. 外環（関越～東名）整備により輸送が効率化されることで、企業活動に変化はあると思いますか。

回答欄	(例) 配送効率の向上、コストへの影響、新たな提携先や顧客の開拓など
-----	------------------------------------

4. 外環（関越～東名）整備に対する将来需要について

4.1. 業界の将来動向や、貴社の中長期的な目標について、差し支えない範囲で教えてください。

回答欄	
-----	--

4.2. 将来の活動の動向（生産、雇用など）を踏まえた、外環（関越～東名）をはじめとする高速道路ネットワーク整備の必要性について、ご意見をお聞かせください。

回答欄	
-----	--

5. 外環（東名～湾岸）の必要性、効果について

5.1. 外環が湾岸まで延伸されることで、想定されるメリットを教えてください。

回答欄	
-----	--

以上です。ご協力ありがとうございました。

⑧

食品関連事業者向けヒアリング調査票			
会社名		調査日時	
連絡先		訪問先	
回答部署			

※回答いただける範囲で構いません。

1. 事業概要について

1.1. 事業内容やビジネスモデルについて教えてください。

回答欄	
-----	--

2. 拠点や輸送について

2.1. 生産者からの集荷や、卸売市場への出荷など、農畜産物の物流の実態や仕組みについてお聞かせください。

回答欄	
-----	--

2.2. 物流センターから農畜産物を輸送される際に重視されていることや、交通、特に高速道路の利便性について問題に感じていることを教えてください。

回答欄	(例) 首都高の●●区間の渋滞がひどい など
-----	------------------------

3. 外環（関越～東名）整備の影響について

3.1. 外環（関越～東名）整備により、貴団体の活動にどのような影響があると思いますか。

回答欄	(例) 輸送時間の短縮、商品の付加価値向上、集荷・出荷先の拡大など
-----	--

4. 外環（関越～東名）整備に対する将来需要について

4.1. 業界の将来動向や、貴団体の中長期的な目標について、差し支えない範囲で教えてください。

回答欄	
-----	--

4.2. 将来の活動の動向（生産、雇用など）を踏まえた、外環（関越～東名）をはじめとする高速道路ネットワーク整備の必要性について、ご意見をお聞かせください。

回答欄	
-----	--

5. 外環（東名～湾岸）の必要性、効果について

5.1. 外環が湾岸まで延伸されることで、想定されるメリットを教えてください。

回答欄	
-----	--

以上です。ご協力ありがとうございました。

⑨

機械関連事業者向けヒアリング調査票

会社名		調査日時	
連絡先		訪問先	
回答部署			

※回答いただける範囲で構いません。

1. 事業概要について

1.1. 事業内容やビジネスモデルについて教えてください。

回答欄	
-----	--

2. 拠点や輸送について

2.1. 貴社の物流の仕組みや、精密機械を輸送する上で重視されていることを教えてください。

回答欄	
-----	--

2.2. 製品の輸送に当り、交通、特に高速道路の利便性について問題に感じていることを教えてください。

回答欄	(例) 首都高の●●区間の渋滞がひどい など
-----	------------------------

2.3. 国内外を対象に調達・納入を行っているとのことですが、空港・港湾へのアクセスについてご意見をお聞かせください。

回答欄	
-----	--

3. 外環（関越～東名）整備の影響について

3.1. 外環（関越～東名）整備により輸送が効率化されることで、企業活動に変化はあると思いますか。

回答欄	(例) 輸送効率の向上、コストへの影響、新たな提携先や顧客の開拓など
-----	---

4. 外環（関越～東名）整備に対する将来需要について

4.1. 業界の将来動向や、貴社の中長期的な目標について、差し支えない範囲で教えてください。

回答欄	
-----	--

4.2. 将来の活動の動向（生産、雇用など）を踏まえた、外環（関越～東名）をはじめとする高速道路ネットワーク整備の必要性について、ご意見をお聞かせください。

回答欄	
-----	--

4.3. 日本企業の国際競争力の観点から、外環（関越～東名）をはじめとする高速道路ネットワーク整備の必要性について、ご意見をお聞かせください。

回答欄

5. 外環（東名～湾岸）の必要性、効果について

5.1. 外環が湾岸まで延伸されることで、想定されるメリットを教えてください。

回答欄

以上です。ご協力ありがとうございました。

⑩

機械関連事業者向けヒアリング調査票

会社名		調査日時	
連絡先		訪問先	
回答部署			

※回答いただける範囲で構いません。

1. 事業概要について

1.1. 事業内容やビジネスモデルについて教えてください。

回答欄	
-----	--

2. 拠点や輸送について

2.1. 貴社の物流の仕組みや、精密機械を輸送する上で重視されていることを教えてください。

回答欄	
-----	--

2.2. 製品の輸送に当り、交通、特に高速道路の利便性について問題に感じていることを教えてください。

回答欄	(例) 首都高の●●区間の渋滞がひどい など
-----	------------------------

2.3. 国内外を対象に調達・納入を行っているとのことですが、空港・港湾へのアクセスについてご意見をお聞かせください。

回答欄	
-----	--

3. 外環（関越～東名）整備の影響について

3.1. 外環（関越～東名）整備により輸送が効率化されることで、企業活動に変化はあると思いますか。

回答欄	(例) 輸送効率の向上、コストへの影響、新たな提携先や顧客の開拓など
-----	---

4. 外環（関越～東名）整備に対する将来需要について

4.1. 業界の将来動向や、貴社の中長期的な目標について、差し支えない範囲で教えてください。

回答欄	
-----	--

4.2. 将来の活動の動向（生産、雇用など）を踏まえた、外環（関越～東名）をはじめとする高速道路ネットワーク整備の必要性について、ご意見をお聞かせください。

回答欄	
-----	--

4.3. 日本企業の国際競争力の観点から、外環（関越～東名）をはじめとする高速道路ネットワーク整備の必要性について、ご意見をお聞かせください。

回答欄

5. 外環（東名～湾岸）の必要性、効果について

5.1. 外環が湾岸まで延伸されることで、想定されるメリットを教えてください。

回答欄

以上です。ご協力ありがとうございました。

⑪

機械関連事業者向けヒアリング調査票			
会社名		調査日時	
連絡先		訪問先	
回答部署			

※回答いただける範囲で構いません。

1. 事業概要について**1.1. 事業内容やビジネスモデルについて教えてください。**

回答欄	
-----	--

2. 拠点や輸送について**2.1. 貴社の物流の仕組みについて教えてください。**

回答欄	
-----	--

2.2. 製品の輸送に当り重視されていることを教えてください(定時性など)。

回答欄	
-----	--

2.3. 製品の輸送に当り、交通、特に高速道路の利便性について問題に感じていることを教えてください。

回答欄	(例) 首都高の●●区間の渋滞がひどい など
-----	------------------------

3. 外環（関越～東名）整備の影響について

3.1. 外環（関越～東名）整備により輸送が効率化されることで、企業活動に変化はあると思いますか。

回答欄	(例) 輸送効率の向上、コストへの影響、新たな提携先や顧客の開拓など
-----	---

4. 外環（関越～東名）整備に対する将来需要について

4.1. 業界の将来動向や、貴社の中長期的な目標について、差し支えない範囲で教えてください。

回答欄	
-----	--

4.2. 将来の活動の動向（生産、雇用など）を踏まえた、外環（関越～東名）をはじめとする高速道路ネットワーク整備の必要性について、ご意見をお聞かせください。

回答欄	
-----	--

4.3. 日本企業の国際競争力の観点から、外環（関越～東名）をはじめとする高速道路ネットワーク整備の必要性について、ご意見をお聞かせください。

回答欄

5. 外環（東名～湾岸）の必要性、効果について

5.1. 外環が湾岸まで延伸されることで、想定されるメリットを教えてください。

回答欄

以上です。ご協力ありがとうございました。

⑫

医療関連事業者向けヒアリング調査票			
会社名		調査日時	
連絡先		訪問先	
回答部署			

※回答いただける範囲で構いません。

1. 事業概要について

1.1. 事業内容やビジネスモデルについて教えてください。

回答欄	
-----	--

2. 拠点や輸送について

2.1. 貴社の物流の仕組みやについて教えてください。

回答欄	
-----	--

2.2. 医療機器を輸送する上で重視されていることを教えてください。

回答欄	
-----	--

2.3. 輸送に当り、交通、特に高速道路の利便性について問題に感じていることについて教えてください。

回答欄	(例) 首都高の●●区間の渋滞がひどい など
-----	------------------------

3. 外環（関越～東名）整備の影響について

3.1. 外環（関越～東名）整備により輸送が効率化されることで、企業活動に変化はあると思いますか。

回答欄	(例) 拠点の新設、新規サービスの提供、新たな提携先や顧客の開拓など
-----	---

4. 外環（関越～東名）整備に対する将来需要について

4.1. 業界の将来動向や、貴社の中長期的な目標について、差し支えない範囲で教えてください。

回答欄	
-----	--

4.2. 将来の活動の動向（生産、雇用など）を踏まえた、外環（関越～東名）をはじめとする高速道路ネットワーク整備の必要性について、ご意見をお聞かせください。

回答欄	
-----	--

5. 外環（東名～湾岸）の必要性、効果について

5.1. 外環が湾岸まで延伸されることで、想定されるメリットを教えてください。

回答欄	
-----	--

以上です。ご協力ありがとうございました。

会社名	[REDACTED]	調査日時	
連絡先		訪問先	
回答部署			

1. 事業概要について

回答欄	
-----	--

回 答 欄	
-------------	--

回 答 欄	
-------------	--

回答欄	(例) 首都高の●●区間の渋滞がひどい など

3. 外環（関越～東名）整備の影響について

3.1. 外環(関越～東名)整備により輸送が効率化されることで、企業活動に変化はあると思いますか。

回答欄	(例) 通勤利便性向上による人材確保、企業間連携の促進など
-----	--------------------------------------

4. 外環（関越～東名）整備に対する将来需要について

4.1. 業界の将来動向や、貴社の中長期的な目標について、差し支えない範囲で教えてください。

回答欄	
-----	--

4.2. 将来の活動の動向（生産、雇用など）を踏まえた、外環（関越～東名）をはじめとする高速道路ネットワーク整備の必要性について、ご意見をお聞かせください。

回答欄	
-----	--

5. 外環（東名～湾岸）の必要性、効果について

5.1. 外環が湾岸まで延伸されることで、想定されるメリットを教えてください。

回答欄	
-----	--

以上です。ご協力ありがとうございました。

⑭

生活関連事業者向けヒアリング調査票

会社名		調査日時	
連絡先		訪問先	
回答部署			

※回答いただける範囲で構いません。

1. 事業概要について

1.1. 事業内容やビジネスモデルについて教えてください。

回答欄	
-----	--

2. 拠点や輸送について

2.1. 〇〇に工場を保有されていますが、物流の仕組みや利用の多い方面について教えてください。

回答欄	
-----	--

2.2. 製品の輸送に当り、交通、特に高速道路の利便性について問題に感じていることを教えてください。

回答欄	(例) 首都高の●●区間の渋滞がひどい など
-----	------------------------

3. 外環（関越～東名）整備の影響について

3.1. 外環（関越～東名）整備により輸送が効率化されることで、企業活動に変化はあると思いますか。

回答欄	(例) 輸送効率の向上、コストへの影響、新たな提携先や顧客の開拓など
-----	------------------------------------

4. 外環（関越～東名）整備に対する将来需要について

4.1. 業界の将来動向や、貴社の中長期的な目標について、差し支えない範囲で教えてください。

回答欄	
-----	--

4.2. 将来の活動の動向（生産、雇用など）を踏まえた、外環（関越～東名）をはじめとする高速道路ネットワーク整備の必要性について、ご意見をお聞かせください。

回答欄	
-----	--

5. 外環（東名～湾岸）の必要性、効果について

5.1. 外環が湾岸まで延伸されることで、想定されるメリットを教えてください。

回答欄	
-----	--

以上です。ご協力ありがとうございました。

⑮

生活関連事業者向けヒアリング調査票

会社名		調査日時	
連絡先		訪問先	
回答部署			

※回答いただける範囲で構いません。

1. 事業概要について

1.1. 事業内容やビジネスモデルについて教えてください。

回答欄	
-----	--

2. 拠点や輸送について

2.1. 〇〇の物流の仕組みについて教えてください。また、御社で提供されている配送サービスについても教えてください（エリアや配送頻度など）。

回答欄	
-----	--

2.2. 〇〇の輸送に当り、交通、特に高速道路の利便性について問題に感じていることを教えてください。

回答欄	(例) 首都高の●●区間の渋滞がひどい など
-----	------------------------

3. 外環（関越～東名）整備の影響について

3.1. 外環（関越～東名）整備により輸送が効率化されることで、企業活動に変化はあると思いますか。

回答欄	(例) 輸送効率の向上、コストへの影響、商品の付加価値の向上、仕入・配送先の拡大など
-----	--

4. 外環（関越～東名）整備に対する将来需要について

4.1. 業界の将来動向や、貴社の中長期的な目標について、差し支えない範囲で教えてください。

回答欄	
-----	--

4.2. 将来の活動の動向（生産、雇用など）を踏まえた、外環（関越～東名）をはじめとする高速道路ネットワーク整備の必要性について、ご意見をお聞かせください。

回答欄	
-----	--

5. 外環（東名～湾岸）の必要性、効果について

5.1. 外環が湾岸まで延伸されることで、想定されるメリットを教えてください。

回答欄	
-----	--

以上です。ご協力ありがとうございました。

3. 外環（関越～東名）整備の影響について

3.1. 外環（関越～東名）整備により輸送が効率化されることで、企業活動に変化はあると思いますか。

回答欄	(例) 来客の増加、売上の増加、新規サービスや拠点の提供の検討など
-----	--

4. 外環（関越～東名）整備に対する将来需要について

4.1. 業界の将来動向や、貴社の中長期的な目標について、差し支えない範囲で教えてください。

回答欄	
-----	--

4.2. 将来の活動の動向（生産、雇用など）を踏まえた、外環（関越～東名）をはじめとする高速道路ネットワーク整備の必要性について、ご意見をお聞かせください。

回答欄	
-----	--

5. 外環（東名～湾岸）の必要性、効果について

5.1. 外環が湾岸まで延伸されることで、想定されるメリットを教えてください。

回答欄	
-----	--

以上です。ご協力ありがとうございました。

観光関連事業者向けヒアリング調査票

会社名		調査日時	
連絡先		訪問先	
回答部署			

※回答いただける範囲で構いません。

1. 事業概要について

1.1. 事業内容やビジネスモデルについて教えてください。

回答欄	
-----	--

2. 拠点や輸送について

2.1. 首都圏における高速道路の利用状況や、課題に感じていることについて教えてください。

回答欄	
-----	--

3. 外環（関越～東名）整備の影響について

3.1. 外環（関越～東名）整備によりバスの経路の転換は考えられますか。

回答欄	
-----	--

3.2. 外環(関越～東名)整備により輸送が効率化されることで、企業活動に変化はあると思いますか。

回答欄	(例) 定時性の確保、所要時間の短縮、滞在時間増加によるツアー内容の変更、新規企画の可能性など
-----	--

4. 外環(関越～東名)整備に対する将来需要について

4.1. 業界の将来動向や、貴社の中長期的な目標について、差し支えない範囲で教えてください。

回答欄	
-----	--

4.2. 将来の活動の動向(生産、雇用など)を踏まえた、外環(関越～東名)をはじめとする高速道路ネットワーク整備の必要性について、ご意見をお聞かせください。

回答欄	
-----	--

5. 外環（東名～湾岸）の必要性、効果について

5.1. 外環が湾岸まで延伸されることで、想定されるメリットを教えてください。

回答欄

以上です。ご協力ありがとうございました。

⑬

商業施設事業者向けヒアリング調査票

会社名		調査日時	
連絡先		訪問先	
回答部署			

※回答いただける範囲で構いません。

1. 事業概要について

1.1. 事業内容やビジネスモデルについて教えてください。

回答欄	
-----	--

2. 拠点や輸送について

2.1. 貴社の物流の仕組みや高速道路の利用状況について教えてください。

回答欄	
-----	--

2.2. どの方面からの来客が多いのか、可能な範囲で教えてください。

回答欄	(例) 首都高の●●区間の渋滞がひどい など
-----	------------------------

2.3. どの方面からの来客が多いのか、可能な範囲で教えてください。

回答欄	(例) 首都高の●●区間の渋滞がひどい など
-----	------------------------

3. 外環（関越～東名）整備の影響について

3.1. 外環（関越～東名）整備により輸送が効率化されることで、企業活動に変化はあると思いますか。

回答欄	(例) 来客の増加、売上の増加、新規サービスや拠点の提供の検討など
-----	--

4. 外環（関越～東名）整備に対する将来需要について

4.1. 業界の将来動向や、貴社の中長期的な目標について、差し支えない範囲で教えてください。

回答欄	
-----	--

4.2. 将来の活動の動向（生産、雇用など）を踏まえた、外環（関越～東名）をはじめとする高速道路ネットワーク整備の必要性について、ご意見をお聞かせください。

回答欄	
-----	--

5. 外環（東名～湾岸）の必要性、効果について

5.1. 外環が湾岸まで延伸されることで、想定されるメリットを教えてください。

回答欄

以上です。ご協力ありがとうございました。

①9

商業施設事業者向けヒアリング調査票

会社名		調査日時	
連絡先		訪問先	
回答部署			

※回答いただける範囲で構いません。

1. 事業概要について

1.1. 事業内容やビジネスモデルについて教えてください。

回答欄	
-----	--

2. 拠点や輸送について

2.1. 貴社の物流の仕組みや高速道路の利用状況について教えてください。

回答欄	
-----	--

2.2. どの方面からの来客が多いのか、可能な範囲で教えてください。

回答欄	(例) 首都高の●●区間の渋滞がひどい など
-----	------------------------

2.3. どの方面からの来客が多いのか、可能な範囲で教えてください。

回答欄	(例) 首都高の●●区間の渋滞がひどい など
-----	------------------------

3. 外環（関越～東名）整備の影響について

3.1. 外環（関越～東名）整備により輸送が効率化されることで、企業活動に変化はあると思いますか。

回答欄	(例) 来客の増加、売上の増加、新規サービスや拠点の提供の検討など
-----	-----------------------------------

4. 外環（関越～東名）整備に対する将来需要について

4.1. 業界の将来動向や、貴社の中長期的な目標について、差し支えない範囲で教えてください。

回答欄	
-----	--

4.2. 将来の活動の動向（生産、雇用など）を踏まえた、外環（関越～東名）をはじめとする高速道路ネットワーク整備の必要性について、ご意見をお聞かせください。

回答欄	
-----	--

5. 外環（東名～湾岸）の必要性、効果について

5.1. 外環が湾岸まで延伸されることで、想定されるメリットを教えてください。

回答欄	
-----	--

以上です。ご協力ありがとうございました。

3) アポイントの実施

これまでに整理した調査票などを用いて各 19 社にヒアリング調査への意向について確認を行った。

その結果、下表の 6 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。

4) ヒアリングの実施

ヒアリング対象として選定した 19 社のうち、訪問ヒアリングの承諾が得られた 6 社についてヒアリングを実施した。

表 3.2-6 ヒアリング実施企業

No.	企業名
1	
2	
3	
4	
5	
6	

各社のヒアリングの議事内容を次頁以降に示す。

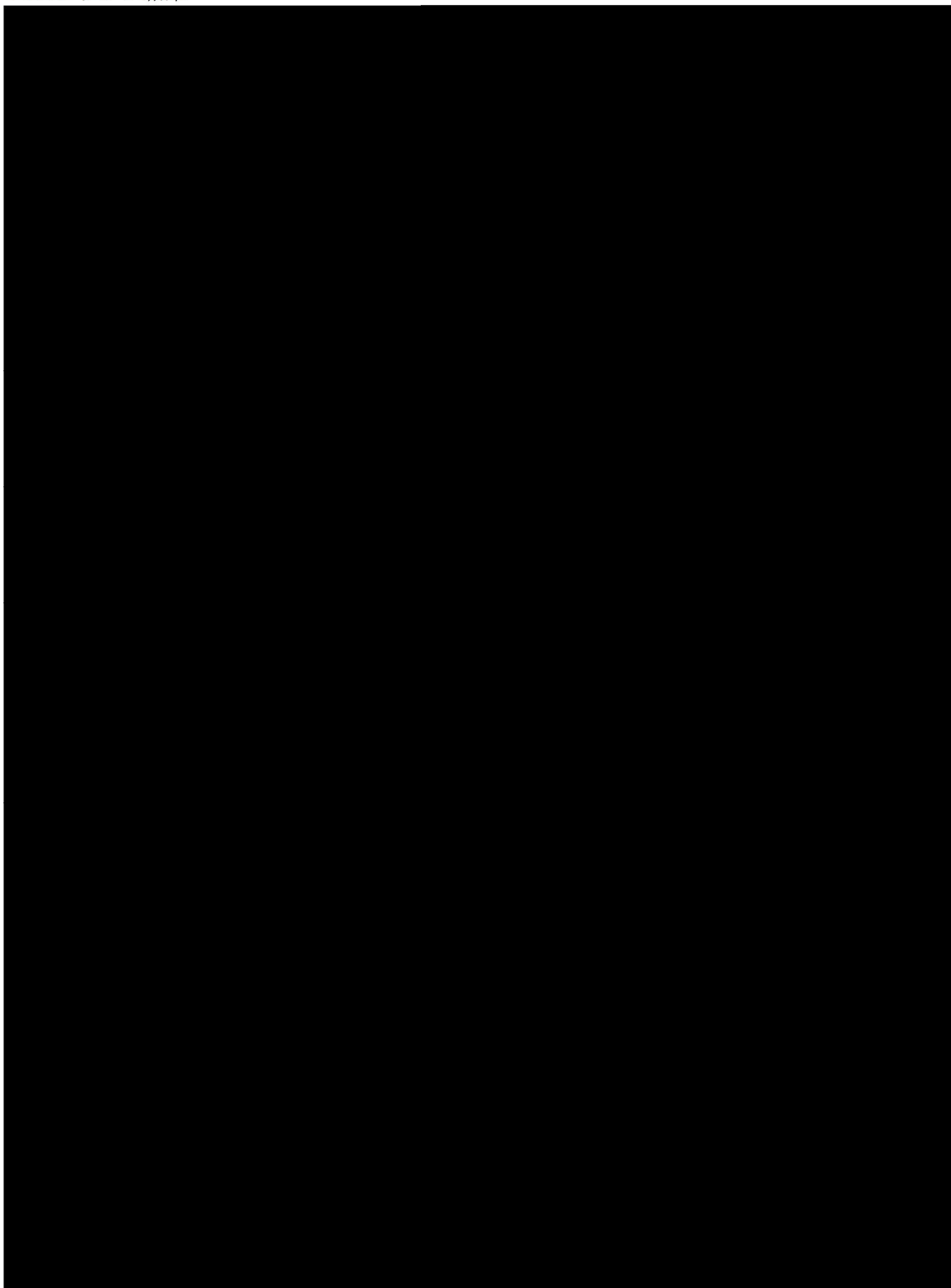
事業概要は各社のホームページを基に整理した。

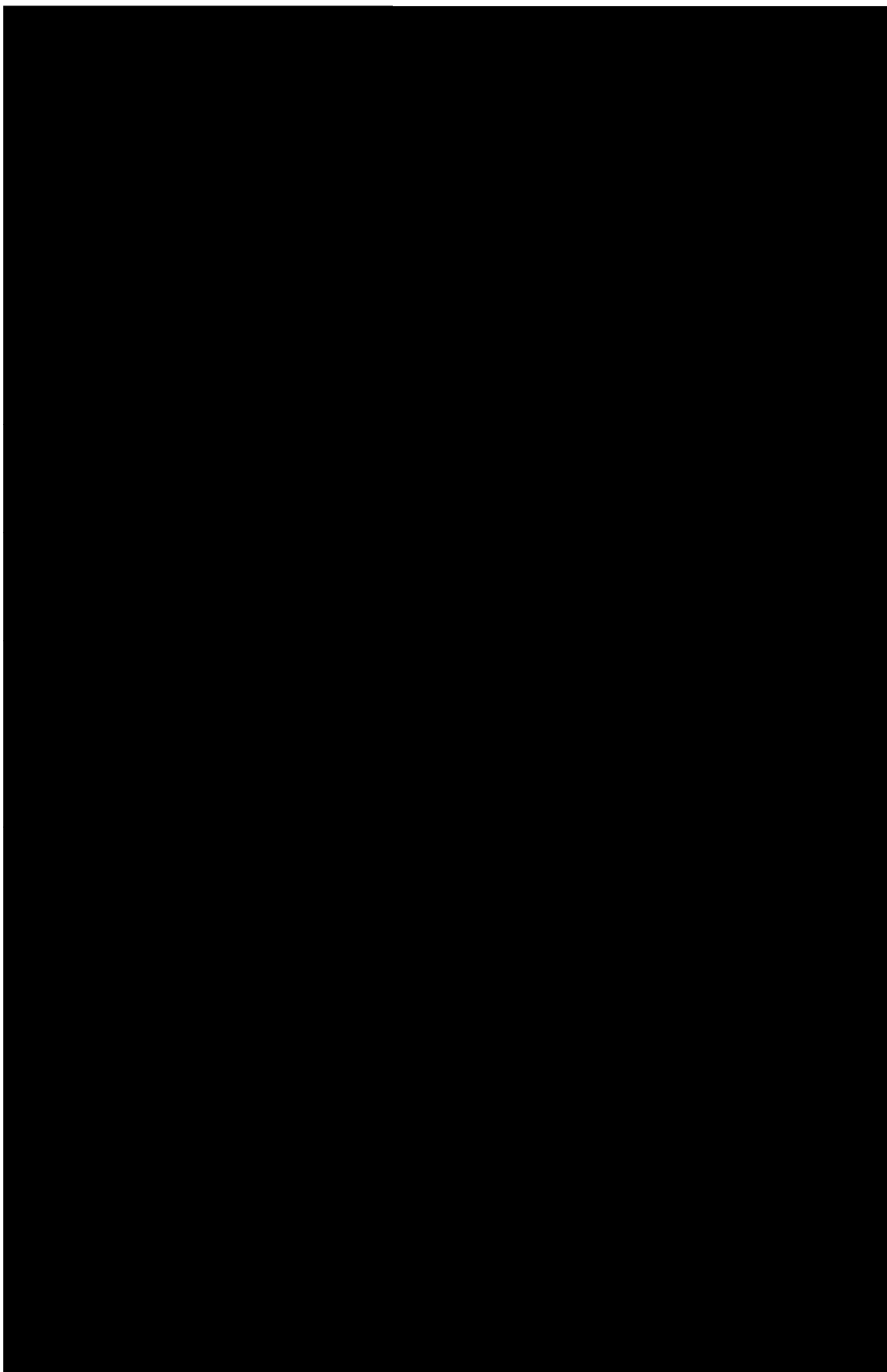
① [Redacted]

■ 概要

企業名	[Redacted]
訪問先	[Redacted]
訪問日時	平成 29 年 11 月 22 日（水）
訪問者	国土交通省 東京外かく環状道路事務所：佐藤副所長、佐野係長 別府技官、田上技官 パシフィックコンサルタンツ株式会社：[Redacted]
事業概要	[Redacted]

■ヒアリング結果





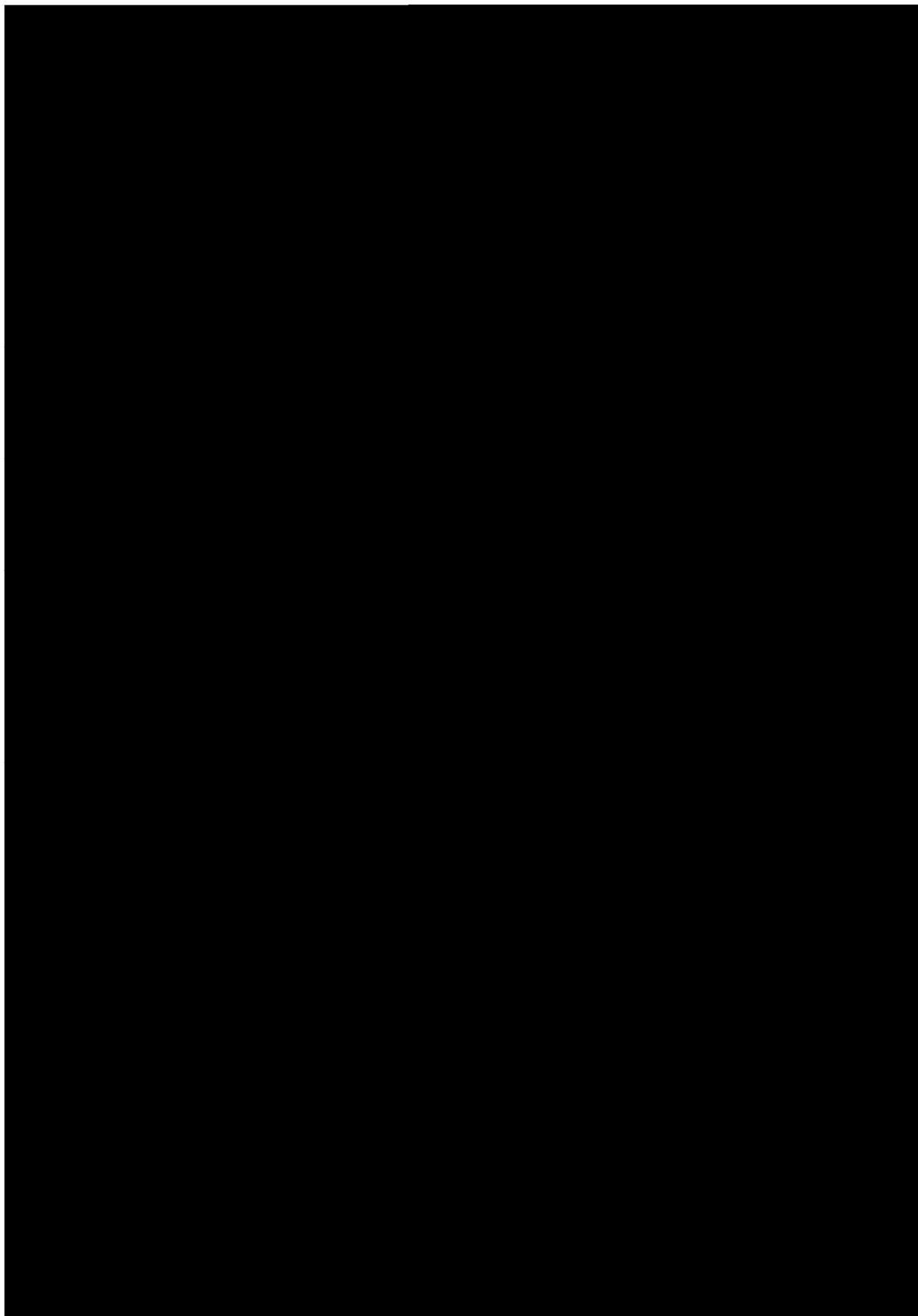


② [REDACTED]

■ 概要

企業名	[REDACTED]
訪問先	[REDACTED]
訪問日時	平成 29 年 11 月 22 日（水）
訪問者	国土交通省 東京外かく環状道路事務所：佐藤副所長、千葉建設専門官 別府技官 パシフィックコンサルタンツ株式会社：[REDACTED]
事業概要	[REDACTED]

■ヒアリング結果



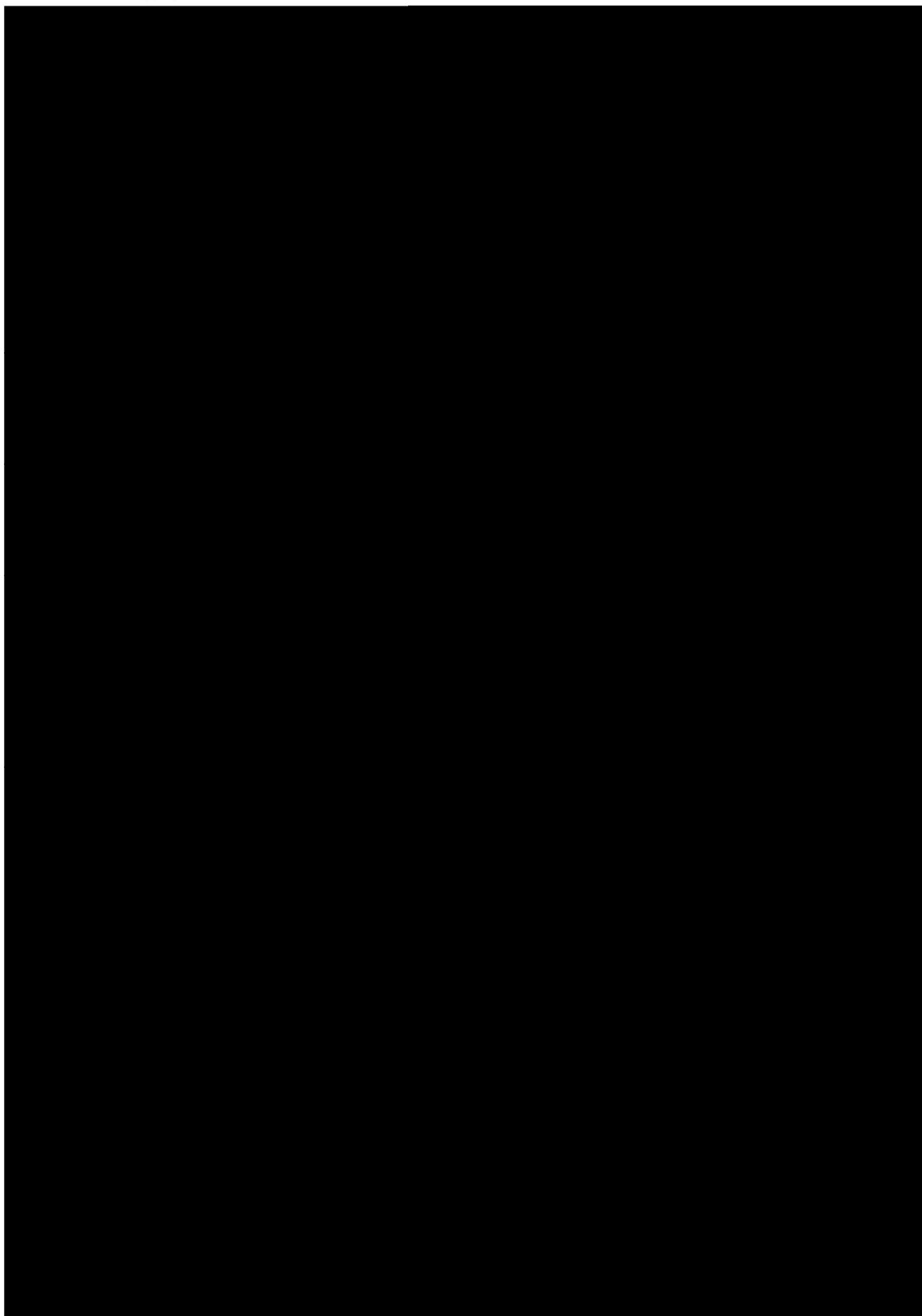


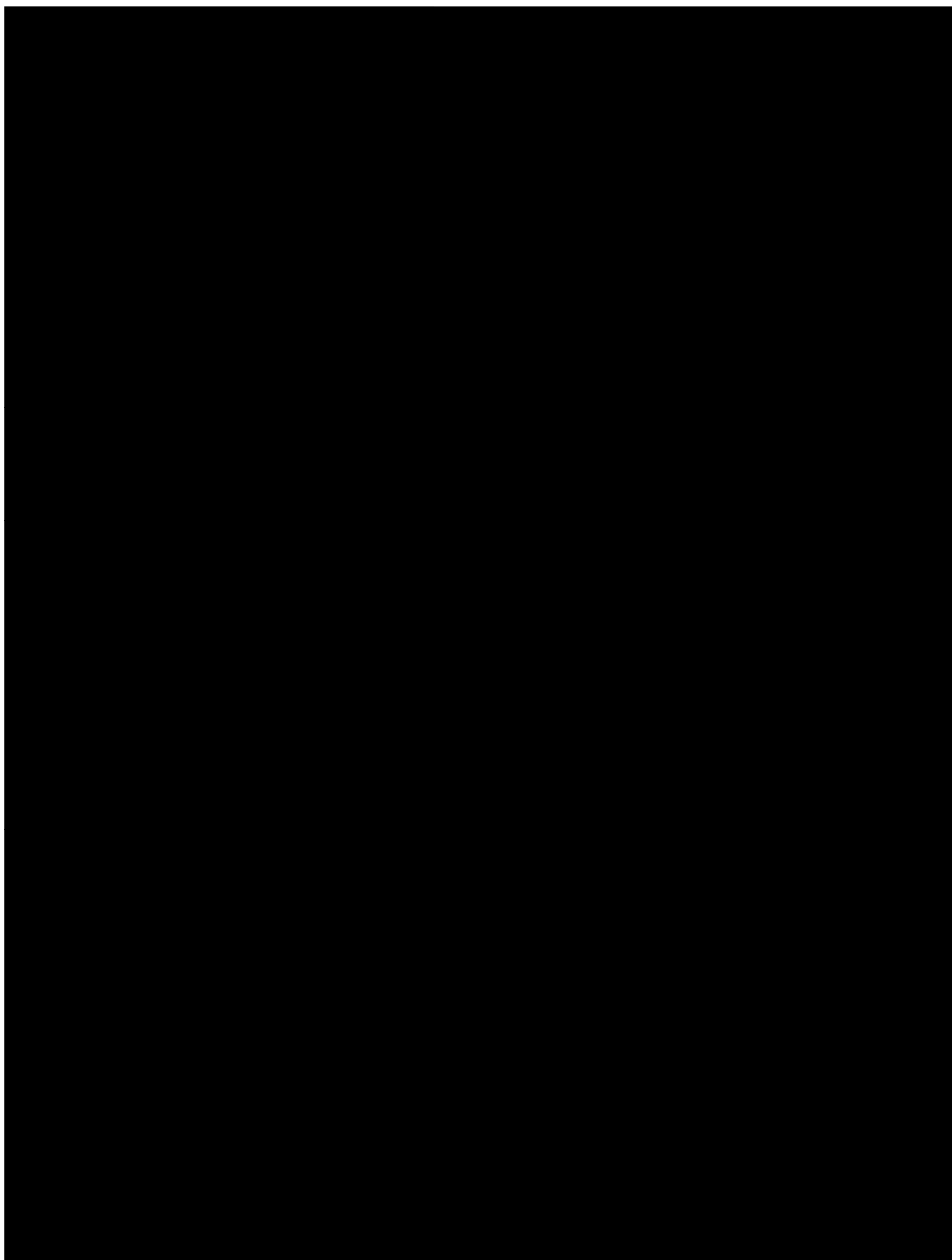
③

■ 概要

企業名	
訪問先	
訪問日時	平成 29 年 11 月 27 日 (月)
訪問者	国土交通省 東京外かく環状道路事務所：佐藤副所長、山田専門官、別府技官 パシフィックコンサルタンツ株式会社：
事業概要	

■ヒアリング結果



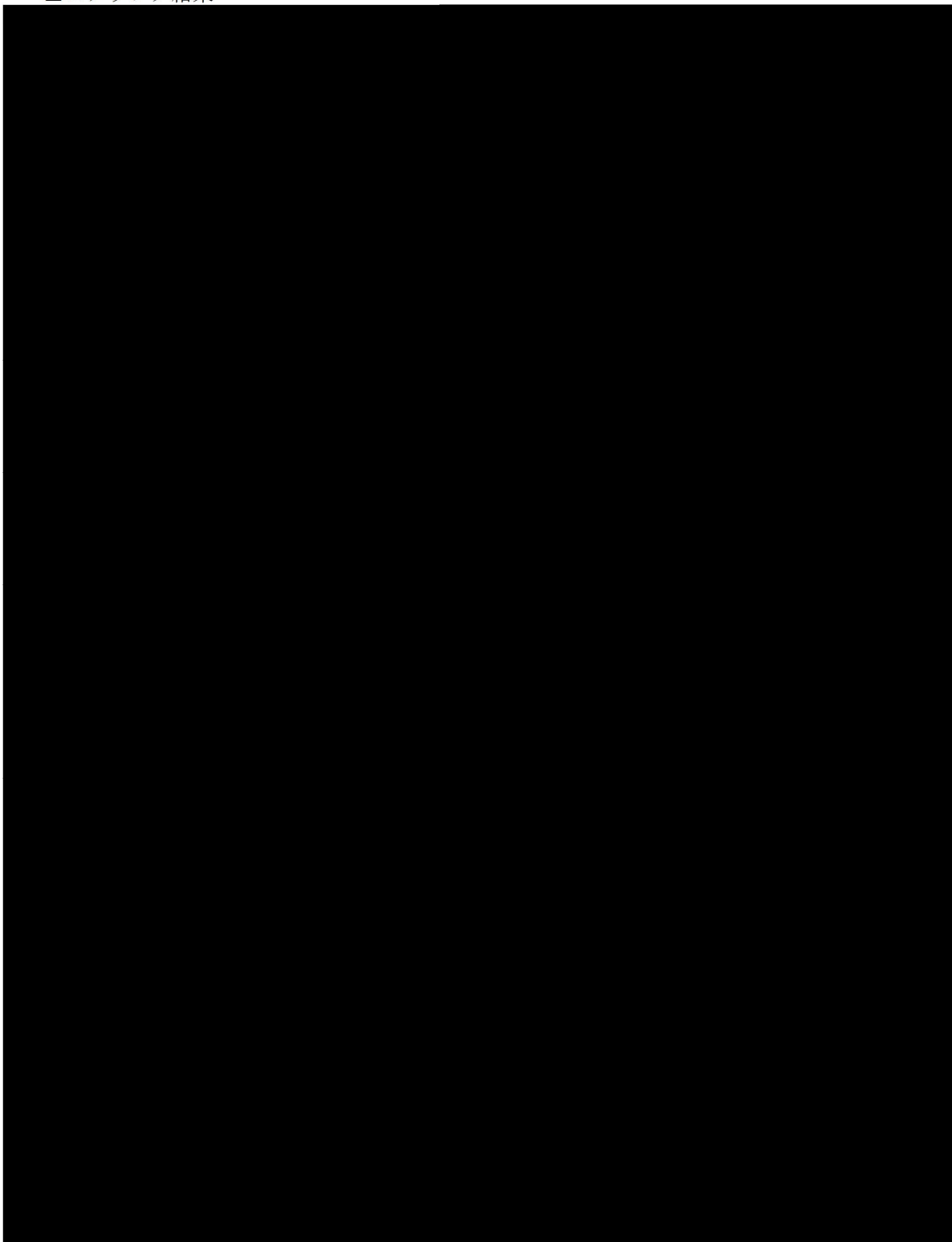


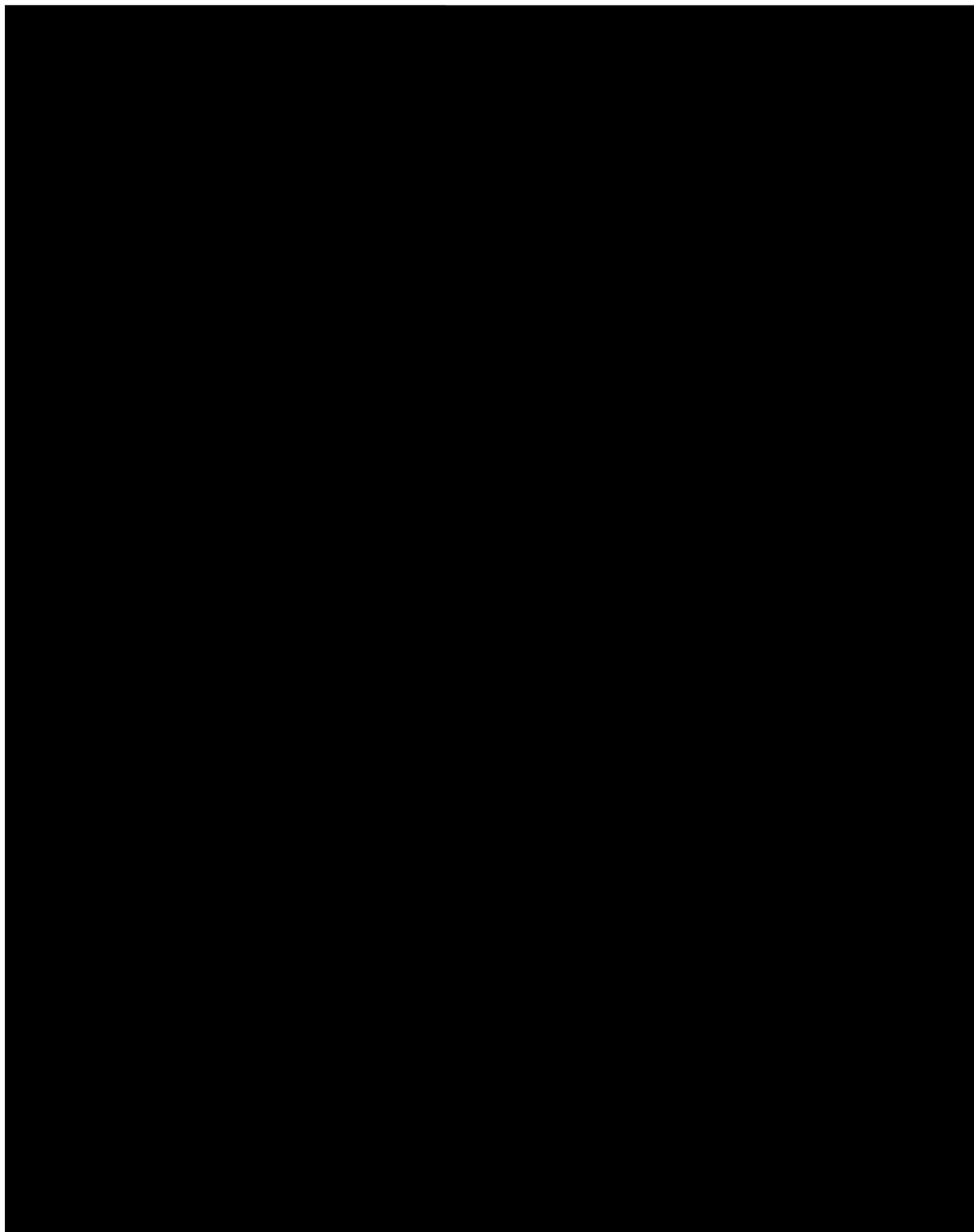
④ [REDACTED]

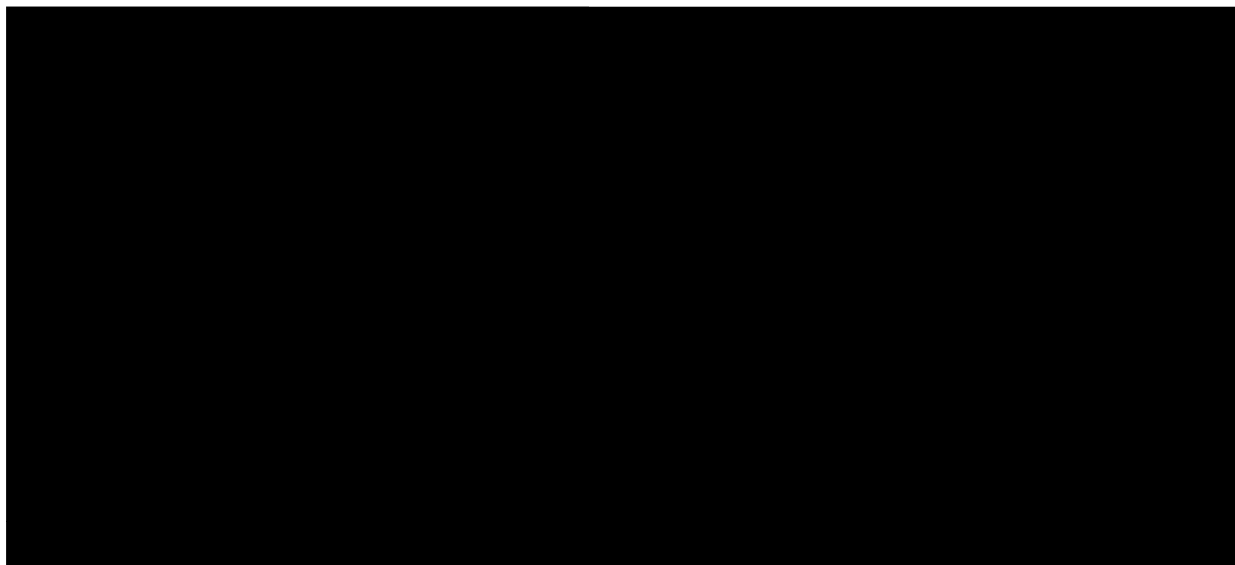
■ 概要

企業名	[REDACTED]
訪問先	[REDACTED]
訪問日時	平成 29 年 12 月 5 日 (火)
訪問者	国土交通省 東京外かく環状道路事務所：佐藤副所長、山田専門官、佐野係長、 羽山技官 パシフィックコンサルタンツ株式会社：[REDACTED]
事業概要	[REDACTED]

■ヒアリング結果





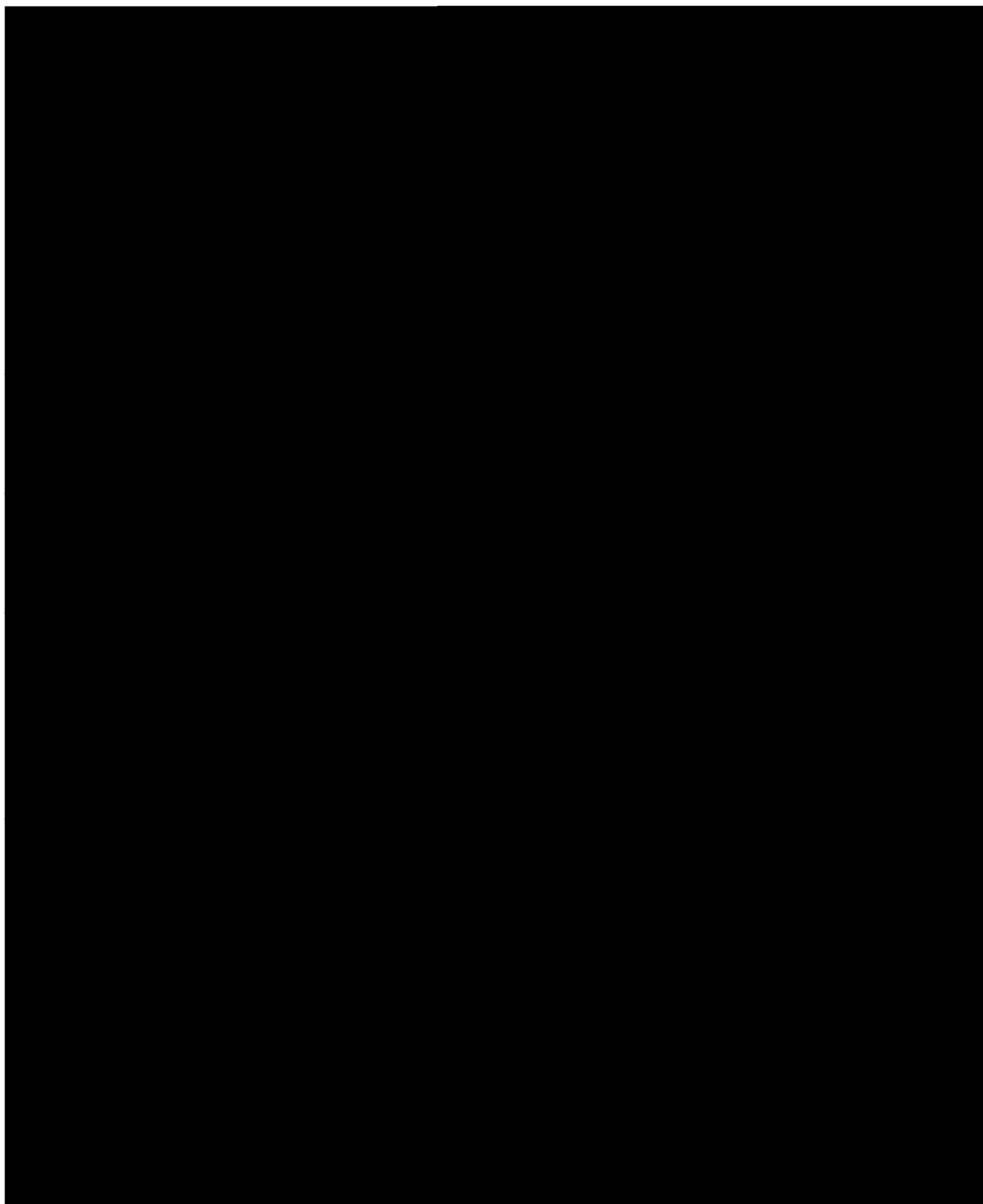


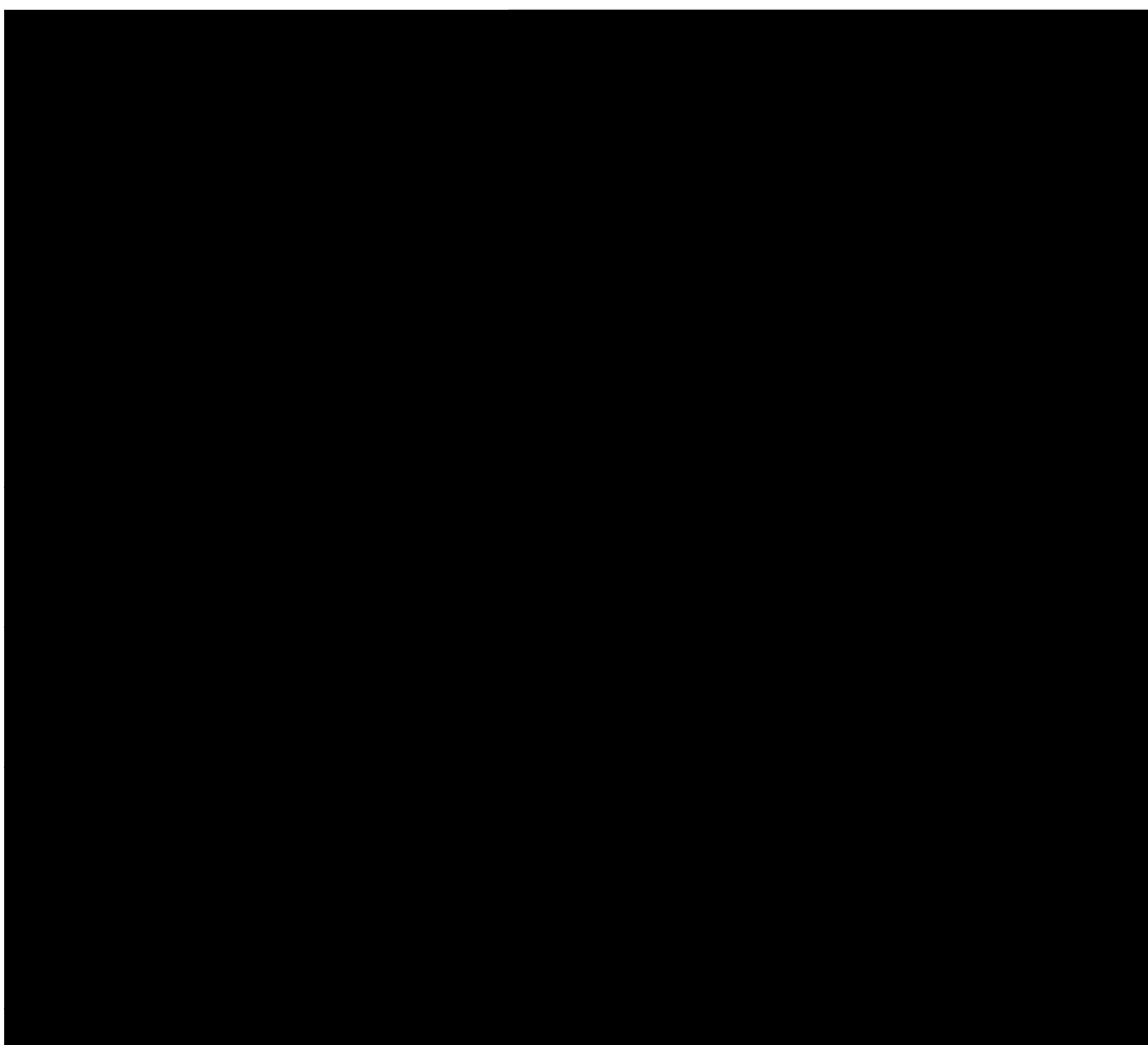
⑤ [Redacted]

■ 概要

企業名	[Redacted]
訪問先	[Redacted]
訪問日時	平成 29 年 12 月 5 日 (火)
訪問者	国土交通省 東京外かく環状道路事務所：佐藤副所長、山田専門官、別府技官 及川技官 パシフィックコンサルタンツ株式会社：[Redacted]
事業概要	[Redacted]

■ヒアリング結果



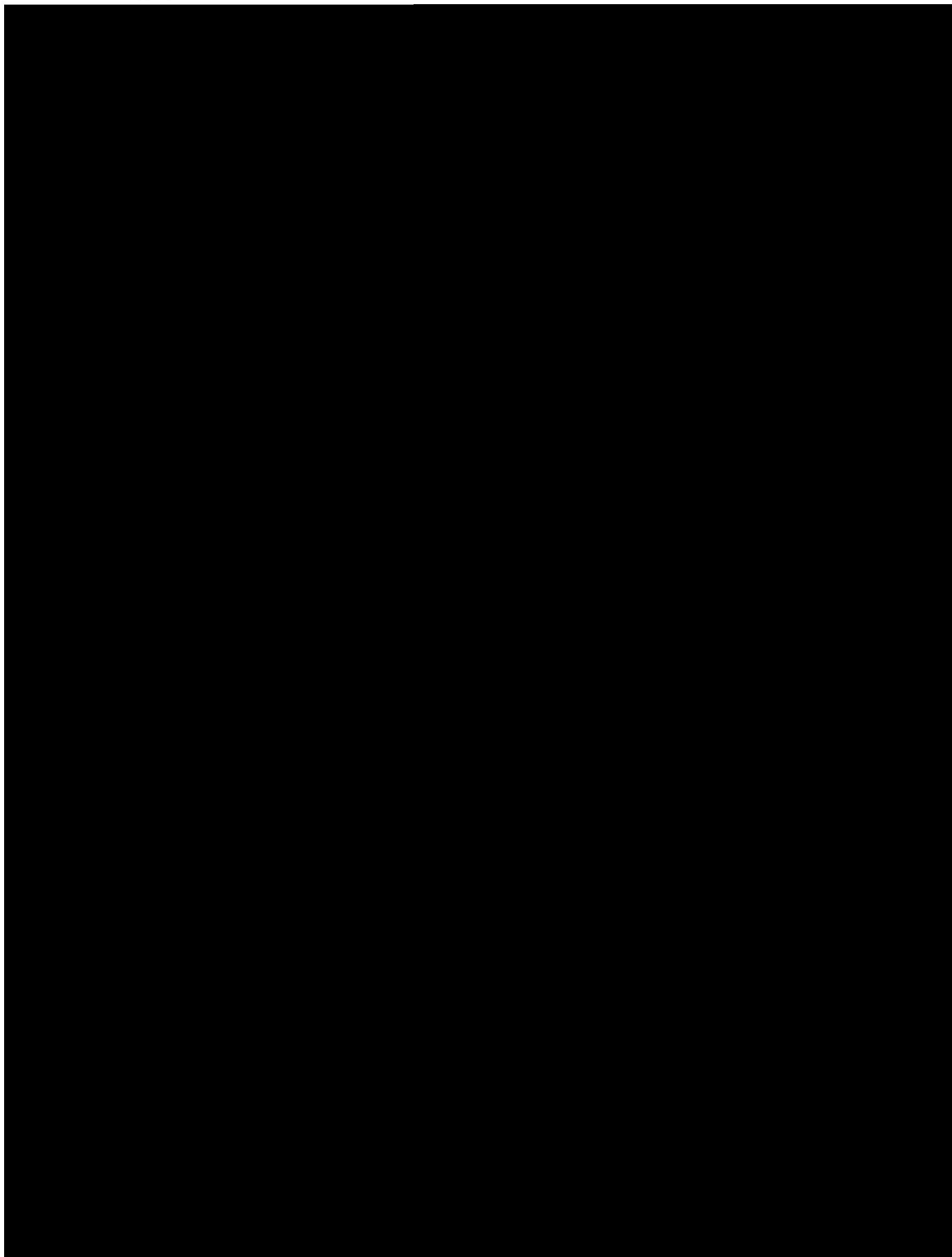


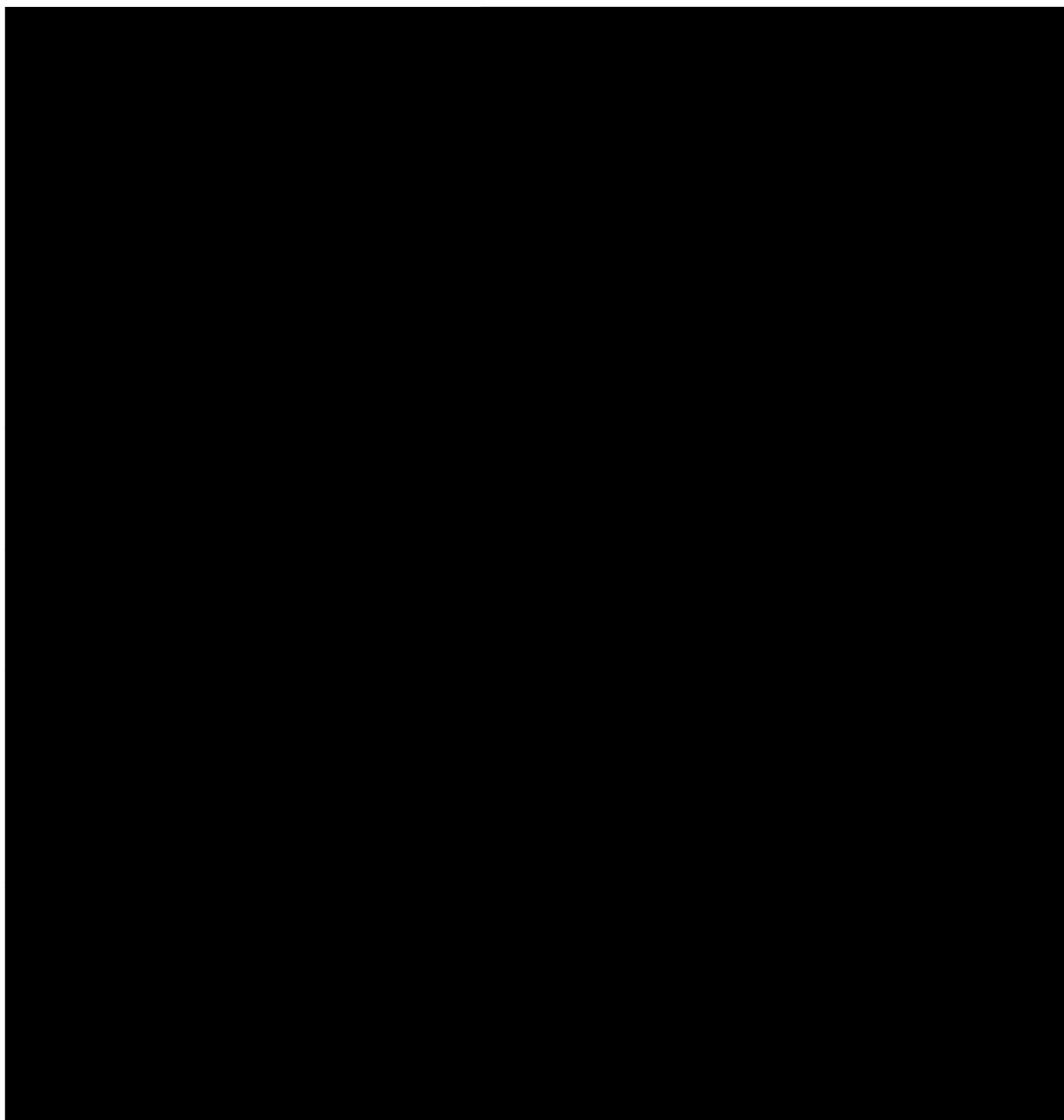
⑥ [Redacted]

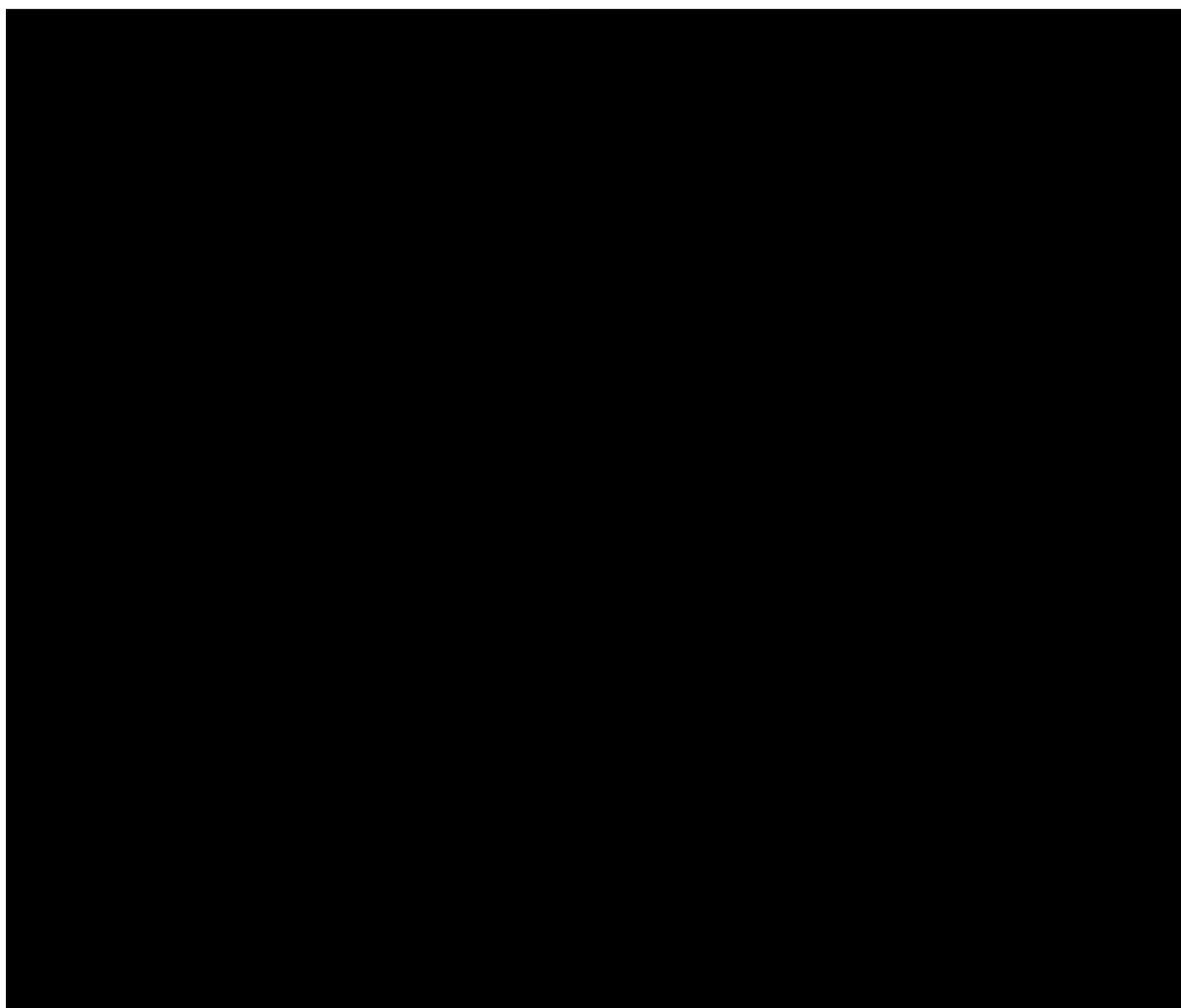
■ 概要

企業名	[Redacted]
訪問先	[Redacted]
訪問日時	平成 29 年 1 月 15 日 (月)
訪問者	国土交通省 東京外かく環状道路事務所：大胡課長、佐野係長、山崎技官、 別府技官 パシフィックコンサルタンツ株式会社：[Redacted]
事業概要	[Redacted]

■ヒアリング結果







2) ヒアリング結果の整理

これまでに整理したヒアリング調査の概要をもとに、ヒアリング結果を以下のフローで整理した。

まず、前項に示した議事内容を、「企業概要」、「課題」、「外環への期待感」に分類した。

次に、「課題」と「外環への期待感」を抽出し、項目と内容を整理した。



図 3.2-32 ヒアリング結果整理フロー

a) 議事内容の分類

ヒアリングを実施した各社について、議事内容を分類した結果は以下のとおりである。

① 

No.		ヒアリング内容	企業情報	分類 課題	整備効果	
■ 企業概要について						
1			☐			
2			☐			
■ 工場と物流センターの立地について						
3			☐			
4			☐			
5			☐			
■ 物流について						
・概要						
6			☐			
7			☐			
・トラックの回転率						
8				☐		
9				☐	☐	
10					☐	
11					☐	
12					☐	
・環境対応						
13					☐	
14					☐	
・ドライバーの拘束時間						
15					☐	☐
・輸出入（港湾関連）						
16						☐

②

No.	ヒアリング内容	分類		
		企業情報	課題	整備効果
■ 企業概要について				
1		☐		
2		☐		
3		☐		
4		☐		
■ 物流について				
5		☐		
6		☐		
7		☐		
8			☐	
9		☐		
10		☐		
11				☐
12				☐
13				☐
14				☐
15				☐
16			☐	
■ その他				
17			☐	
18			☐	☐
19				☐

④

No.	ヒアリング内容	企業情報	分類	影響効果
■ 企業課題について				
1		☐		
2		☐		
3		☐		
4		☐		
■ 物流について				
5		☐		
6		☐		
7		☐		
8		☐		
9		☐		
10		☐		
11		☐		☐
12		☐		
13		☐		
14		☐		
15		☐		
16			☐	
17				☐
18			☐	
19		☐		
20			☐	
21				☐
22				☐
23			☐	
24				☐
+ 仕入れについて				
25		☐		
+ ドライバーの増減について				
26			☐	☐
+ 自社配送比率の拡大について				
27			☐	

⑤ 

No.	ヒアリング内容	分類		
		企業情報	課題	整備効果
■ 企業概要について				
1		☐		
2		☐		
■ 物流について				
3		☐		
4		☐		
5		☐		
6			☐	
7		☐		
8				☐
9				☐
10			☐	
11			☐	
12				☐
13		☐		
14		☐		
15		☐		
16		☐		
17		☐		
18		☐		
19		☐		
20		☐		
21				☐

⑥

No.	ヒアリング内容	分類		数値効果
		企業情報	課題	
■企業概要について				
1		☐		
2		☐		
3		☐		
4		☐		
5		☐	☐	
6		☐		
7		☐		
8		☐		
9				☐
10		☐		
11		☐		
12		☐		
13		☐		
・品販の確保				
14		☐		
15			☐	
16			☐	
・ドライバーをはじめとした労働力の確保				
17			☐	
18			☐	
19			☐	
20			☐	
21			☐	
22		☐		
23		☐		
24				☐
■都心への店舗の展開について				
25				
26		☐		
27		☐		
28				☐

b) 「課題」と「外環への期待感」の整理結果

議事内容の分類結果に基づき、「課題」と「外環への期待感」を整理した結果は以下のとおりである。

整理した結果、渋滞に起因する企業活動への悪影響として、物流効率の低下や、ドライバーの拘束時間の長期化、配送サービスの質の低下、立地選択肢の少なさなどが挙げられていることがわかる。

また、これら課題に対し、外環（関越～東名）整備により改善が期待されていることも把握できた。

表 3.2-7 ヒアリング調査結果一覧表

分類	企業名	No.	課題										内容	外環への期待感													内容
			分類											分類													
			道路の課題		企業の課題									直接効果		波及効果											
渋滞	線形不良	コスト	物流管理・不足・改善	ドライバーの確保対応	定時性	運送性	荷入れ	配送圏域	配送距離	拠点立地	渋滞緩和	時間短縮	代価削減	走行性の向上	物流効率化	ドライバーの確保	コスト削減	業務上の向上	運送性の向上	品質向上	配送圏域の拡大	立地適性の向上					
①生活関連		①-1	○		○											○											
		①-2	○		○											○											
		①-3	○			○											○										
		①-4	○				○	○									○	○									
		①-5	○		○											○											
②機械関連		②-1	○					○											○								
		②-2	○					○								○											
		②-3	○					○											○								
③食品関連		③-1	○					○											○								
		③-2	○		○			○								○			○								
		③-3	○						○		○									○	○						
		③-4	○		○											○											
④通販関連		④-1	○					○	○										○	○							
		④-2	○																			○					
		④-3	○																				○				
		④-4	○																				○				
		④-5	○													○	○							○			
		④-6	○			○											○										
⑤生活詳細		⑤-1	○					○											○	○							
		⑤-2	○					○											○								
		⑤-3	○								○										○						
⑥商業施設		⑥-1	○		○											○											
		⑥-2	○		○	○											○	○									
		⑥-3	○					○												○							

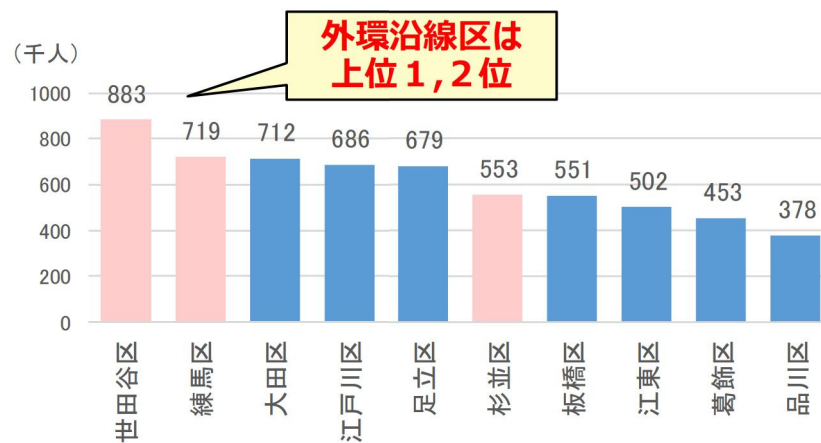
3.2.2 沿線7区市の特性

外環（関越～東名）の沿線7区市（練馬区、杉並区、世田谷区、武蔵野市、調布市、狛江市、三鷹市）を主対象としてその特性を整理した。

(1) 沿線7区市の人口

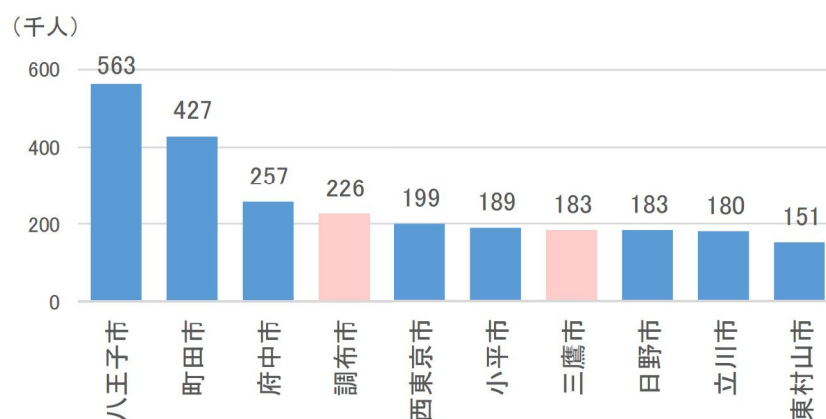
1) 市区町村別人口順位

沿線7区市の人口は東京都区部の中でも1位、2位となっており、東京都市郡部でも上位10位以内に2市がランクインしている。



出典：住民基本台帳（H28.1）

図 3.2-33 東京都区部 上位10位人口



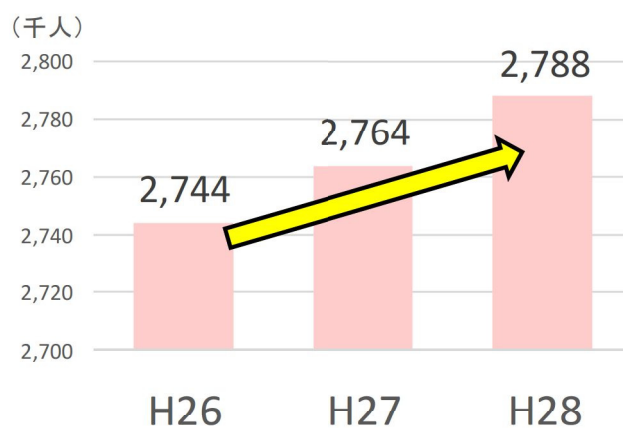
出典：住民基本台帳（H28.1）

※武蔵野市：143千人、狛江市：80千人

図 3.2-34 東京都市郡部 上位10位人口

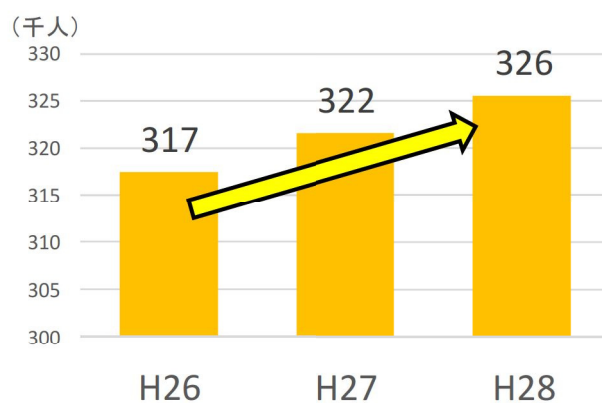
2) 人口の推移

沿線7区市の人口推移は、増加傾向となっており子供の人口も伸びている。



出典：住民基本台帳（H28.1）

図 3.2-35 沿線7区市人口の推移



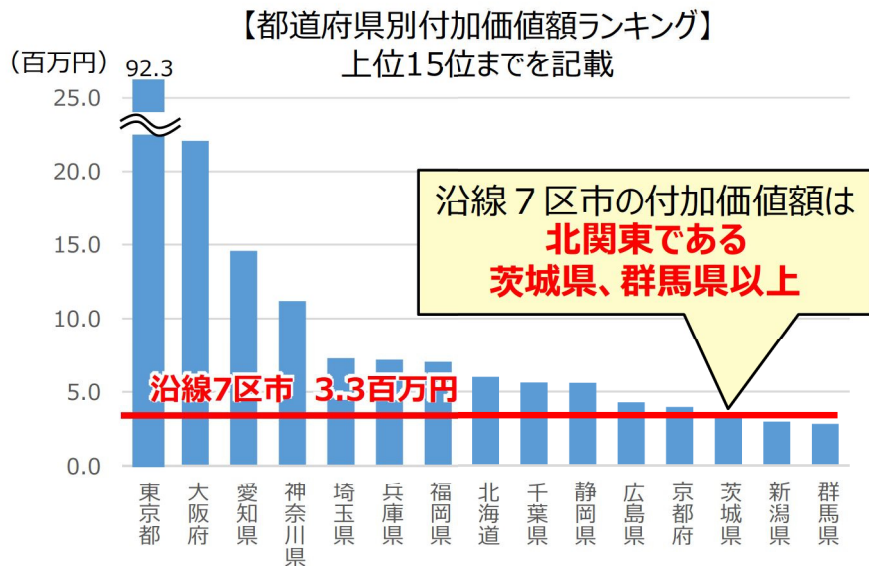
出典：住民基本台帳（H28.1）

図 3.2-36 沿線7区市人口の推移（0～14歳）

(2) 沿線7区市のポテンシャル

沿線7区市の付加価値額（売上高－費用）は3.3百万円となっており、北関東である茨城県、群馬県と同程度の付加価値額となっている。

沿線7区市は、企業活動の生産性が高く地域ポテンシャルが高い地域となっている。



出典：経済センサス基礎調査（H24）

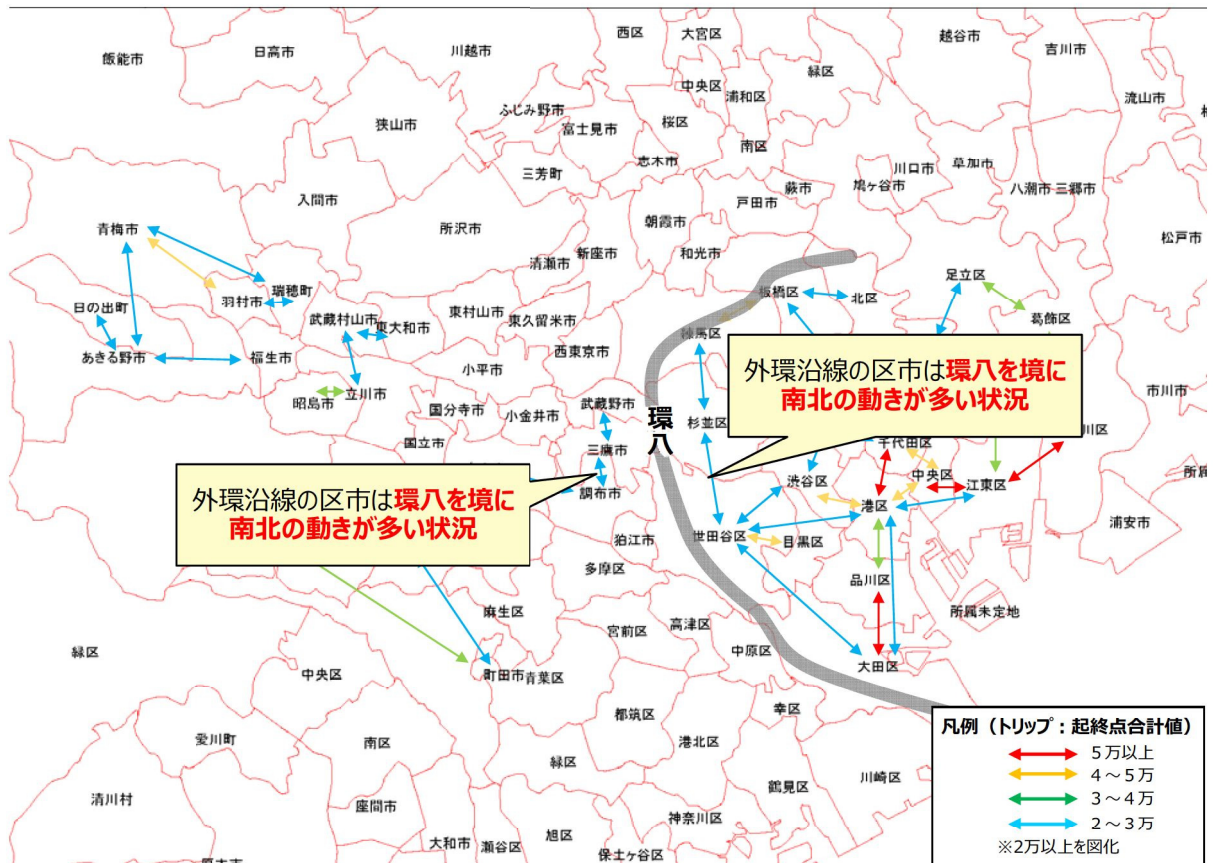
※付加価値額とは、企業の生産活動によって新たに生み出された価値（売上高－費用）

図 3.2-37 沿線7区市の付加価値額

(3) 沿線7区市の主な移動状況

沿線7区市は、環八を境に練馬区⇔杉並区⇔世田谷区、武蔵野市⇔三鷹市⇔調布市の南北の移動が多い状況となっている。

沿線7区市の主要な南北軸は環八となっており、沿線住民の主な移動経路となっていると想定される。



出典：第5回東京都市圏パーソントリップ調査（H20）

※トリップ目的「全目的」、自動車利用に関して東京都内を集計

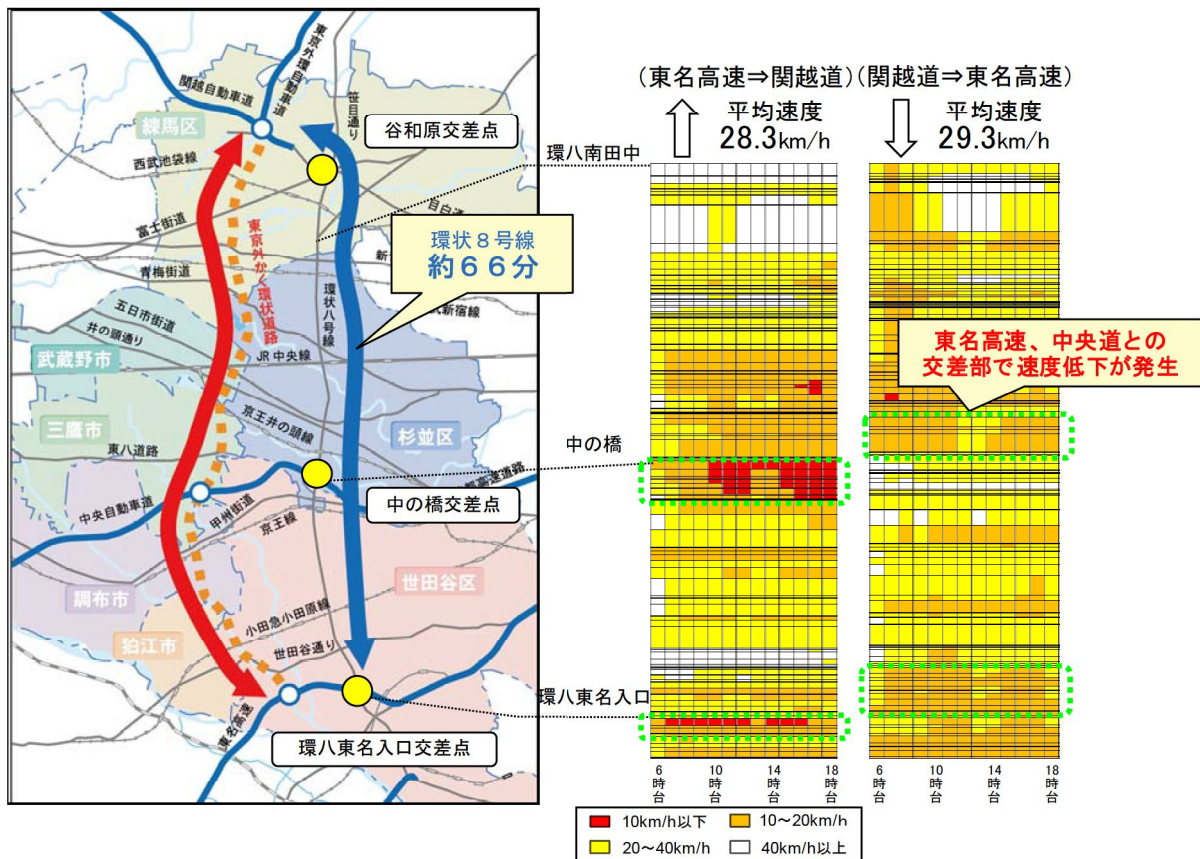
図 3.2-38 東京都内の市区町村別の移動状況

3.2.3 環八の交通状況

(1) 環八の速度状況

環八の速度は、東名高速、中央道との交差点で 10km/h 以下の速度低下が発生している。

高速道路との交差点で速度低下が発生していることから、高速道路利用の交通と沿線地域交通が合流し速度低下が発生している状況と考えられる。



出典：左図の所要時間は H27 道路交通センサス、右の速度図は ETC2.0 (H29.4～H29.6)

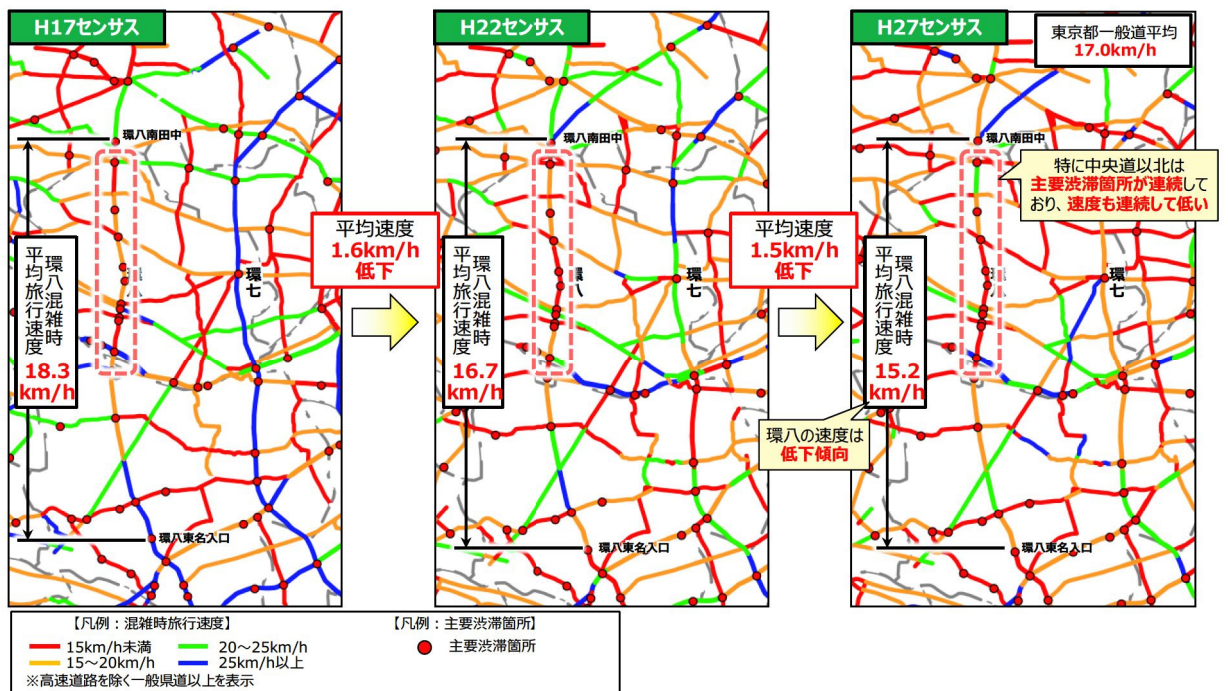
※左図所要時間は再評価公表資料と同様の算出区間、方法で作成しており ETC2.0 を使用していない

図 3.2-39 外環（関越～東名）間の所要時間(左)と環八の速度状況(右)

(2) 環八の速度状況の経年変化

環八の速度状況の経年変化は、速度が低下している状況となっている。

並行する中央環状線（H27.3 品川線開通）が開通する中、依然として 20km/h 以下の速度低下が発生している状況となっている。



出典：速度は H17.22.27 センサス混雑時旅行速度（上下平均速度）

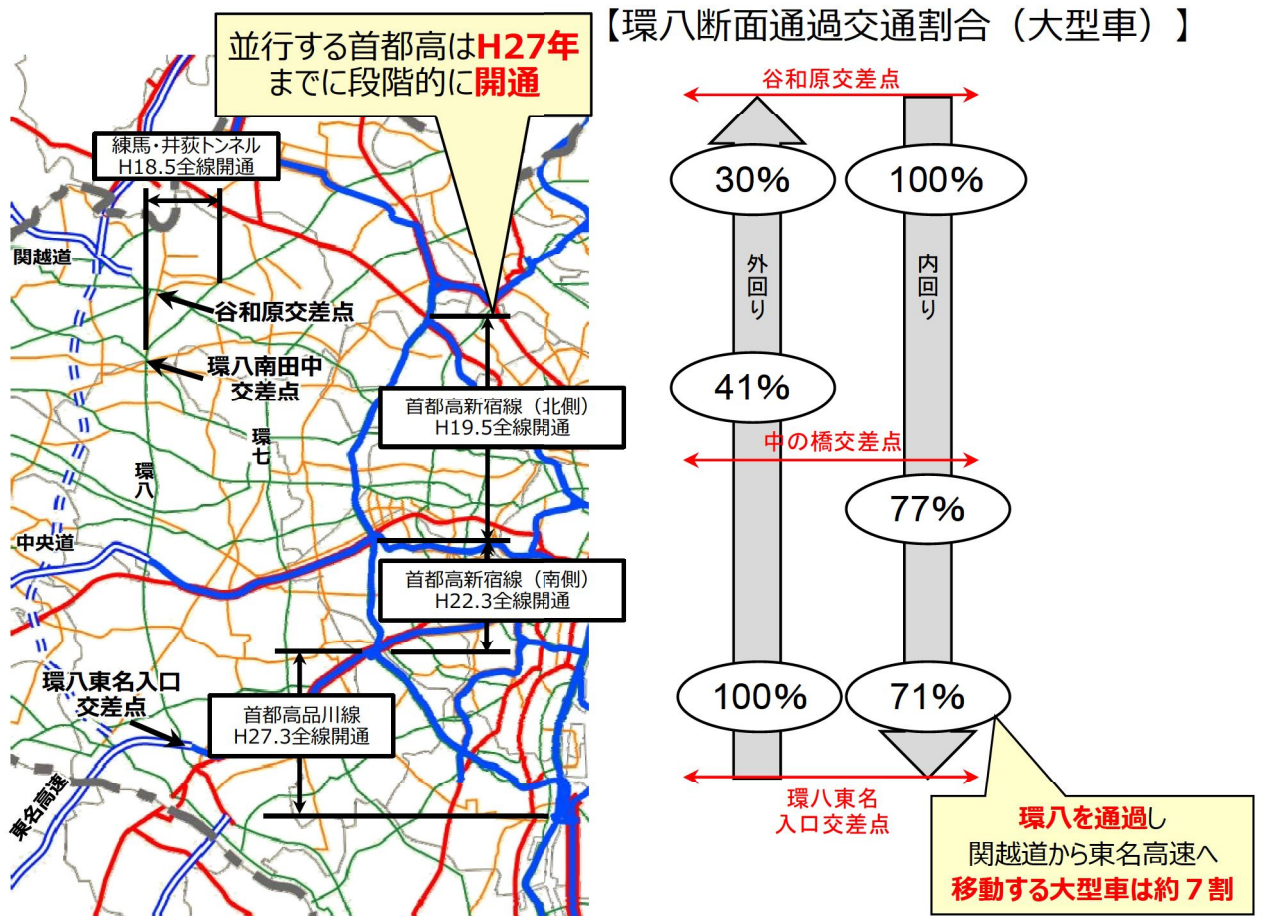
主要渋滞箇所は首都圏ボトルネック対策協議会資料

図 3.2-40 沿線地域のセンサス速度の変遷

■環八の速度が向上しない要因

環八周辺の道路状況は、練馬・井荻トンネル開通、首都高中央環状線が全線開通するなど変化している。

その中で環八の速度が向上しない要因は、関越道から東名高速へ移動する大型車交通が約7割存在しており、関越道、東名高速の交通量も増加傾向となっていることから向上しないと想定される。

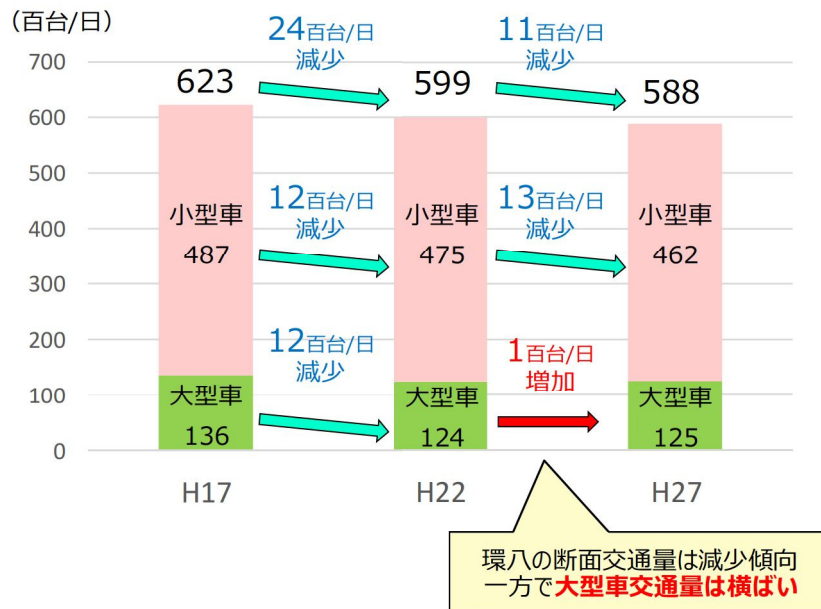


出典：ETC2.0（H29.4～H29.6）

図 3.2-41 環八周辺の整備状況、環八断面通過交通割合（大型車）

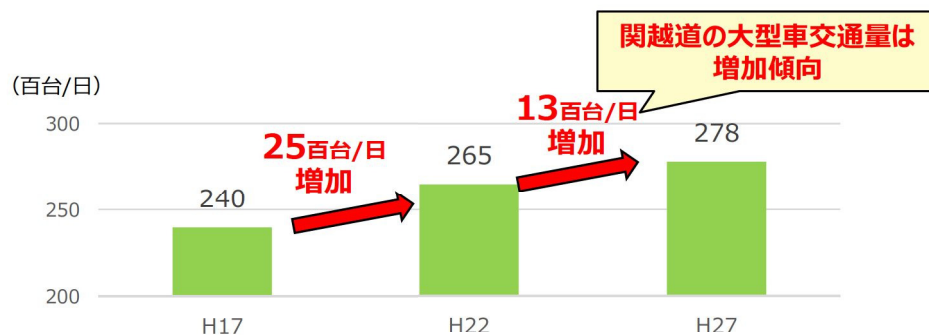
環八の交通量は減少傾向となっているが、大型車交通量は微増している。

また、関越道の大型車交通量も増加傾向となっており、環八を利用している大型車が減少しない要因と考えられる。



出典：道路交通センサス

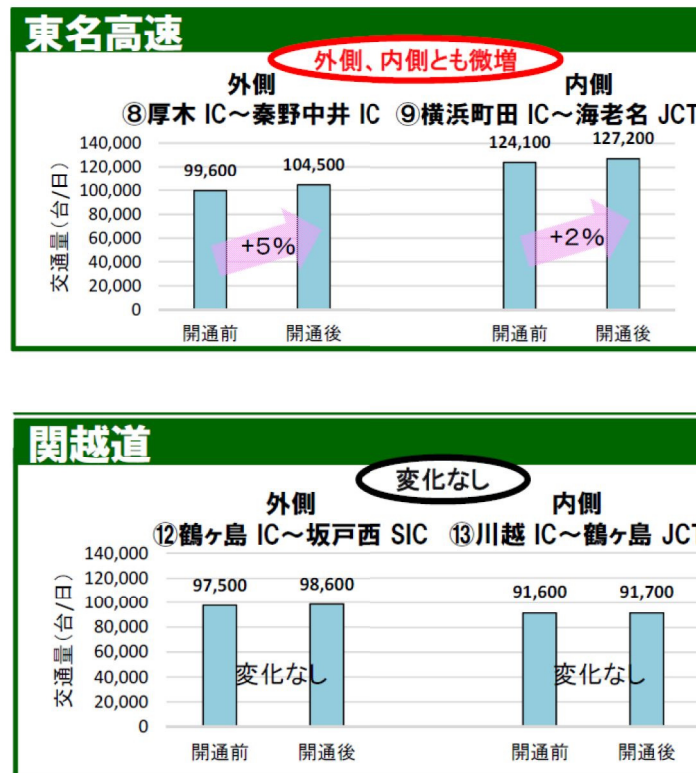
図 3.2-42 環八（環八南田中～環八東名入口）平均交通量の変化



出典：道路交通センサス

図 3.2-43 関越道（大泉 JCT～所沢 IC）平均大型車交通量の変化

圏央道茨城区間開通既公表資料によると、東名高速、関越道の交通量は増加傾向となっている。（関越道も微増している）



※開通前：H28. 4. 1～10. 31 開通後：H29. 4. 1～10. 31

出典：圏央道茨城区間全線開通後の整備効果（国交省 H29.11）

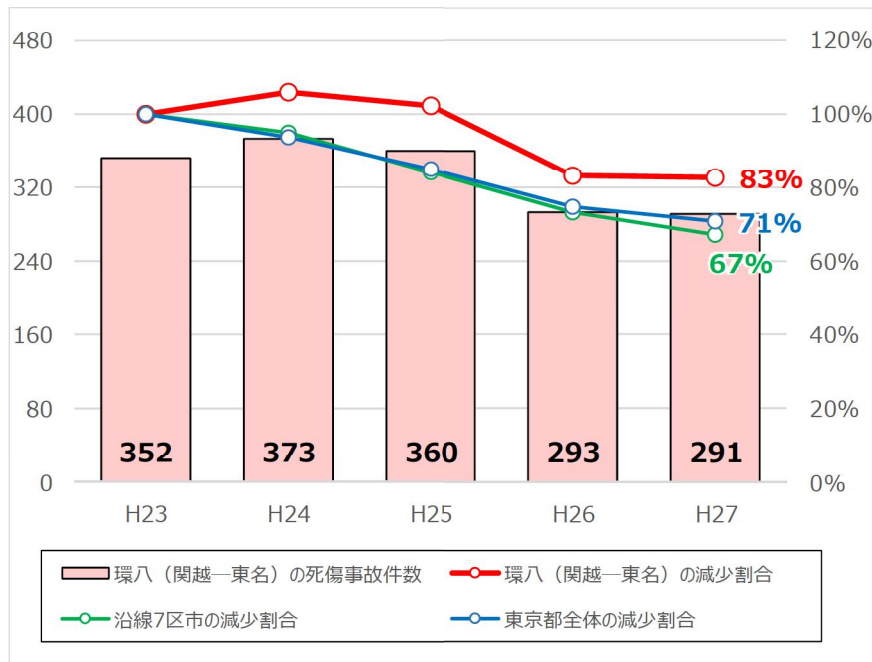
図 3.2-44 東名高速、関越道の近年の交通量変化（圏央道境古河 IC～つくば中央 IC 開通前後）

(3) 渋滞に起因する追突事故が増加

環八の事故件数は、過去5年で減少しているものの、東京都全体と比較すると減少割合は限定的となっている。

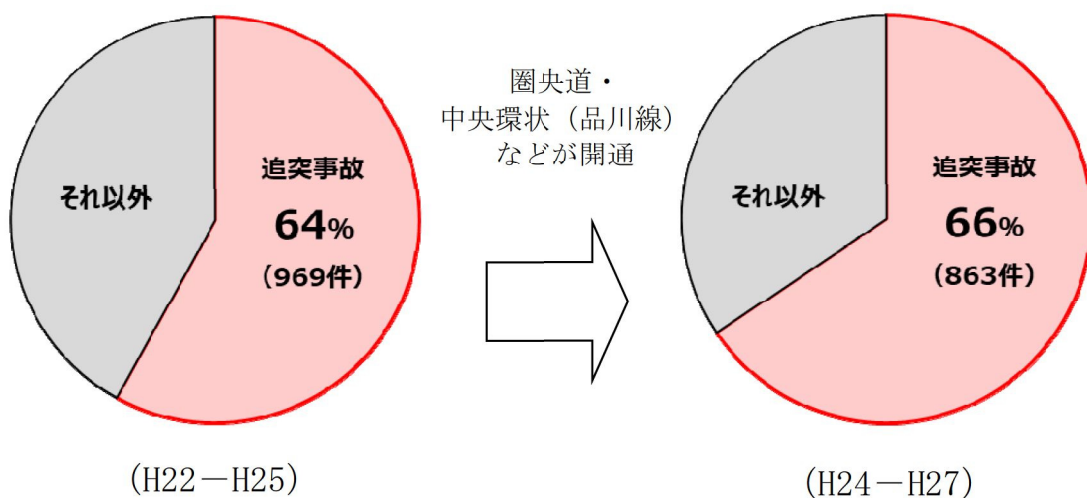
事故類型をみると、渋滞に起因する追突事故の割合が増加傾向となっている。

環八の事故抑制のためには、交通状況の改善が必要となっている。



出典：交通事故統合分析データより算出、環八は東京IC～環八南田中をもとに算出

図 3.2-45 環八などの交通事故件数の変遷



出典：交通事故統合分析データ

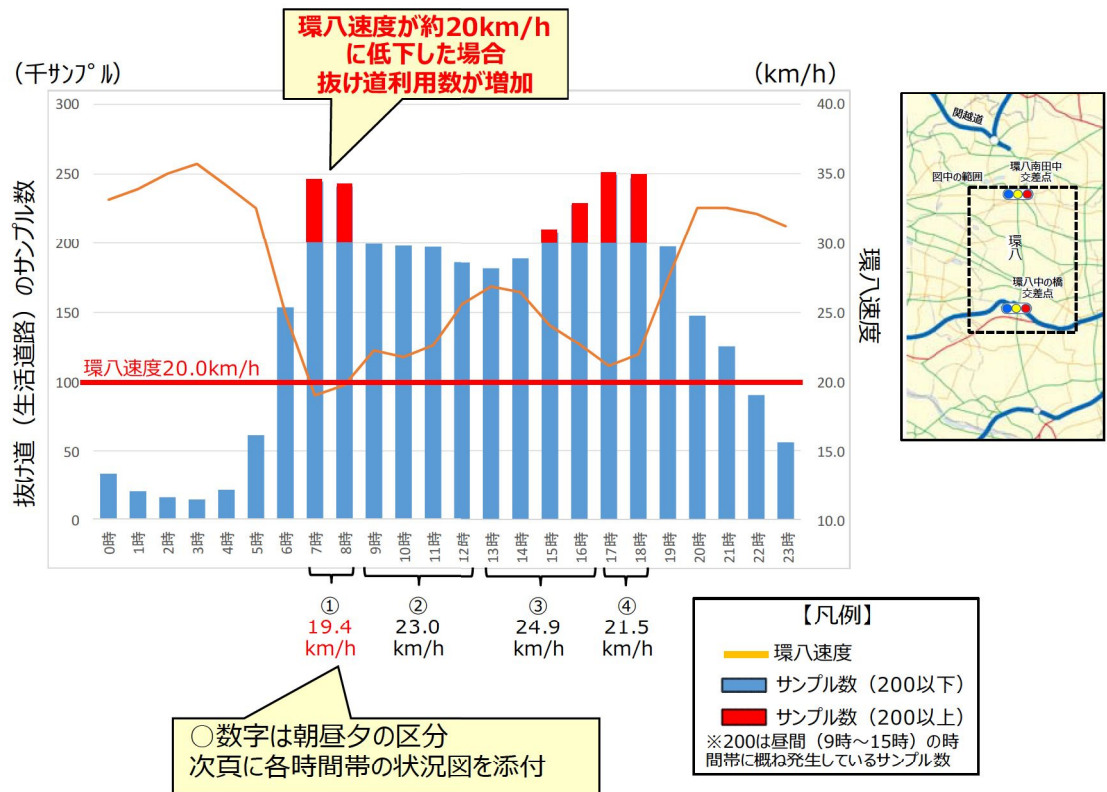
図 3.2-46 環八の事故類型の変化

(4) 環八の速度低下により沿線の抜け道交通量が増加

環八の速度は、朝夕の時間帯に約 20km/h 程度に低下するとともに、生活道路のサンプル数が増加している。

環八神明通り交差点から妙正寺交差点間前後では朝夕の速度が 20km/h 以下の区間が連続しており、並行する生活道路では、環八を迂回するような抜け道に朝夕のサンプル数が多い区間が存在している。

沿線地域の生活道路が抜け道となることで、地域住民の歩行安全性、通学時の安全性、通勤通学の足となるバスの定時性への影響が懸念される。

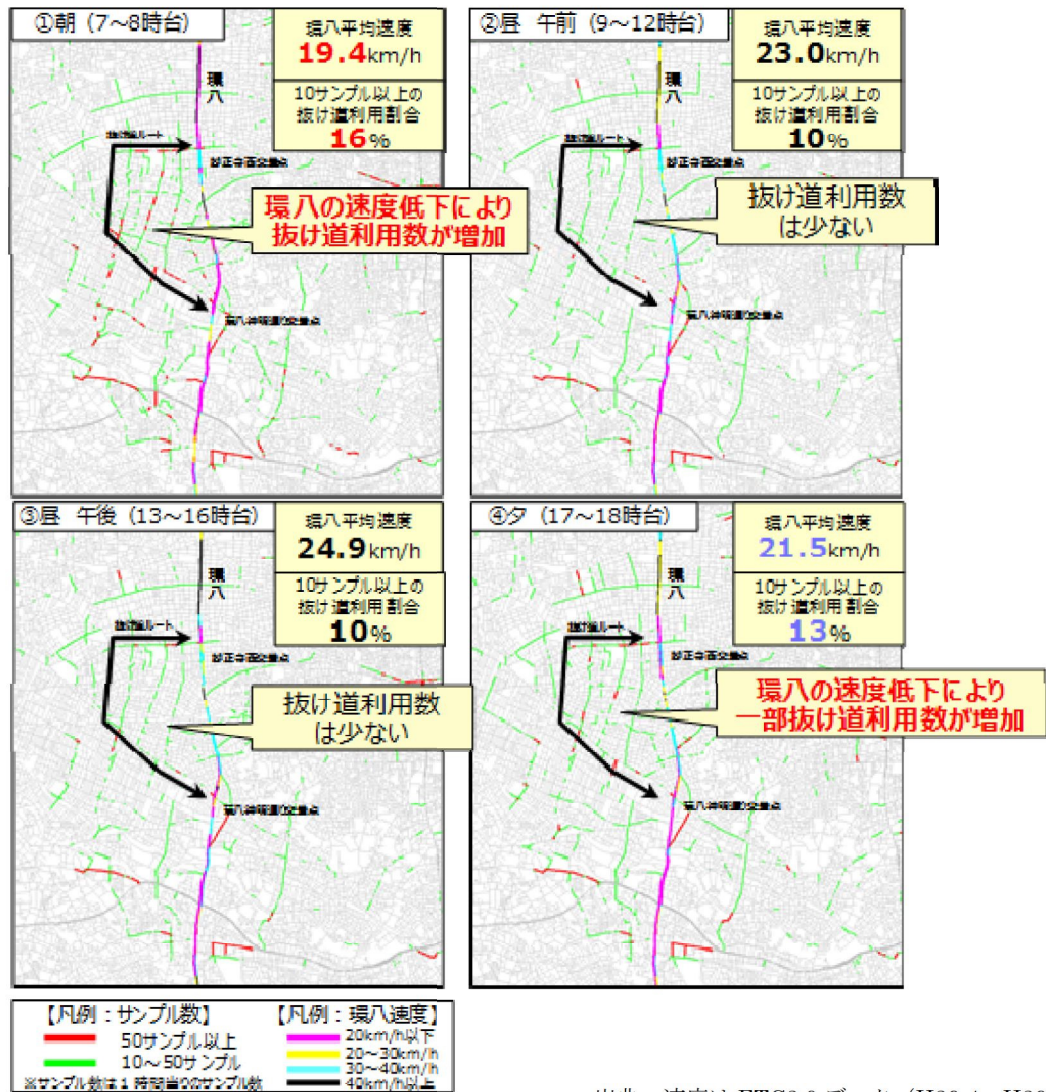


出典：環八の速度は ETC2.0 データ（H29.4～H29.6）

サンプル数は ETC2.0（全道路マッチングデータ（H29.6））

※サンプル数は練馬区、杉並区の一般道を集計、環八速度は中の橋交差点～環八南田中交差点間

図 3.2-47 環八速度と抜け道（生活道路（県道未満））サンプル数



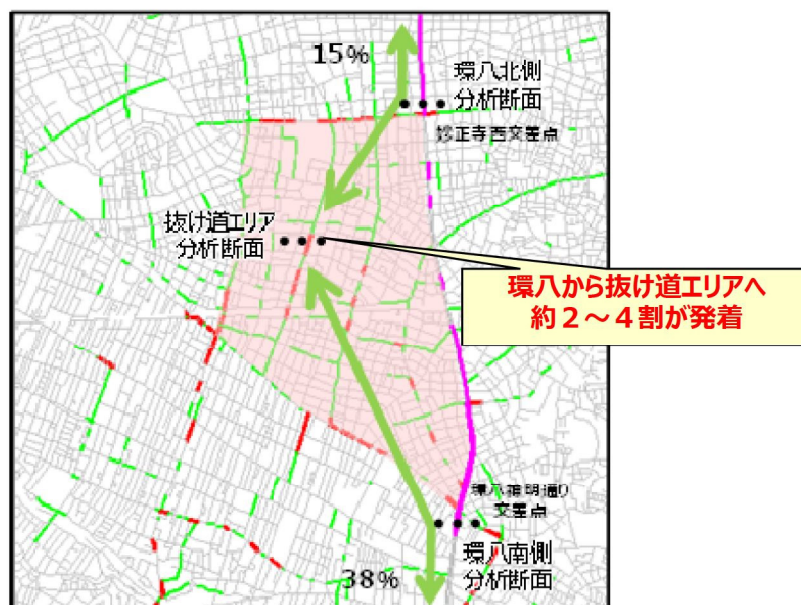
出典：速度は ETC2.0 データ (H29.4~H29.6)

サンプル数は ETC2.0 (全道路マッチングデータ (H29.6))

※平均速度集計区間は環八東名入口交差点~環八南田中交差点間

図 3.2-48 環八速度と抜け道（生活道路(県道未満)）サンプル数

抜け道エリア分析断面のうち、環八からの発着（流動）は約2～4割となっている。



出典：速度は ETC2.0 データ（H29.4～H29.6）

※抜け道エリア分析断面を発着し環八南北分析断面を利用している交通を集計

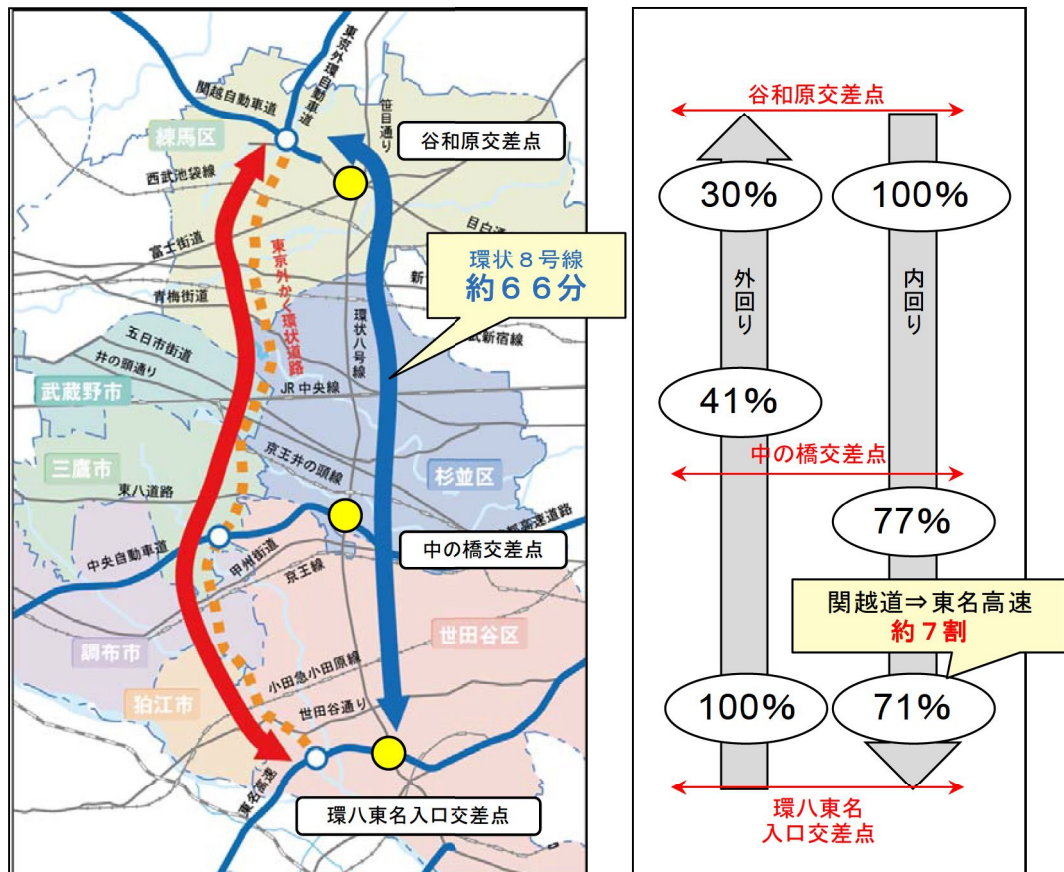
※分析断面サンプル数：861

図 3.2-49 抜け道（生活道路（県道未満））エリアからの発着

(2) 環八を通過する交通

沿線7区市の主要な南北軸となっている環八は、東名高速、中央道、関越道が接続しており、関越道から東名高速への大型車通過交通割合は約7割と多い状況となっている。

沿線地域交通と通過交通が混在していることが要因で速度低下、渋滞および抜け道利用が発生しており、沿線地域の暮らし、安全性、環境において課題が発生している。



出典：ETC2.0（H29.4～H29.6）

図 3.2-52 環八断面通過割合（大型車）